

ひたちなか市交通バリアフリー基本構想

平成 18 年 12 月

ひ たち な か 市

「すべての人が安全かつ円滑に移動できる環境づくり」に向けて

わが国では世界でも例が無い速さで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超高齢社会を迎えようとしています。また、障害者が一般の人たちと同じように社会に参加し暮らすことのできる「ノーマライゼーション」の理念も広まりつつあります。

このような背景から、高齢者、障害者等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となっており、公共交通機関にもバリアフリー化が求められています。

そこで国は、交通のバリアフリー化を総合的かつ計画的に推進することを目的に、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の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」を施行しました。

本市も、この法律に基づき、高齢者、身体障害者等の自立と社会参加のための重要な手段である公共交通機関や主要な施設に至る道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に進めていく指針として、このたび J R 勝田駅と佐和駅を中心とした地区を重点的に整備する「ひたちなか市交通バリアフリー基本構想」を策定しました。

今後、この構想の実現に向け、公共交通事業者、道路管理者、茨城県公安委員会等関係機関との連携を図り、すべての市民が安心して外出できる環境づくりに全力を傾注して参りますので、皆様の一層のご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

最後に、策定にあたりましてご尽力賜りましたひたちなか市交通バリアフリー基本構想策定協議会（会長：山田 稔 茨城大学工学部助教授）及び関係事業者の皆様並びにパブリック・コメントに際し貴重なご意見を頂きました市民の皆様には、心より感謝申し上げます。

平成 18 年 12 月

ひたちなか市長 本間 源基

目 次

第1章 基本構想の基本的考え方	1
1. 策定の背景と目的	1
2. 基本構想の位置付け	1
3. 市民参加による策定	1
4. 構成	1
5. 目標年次	1
第2章 市の現況	3
1. 位置及び沿革	3
2. 人口等	3
3. 交通機関等の状況	6
第3章 JR勝田駅, 佐和駅周辺の現況	8
1. 勝田駅周辺の現況	8
2. 佐和駅周辺の現況	10
第4章 バリアフリー※に関する現況と課題	12
1. アンケート調査結果	12
2. 現地調査結果	15
3. 移動円滑化上の課題のまとめ	24
第5章 重点整備地区※等の設定	25
1. 特定旅客施設※の選定	25
2. 特定旅客施設周辺の主要施設の設定	26
3. 重点整備地区における特定経路※の設定	26
4. 重点整備地区の区域の設定	27
第6章 整備の基本理念等	30
1. 整備の基本理念	30
2. 整備の基本方針	30
第7章 整備構想	33
1. 整備の体系	33
2. 実施する事業	34
(1) 勝田駅周辺地区	34
(2) 佐和駅周辺地区	35
第8章 今後の取り組み	37
資料編	38
用語集(※印のついた用語の意味をまとめて掲載)	43

第1章 基本構想の基本的考え方

1. 策定の背景と目的

高齢者、身体障害者などの公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、「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」、通称「交通バリアフリー法※」が平成12年11月に施行され、あわせて法に基づく基本方針が示されました。

本市では、この法律に基づき、利用者の多いJR常磐線2駅の周辺地区において、法と同じ平成22年を目標とした「ひたちなか市交通バリアフリー基本構想」を策定し、誰もが安心・安全・快適に移動できるまちづくりを推進するための施設整備の方向性を定めることとしました。

2. 基本構想の位置付け

この基本構想については、「交通バリアフリー法」、「茨城県ひとにやさしいまちづくり条例」並びに関連法令などに基づき、「ひたちなか市第2次総合計画」「ひたちなか市都市計画マスタープラン※」などの上位・関連計画との整合を図り、平成18年6月21日に公布された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、通称「バリアフリー新法」にも対応するよう策定しました。

また、「ひたちなか市障害者プラン（後期計画）」が掲げる基盤整備の具体的な構想であるとも位置付けられます。

3. 市民参加による策定

策定にあたっては「ひたちなか市交通バリアフリー基本構想策定協議会」を設置し、学識経験者、交通事業者、道路管理者、高齢者団体代表、障害者団体代表、商業団体代表など多くの関係者の参加により検討を進めました。また、アンケートや現地調査などを行い、幅広い市民の意向を踏まえて策定しました。

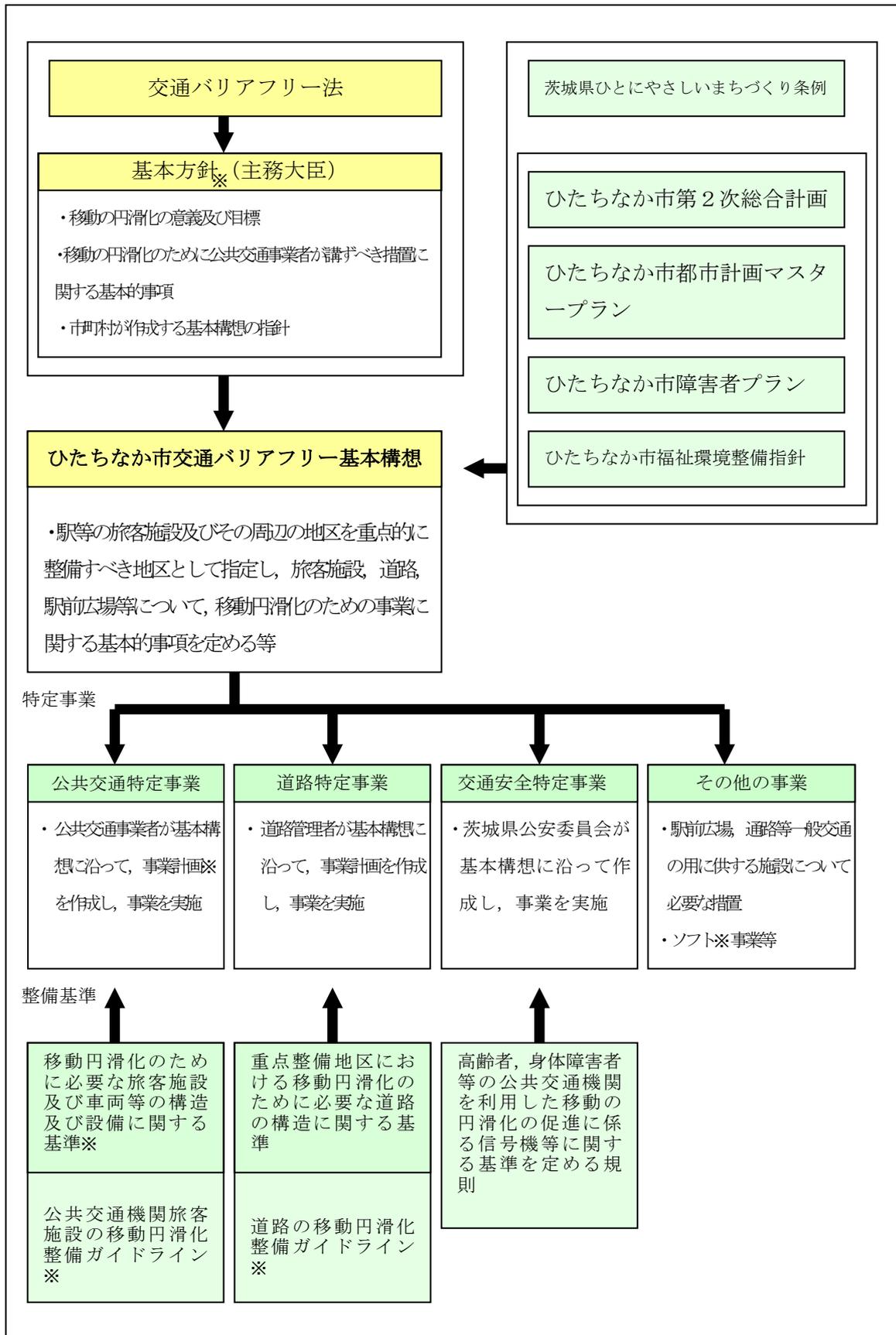
4. 構成

この基本構想は全8章となっています。第1章で「基本構想の基本的考え方」、第2章で「市の現況」、第3章で「JR勝田駅、佐和駅周辺の現況」、第4章で「バリアフリーに関する現況と課題」、第5章で「重点整備地区等の設定」、第6章で「整備の基本理念等」、第7章では「整備構想」として重点整備地区や特定経路、地区ごとの整備事業メニューについてまとめています。最後に第8章で「今後の取り組み」を示しています。

5. 目標年次

基本構想の目標年度は、平成22年（西暦2010年）度とします。

表 1 - 1 ひたちなか市交通バリアフリー基本構想の位置付け



第2章 ひたちなか市の現況

1. 位置及び沿革

<位置>

ひたちなか市は、東京から約110kmの距離にあり、中心は東経140度32分、北緯36度24分で茨城県の中央部からやや北東に位置し、東西約13km、南北約11kmで99.03平方kmの面積を有しています。

西は常磐自動車道の通る那珂市に、北は原子力の街東海村に、南は那須岳を源流とする那珂川を挟んで県都水戸市と大洗町に接し、東は美しい碧の海の広がる太平洋に面して約13kmの海岸線が続いています。

市域は、太平洋と那珂川下流域に位置する海拔7m前後の低地地区と阿武隈山系から南東に緩やかに傾斜している那珂台地と呼ばれる海拔約30m前後の起伏の少ない平坦な台地地区とに分けられます。低地地区は、漁港を中心に市街地が形成され、那珂川流域は水田地帯となっています。一方、台地地区は、駅を中心に市街地が形成され都市化が進行していますが、周辺は畑地も多く、また、中小河川が市街地にくさび状に入り込み、台地縁辺部は豊かな緑が帯状に連なっています。

気候は、典型的な東日本の太平洋型気候で、台風などによる自然災害も少ない地域です。年間平均気温は14度、最高気温は35度前後、最低気温はマイナス10度を下回ることはなく、降水量は月平均で100mmを超え、降雪は数えるほどです。

<沿革>

本市は、平成6年11月1日に工業都市「勝田市」と水産業都市「那珂湊市」が合併してできた新しい都市です。

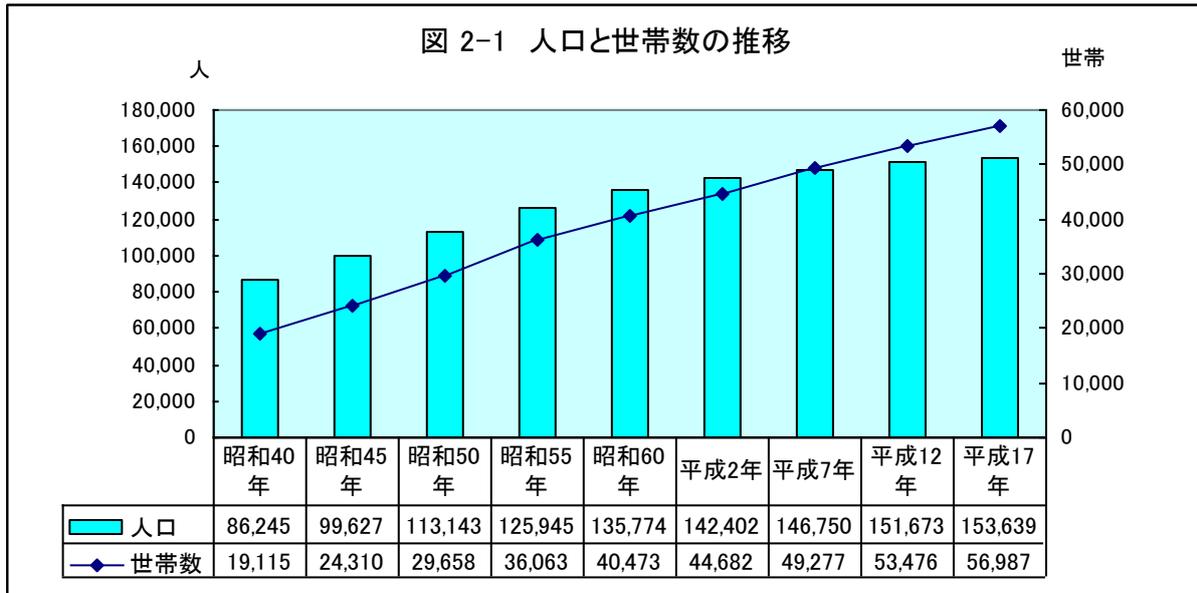
2. 人口等

<市の総人口、世帯数の推移>

平成18年1月1日現在の人口は155,794人で、水戸市、つくば市、日立市に続く茨城県下4番目の規模の都市です。世帯数は58,143世帯となっています。

人口推移としては、昭和40年代から大企業の立地や水戸市、日立市の住宅都市としての成長を背景に、昭和50年代前半までは人口が急増していますが、近年その伸びは低下する傾向となっています。

近年の人口動態をみると、自然動態は増加の状態が続いていますが、社会動態は、平成13年から減少傾向にあります。しかし、自然動態の増加数の方が多いため、総人口は依然として増加はしているものの、今後は少しずつ減少する方向へ移行し始めるものと考えられます。



資料：国勢調査

一方、人口集中地区 (DID) ※の推移をみると地区面積及び人口密度ともに増加しており、平成12年には市域人口の56.6%を占めています。

また、表2-2より市全体の増加人口より人口集中地区人口の方が多く、人口は中心部へ集積していることがうかがえます。

表 2-1 人口集中地区人口の推移 単位 人, %

区分	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年
総人口	135,774	142,402	146,750	151,673
DID地区人口	53,257	60,229	73,971	85,798
DID地区人口の割合	39.2	42.9	50.4	56.6

資料：国勢調査

表 2-2 人口集中地区人口の増減 単位 人, km²

区分		昭和60年から平成2年	平成2年から平成7年	平成7年から平成12年
増加人口		6,628	4,348	4,923
人口集中地区	増加面積	2.2	3.7	2.6
	増加人口	9,972	13,742	11,827

資料：国勢調査

＜高齢者数とその比率の推移＞

近年、本市の総人口の伸びは鈍化してきておりますが、高齢者数は年々大きく増加しており、約30年前の昭和50年では6,738人6.0%ですが、平成17年4月1日現在で65歳以上の高齢者数は24,985人（常住人口確定値）で高齢化率※は16.4%となっています。

また、高齢者を前期高齢者（65～74歳）と後期高齢者（75歳以上）に分けると、平成17年4月1日現在、前期高齢者は14,789人、後期高齢者は10,196人であり、後期高齢者比率は40.8%となっています。今後とも少子化に伴い高齢化がさらに進むことが予測されます。

表2-3 高齢化率の推移

区 分	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年
総人口	113,143	125,945	135,774	142,402	146,750	151,673
高齢者人口	6,738	8,642	10,758	14,276	16,527	20,326
高齢化率	6.0%	6.9%	7.9%	10.0%	11.3%	13.4%

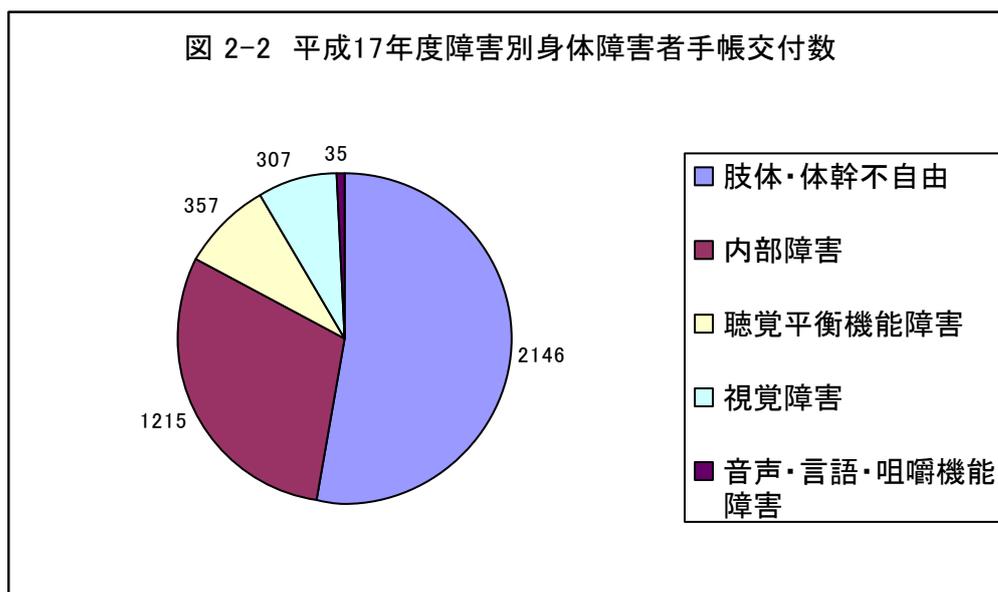
資料：国勢調査

＜障害者数とその比率の推移＞

本市の身体障害者手帳交付者数は、平成17年度末現在で4,060人、療育手帳交付者数は819人、精神障害者保健福祉手帳交付者数は320人となっています。これらを合計した障害者手帳交付者数は延べ5,199人となります。

近年の伸びをみると、障害者手帳交付者数は年々増加しており、特に身体障害者手帳交付者数は高齢化に伴って今後も増加する傾向にあると思われま

す。身体障害者手帳交付者の障害別内訳をみると、最も多いのが肢体・体幹不自由の52.9%、ついで内部障害※の29.9%、聴覚平衡機能障害の8.8%となっています。



資料：福祉事務所

3. 交通機関等の状況

<鉄道>

鉄道は、JR 常磐線 2 駅、JR 水戸線 1 駅、JR 水郡線 2 駅、株式会社茨城交通湊鉄道 9 駅があります。

しかしながら、ほとんどの駅は改札内外のエレベーターや多機能トイレ※の設置などのバリアフリー化がされておらず、移動の困難な人にとって大変利用しにくいのが現状です。

各路線の特徴をまとめると、JR 常磐線は本県における基幹的な鉄道であり勝田駅から上野駅までの所要時間は、特急で約 70 分です。また、県庁所在都市水戸駅までは 5 分という距離にあります。運行本数は、勝田駅で特急電車が 30 分に 1 本、普通電車が 20 分に 1 本を基本に運行され、最も利用者が多くなっています。JR 水郡線は水戸市が起点で本市の西端を通過しており、30 分に 1 本を基本に運行されています。茨城交通湊線も 30 分に 1 本を基本に運行されています。

<バス>

市域内には茨城交通バスが運行しており、平成 17 年度末現在、停留所数は 213 箇所、営業キロ数は 118km、乗車人員は総数で 2,074 千人となっています。茨城交通全社における路線バス車両台数は 238 両で、その内ノンステップバス※が 3 両、ワンステップバス※が 0 両で、総車両台数の 1.3%を占めています。

バス路線は、ほとんどの系統が勝田駅を中心としています。

運行回数が多い路線は

- ・勝田駅～市役所～海浜公園線
- ・平磯中学校下～那珂湊駅～大野～水戸駅～茨大前営業所線
- ・勝田駅～三反田～那珂湊駅線

で、平均 40 分間隔で運行しています。

他の路線及び方面については 1 時間に 1 本以下の運行で、十分な運行状態とはいえません。

また、高速バスが次のように運行されています。(1 日当たりの往復便数)

・東海～勝田～大洗 IC～上野・東京線	JR バス関東と茨城交通の共同運行	8 便
・勝田～那珂湊～大洗 IC～上野・東京線	茨城交通単独運行	2 便
・勝田～那珂～那珂 IC～上野・新宿線	JR バス関東と茨城交通の共同運行	4 便
・日立～勝田～水戸～成田空港線	日立電鉄と千葉交通の共同運行	9 便
・日立～勝田～水戸～羽田空港線	日立電鉄、東京空港交通と京浜急行の共同運行	8 便
		計 31 便

<駐輪場と放置自転車>

自転車は、その利便性から市民生活に不可欠な交通手段となっており、特に高校生の通学手段として多く使われています。

JR 勝田駅周辺では市営の駐輪場が整備されており、東口周辺地区に 1 箇所 1,095 台、元町駐車場脇に 1 箇所 820 台、西口周辺地区に 1 箇所 1,301 台、計 3,216 台が収容できます。佐和駅西口周辺地区には、1,500 台が駅西口に駐輪できます。

一方、放置自転車については、条例により勝田駅周辺地区が放置禁止の対象区域になっています。

<道路>

市域内の主要な道路網は、2 本の国道が南北に、主要地方道や県道が市街地の外縁部を、市道が放射状に整備されています。

表 2-4 道路の状況

単位 m

区 分	路線数	実延長	改良済延長	改良率	舗装済延長	舗装率
国 道	2	18,739	18,739	100.0%	18,739	100.0%
県 道	17	79,384	71,234	89.7%	79,382	100.0%
市 道	4,275	1,145,078	632,700	55.3%	853,424	74.5%
計	4,294	1,243,201	722,673	58.1%	951,545	76.5%

資料：統計ひたちなか（平成 17 年 4 月 1 日現在）

第3章 JR 勝田駅，佐和駅周辺の現況

1. 勝田駅周辺

<地区の概況>

勝田駅周辺地区は本市の中心に位置し，国際港湾公園都市構想をもとに整備が進められているひたちなか地区の玄関口としての機能を高めるため，市街地再開発事業の実現に向けて取り組みを進めているところです。本地区は中心市街地として総合計画や都市計画マスタープランで位置付けられるとともに，昭和53年に中心市街地整備基本構想が策定され，これに基づき快適で魅力のあるまちづくりを進めています。

土地利用状況としては，JR 勝田駅の東側は商業地域と第1種，第2種の住居地域に指定されており，西側は工業専用地域と第2種住居地域に指定されています。

勝田駅の東側は商店街や住宅地になっているほか，運動ひろばや文化会館など大規模な公共施設が点在しています。西側は工業用地が広がっています。

これまで商業を取り巻く環境の変化などに伴い，商店街における空き店舗が発生するなど中心市街地の空洞化が進んでいますが，近年，マンションの建設により人口が増加基調に転じています。

<歩道の整備状況>

勝田駅周辺地区現況図のとおり昭和通り線を始めとして都市計画道路全てが2m以上の歩道幅員を有していますが，それ以外の区画街路の大半には歩道がありません。また視覚障害者誘導用ブロック※は4路線に設置されていますが，勝田中根線のブロックは歩道と同一色で，かつ宅地側に設置されているため障害物等により連続した利用が困難な状況にあります。この地区の道路は昭和18年に都市計画決定された土地区画整理事業により整備されたため，十分な幅員を有しておらず歩道の確保は難しい状況にあります。また，整備した時期も古いため，交通バリアフリーの規格に適合していない部分があります。

<信号機の整備状況>

勝田駅周辺地区現況図のとおり勝田駅周辺には35箇所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11箇所あり，いずれも都市計画道路の交差点に設置されています。また，歩車分離式信号機が，勝田駅入口交差点と青葉町地内に設置されています。さらに，歩行時間延長機能がついた信号機がNTT前と市役所前の交差点に設置されています。

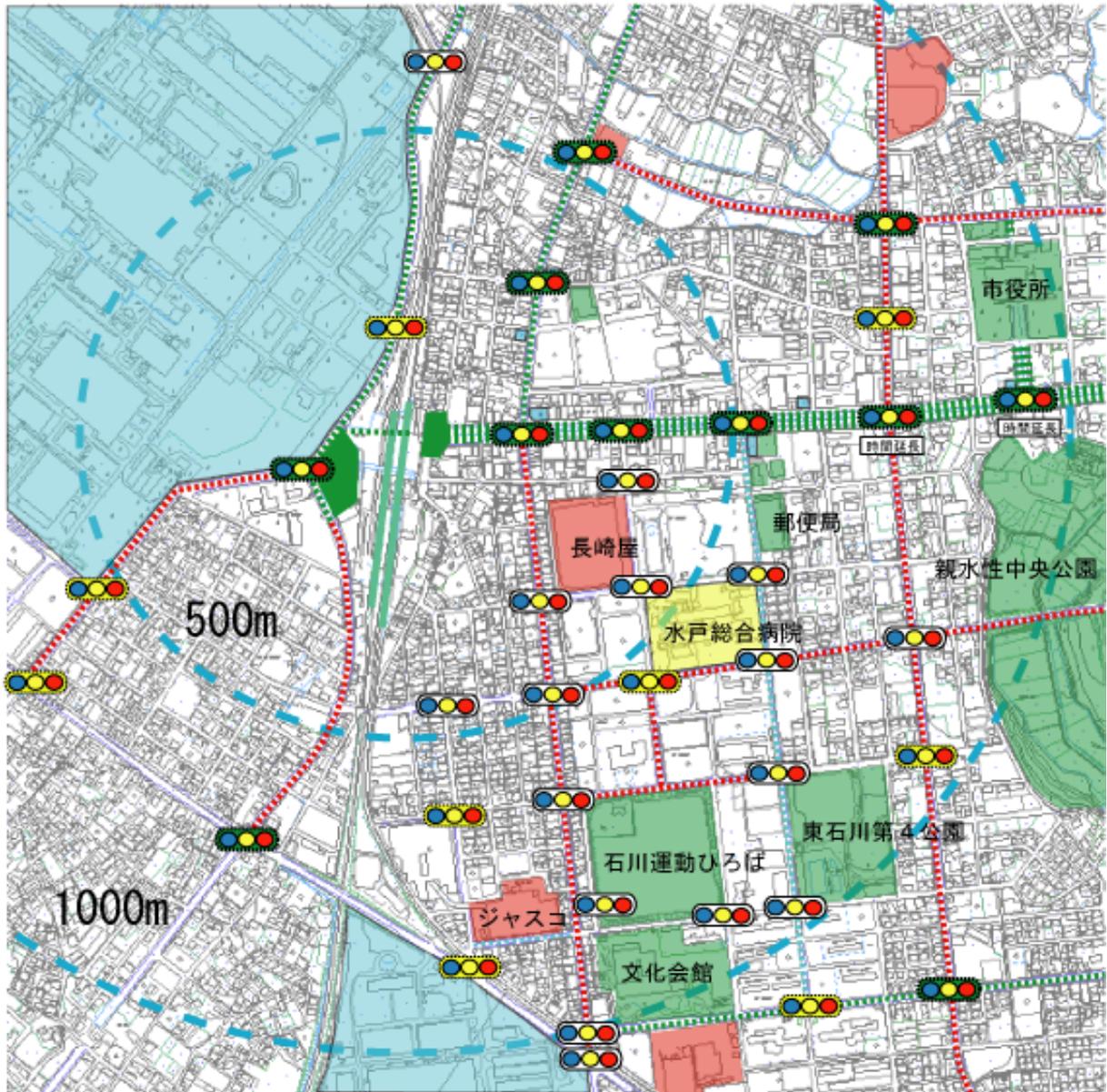
<開発事業の予定>

勝田駅東口地区第1種市街地再開発事業

勝田駅東口の駅前広場を含む北側約1.5haを再開発するものです。現在の駅前広場は2,500㎡しかなく，狭隘で朝夕の通勤通学時間帯には，送迎のマイカーで混雑し，歩行者の安全確保とバスの運行が円滑にできない状況にあります。

このため、本事業では駅前広場の拡張と交通ターミナル機能の充実とあわせ、再開発ビルの建設により都市機能の充実を図ることを目的としています。

勝田駅周辺地区現況図



凡例	
	歩道幅員2m以上（誘導用ブロック有り）
	歩道幅員2m以上（誘導用ブロック無し）
	歩道幅員2m以下（誘導用ブロック無し）
	信号機（音響機能無し）
	信号機（音響機能有り）
	信号機（押しボタン式）
	信号機（歩行者用灯火時間延長機能有り）

2. 佐和駅周辺の現況

<地区の概況>

佐和駅周辺地区の西側は、土地区画整理事業の進捗に伴い宅地化が進んでいるところですが、公共施設や大規模な商業施設がない地区でもあります。一方、東側も土地区画整理事業が進められていますが、事業に着手して間もないため面整備率は低い状況にあります。施設では図書館、老人福祉センターと大規模商業施設が2箇所あります。

佐和駅周辺地区は、都市計画マスタープランでは拠点地区の一つとして位置付けられ、快適な居住環境づくりを進めています。

土地利用状況としては、佐和駅を中心に商業地域その周辺を近隣商業地域、さらにその周辺を住居系地域に指定しています。

<歩道の整備状況>

佐和駅周辺地区現況図のとおり勝田停車場佐和線、佐和停車場稲田線外4路線が2m以上の歩道幅員を有し、2路線が2m未満の歩道を有しています。佐和駅東土地区画整理事業地内では、今後4路線に歩道が整備される計画になっています。

<信号機の整備状況>

現況図のとおり佐和駅周辺地区には8箇所に信号機が設置されています。このうち柏野団地入口には歩行時間延長機能付きの信号が1基設置されています。

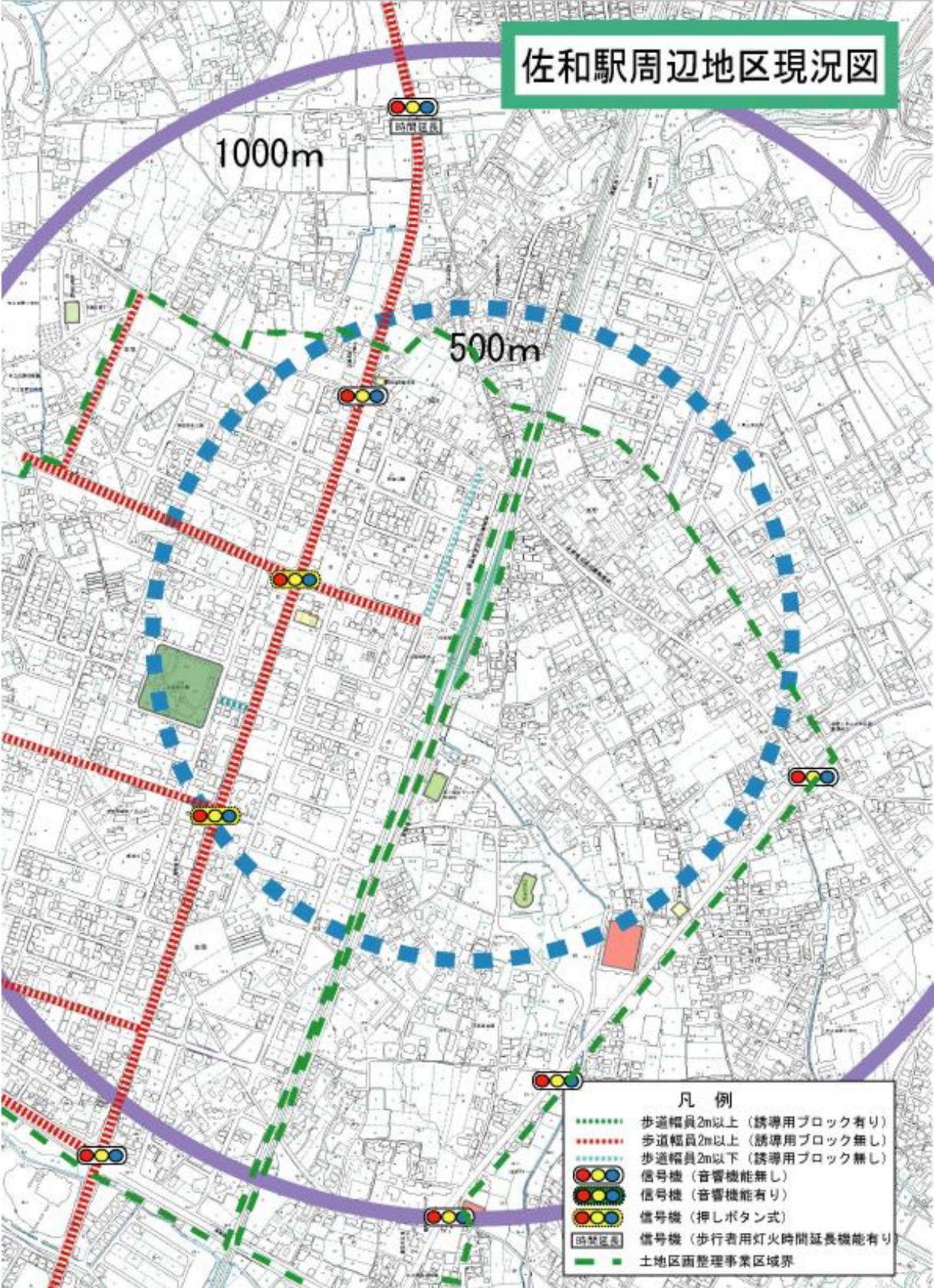
<開発事業>

佐和駅中央土地区画整理事業，佐和駅東土地区画整理事業

佐和駅の西側95.6haを施行中の佐和駅中央土地区画整理事業は昭和47年に着手し、現在に至っていますが、換地処分までには、まだ年月を要することが見込まれています。主要な都市計画道路は整備が終わり、平成18年9月には佐和駅西口駅前広場のバリアフリー化に対応した整備が行なわれました。

一方、佐和駅東土地区画整理事業は面積56.7haで平成11年に着手したところですが、面整備率は低い状況です。今後は、駅前広場や駅へのアクセス道路などの整備を進め駅周辺の拠点性を高めていくことが課題となっています。

佐和駅周辺地区現況図



第4章 バリアフリーに関する現況と課題

1. アンケート調査結果

交通バリアフリー基本構想の策定にあたっては、高齢者、障害者など当事者の意見を十分把握しながら進める必要があります。

平成18年2月に、高齢者、障害者などを対象としてアンケート調査を行いました。調査結果のうち主要なものを抜粋し、以下にまとめています。

当事者アンケートの調査方法と回収数

<実施時期>平成18年2月10日から3月6日

<対象者>障害者100人、高齢者150人、妊産婦16人

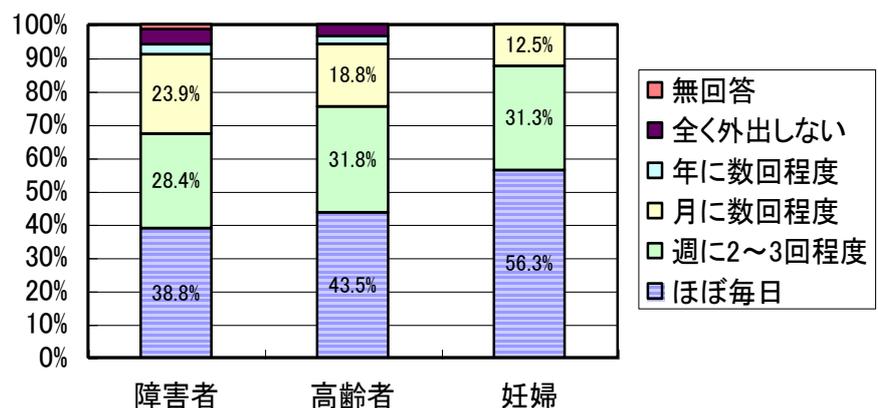
<回収率>障害者67%、高齢者56.7%、妊産婦100%

<結果>

外出の頻度

外出の回数は、障害者、高齢者、妊婦とも週に2～3回程度以上外出する人が6割以上占めており、活発な外出行動がうかがえます。

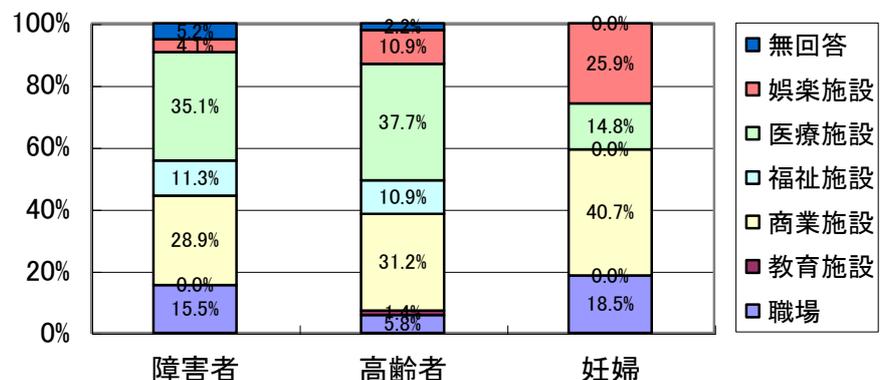
図 4-1 外出の頻度



外出場所

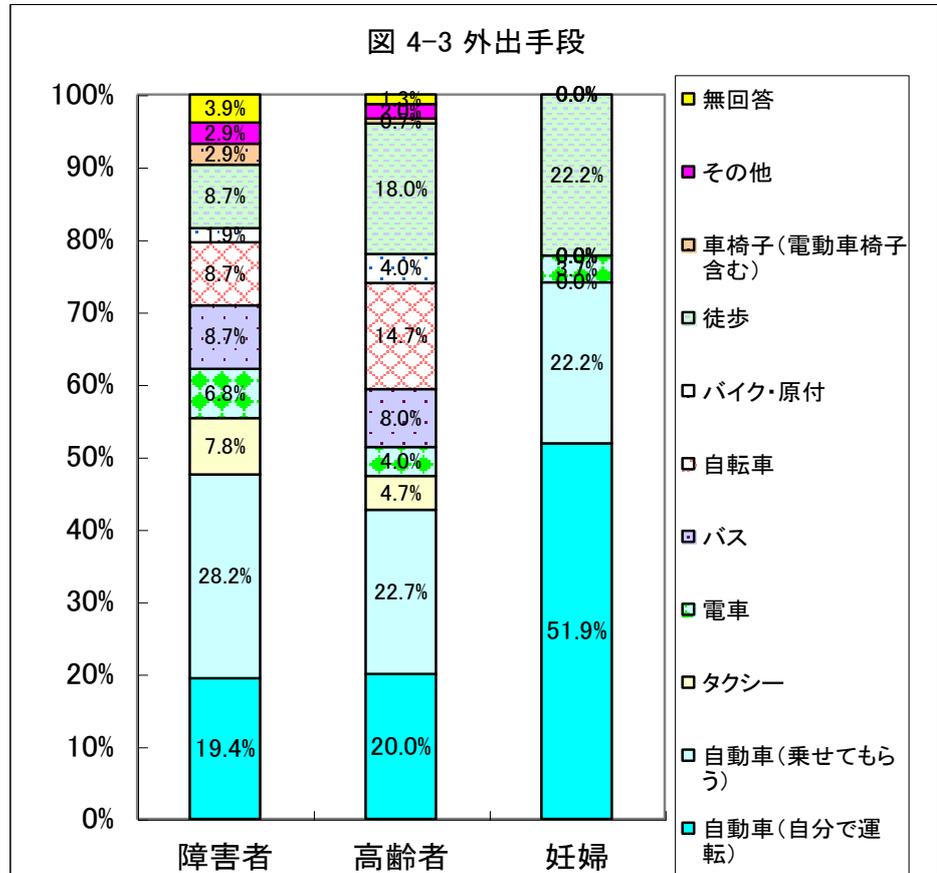
外出場所は、障害者、高齢者とも医療施設、商業施設が1位、2位を占めていますが、次の順位になると障害者では職場に、高齢者では娯楽施設と福祉施設が同率で並んでいます。

図 4-2 外出場所



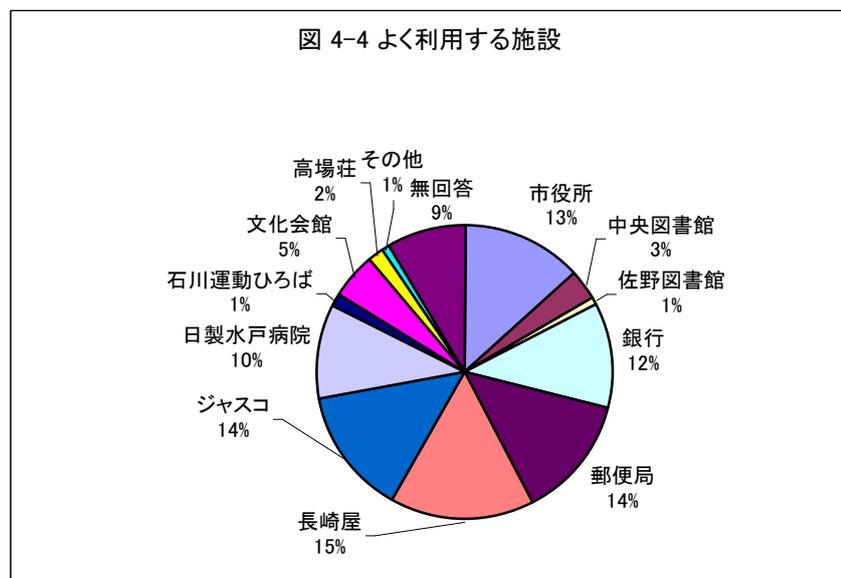
外出手段

外出手段は3者とも、自動車が多く、乗せてもらうも含めて障害者47.6%、高齢者42.7、妊婦74.1%となっています。公共交通機関の利用は、バス・電車・タクシーあわせても障害者は23.3%、高齢者16.7%、妊婦3.7%と低い状況になっています。徒歩の割合は障害者で8.7%、高齢者で18%、妊婦で22.2%となっています。



よく利用する施設

よく利用する施設としては、回答全体を見ますと、最も多いのが商業施設の長崎屋15%で、次にジャスコと郵便局が14%で並びます。次が市役所13%で、以下銀行12%、日製水戸病院10%となります。



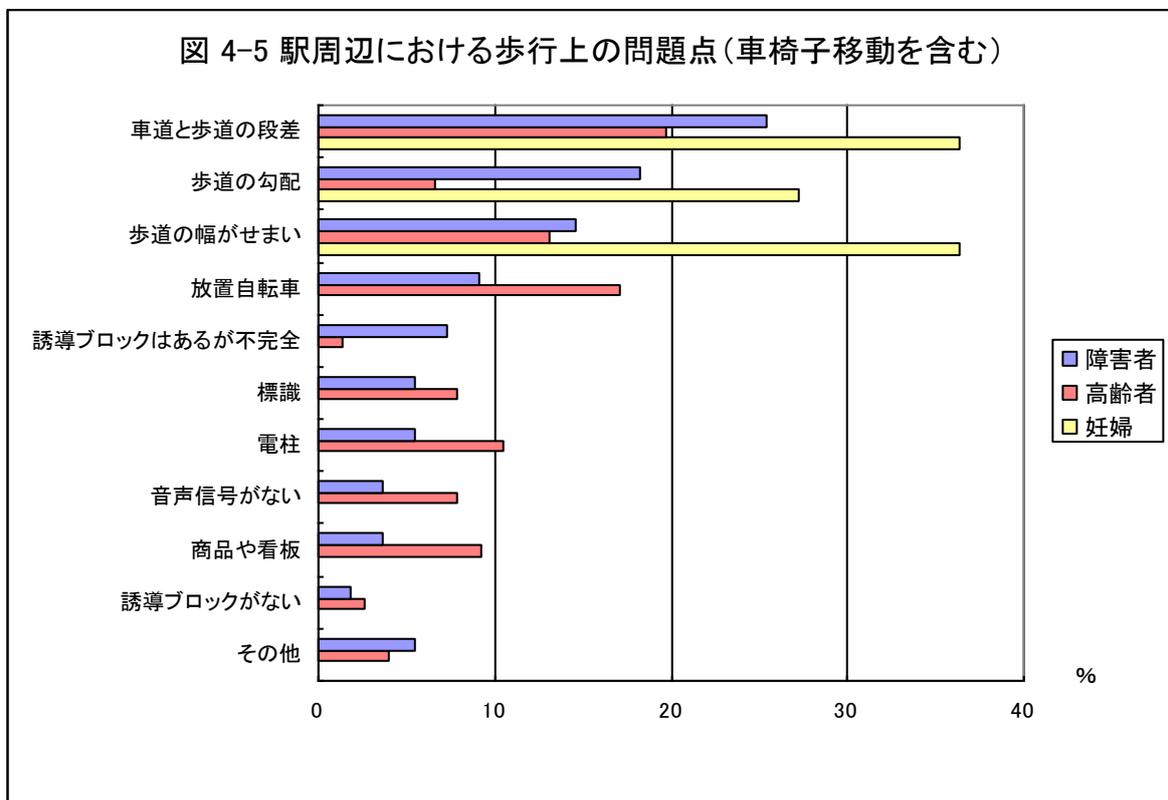
歩行上の問題点

歩行上の問題点を見ると、障害者では車道と歩道の段差が 25.5%と最も多く、次に歩道の勾配が 18.2%、歩道の幅がせまいが 14.5%の順となっています。

高齢者では同様に車道と歩道の段差が 19.7%で第1位になっていますが、次に多いのは歩道の勾配ではなく、放置自転車の 17.1%となっています。

妊婦では車道と歩道の段差と歩道の勾配、そして歩道の幅に問題点が集中しています。

また、高齢者等の移動のしやすさを確保するためには歩道の基準適合というハード※面のみではなく放置自転車対策等ソフト面の施策も必要なのがうかがえます。



2. 現地調査結果

(1) 移動円滑化基準等に基づく現地調査の結果

移動が困難な人による現地確認を補うため、交通バリアフリー化を進める庁内関係課により基準やガイドラインを満たしているかどうか、旅客施設及び移動経路の調査を行いました。

①旅客施設の現況

主要な駅である勝田駅及び佐和駅の旅客施設基準への適合状況は次のとおりです。

表 4-1 旅客施設のバリアフリー対応状況

場所	点検事項		勝田駅東口	勝田駅西口	佐和駅西口
移動経路 →改札	公共用通路との出入口の仕様等への適合	A1	○	○	○
	傾斜路（スロープ）の仕様等への適合	A1	—	—	—
	エレベーターの有無	A1	○	○	—
	エレベーターの設備機能・仕様等への適合	A2	○	○	—
	上りエスカレーターの有無	A2	○	○	—
	下りエスカレーターの有無	A2	○	○	—
	エスカレーターの設備機能・仕様などへの適合	A2	○	○	—
	階段手すり（両側）と点字表示の有無	A1	○	○	—
	階段の仕様等への適合（段鼻の明度差）	A1	○	○	—
階段手すりの仕様等への適合（2段手すりなど）	A2	○	○	—	
移動経路 (2) 改札 →ホーム	エレベーターの有無	A1	○		×
	エレベーターの設備機能・仕様等への適合	A2	△		×
	上りエスカレーターの有無	A2	○		×
	下りエスカレーターの有無	A2	○		×
	エスカレーターの設備機能・仕様などへの適合	A2	△		×
	階段手すり（両側）と点字表示の有無	A1	○		○
	階段の仕様等への適合（段鼻の明度差）	A1	○		○
階段手すりの仕様等への適合（2段手すりなど）	A2	○		×	
トイレ	トイレ障害者用トイレの有無	A1	○		○
	多機能トイレの標準仕様等への適合	A2	○		○
	多機能トイレの推奨仕様等への適合（オストメイト※）	A2	○		×
案内情報	案内情報視覚障害者誘導用ブロックの有無	A1	○		○
	点字運賃表・案内板・触地図の設置・仕様等への適合	A2	○		△
	音声誘導設備の設置・仕様等への適合	A2	○		×
	可変式情報表示装置の設置・仕様等への適合	A2	○		×
	駅名表示の設置・仕様等への適合	A2	○		○
施設・設備	施設・設備等改札口の幅員・仕様等への適合	A1	○		○
	乗車券等販売所・案内所の仕様等への適合	A2	○		×
	券売機（障害者対応）の設置・仕様等への適合	A2	△		△
	転落防止柵（ホーム端部）の有無	A1	○		○
	転落防止装置（警告ブロック）の有無	A1	○		○
	転落時の安全確保措置の仕様等への適合	A2	×		×
	ホームと電車の段差・隙間の程度	A1	△		△
	車いす用渡し板の有無	A1	○		○
	列車接近警告の有無	A1	○		○
	ホーム上の設置物の設置方法等への適合	A1	○		○
	ホームの明るさの程度	A2	△		○
	ベンチ・休憩施設等の有無	A1	○		○
	救護室の有無	A2	×		×
	車いす対応公衆電話台の有無	A2	×		×
	公衆ファックスの有無	A2	×		×

A1・・・移動円滑化基準
A2・・・ガイドライン等

○・・・十分に満たしている
△・・・対応しているが十分でない
×・・・対応していない

②移動経路の現況

勝田駅及び佐和駅周辺の主要経路について、現地確認を行いました。

ア. 基本的確認事項

- ・歩道の連続性
- ・道路の円滑化基準（下表）

表 4-2 移動経路確認事項

確認項目	確認内容
幅員	有効幅員 2m以上を連続して(車両乗り入れ部を含む) 確保
勾配（縦断）※	5%（やむを得ない場合 8%）以下
勾配（横断）※	透水性舗装※で 1%以下を原則とし、やむを得ない場合（曲線部や透水性舗装未施工）2%以下とする。
車道とのすりつけ部水平区間	1.5m程度
縁石高さ	15cm 以上
歩道高さ	5cm を標準
歩車道境界段差	2cm を標準

イ. その他の確認事項

- ・横断歩道部の排水性
- ・歩道舗装面の不陸※・不等沈下
- ・歩道における不法占用物（違法駐車・駐輪など）
- ・視覚障害者誘導用ブロック
- ・信号機における音声案内の有無 など

ウ. 確認の結果

確認した結果は、次の表に示すとおりです。

表 4-3 駅前広場の現状

広場名	確認事項						
	歩道の有無	2m以上幅員	縁石高さ	接合部の段差	平坦性	歩道の高さ	その他
勝田駅東口広場	○	○	○	×	○	×	誘導ブロック有り
勝田駅西口交通広場	○	○	○	×	○	×	誘導ブロック有り

表 4-4 勝田駅周辺の主要道路の現状

路線名	対象番号	確認事項						
		歩道の有無	2m以上幅員	縁石高さ	接合部の段差	平坦性	歩道の高さ	その他
1級1号線（昭和通り線）	①	○	○	○	×	○	○	誘導ブロック有り
1級12号線（勝田佐野線・北）	②	○	○	○	×	×	×	誘導ブロック有り

1級12号線(勝田佐野線・南)	③	○	○	○	×	○	×	
1級6号線(東石川長砂線)	④	○	○	○	×	×	×	
1級16号線(勝田富士山線)	⑤	○	○	○	—	×	×	フラット
1級13号線(勝田中根線)	⑥	○	○	○	×	○	×	誘導ブロック有り
1級14号線(金上田彦線)	⑦	○	○	○	×	○	×	
中央211号線	⑧	○	○	○	○	○	×	誘導ブロック有り
中央212号線	⑨	○	○	○	○	○	×	誘導ブロック有り
中央277号線	⑩	×	—	—	—	—	—	
中央281号線	⑪	×	—	—	—	—	—	
中央283号線	⑫	○	○	○	—	○	×	フラット
中央342号線	⑬	○	○	○	○	○	×	
中央343号線	⑭	×	—	—	—	—	—	
中央352号線	⑮	×	—	—	—	—	—	
中央353号線	⑯	○	○	○	—	○	×	フラット
1級7号線(勝田停車場佐和線)	⑰	○	○	○	○	○	×	誘導ブロック有り
1級3号線(停車場堀口線)	⑱	○	○	○	○	○	×	
1級15号線(勝田停車場勝倉線)	⑲	○	○	○	—	○	×	フラット

表 4-5 駅前広場の現状

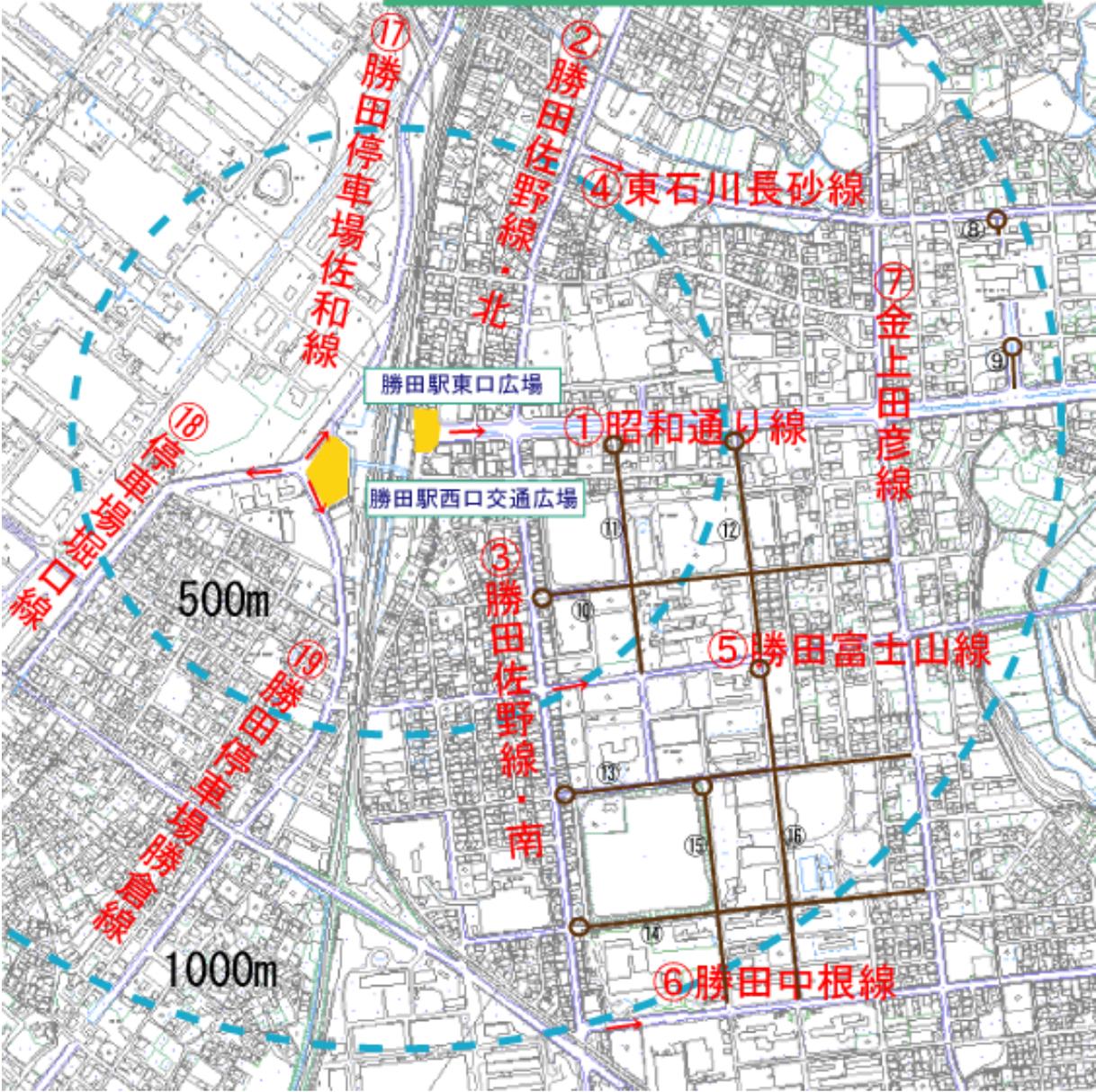
広場名	確認事項						
	歩道の有無	2m以上幅員	縁石高さ	接続部の段差	平坦性	歩道の高さ	その他
佐和駅西口広場	○	○	○	○	○	○	誘導ブロック有り

表 4-6 佐和駅周辺の主要道路の現状

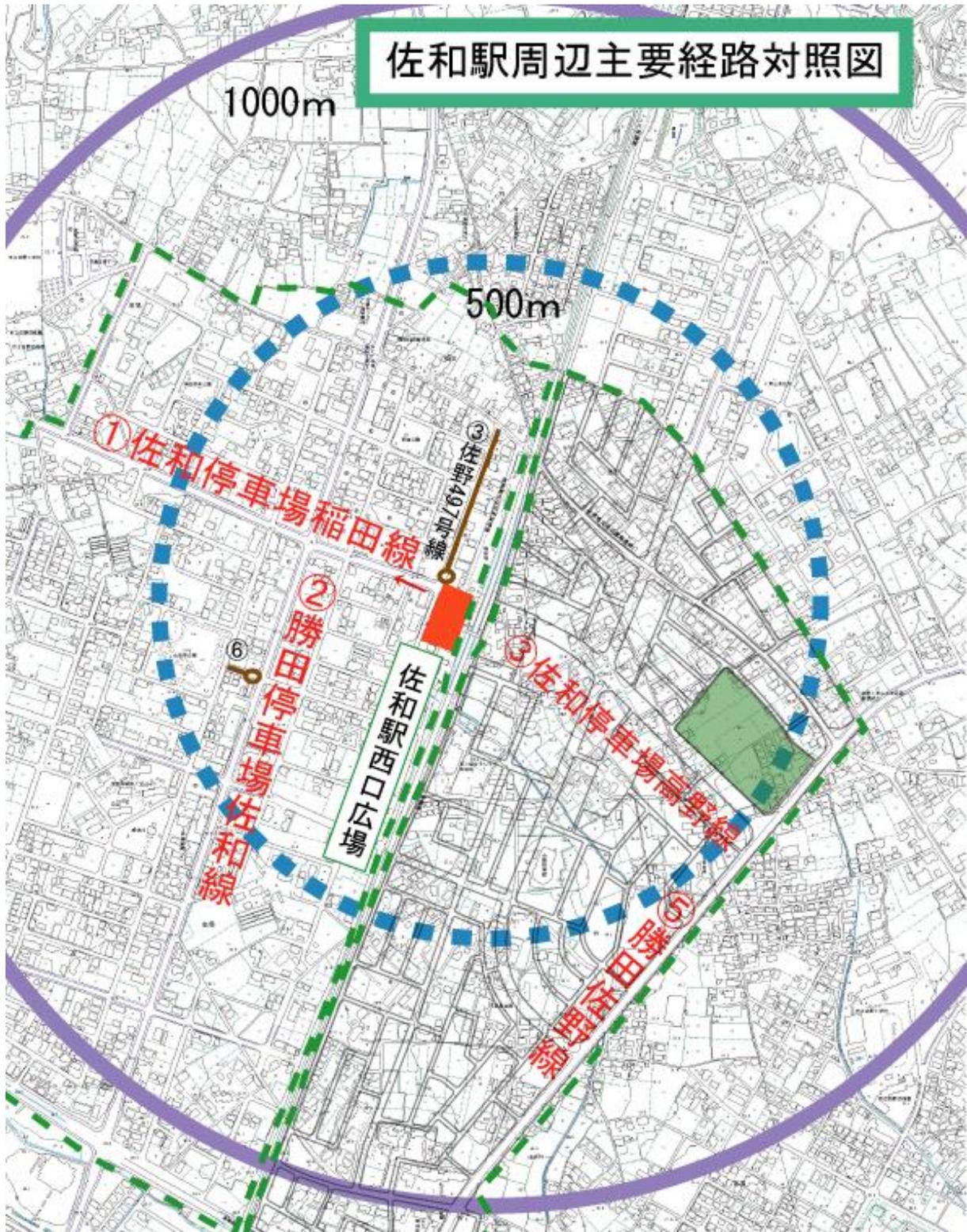
路線名	対象番号	確認事項						
		歩道の有無	2m以上幅員	縁石の高さ	接続部の段差	平坦性	歩道の高さ	その他
1級5号線(佐和停車場稲田線)	①	○	○	○	○	×	×	
1級7号線(勝田停車場線佐和線)	②	○	○	○	○	○	×	
佐野497号線	③	○	×	○	—	○	×	フラット
1級4号線(佐和停車場高野線)	④	—	—	—	—	—	—	
1級12号線(勝田佐野線)	⑤	×	—	—	—	—	—	
上高場公園入口(市道未認定)	⑥	○	○	○	○	×	×	

その他の問題として、交差点部が平坦でないために車椅子利用者が滞留することができない、接続部の縁石の勾配が急なため危険であること等、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対応します。

勝田駅周辺主要経路対照図



佐和駅周辺主要経路対照図



<主要な経路の現況>

[勝田駅周辺地区]

勝田佐野線（北側）



横断勾配はかなりあるが平坦部は1m以上確保されている



車道との段差が4cm以上あるところがある

勝田佐野線（南側）



誘導ブロックがない。透水性が悪く雨天時お滑りやすい



一部の区間は歩きやすい舗装がされている

昭和通り線



電柱が中央よりに設置されている
(再開発区域内)



バスの時刻表が中央にある



誘導用ブロックにベンチが近接している
(再開発区域内)

東石川長砂線



街路樹の根により歩道が隆起している



歩道が波を打っている

勝田富士山線



横断勾配が5%あり、車椅子の通行が困難

勝田中根線



誘導用ブロックの位置が悪い上に
草が覆われて位置が確認しづらい



手前の誘導用ブロックは色が悪く
目立たない

勝田停車場勝倉線



ここから歩道がマウントアップ※か
らフラットに切り変わる

区画道路



片側に歩道がある 歩道の幅員は2
m未満



両側とも歩道無し



歩道は無く路肩には電柱が立ってお
り、安全な歩行は困難

[佐和駅周辺地区]

勝田佐野線



蓋がけした側溝と車道に段差があり、
歩行することは危険



一部開発行為により歩道が整備され
ている

瓜連馬渡線



両側とも歩道が無い

佐和停車場稲田線



両側に3.5mの歩道があるが誘導用ブ
ロックは無い

上高場公園入口



側溝に蓋が無く、横断勾配も2%以上
ある

区画道路



側溝に蓋はあるが幅員が狭く、車椅子
の通行は困難

(2) 移動困難者による現地確認の結果

駅や特定経路について、高齢者、障害者など移動の困難な人に実際に現地を移動してもらい意見をいただきました。

調査日：平成 18 年 2 月 25 日(土)

参加者より寄せられた意見を次に示します。

①勝田駅周辺

〈JR 勝田駅〉

- ・車椅子使用者は、券売機の最上部のボタンまで手が届かない。
- ・触知総合案内板の点字が略字であるため、また、音声案内ボタンのすぐ近くに別の場所の表記があるなどわかりづらい。
- ・触知総合案内板の存在自体が分からなかった。
- ・電車とホームの高さに約 10cm 以上の段差があり、車椅子の人だけでは電車に乗れない。
- ・電車の時刻等を表す電光掲示板が改札口を入れてすぐ上にあるため、通り越してしまい気が付かない。
- ・駅の入口がすぐに分からない。
- ・視覚障害の方には自動扉を開けるボタンが分からなかった。
- ・トイレの案内板の存在が分からない。読むのに時間がかかるため、人にたずねたほうが早い。
- ・車椅子用トイレの手すりの上げ下げが分かりにくい。



〈特定経路〉

- ・駅東口広場内歩道，昭和通り線，勝田佐野線（表町商店街通り）の歩道端部は勾配がきついため，車椅子での通行がスムーズにいかない。
- ・日製水戸病院前の通りは，歩道が傾斜しているため，車椅子で通行するのが大変。
- ・日製水戸病院前の通り，郵便局脇の通りは，歩道内又は路肩部分に電柱が立っており，通行の支障となりやすい。
- ・常陽銀行駐車場入り口付近の点字ブロックが剥がれている。
- ・昭和通りから表町商店街通りへ入った途端，点字ブロックが無くなってしまう。
- ・駅前から表町商店街までの昭和通りの点字ブロックと周囲の路面との明度差がない。
- ・商店街のクッション性のある路面は歩きやすい。
- ・混雑時，常陽銀行前の歩道に違法駐車がある。

〈その他〉

- ・日製水戸病院の駐車場から建物までの路面の状態が悪い。
- ・革靴で歩くときは点字ブロックにひっかかり，転びやすい。

②佐和駅周辺

<JR 佐和駅>

- ・ 駅舎に入る広場の傾斜がきつ過ぎる。
- ・ 券売機の説明（タッチパネル）がわかりづらい。音声での説明がない。
- ・ 下り方面のホームの横断勾配がきつく、車いすの走行に支障がある。
- ・ 障害者用トイレに錠がかかっており、必要なときの錠開放システムがわからない。
- ・ 通路が階段だけであるので、車いすでの通行は困難。（エレベーター等が必要）
- ・ 通路階段の真中にも手すりをつけて欲しい。
- ・ 車両乗降口とホームとの段差が約 15cm あり、障害者の移動は困難。また、車両とホームとの隙間が約 10cm あり、障害者の乗降に危険が伴う。

<特定経路>

- ・ 歩道の平坦性（車道と歩道との段差）が確保されてないため、障害者だけによる車いすでの走行は不可能。補助者が必要。
- ・ 歩道の切り下げ部では、波うち（横断勾配がきつい）となっており、道路側溝の上を走行しているため、極めて狭い空間での通行であり、危険である。
- ・ 車道への横断部での「停止」表示（縁石の突起）がないので、視覚障害者が危険である。
- ・ 縁石の段差があり、車いすでの通行及び視覚障害者の歩行に危険である。
- ・ 道路側溝に蓋がない。（上高場公園から佐和停車場稲田線）
- ・ 常陽銀行駐車場入口前の視覚障害者誘導用ブロックが欠落している。



<その他>

- ・ 高場線とマラソン道路との交差点に音声機能付き信号を取り入れてもらいたい。海側の横断は、車道との区別がないため、危険である。
- ・ 旧瓜連馬渡線とマラソン道路との交差点に停止表示がほしい。～特定経路にすべきでは～。
- ・ 佐野線の歩道が狭すぎるとともに段差及び平坦性が確保されていないため、きわめて危険である。改良の要望。
- ・ 福祉センターの歩道が狭い。

3. 移動円滑化上の課題のまとめ

これまでの調査を踏まえて、移動円滑化を阻害する要因別に課題をまとめると次のようになります。

(1) 階段部における高低差の解消

移動経路上に階段部（5 m以上の高低差）があるところ（佐和駅構内）では、高齢者、身体障害者等の利便性や安全性の向上を図るため、エレベーター等の昇降機の整備が必要です。

(2) 歩行空間の有効幅員や平坦性の確保

移動経路を構成する歩道、横断歩道、通路やプラットフォームにおいては、車椅子同士がすれ違える幅員の確保や平坦性が確保できるように段差や勾配の改善が必要です。

(3) 誘導・案内方法の確立

身体に障害がある人に対しては、その障害に対応した対策が必要です。

- ①視覚障害者誘導用ブロックの設置及び改善
- ②横断歩道の誘導方法や灯火時間の改善
- ③歩車道の分離
- ④階段や通路における手すり、点字プレートの設置及び改善
- ⑤案内情報提供設備の改善
- ⑥券売機の改善

(4) 車両乗降時の段差や隙間の解消

- ・車椅子のまま電車に乗れるようにスロープ板の設置が必要です。
- ・低床バス※に乗りやすいようにバス停部の歩道高の改善が必要です。

第5章 重点整備地区等の設定

1. 特定旅客施設の選定

本市の現況などを踏まえ、この基本構想で重点整備地区として位置付け、整備構想を策定する地区を選定します。

市域内の鉄道駅は、JR 5 駅、湊鉄道 9 駅の計 14 駅があります。このうち、交通バリアフリー法でバリアフリー化を求められる特定旅客施設の要件（一日あたり利用者数が 5,000 人以上）に該当する駅は、右の表のとおり JR 勝田駅、JR 佐和駅の 2 駅となります。

JR 勝田駅は特に利用者数が多く、平成 15 年 12 月にはバリアフリー化に対応した橋上駅及び東西自由通路を整備しました。駅周辺では、東口再開発事業が予定されており、特にバリアフリー化が必要とされる重要な地区と考えられます。JR 佐和駅は、駅の東西両地区においてそれぞれ土地区画整理事業が進められており、バリアフリー化に対応した整備を行うことを計画しています。

バリアフリー新法で対象となる商業施設などの大規模な集客施設や市役所、文化会館などの官公庁施設及び病院については、勝田駅周辺地区に集積しています。佐和駅周辺地区には、図書館、老人福祉センターがあります。

これらの理由からも重点整備地区として位置付け、整備構想を策定する地区を、勝田駅周辺地区、佐和駅周辺地区の 2 つの地区とします。

表 5-1 鉄道駅の乗降客数

鉄道駅		要件①	要件②	
		1日当たりの平均乗降客数（人） （平成16年度）	1日当たりの高齢者利用客数	
			ひたちなか市	基準値
JR 東 日 本	勝田	23,718	3,866	5,000人/日 ×（全国平均 高齢化率） =5,000人/日×19.8% （平成17年3 月末日現在） =990人/日
	佐和	5,910	963	
	常陸青柳	242	39	
	常陸津田	492	80	
茨城 交 通 湊 鉄 道	勝田	913	149	
	日工前	15	2	
	金上	231	38	
	中根	36	6	
	那珂湊	1,061	173	
	殿山	444	72	
	平磯	321	52	
	磯崎	206	34	
	阿字ヶ浦	98	16	
備 考		A	A×16.3% 平成17年3月末日現在 高齢化率	

表 5-2 特定旅客施設の設置要件

- 以下の要件のいずれかに該当するもの
- ① 1日当たりの平均的な利用者の人数が 5,000 人以上
 - ② 当該施設を利用する高齢者又は身体障害者の人数が上記要件①に該当する施設と同程度以上
 - ③ 上記要件①、②の他、旅客施設の利用状況から事業を優先的に実施する必要性が高いと認められるもの

2. 特定旅客施設周辺の主要施設の設定

特定旅客施設を中心とした徒歩圏内（約 500m から約 1km）において高齢者，身体障害者等が利用する主要施設は以下のとおりです。

表 5-3 高齢者等が利用する主要施設

JR 勝田駅周辺	公共施設	ひたちなか市役所，ひたちなか郵便局，中央図書館，文化会館，中央公民館，勝田勤労青少年ホーム，石川運動ひろば，東石川第 4 公園
	医療施設	日立製作所水戸総合病院
	商業施設	セイブ食彩館勝田店，長崎屋勝田店，ジャスコ勝田店，ケーヨーデイツーひたちなか店
	金融機関	常陽銀行駅前出張所，茨城県信用組合勝田中央支店，水戸信用金庫勝田支店，東日本銀行ひたちなか支店
JR 佐和駅周辺	公共施設	高場老人デイサービスセンター・老人福祉センター高場荘，佐野図書館，上高場公園，名称未定近隣公園（2.3ha）
	商業施設	スーパーカドヤ佐和店，カワチ薬品佐和店
	金融機関	常陽銀行佐和支店，水戸信用金庫佐和支店

3. 重点整備地区における特定経路の設定

特定経路の設定にあたっては，駅を中心とした半径 500m 圏内を駅周辺地区の徒歩利用圏と考え，その中で，鉄道駅と公共公益施設を結ぶ主要な経路であり，かつ駅周辺地区の歩行者空間ネットワークとしても重要な経路を選定しました。

勝田駅周辺地区においては，常磐線の東側，勝田駅の 500m から 1km の圏内に市役所や文化会館等があるため，特定経路の設定にあたっては 1km 圏まで範囲を拡大しました。また，常磐線の西側は工業地区で公共施設等の集客施設はありませんが，多数の通勤者等の経路となっているため，大規模工場の出入口までを特定経路としました。

特定経路については今後，交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準や各種ガイドラインに基づいた整備を図っていくものとします。

なお，目標年度である平成 22 年度まで期間が短いことと土地区画整理事業により道路を整備する箇所が多いことから，目標年度までに整備する特定経路と，平成 23 年度以降に整備する特定経路とに分けました。

表 5-4 勝田駅周辺の特定経路

路線名	対象番号	路線名	対象番号
勝田駅東口広場	-	1級1号線（昭和通り線）	①
1級12号線（勝田佐野線）一部※1	②	1級6号線（東石川長砂線）※2	③
1級16号線（勝田富士山線）一部※1	④	1級13号線（勝田中根線）※2	⑤
1級14号線（金上田彦線）※2	⑥	中央211号線	⑦
中央212号線	⑧	中央277号線※2	⑨
中央281号線※2	⑩	中央283号線※2	⑪
中央342号線※2	⑫	中央343号線※2	⑬
中央352号線※2	⑭	中央353号線※2	⑮
勝田駅西口交通広場	-	1級7号線（勝田停車場佐和線）	⑯
東西自由通路	⑰		

※1は、平成23年度以降に整備する区間を含む特定経路

※2は、平成23年度以降に整備する特定経路

表 5-5 佐和駅周辺の特定経路

路線名	対象番号	路線名	対象番号
佐和駅西口広場	-	1級5号線（佐和停車場稲田線）	①
1級7号線（勝田停車場線佐和線）	②	佐野497号線	③
1級4号線（佐和停車場高野線）※	④	1級12号線（勝田佐野線）※	⑤
上高場公園入口（未認定）	⑥	高場高野線※	⑦
未認定※	⑧	未認定※	⑨
未認定※	⑩	未認定※	⑪

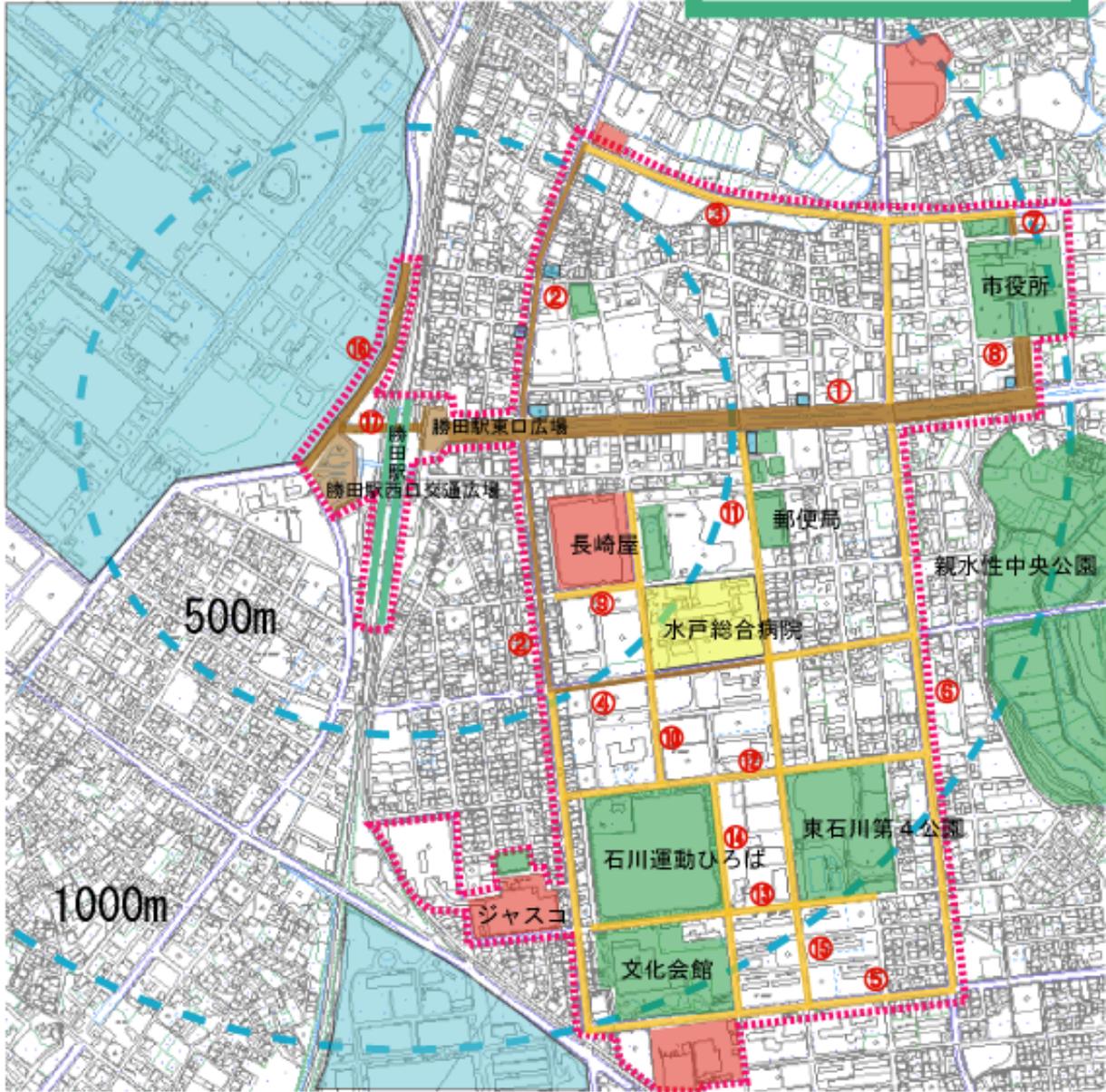
※は、平成23年度以降に整備する特定経路

4. 重点整備地区の区域の設定

特定経路を含む範囲を、重点整備地区の区域として設定しました。区域の境界は、開発事業区域界、主要道路を基本とします。

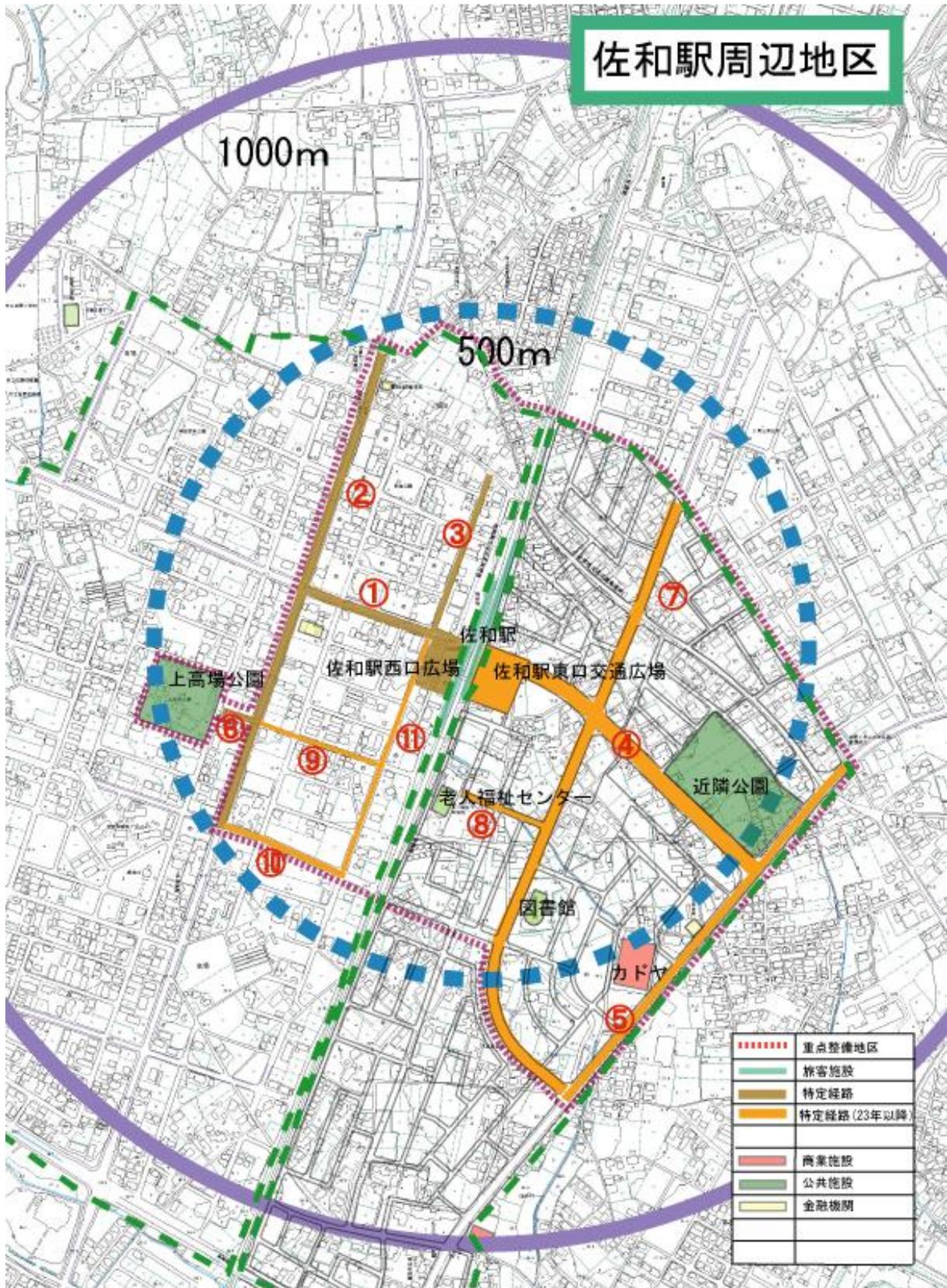
勝田駅及び佐和駅周辺地区の重点整備地区の区域と特定経路等を図「勝田駅周辺地区」と図「佐和駅周辺地区」に示します。

勝田駅周辺地区



	重点整備地区		全副機関
	旅客施設		
	特定経路		
	特定経路 (H23以降)		
	商業施設		
	公共施設		
	医療施設		

佐和駅周辺地区



第6章 整備の基本理念等

1. 整備の基本理念

次の考え方を基本に、年齢や障害の有無に関係なく全ての市民が自由に快適に安心して過ごせる安全な都市、そして思いやりあふれる都市を市民・事業者・行政が互いに協働し築きあげていくことを基本理念とします。

○すべての人が利用しやすいユニバーサルデザイン※の考え方を基本とする

移動に障害がある人のために整備を行うバリアフリーの考え方ではなく、年齢、性別、障害の有無などにかかわらず、すべての人が利用可能なように、常により良いものに改良していこうというユニバーサルデザインの考え方を基本とします。

○基準に適合するとともにさらに質的な向上を図るものとする

整備内容や仕様については移動円滑化基準に適合させていきます。さらに各種ガイドラインなどの趣旨や内容を尊重しつつ、標準的なレベルからさらに望ましいレベルまで、整備の質の向上に努めます。

○バリアフリー新法を踏まえ面的なバリアフリー化も視野に入れる

単に旅客施設や移動経路の整備という線的な整備を考えるばかりでなく面的な広がりを図るために特定経路を連結して設定するとともに、移動の目的である施設についても、障害者等が安心して利用できるようにバリアフリー新法を踏まえ、施設設置管理者にバリアフリー化を促します。

○思いやりのある都市づくりをあわせて行う

全ての人が快適に安心して移動できる都市を実現させるためには、施設整備を行うだけでなく、市民一人ひとりがバリアフリーのまちづくりについての理解を深め、互いに助けあう思いやりを持つことが重要です。このために普及啓発、教育研修などに取り組む外、市民やボランティア団体との連携を図っていきます。

2. 整備の基本方針

整備の基本方針は、特定旅客施設、駅前広場、特定経路、信号機等に関する整備の基本的な方向を示すものであり、関連する基準やガイドライン等を基本とします。

<旅客施設等>

1. 移動経路の円滑化

高齢者、身体障害者、妊産婦等すべての人が、駅の出入り口からプラットフォームまで安全に安心して移動ができるよう、また、可能な限り単独でアプローチできるよう、必要な幅員を確保するとともに、エレベーターなどの垂直移動設備を整備します。

2. 誘導案内設備の整備

①視覚障害者誘導用ブロック等の敷設

駅の入入り口からプラットホームまでの誘導動線について、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するとともに、音声により視覚障害者に対する効果的な誘導を行います。

②案内情報設備の整備

エレベーター、トイレなどの主要な設備の案内、路線案内、時刻表、運賃案内、旅客施設周辺案内は、ピクトグラム※を活用するなど、誰にでも見やすくわかりやすいものとしします。

運行情報案内については、文字及び音声により提供するとともに、平常の運行情報をはじめ、事故・遅延等の緊急情報も提供します。

3. 高齢者・身体障害者等に対応した設備の整備

エレベーター、エスカレーター、スロープ、手すり、トイレ、改札口、券売機等の設備は、全ての人々が利用しやすいものとしします。

4. プラットホームにおける安全対策

プラットホームには、視覚障害者の転落を防止するため、点状ブロックを敷設や端部に転落防止柵を設置するとともに、文字及び音声による列車接近警告設備等の整備を検討します。

5. 車両等のバリアフリー化

(鉄道車両等)

車いすスペースの設置、文字及び音声による運行情報提供設備の設置、連結部の転落防止設備の設置等を進めます。

(バス車両)

低床バスの導入、車いすスペースの設置、文字及び音声による運行情報提供設備の設置等を進めます。

6. その他

旅客施設内で、駅員等が適切な対応を行えるよう、職員の教育訓練を充実させるとともに、車内の優先座席等に関する理解と協力が得られるようPRを行います。

<駅前広場等>

1. 段差解消・視覚障害者誘導用ブロックの敷設

駅等との連絡経路は段差・勾配を解消するとともに、バス乗場その他必要な個所に視覚障害者誘導用ブロックを敷設します。

2. 駅前広場における案内情報設備の整備

バスの路線案内図、時刻表その他周辺施設等に関する案内板等は、誰にでも見やすくわかりやすいものを整備します。

3. 高齢者、身体障害者等が利用しやすい乗降スペースの整備

車いす利用者など身体障害者等が利用しやすいタクシー、自家用車等の乗降スペースを整備します。

<道路>

1. 移動経路の円滑化

主要駅と主要施設を結ぶ経路（特定経路）は、誰もが快適に安心して歩けるように『道路の移動円滑化整備ガイドライン』（国土交通省）及び『道路に関するバリアフリー整備指針』（ひたちなか市）に基づき整備します。

<信号機等>

1. 高齢者，身体障害者等に対応した信号機・道路標識等の整備

①必要かつ整備可能な箇所に，視覚障害者等に対応した音響機能を有する信号機や高齢者，身体障害者等に対応した歩行者用青時間延長機能を有する信号機を整備し，道路横断の安全を確保します。

②歩行者の安全な通行空間を確保するために必要な道路標識等を整備します。

<商業施設等大規模民間施設>

1. 全ての人の利用に配慮した施設の整備

新規施設は法令・基準を遵守し，バリアフリー化を図りますが，既存の施設も高齢者，身体障害者等が安全に利用しやすい施設への改善に努めます。

<公共施設>

1. 全ての人の利用に配慮した施設の整備

市役所や公民館等の公共施設や公園・駐車場については，高齢者，身体障害者等が安全に移動し，利用しやすい施設に改善します。

<その他の事業>

1. 市民の理解と協力の促進に向けた啓発

旅客施設，特定経路をより使いやすいものとしていくため，市民一人ひとりが高齢者，身体障害者等に対する理解を深め，必要に応じて手助けできるよう，広報・啓発活動を行います。

2. 市民の主体的活動の推進

ボランティア活動をはじめ，市民一人ひとりの主体的な活動の促進に向けた広報・啓発活動を行います。

3. 違法看板類，違法駐車車両対策

通行の障害になる放置自転車，違法看板類の撤去及び違法駐車車両の取り締まりを実施するとともに，マナー向上のための広報・啓発活動を行います。

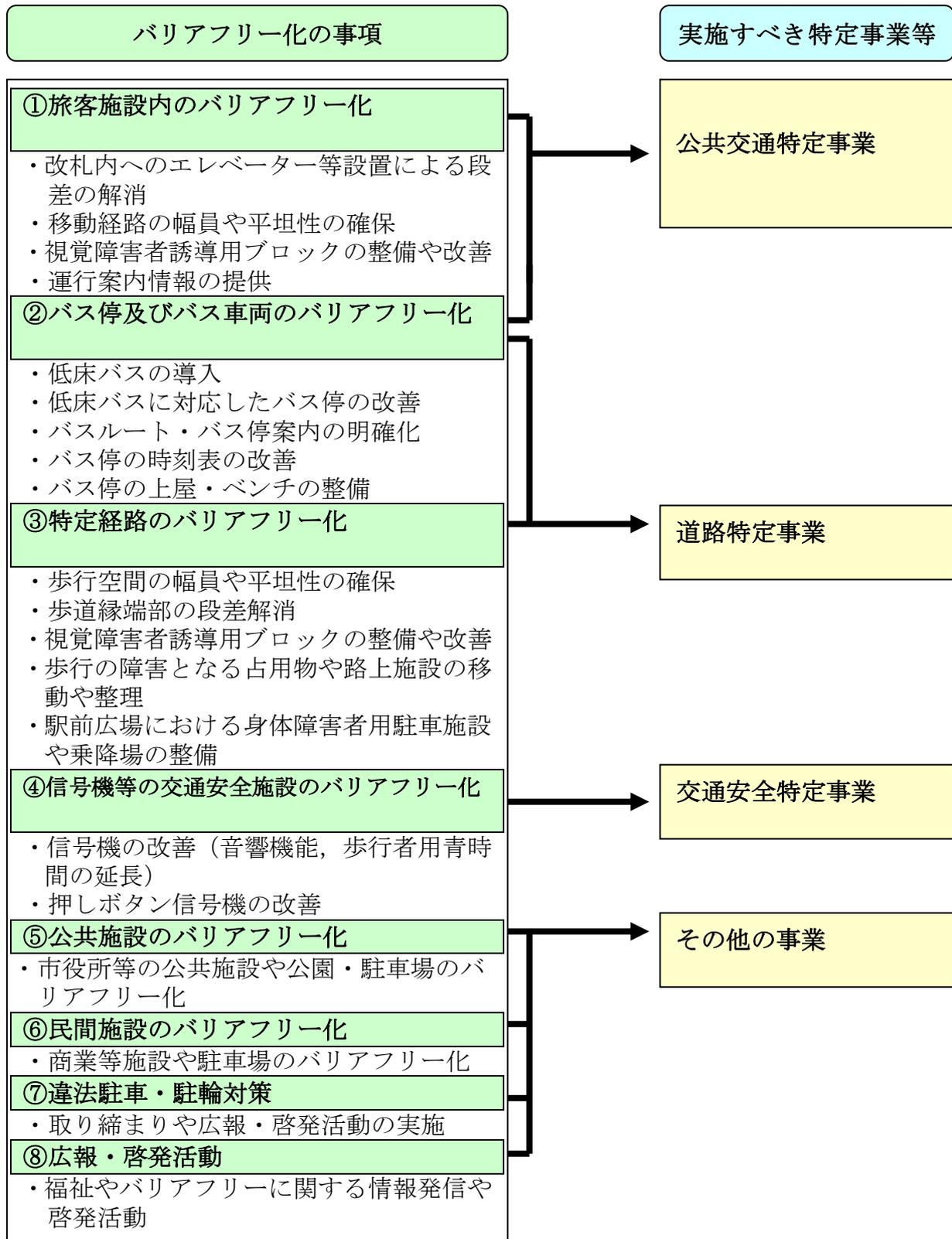
4. バリアフリー情報の発信

基本構想に関する情報や重点整備地区内の旅客施設・特定経路等のバリアフリー情報を発信するとともに，各旅客施設や主要なインフォメーションセンターにおいて，情報提供及び案内を行います。

第7章 整備構想

1. 整備の体系

整備構想では、実施すべき整備事業メニューを公共交通機関（鉄道、バス）、道路、信号・交差点や交通規制等の特定事業ごとに分けて示します。



2. 実施する事業

(1) 勝田駅周辺地区

①公共交通特定事業に関する事項

<バス停及びバス車両> (事業者：茨城交通)

整備内容	備考
見やすくわかりやすい時刻表や経路案内板の設置	
低床バスの導入	平成18年10月より低床コミュニティバス※が運行中

<社員に対する教育・訓練> (事業者：JR東日本, 茨城交通)

整備内容	備考
移動に支障のある人へ適切な対応が図れるよう研修や教育・訓練の実施	

②道路特定事業に関する事項

<駅前広場>

整備内容	備考
勝田駅東口広場	市街地再開発事業による整備
勝田駅西口交通広場	整備済施設の維持・管理

<市道>

路線名	対象番号	整備事項
1級1号線 (昭和通り線)	①	段差の改善
1級12号線 (勝田佐野線)	②	段差の改善
1級16号線 (勝田富士山線)	④	誘導ブロックの設置, 横断勾配の改善
中央211号線	⑦	段差の改善
中央212号線	⑧	段差の改善
1級7号線 (勝田停車場佐和線)	⑯	段差の改善

③交通安全特定事業に関する事項

<信号機等の整備> (事業者：茨城県警本部)

整備内容	備考
視覚障害者のための音響式信号機の設置	
高齢者や車椅子利用者等のための歩行者用青時間の延長機能を持った信号機の設置	

押しボタン式信号機のボタンの位置や高さの改善	
------------------------	--

<違法駐車対策>

- ・歩道上及び駅前広場等における違法駐車車両の取り締まりや違法駐車防止のための広報活動、啓発活動を実施します。

④その他の事業に関する事項

<歩道上の占用物等の対策>

- ・看板等を撤去します。

<公共施設の改善>

- ・公共施設内駐車場の身体障害者用駐車場を基準に適合させます。

(2) 佐和駅周辺地区

①公共交通特定事業に関する事項

<旅客施設> (事業者：JR東日本)

整備内容	備考
土地区画整理事業の進捗度合いに合わせた橋上駅舎化の検討	
既存駅舎におけるエレベーター又はエスカレーター設置の検討	
移動円滑化経路の確保及び案内サインなどの整備	

<バス停及びバス車両> (事業者：茨城交通)

整備内容	備考
見やすくわかりやすい時刻表や経路案内板の設置	
低床バスの導入	平成19年度より低床のコミュニティバスが運行開始(予定)

<社員に対する教育・訓練> (事業者：JR東日本, 茨城交通)

整備内容	備考
移動に支障のある人へ適切な対応が図れるよう研修や教育・訓練の実施	

②道路特定事業に関する事項

<駅前広場>

整備内容		備考
佐和駅西口広場	整備済施設の維持・管理	

<市道>

路線名	対象番号	整備事項
1級5号線 (佐和停車場稲田線)	①	誘導ブロックの設置, 段差の改善
1級7号線 (勝田停車場線佐和線)	②	誘導ブロックの設置, 段差の改善
上高場公園入口(未認定)	⑥	誘導ブロックの設置, 段差の改善

③交通安全特定事業に関する事項

<信号機等の整備> (事業者: 茨城県警本部)

整備内容	備考
視覚障害者のための音響式信号機の設置	
高齢者や車椅子利用者等のための歩行者用青時間の延長機能を持った信号機の設置	
押しボタン式信号機のボタンの位置や高さの改善	

<違法駐車対策>

・歩道上及び駅前広場等における違法駐車車両の取り締まりや違法駐車防止のための広報活動, 啓発活動を実施します。

④その他の事業に関する事項

<歩道上の占用物等の対策>

・看板等を撤去します。

<公共施設の改善>

・公共施設内の身体障害者用駐車場を基準に適合させます。

(3) 市全域

<啓発活動>

- ・心のバリアフリーを進めるため, 福祉やバリアフリーに関する情報発信や啓発活動を進めます。
- ・交通事業者以外の民間事業者にバリアフリー化を促します。

<市民活動の育成>

・バリアフリー化を進めるボランティアの組織化を支援します。

第8章 今後の取り組み

今後は、次のことに取り組みながら各特定事業者とともに基本構想を推進します。

1. 継続的改善のしくみづくり

この基本構想が一過性の取り組みで終わることのないよう、着実に事業を実施するとともに、構想推進のための協議会を設置するなど市民参加の下に評価を行い、基本構想の見直しを図っていきます。

また、違法駐車や放置自転車対策のように市民の協力が必要なものについては継続的な啓発活動を進めます。

2. バリアフリー新法を踏まえた都市のバリアフリー化の促進

この基本構想は、交通バリアフリー法に基づき、鉄道駅や駅前広場、道路などを対象とする他、バリアフリー新法に一部対応し、公園も重要な施設として位置づけ策定していますが、都市全体のバリアフリー化を考えるうえでは建築物のバリアフリー化も重要です。駅前広場や道路などと建築物との間が一体的・連続的に移動できるように配慮するとともに、建物内部のバリアフリー化についても進めていかねばなりません。

そのためには、平成18年6月に公布されたバリアフリー新法や茨城県ひとにやさしいまちづくり条例に基づき、新築・新設・改修される民間建築物や路外駐車場に対する指導を行っていくとともに、バリアフリー新法に基づく移動等円滑化基本構想の早期策定に努めます。

また、既存建物や路外駐車場については、建物所有者・管理者のバリアフリー化への意識向上に向けた啓発活動も行います。

3. バリアフリー化を図る地域の拡大

この基本構想の内容は、優先的に交通バリアフリー化を図るべき重点整備地区を中心として策定されていますが、最終目標は、本市全体のバリアフリー化にあります。

この基本構想で示したまちのバリアフリー化の基本理念と方向性の考え方を、さらに重点整備地区外のまちづくりへ展開していくことも重要です。

そのためには、今後、総合計画や都市計画マスタープランといった上位計画や個別計画を策定する場合は、この基本構想の趣旨を踏まえていきます。

資料編

ひたちなか市交通バリアフリー基本構想策定協議会設置要綱	39
ひたちなか市交通バリアフリー基本構想策定協議会委員名簿	40
ひたちなか市交通バリアフリー基本構想策定検討会設置要綱	41
ひたちなか市交通バリアフリー基本構想策定の経緯	42
用語集	43
アンケート調査の内容及び結果	47

ひたちなか市訓令第18号

ひたちなか市交通バリアフリー基本構想策定協議会設置要綱

(設置)

第1条 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年法律第68号。以下「法」という。）に基づくひたちなか市交通バリアフリー基本構想（以下「基本構想」という。）を策定するにあたり、法第6条第4項に規定する関係各機関との協議を行い、その他関連機関相互の連絡調整を図るため、ひたちなか市交通バリアフリー基本構想策定協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次の各号に掲げる事項を所掌する。

- (1) 基本構想の策定に関する事項
- (2) その他基本構想の策定に関して必要な事項

(構成)

第3条 協議会は、委員18人以内で構成する。

2 協議会は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。

- (1) 施設設置管理者
- (2) 茨城県公安委員会
- (3) 高齢者、身体障害者を代表する者
- (4) 地域住民を代表する者
- (5) 学識経験者
- (6) ひたちなか市職員

(会長)

第4条 協議会に会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、協議会を代表し、協議会の会務を総理する。

3 会長に事故があるときは、協議会に属する委員のうちから会長があらかじめ指名するものがその職務を代理する。

(会議)

第5条 会長は、協議会の会議を招集し、その議長となる。

2 協議会は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。

3 協議会は、必要があると認めるときは、会議に関係者の出席を求め、資料の提出、意見の開陳、説明その他必要な協力を求めることができる。

(任期)

第6条 委員の任期は、基本構想の策定が完了する時までとする。

(庶務)

第7条 協議会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(補則)

第8条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、別に定める。

付 則

この訓令は、公布の日から施行する。

ひたちなか市交通バリアフリー基本構想策定協議会委員名簿

(順不同)

区分	氏 名	所属及び役職	会役職
施設設置管 理者	尾 方 哲	株式会社長崎屋勝田店店長	
	齋 藤 保 洋	茨城交通株式会社勝田営業所長	
	高 畑 治	東日本旅客鉄道株式会社水戸支社総務部企画室長	
	仲 村 稔	株式会社日立製作所水戸総合病院事務局総務係主任	
公安委員会	根 本 敏 雄	茨城県警察本部交通部交通規制課長	
福祉関係者	石 崎 和 夫	ひたちなか市身体障害者協会会長	
	後 藤 忠 明	ひたちなか市聴覚障害者協会会長	
	橋 野 文 二	ひたちなか市高齢者クラブ連合会会長	
	皆 川 妙 子	ひたちなか市視覚障害者協会会長	
地域代表	堀 越 佑 一	ひたちなか商工会議所副会頭	
学識経験者	生 出 友 良	ひたちなか西警察署長	
	橋 浦 政 幸	茨城県厚生総務課長	
	福 地 邦 美	関東運輸局茨城運輸支局首席運輸企画専門官	
	村 田 正 文	茨城県土木部都市局都市計画課長	
	山 田 稔	茨城大学工学部准教授	会長
市職員	加 藤 雄 二	ひたちなか市福祉部長	
	葛 宇 芳 樹	ひたちなか市建設部長	
	澤 畠 雄 也	ひたちなか市都市整備部長	副会長

ひたちなか市交通バリアフリー基本構想策定検討会設置要綱

(設置)

第 1 条 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 年法律第 68 号）に基づく本市の移動円滑化（バリアフリー化）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を策定するに当たり，ひたちなか市交通バリアフリー基本構想策定検討会（以下「策定検討会」という。）を設置する。

(協議事項)

第 2 条 策定検討会は，次に掲げる事項を協議，検討する。

- (1) 市内旅客施設及びその周辺のバリアフリー化の現状把握に関すること。
- (2) 重点整備地区の指定に関すること。
- (3) 重点整備地区の基本構想の策定に関すること。
- (4) その他基本構想の策定のため必要な事項に関すること。

(構成員)

第 3 条 策定検討会の構成員は，次のとおりとする。

- (1) 企画調整課長
- (2) 防災交通課長
- (3) 社会福祉課長
- (4) 高齢福祉課長
- (5) 商工振興課長
- (6) 道路建設課長
- (7) 道路管理課長
- (8) 都市計画課長
- (9) 勝田地区土地地区画整理事務所長

(会議)

第 4 条 策定検討会は，都市計画課長が主宰する。

- 2 策定検討会は，必要に応じて随時開催する。
- 3 策定検討会の進行は，都市計画課長が行う。

(庶務)

第 5 条 策定検討会の庶務は，都市計画課が行う。

(補則)

第 6 条 この要綱に定めるもののほか，策定検討会の運営に関し必要な事項は，別に定める。

付 則

この訓令は，公布の日から施行する。

交通バリアフリー基本構想策定の経緯

開催日等	内 容
平成 18 年 2 月 7 日	構想策定検討会(庁内検討機関：第 1 回) の開催
平成 18 年 2 月 10 日	構想策定に資するためのアンケート実施
平成 18 年 2 月 5 日	利用者協力による現地確認調査の実施
平成 18 年 5 月 6 日	構想策定検討会（第 2 回）の開催
平成 18 年 6 月 5 日	ひたちなか市心身障害者連絡協議会との協議
平成 18 年 8 月 4 日	構想策定協議会（第 1 回）の開催
平成 18 年 9 月 7 日	構想策定協議会（第 2 回）の開催
平成 18 年 10 月 12 日	構想策定検討会（第 3 回）の開催
平成 18 年 10 月 27 日	構想策定協議会（第 3 回）の開催
平成 18 年 11 月 10 日	構想(案)に関するパブリックコメントの実施
平成 18 年 12 月 1 日	庁議決定

用語集

あ行

[移動円滑化の促進に関する基本方針]

交通バリアフリー法第3条に基づき、主務大臣が定める移動円滑化を総合かつ計画的に推進するための基本方針。（平成12年11月15日 国家公安委員会，運輸省，建設省，自治省告示第1号）

[移動円滑化基準]

交通バリアフリー法施行に伴い主務政省令で定められた，旅客施設，車両，道路，信号機等に関する基準。

[移動円滑化整備ガイドライン]

移動円滑化基準に基づきよりわかりやすく，また望ましい基準を示したもの。「道路の移動円滑化整備ガイドライン」と「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」の2つがある。

[オストメイト]

直腸がんや膀胱がんなどが原因で臓器に機能障害（内部障害のひとつ）を負い，手術によって，人工的に腹部へ人工肛門や人口膀胱の排泄口を増設した人を「オストメイト（ostomate）」という。国内には約20～30万人のオストメイトがいると言われている。

か行

[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11月15日施行）」。公共交通機関のバリアフリー化と，市区町村が定める移動円滑化の基本構想を大きな枠組みとする。

[高齢化率]

総人口に対する65歳以上の人口の割合

[勾配]

横断勾配

道路の路線直角方向の勾配のこと。通常，車線は雨水排水のため1.5%～2.0%の勾配が路頂から車道端に向かってついている。

縦断勾配

道路（または鉄道）の延長方向の勾配のこと。

[コミュニティバス]

主として地方公共団体が交通空白地域、交通不便地域の解消や高齢者等の外出促進を図るため、一定地域内を運行している地域密着型のバス。狭い道路でも運行可能なように小型化を図ったり、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫する事例が多い。

さ行

[視覚障害者誘導用ブロック]

視覚障害者を誘導するために床面や路面等に敷設される、棒状、点状の突起をもった床材等のこと。

[重点整備地区]

交通バリアフリー法に基づく基本構想に定める地区。特定旅客施設を中心とし、重点的かつ一体的整備が必要な地区として市区町村が定めるもの。

[ソフト]

人、システム、制度など主に運用に関するもの。それに対しハードとは道路や建築物、設備など主に施設に関するもの。整備のバリアフリーに対して、人々の心のバリアフリーのことを「ソフトのバリアフリー」と言う。

た行

[多機能トイレ]

車椅子利用者だけでなく、足の不自由な人、乳幼児連れ、オストメイト等の多様な利用者に対応した設備を設けた多機能なトイレ。

[DID（人口集中地区）]

人口密度が約4,000人/k㎡以上の地区が集合し、合計人口が5,000人以上の地域。昭和35年の国勢調査から設定された。

[低床バス]

車両内の段差が少なく、スムーズな乗降が可能なバス。ノンステップバスとワンステップバスがある。

ノンステップバス

車両内で階段がなく、スムーズな乗降が可能なバス。車椅子利用者の乗降の際は、スロープ板等を出す。後方座席へは行く途中には段がある。

ワンステップバス

車両内で一段のぼる形式のバス。車椅子利用者の乗降の際は、スロープ板等を出す。

[透水性舗装]

雨水等を地下に円滑に浸透させることができる舗装構造。透水性舗装により、排水勾配に必要な横方向の勾配を緩和できる。

[道路の移動円滑化整備ガイドライン]

交通バリアフリー法に基づく基本構想に定められる特定経路に関する道路構造の基準。歩道設置、有効幅員 2.0 m の確保などの基準が示されている。

[特定経路]

特定旅客施設と「特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設」との間の経路。

[特定事業計画]

交通バリアフリー法に基づく基本構想に記載された特定事業（バリアフリー化に関する事業）に関し、関係する事業者が作成する計画。公共交通事業者が作成する公共交通特定事業計画、道路管理者が作成する道路特定事業計画、公安委員会が作成する交通安全特定事業がある。

[特定旅客施設]

1日あたりの平均的な利用者数が 5,000 人以上であること、又は相当数の高齢者、身体障害者等の利用が見込まれることなどの要件に該当する旅客施設。

[都市計画マスタープラン]

都市計画マスタープランとは、都市計画に関する基本的・総合的・長期的計画であり、都市計画法第 18 条の 2 に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のこと。

な行

[内部障害]

身体障害者福祉法で規定する身体障害のひとつ。心臓・腎臓・呼吸器・膀胱または直腸・小腸の機能障害で、永続し、日常生活が著しい制限を受ける程度のものをいう。

は行

[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 6 月 29 日公布）」。一定規模の病院、劇場、百貨店、公共施設等の建築

物について、バリアフリー化の努力義務を課したもの。改正ハートビル法（平成 15 年 4 月 1 日施行）では、一定条件の特別特定建築物の新設もしくは大規模な改良の場合は、バリアフリー化が義務づけられる。

[ハード]

ハードとは道路や建築物，設備など主に施設に関するもの。それに対しソフトとは人，システム，制度など主に運用に関するもの。

[バリアフリー]

障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去するという意味で，もともと住宅建築用語で登場し，段差等の物理的障壁の除去をいうことが多いが，より広く障害者の社会参加を困難にしている社会的，制度的，心理的な全ての障壁の除去という意味でも用いられる。

[ピクトグラム]

一般に「絵文字」「絵単語」などと呼ばれる何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）の一つ。主に鉄道駅や空港などの公共空間で使用される。

[不陸(ふりく)]

平らでなく凹凸があること。切取り・盛土などの路盤面が平らでない場合，または打設したコンクリートの上端が平らでなく，凹凸がある場合など「不陸がある」という。

ま行

[マウントアップ形式歩道]

車道より高い(10～25 cm)歩道形式をマウントアップ形式歩道という。

や行

[ユニバーサルデザイン]

バリアフリーは，障害によりもたらされるバリア（障壁）に対処するとの考え方であるのに対し，ユニバーサルデザインはあらかじめ，障害の有無，年齢，性別，人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインするという考え方。ユニバーサルデザインには，①公平であること，②自由度が高いこと，③単純で，④分かりやすいこと，⑤安全であること，⑥余計な体力を使わないこと，⑦使いやすい適正な空間と大きさの確保などの7つの原則がある。

ひたちなか市交通バリアフリー基本構想

平成18年12月発行

編集・発行 ひたちなか市都市整備部都市計画課

〒312-8501 茨城県ひたちなか市東石川2丁目10番1号

TEL 029-273-0111 内線1361

FAX 029-276-0479

e-mail toshikei@city.hitachinaka.ibaraki.jp