

第3章 交通と街づくりのバリアフリー化に関する取り組み事例

本章では、各地域における交通と街づくりのバリアフリー化に関する取り組み事例を取り上げ、取り組みの特徴や課題・問題点などを整理する。

各事例の概要や、抽出に際しての着眼点等は次に示すとおりである。

対象地域	内容	地域特性	着眼点	
1. 埼玉県さいたま市 (さいたま新都心)	施設 新設	大都市 都心部	案内窓口の設置、ボランティアの活用などソフト面の重視	
2. 兵庫県伊丹市 (阪急伊丹駅周辺)	等 の バ リ ア フ リ ー 化	大都市 郊外部	取り組みの各段階で多様な利用者ニーズを的確に反映	
3. 神奈川県横浜市 (上大岡駅周辺)			市街地再開発事業による駅およびその周辺一体のバリアフリー化	
4. 愛知県名古屋市 (小幡駅周辺)			市街地再開発事業に伴い、事業地区以外を含む地区全体のバリアフリー化	
5. 愛知県知多市 (朝倉駅周辺)			県の認定アドバイザーの助言を整備内容に反映	
6. 神奈川県藤沢市 (湘南台地区)		3年間のワークショップ開催を経て住民参加型の計画を立案		
7. 岐阜県高山市 (中心市街地)		地方都 市	モニター旅行等により観光客のニーズを把握し、施策等に反映	
8. 東京都町田市		移 動 手 段 の 確 保	個別型 +バス	大都市 郊外部
9. 東京都武蔵野市	段 の 確 保	バス	地方都 市	官民連携によるバスおよび移送サービスの提供
10. 高知県中村市				フルデマンドバスシステムの運行
11. 埼玉県	情報 提供	(県内)	障害者団体の協力によるバリアフリーマップの作成	

なお、ここに紹介する各事例については、以下の各点に留意した上で参考とされたい。

- ・わが国におけるバリアフリー化の取り組みは、歴史がまだ浅く、個々の施策内容については、技術的基準が確立された段階にないものも含まれること
- ・バリアフリー化は、人間の移動を対象とした取り組みであるため、実施に際して細部にわたって繊細な配慮が不可欠であるだけでなく、当該地域固有の地理的・社会経済的特徴等を踏まえる必要があること
- ・以上のことから、記載事例は試行錯誤過程の事例と認識されるべきであり、バリアフリー化に向けた努力の姿勢は十分に評価されるべき一方で、改良すべき事柄も含むものがあること

1. さいたま新都心におけるハード・ソフト両面のバリアフリー化 - 埼玉県さいたま市

ポイント

さいたま新都心地区の開発では、埼玉県、国、進出企業、鉄道事業者等との連携・協力のもと、各街区に共通したシステムでバリアフリー化が推進されている。

ハード面だけでなく、「総合案内所」及び「ふれあいプラザ」の設置による有人案内窓口の開設等ソフト面のバリアフリー化が充実している。「ふれあいプラザ」には地域住民によるボランティアが常駐して、各種の支援サービスを提供している。

障害者団体との調整は、懇談会形式と個別ヒアリングの実施によって柔軟に対応がなされた。また、国主導の検討組織への参加や事業者ヒアリングの実施によって事業者間の調整を図りつつ事業に取り組みられた。

(1) 経緯

「バリアフリー都市」が新都心開発のコンセプト

1997年2月、埼玉県は「バリアフリー都市宣言」を行い、さいたま新都心のまちづくりの方向性として、「街全体のバリアフリー化」を明確に示した。その後、具体的な事業内容についてハード・ソフト両面の整備方針や計画が策定された。2000年度よりさいたま新都心駅や業務ビルの開業、国の機関の移転等が相次いで実施され、街開きが行われた。開発段階に合わせてバリアフリー事業が実施されている。

(1996年4月)	埼玉県福祉のまちづくり条例施行)
1997年2月	バリアフリー都市宣言(埼玉県)
1998年3月	さいたま新都心のバリアフリーに関する提言(バリアフリー都市宣言の具体化)
1998年5月	さいたま新都心バリアフリー施設整備方針(その1)を策定(ハードの整備方針)
1999年8月	さいたま新都心バリアフリー施設整備方針(その2)を策定(ソフトの整備方針)
1999年度	「さいたま新都心地区まちのサイン 歩行者系サインマニュアル」の作成
2000年3月	バリアフリーのまちづくり推進計画策定(ボランティア活動推進計画策定)
(事業等のうごき)	
2000年2月	国の18機関の移転開始
4月	「さいたま新都心駅」開業
5月	さいたま新都心街開き

(2) 施策・事業の概要

事業主体

区域内の都市基盤整備、業務ビル開発の事業主体は、埼玉県のほか、都市基盤整備公団、国、地元3市(現さいたま市)、民間事業者等複数にわたっている。

<事業主体と事業>

都市基盤整備公団による土地区画整理事業(道路(歩道・車道)、公園、歩行者デッキ、交通広場(駅東口ターミナル)等の公共空間の基盤整備)

国、県、地元3市(現さいたま市)による周辺街路整備事業

県による東西自由通路整備(JR横断部)

JR東日本(株)による新駅整備

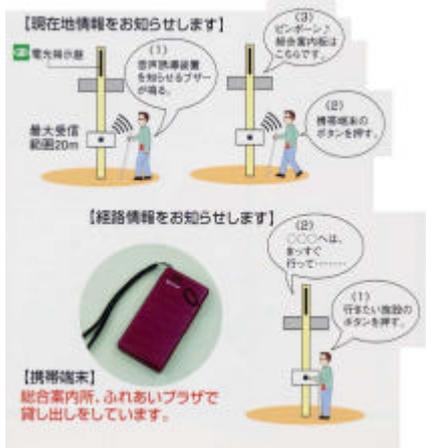
各事業主による業務ビル開発

ハード・ソフト両面のバリアフリー化の内容

有人窓口案内の設置等ソフト面のバリアフリー事業が充実

さいたま新都心地区では、ハード面に加え、ソフト面のバリアフリー事業が充実している。さいたま新都心駅自由通路上の「さいたま新都心総合案内所」では、有人案内窓口による地区や施設の案内のほか、各種支援機器の貸出を行っている。

「ふれあいプラザ」では有人窓口案内の設置に加え、ボランティアの常駐により各種サービスが提供されているほか、ボランティアの活動拠点としても機能している。

<p><ハード事業></p> <table border="0"> <tr> <td>歩行者デッキの整備</td> <td>歩行者系サイン</td> </tr> <tr> <td>エレベーター（14カ所）</td> <td>視覚障害者誘導ブロック</td> </tr> <tr> <td>さいたま新都心駅(2)及び大宮ほこすぎ橋東端(1)を含む</td> <td>LED内蔵ブロック</td> </tr> <tr> <td>エスカレーター（9カ所）</td> <td>音声誘導装置</td> </tr> <tr> <td>さいたま新都心駅(2)含む</td> <td>触知図</td> </tr> <tr> <td></td> <td>LED可変文字情報装置</td> </tr> </table>		歩行者デッキの整備	歩行者系サイン	エレベーター（14カ所）	視覚障害者誘導ブロック	さいたま新都心駅(2)及び大宮ほこすぎ橋東端(1)を含む	LED内蔵ブロック	エスカレーター（9カ所）	音声誘導装置	さいたま新都心駅(2)含む	触知図		LED可変文字情報装置	 <p>音声誘導装置</p>
歩行者デッキの整備	歩行者系サイン													
エレベーター（14カ所）	視覚障害者誘導ブロック													
さいたま新都心駅(2)及び大宮ほこすぎ橋東端(1)を含む	LED内蔵ブロック													
エスカレーター（9カ所）	音声誘導装置													
さいたま新都心駅(2)含む	触知図													
	LED可変文字情報装置													
<p><ソフト事業> 利用時間は10:00～18:00(毎日)</p> <p>総合案内所・ふれあいプラザ双方で提供されるサービス 案内、バリアフリーマップの配布、音声誘導端末 ・ベビーカー・車いすの貸出 等</p> <p>ふれあいプラザで提供されるサービス 点字プリンター・ファクシミリの利用、休憩・授乳・おむつ替えスペースの利用、授乳給湯サービス 等</p> <p>ふれあいプラザに常駐するボランティアによる各種支援</p>														
 <p>総合案内所</p>		 <p>ふれあいプラザ</p>												
<p><ソフト事業の事業費></p> <p>総額約 5,530 万円（2001 年度予算ベース） 埼玉県とさいたま市で 50% ずつ負担</p> <p>内訳 ・総合案内所及びふれあいプラザの運営費（人件費・光熱費 等） 3,900 万円</p> <p>・バリアフリー総合インフォメーションシステムの運営費 940 万円</p> <p>・ボランティア活動支援（ボランティアマネージャーの派遣費用、活動場所の提供等） 690 万円</p>														

ソフト事業の事業費5,530万円は、県とさいたま市で5割ずつ負担

ソフト事業の事業費は年間5,530万円（2001年度予算ベース）で、県とさいたま市で5割ずつ負担している。「総合案内所」及び「ふれあいプラザ」の人件費、光熱費、家賃等の運営費が3,900万円とほとんどを占めている。

ボランティア事業の内容

「ふれあいプラザ」にボランティアが常駐し、マンパワーによる支援を自主的に展開

「ふれあいプラザ」内には、埼玉県の公募により選任されたボランティアが一日当たり約4名常駐し、ボランティアの自主的取り組みによる支援も行われている。

活動拠点（ふれあいプラザ内ボランティアズスペース）の提供、ボランティアマネージャーの派遣、消耗品の提供等は、県及びさいたま市（旧地元3市）によって負担されているが、運営はボランティア自身で行われており、活動に係る交通費やボランティア保険の加入等の費用もボランティアの自己負担となっている。

男女1名ずつのボランティアマネージャーが、週4日（30時間/週）、行政から派遣されており、ボランティア活動全体を統括する役割を担っている。

ボランティアの内訳（募集時）	・性別：女性50人、男性19人、計69人 ・年齢構成：16～70歳（平均年齢39.8歳） ・特技等：外国語23人（うち英語 20人）、手話13人、ホームヘルパーの有資格者6人 等
活動内容	・街の案内 ・ガイドヘルプ(車いす補助、視覚障害者誘導 等) ・手話コミュニケーション ・季刊ボランティア通信の発行（活動内容の紹介、さいたま新都心PR）等
利用者数	2000年5月～2001年3月までで、253件、3,110人

(3) 推進体制

庁内検討組織としてさいたま新都心バリアフリー研究会を設置

推進体制としては、有識者、県庁内担当部局による「さいたま新都心バリアフリー研究会」と、障害者団体が参加する「さいたま新都心バリアフリー研究懇談会」が設置された。

さいたま新都心バリアフリー研究会（庁内調整組織） 注）部署名は当時 東洋大学高橋儀平助教授（委員長） 福祉部福祉総務課（福祉のまちづくり条例担当） 住宅都市部新都心企画課（都市管理担当、景観調整担当、新駅・複合交通センター担当） 住宅都市部新都心施設課（さいたまひろば担当、さいたまアリーナ担当） 住宅都市部新都心基盤整備課（区画整理担当） さいたま新都心バリアフリー研究懇談会 バリアフリー研究会に障害者団体がオブザーバー参加

障害者団体とは懇談会形式で意見を聴取し、調整

懇談会という柔軟性のある形態としたことが円滑に進められた要因となっている。また、設備面の詳細な点は、別途ヒアリングによって直接的に利用者の意見を聴取して調整しており、きめ細やかな対応がなされている。

事業主体とは個別ヒアリングで調整

埼玉県の「バリアフリーに関する提言」のタイミングが、すでに国や公団等の各施設的设计段階であったことや、提言に盛り込まれた建物の水準もハートビル法や県の福祉のまちづくり条例以上の水準であったことに配慮し、県と他の事業主体との調整は、組織を構

成するのではなく、個別にヒアリングで調整する方式が採られている。

鉄道事業者である東日本旅客鉄道(ＪＲ東日本)もバリアフリー化への積極的な取り組み意向を示し、さいたま新都心駅構内にも、エレベーター・エスカレーターの設置、改札口の誘導チャイム、多目的トイレ、各種バリアフリー関連設備が設置されている。

(4)推進上の問題点とその対応策等

バリアフリーの連続性を担保するために事業主体間での連携が重要

歩行者デッキは業務ビルの事業主の保有部分と県及びさいたま市保有部分があり、段差が生じないように調整が行われた。バリアフリー化の有効性を高めるには連続性の確保が必須であり、複数の事業主体が存在する場合には、事業主体間の連携がきわめて重要な位置づけになる。

土地区画整理事業においてバリアフリー施設の一部は補助対象となる

土地区画整理事業スキームにおいて、歩行者デッキ、エレベーター・エスカレーター、点字ブロック等のバリアフリー施設についても、都市計画道路の一部と認められる施設は補助対象となっている。

(5)実施後の効果と今後の方向性

ボランティアによる支援は利用者に好評だが、自主財源を持たないことが課題

ボランティアによって提供されている各種の支援サービスは、来街者に好評で、運営もスムーズに行われている。しかし、現在、ボランティアは活動に充当できる自主財源を持っていないことから、それが活動の制約につながる可能性があり、今後の課題である。

設計段階からの障害者等の意見の聴取と客観的な立場から調整できる専門家が必要

「さいたまスーパーアリーナ」は、設計段階から障害者団体と協議したが、図面による打合せにならざるを得ず、具体的な構造や設備について説明不足となっていた点があった。このため、工事終了後、障害者団体からの申し入れにより、多目的トイレ内に当初設けられた乳幼児用ベッドを障害者も利用できる成人用に改造する等の改修工事が行われ、当初の予定を上回る費用がかかった。バリアフリー事業の推進には、設計段階から障害者や高齢者の意見を聴取するだけでなく、その意見を具体化して協議できる専門的知識を有した第三者的な立場のコーディネーターが必要であり、そうした人材の養成も重要である。

県の推進体制として総合調整を行う「ユニバーサルデザイン担当」を設置

さいたま新都心地区では、引き続きボランティアによるソフト事業の運営支援と、開発が進められている地区のハード面のバリアフリー化が進められる予定である。また、埼玉県のバリアフリー化の推進体制として、企画セクションにあたる総合政策部内に中心的な役割を果たす「ユニバーサルデザイン担当」が設置された。

担当	埼玉県県土整備部新都心管理課	TEL	048-830-5661
----	----------------	-----	--------------

2. 阪急伊丹駅における駅ビルと駅前広場の一体的なバリアフリー化 - 兵庫県伊丹市 -

ポイント

震災で全壊した駅の復興にあたり、伊丹駅・駅前広場・駅ビルの一体的なバリアフリー化を行った。

1996年4月「アメニティターミナル整備検討委員会」を設置し、あらゆる関係者が一堂に会する場を提供したことで、地域全体のコンセンサスをスムーズに得られた。ワーキンググループを設置したり、関係団体の委員会公聴を可能とするなど柔軟な対応により、取り組みの各段階で委員会メンバーを含む多様な利用者ニーズを的確に把握し、内覧会を実施する等によりニーズの反映結果の検証・修正も行っている。

(1) 経緯

すべての人にやさしい駅づくり

1995年1月17日、阪神・淡路大震災により阪急伊丹駅は全壊した。復興に際して、交通エコロジー・モビリティ財団の「アメニティターミナル整備事業」のモデル駅として選定され、高齢者や障害者を含むすべての人にやさしい駅づくりに向けて整備することとした。

また、昭和40年代に整備された駅前広場についても、広場が東西に分散しておりアクセス性に問題があった上、面積も小さかったこと等から、駅舎復興と同時期に、伊丹市により都市計画事業として整備されることとなった。

1998年11月に駅と駅ビルが完成、2000年11月に駅前広場が完成している。



駅ビル「リータRita」(正面)と駅前広場

(2) 施策・事業の内容

本事業の対象は、駅前広場、駅施設、駅ビル『リータ』からなる。改札口は駅ビルの3階部にある。

駅前広場については、伊丹市が都市計画事業「阪急伊丹駅周辺整備事業」として整備した。事業期間は1997年度～2000年度(都市計画事業認可1997年7月)、総事業費は約78億円である。また、駅施設と駅ビルについては阪急電鉄が整備



改札からみた駅前広場

しており、総事業費は80億円である（うち駅施設30億円、駅ビル50億円）。

駅前広場

- ・ 雨に濡れずに移動できる広幅員の連続上屋根
- ・ 段差の少ない歩道
- ・ 視覚障害者向け音声ガイドシステム
- ・ 総合案内板
- ・ 車いす利用者向けマイカー乗降スペース
- ・ ノンステップバスの導入（市営バス）



連続上屋（写真左部上）

駅ビル『リータ』

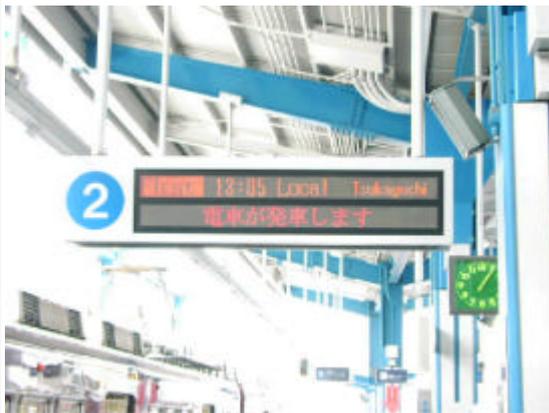
- ・ 駅ビル入口（1階）～改札（3階）までの主動線を明確化した吹き抜け大階段の構造
- ・ 2段手すりの設置
- ・ 車いす利用者向け3段平行板付エスカレーター
- ・ 21人乗りと15人乗りの大型エレベーター導入
- ・ 視覚障害者向け音声ガイドシステム・触知図案内板



ホームへの移動はスロープ

駅施設

- ・ ホームへの動線・避難経路のスロープ化
- ・ LED 2段方式の案内表示器による文字情報提供
- ・ 車いす利用者向け改札・椅子付き公衆電話・授乳室・トイレ内の点字案内板等の設置 / 等



LED 2段方式の案内表示器



椅子付き公衆電話（左の公衆電話）

(3) 推進体制

「阪急伊丹駅アメニティターミナル整備検討委員会」を中心とした推進体制

推進体制として、1996年、有識者や障害者団体、高齢者団体、鉄道事業者、行政等から

構成される「阪急伊丹駅アメニティターミナル整備検討委員会」を設置し、伊丹駅、駅ビル、駅前広場のバリアフリー化について検討した。委員会を通じて関係者が一堂に会することにより、一定のコンセンサスを得ることが容易となった。

また、交通事業者と利用者である委員有志が、先進事例を共に視察し、意見交換を重ねることにより、結果として両者の視点がきわめて近くなったとの効果も指摘されている。

阪急アメニティターミナル整備検討委員会

学識経験者

三星昭宏 近畿大学理工学部土木学科教授（委員長）

田中直人 摂南大学工学部建築学科教授（副委員長）

行政

近畿運輸局 / 兵庫県 / 伊丹市

鉄道事業者

阪急電鉄株式会社

高齢者・障害者団体等

伊丹市老人クラブ連合会

伊丹市身体障害者福祉連合会

伊丹市肢体障害者協会車椅子部会

障害者とともにバリアフリーを考える伊丹市民の会

視覚障害者や聴覚障害者の意見については、ワーキンググループを設置し、反映

バリアフリー化の検討過程において、委員としては参加していなかった視覚障害者、聴覚障害者の意見がきわめて重要であることが明らかとなったため、同委員会の下部組織としてワーキンググループを別途設置し、両者の意見を反映させる仕組みを追加している。

市内の身障者団体等は公聴も可能とし、団体代表等が意見調整・とりまとめを担当

「阪急伊丹駅アメニティターミナル整備検討委員会」は、市内の各種身障者団体等の傍聴を可能とした結果、関連団体が、広く検討の経緯を把握することが可能となった。また、傍聴後の意見については、委員会のメンバーでもある身障者団体連合会の代表等が調整役として尽力し、次回委員会に的確に反映されている。

なお、視覚障害者や聴覚障害者の代表団体についても、同委員会を当初より傍聴していたことから、ワーキンググループへの参加がきわめて容易であった。

(4) 推進上の問題点とその対応策等

移動制約者を含む利用者の利用実態と要望を把握、事業の各段階でニーズを反映

次のような方法により、事業の各段階でニーズを把握し、計画に反映した。

- ・移動制約者を含む利用者から交通事業者等に寄せられていた200項目以上の意見を、計画初期段階において障害別属性別に分析し、各種基準と照査した上で、計画に反映

ニーズを反映させた「リータ」中央の吹き抜け構造



- ・委員会の有志によって、バリアフリー化に配慮した全国の先進事例の視察を実施し、結果を計画に反映
- ・工事の節目に、見学会や内覧会などを実施し、意見を反映、結果を検証・修正

バリアフリー化に伴う増加費用は約9.5億円だが、助成制度の活用により市の実質負担は約2億円

阪急伊丹駅駅前広場の整備に関する総事業費78億円のうち、バリアフリー化のための施設整備費用として、約6億円程度を要している。このうち、交通エコロジー・モビリティ財団の助成対象事業として、4億円の助成が得られているが、助成対象外の施設もあり、伊丹市が約2億円を負担している。



バリアフリー化に関する主な費目は上屋やエレベーター

駅施設および駅ビルについては、総事業費80億円のうち、3.5億円がバリアフリー化に関する追加的費用となっており、全額が上記財団の助成対象となっている（同財団からの助成は伊丹市分と合計で約7.5億円）。

(5)実施後の効果と今後の方向性

障害者団体の調整役の尽力により、それぞれの利用者ニーズを的確に反映

本事業においては委員会のメンバーとして身障者団体連合会の代表等が参加しただけでなく、他の団体も傍聴可能としたことで、障害者の意見が把握可能となるだけでなく、利用者も検討の経緯を把握できる体制が設けられた。

さらに、身障者団体連合会の代表等の尽力により、それぞれの障害者団体の意見を取りまとめ、利用者ニーズが、計画に円滑かつ的確に反映されていった。

この結果、同駅整備後に交通事業者等へ寄せられた利用者からの感想や意見の多くは、大変好評であることが明らかとなっている。

交通エコロジー・モビリティ財団では、完成後に事後評価を実施

完成後の事後評価として、交通エコロジー・モビリティ財団では有識者や行政に対して約200件のアンケート調査を実施し、案内表示が見にくい等の問題点が指摘されている。

また、整備に関する一連の経緯については、2001年6月以降に出版予定となっている。

担当	伊丹市役所企画財政部 企画調整室	TEL	0727-84-8007
----	------------------	-----	--------------

3. 上大岡駅市街地再開発事業におけるバリアフリー化 - 神奈川県横浜市

ポイント

上大岡駅及び駅周辺地区では、横浜市及び鉄道事業者による市街地再開発事業において、バリアフリー化が進められた。

施設整備内容の検討は都市計画局、障害者団体からの意見の収集や集約等の調整は福祉局という明確な役割分担で、市の内部では円滑な調整・連携が行われた。

障害者等が参画する組織の編成は行っていないが、障害者団体に対して説明会等を開催し、要請された内容に対して事業着手後も計画を変更する等、柔軟に対応された。音声誘導装置には技術的な課題も指摘されており、さらなる技術開発が期待される。

(1) 経緯

利便性の向上と防災面の問題を解決するため再開発事業を実施

上大岡駅は私鉄京浜急行線、市営地下鉄線が乗り入れ、一日27万人が利用する市内でも乗降客の多い主要駅の一つだが、事業前は駅舎、幹線道路、バス・タクシーのターミナルを結ぶ通路の幅員が狭く、ラッシュ時には非常に混雑し、動線が非常に脆弱であるという問題点を抱えていた。防災面の問題や商業の活性化から地域としての要請や鉄道事業者である京浜急行電鉄(株)(以下、京急)の気運の高まりもあり、1987年再開発事業に着手された。

再開発地区は4地区に区分され、市施行の「上大岡駅西口地区」、京急施行の「上大岡駅前地区」は97年度までに終了、「B地区」は現在進行中、残る1地区は検討段階である。

1987年	2月	駅西口地区再開発事業の横浜市施工決定。上大岡駅前再開発協議会設立
1989年	3月	駅西口地区再開発事業都市計画決定告示
	12月	商業キーテナントを京急百貨店に決定
1992年	11月	駅西口地区・駅前地区再開発事業起工式
1994年	6月	上大岡駅前再開発ビル共有組合設立
	11月	地元商業共有床の運営主体にウイング上大岡が決定
1996年	1月	再開発ビルの愛称を公募により「ゆめおおおか」に決定
	5月	バスターミナルオープン
	10月	商業施設オープンゆめおおおか管理組合設立
1997年	3月	駅西口・駅前地区再開発事業竣工

障害者からの要請により計画変更を重ねてバリアフリー化を推進

1989年の都市計画決定を受け、再開発事業計画は既に策定されていたが、市は91年、横浜市脳性マヒ者協会(肢体不自由者中心)からの要請で、意見交換の場として事業説明会を開催した。当時、市では条例化の基礎となる福祉の風土づくり推進運動が行われており、その後も港南区での運動の一環として、事業についての説明会が開催された。

工事着手後も数回障害者への説明会を開催されており、寄せられた意見はできる限り設計に反映する等行政担当者の熱心な努力があった。また、事前内覧会を開催したうえ、オープン後の96年に改善の要望があったものについては、改善工事を実施しているなど、工事終了後も丁寧な対応がなされている。

(2) 施策・事業の内容

商業機能、業務機能、公共機能を有する大規模複合型駅ビルの建設

第一種市街地再開発事業により再開発事業が実施され、すでに事業が終了している「上大岡駅西口地区」「上大岡駅前地区」には、商業棟、中央棟、業務棟からなる大規模複合ビルが建設された。事業費は西口地区が1,043億円、駅前地区が331億円である。

	上大岡駅西口地区	上大岡駅前地区
施行者	横浜市	京浜急行電鉄株式会社
施行面積	約1.5ha	約1.3ha
公共施設等	バスターミナル(約0.5ha)、 都市計画道路・市道の拡幅	タクシーターミナル(約0.1ha)、 駅舎改良、市道の拡幅
敷地面積	約12,010m ²	約9,675m ²
延床面積	約108,600m ²	約72,700m ²
計画階数	商業棟 地下3階、地上10階 中央棟 地下3階、地上9階 業務棟 地下3階、地上26階	商業棟 地下2階、地上11階
主要用途	商業・業務・公共公益・バスターミナル等	商業・駅舎・その他
権利者数	従前120名(地主36、借地25、 借家59)権利変換72名	1名
駐車場	約300台	約500台

音声誘導装置の設置

駅・バスターミナルを案内する音声誘導装置
白杖貼付型磁気センサーを視覚障害者に配布
男女別多目的トイレの設置
障害者対応エレベーターの設置
点字誘導ブロックの連続敷設
点字パンフレットの配布

男女別多目的トイレ



屋内型のバスターミナル



屋外エレベーターと点字ブロック(正面が再開発ビル)

(3) 推進体制

都市計画局と福祉局による円滑な連携

バリアフリー化における技術面の具体的な検討は市都市計画局が行い、福祉局に協議して了解を得て決定するという連携で円滑な調整が行われた。福祉局が障害者の要求、要望

が発散した時のとりまとめを行うなど明確かつ的確な役割分担がなされている。

組織的な障害者団体の参画はないが、柔軟に対応

行政が開催した区役所説明会には、肢体不自由者、聴覚障害者、視覚障害者、福祉作業所からの参加があった。行政側は、視覚障害者が理解しやすいよう模型を用意する等の配慮を行った。また、協議会形式では会としての承認が必要となるため、参画者間意見が対立した場合の対処が難しくなるが、特に形式を固定しなかったことが、結果的に調整を円滑にする方向に作用している。

障害者からの意見を反映するために地権者との調整も必要となったが、地権者の利害を対立させないことを前提として、行政側が地権者に対して市の福祉のまちづくりに関する指針の説明を根気強く行って理解を求めたため、大きな問題は生じていない。

(4) 推進上の問題点とその対応策等

バリアフリー化にかかる費用の増分は事業主体の負担で対応

市街地再開発事業におけるバリアフリー化の問題として、費用負担の問題が考えられるが、上大岡地区では事業主体の負担で対応されている。市においては事業規模が大きく事業費自体が高額であったため、バリアフリー化にかかる費用の増分は問題とならなかったが、今後、予定される組合施行部分などでは問題が生じる可能性がある。

磁気方式の音声誘導装置は技術的な課題が指摘されている

上大岡駅地区で導入された音声誘導装置は、点字ブロックに埋設されたセンサーが利用者の白杖に貼り付けられた磁気テープに反応して音声情報を発信する方式であるが、白杖が的確にセンサーに近づかないと音声流れず、肩幅程度に白杖を左右に振りながら歩行するという白杖歩行の基本に合わないとの指摘がある。また、上部に取り付けられたスピーカーではどこから音声が発信されているのかわかりにくいという指摘もある。現在、音声誘導装置は開発途上で統一的な規格がなく、赤外線を利用した方式等もあることから、横浜市では今後の導入に際して、技術開発の動向もみながら、他の様々な方式も視野にいれた検討を行う予定である。

(5) 実施後の効果と今後の方向性

福祉のまちづくり条例に基づき、関内駅周辺地区でバリアフリー事業を展開

1997年に策定された「横浜市福祉のまちづくり条例」には、ソフトとハードが一体となって福祉のまちづくりを進める「重点推進地区」事業が定められており、99年に関内駅周辺地区が第一号の指定を受けている。現在、地区協議会方式でバリアフリー化に向けた様々な事業が展開されている。

担当	横浜市福祉局地域福祉部福祉のまちづくり課 横浜市都市計画局開発部事業管理課	TEL	045-671-4049 045-671-2698
----	--	-----	------------------------------

4 . 小幡駅周辺における地区全体のバリアフリー化 - 愛知県名古屋市 -

ポイント

名古屋市「福祉都市環境整備指針」に基づき、名鉄小幡駅前を中心とした駅北側約1km四方を福祉のまちづくりモデル地区に指定し、地区全体のバリアフリー化を図った。対象地区のうち小幡駅前の1.2haの範囲は市街地再開発事業の事業区域内であり、事業実施にあわせてエレベーターやスロープ等を設置した。事業区域外でも、歩道の段差解消、点字ブロックの敷設、公園への多目的トイレの設置等を実施した。全国に先駆けた面的な取り組みであったが、一部の整備について利用者ニーズの反映は十分でなかった。2000年度には当事者による現地点検等を行い、今後の面的整備に活かしていく予定である。

(1)経緯

福祉都市環境整備指針に基づくモデル地区の設定

1991年	・全国に先駆けて「名古屋市福祉都市環境整備指針」を策定。市民の誰もが生活しやすく、活動しやすいまちづくりを推進するため、公共的建築物、道路、公園、公共交通機関を安全で快適に利用できるための施策の方向性と施設整備の技術基準を設定している。
1993年	・指針に基づき、学識経験者、福祉関係者、行政等からなる「福祉のまちづくり推進委員会」設置。福祉のまちづくり事業モデル地区の指定と整備計画策定が謳われた。
1994年	・名鉄小幡駅およびその周辺をモデル地区の一つとして指定。選定の主な理由として、同駅前1.2haの範囲は、1970年代から市街地再開発事業が計画されており、面的総合的なバリアフリー化が期待できること、区役所等の公共公益施設が集積することなどがあげられる。選定後、福祉のまちづくり推進委員会により「福祉のまちづくり事業小幡モデル地区整備計画」を策定し、同計画に基づきバリアフリー化を推進している。

(2)施策・事業の内容

モデル地区のうち、駅と周辺1.2haは、1975年に、小幡駅前第一種市街地再開発事業の事業区域として整備が位置づけられた。1991年に都市計画決定を受け、翌92年度には、施行規定・事業計画を作成した。94年以降に既存建築物の除却等が行われ、96年3月に施設建築物の建設に着工している。



小幡駅全景



駅ビル2階部へ通じるエスカレーター

小幡駅前第一種市街地再開発事業の地区内においては、エレベーター等を設置
市街地再開発事業区域内では、車いす対応エレベーターやスロープ等が設置された。
再開発事業区域外でも、歩道の段差解消や公園への多目的トイレの設置等を実施

- ・モデル地区内の道路については、高齢者や障害者および児童の移動を面的に考慮した整備ルートを設定。ルートを中心に施設整備を実施している。
- ・整備ルートのうち、歩道については、拡幅や歩きやすい舗装材の選定、植樹帯やボラードの設置、蛍光塗料付き付き誘導用点字ブロック等を整備した。歩道のない道路は「イメージ」等を設置した。
- ・公園については、高齢者や障害者が安らぐ場として、多目的トイレの設置や車いす利用者に配慮した園路の整備等を行っている。



左奥の小幡駅改札（3階）～1階間はエレベーターも併設
（写真は2階から撮影）

モデル地区内に整備された公園

(3) 推進体制

有識者、行政等からなる「福祉のまちづくり推進委員会」が計画策定

整備計画については、有識者や行政担当者、障害者団体等からなる「福祉のまちづくり推進委員会」のもとに「小幡モデル地区推進小委員会」を組織し、現況調査結果等を踏まえ策定した。

計画に基づいた整備は、名古屋市小幡都市整備事務所はじめ市の担当各課が進めている。

(4) 推進上の問題点とその対応策

計画策定時の利用者ニーズの反映が不十分

委員会では点字案内板の仕様や設置位置等、一部の整備については具体的な仕様設計等の議論までは行わなかったことから、利用者ニーズが十分に反映されず、整備された施設は、利用者にとって利便性が高いとはいえないものもある。

(5) 実施後の効果と今後の方向性

2000年度には、名古屋市健康福祉局が、市内の高齢者や障害者による現地検及び地区住民アンケート調査を実施し、この検証結果に基づいて市内の面的整備事業に活かしていくこととしている。

担当	名古屋市役所住宅都市局小幡都市整備事務所（2001年度まで） 名古屋市役所健康福祉局障害福祉部障害施設課	TEL	052-793-9330 052-972-2558
----	---	-----	------------------------------

5. 認定アドバイザーを活用したモデル地区のバリアフリー化 - 愛知県知多市 -

ポイント

駅舎へのエレベーター設置を契機として、「人にやさしい街づくり計画」を策定、駅周辺地域をモデル地区とした面的整備を推進するとともに、モデル地区以外でもバリアフリーに対応した施設整備を推進している。

事業段階では、バリアフリー化に対する具体的提案を得るために愛知県が認定するアドバイザーに設計・管理を委託し、整備を推進した。また、計画期間の5年間については、モデル地区への集中的予算措置によって、当初の計画通りの整備を推進することができた。

(1) 経緯

高架駅への昇降機設置要望が発端となったまちづくり計画

1983年名鉄線朝倉駅の高架化に伴い、エレベーターの設置要望が市に出された。しかし、財源の問題から実現せず、94年制定された愛知県「人にやさしい街づくりの推進に関する条例」にともなう補助金活用によって、エレベーターの設置を含めた、街づくりに取り組むこととなった。

96年、ノーマライゼーションの視点から捉えた「人にやさしい街づくり計画」を策定した。

同計画に基づき1996年4月以降事業を実施、2000年度にはモデル地区の整備事業は終了した。



「人にやさしい街づくり計画」モデル地区周辺

(2) 施策・事業の内容

「人にやさしい街づくり」モデル地区の設定

同計画では、既存の施設を中心として利用しやすさを追求するとの視点に立ち、その実践的第一歩として名鉄朝倉駅や市庁舎等の公共施設が集積した緑町一帯をモデル地区として設定、モデル地区外の公共施設の改修を含めた「人にやさしい街づくり計画」を策定した。



歩道から正面入口へ点字ブロックが続く

モデル地区 - 駅舎を核とした面的で連続的なバリアフリーの推進

モデル地区では、駅舎へのエレベーター設置を核とした面的で連続的な整備を求め、段差解消、多目的トイレの設置、誘導用ブロック（点字ブロック）の敷設といった公共施設の改修事業計画を策定し、96年度より具体的な事業を実施している。

知多市人にやさしい街づくり計画事業費（単位：千円）

	モデル地区	モデル地区外	施設管理費等	計
事業費	397,795	191,964	28,691	618,450

5年間の総事業費は約6.2億円であり、うち県補助が1.5億円、市の一般財源が1.5億円、地方債3.2億円となっている。なお、鉄道事業者が実施したエレベーター設置工事を除く駅舎改修は含まない。

(3) 推進体制

基本計画段階における利用者代表の懇話会への参画

基本計画策定体制として、庁内各課の課長クラスによる意思決定組織の下に各課の主査クラスによる作業部会が設置された。また、高齢者や障害者等市民の意見反映のための組織として、市長のもとに「知多市人にやさしい街づくり懇話会」が設置され、高齢者および障害者団体などの代表者が参画した。ただし、短期間で計画を策定する必要があったため、基本計画策定段階では当事者意見を反映させるというよりむしろ、計画内容の事後的承認のみであった。

アドバイザーによる事業段階での意見反映

実施計画段階（96～98年度）においては、当事者からの具体的提案が必要であるという市職員の当初からの意識によって、アドバイザーによる助言を受けている。同アドバイザーは、愛知県が「人にやさしい街づくりの推進に関する条例」制定を契機に制度化したものである。99年度には、アドバイザー委託契約者らによるNPO団体「まちづくり会議」が組成され、以降2年間はNPOとのアドバイザー契約を締結し、各年2回ずつ助言を得ている。



アドバイザーによる助言

鉄道事業者協力によるモデル地域の整備推進

モデル地区のうち駅舎内エレベーター設置は県補助金によっているが、駅舎内の点字ブロックの設置等については鉄道事業者が独自に実施している。

(4) 推進上の問題点とその対応策等

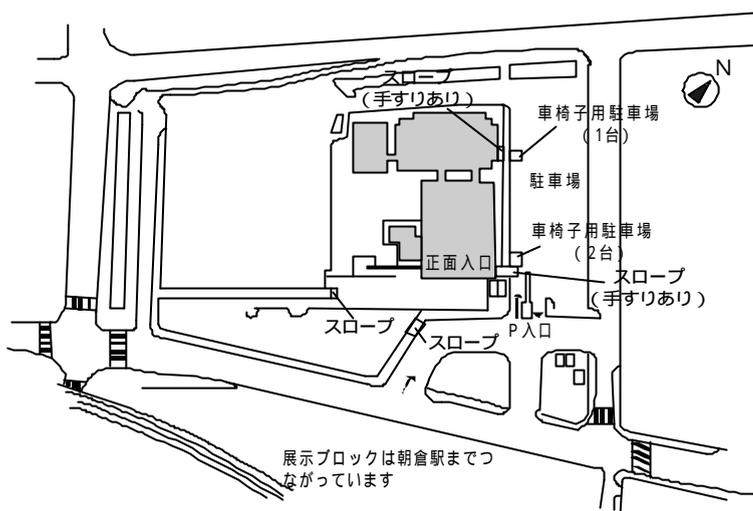
策定段階での当事者意見の反映不足を踏まえ実施段階ではアドバイザーを委嘱

基本計画策定段階では、期間が短かったため当事者意見の反映は不十分であったが、実施段階では、愛知県認定アドバイザーへの委託により当事者意見の反映に努めた。

(5) 実施後の効果と今後の方向性

モデル地区のバリアフリー化は終了。モデル地区以外での段階的改修の推進

モデル地区の整備については企画財政部門との連携によって、予算を集中的に投入することができたため、計画どおりバリアフリー化を実現することができた。一方、モデル地区以外の整備についても、トイレ等の部分改修は終了したが、それ以外については優先順位の高い施設から順次整備を図ることとしている。



市庁舎内バリアフリーガイド

高齢化の進展した地域・移動手段を持たない人への交通サービスの提供の検討

市内には高齢化が進展した団地や交通不便地域があり、これら地域の移動手段を持たない人からは市内循環バスの運行の要望がある。デイサービス施設等の送迎バスやタクシー助成制度の利用対象者以外も含めた市民全般に対する交通サービスの提供という観点からの検討が必要であると考えられており、当面、交通担当部署がバスに関するプロジェクトを立ち上げ、検討する予定としている。

移送サービスにおける需要と供給のバランス

移送サービスについては、社会福祉協議会が実施している移送サービス（1km当たり利用料金10円）とNPO法人「ゆいの会」およびボランティア団体「あゆみの会」の有料サービスがあり、現状ではある程度の分担ができているようである。しかし、社会福祉協議会の実施している移送サービスについては、運転ボランティアの確保が困難となっており、このために高齢者等の外出希望に対応できない状況もあり、今後の課題である。

担当	知多市市民福祉部福祉保険課、都市開発部都市整備課	TEL	0562-33-3151
----	--------------------------	-----	--------------

6. 湘南台地区におけるワークショップ型によるバリアフリー事業の推進 - 神奈川県藤沢市

ポイント

藤沢市湘南台地区はワークショップの実施による住民参加によって、まちづくりにおけるバリアフリー事業を推進した事例である。1997年に旧建設省の「人にやさしいまちづくり事業」のモデル地区として指定され、3年間のワークショップの開催の後、2000年度計画が策定された。

ワークショップは藤沢市が事務局となり、地域住民や有識者、コンサルタント等の参画のもと開催された。

ワークショップ実施のメリットは計画の内容の変更・修正等に対して柔軟に対応でき、管理面等の地域住民間の共有認識の醸成に有効に機能する点である。一方、問題点としては、参加者の定常的な確保の難しさ、計画策定期間の長期化、行政職員の多大な負担、策定した計画の責任問題がある。

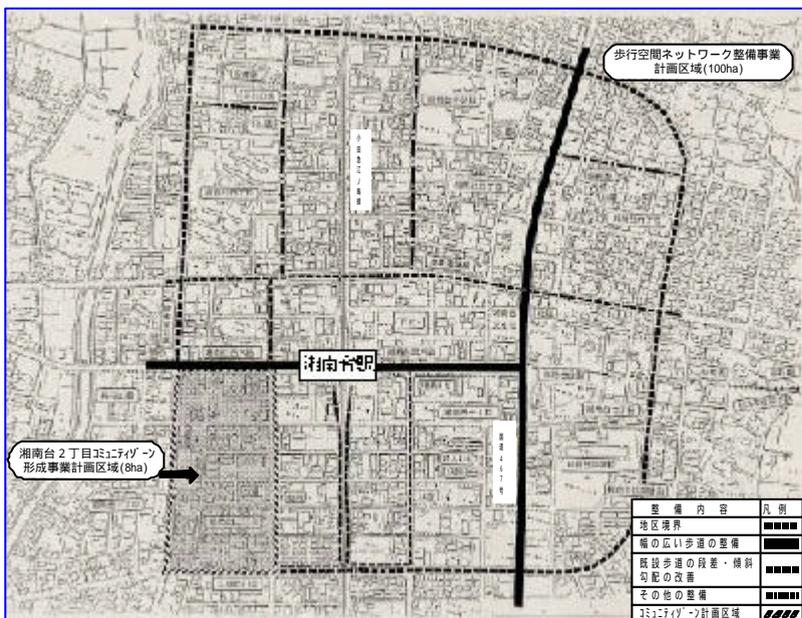
(1) 経緯

旧建設省の「人にやさしいまちづくり」モデル地区としてバリアフリー化を推進

湘南台地区は1960年代後半から急速に宅地化され、持ち家の多い戸建て住宅地を形成している。64年から84年度までに土地区画整理事業が実施され、都市基盤は整っていたが、地区の問題として十字路が多く出会い頭の事故が多いという問題を抱えていた。

藤沢市は、97年、旧建設省よりバリアフリーのモデル事業である「人にやさしいまちづくり」事業指定の要請を受け、将来的な商業集積を考慮し湘南台地区での事業実施を決定した。

その後藤沢市は「人にやさしいまちづくり現地委員会」を設立し、駅周辺の一定の範囲の100haで「歩行空間ネットワーク整備事業」、なかでも重点的にバリアフリー化を図る湘南台2丁目地区では、「コミュニティゾーン形成事業」の実施が決定された。98年～2000年度に事業計画が策定され、2003年度までに計画に盛り込まれた各事業が実施される予定である。



事業実施地区

(2) 施策・事業の内容

歩行空間ネットワーク整備事業地区では歩行点検等により問題点を抽出して改善

歩行空間ネットワーク整備事業の実施地区では、「交通安全総点検」と称して、子どもから高齢者、障害者を含む住民が実際に地区内の歩行点検や、車いす体験等を実施し、問題点の抽出を行った。その成果は事務局がとりまとめ、製本・配布している。中でも緊急に改善が必要と判断された点については藤沢市により改良工事が実施されている。

コミュニティゾーン形成事業では課題の抽出とともに方向性を定める整備計画を策定

コミュニティゾーン形成事業では、住民参加のワークショップの開催により対象地域の課題の抽出とともに、整備の方向性を定める計画を策定している。歩道の段差解消、スムーズ横断歩道、イメージ歩道等の計画に盛り込む具体的な方策については、社会実験を実施して検討が行われた。

コミュニティゾーン形成事業の概要

体制 ワークショップメンバー：湘南台2丁目エリアの住民・商店会 事務局：藤沢市 学識者：茨城大学・東京都立大学 協力：建設省土木研究所・神奈川県道路管理課・コンサルタント
計画の内容 エリア：湘南台駅西口 約8ha 目標：駅に近接している地区であるため、住宅地内生活道路に入り込む車の削減とスピード抑制を図る。併せて高齢者・身体障害者を含め誰でも歩きやすいバリアフリーの道とする < 具体的施設整備の内容 > 歩道の段差解消：車道を嵩上げ スムーズ横断歩道：交差点内の横断歩道を歩道と同じ高さにする ゼロすり付け：歩道の巻き込み部（横断歩道のすり付け部）の段差解消 イメージ歩道：車道幅員を狭め、カラー舗装により車道と区別 イメージ狭さく：カラー舗装によるイメージ狭さく 連続波形舗装（スピードセーブ舗装）：事故多発交差点の手前に連続波形舗装を実施 指定方向規制：交通規制を実施 違法駐車対策：車道を狭くして駐車スペースを無くす共に公園と一体化した歩道を整備
計画策定の進め方 住民参加の方法： 基本的には地域内住民、商店会全員が対象。ワークショップニュースを発行して情報周知 障害者団体の参加等：問題点の抽出による現地踏査（交通安全総点検）を実施

コミュニティゾーン形成事業の事業費1億5,000万円は、国と市で5割ずつ負担

コミュニティゾーン形成事業の事業費は、99年から2003年度までの5年間で1億5,000万円を予定し、国と市で5割ずつ負担する。2000年度までの計画策定期間に、それまでに検討したバリアフリー事業の一部を実施しており、その費用が約9,000万円である。また、1998年度に行った社会実験工事は、約300万円を実施した。これらの事業費には、ワークショップの開催費は含まれていない。社会実験で整備された施設は、最終的に決定された計画に盛り込まれており、実験終了後も引き続き利用されている。

ワークショップについては、会場は公共施設を使用し、学識者、コンサルタントも研究

を兼ねた参加ということで無償であることから、運営費は基本的に発生していない。情報誌や資料の印刷費、消耗品等のわずかな費用は市土木計画課の事務費で負担された。

(3) 推進体制

事業全体の推進体制

「人にやさしいまちづくり現地委員会」の設立

人にやさしいまちづくり事業の全般を統括する組織として、「人にやさしいまちづくり現地委員会」が設立された。市の道路建設課、福祉課、学識経験者、地域事業者（電力会社）、子供会の代表、市の障害者団体、神奈川県、地元警察署等から構成された。

ワークショップの推進体制

住民参加型のワークショップを開催して、計画策定

コミュニティゾーン形成事業の推進にあたって開催されたワークショップは、市の土木部土木計画課が事務局を務め、会場の提供や会議費費用等の資金面は市が支援した。地域住民のほか、地域外の住民やボランティアで有識者やコンサルタントが参加している。有識者やコンサルタントは、住民から出された意見の集約、整理や、専門知識の必要な計画案の作成・変更・意見の反映等を担当した。策定された計画は住民自身による作成と位置づけられている。ワークショップは1998年2月から2000年度までに20数回開催され、初回18名の市民が参加している。

(4) 推進上の問題点とその対応策等

参加住民の定常的な確保には課題が残る

湘南台地区のケースでは、ワークショップ開催当初多くの参加があったが、回数を重ねると参加者が減る傾向がみられた。そこで、ワークショップの活動にイベント開催を盛り込むことで、住民の意識を再び引きつけるように対応がなされた。

ワークショップによる計画作成は時間を要する

コミュニティゾーンの計画策定までに3年を要しており、行政の計画策定に比べて長期にわたっている。ワークショップ型は計画策定までに長くかかるという点で、必ずしもすべての分野に適した計画手法ではないと考えられる。

ワークショップ開催によって策定した計画の責任問題

市側の判断により「住民が策定した計画に対して、責任は市がとる」というスタンスが採用された。この湘南台地区のケースがワークショップ型の責任問題の一般的な形式と考えられるが、住民が作成した計画に市がどう責任をとれるのかという点は課題とされている。

行政職員の負担が多大

ワークショップの事務局となる行政担当者の負担は、肉体的にも精神的にも非常に大き

い。ワークショップは日常の業務とは別のボランティアな作業であり、また、ワークショップ自体も休日、夜間の開催が多いことが要因である。

部局間の役割分担の明確化と連携体制の確立が必要

人にやさしいまちづくり事業の推進のなかでの福祉団体との調整・連携は土木計画課が窓口となって行われたが、必ずしも福祉部局との連携は行われなかった。部局間の役割分担や連携体制等については明確なビジョンが示されていないことが課題となっている。

(5)実施後の効果と今後の方向性

ワークショップの計画策定のメリットは柔軟性

ワークショップで計画を作成することのメリットは、住民の意見を直接聴取し、反映できる点はもとより、行政主導で作成するよりも、形式的な手続きが不要なことから変更、修正等に対しても柔軟に対応できるという点があげられる。

ワークショップは住民間の共有認識の醸成に有効に機能

ワークショップの開催によって、地域住民からは、「地域全体を広く見渡す機会を得て、地域への愛着がわく」という意見が寄せられており、こうした意識の醸成が整備後の管理面につながり、街区公園等管理を要する事業に適していると考えられる。ワークショップのメンバーは、整備後の管理の担い手を戦略的に含めて構成することが有効と考えられる。

ワークショップ型は広域的な計画への適用は難しい

ワークショップでは、地域内住民、地域外住民、商店街などから多様な意見が出されたうえ、居住地が対象地域から離れると意識が薄くなり、総論賛成各論反対的な意見を述べる人が出現しやすい傾向がみられている。広域的な計画であると、住民の意識を長期的に引きつけられるかという点で難しい面があり、ワークショップ型の採用は、公園整備、施設の跡地利用、商店街活性化等点的な計画の方が望ましい。

NPO等の活用と中立的なアドバイザーの参画

湘南台地区のように行政職員が事務局を運営し、住民の代表者を選定しない方式でのワークショップを開催する場合は、行政職員の負担が大きい。行政担当者からは「藤沢市規模の職員数では複数のワークショップを同時並行で進めることは難しい」との意見があげられた。行政職員の負担を軽減する一つの方策としてNPOの活用が考えられる。

また、ワークショップをよりスムーズに運営するためには、意見の整理や集約を中立的な立場で行える、有識者、コンサルタント等のアドバイザーの参画が望ましいと考えられる。湘南台地区では、ワークショップという新たな取り組みへの実験段階ということで、アドバイザーから無償の参画があったが、今後取り組む場合には、こうした費用も考慮して検討する必要がある。

担当	藤沢市土木部土木計画課	TEL	0426-25-1111
----	-------------	-----	--------------

7. 高山市中心市街地における観光面を主体としたバリアフリー化 - 岐阜県高山市 -

ポイント

福祉観光都市を目指している高山市では、「飛騨高山モニタリング旅行（1996年～、計8回）」等を実施し観光地におけるバリアフリー化のニーズ把握につとめた。ニーズ把握後、宿泊事業者や土産物屋等向けサービスマニュアルの作成や、障害者向けガイドマップの作成等のソフト面でのバリアフリー化を推進する一方で、歩道の段差解消や、多目的トイレ・歩行者ベンチの設置等のハード整備も進めている。

(1) 経緯

年間300万人近い観光客を迎える高山市では、「住みよい町は行きよい町」を基本理念とした福祉観光都市づくりを推進している。1995年7月に「飛騨高山観光客誘致促進東京事務所」を開設し、観光および高齢社会対応の視点から、ノーマライゼーション事業を推進するための事業を検討し、「ノーマライゼーションの街高山」の実現に向けた5～6年間の事業計画を策定した。

(2) 施策・事業の内容

上記事業の一環として、以下の取り組みにより利用者ニーズを把握した後、観光課が中心となり、各課や民間事業者がハード面・ソフト面両面にわたるバリアフリー化を推進している。

飛騨高山モニタリング旅行の実施

- ・1996年から、主に首都圏在住の高齢者・障害者を対象として、計8回延べ186人の「飛騨高山モニタリング旅行」を実施し、旅行者視線によるバリアの発見やまちづくりの意見を収集。事業の経費として、高山市がリフト付きバスのチャーター料（1台約50万円程度）を負担している（参加者は、宿泊費・食事代等を負担）。このほか、飛騨高山観光客誘致促進東京事務所が中心となり、参加者の募集やアンケートの評価・分析等を行っている。

福祉施設介護者への意識調査～高山の課題はサービスの向上

- ・1997年、多摩地域の老人・障害者福祉施設の介護者を対象として、観光地のバリアフリー化等に対して個別訪問調査を実施した。
- ・高山の課題として「宿泊施設や観光施設等におけるサービスの向上」等があげられた。

観光事業者に対するマニュアル作成

- ・宿泊事業者向けサービスマニュアル「飛騨高山おもてなし365日(1997年)」
- ・観光施設・飲食店・土産物店用サービスマニュアル「飛騨高山ふれあいの匠(1998年)」
- ・宿泊事業者用外客サービスマニュアル「ホスピタリティ365日(2000年)」

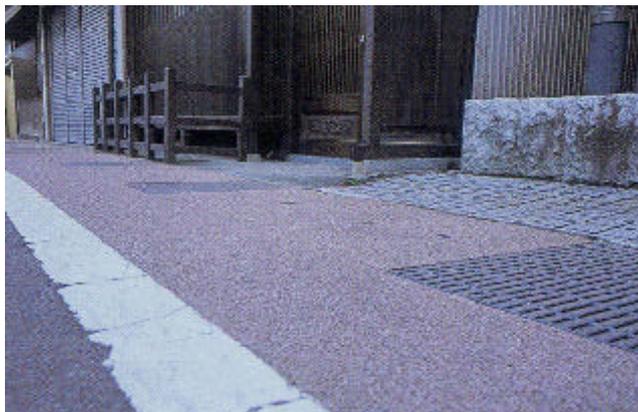
障害者向けガイドマップの作成

- ・1996年、高山市社会福祉協議会は「高山市くるまيسおでかけマップ」を作成した。
- ・1998年には、観光施設等の割引料金、おでかけおたすけ情報などを提供。
- ・1999年度以降は、市の総合パンフレット等にも車いす利用者向けの情報を提供している。
- ・また、観光施設「飛騨の里」では車いす見学コースの設置や電動カーの貸し出しを行っている。

歩行空間の整備

- ・市の都市基盤整備部は「岐阜県福祉のまちづくり条例」「高山市障害者福祉計画」に基づく「利用

しやすい道路空間づくり」の一環として、市街地を中心とした公共施設を結ぶ道路に対し、歩道の段差解消やカラー舗装による歩車道の色分け等の整備を推進。



歩道の段差解消・暗渠蓋を細目の網目に変更

・水路の多い市内道路が車いすに支障がないよう、暗渠蓋を細かいすべり止め付き製品に設置し直している。

多目的トイレの設置

市内40箇所に市営多目的トイレを設置した他、既設の公衆トイレ等の手すりを随時設置している。市内事業者等の協力もあり、市民・観光客が利用できるトイレは、120箇所を数える。

車いすのレンタル等

土産物店等の各種観光施設では、貸出用の車いすを店内に設置している。

このほか、高齢者や障害者を含む一般市民が低料金で利用できるよう、主に公共施設を結んだ福祉バス「のらマイカー」を運行し、観光客にも好評となっている。

また、市内タクシー会社は高齢者・障害者用車両を購入、「ラクシー」として運行、移動環境の充実を進めている。



車いすのレンタルを実施

(写真出典：日経事業出版社「バリアフリーガイドブック2001年版」)

(3) 推進体制

高山市観光課が中心となり、庁内各課が担当箇所をバリアフリー化

高山市観光課によるモニター旅行の実施が契機となり、支援の体制づくりや指摘課題の解決のための庁内各課でのバリアフリー化が推進された。市のまちづくりのコンセプトにおいて、ノーマライゼーションが重要な位置を占めており、観光地としてのバリアフリー化の推進は、その一部と捉えられている。

(4) 実施後の効果と今後の方向性

行政・市民・企業が一体となったソフト面のバリアフリー化の推進

高齢者・障害者に喜ばれるまちは、市民感情を明るいものとしている。

また、2001年11月には「全国ノーマライゼーション推進高山会議」の実施を予定し準備が進められている。こうしたイベントの開催等を通じて、行政・市民・企業のネットワーク化を図りながら意識啓発等に努め、ハード面だけでなくソフト面のバリアフリー化を推進している。

担当	高山市観光課	TEL	0577-35-3145
----	--------	-----	--------------

8. 移送サービスをはじめとする人にやさしい街づくりへの総合的な取り組み

- 東京都町田市 -

ポイント

1972年、町田市では、障害者のニーズを受けて、日本初の車いす専用送迎車「やまゆり号」による移送サービスを開始、以降「車いすで歩けるまちづくり」を市政の基本として、建築物等におけるバリアの解消、多目的トイレの設置等に努めてきた。

93年には「福祉のまちづくり総合推進条例」を制定し、自由に行動できる都市環境整備の実現をめざし、都市施設等におけるバリアフリー化の推進と交通サービスの提供に積極的に取り組んできた。

今後は、個別施設にとどまらない面的・連続的なバリアフリー化、多様な交通サービスの総合化・再構築が課題であり、行政内部や事業者との連携強化が必要と考えられている。

(1) 経緯

障害者ニーズを発端とした移送サービスの開始

1972年、東京都町田市では、障害者の外出ニーズを受けて、日本初の車いす専用送迎車「やまゆり号」の運行を開始した。また、ニーズの高まりを受けて、民間ボランティア組織「ハンディキャプ友の会」が結成され、83年より移送サービスを開始した。

移送サービス「やまゆり号」第1号車



一連の福祉施策を体系化した「福祉のまちづくり総合推進条例」の施行

移送サービスに加え、歩道と車道の段差、多目的トイレの未整備等様々な障害を解消する必要から74年「町田市の建築物等に関する福祉環境整備要綱」を施行し、「車いすで歩けるまちづくり」を市政の基本としてまちづくりを推進した。さらに、93年、一連の福祉施策の取組を体系化し、高齢者・障害者をはじめ、すべての市民が自らの意思で自由に移動できることを基本の方針とした「福祉のまちづくり総合推進条例」を制定した。

交通不便地域を解消する市民バス「まちっこ」

町田市は、その地形的特性から公共施設等が集積する市中心部までのアクセスが不便な地域が存在しており、これらの地域の人の移動手段として新たな交通サービスが必要であった。そこで97年、中心市街地に最も遠い相原地区から町田駅へのルートを設定し、バス運行を開始した。

(2) 施策・事業の内容

『福祉のまちづくり総合推進条例』の概要

1974年制定の「建築物等に関する福祉環境整備要綱」を発展させ、93年条例化した。同条例における「施策の基本的方針」では、「すべての市民が自らの意思で自由に行動でき、及び安心して生活できる都市環境整備を推進すること」を掲げ、単に都市施設の福祉的整備に留まらない総合的なバリアフリーなまちづくりに向けた方針が示されている。

都市施設の建築等を行おうとする場合、同条例の規定により、事前にその計画について市に協議申請書を提出し、認定を受ける必要がある。条例が適用される都市施設等としては、公共施設だけでなく、金融機関や医療機関等すべての公益施設、駅、道路等を対象としており、また、新設の場合に限らず、大規模な改修の場合にも同条例が適用される。

移送サービス事業の概要

1972年に日本で初めての車いす専用送迎車を導入して以来、町田市の移送サービス事業は、約30年の歴史をもっている。現在、町田市の移送サービスは、行政運行の「やまゆり号」の他、民間団体が実施している「ハンディキャプ友の会」、さらに在宅介護支援センターが運営し、シルバー人材センターとNPO「みずきの会」とが共同で運行している「おでかけサービス」等がある。

1) 寝たきり、痴呆等の介護相談の実施、介護方法の指導、公的保健・福祉サービス利用申請手続き代行を実施する高齢者在宅福祉支援のための公的機関

市内の移送サービスの比較

項目	やまゆり号	ハンディキャプ友の会	おでかけサービス
対象者	市内に住所があり、かつ車いす使用者 補助具使用者 寝たきりの障害者・高齢者のいずれか	障害者・高齢者等外出困難者で入会した者	60歳以上の要援助者で、介護保険制度及び生活支援型事業のホームヘルプサービスを利用し、在宅介護支援センターへ会員登録した者
年会費	なし	利用会員（入会金 2,000円、年会費3,000円）、正会員（年会費3,000円）、賛助会員（個人年会費3,000円（1口）、団体年会費10,000円（1口））	300円
利用料金	なし	1時間または端数ごとに300円（内100円は維持費）+ガソリン代（走行1km毎普通車45円、リフトバス55円）の加算した金額。	・30分を超え1時間以内の利用料は890円。1時間超で30分毎55円の加算。 ・利用時間が30分以下の場合は445円。キャンセル料は500円。
運行範囲	基本的には町田市内の安全と認められる範囲	特に規定なし	原則として町田市内及び隣接市区町村
担い手	正職員4名 再雇用・臨時雇用各1名	事務局員2名（有給）、運転協力員79名（料金収入200円/時間）	-
事業費	4,750万円（内人件費4,500万円）	1,013万円*（内人件費350万円）	-
助成金	-	（財）東京都地域福祉財団、社会福祉協議会	-

) 利用会員：障害者・高齢者等外出困難者で入会した個人。正会員：法人の目的に賛同し運営に係わる個人・団体。賛助会員：法人の目的に賛同し運転協力若しくは事業を賛助する個人および団体。

*) ハンディキャプ友の会の事業費は、利用者から徴収する利用料金の内、ガソリン代と維持費を含み、運転協力員が得る料金収入は含まない。

市民バス事業「まちっこ」の概要

項目	相原ルート（1997年運行開始）	公共施設巡回ルート（1999年運行開始）
運行路線環境	交通不便地域で町田駅から最も離れた相原地区～町田駅間を運行	中心市街地の周辺に点在する公共施設を巡回して運行
主体	町田市 / 神奈川中央交通	町田市 / 神奈川中央交通
根拠法等	道路運送法第4条。（ただし、路線の営業収支赤字分を市が補助金として交付）	
事業経費	約1,600万円（うち約1,200円が市補助）	約1,300万円（うち約1,100万円が市補助）
運行本数 距離	1路線 3往復 / 日、20.2km	1路線12巡回 / 日、9km、
利用料金	100円、200円、300円 バスカード不可、シルバーパス可	100円 バスカード不可、シルバーパス可
利用状況	30,698人	28,003人

注1) 事業経費、利用状況とも2000年度

注2) シルバーパス :70歳以上で、本人 配偶者の所得が基準額以下の人に対して都営交通および都内民間バスの無料パスを発行するもの。ただし、2000年度からは有料化。



まちっこ「相原ルート」



まちっこ「公共施設巡回ルート」

(3) 推進体制

「福祉のまちづくり総合推進条例」における市民等の参加

「福祉のまちづくり総合推進条例」に基づく福祉のまちづくり推進検討委員会には、市民およびNPOの代表が参加した。

経費補填によるバス事業者への運行委託 - 市民バスまちっこ

市民バスまちっこの運行経費は、バスの原価償却代と運転手等の人件費、燃料費、諸税、諸経費等を含め、その総額から運賃収入を除いた額を全額市が負担している。

(4) 実施後の効果と今後の方向性

福祉のまちづくり総合推進条例によりさらに面的・連続的なバリアフリー化を推進

74年の「福祉環境整備要綱」および93年の「福祉のまちづくり総合推進条例」は、都市施設等の物理的バリア解消に対して効果を発揮した。しかし、現段階では個別施設のバリアフリー化が中心となっていることから、今後は、面的・連続性あるバリアフリー化が必

要と考えられている。2001年度以降には、既存施設におけるバリアフリー化の見直し調査を実施する予定としており、この時、利用者の意見を反映させるためのアドバイザー制度の導入と整備推進のためのバリアフリー化補助制度についても検討することとしている。

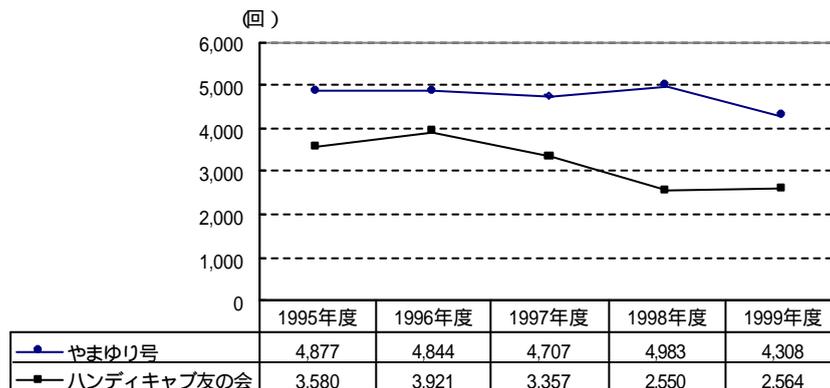
利用者減少・助成金削減の中、利用者の視点に立った交通サービス再構築の必要性

「やまゆり号」、「ハンディキャプ友の会」とも、移動制約者に対する交通サービスの提供という点で貢献してきたが、「おでかけサービス」が開始された影響から運行回数がやや減少傾向にある。

「やまゆり号」は、1972年の運行開始以降、運営方法やサービス内容等ほとんど変更されていないことから、見直しの必要があるとの認識がある。また、「ハンディキャプ友の会」については、助成金の削減が問題となっている。

また、「まちっこ」は、「相原ルート」「公共施設巡回ルート」とも、民間バス事業者が運行している既存バスルートとの調整など路線の設定、利便性や効率性等の点で課題を残しており、今後、民間バス事業者との協議によるバス路線の再編成、他の交通サービスへの転換等の検討の必要があると考えられている。

移送サービス運行回数の推移



資料) 町田市健康福祉部福祉総務課

個別サービスから交通サービス全体を総合的に検討する必要性

現状では福祉に係る移送サービスは福祉部署、市民バス等については都市計画部署が所管しているが、今後は交通サービス全体として総合的に検討するため、現状の行政分担をこえた行政内部の連携や検討組織が必要と認識されている。

担当	町田市健康福祉部福祉総務課、都市緑政部都市計画課	TEL	042-724-2133
----	--------------------------	-----	--------------

9. 官民の連携によるコミュニティバスと個別型交通サービスの提供 - 東京都武蔵野市 -

ポイント

1995年に運行開始されたコミュニティバス「ムーバス」は、市民すべてが快適に利用できることをコンセプトとして、交通不便地域の現状や高齢者等の行動特性等を十分把握した上で事業化された。短いバス停間隔、高さ15cm補助ステップの装備等、利用者の視点を重視した結果として、利用が活発化、高齢者の外出が増加するとともに、事業面でも黒字転換し、全国のコミュニティバスのモデル的事業となった。

ドア・ツー・ドア型移送サービス「レモンキャブ」は、ボランティアによる運行管理者と運行協力員とが地域ごとにチームを編成し、市および（財）武蔵野市福祉公社が車両等の経費を負担、会員登録や収入管理等の事務を分担するという役割分担のもとで、移送サービスを提供するシステムであり、ボランティアは、地元自営業者が中心的な役割を担っている。

(1) 経緯

交通不便地域の解消と市民のモビリティ向上を目指したムーバスの運行

武蔵野市は、交通便利性が高い地域と考えられてきたが、交通空白・不便地域の存在が明らかとなったため、新しい交通サービスとして「コミュニティバスの整備」の検討を開始した。高齢者の行動の特徴を捉えるための観察調査やグループインタビュー調査等を実施し、市民すべてが快適に利用できることをコンセプトに事業を検討、95年11月より「ムーバス」1号路線の運行が開始された。



吉祥寺を走るコミュニティバス「ムーバス」

事業検討段階の当初は、民間事業者は運行業務の受託に難色を示していたが、市が赤字を補填することで市との連携が成立し、その後も、民間依頼により、98年3月に2号路線(北西循環)、2000年11月には3号路線の運行が開始されている。



ムーバス内部

移送サービスの展開

1995年当時、市内には民間移送サービスは存在せず、リフトタクシーを有する事業者も1社程度であったことから、車いす使用者等の移動を支援するために、民間事業者への運転委託により福祉車両「リフトタクシーつなぎ」の運行を開始した。

「リフトタクシーつなぎ」に加えて、行政サービスの不足する部分を市民と行政との協働によって展開する新たな移送サービスが自営業者から発意された。これがドア・ツー

・ドア型移送サービス「レモンキャブ」であり、2000年3月から9月の183日間のモデル事業を実施した後、同年10月より本格運行を開始した。



ドア・ツードア型移送サービス「レモンキャブ」

(2) 施策・事業の内容

「ムーバス」の概要

項目		コミュニティバス「ムーバス」
運行路線環境		大型バス路線からはずれた地域 住宅街等の道路幅員が狭い地域 〔交通空白地域：バス停から300m以遠の地域 交通不便地域：バスが1日100往復以下の地域〕
主 体	運営	武蔵野市
	運行	・1号路線および2号路線は関東バス ・3号路線は小田急バス
運行開始時期		・1995年1号路線、1998年2号路線、2000年3号路線
根拠法等		道路運送法4条 バス車両は市が購入し、各運行事業者は無償貸与、バス停施設は市が整備
事業費		・1996年度 運行経費5,620万円 (運賃収入3,760万円、市補助1,820万円) ・1999年度 運行経費9,370万円 (運賃収入10,160万円、市補助0万円、910万円黒字)
サ ー ビ ス 内 容	料金	・大人・子どもともに100円、幼児無料 (シルバーバスや割引等は利用不可)
	路線距離	・1号路線4.2km、2号路線5.2km、3号路線東循環3.1km、同西循環3.8km
	バス停間隔	各路線とも200m程度
	運行間隔	・1号路線は15分間隔、2号路線は13分間隔、3号路線は20分間隔
車両		<ul style="list-style-type: none"> ・15cmの補助ステップを装備 ・1.5人掛けシートの採用 ・座ったまま押せる降車ボタンの増設 ・吊革を廃止し、握り棒に改造 ・車いす積載場所の確保 ・置き傘・コミュニティボード(伝言板)を設置

「リフトタクシーつながり」・「レモンキャブ」の概要

		「リフトタクシーつながり」	「レモンキャブ」
主 体 等	運営	武蔵野市	事業主体は武蔵野市 運営主体は(財)武蔵野市福祉公社
	運行	民間のタクシー事業者	公社に登録した運行協力員
根拠法		道路運送法第4条(タクシー事業)	道路運送法第80条
利用対象者		車いす使用者や寝たきりの人	バス・タクシー等公共交通機関の利用が困難で福祉公社に会員登録している人(年会費1,000円)
事業費		・車両購入資金約600万円は事業者負担 ・運行経費1,780万円 (運賃収入580万円、市補助金1,200万円)	・公社の事業費1,200万円(利用料金・年会費収入約600万円、市からの委託料600万円。利用料金は運行協力員の謝礼となる。) ・車両7台購入費1,200万円(市購入公社へ貸与)

	「リフトタクシーつながり」	「レモンキャブ」
利用目的	病院の入退院、通院、ショッピング等(目的は限定されていない)	
使用車両	車いす 寝台専用車両 2台 (車いす 2台、または寝台 1台と車いす 1台 付き添い 3名までは同乗可能)	・車いす対応車両 4台 ・後部座席が回転・ノンステップ型 3台
運行範囲	限定なし	市内と隣接市、区
サービス内容	・タクシーと同料金 (ただし迎車料金無料。身体障害者手帳 所有者は 1 割引、市が交付の武蔵野市福 祉タクシー利用券利用可能)	利用希望者は福祉公社に登録(年会費1000円) 利用料金は800円 / 30分 (当日キャンセル手数料400円) 運行協力員は、福祉公社に登録(年会費500円)
利用方法	予約は利用日の1ヶ月前から前日まで。 ただし、当日でも申し込みは可能	登録会員で利用希望者は、利用日 2 日前までに市 内の 7ヶ所に分散配置されている運行管理者に直 接電話等で予約
利用状況	・通院・通所が最も多い。娯楽・レジャーな どもにも利用されている ・1999年の延利用者数は約8,300人、延運 行回数3,000回	登録者は447名(他運行協力者35名) 2000年10月から2001年 2月までの利用は、月平 均530件程度であったが、6月には800件を超えて いる

(3) 推進体制

ムーバス実現のための委員会設置による検討と利用者ニーズの把握

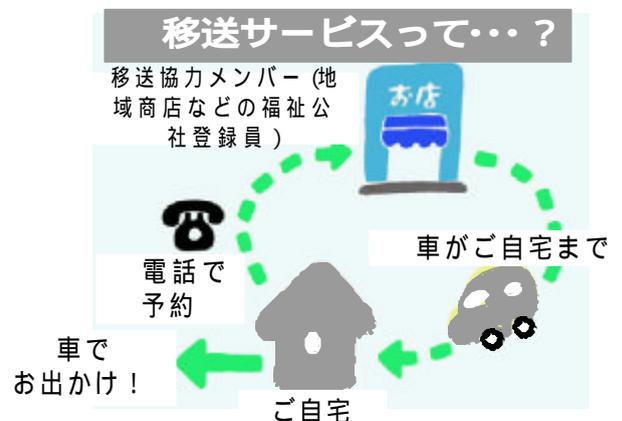
初期段階においては、学識経験者等を中心とした「市民交通システム検討委員会」が、高齢者の路上観察調査を実施し、行動特性等を把握するとともに、高齢者や子育て主婦グループに対するグループインタビュー調査を実施し、問題点やニーズを把握している。

ムーバスのイニシャルコストは市・運行はバス事業者に依頼

バス車両等のイニシャルコストは市が負担し、バス事業者に無償貸与し、運行は、バス事業者に依頼、運行経費に対する赤字補填を行っている。ただし、97年にバス事業者が定年退職者を嘱託職員として採用したことなど合理化努力によって、98年より黒字に転換した。黒字分は現在、バス事業者と市が1 / 2 ずつ受け取っている。

レモンキャブ運行の中核を担う地元自営業者

レモンキャブは、市が車両等経費を負担、公社が会員登録や収入管理等事務を分担、地域ごとの運行管理者および運行協力者は地元自営業者を中心としたボランティアであり、地域に住む人の相互扶助の精神がその原動力となっている。特に運行管理者は、レモンキャブ運行における中枢的役割を担っている。



「レモンキャブ」運行の流れ

(4) 推進上の問題点とその対応策等

既存路線との競合回避と100円の低料金制による不採算保証 - ムーバス -

ムーバスの運行計画地域には、既存バス路線があったため試走を繰り返し、競合をさけるような路線を決定した。また、100円という低料金設定は、不採算となる可能性が高いためバス事業者が難色を示したが、市が赤字補填を保証することによって運行事業者を確保することができた。

(5) 実施後の効果と今後の方向性

外出回数の増大に貢献したムーバス、利用者増加傾向にある移送サービス

ムーバスの1便平均利用者は、いずれの路線も増加しており、リフトタクシーおよびレモンキャブの利用者も増加傾向にあり、市が導入した交通サービスの利用実績は良好である。特にムーバスの運行以降、高齢者層の外出回数が増えたことは大きな効果であった。

車いす対応に伴う諸問題 - ムーバス -

今後の高齢化の進展等を考慮して車いす対応車両の導入が課題である。しかし、道路幅員が狭いため車いす対応スロープが使えないこと、乗降時間の延長に伴い定時性が確保できないこと等の問題から今後の課題となっている。

総合的な移送サービスの視点からの再構築

「リフトタクシーつながり」については、タクシー事業者1社に対し、運行委託を行ってきたが、周辺市から同事業への参入意向を示す事業者も現れている。「レモンキャブ」は、利用者増加に伴う増車に対するタクシー事業者との競合、運行協力者に対する対価の妥当性、低所得者層の料金設定等についても検討する必要があると考えられている。

また、市内には両サービスの他にも、ショートステイの送迎車両がデイサービス施設等に配備されているなど、様々な個別交通サービスが併存していることから、総合的な移送サービスという視点から再構築することも必要と考えられている。

福祉のまちづくり全体を統括する内部組織構築、事業者等を含めた取組の必要性

福祉のまちづくりを推進するにあたって、都市施設については都市計画部署が、交通については交通関連部署が所管することとなっており、内部体制の構築が必要である。さらにバリアフリー法に基づく基本構想については所管課を決定の上、鉄道事業者等を含めた検討の必要があり、今後の課題とされている。

担当	武蔵野市建設部交通対策課、福祉保健部高齢者福祉課	TEL	0422-60-1859, 60-1846
----	--------------------------	-----	-----------------------

10. デマンドバス「中村まちバス」の運行 - 高知県中村市 -

ポイント

「こうち2001プラン」における地域ITS推進の一環として、中村市においてデマンドバスシステム「中村まちバス」の実験運行を実施した。8時から18時の営業時間内に、電話やインターネット、情報キオスク端末から予約をすると、数分後には、自分の乗車したい停留所にバスが到着し、乗車後も目的地までの最適ルートを選択してバスが運行されるシステムが開発された。

従来1日の利用者は約7名程度であったが、実験期間後の1日あたり平均は、49.6人に増加している。ただし、運行に非効率な面もあり、運行経費や運転方法などのシステムの見直しを2001年度に図る予定である。

(1) 経緯

1998年9月に、ITS関係5省庁（警察庁、通商産業省、運輸省、郵政省、建設省）は、ITSの早期導入とその有効性の評価を行うため、自治体等の取り組みを「ITSモデル実験地区候補地」として公募・選定・支援することとした。このモデル地区候補地として高知県が選定された。同県は、情報化プロジェクト「こうち2001プラン」のKoCoRo'99（地域ITS）を推進しており、その一環として、地域ITS情報発信による観光事業の活性化、地域住民の交流と利便性向上、新地域産業創出、物流効率化等を目的とした社会実験を計画していた。この中で「デマンドバス」の社会実験があげられており、県内中山間地域における対象地域として中村市が選定され、同市は、デマンドバス「中村まちバス」の運行実験を開始した。

(2) 施策・事業の内容

電話等で予約すると、10分程度で最寄りのバス停にバスが到着するフルデマンド方式

「中村まちバス」は、8時から18時の営業時間内に、電話やインターネット、情報キオスク端末から予約をすると、10分から15分後に、自分の乗りたい停留所にバスが到着するシステムである。フルデマンド方式であるが、予め運行ルート上に設けられた停留所から乗下車することになっている。バス停留所数は既存の28から57に拡充している。

また、対象ルートは、中村市～自由が丘線（市内循環線）と称される1日7便の循環型であったが、実験運行に際してルートの見直し・拡充を図り、目的地までは複数ルートから最適経路が選択されることとなり、よりきめ細やかなサービスが実現した。

実験期間は、2000年4月～6月であるが、7月以降も営業時間を拡大し、運行している。

また、病院の玄関前も停留所としたことから通院者にも好評であり、従来1日の利用者は約7名程度であったが、2001年1月の1日あたり平均乗車人数は、49.6人に増加している。

市の廃止路線代替バスとして運行

対象路線は、第3種生活路線として、1999年11月末までの期限付きの補助を受ける路線であった。廃止後、同路線は中村市が廃止路線代替バスを運行予定としていたため、2000年9月末までは、経過措置として補助が継続される予定であったが、実験開始日である2000年4月10日より、第3種生活路線から、市の廃止路線代替バスに変更して運行している。

システムの開発は、官民によるコンソーシアム方式

デマンドバスの運行システムの開発は、高知県が推進する情報化プロジェクト「こうち2001プラン」KoCoRo'99の実験事業として、(株)東芝、松下電器産業(株)、NTTコミュニケーションズ(株)、高知県交通(株)、土佐電気鉄道(株)、高知西南交通(株)が企業コンソーシアムを組織し、通商産業省の関連団体である日本情報処理開発協会の助成を受けて行った。システムの開発と、実験期間中の運行経費は、計2億円を要しており、ほぼ全額国が負担している。

(3)推進体制

「中村まちバス」の運行に際し、「こうち2001プラン推進協議会」の分科会である「KoCoRo'99地域ITS部会公共交通の支援実験」セクションのうち、高知県（企画振興部、土木部）、中村市関係各課、国（運輸省四国運輸局、建設省四国地方建設局）、交通事業者、商店主、観光協会等の関係者からなる「中山間地分科会（中村市）」が検討を行っている。運行主体は、高知西南交通(株)である。

(4)実施後の効果と今後の方向性

以下の問題点等があげられている。2001年度以降に見直しを行う予定となっている。

- ・デマンド運行前に比べて利用者が数倍に増加したものの、現在の運行システムでは運営費として通信費がかかるため、市の赤字額削減につながるかが疑問視されている。

1年間での収支見込み

	実験期間中	実験期間後
経費(単位:千円)	11,000～12,000	17,000～18,000
収入(単位:千円)	2,366(1日利用:大人32名とした場合)	3,285(1日利用:大人45名とした場合)
欠損(単位:千円)	8,664～9,664	13,715～14,715
実質運行時間	8時間20分	11時間30分

- ・1デマンド(1人の要望)に対してバスを運行している場合が多く、複数名が常に乗車する仕組みが必要となっている。
- ・実験期間終了後、利便性向上および利用者増加に向けて運行時間と方法を変更したところ、経費が大幅に増加した上、別途システムの保守・修繕費等も必要となっている。

担当	中村市建設課 (中村まちバス公式HP: http://www.dbus.tosa.net-kochi.gr.jp/)	TEL	0880-34-1111
----	--	-----	--------------

1 1 . 障害者団体の参加によるバリアフリータウンマップの作成 - 埼玉県

ポイント

埼玉県では建築物の情報を集約できる立場である建築指導課が、障害者団体の協力を得て、地域全体のバリアフリー情報を収集し、「彩の国バリアフリータウンマップ『でかけよう、彩の国』」を作成している。

タウンマップは、建築物の所在・概要や地域のバリアフリー情報が収録された電子地図で、CD-ROMの配布やインターネット上で1999年度より提供されている。

建築指導課主導で福祉部局や障害者団体との連携のもとに作成されたが、配布や情報更新等作成後の活用について、検討を行う必要がある。

(1)経緯

埼玉県では、1995年に冊子の福祉マップを作成・配布していたが、収録情報の更新のため、新たに98年度に「彩の国バリアフリータウンマップ(でかけよう、彩の国)」を作成、99年度より埼玉県のホームページ上で公開と、CD-ROM版の配布を行っている。

(2)施策・事業の内容

内容は建物情報と地域情報で、地図検索機能を重視した構成

県内全般にわたる建物情報と、主要駅周辺の9地域の地域情報から構成されている。

建物情報は公共施設、民間の福祉のまちづくり条例に適合した届出施設が収録されている。

電子媒体としてのメリットを活かし、地図検索機能を重視した構成となっている。

福祉施設や団体を通じて、障害者に重点的に配布

基本的には福祉施設や団体を通じ、障害者に重点的に配布された。県建築指導課として、建物のバリアフリー化に関する講習、体験会の企画等を行う「彩の国 人にやさしい建物づくり連絡協議会」を所管していることから、同協議会を通じて広報、認知している。

(1)情報内容

- ・建物情報：高齢者や障害者等の利用に配慮した公共施設や生活関連施設（店舗・飲食店・銀行病院・ホテル等）の情報
1998年度作成時 約1,700件掲載、HPは2001年3月現在約2,000件掲載
- ・地域情報：駅前等の特定した地域の道路・交通機関・公園等の情報（7市9地域）
- ・掲載項目：各施設毎に名称、所在、配慮した項目（スロープ・点字ブロック・トイレ・エレベーター・駐車場等）、写真（外観・トイレ等）、市民団体によるコメント等を掲載

(2)情報の提供方法

- ・インターネット：県ホームページにより提供（1999年8月から情報発信）
アドレス <http://www.pref.saitama.jp/A10/BN00/map>
- ・CD-ROM：インターネットと同様な情報をCD-ROM（1998年度作成）により提供
県庁（県政情報センター）にて頒布（800円・枚）

建物情報は県職員によって更新されているが、地域情報は更新されていない

ホームページについては公開後一部更新されているが、CD-ROMの改訂は行われて

いない。更新内容は建物情報で、県もしくは市町村の職員が建物を訪問調査して得た情報を加えている。

(3) 推進体制

福祉セクションと住宅都市セクション及び障害者団体による検討委員会を設置

マップ作成においては、1998年度に「福祉マップをつくる検討委員会」を設立し、具体的な内容が検討された。検討委員会は福祉部局の障害者担当課、高齢者担当課、住宅都市部局の建築指導課の行政と、障害者団体によって構成された。



障害者団体へ地域情報に係る部分の調査を委託

インターネット版タウンマップ

初年度の地域情報に関する調査は、検討委員会に参画していた障害者団体を中心とした7団体に調査期間1ヶ月、1団体30万円で委託された。

(4) 推進上の問題点とその対応策等

配布ルートや情報更新等タウンマップの運用面には課題が残る

タウンマップの作成段階は福祉部局や障害者団体との協力・連携があったが、作成後の対応は建築指導課単独の業務となっている。このため、配布が建築関係団体中心の協議会を通じたルートに限定されている、障害者団体とのパイプが活かされておらず機能的に情報更新が行われていない等、マップの活用等の運用面について検討を行っていく必要がある。

(5) 事業後の効果と今後の方向性

CD-ROMは当初予定分は配布を終え、ホームページには1日10件程度のアクセス

CD-ROMは1999年度内に作成した3,000部のうち、当初予定分は配布を終えている。インターネットの利用状況については、ホームページへ1日10件程度アクセスされている。

道路から建物へのアクセス部分、境界部分の対応や連携が課題

建築指導課の立場は、あくまでも建築物が所管対象であり、福祉のまちづくりには、建築物だけでなく道路や公園、交通施設等が含まれていても、建築物のバリアフリー化しか指導できないことが課題となっている。現状では、道路については、条例以外にも別途国レベルのガイドラインがある一方、道路から建築物への通路等道路と建物との境界部分の担当課や基準が明確ではないこともあり、部局間の連携を図っていく必要がある。

担当	埼玉県県土整備部建築指導課	TEL	048-830-5527
----	---------------	-----	--------------