

第1章 はじめに

1-1 基本構想策定の背景と目的

(1) 基本構想策定の背景と目的

我が国において本格的な少子高齢・人口減少社会を迎えた今日、高齢者や障害者などを始めとして、誰もが安心・安全・快適に社会生活を営むことのできる環境の確保が重要な課題となっており、特に鉄道駅などの旅客施設や、生活上利用頻度の高い施設が多く立地する市街地において、段差などのバリアのない空間整備（バリアフリー化）の必要性が高まっています。

このような社会的要求に対応するため、我が国においては平成6年にハートビル法（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）が、また、平成12年には交通バリアフリー法（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）が制定され、前者については一定規模以上の建築物を対象に、また後者については一定規模以上の利用者数が認められる旅客施設とその周辺空間を対象に、それぞれ運用されてきました。

これらの法制度により、バリアフリー化については今日まで一定の成果を挙げてきたものの、それぞれが対象とする施設が異なっているなどの理由により、連続したバリアフリー空間が形成されにくいなどの課題を抱えていました。

このような課題を解決するため、国土交通省では、平成17年に策定された「ユニバーサルデザイン政策大綱」を踏まえ、平成18年にハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充したバリアフリー新法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）を新たに制定しました。

バリアフリー新法では、あらためて高齢者や障害者などのユーザーの視点に立つとともに、ユニバーサルデザインの理念のもと、これまで「点」や「線」で進められてきたバリアフリー化を「面」として進められるようにしたものであり、従来の建築物や旅客施設などに加え、新たに道路や路外駐車場、また都市公園などもバリアフリー化推進の対象としています。

富士市（以下、「本市」とします）においては、従来の交通バリアフリー法に基づいて、平成16年度にJR新富士駅周辺地区を対象とする基本構想を策定した経緯がありますが、今回、バリアフリー新法が制定されたことを受け、今後、一層のバリアフリー化を推進していくことを目的として、新たに基本構想を策定することといたしました。

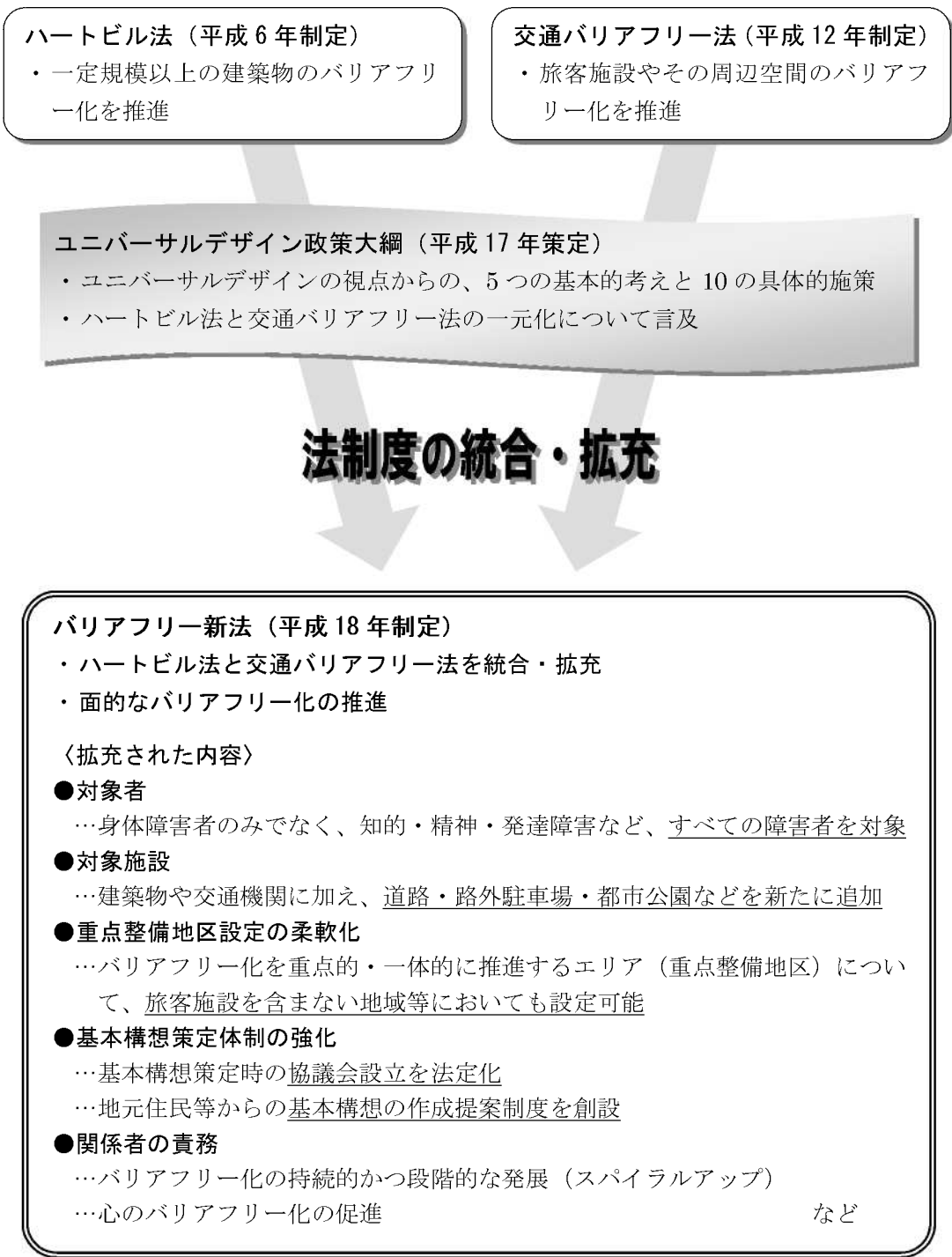
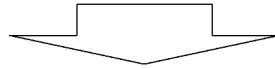


図. バリアフリー新法制定の経緯と旧法からの拡充内容

1-2 バリアフリー新法の概要

バリアフリー新法は、高齢者や障害者の円滑な移動、建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するもので、バリアフリー化のための基本的な考え方や施設・設備整備の基準が国により定められています。

本市をはじめとする市町村においては、国の基本方針等に基づき、重点的にバリアフリー化を図る地区を重点整備地区として定めることができ、高齢者や障害者等の計画段階からの参画を得ながら、必要な施設及びこれら施設間の経路の一体的な整備を推進するための措置を定めることができるとされています。



高齢者、障害者、妊婦、けが人などの移動や施設利用の利便性・安全性向上を促進するため、

- ・ 公共交通機関、建築物、公共施設のバリアフリー化を推進
- ・ 駅を中心とした地区や、高齢者や障害者が利用する施設が集積した地区において、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進

■基本方針

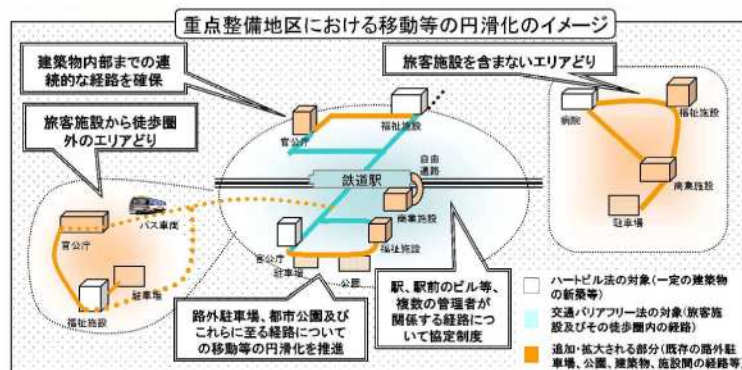
主務大臣は、移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動等円滑化の促進に関する基本方針を定める。

■移動等の円滑化のために施設管理者等が講ずべき措置



- ・ 上記の施設について、新設または改良時の移動等円滑化基準への適合義務
- ・ 既存施設についても基準適合への努力義務

■重点整備地区における移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施



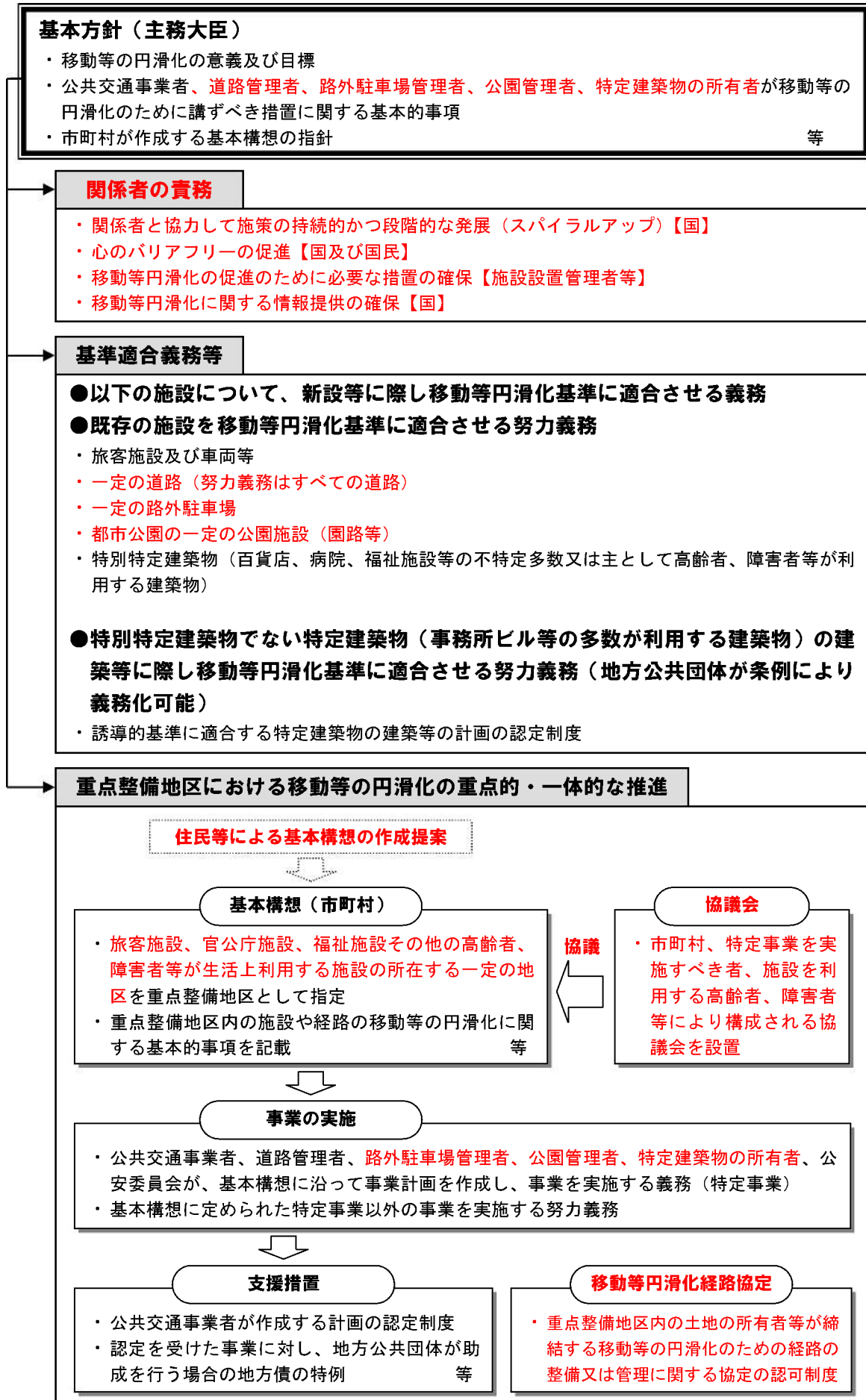
- ・ 市町村は、高齢者、障害者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成
- ・ 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、建築物の所有者、公安委員会は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施
- ・ 重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路についての協定制度

■住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置

- ・ 基本構想策定時の協議会制度の法定化
- ・ 住民等からの基本構想の作成提案制度を創設

国土交通省HP (http://www.mlit.go.jp/barrierfree/barrierfree_.html) より一部抜粋

(参考：バリアフリー新法の基本的枠組み) ※赤字は新たに追加された事項



国土交通省HP (http://www.mlit.go.jp/barrierfree/barrierfree_.html) を参照・加工

1-3 基本構想策定スキーム

(1) 策定の流れ

基本構想策定にあたっては、まず、重点整備地区設定のための条件調査を行うための調査地区を設定し、調査地区の上位計画における位置づけや、他計画との関連性、また土地利用状況や施設立地状況、バリアの実態等について把握して、バリアフリー上の問題点や課題を整理します。

次に、ここまでに整理された内容を踏まえた上で、具体的な重点整備地区の位置及び区域を決定し、バリアフリー化に関する基本的な方針や、バリアフリー法に基づく必要な施設及び経路を設定し、バリアフリー化のために実施すべき必要事項として、具体的な事業内容または事業の方向性などについて定めます。

また、今後バリアフリー化が円滑に実施されるように、事業実施に向けた体制や、事業後の維持管理のあり方など、バリアフリー化促進の考え方について整理します。

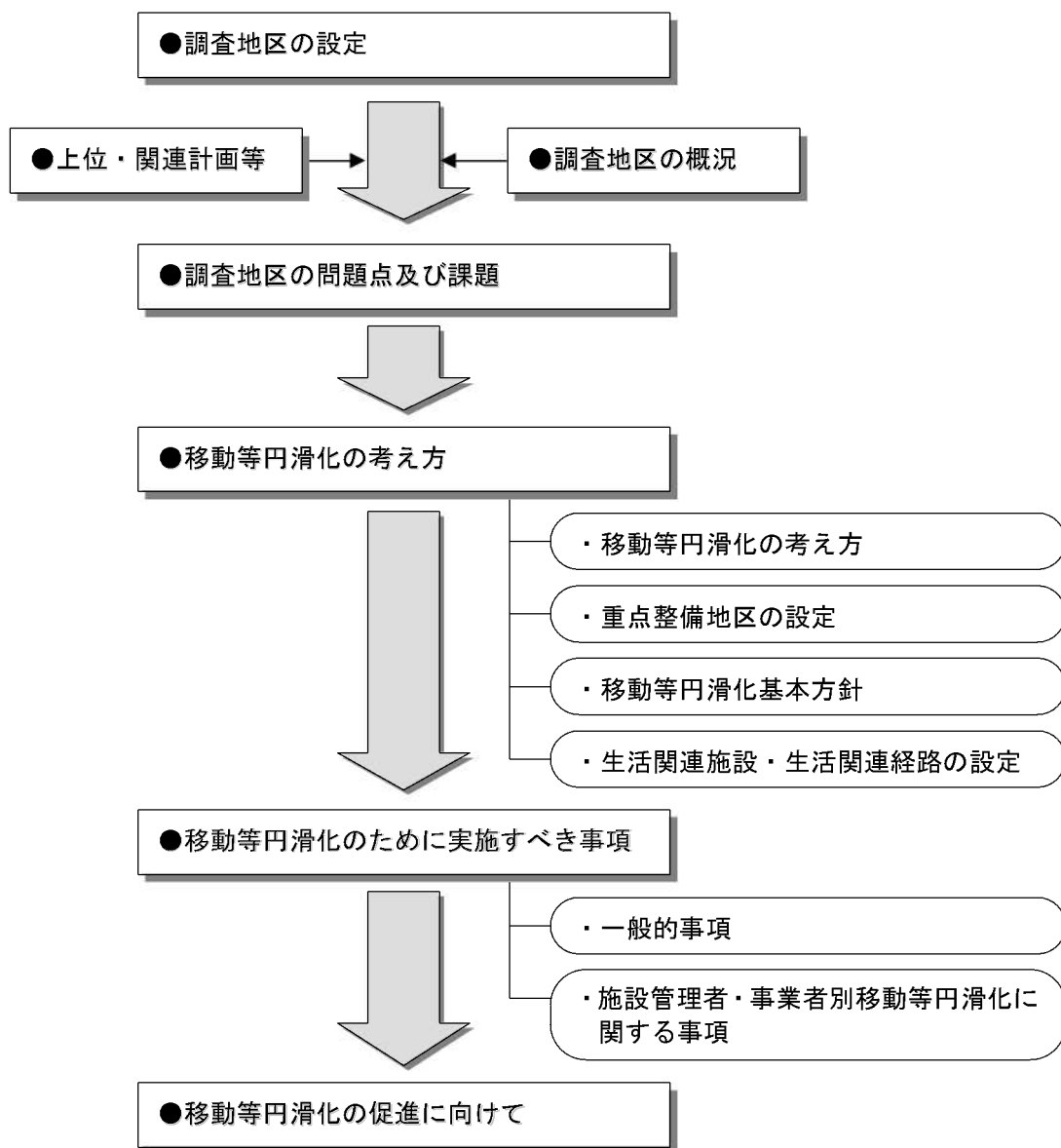


図. 基本構想策定スキーム

(2) 策定の体制

基本構想策定にあたり、今後のバリアフリー化事業を効果的に、また実効性のあるものとして行っていくために、バリアフリー新法の趣旨に則って、高齢者や障害者などの意見や施設管理者や事業者等の意見を広く収集することを目的とした「基本構想検討協議会」を設置するものとします。

また、鉄道駅などについては、より専門的な見解が求められるほか、多くの関係機関や事業者との協議・調整が必要となるため、基本構想検討協議会のワーキンググループとして「吉原駅改善検討部会」を設置するものとします。

なお、上記の協議会及び部会による協議・意見交換等のほか、必要に応じて国や静岡県等の助言を得ながら基本構想を策定することとします。

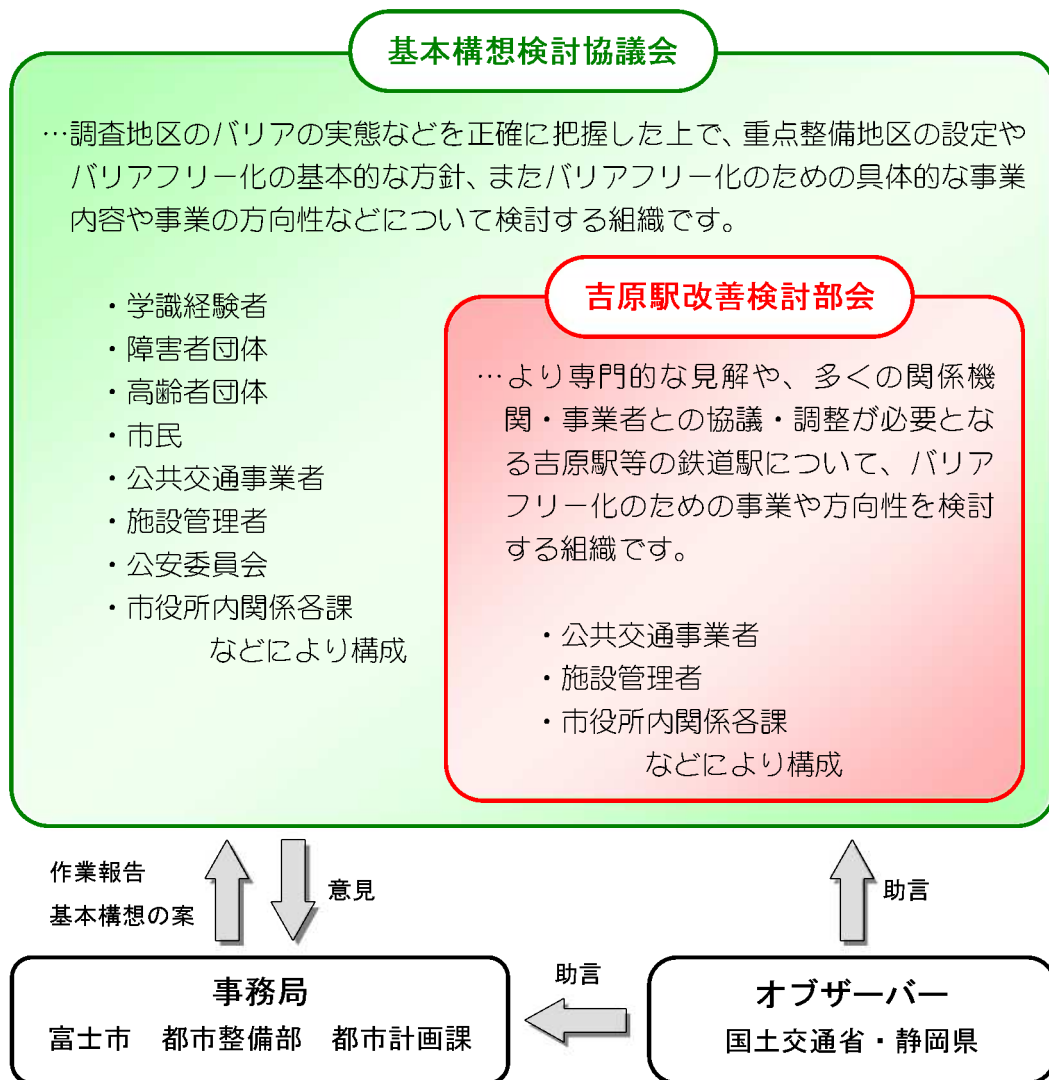


図. 基本構想の策定体制

1-4 富士市の概況整理と調査地区の設定

(1) 富士市の概況及び特性の整理

①富士市の位置

本市は静岡県東部の、秀峰富士山の南麓に位置しており、西は日本三大急流の一つである富士川で画され、東は沼津市等に隣接しています。

また、本市は東京・名古屋・大阪の三大都市圏を結ぶ東西国土軸上に位置しているほか、本市と山梨県や長野県等とを結ぶ南北軸が東西国土軸に結節していることから、交通及び産業経済の要衝地として今日まで発展を遂げてきました。



図. 富士市の位置

②富士市の人口・世帯数の推移

本市の総人口及び総世帯数は経年的に増加傾向を示しており、平成17年で、それぞれ236,474人・81,462世帯となっています。

近年、人口は微増傾向となっているのに対し、世帯数については依然大きな伸び率を示しています。

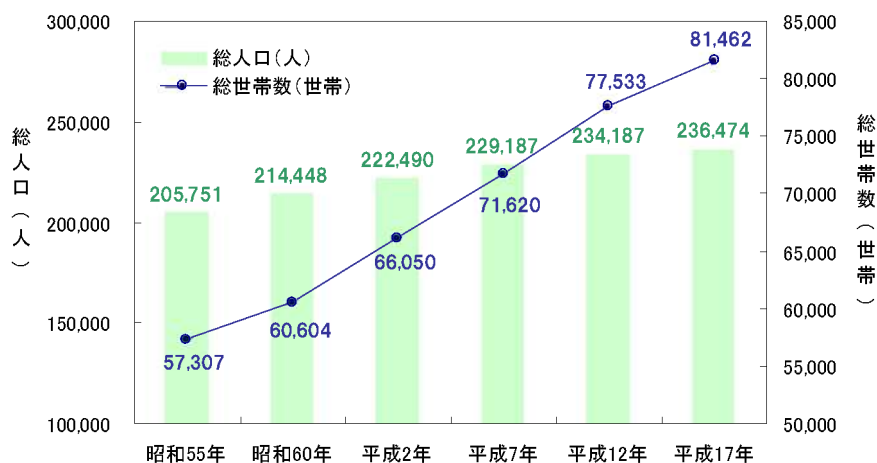


図. 富士市の人口・世帯数の推移（各年国勢調査より）

③富士市の高齢人口の推移

本市の高齢人口（65歳以上人口）は、総人口の推移と同様、経年的に増加傾向を示しています。

なお、高齢化率（総人口に占める高齢人口の割合）は、平成7年で約12.1%、平成12年で約14.8%、平成17年で約18.1%となっており、高齢化が急速に進行していることがわかります。

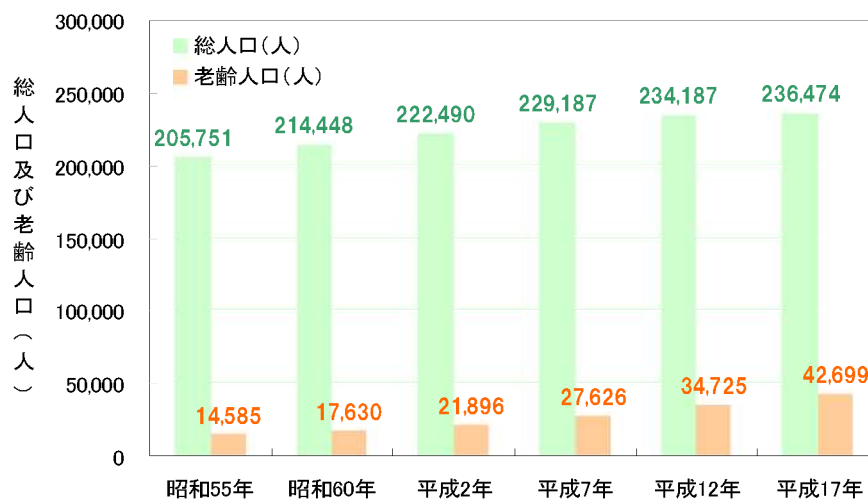


図. 富士市の高齢人口の推移（各年国勢調査より）

④富士市の障害者数の推移

本市において統計がとられている障害の種類としては、身体障害、知的障害及び精神障害の3種類であり、経年的に増加している傾向にあります。

平成17年においては、身体障害者数（身体障害者手帳所持者数）が6,729人、知的障害者数（療育手帳A及びB所持者数）が1,116人、精神障害者数（精神保健福祉手帳所持者数）が468人となっています。

なお、平成17年における身体障害者の内訳は、肢体不自由が全体の約61.1%と最も多くなっており、次いで内部障害の約24.0%、視覚障害及び平衡機能聴覚障害の約6.9%、音声言語障害者の約1.0%となっています。

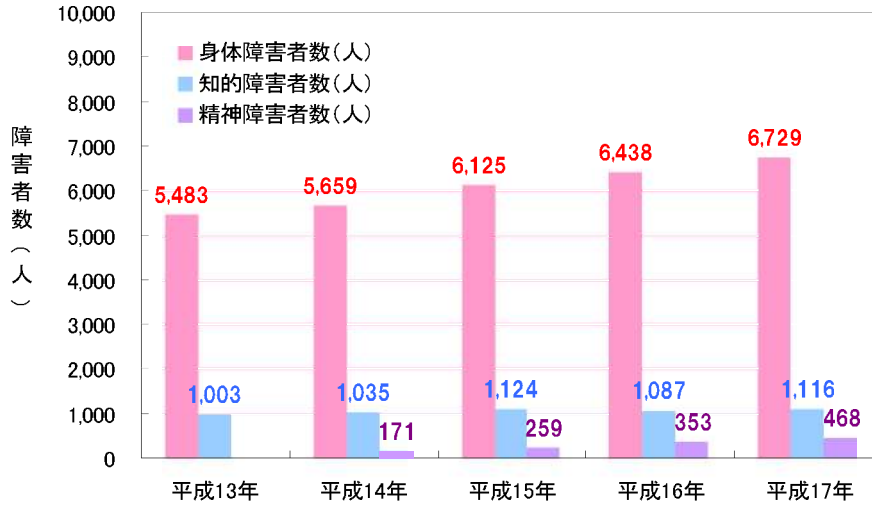


図. 富士市の障害者数の推移（富士市障害者プランより）

注1：身体障害者数は、身体障害者手帳の所持者を対象として計上しています。

注2：知的障害者数は、療育手帳A及びBの所持者を対象として計上しています。なお、幼少時に療育手帳を取得していない方や、療育手帳の対象とならない発達障害の方を含め、療育手帳所持者数にあらわれない方もいます。

注3：精神障害者数は、精神保健福祉手帳の所持者を対象として計上しています。なお、平成13年についてはデータが不明なため、記載していません。

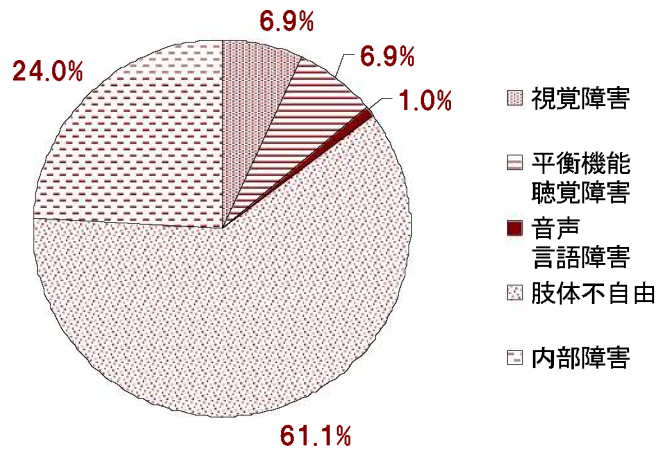


図. 富士市の身体障害者の内訳（平成17年）（富士市障害者プラン）

⑤富士市の公共交通特性

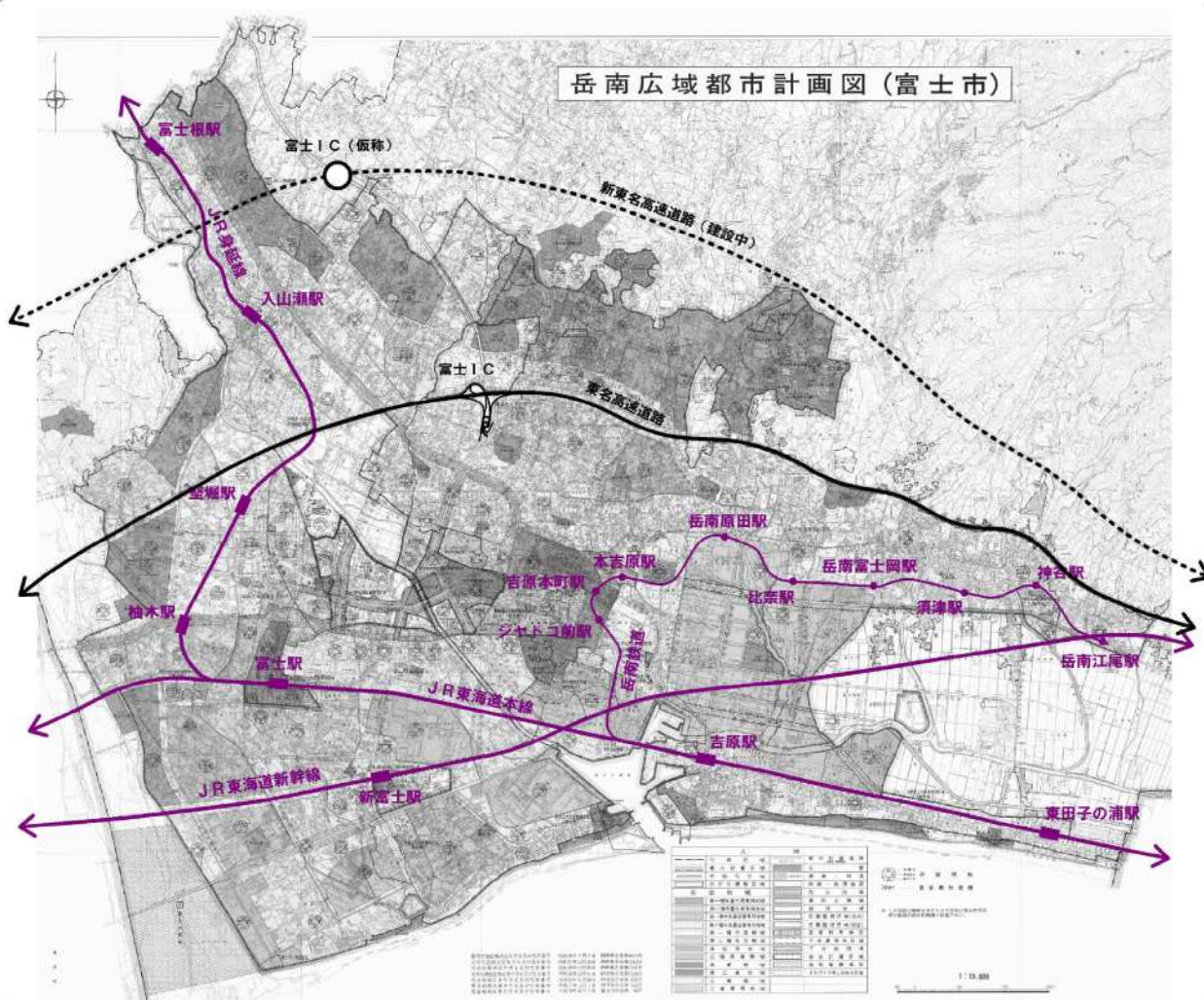
(鉄道交通体系)

本市における鉄道交通体系は、市南部を東西に走るJR東海道新幹線及びJR東海道本線、市西部を南北に走るJR身延線、そして市中心部から市東部にかけて走る岳南鉄道の、合計4路線で構成されています。

JR東海道新幹線については新富士駅の1駅が設置されていますが、在来線との接続はありません。また、JR東海道本線については富士駅、吉原駅及び東田子の浦駅の3駅が設置されており、富士駅についてはJR身延線が、吉原駅については岳南鉄道が接続しています。

また、富士駅を起終点とするJR身延線は、本市と山梨県甲府市とを連絡しており、本市においては柚木駅、堅堀駅など5駅が設置されています。

一方、吉原駅を起終点とする岳南鉄道は、本市の中心市街地(吉原地区)東側から、市東部に広がる工業地や住宅地等を走る市内完結型の鉄道であり、ジヤトコ前駅、吉原本町駅など10駅が設置されています。



(主要鉄道駅における1日あたり乗降客数)

平成16年度に調査が実施された「岳南都市圏パーソントリップ調査」によると、本市の主要鉄道駅における1日あたりの乗降客数は以下の表に示すとおりであり、JR富士駅が17,112人と最も多く、JR新富士駅の9,371人、JR吉原駅の5,662人と続いています。

なお、JR吉原駅の乗降客数5,662人のうち、1,315人は岳南鉄道との乗り継ぎ客を含んでいるため、乗り継ぎを除いた当該駅の乗降客数は4,347人となります。

また、同様に岳南鉄道吉原駅の乗降客数1,502人のうち、1,315人はJRとの乗り継ぎ客を含んでいるため、乗り継ぎを除いた当該駅の乗降客数は187人となります。

表. 富士市内主要鉄道駅における1日あたり乗降客数
(平成16年度岳南都市圏パーソントリップ調査より)

鉄道駅名	乗客数 (人)	降客数 (人)	合計 (人)	備考
JR新富士駅	4,553	4,818	9,371	
JR富士駅	8,267	8,845	17,112	
JR吉原駅	2,754	2,908	5,662	左記の内、岳南鉄道との乗り継ぎ1,315人
岳南鉄道吉原駅	797	705	1,502	左記の内、JRとの乗り継ぎ1,315人
岳南鉄道吉原本町駅	322	410	732	

注：平成16年10月27日時点の調査結果

(バス交通体系)

本市におけるバス交通体系は、富士急静岡バスによる通常の路線バス網とコミュニティバス網の2体系があります。

路線バス網は、JR東海道本線富士駅の富士駅前停留所と、吉原地区の吉原中央駅の2地点を中心に、市内各所に向けて放射状に系統づけられています。

一方、コミュニティバス網は2種類あり、「ひまわりバス」の愛称で親しまれているバスが2系統、「田子浦地区コミュニティバスしおかぜ」の愛称で親しまれているバスが1系統あります。

コミュニティバスのうち、「ひまわりバス」については、主に本市の中心市街地における市民の足として利用されており、JR富士駅周辺の中心市街地を循環する「富士駅循環」と、吉原中央駅周辺の中心市街地を循環する「吉原中央駅循環」があります。また、「田子浦地区コミュニティバスしおかぜ」については、田子浦地区とJR新富士駅との間を循環しています。

(主要バスターミナルにおける1日あたり乗降客数)

平成16年度に調査が実施された「岳南都市圏パーソントリップ調査」によると、本市の主要バスターミナルにおける1日あたりの乗降客数は以下の表に示すとおりであり、吉原中央駅が最も多く、2,551人となっています。

表. 富士市内主要バスターミナルにおける1日あたり乗降客数
(平成16年度岳南都市圏パーソントリップ調査より)

バスターミナル名	乗客数 (人)	降客数 (人)	合計 (人)	備考
富士駅	788	695	1,483	
吉原中央駅	1,400	1,151	2,551	

注：平成16年10月27日時点の調査結果

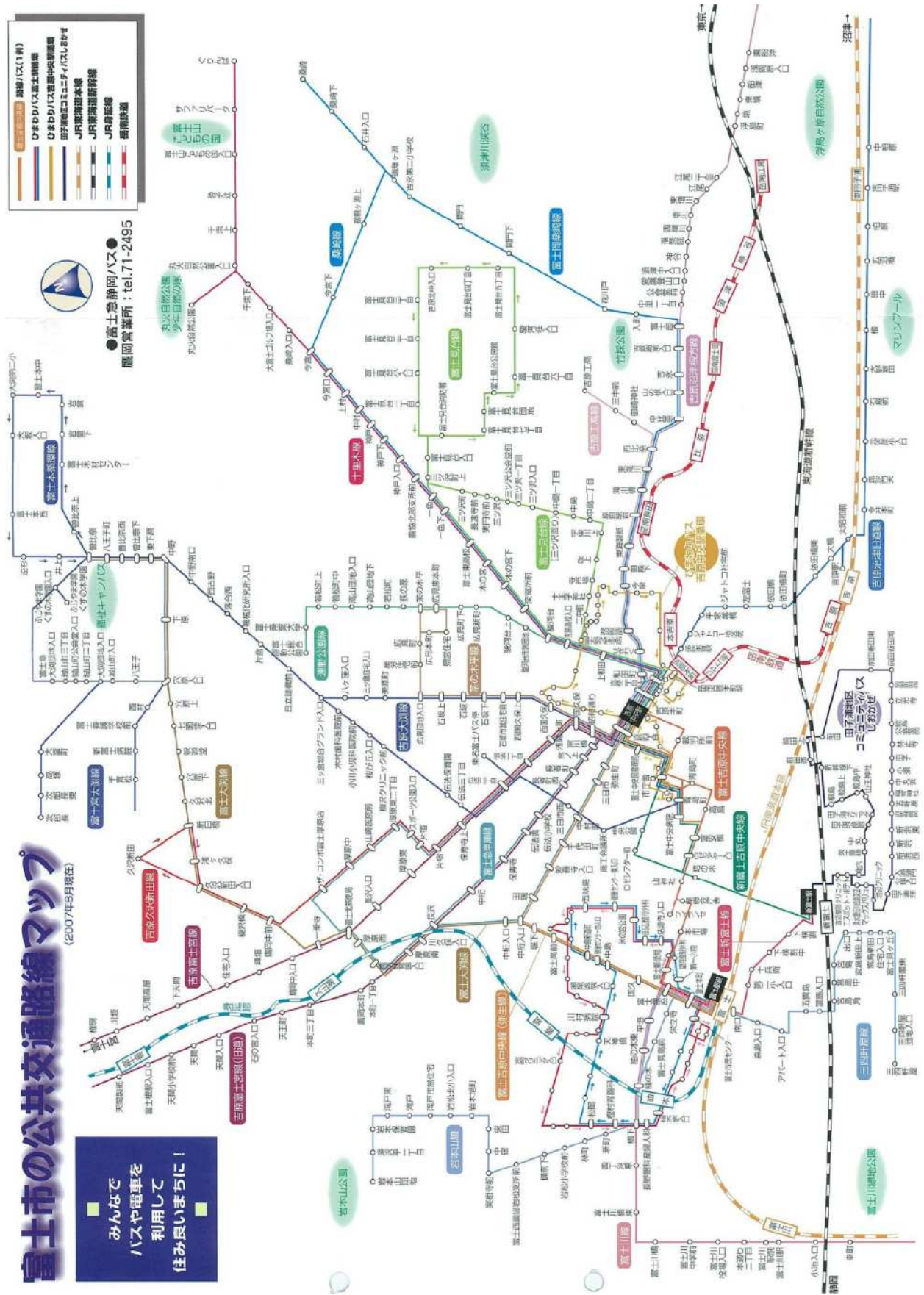


図. 富士市のバス交通体系 (富士市の公共交通路線マップ)

(2) 基本構想策定に係る調査地区の設定

ここでは、バリアフリー新法と、前項で整理した「(1) 富士市の概況及び特性の整理」を踏まえ、基本構想を策定するための調査地区を以下の考え方に沿って設定します。

① 特定旅客施設のバリアフリー環境の構築を最優先事項とします。

バリアフリー新法においては、公共交通事業者が講ずべき措置として、新設の旅客施設・車両に対しては円滑化基準適合義務が、また既設の旅客施設・車両に対しては円滑化基準への努力義務が課せられているところであり、これは従来の交通バリアフリー法から、最も重要な事項の一つとして継続的に運用されているものであります。この中で、1日あたりの平均乗降客数が5,000人を超える特定旅客施設については特に厳しい基準が設けられ、バリアフリー新法においては、平成22年までにすべての特定旅客施設のバリアフリー化を完了させることが目標として掲げられています。

このようなバリアフリー新法上の規定に加え、DMV等の導入により既存鉄道網とバス路線網の有機的な公共交通ネットワークの確立を目指している本市においては、ネットワークの拠点となり、多くの利用者がいる特定旅客施設の利便性・安全性の向上は必要不可欠な要素となっています。

以上のことから、本市では、基本構想策定にあたり、まず市内に存する特定旅客施設について着目し、特定旅客施設のバリアフリー環境の構築を最優先事項として考えます。

② JR吉原駅のバリアフリー環境の構築が急務となっています。

③ JR吉原駅の点的なバリアフリー化に加え、当該駅との結びつきが強い市街地の面的なバリアフリー化を図ることが効果的であると考えます。

本市においては、特定旅客施設としてJR富士駅、JR新富士駅及びJR吉原駅の3つの旅客施設が該当します。このうち、JR富士駅及びJR新富士駅については、既にエレベーターが設置されているなど一定のバリアフリー化が図られていますが、JR吉原駅については未だバリアフリー化が図られていない状況にあります。

このような本市の特定旅客施設の現状と、前述した内容を踏まえると、JR吉原駅のバリアフリー環境の構築が本市にとって急務であると言えます。

また、バリアフリー新法の趣旨に則り、JR吉原駅の点的なバリアフリー化の推進に加え、当該駅と結びつきが強い市街地に重点整備地区を設定して面的なバリアフリー化を推進することにより、一体的・連続的なバリアフリー環境を構築することが有効かつ必要であると考えます。

④ JR吉原駅と岳南鉄道吉原駅が結節していることに着目し、岳南鉄道吉原本町駅周辺市街地も視野に入れた範囲を調査地区として設定します。

ここで、JR吉原駅は岳南鉄道吉原駅と相互連絡しており、本市の公共交通ネットワークを支える一つの交通結節点として機能しています。また、岳南鉄道はさまざまな都市機能が集積している本市の中心市街地（吉原地区）を通過して市域東部へ抜けており、当該中心市街地には吉原本町駅が設置されています。

このことから、基本構想策定にあたっての調査地区は、JR吉原駅、岳南鉄道吉原駅及び吉原本町駅と、これらの周辺市街地（徒歩圏）を視野に入れて設定するものとします。

(調査地区設定の考え方のまとめ)

- ① 特定旅客施設のバリアフリー環境の構築を最優先事項とする。
- ② JR吉原駅のバリアフリー環境の構築が急務である。
- ③ JR吉原駅の点的なバリアフリー化に加え、当該駅との結びつきが強い市街地の面的なバリアフリー化が効果的である。
- ④ JR吉原駅と岳南鉄道吉原駅が結節していることに着目し、中心市街地に設置されている吉原本町駅周辺市街地も視野に入れた範囲(徒歩圏)を、調査地区として設定する。

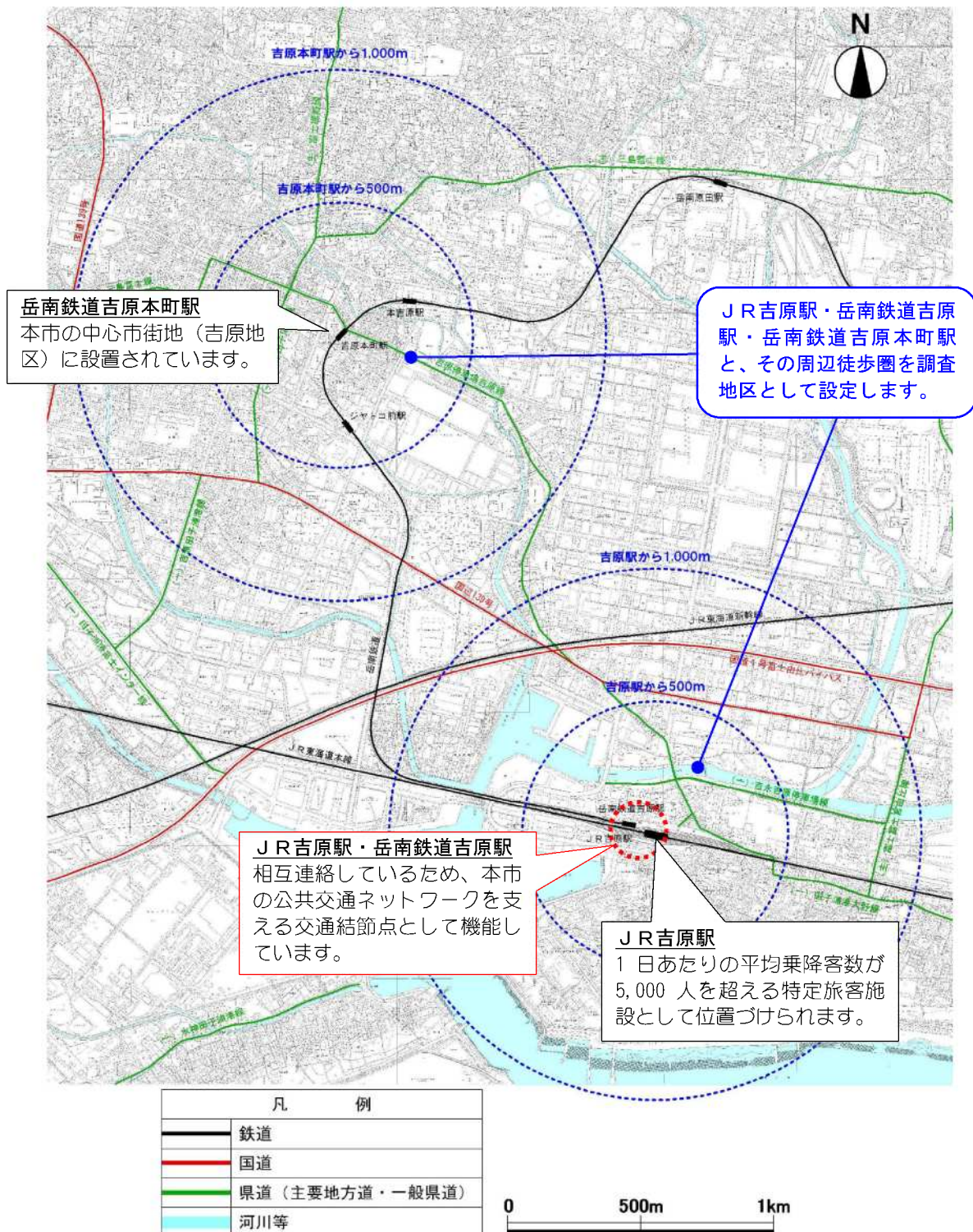


図. 調査地区の設定