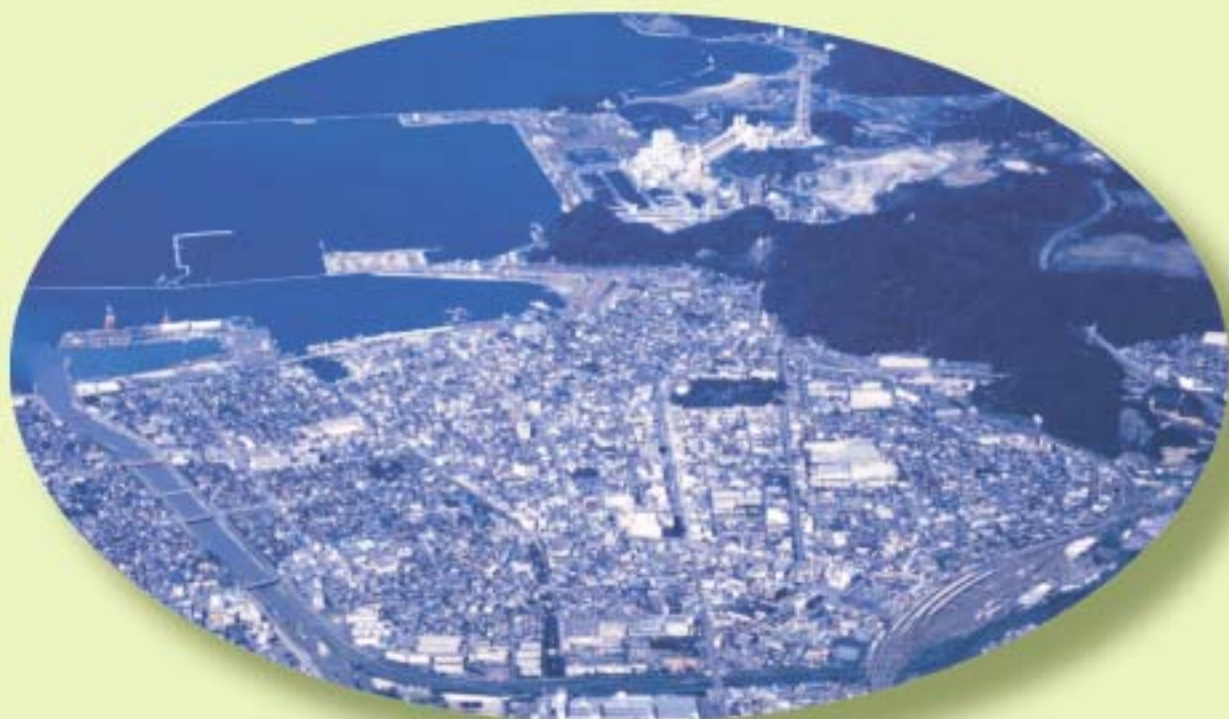


敦賀市

交通バリアフリー基本構想

～ バリアフリー化による魅力あふれる交流のまちづくり ～



平成16年12月

敦賀市

敦賀市交通バリアフリー基本構想策定に当たって

敦賀市では、このたび、平成22年(2010年)を目標年次とした「敦賀市交通バリアフリー基本構想」を策定しました。

本基本構想は、平成12年(2000年)11月に施行された「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(交通バリアフリー法)」に基づき、本市におけるバリアフリー化の目標や基本的な考え方を示すとともに、JR敦賀駅から港周辺までの重点整備地区や経路の設定、実施すべき特定事業など、具体的な施策を明らかにしたものです。

今後は、本基本構想の実現に向けて市民、事業者、行政の連携のもとに、バリアフリー施策の具体化に取り組んでいく必要があります。本市としては、「バリアフリー化による魅力あふれる交流のまちづくり」を推進してまいりたいと考えておりますので、市民、事業者の皆様におかれましても、住みよいまちを実現するために、特別の御理解と御協力をお願いします。

最後になりましたが、本基本構想の策定に当たり御尽力を賜りました敦賀市交通バリアフリー基本構想策定協議会委員の皆様をはじめ、アンケート調査や意見交換会等において貴重な御意見を頂きました多くの市民、関係者の皆様に対しまして、心から感謝申し上げます。

平成16年12月

敦賀市長 河瀬 一 治



敦賀市交通バリアフリー基本構想

< 目 次 >

第1章 交通バリアフリー基本構想について

1 交通バリアフリー法の概要	1
2 敦賀市交通バリアフリー基本構想について	3

第2章 敦賀市の概要

1 人口の動態	4
2 公共交通機関の状況	5

第3章 高齢者・障害者等の意向の把握

1 調査の概要	6
2 敦賀駅及び駅前広場のバリアフリー整備への意向	7
3 道路（歩道）のバリアフリー整備への意向	9

第4章 敦賀市におけるバリアフリー化の基本的な考え方

1 敦賀市における交通バリアフリー化の基本理念	11
2 敦賀市におけるバリアフリー化の基本方針	12

第5章 重点整備地区及び経路の設定

1 重点整備地区の区域	14
2 バリアフリー化を図るべき経路	16

第6章 重点整備地区において実施すべき特定事業

1 公共交通機関に関する整備事項	23
2 道路に関する整備事項	24
3 交通安全対策に関する整備事項	26
4 駅前広場に関する整備事項	26

第7章 その他考慮すべき事項

1 低床バスに対応したバス停留所の整備	27
2 誰もが分かりやすい案内サインの整備	27
3 タクシー等による個別の移送サービス	28
4 中心市街地における移動円滑化を支援するサービス	28
5 建築物等のバリアフリー化	29
6 地域住民との連携	29
7 心のバリアフリーの推進	30

第8章 基本構想の推進に向けて

1 市民、事業者、行政の役割	31
2 基本構想の見直し・評価	31

資 料

資料1 : 敦賀市交通バリアフリー基本構想策定協議会設置要綱	33
資料2 : 敦賀市交通バリアフリー基本構想策定協議会委員名簿	34
資料3 : 敦賀市交通バリアフリー基本構想策定協議会検討部会委員名簿	35
資料4 : 策定の体制	36
資料5 : 策定の経過	37
資料6 : 高齢者・身体障害者アンケート調査結果	38
資料7 : 障害者及び高齢者等ヒアリング調査結果	49
資料8 : 敦賀駅周辺地区におけるまち歩き点検調査結果	59
資料9 : 交通バリアフリー教室の概要	77
資料10 : 用語の説明	78

第1章 交通バリアフリー基本構想について

1 交通バリアフリー法^{*}の概要

^{*}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(平成12年5月17日 法律第68号)

(1) 法律の趣旨

急速な高齢化の進展や、障害者が障害の無い人と同等に生活し活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念の浸透が進み、高齢者や身体障害者をはじめ誰もが自立した日常生活や社会参加を営むことができる環境の整備が求められている。

このような背景の中、交通バリアフリー法では、高齢者や身体障害者をはじめ妊産婦やけが人等、身体機能面で日常生活や社会生活に影響を受ける人の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するために、以下の事項が定められている。

鉄道駅等の旅客施設及び鉄道車両やバス車両等について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進する。

1日当たり利用者数5,000人以上の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、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進する。

(2) 法律の基本的な仕組み

移動円滑化の促進に関する基本方針(平成12年11月15日告示)

公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動の利便性及び安全性の向上を総合的かつ計画的に推進するため、主務大臣により基本方針として以下の事項が定められている。

- ア 移動円滑化の意義及び目標に関する事項
- イ 移動円滑化のために公共交通事業者が講ずべき措置に関する基本的な事項
- ウ 市町村が作成する基本構想の指針となるべき事項
- エ 移動円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動円滑化の促進に関する事項

公共交通事業者に対するバリアフリー基準適合義務

公共交通事業者が、鉄道駅やバスターミナル等の旅客施設を新設する場合、あるいは鉄道車両やバス車両等を新たに導入する場合、「バリアフリー基準(移動円滑化基準)」への適合が義務付けられている。また、既設の旅客施設や車両についてもバリアフリー改修が努力目標として位置付けられている。

市町村の主導による地域のバリアフリー施策の推進

ア 市町村による基本構想の作成

市町村は、一定規模（利用者数：5,000人/日以上）の鉄道駅等の旅客施設を中心とした地区（重点整備地区）について、鉄道駅等の旅客施設や周辺の道路、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、「基本構想」を作成することができる。

イ 基本構想に基づく事業の実施

公共交通事業者や道路管理者、都道府県公安委員会は、「基本構想」に従って具体的な事業計画（特定事業計画）を作成し、バリアフリー化のための事業を実施する。

バリアフリー化に関する情報の提供

高齢者や身体障害者等が安心して公共交通機関を利用できるよう、鉄道駅等のバリアフリー化の状況に関する情報を提供する。

【 交通バリアフリー法の仕組み 】



（注）市町村が基本構想を作成することができる「特定旅客施設」は、次のいずれかの条件を満たす旅客施設である。

1日の利用者数が5,000人以上の旅客施設

当該市町村の高齢化率等の地域の状況からみて、高齢者、身体障害者の利用者数が の旅客施設と同程度と認められる旅客施設

その他、徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設が存在し、当該旅客施設の利用の状況から、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施設

2 敦賀市交通バリアフリー基本構想について

(1) 基本構想の位置付け

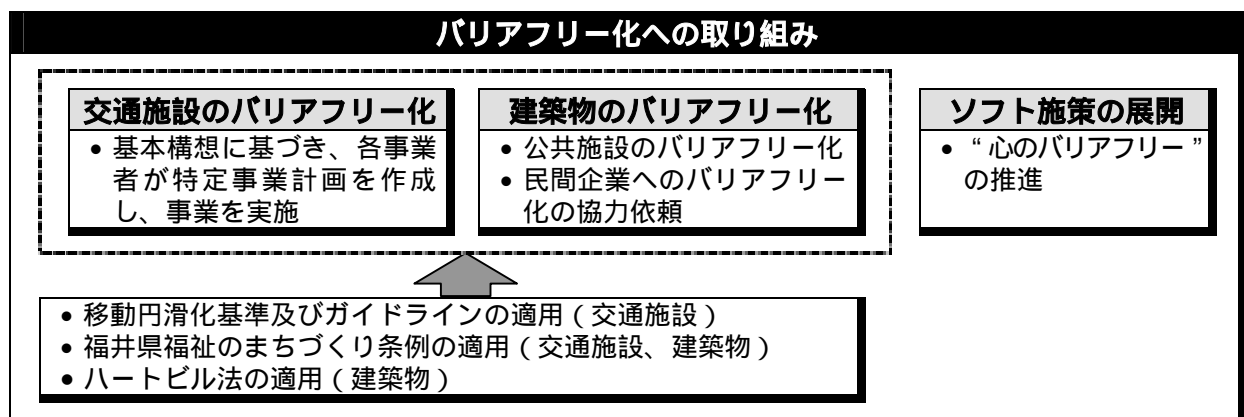
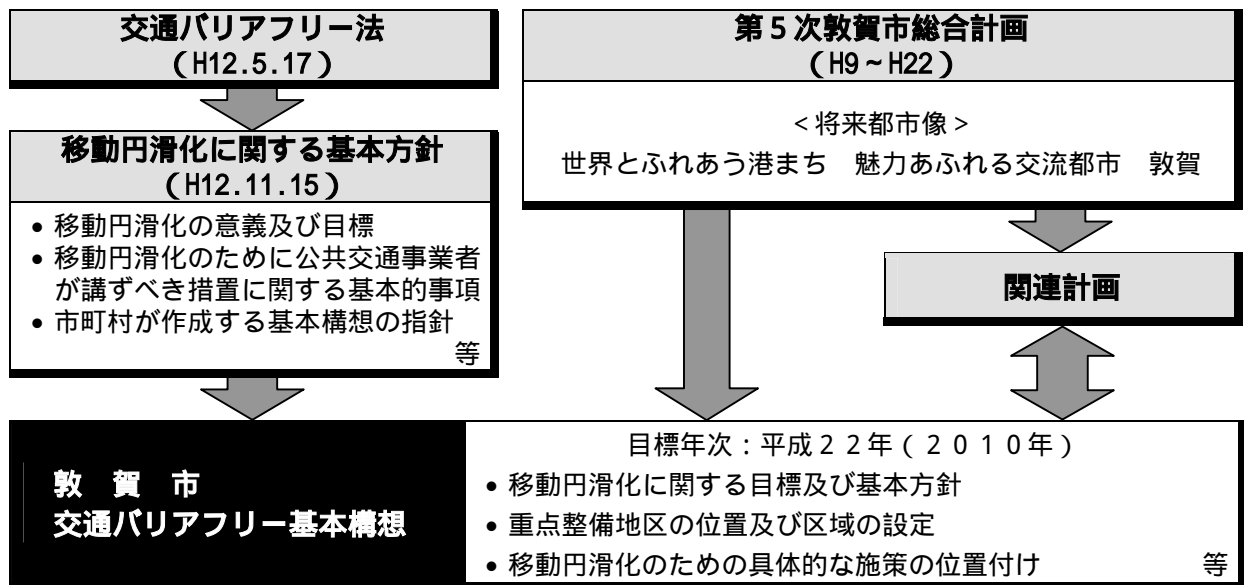
本基本構想は、「交通バリアフリー法」及び「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、鉄道駅等の旅客施設とともに周辺の道路や駅前広場等の連続した移動経路のバリアフリー化を行うことにより、第5次敦賀市総合計画に定められている将来都市像「世界とふれあう港まち 魅力あふれる交流都市 敦賀」を実現することを目的とし、バリアフリー化の方針や具体的な施策を明らかにするものである。

(2) 目標年次

本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」及び「第5次敦賀市総合計画」と整合を図り、平成22年（2010年）とする。

ただし、バリアフリー化は将来にわたって継続して推進すべき事項であることから、本基本構想には目標年次を超えて取り組むべき内容についても含んでいる。

【 敦賀市交通バリアフリー基本構想の位置付け 】



第2章 敦賀市の概要

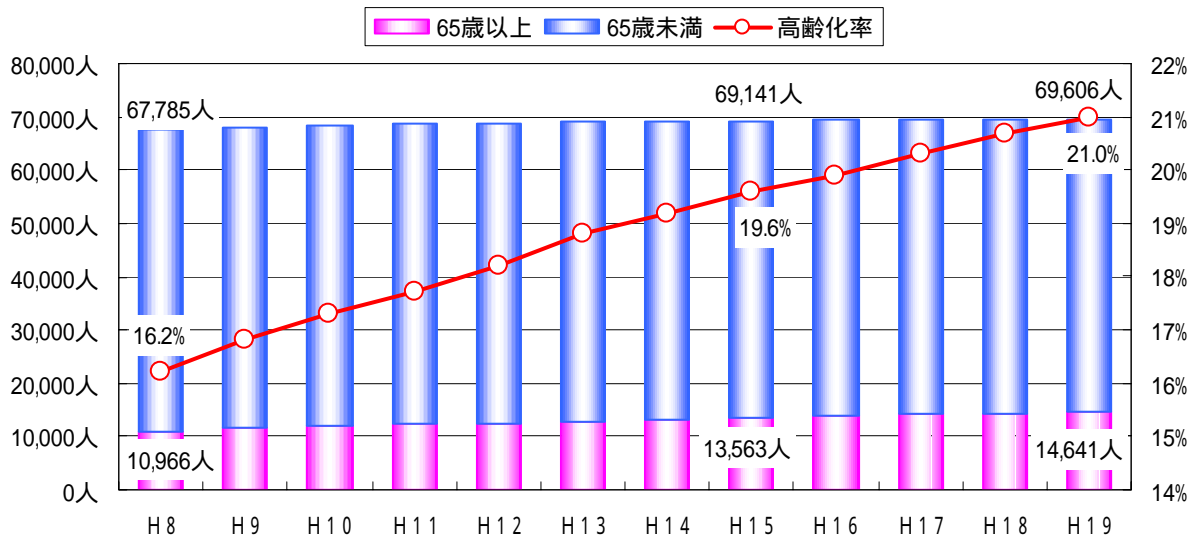
1 人口の動態

(1) 人口及び高齢化率の推移

本市の人口は微増状態にあり、平成15年には69,141人となっている。

また、高齢化率は19.6%で、福井県全域の21.5%に比べると低い状況にあるものの、着実に高齢化は進行している状況にあり、平成17年には高齢化率が20.0%を超える超高齢社会へ突入し、平成19年には高齢化率が21.0%に達すると推測されている。

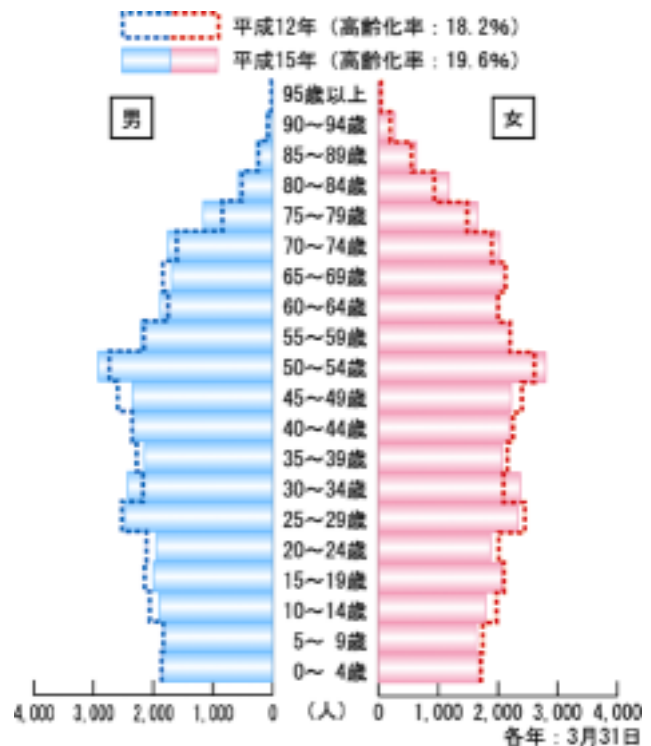
【人口・高齢化率の推移】



(H8～H15): 敦賀市調査 各年9月末現在
(H16～H19): 住民基本台帳を基に、国の示したコーホート要因法にしたがって推計

(2) 年代別人口の推移

平成12年と平成15年の年代別人口の比較を行うと、50歳以上の各年代で概ね人口が増加しているのに対し、35歳から50歳未満の各年代と、25歳未満の各年代で人口が減少しており、今後、一層の高齢化の進行が予想される。



2 公共交通機関の状況

(1) 鉄道

敦賀市の鉄道としては、JR北陸本線及びJR小浜線が通っており、市内には「敦賀駅」、「新疋田駅」、「西敦賀駅」、「栗野駅」の4駅がある。このうち、交通バリアフリー基本構想の対象となる1日当たりの利用者数が5,000人以上の特定旅客施設は「敦賀駅」が該当し、平成15年3月末現在1日平均5,552人の利用者数がある。

敦賀港駅は、旅客施設でないため含んでいない。

【敦賀駅の利用者数の推移】

平成8年	6,650人
平成9年	6,430人
平成10年	6,156人
平成11年	6,036人
平成12年	5,990人
平成13年	5,856人
平成14年	5,678人
平成15年	5,552人

各年3月末現在

(2) バス

敦賀市には、福鉄バス9路線、敦賀市コミュニティバス5路線が通っており、すべての路線が敦賀駅を発着とする運行ルートとなっている。



第3章 高齢者・障害者等の意向の把握

1 調査の概要

本基本構想を策定するに当たり、高齢者や障害者等の外出状況を把握するとともに、バリアフリー上の問題点や整備に対する要望を聴取するため、ヒアリング調査、アンケート調査及びまち歩き点検調査を実施した。

なお、これらの調査結果については、7～10ページに取りまとめている。

ヒアリング調査	外出時の問題点や整備に対する意向の聴取	
	敦賀市肢体障害者福祉協会 6人	敦賀市聴覚障害者福祉協会 7人
	敦賀市視覚障害者福祉協会 15人	敦賀市老人クラブ連合会 11人
	乳幼児連れ 10人	地元自治会・商店街 8人
アンケート調査	外出状況や外出時の問題点の調査	
	高齢者（配布数 685 通、回収数 599 通、回収率 87.4%）	
	障害者（配布数 292 通、回収数 151 通、回収率 51.7%）	
まち歩き点検調査	敦賀駅・駅前広場・周辺道路の点検調査	
	車いす利用者 3人	杖利用者 1人
	視覚障害者 5人	聴覚障害者 3人
	内部機能障害者 1人	高齢者 3人
	地元商店街 2人	介助者・ボランティア等 5人

【 アンケート調査で示された問題点 】



2 敦賀駅及び駅前広場のバリアフリー整備への意向

- ・幅の広い改札口の設置
- ・柱への安全対策
- ・駅舎出入口ドアの自動ドア（引き戸）化
- ・電車の遅れを知らせる電光掲示板の設置
- ・待合室へのベンチの増設

- ・案内放送の充実
- ・筆談器の設置
- ・窓口への音声案内装置の設置
- ・窓口への手話が可能な職員の配置

- ・券売機の点字料金表示シールの改修
- ・点字運賃表の設置位置（高さ）の変更
- ・蹴込付き券売機の設置
- ・券売機の料金投入口やボタン位置の見直し

- ・舗装の改修（凹凸の解消）
- ・視覚障害者誘導用ブロックの改修
- ・タクシー乗り場へのスロープの設置
- ・駅前広場の案内サインの設置
- ・タクシー乗り場への上屋の設置

- ・隙間の細かな滑り止め対策を施したグレーチングへの改修
- ・視覚障害者誘導用ブロックの敷設
- ・バス乗り場への上屋の設置
- ・バスの乗車場と降車場の区分
- ・バスの接近を知らせる電光案内装置の設置
- ・バス乗り場への手話が可能な職員の配置

- 【 バス車両 】
- ・低床バスの導入
 - ・バス車両への次停留所案内装置の設置
 - ・バス車両の停車ボタン位置の見直し
 - ・バス停停車時のアナウンスの実施
 - ・ベビーカー利用者の後部ドアからの降車

- ・エレベーターの設置
- ・エスカレーターの設置
- ・3、4、5番ホームへの階段の増設
- ・地下連絡通路の改修（スロープの設置）
- ・階段の段鼻に踏面と対比した色の滑り止めの設置
- ・階段踊場部分の点字ブロックの改修
- ・階段への2段式手すりの設置
- ・階段の手すりの点字シールの改修
- ・移動経路の変更（曲がり角をなくす）
- ・3、4、5番ホームへの階段の改修（蹴上の縮小化）

- 【 鉄道車両 】
- ・車両連結部分への転落防止対策
 - ・車両のドア位置の統一
 - ・電光案内表示の設置

- ・ホームと電車の段差解消
- ・ホームへのベンチの増設
- ・子供の身長にあわせたベンチの設置
- ・ホームの拡幅
- ・ホーム上屋を支える柱の整理
- ・ホーム上への乗車位置の表示
- ・ホームへの点字ブロックによる乗車位置の表示
- ・ホームへの転落防止柵の設置
- ・ホーム、待合室への電光掲示板の設置
- ・車いす乗車用スロープ板の改修

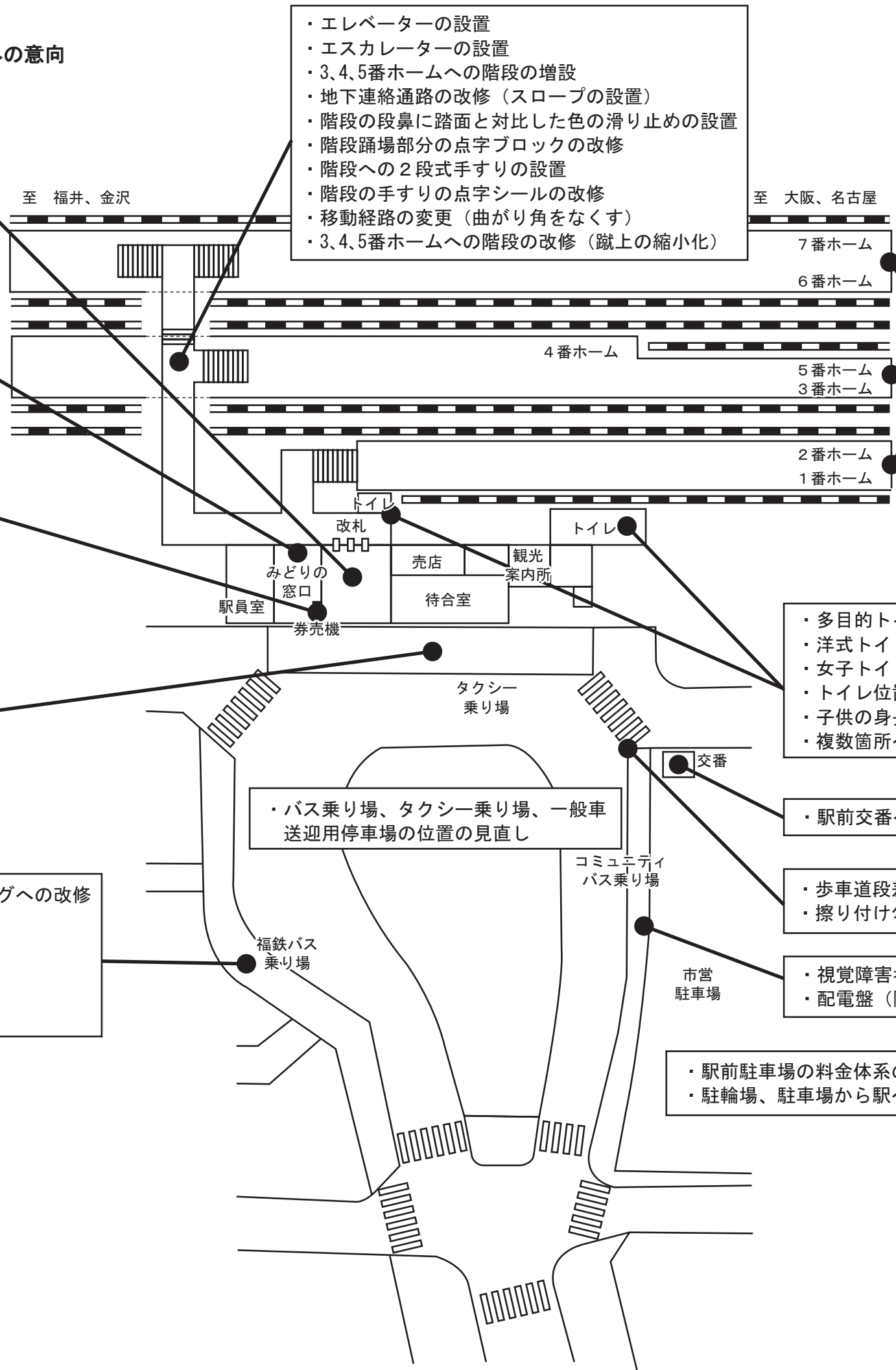
- ・多目的トイレの整備
- ・洋式トイレの設置
- ・女子トイレへの男児用小便器の設置
- ・トイレ位置の見直し
- ・子供の身長に合わせた便座、手洗いの設置
- ・複数箇所へのトイレの整備

- ・駅前交番への手話が可能な警察官の配置

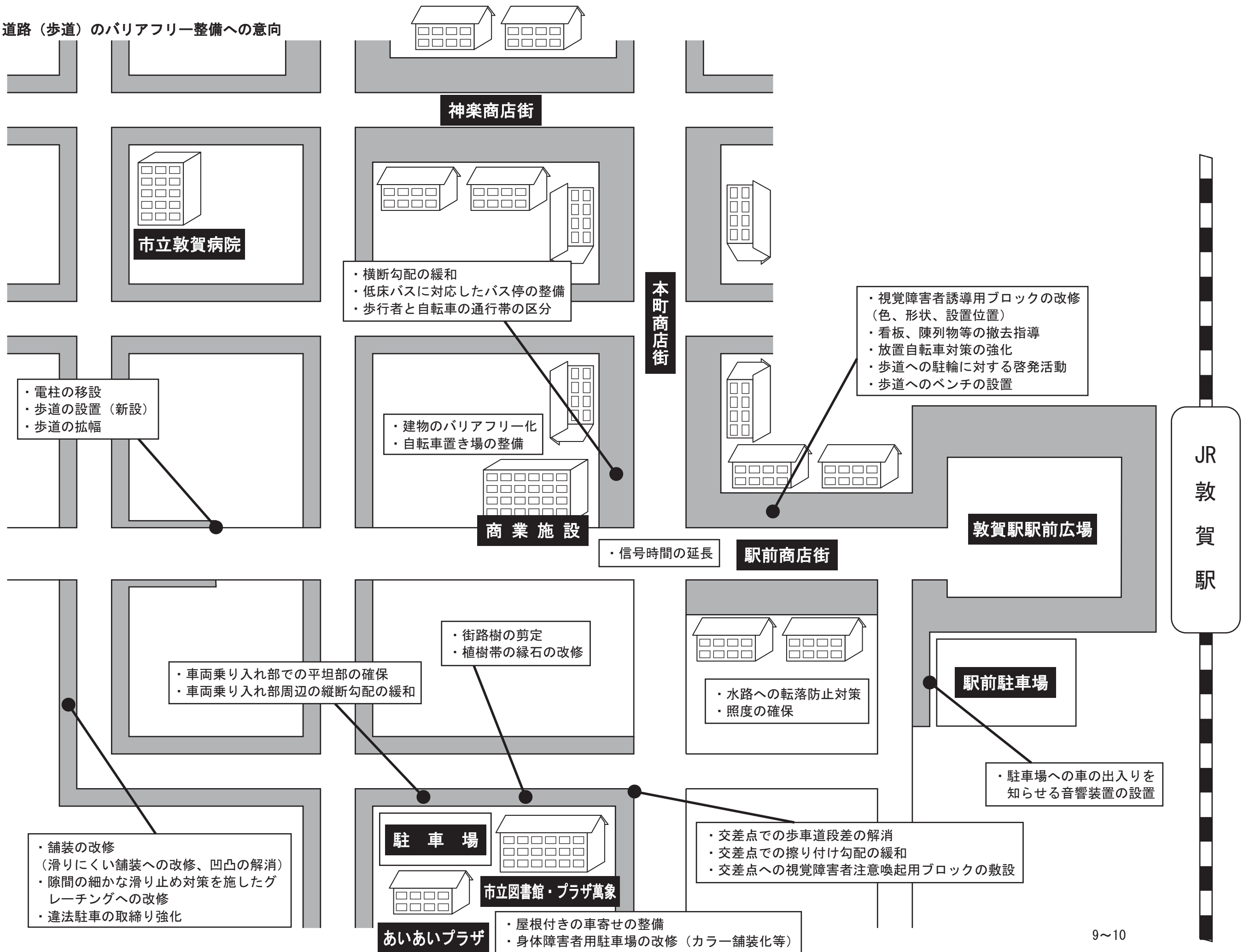
- ・歩行道段差の解消
- ・擦り付け勾配の緩和

- ・視覚障害者誘導用ブロックの敷設
- ・配電盤（障害物）の移設

- ・駅前駐車場の料金体系の見直し
- ・駐輪場、駐車場から駅への屋根付き道路の整備



3 道路（歩道）のバリアフリー整備への意向



第4章 敦賀市におけるバリアフリー化の基本的な考え方

1 敦賀市における交通バリアフリー化の基本理念

敦賀市は、雄大な自然と日本の文化・産業を支えてきた「港」を中心に歴史を築いてきたまちであり、古くから海陸交通の要衝として、外交や交易を活発に行う中で、国内外各地の文化と出会い、ふれあい、独自の文化を創り、育ててきた。

第5次敦賀市総合計画では、この「港」が創り出してきた歴史を引き継ぎ、豊かな自然環境の中で、活力と希望に満ち、安全で安心して快適に暮らせるまちづくりを進め、すべての市民が生きる喜びを感じ、誇りと愛着の持てる敦賀市を創造することをまちづくりの基本理念とし、

『世界とふれあう港まち 魅力あふれる交流都市 敦賀』

を将来都市像として掲げ、京阪神大都市圏及び中部大都市圏から環日本海地域への交通の結節点として、また、周辺市町村との連携を深め、様々な交流の拠点となる、出会いとふれあいがあふれる、活力と魅力のあるまちを目指すこととしている。

一方、敦賀駅の周辺は、社会教育施設や福祉施設、病院、商店街等が集積する敦賀市の中心市街地であることに加え、北側にはJR敦賀駅とともに交流拠点としての歴史を継承する敦賀港が位置しており、観光客の散策エリアともなっている。

公共交通機関や歩行空間のバリアフリー化は、高齢者や身体障害者をはじめ市民の誰もが安心して住み続けられるまちづくりに欠かせないものであるとともに、観光客をはじめとする来訪者にとっても安全で快適な環境を形成するものである。

このため、誰もが安全かつ快適に移動できるバリアフリー整備を進めることが、まちの魅力につながり、市民や観光客など様々な人の交流による活気と賑わいの創出に資するという観点に立ち、敦賀市における交通バリアフリー化の基本理念を下記のように設定する。

バリアフリー化による魅力あふれる交流のまちづくり

2 敦賀市におけるバリアフリー化の基本方針

すべての人を対象に

交通バリアフリー法では、高齢者や身体障害者、妊産婦、けが人等、身体機能面において日常生活や社会生活に制約を受ける人を対象としているが、本基本構想では、乳幼児連れや大きな荷物を持った人等、移動に制約を受けるすべての人を対象とする。また、JR敦賀駅は、敦賀市の玄関口として観光客をはじめとする来街者が多く訪れており、2006年（平成18年）秋には、新快速により京阪神と結ばれ、さらに多くの来街者が訪れることが予想される。

このため、観光客をはじめとする来訪者や外国人等の情報面において移動に制約を受ける人や、小中学生の利用にも配慮するものとする。



交通結節点としての機能の充実・強化

重点整備地区の中心的施設であるJR敦賀駅（特定旅客施設）は、JR北陸本線と小浜線の乗換駅であるとともに、駅前には市内各方面からのバス路線やタクシーの乗り入れがみられる。また、JR敦賀駅を訪れる際に、徒歩や自転車、バスの利用とともに、自家用車等での送迎もみられる。

このため、徒歩や自転車、バス、自家用車での送迎等、多様な利用手段に対応した乗換機能及び情報機能の充実・強化により、敦賀駅利用者の利便性・快適性及び安全性の向上を図るものとする。



市街地の活性化につながるバリアフリー整備

敦賀市において先導的にバリアフリー整備を行う敦賀駅周辺地区は、敦賀市の中心市街地でもある。このため、特定旅客施設であるＪＲ敦賀駅から周辺の公共施設等への移動の円滑化とともに、バリアフリーネットワークの形成による回遊性の向上を図り、中心市街地の活性化に資するまちづくりを目指すものとする。



心のバリアフリーの推進

高齢者や身体障害者等が安心して安全に外出できる環境を形成するためには、段差解消等のハード面のバリアフリー化と合わせて、高齢者や身体障害者等を温かく見守る環境づくりを図ることが重要である。このため、高齢者や身体障害者等に対するサポート意識の醸成を図るとともに、沿道店舗の看板や陳列物、放置自転車の解消等のマナーの向上に向けて、ハード整備と合わせて心のバリアフリーを推進するものとする。



第5章 重点整備地区及び経路の設定

1 重点整備地区の区域

交通バリアフリー法では、重点整備地区は、高齢者や身体障害者等が日常生活を営むうえで必要となる市役所等の官公庁施設や福祉施設、病院のほか、図書館や文化施設等の社会教育施設、商業施設等の不特定多数の市民が利用する施設のうち、特定旅客施設（1日当たり利用者数5,000人以上の鉄道駅等）から、通常、徒歩により利用されることが想定される施設を対象として設定することとされている。また、効率的かつ効果的な事業実施という観点から、関連計画との整合を図ることも求められる。

一方、本基本構想では、敦賀市の将来都市像である「世界とふれあう港まち 魅力あふれる交流都市 敦賀」の実現に向けて、観光客を含めた様々な人の交流による活力と賑わいの創出に資するバリアフリー化を図ることを目指し、交通バリアフリー化の基本理念として、「バリアフリー化による魅力あふれる交流のまちづくり」を掲げている。

このため、以下に示す選定理由により、敦賀駅周辺の公共施設等が集積する地域とともに、敦賀港を含むエリアを対象として、重点整備地区の区域を設定するものとする。

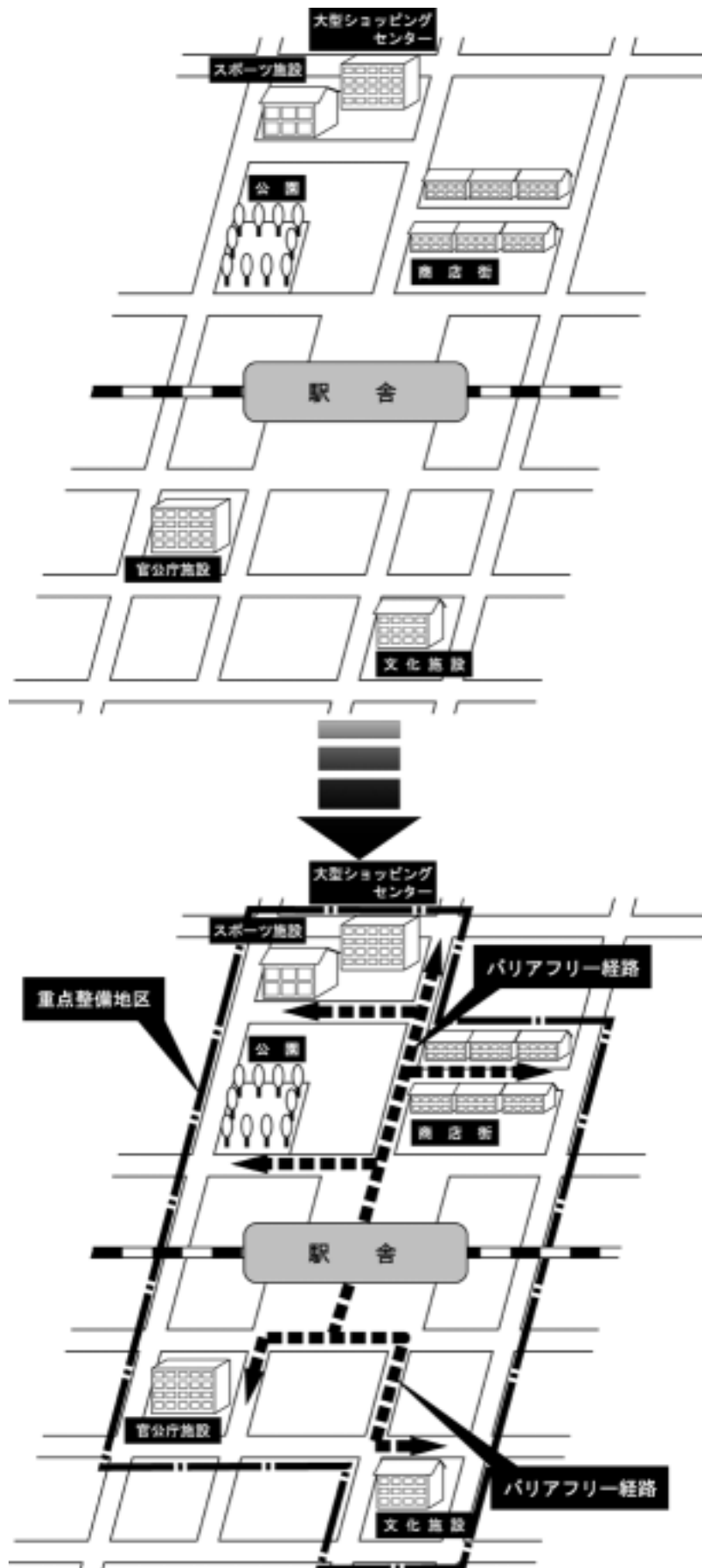
【 重点整備地区の設定理由 】

特定旅客施設であるJR敦賀駅を中心に公共施設や商業施設等、高齢者や身体障害者等が日常生活においてよく利用する施設が集積する地区とする。

観光客を含めた様々な人の交流による活力と賑わいの創出に向けて、観光・交流拠点である敦賀港周辺を対象地区に含める。

敦賀駅周辺地区における関連計画として、「中心市街地活性化基本計画」や「あんしん歩行エリア」の計画区域との整合を図る。

【 重点整備地区とバリアフリー化すべき経路の設定イメージ 】



2 バリアフリー化を図るべき経路

(1) 経路の選定方針

交通バリアフリー法では、特定旅客施設（1日当たり利用者数5,000人以上の鉄道駅等）と高齢者や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と認められる公共施設等を結ぶ歩行経路を特定経路とすると定められていることから、JR敦賀駅と周辺の主要な公共施設等を結ぶ経路を選定する。また、本基本構想においては、「バリアフリー化による魅力あふれる交流のまちづくり」を理念とし、観光客についても対象としていることから、JR敦賀駅と敦賀港を結ぶ経路についても選定を行うものとする。

さらに、上記の経路に加え、敦賀市では、JR敦賀駅周辺の中心市街地における回遊性の向上にむけて、公共施設間を結ぶ経路についても設定するものとする。

【 経路の選定方針 】

JR敦賀駅と周辺の主要な公共施設等を結ぶ経路
JR敦賀駅と敦賀港を結ぶ経路
敦賀駅周辺の公共施設間を結ぶ経路

(2) 特定経路等の設定

上記の経路の選定方針に基づき、JR敦賀駅と周辺の主要な公共施設等及び敦賀港を結ぶ経路を優先的にバリアフリー化を図るべき経路として位置付ける。対象とする公共施設等については、当事者アンケート調査結果により障害者や高齢者の利用頻度が高いことがうかがえる「あいあいプラザ」や「プラザ萬象」、「市立敦賀病院」、「大型商業施設」とする。

なお、交通バリアフリー法に基づく特定経路と位置付けた場合には、「道路の移動円滑化基準」により2m以上の有効幅員を有する歩道の設置等の構造基準を遵守することが必要となるが、JR敦賀駅から主要な公共施設等へ至る経路の中には、周辺の宅地化の状況等から「道路の移動円滑化基準」に適合した歩道の整備が困難な道路もみられる。

【 当事者の利用頻度の高い施設 】

	障害者		高齢者	
	人数	割合	人数	割合
あいあいプラザ	86	57.0%	297	49.6%
生涯学習センター	4	2.6%	67	11.2%
市立図書館	21	13.9%	95	15.9%
プラザ萬象	38	25.2%	182	30.4%
西公民館	16	10.6%	37	6.2%
郷土博物館	1	0.7%	6	1.0%
アクアトム	3	2.0%	13	2.2%
武道館	0	0.0%	0	0.0%
二州健康福祉センター	9	6.0%	21	3.5%
勤労福祉センター	7	4.6%	31	5.2%
敦賀商工会館	3	2.0%	10	1.7%
敦賀郵便局	29	19.2%	122	20.4%
社会保険事務所	6	4.0%	5	0.8%
敦賀駅前合同庁舎	3	2.0%	9	1.5%
市立敦賀病院	66	43.7%	199	33.2%
大型商業施設	54	35.8%	178	29.7%
商店街	27	17.9%	121	20.2%
銀行	35	23.2%	130	21.7%
その他	2	1.3%	18	3.0%
無回答	11	7.3%	39	6.5%
計	151	100.0%	599	100.0%

このため、「道路の移動円滑化基準」を十分に満たした整備を行うことが困難な道路については、準特定経路として設定し、基準に準じた整備や敦賀市独自の考え方に基づくバリアフリー整備に位置付けるものとする。

さらに、中心市街地における回遊性の向上という観点から、公共施設間を結ぶ経路については歩行空間ネットワークを形成する経路としての位置付けを行い、バリアフリー上の問題点の解消に取り組むものとする。

【 経路の種類と位置付け 】

経路の種類	位置付け
特定経路	<p>バリアフリー整備の必要性が高く、「道路の移動円滑化基準」を遵守した整備が可能な経路</p> <p>JR敦賀駅と周辺の主要な公共施設等を結ぶ経路のうち、有効幅員2m以上の歩道の設置が可能な道路</p> <p>JR敦賀駅と敦賀港を結ぶ主要な経路(有効幅員2m以上の歩道の設置が可能な道路)</p>
準特定経路	<p>バリアフリー整備の必要性は高いものの、周辺の宅地化の状況等から「道路の移動円滑化基準」を遵守した整備が困難な経路で、「道路の移動円滑化基準」の準用や敦賀市独自のバリアフリー化の考え方に基づき整備を図る経路</p> <p>JR敦賀駅と周辺の主要な公共施設等を結ぶ経路のうち、有効幅員2m以上の歩道の設置が困難な道路</p>
歩行空間ネットワーク	<p>中心市街地の回遊性の向上という観点から、バリアフリー化された歩行空間のネットワークを図る経路</p> <p>敦賀駅周辺の公共施設間を結ぶ経路</p>

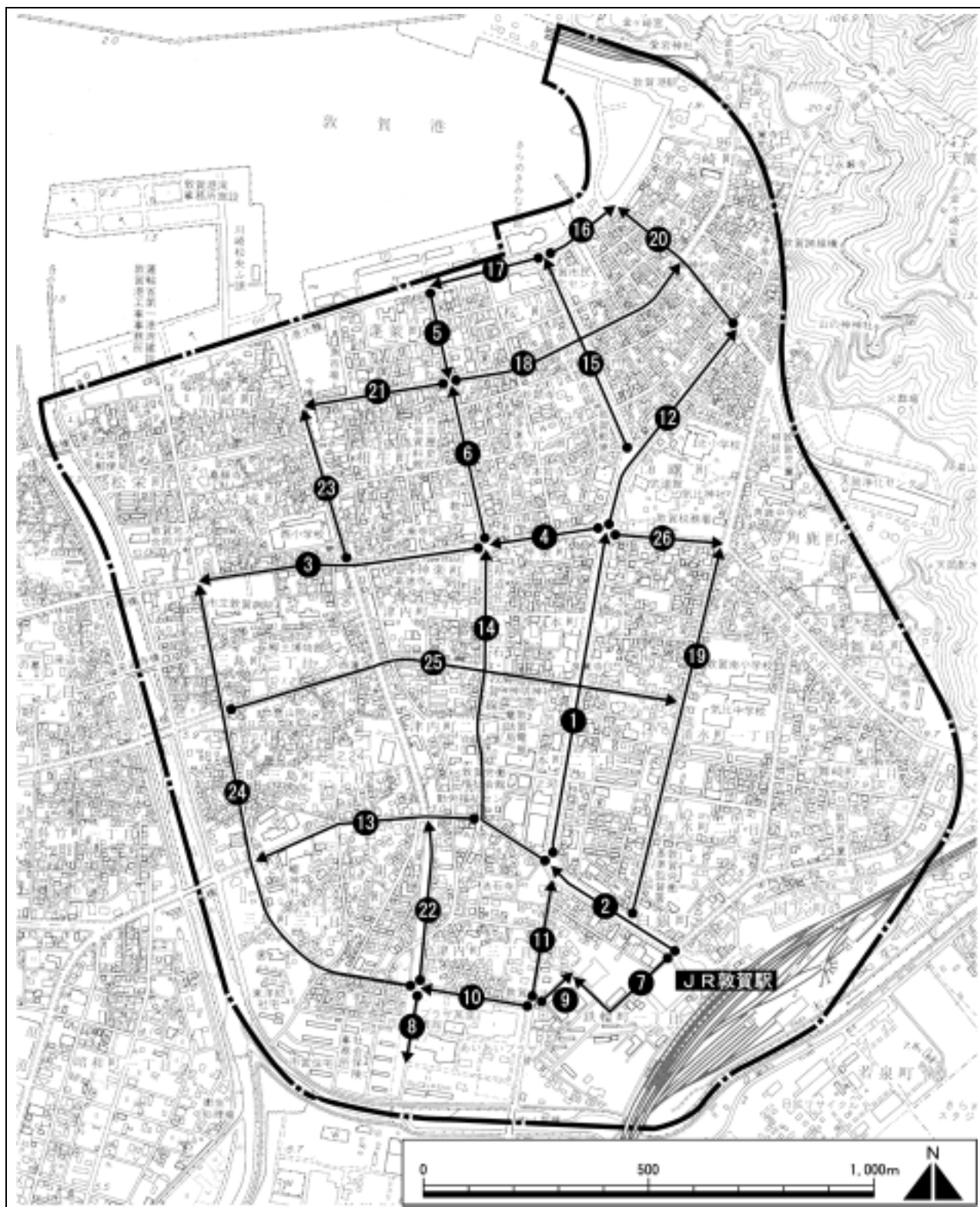
【 バリアフリー化を図るべき経路の路線名称 】

区分	路 線 名 称	
特定経路	1 国道 8 号	2 主要地方道敦賀駅停車場線
	3 主要地方道佐田・竹波・敦賀線	4 市道 2 号線
	5 市道 3 号線	6 市道 183 号線
準特定経路	7 市道 222 号線	8 市道 231 号線
	9 市道 259 号線	10 市道津内松栄線
歩行空間ネットワーク	11 国道 8 号	12 国道 8 号
	13 一般県道敦賀・美浜線	14 主要地方道佐田・竹波・敦賀線
	15 主要地方道敦賀港線	16 臨港道路 3 号線
	17 市道 1 号線	18 市道 4 号線
	19 市道 5 号線	20 市道 5 号線
	21 市道 183 号線	22 市道三島港線
	23 市道三島港線	24 市道津内松栄線
	25 市道清水松陵線	26 市道気比余座線

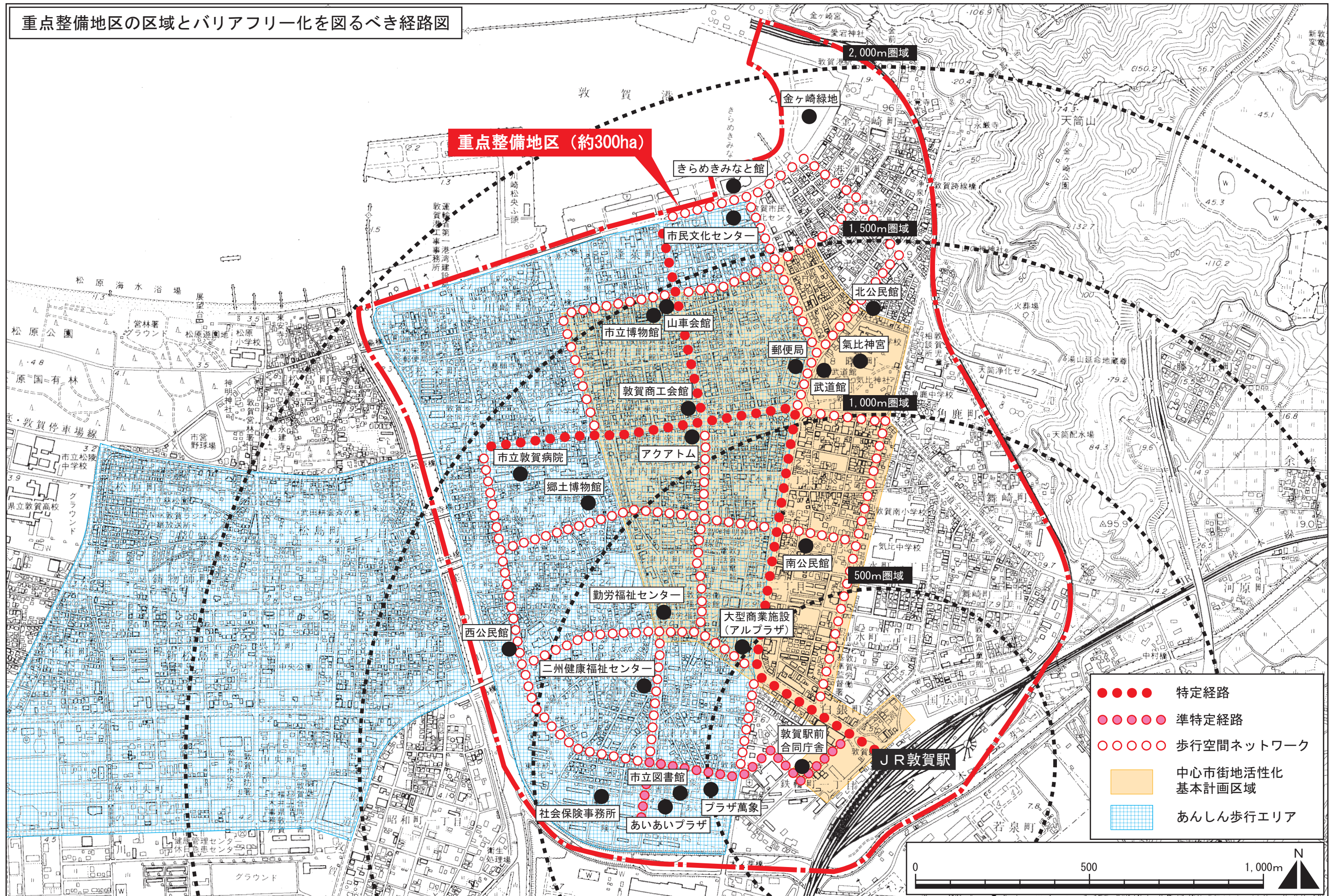
参考：特定経路を構成する歩道の構造基準（「道路の移動円滑化基準」より）

項 目	基 準
有効幅員	2 m以上 道路構造令に定める基準以上とし、高齢者や身体障害者等の交通の状況を考慮して定める。
舗 装	雨水を地下に浸透させる構造とする。 平坦で、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとする。
勾 配	縦断勾配は 5 %以下とする。（やむを得ない場合は 8 %以下） 横断勾配は 1 %以下とする。（やむを得ない場合は 2 %以下）
歩 車 分 離	車道との間に高さ 15 cm以上の縁石を設置する。 必要に応じて、植樹帯や並木、柵等により歩車分離を行う。
高 さ	5 cmを標準とし、バス停留所及び宅地への車両乗入部を考慮して定める。 バス停部分では、低床バスの乗降に配慮し、15 cmを標準とする。
交 差 点	縁石等による段差は 2 cmを標準とする。 車いすが円滑に転回できる構造とする。 視覚障害者への注意喚起用として点状ブロックを敷設する。
車両乗り入れ部	車両乗り入れ部のうち、上記の横断勾配を満たす部分の有効幅員は、2 m以上とする。（やむを得ない場合は 1 m以上）

【 路線位置図 】



重点整備地区の区域とバリアフリー化を図るべき経路図



第6章 重点整備地区において実施すべき特定事業

1 公共交通機関に関する整備事項

(1) JR敦賀駅

<整備方針>

駅舎の出入口から改札口を経て各ホームへ至るバリアフリー化された経路を設ける。
高齢者や身体障害者をはじめあらゆる人々が安全かつ円滑に利用できるよう、移動を円滑化する各種の施設・設備を整備する。

<実施すべき事業>

各ホームへのエレベーターの設置
ホーム、通路等への視覚障害者誘導用ブロックの設置
階段、通路への二段式手すりの設置
オストメイト機能を備えた身体障害者用トイレの整備
点字案内板や触地図等の視覚障害者向け情報設備の設置
駅員等のバリアフリーに対する教育、研修活動の実施

(2) バス

<整備方針>

高齢者や身体障害者をはじめあらゆる人々が利用しやすいようバリアフリーに配慮した車両を導入する。
高齢者や身体障害者をはじめあらゆる人々が安全かつ円滑に利用できるようバス停を整備する。

<実施すべき事業>

車椅子スペースを設けた低床バスの導入
車内への次停留所名案内装置の設置
乗り口付近への行き先・経路案内表示の設置
バス停停車時の車外に対する行き先・経路地の案内アナウンス
バス停への分かりやすい路線図の設置
社内におけるバリアフリー教育・研修の実施

2 道路に関する整備事項

(1) 特定経路

<整備方針>

交通バリアフリー法による「移動円滑化基準」や「ガイドライン」に基づき、バリアフリー化された歩道を整備する。

<実施すべき事業>

有効幅員 2 m以上の確保

横断勾配、縦断勾配の緩和（横断勾配 1 %、縦断勾配 5 %以下）

舗装材の改善（透水性舗装、凹凸の解消等）

歩行者の安全性の確保（横断防止柵、植樹帯、車止めの設置等）

連続した視覚障害者誘導用ブロックの敷設

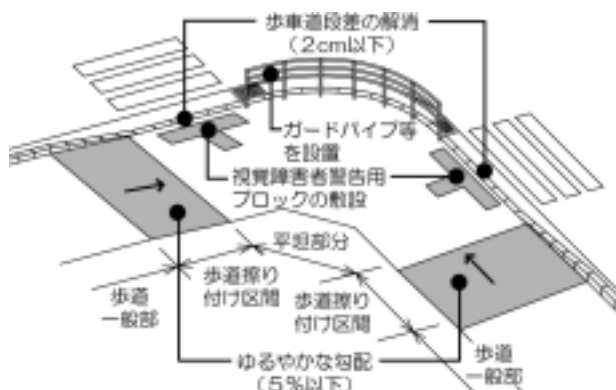
歩行経路上のグレーチングの改修（目の細かなグレーチングへの改修、滑り止め対策）

交差点での安全対策

（段差解消、平坦部の確保、縁石等の設置、視覚障害者注意喚起用ブロックの敷設）

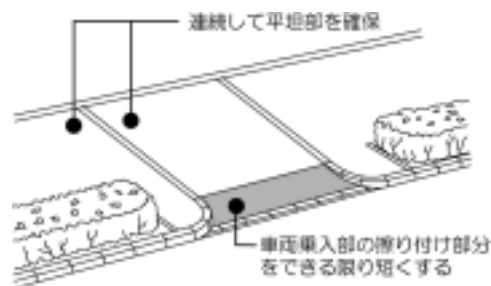
段差解消を図る場合には、視覚障害者が交差点を認識できるように配慮する。

【 交差点の整備イメージ 】



車両乗り入れ部での平坦部の確保

【 車両乗り入れ部の整備イメージ 】



夜間の安全な歩行空間の確保（街路灯や交差点照明等による照度の確保）

(2) 準特定経路

< 整備方針 >

地形上の制約及び周辺の宅地化の状況等から十分な歩道の整備が不可能な道路については、「移動円滑化基準」等を準用し、できる限り移動しやすい歩行空間を整備する。道路幅員と自動車の円滑な通行の関係や周辺の宅地化の状況等から歩道整備が困難な道路については、敦賀市独自の考え方により歩行空間を整備するとともに、交通規制等の検討により安全性を確保する。

< 実施すべき事業 >

歩道が設置された道路

特定経路に準じた歩道の整備

横断勾配、縦断勾配の緩和（横断勾配 1 %、縦断勾配 5 % 以下）

舗装材の改善（透水性舗装、凹凸の解消等）

歩行者の安全性の確保（横断防止柵、植樹帯、車止めの設置等）

視覚障害者誘導用ブロックの敷設

歩道の幅員が狭く、視覚障害者誘導用ブロックが車いす等の通行に支障を及ぼす場合には、縁石や安全柵、植樹帯等により歩車分離が適切に行われており安全上支障がないことを条件に、当事者間における意見調整を図りながら、視覚障害者誘導用ブロックのあり方について検討を行うものとする。

歩行経路上のグレーチングの改修（目の細かなグレーチングへの改修、滑り止め対策）

交差点での安全対策（段差解消、平坦部の確保、縁石等の設置、視覚障害者注意喚起用ブロックの敷設）

段差解消を図る場合には、視覚障害者が交差点を認識できるよう配慮する。

車両乗り入れ部での平坦部の確保

夜間の安全な歩行空間の確保（街路灯や交差点照明等による照度の確保）

歩道の設置が困難な道路

側溝部分の活用による歩行空間の確保

カラー舗装による視覚的な歩車分離（路肩部分のカラー舗装）

歩行経路上のグレーチングの改修（目の細かなグレーチングへの改修、滑り止め対策）

(3) 歩行空間ネットワーク

中心市街地の回遊性の向上を図るために位置付けた歩行空間ネットワークについては、段差解消や交差点等への視覚障害者誘導用ブロックの敷設、グレーチングの改修等を行い、安全に通行できる歩道の整備を推進するものとする。なお、白銀交差点以南（国道 8 号）及び白銀交差点以西（主要地方道佐田・竹波・敦賀線、一般県道敦賀・美浜線）の経路については、当面は現況幅員の中で歩行空間の確保に努めるものとし、目標年次である平成 22 年（2010 年）以降も継続的に歩道の設置に向けて都市計画道路の拡幅に取り組むものとする。

3 交通安全対策に関する整備事項

(1) 交通安全施設

<整備方針>

移動制約者に配慮した信号機の設置や交通規制の導入検討等、安全性の確保を最優先とした整備を行う。

<実施すべき事業>

特定経路及び準特定経路上の主要交差点への移動制約者に配慮した信号機の改良
(音響式信号機、交通弱者用押しボタン式信号機、歩車分離式信号機、信号時間の見直し等)

信号機の高輝度化(LEEDの採用)

特定経路及び準特定経路上の主要交差点への視覚障害者用道路横断施設(エスコートゾーン)の設置

道路標識の高輝度化

(2) 交通規制及び指導等

<整備方針>

安全な歩行空間の確保にむけて、適切な交通規制や不法占有物の撤去指導等を行う。

<実施すべき事業>

違法駐車対策の強化

放置自転車対策の強化

商品・看板のはみ出しに対する指導・撤去

4 駅前広場に関する整備事項

<整備方針>

バスやタクシー、一般車での利用(パーク・アンド・ライド及びキス・アンド・ライド)等において安全かつ円滑な乗り降りを可能とするとともに、案内設備の充実等、交通結節点として利便性の向上に配慮した乗り継ぎ機能を強化する。

<実施すべき事業>

歩行空間のバリアフリー化(段差の解消、勾配の緩和等)

舗装材の改善(目地の細かなタイル舗装への改修)

視覚障害者誘導用ブロックの敷設

低床バスに対応したバス乗り場の整備

バス乗り場等のわかりやすい案内サインの整備(点字、音声等の複合的な検討)

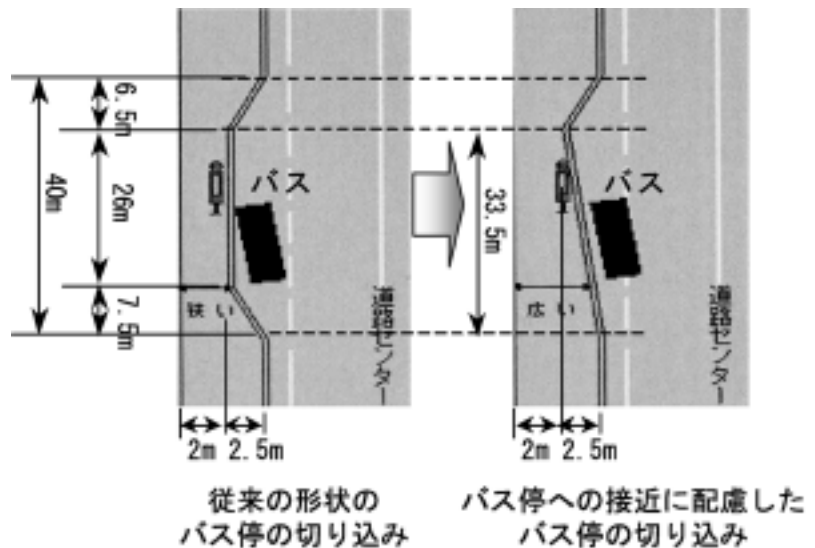
第7章 その他考慮すべき事項

1 低床バスに対応したバス停留所の整備

歩道については、交差点周辺での擦り付け勾配の緩和や車両乗入部での横断勾配の緩和を図るため、車道より5cm程度の高さを標準としたセミフラット型式として整備することが求められる。しかしながら、バス停部分も同様にセミフラット型式とした場合、低床バスのスロープに急勾配が生じ、車いす等の乗り降りが困難になるという問題点を有している。

また、現状の切り込み式のバス停留所では、特に周辺に駐車車両がある場合には停留所から離れて停車することとなり、歩道から一度車道に下りて乗車しなければならず、乗り降りが困難な状況となっている。

このため、バス停留所部分の歩道の改修を行う際には、低床バスのスロープ設置を容易とするため、15cmを標準としたマウントアップ型式として整備するとともに、バス車両が接近しやすいようなバス停留所の切り込みの形状についても検討を行うものとする。



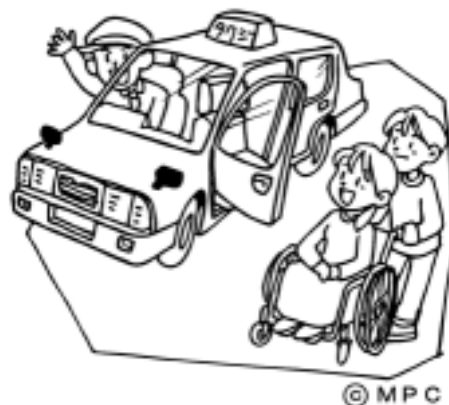
2 誰もが分かりやすい案内サインの整備

誰もが快適に移動できる環境を形成するためには、施設や設備のバリアフリー整備とともに、利用者がその情報を得ることが重要であり、適切に案内サインを設置することが必要である。現在、敦賀駅には観光案内マップが設置されているとともに、中心市街地の歩道には公衆トイレの位置を記した案内サインが設置されており、これら既存の案内サインを活用してバリアフリー情報の提供に努めるものとする。また、視覚障害者や外国人等、あらゆる人々に対して情報が伝わるように配慮することが必要であることから、案内サインの整備に当たっては、文字による情報だけでなく、ピクトグラム（絵文字）や点字、触地図、音声等を活用しながら、誰もが理解できる案内サインのあり方を検討するものとする。



3 タクシー等による個別の移送サービス

本基本構想は、公共交通機関を利用した移動の円滑化を目的として定めたものであるが、高齢者や身体障害者等の中には、身体的制約等から公共交通機関の利用そのものが困難な人もみられる。一方、敦賀市においては、これら公共交通機関の利用が困難な人に対して、タクシー事業者や福祉団体がリフト付きタクシー等により移動サービスを行っている状況にある。このため、今後もこれらの事業者と連携し、一般の公共交通機関を利用できない人に対して代替手段として個別に移動の支援を行う移送サービス（STS：スペシャル・トランスポート・サービス）の推進を図るものとする。



4 中心市街地における移動円滑化を支援するサービス

近年では中心市街地における新たな取り組みとして、商店街のバリアフリー化とともに、買い物等の介助サービスとして高齢者等に対して電動車いすや電動スクーター等の移動補助具の貸し出しを行うタウンモビリティが各地で導入されている。敦賀市においても、今後、地域の商店街等と連携を図り、身体障害者が利用可能な店舗やトイレ等を記したバリアフリー情報マップの作成や聴覚障害者向け連絡用FAXの貸し出しサービス、ベンチ等の休憩施設の設置、タウンモビリティの導入検討等、快適に移動できる環境の整備に取り組むものとする。



5 建築物等のバリアフリー化

本基本構想は、公共交通機関のバリアフリー化とともに、JR敦賀駅周辺の重点整備地区において公共施設等への移動経路のバリアフリー化について定めたものである。一方、敦賀市では、あいあいプラザや勤労福祉センターといった公共建築物並びに中心市街地の公園において、段差解消やトイレのバリアフリー改修等を進めている。重点整備地区における総合的なバリアフリー化を図るためには、基本構想に基づき駅舎や道路等の交通用施設の整備を進めるとともに、その目的地である建築物のバリアフリー化が必要である。このため、今後も継続して「ハートビル法」や「福井県福祉のまちづくり条例」に基づき公共建築物のバリアフリー整備に取り組むとともに、不特定多数の市民が利用する民間施設についても同様の法令等に基づきバリアフリー整備への協力依頼に努め、誰もが安全で快適に利用できる中心市街地の形成を目指すものとする。

また、トイレの整備を行う場合には、車いすへの対応を行うだけでなく、オストメイト機能やオムツ替えシート、チャイルドホルダー等を設置することが望まれる。さらに、高齢化の進行により、夫婦間での介護や介助が多くみられるようになっていることから、多目的トイレについては男女兼用として整備するといった視点も必要となっている。このため、トイレの整備に当たっては、誰もが利用できる男女兼用の多目的トイレとすることを基本とし、整備にあわせてピクトグラム等により、誰もが利用可能なことを示す案内サインを設置するものとする。



© MPC

6 地域住民との連携

安全で円滑な歩行空間の形成に当たっては、視覚障害者誘導用ブロックの近くに看板や陳列物、植木等を置かないことや、生け垣や庭木の樹木が歩道にはみ出さないようにするなど、沿道の住民の心配りが重要である。また、本市は積雪の多い地域であることから冬期の歩行環境の向上が強く求められており、消雪パイプの設置等の対策を講じているが、すべての歩道において対応することには限界があり、積雪対策については、沿道の住民等との協力を得ながら横断歩道部分等を中心にきめ細かな除雪作業を行っていくことが必要である。

このため、障害者や高齢者をはじめ誰もが安心して外出できる環境の形成に向けて、段差の解消や勾配の緩和といったバリアフリー整備とともに、地域住民との連携を図り、安全で快適なまちづくりを推進するものとする。

7 心のバリアフリーの推進

高齢者や障害者等が安心して外出できる環境を形成するためには、公共交通機関や道路等のハード面の整備とともに、困っている人に対して声を掛けたり、手助けを行うなど、各々が相手の立場にたって考え、行動することが必要である。また、施設や設備のバリアフリー化を行っても、例えば視覚障害者誘導用ブロックの周辺に自転車等が置かれたり、音声案内装置や緊急時の連絡ボタン等へのいたずら等が行われれば、有効に機能しないこととなる。一方、敦賀市では、心のバリアフリーに向けた取り組みとして、本基本構想の策定と合わせて、国土交通省中部運輸局福井運輸支局の主催により「交通バリアフリー教室」を開催している。

今後も引き続き高齢者や障害者等に対するサポート意識の醸成やマナーの向上に向けて、市のホームページや広報紙、リーフレット等を通じて啓発・啓蒙活動に取り組み、心のバリアフリーを継続的に推進するものとする。さらに、子供の頃からバリアフリーに関して教育を行うことが、将来的な心のバリアフリーにつながるという観点から、教育委員会や地元の小・中学校と連携して、総合学習におけるバリアフリー授業の開催に取り組むことが求められる。



第8章 基本構想の推進に向けて

1 市民、事業者、行政の役割

本基本構想に基づき、一体的かつ総合的なバリアフリー化を図るためには、市民や事業者、行政等が連携を図りながらバリアフリー整備を進めていくことが重要であり、整備に当たっては、利用者の意見聴取や事業実施後の点検・評価及びその後の事業への反映等の仕組みを市民参画のもとに確立することが求められる。

このため、基本構想の推進に当たっては、各々が下記の役割を踏まえ、相互に協力してバリアフリー整備に努めるものとする。

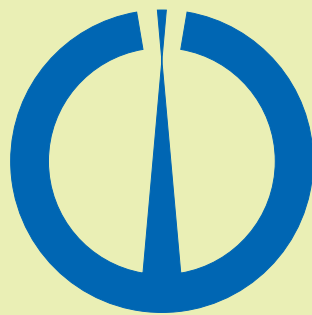
【 市民、事業者、行政等の役割 】

市民 の 役 割	バリアフリー整備に対する点検・評価への積極的な参加 日常生活におけるバリアフリーに配慮した行動の心掛け 各事業者のバリアフリー整備に対する協力
各事業者 の 役 割	基本構想に基づくバリアフリー整備の実施 バリアフリー整備に当たっての利用者の意見聴取及び集約 職員のバリアフリーに対する教育活動の推進
国の役割	バリアフリー化に対する調査及び研究開発の促進 移動円滑化に対する情報提供 各事業者のバリアフリー整備に対する費用面での支援 国民のバリアフリーに対する啓発・教育活動の推進
福井県 の 役 割	バリアフリー化に対する情報提供 各事業者のバリアフリー整備に対する費用面での支援 県民のバリアフリーに対する啓発・教育活動の推進
敦賀市 の 役 割	庁内関係部局の連携によるバリアフリー推進体制の確立 利用者の意見聴取・集約、事業者間の調整、進捗状況の管理・情報提供、 整備後の点検・評価及びその後の事業へのフィードバック 等 心のバリアフリー化に向けた啓発・教育活動の推進

2 基本構想の見直し・評価

基本構想の目標年次である2010年(平成22年)までには、高齢化のさらなる進行や障害者の増加等により、社会状況が変化することが予想される。また、高齢者や障害者が社会参加を行う機会が増加することにより、バリアフリー整備に対しても多様なニーズが生じることが予想される。

これら社会状況の変化やバリアフリーに関するニーズの多様化に対応するため、市民参画のもとバリアフリー整備に対して適宜評価を行うとともに、必要に応じて基本構想の見直しを行うものとする。



敦賀市交通バリアフリー基本構想

平成16年12月

敦賀市 企画部 まちづくり推進室

〒914-8501 敦賀市中央町2丁目1番1号

TEL : (0770)22-8194 FAX : (0770)22-8186

URL : <http://www.ton21.ne.jp/> E-mail : machi@ton21.ne.jp



この冊子は、環境保全、森林保護を目的とし、
古紙配合率100%再生紙を使用しています。