

倉敷市交通バリアフリー基本構想

「ひと、輝くまち 倉敷。」

だれもが安全、快適に移動し、活動できる美しいまちを目指して

平成18年 3月

倉 敷 市

はじめに



本市では、子どもからお年寄りまで、すべての市民が一人の人間として尊重され、住み慣れた家庭や地域で生きがいを持ちながら、安心して生活できる社会の実現を目指して、平成9年4月に、「倉敷市福祉のまちづくり条例」を制定し、公共施設及び歩行空間の整備・改修や、福祉サービスの充実など、ハード・ソフトの両面から整備を行ってまいりました。

現在、わが国では、2015年には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者になるといふ、世界に例を見ない速さで高齢社会を迎えようとしており、高齢者の方々が安心して暮らすことのできる社会の形成が望まれています。

このような状況に対応し、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の促進を図るため、平成12年11月、「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）が施行されました。

本市においても、この法律に基づき、バリアフリー化をより一層推進するため、このたび、「ひと、輝くまち 倉敷。」の理念に基づき、高齢者、身体障害者等だれもが安全、快適に移動し、活動できる美しいまちを目指す。』ことを基本理念として、倉敷市交通バリアフリー基本構想を策定いたしました。

今後は、この基本構想に基づき、公共交通事業者や国道、県道の道路管理者、公安委員会等の関係機関と連携しながら、市民との協働により、総合的かつ計画的にバリアフリー化事業を進めてまいります。

最後になりましたが、基本構想の策定にあたり、熱心に議論、検討を重ねていただきました「倉敷市交通バリアフリー基本構想検討委員会」の委員の皆様をはじめ、アンケート調査やワークショップを通して、貴重なご意見を賜りました市民の皆様に、心から感謝申し上げます。

平成18年3月

倉敷市長 古市健三

目 次

基本構想策定の目的	1
策定の体制と手順	2
第 編 倉敷市交通バリアフリー全体構想	
1 - 1 . 上位計画・関連計画における位置づけ	4
(1) 倉敷市第五次総合計画後期基本計画	4
(2) 倉敷市福祉のまちづくり条例	5
(3) 暮らしき障害者福祉プラン	5
(4) 倉敷市高齢者保健福祉計画	5
1 - 2 . 倉敷市の概況	6
(1) 位置・地勢	6
(2) 人口推移	6
(3) 高齢者・身体障害者の状況	7
(4) 公共交通の状況	8
1 - 3 . 交通に関する問題点と課題	11
(1) アンケート調査	11
(2) 交通に関する課題	12
1 - 4 . 交通バリアフリー推進にあたっての基本理念、基本方針	16
(1) ハードとソフトが連携した交通バリアフリーの推進	16
(2) 多様な交通手段・サービスが充実した持続可能なまちづくりの推進	17
(3) “おもてなし”の視点から交通バリアフリーの推進	17
(4) 市民、事業者、行政の協働による交通バリアフリーの推進	17
1 - 5 . 重点整備地区の抽出	18
(1) 倉敷市における重点整備地区の考え方	18
(2) 重点整備地区における整備目標年次	20
(3) 重点整備地区の選定の考え方	21
1 - 6 . 重点整備地区の区域及び特定経路の基本的考え方	23
(1) 重点整備地区の範囲	23
(2) 特定経路の選定	23
1 - 7 . 特定事業計画における整備内容の基本的考え方	25
(1) 公共交通（鉄道・バス）	25
(2) 駅前広場	27
(3) 道路	28
(4) 交通安全施設（信号機等）	30
(5) 建築物との連続性	30
(6) ソフト施策	30

第 編 各重点整備地区基本構想

2 - 1 . 倉敷駅周辺地区	3 1
(1) 地区特性	3 1
(2) 整備目標	3 7
(3) 重点整備地区の区域と特定経路	3 7
(4) 特定事業計画	3 9
2 - 2 新倉敷駅周辺地区	4 5
(1) 地区特性	4 5
(2) 整備目標	5 0
(3) 重点整備地区の区域と特定経路	5 0
(4) 特定事業計画	5 2
2 - 3 . 児島駅周辺地区	5 7
(1) 地区特性	5 7
(2) 整備目標	6 1
(3) 重点整備地区の区域と特定経路	6 1
(4) 特定事業計画	6 3
2 - 4 . ソフト施策	6 9

第 編 継続的な取り組みに向けて

3 - 1 . 継続的な組織の設置	7 1
3 - 2 . 評価の実施	7 2
(1) バリアフリー整備の事後評価の実施	7 2
(2) 目標年次後のアウトカム効果の測定	7 2
3 - 3 . バリアフリー化を図る地域の拡大（新法の活用）	7 3

【資料編】

資料 1 : 倉敷市交通バリアフリー基本構想検討委員会 委員名簿	1
資料 2 : 交通バリアフリーワークショップ	2
資料 3 : パブリックコメント	5
資料 4 : 関連法・参考資料リスト	6
資料 5 : 用語の解説	7

基本構想策定の目的

交通バリアフリー法とは

我が国では、来るべき高齢社会に向けて、高齢者や身体障害者等だれもが自立した日常生活及び社会生活を営むことのできる社会を構築する必要があります。

このような中、公共交通機関を利用した移動の円滑化を確保するため、平成12年5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」(以下、交通バリアフリー^{*1}法と示す)が制定されました。

交通バリアフリー法では、その意義として“高齢者、身体障害者等が自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会を実現すること”、“すべての利用者にとって利用しやすい施設・設備の整備を推進”、“移動円滑化を進めるにあたっては、高齢者、身体障害者等の意見の反映が重要”の3点を掲げています。

また、2010年を目標に“駅、バスターミナル等の旅客施設、鉄道車両、バス及び周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化”、“市町村が作成する基本構想に基づいて、重点的かつ一体的なバリアフリー整備の推進”を目指し、公共の福祉を増進させることを目的としています。

基本構想策定の目的

平成17年現在、本市の高齢化率は、18.8%であり、年々上昇傾向にあることから、高齢社会に備えて、すべての市民が移動しやすい社会を構築しておくことは、急務の課題となっています。また、市内には山陽新幹線、JR山陽本線、JR伯備線、JR瀬戸大橋線、水島臨海鉄道、井原鉄道の6路線21駅が位置し、路線バスとともに市民の重要な交通手段となっています。

これを受け、本市では、高齢者、身体障害者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ことを目的に、交通バリアフリー法に基づく「基本構想」を策定することとしました。この構想は、「倉敷市第五次総合計画後期基本計画」をはじめ、「倉敷市福祉のまちづくり条例」、「くらしき障害者福祉プラン」、「倉敷市高齢者保健福祉計画」等、既存の各種関連計画と整合をもちながら、市民、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会等に協力を得て策定し、整備を進める地域、実施すべき事業を明確に示すことで、効果的で実効性のある構想としています。

さらに、交通バリアフリー法の内容、精神を全市的に広げるとともに、バリアフリーにとどまらずユニバーサルデザイン^{*2}によるまちづくりへと発展することを目指しています。

策定の体制と手順

本構想の策定における検討体制は、図-1のとおり、学識経験者、高齢の方や身体に障害のある方々などの市民に加え、公共交通事業者（鉄道、バス等）、道路管理者、公安委員会からなる検討委員会を設置して検討を進めるとともに、多くの市民に参加いただき、現地点検やワークショップ*³を実施しました。

また、パブリックコメントの募集により、市民から広くご意見をいただくとともに、高齢の方や身体に障害のある方などが移動するうえでのバリア（障壁）を把握するために、アンケート調査も実施いたしました。

策定スケジュールは図-2のとおりです。

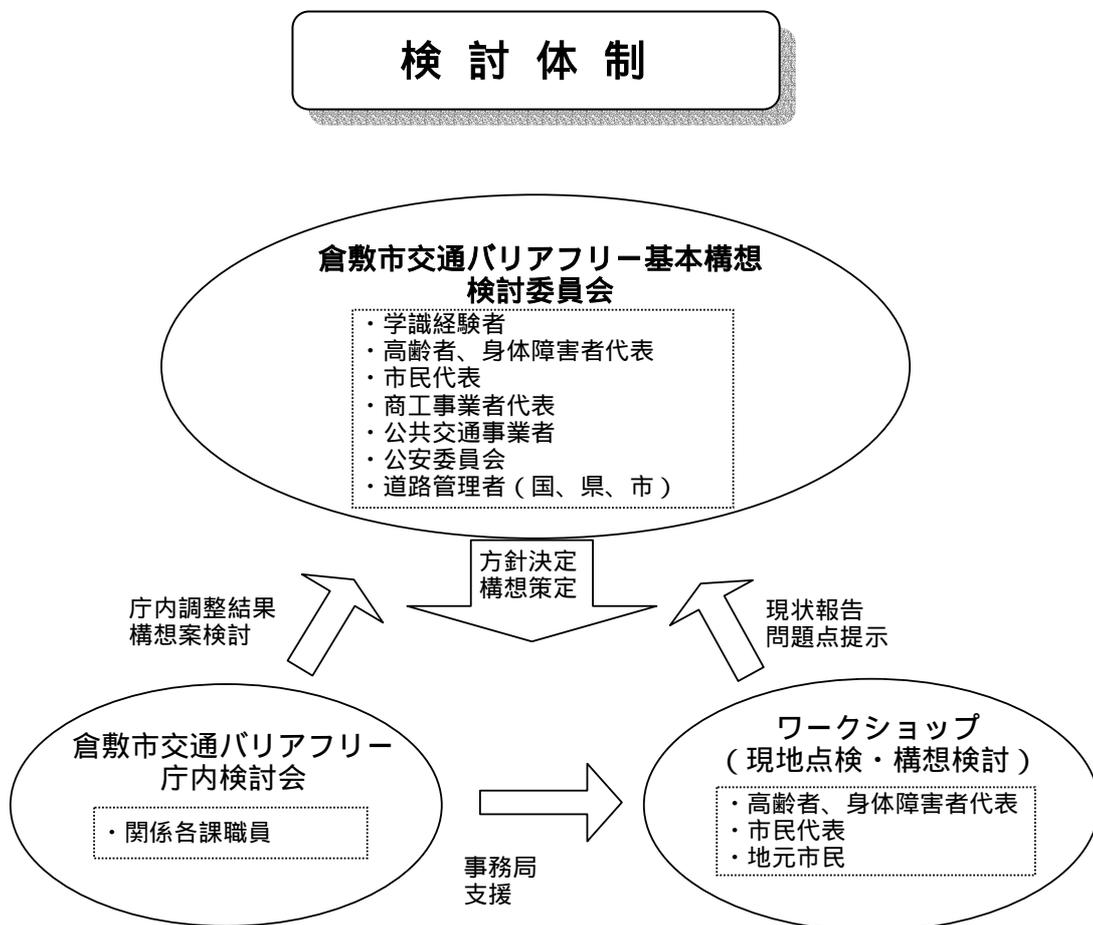


図 - 1

倉敷市交通バリアフリー基本構想策定スケジュール

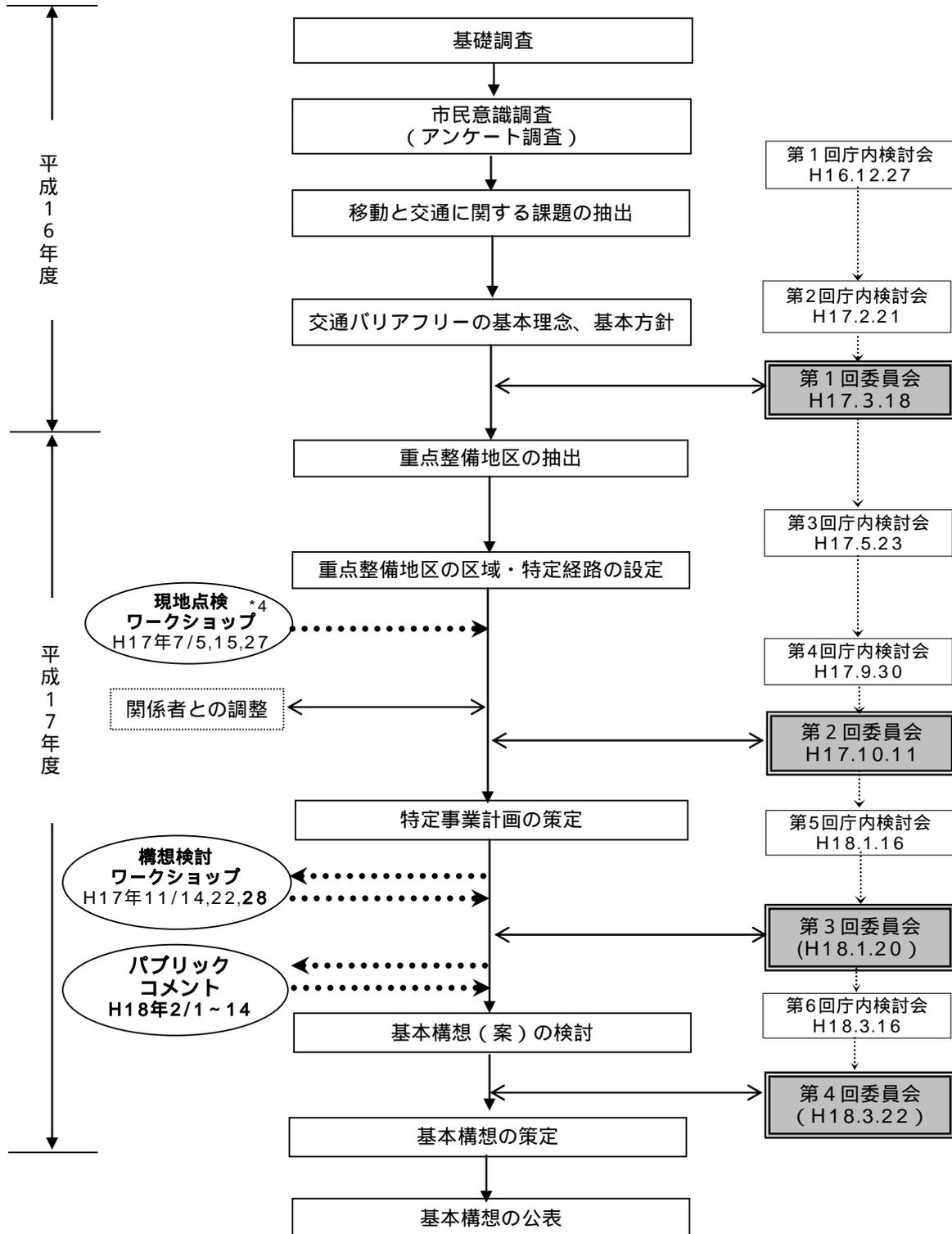


図 - 2

第 編 倉敷市交通バリアフリー全体構想

1 - 1 . 上位計画・関連計画における位置づけ

(1) 倉敷市第五次総合計画後期基本計画

本市は、子どもから高齢者までが元気に暮らすまち「ひと、輝くまち 倉敷。」の実現を目指して、「国際文化都市」「拠点都市」「福祉文化都市」の3つの都市像を掲げた、“まちづくり”を推進しており、そのための指針となる倉敷市第五次総合計画後期計画は、平成22年を目標年次に、「市民と創る ころゆたかな 倉敷の未来」をまちづくりの基本理念として、以下の4つの基本目標を掲げています。

未来を拓く人と文化の育成

健やかで心安らぐ暮らしの実現

安全で快適なまちづくりの推進

瀬戸内に輝く交流拠点都市の形成

この基本目標に基づく施策の中では、交通バリアフリーの推進に関連するものとして“ともに支えあう社会福祉の充実”や“安全なまちづくり”、“快適なまちづくり”、“広域的な交通・情報ネットワーク^{*5}の整備”などが位置づけられています。特に“広域的な交通・情報ネットワークの整備”においては、公共交通関連施設のユニバーサルデザイン、シームレス^{*6}の整備促進を位置づけています。関連施策は以下の通りです。

表 1 - 1 倉敷市第五次総合計画後期基本計画施策の体系（抜粋）

目 標	施策の体系	
健やかで心安らぐ暮らしの実現	ともに支えあう社会福祉の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・施設や設備のバリアフリー化を推進 ・ユニバーサルデザインのまちづくりを推進
安全で快適なまちづくりの推進	安全なまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・安全で快適な通行や歩行環境を確保
	快適なまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・快適な生活道路環境を整備
瀬戸内に輝く交流拠点都市の形成	魅力ある都市形成と地域の個性を活かしたまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・倉敷駅周辺の都市機能を向上 ・各地域の機能的で魅力的な交流拠点づくりを推進
	広域的な交通・情報ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路網を整備 ・身近な公共交通サービスを充実 ・広域的な公共交通網の整備を促進 ・公共交通関連施設のユニバーサルデザインを促進
	観光・コンベンションの振興	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客へのおもてなしを向上 ・国際化への対応を推進 ・観光を支える施設基盤を整備

(2) 倉敷市福祉のまちづくり条例

本条例は、平成 9 年倉敷市条例第 24 号で制定され、子どもからお年寄りまで、すべての市民が一人の人間として尊重され、住み慣れた家庭や地域で生きがいを持ちながら、安心して生活できる社会の実現が求められています。そこで、市民一人ひとりが自立して積極的に社会とかかわりあうことができるよう、高齢者や障害者などを取り巻く様々な障壁を取り除き、多様な人々が互助と連帯の精神を持って交流しあえる社会環境を整備するため、“福祉のまちづくりを推進するための基本的事項”と“都市環境の整備”を掲げ、本市、市民及び事業者が、それぞれの責務を果たしながら協力し合い、思いやりの心がふれあう人にやさしい福祉のまちづくりへの取り組みが位置づけられています。

(3) 暮らしき障害者福祉プラン

本プランは、障害者基本法第 7 条の 2 第 3 項に定める「当該市町村における障害者のための施策に関する基本的な計画」として策定され、平成 25 年度を目標年次とする障害者施策を総合的かつ計画的に推進するための基本計画を定めています。

また、障害のある人がライフステージ^{*7}のすべての段階において、その能力を最大限に発揮しながら、自らの意思により選択し、行動し、自立する生活の創造を目指すとともに、あらゆる社会経済活動へ参加することのできる社会を構築することを目標としています。

生活環境における施策として“福祉のまちづくりの総合的推進”、“建築物等のバリアフリー化の推進”、“移動交通手段の充実”が掲げられ、公共的施設及び歩行空間のバリアフリー化の推進が位置づけられています。

(4) 倉敷市高齢者保健福祉計画

本計画は、老人福祉法第 20 条の 8 及び老人保健法第 46 条の 18 の規定に基づく計画で、“全ての高齢者が住み慣れた地域で健康で生き生きと安心して暮らせる社会の構築”を目的としています。

本計画では、「健康・生きがい・安心のまち 倉敷」を基本理念に以下の 4 つの基本目標を掲げています。

- 健やかなまちづくり
- 生きがいのあるまちづくり
- 安心して暮らせるまちづくり
- 支え合うまちづくり

この中で、「安心して暮らせるまちづくり」においては、気軽に出かけられるまちづくりを目指して、“福祉のまちづくりの啓発”、“バリアフリー市民会議によるまちかどウォッチング”、“安全に通行できる道路環境の整備”、“民間施設バリアフリー化への補助金・融資”、“循環コミュニティバス^{*8}の検討”、“ノンステップバス^{*9}等の導入補助”などの取り組みが位置づけられています。

1 - 2 . 倉敷市の概況

(1) 位置・地勢

本市は、岡山県西部の瀬戸内海沿岸に、高梁川の河口付近を取り囲むように位置しています。市域面積は 354.34km² (H17.10 現在) です。

市域には山陽新幹線新倉敷駅があり、また、倉敷駅と岡山駅とはJR山陽本線で 17 分程度で結ばれています。市域南部の児島地区は、瀬戸大橋で四国と結ばれており、市域北部を山陽自動車道が横断し、東部を瀬戸中央自動車道が縦断しています。

昭和 42 年に倉敷・児島・玉島の旧 3 市が、46、47 年には庄村・茶屋町が合併して、東瀬戸圏の拠点として発展を続けてきました。さらに、平成 17 年 8 月 1 日には旧倉敷市と船穂町、真備町が合併して、新しい倉敷市が誕生しました。

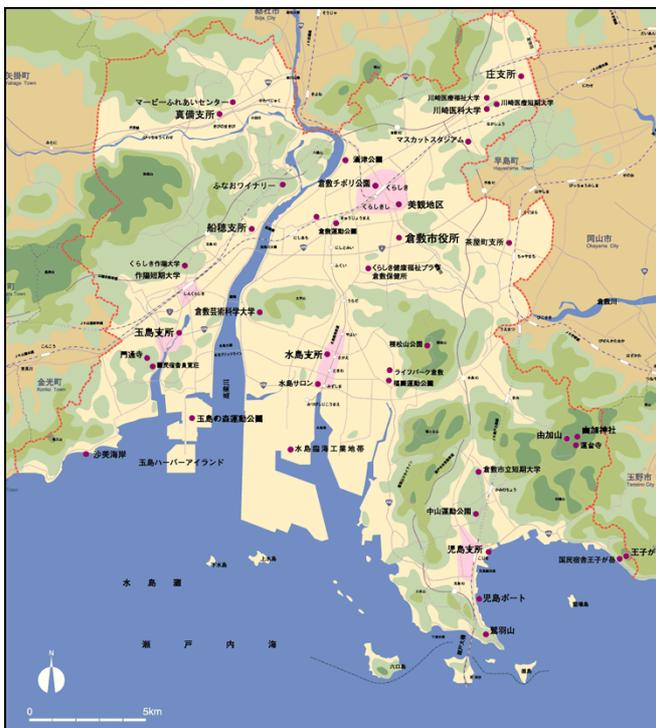


図 1 - 1 市域図

(2) 人口推移

本市の人口は、平成 17 年 9 月現在 474,803 人で、真備町、船穂町の合併により増加しています。旧倉敷市域では平成 10 年に比較して 3 % 増加しています。

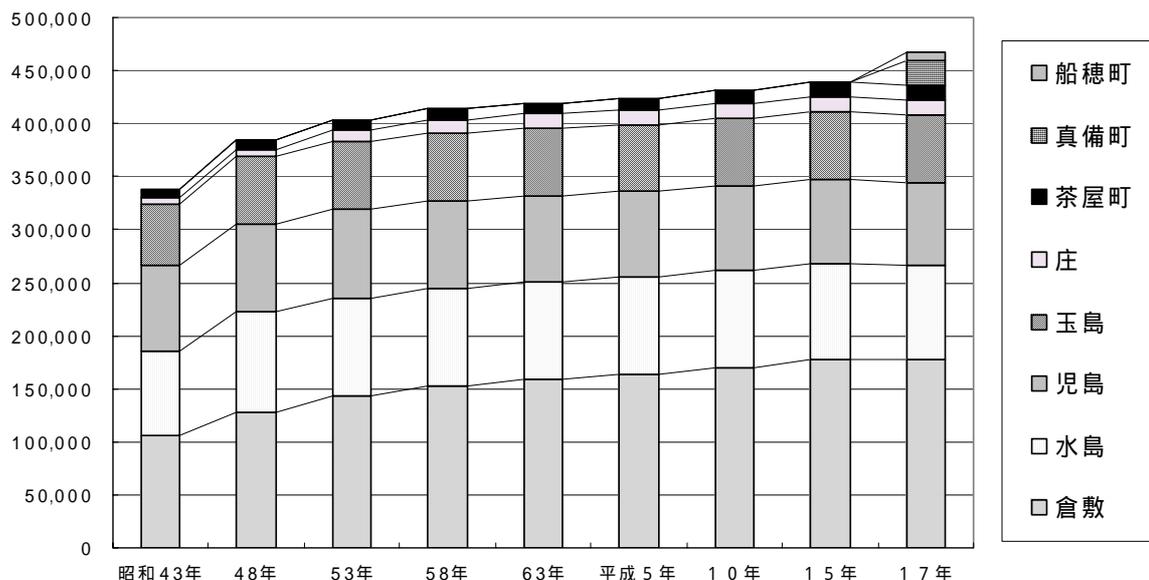


図 1 - 2 地区別人口推移

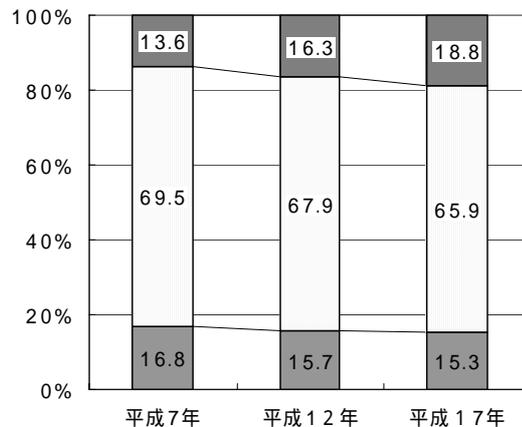
資料：住民基本台帳

(3) 高齢者・身体障害者の状況

高齢化の状況

65歳以上の高齢者が占める割合は、平成17年現在、市域全体で18.8%であり、全国平均20.0%、岡山県平均22.3%と比較して低い状況ですが、年々上昇しています。

地区別では、倉敷地区17.4%、水島地区16.3%、児島地区21.6%、玉島地区22.2%、庄地区17.6%、茶屋町地区20.1%、真備町地区20.1%、船穂町地区23.1%であり、児島地区、玉島地区、茶屋町地区、真備町地区、船穂町地区で20.0%を超えています。



■年少人口 (0~14歳) □生産年齢人口 (15~64歳) ■老年人口 (65~100歳以上)

図1-3 年齢区分別人口の推移

資料：住民基本台帳

身体障害者数

本市の身体障害者数は年々増えており、平成16年3月現在13,205人、総人口の約3%を占めています。障害別内訳では肢体障害が最も多く約60%を占めています。

表1-2 身体障害者手帳所持者数

	平成7年度	平成12年度	平成16年度
身体障害者数	9,898	11,652	13,205
身体障害者率	2.30%	2.70%	3.00%

身体障害者率 = 身体障害者手帳所持者数 / 人口

*合併前の倉敷市における各年度3月末現在

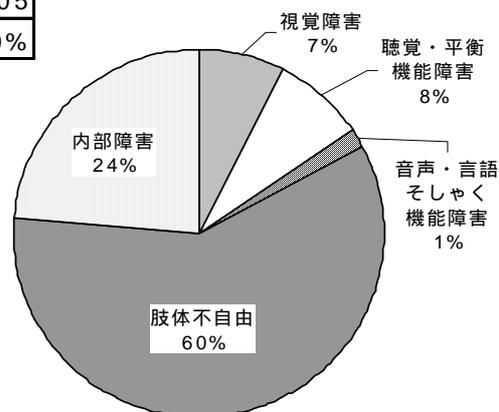


図1-4 平成16年度身体障害種別内訳

資料：倉敷市障害福祉課

(4) 公共交通の状況

鉄道

本市の鉄道は、東西方向にＪＲ山陽新幹線及び山陽本線、北に向かってＪＲ伯備線、市の東端部には四国と連絡するＪＲ瀬戸大橋線が走っています。また、市の中心部と水島臨海工業地帯を結ぶ水島臨海鉄道が、市の中央部を南北方向に、岡山県総社市を起点として広島県神辺町を結ぶ井原鉄道が、市の北部を東西方向に走っています。

鉄道駅は、ＪＲ山陽新幹線新倉敷駅のほか、ＪＲ山陽本線に４駅、瀬戸大橋線に４駅、水島臨海鉄道に１０駅、井原鉄道に３駅あり、合計２１*駅が位置しています。

１日の鉄道乗降客数は、ＪＲ倉敷駅が３２,８３２人／日で最も利用が多く、次いで新倉敷、中庄、児島の順に多くなっています。平成１６年現在、１日の乗降客数が５,０００人を超えている駅は、ＪＲ倉敷、新倉敷、西阿知、中庄、茶屋町、児島の６駅となっています。水島臨海鉄道倉敷市駅は約３,８００人／日の利用がありますが、その他の駅は数百人／日程度の利用となっています。

* ＪＲ山陽新幹線新倉敷駅、山陽本線新倉敷駅は１駅で数えています。

表 1-3 駅別乗客数

		乗降客数		
		昭和57年 1982	平成4年 1992	平成16年 2004
新幹線	新倉敷	14,548	15,336	13,872
	ＪＲ山陽本線			
	西阿知	4,236	4,914	5,346
	倉敷	32,324	36,122	32,832
	中庄	7,710	11,814	12,804
ＪＲ瀬戸大橋線	茶屋町	4,346	6,474	7,082
	木見	-	342	384
	上の町	-	542	790
	児島	-	10,172	8,532
水島臨海鉄道	倉敷市	2,626	5,578	3,781
	球場前	204	454	566
	西富井	740	942	616
	福井	-	758	641
	浦田	-	580	518
	弥生	670	816	487
	栄	-	828	414
	常盤	-	92	291
	水島	912	1,948	1,214
	三菱自工前	682	548	314
井原鉄道	川辺宿	-	-	112
	吉備真備	-	-	202
	備中呉妹	-	-	59

(注) JR瀬戸大橋線は昭和63年から運行開始。

(注) 「-」：駅が未供用

(注) 井原鉄道は平成11年から運行開始。

■：日乗降客数が5,000人以上の駅

出典：昭和57年、平成4年は岡山県統計年報

平成16年は、ＪＲ西日本、水島臨海鉄道、井原鉄道からの資料提供

バス

市内を運行する乗合バス事業者は、6社あります。バス路線は、平成17年現在62路線が運行しており、概ね市域全域をカバーしながら、倉敷駅、新倉敷駅、児島駅を起終点にした路線が多く設定されています。しかし、平成14年2月に「改正道路運送法」の施行後、不採算路線の減便、路線廃止が一部の路線で行われています。

バス利用者数は年々減少しており、平成5年から平成15年の10年間に約半分にまで減少しています。

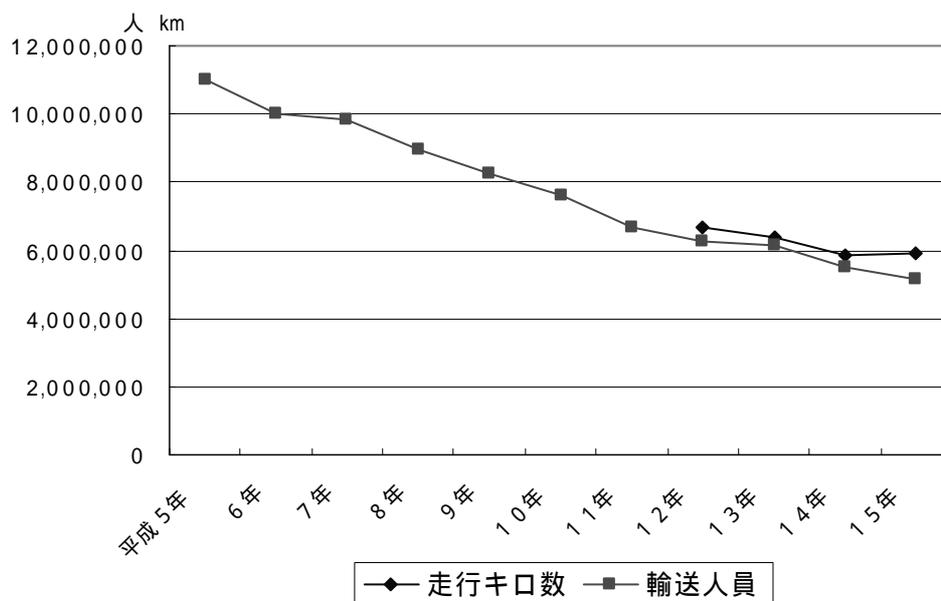


図1-6 路線バス走行キロ数、輸送人員推移

各社の運行路線数

両備バス(株)

倉敷・水島・玉島・庄地区を中心に24路線

下津井電鉄(株)

倉敷・茶屋町・児島地区を中心に25路線

中鉄バス(株)

中庄駅から岡山方面の他、倉敷・庄地区で各1路線 計4路線

井笠鉄道(株)

倉敷・庄地区から井原方面、玉島地区から寄島・矢掛方面 計3路線

岡山電気軌道

庄地区から岡山駅方面 1路線

ロウズ観光(株)

倉敷・新倉敷駅から船穂町方面 1路線

共同運行 計4路線

出典：ぼっけえ便利なバスマップ(2004秋) RACDAより作成

1 - 3 . 交通に関する問題点と課題

(1) アンケート調査

基本構想の策定に先立ち、市民及び来訪者の交通に関する状況及び問題点、課題を把握するためにアンケート調査を実施しました。実施概要は以下の通りです。

市民アンケート

表 1 - 4 アンケート実施概要 (市民アンケート)

項目	内容
調査票配布数	4,919 票
回収有効サンプル数	1,900 票 (39%)
調査対象者	住民基本台帳より無作為抽出した 20 歳以上の倉敷在住の方。
調査票配布・回収方法	アンケート用紙 (依頼文付)、返信用封筒を郵送配布し、郵送回収した。
調査日時	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンケートの発送 平成 16 年 11 月 1 日、2 日 ・ アンケート回収 発送日から平成 16 年 11 月 15 日 ・ アンケート集計 平成 16 年 11 月 19 日以降
主な質問項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外出状況について ・ 「歩くとき」について ・ 「鉄道を利用するとき」について ・ 「バスを利用するとき」について ・ 公共交通サービスについて

観光施設アンケート (倉敷チボリ公園、美観地区)

表 1 - 5 アンケート実施概要 (来訪者アンケート)

項目	内容
調査票配布数	1,000 票 (各地区ごとに 500 票)
回収有効サンプル数	287 票 (29%) (倉敷チボリ公園 99 票、美観地区 188 票)
調査対象者	観光地来訪者
調査票配布・回収方法	往復葉書サイズのアンケート用紙 (依頼文付) を調査員が配布し、当日の回収箱設置並びに郵送により回収した。
調査日時	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンケートの配布 平成 16 年 10 月 16 日 (土) 10 : 00 ~ 17 : 00 ・ アンケート回収 配布日から平成 16 年 10 月 30 日
主な質問項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 来訪時の交通手段 ・ 地区周辺の道路、交通サービスについて ・ 交通サービスの必要性について ・ 倉敷市の景観について

(2) 交通に関する課題

市域の現況ならびにアンケートの結果から、本市の交通に関する課題は次の4点に整理されます。

すべての人が外出に不便や負担を感じる事のない交通環境の整備

我が国の高齢化率は、世界に例を見ないスピードで進行しており、本市においても例外ではなく、高齢化率は、平成17年現在18.8%で、年々、上昇しています。地区によっては既に4人に1人以上が高齢者(高齢化率25%以上)であり、特に倉敷駅周辺では顕著となっています。

また、市民アンケート調査結果では、高齢者、身体障害者以外に「妊娠や子ども連れのため」、「けがや病気のため」に移動に不便や負担を感じる人が存在し、全体の24%を占めています。現在の交通環境では、高齢者、身体障害者等が利用するには不便や負担があります。

「鉄道を利用するとき」に約50%の人が不便や負担を感じており、エレベーターやエスカレーターなど、上下移動の設備整備が遅れている倉敷駅や西阿知駅などで、不便や負担を感じる人が多くなっています。

「歩くとき」は、全体の約50%の人が不便や負担を感じており、その理由は歩道の幅が狭いことや、歩道上に自転車や看板などの障害物があることなどがあげられています。

また、「バスを利用するとき」は、約80%の人が不便や負担を感じており、バスの便数が少なく、待ち時間が長いことが最も大きな理由となっています。

今後、高齢化が進行すると、移動に不便や負担を感じる人(交通困難者)が増えていくことが予想され、すべての人が不便や負担を感じる事のない交通環境の整備が必要になります。

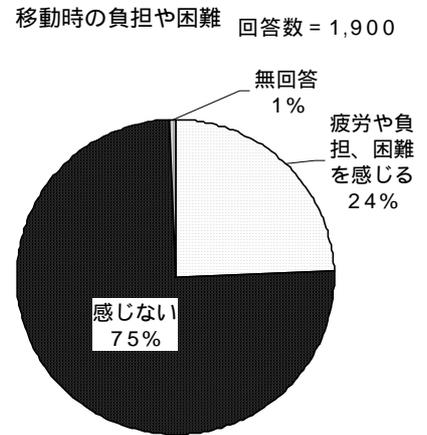


図 1-7 移動時に負担や困難を感じる人の割合

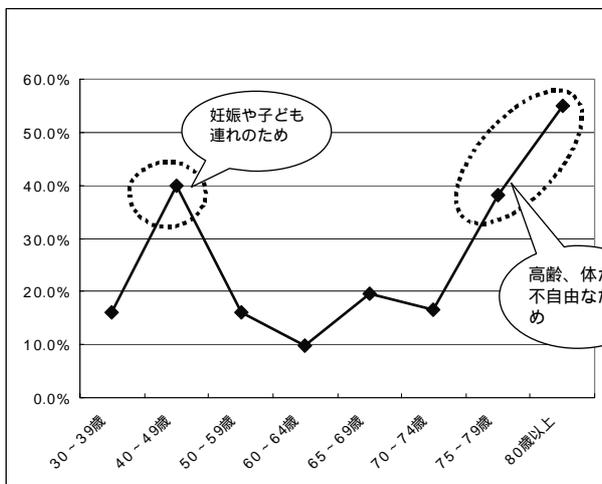


図 1-8 年齢別移動時に負担や困難を感じる人の割合

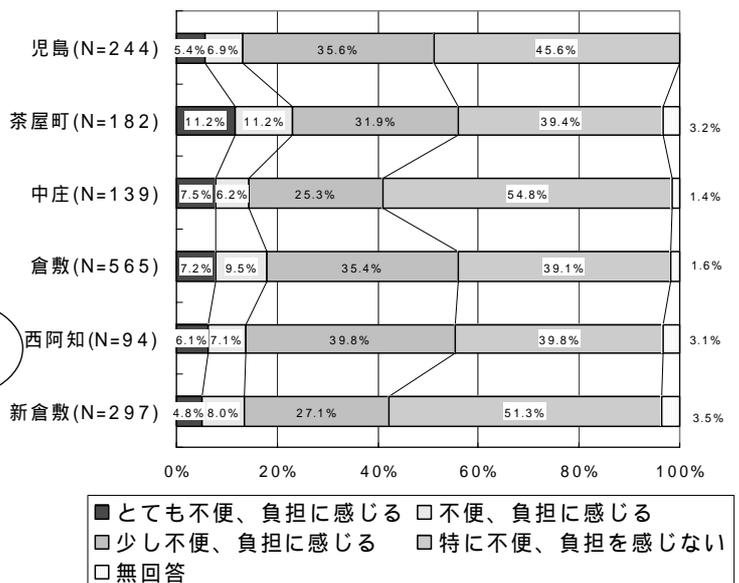


図 1-9 鉄道を利用するときの負担感

N=回答数

回答数=1,900

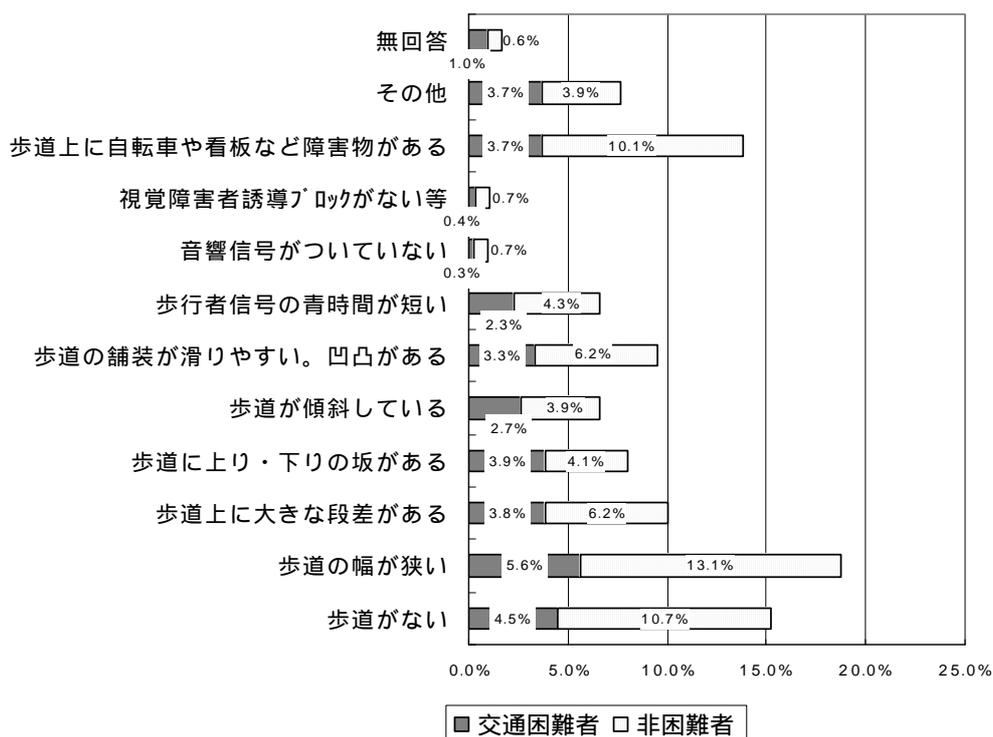


図 1-10 歩くときに負担を感じる理由

回答数=1,900

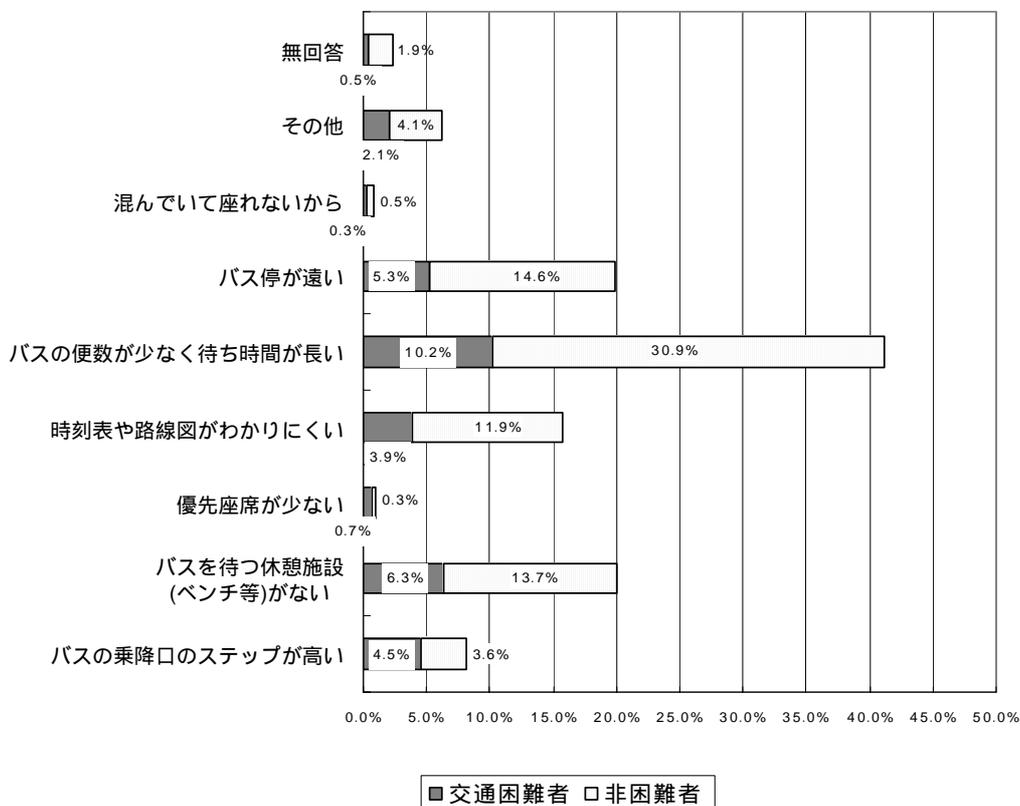


図 1-11 バス利用に負担を感じる理由

自立した社会生活を支える交通手段・サービスの確保

モータリゼーション*¹⁰の進展以降、自動車利用が増え続けています。本市では自家用車保有率が約90%を越え、外出時に利用する交通手段に占める割合が最も高くなっています。その反面、路線バスの走行キロ数、輸送人員数は減少し続けており、平成5年から平成15年の10年間で約半分になっています。平成14年2月に「改正道路運送法」の施行後、不採算路線の減便、路線廃止が一部で行われており、公共交通サービスが低下しつつあります。

しかし、交通困難者の交通手段は、タクシーや路線バスの利用率が非交通困難者より高く、自動車の利用においても同乗（誰かに運転してもらって車を利用する）の占める割合が高い状況です。

高齢者や身体障害者等が自立した社会生活を送るためには、だれもが利用できる、利用しやすい様々な交通手段の提供とサービスの質的向上を図り、公共交通の利用促進を図っていく必要があります。

さらに、地球環境問題が深刻化する中、公共交通を利用し自動車利用を減らすことは、CO₂の排出量の削減につながるなど、市民一人ひとりが身近に取り組めることです。地球環境保護の視点からも、公共交通の利用促進を図ることは有効です。

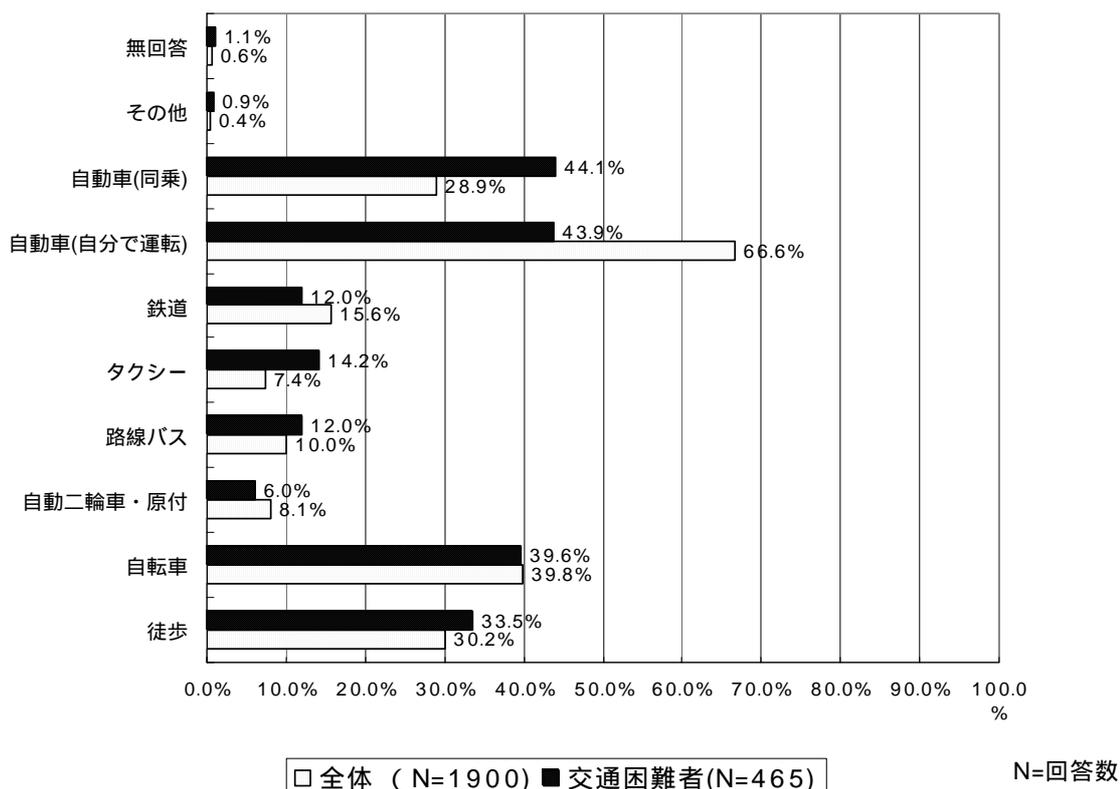


図 1-12 外出時の主な交通手段

観光を支える交通環境の整備、交通サービスの充実

本市は、年間約673万人の方が訪れる観光都市です。代表的な観光地である美観地区、倉敷チボリ公園におけるアンケート調査では、鉄道等で訪れ、徒歩による周遊観光を楽しむ観光客が多いことがわかりました。

高齢者や身体障害者をはじめとするすべての来訪者が、市域全体を周遊観光し、本市の魅力を感じることをできるまちづくりを進めるためには、歩道等の歩行環境やバス、タクシー等による交通手段・サービスを充実させる必要があります。

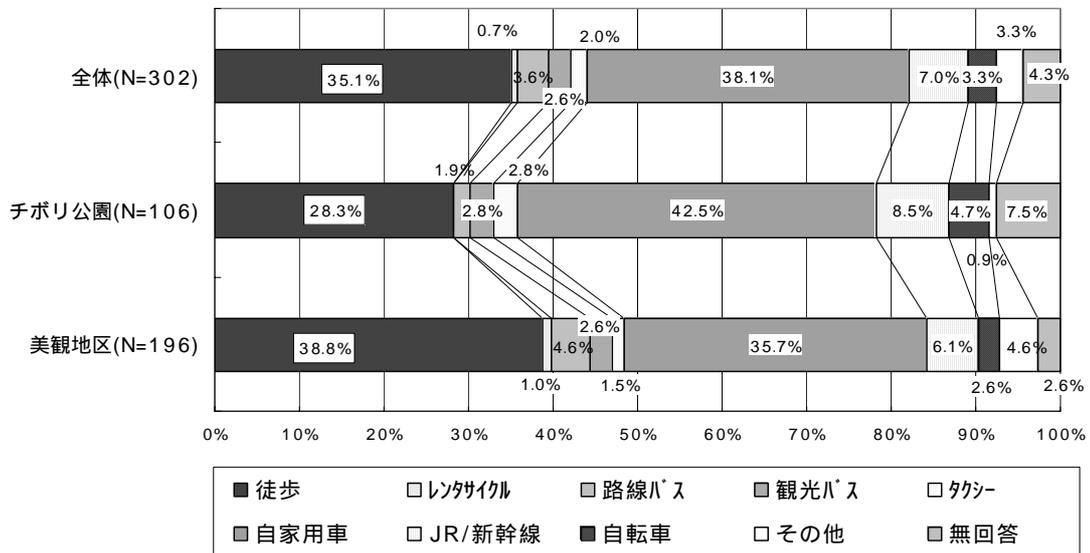


図 1-13 倉敷市への交通手段 N=回答数

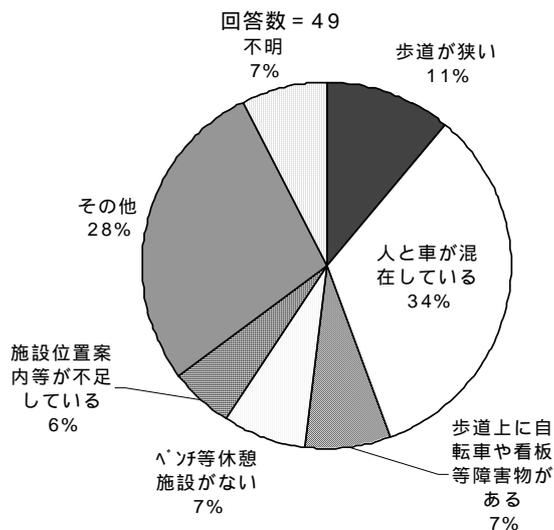


図 1-14 歩行環境の問題点

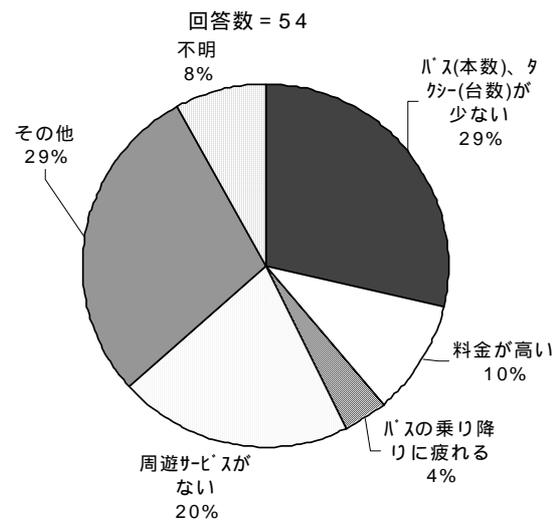


図 1-15 交通手段・サービスの問題点

市民の心と行動のバリアフリー

歩道の整備、鉄道駅のエレベーターの整備など、施設のバリアフリー化（ハード整備）を進める一方で、利用者側の心と行動のバリアフリー化が必要です。

歩道上の看板や放置自転車の問題に象徴されるように、バリアは物理的なものだけではありません。また、ハード整備が困難な場合においても、周囲の人々の支援により改善することも可能です。市民一人ひとりがバリアフリーについて理解し、協力する“心と行動のバリアフリー”の推進が必要です。

1 - 4 . 交通バリアフリー推進にあたっての基本理念、基本方針

本市の交通に関する4つの課題を解消するため、「ひと、輝くまち 倉敷。」の理念に基づき、子どもから高齢者まで、だれもが安全、快適に暮らせるまちの実現を目指した交通環境の整備、交通サービスの充実を図り、市域全体の交通バリアフリー化を推進します。

推進にあたっては、交通バリアフリー法を活用した市内の主要な駅及びその周辺地区の面的なバリアフリー整備を実施し、行政、交通事業者をはじめ、市民一人ひとりが交通バリアフリーに対する理解を深め、だれもが交通バリアフリーに協力し、互いに助け合う心のバリアフリーにも取り組みます。そして、まちも住む人の心も美しいまちを目指していきます。

【基本理念】

「ひと、輝くまち 倉敷。」の理念に基づき、高齢者、身体障害者等
だれもが安全、快適に移動し、活動できる美しいまちを目指す。

【基本方針】

ハードとソフトが連携した交通バリアフリーの推進

多様な交通手段・サービスが充実した持続可能なまちづくりの推進

“おもてなし”の視点から交通バリアフリーの推進

市民、事業者、行政の協働による交通バリアフリーの推進

(1) ハードとソフトが連携した交通バリアフリーの推進

市内の主要な駅及びその周辺地区(重点整備地区)のバリアフリー化を図るため、駅や駅前広場、バス、道路など交通施設のバリアフリー化を推進します。建築物等は、“倉敷市福祉のまちづくり条例”に基づきバリアフリー化を推進し、交通環境から建物等への連続したバリアフリー化を目指していきます。

また、バリアフリーについて市民の意識啓発を図り、市民、公共交通事業者、行政等、一人ひとりの行動と心のバリアフリー化もあわせて推進していきます。

施設整備(ハード)は、交通バリアフリー法の移動円滑化基準に基づきバリアフリー化を図っていきます。意識啓発(ソフト)は、広報活動を行っていくとともに、福祉教育、交通安全教育などと連携し推進していきます。

〔主な展開方策〕

交通バリアフリー法に基づく重点整備地区のバリアフリー化の推進
移動円滑化基準に基づく駅舎、道路、車両のバリアフリー化
倉敷市福祉のまちづくり条例に基づく建築物等のバリアフリー化の推進
バリアフリーに関する広報
福祉教育、交通安全教育等と連携した交通バリアフリーの推進

(2) 多様な交通手段・サービスが充実した持続可能なまちづくりの推進

既存の交通手段・サービスの維持、改善だけでなく、高齢社会に対応した新たな交通手段の導入も検討していきます。

だれもがいつでも、どこでも、自由に快適に移動できるよう、多様な交通手段・サービスを提供していきます。また、環境にもやさしい交通手段・サービスの充実も図っていきます。

人にも環境にもやさしく、いつまでもまちが活性化し続けるような、持続可能なまちづくりを目指します。

〔主な展開方策〕

高齢社会に対応した新たな交通手段の導入検討
多様な交通手段・サービスの提供
公共交通の利用促進施策の展開

(3) “おもてなし”の視点から交通バリアフリーの推進

高齢者や身体障害者をはじめ、すべての来訪者が、本市に魅力を感じ、市域を安全、快適に周遊観光を楽しめるよう、“おもてなし”の視点から交通バリアフリーを推進します。

歩道等の歩行環境やバス、タクシー等による交通手段、サービスの充実させることをはじめ、案内誘導情報の充実、“おもてなし”の心の向上などに取り組んでいきます。

〔主な展開方策〕

周遊機能を支える交通環境の整備、交通手段・サービスの充実
まちのバリアフリーに関する情報提供の充実
“バリアフリーなおもてなし”の実施

(4) 市民、事業者、行政の協働による交通バリアフリーの推進

だれもが安全、快適に活動できるまちをつかっていくには、市民、事業者、行政の協力と連携がなくては実現出来ません。また、今後のまちづくりでは、住民参加・参画が必要不可欠であり、特に、交通バリアフリーの推進にあたっては、高齢者、身体障害者等の意見の反映、計画への住民参画、事業の評価が重要になります。

市民、公共交通事業者、行政の協働による交通バリアフリーを推進していきます。

〔主な展開方策〕

高齢者、身体障害者など市民参画による交通バリアフリーの推進
事業の推進や事業実施後のフォローアップ*11を行うための体制づくり

1 - 5 . 重点整備地区の抽出

本市では、基本理念、基本方針に基づき、当面、交通バリアフリー法の対象となる特定旅客施設及びその周辺となる「重点整備地区」のバリアフリー化を推進していきます。

交通バリアフリー法では、以下のような要件を満たす地区が重点整備地区として位置づけられます。

特定旅客施設

1日の利用者数が5,000人以上の旅客施設。

当該市町村の高齢化率等の地域の状況からみて、高齢者、身体障害者等の利用者数がの旅客施設と同程度と認められる旅客施設。

その他、徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設が存在し、当該旅客施設の利用の状況から、移動円滑化事業を優先的に実施する必要性が特に高いと認められる施設

重点整備地区

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、福祉施設その他施設（以下、主要な施設という。）の所在地を含む地区であること。

特定旅客施設、当該特定旅客施設と主要な施設との間の経路（以下、特定経路という。）を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設（以下、一般交通用施設という。）及び当該旅客施設又は一般交通用施設と一体的に利用される駐車場、公園その他の公共の用に供する施設（以下、公共用施設という。）について、移動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。

当該地区において、移動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。

（1）倉敷市における重点整備地区の考え方

本市には、旅客施設（以下、鉄道駅）として山陽新幹線、JR山陽本線、JR伯備線、JR瀬戸大橋線、水島臨海鉄道、井原鉄道の6路線21駅が位置しています。全市域の交通バリアフリーを推進するには全駅で取り組むことが望ましいが、鉄道の利用状況や都市構造などを踏まえると、地域によっては駅とその徒歩圏のバリアフリー化だけでなく、バスや自動車利用、その他交通サービスの改善を含めて検討すべき地域が存在します。

このため、交通バリアフリー基本構想では、法に基づく一定の基準である1日の利用客数5,000人以上の鉄道駅を対象に検討することとしました。市内には1日の利用客数5,000人以上の駅は6駅あります。この6駅で市内の鉄道利用者（80,468人：平成16年現在）の約89%を占めています。6駅を対象とすることにより、鉄道利用による交通バリアフリーは、概ね推進され则认为ます。

【日利用者 5,000 人以上の駅】

J R 山陽本線 倉敷駅、中庄駅、西阿知駅、新倉敷駅

J R 瀬戸大橋線 児島駅、茶屋町駅

新幹線 新倉敷駅

(* 新倉敷駅は在来線と新幹線で1つとしてカウントしている)

しかし、6つの各駅は、駅のバリアフリー化の状況や高齢者や身体障害者等の利用状況など、それぞれ特性が異なります。また、6駅について同時に基本構想を策定しバリアフリー整備を進めることは、作業も膨大となり財政的にも困難な状況です。

このため、本市では、交通バリアフリー法に基づき平成22年までに取り組む“重点整備地区”と、長期的には駅を中心とした交通バリアフリーに取り組む“重点整備候補地区”を設けます。そして、6駅に優先順位を設け、長期的な視野にたつて交通バリアフリーに取り組めます。

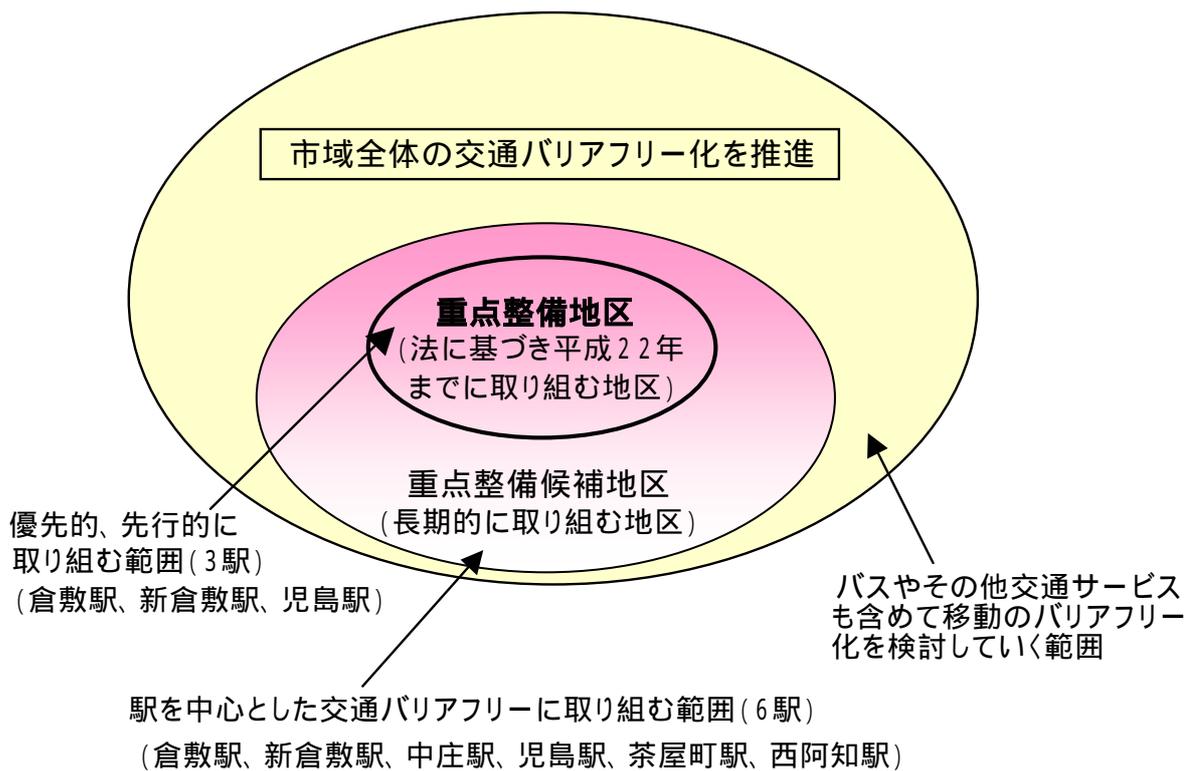


図 1-16 倉敷市交通バリアフリー推進の考え方と重点整備地区の位置づけ

基本構想策定に当たって、6 駅同時に着手することが困難な理由

交通バリアフリー法の目標年次が 2010 年であり、時間的余裕がない。

交通バリアフリー法では目標年次を 2010 年に定めています。

このため、基本構想で計画していく整備事業は、原則 2010 年までに実施していく必要があります。残り 5 年間で実施できる範囲とする必要があることから、6 駅全てについて取り組むことは難しいと考えています。

基本構想策定に多大な時間と人手を要する。

基本構想の策定には、高齢者や身体障害者等の利用者の意見を反映することが重要であり、きめ細かな調査等が必要になります。

このため、6 駅全ての駅を調査し、計画するには多大な時間と人手が必要となるため、短期間では取り組むことが難しいと考えています。

また、交通バリアフリーの推進には、エレベーターの整備をはじめ、歩道の整備、信号機のバリアフリー化など多大な費用が必要となります。市が所有する施設だけでなく、公共交通事業者、公安委員会など事業者、関連機関による整備が必要であり、経済状況が厳しい中、関係者各位にご協力をいただき、短期間に多大な投資をして 6 駅を同時に整備していくことは難しいと考えています。

(2) 重点整備地区における整備目標年次

重点整備地区における整備目標年次は、交通バリアフリー法の目標年次である平成 22 年 (2010 年) とする。

(3) 重点整備地区の選定の考え方

重点整備地区は、上位計画の位置づけや現況、市民アンケート結果などを踏まえて、以下の視点、指標により優先的に取り組むべき地区（重点整備地区）の選定を行います。

表 1-6 重点整備地区選定の視点、指標

視点	指標	備考
高齢者、身体障害者等市民ニーズ* ¹ ² が高い地区	現状のバリアフリー水準	駅・駅前広場等における上下移動施設のバリアフリー化状況
	施設の立地状況	主要施設の立地数、医療福祉施設の立地
	高齢化率	市の平均率との比較
バリアフリーの整備効果、効率が低い地区	駅の利用状況	1日の利用者数
	交通結節機能	バス、タクシー乗り場の有無
	交通手段割合（鉄道端末交通・駅への交通手段）	自動車利用の割合（高い<低い）
まちづくりとして重要な地区	上位計画での位置づけ	位置づけ、役割

「高齢者、身体障害者等市民ニーズが高い地区」、「バリアフリーの整備効果、効率が低い地区」、「まちづくりとして重要な地区」の3視点、7指標で総合評価すると、倉敷駅周辺地区、新倉敷駅周辺地区、児島駅周辺地区の3地区が抽出されます。

平成22年までに交通バリアフリー法に基づく重点整備地区として整備する地区は、倉敷駅周辺地区、新倉敷駅周辺地区、児島駅周辺地区の3地区とし、残る3駅は重点整備候補地区として位置づけます。重点整備候補地区の中で、上下移動施設の整備が遅れている西阿知駅は、周辺施設の立地が少ないことを踏まえ、駅舎のバリアフリー化を先行して進める地区とします。中庄駅、茶屋町駅については、現在、既に一定のバリアフリー化が図られていることから、長期的視野に立って、質的向上を目指したバリアフリー化を目指す地区とします。

表 1-7 各地区の交通バリアフリーの進め方

地区名		進め方
A 重点整備地区 (倉敷駅、新倉敷駅、児島駅)		交通バリアフリー法に基づき、平成17年度に基本構想を策定し、平成22年を目標に事業を実施していく。
B 重点整備候補地区	B-1 駅舎先行地区 (西阿知駅)	駅舎のバリアフリー化を先行的に実施していく。
	B-2 長期検討地区 (中庄駅、茶屋町駅)	長期的な視野にたって、交通バリアフリーの質的向上を図っていく。

表 1-8 重点整備地区の選定の考え方

平成16年度現在

	指標	判断基準		倉敷駅	新倉敷駅	中庄駅	西阿知駅	茶屋町駅	児島駅
高齢者、身体障害者等市民ニーズが高い地区	現状のバリアフリー水準	公共用通路～改札口～ホームへの経路上に上下移動がある。	エレベーターまたは福祉型エスカレーターが整備されていない		(改札～ホームにはエレベーター有)				
	施設の立地状況(1km圏)	主要施設の立地数が多い地区(上位2箇所)		(20)	(6)	(9)	(1)	(2)	(19)
		大規模な医療福祉施設が立地する地区							
高齢化率(1km圏)	市の平均値(18.8%)を上回る地区		(23.1%)	(18.9%)	(18.7%)	(16.0%)	(16.9%)	(20.1%)	
バリアフリーの整備効果、効率が高い地区	駅の利用状況	1日の利用者数が10,000人を越える地区		(32,832)	(13,872)	(12,804)	(5,346)	(7,082)	(8,532)
	交通結節機能	バス、タクシーの接続機能がある地区					(タクシーのみあり)		
	交通手段割合(鉄道端末交通手段)	自動車利用の割合が30%未満の地区		(8%)	(32%)	(22%)	(15%)	(34%)	(32%)
まちづくりとして重要な地区	上位計画での位置づけ	市の都市核機能の位置づけがある地区							
その他事項				連続立体交差事業が予定されている。					
総合評価				A	A	B-2	B-1	B-2	A

1 - 6 . 重点整備地区の区域及び特定経路の基本的考え方

重点整備地区及び特定経路については、以下の基本的な考え方に基づき設定します。また、地区ごとに特性が異なることから、地区別に整備目標を設定し、区域、経路の選定を行います。

(1) 重点整備地区の範囲

重点整備地区の範囲は、交通バリアフリー法に基づき、以下の3つの考え方を基本に設定します。

特定旅客施設を中心に、多くの人々が徒歩で移動する範囲

特定旅客施設である鉄道駅を中心に、徒歩圏として考えられる概ね、半径500m～1kmの範囲。

高齢者や身体障害者をはじめ多くの市民が、鉄道駅からアクセスする施設を含む範囲

高齢者や身体障害者等多くの市民が、鉄道駅から徒歩でアクセスする主要な施設を含む範囲。主要な施設は、市域全体で広域利用のある施設を基本としますが、アンケートやワークショップ等での意見を参考に、市民ニーズの高い施設を選定していきます。

(主要な施設)

- ・ 官公庁施設
- ・ 大規模な医療福祉施設(総合病院ベッド数200床以上)
- ・ 広域利用のある文化・交流施設
- ・ 教育施設(高等学校以上)
- ・ 大規模商業施設(延べ床面積10,000㎡以上)

面的なバリアフリー化が望ましい範囲

施設の集積をはじめ、都市基盤の整備計画、土地利用のまとまり等を踏まえて、面的なバリアフリー化を図ることが望ましい範囲。

(2) 特定経路の選定

交通バリアフリー法において、特定経路は、重点整備地区内で、特定旅客施設から「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」までを結ぶ経路で、『重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準(平成12年11月15日建設省令第40号)』など、主務省令に定める基準(以下、移動円滑化基準と示す)に適合した整備を実施するものをいいます。

以下に示す選定の考え方に基づき経路を選定し、沿道状況、代替機能の有無、事業の実現性なども踏まえた上で「特定経路」、「準特定経路」のいずれかに位置づけ、事業計画を検討していくこととします。

(選定の考え方)

特定旅客施設と主要な施設を結ぶ経路

高齢者や身体障害者等多くの市民が、特定旅客施設である鉄道駅及び駅周辺から徒歩でアクセスする主要な施設への経路。

施設間の回遊性を考慮した経路

官公庁施設、交流・文化施設、商業施設などが面的・線的に広がる地区では、施設間の回遊性を考慮した経路。

(経路の位置づけ)

移動円滑化基準では、「特定経路」は、原則として、歩車分離を図り有効幅員 2m 以上や縦断勾配（5%以下）、横断勾配（1%以下）等の基準を満たすことが義務づけられます。

重点整備地区には、沿道条件等により用地買収を伴う道路の拡幅が難しい経路や、区画整理事業等により旧基準で完成したばかりの経路など、目標年次である平成 22 年までに整備を実施することが困難な経路があります。また、歩車分離はされていませんが、沿道に商業施設などがあり賑わいのある経路など、利便性や回遊性の視点からは重要な役割をもつ経路などもあります。

このため、本市では、法に基づく「特定経路」のほかに、地区の区域や道路条件等により、特定経路としての基準に適合した整備が難しいものや、歩行経路をネットワークする上で重要な経路について「準特定経路」として位置づけます。

表 1-9 経路の定義

経路種別	定義
特定経路	鉄道駅から主要施設への主要なアクセス経路で、有効幅員 2 m 以上など移動円滑化基準を満足することが可能な経路。
準特定経路	鉄道駅から主要施設への主要なアクセス経路であるが、有効幅員 2 m 以上の歩道の確保等が困難であるなど、構造上に制約がある経路。区画整理事業等により旧基準で完成したばかりの経路など、目標年次である平成 22 年までに整備を実施することが困難な経路。
準特定経路	重点整備地区外の主要な施設をネットワークする経路で、特定経路に準じる整備を図る経路。
準特定経路	鉄道駅から主要施設への主要なアクセス経路ではないが、複数ルートの確保や回遊性の向上を図る上で重要な経路で、主要なアクセス経路を補完する経路。

1 - 7 . 特定事業計画における整備内容の基本的考え方

本構想で定められた、重点整備地区及び特定経路において、公共交通事業者、公安委員会、道路管理者等が、各地区の特性及び問題点を踏まえて、それぞれ具体的な“特定事業計画”を作成し、交通バリアフリー化のために事業を実施していきます。

各特定事業を計画するにあたり、本市における整備計画の基本的な考え方として、目指すべき方向と水準を、次に位置づけます。

(1) 公共交通（鉄道・バス）

交通バリアフリー法では、既に、事業の用に供している旅客施設及び車両等については、移動円滑化基準に適合させるための必要な措置をとることを努力義務としています。本構想では、各施設の整備状況等を考慮しつつ、交通事業者との協議調整を図りながら、高齢者、身体障害者等の意見を踏まえて、だれもが安全に快適に利用できる駅舎並びに車両のバリアフリー化を目指します。

整備にあたっては、『移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（平成12年11月1日運輸省建設省令第10号）』に従い、また『公共交通旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン』及び『倉敷市福祉のまちづくり条例』に基づく整備基準を尊重し行います。

移動動線

鉄道駅では、だれもが利用できる公共用通路から改札階、ホーム階のバリアフリー経路を1以上確保することを目指します。

高低差が大きく、上下移動が必要な箇所においては、エレベーターの設置を原則とします。

ただし、エレベーターの設置が困難な場合は、福祉型エスカレーター、階段昇降機等を設置するよう努めます。

(主な整備内容)

- ・ エレベーターの設置（11人乗り以上）
- ・ エスカレーター、階段昇降機の設置
- ・ 出入口幅の確保、段差解消等



エレベーターの設置（新倉敷駅）

駅ホームでの安全確保

視覚障害者、車いす使用者をはじめ、だれもが安全に利用できるホームのバリアフリー化を目指します。

ホームからの転落防止は、長期的にはホームドア^{*16}など転落防止柵の設置が望まれますが、列車の車両形式、編成数、種別によって扉の位置が異なるなど、整備が難しいのが現状であるために、危険を伴うことの多い視覚障害者等への誘導施設の改善に努めます。また、車いす使用者等が円滑に乗り降りできるよう、車両とホームの段差の改良を検討していく必要があります。

(主な整備内容)

- ・ ホームの内外の区別のつく視覚障害者誘導用ブロック(内方線)
- ・ 誘導チャイム(階段等)の設置
- ・ 車両とホームとの段差の改良(新規増築・大規模改築時)等



緊急停止ボタンの設置(倉敷駅)

誘導案内設備

視覚障害者や聴覚障害者をはじめ、外国人や市外からの来訪者などは、情報コミュニケーションに制約を抱えています。このため、だれもがわかりやすく、情報を簡単に入手できるよう誘導案内設備のバリアフリー化を目指します。

視覚表示施設(サイン、掲示板類)と視覚障害者誘導用ブロックなどの改善に努めていきます。また、近年の技術更新の状況を把握しながら、IT技術などを活用した案内システム^{*13}の導入なども検討していきます。さらに、通常の情報提供だけでなく、災害時など非常における情報提供、誘導案内についても検討していく必要があると考えます。

(主な整備内容)

- ・ サイン類のバリアフリー化(誘導サイン、位置サイン、案内サイン等)
- ・ 総合案内板の設置
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックの改善
- ・ 点字案内板の設置
- ・ 可変式情報表示装置(運行案内等)の設置
- ・ 音声案内の充実
- ・ IT技術等を活用した案内システムの導入



駅構内の点字案内板の設置(児島駅)

券売機、改札機、トイレ等の設備

車いす使用者、視覚障害者、聴覚障害者、高齢者、子供など、様々な利用者の利用しやすさ、わかりやすさに配慮した設備のバリアフリー化を目指します。

券売機では、車いす使用者に配慮した蹴込みのある構造、視覚障害者に配慮した点字案内、高齢者に配慮した大きな文字表示など、だれもが使いやすい仕様となるよう努めます。改札機は、車いす使用者、ベビーカーを押す人、大きな荷物持つ人などの通りやすさに配慮して拡幅改札の設置に努めます。また、券売機の蹴込みの確保など、技術更新が必要な改善についても検討を進めていきます。

トイレは、最もバリアフリー化に対するニーズが高い施設です。このため、車いす使用者に対応したトイレの設置をはじめ、オストメイト^{*14}(人工肛門、人工膀胱造設者)に配慮した設備やオムツ交換台などを備えた多機能トイレ^{*15}の整備に努めます。

その他施設として、電話、コインロッカーなどがありますが、車いす使用者や視覚障害者、聴

覚障害者等にとって使いやすい施設でないのが現状です。だれもが利用しやすいよう各施設の改良を検討していきます。

(主な整備内容)

- ・ 券売機の改良（点字・音声案内、金銭投入口の高さ、蹴込みの確保等）
- ・ 多機能トイレの設置（車いす使用者対応、オストメイト対応、オムツ交換台の設置等）
- ・ その他設備のバリアフリー化



多機能トイレ オストメイト対応（新倉敷駅）

車両

鉄道車両は、車両の更新時期にあわせて車いすスペースの確保、行き先等の案内表示装置の設置などのバリアフリー化に努めます。

バス車両は、新規導入時にはノンステップバスを導入することを推進していきます。

(2) 駅前広場

鉄道駅からバス、タクシーへの乗り換えを円滑に行えるよう、だれもが安全、快適に利用できる駅前広場のバリアフリー化を目指します。

駅前広場では、駅舎出入り口から各乗り場への経路のバリアフリー化をはじめ、バス、タクシー乗り場や誘導案内設備のバリアフリー化に努めます。また、自家用車利用の円滑化にも配慮して、身体障害者用駐車スペースの設置なども検討していきます。

駅前広場は、まちの顔となる空間であることから、休憩施設の充実や緑化の推進などアメニティ（快適性）の向上も図っていきます。

(主な整備内容)

- ・ 利用導線のバリアフリー化（視覚障害者誘導用ブロックの整備、段差解消など）
- ・ ノンステップバスに対応したバス停構造の改善
- ・ タクシー乗り場の段差解消
- ・ 誘導案内設備のバリアフリー化（総合案内板、サイン等の設置）
- ・ 身体障害者駐車スペースの設置等



タクシー乗り場の段差解消（新倉敷駅）

(3) 道路

道路のバリアフリー整備にあたっては、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路

の構造に関する基準」に従い、また「道路の移動円滑化ガイドライン」及び「倉敷市福祉のまちづくり条例」に基づく整備基準を尊重した整備を行います。

特定経路

特定経路においては、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」及び「道路の移動円滑化ガイドライン」に適合する整備を行います。

幅員

歩道有効幅員 2 m以上を確保します。

歩道形式

セミフラット型を原則とし、沿道の土地利用、街区構成などによりマウンドアップ型、フラット型とします。

舗装

平坦で滑りにくく、水はけの良い仕上げとする。また、適切な維持管理を徹底します。

勾配

車いす使用者等の移動のしやすさに配慮して、縦断勾配 5 %、横断勾配 1 %以下を原則とします。

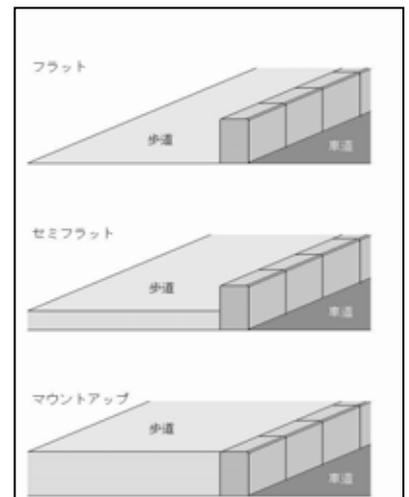
歩車道境界

横断歩道等の切り下げ部は、車いす使用者の円滑な通行と視覚障害者が境界部を認知できる安全性に配慮した段差を設けます。

横断歩道に接続する歩道には、車いす使用者の安全性等に配慮し、信号待ちする滞留空間を設け、その平坦性を確保します。

排水施設（溝蓋・グレーチング）

側溝は、できるだけ歩行の障害となるような位置に設けないことを原則とし、やむを得ず歩行通路上に設ける場合は、車いすの前輪や視覚障害者の白杖等が落ち込むことがないように配慮します。



歩道形式



細目のグレーチング(児島駅周辺地区)

視覚障害者誘導用ブロック

鉄道駅から施設を結ぶ主要なルートには、視覚障害



者誘導用ブロックを連続的に敷設します。視覚障害者誘導用ブロックは、弱視者が認識しやすい色とし、敷設位置は幅員、沿道施設等の状況を勘案し設定します。

休憩施設

幅員に余裕がある経路、坂道が連続する経路については、ベンチ等の休憩施設を設置します。

視覚障害者誘導用ブロック
(倉敷駅周辺地区)



歩道上の休憩施設
(倉敷駅周辺地区)

案内設備

地図、絵文字、点字、音声など様々な方法により、だれもがわかりやすく、適切な情報を得ることができる案内設備の設置を検討します。



サインの設置 (新倉敷駅周辺地区)

準特定経路

準特定経路においては、市街地の状況や地形的制約等により、移動円滑化基準を満たすことは困難であるが、長期的には、基準に近づけるよう努めながら整備を進めます。現段階で歩車道が分離されていない単断面の準特定経路においては、移動円滑化基準の精神を尊重し、様々な工夫により、高齢者や身体障害者等が、安全に快適に移動できる空間の確保を目指します。

歩行空間の確保

電柱など占用物の移設、車道幅員の縮小などにより、可能な限り歩行空間の確保に努めます。十分な空間を確保できない場合においては、路側帯のカラー舗装などにより、視覚的な空間の確保に努めます。



路側帯のカラー舗装 (倉敷駅周辺地区)

交通規制の実施

交通管理者との協議を図り、沿道住民の理解と協力を得て車両の進入制限や一方通行化、速度規制など交通規制の実施を検討します。

(4) 交通安全施設 (信号機等)

『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係わる信号機等に関する

基準を定める規則（平成12年10月25日 国家公安委員会規則第17号）に従い、信号機等のバリアフリー化を目指します。

- ・ 信号は、歩行者の動線、利用状況、自動車交通量などを考慮して設置します。
- ・ 信号機は、視覚障害者の認知のしやすさに配慮した方向性が確認しやすい音響信号機の設置に努めます。
- ・ 信号の青時間は、高齢者や肢体不自由者、小さな子供など歩行速度が遅い人でも安全に横断できるよう調整していきます。
- ・ 視覚障害者の横断歩道の歩行を支援する施設、エスコートゾーン^{*17}(視覚障害者用横断帯)の試行的導入を検討します。



エスコートゾーン

(5) 建築物との連続性

平成16年10月に交通バリアフリー法の基本方針の変更が行われ、建築物の側のバリアフリー化と連携して、連続的な移動経路の確保が行われるよう関係者間で十分な調整を図るべきことが位置づけられています。

歩道と建築物との間について、段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの連続性の確保などに留意し、旅客施設、歩道、建築物等の一体的なバリアフリー化を推進します。

(6) ソフト施策

真のバリアフリー化を目指すには、ハード整備のみでは実現しません。また、ハード整備だけでは早急な解決が困難である場合の補完的な取り組みとしても、市民、事業者の協力によるソフト施策が必要になります。

ソフト施策の推進にあたっては、市民、事業者の理解と協力が必要不可欠です。このため、バリアフリーに対する意識の向上、理解の深化、学習機会の提供、関連の情報提供などを行い、市民、事業者、行政の協働によりソフト施策を展開していきます。

(主な取り組み内容)

- ・ バリアフリーに対する意識の向上、理解の深化
- ・ バリアフリーに関する学習機会等の提供
- ・ マナー向上の啓発
- ・ 交通バリアフリー関連の情報提供
- ・ 事業者、ボランティアによる人的介助支援

第 編 各重点整備地区基本構想

2 - 1 . 倉敷駅周辺地区

(1) 地区特性

地区概要

倉敷駅周辺地区は、市内で最も利用者の多いJR倉敷駅が位置し、広域利用のある倉敷中央病院をはじめとする医療施設や官公庁施設が集積した本市の中心地です。また、観光交流の拠点となる美観地区、倉敷チボリ公園が駅近郊に位置し、周辺の商業施設や文化施設が一体となって、回遊性のある観光地を形成しています。

上位計画では、47万都市の都心にふさわしい機能的で美しく、ゆとりや潤いのある交流拠点として整備を推進することが位置づけられ、倉敷駅周辺の基盤整備や中心市街地の活性化などのプロジェクトが計画されています。JR倉敷駅では鉄道高架化事業が検討され、長期的には抜本的な再構築が行われる予定です。

移動の状況

駅への交通手段は、市民アンケート調査結果によると、自転車、自動車(同乗)、路線バスの順に多く、特に、他地区と比較してバス利用が多いことが特徴となっています。

地区内で最も高齢者や身体障害者等の利用が多いと考えられる倉敷中央病院への交通手段は、公共交通利用者が約40%を占め、JR倉敷駅から病院までの経路は徒歩利用が多い状況です。

また、観光などを目的とした来訪者の交通手段は、鉄道利用者が約40%を占め、駅などから美観地区へは徒歩、自家用車利用が多い状況です。

回答数=565

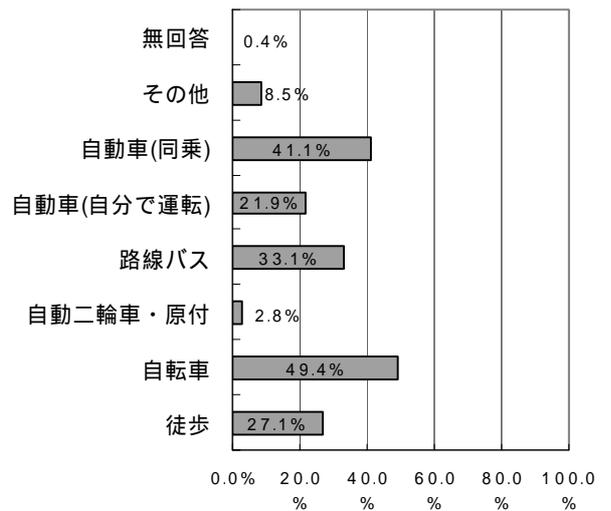


図 2-1 倉敷駅への交通手段 (市民アンケート結果より)

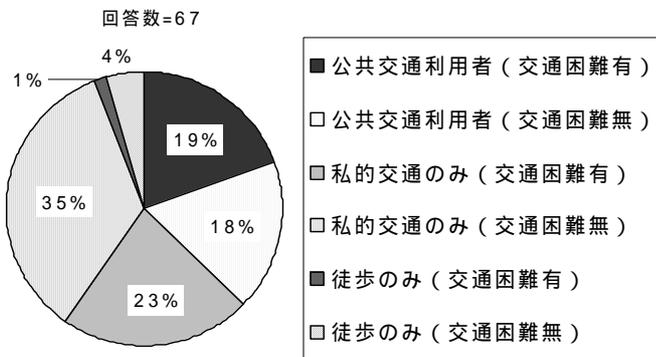


図 2-2 倉敷中央病院への交通手段 (施設アンケート結果より)

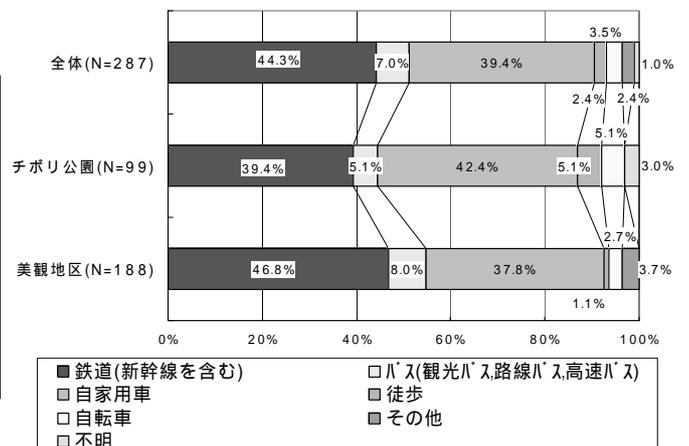


図 2-3 倉敷市への交通手段 (施設アンケート結果より) N=回答数

駅舎・駅前広場・道路の状況

駅舎

J R 倉敷駅は、ホームのある地上階と、改札のある2階の2層構造で、水島臨海鉄道倉敷市駅は地上駅です。J R 倉敷駅構内には、上下移動設備がなく、トイレ入口に段差があるなど、バリアフリー整備が遅れています。水島臨海鉄道倉敷市駅は、地上駅でアクセスに関するバリアは少ないが、視覚障害者誘導用ブロックや点字料金表などの設備がない状況です。以下に主な施設の状況を示します。

表 2-1 駅の施設整備状況

			J R 倉敷駅		水島臨海鉄道倉敷市駅
上下移動施設	エレベーター 又はスロープ	地上～改札階	北口	南口	スロープ
				× 民間ビルE V～ 階段昇降機(イン ターホンによる 呼び出しが必要)	
		改札階～ホーム	×		-
	エスカレーター	地上～改札階	北口	南口	
			昇りのみ	昇りのみ	
		改札階～ホーム	×		-
拡幅改札					
券売機	車いす対応		(蹴込みが充分でない)		×
	音声・点字表示				×
点字料金表					×
視覚障害者誘導用ブロック					×
車いす対応型トイレ			×		×
ホーム上での 運行情報	音響(声)情報		(列車接近)		×
	文字情報				×
ホーム上の 安全対策	視覚障害者誘導用ブロック				×
	ホーム端の柵				
休憩施設	ベンチ				
	待合室				



J R 倉敷駅改札口



水島臨海鉄道倉敷市駅

駅前広場

南北に駅前広場が整備されています。いずれも地上とデッキの2層構造になっており、バス乗り場へのアクセスは、階段又はエレベーターによる上下移動が伴います。南口のデッキは、駅改札階と階段数段分の高低差があり、階段と階段昇降機によるアクセスとなっています。以下に主な施設の状況を示します。

表 2-2 駅前広場の施設状況

		南口	北口
バス乗り場			
タクシー乗り場			
自家用車駐車場 (身体障害者スペース)		(×)	()
トイレ(車いす対応型トイレ)			
上下移動施設	エレベーター	バス乗り場へ	民間 EV
		タクシー乗り場等へ	
	エスカレーター	(昇りのみ)	(昇りのみ)



南口駅前広場



北口駅前広場

道路

歩道の整備状況は、駅北側は区画整理事業が実施され、駅前広場から連続して広幅員の歩道が整備されています。しかし、交通バリアフリー法施行前の基準で整備されていることから、横断歩道部等で急勾配な箇所があるなど課題があります。

駅南側は、旧市街地であり、駅前へのアクセス動線である都市計画道路駅前古城池霞橋線で広幅員の歩道が整備されている他は、隘路が多い状況です。このため、倉敷中央病院へのアクセス経路は、歩車分離がされていない道路となっています。



倉敷中央病院へのアクセス経路



美観地区等へのアクセス経

点検調査で指摘された主な問題点

車いす使用者、視覚障害者、聴覚障害者、高齢者、子供連れの人など様々な市民の参加と協力を得て点検調査を実施し、利用者視点から交通バリアフリーの問題を把握しました。

駅舎

J R倉敷駅は、エレベーター等の上下移動のバリアフリー化及び車いす対応のトイレが未整備なことから、車いすやベビーカー使用者には利用しにくい駅であると指摘がありました。特にトイレでは、一般用トイレの出入り口に高低差（階段）があり、高齢者や肢体不自由者にとって利用に負担があります。また、券売機では、車いす使用者の膝が入らない、ボタンに手が届かないなどの問題点が指摘され、一台でも車いす対応の券売機がほしいとの意見があります。視覚障害者や聴覚障害者からは、誘導案内設備の充実に関する意見が多くあり、電光掲示板による文字情報の提供や音声案内、適切な視覚障害者誘導用ブロックの整備、点字板の設置などが問題点としてあげられます。

水島臨海鉄道倉敷市駅は、地上駅のため構内の上下移動がなく、利用しやすい駅ですが、視覚障害者誘導用ブロックや点字案内など、視覚障害者が駅を利用するための設備がなく、バリアフリー化が必要です。



エレベーターが整備されていない
（車いす使用者）



トイレの入り口が階段で、利用しにくい
（高齢者）



曲がり角に警告ブロックが
設置されていない（視覚障害者）



券売機に蹴込みがない
（車いす使用者）



視覚障害者誘導用ブロックが
整備されていない（視覚障害者）



点字の案内がない
（視覚障害者）

乗り換え経路

JR倉敷駅から水島臨海鉄道への乗り換え経路は、南口のデッキを経て地上階に移動する必要があります。このため、車いす使用者は、地上への上下移動を隣接する駅前ビル内のエレベーターを使用し、また、改札階と南口デッキには高低差があるため、階段昇降機による移動は可能だが、「時間がかかりすぎる」などの意見があります。また、乗り換え経路上は、歩行者、自転車利用者が多く、商業施設前では駐輪も多いため、車いす使用者や視覚障害者等にとっては移動しにくい状況です。



階段昇降機は時間がかかる
(車いす使用者)



自転車がも多く、視覚障害者誘導用
ブロックがない経路(視覚障害者)

駅前広場

北口の駅前広場は、エレベーターや多目的トイレなどが整備され、一定のバリアフリー化が図られていますが、「タクシー乗り場の位置がわかりにくい」、「トイレやエレベーターの表示が小さい」など、誘導案内に関する問題点が指摘されています。

南口の駅前広場は、デッキ内に高低差があり、「スロープの勾配がきつい」などの問題点が指摘されています。また、各バス乗り場へはエレベーターが整備されていますが、「乗り場案内がわかりにくい」、「エレベーターからバス停への点字案内がない」などの問題があります。



表示がわかりにくい



タクシー乗り場の位置が遠い
(視覚障害者)



スロープが急である
(車いす使用者)



視覚障害者誘導用ブロックがない
(視覚障害者)

道路

倉敷中央病院へのアクセス経路は、自動車の交通量が多いにもかかわらず、歩道が整備されていない区間があり、視覚障害者等から「慣れている人しか利用できない」などの意見があります。また、歩道が整備されている区間においても、「歩道が狭い」、「点字ブロックがない」、「傾斜がきつい」などの問題があります。

美観地区など倉敷の文化交流拠点へのアクセス経路は、都市計画道路として整備が行われているため、広い歩道が整備済みです。しかし、横断歩道部や車両乗り入れ部の歩道の傾斜や、ブロック舗装面の凹凸による振動などの問題が指摘されています。商店街の通路は歩行者専用で歩きやすいのですが、「商品のはみ出し」や「駐輪問題」など、利用者のマナーに関する問題があります。

美観地区内の道路では、自転車、歩行者、自動車が混在する区間があるなど、歴史的まちなみ地区での歩行空間のあり方を今後、検討していく必要があります。



歩道がないので歩けない
(視覚障害者)



出入り口が傾斜している
(車いす使用者)



商品のはみ出しや自転車
との空間の共有が課題



美観地区の歩行空間

交通安全施設(信号機等)

横断歩道部では、視覚障害者から音響信号機の設置が望まれています。また、音響信号機が設置されている交差点においても「音が聞こえにくい」などの問題が指摘されています。車いす使用者や高齢者、子供などからは、「信号の青時間が短い」などの問題が指摘されています。



音響信号機の設置

(2) 整備目標

倉敷駅周辺地区の特性を踏まえ、整備目標を以下のとおり設定します。

- 目標1：駅からバス・タクシー乗場までのバリアフリー経路を1経路以上確保する。
 目標2：駅から主要施設までのバリアフリー経路を1経路以上確保し、回遊性や観光動線に配慮して経路のネットワーク化を目指す。
 また、沿道事業者、利用者の協力による商店街経路のバリアフリー化を推進する。
 目標3：総合案内設備の充実を図り、既存案内サインとの連携により、案内情報のバリアフリー化を図る。

(3) 重点整備地区の区域と特定経路

特定旅客施設と主要な施設

特定旅客施設は、JR山陽本線倉敷駅と、JR倉敷駅に隣接して立地し、乗り換え利用のある水島臨海鉄道倉敷市駅の2駅を対象とします。

倉敷駅周辺地区は、大規模医療施設が立地するほか、市の観光の核となる美観地区、倉敷チボリ公園が立地しており、それらの施設と周辺の回遊性を確保することで、まちの利便性、魅力が向上する地区です。基本的考え方に示した基準に基づき、主要施設を選定するとともに、施設間の連携、回遊性にも配慮して施設を選定します。

美観地区については、面的な空間としての魅力を維持していく必要があることから、地区内の単体施設を目的地とするのではなく、地区全体を主要な地区（エリア）として位置づけます。

表 2-3 特定旅客施設と主要施設

特定旅客施設	JR山陽本線 倉敷駅（32,832人/日：H16年現在） 水島臨海鉄道 倉敷市駅（3,781人/日：H16年現在）	
主要な施設	官公庁施設	倉敷郵便局、倉敷税務署、岡山地方法務局倉敷支局、岡山地方裁判所倉敷支部、（本町郵便局）（倉敷公民館）
	医療福祉施設	倉敷中央病院、しげい病院、（松田病院）
	文化・交流施設	美観地区〔大原美術館、倉敷アピスシア等〕 倉敷チボリ公園 自然史博物館、中央図書館、市立美術館
	教育施設	-
	スポーツ・大規模公園	（鶴形山公園）
	大規模商業施設	天満屋倉敷店、倉敷シティプラザ

()内の施設は主要施設と連携する施設

重点整備地区

重点整備地区の基本的考え方に基づき、特定旅客施設と主要な施設が集積する南東地区を中心に、幹線道路等で形成される地区のまとまりを考慮した面積 137.8ha の区域を設定します。

特定経路

基本的考え方に基づき、特定旅客施設から駅北側に立地する「倉敷チボリ公園」、駅東側に立地する「倉敷中央病院」、駅南側に立地する「美観地区」及びその周辺施設それぞれを結ぶ経路を特定経路及び準特定経路に位置づけます。また、特定旅客施設間（JR倉敷駅と水島臨海鉄道倉敷市駅）の乗り換え経路についても設定します。

観光の拠点となる美観地区における経路については、ヒューマンスケール^{*18}な隘路で構成された歴史的な町並みが魅力となっていることから、空間全体としてのバリアフリー化、さらにはユニバーサルデザインの視点で今後、検討を進めることとし、特定経路としては位置づけないこととします。

各経路の特性及び構造条件等を踏まえて、以下の経路を指定します。

表 2-4 特定経路・準特定経路

	路線名	経路特性等	備考
特定 経路	阿知鶴形線 幸町美和線	駅から倉敷郵便局、倉敷中央病院へのアクセス経路	
	駅前古城池霞橋線	駅から美観地区、中央図書館、市立美術館等へのアクセス経路	
	寿町17号線	駅から倉敷チボリ公園へのアクセス経路	
	管理用通路	乗り換え経路	民有地
準特定 経路	幸町美和線	の特定経路を経て裁判所、税務署、しげい病院等へのアクセス経路	
準特定 経路	阿知54号線 鶴形1号線 幸町11号線 鶴形3号線 一般国道429号 阿知42号線	駅から倉敷中央病院へのアクセス経路を補完する経路	沿道に飲食施設等が立地
	阿知42号線	駅から美観地区へのアクセス経路を補完する経路	商店街
	主要地方道 倉敷清音線	倉敷チボリ公園駐車場から入口への経路	

(4) 特定事業計画

実施時期の考え方

短期：平成20年までに事業を完了する（H18～H20）

中期：平成22年までに事業を完了する（H21～H22）

長期：長期的に事業を実施する（平成22年以降に事業着手する）

継続実施：年次に関係なく継続的に実施する

特定事業計画

1) 公共交通特定事業

鉄道駅（JR倉敷駅、水島臨海鉄道倉敷市駅）

事業箇所		事業内容	事業者	実施時期		
				短期	中期	長期
JR 倉敷駅	移動動線	・改札階から各ホームへ移動するためのエレベーター設置	JR西日本			
	プラットフォーム	・ホーム縁端警告ブロックの改良				
	階段	・踏み面端部の識別化				
	誘導案内設備	・視覚障害者誘導用ブロックの改良				
		・運行情報の提供など文字情報の充実				
		・列車運行の音声案内の充実				
	券売機	・蹴り込みの確保や音声案内機能など、バリアフリー化された新型券売機に更新				
トイレ	・多機能トイレの新設					
水島臨海鉄道 倉敷市駅	移動動線	・改札口へのスロープ勾配の改善	水島臨海鉄道			
	プラットフォーム	・ホーム縁端に視覚障害者誘導用ブロック(内方線型視覚障害者誘導用ブロック)の連続敷設				
	誘導案内設備	・視覚障害者誘導用ブロックの整備				
		・施設サインの改善				
	券売機	・点字料金表示の設置				
		・券売機ボタンの点字表示				
トイレ	・多機能トイレの新設					
		・機器の更新時には、蹴り込みの確保や音声案内機能など、バリアフリー化された新型券売機に更新				

バス

事業箇所	事業内容	事業者	実施時期		
			短期	中期	長期
車両	・ノンステップバスの導入	バス	継続実施		
バス停	・分かりやすいバス停の時刻表に改善	協会			

2) 道路特定事業

道路

	事業箇所	事業内容	事業者	実施時期			
				短期	中期	長期	
特定 経 路	阿知鶴形線	・歩道の新設	倉敷市				
	幸町美和線	・視覚障害者誘導用ブロックの整備	倉敷市				
	駅前古城池霞 橋線	・歩車道の段差、歩道勾配の改善	倉敷市				
		・弱視者用の誘導ラインの整備					
		・歩道の路面凹凸の改善					
	寿町17号線	・歩車道の段差、すりつけ勾配改善	倉敷市				
		・弱視者用の誘導ラインの整備					
		・歩道の路面凹凸の改善					
主要地方道 倉敷清音線	・歩車道の段差、すりつけ勾配改善	岡山県					
	・弱視者用の誘導ラインの整備						
	・歩道の路面凹凸の改善						
管理用通路	・視覚障害者誘導用ブロックの整備	東西ビル管理					
	・通路の段差の改善						
準 特 定 経 路	幸町美和線	・路肩部のカラー舗装化	倉敷市				
		・視覚障害者誘導用ブロックの整備				○	
	阿知54号線 鶴形1,3号線 幸町11号線 阿知42号線	・路肩部のカラー舗装化	倉敷市				
		・視覚障害者誘導用ブロックの整備					
		・歩車道の段差、歩道勾配の改善		岡山県			
		・弱視者用の誘導ラインの整備					
	一般国道 429号	・歩道の路面凹凸の改善					
		阿知42号線	・視覚障害者誘導用ブロックの整備	倉敷市			
主要地方道 倉敷清音線	・歩車道の段差、すりつけ勾配改善	岡山県					
	・弱視者用の誘導ラインの整備						
	・歩道の路面凹凸の改善						

駅前広場

事業箇所		事業内容	事業者	実施時期		
				短期	中期	長期
北口駅前広場	誘導案内施設	・弱視者用の誘導ラインの整備	倉敷市			
		・施設サインの改善				
	トイレ	・使いやすいトイレに改善	倉敷市			
バス乗り場		・乗り場等での休憩施設（ベンチ等）の増設	バス協会			
		・時刻表の文字の大きさ改善、点字表示の整備				
南口駅前広場	誘導案内施設	・総合案内板の新設	倉敷市			
		・施設サインの改善				
		・視覚障害者誘導用ブロックの整備（バス乗り場、エレベーター等）				
	トイレ	・使いやすいトイレに改善	倉敷市			
	バス（タクシー）乗り場	・乗りやすいバス（タクシー）乗り場へ改善	倉敷市			
・休憩施設（ベンチ等）の整備 ・時刻表の文字の大きさ改善、点字表示の整備		バス協会				

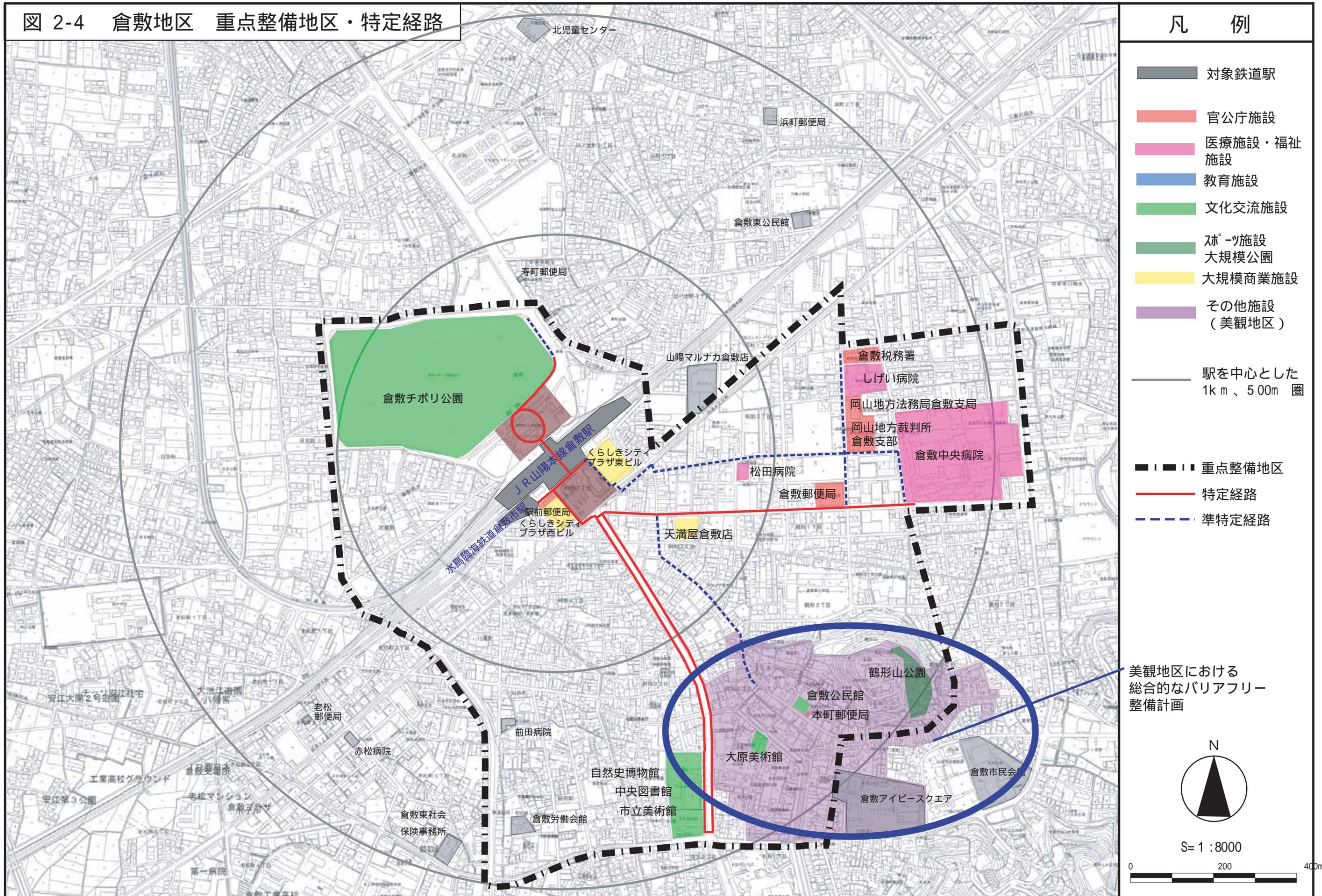
3) 交通安全特定事業

事業内容	路線名・交差点名（箇所数）	事業者	実施時期		
			短期	中期	長期
音響信号機の設置・改善 （北-南方向等）	・阿知鶴形線、幸町美和線（3） （竹中幼稚園前、倉敷郵便局前、倉敷中央病院前） 道路及び歩道整備に併せて実施	公安委員会			
歩行者横断秒数の確保	・駅前古城池霞橋線（1） （大原美術館前）				
	・寿町17号線（1） （倉敷子ボリ公園前）				
*下線は、新設	・駅前古城池霞橋線（6） （倉敷駅前、阿知北、阿知中、阿知南、中央PB前、中央1丁目）	倉敷市			
エスコートゾーンの整備	・駅前古城池霞橋線（6）	公安委員会			

4) その他事業

区 分	事業内容	事業主体	実施時期		
			短期	中期	長期
継続的取り組み	・交通バリアフリー推進会議(3地区共通)による特定事業計画の検討、事業の進捗管理等	倉敷市	継続実施		
建築物との連続性の確保	・歩道から公共施設の出入り口へのバリアフリー経路の連続性の確保	倉敷市			
その他	・美観地区における総合的なバリアフリー整備の検討	倉敷市			
	・タウンモビリティ ^{*19} 事業での電動カートの貸し出し	商店街	継続実施		

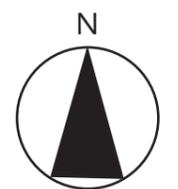
図 2-4 倉敷地区 重点整備地区・特定経路



凡 例

- 対象鉄道駅
- 官公庁施設
- 医療施設・福祉施設
- 教育施設
- 文化交流施設
- スポーツ施設
大規模公園
- 大規模商業施設
- その他施設
(美観地区)
- 駅を中心とした
1km、500m 圏
- 重点整備地区
- 特定経路
- 準特定経路

美観地区における
総合的なバリアフリー
整備計画



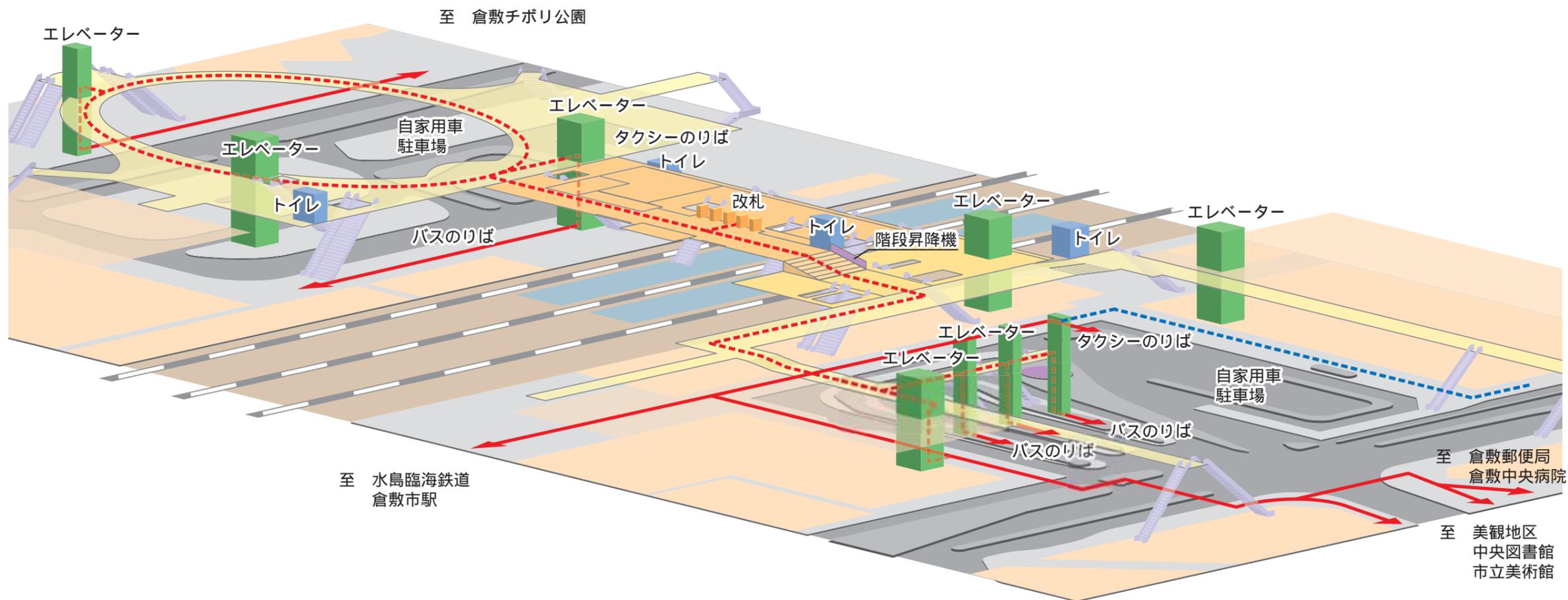
S = 1 : 8000



図 2-5 倉敷駅 特定経路

凡 例

- 特定経路 (1階)
- - - 特定経路 (2階)
- - - 準特定経路
- エレベーター
- トイレ
- 駅改札口



2 - 2 . 新倉敷駅周辺地区

(1) 地区特性

地区概要

新倉敷駅周辺地区は、山陽新幹線新倉敷駅と在来線の乗換駅となっており、平成17年8月に合併した真備・船穂地区を含めて、市の広域的な玄関口です。また、玉島地域の拠点形成を目指して「新倉敷駅南地区土地区画整理事業」が実施され、都市基盤が整備されています。

現在は、作陽学園（くらしき作陽大学、作陽短期大学）、山陽マルナカ新倉敷店などの施設が立地する他は、徒歩圏内に施設の立地が少ない状況ですが、充実した都市基盤により、都市機能集積が期待される地区です。

移動の状況

駅への交通手段は、市民アンケート調査結果では、自動車(自分で運転)、自動車(同乗)、自転車の順に利用が多く、自動車利用が特に多い地区です。

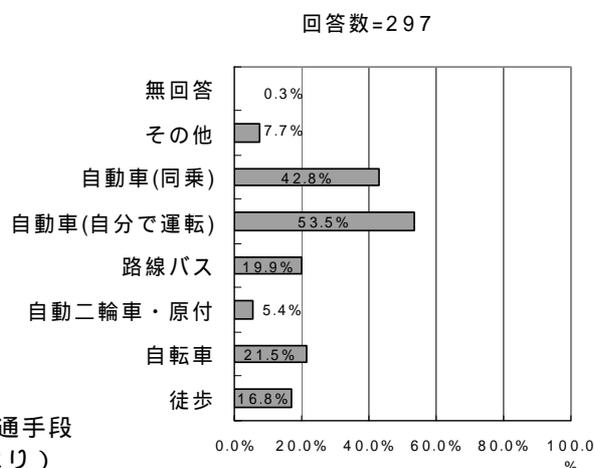


図 2-6 新倉敷駅への交通手段
(市民アンケート結果より)

駅舎・駅前広場・道路の状況

駅舎

新倉敷駅は、在来線ホーム階(地上)、改札階、新幹線ホーム階の3層構造になっています。また、在来線改札階と新幹線改札階に高低差があり、階段及びステップリフトによる上下移動があります。構内はエレベーターが整備され、移動経路のバリアフリー化が図られています。改札階へのアクセスが階段のみで、車いす利用者等は、インターホンで係員を呼び出す必要があります。駅構内には多目的トイレは整備されていませんが、駅構外に多目的トイレが整備されています。しかし、規格が古いいため改善が望まれます。



ステップリフト: 乗り換え経路



エレベーターの設置

表 2-5 駅の施設整備状況

			JR 新倉敷駅（新幹線・在来線）	
上下移動施設	エレベーター又はスロープ	地上～改札階	南口	北口
			×	×
			（インターホンの呼び出しにより EV でホーム階へ直接移動が可能）	
		改札階～ホーム		
		在来線改札～新幹線改札	ステップリフト（呼び出し必要）	
	エスカレーター	地上～改札階	南口	北口
		×	×	
改札階～ホーム			×	
		（新幹線昇りのみ）		
	在来線改札～新幹線改札	×		
拡幅改札				
券売機	車いす対応	×	×	
	音声・点字表示			
点字料金表				
視覚障害者誘導用ブロック				
車いす対応型トイレ			×	×
			改札外コンコース（北口）	
ホーム上での運行情報	音響(声)情報			（列車接近のみ）
	文字情報			×
ホーム上の安全対策	視覚障害者誘導用ブロック			
	ホーム端の柵			
休憩施設	ベンチ			
	待合室			×

駅前広場

南北に駅前広場が整備されています。いずれもバス乗り場、タクシー乗り場がありますが、玉島の中心市街地への主なバスは南口から発着しています。自動車利用が多いことから、自家用車駐車場が整備されています。



自家用車乗降場（南口）



案内板（南口）

表 2-6 駅前広場の施設状況

	南口	北口
バス乗り場		
タクシー乗り場		
自家用車駐車場 (身体障害者スペース)	(×)	()
トイレ (車いす対応型トイレ)		×

道路

歩道の整備状況は、駅北側は作陽学園（くらしき作陽大学、作陽短期大学）への経路となる主要地方道倉敷笠岡線が整備され、広幅員の歩道が設置されています。しかし、地形上の縦断勾配があり、車いす使用者等には問題があります。

駅南側は、区画整理事業が実施されたことにより、駅前広場から国道2号まで、面的に格子状の道路が整備され、歩道が設置されています。しかし、交通バリアフリー法施行前の基準で整備されていることから、横断歩道部等では、急勾配な箇所があるなど問題があります。



駅北側の道路
(主) 倉敷笠岡線



駅南側の道路
新倉敷停車場線

点検調査で指摘された主な問題点

車いす使用者、視覚障害者、聴覚障害者、高齢者、子供連れの人など、様々な市民の参加と協力を得て点検調査を実施し、利用者視点から交通バリアフリーの問題を把握しました。

駅舎

新倉敷駅は、新幹線、在来線ともに駅改札内のエレベーターは整備されていますが、改札階へのアクセスが階段のみとなっているため、車いす使用者等にとって問題となっています。駅南口からはインターホンで駅員を呼び出すことで、改札内に設置されたエレベーターを利用することが可能ですが、「時間がかかりすぎる」などの問題が指摘されています。同様に、在来線から新幹線への乗り換え経路上の高低差を解消するステップリフトも呼び出しが必要で、利用しにくいとの意見があります。

車いす対応トイレは、北口1階のコンコースに設置されているのみで、改札内の設置が望まれます。誘導案内設備は、新幹線側では、電光掲示板による文字情報やホームの音声案内などが充実していますが、在来線では十分でなく、「行き先や発車時刻などの音声案内を充実してほしい」などの意見があります。また、「ホームからの転落防止対策（避難スペースの確保など）」や「常時、拡幅改札にしてほしい」などの意見があります。



インターホンによる呼び出しは時間がかかる（車いす使用者）



階段しかなく利用しにくい（車いす使用者）



常に拡幅改札になっていない

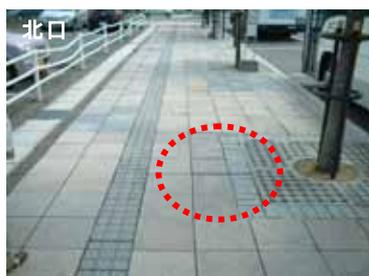


オストメイト対応（車いす対応トイレ）

駅前広場

北口の駅前広場では、舗装のブロック破損や植栽の根っこによる隆起など、路面の凹凸に関する問題の指摘が多くあります。また、視覚障害者誘導用ブロックの浮き上がりや色、不連続性などの問題があります。

南口の駅前広場は、区画整理事業で整備された新しい駅前広場で、連続的に上屋があり、周辺の案内板やベンチなどの施設が充実していますが、バス乗り場、タクシー乗り場において問題が指摘されています。特に、バス停では、バスの乗り降りに段差があり、負担感があります。



ブロックががたつき、凹凸がある（車いす使用者）



バスの乗り降りに段差がある（高齢者）

道路

駅北側は、都市計画道路の整備が進んでおり、歩道が整備されていますが、「ブロック舗装ががたついている」、「視覚障害者誘導用ブロックがすり減っている」など、維持管理上の問題が多く指摘されています。また、地形上の勾配があり、車いす利用者等には利用に負担がかかります。

駅南側は、土地区画整理事業により、駅前広場から国道2号にかけて広幅員の歩道が整備されていますが、「雨の日は路面が滑りやすい舗装である」、「点字ブロックの色がわかりにくい」、「横断歩道部の勾配が急である」などの問題が指摘されています。



路面ががたついている
(肢体不自由者)



勾配が急なところがある



点字ブロックの敷き方がおかしいところがある(視覚障害者)



雨の日は滑りやすい
(高齢者)

交通安全施設(信号機等)

横断歩道部では、視覚障害者から音響信号機の設置が望まれています。また、音響信号機が設置されている交差点においても、「押しボタンの位置が離れている」などの問題が指摘されています。



音響信号機の設置

(2) 整備目標

新倉敷駅周辺地区の特性を踏まえ、整備目標を以下のとおり設定します。

目標 1：駅からバス・タクシー乗場までのバリアフリー経路を 1 経路以上確保する。また、新幹線と在来線の乗り換えのバリアフリー経路を確保する。

目標 2：駅から主要施設までのバリアフリー経路を 1 経路以上確保する。

目標 3：既存案内サインを活用し、案内情報のバリアフリー化を図る。

(3) 重点整備地区の区域と特定経路

特定旅客施設と主要な施設

特定旅客施設は、JR 山陽新幹線新倉敷駅と JR 山陽本線新倉敷駅を対象とします。新倉敷駅周辺地区は、駅南側で土地区画整理事業が実施されたことから、駅から 500m 圏には施設があまり立地していません。基本的考え方に示した基準に基づき、主要施設を選定するとともに、ワークショップ等で市民ニーズの高かった施設等を選定します。

表 2-7 特定旅客施設と主要施設

特定旅客施設	JR 山陽新幹線 新倉敷駅	
	JR 山陽本線 新倉敷駅 (あわせて 13,872 人/日 : H16 年現在)	
主要な施設	官公庁施設	-
	医療福祉施設	西崎内科医院
	文化・交流施設	-
	教育施設	くらしき作陽大学、作陽短期大学
	スポーツ・大規模公園	-
	大規模商業施設	山陽マルナカ新倉敷店

重点整備地区

重点整備地区は、基本的考え方にに基づき、特定旅客施設新倉敷駅の 500m 圏を対象に面的整備が実施され、都市機能集積が図られると考えられる面積約 55.6ha の区域を設定します。ただし、主要な施設として選定した、くらしき作陽大学、作陽短期大学並びに山陽マルナカを道路等で明確に線引きできる地区として含めると、広大な区域となるため、地区外としています。

特定経路

基本的考え方にに基づき、特定旅客施設から駅北側に立地する「くらしき作陽大学、作陽短期大学」、駅南側に立地する「西崎内科医院」、「山陽マルナカ新倉敷店」のそれぞれを結ぶ経路を特定経路及び準特定経路として位置づけます。

各経路の特性及び構造条件等を踏まえて、以下の経路を指定します。

表 2-8 特定経路・準特定経路

	路線名	経路特性等
特定 経路	新倉敷停車場線	駅から山陽マルナカ新倉敷店へのアクセス経路。
	玉島瓜崎 73 号線	駅から作陽学園（くらしき作陽大学、作陽短期大学）北側市街地への経路。
	主要地方道 倉敷笠岡線	の特定経路を経て作陽学園（くらしき作陽大学、作陽短期大学）へのアクセス経路。
準特定 経路	新倉敷停車場線	の特定経路を経て山陽マルナカ新倉敷店へのアクセス経路。
	区画道路 18 号線	の特定経路、 の準特定経路を経て西崎内科医院へのアクセス経路。
	国道 2 号	の特定経路、 の準特定経路を経て山陽マルナカ新倉敷店の入口までの経路。
準特定 経路	主要地方道 倉敷笠岡線	の特定経路を経て作陽学園（くらしき作陽大学、作陽短期大学）へのアクセス経路。

(4) 特定事業計画

実施時期の考え方

短期：平成20年までに事業を完了する（H18～H20）

中期：平成22年までに事業を完了する（H21～H22）

長期：長期的に事業を実施する（平成22年以降に事業着手する）

継続実施：年次に関係なく継続的に実施する

特定事業計画

1) 公共交通特定事業

鉄道駅（JR山陽本線新倉敷駅、新幹線新倉敷駅）

事業箇所		事業内容	事業者	実施時期		
				短期	中期	長期
山陽本線	プラットフォーム	・ホーム縁端警告ブロックの改良	JR西日本			
	階段	・踏み面端部の識別化				
	誘導案内設備	・視覚障害者誘導用ブロックの改良				
		・運行情報の提供など文字情報の充実				
		・列車運行の音声案内等の充実				
		・階段、改札口、トイレにおける音案内の整備				
	券売機	・蹴り込みの確保や音声案内機能など、バリアフリー化された新型券売機に更新				
トイレ	・多機能トイレの改修					
新幹線	プラットフォーム	・ホーム縁端警告ブロックの改良	JR西日本			
自由通路	移動経路	・駅前広場～改札階へのエレベーターの設置	倉敷市			
		・わかりやすいエレベーターの位置案内				
	階段	・踏み面端部の識別化	JR西日本			
誘導案内設備	・視覚障害者誘導用ブロックの改良					

バス

事業箇所		事業内容	事業者	実施時期		
				短期	中期	長期
車両		・ノンステップバスの導入	バス協会	継続実施		
バス停		・分かりやすいバス停の時刻表に改善				

2) 道路特定事業

道路

事業箇所		事業内容	事業者	実施時期		
				短期	中期	長期
特定 経路	新倉敷停車場線	・歩車道の段差、すりつけ勾配改善	岡山県			
		・弱視者用の誘導ラインの整備				
		・歩道広幅員部での休憩施設の整備				
		・既設サインのバリアフリー化の検討（点字表示など）				
		・歩道の路面凹凸の改善				
	玉島爪崎73号線	・歩車道の段差、すりつけ勾配改善	倉敷市			
		・弱視者用の誘導ラインの整備				
		・歩道の路面凹凸の改善				
	主要地方道 倉敷笠岡線	・歩車道の段差、すりつけ勾配改善	岡山県			
・視覚障害者誘導用ブロックの改善						
・歩道の路面凹凸の改善						
準 特定 経路	新倉敷停車場線	・歩車道の段差、すりつけ勾配改善	岡山県			
		・弱視者用の誘導ラインの整備				
		・歩道広幅員部での休憩施設の整備				
		・既設サインのバリアフリー化の検討（点字表示など）				
		・歩道の路面凹凸の改善				
	区画道路18号線	・歩車道の段差、すりつけ勾配改善	倉敷市			
		・弱視者用の誘導ラインの整備				
		・歩道の路面凹凸の改善				
	国道2号	・視覚障害者誘導用ブロックの整備	国土交通省			
・歩道の路面凹凸の改善						
準 特定 経路	主要地方道 倉敷笠岡線	・歩車道の段差、すりつけ勾配改善	岡山県			
		・歩道の路面凹凸の改善				
		・歩道の勾配表示などによる介助誘導サインの導入検討				
		・歩道広幅員部での休憩施設の整備検討				

駅前広場

事業箇所		事業内容	事業者	実施時期		
				短期	中期	長期
北口駅前広場	誘導案内設備	・弱視者用の誘導ラインの整備	倉敷市			
		・乗り場案内などサインの充実				
	路面	・路面舗装の滑り防止措置、凹凸の改善	倉敷市			
	バス（タクシー）乗り場	・乗り場の上屋の改善	倉敷市			
・休憩施設（ベンチ等）の整備 ・時刻表の文字の大きさ改善、点字表示の整備		バス協会				
南口駅前広場	誘導案内設備	・弱視者用の誘導ラインの整備	倉敷市			
	バス乗り場	・バスと乗り場の段差の改善				

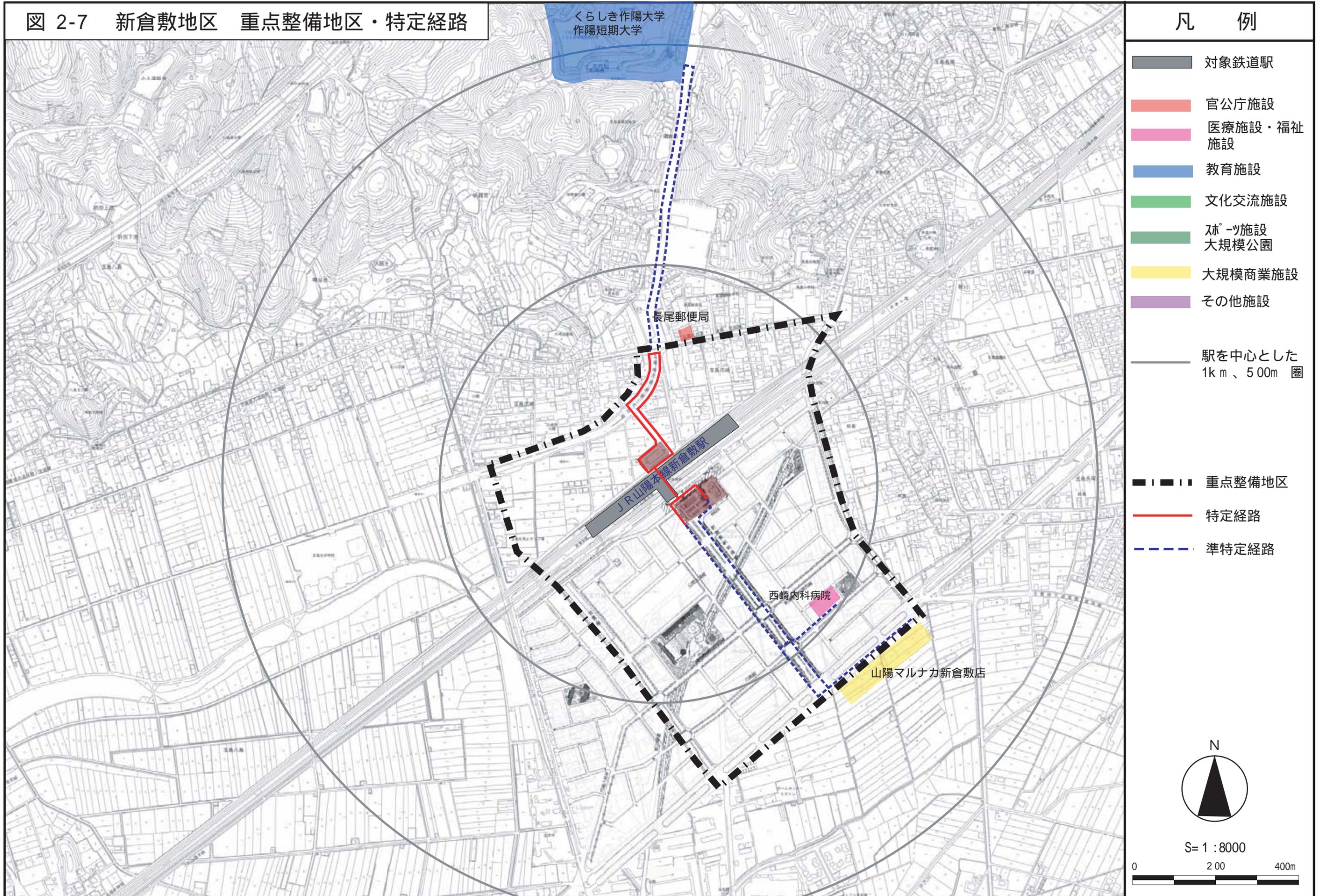
3) 交通安全特定事業

事業内容	路線名・交差点名（箇所数）	事業者	実施時期		
			短期	中期	長期
音響信号機の設置・改善（スピーカー方向等） 歩行者横断秒数の確保	・主要地方道 倉敷笠岡線（2） （新倉北通り、新倉敷駅北） 新倉北通りの音響信号機設置については道路及び、歩道整備に併せて実施。	公安委員会			
エスコートゾーンの整備	・主要地方道 倉敷笠岡線（2）				

4) その他事業

区分	事業内容	事業主体	実施時期		
			短期	中期	長期
継続的取り組み	・交通バリアフリー推進会議（3地区共通）による特定事業計画の検討、事業の進捗管理等	倉敷市	継続実施		
建築物との連続性の確保	・歩道から公共施設の出入口へのバリアフリー経路の連続性の確保	倉敷市			

図 2-7 新倉敷地区 重点整備地区・特定経路



凡 例

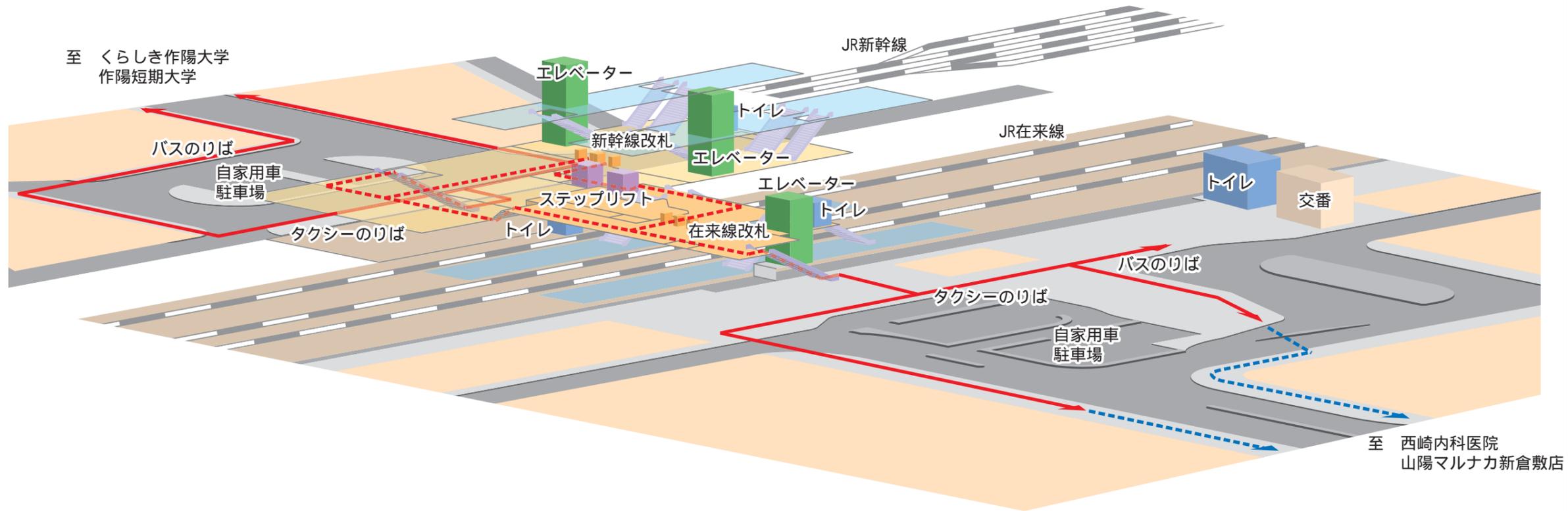
- 対象鉄道駅
- 官公庁施設
- 医療施設・福祉施設
- 教育施設
- 文化交流施設
- スポーツ施設
大規模公園
- 大規模商業施設
- その他施設
- 駅を中心とした
1km、500m 圏
- 重点整備地区
- 特定経路
- 準特定経路



S= 1 : 8000



図 2-8 新倉敷駅 特定経路



凡 例

- 特定経路 (1階)
- - - 特定経路 (2階)
- - - 準特定経路
- エレベーター
- ステップリフト
- トイレ
- 駅改札口

2 - 3 . 児島駅周辺地区

(1) 地区特性

地区概要

児島駅周辺地区は、児島地域の拠点として、官公庁施設、医療施設、交流・文化施設、スポーツ施設等が駅北側に集積しています。

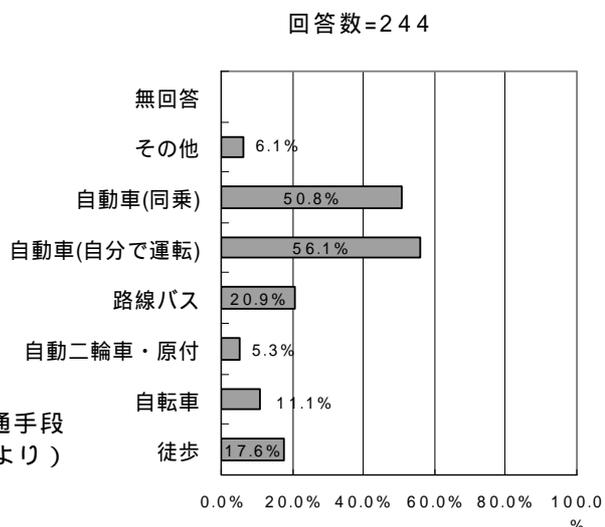
児島駅周辺地区は、上位計画において“瀬戸内に開かれたファッションと交流のまちづくり”の推進が位置づけられ、「児島地域の交流拠点形成」、「架橋記念館周辺の整備」、「ファッションタウン構想の推進」などのまちづくりが展開されています。

駅西側一帯は、土地区画整理事業によって都市基盤整備が実施済みであり、駅前広場、公園、歩道等が整備されています。

移動の状況

駅への交通手段は、市民アンケート調査結果では、自動車（自分で運転）、自動車（同乗）、路線バスの順に利用が多く、特に、自動車利用の多い地区です。

図 2-9 児島駅への交通手段
(市民アンケート結果より)



駅舎・駅前広場・道路の状況

駅舎

JR児島駅は、改札階（地上）とホーム階の2層構造になっており、駅前広場等から平面レベルで、改札へとアクセスができます。改札からホームへの移動は、エレベーターが整備され、一定のバリアフリー化が図られています。車いす対応トイレは、改札外に整備されています。



ホームに設置されたエレベーター



多機能トイレ（オストメイト対応）

表 2-9 駅の施設整備状況

			児島駅	
上下移動施設	エレベーター又はスロープ	地上～改札階	西口	東口
		改札階～ホーム	-	-
	エスカレーター	地上～改札階	西口	東口
		改札階～ホーム	-	-
拡張改札				
券売機	車いす対応		×	
	音声・点字表示			
点字料金表				
視覚障害者誘導用ブロック				
車いす対応型トイレ			(改札外コンコース)	
ホーム上での運行情報	音響(声)情報		(列車接近)	
	文字情報		(時刻・行き先案内のみ)	
ホーム上の安全対策	視覚障害者誘導用ブロック			
	ホーム端の柵			
休憩施設	ベンチ			
	待合室		×	

駅前広場

駅西側には、駅前広場が整備され、広場内には、バスターミナル、タクシー乗り場、車いす対応型トイレ、身体障害者駐車場、休憩空間が整備されています。

表 2-10 駅前広場の施設状況

	西口
バス乗り場	
タクシー乗り場	
自家用車駐車場 (身体障害者スペース)	()
トイレ (車いす対応型トイレ)	



バス乗り場



タクシー乗り場

道路

歩道の整備状況は、駅西側では、区画整理事業により基盤が整備されているため、主な道路には歩道が整備されています。また、駅東側の一般国道430号も広幅員の歩道が整備済みです。しかし、交通バリアフリー法施行前の基準で整備されていることから、横断歩道部等で急勾配な箇所があるなどの問題があります。



駅西側の道路
白馬塩生線



駅東側の道路
一般国道430号

点検調査で指摘された主な問題点

車いす使用者、視覚障害者、聴覚障害者、高齢者、子供連れの人など様々な市民の参加と協力を得て点検調査を実施し、利用者視点から交通バリアフリーの問題を把握しました。

駅舎

児島駅は、改札階からホーム階へのエレベーターが整備され、移動動線のバリアフリー化がされています。

券売機では、「蹴込みがないので車いす使用者は横向きでないと利用できない」、「文字が小さく、買い方がわかりにくい（高齢者）」などの意見があります。誘導案内については、「エレベーター位置表示がわかりにくい」、「ホームの電光掲示板に列車の遅れを表示してほしい」などの意見があります。



横向きでしか利用できない
（車いす使用者）



エレベーターの位置がわかりにくい
（高齢者）



列車の遅れなどの案内を充実
してほしい

駅前広場

駅前広場は、一定のバリアフリー化が図られていますが、利用しやすさの面で問題が指摘されています。

車いす使用者のために、段差が解消された乗降場が設置されていますが、「位置が遠い」、「タクシーと一般車が混在している」などの問題があります。また、車いす対応型トイレが整備されていますが、「入り口のスロープが急でフラット部がないので利用できない（車いす使用者）」、「男女の表示が小さい」などの問題が指摘されています。

バス乗り場が少し離れているため、「駅から案内板が見えるようにしてほしい」、「点字ブロックがスムーズでない」などの問題があります。



車いす使用者用乗降場



スロープが急で、フラット部がない
(車いす使用者)

道路

駅西側は、土地区画整理事業により歩道整備が実施されていますが、「視覚障害者誘導用ブロックがわかりにくい（色など）」、「横断歩道部のすりつけ勾配が急である」などの問題が指摘されています。また、「街路樹の枝が張っていて、視界が遮られる」など、維持管理上の問題もあります。沿道施設との接続部では、児島市民病院の出入り口が、「歩行者、車いす使用者では利用しにくい」と指摘があります。

駅東側は、広幅員の歩道が整備されていますが、「ブロック舗装が凸凹して歩きにくい」、「横断歩道部の勾配が急である」などの問題が指摘されています。また、児島中央病院の入口付近は、「車の出入りが多く道路を横断するのに危ない」などの意見があります。



横断歩道へのすりつけが急である



道路を横断するのに危ない
(病院の出入口付近)



横断歩道へのすりつけが急である



街路樹の維持管理

交通安全施設（信号機等）

横断歩道部では、視覚障害者から音響信号機の設置が望まれています。また、音響信号機が設置されている交差点においても「音と横断方向の関係がわかりにくい」などの問題が指摘されています。

（２）整備目標

児島駅周辺地区の特性を踏まえ、整備目標を以下のとおり設定します。

- 目標１：駅からバス・タクシー乗場までのバリアフリー経路を１経路以上確保する。
- 目標２：既存の歩道を改善し、駅から主要施設までのバリアフリー経路を１経路以上確保する。
- 目標３：バス交通等が利用しやすい駅前広場への改善を図る。

（３）重点整備地区の区域と特定経路

特定旅客施設と主要な施設

特定旅客施設は、ＪＲ児島駅を対象とします。

児島駅周辺地区は、駅北側に官公庁施設、商業施設、文化・交通施設などの集積があり、基本的考え方に示した基準に基づき、主要施設を選定します。主要施設に隣接する地区施設についても配慮します。

表 2-11 特定旅客施設と主要施設

特定旅客施設	ＪＲ瀬戸大橋線 児島駅（8,532人/日：H16年現在）	
主要な施設	官公庁施設	倉敷市児島支所、児島公共職業安定所、児島警察署、児島区検察庁、（児島公民館）（児島郵便局）
	医療福祉施設	市立児島市民病院、児島中央病院
	文化・交流施設	瀬戸大橋架橋記念館、児島文化センター、児島図書館
	教育施設	-
	スポーツ・大規模公園	児島マリンプール
	大規模商業施設	天満屋ハピータウン、（マックスバリュ児島店）（ナンバホームセンター児島店）

（ ）の施設は主要施設の隣接施設

重点整備地区

重点整備地区は、基本的考え方に基づき、特定旅客施設児島駅から主要施設が立地する範囲を基本として、面積約 76.8ha の区域を設定します。

特定経路

基本的考え方に基づき、特定旅客施設から駅西側に立地する「市立児島市民病院」、「児島文化センター」等の各主要施設、駅東側に立地する「倉敷市児島支所」、「児島マリンプール」等の各主要施設を結ぶ経路を、特定経路及び準特定経路として位置づけます。

各経路の特性及び構造条件等を踏まえて、以下の経路を指定します。

表 2-12 特定経路・準特定経路

	路線名	経路特性等
特定 経路	一般国道 430 号	駅から倉敷市児島支所へのアクセス経路。
	児島小川 228 号線	の特定経路を経て児島中央病院へのアクセス経路。
	児島小川 206 号線	、 の特定経路を経て児島マリンプールへのアクセス経路。
	一般国道 430 号 白馬塩生線 児島駅前 12 号線 児島駅前 1 号線	駅から市立児島市民病院へのアクセス経路
	白馬塩生線 駅前通り線	駅から天満屋ハピータウンへのアクセス経路
準特定 経路	児島味野 25 号線	児島文化センター、瀬戸大橋架橋記念館の入口との接続経路
	白馬塩生線	の特定経路を経て児島文化センターへのアクセス経路
	児島味野 21 号線 旭町城線	の特定経路を経て瀬戸大橋記念館へのアクセス経路
	児島小川 208 号線	の特定経路を経て職業安定所へのアクセス経路
	児島小川 204 号線	、 の経路を経て児島検察庁へのアクセス経路
	駅前通り線 砂走り線	駅から児島警察署へのアクセス経路
	児島駅前 24 号線	駅前公園へのアクセス経路

(4) 特定事業計画

実施時期の考え方

短期：平成20年までに事業を完了する（H18～H20）

中期：平成22年までに事業を完了する（H21～H22）

長期：長期的に事業を実施する（平成22年以降に事業着手する）

継続実施：年次に関係なく継続的に実施する

特定事業計画

1) 公共交通特定事業

鉄道駅（JR瀬戸大橋線 児島駅）

事業箇所	事業内容	事業者	実施時期		
			短期	中期	長期
プラットホーム	・ホーム縁端警告ブロックの改良	JR西日本			
階段	・踏み面端部の識別化				
誘導案内設備	・視覚障害者誘導用ブロックの改良				
	・運行情報の提供など文字情報の充実				
	・列車運行の音声案内等の充実				
	・階段、改札口、トイレにおける音案内の整備				
券売機	・蹴り込みの確保や音声案内機能など、バリアフリー化された新型券売機に更新				

バス

事業箇所	事業内容	事業者	実施時期		
			短期	中期	長期
車両	・ノンステップバスの導入	バス協会	継続実施		
バス停	・分かりやすいバス停の時刻表に改善				

2) 道路特定事業

道路

事業箇所	事業内容	事業者	実施時期			
			短期	中期	長期	
特定 経 路	一般国道430号	岡山県				
						・歩車道の段差、すりつけ勾配改善
						・歩道広幅員部での休憩施設の整備
	児島小川228号線	倉敷市				
						・歩道の路面凹凸の改善
	児島小川206号線	倉敷市				
	一般国道430号 白馬塩生線 児島駅前12号線 児島駅前1号線	倉敷市				
・道路空間構成の見直しによる歩道の拡幅						
・視覚障害者誘導用ブロックの整備						
白馬塩生線 駅前通り線	倉敷市					
					・歩車道の段差、すりつけ勾配改善	
					・弱視者用の誘導ラインの整備	
					・歩道広幅員部での休憩施設の整備	
					・既設サインのバリアフリー化の検討（点字表示など）	
・歩道の路面凹凸の改善						
準 特 定 経 路	児島味野25号線	倉敷市				
					・歩車道の段差、すりつけ勾配改善	
					・弱視者用の誘導ラインの整備	
	白馬塩生線	倉敷市				
						・歩道の路面凹凸の改善
						・歩車道の段差、すりつけ勾配改善
	児島味野21号線	倉敷市				
						・視覚障害者誘導用ブロックの整備
	児島小川208号線	倉敷市				
						・歩車道の段差、すりつけ勾配改善
						・歩道の路面凹凸の改善
児島小川204号線 駅前通り線 砂走り線	倉敷市					
					・視覚障害者誘導用ブロックの整備	
児島駅前24号線	倉敷市					
					・歩車道の段差、すりつけ勾配改善	
					・弱視者用の誘導ラインの整備	
・歩道の路面凹凸の改善						

駅前広場

事業箇所	事業内容	事業者	実施時期		
			短期	中期	長期
路面	・路面舗装の滑り防止措置、凹凸の改善	倉敷市	継続実施		
誘導案内施設	・弱視者用の誘導ラインの整備	倉敷市			
	・駅前広場の総合案内板(点字音声対応)の設置				
	・音声案内等の導入検討				
	・施設サインの改善				
バス(タクシー)乗り場	・利用しやすい乗り場への改善	倉敷市			
	・乗り場案内の改善(加-表示など)				
	・休憩施設(ベンチ等)の整備	バス協会			
トイレ	・出入り口のスロープの改善	倉敷市			
	・使いやすいトイレに改善				
身体障害者用乗降場車スペース	・設置位置の改善	倉敷市			

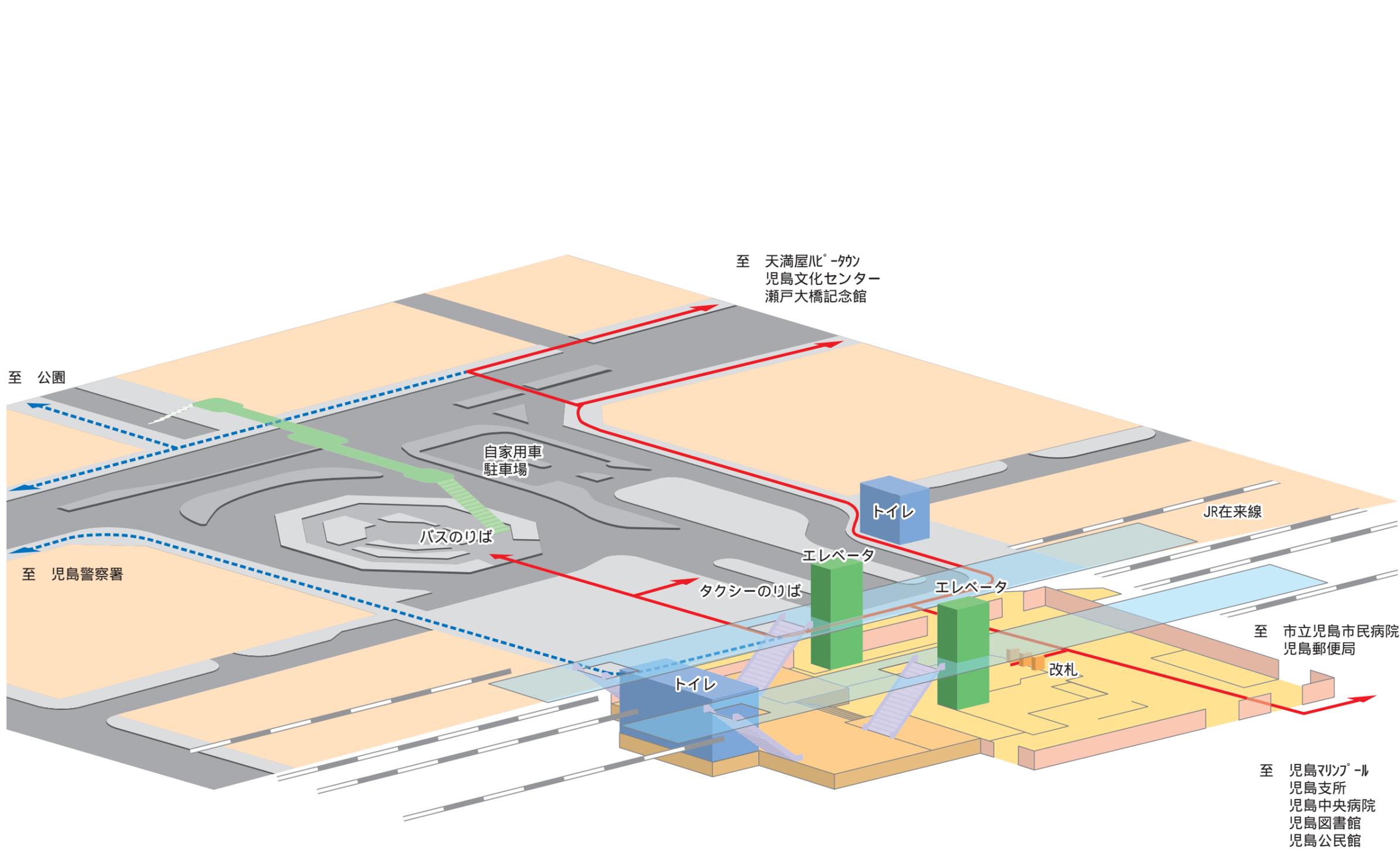
3) 交通安全特定事業

事業内容	路線名・交差点名(箇所数)	事業者	実施時期		
			短期	中期	長期
音響信号機の設置・改善 (スピーカー方向等) 歩行者横断秒数の確保 *下線は、新設	・一般国道430号(2) (小田川橋北、憩いの家前)	公安委員会			
	・白馬塩生線(1) (武佐衛門通り) 武佐衛門通りの音響信号機整備については道路及び、歩道整備に併せて実施。				
	・一般国道430号(2) (児島駅北、児島支所前)				
エスコートゾーンの整備	・白馬塩生線(1) (児島駅口)	倉敷市			
	・駅前通り線(1) (児島駅前)				
	・一般国道430号(3)		公安委員会		
・白馬塩生線(3)					
	・駅前通り線(1)				

4) その他事業

区 分	事業内容	事業主体	実施時期		
			短期	中期	長期
継続的取り組み	・交通バリアフリー推進会議(3地区共通)による特定事業計画の検討、事業の進捗管理等	倉敷市	継続実施		
建築物との連続性の確保	・歩道から公共施設の出入口へのバリアフリー経路の連続性の確保	倉敷市			

図 2-10 児島駅 特定経路



凡 例

- 特定経路
- - - 準特定経路
- エレベーター
- トイレ
- ■ ■ ■ ■ 駅改札口

2-4 . ソフト施策

本構想の基本方針に基づき、倉敷駅周辺、新倉敷駅周辺、児島駅周辺の重点整備地区ごとに、どのような整備が必要なのか、まち歩きなどによる点検結果を踏まえて、交通事業者、道路管理者、公安委員会の各事業者別に、ハード整備の内容を検討し、具体的な特定事業計画として決めました。

しかし、ハード整備のみでは、バリアフリーのまちづくりは実現しません。ハード整備をした後、施設等の機能を活用し、最大限に発揮させるためには、市民一人ひとりが、バリアフリーに対する意識を持つことが何よりも大切です。身体障害者等の方々への声かけや、協力し合う姿勢など、ソフト面の後押しがなければ、その整備効果は完全なものとはいえません。特に、各事業者における全体計画や予算等、早急なハード整備による解決が困難である場合においては、市民一人ひとりの行動や心のバリアフリー化が必要です。この基本構想を実現していくために、ハード整備の推進にあわせてソフト施策を展開し、市民一人ひとりが協力し、助け合うまちづくりを展開します。

実施時期の考え方

短期：平成20年までに事業を完了する（H18～H20）

中期：平成22年までに事業を完了する（H21～H22）

長期：長期的に事業を実施する（平成22年以降に事業着手する）

継続実施：年次に関係なく継続的に実施する

事業計画

（1）バリアフリーに対する意識の向上、理解の深化

取り組み内容	事業主体	実施時期		
		短期	中期	長期
障害者週間事業等の実施 （啓発ポスターの作成等により障害者への理解を深める）	倉敷市	継続実施		
（仮）歩道に障害物を置かないモデル週間の実施	倉敷市			

（2）参加・経験を通じたバリアフリーに関する学習機会の提供

取り組み内容	事業主体	実施時期		
		短期	中期	長期
バリアフリー講座等の開催	倉敷市	継続実施		

(3) マナー向上の啓発

取り組み内容	事業主体	実施時期		
		短期	中期	長期
自転車マナー向上のための啓発事業 (点字ブロックの上に自転車を止めない、商店街では自転車を押して歩くなど)	倉敷市			
商店街のバリアフリー化のための啓発事業 (商品・看板のはみ出し防止、駐輪・駐車防止等)	商店街			
違法駐車を取り締まり指導の強化	警察署	継続実施		
各種講習会等での交通マナー向上啓発	警察署	継続実施		
歩道はみ出し物(商品・看板等)の点検	倉敷市			
身体障害者駐車スペースの適正な利用の啓発	倉敷市			

(4) 交通バリアフリー関連の情報提供

取り組み内容	事業主体	実施時期		
		短期	中期	長期
バリアフリーマップの提供 (インターネット等を活用した事前情報提供の充実)	倉敷市	継続実施		
美観地区バリアフリー情報の提供 (車いす対応トイレ、貸し出し用車いす情報等)	倉敷市	継続実施		

(5) 事業者、ボランティアによる人的介助支援

取り組み内容	事業主体	実施時期		
		短期	中期	長期
駅員による情報案内・介助の充実	JR 西日本 水島臨海鉄道	継続実施		
乗務員による乗降介助の充実	バス タクシー協会	継続実施		
電話を利用した外国人への通訳サービスの実施 (観光案内所4ヶ所)	倉敷市 倉敷観光 コンベンションビューロ-			

第 編 継続的な取り組みに向けて

今後は、基本構想策定時の特定事業計画に基づき、各事業を実施していくことになります。事業の実施にあたっては、基本構想策定時と同様に、高齢者や身体障害者等をはじめとする市民の意見を聞きながら、多様な視点で計画、設計、整備を実施していく必要があります。また、各事業間の調整を行い、連続性のあるバリアフリー化を図ることはもちろんのこと、各施設が連携した効果的な整備が望まれます。

さらに、駅などの交通結節点を中心とするバリアフリー化にとどまらず、面的なバリアフリー整備を推進するとともに、今後は、すべての人が快適に生活できるユニバーサルデザインのまちづくりへと発展し、より安全で、快適なまちづくりを進めるため、継続的に改善していく取り組みが必要となります。

本構想策定後は、以下のような取り組みを行い、継続的な改善のしくみを定着させます。

3 - 1 . 継続的な組織の設置

交通バリアフリー法では、基本構想及び特定事業計画の実施に向けて、特定事業計画の公表義務化がされています。

本市では、基本構想の実効性を担保するため、特定事業計画の進捗管理並びに協議調整を行う場として、“(仮称)倉敷市交通バリアフリー推進協議会”を設置します。

(仮称)倉敷市交通バリアフリー推進協議会は、基本構想検討委員会と同様に、高齢者や身体障害者等市民の参画を図り、学識経験者、公共交通、道路、交通安全の各特定事業者等により構成する予定です。

また、(仮称)倉敷市交通バリアフリー推進協議会の実施内容を、ホームページや広報誌などを通じて広く市民に情報公開するとともに、事業の計画、設計、整備の各段階において、必要に応じて高齢者や身体障害者等の意見を聴取する場を設けていきます。

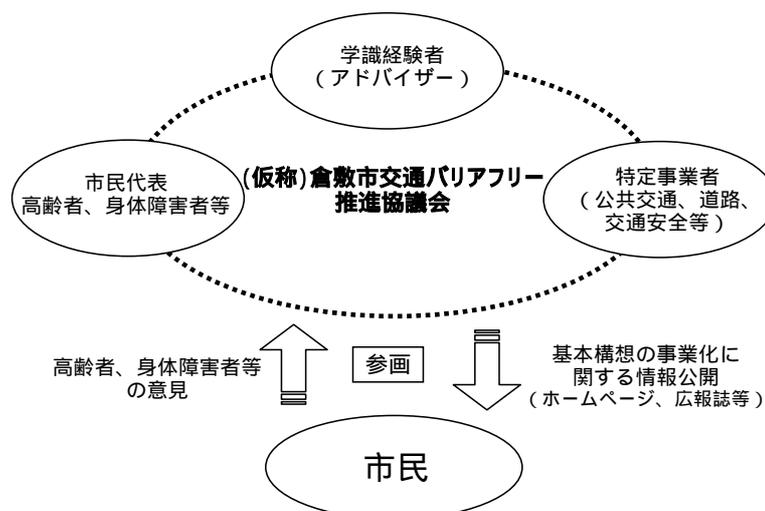


図 3-1 推進協議会による展開イメージ

3 - 2 . 評価の実施

特定事業の整備にあたっては、国のガイドライン等に基づき、実施していきませんが、地域特性等により、その地域にあった個別の工夫や配慮が必要になります。そのため、行われる各事業に対して、すべての人が安全に快適に利用できるよう整備されているか、実際に確認するための評価が必要です。

また、基本構想を実現することによって、市民一人ひとりが安全・快適に移動でき、歩きやすさを実感できるなど、満足度を確認することは、今後のよりよいまちづくりへの指針となります。

このため、各整備事業の事後評価と目標年次後のアウトカム効果の指標で^{*20}測定を実施します。

(1) バリアフリー整備の事後評価の実施

特定事業実施後に、高齢者や身体障害者等、利用者による事後評価を実施します。利用者の視点から“改善された点”、“改善が不十分な点”を確認することにより、今後の整備をよりよいものに高めていくしくみとなります。



事後評価のイメージ

(2) 目標年次後のアウトカム効果の測定

整備目標として、バリアフリー化された道路の延長やエレベーターの設置台数など、単純な数値による整備水準（アウトプット指標^{*20}）の目標だけでなく、利用者であり受益者である市民の立場に立ち、評価を行うため、高齢者や身体障害者等の生活環境の改善や、社会参加の機会の向上など、市民にもたらせる成果を指標としたアウトカム指標を設けて効果を測定していきます。

基本構想策定時に実施したアンケート調査結果等を踏まえて、以下の目標値を設定します。

外出機会の向上

公共交通利用率の向上

移動時の負担の軽減

この3項目について、基本構想策定後、継続的に、アンケート調査等を実施することによりアウトカム指標で効果を測定します。

3 - 3 . バリアフリー化を図る地域の拡大（新法の活用）

本構想では、交通バリアフリー法に基づき、鉄道駅からの徒歩圏を対象に面的なバリアフリー化を推進することを位置づけました。しかし、本市において、鉄道サービスがカバーできる地域は限られており、高齢者や身体障害者等がよく利用する施設が、鉄道駅徒歩圏外にも立地しているのが現状です。

このため、基本方針では、バスその他交通手段との連携を視野に入れ、長期的には市域全体のバリアフリー化を目指していくことを位置づけました。

平成18年度施行予定のバリアフリー新法の活用を視野に入れ、施設等を中心とした面的なバリアフリー整備を推進するなど、バリアフリー化を図る地域を拡大し、建築物や公園なども含めた市域全体のバリアフリー化を目指していきます。

また、市域全体で公共交通のあり方を見直し、高齢社会において、だれもが安全に快適に活動できるまちを実現していきます。

【 資 料 編 】

資料 1 : 倉敷交通バリアフリー基本構想検討委員会 委員名簿

区分	氏名	団体・職名等
学識経験者	新田保次	大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻教授
高齢者・身体障害者団体等代表	熊澤昭和	倉敷市車いす友の会会長
	片岡美佐子	倉敷市視覚障害者協会会長
	中田恒正	倉敷市老人クラブ連合会会長
	高尾肇	倉敷市社会福祉協議会福祉課長
市民代表	松本晃昭	くらしきTMO(倉敷コンベンションビューロー)
	中村陽二	倉敷まちづくりネットワーク世話人
事業者代表	中村公彦	倉敷商工会議所
公共交通事業者	豊後博巳	JR西日本岡山支社総務企画課長
	守屋政幸	水島臨海鉄道取締役施設部長
	福光敏明	岡山県バス協会(下津井電鉄)
国土交通省	中山淳輔	中国運輸局岡山運輸支局企画調整官
	小林猛志	岡山国道事務所玉島維持出張所長
岡山県	串田慶男	備中県民局維持補修課長
公安委員会	石井清志	倉敷警察署交通官
	藤本克巳	児島警察署交通課長
	穴戸英信	玉島警察署交通課長
倉敷市	岡田光彦	保健福祉局参事
	山岡芳郎	建設局土木部長
	大塚英一郎	建設局都市計画部長
事務局	佐藤秀一	建設局都市計画部参事
	中西文孝	倉敷市建設局交通政策課長
	小西康夫	倉敷市建設局交通政策課長補佐
	下村隆之	倉敷市建設局交通政策課主任

委員長

副委員長

資料2：交通バリアフリーワークショップ

(1) 実施概要

【内容】

- ・ 第1回：まち歩き、問題点マップの作成
- ・ 第2回：整備計画案の検討、基本理念の検討

【開催日時・参加者数】

地区	日時			参加者数
倉敷	第1回	平成17年7月15日(金)	13:00～16:30	57名
	第2回	平成17年11月22日(火)	13:00～15:00	26名
新倉敷	第1回	平成17年7月5日(火)	13:00～16:30	43名
	第2回	平成17年11月14日(月)	13:00～15:00	17名
児島	第1回	平成17年7月27日(水)	13:00～16:30	48名
	第2回	平成17年11月28日(月)	13:00～15:00	16名

* 参加者：肢体不自由者（車いす使用者等）、視覚障害者、聴覚障害者、高齢者、子連れの市民、地区住民、商店街関係者、NPO、公共交通事業者、公安委員会道路管理者（国、県、市）等



事前説明の様子（倉敷地区）



駅舎点検の様子（児島地区）



道路点検の様子（新倉敷地区）



グループ発表の様子（倉敷地区）

(2) 実施結果 (抜粋)

点検結果

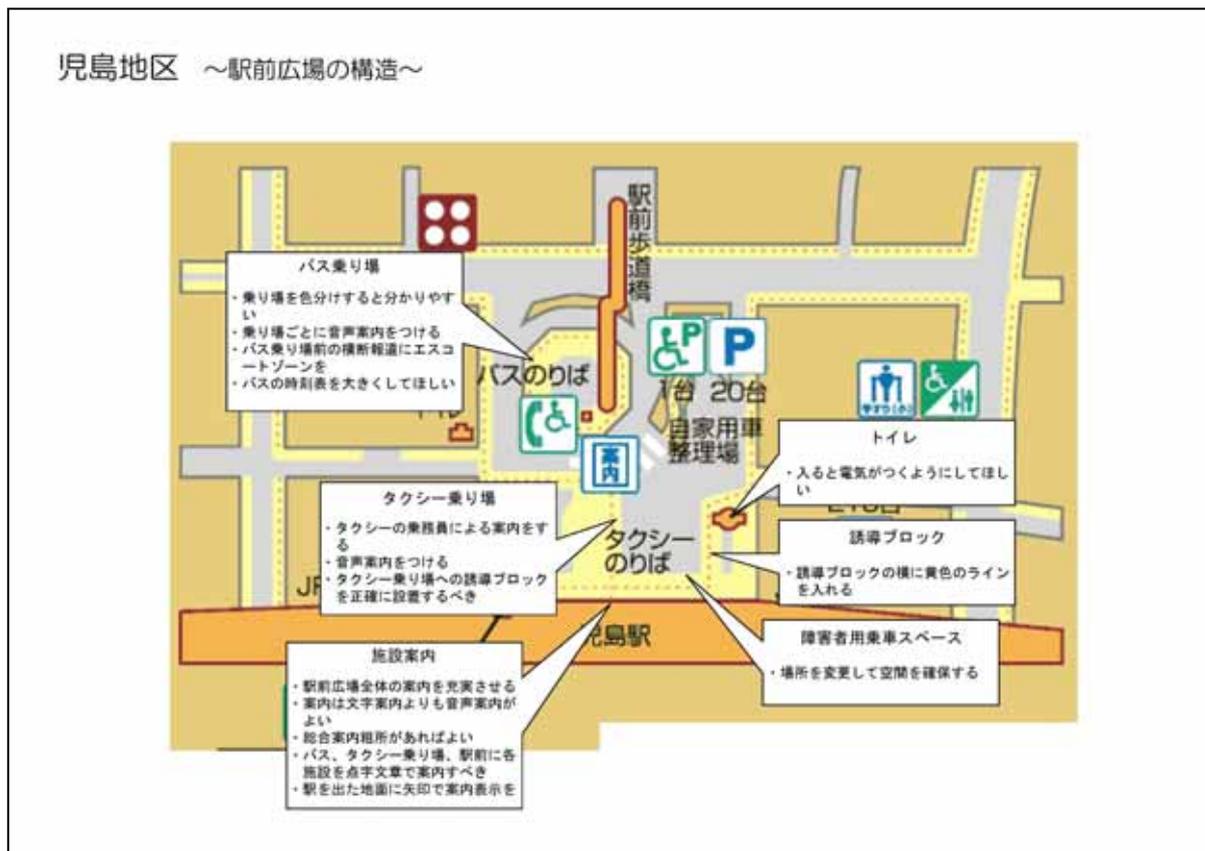


点検結果 (倉敷地区：駅前広場)

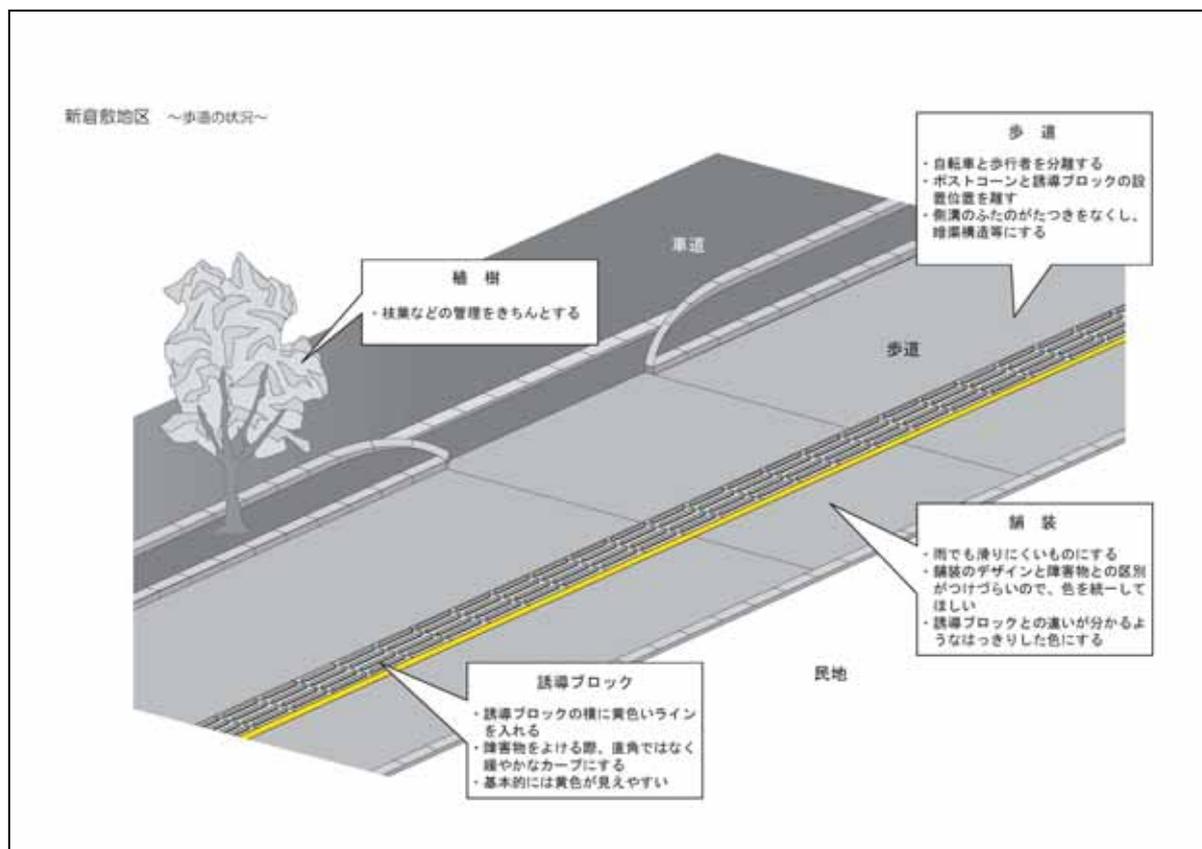


点検結果 (児島地区：道路)

整備計画の提案



ワークショップで提案された計画案（児島地区：駅前広場）



ワークショップで提案された計画案（新倉敷地区：道路）

資料3：パブリックコメント

実施日：平成18年2月1日～2月14日

実施方法：市の広報による意見募集のお知らせ、市役所及び各支所に設置閲覧、市ホームページ掲載

応募数：4件、意見数：14件

意見概要	地区					意見に対する対応及び基本構想における考え方
	共通	倉敷	新倉敷	児島	その他	
鉄道について	新倉敷駅に新たに設置されたエレベーターは南口からしか使用できない。肝心の新幹線側からのエレベーターがなく、時間どおりに利用できない。					・基本構想では、自由通路の南北に駅前広場～改札階へのエレベーターを設置することを位置づけ、地上～改札～ホームのバリアフリー経路を整備していきます。
	倉敷駅、新倉敷駅はホームが地上レベルにあるが、改札が2階にあるため、階段を上り下りしないと利用できない。階段を使わずにホームに行けるようにしてもらいたい。					・基本構想では、上下移動の負担を軽減するため、倉敷駅の駅構内のエレベーターの設置、新倉敷駅の自由通路にエレベーターの設置を位置づけ、地上～改札～ホームのバリアフリー経路を整備していきます。
	井原鉄道に乗りたいと思っても、各駅にエレベーターがないため利用できない。(車いす使用者用のキャタピラ付いた昇降機は恐いので利用したくない)					・基本構想では利用者が多く、優先的、先行的に取り組む3駅について位置づけましたが、長期的には市域全体の移動と交通のバリアフリーの推進を目指しています。 ・井原鉄道においても、事業者の協力を得ながら、長期的にはバリアフリー化に努めていきたいと考えています。
乗り換えについて	JR倉敷駅と水島臨海鉄道倉敷市駅は隣接しているが、一旦駅の外に出ないと乗り換えできない。倉敷駅1番ホームと倉敷市駅のホームを地続きにして、相互乗り換えできるようにしてほしい。					・現在の構造状況での対応は難しいと考えます。ただし、鉄道高架事業を実施する際には利便性を高めるための検討を行っていきます。
バスについて	低床バスが少なく、車いす使用者は乗り降りに苦労する。					・基本構想では、車両更新時にはノンステップバスを導入することを推進していきます。
	運行本数が1時間に1本程度の路線にも関わらず、バスが2台連なって走っていることがあり、運行効率と利便性が悪くなっている。(倉敷駅～大原美術館、倉敷駅～中央病院、新倉敷駅～玉島中央町)バス会社間で運行ダイヤを調整出来ないか、働きかけていただきたい。					・列車の時刻との乗り継ぎ等を考慮して運行時刻を設定しているため、起終点異なる路線が、同じ道路を通行しなければならない路線もあり、また、渋滞などの道路事情も加わり、バスが重複してしまう状況です。 ・運行効率と利便性を踏まえて、関係各社と調整を図り、利用しやすいバス交通を確保できるよう検討していきます。
駅前広場について	バスターミナルにエレベーターが整備されているが、離れた場所に設置され、屋根がない。このため、車いす使用者は雨が降ると利用するのに濡れてしまう。また、列車やバスに乗り遅れたり、体調に影響を及ぼす。					・現段階では、エレベーターの位置の変更、上屋の設置は、バスターミナル等の立地条件により改善することは難しいと考えます。 ・鉄道高架事業を実施する際には、利用しやすい動線を考慮して検討していきます。
歩道について	倉敷駅前の歩道では経年変化による地盤沈下、ひび割れ、段差があり通行しにくい。					・基本構想では、既設歩道について「段差、急勾配箇所の改善」、「路面の凹凸の改善」を位置づけ、整備していきます。
	新倉敷駅にあるタイル歩道ではタイルが沈んだりしている所があり、危険だと思います。					・基本構想で特定経路に位置づけた路線では、国が定めるバリアフリー基準に基づき、誰もが歩きやすい歩道の整備を進めていきます。
	高齢者にとって足腰に負担にならない歩道をつかってほしい。					・点字ブロックの色は、弱視者がブロックを識別しやすいように、黄色のブロックが多く使用されています。基本構想で位置づけた路線では、識別しやすいよう随時改善していきます。また、本構想では弱視者用の誘導ラインの整備を位置づけ、識別しにくい点字ブロックがわかりやすいようにしていきます。
	点字ブロックは黄色が一般的だと思っていたのに、それ以外の色や形状があり、戸惑うことがある。					・基本構想で位置づけた路線では、水溜まりになった箇所は水が溜まらないように補修を行い、道路新設時等には水溜りができにくい舗装を施工するなど、だれもが歩きやすい歩道の整備を進めていきます。
雨の日に歩道のタイルが滑ったり、水が溜まりがあると歩きにくいので、解消してほしい。					・基本構想で位置づけた路線では、水溜まりになった箇所は水が溜まらないように補修を行い、道路新設時等には水溜りができにくい舗装を施工するなど、だれもが歩きやすい歩道の整備を進めていきます。	
その他	障害者用の駐車場が少ない。					・公営駐車場では身体障害者用駐車場を増やすことを検討し、民営駐車場については倉敷市福祉のまちづくり条例に基づき設置するよう働きかけます。
	田舎に居住する高齢者が買い物や通院など日常生活や、たまには行事に参加し、音楽、文化が楽しめるよう、外出する交通手段としてコミュニティバスを導入してほしい。					・交通バリアフリー法では、駅周辺の徒歩圏を対象としています。 ・しかし、基本構想では、「多様な交通サービスが充実した持続可能なまちづくりの推進」を基本方針とし、長期的には市域全体の交通バリアフリーの推進を目指していきます。

資料4：関連法・参考資料リスト

(1) 関連法令等

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5月17日法律第68号)

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
施行令(抄)(平成12年10月4日政令第443号)

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
施行規則(平成12年11月1日運輸省・建設省令第九号)

移動円滑化の促進に関する基本方針

(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)

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
施行令第一条第二号に規定する旅客施設を利用する高齢者及び身体障害者の人数
の算定に関する命令

(平成12年10月4日総理府・運輸省・建設省・自治省令第一号)

移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準

(平成12年11月1日運輸省・建設省令第十号)

重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準

(平成12年11月15日建設省令第40号)

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係る信号機
等に関する基準を定める規則

(平成12年10月25日国家公安委員会規則第17号)

ユニバーサルデザイン政策大綱(平成17年7月)

(2) 参考資料

公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン(平成13年8月)

道路の移動円滑化整備ガイドライン(平成15年1月)

参加型福祉の交通まちづくり(平成17年1月)

バリアフリー歩行空間ネットワーク形成の手引き(平成13年1月)

都市交通のユニバーサルデザイン(平成13年12月)

資料5：用語の解説

1.バリアフリー

高齢者や身体障害者等が生活するうえで妨げとなるバリア（障壁、障害）のない状態。あるいは高齢者や身体障害者等が自立した活動を行えるように生活の場や公共の場からバリアを取り除くこと。段差などの物理的障壁のほか、社会的、制度的、心理的障壁の除去もいう。

2.ユニバーサルデザイン

高齢者、障害者等の利用に限定せず、すべての人が利用しやすい製品、建築、空間などのデザインのこと。

3.ワークショップ

「仕事場、工房、研修会」などを示す言葉で、具体的な物事を詳しく検討する会議や体験的に技術を習得する研修会などの意味として使われる。まちづくりの場合には、さまざまな立場の参加者がともに調査活動、課題の設定、提案の作成、実現のための仕組みの検討など、協同作業を行う活動（集まり）のことをいう。

4.パブリックコメント

行政機関が政策の立案等を行おうとする際にその案を公表し、この案に対して広く市民・事業者等から意見や情報を提出していただく機会を設け、行政機関は、提出された意見等を考慮して最終的な意思決定を行うというもの。

5.ネットワーク

「网状組織にする、网状につなぐ」という意味であり、本構想では複数の道路や交通サービスを网状に結ぶことにより便利で代替性のある経路や交通手段を確保する意味として使用している。

6.シームレス

継ぎ目のない状態という意味で、利用者が複数のサービスを違和感なく統合して利用できること。

7.ライフステージ

人間の一生を段階的に区分したもので、通常は幼年期・少年期・青年期・壮年期・老年期に分けられる。

8.コミュニティバス

大型の循環バスとは異なり、バス路線から外れている交通不便地域や道路が狭い地域に小型バスを走らせ、気軽に利用できるようにするもの。

9.ノンステップバス

床面を 35 cm 程度（通常は、65 cm 以下でワンステップ）まで下げて乗降口のステップ（階段）をなくしているバス車両。利用者が容易に乗降できる。

10.モータリゼーション

日常生活において、自動車の使用が普及し、一般化すること。

11.フォローアップ

追跡調査、検証を行うこと。本構想では構想策定後の事業進捗の管理や効果を検証することをいう。

12.ニーズ

「必要、要求」という意味であり、広く人々が必要としているものの意味で使われる。

13.IT 技術などを活用した案内システム

最先端の情報通信技術を用いて人と道路とまちを情報でネットワークすることにより、高齢者や障害者を含む歩行者、車いす使用者、自転車利用者等に、安全・安心・円滑な移動環境を提供するためのシステムをいう。

14.オストメイト

人工肛門や人工膀胱を持つ人たちのこと。疾患部の全部または一部の摘出手術を受け、腹部に排泄のための孔（ストーマ）を設け、排泄、排尿に対応するための袋（パウチ）を装着している。

15.多機能トイレ

車いすで利用できる広さがあり、乳幼児用ベッドなども装備されている。身体の不自由な方ばかりでなく、お年寄り、赤ちゃん連れ、けがをされている方などにとっても利用しやすいトイレで、オストメイト（人工肛門保有者、人工膀胱保有者）のパウチやしびんの洗浄ができる水洗装置等が設置されている。

16.ホームドア

駅のホームの縁端に設けられたホームと線路を仕切るドア。開閉部分は列車のドアと同時に連動して開閉される。

17.エスコートゾーン（視覚障害者用道路横断帯）

横断歩道に設置される視覚障害者用横断帯。幅 30cm 程度で、丸い突起が並び、視覚障害者が横断歩道をまっすぐ歩く助けとなる。

18.ヒューマンスケール

人間の感覚や行動に適合した、適切な空間の規模やものの大きさのこと。

19.タウンモビリティ

高齢者や障害・病気・ケガなどでスムーズな移動ができない人たちに、商店街や商業施設が、電動スクーターや車いすを貸し出して買い物や散策ができるようにする「外出支援」の取り組み。

20.アウトカム指標・アウトプット指標

「何を整備したか、何がどのよう程度できたか」など単純な数値による指標を“アウトプット指標”といい、受益者（市民）の観点からとらえた具体的な効果や効用を基準とする指標を“アウトカム指標”という。