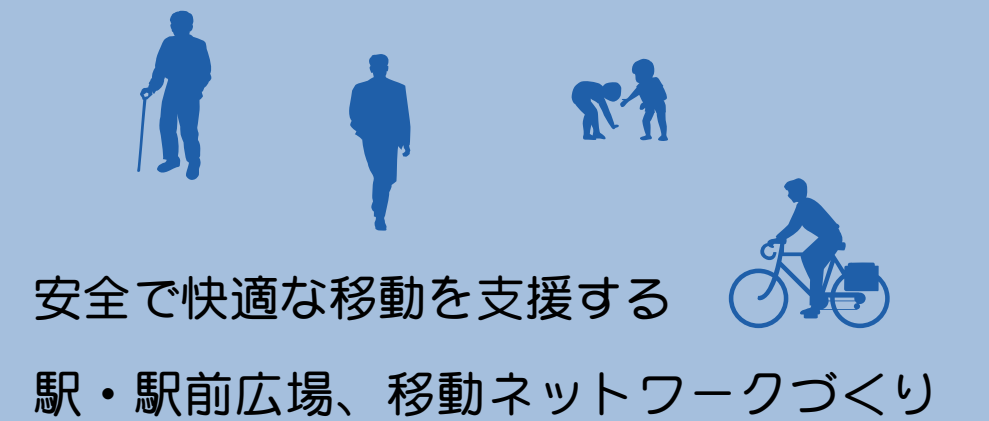


遠賀町 交通バリアフリー基本構想



平成
17
年
3
月



平成17年3月

遠賀町

遠賀町



目 次

1. 交通バリアフリー基本構想の策定にあたって	
1-1. 基本構想策定の背景と目的	1
1-2. 基本構想の位置づけ	6
1-3. 基本構想の目標年次	6
2. 遠賀町の概況	
2-1. 位置・地勢	7
2-2. 人口・世帯	8
2-3. 高齢者、障害者等の状況	11
2-4. 主要な公共的建築物等	15
2-5. 遠賀町の交通体系	16
2-6. 将来の都市構造	24
3. 旅客施設及び一般交通用施設等の現況	
3-1. 旅客施設（駅）の現況	27
3-2. 車両等の現況	29
3-3. 一般交通用施設（道路）等の現況	30
3-4. バリアフリー化に向けた課題	35
4. 基本構想の整備目標と基本的な方針等	
4-1. 整備目標と基本的な方針	38
4-2. 施設毎の整備目標	39
5. 重点整備地区等の設定	
5-1. 遠賀町における特定旅客施設	47
5-2. 重点整備地区の位置及び区域	48
5-3. 移動ネットワークの設定	51
6. 移動円滑化のために実施すべき事業	
6-1. 公共交通特定事業	54
6-2. 道路特定事業	55
6-3. 交通安全特定事業	57
6-4. その他の事業	57
6-5. 実施すべき事業に関するスケジュール	59
7. 基本構想の推進に向けて	
7-1. 住民・特定事業者・遠賀町の役割	60
7-2. 事業実施に向けた体制づくり	61
7-3. 事業実施のための支援策の活用	62
参考資料	
遠賀町交通バリアフリー基本構想専門委員会名簿	63

1. 交通バリアフリー基本構想の策定にあたって

1-1. 基本構想策定の背景と目的

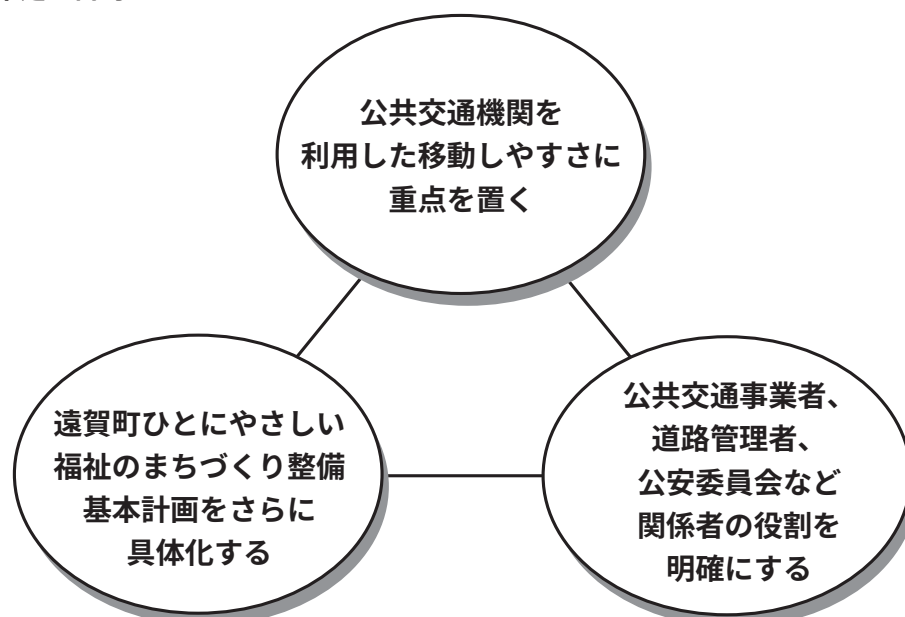
近年、高齢者、身体障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができる社会を構築する重要性が増大してきており、そのための環境の整備を推進することが求められている。公共交通機関を利用した移動は、高齢者、身体障害者等が社会参加をするための重要な手段であることから、移動円滑化を促進することは、このような社会の実現のために大きな意義を持つものである。このような背景を踏まえ、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（通称交通バリアフリー法）」が平成12年11月に施行された。

また、遠賀町では、福岡県福祉のまちづくり条例に基づき、平成15年度に「遠賀町ひとにやさしい福祉のまちづくり整備基本計画」を策定し、全町的な福祉のまちづくりの基本理念及び基本方針等を定めたところである。

今回、交通バリアフリー法の理念に基づき、高齢者、身体障害者等をはじめとしたすべての人が、公共交通機関を利用した移動の際に利便性及び安全性が確保されるよう、移動円滑化（移動のバリアフリー化）を促進するための整備内容を具体化し、「遠賀町ひとにやさしい福祉のまちづくり整備基本計画」をさらに実現性のある計画まで高めることを目的とする。

また、移動円滑化を進めるべき施設は、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会など関係者が多岐にわたっているため、実施する整備内容と多岐にわたる関係事業者の役割を明確にする。

■基本構想策定の目的



交通バリアフリー法の仕組み

基本方針（主務大臣）

- ・移動円滑化の意義及び目標
- ・移動円滑化のために公共交通事業者が講ずべき措置に関する基本的事項
- ・市町村が作成する基本構想の指針など

公共交通事業者が講ずべき措置

新設の旅客施設、車両についての公共交通事業者の義務

（旅客施設を新設する際の基準適合義務）

- ・エレベーター等の設置
- ・視覚障害者誘導用ブロックの敷設
- ・トイレを設置する場合の身体障害者用トイレの設置など

（車両を導入する際の基準適合義務）

- ・鉄道車両の車いすスペースの確保
- ・視覚・聴覚情報提供装置の設置
- ・低床バスの導入
- ・航空機座席の可動式肘掛けの装着など

既設の旅客施設、車両についての公共交通事業者の努力義務

重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進

基本構想（市町村）

- ・駅等の旅客施設及びその周辺の地区を重点的に整備すべき地区として指定
- ・旅客施設、道路、駅前広場等について、移動円滑化のための事業に関する基本的事項など

公共交通特定事業

- ・公共交通事業者が基本構想に沿って事業計画を作成し事業を実施

道路特定事業

- ・道路管理者が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施

交通安全特定事業

- ・都道府県公安委員会が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施

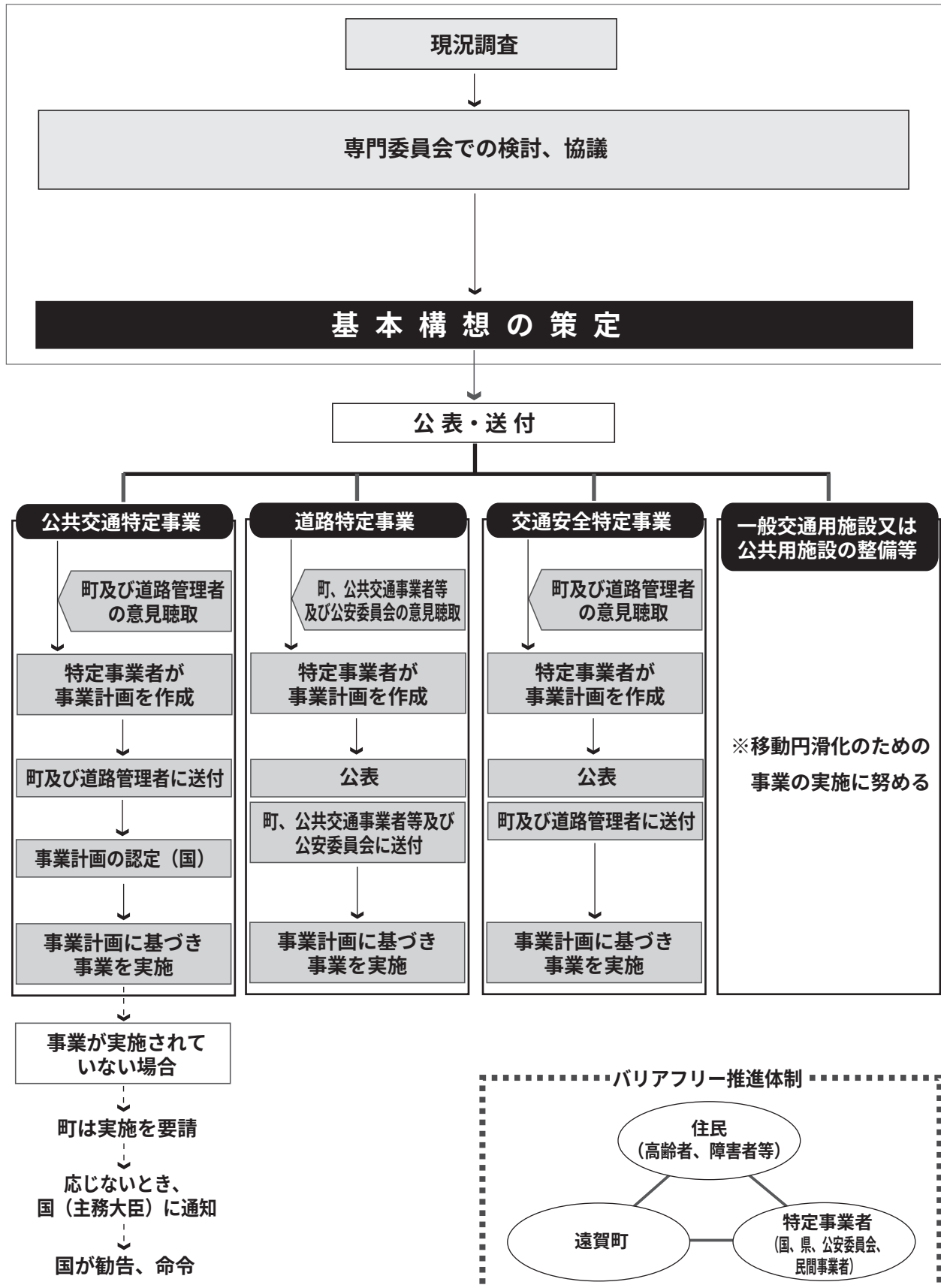
その他の事業

- ・駅前広場、通路等一般交通の用に供する施設について必要な措置
- ・駐車場、公園等の整備等

支援措置

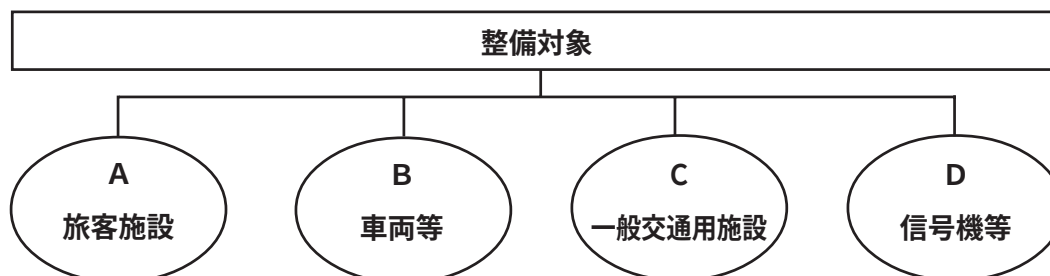
- ・国による補助金の交付
- ・地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例
- ・固定資産税等課税の特例

基本構想策定とその後の仕組み



交通バリアフリー法の基本方針（国が定める基本方針）

・・・・・・・・・・・・・【基本方針における整備目標】※一部抜粋・・・・・・・・・・・・・



A．旅客施設

（１）鉄道駅及び軌道停留場

○一日当たりの平均的な利用者数が**5,000人以上**である鉄道駅（平成22年までの目標）

- ・エレベーター又はエスカレーターを高低差5m以上の鉄道駅及び軌道停留場に設置することをはじめとした**段差の解消**
- ・視覚障害者誘導用ブロックの整備
- ・便所がある場合には**身体障害者対応型便所**の設置等の移動円滑化

※これ以外の鉄道駅についても、**地域の実情**に応じて、利用者数だけで判断するのではなく、高齢者、身体障害者等の利用の実態等を踏まえて移動円滑化を可能な限り実施。

（２）バスターミナル

○一日当たりの平均的な利用者数が**5,000人以上**であるバスターミナル（平成22年までの目標）

- ・**段差の解消**
- ・視覚障害者誘導用ブロックの整備
- ・便所がある場合には**身体障害者対応型便所**の設置等の移動円滑化

※これ以外のバスターミナルについても、**地域の実情**に応じて、利用者数のみならず、高齢者、身体障害者等の利用の実態等を踏まえて移動円滑化を可能な限り実施。

（３）旅客船ターミナル

○一日当たりの平均的な利用者数が**5,000人以上**である旅客船ターミナル（平成22年までの目標）

（省略：バスターミナルと同じ）

（４）航空旅客ターミナル施設

（省略）

交通バリアフリー法の基本方針（国が定める基本方針）

B. 車両等

（１）鉄道車両及び軌道車両

- 総車両数約51,000両のうち約30%に当たる約15,000両を移動円滑化された車両とする。（平成22年までの目標）

（２）バス車両

- バス車両（現時点においては、総車両数約60,000台）に関し、原則として、10年から15年で低床化された車両にする。
- バス総車両数の20パーセントから25パーセントをノンステップバスとする。（平成22年までの目標）

（３）船舶

- 総隻数約1,100隻のうち約50%に当たる約550隻を移動円滑化された船舶とする。（平成22年までの目標）

（４）航空機

（省略）

C. 一般交通用施設

- 重点整備地区内の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場、通路等について、移動円滑化を実施。（平成22年までの目標）

D. 信号機等

- 音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等の移動円滑化を原則としてすべての特定経路を構成する道路において実施。（平成22年までの目標）
- 重点整備地区内の特定旅客施設又は主要な特定経路を構成する一般交通用施設と一体として利用される駐車場、公園等の公共用施設で、基本構想に位置付けられたものについて、上記AからDまでの移動円滑化と併せて、移動円滑化を実施。

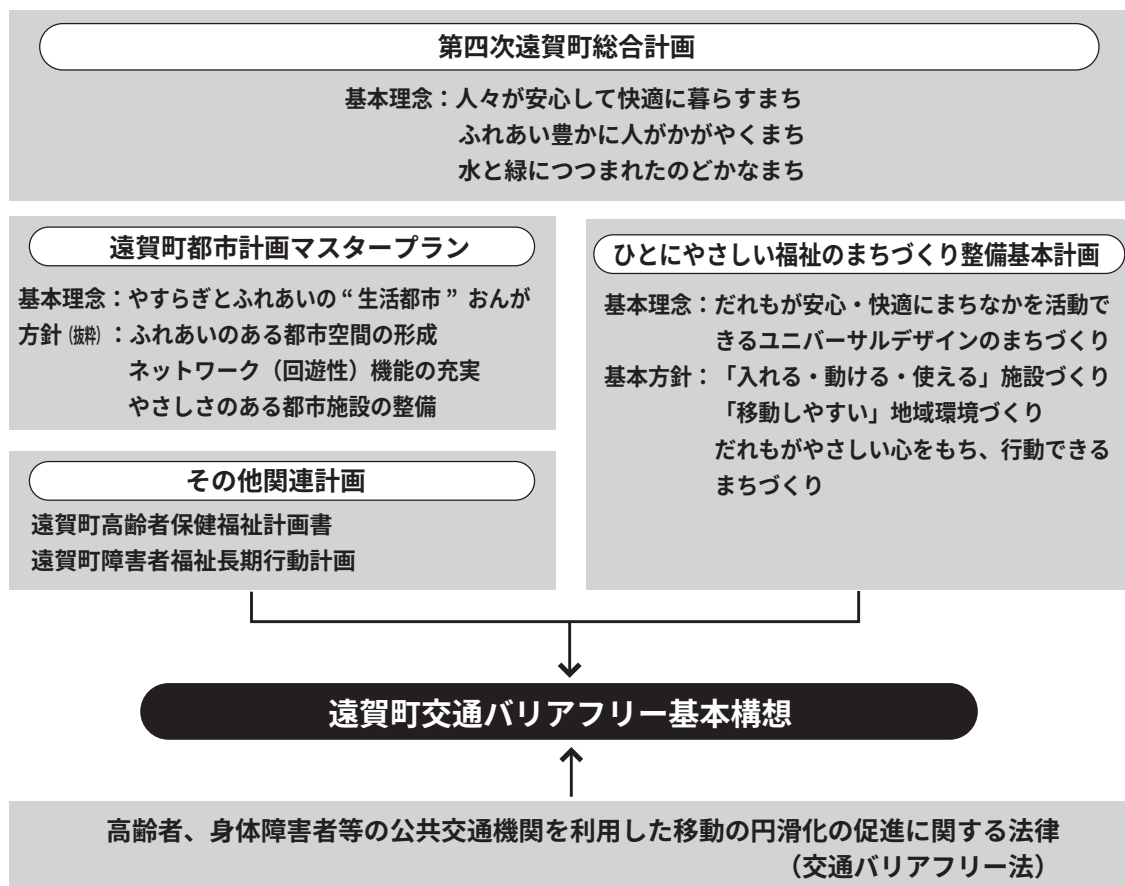
1-2. 基本構想の位置づけ

基本構想は、交通バリアフリー法第6条の規定に定められた、市町村が国の基本方針に基づき作成することができる「移動円滑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」である。

遠賀町においては、基本構想を第4次遠賀町総合計画の個別計画と位置づけ、遠賀町都市計画マスタープラン、遠賀町高齢者保健福祉計画書、遠賀町障害者福祉長期行動計画、遠賀町ひとにやさしい福祉のまちづくり整備基本計画との整合を図るものとする。

なお、基本構想における整備目標及び基本的な方針等は、交通バリアフリー法に位置づけられた対象地区だけではなく、町内全域において移動円滑化を推進するための基本的な考え方とする。

■遠賀町交通バリアフリー基本構想の位置づけ



1-3. 基本構想の目標年次

基本構想の目標年次は、交通バリアフリー法の趣旨に基づき2010年（平成22年）とする。ただし、移動円滑化は今後の本町のまちづくりの方向性を踏まえて長期的に取り組む必要があり、2010年以降も継続して推進するとともに、関連する諸計画等の見直し、社会情勢の変化や地域の実態等を踏まえ、必要な場合には見直すものとする。

2. 遠賀町の概況

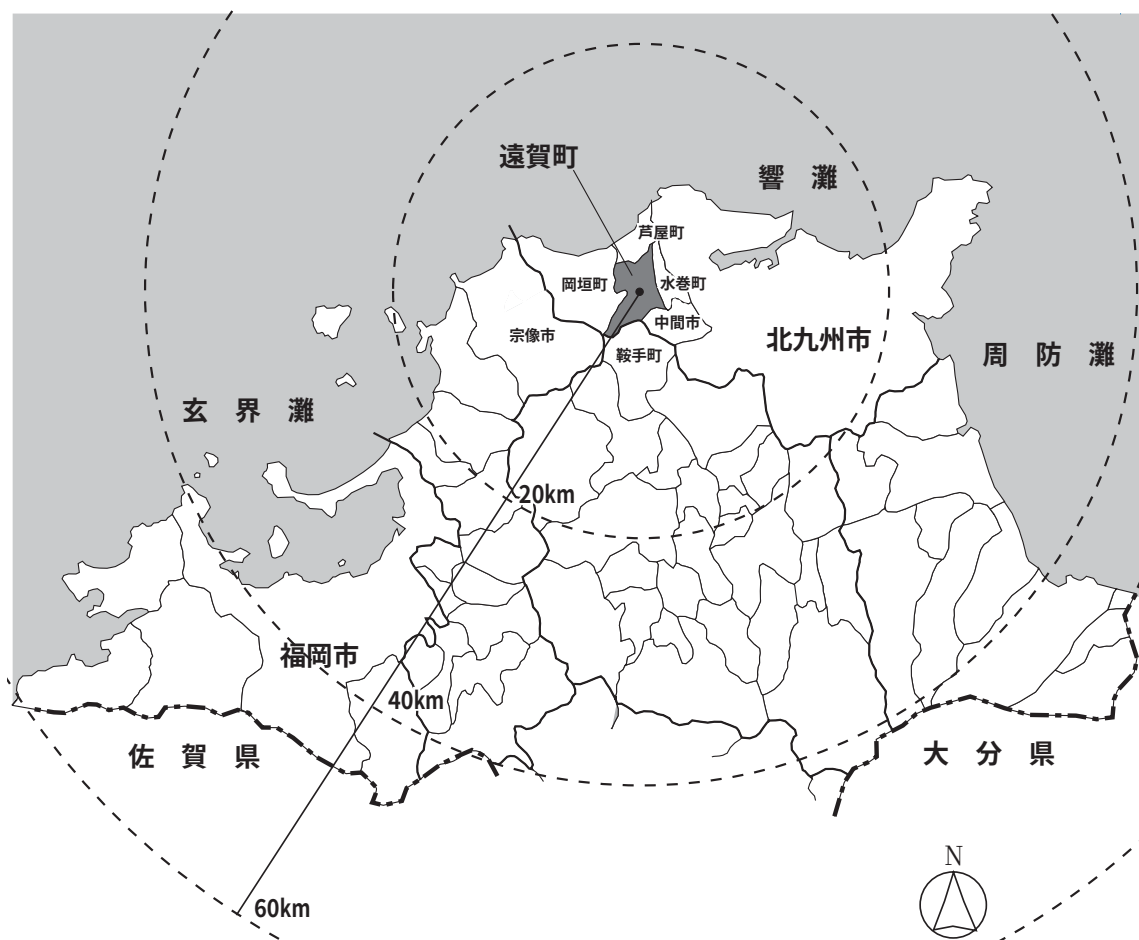
2-1. 位置・地勢

遠賀町は、霊峰英彦山を源に持つ遠賀川の下流に開けた遠賀平野の中心に位置し、東西5km、南北9kmに広がる総面積22.14km²の町である。町域は北に芦屋町、東に水巻町、西に岡垣町、南に中間市と接し北九州都市圏に属する町である。

町域の7割を平坦地が占め、遠賀川の下流部に位置していることから、潮の干満の影響を受けやすい地形である。西端部には南北に遠賀山系が連なり、西川、戸切川等が北東に流れ、遠賀川で交わり響灘に注いでいる。

この付近の地質は、現在では第3期層が不整合に覆っており、遠賀山系の丘陵地を除いてほぼ砂泥に覆われ、軟弱地盤を形成している。

■遠賀町の位置

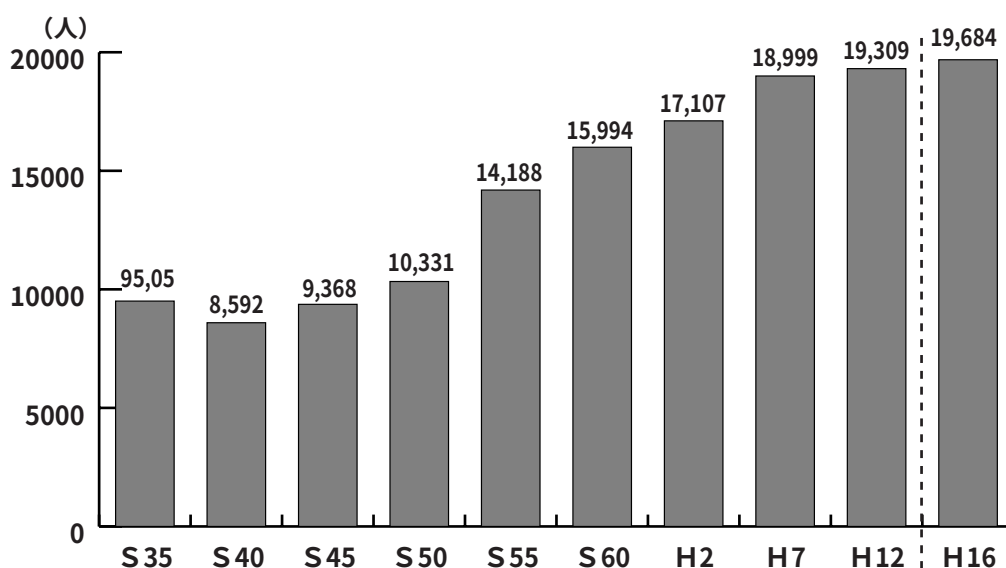


2-2. 人口・世帯

遠賀町では昭和40年代以降大規模な住宅地の開発が相次いだため、人口が急激に増加した。しかし、現在は住宅地の開発も落ち着き、平成7年から平成12年にかけて人口はほとんど横ばいで推移している。

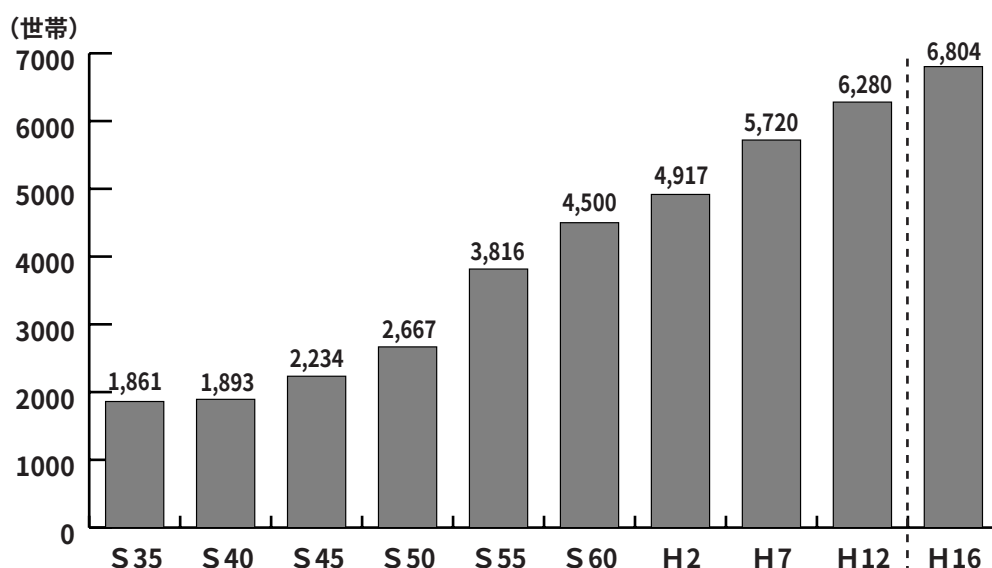
昭和40年当時8,592人だった人口は平成12年国勢調査では19,309人（平成16年3月末現在：19,684人）となり、平成2年から平成12年の10カ年では約2,000人増加している。世帯数は、平成12年国勢調査では6,280世帯（平成16年3月末現在：6,804世帯）であり、増加傾向が続いている。

■人口の推移



出典：平成12年までは国勢調査、平成16年は3月末時点の住民基本台帳

■世帯数の推移

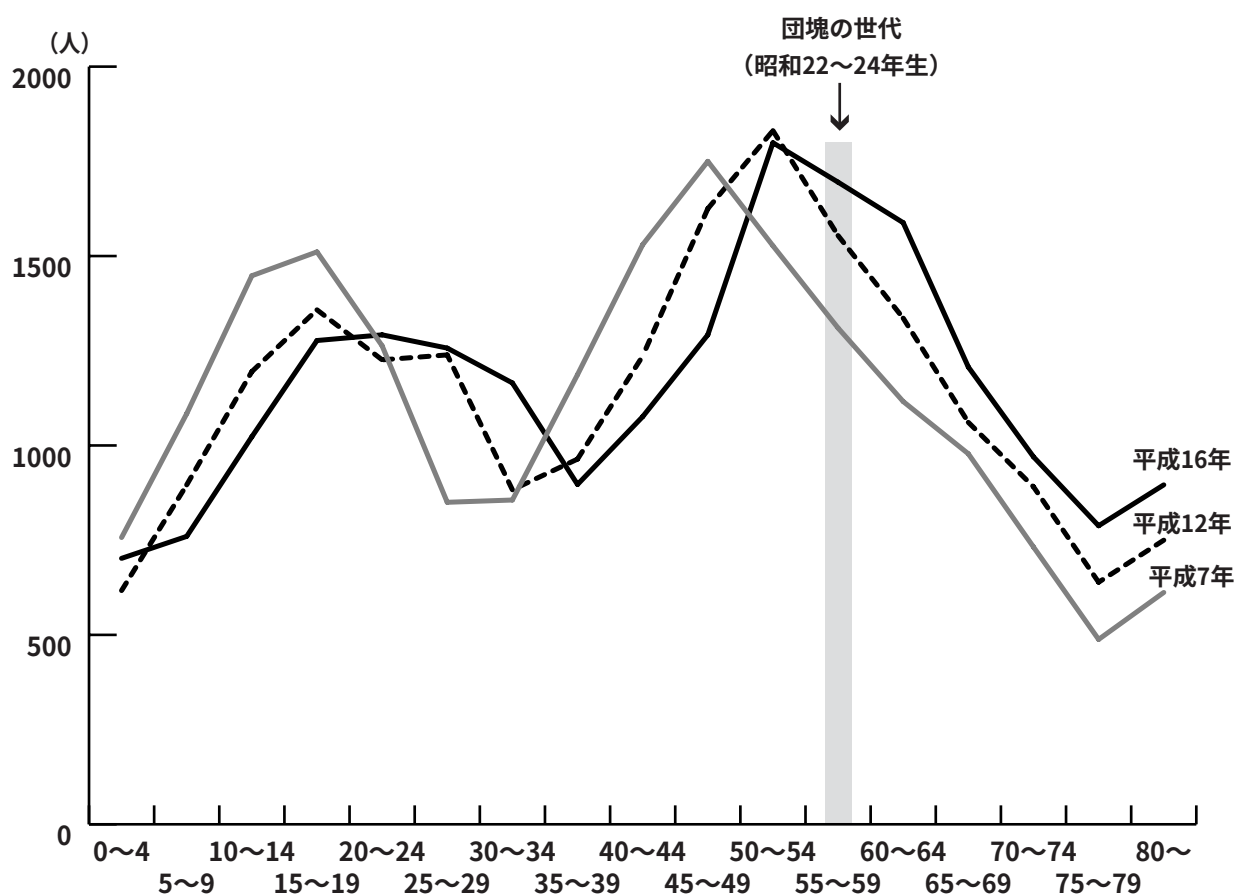


出典：平成12年までは国勢調査、平成16年は3月末時点の住民基本台帳

一方、年齢別人口の推移を見ると、平成7年から平成16年に向かって、年々高齢者人口が増加していることが分かる。

今後、下図に示すようにいわゆる団塊の世代（昭和22～24年生）が高齢期を迎えることから、高齢者人口の急増が見込まれる。

■年齢別人口の推移

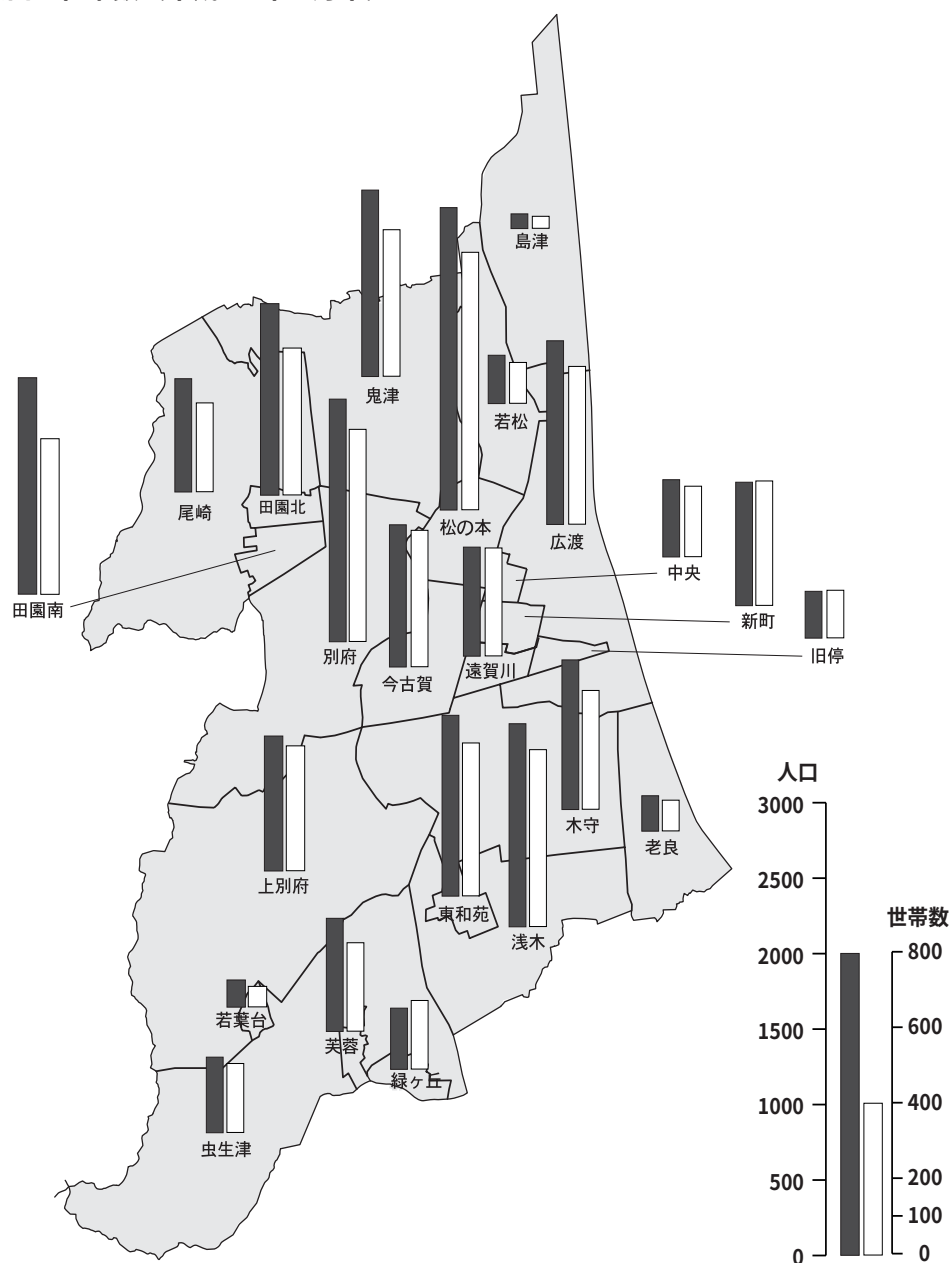


年	年齢	0～4歳	5～9歳	10～14歳	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳
H7		757	1,084	1,448	1,511	1,263	850	856	1,187	1,530
H12		617	896	1,195	1,358	1,226	1,239	883	964	1,236
H16		702	760	1,023	1,277	1,292	1,257	1,165	897	1,076
年	年齢	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上	合計
H7		1,750	1,527	1,310	1,116	978	732	488	612	18,999
H12		1,625	1,831	1,554	1,336	1,061	891	639	750	19,309
H16		1,292	1,799	1,695	1,588	1,207	970	788	896	19,684

出典：平成7年及び平成12年は国勢調査、平成16年は3月末時点の住民基本台帳

行政区別にみると、人口は「松の本」が最も多く1,997人（平成16年3月末）、次いで「別府」が1,602人となっている。

■地区別人口・世帯数（平成16年3月末）



行政区 区分	島津	若松	鬼津	尾崎	田園北	田園南	松の本	別府	今古賀	遠賀川	旧停	新町
人口 (人)	97	319	1,231	748	1,269	1,434	1,997	1,602	939	720	309	815
世帯数 (世帯)	32	109	391	237	387	410	687	566	364	288	127	332
行政区 区分	中央	広渡	木守	上別府	若葉台	東和苑	浅木	老良	虫生津	緑ヶ丘	芙蓉	合計
人口 (人)	510	1,213	988	894	180	1,194	1,341	234	499	404	747	19,684
世帯数 (世帯)	188	421	317	329	54	408	472	82	184	183	236	6,804

2-3. 高齢者、障害者等の状況

(1) 高齢者の状況

遠賀町の高齢者数は、平成16年3月末時点で3,861人で、総人口に占める割合は約19.6%である。全国平均や福岡県平均とほぼ同程度で推移しており、高齢者数及び人口に占める割合はともに増加傾向にある。

今後とも高齢者数については、平均寿命の伸びにより増加することが予測される。

■高齢化の推移と予測

(単位：人)

区分 \ 年	S60	H2	H7	H12	H16.3	H19
総人口 (A)	15,994	17,107	18,999	19,309	19,684	19,938
前期高齢者人口 (B)	1,017	1,278	1,710	1,952	2,177	2,431
構成比(B/A %)	6.36%	7.47%	9.00%	10.11%	11.06%	12.19%
後期高齢者人口 (C)	674	887	1,100	1,389	1,684	1,845
構成比(C/A %)	4.21%	5.19%	5.79%	7.19%	8.56%	9.25%
高齢者総数 (B+C)	1,691	2,165	2,810	3,341	3,861	4,276
構成比((B+C)/A %)	10.57%	12.66%	14.79%	17.30%	19.61%	21.45%

前期高齢者：65歳以上74歳以下の高齢者

後期高齢者：75歳以上の高齢者

平成12年までは国勢調査、平成16年3月は庁内資料

平成19年は国勢調査をもとに推計

■高齢化率の比較

(単位：%)

区分 \ 年	S60	H2	H7	H12	H15
遠賀町	10.6	12.7	14.8	17.3	18.5
福岡県	10.6	12.4	14.8	17.4	18.8
全国	10.3	12.1	14.6	17.3	19.0

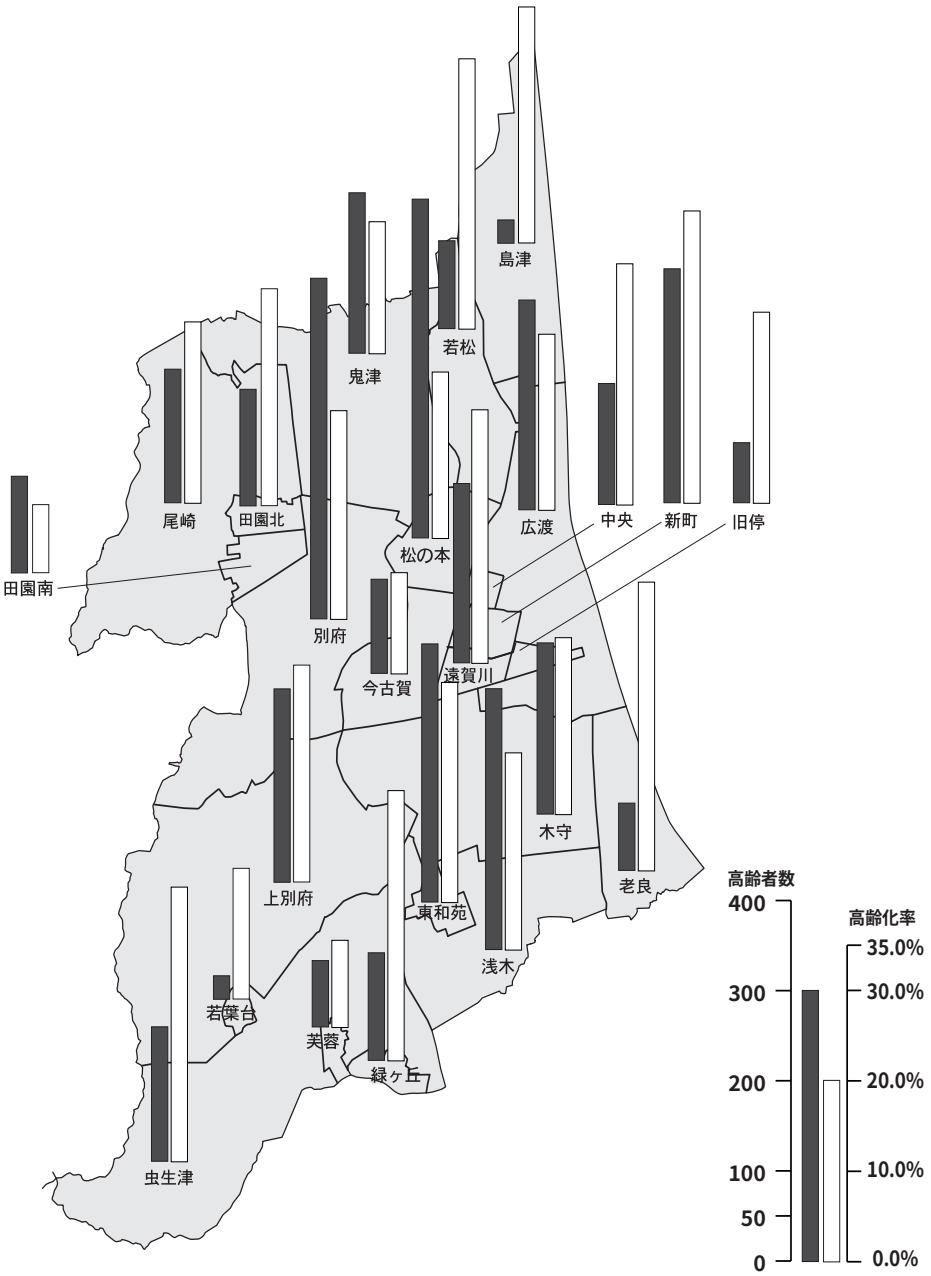
S60～H12までは国勢調査

H15：福岡県、全国は推計人口

遠賀町は庁内資料

行政区別にみると、高齢者数は「別府」が最も多く 379 人（平成 16 年 3 月末）、高齢化率では「新町」が最も高く 32.0%となっている。

■地区別高齢者数・高齢化率



行政区 区分	島津	若松	鬼津	尾崎	田園北	田園南	松の本	別府	今古賀	遠賀川	旧停	新町
高齢者数 (人)	26	98	179	148	129	107	377	379	105	200	67	261
高齢化率 (%)	26.8	30.7	14.5	19.8	10.2	7.5	18.9	23.7	11.2	27.8	21.7	32.0
行政区 区分	中央	広渡	木守	上別府	若葉台	東和苑	浅木	老良	虫生津	緑ヶ丘	芙蓉	合計
高齢者数 (人)	134	233	191	214	26	288	291	73	143	118	74	3,861
高齢化率 (%)	26.3	19.2	19.3	23.9	14.4	24.1	21.7	31.2	28.7	29.2	9.9	19.6

(2) 障害者の状況

遠賀町の身体障害者は、平成16年3月末時点で857人で、人口（19,684人）に占める割合は約4.4%である。

また、知的障害者には療育手帳が交付されており、平成16年3月末時点で102人である。

■身体障害者の等級別人数

(単位：人)

	1 級	2 級	3 級	4 級	5 級	6 級	計
視覚障害	16	23	6	4	9	3	61
聴覚・平衡機能障害	7	20	14	13	1	31	86
音声・言語・そしゃく・機能障害	7	4	5	8			24
肢体不自由	116	105	68	94	41	31	455
心臓機能障害	83	3	26	23			135
じん臓機能障害	49		2				51
呼吸器機能障害	7	1	4	5			17
直腸・ぼうこう機能障害	3	2	3	20			28
計	288	158	128	167	51	65	857

平成16年3月末
資料：庁内資料

■知的障害者の療育手帳交付状況

(単位：人)

程 度	A（最重度・重度）	B（中度・軽度）	計
療育手帳所持者	59	43	102

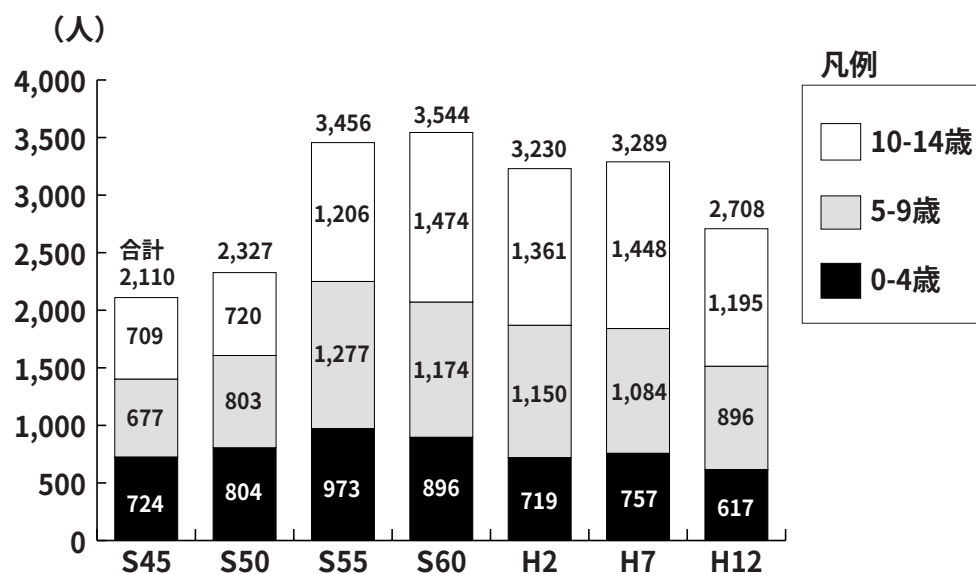
平成16年3月末
資料：庁内資料

(3) 子どもの状況

子どもの数は、昭和50年から昭和55年の間に急激に増加した。その後は平成7年までゆるやかに減少が続き、平成12年で大きく減少している。

特に、0～4歳は昭和45年よりも下回る水準となっている。

■子ども（0～14歳）の数の推移

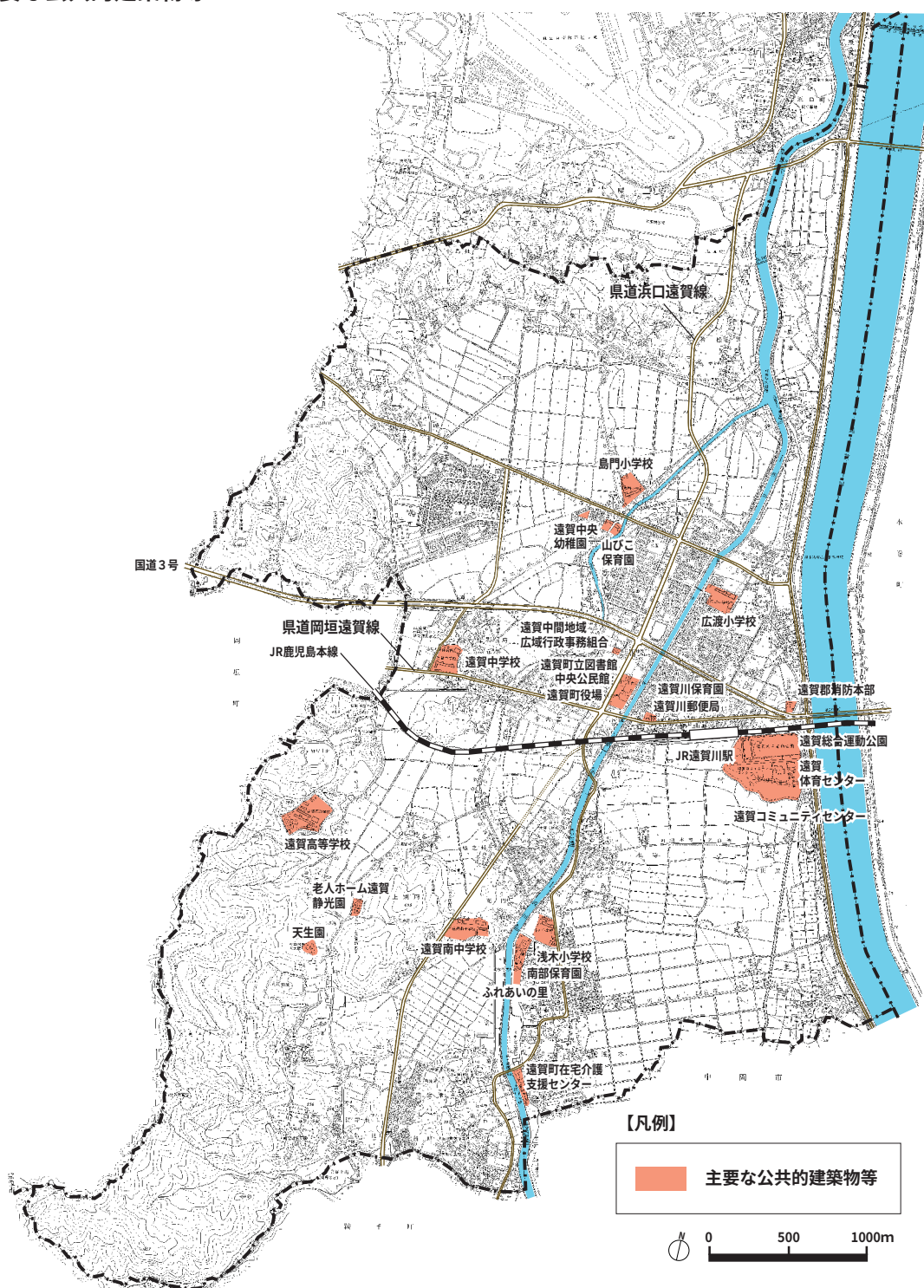


資料：国勢調査

2-4. 主要な公共的建築物等

役場や中央公民館、図書館等の主要な公共的建築物は、県道浜口遠賀線沿いのほぼ町の中央部に集積している。また、商業施設は、JR 遠賀川駅周辺や県道浜口遠賀線、県道岡垣遠賀線沿いに主に立地している。

■主要な公共的建築物等



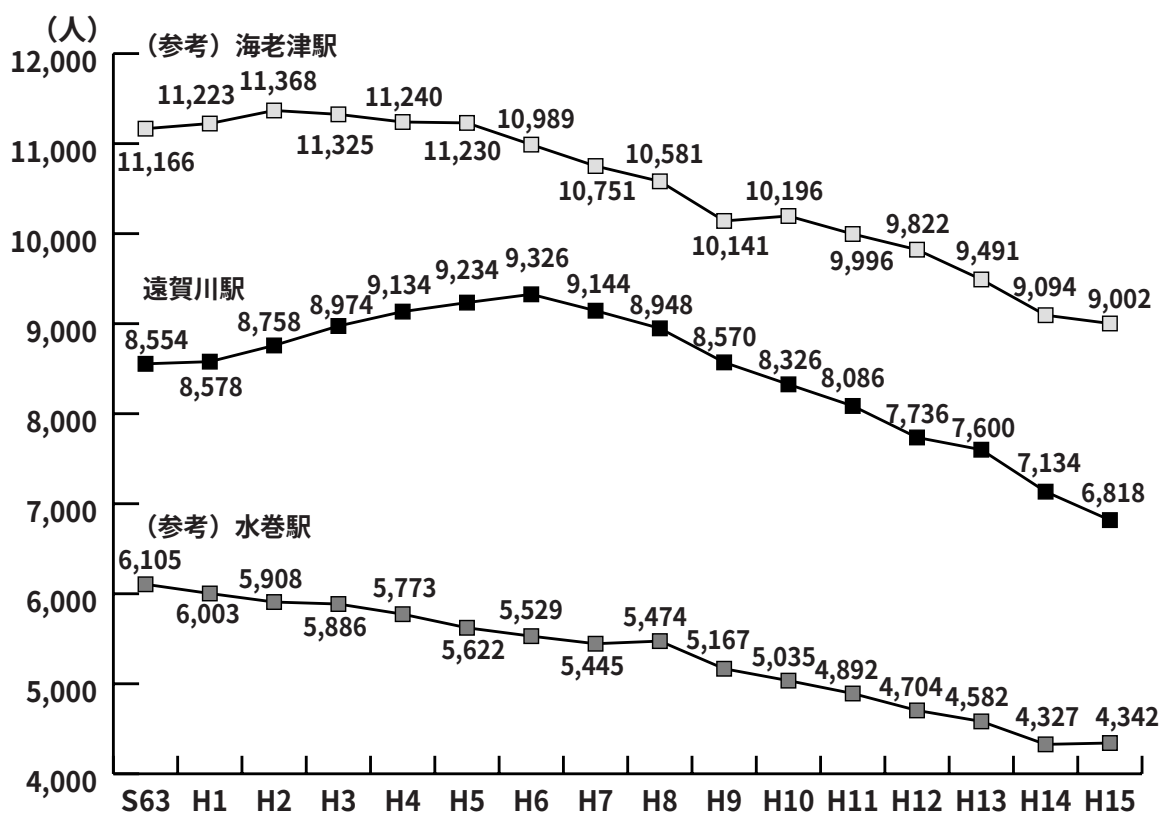
2-5. 遠賀町の交通体系

(1) 鉄道

JR遠賀川駅は町のほぼ中央に位置しており、町の玄関口として機能している。JR遠賀川駅を利用する年間乗降客数の推移をみると、昭和63年～平成6年においては増加傾向であったが、それ以降は年々減少しており、平成15年においては6,818人／日となっている。

また、JR遠賀川駅には民間路線バスが乗り入れている。

■ JR 遠賀川駅の1日当たりの乗降客数推移



資料：庁内資料



JR 遠賀川駅 (正面出入口)



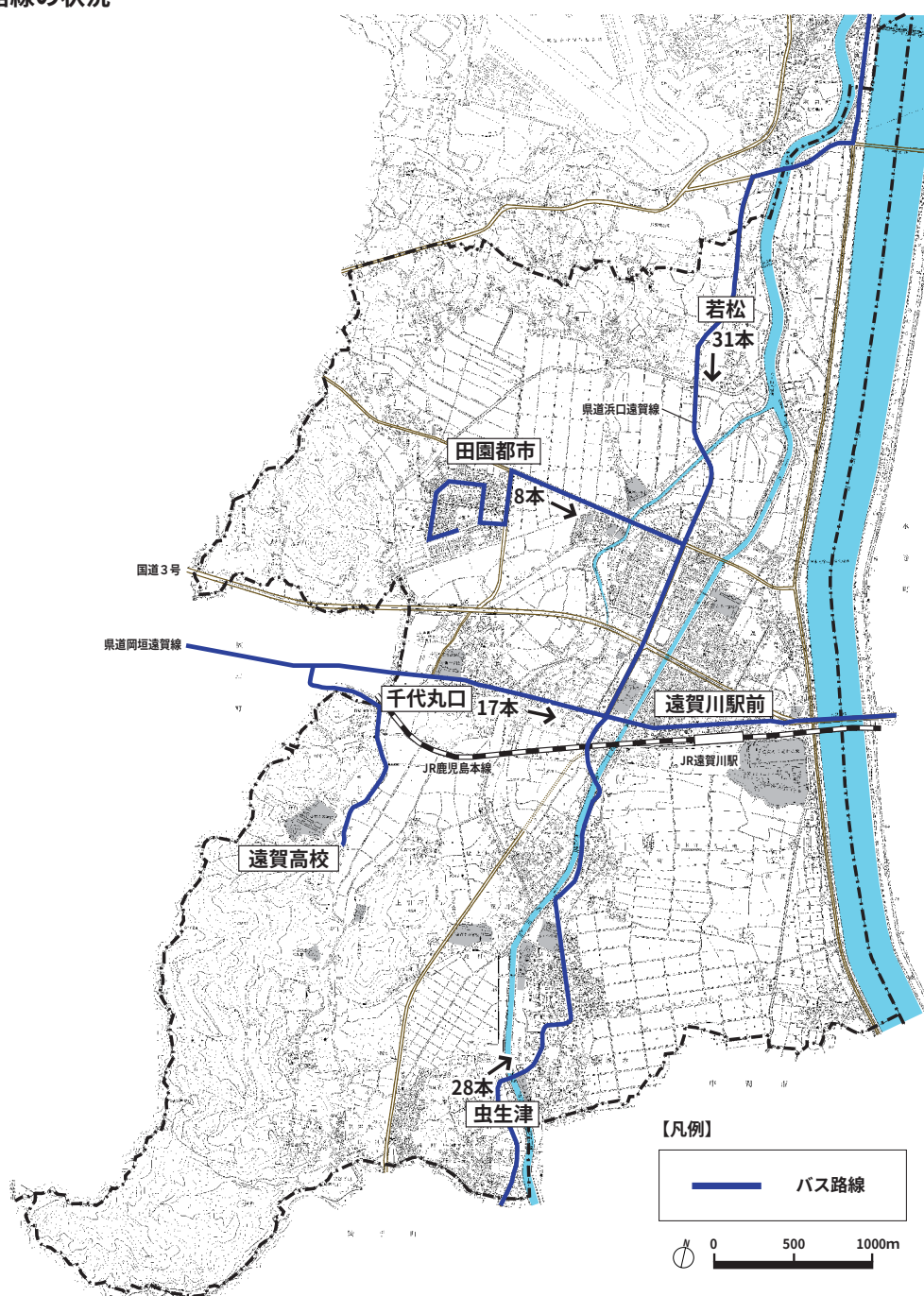
JR 遠賀川駅 (ホーム)

(2) バス

民間路線バスは全部で5路線あり、すべて「遠賀川駅前」停留所に停車している。平日一日あたりの片道の運行本数は、「若松→遠賀川駅前」で31本、「田園都市→遠賀川駅前」8本、「千代丸口→遠賀川駅前」17本、「虫生津→遠賀川駅前」28本となっている。

ただし、平成17年4月より、「若松→遠賀川駅前（芦屋線）」、「田園都市→遠賀川駅前」、「遠賀高校→遠賀川駅前」の路線は廃止予定であり、また、「千代丸口→遠賀川駅前」の路線は本数減の予定である。

■バス路線の状況



民間路線バスの路線一部廃止や運行回数の縮小が予定されていることから、遠賀町では地域住民の移動のための生活支援や交通環境の向上を図ることを目的に、平成17年度よりコミュニティバスの運行を計画している。

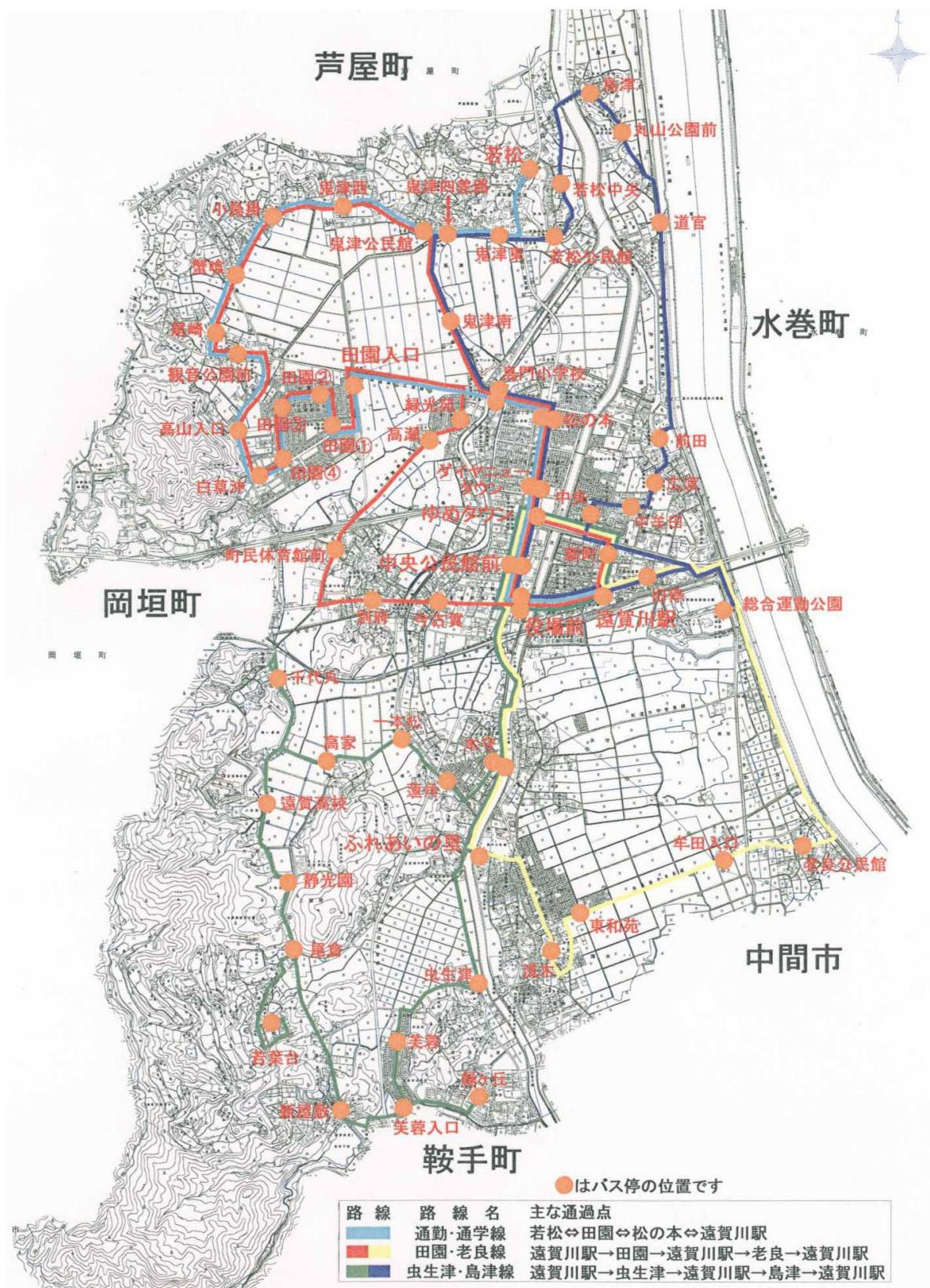
計画概要は以下のとおりである。

■主な計画概要（抜粋）

路線の運行時間帯 ●通勤通学に対応する運行時間は、朝方は6時30分から8時30分、夕方は17時から19時終了とし、運行間隔は30分を想定する。 ●昼間の生活支援に対応する運行時間は、朝方は8時30分開始、夕方は17時終了、運行間隔は概ね1時間を想定する。
路線毎の所要時間 ●通勤通学時間帯を除き、30分をワンサイクルとすれば1台のバスで2路線の開設が可能となり、即時性も高まるため30分サイクルの運行を想定する。
バスの規格 ●廃止路線の中で、町内の最大利用人員は13名程度である。 ●本町の道路事情を考慮するとともに15席の座席の確保が可能である定員30名程度の小型ノンステップバスを想定する。
バス停の間隔 ●路線におけるバス停の間隔は、高齢者の平均歩行速度、毎秒1mを参考にして、高齢者が5分程度で到達できる距離を基準とする。（約70箇所設置）
利用集積地区の把握 ●プロジェクトチームによるアンケート及び意向調査によれば、住民の利用の多い地域は、①役場から松の本にかけての業務ゾーン②遠賀川駅周辺の交通結節ゾーン③遠賀総合運動公園ゾーン④ふれあいの里周辺の福祉医療ゾーンの4箇所到大別される。したがって、この4箇所は可能な限り路線の経由地点とする。

出典：遠賀町コミュニティバス実施基本計画書
(平成16年8月)

■コミュニティバス路線図（案）



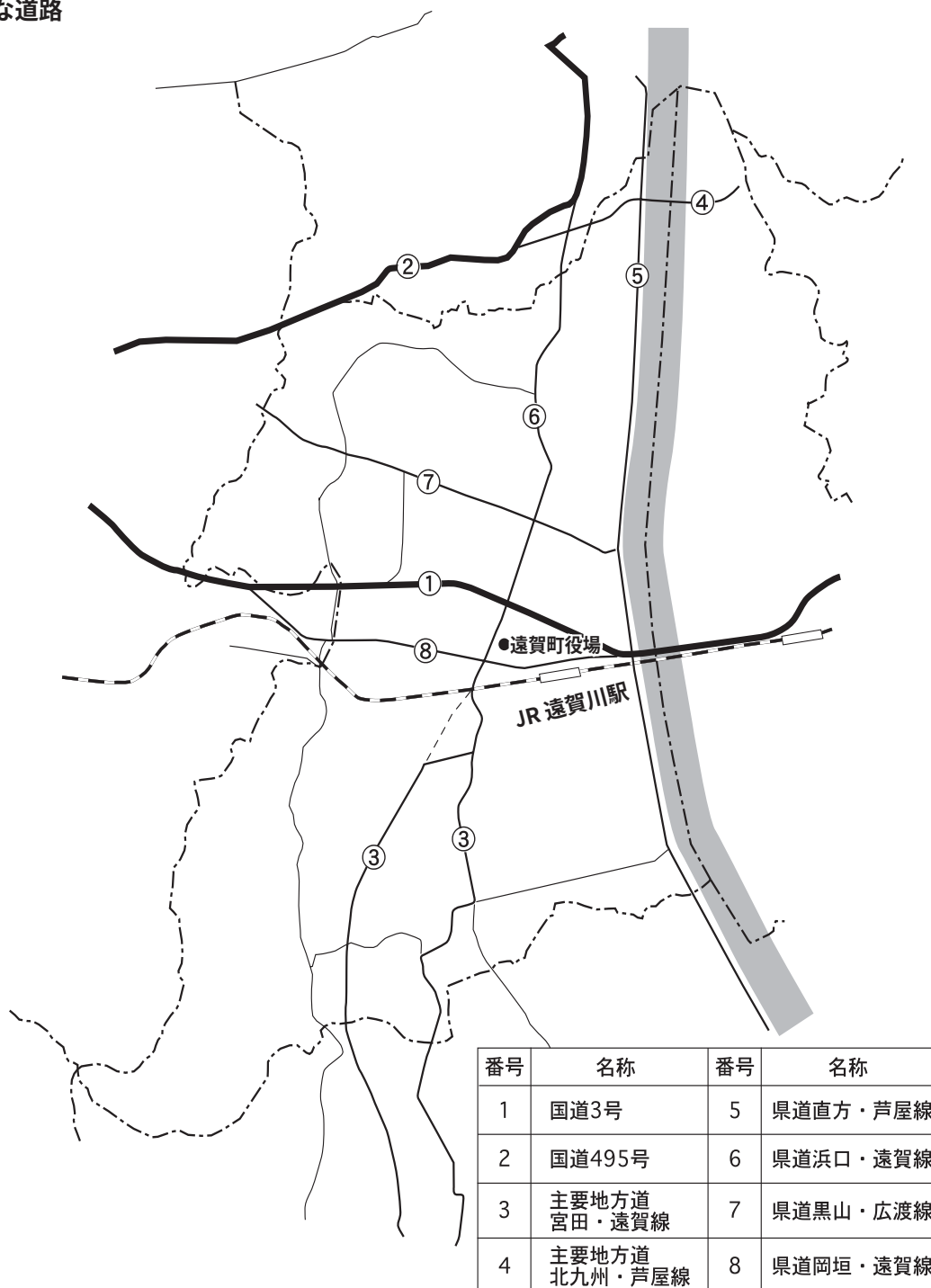
資料：遠賀町都市計画課

(3) 道路

遠賀町には、国道3号をはじめとして約490路線の道路が走っている。中でも国道3号は、福岡市と北九州市の両政令指定都市を結ぶ広域ネットワーク軸として多くの人に利用されている。

また、ゾーン間自動車交通量をみると、町内の移動を除くと、平成11年では北九州市が最も多く、次いで水巻町となっている。

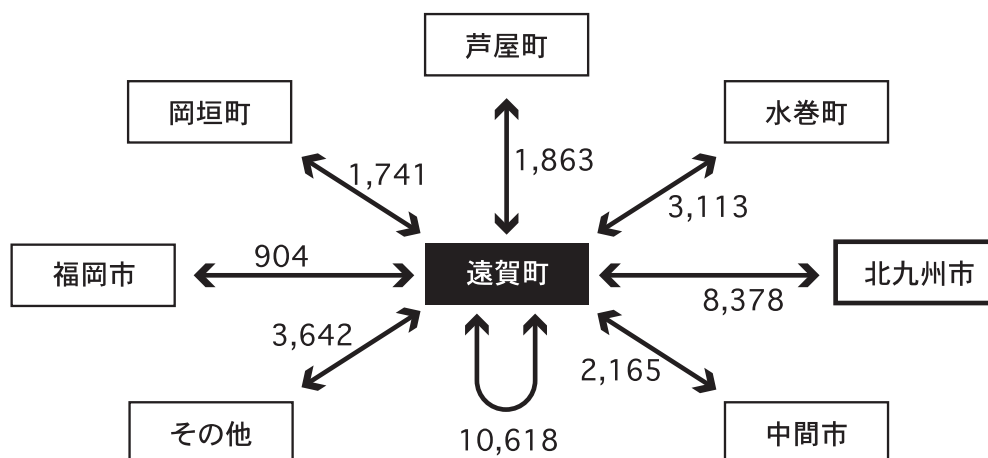
■主要な道路



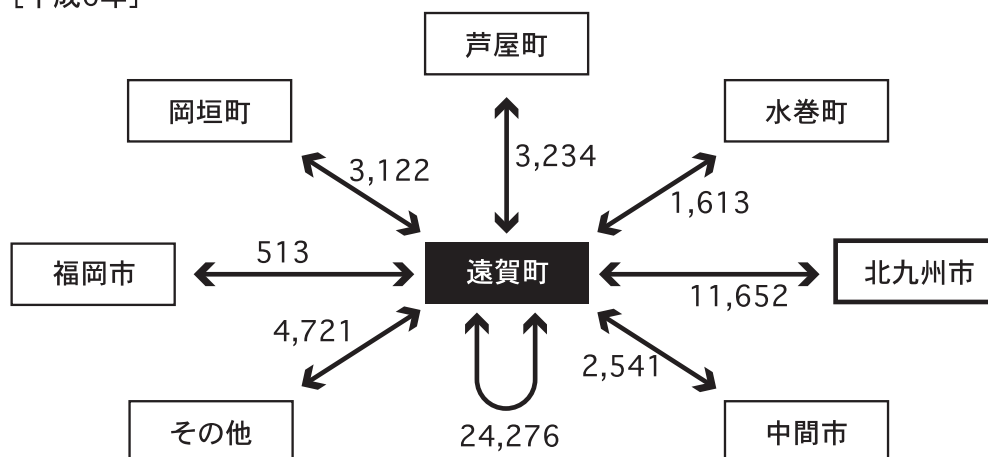
■ゾーン間自動車交通量

(平日) (単位: トリップエンド)

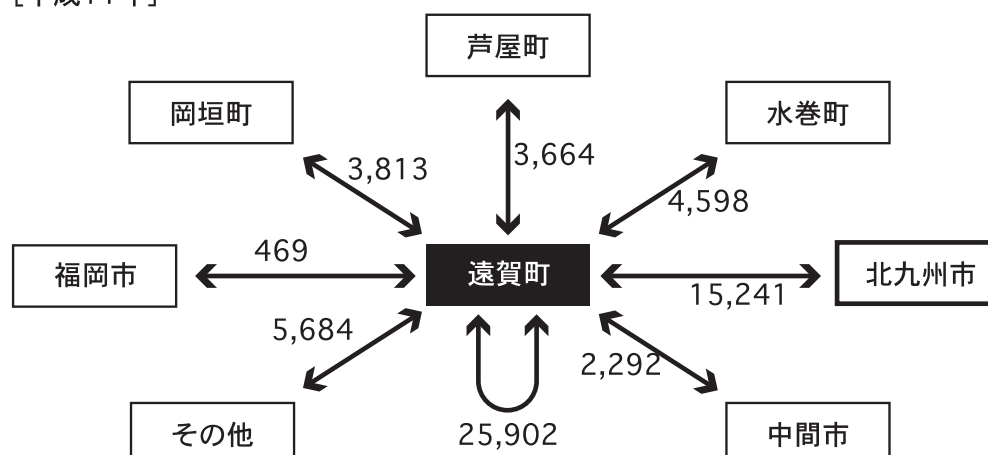
[平成2年]



[平成6年]



[平成11年]



資料: 道路交通センサス

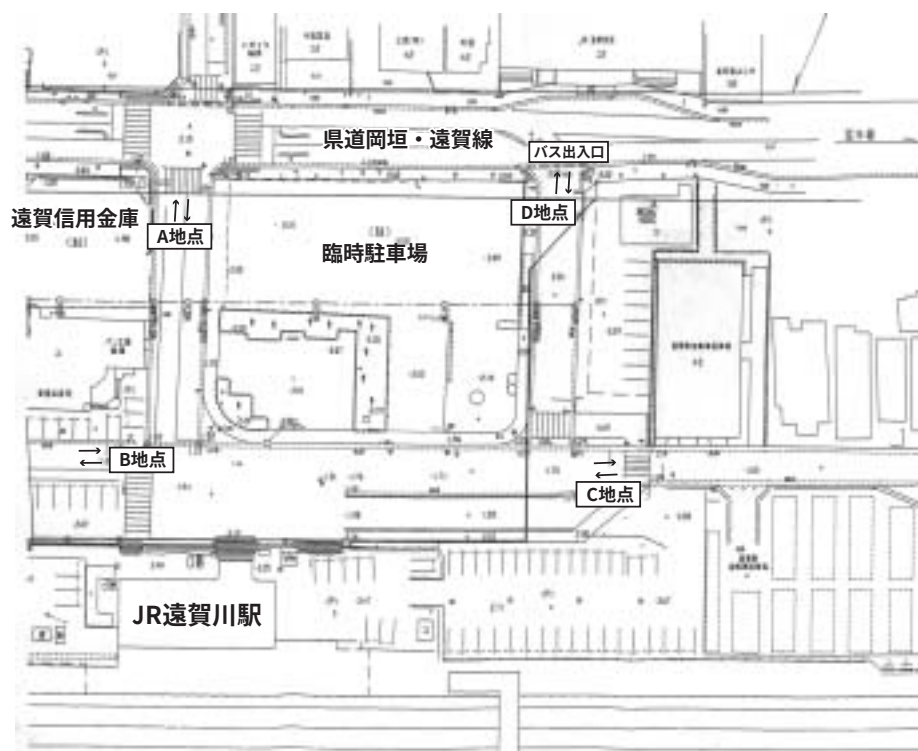
(4) 駅前広場

JR遠賀川駅の駅前広場はスペースが十分でないために、特に朝夕ではバスや客待ちのタクシー、送迎の自家用車、歩行者などが頻繁に出入りし、駅利用者にとって危険な状態が続いている。また、遠賀川駅での準快速列車の停車や（仮称）筑豊インターの整備、筑豊縦断道路の暫定開通により、広域利用駅としてのアクセスが進み、このままでは、これまで以上の混雑と不便が広がることが予測されている。

このような背景をふまえ、遠賀町では、JR遠賀川駅前広場整備計画をとりまとめ、整備に着手している（竣工17年3月予定）。

■ JR 遠賀川駅前広場交通量調査

調査日時 平成15年10月15日 午前6:30～8:30
平成15年10月23日 午後5:00～7:00



		朝		夕	
		入	出	入	出
対象毎	自家用車	605	573	325	341
	バス	28	9	14	8
	タクシー	8	24	30	35
	バイク	28	26	15	8
地点毎	【A】	353	338	228	178
	【B】	111	17	29	25
	【C】	202	76	123	54
	【D】		196		131
	【D】（バス）	3	5	4	4

(台)

資料：庁内資料

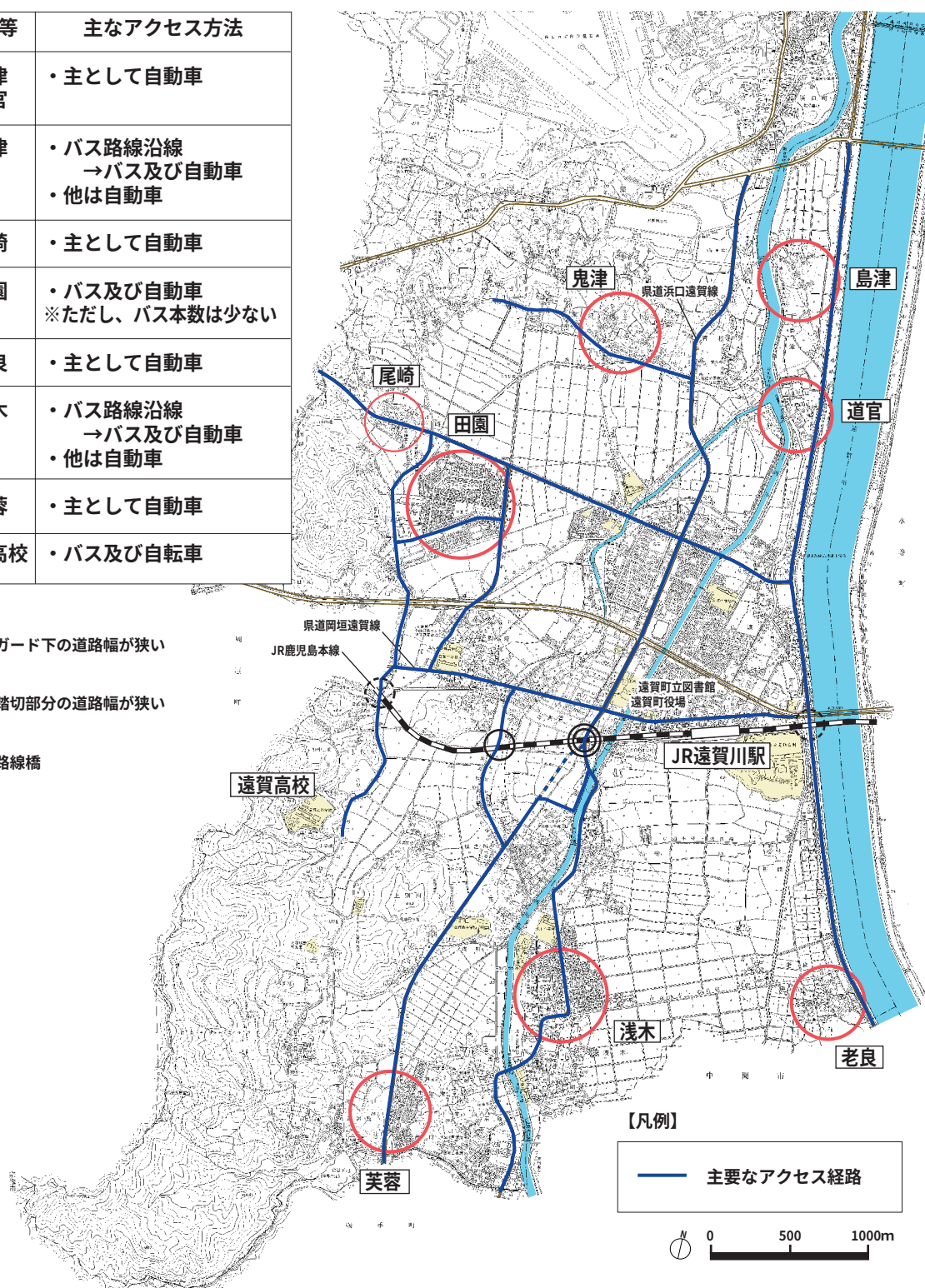
(5) 各地区から街なかへのアクセス方法

役場や図書館、JR遠賀川駅が立地している街なかへのアクセス方法を主な地区毎に整理すると以下のとおりである。

■主な地区から街なかへのアクセス方法

地区等	主なアクセス方法
島津 道官	・主として自動車
鬼津	・バス路線沿線 →バス及び自動車 ・他は自動車
尾崎	・主として自動車
田園	・バス及び自動車 ※ただし、バス本数は少ない
老良	・主として自動車
浅木	・バス路線沿線 →バス及び自動車 ・他は自動車
芙蓉	・主として自動車
遠賀高校	・バス及び自転車

- ：ガード下の道路幅が狭い
○：踏切部分の道路幅が狭い
◎：路線橋



2-6. 将来の都市構造

(1) 遠賀町の都市構造

遠賀町都市計画マスタープラン（平成13年3月）では、将来の都市構造の展開方向を以下のように示しており、都市核及び都市軸を中心として整備方針をまとめている。

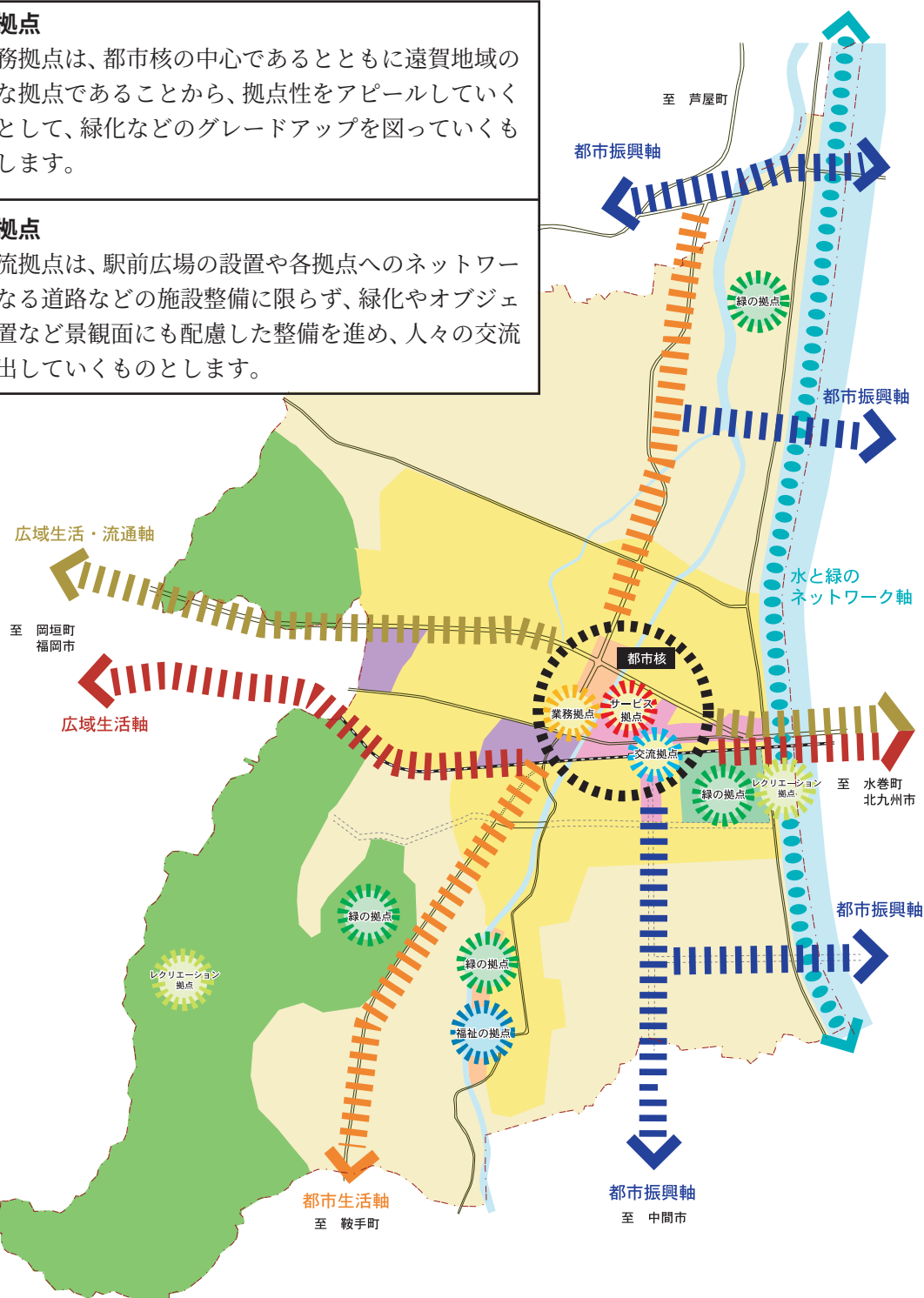
■都市構造図

業務拠点

業務拠点は、都市核の中心であるとともに遠賀地域の重要な拠点であることから、拠点性をアピールしていく地区として、緑化などのグレードアップを図っていくものとします。

交流拠点

交流拠点は、駅前広場の設置や各拠点へのネットワークとなる道路などの施設整備に限らず、緑化やオブジェの設置など景観面にも配慮した整備を進め、人々の交流を演出していくものとします。



出典：遠賀町都市計画マスタープラン

(2) 交通体系の整備の方針

遠賀町都市計画マスタープランでは、道路網と JR 遠賀川駅を中心に、安全で快適な交通手段を確保するため、移動の定時性、迅速性、経済性等の本来の機能を充分発揮できるような交通体系等を立案している。

■交通網整備の方針

道路

- 市街地の中央部を横断する国道 3 号と（都）松の本上別府線を基軸に、市街地を中心とした環状型の幹線道路網整備を促進。
- これらの環状型道路から、隣接する岡垣町、芦屋町、水巻町、鞍手町、中間市を結ぶ道路及び町内を連結する補助幹線道路の整備を促進し地域間の結びつきをより一層活発化。
- 道路整備にあたっては、道路幅員が狭小であり安全性が確保されていない道路も見受けられることから、将来的にも安全性の高い道路幅員の確保を目標に、今後の道路整備を推進。
- JR 遠賀川駅付近については、駅南の土地区画整理事業との整合を図ることから、事業の進展状況を見据えて検討等を進めていく。

歩道

- 歩道幅員が狭小であり、歩行者にとって安全性が確保されていない地区も見受けられる。
- 歩道整備にあたっては子供やお年寄りなどの交通弱者にも十分配慮して、バリアフリー化や歩道幅員の拡幅などを推進。
- 水際等については、日常レクリエーションや憩いの場となりうる空間であることから、周辺の自然環境等に配慮して自然にやさしい遊歩道などを整備。

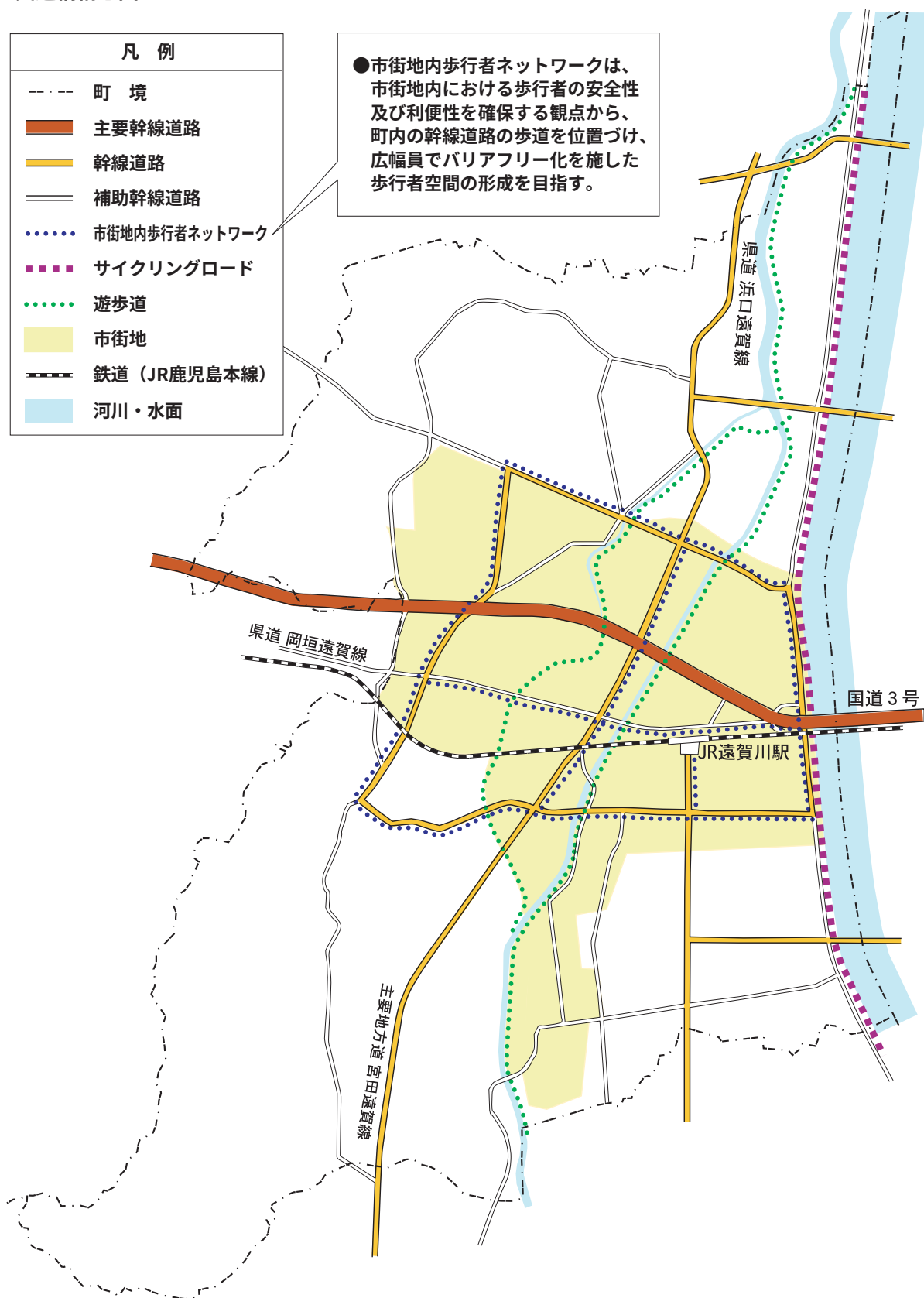
駐車場

- 駐車場は市街地には必要不可欠な施設であり、特に、商業空間など人々が集う場所においては必要。
- 町の玄関口でもある JR 遠賀川駅周辺に駐車場を整備し安全な商業空間の確保に寄与していく。

JR 遠賀川駅

- JR 遠賀川駅は、遠賀町をはじめ、芦屋町や鞍手町の人々には欠かせない広域交通手段。
- 遠賀川駅周辺定住拠点地区整備と併せて、町は自由通路を設置するとともに JR 遠賀川駅の改良等についても JR と協議していくことにより、交通ターミナルとしての利便性や快適性の向上を目指していくものとする。
- 地域住民にとって最も身近な公共交通機関となるバスについては、利用者のニーズや利用状況に適した運行が維持できるように、関係機関に要望していくとともに、コミュニティバスの運行等も検討。

■交通網構想図



出典：遠賀町都市計画マスタープラン

3. 旅客施設及び一般交通用施設等の現況

3-1. 旅客施設（駅）の現況

遠賀町内の旅客施設は、JR 九州鹿児島本線の遠賀川駅である。

遠賀川駅は明治 23 年（1890 年）に九州鉄道の駅として開業し、明治 40 年（1907 年）に国有化され、昭和 62 年（1987 年）に国鉄分割民営化により JR 九州の駅となった。明治 40 年（1907 年）に現在の位置に移転し、その後数回の改築を経て現在に至っている（直近の大規模な改築は昭和 62 年）。駅舎や構内等のつくりは歴史を感じさせるものの、施設・設備の老朽化がみられる。

以下に遠賀川駅の現況を示す。

【駅舎出入口】

○駅舎の出入口は、歩車道よりも高い位置にある。

○スロープは設けられていない。



タクシー乗降場まで庇が出ている



出入口まわりに段がいくつもある



階段の中央にのみ手すりがある

【通路・階段・エレベーター】

○主要な経路の通路幅に大きな支障はない。

○下りホーム（博多方面）には階段の上り下りが必要である。エレベーターは設置されていない。

○視覚障害者誘導用ブロックの設置が十分でない。



階段のみのため、車いす使用者が利用する場合は介助が必要になる



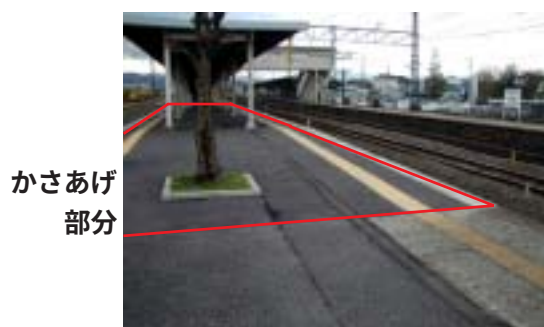
階段には視覚障害者誘導用ブロックが設置されている



主要な経路に視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない

[ホーム]

- ホームと車両乗降口の段差を小さくするため、ホームの一部分でかさあげの改修が行われている。
- かさあげをしたため、部分的にこう配が大きくなっているところがある。
- ホームには、転落防止・注意喚起のための点状ブロックが設置されている。



部分的にかさあげ改修されている



ホームをかさあげしたため、改札口からホームまでにこう配が生じている

[改札口]

- 車いす使用者は主に幅が広い有人改札口を利用することになる。
- 他の改札口はすべて自動改札口になっている。



スムーズに通過できる改札口



自動改札機

[券売機・窓口]

- 使いやすい高さの券売機が設置されているが、車いすではやや寄りつきにくい。
- 点字の料金表が設置されている。



足元にスペースがないため、やや寄りつきにくい



同左

【その他】

○車いす使用者が利用しやすいトイレは設けられていない。

○電光掲示板による案内表示が設置されている。



電光掲示板により、時刻案内等を行っている



一般トイレ（ラッチ外）

3-2. 車両等の現況

現在運行している民間路線バスの一部に低床バス（ワンステップバス）が導入されているが、台数は十分でない。



バス停留所と乗降口の高さの関係



ワンステップバスの乗降口

3-3. 一般交通用施設（道路）等の現況

(1) 道路

[歩道の設置状況1]

町内の各地区から街なかへの主要なアクセス道路について、歩道の設置状況を整理すると以下のとおりである。



ア. 主要地方道宮田・遠賀線（浅木地区→街なか）

- 浅木バス停留所以北では、ほぼ両側に歩道を確保している。ただし、マウントアップ型（P.32 参照）の構造となっており、車両乗り入れ部での波打ちが著しい。
- 浅木バス停留所以南では片側歩道が多く、幅員が十分でない区間がある。



波打ちが著しい



片側の歩道



片側の歩道

イ. 県道黒山・広渡線（田園・尾崎地区→街なか）

- 田園地区付近では片側歩道でマウントアップ型の構造となっている。



マウントアップ構造



片側の歩道



車両乗り入れ部はブロックで対応

ウ. 県道浜口・遠賀線（鬼津地区→街なか）

- 松の本・今古賀地区付近では両側に歩道を確保している。ただし、マウントアップ型の構造となっており、車両乗り入れ部での波打ちがみられる。
- 鬼津地区付近ではマウントアップ型とは異なる構造の歩道となっている。
- 2m以上の幅員が確保されている歩道でも、路上の駐車・駐輪、沿道店舗の路上の商品陳列により、有効幅員が狭くなっている区間がある。



歩道は車道より15cm程度高い



歩道は車道より少し高い



歩道は車道と同じ高さ

エ. 県道岡垣・遠賀線（別府地区→街なか）

- 遠賀川駅付近から今古賀バス停留所付近までは両側に歩道を確保している。セミフラット型（P.33 参照）に近い構造となっている。
- 今古賀バス停留所以西では歩道幅が十分でない、また歩道が波打ちしている区間がある。



インターロッキング舗装



歩道の波打ち



歩道が片側のみの区間

オ. 県道直方・芦屋線（島津・道官・老良地区→街なか）

- 島津地区付近の一部に片側歩道があるのみで、それ以外はほぼ歩道は確保されていない。
- トラック等の通行が多い。



島津地区付近の広幅員の歩道



歩道が無い区間



遠賀総合運動公園付近

[歩道の設置状況2]

商店街の道路と住宅地内の歩道の設置状況についてを整理すると以下のとおりである。

- 商店街の道路に歩道は設置されていないが、特に朝夕は自転車・自動車の通行が多い。
- 住宅地内の道路に歩道は設置されていない場合が多いが通過交通は多くなく、比較的安心して歩くことができる。しかし、路上駐車があると途端に歩きづらくなる。



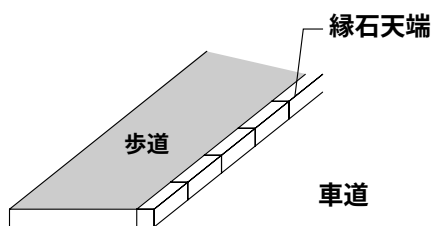
商店街の道路



住宅地内の道路には歩道が無いところが多い

[歩道の構造]

- 一部の区間を除く県道岡垣・遠賀線、他の県道では、ほぼマウントアップ型が採用されている。マウントアップ型は、歩道と車道の高さの差が15cm～20cm程度あり、車道とのすりつけ部（横断歩道等）や車両乗り入れ部のこう配が大きくなる。
- 特にそのような箇所が多くなるほど、歩道全体が波打ったようにアップダウンが多くなるため、車いすやベビーカー、自転車等は利用しにくい状況となる。



歩道等面と縁石天端の高さが同一である歩道構造。

マウントアップ型（従来型）



車道とのすりつけ部

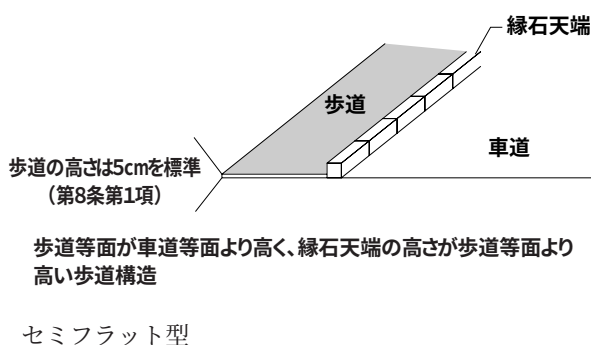


県道岡垣・遠賀線



県道浜口・遠賀線

- 県道岡垣・遠賀線の一部の区間では交通バリアフリー法施行前の整備にも関わらず、法で推奨されているセミフラット型に近い構造となっており、車両乗り入れ部でもほぼ平坦性が確保されている。
- ただし、縁石の設置が十分でない区間は、車両の乗り上げ等が多い。
- 雨水を排水するために横断こう配が大きな区間がある。



横断こう配が大きいと車いすで直進が困難になる

[舗装]

- 県道岡垣・遠賀線や主要地方道宮田遠賀線の一部は、インターロッキング舗装である。適宜、補修が行われているものの、ブロックの浮き上がり等がみられる。
- 上記を除く県道岡垣・遠賀線及びその他の歩道はアスファルト舗装である。



ブロックの浮き上がり



アスファルト舗装

[横断歩道部分]

- 交通バリアフリー法の基準では、横断歩道部分は視覚障害者に配慮して2cmを標準としているが、整備時期の古いところでは2cm以上もみられる。



横断歩道部分の段差

2 cm 以上の段差

[視覚障害者誘導用ブロック]

- 町内の大半の歩道には視覚障害者誘導用ブロック自体が設置されていない。
- 県道岡垣・遠賀線の横断歩道手前に設置されているが、インターロッキングブロックの色と視覚障害者誘導用ブロックの色が同系色で区別が付きにくくなっている。



色の識別がしづらいブロック

[バス停留所]

- 遠賀川駅前など一部のバス停留所には上屋が設置されているが、大半は上屋やベンチがない停留所である。



[歩行者用信号機]

- 町内には、音響信号機等は設置されていない。

(2) 駅前広場

- 遠賀川駅の駅前広場は歩道の整備が十分でないため、歩行者と自動車動線が交錯しやすい。
- バス乗り場と駅が離れており、相互の乗り換えがやや不便である。さらに、送迎のための一時停車スペースについても明確な区分表示がないため雑然としている。

※ただし、平成16年より改修整備をすすめている。



3-4. バリアフリー化に向けた課題

(1) 旅客施設（駅）等の課題

- ・遠賀川駅は駅舎とホームがともに地上にある地上駅である。改札から島式ホームへの経路には階段しかなく、車いす使用者等は駅員の介助が必要となっている。また、トイレの構造やホームのこう配は車いす使用者等の利用に対応しておらず、今後駅舎を大規模改築する際は、駅前広場との連携を考慮しつつ、交通バリアフリー法の基準に適合した整備を進める必要がある。



(2) 車両等の課題

- ・車いす使用者等が乗降しやすく安心して乗ることができる構造の車両、聴覚障害者への情報伝達装置等が設置された車両等の導入を進める必要がある。

(3) 一般交通用施設（道路）等の課題

[主要な道路]

- ・県道岡垣・遠賀線や県道浜口・遠賀線のうち一部の区間ではおおよそ2m以上の歩道幅員が確保されているものの、こう配や段差等は交通バリアフリー法の構造基準を満たしていないところがあり、今後、沿道の状況も考慮しながら改善を図っていく必要がある。
- ・また、歩道幅員が2m未満の区間では、歩道幅員の拡幅や占用物の移設・除去等により、歩きやすさを高める必要がある。
- ・上記区間以外の町内の各地区から街なかへの主要なアクセス道路についても、安全性や快適性に配慮した歩道の改善・整備を進める必要がある。



[商店街等街なかの道路]

- ・歩道が設置されておらず、交通量が比較的多い道路では、原則として歩道を設置することが必要である。ただし、用地確保が困難な場合等では路側帯明示の工夫や車道側の規制等により、安心して歩ける歩行空間を確保していく必要がある。



[住宅地内の道路]

- ・住宅地内の幅員 4m 程度の道路では、歩車分離はできていないものの通過交通が少なく、また余計な歩車道間の段がないことから、比較的歩きやすい。ただし、グレーチングや側溝蓋等の改善、路上駐車を無くすこと等により、安全性と歩きやすさを高めることが必要である。



[バス停留所]

- ・安心して快適に待合ができるよう、上屋やベンチの設置について配慮することが必要である。
- ・ベンチを設置する際には、歩道幅員が狭められて、通行の支障にならないよう配慮が必要である。



【駅前広場】

- ・駅前広場は、自家用車、バス、タクシー、自転車、歩行者の動線が交錯していることから、駅利用者の安全性の確保が求められている。遠賀町では、交通バリアフリー法の構造基準を参考に整備に着手しており、今後は周辺の歩道や遠賀川駅とのアクセスの連続性確保に十分に配慮していく必要がある。

**(3) その他の課題**

- ・道路や施設の構造的なバリアばかりではなく、路上の駐車・駐輪、沿道店舗の商品陳列や看板等の設置によるバリアも多くみられる。道路や駅の構造的なバリアフリー化を進めても、充分機能しない場合も想定され、安全なまちづくりを推進していくにあたっては、バリアフリー化に対する啓発活動も展開していく必要がある。



4. 基本構想の整備目標と基本的な方針等

4-1. 整備目標と基本的な方針

21世紀のまちづくりでは、高齢者も若者も、障害のある人もない人も、女性も男性もすべての人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づくり(＝バリアフリー環境の実現)が重要課題である。

遠賀町交通バリアフリー基本構想は、公共交通機関を中心とした移動環境の充実及び住民・事業者・行政のバリアフリーへの取り組みにより、すべての人が安全で快適に街に出ることができ、多様な交流を促す街をつくることを目的とする。

整備目標

安全で快適な移動を支援する 駅・駅前広場、移動ネットワークづくり

基本的な方針

1 JR 遠賀川駅を核とした交通結節点づくり

- すべての人が公共交通機関を利用して、安心して快適に移動できるよう、駅舎・駅前広場の連続性のあるバリアフリー化に取り組む。

2 住宅地と交通結節点をつなぐ移動ネットワークづくり

- 周辺住宅地から街なかへのアクセス利便性の向上のため、道路整備とともにコミュニティバスや民間バスによる移動ネットワークを構築する。

3 関係事業者の連携による一体的な整備の推進

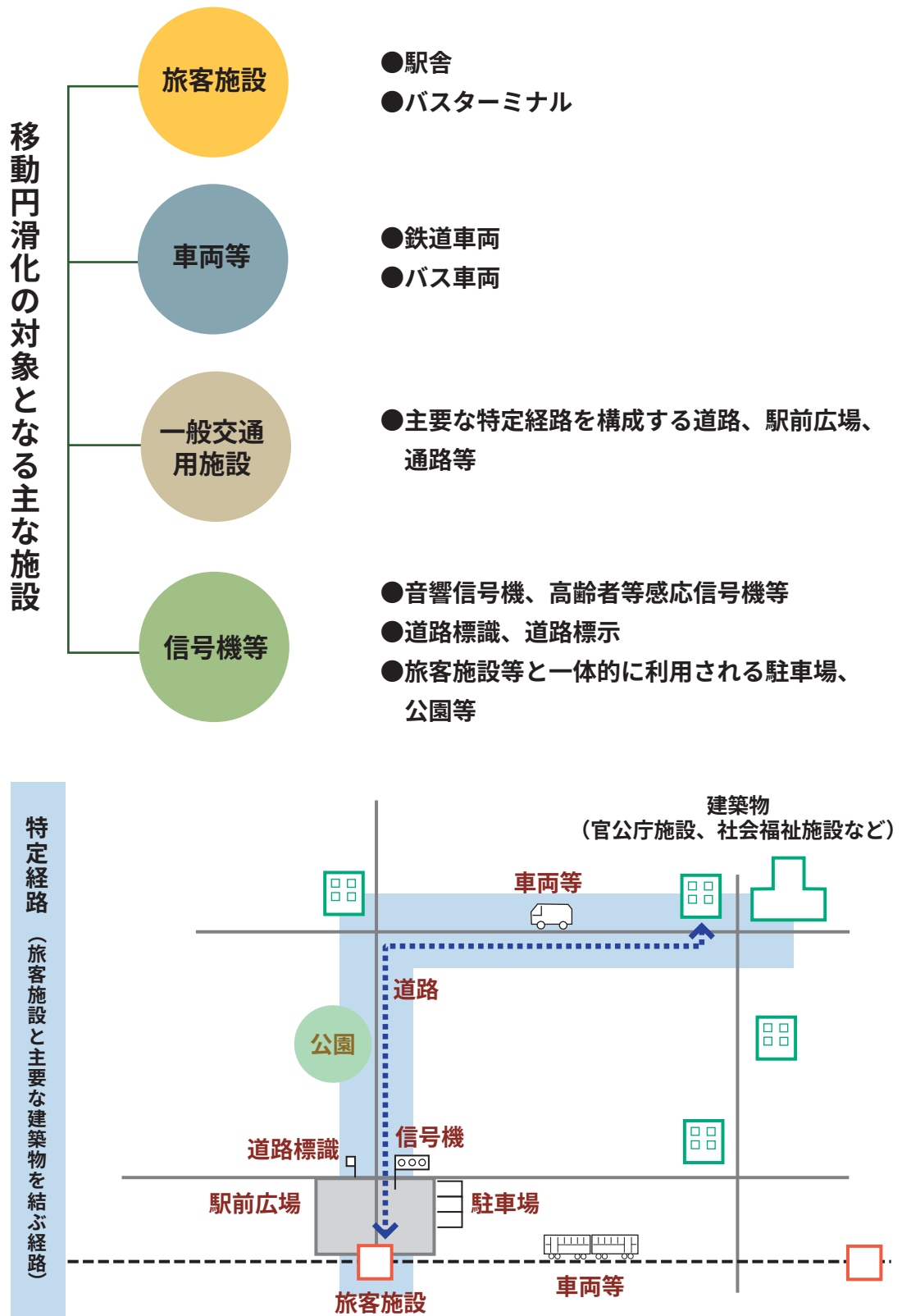
- 移動ネットワークを効果的に形成するために、国・県・町及び関係事業者の役割を明確にし、連携や調整を図りながら整備を進める。

4 住民一人ひとりの参加による安全で快適な環境づくり

- 住民一人ひとりが「バリアフリー」について正しく理解し、相互理解を深めるよう努める。
- 住民一人ひとりができるバリアフリーに取り組む。
- バリアフリーのまちづくりについての広報、教育に取り組む。

4-2. 施設毎の整備目標

交通バリアフリー法の基本方針及び遠賀町ひとにやさしい福祉のまちづくり整備基本計画に定める「まちづくり施設」の整備の考え方からみた、移動円滑化の対象となる主な施設は以下のとおりである。



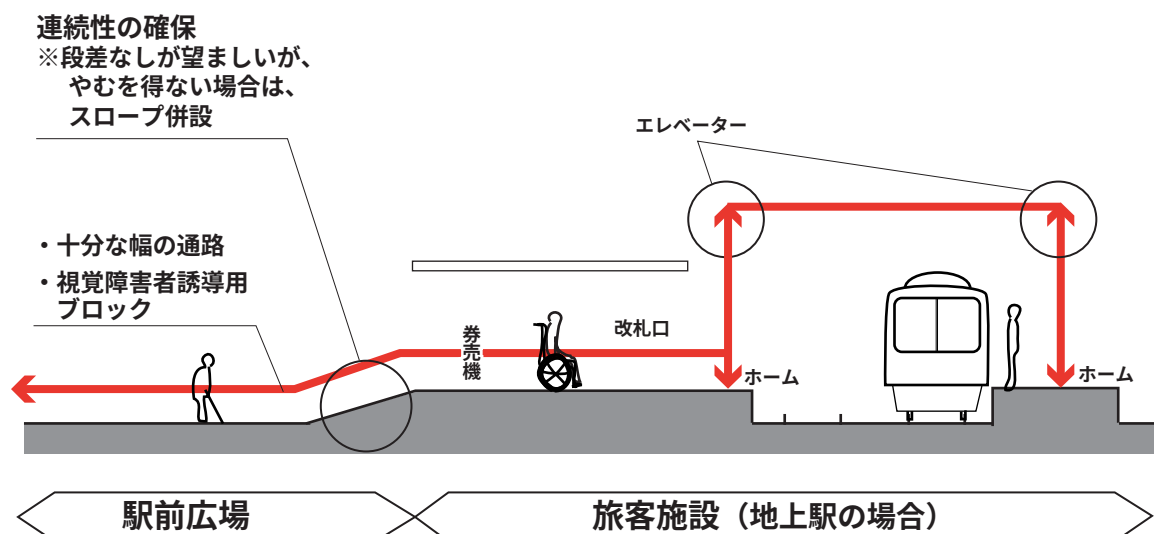
(1) 旅客施設の整備目標

旅客施設のバリアフリー化にあたっては、1) 移動しやすい経路の確保、2) 分かりやすい誘導案内設備、3) 使いやすい施設・設備を原則とする。

なお、詳細基準（数値基準など）については、交通バリアフリー法に定める基準「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（国土交通省）」、「旅客施設における音による移動支援方策ガイドライン及び視覚障害者誘導用ブロックに関するガイドライン（国土交通省）」に基づくものとする。

[移動経路、出入口、通路]

- 駅舎に円滑にアプローチできるよう、駅前広場と連続性のある整備を進める。
- アプローチ空間に階段など、やむを得ず段差が生じる場合は、スロープを併設する。
- 駅舎出入口から改札口に至る経路の幅は十分に確保する。
- 改札口は、車いす使用者等が円滑に利用できる幅を確保する。



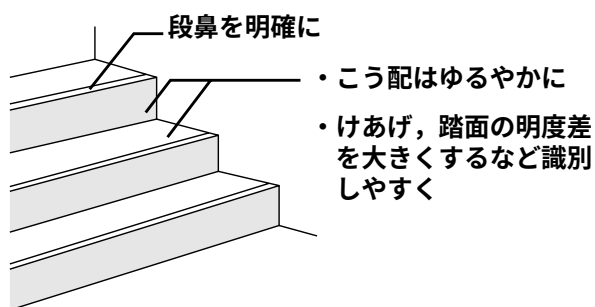
- 改札口からホームに至る経路に高低差がある場合は、エレベーターの設置を進める。



エレベーターの設置例

○階段は上り下りしやすい形状・こう配にし、手すりや視覚障害者誘導用ブロックを設置する。

○階段の手すりには点字表示を設け、視覚障害者が行き先等を確認できるようにする。



階段のつくりの例



手すりの点字表示の例

[視覚障害者誘導用ブロック等]

○視覚障害者を安全に誘導するため、駅前広場からホームに至る経路に視覚障害者誘導用ブロックを連続して設置する。



視覚障害者誘導用ブロックの例

[案内設備]

○視覚障害者の誘導のため、必要に応じて音響・音声案内を設置する。

○案内サインは、情報の表示面を大きくし、文字と背景のコントラストが強いものとする。

○視覚障害者誘導用ブロックの他に、触知図や手すりによる案内等を充実させる。



音響案内装置の例

-
- 聴覚障害者に配慮した視覚情報や文字情報を充実させる。
 - 日本語による言語情報の内、重要なものには英文やローマ字等を併記する。
 - ピクトグラム（絵文字）による表現も有効であるため活用する。
 - 車両運行に関する文字情報を表示する設備を設置する。
 - エレベーター等の昇降機、券売機周辺等に適切にサインを設置する。



ピクトグラムの例

【福祉型トイレ】

- 駅舎にトイレを設ける場合は、すべての人が気軽に使うことができるトイレを設ける。
- トイレは分かりやすい位置に設け、トイレに至る通路幅や段差等にも配慮する。
- 子育てバリアフリーを進めるため、男性用トイレにもベビーベッド及びベビーチェアの設置を進める。



福祉型トイレの例



親子トイレの例

上記の他、券売機・待合室、ホーム等についても、交通バリアフリー法に定める基準やガイドラインに基づくものとする。

(2) 車両等の整備目標

車両等の新規導入にあたっては、バリアフリー化された車両を基本とする。

なお、詳細基準（数値基準など）については、交通バリアフリー法に定める基準「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（国土交通省）」に基づくものとする。

[バス車両]

- 低床バス（ノンステップ、ワンステップバス）を積極的に導入する。
- 安全かつ円滑に乗降できる乗降口とする。
- 車いすスペースを確保する。
- 分かりやすい運行情報提供設備を設ける。



ノンステップバスの例



ワンステップバスの例

[鉄道車両]

- ホームと乗降口の段とすき間を小さくする。
- 十分な幅の乗降口を設ける。
- 車いすスペースを確保する。
- 列車連結部分では転落防止の設備を設ける。



ホームと乗降口

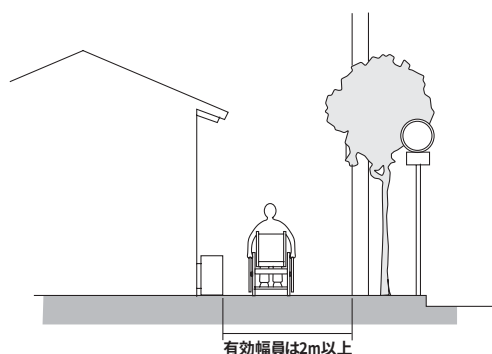
(3) 一般交通用施設及び信号機等の整備目標

一般交通用施設及び信号機等のバリアフリー化にあたっては、すべての人が安全・安心に移動できる道路等とすることを原則とする。

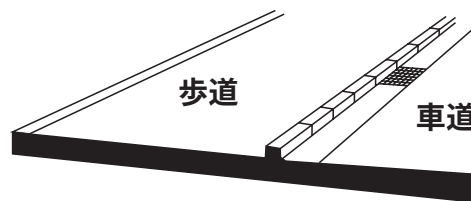
なお、詳細基準（数値基準など）については、交通バリアフリー法に定める基準「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（国土交通省）」に基づくものとし、新設の場合は原則として基準を適用し、改善の場合は努力目標と位置づける。

[歩道]

- 道路構造令に準じ、必要な歩道の有効幅員を確保する。
- 実際の幅員設定の際には、歩行者や自転車の交通状況や、高齢者や障害者等の利用状況等を十分に考慮する。
- 道路幅員と交通量及び沿道の状況などを考慮しながら、原則として自動車交通と自転車・歩行者交通を分離する。

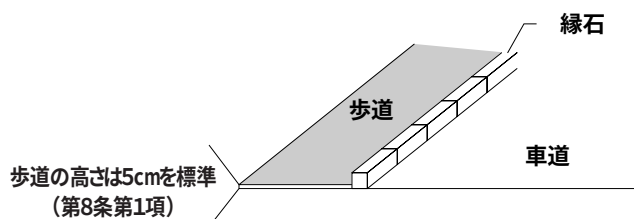


有効幅員の考え方

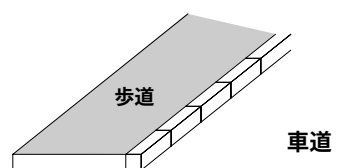


歩車道分離の例

- 波打ち歩道とならないよう、歩道面が車道面より高く（5cmを標準）、縁石天端の高さが歩道面より高い歩道構造（セミフラット型）を基本とする。
- ただし、沿道の状況等によりセミフラット型による整備が困難な場合は、状況に応じて歩道の高さを設定する。



セミフラット型



マウントアップ型（従来型）

○視覚障害者の歩行の安全性を確保するため(歩道と車道とを区別するため)、歩車道境界部の縁端の段差は2cmを標準とする。

○歩道と車道は、緩やかなこう配ですりつける。

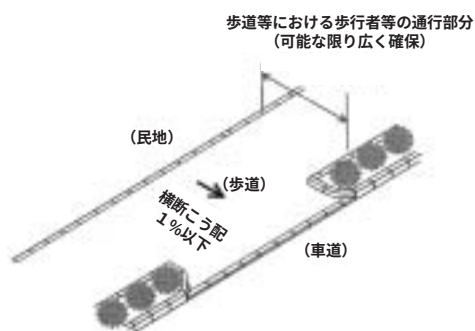
縁端の段差 2 cm

車道側

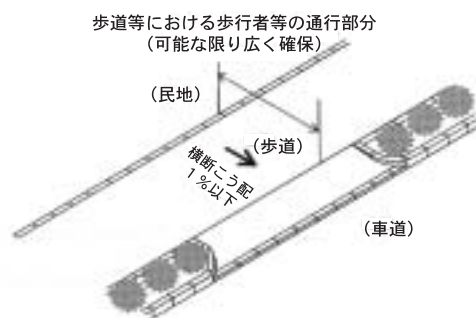
歩車道境界部の段差の例

○駐車場がある場合等で、歩道に車が乗り入れる場合でも、歩行者にとっての通行のしやすさを考慮し、歩道が連続して平坦となるような構造とする。

○排水のためのこう配(横断こう配)によって、車いすが大きく横に傾くことがないように十分に配慮する。



セミフラット構造の場合の例

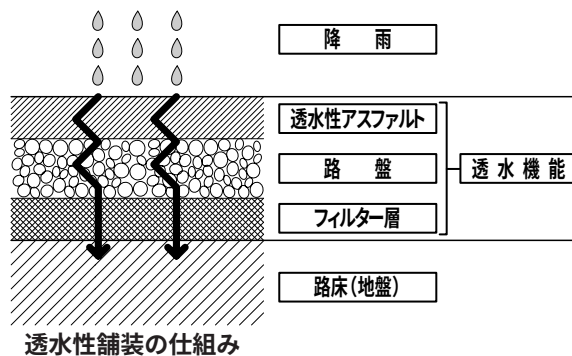


マウントアップ構造の場合の例

○歩行者のスリップや転倒を防ぐため、舗装面は平たんで滑りにくく水はけのよい仕上げとする。

○歩道に設ける排水口の蓋は、車いすの車輪、杖等が落ち込まない形状とする。

○路面にある段差は、車いす使用者にとっては移動を困難にし、視覚障害者や歩行障害者にとってはつまずきの原因となるため十分に配慮する。



○視覚障害者の利用が多い道路等には、視覚障害者誘導用ブロックを設置する。

○視覚障害者誘導用ブロックの色は、原則として黄色とする。やむを得ない場合でも、歩道の舗装面の色とコントラストがあるものを使用する。



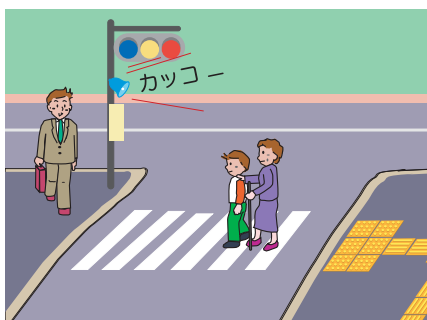
視覚障害者誘導用ブロックの例

○道路の要所には、必要に応じ、公共施設などの位置等を示す案内サイン類を設置する。

○視覚障害者等の通行の多い横断歩道では、必要に応じて音響信号機を設置する。

○横断歩道の押しボタン等は、車いす使用者等に配慮した高さに設置する。

○信号の待ち時間を視認できるよう、主要な交差点では、必要に応じて待ち時間を表示する装置を設置する。



音響信号機の例



待ち時間を表示する装置の例

[バス停留所]

○主要な場所では、待ち時間を快適に過ごせるよう、上屋やベンチ、夜間照明等の設置を進める。

○必要に応じ、歩行者や地域の人たちにも使いやすい憩いの場（交流ポケット）としても検討する。

(4) その他の整備目標

主要な経路上の建築物についても、歩道と建築物の出入口の段差解消などによる連続的なバリアフリー化により、一層の効果を上げることが期待される。

改正ハートビル法、福岡県福祉のまちづくり条例、遠賀町ひとにやさしい福祉のまちづくり整備基本計画の趣旨を踏まえ、建築物のバリアフリー化を図る。

なお、整備目標における詳細基準（数値基準など）については、福岡県福祉のまちづくり条例に基づくものとする。

5. 重点整備地区等の設定

5-1. 遠賀町における特定旅客施設

特定旅客施設とは、1日当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である。

遠賀町における特定旅客施設は、遠賀川駅（1日当たり 6,818 人 ※平成 15 年）である。

■特定旅客施設の要件

【特定旅客施設の要件】

交通バリアフリー法施行令 第1条を要約

(1) ～ (4) のいずれかに該当すること。

(1) 1日当たりの平均的な利用者の人数が5,000人以上。

(2) 旅客施設を利用する高齢者の人数の算定が国の算定よりも多い。

算定式

旅客施設の1日当たりの平均的な利用者の人数×遠賀町の高齢化率

> 5,000人×国の高齢化率

※遠賀町の高齢化率 約19.6%（平成16年3月）

全国平均の高齢化率 約19.0%（平成15年10月）

(3) 旅客施設を利用する身体障害者の人数の算定が国の算定よりも多い。

（身体障害者＝身体障害者手帳交付台帳に記載されている身体障害者）

算定式

旅客施設の1日当たりの平均的な利用者の人数×遠賀町の身体障害者の割合

> 5,000人×国の身体障害者の割合

※遠賀町の身体障害者の割合 約4.4%（平成16年3月）

全国平均の身体障害者の割合 約3.5%（平成14年10月）

(4) 当該旅客施設の移動円滑化のための事業を優先的に実施する必要性が高い。

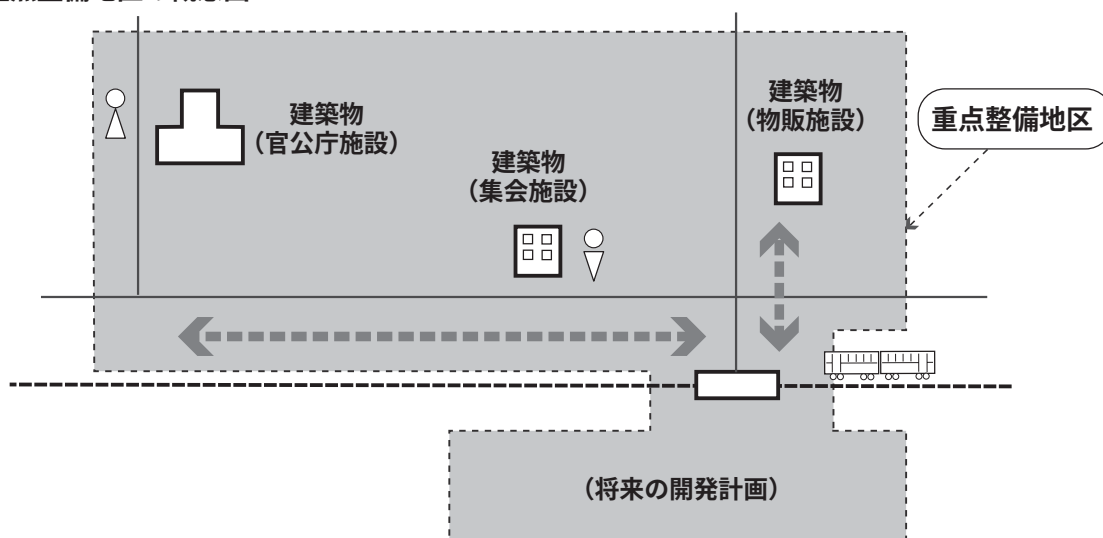
例：高齢者や身体障害者等が日常生活や社会生活において利用する施設が周辺に立地している

5-2. 重点整備地区の位置及び区域

重点整備地区とは、特定旅客施設を中心として移動円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進すべき地区である。

重点整備地区の位置は、特定旅客施設である遠賀川駅周辺地区とし、その区域は駅を中心とした徒歩圏内（駅から概ね500m～1km程度の範囲）を対象に、公共施設及び日常生活関連施設等といった主要施設の分布状況や将来の「遠賀川駅南土地区画整理事業」を考慮して設定した。

■重点整備地区の概念図

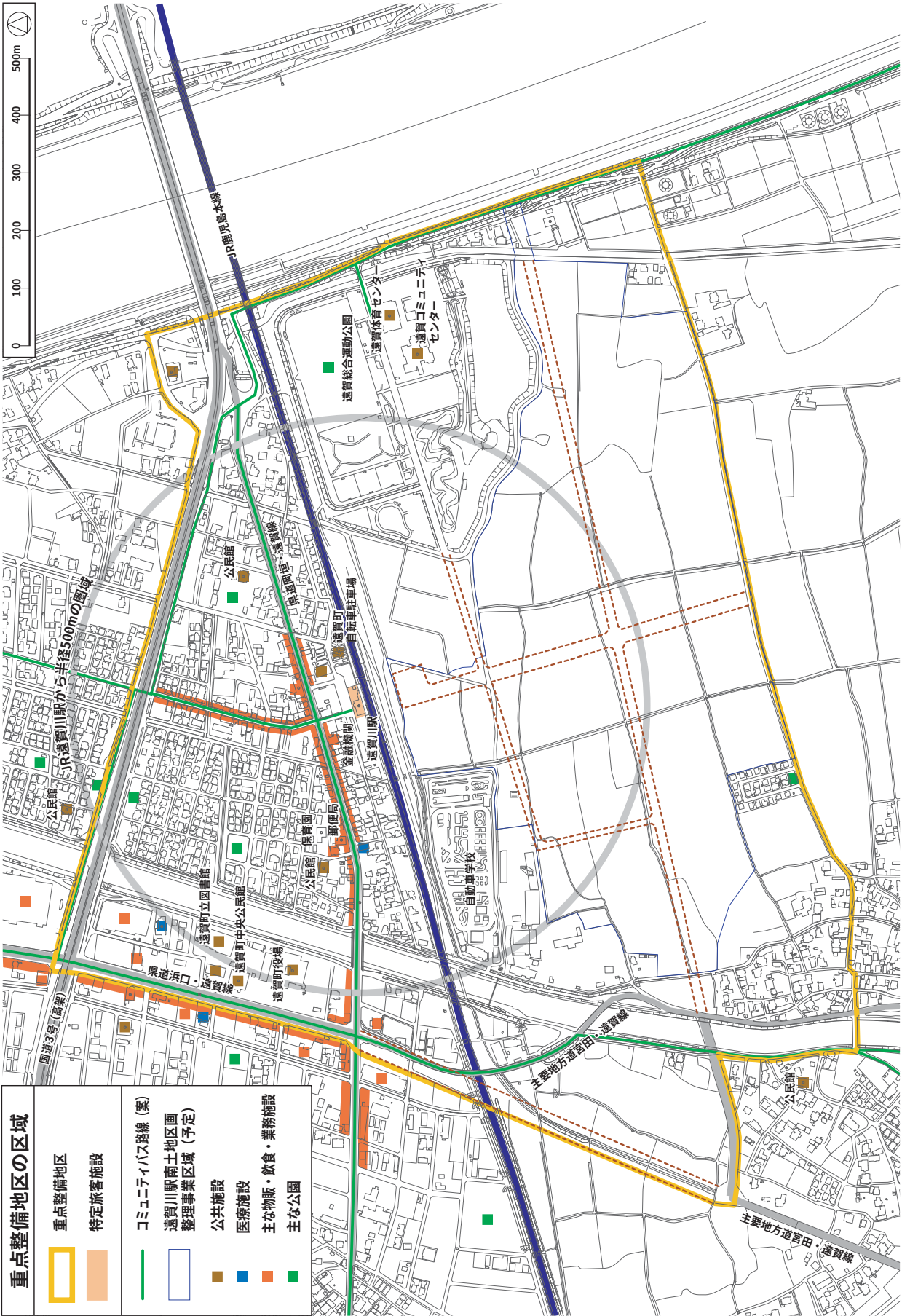


【重点整備地区とは】

交通バリアフリー法 第2条第7項 より

7 この法律において「重点整備地区」とは、特定旅客施設を中心として設定される次に掲げる要件に該当する地区をいう。

- 一 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の所在地を含む地区であること。
- 二 特定旅客施設、当該特定旅客施設と前号の施設との間の経路（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。）及び当該特定旅客施設又は一般交通用施設と一体として利用される駐車場、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。
- 三 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。



遠賀川駅周辺地区の概要

- 特 定 旅 客 施 設：遠賀川駅（1日当たりの乗降客数 6,818 人 ※平成 15 年）
- 地 区 の 面 積：約 160.5 ha
- 地区内の主な施設：遠賀町役場、遠賀町立図書館、遠賀町中央公民館、遠賀町武道場、遠賀総合運動公園、遠賀体育センター、遠賀コミュニティセンター、遠賀川公民館、郵便局、金融機関、物販店舗
- そ の 他 の 事 項：遠賀川駅南土地地区画整理事業について

遠賀川駅南側に接した広大な農地の一面に JR 鹿児島本線、国道 3 号等の交通の利便性を活用しながら、水辺豊かな自然環境を活かしたスポーツ、レクリエーション、文化教養施設等の多様な機能を備えた北九州都市圏西部地区の「定住拠点」として整備し、心の豊かさや健全な生活を営むための良好な居住環境を創出するとともに、遠賀川駅北側の既存商業地域の再整備を図り、駅南北両地域の一体的で優れた街並みを形成する。

事業としては、土地地区画整理事業により道路、公園、広場及び上下水道等の生活基盤を整え、土地地区画整理による駅南口広場等の整備に伴う駅の橋上化に併せて、駅北口広場や南北公共通路等を整備する。

（出典：遠賀町都市計画マスタープラン）

地区内の主な施設（抜粋）



遠賀町役場



遠賀町立図書館



遠賀町中央公民館



遠賀総合運動公園



遠賀体育センター



遠賀コミュニティセンター



遠賀川公民館



遠賀川郵便局



金融機関

5-3. 移動ネットワークの設定

遠賀川駅と公共施設、日常生活関連施設等の主要施設を結ぶ道路及び遠賀川駅利用者の利便を高める駅前広場を移動ネットワークとして設定し、重点整備地区において整備を進めるに際し、特に重要な経路と位置づける。

移動ネットワーク

1) 特定経路

移動ネットワークのうち、特定経路は原則として2010年までに「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」（下表参照）など主務省令等に定める基準に適合した整備を実施することを前提とする。

ただし、遠賀川駅南土地地区画整理事業予定区域内の道路等については、事業着手5年後を目標年次として定める。

2) 準特定経路

準特定経路は、特定経路を補完し面的なバリアフリー化を実現するための経路とする。ただし、2010年までに「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」など主務省令等に定める基準に適合した整備をすることが難しいと考えられるため、中長期的視点に立ってバリアフリー化を推進する。

準特定経路に関しては、用地買収等による歩道の確保・拡幅等は行わず、現況の道路特性を活かした整備を基本とする。

■「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」の概要 （※新設道路の場合に適用する。改善の場合は努力目標とする。）

項 目	概 要
歩道の有効幅員	有効幅員2.0m以上。
歩道の舗装	透水性舗装等、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造。また、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げ。
歩道のこう配	縦断こう配：5%以下（地形状況等やむを得ない場合は8%以下）。 横断こう配：1%以下（地形状況等やむを得ない場合は2%以下）。
歩道等と車道等の分離	縁石等による分離（高さ15cm以上）。
歩道の高さ	5cmを標準。
横断歩道に接続する歩道等の部分	車道との段差2cmを標準。 車いす利用者が円滑に転回できる構造。1.5m程度の平坦な部分の確保。 雨水が滞ることのないよう配慮。 （進行方向に雨水ますが設置されている場合、細目のグレーチングや滑りにくい雨水ますの蓋等を用いる。）
車両乗入れ部	横断こう配1%以下の部分を2.0m以上確保。
歩道構造形式	セミフラット形式を推奨。
視覚障害者誘導用ブロック	視覚障害者の移動円滑化に必要な箇所への設置。 （歩道との輝度比が高いもの。黄色を推奨。）
その他	立体横断施設（エレベーターの設置）、バス停（車道との高さ15cm、ベンチ、上屋の設置）、案内標識、休憩施設、照明施設の設置等。

移動ネットワーク（特定・準特定経路）を模式化すると下図の通りである。

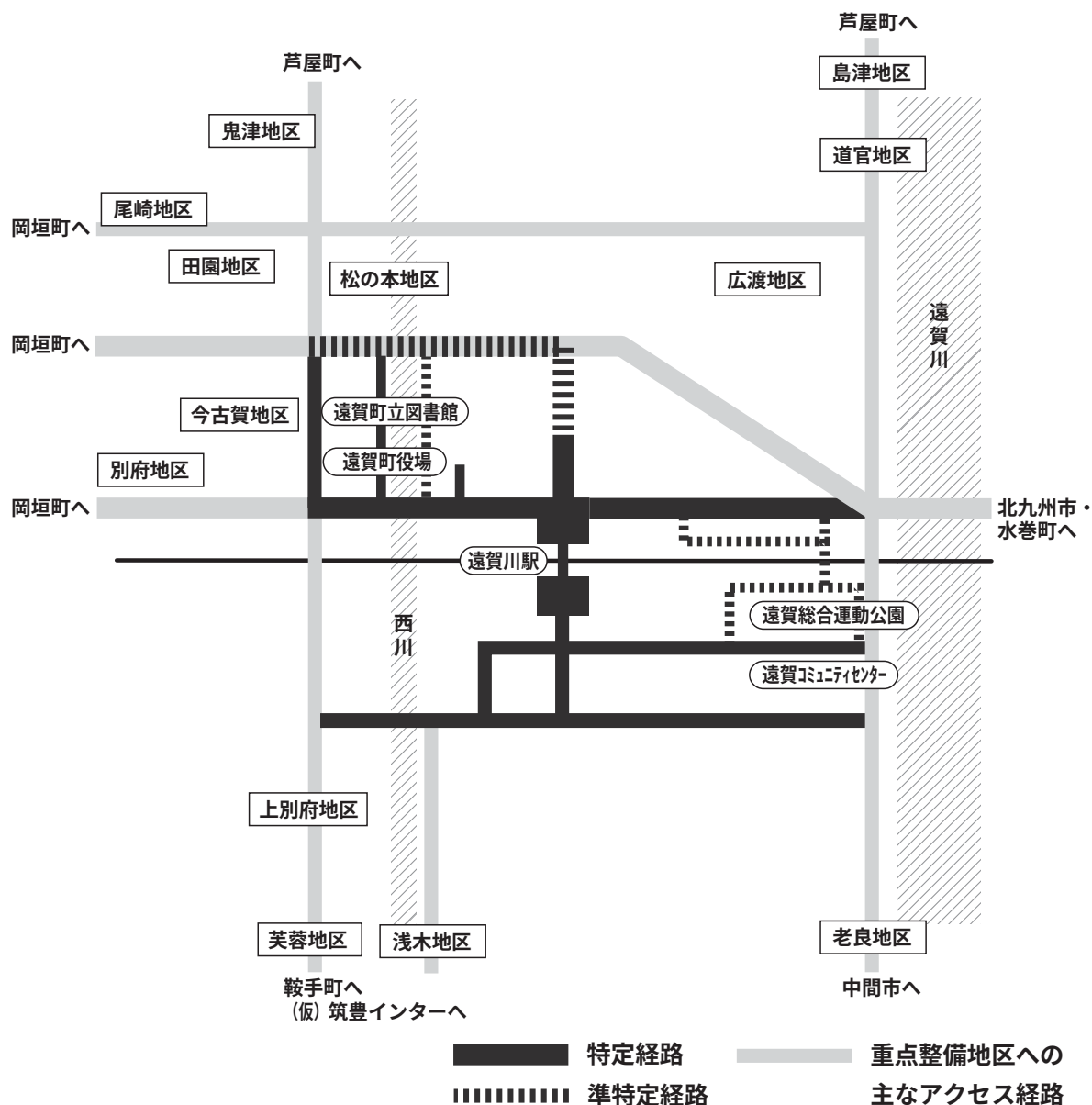
遠賀川駅から主要施設を結ぶ移動ネットワーク

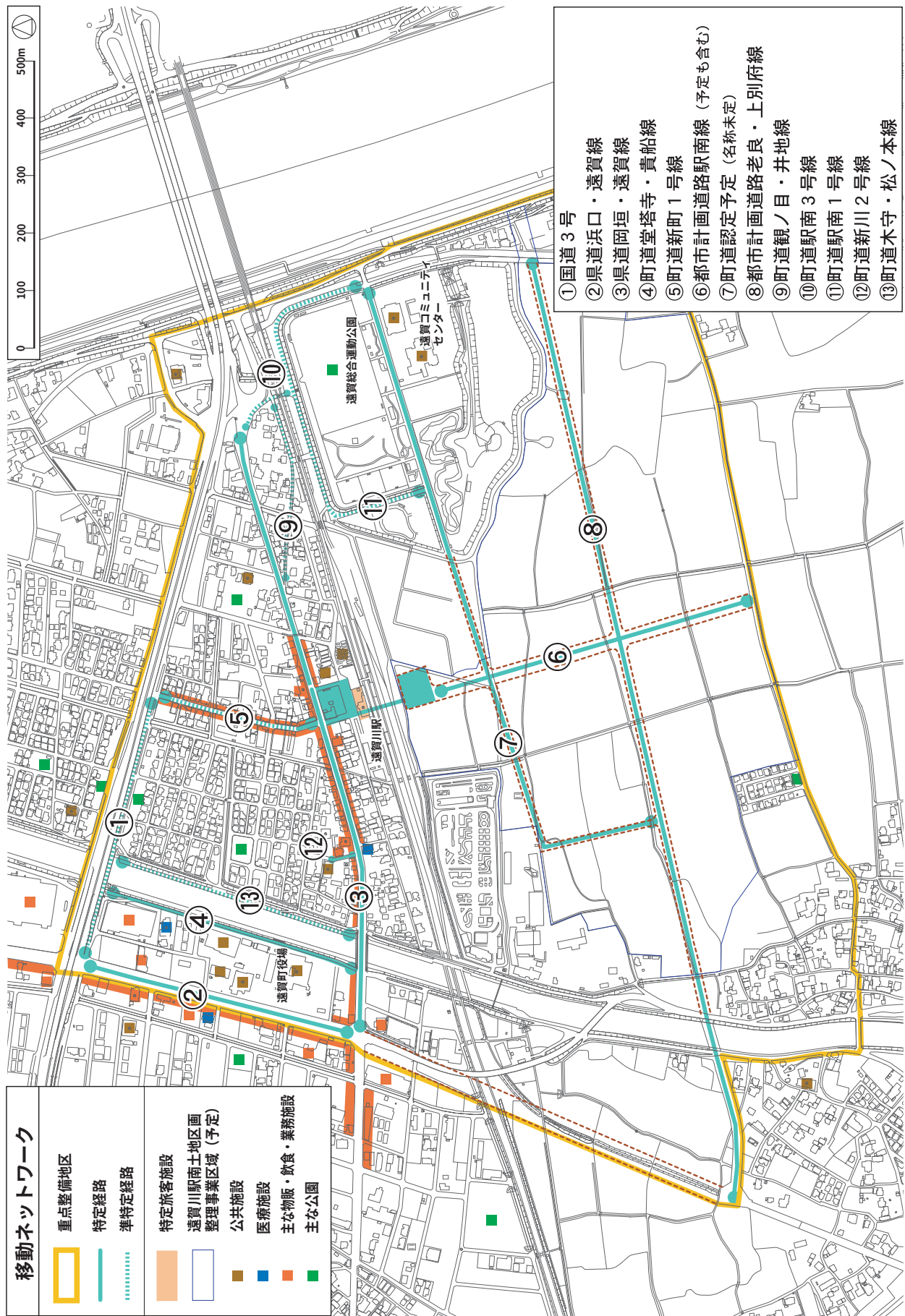
→主として施設利用者や近隣住民の移動利便の向上に寄与

遠賀川駅の駅前広場

→主として周辺住宅地から駅へ、自動車やバスを使った移動の際の乗り換えやすさ・安全性の向上に寄与

■移動ネットワークの模式図





6. 移動円滑化のために実施すべき事業

重点整備地区内においては、次の「特定事業」を実施するとともに、あわせて「その他の事業」についても積極的に推進する。

特定事業とは、駅舎及び車両に関する**公共交通特定事業**、道路に関する**道路特定事業**、信号機の設置等に関する**交通安全特定事業**がある。

6-1. 公共交通特定事業

公共交通特定事業については、公共交通事業者が基本構想に基づき公共交通特定事業計画を作成し、駅舎、車両等の整備など鉄道及びバスに関するバリアフリー化を積極的に推進する。

(1) 鉄道に関すること

遠賀川駅の利用状況や施設の整備状況等を考慮し、駅舎、ホームなど施設内の安全対策を充実させるとともに、駅構内における連続性がある利用しやすい施設の充実を図り、利用者が安全かつ円滑に利用できるようバリアフリーに配慮した整備を推進する。

[遠賀川駅（九州旅客鉄道株式会社）]

- 主要な経路に昇降施設（エレベーター）を設置する。
- 視覚障害者に配慮した視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
- トイレ等施設の利用しやすさを向上させる。

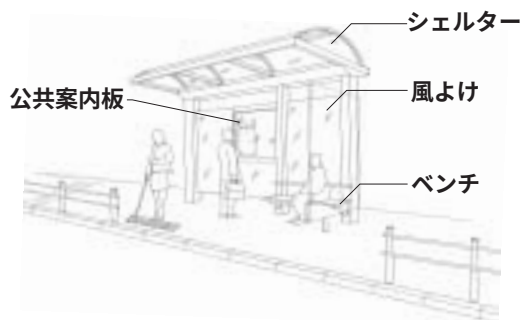
(2) バスに関すること

町内の主要なバス停留所では、利用者が安全かつ円滑に利用できるよう案内表示を改良するなどバリアフリー化を推進する。また、低床バス車両の導入を推進する。

[バス停留所及び車両（西鉄バス・遠賀町）]

- 時刻表や経路案内板の老朽化したものについては改善を行う。
- バス停の上屋やベンチについては、道路管理者等と調整しながら整備を進める。
- バス停を整備する際は、バス位置表示機器設置等の将来対応も考慮する。
- 低床バスの導入を進める。

■バス停の例



6-2. 道路特定事業

道路特定事業については、道路管理者が基本構想に基づき道路特定事業計画を作成し、歩道の平坦化、視覚障害者誘導用ブロックの設置など特定経路におけるバリアフリー化を推進する。

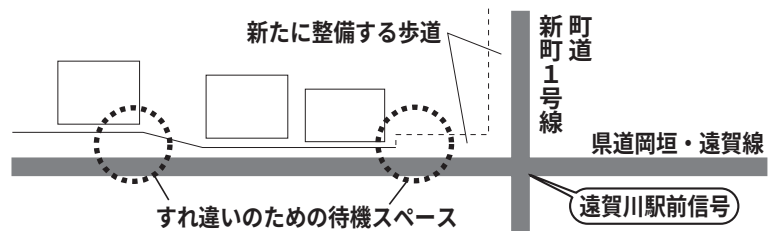
【県道 岡垣・遠賀線（福岡県）】

- 歩道のこう配やインターロッキングブロックのズレによる段差等の改善に努め、歩道の平坦性を確保する。
- 視覚障害者誘導用ブロックの設置や改善を行う（色）。
- 電柱等を施設管理者と協力しながら、適切な位置に配置する。
- （横断歩道など）歩車道境界部の段差は2cmを標準とする。
- 歩道に車両が乗り上げないように、適切に縁石を設置する。
- 幅員 2m 未満の区間について

遠賀川駅前信号付近・・・・・・車いす 1 台が通行可能な幅員 1m 程度の区間が約 50 m。

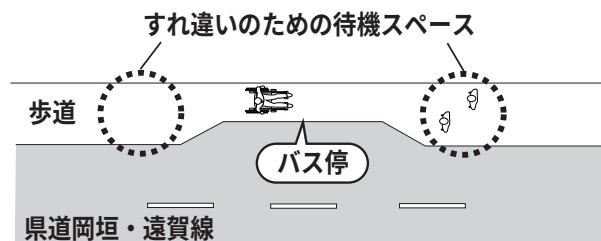
横断歩道が近接しており十分な幅員確保が望まれるが、既に住宅等が立地しており、早急な改善（幅員確保）は困難な状況にある。

一方で、県道と交差する町道新町 1 号線周辺において今後、歩道整備を行うこととしていることから、当面は下図に示す考え方で対応を行う。



遠賀町役場前バス停付近・・歩道に切り込みを入れてバスの停車帯を設けているため、遠賀川駅バス停付近

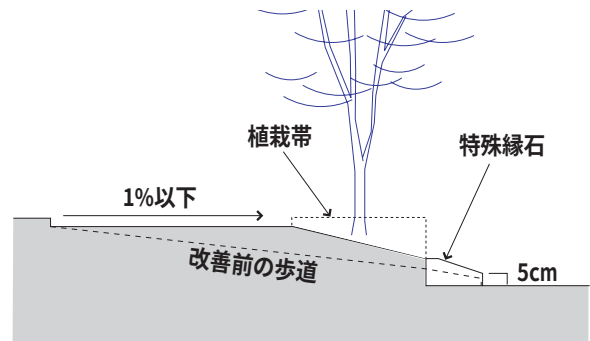
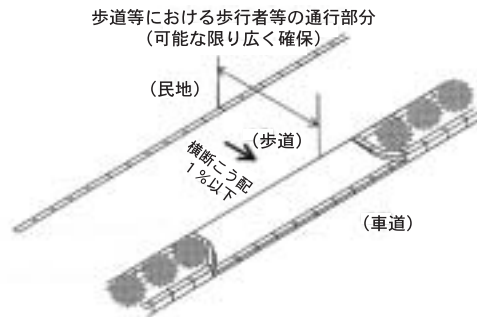
歩道幅員が狭くなっている。幅員の確保が必要であるが、現状では困難な状況であるため、当面は下図に示す考え方で対応を行う。



[県道 浜口・遠賀線（福岡県）]

- 歩道の平たん部の幅員が十分でない区間については、植栽帯及び縁石部分で処理するよう改善し、平たん部の幅員確保に努める。

■考え方の例



- 視覚障害者誘導用ブロックの設置を行う。
- （横断歩道など）歩車道境界部の段差は2cmを標準とする。

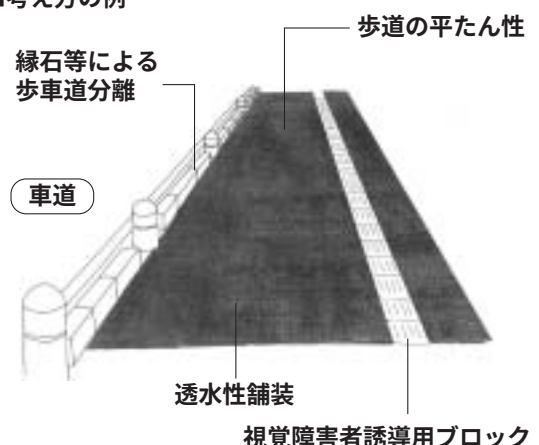
[町道 堂塔寺・貴船線（遠賀町）]

- 歩道を新設する。
- 歩道の平たん性を確保する。
- 視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
- 舗装は原則として透水性舗装とする。
- 歩車道境界部の段差は2cmを標準とする。

[都市計画道路 駅南線、都市計画道路 老良・上別府線]

- 歩道を新設する。
- 歩道の平たん性を確保する。
- 視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
- 舗装は原則として透水性舗装とする。
- 歩車道境界部の段差は2cmを標準とする。

■考え方の例



[自由通路]

- エレベーター等を設置する。
- 視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
- 十分な有効幅員を確保する。

6-3. 交通安全特定事業

交通安全特定事業については、福岡県公安委員会が基本構想に基づき交通安全特定事業計画を作成し、音響式信号機の設置など特定経路におけるバリアフリー化を推進する。

【信号機等（県公安委員会）】

- 視覚障害者のための音響信号機の設置を行う。
- 高齢者や車いす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への改善を行う。

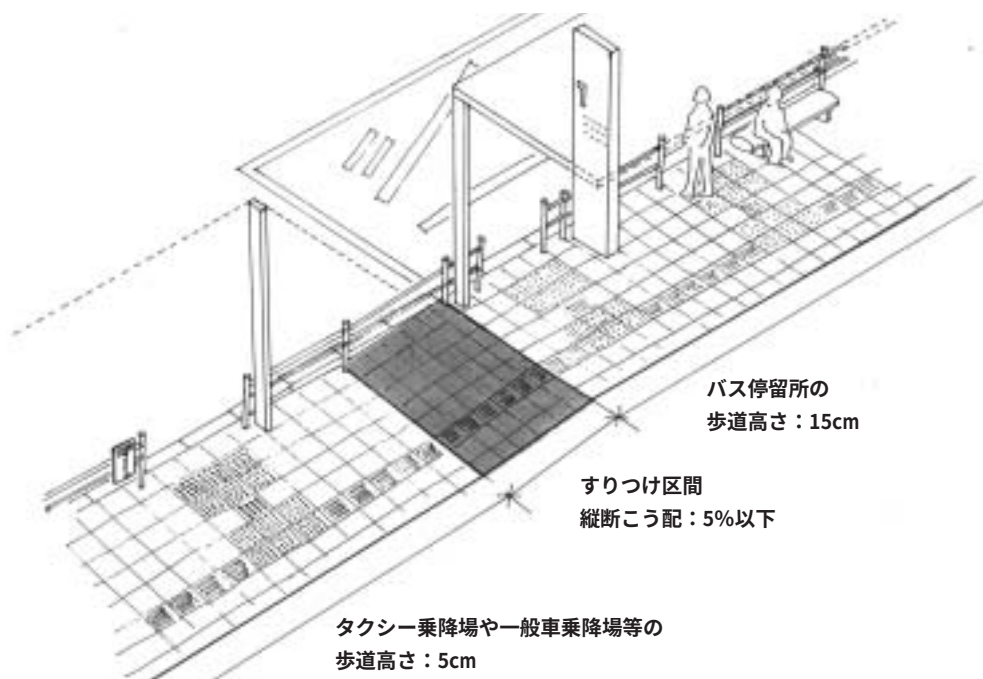
【違法駐車対策（県公安委員会）】

- 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、啓発活動等を実施する。

6-4. その他の事業

（１）駅前広場に関する事業

- 歩行者が安心して安全に移動できる経路を確保する。
- 広場内の段差やこう配等を改善し、歩道の平坦性を確保する。
- 身体障害者用駐車施設、福祉型トイレを設置する。
- 視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
- 鉄道とバス、タクシーの乗り継ぎが円滑にできるよう、乗降場の位置を十分に考慮する。
- バス停留所には上屋やベンチを設置する。

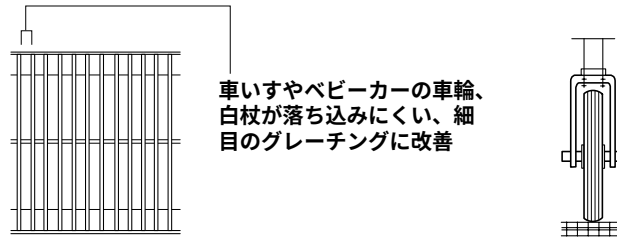


(2) 準特定経路に関する事業

[歩道が設置されている道路]

- 極端に大きな段差やこう配は優先的に解消する。
- 視覚障害者誘導用ブロックが設置されていないところは、優先的に設置する。
- 有効幅員を狭める歩道上の占有物（駐車・駐輪、商品陳列等）の除去に努める。
- 側溝やグレーチングを改善する。

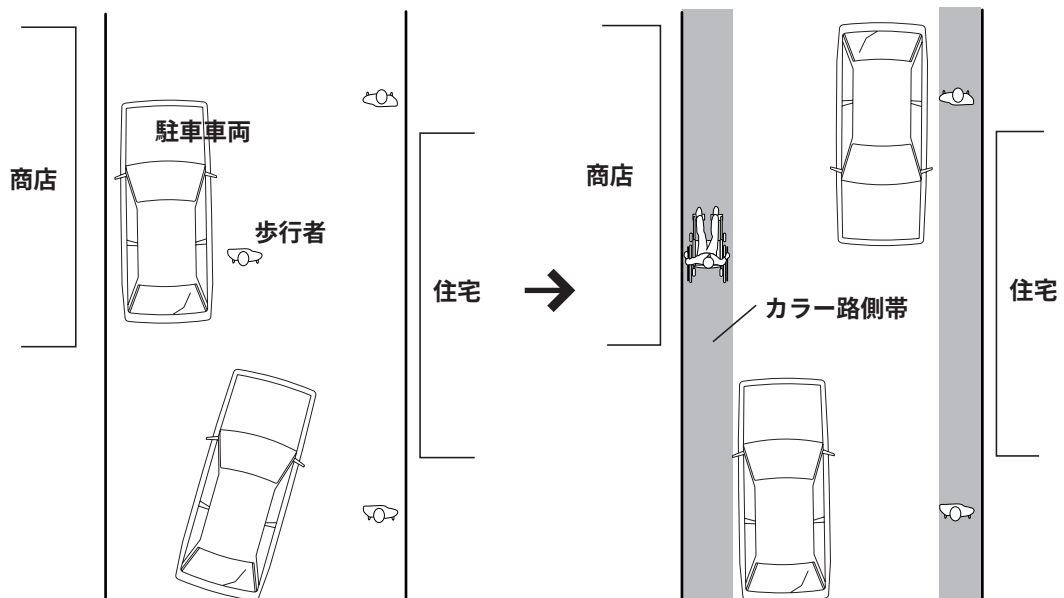
■考え方の例



[歩道が設置されていない道路]

- カラー路側帯の採用を検討する。
- 路上駐車・駐輪等の取り締まりを強化する。
- 路側帯上の電柱、標識等の移設を検討する。
- 側溝やグレーチングを改善する。

■考え方の例



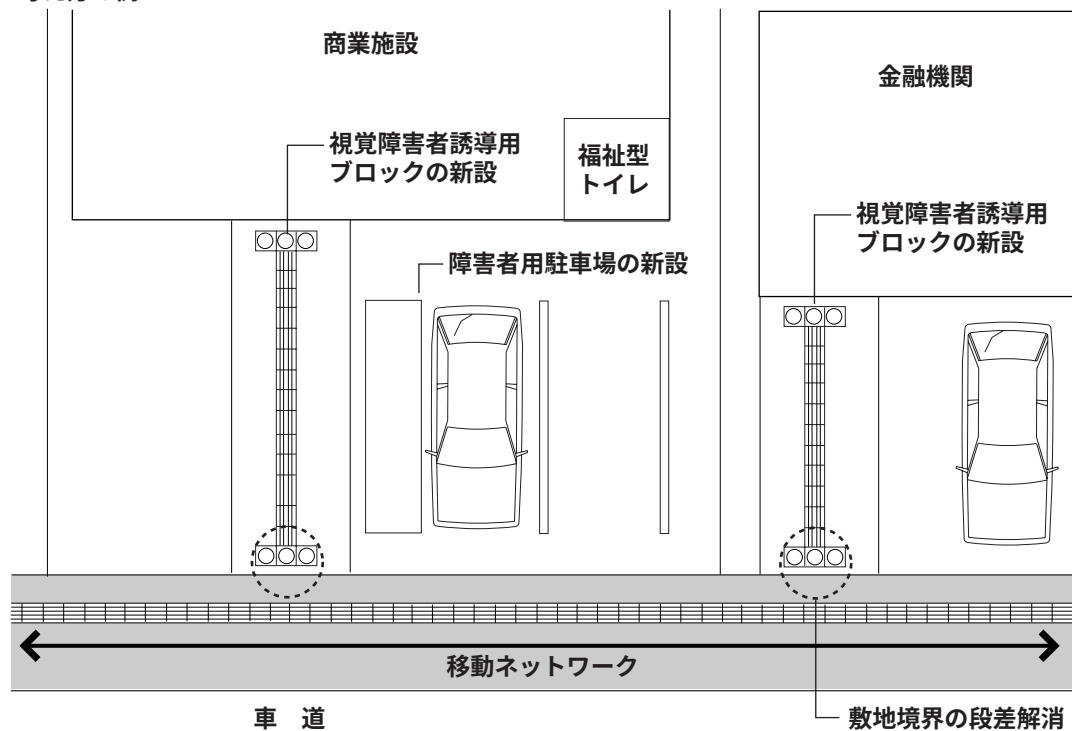
[国道3号側道]

- 西川高架橋の改修時には、可能な限り高齢者等の通行に配慮した構造とする。

(3) 移動ネットワークに面する建築物に関する事業

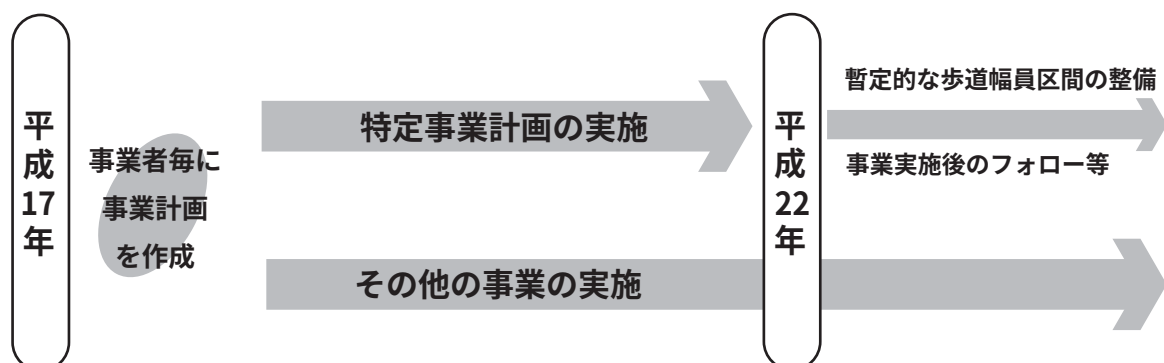
- バリアフリー化された移動ネットワークの効果を高めるため、歩道と建築物との段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの接続など、連続して一体的に整備が進められるよう、建築物の所有者等に働きかける。
- 移動ネットワークに面する公共的な建築物については、福岡県福祉のまちづくり条例及び遠賀町ひとにやさしい福祉のまちづくり整備基本計画に基づいた改善・整備を働きかけ、今あるもの（既存ストック）の有効活用を図る。

■考え方の例



6-5. 実施すべき事業に関するスケジュール

特定事業については目標年度を平成22年として整備を進める。また、その他の事業についてはそれぞれの事業者等で目標年度を定める。



7. 基本構想の推進に向けて

7-1. 住民・特定事業者・遠賀町の役割

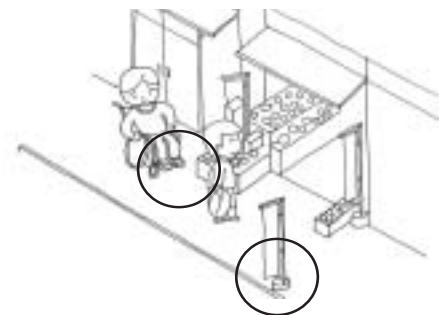
住 民

- 「自転車の放置をしない」、「困っている人への手助けをする」などバリアフリーの取り組みは、日常生活においても住民一人ひとりが少しの気配りでできることである。



視覚障害者誘導用ブロックの上に障害物を置かない！

- また、沿道の商店等による商品や看板の歩道へのはみ出しは、すぐにでも改善できることである。



商品や看板のはみ出しはしない！

- 街全体のバリアフリー化を進めるためにもハード面の整備だけでは不十分であることから、一人ひとりが心のバリアフリーに取り組む。

特定事業者

【共通】

- 基本構想の実現のため、重点的かつ効果的な投資、建設コストの削減、既存ストックの活用などにより、法の趣旨に沿ってバリアフリー化に取り組む。さらに、整備後も利用者の意見を反映して必要な改善に取り組む。

【公共交通事業者】

- 乗務員や職員などへのバリアフリー教育を充実させ、心のバリアフリーにも取り組む。

【道路管理者（国・県・町）】

- 他の事業者と連携を図りながら整備を進める。

【公安委員会】

- 他の事業者と連携を図りながら整備を進める。

- 子どもから学生、大人に至るまですべてのひとがバリアフリーについて理解を深め、思いやりを育むことができるよう、国・県と連携を図りながらバリアフリーに関する情報や体験学習等の機会の提供に努める。
- バリアフリー体験学習の一環として、改修後の遠賀川駅や駅前広場等において、「交通バリアフリー教室（国土交通省九州運輸局主催）」の実施を検討する。

■交通バリアフリー教室体験イメージ

体験内容

車いすサポート体験、視覚障害者サポート体験、高齢者疑似体験 等

遠賀町



券売機操作体験



バス乗降体験

■交通バリアフリー教室開催状況（一部抜粋）

開催年月	場所	人員等
H16.11	JR九州新八代駅	八代市立太田郷小学校4年生
H16.11	別府港関西汽船旅客船ターミナル	別府市立上人小学校6年生
H16.10	JR九州鹿児島中央駅	鹿児島市立甲南中学校2年生
H16.2	JR九州宮崎駅	宮崎市立宮崎東小学校5年生
H15.11	JR九州佐世保駅	公募による30名
H15.10	長崎港旅客船ターミナル	公募による25名

資料提供：国土交通省九州運輸局

- 無理や無駄の少ない事業を円滑に実施できるよう、事業者間や地元との調整等に努める。

7-2. 事業実施に向けた体制づくり

基本構想の実現には、行政だけでなく、事業者や住民の理解、参加、協力が不可欠である。三者が連携し、構想の推進を図っていくために、「交通バリアフリー推進協議会（仮称）」の設置を検討する。

また、バリアフリー化した施設や設備等を長期間にわたって維持するために、三者は適切な使用・管理に努める。

7-3. 事業実施のための支援策の活用

重点整備地区の事業実施にあたっては、国の支援策を効果的に活用することで、財政的負担の軽減を図り、事業が早期に実現できるよう努める必要がある。

以下に、関連事業について整理する。

(1) 駅のバリアフリー化（抜粋）

- 交通施設バリアフリー化設備整備費補助金制度・・・・・・・・・・国土交通省鉄道局業務課
- 鉄道駅総合改善事業費補助（鉄道駅移動円滑化施設整備事業）制度・・・・国土交通省鉄道局業務課
- 都市再生交通拠点整備事業・・・・・・・・・・国土交通省都市・地域整備局街路課
- 人にやさしいまちづくり事業（建築物の部分）・・・・・・・・・・国土交通省住宅局市街地建築課

(2) バス、鉄道車両のバリアフリー化（抜粋）

- 公共交通移動円滑化設備整備費補助（ノンステップバス等）・・・・国土交通省鉄道局財務課
自動車交通局旅客課
- ノンステップバス等の整備に対する日本政策投資銀行による融資・・・・国土交通省自動車交通局旅客課

(3) 道路、駅前広場、公共用施設等のバリアフリー化（抜粋）

- 交通結節点改善事業・・・・・・・・・・国土交通省都市・地域整備局街路課
- 都市再生交通拠点整備事業・・・・・・・・・・国土交通省都市・地域整備局街路課
- 都市再生総合整備事業・・・・・・・・・・国土交通省都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室
- まちづくり交付金・・・・・・・・・・国土交通省都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室
- 自転車駐車場の整備に関する補助・・・・国土交通省都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室
- 人にやさしいまちづくり事業・・・・・・・・・・国土交通省住宅局市街地建築課
- 特定交通安全施設等整備事業・・・・・・・・・・国土交通省道路局地方道・環境課
- 電線共同構整備事業・・・・・・・・・・国土交通省道路局地方道・環境課
- 歩行空間ネットワーク総合整備事業・・・・・・・・・・国土交通省道路局地方道・環境課
- 自転車利用環境総合整備事業・・・・・・・・・・国土交通省道路局地方道・環境課

(4) 信号機等のバリアフリー化（抜粋）

- 特定交通安全施設等整備事業・・・・・・・・・・警察庁交通局交通規制課

遠賀町交通バリアフリー基本構想専門委員会名簿

【専門委員会】

氏 名	役 職 等
竹下 輝和	九州大学大学院人間環境学研究院教授（専門委員会委員長）
森 素直	日本建築士事務所協会連合会副会長
大石 修博	国土交通省九州運輸局福岡運輸支局企画調整官
坂本 武	身体障害者福祉協議会代表
松尾 幸一	老人クラブ連合会会長
萩本 悦子	地域生活指導員
福田 秀實	遠賀町商工会会長
津高 守	九州旅客鉄道株式会社施設部企画課担当課長
盆子原博志	西鉄バス筑豊株式会社営業部長
堀 康雄	国土交通省九州地方整備局北九州国道事務所交通対策課長
渡辺 道隆	福岡県北九州土木事務所道路課長
木村 晃	遠賀町建設課係長
渡邊 正隆	福岡県警折尾警察署交通課交通庶務係長
行事 和美	遠賀町福祉課長

【事務局】

氏 名	役 職 等
岩河内孝寿	遠賀町都市計画課長
関 弘光	遠賀町都市計画課係長
安部 真介	遠賀町都市計画課
作業協力	（株）醇建築まちづくり研究所

