

南陽市交通バリアフリー基本構想



南陽市

はじめに

「安全で安心なうるおいのあるまち・南陽」の実現に向けて

この度作成いたしました交通バリアフリー基本構想は、平成 12 年 5 月に公布されました「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)」第 6 条に規定されているものです。

平成 14 年度における本市の高齢化率は 24.7% であり、全国及び山形県平均を上回っています。障害者率も平成 13 年度において 4.3% であり、全国平均より高くなっています。また、本市は置賜地域における道路、鉄道が交差する交通要衝の地であり、赤湯駅を中心に多くの社会福祉施設が点在しています。このような地域実情を考慮し、奥羽本線赤湯駅の利用者は一日平均 5,000 人を満たしません。積極的にバリアフリーに取り組むために本基本構想を作成しました。本市のような人口規模で作成しているのは珍しく、本市の取組みが、同規模自治体の先例になれば幸いです。道路はつながって初めてその機能が発揮できると同じように、どの地域でも高齢者や身体障害者が安全で安心して移動できる社会を実現することが求められています。

本市では市民との協働のまちづくりを基本にしています。本基本構想を作成するにあたりまして、国の基本方針にも示されているように、高齢者や身体障害者等の意見を十分に聞き、これを反映しております。意見の聴取、歩行点検や走行実験、市民意識調査、さらには小中学生や保護者を含めた道づくりアンケートを実施し、その結果を可能な範囲で構想の作成に活かしております。また、構想案の段階でインターネット等による意見の公募を実施し、本市では初のパブリックコメント(政策決定や計画作成において、市民が意見を表明できる場を設け、その意見を計画に反映させること)も実施したところです。利用者本位のバリアフリーのためには、利用者の声を聞くことが重要であると考えております。

今後は、本基本構想に基づき、バリアフリー化のためのハード整備を計画的に進めるとともに、関係機関へも働きかけてまいりたいと思います。しかしながら、真のバリアフリー社会の実現は、ノーマライゼーション思想の普及と、市民一人ひとりが心の障壁を撤廃することを抜きにしては語れません。本構想では、「心のバリアフリー」を重要な取組みに位置付けました。市民の皆さまの御理解と御協力をお願いいたします。

結びに、バリアフリー基本構想策定協議会委員の皆様には、3 回にわたる慎重審議をいただきました。心から感謝を申し上げますとともに、今後一層の御支援をお願い申し上げます。

平成 15 年 5 月



南陽市長 荒井幸昭

目次

「安全で安心なうるおいのあるまち・南陽」の実現に向けて

第1章	交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方	
1.1	背景と目的	1
1.2	目標年次	3
1.3	策定方法	3
第2章	移動に関する現況と課題	
2.1	地域の概要	4
2.2	高齢者・身体障害者等の状況	6
2.3	交通・旅客施設の現況	8
第3章	JR赤湯駅周辺の状況	
3.1	各種施設の状況	10
3.2	歩道、信号機、駅前広場の状況	12
第4章	高齢者・身体障害者等のバリアフリーに対する意向	
4.1	意向の抽出方法	14
4.2	調査の成果	15
第5章	上位計画、関連計画との整合・調整	
5.1	基本構想の位置づけ	27
第6章	バリアフリー化の整備構想	
6.1	バリアフリー化の考え方	28
6.2	バリアフリー化の基本方針	29
6.3	バリアフリー化の整備構想	30
第7章	重点整備地区のバリアフリー化	
7.1	特定旅客施設の設定	31
7.2	主要施設の設定	32
7.3	重点整備地区における特定経路の設定	33
第8章	移動経路の問題点・課題	
8.1	問題点の把握	36
8.2	特定事業計画に向けての課題	46
第9章	実施すべき事業	
9.1	市全体での取組み	49
9.2	重点整備地区内での取組み	51
第10章	構想の実現に向けて	
10.1	構想の実現に向けて	55
資料編		
資料-1	基本構想策定経過	
資料-2	基本構想策定協議会要綱	
資料-3	基本構想策定協議会委員名簿	
資料-4	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	
資料-5	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の基本方針	
資料-6	バリアフリーに関する市民意識調査結果	

第1章 交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方

1.1 背景と目的

わが国においては、諸外国に例を見ない高齢化が急速に進展しており、平成27年（2015年）には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる本格的な高齢社会が到来すると予測されています。また、障害のある人もない人も同じように社会に参加できるノーマライゼーション¹の考え方も社会に浸透しつつあり、障害者が障害のない者と同様に活動し、自立した社会生活や日常生活を営むことができる環境を整備することが急務となっています。

平成12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円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー²法」という。）が施行され、円滑な移動が可能となる社会環境整備を目指して総合的な取組みが行われようとしています。この法律では、公共交通機関の旅客施設及び車両等の構造、設備を改善することと、旅客施設を中心とした一定の地区における道路、駅前広場、通路その他の施設の整備を推進することで、すべての人々が公共交通機関を利用した移動の利便性や安全性の向上を図ることを目的としています。

また、交通バリアフリー法第6条では、第3条に規定する基本方針に基づき、市町村の区域内の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に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を作成することができるとされています。

以上のことから、本市の地形、気象、施設の立地、交通の状況といった現状に基づき、移動円滑化に関し本市の総合的な取組みを示すとともに、重点整備地区を指定し、その地区内の重点的かつ一体的な事業の推進を図るためにこの基本構想を作成します。

基本構想の作成に当たっては、地域の特性に配慮した内容にするとともに、高齢者や身体障害者等の意見を広く反映して検討を行うものとしします。

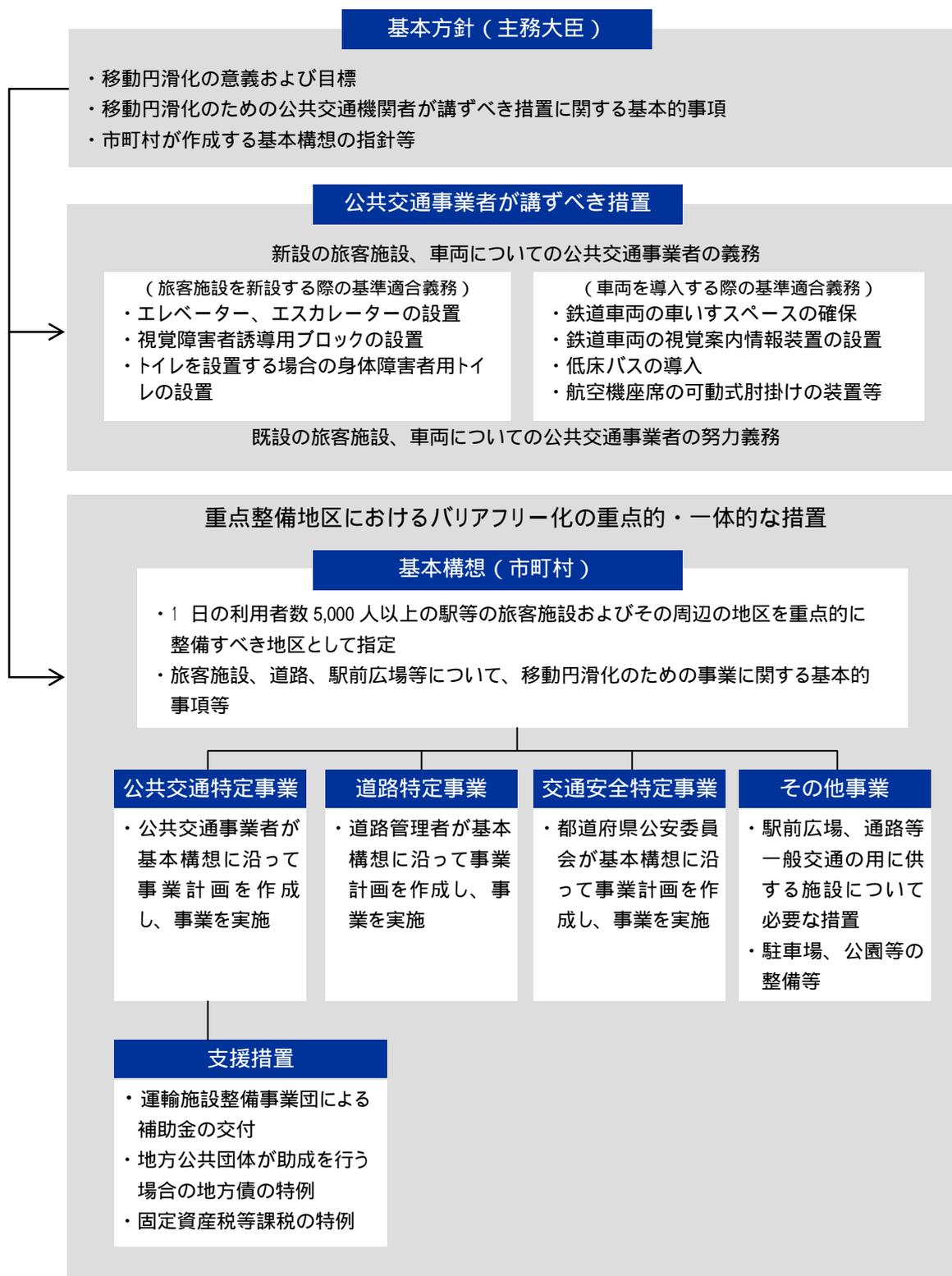
1 ノーマライゼーション

障害のあるなしにかかわらず、家庭・地域や職場・学校等で共に日常生活を送り、共に幸福な人生を目指して暮らす社会こそ、あたりまえの社会であるという考え方のことです。

2 バリアフリー

身体障害者や高齢者の生活や活動に不便な障害を取り除くことです。

交通バリアフリー法の仕組み



市町村が基本構想を作成することができる「特定旅客施設」は、次のいずれかの条件をみだす旅客施設です。

1日の利用者数が5,000人以上の旅客施設。

当該市町村の高齢者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 の旅客施設と同じ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の状況から、移動円滑化事業を優先的に実施する必要があると認められる施設。

1 . 2 目標年次

基本構想の目標年次は平成 22 年（2010 年）とします。

1 . 3 策定方法

基本構想の策定に際しては、高齢者及び身体障害者の方々の意見や考え方を十分に反映する必要があります。

そのため、地区の整備状況や現地の問題点を把握することを目的として、高齢者や身体障害者の方々に参加して頂き、ヒアリング調査や交通実験を実施しました。また、市民 1,000 人を対象に日常生活におけるバリアフリーに関する意識調査を実施しました。

また、重点整備地区や移動経路の設定、歩行空間のネットワークの形成等の決定については、各団体や市民の方々、公共交通事業者、道路管理者、交通管理者等から構成される協議会によって検討を進めてきました。

第2章 移動に関する現況と課題

2.1 地域の概要

(1) 位置・地勢

本市は、山形県の南東部、置賜盆地の東北部に位置しています。市の形状は南北に細長く、三角形に近い形で、東西 14.8km、南北 22.6km、総面積 160.70km²です。

市の東には奥羽山脈、南から西にかけては吾妻山系と飯豊山系の山並みを眺望でき、最北端には出羽山地の一部をなす白鷹山がそびえています。また、市域中央部を南北に一級河川吉野川が、並行して織機川が貫流し、南端部を東西に流れる最上川に合流しており、北に丘陵、南に沃野が広がり、恵まれた美しい自然に囲まれています。

本市は、県南部における交通の要衝として、産業、経済、文化等の各分野において都市機能の集積を高め、置賜地域の中核都市として位置づけられています。

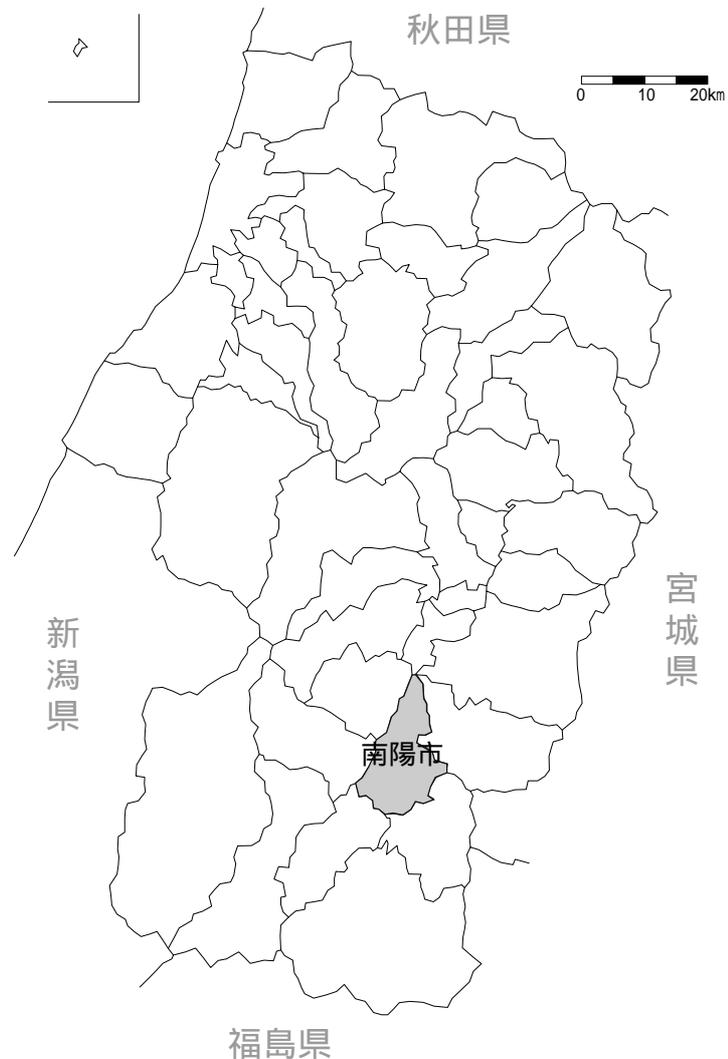
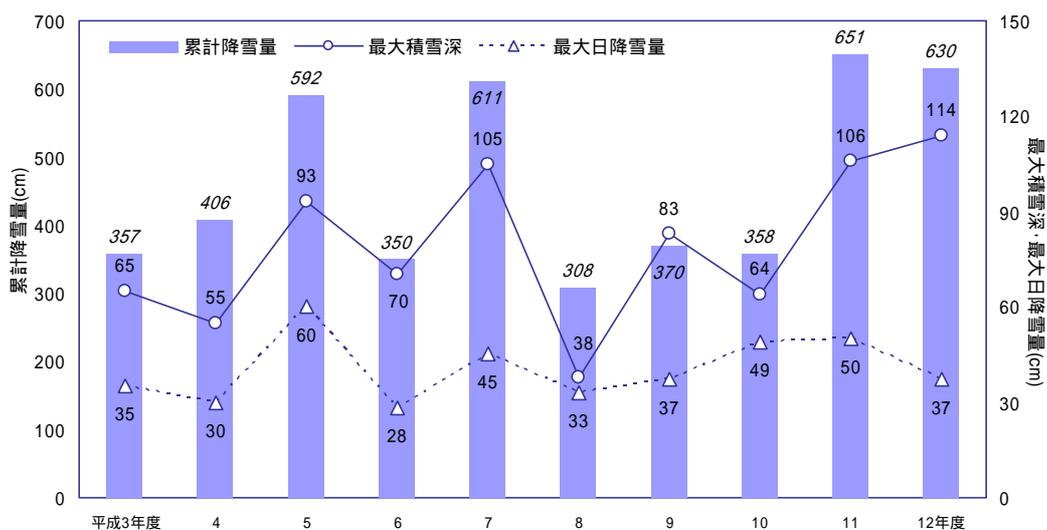


図 2-1 本市の位置

(2) 気象

本市の気候は、白鷹・吾妻・飯豊・奥羽等の山系に囲まれた置賜盆地の北部に位置するため、内陸的特徴を示し、夏・冬の平均気温の差が大きく、積雪量も多くなっています。



資料出典:市除雪センター

図 2-2 累計降雪量・最大積雪深・最大日降雪量の推移

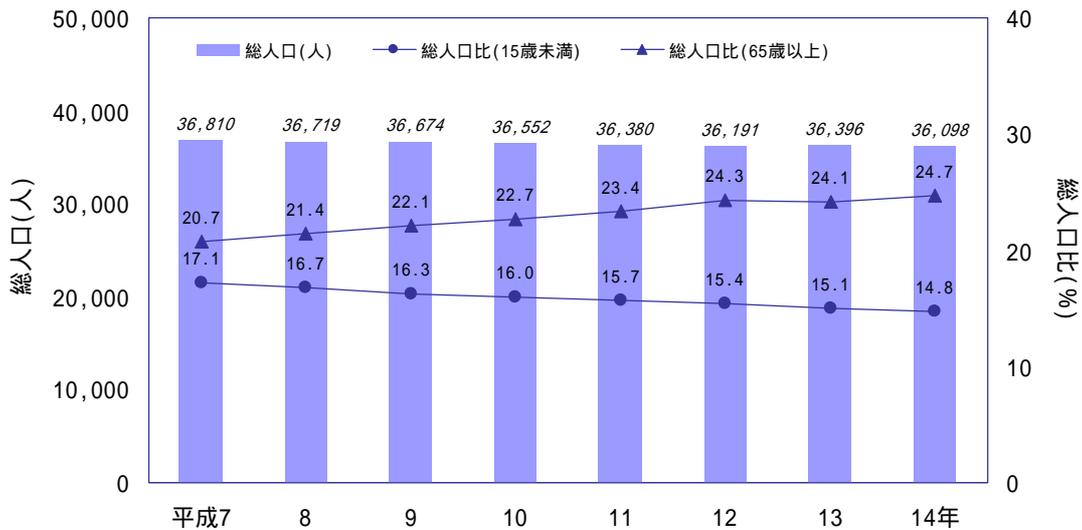
2.2 高齢者・身体障害者等の状況

(1) 高齢者の状況

年少人口、高齢者人口

本市の総人口は減少傾向を示しており、平成14年3月31日現在で36,098人となっています。

また、平成14年における年少人口の総人口比は14.8%、高齢者人口は24.7%であり、高齢者については全国平均の18.3%よりも高く、少子高齢化が進行しています。



年	区分	総人口(人)	年少人口(人) (15歳未満)	高齢者人口(人) (65歳以上)	総人口比(%)	
					年少人口	高齢者人口
平成7	南陽市	36,810	6,311	7,622	17.1	20.7
	山形県	1,256,958	208,596	248,817	16.6	19.8
	全国	125,570,246	20,013,730	18,260,822	15.9	14.5
8	南陽市	36,719	6,147	7,872	16.7	21.4
	山形県	1,255,794	204,038	257,633	16.2	20.5
	全国	125,860,000	19,720,000	19,020,000	15.7	15.1
9	南陽市	36,674	5,979	8,087	16.3	22.1
	山形県	1,254,338	199,610	265,014	15.9	21.1
	全国	126,180,000	19,370,000	19,760,000	15.4	15.7
10	南陽市	36,552	5,845	8,288	16.0	22.7
	山形県	1,252,303	195,351	272,724	15.6	21.8
	全国	126,510,000	19,060,000	20,510,000	15.1	16.2
11	南陽市	36,380	5,710	8,505	15.7	23.4
	山形県	1,249,516	190,798	279,034	15.3	22.3
	全国	126,720,000	18,750,000	21,190,000	14.8	16.7
12	南陽市	36,191	5,577	8,810	15.4	24.3
	山形県	1,244,147	186,182	285,590	15.0	23.0
	全国	126,925,843	18,472,499	22,005,152	14.6	17.3
13	南陽市	36,396	5,486	8,785	15.1	24.1
	山形県	1,236,978	183,760	289,708	14.9	23.4
	全国	126,478,672	18,315,957	22,343,007	14.5	17.7
14	南陽市	36,098	5,343	8,929	14.8	24.7
	山形県	1,241,364	179,857	295,410	14.5	23.8
	全国	126,284,805	18,119,254	23,083,204	14.3	18.3

資料出典:平成7、12年は国勢調査、平成11年以前は山形県社会的移動人口調査結果報告書
平成13、14年は住民基本台帳要覧(各年3月31日現在)より参照

図 2-3 総人口、年少人口、高齢者人口の推移

介護保険認定状況

平成 14 年度において高齢者人口の約 13.0% が介護保険の要支援・要介護の認定を受けており、居宅介護サービス及び施設介護サービスの対象となっています。

表 2-1 介護保険認定状況

年度	認定件数 (人)	内訳(人)					
		要支援	要介護 1	要介護 2	要介護 3	要介護 4	要介護 5
平成13	1,104	86	268	241	200	173	136
14	1,163	99	301	259	194	175	135

資料出典:南陽市老人保健福祉計画・介護保険事業計画

(2) 身体障害者等の状況

移動に関するバリアフリー化が必要な身体障害者、知的障害者及び精神障害者の総数をみると、平成 13 年度時点で 1,543 人と本市の約 4.3% の住民が身体障害者手帳等の交付を受けています。

表 2-2 身体障害者の状況

年度	総数	内訳(人)				
		視覚障害	聴覚障害	音声言語 障害	肢体障害	内部障害
平成9	1,241	120	145	24	705	247
10	1,231	117	138	23	689	264
11	1,241	112	138	22	689	280
12	1,260	110	135	23	705	287
13	1,304	111	134	25	730	304

表 2-3 身体障害・程度別分類(平成 13 年 4 月 1 日現在)

種別	内訳(人)						総数 (人)	構成比 (%)
	1 級	2 級	3 級	4 級	5 級	6 級		
視覚	42	26	12	9	9	13	111	8.5
聴覚平衡	2	24	20	27	1	60	134	10.3
音声言語	1	3	16	5	-	-	25	1.9
肢体	138	145	119	144	122	62	730	56.0
内部	175	2	57	70	-	-	304	23.3
総数(人)	358	200	224	255	132	135	1,304	100.0
構成比(%)	27.5	15.3	17.2	19.6	10.1	10.3	100.0	-

表 2-4 知的障害者の状況(平成 13 年 4 月 1 日現在)

区分	内訳(人)		総計(人)
	A(重度)	B(中軽度)	
人員	75	118	193

表 2-5 精神障害者の状況(平成 13 年 4 月 1 日現在)

区分	内訳(人)			総計(人)
	1 級	2 級	3 級	
人員	36	9	1	46

資料出典:南陽市障害者福祉計画

2.3 交通・旅客施設の現況

(1) 公共交通機関

路線網

本市には、鉄道駅が6駅あります。鉄道網は、JR奥羽本線及び山形新幹線が南北方向に通過しており、産業、経済、文化、観光等の交流と地域活性化を図るための公共交通機関として重要な地位を占めています。一方、山形鉄道フラワー長井線は、本市と白鷹町荒砥を結ぶ30.5km区間で、地域の通勤、通学や子供、高齢者等の交通弱者の足として重要な交通手段となっています。

バス路線は、山間部の集落と公立置賜南陽病院、市役所を結ぶルートで「北部地区連絡バス」が運行していますが、学校が休みの時は運行しておらず、運行本数も少ない状況です。

また、山交バスは、幹線山形～米沢をはじめ7系統で運行されていますが、一部を除き市街地を通らず、市民の利用頻度は低くなっています。

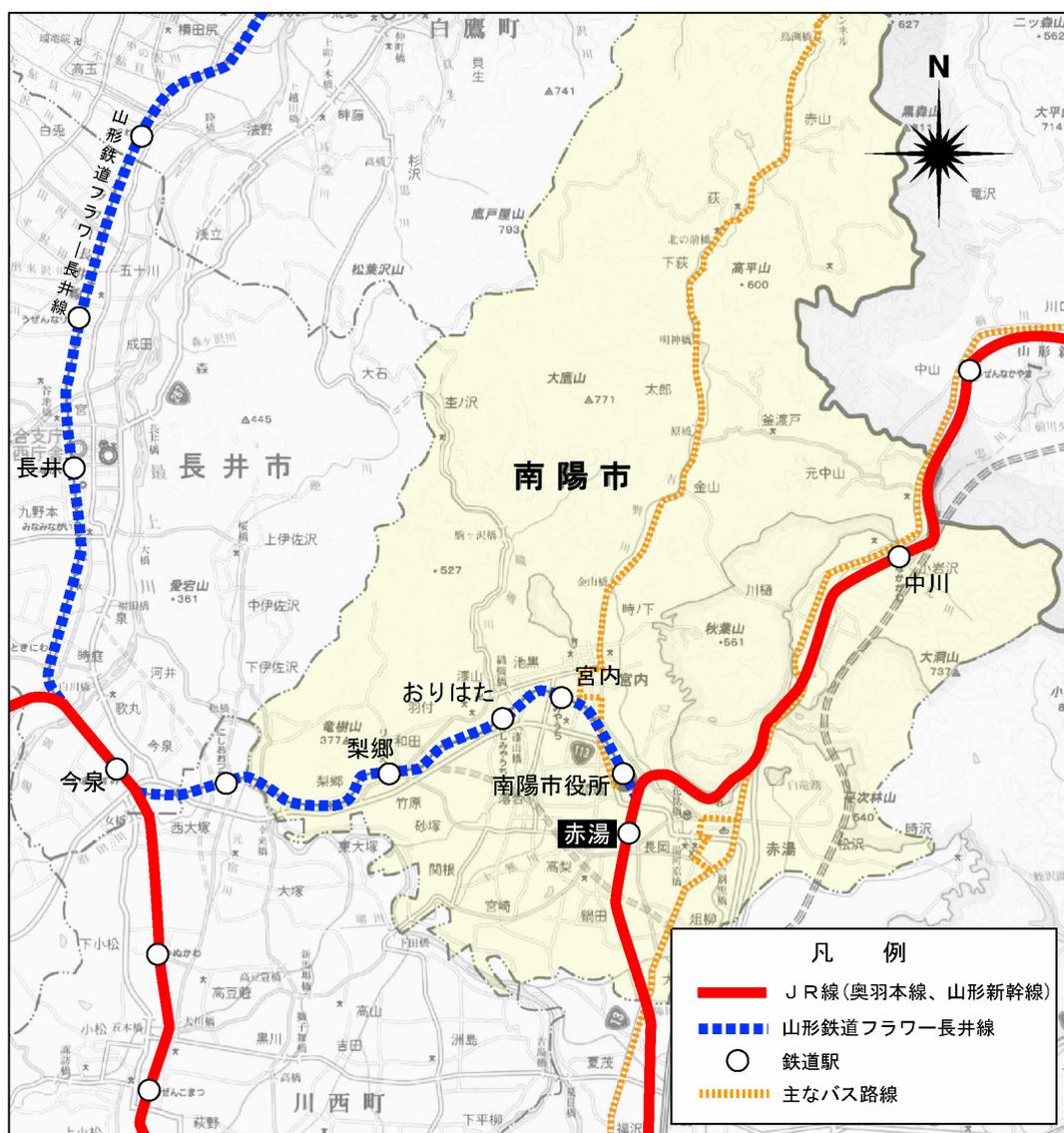


図2-4 本市の鉄道網とバス路線

鉄道駅の状況

本市における鉄道の運行状況は、JR 奥羽本線が上下線合わせて 63 便（うち山形新幹線 JR 赤湯駅停車列車が 28 便）が運行されており、山形鉄道フラワー長井線が上下合わせて 28 便運行されています。

市内の鉄道駅の利用者数は、JR 赤湯駅が最も多く 1 日当り約 3,100 人が利用しています。

表 2-6 市内の鉄道駅日利用者数（平成 13 年度）

区分	JR線		山形鉄道フラワー長井線				
	赤湯駅	中川駅	赤湯駅	南陽市役所駅 (無人)	宮内駅	おりはた駅 (無人)	梨郷駅 (無人)
利用者数 (人)	3,100	-	306	7	385	48	30

中川駅はデータなし。

資料出典:統計なんよう 平成 14 年刊 列車利用状況

第3章 JR赤湯駅周辺の状況

3.1 各種施設の状況

赤湯地区の市民が利用する施設の多くは、赤湯温泉街に集積していますが、JR赤湯駅から半径1.0km～2.0km圏域にあり、駅からの交通機関もなく、自家用車を所有していない人は徒歩かタクシーにより各施設まで移動しなければいけません。

そのうち、市民会館や公民館、公衆浴場等の公共公益施設は、主にJR赤湯駅から東側に延びる県道赤湯停車場線や国道113号沿いに立地しています。市役所等の行政施設の多くは、フラワー長井線南陽市役所駅の周辺に集積しています。

教育・厚生施設は、地区内に5ヶ所あり、平成15年4月に赤湯小学校が赤湯地区の南部に移転され、子育て環境の場として赤湯乳幼児保育センター（通称：ひよこプラザ）が国道113号沿いに整備されています。また、高齢者や身体障害者等の利用が多いと考えられる病院や診療所については、個人病院が赤湯地区内に多く分布しています。

商店街は、赤湯地区内に2つあり、JR赤湯駅周辺に赤湯駅前商店街が、赤湯温泉街に赤湯温泉通り商店街があります。また、第1種大規模小売店は3店あります。

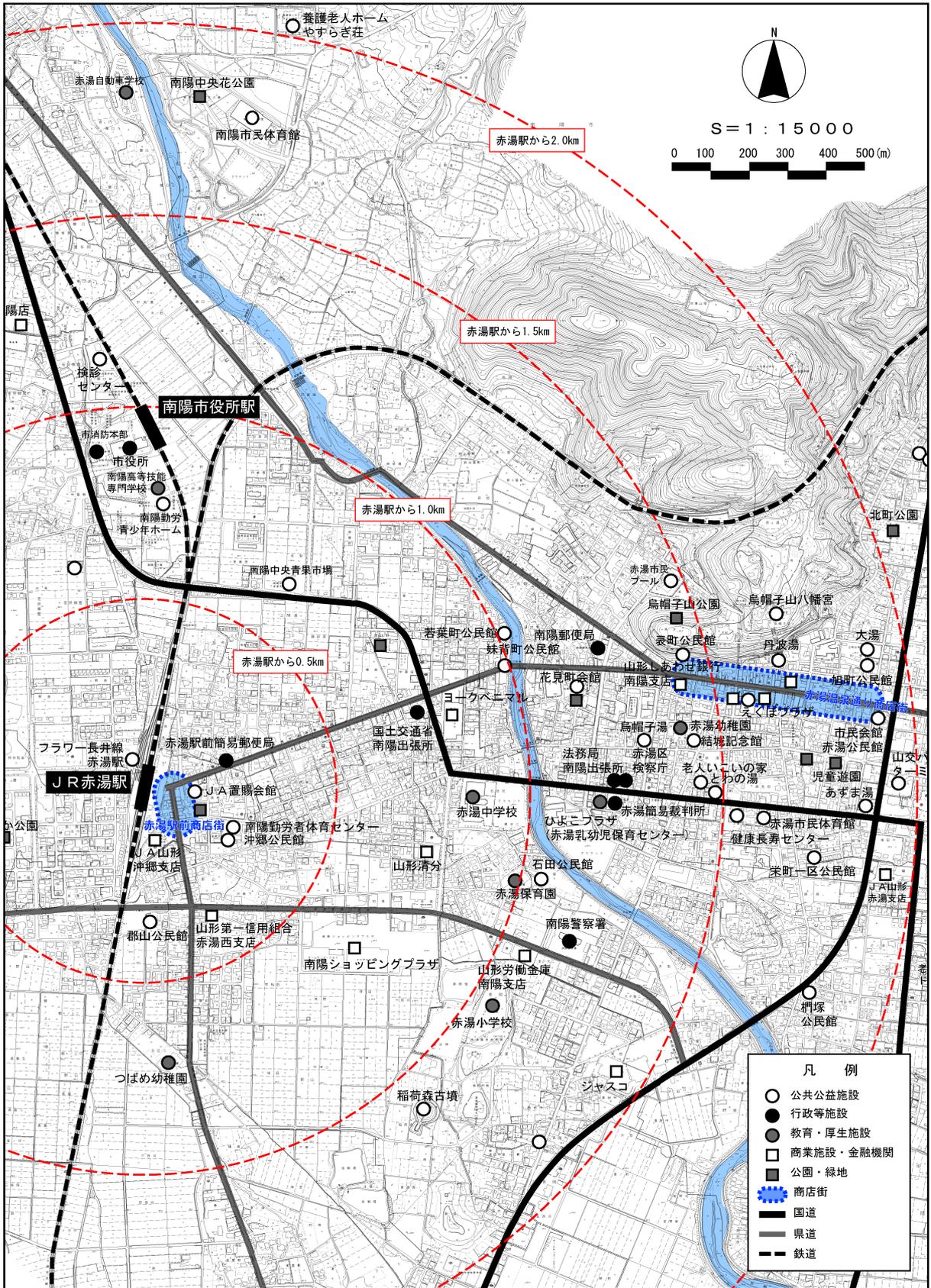


図 3-1 赤湯地区の主要施設

3.2 歩道、信号機、駅前広場の状況

(1) 歩道

歩道の有効幅員(植樹帯、電柱等を除いた歩行に有効な幅員)は、県道南陽川西線や市道中学校西線等の赤湯地区南部の路線で、有効幅員 2.0m 以上確保されていますが、その他の路線では、2.0m 以下となっています。

また、視覚障害者誘導用ブロックは県道南陽川西線と赤湯小学校の移転に伴って新設された市道赤湯小学校線に設置されています。

(2) 信号機

赤湯地区には 15 箇所の信号機が設置されています。そのうち、音響機能を有する信号機は 2 箇所あり、いずれも国道 113 号に設置されており、1 つは市道長岡表町線との交差点、もう 1 つは南陽市健康長寿センター前に設置されています。

また、押しボタン式の信号機は 2 箇所設置されています。1 つは、市道長岡表町線と市道二色根椀塚線との交差点、もう 1 つは南陽警察署前に設置されており、赤湯小学校の移転に伴って新設された信号機です。

(3) 駅前広場

JR 赤湯駅は、駅舎と駅前広場まで高低差があるために、車いす用のスロープが設置されていますが、駅前広場には視覚障害者誘導用ブロックは設置されていません。

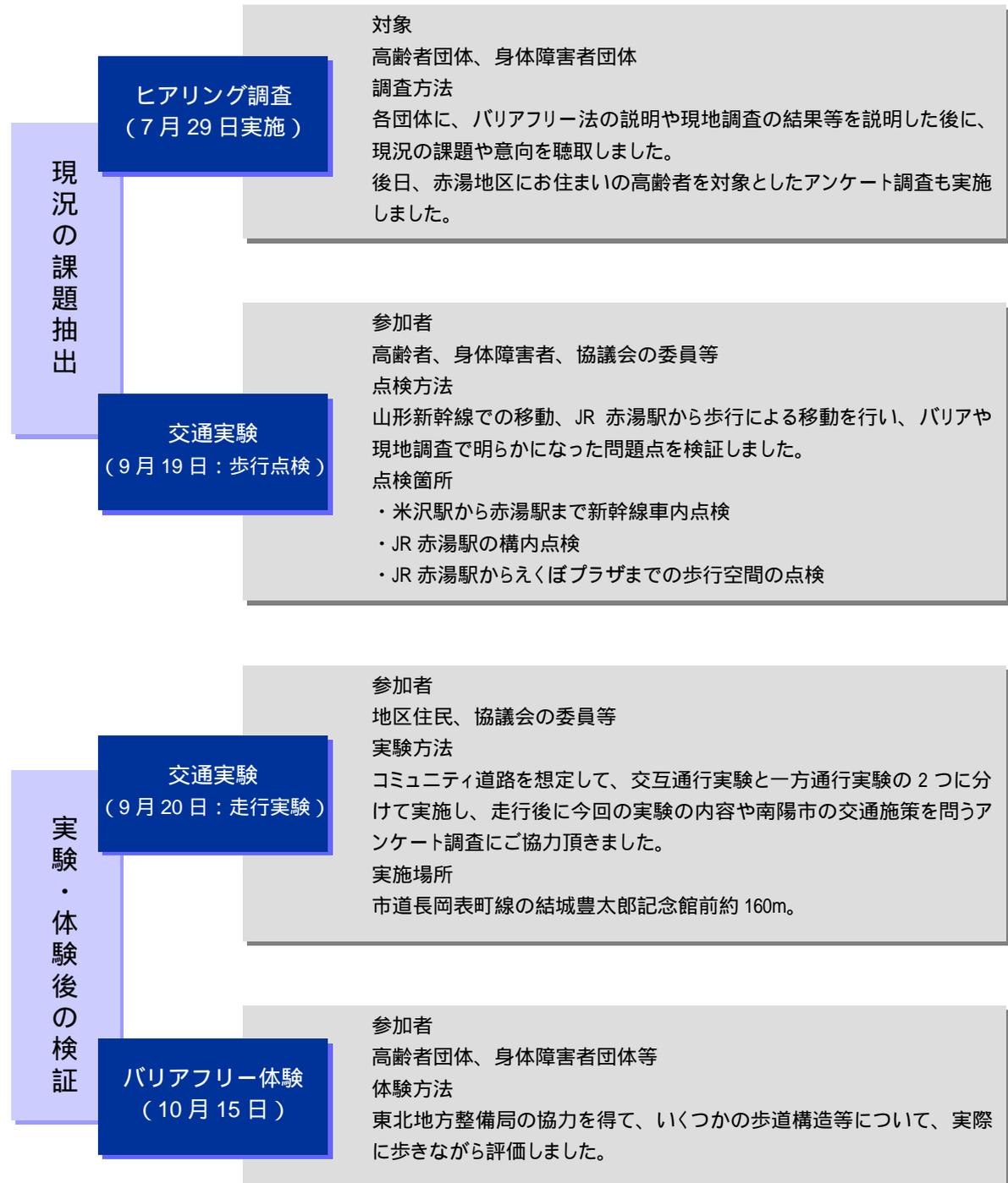
また、スロープ下は駐車禁止になっていますが、その場所に自動車を駐車する問題が顕在化しています。

このような問題を解決するために、現在 15 年 12 月の完成を目途に JR 赤湯駅前交流広場整備を進めています。

第4章 高齢者・身体障害者等のバリアフリーに対する意向

4.1 意向の抽出方法

高齢者や障害者の意向を把握するために、高齢者や身体障害者団体を対象としたヒアリング調査やアンケート調査、交通実験等を行いました。また、バリアフリー事業後の使い勝手を検証するために東北地方整備局の東北技術事務所でのバリアフリー体験を行いました。



4.2 調査の成果

(1) ヒアリング調査

ヒアリング調査の概要

ヒアリング調査は、高齢者及び身体障害者の方々の意向を把握するために、老人クラブ等の高齢者団体や身体障害者団体から、バリアフリーについての意見を聴取しました。なお、高齢者の方々には、後日アンケート調査にもご協力を頂きました。

表 4-1 ヒアリング調査の概要

実施日時	平成 14 年 7 月 29 日(月) 13:00~15:00
実施場所	南陽市健康長寿センター
参加者	参加者合計：18 名
	・高齢者ヒアリング対象者：老人クラブより 6 名 ・身体障害者ヒアリング対象者：6 名 (車いす使用者 1 名、視覚障害者 2 名、付き添いの方 3 名) ・事務局 6 名
ヒアリング内容	・本人の属性 ・外出の状況 ・赤湯地区の施設について ・赤湯地区の道路や歩道について ・その他意見

ヒアリング調査の結果

JR 赤湯駅の改善を求める声が多いことが分かりました

よく利用する施設について伺ったところ、高齢者、身体障害者ともに JR 赤湯駅の改善を求める声が多いことが分かりました。

駅舎自体は、平成 5 年に建替えられたものであり、平成 13 年 3 月には障害者対応のエレベーターが設置される等バリアフリーに対応したものになっていますが、所々問題があります。また、駅舎から駅前広場までの車いす用のスロープの改善を求める声が多く、スロープの下にいつも車が停まっており、身体障害者用の駐車スペースのベンキが消えかかっているという問題が指摘されました。

県道赤湯停車場線（駅前通り）の改善を求める声が多いことが分かりました

赤湯地区内の道路や歩道で、よく使う道路や歩道について伺ったところ、JR 赤湯駅から延びる県道赤湯停車場線の問題を指摘する声が多く、最も多いことが分かりました。

高齢者、身体障害者が共通して持っている問題として、歩道の幅が狭く、段差や勾配があり歩行に支障があるという声が多くなっています。また、側溝に物が置かれたり、道路沿いの駐車場から車をはみ出して歩きづらいという指摘や、冬期間融雪溝のフタを開けたままにしていたため視覚障害者が溝に落ちてしまったという方もいました。

また、バリアフリー化改良済みの県道南陽川西線でも問題があり、視覚障害者は誘導用ブロックの色の改善、車いす使用者は誘導用ブロックの位置、目の粗いグレーチングの改善等を求める声が多いことが分かりました。

(2) 高齢者を対象としたアンケート調査

アンケート調査の概要

アンケート調査は、赤湯地区にお住まいの高齢者の方々の意向を把握するために、老人クラブにご協力を頂き、バリアフリーについての意見をアンケート形式でお聞きしました。

表 4-2 アンケート調査の概要

実施期間	平成 14 年 9 月～10 月
回答者	老人クラブに依頼 回答数：36 票、配布数：51 票 回答率：70.6%
ヒアリング内容	・本人の属性 ・外出の状況 ・赤湯地区の施設について ・赤湯地区の道路や歩道について ・その他意見

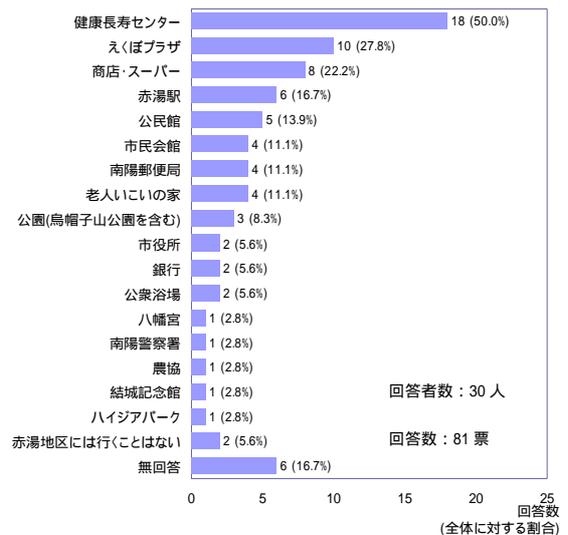
アンケート調査の結果

健康長寿センターやえくぼプラザ等の市の施設へ行くことが多くなっています

赤湯地区の施設の中で、よく行くことがある施設を伺ったところ、「健康長寿センター」や「えくぼプラザ」に行く方が多くなっています。

アンケート調査の回答者の特徴として、施設までは自分で運転する有無に係らず、車を使って施設へ行く人が多く、駐車場から施設内まで移動するときの問題を挙げている人が多くなっています。

その問題点として、駐車場が少なくいつも満車であったり、段差があり、駐車場から車いすにより施設の中まで行くことができないところがあるという問題の指摘がありました。また、スロープがあっても、その入口に車を停めているという問題も挙げられています。

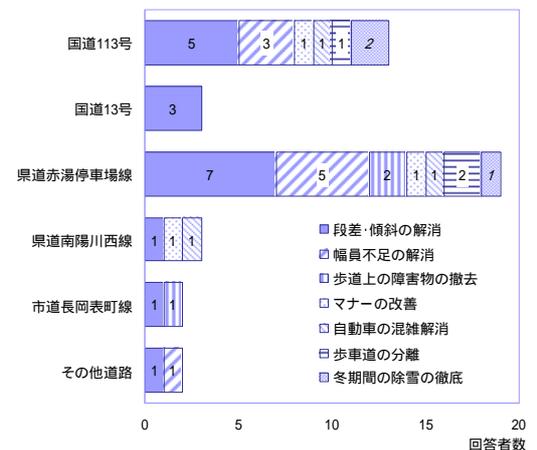


国道 113 号や県道赤湯停車場線の利用が多くなっています

赤湯地区の道路や歩道で利用することが多いところをお聞きしたところ、国道 113 号や県道赤湯停車場線の利用が多くなっています。

回答者の皆様のご意見を集約したところ、県道赤湯停車場線では、主に「段差・傾斜の解消」、「歩道の幅員不足の解消」を望む意見が多い結果となりました。

次いで、意見が多かった国道 113 号については、県道赤湯停車場線同様、「傾斜の解消」、「歩道の幅員不足の解消」を望む意見が多い結果となりました。



(3) 交通実験(9月19日:歩行点検)

歩行点検の概要

高齢者や障害者の方の視点により、施設への移動の際のバリアや現地調査で明らかになった問題点を検証しました。

歩行点検のルートは、JR 米沢駅から JR 赤湯駅を經由し、赤湯地区の施設(えくぼプラザ)へ移動することを想定しました。なお、東日本旅客鉄道株式会社の協力を得て、山形新幹線の乗車体験も行いました。

表 4-3 歩行点検の概要

実施日時	平成 14 年 9 月 19 日(木) 9:00 ~ 12:30
参加者	参加者合計: 22 人 ・ 高齢者: 1 人 車いす使用者(電動車いすを持参): 1 人 視覚障害者(弱視): 1 人 ・ 老人クラブ: 2 人、身体障害者福祉協会(介助者): 2 人 ・ 策定協議会委員: 8 人 ・ 事務局: 7 人
ルート選定	点検ルート: JR 米沢駅 新幹線車内点検 JR 赤湯駅 JR 赤湯駅構内の点検 JR 赤湯駅からえくぼプラザまでの歩行点検

歩行点検の結果

山形新幹線車内点検

車いす使用者が車両を利用する場合、大掛かりな介助が必要です

車いす使用者が列車に乗る際に必要となる作業として、乗車・下車の際のスロープの設置(係員が3~4人必要)、駅への事前連絡、乗車車両の指定等が必要になります。



車両内についてはトイレや文字情報板に関して不便を感じます

車両への乗り降りや、客室までの移動についての問題はありませんが、トイレが利用しづらい(ボタンの位置が分かりづらい)、文字情報板が見づらい等といった部分で不便を感じています。



JR 赤湯駅構内点検

エレベーターが設置されているため車いす使用者でも改札口まで行くことができます

駅構内にエレベーターが設置されているので改札口までは行くことができます。また、階段の裏にエレベーターが設置しているため、ホームから改札口までの経路は普通の人と比べ長くなります。階段の下のホームは幅員が不足しているため、列車が通過すると危険です。



視覚障害者が通るべき経路に問題があります

ホームに設置している視覚障害者誘導用ブロックについては、階段から改札口まで連続して設置されておらず、階段にも設置されていません。



駅舎に設置している文字情報板は小さくて見づらくなっています

車いす使用者が駅舎を利用する際の問題点は特にありませんが、視覚障害者や目が不自由な高齢者には問題があります。視覚障害者誘導用ブロックは設置されていますが、ブロックの連続性が図られていません(特に改札口から南陽市総合観光物産センターへ行く経路)。また、列車の行き先や発車時刻を表示する文字情報板が小さくて見づらいという意見がありました。



車いす使用者が JR 赤湯駅のトイレを利用する場合に問題があります

車いす使用者が JR 赤湯駅(正式には市の施設である南陽市総合物産センター内に設置)のトイレを利用する場合に問題があります。待合室からトイレの内部までは車いすでも行くことができますが、大便器の便房は利用できません。視覚障害者については、改札口からトイレまでの視覚障害者誘導用ブロックがなく、駅舎との連続性を図る必要があると考えられます。



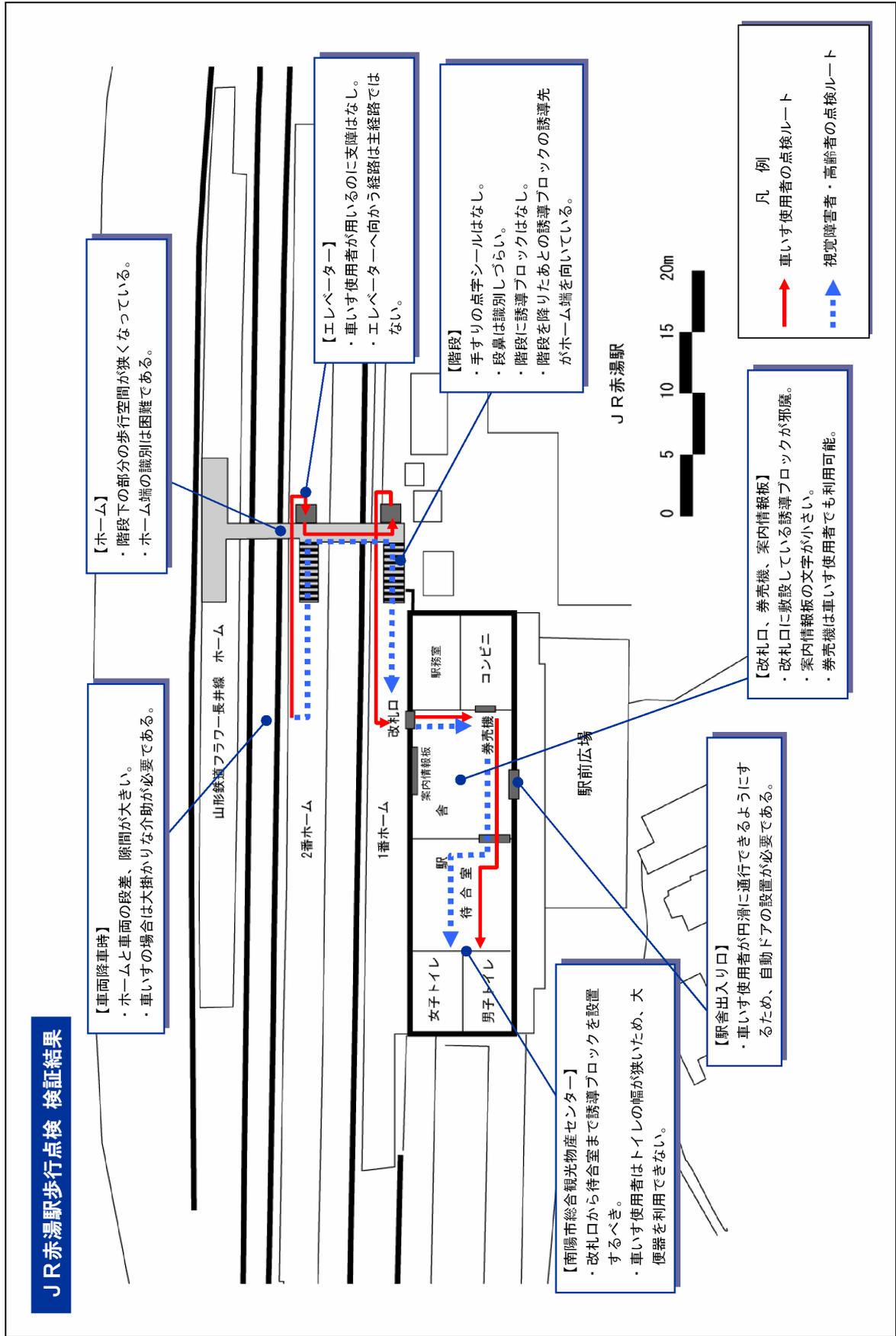


図 4-1 JR 赤湯駅歩行点検 検証結果

JR 赤湯駅前広場の点検

駅前広場の駐車車両が移動経路上にあり邪魔になっています

JR 赤湯駅の駅舎から駅前広場に通じる経路には2本のスロープがあります。スロープの下には、駐車車両が停車している場合が多く(今回の点検では駐車車両はなし)、車いすによってスロープを降りるときの通行の支障となっています。特に、南側に延びるスロープは下にタクシーが常に駐車しています。



視覚障害者誘導用ブロックは全区間ではありません

今回点検を行った県道赤湯停車場線には視覚障害者誘導用ブロックが全くありません。視覚障害者誘導用ブロックの設置を検討する必要がありますが、幅員が狭いため視覚障害者誘導用ブロックを敷設するだけでは、車いすの通行に支障をきたす恐れがあります。



横方向の傾斜が車いすにとって最も危険です

車いす使用者が歩道を通る際に、最も危ないと感じるバリアは横方向の傾斜です。横方向の傾斜がきついと車いすが転倒する可能性があります。傾斜がきつい区間として、JR 赤湯駅から国道113号までの区間があげられます。また、夜間は歩道の傾斜が見えないので、夜に出歩く場合は車道側を通っているという意見がありました。



歩道に物を置かないような市民の協力や配慮が必要です

今回点検した区間では、歩道に鉢植え等を置いていたり、敷地内の駐車車両が歩道にはみ出しているところがありました。歩道に障害物等があると、車いすの場合は障害物を避けるために車道に出なければなりません。また、視覚障害者の場合には障害物につまずいてしまうという危険があります。

このような危険を回避するためにも、歩道に鉢植えや看板、その他放置自転車等を置かないようにする市民の協力が必要であると考えられます。



花見橋手前の勾配は電動車いすでも急です

花見橋の歩道に接続する勾配は急であるために、坂を上る際に車いすが転倒しそうになりました。この場所については、意見交換会の場でも問題になったところであり、今後改善が求められます。



歩道の縁石は車いす使用者にとっては邪魔、視覚障害者にとっては必要です

県道赤湯停車場線には、車道と歩道を分けるために縁石が所々あります。車いす使用者の場合、縁石によって歩道が狭くなり通れず、車道に出てしまうという場面が頻繁にありました。一方で視覚障害者にとっては、車道と歩道を分ける意味で縁石は必要であるという意見がありました。



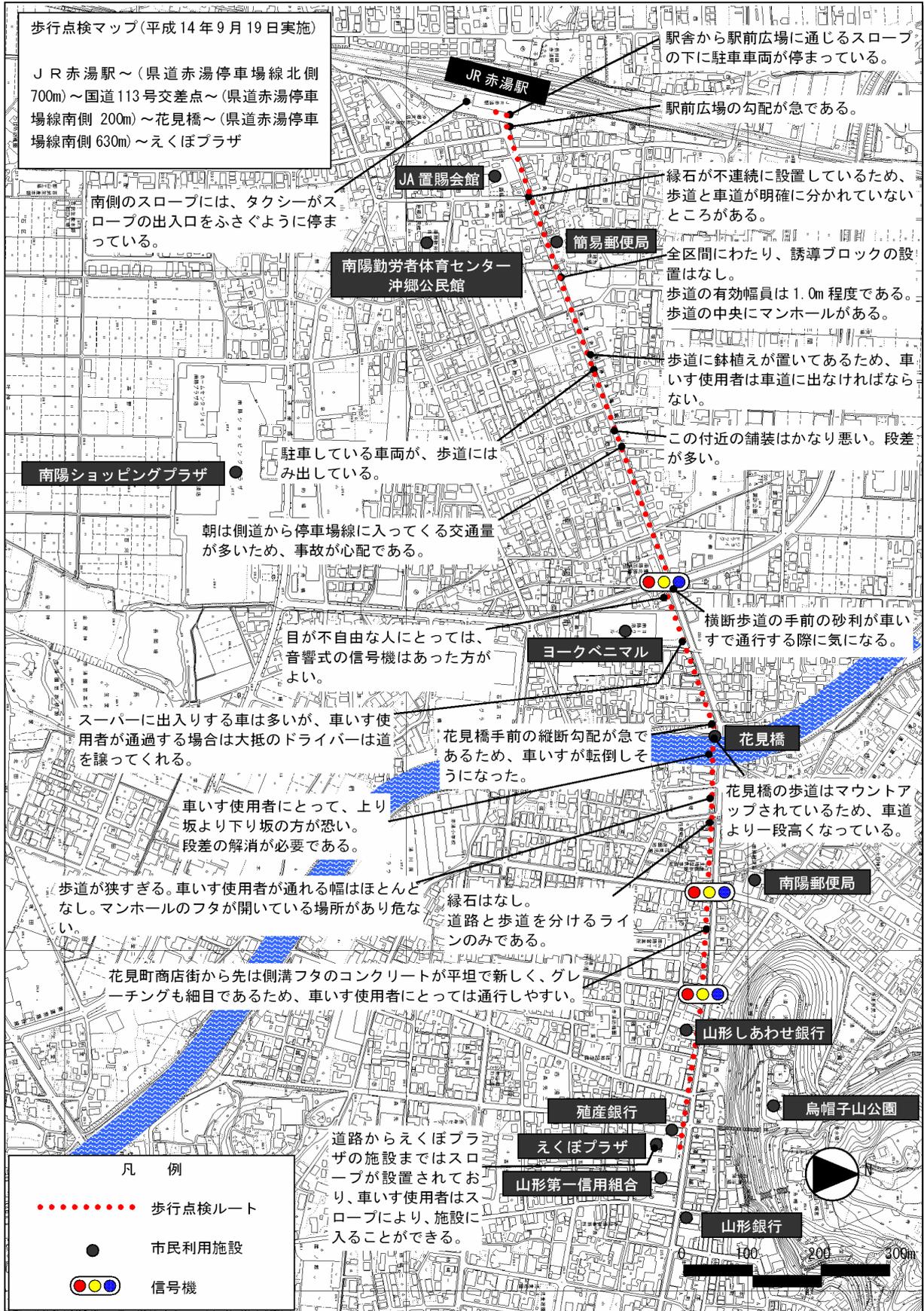


図4-2 歩行点検 検証結果 (JR赤湯駅前～えくぼプラザ)

(4) 交通実験(9月20日:コミュニティ道路を想定した走行実験)

走行実験の概要

この実験は、赤湯地区内のある路線(市道長岡表町線)に仮設構造物(カラーコーン)を設置し、通過車両にとって物理的な制約が存在する生活道路をつくり、毎日この道路を使われている運転者の方々や沿道の住民の方々の意向を調査するものです。また、基本構想における位置づけは、ユニバーサルデザインとの関連で、高齢者や障害を持つ方々だけでなく、小中学生の通学路や通過交通の処理も視野に入れておく必要があるため行うものです。

走行実験は、市道長岡表町線の国道113号と県道赤湯停車場線の間(結城豊太郎記念館前約160mの区間)で行い、普段市道長岡表町線を利用されている方々や策定協議会のメンバーの方々を中心として26人の方々に参加して頂きました。

走行方法は、交互通行実験と一方通行実験の2つに分けて実施し、参加者の方々には、走行後に今回の実験の内容や本市の交通施策を問うアンケート調査にご協力頂きました。

表 4-4 走行実験の概要

実施日時	平成14年9月20日(金) 9:00~12:30
実施場所	市道長岡表町線結城豊太郎記念館前 (県道赤湯停車場線~国道113号との間)の約160mの区間
参加者	参加者合計:33人(うち被験者26人) ・横町地区代表:5人 ・交通安全協会赤湯支部:5人 ・赤湯温泉通りまちづくり協議会:5人 ・赤湯地区まちづくり会議:5人 ・策定協議会委員:6人 ・事務局:7人
実施方法	前半40分(10:00~10:40):交互通行実験(走行人数:16人) 車両は2台用いて行い、被験者はそれぞれ観測区間を片道走行する。 待避所で北進(えくぼプラザ方面)・南進(国道113号方面)車両が交互にすれ違う実験である。 後半40分(10:40~11:20):一方通行実験(走行人数:10人) 車両は1台用いて行い、被験者は観測区間を片道走行する。 1台のみで行うため待避所での退避は行わない。一方通行実験では、走行する車両の走行時間を測定する。



走行実験及び意見交換会の風景

走行実験の結果

コミュニティ道路の場合、走行速度が約 18km/h 低下しました

現況の道路とコミュニティ道路における走行速度を比較したところ、コミュニティ道路の場合は約 18km/h 速度が低下する結果となりました(ただし、走行する条件が異なるので一概に速度低下につながるとはいえません)。

市道長岡表町線では主に自転車や歩行者の飛び出しが問題になっています

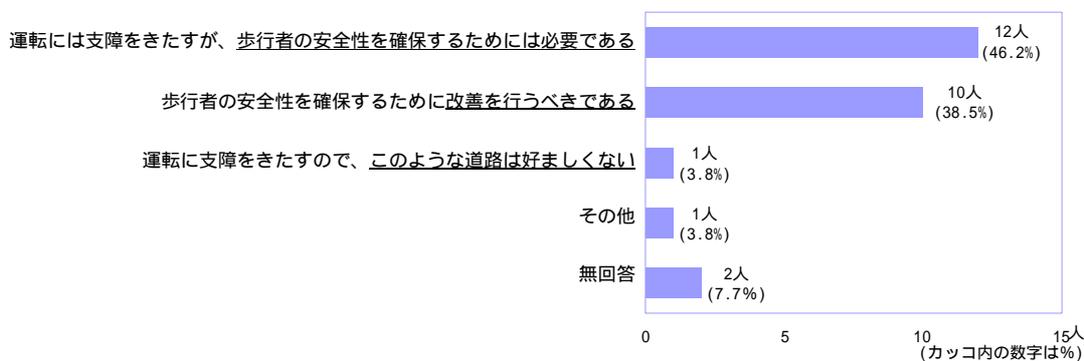
普段市道長岡表町線を利用している方に、どのような危険を感じるかをお聞きしたところ、歩行者や自転車の飛び出し、見通しが悪いという意見がありました。

参加者のうち、約 9 割の方がコミュニティ道路の導入に肯定的です

実験区間を走行した結果、実施区間のような道路形状の導入についてどのように考えているかをお聞きしたところ、「運転には支障をきたすが、歩行者の安全性を確保するためには必要と考えている」方が約 5 割、「(導入は必要であり、)歩行者の安全性を確保するために改善を行うべきである」と回答している方が約 4 割で、両者合わせて約 9 割の方がコミュニティ道路の導入に肯定的であるという結果になりました。

しかし、今回採用したコミュニティ道路の形状については、「直線で走ります」、「曲線形の方が望ましい」という意見があり、道路形状については今後十分な検討が必要であると考えられます。

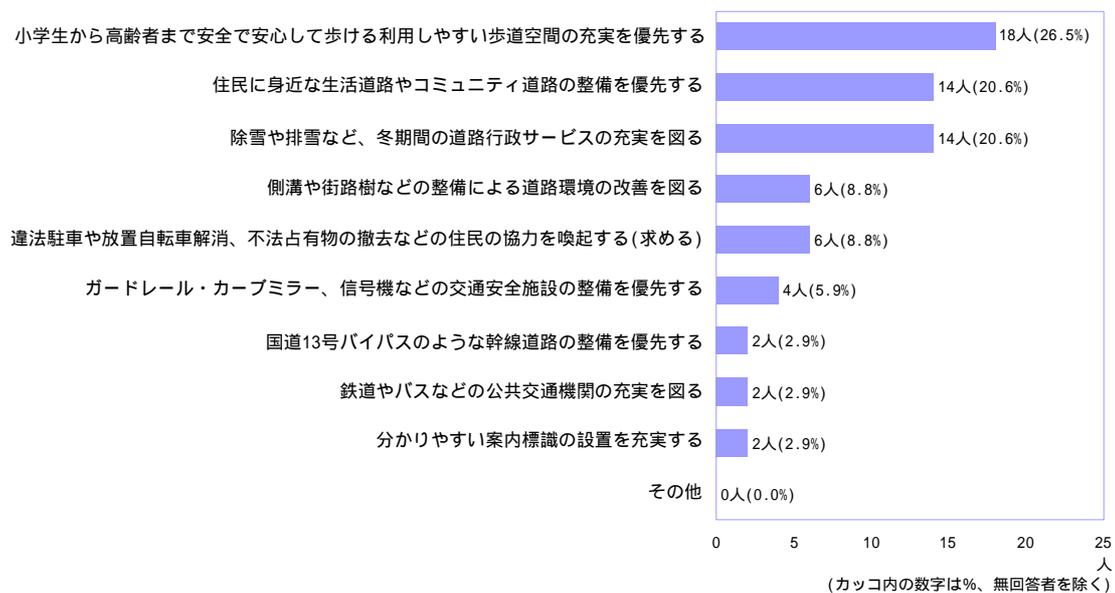
また、具体的にコミュニティ道路にする場所の選定や道路形状の採用については、その道路を日々利用する地域住民を巻き込んだ議論を行うとともに、自動車の視点だけでなく住民の利便性や歩行者の安全性の向上も視野に入れる必要があります。



歩行者の視点に立った施策や冬期間の除雪の充実等の施策を求める傾向があります

基本構想を策定する際に重要と思われる施策では、「小学生から高齢者まで安全で安心して歩ける利用しやすい歩道空間の充実を優先する」や「住民に身近な生活道路やコミュニティ道路の整備を優先する」といった歩行者の視点に立った施策を求める意見が多くありました。

また、「除雪や排雪など、冬期間の道路行政サービスの充実を図る」といった意見も多く、走行実験後の意見交換会でも冬期間の対策については多くの意見がありました。



コミュニティ道路の導入や形状の採用については今後十分な検討が必要です

コミュニティ道路の形状で採用したシケイン³の主な効果として、速度抑制、交通量抑制が挙げられます。今回の実験ではシケインによる速度抑制の効果を把握することが目的であり、その他の効果については十分な検討を行っておりません。導入箇所が決定した後に、再度走行実験の実施や住民の方々を交えたワークショップ等により、十分な検討を行う必要があります。

また、コミュニティ道路の形状については、シケイン以外にも駐車スペースとの組み合わせによる路上駐車適正化や大型車の通行規制、車道の幅を狭くするハンプとの組み合わせ等の工夫が必要であると考えられます。

3 シケイン

車のスピードを抑制させるため、道路に工夫を施す方法であり、スラロームやクランクにより、車道を蛇行させることで、徐行を促すものです。

(5) バリアフリー体験(10月15日)

バリアフリー体験の概要

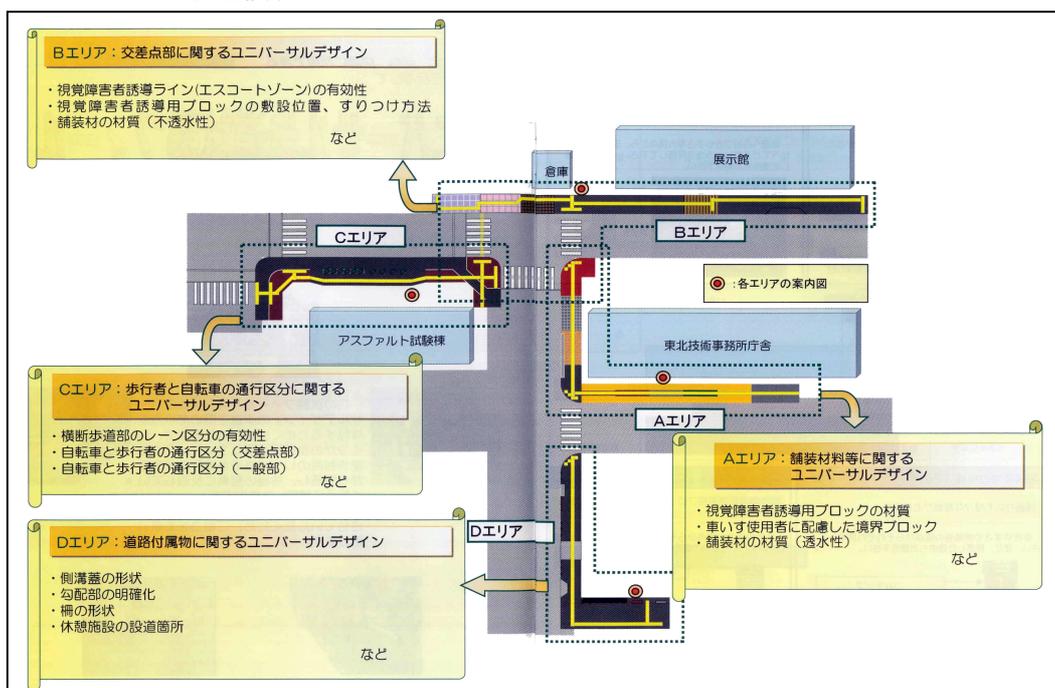
バリアフリー化事業後の使い勝手等を検証するために、国土交通省東北地方整備局東北技術事務所「ユニバーサル歩道試験フィールド」においてバリアフリー体験を行いました。

この試験フィールドは、「ユニバーサルデザイン」の歩道空間のあり方を検討するために、以下に示したいくつかの歩道構造等について、その機能や利用のしやすさ等を実際に歩きながら評価し、今後の整備に反映するためのものです。

バリアフリー体験の様子



ユニバーサル歩道試験フィールド



参加者の感想

視覚障害者の方より、視覚障害者誘導用ブロックについては「黒(アスファルト)と黄色(誘導用ブロック)の組合せが一番見やすい」等の明暗が必要であるという意見がありました。車いす使用者の方からは、「歩道の段差が2cmでも段差を通ることは大変であると感じた」、「歩道の整備では傾斜に気をつけてほしい」との意見がありました。

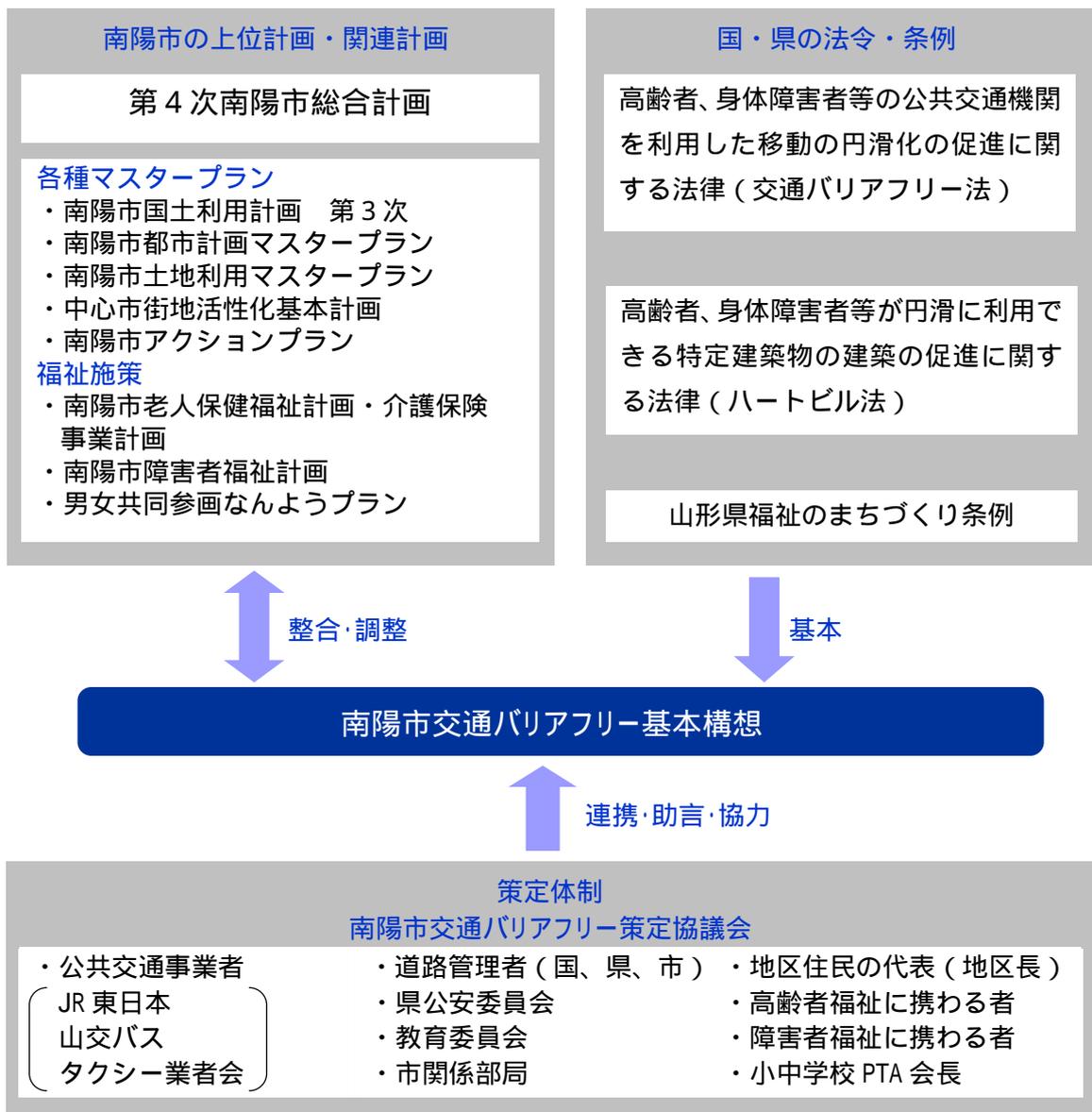
今後は、これまで以上に高齢者や身体障害者等はもちろん、市民の皆様の声を反映した道路整備に努めていく必要があります。

第5章 上位計画、関連計画との整合・調整

5.1 基本構想の位置付け

本基本構想は、交通バリアフリー法に基づいて策定しています。また、移動円滑化の促進のための関連法令等には、ハートビル法や山形県福祉のまちづくり条例があります。基本構想策定に当たっては、これらの法令等を基本としながら、第4次総合計画や都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画等の上位計画や関連計画との整合を図るとともに、総合計画のまちづくりの目標である「安全で安心なうるおいのあるまち・南陽」を踏まえて、バリアフリー化について考えていきます。

基本構想の策定に当たっては、交通バリアフリー法に定める事業主体である公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、地域住民の代表等の協力を得て協議会を設置し、関係者相互の積極的な連携を図ります。



第6章 バリアフリー化の整備構想

6.1 バリアフリー化の考え方

(1) 基本目標

安全で安心なうるおいのあるまちづくり

第4次総合計画において、高齢者や身体障害者等を始め、市民の安全な暮らし、ライフスタイルに応じた安心な暮らし、そしてうるおいのある暮らしを目指して、「安全で安心なうるおいのあるまち・南陽」をまちづくりの目標として掲げています。今後の本市のバリアフリー化に当たってはこの目標を基に推進していく必要があります。そこで、本基本構想の目標を「安全で安心なうるおいのあるまちづくり」と設定します。

(2) バリアフリー化の視点

ユニバーサルデザインを考慮に入れた取組み

高齢者や身体障害者等は、移動に関する身体的機能等について様々なレベルの人が存在します。今後の都市におけるバリアフリー化を推進していく上では、整備基準に応じた施設整備だけでなく、幅広いレベルに配慮したユニバーサルデザインの検討を行うとともに、誰もが円滑に移動できる個別輸送サービスも合わせて検討していく必要があります。

本市の特性に応じた取組み

本市が持つ地形的条件、交通環境、施設の立地状況等の特性に応じたバリアフリー化が必要となります。特に山間部においては、自宅からバス停までの移動の問題があるとともに、市街地と山間部への主要な移動手段としての路線バスのあり方等、細かな配慮が必要となります。

短期間で効果をあげる取組み

厳しい財政状況が続く中、市全域を短期間で全てバリアフリー化を目指すことは困難です。本基本構想では、交通バリアフリー法の趣旨となっている「駅等を中心とした重点整備地区のバリアフリー化」を重点的かつ一体的に推進するとともに、その他の地区については、道路改良や施設の整備に合わせてバリアフリー化を推進するものとします。

心のバリアフリー化への取組み

交通のバリアフリー化を図るためには、市民全員の理解と協力が不可欠です。また、物理的なバリアだけではなく、精神的なバリアも取り除く必要があり、全ての市民が自然に身体障害者や高齢者の手助けができるような心のバリアフリー化も促進するものとします。

6.2 バリアフリー化の基本方針

高齢者・身体障害者等の意見を反映

今後のまちづくりにおいては、市民の合意形成が重要になっています。特にバリアフリーの計画に関しては、利用者本位の計画が必要であり、高齢者や身体障害者等の当事者から十分に意見を聴取するとともに、具体的な各計画にその意見を反映させるものとします。

ソフト施策の充実

高齢者や身体障害者等の移動性や安全性を向上させるためには、ハード面での整備だけではなく、情報提供や情報技術の活用等ソフト施策についても充実を図ります。

役割分担の明確化

交通のバリアフリー化を図るためには、交通事業者、道路管理者、公安委員会、施設管理者、商店街等、多くの機関・団体と協力することが必要となります。このような複数団体等が一体的かつ効率的にバリアフリー化を推進するためには、それぞれの役割分担を明確にする必要があります。

市民への広報

ハード整備やソフト施策を展開していく上で、市民の理解と協力が不可欠であり、今後のバリアフリー化への取り組みや実施状況等を市民に広報するとともに、心のバリアフリー化に向けて啓発活動に努めます。

社会資本整備への積極的対応

重点整備地区だけでなく、全市的にバリアフリー化を推進していくために、道路改良等の社会資本整備において、積極的にバリアフリー化を推進します。

また、市内において国や県が実施する事業に関しても、バリアフリー化への対応を積極的に働きかけます。

民間建築物に対するバリアフリー化の啓発

公共建築物だけでなく、新規の民間建築物に対しても、バリアフリー化を推進していくように、P R 活動や啓発活動に努めます。

6.3 バリアフリー化の整備構想

重点整備地区内の重点的かつ一体的な推進

交通バリアフリー法の仕組みに従って、駅等の旅客施設及びその周辺地区を重点的に整備すべき地区として指定し、公共交通・道路・交通安全等の特定事業を実施します。

公共交通機関のバリアフリー化

高齢者や身体障害者等の移動円滑化では、JRや路線バスといった公共交通機関のバリアフリー化が最も重要です。そのため、交通事業者に対して車両や旅客施設のバリアフリー化への取組みを促すとともに、一体となって事業を推進する等の支援を行います。

また、重点整備地区以外においても公共交通事業者のバリアフリー化を促進します。

歩行空間のバリアフリー化

重点整備地区内だけではなく市内全域の歩行空間について、利用状況や整備効果を勘案し、順次バリアフリー化を推進します。

新規の交通システムの検討

山間部のようなところでは、高齢者や身体障害者等が長距離の移動を行うことは困難な場合が多く、このような地区での移動を確保するための交通システムや、高齢者・身体障害者等を個別に輸送するSTS（スペシャル・トランスポート・サービス⁴）の導入についての検討を行います。

心のバリアフリー化の促進

市民が高齢者や身体障害者等に対して理解を深め、移動の手助けや協力を自発的・自然に行えるよう、広報活動、啓発活動、教育活動に努めます。

4 STS（スペシャル・トランスポート・サービス）

高齢者・身体障害者等移動困難者を限定して送迎する交通サービスのことで、特別に仕立てられたリフト車両により、送迎を行う交通システムのことです。

7.2 主要施設の設定

主要施設は、高齢者や身体障害者等が日常生活または社会生活において利用すると認められる代表的な市民利用施設です。市民の利用頻度が高く、高齢者や身体障害者等に対するサービスを提供する施設を主要施設とし、それに準ずる施設については準主要施設として選定します。

主要施設については、本基本構想において優先的にネットワークを形成すべき施設とします。また、準主要施設については将来のまちづくりも見据えて段階的にネットワークを形成する施設とします。主要施設と準主要施設の一覧を以下に示します。

表 7-1 主要施設の一覧

区分	主要施設	準主要施設
公共公益施設	健康長寿センター、老人いこいの家、えくぼプラザ(中央公民館・市立図書館)、市民会館、烏帽子山公園	結城豊太郎記念館、地域集会施設(町内公民館)、南陽勤労者体育センター、赤湯市民体育館、置賜JA会館、公衆浴場、公園
教育・厚生施設	赤湯小学校、赤湯中学校、ひよこプラザ(赤湯乳幼児保育センター)	赤湯幼稚園、赤湯保育園
行政等施設	南陽郵便局	赤湯駅前簡易郵便局、法務局赤湯出張所、赤湯簡易裁判所、山形家庭裁判所赤湯出張所、南陽警察署
商業施設等	赤湯温泉通り商店街、赤湯駅前商店街	南陽ショッピングプラザ、ヨークベニマル南陽店、山形清分、銀行・信用組合・農協等の金融機関、温泉旅館
医療施設		医院・診療所

7.3 重点整備地区の設定

重点整備地区は、特定旅客施設を中心として、主要施設の分布状況等、地域事情に応じて設定する範囲であり、平成22年までの期間の間で重点的かつ一体的に整備をするべき地区です。

赤湯地区の場合、中心市街地(赤湯温泉街)がJR赤湯駅から約1.5kmのところであり、市民の利用する施設がその中心市街地に立地していることから、重点整備地区の範囲もJR赤湯駅から国道13号までの範囲(約1.5～2.0km)とします⁵。

表7-2 上位計画・関連計画で重点整備地区に含まれる主な事業

上位・関連計画	地区の名称	主な事業
国土利用計画 (第3次)	中部地域	赤湯及び赤湯駅周辺等の中心市街地については温泉街及び広域的な玄関口としての特性・個性を生かした街並み・環境整備を進めます。
第4次総合計画	赤湯地区	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路赤湯停車場線街路事業の促進(着手) ・赤湯温泉通り街並み修景事業 ・長岡北線道路改良、赤湯小学校線設置及び長岡表町線歩道整備等の通学路確保事業(完了)
中心市街地 活性化基本計画	中心市街地 ・赤湯駅前拠点 ・赤湯市街地 ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・JR赤湯駅前広場の整備(進行中) ・都市計画道路赤湯停車場線街路事業(着手) ・都市計画道路表町長岡線街路整備事業 ・バリアフリー推進事業 ・本町北町線道路改良事業(完了) ・総合雪寒対策事業 ・街路樹・街路灯の整備 ・温泉景観整備事業(赤湯停車場線) ・公共サイン整備事業(完了)

5 重点整備地区の範囲

移動円滑化の促進に関する基本方針では、重点整備地区の範囲を「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、特定施設からおおむね500メートルから1キロメートル以内の範囲であると想定されますが、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。」としています。

7.4 重点整備地区における特定経路の設定

特定経路は、JR 赤湯駅と主要施設を結ぶ経路、または駅と主要施設を經由し他の特定施設を結ぶ経路で、かつ高齢者や身体障害者等が日常生活または社会生活において利用すると認められる経路のことです。

特定経路の選定に当たっては、道路の種別や施設の配置状況、整備の優先度により、特定経路、準特定経路に分けて、バリアフリー化を重点的に行うべき路線を選定します。

表 7-3 赤湯地区における特定経路

管理者	特定経路	準特定経路
国土交通省	国道 113 号	
山形県	県道赤湯停車場線 県道南陽川西線	県道赤湯停車場大橋線 県道南陽川西線
南陽市	市道長岡表町線 市道緑町 2 号線 市道赤湯中学校西線 市道長岡北線 市道赤湯小学校線 市道二色根柵塚線	市道緑町郡山線

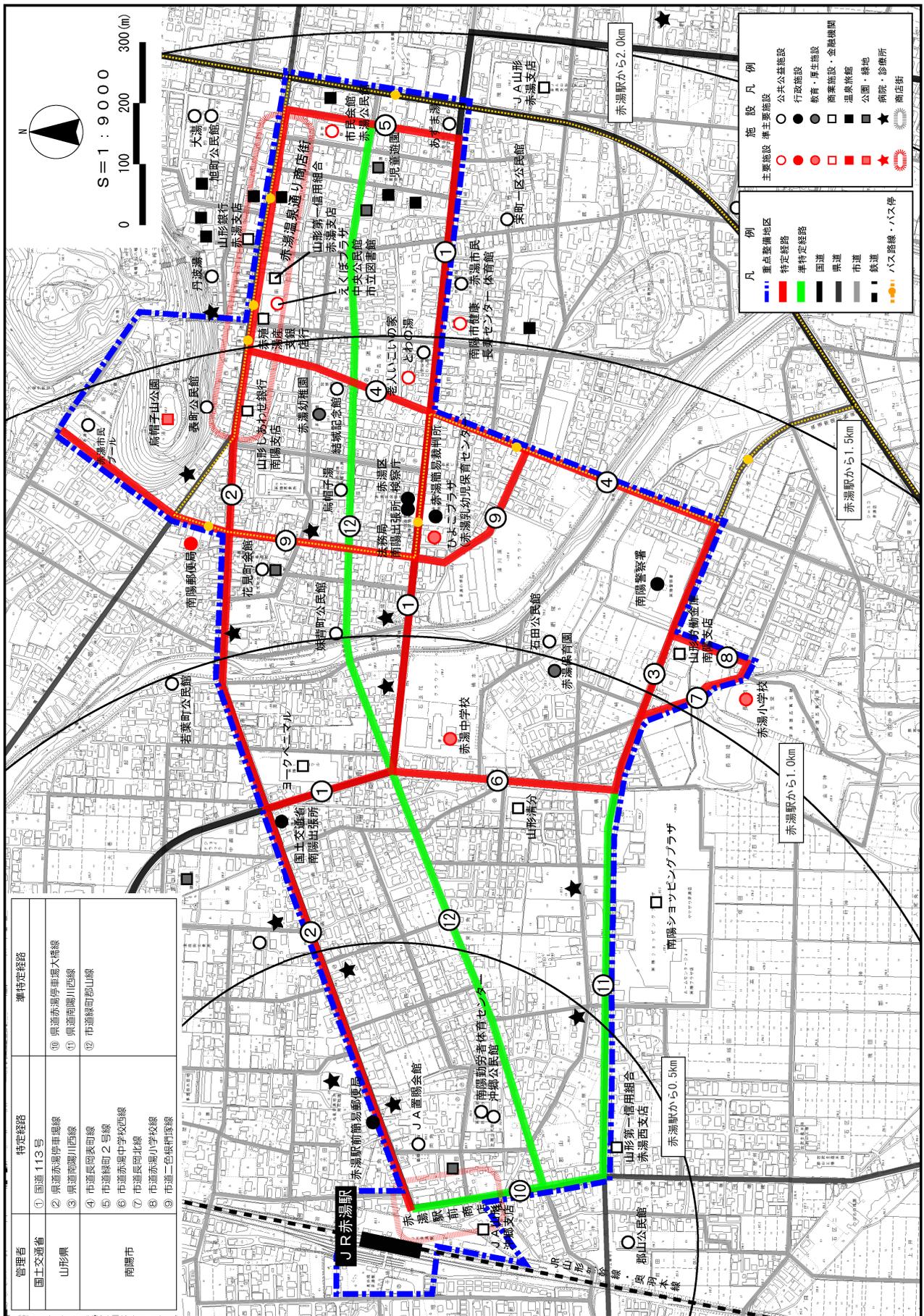


図7-2 重点整備地区・特定経路

第8章 移動経路の問題点・課題

これまでの現況調査、ヒアリング調査等の結果から、重点整備地区でバリアフリー化を進めていく上での問題点、課題を整理します。

移動経路には特定旅客施設である駅舎、特定経路を構成する歩道、特定経路に付随する駅前広場、駐車場等の公共用施設、その他信号機・案内標識等が含まれます。

8.1 問題点の把握

JR 赤湯駅及び駅周辺の現況を把握し、バリアフリーの視点で問題点を整理します。

(1) 特定旅客施設

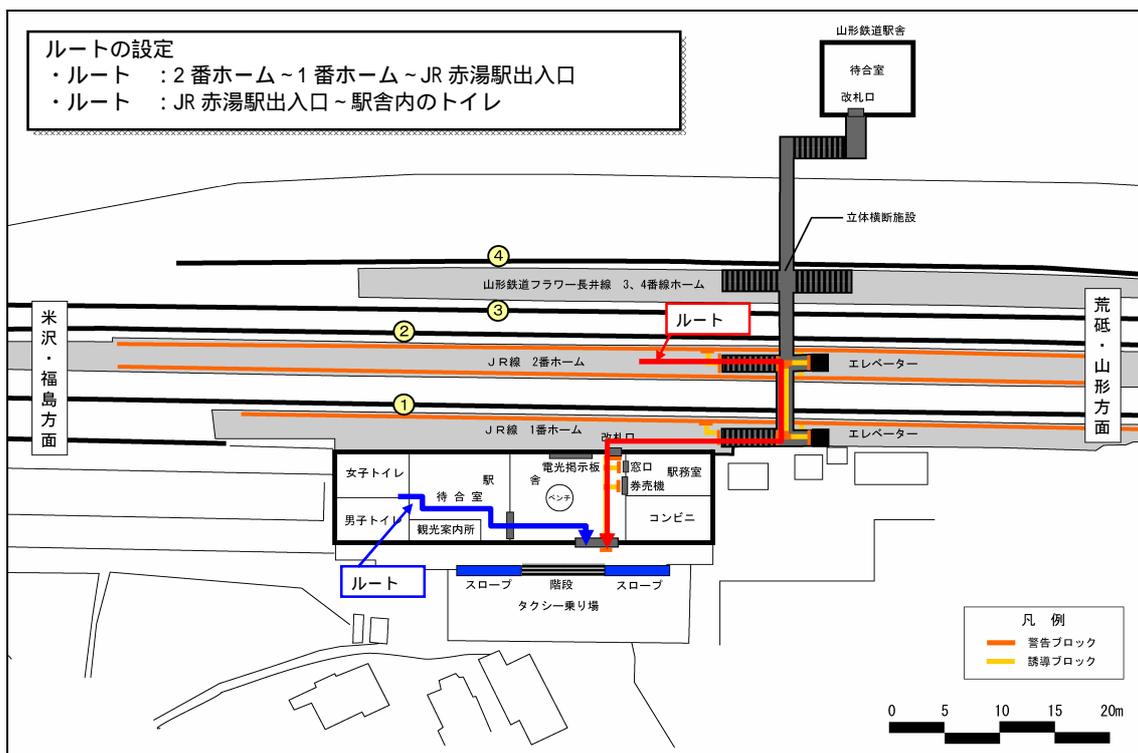
JR 赤湯駅における問題点を以下に示します。

表 8-1 JR 赤湯駅のバリアフリー化の状況

バリアフリー化の視点	ルート番号	
	ルート	ルート
エレベータの設置		
移動経路の幅(0.8m 以上)		
視覚障害者誘導用ブロックの設置	×	×
車いす対応トイレの設置		×
点字等による案内板の設置	×	×
車いすでの利用ができるかどうかを判断する案内板の設置	×	×
音声による案内装置の設置	×	×
改札口の自動ドアの設置		
駅舎出入口の自動ドアの設置	×	×
可変式案内情報の設置	×	

印：上記の条件を満たす

×印：上記の条件を満たさない





JR 赤湯駅の出入口
自動ドアではなく、手動ドアになっている。



出入口手前の階段
出入口手前の階段の段差を明確にする必要がある。



駅構内の誘導用ブロック
出入口から改札口まで設置されているが、待合室へ向かうブロックはない。



JR 赤湯駅の列車案内板
案内板の文字が小さく、色は緑で見づらい。



JR 赤湯駅の券売機
券売機は全部で3つあり、1つは点字シールが貼られている機械である。



JR 赤湯駅のトイレ
車いす対応のトイレは小便器のみあり、大便器はない。



階段下のエレベーター
障害者対応のエレベーターが設置されている。



ホームの階段
階段の手すりには点字による案内はない。



ホームの誘導ブロック
ホーム内のブロックは警告ブロックのみで、ホーム中央に誘導ブロックはない。

(2) 駅前広場

JR 赤湯駅の駅舎は、平成4年の山形新幹線開業に合わせて平成5年に完成したものです。しかし、駅前広場は駅舎完成以前からあるものを使用しており、駅舎から駅前広場までの移動には高低差があります。また、道路までの間の勾配が急であり、バリアフリーに対する配慮は十分であるとは言えません。



駅舎からのスロープ
車いす使用者等はスロープにより、駅前広場に向かうことができる。



駅前広場の駐車場
駅前広場は主に一般車両の駐車場になっている。



県道赤湯停車場線
駅前広場から道路までは勾配が急である。

現在、JR 赤湯駅前広場は、「中心市街地活性化事業」の認可を受け工事が進められており、「身体障害者用駐車場の整備」、「視覚障害者誘導用ブロックの設置」等、バリアフリーを考慮した事業内容となっています。

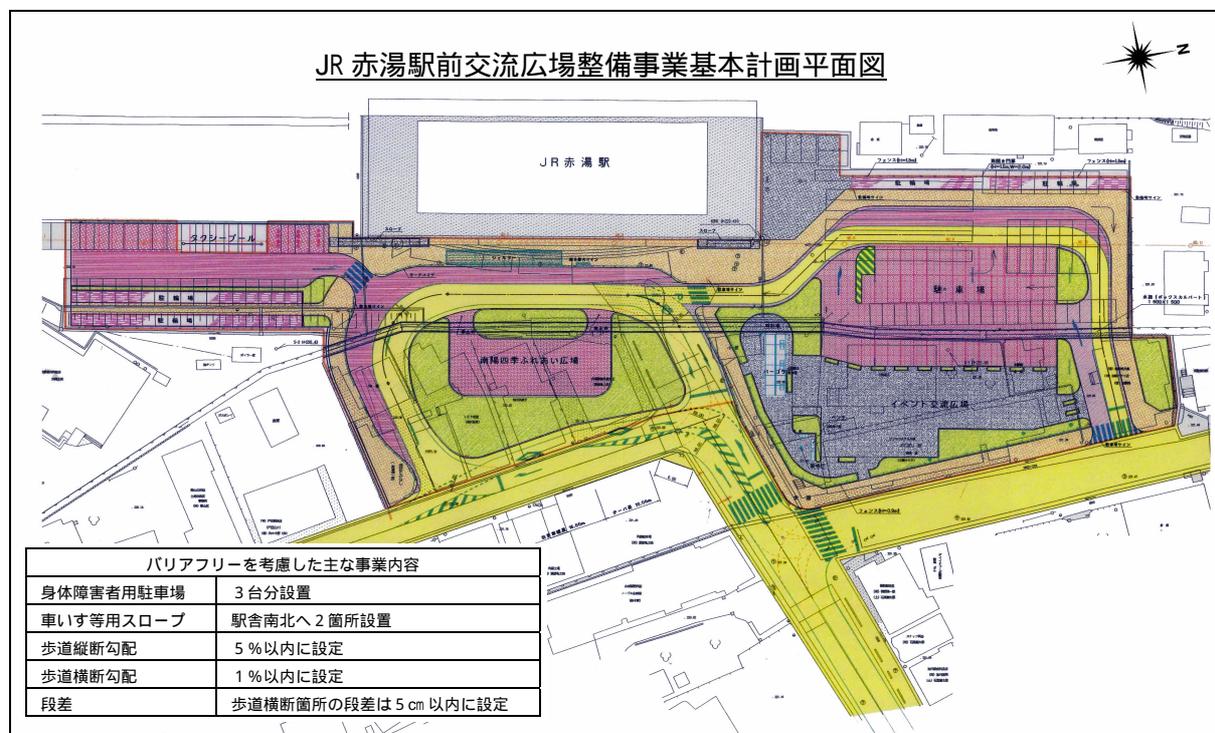


図8-1 JR 赤湯駅前交流広場整備事業基本計画

(3) 歩道

重点整備地区における歩道の問題点を以下に示します。

表 8-2 路線ごとのバリアフリー化の状況

バリアフリー化の視点	ルート番号													
	特定経路										準特定経路			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
歩道が整備				×	×		×					×		×
歩道の有効幅員(2.0m 以上)	×	×		×	×		×			×	×		×	×
歩道の視覚障害者誘導用ブロックの設置	×	×		×	×	×	×			×	×		×	×
歩道の縁石(15cm 以上)	×	×		×	×		×			×	×		×	×
歩道の融雪、消雪装置等の整備			×	×	×	×	×			×	×	×	×	×
歩車の分離	×			×	×		×					×		×
平坦な歩道	×	×		×	×		×			×	×		×	×
音響式信号機の整備		×			×	×	×			×	×		×	×
照明施設の設置	×		×	×	×	×	×	×	×	×			×	×
移動円滑化のための道路標識の設置	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×

印：上記の条件を満たす路線

×印：上記の条件を満たさない路線

印：視覚障害者誘導用ブロックは設置されているが、JIS 規格に適合していない路線

歩道の融雪、消雪装置等は未整備であるが、流雪溝が整備されている路線

音響式信号機は設置されていないが、押しボタン式信号機は設置されている路線

照明施設は設置されているが、整備基準を満たしていない路線

路線名	
特 定 経 路	・ 路線 : 国道 113 号
	・ 路線 : 県道赤湯停車場線
	・ 路線 : 県道南陽川西線 (市道赤湯中学校西線 ~ 市道長岡表町線)
	・ 路線 : 市道長岡表町線
	・ 路線 : 市道緑町 2 号線
	・ 路線 : 市道赤湯中学校西線
	・ 路線 : 市道長岡北線
	・ 路線 : 市道赤湯小学校線
	・ 路線 : 市道二色根柵塚線
	・ 路線 : 市道赤湯停車場大橋線
準 特 定 経 路	・ 路線 : 県道南陽川西線 (県道赤湯停車場大橋線 ~ 市道赤湯中学校西線)
	・ 路線 : 市道緑町郡山線

その他の問題として、交差点部には歩行空間が狭く、平坦でないために、車いす使用者が滞留することができない、車道との接続部での段差が 2cm を超えるため車いすで通過できない、車道接続部で歩道の勾配が大きい箇所があり危険な状況である等、局所的な問題点もあり、これらについては、道路特定事業計画策定の際に経路を詳細に調査し、個別に対応する必要があります。

路線ごとの状況について以下に示します。

国道 113 号



歩道幅員が狭い

交通量が多く、沿道に商店が立地しているが、歩道幅員は狭い。



交差点の歩行空間が狭い

交差点部の歩行空間が狭く、車いす使用者等にとって危険である。



橋梁部へのすり付け
勾配が急である

すり付け勾配が急であり、橋梁部分の歩道がマウントアップ形式になっている。



横断歩道橋下の歩道

横断歩道橋の階段により、歩道の幅員がさらに狭くなっている。



流雪溝工事中の歩道

流雪溝工事が実施されており、縁石により、歩車分離を図っている。



歩道未整備

高齢者施設前の歩道が未整備である。

県道赤湯停車場線



歩道と車道が明確に
分かれていない

片側に歩道が設置されているが、縁石が劣化しており、歩車が明確に分かれていない。



狭隘部に障害物がある

鉢植えや自動車等の障害物が歩道にあり、さらに歩道が狭くなっている。



歩道に勾配がある

横断勾配があり、車いす使用者等にとって危険である。



**歩道中央にある
グレーチング**
歩道の中央に目の粗いグレーチングが設置されている。



**橋梁部へのすり付け
勾配が急である**
すり付け勾配が急であり、橋梁部分の歩道がマウントアップ形式になっている。



**流雪溝が整備されて
いる歩道**
冬期間は流雪溝のフタが開いている場合があり、歩行者にとって危険である。



施設前の広い歩行空間
えくぼプラザ前の歩道は狭いが、施設の壁面後退により、歩行空間が広がっている。



**グレーチングが連続
している歩道**
歩道の大部分がグレーチングにより占められている。



平場がない交差点
交差点部で勾配区間がそのまま車道に接続しているため、車いす使用者にとって危険である。

県道南陽川西線（市道赤湯中学校西線～市道長岡表町線）



**水色の視覚障害者
誘導用ブロック**
歩道の色とブロックの色の違いが分かりづらい。



**交差点部にある
グレーチング**
歩道の中央にグレーチングが設置されている。

市道長岡表町線



歩道未整備

歩道が未整備であり、歩行者の安全性に欠ける。



ベンチ等がないバス停

歩道がない場所にバス停があり、上屋やベンチ等はない。



歩道上に障害物がある

歩道幅員が狭いところに電柱が立っているため、さらに幅員が狭くなっている。

市道緑町2号線



歩道未整備

歩道が未整備であり、歩行者の安全性に欠ける。



側溝にフタがない道路

側溝にフタがなく危険である。



道路に障害物がある

道路に電柱が立っているため、車道がさらに狭くなっている。

市道赤湯中学校西線



車道乗り入れ部で切下げられた歩道
店舗等に入る車のために歩道の一部が切下げられている。



目の粗いグレーチング
目の粗いグレーチングが設置されているため、車いす使用者にとって危険である。



視覚障害者誘導用ブロックの敷設なし
誘導用ブロックが敷設されていない。

市道長岡北線



歩道未整備

赤湯小学校へ向かう通学路であるが、歩道は未整備である。



歩道整備中

赤湯小学校移転に併せて、歩道の新設が行われている。

市道赤湯小学校線



視覚障害者誘導用ブロックの色が分かりにくい

赤湯小学校移転に併せて新設された道路で、視覚障害者誘導用ブロックも設置されているが、歩道の色とブロックの色の違いが分かりにくい。



市道二色根柵塚線



歩道幅員が狭い

歩道幅員が2.0m未満で、電柱等があるため、さらに狭くなっている。



側溝で覆われた歩道

側溝で覆われた歩道が設置されている。



押しボタン式信号機が設置されている

市道長岡表町線との交差点に押しボタン式信号機が設置されている。

県道赤湯停車場大橋線



歩道未整備

赤湯駅前商店街沿いであるが、歩道は未整備である。

県道南陽川西線（県道赤湯停車場大橋線～市道中学校西線）



視覚障害者誘導用
ブロック未整備

県道赤湯大橋線から南陽ショッピングプラザ手前までは、誘導用ブロックは未整備。



視覚障害者誘導用
ブロックが不連続

マンホール等により、誘導用ブロックが不連続になっている。



歩道上に駐車している車

駐車場からはみ出して駐車している車があるため、歩道が狭くなっている。

市道緑町郡山線



歩道未整備

歩道が未整備であり、車道幅員も狭い。



交差点部の歩道

国道 113 号との交差点部には歩道があるが、幅員は狭い。



市街地内を通る道路

歩道は未整備であるが、交通量は少ない。

(4) 信号機・標識等

音響信号機については、重点整備地区内に2ヶ所しかなく、交通量の多い国道113号との交差点を中心に順次整備を行うことが望めます。さらに、歩行者の横断が多い箇所には、押しボタン式の信号機を設置することが望めます。

また、特定経路にある標識、標示等は、反射材料を用いる等明るさの確保や歩行者の安全性の確保が必要です。



押しボタン式信号機が設置されている箇所



音響装置のない信号機



大きくて見やすい標識

(5) 案内誘導板等

特定経路の整備にあわせて、バリアフリー化された経路への案内誘導を行うための施設が必要になります。

JR赤湯駅前の案内板(点字や音響による案内、バリアフリールートへの掲載等)の設置や、バリアフリー化された経路に沿った歩行者誘導サインも必要です。



JR赤湯駅に設置されている案内板



避難場所を示す案内板



児童遊園を示す案内板



県道南陽川西線との交差点に設置された案内標識
文字の大きさが30cmあり誰にも見やすいサインとなっている。

8.2 特定事業計画に向けての課題

特定事業計画に向けて、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」等における主な整備基準について以下に示します。

(1) 旅客施設

旅客施設の整備基準を以下に示します。

旅客施設（駅舎）の課題

対象者	課題の内容
車いす使用者	<ul style="list-style-type: none"> ・上下移動できるように、昇降施設を設置する必要があります。 ・水平移動ができるように、移動経路の幅を 0.9m 以上とする必要があります。 ・自力で移動するためには、移動経路にエレベーターを設置する必要があります。 ・車いす対応のトイレを設置する必要があります。 ・快適に移動できるように、車いすでの移動ができるかどうか案内標識を設置する必要があります。 ・快適に移動できるように、エレベーターへの案内を適切に表示する必要があります。
視覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・安全に移動できるように、視覚障害者誘導用ブロックを連続して設置する必要があります。 ・安全に移動できるように、点字による案内設備を設置する必要があります。 ・快適に移動できるように、音声による案内設備を設置する必要があります。 ・認識しやすいように、視覚障害者誘導用ブロックを統一した規格にする必要があります。
全ての利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・快適に利用できるように、他の交通機関等への誘導案内標識を適切に表示する必要があります。

資料出典：道路の移動円滑化整備ガイドライン

旅客施設（バス停）の課題

対象者	課題の内容
全ての利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・交通バリアフリー法に基づく、ノンステップバスの導入にあわせて、市内全域の必要箇所で、バス停留所部分の歩道改修の必要があります。 ・原則として、上屋施設と休憩施設（ベンチ等）が必要になります。 ・高齢者、身体障害者等の移動の円滑化のために必要な箇所には、十分な照度が確保されるように照明施設を設ける必要があります。

資料出典：道路の移動円滑化整備ガイドライン

(2) 歩道

歩道の整備基準を以下に示します。

歩道の課題

対象者	課題の内容
車いす使用者	<ul style="list-style-type: none">・すれ違いができるように、歩道の有効幅員を 2.0m 以上確保する必要があります。・安全に移動できるように、マウントアップ形式の歩道で波打ち歩道となる場合には、波打ちとならない構造形式とする必要があります。・安全を確保するために、交差点部で歩道上に平坦部分（滞留空間）を確保する必要があります。・車いす使用者が移動できるように、車道との接続部での段差を 2cm 程度確保する必要があります。
視覚障害者	<ul style="list-style-type: none">・安全に移動できるように、歩道の視覚障害者誘導用ブロックを連続して設置する必要があります。・安全に移動できるように、移動経路で音響式信号機がない箇所には、音響式信号機を設置する必要があります。・安全性を確保するために、フラット歩道の場合は自動車の進入を防止するための車止め等の設置も必要になります。また、快適性を確保するために、フラット歩道（車道との段差がないため、境界が認知できない）の場合には、車道との境界を認知できるようにする必要があります。・認識しやすいように、視覚障害者誘導用ブロックを統一した規格にする必要があります。・視覚障害者が安全に通行できるように、車道との接続部での段差を 2cm 程度確保する必要があります。
全ての利用者	<ul style="list-style-type: none">・安全に移動できるように、歩道を設置する必要があります。・安全に移動できるように、歩道の縁石の高さを 15cm 以上にする必要があります。・冬期間でも安全に移動できるように、歩道の融雪、消雪装置等を整備する必要があります。・安全に移動できるように、歩道の勾配（横断、縦断勾配ともに）が大きい箇所では改良する必要があります。・快適に移動できるように、適当な間隔でベンチや上屋を設置する必要があります。・快適に移動できるように、十分な照度が確保されるように照明装置を設置する必要があります。

資料出典: 道路の移動円滑化整備ガイドライン

(3) 信号機等

信号機等の整備基準を以下に示します。

信号機等の課題

対象者	課題の内容
視覚障害者	・安全を確保するために、移動経路ごとに音響装置が設置されていない車道横断箇所 の信号機には、音響装置を設置する必要があります。
全ての利用者	・整備されたバリアフリー経路を有効に活用するために、移動経路にある標識、標 示等については、反射材料を用いる等基準にあわせて整備する必要があります。

資料出典: 道路の移動円滑化整備ガイドライン

(4) 案内誘導等

案内誘導等の整備基準を以下に示します。

案内誘導等の課題

対象者	課題の内容
全ての利用者	・整備されたバリアフリー経路を有効に活用するために、駅前にバリアフリール ー トを示した案内板(点字や音響により案内)を設置する必要があります。 ・整備されたバリアフリー経路を有効に活用するために、バリアフリー化された経 路に沿って、誘導案内板を配置する必要があります。

資料出典: 道路の移動円滑化整備ガイドライン

第9章 実施すべき事業

9.1 市全体での取り組み

重点整備地区だけでなく、市全体で取り組む内容を以下に示します。

路線バスのバリアフリー化

低床バス等のバリアフリー対応車両への更新を促進します。バス停のバリアフリー化についても検討します。

旅客施設のバリアフリー化

特定旅客施設以外の JR 駅や山形鉄道フラワー長井線駅についても、重要な箇所から順次バリアフリー化を検討します。

歩行空間のバリアフリー化

重点整備地区以外の歩行空間についても、必要な箇所において道路改良等の際、バリアフリー基準を満たす整備・改良を行います。

交通安全上危険箇所の解消

既存道路において、高齢者や身体障害者等の交通安全上危険な箇所について、緊急度に応じてその解消を図ります。その際、歩行者空間のバリアフリー化は巨額な事業費が必要であるため、費用に対して効果が望めない箇所等については、「交通規制」や「市民の譲り合い・協力・手助け」といった取り組みで対処を行います。

新規交通システムの検討

山間部の高齢者や身体障害者等の移動を確保するために、きめ細やかなサービスを提供するコミュニティバス⁶等新規交通システムについて、総合交通体系の枠組みの中で、導入の可能性について検討を行います。

STS（スペシャル・トランスポート・サービス）導入の検討

高齢者や身体障害者等の個別輸送サービスの充実を図るために、その導入の可能性を検討します。ここでは「ニーズ調査」を行って、市内全域での潜在的な需要を把握するとともに、「NPO 運営への支援」、「交通事業者への委託」、「市直轄運行」等の行政関与のあり方を検討します。

6 コミュニティバス

一定の地域内を地域の必要な目的にあわせて、運行するバスのことです。

新設の社会資本のユニバーサルデザイン化

今後、新規に計画や整備を行う道路、河川、公共建築物等の社会資本については、全てユニバーサルデザイン⁷化対応とすることを基本とします。

歩行者空間における放置自転車、違法駐車車両等の対策

歩行空間の円滑な移動の障壁となる放置自転車、違法駐車車両、路上の商品、ゴミ等の障害物への対策を行います。

心のバリアフリー化対策

市民の心のバリアフリー化のために、広報・啓発・教育活動を推進します。

市民・事業者等の協力

社会全体でのバリアフリー化を促進するため、ハートビル法に該当しない店舗等の建築物についても、移動円滑化に配慮するよう啓発に努めます。

7 ユニバーサルデザイン

「ユニバーサルデザインとは、出来る限り最大限、すべての人に利用可能であるように製品、建物、空間をデザインすること。」(by Ron Mace / 米国)つまり能力あるいは障害のレベルに関わらず、高齢者や障害者、妊婦、子供等全ての人が使用できるように製品、要素、空間をデザインすることをいいます。

9.2 重点整備地区内での取組み

(1) 公共交通特定事業

公共交通特定事業は、車両等の整備と旅客施設の整備に大別されます。車両等の整備については、新規車両導入時にはバリアフリー化対応にするとともに、既存車両はバリアフリー化の努力義務があり、鉄道事業者の主体的な取組みを期待するものとします。旅客施設の整備に関しては、管理者ごとに以下の事業を特定事業計画に反映させるものとします。また、今後の技術の進歩にあわせて、歩行者 ITS⁸ 技術を活用した情報提供機器の整備の検討も進めます。

東日本旅客鉄道株式会社

- ・ 職員のバリアフリーに対する教育訓練
- ・ JR 赤湯駅舎内の視覚障害者誘導用ブロックの改良
- ・ 駅舎出入口の自動ドアの設置
- ・ 案内表示板の改良、音声による案内装置の設置

南陽市（南陽市総合観光物産センター）

- ・ 職員のバリアフリーに対する教育訓練
- ・ 南陽市総合観光物産センターへの視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ・ 障害者用トイレへの改良
- ・ 市街地連絡バス運行の検討（低床バスの導入）

山交バス株式会社

- ・ 職員のバリアフリーに対する教育訓練
- ・ 低床バスの導入検討
- ・ バス停のバリアフリー化（時刻表の文字を見やすくする等）の検討

8 歩行者 ITS

高齢者・身体障害者等を含む歩行者に対して、各種情報提供を行い、安全・安心な歩行空間を提供するシステムのことです。

(2) 道路特定事業

道路特定事業は、管理者ごとに以下の事業を実施するとともに、違法駐輪等への対策を行い、歩きやすい歩行空間の確保に努めます。バリアフリー化の整備の進捗により、バリアフリー化された経路を誘導する案内板の設置を検討します。冬期間のバリアフリー対策については、除排雪の充実を図るとともに、必要に応じ歩道の消融雪設備の設置を検討します。また、今後の技術の進歩にあわせて、歩行者 ITS 技術を活用した情報提供機器の整備の検討に努めます。

国土交通省

- ・個別路線における事業は、以下のとおり

特定経路

路線名	実施すべき事業	必要に応じて実施する事業
国道 113 号	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道改良、拡幅 ・ 交差点部の改良（歩行空間の確保） ・ 湯河原橋付近の縦断勾配の改良 ・ 横断歩道橋の階段部における歩行空間の安全性向上 ・ 視覚障害者誘導用ブロックの設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 低床バスの導入にあわせたバス停の改良 ・ ベンチ等の休憩施設の設置 ・ 横断歩道橋の撤去の検討

山形県

- ・個別路線における事業は、以下のとおり

特定経路

路線名	実施すべき事業	必要に応じて実施する事業
県道赤湯 停車場線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道新設、改良 ・ 交差点部の改良（歩行空間の確保） ・ 花見橋付近の縦断勾配の改良 ・ 視覚障害者誘導用ブロックの設置 ・ 歩道の消融雪設備の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 低床バスの導入にあわせたバス停の改良 ・ ベンチ等の休憩施設の設置
県道南陽 川西線	<ul style="list-style-type: none"> ・ すり付け部の改良 ・ 車両進入路における切り下げの改良 ・ 視覚障害者誘導用ブロックの改良 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ベンチ等の休憩施設の設置

準特定経路

路線名	実施すべき事業	必要に応じて実施する事業
県道赤湯 停車場大橋線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道新設検討 ・ 視覚障害者誘導用ブロックの設置検討 	
県道南陽 川西線	<ul style="list-style-type: none"> ・ すり付け部の改良 ・ 車両進入路における切り下げの改良 ・ 視覚障害者誘導用ブロックの改良 ・ 視覚障害者誘導用ブロックの設置（南陽ショッピングプラザより西側） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ベンチ等の休憩施設の設置

南陽市

- ・個別路線における事業は、以下のとおり

特定経路

路線名	実施すべき事業	必要に応じて実施する事業
市道長岡表町線	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道新設、改良 ・交差点部の改良（歩行空間の確保） ・コミュニティ道路導入の検討 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・ベンチ等の休憩施設の設置
市道緑町2号線	<ul style="list-style-type: none"> ・側溝の活用 	
市道赤湯中学校西線	<ul style="list-style-type: none"> ・すり付け部の改良 ・交差点部の改良（歩行空間の確保） ・車両進入路の切り下げ部の改良 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置 	
市道長岡北線	<ul style="list-style-type: none"> ・段差のない歩道の新設(完了) ・視覚障害者誘導用ブロックの設置 	
市道赤湯小学校線	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道新設(完了) ・視覚障害者誘導用ブロックの改良 	
市道二色根椀塚線	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道改良 ・交差点部の改良（歩行空間の確保） ・視覚障害者誘導用ブロックの設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・低床バスの導入にあわせたバス停の改良

準特定経路

路線名	実施すべき事業	必要に応じて実施する事業
市道緑町郡山線	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点部の改良 	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティ道路等の検討

(3) 交通安全特定事業

公安委員会は重点整備地区内の移動経路上において、以下の事業を実施します。

公安委員会

- ・違法駐車行為の取り締まりの強化、これらの防止のための広報活動、啓発活動、その他防止のための事業
- ・バリアフリー化に資する信号機の改良
- ・高齢者、身体障害者等が安全に通行するために必要な交通規制の実施及び道路標識・標示の大型化・高輝度化等

(4) その他の事業

JR 赤湯駅前広場において、以下の事業を実施します。

南陽市

- ・駅前広場整備に伴う移動経路のバリアフリー化
- ・身体障害者用駐車場の設置
- ・身体障害者対応市内案内看板の設置

第 10 章 構想の実現に向けて

10.1 構想の実現に向けて

基本構想の推進体制

基本構想を効果的に推進していくために、策定後における進捗管理を行います。進捗の管理については、実施計画の策定と各事業者による特定事業計画についての意見交換等を行います。

市民からの意見

インターネットや広報誌等を通じて基本構想を公表するとともに、広く意見を募集します。また、進捗管理についても公表し、意見を募集します。

基本構想策定後の検証

今後、基本構想に基づいた特定事業が実施されますが、整備に際しては、より安全で快適な歩行空間の整備を進めるために、バリアフリー化済み路線について、高齢者や身体障害者等の参加による現地確認を実施し、その改善に向けて取り組みます。

交通バリアフリー法改正に向けての対応

交通バリアフリー法施行後 5 年を経過したのち（平成 17 年以降）には交通バリアフリー法を見直すことが定められており、S T S（スペシャル・トランスポート・サービス）等の導入が検討されています。必要な場合は基本構想の見直しを含め、柔軟に対応します。

啓発活動

施設等のバリアフリー化に加えて、心のバリアフリー化を促すことで、さらに整備の効果を高める必要があります。

交通バリアフリー法では「国民は、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した円滑な移動を確保するために協力しなければならない。」と定められています。福祉やバリアフリーに対する理解や関心を高めるため、情報提供や啓発活動を積極的に推進します。

市民活動・まちづくりの活性化

道づくりをはじめ、いろいろな規制や事業は、まちづくりと一体であり、まちづくりの活性化のために市では市民活動を育成します。

（仮称）バリアフリー化促進ボランティア（NPO）の組織化を支援し、市民と行政が一体となってバリアフリー化を促進します。

事業者のバリアフリー化の促進

市は、駅舎や商店等民間事業者のバリアフリー化を促進するため、必要な支援を検討します。