

## 第1章

## 交通バリアフリー法の概要と構想の策定方法

## 1-1 交通バリアフリー基本構想策定の背景及び目的

1. 背景

先進国の中でも急速に高齢化が進行している我が国においては、高齢者をはじめとして身体に障害のある方など、誰もが安心して社会参加でき、快適に暮らすことのできる社会・生活環境の確保が重要な課題となっています。

このような社会・生活環境を創出するため、利用者(ユーザー)からは、特に鉄道駅などの交通結節点やその周辺地域での、段差などバリアのないスムーズな移動空間整備に対する声が高まっています。

このような背景をもとにして、平成12年5月17日に「高齢者・身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(以下、通称となっている「交通バリアフリー法」とします。)」が公布され、同年11月15日から施行されました。

交通バリアフリー法では、鉄道事業者やバス事業者といった公共交通事業者に対し、施設や車両等のバリアフリー化を義務づける一方で、各自治体(市町村)においては、一定規模の利用者が存在する旅客施設を中心とした地区において、面的な歩行空間のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するための「交通バリアフリー基本構想」を策定することが規定されています。

2. 目的

富士市(以下、「本市」とします。)においては、JR東海道本線富士駅をはじめとする主要な鉄道駅が数箇所設置されていますが、駅周辺地区におけるバリアフリー化に向けた施設整備の有無や、今後の新たなまちづくりの動向の有無等を鑑み、このうち新幹線新富士駅及びその周辺地区を対象とした「新富士駅周辺地区交通バリアフリー基本構想(以下、「本構想」とします。)」を策定するものとします。

本構想では、交通バリアフリー法に基づいた移動の円滑性・利便性及び安全性の向上を図るための基本方針を明らかにするとともに、道路や駅前広場等の歩行空間、また各種交通安全施設等のバリアフリー化を推進するための実現化方策について検討することを目的としています。

具体的には、交通バリアフリー法に目標年次として示されている2010年(平成22年)を見据え、バリアフリー化を図るべき各々の施設について、その整備主体及び整備概要を明確に整理します。ただし、既に施設整備に関する何らかの事業が行われている場合など、当該事業スケジュールの関係上2010年までにバリアフリー化が見込めない施設についても併せて整理するものとします。

## 1 - 2 交通バリアフリー法の概要

### 1. 法律の趣旨

交通バリアフリー法では、以下に示すような施策を推進することによって、高齢者や身体に障害のある方をはじめとする移動制約者の、公共交通機関を利用した移動の円滑性の向上を目指しています。

駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などのバリアフリー化を推進する。

鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する。

### 2. 法律の基本的な枠組み

#### (1) 基本方針の作成

主務大臣が、バリアフリー施策を総合的かつ計画的に推進するための「基本方針」を作成します。

#### (2) 交通事業者に対するバリアフリー基準への適合義務

交通事業者に対しては、鉄道駅等の旅客施設を新しく建設する場合、あるいは車両等を新しく導入する場合に、「バリアフリー基準(移動円滑化基準)」への適合を義務づけています。

#### (3) 市町村の主導による、地域のバリアフリー施策の推進

##### 市町村による基本構想の作成

市町村は、国が定めた基本方針に基づき、1日あたり乗降客数が5,000人以上または相当数の高齢者・身体障害者等の利用が見込まれる旅客施設(特定旅客施設)を中心とした地区(重点整備地区)について、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、当該地区におけるバリアフリー化のための方針、実施する事業等を内容とする「基本構想」を作成することができます。

##### 基本構想に基づく事業の実施

交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会は、それぞれ基本構想に基づいた事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施する必要があります。

#### (4) バリアフリー化に関する情報の提供

安心して公共交通機関を利用してもらえるよう、駅施設等のバリアフリー化の状況について情報を提供します。

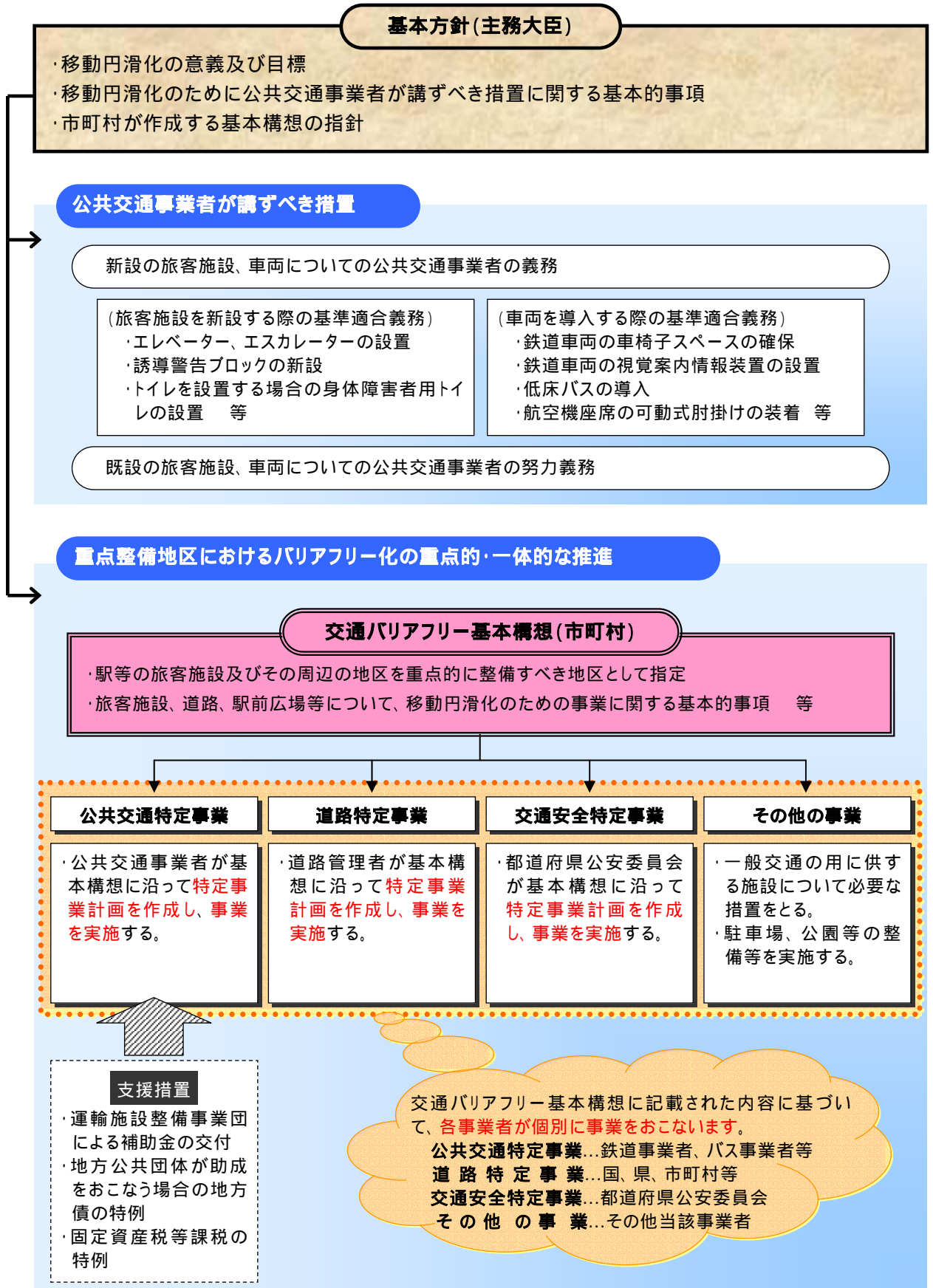


図 . 交通バリアフリー法の基本的枠組み

《参考：特定旅客施設・重点整備地区・特定経路等の考え方（法的要件）》

特定旅客施設の要件

- ① 1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の旅客施設。
- ② 市町村の高齢化率等の地域状況からみて、高齢者、身体障害者の利用者数が①の旅客施設と同程度と認められる旅客施設。
- ③ その他、当該旅客施設の利用状況から、移動円滑化事業を優先的に実施する必要が特に高いと認められる旅客施設。

重点的かつ一体的な移動円滑化事業の実施



特定経路とは

→ 特定旅客施設と、官公庁施設や福祉施設など高齢者及び身体障害者が日常生活又は社会生活において利用する施設とを連絡する経路。

※ 特定経路として位置づけられた道路等については、交通バリアフリー法に基づき、2010年までにバリアフリー化のための事業を実施する必要がある。（特定経路において移動円滑化基準を満たしている区間を除く）

重点整備地区の要件

- ① 特定旅客施設から徒歩圏内にあり、高齢者・身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設（官公庁施設や福祉施設など）の所在地を含む地区。【配置要件】
- ② 特定旅客施設、一般交通用施設及び公共用施設について、移動円滑化のための事業が実施されることが特に必要な地区。【課題要件】
- ③ 重点的かつ一体的に移動円滑化事業を実施することが、都市機能の増進を図る上で有効かつ適切である地区。【効果要件】

高齢者及び身体障害者が日常生活又は社会生活において利用する施設

- ★官公庁施設
  - …市役所、税務署、郵便局など
- ★福祉施設
  - …老人福祉施設、障害者福祉施設など
- ★その他施設
  - …病院、集会場、保健所、図書館、商業施設（商店街等）など
- ★ハートビル法における特定建築物

### 3. バリアフリー化の意義及び目標

主務大臣による「移動円滑化の促進に関する基本方針」の中で、バリアフリー化の意義及び目標は次のように示されています。

#### (1) バリアフリー化の意義

- ・高齢者、身体に障害のある方等が、自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会の実現。
- ・すべての利用者に利用しやすい施設・設備の整備推進。
- ・移動円滑化を進める上での、高齢者、身体に障害のある方からの意見の反映。

#### (2) バリアフリー化の目標

##### 旅客施設

…2010年(平成22年)までに、1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルのバリアフリー化(段差の解消、視覚障害者誘導ブロックの設置、多目的トイレの設置等)を図る。

##### 車両等

…2010年(平成22年)までに、以下のバリアフリー化を達成する。

車両等の種類	車両等の総数	うち、バリアフリー化される車両等の数
鉄軌道車両	約 51,000	約 15,000(約 30%)
乗合バス車両	約 60,000	原則として、10～15年で低床化された車両に代替 (うちノンステップバス) 約 12,000～15,000(約 20～25%)
旅客船	約 1,100	約 550(約 50%)
航空機	約 420	約 180(約 40%)

##### 一般交通用施設

…重点整備地区の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場、通路等について、原則として2010年(平成22年)までに、バリアフリー化を実施する。

##### 信号機等

…2010年(平成22年)までに、音響式信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等のバリアフリー化を原則として、すべての特定経路を構成する道路において実施する。

### 4. 目標年次

基本構想の目標年次は、移動円滑化の促進に関する基本方針に基づき、2010年(平成22年)とします。

## 1 - 3 「新富士駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」策定スキーム

### 1. 策定の流れ

本構想策定にあたっては、まず新富士駅周辺の一定の範囲を‘調査地区’として設定し、計画の前提条件となる本市の概況・特性や各種上位計画・関連計画を整理した上で、調査地区の現状や問題点・課題について把握します。

具体的には、調査地区内の土地利用状況や公共施設の配置状況、また道路等の交通体系や交通量等の概況を整理した上で、バリアの実態について調査・把握します。

実態調査は、調査地区内を実際に歩く(フィールドワーク)ことによってバリアの箇所やその種類を具体的に確認するとともに、あわせてアンケート形式による市民意向調査を実施します。

そして、ここまで整理した各種の計画条件や調査地区内のバリアの実態、また市民意向調査等の結果をもとに、バリアフリー化に向けた本市としての目標(コンセプト)や基本的な方針などを定め、その上で調査地区内における重点整備地区や特定経路を設定し、実施すべき事業とその主体について整理します。

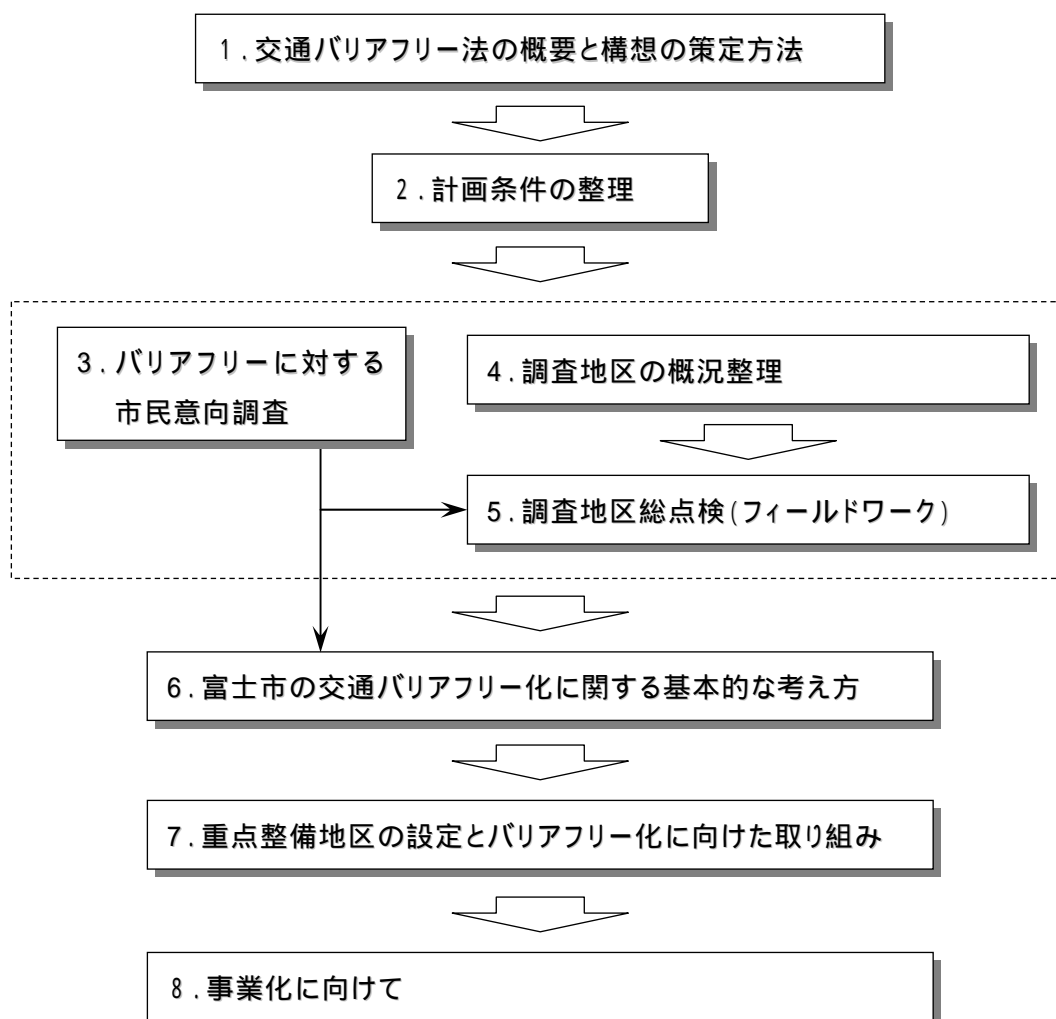


図. 基本構想の策定スキーム

## 2. 策定体制

「新富士駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」の策定主体は富士市となりますが、構想の性格上、高齢者や身体に障害のある方々の意見を反映させていくことや、今後実際にバリアフリー化の事業を実施することが想定される事業者等との調整が必要不可欠です。

そこで、本構想を策定するにあたり、構想策定のための調整の場・意思決定及び意識共有の場としての検討協議会を組織し、関係各機関等の意見を踏まえつつ、計画内容についての十分な協議を実施するものとします。

具体的な検討組織としては、主にバリアの実態を正確に把握し、バリアフリー化に向けての基本的な方針について協議する「基本方針検討協議会」と、決定した基本方針に基づき、実際のバリアフリー化に必要な個別の事業内容について協議する「事業化検討協議会」の2組織とします。

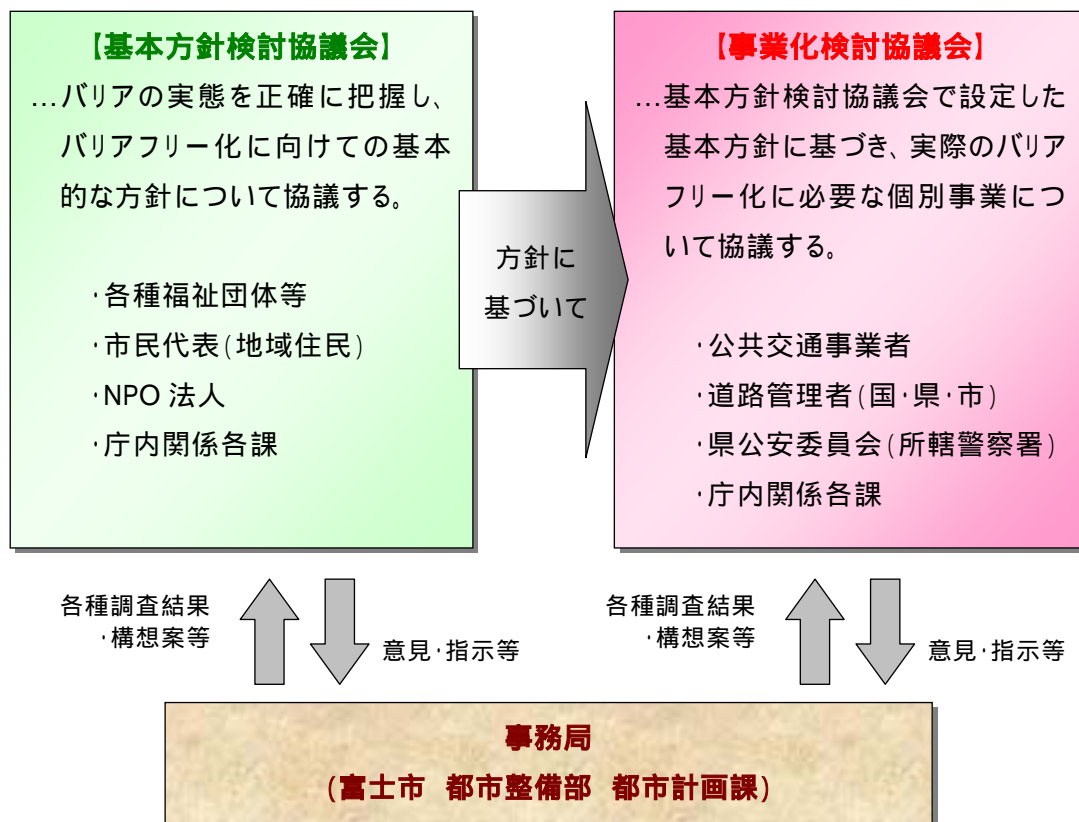


図. 基本構想の策定体制

## 1 - 4 調査地区の設定

前述したように、基本構想を策定する際には、移動円滑化のための事業を重点的かつ一体的に推進するための「重点整備地区」を設定する必要がありますが、ここでは、「重点整備地区」を設定するために必要な、各種の計画条件や実態を調査するための「調査地区」を設定します。

主務大臣による「移動円滑化の促進に関する基本方針」によると、重点整備地区は特定旅客施設から徒歩圏内と想定される概ね500m～1kmの範囲内で設定することが望ましいとされているため、以下に示すように、新富士駅から1kmの範囲を本構想策定に係る「調査地区」として設定します。

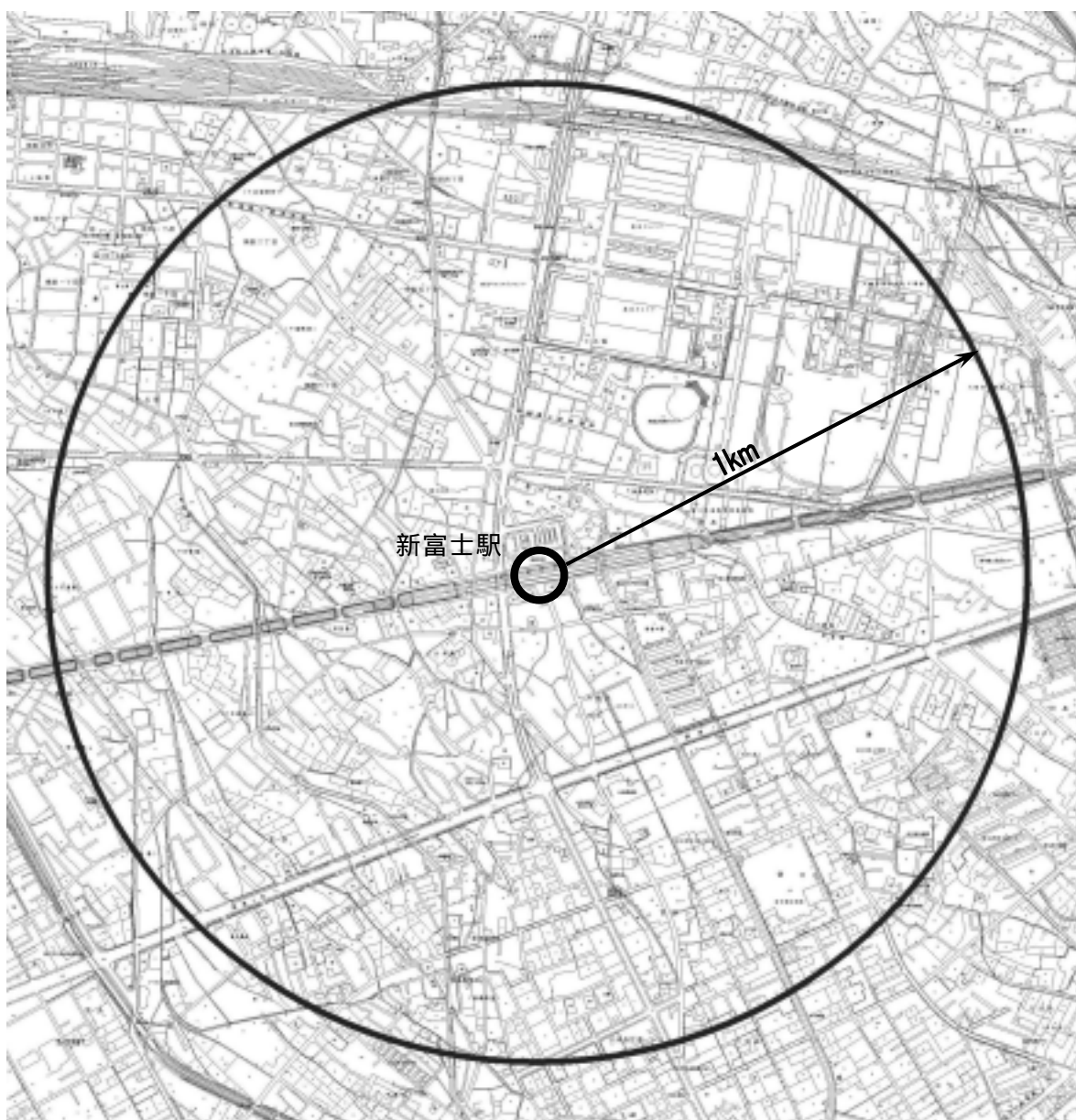


図 . 本構想における「調査地区」