



千葉県バリアフリー基本構想（変更）

平成20年8月策定

平成24年7月改正

# 目次

第1章 基本構想策定にあたって	1
1 基本構想策定の趣旨	1
2 バリアフリー新法について	3
3 バリアフリー化の意義と目標	4
(1) 意義	4
(2) 国の目標	4
4 基本構想の目標	5
5 基本構想の位置付け	5
第2章 千葉市の概況	6
1 人口	6
(1) 高齢者について	6
(2) 障害者について	7
(3) 取り組むべき課題	10
2 取組み状況	11
(1) 公共交通機関	11
(2) 道路	15
(3) 信号機等	16
(4) 都市公園	16
(5) 建築物	17
第3章 バリアフリー化の目標とその基本的な方向	18
第4章 目標実現のための施策展開	20
1 重点整備地区	20
(1) 特定旅客施設の設定	21
(2) 生活関連施設の設定	22
(3) 重点整備地区の位置及び区域の設定	23
2 生活関連経路	25
(1) 生活関連経路設定の視点	25
(2) 地区特性の考慮	26
3 特定事業	27
(1) 公共交通特定事業	27
(2) 道路特定事業	28
(3) 交通安全特定事業	29

(4) 路外駐車場特定事業.....	29
(5) 都市公園特定事業.....	30
(6) 建築物特定事業.....	31
(7) その他事業.....	32
4 重点整備地区及び生活関連経路図.....	33
(1) 記載内容.....	33
(2) 重点整備地区.....	33
5 その他追加項目への対応.....	53
(1) フォローアップ体制の確立と「心のバリアフリー」の促進.....	53
(2) 移動等円滑化経路協定の締結.....	54
<b>第5章 基本構想の実現に向けて.....</b>	<b>55</b>
<hr/>	
1 各事業者相互の連携.....	55
2 市民意見の把握.....	55
3 地域住民、施設利用者への啓発活動、教育活動.....	55
4 重点整備地区以外への取組み.....	55
5 基本構想の更新.....	55

# 第1章 基本構想策定にあたって

## 1 基本構想策定の趣旨

今日の我が国では、本格的な高齢社会の到来や、ノーマライゼーション<sup>(※1)</sup>の理念の浸透、ユニバーサルデザイン<sup>(※2)</sup>の考え方の導入により、あらゆる人の利用を念頭に置いた環境づくりが求められています。

このような背景の中、平成6年に、不特定多数の人たちが利用し、または、主に高齢者、身体障害者等が利用する建築物のバリアフリー化を進めるため、「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」（以下「ハートビル法」という）が制定されました。

さらに、平成12年には、公共交通機関と駅などを中心とした地区のバリアフリー化を目標として「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」（以下「交通バリアフリー法」という）が制定されました。

その後、平成18年には、より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策の推進を目的として、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合し、新たに「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー新法」という）が制定されました。

本市においては、交通バリアフリー法に基づき「千葉市交通バリアフリー基本構想」（平成13年11月）を策定し、さらに、バリアフリー新法及び国の移動等円滑化の促進に関する基本方針（以下、基本方針という）に基づき「千葉市バリアフリー基本構想」（平成20年8月）に改正し、18の重点整備地区を中心にバリアフリー整備を進めています。

平成23年3月の基本方針の改正（バリアフリー化の目標の再設定等）を受けて、基本構想を変更することとなりました。（次項、図1参照）

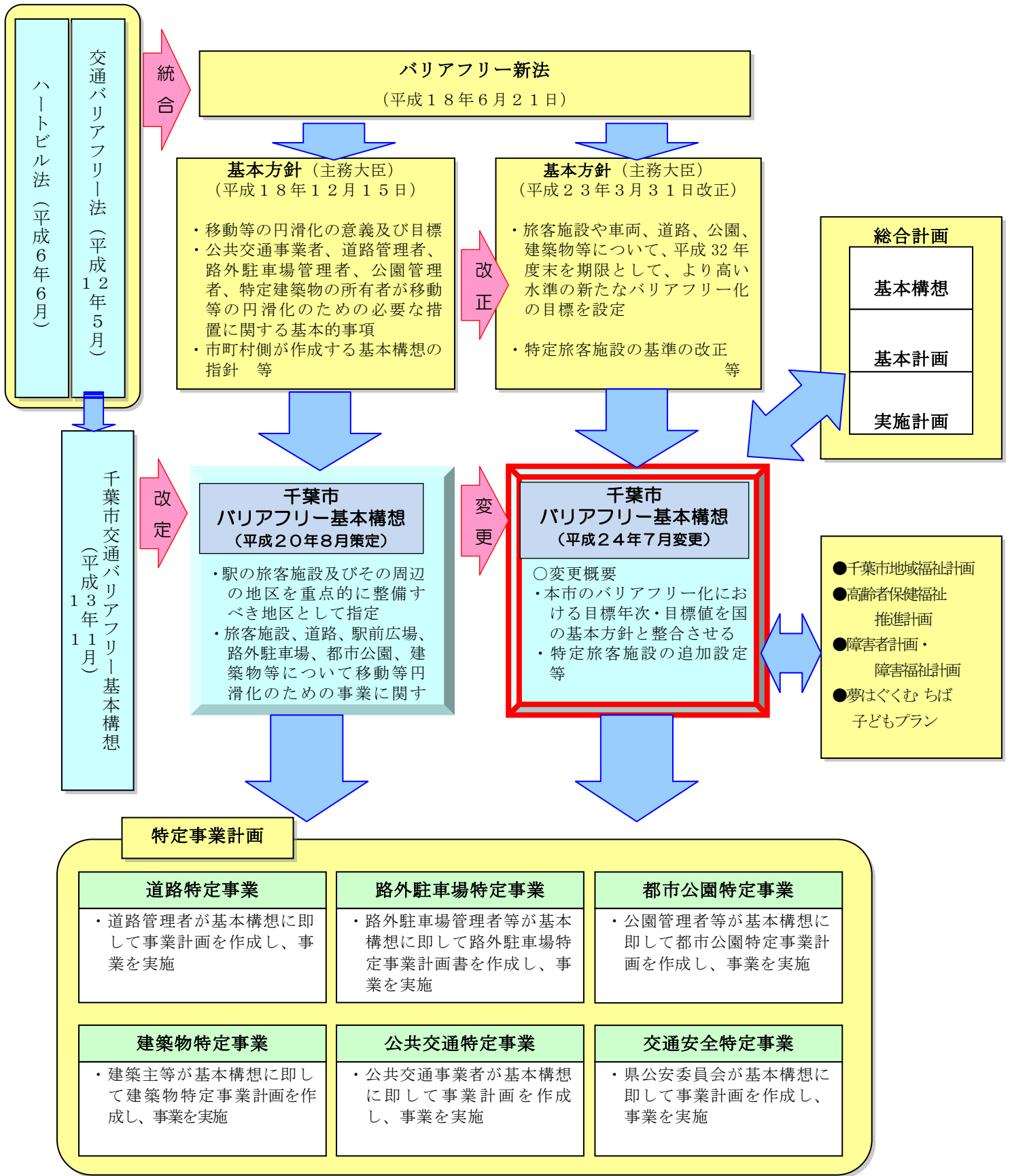
今後も引続き、本基本構想に基づき、高齢者、障害者等<sup>(※3)</sup>だけでなく、だれもが安全かつ安心して、いきいきとした暮らしを享受することのできる都市の実現を目指し、バリアフリー化を推進します。

(※1) ノーマライゼーション…高齢者、障害者等、社会的に不利を受けやすい人々も社会の一員として、お互いに尊重し、支えあいながら、地域の中でともに生活する社会こそが当たり前の社会である、という考え方。

(※2) ユニバーサルデザイン…年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず、はじめからできるだけ多くの人が利用可能なように、利用者本位、人間本位の考え方に立って快適な環境をデザインすること。

(※3) 高齢者、障害者等…高齢者または障害者で日常生活または社会生活に身体の機能上の制限を受ける者、その他日常生活または社会生活に身体の機能上の制限を受ける者（妊婦、けが人等）。

【図1 基本構想の位置付】



○ 道路特定事業は、千葉市と国等が共同して推進していきます。

## 2 バリアフリー新法について

バリアフリー新法は、平成17年に国土交通省が策定した「ユニバーサルデザイン政策大綱」の考え方を踏まえ、「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」を統合、拡充し、より総合的、一体的な法制度を構築することで、高齢者、障害者等の移動と施設利用の利便性及び安全性の向上を図るため、平成18年12月に施行されました。

その主な内容は、表1のとおりです。

【表1 バリアフリー新法の概要】

### ①対象者の拡充

- ・身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害者等、全ての障害者が対象。

### ②対象エリアの拡充

- ・「交通バリアフリー法」と「ハートビル法」を一本化することで、建築物と旅客施設をつなぐ経路を含めた地域全体のバリアフリー化を、まちづくりの視点から総合的に推進することが可能。
- ・バリアフリー化を重点的に進める対象エリアを、鉄道駅などの旅客施設を含まないエリア、旅客施設から徒歩圏外のエリアにまで拡充。

### ③対象となる交通機関及び施設の拡大

- ・交通機関に鉄道、バス等以外に福祉タクシーを追加。
- ・対象施設として、高齢者、障害者等の利用が多い施設をつなぐ道路、公園、路外駐車場を追加。

### ④基本構想策定の際の当事者参加

- ・基本構想策定時に協議会を発足させることを法定化。
- ・住民などが基本構想の作成を提案できる制度を創設。

### ⑤ソフト施策の充実

- ・関係者と協力して、バリアフリー施策の持続的かつ段階的な発展を目指す「スパイラルアップ<sup>(※4)</sup>」を導入。
- ・国民一人ひとりが高齢者、障害者等が感じている困難を自らの問題として認識する「心のバリアフリー<sup>(※5)</sup>」を促進。

(※4) スパイラルアップ…具体的な施策や措置に関する内容について当事者の参加のもと検証し、その結果に基づいて新たな施策を講じることにより段階的・持続的な発展を図ること。

(※5) 心のバリアフリー…高齢者や障害者等の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性について理解を深めること。例えば、視覚障害者誘導用ブロック上の駐輪や障害者専用駐車場への一般利用者の駐車等の問題を改善する姿勢を、教育や疑似体験により理解を深めることなど。

### 3 バリアフリー化の意義と目標

#### (1) 意義

バリアフリー化を進めることにより、高齢者、障害者等の社会参加が促進され、社会的経済的に活力ある社会が維持されます。

また、「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に基づき、いきいきと安心して暮らせるよう、利用しやすい施設及び車両等の整備を実現することができます。

なお、障害者には身体障害者のみならず、知的障害者・精神障害者・発達障害者等を含む全ての障害者が対象となることから、バリアフリー化を進めるにあたっては、協議会やパブリックコメント等を活用することにより様々な利用主体の意見を十分に聴き、それを施策に反映していくことが重要であると考えております。

#### (2) 国の目標

バリアフリー化が必要な諸施設は、国、地方公共団体、施設設置管理者等、関係者が多岐にわたる上、促進すべき具体的な事業を一時期に集中して実施することは非常に困難です。そのため、「バリアフリー新法」では、「主務大臣（国家公安委員会・総務大臣・国土交通大臣）は当該諸施設のバリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため基本方針を定めること」としています。

平成23年3月に基本方針は改正され、目標が引き上げられました。（表2参照）

【表2 「基本方針」における主な国の目標】

対象		新たな目標（H32年度末）	
鉄軌道	鉄軌道駅*	原則100% この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	ホームドア・可動式ホーム柵	車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進	
	鉄軌道車両	約70%	
バス	バスターミナル*	原則100% その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	乗合バス	ノンステップバス	約70% （ノンステップバスの目標については、対象から適用除外車両（リフトまたはスロープ付きバス）を除外）
		リフトまたはスロープ付きバス	約25%
福祉タクシー	タクシー車両	約28,000台（全国）	
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路	原則100%	
都市公園	移動円滑化園路	約60%	
	駐車場	約60%	
	便所	約45%	
路外駐車場	特定路外駐車場	約70%	
建築物	不特定多数の者等が利用する建築物	約60%	
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等	原則100%	

※利用者数3,000人/日以上のもの

## 4 基本構想の目標

本基本構想の目標は、国の目標（前項、表2）と同様に設定します。

## 5 基本構想の位置付け

本基本構想は、千葉市新基本計画、地域福祉計画等の計画、さらに実施計画とも整合を図りながらバリアフリー化を推進します。

なお、本基本構想に基づく特定事業計画以外の事業においてもバリアフリー化に配慮し、事業に取り組めます。



## 第2章 千葉市の概況

### 1 人口

#### (1) 高齢者について

##### ア 現状

平成22年度末現在の高齢者<sup>(※6)</sup>人口は、193,321人で本市の総人口(959,415人)に占める割合(高齢化率)は20.1%となっています。

5年前(平成18年度末)と比較すると、高齢者人口は30,844人の増、高齢化率は2.6%上昇しています。(表3参照)

【表3 高齢者人口】

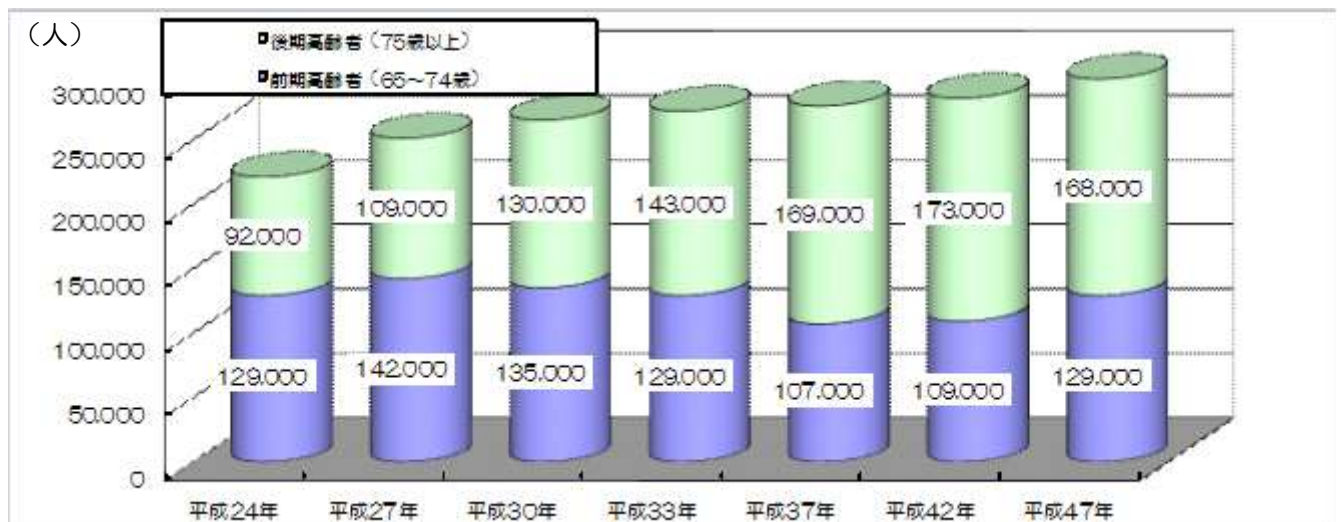
	高齢化率(%)	高齢者人口(人)	総人口(人)
平成23年3月	20.1	193,321	959,415
平成19年3月	17.5	162,477	929,277
(参考) 全国 平成23年3月	23.1	29,578千人	12,6371千人

[千葉市：統計資料 平成23年3月31日現在 全国 総務省統計局 平成23年3月1日現在]

##### イ 将来予測

高齢者の人口は増加し続け、平成27年には4人に1人が、平成47年には3人に1人が高齢者という超高齢社会が到来すると予測されています。また、当面は、65～74歳の高齢者が75歳以上の高齢者を上回りますが、平成33年には逆転する予測されています。(図2参照)

【図2 将来人口予測】



[千葉市新基本計画 (一部加工)]

## (2) 障害者について

### ア 現状

平成22年度末現在の本市の障害者（身体障害者（児）<sup>(※7)</sup>、知的障害者（児）<sup>(※8)</sup>、精神障害者<sup>(※9)</sup>）人口は、38,744人で、総人口959,415人の約4.0%となっています。（表4参照）

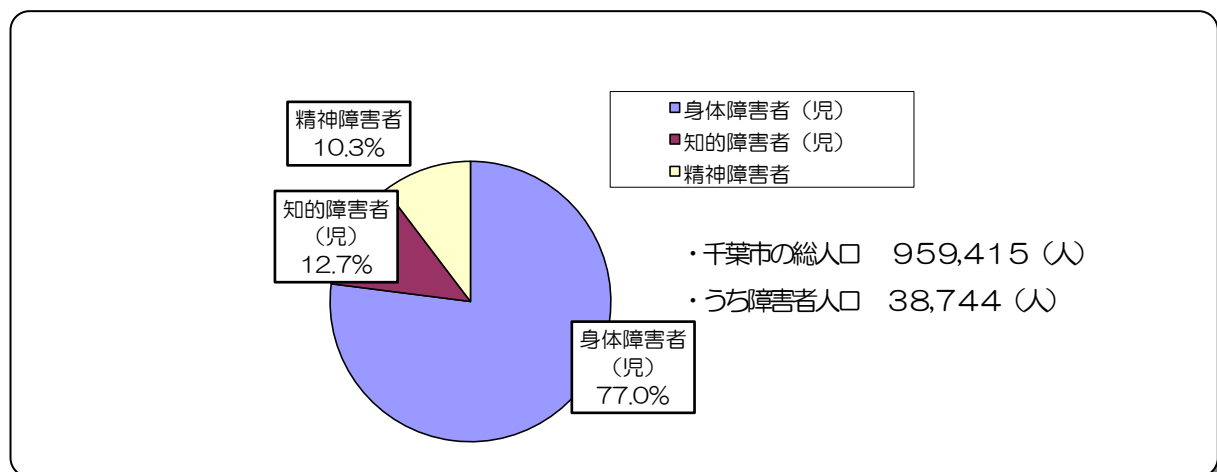
障害者のうち77.0%の29,839人が身体障害者（児）となっています。（図3参照）

【表4 障害者人口】

区 分	千葉市		(参考) 全国	
	総数(人)	総人口比(%)	総数(千人)	総人口比(%)
身体障害者(児)	29,839	3.11	3,663	2.90
知的障害者(児)	4,900	0.51	547	0.40
精神障害者	4,005	0.42	3,233	2.50
合 計	38,744	4.04	7,443	5.80

〔第2次千葉市障害者計画を一部加工、平成23年度版障害者白書〕

【図3 障害者割合】



〔保健福祉局事業概要〕

(※ 6) 高齢者…65歳以上の者。

(※ 7) 身体障害者(児)…視覚、聴覚または平衡機能、音声機能、言語機能またはそしゃく機能、肢体不自由(上肢・下肢・体幹機能)、内部機能(心臓、じん臓、呼吸器、ぼうこう、直腸、小腸、免疫機能)に障害があり、「身体障害者手帳」が交付されている人。

(※ 8) 知的障害者(児)…知的機能の障害が発達期(概ね18歳まで)にあらわれ、日常生活に支障があるために、何らかの援助を必要とする人。「療育手帳」が交付される。

(※ 9) 精神障害者…統合失調症、アルコールや薬物依存その他の精神疾患がある人。本人の申請により「精神障害者保健福祉手帳」が交付される。

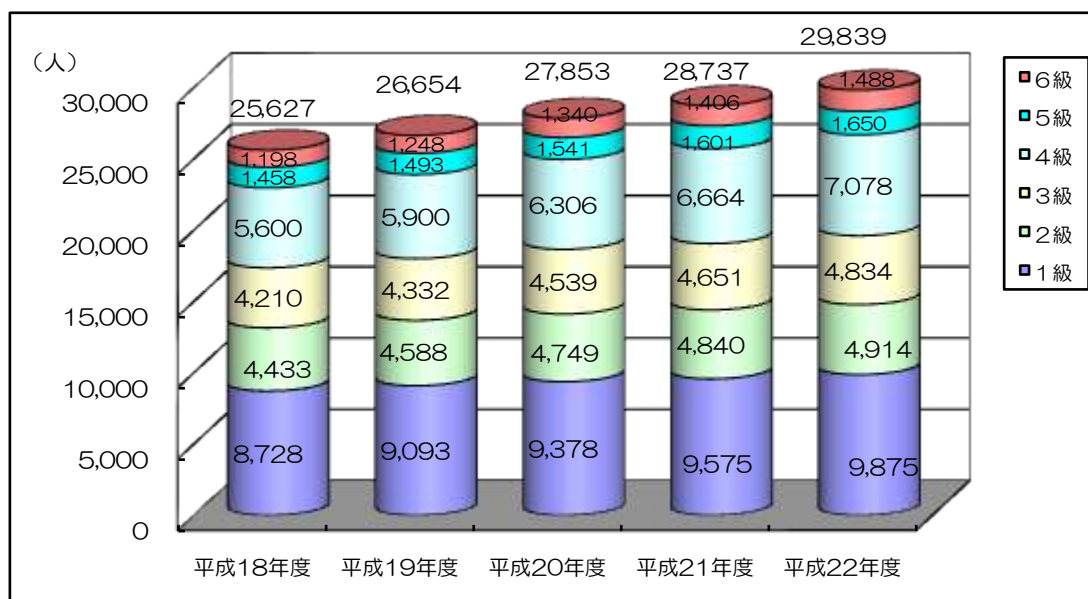
## イ 身体障害者（児）

平成18年度（25,627人）から平成22年度（29,839人）にかけて、全体で4,212人、16.4%増加しています。（図4参照）

また、障害の部位別にみると、最も多いのが肢体不自由で54.8%、次に内部障害（※10）で30.5%となっています。

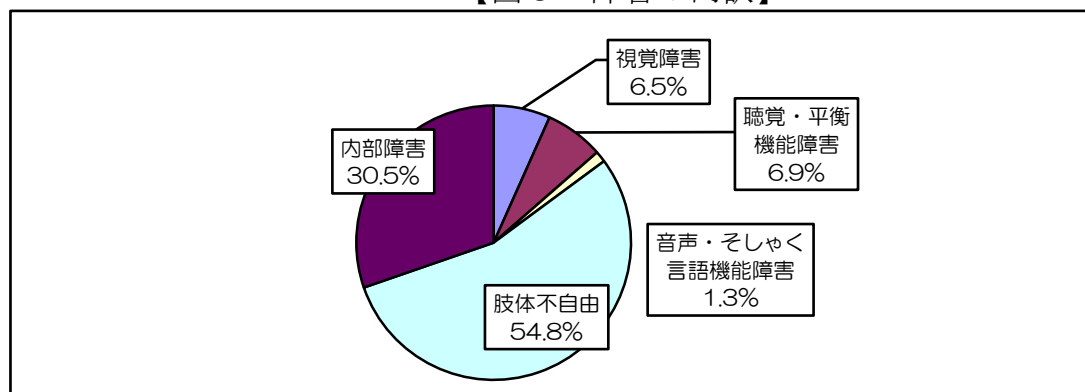
近年内部障害は増加傾向にあります。脳血管疾患や骨関節疾患、心臓疾患等の慢性疾患が高齢化の進展に伴い増加しているためと推測されます。（図5参照）

【図4 等級別身体障害者（児）の推移】



〔第2次千葉市障害者計画（一部加工）〕

【図5 障害の内訳】



〔第2次千葉市障害者計画一部加工 平成22年度末現在〕

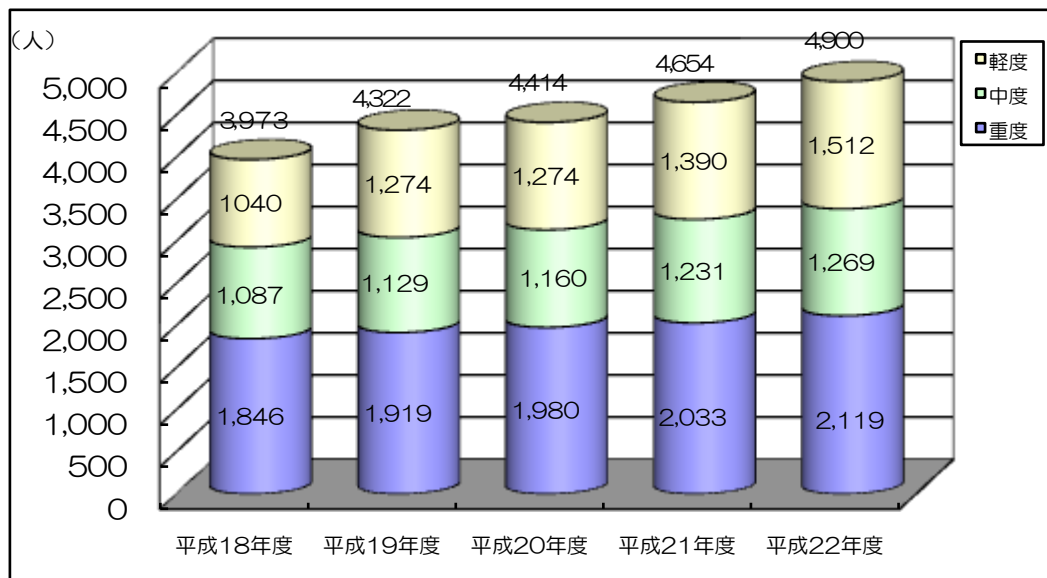
（※10）内部障害…身体障害者福祉法に定められた身体障害のうち、心臓機能障害、じん臓機能障害、呼吸器機能障害、ぼうこう・直腸機能障害、小腸機能障害、ヒト免疫不全ウイルスによる免疫機能障害、肝機能障害の7つの障害の総称。内部障害については一般にまだあまり知られておらず、外見からは分かりにくい障害であるため、周囲の人たちから理解されにくい面がある。

## ウ 知的障害者（児）

知的障害者（児）は、平成22年度末には4,900人となっています。

平成18年度の3,973人から増加傾向にあり、その最も多い程度は重度で2,119人（約43.2%）、次に軽度1,269人（約25.8%）がとなっています。（図6参照）

【図6 障害程度別知的障害者（児）の推移】



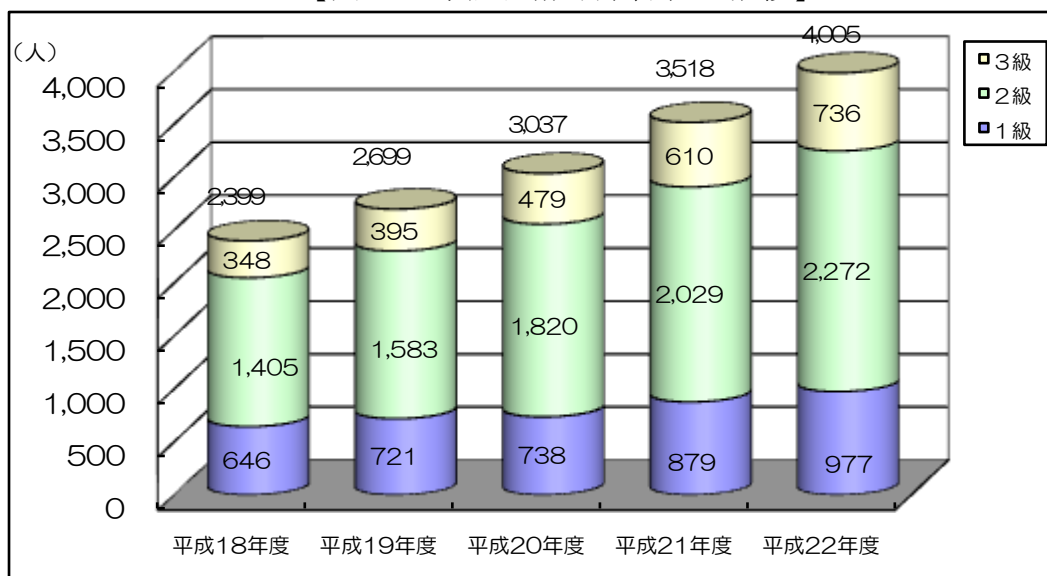
〔第2次千葉市障害者計画（一部加工）〕

## エ 精神障害者

精神障害者は、平成18年度の2,399人から平成22年度には4,005人となり、毎年約10%～15%の増加となっています。

また、等級（※11）では、日常生活が困難な程度である2級が最も多くなっています。（図7参照）

【図7 等級別精神障害者の推移】



〔第2次千葉市障害者計画（一部加工）〕

（※11）等級…1級：日常生活が一人ではできない、他の人の助けがなければ生活ができない状態の人。

2級：日常生活に著しい制限を受けており、常時援助を必要とする人。

3級：障害は重くはないが、日常生活や社会生活に制約がある人。

### **(3) 取り組むべき課題**

現在の社会においては、高齢者、障害者等も含めた、あらゆる人々が社会活動に参加し、自己実現するための施策が求められています。

そのためには、ハード面では、高齢者、障害者等が長年住みなれた地域でいつまでもいきいきと暮らすことのできる安全・安心のまちづくりが求められています。

また、ソフト面では、周囲の人たちの正しい知識と理解、地域ぐるみでの高齢者、障害者等の生きがいつくり、社会参加の促進等の各種施策の推進が必要です。

## 2 取組み状況

平成22年度末現在における、各種バリアフリー関連事業の取組み状況は以下のとおりです。

### (1) 公共交通機関

#### ア JR東日本旅客鉄道(株) (JR東日本)

全18駅において主要なバリアフリー化項目を概ね達成しています。(表5参照)

【表5 東日本旅客鉄道(株) (JR東日本) の状況】 (○概ね整備済、×未整備)

特定旅客施設	駅の出入口 ～ホーム段差解消	ホーム・車両間 乗降設備	誘導ブロック、階段 手すり、視覚聴覚 情報設備(運行情 報、運賃案内等)	高齢者・障害者等対 応エレベーター、エスカ レーター、トイレ、発券機	車いす入場、照明 設備、JIS記号、 筆談用具
幕張本郷	○	○	○	○	○
幕張	○	○	○	○	○
新検見川	○	○	○	○	○
稲毛	○	○	○	○	○
西千葉	○	○	○	○	○
千葉	○	○	○	○	○
東千葉	○	○	○	○※①	○
都賀	○	○	○	○	○
本千葉	○	○	○	○	○
蘇我	○	○	○	○	○
鎌取	○	○	○	○	○
誉田	○	○	○	○	○
土気	○	○	○	○	○
浜野	○	○	○	○	○
海浜幕張	○	○	○	○	○
検見川浜	○	○	○	○	○
稲毛海岸	○	○	○	○	○
千葉みなと	○	○	○	○	○

※①：多機能トイレ(車いす・オストメイト・ベビーベッド対応)のみ無し

## イ 京成電鉄(株)

前基本構想においてバリアフリー化の対象であった6駅（幕張本郷、幕張、稲毛、みどり台、千葉、千葉中央）のうち、2駅（幕張本郷、千葉駅）において主要なバリアフリー化項目全てを達成しています。

平成23年の国の基本方針の改正により、1日平均乗降客3,000人以上の4駅（千葉寺、検見川、学園前、おゆみ野）を、新たにバリアフリー化の対象とします。（表6参照）

【表6 京成電鉄(株)の状況（基本構想に基づく重点整備地区内）】

（○概ね整備済、×未整備）

特定旅客施設	駅の出入口 ～ホーム段差解消	ホーム・車両間 乗降設備	誘導ブロック、階段 手すり、視覚聴覚 情報設備（運行情 報、運賃案内等）	高齢者・障害者等対 応エレベーター、エスカ レーター、トイレ、発券機	車いすスペース、照明 設備、JIS記号、 筆談用具
幕張本郷	○	○	○	○	○
幕張	○	○	○※①	○※③	○
稲毛	○	○	○※①	○※②	○
みどり台	○	○	○※①	○※③	○
千葉	○	○	○	○	○
千葉中央	○	○	○※①	○※③	○
※千葉寺	○	○	○※①	○※③	○
※検見川	×	○	○※①	○※③	○
※学園前	×	○	○※①	○※③	○
※おゆみ野	×	○	○※①	○※③	○

※①：視覚・聴覚情報のみ無し

※②：トイレは車いす・オストメイト対応のみ

※③：多機能トイレ（車いす・オストメイト・ベビーベッド対応）のみ無し

※：新規特定旅客施設

## ウ 千葉都市モノレール(株)

前基本構想においてバリアフリー化の対象であった5駅（千葉みなと、千葉、都賀、スポーツセンター、千城台）のうち、2駅（千葉みなと、千葉）において主要なバリアフリー化項目を概ね達成しています。

鉄道駅と同様に、新たに1日平均乗降客3,000人以上の4駅（市役所前、作草部、天台、みつわ台）をバリアフリー化の対象とします。（表7参照）

【表7 千葉都市モノレール(株)の状況（基本構想に基づく重点整備地区内）】

（○概ね整備済、×未整備）

特定旅客施設	駅の出入口 ～ホーム段差解消	ホーム・車両間 乗降設備	誘導ブロック、階段 手すり、視覚聴覚 情報設備（運行情 報、運賃案内等）	高齢者・障害者等対 応エレベーター、エスカ レーター、トイレ、発券機	車いすスペース、照明設 備、JIS記号、 筆談用具
千葉みなと	○	○	○	○※③、⑤	○
千葉	○	○	○	○※③、⑤	○
都賀	○	○	○※②	○※④、⑤	○
スポーツセンター※①	○	○	○※②	○※④、⑤	○
千城台	○	○	○※②	○※④、⑤	○
※市役所前	○	○	○	○※⑤	○
※作草部	○	○	○※②	○※④、⑤	○
※天台	○	○	○※②	○※④、⑤	○
※みつわ台	○	○	○※②	○※④、⑤	○

※①：前基本構想では、1日平均乗降客数5,000人以下でも特定旅客施設に位置付けていました。

※②：視覚・聴覚情報無し

※③：トイレは車いす対応のみ設置

※④：多機能トイレ（車いす・オストメイト・ベビーベッド対応）のみ無し

※⑤：発券機は点字のみ対応

※：新規特定旅客施設

【旅客施設のバリアフリー化の例】



(駅舎内のエレベーター設置)



(車いす使用者用トイレの設置)

**エ バス**

本市におけるバス車両全792台中295台がノンステップバス<sup>(※12)</sup>であり、ノンステップバスの導入率は37%となっています。(表8参照)

国の基本方針の目標値では、ノンステップバスの導入率を平成32年度末で約70%にすることとされていますので、今後も目標達成に向け、着実に対応していく必要があります。

また、リフトあるいはスロープ付きバスについても、新たに導入率を平成32年度末で約25%にすることとされていますので、導入を促進します。

【表8 低床バスの普及状況】

	車両数	導入率(%)
ノンステップバス	295	37%
ワンステップバス	292	37%
その他	205	26%
合計	792	100%

\*リフト付きバスは0台

【ノンステップバスの例】



(※12) ノンステップバス…出入口の段差をなくし乗降を容易にしたバス。床面高さが概ね35cm以下のものを指す。



## オ 福祉タクシー

福祉タクシーは高齢者、障害者等の円滑な移動サービスを提供する公共交通事業者として位置付けられており、福祉タクシー車両の増加は、高齢者、障害者等の社会参加を促進する一つの要因となっています。

特に、単独では外出することができない高齢者、障害者等にとっては、施設のバリアフリー化だけでは自立した生活を享受することができず、連続的なドア・ツー・ドア型のバリアフリー化手段として、福祉タクシーの確保が重要となっています。

福祉タクシー車両については、平成22年度末現在、千葉市内で約133台が導入されていますが、上記のような背景を踏まえ、事業者側の積極的な導入を促進していく必要があります。

### 【福祉タクシー車両の例】



(車いす等対応車)



(回転シート車)

## (2) 道路

平成22年度末現在、「道路特定事業計画（平成15年7月策定）」で位置付けたバリアフリー経路の整備状況は、経路延長58.5kmに対し、36.5kmの完成、整備率62%となっています。

道路のバリアフリー化に関しては、短期間でより広範な区域での移動の円滑化を図るため、平坦性が確保されている歩道の透水性化は舗装改良の必要が生じた時点で行い、また電線類の地中化は「電線共同溝基本計画」に基づき実施するなど、それぞれ優先順位を付けて事業を推進しています。

【表9 道路特定事業の計画状況】

番号	重点整備地区名	計画経路	
		経路数	延長距離 (単位：km)
1	JR/京成幕張本郷地区	2	0.7
2	JR/京成幕張地区	3	3.5
3	JR新検見川地区	2	1.6
4	JR/京成稲毛地区	3	2.7
5	JR西千葉、京成みどり台地区	2	2.0
6	千葉都心地区	36	26.7
7	JR蘇我地区	4	1.5
8	JR浜野地区	0	0.0
9	JR鎌取地区	5	2.9
10	JR誉田地区	1	1.0
11	JR土気地区	3	2.8
12	JR/モノレール都賀地区	4	1.1
13	JR検見川浜地区	5	4.8
14	JR稲毛海岸地区	5	4.2
15	モノレールスポーツセンター地区	2	0.8
16	モノレール千城台地区	3	2.2
17	JR海浜幕張地区	2地区については、今後、特定事業計画を策定します。	
18	市立青葉病院周辺地区		
合計		80	58.5

【バリアフリー整備例】



(施工前)



(施工後)

### (3) 信号機等

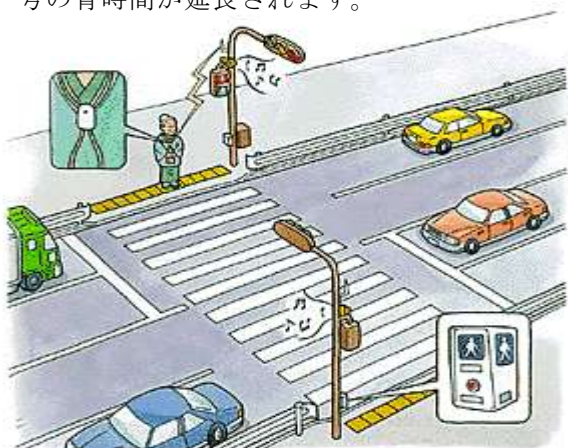
「交通安全特定事業計画（平成23年1月策定）」では、道路における歩行者の安全な移動を確保するため、県公安委員会が主体となり、既存信号機への視覚障害者用付加装置等整備や歩道上における道路不正使用に対する指導の取締り強化、違法駐車対策等を行うことを定めています。

平成22年度末現在バリアフリー対応型信号機（図8参照）の整備は、重点整備地区内の信号機212基中198基（93%）が整備済となっています。

【図8 バリアフリー対応型信号機】

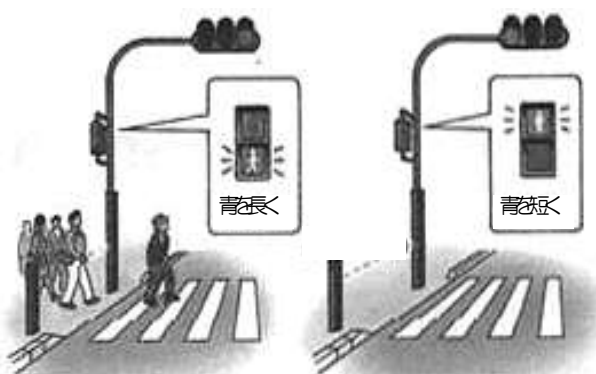
#### ○弱者感応信号機

押ボタンを押したり、高齢者等がお持ちのペンダント型の発信機を操作すれば、歩行者信号の青時間が延長されます。



#### ○歩行者感応信号機

歩行者用のセンサーを設置して横断歩行者を検出し、歩行者を感知した場合は横断青時間を延長し、歩行者を感知しない場合は横断青時間を短縮します。



〔警察庁ホームページ〕

### (4) 都市公園

国の基本方針の目標では、平成32年度末で、園路広場の設置された都市公園の約60%、駐車場の設置された都市公園の約60%、便所の設置された都市公園の約45%を、バリアフリー化を図ることとされています。

都市公園の駐車場については目標を達成しておりますが、都市公園の園路、便所については今後も目標達成に向け、着実に対応していく必要があります。引き続きユニバーサルデザインの考え方を取り入れた施設の整備充実を推進していきます。

【表10 都市公園の状況】

千葉市内全都市公園数 994公園	対象公園数	移動等円滑化基準への 適合公園数	
園路及び広場の設置公園数	819※①	422※②	52%
駐車場の設置公園数	20	16※③	80%
便所の設置公園数	191	63※④	33%

※①：例外規定公園を除く

※②：園路・広場の出入口、通路等がバリアフリー化基準に沿って設置されている公園数

※③：基準に沿った車いす使用者等用駐車施設設置公園数

※④：基準に沿った車いす使用者等用トイレ設置公園数

## (5) 建築物

現在、主要な公共施設においては、概ねバリアフリー化に対応しています。

(表1-1参照)

今後の整備方針については、はじめからあらゆる方法でバリアを生み出さないユニバーサルデザインの考え方を踏まえることが重要です。

さらに、百貨店やマーケットなどの民間施設についても、新法の趣旨を踏まえたバリアフリー化を周知、支援していく必要があります。

【表1-1 延べ床面積2,000㎡以上の主要公共施設の状況】

主要公共施設	延床面積 (㎡)	エレベーター等	段差解消	障害者用 トイレ	障害者用 駐車場	その他の取り組み
きぼーる	50,755	EV全13基 全て車いす対応 (点字標示) Eカー全10基 うち6基は車いす対応	入口：段差無し	30箇所	8台分	自動ドア、点字ブ ロック、貸出用車い す等
青葉病院	28,722	全7基 全て車いす対応 (点字標示、音声装置)	駐車場入口：スロープを 設置 病院入口：段差無し	12箇所	6台分	自動ドア、点字ブ ロック、貸出用車い す等
千葉市文化交流 プラザ	20,255	全3基 全て車いす対応 (点字標示、音声装置)	段差のある1階南面入口 に1箇所スロープ設置	5箇所	1台分	自動ドア、点字ブ ロック、貸出用車い す等
中央図書館・ 生涯学習センター	19,639	全3基 うち2基は車いす及び視 覚障害者対応 1基は視覚障害者対応 (点字標示、音声装置)	入口：段差無し	7箇所	6台分	自動ドア、点字ブ ロック等
中央コミュニティ センター	18,737	全6基 うち2基は車いす対応 (点字標示、音声装置)	1階入口：段差のある箇 所はスロープを設置 2階入口：段差無し	1箇所	2台分	自動ドア、点字ブ ロック、貸出用車い す等
市役所本庁舎	17,523	全4基 うち2基は車いす対応 (点字標示、音声装置)	1階入口：段差のある箇 所はスロープを設置 2階入口：段差無し	1箇所	12台分	自動ドア、点字ブ ロック、貸出用車い す等
海浜病院 (診療棟・病棟)	16,324	全5基 うち3基は車いす対応	1階入口：段差のある箇 所はスロープを設置 他の階：段差無し	5箇所	4台分	自動ドア、点字ブ ロック、貸出用車い す等
千葉ポートアリーナ	16,062	全1基 車いす対応 (点字標示、音声装置あ り)	1階入口：段差のある箇所 はスロープを設置 2階入口：段差無し(車い す用観客席まで)	3箇所	2台分	自動ドア(一部手 動)、点字ブロッ ク、貸出用車いす等
総合保健医療 センター	15,200	全6基 うち4基は車いす対応 (点字標示、音声装置)	1階入口：段差無し	4箇所	3台分	自動ドア、点字ブ ロック等
千葉市ハーモニー プラザ	14,185	全7基 うち5基は車いす対応 (点字標示、音声装置)	出入口段差無し 廊下、階段等は2段手す り 外部：スロープ設置済	20箇所	10台分	自動ドア、点字ブ ロック、貸出用車い す、音声誘導装置等
美浜保健福祉 センター 美浜文化ホール (複合施設)	8,200	全3基 全て車いす対応 (点字標示、音声装置)	1階入口：段差無し	6箇所	10台分	自動ドア、点字ブ ロック、貸出用車い す等

## 第3章 バリアフリー化の目標とその基本的な方向

本基本構想では、千葉市新総合ビジョンで示した「人間尊重・市民生活優先」の理念のもと、バリアフリー化を推進するために、次の6つの目標を掲げます。

### 社会参加への支援

#### 1 安心して行動でき、いきいきとした社会参加づくりを目指します。

- ①駅から主要な施設までの主要な経路など、まち中の連続的なバリアフリーネットワーク化を図ります。
- ②駅構内や駅前広場など、交通結節点でのバリアフリー化を進めます。
- ③鉄道駅や乗り合いバス車両のバリアフリー化を支援します。
- ④コミュニティバスなどの活用により、移動の利便性を向上させます。
- ⑤各種事業を整合させ、効率的なバリアフリー施策を実施します。

### 都市の魅力づくり

#### 2 バリアフリーが大きな魅力となり、活力の源となるまちづくりを目指します。

- ①建物のバリアフリー化を積極的に進めます。
- ②高齢者、障害者等が日常生活や社会生活において利用する施設を広く面的にとらえ、生活空間におけるバリアフリー化を進めます。
- ③バリアフリーを重視した都市居住を促進します。

### 心のバリアフリー、意識の向上

#### 3 やさしさの文化をはぐくむまちづくりを目指します。

- ①バリアフリー体験学習や職員研修、高齢者、障害者等との交流などを積極的に推進し、市民のバリアフリーに対する意識の向上を図ります。

## 市民との連携、市民参加

### **4 連携と協働により、ともに築くまちづくりを目指します。**

- ①高齢者、障害者等の社会参加と自立を支援するボランティアやNPO活動等の情報を一元的に提供するなど、市民の自発的・自主的な活動を支援します。
- ②市民や民間等との連携や協力のもと、民間建物等のバリアフリー化を促進させます。
- ③市民参画によりバリアフリー化の実施状況を点検し、利用者の意向を踏まえた安全・安心のまちの実現を目指します。

## ユニバーサルデザイン

### **5 全ての人にやさしいデザインの施設づくりを目指します。**

- ①高齢者や障害者だけでなく、全ての人々のニーズに応え、使いやすい供用デザインの施設づくりを目指します。

## 自然環境や都市景観との調和

### **6 都市景観の醸成と自然と共生する市街地環境づくりを目指します。**

- ①公園、広場、水辺空間等、自然環境とのふれあいの場のバリアフリー化を進めます。
- ②歩きやすく、自然にもやさしい透水性や保水性舗装を推進し、水循環やヒートアイランド現象の軽減等環境の負荷軽減も図ります。
- ③バリアフリーの整備と道路緑化や電線類の地中化など景観整備との調和を図り、都市景観の醸成を図ります。
- ④景観や自然環境に配慮し、安全で快適な歩行環境の創出を図ります。



## (1) 特定旅客施設の設定

重点整備地区(重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進する必要があると認められる地区)の中心となる特定旅客施設は以下の点を考慮して選定します。

- ① 乗降客数3,000人/日以上(又は相当数の高齢者、障害者等の利用が見込まれる)の駅
- ② 駅を中心として、徒歩圏内(概ね1km以内)に生活関連施設(※16)が複数立地していること

乗降客数3,000人/日未満で、周辺に生活関連施設が少ない駅については、特定旅客施設としては設定しませんが、バリアフリー新法の趣旨にのっとり、周辺道路の整備などと連携したバリアフリー化事業を推進していきます。

重点整備地区の中心となる特定旅客施設は以下のとおりです。(表12参照)

【表12 特定旅客施設】

<b>■ JR：全18駅中18駅</b>		
・幕張本郷	・東千葉	・土気
・幕張	・都賀	・浜野
・新検見川	・本千葉	・海浜幕張
・稲毛	・蘇我	・検見川浜
・西千葉	・鎌取	・稲毛海岸
・千葉	・誉田	・千葉みなと
<b>■ 京成：全13駅中10駅</b>		
・幕張本郷	・千葉	・学園前※
・幕張駅	・千葉中央	・おゆみ野※
・稲毛駅	・千葉寺※	
・みどり台	・検見川※	
<b>■ 千葉都市モノレール：全18駅中9駅</b>		
・千葉みなと	・スポーツセンター	・作草部※
・千葉	・千城台	・天台※
・都賀	・市役所前※	・みつわ台※

※新たに特定旅客施設に設定

(※13) 重点整備地区…以下の要件に該当する地区。

①生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設間の移動が通常徒歩で行われる地区。

②生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設(道路、駅前広場、通路その他一般交通の用に供する施設)について移動等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。

③当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、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。

(※14) 生活関連経路…生活関連施設相互間の経路(道路や通路等)。

(※15) 特定旅客施設…1日当たりの平均的な乗降客数が3,000人以上であること、または相当数の高齢者、障害者等の利用が見込まれること等の要件に該当する旅客施設。

(※16) 生活関連施設…高齢者、障害者等が日常生活または社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設など。



## (2) 生活関連施設の設定

高齢者、障害者等が日常生活や社会生活において利用する施設で、当該施設または当該施設に至る経路について、特に移動等円滑化に配慮する必要性が高い施設を「生活関連施設」として設定します。

生活関連施設は、ある程度広域性があり、拠点性を有している以下の施設を対象とします。(表13参照)

【表13 生活関連施設】

	施設の内容
市関係	市役所、区役所、コミュニティセンター、図書館、美術館、保健福祉センター、保健センター、市民会館、公民館
県関係	県庁、警察署、図書館、美術館、県税事務所、文化会館
国関係	税務署、法務局、社会保険事務所、公共職業安定所（ハローワーク）
医療施設	20床以上の病院
教育施設	特別支援学校、大学 ※大学は、広範囲な方を対象に生涯学習等のコミュニティ活動の拠点となることが考えられるため位置づけます。
福祉施設	通所施設、福祉作業所
商業施設	デパート、大型総合スーパーマーケット、商店街、郵便局等
その他	特定旅客施設、都市公園、路外駐車場（500㎡以上の料金徴収）

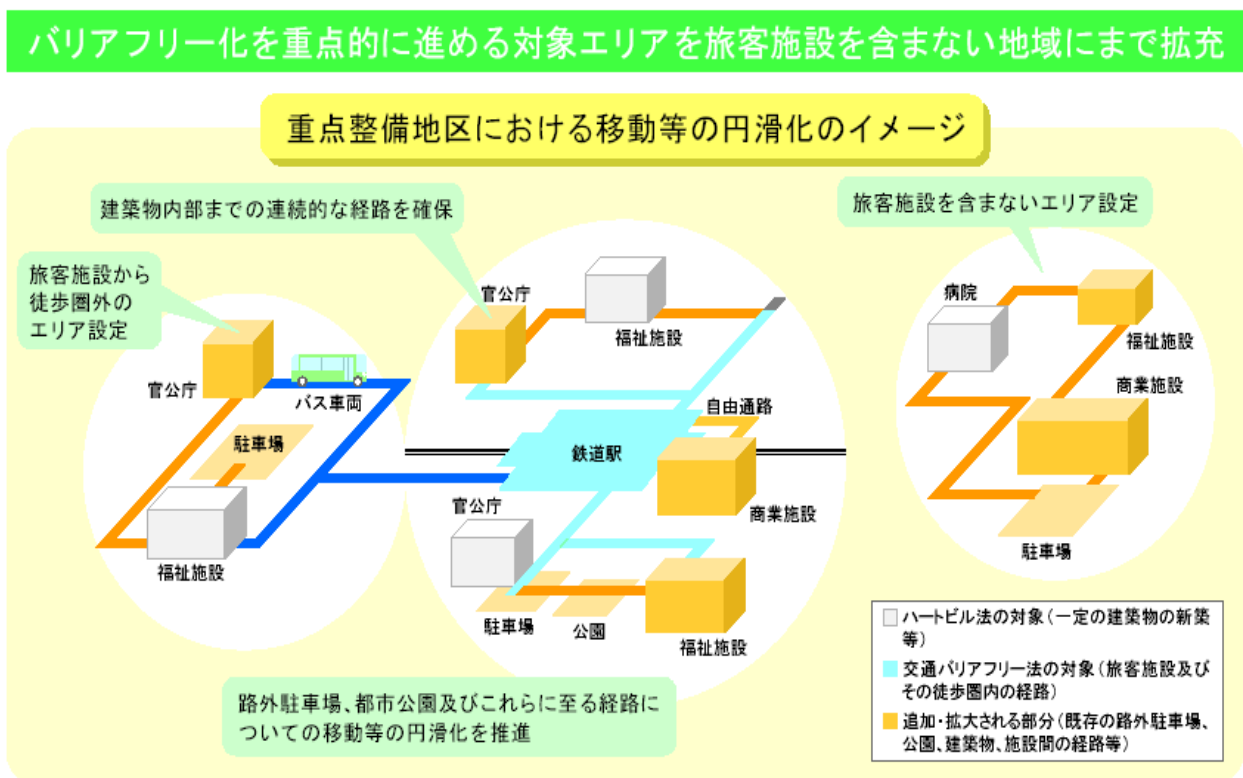
### (3) 重点整備地区の位置及び区域の設定

特定旅客施設並びに必要な主要施設を中心に、

- ① 徒歩圏内（概ね1 km 以内）の範囲であること
- ② 生活関連施設のうち、特定旅客施設または官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物<sup>(※17)</sup>に該当するものが3施設以上所在すること
- ③ 生活関連施設相互間の移動が通常徒歩であることを条件として、重点整備地区の区域を設定します。

なお、特定旅客施設が近接している場合は一体として考え、一つの重点整備地区として設定し、区域境は主要な道路、鉄道等を基本として整形した区域とします。(図10参照)

【図10 重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ】



[バリアフリー新法の解説]

(※17) 特別特定建築物…特定建築物（多数の者が利用する建築物）のうち不特定かつ多数の者が利用し、または主として高齢者、障害者等が利用する建築物、大型店舗（デパート等）、マーケット、官公署、特別支援学校、老人ホームなど。

以上のとおり、本基本構想で設定する重点整備地区は、前構想に引続き、18地区を設定します。(表14参照)

【表14 重点整備地区一覧】

番号	重点整備地区名	特定旅客施設		
		JR	京成	モノレール
1	JR/京成幕張本郷地区	幕張本郷	幕張本郷	—
2	JR/京成幕張地区	幕張	幕張	—
3	JR新検見川地区	新検見川	検見川	—
4	JR/京成稲毛地区	稲毛	稲毛	—
5	JR西千葉、京成みどり台地区	西千葉	みどり台	—
6	千葉都心地区	千葉	千葉	千葉
		本千葉	千葉中央	千葉みなと
		千葉みなと	—	市役所前
		東千葉	—	—
7	JR蘇我地区	蘇我	—	—
8	JR浜野地区	浜野	—	—
9	JR鎌取地区	鎌取	—	—
10	JR誉田地区	誉田	—	—
11	JR土気地区	土気	—	—
12	JR/モノレール都賀地区	都賀	—	都賀
13	JR検見川浜地区	検見川浜	—	—
14	JR稲毛海岸地区	稲毛海岸	—	—
15	モノレールスポーツセンター地区	—	—	スポーツセンター
16	モノレール千城台地区	—	—	千城台
17	JR海浜幕張地区	海浜幕張	—	—
18	市立青葉病院周辺地区	—	千葉寺	—

## 2 生活関連経路

### (1) 生活関連経路設定の視点

生活関連経路を設定するにあたり以下の点を考慮し、設定しました。

- (ア) 特定旅客施設から生活関連施設へのアクセス
- (イ) 生活関連施設間のアクセス
- (ウ) 駅周辺の通行量及び歩行動線の状況
- (エ) 歩道設置の状況（道路縦断、幅員等を考慮）
- (オ) 他事業との整合性

#### 生活関連経路Ⅰ（以前の特定経路）

重点整備地区内の生活関連施設を連絡する主要な移動経路のうち、バリアフリー化基準<sup>(※18)</sup>（道路移動等円滑化基準）に適合したバリアフリー整備を行う経路をいいます。

#### 生活関連経路Ⅱ（以前の特例経路）

重点整備地区内の生活関連施設を連絡する主要な移動経路のうち、地形的制約や沿道の市街化状況などにより、バリアフリー化基準（道路移動等円滑化基準）の全てを満たす整備が困難な経路をいいます。必要経路については一部基準に適合できない道路であっても生活関連経路Ⅱとして位置付け、可能な限りバリアフリー化を図ります。

---

(※18) バリアフリー化基準…バリアフリー新法に基づき、特定事業ごとに政令や省令等で定められた基準。

## (2) 地区特性の考慮

### ア 千葉都心

千葉都心は、千葉自立都市圏の中核管理機能の中核として位置付けられ、千葉市の中心拠点であり、市内外からの来訪者も多くなっています。したがって、都心一体的かつ面的なバリアフリーネットワークを構成するものとします。

### イ 幕張新都心

幕張新都心は、国際交流機能、先端産業の中核管理機能やマリンスタジアム等を有し、主要な施設も計画的に配置されていることから、駅とこれらをネットワークすることを基本として、骨格道路はバリアフリーネットワークを構成していくものとします。

### ウ 蘇我副都心

蘇我副都心は、鉄道の結節点である J R 蘇我駅周辺部と臨海部を一体として、広域的・長期的な視点に立った整備を推進します。

### エ 区中心拠点

区中心拠点は、各区の中心性を有する市民の多様な地域活動の拠点であり、J R 新検見川駅周辺、J R 稲毛駅周辺、J R 都賀駅周辺、J R 鎌取駅周辺、J R 検見川浜駅周辺を位置付けています。

これらの地区は、区役所を中心としたネットワークを基本として設定するものとします。

### オ その他の地区

その他の地区については、駅周辺の主要施設の立地状況に応じて、骨格となるルートを設定します。また、周辺に主要施設が立地しない場合においては、公共交通機関の乗り継ぎ等を主としてとらえ、駅前周辺を経路として考えます。

### 3 特定事業

重点整備地区内の公共交通、道路、交通安全、路外駐車場、都市公園、建築物に関する特定事業の整備方針は以下に示すとおりとし、各事業者はこの整備方針に基づきそれぞれ「特定事業計画」を作成することとします。

バリアフリー化整備は各事業者が主体となって行いますが、千葉市としては、積極的に事業推進を要請するとともに、基準に適合する整備については補助金を交付するなど、費用面での支援を実施します。

#### (1) 公共交通特定事業

公共交通事業者が旅客施設及び車両等を新設・大改良・導入する際には、公共交通機関に関するバリアフリー化基準（公共交通移動等円滑化基準）へ適合させなければなりません。また、既存の旅客施設・車両等に対しても、基準に適合するよう努めなければなりません。

#### ア 鉄軌道

- (ア) 駅の出入口からプラットホームへ通ずる経路は、改札口を含めて車椅子での通行ができ、回転できる幅を確保するとともに、高低差がある場合は、エレベーターまたはスロープの設置を行います。
- (イ) プラットホームから鉄軌道車両へスムーズに乗降できるように、乗降設備を整備します。
- (ウ) その他の段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック、階段の手すり、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を設けます。
- (エ) 駅関連の施設（エレベーター、エスカレーター、発券機等）並びに駅構内及び車両内のトイレは、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とします。
- (オ) 鉄軌道車両について、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えるとともに、車椅子スペースの設置を進めます。
- (カ) 路線案内、運賃案内及び運行情報等は視覚情報・聴覚情報としてわかりやすく提供できるようにします。
- (キ) プラットホームに、点状ブロック、その他視覚障害者等の転落を防止するための設備を設置します。  
なお、発着する全ての鉄道車両の旅客用乗降口の位置が一定しており、鉄道車両を自動的に一定の位置に停止させることができるプラットホームにおいては、ホームドアまたは可動式ホーム柵を設置します。
- (ク) 通路、プラットホーム等に照明設備を設置します。
- (ケ) エレベーター、トイレ等主要な設備の付近には、JIS規格に適合する図記号による標識を設置します。
- (コ) 乗車券等販売所、案内所に筆談用具を置き、その旨表示します。

## イ バス

- (ア) バス車両の低床化、車椅子スペースの設置を進めます。
- (イ) 行き先案内として、車外用放送装置を設置します。
- (ウ) 聴覚障害者に配慮し、筆談用具の設置と表示を行います。
- (エ) バス停の上屋、ベンチ等の整備を行います。

## (2) 道路特定事業

道路管理者が特定道路<sup>(※19)</sup>の新設・改築を行う際には、道路に関するバリアフリー化基準（道路移動等円滑化基準<sup>(※20)</sup>）に適合させなければなりません。また、重点整備地区内の生活関連経路について、基準に適合するよう努めなければなりません。

- (ア) 特定旅客施設（駅）の自由通路には全てエレベーターを設置します。
- (イ) 視覚障害者誘導用ブロックを黄色で統一し、必要に応じて連続的に設置します。また、交差点においては、必要に応じてエスコートゾーン（視覚障害者用横断帯）を設置します。
- (ウ) 歩道の段差の解消をはじめ、歩行路面を含めた平坦性を確保します。
- (エ) 案内標識は、安全性と視認性の確保及び景観への配慮から、集約化とデザインの統一を図ります。
- (オ) 歩道は、歩きやすい透水性舗装とします。
- (カ) 電線類地中化の整備を進めます。
- (キ) 駅前広場には、歩行経路にシェルターを設置し、天候に関わらず、公共交通機関等の乗換えの利便性を高めます。
- (ク) 駅前広場においては、障害者用乗降場を整備します。
- (ケ) バス停留場の上屋、ベンチ等の整備を行います。
- (コ) バス停留場は、乗り降りしやすい歩道の高さにします。

### 【整備主体】

- 国土交通省千葉国道事務所
  - ・千葉都心地区
    - 国道 14 号（登戸四丁目交差点～登戸交差点）
    - 国道 126 号（広小路交差点～本町二丁目交差点）
    - 国道 357 号（登戸交差点～ポートアリーナ前交差点）
  - ・モノレールスポーツセンター地区
    - 国道 16 号（モノレールスポーツセンター駅前～千葉県総合スポーツセンター（武道館）前入り口）
- 千葉市
  - 上記以外の生活関連経路を構成する道路等

### (3) 交通安全特定事業

県公安委員会は、交通安全特定事業により信号機や道路標識などを設置する際には、次の基準に適合させなければなりません。

- (ア) 信号機について、視覚障害者のための音響機能、高齢者や車いす利用者等のための歩行者用青時間延長機能等を整備し、信号交差点での横断の利便性向上を図ります。また、必要に応じてエスコートゾーン（視覚障害者用横断帯）を設置します。
- (イ) 歩行者用道路や横断歩道等の交通規制を実施し、道路標識や道路標示を整備します。
- (ウ) 違法駐車車両の取締りの強化並びに違法駐車防止に関する広報・啓発活動等を実施します。

### (4) 路外駐車場特定事業

特定路外駐車場<sup>(※21)</sup>を設置する際には、路外駐車場に関するバリアフリー化基準（路外駐車場移動等円滑化基準）に適合させなければなりません。また、既設の特定路外駐車場に対しても、基準に適合するよう努めなければなりません。

- (ア) 車いす使用者用駐車施設は、出入口にできるだけ近い位置に設置し、看板、路面標示などにより、駐車施設の標示を行います。
- (イ) 出入口から当該駐車施設を結ぶ経路は、広い幅、緩い勾配など、円滑に利用できるよう配慮します。

---

(※19) 特定道路…生活関連施設間の道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるため移動等円滑化が特に必要なものとして、国土交通大臣がその路線及び区間を指定したもの。

(※20) 道路移動等円滑化基準…歩道の設置、歩道の段差解消・勾配改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置、案内標識の設置、エレベーターの設置、バスに乗りやすい歩道の高さの確保、乗合自動車停留所へのベンチなどの休憩施設の設置などについて定めた基準。

(※21) 特定路外駐車場…道路の付属物である駐車場、公園施設である駐車場、建築物及び建築物に付属する駐車場を除く路外駐車場であって、駐車のために供する部分の面積が500㎡以上であり、かつ駐車料金を徴収するもの。



## (5) 都市公園特定事業

特定公園施設<sup>(※22)</sup>の新設・増設・改築を行う際は、都市公園に関するバリアフリー化基準（都市公園移動等円滑化基準<sup>(※23)</sup>）に適合させなければなりません。また、既設の特定公園施設に対しても、基準に適合するよう努めなければなりません。

- (ア) 園路・広場は高齢者、障害者等の円滑な移動に適した段差のない平坦な構造にします。地形等により段差が生じる際は階段とスロープを併設し、手すり・視覚障害者誘導用ブロックの設置に努めます。
- (イ) 休憩所・管理事務所は、車いす利用者に適した出入口や広さを確保します。
- (ウ) 野外劇場・野外音楽堂には、車いす利用者の観覧スペースを設け、出入口・通路は、車いすの使用に適した構造とします。
- (エ) 駐車場は、車いす利用者用駐車施設を設け、その旨を標示します。
- (オ) トイレ・水飲場のうち1施設以上はバリアフリー化に対応したものとします。
- (カ) 園路・広場の出入口付近へ、特定公園施設の位置を標示した案内板の設置に努めます。

---

(※22) 特定公園施設…都市公園の出入口・駐車場と特定公園施設及び主要な公園施設との間の経路を構成する園路及び広場、屋根付広場、休憩場、野外劇場、野外音楽堂、駐車場、トイレ、水飲場、手洗場、管理事務所、掲示板、標識。

(※23) 都市公園移動等円滑化基準…園路・広場の出入口、通路・階段・傾斜路に関する幅・勾配、主要な公園施設への接続の確保、トイレ・駐車施設・観覧スペースの設置などについて定めた基準。

## (6) 建築物特定事業

特別特定建築物<sup>(※24)</sup>の一定規模以上の新築等（建築工事をする床面積の合計が2,000㎡（公衆トイレについては50㎡）以上となる新築、増改築や用途変更）を行う建築主等は、建築物に関するバリアフリー化基準（建築物移動等円滑化基準<sup>(※25)</sup>）に適合させなければなりません。また、これらの既存の建築物に対しても、基準に適合するよう努めなければなりません。

重点整備地区内の公共施設については、バリアフリー新法第17条に定める、「特定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定」を受けるように努め、省令で定める「建築物移動等円滑化誘導基準<sup>(※26)</sup>」に適合する施策を展開していきます。

民間施設については、バリアフリー新法の趣旨や特定建築物の認定の支援措置（表示制度、容積率の特例、税制上の特例等）等を周知し、バリアフリー化事業を充実していきます。

- (ア) 玄関や部屋の出入口はできるだけ広い幅を確保し、段差を設けないものとします。
- (イ) 廊下は表面を滑りにくくするとともに視覚障害者誘導用ブロックを設置する等、だれもが安心して利用しやすいようにします。
- (ウ) 階段には踊り場を除き、両側に手すりを付け緩やかにします。
- (エ) 敷地境界から利用居室までの経路等について、エレベーターやスロープの設置により段差を解消します。
- (オ) エレベーターは、車いすを使用する方や目の不自由な方も利用しやすい構造とします。
- (カ) 駐車場における駐車スペースは、車椅子を使用する方でも円滑に利用できるようにします。
- (キ) トイレは、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とし、できるだけオストメイト<sup>(※27)</sup>対応などの多機能トイレを設置します。
- (ク) 多数の人が利用するエレベーターを設置する場合は、車いす利用者の支障とならない構造とするほか、音声案内装置を設け、操作盤などはあらゆる人が利用しやすい構造となるよう配慮します。

---

(※24) 特別特定建築物…特定建築物（多数の者が利用する建築物）のうち不特定かつ多数の者が利用し、または主として高齢者、障害者等が利用する建築物、大型店舗（デパート等）、マーケット、官公署、特別支援学校、老人ホームなど。

(※25) 建築物移動等円滑化基準…車いす使用者と人がすれ違う廊下の幅を確保する、車いす使用者用のトイレが一つはある、目の不自由な方も利用しやすいエレベーターがあるなどについて定めた基準。

(※26) 建築物移動等円滑化誘導基準…車いす使用者同士がすれ違う廊下の幅を確保する、車いす使用者用のトイレが必要な階にある、共用の浴室なども車いす使用者が利用できるなどについて定めた基準。

(※27) オストメイト…直腸がんやぼうこうがんなどにより、臓器に機能障害を負い、腹部に人工的に排泄のための孔（ラテン語でストーマ）を造設した人のこと。日常の排泄行為には様々な苦勞がある。

## (7) その他事業

- (ア) 市街地再開発事業、土地区画整理事業等の市街地開発事業を実施する場合には、上記の事業の内容を盛り込んで、一体的にバリアフリー化を図ります。
- (イ) 「千葉県自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、放置自転車等の取締りを行います。
- (ウ) 「千葉県屋外広告物条例」に基づき、違法広告物の取締りを行います。
- (エ) 重点整備地区内におけるバリアフリー化を促進するため、生活関連経路以外の道路、及びこれに隣接する公園等についても、新設及び改良を行う際は、本基本構想の趣旨に沿うよう努力し、バリアフリーネットワークの形成を図ります。
- (オ) 震災や風水害等が発生したときに、災害時要援護者<sup>(※28)</sup>が、速やかに避難できるよう自主防災組織、社会福祉施設、民間福祉団体などによる、地域ぐるみの連絡体制・支援体制づくりを検討します。
- (カ) また、避難場所まで、可能な限り自力で避難できる「ひとにやさしいまちづくり」を推進するため、道路を中心として特定事業の連携を図ります。
- (キ) 通学路については、児童の安全に配慮するとともに、交通安全対策も考慮し、歩道の整備を図っていきます。

---

(※28) 災害時要援護者…災害に対し自分の身体・生命を守るための対応力が不十分なもの。高齢者、障害者、乳幼児、病弱者、日本語を解さない外国人等（地域防災計画による）。

## 4 重点整備地区及び生活関連経路図

### (1) 記載内容

記載する内容は以下のとおりです。

<p>■生活関連施設</p> <p>公共施設（市・県・国の関連施設）、病院（20床以上の病院）、教育施設（特別支援学校、大学）、福祉施設（通所施設、福祉作業所）、大型店舗（デパート等）、商店街等</p>	<p>■面的整備事業</p> <p>土地区画整理事業、市街地再開発事業等</p> <p>■旅客施設</p> <p>特定旅客施設（一定規模の旅客施設）、その他の旅客施設（JR、京成、モノレールの駅）</p>
<p>■生活関連経路</p> <p>・生活関連経路Ⅰ（特定旅客施設と主要施設を結ぶ移動経路、道路移動等円滑化基準に適合）</p> <p>・生活関連経路Ⅱ（特定経路に準じるが、地形等の状況で一部道路移動等円滑化基準に適合できない移動経路）</p>	<p>■重点整備地区</p> <p>事業を重点的かつ一体的に実施する重点整備地区の位置とその区域</p>

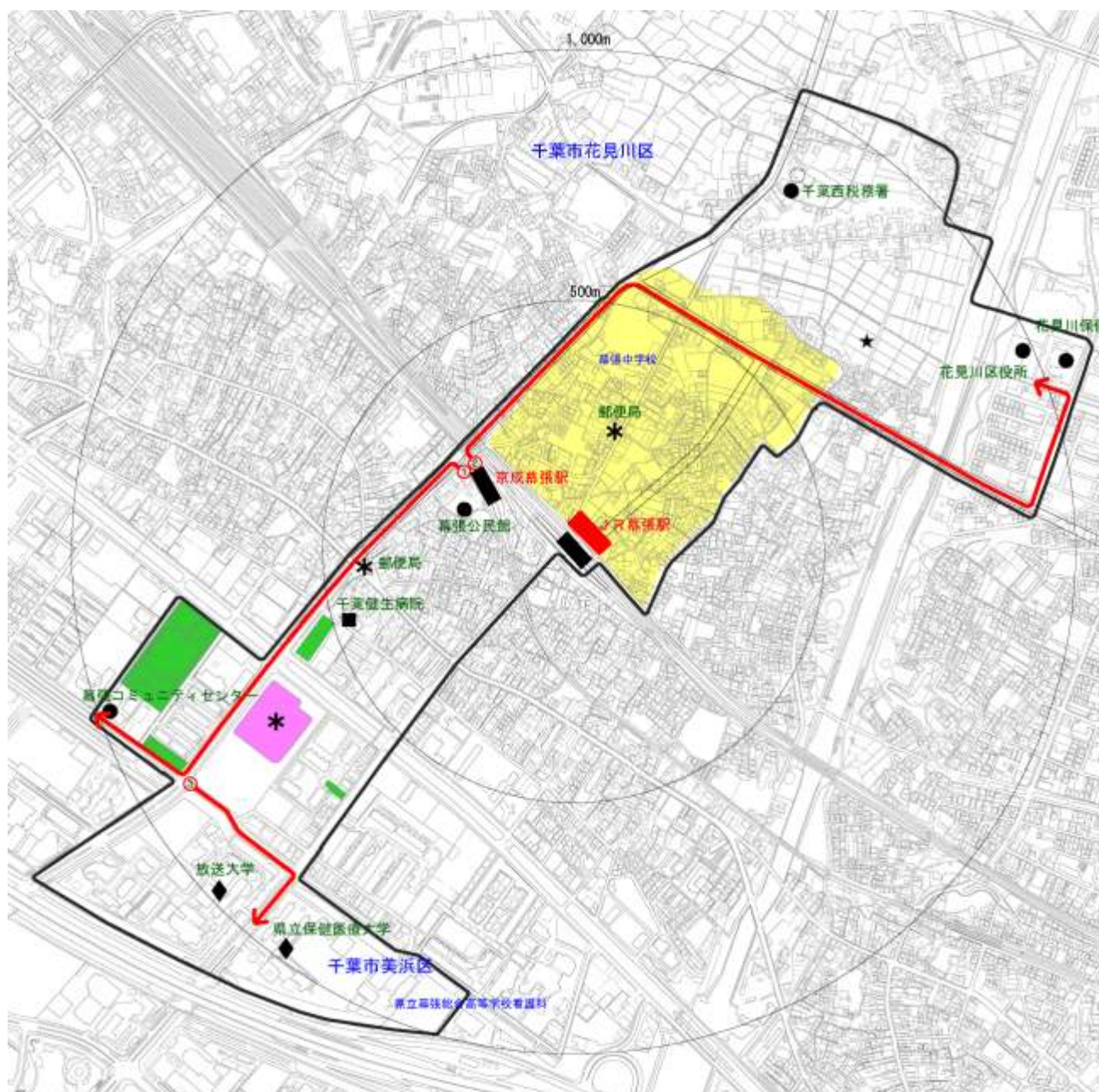
### (2) 重点整備地区

重点整備地区及びその中心となる特定旅客施設は以下のとおりです。

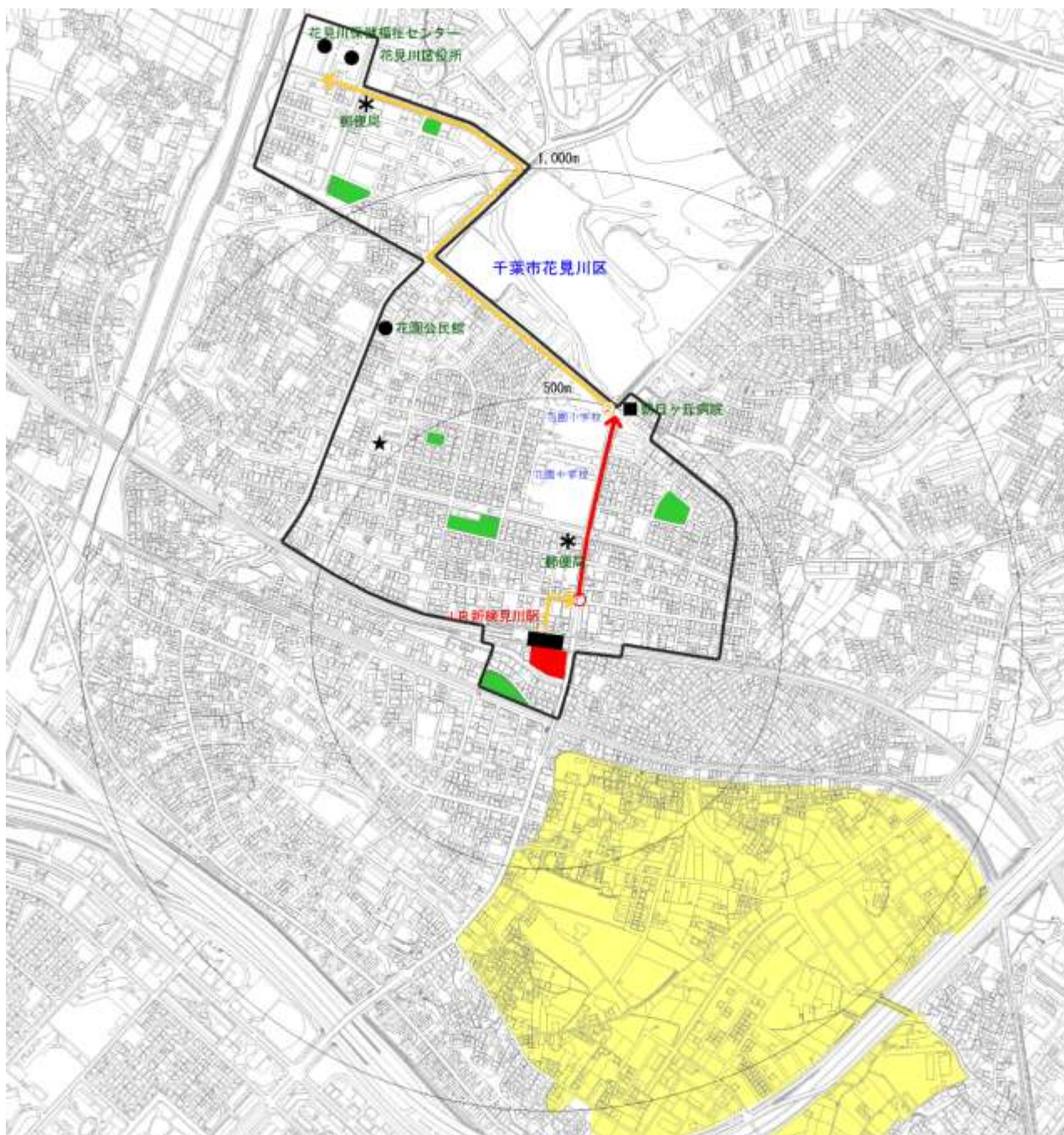




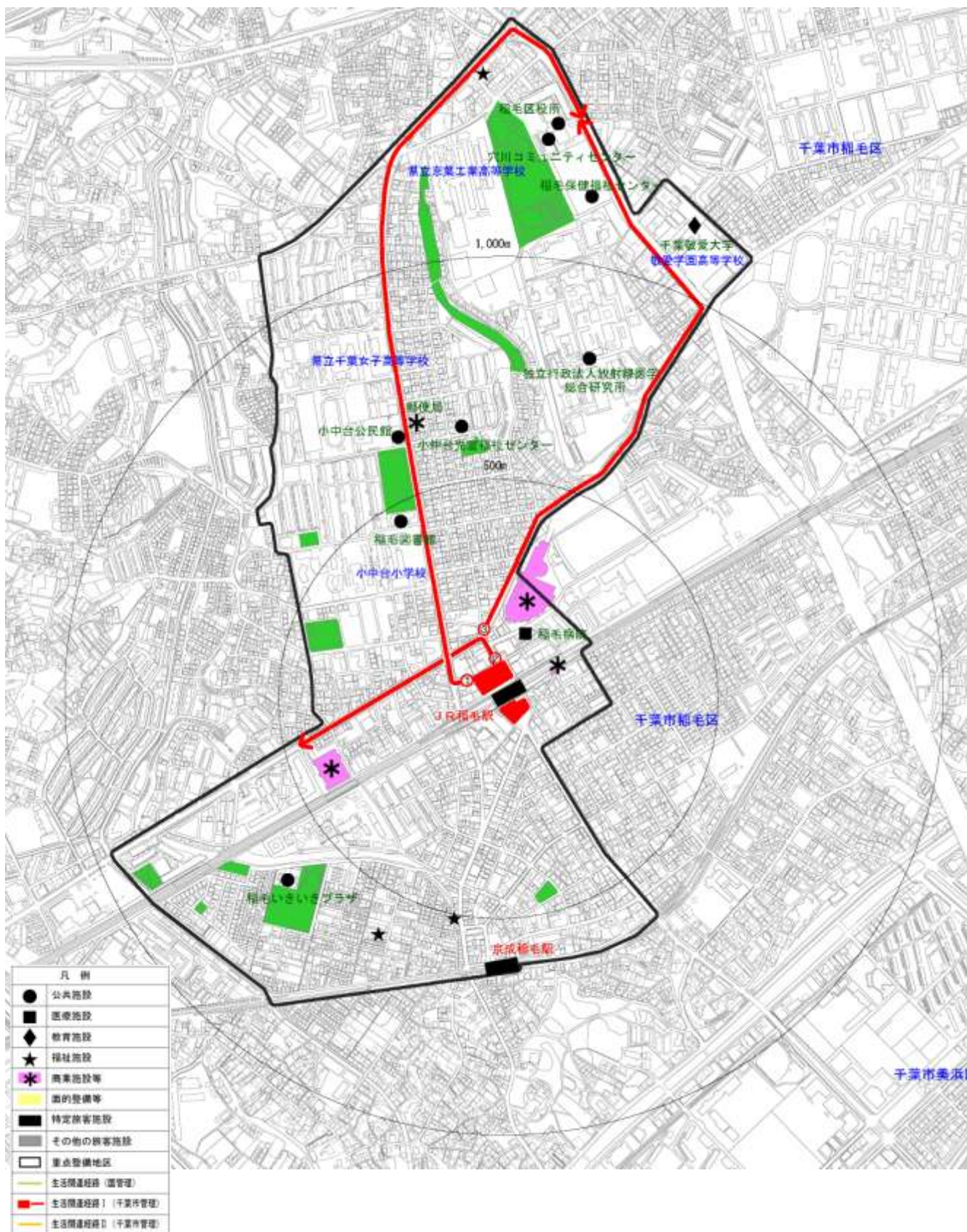
凡 例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
★	商業施設等
■	面的整備等
■	特定旅客施設
■	その他の旅客施設
□	重点整備地区
—	生活関連経路 (国管理)
—	生活関連経路 I (千葉県管理)
—	生活関連経路 II (千葉県管理)



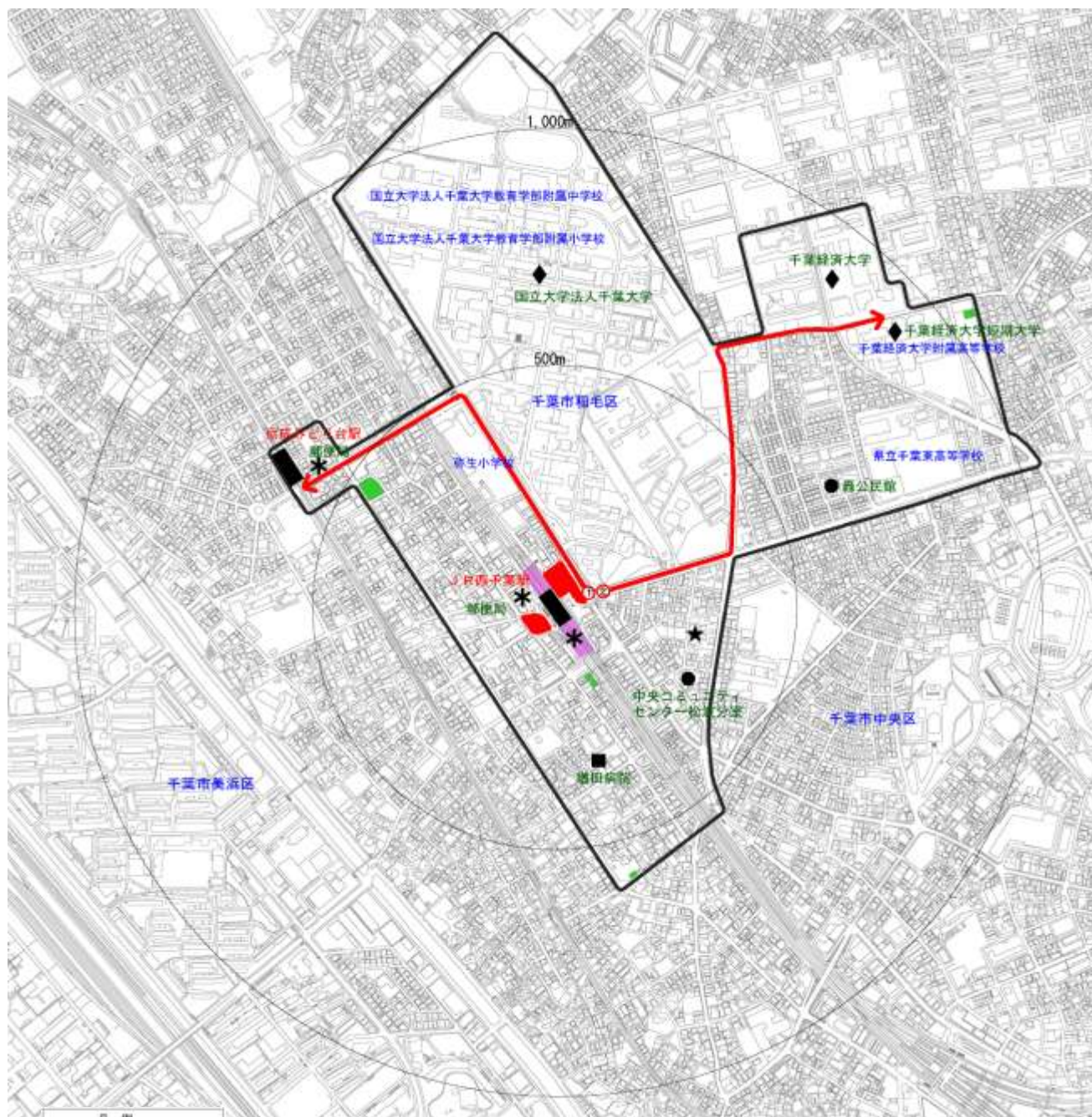
凡例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■ (Yellow)	重点整備等
■ (Black)	特定顧客施設
■ (Grey)	その他の顧客施設
□ (Black)	重点整備地区
— (Yellow)	生活関連経路 (国管理)
— (Red)	生活関連経路 I (千葉市管理)
— (Orange)	生活関連経路 II (千葉市管理)



凡 例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■	道の整備等
■	特定旅客施設
■	その他の旅客施設
□	重点整備地区
—	生活関連経路 (国管理)
—	生活関連経路 I (千葉市管理)
—	生活関連経路 II (千葉市管理)



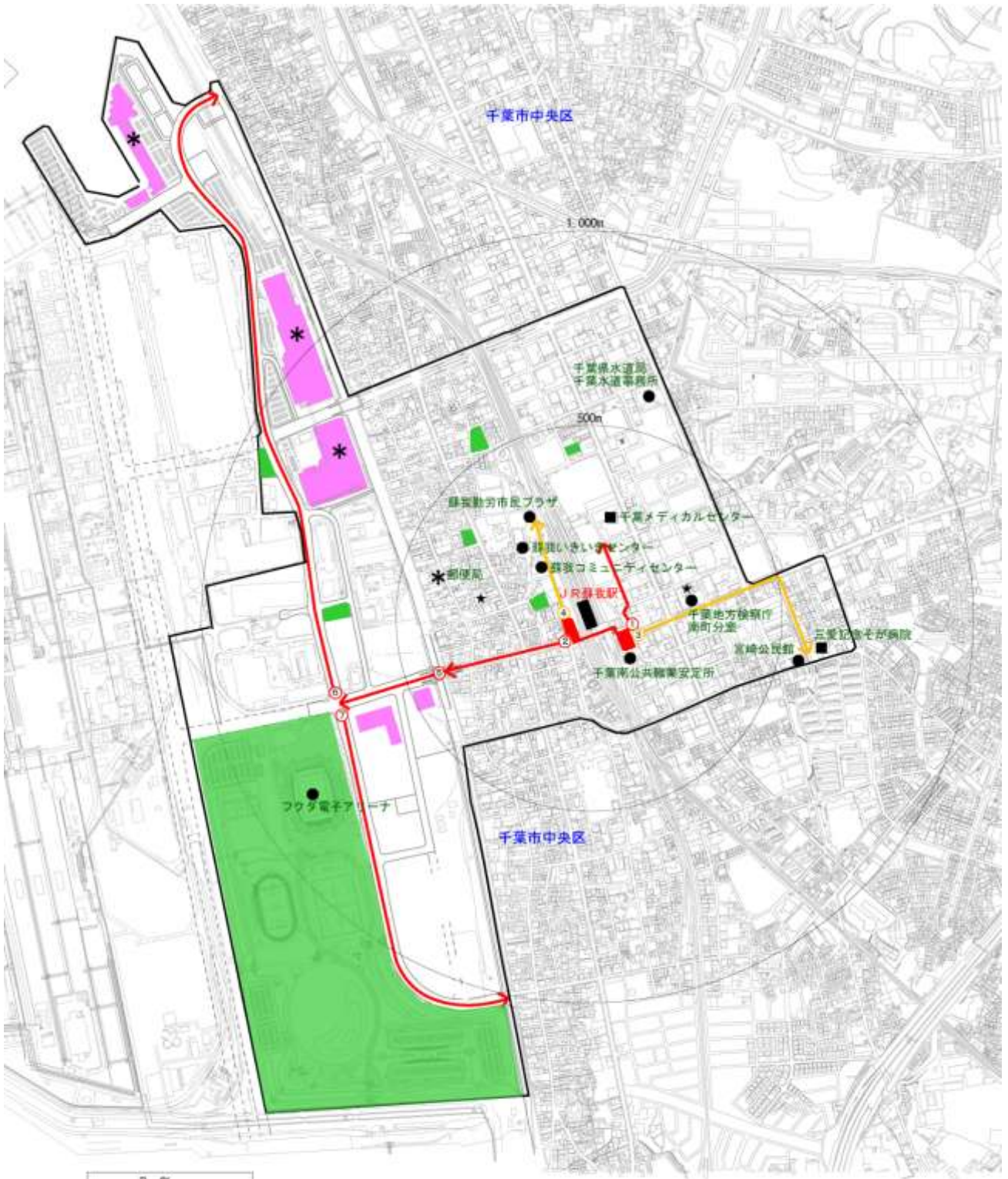




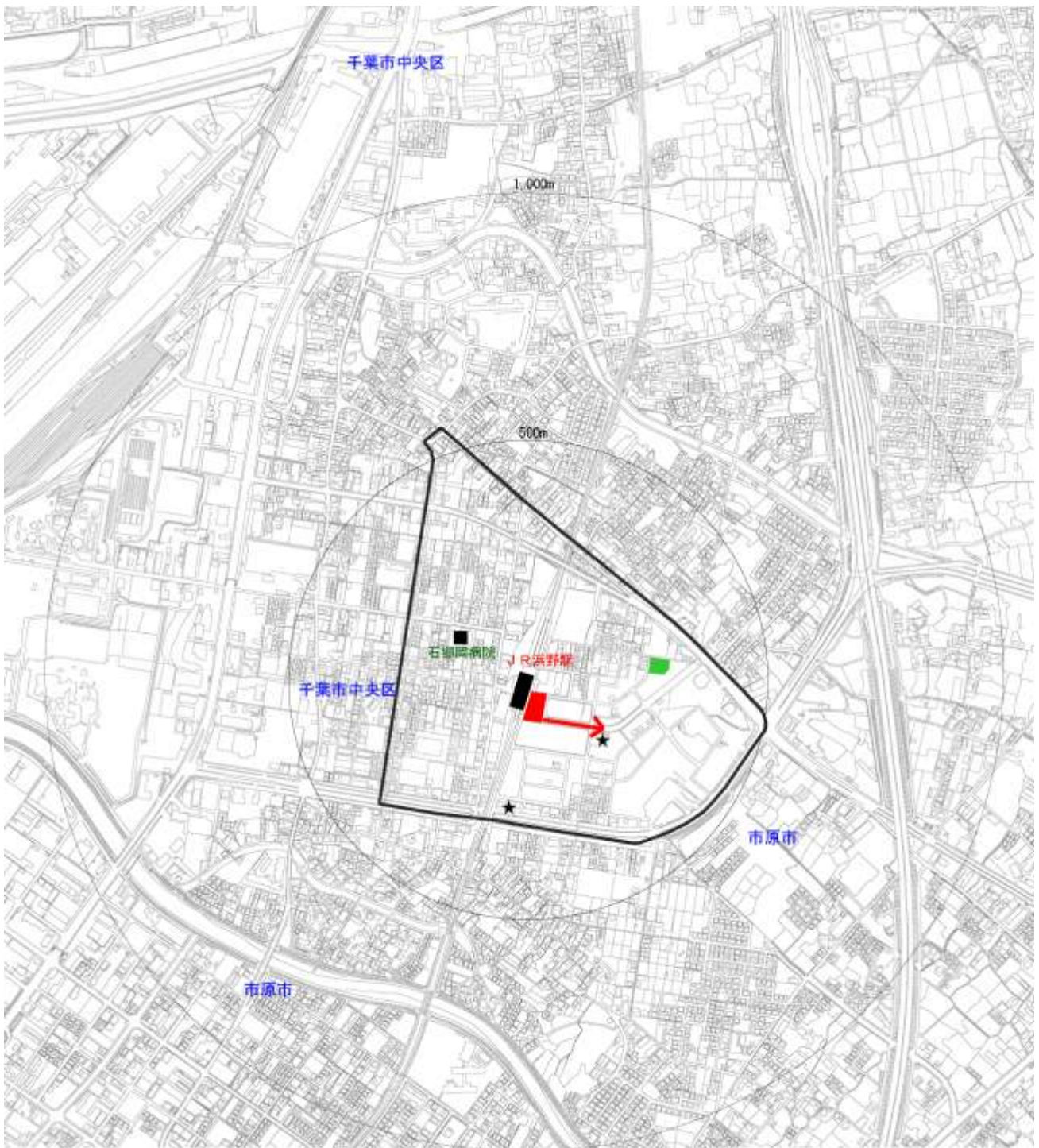
凡例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■	面的整備等
■	特定旅客施設
■	その他の旅客施設
□	重点整備地区
—	生活関連経路（国管理）
—	生活関連経路Ⅰ（千葉市管理）
—	生活関連経路Ⅱ（千葉県管理）



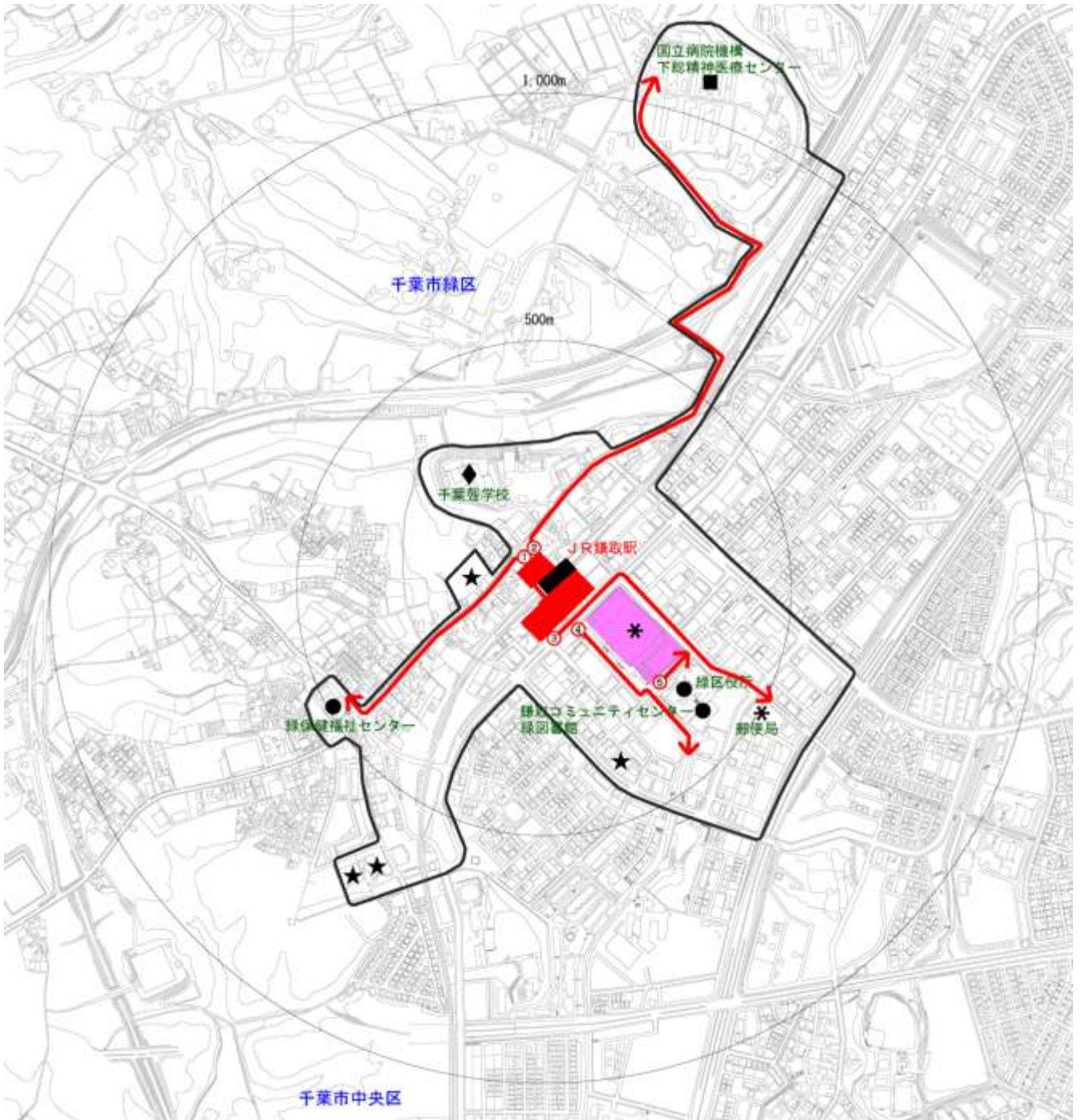




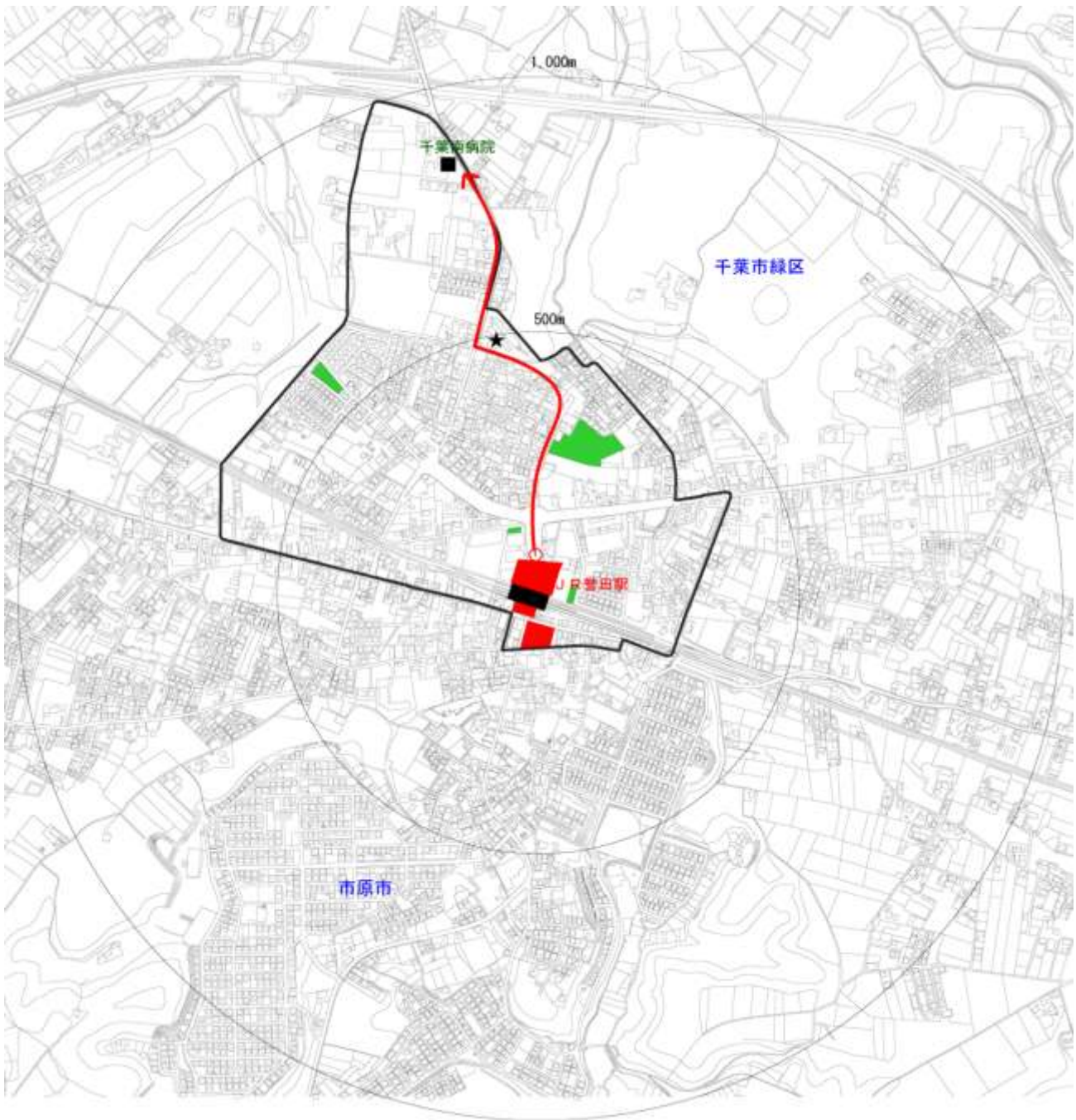
凡例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■	道の整備等
■	特定旅客施設
■	その他の旅客施設
□	重点整備地区
—	生活関連経路 (国管理)
—	生活関連経路 I (千葉市管理)
—	生活関連経路 II (千葉市管理)



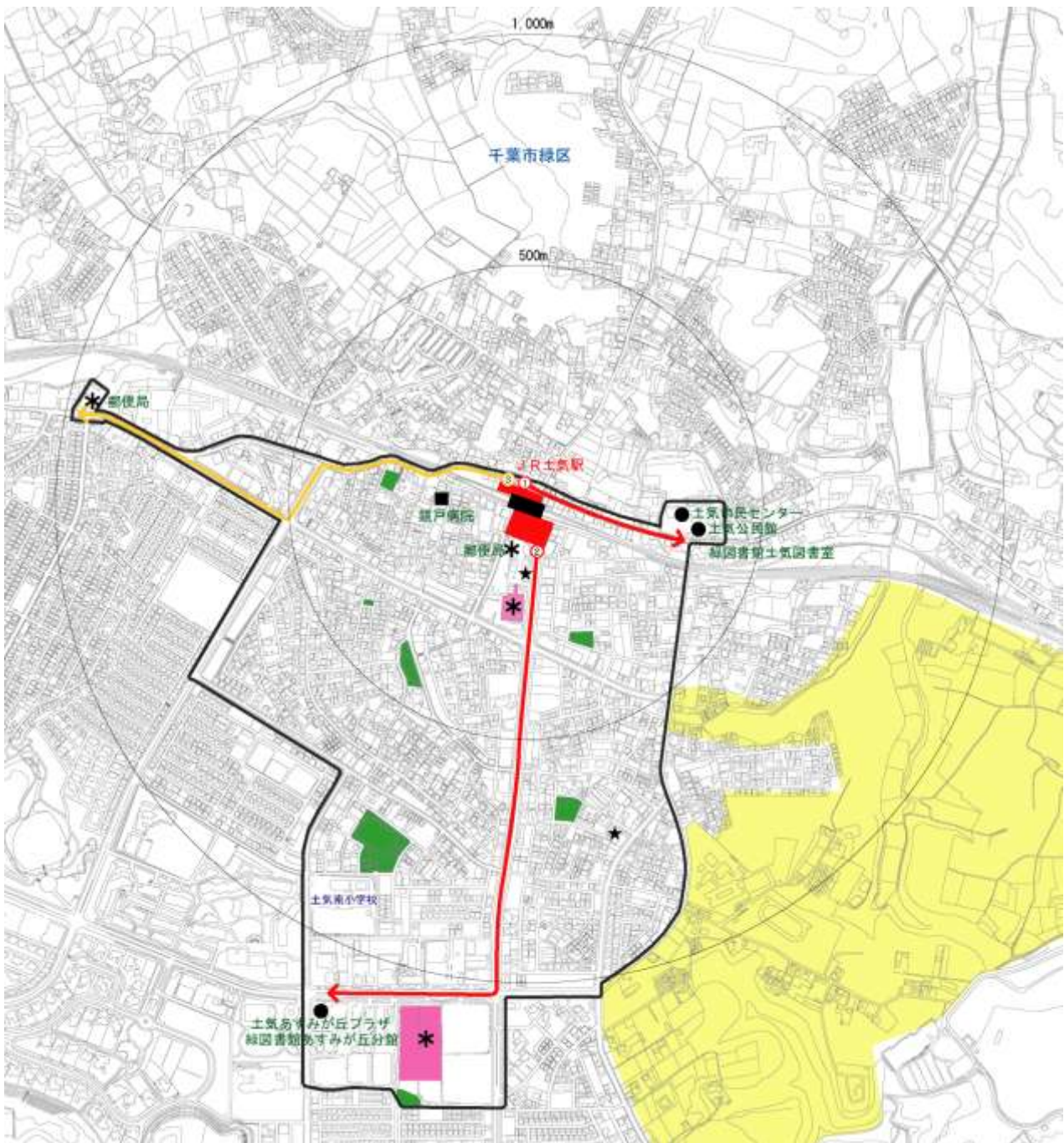
凡 例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■	道の整備等
■	特定旅客施設
■	その他の旅客施設
□	重点整備地区
—	生活関連経路 (国管理)
—	生活関連経路 I (千葉県管理)
—	生活関連経路 II (千葉県管理)



凡 例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■	面的整備等
■	特定旅客施設
■	その他の旅客施設
□	重点整備地区
—	生活関連経路 (国管理)
—	生活関連経路 I (千葉市管理)
—	生活関連経路 II (千葉市管理)

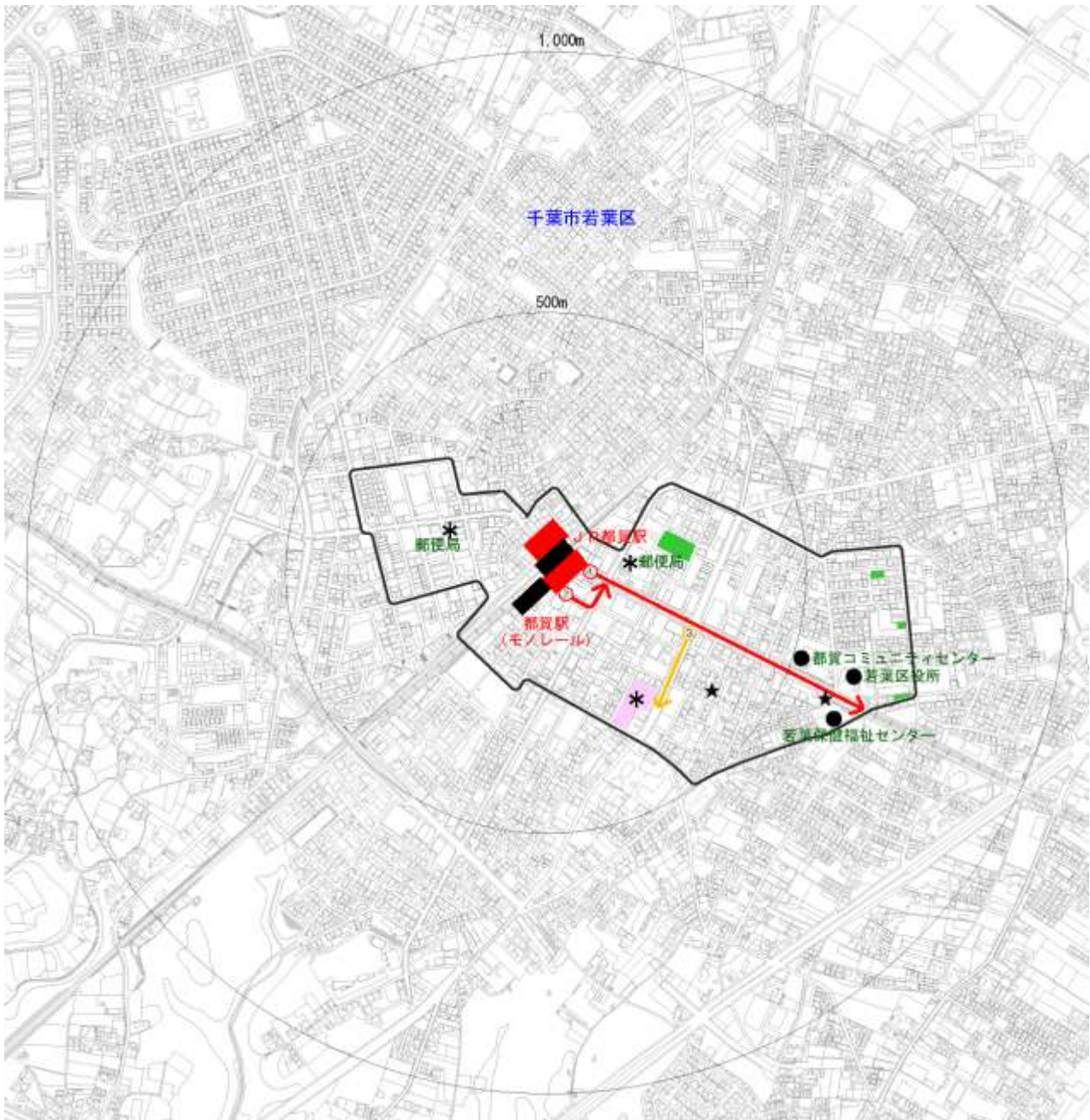


凡 例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■	道の駅等
■	特定旅客施設
■	その他の旅客施設
□	重点整備地区
—	生活関連経路 (国管理)
—	生活関連経路Ⅰ (千葉県管理)
—	生活関連経路Ⅱ (千葉県管理)

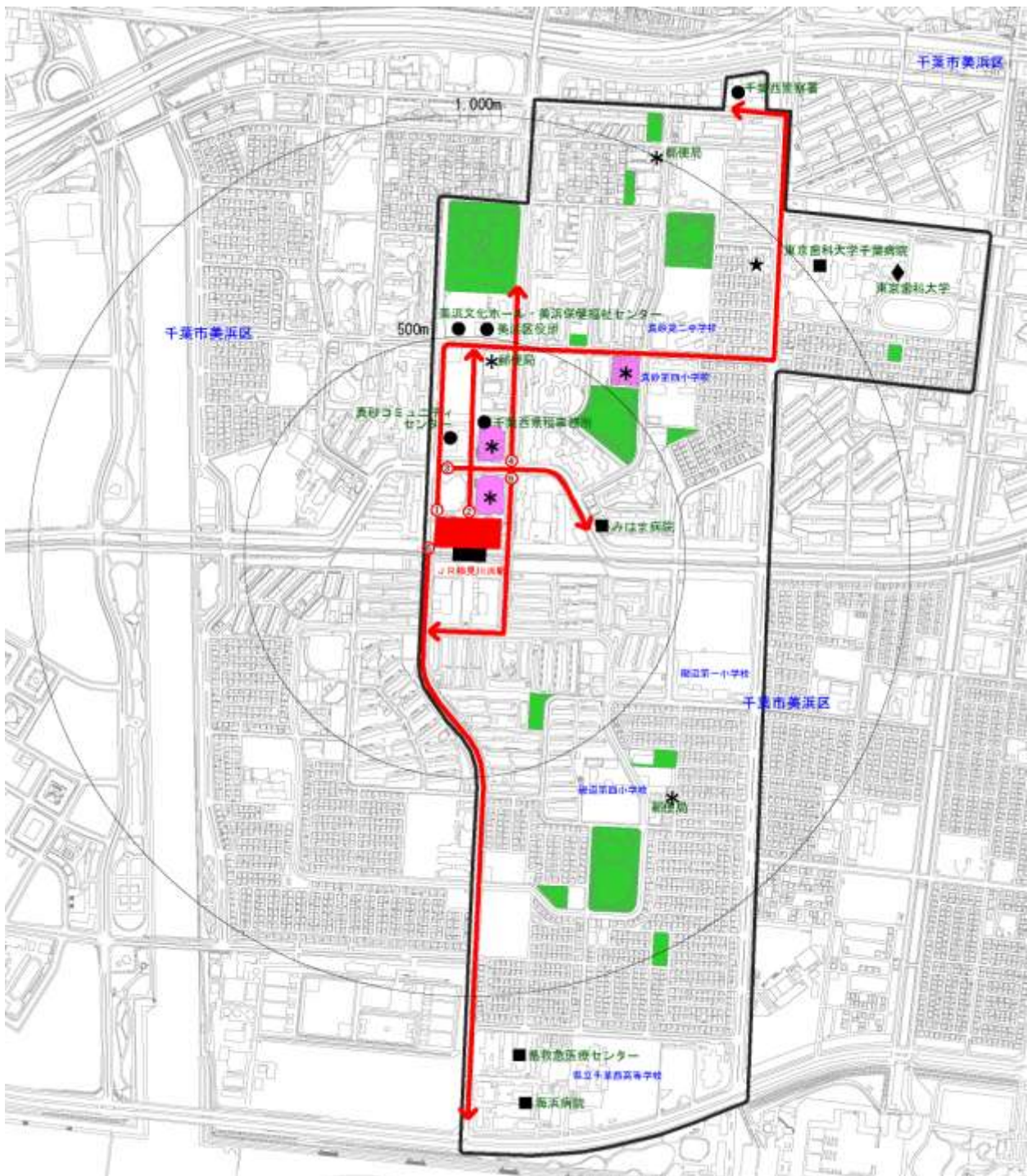


凡例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■ (Yellow)	重点整備等
■ (Black)	特定旅客施設
■ (Grey)	その他の旅客施設
□ (Black Outline)	重点整備地区
— (Yellow)	生活関連経路 (国管理)
— (Red)	生活関連経路 I (千葉県管理)
— (Orange)	生活関連経路 II (千葉県管理)

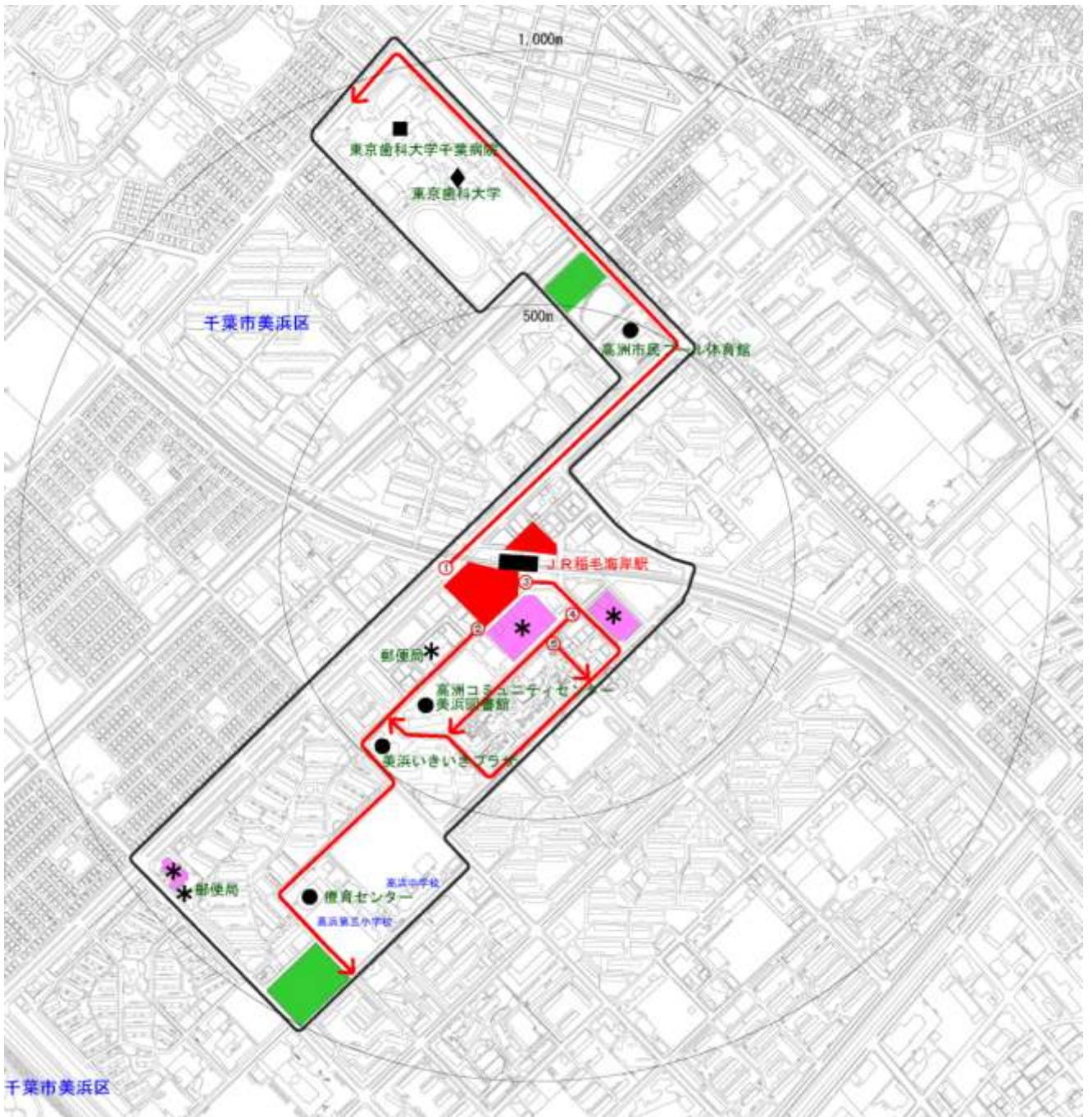




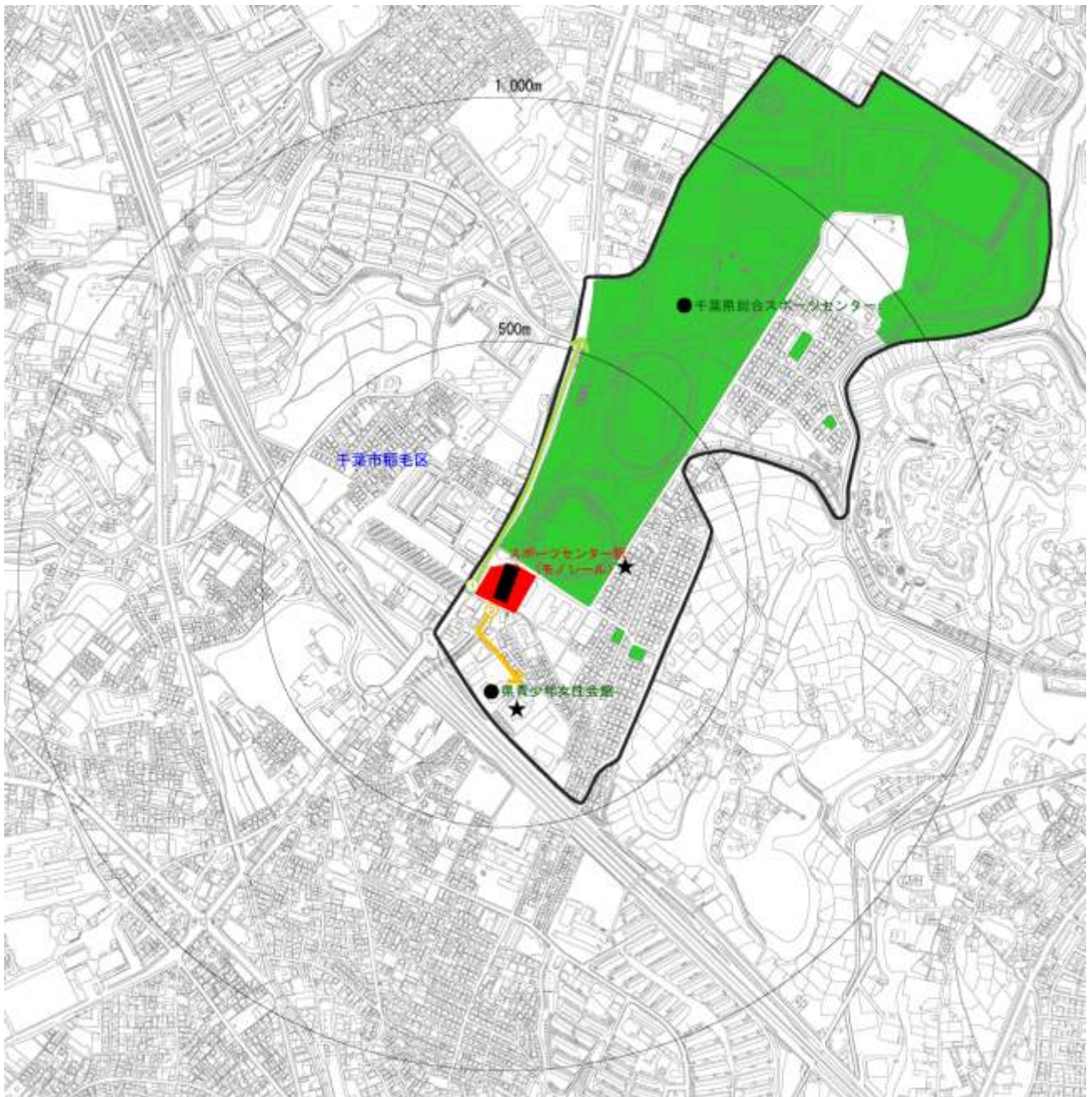
凡例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■	重点整備等
■	特定旅客施設
■	その他の旅客施設
○	重点整備地区
—	生活関連経路 (国管理)
—	生活関連経路 I (千葉市管理)
—	生活関連経路 II (千葉市管理)



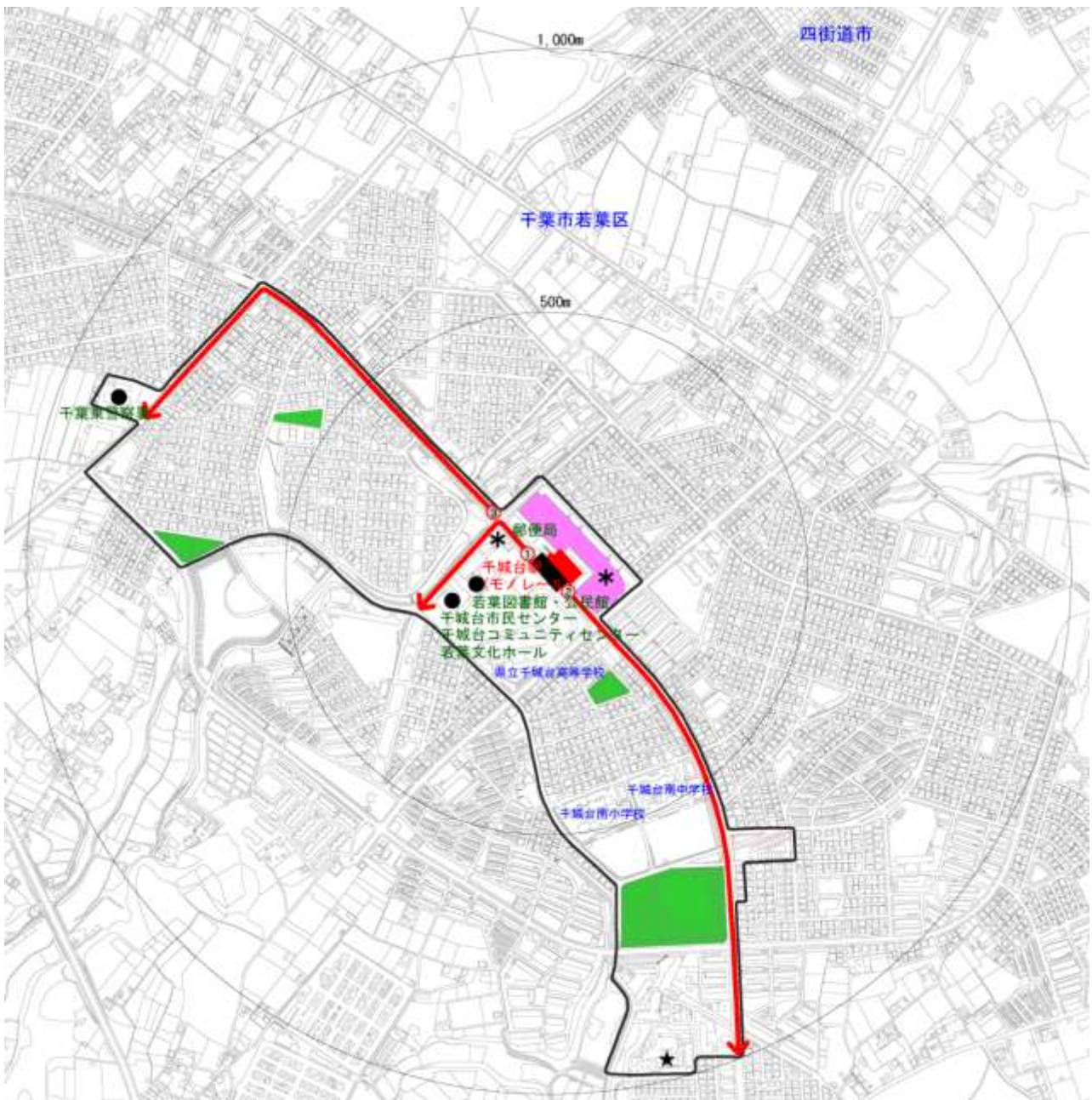
凡例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■	面的整備等
■	特定旅客施設
■	その他の旅客施設
□	重点整備地区
—	生活関連経路（国管理）
—	生活関連経路（千葉県管理）
—	生活関連経路（千葉県管理）



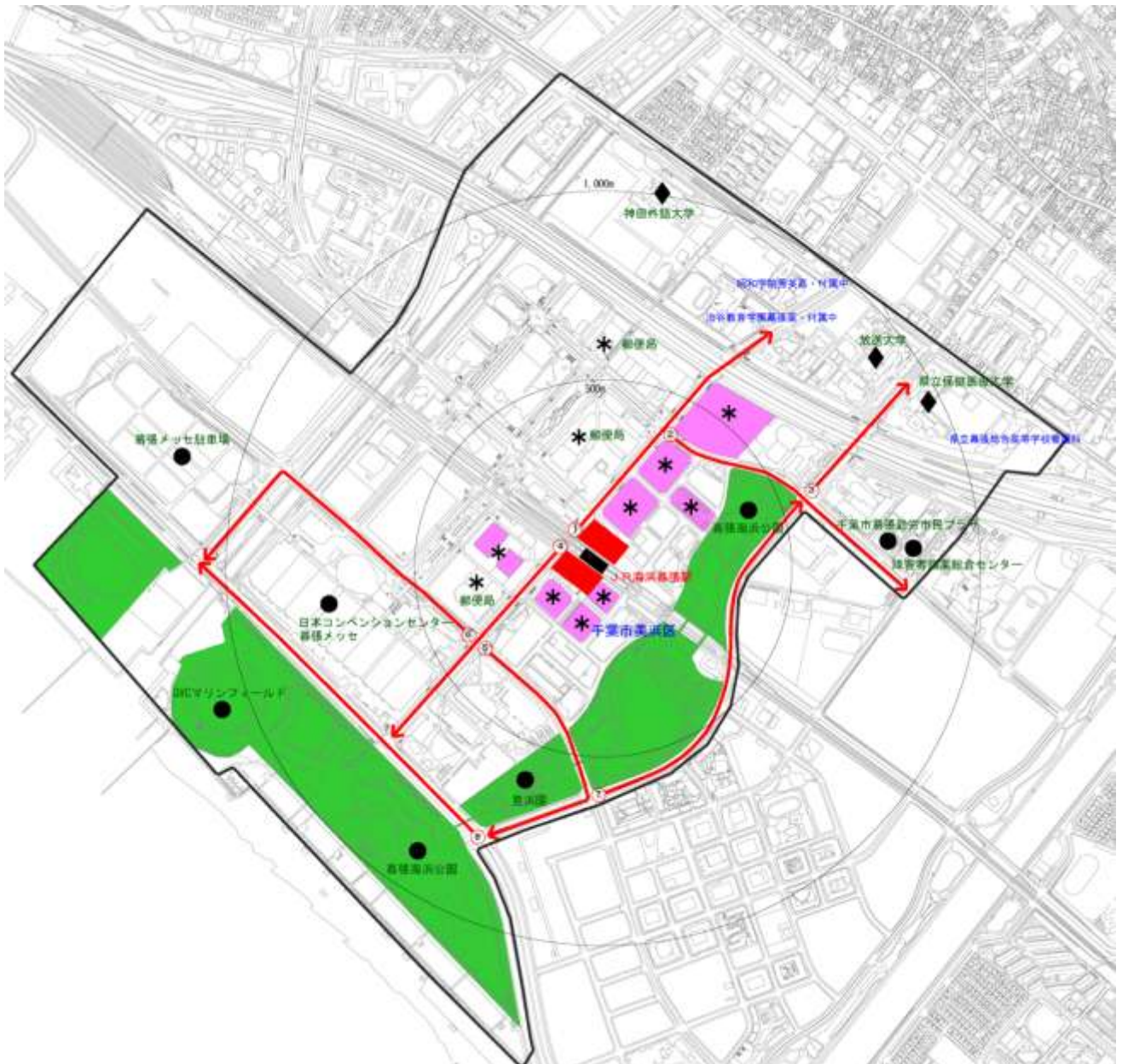
凡例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■	重点整備等
■	特定旅客施設
■	その他の旅客施設
■	重点整備地区
—	生活関連経路 (国管理)
—	生活関連経路 I (千葉市管理)
—	生活関連経路 II (千葉市管理)



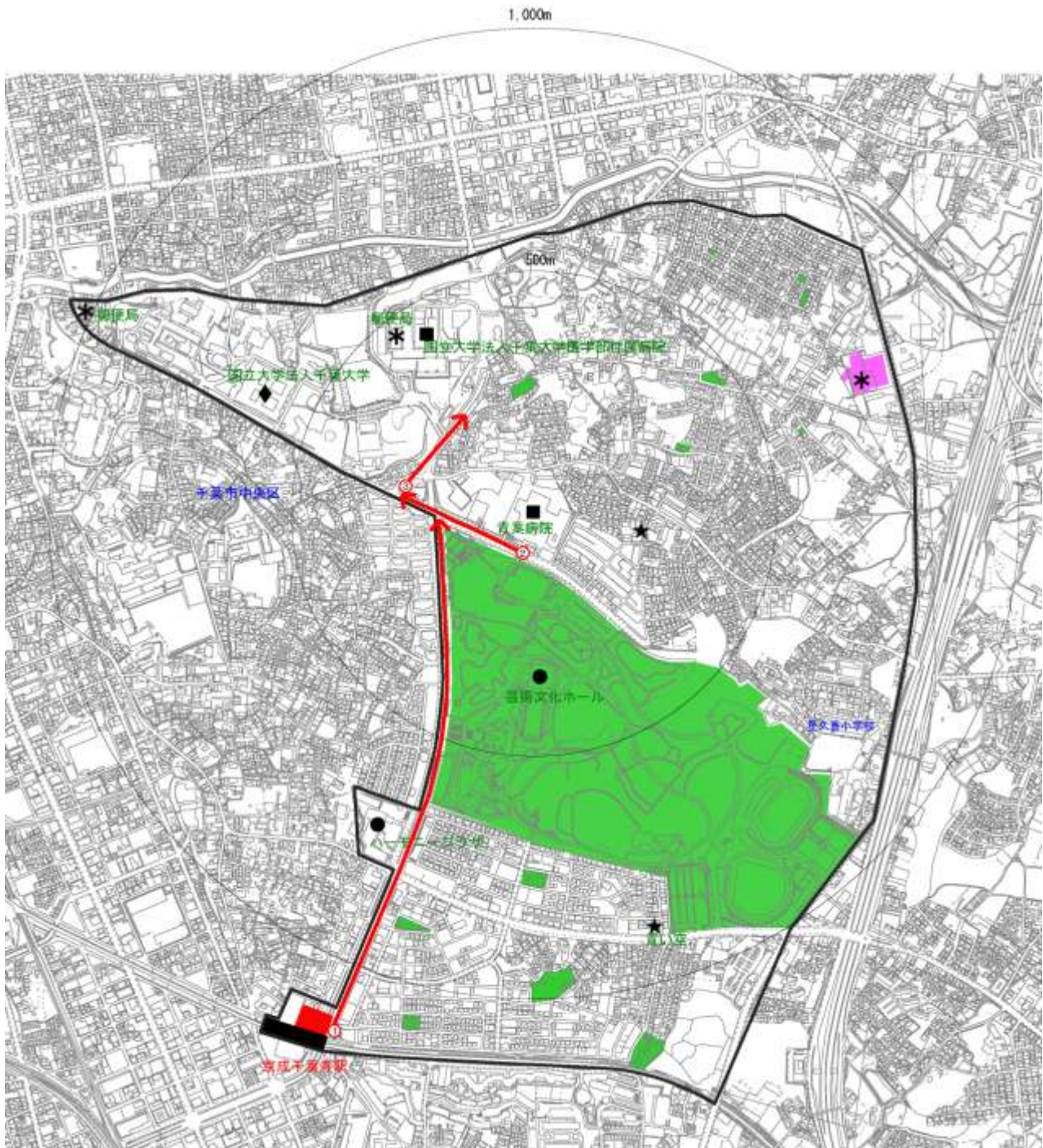
凡例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■ (yellow)	面的整備等
■ (black)	特定災害施設
■ (grey)	その他の災害施設
□ (white)	重点整備地区
— (green)	生活関連経路 (国管理)
— (red)	生活関連経路Ⅰ (千葉市管理)
— (yellow)	生活関連経路Ⅱ (千葉市管理)



凡例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■	重点整備等
■	特定障害施設
■	その他の障害施設
□	重点整備地区
—	生活関連経路（国管理）
—	生活関連経路Ⅰ（千葉市管理）
—	生活関連経路Ⅱ（千葉市管理）



凡 例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
☆	商業施設等
■	重点整備等
■	特定障害施設
■	その他の障害施設
□	重点整備地区
—	生活関連経路 (国管理)
—	生活関連経路 I (千葉市管理)
—	生活関連経路 II (千葉市管理)



凡例	
●	公共施設
■	医療施設
◆	教育施設
★	福祉施設
✳	商業施設等
■	歴史的整備等
■	特定旅客施設
■	その他の旅客施設
□	重点整備地区
—	生活関連経路（国管理）
—	生活関連経路Ⅰ（千葉市管理）
—	生活関連経路Ⅱ（千葉市管理）

## 5 その他追加項目への対応

### (1) フォローアップ体制の確立と「心のバリアフリー」の促進

#### ア フォローアップ体制

高齢者、障害者等をはじめ、だれもが真に役に立つバリアフリー化を進めていくためには、その実施施策等について、関係する当事者の参加のもとに検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講じていくフォローアップ体制の確立が必要となります。

新法では「スパイラルアップ」という言葉を用い、これに対する取組を国の責務として位置付けています。

平成23年3月の国の基本方針の改正においては、市町村が作成する「基本構想」の必要性を強調するとともに、「スパイラルアップ」がより強く推奨されました。

本基本構想においても、関係者・市民の参加による各特定事業の実施状況把握や事後評価、例えば、駅や道路の利用者の立場からの使いやすさ点検等のフォローアップ体制を特に重視した取組を実施することにより、バリアフリー化施策の段階的・継続的な発展を図っていきます。

#### イ 「心のバリアフリー」

施設面でのバリアフリー化が進んでも、視覚障害者誘導用ブロックの上に自転車を止めてしまう、障害者用駐車スペースに障害をもたない人が車を止めてしまうなど、利用者のモラルや使い方によっては、その施設の効果が発揮できないばかりか、高齢者、障害者等の移動を妨げてしまうことにもなりかねません。

また、近年、内部障害や聴覚障害など周囲から気づかれない障害が増加傾向にあり、知的障害、精神障害を含めた様々な障害について、市民をはじめ多くの方にその特徴を理解してもらうための取組が必要となっています。

今後、高齢者、障害者等の方々が、「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実現していくためには、外見上わかりづらい聴覚、精神、発達障害など障害に多様な特性があることに留意し、バリアフリーに対する理解を促進し、周りの方々の援助や支え合いなど、‘ちょっとした心づかい’ができる社会にしていくことが大切となります。

そのため、「心のバリアフリー」についても以下のような内容の取組を検討・促進し、手助け等の積極的な協力を行うことのできる、互いに支えあう環境を整備していきます。



- (ア) バリアフリーの意識を向上させ、理解を深めます。
- ・高齢者、障害者等との交流の場を設置し、触れ合うことによるバリアフリーの意識づくりを推進します。
  - ・学校教育や生涯学習等で介助体験、疑似体験に取り組むなど、高齢者、障害者等への理解を深めるとともに、バリアフリーに対する意識を高めます。
  - ・本市職員等関係者に対する計画的な研修や対応マニュアルの整備を実施します。
- (イ) 障害者、高齢者等の外出を支援します。
- ・交通事業者は、接客マニュアルや接客研修によりホスピタリティ<sup>(※29)</sup>の意識を醸成します。
  - ・駅職員による一声かける取組み等の案内誘導サービスの提供を強化します。
  - ・バリアフリー施設に関する情報を、駅の分かりやすい場所に掲示するなど、バリアフリーに関する情報化を進めます。
  - ・移動を介助するヘルパーやボランティアの活動を促進、周知します。
  - ・高齢者、障害者等が外出する際、支援の受け方や意思の伝え方等で悩まないよう、ルールづくりを進めます。
  - ・福祉有償運送事業<sup>(※30)</sup>や福祉タクシーなどの自動車を利用した福祉移送サービスを推進することにより、高齢、肢体不自由、内部障害、精神障害、知的障害等により単独での移動や公共交通機関を利用することが困難な者にとっての、日々の生活を支える第二の足を確保します。
- (ウ) 市民との協働により、安全で快適な空間をつくります。
- ・ワークショップ<sup>(※31)</sup>等を活用し、市民参画によるバリアフリーの実現を目指します。
  - ・行政、交通事業者、障害者・高齢者団体等の関係者と連携し、定期的にバリアフリーの進捗状況を点検します。
- (エ) バリアフリーによるまちの魅力づくりを行います。
- ・商店街と連携し、バリアフリー化の環境整備を推進します。
  - ・違法駐車・駐輪、はみ出し看板類等、円滑な移動を阻害する行為の防止に関して、自覚と理解を求めるための広報・啓発活動を実施します。
  - ・バリアフリー学習や広報を通じ、交通ルールの徹底とマナー向上を図ります。
- (オ) バリアフリーに関する情報化を推進し、正しい情報を提供します。
- ・インターネットを活用し、人的サポート体制の状況やバリアフリー化の取組み状況等、バリアフリーに関する情報を一元的に提供します。
  - ・公共交通機関に統一性、連続性のある案内情報を設置します。

## (2) 移動等円滑化経路協定の締結

地下駅や橋上駅等で民地にエレベーターを設置する場合、駅から民間施設等を経由して道路に至る経路等では、エレベーターや民間施設経路の恒久的確保や民間施設境界でのバリアフリー化が課題となります。

これらに対応していくために、バリアフリー新法では、その必要が生じた場合に、土地所有者等の当事者間の合意により、地域の実情に応じた一体的・連続的なバリアフリー化を推進するため、協定を締結することによって、その有効性を維持できるようになりました。

本市では、新法の趣旨を踏まえ、本協定の締結を積極的に推進していきます。

(※29) ホスピタリティ…訪問者を丁重にもてなすこと。訪れる人を気持ち良くさせることや、モノやサービスが心地良さを与えること。「おもてなし」「歓待」「厚遇」。

(※30) 福祉有償運送事業…NPO等の非営利団体が、自治体の主催する「運営協議会」の合意のもとに、国土交通省の登録を受けて有償で提供するサービス。料金はタクシー運賃の約半額程度で利用できるほか、福祉事業や介護サービスも併せて提供している団体が多いなど、利便性の高さも期待されている。千葉市では、平成18年度末現在、15事業者が登録されている。

(※31) ワークショップ…参加者が専門家の助言を得ながら問題解決のために行う研究会や参加者が自主活動方式で行う講習会をいう。

## 第5章 基本構想の実現に向けて

### 1 各事業者相互の連携

本基本構想に基づき、今後、バリアフリー化の事業主体である公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、さらに建築物や公園、路外駐車場の施設管理者は、特定事業計画を策定し、具体的なバリアフリーに即した事業を展開していきます。

特定事業計画は、本基本構想の趣旨を踏まえるとともに、地域や関係団体、さらには関係事業者の意見を十分に取り入れられる内容である必要があります。そのため、各事業者が共通認識をもち、それぞれの計画が本基本構想の下に一体的な内容なものとなるよう、今後も定期的に関係事業者と意見交換を行い、引き続き各事業者相互の連携強化を図っていきます。

### 2 市民意見の把握

また、本基本構想に示すバリアフリー化施策は、行政や事業者の取組みだけでは実現は困難です。地域や福祉・障害者団体、企業などとの協働体制を築くため、現場の声を各種事業に反映するように努めます。

### 3 地域住民、施設利用者への啓発活動、教育活動

本基本構想の進捗状況や特定事業計画の内容など、バリアフリーに関する情報を一元的にまとめ、市民に提供できるよう専用ホームページを作成する等の情報公開を行い、バリアフリーに対する市民意識の醸成・啓発に努めます。

### 4 重点整備地区以外への取組み

本基本構想では主に高齢者、障害者等の利用が多く見込まれる地区を重点整備地区として設定し、その中で生活関連経路をバリアフリー化していくことを目標としております。しかし、その他の地区においてもバリアフリーに十分配慮した基盤整備が必要なことはいうまでもありません。

そのため、重点整備地区以外の地区においても、施設や道路の新設時や改修時には本基本構想の趣旨を踏まえた、バリアフリーに配慮した事業を展開します。

### 5 基本構想の更新

本基本構想は平成23年度末に更新し、国の基本方針と同様に平成32年度を目標としています。

しかし、状況の変化等により、本基本構想を見直していく必要がある場合は、適時修正を行います。

千葉県バリアフリー基本構想（変更）

---

平成20年8月 策定

平成24年7月 改正

発行 千葉県

編集 千葉県都市局都市部交通政策課

〒260-8722 千葉県中央区千葉港1番1号

電話 043 - 245 - 5351

---

