

4 .エリア別構想

(1) エリア別構想策定の方針

(ア) エリア区分と特定経路

エリア区分と事業方針

重点整備地区のエリア区分は、表4 - 1 に示すとおりの9エリアとします。また、各エリア別に示した構想は、基本構想の構成 (p.13) で示しているとおりの、今後の事業の進め方から「構想」と「構想」に分けられます。

表4 - 1 エリア区分と事業方針

	エリアの名称	構 想	事業方針
1	御茶ノ水		エリア別構想の内容に基づき各事業者が事業計画を策定し事業を進めます。
2	神田		エリア別構想を踏まえ、各事業者が事業計画を策定し事業を進めるとともに、区が道路事業計画を策定する時に実施する住民参加のワークショップ等で事業内容を検討し、各事業者が必要に応じて事業計画に反映させて事業を進めます。
3	秋葉原		
4	飯田橋・水道橋		
5	四ッ谷・市ヶ谷		
6	九段下・神保町		
7	永田町		
8	東京・有楽町		
9	霞ヶ関		

特定経路の選定方針

特定経路は、次の方針に基づきエリア毎に選定します。

1) 多くの人、どこに行くのにも通る歩行者の主動線である道路

- ・ 駅の出入口や駅前広場などと直接接している道路、バス停などが設置されている幹線道路など公共交通機関を用いて来訪した人が必ず利用する道路を対象とします。
- ・ 区には近郊都市から伸びる国道や都道などの幹線道路が集中しています。また、区内にある30もの地下鉄駅の出入口は、大部分がこれらの道路の歩道や隣接する建築物に設置されており、地下鉄を降りた人が必ず利用する道路となっています。ほぼすべての国道と都道が対象となります。

2) 駅と区の施設、病院などみんなが使う施設や場所を結ぶ道路

- ・ 駅と国民的に重要な場所を結ぶ道路。
(皇居及び皇居東御苑、国会議事堂、靖国神社、千鳥ヶ淵戦没者墓苑など。)
- ・ 駅と広域的に集客力がある文化施設等を結ぶ場所。
(様々なイベントが催される日本武道館や東京国際フォーラム、日比谷公会堂、国立劇場など。)
- ・ 駅とみんなが日常生活で訪れる施設を結ぶ道路。
(例えば、千代田区役所や出張所、国や都の庁舎など。)
- ・ 駅と高齢者や心身障害者が多く利用する福祉施設や病院等を結ぶ道路。
(例えば、高齢者センター、いきいきプラザ一番町、総合病院など。)
- ・ 駅と区民の社会活動を支援する集会所などの施設を結ぶ道路。
(例えば、社会教育会館、神田コスモス館、九段さくら館など。)

3) 駅から書店街や電気街など魅力あるまちへの道路、まちなかへの道路

- ・ 千代田区には神田神保町の古書店街、秋葉原の電気街など専門店が集積し、広域的な集客力を有する魅力あるまちが多くあります。これらのまちへ至る道路、中心となる道路、外郭をなす道路が対象となります。

(イ) 鉄道駅のバリアフリー化の進め方

区内にある鉄道駅でバリアフリー化されたルートを確認するためにエレベーター等を設置する場合、地下鉄駅では地下埋設物の状況や地上での用地の確保等、また、JR駅では駅の立地等から周辺施設を含む大規模な改修工事が必要となるなど、多くの課題があります。そのため、現時点で必ずしも2011年までの10ヶ年で整備を完了することが約束できない施設もあります。

そこで鉄道駅は、必ず10ヶ年で目標整備レベルを達成する施設と、10ヶ年を目標として事業化へ向けて調整を行い、課題がクリアされた時点で整備を実施する施設に分類します。エリア別構想では、表4-2に示すとおり前者を「特定旅客施設」、後者を「準特定旅客施設」として位置づけます。

表4-2 鉄道駅の種類

分類	施設の内容
特定旅客施設	法に基づく特定旅客施設指定の要件を満たし、かつ10ヶ年でエレベーター等の垂直移動設備の設置等によりバリアフリールートの確保の見込みがある駅
準特定旅客施設	法に基づく特定旅客施設指定の要件を満たすが、主に垂直移動設備の設置等のバリアフリールート確保において、クリアすべき課題が残されており、課題がクリアされた時点で特定旅客施設として整備することがふさわしいと考えられる駅

注)ここで用いる「準特定旅客施設」という言葉は、交通バリアフリー法に規定された用語ではなく、区が計画を策定するために必要な用語として独自に整理し、位置づけたものです。

また、既存駅の構造上等からエスカレーターや階段昇降機をやむを得ず用いる必要がある施設があるため、表4-3に示すとおり、整備レベルとして標準的な整備を行う施設と、やむを得ない場合の整備を行う施設の2種類を設定します。

表4-3 鉄道駅の整備レベル

レベル	整備の方針	対象とする旅客施設
A	移動円滑化基準に基づくスロープ、エレベーターにより段差などが解消された経路を1ルート以上確保	原則すべての旅客施設
B	移動円滑化基準に基づくスロープ、エレベーターによる対応が困難な場合に、エスカレーターや階段昇降機等による代替的な手段も含めて段差などが解消された経路を1ルート以上確保	既存駅の構造上やむを得ない旅客施設

(ウ) 道路のバリアフリー化の進め方

道路には、幅員や地形等から道路の移動円滑化基準に適合する整備が可能なものと不可能なものがあります。このため、駅と公共施設等を結ぶ経路となる道路では、前者を「特定経路」、後者を「その他の経路」と指定します。また、特定経路には、周辺街区や整備の状況から道路の移動円滑化基準に基づくセミフラット方式で整備することが有効な道路と、マウントアップ方式の歩道を活かしながら段差や勾配等を改善することで十分機能が確保される道路があります。前者の目標整備水準を「レベルA」、後者を「レベルB」として、有効かつ円滑な整備の推進を目指します。

道路ごとの整備水準の選定は表4-4に基づきますが、目標年度内の整備においてはレベルAを目標としながらも、暫定的にレベルBで整備する場合があります。

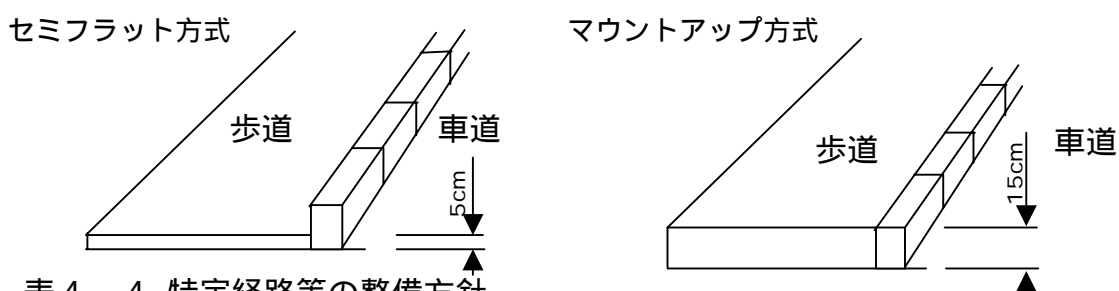


表4-4 特定経路等の整備方針

区分	レベル	整備の方針	対象とする道路
特定経路	A	道路の移動円滑化基準の構造に基づき、セミフラット方式による平坦な歩道を整備します。	<ul style="list-style-type: none"> 施設の老朽化等により大規模な改修が必要な道路 共同溝整備等の他事業と一体的に整備することで高い効果が得られる道路 上記のような大規模な改修、改造も含めて、車両乗り入れ部が多く、かつ歩道の幅員が狭く、歩道に波打ちが発生する道路 など
	B	マウントアップ方式の歩道の構造のまま、交差点部分等の段差やすり付け勾配の改善など、障害となるものを除去します。	<ul style="list-style-type: none"> シンボルロード事業等により景観に配慮した歩道が既に整備されている道路。 街区が大きく、車両乗り入れ部も少なく、歩道に波打ちが発生しない道路で、かつ歩道の幅員が広く、現況幅員内で段差や勾配の解消が可能な道路 など
その他の経路	-	道路の移動円滑化基準を準用し、できる限り移動しやすい道路に整備するとともに、交通規制等により歩行者の安全性を確保します。	<ul style="list-style-type: none"> 地形等に起因する坂の勾配が5%を超えるなど道路の移動円滑化基準を満足させるためには周辺街区を含めた大規模な整備が必要となる道路 歩道のない道路や、現況道路幅員と自動車交通量の関係等から2m以上の有効幅員をもつ歩道が設置できない道路 など