

## 第5章 今後の取り組み

本特定事業計画に基づいて移動円滑化のためのバリアフリー整備が実施されることとなるが、継続的な取り組みが必要な以下の課題が残されている。

一点目は公共施設と民間施設の敷地との連携整備等に関わる環境整備である。二点目は心のバリアフリーの促進等ソフト面に関わる課題である。三点目は多様な事業間の連携が必要な部分も多く、協働的な進行管理が求められることである。

### 1. 整備に向けた環境整備

#### (1) 公共施設と民間施設との連携整備

南砂町駅周辺地区の特定経路については、道路のみならず公園や公共施設の敷地、民間施設の公開空地内についても位置を定めており、今後これらの敷地内のバリアフリー整備の実施についての協力依頼と整備内容の確定、整備手法の検討が必要となる。また、安全な歩行空間の確保のために道路拡幅が不可欠な部分も一部に存在している。

これらの整備の実現のためには、公共・民間共に施設管理者の理解を得る取組から始め、地域住民や利用者のニーズに配慮しつつ、実際の整備に結びつけるプロセスが必要となる。

#### (2) 建築物との連続したバリアフリー整備

重点整備地区において誰もが使いやすいまちの整備を進めるためには、目的施設への移動円滑化整備と共に、特定経路と建築物の敷地、或いは特定経路と建築物の出入口が、バリアフリーで連続的、一体的に整備されている必要がある。

特に東陽町駅周辺地区における特定経路の四ツ目通りは、都市計画事業が予定されており、拡幅整備によって沿道の建築物の敷地の再整備や建替え等も起きると想定される。

このような建築物の敷地や建築物の建替え・改修の機会を捉えて、建築物のバリアフリー整備を推進していくことが必要と考える。

そのためには、バリアフリー整備への取組みを連続的に進められるように、地域の方々にも関わっていただく必要がある。例えば、沿道の方々にバリアフリー整備の周知のパンフレットを配布して説明会を行なうことや、相談窓口を設けるなど、継続的かつ具体的な支援方策が求められる。

併せて、所謂バリアフリー新法で新たに規定された、建築物特定事業の可能性についても検討を行なう。

#### (3) 「エスコートゾーン」の継続的検討

広幅員の道路横断や横断歩道の前後で線形が変化する場所では、視覚障害者が安全な歩行経路を歩けるように、横断歩道内に点状突起のあるラインを設ける「エスコートゾーン」が実験的に取組まれている。今回、東陽町交差点や南砂三丁目公園の北側で、「エスコートゾーン」の整備が望ましいと思われる横断歩道があった。しかし、まだバイク等の右左折に対する安全性や突起の耐久性などについて、検証を進めている段階にあり、採用には至らなかった。今後も継続的に情報収集しつつ、整備の方向性を探ることとした。

## 2. ソフト面の取組み

### (1) 心のバリアフリーの取組み

南砂町駅周辺では、基本構想の策定以前から地域の住民や障害のある区民と共に、「やさしいまちづくり」を進めてきた。このような市民参加型の取組みの中からバリアフリーのまちづくりに関わるリーダー的な人材も輩出している。

今回、交通バリアフリー基本構想の取組みの中でも、東陽町駅周辺地区、南砂町駅周辺地区で、住民や障害のある区民と共に点検活動を行なっており、今後の移動円滑化整備の進捗の中で、区民と共にバリアフリーのまちづくりを考える機会を持つことが、バリアフリーへの理解を深める上で重要と考える。

小中学生と共に実際のまちの中でバリアフリーのまちづくりを、考えることも可能であり、バスや地下鉄等公共交通ともタイアップし、心のバリアフリーに取り組むことも考えられる。

### (2) 放置自転車対策の推進

歩行空間のバリアの最も大きな要素の一つに、放置自転車の横行や自転車の無秩序な走行がある。特に駅前の放置自転車は、東陽町駅周辺、南砂町駅周辺で大きな問題となっている。

南砂町駅前には、駅と直結した地下自転車駐車場等が平成 17 年度末に完成し、放置自転車は相当に改善されているが、周辺人口の増加も著しく、東陽町駅周辺とともに、当面は撤去とマナー向上のキャンペーン、沿道施設管理者の協力を得つつ放置自転車対策を進める。

### (3) 整備後のスパイラルアップの取組み

障害のある区民などの関係者と協力して、具体的な評価や、更なる改善についても検討することにより、整備水準を向上させていくことが重要である。このように施策や整備の持続的かつ段階的な発展を目指す方法を「スパイラルアップ」と言い、バリアフリー新法でも取り上げられている。また、ユニバーサルデザインの実現方策としても推奨されている。

## 3. 整備の進行管理

### (1) 整備の設計・実施段階での確認

特定事業計画では、障害のある当事者からの意見を反映させた検討を行なっているが、実施段階では、技術的な面や周辺との調整などが加わり、必ずしも検討段階の整備内容をそのまま実施できないこともある。

その際には、障害のある区民を含む利用者と共に検討し、確認をおこないつつ具体案を作成することが肝要である。

### (2) 整備についての進行管理

特定事業計画に定めた整備項目は、先行して H18 年度から取組まれており、交通バリアフリー法に基づく基本方針に規定されているように、2010（H22）年度までに整備を実施する予定である。

計画の実行には、多様な事業者の関わりと継続的な検討が必要な事案もあることから、重点整備地区の整備に関わる事業者間の連携・調整の場を設けることが望まれる。

整備の進行管理、事業者間の連携、整備結果の共有、次年度計画の調整（予算化など）等の場として、年に1～2回の定期的な会議の場を設けることが考えられる。