

世田谷区三軒茶屋駅周辺地区

交通バリアフリー基本構想

平成 18 年 3 月

世 田 谷 区

はじめに

世田谷区では、昨年3月に「基本計画」を策定し、「いつまでも住み続けたい『魅力あふれる 安全・安心のまち世田谷』」の実現をめざし取り組んでいるところです。この目標を達成するためには、一人では出かけることが難しい高齢者や身体障害者等の方々が、安全に移動できる都市基盤の整備が肝要であると考えます。

区では、このような認識に基づき、三軒茶屋駅周辺地区において、交通バリアフリーの基本構想を策定いたしました。この策定に際しては、障害者や高齢者団体の代表、学識経験者、鉄道やバスなどの公共交通事業者、国道及び都道の道路管理者、交通管理者、関係行政機関などの様々なご意見を承りながら、この地区の課題を抽出し、その解決へ向けた大枠の道すじをまとめました。

今後は、区民や事業者の皆様などの参画をいただきながら推進体制を構築し、基本構想の実現に向けて取り組んでまいりたいと考えております。また、ハードの整備をより効果的に機能させるため、心のバリアフリーの推進にも努めてまいりますので、誰もが安全で安心して利用できるよう交通のバリアフリー化に一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

結びに、基本構想の策定に際し、ご協力いただきました策定協議会委員の皆様をはじめ、アンケート調査やまち歩きのワークショップなどを通して、ご意見やご要望をお寄せいただきました皆さまに対し、厚く御礼申し上げます。

平成 18 年 3 月

世田谷区長 熊本 哲之

目 次

1 世田谷区における交通バリアフリー基本構想策定の考え方	1
1.1 背景	1
1.2 基本構想策定の考え方	2
1.3 交通バリアフリー法とは	2
1.4 重点整備地区の考え方	9
1.5 基本理念	10
1.6 目標	11
1.7 位置づけ	12
2 三軒茶屋駅周辺地区基本構想	13
2.1 概況	13
2.2 基本的な方針	22
2.3 特定経路	28
2.4 重点整備地区の位置及び区域	34
2.5 特定事業及びその他の事業	37
(1) 特定事業	37
公共交通特定事業	37
道路特定事業	40
交通安全特定事業	43
(2) その他の事業	44
準特定経路	44
キャロットタワー	45
2.6 関係者の協働による事項	46
2.7 基本構想の実現に向けて	48
(1) 特定事業計画の作成及び特定事業の実施	48
(2) 特定事業の進捗管理及び体制整備	49
(3) 心のバリアフリーの推進	49
(4) 世田谷区福祉のいえ・まち推進条例と連携した 建築物のバリアフリー化の促進	50

3 今後の取り組み	51
3.1 他地区への展開	51
3.2 新技術への対応	51
3.3 交通バリアフリー法改正への対応.....	52
参考資料	55
(参考資料1) 世田谷区三軒茶屋駅周辺地区 交通バリアフリー基本構想策定協議会 ..	55
(参考資料2) 策定までの流れ.....	58
(参考資料3) 世田谷区の人口.....	64
(参考資料4) 世田谷区内の駅別乗降車人員数	66
(参考資料5) アンケート調査の結果	67
(参考資料6) ワークショップ (まち歩き点検調査)の結果	96
(参考資料7) 団体等へのヒアリング結果	106
(参考資料8) 基本構想(案)に対する 意見の募集結果と対応方針	108
用語解説	111

1 世田谷区における交通バリアフリー基本構想策定の考え方

1.1 背景

世田谷区基本計画では、「将来目標」である「安全で安心なまち」を実現するための柱となる取り組みの一つとして、「安全に移動できる都市基盤と区民生活を支える公共交通の整備」を主要テーマとして掲げています。

また、区では、昭和 57 年に「福祉のまちづくり施設整備要綱」を作成し、ひとにやさしいまちづくりに向けた様々な取り組みを進めてきました。

さらに、平成 7 年に「世田谷区福祉のいえ・まち推進条例」(以下、「推進条例」と呼ぶ)を制定し、平成 11 年には推進条例に基づく「世田谷区福祉的環境整備推進計画 バリアフリー世田谷プラン 21」(以下、「推進計画」と呼ぶ)を策定し、交通バリアフリー法(1-3 参照)の施行に先駆け、総合的かつ計画的なバリアフリー化施策をとりまとめました。

推進計画では、計画的に面的な整備推進を図る「推進地区」を定め、区役所周辺地区、梅ヶ丘～豪徳寺駅・山下駅周辺地区、深沢 1～4 丁目周辺地区、成城学園前駅周辺地区、千歳烏山～芦花ホーム周辺地区を指定しました。

区役所周辺地区においては、東京都の福祉のまちづくり特区モデル事業の実施地区として、「松陰神社通り商店街及び区役所周辺」が選定され、平成 18 年までに段差解消や斜め横断踏切の改善等の事業を実施する予定となっています。

1.2 基本構想策定の考え方

このような取り組みの中、平成 12 年 11 月に交通バリアフリー法が施行され、区市町村が、特定旅客施設（一日平均の利用者数 5000 人以上）を中心とした徒歩圏域における、重点的かつ一体的なバリアフリー化を促進するための基本構想策定を行うことができる枠組みが整備されました。

世田谷区では、これまでの様々な取り組みをさらに強く推し進めるため、この法の枠組みを活用し、基本構想策定を行うこととしました。

1.3 交通バリアフリー法とは

平成 12 年 11 月 15 日に「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（通称 交通バリアフリー法）」が施行されました。ここでは、その目的や枠組み、そして法で定められている市区町村が作成できる基本構想について説明します。

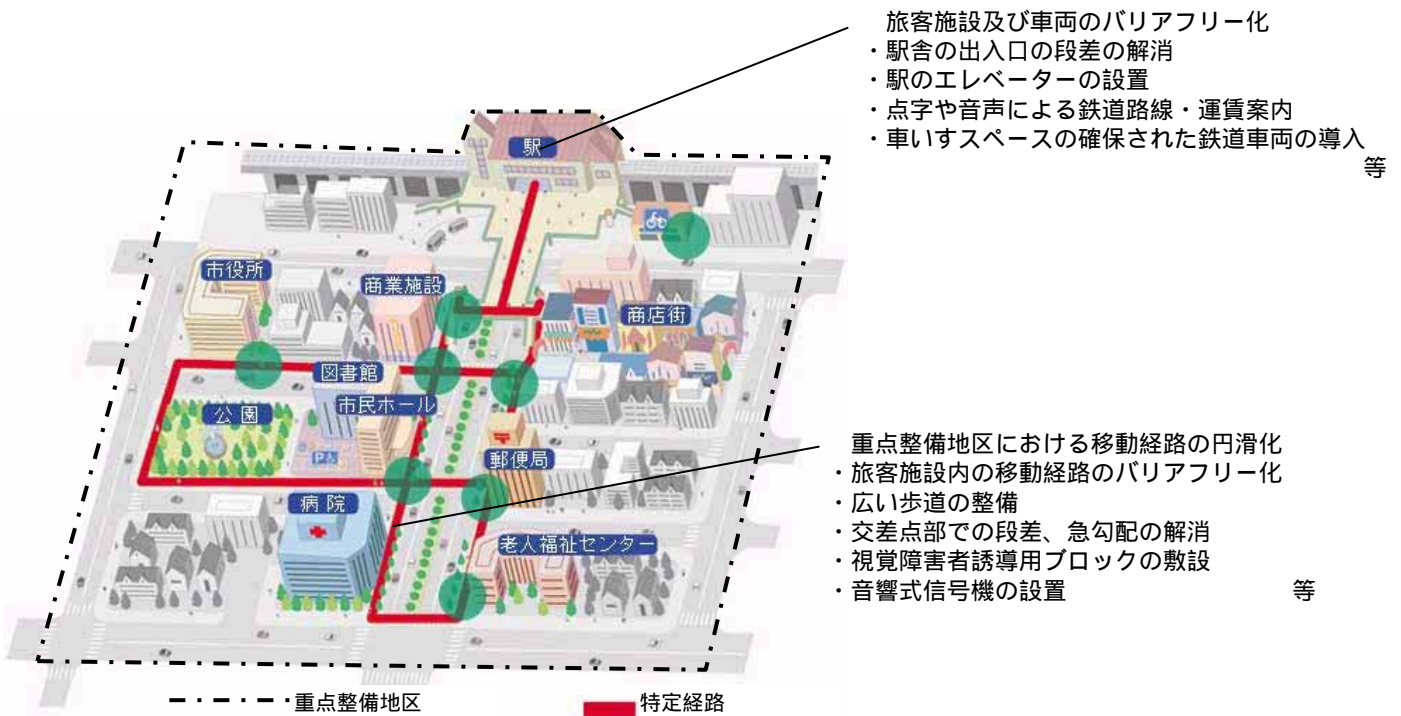
正式名称：「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した 移動の円滑化の促進に関する法律」 （平成 12 年 5 月 17 日公布、平成 12 年 11 月 15 日施行）
--

(1) 交通バリアフリー法の目的

高齢者、身体障害者等（妊産婦や、重たい荷物を持った旅行者など、何らかの理由で移動が困難になっている人を含む）の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、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の促進を目的としています。

そのための方策として、以下の 2 点の推進を図ります。

公共交通事業者が講ずべき措置 旅客施設及び車両のバリアフリー化を推進
区市町村の基本構想 旅客施設を中心とした重点整備地区における移動経路の バリアフリー化を重点的かつ一体的に推進



歩行空間バリアフリーネットワークのイメージ図（国土交通省道路局）
 を利用し作成。基本構想では重点整備地区を定め、特定経路を定める。

図 1.1 バリアフリー化のイメージ

(2) 交通バリアフリー法の枠組み

交通バリアフリー法は大きく 2 つの枠組みからなっています。
 ひとつは、公共交通事業者が講ずべき措置として旅客施設や車両のバリアフリー化の義務づけ（既設の場合は努力義務）であり、もうひとつは、区市町村が鉄道駅等を中心とした徒歩圏域を重点整備地区と定め重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進する「基本構想」を策定し、これに基づき各事業者が特定事業（バリアフリー事業）を実施する枠組みです。

ともに主務大臣が定める基本方針に基づき実施することになります。

基本方針の作成（主務大臣）

旅客施設のバリアフリー化（公共交通事業者）

新設：義務 既設：努力義務

重点整備地区における基本構想の作成（区市町村）

基本構想に基づく事業の実施

（公共交通事業者、道路管理者、公安委員会など）

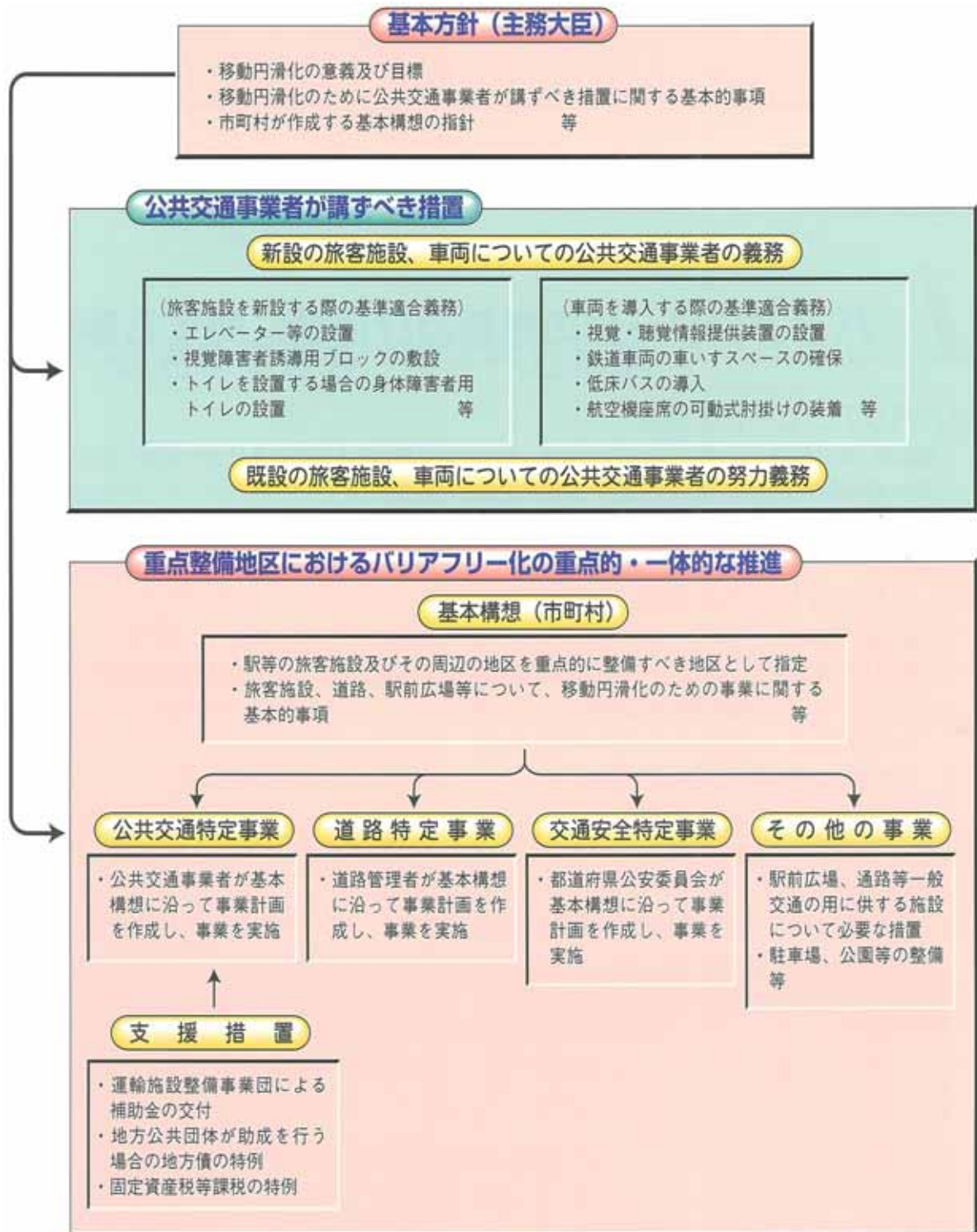


図 1.2 交通バリアフリー法の枠組み

出典：国土交通省 「交通バリアフリー法の解説」パンフレット

発行：交通エコロジー・モビリティ財団

(3) 基本構想の内容

主務大臣が定める「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、区市区町村は関係する事業者と協議し基本構想を作成します。基本構想を作成することで、特定旅客施設（利用者数が5,000人以上の駅等）を中心とした地区（重点整備地区）の重点的かつ一体的なバリアフリー化の推進が可能となります。

主に「特定旅客施設（駅）のバリアフリー化」と、旅客施設から高齢者等がよく利用する施設までの「特定経路（道路）のバリアフリー化」が一体的に取り組まれることとなります。これにより、高齢者、身体障害者等が、電車を降りて一連のバリアフリー化された経路を通して目的地まで到達することができます。

重点整備地区を定め、この地区内のバリアフリー化を重点的・一体的に図っていくことが交通バリアフリー基本構想の目的となります。

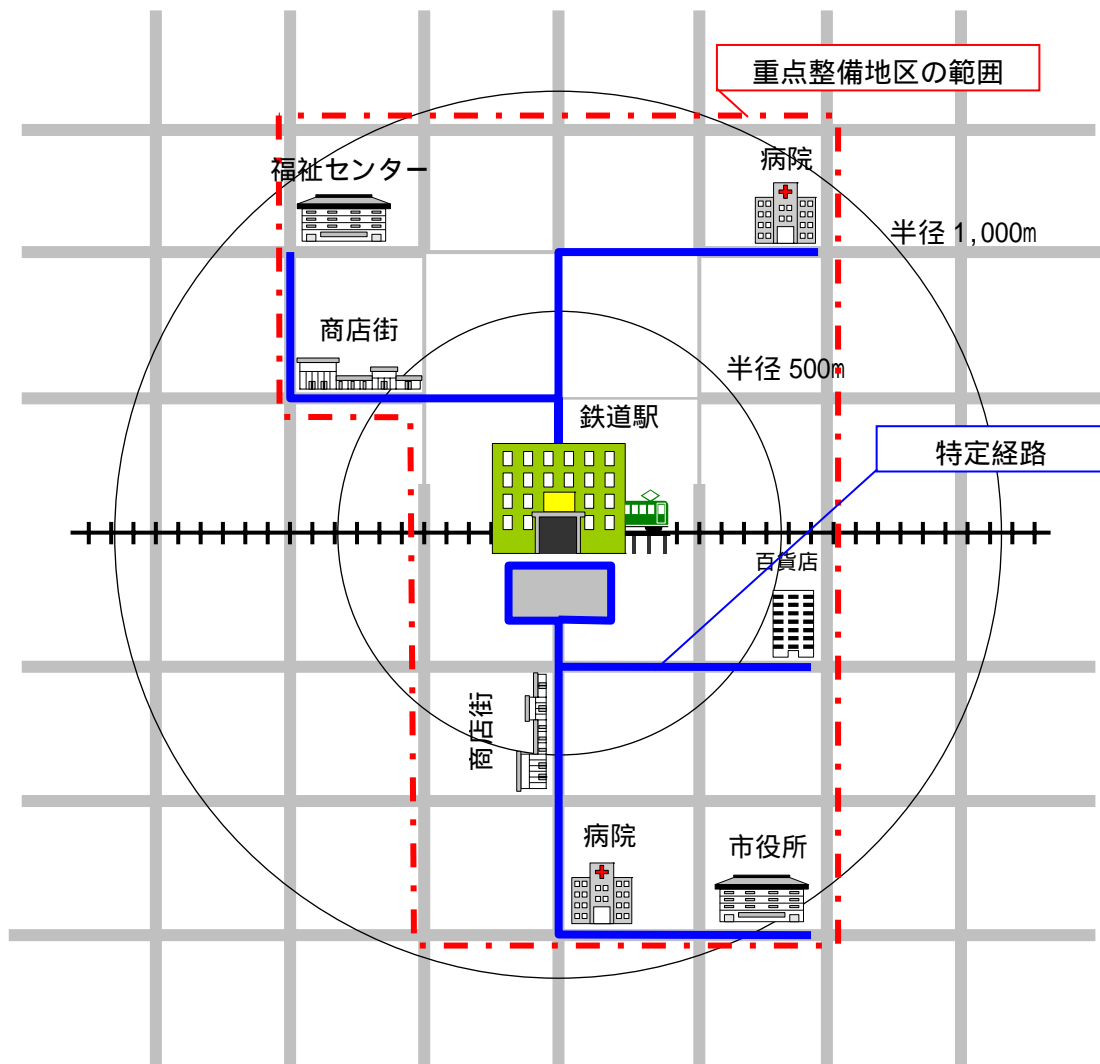


図 1.3 重点整備地区のイメージ

基本構想に定める事項

交通バリアフリー法では、次の事項について定めるよう規定しています。

- 1)重点整備地区における移動円滑化に関する基本的な方針
- 2)重点整備地区の位置及び区域
- 3)移動円滑化のために実施すべき特定事業及びその他の事業に関する基本的な事項
- 4)その他必要な事項

移動円滑化の目標

基本方針には以下の目標が定められています。

【目標年次：平成22年】

- ・ 鉄道駅（特定旅客施設）：移動円滑化の実施
- ・ 一般交通用施設（特定経路）：移動円滑化の実施
- ・ 信号機等（特定経路に係わるもの）：移動円滑化の実施

重点整備地区の要件

特定旅客施設を中心として設定される次の要件に該当する地区を重点整備地区とします。

- ・ 特定旅客施設から徒歩で移動できる範囲（500～1000m程度）
- ・ 高齢者、身体障害者等が日常生活または社会生活において利用すると認められる施設を含む地区
- ・ 移動円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区
- ・ 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

(4) 基本構想の策定後

基本構想の策定後、関係する事業者（公共交通事業者、道路管理者、公安委員会など）は、基本構想に基づき特定事業計画を作成し、事業を実施します。

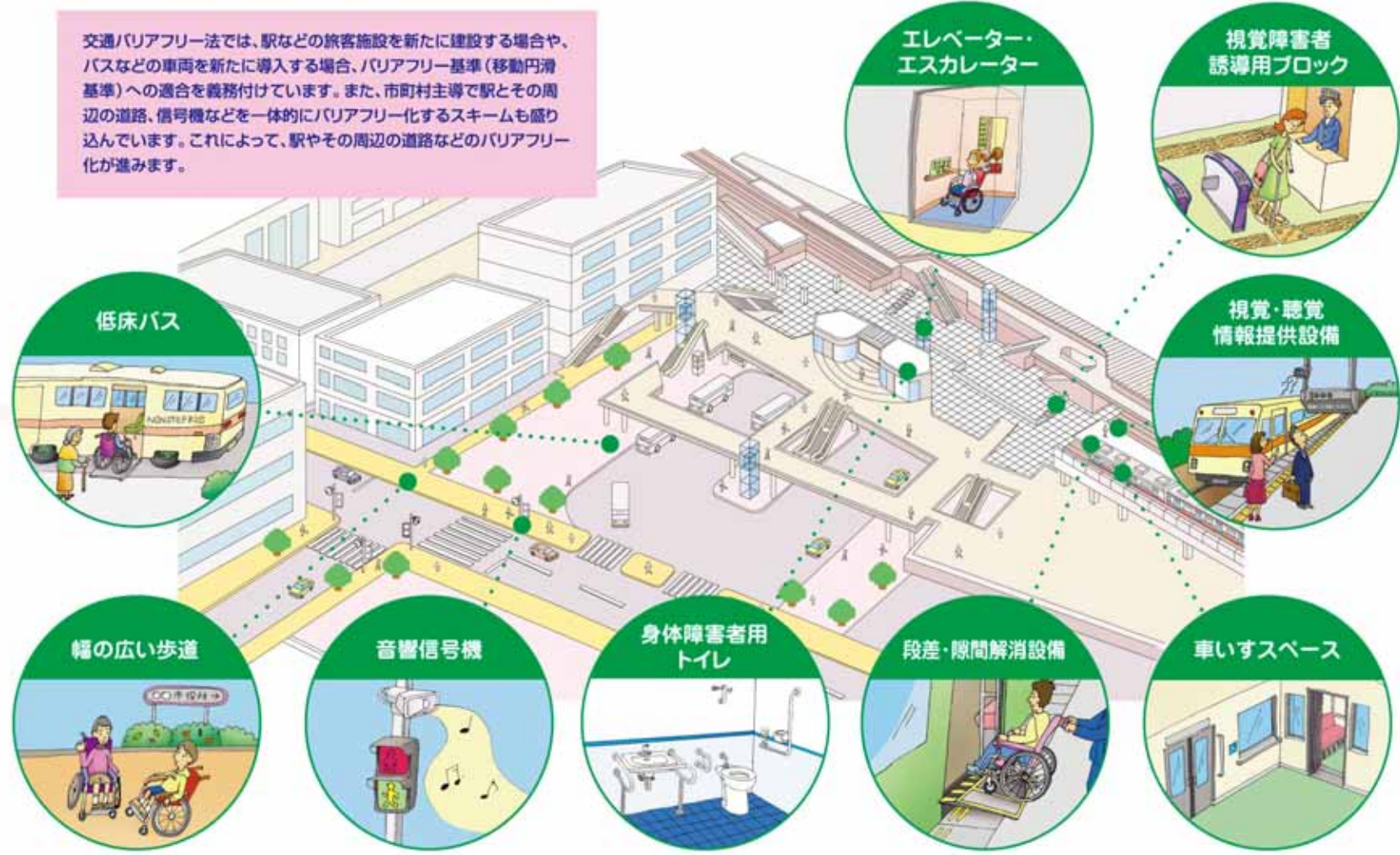
基本構想策定後の特定事業

- ・関係する事業者による事業の実施
- ・道路特定事業（道路のバリアフリー化など）
- ・公共交通特定事業（駅のバリアフリー化など）
- ・交通安全特定事業（音響式信号機の設置など）
- ・その他の事業（公園のバリアフリー化など）

なお、基本方針の目標では、平成 22 年までの事業実施が求められています。

交通バリアフリー法でこう変わります。

交通バリアフリー法では、駅などの旅客施設を新たに建設する場合や、バスなどの車両を新たに導入する場合、バリアフリー基準（移動円滑基準）への適合を義務付けています。また、市町村主導で駅とその周辺の道路、信号機などを一体的にバリアフリー化するスキームも盛り込んでいます。これによって、駅やその周辺の道路などのバリアフリー化が進みます。



出典：国土交通省「交通バリアフリー法の解説」パンフレット

発行：交通エコロジー・モビリティ財団

1.4 重点整備地区の考え方

基本構想は、平成 22 年が整備目標となるため、短期的にその事業効果が発現でき、さらに基本構想策定で得られる成果、策定に係るノウハウや知見等が、策定以降も他地区へ効果的に展開できることが重要であると考えます。

そのため、重点整備地区はモデルケースとなる 1 地区を指定し、実現性の高い効果的な基本構想策定を行います。

世田谷区では、基本構想を策定する重点整備地区を、「三軒茶屋駅周辺地区」として選定しました。

理由は以下の通りです。

【三軒茶屋駅周辺地区を重点整備地区とする理由】

- ・ 駅乗降客数が非常に多い世田谷区内の主要ターミナル駅(乗り換え駅)であり、構想策定の効果が非常に高いこと
- ・ 「世田谷区都市整備方針」における広域生活拠点に位置づけられており、区の方針と併せ相乗効果が見込まれること
- ・ 高齢者・身体障害者等の利用が多い主要な広域的公共施設等が徒歩圏域に位置していること
- ・ 施設までの主要移動経路(特定経路の候補となりうる経路)が、有効幅員 2.0m 以上を確保できること
- ・ 平成 22 年までに駅周辺整備の事業化の可能性が低く、基本構想策定を機に計画的にバリアフリー整備推進を図る必要性が高いこと
- ・ 幹線道路が地区を分断するなど様々なケースの移動・交通環境の地域課題を抱え、また、多くの事業者が関わる地区であり、世田谷区におけるモデルケースとして最もふさわしく、他地区へ効果的な展開が可能なこと

1.5 基本理念

最終目標は、世田谷区全域における交通バリアフリーの実現です。しかし、短期的にすべての環境整備を実施することは困難であり、一步一步着実に進めていく必要があります。

そのため、利用者数が非常に多い交通結節点・広域生活拠点であり、移動・交通環境の様々な地域課題を有し、多くの事業主体が関わる「三軒茶屋駅周辺地区」におけるモデルケースを通じ、その実現に向けた第一歩を踏み出したいと考えています。

三軒茶屋駅周辺地区の基本構想は、現行の交通バリアフリー法に基づき作成することとなるため、目標年次は平成22年となります。多くの関係者との調整・協議により短期的な実現を目指す中で得られる経験を活かし、区内他区域の交通バリアフリーの実現に向け効果的に展開していきます。

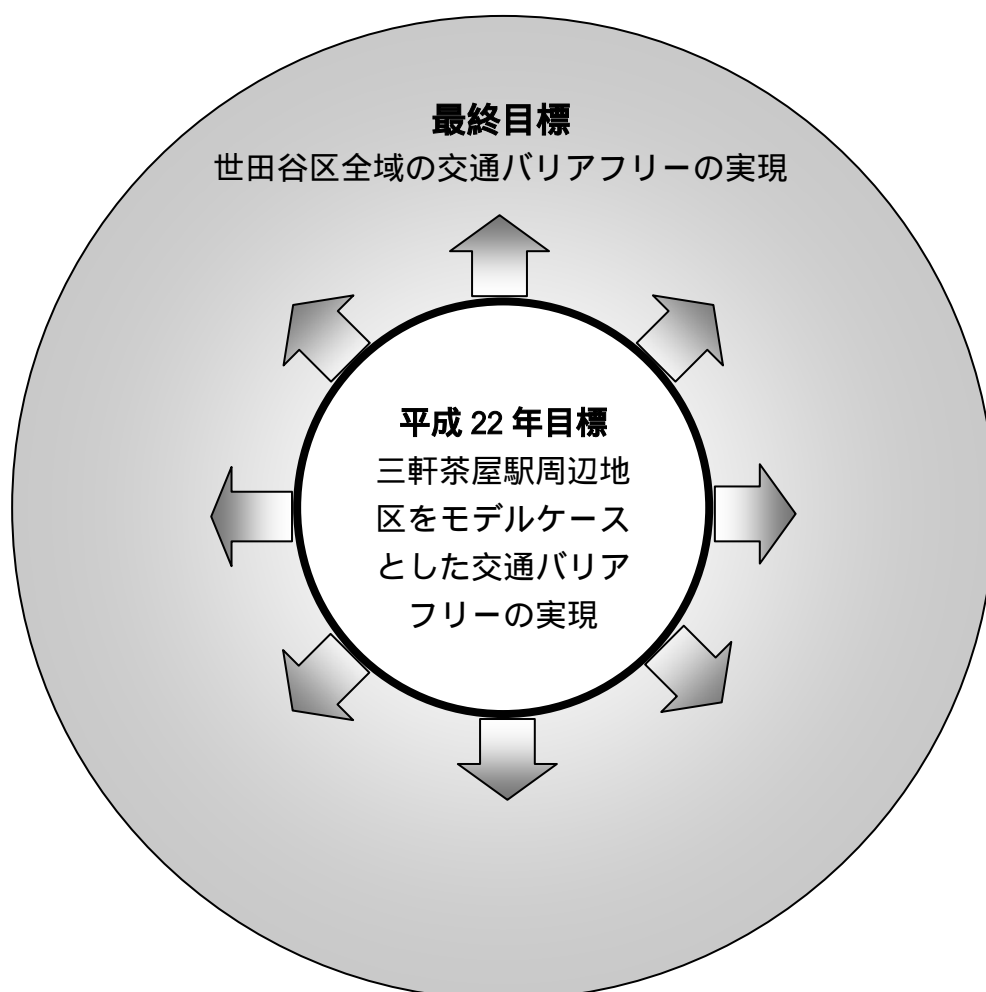


図 1.4 交通バリアフリー基本構想の基本理念

1.6 目標

「交通バリアフリー法」及び「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の基本方針」、並びに「世田谷区福祉的環境整備推進計画」の精神を受け、「みんなで実現する交通バリアフリー基本構想」、「誰もが利用しやすいユニバーサルデザインの移動環境整備の推進」、「事業を効果的に支える心のバリアフリーの推進」、「平成22年を目標にした移動円滑化整備の実施」、「継続的な福祉的環境整備に向けた展開」を基本構想の目標として掲げます。

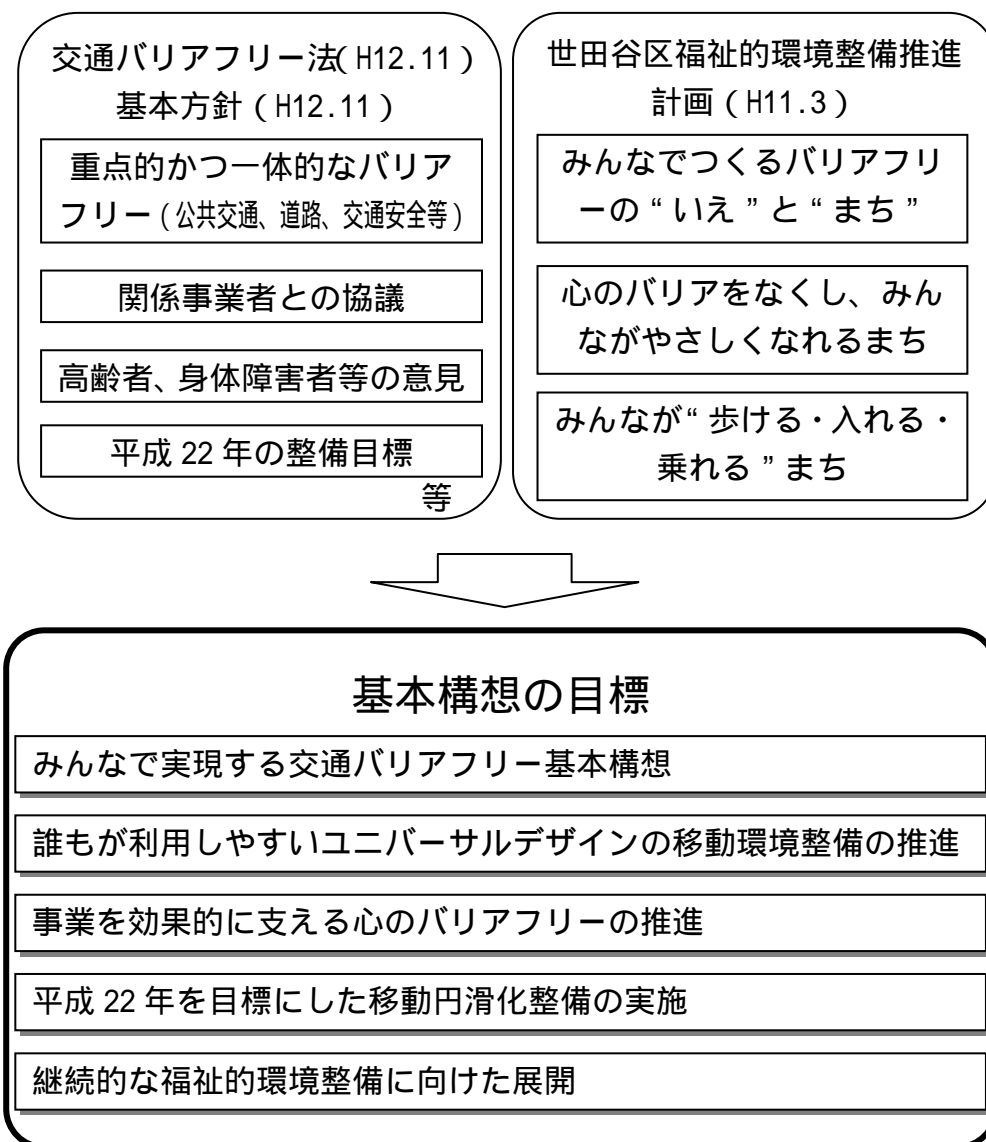


図 1.5 交通バリアフリー基本構想の目標

1.7 位置づけ

世田谷区における上位・関連計画における交通バリアフリー基本構想の位置づけを、以下の体系図に示します。

交通バリアフリー基本構想は、地方自治法に基づく世田谷区基本構想、並びに世田谷区基本計画の実施手法のひとつとして、上位法である交通バリアフリー法の枠組みに基づき作成するものです。

その他の各種個別計画や、ハートビル法、東京都ハートビル条例等と連携した交通バリアフリー基本構想とします。

また、予定されている交通バリアフリー法の見直しも見据え、三軒茶屋駅周辺地区で得られる知見やノウハウ等の活用可能性を検討し、他地区へ展開していくことを考えています。

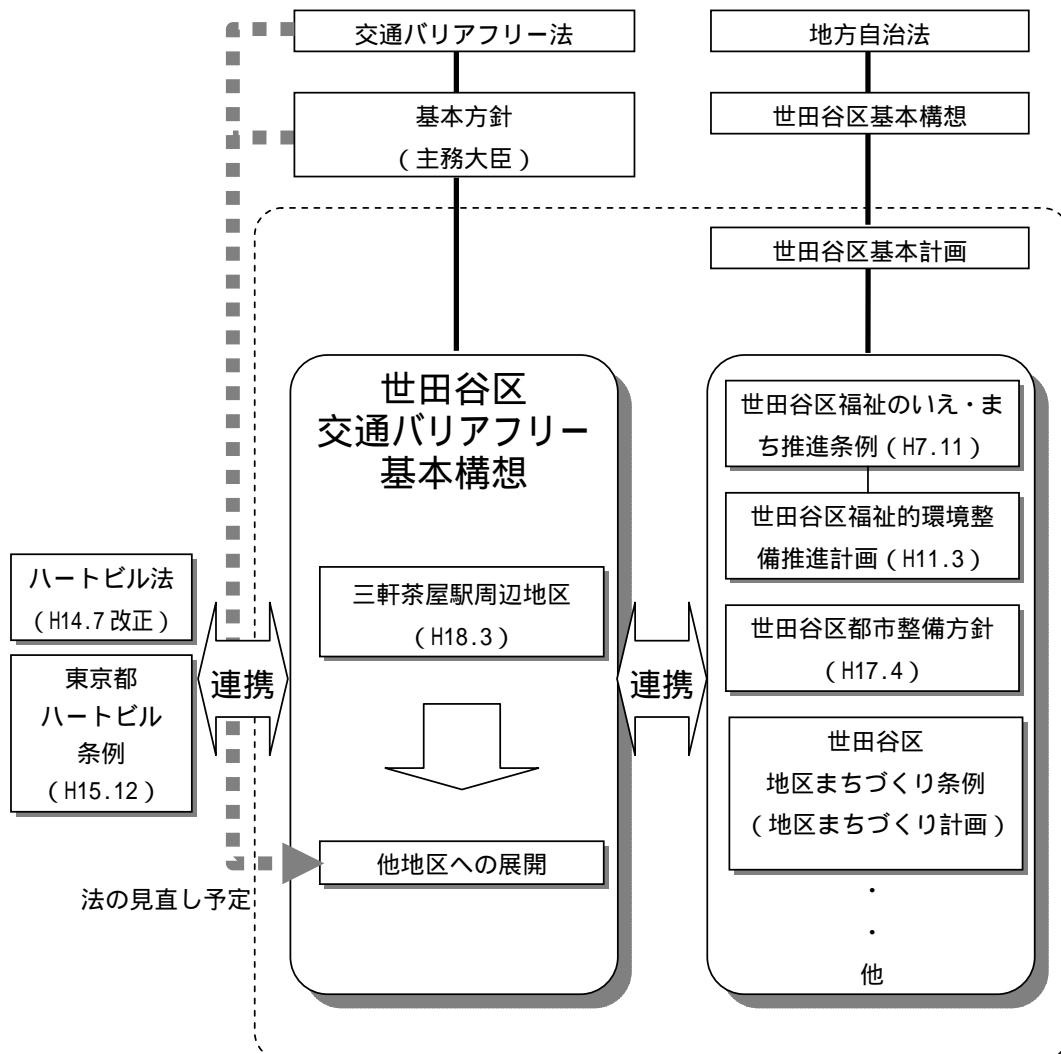


図 1.6 交通バリアフリー基本構想の位置づけ