

秋田市バリアフリー基本構想



平成23年6月

秋 田 市

はじめに

わが国では、諸外国に例をみないほどの急速な高齢化により、本格的な高齢社会を迎えております。また、障がいの有無にかかわらず、ともに生活し、活動できる社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念も広まりつつあります。

このような中、本市では、これまで、高齢者や障がい者など、すべての市民の皆様が自立した日常生活や社会参加することができる環境整備の一つとして、平成16年に策定した「秋田市交通バリアフリー基本構想」に基づき、市内2駅を中心とした駅周辺のバリアフリー化を推進してまいりました。

この間、平成18年12月のバリアフリー新法の施行や平成23年度からスタートした新たな総合計画「県都『あきた』成長プラン」の成長戦略の一つ「エイジフレンドリーシティ（高齢者にやさしい都市）の実現」を目指すことなど、構想の策定時と状況が変化してきたことから、新たに「秋田市バリアフリー基本構想」を策定することといたしました。

本基本構想は、鉄道駅やバス、道路、公園、信号機等のバリアフリー化について、各事業者の皆様からご協力をいただきながら、目標年次を定め、事業内容を記載しております。また、バリアフリー新法の施行により、心のバリアフリーの方針についても示しております。

今後は、本基本構想に基づき、バリアフリー化に関する事業を促進していくこととなりますので、市民や事業者、関係団体等の皆様におかれましては、実現に向け、一層のご理解とご協力をたまわりますようお願いいたします。

結びに、本基本構想の策定にあたり、ご尽力をたまわりました秋田市バリアフリー協議会委員の皆様をはじめ、各事業者の皆様やアンケート調査、ヒアリングにご協力いただきました皆様ならびに市民の皆様から寄せられた多くのご意見に、心から感謝申し上げます。



秋田市長 穂積 志

目 次

第 1	バリアフリー基本構想策定にあたって	1
1	背景と目的	1
2	バリアフリー新法の概要	2
3	基本構想で定める事項	4
4	基本構想の策定体制	4
第 2	秋田市の概況	5
1	人口および世帯（市全体・高齢者）	5
2	障がい者	8
3	公共交通の状況	9
4	主な生活関連施設の分布状況	13
第 3	市民意識	16
1	高齢者を対象としたアンケート調査	16
2	秋田市エイジフレンドリーシティ構想推進のための アンケート調査	19
3	障がい者団体を対象としたヒアリング	21
第 4	バリアフリー推進にあたっての課題	23
1	バリアフリー全般の課題	23
2	交通に関する課題	23
3	主要な施設の課題	23
4	市民意向からの課題	24
第 5	重点整備地区	26
1	重点整備地区の選定	26
2	重点整備地区における基本方針	29
3	重点整備地区の区域等	31
4	生活関連施設、生活関連経路に関する事項	32
5	実施すべき特定事業に関する事項	39

第6 包括的に取り組む事項 **45**

- 1 公共交通事業 45
- 2 道路事業 46
- 3 関連事業等 46

第7 バリアフリーの推進に向けて **47**

- 1 秋田市におけるバリアフリー推進の考え方 47
- 2 バリアフリー化の進捗管理 49

秋田市バリアフリー協議会名簿 50

第1 バリアフリー基本構想策定にあたって

1 背景と目的

本市は、急速な高齢化と少子化が同時進行し、かつて経験したことのない人口減少社会を迎えています。

こうした社会では、市民一人ひとりが自立し、社会の活動に参加・参画し、その担い手として役割と責任を果たすことが重要であり、とりわけ、移動の制約が多い高齢者や障がい者等の自立支援のための環境整備が必要になっています。

秋田市では、これまで高齢者や障がい者等が公共交通を利用して移動する際の利便性や安全性を向上させるため、平成16年8月に交通バリアフリー法(※1)に基づき「秋田市交通バリアフリー基本構想」を策定し、秋田駅周辺および土崎駅周辺を重点整備地区として、駅から周辺に立地する公共施設等に至るまでのバリアフリー化を進めてきました。

そうした中、「秋田市交通バリアフリー基本構想」の目標年次が終了することや、国において平成18年12月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下「バリアフリー新法」という。)が施行されたことなど、現在の基本構想の策定時と状況に変化が生じています。また、秋田市では、エイジフレンドリーシティ(※2)〔高齢者にやさしい都市〕の実現を県都『あきた』成長プラン(第12次秋田市総合計画)における成長戦略の一つに掲げ、「社会を支えてきた高齢者が、住み慣れた地域で元気に生き生きとした生活を送ることができる社会」、「高齢者が豊富な知識や経験を生かして参加・参画できる社会」、「都市生活の利便性やバリアフリーが実現された社会」の実現を目指し、各種施策を推進することとしています。

これらをふまえ、エイジフレンドリーシティの実現に向けた取組との連携を視野に入れながら、バリアフリー新法に基づく「秋田市バリアフリー基本構想」(以下「基本構想」という。)を策定することとしました。

(※1)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」。平成12年に、駅、鉄道車両、バスなどの公共交通機関と、駅などの旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化を進めるため制定。

(※2)エイジフレンドリーシティ：エイジフレンドリーシティはWHO(世界保健機関)のプロジェクトにおいて提唱されたもので、高齢者にやさしいまちをつくりあげることが、高齢者以外の世代や障がいのある人にとっても暮らしやすい環境になることであり、都市の繁栄を持続させるためにも必要なことであるとWHOは位置づけている。

2006年には世界22カ国33都市で質的な調査を行い、60歳以上の高齢者、高齢者を介護している人、ボランティア、地域でサービスを提供している人、地域でビジネスを展開している人などに8つの項目についてグループインタビューを実施した。

8つの項目とは、「屋外スペースと建物」「交通機関」「住居」「社会参加」「尊敬と社会包摂」「市民参加と雇用」「コミュニケーションと情報」「地域社会の支援と保健サービス」であり、これらの項目について調査結果をWHOがまとめ「高齢者にやさしいまち」ガイドをつくりあげた。

2 バリアフリー新法の概要

(1) 背景

これまで、交通バリアフリー法により、公共交通機関と鉄道駅等の周辺における歩行空間のバリアフリー化が進められてきました。また、建築物については、ハートビル法(※3)により、不特定多数の人々や主に高齢者や身体障がい者が利用する一定規模以上の建築物のバリアフリー化が進められてきました。

しかし、「公平であること」「選択可能性があること」「当事者の参加が図られること」といったユニバーサルデザインの考え方のもとに、国においてユニバーサルデザイン政策大綱をとりまとめる過程で、それまでのバリアフリー化の取組をみたときに、バリアフリー化を促進するための法律が別々につくられていることで、バリアフリー化自体が施設ごとに独立して進められ、連続的なバリアフリー化が図られていないといった問題や、バリアフリー化が駅などの旅客施設を中心とした地区にとどまっているなど、利用者の視点に立ったバリアフリー化が十分でないことが明らかとなりました。

また、ハード面の整備だけでなく、高齢者や障がい者等の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性に理解を深めることや、こうした人たちの円滑な移動や施設利用に積極的に協力していくという「心のバリアフリー」や情報提供の問題など、様々な観点から段階的・継続的に取組を進めるプロセスが、必ずしも確立されていないといった問題などが指摘されました。

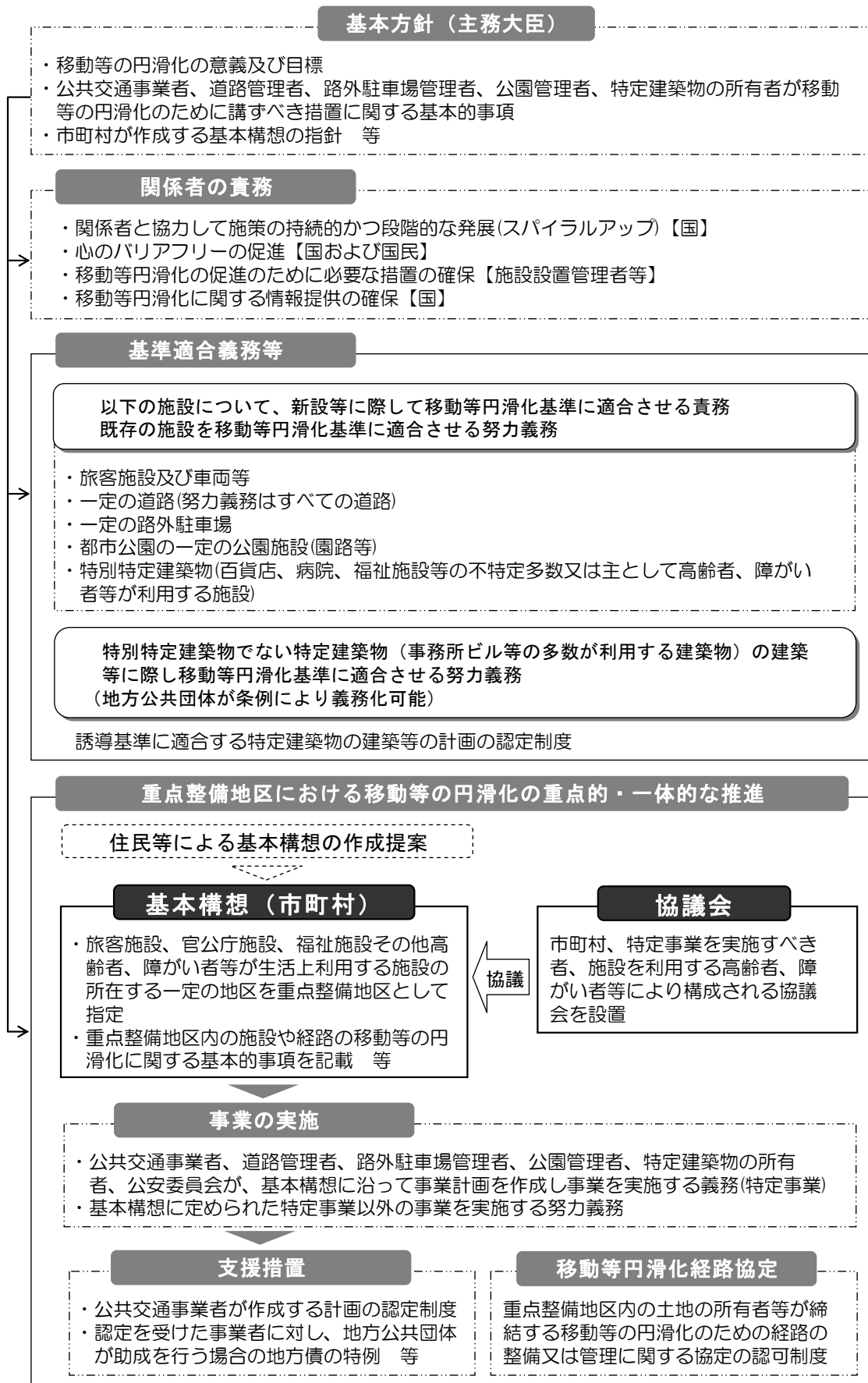
その結果、ユニバーサルデザイン政策大綱の施策の一つである「一体的・総合的なバリアフリー施策の推進」のためには、交通バリアフリー法とハートビル法の一体化に向けた法制度が必要であると、平成18年にバリアフリー新法が制定されました。

(※3)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」。平成6年に制定された。

(2) 目的

バリアフリー新法は、「公共交通機関の旅客施設および車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造および設備を改善するための措置」「一定の地区における旅客施設、建築物等およびこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置」等を講ずることにより、高齢者や障がい者等の移動や施設の利用上の利便性および安全性の向上を図ることを目的としています。

(3) バリアフリー新法の基本的枠組み



※国土交通省が作成した資料をもとに調製

第1 バリアフリー基本構想策定にあたって

3 基本構想で定める事項

基本構想は、バリアフリー新法第25条の規定に基づいて策定し、次に掲げる事項について定めます。

- ① 重点整備地区(※4)における移動等円滑化(※5)の基本方針
- ② 重点整備地区の設定
- ③ 生活関連施設(※6)、生活関連経路(※7)に関する事項
- ④ 実施すべき特定事業(※8)等に関する事項
- ⑤ その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項

(※4)重点整備地区：優先的に移動の円滑化を図るためのバリアフリー化事業を推進しているという区域。

(※5)移動等円滑化：高齢者、障がい者等の移動、又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上、又は施設の利用上の利便性や安全性を向上すること。

(※6)生活関連施設：高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設など。

(※7)生活関連経路：生活関連施設の間を結ぶ、道路、駅前広場や建物内および敷地にある通路など。

(※8)特定事業：生活関連施設および生活関連経路について、施設設置管理者等がバリアフリー基本構想に即して実施する事業。

4 基本構想の策定体制

基本構想の策定に係る協議および基本構想の実施に係る連絡調整を行うため、バリアフリー新法第26条の規定に基づき、学識経験者、高齢者団体、障がい者団体、市、公安委員会、特定事業等の実施主体で構成する協議会を設置します。

第2 秋田市の概況

1 人口および世帯（市全体・高齢者）

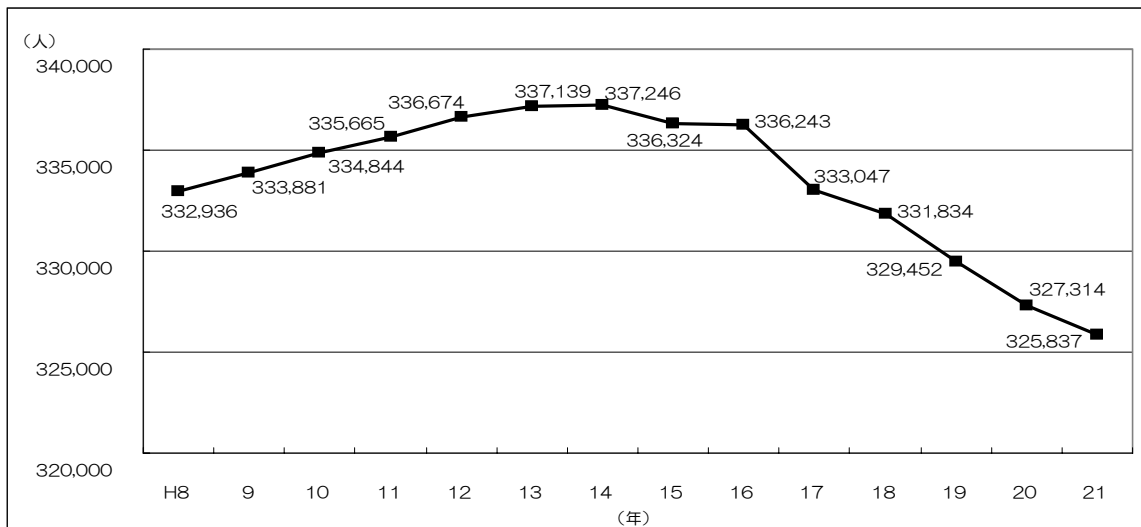
(1) 人口

ア 人口の推移と将来予測

本市の人口は、平成14年をピークに減少に転じ、平成21年10月1日現在で325,837人となっています。【グラフ1】

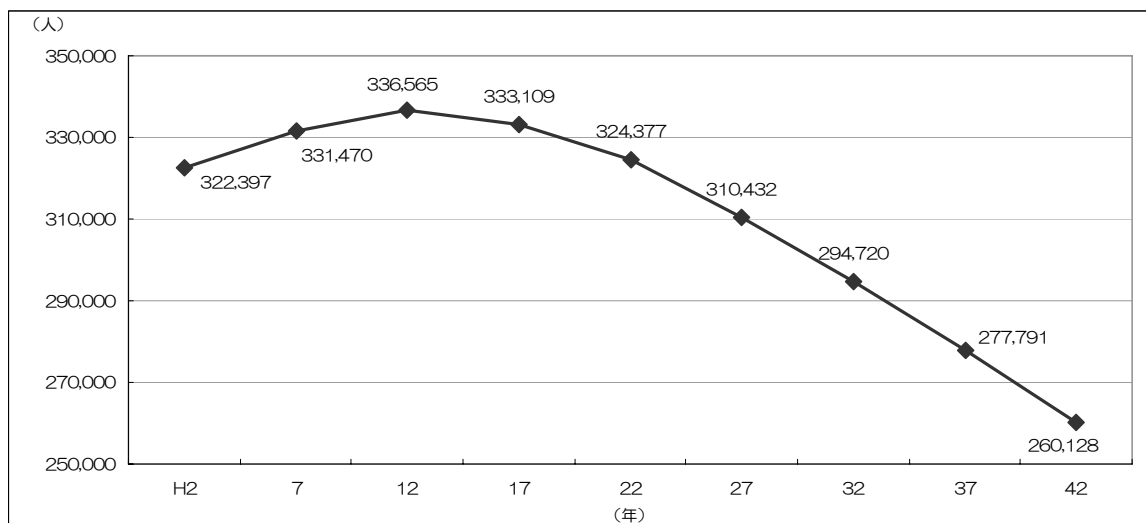
国勢調査からの推計では、10年後の平成32年には約30万人、20年後の平成42年には27万人を下回ると予測されています。【グラフ2】

【グラフ1 人口の推移】



資料：秋田市情報統計課
 ※ 平成16年以前は、旧河辺町、旧雄和町を含む
 (住民基本台帳の数値を使用)

【グラフ2 人口の推移と将来予測】



資料：国勢調査、秋田市情報統計課
 ※ 平成16年以前は、旧河辺町、旧雄和町を含む
 (H17国勢調査の数値を基に推計)

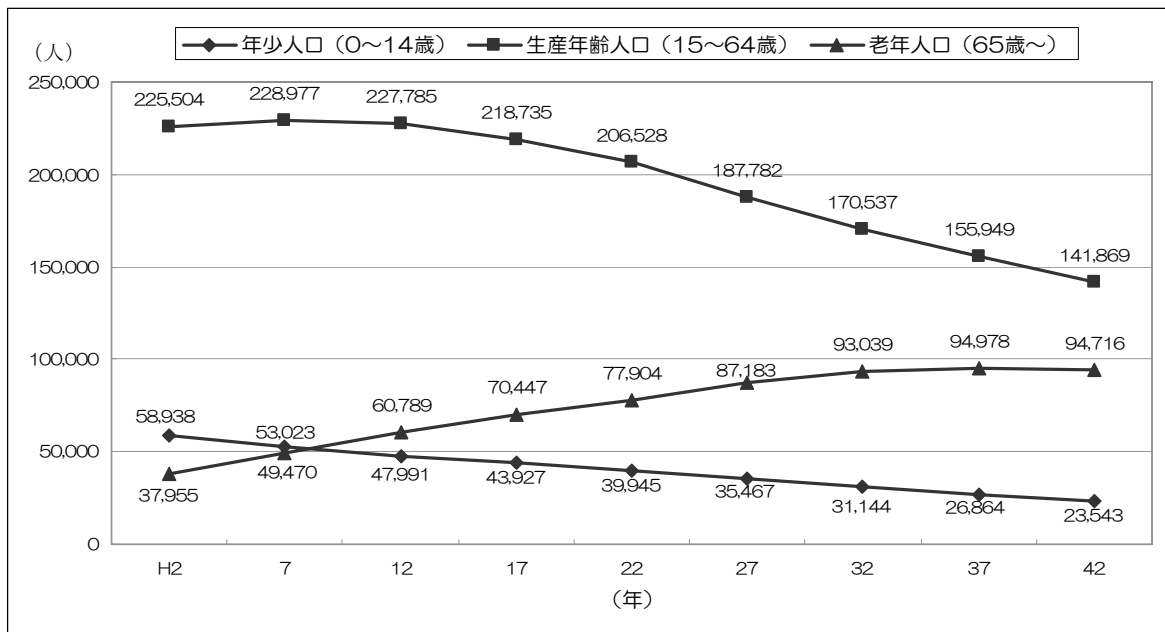
第2 秋田市の概況

イ 年齢別人口の推移と将来予測

本市の年齢別人口の推移をみると、年少人口、生産年齢人口ともに減少傾向にあり、老年人口は増加傾向にあります。【グラフ3】

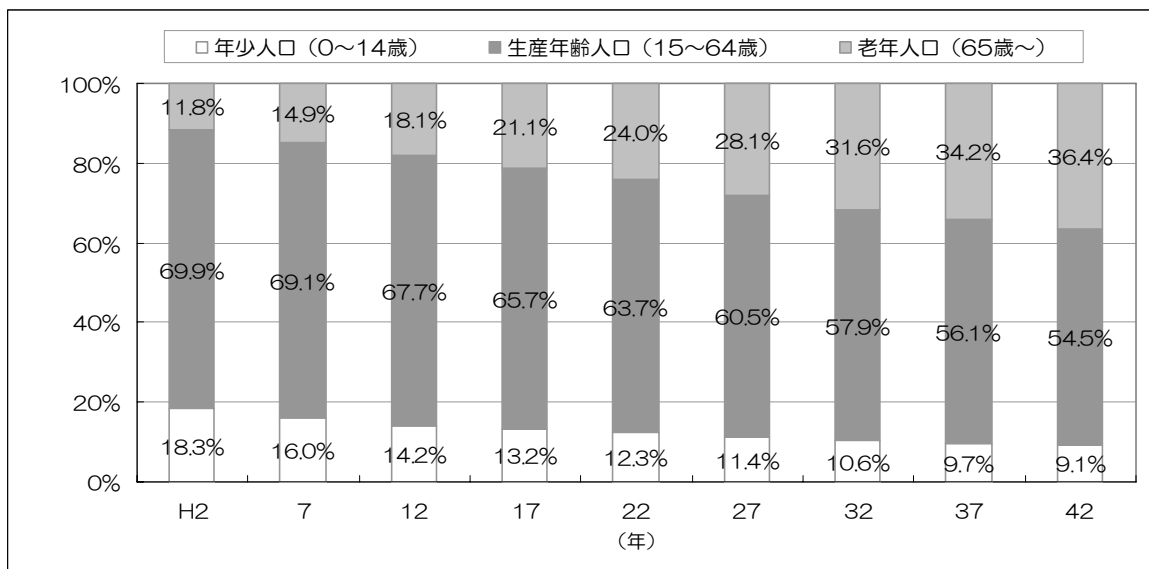
国勢調査からの推計では、65歳以上の老年人口は、10年後の平成32年には30%を超え、平成37年には34.2%になり市民の約3人に1人が高齢者になります。【グラフ4】

【グラフ3 年齢別人口の推移と将来予測】



資料：国勢調査、秋田市情報統計課
 ※平成16年以前は、旧河辺町、旧雄和町を含む

【グラフ4 年齢別人口の構成比の推移と将来予測】



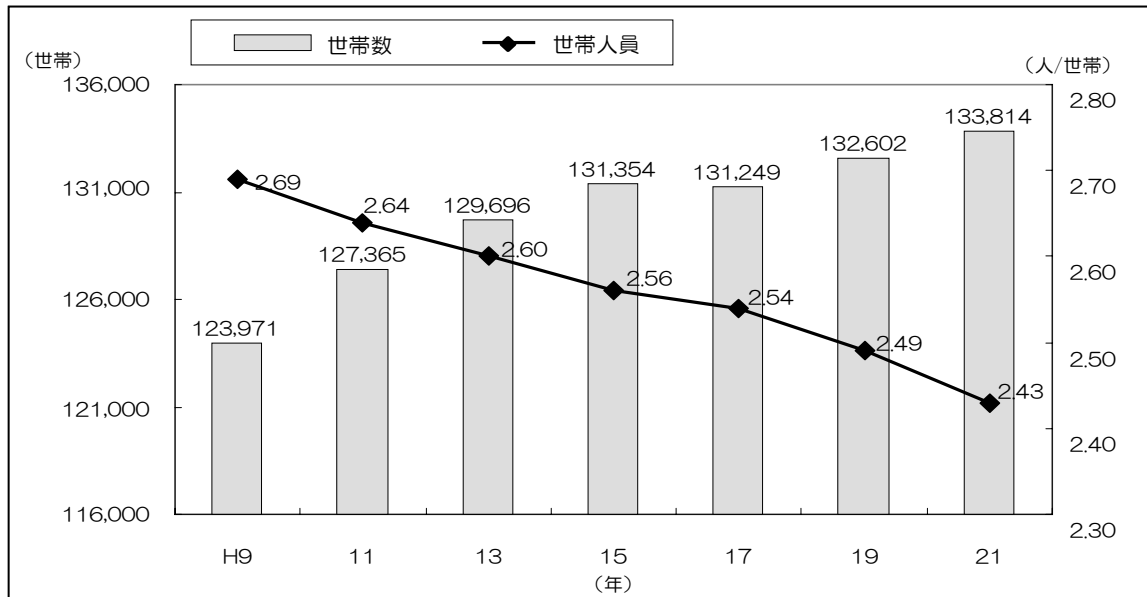
資料：国勢調査、秋田市情報統計課
 ※平成16年以前は、旧河辺町、旧雄和町を含む

(2) 世帯

平成21年までの本市の世帯数と世帯人員の推移をみると、世帯数は緩やかに増加していますが、1世帯あたりの人員は減少傾向にあります。【グラフ5】

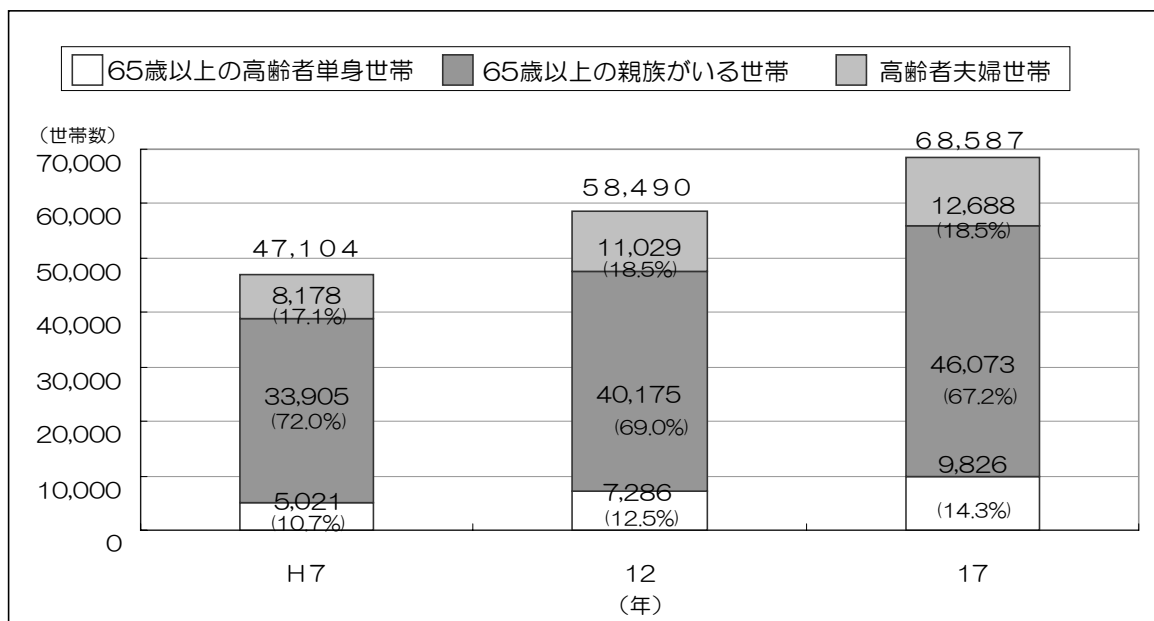
高齢者が該当する世帯の推移では、単身、家族世帯いずれも増加傾向にあり、伸び率でみると65歳以上の単身世帯が高くなってきています。【グラフ6】

【グラフ5 世帯数と世帯人員の推移】



資料：秋田市情報統計課
※平成16年以前は、旧河辺町、旧雄和町を含む

【グラフ6 高齢者が該当する世帯の推移】



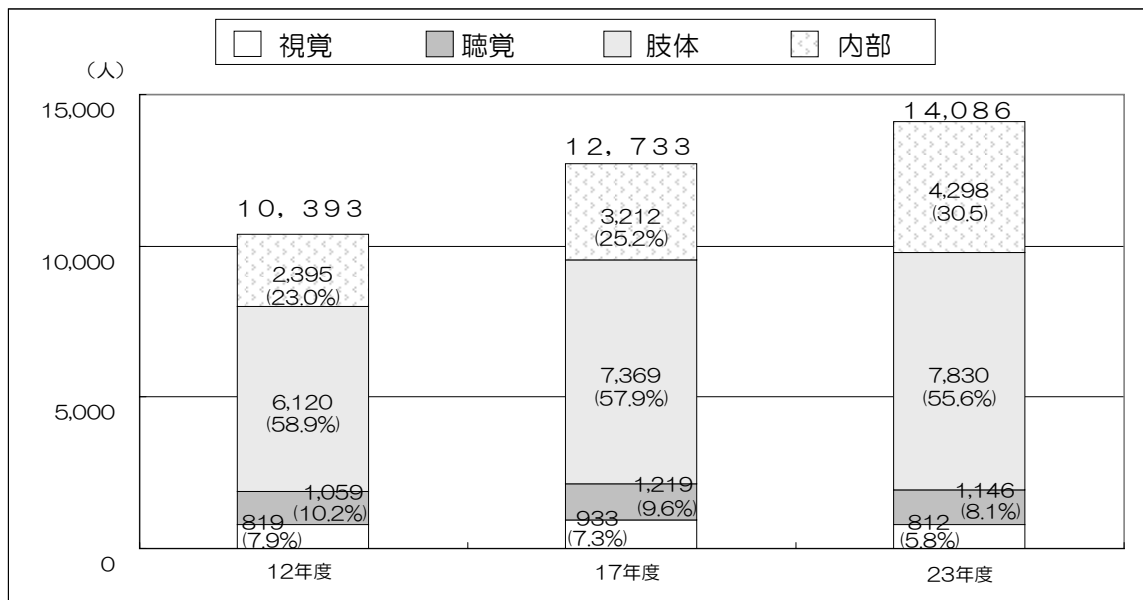
資料：国勢調査

第2 秋田市の概況

2 障がい者

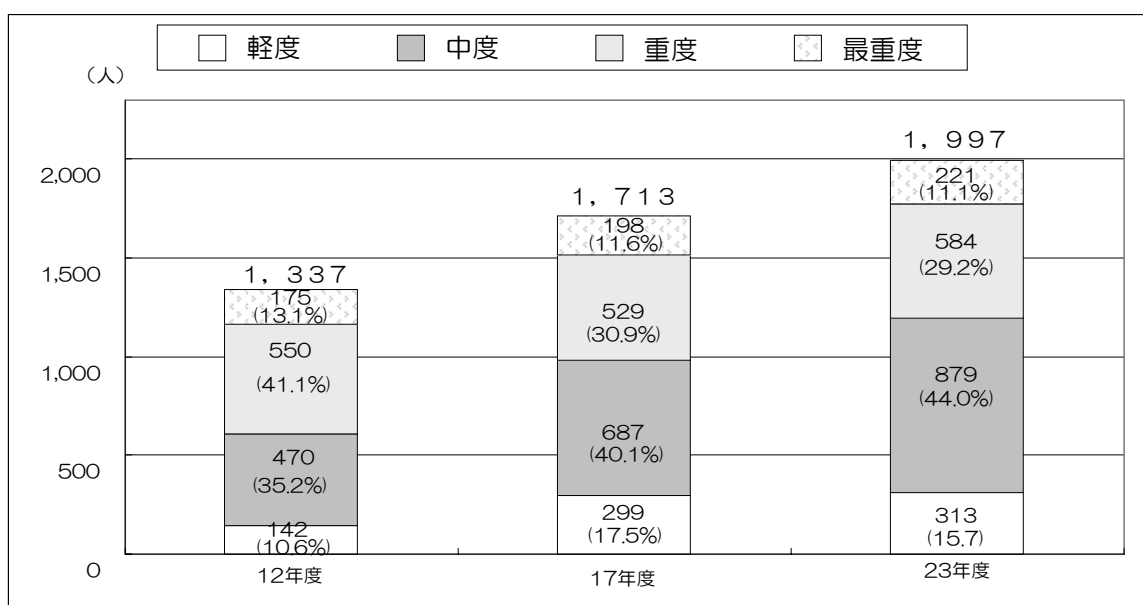
障害者手帳所持者は、身体障がい者、知的障がい者、精神障がい者のいずれも増加傾向にあります。【グラフ7、8、9】

【グラフ7 身体障がい者数の推移】



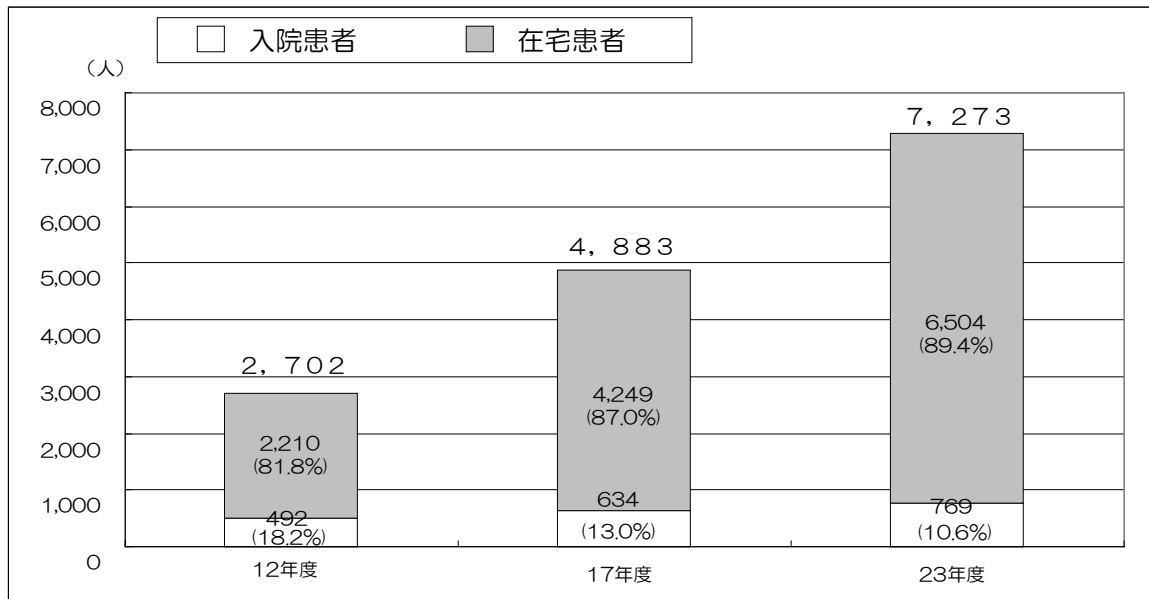
資料：秋田市障がい福祉課
※平成23年度は身体障害者手帳所持者数をもとに推計

【グラフ8 知的障がい者数の推移】



資料：秋田市障がい福祉課
※平成23年度は知的障がい者数をもとに推計

【グラフ9 精神障がい者数の推移】



資料：秋田市障がい福祉課

※平成23年度は平成17年3月末現在の通院医療費公費負担申請数、医療保護入院数等をもとに推計

3 公共交通の状況

(1) 公共交通の体系

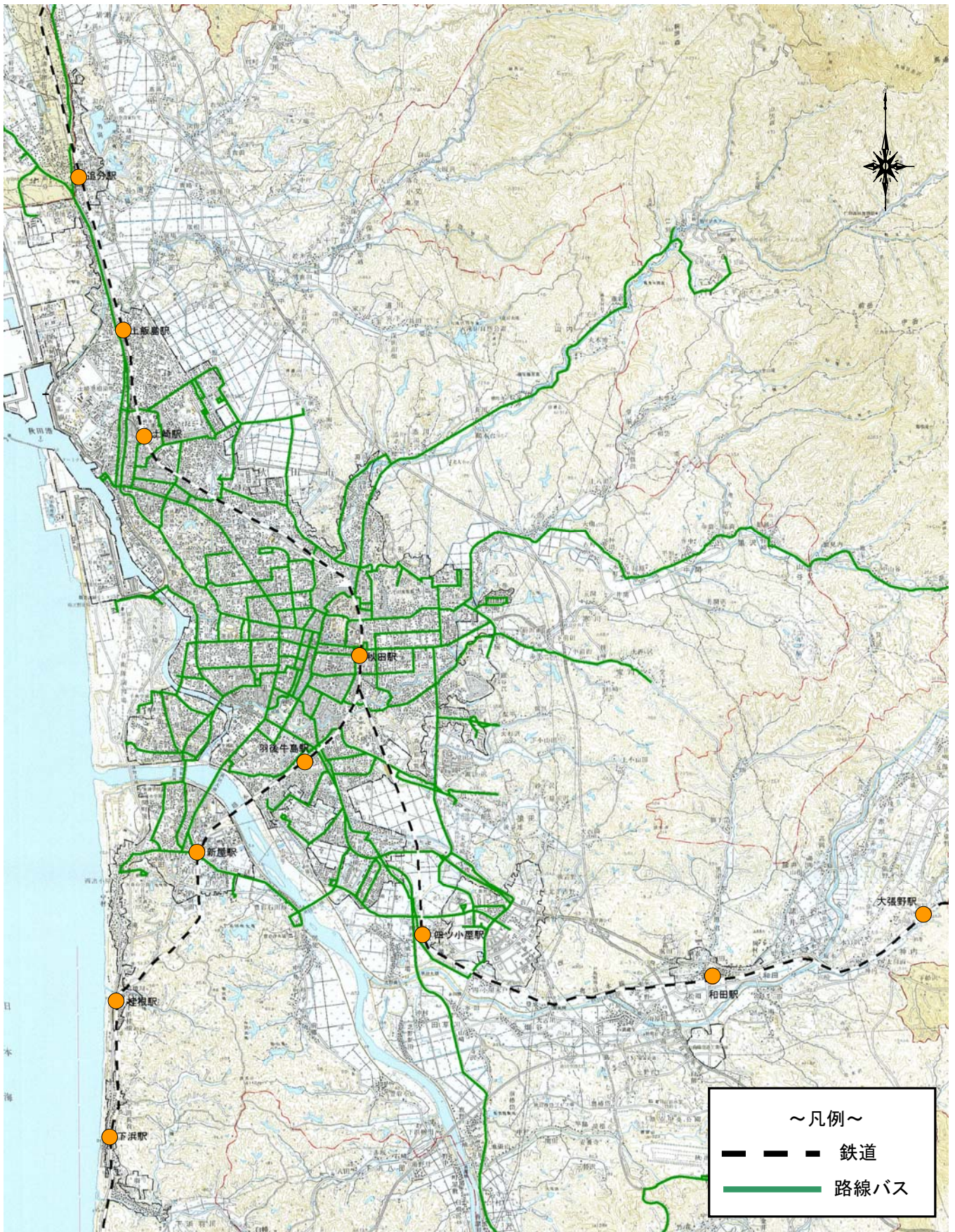
本市の公共交通は、奥羽本線、羽越本線および男鹿線等の鉄道が、1日あたり約150便運行され、市内外の交通を分担しています。

路線バス(秋田中央交通株式会社)は、50路線119系統で、1日あたりの平均では約1,723便(平成22年4月現在)が運行され、秋田駅を中心に放射状のネットワークを形成しています。【図1-1】

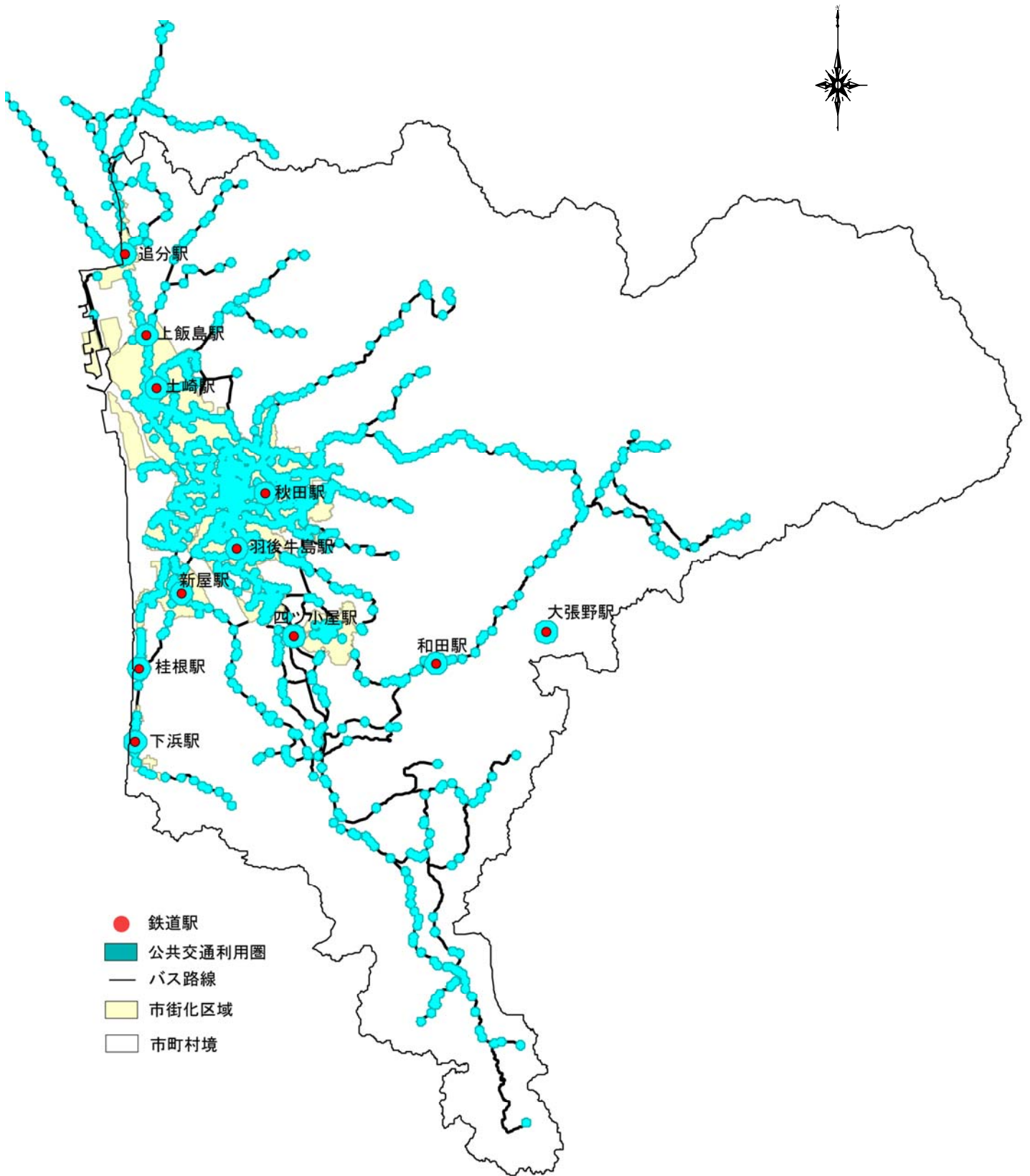
鉄道駅から500m、バス停から200mの範囲に居住する人口は、全人口の64%を超え、市民の2/3は公共交通を利用できる環境にあります。【図1-2】

第2 秋田市の概況

【図1-1 公共交通機関の路線】



【図1-2 公共交通利便地域】



※バス路線は平成18年4月現在
資料：秋田市総合交通戦略

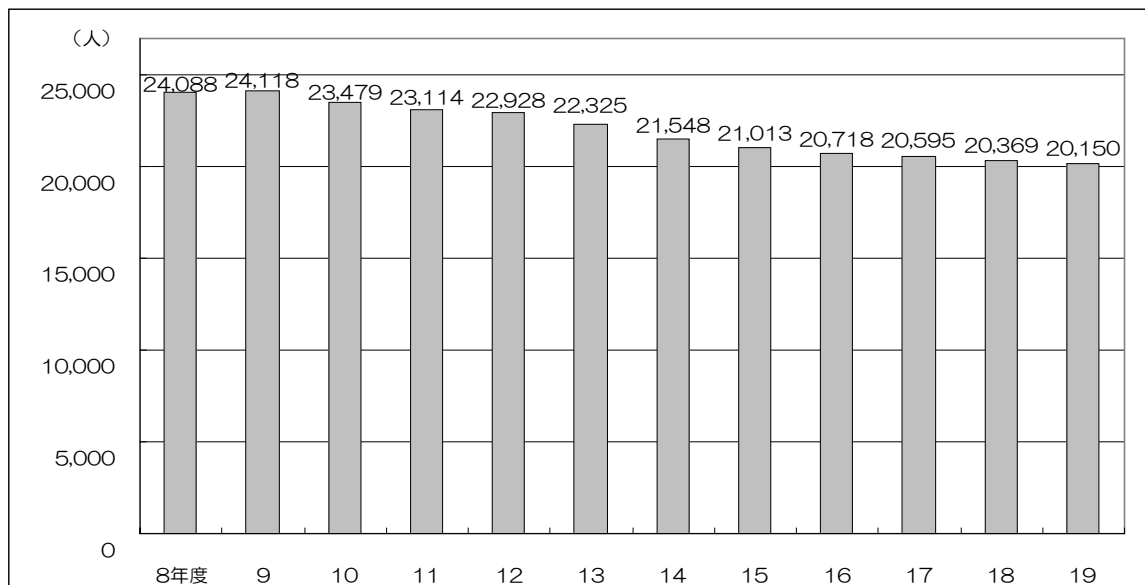
第2 秋田市の概況

(2) 鉄道の利用状況

全鉄道駅の1日の乗降客人員は、年々減少しており、平成10年から平成19年までの10年間で約14%減少しています。【グラフ10】

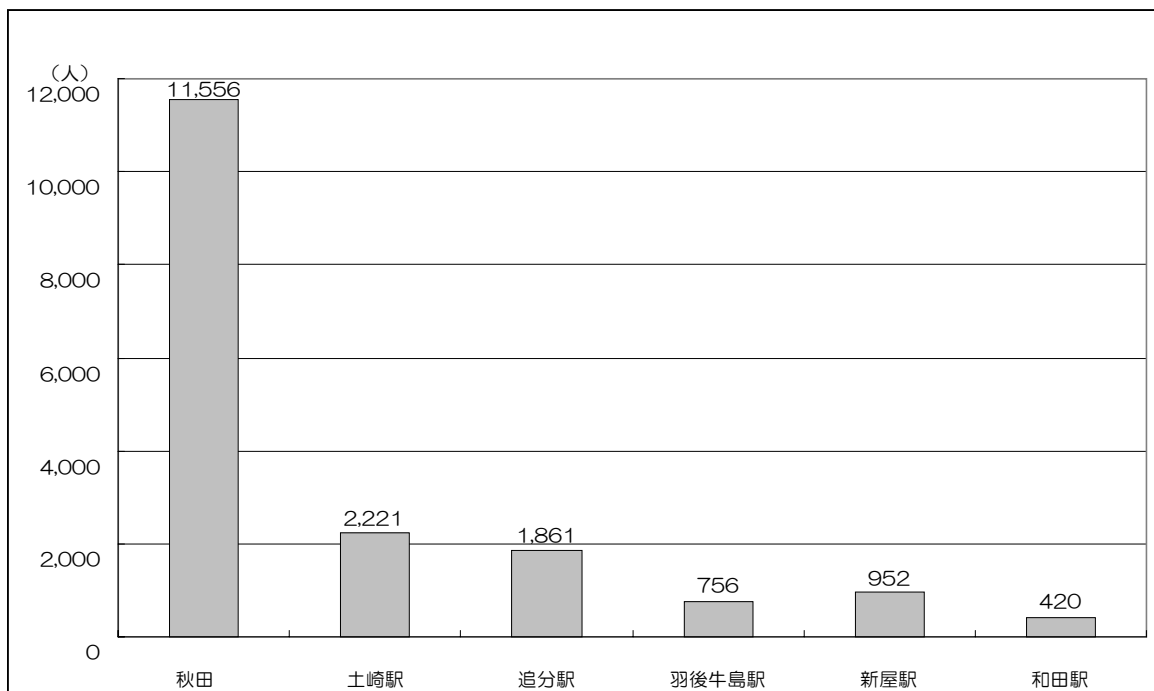
鉄道駅別の1日の乗降客人員では、各路線が集中する秋田駅が最も多く、次いで土崎駅、追分駅、新屋駅の順になっています。【グラフ11】

【グラフ10 全鉄道駅の1日の乗車人員】



資料：JR東日本旅客鉄道株式会社

【グラフ11 鉄道駅別の1日の乗車人員（平成21年度）】

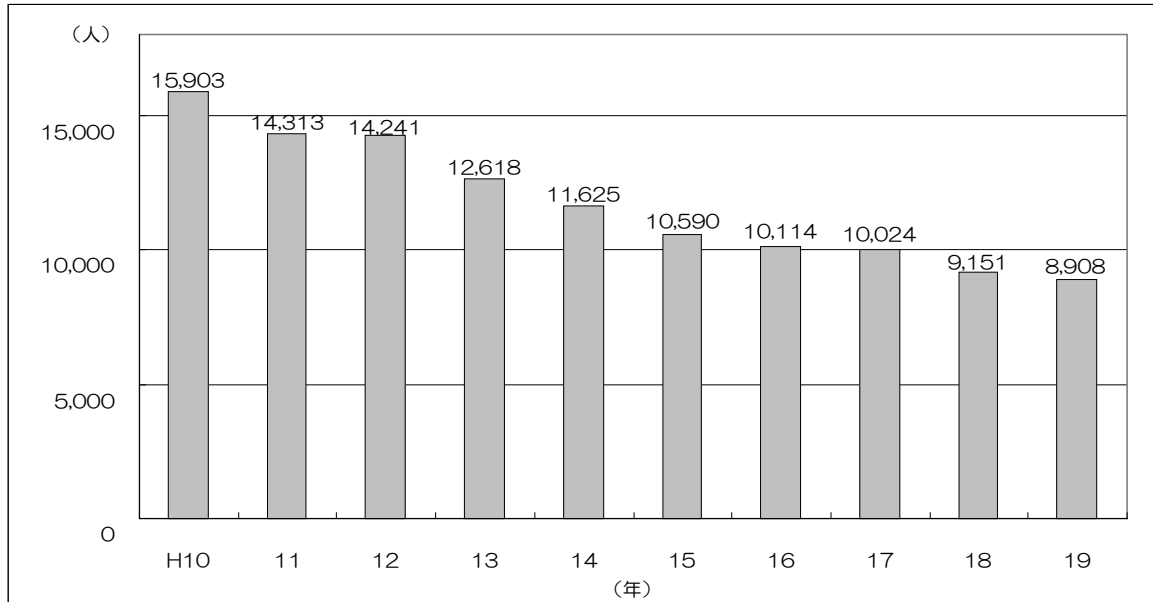


資料：JR東日本旅客鉄道株式会社
※数値は概数

(3) バスの利用状況

路線バスの輸送人員は、減少の一途をたどり、平成10年から19年までの10年間で約44%減少しています。【グラフ12】

【グラフ12 バスの輸送人員】



資料：秋田市交通局、秋田中央交通株式会社

4 主な生活関連施設の分布状況

生活関連施設を地域別でみると、施設数では中央地域が最も多く、以下、北部地域、東部地域が続きます。特に中央地域は、医療、教育・文化の各分野にわたり、高次のサービスを提供する施設が立地しています。

種類別では、福祉施設等のうち、高齢者を対象とした施設が、市街地全域にわたり立地しています。一方、障がい者を対象とした施設は、ほとんどが人口集中地区(※9)とその縁辺部に立地し、東部地域、西部地域、北部地域に比較的多く立地しています。

医療施設等のうち、病床数20床以上の病院は、中央地域に最も多く、次いで北部地域に多く立地しています。なお、西部地域、河辺地域、雄和地域には総合病院等の大規模な医療施設はありません。

商業施設(大規模小売店舗)や金融機関は、人口集中地区のほか秋田新都心地区、和田地区、妙法地区などに立地し、その多くは鉄道駅周辺、バス路線沿いに立地しています。また、郵便局は市街地全域にくまなく立地しています。【図2】

(※9)人口集中地区：国勢調査において設定される統計上の地区で、人口密度が4,000人/k㎡以上の基本単位区が互いに隣接して人口5,000人以上となる地区。

第2 秋田市の概況

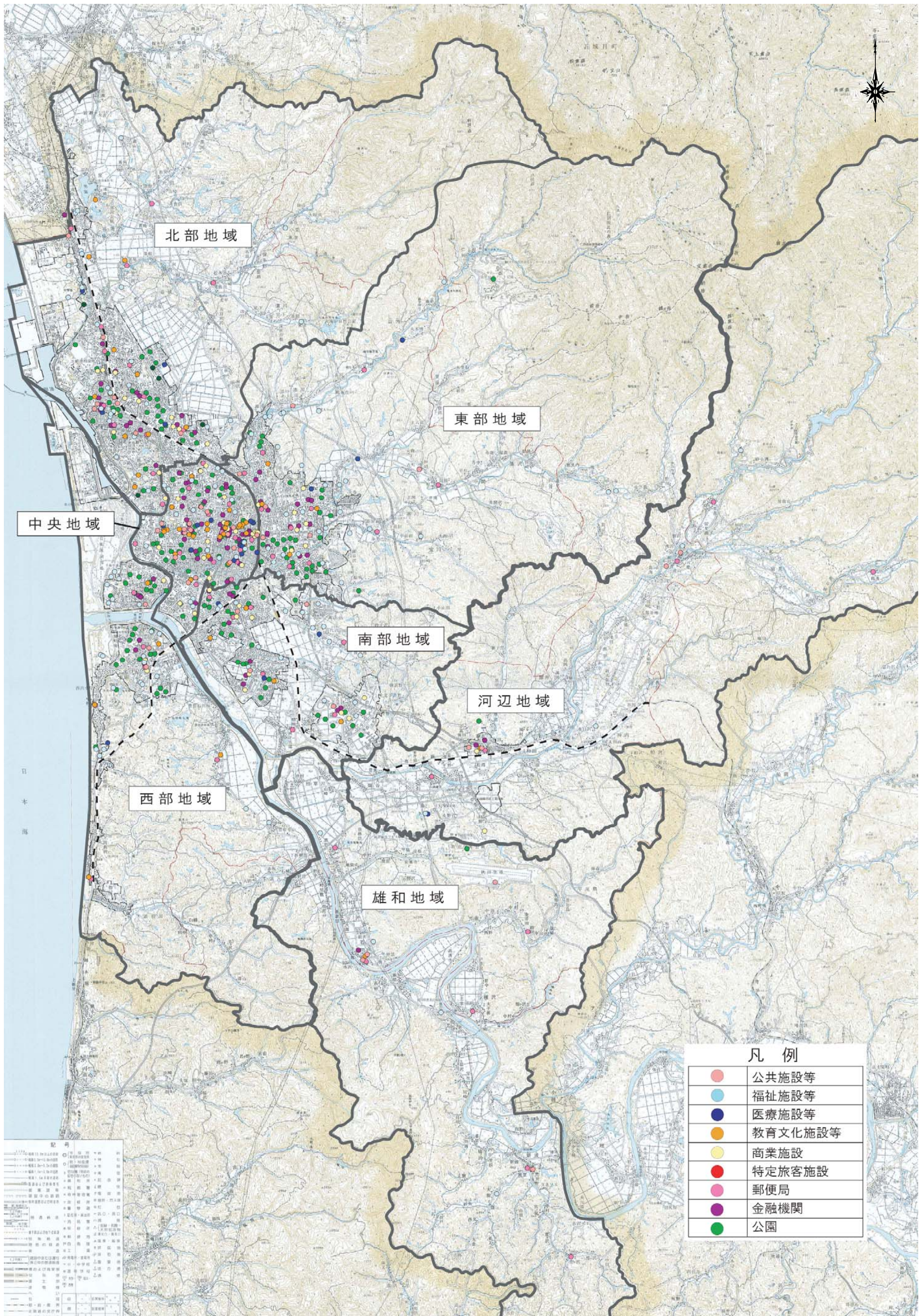


高次なサービスを提供できる施設が立地（中央地域）



バス路線沿いに商業施設(大規模小売店舗)が立地

【図2 主な生活関連施設の分布状況】



第3 市民意識

1 高齢者を対象としたアンケート調査

(1) 調査概要

目的：高齢者の生活行動やバリアフリー環境に対する意識等を調査
 期間：平成22年8月4日～平成22年8月20日
 調査対象：65歳以上の市民1,000人（無作為抽出）
 調査方法：郵送による配付・回収
 回収結果：525（52.5%）

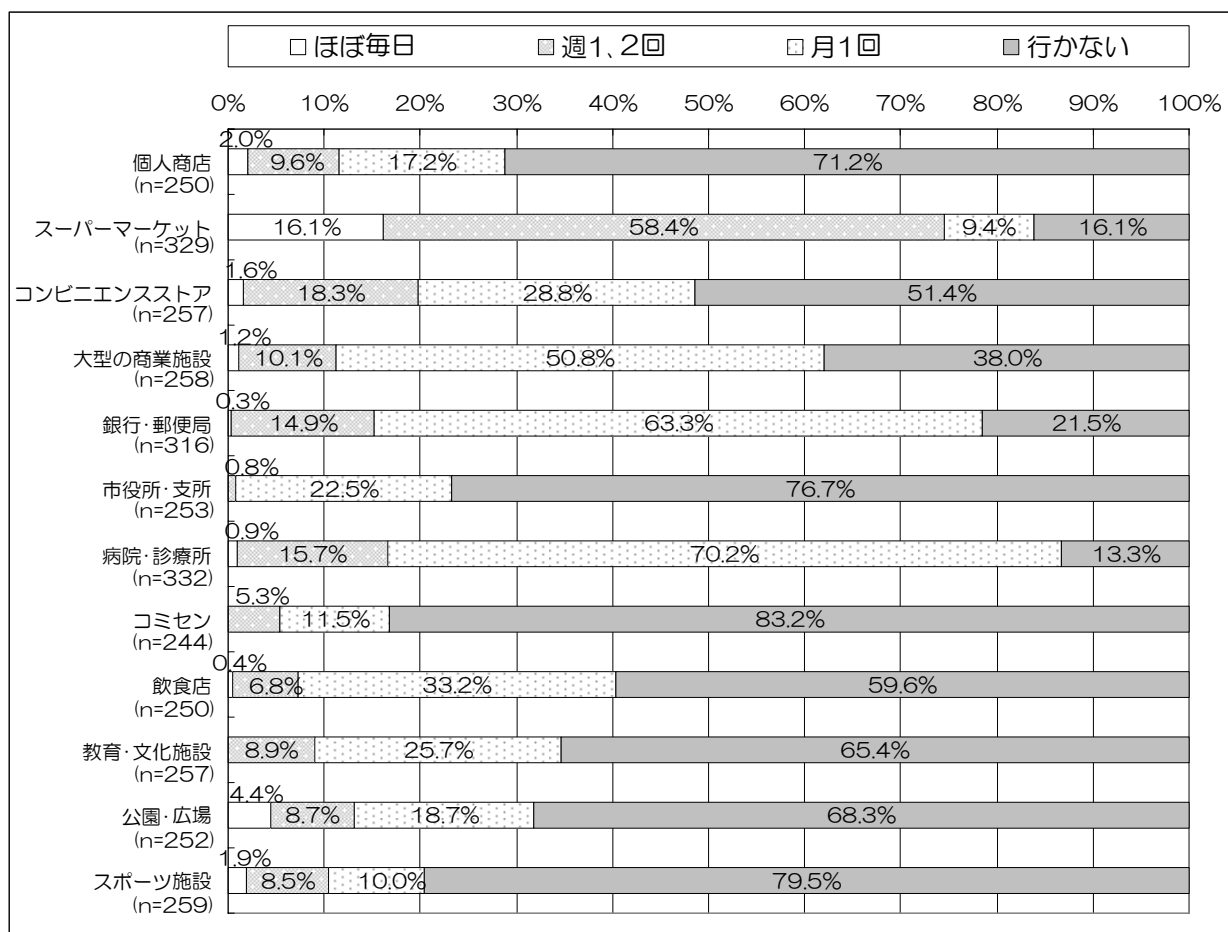
(2) 調査結果

ア 普段の外出先

利用頻度が高い（ほぼ毎日・週1、2回）施設は、スーパーマーケットで7割を超えています。

月1回の利用で多い施設は、大型の商業施設、銀行・郵便局、病院・診療所で、それぞれ半数を超え、病院・診療所は約7割となっています。

行かないとする施設で多いのは、個人商店、市役所・支所、コミセン、飲食店、教育・文化施設、公園・広場、スポーツ施設となっています。



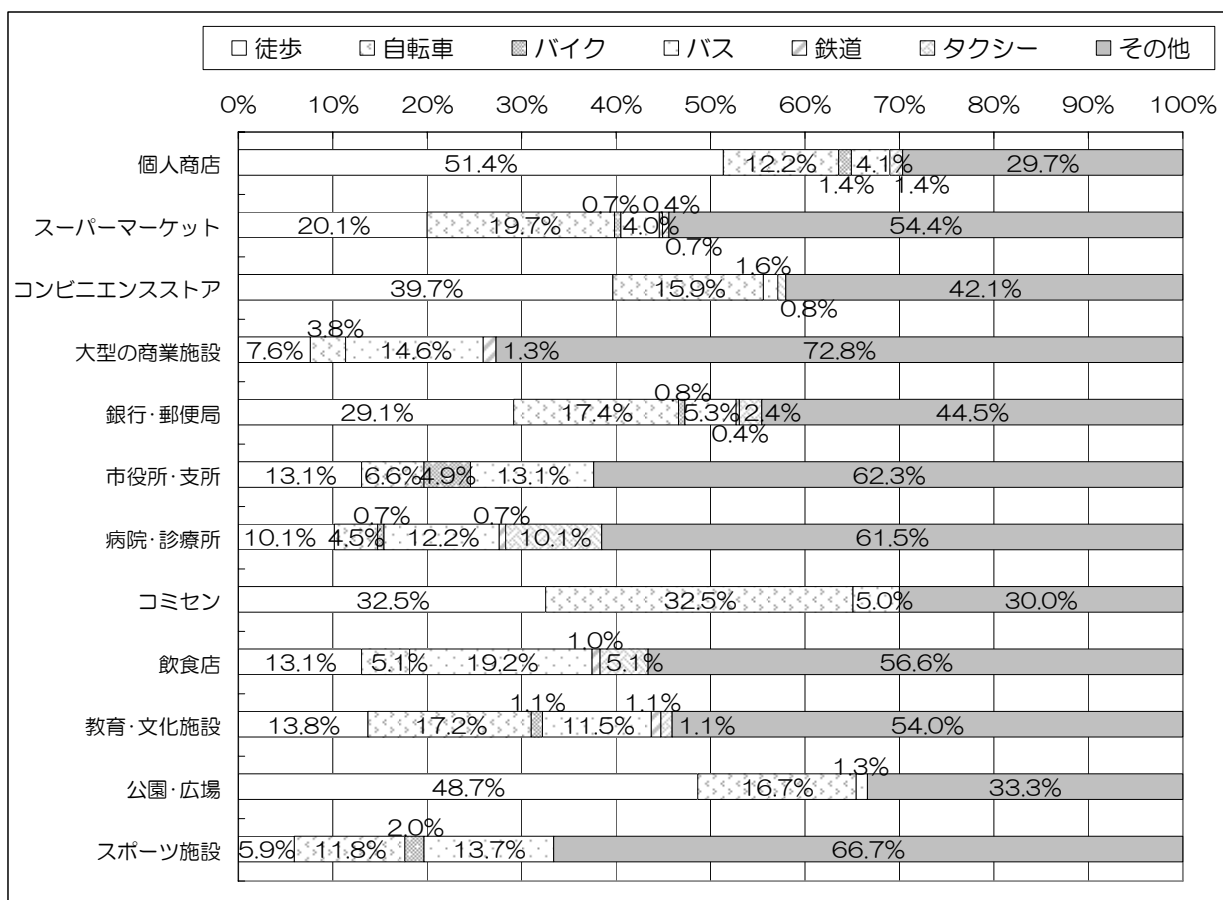
第3 市民意識

イ 交通手段

比較的、手軽な交通手段の“徒歩”と“自転車”での利用が多い施設は、個人商店、コンビニエンスストア、コミセン、公園・広場で、いずれも半数を超え銀行・郵便局(46.5%)も半数近くなっています。

“バス”での利用が多い施設は、大型の商業施設、市役所・支所、病院・診療所、飲食店、教育・文化施設、スポーツ施設で10～15%程度みられます。

一方、自家用車の利用が想定される“その他”では、スーパーマーケット、大型の商業施設、市役所・支所、病院・診療所、飲食店、教育・文化施設、スポーツ施設で多く、それぞれ半数を超えています。

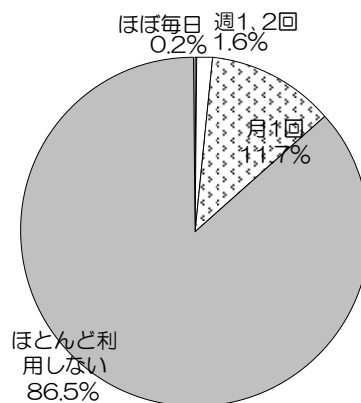


ウ 鉄道の利用状況

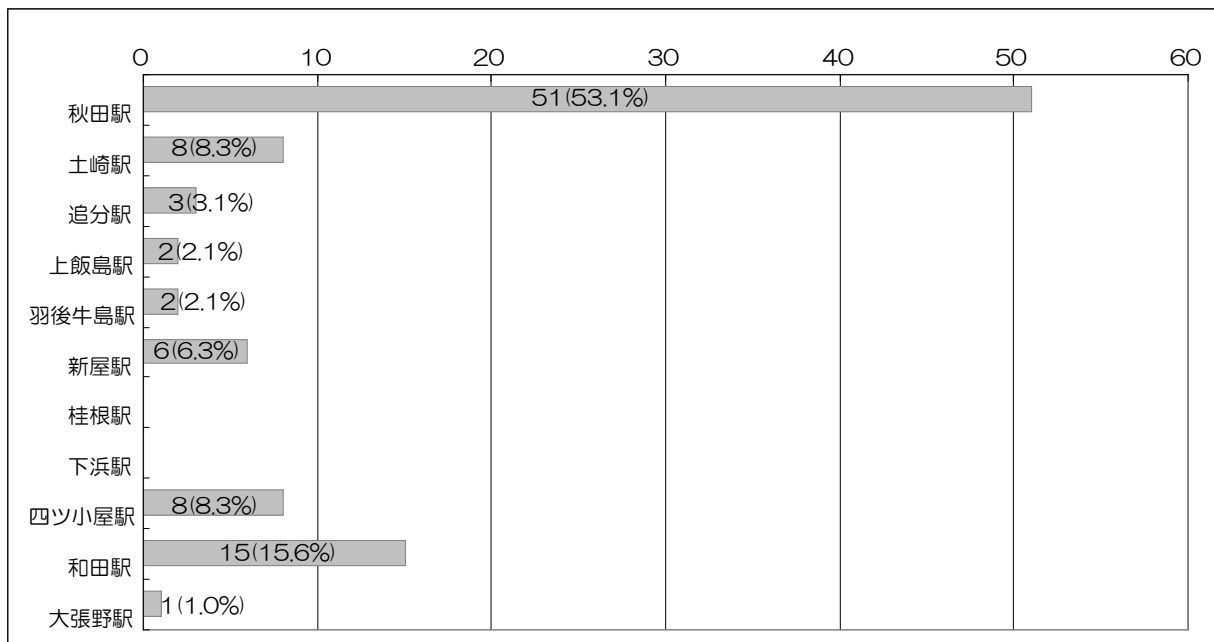
鉄道の利用は“ほとんど利用しない”が86.5%で最も高く、次いで“月1回”の11.7%となっています。

主に利用する駅では、秋田駅(53.1%)が最も多く、次いで和田駅(15.6%)、土崎駅、四ツ小屋駅(ともに8.3%)の順となっています。鉄道を利用する理由では、趣味・娯楽(39.0%)、通院・リハビリ(30.5%)、買い物(27.1%)の順となっています。

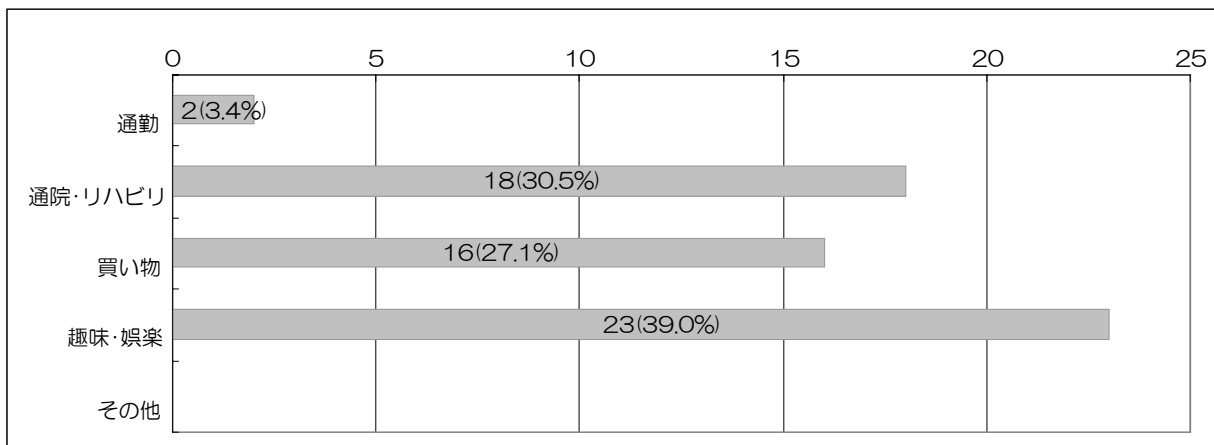
【鉄道の利用 n=445】



【主に利用する鉄道駅 MA n=96】



【鉄道を利用する理由 MA n=59】

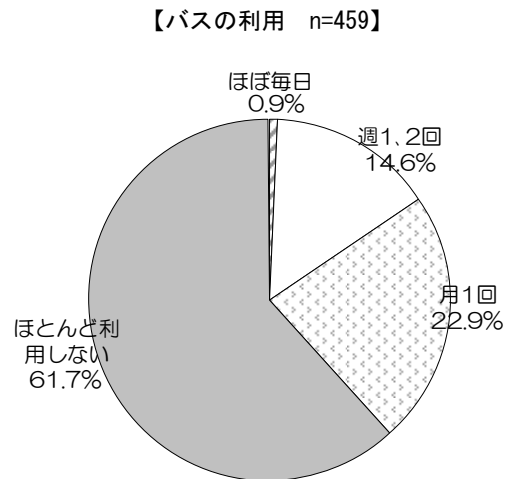


第3 市民意識

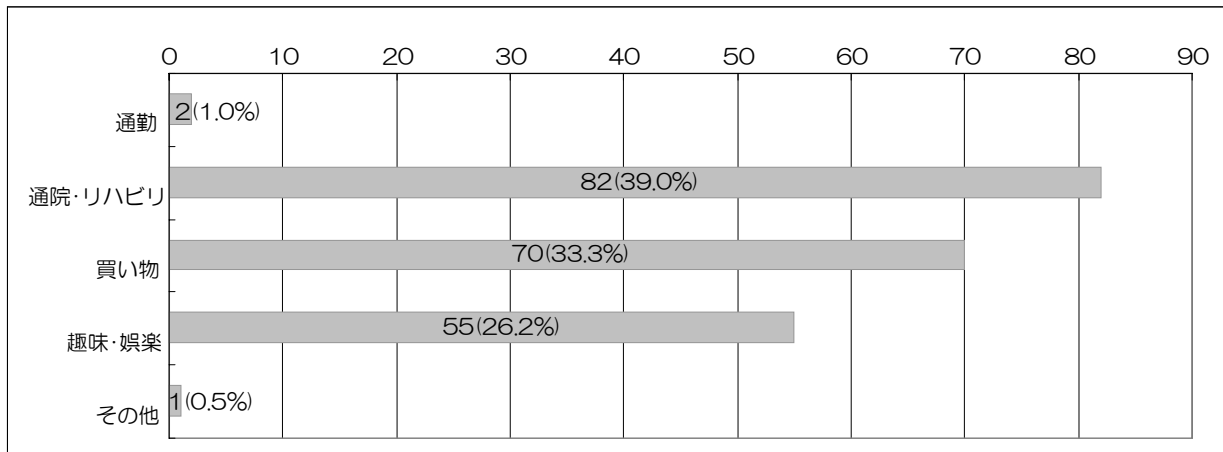
エ バスの利用状況

バスの利用は“ほとんど利用しない”が61.7%で最も高く、次いで“月1回(22.9%)”、“週1、2回(14.6%)”の順となっています。

バスを利用する理由は、通院・リハビリ(39.0%)、買い物(33.3%)、趣味・娯楽(26.2%)の順となっています。



【バスを利用する理由 MA n=210】



2 秋田市エイジフレンドリーシティ構想推進のためのアンケート調査

(1) 調査概要

目的：高齢者にやさしいまちかどうかを点検するため、市民ニーズ、意識を把握し、秋田市エイジフレンドリーシティ構想推進のための基礎資料とする。

期間：平成22年7月7日～平成22年7月30日

調査対象：65歳以上の市民 1,500人

20歳～64歳の市民 1,000人

20歳～64歳の身体障がい者 500人

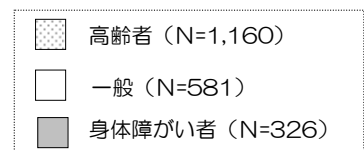
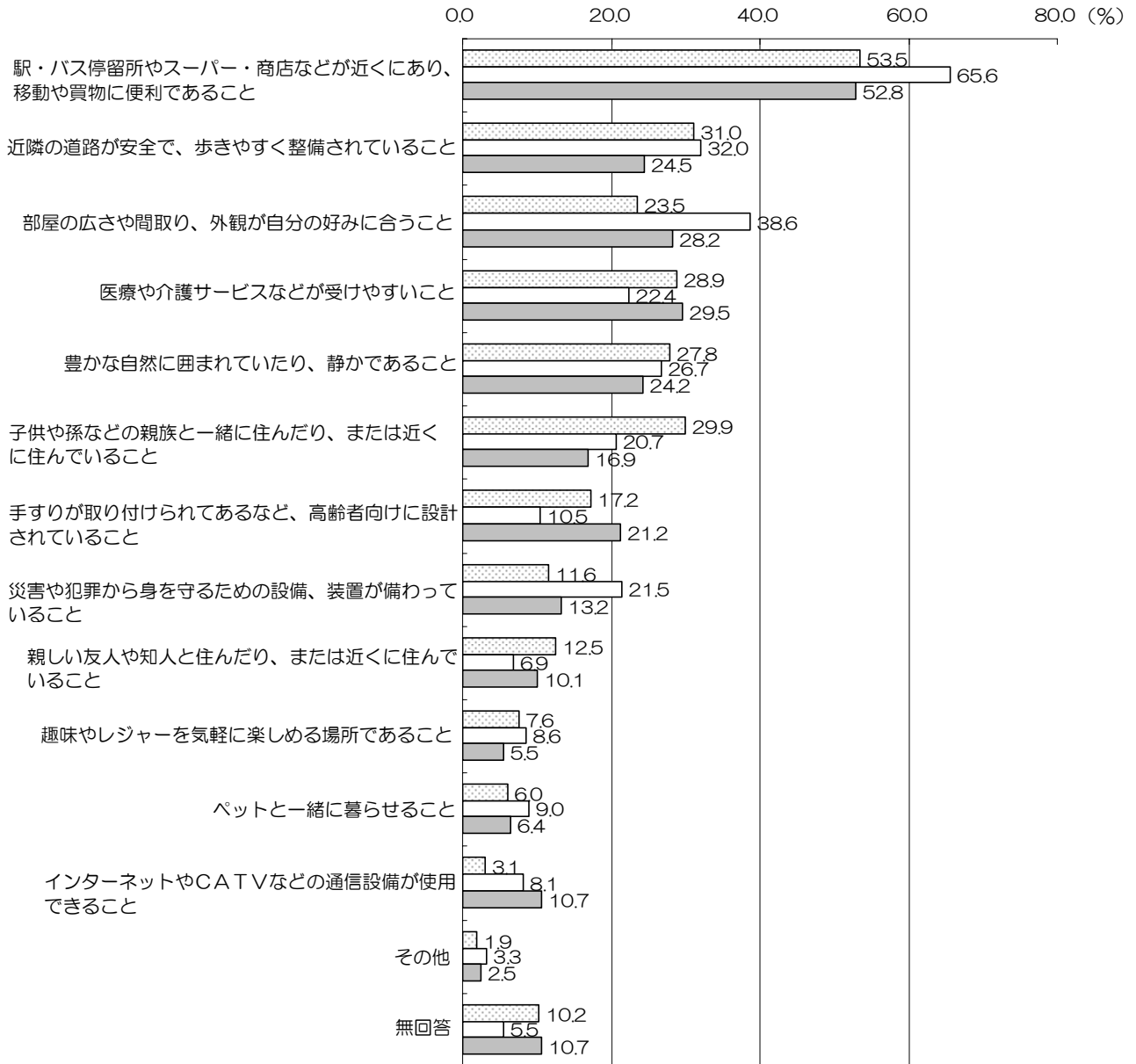
調査方法：郵送による配付・回収

回収結果：2,067 (68.9%)

(2) 調査結果（主なもの）

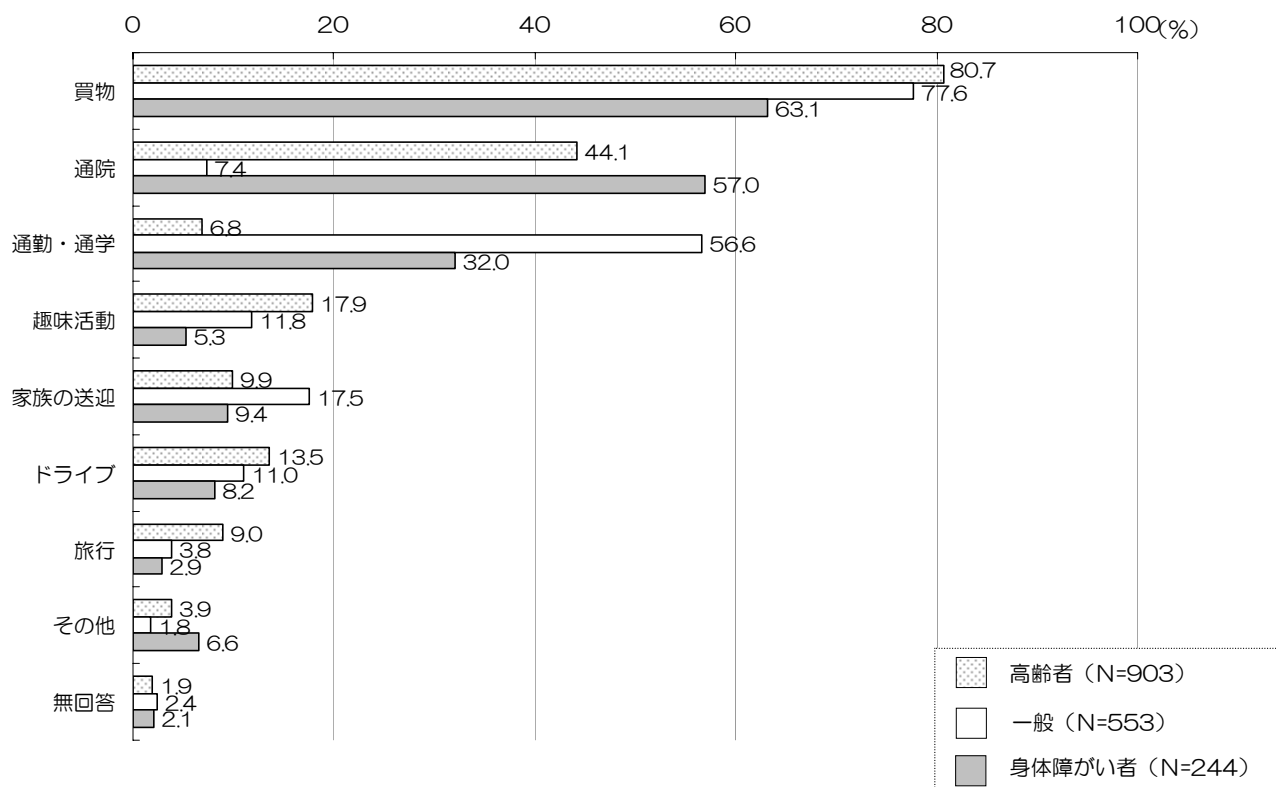
ア 住まいや住環境で重要な事項

「駅・バス停留所やスーパー・商店などが近くにあり、移動や買物に便利であること」は全ての対象者で最も高くなっています。



イ 自動車を利用する主な理由

「買物」はいずれの対象者も高く、特に高齢者は80.7%と非常に高い割合を示しています。「通院」は身体障がい者が57.0%で最も高く、続いて高齢者が44.1%となっています。高齢者と身体障がい者は、買物や通院に自動車を頻繁に利用していることがわかります。一般は「買物」(77.6%)に続いて「通勤・通学」が56.6%と高くなっています。



3 障がい者団体を対象としたヒアリング

(1) 調査概要

- 目的：障がい者のバリアフリー環境に対する意識等を調査
- 日時：平成22年7月21日
- 対象者：秋田市身体障害者協会会員6名

(2) 調査結果（主な意見・要望）

ア 屋外スペースと建物

- ・点字ブロック等は、車いすの障がい者にとって、ときには障害物
- ・施設整備に際し、障がい者からの意見聴取は、設計段階あるいはその前段階
- ・市民サービスセンター等の公共施設は、緊急避難場所であることも考慮しきめ細かいバリアフリー対策が必要
- ・視覚障がい者にとってスーパーなど大型店の駐車場は危険
- ・駅周辺での障がい者用の駐車スペースの数は不十分

- ・立体駐車場と施設フロアの連結部の重いドアは、車いすでの移動には障害
- ・横断歩道では、聴覚障がい者に配慮し、救急車等緊急車両が近づいていることがわかるような工夫が必要
- ・障がい者用トイレが、高齢者、子供連れの母親、妊婦などにも開放され数の不足もあり車いす利用者にとっては利用しづらい
- ・トイレは障がい者の立場に立った設計が必要。特に車いす。
- ・車を運転できない障がい者や高齢者にとっては、身近な場所で買い物ができなくなるのが不安
- ・標識、案内板などは、大きめの文字で識別しやすい色の使用とともに、白線、点字ブロックなどは定期的な点検・補修が必要

イ 交通機関

- ・聴覚障がい者は、室内のバス待合室での音声案内がわからないため、文字情報が必要
- ・聴覚障がい者への電車の遅れなどの緊急の情報は、改札口だけでなく複数箇所での文字情報が必要
- ・聴覚障がい者がバスを降りる際には、次に停まる停留所の文字情報が必要
- ・高齢者や障がい者用の各総合病院へのアクセスガイドマップや、駅からのシャトルバスの運行が必要
- ・車いすでのバス利用が低いため、原因分析が必要

ウ 尊敬と社会的包摂

- ・行政に障がい者の意見を聞く場や窓口が必要
- ・障がい者へのサポートを含め、障がいの有無に関係なく声をかけ合うような社会づくりが必要
- ・障がい者の社会参加と平等は不十分
- ・障がい者用駐車場やトイレを一般人も使用しマナーは不十分
- ・聴覚障がい者や内部障がい者は、外見で障がいがわかりづらいので、周りからの理解が得にくい

エ 情報とコミュニケーション

- ・手話は大切なコミュニケーションツールであり、公共の施設や不特定多数の利用する施設に手話のできる人の配置が必要
- ・手話通訳者の依頼申込みに際しての手続きや料金が不十分
- ・市内外の障がい者に対する駐車場マップなどの整備が必要

第4 バリアフリー推進にあたっての課題

1 バリアフリー全般の課題

(1) 高齢化に伴う継続的なバリアフリー化の取組

本市の高齢化の進行は今後も続くことが予想され、障がい者等を含め、誰もが安心して暮らせるためには、持続的なバリアフリー化の取組が求められます。

バリアフリー化の推進にあたっては、短期的なバリアフリー整備だけでなく、長期的な視点を持ち、バリアフリーのまちづくり、市民が助け合うまちづくりに取り組む必要があります。

(2) 利用者ニーズを捉えた効果的なバリアフリー化

高齢者や障がい者のほか、妊婦や子供などを含めると、移動や施設利用に関して多様なニーズが考えられます。こうしたことから、ユニバーサルデザインの理念に基づいた、誰もが使いやすいバリアフリー整備とともに、ハード、ソフト両面から効果的なバリアフリー化に取り組むことが求められます。

2 交通に関する課題

(1) 交通ネットワークのバリアフリー化

合併により本市は広い市域を有しましたが、その移動にはマイカーを利用する割合が高く、今後、高齢化の進行により、マイカーを運転できなくなる人や交通事故の増加が懸念されます。

既存のJR線やバス路線を活かし、利用支援などのソフト対策と連携することで各地域や施設間を安全で快適に移動することができるような、公共交通ネットワークのバリアフリー化が求められます。

(2) 施設間を円滑に移動できるバリアフリー化

各旅客施設や公共施設のバリアフリー化は個別には進みつつありますが、それらを結ぶ歩行環境や公共交通環境に不便を感じている高齢者や障がい者等が多くみられます。

個々の目的に合わせて、誰もが利用する施設間を不自由なく円滑に移動できるように、一体的かつ計画的なバリアフリー化が求められます。

3 主要な施設の課題

(1) 多くの人利用する施設のバリアフリー化

人口減少下において交流人口の拡大は、本市の活性化を図るうえでも重要であり市民だけでなく、来訪者などにも利用しやすい施設のバリアフリー化が求められます。

特に、不特定多数の人が利用する主要な施設は、重点的にバリアフリー化を進めていくことが求められます。

(2) 市民参加によるバリアフリー整備

効果的なバリアフリー化を促進していくためには、施設の計画策定・整備にあたって、高齢者、障がい者等やその他の一般利用者等の意見を聞きながら、市民参加による事業実施を行い、利用者のニーズを反映したバリアフリー整備が求められます。

4 市民意向からの課題

(1) 市民のバリアフリーへの理解の醸成

高齢者や障がい者等へのアンケート調査やヒアリング調査では、市民のマナーの問題や、市民や事業者等の障がい等に対する理解や支援に関する意見も多く、市民一人ひとりがバリアフリーへの理解を深め、互いに支え合うことによって実現する「心のバリアフリー」を推進していくことが求められます。



障がい者マークが表示されている施設を利用する際は、障がい者等への配慮が求められます。

(2) 関係機関や各事業主体によるバリアフリー化の連携

高齢者や障がい者等へのアンケート調査やヒアリング調査では、道路などの歩行環境とともに、旅客施設、交通機関に対する問題を指摘する意見も多く、一体的なバリアフリー化を推進するためには、関係機関や各事業主体へのバリアフリー化の周知とともに、連携と協働による取組が求められます。

バス事業での職員研修

秋田県バス協会では、高齢者や障がい者等のバス利用に際しての接客マナーなどの向上を図るため、毎年、県内のバス事業者の職員を対象に研修を実施しています。

高齢者を対象とした市民アンケート(平成22年度)では、バス乗務員の接客は高く評価されており、こうした研修が着実に実を結んできています。



車いす体験の様子



高齢者疑似体験の様子

第5 重点整備地区

1 重点整備地区の選定

(1) 重点整備地区の要件

重点整備地区の要件は、法第2条第21号および法第4条に基づく基本方針において、次のように規定しています。

ア 生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区

原則、生活関連施設のうち特定旅客施設(※10)又は特別特定建築物(※11)に該当するものが3つ以上あること。

また、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区で、概ね400ha(2km四方)未満の地区であること。

イ 生活関連施設と生活関連経路についてバリアフリー化が特に必要な地区

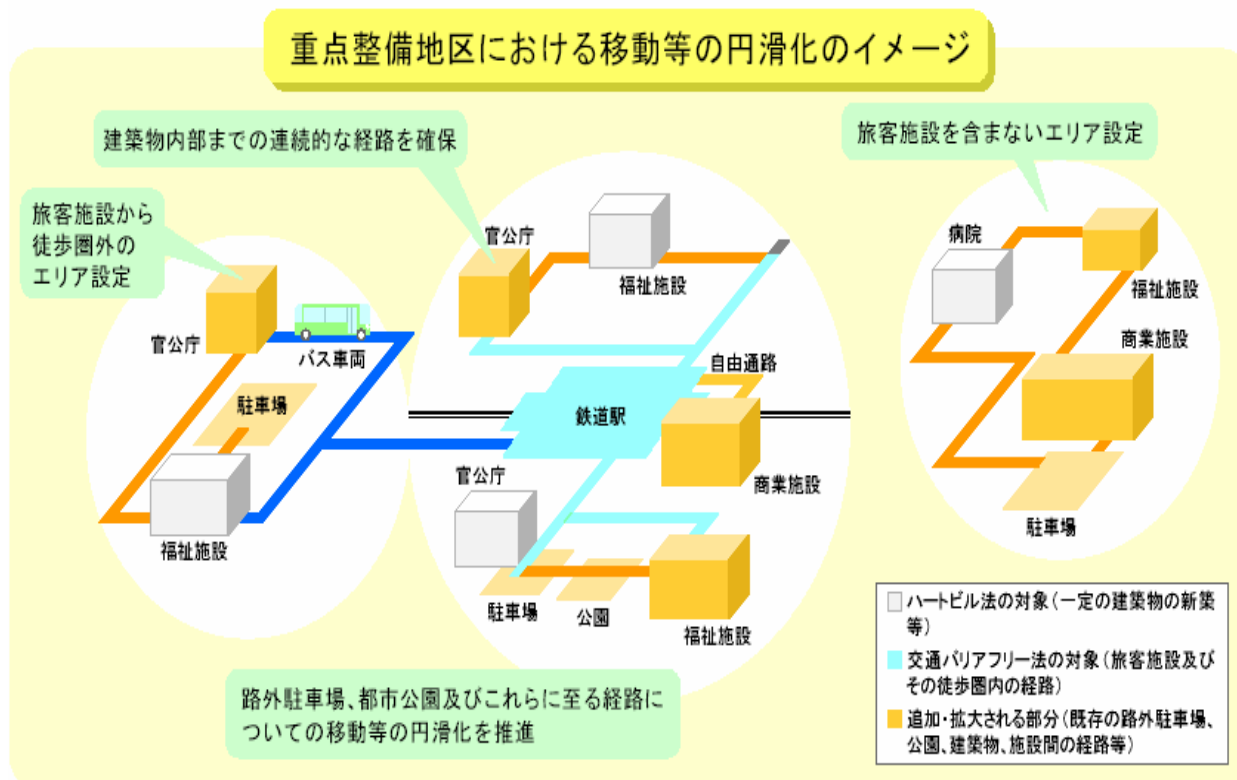
高齢者、障がい者等の移動や施設の利用の状況、土地利用や諸機能の集積実態と将来の方向性、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から総合的に判断し、一体的なバリアフリー化が特に必要な地区であること。

ウ 総合的な都市機能の増進を図るうえで有効かつ適切な地区

高齢者、障がい者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能などを掲げており、各種バリアフリー化事業の重点的实施が、様々な機能の増進を図るうえで、有効かつ適切であると認められる地区であること。

(※10)特定旅客施設：旅客施設(鉄道施設、バスターミナル、空港旅客ターミナル施設など)のうち、利用者が相当数(概ね3,000人/日以上)であること、又は相当数であると見込まれる施設。

(※11)特別特定建築物：特定建築物のうち不特定多数の人が利用するもの、又は主として高齢者、障がい者等が利用するもので、特別支援学校、病院又は診療所、集会場など。



(2) 重点整備地区の候補地区の抽出

本市における重点整備地区の候補地区(以下「重点整備候補地区」という。)は前記の要件をふまえ、生活関連施設が多く立地しバス交通が接続する鉄道駅周辺や、高齢者等の利用が想定される総合病院周辺等、次の10地区を選定します。

- 土崎駅周辺 ○追分駅周辺 ○上飯島駅周辺 ○羽後牛島駅周辺
- 四ツ小屋駅周辺 ○新屋駅周辺 ○和田駅周辺 ○大学病院周辺
- 市立病院周辺 ○雄和妙法地区

なお、「秋田駅周辺地区」については、秋田市交通バリアフリー基本構想における特定事業が平成22年度で完了し、アンケート結果からも不満が少ないことから重点整備地区からは除外します。

(3) 重点整備候補地区の評価方法

重点整備候補地区の評価は、半径約1kmの範囲を対象に、国土交通省が作成した「バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック」で示す評価指標例を基本に設定します。

また、アンケート結果から利用頻度の高いスーパーマーケット(2,000㎡以上の商業施設)の立地状況を指標に加えるほか、生活関連施設の立地状況やバス交通でのアクセスの重要性をふまえ、それらの指標のウェイトを高く設定します。

【表1 評価指標と配点】

評価項目	評価指標	配点	評価基準
① 生活関連施設の立地状況	生活関連施設の数	20点	20施設以上 (20点) 10施設以上 (10点) 10施設未満 (0点)
② 商業施設の立地状況	2,000㎡以上の商業施設の有無	10点	ある (10点) ない (0点)
③ 地区全体の人口分布	10,000人以上	10点	10,000人以上 (10点) 10,000人以下 (0点)
④ 高齢者の人口分布	高齢化率	10点	23.7%以上* ¹ (10点) 23.7%未満* ¹ (0点)
⑤ 障がい者の人口分布	障がい者率	10点	4.2%以上* ² (10点) 4.2%未満* ² (0点)
⑥ バスの運行状況	運行本数	30点	300本以上/日 (30点) 200本以上/日 (20点) 100本以上/日 (10点) 100本未満/日 (0点)
⑦ 地区の位置づけ	都心・中心市街地または地域中心	10点	位置づけあり (10点) 位置づけなし (0点)
合計		100点	

※1 秋田市全体の高齢化率 23.7% (平成21年10月1日現在)

※2 秋田市全体の障がい者率 4.2% (平成21年10月1日現在)

(4) 重点整備地区の選定

下記の評価結果をふまえ、評価点が特に高い『土崎駅周辺』『新屋駅周辺』『市立病院周辺』を重点整備地区に選定します。

【表2 評価結果】

地区	指標	生活関連施設	商業施設	地区内人口分布	高齢者人口分布	障がい者人口分布	バス運行状況	地区位置づけ	合計
土崎駅周辺	29施設	有	14,019人	29.1%	4.7%	315本	有	100点	
	20点	10点	10点	10点	10点	30点	10点		
追分駅周辺	12施設	有	4,757人	31.5%	5.0%	49本	無	40点	
	10点	10点	-	10点	10点	-	-		
上飯島駅周辺	7施設	無	12,549人	21.8%	3.7%	206本	無	30点	
	-	-	10点	-	-	20点	-		
羽後牛島駅周辺	18施設	無	16,774人	23.6%	4.2%	212本	無	50点	
	10点	-	10点	-	10点	20点	-		
四ツ小屋駅周辺	3施設	無	3,709人	21.0%	3.4%	91本	無	-	
	-	-	-	-	-	-	-		
新屋駅周辺	16施設	有	12,415人	22.2%	4.3%	227本	有	70点	
	10点	10点	10点	-	10点	20点	10点		
和田駅周辺	11施設	無	1,863人	32.6%	5.0%	14本	有	40点	
	10点	-	-	10点	10点	-	10点		
大学病院周辺	11施設	有	8,837人	21.7%	3.5%	189本	無	30点	
	10点	10点	-	-	-	10点	-		
市立病院周辺	36施設	有	15,697人	21.3%	3.7%	960本	有	80点	
	20点	10点	10点	-	-	30点	10点		
雄和妙法地区	9施設	無	1,552人	31.8%	6.2%	32本	有	30点	
	-	-	-	10点	10点	-	10点		

2 重点整備地区における基本方針

(1) 基本構想の位置づけ

本基本構想は、上位計画である秋田市総合計画に即し、かつ秋田市総合都市計画（都市計画マスタープラン）との調和を図るとともに、秋田県バリアフリー社会の形成に関する条例、本市のエイジフレンドリーシティ構想、福祉等の関連計画との整合を図ります。

(2) 構想の期間

構想の期間は、平成23年度から平成32年度までの10年間とします。

なお、本基本構想は、社会経済状況など本市を取り巻く諸情勢に変化があった場合には、適宜、見直しを行います。

(3) 基本構想を策定する背景

ア 土崎駅周辺地区

土崎駅周辺地区が位置する土崎地区は、北部地域の地域中心となっています。

土崎駅は秋田駅に次いで乗降客数の多い駅で、その周辺には基幹的な公共施設や商業施設などの生活関連施設が集積しています。また、同駅周辺の総人口、高齢者、障がい者の人口割合は他と比較し多く、主要な施設相互のネットワーク形成に向けた歩行環境の整備など、市内でも特にバリアフリー化が必要な地区となっています。

イ 新屋駅周辺地区

新屋駅周辺地区が位置する新屋地区は、西部地域の地域中心となっています。

新屋駅は雄物川（一級河川）により二分される新屋地区の雄物川以南にある駅で、西部地域をゾーンとする交通の結節点となっており、高次都市機能が集積する中央地域へのアクセスにおいても重要な役割を担っています。また、同駅の周辺には基幹的な公共施設や商業施設などの生活関連施設が集積し、主要な施設相互のネットワーク形成に向けた歩行環境の整備など、市内でも特にバリアフリー化が必要な地区となっています。

ウ 市立病院・山王官公庁周辺地区

市立病院・山王官公庁周辺地区は、本市の都心・中心市街地のエリアにあります。

市立秋田総合病院は本市のみならず周辺市町村を圏域とする中核病院であり、その周辺には市役所をはじめ様々な行政施設や業務施設が集積し、同地区には市内外から多くの人々が訪れており、主要な施設相互のネットワーク形成に向けた歩行環境の整備など、市内でも特にバリアフリー化が必要な地区となっています。

(4) 重点整備地区の特性

ア 土崎駅周辺地区

重点整備地区の中心となる土崎駅は1日約5千人の乗降客数(※12)があり、地区内には、土崎支所と土崎公民館が複合化した北部市民サービスセンター、土崎消防署、土崎図書館、秋田北税務署などの公共施設が立地しています。また、商業施設は、通称旧国道沿いや中央通りの商店街とともに国道7号沿いに集積し、金融機関、病院、寺社なども多数立地しているほか、地区に近接する港湾にはポートタワーセリオンなどの観光施設が整備されています。

イ 新屋駅周辺地区

重点整備地区の中心となる新屋駅は1日約2千人の乗降客数(※12)があり、地区内には、西部地域の拠点施設となる西部市民サービスセンターなどの公共施設が立地しています。また、商業施設は、新屋駅前に集積し、金融機関なども多数立地しているほか、地区に近接する大森山公園は動物園を有し、近年、観光スポットとしての期待も高まっています。

ウ 市立病院・山王官公庁周辺地区

重点整備地区の中心となる市立秋田総合病院は、各種の行政機能が集積する山王官公庁団地に近接し、秋田周辺二次医療圏(※13)における中核病院であり、その周辺には、行政、業務などを中心に様々な都市機能が集積しています。

また、同地区は都市機能の集積状況から、バス交通の路線、本数とも充実しており、各地域からのアクセスなどの利便性の高い地区となっています。

(※12)乗降客数：概ねの客数として、JRのデータにより、乗車人員と降車人員が同じであるという仮定のもとで算出した数。

(※13)秋田周辺二次医療圏：特殊な医療を除く一般的な医療サービスを提供する医療圏で、医療法では「地理的条件等の自然的条件及び日常生活の需要の充足状況、交通事情等の社会的条件を考慮して、一体の区域として病院における入院に係る医療を提供する体制の確保を図ることが相当であると認められるものを単位として設定すること」と規定され、複数の市町村を一つの単位として認定される。秋田周辺二次医療圏の市町村は、秋田市、男鹿市、潟上市、五城目町、八郎潟町、井川町、大潟村の3市3町1村となっている。

第5 重点整備地区

(5) 重点整備地区における移動等円滑化の基本的考え方と事業の目標年次

ア 基本的考え方

生活関連施設と生活関連経路のバリアフリー化を実現するために行う事業を、次の4つに整理します。ただし、すでにバリアフリー化されている施設は、事業の対象外とします。

(7) 道路特定事業

- ・道路におけるバリアフリー化のための施設・工作物(歩道、通行経路の案内標識など)の設置
- ・バリアフリー化のために必要な道路構造の改良(歩道の拡幅、路面構造の改善など)

(イ) 都市公園特定事業

- ・都市公園におけるバリアフリー化のために必要な特定公園施設の整備

(ウ) 交通安全特定事業

- ・バリアフリー化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示の設置
- ・バリアフリー化のために必要な生活関連経路を構成する道路における違法駐車行為の防止

イ 事業の目標年度

重点整備地区内で取り組む特定事業等の目標年度は次のとおりです。

目標期間	目標年度
短期	～平成25年度
中期	～平成27年度
長期	～平成32年度

3 重点整備地区の区域等

(1) 地区の範囲と境界設定の考え方

- ・土崎駅周辺地区は「土崎駅」、新屋駅周辺は「新屋駅」、市立病院・山王官公庁周辺は「市立秋田総合病院」を中心施設とし、それぞれ徒歩圏と考えられる概ね500mから1,000mの範囲を区域とします。
- ・高齢者、障がい者等を含め、多くの人々が利用する生活関連施設が含まれる区域とします。
- ・移動等円滑化の事業が必要な施設を含む区域とします。
- ・区域の境界部は、明確に判断できる道路等の地形地物で設定します。

(2) 重点整備地区の区域・面積

ア 土崎駅周辺地区

土崎駅の西側とし、北側は土崎図書館、北部市民サービスセンター、南側は秋田北税務署、秋田臨港警察署までの面積約48haを重点整備地区の区域とします。

イ 新屋駅周辺地区

新屋駅を中心に、東側は西部体育館、西側は新屋交番、難聴幼児通園施設オリブ園までの面積約12haを重点整備地区の区域とします。

ウ 市立病院・山王官公庁周辺地区

市立秋田総合病院を中心に、北側は秋田市役所、南側は秋田市上下水道局、東側を秋田銀行本店、秋田市旭南老人デイサービスセンターまでの面積約83haを重点整備地区の区域とします。

4 生活関連施設、生活関連経路に関する事項

(1) 生活関連施設の選定

ア 常に多数の人が利用する施設

旅客施設、公共施設等、病院、教育文化施設等、(大規模)商業施設、郵便局、都市公園等は高齢者、障がい者等のほか、妊産婦や乳幼児連れなど様々な人が利用する施設であるため、施設利用者数などを勘案して、生活関連施設として設定します。

イ 高齢者、障がい者等が常時利用する施設

老人ホーム・障がい者福祉ホーム等、高齢者、障がい者等が多く居住する施設、福祉サービス施設・老人福祉センター・障がい者福祉センター等、高齢者、障がい者等が常時利用する施設について、生活関連施設として設定します。

(2) 生活関連経路の選定

ア より多くの人が利用する経路

生活関連経路は、生活関連施設を訪れる人などの利用頻度が高い経路や、歩行者交通量の多い経路を設定します。

イ 生活関連施設相互のネットワークの確保

旅客施設とその他の生活関連施設との経路はもとより、旅客施設以外の生活関連施設相互の連絡にも配慮し、ネットワークが構成され、一つの生活関連施設に対して、複数方向からのアクセス動線が確保されるように設定します。

ウ 準生活関連経路

上記ア、イの条件を満たさない経路で、一定の歩行者交通量が見込まれる経路については、準生活関連経路と位置づけ、可能な限りバリアフリー化を図ることとします。

第5 重点整備地区

(3) 重点整備地区における生活関連施設と生活関連経路

ア 土崎駅周辺地区

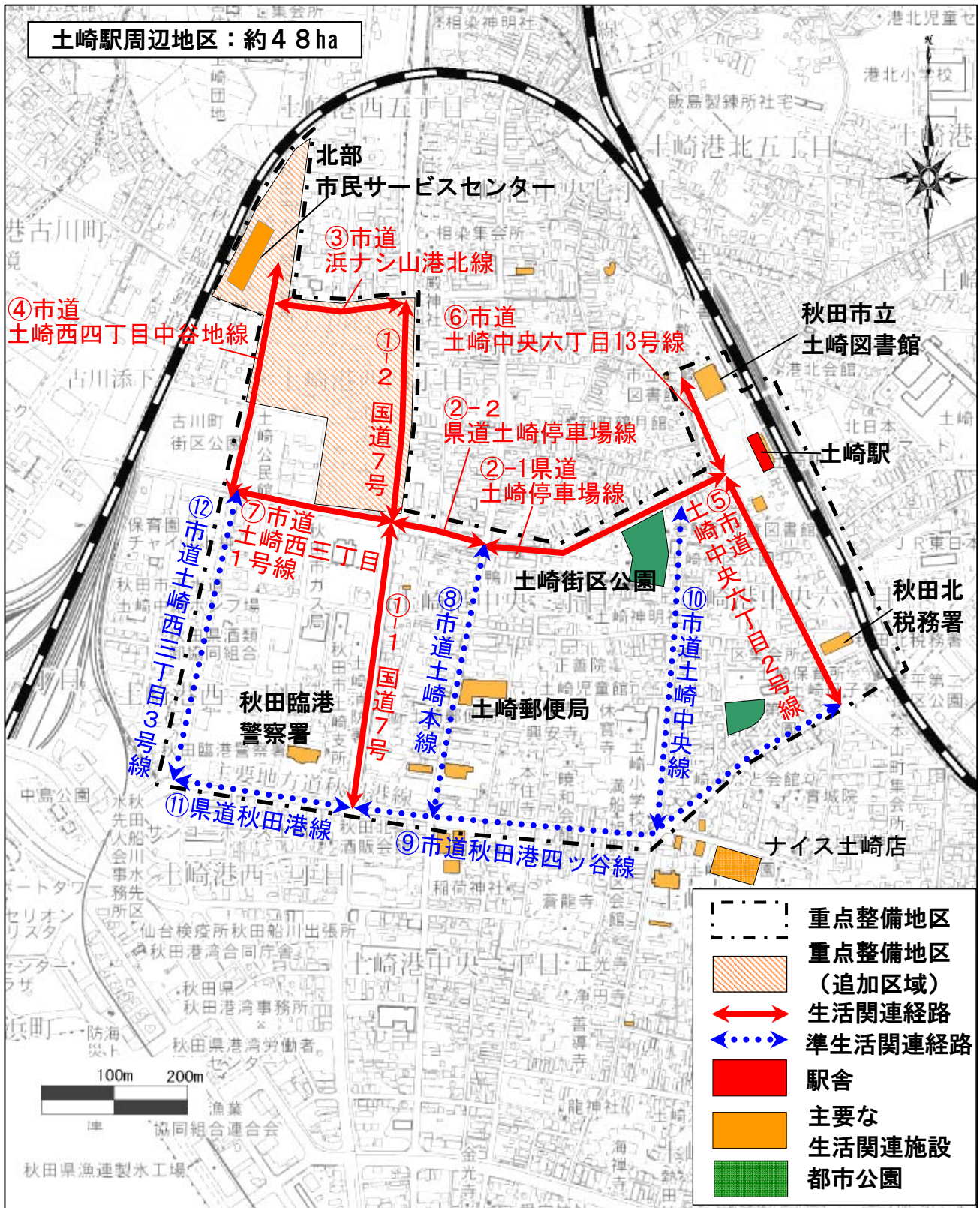
(7) 主要な生活関連施設

分類	生活関連施設
旅客施設	土崎駅
公共施設等	北部市民サービスセンター、秋田北税務署
教育文化施設等	秋田市立土崎図書館
郵便局	土崎郵便局
都市公園	土崎街区公園

(1) 生活関連経路等

区分	番号	対象路線	区間
生活 関 連 経 路	①-1	国道7号	県道土崎停車場線交差点 ～県道秋田港線交差点
	①-2	国道7号	市道浜ナシ山港北線交差点 ～県道土崎停車場線交差点
	②-1	県道 土崎停車場線	市道土崎中央六丁目2号線丁字路交差点 ～市道土崎本線交差点
	②-2	県道 土崎停車場線	市道土崎本線交差点 ～国道7号交差点
	③	市道浜ナシ山 港北線	国道7号交差点 ～市道土崎西四丁目中谷地線交差点
	④	市道土崎西四 丁目中谷地線	北部市民サービスセンター前 ～市道土崎西三丁目1号線交差点
	⑤	市道土崎中央 六丁目2号線	県道土崎停車場線丁字路交差点 ～市道秋田港四ッ谷線交差点
	⑥	市道土崎中央 六丁目13号線	秋田市立土崎図書館前 ～県道土崎停車場線丁字路交差点
準 生 活 関 連 経 路	⑦	市道土崎西三 丁目1号線	国道7号交差点 ～市道土崎西四丁目中谷地線交差点
	⑧	市道 土崎本線	県道土崎停車場線交差点 ～市道秋田港四ッ谷線交差点
	⑨	市道秋田港 四ッ谷線	市道土崎中央六丁目2号線交差点 ～国道7号交差点
	⑩	市道 土崎中央線	県道土崎停車場線丁字路交差点 ～市道秋田港四ッ谷線交差点
	⑪	県道秋田港線	国道7号交差点 ～市道土崎西三丁目3号線丁字路交差点
	⑫	市道土崎西三 丁目3号線	市道土崎西三丁目1号線交差点 ～県道秋田港線丁字路交差点

【土崎駅周辺地区】



第5 重点整備地区

イ 新屋駅周辺地区

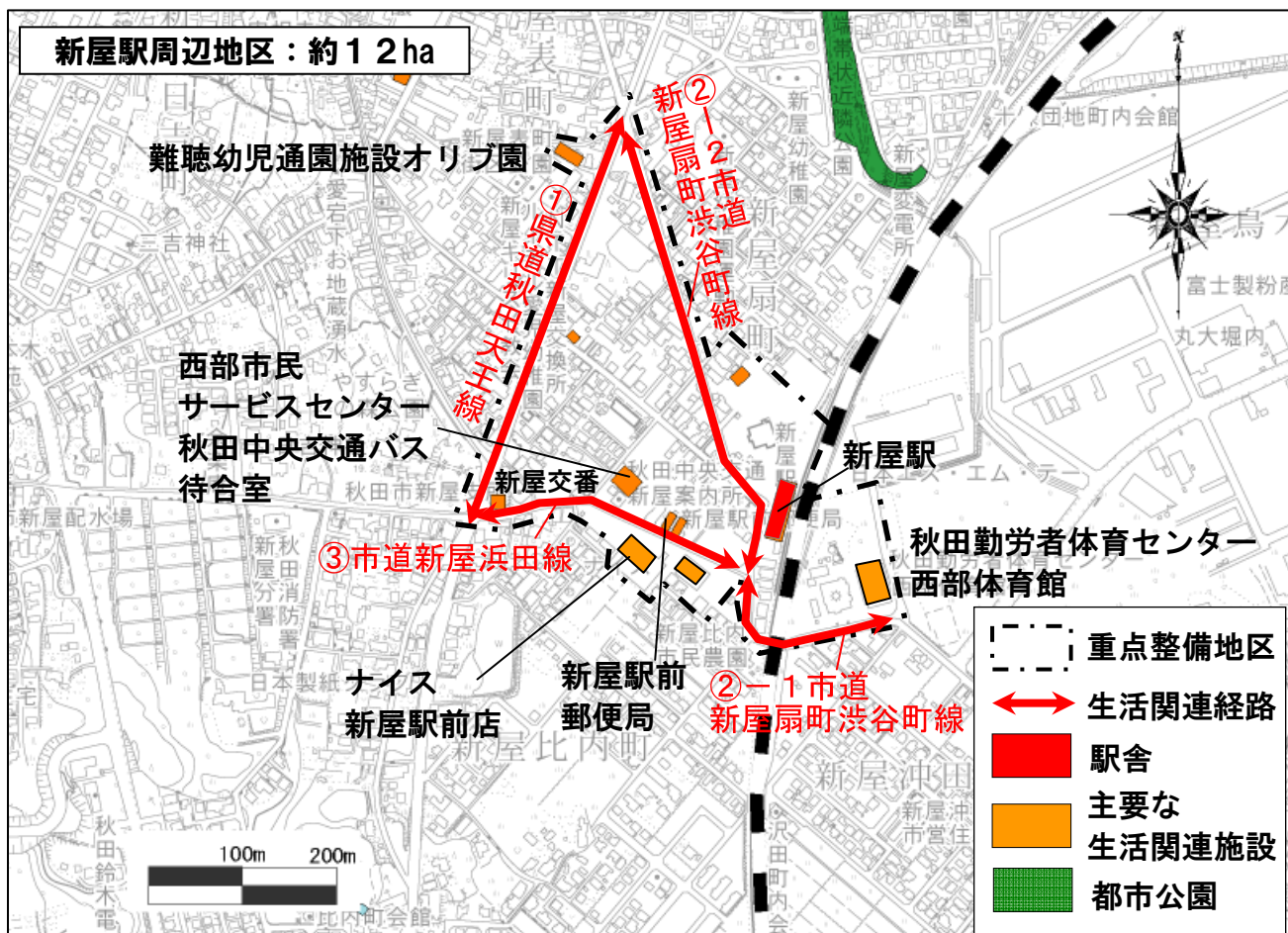
(7) 主要な生活関連施設

分類	生活関連施設
旅客施設	新屋駅
公共施設等	西部市民サービスセンター、 秋田中央交通バス待合室（西部市民サービスセンター内）
福祉施設等	難聴幼児通園施設オリブ園
教育文化施設等	秋田勤労者体育センター西部体育館
郵便局	新屋駅前郵便局
商業施設	ナイス新屋店

(i) 生活関連経路等

区分	番号	対象路線	区間
生活 関 連 経 路	①	県道 秋田天王線	市道新屋扇町渋谷町線交差点 ～市道新屋浜田線交差点
	②-1	市道新屋扇町 渋谷町線	秋田勤労者体育センター西部体育館前 ～市道新屋浜田線丁字路交差点
	②-2	市道新屋扇町 渋谷町線	市道新屋浜田線丁字路交差点 ～県道秋田天王線交差点
	③	市道 新屋浜田線	市道新屋扇町渋谷町線丁字路交差点 ～県道秋田天王線交差点

【新屋駅周辺地区】



これまで取り組んできたバリアフリー化事業(その1)

平成16年に策定した「秋田市交通バリアフリー基本構想」に基づき、これまで各事業者は、秋田駅周辺地区と土崎駅周辺地区の2地区において、重点的にバリアフリー化を推進してきました。

主な実施状況については、次のとおりです。

(1) 公共交通事業



券売機下スペースを確保
(鉄道事業者)

速能代線		高速湯沢線		急行本荘線	
平日	土日祝	平日	土日祝	平日・土曜	日
発時刻	発時刻	発時刻	発時刻	発時刻	発時刻
6:58 中支	6:58 中支	6:25 中支	6:25 中支	6:45 羽後	6:45 羽後
10:12 羽北	10:12 羽北	9:40 羽後	9:40 羽後	7:30 羽後	7:30 羽後
10:12 中支	10:12 中支	10:50 羽後	10:50 羽後	8:10 羽後	8:10 羽後
13:57 中支	13:57 中支	13:45 中支	13:45 中支	10:10 羽後	10:10 羽後
16:42 中支	16:42 中支	15:55 羽後	15:55 羽後	12:10 羽後	12:10 羽後
17:45 中支	17:45 中支	17:40 羽後	17:40 羽後	14:10 羽後	14:10 羽後
				16:10 羽後	16:10 羽後
				17:30 羽後	17:30 羽後
				19:00 羽後	19:00 羽後

点字案内板の改良
(バス事業者)

(2) 道路特定事業



段差等の解消



点字ブロックの改善

(3) 交通安全特定事業



音響式信号付加



エスコートゾーンの設置

ウ 市立病院・山王官公庁周辺地区

(7) 主要な生活関連施設

分類	生活関連施設
公共施設等	秋田県庁、秋田市役所
医療施設	市立秋田総合病院
福祉施設等	秋田県社会福祉会館 秋田市旭南老人デイサービスセンター
教育文化施設等	秋田市文化会館
都市公園	山王官公庁緑地、山王第一街区公園

(イ) 生活関連経路等

区分	番号	対象路線	区間
生活 関 連 経 路	①-1	県道 秋田天王線	市道山王二丁目2号線交差点 ～県道秋田停車場線交差点
	①-2	県道 秋田天王線	県道秋田停車場線交差点 ～市道川尻広面線丁字路交差点
	①-3	県道 秋田天王線	市道川尻広面線丁字路交差点 ～市道川元開和町1号線交差点
	②	市道 川尻広面線	県道秋田天王線丁字路交差点 ～市道川尻八橋線交差点
	③-1	市道 川尻八橋線	秋田市役所付近 ～市道山王西線交差点
	③-2	市道 川尻八橋線	市道山王西線交差点 ～市道川尻広面線交差点
	③-3	市道 川尻八橋線	市道川尻広面線交差点 ～市道川尻総社通り線交差点
	④	県道 秋田停車場線	県道秋田天王線交差点 ～市営八橋球場前
	⑤	市道川尻総社通 り線	市道川尻八橋線交差点 ～市道山王川尻線丁字路交差点
	⑥	市道川元開和町 1号線	県道秋田天王線交差点 ～市道川元山下町1号線丁字路交差点
⑦	市道川元山下町 1号線	市道川尻広面線交差点 ～市道川元開和町1号線丁字路交差点	
準 生 活 関 連 経 路	⑧	市道総社町みよ し町2号線	市道川尻八橋線丁字路交差点 ～市道山王川尻線交差点
	⑨	市道山王川尻線	市道総社町みよし町2号線交差点 ～市道川尻総社通り線丁字路交差点
	⑩	市道山王西線	県道秋田天王線交差点 ～市道川尻八橋線交差点
	⑪	市道 山王中央線	県道秋田停車場線交差点 ～市道川尻広面線交差点
	⑫	市道 山王北線	市道川尻八橋線交差点 ～市道山王七丁目6号線交差点
	⑬	市道山王七丁目 6号線	県道秋田停車場線交差点 ～市道山王北線交差点
	⑭	市道山王二丁目 2号線	県道秋田天王線交差点 ～市道山王中央線交差点

第5 重点整備地区

5 実施すべき特定事業に関する事項

ア 土崎駅周辺地区

(7) 道路特定事業

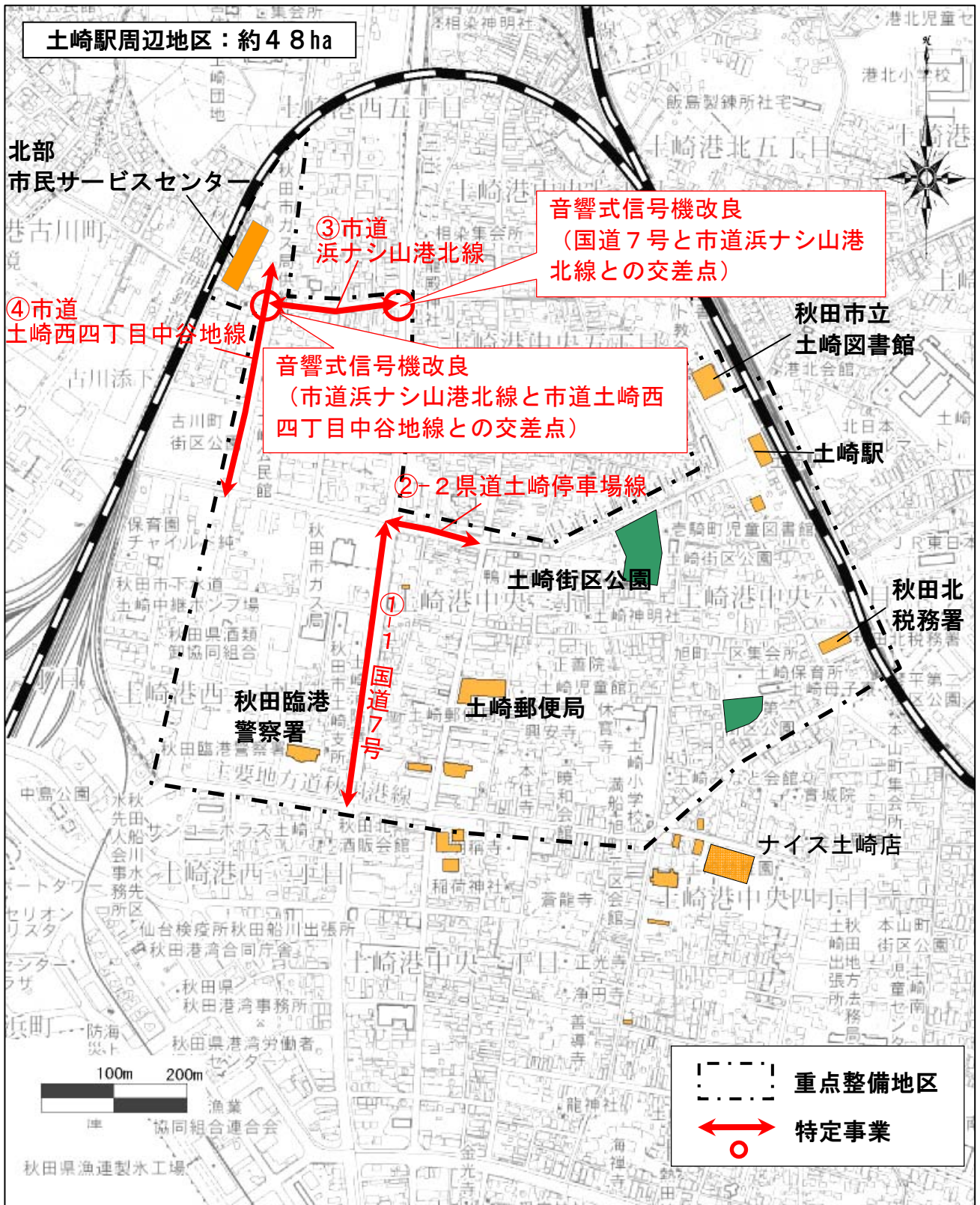
区分	実施箇所	実施内容	実施時期		
			短期	中期	長期
国	①-1国道7号※ (県道土崎停車場線交差点 ～県道秋田港線交差点)	歩道拡幅、 歩道の段差解消 消融雪設備 等	■		
秋田県	②-2県道土崎停車場線※ (市道土崎本線交差点 ～国道7号交差点)	歩道の段差解消 消融雪設備 等	■		
秋田市	③市道浜ナシ山港北線 (国道7号交差点～市道土崎西四丁 目中谷地線交差点)	点字ブロック設置	■		
	④市道土崎西四丁目中谷地線 (北部市民サービスセンター前～市 道土崎西三丁目1号線交差点)	点字ブロック設置	■		

※旧秋田市交通バリアフリー特定事業計画からの継続事業

(イ) 交通安全特定事業

実施主体	整備箇所	整備内容	整備時期		
			短期	中期	長期
公安委員会	国道7号と市道浜ナシ山港北線との 交差点	音響式信号機改良	■		
	市道浜ナシ山港北線と市道土崎西四 丁目中谷地線との交差点	音響式信号機改良	■		

【土崎駅周辺地区】

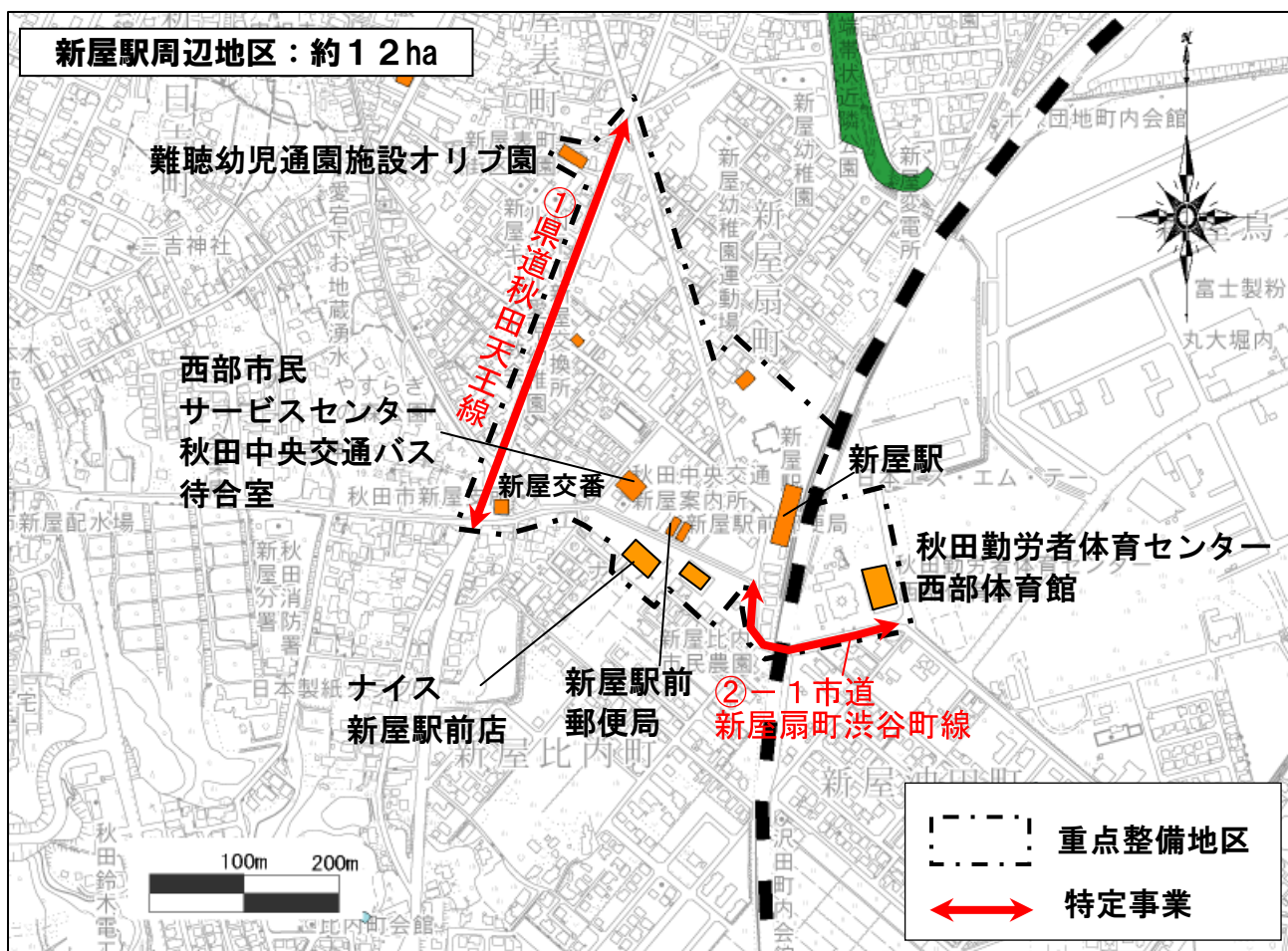


第5 重点整備地区

イ 新屋駅周辺地区
(7) 道路特定事業

実施主体	実施箇所	実施内容	実施時期		
			短期	中期	長期
秋田県	① 県道秋田天王線 (市道新屋扇町渋谷町線交差点 ～市道新屋浜田線交差点)	段差解消等			
秋田市	②-1 市道新屋扇町渋谷町線 (秋田勤労者体育センター西部体育館前 ～市道新屋浜田線丁字路交差点)	歩道新設			

【新屋駅周辺地区】



これまで取り組んできたバリアフリー化事業(その2)
(土崎駅こ線橋へのエレベーター設置)

鉄道事業者が行った特定事業の中の1つで、土崎駅のこ線橋改築工事と併せ、新たにエレベーターを上りホームと下りホームにそれぞれ1基ずつ設置しています。



こ線橋の改築とともに、新たに設置されたエレベーター（上りホーム側）



出入口部分



エレベーター室内

第5 重点整備地区

ウ 市立病院・山王官公庁周辺地区

(7) 道路特定事業

実施主体	実施箇所	実施内容	実施時期		
			短期	中期	長期
秋田県	①-2 県道秋田天王線 (県道秋田停車場線交差点 ～市道川尻広面線丁字路交差点)	段差解消 消融雪設備等			
秋田市	② 市道川尻広面線 (県道秋田天王線丁字路交差点 ～市道川尻八橋線交差点)	段差解消等			
	③-2 市道川尻八橋線 (市道山王西線交差点 ～市道川尻広面線交差点)	段差解消等			
	③-3 市道川尻八橋線 (市道川尻広面線交差点 ～市道川尻総社通り線交差点)	破損点字ブロックの 交換			
	⑦ 市道川元山下町1号線 (市道川尻広面線交差点～市道川元 開和町1号線丁字路交差点)	点字ブロックの設置			

(4) 都市公園特定事業

実施主体	実施箇所	実施内容	実施時期		
			短期	中期	長期
秋田市	山王第一街区公園	園路、広場、トイレ 整備			
	山王官公庁緑地	園路整備			

(7) 交通安全特定事業

実施主体	実施箇所	実施内容	実施時期		
			短期	中期	長期
公安委員会	秋田県社会福祉会館前交差点	エスコートゾーン 設置			
	秋田県警察本部前交差点	音響式信号機改良			

第6 包括的に取り組む事項

1 公共交通事業

実施主体	取組内容	取組時期		
		短期	中期	長期
J R	旅客施設におけるバリアフリー化設備の検討			
	バリアフリーに対する理解促進のための社員教育・訓練の実施			
秋田中央交通	バス車両の低床化（ノンステップバスを基本に、車両の低床化を図る）			
	バス時刻表の一部点字表示			
バス協会	バス乗務員教育			
	案内人等職員教育			
	バリアフリー化推進の広報、啓発			
秋田中央交通	わかりやすいバスマップ作成および配布、幹線バスのバス停での掲示			
秋田中央交通	バス路線・系統の記号や番号統一化によるわかりやすいバス路線・系統表示			
秋田市				
秋田中央交通	バス停へ上屋およびベンチの整備等			
秋田市				
秋田中央交通	バスのゾーン制料金等の導入によるバス運賃支払いの単純化			
秋田市				
秋田中央交通	中心部のバス路線や鉄道へのスムーズな乗り継ぎの確保 ・中心部バス路線や鉄道と郊外部の代替交通のスムーズな乗り継ぎを確保するためのダイヤおよび乗り継ぎ地点の調整（秋田中央交通、J R） ・中心部のバス路線や鉄道と郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点整備（秋田市）			
J R				
秋田市				

2 道路事業

実施主体	実施箇所	実施内容	実施時期		
			短期	中期	長期
国 秋田県 秋田市	道路特定事業（39～43頁、各地区(ア)に記載）実施路線以外の生活関連経路	生活関連経路において、地域の実情や社会状況等を考慮しながら、あらゆる人が安全かつ円滑に通行できるように道路の保全・改良等の検討			

3 関連事業等

実施主体	取組項目	取組内容	取組時期		
			短期	中期	長期
秋田市	移動支援事業	障がいがあり、屋外での移動が困難なかたに、社会参加などで外出する際の移動支援			
	高齢者コインバスの導入	市内の路線バスを100円で乗車（70歳以上の高齢者が対象）			
	バス福祉乗車証の交付	市内生活路線を無料で利用可能（身体障害者手帳、療育手帳を所持するかた）			
	精神障がい者のためのバス割引制度	精神疾患の治療のための通院等にバスを利用しているかたに運賃が無料になる福祉特別乗車証を交付			
	工事情報の提供	高齢者、障がい者を含む市民への工事情報の提供			
	バリアフリー教育の推進	市民へのバリアフリー教育の機会の提供(心のバリアフリー)			
	間口の除雪	本市が実施する道路除雪の際に生じた玄関先の雪の塊などを除雪（対象は高齢者だけの世帯、身体の不自自由な方だけの世帯）			
国 秋田県 秋田市	冬期間の歩行者空間の確保	適切な除排雪による安全な歩行者空間の確保			
全 事業者	バリアフリー化に向けた理解の促進と向上	高齢者、障がい者等への理解の促進と対応の向上			

第7 バリアフリーの推進に向けて

1 秋田市におけるバリアフリー推進の考え方

(1) 安全で円滑な移動や施設利用等の確保

利用者の目線に立ち、誰もが安全かつ円滑に移動や施設利用等ができるよう鉄道、バス、道路などの交通施設とともに、多くの人が利用する建築物などへの連続したバリアフリー化を推進します。

(2) 継続的なバリアフリーの推進

バリアフリー化は、今後の高齢社会を見据え、まち全体で取り組むべき施策であり、関係者が一体となって継続的に推進します。基本的には、優先的かつ重点的にバリアフリー化に取り組むべき地区を重点整備地区として整備を進めていきますが、重点整備地区以外においても、個別事業を実施する際はバリアフリー化に努めます。

また、具体的なバリアフリー施策の内容や、新たに生じる問題等については、高齢者や障がい者等の当事者のもとで検証し、その結果に基づき、新たな施策や措置を講じて進めていきます。

(3) 市民の支えあいによるバリアフリーの推進

高齢者や障がい者等の円滑な移動および建築物等の施設の円滑な利用を実現するためには、ハード整備だけでなく、市民一人ひとりが支えあいの精神をもち、高齢者や障がい者等に対する理解を深めていく必要があります。市民の誰もが、移動等に不自由な人に出会ってもすぐ手を差しのべられ、地域社会全体が相互に協力し合うことができるよう「心のバリアフリー」を推進します。

心のバリアフリーの取組

東北運輸局秋田運輸支局では、誰もが高齢者・障がい者等に対し、自然に快くサポートできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指し、あらゆる世代に高齢者や障がい者等に対する介助の方法などを知ってもらうため、毎年、バリアフリー教室を開催しています。

下の写真は、平成22年度に小学校の4年生を対象に秋田駅で実施したバリアフリー教室の様子です。



疑似体験と介助の様子

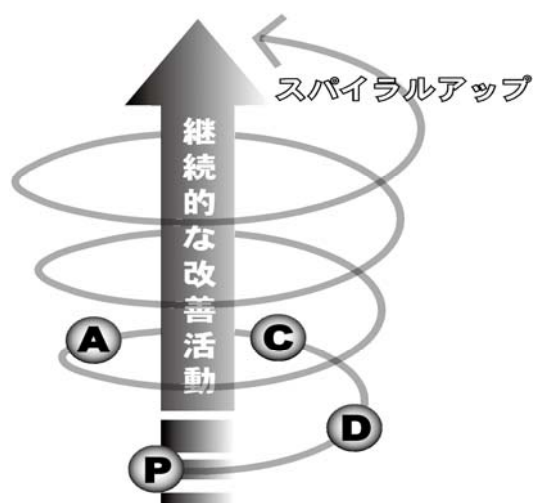


盲導犬による駅利用体験の様子

2 バリアフリー化の進捗管理

施設の移動等円滑化を高めていくためには、一度事業が完了したら終了するのではなく、市民等、様々な関係者により評価を行い、さらに改善していく、スパイラルアップ(※14)が必要です。

このため、基本構想の進捗管理は、基本構想策定(Plan)後の事業の実施(Do)を受けて、その効果を評価(Check)し、必要に応じて見直す(Action)といったPDCAサイクルにより、事業スケジュールの適切な管理と事業の質の確保を図ります。



(※14)スパイラルアップ：事前の検証段階から事後の評価の段階に至るまで、市民が積極的に参加し、この参加のプロセスを経て得られた知見を共有化し、他のプロジェクトに活かすことによって行われる段階的、継続的な発展。

(1) 進捗管理

基本構想策定後から特定事業計画作成、事業実施・完了、供用開始後の事後評価までの期間にわたる管理は、高齢者や障がい者、市、公安委員会、特定事業等の実施主体が参加する「秋田市バリアフリー協議会」において行います。

(2) 事後評価の実施

「改善された点」「改善が不十分な点」を明らかにし、今後の整備をよりよいものに高めていくため、特定事業の完了後に、整備水準の評価とともに、高齢者や障がい者等利用者による評価を行います。

また、定期的に、高齢者や障がい者等の生活環境の改善や、社会参加の機会の向上など、市民にもたらされる成果について「公共交通の利用状況」「移動時の負担」などの指標により評価を行います。

(3) 市民参加等

市民への意識啓発や教育など、心のバリアフリーの推進や情報提供等に関する取組は、市だけでなく、市民・事業者等との協働により推進します。

なお、基本構想段階における施設の点検や、アンケート、ヒアリングだけでは不明瞭なこともあるため、事業者が設計・施工段階で、高齢者や障がい者等の意見を聞くシステムや、施設供用後のモニタリングなど利用者の意見を聞くシステムの整備などを検討します。

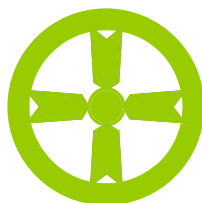
秋田市バリアフリー協議会名簿

(敬称略、順不同)

職 名	氏 名	所 属
会 長	木村 一裕	秋田大学大学院工学資源学研究科
副会長	佐々木 孝	NPO法人あきたバリアフリーネットワーク
委 員	菅原 雄一郎	特定非営利活動法人あきたNPOセンター
〃	黒木 一	秋田市老人クラブ連合会
〃	小野 晋作	秋田市身体障害者協会
〃	照井 忠	秋田市視覚障害者協会
〃	武田 亨一	秋田市ろうあ協会
〃	伊藤 司	秋田市身体障害者協会車いす部会
〃	加賀 正良 (佐藤 一夫)	東日本旅客鉄道(株)秋田支社総務部企画室
〃	齊藤 芳博	秋田中央交通(株)
〃	栗澤 富雄	社団法人秋田県バス協会
〃	佐藤 武彦	一般社団法人秋田県ハイヤー協会
〃	山本 茂 (佐藤 伸悦)	秋田県警察本部交通部
〃	檜尾 浩司	国土交通省東北運輸局秋田運輸支局
〃	岡部 武彦	国土交通省東北地方整備局秋田河川国道事務所
〃	齊藤 和夫 (菅原 龍一)	秋田県秋田地域振興局建設部
〃	今野 郁夫 (伊藤 隆彦)	秋田市建設部
〃	石川 真	秋田市福祉保健部
〃	戸田 郁夫 (佐々木 淳一)	秋田市都市整備部

以上、19名

() は前任者



秋田市バリアフリー基本構想

作成 秋田市都市整備部都市計画課

〒010-8560

秋田市山王一丁目1番1号

TEL 018-866-2152 FAX 018-865-6957

E-mail ro-urim@city.akita.akita.jp