

第3章 重点整備地区の検討エリア

3-1 重点整備地区及び特定旅客施設等の考え方（法規上の位置づけ）

(1) 重点整備地区

米野木駅周辺における移動等の円滑化を実現するための事業を選定することに先立ち、移動等の円滑化に資する事業を重点的かつ一体的に推進する区域を「重点整備地区」として定めます。バリアフリー新法及び移動等円滑化の促進に関する基本方針において、「重点整備地区」は以下のとおり定められています。

バリアフリー新法第2条第二十一号

- イ 生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。
- ロ 生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう）について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に重要であると認められる地区であること。
- ハ 当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

移動等円滑化の促進に関する基本方針

生活関連施設が徒歩圏に集積している地区をいい、地区全体の面積がおおむね四百ヘクタール未満の地域であって、原則として、生活関連施設のうち特定旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものがおおむね3以上所在し、かつ、当該施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われる地区。

(2) 特定旅客施設（生活関連施設）の要件

バリアフリー新法及び同法施行令において、生活関連施設である「特定旅客施設」の要件は、以下のとおり定められています。

バリアフリー新法 第2条第六号

- 六 特定旅客施設 旅客施設のうち、利用者が相当数であること又は相当数であると見込まれることその他の政令で定める要件に該当するものをいう。

バリアフリー新法施行令第一条

第一条 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「法」という。）第二条第六号の政令で定める要件は、次の各号のいずれかに該当することとする。

- 一 当該旅客施設の日当たりの平均的な利用者の人数（当該旅客施設が新たに建設される場合にあっては、当該旅客施設の日当たりの平均的な利用者の人数の見込み）が五千人以上であること。
- 二 次のいずれかに該当することにより当該旅客施設を利用する高齢者又は障害者の人数（当該旅客施設が新たに建設される場合にあっては、当該旅客施設を利用する高齢者又は障害者の人数の見込み）が前号の要件に該当する旅客施設を利用する高齢者又は障害者の人数と同程度以上であると認められること。
 - イ 当該旅客施設が所在する市町村の区域における人口及び高齢者の人数を基準として国土交通省令・内閣府令・総務省令の定めるところにより算定した当該旅客施設を利用する高齢者の人数が、全国の区域における人口及び高齢者の人数を基準として国土交通省令・内閣府令・総務省令の定めるところにより算定した前号の要件に該当する旅客施設を利用する高齢者の人数以上であること。
 - ロ 当該旅客施設が所在する市町村の区域における人口及び障害者の人数を基準として国土交通省令・内閣府令・総務省令の定めるところにより算定した当該旅客施設を利用する障害者の人数が、全国の区域における人口及び障害者の人数を基準として国土交通省令・内閣府令・総務省令の定めるところにより算定した前号の要件に該当する旅客施設を利用する障害者の人数以上であること。
- 三 前二号に掲げるもののほか、当該旅客施設及びその周辺に所在する官公庁施設、福祉施設その他の施設の利用の状況並びに当該旅客施設の周辺における移動等円滑化の状況からみて、当該旅客施設について移動等円滑化のための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ものであること。

(3) 生活関連経路

バリアフリー新法において、「生活関連経路」は以下のとおり定められています。

バリアフリー新法 第2条二十一号

- ロ 生活関連施設相互間の経路

3-2 米野木駅周辺の位置づけ

(1) 生活関連施設（特定旅客施設等）の選定

今後想定される鉄道利用者数や本市全体から見た位置づけから、米野木駅を特定旅客施設として位置づけます。また、不特定多数の一般公共の用に供される施設として、米野木駅南側に隣接する駐車場を生活関連施設として位置づけます。

これら施設に加え、日進米野木駅前特定土地区画整理事業の一環として整備されることが予定されている商業施設とサービス施設を、生活関連施設として位置づけます。

生活関連施設の選定

○特定旅客施設	: 米野木駅（名古屋鉄道株）
○駐車施設	: リパーク米野木駅前（三井不動産販売株）
○商業施設	: マックスバリュ：立地予定（マックスバリュ中部株）
○サービス施設	: J Aあいち尾東：立地予定（あいち尾東農業協同組合）

特定旅客施設：米野木駅の現状

- 本市東部を運行する路線バスやくるりんばすが乗り入れており、本市において主要な交通結節点となっている。
- 本市東部は高齢化率が高い地域であり、高齢者を始めとしたバス利用者等が、円滑に乗り換えることができる移動環境を確保することは特に重要である。
- 平成 20 年度の乗降者数は約 4,300 人であり、今後、日進米野木駅前特定土地区画整理事業の進捗により、利用者が増加し、5,000 人を超えることが想定される。

日進米野木駅前特定土地区画整理事業完了時の駅利用者数（想定）

- ・日進米野木駅前特定土地区画整理事業想定地区内人口：4,170 人
- ・鉄道分担率 : 25%（平成 17 年度国勢調査：常住地による
15 歳以上自宅外就業者・通学者数）
- ・駅利用者増加分 : $4,170 \text{ 人} \times 25\% \approx 1,040 \text{ 人}$
- ・日進米野木駅前特定土地区画整理事業完了時の駅利用者数
: $4,300 + 1,040 \times 2 = 6,380 \text{ 人}$

- 本市内の鉄道 3 駅のうち、唯一、自動の昇降施設の設置がない状況にある。一方で、今後の鉄道利用者の伸び（想定）やバス交通との接続状況を踏まえると、他の駅の施設の拡充に先んじて、当駅での自動の昇降施設を始めとしたバリアフリー施設を新設する必要がある。

（上記はいずれもバリアフリー新法施行令第一条第三号に該当）

(2) 重点整備地区の検討エリアの設定

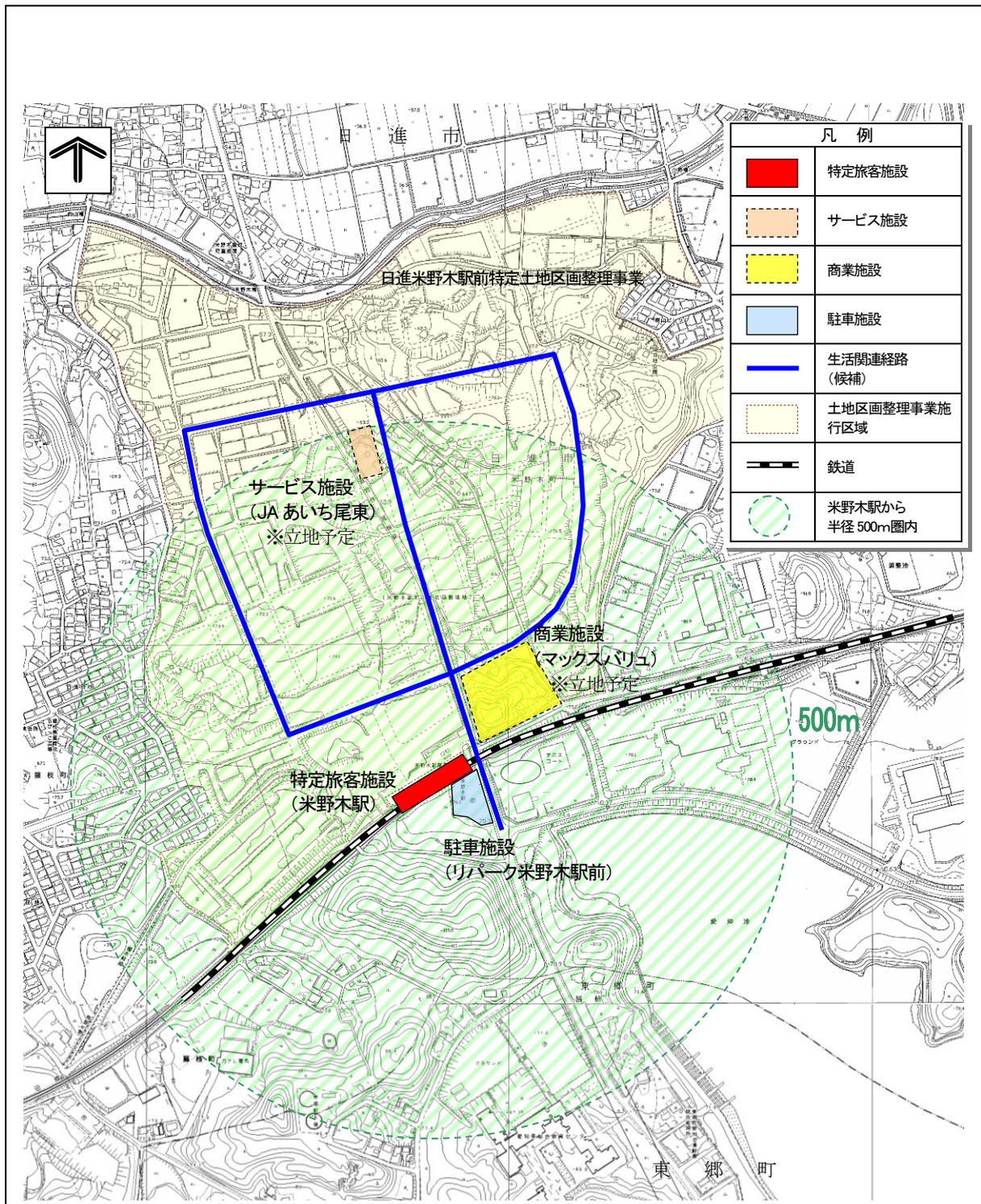
米野木駅周辺の地形や生活関連施設及び生活関連経路の位置づけから、以下のエリアにおいて重点整備地区の設定を検討します。

重点整備地区の検討エリア

- 米野木駅を中心とした徒歩圏に設定します。当該地域は起伏が大きいため、徒歩圏は半径約500mの範囲とします。
- 生活関連施設及び生活関連経路（候補）を含む範囲とします。

(3) 生活関連経路（候補）の選定について

生活関連施設間を結ぶ主要な経路と、これに関連する路線を生活関連経路（候補）とし、これら候補経路をはじめ、バリアフリー化を推進すべき経路を現地調査や問題解消の実現性等を考慮しながら設定します。



■米野木駅周辺における重点整備地区の検討エリアと各種施設の設定(案)