

# 第7章 事業化に向けた検討

## 7.1 今後の進め方

### (1) 基本的な視点

基本構想に即し、今後の検討や計画さらに事業を進めるにあたっての基本的な視点を以下に整理する。

#### **住民参加**

基本構想に基づき、各重点整備地区内のバリアフリー化に関する事業を進めるにあたっては、関係機関の連携のもと当事者、事業者、住民などの様々な参加を得て、事業についての意見を収集し、事業箇所の総合的なバリアフリー化を進める必要があるとともに、適切な計画の進行管理をオープンな環境で行っていくことが必要である。

#### **協働**

誰もが社会参加しやすい環境づくりを進め、交通バリアフリーを総合的かつ一体的に進めていくためには、段差や勾配の改善などの物理的バリアの解消だけではなく、住民相互が「心のバリアフリー」を広げていくことが重要である。

本市では、地域ごとのコミュニティの活動が活発であることから、こうした活動のなかに交通バリアフリーに関わる活動を取り込み、行政はバリアフリーに関する様々な情報の提供や先進的な技術の情報収集を行い、住民自らが考えられる材料を提供することにより、学習や交流を推進し住民はボランティア精神の醸成を通じて、マナーの向上や特別扱いしない積極的にサポートできる心づくりを行うことが重要である。

こうした協働の取り組みを積極的に行うことにより、本市の本格的なバリアフリー化の推進を行う。

#### **重点整備地区の事業の推進**

基本構想に即し、重点整備地区における事業を進める前提として、各事業主体における事業計画の作成を行う。事業計画は、公共交通特定事業、道路特定事業計画、交通安全特定事業計画があり、事業に関わる各事業主体が作成する。

交通バリアフリーに関わる事業の推進は、本市においても喫緊の課題であることから、これら事業計画の作成を早急に行い、事業主体相互の連携のもと一体的な事業の推進が望まれる。

#### **基準適合義務等**

交通バリアフリー法において公共交通事業者等は、新たに車両を導入する際には、構造基準に適合した構造とする適合義務が定められており、低床バス等の導入が順次図られることとなる。公共交通事業者等においては、こうした法の制定を根拠とし、バリアフリー化された車両等の早期導入が望まれるところである。

## (2) 事業主体別の取り組み

重点整備地区内の特定経路においては、それぞれの特定経路の現況及び利用状況等に応じて、バリアフリー化に向けた改善のために、道路特定事業、交通安全特定事業及び公共交通特定事業などを実施することが必要である。それぞれの事業内容を次に示す。

### 公共交通特定事業

- ・ 特定旅客施設内においてエレベーター、エスカレーターその他の移動円滑化のために必要な設備を整備する事業。
- ・ 前記の事業に伴い特定旅客施設の構造を変更する事業。
- ・ 公共交通事業者等が特定旅客施設を利用する旅客の運送を行うために使用する自動車（特定車両）を床面の低いものとする、その他の特定車両に関する移動円滑化のために必要な事業。

### 道路特定事業

- ・ 歩道、歩道用エレベーター、通行経路の案内標識その他の移動円滑化のために必要な施設又工作物の設置に関する事業。
- ・ 歩道の拡幅又は路面の構造の改善、その他の移動円滑化のために必要な道路の改良に関する事業。

### 交通安全特定事業

- ・ 高齢者、身体障害者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機、歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示、その他の移動円滑化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示の設置に関する事業。
- ・ 違法駐車行為に係わる自転車その他の車両の取り締まり強化、違法駐車行為の防止についての広報活動及び啓発活動、その他の移動円滑化のために必要な特定経路を構成する道路における違法駐車行為防止のための事業。

以下に、各事業主体が今後取り組むべき事業計画の作成について整理する。

### 公共交通特定事業計画

公共交通事業者は、市町村が策定した基本構想に沿って、公共交通特定事業を実施するための計画を作成する。なお、公共交通特定事業計画は、基本構想を具体化するものであり、民間事業者の自主的な経営上の判断に委ねられるべきものであること、また基本的な内容は基本構想により既に明らかであることから、特に公表する規定はない。

公共交通特定事業計画の掲げるべき事項を以下に示す。

公共交通特定事業の対象となる特定旅客施設又は特定車両

公共交通特定事業の施行箇所を定める。

公共交通特定事業の内容

事業の具体的な内容を定める。

公共交通特定事業の実施予定期間並びにその実施に必要な資金の額及びその調達方法

事業を実施するにあたって、事業の実施予定期間、必要な資金及び運輸施設整備事業団による補助金の交付、地方公共団体が助成を行なう場合の地方債の特例等による資金調達方法について記載する。

## 道路特定事業計画

道路管理者は、市町村が策定した基本構想に沿って、道路特定事業を実施するための計画を作成する。また、基本構想に定められた事業以外についても、重点整備地区内における道路のバリアフリー化を総合的かつ一体的に行なうため、できる限り道路計画事業を定めて実施することが望ましい。

道路特定事業計画の掲げるべき事項を以下に示す。

道路特定事業を実施する道路の区間

道路特定事業の施行箇所を定める。

道路区間毎に実施すべき事業の内容及び実施予定期間

事業の具体的な内容とその事業の実施予定期間を決定する。

その他道路特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

関係する道路管理者間の連絡体制や、公共施設管理者、公共交通事業者等との協議等により調整を行なう。

## 交通安全特定事業計画

関係都道府県公安委員会は、市町村が策定した基本構想に沿って、交通安全特定事業を実施するための計画を作成する。また、交通安全特定事業が効果的に実施されるためには、道路特定事業との整合性を確保する必要があり、関係する市町村及び道路管理者の意見を聞く必要がある。

交通安全特定事業計画の掲げるべき事項を以下に示す。

交通安全特定事業を実施する道路の区間

交通安全特定事業の実施箇所を定める。

道路区間毎に実施すべき事業の内容及び実施予定期間

事業の具体的な内容とその事業の実施予定期間を決定する。

その他交通安全特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

関係機関、地元住民と調整を十分に図ることや事業実施区域とその周辺区域の交通規制について整合性を確保すること等を行なう。

### (3) 計画の進行管理

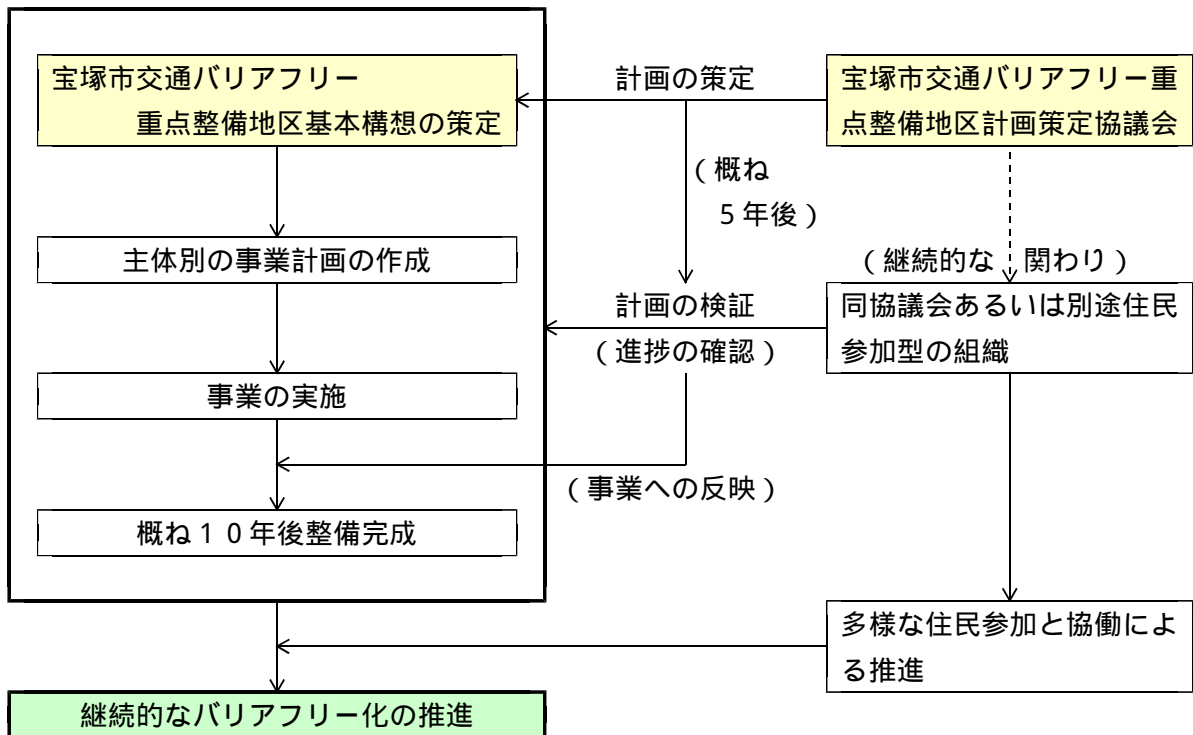
#### 基本構想の検証（進捗状況の確認や見直し）

平成 12 年 5 月に交通バリアフリー法が制定されて以来、現時点においても様々な検討が国等で行われ、平成 13 年 8 月には「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン / 交通エコロジー・モビリティ財団」が策定、同年 11 月には「道路の移動円滑化整備ガイドライン（基礎編一部作成） / 国土交通省道路局」が策定されるなど、交通バリアフリー法を取り巻く環境は日々前進している。また、重点整備地区内における土地利用の変化や、移動円滑化整備にあたっての財源確保の問題など、今後の事業の推進において様々な課題が残されている。

こうした中、様々な環境の変化に適宜対応していくためにも、本市の基本構想の適正な検証が必要であり、概ね 5 年後において事業の進捗状況確認や見直しを含めた構想の進行管理を行うこととする。

#### 計画の進行管理のスキーム

以下に基本的な計画の進行管理における体制とシステムを示す。



## 7.2 事業手法の整理

公共交通特定事業計画、道路特定事業計画、交通安全特定事業計画の作成後、実際の事業実施を進めるにあたり、導入可能性のある主な事業手法等を以下に整理する。

### (1) 公共交通機関施設整備関連の事業手法等

- ・交通施設バリアフリー化設備整備費補助金制度
- ・鉄道駅総合改善事業費補助制度（鉄道駅移動円滑化施設整備事業）
- ・公共交通移動円滑化設備整備費補助制度
- ・バス利用促進等総合対策事業
- ・鉄道駅のバリアフリー施設整備に対する日本政策投資銀行による融資制度

### (2) 都市基盤施設整備関連の事業手法等

- ・特定交通安全施設等整備事業
- ・道路交通環境改善促進事業
- ・都市内道路の整備に対する補助（街路事業費補助）
- ・交通ターミナル等の整備（交通結節点改善事業、都市再生交通拠点整備事業）
- ・まちづくり総合支援事業
- ・賑わいの道づくり事業
- ・電線共同溝整備事業

なお平成14年度の国土交通省関係予算においては、次のような新規制度が創設されている。  
みち再生事業の創設（交通安全事業地区一括統合補助金の創設）  
市街地における一定地区内の交通安全確保を目的として、地方公共団体が策定した計画に基づき地区内で面的に実施される交通安全施設等整備事業、これとあわせて実施する道路交通環境改善促進事業や電線共同溝整備事業について、地区一括で補助する統合補助金を創設。

ユニバーサルデザイン歩行空間整備事業の創設  
交通安全施設等整備事業において、歩行空間のバリアフリー化をはじめ、高齢者など誰でも利用しやすい施設整備に対する補助採択基準を改正。

## (1) 公共交通機関施設整備関連の事業手法等

### 交通施設バリアフリー化設備整備費補助金制度

#### 1. 支援策の概要

高齢者や障害者等が鉄道や軌道を安全かつ円滑に利用できるよう、鉄軌道事業者が実施する駅におけるバリアフリー化設備の整備に対して補助を行う。

#### 2. 補助の内容

##### (1) 対象事業者

鉄道事業者及び軌道事業者（帝都高速度交通営団及び地下高速鉄道を営む地方公共団体を除く）

##### (2) 補助対象事業

駅のバリアフリー化設備の整備事業（エレベーター、エスカレーター、誘導・警告ブロック、障害者対応型トイレ等の整備）

##### (3) 補助対象経費

補助対象施設購入費、補助対象施設工事費、補償費、事務費（補助対象施設の整備に直接要する経費に限る）

##### (4) 補助率

国：1 / 3、地方公共団体：1 / 3

##### (5) 補助金額（予算額（国費））

- ・平成 11 年度 10 億円
- ・平成 12 年度 36 億円
- ・平成 13 年度 35 億円

##### (6) 補助実績

- ・平成 11 年度 16 駅
- ・平成 12 年度 78 駅

#### 3. 問い合わせ先

国土交通省鉄道局業務課（電話：03-5253-8111 内線 40-624）

## 鉄道駅総合改善事業費補助制度（鉄道駅移動円滑化施設整備事業）

### 1. 支援策の概要

高齢者や障害者等の鉄道駅における移動を円滑にするため、鉄道駅周辺における駅前広場や自由通路等の整備事業と一体的に行われる駅の総合的な改善事業のうち、バリアフリー化を図るために通路、階段等を新設又は改良し、これらの施設と一体的に行うエレベーター、エスカレーターその他の移動円滑化のために必要な設備の整備に対して補助を行う。

### 2. 補助の内容

#### (1) 対象事業者

第三セクター

#### (2) 補助対象事業

鉄道駅において通路、階段等を新設又は改良し、これらの施設と一体的に行うエレベーター、エスカレーターその他の移動円滑化のために必要な施設整備事業。

#### (3) 補助対象経費

本工事費、附帯工事費、用地費

#### (4) 補助率

国：1 / 3、地方公共団体：1 / 3

#### (5) 補助金額（予算額（国費））

- ・平成 12 年度 1 4 億円
- ・平成 13 年度 4 億円

#### (6) 補助実績

- ・平成 12 年度 1 1 駅

### 3. 問い合わせ先

国土交通省鉄道局業務課（電話：03-5253-8111 内線 40-624）

## 公共交通移動円滑化設備整備費補助制度

( L R T の整備、ノンステップバス等の導入等 )

### 1 . 支援策の概要

高齢者、身体障害者等の移動制約者の円滑な移動に寄与するための以下のバリアフリー化事業に対し、国と地方公共団体が協調して補助を行う。

### 2 . 補助の内容

#### ( 1 ) 対象事業者

鉄軌道事業者、乗合バス事業者

#### ( 2 ) 補助対象事業

##### A : 補助対象施設 ( 設備 )

- a. ノンステップバス等の導入
- b. 乗継等情報提供システムの整備
- c. 鉄軌道とバス相互の共通乗車カードシステムの整備
- d. 鉄道駅周辺等のバスターミナルのバリアフリー化
- e. 低床式路面電車システム ( L R T ) 整備事業

下線部は平成 13 年度からの対象事業

##### B : 補助対象要件 ( 基準 )

バリアフリー化された又はされる計画のある鉄軌道駅を利用する旅客の運送を行う鉄軌道又は乗合バスに関する事業

##### C : 補助対象経費 ( 経費の種別 )

車両本体、車載機器類、中央処理装置、端末機器類等

( d. については、エレベーター、エスカレーター、視覚障害者誘導用ブロックその他の設備 )

#### ( 3 ) 補助率

国 : 1 / 4、地方公共団体 : 1 / 4

\* L R T、ノンステップバス等車両の導入については、通常車両価格の差額に 1 / 2 を乗じた額と通常補助額のいずれか低い額とする。

\*\* 鉄道駅周辺等のバスターミナルのバリアフリー化については、国 1 / 3、地方公共団体 1 / 3

#### ( 4 ) 補助金額 ( 予算額 ( 国費 ) )

- ・平成 12 年度 9 億円
- ・平成 13 年度 1 5 億円

### 3 . 問い合わせ先

国土交通省鉄道局財務課 ( 電話 : 03-5253-8111 内線 40-532 )

国土交通省自動車交通局総務課企画室 ( 電話 : 03-5253-8111 内線 41-163 )



## バス利用促進等総合対策事業

### 1. 支援策の概要

バス等公共交通機関の利用促進等、都市交通の安全・円滑化に資する事業に対し、国と地方公共団体が協調して補助を行う。

### 2. 補助の内容

#### (1) 対象事業者

バス事業者

#### (2) 補助対象事業

A：補助対象施設（設備）

ノンステップバス等の導入等

B：補助対象要件（基準）

当該事業が自動車事故防止対策とあわせ行われること等

C：補助対象経費（経費の種別）

車両本体、車載機器類

#### (3) 補助率

国：1 / 5、地方公共団体：1 / 5

\* ノンステップバス等車両の導入については、通常車両価格との差額の1 / 2 ずつを、国と地方公共団体が補助する。

#### (4) 補助金額（予算額（国費））

・平成10年度 19億円の内数

・平成11年度 16億円の内数

・平成12年度 16億円の内数

・平成13年度 19億円の内数

### 3. 問い合わせ先

国土交通省自動車交通局総務課企画室（電話：03-5253-8111 内線 41-163）

## 鉄道駅のバリアフリー施設整備に対する日本政策投資銀行による融資制度

(交通・物流ネットワーク枠、地域社会基盤整備枠)

### 1. 支援策の概要

鉄道事業者が行うエレベーター、エスカレーター、スロープ等の交通弱者対応工事に対して、長期低利子の融資を行う。

### 2. 融資の内容

#### (1) 対象事業者

鉄道事業者

#### (2) 融資対象事業

A：融資対象施設(設備)

エレベーター、エスカレーター、スロープ等の交通弱者対応工事

B：融資対象金額

融資対象工事に係る設備費

#### (3) 融資率

対象工事費の50%

#### (4) 融資金額(各枠から鉄道事業者に対する総融資金額)

・平成11年度 2,017億円(交通・物流ネットワーク枠)

20億円(地域社会基盤整備枠)

#### (5) 金利(別紙参照)

・交通・物流ネットワーク枠：政策金利、地域社会基盤整備枠：政策金利

#### (6) 融資実績(箇所数)

・平成11年度 45社(交通・物流ネットワーク枠)、9社(地域社会基盤整備枠)

### 3. 問い合わせ先

国土交通省鉄道局財務課(電話：03-5253-8111 内線40-512)

## (2) 都市基盤施設整備関連の事業手法等

### 特定交通安全施設等整備事業

#### (バリアフリーで快適な歩行空間の整備)

#### 1. 支援策の概要

誰もが安心して社会参加でき、快適に暮らせる生活環境を確保するため、市街地の駅、商店街、病院、福祉施設等の周辺及びそれらを連絡する道路において、幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差・傾斜・勾配の改善、スロープ付き・昇降装置付き立体横断施設の整備等バリアフリーで快適な歩行空間を整備する事業に対して補助を行う。

#### 2. 補助の内容

##### (1) 対象者

道路を管理する都道府県又は市町村

##### (2) 対象施設

歩道、歩行者専用道路、自転車道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路、コミュニティ道路、立体横断施設等

##### (3) 補助率

1 / 2 等

##### (4) 補助限度額

自転車歩行者道等の設置については、整備に要する費用の額が7億円を超えないこと。

#### 3. 平成13年度予算額

(自転車歩行者道等) 歩行空間のバリアフリー化に係る事業費 4,450億円の内数

#### 4. 問い合わせ先

国土交通省道路局地方道・環境課(電話:03-5253-8111)

## 道路交通環境改善促進事業

### 1. 支援策の概要

市街地における安全かつ円滑・快適な道路交通環境を効率的に確保するために必要となる事業について、国が必要な助成を行い、もって公共の福祉に寄与することを目的とする。

### 2. 補助の内容

#### (1) 整備地区

道路交通環境改善促進事業を実施する整備地区は、次に掲げる条件に該当する区域内の地区とする。

首都圏整備法（昭和 31 年法律第 83 号）第 2 条第 3 項に規定する既成市街地、同条第 4 項に規定する近郊整備地帯又は同条第 5 項に規定する都市開発区域

中部圏開発整備法（昭和 41 年法律第 102 号）第 2 条第 3 項に規定する都市整備区域又は同条第 4 項に規定する都市開発区域

近畿圏整備法（昭和 38 年法律第 129 号）第 2 条第 3 項に規定する既成都市区域、同条第 4 項に規定する近郊整備区域又は同条第 5 項に規定する都市開発区域

県庁所在都市又は人口 50,000 人以上の市の区域

#### (2) 対象者

地方公共団体

#### (3) 対象施設

交通安全施設等整備事業等による整備と併せ、市街地における安全かつ円滑・快適な道路交通環境を効率的に確保するために必要となる、道路空間と一体となって機能する歩行者通路や交通広場など交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法に基づき整備される交通安全施設と同等の機能を有する施設の整備に関する事業であって次に掲げるもの。

歩行者・自転車の用に供する空間の整備

安全かつ快適な歩行空間等をネットワークとして確保し、機能を強化するために行われる、歩行者用デッキ、歩行者用通路等の歩行者・自転車の用に供する空間の整備。

自動車の滞留等の用に供する空間の整備

道路における自動車の安全かつ円滑な通行を確保するために行われる交通広場等の自動車の滞留等の用に供する空間の整備。

#### (4) 補助率

1 / 2

### 3. 問い合わせ先

国土交通省道路局

## 都市内道路の整備に対する補助（街路事業費補助）

### 1．支援策の概要

都心環状道路、放射道路などの中心市街地のアクセシビリティの向上、シンボルロードの整備や歩行空間の整備など豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成などを目的とする都市計画道路の整備に対して補助を行う。

### 2．補助の内容

#### （1）対象者

都道府県、市町村及び都市基盤整備公団

#### （2）対象事業

道路改築（駅前広場整備、歩行者専用道、自転車駐輪場、路面電車、身近なまちづくり整備支援街路事業、商店街活性化街路事業等を含む）、立体交差、橋梁整備、連続立体交差、モノレール道等整備、共同溝等の事業のうち、別に定める採択基準を満たすものであって、都市計画において決定された道路を都市計画の内容どおりに改築舗装し、あるいは新設する事業（用地費を含む）

#### （3）補助率

1 / 2

### 3．平成13年度予算額

410,682百万円の内数

### 4．問い合わせ先

国土交通省都市・地域整備局街路課（電話：03-5253-8111 内線 32-843）

## 交通ターミナル等の整備（交通結節点改善事業、都市再生交通拠点整備事業）

### 1．支援策の概要

鉄道と道路交通の円滑な乗り継ぎを図るための駅前広場の整備、都心部における交通環境改善のための自由通路の整備や地下通路の管理安全施設の整備、市街地における安全かつ円滑・快適な道路交通環境を効率的に確保するための歩行者通路等の整備に対して補助を行う。

### 2．補助の内容

#### （1）交通結節点改善事業

対象者

地方公共団体等

要件及び対象事業

交通機関間の連携強化や移動の連続性の強化を図るために必要となる以下に定義する事業（特定交通安全施設等整備事業で実施するものを除く。）

ア．交通結節点において、道路における自動車の安全かつ円滑な通行を確保するために行われる交通広場等の自動車の滞留等の用に供する空間の整備（道路敷地外の空間を活用するものを含む。）

イ．交通結節点において、安全かつ快適な歩行者空間等をネットワークとして確保し、機能を強化するために行われる、歩行者用デッキ、歩行者通路等の歩行者・自転車の用に供する空間の整備（道路敷地外の空間を活用するものを含む。）

ウ．交通結節点に直接接続し、円滑な乗り換えや乗り継ぎを確保するために必要となる幹線道路のうち別の幹線道路との交差点までの区間、又は交通結節点直近のバス停留所（交通結節点外であっておおむね交通結節点から300mの範囲内に設置されたものに限る。）が設置された幹線道路であって、当該バス停留所から次の幹線道路との交差点までの区間の整備

エ．交通結節点の近傍における、パークアンドライドのための公共駐車場の整備

また、交通結節点改善事業を実施する整備地区（以下「整備地区」という。）は、以下に掲げる計画・構想（以下、「全体計画・構想」という。）が策定されている地域内であって、全体計画・構想において、円滑な乗り継ぎや乗り換えを効率的に確保するために改善すべきものとして位置づけられている交通結節点を含む地区とする。

ア．都市圏交通円滑化総合計画

イ．駅周辺交通環境改善計画

ウ．広域交通基盤連携強化計画

エ．国際交流インフラ推進計画

オ．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に基づく基本構想

カ．オムニバスタウン構想等利用促進に関する計画

キ．交通バリアフリー法（「高齢者、身体障害者の公共交通機関を利用した移動円滑化の促進に関する法律」平成12年5月17日公布、11月15日施行）に基づく基本構想

さらに、事業を実施する地区の全体事業費は200,000千円以上に限ることとする。

補助率

(地方公共団体が補助する場合) 1/2等

## (2) 都市再生交通拠点整備事業

対象者

地方公共団体等

対象地区

- 1) 三大都市圏、道府県庁所在地又は人口10万人以上の都市圏に存する地区であること
- 2) 次のいずれかの要件に該当する地区であること
  - a) 道路、鉄道等の公共施設又は大規模建築物群により市街地が分断される地区で、一体化の必要性が高い地区
  - b) 市街地環境上及び防災上、公共空間確保の必要性が高い地区
  - c) 交通機能の強化が必要な駅又はバス若しくは路面電車の停留所を中心とする地区
  - d) 地下を利用し一体的に連絡する必要のある地区
- 3) 交通バリアフリー法による基本構想において定められている又は定められることが確実と見込まれる重点整備地区の区域

対象事業

ア．整備計画の作成に関する事業

イ．自由通路等の公共的空間等の整備に関する事業

ウ．公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される次の事業

- ・都市交通情報提供システムの整備
- ・地下交通ネットワークの管理安全施設の整備
- ・公共交通機関の利用促進に資する施設の整備

補助率

1/3

## 3. 平成13年度予算

### (1) 交通結節点改善事業

59,175百万円

### (2) 都市再生交通拠点整備事業

国費 1,878百万円

## 4. 問い合わせ先

国土交通省都市・地域整備局街路課(電話:03-5253-8111 内線32-843)

## まちづくり総合支援事業

### 1. 支援策の概要

地域の創意工夫を活かした「地域が主役のまちづくり」を推進するため、まちづくりに必要な事業をパッケージで一括助成し、事業執行に当たって市町村の裁量性を大幅に拡大するとともに、ハード事業（道路・街路、公園、下水道、土地区画整理事業、市街地再開発事業等）から、まちに魅力と潤いをもたらすソフト事業まで多彩なメニューで支援を行う。

### 2. 補助の内容

(1) 事業主体 市町村

(2) 要件（事業計画策定の場合はのみ）

地域の抱える課題の解決のために、総合的なまちづくりが必要であると認められること。  
まちづくり事業計画が市町村により策定されていること。

特定の重要課題解決のために連携して行われることにより相乗効果が期待でき、又は相互に補完しあうことが期待できる各種市町村事業及びこれらと関連して一体的・総合的に推進すべき関連事業を記載した「まちづくり事業計画」（以下、事業計画）を市町村が策定。

(3) 対象事業

調査：事業計画策定、特定事業調査

施設：道路、都市公園、下水道、河川、駐車場、駐車場有効利用システム、地域生活基盤施設、高質空間形成施設、高次都市施設

面整備：土地区画整理事業、市街地再開発事業、住宅街区整備事業、地区再開発事業

(4) 支援措置

- ・個々の事業ではなく、事業計画に基づき一括採択し、年度毎に総額で補助金を交付。  
事業計画の範囲内であれば、具体の配分・変更は市町村の裁量に委ね、事業執行の自由度を拡大。
- ・ハード事業から、まちに魅力と潤いをもたらすソフト事業まで、多彩なメニューで支援。
- ・補助率は、メニューごとに従来事業の率を適用。

### 3. 問い合わせ先

国土交通省都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室（電話：03-5253-8407）



## 賑わいの道づくり事業

### 1. 支援策の概要

商店街の再活性化を図るため、街並みの快適性の向上やアクセシビリティの確保等に関する各種の道路整備等に対し、地方道事業、街路事業、特定交通安全施設等整備事業等を活用して一体的かつ重点的な補助を行う。

### 2. 補助の内容

#### (1) 対象者

それぞれの道路整備等を行う都道府県又は市町村

#### (2) 対象地区

衰退や空洞化が進んでいるか、または進むと予想される商業集積地区であって、商店街の関係者と地元自治体が、地域住民等の参画を得ながら、当該地区における活性化の方針や交通対策、街並みの快適性の向上等を内容とする「賑わいの道づくり計画」を策定している地区。

#### (3) 対象事業

「賑わいの道づくり計画」を推進していく上で欠かすことのできない以下の道路事業で、地方道事業、街路事業、特定交通安全施設等整備事業等の対象となるもの

ア．商店街の通過交通を迂回させるミニバイパスの整備

イ．商店街内のコミュニティ道路、歩道、電線類の地中化等

ウ．中心市街地に回遊性を持たせるための道路修景、ポケットパーク、植栽・せせらぎ・照明等の整備

#### (4) 補助率

1 / 2 等

#### (5) 留意事項

国土交通省は、策定された「賑わいの道づくり計画」を勘案して、賑わいの道づくり事業の実施地区を選定し、選定された地区の道路事業のうち、地方道事業、街路事業、特定交通安全施設等整備事業等の採択基準に該当するものについて、重点的に補助を行う。

### 3. 平成13年度予算額（事業費）

130億円

### 4. 問い合わせ先

国土交通省道路局地方道・環境課地域道路調整室（電話：03-5253-8111）

## 電線共同溝整備事業

### 1. 支援策の概要

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、災害に強いまちづくり、情報通信ネットワークの信頼性の向上等を図るため、道路の地下空間を活用して、光ファイバー、電力線等をまとめて収容する電線共同溝の整備に対して補助等を行う。

### 2. 補助等の内容

#### (1) 事業主体

道路を管理する国又は地方公共団体

#### (2) 対象区間

次のいずれかに該当するもの。

ア．安全かつ円滑な道路交通の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等を図るため、電線類の地中化の必要性が高い道路の区間。

イ．交通量が多い区間、交通渋滞の著しい区間、防災上重要性の高い区間等道路管理の高度化が必要とされる区間。

なお、平成11年度からは「新電線類地中化計画」に基づき、新たに中規模程度の商業系地域や住居系地域における幹線道路なども対象として、より一層積極的に電線類の地中化を推進する。

#### (3) 補助率等

国が整備する場合の国庫負担率及び地方公共団体が整備する場合の補助率 1 / 2 (指定区間内の一般国道のうち、北海道にあっては2 / 3、沖縄にあっては9 . 5 / 10)。ただし、道路の新設又は改築に伴うものである場合においては、当該道路の新設又は改築に係る国庫負担率又は補助率。

#### (4) 関連する制度

##### 低利融資制度

電線共同溝整備事業に係る電力・通信事業者の建設負担金及び関連施設(ケーブル(光ファイバー、電力線等)、関連機器等)の整備に対して、道路開発資金及び日本政策投資銀行の低利融資制度があります(詳しくは担当課にお問合せください)。

##### 税制

電力・通信事業者が設置する電線類地中化設備について特別償却制度及び固定資産税の課税標準の軽減措置があります(詳しくは担当課にお問合せください)。

### 3. 平成13年度予算額

電線共同溝整備事業 2,161億円

### 4. 問い合わせ先

国土交通省道路局地方道・環境課(電話:03-5253-8111)

# 用語の解説

## 用語の解説

### ／移動の円滑化／

交通バリアフリー法においては、公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動に係る身体の負担を軽減することにより、その移動の利便性及び安全性を向上することをいう。

### ／バリアフリー／

高齢者、障害者、妊婦、幼児、乳母車を押す人など、物的環境にハンデキャップを負っている人々にとって、障壁（バリア）とならないようにすることをバリアフリーという（広義のバリアフリーには、物的環境のバリア以外に、人間の心理的なバリアや社会的な制度のバリアも含まれる）。

### ／ユニバーサルデザイン／

年齢、障害の有無、障害の種類に関わらず、あらゆる環境においてすべての人が利用しやすい空間をつくりだすことを目標としている。

ユニバーサルデザインは、最初からバリアを生じさせない構造を設けていくことから、障害・障壁（バリア）の改善を図るというバリアフリーの考え方を発展させた概念と考えることもできる。

### ／住民参加／

計画策定のプロセスにおいて、地域住民の意思を反映させ、計画の作成、決定、実施へ参画していく状態・仕組みをいう。住民参加の主な手法に、住民や関連団体の代表と行政等が集まり協議・決定等を行う協議会や様々な立場の参加者が共同作業を通じて計画策定等を行うワークショップ等がある。

### ／グレーチング／

道路の排水施設（側溝や排水枳）等の路面部分に、路面排水を集水するために設置される金属製の蓋等のことをいう。

滑り止め付き細目グレーチング



×粗目グレーチング



／フラット形式、セミフラット形式、マウントアップ形式／

歩道等は、歩道等面と車道等面又は縁石との関係で次のように分類される。

フラット 形式：縁石又はさく等これに類する工作物で区画、歩道等面と車道等面は同一の高さ、縁石区画の場合は歩道等面が縁石天端より低い。

セミフラット 形式：縁石で区画、歩道等面が車道等面より高い、歩道等面は縁石天端より低い。

マウントアップ形式：縁石で区画、歩道等面が車道等面より高い、歩道等面と縁石天端の高さは同一。

各形式の特徴

		フラット	セミフラット	マウントアップ
略図				
波打ち		○ ・発生しない。	○ ・発生しない。	△ ・発生する可能性がある。
車両乗り入れ部	視覚障害者	×	△	○
	車いす使用者	○	○	△
	高齢者	○	○	△
	対策	・縁石の構造による工夫が必要である。	・縁石の構造による工夫が必要である。	・有効幅員外に車両乗り入れ部を設ける。
横断歩道接続部等	視覚障害者	△	△	○
	車いす使用者	○	△	△
	高齢者	○	△	△
	対策	・横断歩道接続部等に視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置する。 ・縁石線により適切に区分する。 ・縁石の構造による工夫が必要である。	・横断歩道接続部等に視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置する。 ・縁石の構造による工夫が必要である。	・横断歩道接続部等に視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置する。 ・縁石の構造による工夫が必要である。 ・こう配の緩和や波打ち歩道と異なる工夫が必要である。
排水処理		△	○	○
	対策	・雨水が車道側から流入する可能性がある。 ・雨水ます等の設置が必要である。	-	-
総合評価		△	○	△

資料：道路の移動円滑化整備ガイドライン（基礎編）



セミフラット形式で整備された例：  
都市計画道路宝塚仁川線



### ／立体横断施設／

車道または鉄道もしくは軌道法による新設軌道（以下、鉄道）の路面を横断する歩行者あるいは自転車利用者を、単独に車道または鉄道から立体的に分離することにより、横断者の安全を確保することを目的とする施設をいう。



例：市役所前歩道橋

### ／交通結節点／

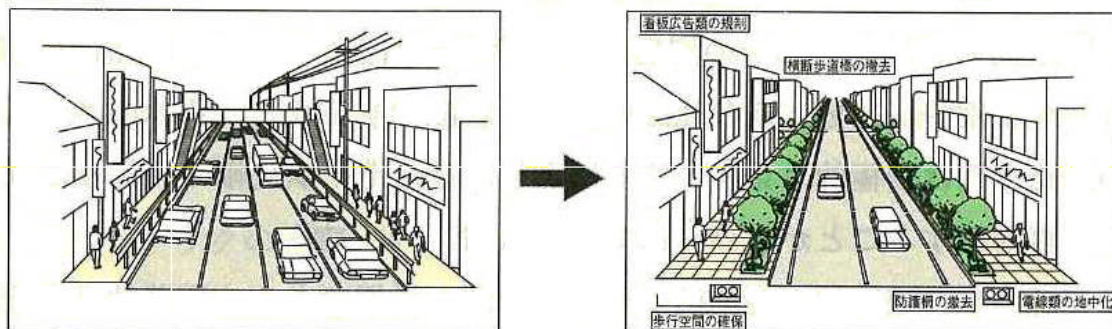
複数あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所を指し、交通ターミナルとも称される。駅、駅前広場、港湾、空港、トラックターミナル、駐車場などがある。



例：阪急逆瀬川駅々前広場（東側）

### ／電線類地中化／

安全かつ円滑な道路の交通の確保とその景観の整備等を図るため、道路の地下空間に電線等を共同して収容することである。



整備イメージ図（出典：建設白書）

### ／音声案内誘導システム／

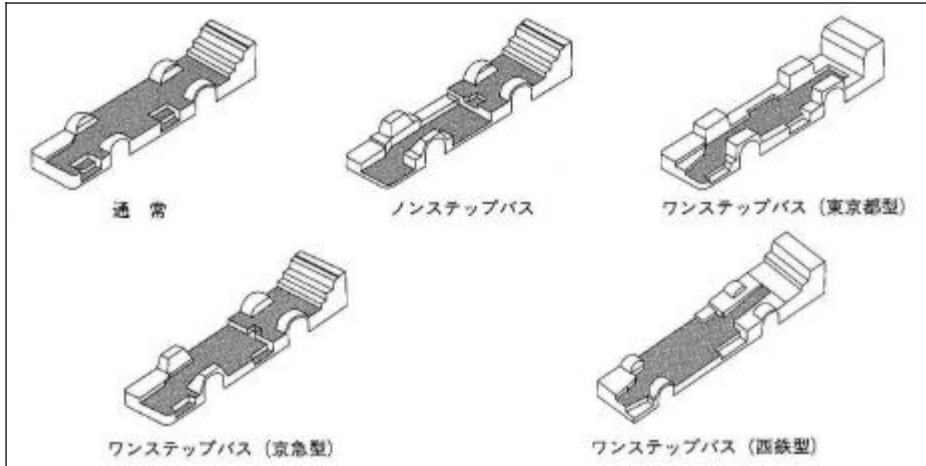
高齢者や障害者等が、安全に安心して円滑に移動できる歩行環境を提供するための歩行者ITSのひとつであり、様々な歩行場面において音声によるパーソナルな情報提供を行い、歩行をサポートするシステムである。

街なかの主要な箇所に電子ラベルを設置し、発信されるメッセージを手元のレシーバ内蔵のスピーカーやイヤホンで情報を受け取るようなものがある。

### ノ低床バス、ノンステップバスノ

車両の構造の一部に特殊な部品・構造を用いることにより地面から床面までの高さ(床面地上高)を減らし、また、床面までのステップ数を減少させることで、高齢者や身体障害者をはじめとする全ての利用者に対して乗降する際の負担を軽減させる目的で開発されたバスである。

従来型のバスでは床面地上高は 85 cm であるが、通常、ノンステップバスでは 35 cm 程度、ワンステップバスでは 55 ~ 60 cm 程度の高さとなっており、ワンステップバスについては車両後部の形状によりいくつかのタイプが導入されている(下図)。



(資料：バリアフリーと交通発行ノ(株)中央法規出版発行日ノ平成 9 年 11 月 1 日)

国内でこれまで導入されているノンステップバスについては、車両後部が現状と変わらないため、車内に 2 段の段差が生じている。

また現行のバスにおいては、ステップ地上高(地面から 1 段目のステップの高さ)が 40 cm 前後となっており、他のステップにおける段差(25 cm 程度)と比べて乗降の際の身体的な負担が大きいと考えられる。そこで 1 段目のステップの高さを減少させるため、昇降式ステップ(1 段目ステップのうち約半分を乗降時に降ろす)、補助ステップ(停車時に補助的なステップを車外にせり出し、ステップ 1 段当たりの高さを減少させる)、ニーリング(停車時にサスペンション内の空気を抜き車高を下げることにより 1 段目のステップの高さを下げる)といった装置が考え出されている。

### ノスペシャル・トランスポート・サービス(S T S : Special Transport Service)ノ

S T S とは、乗合バスやタクシー等の従来の公共交通機関を利用できない移動制約者にパーソナルな輸送を提供する交通サービスであり、これにより移動制約者の単独での公共交通機関の利用が可能となる。サービス形態としては、ドア・ツー・ドア型、定時定路線型及び公共施設等巡回型の 3 つに分かれている。

このうちドア・ツー・ドア型サービスは、最も移動制約者に配慮したものであり、移動制約者のうち単独ではタクシーを利用することができない人を対象としている。電話等により事前の予約を必要とし、運行する車両はリフト付き車両等のバリアフリー化した車両を使用する。運行主体は、タクシー事業者が福祉タクシーとして運行するケースや、地方公共団体からの運行委託を受け、事業者又はボランティア等の福祉団体が運行するケースがあり、いずれも、地方公共団体等からの補助金による助成等を受けることが多い。

宝塚市の支援制度

リフト付きタクシー料金助成 福祉タクシー料金助成 等

定時定路線型サービスは、乗合バスの形態に類似しているが、バス停間隔を短くしたり、リフト付きバスや低床バス等の車両の運行により、移動制約者にとっても利用しやすいサービスを提供するものである。

公共施設等巡回型サービスは、自治体等の主導により病院、デイケア施設その他の公共施設等をバリアフリー化した車両で巡回するサービスである。

## ／バス近接表示システム／

バスロケーションシステムの一環として、バスの利用者に対し、目的のバスの接近状況を、バス停でビジュアル表示及び音声案内等で知らせるもの。

営業所では、バスの現在位置、停留所通過実績等、運行状況もリアルタイムに把握でき、実績データも取れる。また、緊急時には運行中のバス、営業所間で通話連絡もできるため、タイムリーで正確な運行指示等が行える。



バス接近表示システム（大阪市の例）

## ／宝塚市生活道路整備条例（平成12年10月1日施行）／

市民の生活に直結している生活道路（狭あい道路及び指定する道路）に接して建物を建てる時に、市民から道路用地の協力を得て道路を拡幅整備することによって、市民の日常生活の利便の向上を図るとともに、より良い生活環境の整備・改善及び災害時における安全の確保を図るために宝塚市が設けた条例。

### 宝塚市生活道路整備条例（一部抜粋）

#### 狭あい道路の整備（第2条第1号）

建物を建てる時には、建築基準法で、その敷地は幅員4m以上の道路に2m以上接していなければなりません。従って、4m未満の道路に接した土地に建物を建てる時には、この道路を4m以上に拡幅しなければなりません。

建築基準法第42条第2項道路である市道を対象に、より積極的な道路整備を行うため、後退によって生じた道路とみなされる私有地を道路として確実なものにするために、寄付もしくは買取りまたは無償使用貸借契約をすることによって、道路を整備し維持管理していく制度を条例化しました。

宝塚市では、将来的に有効幅員4mの道路にするため、民地側の壁部分15cmを含めて中心後退2.15mの協力をお願いいたします。

なお、私道についてはこの条例は、適用されませんが、市道と同様に、道路の中心から2m以内は建物を建てたり、門、塀、生垣などをつくることはできません。

#### 指定する道路（第2条第2号）

宝塚市では、旧街道など地域の主要な道路について市長が特に指定し、この指定する道路については、消防自動車や緊急自動車の通行がスムーズにできるよう防災あるいは安全の確保のため、また地域住民の利便性の向上を図るため道路を幅員6m以上に拡幅いたします。

この指定する道路に接して建物を建築しようとする場合、道路の中心から計画幅員に応じて後退していただき、この後退部分を寄付もしくは買取り及び無償使用貸借契約していただくことによって、道路として整備をし、市で維持管理をいたします。

#### 指定する道路

地域の主要な道路として地域住民に広く利用され、歩行者、自転車、自動車等の通行が多い道路について市長が特に指定した道路。



### **／シンシア／**

宝塚市在住の身体に障害のある人を助ける「介助犬」。我が国では数頭しかいない。

盲導犬が目の不自由な方の目となって、障害物や曲がり角の存在を知らせるように、介助犬は身体の不自由な方の手足となって、日常生活の手助けをするために、特別なトレーニングを積んだ犬のこと。

### **／シンシアのまちプロジェクト／**

第4次宝塚市総合計画「前期基本計画／第5章 まちづくりの重点プロジェクト／第2節 6つのまちづくりの基本目標と重点プロジェクト」に掲載されている本市の重点プロジェクトのひとつであり、「高齢者や障害のある人も積極的に社会参加ができるよう、道路、公共施設、公共交通機関などのバリアフリー化を進め、すべての人にとって、安全かつ円滑に移動できる快適な歩行空間の整備などを進めます。」となっている。

**交通バリアフリー重点整備地区計画策定  
協議会設置要綱**

## 宝塚市交通バリアフリー重点整備地区計画策定協議会設置要綱

### (設置)

第1条 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「交通バリアフリー法」という。）に基づき、駅等旅客施設を中心とした重点整備地区内における旅客施設、道路、駅前広場等について、重点的かつ一体的なバリアフリー化を図るため、宝塚市バリアフリー重点整備地区計画策定協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

### (所掌事務)

第2条 協議会は、宝塚市が実施する交通バリアフリー法に基づく重点整備地区基本構想等の策定について、協議及び検討を行うものとする。

### (委員)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。

- (1) 知識経験者
- (2) 交通関係事業者
- (3) 公安委員会
- (4) 道路管理者
- (5) 障害者
- (6) 高齢者
- (7) 地域住民

2 委員が欠けたときは、市長は、その都度補欠委員を委嘱又は任命しなければならない。

3 委員の総数は、20人以内とする。

### (任期)

第4条 委員の任期は、それぞれ次の各号によるものとする。

- (1) 交通関係事業者、公安委員会及び道路管理者のうちから委嘱又は任命された委員は、その職に在職する期間
- (2) 知識経験者、障害者、高齢者及び地域住民のうちから委嘱された委員は、1年

2 委員は、再任されることができる。

### (会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長1人を置き、委員の互選により定める。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

( 会議 )

第 6 条 協議会は、会長が招集し、会長がその議長となる。

2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

( 意見の開陳その他の協力依頼 )

第 7 条 協議会は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、委員以外の者に意見の開陳、説明その他必要な協力を依頼することができる。

( 庶務 )

第 8 条 協議会の庶務は、道路政策課で行う。

( 委任 )

第 9 条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

付 則

この要綱は、平成 1 3 年 7 月 5 日から施行する。

宝塚市交通バリアフリー重点整備地区計画策定協議会 委員名簿

氏名	所属組織等	備考
1 小谷 通泰	神戸商船大学 商船学部輸送情報系 教授	
2 中西 眞弓	神戸山手女子短期大学 生活学科 助教授	
3 宮村 正博	西日本旅客鉄道(株) 大阪支社 総務企画課長	
4 神谷 昌平	阪急電鉄(株) 鉄道事業本部 鉄道計画室 調査役(～H14.3.31)	
5 河崎 浩一	阪急バス(株) 鉄道事業本部 技術部 調査役(土木技術担当)(H14.4.1～)	H13.11.13～ H14.3.31
西山 哲	自動車事業部 副部長兼営業推進課長 自動車事業部 営業計画課長(企画担当)	H14.4.1～
6 鈴木 保男	阪神電気鉄道(株) 自動車部 次長	
7 辻口 好和	兵庫県 宝塚警察署 交通課長	
8 伊藤 恒雄	兵庫県 阪神北県民局 県土整備部 宝塚土木事務所 道路保全課長	H13.11.13～ H14.3.31
岡田 大作		H14.4.1～
9 阿部 政兼	宝塚市 土木部 道路公園整備室長	H13.11.13～ H14.3.31
秋山 守		H14.4.1～
10 大上 清	宝塚中途難聴者の会 会長(宝塚市身体障害者福祉団体連合会会長)	
11 吉田 和雄	宝塚リハビリ友の会 会長(宝塚市身体障害者福祉団体連合会副会長)	
12 坂上 正司	宝塚肢体障害者協会 交通バリアフリー専門家(宝塚市身体障害者福祉団体連合会理事)	
13 大川 覚蔵	宝塚視力障害者協会 会長(宝塚市身体障害者福祉団体連合会副会長)	
14 大槻 政勝	公募市民委員	
15 千秋 良雄	公募市民委員	
16 安保 まりか	公募市民委員	
17 槌田 真美	公募市民委員	
18 中野 武	J R 宝塚駅橋上化推進協議会 会長(鯛野自治会会長・川面地区自治会連合会会長)	

問い合わせ先

〒 665 - 8665 宝塚市東洋町 1 番 1 号  
宝塚市役所土木部道路公園整備室道路政策課  
TEL 0797 - 71 - 1141 (代表)