

市内全域の移動等円滑化の全体方針

2011年11月
町田市

目 次

- 1.重点整備地区候補の抽出・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2.重点整備地区における基本構想設定の考え方・・・・ 4
- 3.重点整備地区における基本構想策定の考え方・・・・ 8
- 4.市域内の移動等円滑化の進め方・・・・・・・・・・・・ 12

1. 重点整備地区候補の抽出

(1) 重点整備地区候補の抽出

抽出した候補地区については、整備優先度等を踏まえ、順次以下の考え方に基づき重点整備地区の区域を設定し、検討を進めるものとする。

高齢者、障がい者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、町田市の中でも、人口が集中し、最近の人口動向では居住が増加傾向にあり、特に交通の拠点性が高い鉄道駅周辺と鉄道空白地帯でバス利用が特に多い山崎団地周辺について、概況を整理し、重点整備地区となる候補地区を抽出した。

(抽出した候補地区については 図2 参照)

【抽出にあたって視点】

- ・最近の人口動向及び交通拠点としての位置付けを踏まえ候補地区を選定
- ・地区の概況を整理し、候補地区を抽出
 - 人口動向
 - 交通拠点
 - 概況（居住人口、駅乗降客数、バス系統数など）

【人口動向及び交通拠点】

○鉄道駅周辺地域

町田市の鉄道は、中東部を小田急線、南部を東急田園都市線、南西部と西部をJR横浜線、北西部を京王相模原線が、いずれも市域の外縁部を通過しており、鉄道駅周辺では人口が集中し、最近の人口動向では居住が増加傾向にある重要な地域である。

○山崎団地周辺地域

鉄道アクセスは市域の外縁部に集中しているため、市域の中央部は鉄道空白地帯となっており、バスが主要な交通手段となっている。特に山崎団地から町田駅方面へは昼間でも約5分～10分に1便は運行され鉄道の空白を埋める役割を果たしている重要な地域である。

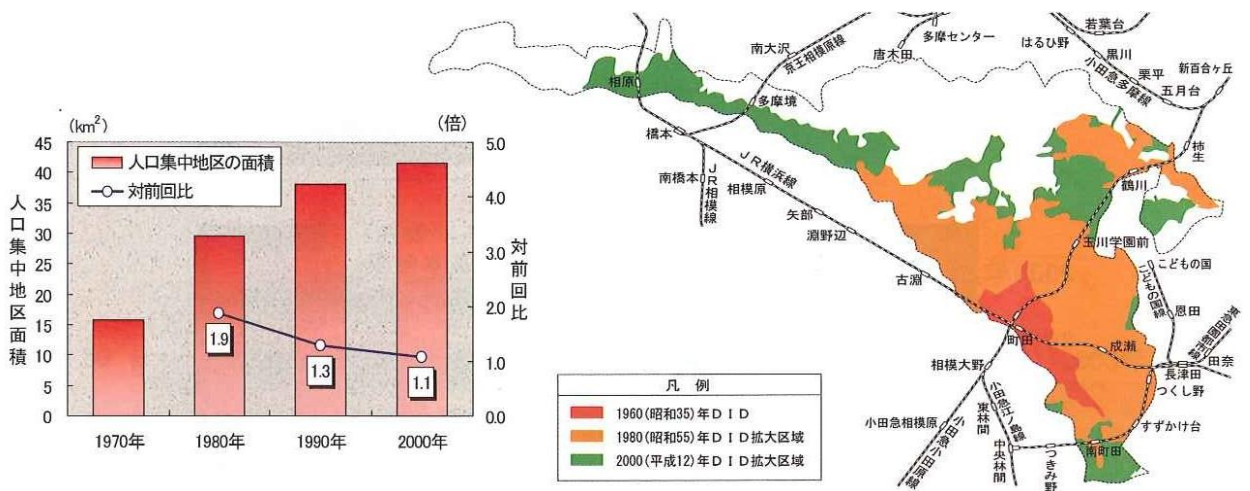


図1 町田市のDIDの変遷とDID人口の推移
出典：町田市交通マスタープラン

【概況】

○居住人口など

表 1 重点整備地区候補における地区内の人口 2009年1月1日現在

地区名	人口（全年齢） （人）	高齢者（65歳以上）		後期高齢者 （75歳以上）	
		人口 （人）	高齢化率	人口（人）	後期 高齢化率
町田駅周辺	21,400	4,100	19%	2,000	9%
成瀬駅周辺	31,700	6,200	20%	2,200	7%
つくし野駅周辺	12,400	2,800	23%	1,200	10%
すすかけ台駅周辺	16,000	2,800	18%	1,200	8%
南町田駅周辺	24,000	3,800	16%	1,500	6%
玉川学園前駅周辺	25,800	6,200	24%	2,900	11%
鶴川駅周辺	23,100	4,200	18%	1,800	8%
多摩境駅周辺	17,100	2,200	13%	800	5%
相原駅周辺	7,600	1,600	21%	600	8%
山崎団地周辺	34,600	13,200	38%	4,400	13%

資料：町田市HP 「町田市町丁別男女別年齢別人口」総務部市政情報課

※地区の範囲については交通拠点施設等を中心に半径1kmとしており、町丁目内で範囲の内外に別れるため、人口については、建物の密集状況、面積等を考慮して補正した概ねの人口。なお他地区と重複する地域については両地区に計上

○駅乗降客数及びバス系統数

町田市内の全ての鉄道駅は、1日の乗降客数が5,000人以上あり、特定旅客施設となっている。

表 2 重点整備地区候補における旅客施設の状況 2008年度実績

地区名	駅		バス	
	駅名	駅乗降客数 （人/日）	バスセンター 及びターミナル	路線バス系 統数
町田駅周辺	JR町田駅	216,438	町田バスセンター 町田ターミナル	63
	小田急町田駅	291,952		
成瀬駅周辺	JR成瀬駅	38,852	-	9
つくし野駅周辺	東急つくし野駅	12,733	-	3
すすかけ台駅周辺	東急すすかけ台駅	11,627	-	1
南町田駅周辺	東急南町田駅	31,795	-	3
玉川学園前駅周辺	小田急玉川学園前駅	49,128	-	3
鶴川駅周辺	小田急鶴川駅	69,095	-	27
多摩境駅周辺	京王多摩境駅	16,526	-	3
相原駅周辺	JR相原駅	20,330	-	9
山崎団地周辺	-	-	-	11

資料：乗降客数/各社HP

路線系統数/町田ガイドマップ、神奈川中央交通HP、小田急バスHP

※JRの駅乗降客数については乗車人員数の2倍を乗降客数として代用

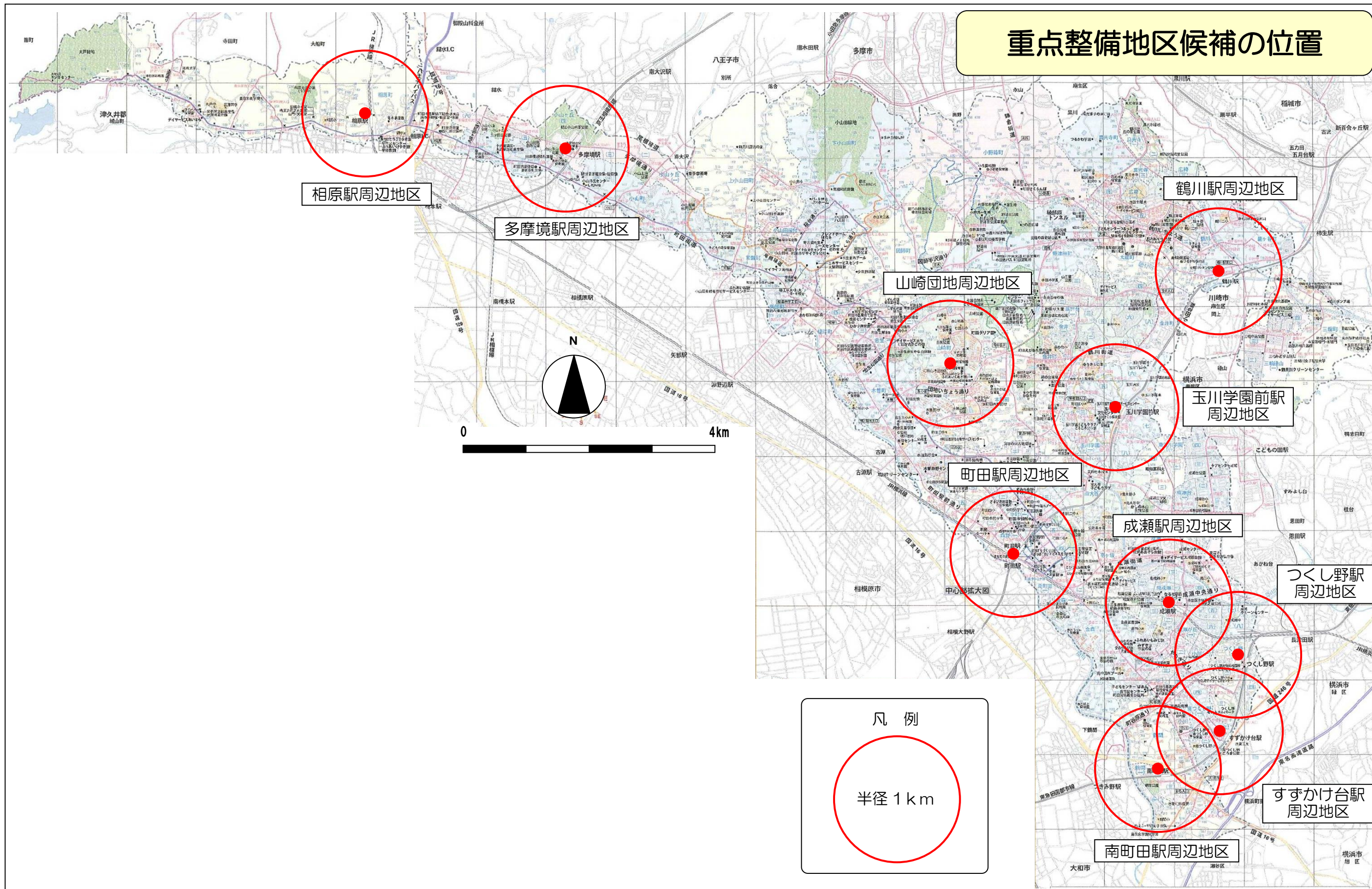


図2 対象地域

2. 重点整備地区における基本構想設定の考え方

(1) 重点整備地区の区域設定の考え方

抽出した候補地区については、整備優先度を踏まえ、順次以下の考え方に基づき重点整備地区の区域を設定し、検討を進めるものとする。

重点整備地区とは：

次に掲げる要件に該当する地区をいう。

- イ 生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。
- ロ 生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）について移動等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であること。
- ハ 当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、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であること。

※「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）」より抜粋

【重点整備地区の区域設定の考え方】

- 都市機能（業務・商業施設等）が集積している範囲
- 高齢者・障がい者等を含めた不特定多数の人が利用する施設（商業施設、医療施設、官公庁施設等）を含む範囲
- 一般的な徒歩圏域：
駅等の交通拠点となる施設を中心として半径500m内外の各施設が集積するエリア

【重点整備地区内と隣接部の施設について】

- 重点整備地区内の生活関連施設についてはネットワークで経路を設定
- 隣接部の生活関連施設（重点整備地区外の交通拠点を中心として半径1km以内に立地する主要な公共施設・公園等）について地区内ネットワークから当該施設までの経路を設定

【留意事項】

- なお、重点整備地区内に隣接市町村の一部が入っている場合は、検討は行うものの、事業の対象とはしないものとする。

(2) 生活関連施設設定の考え方

以下に生活関連施設及び生活関連経路における設定の考え方を示す。

生活関連施設とは：

高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設

※「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）」より抜粋

生活関連経路とは：

生活関連施設相互間の経路

※「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）」より抜粋

生活関連施設の設定にあたっては、バリアフリー新法にのっとり、地域特性や市民意向の把握結果（町田市バリアフリー全体構想に関するアンケート調査）を考慮し、「東京都建築物バリアフリー条例」、「町田市福祉のまちづくり総合推進条例」等を基に、日常生活又は社会生活において不特定多数の方や障がい者・高齢者等が利用される考えられる特定旅客施設や官公庁施設、福祉施設その他の施設を設定する。

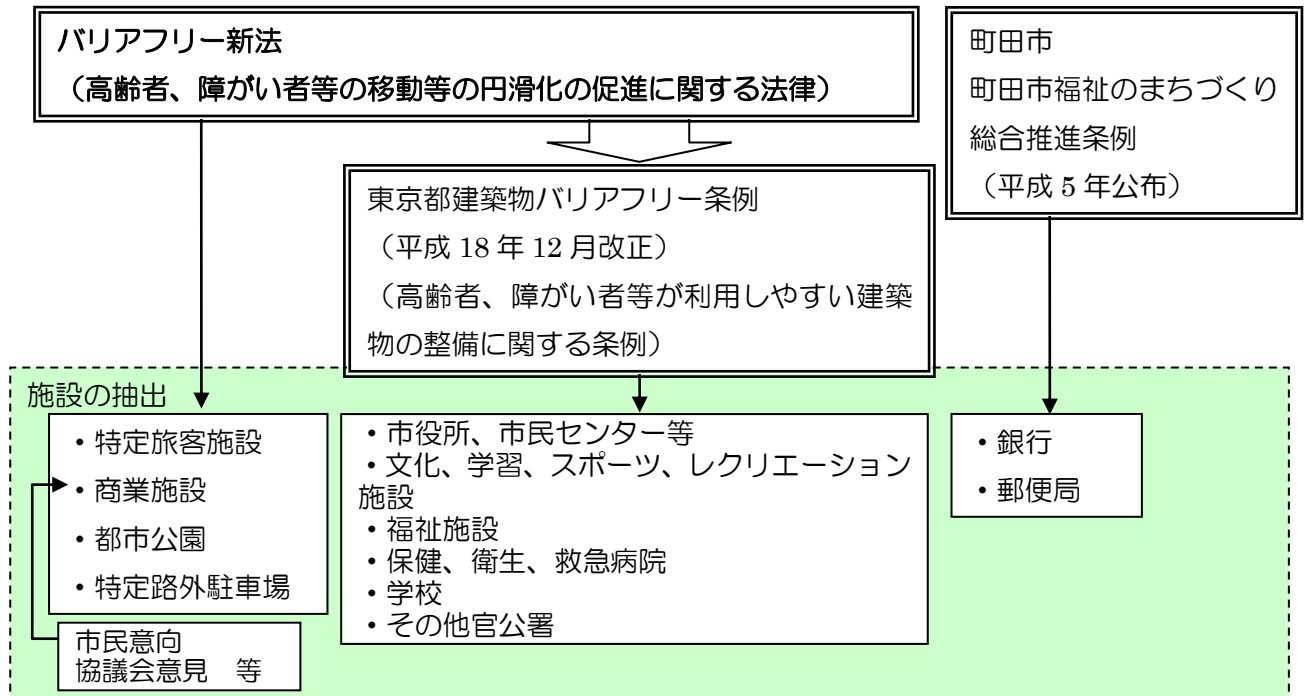


図3 抽出フロー

①特定旅客施設の設定

特定旅客施設については、バリアフリー新法において定義されている旅客施設「利用者が相当数であること又は相当数であると見込まれることその他の政令で定める要件（5000人/日以上）」に該当するものを生活関連施設として設定する。

②官公庁施設、福祉施設その他の施設

駅等の交通拠点施設を中心とした半径 1km 圏域を対象に、官公庁施設（市役所等）、福祉施設（老人福祉施設、障がい者福祉施設等）の他、高齢者、障がい者等の不特定多数の利用が多いと考えられる病院、集会所、郵便局、保健所、図書館、商業施設の他、指定避難場所等にも指定されている学校や、公園・特定路外駐車場を対象として設定する。

なお、施設の抽出にあたっては、施設の特性や規模を考慮して、以下に示す基準を基に行うものとする。

【生活関連施設設定の考え方】

○抽出範囲：交通拠点施設を中心とした半径 1km 圏

○生活関連施設：バリアフリー新法の特定旅客施設、特別特定建築物、都市公園、特定路外駐車場

○バリアフリー新法の基準は市内に適用しにくい又は不明確なため、東京都の「建築物バリアフリー条例（平成 18 年 12 月改正）」を基本とし、町田市で作成している「町田市福祉のまちづくり総合推進条例」を参考に設定

○郵便局及び銀行等の金融機関については、生活との結びつきが強いため、東京都の条例で定める施設規模（500 m²以上）ではなく、「町田市福祉のまちづくり総合推進条例（平成 22 年 3 月改正前）」に定める特定施設の基準（すべてのものが対象）を基に設定

○商業施設の抽出方法

①都市計画基礎調査により、用途が商業となっている施設を選び、階数を把握

②①で選んだ施設については、住宅地図により建物面積を計測し、階数により概ねの床面積を算出する。（階数については、商業を目的とした階数のみ対象として算出する。）

③東京都の条例による 500 m²以上を特別特定建築物とし挙げる。

④但し、500 m²以上で施設を抽出した場合、施設数が多くなることが想定されるため基準を見直す。

例）高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令第 8 条（基準適合義務の対象となる特別特定建築物の規模）による床面積 2,000 m²以上とする。

(3) 生活関連経路設定の考え方

生活関連経路の設定にあたっては、(2)で抽出した生活関連施設及び市民意向の把握結果(町田市バリアフリー全体構想に関するアンケート調査)を基に、生活関連施設の相互間を結ぶ経路となる生活関連経路を設定する。

【生活関連経路設定の考え方】

抽出された生活関連施設間を結ぶ生活関連経路について、主要な施設からのアクセスや、ネットワーク形成、高齢者、障がい者等の利用状況を考慮するとともに、長期的な必要性を重視し、以下の考え方により設定する。

・主要な生活関連施設

(都市の骨格上重要となる施設及びよく利用する施設)

交通拠点施設 → 駅、バスセンター、ターミナルなど

重要施設 → 市役所、市民センター等の公共施設、福祉施設、病院等

よく利用する商業施設等 → スーパー、百貨店等

※市民意向の把握結果も考慮(よく利用する商業施設)

・その他生活関連施設 → 公園、特定路外駐車場等

○主要な生活関連施設間を結ぶ最短経路を優先的に選定

・主要な生活関連施設のうち、交通拠点施設については、すべての主要な生活関連施設と連絡する最短ルートを優先的に選定する。

・交通拠点施設(駅、バス乗り場等) ↔ 主要施設(交通拠点から施設へのアクセス)

○その他生活関連施設へのアクセス経路を追加

・抽出した施設より、主要施設の拠点施設へアクセスするためのルートを追加する。

○利用者意向調査による利用が多い経路を追加

・市民意向の把握結果(町田市バリアフリー全体構想に関するアンケート調査)より、指摘の多かった経路(複数人数の指摘がされた経路など)を追加する。

○配慮すべき項目

・物流拠点のある経路(荷捌き駐車場など)

・歩車分離されている経路

3. 重点整備地区における基本構想策定の考え方

1 重点整備地区における移動等円滑化の基本方針

1-1 地区の概況と課題

地区における移動等円滑化の基本方針は、地区の特性と課題を踏まえて設定するために、「町田市バリアフリー全体構想に関するアンケート調査」等を利用し、現地調査を実施することから、次の内容について、地区の概況と課題を整理する。

＊現地調査：生活関連施設と生活関連経路を対象にバリアフリー新法の円滑化基準をもとにバリアフリー状況を調査

- 1) 地区の概況
 - 地区の位置づけ
 - 人口と高齢化率
 - 駅乗降客数とバス系統数
 - 施設の立地状況と施設利用状況
- 2) 地区の課題

1-2 地区における移動等円滑化の基本方針

ここでは、地区の特性と課題を踏まえて、次のような移動等円滑化の基本理念と基本方針を設定する。整備は、早期実現を目指して、重点化を図りながら進めていくことと、上位計画や関連計画に留意する。

- 地区全体の移動等円滑化整備の方向性を示す基本理念
- 基本理念を達成する基本方針を設定する。

2 重点整備地区の位置・区域

前項 1 (1) に示した考え方に基づき、次の内容について設定する。

- 重点整備地区の区域設定にあたっての考え方
- 重点整備地区の位置、地区の範囲

③ 生活関連施設、生活関連経路とこれらにおける移動等円滑化の事項

前項 1 (1)、2) に示した考え方に基づき、次の内容について設定する。

【生活関連施設】

○特定旅客施設；鉄道駅、バス拠点

○官公庁施設、福祉施設その他の施設

；官公庁施設（市役所等）、福祉施設（老人福祉施設、障がい者福祉施設等）の他、高齢者、障がい者等の不特定多数の利用が多いと考えられる病院、集会所、郵便局、保健所、図書館、商業施設の他、指定避難場所等にも指定されている学校や、公園・特定路外駐車場

【生活関連経路】

生活関連施設の相互間を結ぶ経路

④ 実施すべき特定事業その他事業に関する事項

④-1 公共交通特定事業

1) 公共交通特定事業の対象

ここでは、特定旅客施設（鉄道駅等）や鉄道やバス車両などの公共交通特定事業の対象を設定する。

2) 公共交通特定事業の事業内容

ここでは、公共交通特定事業の各対象施設の事業内容（問題箇所、問題課題、対策の考え方、整備内容、事業実施予定次期）を設定する。

○問題課題の内容は、公共交通移動等円滑化基準に適合していないものや基準にならない場合も利用者の指摘や安全性や利便性等からみた問題度合を考慮して設定する。

○対策の考え方と整備内容は、公共交通移動等円滑化基準に適合するための内容である必要があるが、早期整備が困難な場合は、実現性を考慮した暫定的な内容を設定する。

4-2 道路特定事業

1) 最重要生活関連経路の設定

生活関連経路において、早期実現を図るために、優先的に整備を進める最重要生活関連経路を地区の特性と歩行者の利用実態（アンケート調査結果のよく歩く経路指摘）を踏まえて選定する。

選定の考え方は、次のとおりである。

- 地区の骨格となる経路；駅周辺などを中心とした放射状に広がる経路
- 最重要生活関連施設のアクセス経路；上記経路に最重要生活関連施設のアクセス経路を追加

2) 道路特定事業の事業内容

ここでは、最重要生活関連経路について、各経路の事業内容（問題箇所・区間、問題課題、対策の考え方、整備内容、事業実施予定時期）を示す。

その他の生活関連経路は、各種関連事業と整合をとりながら、検討をしていくものとする。

- 問題内容は、「道路移動等円滑化基準」に適合していないものをあげているが、案内や誘導など基準に具体的な内容がない場合も利用者の指摘や安全性や利便性等からみた問題度合を考慮して設定する。
- 対策の考え方と整備内容は、「道路移動等円滑化基準」に適合するための内容である必要があるが、早期整備が困難の場合は、実現性を考慮した暫定的な内容を設定する。

4-3 建築物特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業などの特定事業

1) 最重要生活関連施設の設定

特定旅客施設を除く生活関連施設において、早期実現を図るために、優先的に整備を進める最重要生活関連施設を、全市民が利用等の施設の特性とアンケート調査結果（商業施設の利用指摘）を踏まえて、高齢者や障がい者を含む不特定多数の人によく利用される公共性の高さを考慮して選定する。選定の考え方は、次のとおりである。

- 公共施設のうち利用圏域が広域の施設、本部等核になる施設（地区レベルも含む）、高齢者や障がい者がよく利用する施設
- 民間施設のうち利用者が多い施設、高齢者や障がい者がよく利用する施設
 - * 商業施設は、アンケート調査 よく利用する商業施設の指摘率 10%以上を参考とする

2) 特定事業の事業

ここでは、最重要生活関連施設（建築物と都市公園）について、バリアフリーの問題内容を示す。

- 問題内容は、「建築物移動等円滑化基準」に適合していないものを設定する（参考として誘導基準との適合も示している）。
- 対策の考え方としては、バリアフリー新法の「建築物移動等円滑化基準」に適合することであるが、「町田市福祉のまちづくり総合推進条例」の基準適合を目標とする。
- 各施設の事業内容や実施時期は、各施設で建物の構造や改築等費用の確保など困難な課題があることから、個別協議により事業を進めていくこととする。

4-4 交通安全特定事業

ここでは、最重要生活関連経路における課題に対して、公安委員会「交通安全特定事業」が行う事業内容を示す。

- 信号機の改良（問題箇所、音響機能の整備、改良など整備内容）
- 違法駐車防止のための指導・取締り等（問題箇所・区間、整備内容）
- その他

5 その他の事項

重点整備地区において、上記事業以外に行う関連事業の内容について記載する。

例) 地区内の住民、事業者、地区への来訪者を対象とした心のバリアフリー、マナーの向上などの広報、啓発活動

4. 市域内の移動等円滑化の進め方

バリアフリー新法に沿って進める町田市の事業は、設定した優先順位を踏まえ優先度の高い地区から、順次基本構想を作成する。

基本構想作成後は特定事業計画を作成し、設定した事業の目標年次に向けて特定事業等を実施していく。

設計内容において、障がい当事者等の意見が必要と判断した場合、障がい当事者等の提案を取り入れる機会を設置する。

民間施設の整備推進など事業実施上の問題点を明確にし、事業の進行管理・評価も合わせて行いながら、新たな施策や改善策（措置）を講じることによってPDCAサイクルに基づく段階的・継続的発展（スパイラルアップ）を踏まえた取り組みを行う。

(1) 市域内の移動等円滑化の事業の考え方・進め方

町田市における移動等円滑化の進め方としては、町田駅周辺地区をモデル地区とし、残りの9地区の重点整備地区については、各年度で複数地区の基本構想を作成し、基本構想の作成に従い特定事業計画の作成、事業の実施を並行して行っていく。

町田市の基本構想策定事業における目標年次は、バリアフリー新法における基本方針に準拠し、平成22年を目標年次とするが、計画作成においては、短期的（平成25年度まで）、中期的（平成27年度まで）な整備期間を設定し、施設管理者と協議の上、実現可能な時期に実施できるように設定する。

事業計画は、効率的に事業を進めることを基本とし、整備優先度だけではなく、地域の隣接状況や事業主体を踏まえて事業計画を作成する。

【基本構想作成における整備期間設定にあたっての視点】

○短期的に計画を作成する地区

- ・町田市の中心的な位置づけにあり、早急に計画の作成・事業の実施が望まれる地区
- ・整備優先度の高い地区

○中期的に計画を作成する地区

- ・整備優先度の高い地区
- ・隣接する地区については、生活関連施設及び生活関連経路の重複や、地域性等を踏まえ、同じ年度内で作成を進める。
- ・効率的な事業の実施を踏まえ、同一の事業者等に配慮する。（鉄道事業者等）

(2) 事業の進行管理・評価（PDCA）

基本構想作成後、特定事業その他の事業が早期にかつ、目標に沿って進展するよう、事業の実施状況の把握や情報提供、さらには事業者との連絡調整の適切な実施を行い進行管理していくことが必要である。

事務局は、各種事業者から計画・設計内容を把握することとなるが、設計内容において、高齢者・障がい者等の意見を必要と判断した場合、高齢者・障がい者等の提案を取り入れる機会を設置する。

事業全体の事業計画を対象として、事業期間中、適当な時期に、評価・見直しを実施する。

また、事業を進めるにあたっては、民間施設の整備推進など事業実施上の問題点を明確にし、まずは、広く市民等に理解していただくことに努める。

行政・交通事業者・施設所有者・商店等の従業者・来訪者が連携して進めることが重要であり、市民等の参画による利用者のニーズや現状把握、部会・協議会による協議・調整及び評価を行いながら、新たな施策や改善策（措置）を講じることによってPDCAサイクル※に基づく段階的・継続的発展（スパイラルアップ）を踏まえた取り組みを行う。

※ PDCA サイクル：計画（Plan）を実行（Do）し、評価（Check）して改善（Act）に結びつけ、その結果を次の計画に活かす手順。

（出典：国土交通省HP）

