

1 . はじめに

1) 背景

(1) 高齢社会の到来

平成 12 年度の国勢調査では総人口に占める 65 歳以上の人口の割合(高齢化率)が 17.3%、平成 15 年版高齢社会白書では平成 14 年 10 月 1 日現在の高齢化率は 18.5%と報告されました。

また、平成 27 年(2015 年)には高齢化率が 26.0%に達し 4 人に 1 人が高齢者、平成 62 年(2050 年)には 35.7%で 3 人に 1 人が高齢者という超高齢社会の到来が予測されています。平成 32 年(2020 年)には前期高齢者人口を後期高齢者人口が上回ると予想されています。

浦安市の高齢化率は平成 12 年度の国勢調査では 7.6%となっており、平成 22 年には 12.2%まで増加すると予測されています。

(2) ノーマライゼーションの必要性

平成 14 年版の障害者白書によれば、身体障害者数は 3,245,000 人となっており、毎年増加傾向にあります。

障害者の運動の基本理念として掲げられた「ノーマライゼーション」は、1950 年代の北欧で誕生し、障害者の権利宣言等へ大きく影響を与えながら、日本では平成 5 年の「障害者対策に関する新長期計画」において、その理念が掲げられました。ノーマライゼーションとは障害のある人もない人も同等に生活し活動する社会を目指す考え方です。

平成 14 年 12 月に「障害者基本計画」(内閣府)が作成され、ノーマライゼーションの理念は継承されています。障害者が地域の中で同等に生活し参加できる社会の実現が、特に強調され現在に至っています。

浦安市でも平成 10 年 3 月の「浦安市障害者福祉計画」で障害者の自立を目標に掲げ、ノーマライゼーションの実現に取り組んでいるところです。

(3) バリアフリーに向けて

高齢社会の到来を目前に控え、また、ノーマライゼーション理念に基づく社会整備を行うために、不特定多数の人が利用する特定建築物に対しバリアフリー化の努力義務を課した「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(通称ハートビル法)」が平成 6 年に制定されました。自治体が作成する福祉のまちづくり条例等にも影響を与え、施設整備面でのバリアフリー化の波が広がりました。

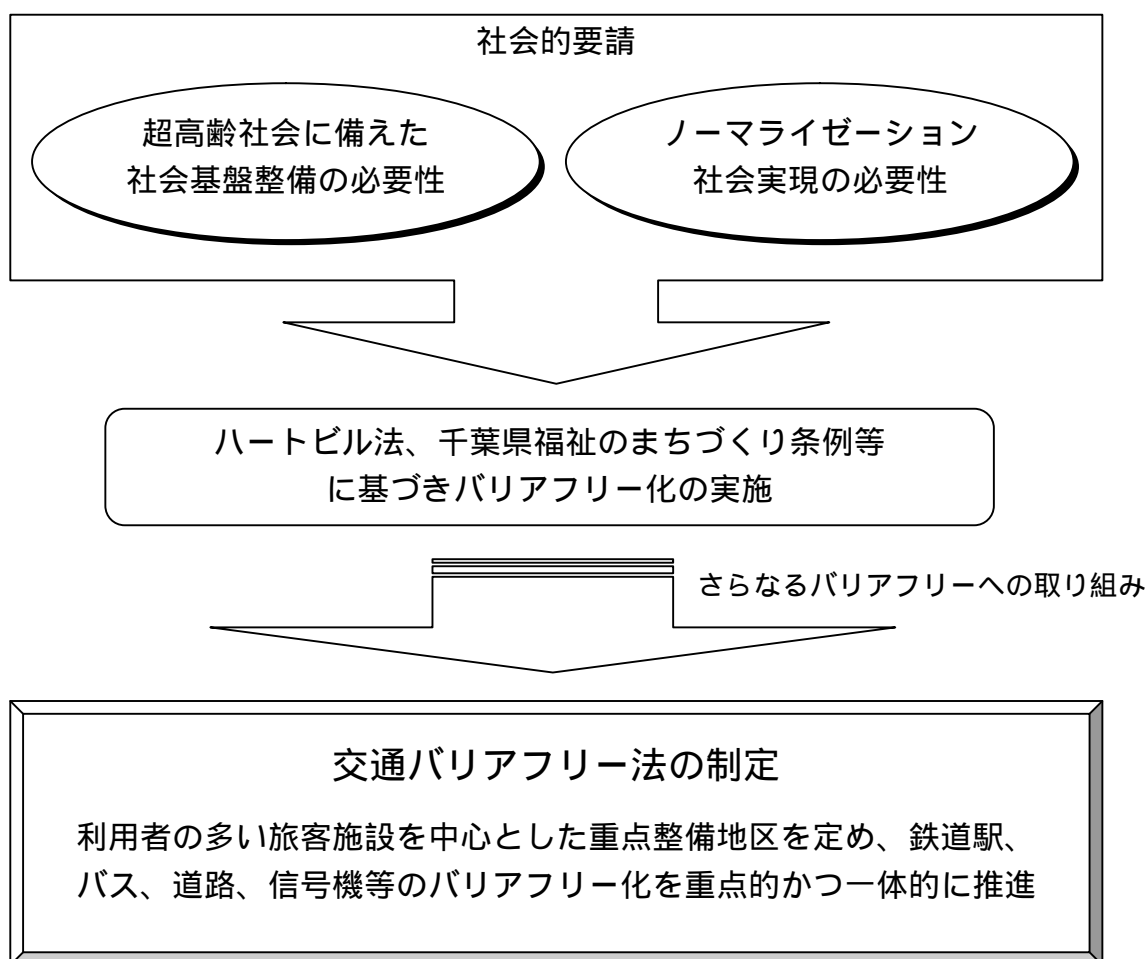
浦安市でも、市で整備する公共の建築物については、ハートビル法ならびに千葉県福祉のまちづくり条例に基づくことを基本とし、また、道路整備等においても千葉県福祉のま

ちづくり条例等に基づき、道路改良工事等にあわせ、視覚障害者誘導用ブロック等の敷設や歩道の段差解消、勾配緩和等を進めてきました。

また、駅のエレベーター設置等についても積極的に助成等を行い、新浦安駅を除く2駅にエレベーターを完備し公共交通の移動円滑化にも努めてきました。おさんぽバスにおいては、車両をノンステップ化するとともに、様々な点でバリアフリーに配慮し、誰もが利用しやすい地域交通の実現を目指しています。

(4) 交通バリアフリー法の制定

高齢社会の到来やノーマライゼーションの浸透などを背景とし、平成12年11月15日に、「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（通称交通バリアフリー法）」が制定されました。特定旅客施設及び特定車両の移動円滑化の義務（既設は努力義務）また、市町村が重点整備地区を定め移動円滑化の重点的かつ一体的整備を実施する基本構想の作成が大きな枠組みとなっています。



2) 交通バリアフリー法

(1) 交通バリアフリー法の目的

高齢社会の到来、障害のある人も障害のない人と同じように生活し活動する社会を目指すノーマライゼーション理念の浸透などの社会的背景を受け、平成 12 年 11 月 15 日に「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（通称 交通バリアフリー法）」が施行されました。

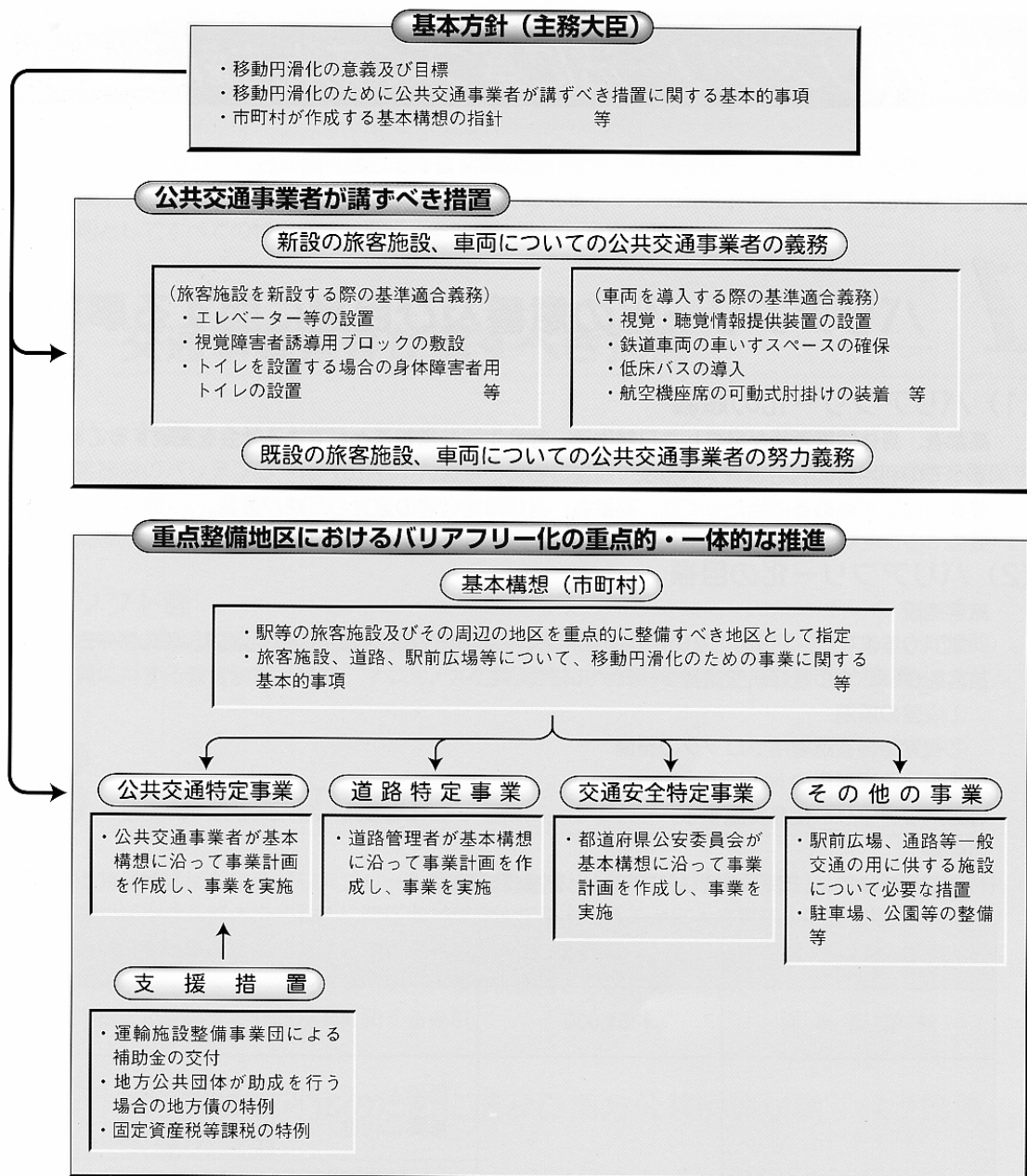
この法律は、高齢の人や身体に障害のある人などが公共交通機関を利用して円滑に移動できるように、鉄道やバス、道路など公共交通の障壁（バリア）を取り除くことを目的とするものです。

(2) 交通バリアフリー法の枠組み

交通バリアフリー法は大きく2つの枠組みからなっています。ひとつは、公共交通事業者が講ずべき措置として旅客施設や車両のバリアフリー化の義務づけ（既設の場合は努力義務）であり、もうひとつは、市町村が鉄道駅等を中心とした徒歩圏域を重点整備地区と定め重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進する「基本構想」を策定し、これに基づき各事業者が特定事業（バリアフリー事業）を実施する枠組みです。

ともに主務大臣が定める基本方針に基づき実施することになります。

交通バリアフリー法の枠組み



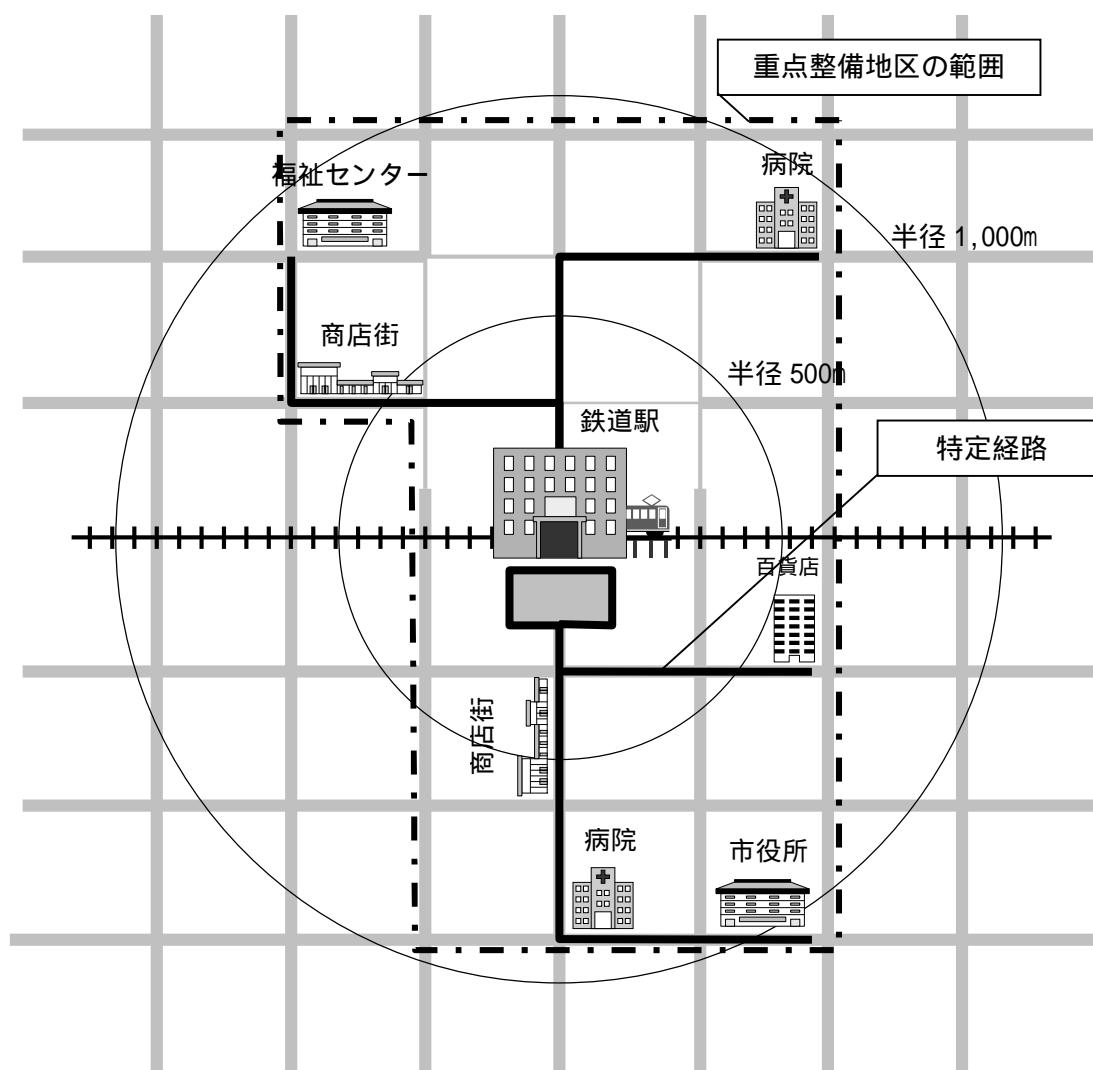
出典：交通エコロジー・モビリティ財団パンフレット

(3) 基本構想の内容

主務大臣が定める「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、市町村は関係する事業者と協議し基本構想を作成します。基本構想を作成することで、特定旅客施設（利用者数が 5,000 人以上の駅等）を中心とした地区（重点整備地区）の重点的かつ一体的なバリアフリー化の推進が可能となります。

主に「特定旅客施設（駅）のバリアフリー化」と、旅客施設から高齢者等がよく利用する施設までの「特定経路（道路）のバリアフリー化」が一体的に取り組みられることとなります。これにより、高齢者、身体障害者等が、電車を降りて一連のバリアフリー化された経路を通して目的地まで到達することができます。

重点整備地区を定め、この地区内のバリアフリー化を重点的・一体的に図っていくことが交通バリアフリー基本構想の目的となります。



重点整備地区のイメージ

基本構想に定める事項

交通バリアフリー法では、次の事項について定めるよう規定しています。

- 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) 移動円滑化のために実施すべき特定事業及びその他の事業に関する基本的な事項
- 4) その他必要な事項

移動円滑化の目標

基本方針には以下の目標が定められています。

【目標年次：平成 22 年】

- 鉄道駅（特定旅客施設）：移動円滑化の実施
- 車両等（特定車両）：ノンステップバスの導入等
- 一般交通用施設（特定経路）：移動円滑化の実施
- 信号機等（特定経路に係わるもの）：移動円滑化の実施

重点整備地区の要件

特定旅客施設を中心として設定される次の要件に該当する地区。

- 特定旅客施設から徒歩で移動できる範囲（500～1000m程度）
- 高齢者、身体障害者等が日常生活または社会生活において利用すると認められる施設を含む地区
- 移動円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区
- 総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区

3) 浦安市の概況

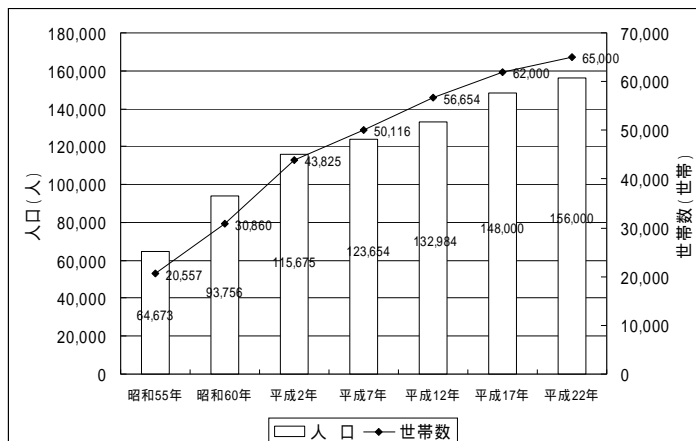
(1) 人口等

人口、世帯数

総人口は着実に伸びており、昭和55年から20年間で約2倍に増加しています。世帯数も同じく伸びており、昭和55年からの20年間で約2.7倍で人口の増加割合よりも高く、世帯の細分化が進んでいることがわかります。

平成22年まで人口・世帯数ともに増加します。

平成15年4月1日現在、市の登録人口は143,008人、世帯数は61,644世帯となっています。

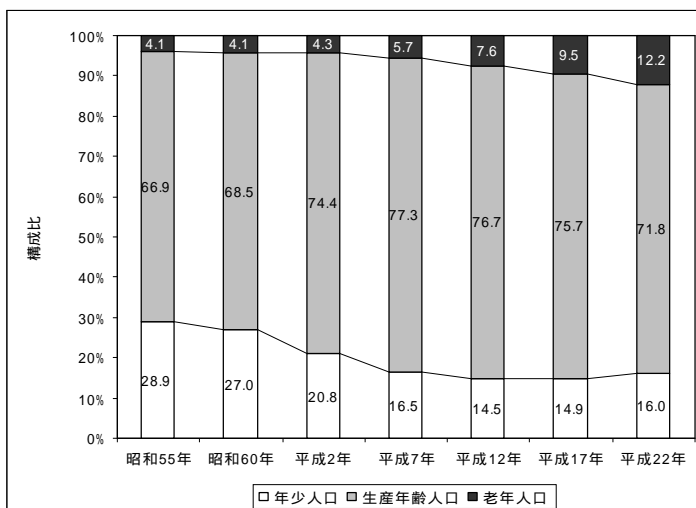


人口及び世帯数

昭和55年～平成12年：国勢調査
平成17、22年：総合計画における推計値

高齢者の人口

平成7年まで高齢者（65歳以上）の構成比（高齢化率）は微増傾向でしたが、平成7年から平成12年の5年間で約2.0%増と急増しており、高齢化社会の目安である7.0%を超えました。高齢者数も1万人を超え、今後も増加が見込まれています。市の将来推計によると、2010年（平成22年）には、12.2%、1万9千人に増加すると見込まれています。



年齢（3区分）人口構成比の変化

注 年少人口：0～14歳人口 生産年齢人口：15～64歳人口
高齢人口：65歳以上人口

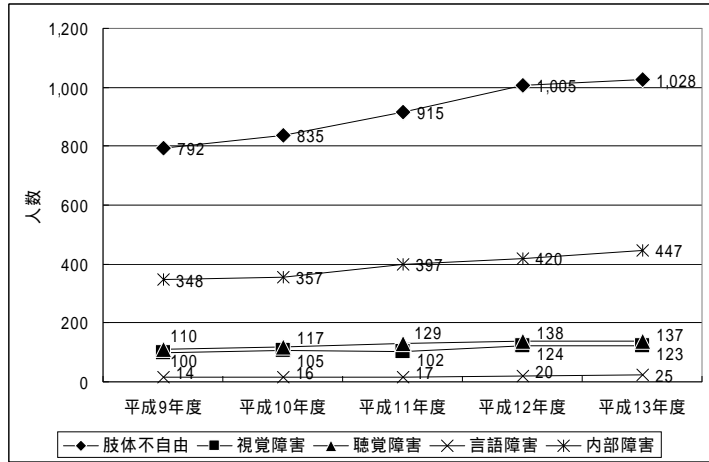
昭和55年～平成12年：国勢調査
平成17、22年：総合計画における推計値

平成15年4月1日現在、市の登録人口で65歳以上の人は11,875人、高齢化率は8.3%です。

身体障害者の人口

全体的に人口が増加していますが、身体障害者総数についても増加しています。加齢に伴い身体に障害が発生するケースも多く、このような要因も含め増加傾向にあると考えられます。

障害別では、肢体不自由者が最も多く、増加傾向にあります。

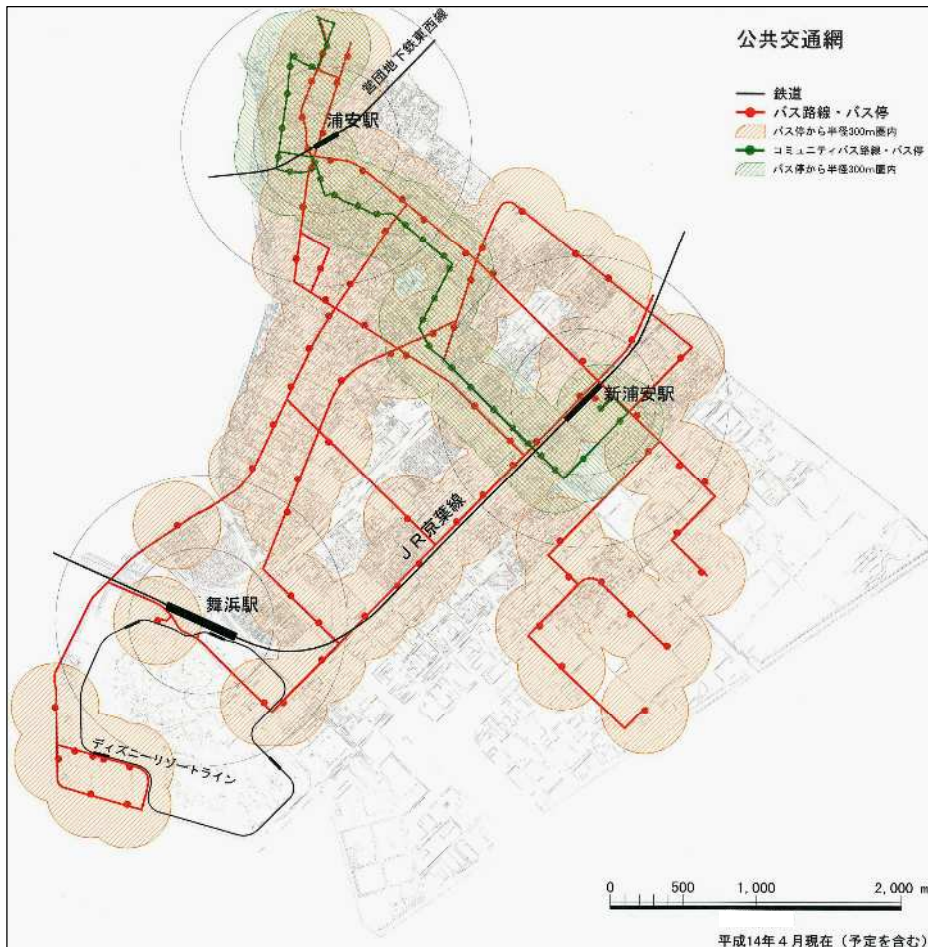


障害別身体障害者数

平成14年版 浦安市統計書

(2) 公共交通

浦安市内には公共交通として鉄道、モノレール、バス、おさんぼバス(コミュニティバス)があります。

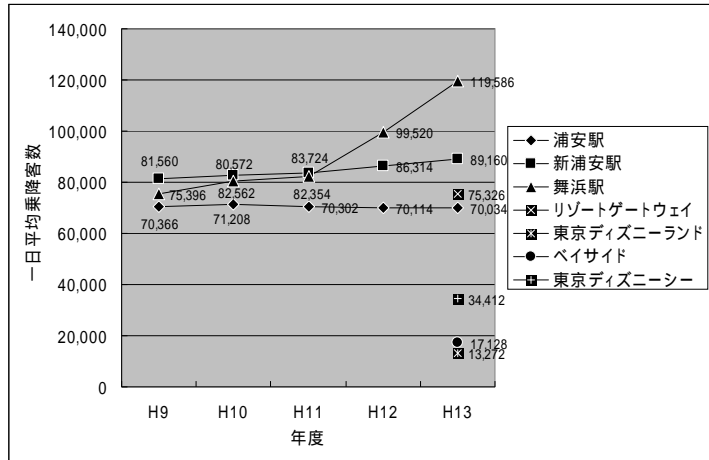


出典：浦安市市街地環境情報ブック(H14.3)

鉄道・軌道

浦安市内には、帝都高速度交通営団（以降営団）の東西線、東日本旅客鉄道（以降JR）の京葉線、ディズニーリゾートラインの3つの鉄道・軌道線があり、合計7駅があります。全ての駅が交通バリアフリー法の特定旅客施設の要件（利用者数5,000人以上）を満たしています。

なお、ディズニーリゾートラインの4駅は、特定旅客施設の要件に該当しますが、駅のバリアフリー化は達成されています。



駅及び乗降客数の変化

- ・ 「県内鉄道駅別乗車人員推移」（千葉県総合企画部交通計画課 平成15年3月）より作成
- ・ 上記データに基づき乗客数を2倍し想定乗降客数を算出
- ・ ディズニーリゾートラインは平成13年7月27日開業
- ・ イクスピアリ:平成12年7月7日開業 ディズニーシー平成13年9月4日開業

3駅のバリアフリー化の状況（ディズニーリゾートラインを除く）

| 駅名 | 駅舎の形態 | 車いすの上下移動 | | 主なバリアフリー設備 |
|------|-------|----------|----|-------------------------------------|
| | | 地上 | 改札 | |
| 浦安駅 | | | | 車いす対応トイレ ベビーベッド 点字運賃表・券売機 他 |
| 新浦安駅 | | | | 車いす対応トイレ オストメイト対応 点字運賃表・券売機 他 |
| 舞浜駅 | | | | 車いす対応トイレ オストメイト対応 点字運賃表・券売機 他 |

バス

a. 路線バス

路線バスは、浦安駅、新浦安駅、舞浜駅を中心に、それぞれの駅間や、駅から住宅地などを結び、市内のバス交通ネットワークを形成しています。浦安市内を運行するバス事業者は東京ベイシティ交通、京成バス、京成トランジットバスの3社であり、全16系統（東京ベイシティ交通13系統、京成バス1系統、京成トランジットバス2系統）となっています。

浦安駅を発着する路線数は10系統、新浦安駅を発着する路線は10系統、舞浜駅を発着する路線は6系統です。浦安市は北に営団東西線、南にJR京葉線があり、公共交通による市内移動は主にこの東西線・京葉線間のバス交通が担っています。

各駅を発着する路線バスの系統数

| 結節点(駅) | 系 統 数 | | | 合 計 |
|----------|-----------|------|------------|-----|
| | 東京ベイシティ交通 | 京成バス | 京成トランジットバス | |
| 浦安駅 | 9 | 0 | 1 | 10 |
| 新浦安駅 | 8 | 1 | 1 | 10 |
| 舞浜駅 | 6 | 0 | 0 | 6 |

重複あり

b. おさんぽバス

おさんぽバスは、コミュニティバスとして市北端の市民病院から浦安駅、市役所を含むシビックセンター地区を經由し、新浦安駅まで至る路線です。1時間に概ね3本のペースで朝7時台から夜8時台まで運行しており、一律100円となっています。

バス車体はノンステップ化されており、つり革、押しボタンなどバリアフリーに配慮された構造となっています。



おさんぽバス

(3) 道路

道路幅員の状況

浦安市は埋め立てによる市域の拡大に伴い、昔からある市街地と埋め立てによりできた市街地という2つの特徴をもった都市構造がみられます。

道路の状況

主に浦安駅周辺では、計画的な都市開発が進められず、狭隘な道路や歩道幅員の狭い幹線道路により市街地が形成されています。沿道には建築物が建ち並んでおり、拡幅等を行って安全なすれ違いが行えるような幅員確保(有効幅員 2.0m 以上)が難しい状況にあります。



出典：浦安市市街地環境情報ブック

主に新浦安駅周辺及び舞浜駅周辺では、埋め立てによる計画的な整備が進められたことから、十分に広く安全な歩道が整備されています。しかし、整備当時には今ほどバリアフリーの考え方が深く浸透していなかったこともあり、段差や舗装の平滑性が確保されていないなどの問題が発生しています。

ディズニーリゾートライン各駅周辺は、リゾート開発に伴う整備によりバリアフリー整備が進められました。駅及び目的施設もバリアフリー化されており、道路を含む一体的なバリアフリー化を行っています。



【浦安駅周辺】

歩道があっても狭く、雑然と道路上の占有物があり、さらに狭くしている。



【新浦安駅周辺】

目地幅が広く、車いす使用者が走行すると振動し、体に響く。



【ディズニーリゾートライン周辺】

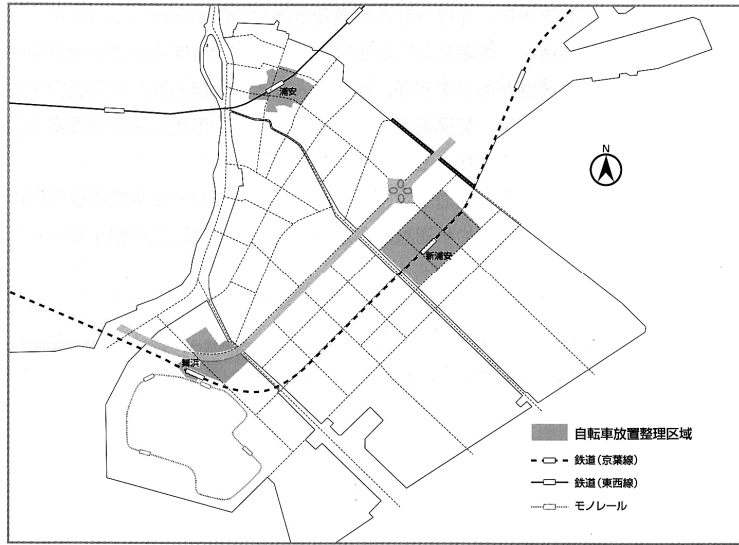
徹底したバリアフリー化が図られている。

放置自転車の状況

自転車は生活環境にやさしく市民の健康増進にも寄与できることから、特に平坦な地形である浦安市では利用促進が期待されています。

しかし、駅前広場では放置自転車問題が顕著であり、特に浦安駅及び新浦安駅では深刻な問題となっています。特にバリアフリーの視点からは、車いすでも通行可能な歩行空間の確保や視覚障害者の歩行の安全確保が重要な課題となります。

浦安市では、自転車駐車場の整備及び自転車の放置防止に関する条例を制定し、各駅周辺に自転車放置整理区域を設定していますが、依然、放置自転車が多くの現状です。



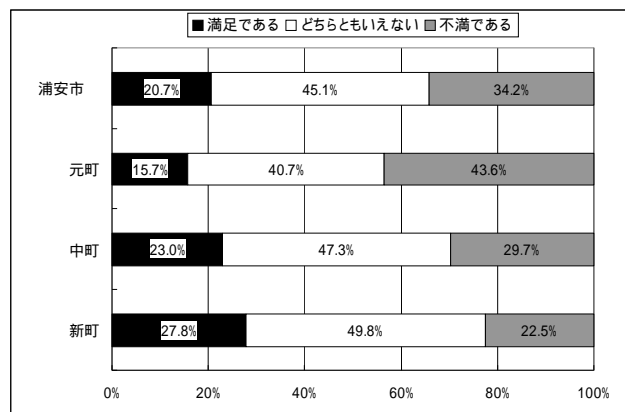
自転車放置整理区域



放置自転車により歩道幅員が狭められている

(4) バリアフリー化の現状認識

浦安市におけるバリアフリー化の状況について、市民の認識は右の図のようになっています。浦安駅周辺が該当する元町がバリアフリー化に対する不満が最も高く、新浦安駅、舞浜駅周辺が該当する新町が最も不満が少ない結果となっています。しかし、最も不満が少ない新町でも、20%を超える市民が、バリアフリー化の進行状況について不満を感じていることとなります。



街のバリアフリー化の満足度

浦安市民意識調査報告書（平成13年12月）

元町：北栄、当代島、猫実、富士見、堀江
 中町：今川、入船、海楽、富岡、東野、弁天、舞浜、美浜
 新町：明海、高洲、日の出

(5) 上位・関連計画等

総合計画(平成13年12月)

| 基本理念 | 基本目標 | 都市像 | 施策の大綱 |
|---------------------|-------------------------------|------------------------------|---|
| 人間尊重 のまちづくり | 人が輝き 躍動する まち ・ 浦安 | 生き生きと暮ら せる心のかよう 健康福祉都市 | <ul style="list-style-type: none"> 生涯健康づくりを推進する やさしさと思いやりのある福祉を推進する 相互に支え合う福祉の基礎をつくる |
| 市民と行政が協働 するまちづくり | | 創造と交流で築 く市民文化都市 | (略) |
| 地域の個性を育む まちづくり | | 水と緑に囲まれ た快適環境都市 | (略) |
| 目標年次 :2020年 | | 利便の高い暮ら しを支える安全 都市 | <ul style="list-style-type: none"> 秩序ある市街地の整備を進める 総合的な交通体系を整備する 災害に強く犯罪のない安全な暮らしを実現する |
| | | 多様な機能が生 み出す魅力あふ れる産業都市 | <ul style="list-style-type: none"> 魅力ある観光・リゾートを振興する 新しい時代に対応した地域産業を振興する まちの活力を支える拠点づくりを進める |

都市計画マスタープラン(平成15年3月)

【浦安市の都市整備の方針】

| 目 標 | 整備の方針 | 推進・検討事項 |
|--|----------------|--|
| 環境に配慮 しながら、 快適で安全 な魅力あふ れるまちづ くりを推進 目標年次 :2020年 | 道路・交通 の整備方針 | 公共交通の充実 <ul style="list-style-type: none"> バスネットワークを充実し、不便地域については対応を検討 バス停留所の整備等バス交通の環境整備促進 ユニバーサルデザインを基本とした駅施設の充実 交通広場の再整備による交通結節点の強化 |
| | | 歩行者系空間の整備・充実 <ul style="list-style-type: none"> 誰でも利用しやすい歩行者系空間の創出 |
| | | 自転車利用環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> 自転車駐車場の整備 自転車と歩行者が安心して利用できる自転車走行環境の整備 |

【地域まちづくり方針(快適に移動するために)】

| 方向 | 浦安駅周辺地区 | 新浦安駅周辺地区 | 舞浜駅周辺地区 |
|------------|--|--|--|
| 快適に移動するために | 浦安駅周辺の交通環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> 駅及び駅周辺のユニバーサルデザインを基本としたバリアフリー化 駅前交差点の改良、駅前広場の拡充と機能強化 地区内ネットワークの形成 歩行者、自転車の利用に対応した道路づくり 幹線道路の景観形成の誘導 | 新浦安駅周辺の交通拠点性の強化 <ul style="list-style-type: none"> 駅及び駅周辺のユニバーサルデザインを基本としたバリアフリー化 レンタサイクル検討と自転車駐車場の増設 自転車、歩行者空間の形成 <ul style="list-style-type: none"> 自転車や歩行者による移動について安全で快適な移動空間を形成 | 舞浜駅周辺の交通拠点性の強化 <ul style="list-style-type: none"> 駅及び駅周辺のユニバーサルデザインを基本としたバリアフリー化 自転車、歩行者空間の形成 <ul style="list-style-type: none"> 自転車や歩行者による移動について安全で快適な移動空間を形成 |

浦安市障害者福祉計画（平成 10 年 3 月）

【計画の体系】

| 目 標 | 計画の分野 | 計画の方向 |
|--|--------------|-------------|
| 障害者が自立し、 安心して快適に 生活できるまち 「浦安」を目指し て 目標年次 ：2008 年 | 1．理解と交流の促進 | 市民に対する啓発の促進 |
| | | ボランティア活動の支援 |
| | | 交流機会の拡充 |
| | 2．福祉サービスの充実 | (略) |
| | | 3．保健・医療の充実 |
| | 4．教育・育成の充実 | (略) |
| | 5．雇用・就労対策の推進 | (略) |
| | 6．生活環境の整備 | 歩行空間・建築物の整備 |
| | | 住宅環境の整備 |
| | | 移動・交通手段の整備 |
| 防犯・防災体制の整備 | | |
| 7．自立と社会参加の促進 | スポーツ・文化活動の促進 | |
| | 自主的活動の促進 | |
| | 国際交流の推進 | |

【生活環境の整備について（「歩行空間・建築物の整備」「移動・交通手段の整備」）】

| 計画の方向 | 計画の基本的方向 |
|-------------|--|
| 歩行空間・建築物の整備 | 足もとからの都市づくりの推進 幹線道路等の整備 道路環境・交通安全施設の整備 公共的建築物の整備 交通拠点の整備 公園等のオープンスペースの整備 |
| 移動・交通手段の整備 | 福祉的バスの運行の充実 福祉的バス・乗用車の貸し出し事業の充実 運転免許取得、自動車改造等の充実 視覚障害者向け移動サービスの充実 公共的交通機関の福祉的対応の促進 |

浦安市老人保健福祉計画及び浦安市介護保険事業計画（平成 12 年 3 月）

| 考え方 | 計画の基本的方向 |
|---|--------------------------|
| 高齢者が心身ともに健康で、生きがい をもち、自立して人 生が送ることがで きるように、環境を 整備し支援してい くこと 目標年次 ：2004 年 | 能力に応じて自立した日常生活を |
| | 予防に役立つサービスを保健・医療・福祉が連携して |
| | 本人の選択によるサービスの提供を |
| | 可能な限り居宅での生活を |
| | 多様な事業者や施設から総合的なサービス提供を |
| | 生きがい対策と住みやすい環境づくりの推進を |