

# 1. 交通バリアフリー基本構想について

## (1) はじめに

わが国では現在少子高齢化が進み、今後 2006 年をピークに人口減少の時代を迎えるといわれています。本市の高齢化率は 25.2% (平成 15 年) であり、県平均の 19.8% (平成 15 年) に比べても高齢者の比率の高い地域となっています。

市のまちづくり計画では、「人・地域・自然が調和した交流都市」を将来都市像とし、基本目標 1 の「健やかで若さあふれる元気なまち」の中で、少子高齢化への対応を含む健康・福祉の取り組みを位置づけています。また、平成 14 年度には「恵那市人に優しいまちづくり計画」を策定し、市民との協働により人に優しいまちづくりを実現していく上の基本的な考え方を示しています。

一方、県においては平成 10 年に「福祉のまちづくり条例」を施行し、行政、事業者、県民の責務を明確にするとともに、県の基本方針を定め、これに基づく施策を総合的に推進することによって県民の福祉の増進に努めています。

このような背景を踏まえ本構想は、市の重要な交通結節点であり主要な施設の集まる JR 恵那駅及びその周辺地区において、「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」に基づいたバリアフリー化をめざし、市民、行政、事業者が協働でバリアフリー化に取り組むための基本的な方針や整備の方向及び実現に向けた方策を示すことを目的とします。



## (2) 交通バリアフリー法の概要

交通バリアフリー法は、正式名「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」といいます。高齢者や身体障害者をはじめ、妊産婦やけが人など、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図るために、平成12年11月に施行された法律です。

交通バリアフリー法では、公共交通機関を利用した移動の円滑化を図るため、下記の2点を定めています。

### 市町村による重点的・一体的なバリアフリー化の推進

#### <基本構想の策定>

国土交通大臣が定めた基本方針に基づき、市町村が主導となって鉄道駅などを中心とした地区について「基本構想」を策定することにより、鉄道駅や車両のバリアフリー化とともに、鉄道駅やバスターミナルなどから徒歩で移動する公共施設までの経路について、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進することとされています。

#### <特定旅客施設(1日乗降客数5,000人以上)、重点整備地区、特定経路>

交通バリアフリー法の対象となるのは1日乗降客数5,000人以上の旅客施設で、これを「特定旅客施設」とします。また、その周辺地区にある高齢者、身体障害者等が利用する施設が含まれる地区を「重点整備地区」とし、かつそれらの施設に至る道路を「特定経路」としてバリアフリー基準に基づき優先的にバリアフリー化を実施します。

基本構想に定められた内容については、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会などが事業計画を作成し、事業の実施を行っていくこととなります。

#### <基本構想で定める内容>

重点整備地区	特定経路
鉄道駅のバリアフリー化	車両のバリアフリー化
駅前広場のバリアフリー化	公共施設等へ続く道路のバリアフリー化
信号機等のバリアフリー化	その他(ソフト面の対策等)

### 公共交通事業者の義務

鉄道駅、バス・旅客船・航空旅客ターミナルなどの旅客施設について、新設あるいは大規模な改修を行う場合、もしくは車両などの更新を行う場合は、バリアフリー基準に適合させることが義務づけられています。なお、既存の旅客施設や車両などについても、努力義務としてバリアフリー化に努めることとされています。

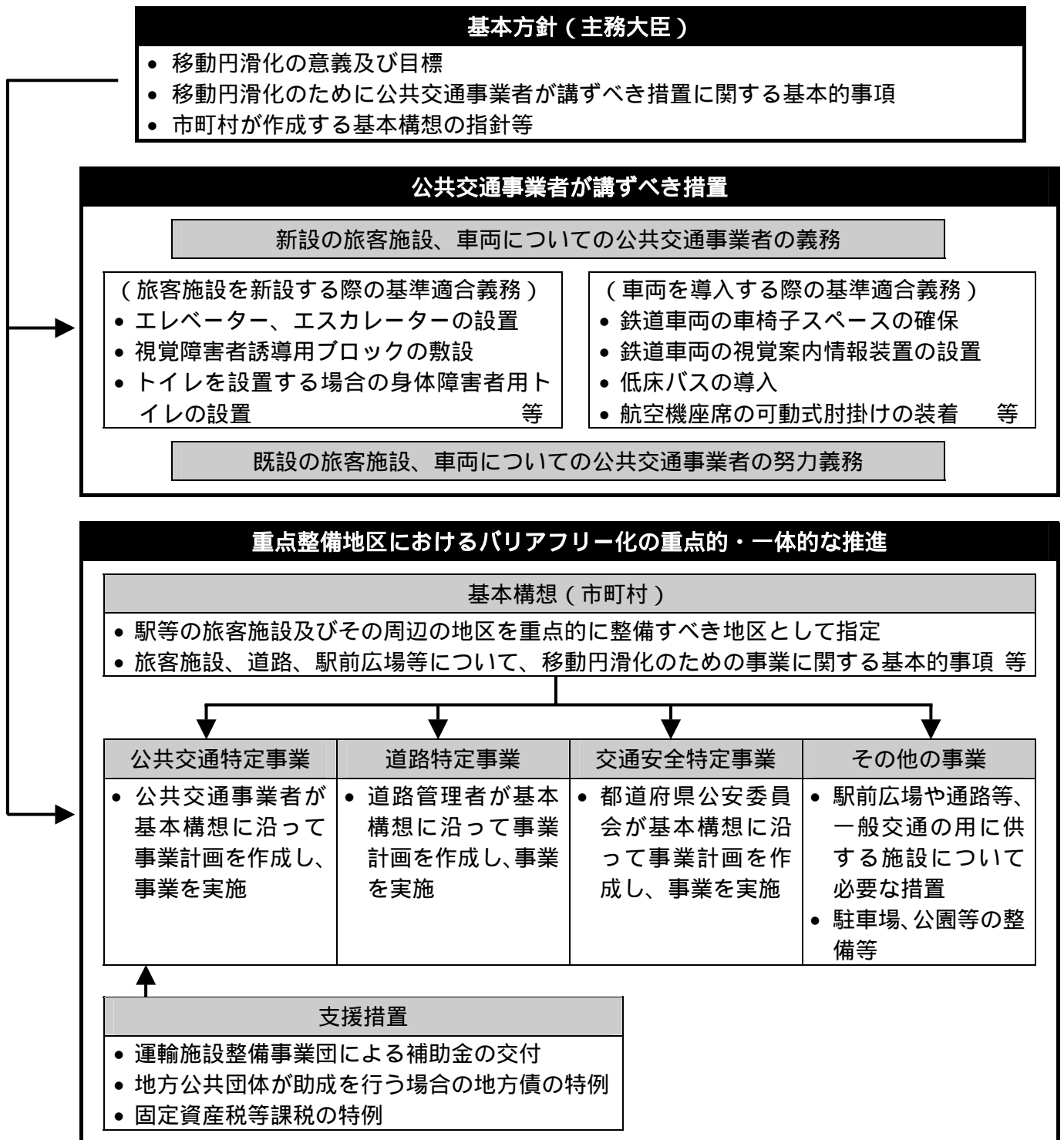
#### <旅客施設の新設(大規模な改修)を行う場合>

エレベーター等の設置	段差の解消(スロープの設置等)
身体障害者用トイレの設置	視覚障害者誘導用ブロックの敷設
情報案内設備の設置	その他(設備のバリアフリー化等)

#### <車両の更新を行う場合>

低床車両の導入	車椅子スペースの確保
視覚・聴覚情報提供装置の設置	その他(設備のバリアフリー化等)

【 交通バリアフリー法の仕組み 】



特定旅客施設：次のいずれかの条件をみたす旅客施設です。

- 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、身体障害者等の利用者数が前項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

### (3) 恵那市交通バリアフリー化基本構想

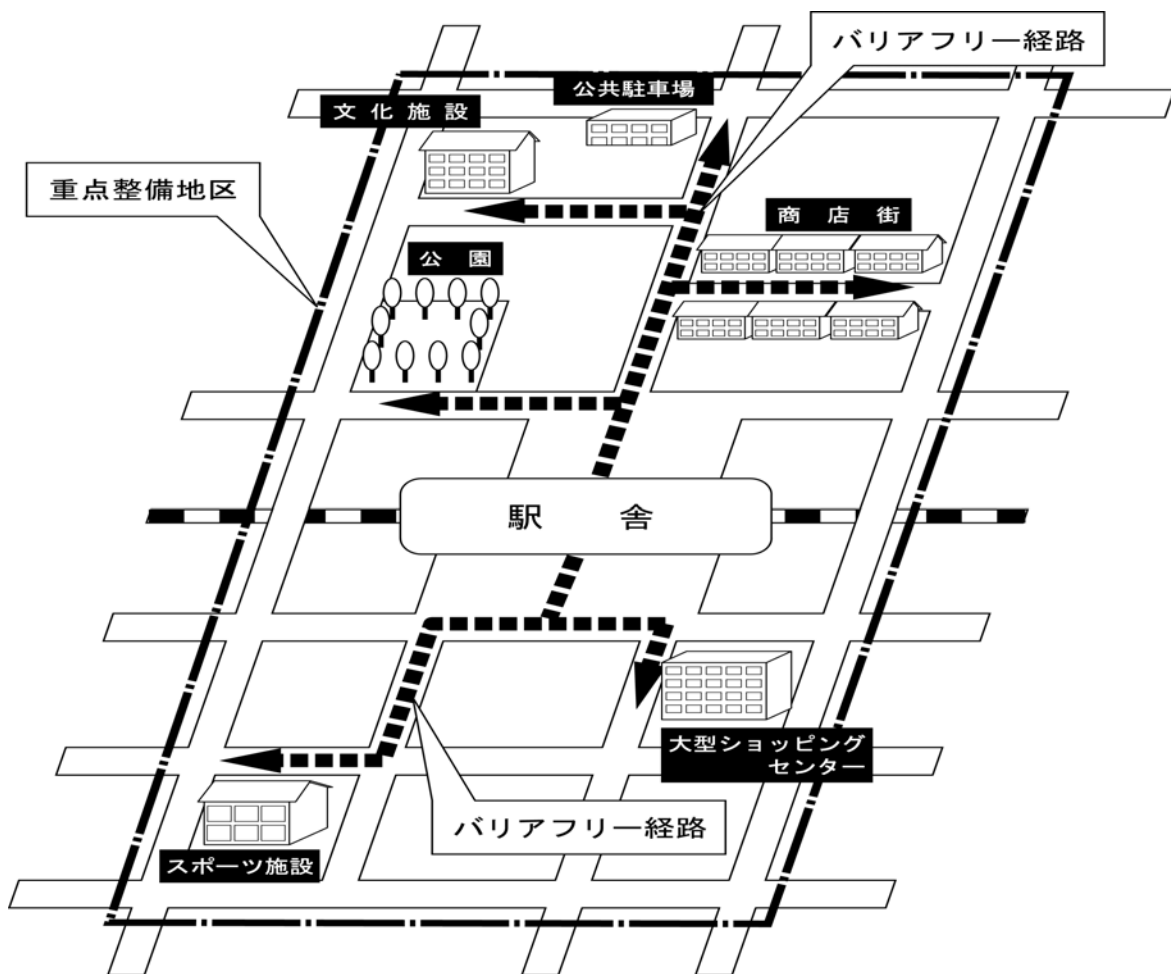
本市の公共交通機関のうち、特定旅客施設となるのはJR恵那駅のみです。JR恵那駅を中心としたおよそ1km圏域を対象に、高齢者、身体障害者等の移動の障害となるバリアの現況を調査します。その調査対象圏域から「重点整備地区」及び「特定経路」を設定し、バリアフリー化の基本的な考え方を定めていきます。

#### 重点整備地区とバリアフリー経路の設定（下図イメージ図参照）

重点整備地区は、鉄道駅を中心とした徒歩圏において文化施設やスポーツ施設などの公共施設、福祉施設、商業施設など、不特定多数の市民が利用する施設の配置状況に合わせて設定します。

鉄道駅と公共施設等を結ぶ道路をバリアフリー経路として位置づけます。バリアフリー経路としては、2mの歩道幅員を確保するなど、法律に基づいた整備を行う経路（特定経路）を設定します。あわせて歩車共存道路の整備や交通規制の導入など、恵那市独自の考え方に基づいて整備を行う経路（準特定経路）の設定も検討します。

【重点整備地区とバリアフリー経路イメージ図】

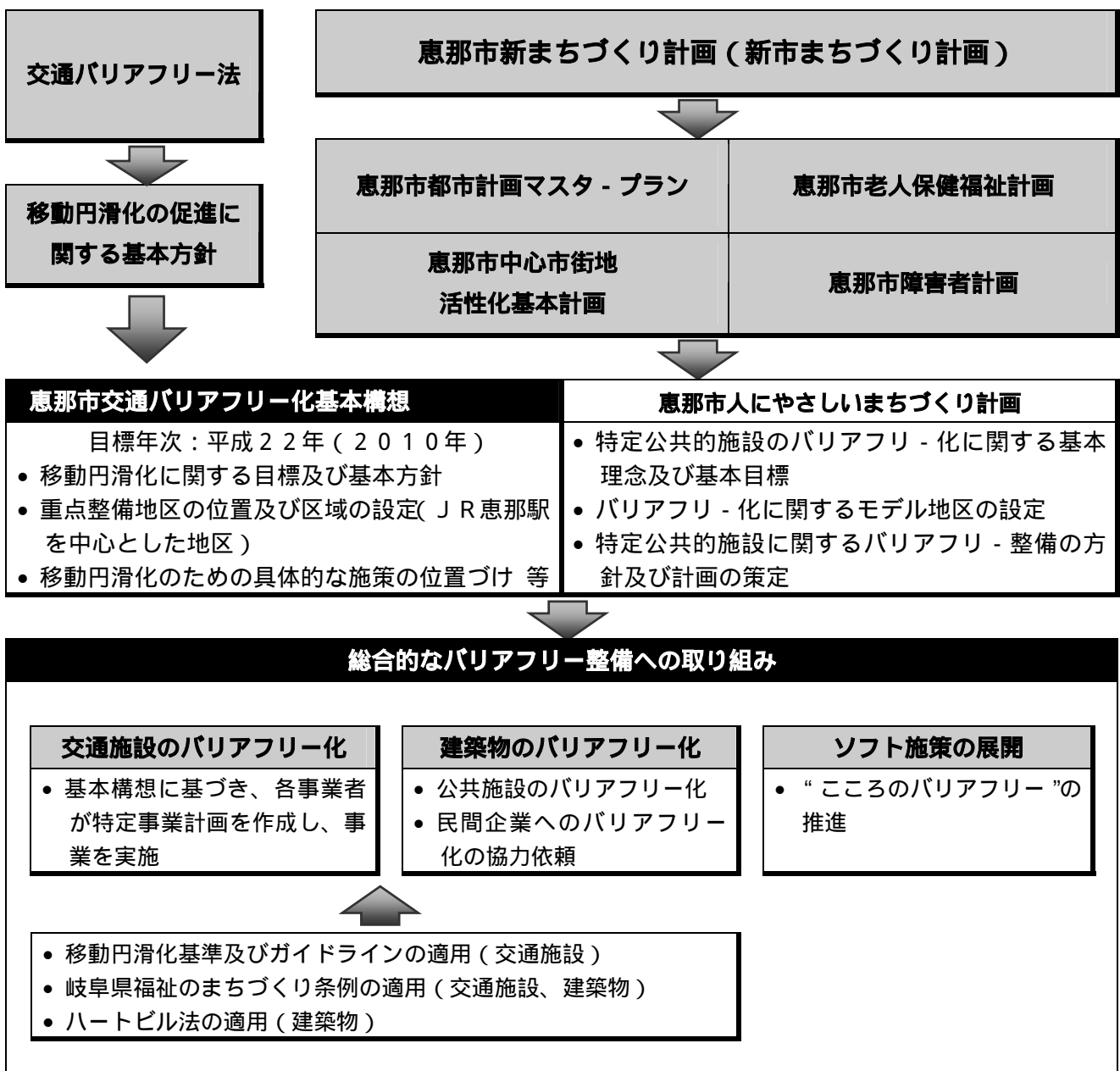


## 恵那市交通バリアフリー化基本構想の位置づけ

交通バリアフリー - 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」に基づき策定するとともに、「恵那市新まちづくり計画」に示される将来都市像の実現に向けて、「恵那市都市計画マスタープラン」、並びに関連計画である「恵那市老人保健福祉計画」「恵那市障害者計画」「恵那市中心市街地活性化基本計画」等との整合を図りながら、バリアフリー化に向けて具体的な施策を明らかにするものです。

なお、基本構想に定められた特定事業・その他関連事業については、交通バリアフリー - 法に係わる各省令、規則等のほか、「ハートビル法」、「岐阜県福祉のまちづくり条例」なども参考とします。

### 【恵那市交通バリアフリー化基本構想の位置づけ】

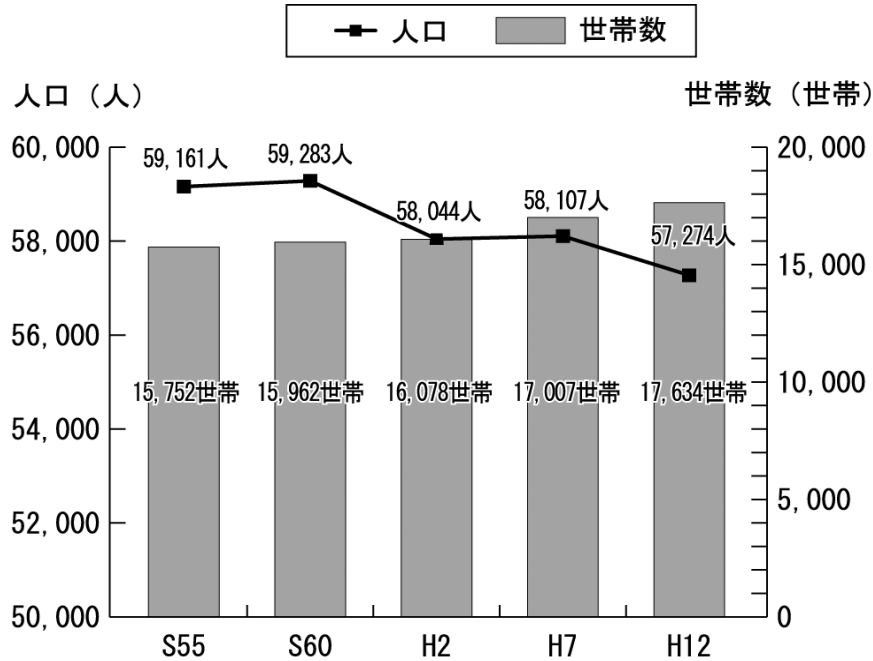


## 2 . 恵那市の現況

### ( 1 ) 人口動向

#### 人口・世帯の動向

恵那市の人口は 57,274 人、17,634 世帯になります（H12 年）。世帯数は増加していますが、人口は昭和 60 年をピークに減少傾向を示しています。

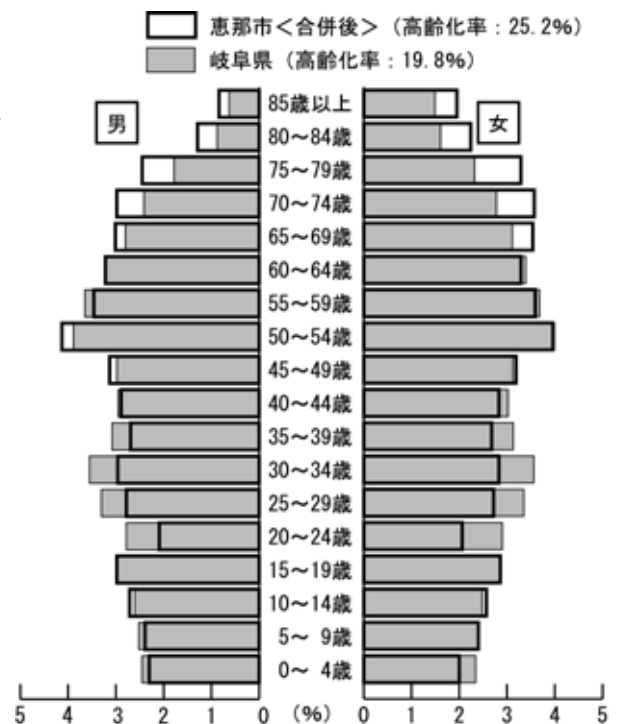


資料：国勢調査

#### 年代別人口構成

男女・年代別に人口構成を見ますと、65 歳以上では各年代人口は県平均を上回っており、15 歳から 44 歳までの年代層では県平均より低くなり、15 歳未満の年少人口では県平均とほぼ同様となっています。

県平均に比べ、釣り鐘型から壺型の人口構成へ移行していることがうかがえます。



資料：平成 15 年 岐阜県人口動態統計調査

## 高齢化率

平成 12 年、高齢人口の占める比率は 23.5%、平成 15 年には 25.2% に上昇しています。年代別にみますと、年少人口、生産人口をはじめ総人口自体が減少しているのに対し、高齢人口は絶対数においても増加しており、高齢人口の増加が著しいです。

	平成 12 年		平成 15 年	
	人口	比率	人口	比率
総人口	57,274 人	100% (100)	56,628 人	100% (98.9)
年少人口 (0 歳 ~ 15 歳未満)	8,654	15.1 (100)	8,141	14.4 (94.1)
生産年齢人口 (15 歳 ~ 65 歳未満)	35,108	61.3 (100)	34,182	60.4 (97.3)
高齢人口 (65 歳以上)	13,451	23.5 (100)	14,244	25.2 (105.9)

資料：国勢調査

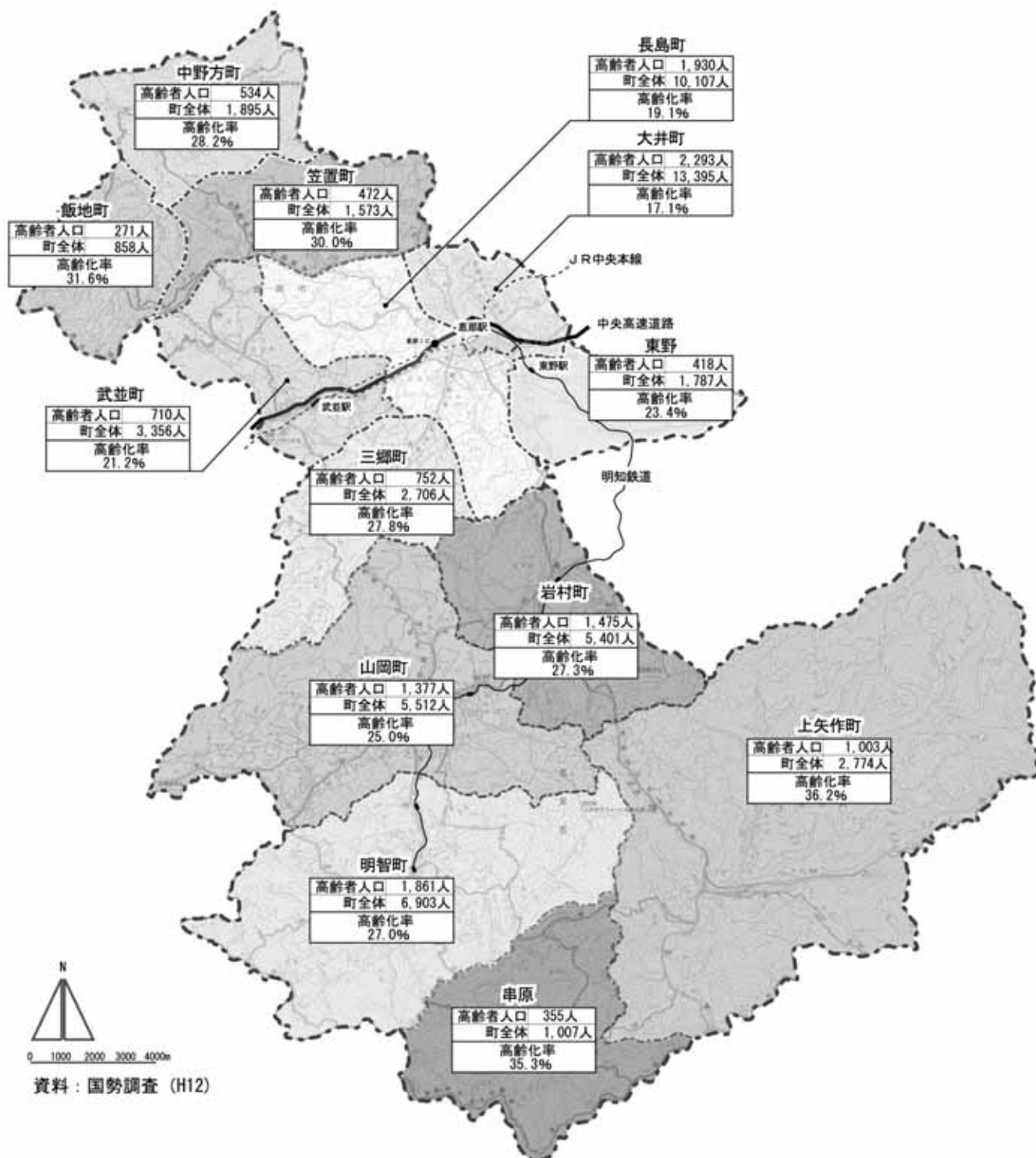
資料：岐阜県人口動態統計調査

## 地域別人口高齢化動向

本市をそれぞれ地域別に高齢者人口及びその比率を見ますと、市内の高齢者 13,451 人 (100%) のうち、もっとも多いのが大井町で 2,293 人(17%)、次いで長島町で 1,930 人 (14%)となっており、中央部地域で市全体の約 3 割の高齢者が居住しています。

一方、町人口に占める高齢化率は上矢作町が 36.2%、串原が 35.3%、となっているのははじめほとんどの地域で 20%以上と高齢化が著しいです。

【地域別高齢化率図】





### 市内身体障害者手帳1級交付数

身体障害者手帳1級交付数を見ると1991年に比べ全体数で約1.8倍の増加が見られます。特に内部障害は約2.4倍と大幅に増加しています。

#### 1991年度

	計	視覚障害	聴覚・平衡 機能障害	音声言語機 能障害	肢体不自由	内部障害
県計	10,604(100)	2,058(100)	303(100)	0(-)	3,976(100)	4,267(100)
市計	313(100)	47(100)	10(100)	0(-)	149(100)	107(100)
旧恵那市	190	27	10	0	85	68
旧岩村町	24	4	0	0	12	8
旧山岡町	29	5	0	0	16	8
旧明智町	46	10	0	0	22	14
旧串原村	6	0	0	0	3	3
旧上矢作町	18	1	0	0	11	6

#### 2003年度末

	計	視覚障害	聴覚・平衡 機能障害	音声言語機 能障害	肢体不自由	内部障害
県計	20,291(191)	2,275(111)	354(117)	33(-)	8,212(207)	9,417(221)
市計	583(186)	74(157)	10(100)	2(-)	236(158)	261(244)
旧恵那市	347	45	8	2	139	153
旧岩村町	43	2	0	0	17	24
旧山岡町	62	8	0	0	23	31
旧明智町	89	15	1	0	40	33
旧串原村	15	1	0	0	4	10
旧上矢作町	27	3	1	0	13	10

( )は1991年度を100とした時の数値である  
(県障害福祉課：身体障害者手帳交付台帳)

(2) 公共交通の現況

鉄道バス

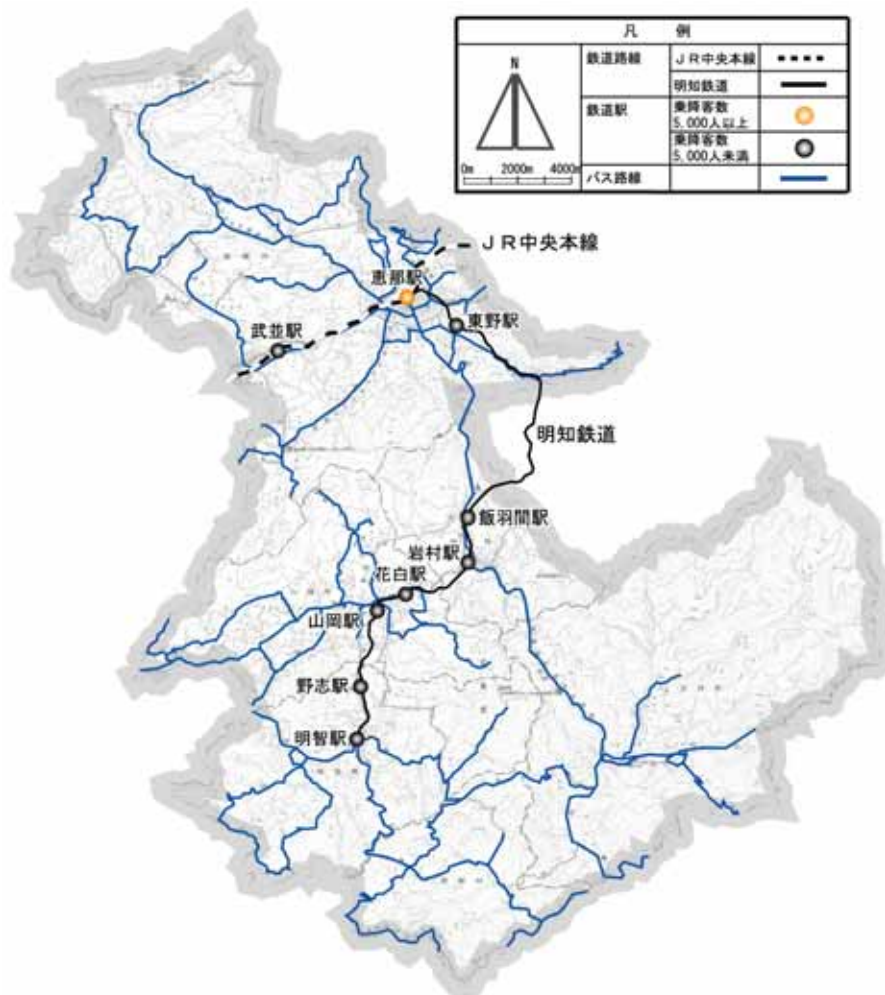
本市の公共交通機関としてはJR中央本線と明知鉄道の2鉄道と、東濃鉄道バス及び市の自主運行バスがあります。JR中央本線は旧恵那市を東西に走り、武並駅と恵那駅の2駅があります。明知鉄道は恵那駅と明智駅を結ぶ、本市の南北軸です。またバスは、市内全域を運行しており各地域と鉄道駅を結ぶほかに、一部は瑞浪駅及び中津川駅とも結んでいます。

平成14年度の1日平均乗降客数を見ますとJR恵那駅が5千人を超えていますが、他の駅については5千人以下であり、岩村、山岡、明智などバスとの乗り換え駅の乗降客数が比較的多いのが特徴です。

【市内各駅1日平均乗降人員(H14)】

J R	恵那駅	武並駅		
	6,772	1,108		
明 知 鉄 道	恵那駅	東野駅	飯羽間駅	岩村駅
	1,224	77	100	648
	花白駅	山岡駅	野志駅	明智駅
	32	243	18	315

【恵那市公共交通網図】



### 3. 恵那駅周辺現況調査

J R 恵那駅周辺 1 k m 圏域について、次の 3 つの調査により、バリアの現況把握を行いました。

- ( 1 ) 恵那駅周辺現況調査
- ( 2 ) 高齢者、身体障害者等ヒアリング調査
- ( 3 ) J R 恵那駅周辺バリアフリー点検まち歩き

以上の調査結果は次のようです。

#### ( 1 ) 恵那駅周辺現況調査

J R 恵那駅の現況と国道 19 号、主要地方道恵那白川線、県道恵那駅停車場線をはじめ、市道についてバリアフリー基準への適合性を調査しました。

J R 恵那駅は構内誘導ブロック、警告ブロック等は整備されています。しかし改札から名古屋方面ホームへの移動は容易ですが、跨線橋を利用する中津川方面ホームへは高齢者、身体障害者等にとって移動できない若しくは困難なのが現況です。

道路は、県道恵那駅停車場線の J R 恵那駅から佐渡交差点までの区間と市道羽根平舟山 1 号線や葛沢桑下線の一部がセミフラットですが、それ以外はマウントアップで、車道等との間に段差等を生じさせています。(道路は 3 章最後の恵那駅周辺現況調査図参照)

#### J R 恵那駅の現況

駅概要	駅名	J R 恵那駅	1 日平均乗降客数	6,772 人 ( H14 年度 )	
	駅舎形状	平面駅	駅員の有無	有	
	駅舎内の移動手段	跨線橋			
バリアフリー化の状況	券売機	点字案内		車いす対応	×
	改札	有人窓口		車いす対応	
	通路	幅員		誘導ブロック	
	昇降施設	エレベータ	×	車いす用昇降機	-
		エスカレータ	×	手すり	
	ホム	警告ブロック		誘導ブロック	
		電光表示		音声案内	×
		一時待避所	×	非常停止装置	×
トイレ	多目的トイレ	×	誘導ブロック	×	
	点字案内板	×			
恵那駅簡略図					

(2) 高齢者・身体障害者等ヒアリング調査

高齢者、身体障害者、まちづくり団体、地域商業者へのヒアリングを行い、外出状況、駅舎、駅前広場、道路、鉄道・バスの現況を把握しました。

公共交通による外出頻度など	
身体障害者 (旧恵那市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅へは車による送迎が多い(全般)</li> <li>・ 鉄道は、名古屋方面に行くとき利用することが多い(全般)</li> <li>・ 基本的には車による移動が多く、公共交通を利用した移動頻度は少ない(聴覚障害者)</li> <li>・ 週に数回バスで駅周辺を訪れる(下肢障害者)</li> </ul>
身体障害者 (旧恵南地区)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自宅から目的地までが全てバリアフリー化されている訳ではないため基本的に車による移動となる(全般)</li> <li>・ 鉄道は、名古屋方面に行くとき利用することが多い(全般)</li> <li>・ 地区によっては恵那駅以外のJR駅を利用する(明智町など)</li> </ul>
高齢者 (旧恵那市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本的には自家用車による移動が多い</li> <li>・ 駅へは車による送迎が多い</li> <li>・ 鉄道は、名古屋方面に行くとき利用する</li> <li>・ 車の運転できない高齢者は利用するが、頻度は多くない</li> <li>・ バスは運行本数が減り利用しなくなった</li> </ul>
まちづくり市民協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本的に車で移動する</li> <li>・ 子連れでの鉄道利用は難しい</li> <li>・ 車を利用できない高齢者、学生が鉄道を利用している</li> <li>・ 子供がいると車中心の移動になる</li> </ul>
地域商業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自家用車で移動する</li> <li>・ 名古屋方面へ行くのも車利用が多い</li> </ul>

JR恵那駅・明知鉄道恵那駅についての改善要望など	
身体障害者 (旧恵那市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 階段の移動が出来ない若しくは難しいので、ホームにエレベーターが必要である(車椅子利用者、全般)</li> <li>・ 階段に踊り場がなく、途中立ち止まり、休むこともできない(全般)</li> <li>・ 多目的トイレがなく、トイレを利用できない(車椅子利用者)</li> <li>・ 洋式トイレが欲しい(全般)</li> <li>・ 階段の位置を示すチャイムや音声がなく位置がわからない(視覚障害者)</li> <li>・ ホームに情報提供施設(警告灯、電光表示等)がなく、視覚で情報が得ることが出来ない(聴覚障害者)</li> <li>・ 名古屋方面から帰る時は武並駅で迎えてもらう(体幹障害者)</li> </ul>
身体障害者 (旧恵南地区)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 階段の移動が出来ない若しくは難しいので、ホームにエレベーターが必要である(車椅子、全般)</li> <li>・ 多目的トイレがなく、トイレを利用できない(洋式がよい)(全般)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トイレが改札の近くになくいざというときに使いづらい（車椅子利用者、内部機能障害者）</li> <li>・JRと明知鉄道の連絡口は幅が狭く車いすで移動できない（車椅子利用者）</li> </ul>
高齢者 （旧恵那市）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・階段の移動が出来ない若しくは難しいので、エレベーター、エスカレーターが必要である</li> <li>・階段の移動は上りよりも下りの方が怖いので上下両方のエスカレーターがあればよい</li> <li>・和式トイレは利用しづらい</li> <li>・明知鉄道の恵那駅と東野駅の間が離れすぎており、通学などのために、その間に駅が必要ではないか</li> </ul>
まちづくり市民協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・階段の移動が出来ない若しくは難しいので、ホームにエレベーターが必要である（全般）</li> <li>・階段に途中立ち止まれるよう踊り場が必要である（全般）</li> <li>・子供のおむつを替えたいが、交換する場所がない（乳幼児連れお母さん）</li> <li>・和式トイレは利用しづらい（全般）</li> <li>・ホームに情報提供施設（警告灯、電光表示等）がなく、視覚で情報が得ることが出来ない（聴覚障害者）</li> <li>・名古屋方面からの帰りは坂本駅まで行き、同ホームで名古屋方面行きに乗り換え恵那駅に帰る方法を教えられた（下肢障害者）</li> </ul>
地域商業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・階段の移動が出来ない若しくは難しいので、ホームにエレベーターが必要である（下肢障害者）</li> </ul>

駅前広場についての改善要望など	
身体障害者 （旧恵那市）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシーの乗車の為に横断歩道を渡るのは大変である（全般）</li> <li>・バス・タクシー乗り場までのシェルターがなく、雨天時にぬれてしまう（全般）</li> <li>・身体障害者優先停車帯がなく、安全にゆとりを持った乗降が難しい（全般）</li> <li>・一般車送迎がスムーズにできるようスペースと位置の検討をしてほしい。（全般）</li> <li>・舗装の目地が大きく、杖がとられる（体幹）</li> </ul>
身体障害者 （恵南地区）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トイレが駅改札口からもっとも離れており、利用しにくい（全般）</li> <li>・トイレは実際に利用できる様なスペースと配置にして欲しい（車椅子利用者）</li> <li>・見やすく分かりやすい案内表示を設置してほしい（全般）</li> <li>・身体障害者用の駐車場の存在が知られていない（全般）</li> <li>・料金メーターは利用しにくく大変時間がかかるので管理者の協力が必要である（全般）</li> </ul>

高齢者 (旧恵那市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシ - の乗車の為に横断歩道を渡るのは大変である</li> <li>・ バス・タクシ - 乗り場及び一般乗降所、西駐車場までのシェルターがなく、雨天時にぬれる</li> <li>・ 駅前交差点から改札口まで、大きく迂回する人は少なく、最短経路で移動する</li> <li>・ 段差が多く、手すりが十分でない</li> <li>・ 一般停車帯が利用しにくい、公共交通スペースに必要以上の余裕がある様に見える</li> </ul>
まちづくり市民協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 見やすく分かりやすい案内表示の設置</li> </ul>
地域商業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅西駐車場に駐車させ、商店街で買物するという行動はほとんどみられない</li> <li>・ 店先の路肩に駐車し、買い物を済ます人は多い</li> <li>・ 商店街駐車場の整備が必要だ</li> </ul>

道路についての改善要望など	
身体障害者 (旧恵那市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 点字ブロックは、周囲の舗装と同系色であるため見分けにくい(視覚障害者)</li> <li>・ 点字ブロックまで透水性にしなくて良いのではないか(脆く凹凸がなくなる)(視覚障害者)</li> <li>・ 乗入れ部・車道部が認識しにくい(視覚障害者)</li> <li>・ 乗入れ部・車道部の段差及び勾配を解消してほしい(車椅子利用者)</li> <li>・ 違法駐車への対策が必要ではないか</li> </ul>
身体障害者 (恵南地区)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩道が傾いているので移動しにくい(全般、車椅子利用者)</li> <li>・ 足が弱くなると最短距離を歩きたくなる(全般)</li> </ul>
高齢者 (旧恵那市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗入れ部が一見してわかりにくい</li> <li>・ 歩道と車道の高低差が大きいため横方向に勾配がある</li> <li>・ 歩道がブロックやチェーンで完全に分離されていないので、車が乗入れている</li> <li>・ 市道との取り付け部にも横断歩道を設置して欲しい</li> <li>・ 休憩施設に屋根若しくは木陰がなく、特に暑い日や雨天時に休憩できない</li> </ul>
まちづくり市民協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前広場やN T Tの通りは積雪後すぐに融けないので危険</li> <li>・ 歩道に止めている車が障害になる</li> <li>・ 中山道の歩道は、石畳のようになっており、車いすだけでなく歩いていても移動しにくい</li> <li>・ 中山道の歩道は物理的な歩車分離なく、車が歩道を通過していくので危険である</li> <li>・ 交通量も多いので子連れでは怖くて歩き回れない</li> <li>・ 駅東の踏切及びその通りは危険で出来るだけ利用しない</li> </ul>

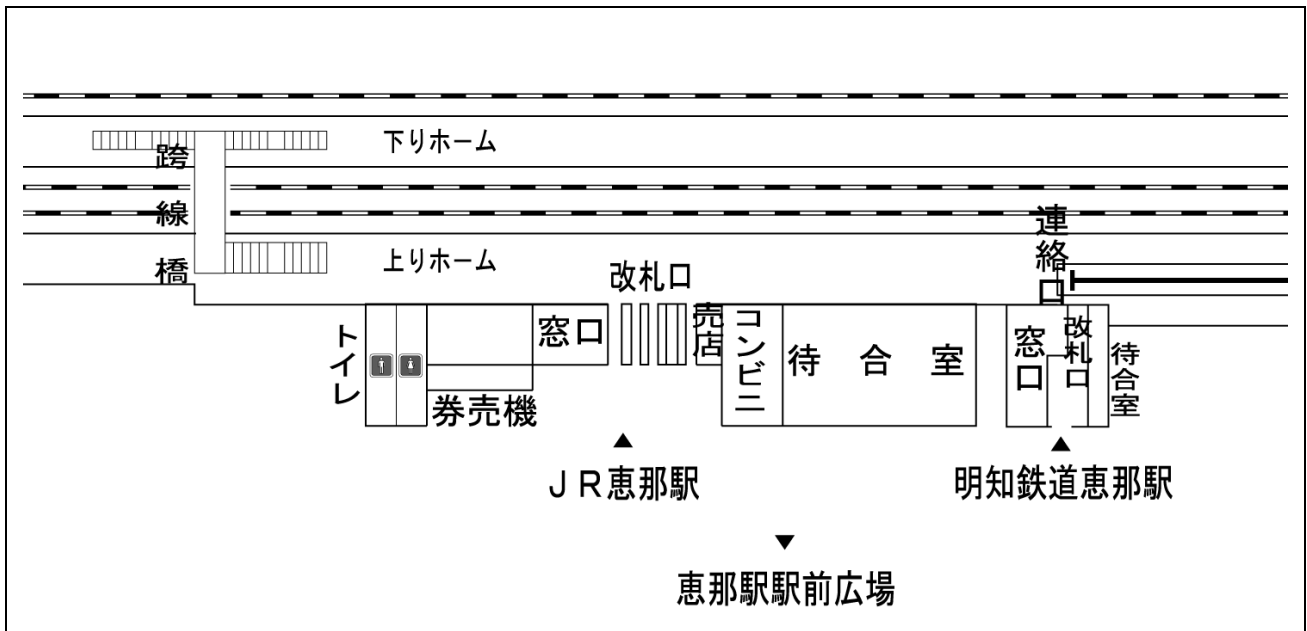
地域商業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・銀座1丁目は歩道で歩車分離し、店舗から一定の幅を確保している</li> <li>・1丁目入り口に段差がある</li> <li>・店舗の高さを考えながら歩道の段差の解消が必要ではないか</li> <li>・西銀座は歩道上に電柱があり移動の障害になっている</li> <li>・県道にとりついている市道を渡る横断歩道は設置できないのか</li> </ul>
-------	--

鉄道・バス車両についての改善要望など	
身体障害者 (旧恵那市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス車両の低床化を進めて欲しい(下肢障害者)</li> </ul>
身体障害者 (恵南地区)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道車両に多目的トイレがないと1時間以上の移動は厳しい(車椅子利用者)</li> <li>・バス車両の低床化を進めて欲しい(下肢障害者)</li> <li>・バス停留所の位置の検討(全般)</li> </ul>
高齢者 (旧恵那市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・病院と駅間のシャトルバスは大変利便性がよい</li> <li>・バス車両の低床化を進めて欲しい</li> </ul>

各施設への移動について改善要望など	
身体障害者 (旧恵那市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バロ - の利用が多く、車で移動する</li> <li>・基本は車での移動がメインで駅周辺を徒歩で周回することは少ない</li> <li>・主な利用施設には、それぞれ身体障害者用駐車スペースがあるがシェルターなどが無い</li> <li>・バロ - と郵便局の間が特に危険である</li> <li>・停車場線と神明前通りの交差点は狭く危険である</li> </ul>
身体障害者 (恵南地区)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物のためバロ - に来るが、自家用車で訪れる</li> <li>・病院に行くためバスで来るが駐車場の位置を検討してほしい</li> </ul>
まちづくり市民協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・文化センターやアクトスに行く際、神明前交差点は段差があり、移動が困難である。そのため車道を移動することになる</li> </ul>

こころのバリア及びソフトの取り組みについて	
身体障害者 (旧恵那市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さりげなく支援するような教育や支援を要請するサインの検討</li> <li>・中学生のボランティア活動と内申点は切り離した方がよい、外国人は相手から進んで手助けをしてくれる</li> </ul>
身体障害者 (恵南地区)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まだまだバリアフリーへの認識は低い、身体障害者用駐車スペースにコーンなどが置かれており意図は分かるが、管理者がいてくれないと身・体障害者も利用できない</li> </ul>
高齢者 (旧恵那市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前の交差点は初めて来た人は左折と直進の車線が分かりにくい</li> </ul>
地域商業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物支援の取組は現在勉強中であるが安全に移動できる基盤の確保が必要と感じている</li> </ul>

(3) JR恵那駅周辺バリアフリー点検まち歩き  
1班 恵那駅

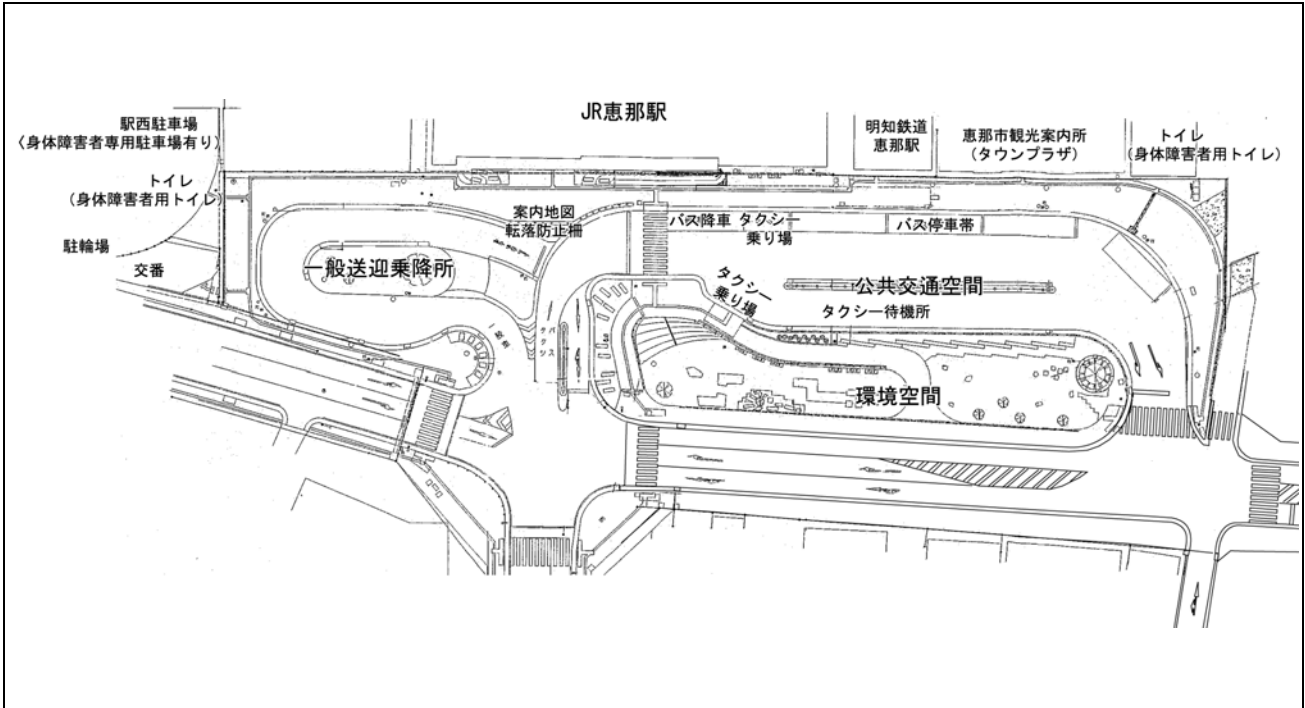


気づいたこと	要望したいこと
<p>券売機</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車いすの人や手が上がらない人などにとってボタンの位置が高い。</li> <li>・ 車いすでは、足が入らないため正面を向いて買うことができない。</li> <li>・ 点字シールがあるがどのボタンを示しているかわかりにくい。</li> <li>・ 特急券も外の券売機と同様で利用しにくい。</li> </ul> <p>改札</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動改札は子連れだと通りにくい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者ごとに選択できるように高さの異なる券売機を設置して欲しい。</li> <li>・ ボタン自体にシールをはれないだろうか。</li> </ul>



気づいたこと	要望したいこと
<p>トイレ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ トイレまでの誘導ブロックや、男女を示す案内板もないので、視覚障害者にはわからない。</li> <li>・ 和式トイレしかなく、高齢者や足の不自由な人にとって使いづらい。</li> <li>・ 車いすで入っていけるが障害者用トイレがないため利用できない。</li> <li>・ 子連れで荷物が多く、荷物の置き場がないと利用が難しい。</li> </ul> <p>ホ - ム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 視覚障害者など転落する危険がある。</li> <li>・ 視覚障害者など突然柱があるとぶつかって危険である。</li> <li>・ 明知鉄道への誘導ブロックがない。</li> <li>・ 聴覚障害者は、構内にはいると現在の運行状況や緊急連絡がわからない。下りホ - ムは特にわからない。</li> </ul> <p>階段</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 障害者や高齢者にとって階段の上り下りは難しい、若しくは利用できない。</li> <li>・ 視覚障害者には降車時など階段の位置がわからない。</li> <li>・ 段がわかりにくい。</li> <li>・ 2 段手摺は子供も高齢者にもちょうどよい高さである。</li> </ul> <p>明知鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R と明知鉄道の連絡口が狭く、車いすで通れない。</li> <li>・ 点字ブロックが全くない。</li> </ul> <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 視覚障害者には、駅全体の位置関係がわからない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 誘導ブロックを入り口まで設置して欲しい。また、誘導先に点字案内があるとわかりやすい(若しくは音声案内だとより良い)。</li> <li>・ 洋式トイレも設置して欲しい。</li> <li>・ 多目的トイレ(障害者用トイレ、オストメイト、ベビ - ベットなど)を設置して欲しい。</li> <li>・ 荷物を置く場所を設けて欲しい。</li> <li>・ 転落防止柵の設置や緊急ボタンの設置して欲しい。</li> <li>・ なるべく誘導ブロックを離す。やむを得ないときはクッションなどを設置して欲しい。</li> <li>・ 連絡口まで誘導ブロックを設置して欲しい。</li> <li>・ 各ホ - ムに電光掲示板を設置して欲しい。また、手話のできる職員(バイト、ボランティアも可)を配置して欲しい。</li> <li>・ エレベ - タ - やエスカレ - タ - を設置して欲しい。</li> <li>・ 音声誘導装置を付けて欲しい。</li> <li>・ 端部をわかりやすく着色して欲しい。</li> <li>・ 柵の一部を取って欲しい。</li> <li>・ 安全のためにも点字ブロックを設置して欲しい。</li> <li>・ わかりやすい場所に音声案内板を設置して欲しい。</li> </ul>

# 駅前広場



段差、傾斜、点字ブロック



駅西駐車場トイレ



気づいたこと

## 駅正面

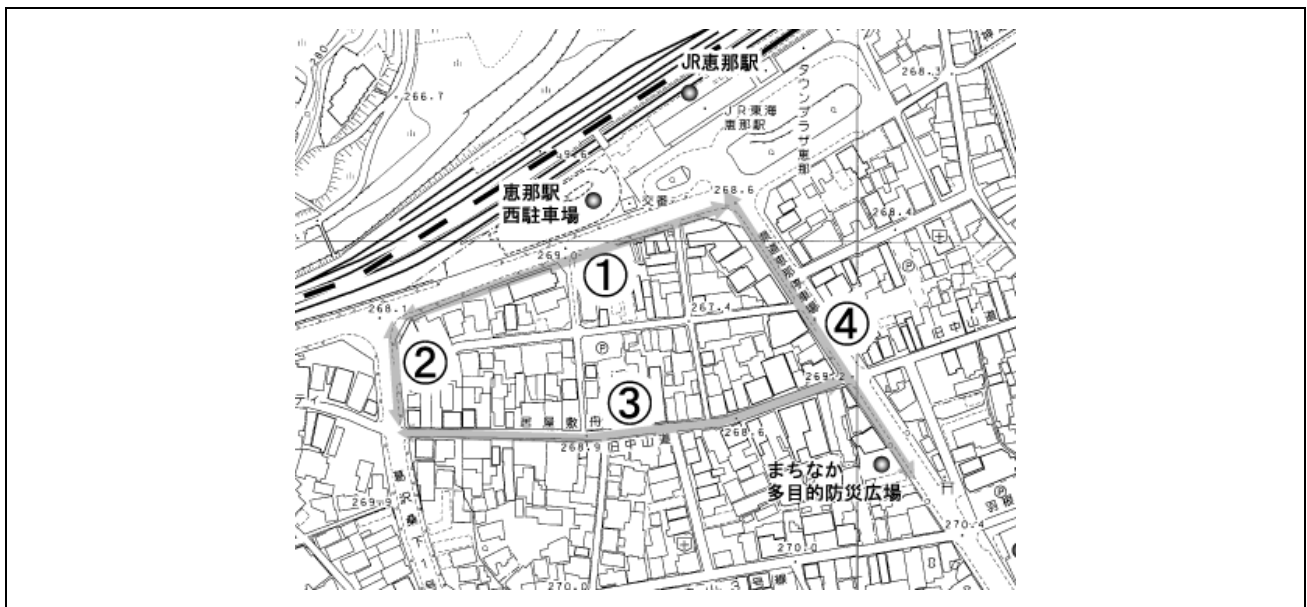
- ・ 花壇の周りの段差は小さな段差でつまずきやすい。
  - ・ 視覚障害者には、駅前広場の配置や駅周辺に何があるかわからない。
- バス、タクシー - 、一般送迎乗降所
- ・ 改札口からすぐにタクシー - に乗れるとよい。離れていたり車道を横断するのは、車いすや両手がふさがっている人にとって雨天時に利用が困難である。視覚障害者にとってもわからない。
  - ・ 当初の乗り場から現在の乗り場へ車を寄せるとき、十分な回転半径がなく難しい。
  - ・ 乗り場が車道より高くスロ - プがないため、車いすや下肢の不自由な人、高齢者にとって車の乗降が難しい若しくはできない。

要望したいこと

- ・ 触地図などによる案内表示の設置。
- ・ タクシー - 乗り場の看板を現在の乗り場側(駅舎側)に設置してもらえるとわかりやすい。
- ・ スロ - プを設けて段差を解消してもらいたい。また、バス、タクシーにはできるだけ近くに寄せてもらいたい。

気づいたこと	要望したいこと
<p>トイレ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅西駐車場側の多目的トイレは、利用できるがやや狭く障害の度合いや種類によっては利用が難しい。</li> </ul> <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 段差や急な傾斜が多く車いすやベビーカーで移動しづらい。</li> <li>・ 点字ブロックが周囲と同系色で弱視者にわかりにくい。</li> <li>・ 視覚障害者には、交番を認識できない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周囲の色を考慮しはっきりした色を選択して欲しい。</li> <li>・ 点字表示板を外に貼って欲しい。</li> </ul>

**駅周辺道路**



駅前交差点



駅前石橋線



銀座商店街



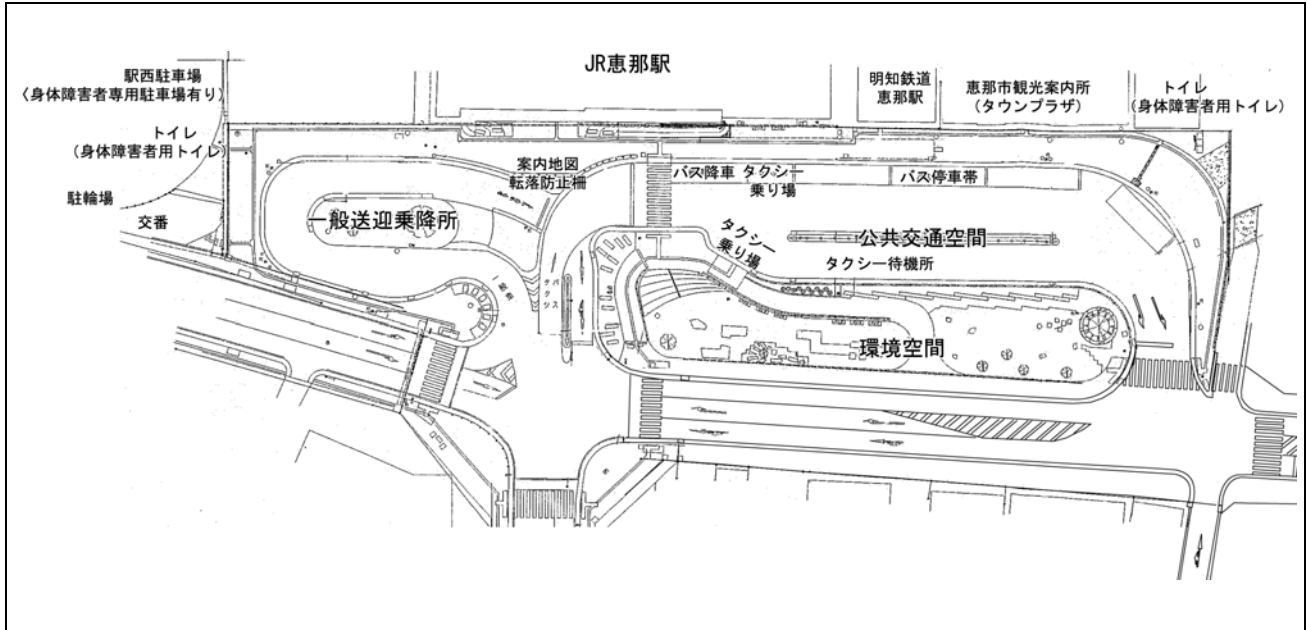
気づいたこと

要望したいこと

<p>恵那駅前石橋線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前の交差点は傾斜が急な上に電線共同孔の蓋等が摺り付け部にあり危ない。</li> <li>・ 線路と反対側の歩道は、横断勾配が急な箇所があまりに続きすぎており、移動しにくく危険である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 動線上、特に勾配があるところには施設の設置を避けて欲しい。</li> <li>・ 車両の乗り入れ部も含め歩道には平坦部をできるだけ確保して欲しい。</li> </ul>
---	---

気づいたこと	要望したいこと
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両乗り入れ部の摺り付けのために歩道の全幅を使用しており、歩行者は移動しづらい。</li> <li>・ 舗装が沈下しており側溝より低くなっているため段差ができ危険である。</li> <li>・ 車道との段差が大きく車いす、ベビ - カ - で移動できない。</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">葛沢桑下線（石橋線～銀座商店街間での区間）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両乗り入れ部の摺り付けのために歩道の全幅を使用しており、歩行者は移動しづらい。</li> <li>・ 車両の乗り入れのため舗装ブロックが凸凹になっている。</li> <li>・ 点字ブロックが周囲と同系色で弱視者にはわかりづらい。</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">西銀座商店街</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現状の歩道では車いすでは移動できない。</li> <li>・ 電柱や路駐など障害物が多く危険。</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">恵那駅停車場線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者や杖が舗装の目地につまずくおそれがある。また、車いすにとっても気になる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両の乗り入れ部も含め歩道には平坦部をできるだけ確保して欲しい。</li> <li>・ 舗装が沈下しているところは、早めに修繕して欲しい。</li> <li>・ 視覚障害者との兼ね合いもあるができるだけ段差をなくして欲しい。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平坦部をできるだけ確保して欲しい。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周囲の色を考慮しはっきりした色を選択して欲しい。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民家の間口の高さとの兼ね合いもあるが歩道と車道の段差をなくして欲しい。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ できるだけ目地のない舗装にして欲しい。</li> </ul>

## 2班 駅前広場



駅舎前正面



駅舎前西側



駅舎前東側



バス停



トイレ



中央スロ - プ



気づいたこと

要望したいこと

### 駅広正面

- 正面の車道と高低差がある箇所のあるポール（車止め）間の鎖が切れており転落の危険性がある。

### 駅広西側

- 階段と通路は段差が小さく判別しにくい。また、間隔が不規則で歩きにくい。

- 傾斜が急である。

### 駅広東側

- 階段は使いにくい。

- 維持修繕をこまめにして欲しい。

- 段差を識別し易く、一定の間隔にして欲しい。

- スロ - プにして欲しい。

- 手すりを設置して欲しい。

- スロ - プを併設して欲しい。

気づいたこと	要望したいこと
<p>一般送迎乗降所</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩車道との段差があり乗降車が不便である。</li> <li>・ 朝夕の送迎が混雑しており危険である。</li> </ul> <p>バス停</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩車道との段差があり乗降車が不便である。</li> <li>・ 視覚障害者にはバス停の位置がわからない。</li> <li>・ 乗り場までの屋根がなく、車いす、杖使用者などは、濡れてしまう。</li> <li>・ 時刻表が見にくい。</li> </ul> <p>タクシー - 乗り場</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシ - 乗り場が遠い。</li> <li>・ タクシ - 乗り場に行くのに道路を渡るのは危険である。</li> <li>・ 乗り場に段差があり乗りにくい。</li> <li>・ 乗り場までの屋根がなく、車いす、杖使用者などは、濡れてしまう。</li> </ul> <p>東側トイレ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 点字ブロックが途中でなくなる。</li> </ul> <p>西側トイレ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅からは、わからない。近くからでもわかりにくい。</li> <li>・ 点字ブロックが途中でなくなっている。</li> <li>・ 点字ブロックが壁に近すぎて衝突する危険がある。</li> </ul> <p>交番トイレ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 表示が小さくわからない。</li> </ul> <p>駐車場</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場の標示が小さくわかりにくい。また、身体障害者用駐車場があることがわからない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ スロープを設けて欲しい。</li> <li>・ 公共交通のスペースの有効利用をして欲しい。</li> <li>・ スロープを設けて欲しい。</li> <li>・ バス停への誘導ブロックを設置して欲しい。</li> <li>・ 駅舎から連続して屋根を設置して欲しい。</li> <li>・ 大きく見易いものにして欲しい。</li> <li>・ タクシ - 乗り場をバス停側に設けて欲しい。</li> <li>・ スロ - プを設けて欲しい。</li> <li>・ 駅舎から連続して屋根を設置して欲しい。</li> <li>・ 入り口まで点字ブロックを敷設して欲しい。</li> <li>・ わかりやすい場所にわかりやすい標識を設置して欲しい。</li> <li>・ 入り口まで連続して設置して欲しい。</li> <li>・ 適度に離し警告ブロックなどを設置して欲しい。</li> <li>・ 大きな標識を設置して欲しい。</li> <li>・ 外からもわかる標識を設置して欲しい。</li> </ul>

気づいたこと	要望したいこと
<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベ - タの位置がわかりにくい。</li> <li>エレベ - タ前の舗装が破損している。</li> </ul> <p>全般</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>誘導ブロックが周囲と同系色でみにくい。</li> <li>誘導ブロックが摩耗し、わかりにくい。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>オブジェは必要なのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>目立つ色で設置して欲しい。</li> <li>J I S 規格でわかりやすいものを設置して欲しい。</li> <li>横断歩道に視覚障害者用横断帯を設置して欲しい。</li> <li>スペースを有効利用して欲しい。</li> </ul>

**駅周辺道路**



駅前通り



駅前通り



気づいたこと

**駅前交差点**

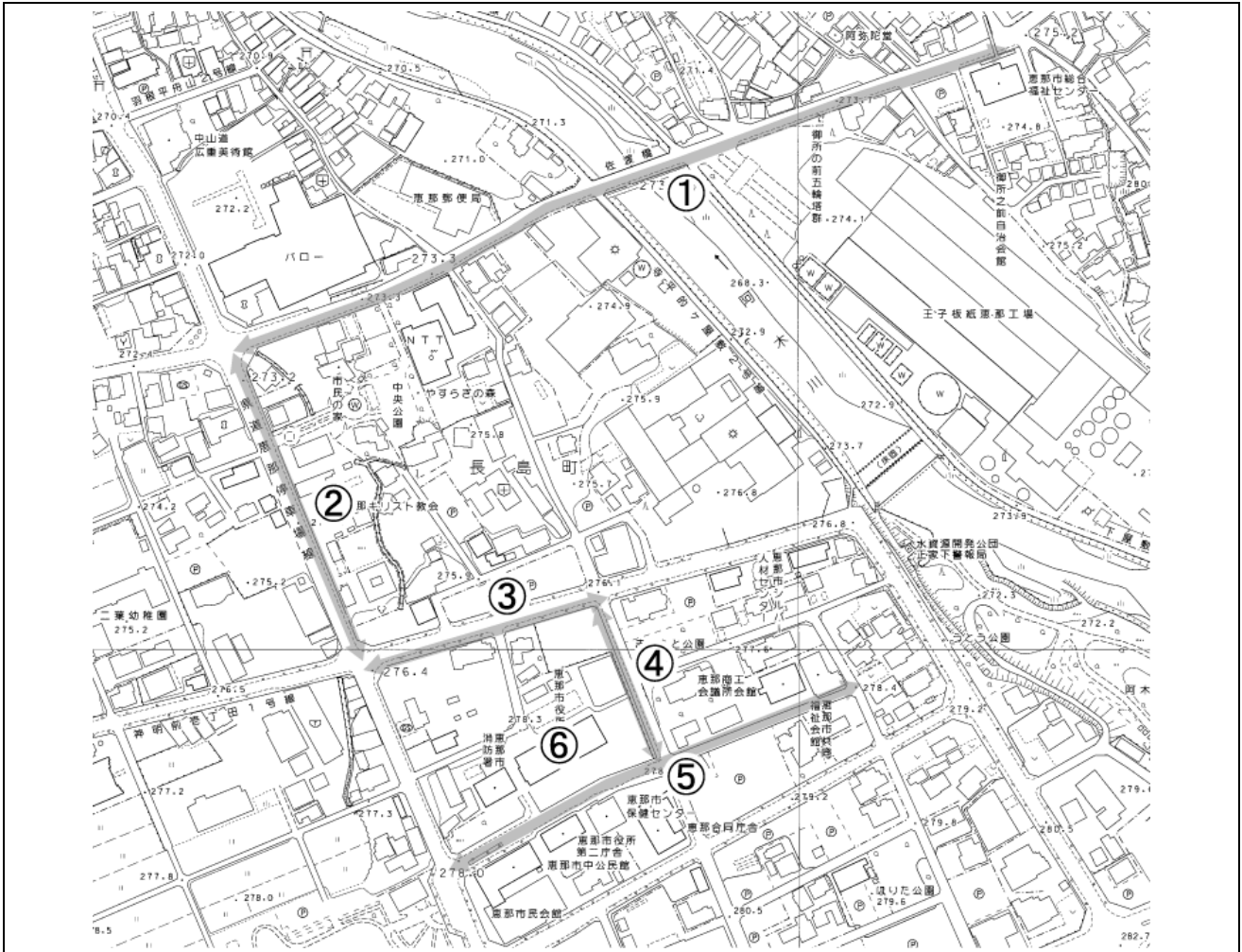
- 待機スペースに傾斜がついており車いすが待機しにくい。
- 車道と歩道の段差があり車いすが移動しにくい。

要望したいこと

気づいたこと	要望したいこと
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両乗り入れ部の誘導ブロックが摩耗しわかりにくい。</li> <li style="padding-left: 20px;">駅前通り</li> <li>・ 店舗への車が歩道に飛び出ており障害になっている。</li> <li>・ マンホ - ル等により誘導ブロックの寸断が多い。</li> <li>・ 広重美術館バス停のスペースがなく、バス利用者が歩道にあふれてしまう。</li> <li>・ 誘導ブロックと電柱やベンチなどの距離が近く危険である。(広重美術館など)</li> <li>・ 目の粗いグレ - チングがあり危ない。</li> <li>・ 自転車は気を付けて走って欲しい。</li> <li>・ バロー駐車場前の点字ブロックが途切れている。</li> <li>・ 車道との摺り付け部で急なところがある。</li> <li>・ 駅前通りに出てくる車が多く危険である。</li> <li style="padding-left: 20px;">銀座商店街</li> <li>・ 路面の破損が見られる。</li> <li style="padding-left: 20px;">まちなか多目的防災広場</li> <li>・ 街中に多目的防災広場が出来ている事に初めて気が付いた。多目的トイレがありよいことだと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 誘導ブロックの材質を摩耗しにくいものに。</li> <li>・ 市民のマナーの向上に取り組んで欲しい。</li> <li>・ スペースの確保やベンチの配置を検討して欲しい。</li> <li>・ 視覚障害者の意見を取り入れ設置して欲しい。</li> <li>・ 目の細かいグレーチングにして欲しい。</li> <li>・ 駅前通りに接続している道路に一時停止の路面表示が欲しい。</li> </ul>



### 3班 福祉センタ - ~市役所周辺



恵那白川線



恵那白川線



恵那白川線



恵那白川線



恵那白川線



恵那駅前停車場線



神明前壱丁田線



樋詰1号線



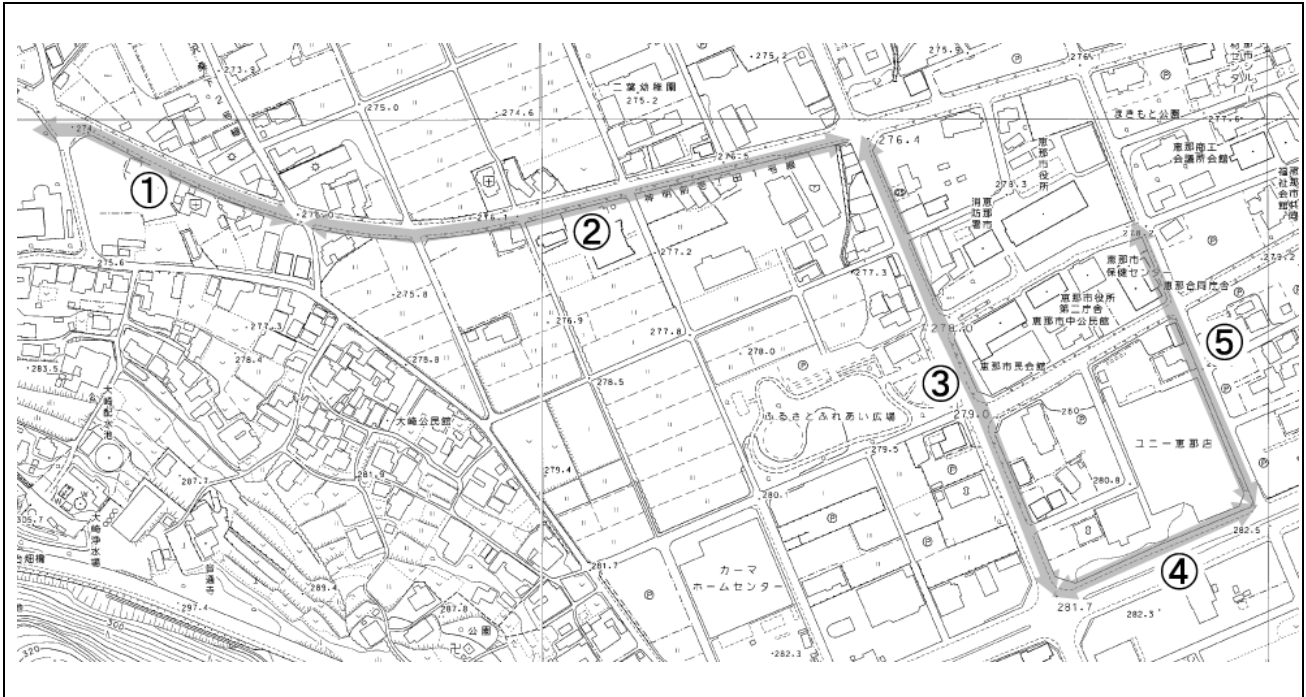
市役所正面



気づいたこと	要望したいこと
<p>恵那白川線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 福祉センタ - 前の歩道は横断勾配がきつく車いすなどは、車道に出してしまう危険がある。</li> <li>・ 福祉センタ - 前、御所之前バス停付近は歩道橋を利用できない人には横断できない。</li> <li>・ 福祉センタ - 付近には、誘導ブロックがない。</li> <li>・ 連続して誘導ブロックが設置されていないためバス停の位置がわかりにくい。</li> <li>・ バス停標識が障害になる。</li> <li>・ 県道に接続する車道を横断する際、動線上にグレ - チングが有り、杖などがはまってしまう。</li> <li>・ 警告ブロックの規格が古くわかりにくい。</li> <li>・ 交差点部の警告ブロックがないため、視覚障害者は気づかずに車道に出てしまい危険である。</li> <li>・ 境界ブロックが破損しており凹凸ができています。</li> <li>・ 民地が歩道より低く段差があるため、すれ違い時などに落ちてしまい危険である。</li> <li>・ 王子板紙前に歩道がない。</li> <li>・ 視覚障害者には、佐渡橋歩道への誘導がわかりにくい。</li> <li>・ 本橋（車道部）との継ぎ目に杖などが入ってしまう（下が見える）。</li> <li>・ 佐渡橋から佐渡交差点間の歩道の横断勾配がきつい。また、舗装ブロックの破損がみられる。</li> <li>・ 近鉄タクシー前の横断歩道は北側に歩道がなく路肩の真ん中に電柱があるため移動が危険である。</li> <li>・ 歩道に駐車車両がはみ出している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 横断歩道を設置して欲しい。</li> <li>・ 誘導ブロックを設置して欲しい。</li> <li>・ 交差点部の歩道には出来る限り警告ブロックを設置して欲しい。</li> <li>・ 大きな交差点には視覚障害者用横断帯が欲しい。</li> <li>・ 舗装の陥没や破損を修繕して欲しい。</li> </ul>

気づいたこと	要望したいこと
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両乗り入れ部に平坦部がなく凍結時など危険である。</li> <li>・ 佐渡交差点の真ん中に構造物があり障害になる。</li> <li>・ 佐渡交差点の誘導ブロックは、新しいはずだが既に摩耗してわかりにくい。 恵那駅停車場線</li> <li>・ 照明柱、消火栓標識柱などが左右不規則に歩道上に設置されている。</li> <li>・ 蓋穴のふさがれていない側溝蓋が連続しており、杖などが落ちこむ可能性がある。</li> <li>・ 側溝の蓋ががたつくなど全体的に歩道の状態が悪い。</li> <li>・ 幅員がやや狭い。</li> <li>・ 神明前交差点の南東の信号制御箱が誘導用ブロックの脇に設置されており、視覚障害者が接触する危険性がある。 神明前壱丁田線</li> <li>・ 雨水柵などを避け誘導ブロックを設置しているため誘導が複雑でわかりにくい。</li> <li>・ 誘導ブロックと周囲が同系色でわかりにくい。</li> <li>・ 車道にポリバケツや破損した柵などがあり障害になっている。 樋詰1号線</li> <li>・ 誘導ブロックと周囲が同系色でわかりにくい。 槇本樋詰線</li> <li>・ 誘導ブロックと周囲が同系色でわかりにくい。</li> <li>・ 誘導ブロックの破損がみられる。 市役所</li> <li>・ 車いす利用者や足の不自由な人は、階段のため正面から玄関に入れない、もしくは難しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平坦部を設けて欲しい。</li> <li>・ 材質についても丈夫なものを使用して欲しい。</li> <li>・ 統一して設置して欲しい。</li> <li>・ 蓋穴をふさぐだけでなく歩道の全面改良を望む。(全体的に歩道の状態が悪いため)</li> <li>・ 制御箱の位置を変えるべき。</li> <li>・ 配置の際、当事者に確認して欲しい。</li> <li>・ 市の市役所周辺の路線について誘導ブロックの配置や配色をわかりやすいものにして欲しい。</li> <li>・ 見やすくわかりやすい色にして欲しい。</li> <li>・ 市役所玄関正面階段にスロ - プを併設して欲しい。</li> <li>・ スロ - プ、階段に手摺を設置して欲しい。</li> </ul>

## 4班 文化センタ - ~市役所周辺



神明前壺丁田線



神明前壺丁田線



神明前壺丁田線



恵那駅停車場線



国道 19号



樋詰1号線



### 気づいたこと

#### 神明前壺丁田線区画整理外

- ・ 車道への摺り付け部の段差が高く、移動できない箇所がある。
- ・ グレ・チング・マンホールが真ん中であり危険である。
- ・ 植樹柵により幅員が狭くなっている。
- ・ 街路樹の根が舗装を押し上げている。
- ・ 点字ブロックが破損し移動しにくい。
- ・ 伏せ板が沈下しており移動しづらい。

### 要望したいこと

- ・ 削って段差を低くして欲しい。
- ・ 設置位置を考慮し滑りにくい素材にして欲しい。
- ・ 種類、スペースを十分考えて植樹して欲しい。

気づいたこと	要望したいこと
<p>神明前寺丁田線区画整理内</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車道への摺り付け部の段差が高く、移動できない箇所がある。</li> <li>・ 車両乗り入れ部の舗装や側溝が破損している。</li> <li>・ 側溝の蓋と蓋の隙間が大きく空いている。</li> <li>・ 陥没している箇所がある。</li> <li>・ 店舗利用者の車両が歩道にはみ出して駐車している。</li> <li>・ 植樹が歩道の障害になっている。</li> </ul> <p>恵那駅停車場線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 傾斜が急な箇所がある。</li> <li>・ 誘導ブロックがない。</li> <li>・ 警告ブロックがはがれたり、破損している箇所がある。</li> <li>・ 歩道がかまぼこ状になっている。</li> <li>・ 側溝と歩道面に段差が生じている。</li> </ul> <p>国道19号線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 花壇にゴミが捨てられている。</li> <li>・ 花壇の砂が歩道に流れている。車いすで移動すると手が砂だらけになる。</li> </ul> <p>樋詰1号線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ユニ - 前は、人が多いものの、歩道が設置されておらず危険である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 削って段差を低くして欲しい。</li> <li>・ 強度の見直し。</li> <li>・ 市民のマナ - やモラルの育成。</li> <li>・ 種類、スペースを十分考えて植樹して欲しい。</li> <li>・ 幅員を確保し平坦部を設けて欲しい。</li> <li>・ 警告ブロックを修繕して欲しい。</li> <li>・ 歩道は平坦にして欲しい。</li> <li>・ 清掃活動やマナ - の向上が必要。</li> <li>・ 植樹帯の縁石を高くして土や砂が流れないようにして欲しい。</li> <li>・ 市役所などの北側のように歩道を設けて欲しい。</li> </ul>

#### (4) バリアフリー化のための課題

恵那駅周辺道路現況調査、高齢者、身体障害者等ヒアリング調査そしてJR恵那駅周辺バリアフリー点検まち歩き等から各公共施設のバリアフリー化基準からみた課題とバリア解消のための方策について次のように検討しました。

##### 恵那駅舎

課題項目	対策案
・ 駅舎内の垂直移動が円滑化でない	・ エレベーター・エスカレーターの設置
・ 鉄道駅の利用をさらに円滑化する必要がある	・ バリアフリー化された券売機の設置 ・ 多目的トイレ、電光掲示板の設置 ・ 手話ができる駅員養成
・ 鉄道駅の安全利用を促進させる必要がある	・ 誘導ブロック、音声案内、警告ブロック等による連続した案内のしくみ ・ 転落防止柵、盲導鈴、緊急ボタン、警告ブロック等の安全対策
・ 明知鉄道との円滑な乗り換えを促進する必要がある	・ 連絡経路の円滑化 ・ 警告ブロック等の安全対策

##### 駅前広場の安全性と利便性の向上

課題項目	対策案
・ 駅前広場の安全確保が求められる	・ 正面階段へのスロープの設置と勾配の緩和 ・ 歩道上の誘導ブロック、警告ブロックそして横断部の視覚障害者用横断帯による一体的誘導のしくみ（歩道との配色含む）
・ 乗り換え機能の向上が求められている	・ 駅舎とバス停、タクシー乗り場間の誘導ブロック、シェルター等の設置 ・ タクシー乗り場へのわかりやすい誘導案内
・ 一般送迎車を円滑化させる必要がある	・ 身体障害者優先一時停車帯の設置 ・ 朝夕の一般スペースにおける飽和の解消
・ 駅前広場施設の利用を円滑化させる案内等が求められる	・ 駅前広場の音声、触知などによる案内 ・ 見やすくわかりやすい案内表示

##### 駅西駐車場の利用の促進

課題項目	対策案
・ 駐車場の位置のわかりやすさと駐車場の利用しやすさを図る	・ 身体障害者駐車場のわかりやすい表示 ・ 円滑化された経路への誘導 ・ 多目的トイレ設置のわかりやすい表示

### バスのバリアフリー - 化による利用促進

課題項目	対 策 案
・ バスのバリアフリー化を促進させ、利用を高めなければならない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利便性の高い路線づくり</li> <li>・ バリアフリー化された低床バスの導入</li> <li>・ バス停の利用しやすさの促進</li> </ul>

### 大型商業施設及び商店街の一体利用の促進

課題項目	対 策 案
・ 大型商業施設と商店街の一体利用を促進させる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩道上の誘導ブロック、警告ブロックそして横断部の視覚障害者用横断帯による一体的誘導のしくみ（歩道との配色含む）</li> <li>・ 歩道の不法占有、駐車等の排除</li> <li>・ 商店街との心のバリアフリーづくり</li> <li>・ 歩きやすい歩行空間確保（段差、並目グレーチング等）</li> <li>・ 商店街の街路づくりへの市民参画</li> </ul>

### 市民への周知及びバリアフリー意識の向上

課題項目	対 策 案
・ バリアフリー化に関して市民への周知広報を図らなければならない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バリアフリー化の取り組みの広報</li> <li>・ バリアフリー整備の保全管理への協力を啓発</li> </ul>
・ 心のバリアフリーに対する意識の向上を図る必要がある	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車、自動車利用などマナーの向上</li> </ul>

## 4 . 重点整備地区及び特定経路の設定

### ( 1 ) 重点整備地区の設定方針

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日あたり利用者数 5,000 人以上）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ます。

重点整備地区の設定は、下記の方針に基づき行います。

#### 【 重点整備地区の設定方針 】

- |  |
|--|
| (1) 特定旅客施設を含む。                         |
| (2) 特定旅客施設を中心とした徒歩圏とする。                |
| (3) 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を対象とする。 |
| (4) 特定旅客施設周辺での関連計画との整合を図る。             |

### ( 2 ) 重点整備地区の要件

#### 特定旅客施設の抽出

本市における旅客施設は、JR中央本線 2 駅、明知鉄道 8 駅となっています。このうち特定旅客施設の条件である 1 日当たりの乗降客数が 5 千人以上の旅客施設は、JR中央本線恵那駅のみです。

したがって本基本構想における特定旅客施設は JR 恵那駅とします。

#### 【 1 日当たりの平均乗降客数 】

駅 名	乗降客数（人）
JR中央本線	
恵那駅	6,772
武並駅	1,108
明知鉄道	
恵那駅	1,224
東野駅	77
飯羽間駅	100
岩村駅	648
花白駅	32
山岡駅	243
野志駅	18
明智駅	315

(平成 14 年)

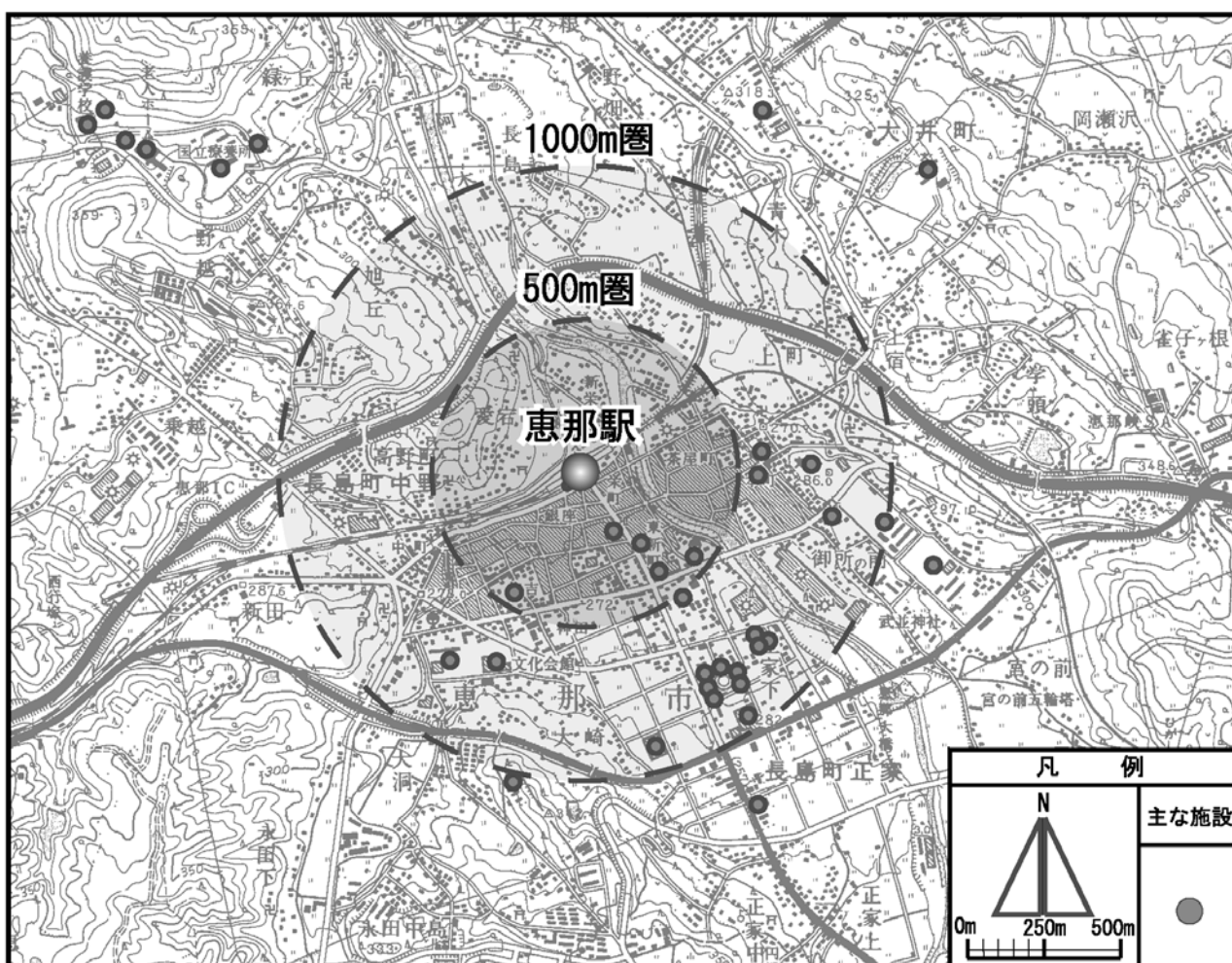


### J R 恵那駅を中心とした徒歩圏

徒歩圏として、特定旅客施設である J R 恵那駅（1日あたり利用者数：約 6,700 人）を中心に、半径 1,000m 程度の圏域を考えます。

この圏域の主な公共施設や不特定多数の人が利用する施設は J R 恵那駅の北側には該当する施設はありませんが、駅南側に集中しています。また、1,000m 圏外ですが、高齢者、身体障害者等がよく利用する市立病院、養護施設など重要な施設が駅北西部に集中していますが、徒歩で移動できる距離でないこと、J R 恵那駅から定期的にシャトルバスが出ており、これらを利用することが多いであろうことを考慮しますと、本基本構想における重点整備地区は J R 恵那駅南側を対象に設定するのが妥当だと考えます。

【 J R 恵那駅徒歩圏域図】

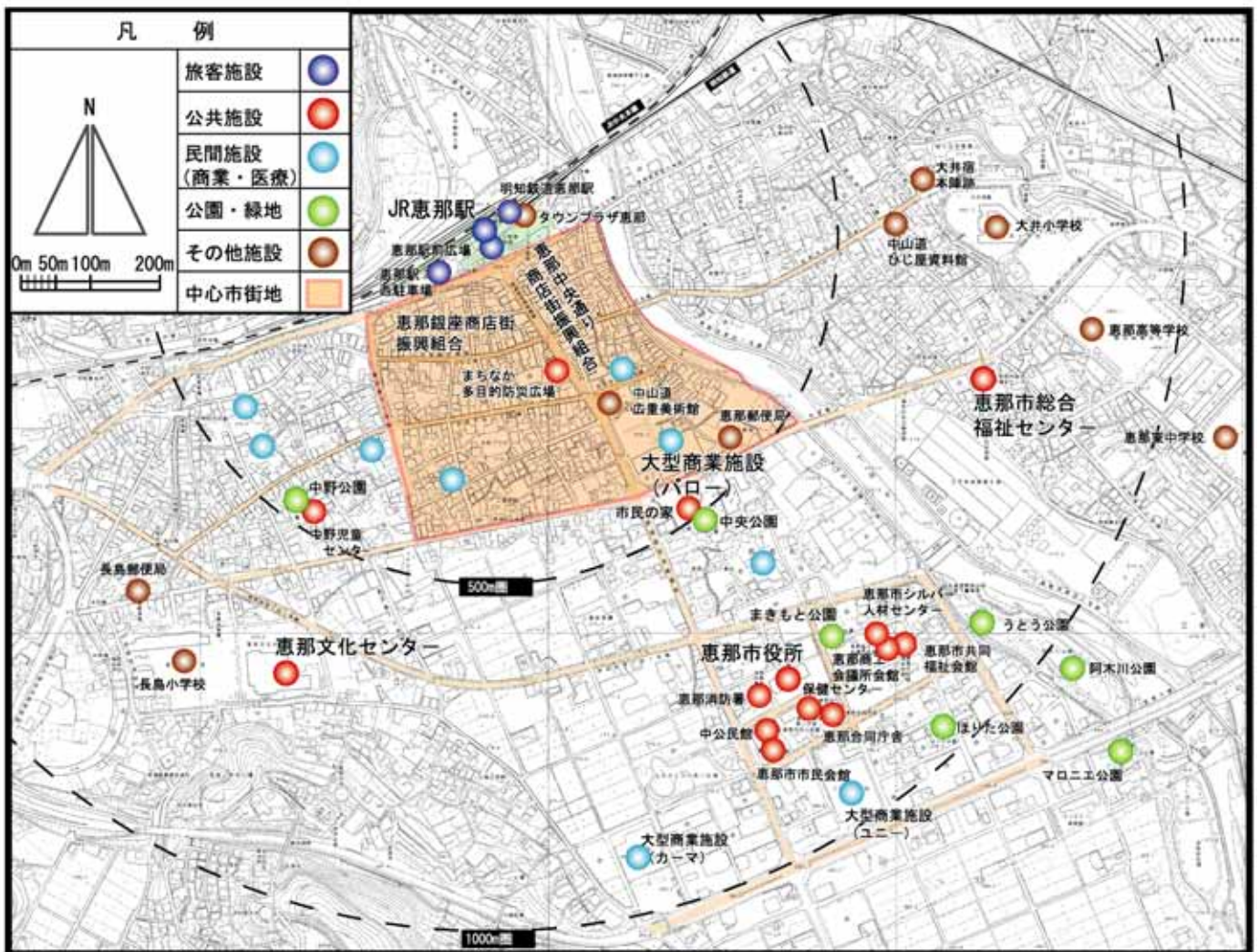


## 高齢者や身体障害者等が日常生活においてよく利用する公共施設等

JR恵那駅周辺における「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公共施設等」として、明知鉄道恵那駅、駅西駐車場、恵那郵便局、恵那文化センター、恵那市総合福祉センター、恵那市役所、市民会館、保健センターなどが該当します。

これらの施設は、南北はJR中央本線と一般国道19号の間に、東西は恵那市総合福祉センターと恵那文化センターの間に位置しています。この東西南北の範囲が高齢者、身体障害者等が日常的に徒歩で移動するエリアと考えられます。

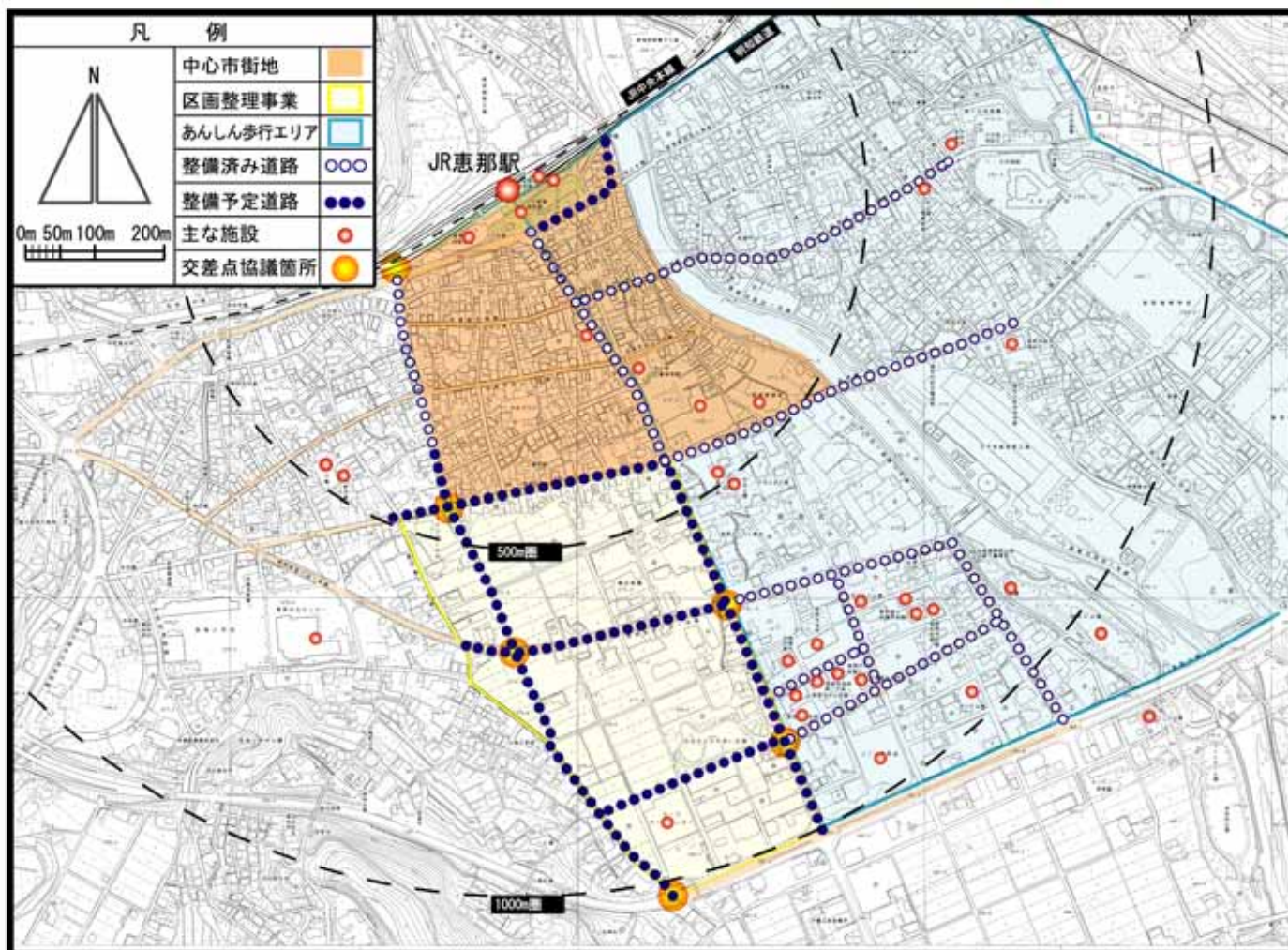
【JR恵那駅周辺施設位置図】



## J R 恵那駅周辺における関連計画との整合

J R 恵那駅の周辺では以下のような計画が検討され、実施されています。重点整備地区の設定にあたってはこれら関連計画との整合を図り、合理的かつ総合的に整備を進めていくことが必要です。

### 【恵那駅周辺関連計画】



### 【大崎土地区画整理事業】

大崎地区では、広域幹線道路一般国道19号の整備や地区内における行政・公益施設、沿道商業施設の立地に伴った急速な都市化に対応し、総合的かつ計画的なまちづくりを行う必要があり、隣接する市の中心市街地の拡大と位置づけ、計画的なまちづくりを進めるために土地区画整理事業を実施しています。事業は平成21年完成を目指しており、区画街路なども整備される予定となっています。

### 【中心市街地活性化事業】

J R 恵那駅を中心とする約16haの区域（北辺：J R 中央本線、南辺：県道恵那白川線、東辺：阿木川、西辺：都市計画道路葛沢桑下線）を中心市街地と定め「恵那市中心市街地活性化基本計画」を策定し、中心市街地の活性化に取り組んでいます。

### 【あんしん歩行エリア】

県道 恵那駅停車場線より東側には、あんしん歩行エリアを指定しています。あんしん歩行エリア内では、岐阜県公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を講じることにより、死傷事故を約2割抑止するとともに、そのうち歩行者又は自転車利用者に係る死傷事故を約3割抑止することを目指しています。

### 【 死傷事故抑止対策の概要 】

岐阜県公安委員会	道路管理者
<ul style="list-style-type: none"><li>• 信号機の新設、高度化、歩車分離化</li><li>• 道路標識・標示の高輝度化</li><li>• 交通情報板等による情報提供</li><li>• 指導取締り</li></ul> 等	<ul style="list-style-type: none"><li>• 交差点改良、右折車線の設置</li><li>• 道路照明、視線誘導標の設置</li><li>• 区画線、道路標識の整備</li><li>• 歩道の整備</li></ul> 等

### (3) 重点整備地区の設定

(2)において特定旅客施設、徒歩圏の設定、徒歩圏内の公共施設の分布状況、さらに同区域で先行する関連計画など重点整備地区の要件をみてきました。

この地区の現況を「交通バリアフリー法」で定める重点整備地区の要件に照らし合わせ、北はJR中央本線、南は国道19号、東は福祉センター-東に走る南北の道路、西は文化センター西に走る主な道路で囲まれる圏域を「重点整備地区」として設定します。

(次ページ重点整備地区参照)

#### 参考1：重点整備地区の要件（交通バリアフリー法第2条第7項）

交通バリアフリー法における「重点整備地区」とは、利用者数が5,000人以上の鉄道駅等の旅客施設（以下「特定旅客施設」という。）を中心として設定される次に掲げる要件に該当する地区をいう。

1．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であること。

2．特定旅客施設、当該特定旅客施設と上記「1．」の施設との間の経路（以下「特定経路」という。）を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設（以下「一般交通用施設」という。）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（以下「公共用施設」という。）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であること。

3．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であること。

#### 参考2：重点整備地区設定にあたっての留意事項（移動円滑化の促進に関する基本方針より抜粋）

##### 1．基本的な考え方

重点整備地区の具体的な設定については、それぞれの市町村ごとに多様であると考えられるが、高齢者、身体障害者等の徒歩または車椅子による移動の状況、土地利用や諸機能の集積の実態及び将来の方向性、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から、一体性があり、集中的・効果的な取組が可能となるような地区とすることが必要である。

##### 2．重点整備地区の範囲

重点整備地区は、特定旅客施設からの徒歩圏内であることを要件としており、特定旅客施設から概ね500mから1km以内の範囲であると想定されるが、具体的な区域の設定は、高齢者、身体障害者等の特定旅客施設からの移動の状況、施設の分布状況等、市町村が地域の実情に応じて判断することが必要である。

##### 3．重点整備地区の境界

重点整備地区の境界は、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重要である。

#### (4) 特定経路の設定

##### バリアフリー - 化すべき経路の選定方針

交通バリアフリー法では、特定旅客施設（1日あたり利用者数5,000人以上の鉄道駅等）と周辺の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ます。

本市においてはJR恵那駅と周辺の公共施設を結ぶ道路を「特定経路」として設定します。また、特定経路は有効幅員2m以上の歩道を有すること等の条件がありますが、駅周辺地区においては、有効幅員が2m以下の歩道でも、歩行者ネットワークを図っていく上で重要な道路があります。このような特定経路の条件をすべて備えていませんが、それに準ずる道路も選定し、バリアフリー化すべき経路としていきたいと考えます。

##### 【 バリアフリー - 化すべき経路の選定方針 】

- |                         |
|-------------------------|
| (1) JR恵那駅と周辺の公共施設等を結ぶ経路 |
| (2) 利用者の多い経路            |

##### 特定経路及び準特定経路の設定

交通バリアフリー法に基づく特定経路をJR恵那駅から一般国道19号に向かう県道に設定します。また特定経路から分岐し、各公共施設等へ至る道路を準特定経路として設定し、バリアフリー構造基準に準じた整備や市独自の考え方に基づくバリアフリー整備を行っていきます。

(参照：「特定経路」図)

参考：特定経路に設置する歩道の基準（「道路の移動円滑化基準」より）

項目	基準
有効幅員	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15cm以上の縁石を設置する。 必要に応じて、植樹帯や並木、柵により歩車分離を行う。
高さ	5cm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。
横断歩道部分	縁石等による段差は2cmを標準とする。 車いすが円滑に転回できる構造とする。
車両乗入部	車両乗入部のうち、上記の横断勾配を満たす部分の有効幅員は、2m以上とする。

## 5. 基本構想の目標及び基本方針

### (1) 基本構想の目標

本市は豊かな自然に恵まれ、歴史・文化などの地域資源も多く、中部経済圏とも高速自動車道や鉄道で結ばれ、利便性の面でも恵まれた立地環境にあります。

しかし急激な少子高齢化の進行や人口定着のための産業振興が求められており、豊かな自然の保全活用、若年者を呼び込む活力あるまちづくりなどの課題も有しています。

本市では、これらこの地域の特性を踏まえ次のような市の将来像を定めています。

#### 【恵那市の将来像】

～次の世代へ つなげる まちづくり～

### 人・地域・自然が調和した 交流都市

この将来像を実現するために、「誰もが安全で快適に暮らし交流できるまちづくり」を推進していくことは重要な課題であり、公共交通機関のバリアフリー化及び、誰もが安心して安全に外出でき快適に暮らせる基盤整備が必要不可欠となっています。また、これらの取り組みは市街地への入り込みや中部経済圏との交流を促し、まちの活性化につながるものと考えます。

これらを踏まえ、本基本構想で設定した重点整備地区におけるバリアフリー化の目標を次のように定め、2010年までの事業実施をめざしていきます。

#### 【恵那市交通バリアフリー化基本構想の目標】

### 安全・安心の暮らしをつくる、心とまちのバリアフリーづくり

### (2) バリアフリー化の基本方針

JR恵那駅周辺は鉄道をはじめとする交通ターミナルであり、商業、文化、福祉、行政等の都市機能が集中する、もっとも市民が移動し交流する地区です。あらゆる人々が集まりやすく利用しやすいまちにすると同時に、まちの活性化にも資するまちづくりとします。

高齢者、障害者をはじめあらゆる人々がそれぞれの移動力に応じた移動しやすさを選択できるバリアフリー整備を図っていきます。

ハード整備だけでなく、互いに心のバリアフリー化も押し進め、互いに安全・安心に暮らすことができるまちにしていきます。

## 6 . 重点整備地区におけるバリアフリー整備

特定旅客施設や特定経路について高齢者、身体障害者などをはじめとしたすべての利用者の円滑な移動を図るため、特定事業者は以下の方針に即して事業を実施するため計画を作成します。なお、事業は、国、地方自治体、事業者が協調し実施していきます。

### (1) バリアフリー化の目標について

主務大臣（国土交通大臣）の定める基本方針に基づき、主要な特定経路を形成する施設について 2010年（平成22年） を目標に整備を行っていきます。

### (2) 整備事業

公共交通特定事業

JR 恵那駅

#### 【整備の基本的な考え方】

「バリアフリー法」に基づき事業を行うものとし、駅前広場などとの連続性に配慮し、「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構想及び設備に関する基準<sup>1</sup>」に準じた駅舎の出入り口から各ホームへ至るバリアフリー化された経路を一つ以上設けることを基本とします。

鉄道は市民の重要な移動手段ですので、高齢者、身体障害者をはじめあらゆる利用者の安全性の確保、利便性の向上に係る各種の施設・設備の継続的な整備を行うことを基本とします。

#### 【整備計画案】

##### 垂直移動のバリアフリー化

垂直移動のバリア解消を図るため、改札口から各ホームに至る1経路にエレベーターを設置します。

##### 障害者対応型多機能トイレの設置

車椅子、オストメイト、おむつ替えなどの利用が可能であり、身体障害者、高齢者をはじめとしたあらゆる利用者が利用しやすく、使いやすさが配慮された障害者対応型多機能トイレを整備します。

#### イメージ





## 東濃鉄道バス

### 【整備の基本的な考え方】

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「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構想及び設備に関する基準<sup>1</sup>」に基づいた構造の車両の導入を基本とします。

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、「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構想及び設備に関する基準<sup>1</sup>」に基づいたバス停の整備を基本とします。

バスは、市民にとって重要な移動手段であり、鉄道などとの連絡にも配慮した運行を基本とします。

### 【整備計画案】

#### バス車両

新規車両の導入及び車両の更新に合わせて、バリアフリーに配慮した低床バスを導入します。

新規車両の導入及び車両の更新に合わせて、次停留所名表示装置や乗り口付近への行き先案内表示などバリアフリーに配慮した設備を設置します。

#### バス停

バス停留所は、植樹帯や施設帯など歩行者の移動の妨げにならない場所に設置します。やむを得ない場合もできる限り有効幅員を確保するよう努めます。

わかりやすいバス停表示を採用し、車いすスロープ付ワンステップバスが運行する路線には運行便を時刻表に明記します。

### イメージ



低床バス側面



乗車口

-	瑞浪駅前	稲津公民館前	山の田
-	-	-	-
♿	7.12	7.20	7.23
	7.43	7.51	7.54
♿	9.00	9.08	9.11
-	9.45	9.53	9.56
♿	10.55	11.03	11.06

ワンステップバスの表記例

## 道路特定事業

### 特定経路（県道 恵那駅停車場線）

#### 【整備の基本的な考え方】

旅客施設から公共施設等への主要な経路となる特定経路については、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準<sup>2</sup>」に基づくとともに、「道路の移動円滑化整備ガイドライン<sup>4</sup>」を参考にして、バリアフリー化された歩道の整備を優先的に行います。

特定経路の整備は、旅客施設や公共施設等の施設内の移動円滑化された経路に配慮し整備を行うものとします。

#### 【整備計画案】

##### 恵那駅前交差点～佐渡交差点間

視覚障害者誘導用ブロックと周囲の舗装の明度や輝度に差がない箇所は、弱視者が判別しやすいよう輝度比や明度差が確保されるように改修します。

グレーチングは、目が細く滑りにくい表面仕上げのものに改修します。また、車道においても歩行者の動線上にあるものについては同様に改修します。

##### 佐渡交差点～国道19号間

区画整理により整備が行われる歩道については、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準<sup>2</sup>」に基づき、「道路の移動円滑化整備ガイドライン<sup>4</sup>」を参考にして、バリアフリー化された歩道の整備を行います。

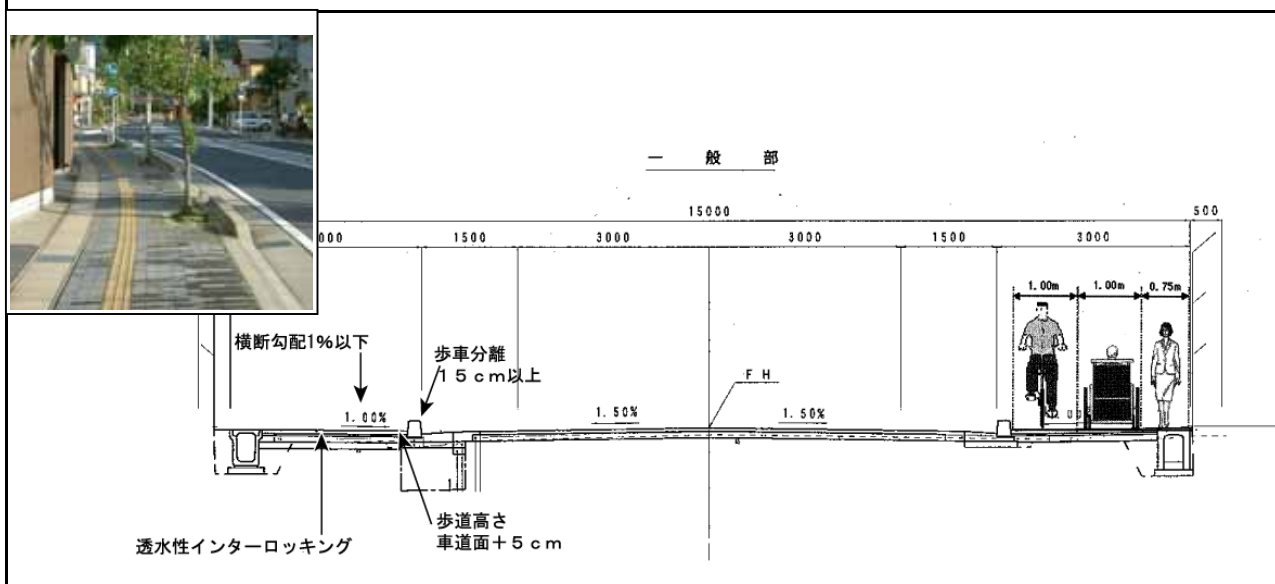
小規模な道路との交差点における歩行者動線の平坦性を確保します。

車両乗入れ部に歩行者や車いす利用者が円滑に移動できる平坦部を確保します。また、その幅員は円滑に移動できる幅員を確保します。

公共交通機関と主要施設の間は視覚障害者誘導用ブロックを連続的に設置します。

グレーチングは、目が細く滑りにくい表面仕上げのものに改修します。また、車道においても歩行者の動線上にあるものについては同様に改修します。

#### イメージ



## 準特定経路

### 【整備の基本的な考え方】

現況道路幅員と自動車の円滑な通行の関係や地形上の制約及び周辺の宅地の状況から「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準<sup>2</sup>」等に適合した歩道の整備が不可能な道路については、同基準等を準用し、できる限り移動しやすい歩行空間の整備を図り、より安全性を確保します。

準特定経路を形成する施設についても2010年を目標に順次整備を行い、困難なものについては2010年以降も継続して整備に取り組みます。

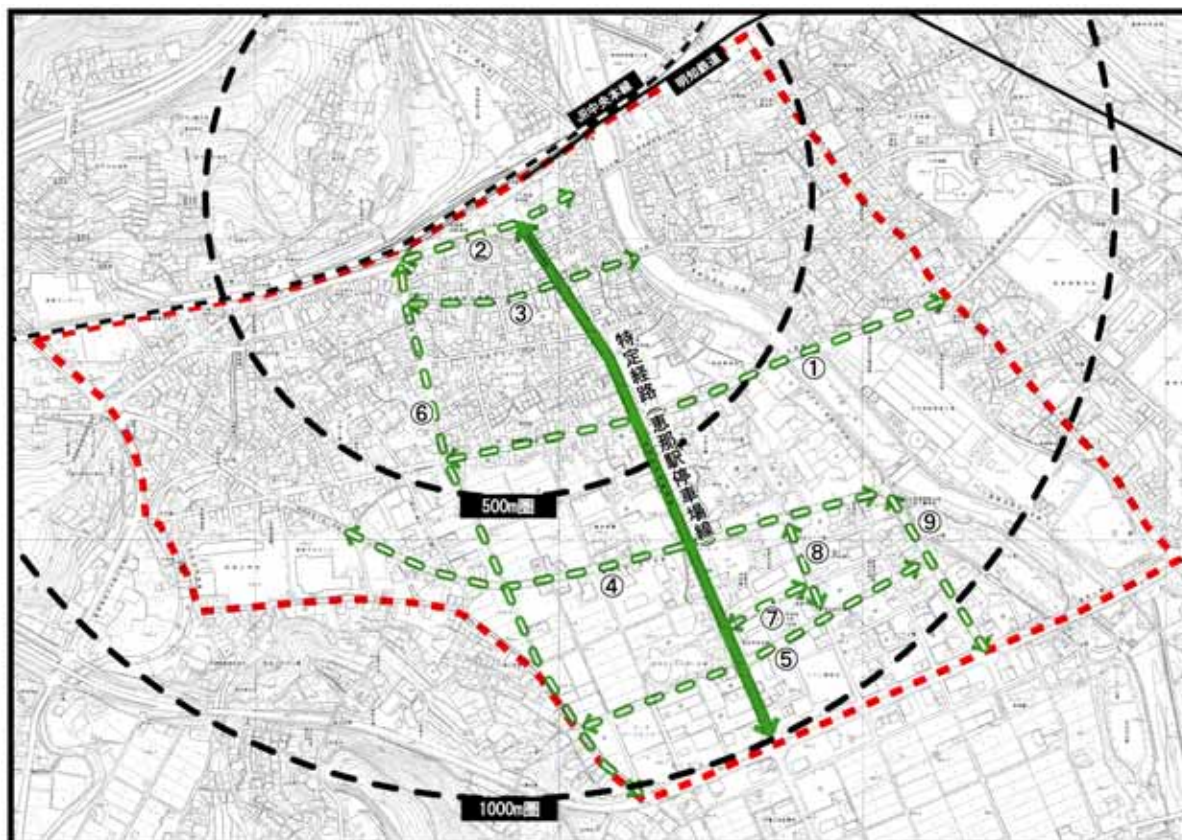
### 【整備計画案】

「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準<sup>2</sup>」に基づき特定経路に準じた整備を行います。

歩車道の分離が十分でない道路では、カラー舗装などの工夫による歩車分離を行い、安全性の向上に努めます。また、歩行者の動線は出来るだけ平坦で滑りにくく、歩きやすいものとし、障害物を設けないように整備を行います。

### 準特定経路設定路線

主要地方道 恵那白川線	市道 恵那駅前石橋線、恵那駅前惣の神線
市道 居屋敷舟橋線、葛沢神ノ木線	市道 神明前壱丁田線
市道 横井宇東線	市道 葛沢桑下線
市道 槇本樋詰線	市道 槇本1号線
市道 寺平的ヶ屋敷線	



交通安全特定事業  
交通安全施設

【整備の基本的な考え方】

「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係る信号機等に関する基準を定める規則<sup>3</sup>」等に基づき、信号機の新設や改良や規制について検討するなど、安全性の確保を最優先としたバリアフリー整備を行います。

【整備計画案】

特定経路の主要な交差点や高齢者、身体障害者等がよく利用する交差点の信号機に対し、音響機能や高齢者等用押しボタン設置を検討し、交差点の安全性および利便性の向上を図ります。ただし、音響機能の設置については周辺住民との合意の上行うものとします。

特定経路の小規模な道路との交差点において交差点改良後、歩行者動線に横断歩道の設置を検討します。

特定経路の主要な交差点の横断歩道へ、視覚障害者用横断帯の設置を検討します。

イメージ写真



高齢者等用  
押しボタン



音響付信号



視覚障害者用横断帯

## その他の一般交通用施設

### 駅前広場

#### 【整備の基本的な考え方】

歩行者の移動空間については、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準<sup>2</sup>」に基づくとともに、「道路の移動円滑化整備ガイドライン<sup>4</sup>」を参考にして、バリアフリー整備を行います。

バスやタクシー、自家用車で送迎等において安全性や円滑な乗り降りなど機能性の向上を図るとともに、案内設備をはじめ必要となる施設や設備の整備を行い、交通結節点として利便性の向上や機能の強化を図ります。

#### 【整備計画案】

##### 歩行空間

駅前交差点北東側に滞留空間の確保を図ります。

転落防止柵の維持修繕を行います。

視覚障害者誘導用ブロックの設置替を検討します。

##### 乗り継ぎ機能

公共交通機関、身体障害者専用スペースの位置や誘導を総合的に検討します。

駅と既設バスシェルターを結ぶシェルター等屋根を設置します。

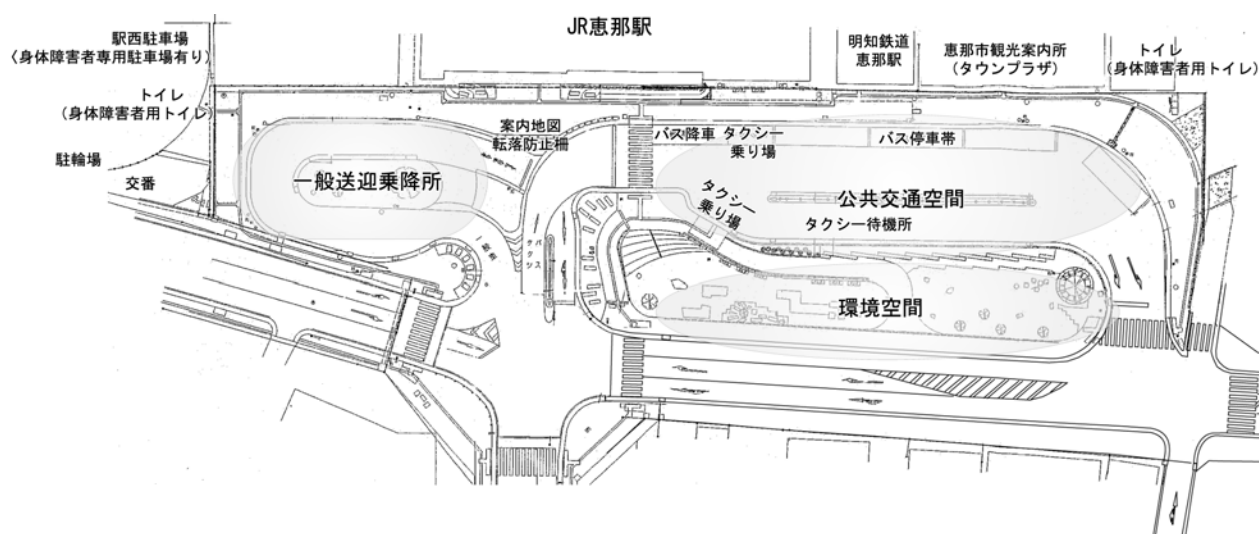
駅前の石の案内板の改修を行い、点字や触知地図を付設した案内板も設置します。

タクシー乗り場の段差を解消します。

一般送迎の混雑について、駅前広場及び駅周辺を含めた利用形態を総合的に検討します。

#### 参 考 図

恵那駅前広場の現況図



整備計画案一覧

事業名		整備計画案	
特定事業	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・垂直移動のバリアリー化を図ります。</li> <li>・障害者対応型多機能トイレを設置します。</li> </ul>	
	バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新規導入及び更新時に、バリアリーに配慮した低床バスの導入を図ります。</li> <li>・わかり易いバス停表示（低床バスの表示）を行います。</li> </ul>	
道路特定事業	特定経路	①	<ul style="list-style-type: none"> <li>・認識しにくい視覚障害者誘導用ブロックの改修を行います。</li> <li>・グレーチングの改修（細目、滑りにくい材質）を行います。</li> </ul>
		②	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化基準に基づく整備・改修を行います。</li> </ul>
		③	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小規模道路との交差点における歩行者動線の平坦性を確保します。</li> <li>・車両乗入れ部歩行者動線の平坦性を確保します。</li> <li>・公共交通機関と主要施設間に視覚障害者誘導用ブロックを連続で設置します。</li> <li>・グレーチングの改修（細目、滑りにくい材質）を行います。</li> </ul>
	準特定経路		移動円滑化基準に準じた改修を行います。
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・グレーチング改修、凹凸・破損部の改修、段差解消、警告ブロック設置等</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・グレーチング改修、凹凸・破損部の改修、段差解消、誘導ブロック改修等</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・グレーチング改修、歩車分離の検討、段差解消の検討、障害物の移動等</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・グレーチング改修、凹凸・破損部の改修、段差解消、誘導ブロック改修等</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・グレーチング改修、凹凸・破損部の改修、段差解消、誘導ブロック設置検討等</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・グレーチング改修、凹凸・破損部の改修、段差解消、誘導ブロック改修等</li> </ul>
特定事業	交通安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>①</li> <li>・主要交差点への音響付信号、高齢者等用押しボタンの設置を検討します。（音響付信号は一部設置済み）</li> <li>②</li> <li>・特定経路とその取り付け道路との交差点に、特定経路縦断方向への横断歩道の設置を検討します。</li> </ul>	
	その他一般交通施設	<p>駅前広場</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>（歩行空間）</li> <li>・安全な歩行者動線の確保を図ります。</li> <li>・転落防止柵の維持修繕を行います。</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックの設置替を検討します。</li> <li>（乗り継ぎ機能）</li> <li>・公共交通機関、身体障害者専用スペースの位置や誘導を総合的に検討します。</li> <li>・駅と既設バスシールドを結ぶシールドなど屋根を設置します。</li> <li>・駅前の石の案内板の改修を行い、点字や触知地図を付設した案内板も設置します。</li> <li>・タビ乗り場の段差を解消します。</li> <li>・一般送迎の混雑について、駅前広場及び駅周辺を含めた利用形態を総合的に検討します。</li> </ul>	

【基準】

- 1：「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構想及び設備に関する基準」  
(平成12年11月1日 運輸省・建設省令第10号)
- 2：「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」  
(平成12年11月15日 建設省令第40号)
- 3：「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係る信号機等に関する基準を定める規則」  
(平成12年10月25日 国家公安委員会規則第17号)
- 4：「道路の移動円滑化整備ガイドライン」  
(平成15年2月 監修：国土交通省、編集発行：国土技術センター)

## 7. 構想と関連して取り組むべき事項

### (1) 市民の連携によるバリアフリー促進

本構想策定にあたっては恵那駅周辺地区に関わる関係市民団体から参画を得ています。高齢者、身体障害者関係団体はもちろんのこと、ボランティア連絡協議会、まちづくり市民協会、商店街連合会まで参画し策定をしました。

恵那駅周辺地区のバリアフリー化が進捗することによって、高齢者や身体障害者にとっては安心して駅周辺地区に集まることができ、ボランティア連絡協議会にとっては日頃のボランティア活動に取り組みやすい環境が整備されることになり、まちづくり市民協会にとってはバリアフリーのまちづくりが一步進捗し、商店街連合会にとっては顧客を迎えやすい環境が整備され、商店街機能の向上につながるようになります。

今後とも幅広い市民の手によって、恵那駅周辺地区のバリアフリーのまちづくりを推進させ、さらに市域全体へ市民によるバリアフリーのまちづくりを進めるとともに、公共交通の利用促進、駅周辺地区の日常利用促進などに取り組んでいきます。

### (2) 心のバリアフリーの推進

交通バリアフリーに向けての取り組みは高齢者、身体障害者等だけの課題ではなく、広く市民全般の課題として取り組むべき事項であることを本構想策定過程にて互いに認識してきましたが、個々それぞれについてみると、なぜそれがバリアなのか、そのときどのようにしたらよいのかなど移動上のバリアへの認識が低いために、高齢者、身体障害者等との間に「心のバリア」をつくったままの状態になっています。

ハードなバリアを解消したつもりでも「心」が伴っていないために、バリアフリーの整備が機能していないケースをたびたび生じさせてきました。互いにそのバリアを越える努力を「心のバリアフリー」と称し、その推進に取り組んでいきます。

たとえば各市民団体が集まって行う交通バリアフリーに関する市民交流会や各商店街での高齢者・身体障害者等の買物もてなし交流会の開催、さらに交通事業従事者講習会における意見交換会などを行い、互いによく理解できるようになることからはじめ、「心のバリアフリー」を推進していきます。

### (3) 明知鉄道のバリアフリー化推進

明知鉄道は、1日利用者数が最も多い恵那駅で約1200人強と交通バリアフリー法で規定される特定旅客施設の条件を満たす駅はありません。しかし、高齢化社会が進むなか、市内を南北に走る明知鉄道の役割は大きくなっており、高齢者、身体障害者等に対する配慮が重要となっています。

しかし、現状としては駅、車両ともに十分なバリアフリー化が図られていない状況です。現在、市民、明知鉄道、市、県により交通弱者に必要な交通基盤としての市民鉄道への転換について研究・協議が行われています。これらの機会をとらえ、市民、行政と協働により市民鉄道の

明知鉄道恵那駅





実現に向けた取り組みを行い、バリアフリー化にも取り組む計画が進んでいます。

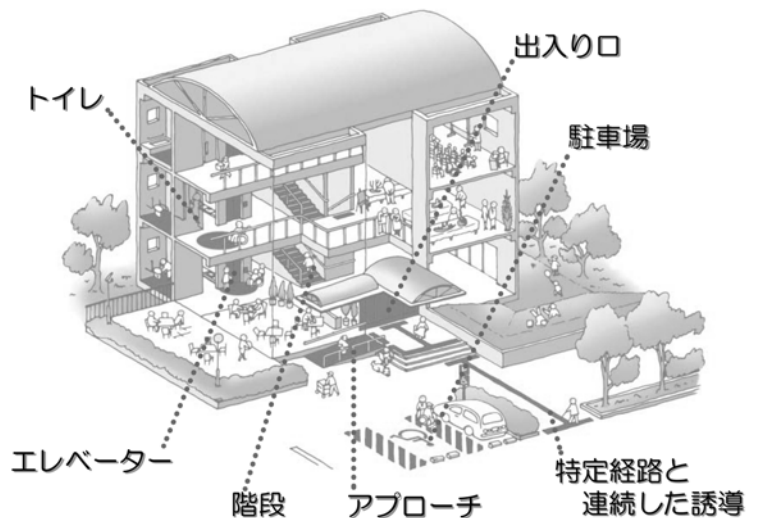
シルバー会員券の発行（主体：明知鉄道株）

駅舎・ホームの簡易バリアフリー化（主体：市民、明知鉄道株）

線路沿いの草刈り（主体：市民・明知鉄道株）

#### （４）道路等と結ぶ建築物等のバリアフリー化

平成16年10月14日、交通バリアフリー法に基づく「移動円滑化の促進に関する基本方針」の変更が行われ、建築物のバリアフリーについて定めているハートビル法との連携による連続的な円滑化された移動経路の確保について記載が行われ、施設と経路を合わせた総合的なバリアフリー化が示されました。本市においては、平成14年度に「恵那市人に優しいまちづくり計画」を策定し、公共的施設のバリアフリー化に取り組んでいます。今後、「ハートビル法」、「岐阜県福祉のまちづくり条例」、及び「恵那市人に優しいまちづくり計画」に基づいた公共施設のバリアフリー整備と本構想に基づく事業計画との連携を図り、公共交通機関及び主要な施設までの経路の整備で終わらずに、施設のバリアフリー整備と整合を図り、総合的なバリアフリー化に取り組むものとし、また、民間の公共的施設についても協力依頼を行います。



【建物のバリアフリー整備】

#### （５）タクシー等のバリアフリー化

高齢者、身体障害者等の中には、身体的な制約や整備面での限界などにより公共交通機関の利用が困難な方もみられます。その様な方の移動手段として考えられるのがタクシー事業者や福祉団体による移送サービスです。今回の構想にある公共交通機関とともに、個別移送・輸送サービス事業者との連携を図り、市民・事業者・行政協働のもと介助などの移動支援や車両のバリアフリー化など公共交通機関を利用できない人の移動円滑化の推進を検討していきます。

#### （６）JR恵那駅東の踏切の安全性の向上

平面交差による踏切の構造に関するバリアフリー化については、効果的な解決手段がなく、歩車分離、出来る限りの平坦性の確保などにより安全性の向上を図るにとどまっており、軌道の溝など歩行上の障害が残ってしまうのが現状です。

本重点整備地区では、駅東の踏切がこの地域の南北を結ぶ重要経路であり、歩行者、自動車ともに交通量の多い経路ですが、十分な道路幅員がありません。現在、南側から踏切手前まで道路整備が行われ、歩車分離など歩行者の安全性の向上が図られていますが、その先については目処が立っていません。ただし、踏切の整備については継続的に協議が進められており、出来る限りバリアフリーにも配慮し整備を検討していきます。

## 8 . バリアフリー化の推進に向けて

### ( 1 ) 市全体のバリアフリー化

本基本構想では、JR恵那駅から主要な施設までの経路やそれらを含む地域についてバリアフリー化の整備方針及び整備構想を示しました。今後は、本重点整備地区で取り込まれる整備をモデルとして市内の各地域にてバリアフリー化を進めていきます。

### ( 2 ) 市民、事業者、行政の協働による推進

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、行政等の連携が重要です。また、公共交通機関や道路等のハード面の整備だけでは多様なバリアの解消は難しく、各々が相手を理解し行動することが大切であり、心のバリアフリーの推進が重要になります。

今後、基本構想の推進にあたっては市民、事業者、行政等が相互に協力して役割分担を図り、バリアフリー整備を推進していきます。

#### 【 市民、事業者、行政等の役割 】

市民	1	各事業者のバリアフリー整備に対する協力及びその体制の確立 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 商店街もしくは地域でのバリアフリーの積極的な推進
事業者	2	基本構想に基づいた一体的かつ総合的なバリアフリー整備の実施 バリアフリー整備にあたって、利用者の意見の聴取及び集約 職員（社員）のバリアフリーに対する教育活動の推進
行政	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
	岐阜県の役割	基本構想に基づくバリアフリー整備の実施 県民のバリアフリーに対する啓発・教育活動の推進
	恵那市の役割	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関する情報提供 庁内各部の連携及び市民参画によるバリアフリー推進体制の確立 心のバリアフリー化に向けた啓発・教育活動の推進

1 市民：個人や商店、企業等を示す

2 事業者：公共交通事業者、道路管理者、交通安全事業者を示す

(3) 働で進めるバリアフリー事業

本構想策定とともに策定委員会は終了し今後、各特定事業者による特定事業計画及び事業実施へと移ります。特定事業についてはその事業評価が問われることであり、事業の適正化をともに考えてもらうパートナーが必要となります。

市民代表、庁内関連部署そして特定事業者も加わった(仮称)恵那市交通バリアフリー化推進連絡会等を設け市が中心となって取り組み、効率的な事業推進と事業の事後評価を行うことを目的に行い、官民協働で交通バリアフリー事業を推進していきます。

(仮称) 恵那市交通バリアフリー化推進連絡会 (市民代表、庁内関連部署と特定事業者によるバリアフリー連絡組織)
主な活動 1. バリアフリー事業に関する意見交換 2. 事業実施に関してのアドバイス・評価 3. 市民への事業成果のアピール 等

(4) 基本構想・事業の評価、見直し

今後、人口の減少や少子高齢化の進行など周囲の状況が大きく変わり、バリアフリーに限らず、さまざまな変化が生じてくることが予想されます。本基本構想及び事業計画が効果的に、着実に実施されるよう定期的な見直し及び評価が必要となります。(仮称)恵那市交通バリアフリー化推進連絡会等で、基本構想や事業の見直し評価を随時実施していきます。

[ バリアフリー整備推進体制イメージ ]

