

庁議等付議事案調書

開催日 令和 2年10月16日

局部名 都市局都市部

- I 会議名 庁議 政策会議
- II 付議事案名 千葉県バリアフリーマスタープラン（案）について
- III 付議目的 方針決定 協議 報告 その他（ ）

1 決定事項

- ・千葉県バリアフリーマスタープラン（案）を別紙のとおり決定する。

2 庁議等に付議する理由・背景

- (1) 高齢者、障害者等の移動や施設利用の利便性及び安全性向上を促進するため、「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、「バリアフリー法」という）」に基づき、面的・一体的なバリアフリー化を促進するための計画として、平成20年8月に千葉県バリアフリー基本構想へ改正し、今年度は計画最終年度であることから、引き続き、旅客施設を中心とした地区等において、面的・一体的なバリアフリー化推進のための方針を示す必要がある。
- (2) 平成30年にバリアフリー法が改正され、マスタープラン制度が創設された。本市のようにバリアフリー基本構想が作成済の場合であっても、マスタープランとしてバリアフリー化の方針を再設定できることとなった。
- (3) バリアフリー基本構想推進協議会における調査審議のほか、高齢者や障害者等の参加による地域懇談会及びまち歩き点検ワークショップでの意見交換等を踏まえ、庁内関係部局との連携のもと、バリアフリーマスタープラン（案）として整理を行った。

3 方針決定後の課題・リスク

- (1) 地域における重点的・一体的なバリアフリー化に向け、庁内における検討体制の継続や具体事業の調整を行うため、施設設置管理者等だけでなく、高齢者・障害者等も含めた多くの関係者との合意形成が必要となる。
- (2) バリアフリー整備に地域間格差が生じないように配慮するとともに、地域の実情を踏まえた地区別のバリアフリー基本構想の作成に向けた検討が必要となる。
- (3) バリアフリー法の改正により新たにバリアフリーマスタープランへの位置づけが義務化された心のバリアフリーの促進に関し、庁内関係部局間で連携し、市民の理解・協力の促進に向けた取組が必要となる。
- (4) 現在、国の基本方針におけるバリアフリー整備目標の見直しが行われており、その内容も踏まえて現施策の見直しや新たな施策の検討が必要である。

4 関係部局・副市長との調整状況

(1) 関係部局との調整状況

令和元年度～ 高齢障害部、建築部、公園緑地部、土木部と連携・調整

令和2年9月 個別部門計画事前協議（総合政策部）

教育委員会と教育啓発特定事業について協議

(2) 千葉市バリアフリー基本構想推進協議会

令和元年8月20日 第1回協議会 開催

令和2年2月10日 第2回協議会 開催

〃 8月27日 第3回協議会 開催

(3) 副市長への報告状況

令和2年9月28日 鈴木副市長、川口副市長に説明済

9月29日 市長に説明済

5 第3次実施計画における位置づけ

4-3-3 人にやさしい移動環境の創出

6 対外公表の時期・方法

(1) 記者発表

令和2年11月下旬 パブコメ資料配布

令和3年3月下旬 計画策定

(2) 会議資料及び議事録の公表

庁内会議の公表に関する要綱に基づき、会議終了後、1か月以内に千葉市ホームページへ掲載する。

7 添付資料

別紙1 改定のポイント

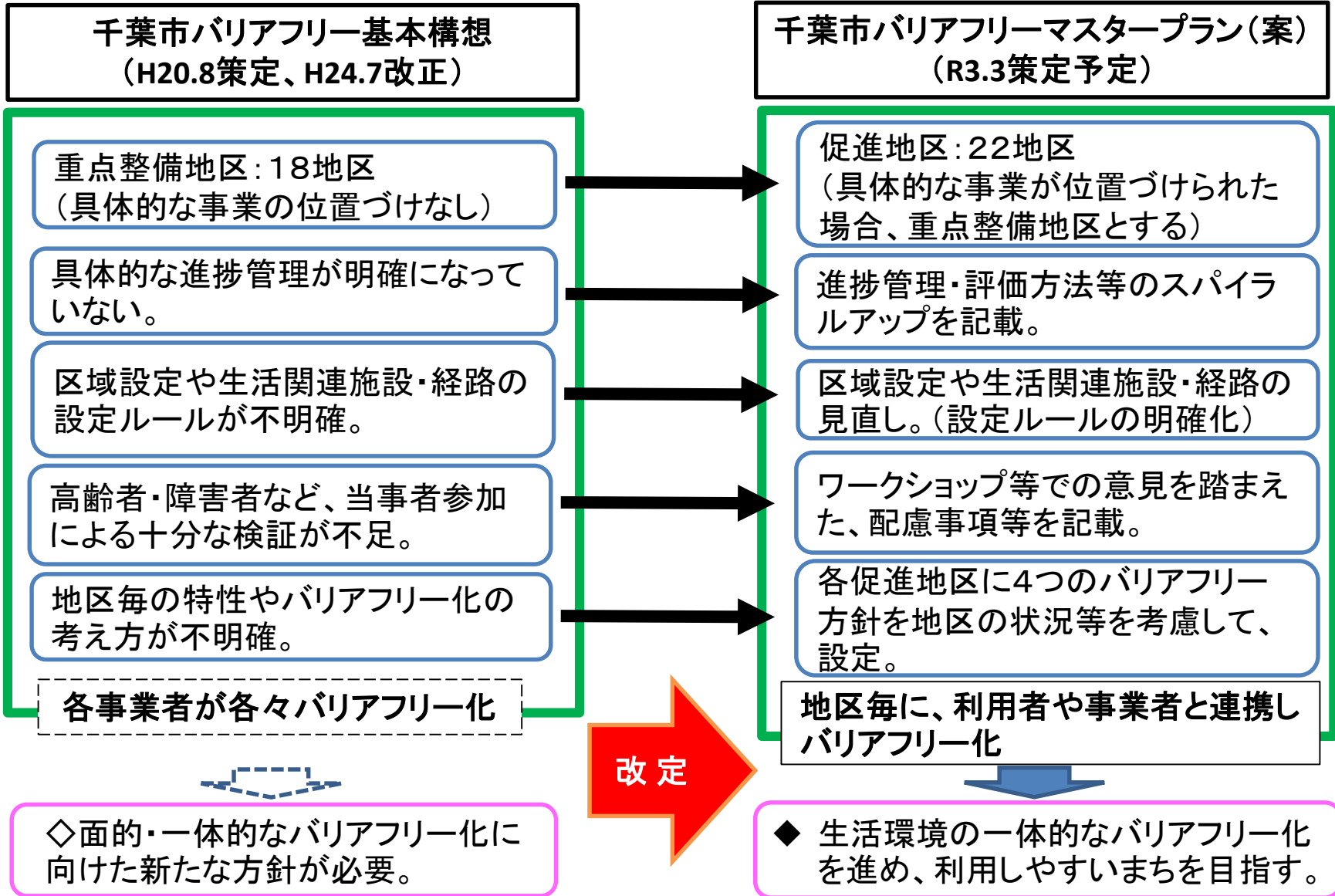
別紙2 千葉市バリアフリーマスタープラン（案）の概要

別紙3 千葉市バリアフリーマスタープラン（案）

参考資料1 千葉市バリアフリー基本構想推進協議会 委員名簿

〇改定のポイント

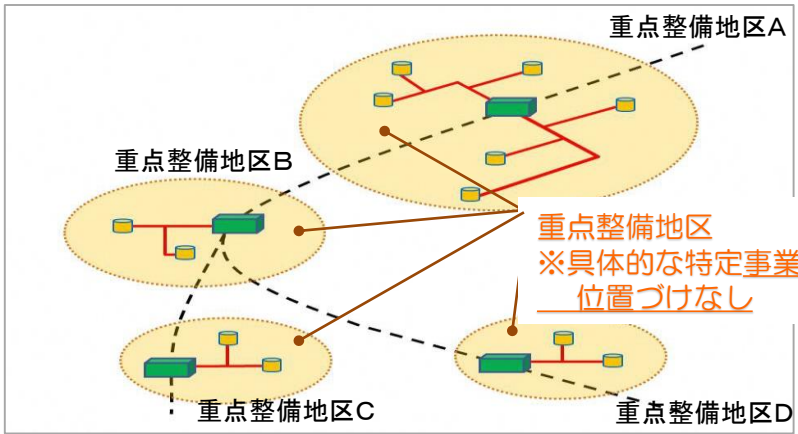
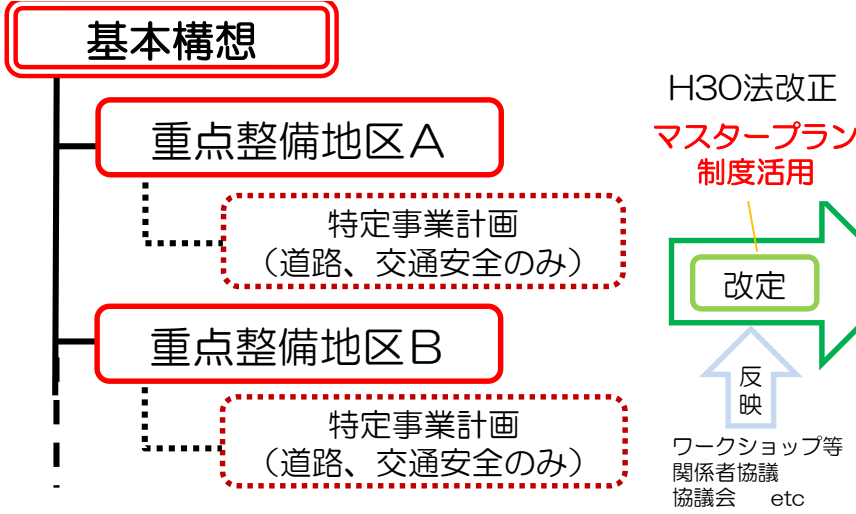
バリアフリー法の改正内容及び現行の千葉市バリアフリー基本構想の課題を踏まえて、千葉市バリアフリーマスタープラン（案）として改定する。



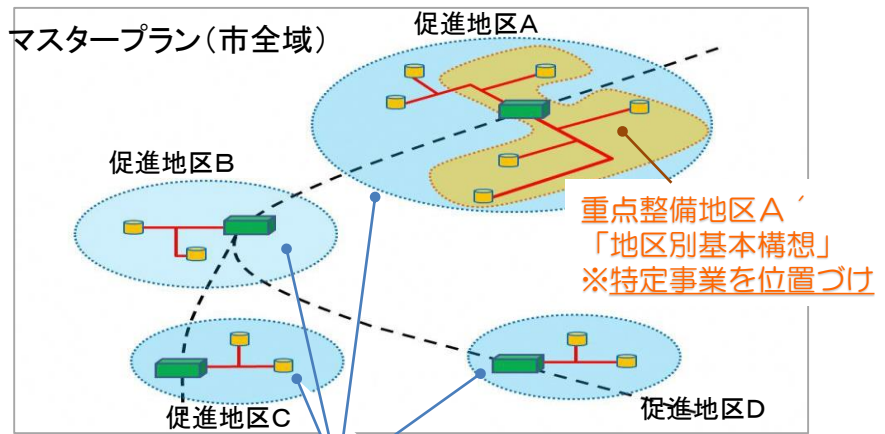
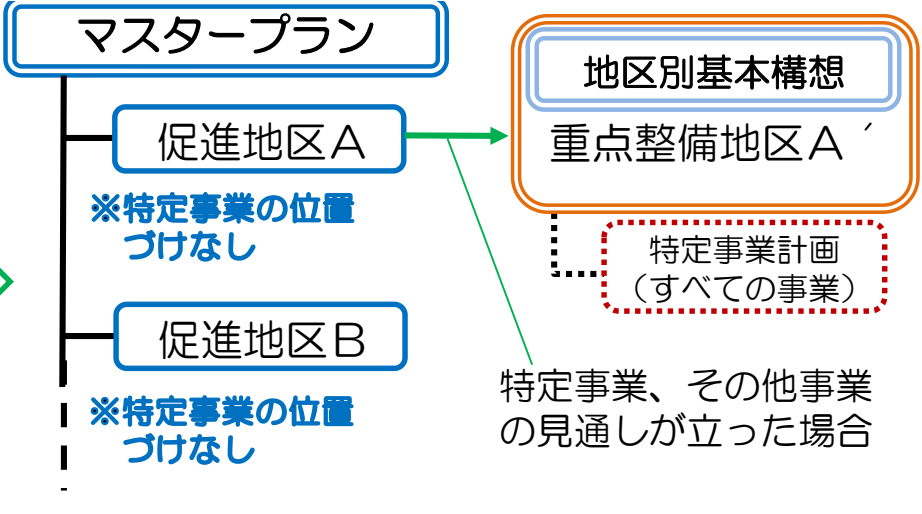
○改定のポイント

(参考) バリアフリー基本構想の改定イメージ

≪ 千葉市バリアフリー基本構想(現行) : ~R3.3 ≫



≪ 千葉市バリアフリーマスタープラン(案) : R3.4~ ≫



- <凡例>
- 生活関連施設(鉄軌道駅)
 - 生活関連施設(官公庁、福祉施設など)
 - 生活関連経路
- 高齢者、障害者等が日常生活又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、その他施設。
- 生活関連施設相互間の経路。

マスタープラン・基本構想で定めるべき事項【第1章】

〇市町村は、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、促進地区・重点整備地区について、マスタープラン及び基本構想を策定するよう努めることとされています。また、それぞれについて定めるべき事項は以下の通りです。

マスタープランで定める事項(法24条)	基本構想で定める事項(法25条)
1 移動等円滑化促進地区の位置及び区域	1 重点整備地区の位置及び区域
2 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する事項	2 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項
—	3 移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
3 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項	—
4 その他移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項	4 その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項
・移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針について定めるよう努める	・重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針について定めるよう努める
・市町村が行う移動等円滑化促進地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する情報の収集整理及び提供に関する事項を定めることができる	・市町村が行う重点整備地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項を定めることができる
・移動等円滑化の促進に支障を及ぼすおそれのあるものの届出について定める	—

バリアフリー化の目標と基本的な方向 [第3章]

課題を踏まえた、バリアフリーマスタープランにおけるバリアフリー化の目標と基本的な方向を次に示す。

【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が出来る環境づくりを目指します。

【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。

【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。

【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。

【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。

【自然環境や都市景観との調和】

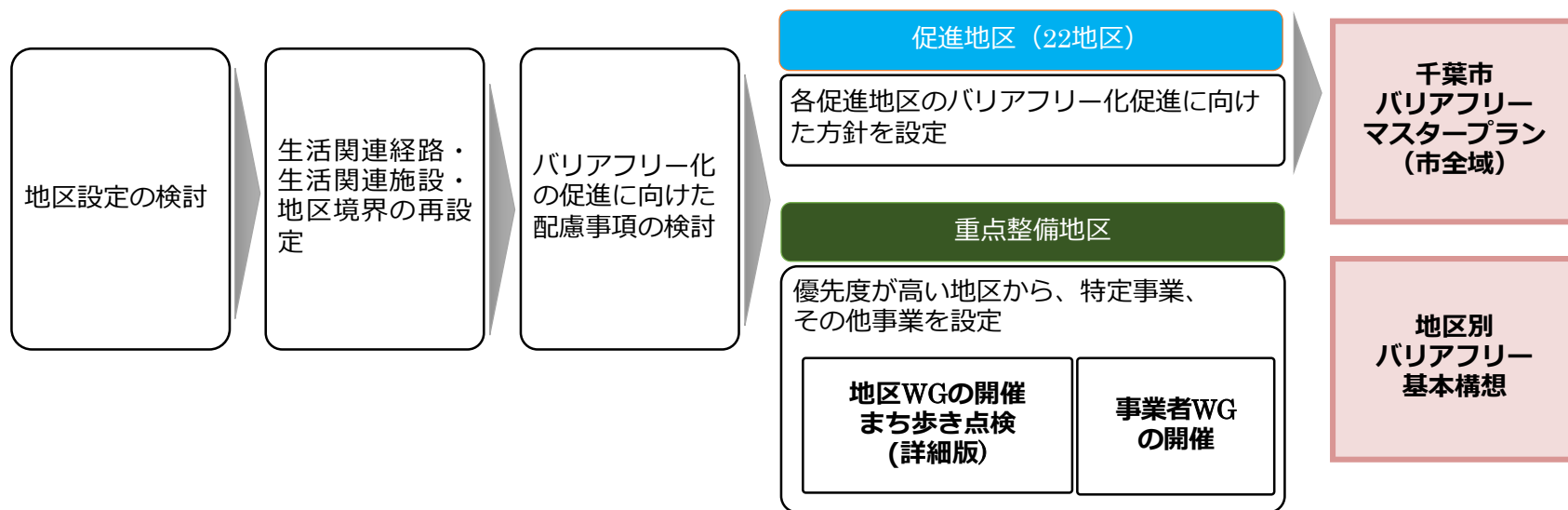
6. 都市景観の醸成と自然と共生する市街地環境づくりを目指します。

【スパイラルアップ】

7. 社会背景の変化に合わせた継続的な改善を目指します。

改定に向けた考え方 [第3章]

以下に示す改定に向けた基本的な考え方を踏まえ、改正バリアフリー法に基づくバリアフリーマスタープランとしてとりまとめる。また、22の促進地区のうち、優先度の高い地区から、重点整備地区として設定する。



〇マスタープラン策定後は、促進地区・重点整備地区・市全域でそれぞれの取組を進めていく。

〇取組のスパイラルアップを図るため、中間段階で評価や重点整備地区の追加指定を検討しながら、生活環境の一体的なバリアフリー化の実現を目指す。

○改定のポイント

バリアフリーマスタープランにおける地区の設定 [第4章]

(1) 地区設定の再検討

○原則として、現行の基本構想における重点整備地区は改正バリアフリー法に基づく促進地区と読み替え、引き続きバリアフリー化を推進する地区として位置づけ。また、3施設以上の生活関連施設※を含むように地区を設定。

※高齢者、障害者等をはじめ不特定多数の方が利用する施設

協議会やワークショップ等の意見を踏まえ、上記条件を基に検討。

○現基本構想における18の重点整備地区を基本とし、それぞれ都市機能誘導区域(※)を含むエリアとして区域を見直し、22の促進地区を設定。

※千葉市立地適正化計画における、医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービス機能を、誘導・集積する区域。

促進地区	
1. JR/京成幕張本郷地区	12. JR/モノレール都賀地区
2. JR/京成幕張地区	13. JR検見川浜地区
3. JR 新検見川、京成検見川地区	14. JR稲毛海岸地区
4. JR/京成稲毛地区	15. モノレールスポーツセンター地区
5. JR 西千葉、京成みどり台地区	16. モノレール千城台地区
6. 千葉都心地区	17. JR海浜幕張地区
7. JR 蘇我地区	18. 市立青葉病院地区
8. JR 浜野地区	19. 大宮台団地地区
9. JR 鎌取地区	20. こてはし台団地地区
10. JR 誉田地区	21. さつきが丘団地地区
11. JR 土気地区	22. 花見川団地地区

〇改定のポイント

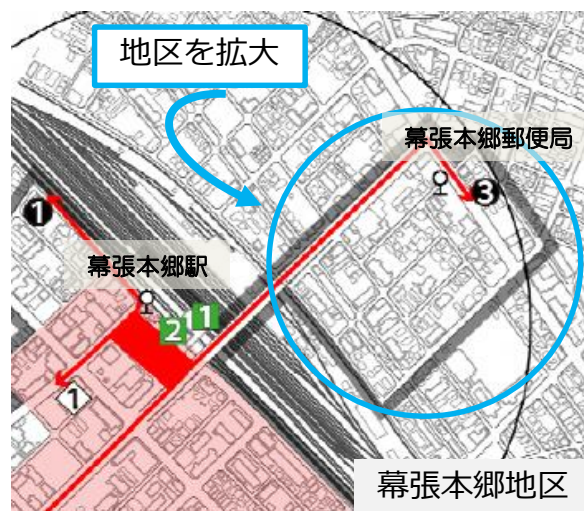
バリアフリーマスタープランにおける地区の設定 [第4章]

(2) 区域設定の見直し

- 重点整備地区外の施設を新たに生活関連施設に位置づける場合は、当該施設及び施設への経路を含むよう地区を拡大。
- 立地適正化計画との整合に留意し、各促進地区は各都市機能誘導区域を含むエリアとして設定。（1促進地区に1都市機能誘導区域を包含する。ただし、18.市立青葉病院地区は除く）
- 現行の基本構想における重点整備地区において、地区同士が重なり合っている箇所は、移動の連続性に配慮しつつ、道路や河川など明確な境界線で地区の境界を精査。



例：現基本構想において対象となっていない生活関連施設及び経路を含むよう地区を拡大



○改定のポイント

バリアフリーマスタープランにおける地区の設定 [第4章]

(3) 生活関連施設・経路の見直し

◇生活関連施設抽出ルール

○生活関連施設の設定

- 不特定多数の高齢者・障害者等の利用が考えられる施設を生活関連施設として設定。
- 現行の基本構想の生活関連施設を基本に、施設別毎に設定根拠を再整理し、生活関連施設を設定。
- 旅客施設等を中心に
 - ①半径500m圏内（徒歩圏）
 - ②半径500mから1km圏内（徒歩以外の移動が主体）
 と圏域を設定し、旅客施設等からの距離に応じて生活関連施設の抽出ルールを定める。

施設種別	生活関連施設	抽出ルール		
		半径 500m 圏内	半径 500～1km 圏内	半径 1km 以上
1	旅客施設	○	○	×
	旅客船ターミナル	○	○	×
2	公共施設 (公益施設)	○	○	×
	市役所、区役所、市民センター等	○	○	×
	連絡所	○	×	×
	県庁	○	○	×
	警察署	○	×	×
	運転免許センター	○	○	×
	法務局	○	×	×
	税務署	○	×	×
	県税事務所	○	×	×
	公共職業安定所[ハローワーク]	○	×	×
3	集会施設	○	×	×
	勤労市民プラザ、公民館	○	×	×
4	福祉施設	○	×	×
	高齢者施設 (地域安心ケアセンター、いきいきセンター・プラザ)	○	×	×
	障害者施設 (障害者福祉センター、養護教育センター)	○	×	×
	障害者施設 (療育センター)	○	○	×
	子育て支援施設 (地域子育て支援センター)	○	×	×
	社会福祉協議会	○	×	×
5	保健施設・病院	○	○	×
	病院 (病床数 20 床以上)	○	×	×
	総合病院 (病床数 100 床以上)	○	○	×
6	文化・教養・教育施設	○	×	×
	生涯学習センター、青少年センター、文化会館 (センター・プラザ・ホール)、科学館、スポーツ施設	○	×	×
	図書館、博物館、美術館	○	×	×
	大学	○	×	×
7	大規模店舗	○	×	×
	大規模小売店舗 (2,000㎡以上)	○	×	×
8	宿泊施設	○	×	×
	客室数 50 以上のホテル又は旅館	○	×	×
9	都市公園	○	×	×
	地区公園	○	×	×
10	駐車場	○	×	×
	都市基幹公園、大規模公園、特殊公園	○	○	×
11	—	○	○	○
	上記の生活関連施設に合致する従前の基本構想の目的施設	○	○	○
12	—	○	○	○
	上記の生活関連施設のうち、生活関連経路に出入口を接する施設	○	○	○

*1：ゆうゆう窓口がある郵便局のみ

○：対象、×：対象外

※バリアフリー法の一部改正により建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けられる特別特定建築物に追加された「公立小中学校」については、地区の状況や各学校の実態を踏まえ、地区別基本構想の策定時に生活関連施設への位置づけを検討します。

○改定のポイント

バリアフリーマスタープランにおける地区の設定 [第4章]

(3) 生活関連施設・経路の見直し

○生活関連経路（生活関連施設を相互に結ぶ経路）の設定

- 原則として現行の基本構想における生活関連経路を継続。
- 追加する生活関連施設への経路は、既存経路から分岐させて設定。
- 隣接する地区間を結ぶ路線は、ネットワークの連続性を考慮し設定。



生活関連施設・経路の見直し

例：現基本構想における経路は原則継続し、追加する生活関連施設への経路は、既存経路から分岐して設定



〇改定のポイント

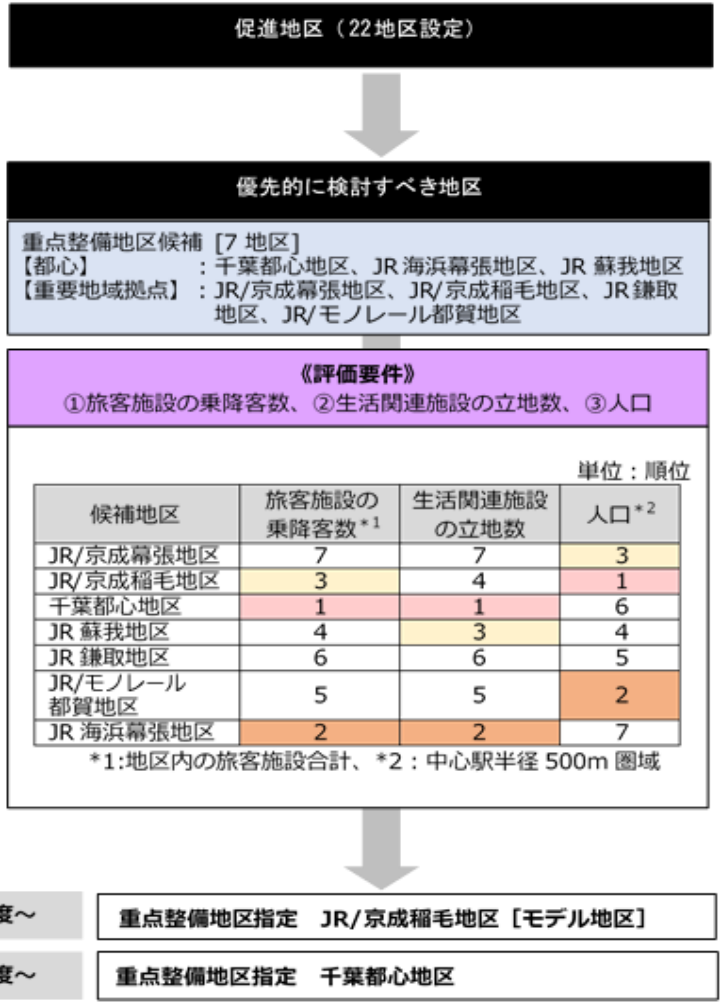
重点整備地区の検討の考え方 [第4章]

◇設定の考え方フロー

〇立地適正化計画との整合を図りつつ、重点整備地区の候補地区を評価要件等を考慮し、設定。



〇【JR/京成稲毛地区】、【千葉都心地区】から検討開始。
 (評価要件のほか事業量、継続性及び関係団体等の負担等を考慮。) なお、千葉都心地区は生活関連施設の立地数が多いことから、複数年での調査検討を前提として進める。



バリアフリー化促進の考え方 [第5章]

〇各生活関連施設や生活関連経路のバリアフリー整備にあたり、地域懇談会やまち歩き点検ワークショップでの市民からの意見が多かった内容を中心に、バリアフリー化の促進に向けた共通の配慮事項を記載。

項目		共通の配慮事項の一例
公共交通	旅客施設（鉄軌道駅）	ホームドアや可動式ホーム柵、または内方線付点状ブロックを設置する。
	バス	バス乗降場や停留所における案内を充実する。
	タクシー	多様な利用者が使いやすい乗降場を整備する。
道路	歩道のある道路	視覚障害者誘導用ブロックと周囲の舗装の輝度比を確保する。
	歩道のない道路	舗装や案内設備、路側帯の雑草の除去などの維持管理に配慮する。
信号機等		主要な交差点や複雑なかたちの交差点において、エスコートゾーンを設置する。
建築物（駐車場含む）		主要な通路は、物や設備などで狭くならないように配慮する。
都市公園		主要な園路は平坦で固くしまっていて滑りにくい路面とする。

地区別方針について [第6章]

〇地域懇談会やワークショップ等でのご意見を踏まえ、以下の4つのバリアフリー方針の中から、各地区の状況等を考慮し、設定。

① 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。

- ・道路特定事業計画において未整備項目があるなどの課題が残っている地区に設定。

② 駅前広場の利便性を向上します。

- ・道路特定事業計画において未整備項目があるなどの課題が残っている地区に設定。

③ 関連するまちづくり事業等に合わせた連続的・一体的なバリアフリー化を図ります。

- ・土地区画整理事業や再開発事業等がある地区で、上記②の駅前広場の利便性向上を含め、さらに広域的な視点で整備が必要な地区に設定。

④ バス停留所の利用環境、及びバス停留所と生活関連施設間の移動の連続性の向上を図ります。

- ・地区内に鉄道駅がない、または地区の中心（旅客施設等）から1 km以上離れた場所に生活関連施設があり、徒歩での移動は難しい地区に設定。

全市における取組の促進 [第7章]

〇社会情勢の変化を踏まえ、関連する本市の個別計画部門と連携し、バリアフリー化の促進のために必要な全市的な取組を記載。（以下は取組内容を一部抜粋）

心のバリアフリーの促進

情報のバリアフリーの促進

施設整備に伴うバリアフリー化の促進

外出支援の取組の促進

地域における一体的な取組の促進



パラスポーツ体験

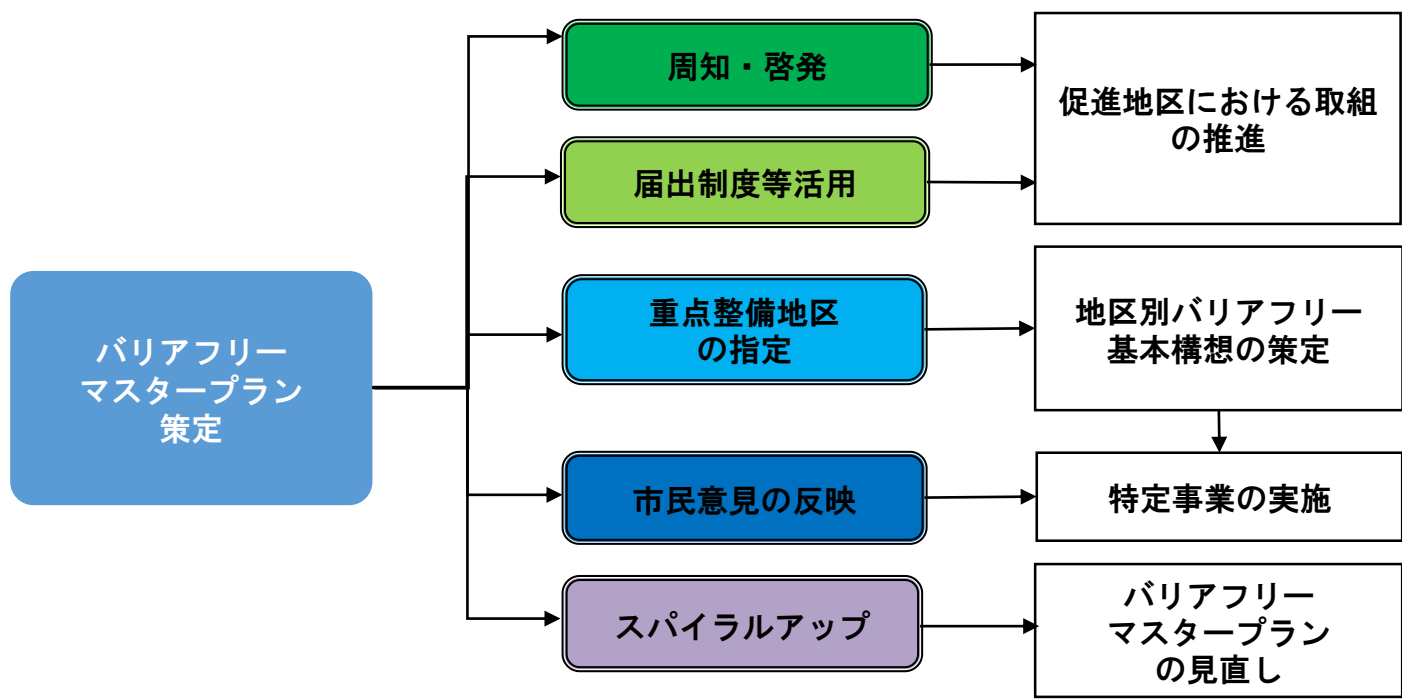


まち歩き点検ワークショップ

バリアフリーマスタープランの実現に向けて【第8章】

〇バリアフリーマスタープランの実現に向けて大きく5つの推進の枠組みを記載。

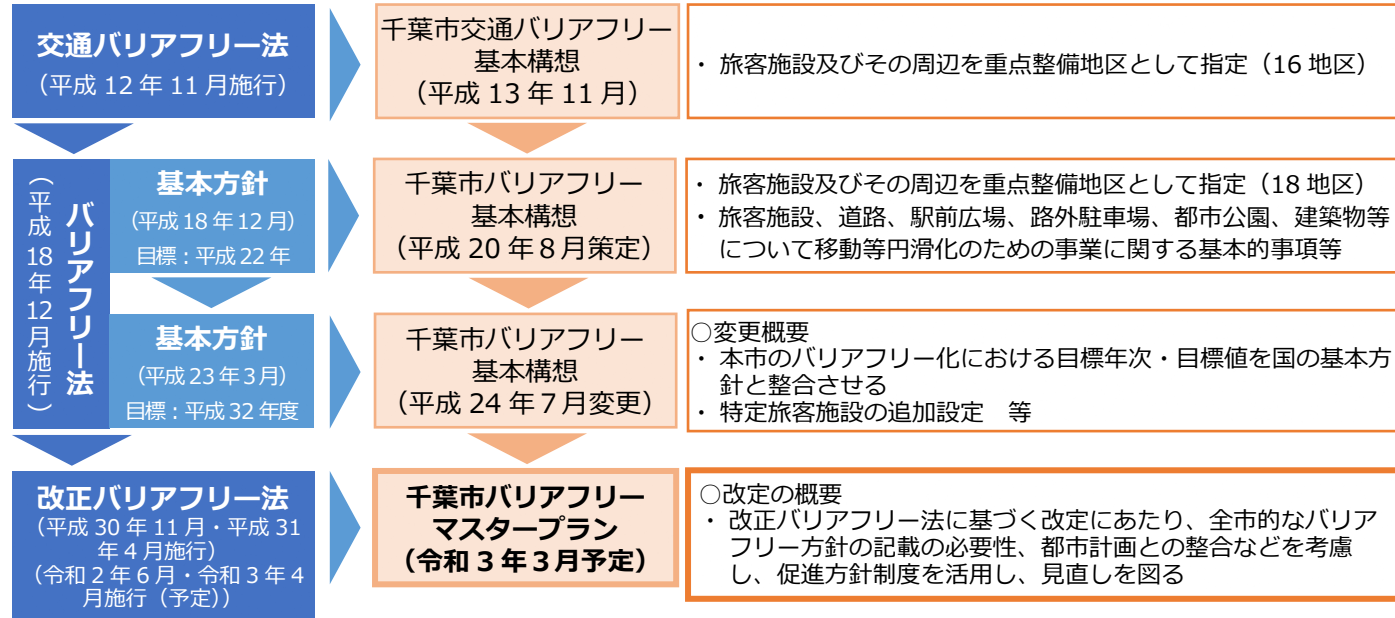
《バリアフリーマスタープランの推進の枠組み》



第1章 千葉県バリアフリーマスタープラン策定にあたって【本編 P.1】

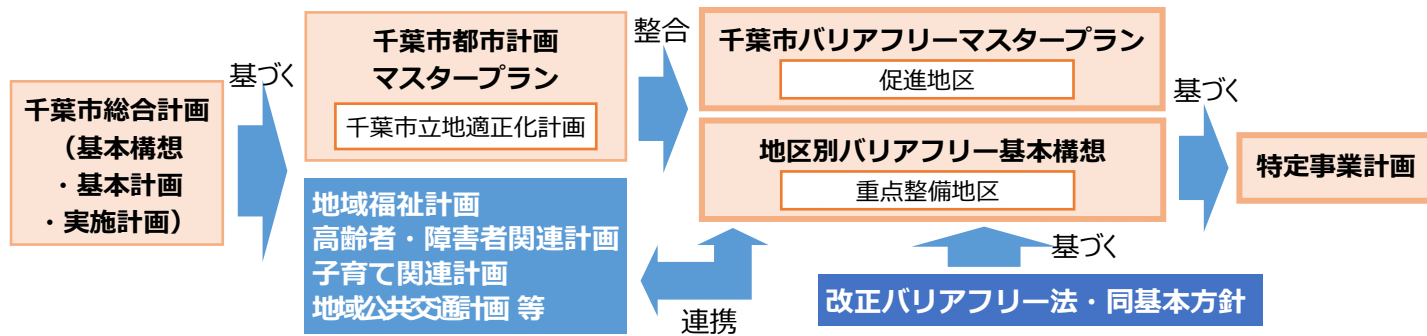
(1) バリアフリーマスタープラン策定の主旨

本市で策定した千葉県バリアフリー基本構想が令和2年度末に目標年次を迎えることから、改定を行います。改定にあたっては、改正バリアフリー法の趣旨を踏まえ、市全域のバリアフリー化を促進するための千葉県バリアフリーマスタープランを策定することとしました。



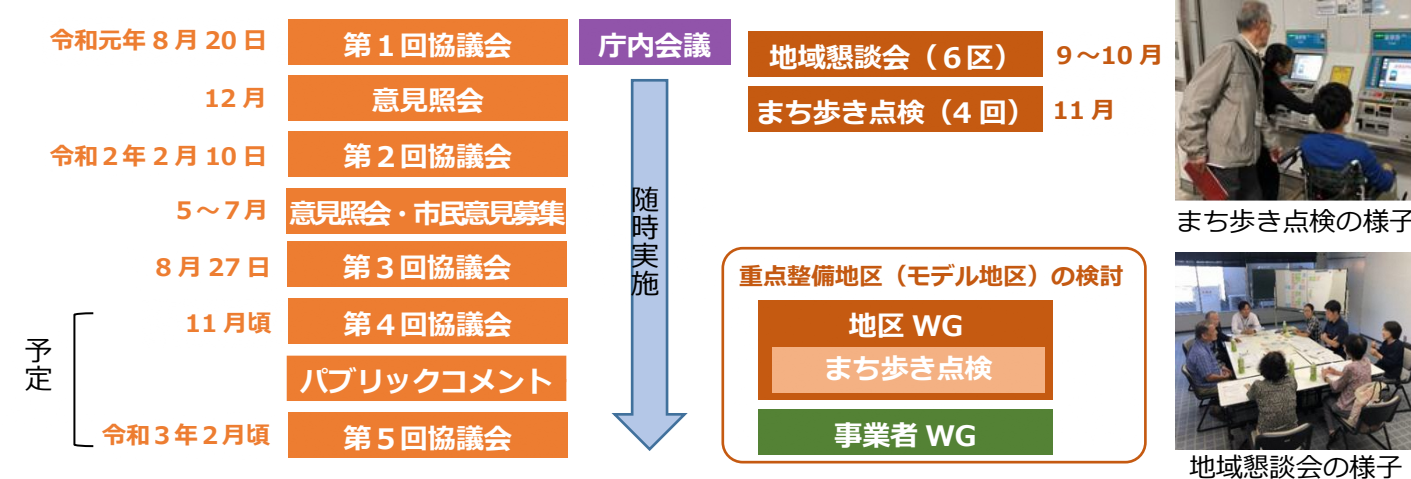
(2) バリアフリーマスタープランの目標と位置づけ

千葉県バリアフリーマスタープランの計画期間を令和2(2020)年から令和12(2030)年度とします。また、千葉県都市計画マスタープランの目標年次である令和7(2025)年度に中間評価を実施するものとします。



(3) 検討の進め方(予定)

協議会や地域懇談会、まち歩き点検等を実施し、当事者参加のもと検討を行っています。



第2章 千葉市の概況【本編 P.15】

(1) 統計データ等

市の人口は令和2年3月31日現在で973,121人、高齢化率は26.0%であり、ともに増加していますが、人口は令和2年をピークに減少することが予測されています。市の身体障害者手帳所持者数は約3万人であり増加しています。知的障害療育手帳所持者数、精神障害者保健福祉手帳所持者数ともに増加しています。

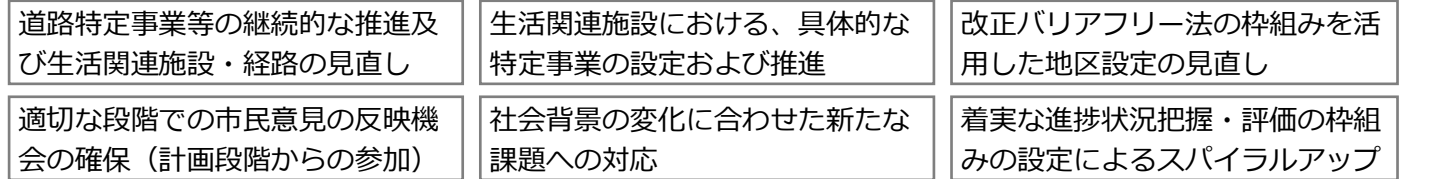
(2) バリアフリー化の取組状況

市内には31の鉄道駅、18のモノレール駅があり、主要なバリアフリー項目を概ね達成しています。「千葉県バリアフリー基本構想に基づく道路特定事業計画」において、道路のバリアフリー整備を進めており、令和元年度末時点の整備率は合計で86.5%となっています。市内の主要な施設では、エレベーターの設置、出入口や廊下の段差解消、多機能トイレや身障者用駐車スペース等の整備の他、ソフト対策が進んでいます。

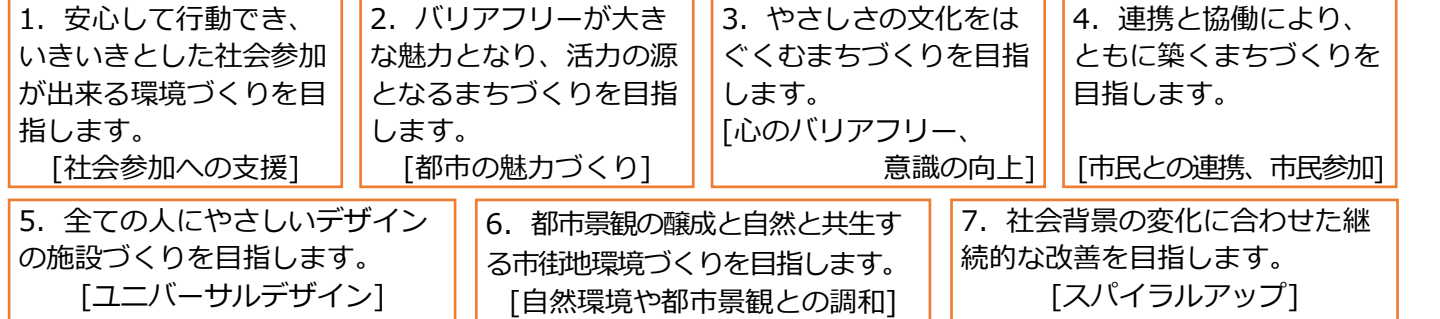
第3章 バリアフリー化の目標と基本的な方向【本編 P.23】

さらなるバリアフリー化の促進にあたり、基本構想の改定に向けた課題を整理しました。これを踏まえ、改定に向けた基本的な方向性と考え方、取組の進め方を示します。

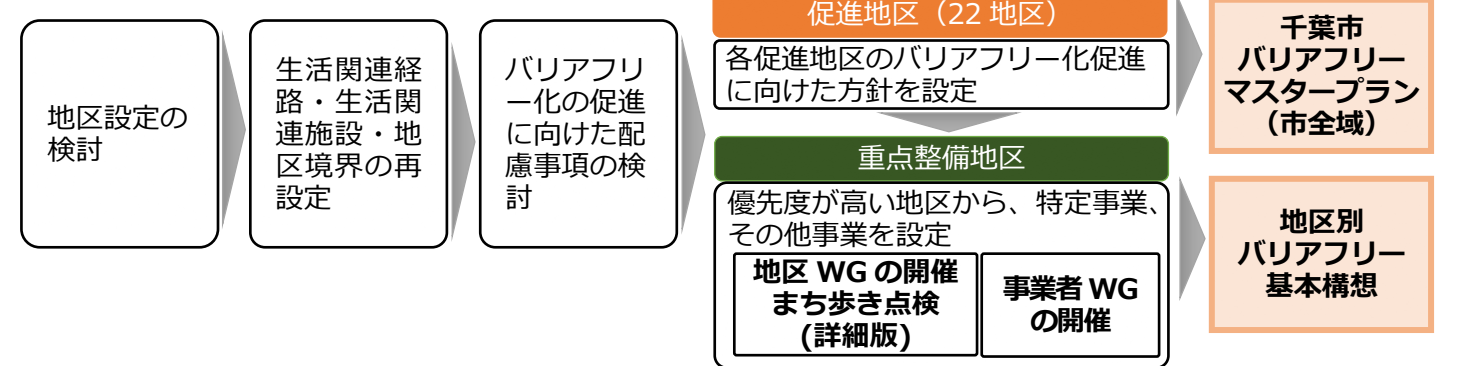
(1) 基本構想改定に向けた課題



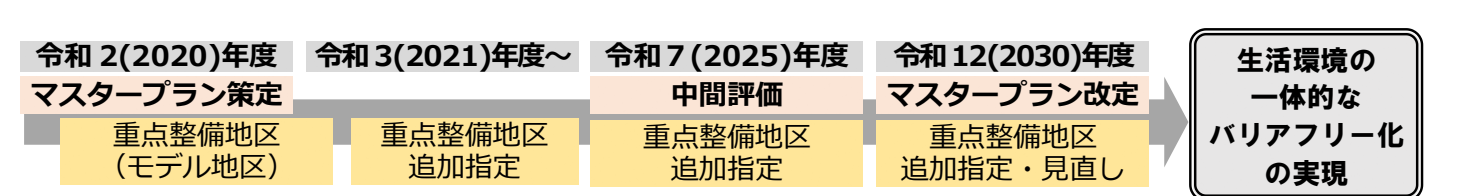
(2) バリアフリー化の目標と基本的な方向



(3) 改定に向けた考え方



(4) バリアフリーマスタープランに基づく取組の枠組み



第4章 移動等円滑化促進地区の設定【本編 P.29】

(1) 促進地区設定の考え方

従前の基本構想における重点整備地区を基本とし、立地適正化計画における都市機能誘導区域を含むエリアとして、22の促進地区を設定しました。

地区名	生活関連経路※2 総延長	生活関連施設※1数
JR/京成幕張本郷地区	約 1,430m	7
JR/京成幕張地区	約 4,190m	8
JR 新検見川、京成検見川地区	約 3,230m	10
JR/京成稲毛地区	約 5,730m	22
JR 西千葉、京成みどり台地区	約 2,640m	11
千葉都心地区	約 25,390m	100
JR 蘇我地区	約 6,810m	20
JR 浜野地区	約 710m	5
JR 鎌取地区	約 3,290m	11
JR 誉田地区	約 1,880m	4
JR 土気地区	約 3,470m	14
JR/モノレール都賀地区	約 1,530m	15
JR 検見川浜地区	約 5,330m	17
JR 稲毛海岸地区	約 2,970m	10
モノレールスポーツセンター地区	約 1,180m	5
モノレール千城台地区	約 2,090m	10
JR 海浜幕張地区	約 9,330m	30
市立青葉病院周辺地区	約 2,340m	10
大宮台団地地区	約 130m	3
こてはし台団地地区	約 140m	3
さつきが丘団地地区	約 700m	5
花見川団地地区	約 570m	4

※1 生活関連施設：高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設

※2 生活関連経路：生活関連施設相互間の経路

(2) 生活関連施設・生活関連経路の設定

従前の基本構想の生活関連施設を基本に、施設種別毎に再整理し、設定根拠を明確にした生活関連施設を設定します。

生活関連経路は、原則として従前の基本構想における生活関連経路を継続し、追加する生活関連施設への経路は、既存経路から分岐させて設定します。また、隣接する地区間を結ぶ路線は、ネットワークの連続性を考慮し設定します。

(3) 重点整備地区の検討の考え方

促進地区のうち、今後、優先して重点整備地区として設定する地区については、立地適正化計画との整合を図りつつ、評価要件や行政区のバランス、関連事業の進捗状況等を考慮し、設定します。

令和2年度以降にモデル地区として JR/京成稲毛地区を、令和3年度以降に千葉都心地区を重点整備地区として検討します。

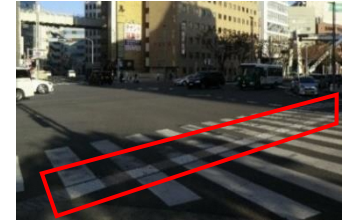
第5章 バリアフリー化促進の考え方【本編 P.35】

各生活関連施設や生活関連経路のバリアフリー整備にあたっては、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準への適合や関連するガイドライン、条例等に留意した整備を促進します。また、地域懇談会やまち歩き点検ワークショップでの市民からの意見が多かった内容を中心に、施設ごとにバリアフリー化の促進に向けた共通の配慮事項を整理しました。

項目	共通の配慮事項の例	
公共交通	旅客施設（鉄軌道駅）	ホームドアや可動式ホーム柵、または内方線付点状ブロックを設置する。
	バス	バス乗降場や停留所における案内を充実する。
	タクシー	多様な利用者が使いやすい乗降場を整備する。
道路	歩道のある道路	視覚障害者誘導用ブロックと周囲の舗装の輝度比を確保する。
	歩道のない道路	舗装や案内設備、路側帯の雑草の除去などの維持管理に配慮する。
信号機等	主要な交差点や複雑なかたちの交差点において、エスコートゾーンを設置する。	
建築物（駐車場含む）	主要な通路は、物や設備などで狭くならないように配慮する。	
都市公園	主要な園路は平坦で固く滑りにくい路面とする。	



内方線付点状ブロック



エスコートゾーン

第6章 地区別のバリアフリー方針【本編 P.51】

JR/京成幕張地区

- ▶ 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- ▶ 関連するまちづくり事業等に合わせた連続的・一体的なバリアフリー化を図ります。

JR/モノレール都賀地区

- ▶ 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- ▶ 駅前広場の利便性を向上します。

JR 海浜幕張地区

- ▶ 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- ▶ 関連するまちづくり事業等に合わせた連続的・一体的なバリアフリー化を図ります。
- ▶ バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。

JR/京成稲毛地区

- ▶ 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- ▶ 関連するまちづくり事業等に合わせた連続的・一体的なバリアフリー化を図ります。
- ▶ バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。

千葉都心地区

- ▶ 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- ▶ 関連するまちづくり事業等に合わせた連続的・一体的なバリアフリー化を図ります。
- ▶ 関連するまちづくり事業等に合わせた連続的・一体的なバリアフリー化を図ります。

JR 鎌取地区

- ▶ 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- ▶ 駅前広場の利便性を向上します。

JR 蘇我地区

- ▶ 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- ▶ 関連するまちづくり事業等に合わせた連続的・一体的なバリアフリー化を図ります。
- ▶ バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。

第7章 全市における取組の促進【本編 P.100】

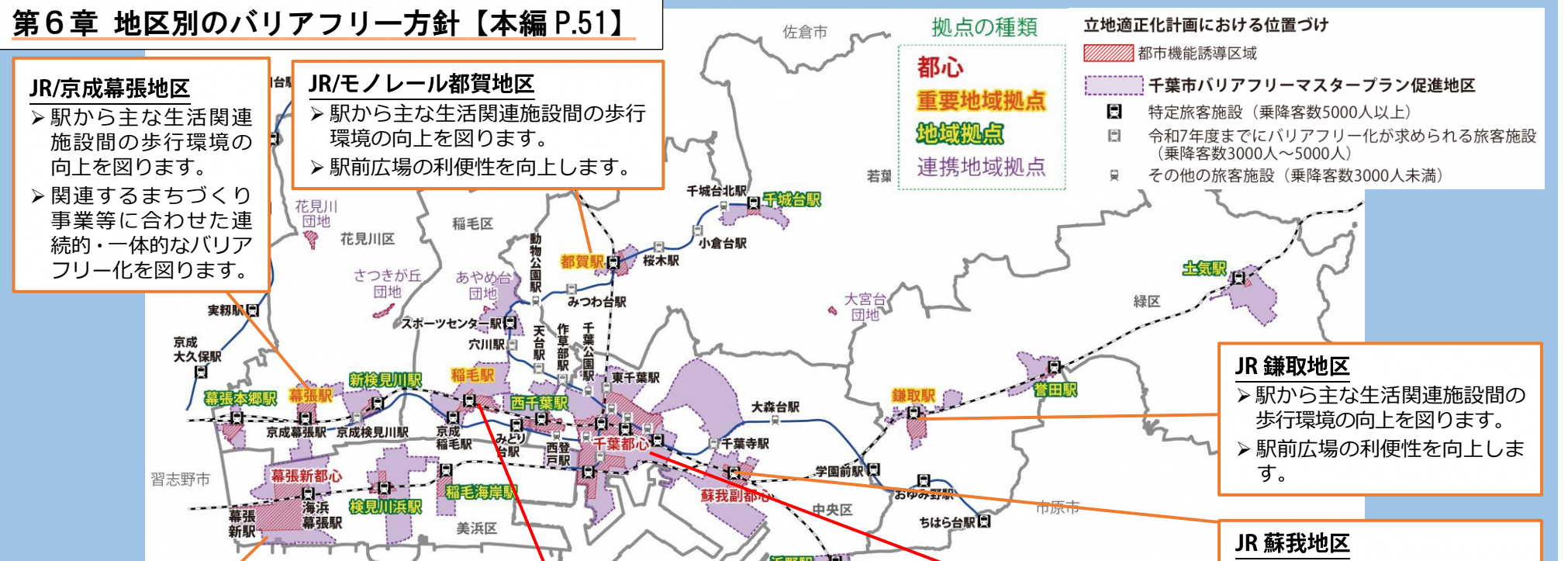
バリアフリー化の促進のために必要な全市的な取組内容について示しました。

- (1) 心のバリアフリーの促進
- (2) 情報のバリアフリーの促進
- (3) 施設整備に伴うバリアフリー化の促進
- (4) 外出支援の取組の促進
- (5) 地域における一体的な取組の促進

第8章 バリアフリーマスタープランの実現に向けて【本編 P.102】

バリアフリーマスタープランの実現に向けた取組内容について示しました。

- (1) 市民及び関係事業者へのマスタープランの周知・啓発
- (2) 届出制度等による事業内容の調整
- (3) 重点整備地区の指定と基本構想の策定
- (4) 重点整備地区における事業実施段階での市民意見の反映及び相互理解の促進
- (5) マスタープランの段階的かつ継続的な見直し（スパイラルアップ）



千葉市バリアフリーマスタープラン (案)

令和2年10月

千葉市

目 次

第1章 千葉市バリアフリーマスタープラン策定にあたって	1
1.1 バリアフリーマスタープラン策定の趣旨.....	1
1.2 バリアフリーマスタープランの目標と位置づけ.....	6
1.3 検討の進め方.....	8
第2章 千葉市の概況	15
2.1 統計データ等.....	15
2.2 バリアフリー化の取組状況.....	18
第3章 バリアフリー化の目標と基本的な方向	23
3.1 基本構想改定に向けた課題.....	23
3.2 バリアフリー化の目標と基本的な方向.....	25
3.3 改定に向けた考え方.....	26
3.4 バリアフリーマスタープランに基づく取組の枠組み.....	28
第4章 移動等円滑化促進地区の設定	29
4.1 移動等円滑化促進地区の設定.....	29
4.2 生活関連施設・生活関連経路の設定.....	32
4.3 重点整備地区の検討の考え方.....	34
第5章 バリアフリー化促進の考え方	35
5.1 促進地区におけるバリアフリー化促進の考え方.....	35
5.2 バリアフリー化に関する主な基準等.....	36
5.3 バリアフリー化促進に向けた配慮事項.....	37
第6章 地区別のバリアフリー方針	51
第7章 全市における取組の促進	100
7.1 心のバリアフリーの促進.....	100
7.2 情報のバリアフリーの促進.....	101
7.3 施設整備に伴うバリアフリー化の促進.....	101
7.4 外出支援の取組の促進.....	101
7.5 地域における一体的な取組の促進.....	101
第8章 バリアフリーマスタープランの実現に向けて	102
8.1 市民及び関係事業者へのマスタープランの周知・啓発.....	102
8.2 届出制度等による事業内容の調整.....	102
8.3 重点整備地区の指定と基本構想の策定.....	104
8.4 重点整備地区における事業実施段階での市民意見の反映及び相互理解の促進..	104
8.5 マスタープランの段階的かつ継続的な見直し（スパイラルアップ）.....	105

第1章 千葉市バリアフリーマスタープラン策定にあたって

1.1 バリアフリーマスタープラン策定の趣旨

(1) バリアフリー法に関する社会的背景と経緯

●ハートビル法と交通バリアフリー法

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の理念の浸透、ユニバーサルデザイン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や、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の旅客施設周辺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。

●バリアフリー法

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「バリアフリー法」という）が制定されました。

●改正バリアフリー法

平成26年に批准した国連の「障害者の権利に関する条約（障害者権利条約）」、平成28年に施行した「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）」などを受け、共生社会を実現し、社会的障壁を除去する法の理念を明確に示すとともに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機としたさらなる取組の推進を図るため、バリアフリー法が改正されました（平成30年11月一部施行・平成31年4月全部施行）。さらに、施設管理者によるソフト面の対策強化や心のバリアフリーのさらなる取組の推進を図るための法改正が行われています（令和2年6月一部施行、令和3年4月全部施行予定）。

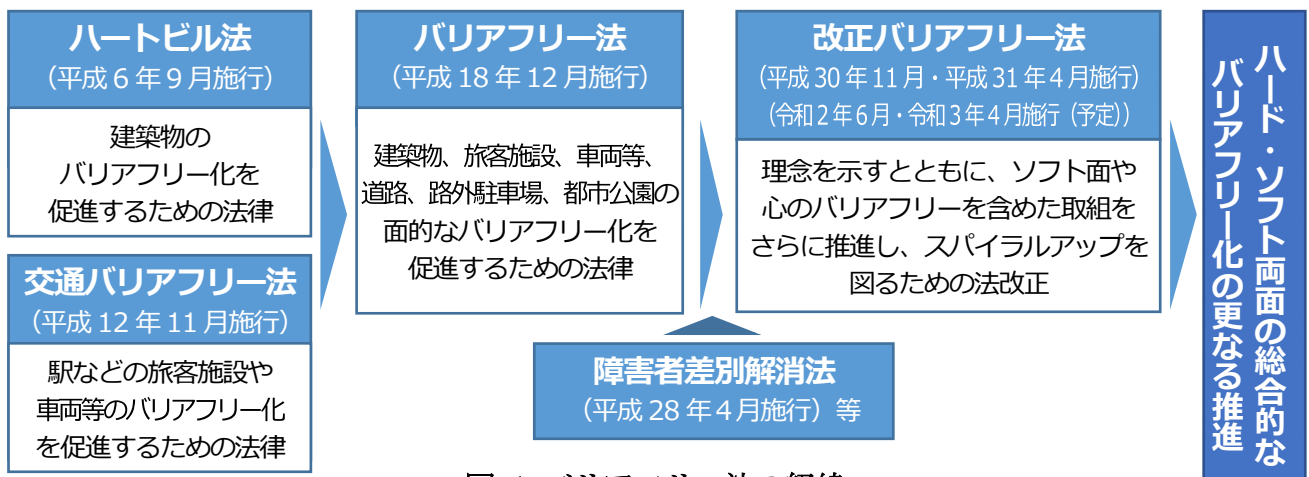


図1 バリアフリー法の経緯

(2) 改正バリアフリー法の概要

1) 目的

改正バリアフリー法では、高齢者、障害者等^{※1}の、移動や施設利用の利便性や安全性向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設等のバリアフリー化を促進することとされています。

また、本法律では、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（移動等円滑化促進地区（以下、「促進地区」という）・重点整備地区）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等の「面的・一体的なバリアフリー化」を推進するために市町村が作成するものとして、移動等円滑化促進方針（以下、「促進方針」という）や、移動等円滑化基本構想（以下、「基本構想」という）を規定しています。

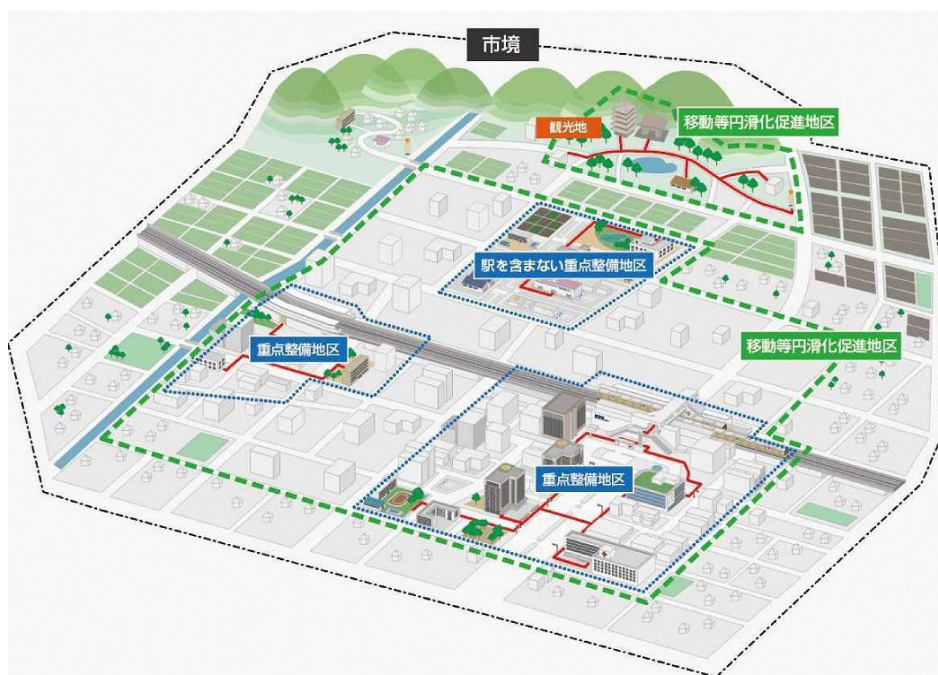


図 2 マスタープラン・基本構想のイメージ

出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン
(平成 31 年 3 月 国土交通省総合政策局)

※1 高齢者、障害者等：高齢者、全ての障害者、妊産婦、けが人等、日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者

2) 法律の枠組み

改正バリアフリー法では、基本理念を示すとともに、旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物について、新設時の基準適合義務や既存施設への基準適合の努力義務を定めています。

また、促進方針及び基本構想制度によって、バリアフリー化事業の重点的かつ一体的な推進を図る枠組みを定めています。あわせて、心のバリアフリー^{※2}の推進や当事者による評価を行うこととしています。

※2 心のバリアフリー：高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するために、施設整備（ハード面）だけでなく、高齢者、障害者等の困難を、すべての人々が自らの問題として意識し、相互に理解を深めようと積極的に協力すること。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の概要

※法改正の内容について、赤字は平成30年11月1日、平成31年4月1日施行
水色字は令和2年6月19日施行
青字は令和3年4月1日施行予定

1. 基本理念

バリアフリー法に基づく措置は、「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」に資することを旨として行われなければならないことを基本理念として明記

2. 国が定める基本方針

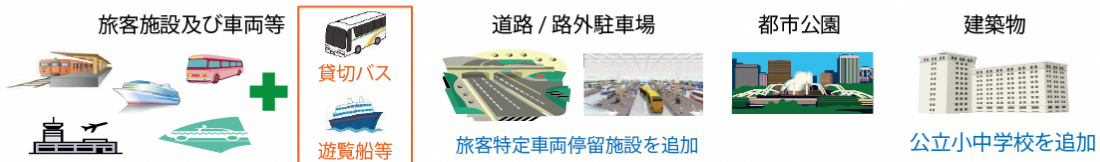
- 移動等円滑化の意義及び目標
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 情報提供に関する事項
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針
- その他移動等の円滑化の促進に関する事項
- 基本構想の指針

3. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

4. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- 各施設設置管理者に対し、**情報提供、優先席、車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務**
- 公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
 - ・旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守(新設等は義務、既存は努力義務)
 - ・他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務
 - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
 - ・**ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務**(一定規模以上の公共交通事業者等)

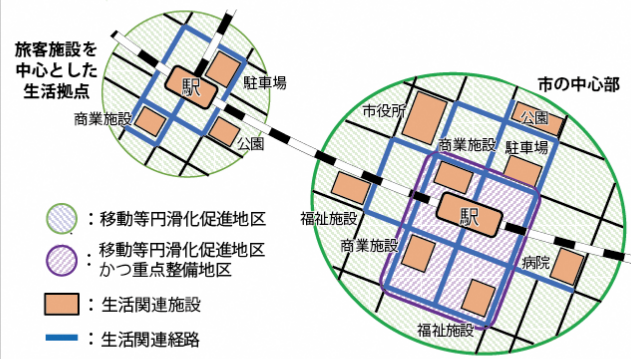
【バリアフリー化基準適合義務の対象施設】



5. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・市町村が作成する**マスタープラン**や基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進
- ・基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び「心のバリアフリー」に関する教育啓発特定事業を位置付けることで、関係者による事業の実施を促進(マスタープランには具体的な事業について位置づけることは不要)
- ・**定期的な評価・見直しの努力義務**

【マスタープラン及び基本構想のイメージ】



6. 当事者による評価

- ・**高齢者・障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握・評価**(移動等円滑化評価会議)

国土交通省資料をもとに作成

3) 促進方針・基本構想で定める事項

市町村は、国が定める「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、促進地区・重点整備地区について、促進方針及び基本構想を策定するよう努めることとされています。

促進方針及び基本構想で定めるべき事項はおおむね重複していますが、基本構想では、重点整備地区において、面的・一体的なバリアフリー化を推進するために必要な事業を特定事業として定めることとしています。

表 1 促進地区・重点整備地区の要件

促進地区（法 2 条 20 の 2）	重点整備地区（法 2 条 21）
イ生活関連施設 ^{※1} の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。（共通）	イ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であること。
ロ生活関連施設及び生活関連経路 ^{※2} を構成する一般交通用施設 ^{※3} について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること。	ロ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であること。
ハ当該地区において移動等円滑化を促進することが、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であること。	ハ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であること。

※1 生活関連施設：高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設

※2 生活関連経路：生活関連施設相互間の経路

※3 一般交通用施設：道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設

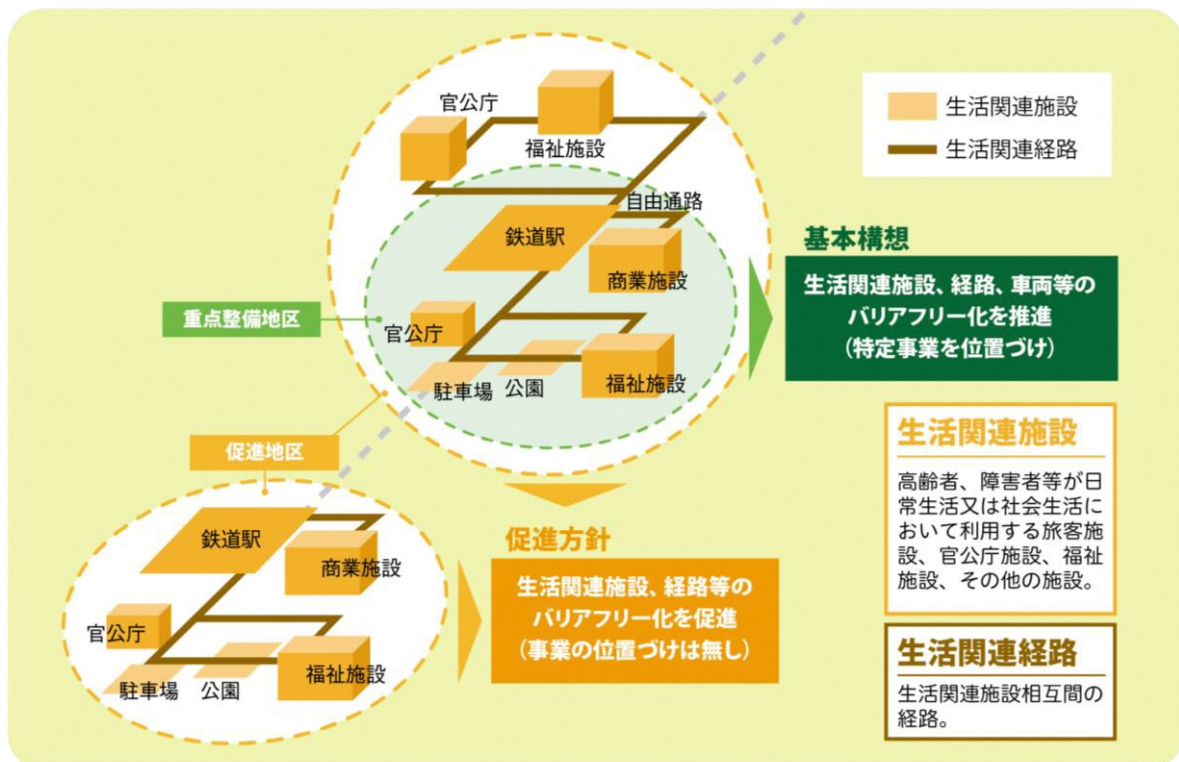


図 3 重点整備地区及び移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化のイメージ

国土交通省資料をもとに作成

表 2 促進方針・基本構想で定める事項

促進方針で定める事項（法 24 条）	基本構想で定める事項（法 25 条）
1 移動等円滑化促進地区の位置及び区域	1 重点整備地区の位置及び区域
2 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する事項	2 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項
—	3 移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
3 その他移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項	4 その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項
・ 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針について定めるよう努める	・ 重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針について定めるよう努める
・ 市町村が行う移動等円滑化促進地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項を定めることができる	・ 市町村が行う重点整備地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項を定めることができる
・ 移動等円滑化の促進に支障を及ぼすおそれのあるものの届出について定めることができる	—

（3）策定の趣旨

本市では、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、バリアフリー法及び国の基本方針に基づき「千葉市バリアフリー基本構想」（平成 20 年 8 月）に改正、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、基本構想を一部変更しています。

この基本構想が令和 2 年度末に目標年次を迎えることから、改定を行います。改定にあたっては、改正バリアフリー法の趣旨を踏まえ、全面的なバリアフリー化の促進に向けた方針を示すとともに、重点整備地区の見直しや特定事業の設定に向けた検討を行い、市全域のバリアフリー化を促進するための千葉市バリアフリーマスタープランを策定することとしました。

1.2 バリアフリーマスタープランの目標と位置づけ

国の公表次第で内容を調整する

(1) 国の目標

国の基本方針では、移動等円滑化の目標として、令和2年度末（2020年度末）までに以下の事項を達成することを目標としています。

国の基本方針に位置付けられた目標値は、千葉県バリアフリーマスタープランにおける目標として設定します。

表 3 各施設等の移動等円滑化の目標

施設・車両等		令和2年度末までの目標（全国値）	
鉄軌道	鉄軌道駅	・3,000人/日以上を原則100% ・利用実態を踏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	・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	・3,000人/日以上を原則100% ・利用実態等を踏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%（リフト付きバス等を除く）
		リフト付きバス等	・適用除外認定車両の約25%
	貸切バス	リフト付きバス等	・約2,100台
旅客船	旅客船ターミナル	・3,000人/日以上を原則100% ・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化	
	船舶	・約50%（5000人以上/日のターミナルに就航する船舶の原則100%）	
タクシー	福祉タクシー車両	・約44,000台 （ユニバーサルデザインタクシーを含む）	
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	特定公園施設（園路・広場）	・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（2000㎡以上の特別特定建築物）	・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%	

(2) バリアフリーマスタープランの計画期間

国の基本方針が令和2年度末（2020年度末）で目標年次を迎えることや、実施状況の調査・分析・評価をおおむね5年ごとに行うよう努める必要があること、また、千葉県都市計画マスタープランの目標年次が2025年度であることを踏まえ、千葉県バリアフリーマスタープランの中間評価を2025年度に実施し、その5年後の2030年度を計画期間とします。

(3) 位置づけ

千葉県バリアフリーマスタープランは、市の上位計画である千葉県都市計画マスタープランや千葉県立地適正化計画をふまえ、市のバリアフリー化を促進するための指針を示すものです。

また、重点整備地区においては、旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物、信号機等について実施すべき特定事業及びその他の事業を定めるとともに、法に基づき特定事業計画を作成し、事業の推進を図ることを目指します。

また、障害者差別解消法等の関連法の考え方を反映し、福祉や交通、都市整備等に関する関連計画や施策と相互に連携を図ります。

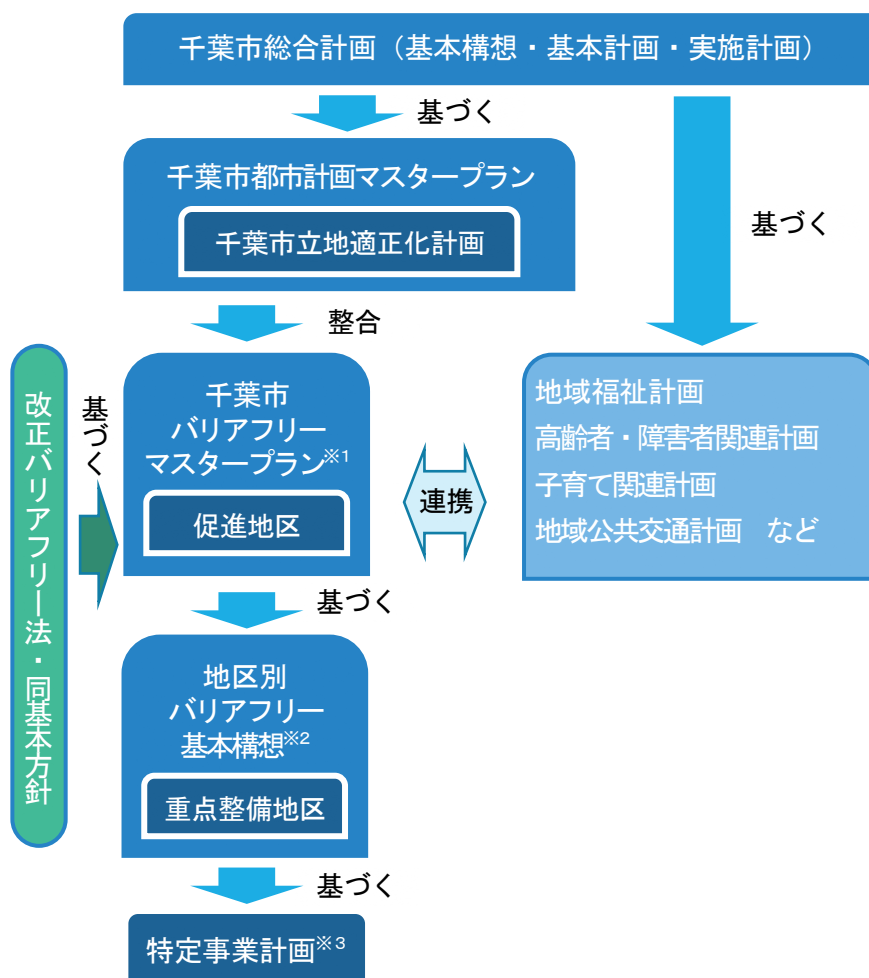


図 4 位置づけ

- ※1 千葉県バリアフリーマスタープラン：全面的なバリアフリー化の促進に向けた方針を示すとともに、重点整備地区の見直しや特定事業の設定に向けた検討を行い、市全域のバリアフリー化を促進するために定める本計画。
- ※2 地区別バリアフリー基本構想：重点整備地区を位置付け、具体的な特定事業を定めるもの。
- ※3 特定事業計画：地区別バリアフリー基本構想で示した特定事業に基づき、各施設設置管理者等が策定する計画。

1.3 検討の進め方

(1) 検討の流れ

令和元年度は、基礎調査、地域懇談会やまち歩き点検を踏まえ、千葉市バリアフリーマスタープランの策定に向けた課題や考え方を整理し、促進地区及び重点整備地区の設定やバリアフリー化促進の考え方、地区別のバリアフリー方針、推進・評価の考え方を検討しました。

さらに、令和2年度では、検討した考え方等に基づきモデル地区における特定事業の検討等を行い、パブリックコメントを経て、令和3年4月に策定しました。

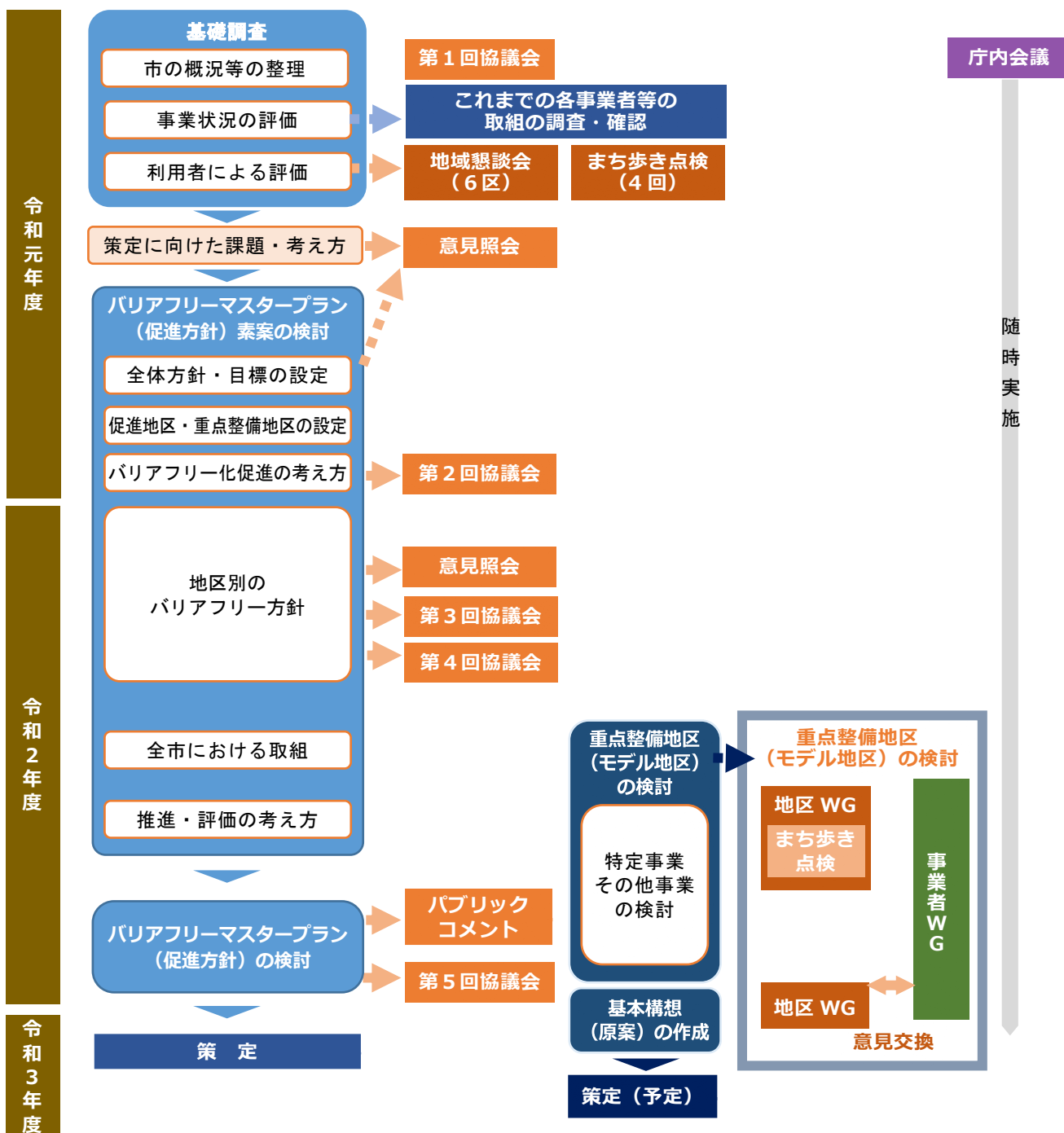


図 5 検討フロー

(2) 検討組織や市民参加による活動等の目的と構成

千葉県バリアフリーマスタープランを検討するにあたり、推進に係る各組織や市民参加による活動の目的と構成を以下のように設定しました。

組織・活動	活動目的	参加者の構成
協議会	バリアフリーマスタープラン及び基本構想を検討し、内容について承認を行う母体。法及び条例に基づいて設置する。	学識経験者・高齢者団体・障害者団体・施設管理者・事業者・行政関係者等
庁内会議	協議会検討内容について事前調整・報告したり、庁内で連携して取り組む施策について協議する。	都市整備・道路・交通・観光・公園・福祉系等の庁内担当所管
地域懇談会 (令和元年度)	地域特有の課題を把握するため、区別に意見交換を行う。	各地域に在住の高齢者・障害者等(6区)
まち歩き点検 ワークショップ (令和元年度)	特徴的な施設・経路を視察し、バリアフリー推進状況を評価する。また、今後の整備等で各事業者が配慮すべきことを検討する。	協議会委員及びその他の高齢者・障害者等視察施設の管理者
地区ワーキング グループ (令和2年度～) まち歩き点検 ワークショップ	重点整備地区(モデル地区)について、特定事業としてバリアフリー化の実施を依頼する内容を検討するため、生活関連施設・経路を視察し、意見交換を行う。	地区に在住の高齢者・障害者等視察施設の管理者
事業者ワーキング グループ (令和2年度～)	市の取組への理解を促進するとともに特定事業・その他事業の検討を依頼し、内容の調整を行う。	重点整備地区の生活関連施設・生活関連経路に指定された施設の管理者

図 6 検討組織・活動の概要

(3) 市民参加による検討の概要

1) 地域懇談会（令和元年度）

① 開催の目的

千葉市バリアフリーマスタープランの策定にあたり、バリアフリーに関する市民の意識を把握するとともに、各地域の具体的な課題や改善策を整理するため、行政区別に、在住の高齢者、障害者等による懇談会を開催し、区内における施設等の利用状況や利用しやすさ、課題点等について把握しました。



図 7 千葉市の行政区

② 開催概要

地域懇談会は行政区ごとに以下の日程で実施しました。

表 4 開催概要

行政区	場所	日時
緑区	緑区役所講堂	令和元年 9 月 25 日 14 時～16 時
中央区・稲毛区	千葉中央コミュニティセンター	令和元年 9 月 26 日 10 時～12 時
若葉区	若葉保健福祉センター	令和元年 9 月 27 日 14 時～16 時
花見川区・美浜区	幕張公民館	令和元年 10 月 2 日 14 時～16 時

③ 意見交換のテーマ

ア. よく利用する施設・経路と、バリアフリー上の課題・改善策

- a. 駅・駅前広場・バス
- b. 建築物・駐車場（公共施設・商業施設等）・公園など
- c. 道路・信号機など

イ. 区の特徴や、バリアフリー化を進めるために特に重要なこと

ウ. その他、日常生活の中で感じていること



図 8 意見交換の様子

④ 参加者

身体障害者連合会、手をつなぐ育成会、NPO法人千家連より、各区にお住まいの方を中心に延べ 36 人にご参加いただきました。

表 5 参加者概要

	緑区	中央区	稲毛区	若葉区	花見川区	美浜区
千葉市身体障害者連合会	2	5	5	2	3	4
千葉市手をつなぐ育成会	1	1	1	2	2	1
特定非営利活動法人千家連	1	1	1	1	2	1

⑤ 意見概要

以下に、各回の地域懇談会における主な意見を示します。

表 6 意見概要

種別	地域懇談会での主な意見 (○良い点、×気になる点、□課題や改善策など)
鉄道駅の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ○ホーム上等にベンチが多く設置されている。(花見川区) ×ホームドアがない。(全区) ×ホームの照明が暗いため、階段やエスカレーターの登り口が弱視ではわかりにくい。(中央区) ×一般トイレに階段があり、足の不自由な方にとって使いにくい。(花見川区) ×駅内階段の(上り下り)通行方向がバラバラで統一されていない。(全区) □トイレの位置や目的地の案内などは、わかりやすい絵やピクトグラムで示してほしい。路面に表示があるとわかりやすい。(全区)
駅前広場の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ×障害者用乗降場はあるが、改札まで迎えに行く場合などに一時的に駐車できる駐車場がないので困る。(全区) ×障害者用駐車ます・乗降場に一般車が駐車している。(全区)
道路の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ○エスコートゾーン^{※1}が設置されている。(※1 視覚障害者の方に横断方向を誘導するための横断歩道中央に設けられる突起帯)(稲毛区) ×歩道に車両乗入用の傾斜があり歩きづらい。セミフラット型歩道だと良い。(稲毛区) ×歩道を自転車をとばしている。(稲毛区) ×横断歩道の交通島で待機するのが怖い。(稲毛区) ×グレーチングに車椅子の前輪を取られる。(緑区) ×U字溝が危険。(若葉区) □音響式信号機を設置してほしい。(全区)
建築物 ・駐車場の バリアフリー	<p><建築物></p> <ul style="list-style-type: none"> ○シグナルエイド^{※2}がある。(※2 シグナルエイドとは、自分の意志で操作することにより音響・音声案内を受けられる小型送受信機)(稲毛区) ×公共施設では、節電のために明かりを少なくしているが、弱視者もいるため、危なくないように十分な明るさを確保する必要がある。(全区) ×施設の出入口に出入口を示す音声案内が設置されていない。(全区) ×出入口のスロープや階段に手すりがなく足が滑りと転倒の恐れがある。(美浜区) ×くねくねした手すりを設置しているところがあり、使いにくい。(中央区) ×多目的トイレという記載では、言葉通り多目的に使用されているため、障害者用と区別してほしい。(全区) ×トイレによりボタンの位置が異なる。位置等を統一してほしい。(稲毛区) □男女トイレ両方にベビーベッドを設置してほしい。(稲毛区) <p><駐車場></p> <ul style="list-style-type: none"> ○あらかじめ登録した障害者に限り利用できる専用の駐車場がある。リモコンで操作してゲートを解除できる。(緑区) ×障害者用駐車ますが1つで、先に利用者がいると使えずに困る。(花見川区)
都市公園の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ×出入口に段差があり、スロープはあるが、車椅子使用者に対応した幅員ではない。(中央区) ×トイレの維持管理状態が悪い。(緑区) ×公園内の一般トイレは男女の区別がわかりにくい。(美浜区)
心の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ○ヘルプマークの利用が広がってきており良い。裏にメッセージを記載しておくとしやすい。(若葉区) □障害者に関することを健常者にも理解してもらえるように子どもたちへの学びの機会を設けてほしい。(美浜区) □当事者への声の掛け方がわからない。今回の懇談会のように障害者間の相互理解ができる場があると助かる。(美浜区) □障害者への声掛けのタイミングは難しいので、特に子どもたちには講話などで伝えていくと良い。(美浜区) □障害者について地域の方に周知して理解してもらおうことが大事である。(美浜区)

2) まち歩き点検ワークショップ（令和元年度）

① 開催の目的

整備によって良くなった点や残された問題点などを確認し、今後の他施設等での取組において参考にすべき点や改善すべき点を整理することを目的に、複数班に分かれて検証テーマを設定し、市民参加のもと経路・施設等のバリアフリー状況の現地確認・意見交換を行いました。



図 9 まち歩き点検の様子

② 開催概要

まち歩き点検ワークショップを計4回実施しました。

表 7 開催概要

回数	第1回	第2回	第3回	第4回
場所 (集合・ 意見交換)	千葉市役所 本庁舎	若葉保健 福祉センター	千葉市総合保健 医療センター	幕張公民館
日時	令和元年11月14日 13時30分 ～17時30分	令和元年11月18日 13時30分 ～17時30分	令和元年11月21日 13時30分 ～17時30分	令和元年11月25日 13時30分 ～17時30分
現地確認 エリア	千葉駅周辺	都賀・ 千城台駅周辺	千葉都心・ 鎌取駅周辺	海浜幕張駅周辺

③ 参加者

以下の団体から延べ175人にご参加いただきました。

表 8 参加者の概要

回数	第1回	第2回	第3回	第4回
千葉市身体障害者連合会	10	11	9	11
千葉市手をつなぐ育成会	1	2	2	4
特定非営利活動法人千家連	2	2	2	2
学識経験者	-	2	-	3
学生	10	19	12	16
関係行政機関	6	6	7	7
事務局	7	7	7	8
合計	36	49	39	51

④ 検証テーマ・点検箇所

6つの検証テーマを設定し、まち歩きワークショップを実施しました。

表 9 検証テーマ及び点検箇所

検証テーマ	検証の視点	点検箇所
鉄道駅の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ・駅の整備における配慮 ・乗換の連続性への配慮 等	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 駅 (千葉・千葉みなと・鎌取・稲毛・海浜幕張) ・京成駅 (千葉・幕張・稲毛) ・モノレール駅 (千葉・千城台・都賀・スポーツセンター・ 葭川公園・市役所前)
駅前広場の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ・駅からの連続的な案内・ 誘導への配慮 ・バスやタクシー乗り場、一 般車・障害者用乗降場等の 整備方法への配慮 等	<ul style="list-style-type: none"> ・千葉駅駅前広場 (西口・東口・北口) ・モノレール千城台駅駅前広場 ・JR 海浜幕張駅駅前広場 (北口・南口) ・JR 稲毛駅西口駅前広場 ・幕張新都心拡大地区の新駅予定地
道路の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道整備における配慮 ・歩道設置困難な道路にお ける配慮 ・視覚障害者誘導用ブロッ クの連続性 等	<ul style="list-style-type: none"> ・市道 ・国道
建築物 ・駐車場の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの人を利用する施設 の整備での配慮 ・上下移動 (エレベーター・ 階段)、トイレ、駐車場等 での配慮 ・窓口での配慮や人的対応 の配慮 等	<ul style="list-style-type: none"> ・市役所本庁舎 ・若葉区役所 ・都賀コミュニティセンター ・幕張コミュニティセンター ・若葉保健福祉センター ・千葉県総合スポーツセンター ・きぼーる ・ペリエ千葉 ・そごう千葉 ・イコアス千城台 ・イオンスタイル鎌取 ・イトーヨーカドー幕張店 ・イオンモール幕張新都心 ・井上記念病院 ・ベッセルイン千葉
都市公園の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ・都市公園整備での配慮 ・来街者が多く訪れる公園 での配慮 	<ul style="list-style-type: none"> ・中央公園 ・幕張舟溜跡公園
心の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ・窓口対応や施設利用時の 人的支援 ・一般の利用者が支援でき ること 	— (全施設)

⑤ 意見概要

まち歩き点検での主な意見は以下の通りです。

表 10 意見概要

検証テーマ	意見概要（○良い点、□課題）
鉄道駅の バリアフリー	<p>○幅広改札への優先表示がある。（JR 海浜幕張駅） 【写真】 ○音声案内が、上下方面で男女別になっており分かりやすい。（JR 鎌取駅） □全ての駅にホームドアまたはホーム柵が設置されると良い。 □窓口の横に30cmほどのスペースがあるため車椅子で近づきにくい。（京成幕張駅）</p> 
駅前広場の バリアフリー	<p>○バス停留所から屋根が連続している。（JR 千葉駅西口駅前広場 【写真】・JR 稲毛駅西口駅前広場） ○誘導用ブロックがバス停留所の前扉部分まで敷設されており、運転手とコミュニケーションがとりやすい。（JR 千葉駅東口駅前広場） □誘導用ブロックを辿っているとバス待機の列と衝突することがある。（JR 稲毛駅西口駅前広場） □弱視でも見られるよう内照式の地図で、主要箇所だけでも点字があると良い。</p> 
道路の バリアフリー	<p>○エスコートゾーン、音響式信号機がある。（若葉保健福祉センター前道路） ○車止めが柔らかく、揺らぐため良い。反射板もついている。（千葉市中央公園-きぼーる間） □横断歩道の距離が長く渡り切れない場合があるため、青時間を延長できると良い。（千葉駅前大通り） □エレベーター・階段のある箇所は、通路幅員が狭くなっており、通り抜ける自転車と錯綜して危険である。（幕張昆陽地下道）</p>
建築物 ・駐車場の バリアフリー	<p>○完全にフラットな車椅子対応の立体駐車場がある。（ベッセルイン千葉） ○一般トイレ内にもベビーカーなどで入れる広い便房がある。（イオンモール幕張新都心） □2階と比較して1階は誘導用ブロックが少なく、動線が分かりにくい。（市役所本庁舎） □グレーチングに車椅子の前輪がはまってしまう。（若葉区役所） 【写真】</p> 
都市公園の バリアフリー	<p>○水飲み場がある。（中央公園） □園内に誘導用ブロックがない。 □舗装のがたつきや土に足を取られることがある。</p>
心の バリアフリー	<p>○困ったときに音声・光を使ってスタッフを呼び出せる「ふれあい灯」が設置されている。（イトーヨーカドー幕張店） ○バス運転手が車椅子を見かけるとバスを寄せてくれた。（JR 稲毛駅西口駅前広場） ○支援する駅員がビブスを着用しており分かりやすい。（モノレール都賀駅） □身体障害者用乗降場や多機能トイレを一般の方が利用していることがある。 □バスの車外放送があると良い。</p>

第2章 千葉市の概況

2.1 統計データ等

(1) 市全体の人口・世帯数・高齢者数

令和2年3月31日現在、市の人口は973,121人、世帯数は465,121世帯、高齢者数は252,883人、高齢化率は26.0%となっています。人口は増加していますが、千葉市人口ビジョンでは、令和2年以降減少することが予測されています。また、高齢化率は増加傾向にあり、今後も増加すると予測されています。

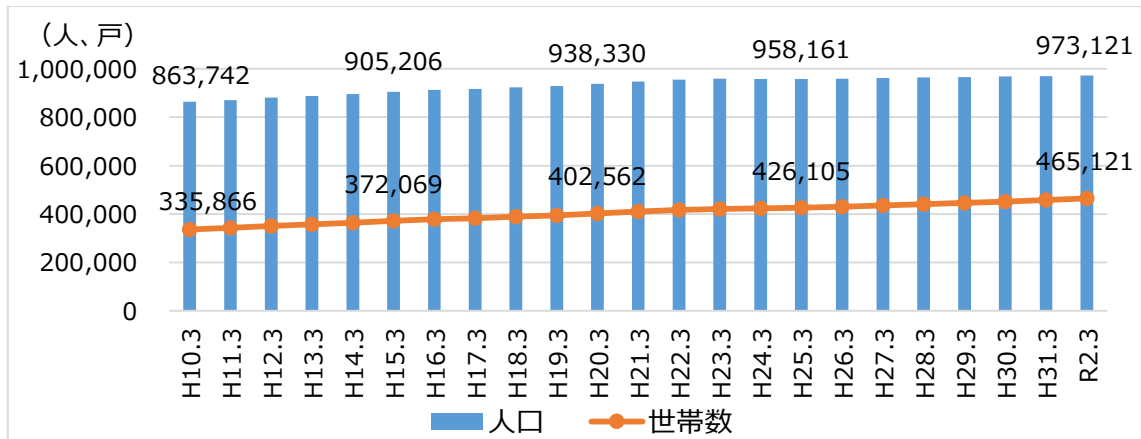


図 10 千葉市の人口・世帯数

出典：町丁別人口及び世帯数（千葉市住民基本台帳人口）

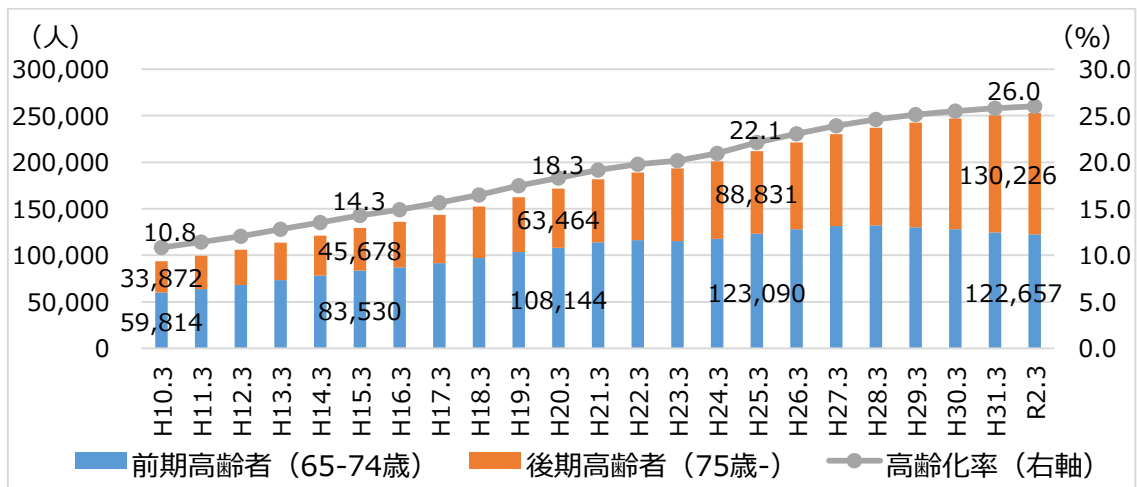


図 11 千葉市の高齢者数と高齢化率

出典：年齢別人口（千葉市住民基本台帳人口）

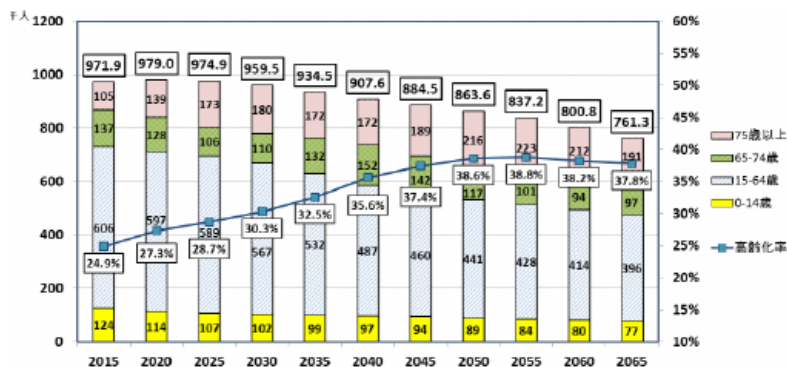


図 12 千葉市の人口・高齢化率の推移予測

出典：千葉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（2018 改訂版）

(2) 各区の人口・高齢者数

区別にみると、人口は中央区や緑区で特に増加しています。また、高齢者数は若葉区で特に多く、高齢化率が30%を越える値となっています。

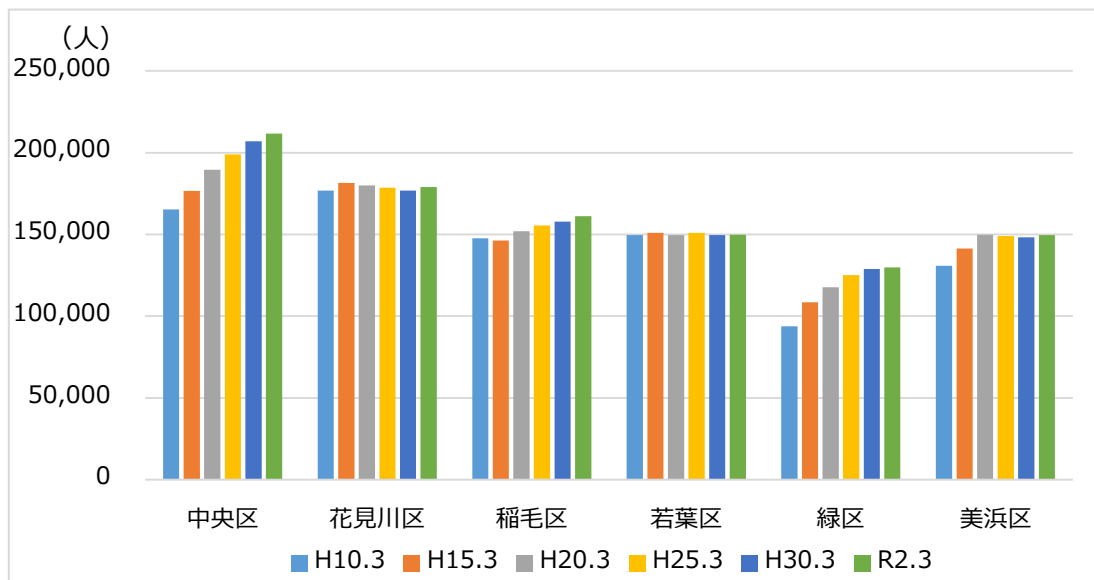


図 13 千葉市の地区別人口

出典：町丁別年齢別人口（千葉市住民基本台帳人口）

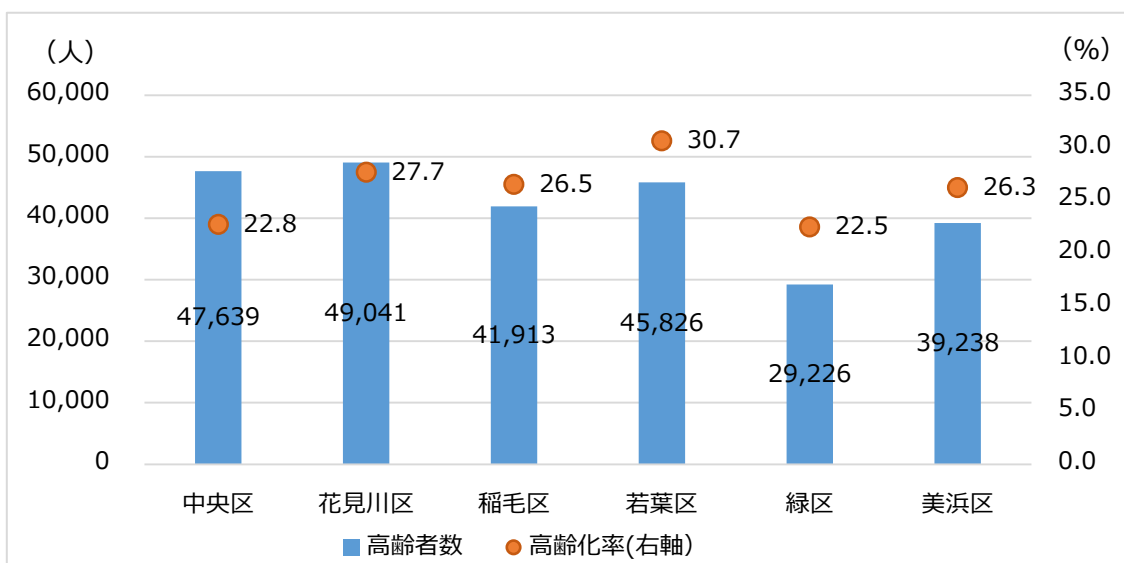


図 14 千葉市の地区別高齢者数と高齢化率（令和2年3月31日現在）

出典：令和2年（2020年）の町丁別年齢別人口（千葉市住民基本台帳人口）

(3) 障害者数

市の身体障害者手帳所持者数は約 3 万人であり、特に内部障害者を中心として増加しています。また、知的障害療育手帳所持者数、精神障害者保健福祉手帳所持者数もともに増加しています。

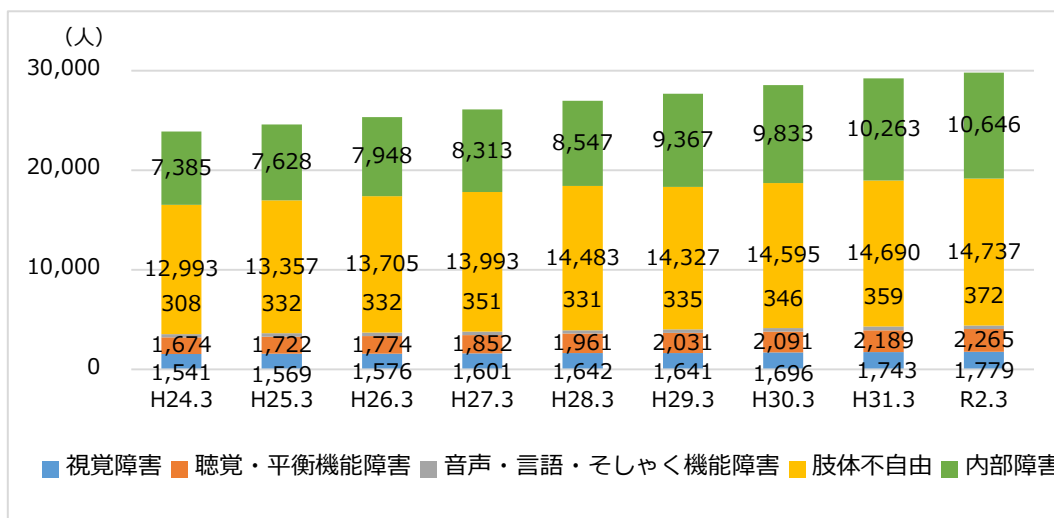


図 15 千葉市の身体障害者手帳所持者数

出典：市町村ごとの障害者手帳所持者数（千葉県）

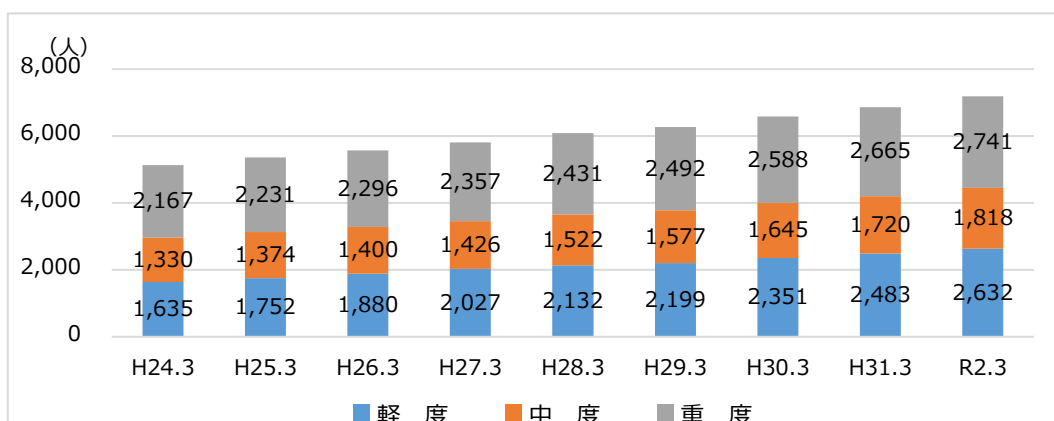


図 16 千葉市の知的障害療育手帳所持者数

出典：市町村ごとの障害者手帳所持者数（千葉県）

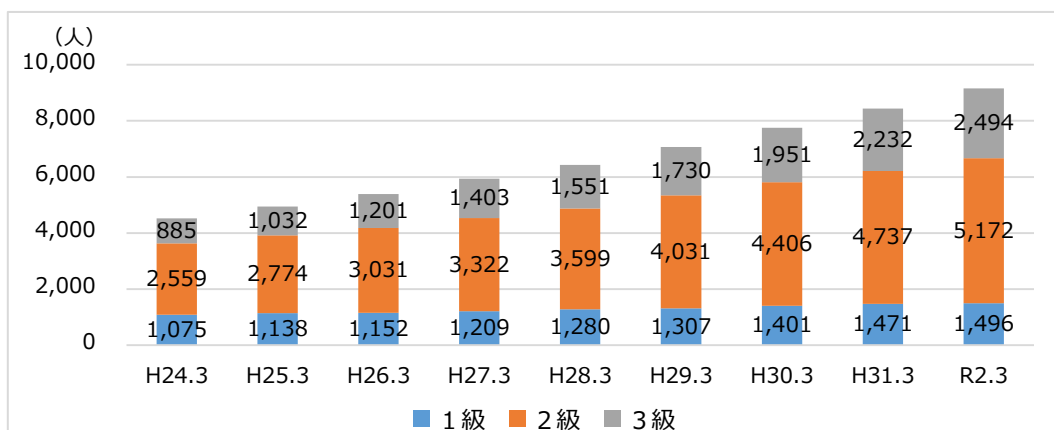


図 17 千葉市の精神障害者保健福祉手帳所持者数

出典：市町村ごとの障害者手帳所持者数（千葉県）

2.2 バリアフリー化の取組状況

(1) 公共交通

1) 鉄軌道

① 旅客施設のバリアフリー状況

市内には 31 の鉄道駅、18 のモノレール駅があり、JR 駅を中心に主要なバリアフリー項目を概ね達成しています。

表 11 鉄軌道駅の乗降客数・バリアフリー状況

事業者	駅名	日平均乗降客数	バリアフリー状況					
			改札外	改札内	幅広改札	車椅子対応トイレ	乳幼児設備	オストメイト
東日本旅客鉄道株式会社	幕張本郷	59,112	○	○	○	○	○	○
	幕張	31,888	○	○	○	○	○	○
	新検見川	45,406	○	○	○	○	○	○
	稲毛	99,932	○	○	○	○	○	○
	西千葉	44,000	○	○	○	○	○	○
	千葉	215,658	○	○	○	○	○	○
	東千葉	5,292	○	○	○	○	○	○
	都賀	42,168	○	○	○	○	○	○
	本千葉	23,802	○	○	○	○	○	○
	蘇我	68,378	○	○	○	○	○	○
	浜野	15,038	○	○	○	○	○	○
	鎌取	41,386	○	○	○	○	○	○
	誉田	14,068	○	○	○	○	○	○
	土気	26,156	○	○	○	○	○	○
	千葉みなと	34,398	-	○	○	○	○	○
	検見川浜	31,270	-	○	○	○	○	○
	稲毛海岸	43,432	-	○	○	○	○	○
海浜幕張	136,222	○	○	○	○	○	○	
京成電鉄株式会社	幕張本郷	16,835	○	○	○	○	○	○
	京成幕張	8,497	-	○	○	○	○	○
	検見川	4,050	○	○	○	○	○	○
	京成稲毛	7,136	-	○	○	○	○	○
	みどり台	7,837	-	○	○	×	×	×
	西登戸	2,636	×	×	○	×	×	×
	新千葉	2,025	-	×	○	×	×	×
	京成千葉	29,464	○	○	○	○	○	○
	千葉中央	18,321	-	○	○	○	○	○
	千葉寺	4,907	○	○	○	×	×	×
	大森台	2,936	×	×	○	×	×	×
	学園前	5,418	○	○	○	○	○	○
	おゆみ野	5,221	-	○	○	×	×	×

事業者	駅名	日平均乗降客数	バリアフリー状況					
			改札外	改札内	幅広改札	車椅子対応トイレ	乳幼児設備	オストメイト
千葉都市モノレール株式会社	県庁前	1,807	○	○	×	○	×	×
	葭川公園	2,187	○	○	×	○	×	×
	栄町	587	○	○	×	○	×	×
	千葉みなと	16,653	○	○	○	○	○	○
	市役所前	5,186	○	○	○	○	×	×
	千葉	26,815	○	○	○	○	○	○
	千葉公園	1,880	○	○	×	×	×	×
	作草部	3,993	○	○	○	×	×	×
	天台	4,379	○	○	○	×	×	×
	穴川	3,718	○	○	○	×	×	×
	スポーツセンター	4,739	○	○	○	○	○	○
	動物公園	1,423	○	○	○	×	×	×
	みつわ台	3,505	○	○	○	×	×	×
	都賀	12,194	○	○	○	○	○	○
	桜木	3,615	○	○	○	×	×	×
	小倉台	3,115	○	○	○	×	×	×
千城台北	2,093	○	○	○	×	×	×	
千城台	8,175	○	○	○	○	○	○	

※改札外・改札内 ー：段差なし、○：段差解消、×：段差未解消

幅広改札・車椅子対応トイレ・乳幼児設備・オストメイト ○：設備あり、×：設備なし

※バリアフリー状況：令和2年3月時点の情報

※乗降客数：令和元年度の情報、JR線の乗降客数は乗車人員公表値を2倍した値

② ソフト対策の状況

各事業者において乗務員の教育や筆談具の設置等が進められています。

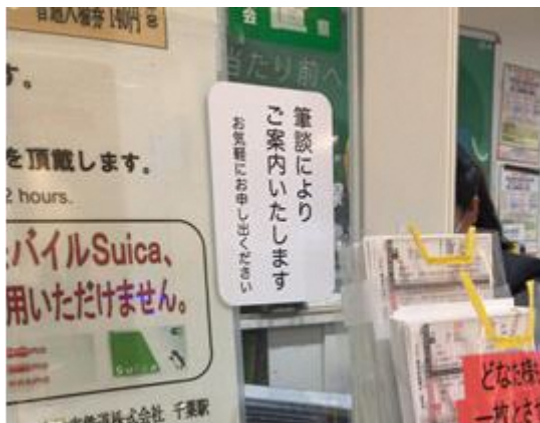


図 18 筆談の表示



図 19 人的対応

2) 路線バス

市内では10事業者のバスが運行しています。

① 車両のバリアフリー状況

概ねの事業者において、スロープ板の設備や、ノンステップバスの導入（令和元年度末時点で約72.9%）が進んでいます。

また、一部の事業者ではスタンションポール（縦手すり）の増加や、モニターの複数言語表記等も実施されています。

② 停留所のバリアフリー状況

複数の事業者において、利用者の多い主要バス停に上屋を設置しています。

③ ソフト対策の状況

車椅子利用者の乗降方法・固定方法や、接客・接客マナーの教育及び研修が実施されています。また、筆談具の設置等も進んでいます。



図 20 バリアフリー化された停留所

3) タクシー

一部の事業者でUDタクシー*が導入されていますが、千葉交通圏における平成30年度末時点の導入車両数は63台となっています。

※流し営業に使用されるタクシーであって、車いす専用スロープ又はリフトを備えたタクシーのこと。

(2) 道路

市では、「千葉市バリアフリー基本構想」の策定（平成20年8月）及び変更（平成24年7月）を受け、基本構想で定められた18の重点整備地区を中心に「千葉市バリアフリー基本構想に基づく道路特定事業計画」を策定し、道路のバリアフリー整備を進めています。令和元年度末時点の整備率は合計で86.5%となっています。

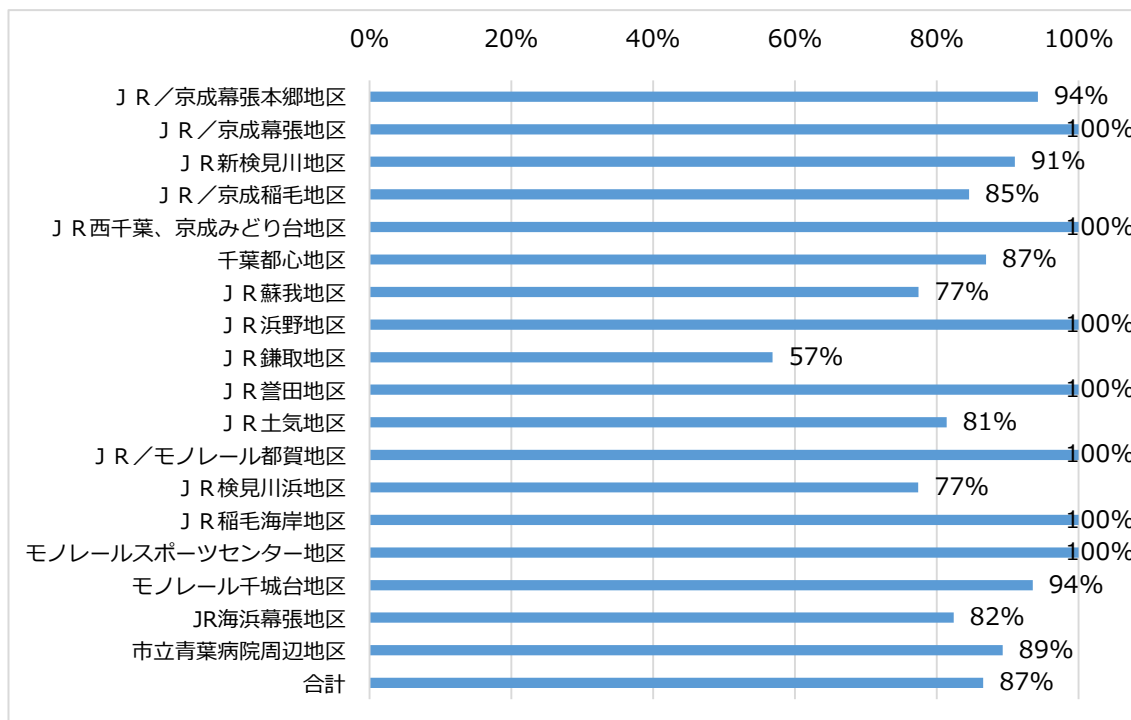


図 21 地区別道路整備率（令和元年度末）

出典：道路特定事業計画実績調査表（千葉市）

(3) 信号機等

重点整備地区の生活関連経路上の信号機は236箇所あり、全てがバリアフリー対応信号機^{※1}(整備率100%)となっています。

そのうち、18箇所でエスコートゾーン^{※2}が設置されています。

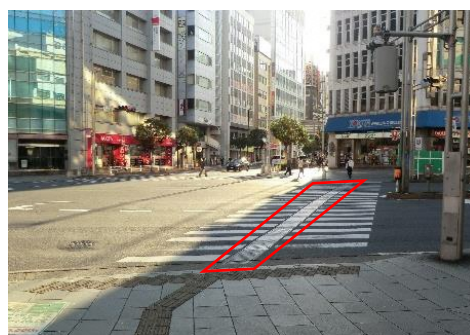


図 22 エスコートゾーン

※1：弱者感应信号機（押ボタンや高齢者等が所有する発信機の操作により歩行者信号の青時間が延長されるもの）もしくは歩行者感应信号機（横断歩行者を感知した場合は横断青時間を延長し、感知しない場合は短縮するもの）

※2：視覚障害者の方に横断方向を誘導するための横断歩道中央に設けられる突起帯

(4) 都市公園

市内には1,133箇所都市公園が立地しており、駐車場は国の定める目標値を達成していますが、園路及び広場、トイレについては低い達成率となっています。（令和元年度末現在）

表 12 都市公園のバリアフリー状況

施設種別	設置公園数	特定公園施設の例外規定公園数 ^{※1}	バリアフリー基準への適合状況		
			適合箇所	達成率	R2年度目標値 ^{※2}
園路及び広場	1,064	16	475	45%	約60%
駐車場	19	1	16	89%	約60%
トイレ	202	1	58	29%	約45%

※1：公園施設のうちバリアフリー化が困難なものとして基準適合の対象外とされたもの

※2：国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において示された令和2年度末の目標値

(5) 建築物

1) 民間施設

従前の基本構想における重点整備地区の中心駅から概ね半径1km圏内の大規模店舗、総合病院、宿泊施設を対象にアンケート調査した結果によると、エレベーターの設置、出入口や廊下の段差解消、多機能トイレや身障者用駐車スペース等の整備が進んでいます。また、車椅子の貸し出しや、案内所における筆談対応等のソフト対策が進んでいます。

さらに、総合病院では授乳室の設置やインターホンの整備、ホテル・旅館では、エレベーターボタンにおける点字の設置、バリアフリールームの整備等が進んでいる施設もあります。

2) 主要な公共施設

市内の主要な公共施設のバリアフリー状況は下記の通りとなっており、各施設でバリアフリー化が進められています。

表 13 主要な公共施設のバリアフリー状況

種別	施設名	上下移動	トイレ			駐車場
		エレベーター	多機能 トイレ	オスト メイト	ベビーベッド ・チェア	障害者等用 駐車ます
公共施設	千葉市役所	○	○	○	○	○
	中央区役所	○	○	○	○	○
	花見川区役所	○	○	○	○	○
	稲毛区役所	○	○	○	○	○
	若葉区役所	○	○	×	○	○
	緑区役所	○	○	○	○	○
	美浜区役所	○	○	×	○	○
	市役所前 市民センター	○	○	×	○	○
	幕張本郷 市民センター	—※	○	○	○	○
	さつきが丘 市民センター	—※	トイレなし			×
	花見川 市民センター	—※	○	○	○	○
	千城台 市民センター	—※	○	×	×	○
	土気 市民センター	×	○	○	×	○
	誉田 市民センター	○	○	×	○	○
集会施設	千葉市民会館	○	○	○	○	○
福祉施設	療育センター	○	○	○	×	×
保健施設 ・病院	総合保健医療 センター	○	○	×	×	○
	中央保健福祉 センター	○	○	○	○	○
	花見川保健 福祉センター	○	○	○	○	○
	稲毛保健 福祉センター	○	○	○	○	○
	若葉保健福祉 センター	○	○	○	○	○
	緑保健福祉 センター	○	○	○	○	○
	美浜保健福祉 センター	○	○	○	○	○

※：平屋構造で上下移動がないため必要なし

第3章 バリアフリー化の目標と基本的な方向

3.1 基本構想改定に向けた課題

千葉市バリアフリー基本構想策定（平成20年8月）から12年、改正（平成24年7月）から8年が経過しています。この間、重点整備地区内において公共交通機関、道路、交通安全施設（信号機等）等のバリアフリー化を進めてきました。

令和2年度の目標年次を迎え、基本構想の改定とともに、さらなるバリアフリー化を推進するにあたり、現状の評価及び課題を以下に整理します。

（1）道路特定事業等の継続的な推進及び生活関連施設・経路の見直し

従前の基本構想に基づき事業管理を行っている道路特定事業計画では、整備率は86.5%となっており、着実に整備が図られているが、一部未完了の事業もあり、今後も継続的に整備を推進する必要がある。

また、基本構想策定時は十分な当事者参加による検証がされておらず、実際の利用状況と必ずしも合致しない生活関連施設・経路が設定されている状況がある。

今年度実施した地域懇談会、まち歩き点検での意見や、各事業者からの意見収集状況、市の都市整備に関する方針（立地適正化計画等）等を踏まえ、不特定多数の高齢者、障害者等が利用する施設や徒歩で利用される経路を再設定し、これに基づくバリアフリー化の推進を図る必要がある。

（2）生活関連施設における、具体的な特定事業の設定および推進

従前の基本構想では、個別の生活関連施設に対する具体的な事業を位置づけておらず、一部の施設で各事業者による個別の取組は進んでいるものの、建築物・公園等を含めた面的・一体的な整備推進が図られているとは言えない状況である。

改定にあたっては、建築物・公園等の生活関連施設も含め、利用者意見を反映した具体的な特定事業の設定を行い、継続的な推進・進捗管理等を図っていく必要がある。

（3）改正バリアフリー法の枠組みを活用した地区設定の見直し

従前の基本構想では18の重点整備地区を設定しているが、今後、建築物・公園等も含めた面的・一体的な整備推進を図る上では、検討における協議会や関係機関等の負荷の増加も勘案し、より重点的に取り組むべき地区を明確にする必要がある。

改正バリアフリー法で新たに設定された枠組みを活用し、「重点整備地区」と「促進地区」を再設定することにより、より効率的・効果的に整備推進を図ることが求められる。

なお、基本構想を踏まえ実施している道路特定事業計画については、地区設定の見直し後も引き続き、バリアフリー化を進めて行く必要がある。

(4) 適切な段階での市民意見の反映機会の確保（計画段階からの参加）

公共施設の整備等に当たっては、これまでも必要に応じて障害当事者の意見を求める機会を設けてきているが、担当者の裁量によるところが大きく、その方法等については明確に定められているものはない。

高齢者、障害者等の移動や施設利用に当たって特に重要度の高い事業に際し、計画段階、設計・整備段階、整備後の段階などで適切に利用者の意見を反映することができるよう、バリアフリーマスタープランの中で、市民参加の考え方を示すことが求められる。

(5) 社会背景の変化に合わせた新たな課題への対応

従前の基本構想策定以降、障害者差別解消法の施行（平成 26 年）や、改正バリアフリー法の施行（平成 30 年）、移動等円滑化基準や各種ガイドラインの改定などがあり、バリアフリー施策を取り巻く社会背景にも変化が起こっている。

基本構想改定の検討に合わせ、これらの変化を取り込んだ基本方針・目標等を再設定し、各事業者の取組等へ反映させていく必要がある。

(6) 着実な進捗状況把握・評価の枠組みの設定によるスパイラルアップ

千葉市交通バリアフリー基本構想策定（平成 13 年 11 月）以来、基本構想の改定を行いつつ取組が進められているが、事業推進段階における協議会や進捗状況把握の機会が設けられていない。改正バリアフリー法において、定期的な進捗状況把握・評価を行う必要性が示されたことも踏まえ、バリアフリーマスタープランの中で、策定後の推進プロセスについて示す必要がある。

3.2 バリアフリー化の目標と基本的な方向

上記の課題を踏まえ、千葉市バリアフリーマスタープランにおける「バリアフリー化の目標と基本的な方向」を次に示します。

表 14 バリアフリー化の目標と基本的な方向（下線は従前の基本構想からの主な変更・追加点）

1. 安心して行動でき、いきいきとした社会参加が出来る環境づくりを目指します。 [社会参加への支援]
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促進します。
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。
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。 [都市の魅力づくり]
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。
3. やさしさの文化をはぐくむまちづくりを目指します。[心のバリアフリー、意識の向上]
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。
② 市民や関係者との協働により、 <u>障害への理解や配慮、手助け・声かけの動機づけとなるような取組に努めていきます。</u>
③ <u>障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル※」を踏まえ、多様な利用者が安心して施設を利用できるよう、各事業者におけるソフト対策や人的対応の充実を図ります。</u>
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。[市民との連携、市民参加]
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 市民参画により計画段階から利用者意見を取り入れる機会を設け、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。
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。[ユニバーサルデザイン]
① 高齢者や障害者だけでなく、全ての人ニーズに応え、使いやすい供用デザインの施設づくりを目指します。
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。 [自然環境や都市景観との調和]
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。
7. 社会背景の変化に合わせた継続的な改善を目指します。[スパイラルアップ]
① <u>事業の進捗状況や社会背景の変化を踏まえ、さらに移動しやすく利用しやすいまちとなるよう、継続的な改善を図ります。</u>

※障害の社会モデルとは、障害は「社会的差別や抑圧、不平等」によってもたらされるものであり、「社会や周囲の環境の問題」であるという考え方。一方、個人モデルとは、障害を「個人側の機能障害の問題」として捉え、日常生活を送るために障害者個人が社会に合わせるという考え方。

3.3 改定に向けた考え方

従前の基本構想では、重点整備地区において定めることとされている「特定事業^(※)・その他の事業」を具体的には定めておらず、また、改正バリアフリー法における促進方針で定めるべき事項については、ほぼ網羅していることから、促進地区として位置づけることが可能となっています。

そこで、3.1で示した改定に向けた課題を踏まえ、従前の基本構想に定める重点整備地区の範囲は、原則としてすべて本検討における促進地区として位置づけ、引き続きバリアフリー化を促進する対象とし、現在の実態に合わせて生活関連経路・生活関連施設・地区境界の再設定を行います。

さらに、立地適正化計画や今後予定される都市基盤整備事業など、市の各政策との整合を図りつつ、地域懇談会、まち歩き点検ワークショップ等での高齢者・障害者からの意見・課題等を踏まえ、全市的なバリアフリー化促進に向けた方針を示すとともに、特に重要性が高い地区については重点整備地区として検討し、特定事業の設定に向けて調整します。

上記の改定に向けた基本的な考え方を踏まえ、改正バリアフリー法に基づく「千葉県バリアフリーマスタープラン」としてとりまとめます。

※千葉市の管理する生活関連経路においては、基本構想に基づく道路特定事業計画を作成し、事業を推進しています。また、交通安全においても基本構想に基づき、交通安全特定事業を作成し、事業を推進しています。

《本市におけるバリアフリー基本構想の改定イメージ》

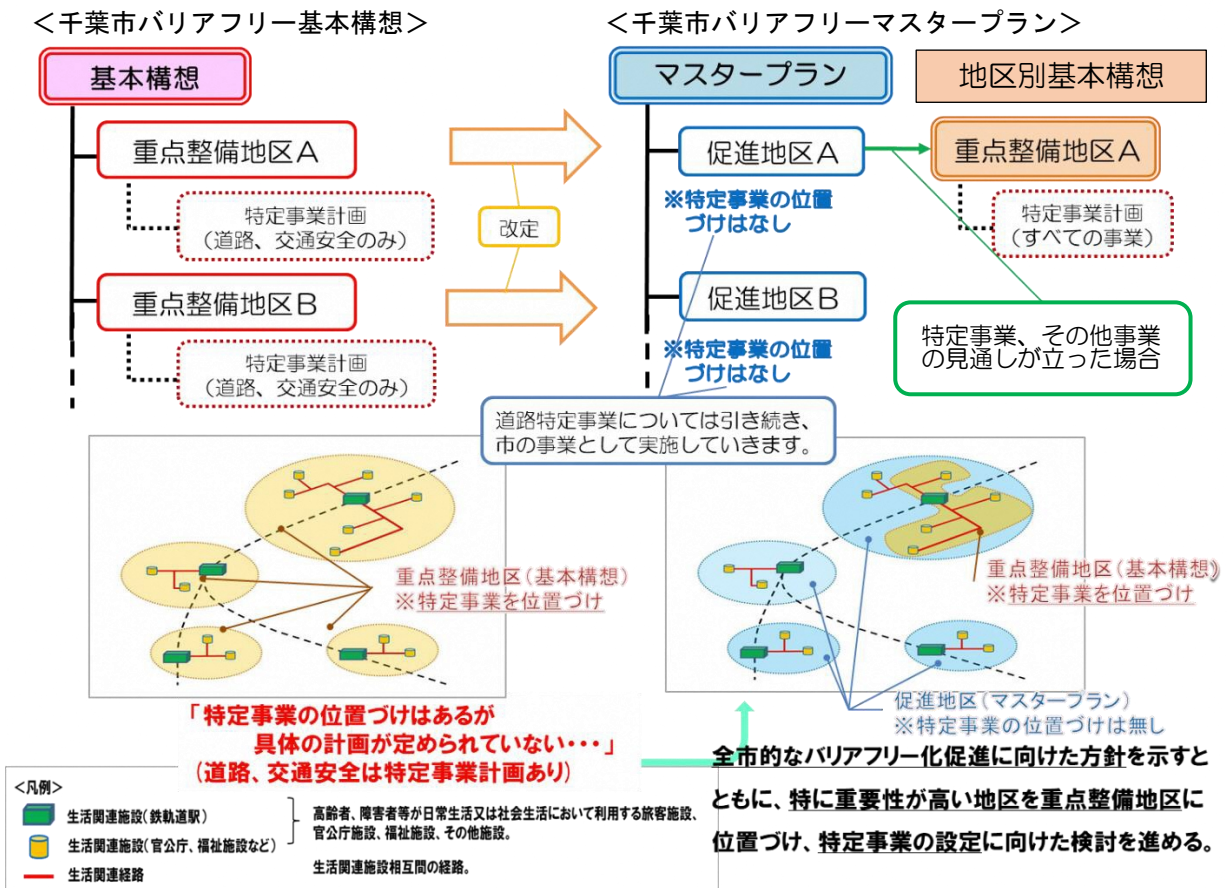


図 23 基本構想改定に向けた考え方

千葉市バリアフリー基本構想の改定に向けた検討

地区設定の検討

- ・従前の基本構想の重点整備地区 ⇒ 促進地区に読み替え
- ・立地適性化計画の都市機能誘導区域を包括する区域取り
- ・新たに促進地区として設定すべき地区の検討・選定

生活関連経路・生活関連施設・地区境界の再設定

- ・各促進地区内の生活関連経路、生活関連施設の再設定
- ・重複している地区境界の見直し・再設定

バリアフリー化の促進に向けた配慮事項の検討

- ・地域懇談会やまち歩き点検での意見・課題等を踏まえ、市全域でバリアフリー化を促進するために共通で配慮すべき事項を示す

促進地区

各促進地区のバリアフリー化促進に向けた方針を設定

重点整備地区

優先度が高い地区から、特定事業、その他事業を設定

千葉市バリアフリー
マスタープラン策定
[市全域]

重点整備地区（モデル地区）

地区WGによる
まち歩き点検(詳細版)
地区内を利用者と調査し、
課題整理

各特定事業者との調整

公共 交通	道路	交通 安全	建築物
路外駐 車場	都市 公園	教育 啓発	

地区別バリアフリー基本構想策定

図 24 基本構想改定に向けた考え方

3.4 バリアフリーマスタープランに基づく取組の枠組み

千葉市バリアフリーマスタープランの策定後は、3.2で示した基本的な方向を踏まえて促進地区・重点整備地区・市全域でそれぞれの取組を進めていきます。

取組のスパイラルアップを図るため、中間段階で評価や重点整備地区の追加指定を検討しながら、生活環境の一体的なバリアフリー化の実現を目指します。

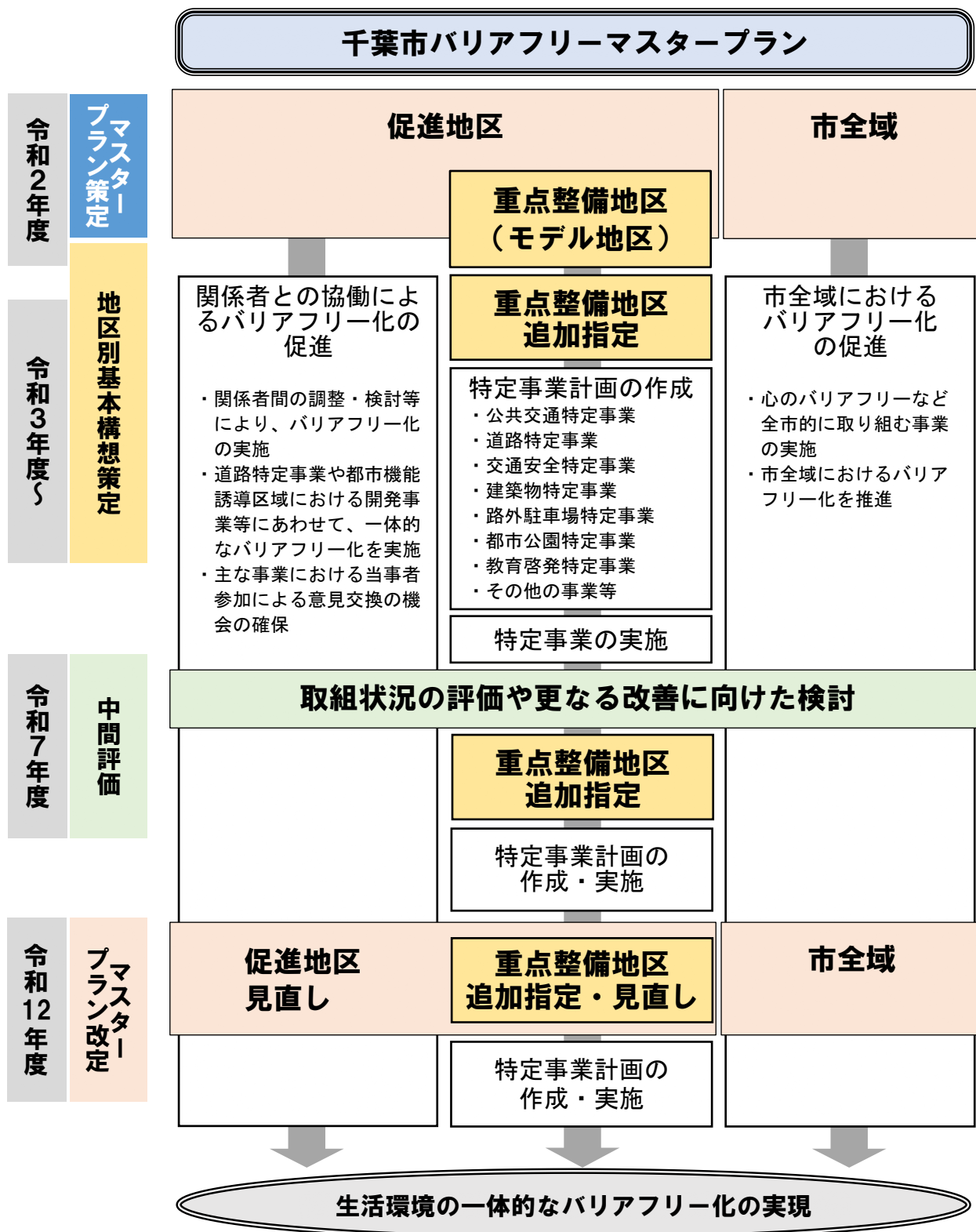


図 25 千葉市バリアフリーマスタープランの枠組み概念図

第4章 移動等円滑化促進地区の設定

4.1 移動等円滑化促進地区の設定

以下の考え方にに基づき促進地区を設定します。

- ① 原則として、従前の基本構想における重点整備地区は改正バリアフリー法に基づく促進地区と読み替え、引き続きバリアフリー化を推進する地区として位置づける。
- ② 3施設以上の生活関連施設を含むように地区を設定する。
- ③ 重点整備地区外の施設を新たに生活関連施設に位置づける場合は、当該施設及び施設への経路を含むよう地区を拡大する。
- ④ 立地適正化計画との整合に留意し、各促進地区は各都市機能誘導区域を含むエリアとして設定する。(1促進地区に1都市機能誘導区域を包括する。ただし、18. 市立青葉病院地区は除く)
- ⑤ 従前の基本構想における重点整備地区で隣接する地区が重なり合っている部分は、移動の連続性に配慮しつつ、地区の境界を精査し、道路や河川など明確な境界線で区切りなおす。

表 15 従前の基本構想及びバリアフリーマスタープランの地区

従前の基本構想における 18 地区

地区名	主要駅
1. JR/京成幕張本郷地区	JR/京成幕張本郷駅
2. JR/京成幕張地区	JR/京成幕張駅
3. JR 新検見川地区	JR 新検見川駅
4. JR/京成稲毛地区	JR 稲毛駅
5. JR 西千葉、 京成みどり台地区	JR 西千葉駅
6. 千葉都心地区	千葉駅
7. JR 蘇我地区	JR 蘇我駅
8. JR 浜野地区	JR 浜野駅
9. JR 鎌取地区	JR 鎌取駅
10. JR 誉田地区	JR 誉田駅
11. JR 土気地区	JR 土気駅
12. JR/モノレール 都賀地区	JR/モノレール 都賀駅
13. JR 検見川浜地区	JR 検見川浜駅
14. JR 稲毛海岸地区	JR 稲毛海岸駅
15. モノレールスポー ツセンター地区	モノレールスポー ツセンター駅
16. モノレール千城台地区	モノレール千城台駅
17. JR 海浜幕張地区	JR 海浜幕張駅
18. 市立青葉病院周辺地区	京成千葉寺駅

バリアフリーマスタープランにおいて
新たに設定する 22 地区

地区名	主要駅・停留所
1. JR/京成幕張本郷地区	JR/京成幕張本郷駅
2. JR/京成幕張地区	JR/京成幕張駅
3. JR 新検見川、 京成検見川地区	JR 新検見川駅、京成 検見川駅
4. JR/京成稲毛地区	JR/京成稲毛駅
5. JR 西千葉、 京成みどり台地区	JR 西千葉駅、京成み どり台駅
6. 千葉都心地区	千葉駅
7. JR 蘇我地区	JR 蘇我駅
8. JR 浜野地区	JR 浜野駅
9. JR 鎌取地区	JR 鎌取駅
10. JR 誉田地区	JR 誉田駅
11. JR 土気地区	JR 土気駅
12. JR/モノレール 都賀地区	JR/モノレール 都賀駅
13. JR 検見川浜地区	JR 検見川浜駅
14. JR 稲毛海岸地区	JR 稲毛海岸駅
15. モノレールスポー ツセンター地区	モノレールスポーツ センター駅
16. モノレール千城台地区	モノレール千城台駅
17. JR 海浜幕張地区	JR 海浜幕張駅
18. 市立青葉病院周辺地区	京成千葉寺駅
19. 大宮台団地地区	大宮団地 バスターミナル
20. こてはし台団地地区	こてはし第三バス停
21. さつきが丘団地地区	さつきが丘第二バス停
22. 花見川団地地区	花見川交番バス停

※従前の基本構想における重点整備地区からの主な変更点は第6章地区別のバリアフリー方針に記載

4.2 生活関連施設・生活関連経路の設定

以下の考え方にに基づき生活関連施設・生活関連経路を設定します。

(1) 生活関連施設の設定

- ・不特定多数の高齢者・障害者等の利用が考えられる施設を生活関連施設として設定する。
- ・従前の基本構想の生活関連施設を基本に、施設種別毎に再整理し、設定根拠を明確にした生活関連施設を設定する。
- ・旅客施設等を中心に半径 500m程度が徒歩圏、半径 500m以上は徒歩以外の移動が多くなり、半径 1km 以上は徒歩以外の移動が主体になると考えられる。このような特性を踏まえ、距離に応じて生活関連施設の抽出ルールを定めるものとする。(表 16 生活関連施設抽出ルール 参照)

- ① 半径 500m 以内においては、全ての生活関連施設を対象とする。
- ② 半径 500m 以上 1km 以内においては、広域から不特定多数の利用者が見込まれる旅客施設、市役所、区役所、市民センター、県庁、運転免許センター、ゆうゆう窓口機能をもつ郵便局、市民会館、障害者施設（療育センター）、保健所、保健福祉センター、総合病院、都市公園（都市基幹公園、大規模公園、特殊公園）、従前の基本構想で設定している前述の施設と合致する施設を対象とする。
- ③ 半径 1km 以上は、全て対象外とする。ただし、従前の基本構想で目的施設となり、既に生活関連経路が設定されている場合は対象とする。（新しい抽出基準の生活関連施設の対象とならない施設（通所施設等）は除く）
- ④ ①②③で抽出された生活関連施設間を結ぶ経路（生活関連経路）上に出入口を接する施設は、施設間利用が想定される施設として対象とする。

(2) 生活関連経路の設定

- ・原則として従前の基本構想における生活関連経路を継続するが、改定後に生活関連施設の対象とならない施設（通所施設等）への経路は削除する。
- ・追加する生活関連施設への経路は、原則として既存経路から分岐させて設定する。
- ・隣接する地区間を結ぶ路線は、ネットワークの連続性を考慮し設定する。
- ・生活関連経路は以下の3つの性格を持つ経路を選定し設定する。なお、整備目標・基準については、今後、道路特定事業計画において検討する。

- ① 地区の幹線的な道路であり、歩行者ネットワークの根幹となる経路
- ② 生活関連施設間を結ぶネットワークを構成する経路
- ③ バス停留所から生活関連施設間の利用を想定する経路（鉄道駅からの徒歩利用を想定しない概ね 1km 以上離れている施設への経路）

表 16 生活関連施設抽出ルール

施設種別	生活関連施設	抽出ルール			
		半径 500m 圏内	半径 500～ 1km 圏内	半径 1km 以上	
1	旅客施設	鉄軌道駅（乗降客数 3,000 人以上）	○	○	×
		旅客船ターミナル	○	○	×
2	公共施設 (公益施設)	市役所、区役所、市民センター等	○	○	×
		連絡所	○	×	×
		県庁	○	○	×
		警察署	○	×	×
		運転免許センター	○	○	×
		法務局	○	×	×
		税務署	○	×	×
		県税事務所	○	×	×
		公共職業安定所[ハローワーク]	○	×	×
		年金事務所	○	×	×
		郵便局	○	○(*1)	×
3	集会施設	コミュニティセンター、 勤労市民プラザ、公民館	○	×	×
		市民会館	○	○	×
4	福祉施設	高齢者施設（地域安心ケアセンター、 いきいきセンター・プラザ）	○	×	×
		障害者施設（障害者福祉センター、 養護教育センター）	○	×	×
		障害者施設（療育センター）	○	○	×
		子育て支援施設 （地域子育て支援センター）	○	×	×
		社会福祉協議会	○	×	×
5	保健施設・ 病院	保健所、保健福祉センター	○	○	×
		病院（病床数 20 床以上）	○	×	×
		総合病院（病床数 100 床以上）	○	○	×
6	文化・教養 ・教育施設	生涯学習センター、青少年センター、 文化会館（センター・プラザ・ホール）、 科学館、スポーツ施設	○	×	×
		図書館、博物館、美術館	○	×	×
		大学	○	×	×
		特別支援学校	○	×	×
7	大規模店舗	大規模小売店舗（2,000 m ² 以上）	○	×	×
		大規模集客施設（10,000 m ² 超）	○	×	×
8	宿泊施設	客室数 50 以上のホテル又は旅館	○	×	×
9	都市公園	地区公園	○	×	×
		都市基幹公園、大規模公園、特殊公園	○	○	×
10	駐車場	路外駐車場（公共）	○	×	×
11	—	上記の生活関連施設に合致する 従前の基本構想の目的施設	○	○	○
12		上記の生活関連施設のうち、生活関連 経路に出入口を接する施設	○	○	○

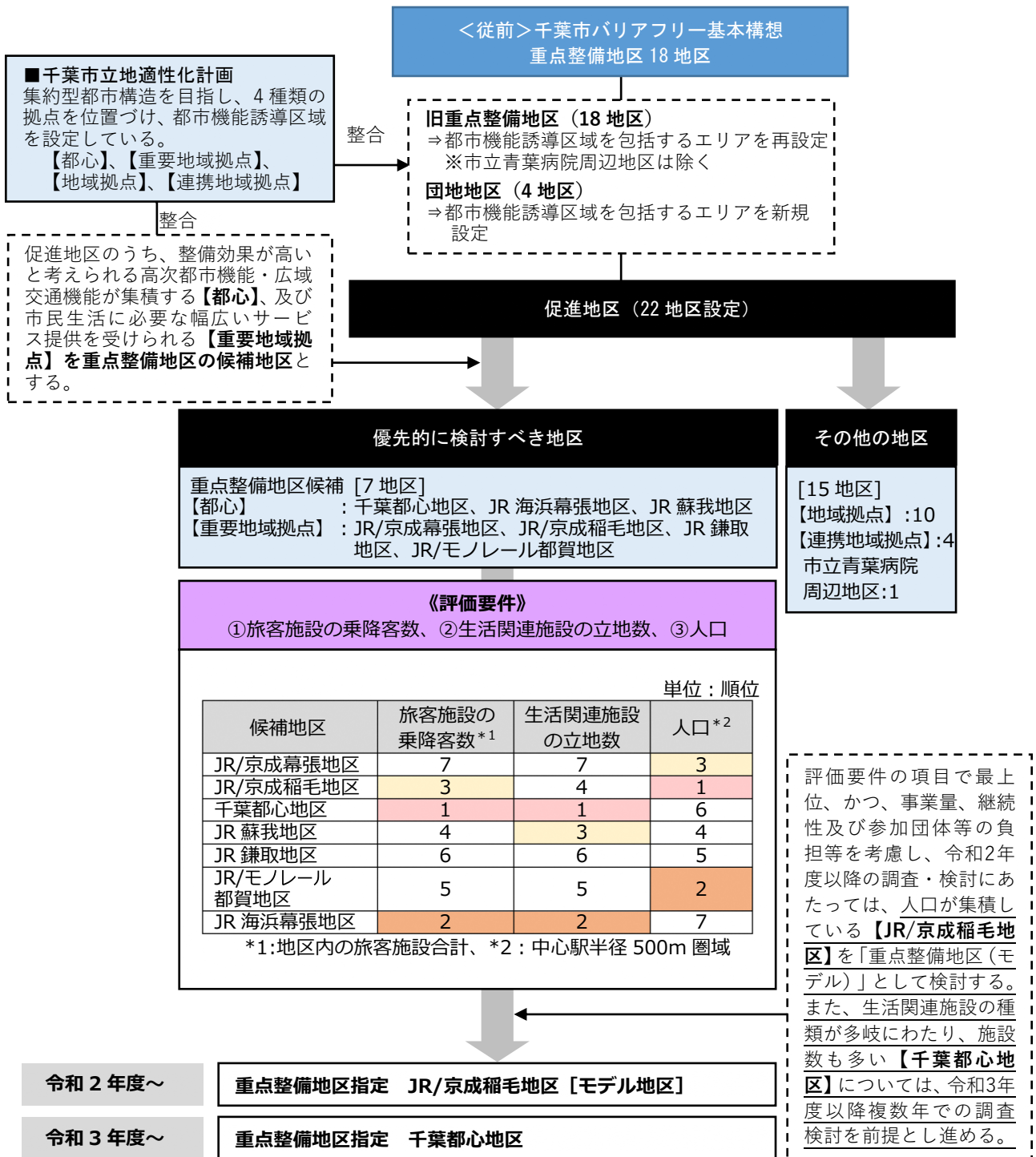
*1：ゆうゆう窓口がある郵便局のみ

○：対象、×：対象外

※バリアフリー法の一部改正により建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けられる特別
特定建築物に追加された「公立小中学校」については、地区の状況や各学校の実態を踏ま
え、地区別基本構想の策定時に生活関連施設への位置づけを検討します。

4.3 重点整備地区の検討の考え方

先に設定した促進地区のうち、今後、優先して重点整備地区として検討する地区については、下記フローに示す考え方にに基づき、立地適性化計画との整合を図りつつ、候補地区について評価要件や行政区のバランス、関連事業の進捗状況等を考慮し、設定していくものとします。



※今後の重点整備地区指定については、上記の評価要件のほか、行政区のバランスや、関連事業の進捗状況などを考慮し、必要に応じて追加指定の検討を行っていくものとする

図 27 設定の考え方フロー

第5章 バリアフリー化促進の考え方

5.1 促進地区におけるバリアフリー化促進の考え方

促進地区におけるバリアフリー化の促進にあたっては、『バリアフリー化に関する基準等』、『配慮事項』、『地区別方針』を考慮し、進めて行くものとします。



図 28 促進地区におけるバリアフリー化促進の考え方

また、本マスタープランの趣旨、バリアフリー化促進に向けた配慮事項、地区別のバリアフリー方針、全市における取組、事業者の役割等について、理解を深めてもらうための啓発・広報や、利用者意見を反映するための市民参加の機会を積極的に設けていくものとします。

なお、促進地区のうち、バリアフリー整備を優先的に図っていく地区、事業化が見込まれる地区においては、重点整備地区を定め、事業者の相互連携のもと特定事業を定めて連続的・一体的なバリアフリー化を図っていくものとします。

(1) 生活関連施設のバリアフリー化の促進

鉄軌道の旅客施設については、JR 駅を中心に、エレベーター設置や車椅子対応トイレなど概ねバリアフリー化が図られていますが、オストメイト対応設備・乳幼児用設備などの充実やわかりやすさの向上など、より高水準のバリアフリー化が求められています。建築物では、公共施設における案内サインや人的対応の充実が課題です。また、築年数やバリアフリー状況が、それぞれ異なり、各施設の状況に応じて可能な対策を図ることが求められています。都市公園では、園路及び広場、駐車場のバリアフリー化については、概ね目標値を達成していますが、トイレは達成率が低く、課題となっています。

これらの生活関連施設に設定した施設のバリアフリー化を促進していくためには、各事業者へ本マスタープランの周知及び理解、協力を求め、相互連携を図りながら推進していきます。

(2) 生活関連経路のバリアフリー化の促進

道路のバリアフリー化にあたっては、これまでの道路特定事業計画を継続するとともに、本マスタープランで定める生活関連経路を対象に加え、バリアフリー化を図っていきます。

なお、市が管理する道路以外の国道及び県道については、それぞれの道路管理者へ、また、信号機等のバリアフリー化については公安委員会へ、本マスタープランの周知及び理解、協力を求め、相互連携を図りながら推進していきます。

5.2 バリアフリー化に関する主な基準等

各生活関連施設や生活関連経路のバリアフリー整備にあたっては、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準への適合に努めるとともに、関連するガイドラインや条例等に留意した整備を推進します。

表 17 バリアフリー化に関する主な基準等

種別	項目	名称	所管など/作成年月
移動等円滑化基準	公共交通	移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準（公共交通移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】令和元年6月改正
	道 路	移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（道路移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】平成24年3月改正
		移動等円滑化のために必要な道路の占用に関する基準	国土交通省【省令】平成24年3月改正
	公 園	移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準（都市公園移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】平成24年3月改正
	建 築 物	移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の構造及び配置に関する基準（建築物移動等円滑化基準）	国土交通省【政令】平成30年10月改正
		高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準（建築物移動等円滑化誘導基準）	国土交通省【省令】令和元年6月改正
	交通安全	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る信号機等に関する基準	国家公安委員会【規則】平成18年12月
駐 車 場	移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準（路外駐車場移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】平成18年12月	
ガイドライン等	公共交通	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン〔旅客施設編〕	国土交通省 令和元年10月改訂
		公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン〔車両等編〕	国土交通省 令和元年10月改訂
	道 路	増補 改定版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン	(財)国土技術研究センター 平成23年8月
	公 園	都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン	国土交通省 平成24年3月
	建 築 物	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準	国土交通省 平成29年3月改訂 (平成31年3月追補版)
条例等	公共交通・道路公園・建築物等	千葉県福祉のまちづくり条例	千葉県 平成30年10月改定
	道路	県が管理する県道に係る移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例	千葉県 平成24年7月
	道路	千葉市移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例	千葉市 平成24年12月
	道路	歩行空間整備マニュアル ～安全で快適な歩行空間の整備～	千葉市 平成25年4月
	道路	視覚障害者誘導用ブロックの敷設基準	千葉市 平成31年4月
	道路	千葉市歩行空間のベンチ設置計画	千葉市 平成31年4月
	都市公園	千葉県立都市公園に係る移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める条例	千葉県 平成24年7月
	都市公園	千葉市移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める条例	千葉市 平成24年12月
	公共交通・道路公園・建築物等	千葉県福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル	千葉県 平成30年10月改訂
	建 築 物	千葉県建築物ユニバーサルデザイン整備指針	千葉県 平成17年3月

5.3 バリアフリー化促進に向けた配慮事項

高齢者や障害者等を含むすべての人が利用しやすい施設の整備に向けて、地域懇談会やまち歩き点検ワークショップを実施し、市民から現状の課題や意見等を収集しました。

その中から、5.2 で示した公共交通、道路、交通安全、建築物（駐車場含む）、都市公園の5つの項目に関する各種基準やガイドラインに記載されている内容を踏まえ、特に意見が多かった内容について、施設ごとのバリアフリー化の促進に向けた配慮事項として整理しました。

施設整備においては、構造上の制限や財源等、さまざまな課題がありますが、可能な限りこれらの配慮事項を踏まえた整備が望ましいと考えます。また、東京2020大会の競技会場都市として、障害者等への理解の促進や共生社会の実現に向けたパラスポーツ交流イベント実施などのほか、多様な来訪者の受入を見据えた環境整備の1つとして海浜幕張駅周辺で行われたバリアフリー整備など、東京2020大会を契機とした取組を市全体に波及させていく必要があります。このことから、施設設置管理者や関係機関と連携し、整備手法等についても協議しながら、各施設のさらなるバリアフリー化に配慮した整備の推進に努めるものとします。あわせて、人による対応や心のバリアフリーの促進などのソフト施策の推進を図ります。

なお、今後の社会情勢等の変化により、配慮すべき事項等がさらに多様化していくことが予測されるため、国の動向等を踏まえ、これら以外の事項等についても留意していく必要があります。

(1) 公共交通のバリアフリー化

1) 旅客施設（鉄軌道駅）

表 18 旅客施設（鉄軌道駅）の共通の配慮事項

項目	共通の配慮事項
① 通路	主要な出入口から各ホームまでのバリアフリー化された経路を確保する。 (3000人/日以上以上の駅はすべて整備済み)
	階段周辺など動線が錯綜する通路では、視覚障害者が安心して移動できる経路に配慮して視覚障害者誘導用ブロックを配置する。 <u>必要に応じて濃い色の側帯を設けるなど、視覚障害者誘導用ブロックと周囲の舗装の輝度比を確保する。</u>
② 上下移動	エレベーターは、障害者が利用しやすい構造とする（十分な広さ、開延長ボタン、車椅子使用者対応操作ボタン、足下まで見える鏡、浮き彫り表示のボタン、音声案内、緊急時等に情報提供を行う表示装置、ガラス窓など）。
	<u>階段は段鼻の色を強調し、段を識別しやすいようにする。</u> <u>階段は両側に手すりを設け、行先を点字で表示する。</u> 手すりの端部や角は、引っかかる危険がないよう丸く処理する。
③ ホーム	<u>ホームドアや可動式ホーム柵、または内方線付点状ブロックを設置する。</u>
	<u>ホームの幅員が狭い箇所には、車椅子使用者や視覚障害者に配慮した注意喚起や安全対策を実施する。</u>
	ホームと車両の間隙や段差は、できる限り小さくする。
	乗降や移動を妨げない位置に配慮し、ベンチを設置する。
④ 券売機等	<u>高齢者や弱視の人に配慮し、適切な明るさを確保する。</u>
	<u>車椅子使用者でも近づきやすいよう蹴込みを設け、タッチパネルが見やすい（反射しない）券売機等を設置する。</u>
⑤ トイレ	<u>車椅子使用者が円滑に利用できるトイレを設置する</u> （開閉しやすい扉、十分な広さ、可動式手すり、大型ベッドの設置、統一されたボタン配置など）。

項目	共通の配慮事項
	多機能トイレの利用の集中を分散するため、一般トイレ（男女）に広めの個室や手すり、乳幼児用設備（ベビーチェアやベビーベッドなど）を設置する。
	<u>温水が使えるオストメイト対応設備を設置する。</u> （車椅子対応トイレまたは一般トイレ）また、オストメイト対応設備とあわせて着替え台を設ける。
	異性介助等に配慮したトイレを設置する。（多機能トイレの位置への配慮、カーテンの設置、男女共用のピクトグラム等）
	<u>一般トイレは、和式便器を洋式化（ウォシュレット対応）するほか、統一されたボタン配置に留意し、使いやすい位置に荷物かけ・荷物台を設ける。</u>
	便房の使用中の状況がわかりやすい表示を行う。
	便器や洗面台がわかりやすいように壁の色とのコントラストを確保する。
	<u>非常事態を聴覚障害者等に知らせることができるフラッシュライト等を設ける。</u>
⑥ 案内設備	バリアフリー化された経路や乗継経路、バリアフリー設備等の情報がわかる案内図や、 <u>ピクトグラムなどを活用した大きくわかりやすい案内表示を設ける。</u>
	<u>改札口やトイレ、エスカレーター等に音声案内を設置する。</u> また、駅構内やトイレの配置がわかる触知案内図を設置する。
	<u>可変式情報表示装置を設置し、緊急時等の情報をタイムリーに伝達できるようにする。</u>
⑦ 人的対応・心のバリアフリー	<u>職員による案内やサポートなどの対応を充実する。</u>
	タッチパネルが利用できない視覚障害者、インターホンが利用できない聴覚障害者等に対し、無人駅における障害者等への対応方法を検討する。
	エレベーターや車椅子対応トイレに優先利用の表示を行い、必要な人が使えるよう啓発する。
	多様な利用者への適切な対応について職員の教育・研修を実施する。
	筆談用具を設け、筆談用具があることを示す案内を表示する。
	駅や車両利用のマナー・ルール等について、利用者への啓発を行う。

※下線部分は地域懇談会及びまち歩き点検で意見が多く出たもの
 ※網掛け部分は基準等には該当しないが、利用者からの意見が多いもの

● 参考：旅客施設のバリアフリー化



図 29 可動式ホーム柵



図 30 ホーム柵

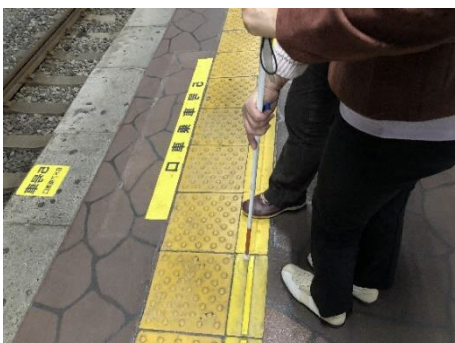


図 31 内方線付点状ブロック

2) バス

表 19 バスの共通の配慮事項

項目	共通の配慮事項
① 車両	ノンステップバスなど、バリアフリー化された車両への代替を促進する。
② バス乗降場・停留所	バス停へのベンチ・上屋の設置や十分な待合スペースを確保する。
	駅前広場では、駅出入口から各停留所まで連続した上屋（幅員 2.5m 以上が望ましい）を設置する。
	<u>バス乗車位置に合わせた視覚障害者誘導用ブロックを設置するとともに、バス待ちの列と歩道の通行者が衝突しないような動線を確保する。</u>
③ 案内設備	バスが正着（停留所に寄せてまっすぐ停車）しやすく、車両との段差が生じない構造に改良する。
	<u>バス乗降場や停留所における案内を充実する（乗場案内・わかりやすい路線図・乗継案内、ノンステップバス運行の表示、多言語表記など）。</u>
	案内設備や停留所の柱等が利用者の動線を阻害しないよう配置に留意する。
④ 人的対応・心のバリアフリー	バス接近表示システムの導入（音声案内・電光表示）を促進する。
	<u>バス停への正着やニーリング（車両を傾けて段差を緩和する）を徹底する。</u>
	<u>バス停では、車外に向けて分かりやすく行き先のアナウンスを行う。</u>
	多様な利用者への適切な対応について乗務員の教育を実施する。
	バス利用のマナー・ルール等について、利用者への啓発を行う。

※下線部分は地域懇談会及びまち歩き点検で意見が多く出たもの
 ※網掛け部分は基準等には該当しないが、利用者からの意見が多いもの

● 参考：バスのバリアフリー化



図 32 ノンステップバス



図 33 バリアフリー化されたバス停留所

3) タクシー

表 20 タクシーの共通の配慮事項

項目	共通の配慮事項
① 車両	車椅子使用者等も利用できる福祉タクシーやユニバーサルデザインタクシーの導入を促進する。
② 乗降場	<u>多様な利用者が使いやすい乗降場を整備する。（平坦部の確保、わかりやすい動線、上屋の設置、連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置等）</u>
③ 人的対応・心のバリアフリー	多様な利用者への適切な対応について乗務員の教育を実施する。

※下線部分は地域懇談会及びまち歩き点検で意見が多く出たもの

(2) 道路のバリアフリー化

地区の幹線的な道路については、道路円滑化基準への適合を目指したバリアフリー化を進める必要がありますが、基準に適合することが困難な道路においても、ハード・ソフト両面からバリアフリー化に向けて可能な取組を行い、歩行者の安全性・利便性の確保を図ります。

また、鉄軌道駅から生活関連施設への距離が長く、実情として路線バスで移動が見込まれる経路については、施設の最寄りのバス停留所及び停留所から施設への経路についてバリアフリー化を図ります。

1) 歩道のある道路

表 21 歩道のある道路の共通の配慮事項

項目	共通の配慮事項
① 整備	歩道の大規模改良・更新時に移動等円滑化基準に適合した道路整備を行うとともに、市の関連するマニュアル等を勘案し、可能な限りバリアフリー化に配慮する。
	車両乗入れ部や交差点部における歩道内の勾配をゆるくする。
	がたつきの発生しにくい舗装材を採用する。
	歩車道境界ブロックは、視覚障害者が認識でき、車椅子使用者が円滑に通行できるもの（段差 1cm）にする。
	雨水ます等のふた（グレーチング）は、なるべく歩行者の動線とならない場所に設置する。通行が想定される場所に設置する場合は目の細かいものにする。
	<u>バス停留所を設置する歩道は、バスに円滑に乗降できる高さとし、バス乗車位置に合わせた視覚障害者誘導用ブロックを設置するとともに、バス待ちの列と歩道の通行者が衝突しないような動線を確保する。</u>
	交差点部や生活関連施設付近などを中心に、歩道の幅員等を考慮し、移動の連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。
<u>必要に応じて濃い色の側帯を設けるなど、視覚障害者誘導用ブロックと周囲の舗装の輝度比を確保する。</u>	
② 安全対策	電柱や街灯、案内サイン等の付属物が歩行者の通行の妨げとならないように配慮する。
	自転車走行空間を整備し、自転車と歩行者が分離された安全な歩行空間を確保する。
③ 案内設備	生活関連経路上の主要な箇所（駅周辺、主要交差点、生活関連施設付近の交差点など）に、多様な利用者に配慮した見やすくわかりやすい案内表示の設置に努める（必要に応じて点字表示・音声案内など）。
	エレベーターやスロープなどの案内は、ピクトグラム等を活用し、大きくわかりやすいものを設置する。
④ 維持管理	<u>舗装や視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、雑草や植栽の枝の除去などの維持管理に配慮する。</u>
	工事中や仮復旧中も多様な利用者が困ることのないよう、安全に通行できる幅員の確保やがたつきの除去、安全な通行位置への誘導などに配慮する。
⑤ 人的対応・心のバリアフリー	視覚障害者誘導用ブロック上への放置自転車や看板、商品陳列等の不法占用物への指導を行い、適切な機能を確保する。（PR シートの貼付等）
	自動車利用者及び自転車利用者へのルール・マナーの啓発を推進する。

※下線部分は地域懇談会及びまち歩き点検で意見が多く出たもの

2) 歩道のない道路

表 22 歩道のない道路の共通の配慮事項

項目	共通の配慮事項
① 整備	歩行者が安全かつ安心して利用できる道路環境を整備する。
	雨水ます等のふた（グレーチング）は、なるべく歩行者の動線とならない場所に設置する。通行が想定される場所に設置する場合は目の細かいものにする。
	バス停留所を設置する道路は、安全な待合空間を確保する。
② 安全対策	<u>路肩の拡幅や平坦化、ガードレールの設置、舗装のカラー化、一方通行化、駐停車抑制策、自転車通行位置の明示など、経路の実情に合った交通安全対策を検討する。</u>
	電柱や街灯、案内サイン等の付属物が歩行者の通行の妨げとならないように配慮する。
③ 案内設備	生活関連経路上の主要な箇所（生活関連施設付近の交差点など）に、多様な利用者に配慮した見やすくわかりやすい案内表示の設置に努める（必要に応じて点字表示・音声案内など）。
④ 維持管理	<u>舗装や案内設備、路側帯の雑草の除去などの維持管理に配慮する。</u>
	工事中や仮復旧中も多様な利用者が困ることのないよう、安全に通行できる幅員の確保やがたつきの除去、安全な通行位置への誘導などに配慮する。
⑤ 人的対応・心のバリアフリー	放置自転車や看板、商品陳列等の不法占用物及び植栽の枝などへの指導を行い、適切な機能を確保する。
	自動車利用者及び自転車利用者へのルール・マナーの啓発を推進する。

※下線部分は地域懇談会及びまち歩き点検で意見が多く出たもの

● 参考：道路のバリアフリー化（国土交通省資料など）

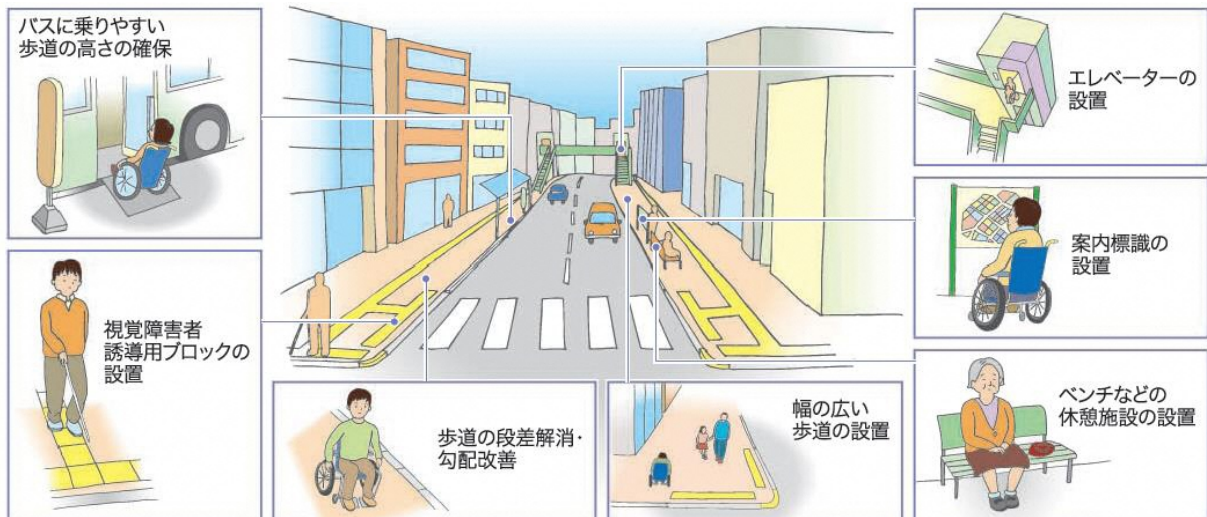


図 34 道路のバリアフリー化



図 35 バリアフリー化された歩道



図 36 生活道路での安全対策（コミュニティ道路）



図 37 歩道のない道路での安全対策（路側帯のカラー舗装）

(3) 交通安全（信号機等）のバリアフリー化

表 23 交通安全（信号機等）の共通の配慮事項

項目	共通の配慮事項
① 信号機等	<u>生活関連経路上の信号交差点には、バリアフリー化された信号機（音響式や経過時間表示式など）を設置するとともに、付帯機材の位置に配慮する。</u>
	<u>主要な交差点や複雑なかたちの交差点において、エスコートゾーンを設置する。</u>
	高齢者、障害者が安全に横断できるよう、適切な青時間を確保する（歩行者用青信号の延長など）。
	標識、標示の高輝度化や信号機のLED化により見やすさを向上する。
② 安全対策	【歩道のない生活道路】 路肩の拡幅や平坦化、ガードレールの設置、舗装のカラー化、一方通行化、駐停車抑制策、自転車通行位置の明示など、経路の実情に合った交通安全対策を検討する。
③ 人的対応・心のバリアフリー	自動車利用者及び自転車利用者へのルール・マナーの啓発を推進する。

※下線部分は地域懇談会及びまち歩き点検で意見が多く出たもの

● 参考：信号機等のバリアフリー化（国土交通省資料、警察庁資料など）

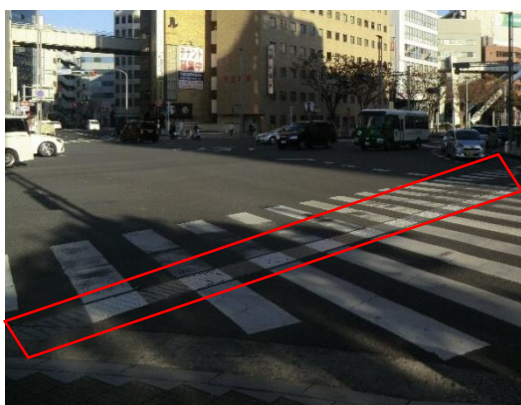


図 38 エスコートゾーン



図 39 経過時間表示式信号機

(4) 建築物のバリアフリー化（駐車場を含む）

表 24 建築物の共通の配慮事項

項目	共通の配慮事項
① 出入口・敷地内通路	道路と建築物の連続性に配慮し、段差を解消するとともに、歩道上から出入口、建物内の案内施設まで連続した視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
	<u>主要な出入口は自動ドアなど通行しやすい扉とし、車椅子使用者やベビーカー利用者等に配慮した幅を確保する（80cm以上）。</u>
② 建物内通路	<u>主要な通路は、物や設備などで狭くならないように配慮する（120cm以上）。</u>
	主要な通路に段差がある場合は、スロープ（8%以下）を設置するなどして段差を解消する。
	<u>主要な通路は高齢者や弱視の人に配慮し、適切な明るさを確保する。</u>
③ 上下移動	<u>階段手前やエレベーター前など主要箇所視覚障害者誘導用ブロックを設置する。</u>
	2階以上の建築物には、障害者が利用しやすい構造のエレベーターを設置する（十分な広さ、開延長ボタン、車椅子使用者対応操作ボタン、足下まで見える鏡、浮き彫り表示のボタン、音声案内、緊急時等に情報提供を行う表示装置、ガラス窓など）。
	階段は段鼻の色を強調し、段を識別しやすいようにする。
④ トイレ	階段は両側に手すりを設け、行先を点字で表示する。手すりの端部や角は、引っかかる危険がないよう丸く処理する。
	<u>車椅子使用者が円滑に利用できるトイレを設置する（開閉しやすい扉、十分な広さ、可動式手すり、大型ベッドの設置、統一されたボタン配置など）。</u>
	多機能トイレの利用の集中を分散するため、一般トイレ（男女）に広めの個室や手すり、乳幼児用設備（ベビーチェアやベビーベッドなど）を設置する。
	温水が使えるオストメイト対応設備を設置する。（車椅子対応トイレまたは一般トイレ）また、オストメイト対応設備とあわせて着替え台を設ける。
	異性介助等に配慮したトイレを設置する。（多機能トイレの位置への配慮、カーテンの設置、男女共用のピクトグラム等）
	<u>一般トイレは、和式便器を洋式化（ウォシュレット対応）するほか、統一されたボタン配置に留意し、使いやすい位置に荷物かけ・荷物台を設ける。</u>
	便房の使用中の状況がわかりやすい表示を行う。
便器や洗面台がわかりやすいように壁の色とのコントラストを確保する。	
⑤ 駐車場	非常事態を聴覚障害者等に知らせることができるフラッシュライト等を設ける。
	<u>施設規模に応じ、出入口に近い場所に十分な広さの障害者用駐車施設（幅 350cm以上）を複数設置し、わかりやすく標示するとともに、適切な利用を促すように利用者への啓発を行う。</u>
	三輪自転車等の一般の駐輪ラックを利用できない自転車や、バイクに対応した駐車場を設置する。
⑥ 案内設備	利用者などの駐輪が出入口や通路、視覚障害者誘導用ブロックなどを遮らないように配慮する。
	バリアフリー化された経路や非常口、バリアフリー設備等の情報がわかる案内図や、ピクトグラムなどを活用した大きくわかりやすい案内表示を設ける。
	<u>歩道等から出入口の位置がわかる音声案内を設置する。（シグナルエイドに対応）</u>

項目	共通の配慮事項
⑥ 案内設備	<u>インターホン、トイレ、エレベーター等に音声案内や点字表示を設置する。</u>
	<u>色の違いが分かりにくい人や、色の違いによってイメージが伝わりやすい知的障害者等がいることに留意し、案内表示の色づかいを工夫する。(トイレの男女マークなど)</u>
	病院など順番待ちのある施設では、呼出受信機を導入し、音声と文字情報で案内するなど、聴覚障害者や視覚障害者に対応した呼び出し方法に配慮する。
⑦ その他設備	<u>受付や記入台は、車椅子使用者が接近しやすい構造とする。</u>
	貸出し用の車椅子やベビーカー等を設置し、案内を表示する。
	授乳室やおむつ交換台、ベンチ、バリアフリー対応の水飲み場を設置する。
⑧ 人的対応・心のバリアフリー	エレベーターや車椅子対応トイレに優先利用の表示を行い、必要な人が使えるよう啓発する。
	筆談用具やコミュニケーション支援ツールを設け、設置を示す案内を表示する。
	<u>職員による案内やサポートなどの対応を充実する。</u>
	多様な利用者への適切な対応について職員の教育や研修を実施する。

※下線部分は地域懇談会及びまち歩き点検で意見が多く出たもの
 ※網掛け部分は基準等には該当しないが、利用者からの意見が多いもの

● 参考：建築物のバリアフリー化

(高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準より抜粋・作成ほか)

① 出入口・敷地内通路

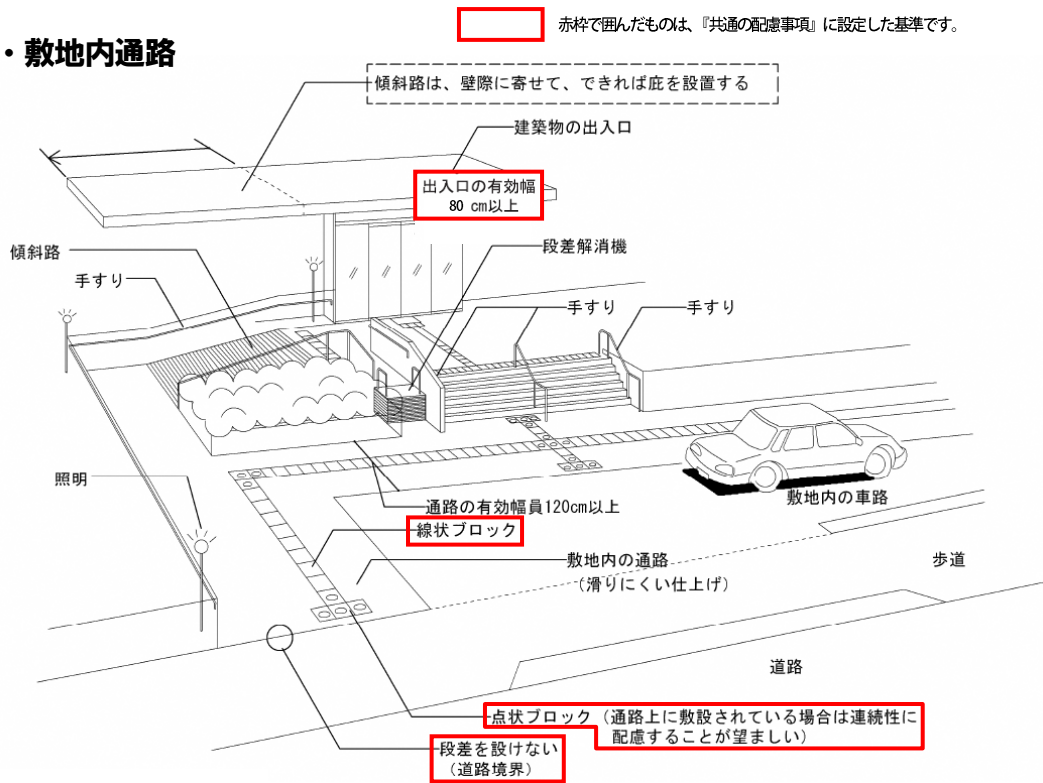


図 40 出入口・敷地内通路のバリアフリー化

②建物内通路

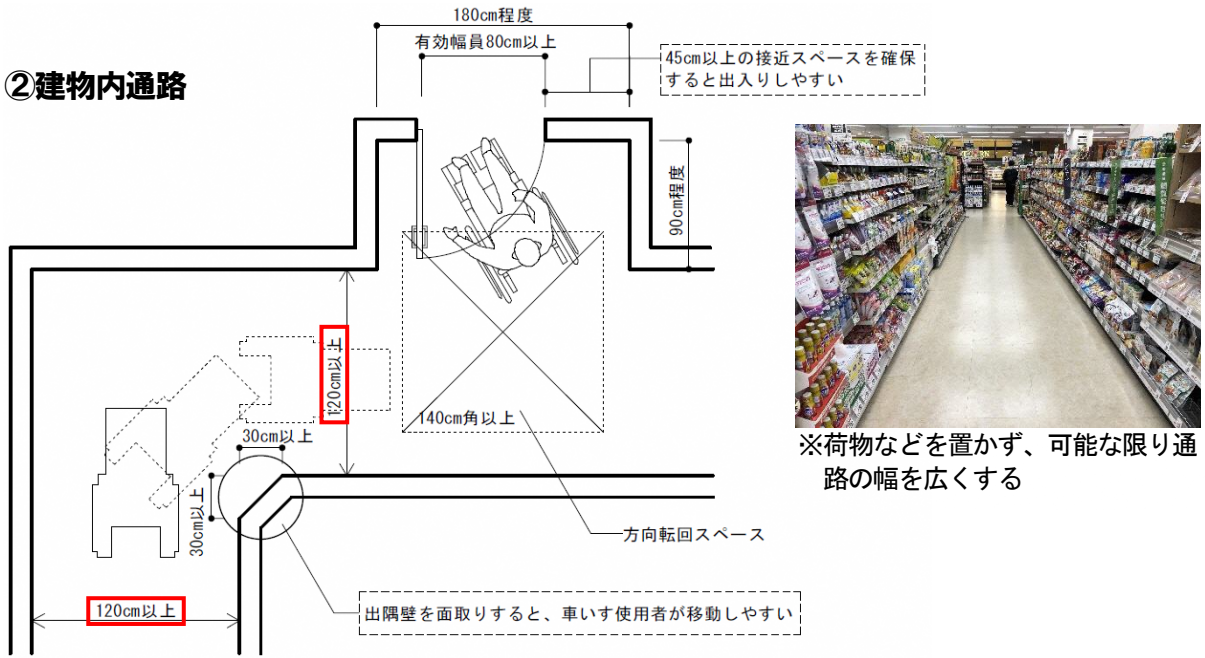


図 41 建物内通路のバリアフリー化

③上下移動

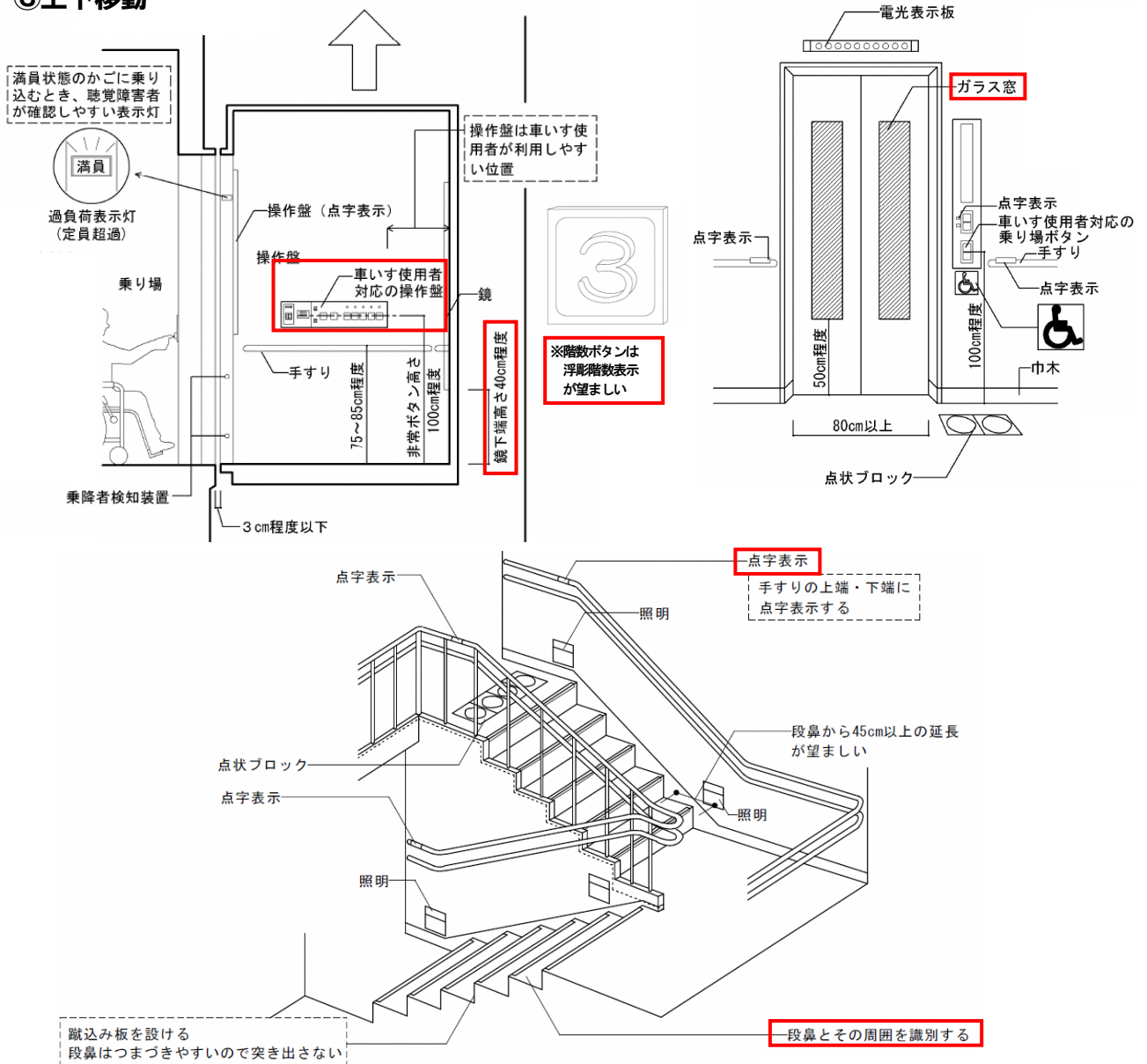


図 42 上下移動のバリアフリー化

⑤ 駐車場

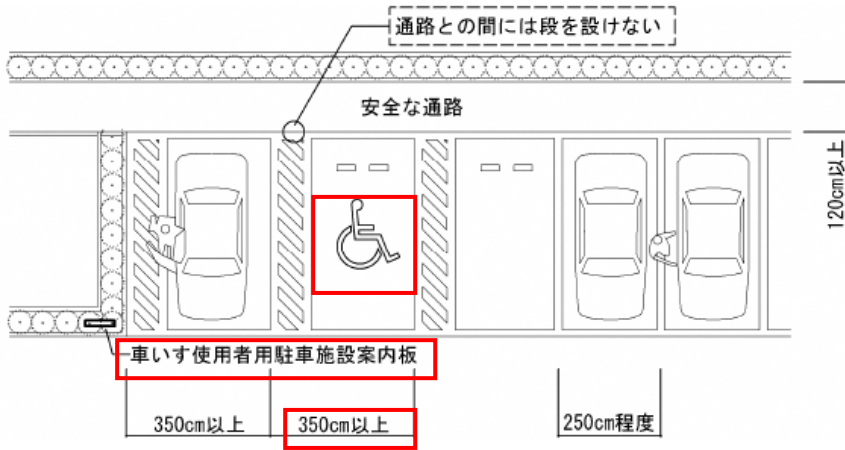


図 45 駐車場のバリアフリー化

⑥ 案内設備



図 46 ピクトグラムによる案内



図 47 触知図や音声による案内



図 48 総合案内 (人による対応)

⑦ その他設備

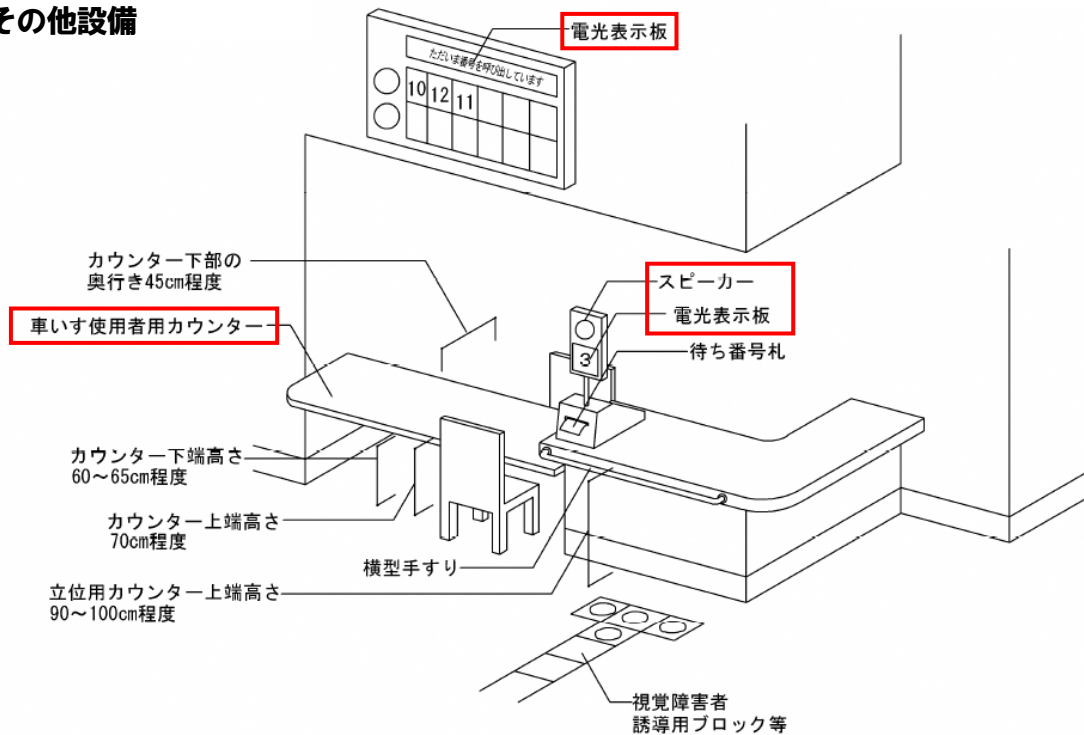


図 49 窓口・カウンターのバリアフリー化

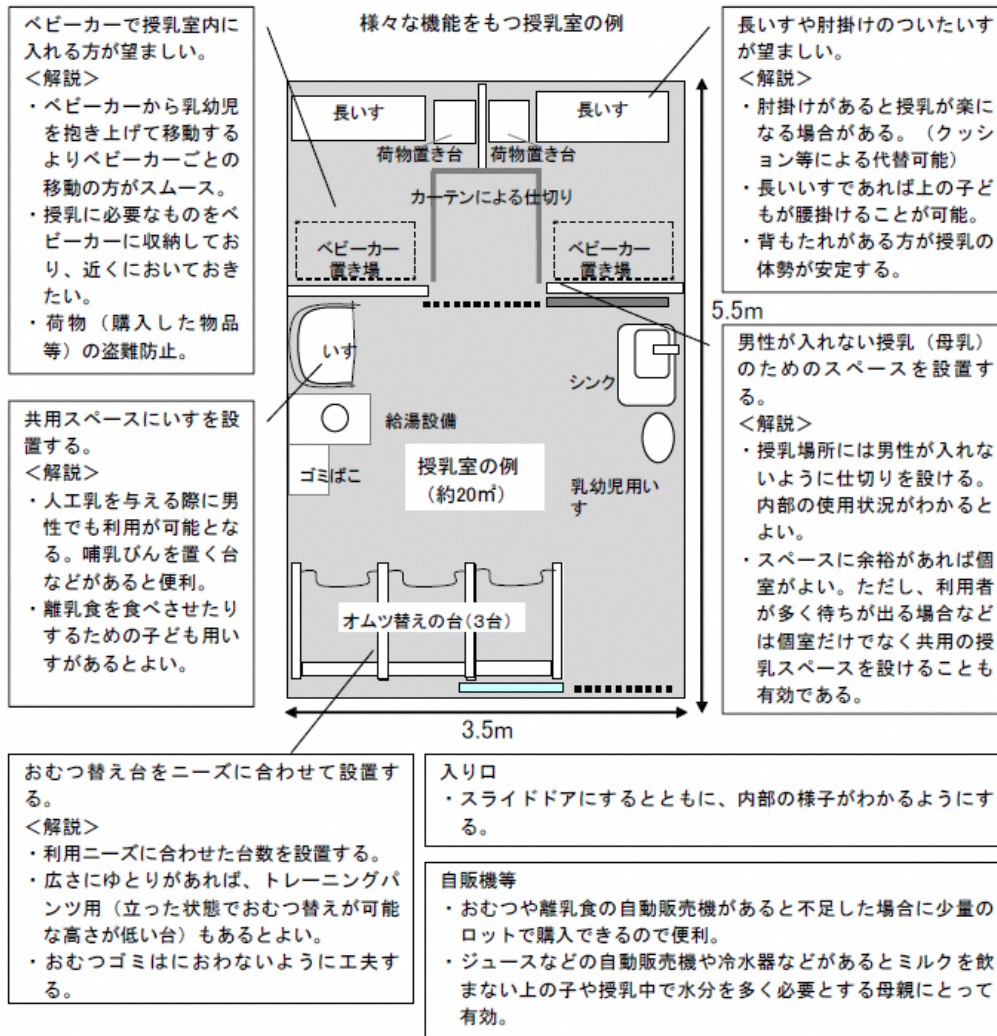


図 50 授乳室のバリアフリー化

⑧人的対応・心のバリアフリー



図 51 耳マーク



図 52 筆談用具



図 53 コミュニケーション支援ボード
(千葉市図書館 HP より)

(5) 都市公園のバリアフリー化

表 25 都市公園の共通の配慮事項

項目	共通の配慮事項
① 出入口	<u>敷地境界（道路等と公園敷地）は通行の支障となる段差や勾配を設けないようにし、車椅子使用者等が通るのに十分な出入口幅を確保する（90cm 以上）。</u>
	歩道上から出入口、主要な施設まで連続した視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
② 園路	<u>主要な園路は平坦で固くしまっていて滑りにくい路面とする。</u>
	主要な園路には段差を設けないようにし、車椅子使用者等が通るのに十分な通路幅を確保する（120cm 以上）。
③ トイレ	車椅子使用者が円滑に利用できるトイレを設置する（開閉しやすい扉、十分な広さ、可動式手すり、大型ベッドの設置、統一されたボタン配置など）。
	多機能トイレの利用の集中を分散するため、一般トイレ（男女）に広めの個室や手すり、乳幼児用設備（ベビーチェアやベビーベッドなど）を設置する。
	温水が使えるオストメイト対応設備を設置する。（車椅子対応トイレまたは一般トイレ） また、オストメイト対応設備とあわせて着替え台を設ける。
	異性介助等に配慮したトイレを設置する。（多機能トイレの位置への配慮、カーテンの設置、男女共用のピクトグラム等）
	一般トイレは、和式便器を洋式化（ウォシュレット対応）するほか、統一されたボタン配置に留意し、使いやすい位置に荷物かけ・荷物台を設ける。
	便房の使用中の状況がわかりやすい表示を行う。
④ 休憩施設	便器や洗面台がわかりやすいように壁の色とのコントラストを確保する。
	日陰を確保したり、ベンチ等の休憩施設を設置する。
⑤ 駐車場	車椅子使用者等が利用しやすい構造の水飲み場を設置する。
	出入口に近い場所に十分な広さの障害者用駐車施設（幅 350cm 以上）を設置し、わかりやすく標示するとともに、適切な利用を促すように利用者への啓発を行う。
⑥ 案内設備	三輪自転車等の一般の駐輪ラックを利用できない自転車や、バイクに対応した駐車場を設置する。
	バリアフリー化された経路やバリアフリー設備等の情報がわかる案内図や、ピクトグラムなどを活用した大きくわかりやすい案内表示を設ける（必要に応じて点字表示・音声案内など）。
⑦ 維持管理	<u>園路やトイレ、案内設備、植栽の枝などの適切な維持管理に配慮する。</u>
	利用者の駐輪が、出入口やスロープ、視覚障害者誘導用ブロックなどを遮らないように配慮する。
⑧ 人的対応・心のバリアフリー [管理事務所がある場合]	車椅子対応トイレに優先利用の表示を行い、必要な人が使えるよう啓発する。
	筆談用具やコミュニケーション支援ツールを設け、設置を示す案内を表示する。
	多様な利用者への適切な対応について職員の教育や研修を実施する。

※下線部分は地域懇談会及びまち歩き点検で意見が多く出たもの
 ※網掛け部分は基準等には該当しないが、利用者からの意見が多いもの

● 参考：都市公園のバリアフリー化（国土交通省資料）

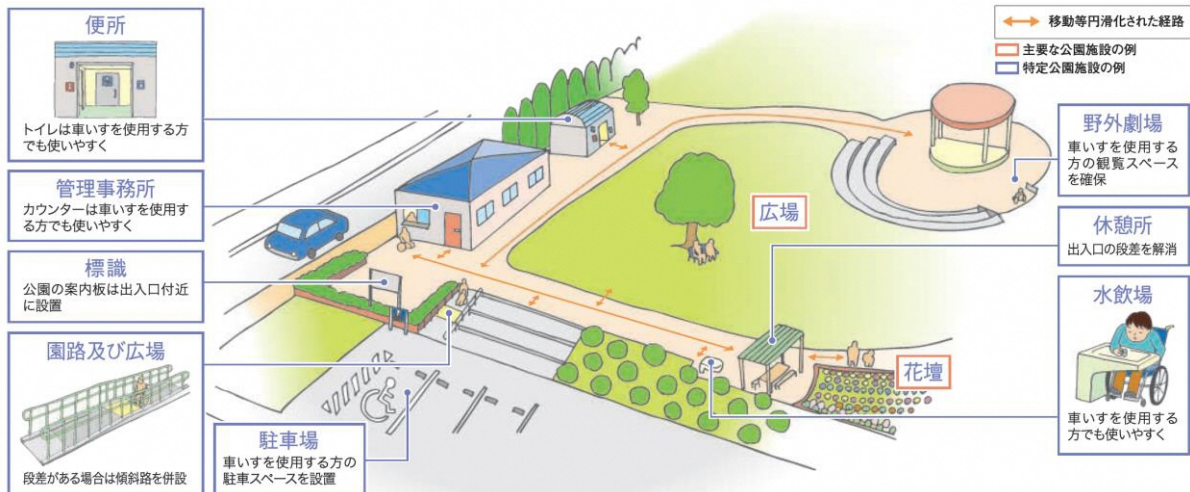


図 54 都市公園のバリアフリー化



図 55 ユニットトイレ（園生三和公園）



図 56 水飲み場（轟町1丁目公園）



図 57 視覚障害者誘導用ブロック（轟町1丁目公園）

第6章 地区別のバリアフリー方針

各移動等円滑化促進地区のバリアフリー化促進にあたっては、5章で示したバリアフリー化促進の考え方を基本に、地区の特徴や課題を踏まえて取組を進めることが必要です。

本章では、4章で設定した移動等円滑化促進地区について、具体の位置及び区域、生活関連施設及び生活関連経路を示します。あわせて、地区の特徴や課題を踏まえた各地区のバリアフリー方針を示します。

表 26 移動等円滑化促進地区一覧

促進地区名	立地適正化計画の位置づけ	該当ページ
1. JR/京成幕張本郷地区	地域拠点	52～53
2. JR/京成幕張地区	重要地域拠点	54～55
3. JR 新検見川、京成検見川地区	地域拠点	56～57
4. JR/京成稲毛地区	重要地域拠点	58～59
5. JR 西千葉、京成みどり台地区	地域拠点	60～61
6. 千葉都心地区	都心	62～65
7. JR 蘇我地区	都心	66～68
8. JR 浜野地区	地域拠点	69～70
9. JR 鎌取地区	重要地域拠点	71～72
10. JR 誉田地区	地域拠点	73～74
11. JR 土気地区	地域拠点	75～76
12. JR/モノレール都賀地区	重要地域拠点	77～78
13. JR 検見川浜地区	地域拠点	79～80
14. JR 稲毛海岸地区	地域拠点	81～82
15. モノレールスポーツセンター地区	連携地域拠点	83～84
16. モノレール千城台地区	地域拠点	85～86
17. JR 海浜幕張地区	都心	87～89
18. 市立青葉病院周辺地区	—	90～91
19. 大宮台団地地区	連携地域拠点	92～93
20. こてはし台団地地区	連携地域拠点	94～95
21. さつきが丘団地地区	連携地域拠点	96～97
22. 花見川団地地区	連携地域拠点	98～99

1 JR/京成幕張本郷地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	地域拠点	
面積 (促進地区)	37.3ha	
旅客施設 (3000 人/日以上) 乗降客数	JR 幕張本郷駅	59,112 人 (令和元年度)
	京成幕張本郷駅	16,835 人 (令和元年度)
バス便数	幕張本郷駅	513 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017 年)
生活関連施設数	7 施設	
生活関連経路延長	約 1,430m	
500m 圏人口	9,296 人	※JR 幕張本郷駅を中心に 500m 圏の範囲で算出 (2015 年国勢調査 4 次 (500m) メッシュ)
500m 圏高齢者数	1,182 人	
500m 圏高齢化率	13%	
従前の基本構想から の主な変更点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南口側は都市機能誘導区域を含むよう地区拡大 ・ 駅北口側は千葉幕張本郷郵便局を含むよう地区拡大 	

※JR の乗降客数は乗車人員公表値を 2 倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

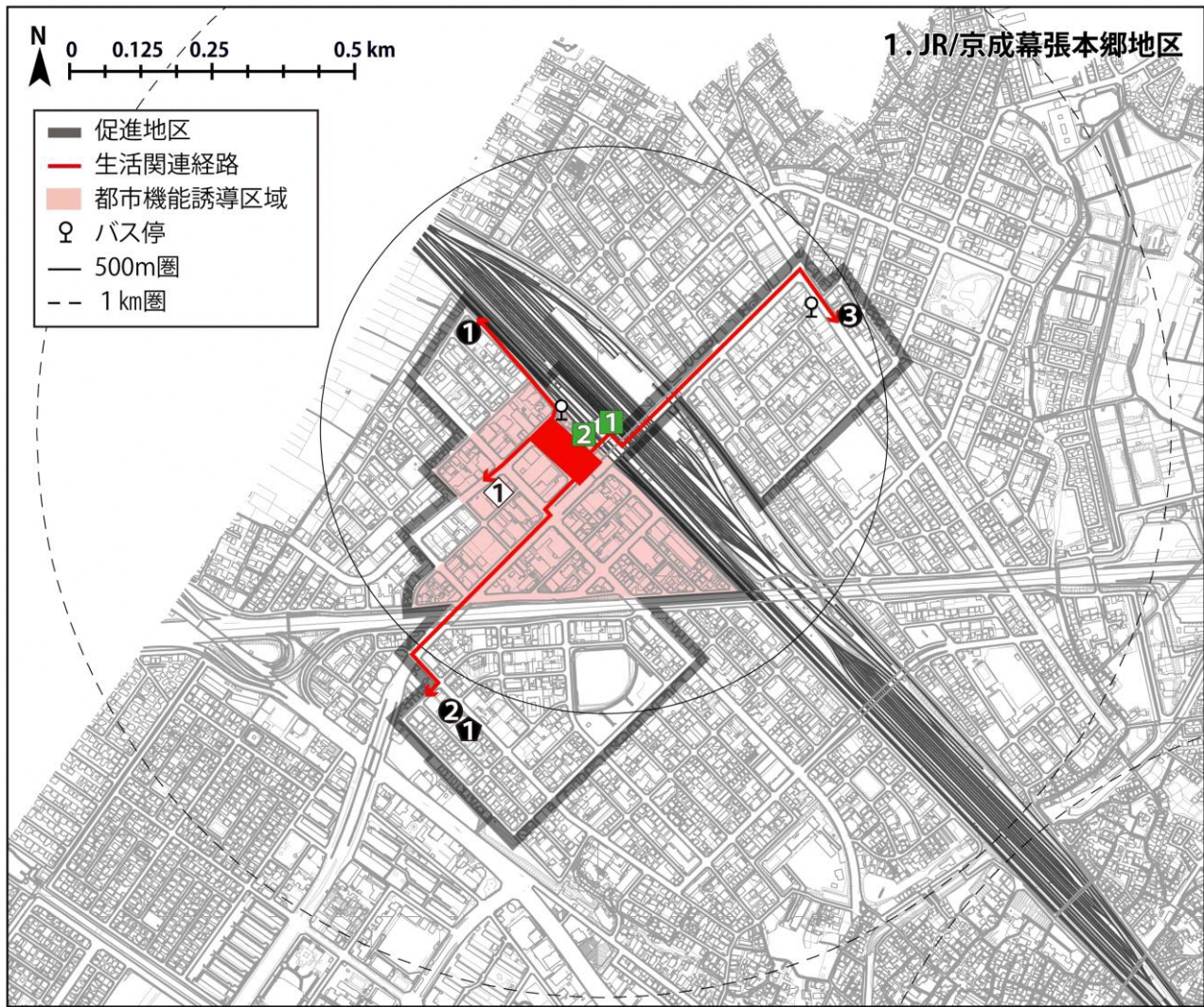
JR/京成幕張本郷地区は駅周辺の人口が促進地区のうちでも比較的多く、高齢化率の低い地区です。駅から 500m 程度の範囲内に、主に地域住民の利用が想定される公共施設や集会施設が立地しています。駅周辺の主な土地利用は住宅であり、南西側に都市機能誘導区域が設定されています。

JR 幕張本郷駅は乗降客数が多い駅です。バス便数も多く、特に海浜幕張・イオンモール方面へのアクセスが充実しています。

駅や道路、主な公共施設は基本的にバリアフリー化されていますが、一部視覚障害者誘導用ブロックの規格が古い箇所があるほか、生活関連施設への案内誘導や道路から施設出入口への移動の連続性が十分ではない状況が見受けられ、経路・施設間の一体的なバリアフリー化が求められます。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 駅前広場の利便性を向上します。



種別	記号	施設名称
旅客施設	①	JR 幕張本郷駅
	②	京成幕張本郷駅
公共施設	①	幕張年金事務所
	②	幕張本郷市民センター ※ 1
	③	千葉幕張本郷郵便局
集会施設	①	幕張本郷公民館 ※ 1
宿泊施設	①	メイプルイン幕張

※は同一建物内



JR 幕張本郷駅



幕張本郷駅前バス停

2 JR/京成幕張地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	重要地域拠点	
面積 (促進地区)	88.1ha	
旅客施設 (3000 人/日 以上) 乗降客数	JR 幕張駅	31,888 人 (令和元年度)
	京成幕張駅	8,497 人 (令和元年度)
バス便数	JR 幕張駅	126 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017 年)
	京成幕張駅	34 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017 年)
生活関連施設数	8 施設	
生活関連経路延長	約 4,190m	
500m 圏人口	8,105 人	※JR 幕張駅を中心に 500m 圏の範囲で算出 (2015 年国勢調査 4 次 (500m)メッシュ)
500m 圏高齢者数	1,975 人	
500m 圏高齢化率	24%	
従前の基本構想から の主な変更点	隣接する JR 海浜幕張地区、JR 新検見川、京成検見川地区と 重複しないように地区境界を精査	

※JR の乗降客数は乗車人員公表値を 2 倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

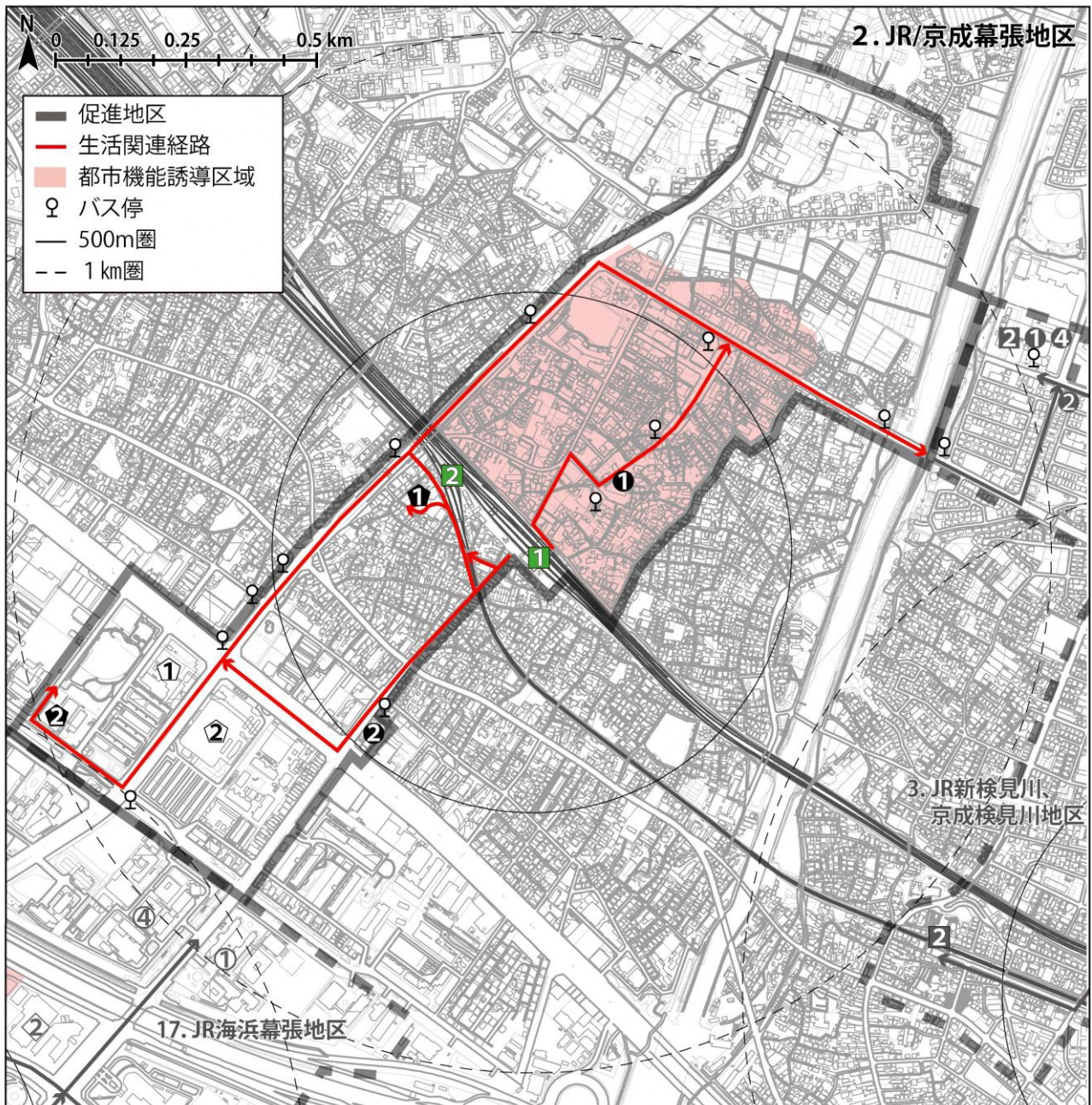
JR/京成幕張地区は、駅周辺の人口が促進地区のうちでも比較的多く、高齢化率は平均的な地区です。駅から 500m 程度の範囲内に、主に地域住民の利用が想定される公共施設や集会施設が立地しています。駅周辺の主な土地利用は住宅で、都市機能誘導区域が設定されている駅北側では東幕張土地区画整理事業が事業中であり、駅前広場の新設が予定されています。

JR 幕張駅は、乗降客数が平均的な駅です。北口では土地区画整理事業の一環として暫定バスロータリーが整備され、バス便数は少ないですが、海浜幕張駅・幕張メッセ方面へのアクセスが充実しています。

駅や道路、主な公共施設は基本的にバリアフリー化されていますが、線路の南北間や鉄道駅間のわかりやすい誘導案内や駅北口側の駅前広場整備による利用環境・安全性の向上が課題となっています。また、JR 新検見川駅との駅徒歩圏が重なっており、花見川区役所周辺などへのバリアフリー化が求められます。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 関連するまちづくり事業等に合わせた連続的・一体的なバリアフリー化を図ります。



種別	記号	施設名称
旅客施設	①	JR 幕張駅
	②	京成幕張駅
公共施設	①	幕張北口郵便局
	②	幕張郵便局
集会施設	①	幕張公民館
	②	幕張コミュニティセンター
大規模店舗	①	BOOKOFF スーパーバザー14号千葉幕張店 (Makuhari-BOX CHIBA NISSAN 内)
	②	イトーヨーカドー幕張店



JR 幕張駅



京成幕張駅

3 JR 新検見川、京成検見川地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	地域拠点	
面積(促進地区)	79.8ha	
旅客施設(3000人/日以上)乗降客数	JR 新検見川駅	45,406人(令和元年度)
	京成検見川駅	4,050人(令和元年度)
バス便数	新検見川駅南口	353(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
	新検見川駅	280(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	10施設	
生活関連経路延長	約3,230m	
500m圏人口	8,699人	※JR新検見川駅を中心に500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	1,859人	
500m圏高齢化率	21%	
従前の基本構想からの主な変更点	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能誘導区域を含むよう地区拡大 ・京成検見川駅を含むよう地区拡大 	

※JRの乗降客数は乗車人員公表値を2倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

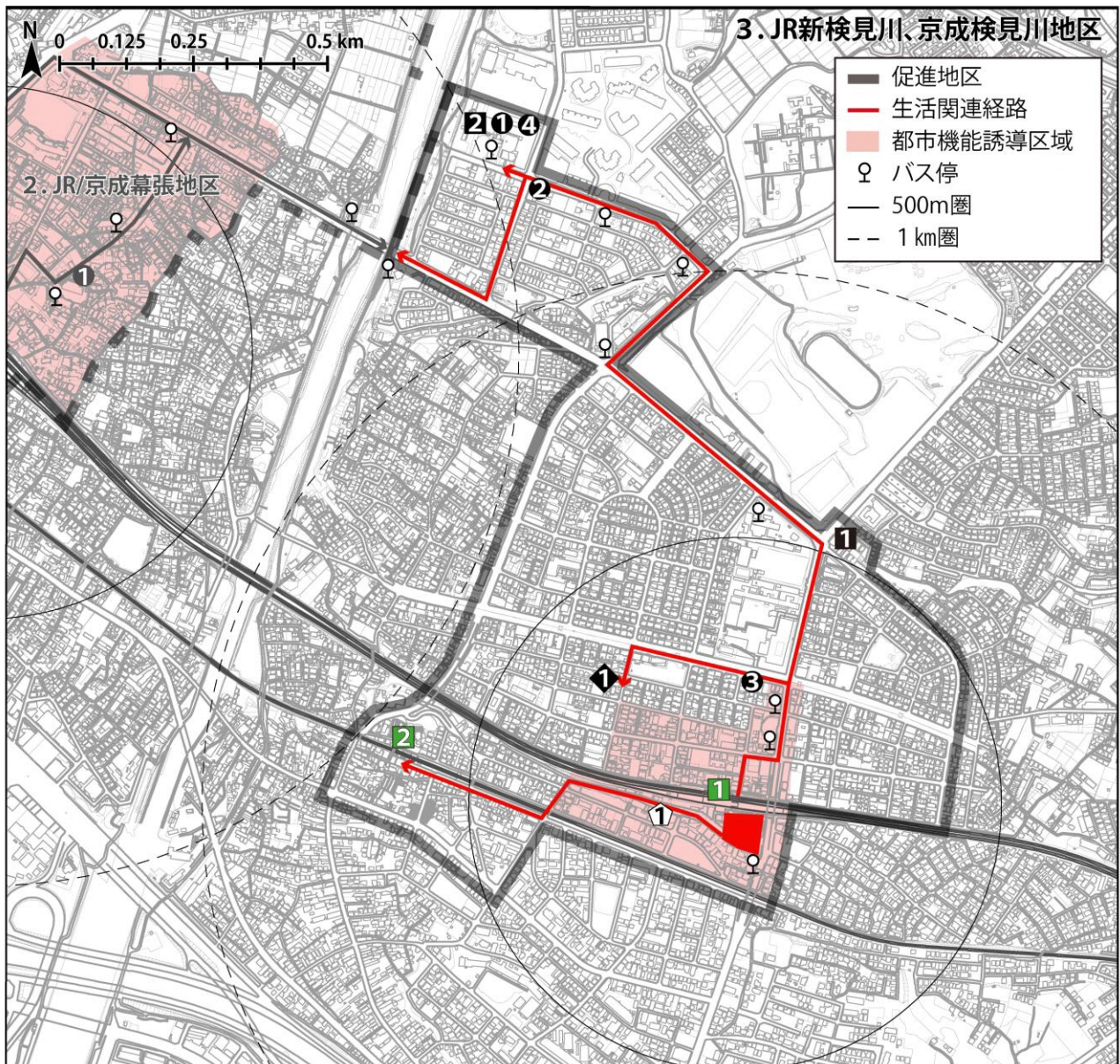
JR 新検見川、京成検見川地区は、駅周辺の人口が促進地区のうちでも比較的多く、高齢化率は平均的な地区です。駅から500m程度の範囲内に、大規模店舗が立地しています。また、駅から1km以上離れた場所に、花見川区役所など公共施設が集積しています。駅周辺の主な土地利用は住宅であり、駅周辺に都市機能誘導区域が設定されています。

JR 新検見川駅は、乗降客数が比較的多い駅です。バス便数も多く、北口側はさつきが丘団地、西小中台団地、花見川区役所方面へ、南口側からは検見川浜駅方面へのアクセスが充実しています。駅北口からバスロータリーまでは200m程離れており分かりにくいうえに、自動車と歩行者が錯綜しているとの声があり、案内の充実及び安全の確保が求められます。また、駅構内の一般トイレ入口には階段があることから、バリアフリー化が求められています。

京成検見川駅周辺は歩道のない道路が多く、安全な移動への配慮が必要です。また、JR 幕張駅との駅徒歩圏が重なっており、花見川区役所周辺などへの連続的な移動への配慮が求められます。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。



種別	記号	施設名称
旅客施設	①	JR 新検見川駅
	②	京成検見川駅
公共施設	①	花見川区役所 ※1
	②	花見川区役所前郵便局
	③	千葉花園郵便局
	④	花見川市税出張所 ※1
福祉施設	◆	千葉市あんしんケアセンター花園
保健施設・病院	①	朝日ヶ丘医院
	②	花見川保健福祉センター
大規模店舗	①	西友新検見川店

※は同一建物内



JR 新検見川駅駅前広場



京成検見川駅

4 JR/京成稲毛地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	重要地域拠点	
面積(促進地区)	185.0ha	
旅客施設(3000人/日以上)乗降客数	JR 稲毛駅	99,932人(令和元年度)
	京成稲毛駅	7,136人(令和元年度)
	モノレール穴川駅	3,718人(令和元年度)
バス便数	JR 稲毛駅東口	789(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
	JR 稲毛駅西口	530(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
	京成稲毛駅	49(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
	穴川駅	278(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	22施設	
生活関連経路延長	約5,730m	
500m圏人口	12,749人	※JR 稲毛駅を中心に500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	2,180人	
500m圏高齢化率	17%	
従前の基本構想からの主な変更点	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能誘導区域を含むよう地区拡大 ・京成稲毛駅、稲毛公民館(稲毛公園)を含むよう地区拡大 ・穴川駅を含むよう地区拡大 	

※JRの乗降客数は乗車人員公表値を2倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

JR/京成稲毛地区は、駅周辺の人口が促進地区のうちでも多く、高齢化率の低い地区です。駅から500m程度の範囲内に、病院や福祉施設、大規模店舗が集積しています。また、駅から1km以上離れた場所に稲毛区役所をはじめ公共施設が集積しています。

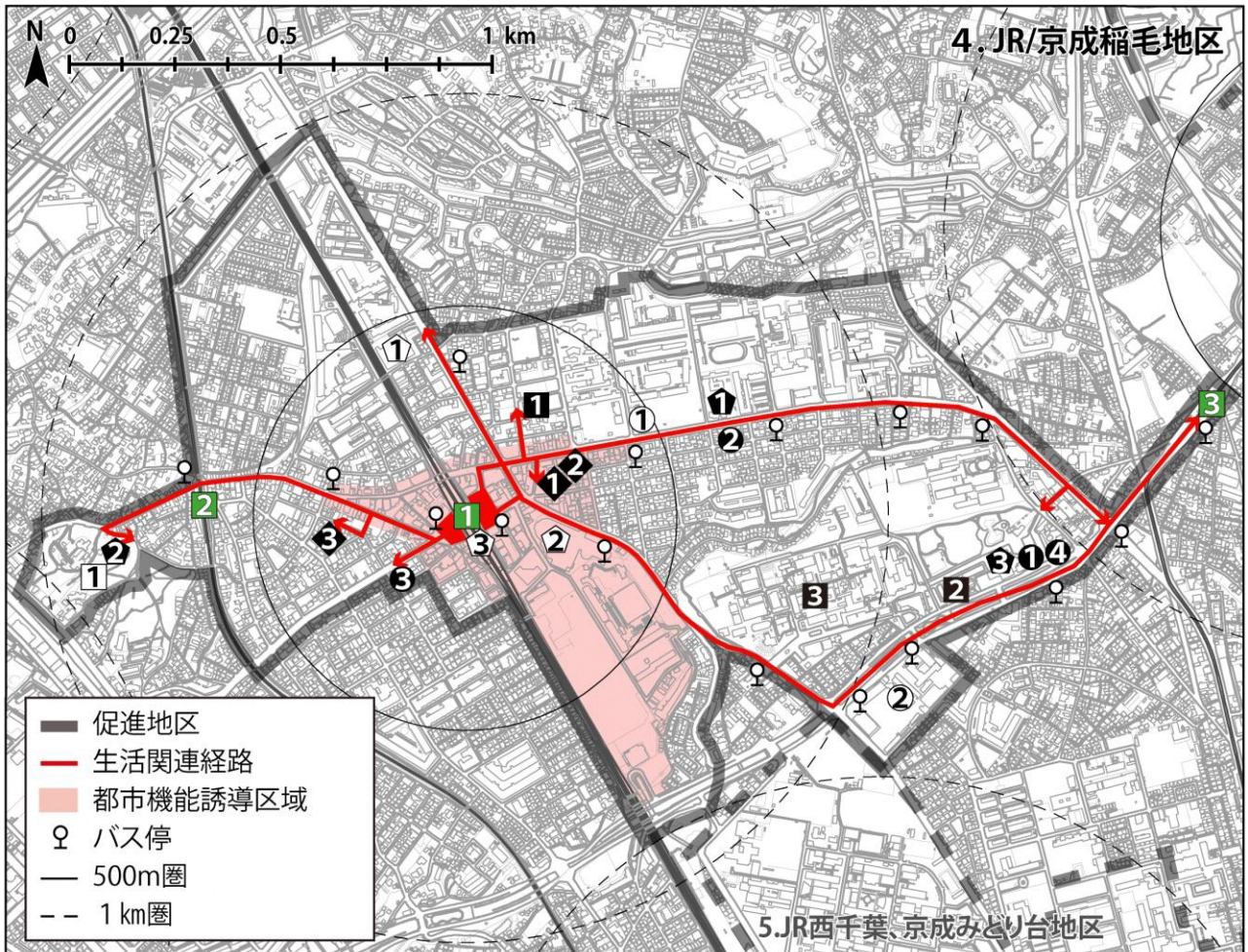
駅周辺の主な土地利用は住宅であり、JR 稲毛駅の南東側に設定されている都市機能誘導区域内の大規模倉庫跡地周辺では、市街地再開発事業に向けた検討が進んでいます。

JR 稲毛駅は乗降客数が多い駅です。バス便数もJR 千葉駅に次いで多く、駅西側は稲毛海岸駅方面へ、駅東側は稲毛区役所方面へのアクセスが充実しています。東口駅前広場は再整備に向けた検討が行われています。

稲毛区役所方面へはバス利用が多いことが想定されるため、区役所付近のバス停の利便性向上やわかりやすい案内誘導が求められます。また、JR 稲毛駅と京成稲毛駅間を結ぶ道路は歩道がなく交通量も多いため、歩行環境の改善が求められます。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 関連するまちづくり事業等に合わせた連続的・一体的なバリアフリー化を図ります。
- バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。



種別	番号	施設名称	種別	番号	施設名称
旅客施設	1	JR 稲毛駅	保健施設 ・病院	1	稲毛病院
	2	京成稲毛駅		2	稲毛保健福祉センター
	3	モノレール穴川駅		3	独立行政法人 放射線医学総合研究所
公共施設	1	稲毛区役所 ※1	文化・教養 ・教育施設	1	稲毛図書館
	2	千葉小仲台郵便局		2	敬愛大学
	3	稲毛駅前郵便局	大規模 店舗	1	マルエツ稲毛店
	4	稲毛市税出張所 ※1		2	イオン稲毛店
集会施設	1	小中台公民館	3	ペリエ稲毛	
	2	稲毛公民館	都市公園	1	稲毛公園
	3	穴川コミュニティセンター			
福祉施設	1	子育てひろば・いなげ (稲毛保育園内)			
	2	千葉市あんしんケアセンター小仲台			
	3	千葉市あんしんケアセンター稲毛			

※は同一建物内

JR 稲毛駅駅前広場

5 JR 西千葉、京成みどり台地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	地域拠点	
面積(促進地区)	121.0ha	
旅客施設(3000人/日以上)乗降客数	JR 西千葉駅	44,000人(令和元年度)
	京成みどり台駅	7,837人(令和元年度)
バス便数	西千葉駅	186(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
	西千葉駅西口	8(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	11施設	
生活関連経路延長	約2,640m	
500m圏人口	7,514人	※JR西千葉駅を中心に500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	1,347人	
500m圏高齢化率	18%	
従前の基本構想からの主な変更点	・都市機能誘導区域を含むよう地区拡大	

※JRの乗降客数は乗車人員公表値を2倍した値。バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

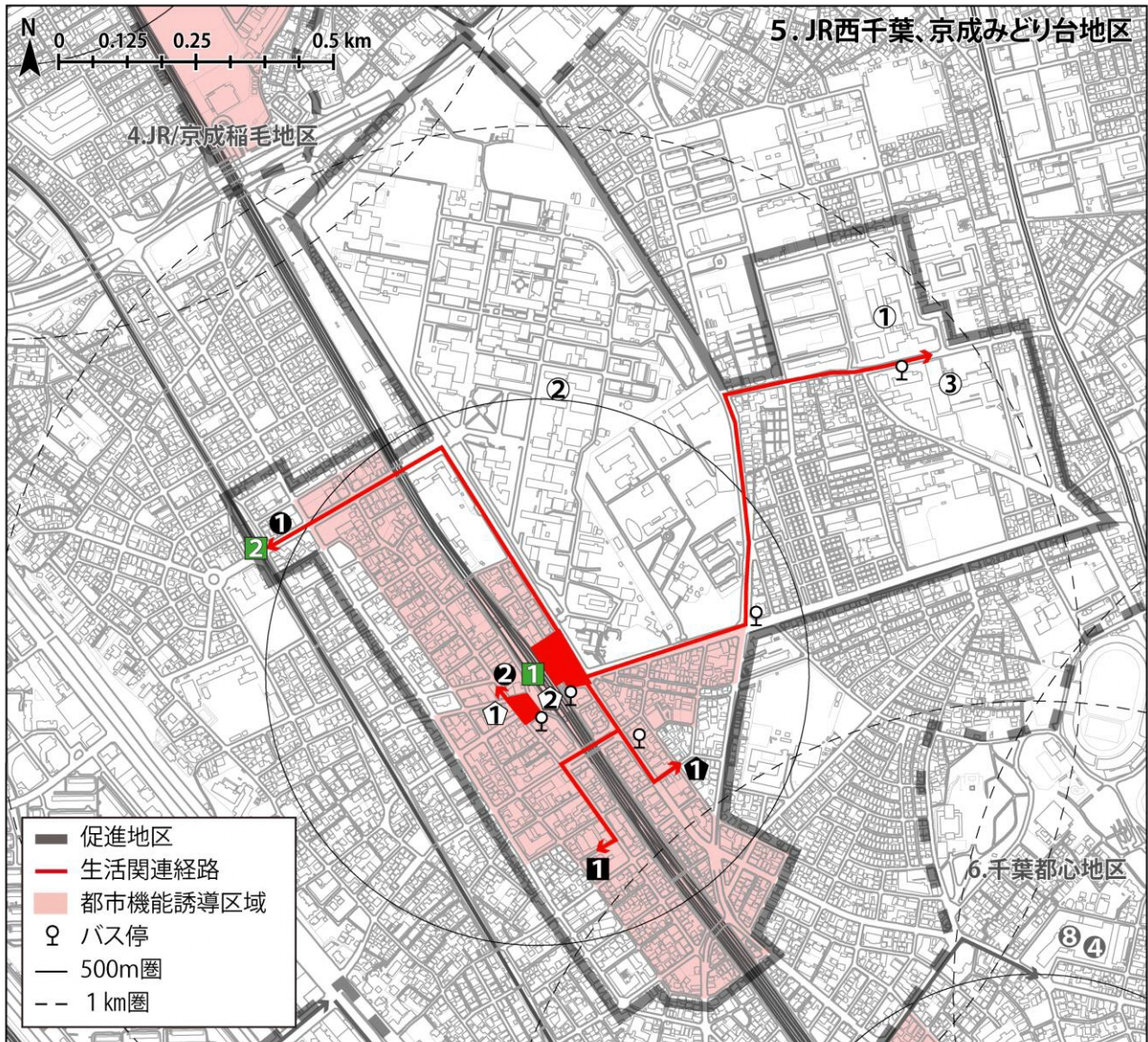
JR 西千葉、京成みどり台地区は、駅周辺の人口が促進地区のうちでも平均的となっており、高齢化率が比較的低い地区です。駅から500m程度の範囲内に、病院や大学、大規模店舗などが立地しています。駅周辺の主な土地利用は住宅及び公共公益用地(大学)であり、駅周辺に南北に長く都市機能誘導区域が設定されています。

JR 西千葉駅は、乗降客数が比較的多い駅です。バス便数は比較的少なく、北口側から作草部駅方面へアクセスしています。京成みどり台駅には路線バスがありません。

道路や主な公共施設は基本的にバリアフリー化されていますが、JR 西千葉駅南北の駅前広場は整備時期が古く、視覚障害者誘導用ブロックの規格や敷設方法が不適切な状況があったり、身体障害者用乗降場が無い(南口)などの課題があります。また、改札階が半地下となっており、長いスロープでのアプローチとなっていることから、駅前広場と駅の接続部における更なるバリアフリー化が求められます。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 駅前広場の利便性を向上します。



種別	番号	施設名称
旅客施設	①	JR 西千葉駅
	②	京成みどり台駅
公共施設	①	千葉緑町郵便局
	②	西千葉駅前郵便局
集会施設	①	中央コミュニティセンター松波分室
保健施設 ・病院	①	増田病院
文化・教養 ・教育施設	①	千葉経済大学
	②	国立大学法人千葉大学西千葉キャンパス
	③	千葉経済大学短期大学部
大規模店舗	①	西友西千葉店
	②	ペリエ西千葉



JR 西千葉駅駅前広場



京成みどり台駅

6 千葉都心地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	都心	
面積 (促進地区)	607.0ha	
旅客施設 (3000人/日以上) 乗降客数	JR 千葉駅	215,658人 (令和元年度)
	JR 東千葉駅	5,292人 (令和元年度)
	JR 千葉みなと駅	34,398人 (令和元年度)
	JR 本千葉駅	23,802人 (令和元年度)
	京成千葉駅	29,464人 (令和元年度)
	京成千葉中央駅	18,321人 (令和元年度)
	モノレール千葉みなと駅	16,653人 (令和元年度)
	モノレール市役所前駅	5,186人 (令和元年度)
バス便数	モノレール千葉駅	26,815人 (令和元年度)
	千葉駅東口	1,179 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017年)
	千葉駅西口	150 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017年)
	千葉駅北口	2 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017年)
	千葉みなと駅	102 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017年)
	千葉みなと駅西口	38 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017年)
	本千葉駅前	46 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017年)
	千葉中央駅	29 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017年)
	千葉中央駅西口	18 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017年)
千葉中央駅東口	18 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017年)	
生活関連施設数	100 施設	
生活関連経路延長	約 25,390m	
500m 圏人口	5,568 人	※JR 千葉駅を中心に 500m 圏の範囲で算出 (2015 年国勢調査 4 次 (500m) メッシュ)
500m 圏高齢者数	1,068 人	
500m 圏高齢化率	19%	
従前の基本構想からの 主な変更点	・東千葉駅東側の施設 (病院・公民館等) を含むよう地区拡大	

※JR の乗降客数は乗車人員公表値を 2 倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

千葉都心地区は、駅周辺の人口が促進地区のうちでも平均的で、高齢化率が比較的低い地区です。駅周辺の土地利用は商業・事務所系となっており、市内で最大の都市機能誘導区域が設定されています。千葉駅から県庁周辺、市役所からケーズハーバー周辺に、主要公共施設、文化施設、病院、大規模店舗、宿泊施設などが集積しています。

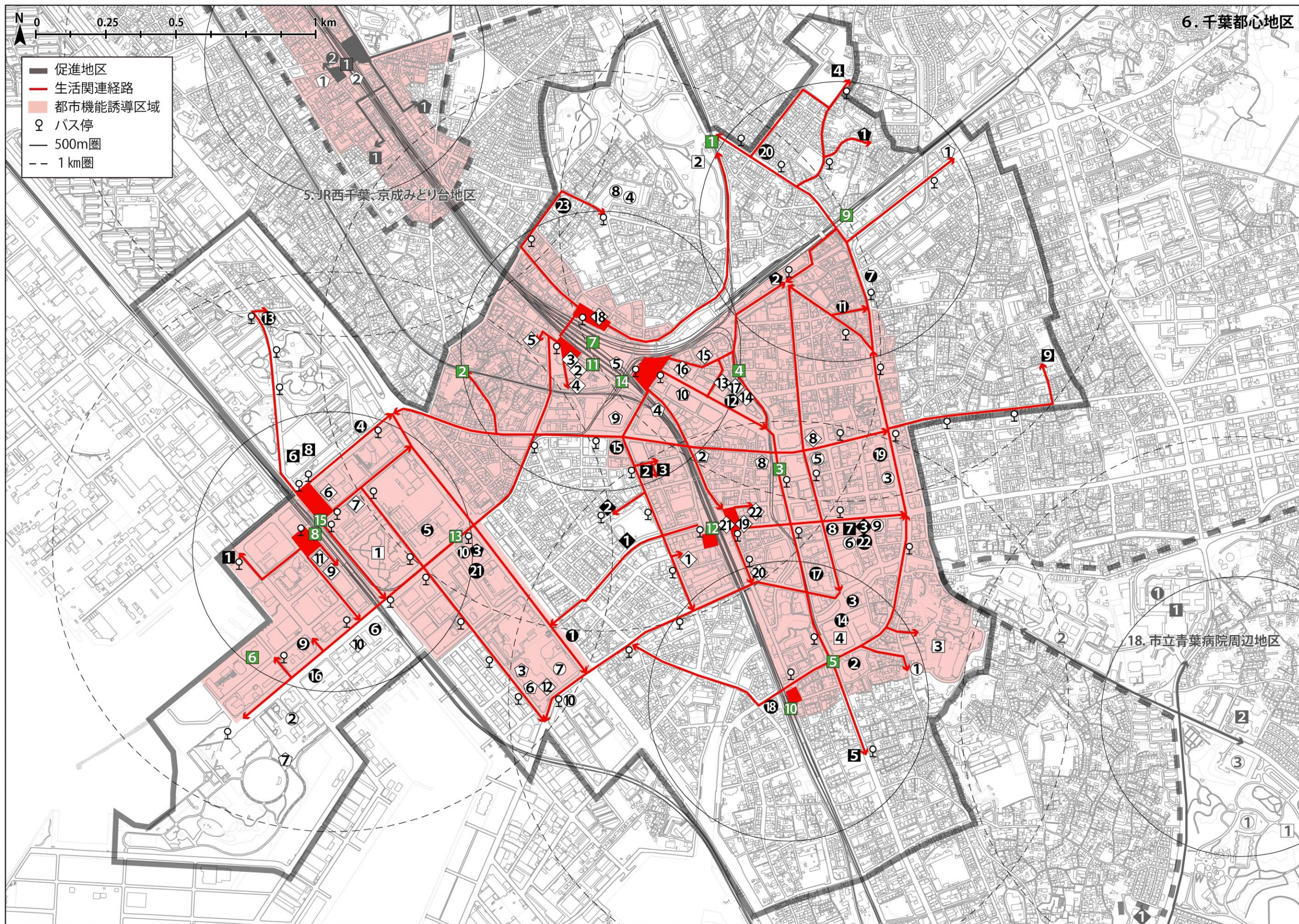
JR 千葉駅をはじめ JR 線 4 駅、京成線 3 駅、モノレール 7 駅、旅客船ターミナルの 15 の旅客施設が立地し、そのうち 9 施設が 3000 人以上/日の乗降客数となっています。

JR 千葉駅は、市内で乗降客数が最も多い駅です。バス便数も最も多くなっています。駅や道路、主な公共施設は基本的にバリアフリー化され充実していますが、一部、歩道上の勾配や視覚障害者誘導用ブロックの劣化、施設間や施設内の案内誘導等、移動の連続性が十分ではない状況も見受けられ、経路・施設の一体的なバリアフリー化のさらなる推進が求められます。また、千葉市の中心として都市整備は一定レベルの水準に達している中で、情報提供、案内誘導、心のバリアフリーの充実などソフト施策の充実が図られることが期待されています。

地区内では駅周辺の再開発事業や新庁舎整備、千葉公園の再整備等に向けて検討が進められており、これらの取組と連携しバリアフリーのまちづくりの充実が図られることが期待されます。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 関連するまちづくり事業等に合わせた連続的・一体的なバリアフリー化を図ります。



種別	番号	施設名称
旅客施設	1	モノレール千葉公園駅
	2	京成新千葉駅
	3	モノレール葭川公園駅
	4	モノレール栄町駅
	5	モノレール県庁前駅
	6	ケーズハーバー
	7	JR 千葉駅
	8	JR 千葉みなと駅
	9	JR 東千葉駅
	10	JR 本千葉駅
	11	京成千葉駅
	12	京成千葉中央駅
	13	モノレール市役所前駅
	14	モノレール千葉駅
	15	モノレール千葉みなと駅
公共施設	1	新宿郵便局
	2	千葉県警察本部
	3	千葉県庁
	4	千葉公共職業安定所
	5	千葉市役所
	6	千葉中央警察署
	7	千葉東税務署
	8	中央区役所 ※1
	9	日本年金機構 千葉年金事務所
	10	千葉 CC プラザ内郵便局 ※2
	11	千葉院内郵便局
	12	千葉駅前大通り郵便局
	13	千葉ガーデンタウン郵便局
	14	千葉県庁内郵便局
	15	千葉新町郵便局
	16	千葉中央郵便局
	17	千葉中央四郵便局
	18	本千葉駅前郵便局
	19	若葉郵便局
	20	千葉椿森郵便局
	21	市役所前市民センター ※2
	22	中央市税出張所
	23	千葉市消費生活センター

種別	番号	施設名称
集会施設	1	椿森公民館
	2	千葉市民会館
	3	中央コミュニティセンター ※2
福祉施設	1	にこにこルーム(新宿保育所内)
	2	千葉市あんしんケアセンター中央
	3	千葉市社会福祉協議会 ※1
保健施設 ・病院	1	千葉みなと病院
	2	三愛記念病院
	3	井上記念病院
	4	国立病院機構千葉医療センター
	5	柏戸病院
	6	総合保健医療センター ※3
	7	中央保健福祉センター ※1
	8	千葉市保健所 ※3
	9	医療法人社団福生会 斎藤労災病院
文化・教養・ 教育施設	1	県立中央図書館
	2	県立美術館
	3	千葉市美術館
	4	千葉市生涯学習センター ※4
	5	文化センター
	6	きぼーる ※1
	7	千葉ポートアリーナ
	8	千葉市中央図書館 ※4
	9	千葉市科学館 ※1
	10	千葉職業能力開発短期大学校
大規模店舗	1	BOOKOFFスーパーバザー東千葉祐光
	2	千葉EXビル
	3	ポートタウン
	4	千葉ショッピングセンター C・one
	5	ペリエ千葉店
	6	千葉ポートスクエア ※5
	7	千葉ポートパーク
	8	日土地千葉ビル
	9	株式会社そごう・西武 そごう千葉店
	10	塚本大千葉ビル ヨドバシカメラ 千葉店

種別	番号	施設名称
宿泊施設	1	ホテルシュランザCHIBA
	2	ホテルサンシティ千葉
	3	ホテルサンルート千葉
	4	バーディーホテル千葉
	5	HOTEL LiVEMAX 千葉駅前
	6	公立学校共済組合千葉宿泊所 ポートプラザちば
	7	ホテル ニューツカモト
	8	三井ガーデンホテル千葉
	9	HOTEL LiVEMAX 千葉みなと駅前
	10	千葉県市町村職員共済会館 オークラ千葉ホテル
	11	東横イン千葉みなと駅前
	12	カンデオホテルズ千葉 ※5
	13	ベッセルイン千葉駅前
	14	東横イン千葉駅前
	15	東横イン千葉駅東口
	16	ダイワロイネットホテル千葉駅前
	17	千葉ワシントンホテル
	18	スーパーホテル千葉駅前
	19	ダイワロイネットホテル千葉中央
	20	ホテル ルートイン千葉
	21	京成ホテルミラマレ
	22	HOTEL BaliAn RESORT 千葉中央店
都市公園	1	みなと公園
	2	千葉公園
	3	亥鼻公園
	4	羽衣公園
駐車場	▲	栄町立体駐車場

※は同一建物内



JR 千葉駅東口



JR 千葉駅駅前広場

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	都心	
面積 (促進地区)	227.0ha	
旅客施設 (3000 人/日 以上) 乗降客数	JR 蘇我駅	68,378 人 (令和元年度)
バス便数	蘇我駅東口	156 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017 年)
	蘇我駅東入口	151 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017 年)
	蘇我駅西口	45 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017 年)
	蘇我駅入口	1 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017 年)
生活関連施設数	20 施設	
生活関連経路延長	約 6,810m	
500m 圏人口	6,683 人	※JR 蘇我駅を中心に 500m 圏の範囲で算出 (2015 年国勢調査 4 次 (500m)メッシュ)
500m 圏高齢者数	1,060 人	
500m 圏高齢化率	16%	
従前の基本構想から の主な変更点	<ul style="list-style-type: none"> ・千葉宮崎郵便局を含むよう地区拡大 ・京成千葉寺駅までの経路を含むよう地区拡大 	

※JR の乗降客数は乗車人員公表値を 2 倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

JR 蘇我地区は、駅周辺の人口が促進地区のうちでも平均的で、高齢化率が低い地区です。駅から 500m 程度の範囲内に主に公共施設、ホテル、病院が立地し、1km 圏の海側には、スポーツ施設やショッピングセンターが立地しています。

駅周辺の主な土地利用は、商業・事務所系となっており、駅を中心に都市機能誘導区域が設定されています。

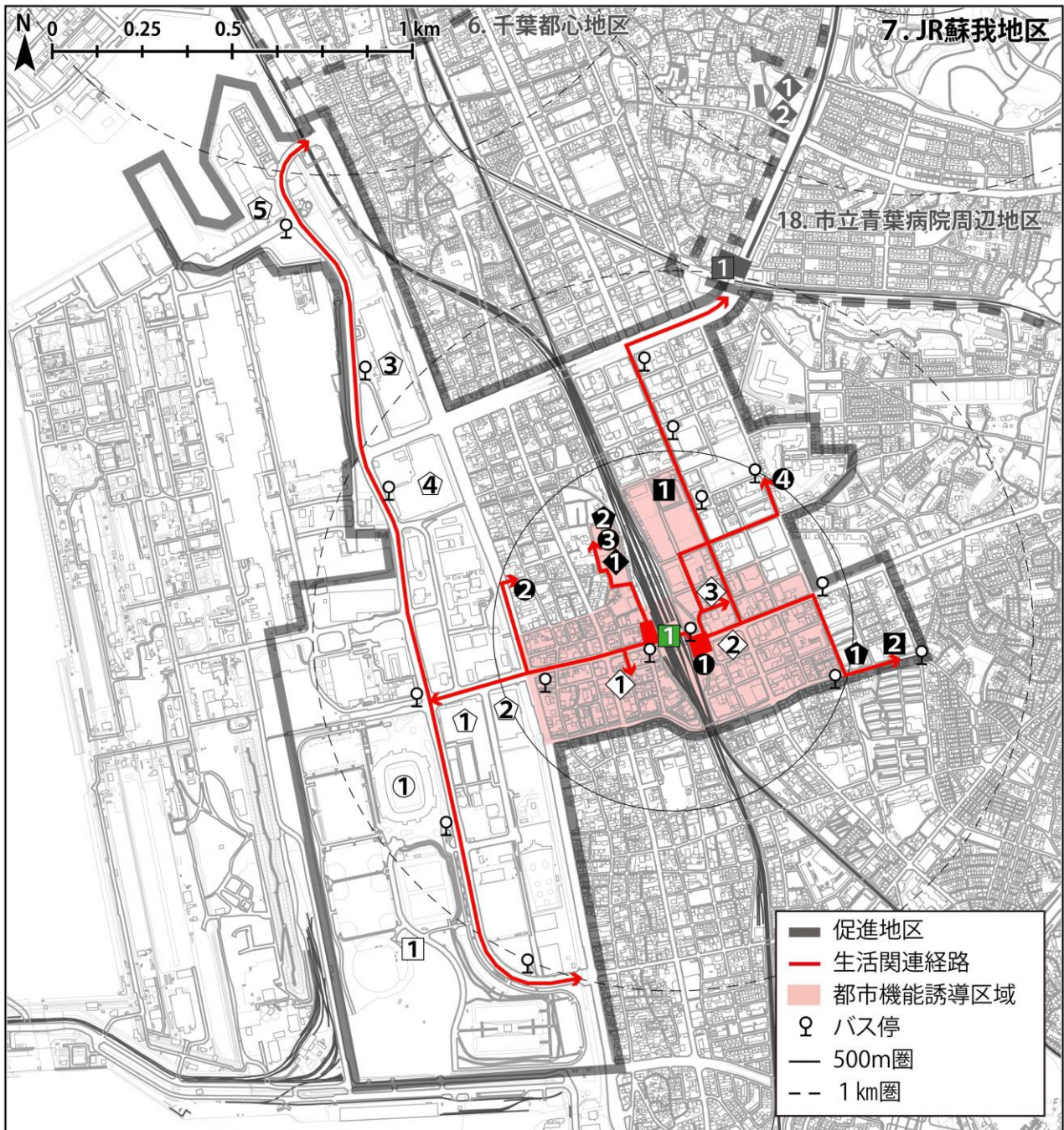
JR 蘇我駅の乗降客数及びバス便数は多く、東口からは JR 千葉駅や JR 鎌取駅方面へ、西口からは蘇我スポーツ公園方面へのアクセスが充実しています。また、駅とハーバーシティ蘇我間はノンステップバスによる無料巡回バスが運行されています。

駅や主な公共施設は基本的にバリアフリー化されていますが、東口側では歩道がない道路や狭い道路が多く、視覚障害者誘導用ブロックが無いなどバリアフリー化されていない区間があり、駅前広場のトイレは狭く少ないことから改善が求められています。また、東口駅前広場や西口の歩道橋部など、一部視覚障害者誘導用ブロックの規格が古い箇所や劣化が目立つ箇所があります。

蘇我スポーツ公園の整備が進んでおり、整備の進捗に合わせて更なる来訪者の増加が見込まれます。また、東口駅前広場再整備に関する検討が進んでいます。これらの取組と連携しバリアフリーのまちづくりの充実が図られることが期待されます。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 関連するまちづくり事業等に合わせた連続的・一体的なバリアフリー化を図ります。
- バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。



種別	番号	施設名称
旅客施設	①	JR 蘇我駅
公共施設	①	千葉南公共職業安定所
	②	千葉今井郵便局
	③	蘇我駅前連絡所 ※
	④	千葉宮崎郵便局
集会施設	①	宮崎公民館
	②	蘇我コミュニティセンター ※
福祉施設	①	蘇我いきいきセンター
保健施設 ・病院	①	千葉メディカルセンター
	②	三愛記念そが病院
文化・教養・ 教育施設	①	フクダ電子アリーナ
大規模店舗	①	GLOBO(グローボ)
	②	ケーズデンキ ハーバーシティ蘇我本店
	③	アリオ蘇我
	④	ホームズ蘇我店
	⑤	フェスティバルウオーク蘇我
宿泊施設	①	アーバンホテル三幸
	②	ドゥーミーイン千葉 City Soga
	③	ホテルソガ インターナショナル
都市公園	①	千葉市蘇我スポーツ公園

※は同一建物内



JR 蘇我駅



フクダ電子アリーナ
(千葉市蘇我スポーツ公園内)



JR 蘇我駅西口歩道橋



ハーバーシティ蘇我無料巡回バス

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	地域拠点	
面積(促進地区)	40.5ha	
旅客施設(3000人/日以上)乗降客数	JR 浜野駅	15,038人(令和元年度)
バス便数	浜野駅東口	44(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
	浜野駅前	17(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	5施設	
生活関連経路延長	約710m	
500m圏人口	5,297人	※JR 浜野駅を中心に500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	1,191人	
500m圏高齢化率	22%	
従前の基本構想からの主な変更点	変更なし	

※JRの乗降客数は乗車人員公表値を2倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

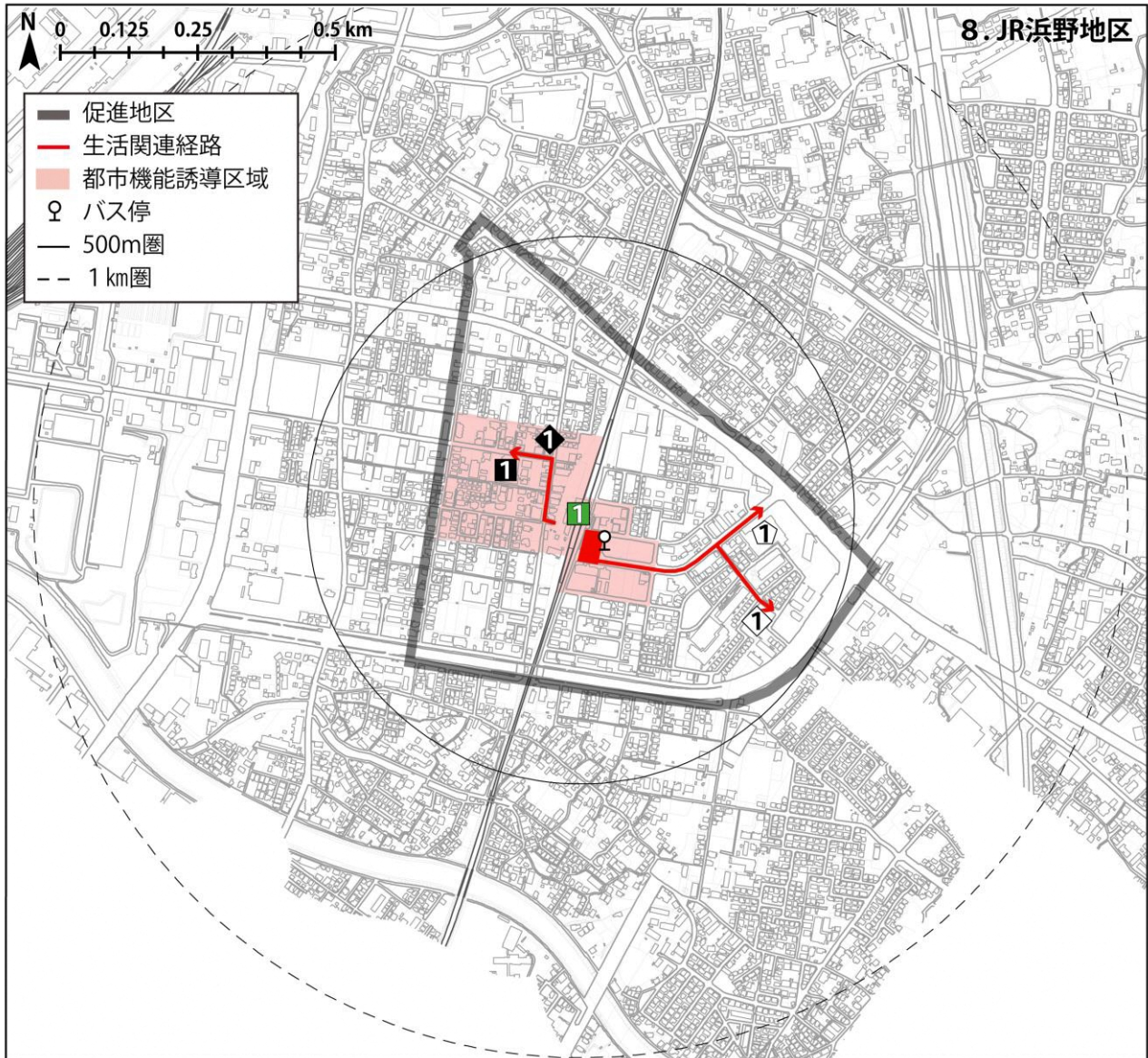
JR 浜野地区は、駅周辺の人口及び高齢化率が促進地区のうちでも平均的な地区です。駅から500m程度の範囲内に、病院、福祉施設が立地しています。駅周辺の主な土地利用は住宅であり、駅を中心にコンパクトな都市機能誘導区域が設定されています。

JR 浜野駅の乗降客数は平均的で、バス便数は少なく、鎌取駅方面、菊間団地方面へアクセスしています。

駅や駅前広場、主な施設は基本的にバリアフリー化されていますが、西口側の経路は歩道がない道路や狭い道路であり、バリアフリー化は困難な状況です。東側では、新たに生活関連施設に追加したホテルへの経路で、視覚障害者誘導用ブロックが未整備となっています。駅周辺に案内表示が少なく、案内の充実が求められます。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 駅前広場の利便性を向上します。



種別	番号	施設名称
旅客施設	1	JR 浜野駅
福祉施設	1	千葉県あんしんケアセンター浜野
保健施設 ・病院	1	石郷岡病院
大規模店舗	1	ベルク千葉浜野店
宿泊施設	1	チサンイン千葉浜野R16



JR 浜野駅



JR 浜野駅東口駅前広場

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	重要地域拠点	
面積 (促進地区)	76.0ha	
旅客施設 (3000 人/日以上) 乗降客数	JR 鎌取駅	41,386 人 (令和元年度)
バス便数	鎌取駅南口	252 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017 年)
	鎌取駅北口	202 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017 年)
生活関連施設数	11 施設	
生活関連経路延長	約 3,290m	
500m 圏人口	5,682 人	※JR 鎌取駅を中心に 500m 圏の範囲で算出 (2015 年国勢調査 4 次 (500m)メッシュ)
500m 圏高齢者数	822 人	
500m 圏高齢化率	14%	
従前の基本構想からの主な変更点	有吉貝塚公園を含むよう地区拡大	

※JR の乗降客数は乗車人員公表値を 2 倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

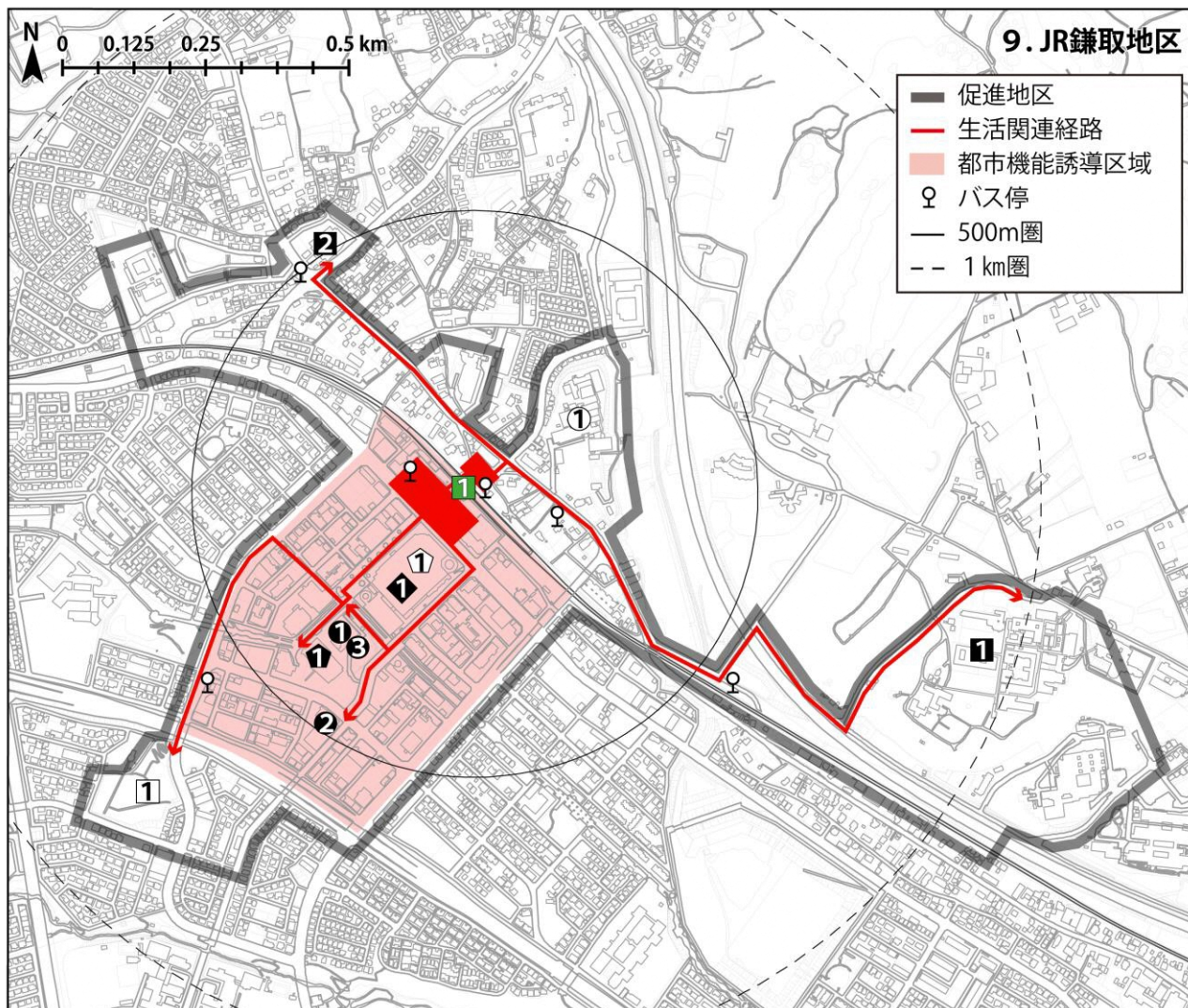
JR 鎌取地区は、駅周辺の人口が促進地区のうちでも平均的で、高齢化率が低い地区です。駅南口は歩行者専用道となっており、公共施設、集会施設、福祉施設、大規模店舗が集積しています。1km 圏域内に広域からの利用が想定される下総精神医療センターが立地しています。駅周辺の主な土地利用は商業・業務系、中高層住宅が多く、駅南側に都市機能誘導区域が設定されています。

JR 鎌取駅の乗降客数は平均的です。バス便数は比較的多く、千葉・蘇我駅方面や誉田駅方面などへアクセスしています。

南口側の駅や道路、施設は基本的に歩道が広く、視覚障害者誘導用ブロックが整備されているなどバリアフリー化されていますが、デッキ構造となっていることからバリアフリールート案内の充実などが必要です。北口側では大網街道の歩道が狭く、また下総精神医療センター方面への経路は路側帯もない道路となっており、歩行環境の改善が求められます。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 駅前広場の利便性を向上します。



種別	番号	施設名称
旅客施設	1	JR 鎌取駅
公共施設	1	緑区役所 ※1
	2	千葉緑郵便局
	3	緑市税出張所 ※1
集会施設	1	鎌取コミュニティセンター
福祉施設	1	千葉市あんしんケアセンター鎌取 ※2
	2	国立病院機構下総精神医療センター
保健施設 ・病院	1	国立病院機構下総精神医療センター
	2	緑保健福祉センター
文化・教養 ・教育施設	1	県立千葉聾学校
大規模店舗	1	イオンスタイル鎌取 ※2
都市公園	1	有吉貝塚公園

※は同一建物内



JR 鎌取駅



JR 鎌取駅前ペデストリアンデッキ

10 JR 誉田地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	地域拠点	
面積(促進地区)	63.9ha	
旅客施設(3000人/日以上)乗降客数	JR 誉田駅	14,068人(令和元年度)
バス便数	誉田駅南口	86(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
	誉田駅北口	2(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	4施設	
生活関連経路延長	約1,880m	
500m圏人口	4,265人	※JR 誉田駅を中心に500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	1,298人	
500m圏高齢化率	30%	
従前の基本構想からの主な変更点	誉田駅前郵便局、誉田市民センターを含むよう地区拡大	

※JRの乗降客数は乗車人員公表値を2倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

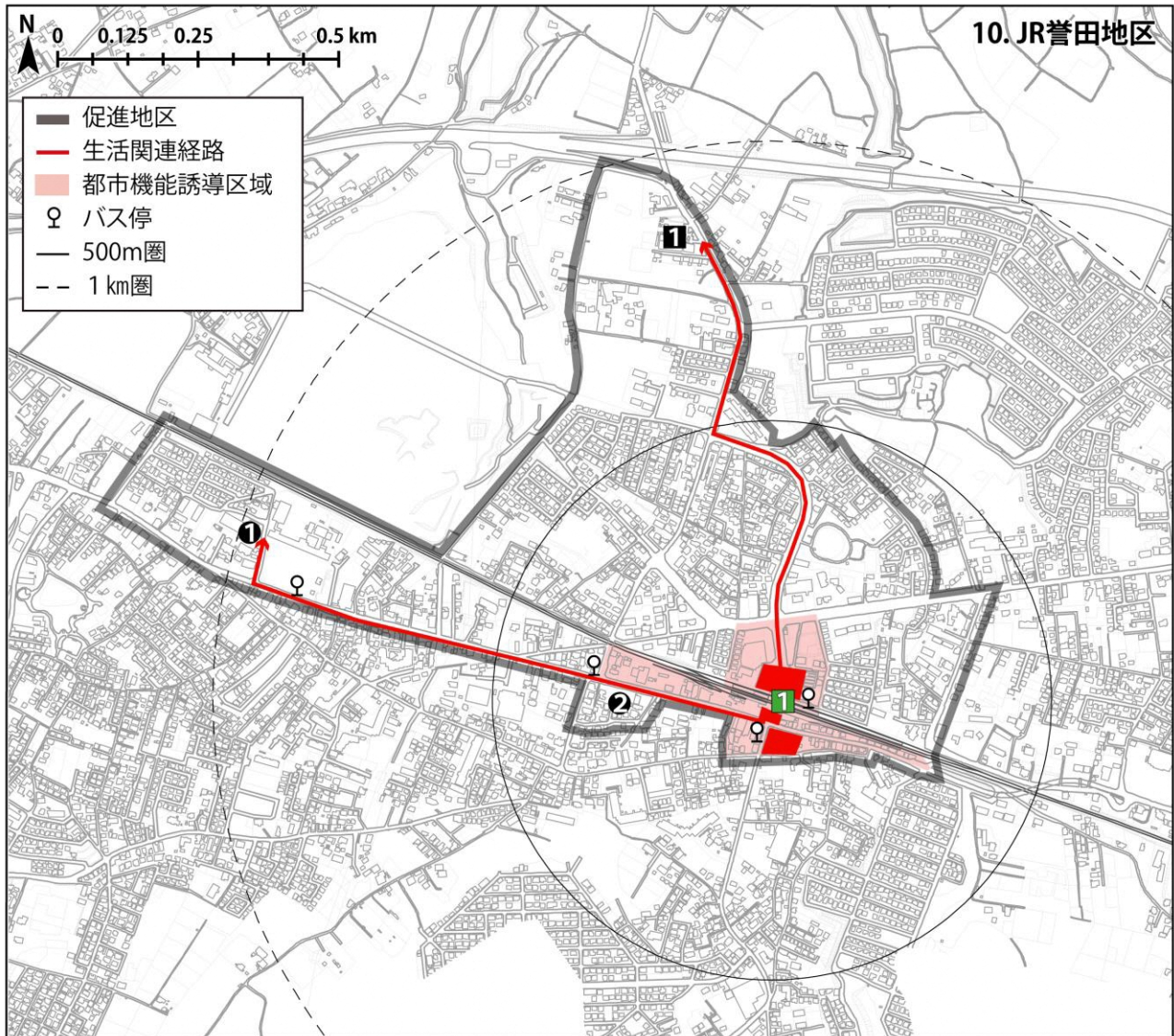
JR 誉田地区は、駅周辺の人口が促進地区のうちでも少なく、高齢化率が比較的高い地区です。駅から500m程度の範囲内に郵便局、1km圏内に病院、市民センターが立地しています。駅周辺の主な土地利用は住宅となっており、駅周辺にコンパクトに都市機能誘導区域が設定されています。

JR 誉田駅の乗降客数は平均的です。バス便数は少なく、鎌取駅・蘇我駅方面、越智地域へアクセスしています。

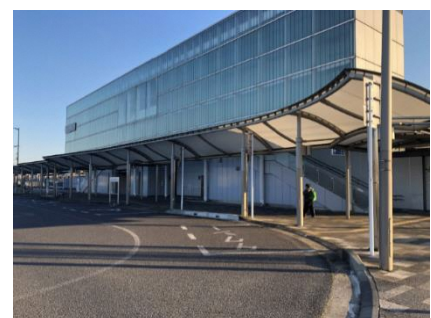
駅及び北口の経路・施設は基本的にバリアフリー化されていますが、南口側では大網街道で狭い歩道が断続的に設置されている状況であり、バリアフリー化されていません。また、駅から大網街道を挟んで南口駅前広場については、バスと自動車が錯綜している現状があり、予定されている整備事業において道路横断時の安全性の確保が求められます。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 関連するまちづくり事業等に合わせた連続的・一体的なバリアフリー化を図ります。



種別	番号	施設名称
旅客施設	1	JR 誉田駅
公共施設	1	誉田市民センター
	2	誉田駅前郵便局
保健施設 ・病院	1	千葉南病院



JR 誉田駅



大網街道 (JR 誉田駅南口)

11 JR 土気地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	地域拠点	
面積 (促進地区)	115ha	
旅客施設 (3000 人/日 以上) 乗降客数	JR 土気駅	26,156 人 (令和元年度)
バス便数	土気駅南口	157 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017 年)
	土気駅北口	42 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017 年)
生活関連施設数	14 施設	
生活関連経路延長	約 3,470m	
500m 圏人口	4,244 人	※JR 土気駅を中心に 500m 圏の範囲で算出 (2015 年国勢調査 4 次 (500m) メッシュ)
500m 圏高齢者数	1,043 人	
500m 圏高齢化率	25%	
従前の基本構想から の主な変更点	桜ホットステーション親子を含むよう地区拡大	

※JR の乗降客数は乗車人員公表値を 2 倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

JR 土気地区は、駅周辺の人口が促進地区のうちでも少なく、高齢化率は平均的な地区です。駅から 500m 程度の範囲内に公共施設、集会施設、福祉施設が集積し、1km 程度離れたあすみが丘に病院、複合施設、大規模店舗が立地しています。

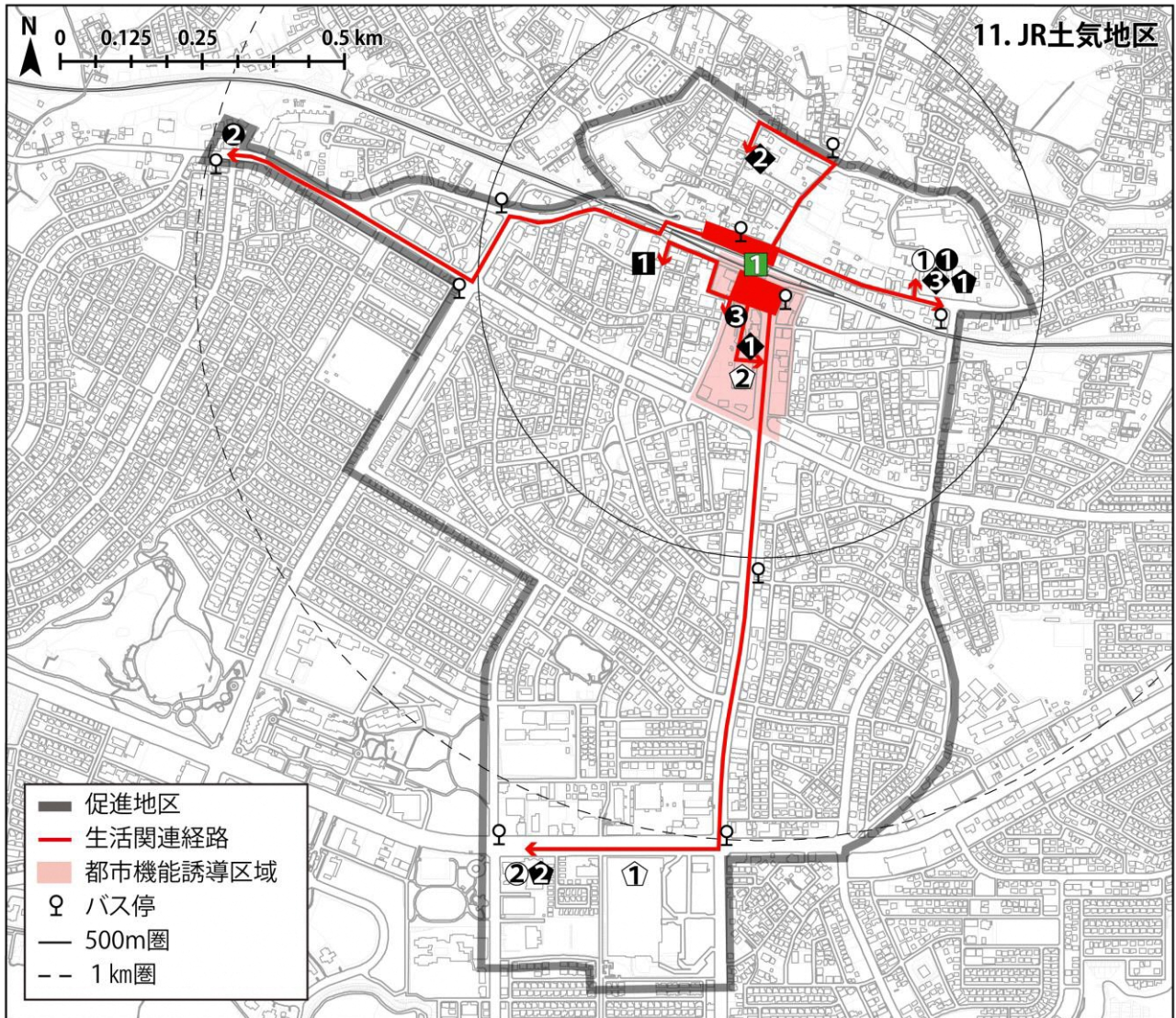
駅周辺の主な土地利用は住宅であり、駅南側に設定された都市機能誘導区域の一部はあすみが丘バースモールとして歩行者専用空間となっています。

JR 土気駅の乗降客数及びバス便数は平均的で、南口からあすみが丘方面、北口から大椎台団地・誉田駅方面へアクセスしています。

駅及び駅前広場、南口側の道路、施設は基本的にバリアフリー化されていますが、あすみが丘ブランニューモール付近は長い坂道であり、車椅子による移動では負担が大きい経路です。駅北口側は大網街道で狭い歩道が断続的に続き、段差や勾配がありバリアフリー化が困難な状況です。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 駅前広場の利便性を向上します。
- バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。



種別	番号	施設名称
旅客施設	1	JR 土気駅
公共施設	1	土気市民センター ※1
	2	土気郵便局
	3	土気駅前郵便局
集会施設	1	土気公民館
	2	土気あすみが丘プラザ ※2
福祉施設	1	千葉県あんしんケアセンター土気
	2	桜ほっとステーション親子
	3	土気いきいきセンター ※1
保健施設・病院	1	鏡戸病院
文化・教養 ・教育施設	1	緑図書館土気図書室 ※1
	2	緑図書館あすみが丘分館 ※2
大規模店舗	1	あすみが丘プランニューモール
	2	あすみが丘バースモール

※は同一建物内



JR 土気駅南口駅前広場



大網街道 (JR 土気駅北口)

12 JR/モノレール都賀地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	重要地域拠点	
面積(促進地区)	42.2ha	
旅客施設(3000人/日以上)乗降客数	JR 都賀駅	42,168人(令和元年度)
	モノレール都賀駅	12,194人(令和元年度)
バス便数	都賀駅東口	176(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
	都賀駅西口	47(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	15施設	
生活関連経路延長	約1,530m	
500m圏人口	8,246人	※JR 都賀駅を中心に500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	1,753人	
500m圏高齢化率	21%	
従前の基本構想からの主な変更点	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能誘導区域を含むよう地区拡大 ・若葉図書館西都賀分館を含むよう地区拡大 	

※JRの乗降客数は乗車人員公表値を2倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

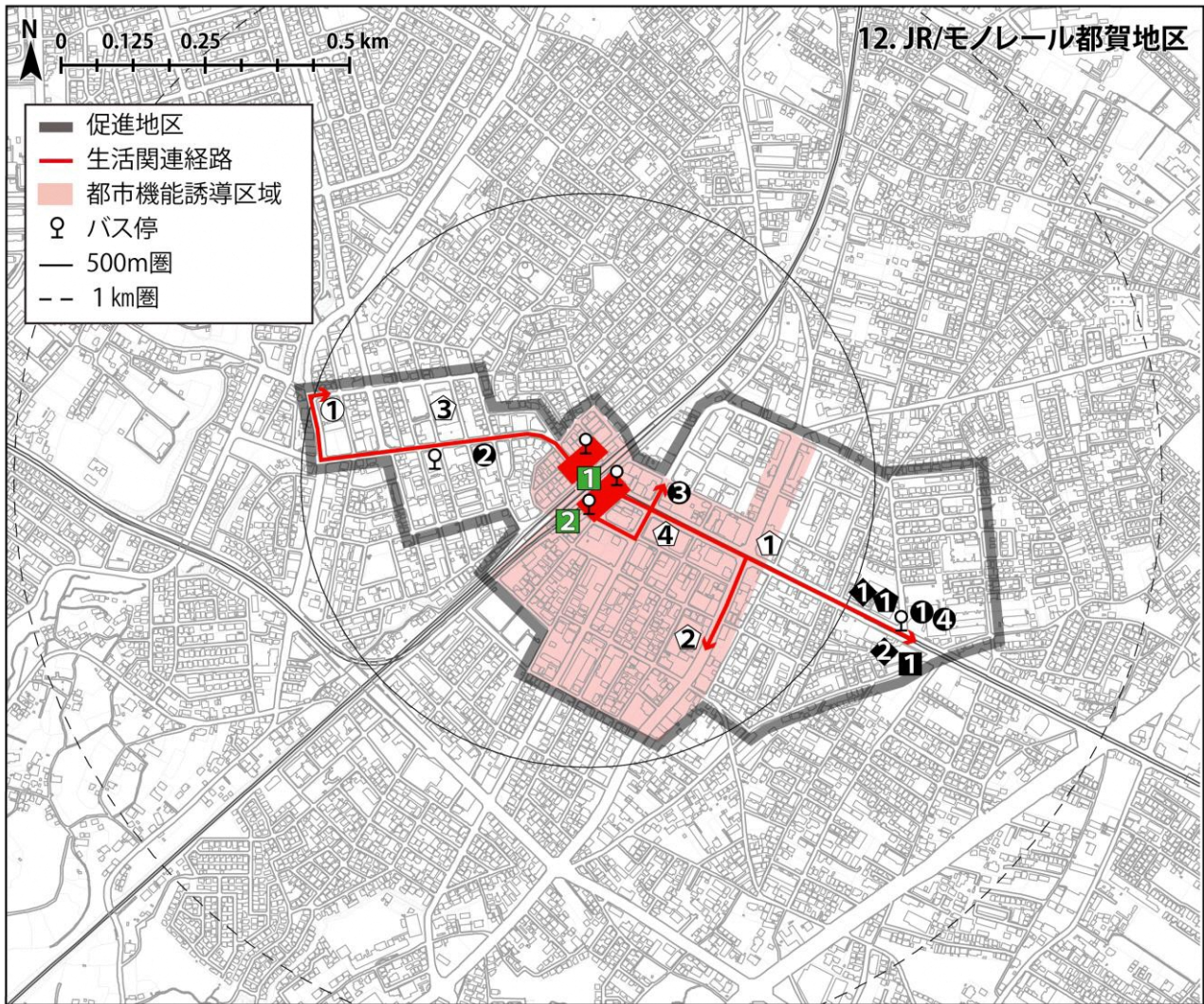
■地区の特徴と課題

JR/モノレール都賀地区は、駅周辺の人口が促進地区のうちでも比較的多く、高齢化率の比較的低い地区です。駅から500m程度の所に、若葉区役所や若葉保健福祉センター等の公共施設が集積しています。駅周辺の主な土地利用は住宅であり、駅の南東側に都市機能誘導区域が設定されています。乗換駅であり、JR 都賀駅の乗降客数は市内でも比較的多いです。バス便数は平均的な本数となっています。

駅や道路、主な公共施設は基本的にバリアフリー化され、連続して視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていますが一部劣化している箇所や、電柱と視覚障害者誘導用ブロックの距離が近すぎる箇所、側溝の蓋の隙間が大きい箇所が見受けられます。駅周辺では路上駐輪が多く、移動の妨げとなっています。また、JR 都賀駅とモノレール都賀駅へ向かうルートの方岐点においてわかりやすい案内誘導が求められています。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 駅前広場の利便性を向上します。



種別	番号	施設名称
旅客施設	①	JR 都賀駅
	②	モノレール都賀駅
公共施設	①	若葉区役所 ※1
	②	千葉西都賀郵便局
	③	都賀駅前郵便局
	④	東部市税事務所 ※1
集会施設	①	都賀コミュニティセンター ※2
福祉施設	①	都賀いきいきセンター ※2
	②	千葉市あんしんケアセンター桜木
保健施設・病院	①	若葉保健福祉センター
文化・教養・教育施設	①	若葉図書館西都賀分館
大規模店舗	①	ROOM DECO 都賀本店
	②	マルエツ新都賀店
	③	西友都賀店
	④	コナミスポーツクラブ都賀

※は同一建物内



JR 都賀駅東口駅前広場



JR 都賀駅西口駅前広場

13 JR 検見川浜地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	地域拠点	
面積 (促進地区)	194.0ha	
旅客施設 (3000 人/日以上) 乗降客数	JR 検見川浜駅	31,270 人 (令和元年度)
バス便数	検見川浜駅	208 (本/日)・片道 (上下線平均) (2017 年)
生活関連施設数	17 施設	
生活関連経路延長	約 5,330m	
500m 圏人口	15,090 人	※JR 検見川浜駅を中心に 500m 圏の範囲で算出 (2015 年国勢調査 4 次 (500m) メッシュ)
500m 圏高齢者数	4,383 人	
500m 圏高齢化率	29%	
従前の基本構想からの主な変更点	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能誘導区域、真砂いきいきセンターを含むよう地区拡大 ・JR 稲毛海岸地区と重複しないように地区境界を精査 	

※JR の乗降客数は乗車人員公表値を 2 倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

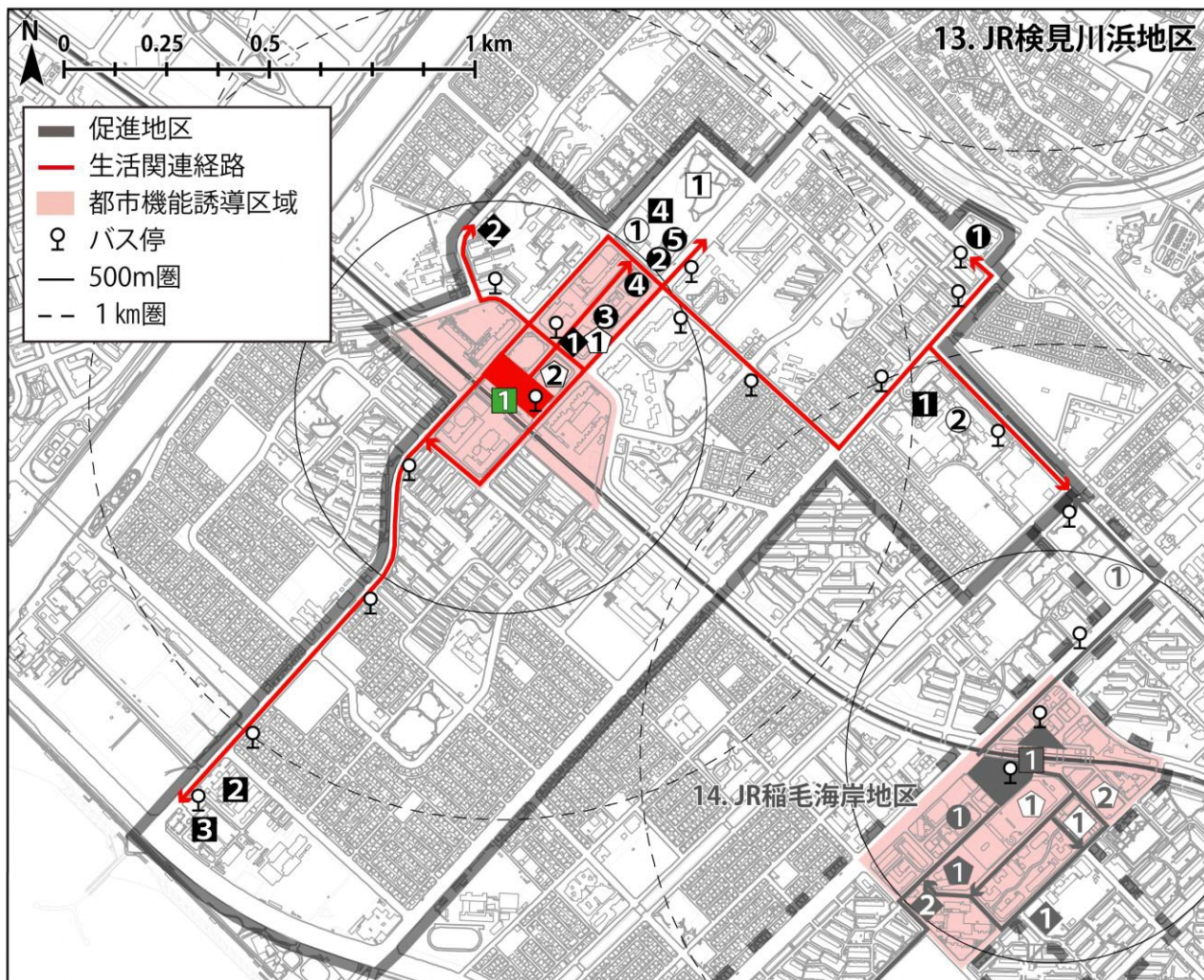
JR 検見川浜地区は駅周辺の人口が促進地区の中で最も多く、高齢化率も比較的高い地区です。駅前から北口方面は歩行者専用道となっており、沿道に主に地域住民の利用が想定される公共施設や大規模店舗が立地しています。駅を囲うように集合住宅が多く立地しており、北東側に都市機能誘導区域が設定されています。

駅や道路、主な公共施設は基本的にバリアフリー化され、連続して視覚障害者誘導用ブロックが敷設されています。広域から利用が想定される 3 つの病院 (東京歯科大学千葉歯科医療センター、千葉県救急医療センター、海浜病院) は駅から 1km 以上離れており、バス利用が多いことが想定されます。海浜病院内へのバス便は少ないことから、近隣の磯辺 8 丁目バス停の利便性向上やわかりやすい案内誘導が求められます。

JR 稲毛海岸駅との駅徒歩圏が重なっており、連続的な移動への配慮が求められます。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 駅前広場の利便性を向上します。
- バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。



種別	番号	施設名称
旅客施設	1	JR 検見川浜駅
公共施設	1	千葉西警察署
	2	美浜区役所 ※1
	3	千葉西県税事務所
	4	美浜郵便局
	5	西部市税事務所 ※1
福祉施設	1	千葉市あんしんケアセンター真砂 ※2
	2	真砂いきいきセンター
保健施設・病院	1	東京歯科大学千葉歯科医療センター ※3
	2	千葉県救急医療センター
	3	海浜病院
	4	美浜保健福祉センター ※4
文化・教養・教育施設	1	美浜文化ホール ※4
	2	東京歯科大学 ※3
大規模店舗	1	ショッピングセンターPIA ※2
	2	イオンスタイル検見川浜
都市公園	1	真砂中央公園



JR 検見川浜駅北口駅前広場



JR 検見川浜駅南口

※は同一建物内

14 JR 稲毛海岸地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	地域拠点	
面積(促進地区)	50.3ha	
旅客施設(3000人/日以上)乗降客数	JR 稲毛海岸駅	43,432人(令和元年度)
バス便数	稲毛海岸駅	334(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	10施設	
生活関連経路延長	約2,970m	
500m圏人口	13,208人	※JR 稲毛海岸駅を中心に500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	3,051人	
500m圏高齢化率	23%	
従前の基本構想からの主な変更点	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 検見川浜地区と重複しないように地区境界を精査 ・ 千葉市あんしんケアセンター高洲を含むよう地区拡大 	

※JRの乗降客数は乗車人員公表値を2倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

JR 稲毛海岸地区は駅周辺の人口が促進地区のうちで JR 検見川浜地区に次いで多く、高齢化率は平均的な地区です。駅から500m程度の範囲内に、大規模店舗や福祉施設が立地しています。

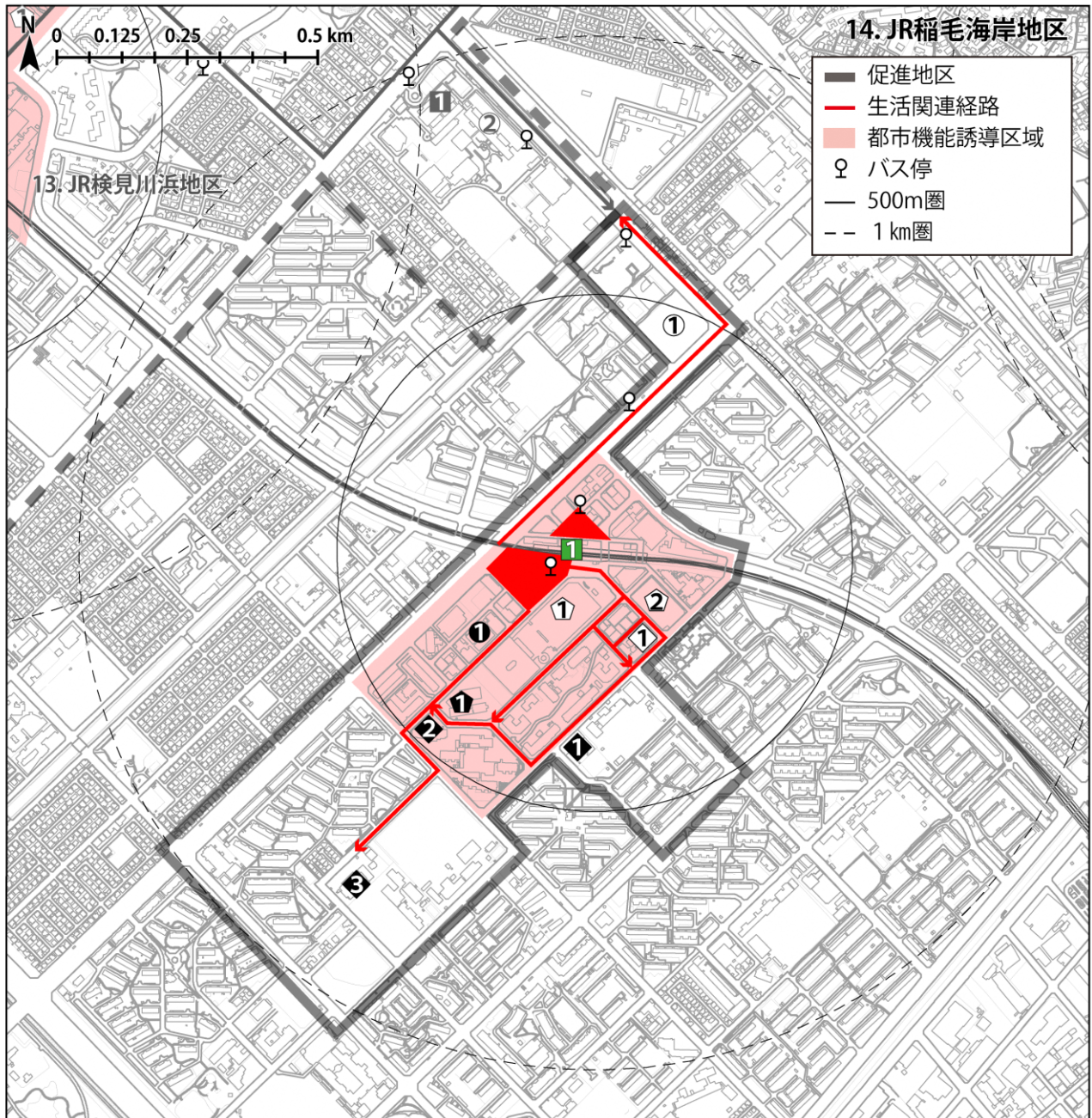
駅周辺の主な土地利用は商業及び住居であり、駅を囲うように集合住宅が多く立地しています。駅南側に都市機能誘導区域が設定されています。また、JR 稲毛海岸駅の乗降客数、バス便数は比較的多くなっています。

駅や道路、主な公共施設は基本的にバリアフリー化されていますが、整備から時間が経過している区間では、一部、歩道上の勾配や視覚障害者誘導用ブロックの劣化、色が不揃いの箇所が見受けられます。また、駐輪状況の改善を求める声もあり、ソフト的な対策も求められています。

JR 検見川浜駅との駅徒歩圏が重なっており、連続的な移動への配慮が求められます。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 駅前広場の利便性を向上します。



種別	番号	施設名称
旅客施設	①	JR 稲毛海岸駅
公共施設	①	稲毛海岸駅前郵便局
集会施設	①	高洲コミュニティセンター
福祉施設	①	千葉市あんしんケアセンター高洲
	②	美浜いきいきプラザ
	③	療育センター
文化・教養・教育施設	①	高洲スポーツセンター
大規模店舗	①	マリンピア
	②	イオンマリンピア専門館
宿泊施設	①	テトランゼ幕張稲毛海岸ホテル



JR 稲毛海岸駅



JR 稲毛海岸駅南口

15 モノレールスポーツセンター地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	連携地域拠点	
面積(促進地区)	99.9ha	
旅客施設(3000人/日以上)乗降客数	モノレール スポーツセンター駅	4,739人(令和元年度)
バス便数	スポーツセンター駅	280(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	5施設	
生活関連経路延長	約1,180m	
500m圏人口	4,582人	※モノレールスポーツセンター駅を中心に 500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	1,304人	
500m圏高齢化率	28%	
従前の基本構想からの 主な変更点	あやめ台団地都市機能誘導区域、あやめ台いきいきセンターを 含むよう地区拡大	

※バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

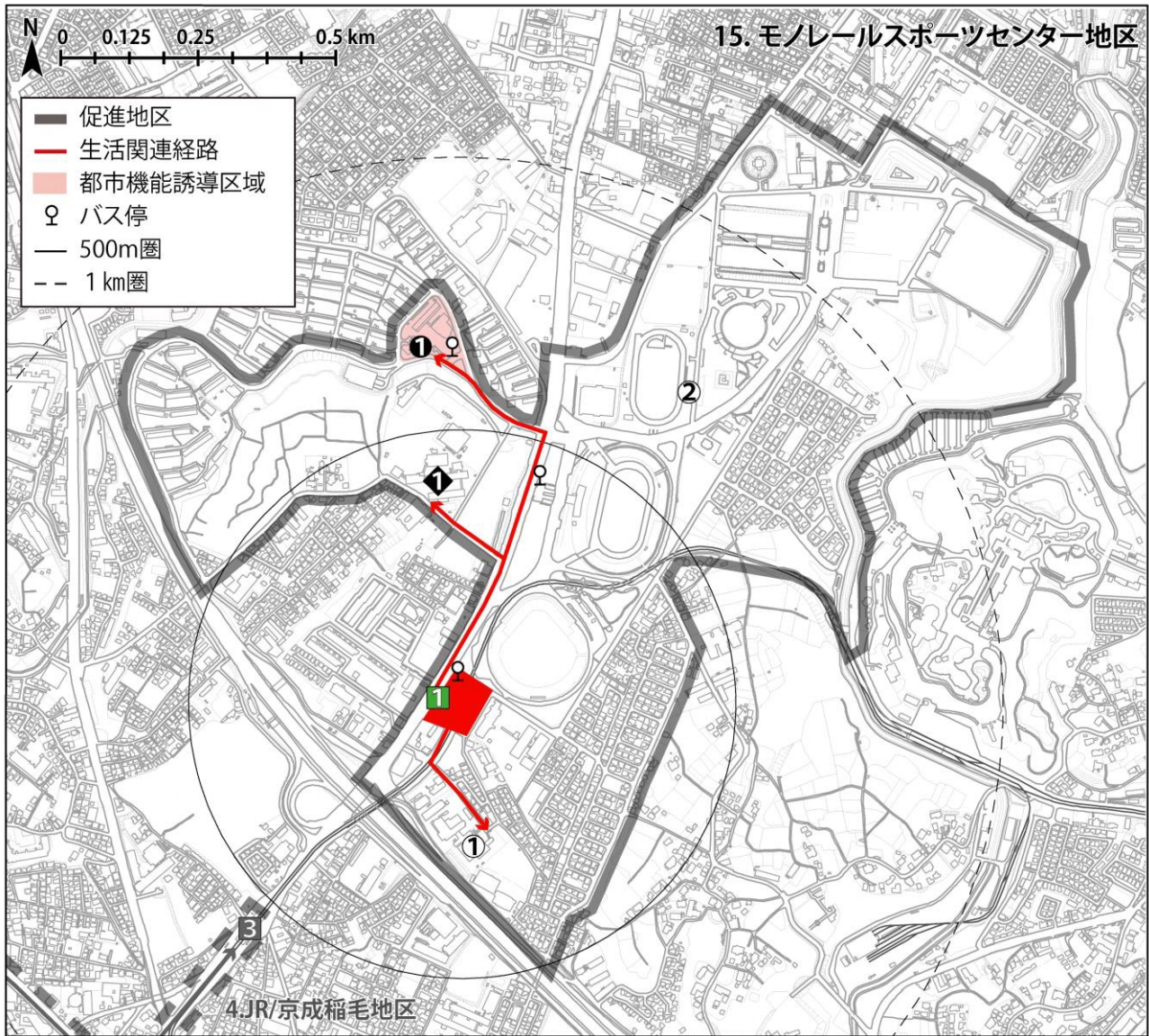
モノレールスポーツセンター地区は駅周辺の人口が促進地区のうちでも比較的少なく、高齢化率の比較的高い地区です。駅周辺の主な土地利用は住宅及び都市公園・緑地であり、北側に位置するあやめ台団地に都市機能誘導区域が設定されています。

モノレールスポーツセンター駅は交通結節点となっており、駅からのバス便数は平均的で、特にあやめ台団地方面へのアクセスが充実していますが、駅前広場における案内等は簡素なものとなっています。

千葉県総合スポーツセンターは老朽化した施設が多く、順次大規模改修を進めています。スポーツセンターへ至る経路は、歩道の凹凸が大きく危険な箇所が指摘されています。また、バスによる利用も想定されるため、バス停付近におけるわかりやすい案内誘導が求められます。あやめ台団地に至る経路は歩道が狭く、視覚障害者誘導用ブロックも設置されていません。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 駅前広場の利便性を向上します。



種別	番号	施設名称
旅客施設	①	モノレールスポーツセンター駅
公共施設	①	千葉あやめ台郵便局
福祉施設	◆	あやめ台いきいきセンター
文化・教養 ・教育施設	①	千葉県障害者スポーツ・レクリエーションセンター
	②	千葉県総合スポーツセンター



モノレールスポーツセンター駅



駅からスポーツセンターへの経路上の一部

16 モノレール千城台地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	地域拠点	
面積(促進地区)	57.6ha	
旅客施設(3000人/日以上)乗降客数	モノレール千城台駅	8,175人(令和元年度)
バス便数	千城台駅	245(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	10施設	
生活関連経路延長	約2,090m	
500m圏人口	4,932人	※モノレール千城台駅を中心に500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	1,877人	
500m圏高齢化率	38%	
従前の基本構想からの主な変更点	変更なし	

※バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

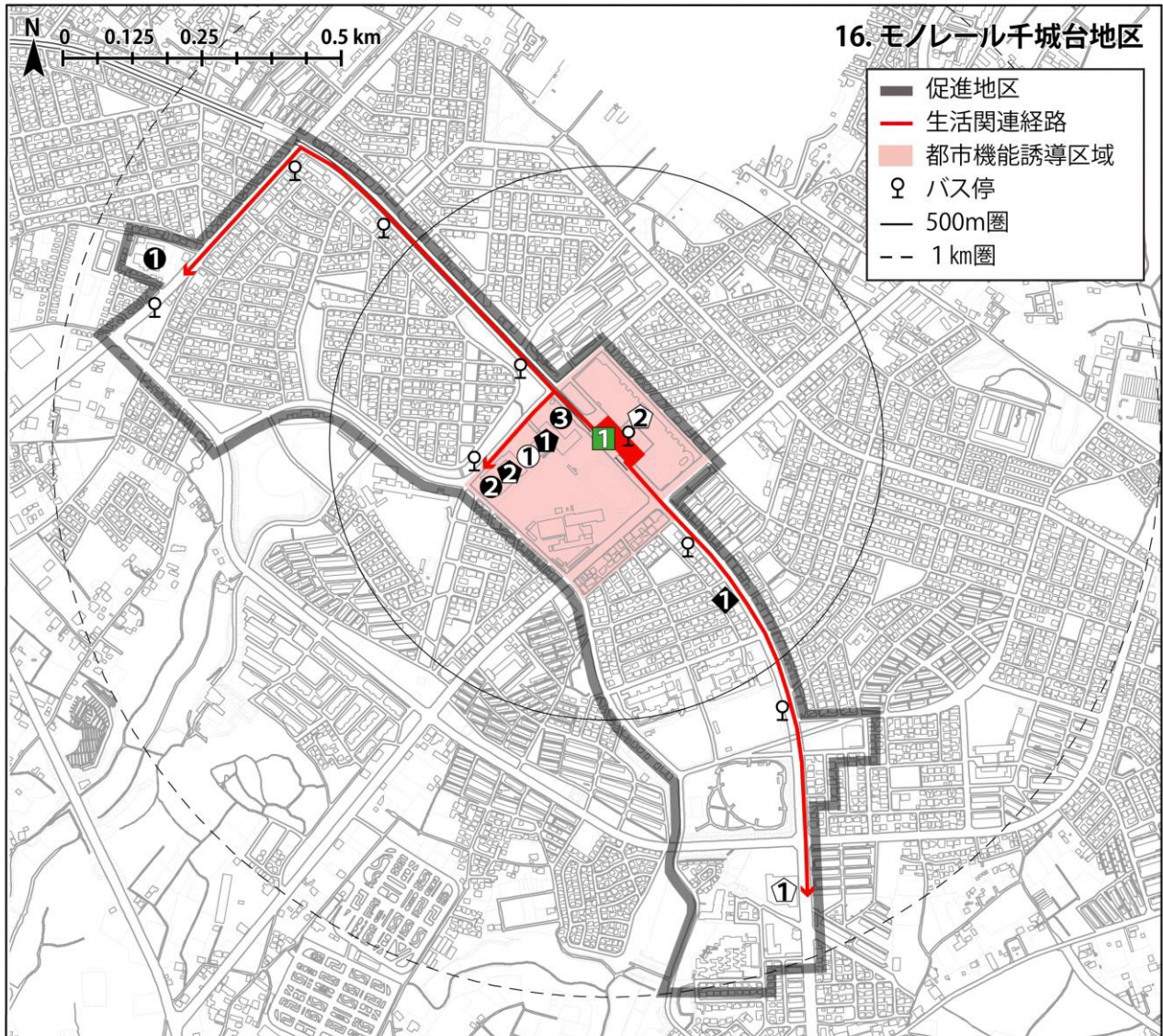
モノレール千城台地区は駅周辺の人口が促進地区のうちでも比較的少なく、高齢化率の高い地区です。駅から300m程度の範囲内に、集会施設等が集中して立地しています。

駅周辺の主な土地利用は商業及び住宅であり、南西側に都市機能誘導区域が設定されています。バス便数は平均的で、特に千葉駅方面へのアクセスが充実しています。

駅や道路、主な公共施設は基本的にバリアフリー化されていますが、整備時期が古い区間では、舗装のがたつきや視覚障害者誘導用ブロックの規格が不揃いの箇所が見受けられます。また、駅前広場においては歩道の狭い箇所や案内が十分でない箇所があり、バス停については、停車位置により看板や柱と重なり乗車しにくい等の声があり、改善が求められています。

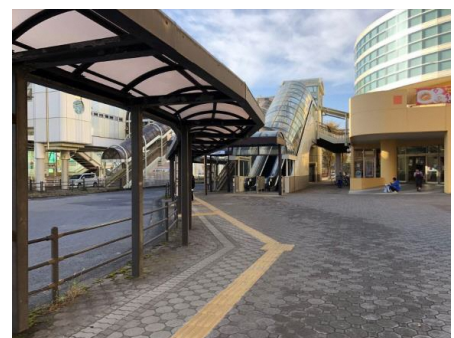
■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 駅前広場の利便性を向上します。

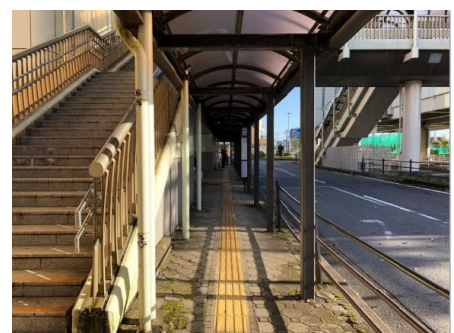


種別	番号	施設名称
旅客施設	1	モノレール千城台駅
公共施設	1	千葉東警察署
	2	千城台市民センター ※1
	3	千城台郵便局
集会施設	1	千城台公民館
	2	千城台コミュニティセンター ※1
福祉施設	1	千葉市あんしんケアセンター千城台
文化・教養 ・教育施設	1	若葉図書館
	1	フードスクエア千城台店
大規模店舗	2	イコアス千城台

※は同一建物内



モノレール千城台駅



モノレール千城台駅前バス停

17 JR 海浜幕張地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	都心	
面積(促進地区)	381.0ha	
旅客施設(3000人/日以上)乗降客数	JR 海浜幕張駅	136,222人(令和元年度)
バス便数	海浜幕張駅	712(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
	海浜幕張駅南口	126(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	30施設	
生活関連経路延長	約9,330m	
500m圏人口	1,565人	※JR 海浜幕張駅を中心に500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	128人	
500m圏高齢化率	8%	
従前の基本構想からの主な変更点	<ul style="list-style-type: none"> ・JR/京成幕張地区と重複しないように地区境界を精査 ・千葉県運転免許センターを含むよう地区拡大 ・イオンモール幕張新都心及び新駅を含むよう地区拡大 	

※JRの乗降客数は乗車人員公表値を2倍した値 バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

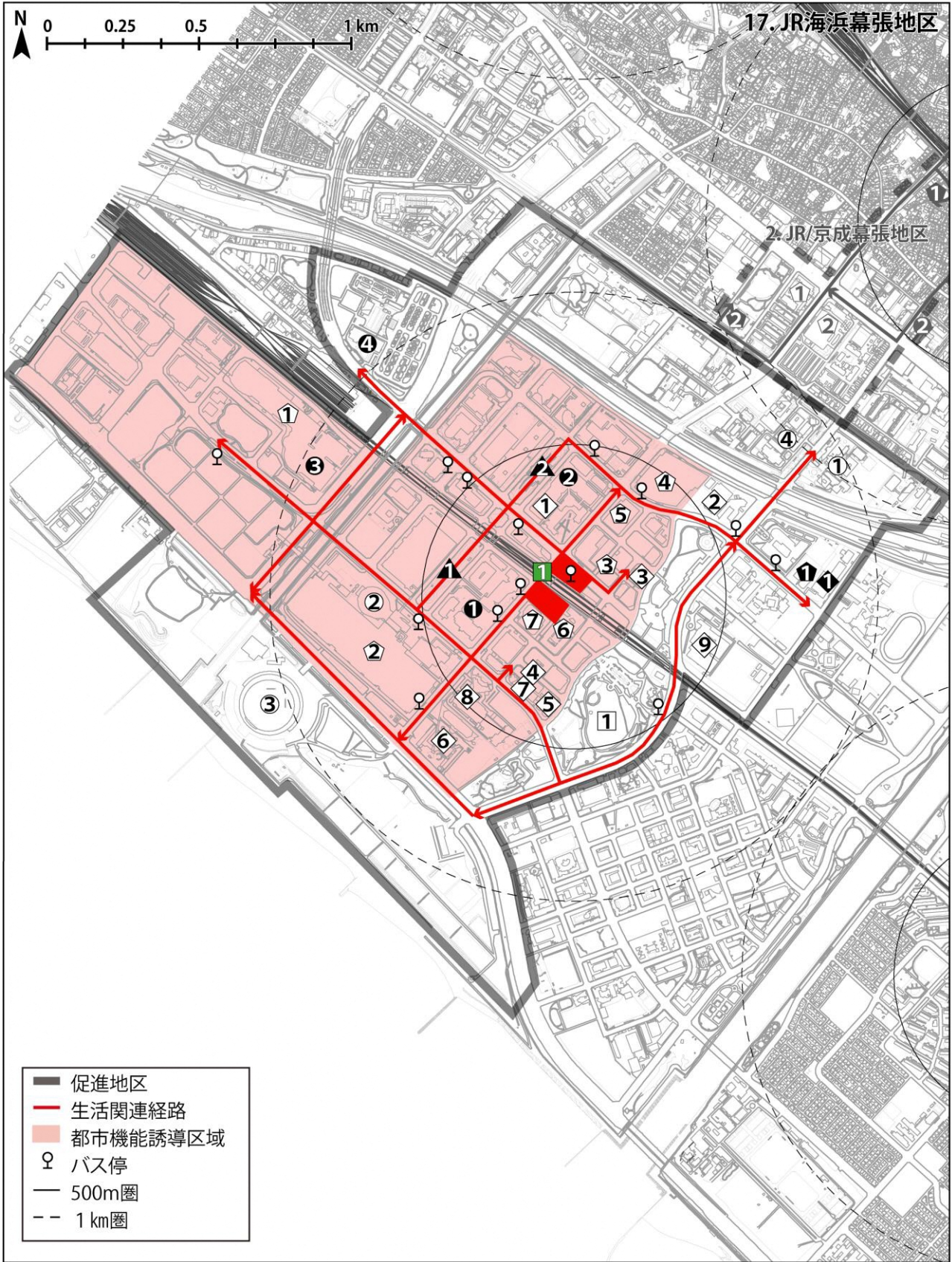
JR 海浜幕張地区は駅周辺の人口が促進地区のうちで最も少なく、高齢化率も最も低い地区です。駅から500m程度の範囲内に、大規模店舗や宿泊施設が立地しています。

駅周辺の主な土地利用は商業であり、南側に広く都市機能誘導区域が設定されています。JR 海浜幕張駅の乗降客数は千葉都心に次いで多く、バスは幕張新都心の地域内や幕張本郷駅方面で充実しています。また、地区の西側では新駅の設置が進められており、併せてその周辺地区の住宅開発が予定されています。

駅周辺は歩行者デッキで結ばれ、比較的バリアフリー化が進行しています。また、幕張メッセが東京2020大会の会場となることを受け、駅から会場周辺までの再整備が実施されています。一方、北口駅前広場は多くのバス便数に対して、島型の停留所となっており車道を横断する必要があるため、停留所への安全なアクセスや情報提供が十分でない部分が指摘されています。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 関連するまちづくり事業等に合わせた連続的・一体的なバリアフリー化を図ります。
- バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。



種別	番号	施設名称
旅客施設	1	JR 海浜幕張駅
公共施設	1	ワールドビジネスガーデン内郵便局
	2	幕張テクノガーデン内郵便局 ※1
	3	イオンモール幕張新都心内郵便局 ※2
	4	千葉運転免許センター
集会施設	1	幕張勤労市民プラザ
福祉施設	1	障害者職業総合センター
文化・教養・教育施設	1	県立保健医療大学
	2	幕張メッセ
	3	ZOZO マリンスタジアム
	4	放送大学
大規模店舗	1	イオンモール幕張新都心 ※2
	2	幕張メッセ国際展示場
	3	スーク海浜幕張
	4	イオン幕張店
	5	ROOM DECO かねたや幕張新都心店
	6	三井アウトレットパーク幕張
	7	プレナ幕張
宿泊施設	1	セミナーハウス クロス・ウェーブ幕張 ※1
	2	幕張国際研修センター
	3	ホテルスプリングス幕張
	4	ホテルグリーンタワー幕張
	5	ホテル ザ・マンハッタン
	6	アパホテル&リゾート〈東京ベイ幕張〉
	7	ホテル フランクス
	8	ホテルニューオータニ幕張
	9	JA共済幕張研修センター
都市公園	1	幕張海浜公園
駐車場	▲	千葉県幕張新都心第一地下駐車場
	▲	千葉県幕張新都心第二地下駐車場

※は同一建物内



JR 海浜幕張駅駅前広場



国際大通りの歩道



イオンモール幕張新都心

18 市立青葉病院周辺地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	なし	
面積(促進地区)	242.0ha	
旅客施設(3000人/日以上)乗降客数	京成千葉寺駅	4,907人(令和元年度)
バス便数	市立青葉病院	154(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
	千葉寺駅	35(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
	千葉寺駅入口	30(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	10施設	
生活関連経路延長	約2,340m	
500m圏人口	4,448人	※市立青葉病院を中心に500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	1,069人	
500m圏高齢化率	24%	
従前の基本構想からの主な変更点	変更なし	

※バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

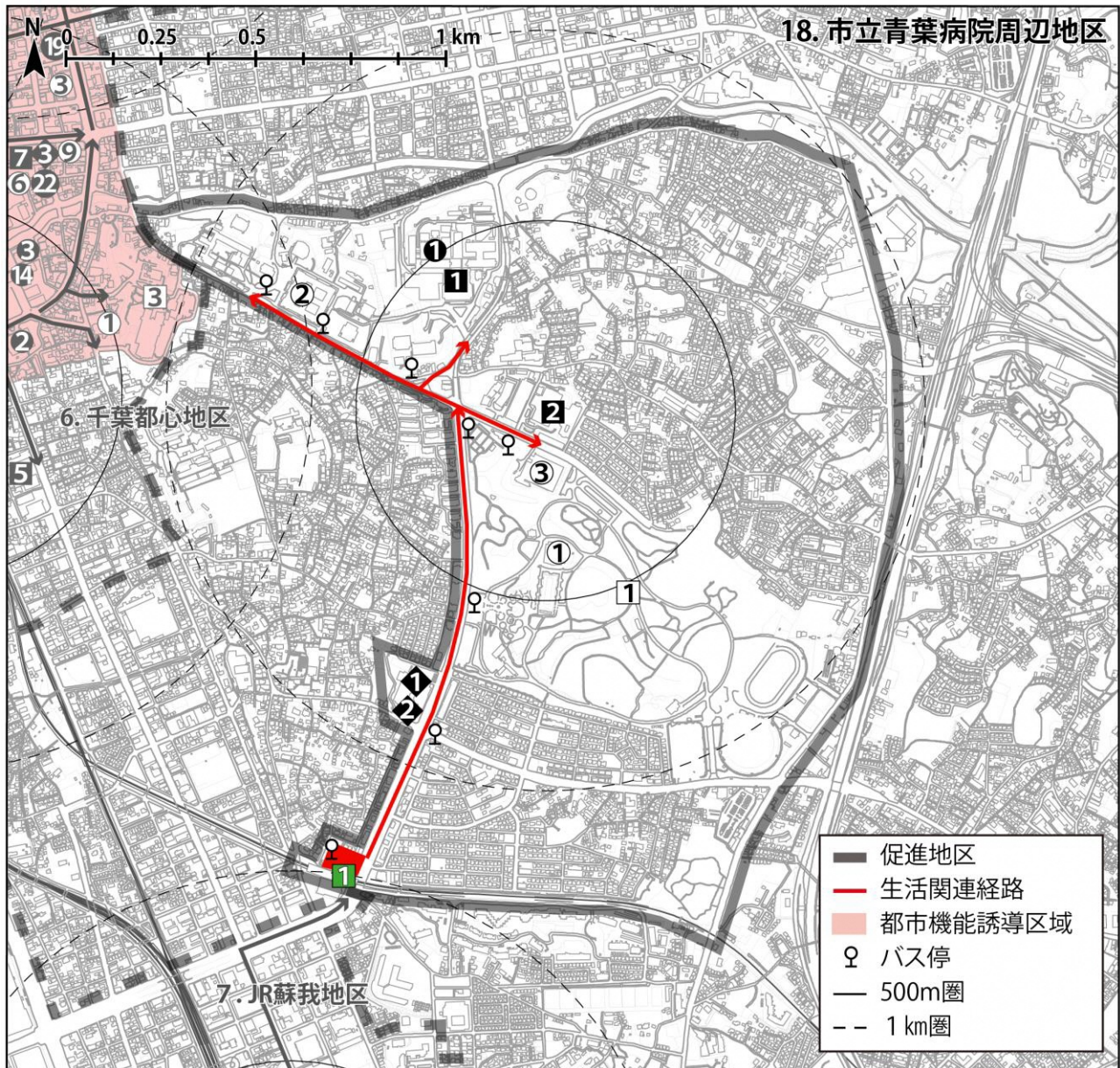
市立青葉病院周辺地区は、複数の病院や障害者施設が集積しており、促進地区の中で唯一都市機能誘導区域を含まない地域です。青葉病院周辺の人口は促進地区のうちでも比較的少なく、高齢化率は平均的です。青葉病院周辺の主な土地利用は住宅・公共公益用地・都市公園等です。バス便数は促進地区の中では比較的少ないですが、千葉駅方面へのアクセスが充実しています。

青葉病院から最寄りの京成千葉寺駅までは1.5km程度あり、主にバスによるアクセスが見込まれることから、バス利用環境の向上が求められます。

京成千葉寺駅には多機能トイレが無く、一般トイレ出入口には階段があることから、改善が求められています。駅や道路、主な公共施設は基本的にバリアフリー化され、連続して視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていますが、整備時期が古い区間では、一部舗装のがたつきや視覚障害者誘導用ブロックの色や規格が不揃いの箇所が見受けられます。

■バリアフリー方針

- 駅から主な生活関連施設間の歩行環境の向上を図ります。
- 駅前広場の利便性を向上します。
- バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。



種別	番号	施設名称
旅客施設	1	京成千葉寺駅
公共施設	1	千葉大学病院内簡易郵便局 ※1
福祉施設	1	障害者福祉センター ※2
	2	千葉市ハーモニープラザ ※2
保健施設 ・病院	1	国立大学法人 千葉大学医学部附属病院 ※1
	2	青葉病院
文化・教養 ・教育施設	1	芸術文化ホール
	2	国立大学法人 千葉大学亥鼻キャンパス
	3	中央博物館
都市公園	1	青葉の森公園

※は同一建物内



京成千葉寺駅



市立青葉病院

19 大宮台団地地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	連携地域拠点	
面積(促進地区)	2.1ha	
バス便数	大宮団地	140(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	3施設	
生活関連経路延長	約130m	
500m圏人口	2,847人	※千葉中央バス大宮団地バスターミナルを中心に 500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	1,232人	
500m圏高齢化率	43%	
従前の基本構想からの 主な変更点	都市機能誘導区域が指定されている団地で、大宮台連絡所、千葉大宮郵便局、千葉市あんしんケアセンター大宮台を含むよう地区設定	

※バス便数は千葉市立地適正化計画データより

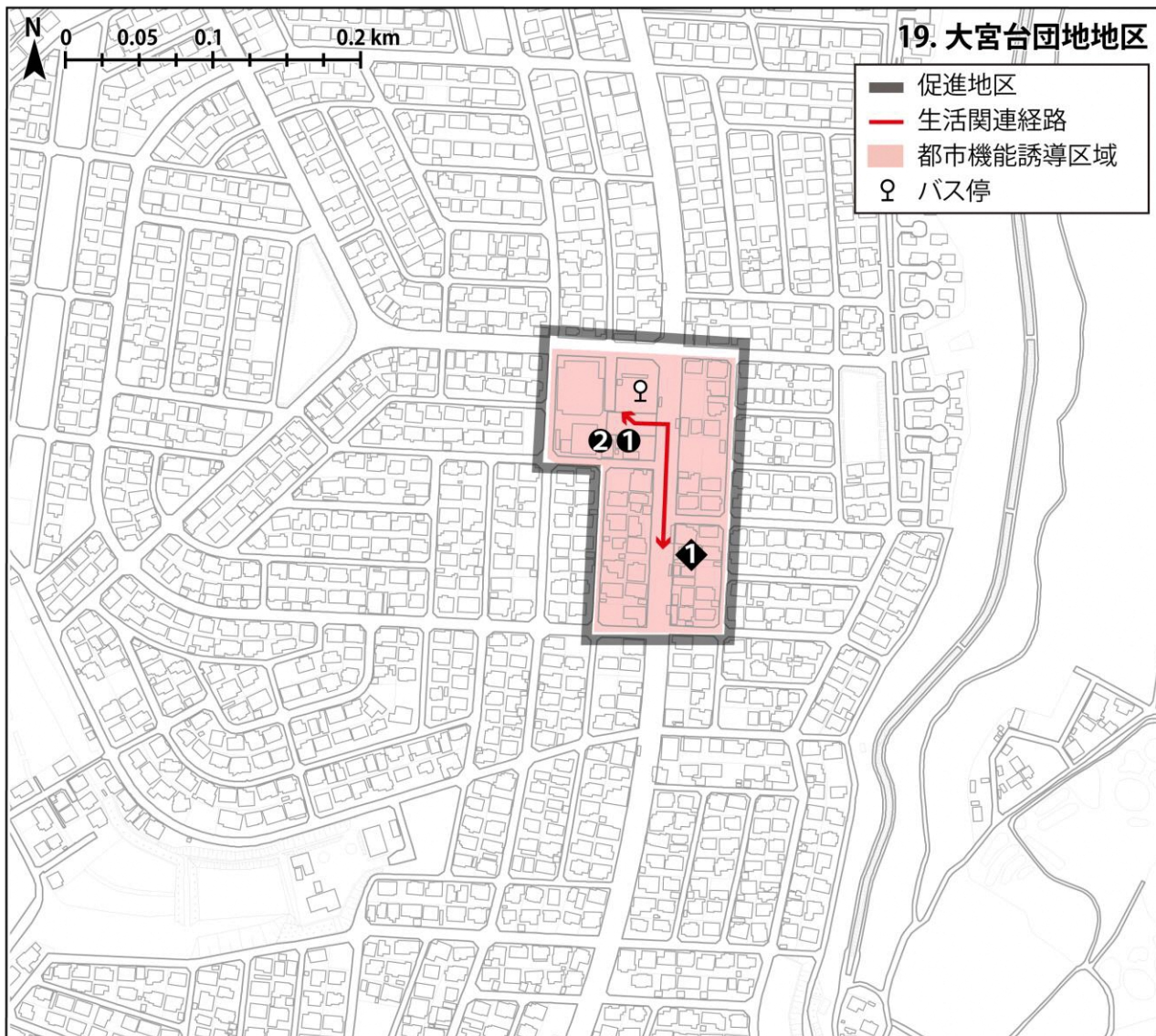
■地区の特徴と課題

大宮台団地地区は500m圏人口が促進地区のうちでも少なく、高齢化率がこてはし台団地地区に次いで高い地区です。アクセスの拠点となる大宮団地バスターミナルの南側に公共施設、福祉施設が立地し、コンパクトに都市機能誘導区域が設定されています。バスは千葉駅方面へのアクセスが比較的充実しています。

バス停から生活関連施設間において、案内誘導や出入口の移動の連続性が十分ではない状況が見受けられ、経路・施設間の一体的なバリアフリー化が求められます。また、大宮団地バスターミナルを中心にバス利用者が多く見込まれることから、バスの利用環境の向上が求められます。

■バリアフリー方針

- バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。



種別	番号	施設名称
公共施設	①	大宮台連絡所
	②	千葉大宮郵便局
福祉施設	①	千葉市あんしんケアセンター大宮台



大宮団地バスターミナル



大宮台連絡所・千葉大宮郵便局

20 こてはし台団地地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	連携地域拠点	
面積(促進地区)	1.7ha	
バス便数	こてはし第三	98(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	3施設	
生活関連経路延長	約140m	
500m圏人口	2,776人	※こてはし第三バス停を中心に500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	1,216人	
500m圏高齢化率	44%	
従前の基本構想からの主な変更点	都市機能誘導区域が指定されている団地で、千葉こてはし台郵便局、千葉市あんしんケアセンターこてはし台、花見川図書館を含むよう地区設定	

※バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

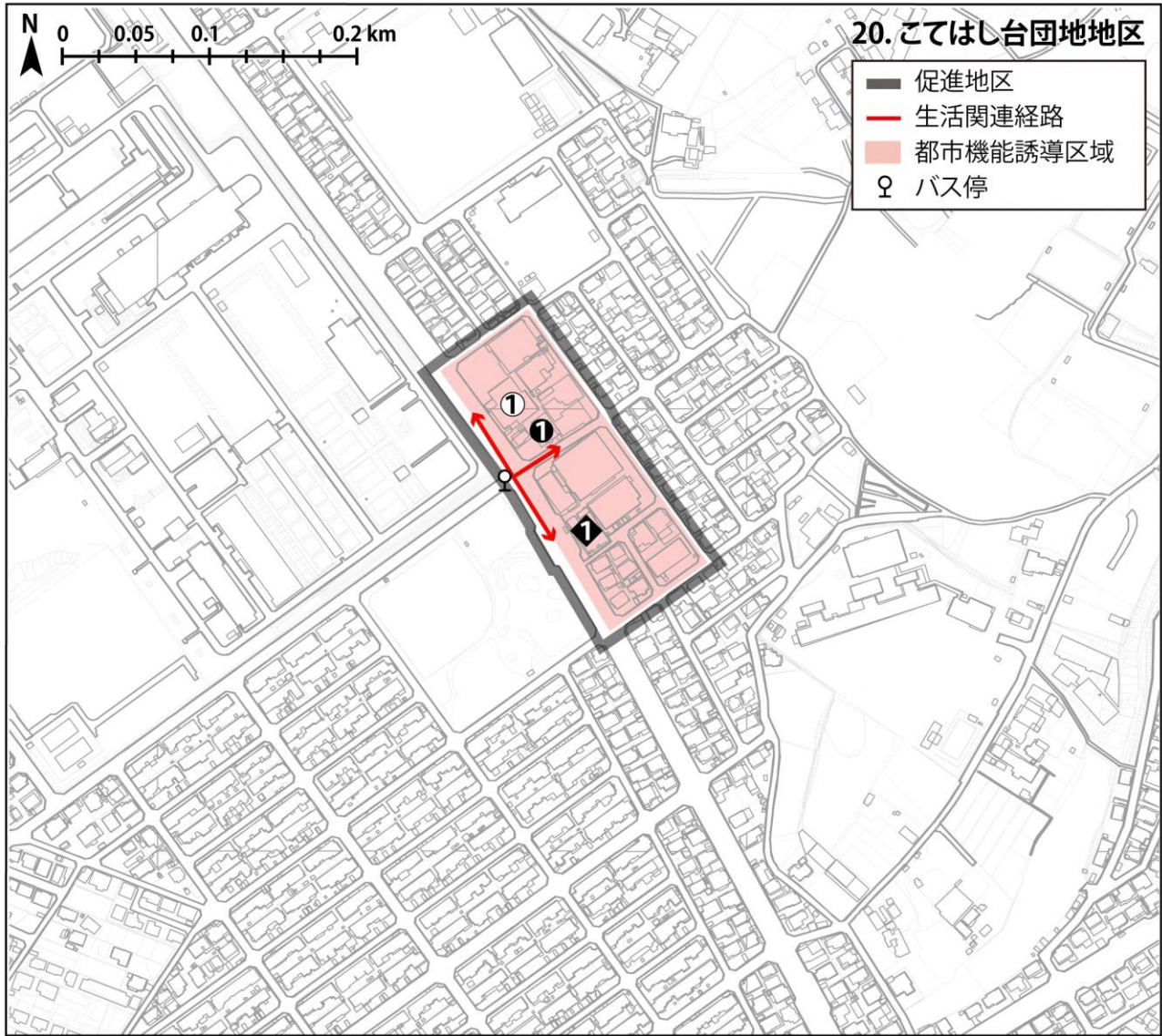
こてはし台団地地区は500m圏人口が促進地区のうちでもJR海浜幕張駅地区に次いで少なく、高齢化率が最も高い地区です。

こてはし第三バス停から概ね100m程度の範囲内に公共施設、福祉施設、文化施設が立地しており、コンパクトに都市機能誘導区域が設定されています。

バスは八千代市内の京成勝田台駅方面へのアクセスが比較的充実していますが、一部バス停留所においては、休憩施設等の設備が十分でなく、利用環境の向上が必要となっています。また、バス停留所には視覚障害者誘導用ブロックが設置されておらず、停留所から生活関連施設間の経路において移動の連続性の向上が求められます。

■バリアフリー方針

- バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。



種別	番号	施設名称
公共施設	①	千葉こてはし台郵便局
福祉施設	④	千葉市あんしんケアセンターこてはし台
文化・教養 ・教育施設	①	花見川図書館



千葉こてはし台郵便局



花見川図書館

21 さつきが丘団地地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	連携地域拠点	
面積(促進地区)	4.8ha	
バス便数	さつきが丘第二	210(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	5施設	
生活関連経路延長	約700m	
500m圏人口	6,366人	※さつきが丘第二バス停を中心に500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	2,095人	
500m圏高齢化率	33%	
従前の基本構想からの主な変更点	都市機能誘導区域が指定されている団地で、さつきが丘市民センター、花見川郵便局、さつきが丘公民館、千葉市あんしんケアセンターさつきが丘、さつきが丘いきいきセンターを含むよう地区設定	

※バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

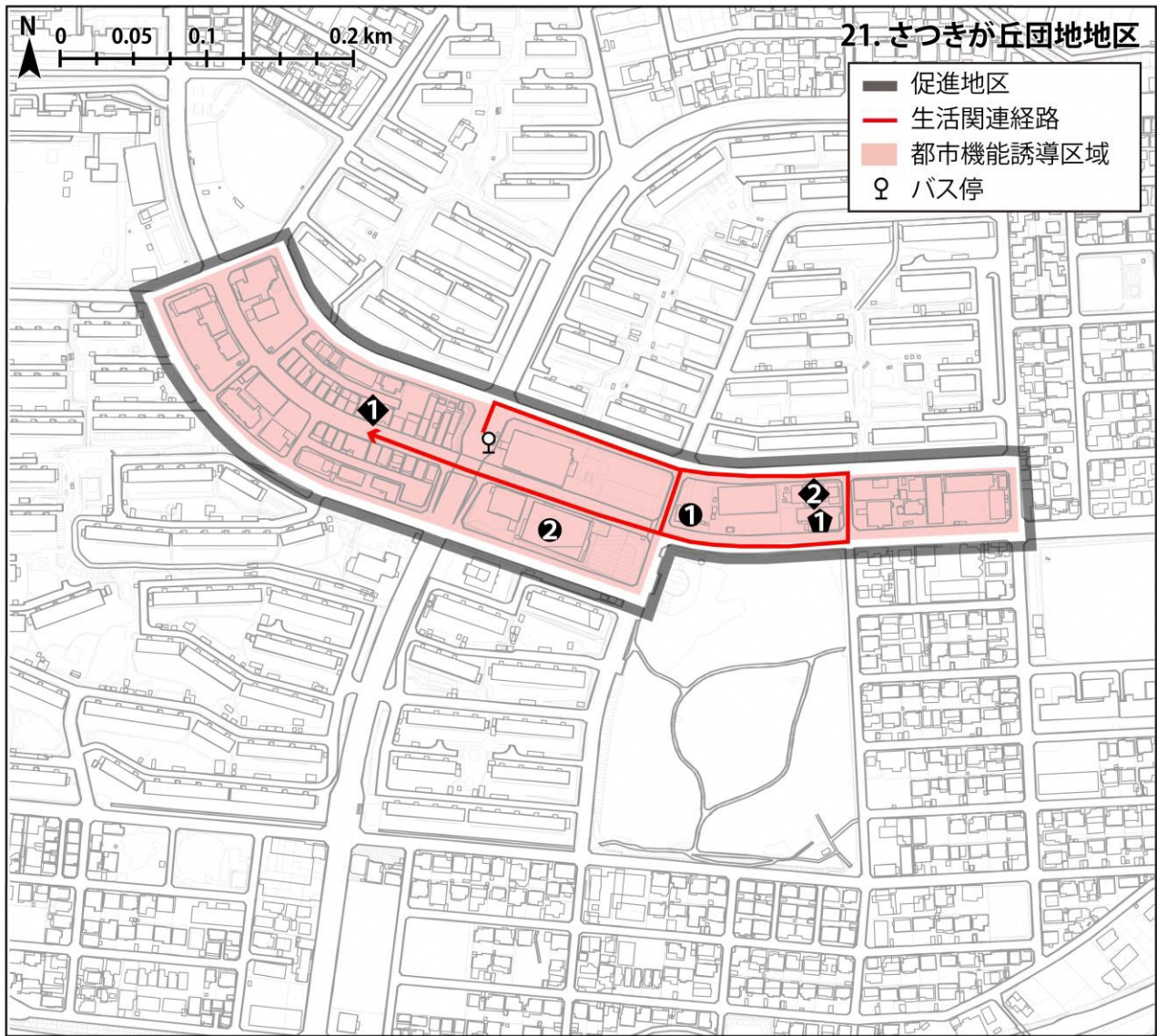
さつきが丘団地地区は500m圏人口が促進地区のうちでも平均的で、高齢化率の高い地区です。バス停から200m程度の範囲内に公共施設や福祉施設が立地しており、東西に細長く都市機能誘導区域が設定されています。

バスはJR新検見川駅方面のアクセスが充実しています。

バス停留所前面の道路と立体交差する形で歩行者専用道があり、商店街や生活関連施設が面しています。道路との高低差があり、最短経路が階段や坂道となっていることから、施設への安全なバリアフリー経路がわかりにくい箇所が見受けられます。

■バリアフリー方針

- バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。



種別	番号	施設名称
公共施設	①	さつきが丘市民センター
	②	花見川郵便局
集会施設	①	さつきが丘公民館
福祉施設	①	千葉県あんしんケアセンターさつきが丘
	②	さつきが丘いきいきセンター



さつきが丘市民センター



さつきが丘公民館

22 花見川団地地区

■地区の概要

位置づけ (立地適正化計画)	連携地域拠点	
面積(促進地区)	7.6ha	
バス便数	花見川交番	155(本/日)・片道(上下線平均)(2017年)
生活関連施設数	4施設	
生活関連経路延長	約570m	
500m圏人口	9,167人	※花見川交番バス停を中心に500m圏の範囲で算出 (2015年国勢調査4次(500m)メッシュ)
500m圏高齢者数	3,728人	
500m圏高齢化率	41%	
従前の基本構想からの 主な変更点	都市機能誘導区域が指定されている団地で、花見川市民センター、花見川団地内郵便局、千葉市あんしんケアセンター花見川、花見川図書館花見川団地分館を含むよう地区設定	

※バス便数は千葉市立地適正化計画データより

■地区の特徴と課題

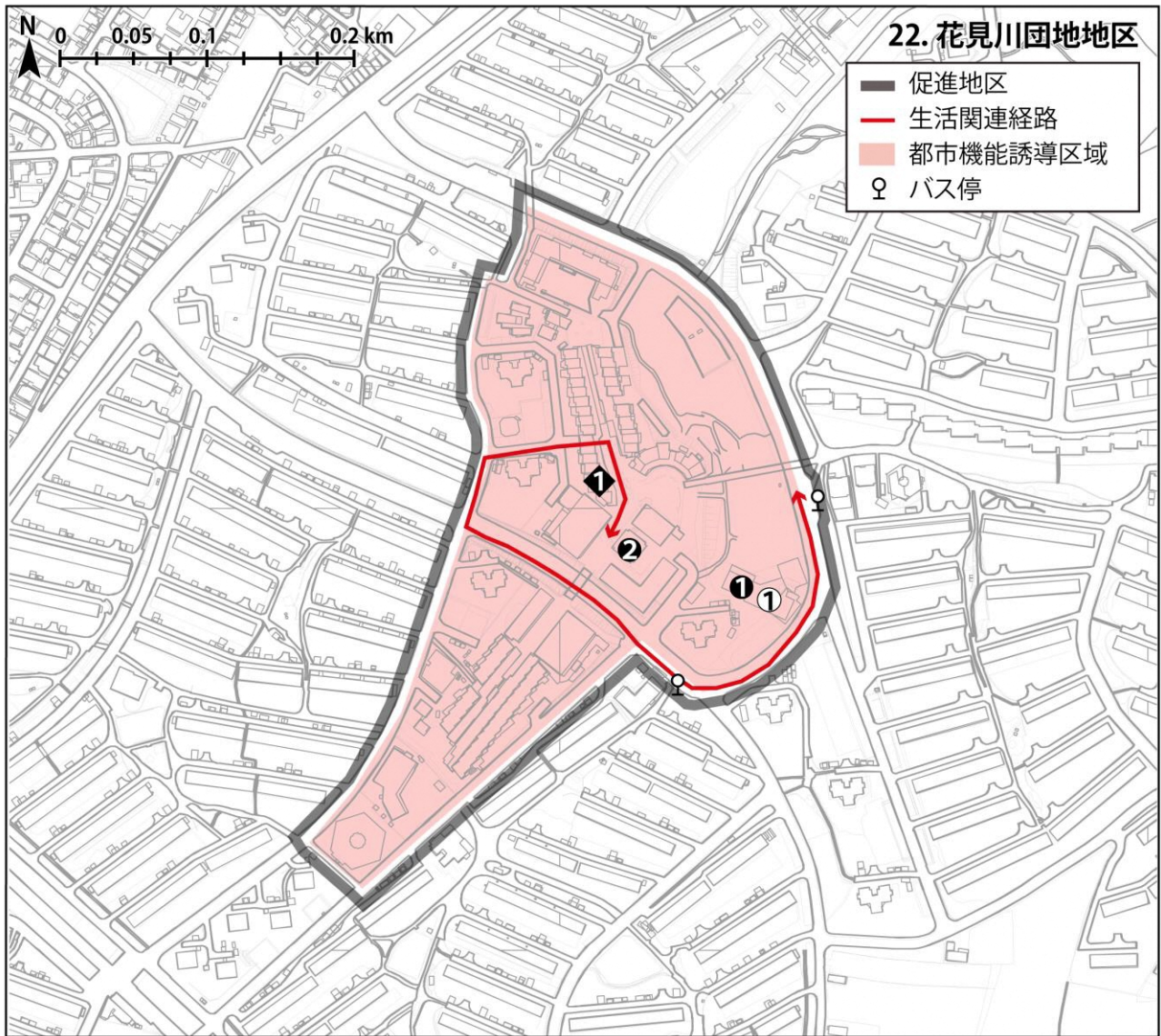
花見川団地地区は500m圏人口が促進地区のうちでも多く、高齢化率の高い地区です。バス停から概ね100mの範囲内に公共施設や福祉施設が立地しています。

バス停留所前面の道路に対して高台に団地を形成しており、生活関連施設の一部も立地しています。道路との高低差があり、最短経路が階段や坂道となっていることから、施設への安全なバリアフリー経路がわかりにくい箇所が見受けられます。

視覚障害者誘導用ブロックは花見川図書館花見川団地分館付近にのみ設置されており、全体的な新設が必要です。

■バリアフリー方針

- バス停留所の利用環境の向上、及びバス停留所と生活関連施設間の安全・安心な誘導を図ります。



種別	番号	施設名称
公共施設	①	花見川市民センター ※1
	②	花見川団地内郵便局
福祉施設	◆	千葉市あんしんケアセンター花見川
文化・教養 ・教育施設	①	花見川図書館花見川団地分館 ※1

※は同一建物内



あんしんケアセンター花見川



花見川図書館花見川団地分館
・市民センター

第7章 全市における取組の促進

全市においてバリアフリー化の取組を促進していくにあたり、施設整備などによるハード面におけるバリアフリー化とあわせて、心のバリアフリーや情報のバリアフリーなどソフト面のバリアフリー化の促進が必要です。

障害者基本法の一部改正（平成23年8月施行）や障害者差別解消法（平成28年4月施行）など、障害者権利条約の批准に向けた累次の制度改正により、「障害の社会モデル」、すなわち「障害」とは個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという考え方が明確化されました。本市においても、パラスポーツ大会が頻繁に開催され、試合観戦や体験を通して、子どもから大人まで、身近に障害及び障害者に関する理解と認識を深める機会が増えてきております。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大の危惧による声かけの減少などにより、これまで以上に高齢者、障害者等が移動や施設の利用に不便が生じている状況も指摘されており、ソフト施策の充実がより一層求められております。

これらの社会情勢の変化を踏まえ、関連する本市の個別部門計画とも連携し、バリアフリー化の促進のために必要な全市的な取組として以下を促進していきます。

7.1 心のバリアフリーの促進

バリアフリー法に基づく基本方針の改正（令和2年6月施行）では、移動等円滑化に関する住民等の理解の増進及び協力の確保に関する事項を促進方針に記載することが明記されました。

これを踏まえ、心のバリアフリーや情報のバリアフリー等に係る以下の取組を検討・促進し、誰もが自然に助け合い、快適に過ごせる環境を整備していきます。

- ①高齢者、障害者等との交流の場を設置し、ふれあうことによるバリアフリーの意識づくりを推進します。
- ②講演会や研修を実施し、高齢者、障害者等への理解を広めます。
- ③学校教育や生涯学習等で、介助体験、疑似体験、パラスポーツ体験に取り組むなど、あらゆる世代で高齢者、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。



まち歩き点検ワークショップ



パラスポーツ体験

- ④本市職員等関係者に対し、対応要領に沿った計画的な研修を実施します。
- ⑤障害者差別に関する相談窓口を設置し相談に対応するとともに、講習会などの啓発活動を実施します。
- ⑥各種障害者等に関するマークの啓発・広報を行い、配慮が必要な人に関する正しい知識及び理解を促進します。
- ⑦バリアフリー学習や広報を通じ、障害者等用駐車区画の適正な利用などを含めた交通及び設備利用に関するルールの徹底とマナー向上を図ります。
- ⑧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、道路管理者と交通管理者が連携して、市民や事業者に理解と協力を求めるための啓発・広報活動を実施します。

7.2 情報のバリアフリーの促進

- ⑨バリアフリー化された施設の情報を、駅周辺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が得やすくなるよう取り組みます。
- ⑩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。
- ⑪バリアフリーマップ（千葉県：ちばバリアフリーマップ）によるバリアフリー情報の提供を行っていきます。
- ⑫道路や公園などの維持管理を徹底するため、市民による意見投稿システム「ちばレポ」の周知を図ります。

7.3 施設整備に伴うバリアフリー化の促進

- ⑬施設整備や改修等の事業機会を捉え、各事業者や施設設置管理者等が本マスタープランに掲げたバリアフリー化促進に向けた配慮事項を踏まえてバリアフリーに係る整備を推進することにより、市全域でバリアフリー化の促進を図ります。

7.4 外出支援の取組の促進

- ⑭福祉有償運送事業や福祉タクシーなどの福祉移送サービスの利用を促進することにより、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人にとっての、日々の生活を支える第二の足を確保します。
- ⑮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。

7.5 地域における一体的な取組の促進

- ⑯地域の実情に応じて地域住民と連携し、バリアフリー化等の環境整備を促進します。
- ⑰災害時に避難行動要支援者の避難を可能にするため、地域で避難支援を行う体制の整備に努めます。
- ⑱公立小中学校におけるバリアフリー化等の環境整備を推進します。

第8章 バリアフリーマスタープランの実現に向けて

以下に示す推進の枠組みにより、バリアフリーマスタープランの実現を推進していきます。

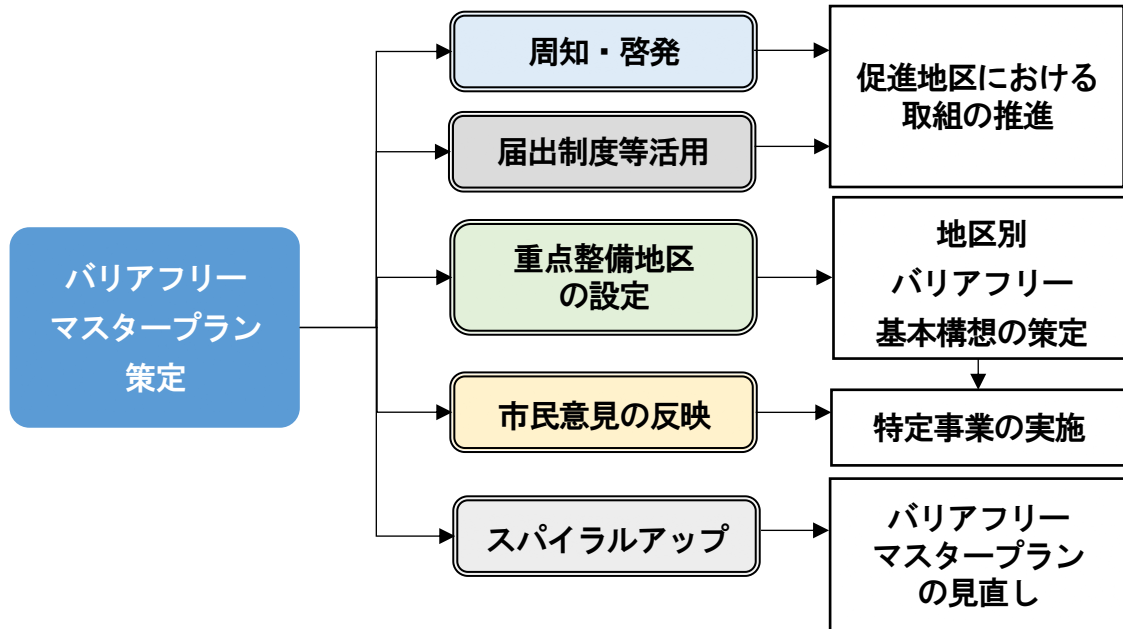


図 58 バリアフリーマスタープランの推進の枠組み

8.1 市民及び関係事業者へのマスタープランの周知・啓発

本マスタープランに基づく取組を推進するため、事業者説明会等を開催し、生活関連施設に設定した施設設置管理者をはじめ、関係する事業者や庁内の関係所管へマスタープランの内容を周知していきます。

また、本マスタープランの進捗状況や、今後作成予定の基本構想、特定事業計画の内容など、バリアフリー施策の推進に関する情報を一元的にまとめ、市民に提供できるよう本市のホームページ等において情報公開を行います。また、前章に示した心のバリアフリーの促進にもあわせて取り組むことで、バリアフリーに対する市民意識の醸成・啓発に努めます。

8.2 届出制度等による事業内容の調整

マスタープランにおける促進地区では、旅客施設の建設、道路の新設等であって、他の施設と接する部分について移動等円滑化に支障を及ぼすおそれのあるものをしてしようとする公共交通事業者等又は道路管理者は、当該行為に着手する三十日前までに市町村に届け出ることとされています。

市は、届出に係る行為が移動等円滑化の促進を図る上で支障があると考えられる場合、届出者に対し必要な措置の実施を要請できることとなっており、これによりバリアフリー化に配慮した事業内容への調整を図ります。

届出対象となる施設及び行為は次の通りです。

表 27 届出対象となる行為

届出施設	届出対象となる行為（施行令第 25 条）
旅客施設 （生活関連施設）	下記の部分の新設又は構造若しくは配置の変更 <ul style="list-style-type: none"> ホームから他の旅客施設（生活関連施設）との間の経路 ホームから生活関連経路である道路（駅前広場を含む道路法による道路）との間の経路 <u>当該施設に接する公共用通路等（道路以外）※との間の経路</u> ホームから連続したバリアフリールートとなる出入口
道路 （生活関連経路）	下記に接する道路（駅前広場を含む道路法による道路）の新設、改築又は修繕 <ul style="list-style-type: none"> <u>旅客施設（生活関連施設）の出入口</u> <u>旅客施設（生活関連施設）に接する公共用通路等（道路以外）※</u>

※下線部についてマスタープランで指定するものとされている

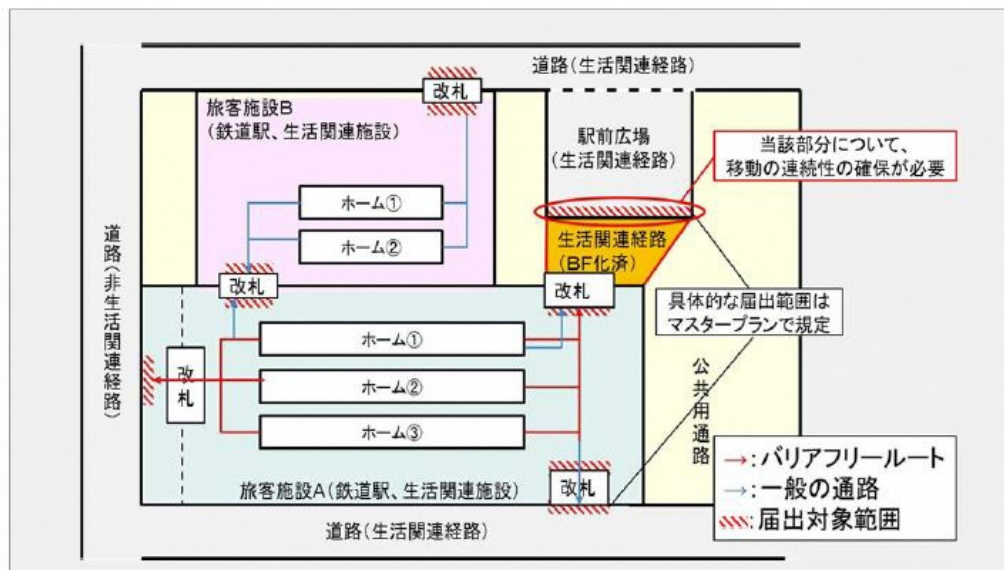


図 59 届出対象範囲のイメージ

(出典:移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン)

市内の駅出入口や駅前広場は基本的に道路法による道路となっており、生活関連施設である旅客施設で出入口の新設や改変を行う際には、原則として届出の対象となります。また、通路による乗換経路がある場合や、駅出入口から道路に出るまでに道路以外の公共用通路等を経由する場合は、それらの通路等との間の経路に改変がある場合も届出対象とします(商業施設へ直結する出入口等は対象となりません)。

道路においては、駅出入口と接する部分の新設や改築、修繕を行う場合にはすべて届出の対象とします。また、道路から駅出入口までに道路以外の公共用通路等を経由する場合は、それらの通路と接する部分における行為も届出対象とします。

届出の対象となる事業として旅客施設周辺におけるまちづくり事業や駅前広場再整備事業等が考えられますが、これらはバリアフリー化促進への影響が大きいため、事業着手前の届出だけでなく、計画段階、設計段階において関係者と十分な調整を図って共通認識を確保するよう努めるとともに、事業内容に関する市民意見の反映の機会を設け、地元住民等だけでなく、高齢者、障害者等の意見が整備に活かされるように留意します。

このほかにも、届出対象となることが想定される事業の計画が明らかになった段階で、マスタープランに記載した配慮事項等を踏まえた整備がされるよう、関係者との調整や、必要に応じて市民意見の反映の機会の設定に努めます。

8.3 重点整備地区の指定と基本構想の策定

今後、バリアフリー化の実現に向けて、事業化が見込まれる地区等を、重点整備地区として定めるため、基本構想を策定していきます。

バリアフリー化の事業主体となる公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、建築物や公園、路外駐車場の施設管理者及び教育啓発を行う主催者は、具体的なバリアフリー化に向けた事業（以下、特定事業等）を設定し、ハード・ソフト両面のバリアフリー化を推進していきます。また、定期的にバリアフリー化の進捗状況を点検していきます。

8.4 重点整備地区における事業実施段階での市民意見の反映及び相互理解の促進

重点整備地区における特定事業等の実施段階においては、市民意見の反映や相互理解の促進のため、市民や関係団体、事業者との意見交換等を実施し、具体的な事業や取組について、千葉市バリアフリー基本構想推進協議会へ報告、公表するといった仕組みを検討します。

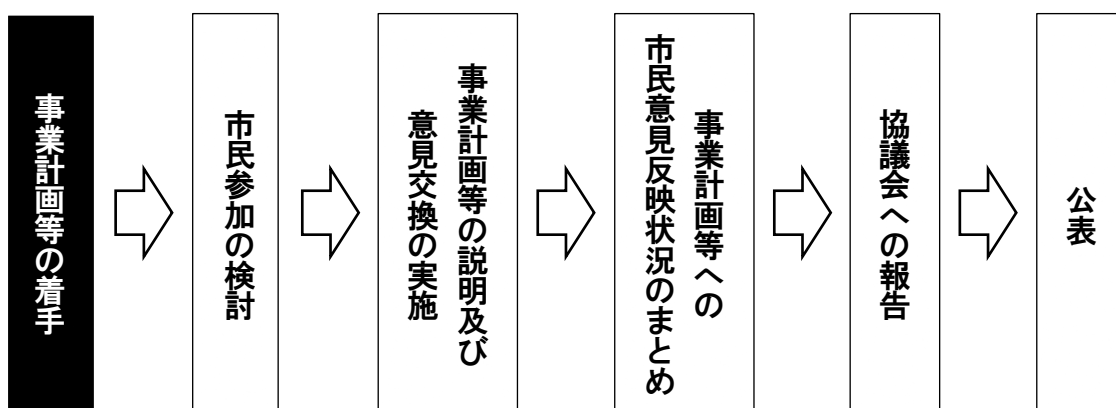


図 60 市民意見の把握及び相互理解の促進の仕組み（イメージ）

8.5 マスタープランの段階的かつ継続的な見直し（スパイラルアップ）

本マスタープランは3.4に示したように、令和12年度（2030年度）までを計画期間としています。中間年度である令和7年度（2025年度）には、マスタープランの中間評価を行うとともに、促進地区の追加提案を受けた場合は、必要性等を考慮し、重点整備地区の追加指定と合わせて検討を行い、千葉県バリアフリー基本構想推進協議会での審議を踏まえ、段階的かつ継続的な見直し（スパイラルアップ）を図ります。

また、計画期間の最終年度には、マスタープランに掲げた取組の進捗状況や社会情勢の変化、バリアフリーをとりまく環境、技術、人々の意識等を踏まえ、内容の見直しや、必要に応じて改定を行い、引き続きバリアフリー化の継続的な発展を図っていきます。

千葉市バリアフリー基本構想推進協議会 委員名簿

役職名等	委員名（敬称略）
日本大学理工学部 教授	（会長） 藤井 敬宏
淑徳大学総合福祉学部 准教授	（副会長） 岩井 阿礼
淑徳大学コミュニティ政策学部 准教授	松野 由希
千葉商工会議所	高梨 園子
高齢者関係団体（市老人クラブ連合会）	名取 信子
身体障害者関係団体（市身体障害者連合会）	大石 千恵
知的障害者関係団体（市手をつなぐ育成会）	大里 千春
精神障害者関係団体（千家連）	高木 登世美
東日本旅客鉄道(株)千葉支社 総務部企画室 課長	大川 敦
京成電鉄(株) 鉄道本部計画管理部鉄道企画担当 課長	深井 貴幸
千葉都市モノレール(株) 技術部長	小川 良一
千葉県バス協会 専務理事	成田 斉
千葉県タクシー協会 千葉支部 事務局長	常住 昭嘉
国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	斯波 恭太郎
国土交通省千葉国道事務所 交通対策課長	梶田 啓介
千葉県県土整備部都市整備局公園緑地課長	板倉 照夫
千葉県警察本部交通部交通規制課長	植竹 昌人
千葉県警察本部千葉市警察部総務課長	小林 清悟
千葉市保健福祉局高齢障害部長	佐藤 ひとみ
千葉市都市局建築部長	浜田 恒明
千葉市都市局公園緑地部長	石橋 徹
千葉市建設局土木部長	水間 明宏
千葉市都市局都市部長	青木 俊