

第4章 歩行空間の整備計画

4-1 現状と課題

(1) これまでの背景

少子化・高齢化により人口減少社会となった我が国では、高齢者や障がい者なども含めた、あらゆる人たちが社会活動に参加し、自己実現するための施策が求められています。

1994年（平成6年）に、不特定多数の人たちや、主に高齢者や身体障がい者などが利用する建築物のバリアフリー化を進めるため「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」（以下「ハートビル法」という。）が制定され、2000年（平成12年）には、鉄道駅や鉄道車両・バスなどの公共交通機関と、鉄道駅やバスターミナル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の「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」（以下「交通バリアフリー法」という。）が制定されました。

さらに国土交通省では、2005年（平成17年）に、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた国土交通行政を推進するためバリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」がとりまとめられました。そ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、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度の構築が必要という判断が下され、これらを統合・拡充した「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2006年（平成18年）に施行されました。

このほかにも、全ての国民が、障がいの有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現に向け、障がいを理由とする差別の解消を推進することを目的として、2013年（平成25年）に「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」が制定されました。

(2) 福山市のバリアフリー化の取組

このような背景の中、本市は「JR 福山駅周辺地区」「JR 松永駅及び JR 東福山駅周辺地区」「JR 大門駅周辺地区」において、バリアフリー基本構想を策定して道路空間のバリアフリー化を推進してきました。しかし、バリアフリー化の整備ができていない箇所や、これまで整備が行われた路線においても局部的に歩道と車道の段差が大きい箇所や急な勾配がある箇所など部分的に使いづらい状況も見受けられます。

今後、バリアフリー化の整備の水準をさらに向上させるために、バリアフリー化の整備を実施したあとも、改善が必要な箇所については整備を行い、より多くの人々が使いやすい歩行空間の創出をめざします。

また、現在の社会情勢から、高齢者・障がい者をはじめとする市民が公共交通により医療・福祉施設、商業施設などの生活利便施設へアクセスできるまちづくりが求められている中、本市では、2017年（平成29年）3月に「福山市立地適正化計画基本方針」を策定し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりに向け動き出しました。身近な移動手段である鉄道やバスなどの利便性の向上や、「公共交通によるネットワーク」の連携による「コンパクトなまちづくり」の実現に向け、交通結節点である主要駅周辺のバリアフリー化を進めていく必要があります。

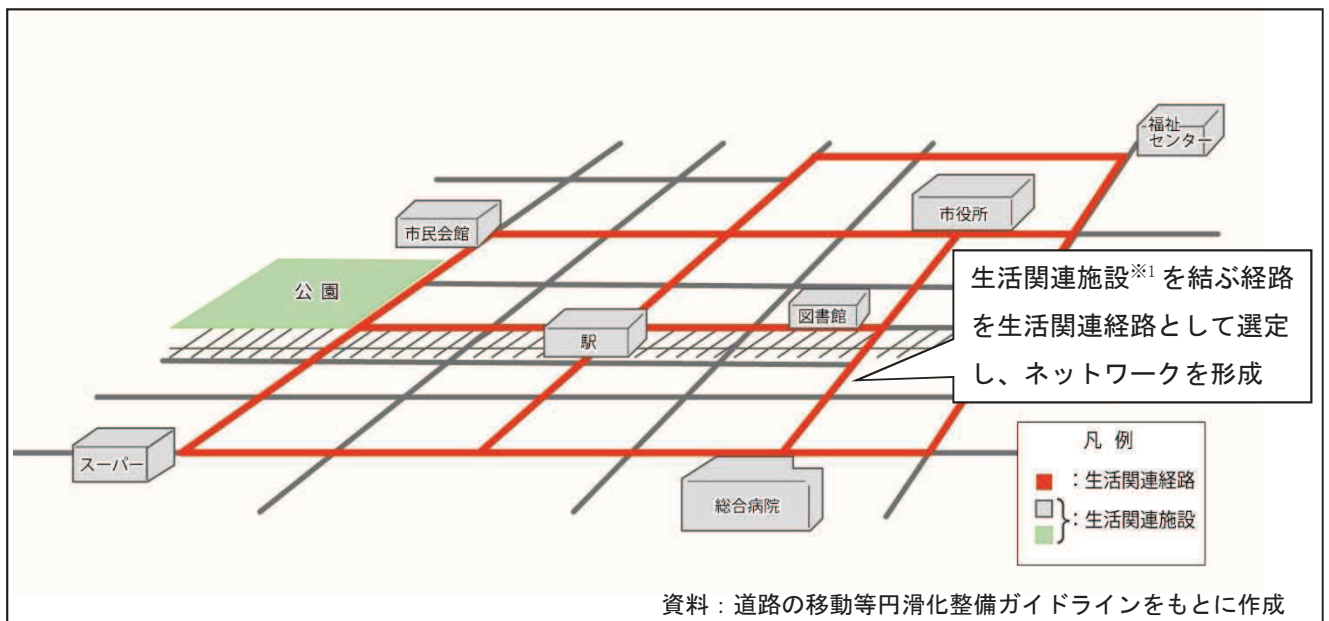


図 4-1 バリアフリー化によるコンパクトなまちづくりのイメージ

※1 生活関連施設：日常生活・社会生活において利用する旅客施設，官公庁施設，福祉施設その他の施設のうちバリアフリー基本構想で定めた施設。

4-2 整備方針

歩行空間の整備方針としては、本計画の基本方針である「暮らしを支えるみちづくり」を推進するため、バリアフリー基本構想に定める生活関連経路において、歩行空間のバリアフリー化の整備を行うこととします。

本市で取り組むバリアフリー化基準は、歩道の設置ができる路線、できない路線についてそれぞれ表4-1のとおり設定します。

なお、本市ではこれまで、バリアフリー基本構想に定める生活関連経路以外にも様々な歩行空間の整備に取り組んでおり、計画対象路線以外の歩行空間の整備については、沿道土地利用の状況や地域の要望などに応じて、第5章 地域道路の整備計画で対応します。

表4-1 歩行空間のバリアフリー化基準

歩道の設置ができる路線（歩道がある路線）	
歩道の有効幅員	2m以上確保する
歩道の縦断勾配	5%以下（やむをえない場合は8%以下）
歩道の横断勾配	1%以下（やむをえない場合は2%以下）
横断歩道などの接続部の段差	車道と歩道の段差2cm以下
視覚障がい者誘導ブロック	横断歩道接続部，巻き込み部，バス乗降場への設置
歩道の設置ができない路線	
歩行空間の確保	簡易分離，側溝の蓋がけ，幅員構成の見直し（路肩の拡幅），路肩のカラー化などの対応※

※歩道の設置ができない路線への視覚障がい者誘導ブロックの設置については、周辺の土地利用や交通の状況に応じて関係機関と協議のうえ、検討します。

参考資料

福山市の歩行空間整備

(1) 歩道のバリアフリー化

既存の歩道において、適切な幅員の確保及び段差や急な勾配の解消により、歩道のバリアフリー化を行います。



施工前



施工後

(2) 歩道の新設

道路幅が狭く、歩行者の通行スペースがない道路を、歩道を設けることで車と歩行者を分離し、歩行者の安全を確保し車もスムーズに通行することができます。



施工前



施工後



施工前



施工後

(3) 簡易分離

歩道の設置が困難な場合は、現況幅員の中で歩行空間を明確にするため、路肩に区画線やラバーポールなどを設置し、車と歩行者を分離することで歩行者の安全性の向上を図ります。



(4) 路肩のカラー化

歩道のない狭い道路では、路肩をカラー化することで、歩行空間を明確にし、歩行者の安全性の向上を図ります。



施工前



施工後

4-3 計画対象路線

計画対象路線は、現在バリアフリー基本構想を策定している地区（「JR 福山駅周辺地区」，「JR 松永駅周辺地区」，「JR 東福山駅周辺地区」，「JR 大門駅周辺地区」）の生活関連経路とします。

表 4-2 及び図 4-2～図 4-5 に計画対象路線を示します。

なお、今後新たにバリアフリー基本構想が策定されれば、その内容に応じて、計画対象路線の見直しを行います。

表4-2 計画対象路線一覧表

○JR 福山駅周辺地区

番号	市道名
1	本庄中西町幹線
2	西町 16 号線
3	西町 15 号線
4	西町若松線
5	丸之内 2 号線
6	丸之内 3 号線
7	木之庄丸之内線
8	丸之内東町線
9	福山駅西町線
10	福山駅前 2 号線
11	西町東桜町幹線
12	福山駅箕沖幹線
13	福山駅南手城幹線
14	元町延広 1 号線
15	霞 1 号線

○JR 松永駅周辺地区

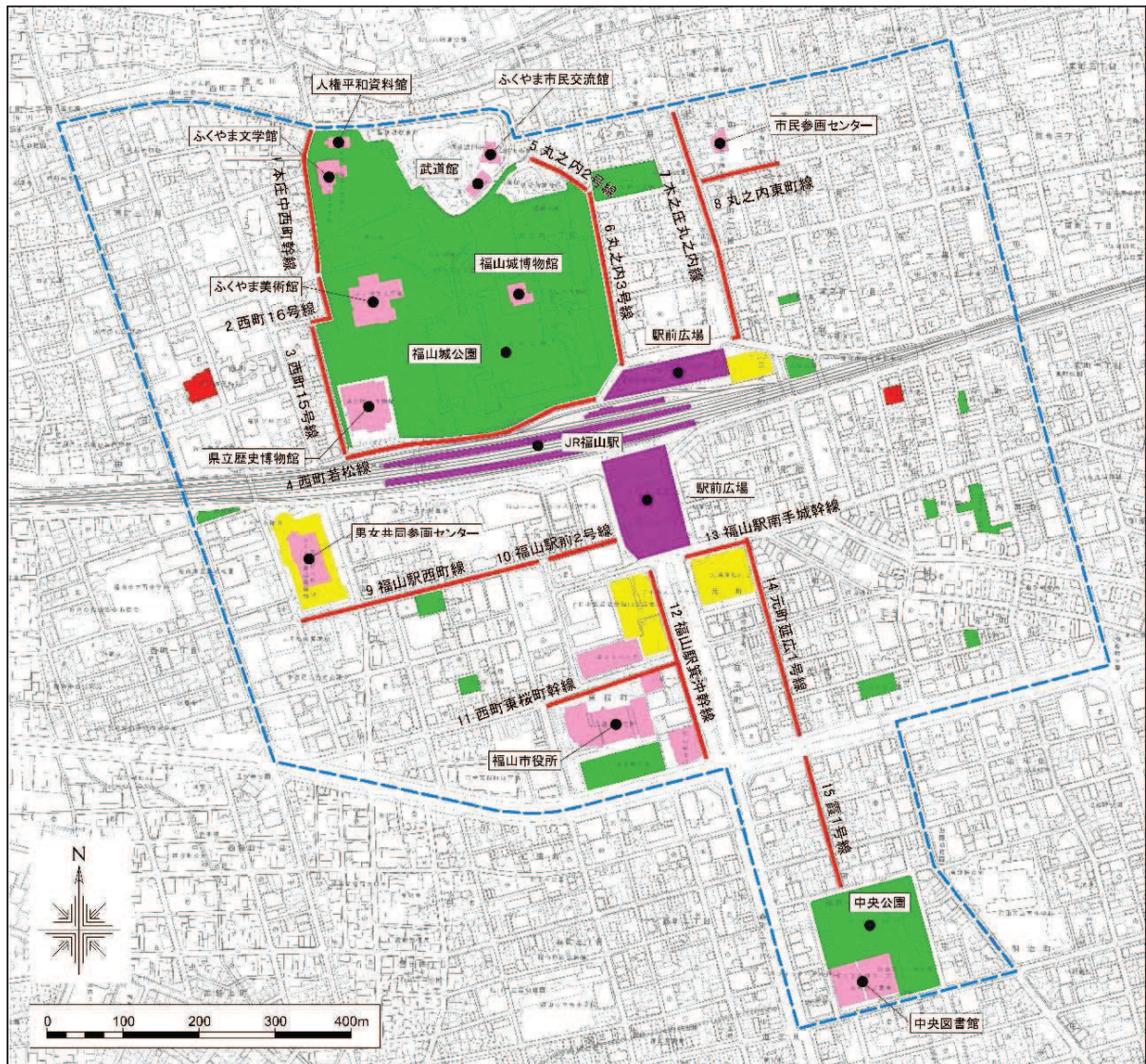
番号	市道名
1	松永駅今津幹線
2	松永 21 号線
3	松永駅前線
4	松永駅柳津幹線
5	松永 19 号線
6	松永 20 号線

○JR 東福山駅周辺地区

番号	市道名
1	東福山駅伊勢丘幹線
2	東福山駅前幹線
3	明神引野線
4	引野 88 号線

○JR 大門駅周辺地区

番号	市道名
1	大門 1 号幹線

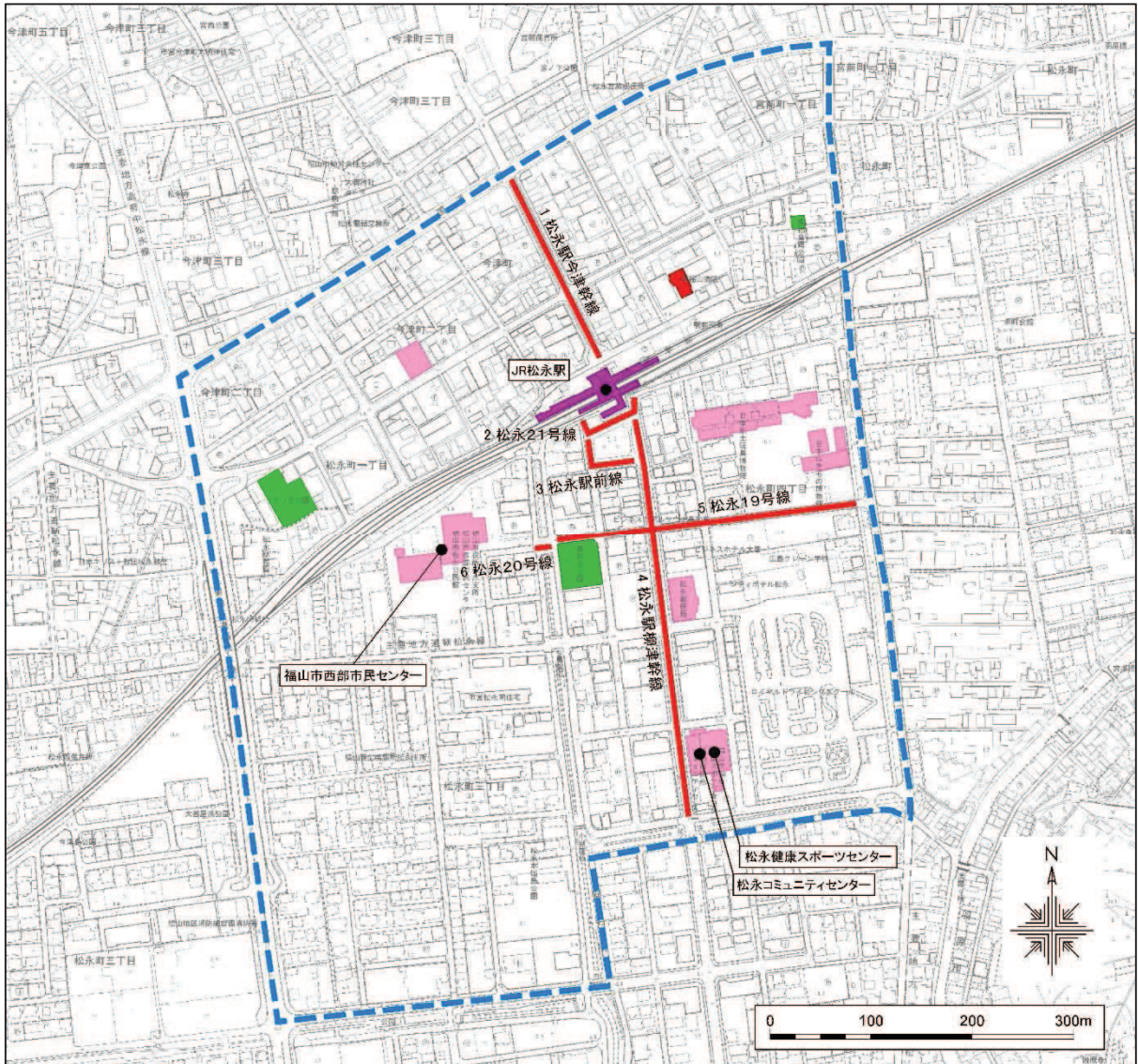


凡 例	
重点整備地区	
生活関連経路	
生活関連施設 ^{※1}	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設(鉄道、バスターミナル)	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園・緑地	

図 4-2 JR 福山駅周辺地区における計画対象路線

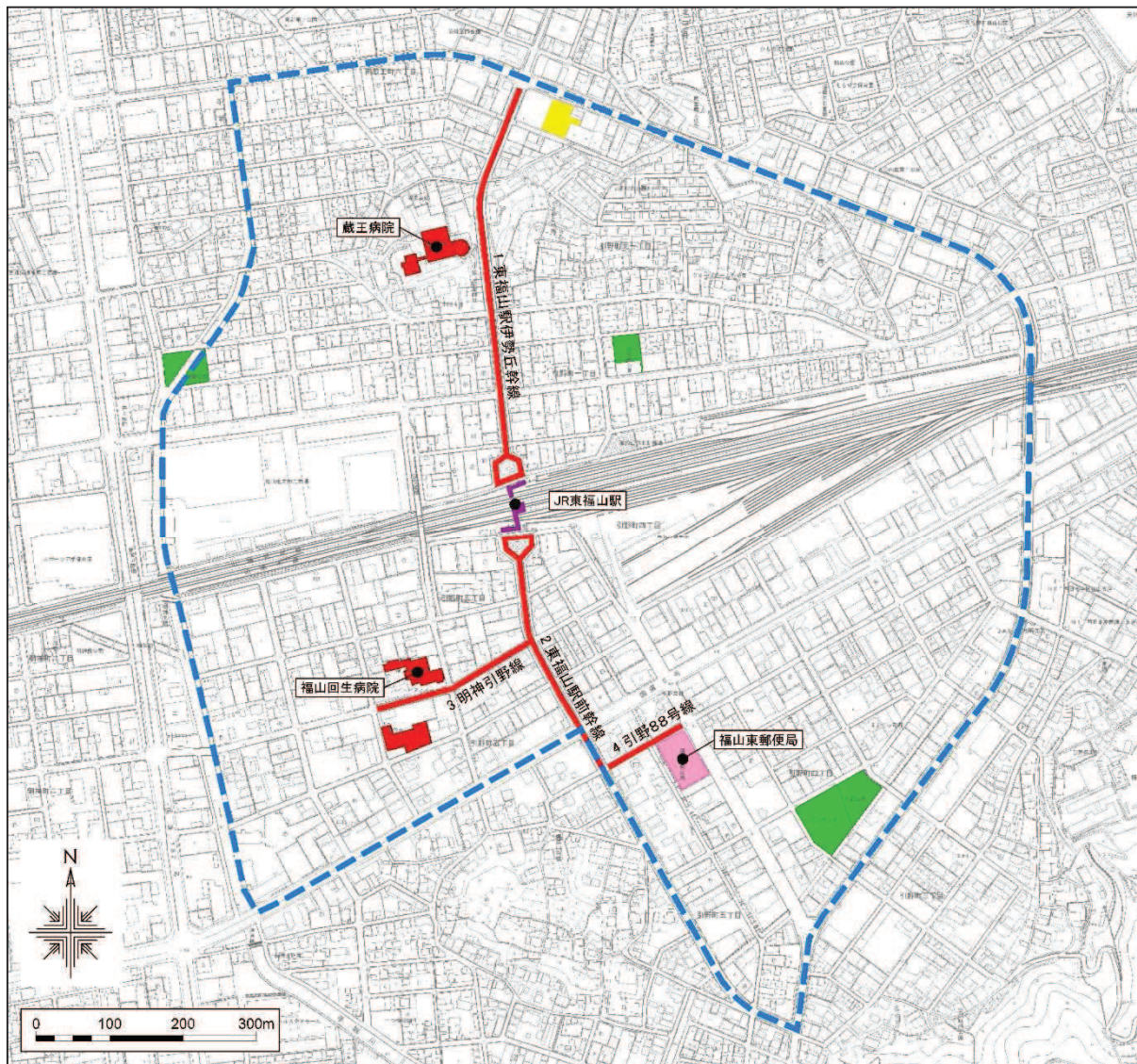
「JR 福山駅周辺地区」においては、2018 年（平成 30 年）3 月に策定した「福山駅前再生ビジョン」を具体的に進めていくため、2019 年度（平成 31 年度）末に「福山駅前に係るデザイン計画」を策定予定であり、これに基づき取り組めます。

※1 生活関連経路、生活関連施設：生活関連経路、生活関連施設という定義はバリアフリー新法でできたものであり、交通バリアフリー法に基づき作成した JR 福山駅周辺地区交通バリアフリー基本構想では、生活関連経路は特定経路、生活関連施設は主要施設として定義されている。



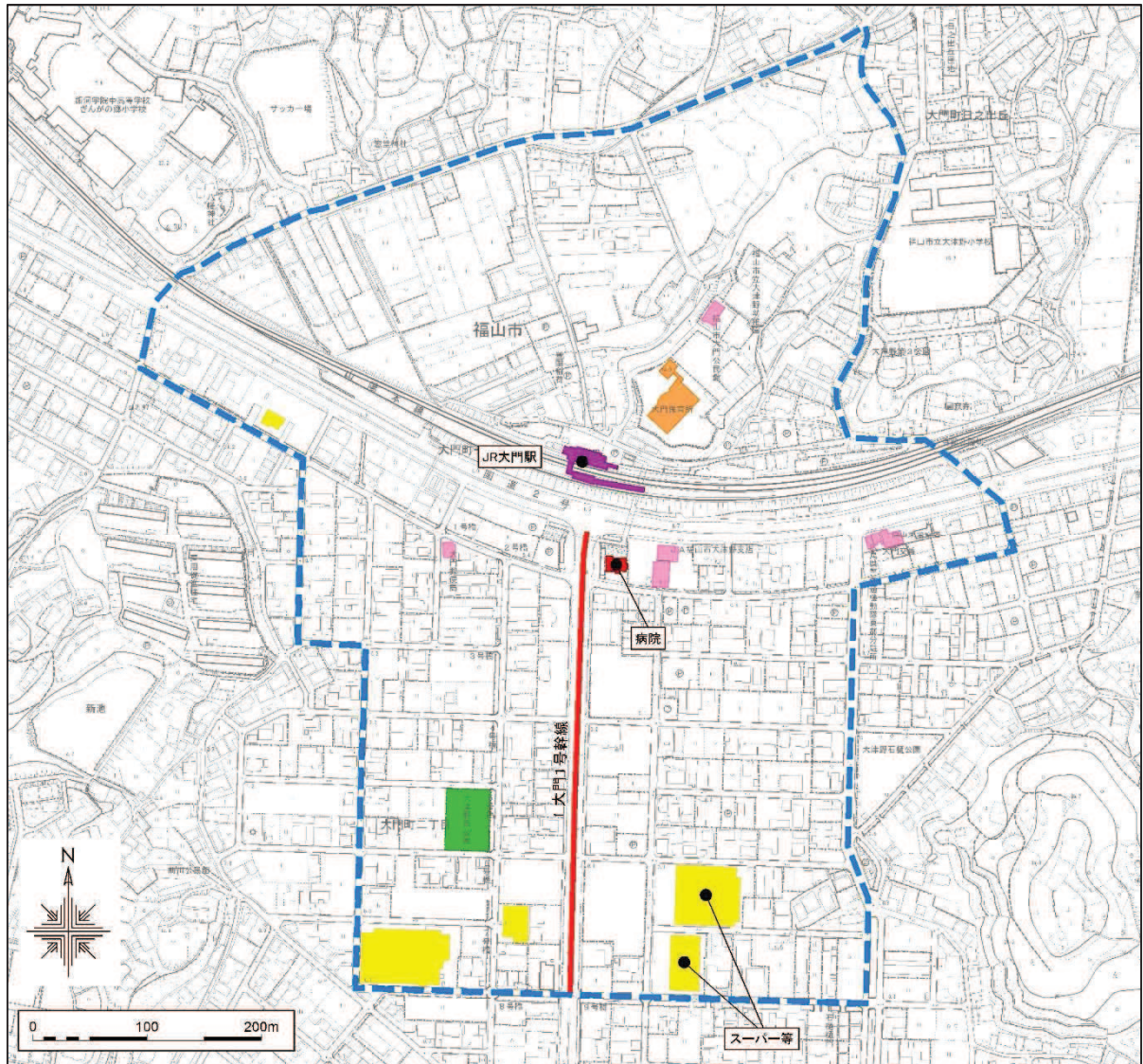
凡 例	
重点整備地区	
生活関連経路	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設（鉄道、バスターミナル）	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園・緑地	

図 4-3 JR 松永駅周辺地区における計画対象路線



凡 例	
重点整備地区	
生活関連経路	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設 (鉄道, ハスターナル)	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園・緑地	

図 4-4 JR 東福山駅周辺地区における計画対象路線



凡 例	
重点整備地区	
生活関連経路	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設（鉄道、バスターミナル）	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園・緑地	

図 4-5 JR 大門駅周辺地区における計画対象路線

4-4 整備手法の検討

(1) 検討フロー

計画対象路線のうちバリアフリー化基準を満足している路線は整備済みとし、それ以外について整備手法を検討します。「関連する他事業の有無」，「歩道の設置が可能か（既に歩道があるか）」などの項目から、3つのグループに分類し、整備手法について整理します。

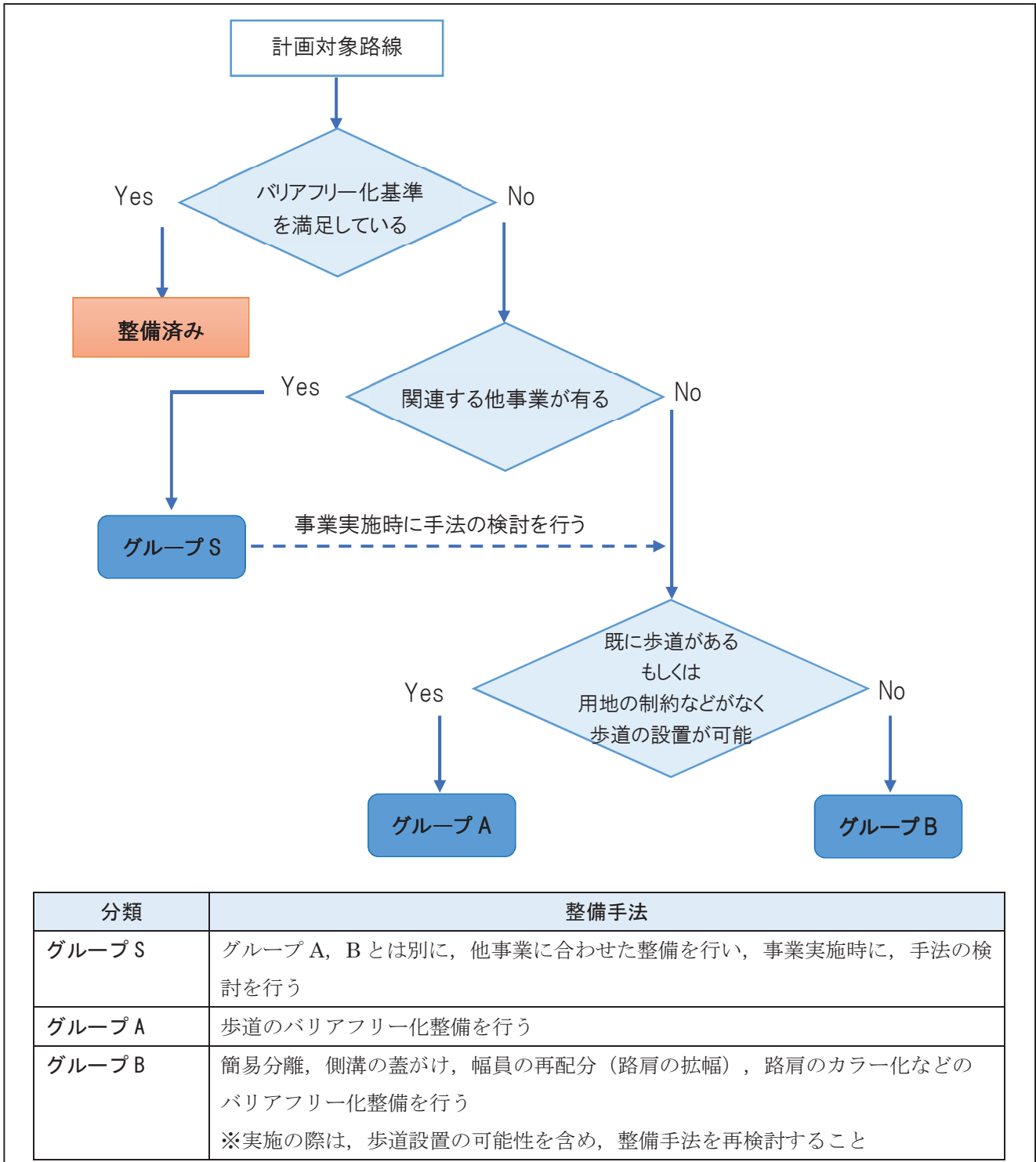


図 4-6 整備手法の検討フロー

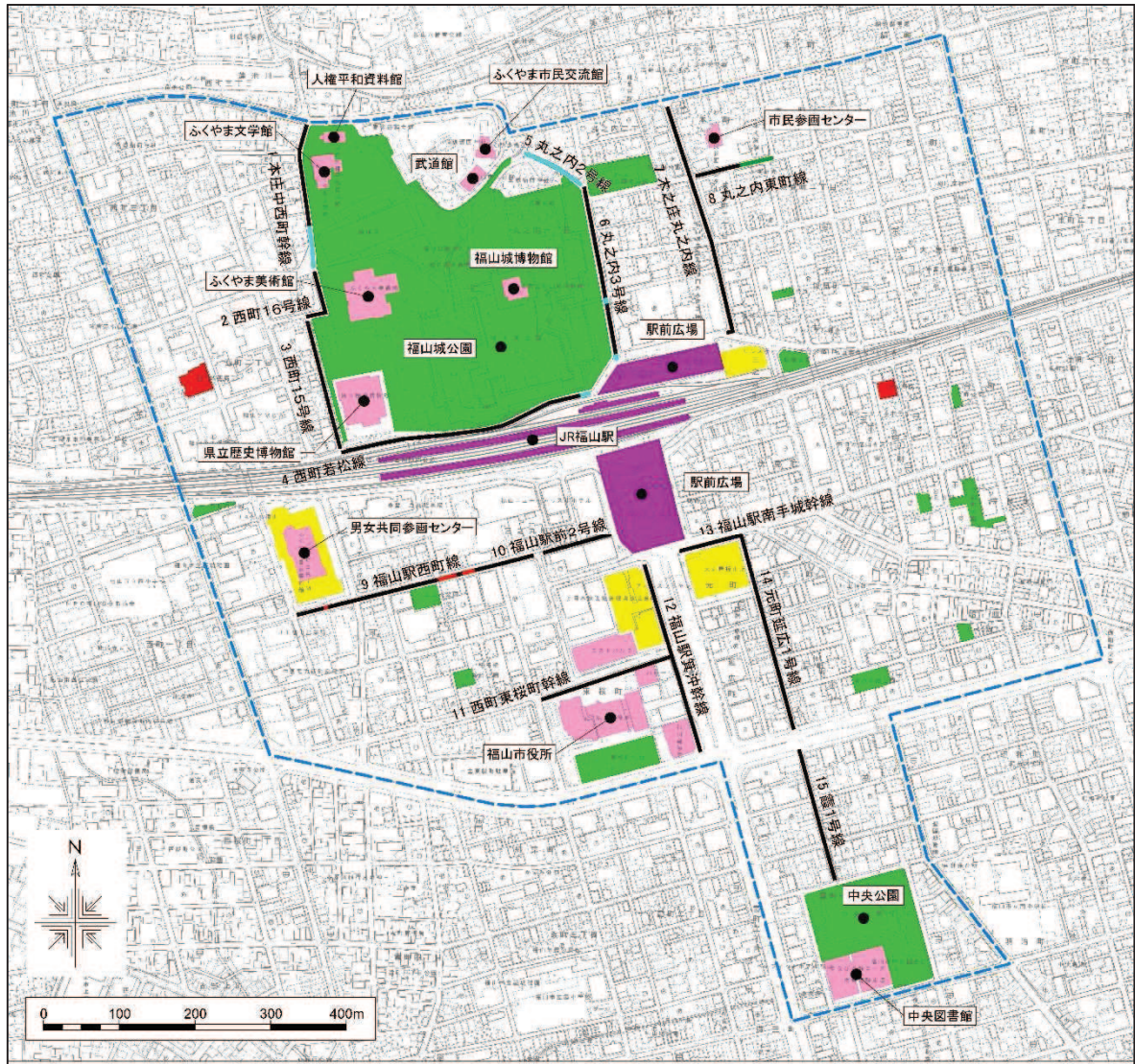
(2) 検討結果

整備手法の検討結果は、表 4-3 及び図 4-7～図 4-10 のとおりです。

なお、グループ S・A・B に分類された路線には、バリアフリー化整備を全く実施していない路線のほか、これまでバリアフリー化整備に取り組んでいるものの、部分的にバリアフリー化基準を満足していない路線も含まれています。

表 4-3 計画対象路線の整備手法

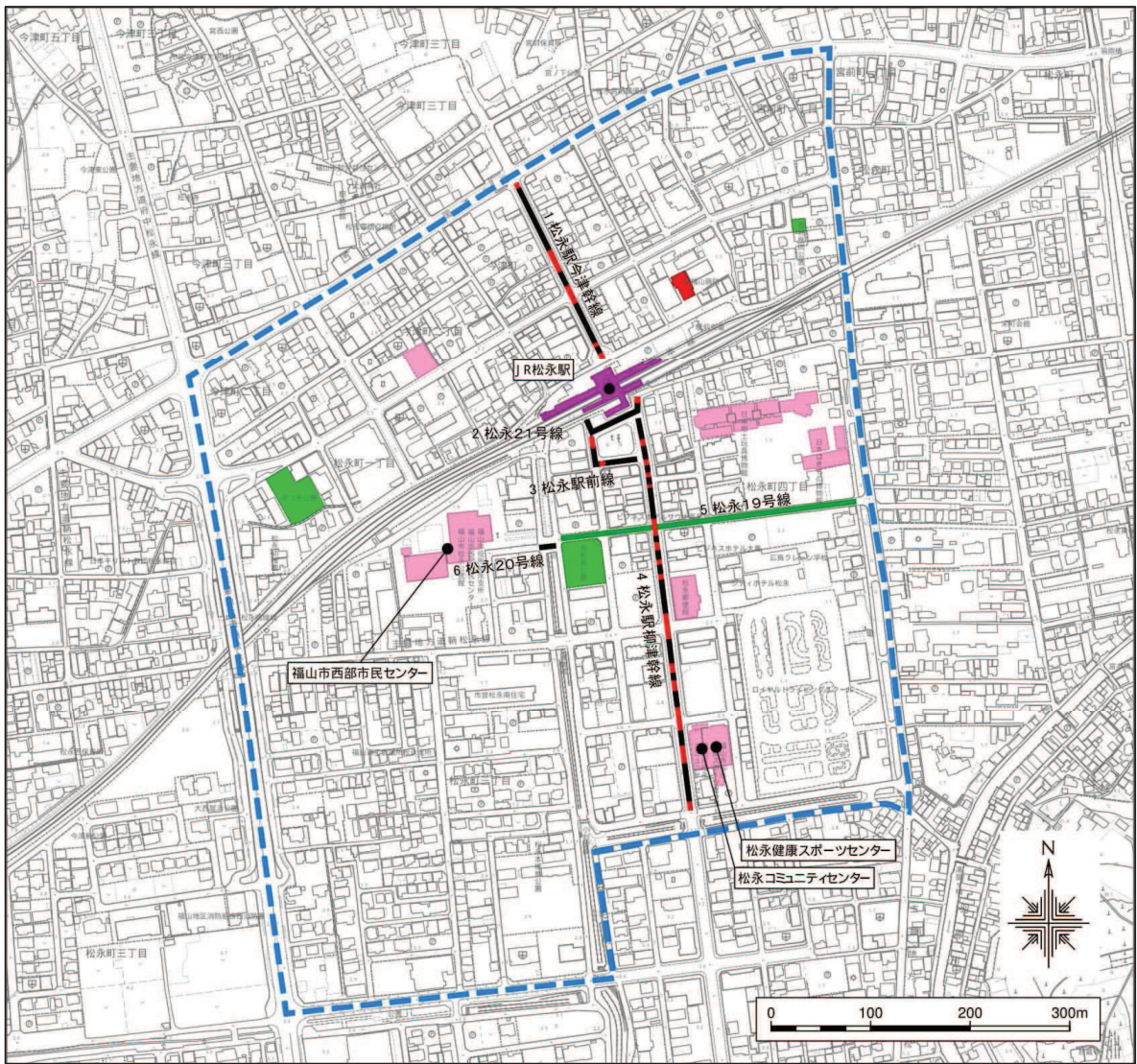
	整備済み	グループ S	グループ A	グループ B
福山駅 周辺地区	西町 16 号線 西町 15 号線 木之庄丸之内線 福山駅前 2 号線 西町東桜町幹線 福山駅箕沖幹線 福山駅南手城幹線 元町延広 1 号線 霞 1 号線	本庄中西町幹線 西町若松線 丸之内 2 号線 丸之内 3 号線	福山駅西町線	丸之内東町線
松永駅 周辺地区	松永 20 号線		松永駅今津幹線 松永 21 号線 松永駅前線 松永駅柳津幹線	松永 19 号線
東福山駅 周辺地区			東福山駅伊勢丘幹線 東福山駅前幹線	明神引野線 引野 88 号線
大門駅 周辺地区			大門 1 号幹線	
備 考		福山城周辺道路整備事業		



凡例	
重点整備地区	
グループ	
グループA	
グループB	
整備済	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設 (鉄道, ハスターミル)	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園 緑地	

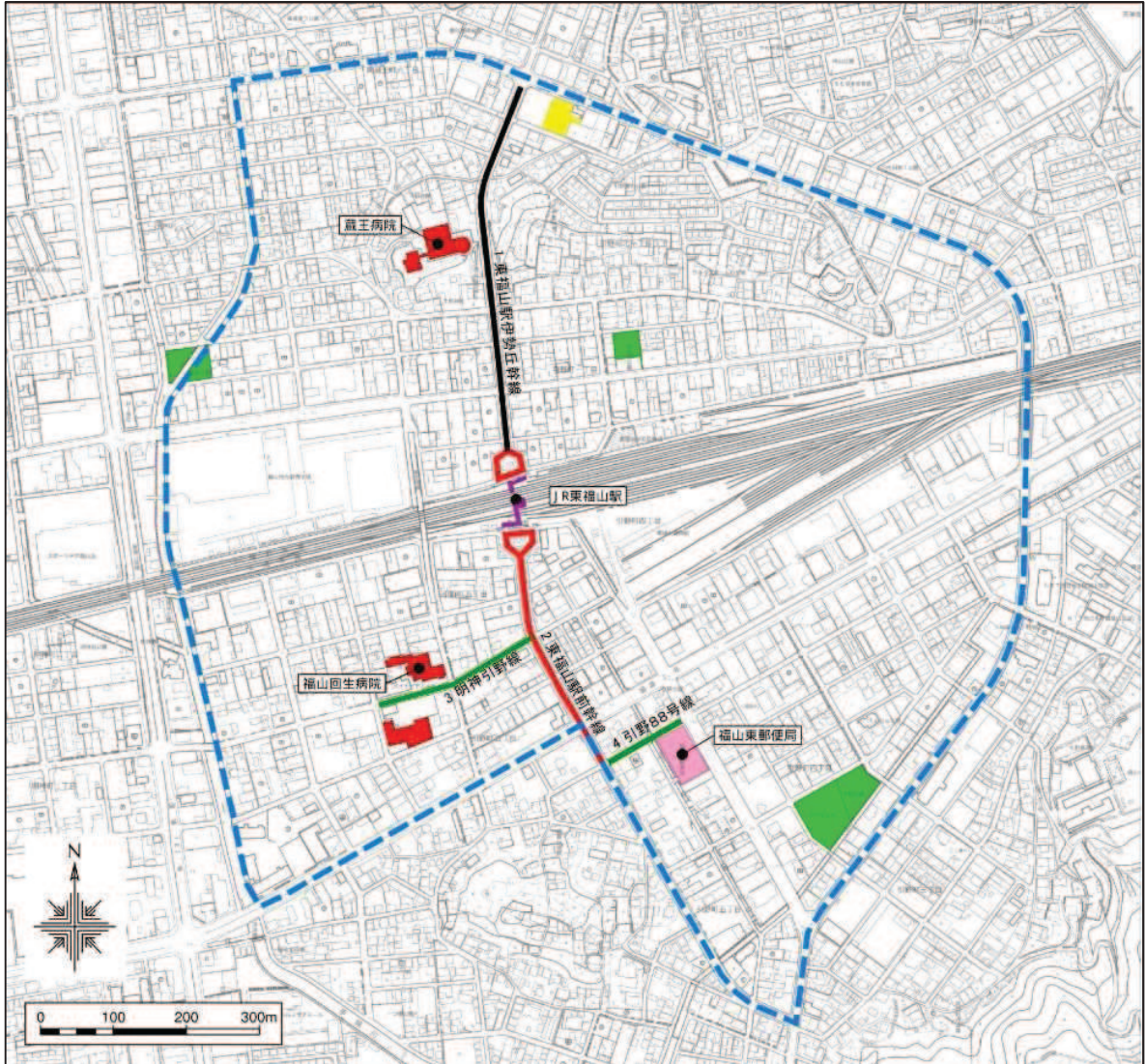
図 4-7 整備手法の検討結果 (JR 福山駅周辺地区)

「JR 福山駅周辺地区」においては、2018 年（平成 30 年）3 月に策定した「福山駅前再生ビジョン」を具体的に進めていくため、2019 年度（平成 31 年度）末に「福山駅前に係るデザイン計画」を策定予定であり、これに基づき取り組みます。



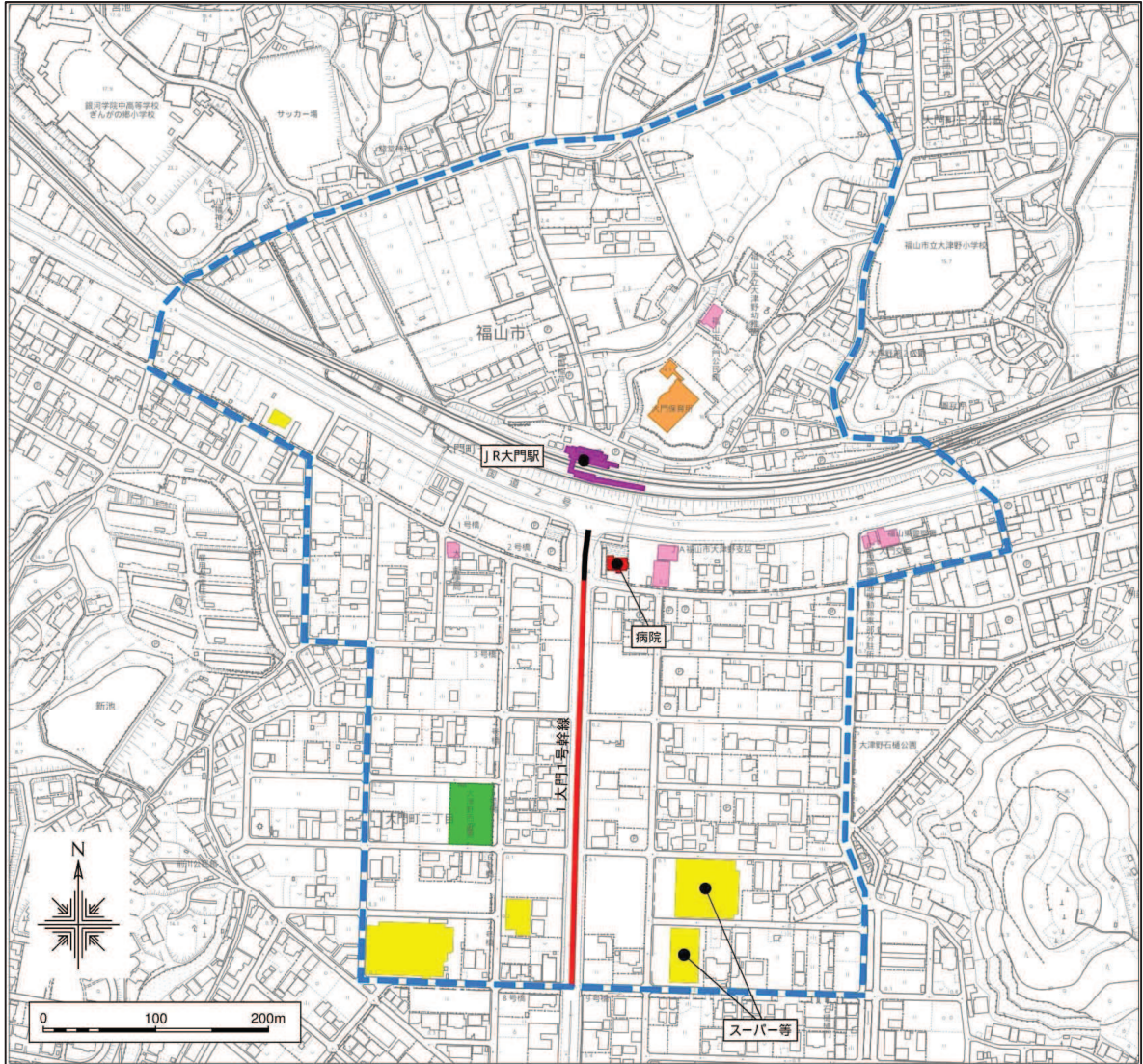
凡 例	
重点整備地区	
グループ	
グループA	
グループB	
整備済	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設 (鉄道, ハスターミナル)	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園 緑地	

図 4-8 整備手法の検討結果 (JR 松永駅周辺地区)



凡 例	
重点整備地区	
グループS	
グループA	
グループB	
整備済	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設 (鉄道, ハスカーミル)	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園 緑地	

図 4-9 整備手法の検討結果 (JR 東福山駅周辺地区)



凡 例	
重点整備地区	
グループ	
グループA	
グループB	
整備済	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設 (鉄道, ハスカーミル)	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園 緑地	

図 4-10 整備手法の検討結果 (JR 大門駅周辺地区)

4-5 整備の目標

計画対象路線のバリアフリー化率を本計画期間内に100%とすることを目標とします。

なお、計画対象路線の整備状況は表4-4のとおりです。これまでバリアフリー化整備に取り組んでいるが、部分的にバリアフリー化基準を満足していない路線については、基準を満足する部分を整備済み、満足していない部分を未整備とします。

$$\text{バリアフリー化率〔\%〕} = \frac{\text{バリアフリー化 整備済み延長}}{\text{計画対象路線延長}} \times 100$$

表4-4 計画対象路線の整備状況

(2018年(平成30年) 3月現在)

計画対象路線延長	福山駅	松永駅	東福山駅	大門駅	全 体
整備済み延長	2,790m	545m	505m	45m	3,885m
未整備延長	300m	520m	695m	360m	1,875m
グループS	210m				210m
グループA	50m	230m	350m	360m	990m
グループB	40m	290m	345m		675m
合計	3,090m	1,065m	1,200m	405m	5,760m

	福山駅	松永駅	東福山駅	大門駅	全 体
バリアフリー化率	90.3%	51.2%	42.1%	11.1%	67.4%

