

1.基本構想策定にあたって

(1)交通バリアフリー法とは

(ア)交通バリアフリー法制定の背景と経緯

わが国においては、急速な高齢化の進展、ノーマライゼーションの浸透などから、高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活の確保の重要性が増大してきており、その前提の一つとして、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上（以下「バリアフリー化」という。）が急務となっています。

そこで国は、バリアフリー化の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的として、平成12年5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」（以下、通称を用い「交通バリアフリー法」という。）を公布し、同年11月に国土交通大臣より、バリアフリー施策を総合的かつ計画的に推進するための「基本方針」として、「バリアフリー化の意義及び目標」、「交通事業者等が講ずべき措置」、「基本構想の指針」、「バリアフリー化のために国及び地方公共団体が講ずべき措置、国民の協力」に関する事項が示されました。

1.バリアフリー化の趣旨

高齢者の方、身体障害者の方、そのほか妊産婦の方などの公共交通を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、

駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などのバリアフリー化を推進します。

駅などの旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づいて、旅客施設、道路の周辺、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進します。

2.基本方針とバリアフリー化の意義

基本方針は、公共交通機関のバリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、国においてバリアフリー化の目標等を定めるものです。基本方針では、バリアフリー化の意義を以下のとおり示しています。

高齢者、身体障害者等が自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会を実現すること。

すべての利用者に利用しやすい施設、設備の整備の推進。

バリアフリー化を進めるに当たっては、高齢者、身体障害者等の意見の反映が重要。（安心して移動できる社会を目指して～交通バリアフリー法の解説～より）

基本方針の内容については、「国が示すバリアフリー化の目標」を本文中で示す他、巻末参考資料に概要を示します。

(イ) 交通バリアフリー法の仕組み

交通バリアフリー法の基本的な仕組みは、図1-1のとおりとなっています。

区は、主務大臣（国土交通大臣）が示した基本方針に基づき、一定規模の駅などの旅客施設を中心とした地区（以下「重点整備地区」という。）について、駅などの旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、当該重点整備地区におけるバリアフリー化のための方針、実施する事業等を内容とする「基本構想」を策定することができます。

図1-1 交通バリアフリー法の仕組み



(ウ) 国が示すバリアフリー化の目標

バリアフリー化に関する基本方針は、公共交通機関のバリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、国においてバリアフリー化の目標等を定めたものです。

国土交通大臣により示された国の基本方針では、バリアフリー化の目標を以下のとおりとしています。

基本方針の概要については、巻末参考資料参照。

旅客施設

2010年までに、1日当たりの平均的な利用者の数が5,000人以上の鉄道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、「段差の解消」、「視覚障害者誘導用ブロックの整備」、「身体障害者用のトイレの設置」等のバリアフリー化を実施する。

車両等

2010年までに、表1-1に示すバリアフリー化を達成する。

表1-1 車両等のバリアフリー化の目標

車両等の種類	車両等の総数	バリアフリー化される車両等の数
鉄道車両	約51,000両	約15,000両(約30%)
乗合バス車両	約60,000台	原則として、10~15年で低床化された車両に代替 (うちノンステップバス) 約12,000~15,000台(約20~25%)
旅客船	約1,100隻	約550隻(約50%)
航空機	約420機	約180機(約40%)

一般交通用施設

重点整備地区の主要な特定経路¹⁾を構成する道路、駅前広場、通路等について、原則として2010年までにバリアフリー化を実施する。

信号機等

2010年までに、音響式信号機²⁾、高齢者等感応信号機³⁾などの信号機の設置、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表示の設置等のバリアフリー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する。

1) 特定経路…駅と公共施設等を結ぶバリアフリー化の必要のある道路のことです。

2) 音響式信号機…歩行者用信号機が「青」になったことを、メロディーや鳥の声などの「音」で知らせるので、視覚障害者の方も安心して横断歩道を渡ることができます。

(2) 千代田区の現況

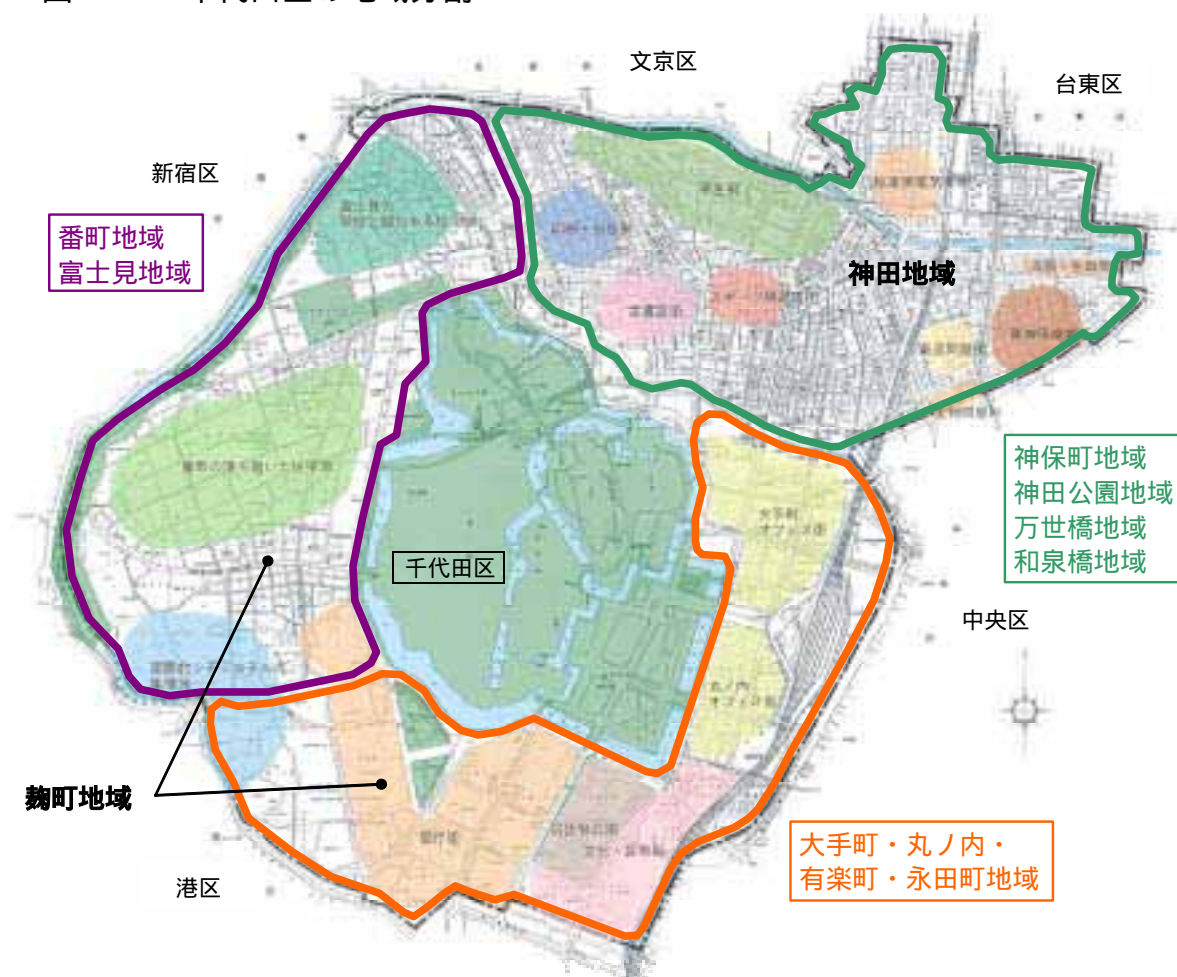
(ア) 都市構造

千代田区は、皇居を中心に外周をJR中央線、JR山手線と営団地下鉄丸ノ内線に囲まれた円環状の都市構造になっています。皇居のまわりには、首都東京の都心の顔となる官庁街やオフィス街を構成し、その周辺には、古書店街、印刷出版街、電気街や大学、予備校、専門学校などがつくりだす学生街など独特の街並みを育んできました。

また、次に示すとおり、土地利用の状況から大きく3つの地域に区分することができます。

- ・ 番町地域、富士見地域は、山の手の閑静な住宅地を含む商業・業務系を中心とした市街地となっています。
- ・ 神保町地域、神田公園地域、万世橋地域、和泉橋地域は、下町の面影を残すまちです。古書店街や電気街、繊維問屋街などの特徴ある区の商業・業務系を中心とした市街地となっています。
- ・ 大手町・丸ノ内・有楽町・永田町地域は、業務地の開発が進められ、政治・経済・文化等の面で首都の中心としての役割を担ってきました。高度成長期以降、業務機能の集積が一層進むとともに、中央官庁地区の整備が進み、高度な中枢機能の集積した地域として発展してきました。

図1 - 2 千代田区の地域分割

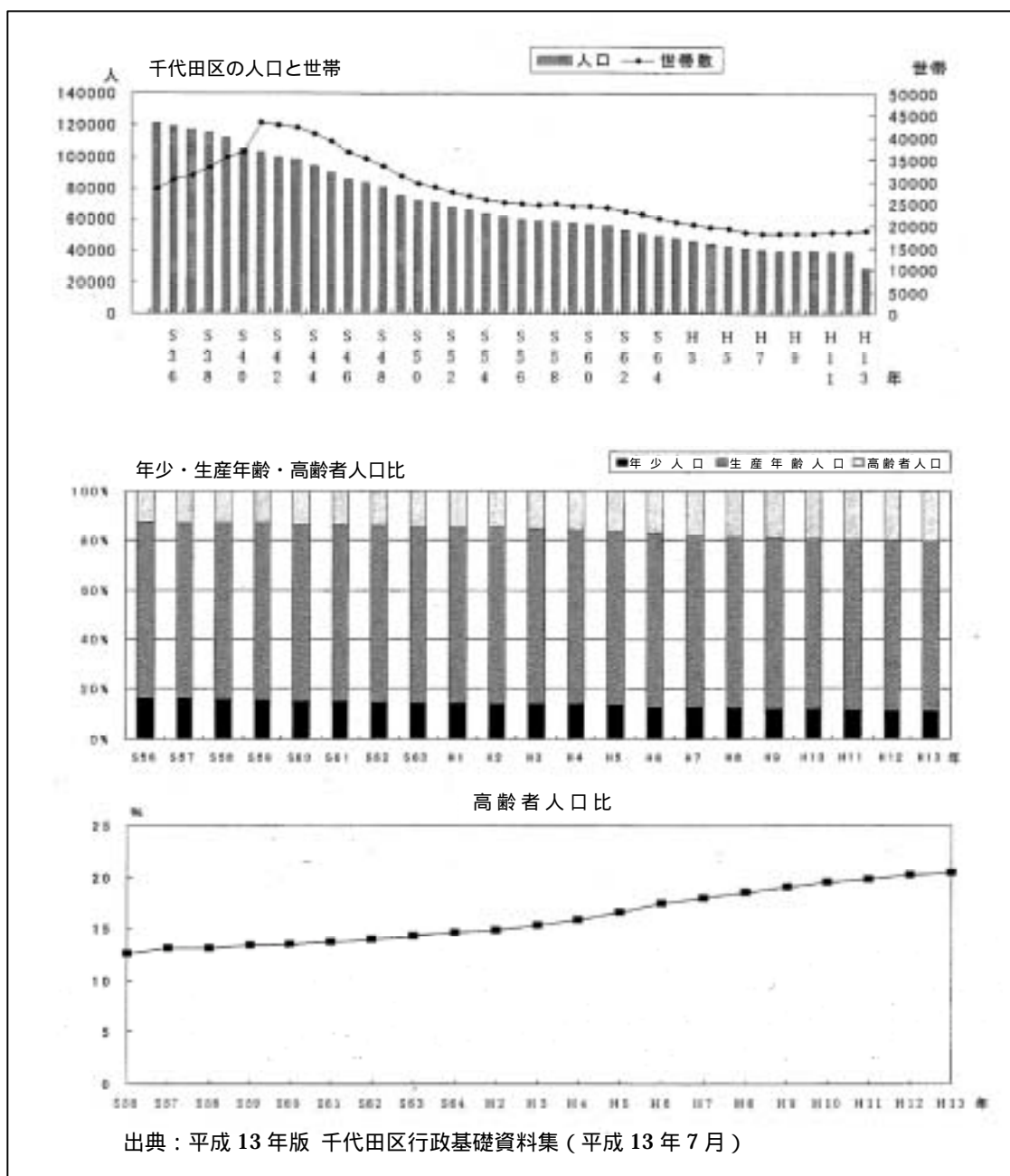


(イ)人口

千代田区の人口は約 4 万人、世帯数は約 2 万世帯（平成 13 年 1 月 1 日現在、住民基本台帳）となっています。定住人口に占める高齢者の割合は年々増加しており、平成元年に幼年人口割合と逆転し、現在は、区民の約 5 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者となっています。

昼間人口は、昭和 60 年代以降、概ね 100 万人前後で推移しています。

図 1 - 3 千代田区の人口と世帯数、高齢者人口比



(ウ) 公共交通網

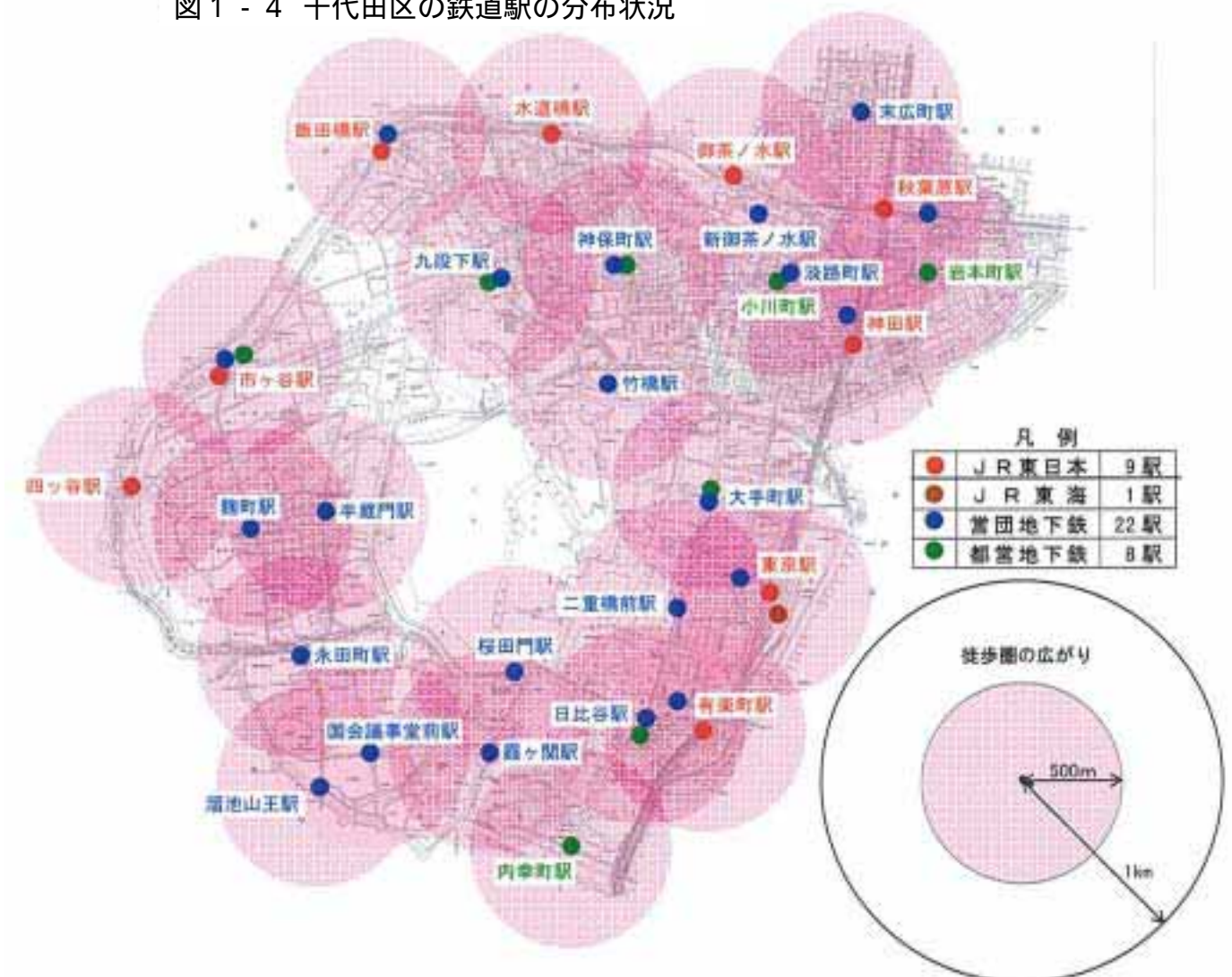
鉄道

千代田区の鉄道網は、ＪＲ東日本が主に山の手・中央線の２路線に計９駅、ＪＲ東海が東海道新幹線の１駅、営団地下鉄が丸ノ内・有楽町・半蔵門線など８路線に計２２駅、都営地下鉄が新宿線と三田線の２路線に計８駅あり、全部で１３路線、４０駅が皇居及び皇居周辺を除く面積約９６０haに集中しています。このため区全域がこれらの鉄道駅からの徒歩圏に含まれるという状況となっています。

４０駅すべてが、１日の平均的な利用者数が５,０００人を超え、また多くの鉄道駅が乗り換えのターミナル駅となっており、首都の１００万人を超える昼間人口の移動を支えています。

また、千代田区の鉄道駅における垂直移動施設の整備状況は、図１－５のとおりとなっています。

図１－４ 千代田区の鉄道駅の分布状況



その他の公共交通機関

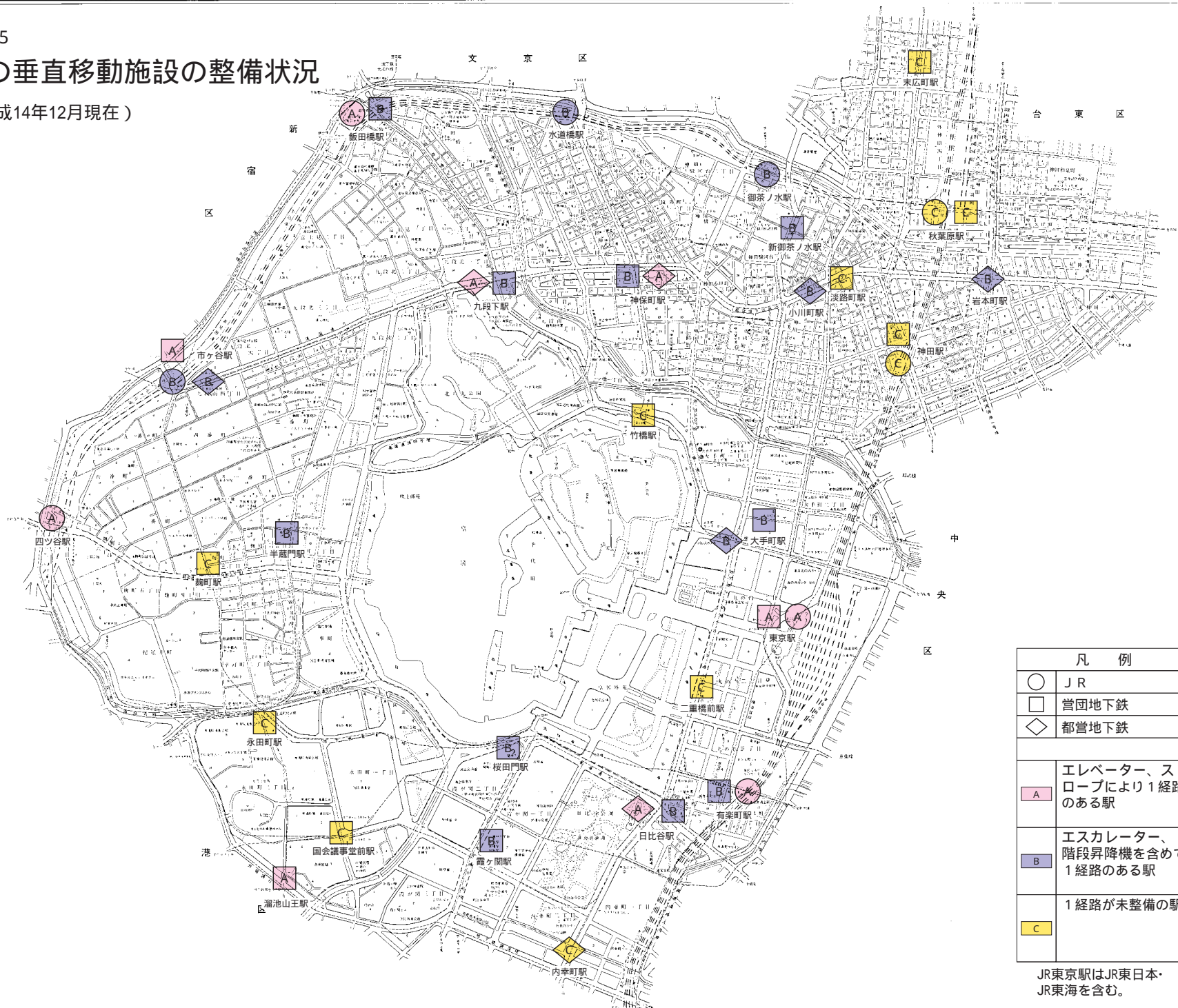
現在、千代田区内の路線バスは、都営バスが６系統運行しています。

また、区では高齢者や身体障害者、乳幼児を連れた方などが地域で自由に行動するための福祉的な要素を備えた地域交通として地域福祉タクシー「風ぐるま」を運行しています。現在、５系統運行しています。

図 1 - 5

駅の垂直移動施設の整備状況

(平成14年12月現在)



凡 例	
○	J R
□	営団地下鉄
◇	都営地下鉄
A	エレベーター、スロープにより1経路のある駅
B	エスカレーター、階段昇降機を含めて1経路のある駅
C	1経路が未整備の駅

JR東京駅はJR東日本・JR東海を含む。

(エ) 道路

千代田区内の道路は、総延長約 166.5km あります。道路の管理区分から延長順に区道約 131.0km、都道約 26.3km、国道約 9.2km となっています。

地域別の道路の状況は、次に示すとおりとなっています。

- ・ 大手町・丸ノ内・有楽町・永田町地域は、中央官庁地区などの大規模な街区で構成され、道路の大部分を都道、国道が占めています。
- ・ 番町地域、富士見地域は比較的大きな街区の周りを区道が取り囲み、都道、国道の割合は少なくなっています。
- ・ 神保町地域、神田公園地域、万世橋地域、和泉橋地域は、国道、都道等の幹線道路に囲まれた街区の中に区道が密集した状態となっています。

千代田区の道路率：23.4 %

千代田区の都市計画道路の整備率：78.3 %

また、所管別の道路の状況は、表 1 - 2 に示すとおりとなっています。

図 1 - 6 千代田区の所管別道路網



表 1 - 2 千代田区内の道路の状況

管理区分	現況の特色
<p>区道（千代田区） 延長：約 131.0 km</p> <p>主な区道： ・神田警察通り ・専大通り ・日本テレビ通り ・プリンス通り など</p>	<p>区道のうち歩道が設置されている道路は 52.3km（40%）で、残りは歩車共存の細街路で 78.8km（60%）となっている。</p> <p>歩道が設置されている道路の中で歩道幅員 2.5m以上の道路は 33.7km（64%）である。全管理延長に占める割合では 26%となっている。</p> <p>電線類の地中化された道路は 30.5km（23%）となっている。</p> <p>地形に起因する坂道が多く、特に御茶ノ水駅周辺と皇居西側の地域に集中している。</p> <p>坂道には縦断勾配が 5%を超えるものも多く、中には 10%を超えるものや階段となっている場所もある。</p>
<p>都道（東京都） 延長：約 26.3 km</p> <p>主な都道： ・靖国通り ・目白通り ・外堀通り など</p>	<p>全路線の 26.3km が有効幅員 2m以上の歩道で整備されている。（100%）</p> <p>電線類の地中化された道路は 24.9km（95%）となっている。</p> <p>地形に起因する坂道が多く、縦断勾配 5%を超えるものがある。</p> <p>全路線が幹線道路で 4 車線以上の車道をもち、多くの自動車交通を処理している。</p>
<p>国道（国土交通省） 延長：約 9.2 km</p> <p>主な国道： ・昭和通り ・日比谷通り ・青山通り など</p>	<p>全路線の 9.2km が有効幅員は 2m以上の歩道で整備されている。（100%）</p> <p>電線類の地中化された道路は全路線 9.2km となっている。（100%）</p> <p>地形に起因する坂道が多く、縦断勾配が 5%を超えるものがある。</p> <p>全路線が幹線道路で 4 車線以上の車道をもち、多くの自動車交通を処理している。</p>