

I. 基本構想策定の背景と目的・目標年次

1. 背景と目的

今日の急速な高齢社会の到来と、ノーマライゼーションの理念の浸透により、高齢者や障害者をはじめとするすべての人が、自らの力で社会参加ができる環境整備の必要性が高まってきている。

こうした社会情勢の変化の中、国は平成 12 年に「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(交通バリアフリー法)」を制定し、あわせて公共交通機関を中心軸としたモビリティの向上や快適移動空間の確保を基本方針として示した。また、平成 17 年には「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方をふまえた施策を推進するための「ユニバーサルデザイン政策大綱」をとりまとめた。

本市では、これらの法や基本方針等に基づくとともに、「名古屋市基本構想」、「名古屋新世紀計画 2010」及び“人にやさしいまち名古屋”を実現するための「福祉都市環境整備指針」等に即した形で、重点整備地区を選定し、当該地区の旅客施設並びに周辺の歩行者空間のバリアフリー整備の方策を明らかにするため、「交通バリアフリー基本構想」を策定するものである。

また本構想は、高齢者、身体障害者を含むすべての市民が互いの理解を深め合い、ともに手を携える市民参加型のまちづくりを実践しながら、地区の歩行者空間ネットワークづくりを誘導・促進し、①高齢者、障害者等すべての人々の社会参加を、②人にやさしい都市機能や都市景観の形成を、あわせて③意識のバリアフリーの浸透をねらいとする。

＝ 重視する視点 ＝

- ◆歩行者空間ネットワークづくり
(面的整備の展開)
- ◆市民参画 (パートナーシップ)
によるプランニング



＝ まちづくりにおける効果 ＝

- ①高齢者、障害者等の
社会参加の支援
- ②人にやさしい
都市機能や景観の形成
- ③意識のバリアフリーの浸透

◆ 交通バリアフリー基本構想における重点整備地区の選定調査

本市域内における、1日の平均乗降客数5,000人以上の駅がある94地区（108駅：交通バリアフリー法上の特定旅客施設（平成13年度現在））を定量的、定性的に評価した上で、次の3地区を選定し、旅客施設や周辺道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するものである。

栄・久屋大通駅地区 (本構想対象地区)	金山駅地区	名古屋駅地区
名古屋の中心市街地として、商業・業務機能が集積し、高い集客能力を誇っている。さらには、都心のシンボルゾーンとして、立体型公園であるオアシス21がある。 近年、大規模商業施設の改装やオープン等に伴い、さらに賑わいが増している。	本市の副都心であり、またJR、名鉄、地下鉄、市バス等が集中する総合的な交通結節点として重要な地区である。平成16年度には、中部国際空港が開港、地下鉄4号線が全線開通、金山北地区の整備が完了し、来街者のより一層の増加が見込まれている。	名古屋大都市圏の玄関口であり、名古屋の代表的な中枢機能の集積地、広域交流拠点となっている。 現在、ささしまライブ24地区開発はじめ、既設業務ビルのリニューアルに伴う駅前再開発等大規模プロジェクトが進行及び予定されている地区である。

◆ 福祉都市環境整備指針の改定（平成15年2月）

バリアフリー化基準の法制化をめぐる国の動きに先立ち、名古屋市では平成3年に「福祉都市環境整備指針」を策定し、公共建築物、道路・公園、公共交通施設、公共交通車両等について高齢者や障害者に配慮した具体的な施設整備を推進してきた。

しかし、国の法制化が進み、基準の整合性を図る必要が生じてきたことや、福祉のまちづくりへの関心や気運の高まりとともに障害の別等によるニーズの多様化・個別化が顕著になってきたことに対応するため、平成14年度に改定を行った。

2. 目標年次

地区における各種事業進行との足並みの揃うタイミングを考慮し、平成14年度はまず金山駅地区から基本構想を策定し、続く平成15年度は、中部国際空港開港、日本国際博覧会開催に合わせ、金山駅と同様に重要なアクセス拠点である名古屋駅地区について策定を行った。

平成17年度は、残り1地区となった栄・久屋大通駅地区について策定し、概ね2010年（平成22年）までを目途に事業完了をめざすこととする。