

基本構想策定のメリット

(事例紹介)

事業の執行

駅周辺の一定のエリアを捉えた初めての法定計画であり、今後、計画的な事業執行が可能となる

長年の懸案であった国道の拡幅事業が事業化された

駅のエレベーター補助が採択された

既存の駅通路の自由通路化を実現することができた

予算の確保・コストダウン

法律に基づく確実なシステムであり議会への説明が十分にできたため、今後、円滑な予算審議が期待される

都市再生・中心市街地活性化等に加えて重層的な政策とすることで、事業採択を受けやすくなった

事業者と同じ機材を導入し、管理委託をすることによりコストダウンを図ることができた

関係者との調整

市の独自ではなく法律に基づく制度であり、障害者等の関係者の目を通した客観的なシステムである

これまで疎遠であった鉄道事業者やNPO団体等との関係が密接になった（事業者の考え方等を詳細に把握することができた）

市の内部において、福祉等の関係部局との役割分担を確立できた

基本構想策定委員会のメンバーである大学教授の強力なリーダーシップにより鉄道事業者との調整を円滑に行うことができた

対外的なPR

福祉のまちづくり条例（県）のみならず、市独自の計画を策定することで、市としてのバリアフリーへの取り組みをPRできた

複数の施設に係る構想としたため、議論を通じて各施設の整備の優先順位等を説明することができる

事業の執行

< 事例 1 > 駅を中心とした一定のエリアに関して、市として初の総合的な計画を策定したため、今後、計画的に事業の執行を行うことが期待される事例

A市では、中心市街地活性化や都市再生という視点も踏まえ、市内の主要な駅であり交通結節点となっているa駅の周辺開発を構想しており、駅に隣接した地区における市街地再開発事業の都市計画決定も行い、事業化に向けて鋭意努力しているところであった。さらに、この再開発事業をきっかけとして、駅前広場の整備や駅舎改良（橋上化）・自由通路の整備等も実施する計画であった。

従来、駅の構内と外部とを一体的に捉える法定の計画はなかったため、個々の事業ごとに事業計画を策定し、地元への説明等を行うなど、全体像を必ずしも示し切れていないのが現状であった。

交通バリアフリー法が制定されたことを契機にして、駅及びその周辺地区を含めたエリアの一体的な計画である基本構想を市が策定することができるようになったことから、A市としては、a駅を中心とした総合的な整備方針を市民・関係団体に示し、十分な意見交換等を実施した。この結果、市としての整備方針が市民に十分伝わることとなり、今後、個々の事業を実施するに当たり、市民のコンセンサスを得られていることから、計画的に事業の執行を行うことができると期待されている。

< 事例 2 > 駅を中心として地域を総合的に整備する方針を打ち出したことがきっかけで、駅前を走る国道の拡幅事業が事業化された事例

B市の中心にあるb駅の駅前には、県内の主要幹線である国道と県道が走っているが、駅前でこの2路線がX字に交差しており、さらに、駅前広場への右折車両もあるため、この地点がボトルネックとなり慢性的に渋滞している状態であった。

このため、市民からは道路整備に対する強い要望が出されており、B市では、従来より、都市計画決定を行い、国道の改良事業について要望を重ねていたが、なかなか事業化されずに現在に至っていた。

平成12年に交通バリアフリー法が施行され、B市では、いち早くb駅周辺を重点整備地区と定め、駅へのエレベーターの設置や自由通路化などに取り組む方針を打ち出し、駅周辺地区についても、特定経路として指定すべく関係者との積極的な調整を開始した。

この結果、駅を中心とする総合的なまちづくりに対する取り組みの一環として、国道整備について、現況幅員8mの道路を16mに拡幅し、歩道を3.5m確保するという事業が実施されることとなった。また、駅前の歩道橋についても、道路管理者サイドでエレベーターを設置する方向で検討中である。さらに、将来的には、新たに整備される広幅員の歩道を活用して電線類の地中化に取り組む予定であり、これらの事業が完了した際には、b駅周辺の様相は大きく様変わりしていることが期待される。



B市b駅周辺の様子。左側が国道・右側が県道。X字状に交差。慢性的な渋滞が続く。

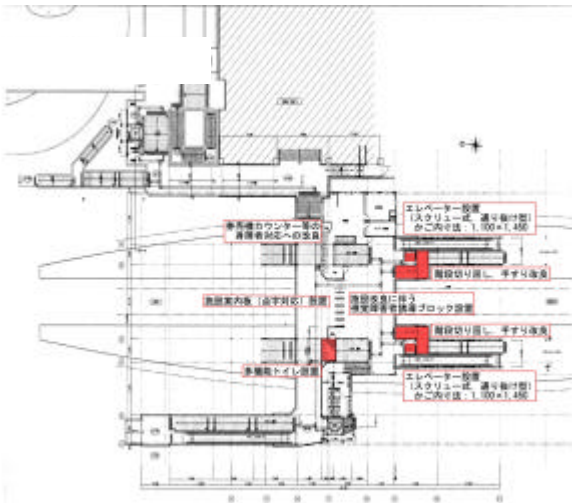
< 事例 3 > 基本構想の策定により駅全体のバリアフリー化に取り組むこととした結果、駅構内のエレベーター整備に対する補助が採択されることとなった事例

C市内を走っている鉄道事業者は、当該路線における駅のバリアフリー化に積極的に取り組んでいたが、旅客施設数が多いこともあり、C市内の駅については、事業者内部での整備スケジュールでは数年先とされており、国庫補助申請についても見送られていたところである。

C市では、駅を中心とした基本構想を策定し、駅構内へのエレベーター設置について事業者との調整を行った。この結果、事業者内での整備順位が繰り上げられるとともに、エレベーター整備に対する補助についても採択されることとなった。

C市内の駅に設置されたウォークスルー型エレベーター
(9人乗り、かご内寸法1,100×1,450)

C 駅構内整備図



エレベーター側に補助対象事業であることが明示されている。



< 事例 4 > 従来、鉄道の営業時間終了後はシャッターが閉められていた鉄道事業者管理の通路について、自由通路化が図られた事例

d駅は、橋上駅舎となっているため、改札口に至る通路は、いわゆる自由通路の形状となっており、昼間は、駅利用者のみならず駅の東西を往來する市民にも活用されている施設であった。しかし、当該通路の管理を鉄道事業者が行っていた関係上、鉄道の営業時間終了後については、通路の両端部に設置されたシャッターが閉じられ、夜間は利用ができない状態になっていた。

D市では、基本構想を策定しd駅の自由通路部分にエレベーターを設置することとし、市が事業主体となってエレベーター整備を行ったが、この過程で鉄道事業者と調整を行った結果、改札口に至る既存の通路について、24時間開放することとなり、自由通路とすることができた。

d駅東口自由通路の様子。今ではシャッターは券売機の前のみに設置されている。



予算の確保・コストダウン

< 事例 1 > 法律に基づく計画であることから、計画策定過程や策定後も十分に議会への説明を行い、議員にも、基本構想という制度の趣旨や今後の整備方針等を十分に説明できた結果、今後、予算審議等の過程でも円滑な審議が期待される事例

E市では、交通バリアフリー法の施行直後から、基本構想を策定すべく関係者と議論を重ねてきたところである。この過程において、市議会の交通問題特別委員会においても、素案段階や案がまとまった段階など数回にわたって説明を行い、かつ、意見交換を実施した。さらに、基本構想を策定した後は、全市議会議員に基本構想を配布し、必要に応じて市職員が説明を実施している。

この結果、基本構想を策定することの趣旨や、**今後の市内における旅客施設、道路、駅周辺整備事業など関連する事業の整備方針が市議会議員に周知されることとなった。**今後、毎年度の予算審議に当たっては、**市執行部としての方針を議会と共有できていることから、円滑に予算の審議が行われることが期待される。**

< 事例 2 > 市の予算事情が厳しくなっている中では、都市の再生や中心市街地活性化など、まちの活性化に資する事業を中心に事業採択されることとなっているが、基本構想に位置付けることで、さらに必要性が増し、今後の事業採択が期待される事例

F市では、ここ数年、市税収入の減少に加え、公債費負担比率の上昇等により極めて厳しい財政事情にあり、市の財政調整基金もほとんど取り崩している状況にあった。

このような中で、新規の事業採択に当たっては、過去に単に計画に位置付けられている等の理由ではなく、都市の再生、中心市街地の活性化など、まちの活性化につながる事業、あるいは、密集市街地対策等の防災対策など緊急性を要するもの、さらには、それらの政策の複数の目的達成に資するような事業を中心に事業化が行われているところであった。

交通バリアフリー法に基づく基本構想は、旅客施設のバリアフリー化を達成することのみならず、駅前広場や駅周辺の道路のバリアフリー化を含めた整備の方針、さらには、駅周辺での市街地再開発事業などの面的整備事業を総合的にとりまとめた計画である。また、策定過程でも、市民やNPO団体、障害者団体などの意見を踏まえて策定しているものである。

このような点を踏まえ、**この構想に位置付けられている事業については、都市再生等の主要課題と同様の位置付けを与えられており、事業化の目途がたてやすい。**さらに、**中心市街地活性化など他の政策目的も有する事業が多いことから、より重層的に施策の必要性を説明することが可能となり、事業実施の面で基本構想の策定は大きな効果があった。**

< 事例 3 > 基本構想に基づき自由通路に新たにエレベーターを設置するに際し、事業者との意見交換を行っている中で、事業者のエレベーター設置方針がわかったため、それを踏まえた施設整備を行うとともに管理を事業者に委託することにより、コストダウンと緊急時における迅速な対応が可能となった事例

G市では、基本構想を踏まえ、g駅の自由通路にエレベーターを設置することとし、当該通路を管理している鉄道事業者との交渉を重ねた。従来、鉄道事業者に対しては、駅施設整備等に関して一方的に要望を行うだけの関係であったものが、基本構想の策定という同一の土俵に立つことで、お互いに当事者として対等に意見交換を実施することができた。

この過程で、鉄道事業者は、施設管理のコストダウンやメンテナンスの容易性などを勘案して、同一の路線の駅には同一のメーカーのエレベーターを導入する方針であることがわかった。自由通路の管理主体が鉄道事業者であることから、G市では、当初より新設するエレベーターの管理も鉄道事業者に委託する方向で検討していたところであるが、上記のような鉄道事業者の方針を踏まえ、新たに導入するエレベーターについても、同一のメーカーとする方向で調整を行うとともに、鉄道敷地内での工事になることから、工事発注等は鉄道事業者に委託することとした。

この結果、エレベーターの機材は、鉄道事業者が一括発注することとなり1機あたりではかなりのコストダウンが図れることとなった。さらに、g駅を含む路線では同一のメーカーの機器を使用していることからメンテナンスを迅速に行うことができ、また、当該機器の操作には駅職員が習熟しているため、自由通路部分でのエレベーターの緊急時には、駅職員が対応することができることとなった。

g駅西口駅外に設置されたエレベーター（ウォークスルー型）



関係者との調整

< 事例 1 > 市の職員が独自にバリアフリー構想を提案したものではなく、法律に基づく確立したシステムに基づいた計画であることから、制度自体に対して市議会議員やNPOなどの信頼があり、意見交換等が円滑に進んだ事例

H市では、基本構想を策定するにあたり、市議会での特別委員会はもちろんのこと、NPO団体や障害者団体、商店街、地元地権者など、関係者との積極的な調整を進めてきたところである。

説明にあたっては、まず、市としてのバリアフリーに対する取り組み方針を説明するとともに、意見交換を踏まえて最終的に基本構想としてとりまとめる旨の説明を行ったところである。

通常、市独自の構想を策定する場合には、市民からは、当該構想自体の実効性や市内部での位置付けなど、根本的なところに関する質疑があり、必ずしも市独自の構想に対する信頼感がないのが実態である。

一方、法律に基づく基本構想を策定するための会議である旨を説明することにより、**制度自体に対する市民の信頼があることから、早期に構想の内容に関する実質的な議論を行うことができ、結果として、構想の内容に関して十分議論を尽くすことができた。**

< 事例 2 > これまで疎遠であった鉄道事業者との関係が近くなり、また、鉄道事業者の意向を把握することができたため、その後の調整が円滑に進んだ事例

(「予算の確保・コストダウン」の事例3参照)

< 事例 3 > これまで疎遠であったNPO団体との関係が近くなり、市の職員の意識として、よりよい行政を推進する上でのパートナーであるとの意識が醸成された事例

K市では、従来、NPO団体との関係が少なかったこともあり、団体からは意見・要望を一方的に提出し、市側はそれに対して回答をするだけ、という関係が続いている状況にあった。

K市では、基本構想を策定するにあたり、関係するNPO団体との意見交換を積極的に実施したが、この過程を通じて、市職員とNPO団体との間に人的な関係も生まれ、以前のような対立の関係から、**お互いに協調・協力して行政を推進していくパートナーであるとの意識が醸成された。**

< 事例 4 > 交通バリアフリーに関連する施策は、市の内部で、都市部局、福祉部局等複数の部局にまたがっているが、基本構想の策定作業を通じて、それらの部局間での役割分担が確立された事例

L市では、これまで、自由通路等の都市施設整備は都市部局、駅周辺の道路整備は土木部局、駅構内のエレベーター整備は福祉部局というように、交通バリアフリーに関連する施策については複数の部局で担当していた。都市部局や建設部局は障害者施策に対して必ずしも習熟しておらず、また、福祉部局はハード面での整備について知見が少なかったこともあり、それぞれの部局間での連携、協力関係が確立されていないことが一つの課題であった。

交通バリアフリー法に基づく基本構想を策定するにあたり、L市では、市内部に検討委員会を設け、関係する部局が一堂に会して議論を行うという取り組みを重ねた。この結果、お互いに不足していた分野に関する理解が進み、課題等に対する認識を共有するとともに、今後、事業を進めるにあたってのお互いの役割分担を確立することができた。

< 事例 5 > 基本構想策定委員会のメンバーであった大学教授の強力なリーダーシップにより鉄道事業者との調整が円滑に進んだ事例

M市では、基本構想を策定するにあたり、学識経験者や市民等からなる策定委員会を設置し検討を進めることとしたが、交通バリアフリー分野での学識経験者に心当たりがなかったことから、運輸局の紹介で、K大学のM教授に委員として参画してもらうこととした。

M教授は、委員会の座長として委員会の議論を的確にコーディネートするとともに、個々の施設整備計画については、専門的観点から機器の選定等についてアドバイスをしてくださった。さらに、委員会の設立当初は必ずしも積極的ではなかった鉄道事業者に対する指導、助言等を行い、この結果、鉄道駅へのエレベーターの設置等に関する鉄道事業者との調整が円滑に進み、早期に事業着手することができた。

対外的な P R

< 事例 1 > 市が主体となって策定した法定計画であり、全国的に見ても早期に計画を策定したため、市としてのバリアフリーに対する積極的な取り組み姿勢を示すことができた事例

M市では、以前より、県が定めた福祉のまちづくり条例に基づき、バリアフリーに積極的に取り組んできたところである。しかしながら、県の条例に基づく施策という点で、必ずしも市の独自性を前面に打ち出すことができず、市としてのバリアフリーに対する取り組みが過小評価されているのではないかと、との懸念があった。

M市では、交通バリアフリー法が制定されたことを契機に、市独自の構想を打ち出すため、基本構想の策定に精力的に取り組み、14年度には基本構想を策定し、市民に対して説明することができた。また、その内容についても、事前に市民との十分な対話を行って策定したために、市の独自性を反映した計画となっていた。

このため、市議会や市内の地区懇談会等の場での質疑において、M市としての独自性や取り組み方針を説明することができ、市民から十分な評価を得られることとなった。

さらに、法律に基づく同一の制度を全国の市町村が運用しているため、全国的に見て先進的に取り組んだことが明らかになり、この点でも市民からの評価が得られていると考えられる。

< 事例 2 > 市内にある複数の施設を対象に基本構想を策定したため、それぞれの施設の位置付けや整備に対する考え方を議論することができ、市内での旅客施設等の今後の整備方針や優先順位等を検討することができた事例

O市では、従来より駅施設等のバリアフリー化に積極的に取り組んできていたところであるが、市内に20以上の旅客施設があり、また、昨今の税収の落ち込み等を背景に、投資的経費の削減が続いており、地域住民が希望するペースで旅客施設の整備を行うことができていない現状であった。

N市では、基本構想を策定するにあたり、一つの旅客施設を対象とするのではなく、複数の施設を対象として、広く市民や関係団体との意見調整を行った。

この過程で、それぞれの施設の現状や課題、今後のあり方等について、当該施設の地元の人も含めたメンバーで議論を行った結果、各施設の課題等について共通認識を得ることができ、財政的に厳しい中での整備方針や整備の優先順位等について検討を行うことができた。

さらに、このような議論を踏まえた基本構想であるため、地元からの陳情等に対しても、基本構想の策定に至った経緯や考え方を説明することにより、適切な対応を図ることができるようになった。

特定旅客施設内に補助を受けて設置されたエレベーター



なお、本メリット集で挙げた事例は実際に基本構想を策定した市町村における一例であり、これらの事例が他の全てのケースに当てはまるものではない旨留意されたい。