

都市整備委員会行政視察報告書

1. 実施日 平成30年10月18日（木）～19日（金）
2. 視察地及び目的
 - (1) 岐阜県各務原市
新那加駅周辺地区バリアフリー基本構想について
 - (2) 大阪府大阪市
交通バリアフリー基本構想について
3. 出席者 委員長：山口みよ
副委員長：石橋光明
委員：白石えつ子、小町明夫、肥沼茂男
4. 随員職員 まちづくり部次長：尾作整一
議会事務局議事係主事：新井雅明



▲各務原市役所庁舎前にて

(1) 岐阜県各務原市

新那加駅周辺地区バリアフリー基本構想について

【各務原市の概要】(平成30年10月1日現在)

人 口：147,988 人

世帯数：59,467 世帯

面 積：87.81 km²

各務原市は岐阜県の南部に位置し、中山道の宿場町として栄え、1963年、県内で13番目に市制を施行した。大正時代に各務原飛行場、高山本線、各務原鉄道の敷設により、東西の交通機能が整い始め、岐阜高等農林学校、航空機産業や繊維産業などの進出によって、現在の都市としての核が形成され、昭和40年代には、大規模住宅団地の造成により人口が急増した。その後、平成16年に羽島郡川島町と合併し、現在の各務原市が誕生した。

市の中心部には航空自衛隊岐阜基地が立地し、航空機、自動車などの輸送用機械器具関連産業を中心に、一般機械器具、金属製品、医薬品など製造業が発展している。

【視察目的】

現在、連続立体交差事業を進めている、東村山駅周辺のまちづくりについて、人口規模の近い各務原市が策定した「新那加駅周辺地区バリアフリー基本構想」の取り組みを学び活かすため視察することとした。

【視察概要】

1) 新那加駅周辺地区バリアフリー基本構想策定について

市内には私鉄及び JR を合わせ 16 駅が立地している。平成 18 年に施行された、「高齢者、障害者の移動等の円滑化の促進に関する法律」いわゆる「バリアフリー新法」第 25 条に基づき、市内で 4 番目に利用者の多い新那加駅の周辺をバリアフリー整備するため「新那加駅周辺地区バリアフリー基本構想」を策定した。これは、高齢者や障がい者の意向を踏まえ、あらゆる人が安心・安全及び快適に移動等ができる環境を目指すことを目的としている。本基本構想の策定にあたり、専門的かつ幅広い視点から検討を加えるため、学識経験者、高齢者、障がい者等の各種団体、地元住民等の代表者で構成する「新那加駅周辺地区バリアフリー基本構想策定協議会」を設置し、基本構想の内容検討及び意見調整が行われた。また、策定に当たり、協議会だけでなく、高齢者、障がい者等を対象としたアンケート調査及びタウンウォッチングなどを行い、バリアフリー上の問題点や整備の意向を把握し本基本構想へ反映している。

2) 整備計画について

新那加駅や公共施設のほかに、病院・郵便局・銀行・商業施設等の生活に関わる機会が多い施設を「生活関連施設」、また生活関連施設をつなぐ道路を「生活関連経路」として設定し、それらを含む重点整備地区の中で各施設管理者と協議し

整備を行っている。今回、現地視察をした道路については、交差点付近で生じる急な擦り付け勾配の緩和や段差の解消、駐車場などへの乗り入れ部における平坦性の確保、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設等のバリアフリー化がなされていた。

3) 基本構想の見直し・評価（スパイラルアップ）

人口減少や少子高齢化の進行により状況が大きく変わり、さまざまな変化が生じることが予想されるが、本基本構想での取り組みが着実に実施されるよう、PDCAサイクルによるスパイラルアップ（段階的かつ断続的な発展）に取組み、定期的な見直し及び評価が随時実施されている。

【考察】

人口減少や、少子高齢化問題は、どの自治体も避けられない喫緊の課題である。そんな状況の中、まちづくりにおいて重要なことは、誰もが暮らしやすいまちにすることである。

各務原市では、バリアフリー基本構想策定に向け関係者が一同に会する協議会を設置し、有識者や当事者が一緒に多様な課題を共有することで、誰もが暮らしやすいまちづくりを推進していることは大変参考になった。

各務原市が、市民の利用頻度が高い拠点施設が集積するエリアを重点整備地区に設定し、重点的・一体的にバリアフリー化を推進することで、利便性の向上、効果的なバリアフリー化を図っているように、当市でも駅周辺を重点整備地区に設定し、どのような機能が必要か、実態把握等を通じて見えてくる課題等について、公共施設や商店会などの情報交換を行うことで、多機能で移動しやすいまちが形成されていくはずである。このように、高齢になっても障がいがあっても、誰もが住みやすい、住み続けたいまちづくりを多くの市民の参画で実現していくことが、未来への布石となる。

また、各務原市と同様に、今後の社会情勢に対応するため、PDCAサイクルによるスパイラルアップ（段階的かつ継続的な発展）を意識し、定期的な見直し検証や評価を実施していくことが望まれる。

各務原市は、高架化は行われていないため、近隣市で高架化後の利活用が行われているケースも視察し、参考にすることも、当市にあったまちづくり推進の一助となると考える。

平成28年度施行された障害者差別解消法は、障がい者への過度にならない範囲での合理的配慮が求められることになった。内閣府がHPで公開している合理的配慮へのQAも参考に、障がい者への理解・啓発普及に努めることで、社会の側にある障壁を共に超えていくツールになると考える。東村山市の道路状況は、凹凸が多く見られ、高齢者・障がい者に限らず歩きにくく、改善が課題である。

当市でも、移動等に困難を抱える可能性が高い高齢者をはじめ、障がい者や乳幼児保護者へのアンケート調査やまち歩きなどを通して実際に課題のある箇



▲説明を受けている様子

所の実態把握を行い、わがまちに合うユニバーサルデザインを取り入れたバリアフリーなまちづくりを構築していくことが肝要である。

今回の各務原市での視察の成果と課題を、今後予定されている連続立体交差事業完了後の利活用に向けた計画に反映させていくべきと考える。

(2) 大阪府大阪市

交通バリアフリー基本構想について

【大阪市の概要】(平成30年10月1日現在)

人 口：2,725,006人

世帯数：1,412,983世帯

面 積：225.21 km²

大阪市は270万人を超える人口を有し、淀川の河口に開けた古くからの港湾都市で、瀬戸内海と京都をつなぐ水運の要を担い、西日本の物流の中心として栄えてきた大阪府の中心都市である。視察時には11月に決定する2025年万博に「大阪・関西万博」誘致に立候補している最中で機運醸成に市役所が先頭に立って取り組んでいた。

その後、日本時間23日開催地として正式決定した。



▲大阪市庁舎前にて

【視察目的】

交通バリアフリー基本構想策定の先進市である大阪市の「大阪市交通バリアフリー基本構想」策定の経緯と取り組み、難波地区のバリアフリー整備状況の現地視察を、当市の東村山駅周辺まちづくりへ活かすことを目的とする。

【視察概要】

1) 「大阪市交通バリアフリー基本構想」策定経緯

平成5年4月に基本構想の策定、地区の選定の検討を行うために学識経験者、関係団体(高齢者・障がい者)、近畿運輸局、近畿地方整備局、大阪府警察本部、鉄道事業者、バス協会、大阪市内で構成する「ひとにやさしいまちづくり推進本部」を設置、検討を重ね同年9月には「大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱」を策定。

大阪市内を25の地区に分けて、市と関係行政機関、関係事業者で構成する「各地区連絡調整会議」で素案を作成し、連絡調整メンバー、地域の障がい・高齢者団体、地域団体等の代表で構成する「各地区基本構想検討会議」で基本構想を検討した。

しかしながら、市内にJR、私鉄合わせて211もの駅があること、また効率的に事業を進めていく観点から対象地区を第1次～第3次の段階的に選定をしていくことになり、第1次は乗降客数上位の梅田、難波、天王寺・阿倍野の3地区15駅を対象に平成14年度に実施。第2次として乗降客10万人以上で他社線乗換えの多い12地区31駅を選定、第3次として駅周辺の徒歩圏内に官公庁施設、福祉施設



▲説明を受けている様子

が集まる10地区14駅を選定した。

2) 基本構想に基づく 25 地区の進捗状況

・鉄道事業者による公共交通特定事業

①EV による段差解消

98%が完了し残り 1 駅はホームが狭いため全体改修しないと設置が出来ない状況

②多機能トイレ設置

95%が完了、残り 3 駅だが駅の形状から物理的に厳しいとのこと

③車いす用券売機

35%完了

・道路管理者による道路特定事業

視覚障がい者誘導用ブロックの敷設は対象95kmのうち83km、87%完了しているが残りの道路、歩道は狭いため設置が厳しいとのこと

・交通管理者による交通安全特定事業

音響信号機は100%設置完了

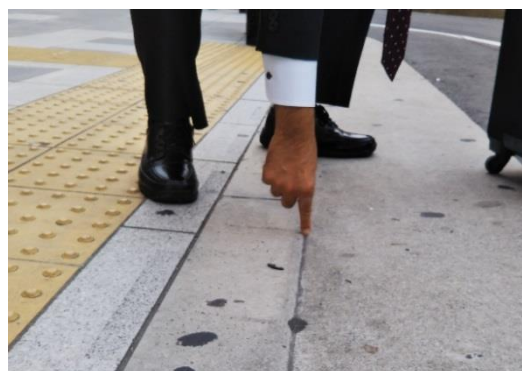
3) 基本構想の見直し等

周辺土地利用の変化、意見・要望など、毎年ヒアリングを行っているが見直しは行っていない。

障がい者団体からは市内の無人駅（3 駅）の解消について要望があるが課題が多く現状では解決が難しいとのこと。

【考察】

今回の大阪市における交通バリアフリー基本構想策定から整備についての視察で感じたことは市民の移動が円滑に行えるように取り組むことの大切さである。平成12年(2000年)施行の高齢者、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」、平成18年(2006年)施行された高齢者、身体障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律いわゆる「バリアフリー新法」が施行される以前より、平成6年(1994年)施行のハートビル法を見据えて前年の平成5年度に設置した「ひとにやさしいまちづくり推進本部」で「大阪市交通バリアフリー基本構想」策定に向けた協議を開始、市内を25地区に分けて地域の実情に合わせた基本構想を策定し、同年9月には「大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱」を策定して着実に整備に取り組んできた成果がまちづくりに反映されている。実際に現地を視察した難波地区の道路整備におけるバリアフリー整備率は約96%が完了していたが、駅周辺の私鉄本社ビルの再整備等が進行したことの相乗効果もあり、歩道等の段差解消は2センチ以下を基本として1センチや段差ゼロの箇所もあり、視覚障害者誘導用ブロック(点字ブロック)も随所に整備されており、すべての利用者に配慮された駅周辺整備は素晴らしいものであった。



▲整備された歩道の段差

東村山市においては現在、東村山駅周辺連続立体交差事業が施工中であり、事業完了時には誰もが利用しやすい空間への再整備が求められている。

全国では294市町村が策定している（平成28年度末）交通バリアフリー基本構想、わが市もまずは東村山駅周辺の整備に併せて基本構想策定に向けた検討が始まることを期待する。