



検討体制として、基本構想については交通バリアフリー基本構想のみならず、福祉のまちづくり条例及び整備内容なども併せて検討する上位検討組織の『バリアフリーのまちづくり推進協議会』と、地区ごとに組織する『基本構想策定検討委員会』の2層体制で行った。

### (2) 基本構想策定の過程

表-1のように、バリアフリーのまちづくり推進協議会及び武蔵小杉駅周辺地区の基本構想策定委員会を開催し、検討を行った。また、3回にわたるまち歩き・駅歩きをはじめ、連続ワークショップを行った。

表-1 基本構想策定検討の過程

検討組織	開催回	検討内容
バリアフリーのまちづくり推進協議会	第5回 前年度から継続	・平成15年度の重点整備地区の選定
武蔵小杉駅周辺地区基本構想検討委員会	第1回	・武蔵小杉駅周辺地区の状況 ・検討の進め方 ・まち歩き・駅歩き点検の実施について
ワークショップ	第1回	・まち歩き・駅歩き点検の実施
ワークショップ	第2回	・問題・課題の整理 ・問題に対する対応案の検討
武蔵小杉駅周辺地区基本構想検討委員会	第2回	・まち歩き駅歩き点検結果報告 ・問題・課題の整理 ・特定経路の検討 ・問題に対する対応案の検討
ワークショップ	第3回	・特定経路の検討 ・基本構想案に対する提案
武蔵小杉駅周辺地区基本構想検討委員会	第3回	・検討経過・結果の整理 ・基本構想案の検討
武蔵小杉駅周辺地区基本構想検討委員会	第4回	・基本構想案の検討
バリアフリーのまちづくり推進協議会	第6回	・検討経過の報告 ・基本構想案に対する意見
武蔵小杉駅周辺地区基本構想検討委員会	第5回	・基本構想案の作成
バリアフリーのまちづくり推進協議会	第7回	・基本構想案の策定

### 3. 特定経路選定の過程

交通バリアフリー法では基本構想の中で特定経路を設定する必要があるが、この基本構想ではまず目的施設を設定し、駅と目的施設を結ぶバリアフリー経路の候補を抽出し、バリアフリーを推進する上で問題点の把握とその整備方針を検討し、それらバリアフリー経路の中から特定経路の選定を行った。

### (1) バリアフリー経路候補の検討

#### a) 目的施設の選定

官公庁施設や福祉施設など高齢者や身体障害者等が日常的に利用する施設のうち、

- ・広域から鉄道・駅を利用して施設に行く場合が多い
- ・駅から徒歩圏内(500~1km圏)にあって、駅から施設までは徒歩で行く場合が多い
- ・高齢者や身体障害者等を含む不特定多数の人の利用ニーズが高い

施設を、駅からその施設の間でバリアフリー化を行う必要性の高い施設と考え、これを行き先の「目的施設」として設定した。

#### b) 各経路の設定

駅と目的施設を結ぶ経路を検討するにあたり、現況の目的施設の種類・分布を勘案して以下のようなゾーン設定を行い、駅から各ゾーンもしくはゾーン内の移動経路を検討することにより、経路候補を抽出するものとした。

中核公共施設ゾーン：中原区役所、中原保健所、福祉事務所が所在するゾーン

商業・公共・医療 複合中心市街地ゾーン：大規模商業施設及び商店街、公共公益施設、病院など、多くの施設が密に所在する中心市街地ゾーン

大規模医療施設ゾーン：大規模な病院が所在するゾーン

早期再開発事業ゾーン：比較的早い時期の整備が予定されている小杉駅南部地区地区計画区域



図-3 駅から目的施設への概ねの移動方向

### c) バリアフリー経路候補の抽出

駅から ～ のゾーン（前述）までの移動経路を確保するとともに、ゾーンの中心市街地ゾーンについては、ゾーン内の回遊性、円滑な移動を支えるネットワークの形成を考慮して、バリアフリー経路の候補を抽出した。さらにゾーンは設定していないが、身体障害者等の利用が多い施設への経路も併せて候補として検討した。また、策定委員会やワークショップでの目的施設の追加を受け、適宜、経路の追加を行った。

複数の再開発事業によって、目的施設とともに経路も影響を受けるが、現時点での整備時期や整備内容の確定が難しいことから、現況をもとに設定を行った。

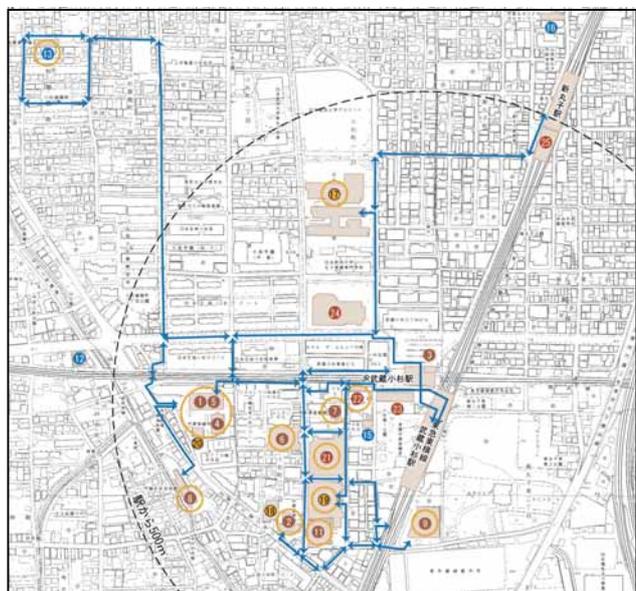


図 - 4 バリアフリー経路候補

### (2) バリアフリーを推進する上での問題点と対応

#### a) JR南武線南側地区の基盤整備の遅れ

道路整備等に対して、東急武蔵小杉駅周辺地区を除き、既成密集市街地が形成されている当地区では、用地買収や建物・営業補償などに多額の費用と膨大な調整を要することから、道路拡幅等の新たな基盤整備事業による改善は極めて困難である。道路整備事業を含む今後の再開発事業等による整備が期待されるが、現段階では交通バリアフリー法に基づく基本構想の目標年次である平成22年までの間に竣工しない事業が多く、竣工予定の事業も、竣工時期や整備内容の詳細が確定されていないのが実状である。

したがって現段階での施設、道路等を前提に、

目的施設、バリアフリー経路を設定し、可能な限り整備を進めることとした。このため、当地区内での交通バリアフリー法に基づく特定経路の設定は行わず、以下の点に留意し、バリアフリー化を進める。

民有地も土地所有者の同意を前提に、積極的に活用することを位置付ける。

迂回経路が多いなど、わかりにくい経路となるため、案内・誘導の充実を図る。

再開発事業等での整備が見込まれる経路等については、恒久的な整備は行わず、暫定的な整備とする。

当地区における高齢者や身体障害者をはじめとする市民の移動の円滑化を図るためには、遅れている基盤整備を進めることが本質的な解決となるため、予定されている再開発事業等を視野に入れ、事業に際し、極力、バリアフリー化を進めるように市が促進・指導することとしている。

#### b) JR南武線高架による南北間の障害

川崎市は昭和50年代から、JR南武線の武蔵小杉駅～第三京浜間の高架による連続立体交差事業に着手し、平成2年12月に完成させた。この事業によって多くの踏切による平面交差は解消され、武蔵小杉、武蔵中原、武蔵新城の各駅には、当時としては先進的な車いす乗用ステップつきエスカレーターが整備された。しかし、高架の始点となる武蔵小杉駅の登戸側であるこの地区では、従来の踏切による平面交差が遮断される一方で、十分な空間を確保できていない高架下を通過する道路では、周辺道路との接続部分に段差や相当の勾配が生じており、高齢者、身体障害者等をはじめとした市民の通行の大きな障害となっている。

JR武蔵小杉駅は高架化に伴って橋上駅舎化され、併せて自由通路が整備された。その際、南北に車いす乗用ステップつきエスカレーターも整備された。その後、やや遅れて東急電鉄が進めた複々線化事業の中で、連絡通路、上り専用エスカレーター、エレベーターが整備されている。この結果、JR南武線を挟んだ自由通路については、北口側だけが依然として車いす乗用ステップつきエスカレーターのみでの整備状況にある。

この問題に対しては、a)と同様、JR南武線の周辺

は既成密集市街地が形成されているために、抜本的な改善は難しいが、マルエツ東側のJR南武線下の通路などについては、同線南側地区での今後の再開発事業等の整備を通じた改善の取組みを示した。

また、この基本構想では、交通バリアフリー法に基づく特定経路の設定が同線北側だけになることから、a)の考え方をふまえ、JR武蔵小杉駅自由通路の北口側へのエレベーター整備を重要な課題として位置付けた。

### c) 駅周辺の放置自転車やみだし陳列などの道路上の障害物

当地区全体で、ほぼ共通して放置自転車・バイクや違法駐車車両、あるいは商品のはみ出し陳列やはみ出し看板などが存在し、a)及びb)で見えてきたような基盤整備の遅れやJR南武線高架による南北間の障害など構造上の要因と相まって、高齢者や身体障害者等をはじめとした市民の円滑な移動の制約要因となっている。それらにソフト面の対策として、放置自転車等の撤去等に取り組むとともに、地区全体で不足している自転車等駐輪場の整備や活用方を検討・実施するほか、駐輪監視、呼びかけ活動などの人による対応や、自転車の走行・駐輪マナーの普及啓発なども位置付けた。

### (3) 特定経路などバリアフリー化を行う経路の設定

バリアフリー経路候補をもとに、地区の課題、整備方針を踏まえ、「特定経路」などのバリアフリー化を行う経路を設定した。なお交通バリアフリー法において、法に基づく「特定経路」は、道路構造基準を満たすことが求められており、交通バリアフリー法に基づく『特定経路』に合わせて、下記のような『準特定経路』を設定した。

#### 【特定経路】

特定経路は、原則として平成22年までに、交通バリアフリー法に基づく基準等に適合した整備を実施する経路とした。

#### 【準特定経路】

駅から目的施設まで少なくとも1ルートはある程度移動が円滑化された経路を確保するため、特定経路として整備を行うことが困難な経路についても、

可能な限りバリアフリー化を目指す準特定経路として設定した。

また、準特定経路は整備を進める順序によって以下のように分類した。

#### 準特定経路 - 第一次路線

- 特定経路の整備に準じて、可能な限り早い段階でのバリアフリー化を目指す経路

#### 準特定経路 - 第二次路線

- 長期的な視点で、第一次路線の次の段階でのバリアフリー化を目指す、再開発や建物更新等の機会があれば早期の整備も有りうる経路

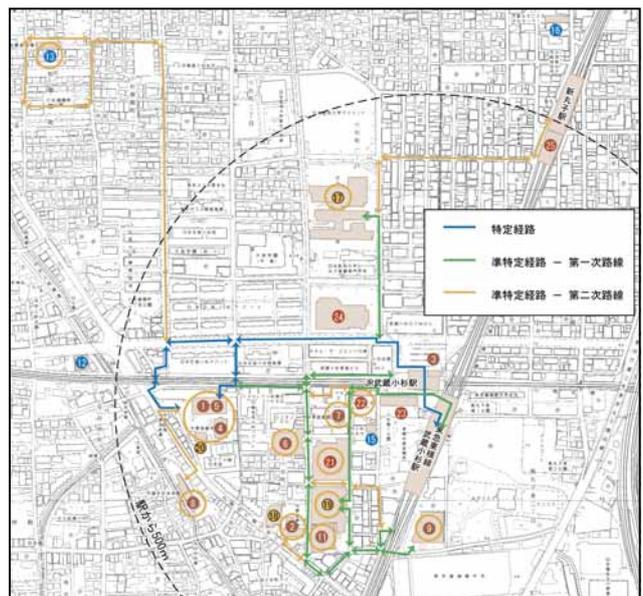


図 - 5 特定経路と準特定経路

### 4. おわりに

4つのゾーンをふまえて経路を設定していったが、バリアフリーを進める上での問題点を勘案して最終的に中核公共施設ゾーンにのみ特定経路を設定することとなった。他のゾーンにおいては準特定経路として経路を位置付け、民有地も経路として取り込むなど、実行可能な最大限の経路設定を行った。

計画を現実のものとするためには特定経路以外にも柔軟に経路の設定を行い、またその実効性を担保していく必要がある。

#### 参考文献

- 1) 永元真也、秋山哲男：交通バリアフリー法に基づく基本構想策定の取組み - 川崎市における交通バリアフリー基本構想の策定から - ，日本福祉のまちづくり学会第6回全国大会概要集，pp.261-264，2003