1　*野洲市交通バリアフリー特定事業計画策定の主旨*

●野洲市では、平成 15 年度に交通バリアフリー法に基づき、**「野洲町交通バリアフリー基本構想（以下、基本構想）」**を策定しました。基本構想では、JR 野洲駅を中心とする地区（重点整備地区）において、「すべてのひとが楽しく、安全で快適に暮らせる　ほほえみ　やすちょう」を目指して、バリアフリー化を進めるとしています。

●今後、基本構想の実現に向けて、交通バリアフリーの促進に関係する事業者は、基本構想に沿った具体的な事業計画を作成し、事業を進めていくことになります。この事業計画が**「特定事業計画」**です。

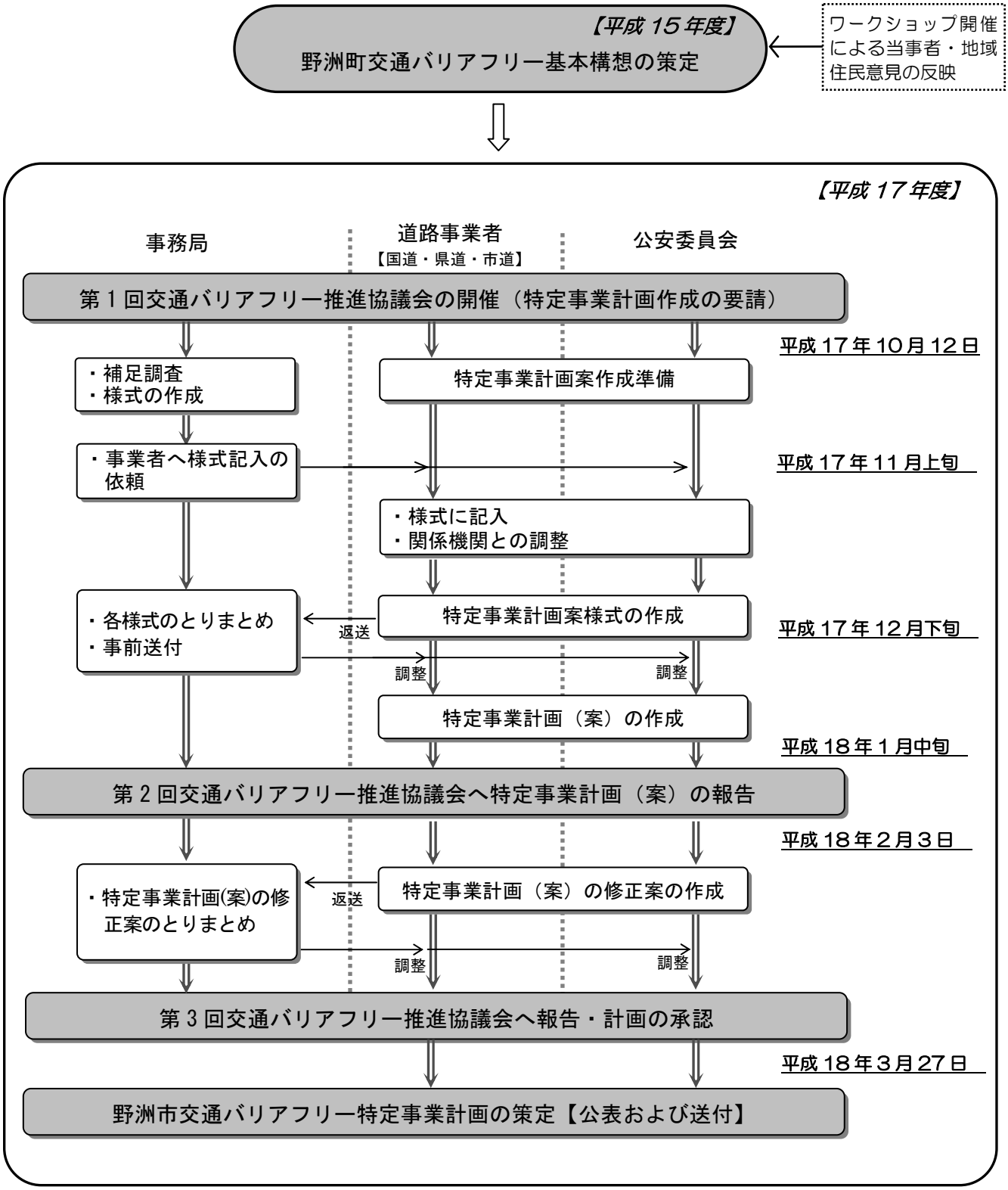
●一体的なバリアフリー化を実現するためには、各事業の整備時期や事業内容について連絡調整等を図る必要があります。今年度、野洲市交通バリアフリー推進協議会を設置し、道路事業者、公安委員会等が作成した「道路特定事業計画」、「交通安全特定事業計画」、「その他の事業計画」、から構成される**「野洲市交通バリアフリー特定事業計画」**を取りまとめることにしました。

●本計画に基づき、**平成 22 年までを基本として**、バリアフリー化を図るための事業が推進されていきます。

【交通バリアフリー法における位置づけ】

	道路特定事業計画	交通安全特定事業計画
根拠条文	第 10 条	第 11 条
作成方法	単独または共同	単独または共同
定める事項	・実施する道路の区間 ・事業内容 ・実施予定期間 ・配慮すべき重要事項	・実施する道路の区間 ・事業内容 ・実施予定期間 ・配慮すべき重要事項
意見聴取	・野洲市 ・公共交通事業者 ・公安委員会 （・他の道路管理者）	・野洲市 ・道路管理者
公表	○	○
送付	・野洲市 ・公共交通事業者 ・公安委員会　等	・野洲市 ・道路管理者
その他	―	―

【野洲市交通バリアフリー特定事業計画策定の流れ】



【野洲町交通バリアフリー基本構想の概要】

●野洲町交通バリアフリー基本構想の基本理念・基本方針

基本理念

（野洲町の交通バリアフリー化を進める基本的な考え方）

すべてのひとが楽しく、安全で快適に暮らせる
ほほえみ　やすちょうを目指して

基本方針

■ユニバーサルデザイン※の考え方をもとに、移動しやすい環境づくりを進めます。

■利用者や生活者の意見を計画・設計・整備に反映させます。

■住民・事業者・行政がともに考え、取り組みます。

■共生し、助け合う“こころのバリアフリー”に取り組みます。

■交通バリアフリーに関するわかりやすい情報を伝えていきます。

※ユニバーサルデザイン･･･年齢、性別、障害の有無などにかかわらず、すべての人が利用可能で、利用しやすくなるように、常によりよいものに改良していこうという考え方

●重点整備地区・特定経路等についての考え方

重点整備地区

交通バリアフリー法では、重点整備地区※の中心となる特定旅客施設として、「1 日あたりの平均的な利用者数が **5,000 人以上**であること」としていることから、特定旅客施設を **JR 野洲駅**として設定し、野洲駅周辺の公共施設および、商業施設などの立地状況や利用状況、位置づけなどを考慮して JR 野洲駅を中心とした徒歩圏（おおむね 500m～1,000m 以内）を重点整備地区としました。

※重点整備地区…交通バリアフリー法で定められた目標年次である 2010 年（平成 22 年）までに一定の成果を上げるために、相当数の高齢者や障害者などにバリアフリー化事業の効果が及ぶ地区について、バリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する地区。

特定経路等

ワークショップなどによるニーズの評価の他に、関連するまちづくり計画との整合性、2010 年の目標年次までの整備の実現性などを検討した上で設定しています。

特定経路

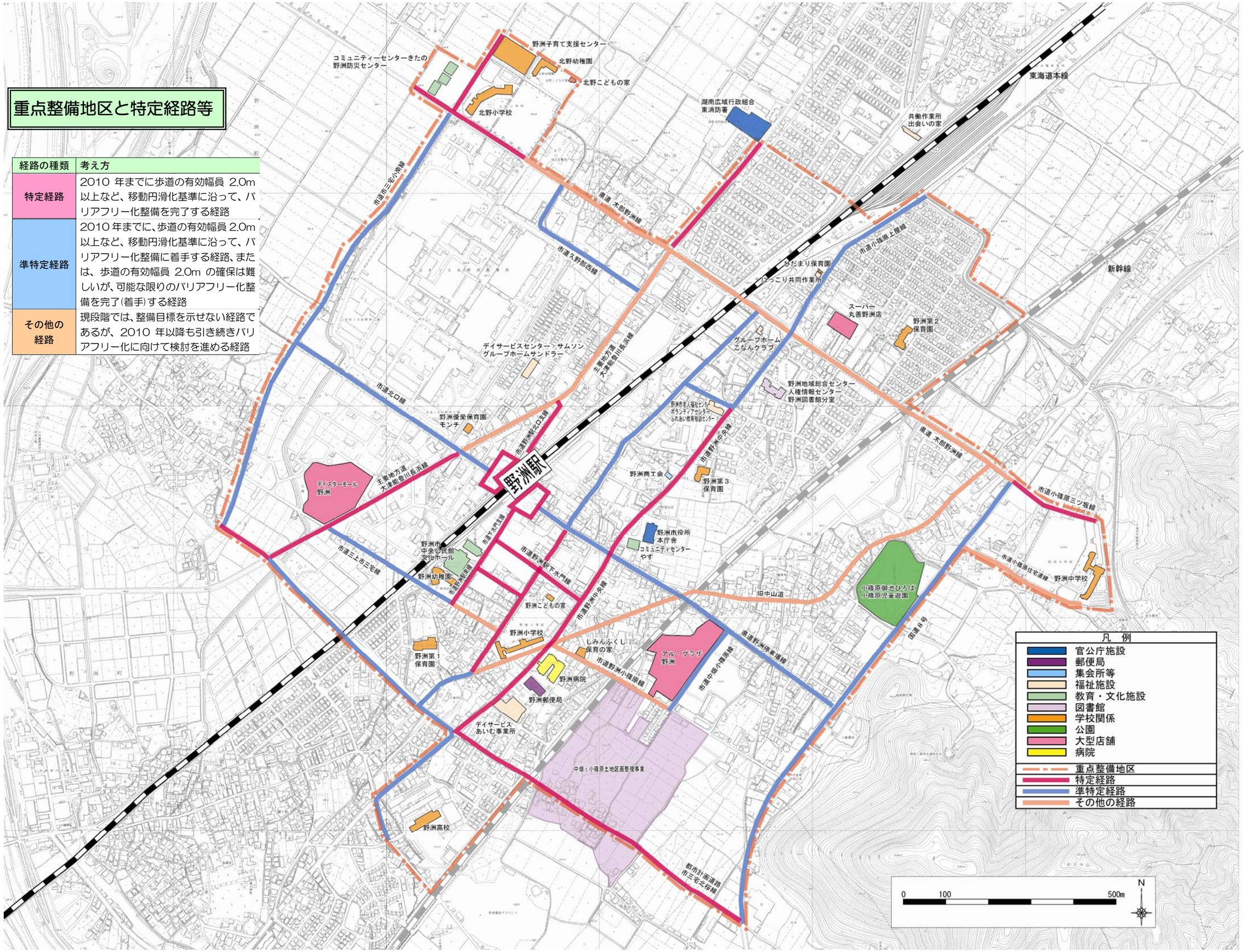
重点整備地区の歩行者系ネットワークの中から、駅から高齢者や障害者などの日常生活及び社会生活に必要な施設（公共施設や福祉施設などの主要施設）まで連結する主要(重要)な経路を**特定経路**として選定し、その経路に対して、重点的・一体的なバリアフリー化のための事業を実施。

準特定経路・その他の経路

高齢者や障害者だけでなく、その他の歩行者の安全性・利便性を向上させるためにも、主要施設間を結ぶ主要経路についてもバリアフリー化を行い、施設利用者の回遊性・代替性を考慮したネットワークを形成するための主要施設間の補助的な経路も選定。

重点整備地区と特定経路等

経路の種類	考え方
特定経路	2010 年までに歩道の有効幅員 2.0m 以上など、移動円滑化基準に沿って、バリアフリー化整備を完了する経路
準特定経路	2010 年までに、歩道の有効幅員 2.0m 以上など、移動円滑化基準に沿って、バリアフリー化整備に着手する経路、または、歩道の有効幅員 2.0m の確保は難しいが、可能な限りのバリアフリー化整備を完了(着手)する経路
その他の経路	現段階では、整備目標を示せない経路であるが、2010 年以降も引き続きバリアフリー化に向けて検討を進める経路



●野洲町交通バリアフリー基本構想におけるバリアフリー整備の方針

■道路

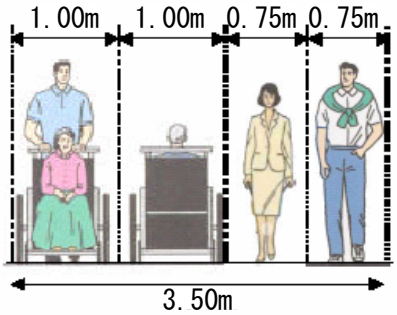
①道路整備の方針

高齢者や障害者の皆さんがよく利用される主要な経路（「特定経路」）については、道路整備の方向性を設定し、整備を推進します。また、特定経路以外の経路（「準特定経路」）についても、整備を進め、歩行者系ネットワーク空間を形成するバリアフリーのまちづくりを目指します。ただし、地形の状況やその他の特別な理由によりやむを得ない場合は、可能な限り、基準などに沿った整備を図るものとします。

②道路整備の方向性

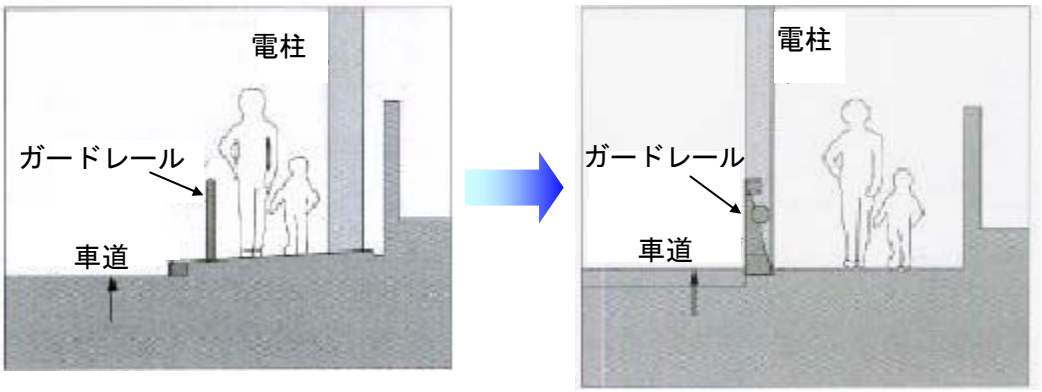
(1) 歩道の設置

- 有効幅員 2.0m 以上の可能な限り広い歩道の整備
- 自転車専用レーン設置の検討
- 側溝の改良、植栽などの移設・撤去などによる既設歩道の有効幅員の拡幅



歩道の構造例

自転車道の設置例

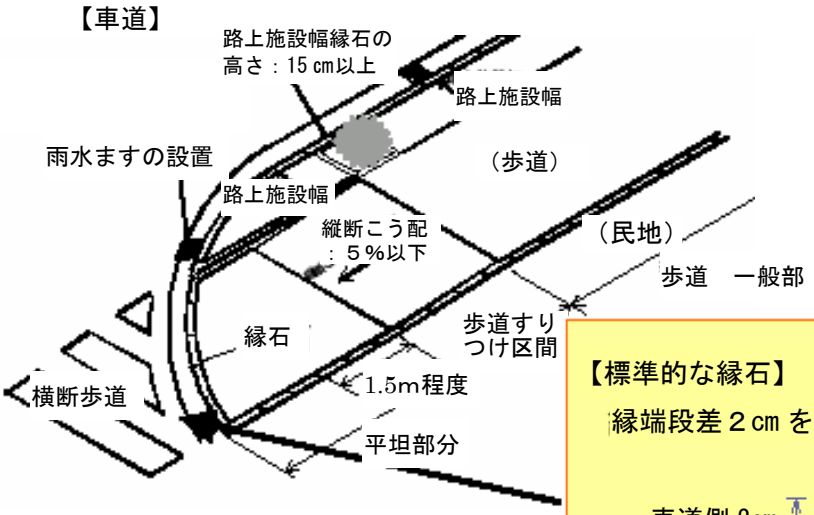


ガードレール・電柱の移設による歩道有効幅員の拡大事例

⑵ 段差・勾配・高低差の改良

- 勾配の改善（原則として、縦断勾配は 5%以下、横断勾配は 1%以下に改良）
- 歩車道の段差は 2cm 以下とし、視覚障害者、車いす利用者などの意見を踏まえ詳細を検討
- 車乗り入れ部など急な横断勾配が生じる場合は 2m 以上の水平区間を確保
- 田畑・水路など、転落の危険性のある場所への転落防止対策（縁石、柵などの設置）の実施

【車道】



【標準的な縁石】

縁端段差２㎝を確保

２㎝の段差は、

・視覚障害者：白杖や足により歩車道境界を認知可能

・車いす使用者：車いすで段差を登ることが可能

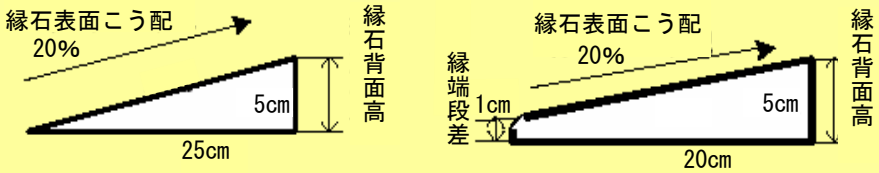
道路の移動円滑化整備ガイドラインでは、段差に関して以下の見解が得られています。

○段差を2cmとすることのみでは視覚障害者の識別性および車いす使用者の通行性を高いレベルとすることができない

○安易に段差を０㎝として、視覚障害者の識別性が確保されていない事例がある

2cm 未満の段差について、視覚障害者の識別性を確保することなどの検討を行い、条件が満たされれば、整備を可能とする

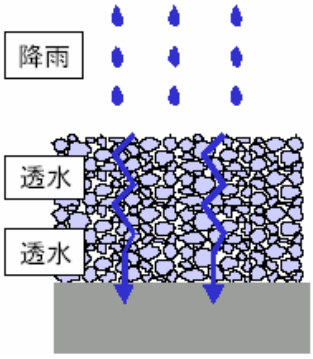
【対象となる縁石形状の例】



（国土交通省の実験の結果、車いす使用者及び視覚障害者ともに評価の高かったものの例）

⑶ 路面・舗装の改良

- 舗装の凸凹（舗装材のはがれ、側溝、マンホールなど）の改良
- 側溝蓋など（隙間の大きいグレーチング、側溝蓋の穴）の改良
- 雨の日も滑りにくい舗装に改良
- 視覚障害者(弱視)の視界が混乱しないような舗装色の検討



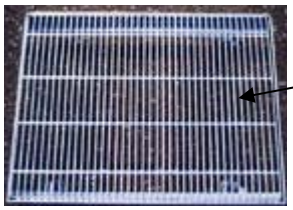
透水性舗装

透水性舗装の利点

〇空隙が比較的大きい

〇雨水が地盤まで透水することにより、舗装面を流出する水量が減少

⇒歩道表面の水たまりが減少



幅１㎝以下

グレーチングの溝

⑷ 障害物の解消

- 路上駐車、放置自転車の対策や、看板・商品などの歩道上へのはみ出しに対する指導・撤去
- 信号や標識、バス停表示などを見えにくくしている、また視覚障害者の通行の妨げになる植栽の剪定
- 歩道上に小石を散乱させている駐車場管理者への指導

⑸ 点字ブロック（視覚障害者誘導用ブロック）の整備

- 形状、色、配置の改良や統一
- 連続性の確保
- 車いす使用者などの意見を反映させた敷設位置などの検討
- 横断歩道と間違う危険性があるバス停における敷設方法の検討
- 施設入口部への誘導、交差点部も含めた連続的な敷設

⑹ （歩道の設置が困難な）人にやさしい生活道路の整備

- 路側帯の拡幅の検討
- 路側帯のカラー舗装化の検討（車道と明確なコントラストをつける）
- 交通規制（一方通行規制など）と一体となった歩道の整備

⑺ 踏切・その他の改善

- 歩行者通行帯の設置
- 軌道の隙間の改善

⑻ 案内設備・施設の整備

- ピクトグラム(絵文字)による案内サインの導入
- 公共施設や店舗の入口付近への音声誘導案内設備設置の検討

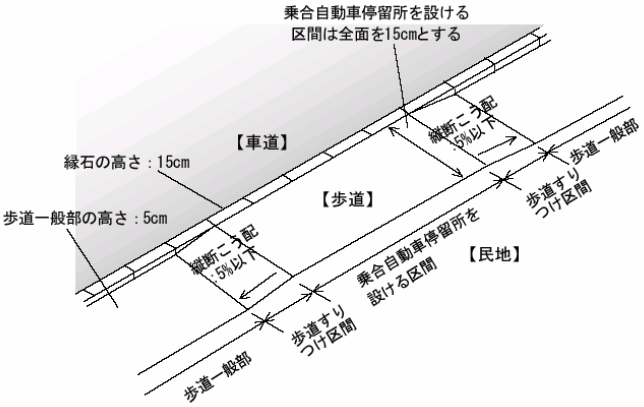
⑼ 照明設備・施設の整備

- 歩行者が多い暗い場所における夜間照明の改善

⑽ バス乗り場の改良

- バス待合スペースの確保
- 上屋、ベンチの設置検討
- ノンステップバスに対応したバス停構造への改良

上屋・ベンチの設置例



ノンステップバスに対応したバス停構造例

ピクトグラム（絵文字）などの例

施設	ピクトグラム(絵文字)		施設	ピクトグラム(絵文字)	
道路		踏切	公共(的)施設		大規模なホテル及び旅館
地点		交差点（信号機）			銀行・信用金庫
交通施設		駅出口	大規模商業施設		大規模デパート・スーパーマーケット
		バスなどの公共交通機関のターミナル	公衆便所		便所
		バス停			身体障害者対応公衆便所
	TAXI	タクシー乗り場		使用時間制限有	身体障害者対応公衆便所（使用時間制限有）
		旅客船ターミナル	バリアフリー経路		バリアフリー経路
案内所		案内所（有人）	バリアフリー施設	使用時間制限有	エレベーター（使用時間制限有）
		情報コーナー		使用時間制限有	エスカレーター（使用時間制限有）
公共(的)施設		官庁又はその出先機関			傾斜路
		警察署・交番			移動円滑化された傾斜路
		郵便局		P	身体障害者対応駐車場
		病院	その他施設		

出典：道路の移動円滑化整備ガイドライン

■信号等

①信号機・交通規制の整備方針

特定経路上の交差点については、以下の整備の方向性に基づいて、障害者および近隣住民などの意見を反映し整備を推進していきます。

また、交差点部の段差や視覚障害者誘導用ブロックなどの整備について、公安委員会と道路管理者が協力し、一体的な整備を推進します。

②信号機・交通規制の整備の方向性

（1）既設信号の改良

- 音響信号の設置
- 必要とされる交差点への歩行者用青時間延長機能信号機の設置

音響信号例

歩行者用青時間延長装置例

（2）信号などの新設

- 設置要望の高い交差点、歩行者の横断が多い箇所、見通しの悪い交差点への信号（カーブミラー）や横断歩道の設置