

資 料 編

鹿児島市新交通バリアフリー基本構想策定委員会等の開催経過	22
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)	24
重点整備地区選定の経緯	25
バリアフリー用語の説明	28

鹿児島市新交通バリアフリー基本構想策定委員会等の開催経過

鹿児島市新交通バリアフリー基本構想の策定にあたっては、学識経験者、関係事業者、行政機関、市民からなる「鹿児島市新交通バリアフリー基本構想策定委員会」を設置し、協議及び検討を行いました。

なお、具体的な事項に関しては、委員会の下に設置した幹事会において調査検討を行いました。

【委員会・幹事会等の開催経過】

平成 23 年 8 月 22 日	第 1 回幹事会開催
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新交通バリアフリー基本構想の位置付けについて ・ 基本理念・基本方針等について ・ 重点整備地区等について 	
平成 23 年 8 月 26 日	第 1 回委員会開催
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新交通バリアフリー基本構想の位置付けについて ・ 基本理念・基本方針等について ・ 重点整備地区等について 	
平成 23 年 11 月 18 日	第 2 回幹事会開催
<ul style="list-style-type: none"> ・ 重点整備地区等について ・ 推進体制について ・ パブリックコメント手続きについて 	
平成 23 年 11 月 28 日	第 2 回委員会開催
<ul style="list-style-type: none"> ・ 重点整備地区等について ・ 推進体制について ・ パブリックコメント手続きについて 	
平成23年12月22日～平成24年1月31日〔41日間〕	
パブリックコメント手続き	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 鹿児島市新交通バリアフリー基本構想（素案）について 	
平成 24 年 3 月 2 日	第 3 回幹事会開催
<ul style="list-style-type: none"> ・ 鹿児島市新交通バリアフリー基本構想（素案）に関するパブリックコメント手続きの実施結果について ・ 鹿児島市新交通バリアフリー基本構想（案）について 	
平成 24 年 3 月 16 日	第 3 回委員会開催
<ul style="list-style-type: none"> ・ 鹿児島市新交通バリアフリー基本構想（素案）に関するパブリックコメント手続きの実施結果について ・ 鹿児島市新交通バリアフリー基本構想（案）について 	

鹿児島市新交通バリアフリー基本構想策定委員会 委員名簿

(敬称略・順不同)

区分	所属等	役職	氏名		
1	学識経験者	鹿児島女子短期大学生活科学科	教授	◎ 古川 恵子	
2	高齢者・障害者等	鹿児島市身体障害者福祉協会	理事長	○ 遠矢 四男	
3		鹿児島市老人クラブ連合会	副会長	米澤 小夜子	
4	施設設置管理者 (JR)	九州旅客鉄道(株)鹿児島支社総務企画課	営業担当課長	深見 直人	
5	施設設置管理者 (フェリー)	鹿児島市船舶部船舶運航課	課長	萩原 茂	
6	施設設置管理者 (路面電車)	鹿児島市交通局電車事業課	課長	寺原 宏之	
7	施設設置管理者 (バス)	(社)鹿児島県バス協会	専務理事	西村 将男	
8	施設設置管理者 (タクシー)	鹿児島市タクシー協会	専務理事	川畑 恭平	
9	施設設置管理者 (道路)	鹿児島国道事務所交通対策課	課長	新原 隆博	
10	施設設置管理者 (道路)	鹿児島県鹿児島地域振興局土木建築課	課長	上野 徹	
11	公安委員会	鹿児島県警察本部交通部交通規制課	課長	神 伸一郎 〔今村 順二〕	
12	鹿児島市	(都市公園)	鹿児島市公園緑化課	課長	前村 格治
13		(駅前広場等)	鹿児島市市街地まちづくり推進課	課長	井上 謙二
14		(区画整理等)	鹿児島市谷山都市整備課	課長	鮫島 健二郎
15		(道路等)	鹿児島市道路建設課	課長	水元 修一
16	その他(市が必要と認める者)	マミーズ21企画	代表	田之脇 理恵子	
17		鹿児島運輸支局	首席運輸企画専門官	坂本 正弘	
18		公募市民	—	谷口 朝香	
19		公募市民	—	中道 あゆみ	

※「◎」は委員長、「○」は副委員長
 ※〔 〕内は前任者

鹿児島市新交通バリアフリー基本構想策定委員会幹事会 幹事名簿

(敬称略・順不同)

	所属等	役職	氏名
1	九州旅客鉄道(株)鹿児島支社総務企画課	課長代理	東 修次
2	鹿児島市船舶部船舶運航課	施設管理係長	阿部 洋己
3	鹿児島市交通局電車事業課	施設係長	川原 耕一
4	鹿児島交通(株)バス事業課 いわさきバスネットワーク(株)乗合営業課	課長代理	坂口 博文
5	南国交通(株)自動車事業部営業課	係長	玉利 人志 〔諸留 浩史〕
6	ジェイアール九州バス(株)鹿児島支店	副支店長	淵上 竜也
7	鹿児島市交通局バス事業課	管理係長	久保田 道広
8	(社)鹿児島県バス協会	事務局長	川原 徹郎
9	鹿児島市タクシー協会	事務局長	新宅 和正
10	鹿児島国道事務所交通対策課	交通対策係長	若松 正樹
11	鹿児島県鹿児島地域振興局土木建築課	道路維持第一係長	新地 正志
12	鹿児島県企画部交通政策課	地域交通係長	大小田 敦
13	鹿児島県警察本部交通部交通規制課	課長補佐	持留 道男
14	鹿児島市交通政策課	課長	● 山口 順一
15	鹿児島市障害者福祉課	ゆうあい係長(主幹)	西 浩一
16	鹿児島市公園緑化課	公園建設係長	梅下 勝志
17	鹿児島市市街地まちづくり推進課	主幹	柚木 兼治
18	鹿児島市谷山都市整備課	工事係長(主幹)	中馬 礼士郎
19	鹿児島市建築指導課	指導係長	井神 博文
20	鹿児島市道路建設課	計画係長(主幹)	北野 浩志
21	鹿児島市街路整備課	計画係長(主幹)	萩原 清道
22	鹿児島市谷山建設課	建設係長	羽田 好勝

※「●」は幹事長
 ※〔 〕内は前任者

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）

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となり、高齢者や障害者をはじめ、あらゆる人々が社会活動に参加し、自己実現できるために、これまでさまざまな施策が進められてきました。

しかしながら、道路や建物等の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たため、連続的なバリアフリー化が図られていない、ソフト面での対策が不十分などの課題があったことから、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、「交通バリアフリー法」と「ハートビル法」を統合した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」が制定されました。

高齢者、障害者（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む全ての障害者）、妊婦、けが人などの、移動や施設利用の利便性や安全性の向上を促進するために、バリアフリー法では、市町村は、国が定める基本方針に基づき、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者などが利用する施設が集まった重点整備地区について、公共交通機関や道路、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、当該地区におけるバリアフリー化のための方針、事業等を内容とする「基本構想」を作成することができるとされています。



出典：バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック

図 バリアフリー化の重点的かつ一体的な推進のイメージ

■バリアフリー化を推進する地区

- ・駅を中心とした地区や、高齢者、障害者など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図るための事業を実施する必要がある地区

■バリアフリー化を推進する施設

- ・公共交通機関(駅・バスターミナルなどの旅客施設、鉄道車両・バスなどの車両)、並びに特定の建築物、道路、路外駐車場及び都市公園
 - ※新しく建設・導入する場合、それぞれの事業者・建築主などの施設設置管理者に対して、施設ごとに定めた「バリアフリー化基準(移動等円滑化基準)」への適合を義務づけられます。
 - ※既存の施設等については基準適合するように努力義務が課せられます。

重点整備地区選定の経緯

1. 旅客施設の平均利用者数の整理

重点整備地区を設定するにあたり、まず、移動の中心となる旅客施設について、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた一日平均利用者数が3,000人以上に該当するかを整理しました。

整理結果は下表のとおりで、本市では15施設（南鹿児島駅、南鹿児島駅前電停は1施設として算定）が基準に該当していますので、これらの施設を中心とする地区について、どの地区を重点整備地区に設定するかを検討しました。

なお、下表の施設のうち、7施設（◎、○の付いた施設）は旧交通バリアフリー基本構想の重点整備地区内に位置しています。このように施設が隣接している場合は、1地区とみなして検討を行いました。

表 旅客施設の平均利用者数（3,000人以上を抽出）

種別	旅客施設名	乗降客数
鉄道駅 (5施設)	◎鹿児島中央駅	約35,500人/日
	谷山駅	約5,400人/日
	坂之上駅	約5,000人/日
	○鹿児島駅	約3,300人/日
	上伊集院駅	約3,300人/日
	(参考)	南鹿児島駅(※1)
市電停留場 (6施設)	谷山電停	約6,000人/日
	郡元電停	約5,500人/日
	○鹿児島中央駅前電停	約4,700人/日
	◎天文館通電停	約4,400人/日
	○いづろ通電停	約3,800人/日
	○高見馬場電停	約3,100人/日
(参考)	南鹿児島駅前電停(※1)	約1,400人/日
旅客船ターミナル (3施設)	◎桜島フェリーターミナル(※2)	約7,000人/日
	桜島港フェリーターミナル(※2)	約7,000人/日
	鴨池港フェリーターミナル(※3)	約4,500人/日

◎：旧交通バリアフリー基本構想策定時（平成14年度）における特定旅客施設（5,000人/日以上）

○：特定旅客施設ではないものの、旧交通バリアフリー基本構想の重点整備地区内の施設

※1：「JR南鹿児島駅」と「南鹿児島駅前電停」は、それぞれの日平均利用者数は3,000人に満たないが、ほぼ同位置にあることから利用者数を合算して考える

※2：「桜島フェリーターミナル」及び「桜島港フェリーターミナル」の乗降客数は、車両同乗者数を除いたもの

※3：「鴨池港フェリーターミナル」のみ平成21年の乗降客数で、その他の施設は平成22年の乗降客数

2. 重点整備地区の設定

(1) JR 鹿児島中央駅・天文館通電停周辺地区（中央地区）

当該地区は一日平均利用者数が 3,000 人以上の旅客施設や官公庁施設、商業施設等が多数立地しており、地区内外からの利用が多い地区であることから、旧構想により、経路等のバリアフリー化が進められてきました。

しかしながら、未完了の事業があることや新たに移転する市立病院までの移動円滑化を確保する必要がある等、重点的にバリアフリー化を進めるべき地区であることから、引き続き重点整備地区に設定することとしました。

なお、桜島港フェリーターミナルは、桜島フェリーターミナルと一体であることから同地区に含めることとしました。

(2) JR 南鹿児島駅・郡元電停周辺地区（鴨池地区）

当該地区は一日平均利用者数が 3,000 人以上の旅客施設や行政施設や商業施設等が多数立地しており、地区内外からの利用が多い地区であるものの、旅客施設や施設までの経路には課題がみられることから、重点整備地区に設定し、地区内外からの来訪者の利便性向上に向けたバリアフリー化を推進することとしました。

(3) JR 谷山駅・谷山電停周辺地区（谷山地区）

当該地区は県立盲学校をはじめ、障害者等が多数利用すると考えられる施設が多く立地していることから、重点整備地区に設定し、地区内外からの来訪者（主に障害者）の利便性向上に向けたバリアフリー化を推進することとしました。

参考：地区設定の考え方

〔バリアフリー新法第2条第21項〕

①配置要件（施設の立地状況）

生活関連施設（高齢者、障害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、福祉施設その他の施設をいう。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩（概ね500m～1 km）で行われる地区であること。

⇒徒歩圏域（概ね500m～1 km）の施設の立地状況を評価

②課題要件（事業実施必要性）

生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。）について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。

⇒中心となる鉄道駅・電停及び経路等のバリアフリー整備状況により評価

③効果要件（事業効果）

当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

⇒地区内外からの利用といった不特定多数の利便性に資するかを評価

表 重点整備地区設定の検討結果

地区	JR 鹿児島中央駅・天文館通電停 周辺地区	JR 南鹿児島駅・郡元電停 周辺地区	JR 谷山駅・谷山電停 周辺地区	JR 坂之上駅 周辺地区	JR 上伊集院駅 周辺地区	
旅客施設 (利用者数)	JR 鹿児島中央駅(約 35,500 人/日) JR 鹿児島駅(約 3,300 人/日) 鹿児島中央駅前電停(約 4,700 人/日) 天文館通電停(約 4,400 人/日) いづろ通電停(約 3,800 人/日) 高見馬場電停(約 3,100 人/日) 桜島フェリーターミナル(約 10,000 人/日) 桜島港フェリーターミナル(約 10,000 人/日)	JR 南鹿児島駅・南鹿児島駅前電停 (約 3,700 人/日) 郡元電停(約 5,500 人/日) 鴨池港フェリーターミナル(約 4,500 人/日)	JR 谷山駅(約 5,400 人/日) 谷山電停(約 6,000 人/日)	JR 坂之上駅(約 5,000 人/日)	JR 上伊集院駅(約 3,300 人/日)	
配置要件 (施設立地状況)	鹿児島市の中心部であり、鹿児島市役所や山形屋等、高齢者、障害者等を含む不特定多数が利用する施設が旅客施設からの徒歩圏に立地している。 また、市立病院(移転予定地)も当該地区の徒歩圏に立地している。	鹿児島県庁や市立図書館などの施設や心身障害者総合福祉センター「ゆうあい館」といった福祉施設等、高齢者、障害者等が利用する施設が旅客施設からの徒歩圏に立地している。	鹿児島市の副都心に位置づけられており、県立盲学校等、高齢者、障害者等が多数利用する施設等が多い。	住宅街に位置しており、小規模な商業施設等は立地しているものの、鹿児島国際大学の最寄駅としてその利用者の大多数が学生である。	住宅街に位置しており、小規模な商業施設等は立地しているものの、松陽高等学校の最寄駅として利用者の大多数が学生である。	
主な施設	<ul style="list-style-type: none"> 鹿児島市役所 市立病院(移転予定地) 鹿児島医療センター かごしま県民交流センター アミュプラザ マルヤガーデンズ 山形屋 ダイエー(鹿児島中央店) ドルフィンポート かごしま水族館 鹿児島銀行(本店) 中央郵便局 	<ul style="list-style-type: none"> 南日本銀行(本店) 中央公園 天文館公園 	<ul style="list-style-type: none"> 鹿児島県庁 医師会病院 ダイエー(郡元店) フレスポジャングルパーク ニシムタ(与次郎店) 市立図書館、市立科学館 ゆうあい館 志学館大学 鹿児島大学 鴨池緑地公園 市民球場 市民プール 	<ul style="list-style-type: none"> 鹿児島市役所谷山支所 高齢者福祉センター谷山 県立鹿児島盲学校 谷山サザンホール 谷山第二中央公園 	<ul style="list-style-type: none"> 鹿児島国際大学 	<ul style="list-style-type: none"> 松陽高等学校
課題要件 (バリアフリー 整備状況)	旧基本構想によりバリアフリー化は進んでいるものの、未完了の事業が存在していることから、早急に整備を進める必要がある。 また、旧基本構想では旅客施設から市立病院の移転予定地までの経路はバリアフリー化の対象となっていないことから、市立病院の移転時期を踏まえつつ、早急にバリアフリー化を図る必要がある。	旅客施設から主要施設までの経路のバリアフリー化が進んでいないことに加え、JR南鹿児島駅及び南鹿児島駅前電停等は駅舎や電停に課題が多くみられることから、整備の必要性・緊急性が高い。	土地区画整理事業(谷山駅周辺地区、谷山第二地区)及び谷山地区連続立体交差事業が実施中であり、駅舎、経路等のバリアフリー化は図られる予定であるが音響式信号機の設置等は予定されていない。当該地区は県立盲学校等の立地により、障害者が多数利用することは容易に予測できることから、上記事業に合わせたバリアフリー設備の充実に対する必要性・緊急性は高い。	主要な施設までのバリアフリー化は図る必要はあるものの、緊急性は低いと考えられる。	主要な施設までのバリアフリー化は図る必要はあるものの、緊急性は低いと考えられる。	
効果要件 (広域的な効果)	当該地区は鹿児島市の中心部であり、主要施設が多数立地していることから、地区内外からの利用といった不特定多数の利便性向上に寄与する。 また、九州新幹線の開業に伴い、県外からの来訪者も増加していることも踏まえると当該地区のバリアフリー化の効果は高いと考えられる。	当該地区は主要施設が多数立地していることから、地区内外からの利用といった不特定多数の利便性向上に寄与する。	当該地区は主要施設の立地件数では左記の2地区に劣るものの、県立盲学校等が立地していることを踏まえると、多くの障害者の利便性向上に直接的に寄与できる。	施設に限られており、地区内外から高齢者・障害者等を含む不特定多数の利用といった視点からは左記の3地区に比べて劣る。	施設に限られており、地区内外から高齢者・障害者等を含む不特定多数の利用といった視点からは他の地区に比べて劣る。	
評価	◎	○	○	△	△	

※JR、路面電車の利用者数は平成22年度、港湾利用者は平成21年のデータ

※「南鹿児島駅」と「南鹿児島駅前電停」は、それぞれの日平均利用者数は3,000人に満たないが、ほぼ同位置にあることから利用者数を合算して考える

バリアフリー用語の説明

【あ】

移動等円滑化

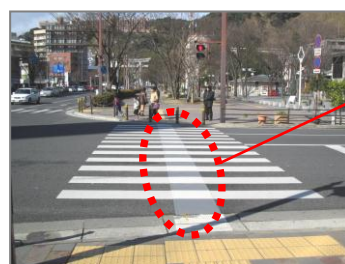
- ・高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること。

移動等円滑化基準

- ・国が定めるバリアフリー化の基準で、車両や施設等の新設又は改良時に義務づけられるバリアフリー化の措置を規定したもの。

エスコートゾーン（視覚障害者用道路横断帯）

- ・道路を横断する視覚障害者の安全性及び利便性を向上させるために横断歩道上に設置され、視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列。



エスコートゾーン

エスコートゾーンの敷設
〔国道 225 号(中央公園付近)〕

音響式信号機

- ・信号機の歩行者用灯器の青の状態を「ピヨピヨ」、「カッコー」等の音響により視覚障害者に知らせるための装置。

【か】

交通バリアフリー法

- ・高齢者や障害のある人等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するため、平成 12 年 5 月に公布し、同年 11 月 15 日に施行された法律で、「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」の通称。平成 18 年 12 月 20 日にハートビル法と統合され、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」が施行された。

交通安全特定事業

- ・重点整備地区内において、音響式信号機の設置、道路標識・道路標示の設置、歩道への違法駐車行為の取締りなど、交差点や歩道の安全な移動、円滑な交通処理を目的とする、移動等円滑化のために必要な基本構想で定めた事業。

公共交通特定事業

- ・特定旅客施設にあたる駅等で、エレベーターの設置、段差の解消など、バリアフリー化のために必要な整備を行う事業や、バリアフリーの一定の基準に適合した車両を購入するなど、移動等円滑化のために必要な基本構想で定めた事業。

高齢化率

- ・総人口に対する 65 歳以上の人口の割合。

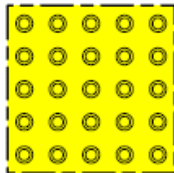
心のバリアフリー

- ・建物や道路などにおける「物理的な障壁（バリア）」の他に、人の考えや気持ちなどの「こころの障壁（バリア）」があり、施設のバリアフリー整備の不完全さを補ったり、バリアフリー整備を有効に機能させる、心遣いや気配りのこと。

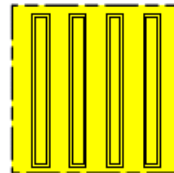
【さ】

視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）

- ・視覚障害者が足の裏の触覚でその存在及び形状を確認できるような突起を表面につけたものであり、移動の際に正確な歩行位置と歩行方向を案内するための施設。
平行する線状の突起をその表面につけたブロックを「線状ブロック」といい、主に誘導対象施設等の方向を案内する場合に用いる。点状の突起をその表面につけたブロックを「点状ブロック」といい、主に注意すべき位置や誘導対象施設等の位置を案内する場合に用いる。



【点状ブロック】



【線状ブロック】

重点整備地区

- ・おおむね 400ha（2 キロメートル四方）未満の地区で、生活関連施設のうち旅客施設や特別特定建築物がおおむね 3 以上存在し、施設相互間の移動が通常徒歩であることが見込まれる地区。
- ・重点的かつ一体的なバリアフリー化を図るための事業を実施する必要がある地区。

生活関連経路

- ・生活関連施設相互間を結ぶ経路。

生活関連施設

- ・高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設など。

【た】

道路特定事業

- ・重点整備地区内の生活関連施設間を結ぶ道路等について、歩道の段差の解消や誘導ブロックの設置など、連続的にバリアフリー化された歩行空間を確保する、移動等円滑化のために必要な基本構想で定めた事業。

特定旅客施設

- ・1日あたりの利用客数が 5,000 人以上である、または見込まれる駅等の旅客施設。もしくは、高齢者・障害者等の利用が、1日あたりの利用客数 5,000 人以上の旅客施設と同程度以上である旅客施設。

特別特定建築物

- ・誰もが日常的に利用する官公庁施設、商業施設や主として高齢者、障害者などが利用する老人ホームなど。

【は】

ハートビル法

- ・高齢者や身体障害者等、不特定多数の人々が、安心して気持ちよく利用できる心（ハート）に優しいビルディング（ビル）の建築を促進することにより、だれもが快適に暮らせるような生活環境づくりに寄与することを目的とする法律で、「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」の通称。平成 18 年 12 月 20 日に交通バリアフリー法と統合され、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」が施行された。

バリアフリー

- ・高齢者・障害者等が社会生活をしていくうえで、物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方。

バリアフリー法

- ・平成 18 年 12 月 20 日に施行され、交通バリアフリー法とハートビル法が統合された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の通称。

【ゆ】

ユニバーサルデザイン

- ・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考え方。