

亀山市 交通バリアフリー構想



平成21年3月
亀山市

亀山市交通バリアフリー構想 目 次

1. 基本構想策定の背景と目的 -----	1
(1) 亀山市交通バリアフリー構想の考え方 -----	1
(2) 亀山市交通バリアフリー構想策定の枠組 -----	2
2. バリアフリー新法について -----	3
(1) バリアフリー新法制定の経緯 -----	3
(2) バリアフリー新法の概要 -----	4
3. 基本理念と基本方針 -----	7
(1) 基本理念 -----	7
(2) 基本方針 -----	8
(3) 市民、地域、事業者、行政の役割 -----	9
4. 重点整備地区の選定方針と地区設定 -----	10
(1) 重点整備地区の選定の考え方 -----	10
(2) 重点整備地区の選定 -----	11
(3) 重点整備地区の優先順位 -----	14
(4) 重点整備地区の区域の設定 -----	15
5. 重点整備地区の課題の抽出（まち歩き点検の実施） -----	16
6. 生活関連施設と生活関連経路の設定 -----	19
(1) 生活関連施設の設定の考え方 -----	19
(2) 生活関連施設の設定 -----	19
(3) 生活関連経路の設定の考え方 -----	21
(4) 生活関連経路の設定 -----	22
7. バリアフリー化のために実施すべき特定事業等 -----	24
(1) 公共交通特定事業・その他の事業 -----	24
(2) 道路特定事業・交通安全特定事業・その他の事業 -----	26
(3) 都市公園特定事業 -----	32
(4) 建築物特定事業 -----	33
(5) その他の事業 -----	39
8. バリアフリー化の実現に向けた取り組み -----	41
(1) 心のバリアフリーの推進 -----	41
(2) 市民や地域、事業者、行政の協働による推進 -----	42
(3) 総合的なバリアフリー化の推進 -----	43
資料編 1. 亀山市の概況と計画条件の整理 -----	資料編－1
資料編 2. 市民意識調査 -----	資料編－28

1. 基本構想策定の背景と目的

(1) 亀山市交通バリアフリー構想の考え方

① 亀山市交通バリアフリー構想の目的

平成12年11月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」が施行されましたが、近年の社会的背景を踏まえ、より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策の推進を趣旨として、平成18年12月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」が施行されました。

このバリアフリー新法は、高齢者、障がい者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園、建築物などに関する移動上及び施設の利用上の利便性や安全性の向上を促進することにより公共の福祉の増進に資することを目的としています。

亀山市においては、市民の多様なニーズにこたえる豊かで質の高いまちづくりに向けて、生活空間におけるバリア（障壁）、心のバリアを取り除き、安心して安全に暮らせる環境づくりが求められています。

こうした課題を解消するため、高齢者、障がい者等が生活上利用する施設を含む一定の地区において、重点的かつ一体的な移動等円滑化を推進するための基本構想を策定することを目的とします。

② 構想の位置づけ

本構想は、目標年次を平成22年度（2010年度）とし、バリアフリー新法に基づき、第1次亀山市総合計画をはじめ関連する諸計画との整合を図り、亀山市民の理解や協力のもと、亀山市のバリアフリーのまちづくり構想として策定するものです。

③ 期間

- ・ 構想事業化期間（短期）：平成21～22年度を目標とします。
なお、それ以降については、事業の進捗状況の中で具体化を検討します。

(2) 亀山市交通バリアフリー構想策定の枠組

本構想策定にあたっては、次の3つの組織を中心に進めます。

① 亀山市交通バリアフリー構想策定協議会

バリアフリー新法第26条第1項の規定に基づいて設置される協議会であり、基本構想（法第25条第1項）の作成に関し必要な事項について協議します。

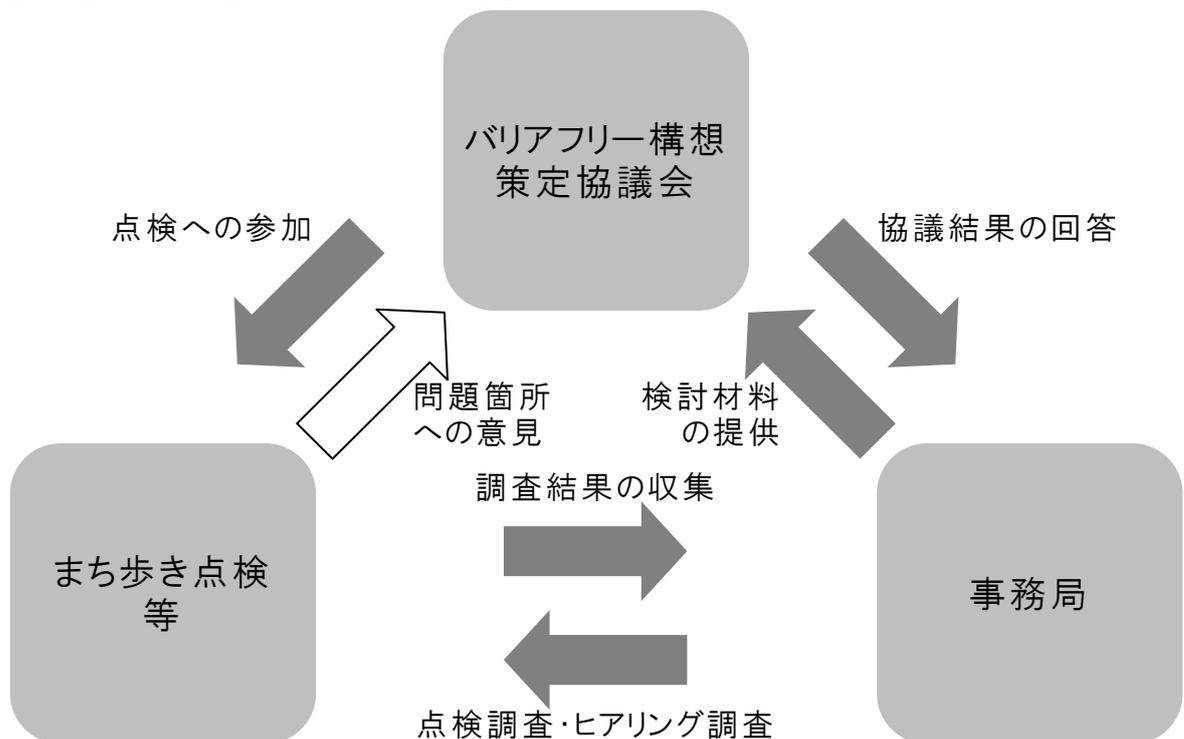
② まち歩き点検等

一般市民、高齢者団体、障がい者団体、市民団体などの協力のもと、まち歩き点検（現地調査）やヒアリングを行い、課題の把握や様々な立場からの意見を集め、交通バリアフリー構想に反映させます。

③ 事務局（亀山市企画政策部企画経営室）

協議会やまち歩き点検などの運営、提案をまとめ交通バリアフリー構想の策定を図ります。

図 亀山市交通バリアフリー構想策定の体制



2. バリアフリー新法について

(1) バリアフリー新法制定の経緯

① ハートビル法の制定（平成6年）

平成6年、不特定多数の人たちや、主に高齢者や身体障がい者などが使う建築物のバリアフリー化を図るため、ハートビル法（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律）が制定されました。

② 交通バリアフリー法の制定（平成12年）

平成12年、駅・鉄道車両・バスなどの公共交通機関と、駅などの旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化を図るため、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）が制定されました。

③ ハートビル法、交通バリアフリー法の課題

- バリアフリー化を促進するための法律が別々につくられていたため、施設ごとに独立してバリアフリー化が進められており、連続したバリアフリー化が図られにくくなっていました。
- バリアフリー化が駅などの旅客施設を中心とした一部の地区にとどまっているなど、利用者の視点に立ったバリアフリー化が不十分でした。また、外国人など多様な利用者を想定していませんでした。
- ハード面の整備だけでなく、「心のバリアフリー」や情報提供など、ソフト面での対策が不十分でした。



④ バリアフリー新法の制定（平成18年）

ハートビル法、交通バリアフリー法が抱えていた課題に対応するため、平成18年12月、ハートビル法、交通バリアフリー法の2つの法律が統合され**バリアフリー新法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）**が制定されました。

(2) バリアフリー新法の概要

① バリアフリー新法の基本的枠組み

基本方針（主務大臣）

- 移動等の円滑化の意義及び目標
- 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者が移動等の円滑化のために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 等

関係者の責務

- 関係者と協力しての施策の持続的かつ段階的な発展（スパイラルアップ）【国】
- 心のバリアフリーの促進【国及び国民】
- 移動等円滑化の促進のために必要な措置の確保【施設設置管理者等】
- 移動等円滑化に関する情報提供の確保【国】

基準適合義務等

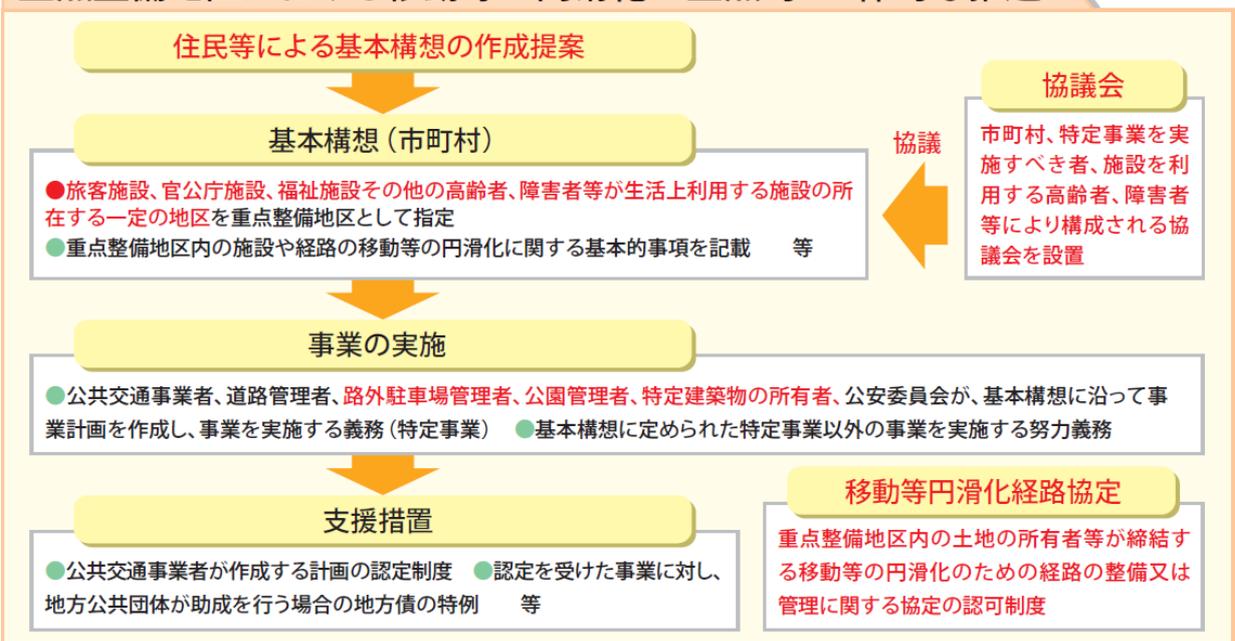
以下の施設について、新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務
 既存の施設を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

- 旅客施設及び車両等
- 一定の道路（努力義務はすべての道路）
- 一定の路外駐車場
- 都市公園の一定の公園施設（園路等）
- 特別特定建築物（百貨店、病院、福祉施設等の不特定多数又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物）

特別特定建築物でない特定建築物（事務所ビル等の多数の人が利用する建築物）の建築等に際し移動等円滑化基準に適合させる努力義務（地方公共団体が条例により義務化可能）

誘導的基準に適合する特定建築物の建築等の計画の認定制度

重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進



※赤字がハートビル法・交通バリアフリー法からの拡充部分
 資料：政府広報誌「時の動き」2006年12月号

② バリアフリー新法の目的

バリアフリー新法は、建築物（商業施設など）や交通施設（駅など）についてのバリアフリー化を一体的に行うことを目的としています。

バリアフリー新法 第1条

この法律は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

③ バリアフリー新法に新たに盛り込まれたポイント

ア. 対象者の拡大

ハートビル法・交通バリアフリー法では、身体障がい者を対象としていましたが、新法では身体障がい者だけでなく、知的障がい者、精神障がい者、発達障がい者と、すべての障がい者が対象となりました。

また、法律の名称も「高齢者、身体障害者等」から「高齢者、障害者等」に変更されました。

イ. 対象物の拡大

従来は建物や公共交通機関だけが対象でしたが、新法では、それらに加え、道路や屋外駐車場、都市公園と、日常生活で利用する施設を広くとらえ、生活空間全体におけるバリアフリー化を進めることとしています。

また、旧法に比べ義務の内容が拡充するなど、新法は個別施設単体ごとの規制が拡充された内容となっています。

ウ. 重点整備地区要件の拡大

従来は、「特定旅客施設」（主として、一日当たりの利用客数が5,000人以上の大規模な旅客施設）がある地域のみが重点整備地区の対象でしたが、新法では、5,000人未満の場合や、旅客施設が存在しない地区や建築物、屋外駐車場、都市公園、そしてこれらをつなぐ経路なども、基本構想や特定事業の対象となりました。

工. 当事者の参画

利用者の視点を十分反映したバリアフリー化を図るために、基本構想の策定の際に高齢者や障がい者などが参加できる制度が充実されました。

協議会制度が法律に位置づけられ、基本構想を策定する際には、特定事業の実施主体や、高齢者・障がい者、学識経験者、市町村が必要と認める者が協議を行います。また、バリアフリー化の対象となる事業の実施主体は、市町村から通知を受けた場合に、正当な理由がある場合を除き、必ず協議会に参加する必要があります。

また、高齢者や障がい者など整備対象となる施設の利用者、地域住民などが市町村に対し具体的に提案できる提案制度が新たに設けられました。

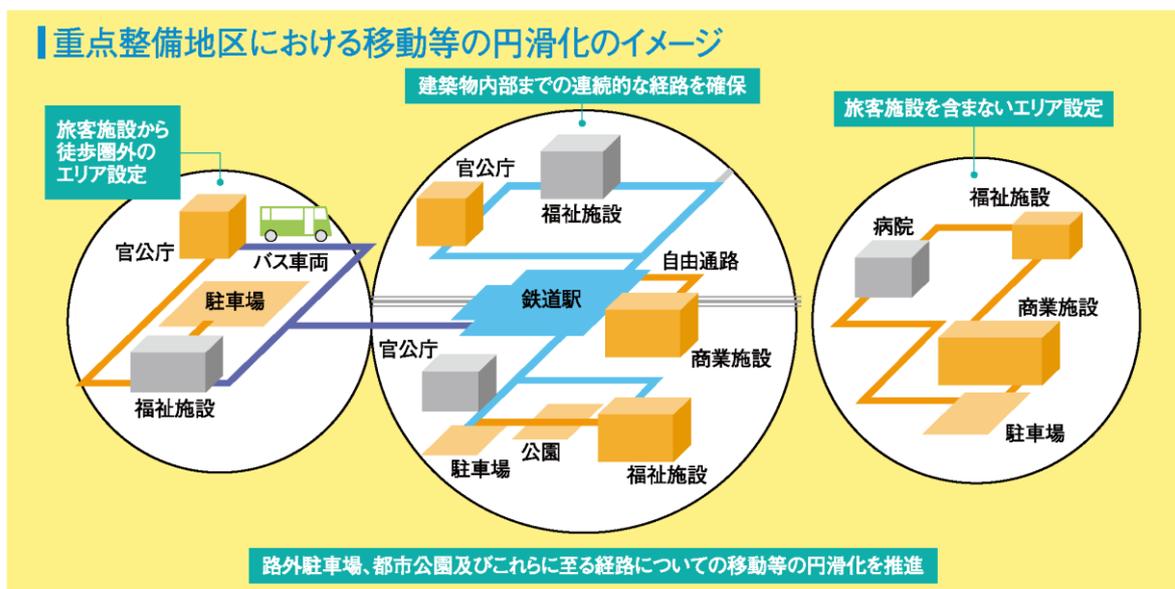
オ. ソフト施策の充実

新法では、ソフト施策の充実も図られ、バリアフリー化の推進にあたって、当事者が参加して、施策を検証し新たな施策や措置を講じて段階的・継続的な発展を図っていくという「スパイラルアップ」という手法が採用されました。

また、バリアフリー化に関して国民の理解と協力を求める「心のバリアフリー」が規定されています。「心のバリアフリー」を深めていくことを国、地方公共団体や国民の責務として定められました。

④ 重点整備地区におけるバリアフリー化のイメージ

重点整備地区におけるバリアフリー化のイメージは下図の通りです。バリアフリー化を重点的に進める対象エリアが旅客施設を含まない地域にまで拡充されました。



- 旧ハートビル法の対象(一定の建築物の新築等)
- 旧交通バリアフリー法の対象(旅客施設及びその徒歩圏内の経路)
- 追加・拡大される部分(路外駐車場、公園、建築物、施設間の経路等)

資料:「バリアフリー新法の解説～ユニバーサル社会の実現をめざして～」
(国土交通省・警察庁・総務省)

3. 基本理念と基本方針

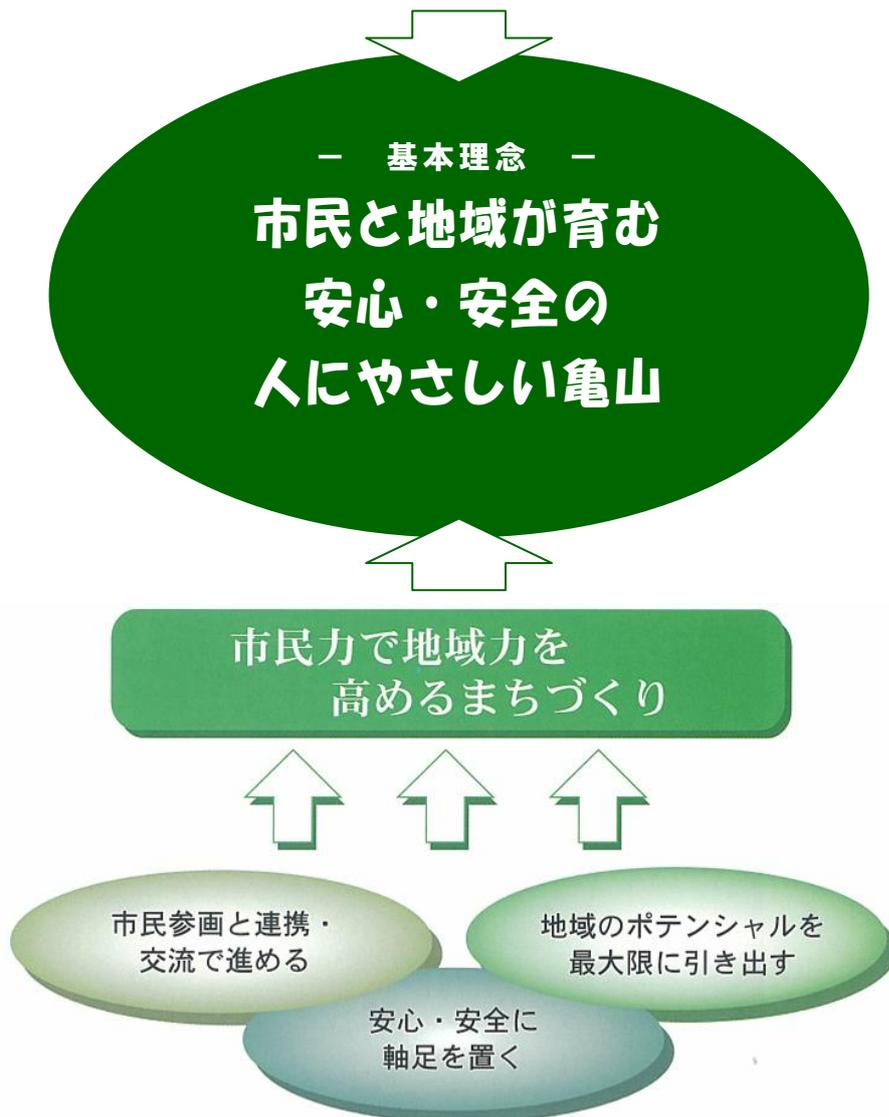
(1) 基本理念

高齢者や障がい者等だれもが、安心・安全かつ快適に移動でき、自立した社会生活ができる美しいまちを創りあげることにより、本市の将来都市像である「豊かな自然・悠久の歴史光ときめく亀山」が実現されます。

そして、その実現に向けては、「市民参画と連携・交流で進めるネットワーク型の市民社会の構築」、「地域のポテンシャルを最大限に引き出すこと」及び「安心・安全に軸足を置いたまちづくり」の3つの視点から、戦略的かつ政策横断的に取り組むとともに、「市民力で地域力を高めるまちづくり」を進めることを基本とし、基本理念を次のとおり定めます。

亀山市交通バリアフリー構想

高齢者・障がい者等だれもが、安心・安全かつ快適に移動でき
自立した社会生活ができる美しいまちを創りあげる



第一次亀山市総合計画

(2) 基本方針

① 市民参画によるバリアフリー化

高齢者や障がい者など、誰もが安心して移動でき、また施設を利用できるようにするためには、道路や施設等のバリアフリー化の促進のみではなく、周囲の人々の思いやりや助け合いの心が大切になります。

そこで、バリアフリーに対する市民や事業者の理解を深めるため、バリアフリー体験や教育、啓発活動を通じて、市民一人ひとりが思いやりの心を大切にした、市民力で地域力を高めるバリアフリーをめざします。

② 河岸段丘を前提としたバリアフリー化

亀山市の中央部には、鈴鹿川と中ノ川が東西に流れており、本市の中心部は、「河岸段丘」に形成され、多くの人々が暮らす中心部においても急な坂道が多くあります。

そこで、平坦な面では通常徒歩による移動を前提としながらも、高低差の大きな箇所では、地域公共交通である市内循環バスと連携し、より安心・安全で快適な移動手段の確立に配慮するなど、本市特有の河岸段丘を前提としたバリアフリーをめざします。

③ 総合的な視点でのバリアフリー化

バリアフリー化に向けた整備に際しては、道路や施設、公共交通、交通安全などを一体的にとらえ、より円滑な連続性の確保に配慮することが大切になります。

また、これらに加えて、本市のもつ豊かな自然や悠久の歴史に培われてきたまちと調和のとれた、景観面などでの美しさの連続性にも配慮した、快適なバリアフリー環境を確保するなど、総合的な視点でのバリアフリーをめざします。

(3) 市民、地域、事業者、行政の役割

バリアフリー新法では市民、事業者、行政の役割が定められています。また、本構想では、それらに加えて地域の役割を定めます。

なお、役割の内容には、既に取り組み中のものも含まれます。

① 市民の役割

市民は、高齢者、障がい者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性について理解を深めるとともに、これらの者の円滑な移動及び施設の利用を確保するために協力するよう努めます。

また、本構想の進捗状況の把握に努めるとともに、必要に応じて事業段階においても市民参加するなどにより、本構想の円滑な推進に協力します。

② 地域の役割

地域では、お互いの人間関係を育むことで、高齢者や障がい者等の日常生活及び社会生活を見守り、必要に応じて支える心を培ったり、これらの者の円滑な移動等への理解を深める場づくりを支援するよう努めます。

③ 事業者の役割

高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する施設を設置し、又は管理する者は、移動等円滑化のために必要な取り組みを行うよう努めます。

④ 行政の役割

行政は、国の施策に準じて、移動等円滑化を促進するために必要な取り組みを行うよう努めます。

表 市民、地域、事業者、行政の役割の具体例

市民	<ul style="list-style-type: none">・バリアフリー整備に対する参画・バリアフリー整備に対する点検・評価への積極的な参加・バリアフリーの重要性について理解を深める
地域	<ul style="list-style-type: none">・バリアフリー整備に対する参画あるいは周知・バリアフリー整備に対する点検・評価のための場づくり・バリアフリーの重要性について理解を深める場づくり
事業者	<ul style="list-style-type: none">・バリアフリー整備の実施・バリアフリーに対する職員への教育
行政	<ul style="list-style-type: none">・バリアフリー整備の実施・バリアフリー整備に関する庁内推進体制の整備・公共交通事業者等へのバリアフリー整備に対する支援体制の整備・バリアフリーに関する広報や啓発活動及び心のバリアフリーに関する教育活動の推進

4. 重点整備地区の選定方針と地区設定

(1) 重点整備地区の選定の考え方

重点整備地区は、バリアフリー新法の第2条第21号や移動等円滑化の促進に関する基本方針等をふまえ、本市域の鉄道駅（井田川駅、亀山駅、関駅、加太駅、下庄駅）周辺地区について、おおむね1km圏内で、その現況や地区の特性、将来のプロジェクト等を把握し選定します。



なお、選定にあたっては、客観的な指標・データに基づき検証することが望ましいため、調査項目を次のとおりとします。

表 重点整備地区抽出にあたっての調査項目

調査項目		バリアフリー新法等 における考え方	亀山市交通バリアフリー構想 における考え方
①生活関連施設の 分布状況		地区内(2km四方)に特別特定建築物に該当するものがおおむね3以上所在する地区	
②公共 交通の 状況	旅客施設 利用者数	(複数の場合には路線別)の旅客施設利用者数の多い地区	鉄道駅利用者数の多い地区
	バス運 行回数	(複数の場合には路線別)のバス運行回数の多い地区	バス運行回数の多い地区
③地区の状況		移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区	生活関連施設やこれを結ぶ経路においてバリアフリー化されていない箇所が多い地区
④地区 の位置 づけ	地区の 位置づけ	上位・関連計画による位置づけがなされている地区	第1次亀山市総合計画において、にぎわいゾーン、都市ゾーンのいずれかに位置づいている地区
	将来の 整備の 方向性		
⑤将来プロジェクト		再開発事業、区画整理事業、駅前広場整備事業その他面整備計画の予定がある地区	地区住民などにより、まちづくり活動が行われている地区

(2) 重点整備地区の選定

① 生活関連施設の分布状況

地区内(2km四方)に特別特定建築物に該当するものがおおむね3以上所在する地区

各鉄道駅を中心とした、半径約1kmの徒歩圏内における主な公共公益施設の立地状況は、次のとおりで、①亀山駅、②関駅の周辺に、多くの市民が利用する様々な公共公益施設が集積しています。

また、主として高齢者、障がい者等が利用する建築物や、不特定多数の人が利用する特別特定建築物が亀山駅の周辺に多く集積しています。

表 各駅の徒歩圏内における主な公共公益施設等立地状況

鉄道駅名	駅周辺の主な公共公益施設名 (★は特別特定建築物)
亀山駅	★亀山市役所、★亀山市文化会館、★亀山市歴史博物館 ★亀山市立図書館、★青少年研修センター、★社会福祉センター ★亀山回生病院、★田中病院、亀山警察署、亀山消防署、亀山斎場 亀山児童センター、亀山中学校、亀山西小学校、亀山東小学校 など
井田川駅	井田川小学校
下庄駅	—
関駅	★亀山市関支所、★老人福祉関センター、★健康づくり関センター 関文化交流センター、関消防署、関斎場、関中学校、関小学校 関乳幼児センターアスレ、関宿旅籠玉屋歴史資料館 関まちなみ文化センター など
加太駅	—

② 公共交通の状況

ア. 旅客施設利用者数

鉄道駅利用者数の多い地区

各鉄道駅の乗車人員は次のとおりで、①亀山駅、②井田川駅で比較的用户が多くなっています。

表 鉄道駅利用客数(平成18年度、単位：人)

駅名	亀山駅	井田川駅	下庄駅	関駅	加太駅
年間乗車人員	806,423	223,493	124,102	144,960	31,110
1日平均乗車人員	2,209	640	340	397	85
1日平均利用客数	4,418	1,280	680	794	170

※関、加太の年間総数は1日平均の乗客数を365倍したもの。

※1日平均利用客数は1日平均乗客数を2倍したもの。

(資料：JR東海、JR西日本)

イ. バス運行回数

バス運行回数の多い地区

本市内を通る路線バスは、全ての系統が亀山駅前を起終点としており、また、さわやか号や野登白川地区自主運行バスなどのコミュニティバスも亀山駅前を起終点としています。

また、運行回数は概ね次のとおりであり、特に亀山駅を中心としたエリアでは路線が重複している区間もあり、運行回数が充実しています。

ルート名	運行回数
さわやか号	12便／日(概ね1本／時間)
東部ルート	6便／日(概ね1本／2時間)
南部ルート(下庄駅経由)	7便／日(概ね1本／2時間)
西部Aルート	12便／日(概ね1本／時間)
野登・白川地区自主運行バス:白川ルート	3便／日(概ね1本／4時間)
野登・白川地区自主運行バス:野登ルート	9便／日(概ね1本／時間)
野登・白川地区自主運行バス:野登白川ルート	4便／日(概ね1本／3時間)
三交バス:亀山駅起終点	23亀山長沢線／30亀山みずほ台線 55亀山棕本線／71亀山国府線 91亀山関工業団地線

③ 地区の状況

生活関連施設やこれを結ぶ経路においてバリアフリー化されていない箇所が多い地区

ア. バリアフリー化されていない旅客施設がある

各鉄道駅の全ての駅舎やホームにおいて、エレベーターやエスカレーター等の設置などのバリアフリー化されていない状況です。

イ. 生活関連施設相互間の移動経路がバリアフリー化されていない

各鉄道駅の周辺は、関駅前広場と一部の歩道を除いて、歩道が未整備であったり、歩道があるものの幅員が狭い、段差が大きいなど、バリアフリー化されていない状況です。

駅名	駅舎の設備					駅周辺の歩道の状況
	券売機等 改札、 車椅子対応	エレベーター	エスカレーター	トイレ ※1	誘導板等 音声案内	
亀山	○	×	×	△	×	・駅周辺の歩道は未整備な箇所、歩道があるものの幅員の狭い箇所、段差の大きい箇所などがある。
井田川	—	×	×	△ ※2	×	・駅周辺の歩道は未整備な箇所、歩道があるものの幅員の狭い箇所、段差の大きい箇所などがある。
下庄	—	×	×	△	×	・駅周辺歩道設置なし。
関	—	×	×	△	×	・駅前から道の駅までのみ整備されている。 ・国道1号沿いに歩道はあるものの、狭く、段差も大きい。
加太	—	×	×	△	×	・駅周辺歩道設置なし。

※1 いずれの駅も多機能型のトイレなし。

※2 井田川駅は簡易トイレ

④ 地区の位置づけ

第1次亀山市総合計画において、にぎわいゾーン、都市ゾーンのいずれかに位置づいている地区

第1次亀山市総合計画における将来の都市像として、各鉄道駅の周辺はそれぞれ次のように位置づけられています。亀山駅の周辺では、亀山市の中心的な機能を担う地区として位置づけられており、将来都市像の実現にむけて、バリアフリー化を重点的・一体的に行う必要があります。

表 第1次亀山市総合計画における位置づけ

鉄道駅名	総合計画における位置づけ	
亀山駅	にぎわいゾーン 都市ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・居住機能を集積するとともに、地域密着型の活気ある中心市街地としての整備・再生 ・市全域または広域を対象とした都市機能の集積 ・亀山らしい活力ある、快適都市空間の創造
井田川駅	住宅系市街地ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な世代が安心・安全に暮らせる良好な住宅市街地の整備・再生
下庄駅	農地・田園居住ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・農業生産基盤の充実と、良好な生活環境の向上
関駅	にぎわいゾーン 住宅系市街地ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・増加する観光客に対応しつつ安心して暮らせる場としての生活基盤整備を推進 ・多様な世代が安心・安全に暮らせる良好な住宅市街地の整備・再生
加太駅	自然共生型居住ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・自然と共生した魅力的な居住地域の形成

(第1次亀山市総合計画・基本構想「3. ゾーンごとの土地利用の方向」より抜粋)

⑤ 将来プロジェクト

地区住民などにより、まちづくり活動が行われている地区

各鉄道駅の周辺においては、現在具体的な事業が予定されていないものの、亀山駅前地区においては、亀山駅周辺まちづくり研究会が亀山駅周辺の将来のあり方について検討を行っており、亀山駅や駅周辺の道路のバリアフリーに関する課題や整備方針についても協議しています。

また、井田川駅前地区においては、北東まちづくり協議会による活動が、関駅から500mほど離れた関宿では、関宿町並み保存会により町並み保存やまちづくりの活動が行われています。

(3) 重点整備地区の優先順位

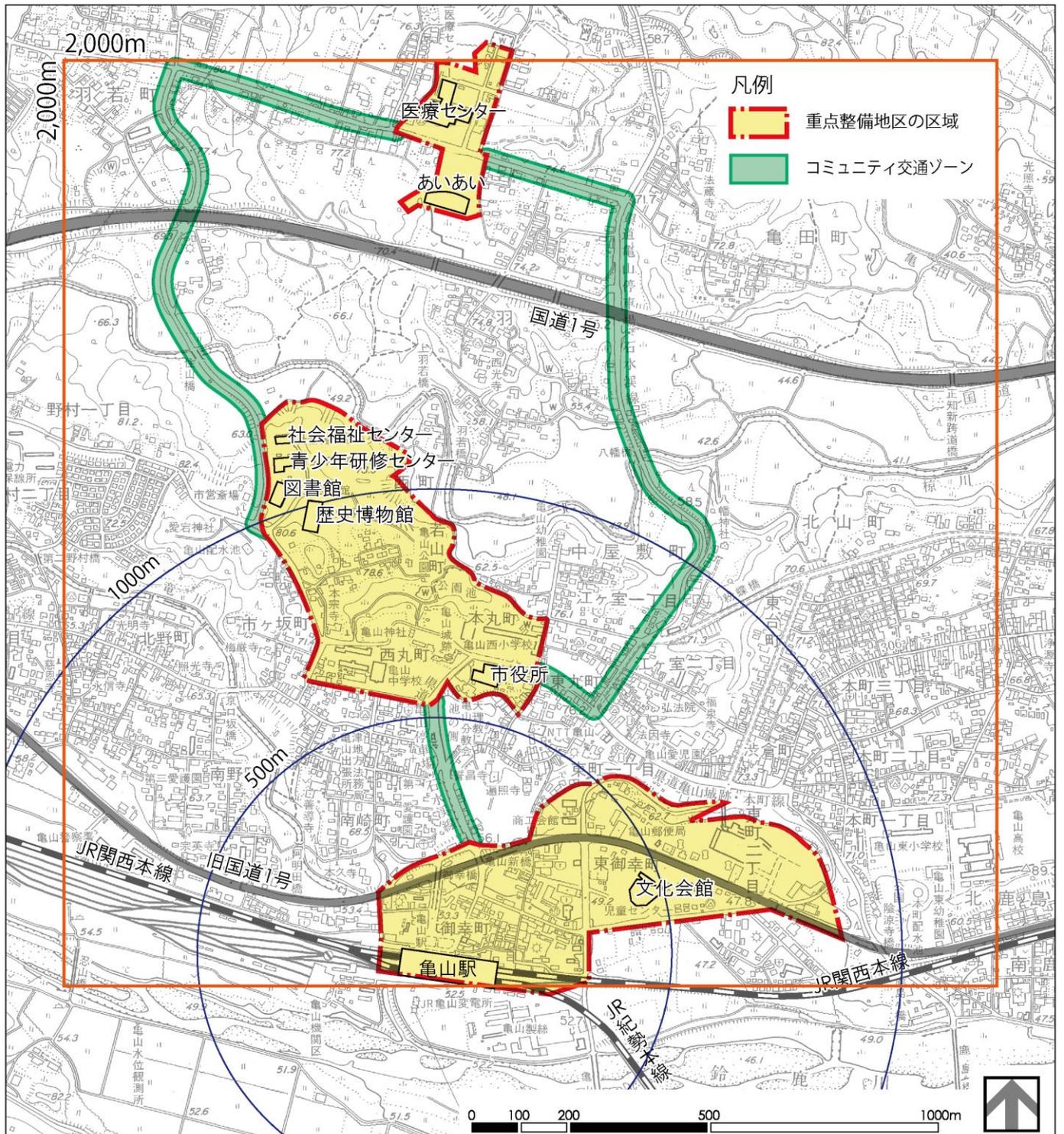
以上の結果から、本市の中心的機能を担っている亀山駅を中心とする地区が最も優先順位が高くなります。

また、総合保健福祉センター「あいあい」及び亀山市立医療センターの周辺は、亀山駅周辺の各生活関連施設からの移動が通常徒歩で行われることが想定されないものの、コミュニティバス「さわやか号」などの運行回数が充実し、多くの高齢者や障がい者の利用がみられ、医療や福祉の拠点的な位置づけとなっています。

このことから、亀山駅の周辺と共にあいあい、医療センターを含む一定の地区をネットワーク化することで、より円滑なバリアフリー化の効果が期待されることから、これらの地区を重点整備地区として位置づけ、優先的にバリアフリー化に取り組んでいきます。

(4) 重点整備地区の区域の設定

重点整備地区の区域は、町丁界道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって、明確に表示して定めることが必要とされており、亀山駅周辺、市役所および亀山公園周辺、あいあい周辺の3つの区域をそれぞれ重点整備地区として設定し、それぞれの区域をつなぐさわやか号のルートを「コミュニティ交通ゾーン」として位置づけ、さわやか号による各区域の連携を図ることとし、次のとおり定めます。



5. 重点整備地区の課題の抽出（まち歩き点検の実施）

① 目的

重点整備地区やその周辺の道路や駅、施設を対象に、地域住民や高齢者、障がい者等が参加して点検調査を行い、バリアとなっている箇所やバリアフリーに配慮されている箇所の点検、確認をすることを目的としました。

また、まち歩き点検終了後、ワークショップを実施し、実際にまちを歩いて気づいた点などについて意見交換をし、参加者どうしの意見の共有を図りました。

② 開催日時

平成20年11月30日（日） 13:00～17:00

③ 場所

集合場所：あいあい2階研修室

点検箇所：亀山駅周辺、市役所周辺、図書館周辺、あいあい周辺

ワークショップ会場：あいあい大会議室／研修室

④ 当日のスケジュール



⑤ 参加者及び体制

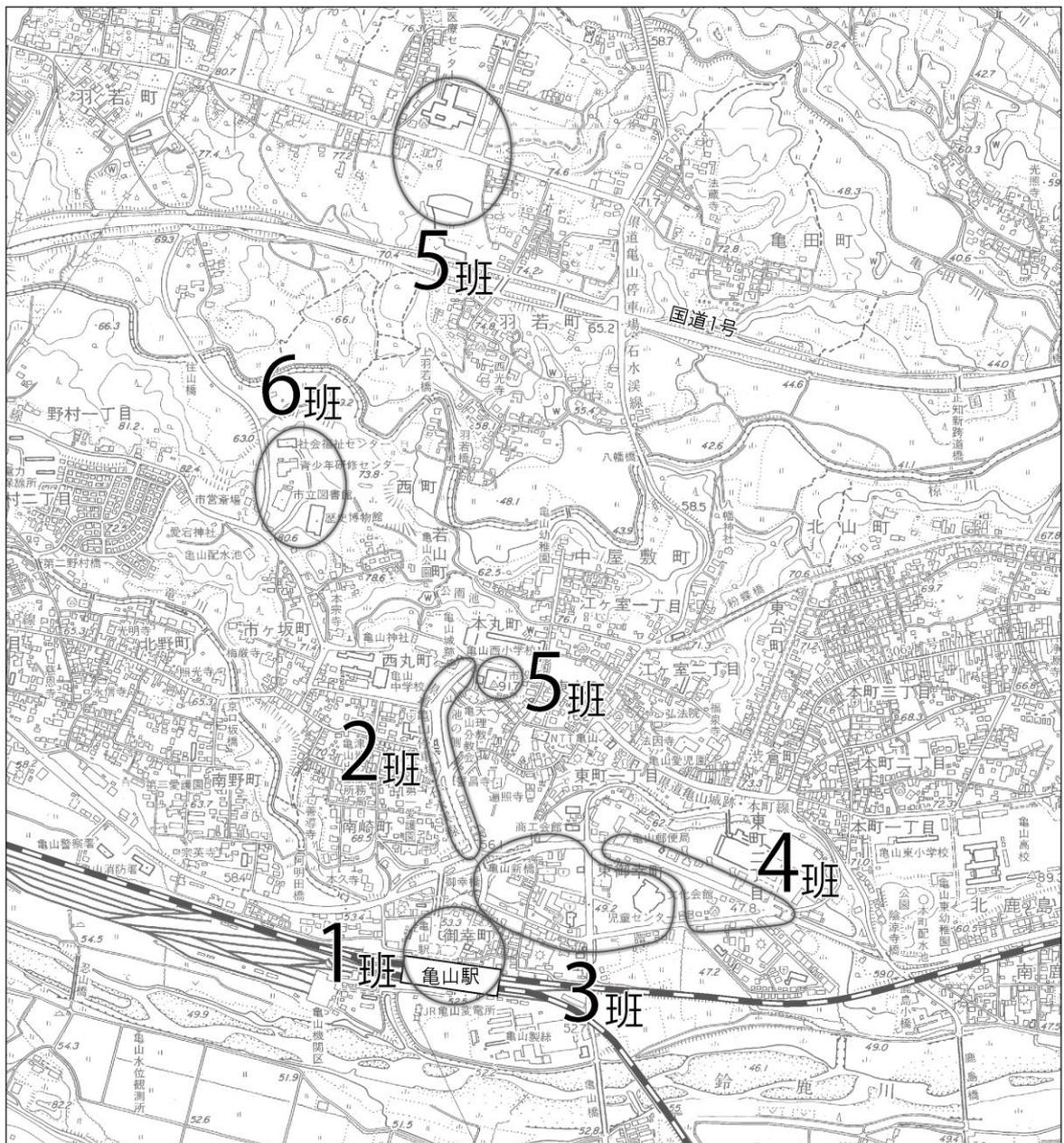
1班当たり9名～13名の班を6班編成。

一般参加者：45名（協議会委員・老人クラブ連合会・身体障害者福祉協会・NPOグリーンアップル・亀山駅周辺まちづくり研究会・交通事業者など）

スタッフ：22名（亀山市職員・三重県職員・コンサルタント）

⑥ 各班の担当

	担当地区	担当施設
1班	亀山駅舎／駅前広場	亀山駅舎
2班	亀山駅前～市役所	—
3班	文化会館・農協周辺	文化会館
4班	亀山郵便局～エコー周辺	—
5班	市役所周辺 あいあい周辺	市役所／あいあい／医療センター
6班	図書館周辺	図書館／歴史博物館／青少年研修センター／社会福祉センター



⑦ まち歩き点検の様子

