

糸魚川市
移動等円滑化促進方針

【 検討資料 】

令和 年 月
糸魚川市

◆ 目次 ◆

序章 はじめに

| | | |
|-----|-------------------------------|---|
| 0-1 | 移動等円滑化促進方針とは..... | 1 |
| 0-2 | 移動等円滑化促進方針の位置付け..... | 2 |
| 0-3 | 移動等円滑化促進方針策定の必要性和効果..... | 3 |
| 0-4 | 本市における移動等円滑化促進方針策定の背景・理由..... | 4 |
| 0-5 | 移動等円滑化促進方針の期間..... | 4 |

第1章 本市の概況

| | | |
|-----|------------------|----|
| 1-1 | 本市の特性..... | 5 |
| 1-2 | 地域別の状況..... | 10 |
| 1-3 | 上位・関連計画の方向性..... | 12 |

第2章 移動等円滑化の促進に関する基本的な方針

| | | |
|-----|------------------------|----|
| 2-2 | 移動等円滑化の促進に関する基本理念..... | 23 |
| 2-3 | 移動等円滑化の促進に関する基本方針..... | 24 |

第3章 移動等円滑化促進地区の選定

| | | |
|-----|--------------------|----|
| 3-1 | 移動等円滑化促進地区の要件..... | 25 |
| 3-2 | 移動等円滑化促進地区の選定..... | 26 |

第4章 移動等円滑化促進地区の位置及び区域

第5章 生活関連施設及び生活関連経路並びに これらにおける移動等円滑化の促進に関する事項

| | | |
|-----|-----------------|--|
| 5-1 | 生活関連施設の設定 | |
| 5-2 | 生活関連経路の設定 | |
| 5-3 | 移動等円滑化の促進に関する事項 | |

序章 はじめに

- 0-1 移動等円滑化促進方針とは
- 0-2 移動等円滑化促進方針の位置付け
- 0-3 移動等円滑化促進方針策定の必要性和効果
- 0-4 本市における移動等円滑化促進方針策定の背景と目的
- 0-5 移動等円滑化促進方針の期間

序章 はじめに

0-1 移動等円滑化促進方針とは

まちなかにおける移動等の円滑化を図るためには、個々の施設のバリアフリー化だけではなく、建築物や道路等の連続性を確保した「面的・一体的なバリアフリー化」が必要不可欠です。

バリアフリー新法^{※1}で創設された移動等円滑化促進方針^{※2}を定める制度は、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区（「移動等円滑化促進地区」）において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を市町村が示すもので、広くバリアフリーについて考え方を共有し、具体の事業計画であるバリアフリー基本構想（以下「基本構想」という。）の作成に繋げていくことをねらいとしたものです。



図一 移動等円滑化促進方針・基本構想のイメージ図

※1) 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号）

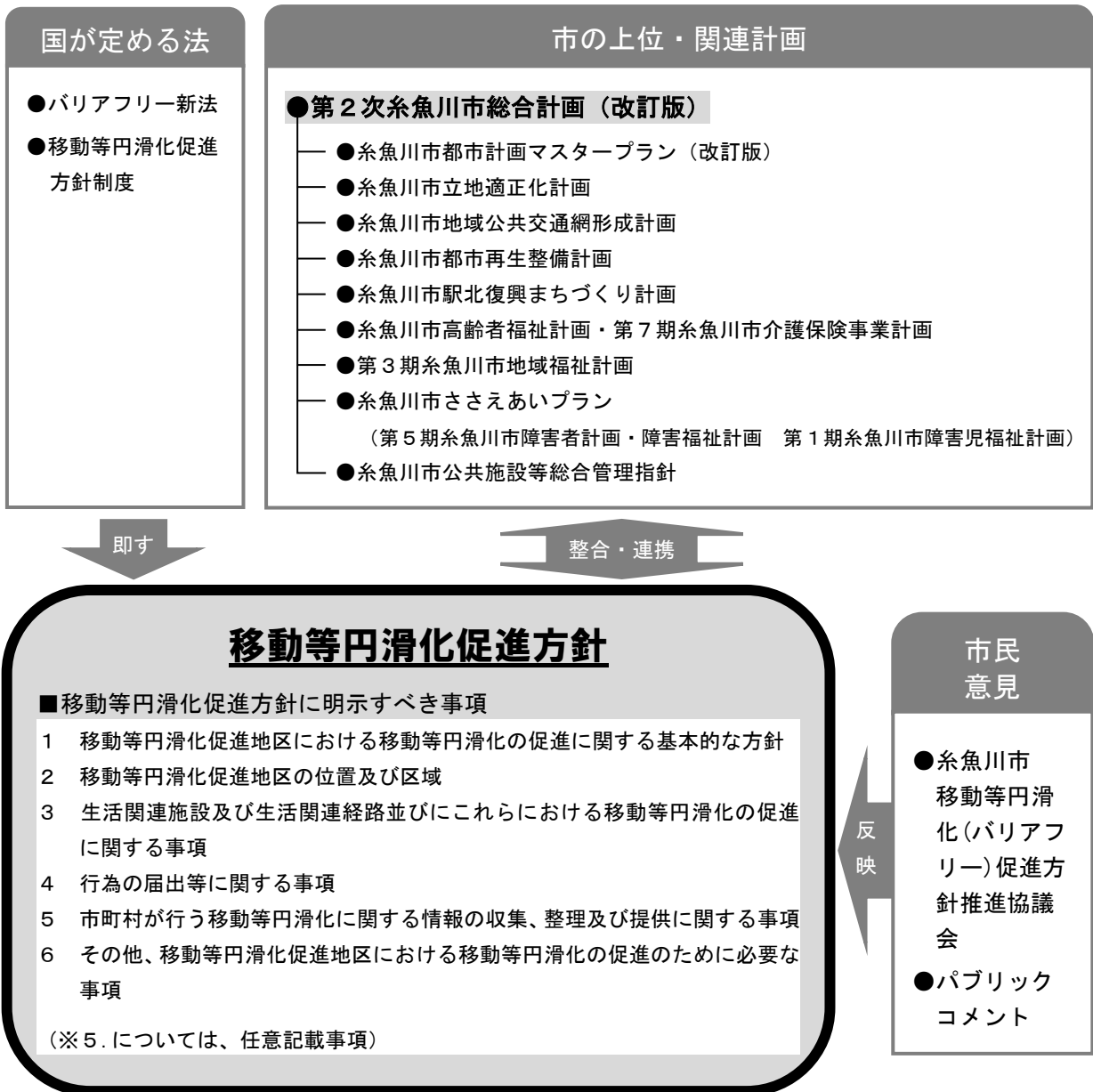
※2) 平成 30 年 5 月に成立した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」により創設された制度

0-2 移動等円滑化促進方針の位置付け

本方針は、バリアフリー新法に基づく制度を活用して本市が定める移動等円滑化促進方針と位置付けられます。

また、策定にあたっては、糸魚川市総合計画をはじめとする上位・関連計画との整合を図るとともに、糸魚川市移動等円滑化(バリアフリー)促進方針推進協議会やパブリックコメントを通じて、市民意見の反映に努めます。

■移動等円滑化促進方針の位置付け



0-3 移動等円滑化促進方針策定の必要性和効果

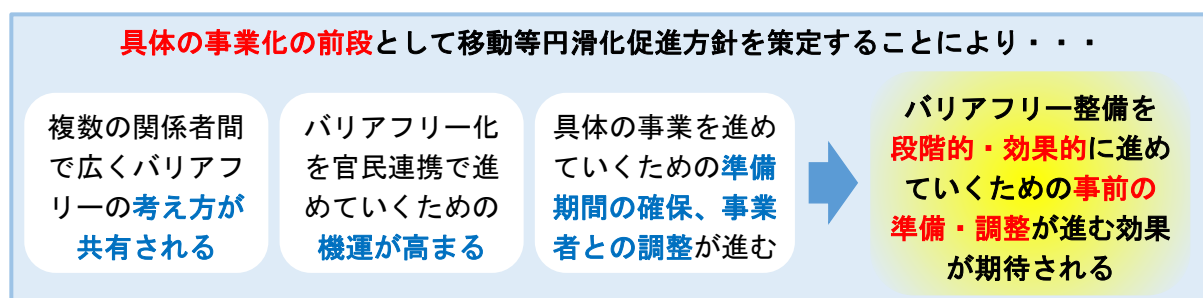
まちなかにおける移動等の円滑化を図るうえで課題として、**具体の事業に関する事前の調整が必要なこと**等が挙げられます。

このため、**具体の事業化の前段**として**移動等円滑化促進方針**を定める**制度が創設**されました。

この制度を活用してバリアフリー化の方針を示すことにより、**複数の関係者間で広くバリアフリーの考え方が共有される**とともに、**官民が連携**して具体の事業を進めていくために必要な**機運の高まり、準備期間の確保、事業者との調整**が進

むことが期待されるなど、**バリアフリー整備を段階的・効果的に進めていくための事前の準備・調整が進む効果**が期待されます。

■策定の効果



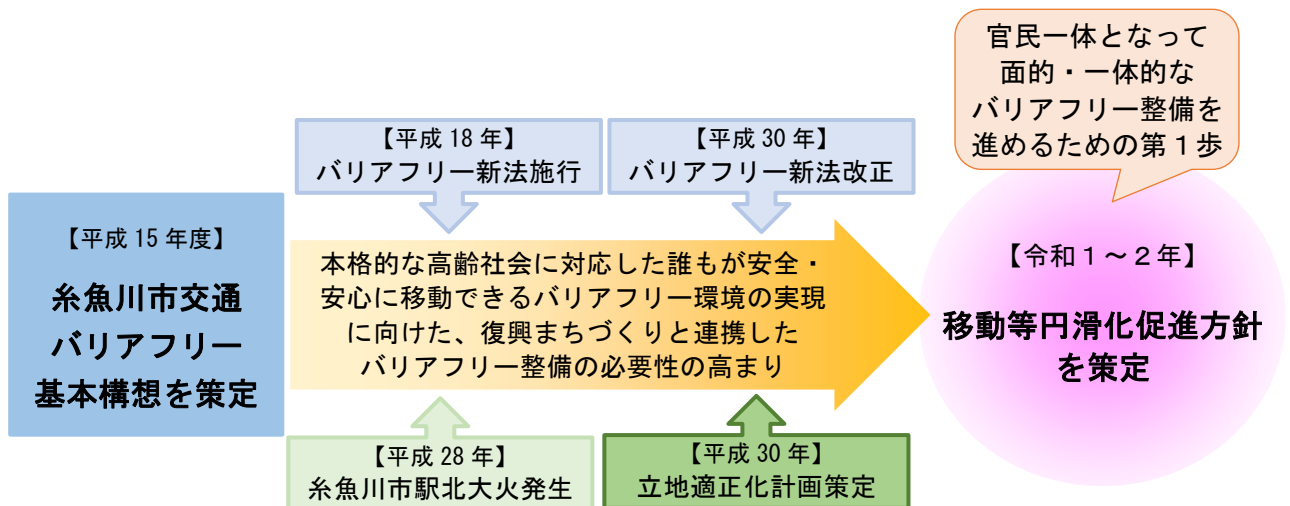
0-4 移動等円滑化促進方針を作成する背景・理由

本市では、平成 15 年度に「交通バリアフリー法（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律）」に基づく「糸魚川市交通バリアフリー基本構想」を策定し、重点整備地区において円滑な移動空間の確保に取り組んできました。

しかし、策定から 15 年以上が経過しており、時代の変化に応じた適切な見直しが求められています。

また、平成 28 年 12 月に発生した糸魚川市駅北大火からの復興に向けたまちづくりが進められる中、本格的な高齢社会に対応した誰もが安全・安心に移動できるバリアフリー環境を実現していくためには、復興まちづくりと連携した取組を計画的かつ効果的に進めていく必要があります。

このような背景から、官民一体となって面的・一体的なバリアフリー整備を進めるための第 1 歩として移動等円滑化促進方針を策定することとなりました。



0-5 移動等円滑化促進方針の期間

本方針にも関連が大きい「糸魚川市都市計画マスタープラン」の目標年次を踏まえ、令和 11 年度（おおむね 10 年後）を目標年次とします。

第1章

本市の概況

- 1-1 本市の特性
- 1-2 地域別の状況
- 1-3 上位・関連計画の方向性

第1章 本市の概況

1-1 本市の特性

1-1-1 位置及び地勢

本市は、新潟県の最西端に位置し、南は長野県、西は富山県と接しています。

現在の市域は、明治21年6月の内務大臣訓令により、それまで自然の集落を基礎としていた小規模な町村が集約され、明治34年に3町15村となった区域が基本となっています。昭和28年には、町村合併促進法が施行され、糸魚川市、能生町、青海町が誕生しました。そして、平成17年3月19日、糸魚川市、能生町、青海町が合併し、新「糸魚川市」が誕生しました。

市域には、中部山岳国立公園と妙高戸隠連山国立公園、親不知・子不知県立自然公園、久比岐・白馬山麓県立自然公園を有し、海岸、山岳、溪谷、温泉など変化に富んだ個性豊かな自然に恵まれています。また、森林資源やヒスイ・石灰石等の鉱物資源や水資源など地域資源が豊富で、フォッサマグナについては日本列島生誕の謎を秘めた世界的な学術資源となっています。



市の木 ブナ



市の花 ササユリ



市の鳥 カワセミ



市の石 ヒスイ

図1-1-1 糸魚川市の木・花・鳥・石

1-1-2 人口・世帯数

(1) 人口・世帯数

- ・平成 27 年時点の本市の人口は 44,162 人、世帯数は 16,699 世帯となっており、減少傾向が続いています。
- ・国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の将来人口は、減少傾向が続くと予測されています。

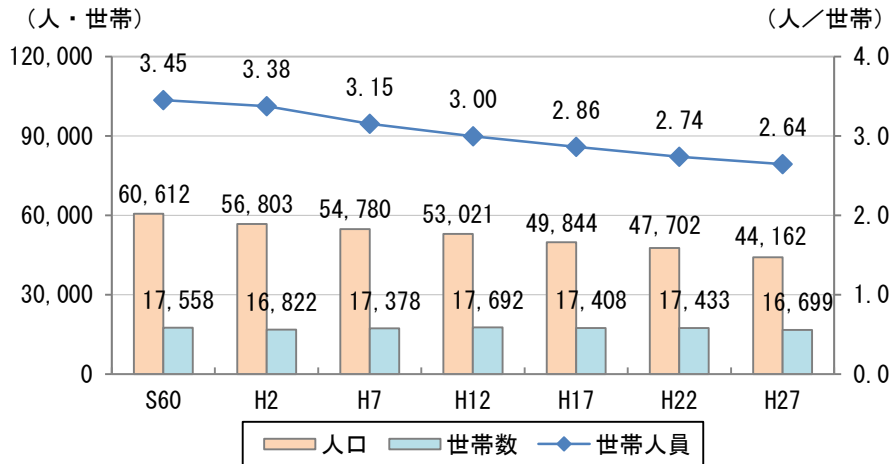


図 1-1-2 人口・世帯・世帯人員の推移（出典：平成 27 年度国勢調査）

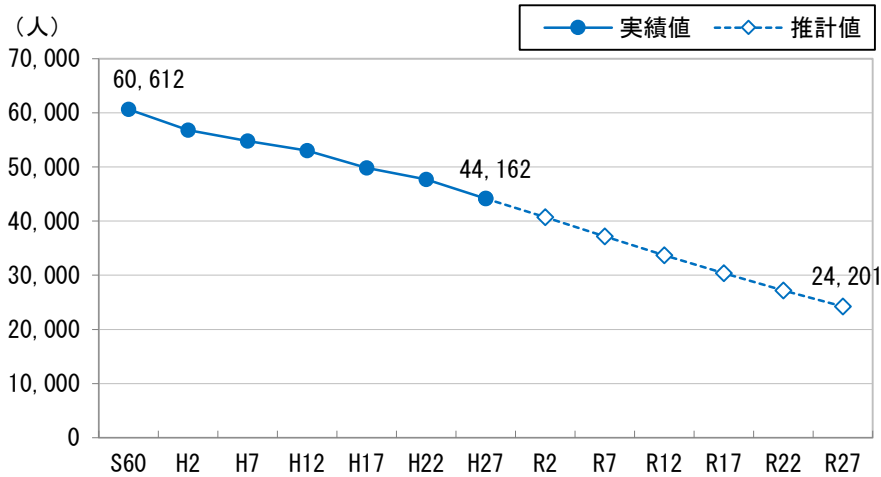


図 1-1-3 人口予測（R 2 以降は推計値）

〔 出典：平成 27 年までは国勢調査、令和 2 年以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計値『日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）』 〕

(2) 年齢構成

- ・本市の高齢化率は平成 27 年時点で 37.1%となっており、全国平均 (26.6%)、新潟県平均 (29.9%) よりも高い水準となっており、経年的に増加傾向となっています。
- ・国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の高齢化率は今後も増加し、約 25 年後 (令和 27 年) には人口の約半数が高齢者という高齢社会になると予測されています。

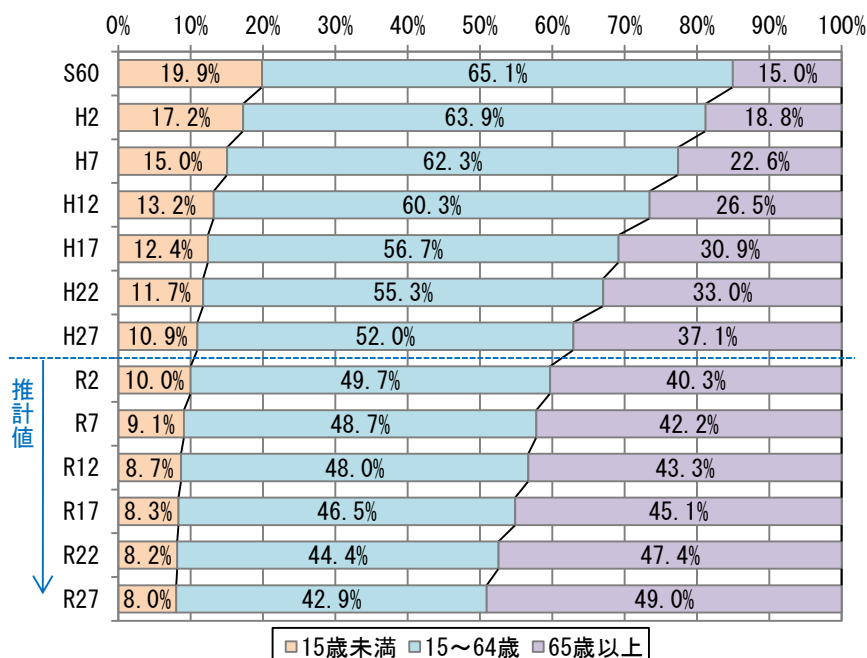


図 1-1-4 年齢階層別人口 (R 2 以降は推計値)

(出典：平成 27 年までは国勢調査、令和 2 年以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計値『日本の地域別将来推計人口 (平成 30 (2018) 年推計)』)

(3) 障がい者数

- ・本市の障がい者数は、近年では 2,200~2,300 人台で推移しています。
- ・内訳をみると、「肢体不自由障害」が約 5 割、「内部障害」が約 3 割を占めています。

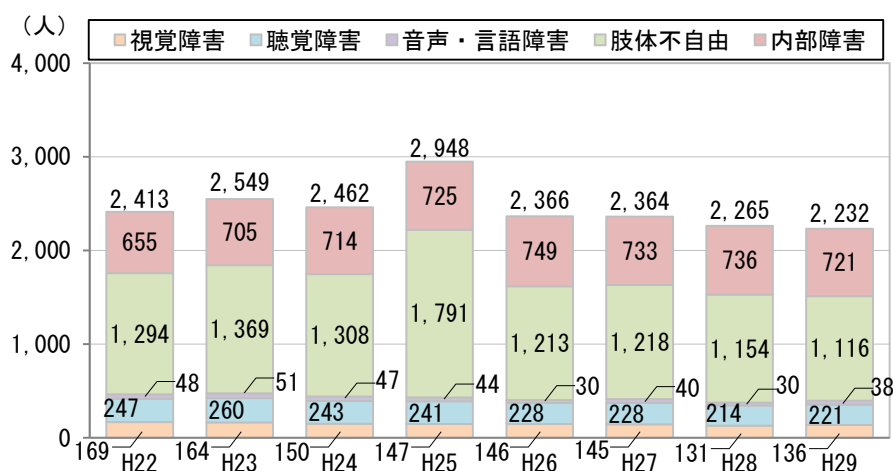


図 1-1-5 身体障害者手帳交付状況 (出典：本市調べ 各年 4 月 1 日現在)

1-1-3 交通の状況

(1) 歩道の整備状況

・市内の市道の実延長（840,821.2m）のうち、歩道が設置されている実延長は 37,376.5m（4.4%）となっており、新潟県平均値（12.9%、道路統計年報 2018）を下回っています。

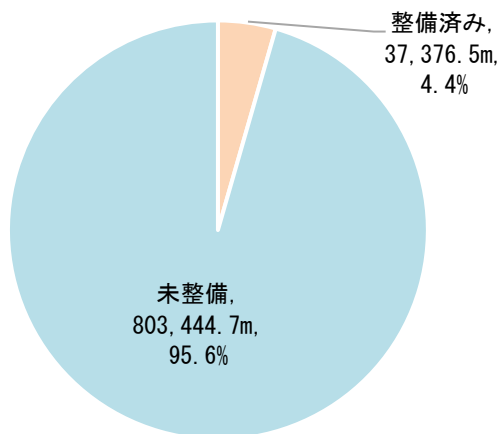


図 1-1-6 歩道の整備状況（市道のみ、令和元年8月時点）（出典：本市調べ）

(2) 鉄道

・市内で最も利用者数の多い糸魚川駅の一日当たりの平均的な利用者数は、2,420人（平成29年時点）となっており、緩やかな増加傾向となっています。その次に多いのは能生駅（662人）、次いで青海駅（300人）と続いています。

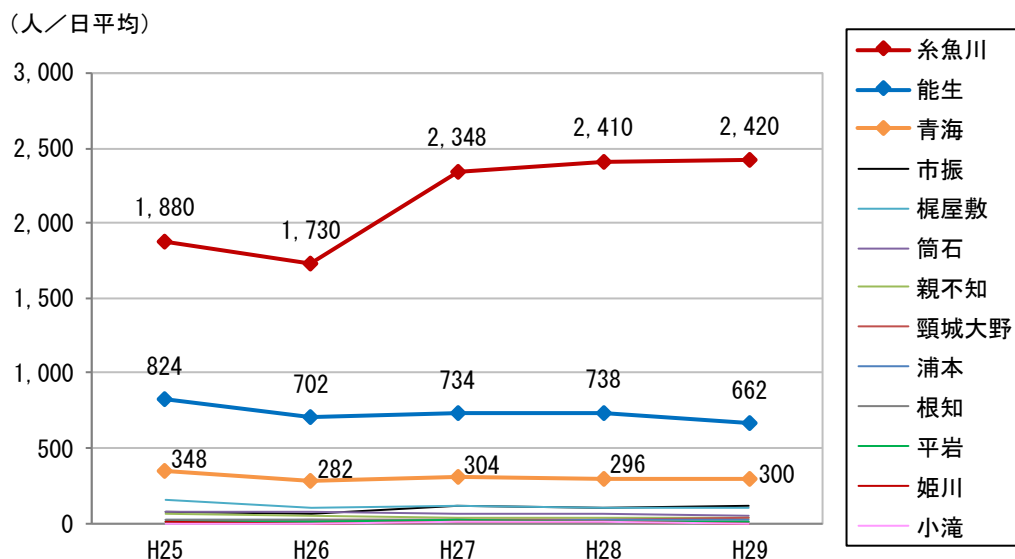


図 1-1-7 一日当たりの平均的な利用者数の推移（出典：統計いといがわ）

※「一日当たりの平均的な利用者数」は、JR発表の「一日平均旅客乗車人員」を2倍にして算出。

(3) バスの利用状況

- ・市内では、17 路線が運行しています。
- ・一日当たりの平均的な乗車人員は、972 人（平成 29 年時点）となっており、緩やかな減少傾向となっています。
- ・地域別では、糸魚川地域のバス路線網が充実しています。

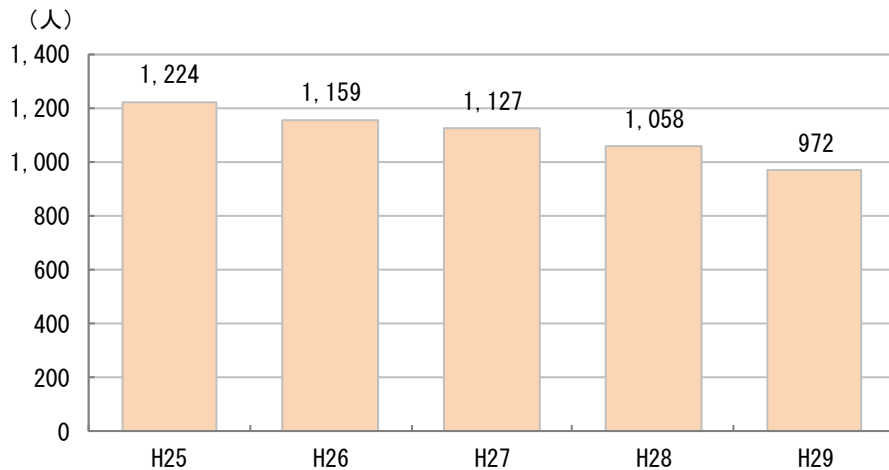


図 1-1-8 バスの1日平均乗車人員（出典：統計といがわ）

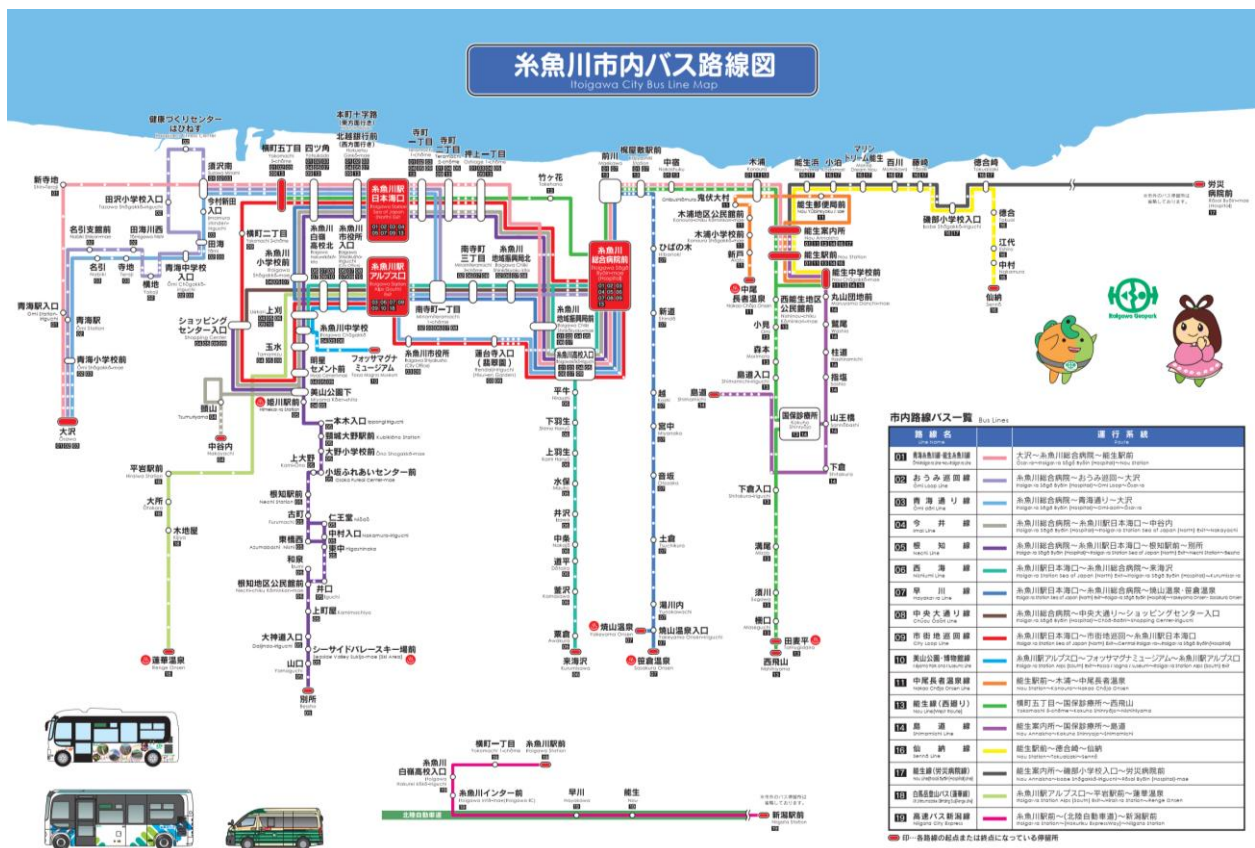


図 1-1-9 市内バス路線図（出典：市ホームページ）

1-2 地域別の状況

市内3地域（糸魚川地域、能生地域、青海地域）の状況を整理します。

(1) 地域別の人口・世帯数

- ・糸魚川地域の規模が最も大きく、市全体の約6割を占めています。
- ・能生地域と青海地域は、ほぼ同規模となっており、市全体の約2割ずつを占めています。
- ・3地域とも人口は減少傾向、世帯数はほぼ横ばいとなっています。

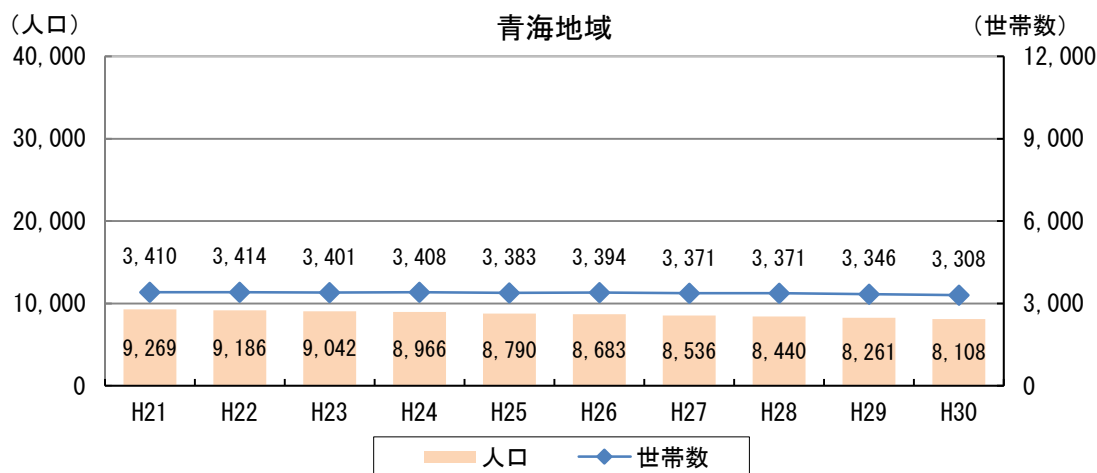
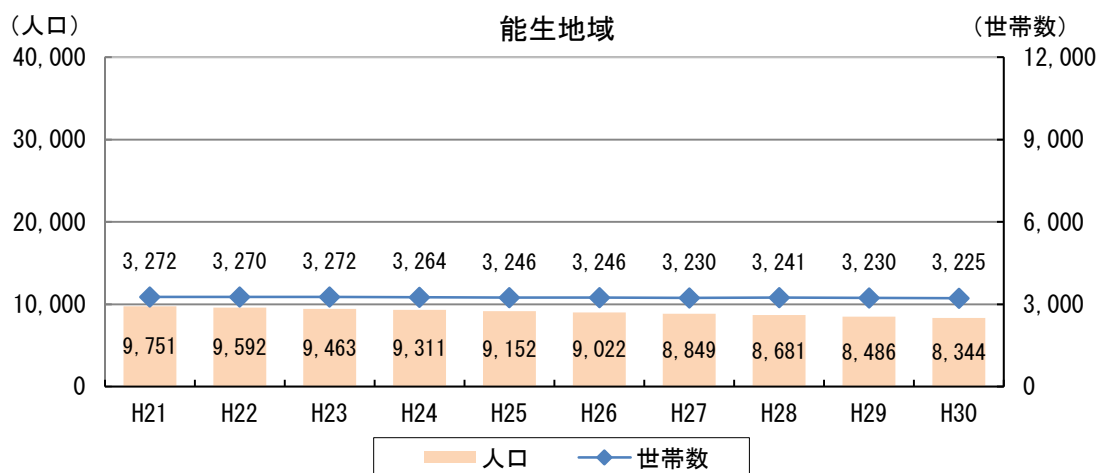
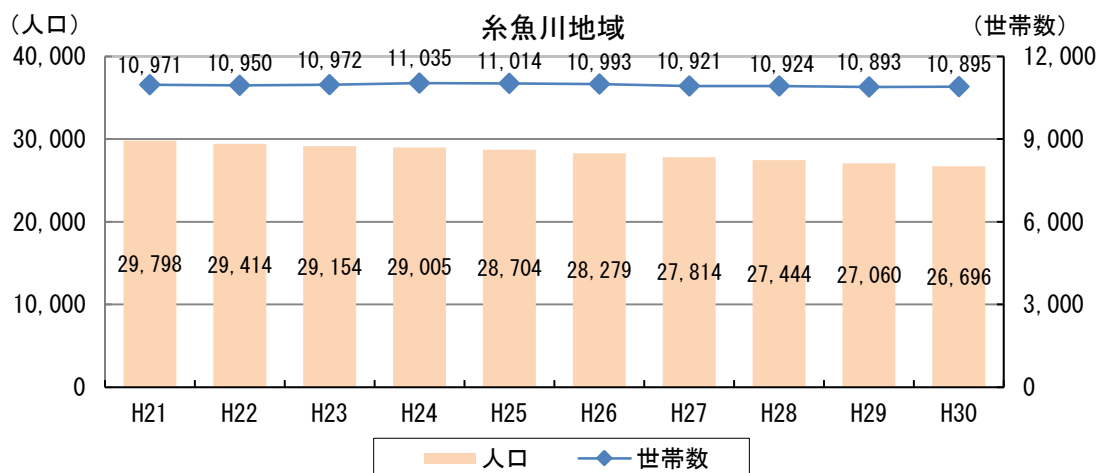


図1-2-1 地域別の人口・世帯数（平成24年以降は外国人を含む）
（出典：住民基本台帳 各年10月1日現在）

(2) 地域別の年齢階層別人口

- ・ 高齢化率は、糸魚川地域のみ市平均を下回っています。
- ・ 能生地域と青海地域の高齢化率は、ほぼ同程度となっており、市平均をやや上回っています。

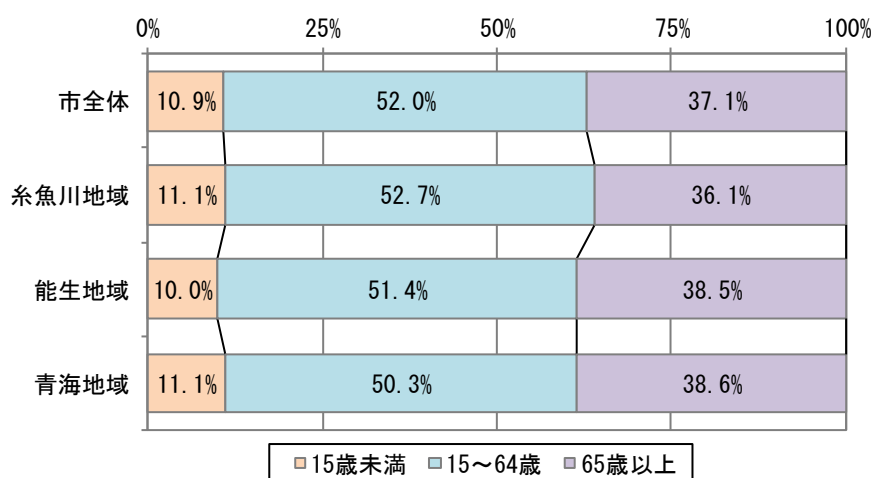


図 1 - 2 - 2 地域別の年齢階層別人口 (出典：平成 27 年度国勢調査)