資料４－２

千葉市バリアフリーマスタープラン

移動等円滑化促進方針（促進地区）に関する検討内容のとりまとめ案

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み状況 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みの枠組み 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 重点整備地区の設定の考え方 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
（１）公共交通のバリアフリー化 37
（２）道路のバリアフリー化 40
（３）信号機等のバリアフリー化 42
（４）建築物のバリアフリー化（駐車場を含む） 43
（５）都市公園のバリアフリー化 49
第６章 地区別のバリアフリー方針 51

以下、第４回協議会で検討（資料５で概要を示します）
第７章 全市における取組みの推進
第８章 バリアフリーマスタープランの推進

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、平成 30 年 11 月に改正バリアフリー法が一部施行されました（平成 31 年 4 月全部施行）。

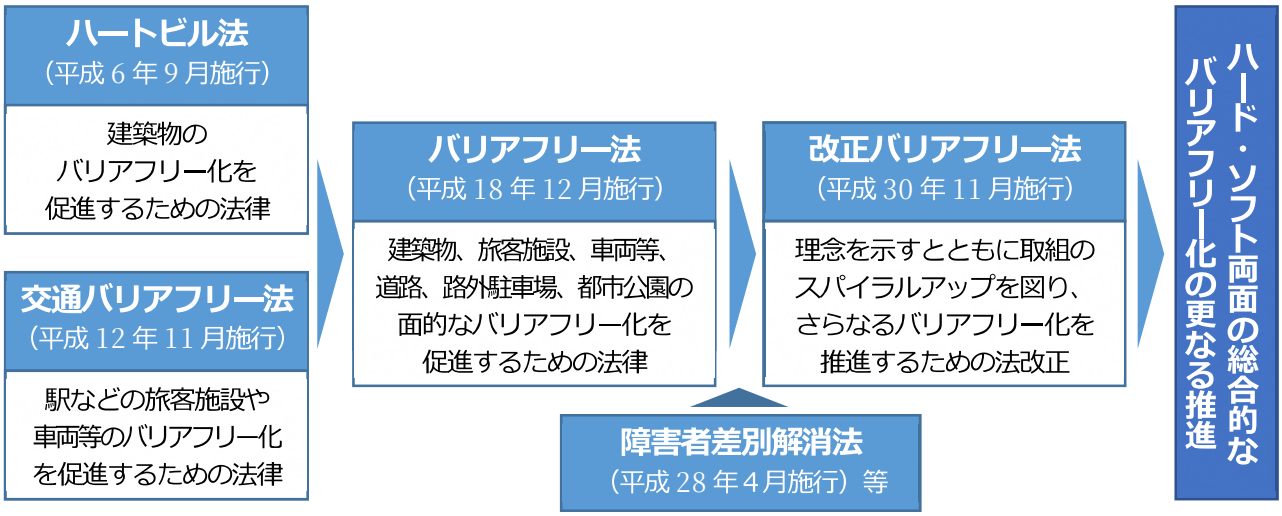


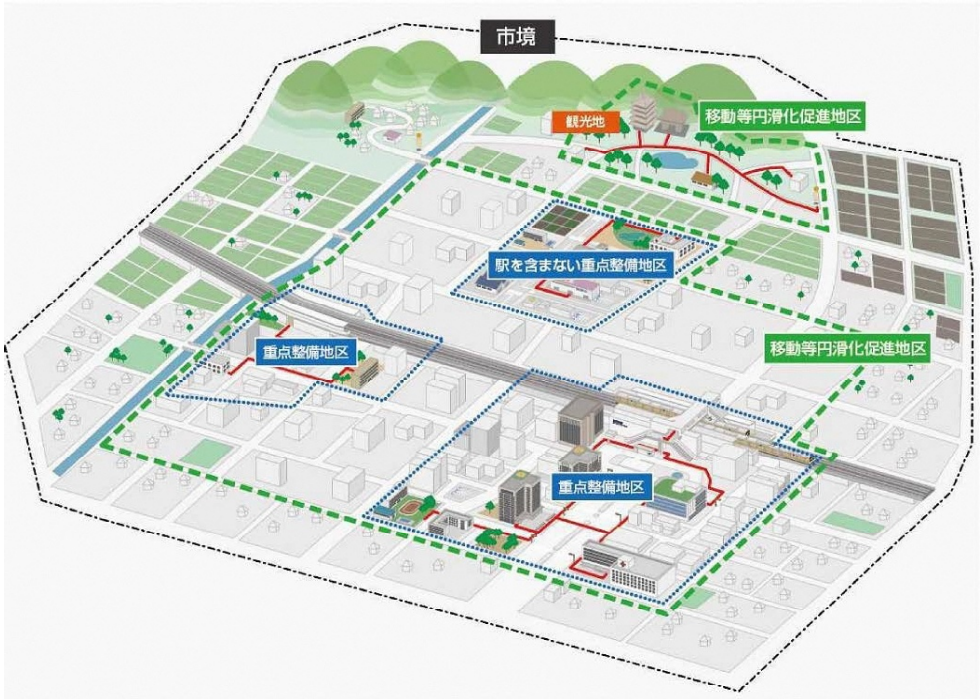
図 1 バリアフリー法の経緯

（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。



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（改正後）の概要

※改正法は平成 30 年 5 月 25 日公布、平成 30 年 11 月 1 日施行（一部の規定は平成 31 年 4 月 1 日施行）

※赤字は法改正を受けた規定

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

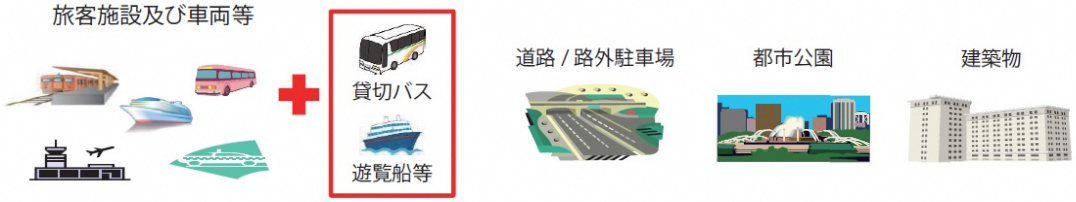
2．公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

・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

○貸切バス、遊覧船等について法の適用対象に追加

○各施設設置管理者について情報提供の努力義務



○公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

➡ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策として、事業者が取り組むべき内容（「判断の基準」）を国交大臣が新たに作成

➡事業者が、ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表を行う制度を創設

※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制　等

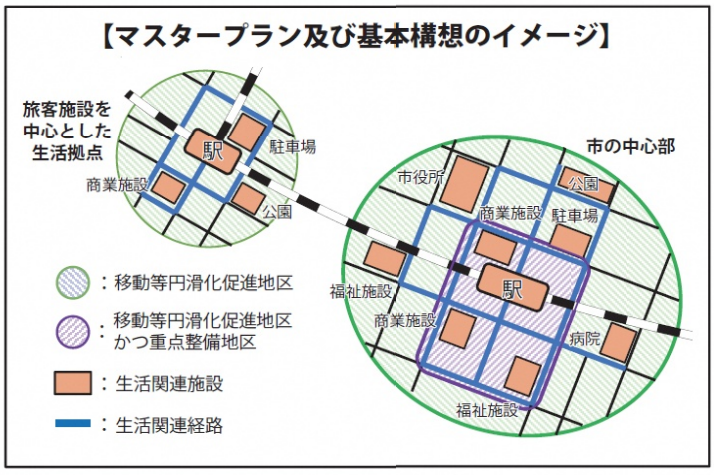
3．地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

・市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施

○市町村が移動等円滑化促進方針（マスタープラン）を定める制度を創設

○基本構想・マスタープランの作成、定期的な評価・見直しを努力義務化

○駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に、近接建築物への通路・バリアフリートイレ整備を促進するため、協定（承継効）・容積率特例制度を創設



4．心のバリアフリーの推進、当事者による評価等

・バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等（「心のバリアフリー」の重要なポイントとして、国及び国民の責務に高齢者、障害者等に対する支援を明記）

○国が、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し、評価する努力義務

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

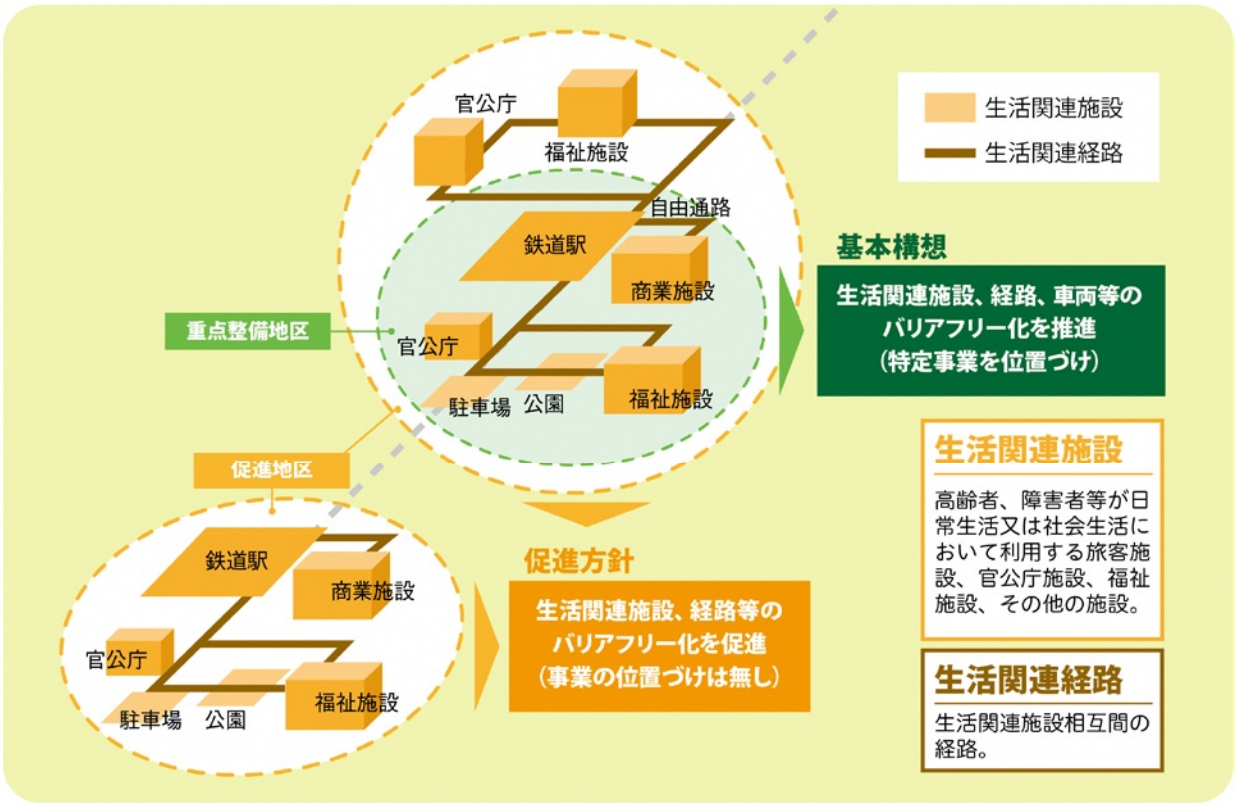
市町村は、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針（以下、基本方針という）」に基づき、促進地区・重点整備地区について、促進方針及び基本構想を策定するよう努めることとされています。

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



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。

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目標年次

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 年度を目標年次とします。

（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。

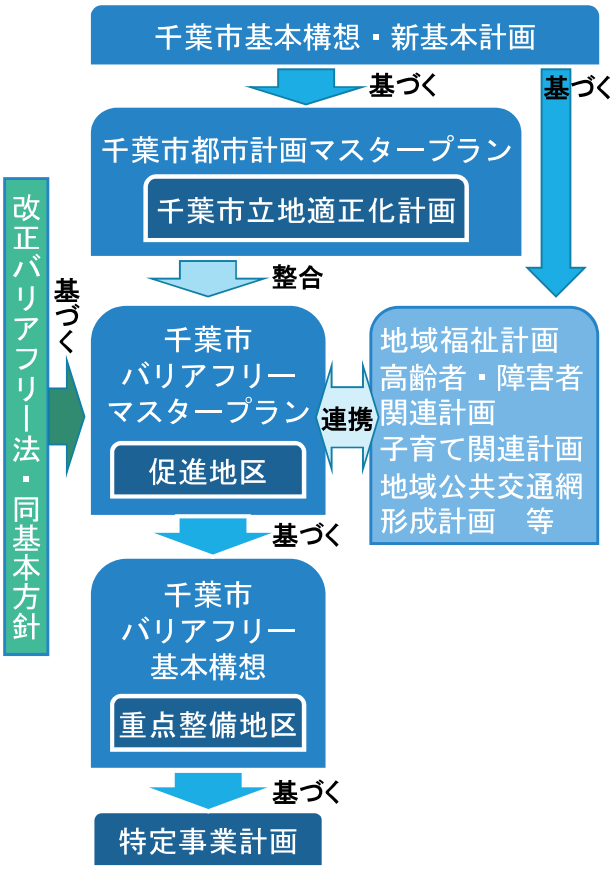


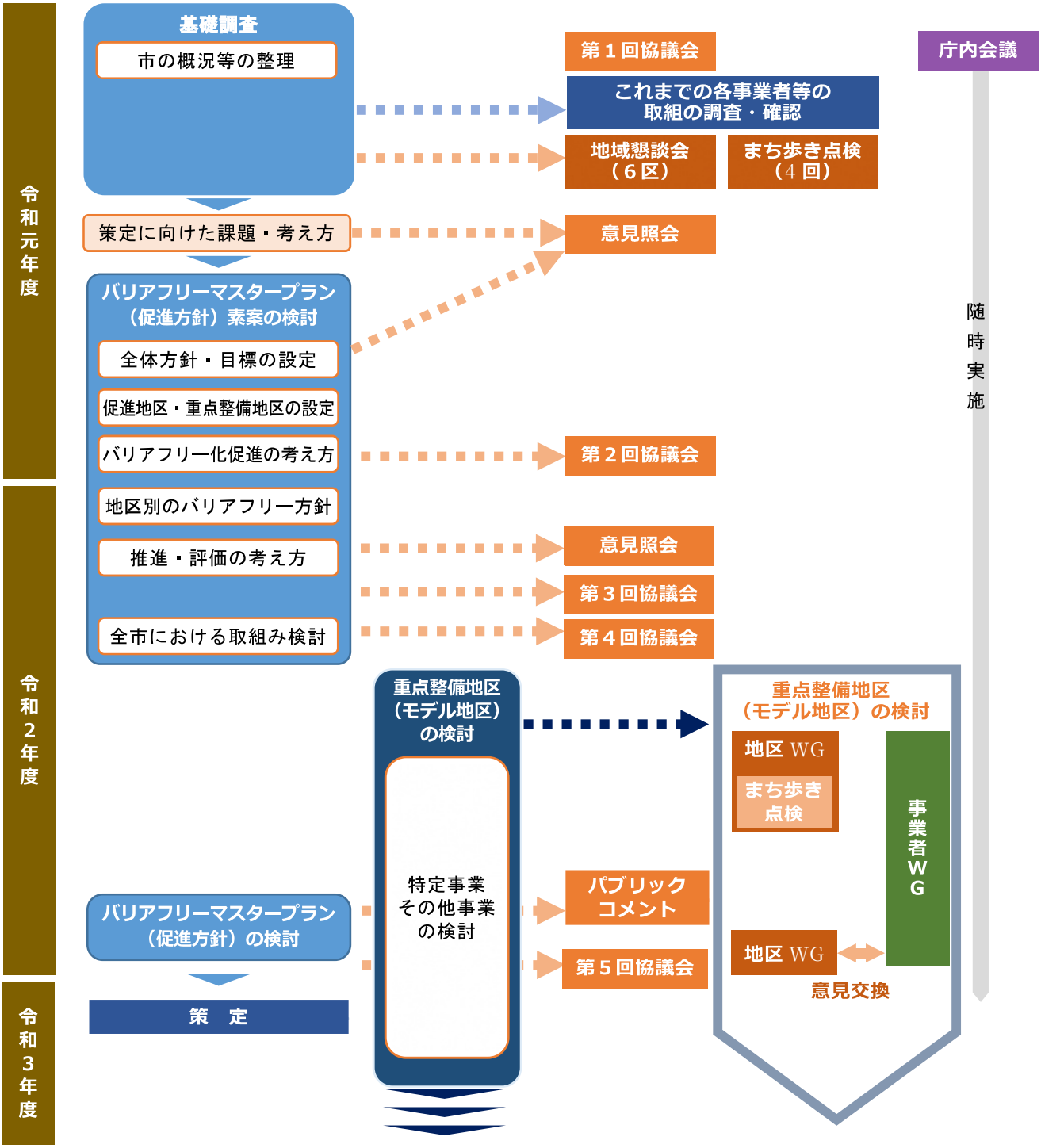
図 2 位置づけ

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。



（２） 検討組織や市民参加による活動等の目的と構成

千葉市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

（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。



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。

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



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。

	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。

種別	地域懇談会での主な意見 （〇良い点、×気になる点、□課題や改善策など）
鉄道駅の バリアフリー	〇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	〇エスコートゾーン ※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） ×歩道を自転車がとばしている。（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＞ 〇シグナルエイド ※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） ＜駐車場＞ 〇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	×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	〇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使いやすい。（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。





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。

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。

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

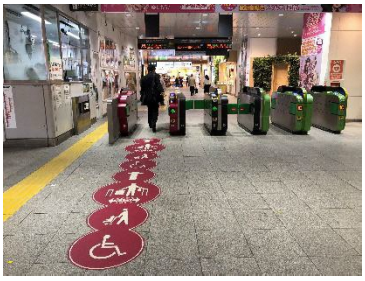
④ 検証テーマ・点検箇所

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。

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・葭川公園・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 ・ラパーク千城台 ・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	・窓口応対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。

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30㎝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） ○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。 
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】 
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。

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。

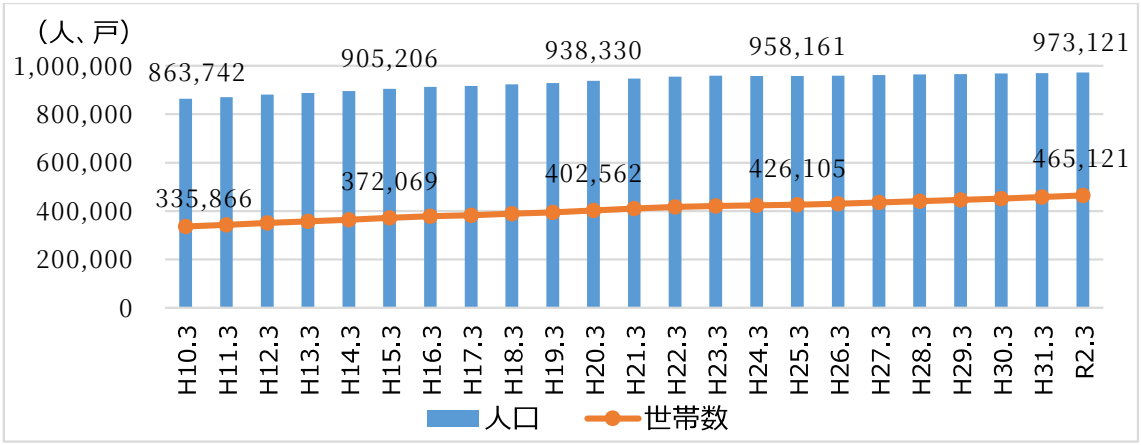


図 3　千葉市の人口・世帯数

出典：千葉市人口統計資料（千葉市）

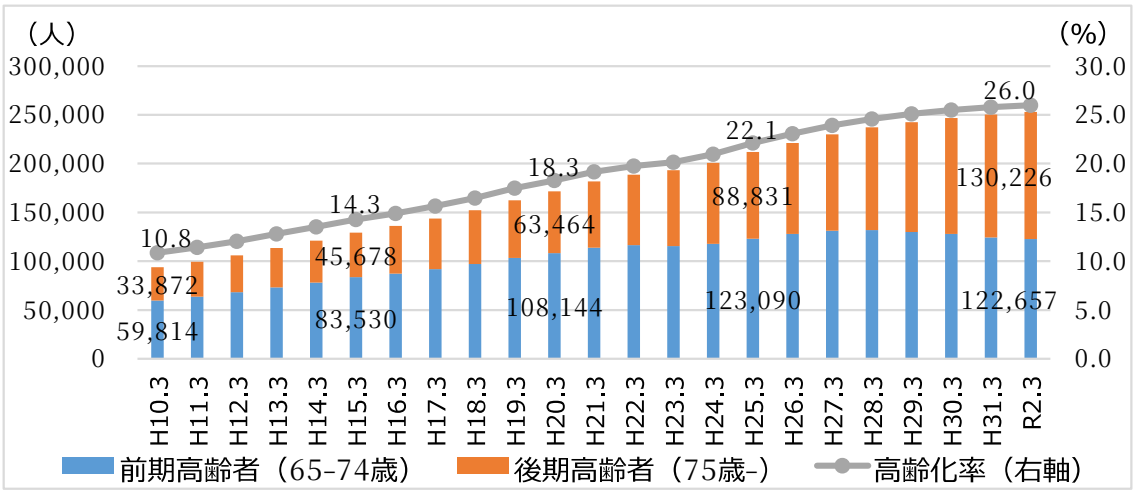


図 4　千葉市の高齢者数と高齢化率

出典：千葉市人口統計資料（千葉市）

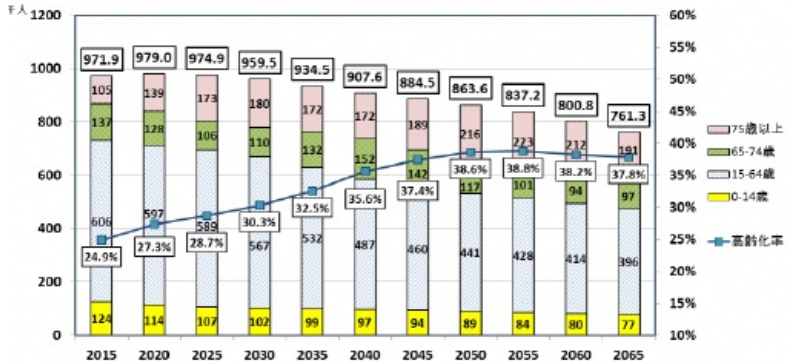


図 5　千葉市の人口・高齢化率の推移予測

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。

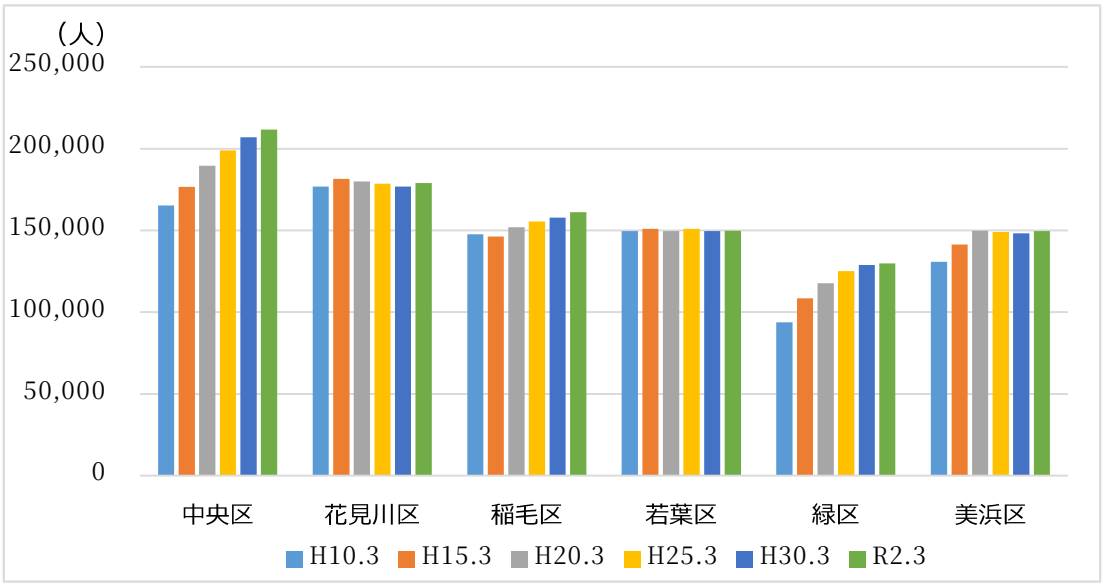


図 6　千葉市の地区別人口

出典：千葉市人口統計資料（千葉市）

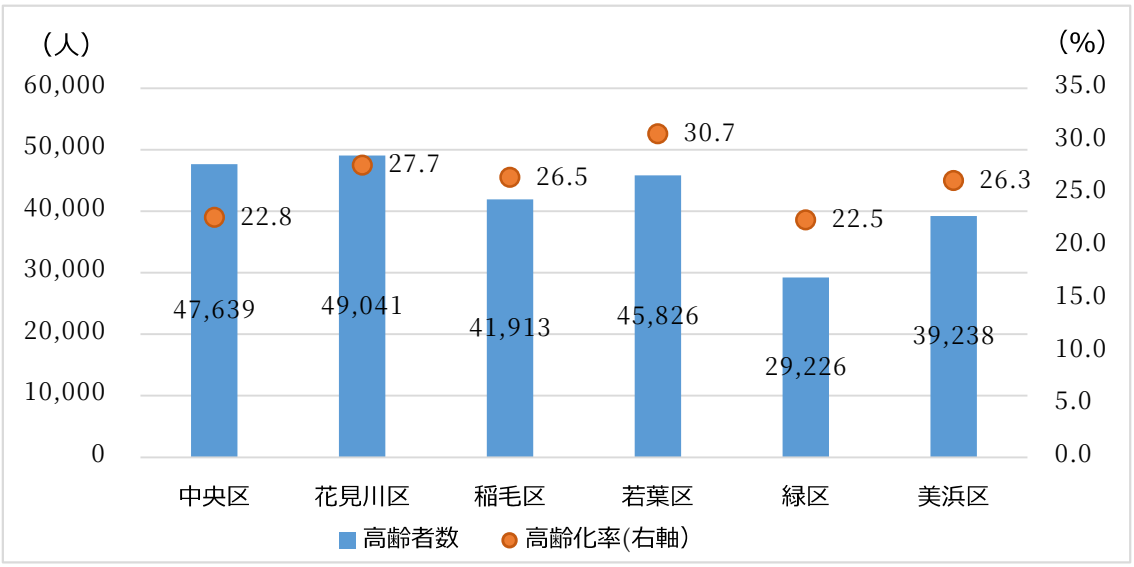


図 7　千葉市の地区別高齢者数と高齢化率（令和２年３月 31 日現在）

出典：千葉市人口統計資料（千葉市）

（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。

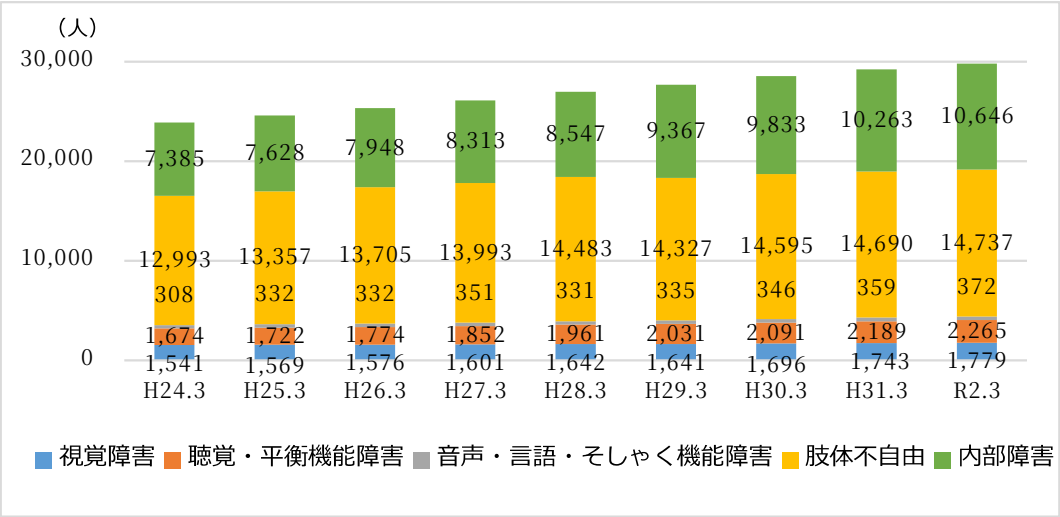


図 8　千葉市の身体障害者手帳所持者数

出典：市町村ごとの障害者手帳所持者数（千葉県）

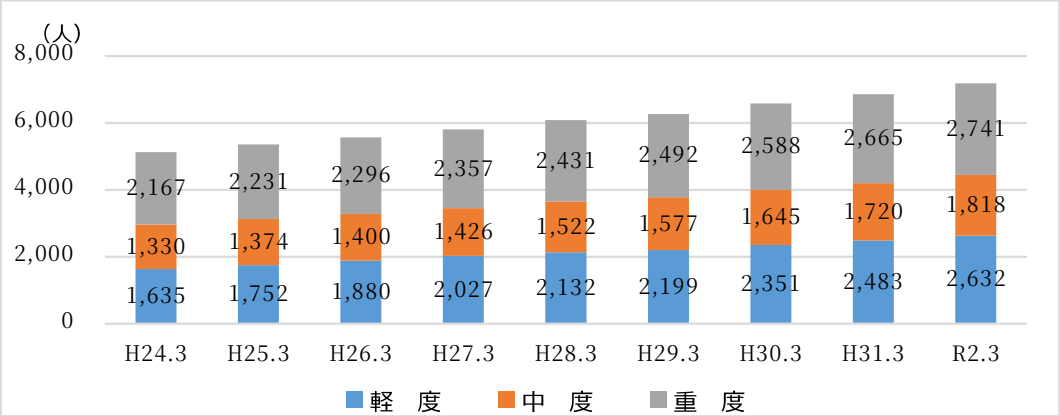


図 9　千葉市の知的障害療育手帳所持者数

出典：市町村ごとの障害者手帳所持者数（千葉県）

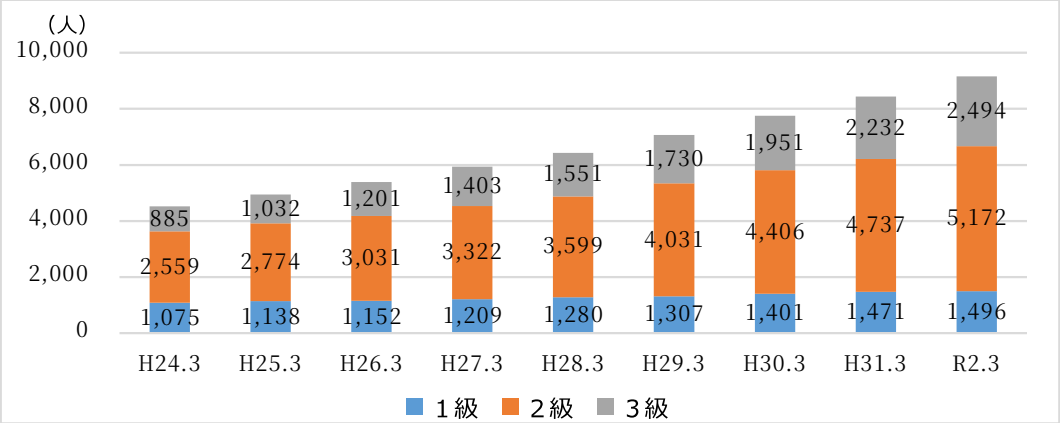


図 10 千葉市の精神障害者保健福祉手帳所持者数

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み状況

（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 4 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。



筆談の表示



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。



バリアフリー化された停留所

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。

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。

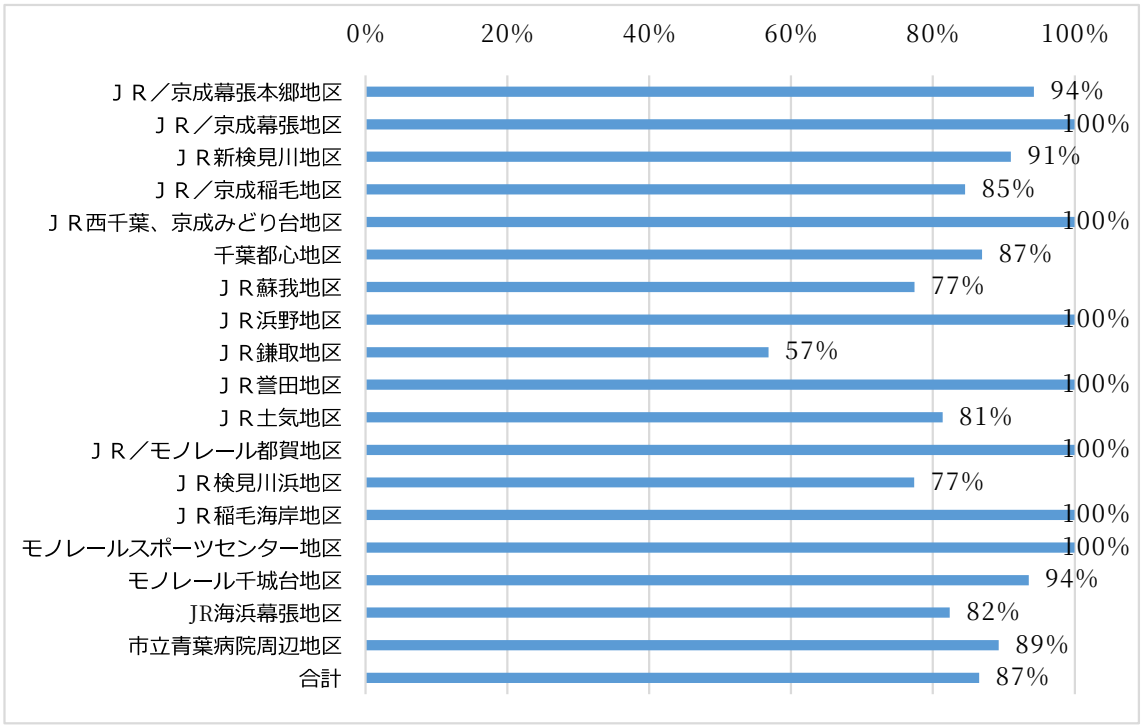


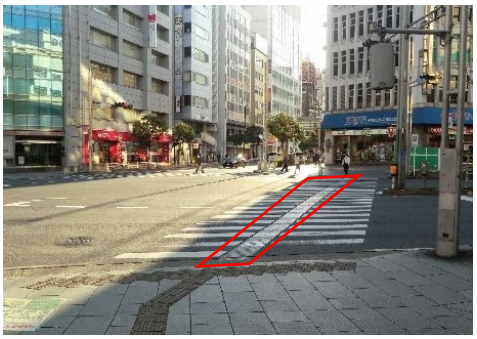
図 11　地区別道路整備率（令和元年度末）

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。



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）もしくは歩行者感応信号機（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）

※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1,099 箇所に都市公園が立地しており、園路及び広場、駐車場は国の定める目標値を達成していますが、トイレについては低い達成率となっています。(平成 30 年３月 31 日現在)

表 5　都市公園のバリアフリー状況

施設種別	設置公園数	バリアフリー基準への適合状況			
		対象箇所※1	適合箇所	達成率	R2 年度目標値※2
園路及び広場	1,070	642	445	69%	約 60%
駐車場	21	20	15	75%	約 60%
トイレ	204	203	56	28%	約 45%

※1：バリアフリー化すべき施設を設置した都市公園のうち、法令に基づき例外（対象外）とされている公園を除いた箇所数

※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 1㎞ 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ます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 6　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み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あたっては、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あたって 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 7 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、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り組みに努めていきます。 ③ 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。
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 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。

※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。

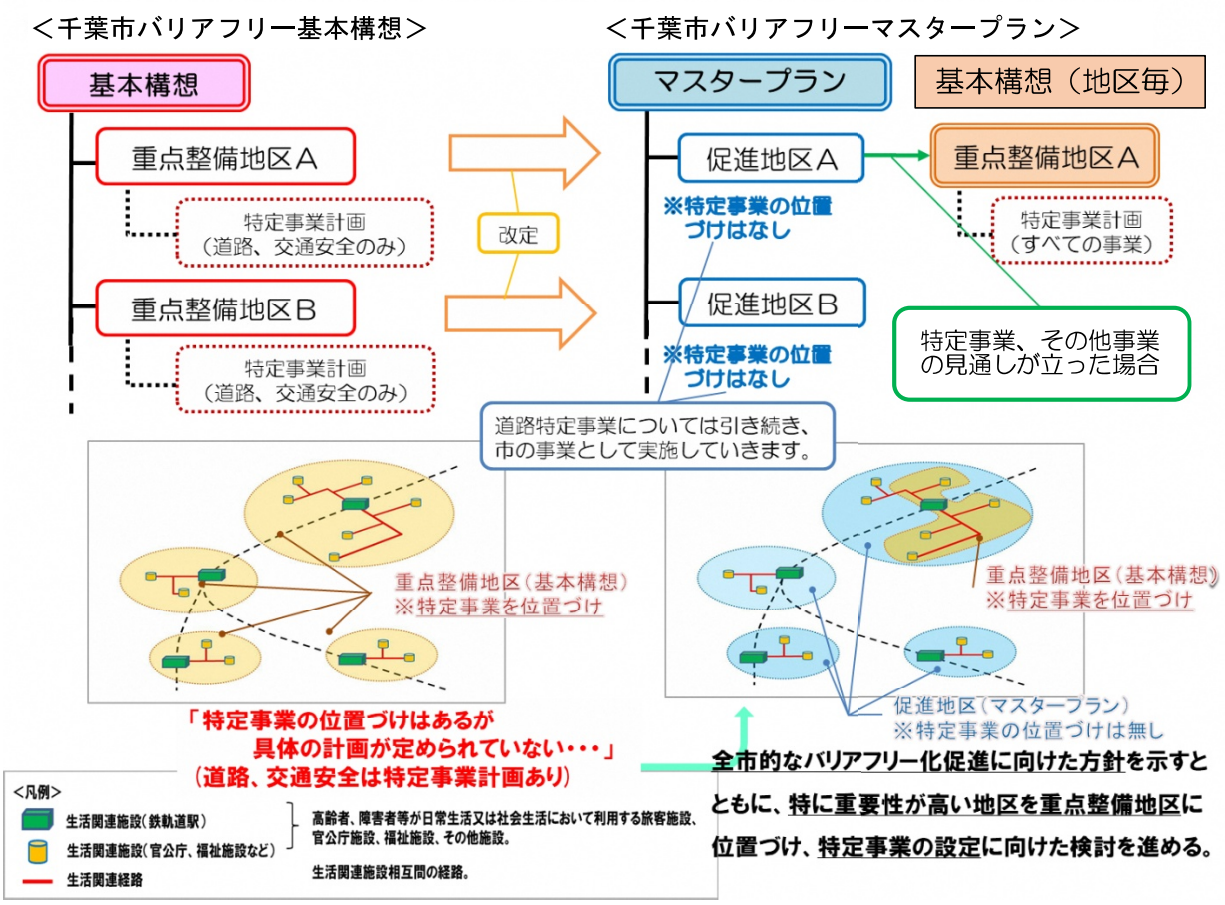
そこで、３．１で示した改定に向けた課題を踏まえ、従前の基本構想に定める重点整備地区の範囲は、原則としてすべて本検討における促進地区として位置づけ、引き続きバリアフリー化を促進する対象とし、現在の実態に合わせて生活関連経路・生活関連施設・地区境界の再設定を行います。

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にも位置づけ、特定事業を設定します。

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≫



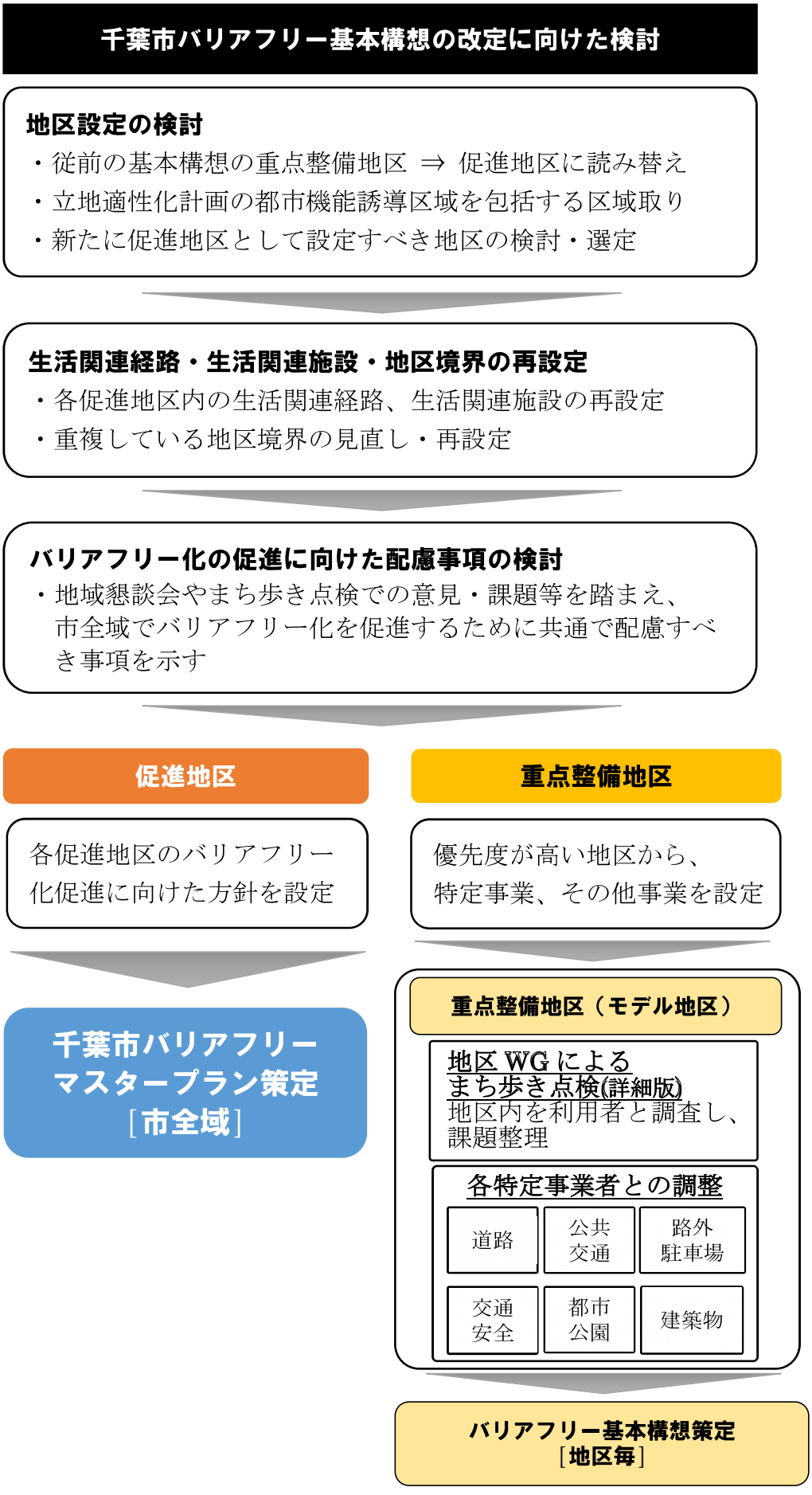


図 12 基本構想改定に向けた考え方

3.4 バリアフリーマスタープランに基づく取組みの枠組み

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。

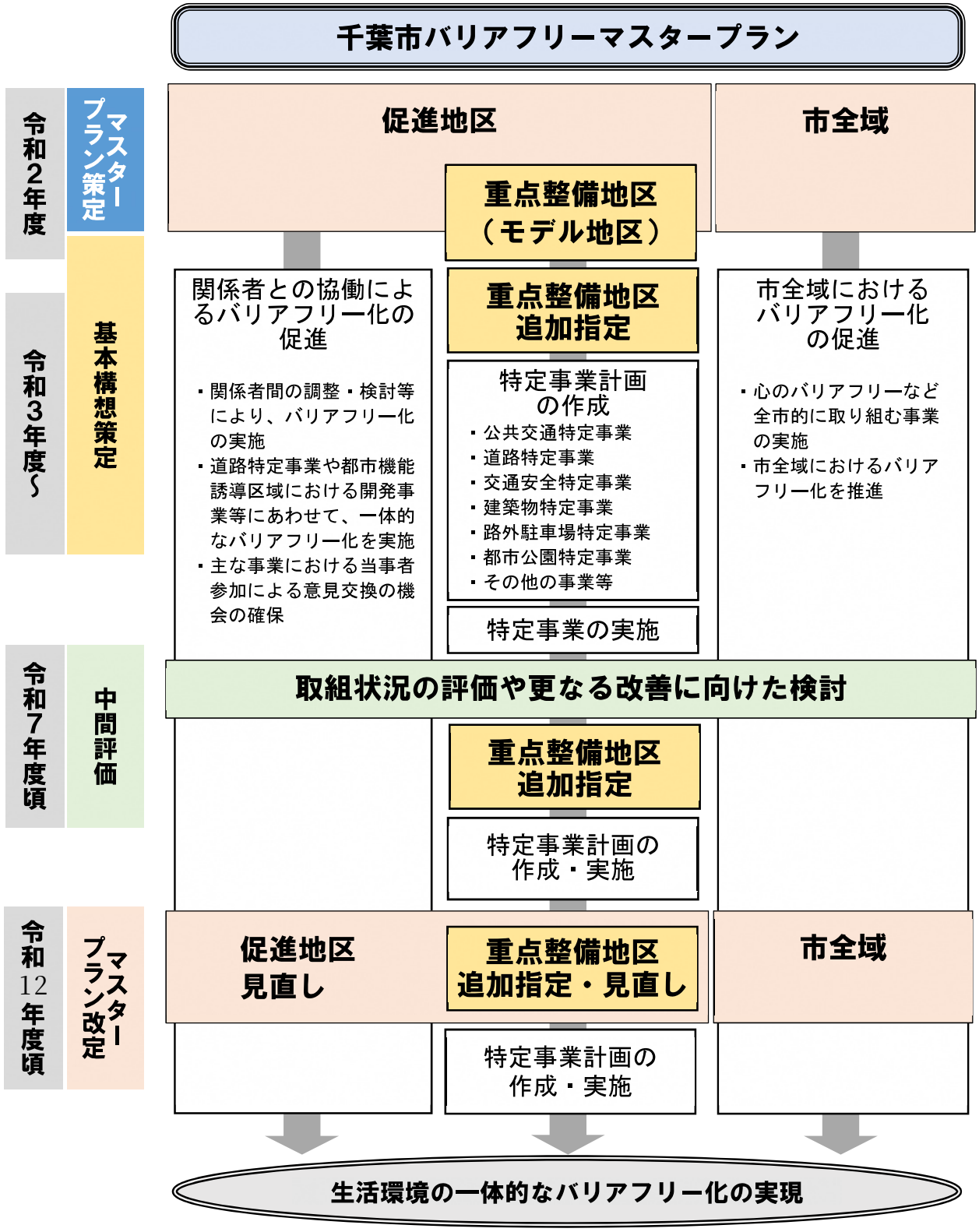


図 13 千葉市バリアフリーマスタープランの枠組み概念図

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。

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

※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

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

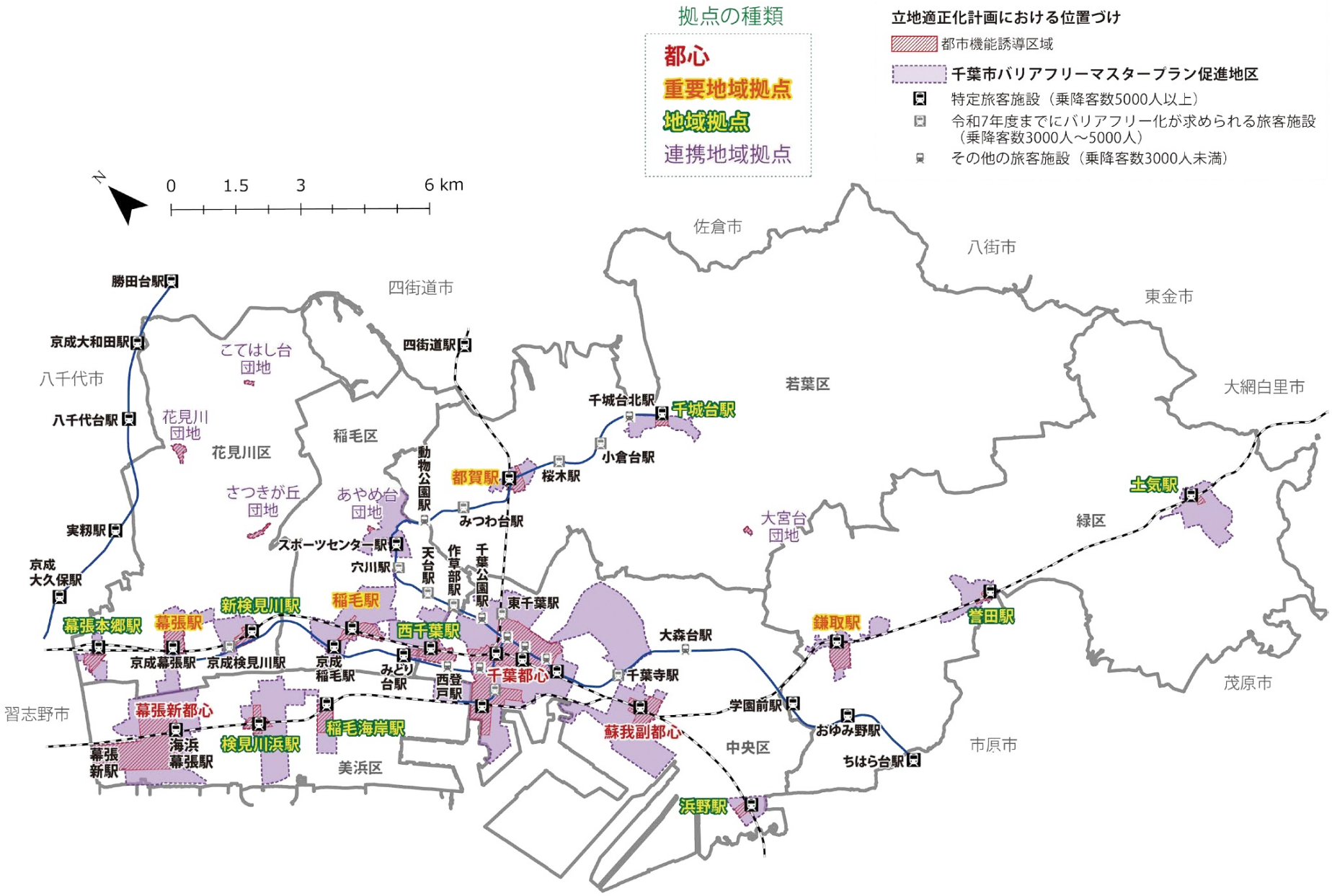


図 14 千葉市バリアフリーマスタープラン促進地区

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

・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 8 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 8 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 ㎡以上）	○	×	×
		大規模集客施設（10,000 ㎡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

4.3 重点整備地区の設定の考え方

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設定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。

■設定の考え方フロー

＜従前＞千葉市バリアフリー基本構想
重点整備地区 18 地区

■千葉市立地適性化計画
集約型都市構造を目指し、4 種類の拠点を位置づけ、都市機能誘導区域を設定している。
【都心】、【重要地域拠点】、
【地域拠点】、【連携地域拠点】

整合

旧重点整備地区（18 **地区**）
⇒都市機能誘導区域を包括するエリアを再設定
※市立青葉病院周辺地区は除く

団地地区（4 **地区**）
⇒都市機能誘導区域を包括するエリアを新規設定

整合

促進地区のうち、整備効果が高いと考えられる高次都市機能・広域交通機能が集積する**【都心】**、及び市民生活に必要な幅広いサービス提供を受けられる**【重要地域拠点】を重点整備地区の候補地区**とする。

促進地区（22 地区設定）

優先的に検討すべき地区

重点整備地区候補 [7 地区]
【都心】 ：千葉都心地区、JR 海浜幕張地区、JR 蘇我地区
【重要地域拠点】：JR/京成幕張地区、JR/京成稲毛地区、JR 鎌取地区、JR/モノレール都賀地区

《評価要件》
①旅客施設の乗降客数、②生活関連施設の立地数、③人口

単位：順位

候補地区	旅客施設の乗降客数*1	生活関連施設の立地数	人口*2
JR/京成幕張地区	7	7	3
JR 稲毛地区	3	4	1
千葉都心地区	1	1	6
JR 蘇我地区	4	3	4
JR 鎌取地区	6	6	5
JR/モノレール都賀地区	5	5	2
JR 海浜幕張地区	2	2	7

*1:地区内の旅客施設合計、*2：中心駅半径 500m 圏域

その他の地区

[15 地区]
【地域拠点】:10
【連携地域拠点】:4
市立青葉病院周辺地区:1

評価要件の項目で最上位、かつ、事業量、継続性及び参加団体等の負担等を考慮し、令和2年度以降の調査・検討にあたっては、人口が集積している**【JR/京成稲毛地区】**を「重点整備地区（モデル）」として選定する。また、生活関連施設の種類が多岐にわたり、施設数も多い**【千葉都心地区】**については、令和3年度以降複数年での調査検討を前提とし進める。

令和 2 年度～ **重点整備地区指定　JR/京成稲毛［モデル地区］**

令和 3 年度～ **重点整備地区指定　千葉都心地区**

※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（行政区毎に 1 地区）や、関連事業の進捗状況（例えば、JR 海浜幕張地区では東京 2020 大会の会場でバリアフリー整備が進むため優先順位は低い）などを考慮し、2025 年度の中間評価や 2030 年度の改定を節目に必要に応じて追加指定の検討を行っていくものとする

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ったては、『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。

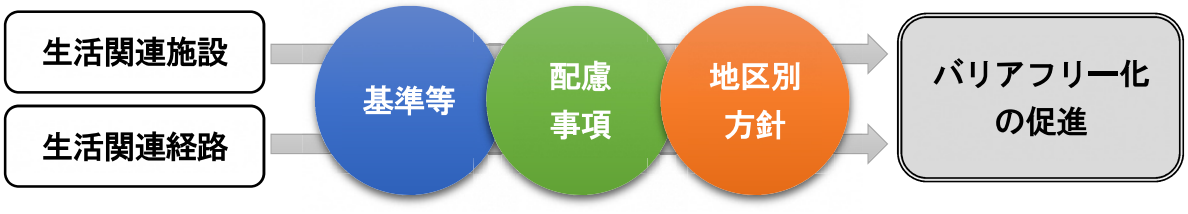


図 15 促進地区におけるバリアフリー化促進の考え方

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、全市における取組み、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 9 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。このため、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対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）

※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

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。
	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。
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）。
	階段は段鼻の色を強調し、段を識別しやすいようにする。
	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。
③ ホーム	**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。**
	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。
	ホームと車両の隙間や段差は、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。
	高齢者や弱視の人に配慮し、適切な明るさを確保する。
④ 券売機等	**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。**

項目	共通の配慮事項
⑤　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）
	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。
	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。
	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。
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、**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。**
	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。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。
	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。
⑦　人的対応・心の バリアフリー	**職員による案内やサポートなどの対応を充実する。**
	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。

● 参考：旅客施設のバリアフリー化



可動式ホーム柵



ホーム柵



内方線付点状ブロック

2）バス

※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

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。
	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。
	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。
③ 案内設備	**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）。**
	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。
	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。
④ 人的対応・心のバリアフリー	**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。**
	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。
	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。

● 参考：バスのバリアフリー化



ノンステップバス


バリアフリー化されたバス停留所

3）タクシー

※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

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	**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）**
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。

（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

※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

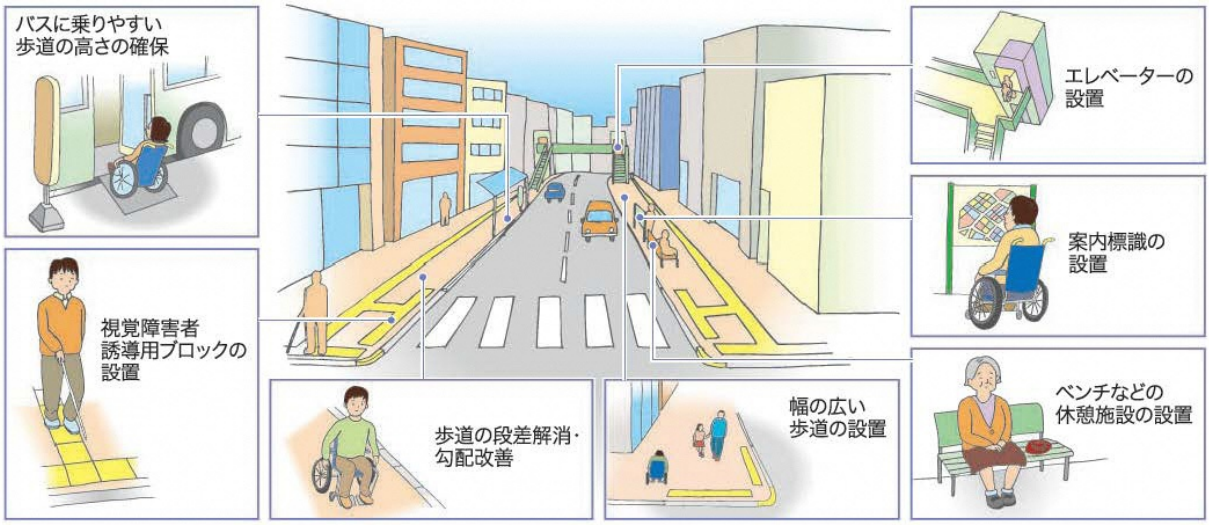
項目	共通の配慮事項
① 整備	歩道の大規模改良・更新時に移動等円滑化基準に適合した道路整備を行うとともに、市の関連するマニュアル等を勘案し、可能な限りバリアフリー化に配慮する。
	車両乗入れ部や交差点部における歩道内の勾配をゆるくする。
	がたつきの発生しにくい舗装材を採用する。
	歩車道境界ブロックは、視覚障害者が認識でき、車椅子使用者が円滑に通行できるもの（段差 1cm）にする。
	雨水ます等のふた（グレーチング）は、なるべく歩行者の動線とならない場所に設置する。通行が想定される場所に設置する場合は目の細かいものにする。
	バス停留所を設置する歩道は、バスに円滑に乗降できる高さとし、バス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。
	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。
	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。
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	**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。**
	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）
	自転車利用者へのルール・マナーの啓発を推進する。

2） 歩道のない道路

※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

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	**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。**
	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	**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。**
	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。
	自転車利用者へのルール・マナーの啓発を推進する。

● 参考：道路のバリアフリー化（国土交通省資料など）





バリアフリー化された歩道



生活道路での安全対策
（コミュニティ道路）



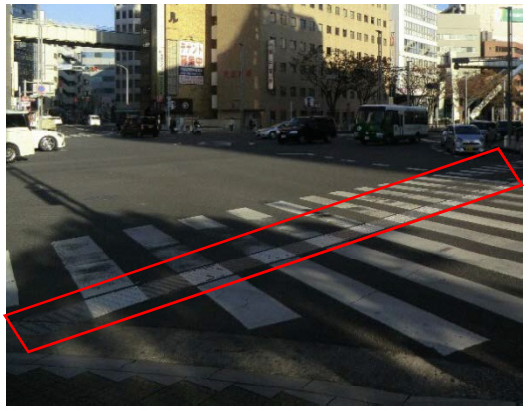
歩道のない道路での安全対策
（路側帯のカラー舗装）

（３） 交通安全（信号機等）のバリアフリー化

※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

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	自転車利用者へのルール・マナーの啓発を推進する。

● 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）



エスコートゾーン



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）

※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

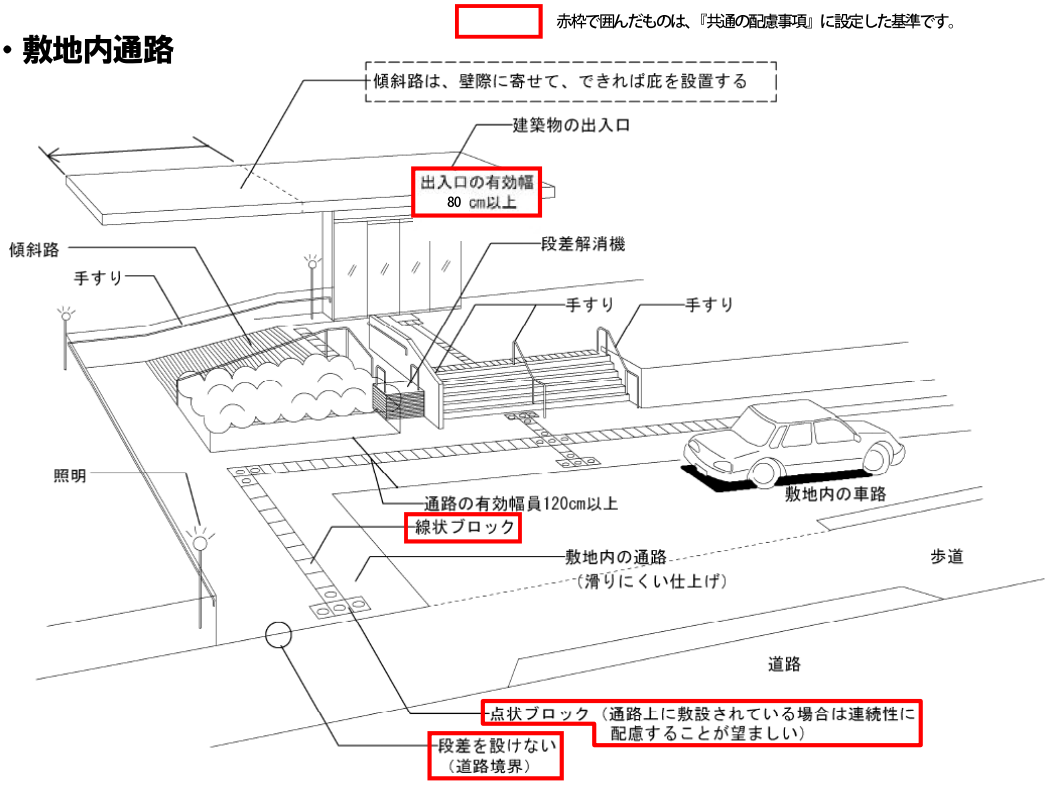
項目	共通の配慮事項
① 出入口・敷地内通路	道路と建築物の連続性に配慮し、段差を解消するとともに、歩道上から出入口、建物内の案内施設まで連続した視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
	主要な出入口は自動ドアなど通行しやすい扉とし、車椅子使用者やベビーカー利用者等に配慮した幅を確保する（80cm 以上）。
② 建物内通路	**主要な通路は、物や設備などで狭くならないように配慮する（120cm 以上）。**
	主要な通路に段差がある場合は、スロープ（8%以下）を設置するなどして段差を解消する。
	主要な通路は高齢者や弱視の人に配慮し、適切な明るさを確保する。
	階段手前やエレベーター前など主要箇所に視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
③ 上下移動	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。
	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。
④ 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）
	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。
	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。
	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。
⑤ 駐車場	**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。**
	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。
	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。
⑥ 案内設備	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。
	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）

項目	共通の配慮事項
⑥ 案内設備	**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。**
	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）
	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	**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。**
	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。
	職員による案内やサポートなどの対応を充実する。
	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。

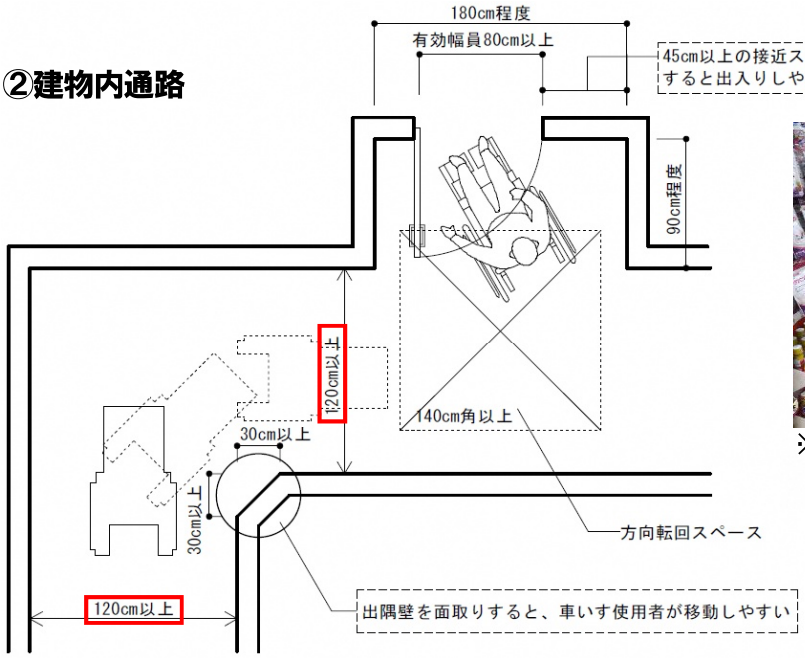
● 参考：建築物のバリアフリー化

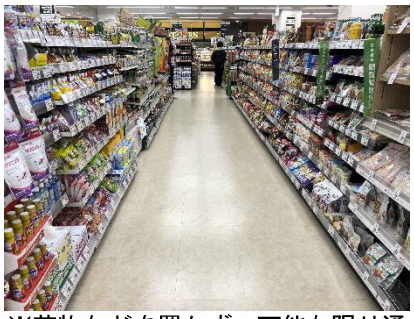
（高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準より抜粋・作成ほか）

①出入口・敷地内通路



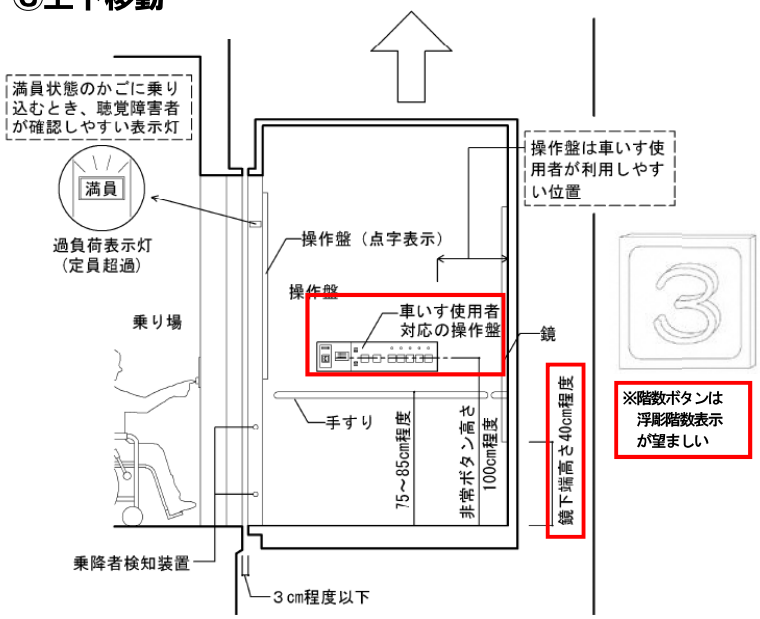
②建物内通路

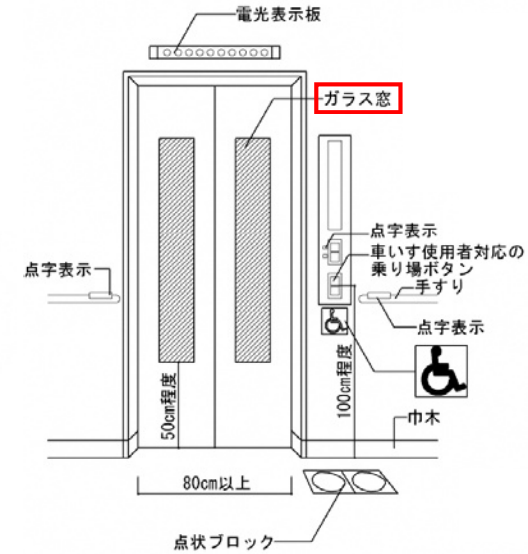




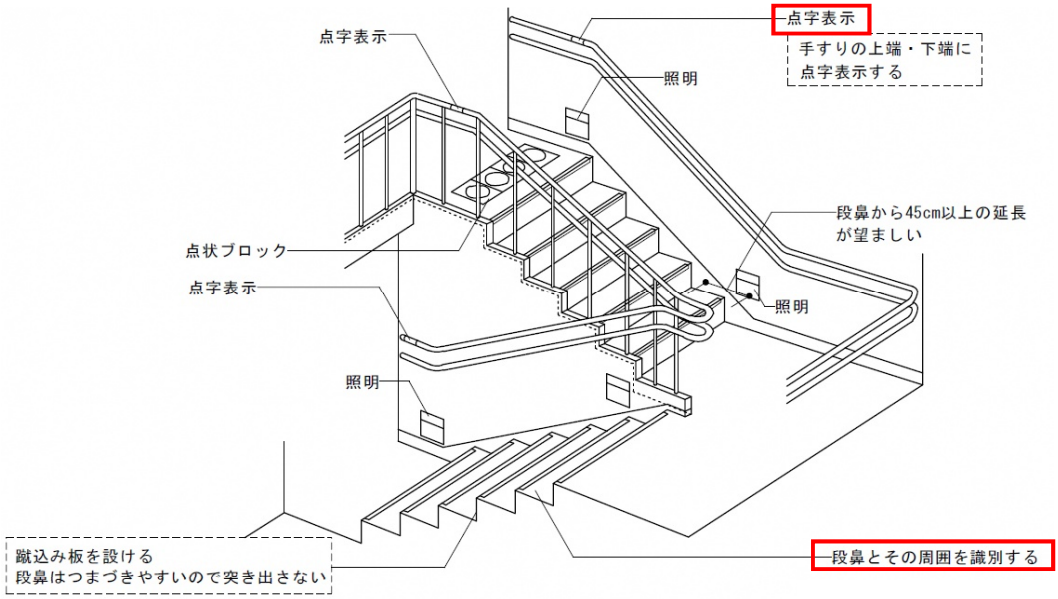
※荷物などを置かず、可能な限り通路の幅を広くする

③上下移動



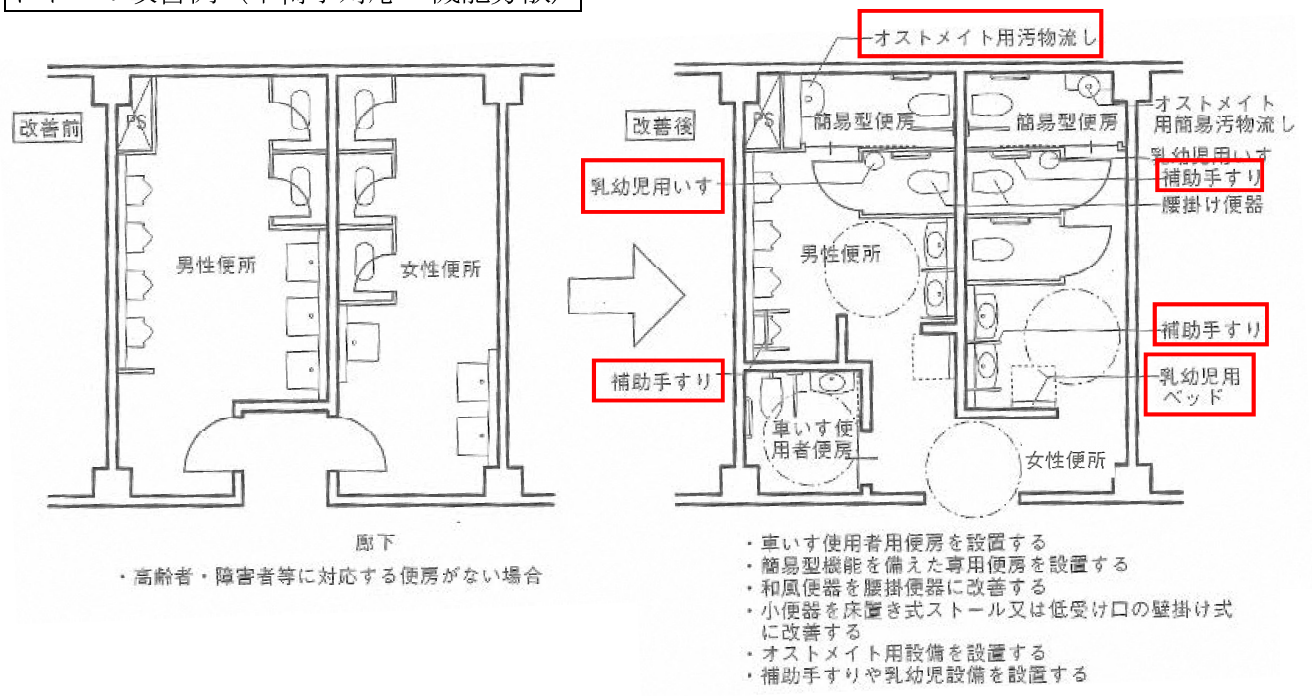


※階数ボタンは浮彫階数表示が望ましい

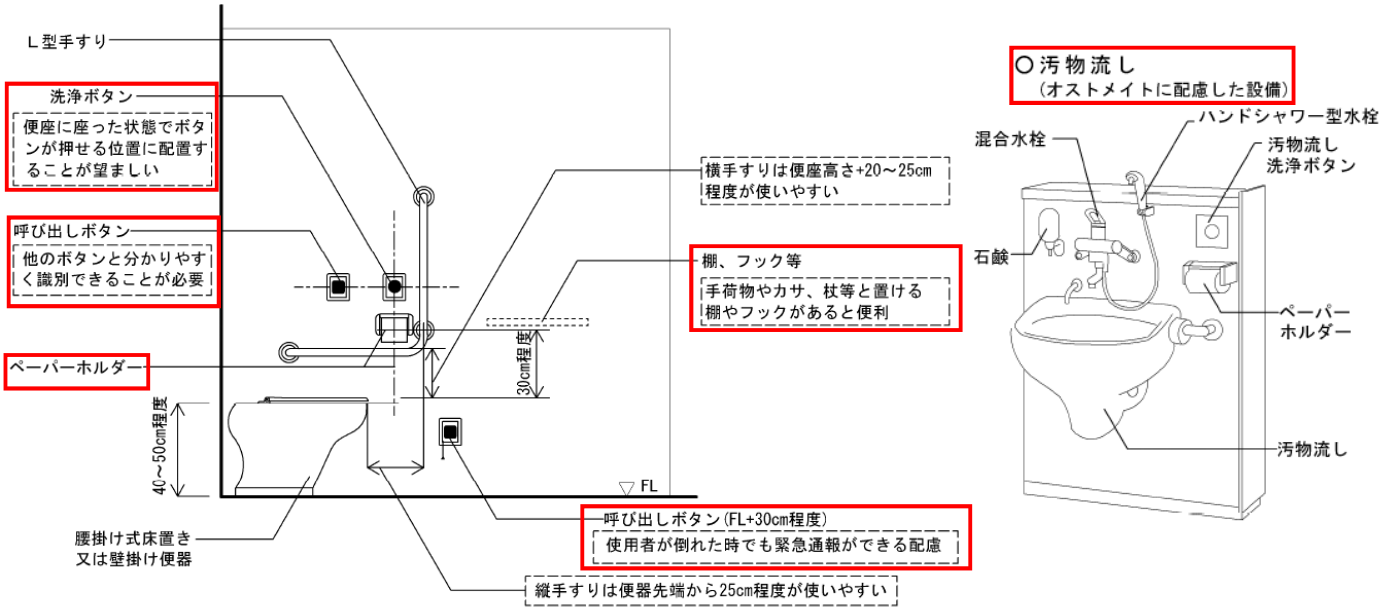


④トイレ

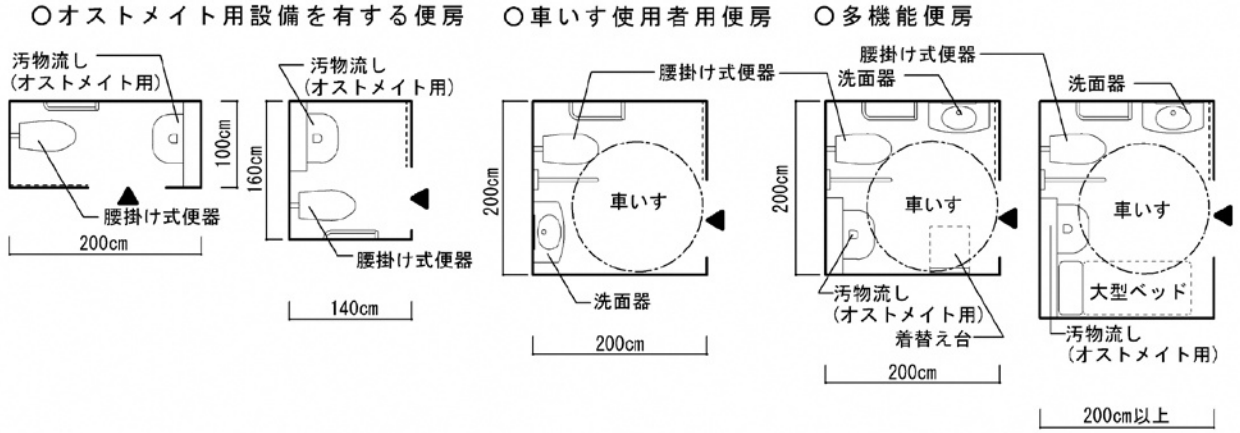
トイレの改善例（車椅子対応・機能分散）



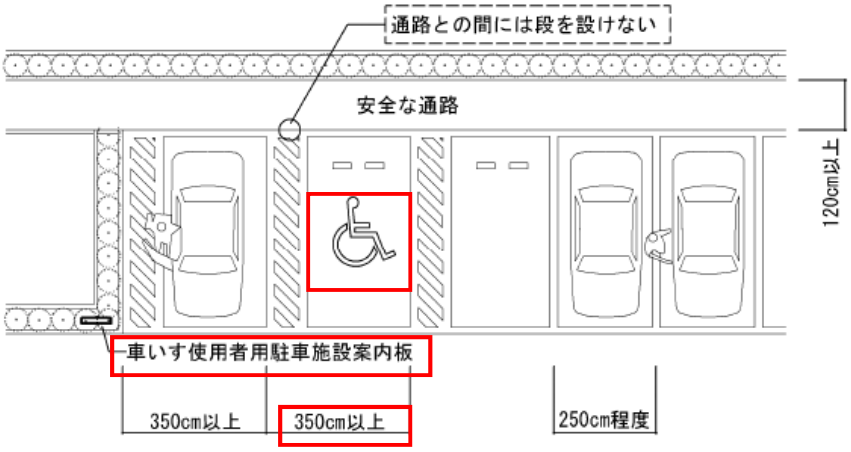
○ボタン等の配置



●個別機能を備えた便房及び多機能便房の寸法例



⑤駐車場

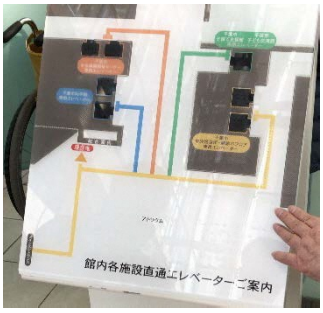




⑥案内設備



ピクトグラムによる案内



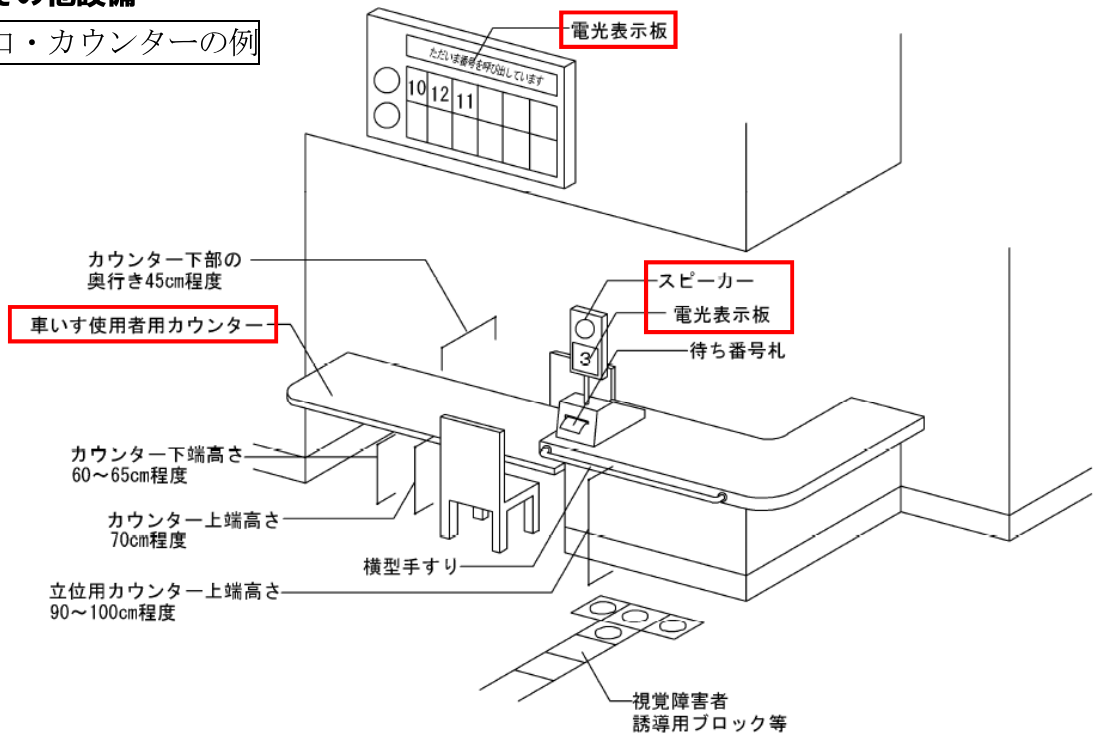
触知図や音声による案内



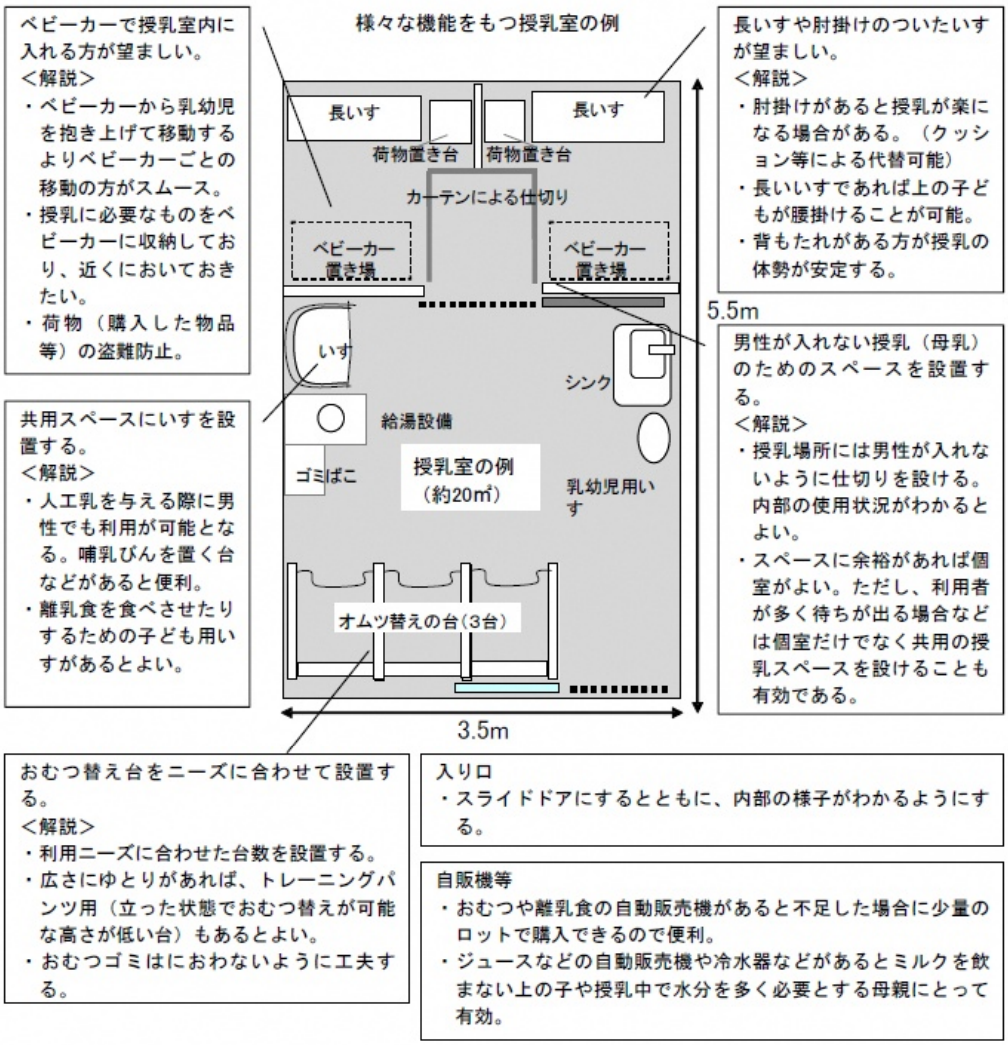
総合案内（人による対応）

⑦その他設備

窓口・カウンターの例



授乳室の配置例



⑧人的対応・心のバリアフリー





耳マーク・筆談用具



コミュニケーション支援ボード

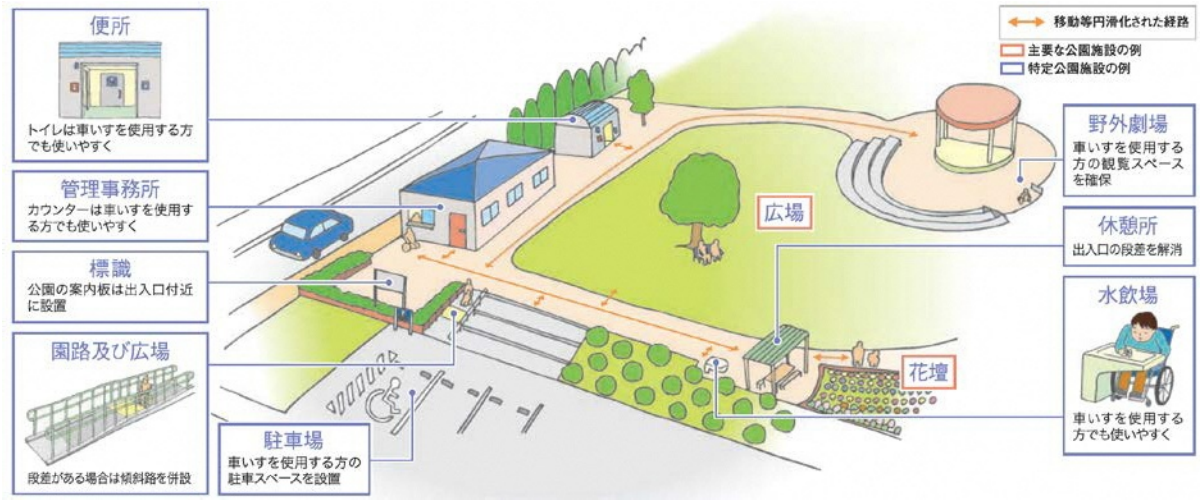
（千葉市図書館 HP より）

（5） 都市公園のバリアフリー化

※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

項目	共通の配慮事項
① 出入口	**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）。**
	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	**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。**
	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）
	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。
	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。
④ 休憩施設	日陰を確保したり、ベンチ等の休憩施設を設置する。
	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。
⑤ 駐車場	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。
	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	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	**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。**
	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。

● 参考：都市公園のバリアフリー化（国土交通省資料）





ユニットトイレ（園生三和公園）



水飲み場（轟町１丁目公園）



視覚障害者誘導用ブロック（轟町１丁目公園）