

参考資料

1 習志野市バリアフリー基本構想策定協議会設置要綱

習志野市バリアフリー基本構想策定協議会設置要綱

(設置)

第 1 条 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づくバリアフリー対策に関して、習志野市バリアフリー基本構想（以下「基本構想」という）を策定するために「習志野市バリアフリー基本構想策定協議会」（以下「協議会」という）を設置する。

(所掌事項)

第 2 条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 重点整備地区の位置及び区域に関すること。
- (2) 生活関連経路及び生活関連施設の選定に関すること。
- (3) ソフト施策に位置付けるべき事項及びその体系化に関すること。
- (4) 特定事業に関すること。

(組織)

第 3 条 協議会は、30 名以内で組織し、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 公共交通機関等の代表
- (3) 福祉関係団体等の代表
- (4) 商業関係団体の代表
- (5) 関係行政機関の職員
- (6) 市の職員

(会長等)

第 4 条 協議会に会長及び副会長それぞれ 1 名を置き、委員の互選により定める。

- 2 会長は、協議会を総理し、協議会を代表する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(任期)

第 5 条 委員の任期は、委嘱の日から基本構想の策定が完了する日までとする。

(会議)

第 6 条 協議会の会議は、会長が召集し、議長となる。

2 協議会は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

3 会長は、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。

(会議の事務)

第 7 条 協議会の事務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(補則)

第 8 条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成 25 年 7 月 16 日から施行する。

(協議会召集の特例措置)

2 第 6 条の規定にかかわらず第 1 回会議は市長が召集する。

2 習志野市バリアフリー基本構想策定協議会名簿

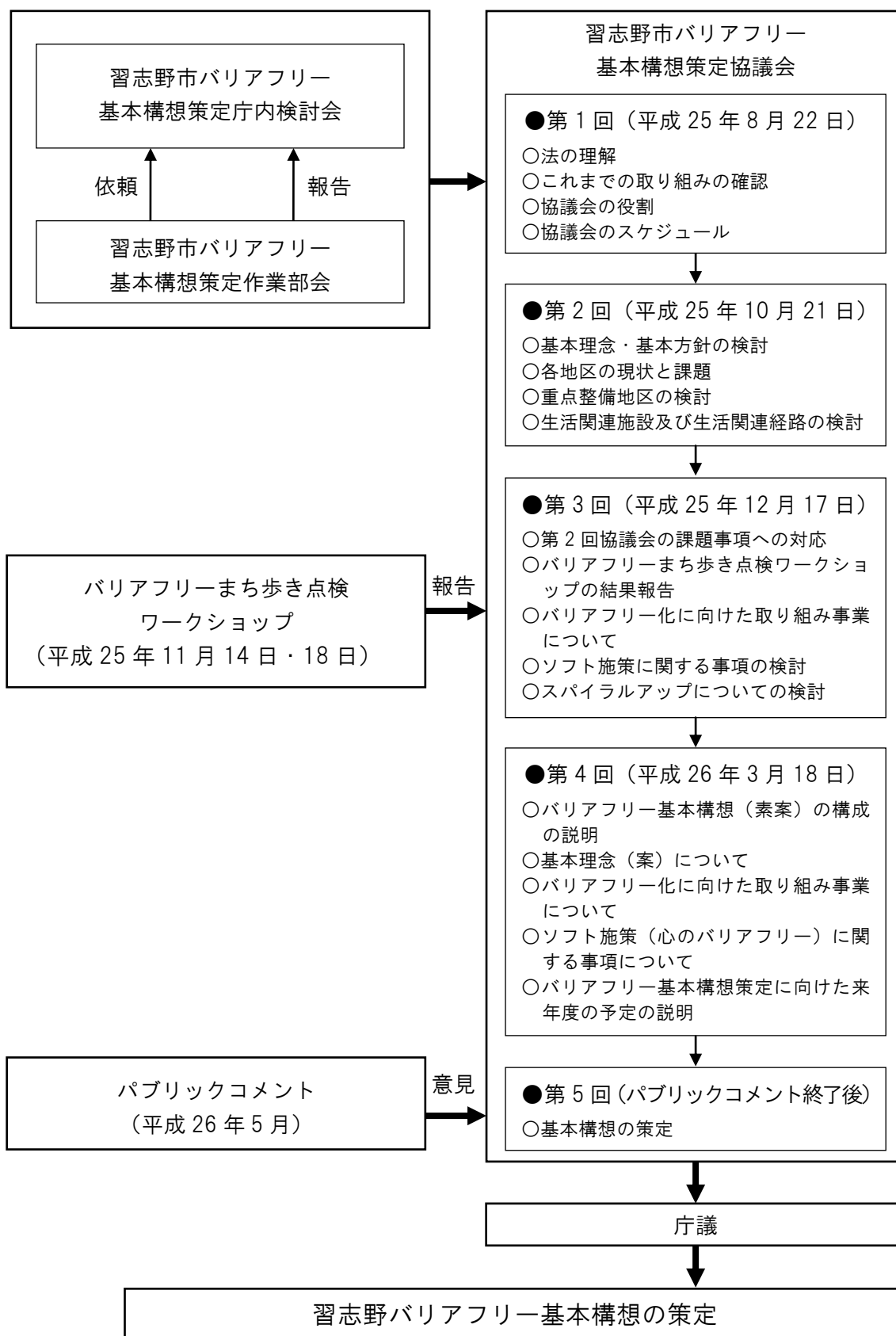
	所属	所属機関等	氏名
1	学識経験者	日本大学理工学部交通システム工学科 教授	藤井 敬宏
2		渡邊法律事務所	渡邊 惇
3	公共交通機関等の 代表	東日本旅客株式会社 千葉支社	三澤 恒二郎
4		京成電鉄株式会社 鉄道本部	三井 和雄
5		新京成電鉄株式会社 鉄道事業本部	岡田 育穂
6		京成バス株式会社	会沢 努
7		習志野新京成バス株式会社	小林 匠
8		ちばレインボーバス株式会社	瀬戸 雅一
9		習志野タクシー株式会社	原 圭介
10	福祉関係団体等の 代表	習志野肢体不自由児・者父母の会 あじさいの会	小野寺 明美
11		習志野市視覚障がい者福祉協会	澤瀬 哲雄
12		習志野市聴覚障害者協会	佐々木 めぐみ
13		習志野市自閉症協会	早川 早苗
14		習志野市あじさいクラブ連合会	越智 桂
15		習志野市母子保健推進員の会	金子 知子
16		社会福祉法人 習志野市社会福祉協議会	佐伯 未季
17	商業関係団体の 代表	株式会社 イトーヨーカ堂津田沼店	佐渡 俊之
18		習志野市商店会連合会	杉林 昇
19	関係行政機関の 職員	国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局	泰間 隆
20		国土交通省関東地方整備局 千葉国道事務所	竹内 辰典
21		千葉県 千葉土木事務所	大野 敏夫
22		千葉県警察本部	太田良 照寿
23		習志野警察署 交通課 課長	鈴木 正之
			市村 惣一郎
24	船橋市 建設局 都市計画部	石毛 隆	
25	市の職員	企画政策部	諏訪 晴信
26		財政部 資産管理室	吉川 清志
27		保健福祉部	真殿 弘一
28		都市整備部	福島 泉

(敬称略)

3 習志野市バリアフリー基本構想策定庁内検討会・作業部会 構成課名

(1) 企画政策課	(14) 介護保険課
(2) 広報すぐきく課	(15) 都市調整課
(3) 人事課	(16) 都市計画課
(4) 契約検査課	(17) 市街地整備課
(5) 財政課	(18) 建築指導課
(6) 資産管理課	(19) 道路交通課
(7) 施設再生課	(20) こども政策課
(8) 公園緑地課	(21) 教育委員会 教育総務課
(9) 商工振興課	(22) 教育委員会 指導課
(10) 協働まちづくり課	(23) 教育委員会 社会教育課
(11) 保健福祉調整課	(24) 教育委員会 生涯スポーツ課
(12) 高齢者支援課	(25) 消防本部 総務課
(13) 障がい福祉課	(26) 企業局 総務課

4 習志野市バリアフリー基本構想の策定手順



5 バリアフリーまち歩き点検ワークショップ結果

(1) バリアフリーまち歩き点検ワークショップの概要

バリアフリーまち歩き点検ワークショップの概要は以下のとおりです。

表 バリアフリーまち歩き点検ワークショップの概要

開催日時	平成 25 (2013) 年 11 月 14 日 (木) 13:00~16:30	平成 25 (2013) 年 11 月 18 日 (月) 13:00~17:0
点検場所	JR 新習志野駅周辺地区	JR 津田沼駅・新京成新津田沼 駅周辺地区 京成津田沼駅周辺地区
参加者	29 名	24 名
開催内容	学識経験者、障がいのある方、高齢の方、市の職員、学生等 まち歩き点検、グループワーク、グループ発表・まとめ	
		

なお、バリアフリーまち歩き点検ワークショップに際し、次の団体から参加のご協力を頂きました。

- 日本大学理工学部
- 習志野市視覚障がい者福祉協会
- 習志野肢体不自由児・者父母の会あじさいの会
- 習志野市聴覚障害者協会
- 習志野市あじさいクラブ連合会
- 習志野市母子保健推進員の会
- 社会福祉法人 習志野市社会福祉協議会

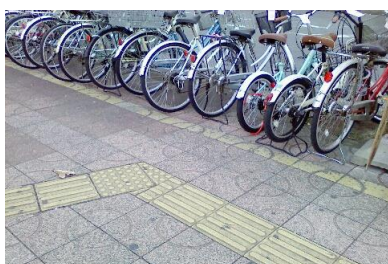
(2) JR津田沼駅・新京成新津田沼駅周辺地区

[JR津田沼駅北口・新京成新津田沼駅南口]

○路上駐輪が多いものの視覚障害者誘導用ブロックを妨げないようによく整列されている。ただし、はみ出し看板などの課題もある。

○案内標識やエレベーターなど整備が進められているが、利用しやすい工夫が必要。

○一部交差点部の段差、勾配の改善が必要。
等

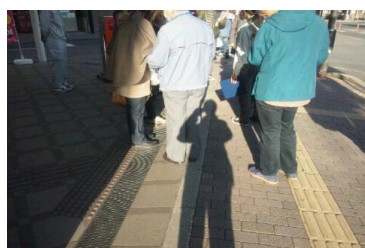


[JR津田沼駅南口]

○施設側との一体整備により歩車道の高さの改善を考えていくことが必要。

○歩行者の動線に配慮した整備（視覚障害者誘導用ブロックなど）が必要。

○整備された身障者乗降場とタクシー乗場の使い方のルール・マナー啓発が必要。
等



■バリアフリーまち歩き点検ワークショップにおける指摘事項（JR津田沼駅・新京成新津田沼駅周辺地区）

- 歩道橋の階段で段差の色分けがされていない箇所が1カ所あった。（1色がグレーのみ）
- 1.5mの幅の狭い歩道を人と自転車の両者が利用する
- 1.5m部分の歩道における自転車通行の危険さ
- 道が狭いので（歩道橋もあり）、すれ違いが危険
- 狭い歩道への対応が必要（自転車と歩行者がすれ違う時や、歩行者の後ろから自転車が走ってくる時の安全性が低い）

- JR津田沼駅からつながるデッキは、広さがある。雨でも地面がすべりにくくなった
- 身障者用乗降場がある
- 信号の押しボタンが長押しだという事を初めて知った。今後利用したい。

- 歩道上にある柱をよけるため、誘導ブロックに警告ブロックが多く使われているが、多用しすぎて分かりにくい（使いにくい）。この誘導ブロックは、警告ブロックを使わずに、シンプルに配置してほしい（警告ブロックばかりで不自然）

- タクシー乗り場や障害者用乗降場スロープ部分の点字ブロックを通ろうとすると、点字表示付きの手すりは利用できない。手すり位置を考慮した点字ブロックの設置を検討する必要がある。
- 身障者用乗降場と近接しているタクシー乗り場の使い方のルール改善が必要
- 身障者用乗降場の使い方の工夫（タクシー側からの配慮が必要）

- ペDESTリアンデッキにあるエレベーターを出たところの手すりが出っ張っている。

- ユザワヤ出入口前からモリシアへの横断歩道が使いやすい
- ユザワヤ前の横断歩道部のスロープがよく工夫されている
- 歩道と車道の高さ、改善の工夫（横断歩道へのスロープ）

- ユザワヤ前交差点部歩道の横断勾配がきつい
- 民地と協力して一体整備が必要

- 案内板があるところ、案内標識があるところが良い
- 新しい商業施設への交差点、点字ブロックが人の流れに沿っていないところがある
- 新しく整備された良さを活かしてほしい。（点字ブロックに看板がかからないでほしい）

- 横断歩道の車止めの高さが低くぶつかってしまう

- お店の看板が点字ブロックにかかっている
- 不動産屋の看板が歩道に出ている、点字ブロックに被っている

- 道が広くて段差も少なく、見通しが良い
- 見通しが良いところ（歩きやすさにつながる）
- 歩道の段差のすり付けが2cm程度で車道と歩道の違いが分かりやすく歩きやすい
- 新しい整備した歩道が広くキレイです
- 民地側との協力・使い方と分かり易さの工夫が必要

- 歩道橋の階段の下の手すりがなく、階段の色と路面の色が同じになっている。歩く人が転ばないような配慮が必要。

- 駐車場側の歩道のところに草が生えていて歩きにくい

100m

■良い点 ■悪い点 ■改善点

地区全体

- 大きな店舗の出入口は段差をなくしている。あっても横から車イスが進入出来るような配慮がなされている
- 全体的に点字・誘導ブロックの整備率が高い
- 信号機の音響もよく整備されている
- 雨の日、落葉、花びらがタイヤにつくと滑る
- 点字がすり減ってる、配置がバラバラ
- タイルよりアスファルトの方が平らで良い
- 道路から各建物・店舗への誘導が必要（道標だけ点字があったり、店舗にだけあったり）

- エレベーターの中が広い
- エレベーターの出入口に屋根がある
- JR津田沼駅でベビーカーのママに「何か使いづらいと思う所ありませんか？」と聞いたら、とても使い良いとのこと
- ペDESTリアンデッキを下りた所の案内地図がわかりやすい（商店会が作った物）

- ペDESTリアンデッキ上の市案内図が見づらい（緑地に黄色、白色の文字、水色に黄色文字など）
- JR津田沼と新京成の方向案内がわかりにくい
- 自由通路路面のタイルが滑りやすい

- JR津田沼駅の下に、警察の緊急通報ボタンがあるのは良いが、両脇にお店の看板があり、わかりづらい（同化してしまっている）

■JR津田沼駅周辺の歩道は比較的広い

■放置自転車禁止の看板がある

- 新津田沼駅へのアプローチでエレベーターの位置がわかりにくい。階段とエスカレーターの前にも案内板が必要。チェーンで入口がふさがれている。

- ヨーカドー前の歩道に点字ブロックがない
- 交差点の待ちスペースが平らでない

- 一丁目公園の車椅子の出入口が1カ所しかない（正面入口にも車イス（乳母車）の出入口があった方がよいのでは？）
- 公園の入口（津田沼一丁目公園）が狭い

■交差点に入る歩道が急のため、高さの調整が必要

- 自転車の駐輪がきれいに整頓されている（点字・誘導ブロックとの被りは少ない）
- 放置自転車が多い
- 歩道のブロック、ガタつき、割れ、老朽化が見られた
- 歩道から車道への段差をなくしようとしているが、まだ少し高い所が多く、前輪が引っかかり持ち上げる必要がある。（車イス、乳母車）
- マンホールで点字・誘導ブロックが迷り切れている

■全体的に道が斜めでベビーカーも車イスもとても押しにくい（横断勾配がキツイ）

- 特定車両のトラック出入口も強いブザーや光で知らせる方がよい
- 施設の運搬車両の出入口を改善すること

■駐車場の出入口ブザーが短い

- 人の導線に合わせた誘導ブロックの配置が必要
- 歩行者の動線の工夫・細かな道路の維持管理が必要

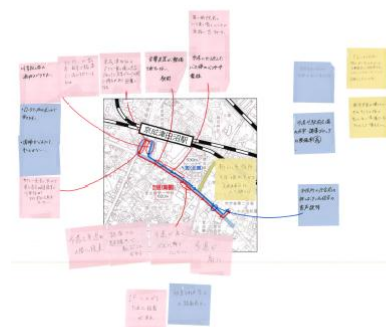
(3) 京成津田沼駅周辺地区

[南口]

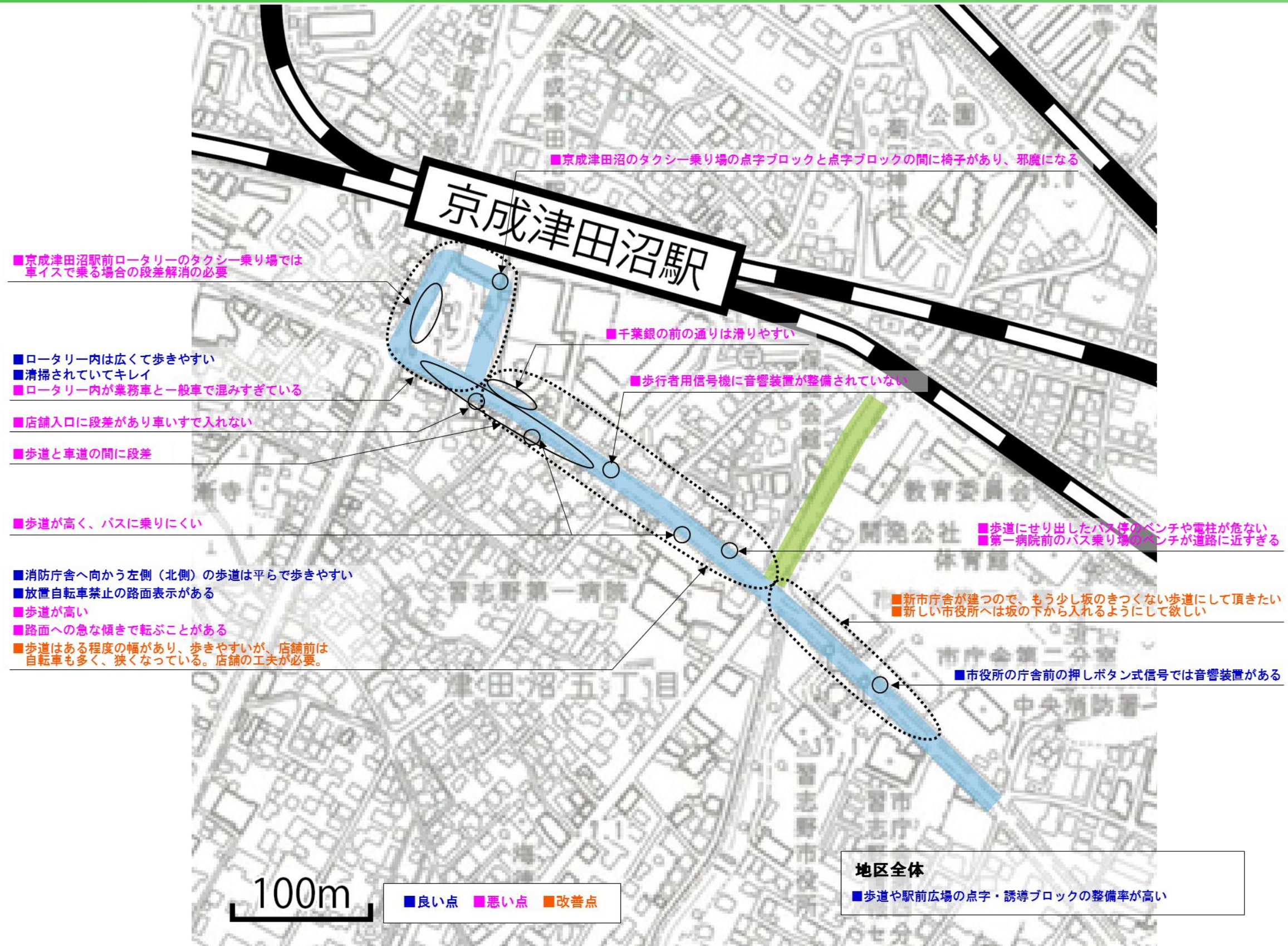
○歩道のバリアフリー化や音響式信号の整備が進められており、歩きやすい。

○沿道施設との段差の改善などが必要であり、新庁舎建設にあわせて、今後も一体的なバリアフリー整備を進めるべき。

等



■バリアフリーまち歩き点検ワークショップにおける指摘事項（京成津田沼駅周辺地区）



(4) JR新習志野駅周辺地区

[北口]

- 歩車道部の傾斜や段差の改善など全体的なバリアフリー整備が必要。
- 側溝のふた（グレーチング）のすき間が大きいところがある。

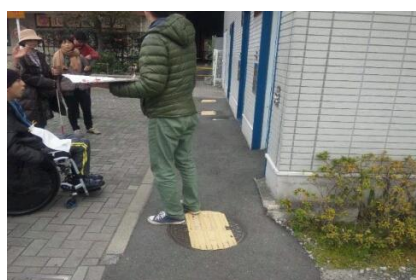
等



[南口]

- 歩車道部の段差の改善など震災復旧と一体的なバリアフリー化を進める必要。
- 広い歩道では自転車との分離を考えていくべき。
- 植樹・落ち葉の管理など、利用者の意見を反映していく。

等



■バリアフリーまち歩き点検ワークショップにおける指摘事項（JR新習志野駅周辺地区）

■待機する場所が広く良かった（車イス利用者）
■電柱の周りの金具がとび出していて危ない
■歩道と車道の段差が全体に多い

■勾配のきつい歩道があった

■点字ブロックの付け方がわかりづらい。必要以上にブロックがありすぎ。

■公園駐車場に段差があった（駐車場と公園入口）
■公園の入口にグレーチングがあってひっかかる、入りにくい（車イス利用者）

■公園のトイレの入口に段差があって入りにくい（車イス利用者）
■公園のトイレは幼児用がなく使用できない（幼児用便器・オムツ替えシート）など

■公園駐車場に入るために芝生区間を経由して入らなければならず通りにくい（車イス利用者）

■ガードレールの方が危なくない（えん石の方が危ない）

■現在、点字ブロックは歩道から階段のある施設正面玄関へ誘導する整備がされているが、利用しやすいスロープ入口へ点字ブロックでの誘導してほしい【提案】

■駐輪場前の点字ブロックがマンホールの上だけ残っていた
■公共WC前の点字ブロックがなくなっていた

■一般乗降場がなく、車いすではロータリーから歩道への動線がない
■東日本大震災で生じた段差の改善が必要
■歩道と施設側との連続的なバリアフリー化が図られていない為、施設側との連携や利用者の意見の反映が必要

■駐車場の出入口は出口だけでなく、車の入口にも音があると良い

■施設駐車場出入口で「音」による警告がされている

■段差の位置が見えにくい
■植木スペースに植木が少ないため、低い植木スペース側に落ちてしまう危険性がある
■段差の改善

■ポラードや信号機の柱の色づかいが路面と同色で分かりづらい
■歩道上に設置するポラードは路面の色と違う色にすることで歩行者へ注意を高めることにつながる。

■交差点部のすりつけがなだらかで長いので気になった（止まりにくい）

■橋のところの段差を直したほうが良い
■橋の段差

■歩道が広いので車イスは通りやすい
■歩道が広く歩きやすい
■自転車のスピードが早く、歩行者と通行空間を色で分けられるとよいのでは
■広くて良いが自転車も多くて危険も感じた
■広い歩道では歩行者と自転車の分離が必要

■歩道橋はスロープの方が歩きやすい（車イスは大変そう）
■車イス利用者は歩道橋のスロープが急で、下りが怖い
■歩道橋はあまり使わない、階段の下りるのが怖い

■工事車両が歩道内に駐車しており、歩く場所がせまくなってしまっていた
■ガードレールと点字ブロックが近すぎて危険
■歩道橋下の植木がでっばって歩いてるとぶつかりそうで危ない
■交差点の点字は押す側（介助）は認識して通ろうとするが車イス利用者はガタつきに驚く

■人通りが少ない交差点では、横断歩道で信号機の音が出るようにしてほしい
■車イス利用者の信号待ちする歩道に傾斜があり、待つことが大変
■交差点の信号機に音の出る装置が付いていない
■信号の「押してください」の表示がとても見づらい
■車イス利用者は歩道に傾きがあるので通りにくい（通常は平らな所を選択して移動する）
■交差点部待機所がもう少し広ければ良い

■ベンチが置いてあり、ちょっとした休憩に良かった
■排水溝に車輪がはまることを防止してあり良かった
■歩道部にあるマンホール等に段差（くぼみ）が生じており、危ない

■交差点の勾配と段差がきつい

■歩道が狭く自転車がが多いので危険を感じた

■植樹、落ち葉の管理が必要

■国道横断の自転車への対応（信号が短い為、スピードを出している）

■歩道部にエレベーターがある
■手すりに点字プレートが設置されている（歩道橋のスロープ部）
■歩道橋と車道の間にある歩道が狭い→自転車の接近に気づかない可能性
■歩道が狭い
■エレベーターに乗るまでの歩道に凹凸がある。ガードレール近くを通るので交通量が多く怖さがある
■狭い歩道への対応が必要
■狭い箇所の車からの安全策が必要
■狭い歩道には注意を知らせる看板が必要（例：自転車徐行など）

■自転車の通りが多い
■経路の必要性あり（工夫していく）
■駅の北口の歩道に点字ブロックがあるとよい

■歩道の植物のハミ出し
■ちょっとした段差も大きなバリアになる
■横断歩道の幅に対してきり下げ幅が不足している箇所が多数あった
■景観に配慮した表示のデザイン→ちょっと見づらい
■全体的に横断歩道部の歩道の勾配が急である
■誘導ブロックの配置仕方がまちまちであり、わかりづらい
■側溝蓋グレーチング間隔が広すぎて車イスの方は通れない
■点字ブロックの色は黄色以外ではわかりにくい
■具体的な案内が必要（～優先、三つ目の信号を右折など）
■弱視の方だけでなく、全盲の人にも歩いてほしい（今後の希望）

地区全体

■全体では、道路が広くて歩きやすいのではないと思った
■歩道が広く、ほぼ平らで歩きやすく見通しがよい
■全体的に立会者でも他の地区と比べて大変良いと感じた
■道路標識のカラーリング（道路舗装との区別化）が目立って良い
■歩道が平らで良かった
■歩道が広くベビーカーも通りやすかった
■子供と一緒に歩いても安心して歩ける場所が多かった
■公園の周辺なので施設も良いしうらやましい
■大通りだと自転車が通れるスペースがある
■並んで歩けること。
■ウォーキング等で利用するには最適な道だ
■マンホールが少なく道が広いので歩きやすい

100m

■良い点 ■悪い点 ■改善点

6 習志野市交通バリアフリー基本構想の概要

6-1 習志野市交通バリアフリー基本構想の概要

(1) 基本構想

最終目標である全ての人が等しく生活し活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念に基づき、高齢者、身体障がい者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができるバリアフリー社会構築における交通環境の整備を目指します。

(2) 基本方針

- ①基本理念及び国の基本方針に基づき、駅を中心とした一定の区域を定め、市、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会等が連携し バリアフリー化を推進します。
- ②市、公共交通事業者・道路管理者・公安委員会等の事業者及び高齢者・身体障がい者等の市民との協働により策定します。
- ③心のバリアフリーを推進します。
- ④継続的なバリアフリー社会構築のための方向性を示します。

(3) 重点整備地区

- ①重点整備地区に含まれる駅の 1 日当たりの平均的な利用者数が 5,000 人以上であること。
- ②駅を中心として概ね 500～1,000mの徒歩圏内に、相当数の高齢者、身体障がい者等が利用する官公庁施設、福祉施設、医療施設、商業施設等を含むこと。
- ③都市機能の増進を図る上で、有効かつ適切と認められること

JR 津田沼駅・新京成新津田沼駅周辺地区
京成津田沼駅周辺地区

(4) 重点整備地区における特定事業

- ①公共交通特定事業
 - 鉄道事業者が行う駅や鉄道車両のバリアフリー化
 - バス事業者が行うバス停やバス車両のバリアフリー化
- ②道路特定事業
 - 習志野市、船橋市、千葉県が行う歩道等のバリアフリー化
 - 特定経路のバリアフリー化
 - 準特定経路のバリアフリー化
- ③交通安全特定事業
 - 公安委員会（警察）が行う信号機等のバリアフリー化

6-2 特定事業計画の実施状況

(1) JR 津田沼駅・新京成新津田沼駅周辺地区

①公共交通特定事業

鉄道・バス両事業者とも着実にバリアフリー化の整備が進められ、計画された事業は完了しています。

また、駅係員、乗務員へのバリアフリー教育等、継続した取り組みに位置付けられている事業については現在も取り組みが進められています。

ア. 鉄道

表 公共交通特定事業の実施状況（鉄道）

事業者	事業内容	事業量
JR東日本株 (JR津田沼駅)	音による視覚障がい者用誘導設備の整備	トイレ入口 ホーム階段 改札口 エスカレーター
	階段の段鼻部の段差識別の明示	ホーム階段
	設備の不備・破損について随時改修	- (随時)
	駅係員、乗務員へのバリアフリー教育の推進	- (継続)
新京成電鉄株 (新京成新津田沼駅)	エレベーターの整備	2基
	多機能トイレの整備	1箇所
	車両のバリアフリー化の推進	- (継続)
	駅係員、乗務員へのバリアフリー教育の推進	- (継続)

【鉄道駅】

鉄道事業者によって「垂直移動支援施設（エレベータ）の整備」や「多機能トイレの整備」が実施されました。

【バリアフリー対象車両の整備状況】

鉄道事業者によって、国が定めた整備基準に基づき、鉄道車両のバリアフリー化が実施され、現在も整備を継続中です。

- 車いすスペースのある列車の整備
- 車いす対応型トイレのある列車の整備
- 車内文字案内表のある列車の整備 等

【社員教育】

各事業者ではサービス介助士資格取得研修等の研修等の教育が実施され、現在も継続して実施しています。

イ. バス

表 公共交通特定事業の実施状況（バス）

事業者	事業内容	事業量
京成バス(株)	低床バス車両の導入	- (継続)
	時刻表の文字などわかりやすい表示への見直し	- (整備済)
	乗務員へのバリアフリー教育の推進	- (継続)
千葉レインボーバス(株)	低床バス車両の導入	- (継続)
	時刻表の文字などわかりやすい表示への見直し	- (整備済)
	乗務員へのバリアフリー教育の推進	- (継続)

【バス停】

時刻表の文字を大きくする・時刻表のカラー化など、わかりやすい表示へ見直しを実施しました。

【低床バスの整備状況】

バス事業者ともに低床バス車両の導入が図られました。

【社員教育】

各事業者で研修等の教育が実施されました。なお、教育については現在も継続して実施しています



図 低床バスの導入

②道路特定事業

○道路特定事業の未整備箇所が若干残っています。未着手や事業継続中の主な理由は、道路構造的に改良が困難、地権者との合意が図れていない等が多くなっています。

表 道路特定事業の実施状況

	事業内容		事業量
	千葉県 (県道)	有効幅員の確保	拡 幅
勾配の改善及び 平坦性の確保		改良(全面)	3箇所
		改良(部分)	45箇所
		スムーズ横断歩道	2箇所
船橋市 (船橋市道)	舗装の改善	デッキの改善	2,377㎡
	立体横断施設	エレベーター新設	4基
	視覚障害者誘導用ブロック		1,671m
習志野市 (習志野市道)	身体障害者用乗降場(新設)		2箇所
	タクシー乗降場(改良)		2箇所
	案内板設置	大拠点	2箇所
		中拠点	1箇所
小拠点		2箇所	

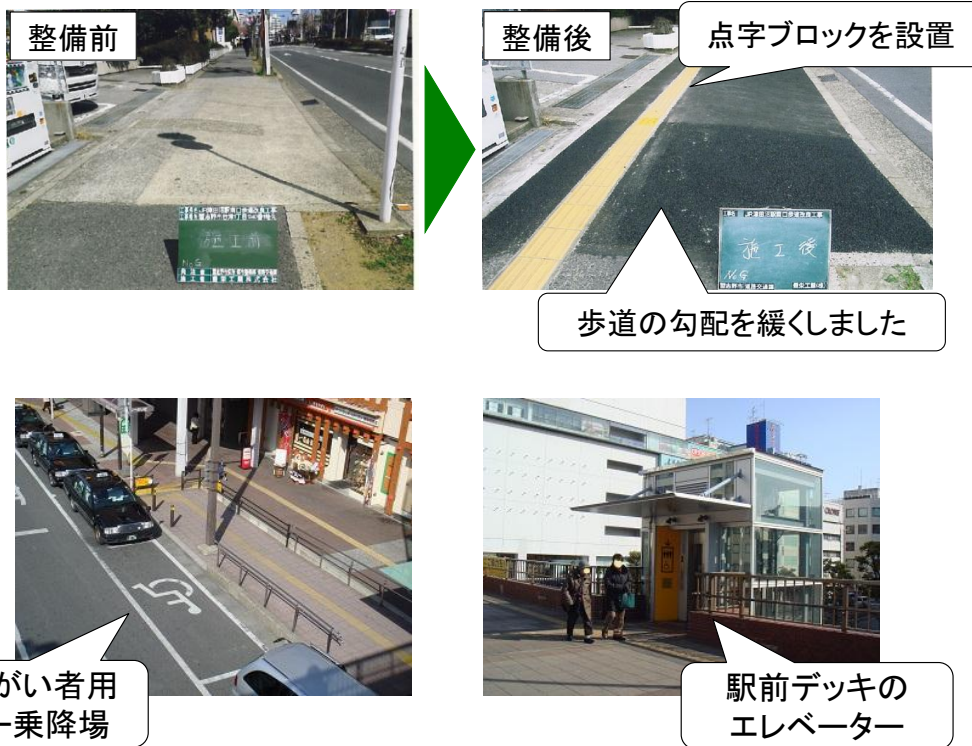
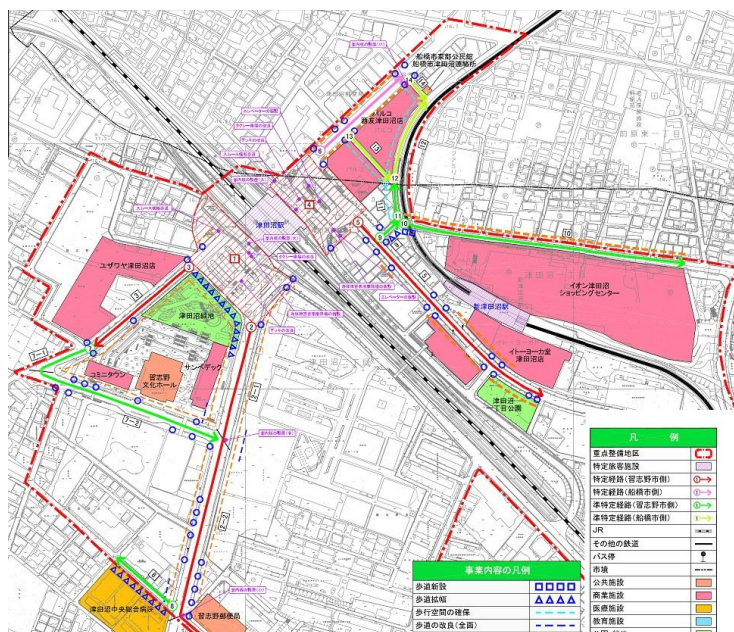


図 道路特定事業の主な整備状況

JR 津田沼駅・新京成新津田沼駅周辺地区（道路特定事業）

【道路特定事業】



【未整備箇所】

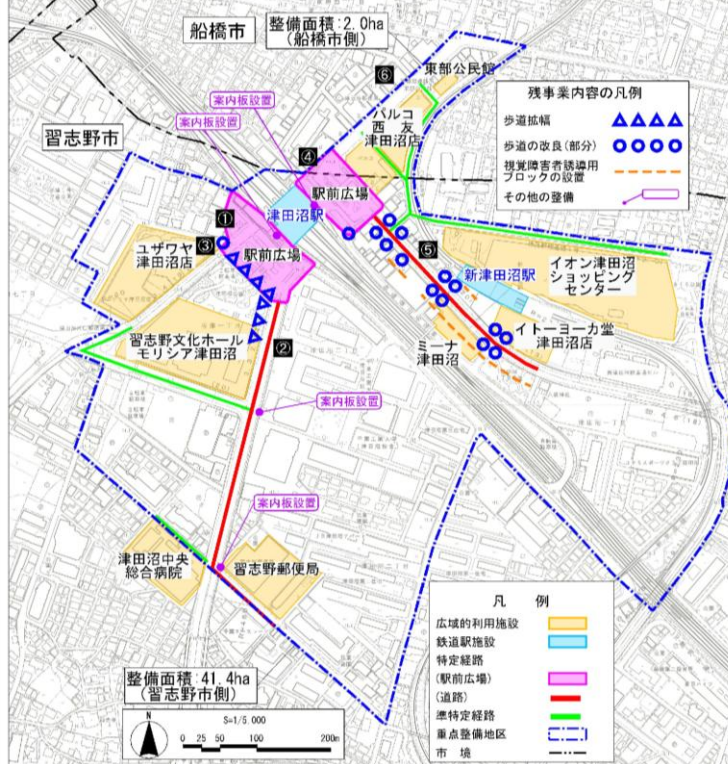


図 JR 津田沼駅・新京成新津田沼駅周辺地区（道路特定事業）の残事業

③交通安全特定事業

計画されたバリアフリー対応型信号機の設置は完了しています。

また、違法駐車行為防止のための広報・啓発活動は現在も随時実施しています。

表 交通安全特定事業の実施状況

事業者	事業内容	事業量
千葉県公安委員会	視覚障がい者用付加装置等の整備	8箇所
	違法駐車行為防止のための広報・啓発活動	- (継続)



図 視覚障がい者用付加装置

(2) 京成津田沼駅周辺地区

①公共交通特定事業

鉄道・バス両事業者とも着実にバリアフリー化の整備が進められ、計画された事業は完了しています。また、駅係員、乗務員へのバリアフリー教育等、継続した取り組みに位置付けられている事業については現在も取り組みが進められています。

ア. 鉄道

表 公共交通特定事業の実施状況（鉄道）

事業者	事業内容	事業量
京成電鉄(株) (京成津田沼駅)	エレベーターの整備 (1.2 番線ホーム～改札階)	1 基
	エレベーターの整備 (3.4 番線ホーム～改札階)	1 基
	エレベーターの整備 (改札階～駅北口地上階)	1 基
	多機能トイレ設置 (改札内コンコース)	1 箇所
	誘導・警告ブロック設置	- (整備済)
	点字案内板設置	1 箇所
	車両のバリアフリー化の推進	- (継続)
	駅係員、乗務員へのバリアフリー教育の推進	- (継続)
新京成電(株) (京成津田沼駅)	エレベーターの整備	1 基
	視覚障害者誘導用ブロックの整備	- (整備済)
	車両のバリアフリー化の推進	- (継続)
	駅係員、乗務員へのバリアフリー教育の推進	- (継続)

【鉄道駅】

鉄道事業者によって「垂直移動支援施設（エレベータ）の整備」や「多機能トイレの整備」が実施されました。

【バリアフリー対象車両の整備状況】

鉄道事業者によって、国が定めた整備基準に基づき、鉄道車両のバリアフリー化が実施され、現在も整備を継続中です。

【社員教育】

各事業者で研修等の教育が実施され、鉄道事業者ではサービス介助士資格取得研修を実施されました。なお、教育については現在も継続して実施しています。



図 公共交通特定事業の主な整備状況

イ. バス

表 公共交通特定事業の実施状況（バス）

事業者	事業内容	事業量
京成バス(株)	低床バス車両の導入	-（継続）
	時刻表の文字などわかりやすい表示への見直し	-（整備済）
	乗務員へのバリアフリー教育の推進	-（継続）

【バス停】

時刻表の文字を大きくするなど、わかりやすい表示へ見直しを実施しました。

【低床バスの整備状況】

バス事業者ともに低床バス車両の導入が図られました。

【社員教育】

各事業者で研修等の教育が実施されました。なお、教育については現在も継続して実施しています

②道路特定事業

計画されたバリアフリー整備はほぼ完了しています。

表 道路特定事業の実施状況

	事業内容		事業量
千葉県 (県道)	勾配の改善及び 平坦性の確保	改良(全面)	1 箇所
		改良(部分)	24 箇所
	立体横断施設	エレベータ新設	0 基
習志野市 (習志野市道)	視覚障害者誘導用ブロック		372m
	案内板設置(中拠点)		1 箇所

③交通安全特定事業

計画されたバリアフリー対応型信号機の設置は完了しています。また、違法駐車行為防止のための広報・啓発活動は現在も随時実施しています。

表 交通安全特定事業の実施状況

事業者	事業内容	事業量
千葉県公安委員会	視覚障がい者用付加装置等の整備	3 箇所
	違法駐車行為防止のための広報・啓発活動	-（継続）

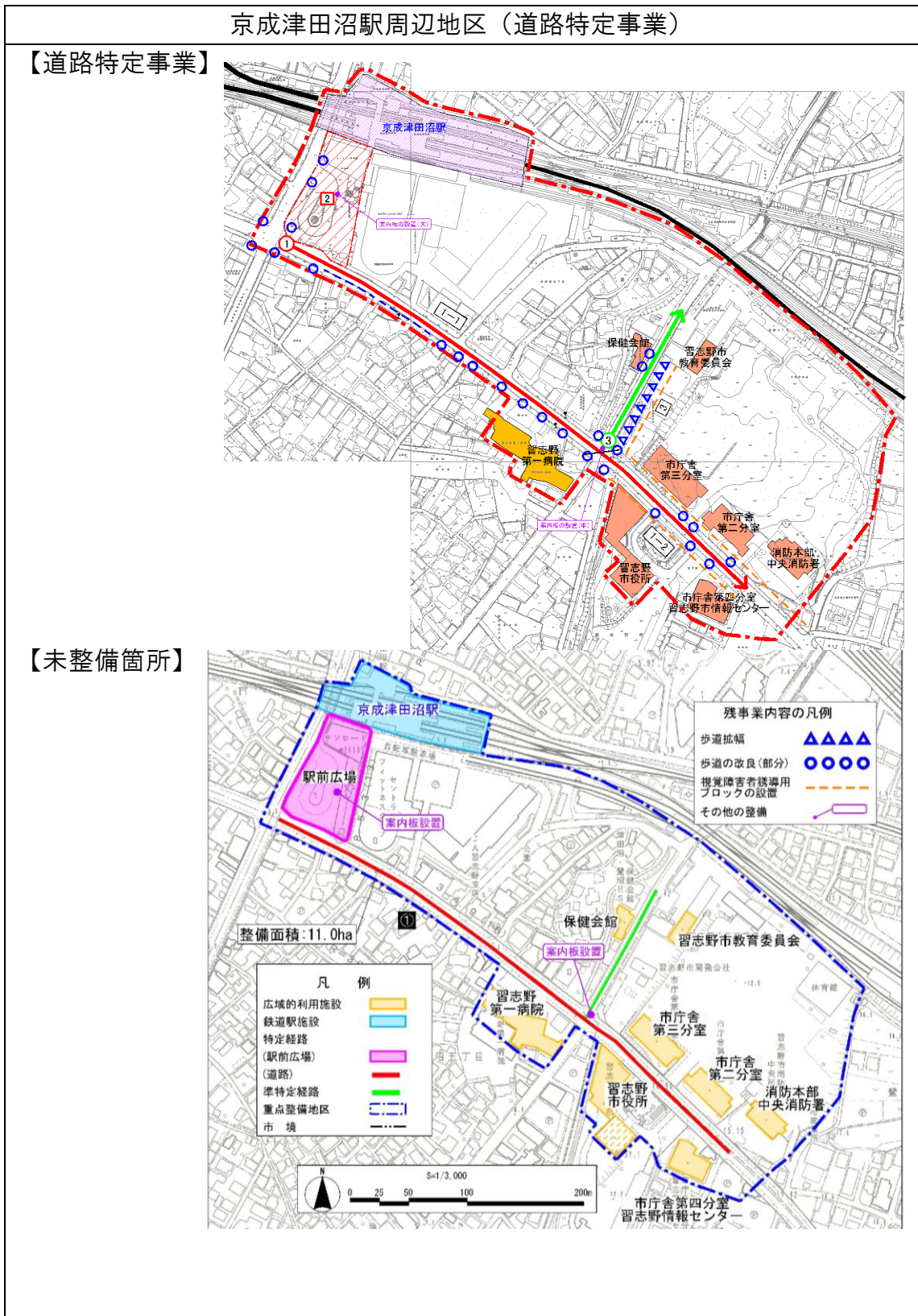


図 京成津田沼駅周辺地区（道路特定事業）の残事業

7 バリアフリー基本構想に関連した用語

	用語	用語の説明
あ	アクセス	ある地点からある地点までの経路、または交通手段のこと。
い	移動等円滑化	高齢者、障がい者等の、日常生活や社会生活における移動や施設の利用の際に係る身体の負担を軽減し、その移動上または施設の利用上の利便性や安全性を向上させること。
	インターロッキングブロック	コンクリートブロックの側面の凹凸によってブロック同士が噛み合った状態で敷き詰められた景観性に優れた舗装材である。最近では透水性に配慮したインターロッキングブロック（雨水を地中に透過させる性能をもったもの）もある。
え	エスコートゾーン	視覚障がい者用道路横断帯とも呼ばれ、視覚障がい者に横断方向を誘導するために、横断歩道中央に設けられる突起帯のこと。視覚障がい者誘導用ブロックは歩道部に設置されており横断歩道には設置されていない。そのため横断歩道部では視覚障がい者は正しい横断方向から外れて進む恐れがあり、音響式信号機やエスコートゾーンの設置により円滑な移動を助けることができる。
お	横断勾配	横断勾配とは歩道を歩く際の横方向（左右）につけられた勾配のこと。歩道面には雨水の排水などを考慮して2%を標準とした横断勾配がつけられている。横断勾配が大きくなると車いす利用者等の円滑な移動のバリアとなるため、透水性舗装などにより排水が図れる場合には、横断勾配を1%以下とすることとされている。
か	ガイドライン	公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドラインと道路の移動円滑化整備ガイドラインがある。移動円滑化基準が義務基準として遵守すべき内容を示したものであるのに対し、多様な利用者の多彩な要望に応え、すべての利用者がより円滑に利用できるよう望ましい内容を示したもの。
け	建築物特定事業	重点整備地区内のバリアフリー化が必要な特別特定建築物などについて、エレベーターの設置やトイレの改善など、施設を円滑に利用できるよう基本構想で定めた事業。
こ	交通バリアフリー法	高齢者や障がいのある人等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するため、平成12（2000）年5月に公布し、同年11月15日に施行された法律で、「高齢者、身体障がい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」の通称。平成18（2006）年12月20日にバリアフリー新法が施行され、ハートビル法と統合された。

	用語	用語の説明
こ	交通安全特定事業	重点整備地区内において、音響式信号機の設置、道路標識・道路標示の設置、歩道への違法駐車行為の取締りなど、交差点や歩道の安全な移動、円滑な交通処理を目的とする、移動等円滑化のために必要な基本構想で定めた事業。
	公共交通特定事業	特定旅客施設にあたる駅等で、エレベーターの設置、段差の解消など、バリアフリー化のために必要な整備を行う事業や、バリアフリーの一定の基準に適合した車両を購入するなど、移動等円滑化のために必要な基本構想で定めた事業。
	高齢化率	総人口に対する 65 歳以上の人口の割合。
	心のバリアフリー	建物や道路などにおける「物理的な障壁（バリア）」の他に、人の考えや気持ちなどの「こころの障壁（バリア）」があり、施設のバリアフリー整備の不完全さを補ったり、バリアフリー整備を有効に機能させる、心遣いや気配りのこと。
し	視覚障がい者誘導用ブロック（点字ブロック）	視覚障がいのある人が歩行する際、足の裏の触覚や、白杖によりその存在及び大まかな形状を確認できるような突起を表面につけたブロック。 平行する線状の突起をその表面につけたブロックを「線状ブロック」といい、主に誘導対象施設等の方向を案内する場合に用いる。 点状の突起をその表面につけたブロックを「点状ブロック」といい、主に注意すべき位置や誘導対象施設等の位置を案内する場合に用いる。
	重点整備地区	旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他高齢者、障がいのある人等が生活上利用する施設が所在する一定の地区であり、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進する必要があると認められる地区。
	障がい者用駐車場（車いす利用者用駐車施設）	障がいのある人が円滑に利用できるように、幅が 3.7 m 以上で、障がい者用であることが見やすく表示されている駐車スペースのこと。
す	スパイラルアップ	具体的なバリアフリー施策などの内容について、高齢者や障がいのある人など当事者の参加の下で検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって、段階的・継続的な発展を図っていくこと。
	すりつけ部	歩道面が車道面より高い歩道においては歩道面の高さで高低差が発生する。そのため交差点周辺部では段差が生じないよう歩道に傾斜をつけて歩道側の高さを車道側の高さに合わせるが、歩車道面の高低差が大きく歩道幅員が狭い場合などはすりつけのための傾斜が急になりやすくなる。

	用語	用語の説明
せ	生活関連経路	生活関連施設相互間の経路。
	生活関連施設	高齢者、障がいのある人等が日常生活または社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設など。
た	多機能トイレ (多目的トイレ)	車いす利用者に対応した構造の便房というだけでなく、乳児用おむつ交換シートやベビーチェア、オストメイト用流し台などを設置することにより、身体障がい者だけでなく、誰もが使えるように配慮したトイレのこと。
て	低床バス	低床バスとは、車いすや足の不自由な人、お年寄りなどが容易にバスの乗降ができるよう配慮した、床の高さを今までのバスよりも低くしたバスのこと。 低床バスには2種類あり、床を低くして乗降口の階段を1段(通常は2~3段)にし、床の高さが地上から55~60cm程度のを「ワンステップバス」、乗降口の階段をなくし、床の高さが地上から30~35cm程度のを「ノンステップバス」という。いずれも車いす利用者が利用するにはスロープ板などが必要で、ノンステップバスの方がワンステップバスよりもスロープ板の傾斜角が小さくなるためより利用しやすいバスといえる。
と	都市公園	都市計画法に規定する都市計画施設である公園または緑地、または都市計画区域内において設置する公園または緑地で、地方公共団体が設置するもの。もしくは国が設置する公園または緑地(国立公園や国定公園等は含まない)。
	都市公園特定事業	都市公園の特定公園施設の整備に関する、移動等円滑化のために必要な基本構想で定めた事業。
	道路特定事業	重点整備地区内の生活関連施設間を結ぶ道路等について、歩道の段差の解消や誘導ブロックの設置など、連続的にバリアフリー化された歩行空間を確保する、移動等円滑化のために必要な基本構想で定めた事業。
	特定公園施設	都市公園の出入口・駐車場と特定公園施設及び主要な公園施設との間の経路を構成する園路及び広場、屋根つき広場、休憩場、駐車場、便所、水のみ場、手洗い場、管理事務所、掲示板、標識で移動等円滑化が必要なものとして定める公園施設。
	特定建築物	学校、病院、劇場、集会場、展示場、百貨店、事務所、共同住宅、老人ホームなど多数の人が利用する建築物および建築物の付属施設。

	用語	用語の説明
と	特定事業	公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業及び交通安全特定事業をいう。特定旅客施設・乗合車両、道路、特定路外駐車場、都市公園、特別特定建築物、交通安全施設などにおける移動等円滑化のために必要な設備の整備に関する事業。
	特定旅客施設	1日あたりの利用客数が5,000人以上である、または見込まれる駅等の旅客施設。もしくは、高齢者・障がい者等の利用が、1日あたりの利用客数5,000人以上の旅客施設と同程度以上である旅客施設。
	特定路外駐車場	道路、公園、建築物などに付属するものを除いた駐車場で、駐車用の面積が500㎡以上であり誰でも利用可能な有料のもの。
	特別特定建築物	不特定多数の者が利用、または主に高齢者・障がいのある人などが利用する特定建築物のうち政令で定めるもの。誰もが日常的に利用する官公庁施設、商業施設や主として高齢者、障がいのある人などが利用する老人ホームなど。 なお、床面積2,000㎡以上のものを建築する際には、移動等円滑化基準に適合させる義務が生じる。
な	内部障がい	身体障がい者福祉法で規定する身体障がいのひとつ。心臓・腎臓・呼吸器・膀胱または直腸・小腸の機能障がいで、永続し、日常生活が著しい制限を受ける程度のもをいう。
の	ノーマライゼーション	障がいをもつ人も、もたない人も、社会の一員として、お互いに尊重し支え合いながら、地域の中でともに生活する社会こそがあたりまえの社会であるという考え方。
	乗入れ部	縁石等の一部に対して切下げ又は切開き等の処置を行い、必要に応じ当該箇所において車道とのすり付け部を設けることにより車両が民地等に乗入れ可能となる構造をもった箇所。
は	ハートビル法	高齢者や障がいのある人等、不特定多数の人々が、安心して気持ちよく利用できる心（ハート）に優しいビルディング（ビル）の建築を促進することにより、だれもが快適に暮らせるような生活環境づくりに寄与することを目的とする法律で、「高齢者、身体障がい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」の通称。平成18（2006）年12月20日にバリアフリー新法が施行され、交通バリアフリー法と統合された。

	用語	用語の説明
は	バリアフリー	高齢者や障がいのある人などが社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方。
	バリアフリー法	平成 18（2006）年 12 月 20 日に施行され、交通バリアフリー法とハートビル法が統合された「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の通称。
ま	まち歩き点検	高齢者や障がいのある人等とまちを歩いて、道路や施設内の問題点や課題を確認するための現地調査。
ゆ	ユニバーサルデザイン	障がいの有無、年齢、性別、人種等に関わらず、多様な人が利用しやすいよう製品や建物、生活空間を設計する考え方。
ろ	路外駐車場	道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設で、時間貸駐車または無料で不特定多数の利用者が駐車できるもの。なお、月極駐車場は路外駐車場に該当しない。
	路外駐車場特定事業	車いす使用者が円滑に利用できる駐車施設の整備など、特定路外駐車場において実施する移動等円滑化のために必要な基本構想で定めた事業。
わ	ワークショップ	何かについてのアイデアを出し合い、意思決定をする集まりのことであり、様々な人が集まり、共通の体験、共同作業、体験の意見交換などにより相互理解を図り、問題解決や創意工夫等を考えること。例えば、「まち歩き」のあとに、問題点や課題を洗い出すことや、その解決に向けた意見について議論すること。