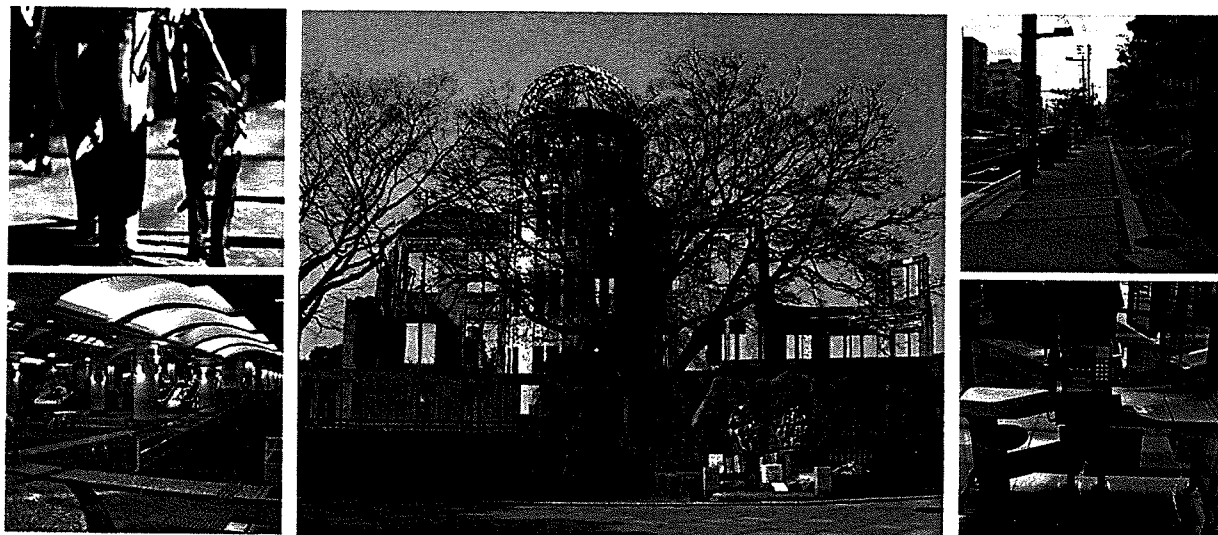


J R 広島駅周辺地区 交通バリアフリー基本構想



平成14年5月

広島市

目 次

	頁
はじめに	1
1. 基本構想の作成方針	2
(1) 基本構想の位置づけと作成体制	
(2) 基本構想の基本的考え方	
2. 広島市の現況	4
(1) 地域の概要	
(2) 高齢者、身体障害者の状況	
(3) 公共交通機関の現況	
ア. 交通事情	
イ. 低床車両の導入状況	
ウ. 旅客施設の現況	
(4) 交通バリアフリー化の必要性	
ア. JR 広島駅の位置付け	
イ. その他の旅客施設	
3. JR広島駅周辺地区の現況	12
(1) 地域特性	
(2) 交通結節点としての役割	
(3) 利用状況	
(4) 駅舎及びその周辺地区のバリアフリー化の状況	
4. 高齢者・身体障害者等のバリアフリーに対する意向調査	15
(1) ワークショップ	
(2) タウンウォッチング	
(3) アンケート調査	
5. 重点整備地区の区域及び特定経路	21
(1) 重点整備地区の区域	
(2) 特定経路の設定	
6. 重点整備地区における移動円滑化に関する整備方針	22
(1) 公共交通機関のバリアフリー化の推進	
(2) 歩行空間のバリアフリー化の推進	
(3) 心のバリアフリー化の推進	
7. 実施すべき特定事業とその他の事業	24
(1) 公共交通特定事業	
(2) 道路特定事業	
(3) 交通安全特定事業	
(4) その他の事業	
おわりに	26

はじめに

わが国では急速な高齢化が進んでおり、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を迎えます。また、障害者が障害を持たない人と同様に社会に参加できる「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、高齢者、障害者などの方々が自立した日常生活や社会生活を営むことができる環境を整備することが急務になっており、外出の際の障壁（バリア）を取り除くため、公共交通機関や旅客施設とその周辺地区についてもバリアフリー化が求められています。

このような状況を踏まえ、平成12年（2000年）11月15日、交通バリアフリー促進に向けた諸施策を総合的に推進するための「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」（交通バリアフリー法）が施行されたところです。

この法律では、駅などの旅客施設を新たに建設する場合や、バスなどの車両を新たに導入する場合、バリアフリー化基準（移動円滑化基準）への適合を義務付けるとともに、市町村では、一定規模（1日の利用者数が5,000人以上など）の駅などの旅客施設を中心とした地区について、駅などの旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するための「基本構想」を作成できることとなっています。

交通事業者、道路管理者並びに都道府県公安委員会は、この「基本構想」に基づき、それぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施することになります。

広島市におけるバスなどの車両や旅客施設などのバリアフリー化は進みつつありますが、まだまだ十分とはいえない状況にあり、今後とも積極的に取り組んでいく必要があります。

広島市内には、交通バリアフリー法の対象となる旅客施設が36施設存在します。その中でも特に、広島市の陸の玄関口であるJR広島駅は、1日当たり約14万5千人が乗降する、中四国地方最大の旅客施設であり、交通結節点としての機能を強化するとともに、高齢者、身体障害者を含めすべての利用者の利便性を確保するため、早急なバリアフリー化が必要です。

このような背景から、JR広島駅及びその周辺地区、駅に乗り入れる車両などのバリアフリー化を重点的に推進するため、この地区を対象とした「基本構想」を作成するものです。