

学園都市づくり交流会議では、東広島市における学生等の学術研究活動を促進し、大学と地域が連携したまちづくりの推進に寄与することを目的に東広島市の地域課題を研究した論文を募集・表彰する「地域課題研究懸賞論文事業」を実施しています。

この度、令和元年度の受賞論文について、厳正な審査の結果、6件決定しました。

なお、受賞論文については、著者個人の意見であり、学園都市づくり交流会議及び東広島市の公式見解ではありません。

## 令和元年度地域課題研究懸賞論文 受賞論文（最優秀）

### 研究課題名（テーマ）

東広島市におけるバリアフリーに関する研究

—視覚障がい者への聞き取り調査をもとにした誘導用ブロックの調査を中心に—

広島大学 教育学部 第二類 山本 茂将

令和元年度地域課題研究懸賞論文

東広島市におけるバリアフリーに関する研究  
—視覚障がい者への聞き取り調査をもとにした  
誘導用ブロックの調査を中心に—

広島大学 教育学部

山本 茂将

キーワード

バリアフリー、視覚障害者誘導用ブロック、マイノリティーのための地理学、GIS

## 序章

### (1) 研究の背景と意義

i 研究の背景

ii 研究の意義

### (2) 本研究の目的と方法

i 研究の目的

ii 研究の方法

## 第 1 章 日本におけるバリアフリー化への取り組み

### (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

(交通バリアフリー法)

### (2) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）

### (3) 視覚障害者誘導用ブロック

## 第 2 章 東広島市におけるバリアフリー化への取り組み

### (1) 東広島市の概観

i 八本松駅及びその周辺の概要

ii 寺家駅及びその周辺の概要

ii 西条駅及びその周辺の概要

iii 西高屋駅周辺

(2)東広島市移動円滑化基本構想について

i 東広島市移動円滑化基本構想の概要

ii 重点整備地区の設定

iii 特定事業

第3章 東広島市における整備状況

(1)東広島市移動円滑化構想について

i 東広島市移動円滑化基本構想について

ii 重点整備地区の設定

iii 特定事業

(2)東広島移動円滑化構想作成時の整備状況

i 八本松駅及びその周辺

① 駅構内

② 駅前広場

③ 国道 486 号

④ 八本松馬木線

ii 西条駅及びその周辺

① 駅構内

② 駅前広場

③ ブールバール

④ 栄町 4 号線・本町上寺家線

⑤ 中央巡回線

⑥ 一町田吉行線

iii 西高屋駅及びその周辺

- ① 駅構内
- ② 駅前広場
- ③ 東広島本郷忠海線
- ④ 西高屋停車場線
- ⑤ 中島白市線

### (3)現在の整備状況

#### i 八本松駅及びその周辺

- ① 駅構内
- ② 駅前広場
- ③ 国道 486 号
- ④ 八本松馬木線

#### ii 西条駅及びその周辺

- ① 駅構内
- ② 駅前広場
- ③ ブールバール
- ④ 栄町 4 号線・本町上寺家線
- ⑤ 中央巡回線
- ⑥ 一町田吉行線

#### iii 西高屋駅及びその周辺

- ① 駅構内
- ② 駅前広場
- ③ 東広島本郷忠海線
- ④ 西高屋停車場線
- ⑤ 中島白市線

⑥ 中島 7 号線

(4) 東広島市移動円滑化基本構想からみた東広島市の課題

i 駅およびその周辺の課題

① 八本松駅及びその周辺

② 西条駅及びその周辺

③ 西高屋駅及びその周辺

ii 東広島市移動円滑化基本構想の課題

第 4 章 聞き取り調査・現地調査によって明らかにした視覚障害者誘導  
用ブロックの利用状況・設置状況

(1) 聞き取り調査

i 調査の方法

ii 調査結果

(2) 現地調査

i 調査の方法

(3) 調査結果

i 八本松駅周辺

ii 寺家駅周辺

iii 西条駅周辺

① 駅前広場及びプールバール

② 栄町 4 号線及び市役所以西の一町田吉行線

③ 市役所以東の一町田吉行線及び大坪交差点南側

④ 中央巡回線

⑤ 黒瀬川⇔江熊交差点⇔西条中央3丁目交差点

⑥ 国道375線(藤田沖交差点⇔御菌宇ランプ交差点)

iv 広島大学周辺

v 西高屋駅周辺

第5章 東広島市における視覚障害者誘導用ブロック利用及び設置に関する課題

終章

(1) 本研究の成果

(2) 本研究の課題

## 第 1 章 日本におけるバリアフリー化に向けた取り組み

### (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（交通バリアフリー法）

交通バリアフリー法<sup>i</sup>は、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進し、以下の 2 つを実現するために 2000 年 5 月に制定された。

- ・ 鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区における市町村が作成する基本構想に基づく、旅客施設周辺の道路・駅前広場等のバリアフリー化の重点的・一体的な推進

- ・ 鉄道駅等の旅客施設及び車両における公共交通事業者によるバリアフリー化の推進

（国土交通省 HP 交通バリアフリー法の趣旨・概要<sup>ii</sup>より）

この法律において、国は、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基本方針を策定した。その基本方針の内容は以下のとおりである。

- ・ 移動円滑化の意義及び目標
- ・ 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事項
- ・ 市町村が作成する基本構想の指針等

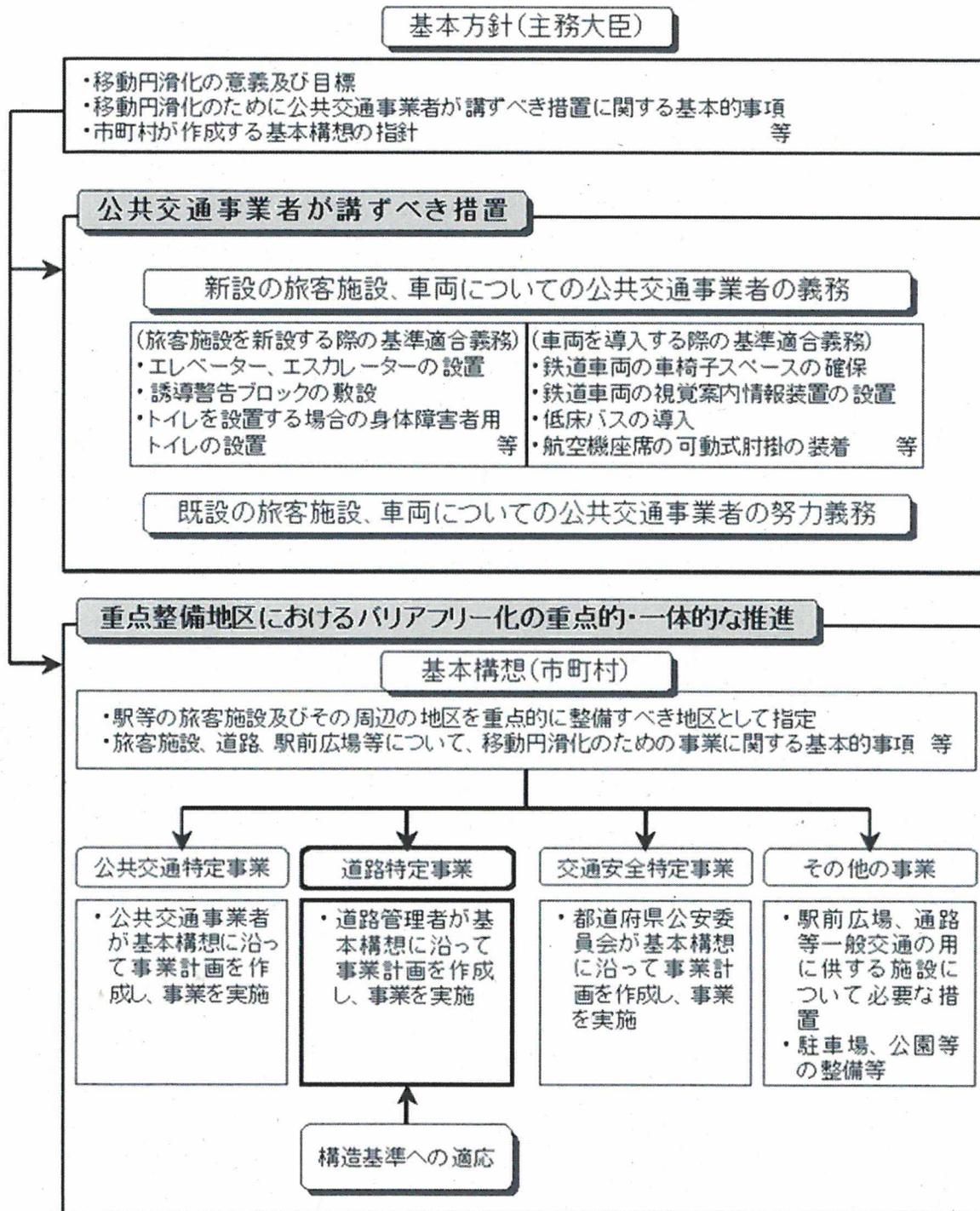
（国土交通省 HP 交通バリアフリー法の趣旨・概要より）

そして、この基本方針をもとに、公共交通事業者に対して、鉄道駅等の旅客施設の新設、改良及び車両の新規導入の際、この法律に基づいて定められるバリアフリー基準への適合を義務付けた。例えば、新設の旅

客施設を建設する際には、エレベーターやエスカレーターを設置し、誘導用ブロックを敷設することが義務づけられる。なお、既存の旅客施設・車両については努力義務とされていた。

また、市町村は、国の基本方針に基づき、重点整備地区において旅客施設、道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、基本構想を作成する（国土交通省 HP 交通バリアフリー法の趣旨・概要より）。これにより、東広島市においても、2003年に東広島市移動円滑化基本構想が作成されている。

国の基本方針に基づいて東広島市でも東広島市移動円滑化基本構想が策定され、それについては第Ⅱ章及び第Ⅲ章にて詳説する。



国土交通省 HP<sup>iii</sup>より

図 1 交通バリアフリー法の基本的枠組み

## (2) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）

バリアフリー新法は、ハートビル法<sup>iv</sup>と交通バリアフリー法を統合する形で、高齢者・障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性を踏まえ、高齢者・障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図ることを目的に 2006 年 6 月に制定された。その後、東京オリンピック・パラリンピックの開催（2020）を契機とした共生社会の実現、高齢者、障害者等も含んだ一億総活躍社会の実現の必要性が高まったことを背景に、バリアフリー新法は改正され、改正法は 2018 年 5 月に公布され、同年 11 月に施行された（一部の規定は 2019 年 4 月施行）。

バリアフリー新法が施行されることにより、ハートビル法と交通バリアフリー法において対象となっていた建築物、公共交通機関及び道路に加えて、路外駐車場及び都市公園におけるバリアフリー化が促進されるようになった（2019 年 4 月より貸し切りバス及び遊覧船も法の適用範囲に追加）。

改正後バリアフリー新法は、改正前には記載のなかった法律の基本理念が第一条の二に明記されており、基本理念は以下のとおりである。

この法律に基づく措置は、高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものの除去に資すること及び全ての国民が年齢、障害の有無その他の事情によって分け隔てられることなく共生する社会の実現に資することを旨として、行われなければならない。

このように、バリアフリー新法に基づく措置は、「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」に資することを旨として行われなければならないことが明記されている。そして、そのために講ずべき主な措置として以下の3つが挙げられている。

- ①公共交通施設及び建築物等のバリアフリー化の推進
- ②地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化の推進
- ③心のバリアフリーの推進及び当事者による評価 等

上記の①において、移動等円滑化基準が設定され、新設の公共交通施設や建築物等についてはこの基準に適合することが義務付けられている（既存の施設や建築物等に関しては努力義務）。例えば、駅の改札口に関して、公共交通移動等円滑化基準<sup>※</sup>第十九条に以下の基準が設定されている。

鉄道駅において移動等円滑化された経路に改札口を設ける場合は、そのうち一以上は、幅が八十センチメートル以上でなければならない。

上記②について、市町村は基本構想を作成し、それにもとづき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施する。なお、バリアフリー新法の改正に伴い、基本構想の定期的な評価及び見直しを努力義務化している。前述のとおり、東広島市においても、2003（平成15）年に東広島市移動円滑化基本構想が作成されているが、基本構想の見直しは行われていない。

- i バリアフリー新法の制定・施行に伴い現在は廃止
- ii <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/gaiyo.html>  
これ以下の国土交通省 HP 交通バリアフリー法の趣旨・概要について  
いてもこの URL を参照
- iii [http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/wakugumi\\_.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/wakugumi_.html)
- iv 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
- v 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（2006 国土交通省）

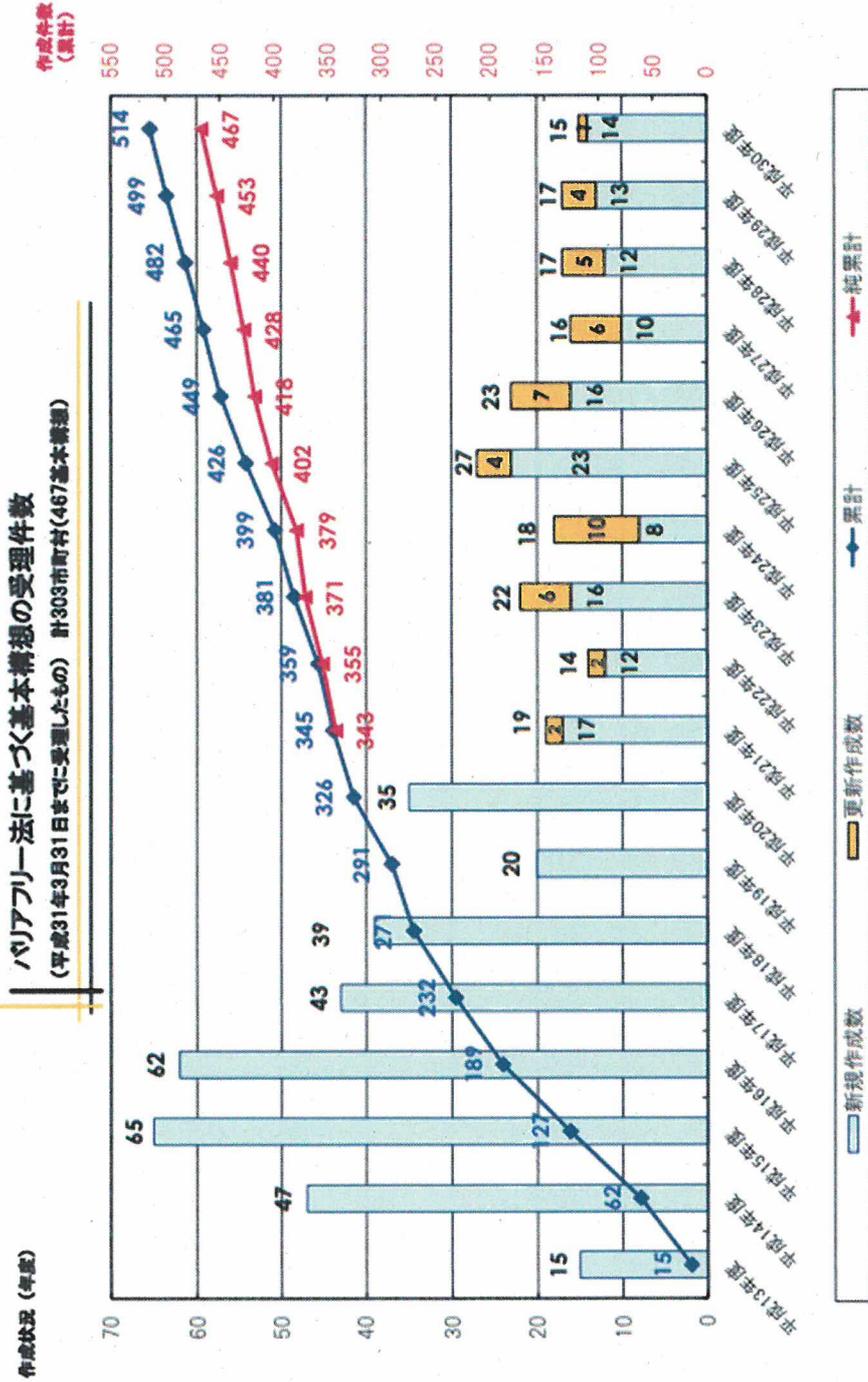


図2 バリアフリー新法にもとづく基本構想の受理件数<sup>vi</sup>

---

vi 2019年3月31日までに受理したもの

vii <http://www.mlit.go.jp/common/001296223.pdf>

### (3) 視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者誘導用ブロック（通称：点字ブロック）は、視覚障害者が足裏の触感覚で認識し、視覚障害者が安全に歩行できるように地面や建築物の床面に敷設されているブロックのことである。誘導用ブロックは、1965年に三宅精一氏によって考案され、1967年、岡山県岡山市中区に世界で初めて敷設された。（日本視覚障害者団体連合 HP<sup>viii</sup>）

#### i 視覚障害者誘導用ブロックの種類

2001年、日本工業規格（JIS）により、点字ブロックの突起の形状、寸法及びその配列に関する規定が定められた<sup>ix</sup>。点状ブロックと線状ブロックについての規定は以下のとおりである。

##### ① 点状ブロック

点状突起は、想定する主な歩行方向に対して並行に配列し、点状突起の数は25点（5×5）点を下限とし、点状突起を配列するブロック等の大きさに応じて増やす。（2014 日本工業規格より<sup>x</sup>）

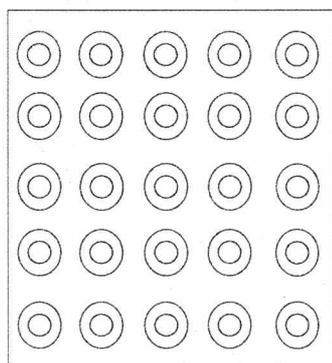


図 3 点状ブロック

## ②線状ブロック

線状突起は、示そうとする歩行方向に向けて配列する。線状突起の本数は、4本を下限とし、線状突起を配列するブロック等の大きさに応じて増やす。線状突起の間に滞水のおそれがある場合は、30.0 mm以下の排水用の隙間を設ける。(2014 日本工業規格より)

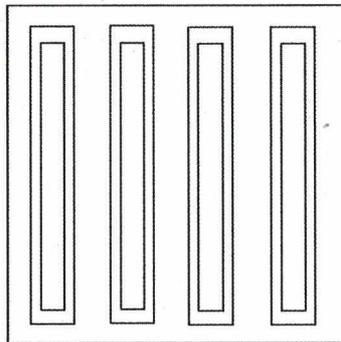


図 4 線状ブロック

なお、ブロック等寸法は 30 c m 以上 (目地<sup>xi</sup>込み) とすることが規定されている。

## ii バリアフリー整備ガイドラインにおける視覚障害者誘導用

### ブロック

バリアフリー整備ガイドライン（2019 国土交通省）において、「視覚障害者誘導用ブロックは、現時点では視覚障害者の誘導に最も有効な手段であり、旅客施設の平面計画等を考慮し、歩行しやすいよう敷設することが有効である。敷設にあたっては、あらかじめ誘導動線を設定するとともに、誘導すべき箇所を明確化し、利用者動線が遠回りにならないよう配慮する必要がある。また、視覚障害者誘導用ブロックを感知しやすいよう、周囲の床材の仕上げにも配慮する必要がある。」というバリアフリーにおける誘導用ブロックの位置づけが明記されている。

誘導用ブロックの材質に関しては、十分な強度があり、滑りにくく、耐久性及び耐磨耗性に優れたものを使用する。経年使用により、誘導用ブロックは摩耗するため、維持管理を含め材質及び敷設方法を考慮する必要がある。（2011 国土技術研究センター発行 道路の移動等円滑化整備ガイドライン）

誘導用ブロックの色彩は、黄色が原則である。ただし周辺の床材との対比を考慮して、対比効果が十分発揮できない場合には黄色以外の色を使用することができる<sup>xii</sup>。なお、周囲の路面との輝度<sup>xiii</sup>比を 2.0 程度確保することにより視覚障害者誘導用ブロックが容易に識別できるとされている。（2011 国土技術研究センター発行 道路の移動等円滑化整備ガイドライン）

本章では、バリアフリーに関する法律の概要及び視覚障害者の歩行にとって重要な視覚障害者誘導用ブロックの概要を把握した。社会の変化に伴い、バリアフリーに関する法律も変化するだけでなく、誘導用ブロックをはじめとするバリアフリー設備などの設置基準が定められるなど、共生社会の実現に向けた取り組みがなされている。

## 第2章 東広島市におけるバリアフリー化への取り組み

### —東広島市移動円滑化基本構想—

前章では、日本におけるバリアフリーに関する法律の概要を把握したが、本章では、その法律にもとづいた東広島市におけるバリアフリーに向けた取り組みについて把握する。まず、東広島市の現状、特に八本松駅、寺家駅、西条駅及び西高屋駅周辺の状況を概観したのち、交通バリアフリー法にもとづき作成された東広島市におけるバリアフリー化に向けた構想である東広島市移動円滑化基本構想について把握する。

#### (1) 東広島市の概観

東広島市は、広島県の中南部に位置し、広島市の東に隣接する市である。

2010年の国勢調査において人口が19万人を突破し、その後も人口は増加傾向にあり、2015年の国勢調査では東広島市の人口は192,907人であった。特に西条地域において人口が増加しており、1975年から2015年の間で約52,000人増加している（約2.7倍の増加）。これは、1995年に完了した広島大学の移転や企業進出と西条中央などの住宅地開発が主な要因であると考えられる。

東広島市における2017年現在の障害者手帳所持者数<sup>xiv</sup>は9,379人で人口約5%にあたる。その中で、視覚障害者は471人である。図2のとおり、東広島市の障害者手帳所持者数は増加傾向にあるが、視覚障害者数はあまり変化がないため、障害者手帳所持者数に占める視覚障害者

数の割合は減少している。

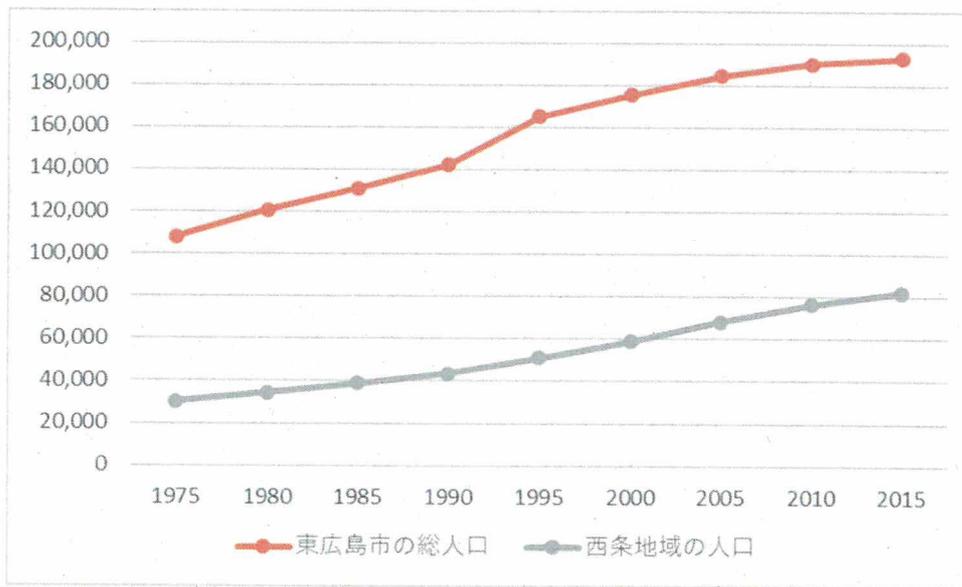


図 5 東広島市の総人口と西条地域の人口

統計でみる東広島 2018 をもとに作成

viii <http://nichimou.org/impaired-vision/barrier-free/induction-block/>

ix JIS T 9251 2014 年に改正

x <https://kikakurui.com/t9/T9251-2014-01.html>

線状ブロックについてもこの URL を参照

xi ブロック等のつなぎ目

xiii 舗装路面の輝度に対する誘導用ブロックの輝度

xiv 複数の障害がある方がいるため、手帳所持者数合計と障害者数は一致しない。

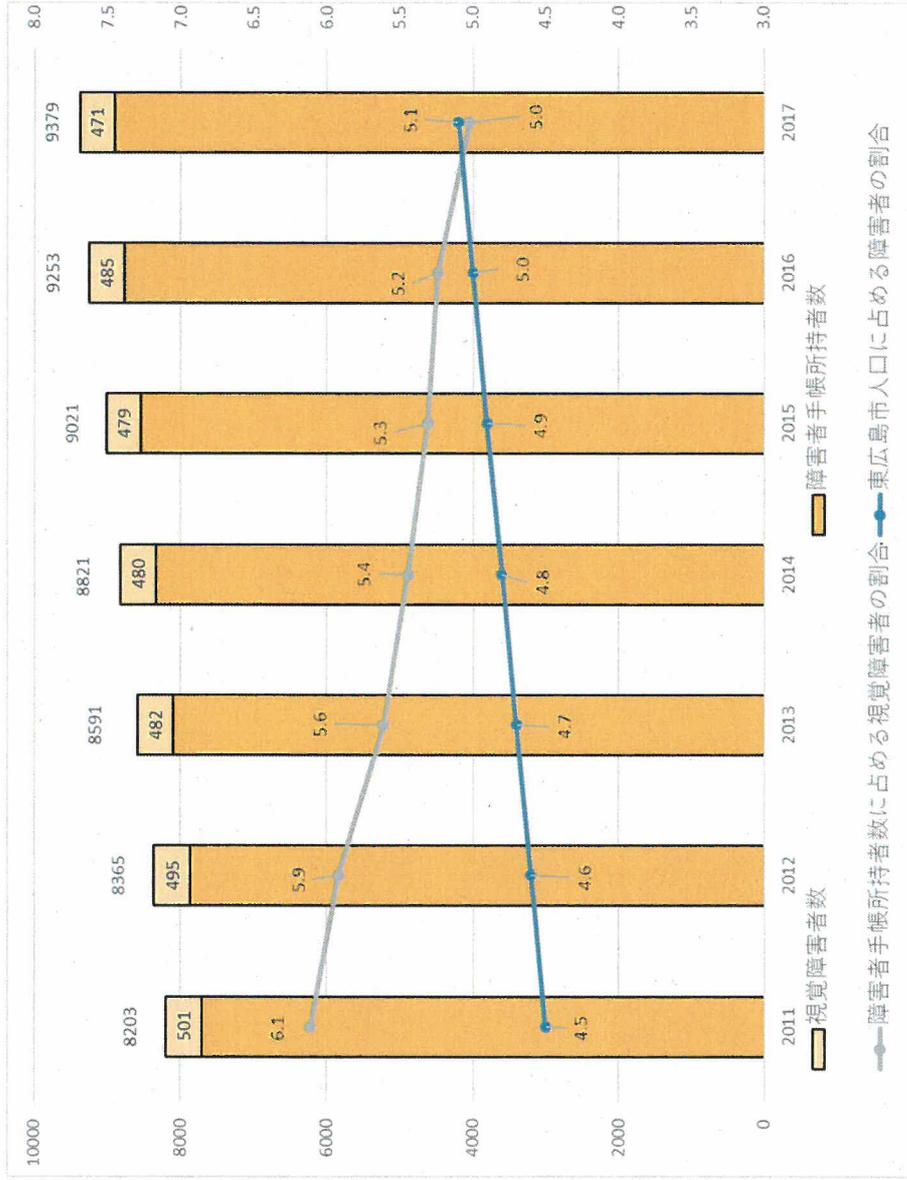


図 6 東広島市における障害者手帳所持者数及び視覚障害者数

東広島市第5期障害福祉計画・第1期障害児福祉計画をもとに作成

### i 八本松駅及びその周辺の概要

八本松駅は、東広島市の中西部の国道 486 号線沿いに位置する駅であり、2017 年の 1 日当たりの駅利用者数は約 4000 人である。

駅周辺は、駅西部及び南東部に住宅地が立地しており、国道 486 号線及び馬木八本松線の沿線を中心に公共施設及び商業施設が立地している。国道 486 号線の駅から約 1 km 圏内にはミスターマックス八本松店やスポーツクラブ HAKUWA などの施設が立地しており、馬木八本松線沿線の駅から約 1 km 圏内には、八本松小学校、八本松中学校、東広島市役所八本松出張所、東広島市立美術館及び東広島市八本松地域センターなどが立地している。

## ii 寺家駅及びその周辺の概要

寺家駅は、地域住民からの要望により建設され、2017年3月に開業した八本松駅と西条駅のほぼ中間に位置する駅であり、2017年の1日当たりの駅利用者数は約1200人である。

駅の北東側には、寺家駅北口交差点付近に寺家駅前クリニックビルが立地している。また、寺家駅から約600m圏内に住宅地が広がっており、この住宅地の住民を中心に寺家駅は利用されていると考える。駅の南西側には、国道486号線沿いにマックスバリュ西条西店及びエブライ西条寺家店といったスーパーマーケットや飲食店が立地している。

---

## ii 西条駅及びその周辺の概要

西条駅は東広島市のほぼ中央に位置し、2017年の1日当たりの駅利用者数は約9800人である。

・駅の南側広域（約1km圏内）は東広島市の中心部であり、駅と駅南側を接続するブルーバール沿いに東広島市役所、東広島芸術文化ホールくらら、及び東広島警察署などの公共施設が立地している。駅周辺の商業施設については、ゆめタウン東広島店（駅から南東約700m）及びハローズ東広島店（駅から南西約600m）が主である。

### iii 西高屋駅周辺

西高屋駅は西条駅の北東約 4.4km に位置し、2017 年の 1 日当たりの駅利用者数は約 5200 人である。駅北東約 500m に立地している県立広島中学校・高等学校の生徒及び駅周辺約 2km 圏内に位置する住宅地、例えば高見が丘地区（駅北約 2 km）及びマツダタウン（駅南東約 800m）の住民を中心に駅利用がされていることが考えられる。

駅周辺には、県立広島中学校・高等学校のほかに、駅北約 200m に東広島市高屋出張所及び高屋西地域センターなどの公共施設が立地している。

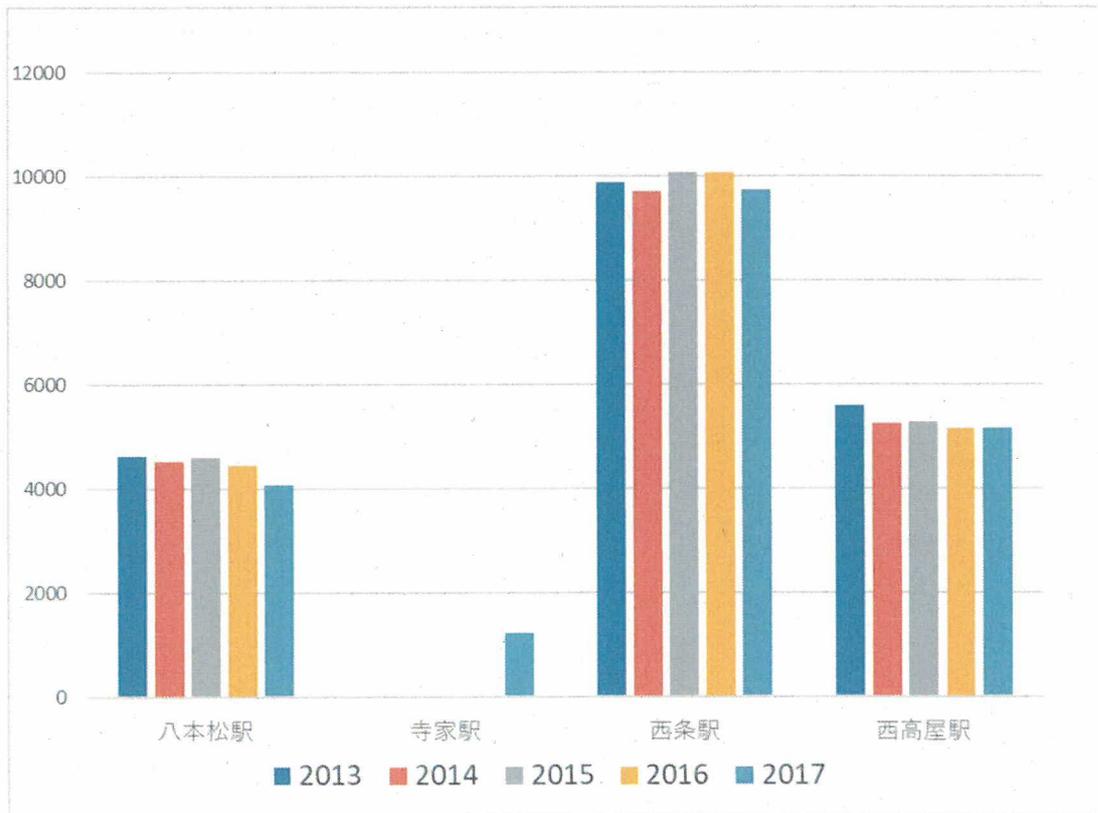


図 7 各駅における1日あたりの乗車人員

2018 統計でみる東広島をもとに作成

## (2) 東広島市移動円滑化基本構想について

第 I 章のとおり、東広島市において、交通バリアフリー法にもとづき 2003 年に東広島市移動円滑化基本構想が策定され、バリアフリー化に向けた取り組みが行われている。

### i 東広島市移動円滑化基本構想の概要

ノーマライゼーション<sup>xv</sup>の理念の社会への浸透が進み、障害の有無や程度、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る。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る。東広島市においても、高齢者及び身体障害者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きた。また、2000 年 11 月に「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」（交通バリアフリー法）が施行され、2010 年までに旅客施設（1 日の平均的利用数 5000 人以上）や道路、駅前広場等のバリアフリー化を実施することが目標に定められている。この法律をもとに、各市町村では、重点整備地区<sup>xvi</sup>について移動円滑化を図るため、基本構想を作成することとなった。

このような背景のなかで、東広島市では、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した。なお、基本構想の策定にあたり、学識経験者や市民団体等などの意見を集約し、高齢者及び身体障害者の意向を反映させている。（2003 東広島市移動円滑化基本構想）

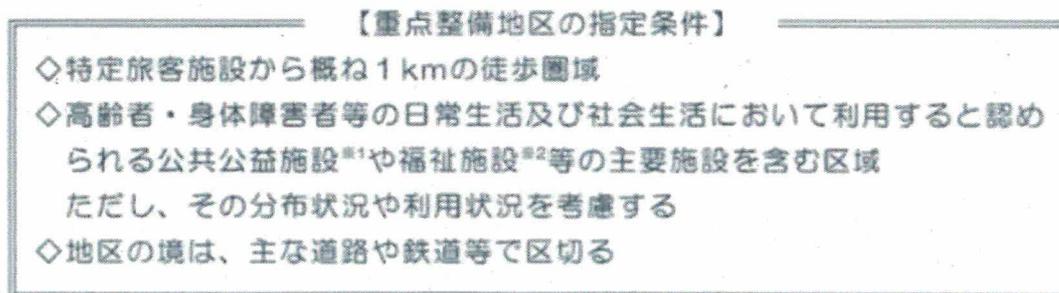
東広島市移動円滑化基本構想において、重点整備地区の設定、東広

島市内の駅周辺の現状、特定事業について記載されている。重点整備地区の設定及び特定事業については第 ii 項及び第 iii 項に記し、基本構想作成当時の東広島市内の駅周辺の現状については第 III 章に記した。

## ii 重点整備地区の設定

重点整備地区とは、「利用客の多い旅客施設（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」（2003 東広島市移動円滑化基本構想）である。東広島市内において、八本松駅、西条駅及び西高屋駅が特定旅客施設に抽出されており、その 3 駅およびその周辺地域の整備が行われる計画となっている。

また、「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」（2003 東広島市移動円滑化基本構想）され、それに準ずる経路も「準特定経路」として指定されている。



※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

図 8 重点整備地区の指定条件

（2003 東広島市移動円滑化基本構想より）

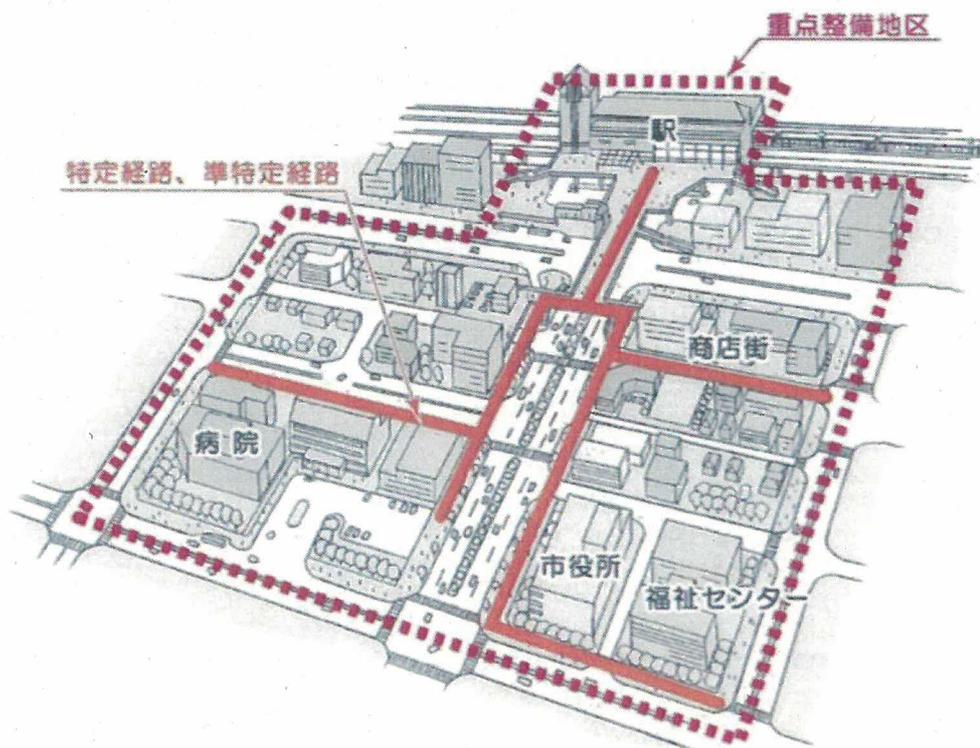


図 9 「重点整備地区」及び「特定経路・準特定経路」の指定のイメージ  
(2003 東広島市移動円滑化基本構想より)

### iii 特定事業

東広島市では以下の4つの特備事業が東広島市移動円滑化基本構想に位置づけられている。なお、特定事業の整備は概ね2010年を目標としている。(2003 東広島市移動円滑化基本構想)

- ・公共交通特定事業(特定旅客施設及び公共交通機関の整備)
- ・道路特定事業(特定経路及び準特定経路の整備)
- ・交通安全特定事業(歩行者の安全な通行のための整備<sup>xvii</sup>)
- ・その他の事業

(駅前広場及びその周辺の整備、心のバリアフリー化<sup>xviii</sup>)

以上が東広島市移動円滑化基本構想の概要であるが、第I章のとおり、2006年にバリアフリー新法が制定され、同法にもとづき、東広島市において2012年に東広島市バリアフリーのために必要な道路の構造に関する基準を定める条例が制定されているものの、同法において努力義務化されている東広島市移動円滑化基本構想の定期的な評価及び見直しは行われていない。そこで、次章では八本松駅、西条駅、西高屋駅、及びそれぞれの駅周辺について、基本構想作成時(2003年)の重点整備地区特定経路及び準特定経路のバリアフリー整備状況と現在の整備状況の比較を行う。そして、比較を通して現在の駅及びその周辺の課題について考察する。

---

xv 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、当たり前の社会であるという考え方。

(2003 東広島市移動円滑化基本構想)

xvi 次節にて詳説する。

xvii 道路標識、道路標示及び信号機等の改良

xviii 高齢者や身体障害者に対する理解

### 第Ⅲ章 東広島市における整備状況

第Ⅱ章章末のとおり、本章では八本松駅、西条駅、西高屋駅、及びそれぞれの駅周辺について、基本構想作成時（2003年）の重点整備地区特定経路及び準特定経路のバリアフリー整備状況と現在の整備状況の比較を行う。そして、比較を通して現在の駅及びその周辺の課題について考察する。(1)東広島移動円滑化基本構想作成時の整備状況

#### i 八本松駅及びその周辺

駅と駅西側の商業施設・駅南側の美術館及び福祉施設を結ぶ沿線が重点整備地区に指定されており、その中で、国道486号線(八本松駅⇔旧藤三八本松 SC)及び馬木八本松線(八本松駅⇔美術館等)が準特定経路に指定されている。

表1 八本松駅及びその周辺の整備状況（2003）

| 設備 \ 場所   | ① | ② | ③ | ④ |
|-----------|---|---|---|---|
| 誘導用ブロック   | ○ | △ | × | × |
| 身体障害者用トイレ | × | × | — | — |
| エレベーター    | × | × | — | — |
| 字幕放送      | × | — | — | — |

資料：現地調査より作成

① 駅構内

誘導用ブロックが設置されているが、身体障害者用トイレ・改札口とホームを昇降するエレベーター・聴覚障害者用の字幕放送などの設備は整備されていない。

② 駅前広場

誘導用ブロックが整備されているが、駅前広場から駅舎につながる跨線橋には誘導用ブロックが設置されていない。そのため、表中の誘導用ブロックは△と表記した。また、身体障害者用トイレ・駅前広場と駅舎を昇降するエレベーターも駅構内と同様に整備されていない。

② 国道 486 号

「視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。」

(2003 東広島市移動円滑化基本構想)

③ 八本松馬木線

「視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。」

(2003 東広島市移動円滑化基本構想)

## ii 西条駅及びその周辺

駅の南側広域が重点整備地区に指定されている。その中で、ブルーパール(西条駅⇄東広島市役所・東広島警察署等)及び栄町4号線・本町上寺家線(西条駅⇄安芸西条郵便局等)、中央巡回線(西条駅⇄県立賀茂高等学校ゆめタウン東広島)の3線が特定経路に指定されており、一町田吉行線(西条駅⇄東広島市合同庁舎・旧西条プラザ)が準特定経路に指定されている。

表2 西条駅及びその周辺の整備状況(2003)

| 設備 \ 場所   | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | 資料：<br>現地調査より作成 |
|-----------|---|---|---|---|---|---|-----------------|
| 誘導用ブロック   | ○ | △ | ○ | △ | △ | △ |                 |
| 身体障害者用トイレ | ○ | × | — | — | — | — |                 |
| エレベーター    | × | × | — | — | — | — |                 |
| 字幕放送      | × | — | — | — | — | — |                 |

### ① 駅構内

誘導用ブロック・身体障害者用トイレが設置されているが、改札口とホームを昇降するエレベーター・聴覚障害者用の字幕放送などの設備は整備されていない。

### ② 駅前広場

「わかりやすい視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、バス乗降口までの視覚障害者誘導用ブロックはない。」(2003 東広島市移動円滑化基本構想) そのため、表中の誘導用ブロックは△と

表記した。また、「バス停に上屋がなく、バス停から駅舎までの上屋もない。」(2003 東広島市移動円滑化基本構想)という状況である。

### ③ ブールバール

誘導用ブロックが設置されている。しかし「視覚障害者誘導用ブロックが、一部湾曲、不等沈下等している箇所がある。」(2003 東広島市移動円滑化基本構想)なお、誘導用ブロック設置箇所の不具合については4章で詳説する。「街路樹が歩道の真ん中にあり、それを囲むブロックが高い箇所がある。」(2003 東広島市移動円滑化基本構想)音付きの信号機が3か所設置されている。

### ④ 栄町4号線・本町上寺家線

誘導用ブロックが設置されている箇所の中に「視覚障害者誘導用ブロックが剥がれ、連続性がない。」(2003 東広島市移動円滑化基本構想)箇所があり、誘導用ブロックが設置されていない箇所もある。そのため、表中の誘導用ブロックは△と表示した。

⑤ 中央巡回線

誘導用ブロックが設置されている箇所と設置されていない箇所がある。そのため、表中の誘導用ブロックは△と表示した。また、誘導用ブロックの表面が摩耗している箇所がある。

⑥ 一町田吉行線

市役所前の歩道に誘導用ブロックが設置されているが、市役所以東の歩道幅員が狭い。そのため、表中の誘導用ブロックは△と表示した。また、「北側に、歩道が整備されていない区間がある。」という状況である。(2003 東広島市移動円滑化基本構想)

---

### iii 西高屋駅及びその周辺

駅北側及び東側が重点整備地区に指定されている。その中で、東広島本郷忠海線及び中島7号線(西高屋駅⇄県立広島中・高)、西高屋停車場線(西高屋駅⇄市役所主張所)の3線が特定経路に指定されており、中島白市線(西高屋駅⇄市役所出張所)が準特定経路に指定されている。なお、中島7号線は学校の建設に併せて歩道の整備中であった。

表3 西高屋駅及びその周辺の整備状況(2003)

| 設備 \ 場所   | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |
|-----------|---|---|---|---|---|
| 誘導用ブロック   | ○ | △ | × | ○ | × |
| 身体障害者用トイレ | × | × | — | — | — |
| エレベーター    | × | — | — | — | — |
| 字幕放送      | × | — | — | — | — |

資

料：現地調査より作成

#### ① 駅構内

誘導用ブロックが設置されているが、身体障害者用トイレ・エレベーター・聴覚障害者用の字幕放送などの設備は整備されていない。

#### ② 駅前広場

誘導用ブロックが設置されているが、駅に向かう歩道上でとぎれており、歩道からバス停まで連続していない。そのため表中の誘導用ブロックは△と表記した。

③東広島本郷忠海線

「視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。」(2003 東広島市移動円滑化基本構想)

④西高屋停車場線

誘導用ブロックが設置されている。

⑤中島白市線

「歩道は整備されていない。」(2003 東広島市移動円滑化基本構想)

## (2) 現在の整備状況と課題

### i 八本松駅及びその周辺の整備状況

表 4 八本松駅及びその周辺の整備状況（2020）

| 設備 \ 場所   | ① | ② | ③ | ④ |
|-----------|---|---|---|---|
| 誘導用ブロック   | ○ | △ | × | × |
| 身体障害者用トイレ | × | × | — | — |
| エレベーター    | ○ | ○ | — | — |
| 字幕放送      | ○ | — | — | — |

資料：現地調査より作成

#### ① 駅構内

駅構内において、誘導用ブロックは、ホーム全域に設置されている。また、2つあるホームの両方にエレベーターが設置されており、字幕放送設備も備わっているが、身体障害者用トイレは設置されていない。

#### ② 駅前広場

誘導用ブロックは設置されているものの、跨線橋には現在も設置されていない。エレベーターが設置されており（図3）、駅舎まで昇降できるようになっている。身体障害者用トイレは設置されていない。



図 10 八本松駅前広場のエスカレーター

2020年1月撮影

③国道 486 号

現在も誘導用ブロックは設置されていない。(図 4)

④八本松馬木線

現在も道路に誘導用ブロックは設置されておらず(図 4)、八本松出張所前にわずかに設置されているのみである。

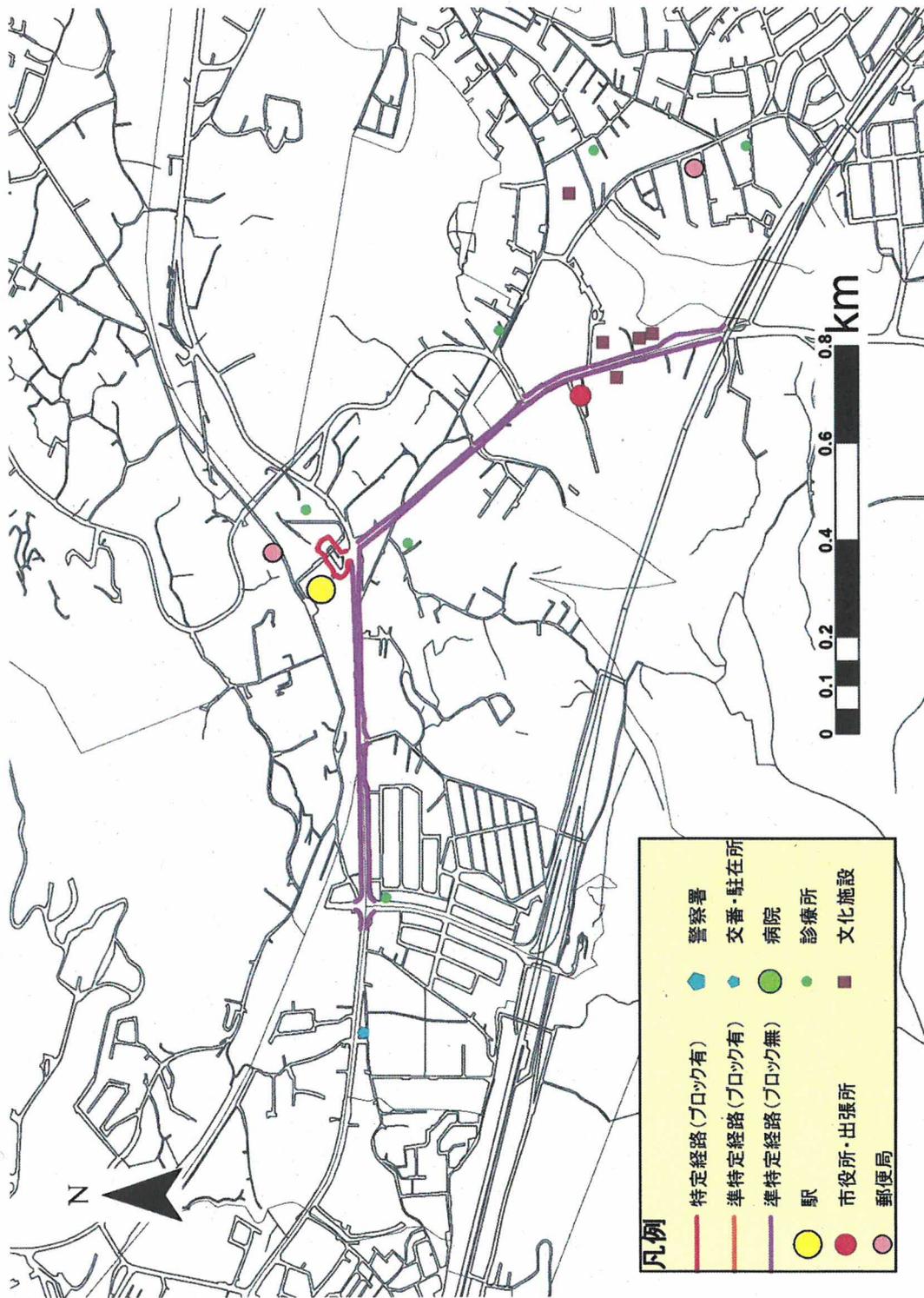


図 11 八本松駅周辺の重点整備地区 (2020)

### iii 西条駅及びその周辺の整備状況

表 5 西条駅及びその周辺の整備状況（2020）

| 設備 \ 場所   | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | 資料：<br>現地<br>調査<br>より<br>作成 |
|-----------|---|---|---|---|---|---|-----------------------------|
| 誘導用ブロック   | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | △ |                             |
| 身体障害者用トイレ | ○ | × | ○ | — | — | — |                             |
| エレベーター    | ○ | ○ | — | — | — | — |                             |
| 字幕放送      | ○ | — | — | — | — | — |                             |

#### ① 駅構内

駅構内において、誘導用ブロックは、ホーム全域に設置されている。また、2つあるホームの両方にエレベーターが設置されており、字幕放送設備及び身体障害者用トイレも備わっている。身体障害者用トイレは音声付きである。

#### ② 駅前広場

歩道上だけでなく、全てのバス乗車口まで誘導用ブロックが設置されている（図5）。また、駅前広場から駅の改札口へつながるエレベーターが設置されている。さらに、バス停及びバス停から駅舎までの経路上に上屋が設置されている。



図 12 バス乗車口まで設置された誘導用ブロック（西条駅）

2019年12月撮影

### ③ ブールバール

誘導用ブロックを修復している箇所がある。図6と図7を比較して分かる通り、街路樹の整備も進み、歩道の中央を通る街路樹が撤去されている。しかし、現在も街路樹と樹木を囲うブロックが歩道の中央にある箇所がある（図7）。また、音付き信号機が、西条駅南口・中央生涯学習センター西・市役所西・東広島警察署前の4つの交差点に設置されている。さらに身体障害者用トイレは西条中央公園内に設置されている。

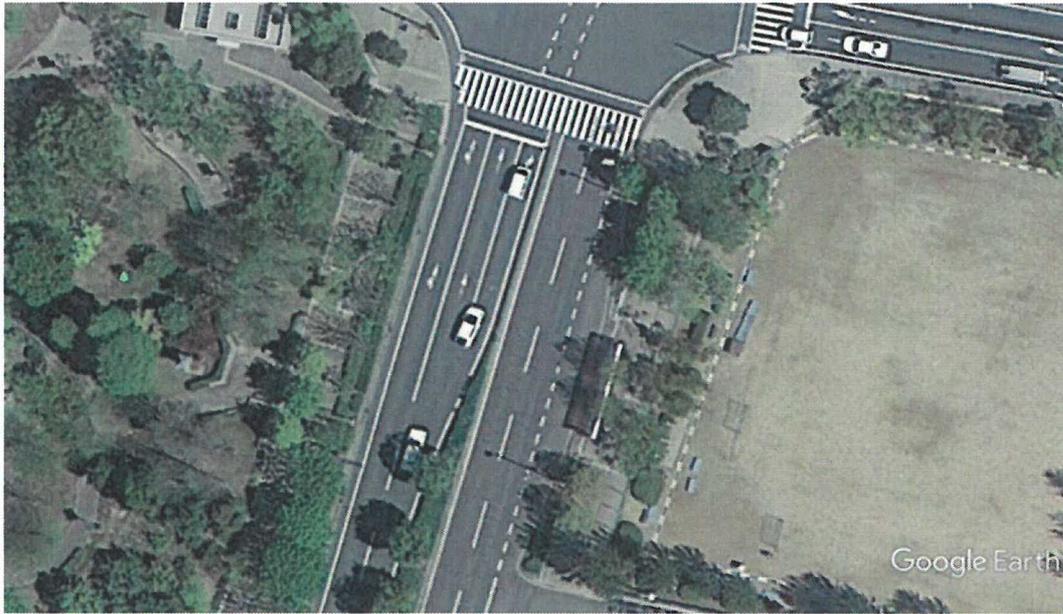


図 13 西条中央公園付近の航空写真（2012）

Google Earth より



図 14 西条中央公園付近の航空写真（2017）

Google Earth より

④ 栄町 4 号線・本町上寺家線

誘導用ブロックは経路上すべてに設置されている(図 8)。また、音付き信号機が、西条岡町交差点に設置されている。

⑤ 中央巡回線

ゆめタウン東広島前から西条西本町交差点にかけて誘導用ブロックが設置されているが、西条西本町交差点以西の道路に誘導用ブロックが設置されていない(図 8)。また、誘導用ブロックが摩耗し凹凸が無くなっている箇所が多数ある。

⑥ 一町田吉行線

一町田吉行線の●から▽までの道路の北側の歩道は、市役所前からハローズ東広島店にかけて誘導用ブロックが設置されている(図 8)。しかし、市役所以東は誘導用ブロックが設置されていない(図 8)だけでなく、歩道が整備されていない。南側の歩道に誘導用ブロックが設置されている場所は、岡町交差点付近のみである。

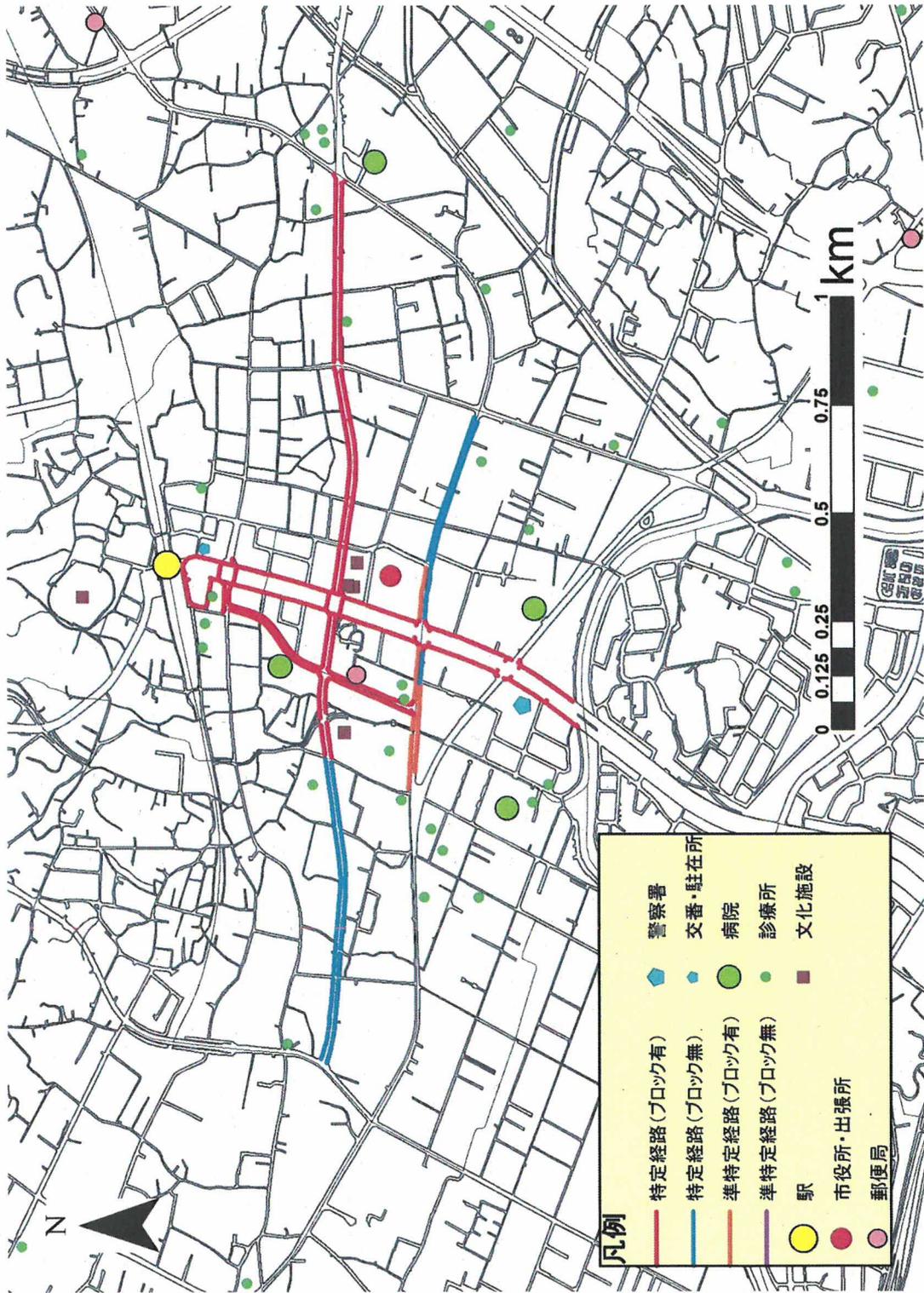


図 15 西条駅周辺の重点整備地区 (2020)

v 西高屋駅及びその周辺の整備状況

表 6 西高屋駅及びその周辺の整備状況 (2020)

| 設備 \ 場所   | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | 資料：<br>現地<br>調査<br>より<br>作成 |
|-----------|---|---|---|---|---|---|-----------------------------|
| 誘導用ブロック   | ○ | △ | × | ○ | × | ○ |                             |
| 身体障害者用トイレ | ○ | × | — | — | — | — |                             |
| エレベーター    | × | — | — | — | — | — |                             |
| 字幕放送      | ○ | — | — | — | — | — |                             |

① 駅構内

誘導用ブロックは、ホーム全域に設置されている。字幕放送設備も備わっているが、ホームへ昇降するエレベーターは現在も設置されていない。身体障害者用トイレは駅舎外側に設置されている。

② 駅前広場

誘導用ブロックが設置されているが、駅に向かう歩道上でとぎれており、歩道からバス停まで連続していない。(図9)



図 16  
西高屋駅前広場

2020年1月撮影

③ 東広島本郷忠海線

現在も誘導用ブロックは設置されていない。(図 10)

④ 西高屋停車場線

誘導用ブロックが設置されている。(図 10)

⑤ 中島白市線

現在も歩道が整備されていない。

⑥ 中島7号線

東広島本郷忠海線から県立広島中学校・高等学校まで誘導用ブロックが整備されている。(図 10)

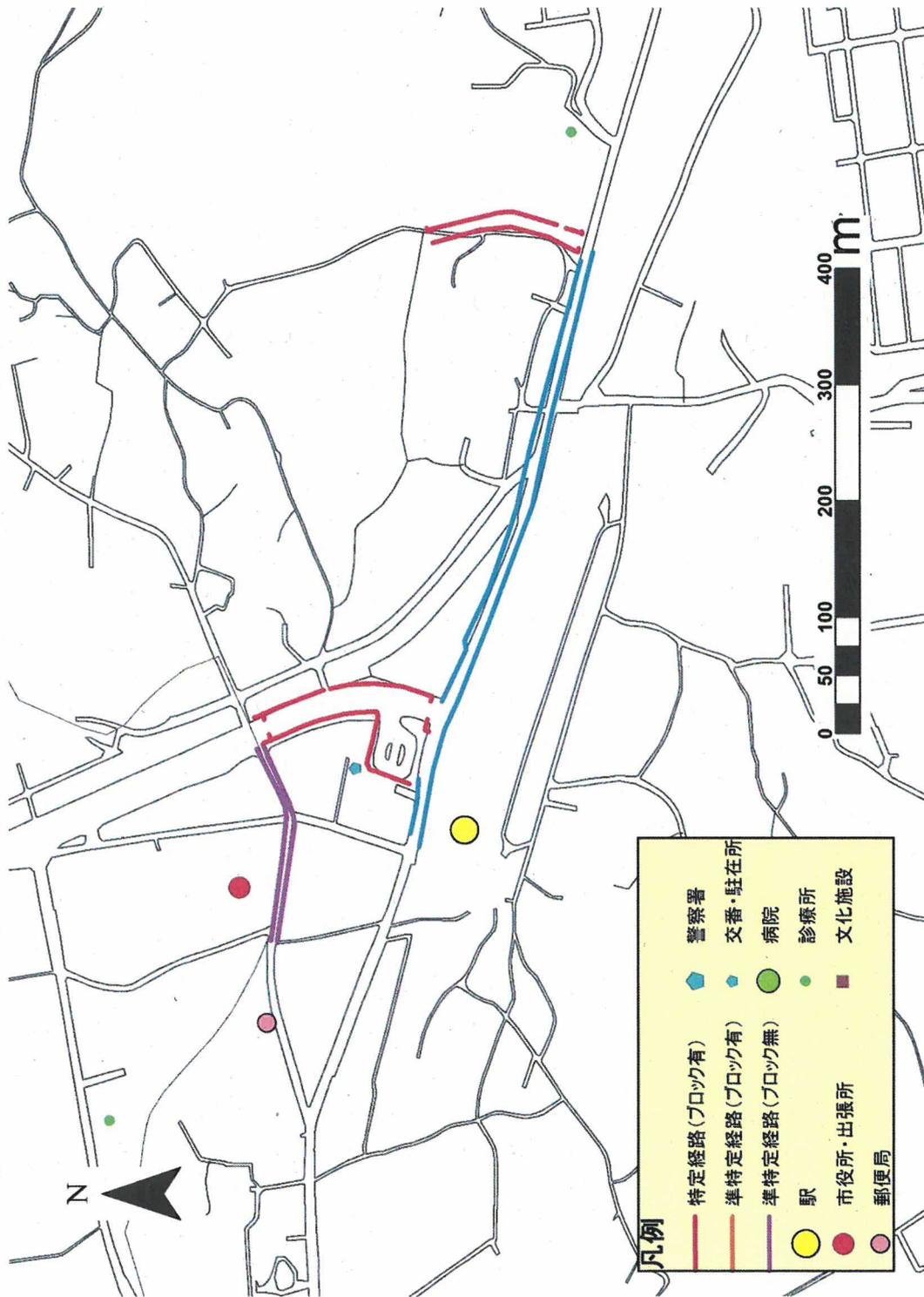


図 17 西高屋駅周辺の重点整備地区（2020）

### (3)東広島市移動円滑化基本構想からみた東広島市の課題

#### i 駅およびその周辺の課題

##### ① 八本松駅及びその周辺の課題

国道 486 号線と八本松馬木線の整備が課題であると考え。東広島市移動円滑化基本構想に記載されているとおり、この 2 線のバリアフリーに対応した歩道の設置及び横断歩道橋設置箇所の歩道幅員の確保が道路特定事業の整備計画に含まれている。しかし、どちらの道路においても誘導用ブロックは設置されておらず(図 4)、歩道が確保されていない箇所もある。2 つの道路は駅から市役所の出張所やスーパーマーケットなどの施設につながる道路であるため、早急な対応が必要であると考え。馬木八本松線の横断歩道橋の歩道幅員は、八本松駅交差点歩道橋が約 1.3m、八本松中学校交差点歩道橋が約 1.4m であったが、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令第十五条には以下の通りである。

第十五条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける通路は、次に定める構造 とするものとする。

一 有効幅員は、二メートル以上とし、当該通路の高齢者、障害者等の通行の 状況を考慮して定めること。

幅員は 2 m 以上にすることが定められている。どちらの歩道橋もこの基準を満たしていない。前者の歩道橋は駅前広場に、後者の歩道橋は近隣の幼稚園及び小中学校に接続する歩道橋であるため基準を満たす幅員を確保することが必要である。

##### ② 西条駅及びその周辺の課題

駅構内、駅前広場、ブルーパール、栄町4号線・本町上寺家線は歩道の整備が進んでいる(表5)。特に、栄町4号線・本町上寺家線は、歩道の整備が大きく進み、歩道全域に誘導用ブロックが設置されるようになった(図8)。音付きの信号機に関しては、2003当時は、3か所にしか整備されていなかったが、現在は5か所に増加している。

しかし、中央巡回線は西条西本町交差点以西に誘導用ブロックが設置されておらず、一町田吉行線は北側の歩道は市役所以東から大坪交差点にかけて、南側の歩道は広島銀行西条支店から大坪交差点にかけて誘導用ブロックが設置されていない。(図8)。そのため、西条駅及びその周辺の課題は以下の2点であると考える。

- ・西条西本町交差点以西の誘導用ブロック設置(中央巡回線)
- ・誘導用ブロックの設置(一町田吉行線)

道路特定事業の整備計画に、両線に誘導用ブロックを設置することが含まれているが、現段階で整備が進んでいない。

### ③西高屋駅及びその周辺の課題

駅舎に身体障害者用トイレが設置されたり、中島7号線の歩道が整備されたりするなどの変化がみられたが(表6)、現在の西高屋駅及びその周辺の主な課題は以下の3点であると考える。

- ・エレベーターの設置(駅構内)
- ・歩道からバス停までの点字ブロックの設置(駅前広場)
- ・誘導用ブロックの設置(東広島本郷忠海線)

この3点とも特定事業の整備計画に含まれている項目であるが現在も改善されていない。駅構内のエレベーターに関しては、八本松駅

及び西条駅には既に設置されており、特定旅客施設に抽出されている3駅の内現在も設置されていない駅は西高屋駅のみである。特に、改札口から2番のりばホームに行く際に現在は階段を昇降する以外の手段がないため、エレベーター設置が必要である。

東広島本郷忠海線は、西高屋駅から県立広島中学校・高等学校につながる主要な道路であるが、誘導用ブロックは設置されておらず（図10）、道路の一部に歩道のない箇所があるため歩道の整備が必要である。

3つの駅およびその周辺において、未実施の特定事業の整備計画については、2010年を概ね目標としていることを踏まえると、早急な計画実施が必要と考える。

## ii 東広島市移動円滑化基本構想の課題

以上の実地調査からの現状分析と考察結果から、次のような課題を指摘できる。東広島市移動円滑化基本構想の課題は、2003年からその内容が改訂されていないことである。基本構想は、交通バリアフリー法に基づいて作成されたが、改正版バリアフリー新法が2018年11月に施行（一部は2019年4月に施行）されており、第1章のとおり、基本構想の見直しが努力義務化されている。また、東広島市内の状況をもても、寺家駅が2017年3月に建設されるという変化があった。東広島市移動円滑化基本構想を作成した東広島市都市部都市計画課に基本構想更新の有無を確認したところ、いつ更新するか決めかねているとの回答をであった。（2019年5月現在）現在の東広島市の状況を踏まえた基本構想を作成することが望まれる。

なお、寺家駅および駅前広場についての現状は以下のとおりである。  
（2020年1月現在）

表7 寺家駅及びその周辺の整備状況（2020）

| 設備 \ 場所   | 駅構内 | 駅前広場 |
|-----------|-----|------|
| 誘導用ブロック   | ○   | ○    |
| 身体障害者用トイレ | ○   | ×    |
| エレベーター    | ○   | ○    |
| 字幕放送      | ○   | —    |

資料：現地調査より作成