１　廿日市市のこれまでの取り組み状況とバリアフリー新法の概要

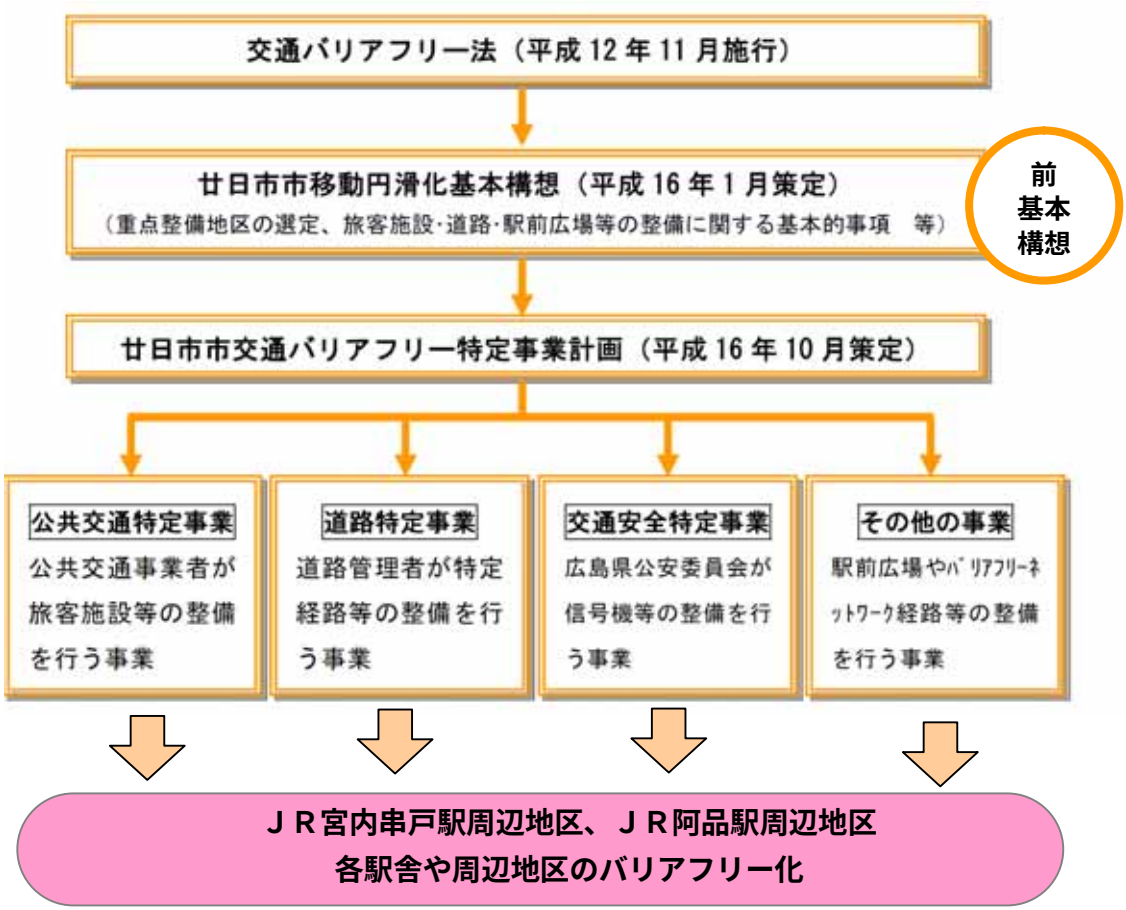
1　廿日市市のこれまでの取り組み状況とバリアフリー新法の概要

（1）バリアフリーに関するこれまでの取り組み

本市では交通バリアフリー法に基づき平成16（2004）年１月に前基本構想を策定しました。

そして、ＪＲ宮内串戸駅周辺地区と、ＪＲ阿品駅周辺地区を「重点整備地区」に指定し、重点的かつ一体的に交通バリアフリー化の整備の実現を図るため、公共交通事業者（西日本旅客鉄道株式会社（ＪＲ西日本））による「公共交通特定事業計画」、道路管理者（廿日市市）による「道路特定事業計画」、広島県公安委員会による「交通安全特定事業計画」を作成しており、これに基づき、各駅舎や周辺地区のバリアフリー化が順次進められているところです。

■これまでの取り組みの流れ



１）重点整備地区の概要

本市ではこれまでに、次の２地区を「重点整備地区」に指定し、重点的かつ一体的なバリアフリー化の整備の実現に向けた取り組みを進めてきました。

ＪＲ宮内串戸駅周辺重点整備地区

地区の概要

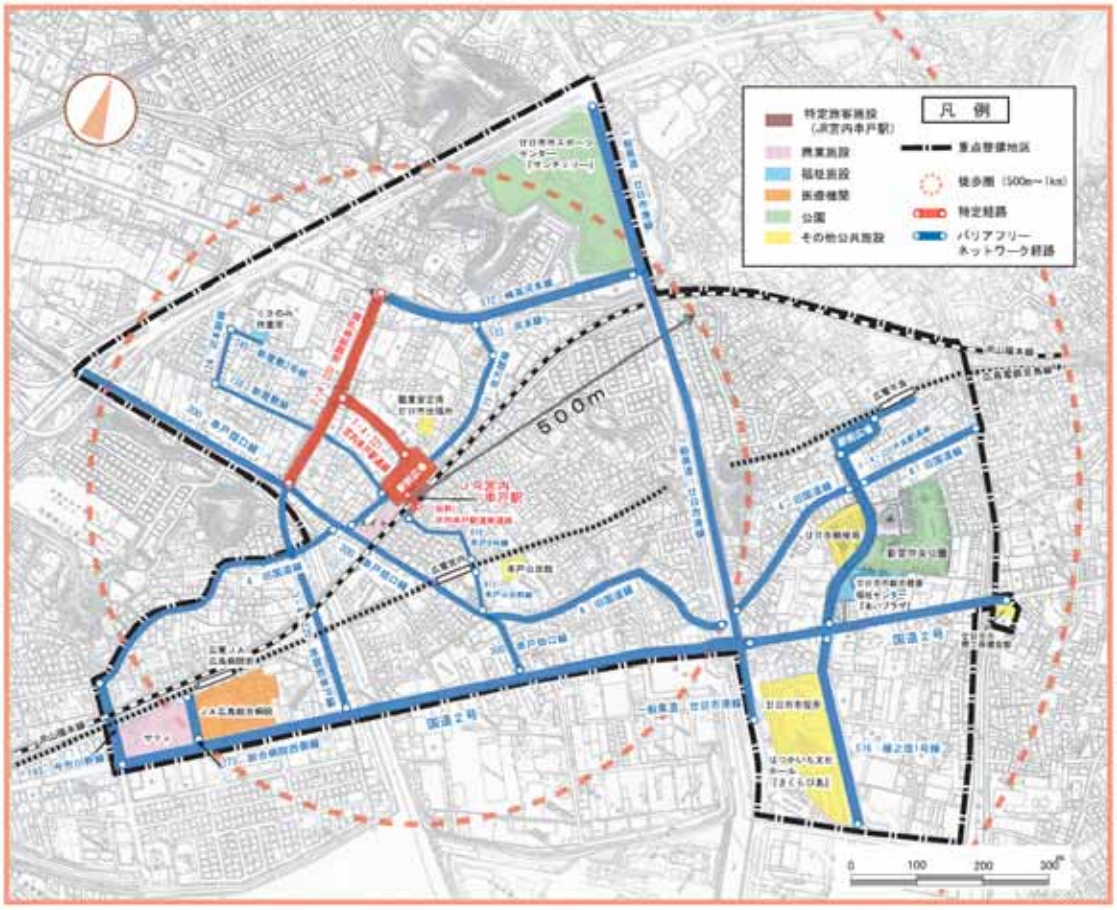
■特定旅客施設
- **ＪＲ宮内串戸駅**
- **１日平均利用者数：9,446人（平成16年時点）**
- **施設設備の状況：昇降設備など設置無し（平成16年時点）**

■重点整備地区
- **ＪＲ宮内串戸駅周辺を中心とする、面積約110haの区域**

■特定経路
- **（都）宮内串戸駅通線／（都）地御前串戸線／（市）宮内串戸駅構内線**

■バリアフリーネットワーク経路
- **（市）串戸８号線／（都）平良駅通線ほか**

地区の区域と特定経路



ＪＲ阿品駅周辺重点整備地区

地区の概要

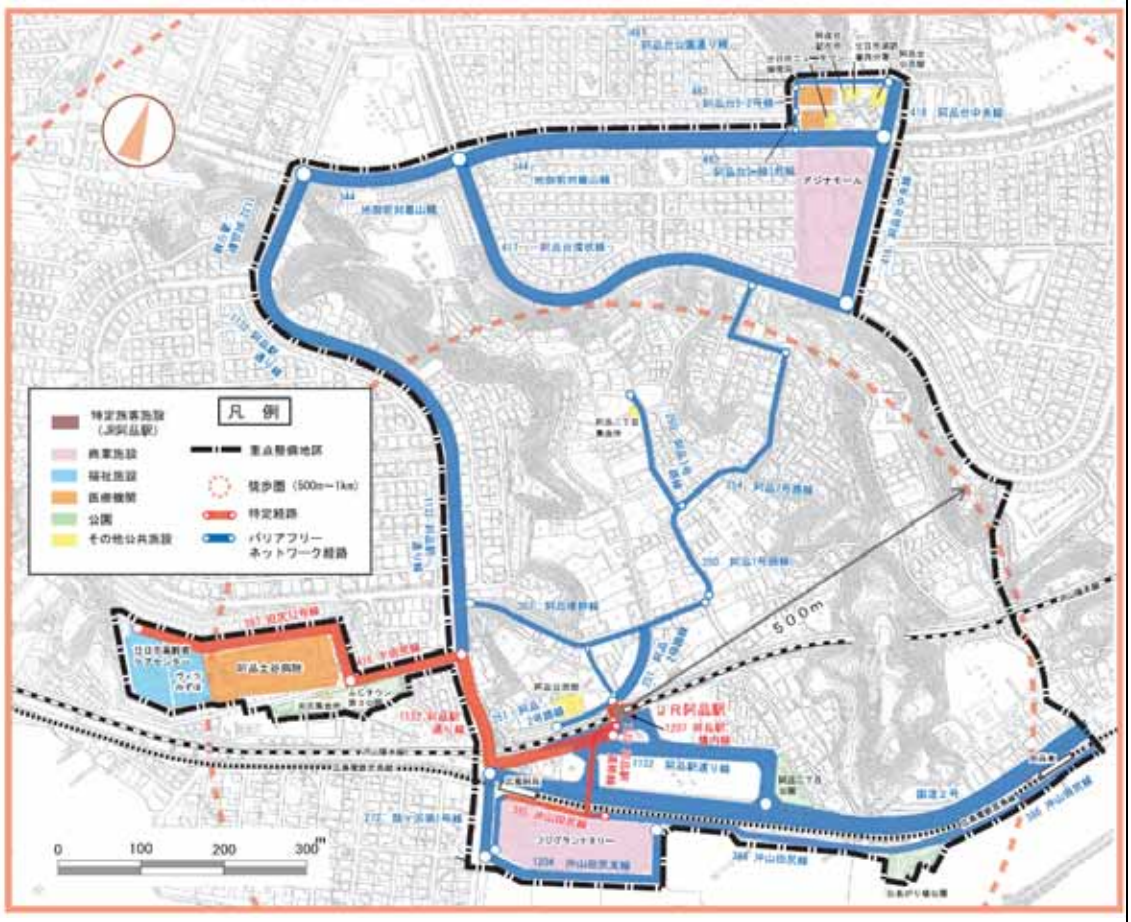
■特定旅客施設
- ＪＲ阿品駅
- １日平均利用者数：5,442人（平成16年時点）
- 施設設備の状況：昇降設備など設置無し（平成16年時点）

■重点整備地区
- ＪＲ阿品駅周辺を中心とする、面積約75haの区域

■特定経路
- （市）田尻12号線／（市）下田尻線／（市）阿品駅通り線／（市）沖山田尻線
  （市）阿品駅連絡線／（市）阿品駅構内線

■バリアフリーネットワーク経路
- （市）阿品通り線ほか

地区の区域と特定経路



2）バリアフリーに関するこれまでの事業の実施状況

本市では、平成17（2005）年度以降、前基本構想に基づき、道路特定事業者として各重点整備地区内の特定経路及びバリアフリーネットワーク経路におけるバリアフリー化を着実に進めています。また、各駅では鉄道事業者（西日本旅客鉄道株式会社）や、交通安全事業者（広島県公安委員会）によるバリアフリー化に向けた取り組みが進められています。

■道路特定事業及びその他事業（駅前広場）の様子

特定経路
（市）宮内串戸駅構内線

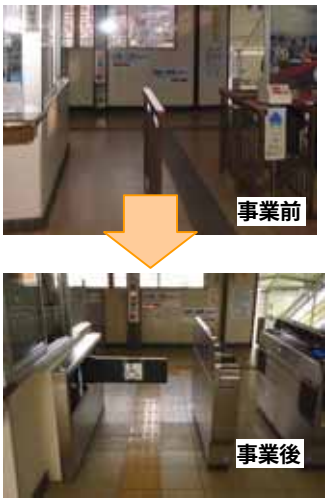
・視覚障害者誘導用ブロックの整備・改善
・手すりの設置・改善
・エレベーターの設置　など

その他事業
ＪＲ宮内串戸駅 駅前広場

・連続的な上屋の設置
・身体障害者用駐車スペースの確保
など

■公共交通特定事業の様子

ＪＲ宮内串戸駅（1）



・視覚障害者誘導用ブロックの整備・改善　など

ＪＲ宮内串戸駅（2）

・駅舎内のエレベーターの設置　など

ＪＲ阿品駅

・視覚障害者誘導用ブロックの整備・改善
・駅舎内のエレベーターの設置　など

■その他取り組み

平成18（2006）年には、広電平良駅（現廿日市市役所前駅）及びその周辺について、交通結節点の機能強化と踏切によって分断されていた鉄道駅とバス停の一体整備などによるバリアフリー化が、廿日市市、広島電鉄株式会社、国土交通省の連携により実現しました。

この整備では、段差のない構造でのバス停と鉄道駅の一体化により、異なる交通機関の間のシームレス（継ぎ目のない）な乗継円滑化が図られています。

広電平良駅（現廿日市市役所前駅）及びその周辺のバリアフリー化

・上りと下りのホームを連絡する通路の設置
・バス停上屋とホーム上屋の一体化　　など

（２）バリアフリー新法制定の背景

わが国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進んでいます。

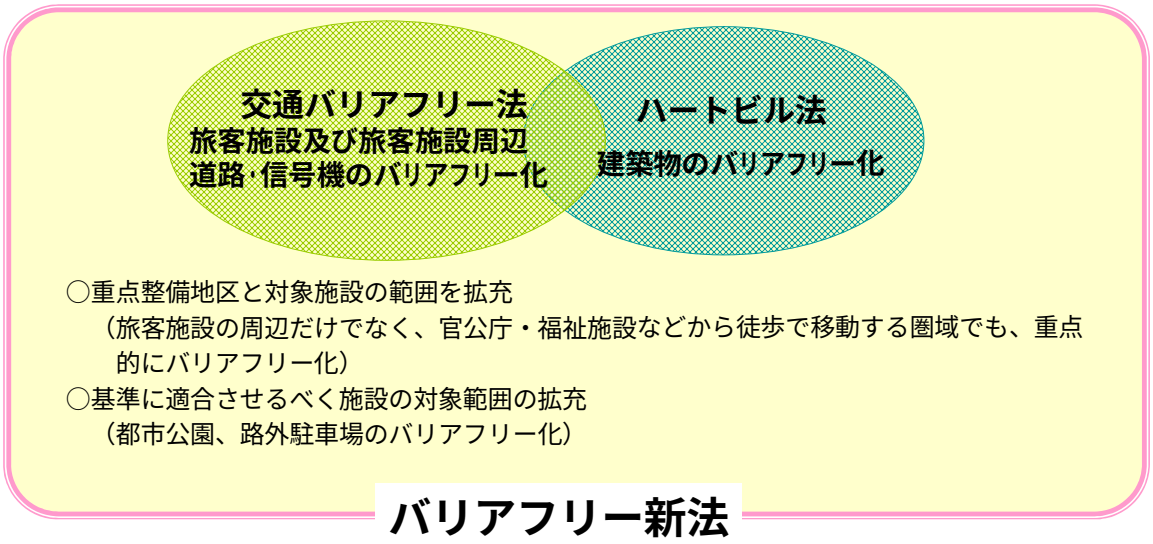
平成19(2007)年時点における65歳以上の高齢者人口は、過去最高の2,746万人となり、総人口に占める割合（高齢者率）は21.5%となっています。

高齢者率は、今後も上昇を続け、平成25（2013）年には25.2%に達し、国民の４人に１人が65歳以上の高齢者となる社会が到来するとされています。（平成19年度版　高齢化の状況及び高齢社会対策の実施状況）さらに、高齢者、障がい者等の自立と社会での多様な活動に参加する機会の確保が重要となっています。

そのためにも、高齢者や障がい者等の移動、または施設の利用に係る利便性や安全性を向上させることが求められています。

このような社会背景の下、「交通バリアフリー法」と「ハートビル法」とを統合し、新たに「バリアフリー新法」が平成18（2006）年12月に施行されました。

■バリアフリー新法の枠組み



■バリアフリー新法で新たに盛り込まれた内容

「バリアフリー新法」では、以前の交通バリアフリー法やハートビル法に比べ、次の内容が、新たに盛り込まれました。

○対象者の拡充

身体障がい者のみならず、知的・精神・発達障がいなど**すべての障がい者を対象**とすることとなりました。

○対象となる施設の拡充

これまでの**建築物及び交通機関や道路に加え、路外駐車場・都市公園・福祉タクシーが対象**として追加されました。

○基本構想制度の対象エリア拡充

バリアフリー化を重点的・一体的に進める**対象エリア（重点整備地区）を、旅客施設を含まない地域まで拡充**することも可能となりました。

○基本構想策定の際の当事者参加

基本構想を策定する際の協議会制度が法律に位置づけられました。また、住民などからの基本構想の策定提案制度が創設されました。

○ソフト施策の充実

バリアフリー施策の持続的・段階的な発展をめざす**「スパイラルアップ※」**の導入が盛り込まれました。また、**国民一人ひとりの「心のバリアフリー※」の促進**についても規定されました。

※スパイラルアップ

物事を計画して実行し、その成果を点検し改善していく上での４つの段階を一巡させ、さらに発展・改善をしていくこと。

※心のバリアフリー

バリアフリー新法では、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求めている。

【参考】「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の推進に関する法律」の基本的枠組み

資料：政府公報「時の動き」平成18（2006）年12 月号

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の基本的枠組み

基本方針（主務大臣）

- 移動等の円滑化の意義及び目標
- 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者が移動等の円滑化のために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

関係者の責務

- 関係者と協力しての施策の持続的かつ段階的な発展（スパイラルアップ）【国】
- 心のバリアフリーの促進【国及び国民】
- 移動等円滑化の促進のために必要な措置の確保【施設設置管理者等】
- 移動等円滑化に関する情報提供の確保【国】

基準適合義務等

以下の施設について、 新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務
既存の施設を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

- 旅客施設及び車両等
- 一定の道路（努力義務はすべての道路）
- 一定の路外駐車場
- 都市公園の一定の公園施設（園路等）
- 特別特定建築物（百貨店、病院、福祉施設等の不特定多数又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物）

特別特定建築物でない特定建築物（事務所ビル等の多数の人が利用する建築物）の建築等に際し移動等円滑化基準に適合させる努力義務（地方公共団体が条例により義務化可能）

誘導的基準に適合する特定建築物の建築等の計画の認定制度

重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進

住民等による基本構想の作成提案

↓

基本構想（市町村）

- 旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の高齢者、障害者等が生活上利用する施設の所在する一定の地区を重点整備地区として指定
- 重点整備地区内の施設や経路の移動等の円滑化に関する基本的事項を記載　等

協議 ←

協議会

市町村、特定事業を実施すべき者、施設を利用する高齢者、障害者等により構成される協議会を設置

↓

事業の実施

- 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、公安委員会が、基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施する義務（特定事業）
- 基本構想に定められた特定事業以外の事業を実施する努力義務

↓

支援措置

- 公共交通事業者が作成する計画の認定制度
- 認定を受けた事業に対し、地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例　等

移動等円滑化経路協定

重点整備地区内の土地の所有者等が締結する移動等の円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定の認可制度

※赤字がハートビル法・交通バリアフリー法からの拡充部分