

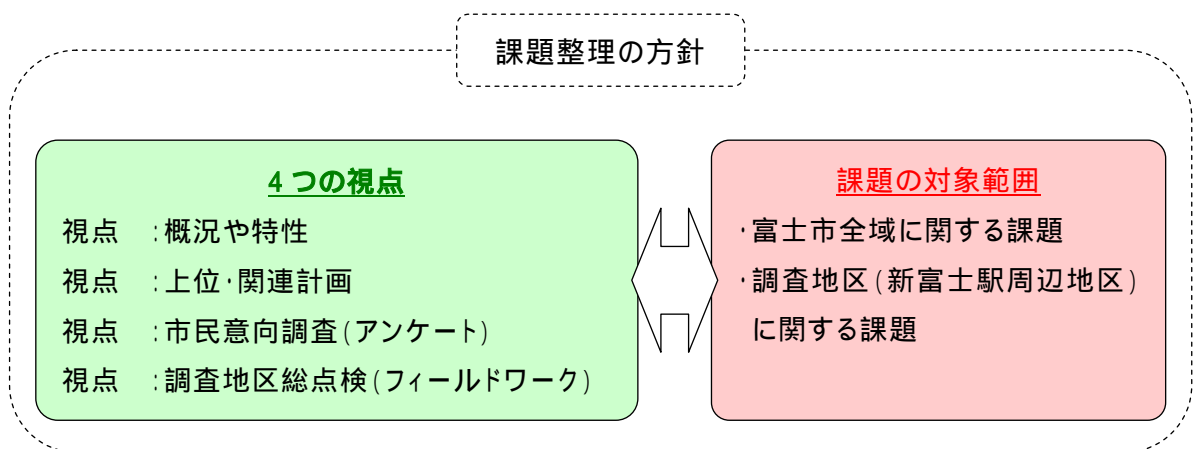
第6章

富士市の交通バリアフリー化に関する基本的な考え方

6 - 1 基本方針構築に向けての課題整理

ここでは、「第2章 計画条件の整理」、「第3章 バリアフリーに対する市民意向調査」、「第4章 調査地区の概況整理」及び「第5章 調査地区総点検」にて整理した内容をもとに、富士市の交通バリアフリー化の基本方針を構築するための課題を整理します。

なお、課題は以下の4つの視点を設けた上で、富士市全域に関するものと調査地区(新富士駅周辺地区)に関するものとに分けて整理します。



| 課題の視点 | 富士市全域関連 | 調査地区(新富士駅周辺地区)関連 |
|--|--|---|
| <p>富士市及び調査地区(新富士駅周辺地区)の概況及び特性からの課題</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・人口の増加とともに、高齢者(65歳以上)人口及び身体障害者人口も増加しており、今後もこの傾向は続くものと想定されるため、高齢者・身体障害者に対応したバリアフリーのまちづくりを推進する必要がある。 ・富士市内には新幹線、JR東海道本線、JR身延線及び岳南鉄道といった鉄道網、また富士急静岡バスなどの路線バス網が構築されており、高齢者・身体障害者にとって使い勝手の良い公共交通体系を構築する必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・新富士駅は利用者数(乗降客数)が1日平均5,000人を超える特定旅客施設であるため、交通バリアフリー法に基づく施設整備を図る必要がある。 ・新富士駅南地区は、現在土地地区画整理事業が実施されており、今後予定されている道路等公共施設の整備にあたっては、バリアフリー化及びユニバーサルデザインの考え方に配慮する必要がある。 ・新富士駅北側地区については、現在は土地地区画整理事業等の基盤整備は実施されていないが、将来的な新たなまちづくりに合わせ、駅南地区同様、バリアフリー化及びユニバーサルデザインの考え方に配慮した道路等公共施設の整備が必要である。 ・また、新富士駅前グラウンドについては、現在多目的施設用地への土地利用転換・施設整備が計画されているため、多目的施設の整備時期に合わせ、新富士駅と多目的施設とを連絡する経路のバリアフリー化を重点的に図る必要がある。 <p>多目的施設について 施設整備の基本方針 『地域の産業・情報・交流拠点』 想定される整備効果・施設活用策 ・企業向けの産業展示の開催 ・消費者向けの催事の開催 ・情報発信力の強化と賑わいの創出 ・憩いの空間の創出</p> |
| <p>上位・関連計画からの課題</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、身体障害者などが支障なく自立して社会参加できるように、交通施設、都市施設等のバリアフリー化を推進する必要がある。 幅の広い歩道の整備、誘導ブロックの設置、音響装置付信号機の設置 歩道勾配(縦断・横断)の適正化、段差の解消、電線類の地中化、障害物撤去等による安全な歩行空間の整備 身体障害者等に対応した低床ノンステップバスの導入及びバス停の整備 身体障害者用駐車場等の交通環境の整備 ・高齢者や身体障害者だけでなく、健常者も含めたすべての人にとって使い勝手の良い、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れたまちづくりを推進する必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・JR富士駅、新幹線新富士駅、吉原駅及び周辺地区のバリアフリー化を推進する必要がある。 ・JR富士駅及び新幹線新富士駅の駅前広場の機能拡充を図る必要がある。 |
| <p>市民意向調査(アンケート調査)からの課題</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・市域全般的にバリアが多く、移動に関して支障が多く発生している。 ・歩道を設置するなど、歩行者と自動車とを明確に分離させる必要がある。 ・高齢者や身体障害者等に対する理解を浸透させる必要がある。 ・使い勝手の良いバス車両の導入とバス停の整備を図る必要がある。 ・誘導ブロックの設置の必要性があるとともに、凹凸へのつまずきなど、安全性についても確保する必要がある。 ・夜間も安全に移動できるように、照明施設の設置や防犯対策を強化する必要がある。 ・道路、通路、鉄道及びバスなど、移動に直接関連する都市施設や公共交通車両等のみでなく、高齢者や身体障害者にも対応した休憩所・トイレ等の設置も必要である。 ・高齢者、身体障害者のみでなく、妊産婦やベビーカーなどにも配慮したまちづくりを推進する必要がある。 ・蓋や転落防護柵のない水路・側溝の整備改良を進め、安全性を向上させる必要がある。 ・高齢者や身体障害者など、歩行速度の遅い人にとっても安全に渡ることのできる信号機(青時間)の設置を図る必要がある。 ・車優先のまちづくりから歩行者優先のまちづくりへ、まちづくりの考え方を見直す必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅内通路及び周辺歩道等の段差の解消を図るとともに、広い歩行空間の確保が必要である。また、荒れた歩道舗装についても解消を図る必要がある。 ・必要箇所にエレベーターやエスカレーターを設置する必要がある。 ・駅内外の時刻表や料金表、また各種案内表示等の設置が不十分である。 ・駅周辺における不法駐車や放置自転車を撤去する必要がある。 ・新富士駅の開き戸が重いため、車椅子や松葉杖の人などでも利用しやすい構造に変更する必要がある。 ・駅入口周辺の舗装は雨天時滑りやすくなり、危険であるため改善が必要である。 |

| 課題の視点 | 富士市全域関連 | 調査地区(新富士駅周辺地区)関連 |
|---------------|---------|---|
| フィールドワークからの課題 | | <p>・新富士駅構内</p> <p>...分かりやすい(見やすい)サイン・案内表示への切り替えが必要である。また、案内表示への案内を充実させるため、適所に音声の誘導装置・案内装置を追加設置する必要がある。</p> <p>...構内への入口ドアが金属製の開き戸となっているため、身体障害者や力のない方でも簡単に利用できるようなドア構造に変更する必要がある。</p> <p>...トイレの使用に関して、目と耳でわかるようなサイン・音声案内装置を設置する。</p> <p>...新幹線ホーム上において、線路への転落の危険性があるため、転落防護柵等を設置する必要がある。</p> <p>・新富士駅北口駅前広場、南口駅前広場</p> <p>...誘導ブロック、点字ブロック等が周辺歩道の舗装色と同色となっているため、もっと判別のつく色に変更する必要がある。また、誘導ブロックの上に屋根が設置されていないため、雨天時に不便が生じ、また滑りやすくなり危険であるため、誘導ブロックの設置位置を変更するか、もしくはブロック上に屋根を設置する必要がある。</p> <p>...身障者専用駐車スペースを増設する必要があるとともに、身体障害者等がいつでも利用できるよう、看板等を設置する必要がある。</p> <p>...北口駅前広場に設けられているバス乗り場は、駅前広場内の歩道から車道を横断してアプローチする配置となっているため、横断時の安全性を確保するとともに、歩道と車道の段差の解消及び停留所内の十分な空間確保を図る必要がある。また、停留所までのアプローチ及び停留所内各種案内については、音声案内装置の設置による誘導を図る必要がある。</p> <p>...駅前広場に設置されている案内板等を見やすいものに変更する必要がある。</p> <p>・(都)国道1号バイパス線、(都)田子浦伝法線、(都)前田宮下線等の幹線道路</p> <p>...車椅子等でもすれ違えることのできるだけの歩道幅員を確保する必要がある。</p> <p>...荒れた舗装、陥没した舗装を改良する必要がある。また、水たまり等ができないよう、舗装材は透水性のものを使用する必要がある。</p> <p>...交差点部における十分な滞留スペースの確保、また車道との段差の解消(横断歩道の幅いっぱいまで)を図る必要がある。</p> <p>...主要な交差点部には車止めを設置して、大型車左折時の巻き込み等による事故危険性を解消する必要がある。</p> <p>...道路標識や街路灯などは、歩行者の通行を妨げない箇所に設置する必要がある。</p> <p>...信号交差点における障害者対応信号機(音響装置付き)を設置する必要がある。</p> <p>...道路側溝及び横断側溝に使用されている金属蓋(グレーチング)はコンクリート蓋等に変更するか、目の細かいグレーチングに変更する必要がある。また、コンクリート蓋の差し込み口等はふさいでおく必要がある。</p> <p>...横断歩道橋等が設置されている箇所については、十分な規格を備えた横断歩道橋に改修するとともに、横断歩道橋によって歩道幅員が狭くならないように設置する必要がある。</p> <p>...歩道脇の雑草等、維持管理を徹底する必要がある。</p> <p>・住宅地内主要生活道路</p> <p>...通過交通が発生しないような道路体系を構築する必要がある。</p> <p>...比較的自動車交通が多い路線や、バス路線に設定されている路線には歩道を設置するか、路側線もしくはハンプなど、車両速度を抑制するような施設の整備が必要である。</p> <p>...オープン水路等には蓋を設置するか、もしくは転落防護柵等を設置して、転落の危険性を解消する必要がある。</p> <p>・公園等の都市施設</p> <p>...公園入口等の段差解消等、安全性及び利便性向上のための整備改善を図る必要がある。</p> |

6 - 2 富士市交通バリアフリー化に向けての目標

前項で整理された課題をもとに、本市が今後、市域全域を視野に入れたバリアフリー化を目指すための目標(コンセプト)を、以下のように設定します。

目標

誰もが安全安心・自由快適に移動できる「まちづくり」の推進

6 - 3 基本方針

上記で設定した目標を踏まえ、本市としての交通バリアフリー基本方針を以下のように設定します。

方針1

市域全域を視野に入れたバリアフリー化の推進

...誰もが安全・安心に、そして本人の意思により市内を自由快適に移動するためには、特定の箇所・施設の整備のみでは十分なバリアフリー化とは言えません。本構想では、まず交通バリアフリー法に基づく重点整備地区の設定、主要な交通環境のバリアフリー化を確実に進めていきますが、その他の地域についても、将来的には、新しい市街地の形成や既存施設の改善及び更新に併せて順次バリアフリーのための施設整備を推進し、市域全域にバリアフリー化が波及・実現するようなまちづくりを実施していきます。

方針2

市民、事業者、行政が連携したバリアフリー化の推進

...バリアフリー化のハード整備については、道路管理者及び公共交通事業者、交通安全事業者等が連携して整備にあたらなければ、経路上の交通バリアを完全に拭い去ることはできません。また、実際にユーザーの立場である高齢者や身体に障害のある方の意見を反映していくためには、市民の参画のもとでバリアフリー化を進めていく必要があります。

方針3

バリアフリー化チェック体制の構築とバリアフリー環境の継続維持

...バリアフリー化された施設に対して、それがユーザーである高齢者や身体に障害のある方等の移動の円滑化に資しているかのチェック体制を構築します。このチェック体制により、施設整備の充足度を検証し、必要があれば施設の再改善を図るとともに、ユーザーの生の声(ニーズ)として、他の施設整備の際に活かしていきます。
...また、バリアフリー化された施設であっても、経年的な劣化・老朽化は避けることはできません。また、バリアフリー化された施設周辺の環境によっては、安全・安心に施設を利用することができなくなる可能性もあります。したがって、施設そのものは当然ながら、その周辺をも含めてバリアフリー環境が継続できるような徹底した維持管理を実施します。

方針4

「こころのバリアフリー化」の推進

...ハード整備を実施さえすればすべてのバリアフリー化が実現する、ということにはなりません。ハード整備に加え、周囲の人々の思いやりや助け合いがなければ、高齢者や身体に障害のある方も安全・安心に施設を利用することはできません。
...そのため、富士市民一人一人の、高齢者や身体に障害がある方に対する理解を深めるための「こころのバリアフリー化」の推進・啓発を図ります。

