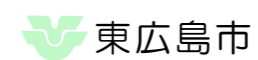


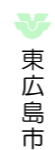
東広島市移動円滑化基本構想

東広島市移動円滑化基本構想

平成15年3月



平成15年3月



東広島市移動円滑化基本構想

東広島市都市部都市計画課
平成15年3月
〒739-8601 広島県東広島市西条栄町8番29号
TEL 0824-20-0954

目 次

序 章 東広島市移動円滑化基本構想の役割	1
第 1 章 移動に関する現況	4
1 - 1 地域の現況	4
1 - 2 高齢者・身体障害者等の実態	6
1 - 3 交通・旅客施設の現況	8
1 - 4 各種施設の現況	12
1 - 5 現況の整理	18
第 2 章 バリアフリーに関する関連計画の整理	19
第 3 章 重点整備地区の設定	27
3 - 1 重点整備地区におけるバリアフリー化の基本方針	27
3 - 2 東広島市内の駅周辺の現状	28
3 - 3 交通バリアフリー法における抽出要件の整理	32
3 - 4 特定旅客施設の抽出	33
3 - 5 重点整備地区及び特定経路の指定	35
第 4 章 特定経路及び特定旅客施設の現状と課題	39
4 - 1 高齢者及び身体障害者等の意向の把握	39
4 - 2 各特定経路の現状と課題	42
4 - 3 各特定旅客施設とその周辺の現状と課題	56
第 5 章 特定事業の内容	62
5 - 1 公共交通特定事業	62
5 - 2 道路特定事業	63
5 - 3 交通安全特定事業	67
5 - 4 その他の事業	68
5 - 5 その他の駅周辺に対する事業	68
資 料	69
東広島市移動円滑化基本構想検討委員会規約	70
移動円滑化基準の概要	72

序章 東広島市移動円滑化基本構想の役割

序 - 1 事業の背景と目的

2015年にわが国は、国民の4人に1人が高齢者という諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展し、本格的な高齢社会が到来すると予測されています。また、ノーマライゼーション¹の理念の社会への浸透が進み、障害のあるなしや年齢などに関係なく、すべての人が同じ社会の中で普通の暮らしができるような社会を目指すための配慮が強く求められています。このため、高齢者及び身体障害者など誰もが安心して社会参加でき、快適に暮らせる生活環境の確保が重要な課題となっています。

東広島市においても、近年高齢化率が増加するなど、高齢者及び身体障害者等²の移動の利便性及び安全性の向上を促進する必要性が高まっています。

また、平成12年11月15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」(通称「交通バリアフリー法」)が施行され、円滑な移動が可能となる社会環境の整備を目指して総合的な取り組みが行われようとしています。この法律では、公共交通機関のバリアフリー³化を総合的かつ計画的に推進するための目標として、平成22年までに旅客施設(1日の平均的利用者数5,000人以上)・車両等・一般交通用施設(道路、駅前広場及び通路等)・信号機等のバリアフリー化を実施することとしています。

市町村では、相当数の旅客が利用する駅等を中心とした重点整備地区について、移動円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進を図るため、基本構想を作成することができることとなっています。この場合には、市町村は、関係する公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会に協議するとともに、それら関係者は基本構想の作成に協力するように努めなければならないとされています。

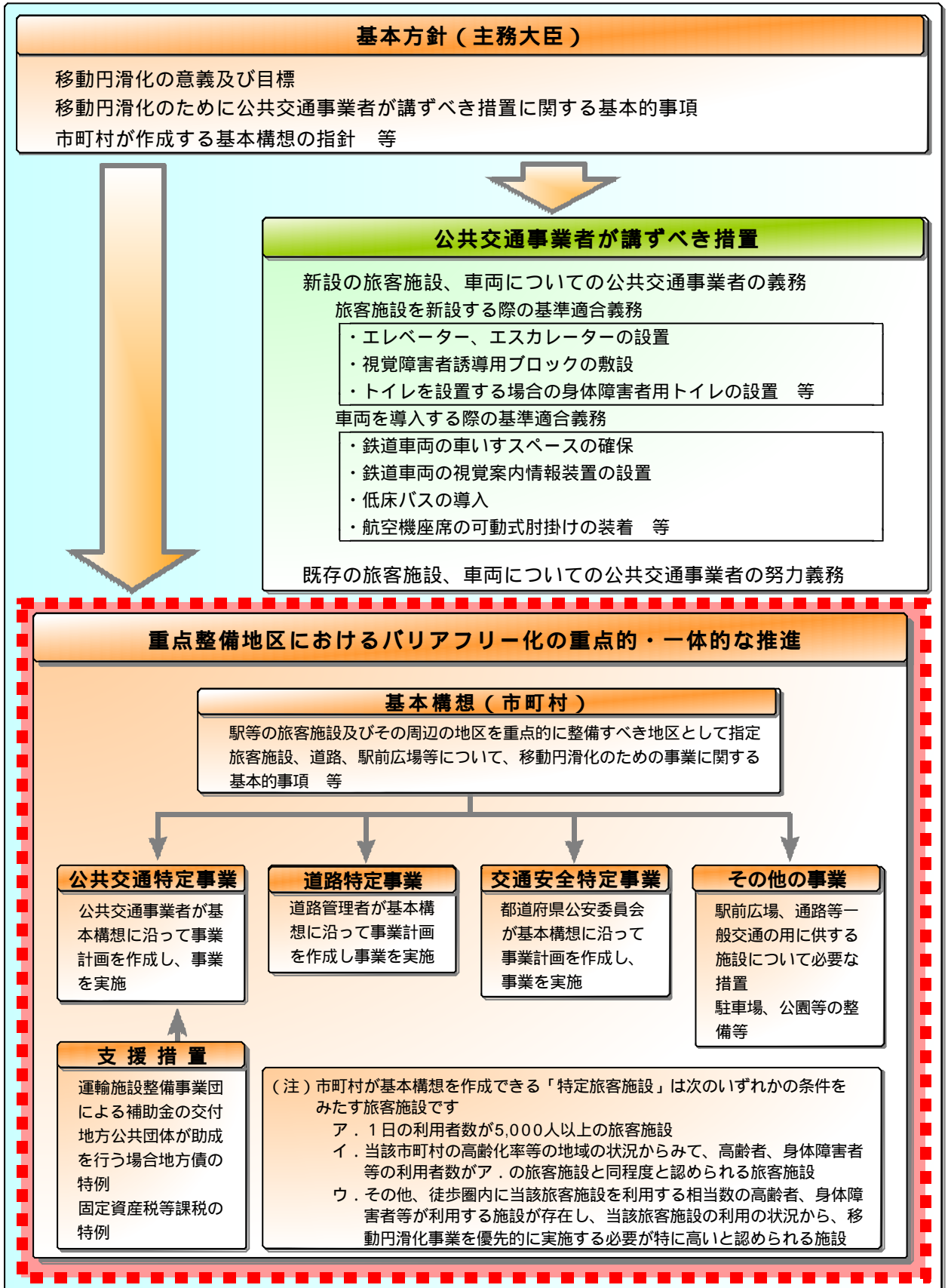
以上のような背景の中で、東広島市では、バリアフリーに関連した既存計画等による従来のバリアフリー化の取り組みを推進するとともに、これらの既存計画と整合を図りながら、地域特性や高齢者及び身体障害者等の意見を反映した重点整備地区内における重点的かつ一体的な事業の推進を図るための基本構想を作成するものであります。

-
- 1 高齢者及び身体障害者等：高齢者、身体障害者の他、妊産婦の方やけが人等、何らかの理由で移動が困難になっている人を対象としています。
 - 2 ノーマライゼーション：高齢者も障害者もそうでない人もすべて、人間として普通の生活を送るため、ともに暮らし、ともに生きる社会こそが、あたりまえの社会であるという考え方。
 - 3 バリアフリー：高齢者及び身体障害者等が社会生活をしていく上での障壁(バリア)を取り除くこと。

序 - 2 交通バリアフリー法の概要

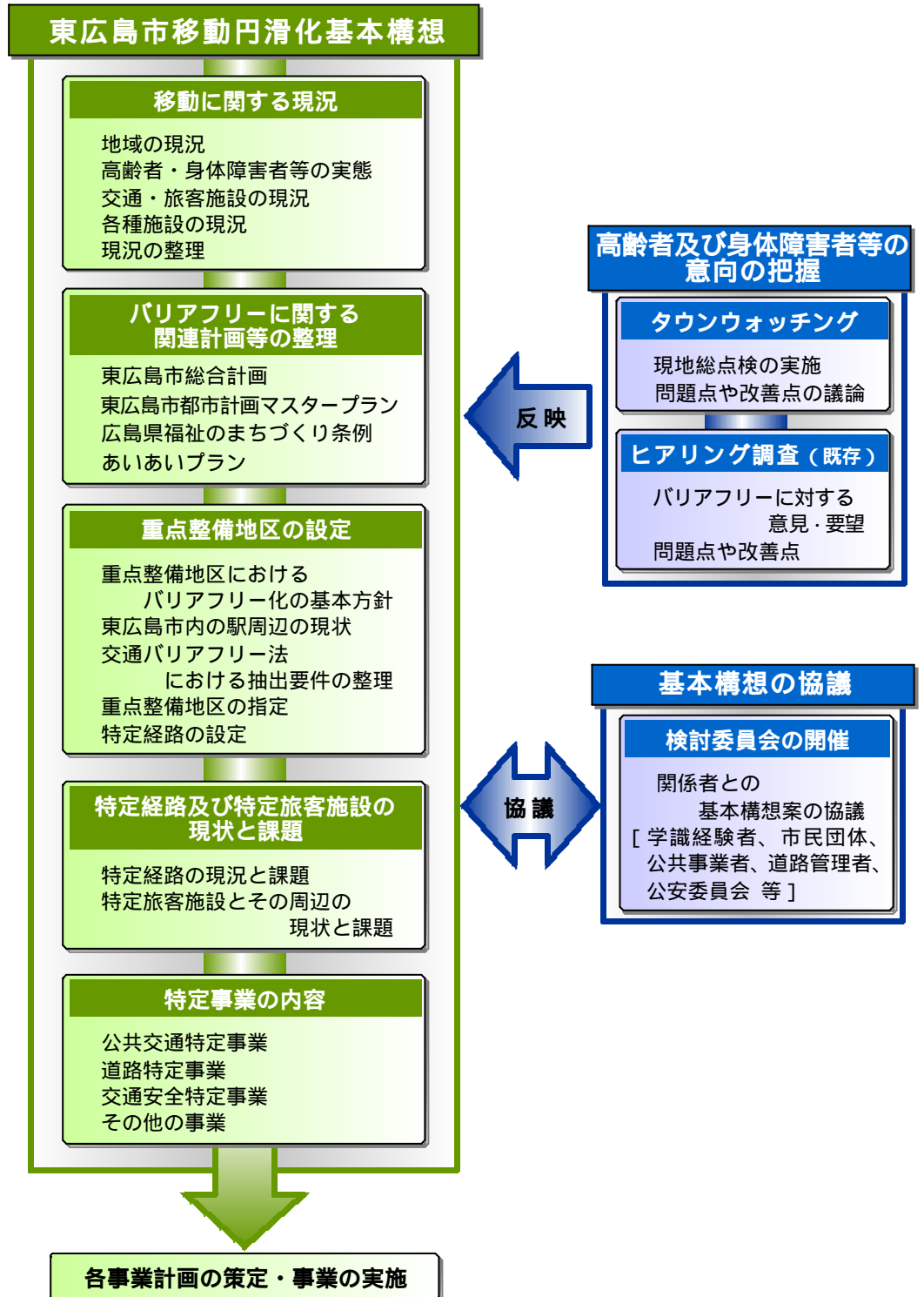
「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動円滑化に関する法律」

【交通バリアフリー法のしくみ】



序 - 3 東広島市移動円滑化基本構想策定フロー

東広島市移動円滑化基本構想の策定にあたり、学識経験者や市民団体等から構成する検討委員会の開催により、幅広い見地からの意見を集約しました。また、タウンウォッチング等により高齢者及び身体障害者等の意向を反映し、関係者の合意に基づく実現性のある基本構想をとりまとめました。



第1章 移動に関する現況

1 - 1 地域の現況

位置・地勢

東広島市は、県のほぼ中央部に位置し、西は広島市、北東は賀茂郡福富町と河内町、南東は竹原市と豊田郡安芸津町、南は賀茂郡黒瀬町と隣接しています。

市域の地勢は南部の西条盆地、北西部の志和盆地、北東部の高屋盆地から形成されています。

県最大の広さをもつ西条盆地は、500～600m級の山で囲まれ中心部に比高100m前後の山が点在し、黒瀬川が南流しています。

志和盆地は南西の山から北流している関川沿いの細長い谷となっています。

西条盆地北東に続く高屋盆地には、まとまった平地が少ない状況です。

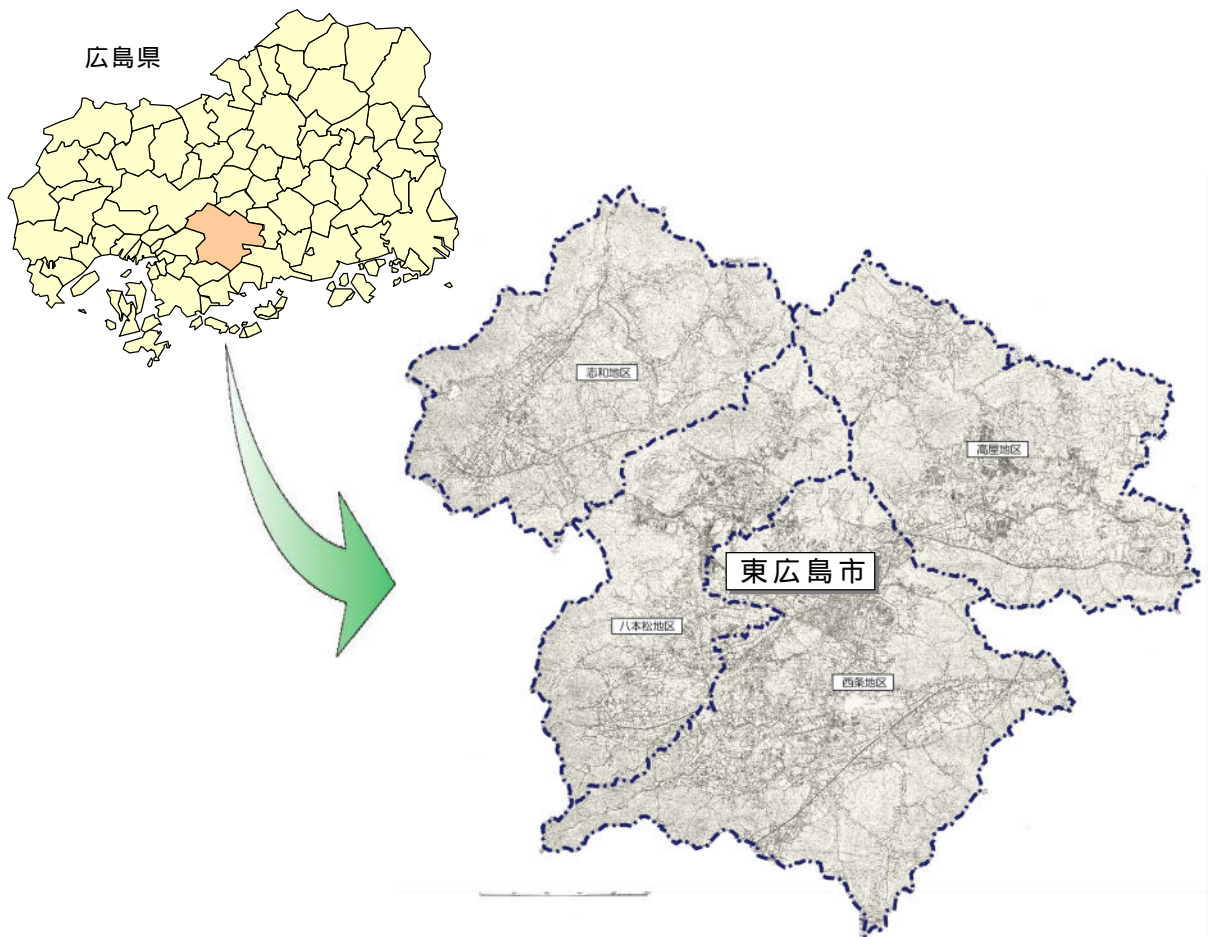


図1 - 1 東広島市の位置・地勢

気象

東広島市の気象は、年間を通じて晴天の日が多く、温暖ですが、瀬戸内海沿岸部に比べ、やや寒冷（月平均気温で2～3℃低い）で内陸的な傾向を示しています。

（図1-2）

降雪最大日量は、毎年10cm前後となっています（表1-1）。

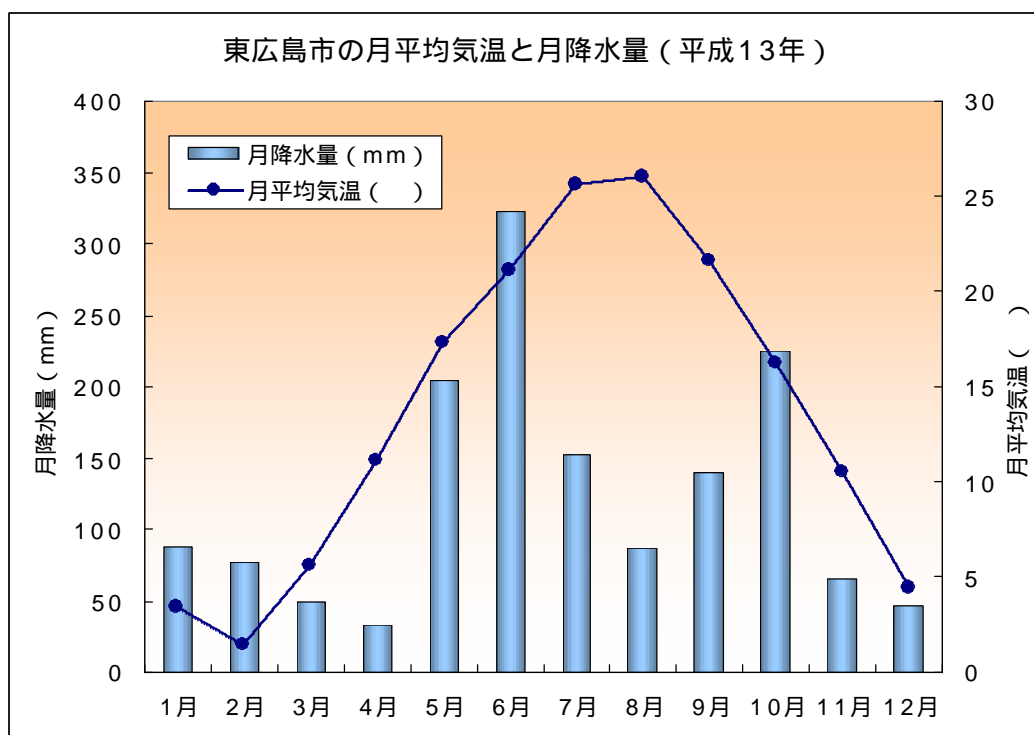


図1-2 東広島市の月平均気温と月降水量（平成13年）

表1-1 東広島市の積雪最大日量

	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年
降雪最大日量	10cm	5cm	12cm	10cm	5cm

1 - 2 高齢者・身体障害者等の実態

高齢者人口

東広島市の総人口は年々増加し、平成9年と比べると約5,600人増（約5%増）で、世帯数においても年々増加し、平成9年と比べると約3,500世帯増（約8%増）となっています（表1-2、表1-3）。

1世帯あたりの家族数は、平成9年では約2.6人あるのに対して、平成14年では約2.5人と若干減少し、核家族化が進む傾向にあります。

地区別では、広島大学や近畿大学の立地や大規模な住宅団地の整備が進み、西条地区、高屋地区で人口及び世帯数が増加していますが、八本松地区ではほぼ横這い、志和地区では減少しています。

東広島市全体の高齢化率は13.4%であり、高齢社会を迎えようとしています。

（表1-4）

特に、志和地区では24.3%と、超高齢社会を迎えています。

表1-2 地区別人口の推移

（単位：人）

	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年
東広島市全体	111,621	112,813	114,315	114,702	115,995	117,239
西条地区	47,826	48,928	49,714	50,273	51,531	52,910
八本松地区	25,519	25,344	25,722	25,532	25,547	25,569
志和地区	8,613	8,567	8,479	8,332	8,245	8,187
高屋地区	29,663	29,974	30,400	30,565	30,672	30,573

注) 各年とも3月末現在 〔出典：住民基本台帳〕

表1-3 地区別世帯数の推移

（単位：世帯）

	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年
東広島市全体	43,436	44,175	45,089	45,355	46,039	46,899
西条地区	21,380	21,994	22,469	22,640	23,196	23,828
八本松地区	9,675	9,639	9,884	9,868	9,898	10,017
志和地区	2,830	2,854	2,868	2,874	2,885	2,931
高屋地区	9,551	9,688	9,868	9,973	10,060	10,123

注) 各年とも3月末現在 〔出典：住民基本台帳〕

表1-4 地区別高齢者人口

	人口 (人)	高齢者人口 (人)	高齢化率 (%)
東広島市全体	117,239	15,721	13.4
西条地区	52,910	6,610	12.5
八本松地区	25,569	3,372	13.2
志和地区	8,187	1,992	24.3
高屋地区	30,573	3,747	12.3

注) 各地区とも平成14年3月末現在 〔出典：住民基本台帳〕

介護保険の要介護（要支援）の認定状況

介護保険の要介護（要支援）の認定を受けている被保険者は2,597人であり、居宅介護（支援）サービス及び施設サービスの対象となっています。
そのうち高齢者でみると、東広島市の高齢者人口の約16%が認定を受けています。

表1 - 5 介護保険の要介護（要支援）認定状況

(単位：人)

	第1号被保険者 (65歳以上)	第2号被保険者 (40歳～65歳未満)	総計
要支援	507	0	507
要介護1	770	28	798
要介護2	414	21	435
要介護3	245	10	255
要介護4	259	4	263
要介護5	322	17	339
計	2,517	80	2,597
高齢者人口	15,721		

注) 平成14年3月末現在

身体障害者人口

移動に関するバリアフリー化が直接的に必要な障害は、「視覚障害」、「聴覚・平衡機能障害」及び「肢体不自由」と考えられます。その人口は東広島市人口の約2%にあたる約2,500人のにのぼります。

表1 - 6 身体障害者手帳交付台帳登録数

(単位：人)

部 位	等 級							計
	1級	2級	3級	4級	5級	6級	7級	
視覚障害	81	81	29	21	25	30	-	267
聴覚・平衡機能障害	30	99	42	44	1	94	-	310
肢体不自由	195	351	455	465	322	73	15	1,876
計	306	531	526	530	348	197	15	2,453

注) 平成14年4月19日現在

公共交通機関

軌道系交通網は、JR山陽本線が東広島市内の4駅を結び、市の中央を東西方向に通過しています。また南側には、JR山陽新幹線が通過しています。バス路線は、市街地をほぼカバーし、「高速自動車道を利用したバス」、「市内を連絡するバス」及び「他市町とを連絡するバス」があります。市内に起終点を持つバス系統のうち約40%がJR西条駅を起終点としており、ほぼJR西条駅を中心とした1点集中型のバス運行系統となっています。

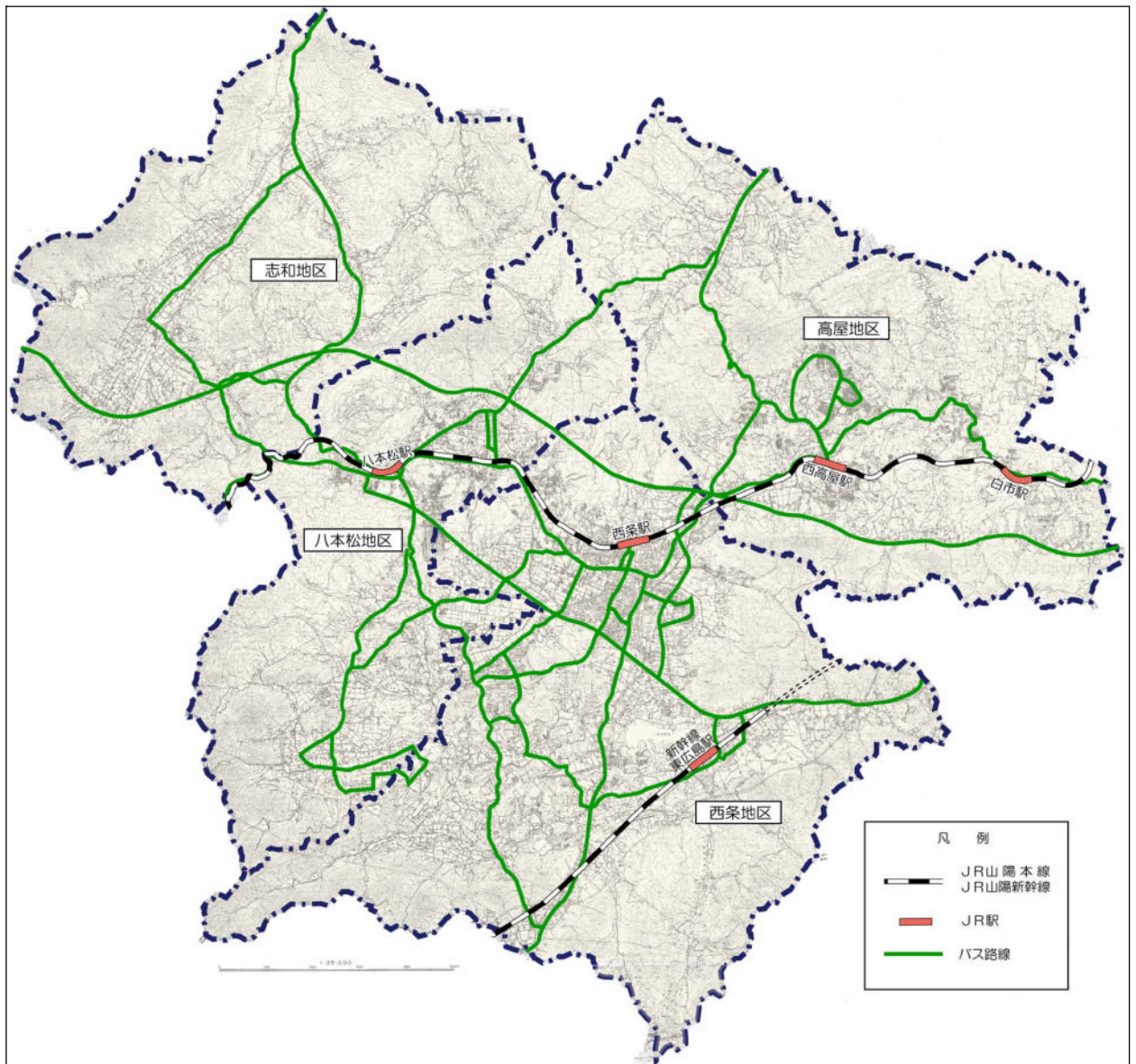


図 1 - 3 東広島市の公共交通機関

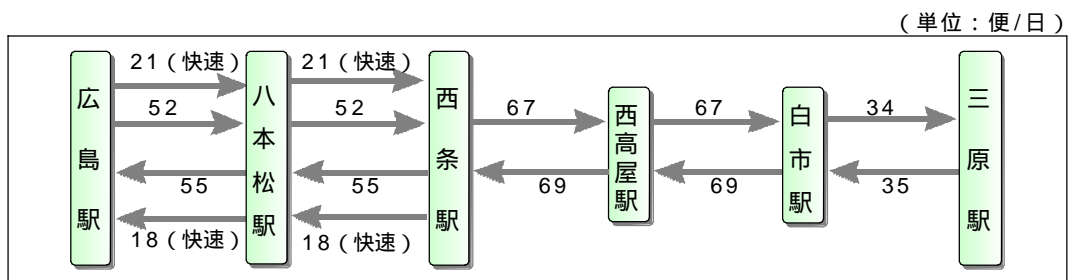
J R 駅の状況 - その 1 (運行状況、利用状況)

東広島市内での J R の運行状況は、広島駅から白市駅間で 67 往復 / 日以上運行されていますが、白市駅以東はその約半分となっています。広島方面には便利な交通機関として機能しています (図 1 - 4)。

新幹線東広島駅には、「こだま号」のみが上下計で 69 便停車していますが、「ひかり号」の停車はなく、広域的なサービス機能が低下しています。

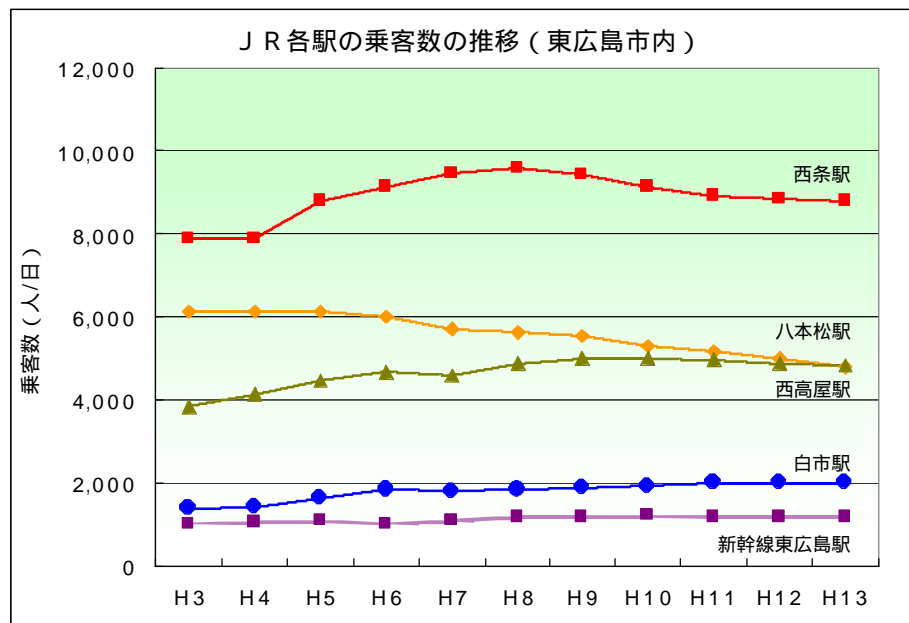
西条駅の乗客数は平成 8 年をピークに年々減少しており、八本松駅では年々減少しています (図 1 - 5)。一方、西高屋駅及び白市駅においては年々増加し、新幹線東広島駅はほぼ横這いに推移しています。

交通バリアフリー法の重点整備地区の要件になる 1 日の利用者数が 5,000 人を超える駅としては、八本松駅、西条駅及び西高屋駅があります (表 1 - 7)。



注) 平成 15 年 3 月時刻表より算出

図 1 - 4 J R 山陽本線の 1 日当たりの運行本数 (特急を除く)



[出典: 統計でみる東広島 2001 (J R 西日本調)]

図 1 - 5 J R 各駅の乗客数の推移 (東広島市内)

表 1 - 7 東広島市内 J R 各駅日平均乗客数及び利用者数 (平成 13 年)

(単位: 人/日)

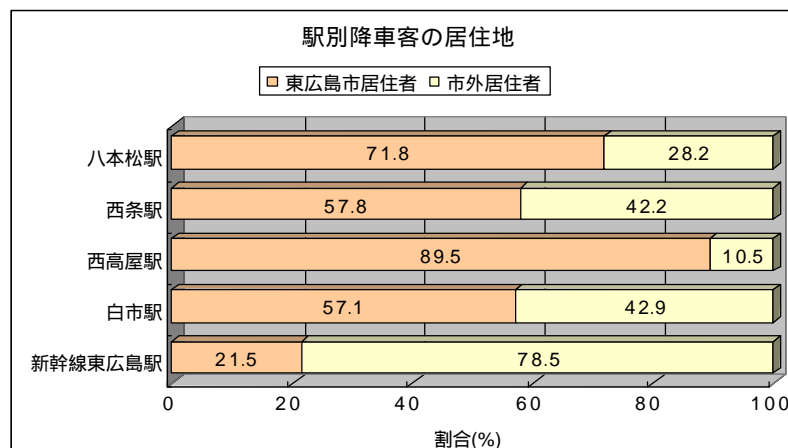
駅名	八本松駅	西条駅	西高屋駅	白市駅	新幹線東広島駅
乗客数	4,808	8,806	4,837	1,992	1,157
利用者数	9,616	17,612	9,674	3,984	2,314

注) 利用者数 = 乗客数 × 2 [出典: 統計でみる東広島 2001]

J R 駅の状況 - その 2 (利用者特性)

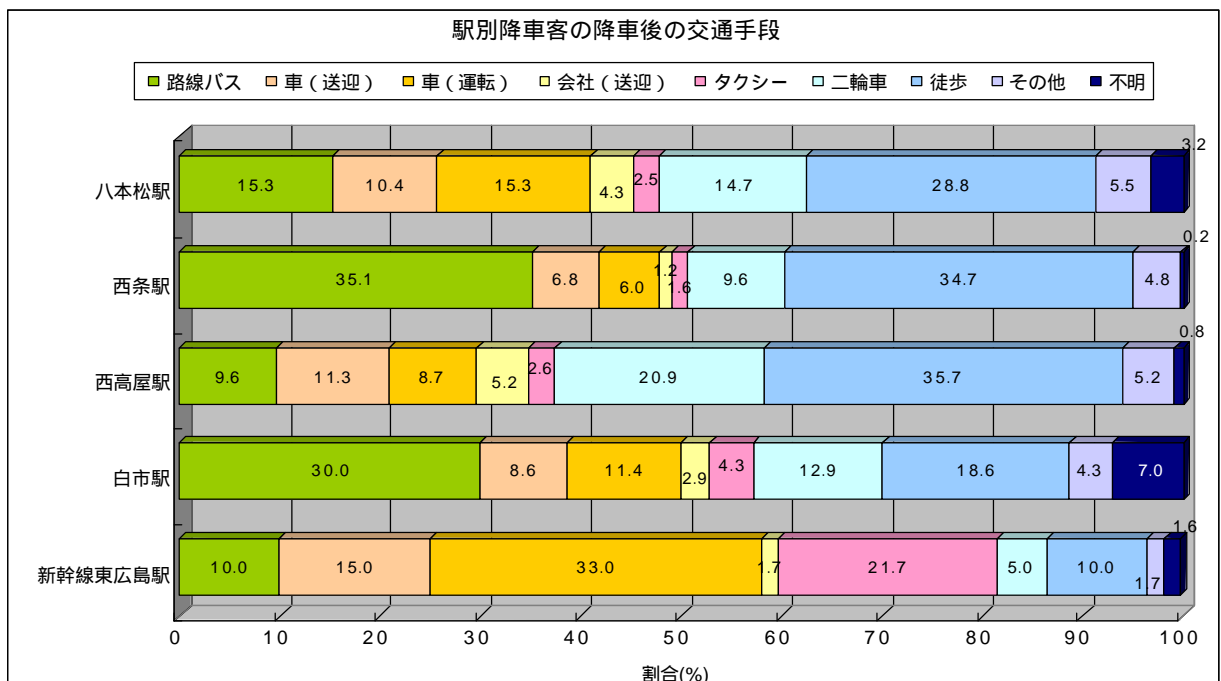
西高屋駅、八本松駅では、東広島市居住者の利用割合が高く 7 割以上であり、広島空港への玄関口である白市駅や、東広島市の玄関口である西条駅で約 6 割と低い状況です。また、新幹線東広島駅では、約 2 割と他地域の居住者の割合が高くなっています(図 1 - 6)。

降車後の目的地が広島大学付近の多い西条駅、空港方面の多い白市駅での路線バスの利用が 3 割を上回っていますが、新幹線東広島駅や西高屋駅では、バスサービスが J R の運行間隔ほど密でないこと等から路線バスが約 1 割となっています。また西高屋駅では、近畿大学工学部、近畿大付属東広島高等学校・中学校への通学者も多く比較的近距离であるため、徒歩・二輪車の利用割合が、他駅に比較して多くなっています(図 1 - 7)。



[出典：平成 12 年度東広島市総合交通体系調査]

図 1 - 6 駅別降車客の居住地



[出典：平成 12 年度東広島市総合交通体系調査]

図 1 - 7 駅別降車客の居住地

バスの状況

東広島市内を運行するバスは、主に芸陽バスと中国JRバスの2事業所で運行されており69系統が運行しています。このうち、市内を運行する路線は39系統、他市町間とを連絡する路線は30系統となっています。

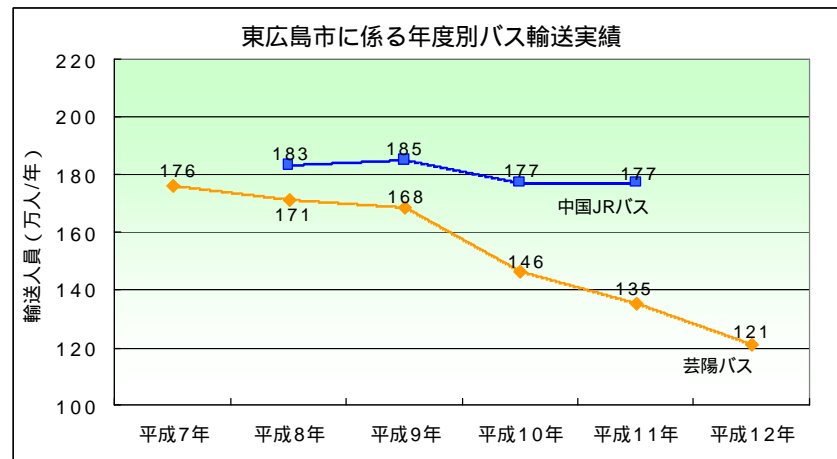
中国JRバスの輸送人員の減少は少ないが、芸陽バスについては大幅に年々減少しています(図1-8)。

最もバス利用者数が多いのは、西条駅前からプールバールを運行するバス路線で1,000人/日以上の利用がありその区間の運行回数も多くなっています。

(図1-9)

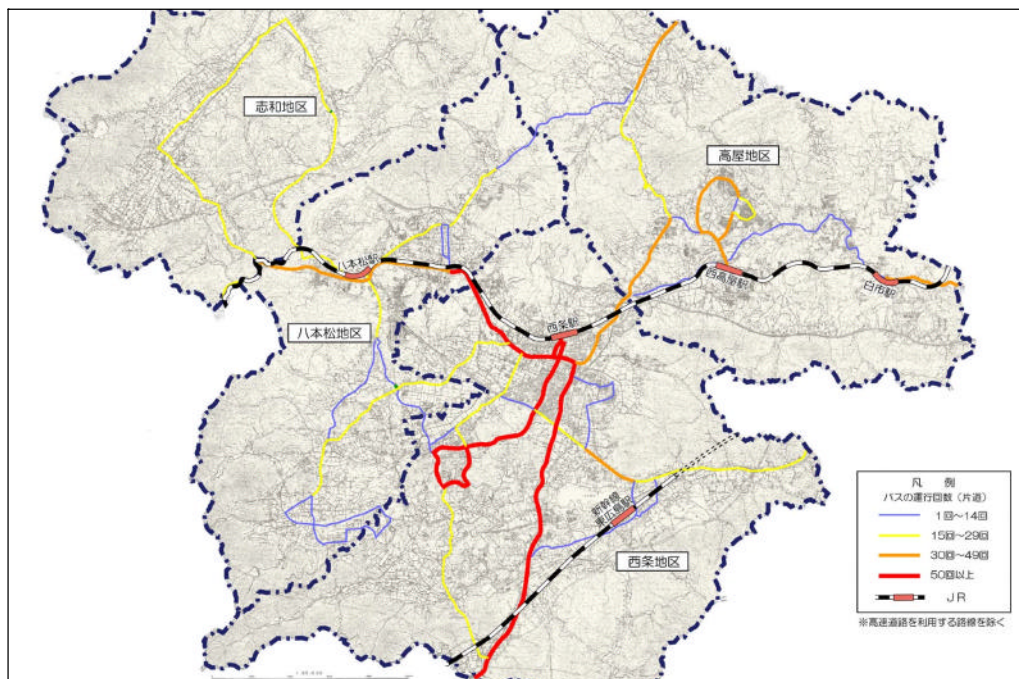
また、最も利用者が多いバス停は、西条駅バス停であり約1,150人/日の乗降があります。

注) 平成12年度東広島市総合交通体系調査より データは平成13年3月現在



〔出典：芸陽バス、中国JRバス資料〕

図1-8 東広島市に係る年度別バス輸送実績



〔出典：平成12年度東広島市総合交通体系調査〕

図1-9 東広島市内のバス運行回数

1 - 4 各種施設の現状

公共公益施設

市役所や出張所等の官公庁施設は、市内の各ＪＲ駅周辺に立地しています。
公民館や集会所等は各地区にほぼ均一に分布し、地域住民の活動の場を提供しています。

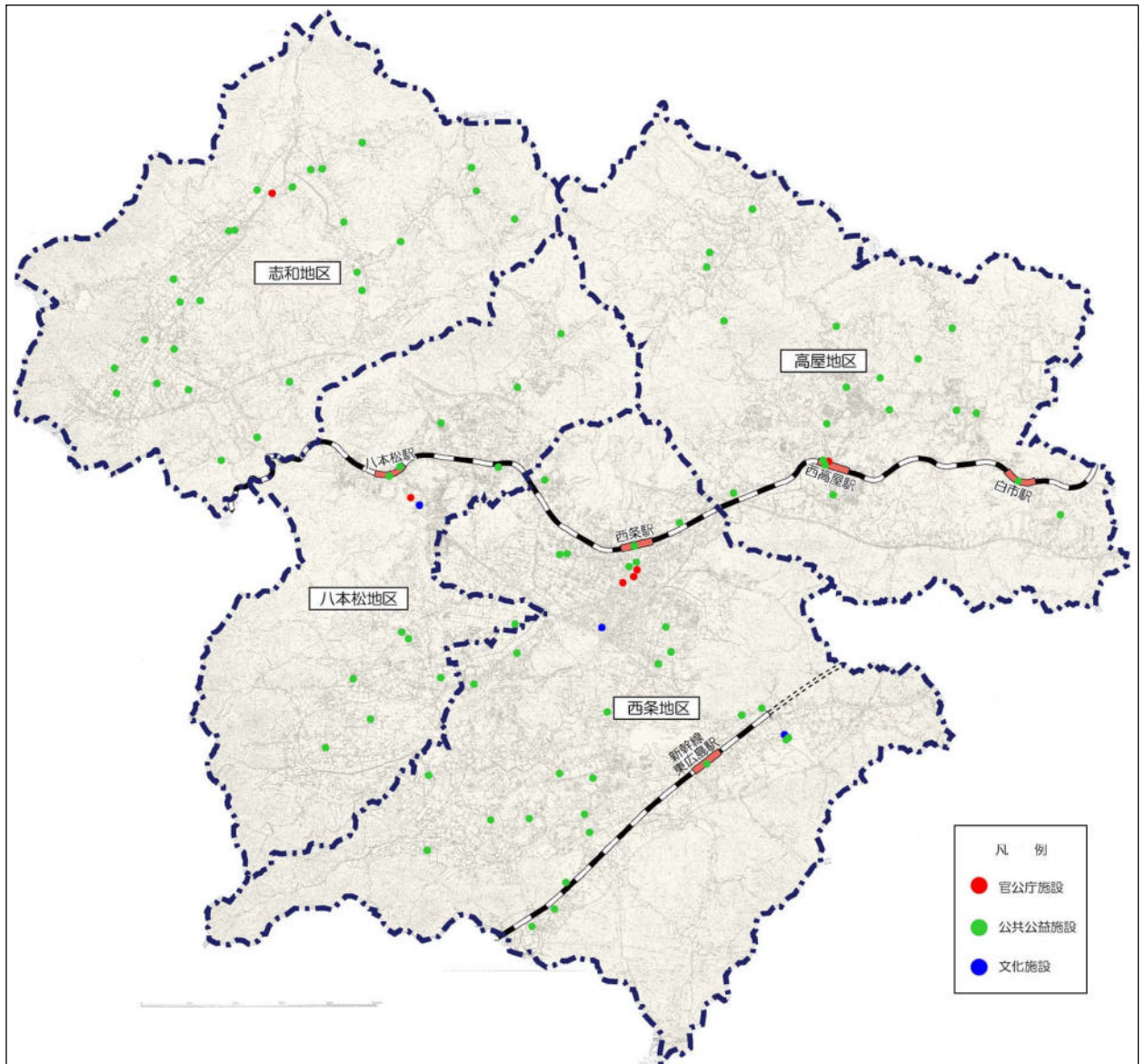


図 1 - 10 公共公益施設の分布

病院・福祉施設・障害者施設

病院（病床数が20床以上）は、西条駅周辺を中心に分布しています。
福祉施設（老人ホームやデイサービスセンター等）や障害者施設は、市内に広く分布し路線バスによるアクセスが可能ですが、一部アクセスが不便な箇所があります。

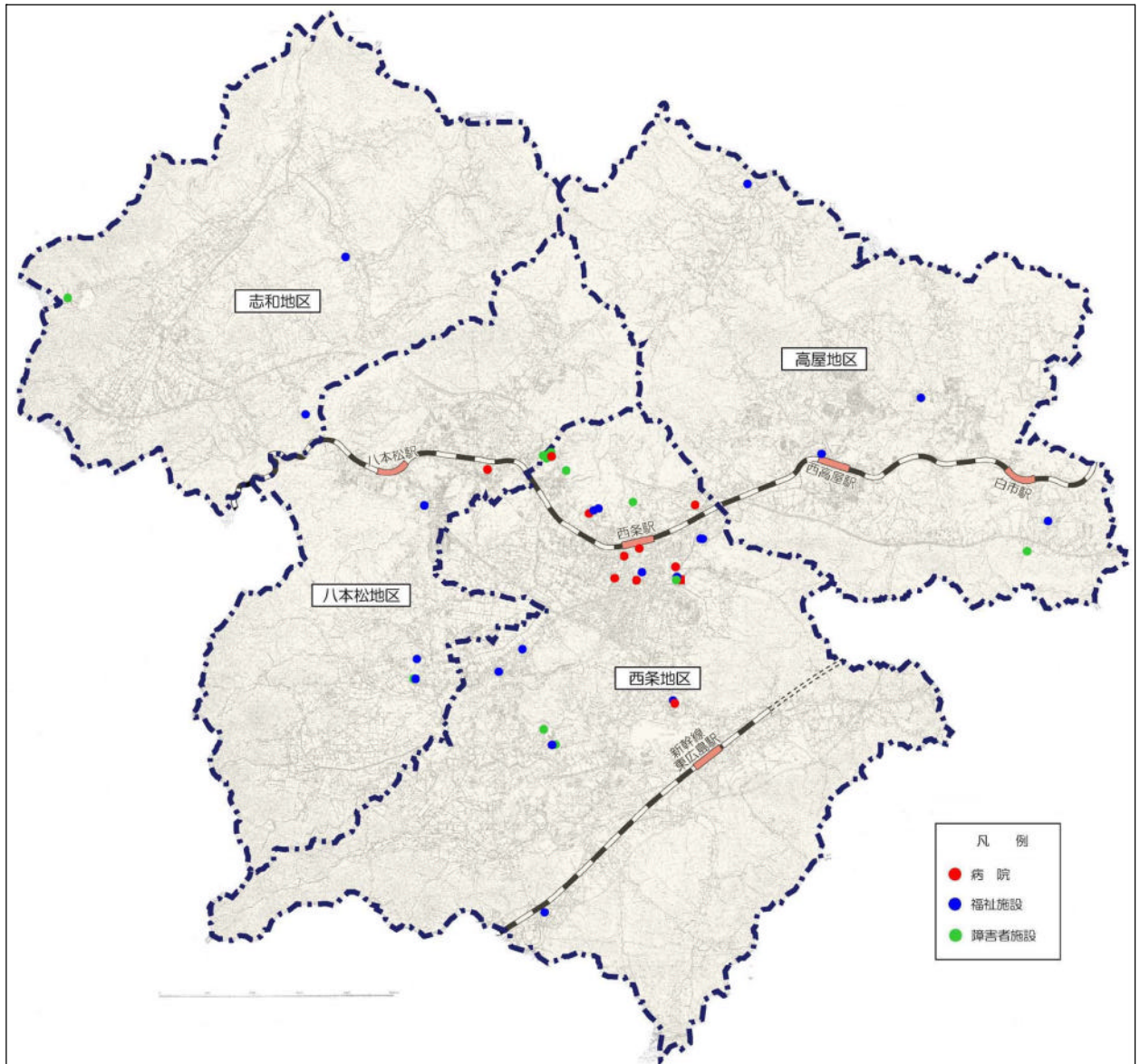


図 1 - 11 病院・福祉施設・障害者施設の分布

商業施設

商業施設は、西条駅周辺、八本松駅周辺、広島大学周辺及び国道沿いに立地しており、近年、大規模な駐車場を有する郊外型の大規模小売店舗が増加しています。西条駅及び八本松駅付近には、小売店、飲食店及びサービス業が集積する商店街があり、特に西条駅前では、西条駅前土地区画整理事業や中心市街地活性化事業（酒蔵地区）等が進められ、商業の中心核として位置付けられています。

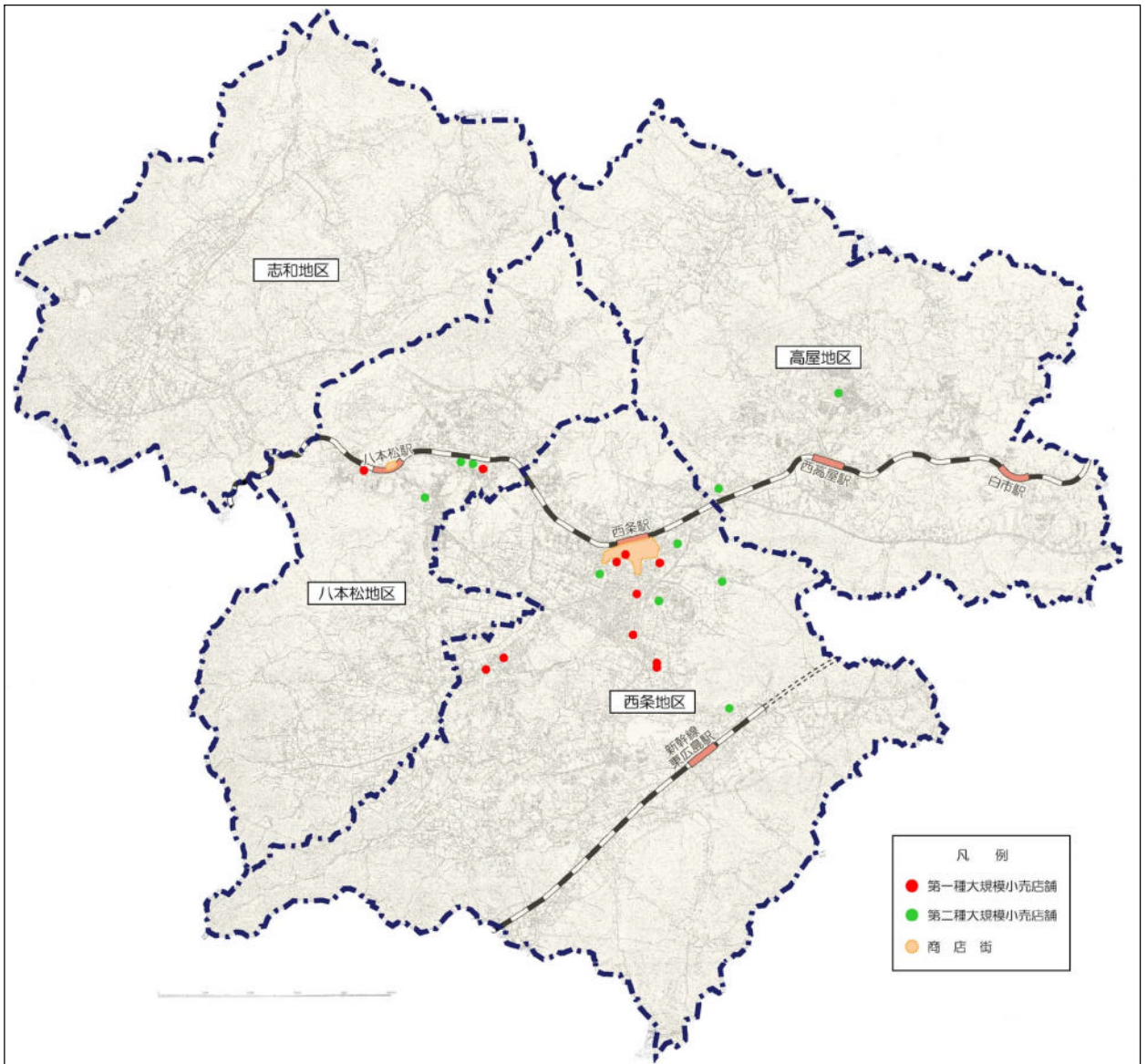


図 1 - 12 商業施設の分布

教育施設

西条地区のほぼ中心部に位置する広島大学周辺に、エリザベト音楽大学西条分校、西条農業高等学校、西条養護学校が立地しています。

西高屋駅の北側には近畿大学工学部及び近畿大学付属東広島高等学校・中学校が立地しています。

また、現在中高一貫校の建設が進められています。

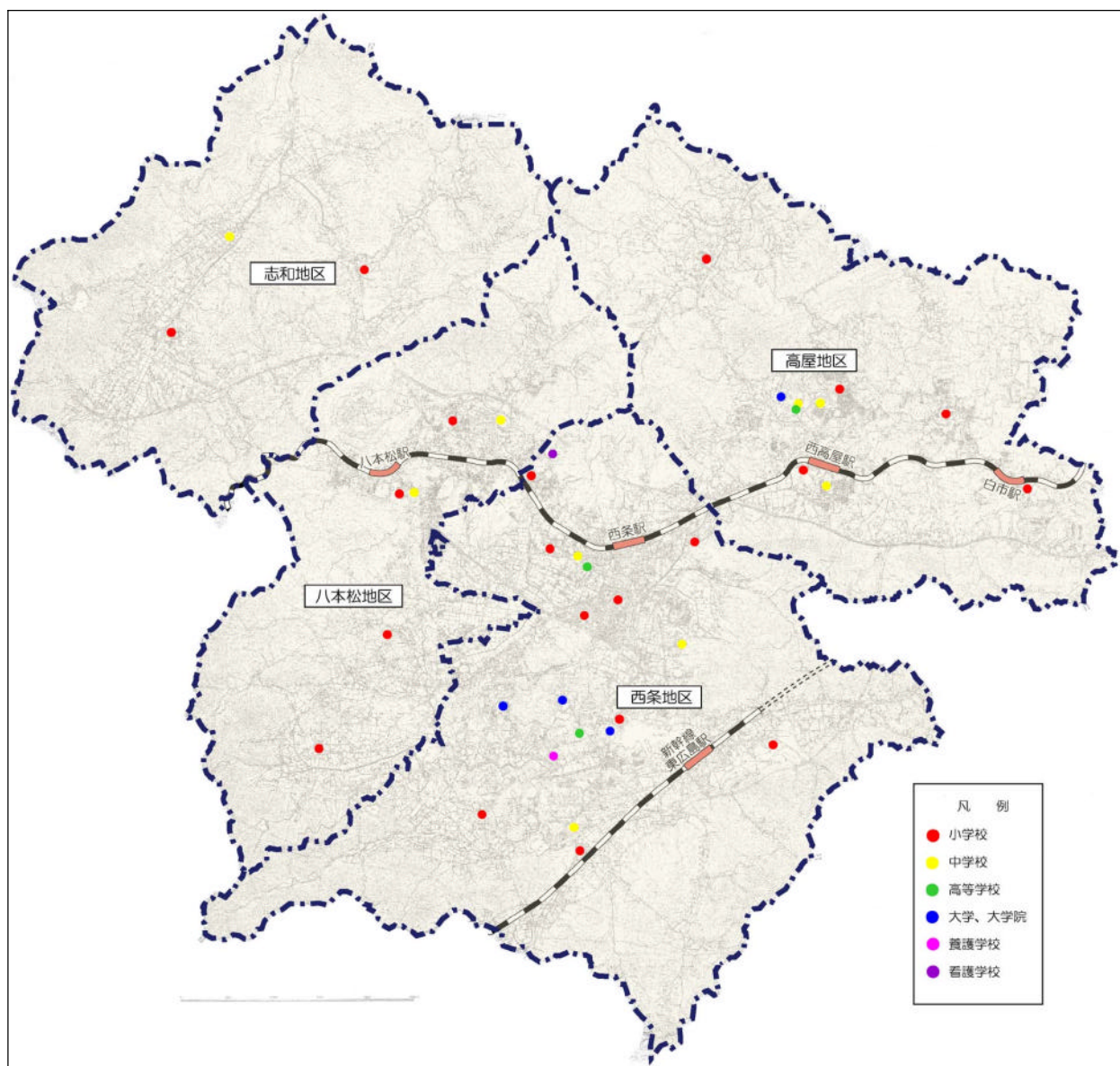


図 1 - 13 教育施設の分布

主要な公園・緑地

公園は、西条駅周辺や高屋地区の住宅団地内に多く分布しています。
規模の大きい公園として、広島大学周辺に鏡山公園（36.6ha）、八本松駅周辺に七ッ池公園（27.7ha）の総合公園、東広島運動公園（24.9ha）があります。

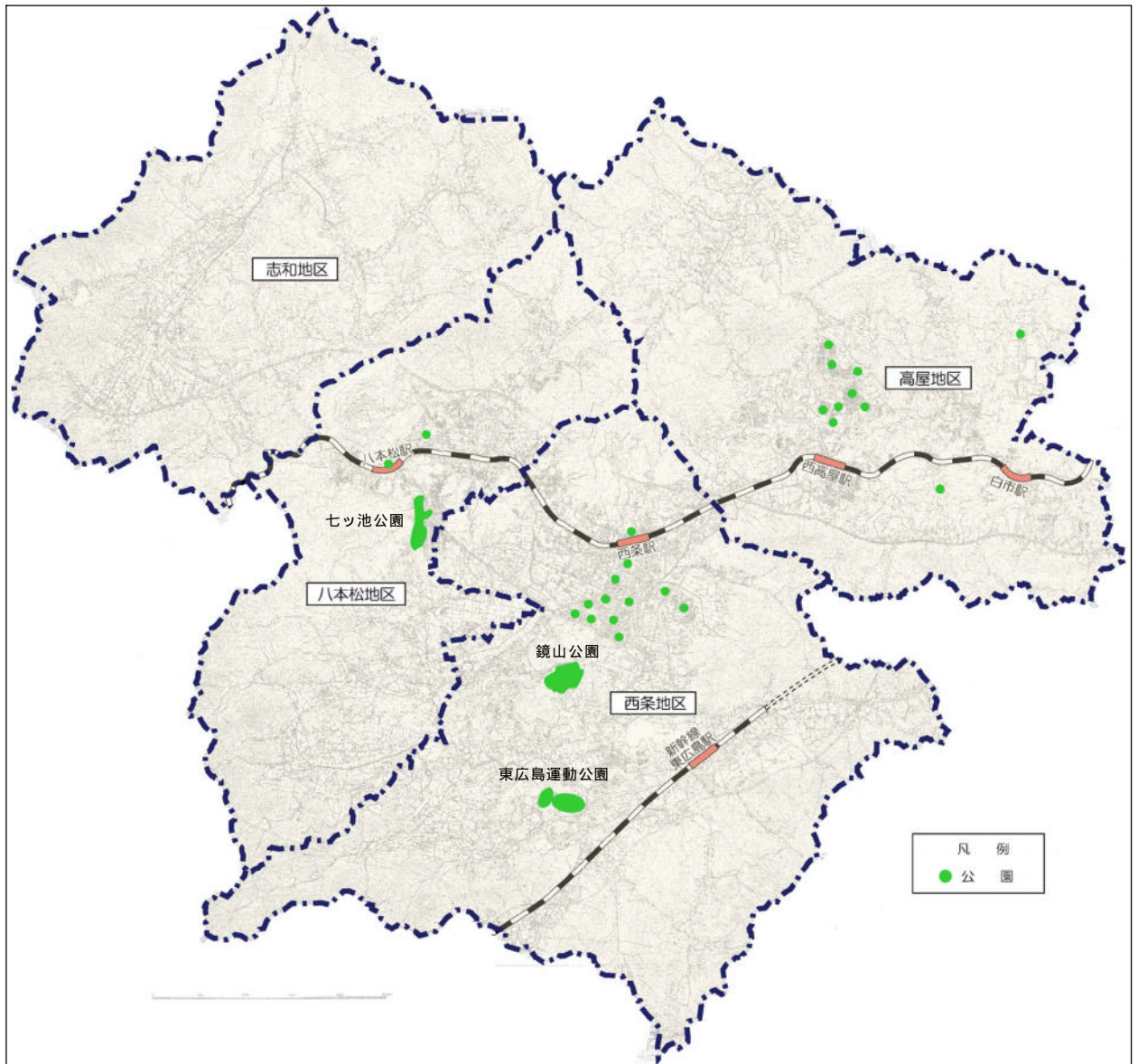


図 1 - 14 主要な公園・緑地の分布

ハートビル法

東広島市では、平成7年度の「東広島市庁舎北館」の認定を皮切りに、現在では、商業施設6件、行政関連施設2件、身体障害者授産施設1件の計9件が適合建築物の認定を受けています。

【ハートビル法】

～高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律～
病院、劇場、集会所、デパート、ホテルなどの不特定多数の人が利用する公共的性格の強い建築物を、高齢者等が円滑に利用できるようにするための建築的基準が定められた法律。

表1 - 10 東広島市におけるハートビル法の認定状況

認定年度	建築物名称	用途
平成7年度	東広島市庁舎北館	行政関連施設
平成11年度	デオデオ東広島店	商業店舗
	ホームプラザナフコ東広島店	商業店舗
	フジグラン東広島	商業店舗、映画館
	フジグラン東広島（別棟）	商業店舗
平成12年度	ショージ新土与丸店	商業店舗
	ゆめタウン東広島	商業店舗
平成13年度	身体障害者授産施設松賀苑 ケアハウスあすなる	身体障害者授産施設
平成14年度	東広島市高屋出張所	行政関連施設

1 - 5 現況の整理

東広島市における移動に関する現況の特性を整理します。

	現況特性
地域の概要	西条盆地は県最大の広さを有し、比高100m前後の山が点在しています。志和盆地及び高屋盆地は、まとまった平地が少ない状況です。各所で住宅開発や工業団地の開発が行われています。気候は比較的温暖ですが、降雪は最大で10cm前後あります。
高齢者・身体障害者等の実態	各地区とも高齢化や核家族化が進む傾向にあります。要介護（要支援）の認定を受けている高齢者や、身体障害者も多数居住しています。
交通・旅客施設の現況	八本松駅、西条駅、西高屋駅は、利用者数が5,000人/日を超えています。JR駅から離れた地域では、バス交通がその地域をカバーしており、その約4割が西条駅を起終点としています。
各施設の状況	市役所などの主要な官公庁施設は、駅周辺に立地しています。公民館や集会所等は、各地区にほぼ均一に分布しています。病院は、西条駅周辺を中心に分布しています。一部の福祉施設や障害者施設は、路線バスでのアクセスが不便な箇所があります。西条駅周辺、八本松駅周辺、広島大学周辺及び国道沿いに商業施設が立地しています。総合公園は西条駅周辺や八本松駅周辺に立地しています。

第2章 バリアフリーに関する関連計画等の整理

ここでは、バリアフリーに関する上位計画及び関連計画についてまとめます。これらの既存計画と整合を図りながら東広島市移動円滑化基本構想を策定する必要があります。

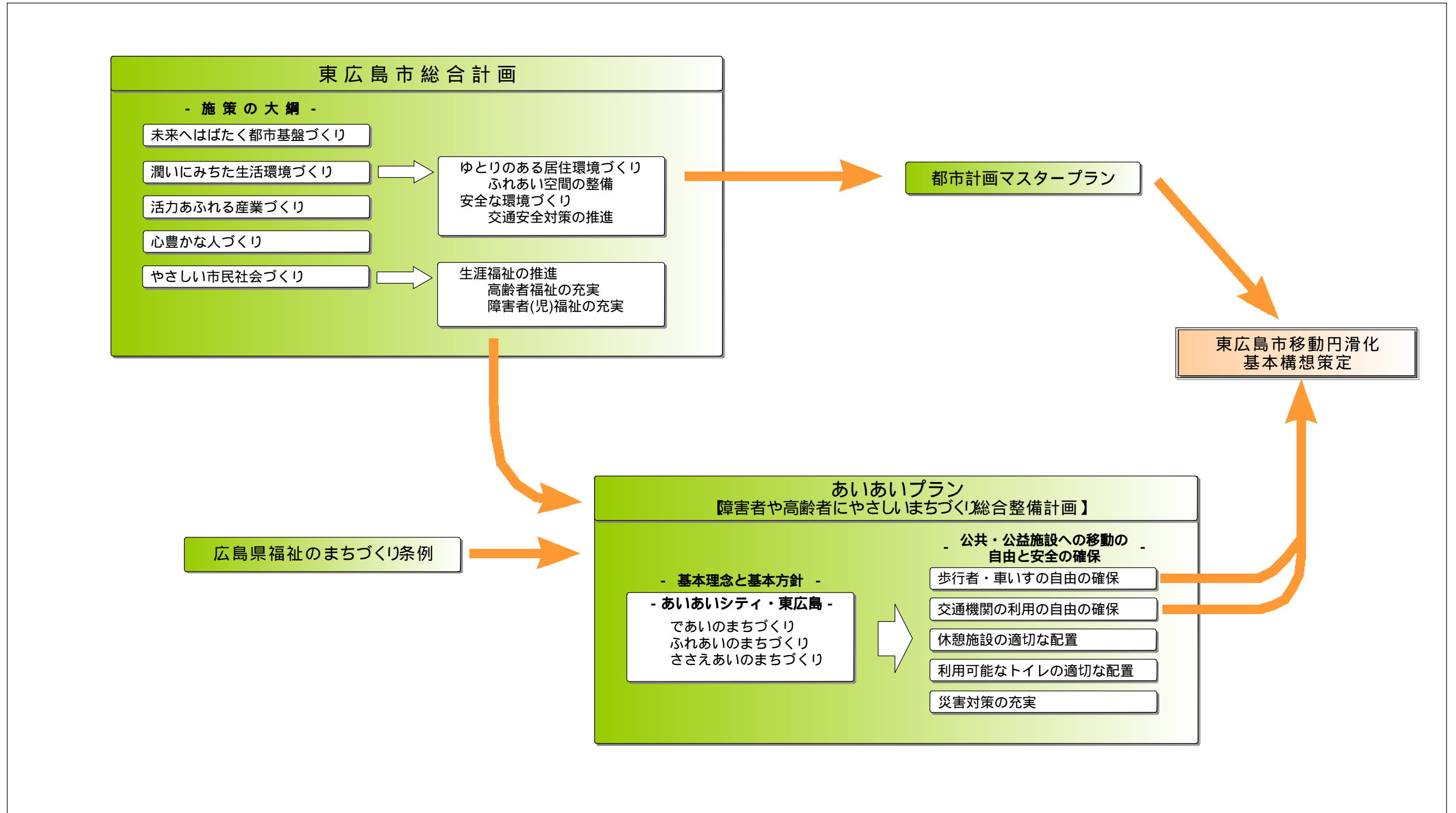


図2-1 バリアフリーに関する上位計画と関連計画の体系図

(1) 上位計画

第3次東広島市総合計画（人間と自然の調和のとれた学園都市を目指して）

長い歴史と伝統に培われた自然環境の中で、昔ながらの歴史や文化を尊重しながらも、賀茂学園都市、広島中央テクノポリスの建設という2大プロジェクトを中心に、新しい時代に向かい、学術・技術・国際化等あらゆる面で活発な交流が生まれ、市民一人ひとりが主体的にまちづくりに取り組み、豊かさを実感できるまちづくりをめざしている。このため、平成22年を目標年次とした総合計画を策定している。

【基本構想】

将来都市像

人間と自然の調和のとれた学園都市

基本目標

国際学術技術研究都市 - 知的活動のまち -

いきいき生涯福祉都市 - ふれあいのまち -

ハイレイフ田園都市 - 文化を創るまち -

目標人口

平成22年における総人口は、18万人を目標

施策の大綱

未来へはばたく都市基盤づくり（都市基盤の整備）

将来に向けて本市がさらに躍進するとともに、豊かな市民生活を実現するためには、都市活動を支える基盤の整備は今後も積極的に推進する必要があります。

そのため、計画的な土地利用のもとに官民一体となって市街地整備や拠点地区の整備を進めるとともに、これらを支える総合交通体系の整備や関連公共施設の整備を進めます。

また、情報化・国際化の進展に対応した情報通信基盤や国際交流基盤の整備を進めます。

市街地等の整備、 総合交通体系の整備、 上下水道の整備、
公園の整備、 高度情報化の推進、 国際交流基盤の整備

潤いにみちた生活環境づくり（生活環境の整備）

生活の質的向上や価値観の多様化に伴って、快適な都市環境への市民ニーズはますます高まっています。

こうした要請に応えるため、生活環境の質的向上を図り、全ての市民が地域社会の中でゆとりと豊かさを実感し、文化的で安全な生活が営めるような自然と調和した快適な生活環境づくりを進めます。

美しいまちづくり、 ゆとりのある居住環境づくり、
安全な環境づくり、 地域環境問題への対応

活力あふれる産業づくり（産業の振興）

本市の産業が長期的に発展を遂げるためには、高度技術の研究開発機能や生産機能の一層の強化とともに、遊機能を整備する必要があります。

そのため、都市化の進展や技術の高度化、ソフト化、高度情報化など社会経済環境の変化に対応できる技術の研究開発機能の集積を図り、地域の発展に貢献する一方、地場産業の育成や流通機能の強化を進め、工業・商業・農林業の調和ある発展を目指します。

また、自由時間を楽しく過ごせる場の整備を推進し集客産業としての育成に努めます。

工業の振興、 商業の振興、 農林業の振興、 観光の振興、
試験研究機関の誘致・育成、 雇用の安定と勤労者福祉の充実

心豊かな人づくり（教育・文化機能の強化）

国際化、高齢化、高度情報化、価値観の多様化など激しく変化する社会に主体的に対応できる心豊かな人間形成が明日の東広島市には不可欠です。

そのため、生涯学習の条件整備に努めるとともに、家庭教育、学校教育、社会教育が、生涯学習の視点に立って、それぞれの機能を発揮し補完しながら有機的に進められるような教育システムの確立を目指します。

また、歴史的文化遺産を保護し、その保存と活用や地域文化の継承と創造を図り、市民の郷土愛を育むとともに、国際交流を含め本市を訪れる交流人口にも配慮したまちづくりを行い、“また来てみたい・住んでみたいまち”づくりを進めます。

さらに、市民の主体的、組織的な活動のなかで、生涯にわたって体育・スポーツに親しみ健康や体力の保持増進に取り組める環境づくりを進めます。

生涯学習の推進、 教育の充実、 青少年の健全育成、
個性的な文化の創造、 体育・スポーツの振興、 交流の促進

やさしい市民社会づくり（人権の尊重と総合福祉の実現）

市民的権利と自由が完全に保証され、市民一人ひとりが健康で幸せを感じる環境づくりは市民共通の願いです。

そのため、あらゆる差別の根絶を目指すとともに、生涯福祉のまちづくりを進め、心のかよいあう暖かい地域社会の形成に努めます。

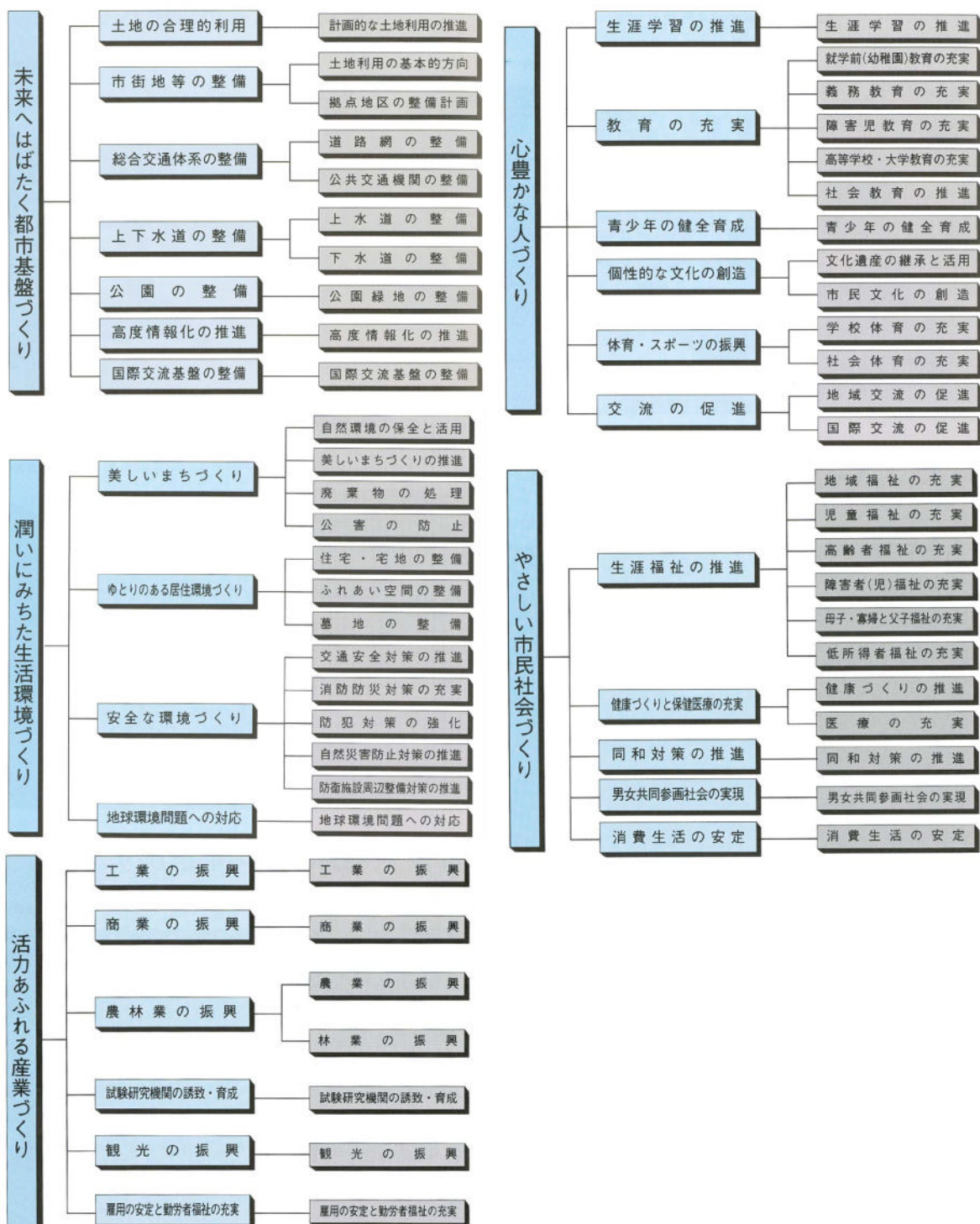
また、生涯を通じて健康で過ごせるように、健康づくりを基本とした保険医療の充実に努めます。

さらに、女性問題は世界共通の課題として、あらゆる分野への女性参加を可能とする男女共同参画社会の実現を目指します。

生涯福祉の推進、 健康づくりと保健医療の充実、
同和対策の推進、 男女共同参画社会の実現、 消費生活の安定

【基本計画】

東広島市長期総合計画 基本計画 体系図



交通バリアフリー法に関しては、上記の 印で示す項目において明記されている。ここでは、バリアフリーの概念に基づいて高齢者及び身体障害者などへの対応を配慮した安全かつ快適な施設や歩行空間の整備等の推進が明記されている。

東広島市都市計画マスタープラン（東広島市の都市計画に関する基本的な方針）

都市づくりを進めるに当たって、地域の将来像を明らかにし、市民の合意形成を図りながら、その実現に向けての諸活動が円滑に行われるよう、都市計画の効率的な推進のための行政施策の指針及び市民参加によるまちづくりを推進するための指針を定めたもので、目標年次は平成22年である。

【都市づくりの方針】

1. 市街地の配置及び整備の方針
 - (1)住居系市街地
 - (2)商業・業務系市街地
 - (3)工業・流通系市街地
2. 都市施設の整備方針
 - (1)交通施設の整備方針…………… 公共交通体系 道路体系
 - (2)公園・緑地等の整備方針
 - (3)供給処理施設の整備方針…………… 上水道 下水道 ゴミ処理施設
 - (4)河川の整備方針
3. 自然環境の保全・良好な都市環境形成の方針
 - (1)自然環境の保全及び良好な環境の形成
 - (2)都市景観の形成
4. 都市防災の方針
5. 人にやさしいまちづくりの方針

交通バリアフリー法に関しては、上記の 印で示す項目において明記されている。「都市交通施設の整備方針」では、交通施設の整備に当たっては、障害者や高齢者、子ども等が自由かつ安全に移動できるよう、道路や交通機関のバリアフリー化に取り組むとしている。

「人にやさしいまちづくりの方針」では、次に示す取り組みが示されている。

都市計画道路等の整備に当たっては、道路の規格や設置場所等に応じて、歩道幅員の確保や段差の解消、音声信号機・視覚障害者誘導用ブロックの整備など、障害者や高齢者にやさしい道路空間整備を目指す。

公共施設・公園等の整備に当たっては、段差の解消やスロープ、障害者用駐車場、トイレの設置等を積極的に推進する。

民間施設についても「ハートビル法」¹、「広島県福祉のまちづくり条例」²、「東広島市福祉環境整備要綱」に基づき施設のバリアフリー化を促進する。

車に依存せずに日常の活動を行うことができるよう、交通バリアフリー法等に基づいて、公共輸送機関のバリアフリー化に取り組む。

とくに、西条駅を中心とした中央地域では、地域づくりの基本方針として障害者や高齢者にやさしいまちづくりを目指して、公共・公益施設や道路等のバリアフリー化を進める「バリアフリーの街なみ形成」を示している。

広島県福祉のまちづくり条例

障害者、高齢者、病弱者、妊産婦あるいは乳幼児を連れた人などの行動を阻むさまざまな障壁を取り除き、すべての県民が自らの意志で自由に行動し、社会参加できるような環境を整備していくために、福祉のまちづくりの基本方針を定め、これに基づく施策を総合的に推進し、真に豊かな福祉社会を築くために制定されている。

【対象】

不特定多数の人が利用する建築物、道路、公園（以下、適用施設という）及び公共交通機関などを対象とする。

【整備基準】

障害者や高齢者などハンディキャップがある人を含めたすべての人が、安全かつ容易に施設を利用できるようにするため整備基準を定めている。

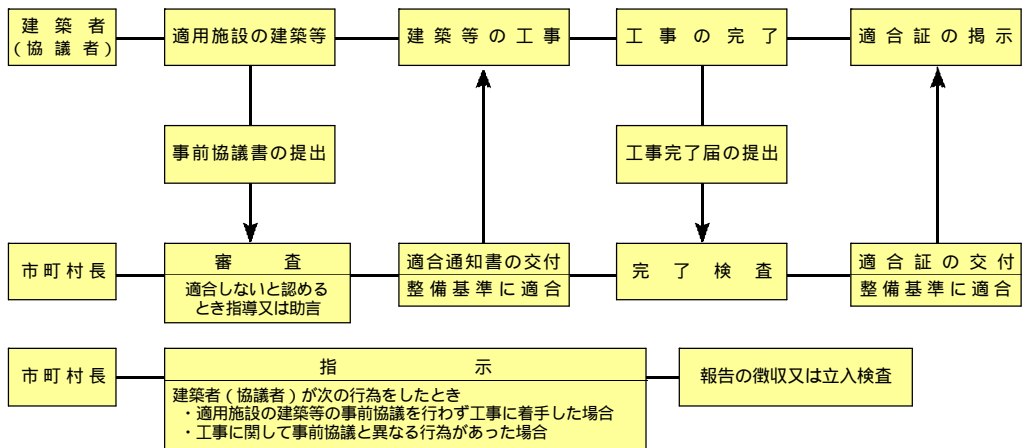
整備基準の例

- ・スロープや手すりの設置
- ・視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ・障害者が利用できるトイレやエレベーターの設置
- ・通路を車いすで通行できる幅にする

【事前協議等】

適用施設を新設・建築する場合には、整備基準の適合状況を事前に市町村長へ協議する必要がある。

事前協議等の流れ



(2) 関連計画

あいあいプラン（東広島市 障害者や高齢者にやさしいまちづくり総合整備計画）

「障害者福祉都市」の精神のもとに、上位計画である「第3次東広島市総合計画」に基づき、「広島県福祉のまちづくり条例」、「東広島市高齢者保健福祉計画」を反映させ、障害者ニーズや市民意向にそった障害者や高齢者にやさしいまちづくりの総合的な整備計画を策定している。この計画の期間は、平成8年度～平成17年度の10箇年である。

【基本理念と基本方針】

あいあいシティ・東広島（生涯福祉都市整備プラン）

であいのまちづくり

障害者や高齢者が自立して自由に利用できるための施設改善整備や「福祉のまちづくりのための建築環境整備要綱」の見直しと協定指導の強化など、市民・市・事業者の連携による総合的なバリアフリーのまちづくり（＝であいのまちづくり）の推進

ふれあいのまちづくり

障害者福祉、高齢者福祉についての啓発広報活動や福祉教育の充実、福祉施設の他の公共施設との複合利用の推進などによる、障害者や高齢者への深い理解と多様な交流がある、ふれあいのあるまちづくりの推進

ささえあいのまちづくり

ボランティア活動、地域助け合い、共同介護などの活発な地域社会の形成やその活動拠点となる施設整備による市民参加型の、ささえあいのまちづくりの推進

【基本目標と整備方針】

公共・公益施設への移動の自由と安全の確保

< 障害者・高齢者が外出しやすくするため整備方針 >

歩行・車いす移動の自由の確保 利用可能なトイレの適切な配置
交通機関の利用の自由の確保 災害対策の充実
休憩施設の適切な配置

公共・公益施設での活動の自由の確保

< 障害者・高齢者が公共施設等を利用しやすくするための整備方針 >

歩行・車いす移動の自由の確保 利用可能なトイレの適切な配置
施設内の行動の自由の確保 安全性の確保
休憩設備の配置

共同住宅等で自立して暮らせる環境づくり

< 障害者・高齢者が共同住宅等で自立して暮らすための整備方針 >

各住宅への移動の自由の確保 安全性の確保
各住宅内での行動の自由の確保

交通バリアフリー法に関しては、上記の 印で示す項目において明記されている。「歩行者・車いす移動の自由の確保」では、障害者や高齢者が道路等を安全、快適に移動できるよう、道路の段差の解消など、以下に示す障害の除去に努めるとしている。

道路への歩道の設置と段差の解消

視覚障害者誘導用ブロックの整備

交差点等への音声信号装置の設置

歩道への自販機等のはみ出し、自転車等の放置の解消

「交通機関の利用の自由の確保」では、障害者や高齢者が、重い負担なく、電車やバス・タクシーなどを利用し、移動できるよう、鉄道駅など、公共交通機関等の整備を促進するとしている。

鉄道においては、5つのJR駅（在来線4、新幹線1）のスロープ・エレベーター・リフト、障害者用トイレ、タクシー乗り場の屋根の整備など、障害者・高齢者仕様を促進する。

バスにおいては、乗合バスの運行確保、待合所の整備、低床バスの導入などを促進するとともに、主要な公共・公益施設を結ぶ循環福祉バスの運行を検討する。

個別自動車においては、タクシー券の補助、送迎ボランティアなど、個別のニーズに対応した交通の便の確保を検討する。

第3章 重点整備地区の設定

基本構想では、利用者の多い旅客施設（特定旅客施設）を中心として、移動円滑化（バリアフリー化）に関する事業の重点的かつ一体的な推進を図る地区（重点整備地区）を設定し、その地区内で行う事業の基本的な構想を定めます。

3 - 1 重点整備地区におけるバリアフリー化の基本方針

バリアフリー化に関する既存計画と整合を図りながら、重点整備地区におけるバリアフリー化の推進に関する基本方針を次に示します。

重点整備地区におけるバリアフリー化の基本方針

道路のバリアフリー化の推進

公共交通機関の利便性向上のためのバリアフリー化の推進

安全に移動するためのバリアフリー化の推進

心のバリアフリー化の推進

道路のバリアフリー化の推進

高齢者及び身体障害者等が、快適かつ自由に移動できるよう、歩道の段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置、歩道への看板のはみ出しや自転車等の放置の解消に努めます。

公共交通機関の利便性向上のためのバリアフリー化の推進

高齢者及び身体障害者等が、公共交通機関へのアクセスや乗り換えがスムーズに行えるよう、駅やバス停など交通結節点や車両等のバリアフリー化に努めます。

安全に移動するためのバリアフリー化の推進

高齢者及び身体障害者等が、安全に移動できるよう、歩道の整備や交差点等への音響信号の設置等を行い、安全な歩行空間の確保に努めます。

また必要に応じて、音声誘導や視認性向上等、IT等の新技術を活用したソフト施策の導入に努めます。

心のバリアフリー化の推進

バリアフリー化の推進のため、ハード面での整備だけではなく、市民一人ひとりが高齢者及び身体障害者等に対する理解を深め、積極的に手助けする環境の創出に努めます。

3 - 2 東広島市内の駅周辺の現状

(1) 八本松駅周辺地区

八本松駅周辺の主要施設等の状況

駅から半径500mにおいて公共公益施設や病院・福祉施設等はほとんど立地していませんが、駅北側に商店が集積しています。

駅から南東方向約1kmまでには、出張所、美術館、福祉施設、商業施設、総合公園が立地しています。

「あいあいプラン」に次のことが示されています。

【身体障害者や高齢者が利用するとき困る場所】

駅前の道路が狭く、歩道がないところもあり、身体障害者が利用しづらい。

バス停、タクシー乗り場から駅舎まで行くのが困難。

陸橋の階段が不便。

視覚障害者誘導用ブロックがない。

八本松駅の現状

駅舎の形態は橋上駅。

エレベーター、エスカレーターは、整備されていません。

駅前広場は南側と北側にあります。

JRの利用者数：9,616人/日

JRの運行状況：広島方面 73便/日

三原方面 73便/日

バスの運行状況：発便数 60便/日

着便数 49便/日

「あいあいプラン」に次のことが示されています。

【身体障害者や高齢者が利用するとき困る場所】

駅構内の移動手段が階段しかない。

トイレのスペースが狭く障害者や高齢者が利用しにくい。

その他

駅南側の駅前広場は整備されています（八本松駅前広場整備）。

八本松駅前土地区画整理事業が計画されています。

(2) 西条駅周辺地区

西条駅周辺の主要施設等の状況

駅から南側の半径1km以内に公共公益施設、病院・福祉施設及び商業施設等が多く立地しています。

駅の北側には、公共公益施設や病院・福祉施設等はほとんど立地していません。

「あいあいプラン」に次のことが示されています。

【身体障害者や高齢者が利用するとき困る場所】

歩道が狭く、段差が多い(ブルバール沿いを除く)。

西条駅の現状

駅舎の形態は地平駅。

エレベーター、エスカレーターは、整備されていません。

駅構内へのスロープはあります。

駅前広場は南側にあります。

駅舎への入口に高低差(1.7m)があります。

バス停設置箇所の歩道幅員(W=2m)が狭い。

JRの利用者数：17,612人/日

JRの運行状況：広島方面 73便/日

三原方面 67便/日

バスの運行状況：発便数 179便/日

着便数 183便/日

「あいあいプラン」に次のことが示されています。

【身体障害者や高齢者の利用が工夫されている場所】

駅構内の移動手段が階段しかない。

電車とホームの間が狭く段差もない。

障害者も利用できる公衆電話ボックスがある。

【身体障害者や高齢者が利用するとき困る場所】

改札口へ向かうスロープがない。

トイレのスペースが狭く障害者や高齢者が利用しにくい。

スロープが急な気がする。

その他

駅南側は、西条駅前土地区画整理事業が施行されており、ブルバールの西条駅までの延伸、駅前広場の拡張、駅周辺道路の整備が進められています。

また、駅東側では中心市街地活性化基本計画で「歩行者優先ゾーン」が設定されています。

駅北側の駅前広場が計画されています。

(3) 西高屋駅周辺地区

西高屋駅周辺の主要施設の状況

駅の北側の半径500mにおいて、出張所や福祉施設が立地しています。
北側の約1.5kmに近畿大学工学部をはじめとする教育施設が立地しています。
駅の南側には、公共公益施設や病院・福祉施設等はほとんど立地していません。
駅西側の歩道は未整備です。

駅前広場から駅へのアクセスには、県道を横断する必要があります。

「あいあいプラン」に次のことが示されています。

【身体障害者や高齢者が利用するとき困る場所】

道路幅が狭く歩道の整備が不十分。

駅入口の信号機付近が、視覚障害者などにとって危険。

西高屋駅の現状

駅舎の形態は地平駅。

エレベーター、エスカレーターは、整備されていません。

駅前広場は北側にあります。

JRの利用者数：9,674人/日

JRの運行状況：広島方面 69便/日

三原方面 67便/日

バスの運行状況：発便数 50便/日

着便数 56便/日

「あいあいプラン」に次のことが示されています。

【身体障害者や高齢者が利用するとき困る場所】

駅構内の移動手段が階段しかない。

車いすで入る場所がわかりにくい。

トイレのスペースが狭く障害者や高齢者が利用しにくい。

その他

中高一貫校の建設が進められています。

(4) 白市駅周辺地区

白市駅周辺の主要施設の状況

駅から半径1kmにおいて公共公益施設や病院・福祉施設等はほとんど立地していません。

駅のアクセス道路(旧県道)の幅員(W=4.0m)が狭くなっています。

白市駅の現状

駅舎の形態は地平駅。

エレベーター、エスカレーターは、整備されていません。

駅前広場は北側にあります。

JRの利用者数：3,984人/日

JRの運行状況：広島方面 69便/日

三原方面 34便/日

バスの運行状況：発便数 37便/日

着便数 24便/日

「あいあいプラン」に次のことが示されています。

【身体障害者や高齢者が利用するとき困る場所】

駅構内の移動手段が階段しかない。

ホームが低いので乗降する時困る。

その他

広島空港のアクセスとなる新たな軌道系交通の計画があります。

(5) 新幹線東広島駅周辺地区

新幹線東広島駅周辺の主要施設の状況

駅から半径500mにおいて公共公益施設や病院・福祉施設等はほとんど立地していません。

新幹線東広島駅の現状

駅舎の形態は地平駅。

エレベーター、エスカレーターは整備されています。

駅前広場は南側にあります。

駅前広場から駅構内に至る経路上の段差は解消されています。

視覚障害者誘導用ブロックが設置されています。

JRの利用者数：2,314人/日

JRの運行状況：広島方面 34便/日

三原方面 35便/日

バスの運行状況：発便数 28便/日

着便数 26便/日

「あいあいプラン」に次のことが示されています。

【身体障害者や高齢者の利用が工夫されている場所】

階段が低く広いので良い。

エレベーターが設置されている。

その他

駅南側では、東広島駅前土地区画整理事業が実施されています。

3 - 3 交通バリアフリー法における抽出要件の整理

交通バリアフリー法において、重点整備地区の要件は以下のように整理されています。

重点整備地区の中心となる特定旅客施設の要件（施行令¹）

旅客施設の1日当たりの平均的な利用者数の人数が5,000人以上
旅客施設を利用する高齢者又は身体障害者の人数が上記の施設と同程度以上

$\left(\frac{\text{当該旅客施設の1日当たりの高齢者の利用者数}}{\text{（推定）}} \right)^{\text{注1}}$	$\left(\frac{\text{利用者数5千人/日の旅客施設の1日当たり的高齢者の利用者数}}{\text{（推定）}} \right)^{\text{注2}}$
---	---

注1：
$$\frac{\text{当該旅客施設の1日当たりの利用者数}}{\text{1日当たりの利用者数}} \times \left(\frac{\text{当該市町村の高齢者人口}}{\text{当該市町村人口}} \right)$$

注2：
$$5 \text{千人/日} \times \left(\frac{\text{全国の高齢者人口}}{\text{全国の人口}} \right)$$

身体障害者の場合も同様に算定

上記のほか、旅客施設の利用の状況から事業を優先的に実施する必要性が特に高いと認められるもの

1 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施行令

重点整備地区（法律²第2条第7項）

重点整備地区とは、特定旅客施設を中心として設定される次の要件に該当する地区。

特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、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と認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設の所在地を含む地区

特定旅客施設、当該特定旅客施設と前号の施設との間の経路（特定経路）を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設（一般交通用施設）及び当該特定旅客施設又は一般交通用施設と一体として利用される駐車場、公園その他の公共の用に供する施設（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であると認められる地区

当該地区において移動円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区

2 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

重点整備地区を定めるに当たっての留意事項（基本方針³三の2）

高齢者、身体障害者等の移動の状況、土地利用の実態及び将来の方向性等から、一体性があり、集中的・効果的な取り組みが可能となるような地域
 市町村内に特定旅客施設が複数ある場合、当該特定旅客施設間の距離、移動の状況等地域の実状から適当と判断される場合、一つの重点整備地区として設定することも可能
 重点整備地区は、特定旅客施設からの徒歩圏内で、概ね500mから1km以内の範囲と想定されるが、具体的な設定は地域の実状に応じて判断することが必要
 重点整備地区の範囲が複数の市町村にまたがる場合、当該市町村が利用者の移動の実態から判断して適当と認めるときは、共同して基本構想を作成し、一体的に推進していくことが重要
 重点整備地区の区域は、できる限り市町村の区域内の町境、字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって、明確に表示して定めることが必要

3 移動円滑化の促進に関する基本方針

3 - 4 特定旅客施設の抽出

特定旅客施設の抽出要件の整理

東広島市において特定旅客施設の抽出要件は、次に示すとおりです。
 利用者数：5,000人/日以上
 高齢者利用者数：900人/日以上
 身体障害者利用者数：95人/日以上

表3 - 1 特定旅客施設の抽出条件

項目	東広島市/全国	数量	適用
人口	東広島市	117,239人	住民基本台帳（H14.3末）
	全国	127,291千人	人口推計年報（H13.10）
高齢者人口	東広島市	15,721人	住民基本台帳（H14.3末）
	全国	22,869千人	人口推計年報（H13.10）
高齢比率	東広島市	13.4%	/
	全国	18.0%	/
身体障害者人口	東広島市	2,453人	身体障害者集計（H14.4）
	全国	2,362千人	身体障害児・者実態調査（H13.6）
身体障害者比率	東広島市	2.1%	/
	全国	1.9%	/
利用者5千人/日の旅客施設における1日当たりの高齢者利用者数		900人/日	5,000×
利用者5千人/日の旅客施設における1日当たりの身体障害者利用者数		95人/日	5,000×

身体障害者集計：視覚障害者、聴覚・平衡機能障害者、肢体不自由者の合計

特定旅客施設の抽出

「利用者数が5,000人/日以上」、「高齢者利用者が900人/日以上」及び「身体障害者利用者が95人/日」の要件を満たしている東広島市内の特定旅客施設は、八本松駅、西条駅及び西高屋駅の3駅で、それぞれの駅を中心としたエリアを対象として重点的にバリアフリー化を図ります。

表3 - 2 特定旅客施設の抽出

駅名	八本松駅	西条駅	西高屋駅	適用
当該駅の1日当たりの利用者数	9,616人/日	17,612人/日	9,674人/日	H13JR西日本
利用者数判定				5,000
当該旅客施設1日当たり の高齢者利用者数	1,289人/日	2,360人/日	1,296人/日	×
高齢者利用者数判定				900
当該旅客施設1日当たり の身体障害者の利用者数	202人/日	370人/日	203人/日	×
身体障害者利用者数判定				95

駅名	白市駅	新幹線東広島駅	適用
当該駅の1日当たりの利用者数	3,984人/日	2,314人/日	H13JR西日本
利用者数判定	×	×	5,000
当該旅客施設1日当たり の高齢者利用者数	534人/日	310人/日	×
高齢者利用者数判定	×	×	900
当該旅客施設1日当たり の身体障害者の利用者数	84人/日	49人/日	×
身体障害者利用者数判定	×	×	95

3 - 5 重点整備地区及び特定経路の指定

東広島市における重点整備地区及び特定経路の指定は、次に示す考え方に基づき行います。

重点整備地区の指定

特定旅客施設を中心として、バリアフリー化に関する事業の重点的かつ一体的な推進を図る重点整備地区の指定は、次に示す条件の下に行います。

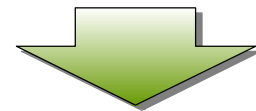
【重点整備地区の指定条件】

特定旅客施設から概ね1kmの徒歩圏域
高齢者・身体障害者等の日常生活及び社会生活において利用すると認められる公共公益施設¹や福祉施設²等の主要施設を含む区域
ただし、その分布状況や利用状況を考慮する
地区の境は、主な道路や鉄道等で区切る

- 1 公共公益施設：市役所、出張所、公民館、図書館、警察署、郵便局 等
- 2 福祉施設：通所施設、福祉作業所 等



効果的で効率的な事業の推進を図るため、特定旅客施設周辺での既存計画や事業と整合を図り重点整備地区を指定します。
各特定旅客施設周辺の特性を十分に配慮し、その実状に適合した重点整備地区を指定します。



特定経路の指定

重点整備地区において、特定旅客施設から高齢者・身体障害者等の日常生活及び社会生活に利用すると認められる公共公益施設や福祉施設等の主要施設まで連絡する主要な経路を、「特定経路」として指定し、移動円滑化を推進します。
また、地形等の状況や事業の実現性等を考慮し、主務省令で定める構造基準に適合できない経路においても、「準特定経路」として位置付け、可能な限り移動円滑化を図ります。

上記に基づき、各地区が持つ特性を考慮し、重点整備地区及び特定経路の指定をそれぞれの地区ごとに行います。

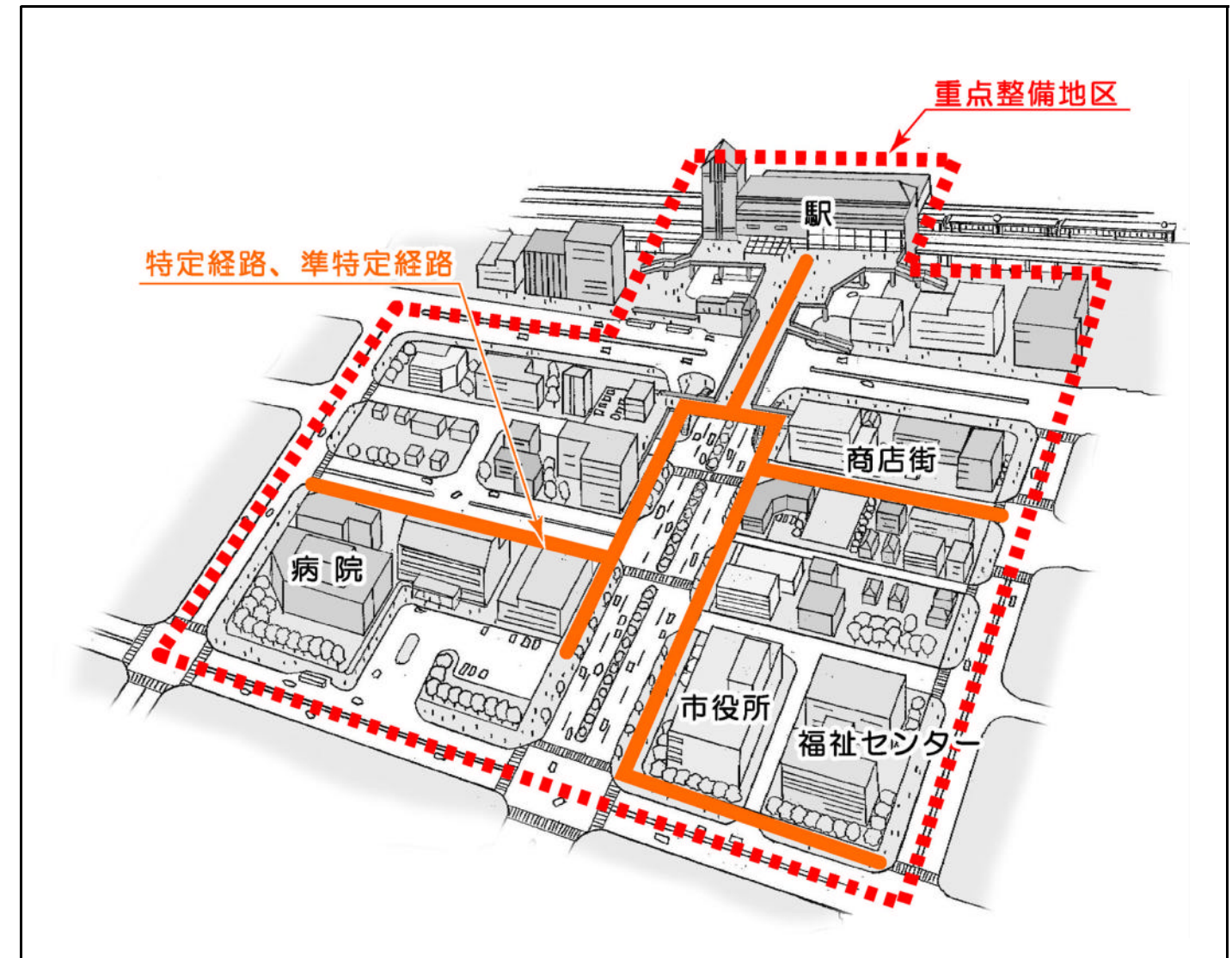


図3 - 1 「重点整備地区」及び「特定経路、準特定経路」の指定のイメージ

(1) 八本松駅周辺地区

八本松駅周辺の重点整備地区

駅北側には商店が集積し、駅西側には大規模な商業施設、駅南側には美術館及び福祉施設が立地しており、それら対象施設と駅を結ぶ沿線を重点整備地区とする。駅東側には対象となる施設は立地していないことから、重点整備地区は指定しないが、八本松駅前土地区画整理事業の予定区域については重点整備地区とし、その事業と整合を図る。



八本松駅周辺の特定経路

特定経路		特定旅客施設	主な対象施設
準特定経路	国道486号	八本松駅	藤三八本松SC
	(主)馬木八本松線	八本松駅	美術館・松翠苑

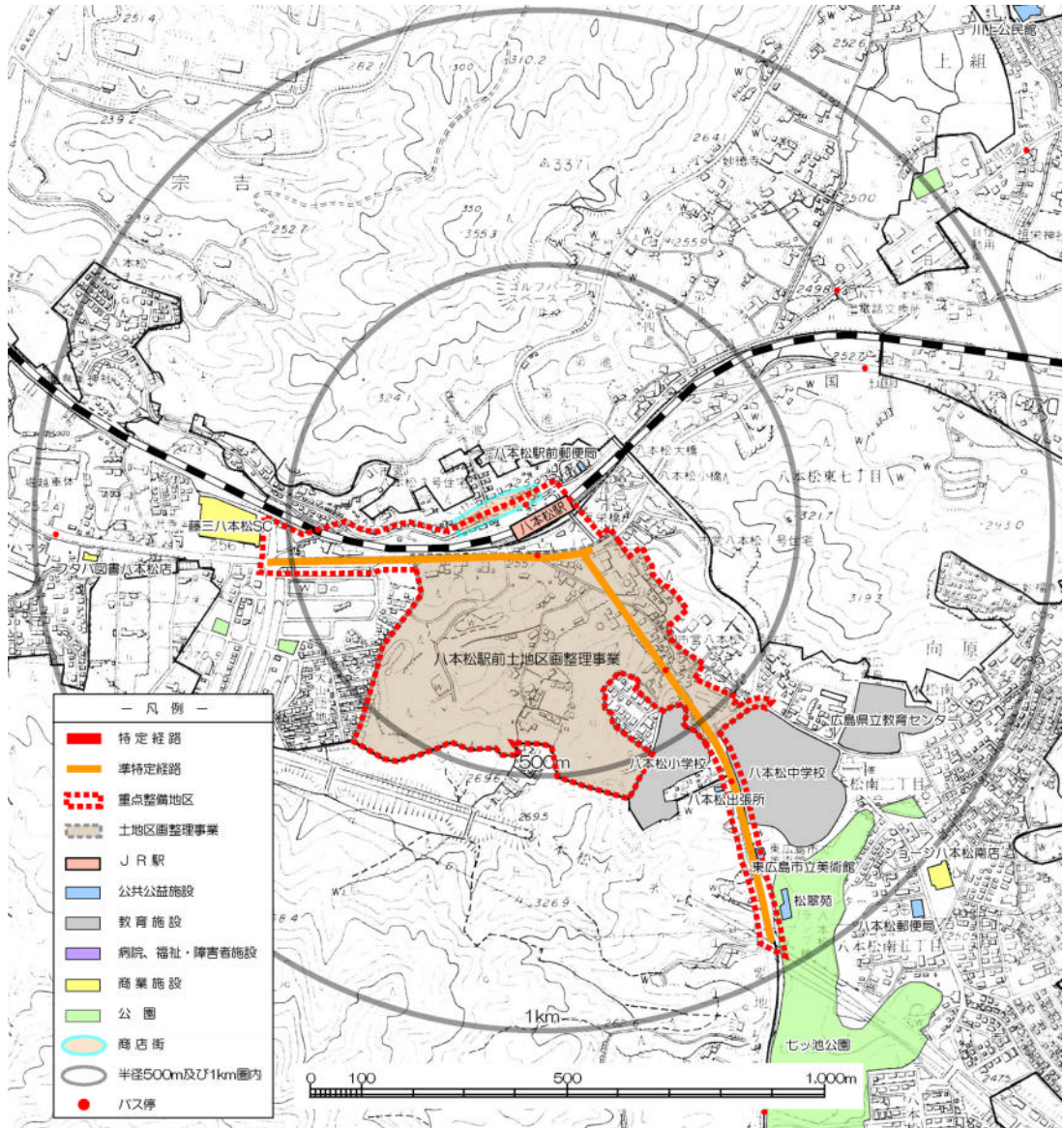


図3-2 八本松駅周辺の重点整備地区及び特定経路

(2) 西条駅周辺地区

西条駅周辺の重点整備地区

駅南側の概ね1km以内には、公共公益施設、病院及び商業施設等が多く立地しており、それら対象施設と駅を結ぶ沿線を含めた範囲を重点整備地区とします。駅北側には対象となる施設は立地していないことから、重点整備地区は指定しません。

駅東側は、中心市街地活性化基本計画の「歩行者優先ゾーン」と整合を図ります。西条駅から南東方向1km程度（直線距離）の位置に、総合福祉センターや保健医療センターが立地していますが、実際の徒歩の距離は1.5km以上であるため、重点整備地区には含めません。



西条駅周辺の特定経路

特定経路		特定旅客施設	主な対象施設
特定経路	(一)西条停車場線(プールバール)	西条駅	市役所・西条警察署 等
	(市)栄町4号線(中央通り) (市)本町上寺家線	西条駅	安芸西条郵便局 等
	(市)中央巡回線	西条駅	サンスクエア・県立賀茂高等学校 ・ゆめタウン東広島 等
準特定経路	(市)一町田吉行線	西条駅	東広島合同庁舎・西条プラザ 等

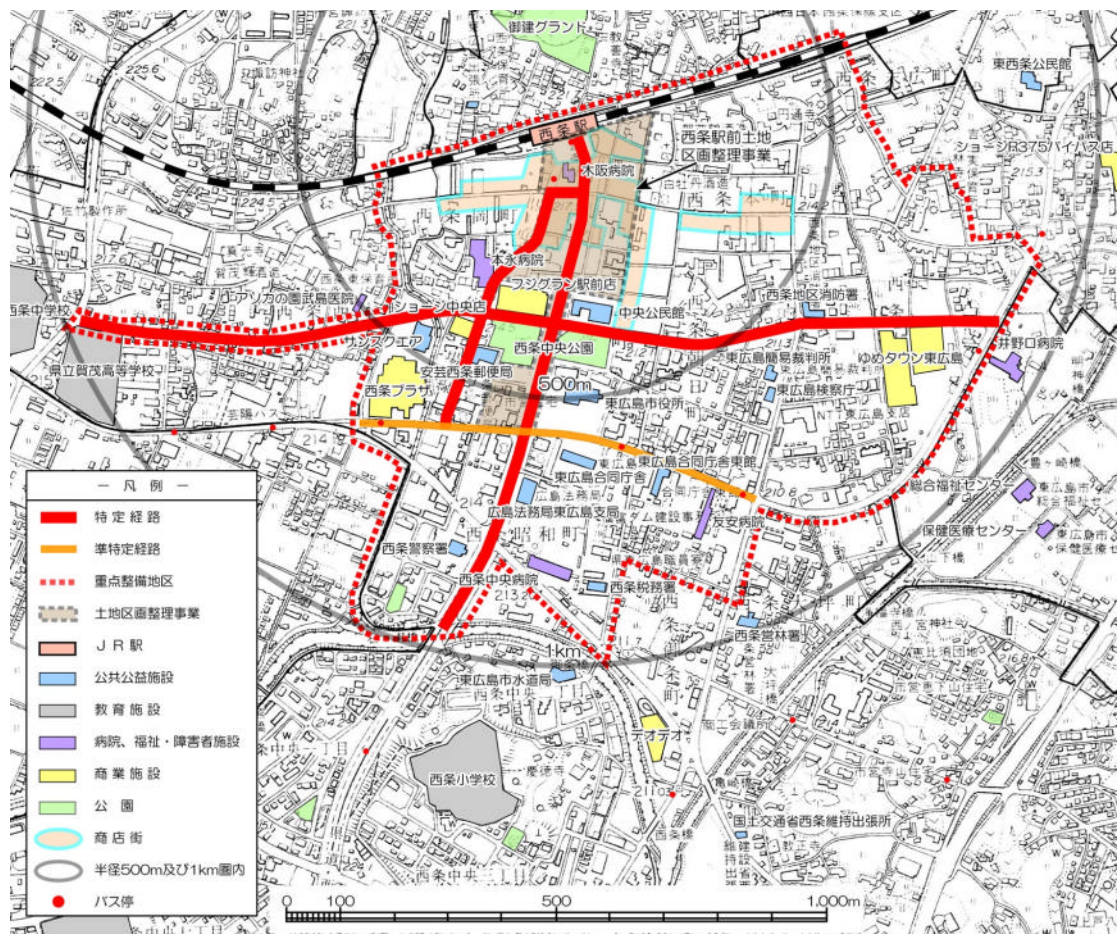


図3-3 西条駅周辺の重点整備地区及び特定経路

(3) 西高屋駅周辺地区

西高屋駅周辺の重点整備地区

駅北側には市役所出張所、福祉センター等の施設が立地しており、また、駅東側には県立中高一貫校が建設されていることから、それら対象施設と駅を結ぶ沿線を重点整備地区とします。

駅南側には対象となる施設は立地していないことから、重点整備地区は指定しません。



西高屋駅周辺の特定経路

特定経路		特定旅客施設	主な対象施設
特定経路	(主)東広島本郷忠海線	西高屋駅	県立中高一貫校
	(市)中島7号線	西高屋駅	県立中高一貫校
	(一)西高屋停車場線	西高屋駅	市役所出張所・福祉センター
準特定経路	(市)中島白市線	西高屋駅	市役所出張所・福祉センター

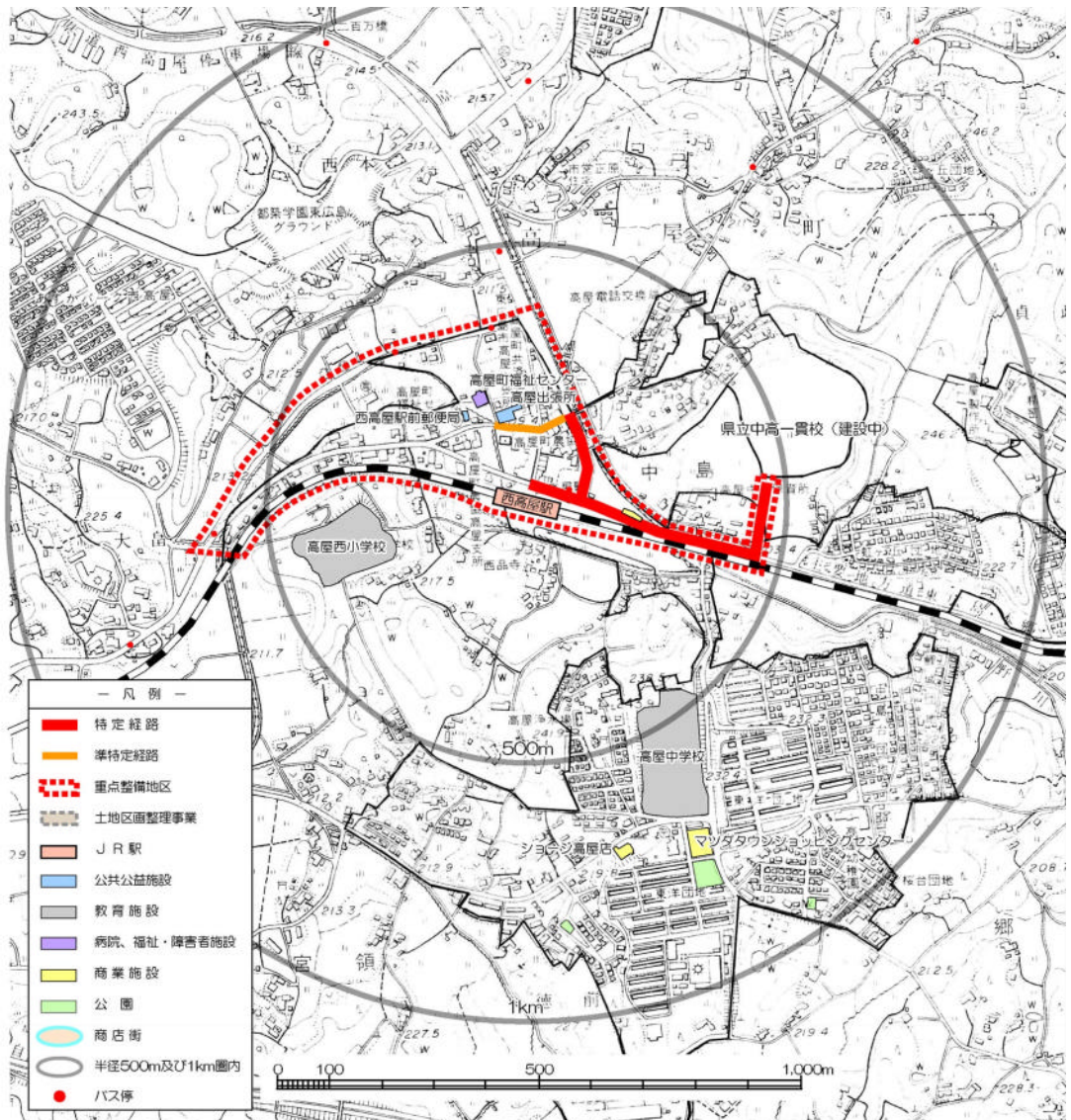


図3-4 西高屋駅周辺の重点整備地区及び特定経路