

# 座間市交通バリアフリー法基本構想



平成17年10月

 座間市

## はじめに



本市では、平成12年11月に施行されました「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）に基づき、小さなお子様からお年寄りまで、だれもが安心して出かけられる「まち」を目指し、小田急相武台前駅周辺を対象に、平成22年を目標年次とし、移動の円滑化を図るため道路管理者（県・市）、公共交通機関（鉄道・バス・タクシー）及び公安委員会（警察）へ改善すべき事項を取りまとめた「座間市交通バリアフリー法基本構想」を策定しました。

「座間市交通バリアフリー法基本構想」策定にあたりましては高齢者、身障者、地元商店会、地元自治会等の団体に一般公募の方の参加を得、改善事業者であります道路管理者、公共交通機関及び公安委員会のご参加をいただき計23団体で構成する「相武台前駅周辺交通まちづくり研究会」を設立し、まち歩き点検を行い、ワークショップを開催し、改善対策についてご提案をいただきました。

これを受け、地域まちづくり組織の指導育成にかかわられている産能大学齊藤進教授を会長といたします「座間市交通バリアフリー法基本構想策定協議会」へ「基本構想」の取りまとめをお願いし、慎重審議を重ね、「座間市交通バリアフリー法基本構想」を策定しました。

「座間市交通バリアフリー法基本構想」に盛り込まれました改善事項につきましては、今後、市民の方をはじめ道路管理者、公共交通事業者等及び公安委員会のご理解とご協力のもと、早期改善に向け積極的に取り組んでまいります。

おわりに、「相武台前駅周辺交通まちづくり研究会」及び「座間市交通バリアフリー法基本構想策定協議会」委員のみなさまにおかれましては、ご多忙の中、貴重なご意見、ご提案およびご審議いただきましたことについて、心よりお礼申し上げます。

平成17年10月

座間市長 星野勝司

# 目 次

<b>第 1 章 交通バリアフリー法基本構想策定にあたって</b>	<b>1</b>
1. 基本構想策定の背景と目的	
2. 基本構想の位置づけ	
3. 基本構想策定の体制	
(1) 相武台前駅周辺交通まちづくり研究会	
(2) 座間市交通バリアフリー法基本構想策定検討委員会	
(3) 座間市交通バリアフリー法基本構想策定協議会	
4. 基本構想策定の手順	
<b>第 2 章 座間市の概況</b>	<b>9</b>
1. 位置及び地勢	
2. 人口の推移	
3. 高齢者、身体障害者の状況	
4. 交通施設	
<b>第 3 章 基本方針</b>	<b>12</b>
<b>第 4 章 重点整備地区の設定</b>	<b>13</b>
1. 特定旅客施設の状況	
2. 重点整備地区の選定	
(1) 選定の主旨と方法	
(2) 要件別の検討	
(3) 重点整備地区の選定	
(4) 重点整備地区の区域	
<b>第 5 章 重点整備地区の問題点と改善点</b>	<b>24</b>
1. 市民参加によるまち歩き点検	
(1) まち歩き点検対象ルート	
(2) 点検調査による問題点の抽出	
2. 市民アンケートによる問題点	
3. 改善方法の検討	
(1) 道路バス停等の改善策	
(2) 駅の改善策	
4. 道路の重要経路等の検討	
(1) 区間別改善重要度の検討	
(2) 重要経路の選定	
<b>第 6 章 バリアフリー化の対象経路の設定</b>	<b>42</b>
1. 特定経路等の選定方針	
2. 特定経路等の設定	
(1) 特定経路	
(2) 準特定経路	

<b>第7章 特定事業等</b>	<b>44</b>
1. 公共交通特定事業等	
(1) 相武台前駅の整備内容	
(2) バスの整備内容	
(3) タクシーの整備内容	
2. 道路特定事業	
(1) 事業実施区間	
(2) 道路特定事業計画の内容	
(3) 準特定経路の事業計画	
3. 交通安全特定事業	
4. 特定事業計画の実施	
<b>第8章 実現にあたって</b>	<b>47</b>
1. 基本構想に示した基本方針の具体化	
2. 市民参加のためのまちづくり組織の継続	
3. 進捗状況の把握及び進行管理の導入	
4. 心のバリアフリーと市民の責務	
<b>第9章 今後の課題</b>	<b>48</b>
1. 市域全域におけるバリアフリーの推進	
2. まちづくりへの展開	
<b>おわりに</b>	<b>49</b>
<b>資料編</b>	<b>51</b>
1. 協議会等規約	
2. 市民アンケート調査結果	

## 第1章 交通バリアフリー法基本構想策定にあたって

### 1. 基本構想策定の背景と目的

座間市の65歳以上人口は平成16年9月現在で約13.5%ですが、最近の10年間で市の全人口が約1万人増加したのに対して、65歳以上人口は約8千人増加しており、人口増加の約8割にあたります。また、平成22年における高齢者は全人口の約17.8%になり（後期基本計画）、平成10年の約9.2%に比べると約1.8倍になると予想されており、高齢社会の進展が著しい状況にあります。

このため、市の最上位計画である「第三次座間市総合計画 後期基本計画」では、自立と自助を基調に、高齢者をはじめ市民一人ひとりが、健康でやすらぎに満ちた暮らしができる福祉社会をつくりあげるとともに、市民がお互いに尊敬しあえる温かく心のかよいあったまちづくりを目指すこととしています。

平成12年11月に「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」（平成12年法律第68号）いわゆる交通バリアフリー法が施行されました。この法律は、公共交通機関の旅客施設、車両等の構造及び設備を改善するための措置、旅客施設を中心とした一定の地区における道路、駅前広場、通路その他の施設の整備を推進するための措置、その他の措置を実施することにより、高齢者、身体障害者等の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図り、公共の福祉の増進に役立てることを目的としています。これにより、地方自治体は自らが主体となって、このような地区内に立地する公共施設、大規模店舗等に至るまでの移動経路のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進することになります。

座間市は鉄道網に囲まれ、通勤等の利便性が高い反面、急激な都市化などにより、道路網の整備やバス路線等の交通手段が十分とはいえません。また、高齢者や身体障害者にやさしいバリアフリー化など交通全般に関して総合的な整備が必要になっています。

このような状況の下で、座間市は高齢者や身体障害者の方々をはじめ、すべての人々を対象に、安全で快適な自立した社会生活を営むことのできるまちの早期実現をめざして、主に鉄道駅と主要な施設を結ぶ道路を中心とした歩行空間のバリアフリー化の計画として本基本構想を策定するものです。

□ 交通バリアフリー法とは？ （平成12年5月17日公布、同年11月15日施行）

#### ①法の趣旨

高齢者、身体障害者等の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を促進するため、以下を推進する。

- ・ 鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進する。
- ・ 鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、区市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進する。

②基本的な枠組み

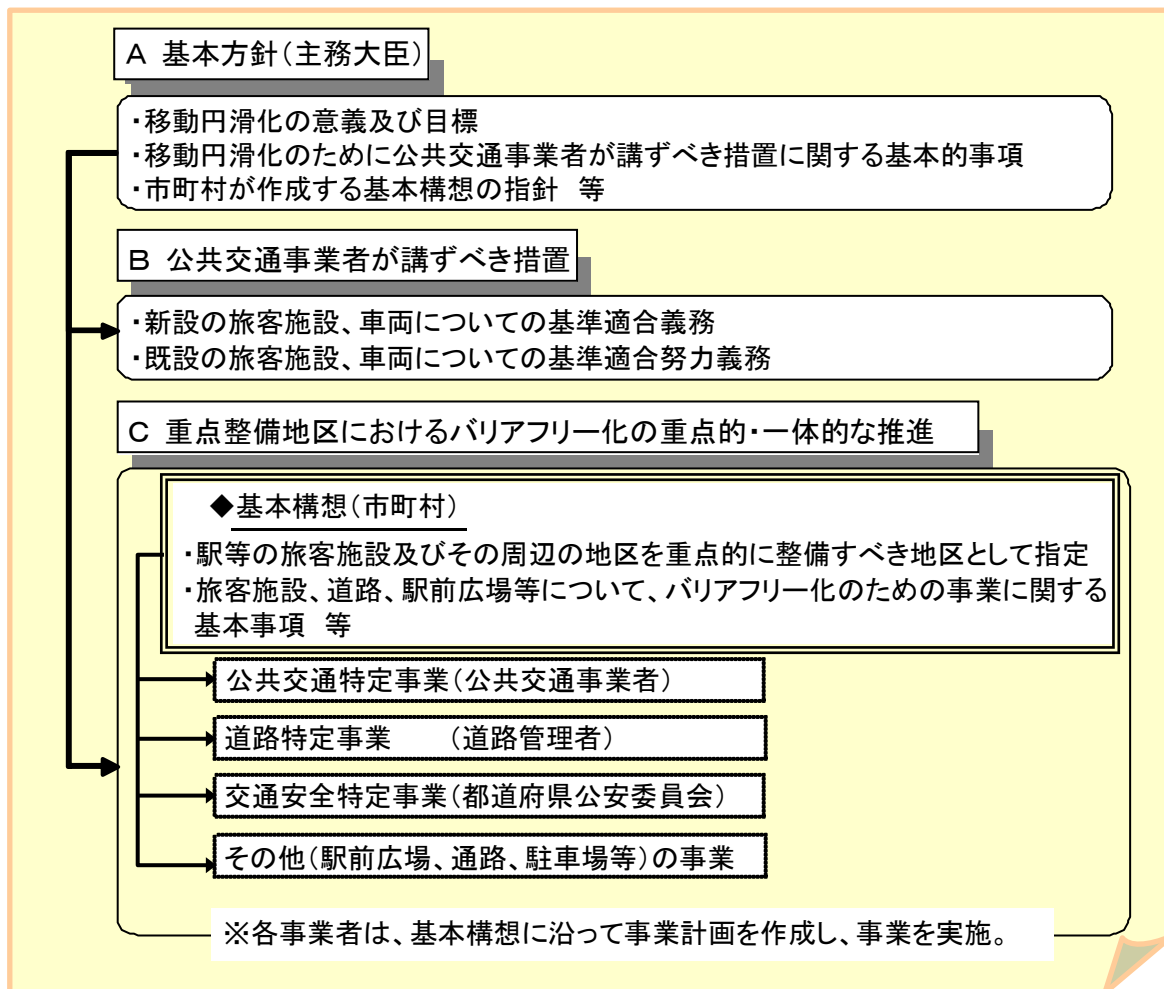


図1-1 法律の基本的枠組み

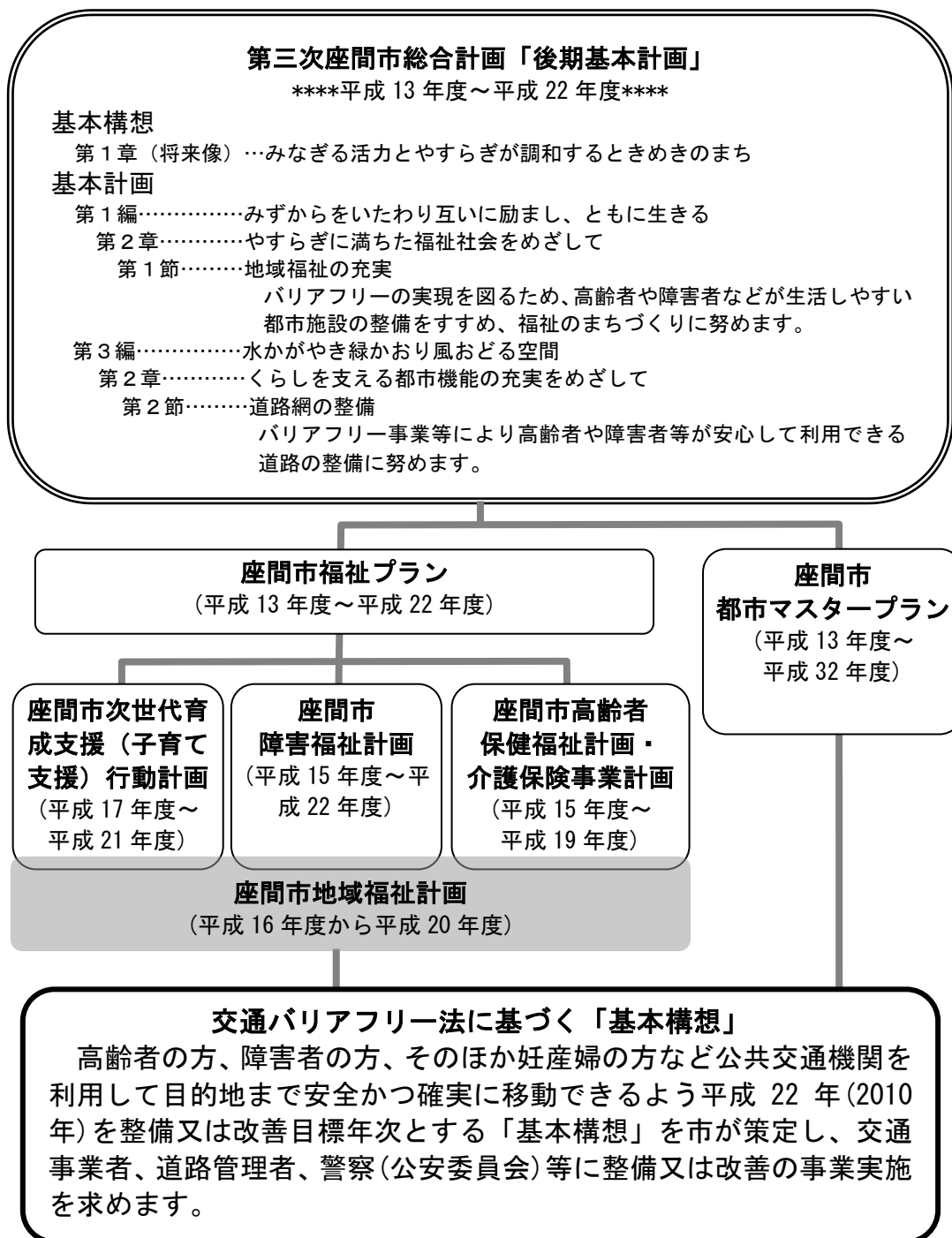
□ 本基本構想による整備目標年次

交通バリアフリー法の方針にのっとり、座間市における本基本構想に基づく整備計画等の目標達成年次は、平成22年(2010年)とします。

2. 基本構想の位置づけ

座間市交通バリアフリー法基本構想は、交通バリアフリー法に基づき策定するものですが、「第三次座間市総合計画 後期基本計画」、「座間市都市マスタープラン」、「座間市福祉プラン」、「座間市地域福祉計画」、「座間市次世代育成支援（子育て支援）行動計画（作成中）」、「座間市障害福祉計画」、「座間市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画」等の基本目標等との整合を踏まえることとします。

また、本基本構想は、公共交通事業者、交通管理者、道路管理者等と事業内容の調整を行い、各事業者等が法に基づき特定事業計画を立案するための基本となるものとして、各事業者等の同意に基づきとりまとめられたものです。







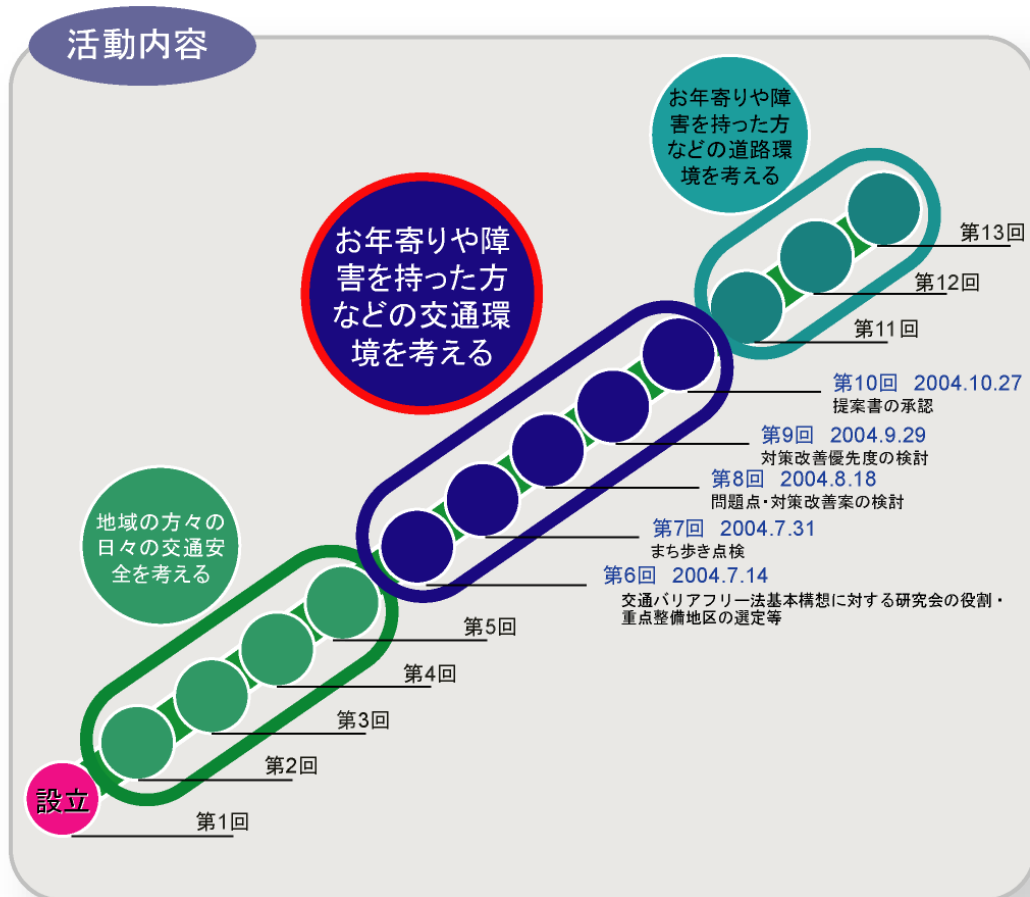


図1-4 研究会活動内容

基本構想に関しては、第6回から第10回の研究会の中で、まち歩き点検を実施し、問題点、課題及び改善策等をワークショップ方式により検討を行い、提案書を取りまとめます。

### (2) 座間市交通バリアフリー法基本構想策定検討委員会

庁内の関係課長で構成する「座間市交通バリアフリー法基本構想策定検討委員会」、及び下部組織として関係担当職員で構成する「作業部会」を設置しました。

この委員会は研究会からの提案を受け、基本構想素案を取りまとめます。その後「座間市交通バリアフリー法基本構想策定協議会」に諮り、その答申結果をもとに基本構想案として取りまとめ、市の政策会議に諮り、座間市交通バリアフリー法基本構想を策定します。

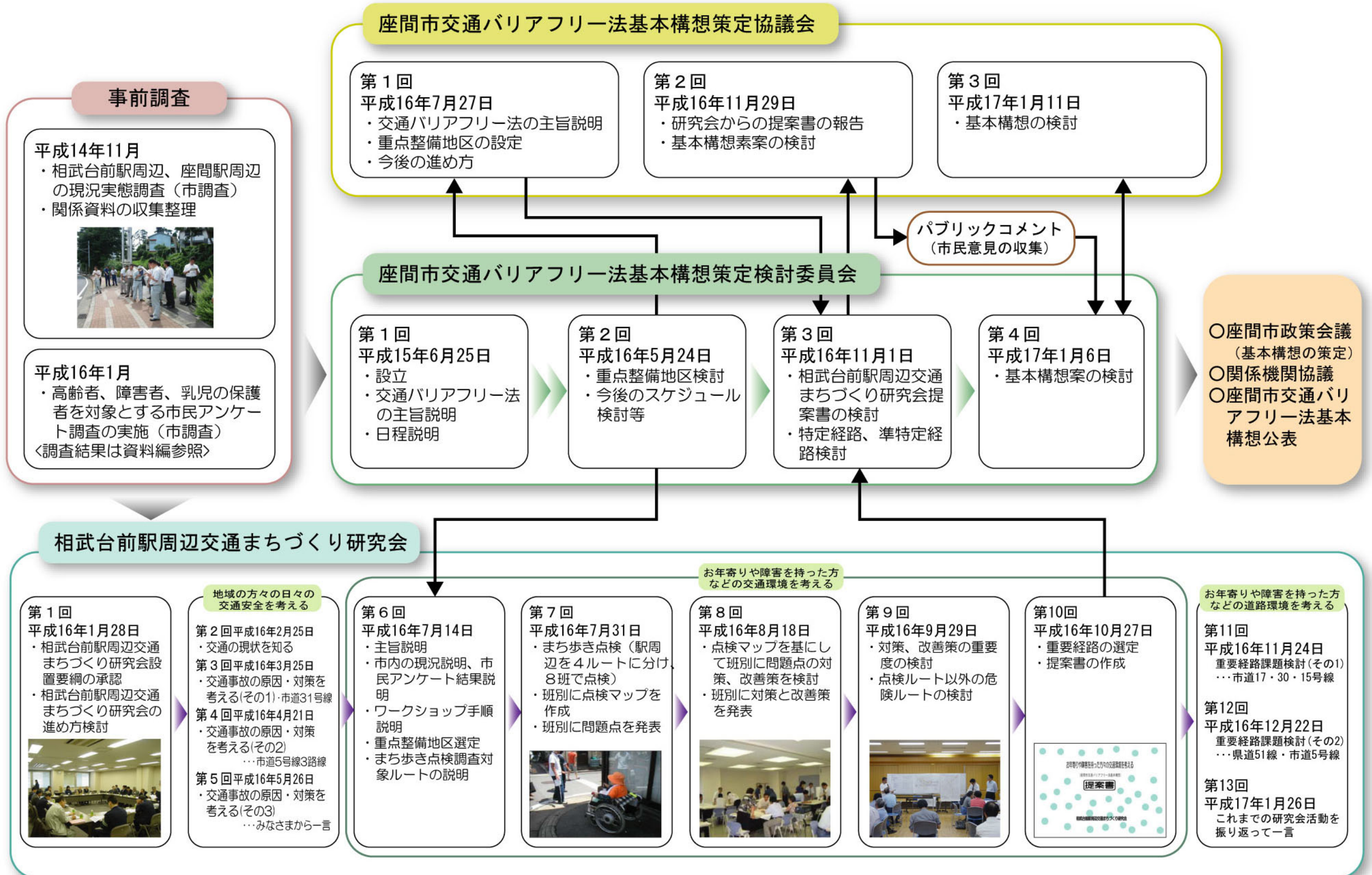
### (3) 座間市交通バリアフリー法基本構想策定協議会

会長に学識経験者であります産能大学経営学部齊藤進教授を迎え、公共交通事業者、道路管理者、座間警察署、まちづくり研究会の代表などにより構成される「座間市交通バリアフリー法基本構想策定協議会」を設置しました。

この協議会では、座間市交通バリアフリー法基本構想策定検討委員会からの基本構想素案を受け、計3回の協議会を開催し、座間市交通バリアフリー法基本構想素案に対する協議結果を「座間市交通バリアフリー法基本構想策定検討委員会」へ答申します。



4. 基本構想策定の手順





## 第2章 座間市の概況

### 1. 位置及び地勢

本市は、東京都心から約40km、横浜市中心部からは約20kmの距離にあり、昭和40年代の高度成長期に、工場進出や首都圏への人口集中に伴って、急速に都市化が進みました。

本市の地勢は、中央部を南北に縦断する座間丘陵を境として、東部には相模野台地が、西部には相模川の河岸を境に沖積低地が広がっています。

さらに、中央を目久尻川、西端を相模川が流れており、坂や段丘が多く、地域ごとにそれぞれ特色のある地形がみられます。



図2-1 座間市の位置

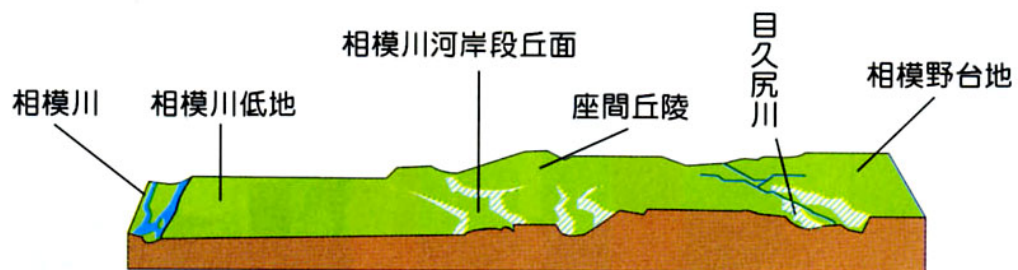


図2-2 座間市の地勢

## 2. 人口の推移

本市の人口は、昭和40年代の高度成長期以後、昭和50年代前半の低成長期においても順調に増加を続け、昭和50年代後半はやや安定したものの、昭和62年～平成3年のいわゆる「バブル景気」の時期に、再び増加傾向が顕著になりました。平成16年4月1日現在の人口は128,934人で、世帯数は52,986世帯です。人口密度は、1ha当たり約73.3人となっています。

## 3. 高齢者、身体障害者の状況

本市は、日本で最も年齢の若い県の一つである神奈川県の中でもさらに若い市です。しかし、近年の高齢化の進行とともに高齢者の人口は増加の一途をたどっています。

後期基本計画の目標年次の平成22年(2010年)における高齢者は全人口の約17.8%となり平成10年(1998年)の約9.2%に比べると約1.8倍になると予想されます。本市の65歳以上人口は平成16年9月現在で約13.5%ですが、最近の10年間で市の全人口が約1万人増加したのに対して65歳以上人口は約8千人増加しており、人口増加の約8割にあたります。

また、市内の身障者数は、平成10年に1,863人でしたが、平成15年には2,348人と5年間で25%以上増加し、特に肢体不自由の方の増加が目立ちます。

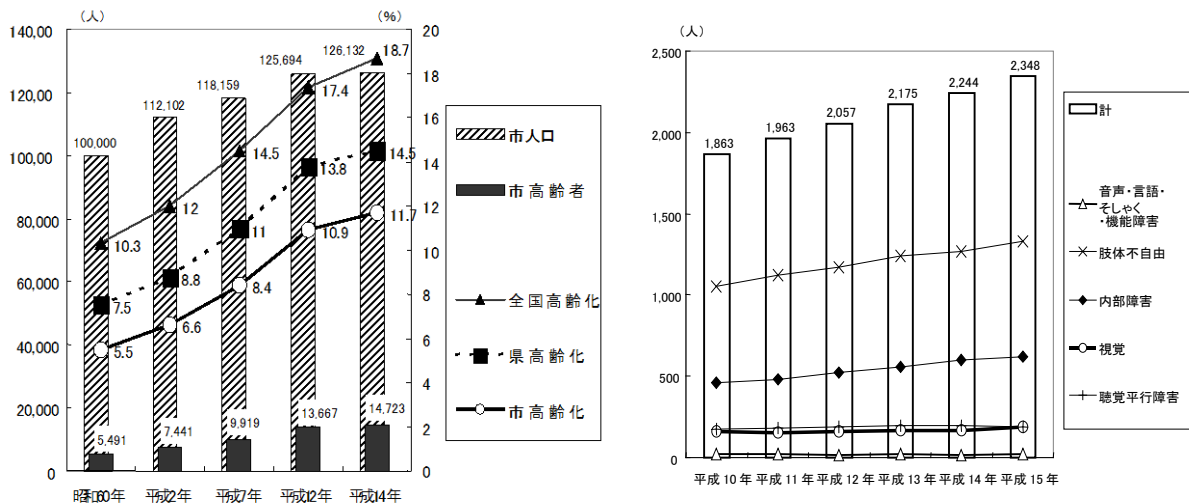


図2-3 座間市人口・高齢者数・障害者数の推移  
(出典：市統計要覧 他)

#### 4. 交通施設

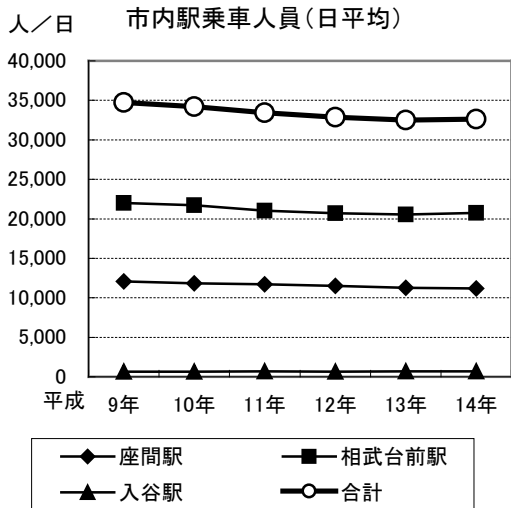
本市民がよく利用する駅は、小田急小田原線には座間駅及び相武台前駅、隣接する相模原市側の小田急相模原駅、相模鉄道には隣接する海老名市にさがみ野駅、J R相模線には入谷駅と隣接する相模原市側に相武台下駅があります。最近5年間の鉄道利用者数はおおむね横ばいを示しています。

本市のバス路線は、平成14年現在、神奈川中央交通が15路線、藤沢神奈交バスが9路線、相鉄バスが4路線運行されています。

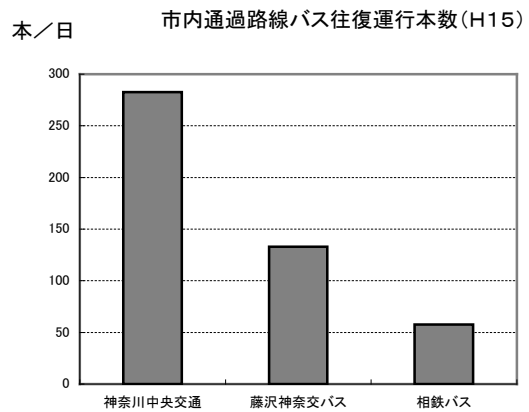
市内及び周辺のバス路線起終点は、小田急相模原駅、相武台前駅、相武台下駅、座間四ツ谷、さがみ野駅などですが、特に相武台前駅は11のバス路線の起終点であり、鉄道（小田急小田原線）との重要な結節点となっています。

鉄道網に囲まれ通勤等の利便性が高い反面、道路網の整備やバス路線の充実など、まだ不十分で、ラッシュ時の混雑緩和や安全の確保等の課題があります。

また、高齢者や障害者にやさしいバリアフリー化など交通全般に関して総合的な整備が必要となっています。



(出典：市統計要覧)



(出典：市統計要覧)

図2-5 市内通過路線バス運行本数

図2-4  
市内駅乗車人員  
(注：乗車のみ)

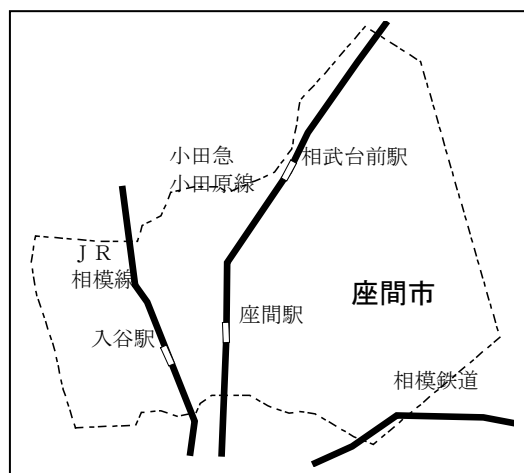


図2-6 市内の駅位置

### 第3章 基本方針

旅客施設及び周辺道路等のバリアフリー化を進めるにあたっては、以下の基本方針に基づき取り組むものとします。

#### (1) 市民・当事者等の参画・協働によるバリアフリー化の推進

- 当事者である高齢者、身体障害者等をはじめ関係者の参画により、市民の意見をバリアフリー化に反映していきます。
- 市民・事業者・行政がまちづくりの担い手としてそれぞれの役割と責任に基づいて、共に協力し、力を出し合う協働によるまちづくりを目指します。

#### (2) 誰もが安全で安心して移動できるユニバーサルデザインの視点に立ったバリアフリー化の推進

- 鉄道駅などの旅客施設や車両のバリアフリー化を図ります。
- 駅から主要な公共施設までの主な経路となる駅前広場や歩道などのバリアフリー化を図ります。
- 旅客施設及び周辺道路等の整備においては、すべての人にやさしいユニバーサルデザインの視点にたって、バリアフリー化を図ります。

#### (3) 心のバリアフリー化の推進

- 学校や地域における人権教育や福祉教育、ボランティア教育の推進により、助け合いの心やボランティア意識を醸成し、高齢者、身体障害者等の社会参加の促進を図ります。



## 第4章 重点整備地区の設定

交通バリアフリー化推進の観点からは、市内すべての旅客施設、道路、信号機等の整備が望ましいと考えられますが、平成22年（2010年）までの今後数年間の目標期間内に一定の成果を得るためには、国及び地方公共団体、交通事業者の限られた投資余力で、効果的効率的に事業を推進していく必要があります。

このため、相当程度の利用者がある旅客施設や高齢者・身体障害者が日常生活等で利用する施設が多く立地している地区を重点整備地区として選定しバリアフリー化を推進することとします。

### 1. 特定旅客施設の状況

市町村が基本構想を策定することが出来る「特定旅客施設」とは、以下のいずれかの条件を満たす旅客施設となっています（施行令第1条）。

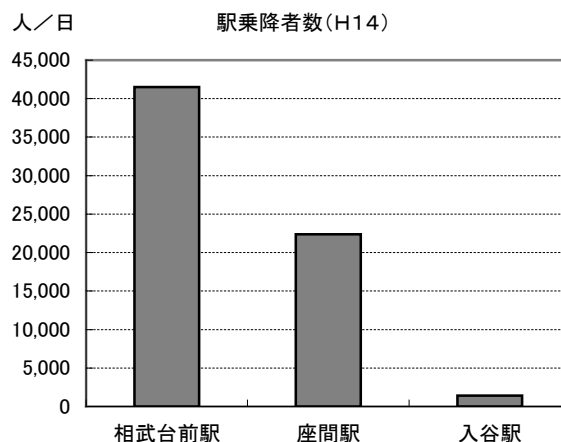
- ① 1日の利用人数が5,000人以上の旅客施設（駅、バスターミナル等）
- ② 当該市町村の高齢化率等の地域の実情からみて、高齢者・身体障害者の利用人数が①の旅客施設と同程度と認められる旅客施設
- ③ その他、徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設が存在し、当該旅客施設の利用の状況から、移動円滑化事業を実施する必要性が高いと認められる旅客施設

市内の旅客施設は鉄道駅が3箇所あり、このうち1日の利用人数（乗降者数）が5,000人以上あるのは相武台前駅と座間駅の2箇所、この2駅の周辺には公共施設も多いことから、特定旅客施設と認められます。

表4-1 市内の特定旅客施設

旅客施設名	利用人数	特定旅客施設
小田急相武台前駅	41,520 人/日	○
小田急座間駅	22,368 人/日	○
JR入谷駅	1,394 人/日	×

（注：利用人数は、座間市統計要覧による平成14年の1日平均乗車人数の2倍）



（出典：市統計要覧）

図4-1 駅乗降者数

## 2. 重点整備地区の選定

### (1) 選定の主旨と方法

重点整備地区の設定に際しては、特定旅客施設を中心とした地区を対象とし、配置要件、課題要件及び効果要件（法律第2条第7項）及び地域の特性を勘案して選定します。

市内の特定旅客施設（1日の利用人数が5,000人以上の駅、バスターミナル等）を中心とする徒歩圏（半径約500m～1km）として以下の2地区が候補となります。

- ・ 相武台前駅を中心とする地区
- ・ 座間駅を中心とする地区



以下の3つの要件を考慮して、重点整備地区を選定します。

- ① **配置要件** = 特定旅客施設から徒歩圏内（500m～1km程度）にあつて、相当数の高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる、**官公庁施設、福祉施設等を含む地区。**  
→ **徒歩圏内にある上記の施設数が多い地区を選定します。**
- ② **課題要件** = 高齢者、身体障害者等の**人口が多いこと、バリアフリー化が未整備で整備の必要性が高いこと、地形条件がバリアフリー化に支障がないこと、**等を総合的に判断してバリアフリー化事業の実施が必要であると認められる地区。  
→ **高齢者数、身体障害者数等の人口が多く、現況のバリアフリー整備の必要性が高い地区を選定します。**
- ③ **効果要件** = バリアフリー化のための事業を実施することが、まちづくり等の事業推進のきっかけとなり、高齢者、身体障害者等に外出の機会を促進するなど、高い相乗効果が期待される地区。  
→ **道路整備や、まちづくり等のニーズが高い地区を選定します。**



市民アンケート調査結果  
（高齢者、障害者、乳児の保護者500人）  
現況交通量等調査資料  
統計資料

重点整備地区を選定し、基本構想策定の対象とします

（注：市民アンケート調査結果の詳細は、資料編を参照してください）

(2) 要件別の検討

① **配置要件** (公共施設等の数)

特定旅客施設から徒歩圏内(500m~1km程度)に、相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設として公共施設等の数を両地区について比較すると、相武台前駅地区は10箇所、座間駅地区は6箇所であり、**相武台前駅地区の重要度が高い**と考えられます。

表4-2 公共施設数の比較

	細目	相武台前駅地区	座間駅地区	備考	
駅半径1km圏内公共施設	公共施設数(箇所)	10	6	市役所・出張所・公園含む	
	公共施設利用者数上位5傑	1位	市民体育館		各施設 平成14年度利用者数
		2位	市民文化会館		
		3位	図書館		
		4位	市民健康センター		
		5位		公民館	

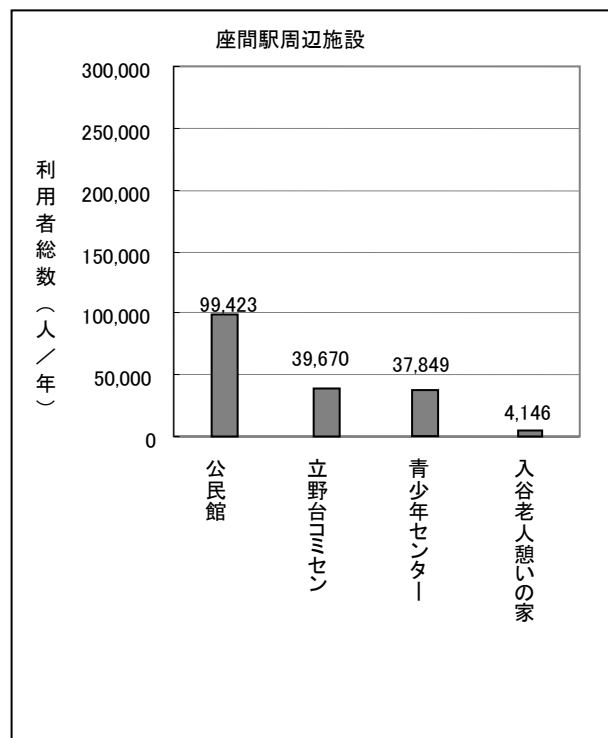
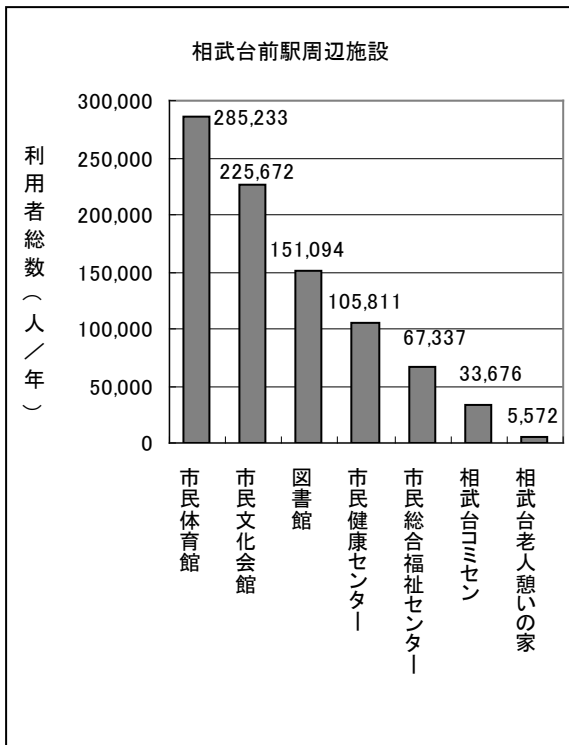


図4-2 平成14年度地区別公共施設利用者数 (既存資料より作成)

(注:市役所、出張所、公園の利用者数は不明)

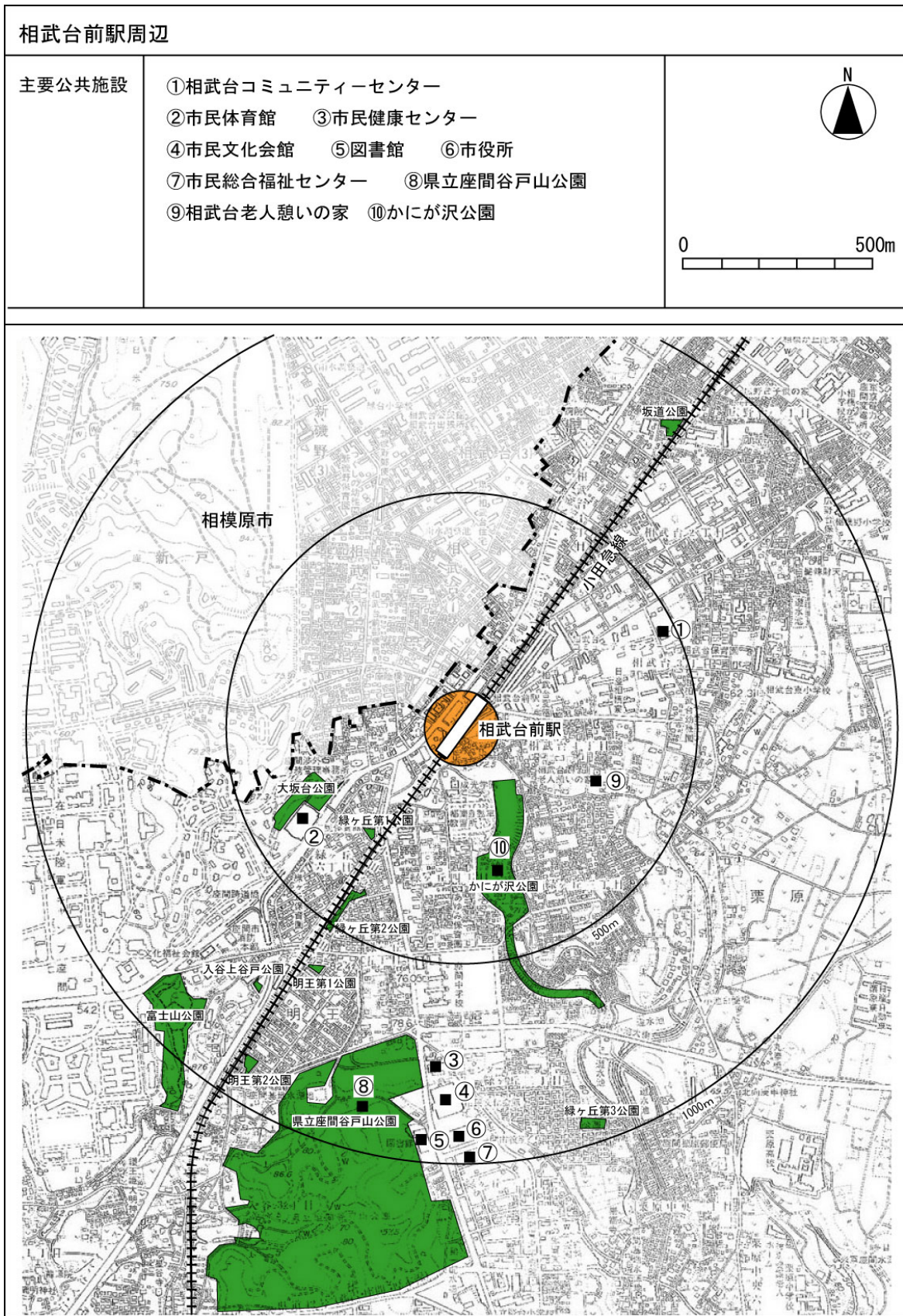


図4-3 相武台前駅周辺

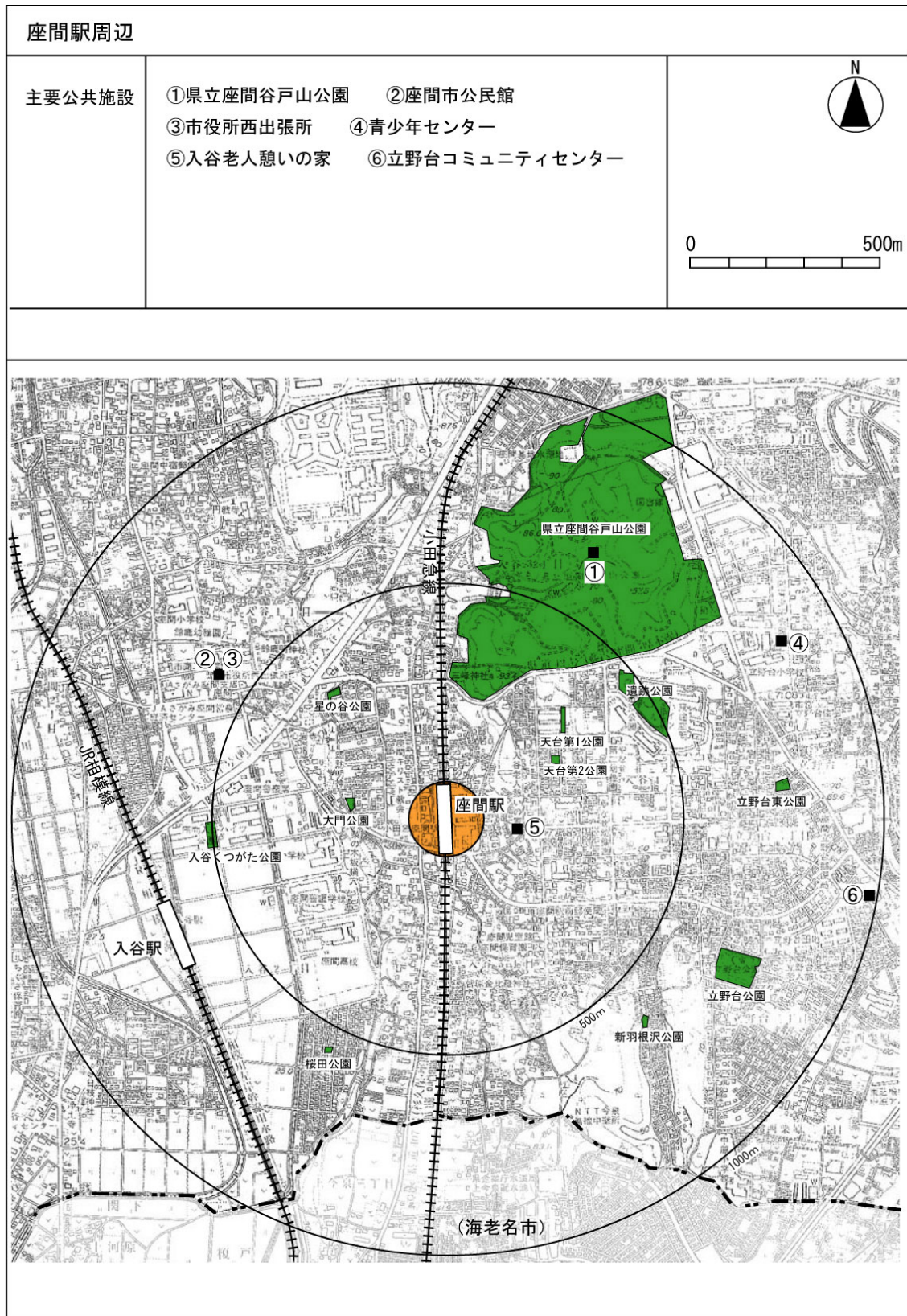


図4-4 座間駅周辺

②課題要件（高齢者等の人口、施設利用状況、バリアフリー整備状況等）

□ 高齢者等の人口・施設利用状況等

- 駅周辺地区の人口、高齢者数、身障者数などを比較すると、**市域外人口も推測して含めると、相武台前駅地区の方が座間駅地区よりも多い。**
- 駅利用人数は、**相武台前駅の方がかなり多い。**
- 駅周辺道路の利用交通量も、**同様に相武台前駅地区の方が多い。**

表 4-3 高齢者等の人口・施設利用状況等

	細目	相武台前駅地区	座間駅地区	備考（出典資料・日付）
駅半径 1 km 圏内人口状況	市内周辺人口（人）～A	26,580	33,825	座間市統計係 H15/7/1 現在
	市内外周辺人口（人）	41,788	39,955	相模原市・海老名市 H15/7/1 現在
	高齢者人口（人）～B	* 3,311	4,829	座間市内のみ 座間市統計係 H15/7/1 現在
	高齢者比率 B/A	0.12	0.14	
	身障者人口（人）～C	* 480	623	座間市内のみ 座間市統計係 H15/8/5 現在
	身障者比率 C/A	0.02	0.02	
駅及び周辺の現況	バス運行状況（台/日）	344.6	59.0	企画政策課 H15/4/1 現在
	駅利用者数（人/日）	41,520	22,368	小田急電鉄 H14 年
駅周辺幹線道路交通量（午前 7 時～午後 7 時）	歩行者（人）	3,063	305	県道町田厚木線 県道杉久保座間線 相模原土木事務所 平成 11 年度道路交通情勢調査
	自転車（台）	1,008	194	
	動力式二輪車（台）	744	192	
	自動車（台）	14,652	4,347	

\*相武台前駅地区の高齢者人口、身障者人口が座間駅地区より下回っているが、これは市内人口集計結果のためであり、相武台前駅利用の相模原市（利用率 36%）の高齢者人口、身障者人口を考慮すると、座間駅を上回るものと推測する。

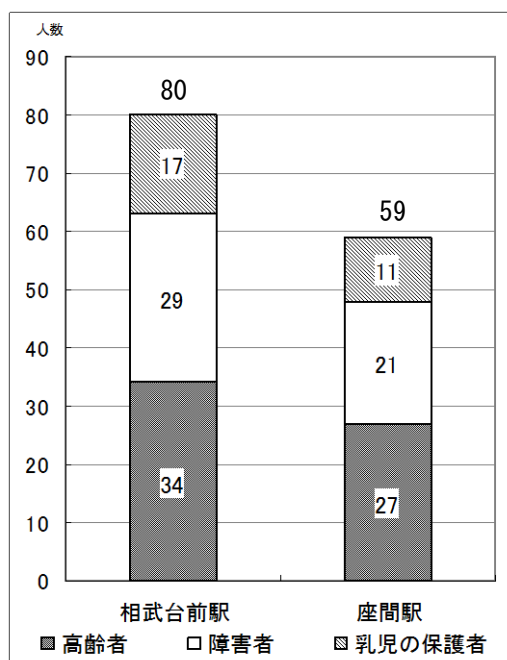


図 4-5 市民アンケートによる駅別利用人数

□ バリアフリー化整備状況

駅周辺のバリアフリーに係る整備現況を比較すると、道路路面状況、商品等の道路占用、電柱やバス停の設置状況等は、両駅地区とも同じような問題があるが、違法駐車、放置自転車、車の交通違反については相武台前駅地区のほうが座間駅地区に比べて問題が多い。また駅施設の整備状況は差がない。

また、市民アンケートによると、ふだんの利用駅施設等の支障として「通路幅が狭い・歩きにくい」、「ダイヤ等が乱れた場合の情報装置がない」といった意見が出されている。周辺道路(歩道なし)の支障として、「放置自転車、道路の凹凸、違法駐車等の障害」の問題点が挙げられており、また、周辺道路(歩道あり)の支障としては、「歩道の幅が狭い、傾いている、段差等」の問題点が上げられている。いずれの項目も、相武台前駅地区に関するものが座間駅地区に関する件数より多い。

これらのことを総合すると、**相武台前駅地区の方が座間駅地区よりバリアフリー上の整備課題が多い。**

表 4-4 バリアフリーに係る整備現況

細 目		相武台前駅地区	座間駅地区	備考 (出典資料・日付)
歩道状況		狭い・ない	狭い・ない	・平成 14 年 11 月都市計画課による現場調査 ・平成 10・11 年道路整備課による交通安全総点検
道路路面状況		悪い	悪い	
店舗の商品等が道路に置かれている		ある	ある	
電柱・バス停等が歩道上にある		ある	ある	
違法駐車		多い	少ない	
放置自転車		多い	少ない	
車の交通違反		多い	少ない	
道路の縦断勾配		ほぼ平坦	きつい	
横断歩道設置状況		ふつう	少ない	
駅施設整備状況	エレベーター	○	○	
	点字ブロック	○	○	
	身障者用トイレ	○	○	
	運行状況電光掲示板	○	○	
バリアフリーに関する要望苦情		8	5	市民情報コーナーに寄せられた件数 (平成 12 年 4 月～15 年 7 月)





□ **課題要件検討結果のまとめ**

- 駅周辺道路の調査結果によると、違法駐車、放置自転車、車の交通違反等の面ではいずれも**相武台前駅地区の問題点が多く、バリアフリーを進める上での整備課題が多い**と考えられます。なお、駅のバリアフリー化については両駅地区に大きな差はありません。
- 市民アンケート結果によると、外出時における駅施設等の支障や周辺道路の支障として上げられている件数は、**いずれの項目とも、相武台前駅地区が座間駅地区を支障件数で上回っており、バリアフリー化整備の必要性が高い**といえます。
- 座間駅地区については、地形的に勾配がきつい箇所が多く、バリアフリーの基準を考慮すると目標年次までの改善の見込みは無く、抜本的な改善方法の検討が必要であると考えられます。

③ **効果要件**（まちづくりの推進）

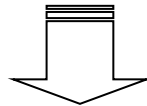
両駅地区ともまちづくりの機運は高く、バリアフリー化が今後のまちづくりの起爆剤になりうると考えられます。よって、**効果要件については両駅地区に大きな差はありません。**

(3) 重点整備地区の選定

選定要件別の検討結果をふまえて、平成22年(2010年)を目標年次とする重点整備地区は、「相武台前駅を中心とする地区」を選定します。

表4-5 バリアフリー化整備優先順位の整理

地区	相武台前駅地区	座間駅地区
地区選定の要件		
配置要件 (公共施設数)	○ 10施設	△ 6施設
課題要件 (駅利用者数、徒歩圏内の高齢者及び身体障害者数。バリアフリー化整備の課題が多いこと)	○ 駅乗降者数=41,520人/日 高齢者数 = 3,311人(市内) 身障者数 = 480人(市内) なお、駅周辺徒歩圏に含まれる市外地区の人口を含めると、座間駅地区より多い。市民アンケート等によると、バリアフリー上の整備課題が多い。	△ 駅乗降者数=22,368人/日 高齢者数 = 4,829人(市内) 身障者数 = 623人(市内) 市民アンケート等によると、バリアフリー上の整備課題は相武台前駅地区より少ない。また地形的な制約があり、抜本的な改善策を検討する必要がある。
効果要件 (今後の道路整備やまちづくり推進の効果が見込まれること)	○ 再開発促進地区の位置づけがあり、まちづくりの起爆剤となりうると考えられる。	○ 再開発促進地区の位置づけがあり、まちづくりの起爆剤となりうると考えられる。



まとめ：整備の優先度	◎ 相武台前駅地区は、駅乗降者数が多いこと、徒歩圏に公共施設等が多いこと、バリアフリー整備課題が多いこと、駅周辺のまちづくりのきっかけとなる効果が期待されることなどから、 <b>整備の優先度が高いので、重点整備地区とする。</b>	△ 座間駅地区は、駅乗降者数が相武台前駅地区より少ないこと、公共施設等もやや少ないこと、バリアフリー整備課題が比較的少ないこと等から、整備の優先度はやや低い。
------------	--	--

(4) 重点整備地区の区域

相武台前駅周辺地区を重点整備地区として選定し、その区域については、高齢者や身体障害者が日常生活等で利用する公共施設等の分布状況を考慮して、下図に示す区域を対象地区として設定し、今後目標年次までに重点的にバリアフリー化を進めることとします。

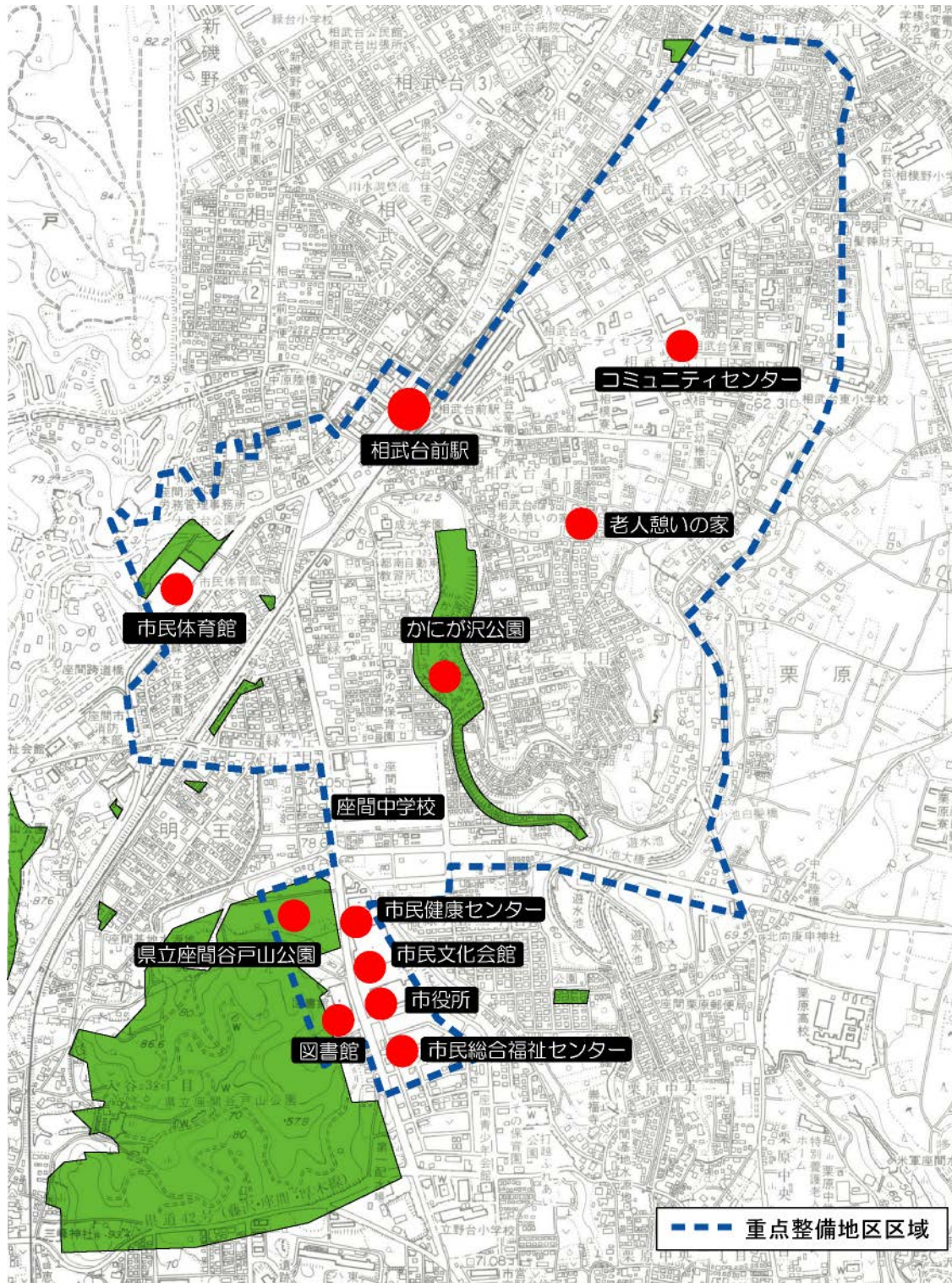


図4-7 重点整備地区の区域

## 第5章 重点整備地区の問題点と改善点

### 1. 市民参加によるまち歩き点検

#### (1) まち歩き点検対象ルート

「相武台前駅周辺交通まちづくり研究会」、市民ボランティア、「座間市作業部会」等のみなさん（参加人数 68 人）で、平成 16 年 7 月 31 日（土）、相武台前駅構内、駅前広場、駅から徒歩圏（半径約 1km）内の駅と公共施設を結ぶ道路及び当該道路におけるバス停、信号機等を含めて現地点検調査を行いました。

なお、点検調査対象としたルートは、お年寄りや体のご不自由な方などが日頃利用されるルートを選定しました。

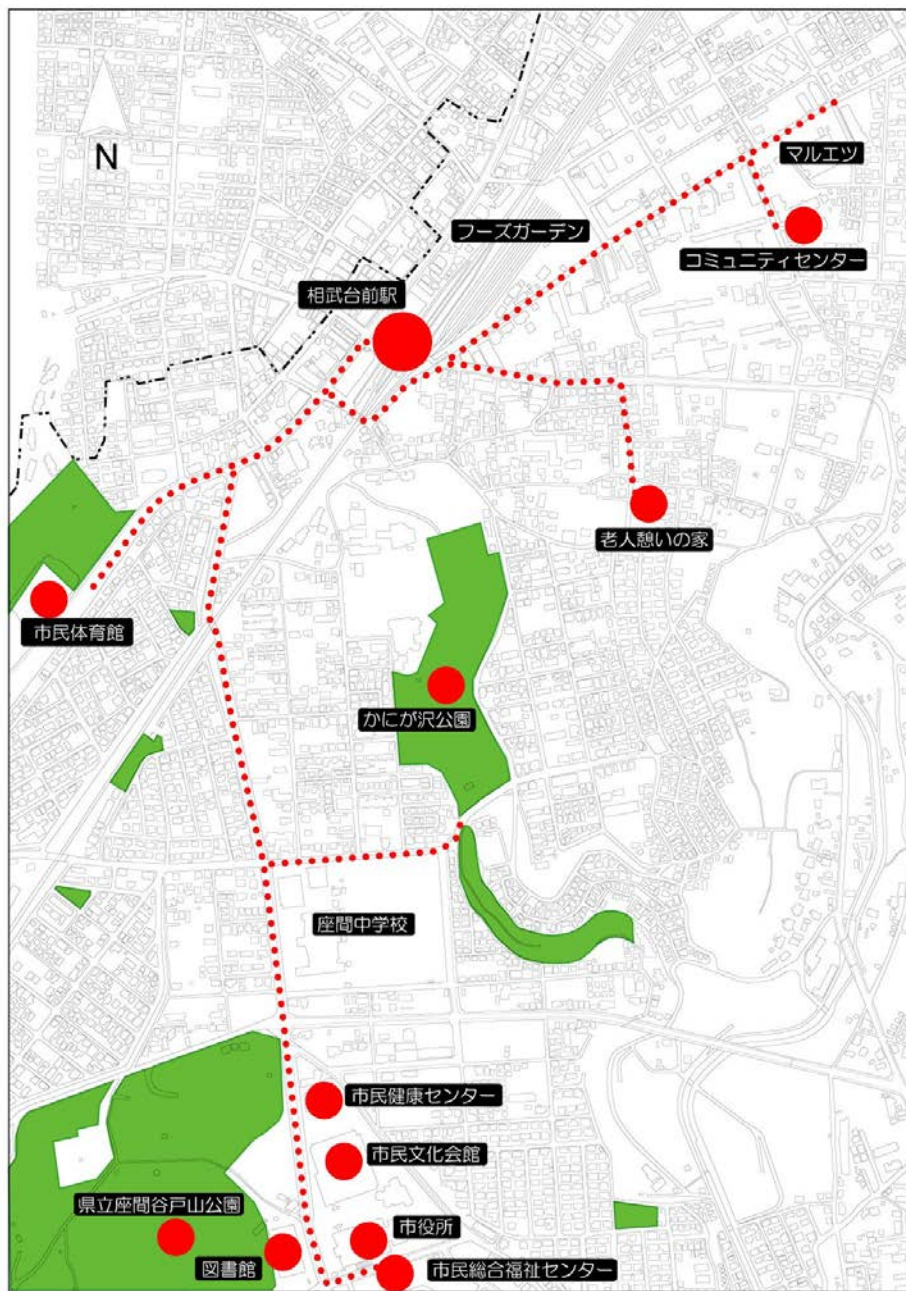


図 5-1 まち歩き点検対象ルート

(2) 点検調査による問題点の抽出

①道路の問題点

道路について点検調査した結果から、歩道幅員、勾配、段差、看板等の支障、音響信号機等に関する問題箇所を図5-2に示します。

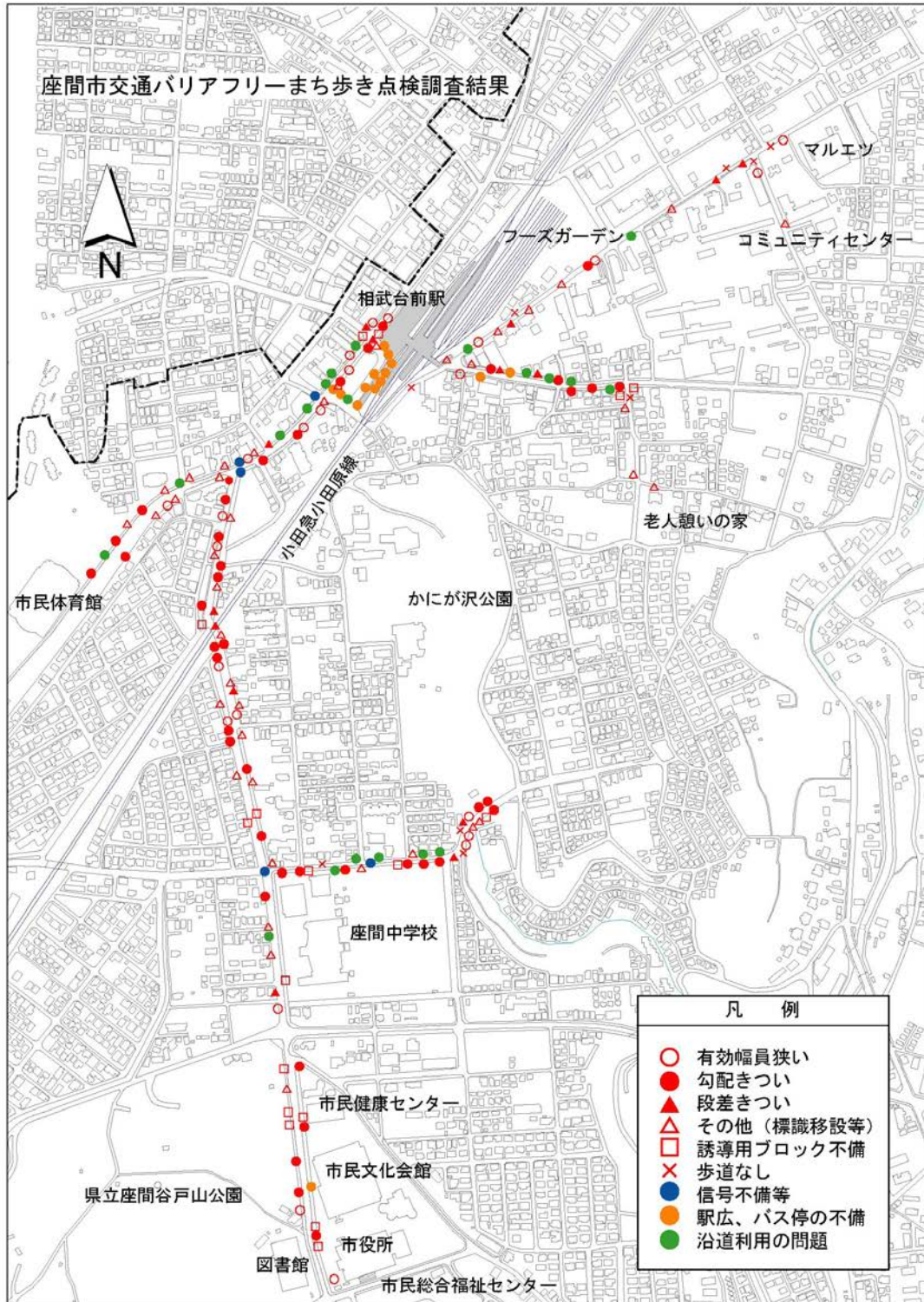


図5-2 まち歩き点検調査結果（道路）



図 5-3 点検調査による問題箇所の状況の事例 (道路・バス停・信号機等・モラル)

② 駅の問題点

相武台前駅について点検調査した結果から、階段、エレベーター、券売機、文字情報、視覚障害者誘導用ブロック等の問題箇所を図5-4に示します。

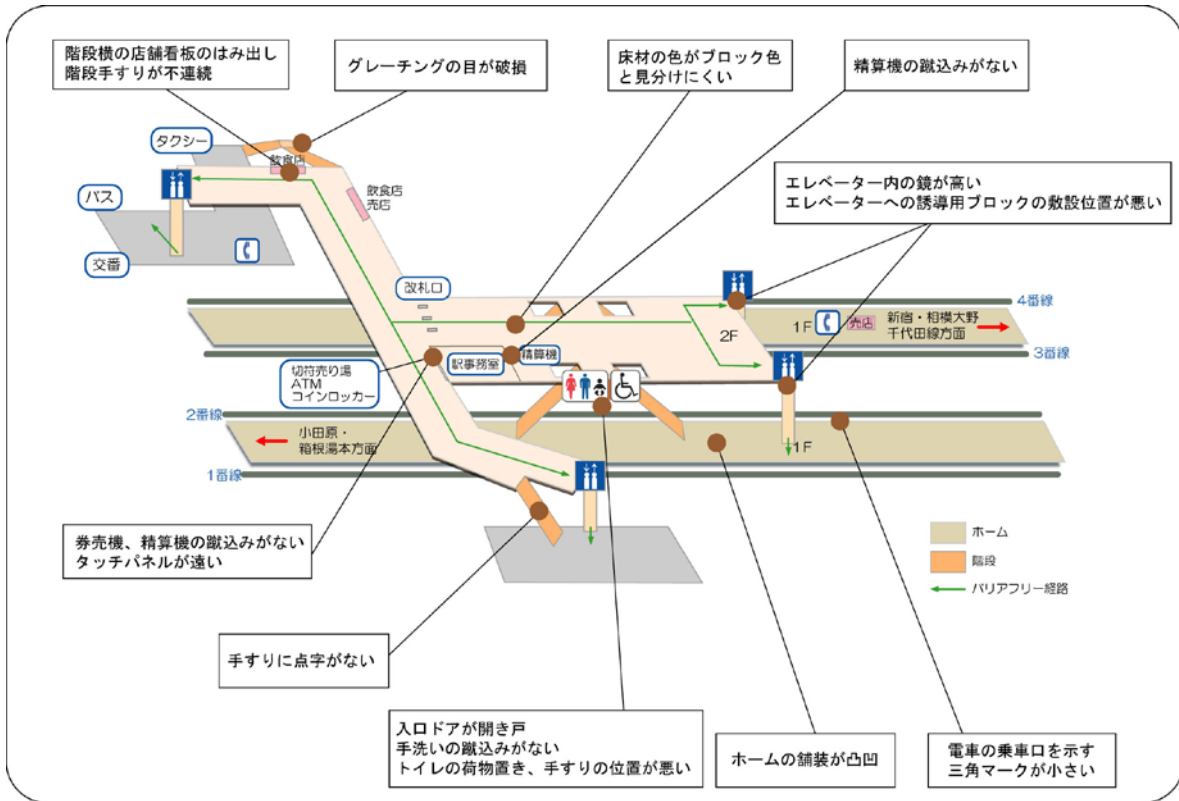


図5-4 まち歩き点検調査結果 (駅)



車いす用トイレの扉



手すりの点字表記がない



エレベーター内の鏡位置



券売機の位置



誘導用ブロックと床材の色の識別



ホームと車両の段差



グレーチングの目が粗い



平面横断で危険



駅広内ブロックの破損



階段踊場の手すりが不連続

図5-5 点検調査による問題箇所の状況の事例（駅、駅前広場）



## 2. 市民アンケートによる問題点

交通バリアフリーに関する市民アンケート調査を実施した結果から、相武台前駅周辺のバリアフリー関連の要望事項は以下のとおりです。(注：①～⑦は平成15年1月の市民アンケート調査結果、⑧は平成16年7月31日のまち歩き点検参加者に行ったアンケートによるものです)

### ①道路に関する問題点

道路に関する意見はまち歩き点検結果と重複するためここでは省略します。

### ②鉄道事業者に対する主な意見要望

トイレが汚い
電車のドアの位置が不明
階段中央にも手すりを付けてほしい
通路が狭い、歩きにくい
駅員が少ない

### ③バス事業者に対する意見要望

ベビーカーの利用ができない
バス停全体に、ベンチ、屋根がほしい
高齢者の使う時間帯のバスの本数が少ない
時刻表どおりに来ない
運転が乱暴
高齢者、身障者、子どもを持った人に席を譲る体制作りをしてほしい
乗り場の段差が大きい
乗り場での行き先案内表示がわかりにくい
目的地へ行くのにどのバス停で降りればよいかわからない
乗り場で決められた位置に停まらないことがある

### ④タクシー事業者に対する意見要望

乗り場にベンチがほしい
乗り場の段差が大きい
時間帯によってタクシーが全く来ない時がある
運転手のサービス、接客の改善
お客が多いとき列が階段の方向にできるので歩道の通過ができない

### ⑤市役所（道路関係以外）に対する意見要望

道路照明がすくない
歩道にベンチを置いてほしい
巡回バスの運行
無料バスの運行

### ⑥商店会等に対する意見要望

道路上に商品、看板等がある
---------------

### ⑦市民団体や学校で取り組んで欲しい点

声掛け運動等のコミュニケーションを図る活動
高齢になっても元気で生活が出来るような肉体面、精神面の充実に関する活動
困ったときはお互い助け合えるよう地域社会の形成、児童生徒の教育
電車、バスでの席の譲り合い等道徳心の教育、啓発
自転車運転マナーの教育、啓発

⑧危険経路の把握

まち歩き点検の対象とした道路以外で、ふだん利用していて危険と感じる経路について、点検調査参加者に対してアンケート調査した結果から、バリアフリー上の問題があると考えられるルート抽出して、問題点の検討に含めることとしました。危険経路として抽出した経路を図5-6に示します。

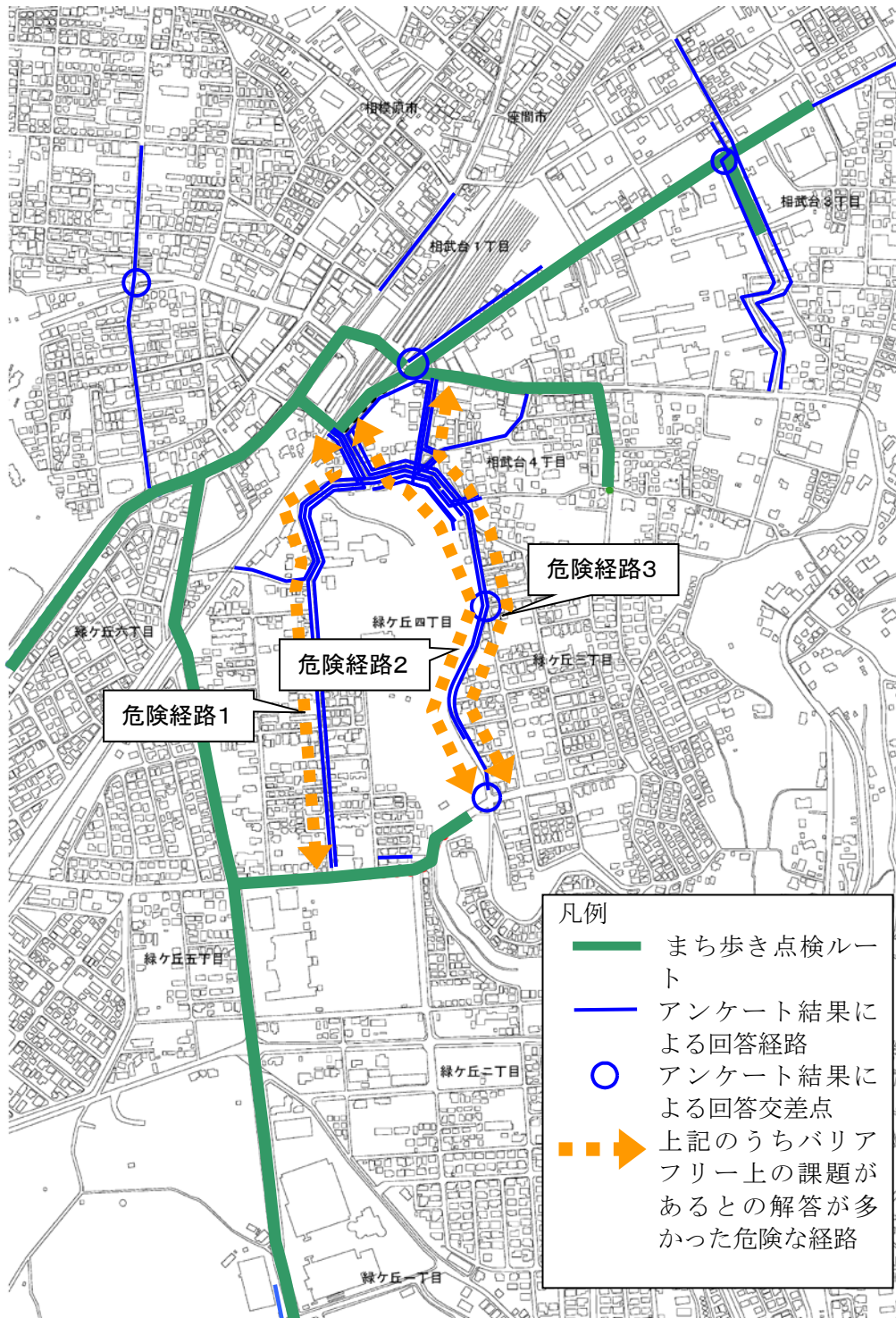


図5-6 危険と感じるルート (アンケート結果)

### 3. 改善方法の検討

相武台前駅周辺交通まちづくり研究会で、まち歩き点検調査で把握された全ての課題を対象として改善主体・改善内容及び改善方法を検討しました。主な改善策案を整理した結果を以下に示します。また、詳細な改善方法の検討結果は、次ページ以降に示します。

#### 駅、バス停等のバリアフリー化改善策案



第8回研究会の様子

- a. 垂直移動施設の整備
  - ・エレベーター設備の改善
  - ・階段手すりに点字表記
- b. 誘導案内情報施設の整備
  - ・誘導ブロックと床材の識別の改良
  - ・文字情報案内の改善
- c. 旅客施設の個別施設
  - ・ホーム舗装の改修
  - ・呼び出しボタン設置
  - ・乗車位置マークの改善
- d. 設備・施設の改良
  - ・券売機等の蹴込み確保
  - ・トイレの改良(多機能化など)
  - ・階段看板張り出しの改善
  - ・バス停の点字表記改善
  - ・バス停基礎位置の移設

#### 道路等のバリアフリー化改善策案

- a. 既設道路の改良
  - ・段差の縮小
  - ・舗装面の改修
  - ・横断勾配の緩和
  - ・波打ち歩道の改良
  - ・急勾配区間への踊場設置
- b. 誘導・警告用ブロックの敷設・改良
- c. 既設歩道有効幅員の確保
  - ・電柱・車止め等の移設・集約等による有効幅員の拡大
- d. 占用物等の撤去・規制
  - ・不法駐輪車両の撤去・規制
  - ・不法駐車車両の撤去・規制
  - ・商品・看板のはみ出しに対する指導及び撤去

#### 交差点、交通規制等に関するバリアフリー化改善策案

- a. 既設信号の改良
  - ・音響信号の改良(音量調整等)
- b. 交通規制による歩行者空間の安全確保
- c. 横断歩道の改良

(1) 道路バス停等の改善策

32

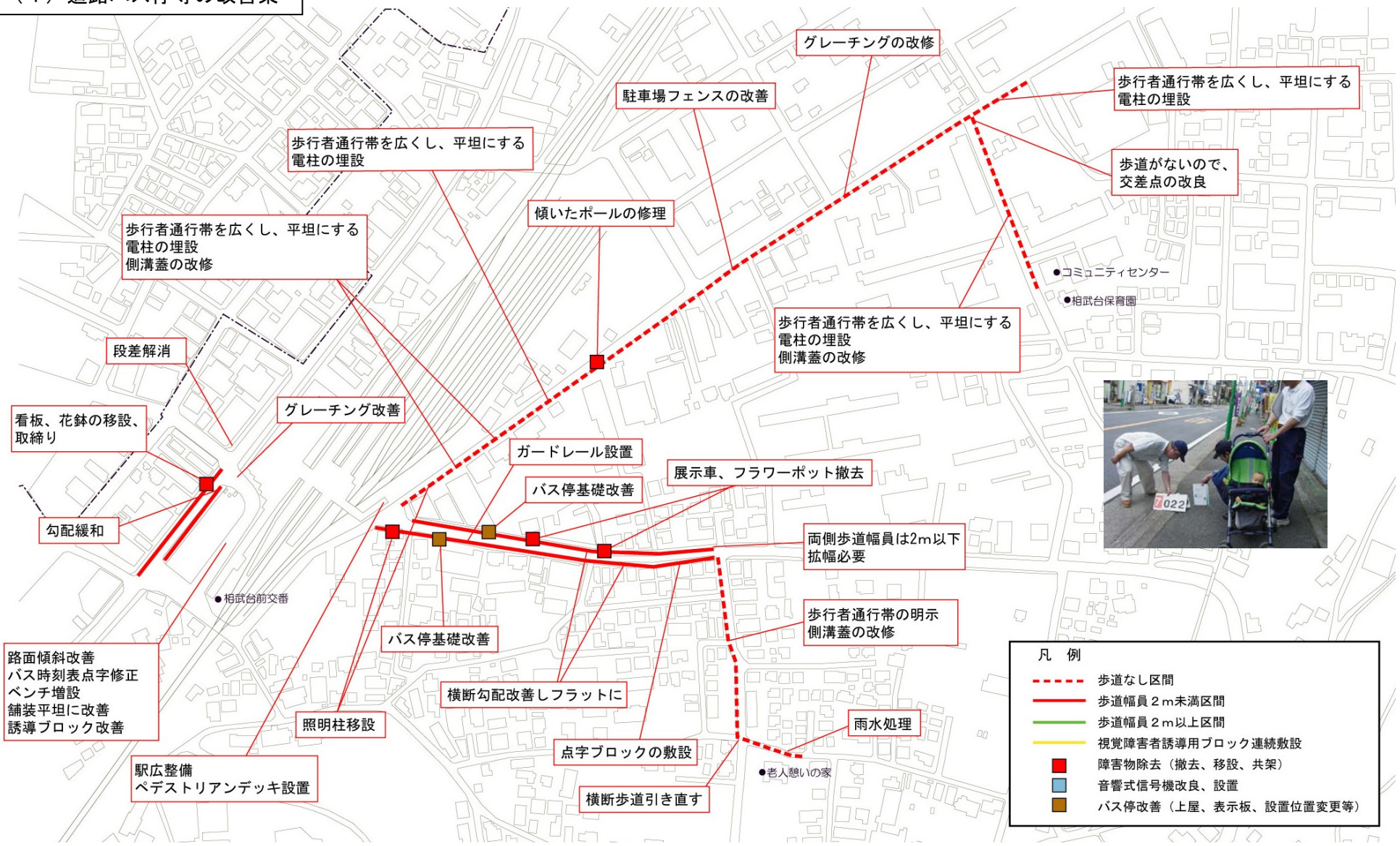


図5-7 道路バス停等改善策(1/3)

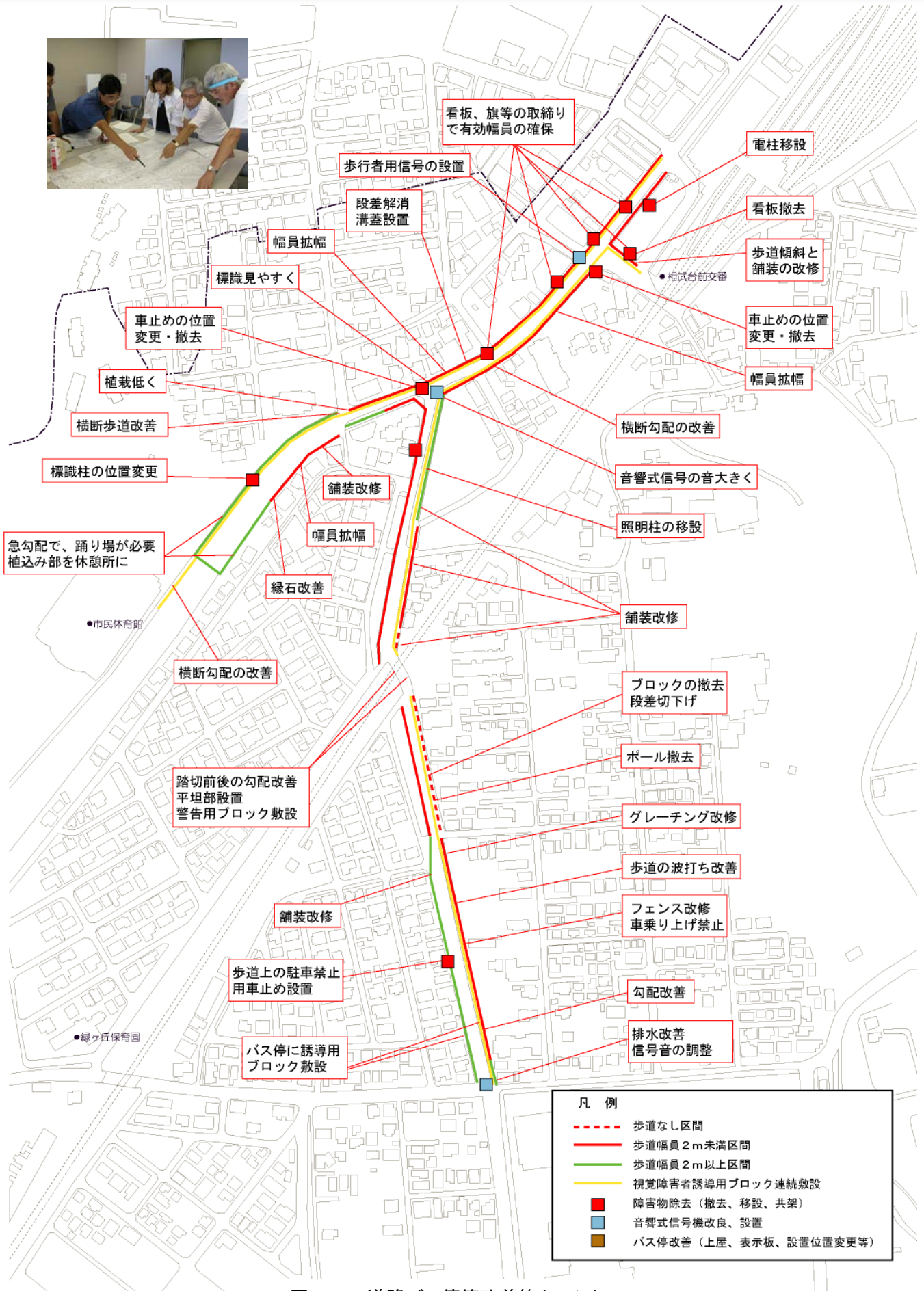


図5-8 道路バス停等改善策(2/3)

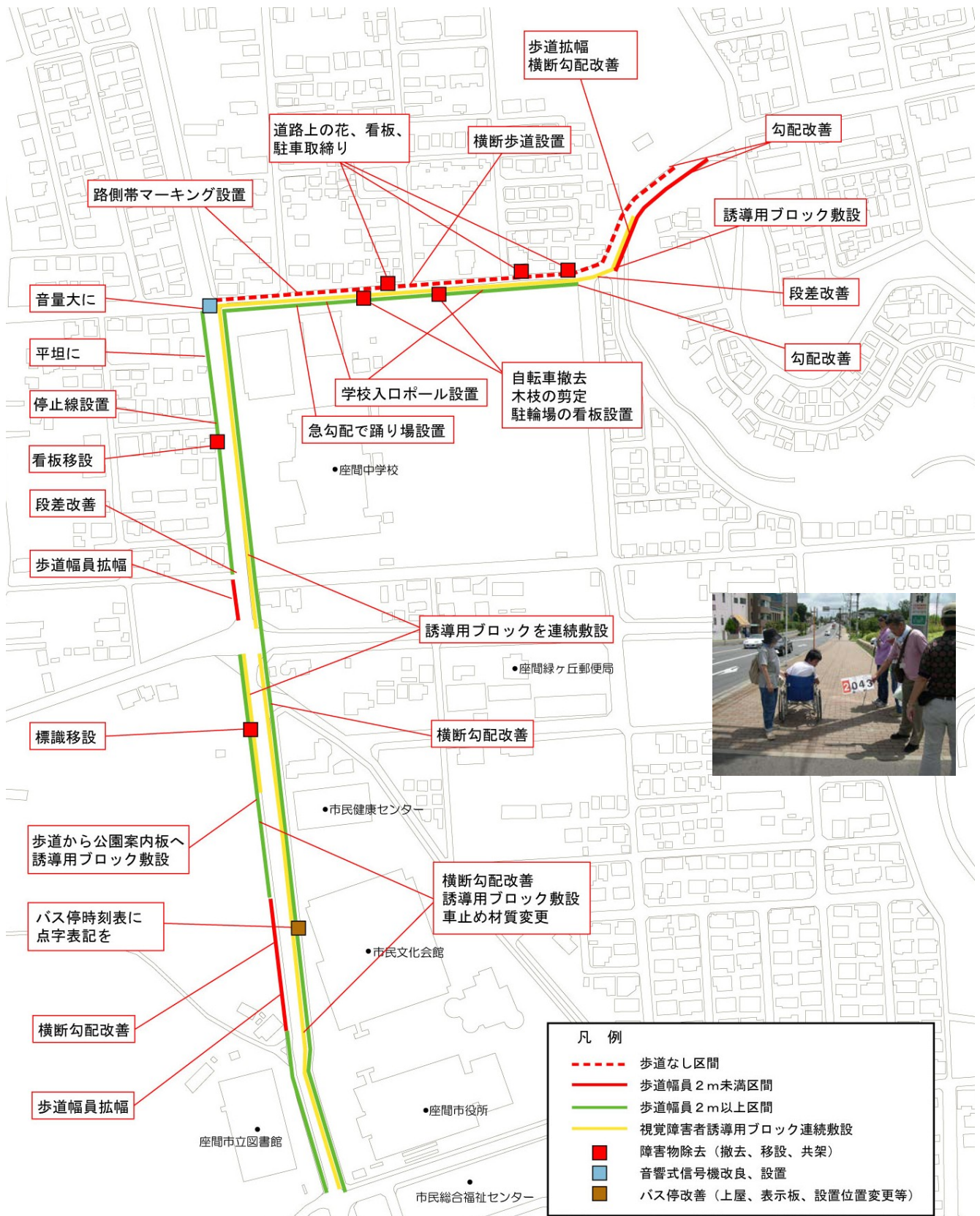


図5-9 道路バス停等改善策(3/3)

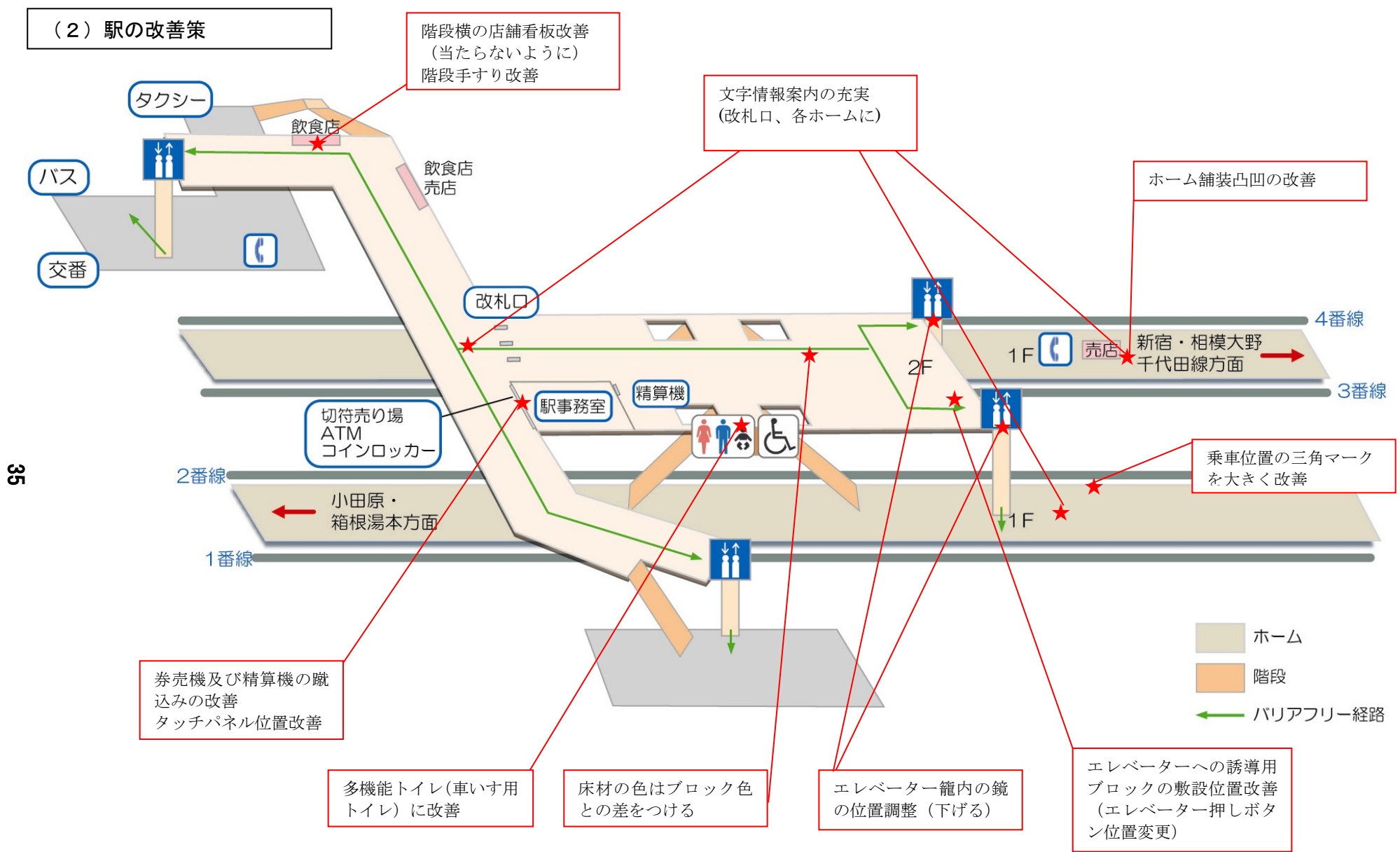


図5-10 駅の改善策

4. 道路の重要経路等の検討

(1) 区間別改善重要度の検討

相武台前駅周辺交通まちづくり研究会において、バリアフリー化の課題について、高齢者、身体障害者等の立場から改善の重要度を検討した結果を以下に示します（研究会各班で議論した結果であり、重要度、優先度を議論しきれなかった部分もあります）。

検討区間	バリアフリー化の課題	評価(右記)の理由	重要度 (高、低)	整備期間 (短、長)	費用 (低、中、高)	優先度	区間別改善重要度のまとめ
1/ 県道町田・厚木線(駅～市役所入口交差点)	歩道の勾配、舗装の凸凹を改善する	駅広の歩道改善はすぐにはできる。	高	短	中	1	整備の優先度は最も高い歩道は両側にあるが幅員は基準をわずかではあるが満たしておらず、拡幅が必要である。 本路線は、駅と市役所周辺および体育館を結ぶ経路が重複した区間であり、駅付近で利用者も多いことから、最優先で整備すべきと思われる。
	看板や放置自転車の撤去	歩道が狭いため、早急な対応が必要だが、駐輪場確保は時間がかかる。	高	長	中	2	
	電柱や車止め等の移設を行うことにより歩道を拡張する	電柱移設は時間がかかる。	高	長	中	2	
	段差、グレーチングの目、溝蓋を改善する	すぐにはできる。費用も小さい。	高	短	低		
	交差点の音響式信号機の音量を調整する	同上。	高	短	低		
	視覚障害者誘導用ブロックを連続敷設する	同上。	高	短	中	3	
	歩道の拡幅	沿道が建て込み、用地買収を考えると拡幅は難しい。費用もかかる。	高	長	高	1	
	モラルの呼びかけ	費用は小さいが、実現まで時間がかかる。	高	長	低		
	誘導ブロックが不適切なところを直す 自動販売機、ポストの投入高さを直す 自動販売機も点字表示を付加する						
2/ 県道町田・厚木線(市役所入口交差点～体育館)	標識柱移設で歩道の有効幅員を確保する	その前後で有効幅員が確保されており、早急な移設の必要性はない。	低				整備の優先度はかなり高い歩道は両側にあり、大半の区間では幅員の基準を満たしている。一部で基準の幅員を確保しておらず、歩道拡幅が必要な箇所がある。標識移設やスロープ改善は長期的な対応でも良いと思われる。 本路線は、障害者の利用もある体育館と駅とを結ぶ経路であり、最優先で整備すべきと思われる。
	違法駐車があり、縁石設置で改善する	自動車所有者のモラルの問題であり、警察による指導で対応すべき。	低				
	スロープの縦断勾配がやや急であるため、踊り場の設置等により改善する	踊り場の設置で今以上に勾配が急になるのであれば、良くない。	低				
	歩道の横断勾配、舗装の凸凹を改善する	後者の舗装の凸凹は早急に対応すべき問題。前者の横断勾配は、市民体育館出入口であり、道路管理者の県と土地所有者の市で調整すれば解決できる。	高	短	低		
視覚障害者誘導用ブロックを連続敷設する	市民体育館では視覚障害者の参加する競技の全国大会も開催され、その必要性は高く、費用も小さいことから、早急に整備すべき。	高	短	低			



検討区間	バリアフリー化の課題	評価(右記)の理由	重要度 (高、 低)	整備期 間 (短、 長)	費用 (低、 中、高)	優先 度	区間別改善重要度のまとめ
3/市道17号線 (市役所入口 交差点～座間 中学校前交差 点)	照明柱移設により歩道を拡張する	照明柱の移設ではなく、用地取得による歩道幅を急ぐべき。	高	短	高	5	整備の優先度はかなり高い 歩道は大半の区間で両側 にあるが、幅員はわずかで はあるが基準を満たしてい ない。一部では歩道が整備 されていない区間もあるが、 平成17年度には整備される 予定となっている。 本路線は公共施設の多い 市役所周辺と駅とを結ぶ経 路であり、最優先で整備す べきと思われる。
	歩道が無い個所には、歩道を設置する	平成17年度に事業実施予定。	高	短	高	1	
	小田急踏切の前後で縦断勾配を改善し、平坦部を 設置する	同上。	高	短	中	1	
	歩道の波打ち、歩道段差を改善する	車いす利用者だけでなく足腰の弱い高齢者がつまづく 危険性も高く、できることから改善すべき。	高	短	低	4	
4/市道17号線 (座間中学校 前交差点～市 役所)	誘導用ブロックを連続敷設する	早急に整備すべき。	高	短	低	1	整備の優先度は高い かにかが沢公園はイベントが 実施されることもあり、市内 から多くの市民が利用する。 歩道が片側に整備され幅員 は基準を満たしているが、一 部勾配が急なところがある。 本路線は、かにかが沢公園 沿いの道路を含め、市役所 周辺とを結ぶ経路となっており、 公園沿いは幅員や勾配 など物理的な条件からバリア フリー化が課題ではあるが、 利用者が多く整備の優先度 は高いと思われる。
	歩道幅員が2m未満について歩道幅員を確保する	将来的な計画がある。(現行でも一定の整備状況にある。 都計道整備の際に一括して整備するのが効果的。 沿道地権者に対して10数cmの買収をするのは非現実的。)	低	長	高	3	
	歩道の改善(舗装の平坦性確保。歩道段差の改善。 歩道の横断勾配を改善する。波打ち状舗装を改善する)	車いすの人には重要な課題で、歩道の中だけである程度 対応可能。	高	短	中	2	
5/市道30号線 (座間中学校前 交差点～かにか が沢公園)	誘導用ブロックを連続敷設する	一定の整備がされている道路であり費用かけずに効果 が大。	高	短	低	1	整備の優先度は高い かにかが沢公園はイベントが 実施されることもあり、市内 から多くの市民が利用する。 歩道が片側に整備され幅員 は基準を満たしているが、一 部勾配が急なところがある。 本路線は、かにかが沢公園 沿いの道路を含め、市役所 周辺とを結ぶ経路となっており、 公園沿いは幅員や勾配 など物理的な条件からバリア フリー化が課題ではあるが、 利用者が多く整備の優先度 は高いと思われる。
	路側帯を表記する	歩行者の安全にも関わりし簡単にできる。	高	短	低	3	
	歩道を改善する(公園近くの歩道勾配改善、幅員 確保)	通過交通が多い。工事に時間かかる。	高	長	高	6	
	看板、花、植木や放置自転車を管理あるいは撤去 する	市民相互の理解が必要だが簡単にできる。	高	短	低	2	
	音響信号機の音量を調整する。交差点の見通し 確保する	17号線の視覚障害者の方には大事。	高	短	低	4	
	縦断勾配が急であるため踊り場を設置する	車いす、うば車には息つく場所必要。踊り場を作ると 勾配が急になる。	高	短	中	1	
中学校前(北門)にポールを設置する	路上駐車対策に必要。横断勾配の改善も併せて考慮 すべき。	高	短	中	5		

検討区間	バリアフリー化の課題	評価(右記)の理由	重要度 (高、 低)	整備期 間 (短、 長)	費用 (低、 中、高)	優先 度	区間別改善重要度のまとめ	
6/市道5号線 (駅～コミュニセン ター)	路側について、溝蓋を改修、勾配を改善する	歩道が無いので端部(路側)を歩行に使うしかないため、どの課題も早急な改善が必要で、全て重要度は高い。路側が悪いため、足首を捻挫した方がいた。電線地中化するとともに、道路にトラックを止めないようにして路側や歩道を安全に歩けるようにしてほしい。整備年次も、全て「短」にするべきだ。歩道が無い箇所は、用地買収を含めて対応するべきだ。歩行者天国、あるいは一方通行も考えてください。	高	短	中	1	整備の優先度はかなり高い 現在は歩道がなく、一部が柵で歩車分離されているが、路側帯が狭いため危険である。 本路線は、駅とコミュニティセンターとを結ぶ経路であり、駅付近で利用者も多いことから、歩道整備などを含めたバリアフリー化の整備の優先度は高いと思われる。	
	車止めの改修、グレーチングの目を改善、フェンスの改修		高	短	低	1		
	看板、フラワーポットや違法駐車車の撤去		高	短	低	4		
	電柱埋設(電線地中化)		高	長	高	5		
	段差をフラットにする		高	短	中	1		
	歩道の設置							
	沿道敷地内の段差解消 歩行者デッキの整備							
7/市道32号線 (駅～コミュニセン ター)	路側について、溝蓋を改修、勾配を改善する		高	短	低	1		
	電柱埋設(電線地中化)		高	長	高	2		
	歩道の設置							
8/市道15号線 (駅～老人憩い の家)	歩道の横断勾配改善(フラット化)	民地の建て替えが必要だから、整備は長くなる。道路を上げればできるが、長くなる。	高	長	高	2	整備の優先度は高い 市道15号線には歩道があるが幅員は基準を満たしておらず、その他は歩道がない。 本路線は、駅と老人憩いの家を結ぶ経路であり、高齢者の利用も多いことから、バリアフリー化の必要性は高いが、基準を満たす歩道を全区間に渡って整備することは難しく、可能な範囲でバリアフリー化を進める。	
	歩道に誘導用ブロックの敷設		高	短	低	2		
	違法駐車(展示車)、花壇、看板、ブロックの撤去		高	短	低	1		
	段差の解消							
	バス停設置方法(土台)の改善 歩行者デッキの整備							
9/市道30号線 (駅～老人憩い の家)	横断歩道の改修	簡単だから、すぐ出来る。	高	短	低	1		
	路側帯のペイント							
	側溝の蓋の改修							
10/市道相武 90号線(駅～老 人憩いの家)	舗装の改善、横断歩道の改修、水はけの改善	簡単だから、すぐ出来る。	高	短	低	1		
	施設入口段差の改善							

検討区間	バリアフリー化の課題	評価(右記)の理由	重要度 (高、 低)	整備期 間 (短、 長)	費用 (低、 中、高)	優先 度	区間別改善重要度のまとめ	
危険経路1 危険経路3	道路の拡幅	危険経路の1, 3は、狭く、危険だ(車いす利用者)。かにかが沢公園の沿道については、これらの整備は物理的に難しいのではないか。かにかが沢公園内の園路があるが、駅方面とはつながっていない。駅付近については、南口の再開発を進め、その中で実現すべき。	低	長	高		整備の優先度は低い 道路幅員が狭く、歩道が整備されていないうえ、勾配が急などところがある。 これらの経路は、市道30号線(座間中北側道路)を含めて駅と市役所周辺とを結ぶ経路となっているが、幅員や勾配など物理的な条件から、バリアフリー化には抜本的な改良が必要となり、代替ルートもあることから、整備の優先度は低いと思われる。	
	縦断勾配の改善		低	長	高			
	歩道設置		低	長	高			
	見通しの改善		低	長	高			
危険経路2	道路の拡幅	経路2は、段差が無いので、使いやすい。経路の一部は民有地(成光学園)であり、現状ではこれらの整備は難しいのではないか。駅付近については、南口の再開発を進め、その中で実現すべき。	低	長	高			
	縦断勾配の改善		低	長	高			
	歩道設置		低	長	高			
	見通しの改善		低	長	高			
相武台前駅	誰でも利用しやすいトイレを設置する	ホームには無い。	高	短	中	1	整備の優先度は高い エレベータは設置されているが、車いす対応のトイレは基準を満たしていない。 駅は、高齢者や身障者を含め多くの人々が利用する施設であり、バリアフリー化の整備の優先度は高い。 駅の大規模改修や機器の更新に合わせて、バリアフリー化を進める。	
	券売機、精算機等の蹴込み(車いす用)を確保する		低	短	低			
	点字案内板、運賃点字表記を使いやすい位置にする		低	長	低	1		
	文字案内情報を便利にする		高	短	高	1		
	ホームの舗装の改善		低	長	中			
	階段手すり(ラッチ内外とも)に点字表記をつける		高	短	低	1		
	ホームの乗車位置マークを大きくする							
	エレベーターへの誘導用ブロックとボタン位置を調整する		障害の程度により意見は異なる。					
	エレベーター内の鏡を下げる		基準通りということだが、車いす利用者には見にくいのではないか。	高	短	低		2
	床材と誘導用ブロックの色の識別を分りやすくする			高	短	高		1
	階段の手すりの先の看板位置を改善する		手すりに沿っていくと看板に当たる。	低	長	低		
	南口のガードレールの見通しを良くする		見通しが悪い。	高	短	低		1
係員呼び出しボタンを設置する								
ホームと車両間の隙間を狭める								
バス停	バス停案内柱の基礎位置を直す						整備の優先度は高い バスは、高齢者や身障者を含め多くの人々が利用するので、バリアフリー化の整備の優先度は高い。	
	時刻表の点字表記改善		高	短	低			
	北口広場にベンチ		低	長	低			

(2) 重要経路の選定

相武台前駅周辺交通まちづくり研究会で検討した区間別改善重要度より、対象ルートを以下の2種類に分類しました。

- ・重要経路＝短中期的に整備する必要性が高く、予算的に検討して重要な箇所から整備していく経路
- ・その他経路＝長期的に、時期、費用を考慮して、交通規制等のソフト対策も合わせて対応していく経路

検討区間	研究会で検討した区間別改善重要度より			経路の分類
	経路の役割と利用者の大小	歩道整備の見込み	その他の改善の見込み	
1／県道町田・厚木線 (駅～市役所入口交差点)	本区間は、駅と市役所周辺および体育館を結ぶ経路が重複した区間であり、駅付近で利用者が多い。	現在の歩道は両側にあるが、幅員は基準に満たない。道路の拡幅は難しいが、現在の道路幅員内でも基準を満たす歩道は整備できる。	看板や放置自転車等の撤去は市民等の理解が必要である。舗装改修、段差改善等は早期に改善が見込まれる。	重要経路 (駅～体育館)
2／県道町田・厚木線 (市役所入口交差点～体育館)	本区間は、駅と体育館を結ぶ経路の一部を構成する区間であり、特にイベント時には利用者が多い。	現在の歩道幅員は、一部の箇所では基準に満たないが、基準を満たす歩道は整備できる。	歩道の舗装の凸凹は早急に対応できる。市民体育館出入口の歩道横断勾配は、道路管理者の県と土地所有者の市で調整すれば解決できる。	
3／市道17号線 (市役所入口交差点～座間中)	本区間は、駅と数多くの公共施設が集積する市役所周辺とを結ぶ経路を構成する区間であり、バス停もあり、利用者が多い。	歩道が未整備の区間があるが、平成17年度に事業予定すると聞いており、基準を満たす歩道は整備できる。	踏切前後の平坦部確保等は平成17年度の事業で対応できる。歩道の波打ちは、できるところから改善をはかる。	重要経路 (駅～市役所周辺)
4／市道17号線 (座間中～市役所)	同上	現在の歩道は両側にあり、ほとんどの区間で幅員は基準を満たしており、基準に満たない区間もわずかである。	舗装の平坦性確保、歩道段差の改善、歩道の横断勾配の改善、波打ち状の改善などは、歩道内で対応可能であり、整備できる。	
5／市道30号線 (座間中北西～かきが沢公園)	本区間は、駅と市役所周辺地区とを結ぶ経路を構成する区間であり、かきが沢公園ではイベント時には多くの市民が参集する賑わいの場ともなり、利用者が多い。	現在は歩道が片側に整備され、一部で幅員や勾配の基準を満たしていない。	縦断勾配が急であり、勾配の改善や平坦部を設けることは地形的な制約で困難である。	重要経路 (座間中北側)
6／市道5号線、 7／市道32号線 (駅～コミュニティセンター)	本区間は、駅と相武台コミュニティセンターとを結ぶ経路であるとともに、駅周辺地区の生活道路でもあり、利用者が多い。	現在は歩道がなく、一部が柵で歩車分離されているが、歩行者が通る路側帯が狭く、横断勾配もあって危険である。歩道の設置を早急に検討すべき。	看板、フラワーポット等の撤去は可能である。段差の改善や溝蓋の改修は必要最小限の整備内容であり、それ以上の整備が望まれる。	重要経路 (駅～コミセン)
8／市道15号線 9／市道30号線 10／市道相武90号線 (駅～老人憩いの家)	本区間は、駅と相武台老人憩いの家を結ぶ経路であるため高齢者の利用があるが、駅周辺地区の生活道路でもあるため、利用者が多い。	市道15号線には歩道があるが一部区間の幅員は基準を満たしておらず、その他の30号線等には歩道がない。地形的な制約もあって、歩道拡幅は難しそうだ。	違法駐車や看板の撤去、舗装の改善、横断歩道の改修、水はけの改善などは早急な対応が可能である。	重要経路 (駅～憩いの家)
危険経路1、2、3 (アンケート結果)	本区間は、市道30号線(座間中北側道路)とあわせて、駅と市役所周辺地区とを結ぶ経路を構成する区間であるが、利用者は多くない。	公園と道路面の高低差が大きく、物理的な制約により、歩道設置は困難である。	縦断勾配の改善や見通しの確保は、物理的な制約が大きく、早急な改善は見込まれない。	その他経路 (長期課題)



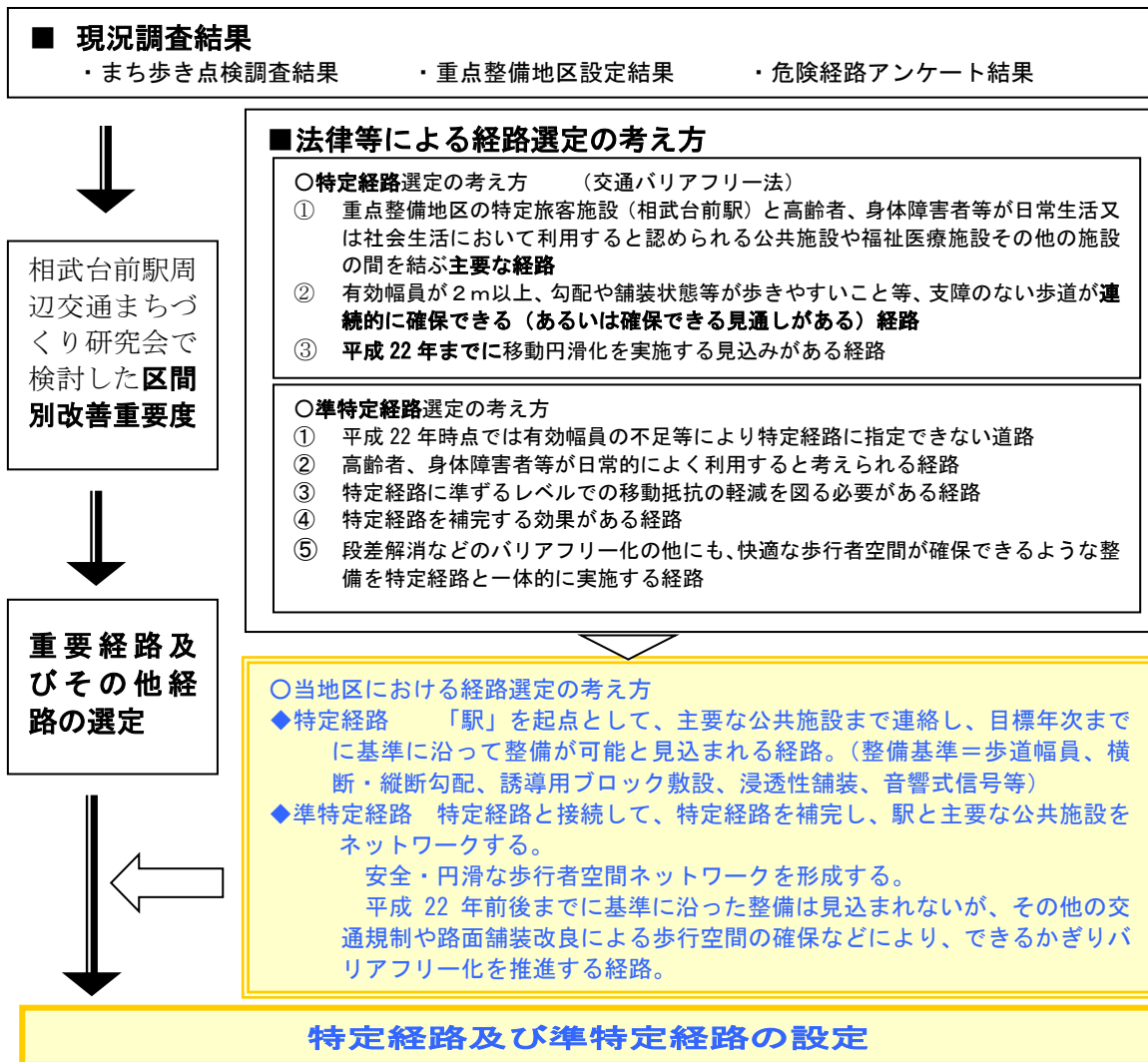
## 第6章 バリアフリー化の対象経路の設定

### 1. 特定経路等の選定方針

重点整備地区の中心となる特定旅客施設（相武台前駅）の周辺徒歩圏（おおむね半径500m～1km）にある道路のうち、駅と高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる公共施設や福祉医療施設その他の施設を結ぶ主要な経路で、歩道の有効幅員が2m以上確保されている（あるいは確保される見込みである）とともに、歩道勾配や信号交差点等が「移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」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係る信号機等に関する基準を定める規則」を満たすように、目標年次までにバリアフリー化を図るべき経路を「特定経路」として設定します。

また、駅と主要な公共施設等を結ぶ道路のうち、有効幅員の不足等により特定経路に指定できない道路でも、高齢者、身体障害者等が日常的によく利用すると考えられる経路で、歩道勾配等のバリアフリー化の改善によって安全性及び円滑性の向上を図り、特定経路を補完することによりネットワークを形成することのできる経路を「準特定経路」として設定します。

なお、これら以外の道路においては可能な箇所から順次バリアフリー化を図ることとします。



## 2. 特定経路等の設定

### (1) 特定経路

選定基準に基づき、相武台前駅から主要な公共施設にいたる以下の3経路を特定経路として位置付けるもので、一般交通用施設（道路、駅前広場、通路、その他の施設）から構成されます。

- 「市民体育館」
- 「市役所・市民文化会館・図書館・市民総合福祉センター等」
- 「相武台コミュニティセンター」

### (2) 準特定経路

同様に、選定基準に基づき、相武台前駅から主要な公共施設にいたる以下の2経路を準特定経路として位置付けます。

- 「かみが沢公園」
- 「老人憩いの家」

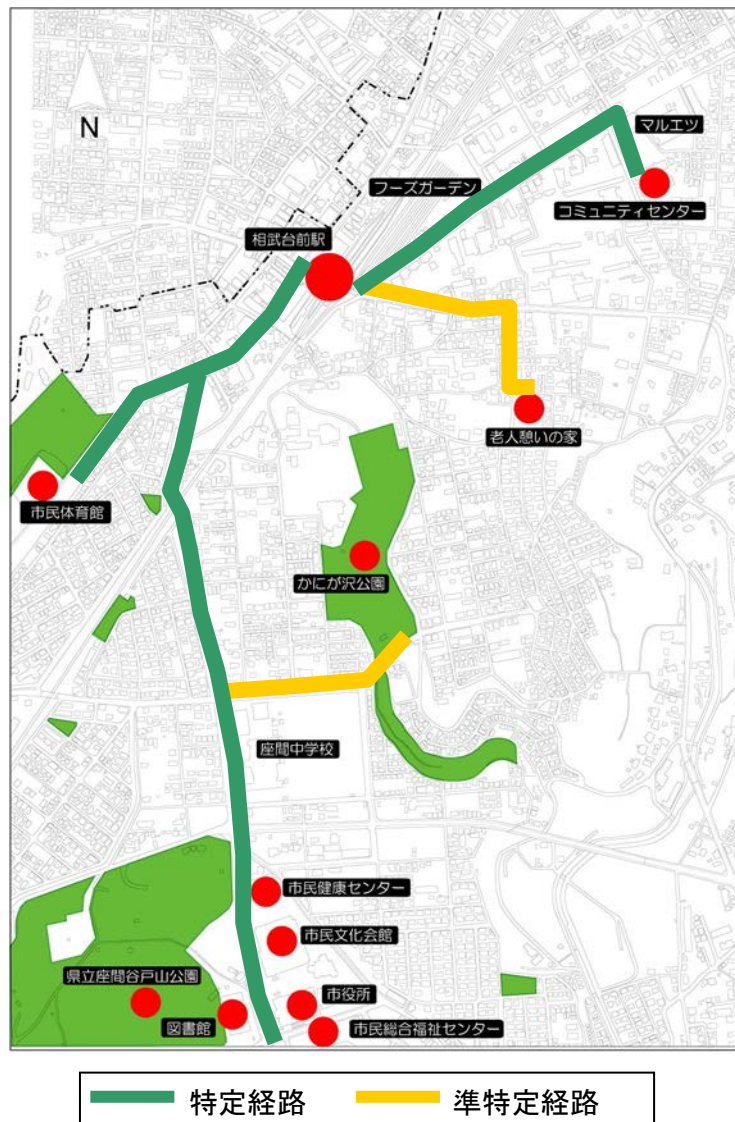


図6-1  
特定経路と  
準特定経路

## 第7章 特定事業等

公共交通事業者、道路管理者及び公安委員会は、基本構想の趣旨をふまえて今後具体的な事業計画（特定事業計画等）を検討作成し、バリアフリー化のための事業を進める必要があります。今後のバリアフリー化整備の目標年次は平成22年（2010年）を基本とし、ここでは、各関係事業者等との協議において検討された特定事業計画等の骨子を示します。

### 1. 公共交通特定事業等

公共交通特定事業とは、特定旅客施設及び車両等に関するバリアフリー化事業です。

各交通事業者は、下記内容に示す整備内容に即し、特定事業計画を作成し、特定旅客施設及び車両等のバリアフリー化を積極的に推進するものとします。（整備主体：公共交通事業者等）

#### （1）相武台前駅の整備内容

表7-1 特定旅客施設整備項目

主な項目
誰にでもやさしく使用できるトイレの整備
誘導案内設備の整備
経路の整備
従業員の教育訓練の更なる充実

#### （2）バスの整備内容

表7-2 バス関連整備項目

主な項目
低床バスとすること
車いすスペースを設置すること
車外用放送装置を設置すること
乗務員の教育訓練の更なる充実

#### （3）タクシーの整備内容

表7-3 タクシー関連整備項目

主な項目
乗務員の教育訓練の更なる充実
高齢者、身障者等に対応した車両の導入



## 2. 道路特定事業

道路特定事業とは道路に関するバリアフリー化事業で、基本構想に定められた特定経路とともにその他の経路(準特定経路)について事業計画を定めます。各道路管理者は、下記内容に示す整備内容等に即して道路のバリアフリー化を積極的に推進するものとします。(整備主体：道路管理者等)

### (1) 事業実施区間

事業実施の道路区間は、歩行者が安全、安心、快適、利便などの魅力を感じて利用されることの多い経路から、バリアフリー歩行空間ネットワークを形成するように選定するものとし、当重点整備地区において選定された特定経路及び準特定経路を対象とします。

事業実施にあたっては、高齢者、身体障害者等への適切な情報の提供等に配慮するとともに、放置自転車対策や路上占用物件対策等について適切な道路利用のための管理に配慮するものとします。

実施時期については原則として平成22年(2010年)を目標年次としますが、重点整備地区以外の道路整備時期を考慮したうえで実現性あるものとするため、一部区間については平成22年以降を含むものとします。

### (2) 道路特定事業計画の内容

道路特定事業計画の対象となる特定経路は、重点整備地区において駅から主要な公共施設等にいたる経路であり、整備にあたっては原則として「移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」及び「道路の移動円滑化整備ガイドライン」に沿って、歩道整備による段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの敷設整備など、バリアフリー化された道路空間として目標年次までに実施するよう努めるものとします。

表7-4 特定経路の整備項目

特定経路	整備内容及び配慮事項
県道町田・厚木線 (駅～市役所入口交差点)	歩道幅員の基準を満たす、視覚障害者誘導用ブロックを敷設する 歩道の舗装、段差等を改善する 看板や放置自転車等の撤去は市民等の理解を得て進める
市道17号線 (市役所入口交差点～市役所)	歩道が無い区間は歩道を設置する 踏切前後の歩道勾配を緩和するとともに、平坦部を確保する 波打ち歩道を改善する、視覚障害者誘導用ブロックを連続敷設する 歩道の平坦性を確保する、段差を改善する、横断勾配を改善する
県道町田・厚木線 (市役所入口交差点～体育館)	歩道の平坦性を確保する、横断勾配を改善する 歩道の勾配が急な区間に、植栽部を活用して休憩箇所を設ける 視覚障害者誘導用ブロックを敷設する
市道5号線	少なくとも片側に歩道を設置する 路側帯の勾配、グレーチング等を改善する 市民の理解を得て看板等を撤去する 一方通行化等の交通規制により歩行者の安全向上を図る
市道32号線(駅～相武台コミュニティセンター)	歩車分離を図るとともに路側の溝蓋を改善する、勾配を緩和し平坦にする

(3) 準特定経路の事業計画

準特定経路とは、重点整備地区において特定経路を補完する（たとえば公共施設相互を結ぶ）経路であり、整備にあたっては現状の幅員を基本としたうえで、勾配の緩和、段差の解消、波打ち歩道の改修等については可能な限り基準を満たしたバリアフリー化を実施するよう努めるものとします。なお、整備に時間のかかるものも含むことから事業箇所によっては平成 22 年以降を含むものとします。

表 7-5 準特定経路の整備項目

準特定経路	整備内容及び配慮事項
市道 15 号線	違法駐車、花壇、看板、ブロックなどを撤去する 警告用ブロックを敷設する
市道 30 号線	横断歩道を改修する、路側帯の表示を改修する、溝蓋を改修する
市道相武 90 号線(駅～老人憩いの家)	舗装を改善する、横断歩道を改修する、水はけを改善する

3. 交通安全特定事業

交通安全特定事業とは、特定経路に対し行う信号機等に関するバリアフリー化事業です。公安委員会は、下記内容に示す整備内容に即し、特定事業計画を作成し、信号機等のバリアフリー化を積極的に推進するものとします。

交通安全特定事業については、道路の構造と密接な関係があるため各道路管理者と連携して以下の事業を目標年次までに実施するものとします。（整備主体：神奈川県公安委員会）

表 7-6 交通安全特定事業

<ul style="list-style-type: none"> <li>・音響式信号機等の設置</li> <li>・違法駐車取締りの強化</li> <li>・違法駐車防止に対する広報・啓発活動の推進</li> <li>・標識・標示の視認性の確保</li> <li>・交通規制の実施</li> </ul>
--

4. 特定事業計画の実施

本基本構想に基づき今後バリアフリー化事業を実施するにあたっては、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会によりそれぞれ特定事業計画を作成し事業を実施することになります。なお、道路の特定事業計画は特定経路を対象として関係基準に沿った整備を進めるものとしますが、その他の準特定経路についてもできるだけ基準に沿って整備を進めることとします。

事業の実施にあたっては上記事業者等と関係行政機関等との連携・協力が不可欠であり、相互の連携と協調を図りながら総合的かつ計画的な事業の推進を図るものとします。

## 第8章 実現にあたって

### 1. 基本構想に示した基本方針の具体化

バリアフリー化の実現にあたっては、本基本構想に示す基本方針に則った形で今後の事業を展開し、関係各主体間（市民、事業者、行政等）の協力と積極的な取り組みのもとにその完成を目指します。

### 2. 市民参加のためのまちづくり組織の継続

この基本構想の策定にあたっては、公共交通機関を利用する市民として、特に高齢者、障害者等の意見の反映に努めました。

今後、この基本構想をもとに特定事業計画の作成や事業の実施を行う場合においても、同様に計画から事業にいたる全ての過程で当事者の意見を反映し、これら当事者をはじめ市民の参加と協働による整備を進めることが必要と考えます。

そのため今後の計画実現に向け、現在の「相武台前駅周辺交通まちづくり研究会」を引き続き継続させることとします。

### 3. 進捗状況の把握及び進行管理の導入

新たなバリアフリーの整備にあたっては、その計画・設計・事業化の各段階において市民の意見を反映しながら改善に取り組みます。そのため活動の継続が予定されている研究会組織を中心に、広く市民の意見を取り入れ、特に高齢者や障害者などの意見反映のもとに事業化を進めます。

また事業の進捗状況を把握するため進行管理を徹底し、適宜、市民にその成果を公表します。その際、進捗状況や事業実施内容などについて市民の意見を求め、事業内容の見直しなどに活かします。

### 4. 心のバリアフリーと市民の責務

交通バリアフリーの推進にあたっては、旅客施設や道路等のバリアフリー化を図るハード面の整備と合わせ、市民一人一人が高齢者、障害者等の立場にたって気軽に手助けし、バリアフリーのためのモラルを向上するといったソフト面の取り組みが必要となります。

特に私たちの日常生活において、次のような取り組みを進める必要があります。

- ① 市民においては、気軽に声をかけ手助けをするといったコミュニケーションを図る活動、日常生活における健康管理等の努力、あるいは困ったときはお互い助け合えるような地域社会の連帯を強める事が必要です。
- ② 学校や職場においては、人権教育や福祉教育、ボランティア活動等を推進し、思いやりやふれあいの心を育み、実際に電車やバスでの席の譲り合い等道徳心の向上を図る必要があります。こうして地域社会において助け合いの心やボランティア参加意識を高め、高齢者、障害者等の社会参加や共生の社会を支える人材の育成が必要です。
- ③ 商店会、自治会においては、歩道等での違法駐車や商品陳列の管理、自転車運転のマナー向上などに努め、日常生活における身近なバリアの除去が必要です。

## 第9章 今後の課題

### 1. 市域全域におけるバリアフリーの推進

当面は平成22年（2010年）を目標に、重点整備地区において特定事業計画を実施しますが、その後も市内全域でのバリアフリーのまちづくりの拡大・展開が求められます。

特に公共交通特定事業（鉄道・バス）については、市内の他の駅及びバス停や各車両について整備を進め、またバスについては、公共交通の空白・不便地域の解消についても検討し、交通弱者に対する移動円滑化の改善や輸送サービスの向上が求められます。

更に道路については、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」に従い事業を推進していきますが、対象路線が増大するため、中長期的な観点に立った広域的な構想・計画の検討が求められます。

こうした課題解決に向け、今後もバリアフリーのまちづくりに対する取り組みの強化とその継続が求められます。

### 2. まちづくりへの展開

本基本構想は国が定めた交通バリアフリー法に基づき、市民と市が一体となり、関係事業者等の協力を得ながら、鉄道駅及び周辺を含めた重点整備地区内の移動に関するバリアを平成22年までに整備・改善しようとするものです。

しかし、点や線としての駅や歩道を改善し移動のバリアを除去するだけでは十分ではありません。そのため整備をそれだけで終わらせず、駅や歩道のバリアフリー化に合わせて周辺地区全体の将来のまちづくりをどう考えるかといった面的な整備のあり方についても関係者で話し合いを進めなければなりません。駅や道路空間といった公共・公益空間だけのバリアフリー化に止まらず、同時に、高齢者や障害者等の外出や社会参加を更に促進するため、たとえば建物の出入りにあたって、道路と個々の建物との段差をなくすなど、安全で安心なアクセスの確保が必要です。そして建物内部のバリアフリー化も進める必要があります。そこには交通バリアフリー法とハートビル法、神奈川県福祉の街づくり条例を有効に活用し、道路と沿道施設を一体的に捉えたバリアフリーのまちづくりの視点が新たに求められます。そのためにも、重点整備地区内における建物については、スムーズな出入り（段差の解消等）や建物内部の諸施設のバリアフリー対応（十分な通路幅の確保、エレベーターの設置、誰でも使えるトイレの設置等）を進める必要があります。

今後はこうした総合的なバリアフリーのまちづくりの取り組みが、安全で安心な、しかも快適なまちづくりの基本になると考えられます。

## おわりに

市民協働で考えたまちづくり構想  
—座間方式による新たな取組み—

産能大学 経営学部 齊藤進



地域のまちづくりにおいて、市民が計画構想の策定に参加することは今では当然のこととなっています。

しかし、他市での参加状況を見ると、多くのケースで行政側の一方的な呼びかけや表面的な参加で終わることがよく見られます。

この場合に重要なことは、市民と行政が本心から地域の問題に取り組むといった決意とそれを支える参加のための仕組みづくり（組織づくりと協議の場づくり）を進めることです。

今回の座間市交通バリアフリー法基本構想の検討では、地域参加の検討組織として「相武台前駅周辺交通まちづくり研究会」（高齢者、身体障害者、自治会、学校、PTA、一般公募市民、道路・交通事業者、警察等23団体により構成）を結成し、徹底した“参加・協働”による構想検討を行いました。

また、この研究会では、先行して「地域の方々の日々の交通安全を考える」をテーマに交通安全調査を実施し、交通バリアフリー法基本構想の検討を始める前段階から市民の参加活動を積極的に展開してきました。

そして、この活動を延長、継続する形で、新たに「お年寄りや障害を持った方などの交通環境を考える」をテーマに交通バリアフリー法基本構想の検討を進めています。

こうして「安全で安心の出来る“みち・交通環境”づくり」に、地域の総力を挙げて取り組むといった一連のまちづくりプログラムが企画・実施されました。

このような市民参加によるまちづくりの継続と市民による問題の発見活動は、他市では見られない大きな特徴と考えられます。

つまり、そこには構想が策定されればそれで終了とするのではなく、構想策定の事前段階から多様なまちづくりプロセスを組み込み、そこでの「市民による徹底参加と徹底協議」を通して問題の発見と解決を進めるといった姿勢が強く見られます。

また、構想策定に当たっては、「まち歩き点検」による現地調査を実施し、問題発生や原因の究明、改善のための提案などを市民の発想をもとに明らかにしています。その際、障害者の方々からの積極的な参加もあり、多様な視点から交通バリアフリーの考え方を共有することも出来ました。

また、子ども達の参加は体験と交流によるまちづくり学習の場となっています。

更に、問題解決にあたっては、個別の課題ごと（問題箇所別）に改善・整備の優先度（改善・整備の重要度、整備の時期、整備の費用など）を参加した市民自らが検討し、その過程でまちづくり主体としての市民意識を強めました。

また、直接参加できなかった市民に対しては、パブリックコメントの機会を提供し、広く意見を求めています。

こうした市民提案をもとに構想はまとめられましたが、今後はこの構想をいかに具体化するかが課題となります。そのためにも、構想の検討過程にも増してその実施に向けた市民の関わりが重要となります。

この場合、構想策定後もこの研究会の継続が確認されたことから、この「座間方式」による徹底した参加・協働でのバリアフリーのまちづくり実現に期待が集まります。

まちづくりに終わりはありません。地域の力で常に前進して行っていただきたいと思えます。

最後になりましたが、参加された市民の皆様とそれを支えた行政担当者の熱意に敬意を示したいと思います。



## 資料編

## 1. 協議会等規約

## (1) 座間市交通バリアフリー法基本構想策定協議会設置要綱

平成16年7月27日制定

(趣旨)

第1条 この要綱は、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年法律第68号。以下「法」という。）に基づき、座間市交通バリアフリー法基本構想（以下「基本構想」という。）を作成するに当たり設置する、座間市交通バリアフリー法基本構想策定協議会（以下「協議会」という。）の運営等について必要な事項を定める。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について市長に提言を行う。

- (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) 各特定事業その他の事業に関する事項
- (4) その他基本構想策定のために必要な事項

(組織)

第3条 協議会の委員は、別表に掲げる者で構成し、市長が委嘱する。

(会長等)

第4条 協議会には会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選によりこれを定める。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 4 会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する委員がその職務を代理する。

(任期)

第5条 委員の任期は、委嘱の日から基本構想の策定が完了する日までとする。

- 2 委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第6条 協議会は、会長が招集し、その議長となる。

- 2 会長は、必要に応じ、委員以外の者を会議に出席させ、説明を求めることができる。

(庶務)

第7条 協議会の庶務は、座間市都市部都市計画課が行う。

(委任)

第8条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営等について必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附則 この要綱は、平成16年7月27日から施行し、座間市交通バリアフリー法基本構想が策定された日をもって効力を失う。

別表：座間市交通バリアフリー法基本構想策定協議会

	団体名	氏名
学識経験者	産能大学経営学部教授兼地域環境研究所長	斉藤 進
市民団体等	座間市交通安全協会会長	山口 欣司
	座間市老人クラブ連合会	小林 実
	座間市障害者団体連合会会長	大矢 慎市
	座間市交通安全母の会連絡協議会	豊田 よし子
	緑ヶ丘地区連合自治会会長	小野 忠信
	相武台地区連合自治会	八木 伸
	相武台南口商店会	戸津 信義 小池 清市
	座間市立相武台東小学校校長	小林 義幸
	座間市立座間中学校校長	金子 槇之輔
	座間市立相武台東小学校 PTA 会長	斎藤 誠
	座間市立座間中学校 PTA 会長	横山 正之
	座間市社会福祉協議会視覚障害者誘導グループ代表	杉山 多栄子
	座間市社会福祉協議会バリアフリーマップ座間代表	横田 登美子
交通事業者	小田急電鉄(株)交通企画部課長	抱山 洋之
	神奈川中央交通(株)運輸部次長	小早川 唯因
	相鉄バス(株)取締役運輸部部长	大橋 守
	相模中央交通(株)運輸部営業課長	小嶋 光行
道路管理者	神奈川県相模原土木事務所道路都市部道路維持課長	関口 悟
	座間市都市部部长	八木 宏之
神奈川県警察	座間警察署交通課	倉田 榮
関係機関	国土交通省関東運輸局交通環境部消費者行政課長	大内 恒三
	神奈川県県土整備部都市計画課交通企画担当課長	近藤 芳人
市関係部	座間市企画部部长	安斎 泰雄
	座間市保健福祉部部长	後藤 茂



## (2) 相武台前駅周辺交通まちづくり研究会設置要綱

平成16年1月28日制定

(趣旨)

第1条 この要綱は、「相武台前駅周辺地区あんしん歩行エリア対策計画（以下「あんしん歩行エリア」という。）」、「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年法律第68号。以下「法」という。）に基づく、座間市交通バリアフリー法基本構想（以下「基本構想」という。）」、「法に基づく、座間市交通バリアフリー法道路特定事業計画（以下「道路特定事業計画」という。）」を作成するに当たり設置する、座間市相武台前駅周辺交通まちづくり研究会（以下「研究会」という。）の、運営等について必要な事項を定める。

(所掌事項)

第2条 研究会は、次に掲げる事項について所掌する。

- (1) あんしん歩行エリア作成に当たり、エリア内の現場調査、整理等に関する事。
- (2) 基本構想作成に当たり、重点整備地区内の現場調査、整理等に関する事。
- (3) 道路特定事業計画作成に当たり、現場調査、整理等に関する事。
- (4) 前3項で調査、整理した内容についての意見、提案等に関する事。

(組織)

第3条 研究会の会員は、別表に掲げる者で構成する。

(座長)

第4条 研究会には座長を置く。

- 2 座長は座間市都市計画課長をもって充てる。
- 3 座長は、研究会を代表し、会務を総理する。

(会議)

第5条 研究会は、座長が招集し、その議長となる。

(事務局)

第6条 研究会の事務局は、あんしん歩行エリアについては座間市道路整備課、基本構想については座間市都市計画課、道路特定事業計画については座間市道路整備課とする。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、座長が研究会に諮り定める。

附則 この要綱は、平成16年1月28日から施行し、道路特定事業が完成された日をもって効力を失う。

別表

学識経験者	座間市交通安全協会	座間市老人クラブ連合会	座間市障害者団体連合会	座間市交通安全母の会連絡協議会
緑ヶ丘地区連合自治会	相武台地区連合自治会	相武台南口商店会	座間市立相武台東小学校	座間市立座間中学校
座間市立相武台東小学校PTA	座間市立座間中学校PTA	バリフリマップ座間(社協ボランティア団体)	視覚障害者誘導グループ(社協ボランティア団体)	公募市民
身体障害者総合福祉施設アガベセンター	小田急電鉄(株)	神奈川中央交通(株)	相鉄バス(株)	相模中央交通(株)
神奈川県県土整備部都市計画課	神奈川県相模原土木事務所	座間警察署	座間市	

## 相武台前駅周辺交通まちづくり研究会参加者名

団体名		氏名
産能大学経営学部教授兼地域環境研究所長		斉藤 進
座間市交通安全協会		飯沼 勇 渡辺 忠義
座間市老人クラブ連合会	ゆめクラブ相武台	八木 伸
座間市障害者団体連合会	肢体不自由児父母の会	鈴木 雅雄
	身体障害者協会	川島 福治 山口 祥太郎 小俣 春江
	視覚障害者協会	新井 修身 座間 京子 今村 秀治
	聴覚障害者協会	渡辺 和雄 桑原 章一 深山 睦夫
交通安全母の会連絡協議会		若月 まさ子
緑ヶ丘地区連合自治会		大友 奉
相武台地区連合自治会		山本 和司
相武台南口商店会		戸津 信義
座間市立相武台東小学校		唐木田 正富 菊地 孝
座間市立座間中学校		金子 槇之輔 吉川 俊彦 匂坂 静哉 新川 千鶴子
座間市立座間中学校生徒会		菅原 康平 伊藤 純一 木尾 圭佑
座間市立相武台東小学校 PTA		斎藤 誠 田中 あさ子
座間市立相武台東小学校児童		田中 良枝
座間市立座間中学校 PTA		横山 正之
座間市社会福祉協議会	視覚障害者誘導グループ	杉山 多栄子 武儀山 千江 久留島 トシノ 藤井 トモ子 山本 純子
座間市社会福祉協議会	バリフリマップ座間	横田 登美子 城田 信夫 西山 有子 樋口 一徳 松丸 稔真
小田急電鉄(株)		抱山 洋之 田中 久志
神奈川中央交通(株)		小早川 唯因 永野 隆史
相鉄バス(株)綾瀬営業所		大石 富士夫
相模中央交通(株)		志澤 義雄 小嶋 光行

## (続き) 相武台前駅周辺交通まちづくり研究会参加者名

団体名		氏名
神奈川県県土整備部都市計画課		門脇 務
神奈川県相模原土木事務所		山本 賢一 佐藤 賢一
座間警察署		倉田 榮 久保山 和明
座間市都市部		柳田 光儀 増島 吉蔵
社会福祉法人日本キリスト教奉仕団	身体障害者総合福祉施設アガペ センター	齋木 満恵
公募市民		田中 健太 千代村 資夫 住友 由紀子
手話通訳		渡辺 一美 菊地 直美 行谷 敦子
点字訳協力	点訳サークルあかり会	

(注：第7条により学識経験者及び公募市民の参加を含む)

第6回研究会人数22人

第7回研究会人数68人(研究会43人、市職員21人、他4人)

第8回研究会人数26人

第9回研究会人数21人

第10回研究会人数24人

### (3) 座間市交通バリアフリー法基本構想策定検討委員会設置要綱

平成15年7月2日制定

(趣旨)

第1条 この要綱は、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年法律第68号。以下「法」という。）に基づく、座間市交通バリアフリー法基本構想（以下「基本構想」という。）を作成するに当たり設置する、座間市交通バリアフリー法基本構想策定検討委員会（以下「委員会」という。）の、運営等について必要な事項を定める。

(所掌事項)

第2条 委員会は、次に掲げる事項について所掌する。

- (1) 法第6条第2項各号に規定する基本構想に定める事項についての検討
- (2) 基本構想作成に当たっての研究、調査等
- (3) その他委員会が必要とする事項

(組織)

第3条 委員会の委員は、次に掲げる者で構成する。

- (1) 企画政策課長
- (2) 市民生活課長
- (3) 用地課長
- (4) 産業課長
- (5) 社会福祉課長
- (6) 高齢対策課長
- (7) 障害福祉課長
- (8) 都市計画課長
- (9) 道路整備課長
- (10) 建築課長

(委員長等)

第4条 委員会には委員長及び副委員長を置く。

- 2 委員長は都市計画課長をもって充てる。
- 3 副委員長は社会福祉課長をもって充てる。
- 4 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。
- 5 副委員長は、委員長を補佐し、委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 委員会は、委員長が招集し、その議長となる。

- 2 委員長は、必要に応じ、委員以外の者を会議に出席させ、説明を求めることができる。

(作業部会)

第6条 委員会を補佐するために、作業部会を置く。

- 2 作業部会は委員会の委員の所属する課員、及び市民情報課、公園緑地課の課員を持って構成する。

(庶務)

第7条 委員会及び作業部会の庶務は、都市計画課が行う。

(委任)

第8条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営等について必要な事項は、委員長が定める。

附則 この要綱は、平成15年7月2日から施行し、座間市交通バリアフリー法基本構想が策定された日をもって効力を失う。

座間市交通バリアフリー法基本構想策定検討委員会名簿、作業部会名簿、研究会ワークショップ（第6回～第10回）参加市職員

課名	委員会	作業部会	研究会参加職員
企画政策課	企画部次長兼企画政策課長 加藤 寛	八木 亨	
市民生活課	市民生活課長 清水 春男	池上 公一	
用地課	用地課長 足立原 智	三井 博幸	
産業課	産業課長 清田 栄	鈴木 博	
社会福祉課	社会福祉課長 鈴木 崇郎	瀬戸 吉夫	
高齢対策課	高齢対策課長 大久保 猛	佐々木 幹	丸山 恭子
障害福祉課	障害福祉課長 田中 誠一	清水 祐輔	村松 由理
都市計画課	都市計画課長 柳田 光儀	峰尾 勝美 潟岡 元一 佐藤 伸一郎 中里 由樹 本多 健一	
道路整備課	都市部次長兼道路整備課長 増島 吉蔵	高橋 一三	山田 広 田原 克巳 松崎 浩司 福田 学 宮川 登志子
建築課	建築課長 大矢 昭二	森田 敬真	
市民情報課		上野 健司	
公園緑地課		清水 京子	

## 2. 市民アンケート調査結果

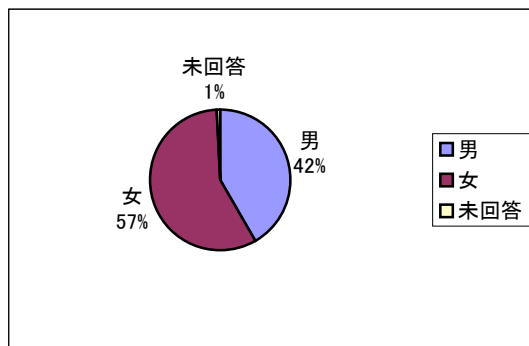
### (1) 調査の概要

- ・アンケート期間 平成16年1月15日～30日
- ・調査対象者
  - ・高齢者（65歳以上の方）＝200人
  - ・身体障害者手帳所有者＝200人  
(高齢者と重複する恐れがあるため65歳未満の方)
  - ・乳児の保護者＝100人
- ・配布方法 高齢者、身体障害者手帳所有者については郵送配布回収。乳児の保護者については、検診時に手渡し配布、郵送回収。
- ・回収結果 配布500部に対し、回収283部で回収率57%

### (2) 調査結果

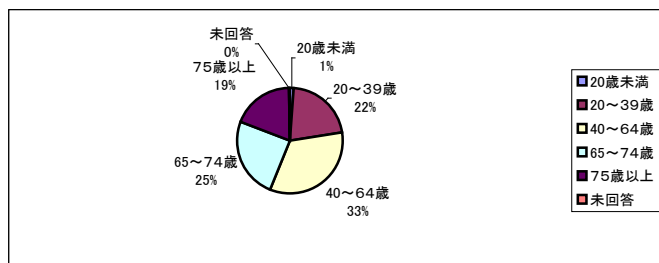
#### 問1 性別

男性42%（118人）、  
女性57%（163人）、  
未回答1%（2人）



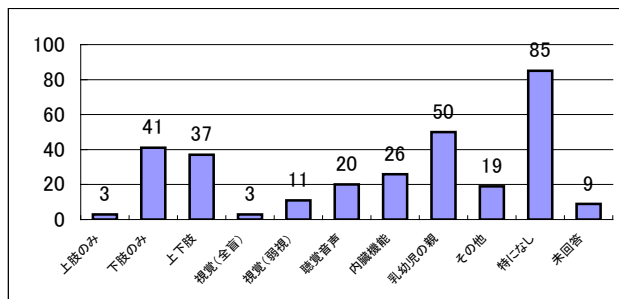
#### 問2 年齢構成

20歳未満1%、20～39歳22%、40～64歳33%、  
65～74歳25%、75歳以上19%、未回答0%



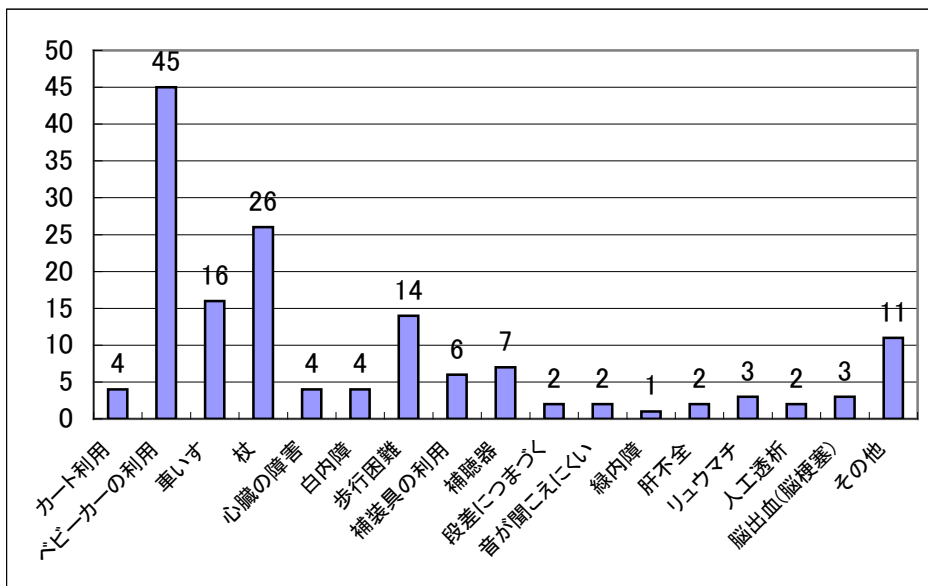
#### 問3 移動する上での制約（複数回答）

移動する上で制約を感じる人は、特に感じないが85人で最も多く、次に、乳幼児を連れて歩くが50人、下肢のみ不自由41人、上下肢不自由37人。

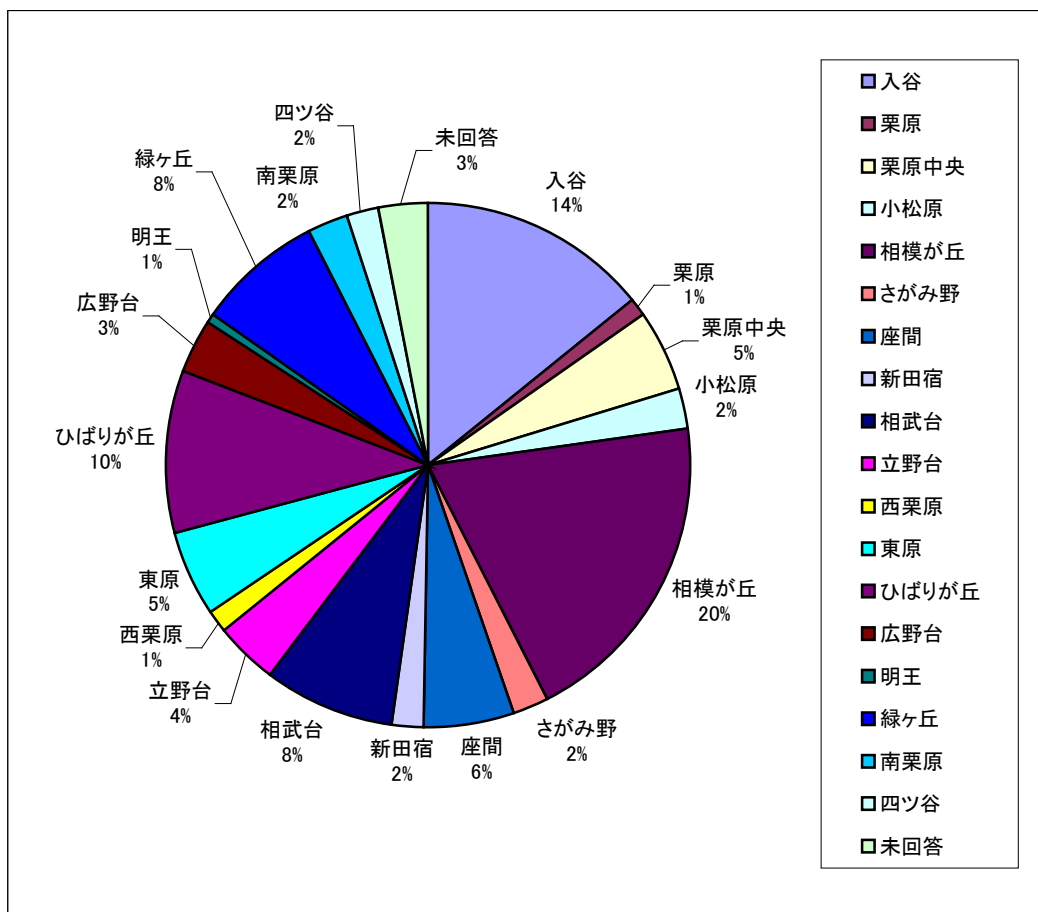


問4 具体的な制約状況、補装具等の利用

ベビーカーの使用が45人で最も多く、乳児をもつ親のほとんどが苦慮している。次に杖使用が26人、車いす使用者16人、以下はグラフのとおり。過半数は移動時の困難を記入している。

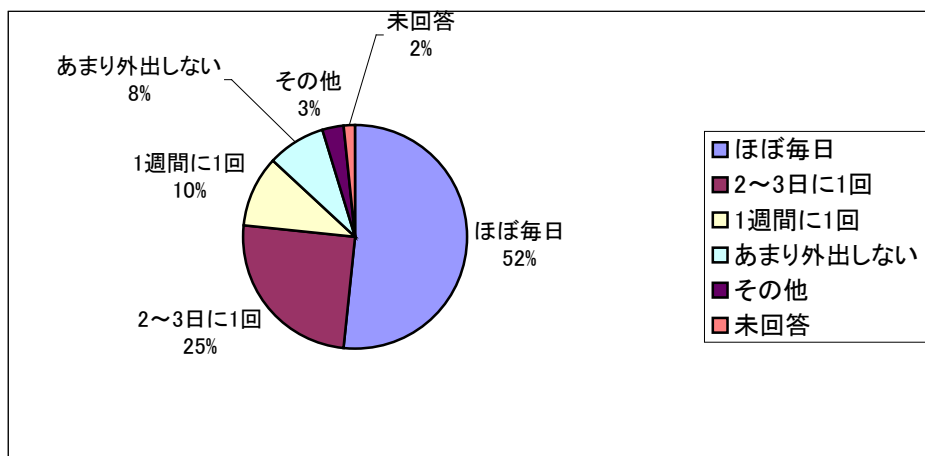


問5 回答者の居住地町名



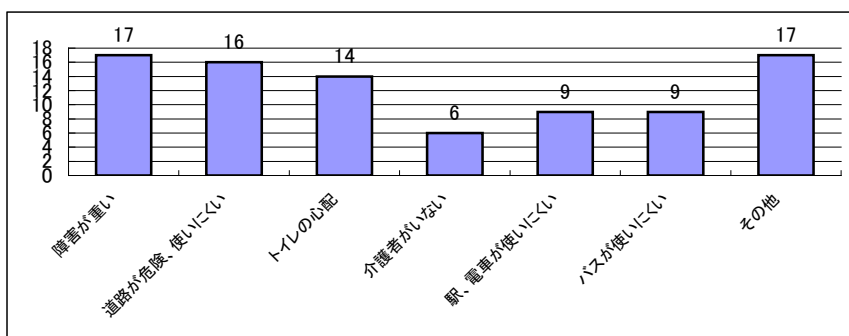
問6 外出状況

高齢者、身障者、乳児を持つ親とも約半数の人は毎日外出し、1/4の人は2～3日に1度は外出している。1/4の人が、あまり外出できない状況です。



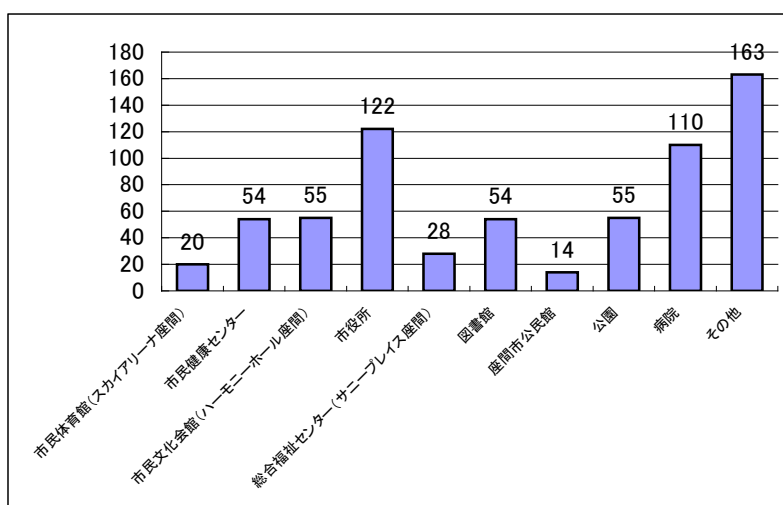
問7 外出しない理由（複数回答）

問6で1週間以上外出しない人に、その理由を聞きました。内容は下のグラフのとおりです。ほとんどの理由がまちのバリアが原因であり、バリアフリーにすることにより、外出頻度は多くなることがわかります。



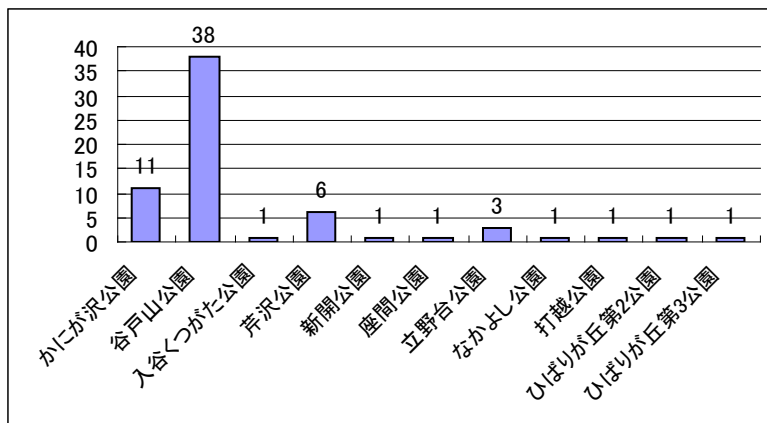
問8 市内でよく利用する施設（複数回答）

**公共施設** 回答者の過半が相武台前駅周辺の公共施設をよく利用している。

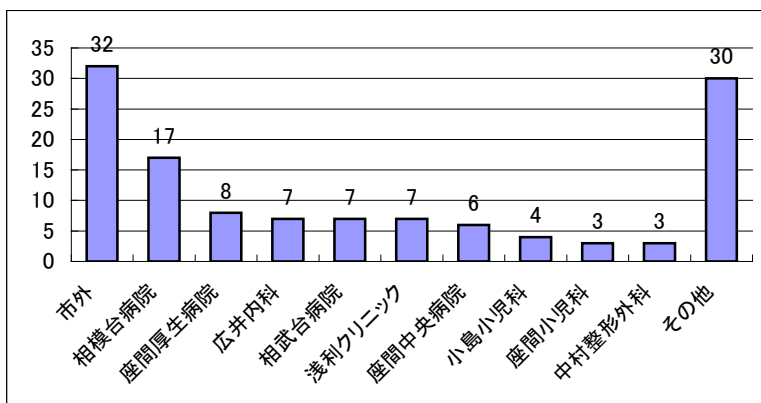




**公園** 相武台前駅周辺にある公園の利用者が多い。

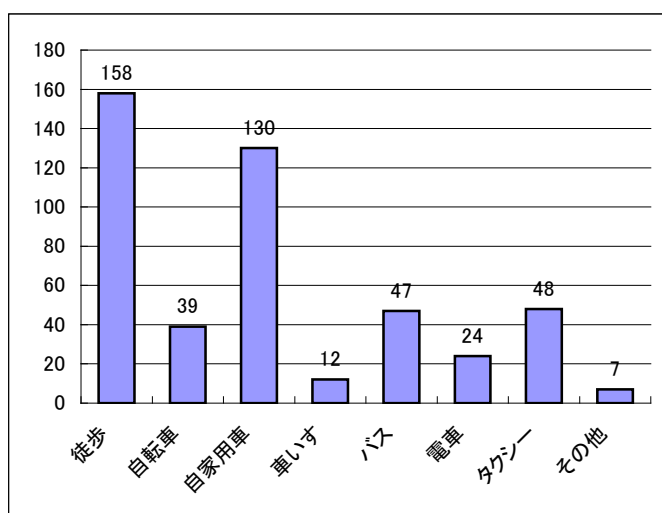


**病院** よく利用する病院については特に地域別の特徴はない。



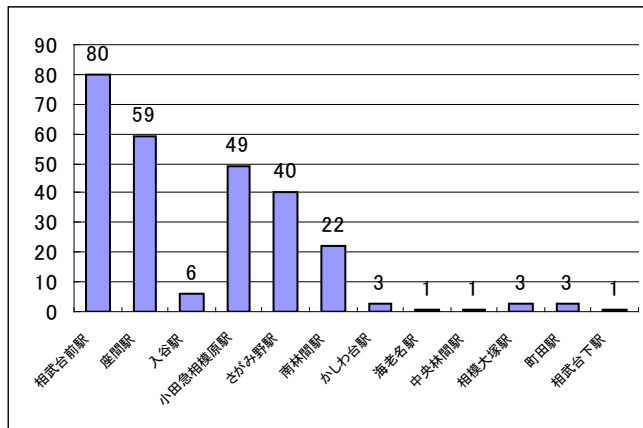
**問9 外出する手段（複数回答）**

問8の施設に行く方法についての質問で、徒歩が多く、利用しやすい道路、交通手段の整備が求められます。

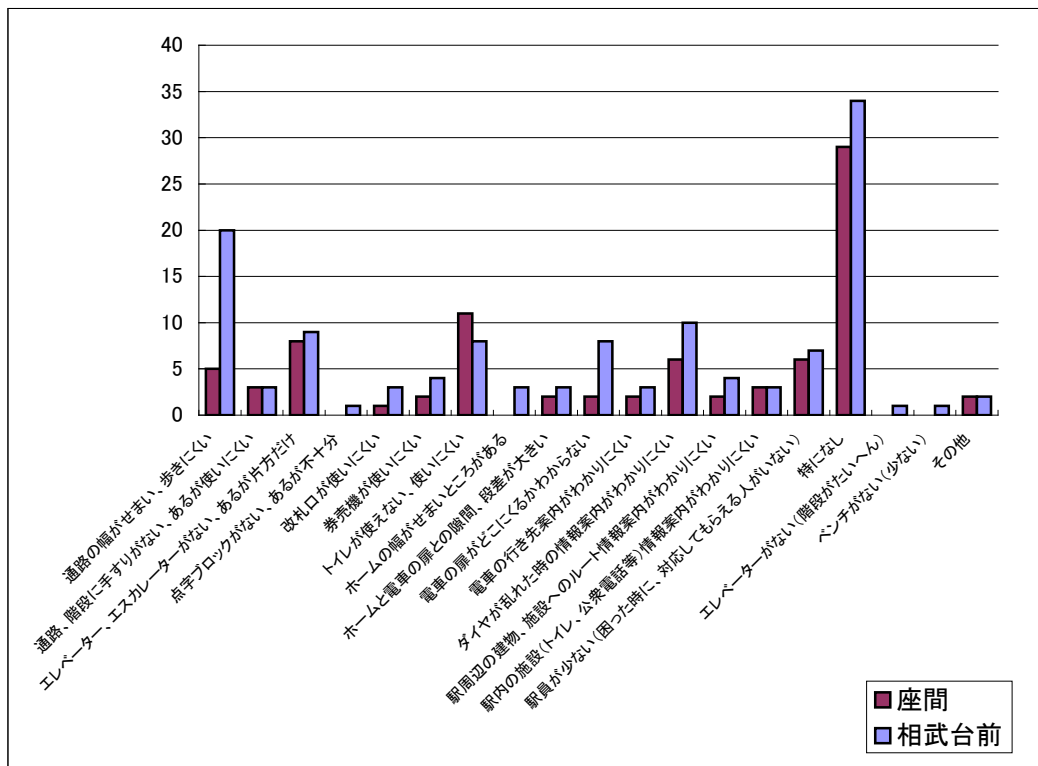


問10 よく利用する駅

利用駅



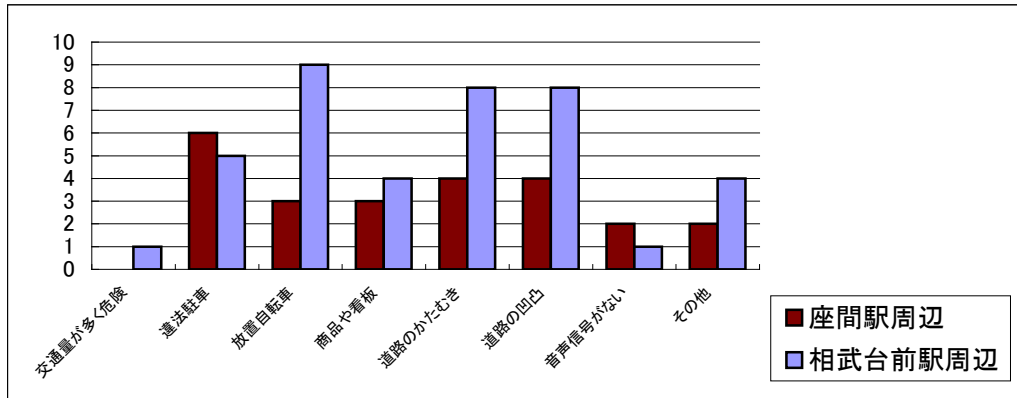
問11 駅利用で支障になること  
 <座間駅と相武台前駅の支障内容（複数回答）>



座間駅、相武台前駅両駅とも駅のバリアフリー整備は現在進んでいます。両駅とも支障となる内容はほぼ同じですが、相武台前駅の方が駅利用者数の多い分だけ通路の幅、ホームの幅等の大きさの問題が出ています。また、両駅ともトイレの使いにくさ、案内表示の不備を指摘しています。

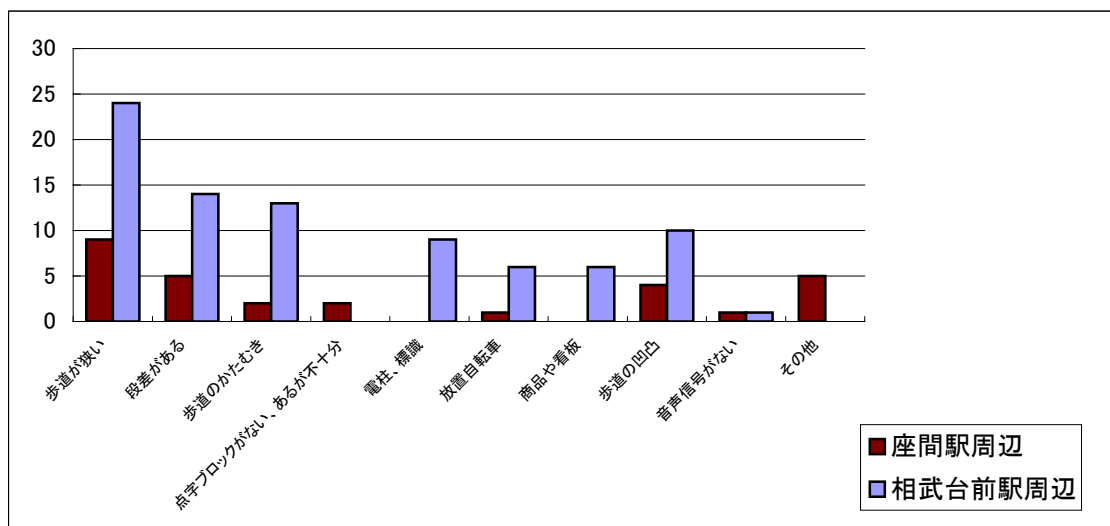
### 問12、13 駅周辺の道路で支障となること（歩道なしの道路）（複数回答）

両駅を比較すると、相対的には相武台前駅の方が指摘が目立つ。



### 問14、15 駅周辺の道路で支障となること（歩道有りの場合）（複数回答）

点字ブロック以外は、相武台前駅周辺が圧倒的に指摘は多い。歩道なし道路と同様に路面の悪さをあげる指摘は多い。



### 問16～19 バス、タクシーについて

バス、タクシーについての回答は、特に両駅を比較検討する要因にはならない。

指摘内容としては、バス、タクシーとも乗り場にベンチを置いてほしい、運転手の接客態度、心遣い等の内容が多い。

### 問20 その他（自由意見）

心の問題、コミュニティーバス、市全体の歩道少なさ等、多方面の意見がある。

座間市交通バリアフリー法基本構想



神奈川県座間市緑ヶ丘1-1-1  
座間市都市部都市計画課

電話 046-252-7376(直通)  
ホームページ <http://www.city.zama.kanagawa.jp/>