

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）。

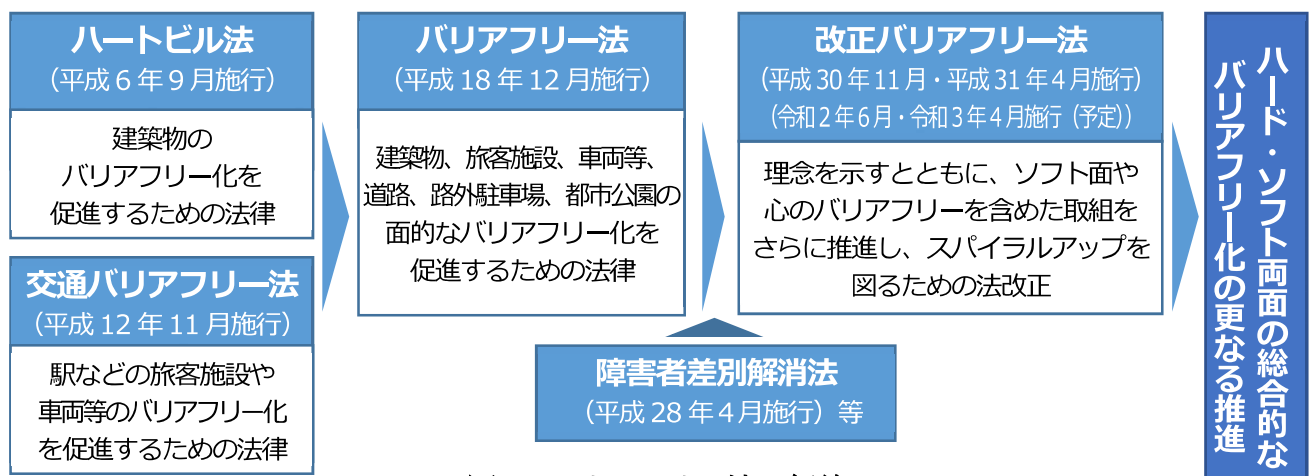


図1 バリアフリー法の経緯

（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安心生活政策課）

※ 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、全ての人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
橙字は令和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

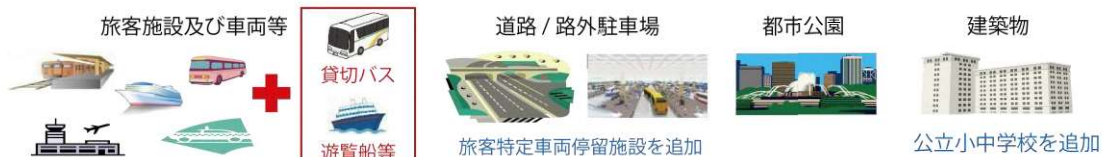
- 移動等円滑化の意義及び目標
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 情報提供に関する事項
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針
- その他移動等の円滑化の促進に関する事項
- 基本構想の指針

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

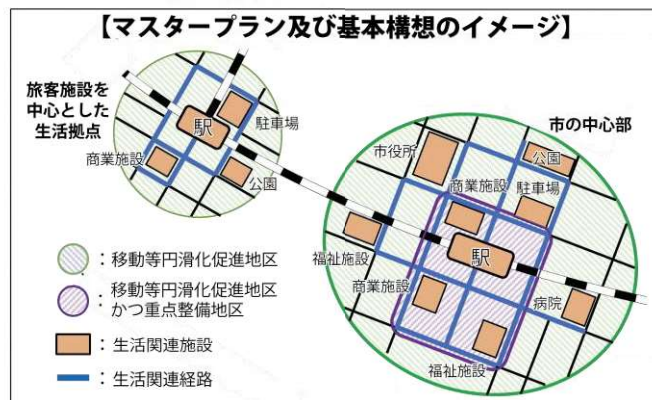
- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- 各施設設置管理者に対し、情報提供、優先席、車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務
- 公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
 - ・旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守(新設等は義務、既存は努力義務)
 - ・他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務
 - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
 - ・ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務(一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づけることで、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



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）	
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

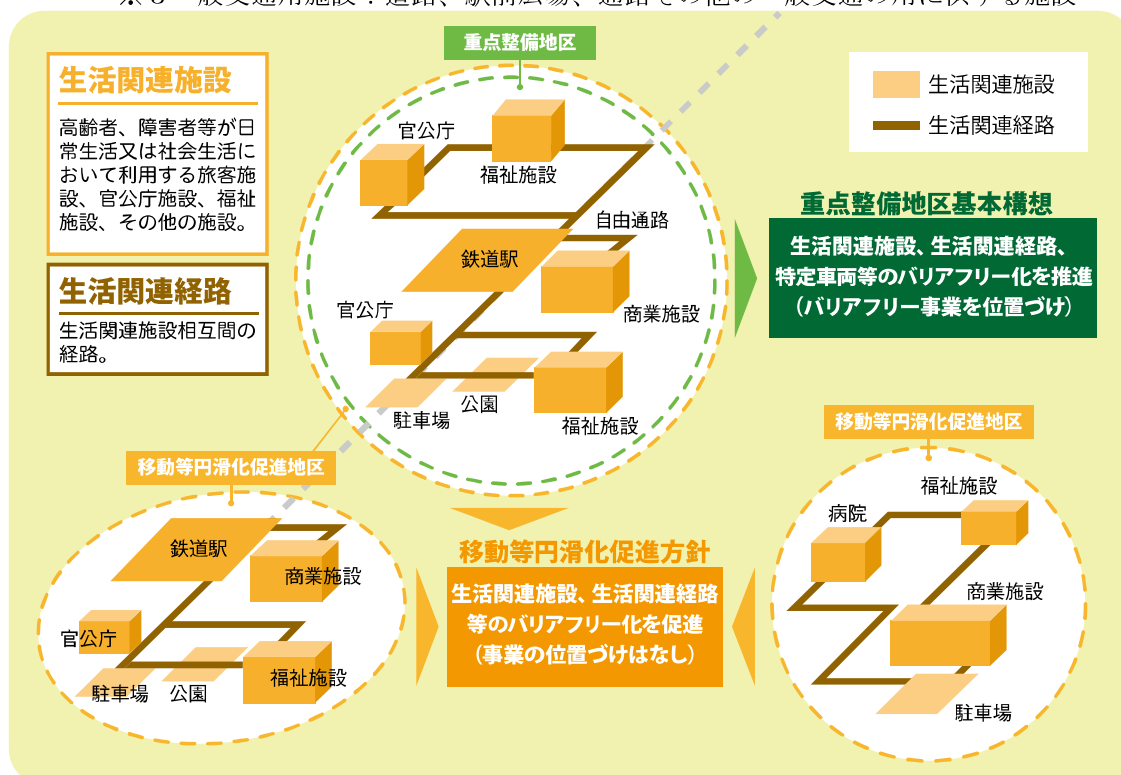


図 3 促進地区及び重点整備地区におけるバリアフリー化のイメージ

国土交通省資料を基に作成

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

(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7年度末（2025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づけられた目標値は、千葉市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

※下線部は現行目標からの変更箇所

施設・車両等			令和7年度末までの目標（全国値）
鉄軌道	鉄軌道駅	段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック、 <u>案内設備、</u> 障害者用トイレ	- 平均利用者数3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置づけられた2,000人以上/日の施設を原則100% - 利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 - 大規模駅では可能な限りバリアフリールートの複数化 <u>可能な限りプラットフォームと車両乗降口の段差・隙間の縮小</u>
		ホームドア・可動式ホーム柵	<u>構造・利用実態等を勘案し、全体で3,000番線</u> <u>うち10万人以上/日の駅は800番線</u>
	鉄軌道車両		・約70%
バス	バスターミナル	段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック、 <u>案内設備、</u> 障害者用トイレ	- 平均利用者数3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置づけられた2,000人以上/日の施設を原則100% - 利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
	乗合バス車両	ノンステップバス	・約80%（リフト付きバス等を除く）
		リフト付きバス等（適用除外車両）	・約25%
	貸切バス車両		・約2,100台
タクシー	福祉タクシー車両		・約90,000台 ・各都道府県における総車両数の約25%をユニバーサルデザインタクシーとする
船舶	旅客船ターミナル	段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック、 <u>案内設備、</u> 障害者用トイレ	- 平均利用者数2,000人以上/日を原則100% - 利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
	旅客船		・約60% - 平均利用者数2,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は可能な限りバリアフリー化 - 利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化

施設・車両等		令和7年度末までの目標（全国値）
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	・約70%
都市公園	園路及び広場	・おおむね2ha以上の都市公園を約70% ・利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
	駐車場	・おおむね2ha以上の都市公園を約60% ・利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
	便所	・おおむね2ha以上の都市公園を約70% ・利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
路外駐車場	特定路外駐車場	・約75%
建築物	床面積の合計2,000㎡以上の特別特定建築物	・約67% ・床面積の合計2,000㎡未満の特別特定建築物についてもバリアフリー化を促進 ※公立小学校等は文部科学省の目標に沿ってバリアフリー化を実施
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	・主要な生活関連経路を構成する道路は原則100%
	音響機能付加信号機	・主要な生活関連経路を構成する道路のうち、必要な部分に設置されている信号機については原則100%
	エスコートゾーン	・主要な生活関連経路を構成する道路のうち、必要な部分に設置されている道路標示については原則100%
心のバリアフリー		・移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境を整備する ・心のバリアフリーの用語の認知度を約50% ・高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合を原則100%

出典：バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）

（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7年度末（2025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、千葉市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、千葉市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

千葉市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市都市計画マスタープランや千葉市立地適正化計画を踏まえ、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。

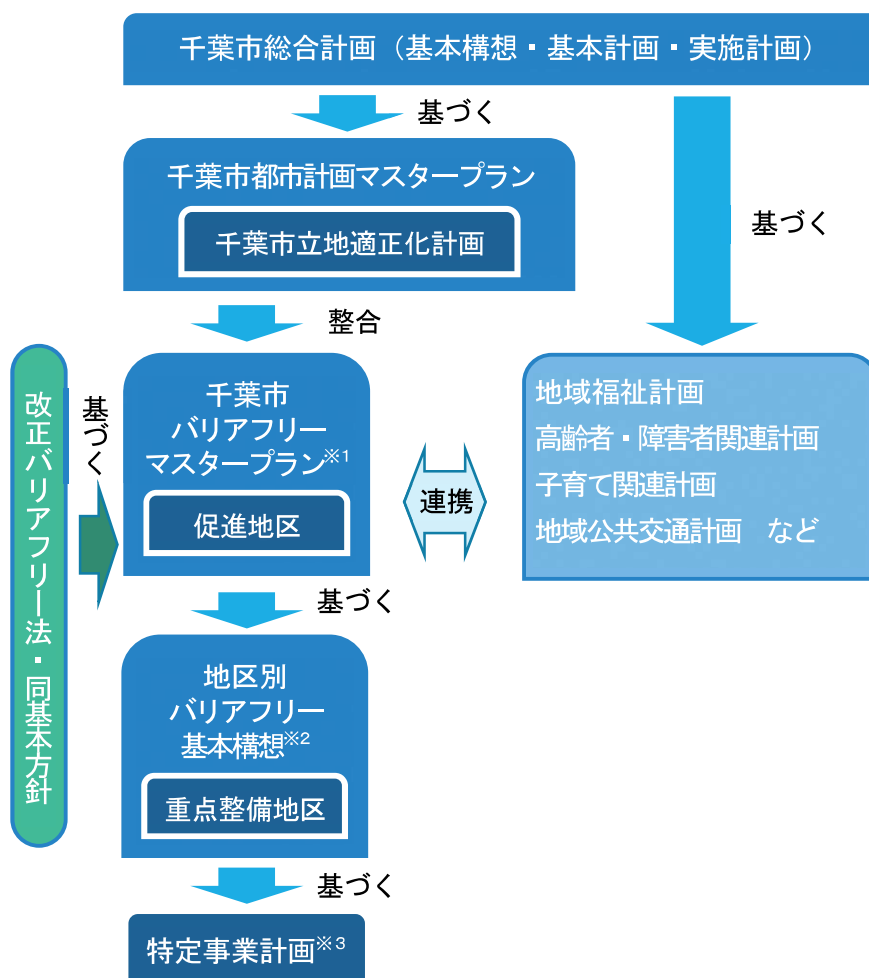


図 4 位置づけ

- ※1 千葉市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づけ、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年度は、全市における取組や推進・評価の考え方を検討し、パブリックコメントを経て、令和3年3月に策定しました。

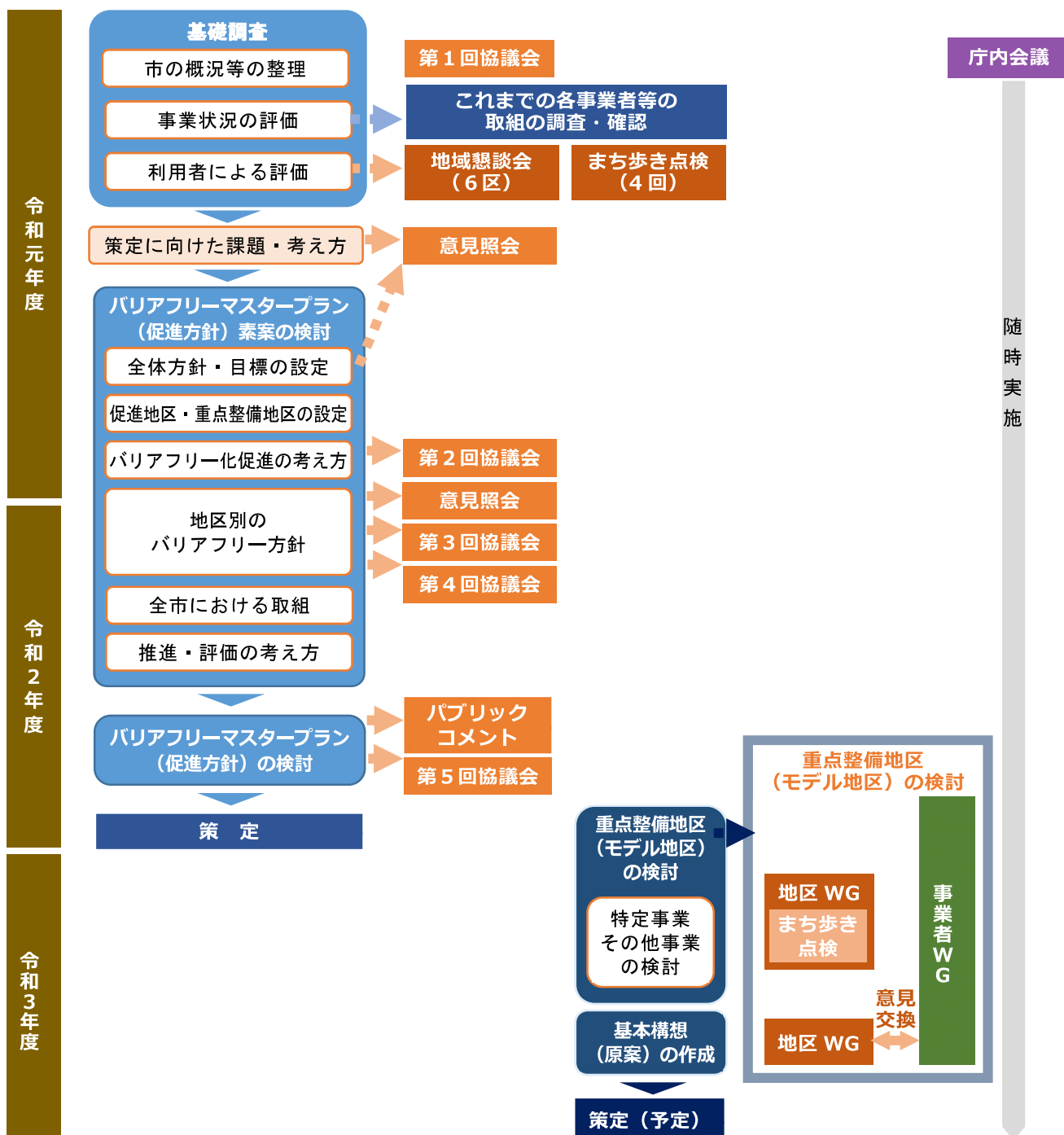


図 5 検討フロー

（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・生活関連経路を視察し、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

- 駅・駅前広場・バス
- 建築物・駐車場（公共施設・商業施設等）・公園など
- 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	○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	×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) ×障害者等用駐車ます・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	○エスコートゾーン^{*1}が設置されている。(※1 視覚障害者横断帯。横断歩道の中央部に視覚障害者が認知できる突起を設け、横断歩道内をまっすぐ進めるようにするもの。)(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	<建築物> ○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悪いと転倒のおそれがある。(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、言葉どお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) <駐車場> ○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) ×障害者等用駐車ますが1つで先に利用者がいると使えず困る。(花見川区)
都市公園の バリアフリー	×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	○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、まち歩き点検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	・駅の整備における配慮 ・乗換の連続性への配慮 等	・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・ 菟川公園・市役所前)
駅前広場の バリアフリー	・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	・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	・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	・市道 ・国道
建築物 ・駐車場の バリアフリー	・多くの人が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	・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	・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	・中央公園 ・幕張舟溜跡公園
心の バリアフリー	・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とおりです。

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	○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わかりやすい。（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） 
駅前広場の バリアフリー	○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） ○視覚障害者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） □視覚障害者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。 
道路の バリアフリー	○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）
建築物 ・駐車場の バリアフリー	○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階は視覚障害者誘導用ブロックが少なく、動線がわかりにくい。（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】 
都市公園の バリアフリー	○水飲み場がある。（中央公園） □園内に視覚障害者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。
心の バリアフリー	○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わかりやすい。（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。

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。

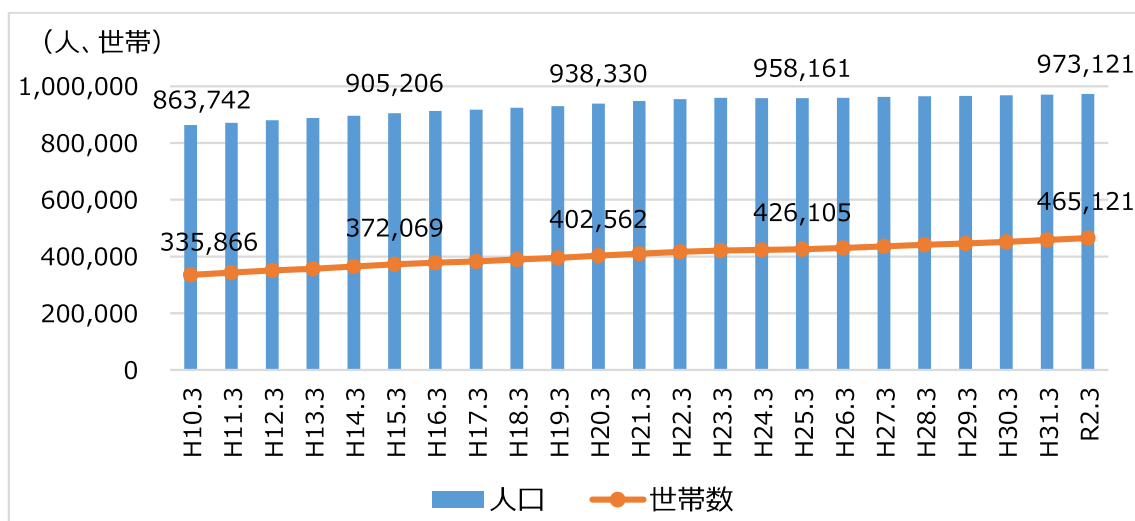


図 10 千葉市の人口・世帯数

出典：町丁別人口及び世帯数（千葉市住民基本台帳人口）

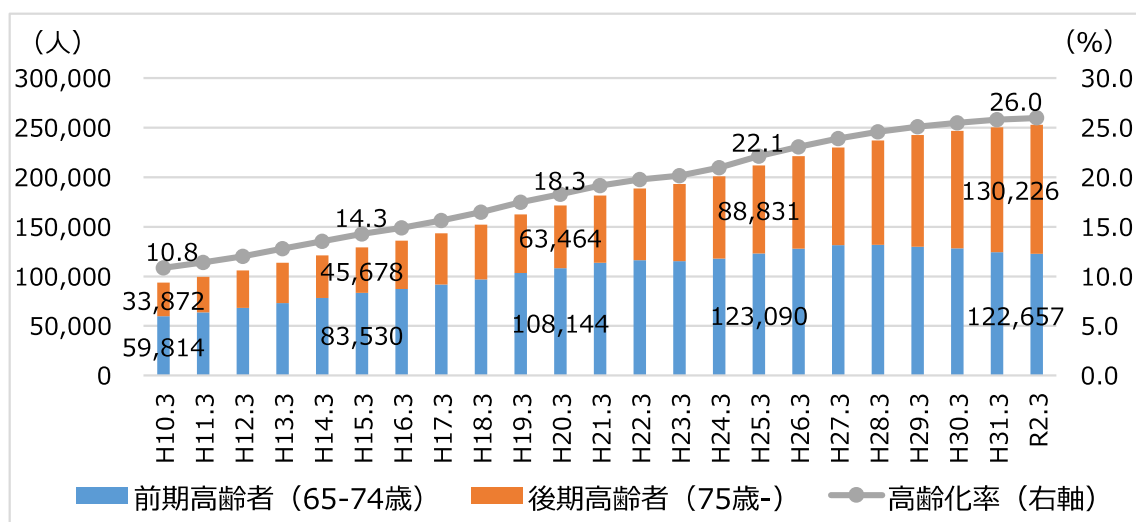


図 11 千葉市の高齢者数と高齢化率

出典：年齢別人口（千葉市住民基本台帳人口）

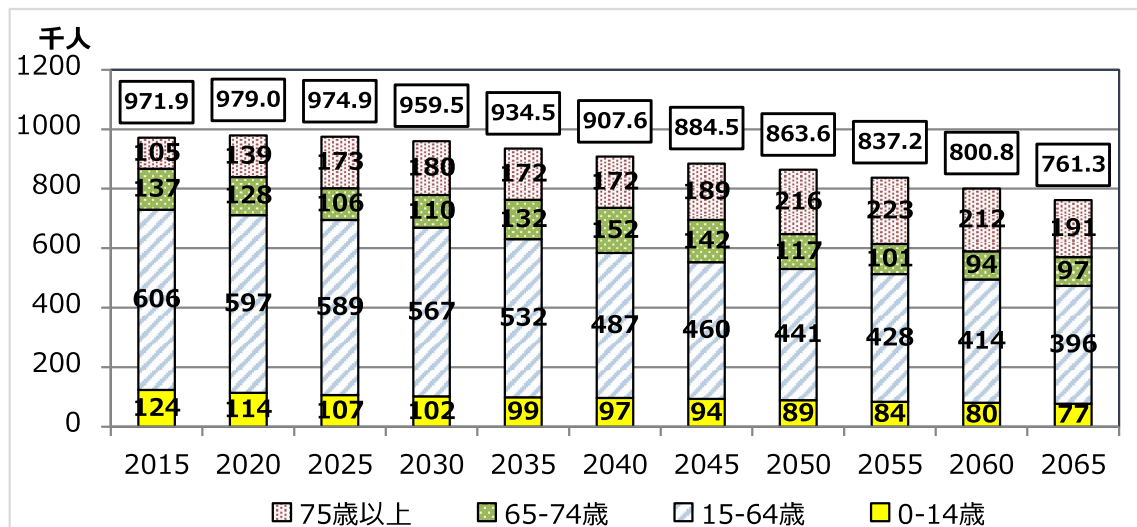


図 12 千葉市の人口・高齢化率の推移予測

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、高齢化率は若葉区で特に高く、30%を越える値となっています。

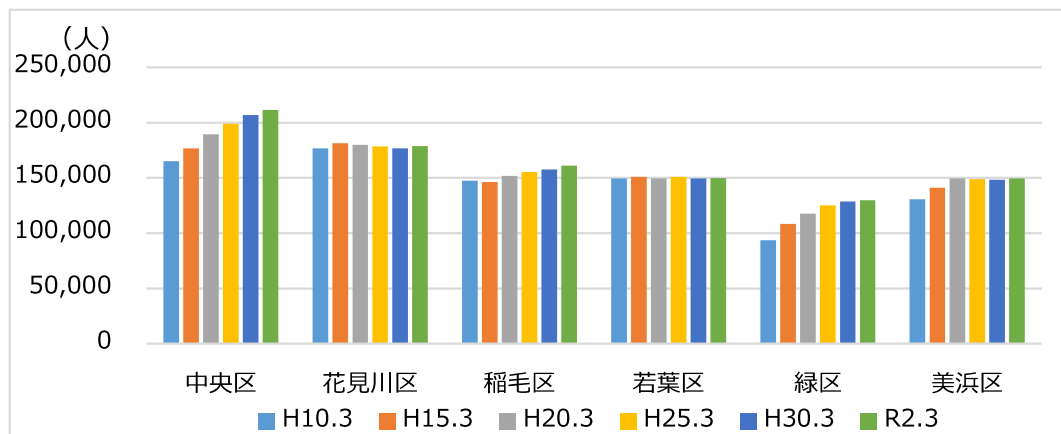


図 13 千葉市の地区別人口

出典：町丁別年齢別人口（千葉市住民基本台帳人口）

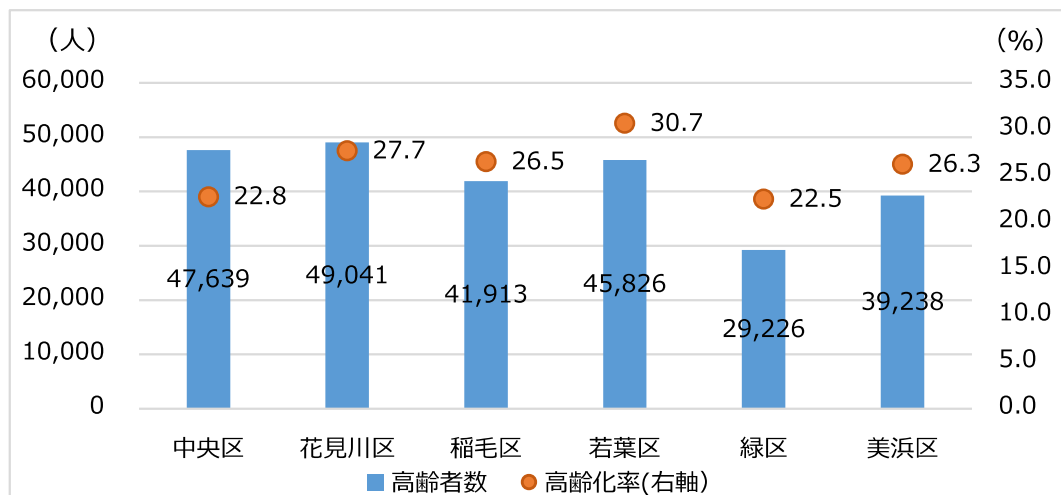


図 14 千葉市の地区別高齢者数と高齢化率（令和 2 年 3 月 31 日現在）

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。

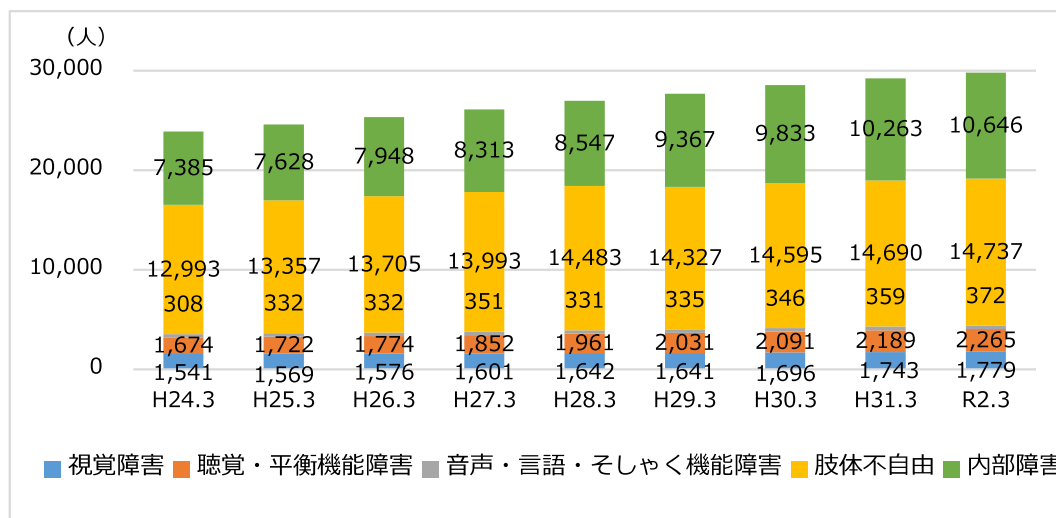


図 15 千葉市の身体障害者手帳所持者数

出典：市町村ごとの障害者手帳所持者数（千葉県）

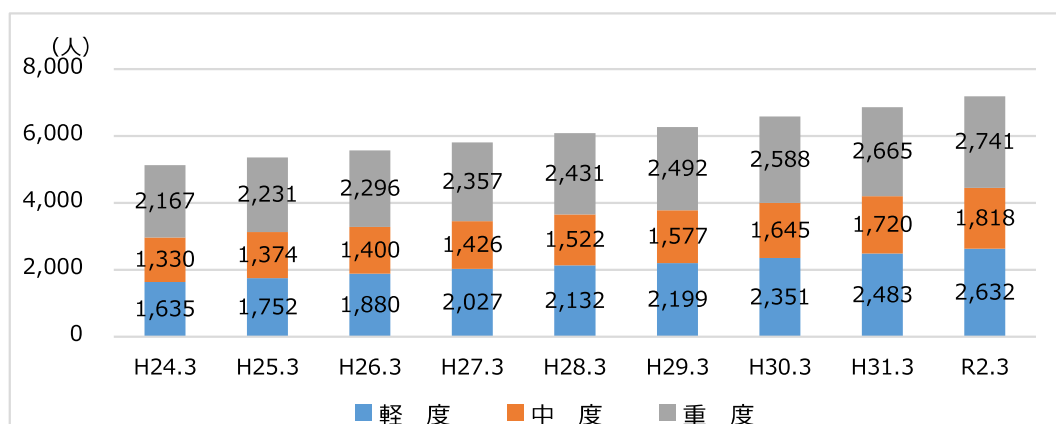


図 16 千葉市の知的障害療育手帳所持者数

出典：市町村ごとの障害者手帳所持者数（千葉県）

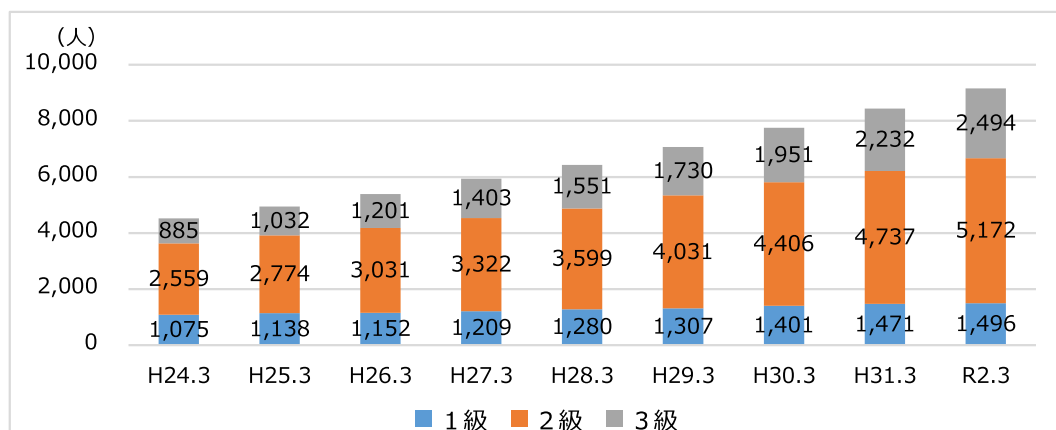


図 17 千葉市の精神障害者保健福祉手帳所持者数

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おおむね達成しています。

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 (人)	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 対応設備
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	京成幕張本郷	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	○	○	○	○	○	○

事業者	駅名	日平均 乗降客数 (人)	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 対応設備
	おゆみ野	5,221	－	○	○	×	×	×
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・オストメイト対応設備 ○：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

おおむ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・接遇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。

※足腰の弱い高齢者、車椅子使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両のこと。

(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。

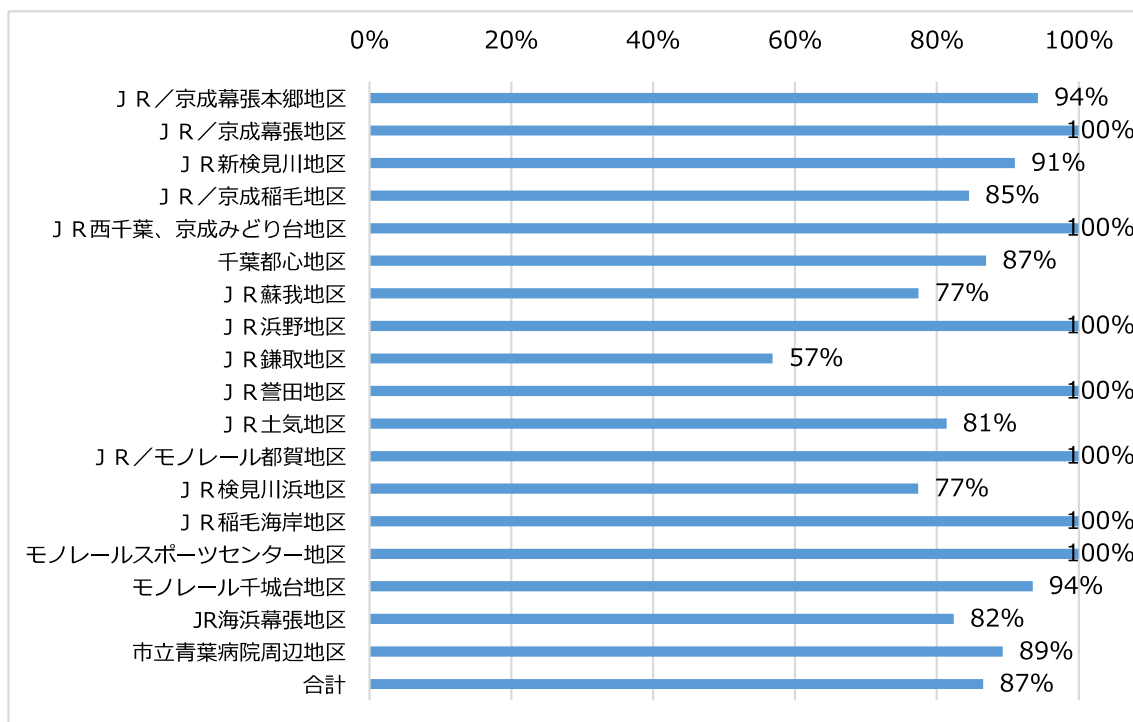


図 21 地区別道路整備率（令和元年度末）

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：弱者感応信号機（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）や歩行者感応信号機（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）、若しくは音響式信号機（音響により信号表示の状況を知らせるもの）のこと。

※2：視覚障害者横断帯。横断歩道の中央部に視覚障害者が認知できる突起を設け、横断歩道内をまっすぐ進めるようにするもの。

(4) 都市公園

市内には1,133箇所に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	995	5	194	19.6%	約 60%
駐車場	23	1	17	77.3%	約 60%
トイレ	217	2	38	17.7%	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おおむね半径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、多機能トイレや障害者等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とおりとなっており、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	オストメイト対応設備	乳幼児設備	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	—※	○	×	×	○
集会施設	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促進するにあたり、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・生活関連経路の見直し

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・生活関連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及び推進

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 28 年）や、改正バリアフリー法の施行（平成 30 年一部施行）、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でき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 鉄道駅や乗合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 建築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、民間建築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 <u>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。</u>
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、全ての人のニーズに応え、使いやすい供用デザインの施設づくりを目指します。
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、原則として全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施設・生活関連経路・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「千葉市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》

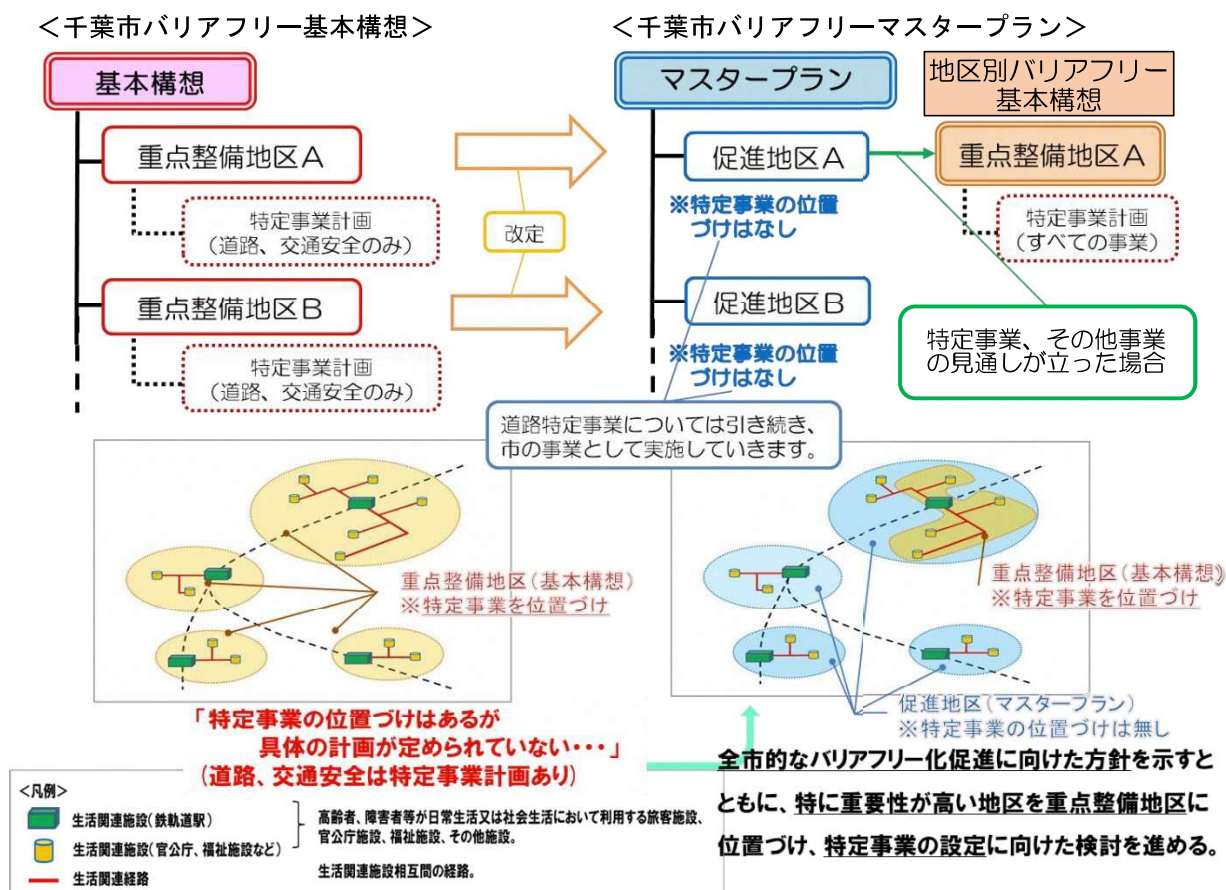


図 23 基本構想改定に向けた考え方

千葉県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

生活関連施設・生活関連経路・地区境界の再設定

- ・ 各促進地区内の生活関連施設、生活関連経路の再設定
- ・ 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

千葉県バリアフリー
マスタープラン策定
[市全域]

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

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検討フロー

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。

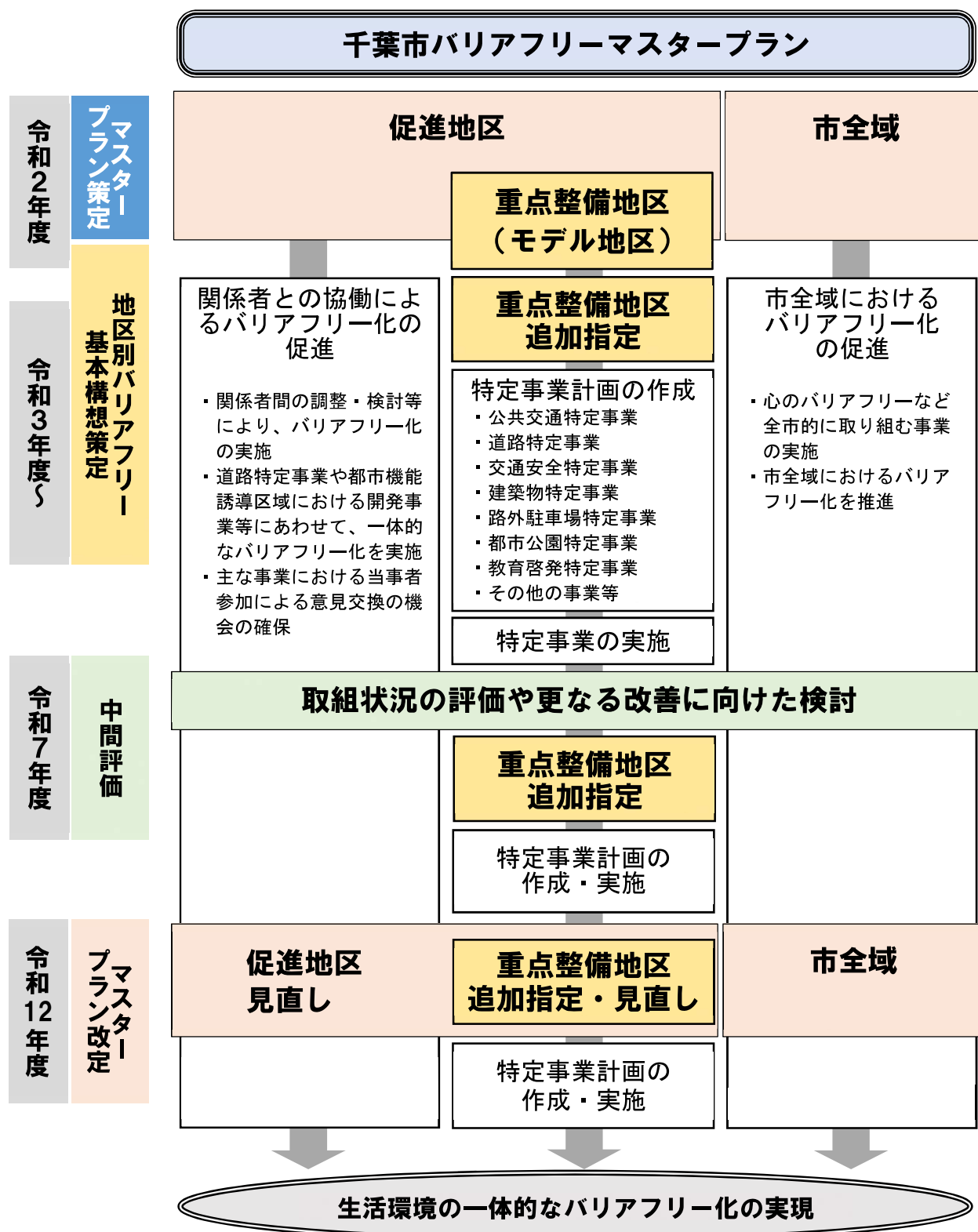


図 25 千葉市バリアフリーマスタープランの枠組み概念図

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

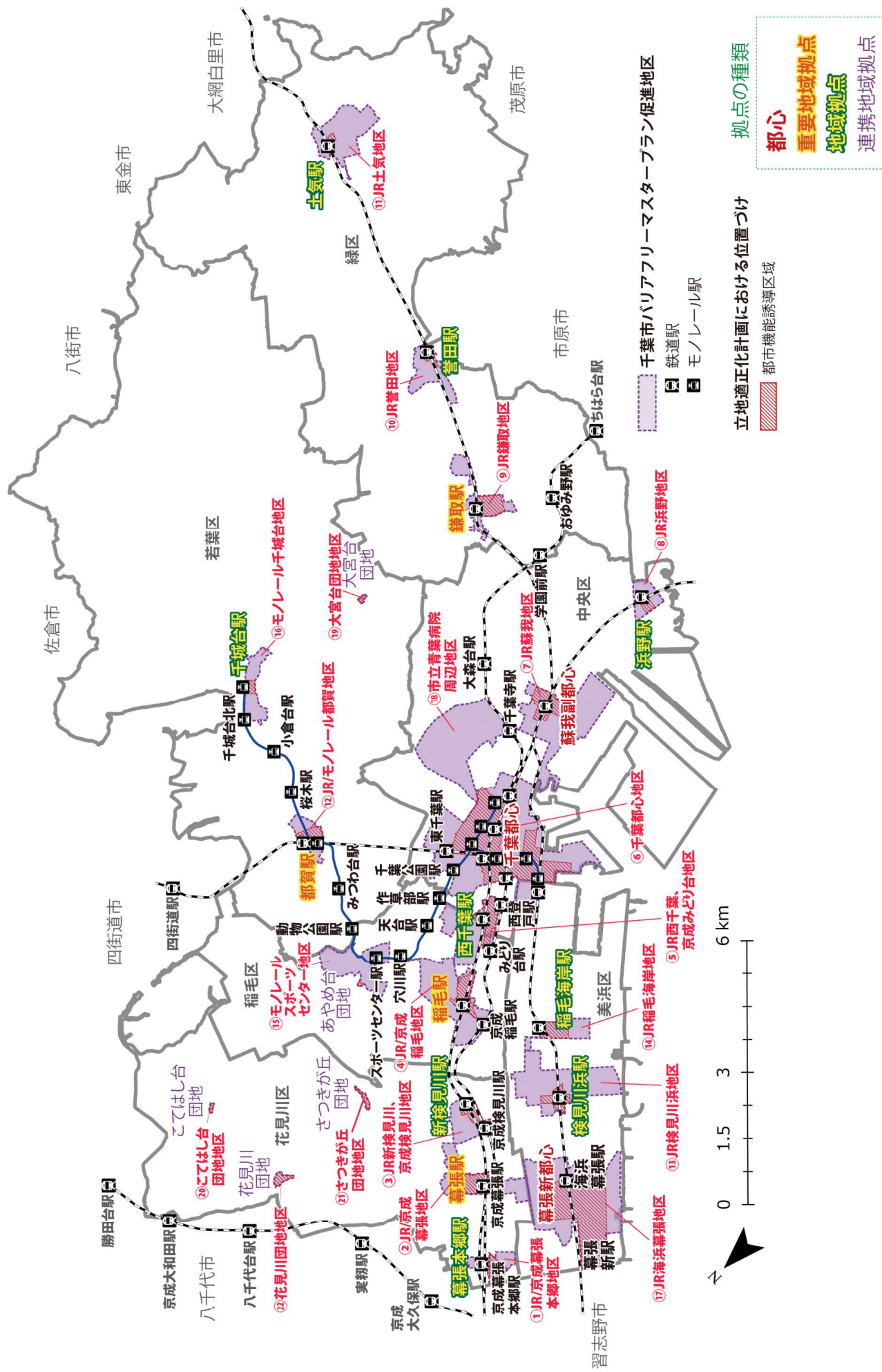


図 26 千葉市バリアフリーマスタープラン促進地区

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、施設種別ごとに再整理し、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おおむね 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 2,000 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	○	○

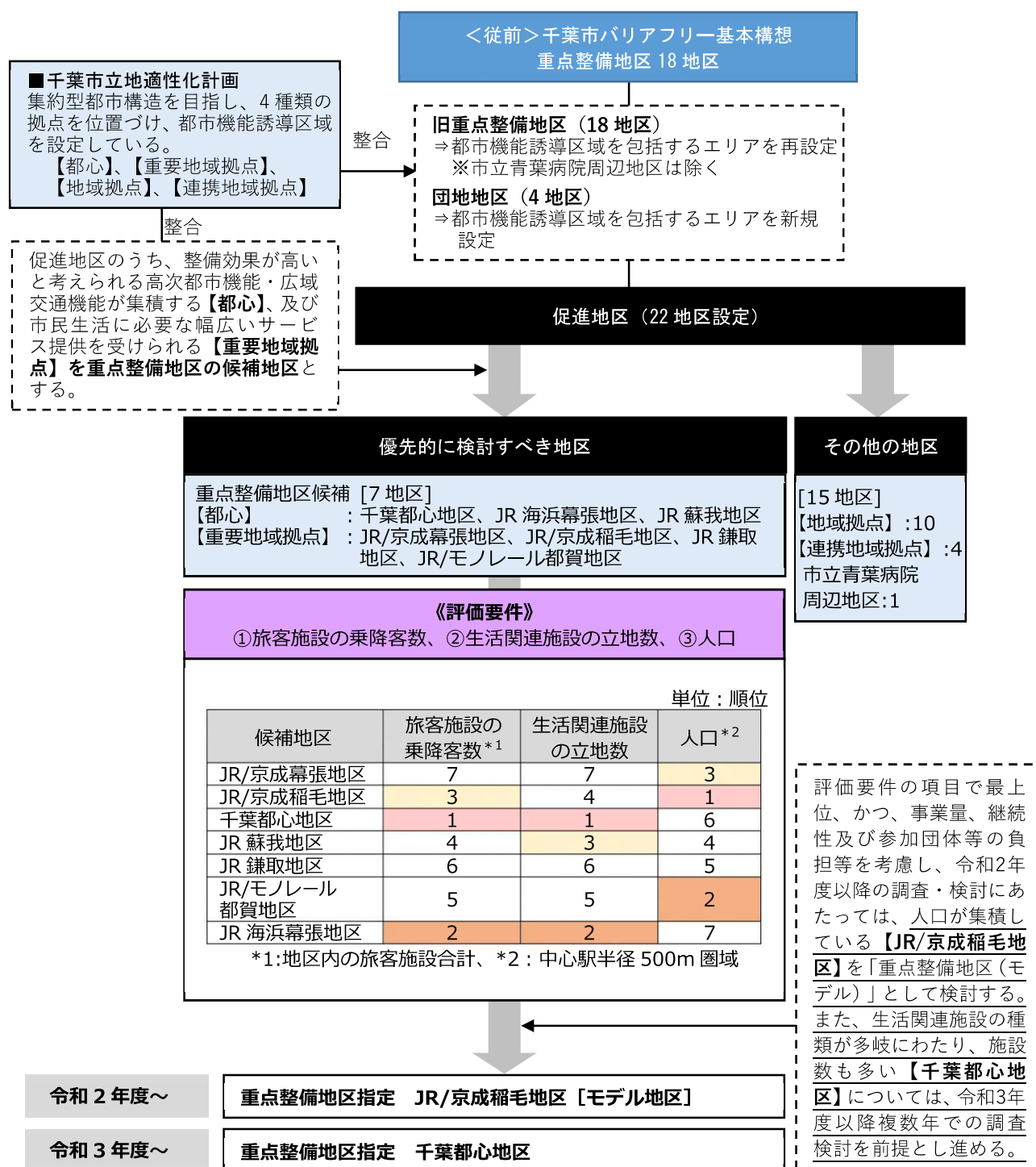
*1：ゆうゆう窓口がある郵便局のみ

○：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「公立小中学校等」については、地区の状況や各学校の実態を踏
まえ、地区別バリアフリー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