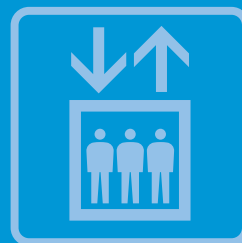


葛飾区バリアフリー基本構想
葛飾区新小岩駅圏
移動等円滑化基本構想

平成 23 年 3 月
葛飾区



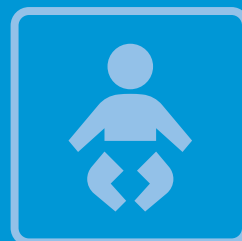
エレベーター
Elevator



エスカレーター
Escalator



休憩所 / 待合室
Lounge / Waiting room



乳幼児用施設
Nursery



きっぷうりば / 精算所
Tickets / Fare adjustment



車椅子スロープ
Accessible slope



身障者用設備
Accessible facility

目 次

I. バリアフリー基本構想の策定にあたって	1
1. バリアフリー新法について	1
1-1 バリアフリー新法の概要	1
1-2 バリアフリー基本構想の概要	3
2. バリアフリー基本構想策定の経過	4
2-1 バリアフリー基本構想策定の経緯	4
2-2 検討体制・スケジュール	4
II. 重点整備地区の設定	6
1. 基礎データの整理	6
1-1 人口、高齢者、障害者の状況	6
1-2 鉄道・バス等の公共交通の現況	11
1-3 官公庁施設、福祉施設、医療施設等の分布状況	17
2. 重点整備地区の設定	23
2-1 重点整備地区設定の基本的な考え方	23
2-2 バリアフリー化の優先順位の検討	24
2-3 重点整備地区の設定	26
III. バリアフリーの目標の設定	27
1. 葛飾区のバリアフリーに対する基本理念	27
2. バリアフリー化推進の方針	27
3. 施設や車両等のバリアフリー化の方針	29
4. 心のバリアフリーの推進方針	32
IV. 新小岩駅圏の移動等円滑化基本構想	34
1. 新小岩駅圏の状況	34
2. 新小岩駅圏のバリアフリー化の基本的な方針	34
3. 重点整備地区の区域と生活関連施設・経路の設定	36
3-1 生活関連施設の設定	36
3-2 重点整備地区・生活関連経路等の設定	36

4. 実施すべき特定事業等	38
4-1 公共交通特定事業	38
4-2 道路特定事業	38
4-3 路外駐車場特定事業	39
4-4 都市公園特定事業	39
4-5 建築物特定事業	40
4-6 交通安全特定事業	40
4-7 その他の事業	40
5. その他移動等円滑化のために必要な事項	41
V. 重点整備地区以外の駅圏のバリアフリー推進方策	43
1. 重点整備地区以外の駅圏のバリアフリー化の推進	43
2. 各駅圏のバリアフリー推進方策	44
2-1 亀有駅圏	44
2-2 堀切菖蒲園駅圏	46
2-3 お花茶屋駅圏	48
2-4 青砥駅圏	50
2-5 京成高砂駅圏	52
2-6 四ツ木駅圏	54
2-7 柴又・新柴又駅圏	56
VI. バリアフリー化の推進に向けて	58
1. バリアフリー事業の推進	58
2. 事業の進行管理と見直し	58
3. 区民の取り組み	59
資料編	
資料1 まち歩き点検ワークショップの結果	61
資料2 検討体制	71

I. バリアフリー基本構想の策定にあたって

1. バリアフリー新法について

1-1 バリアフリー新法の概要

(1) 背景

我が国では、急速に高齢化が進展しており、2015年（平成27年）には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる本格的な高齢社会を迎えることが予測されている。また、障害者が障害のない人と同等に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の社会への浸透が進み、障害者が障害のない人とともに活動し、サービスを受けることができる社会の形成が求められている。そのため、高齢者や障害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生活環境の整備が急務となっている。

(2) 交通バリアフリー法からバリアフリー新法へ

本格的な高齢社会の到来と障害者の自立と社会参加の要請を背景に、平成12年に「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（交通バリアフリー法）」が制定され、鉄道やバス等の公共交通機関と、鉄道駅等の旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化が進められてきた。一方、建築物については、平成6年に制定された「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（ハートビル法）」により、不特定多数の人々や主に高齢者や身体障害者が利用する一定規模以上の建築物についてバリアフリー化が進められてきた。

このように、従来は2つの法律により生活環境のバリアフリー化が進められてきたが、より一体的・総合的なバリアフリー施策の推進を図るため、交通バリアフリー法とハートビル法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」が平成18年に制定された。

(3) バリアフリー新法の目指すこと

バリアフリー新法は、高齢者や障害者（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む、すべての障害者）、妊産婦、けが人などの移動や施設利用の利便性、安全性の向上の促進を図ることを目的としている。

この法律は、公共交通機関、建築物、都市公園、路外駐車場、歩行空間の新設等の際に、バリアフリー整備の基準への適合義務を課すことによって各施設のバリアフリー化を推進するとともに、鉄道駅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積している地区（重点整備地区）において、市町村がバリアフリー基本構想を作成することにより、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進しようとするものである。

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の基本的枠組み

基本方針（主務大臣）

- 移動等の円滑化の意義及び目標
- 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者が移動等の円滑化のために講ずべき措置に関する基本的事項
- 市町村が作成する基本構想の指針 等

関係者の責務

- 関係者と協力しての施策の持続的かつ段階的な発展（スパイラルアップ）【国】
- 心のバリアフリーの促進【国及び国民】
- 移動等円滑化の促進のために必要な措置の確保【施設設置管理者等】
- 移動等円滑化に関する情報提供の確保【国】

基準適合義務等

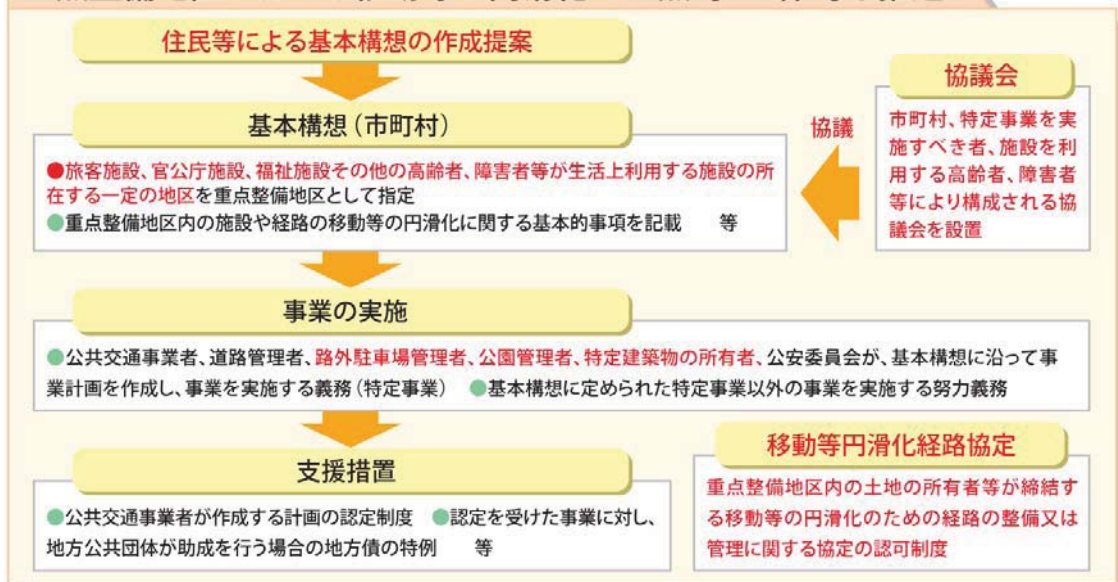
以下の施設について、新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務
既存の施設を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

- 旅客施設及び車両等
- 一定の道路（努力義務はすべての道路）
- 一定の路外駐車場
- 都市公園の一定の公園施設（園路等）
- 特別特定建築物（百貨店、病院、福祉施設等の不特定多数又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物）

特別特定建築物でない特定建築物（事務所ビル等の多数の人が利用する建築物）の建築等に際し移動等円滑化基準に適合させる努力義務（地方公共団体が条例により義務化可能）

誘導的基準に適合する特定建築物の建築等の計画の認定制度

重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進



※赤字がハートビル法・交通バリアフリー法からの拡充部分

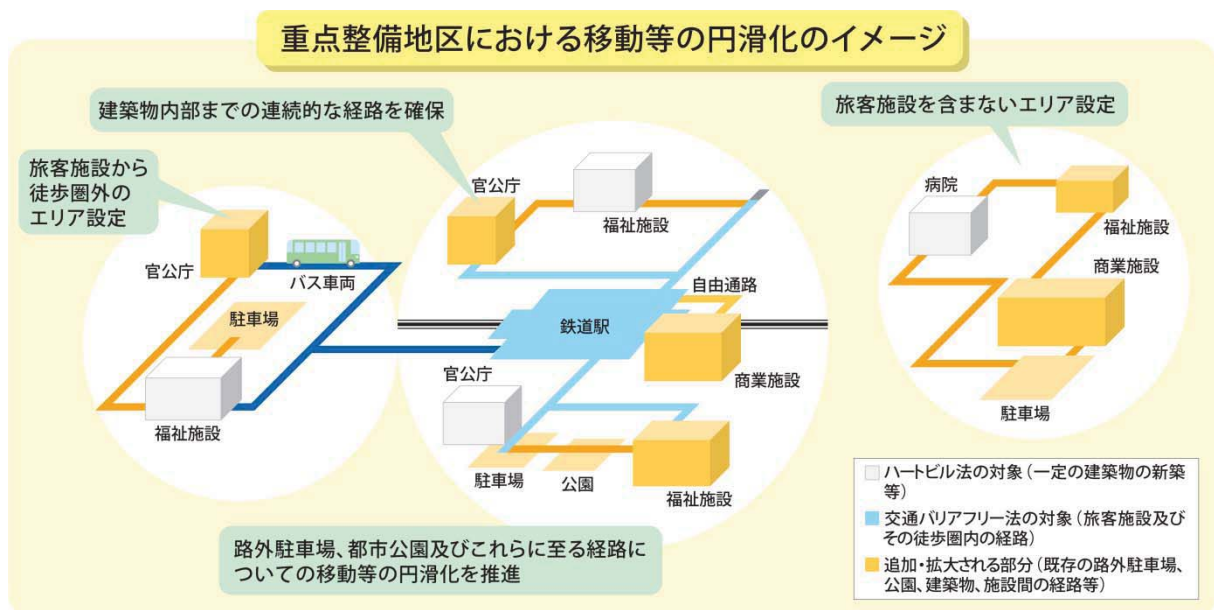
出典）時の動き平成 18 年 12 月号「心のバリアフリーによるユニバーサルデザイン社会の実現を目指して」内閣府

1-2 バリアフリー基本構想の概要

(1) バリアフリー基本構想とは

バリアフリー基本構想とは、鉄道駅等の旅客施設、道路や公園等の公共施設、高齢者、障害者などが利用する公共的な建築物等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、重点整備地区の区域、バリアフリー化を図る経路（生活関連経路）、バリアフリー化のために実施すべき事業の内容等を定めるものである。

なお、基本構想策定後は、各事業者が基本構想に基づき具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化の実現を推進することになる。



出典) 時の動き平成 18 年 12 月号「心のバリアフリーによるユニバーサルデザイン社会の実現を目指して」内閣府

(2) 基本構想の目指すこと

バリアフリー基本構想は、移動等円滑化基準への適合義務規定が個々の施設等のバリアフリー化を図るものであることと比較すると、施設が集積する地区において、面的・一体的なバリアフリー化を図ることをねらいとしている。

また、基本構想に基づき面的なバリアフリー化を推進することによって、高齢者、障害者等の移動等の円滑化を通じて、誰もが暮らしやすいまちづくりを進めることにつながる。

2. バリアフリー基本構想策定の経過

2-1 バリアフリー基本構想策定の経緯

葛飾区では、平成 12 年に施行された交通バリアフリー法を受け、「葛飾区交通バリアフリー基本構想」を平成 18 年 5 月に策定した。本構想では、金町駅圏と京成立石駅圏を重点整備地区に位置づけ、移動円滑化基本構想を策定しており、その構想に即してバリアフリー化が進められているところである。

一方、新小岩駅圏は、交通バリアフリー基本構想策定時に、南北自由通路がまだ構想段階にあったことや、駅の東北側などの開発による交通の流れが変わる要素が高かったため、重点整備地区の指定を見合わせた経緯がある。

現在、新小岩駅圏では、駅周辺の交通結節点機能の向上を図るため、自由通路、交通広場、関連する道路等の都市基盤整備が進められているところであり、バリアフリー化の一体的な推進を図ることが可能な地区となった。

また、平成 18 年 12 月に、交通バリアフリー法にかわり、同法とハートビル法を統合・拡充した「バリアフリー新法」が施行された。

これらを踏まえ、新たな重点整備地区として新小岩駅圏を設定し、移動等円滑化基本構想を策定するとともに、平成 18 年に策定した重点整備地区以外の駅圏のバリアフリー推進方策を見直し、これらを合わせた「葛飾区バリアフリー基本構想」を策定する。

2-2 検討体制・スケジュール

(1) 検討体制

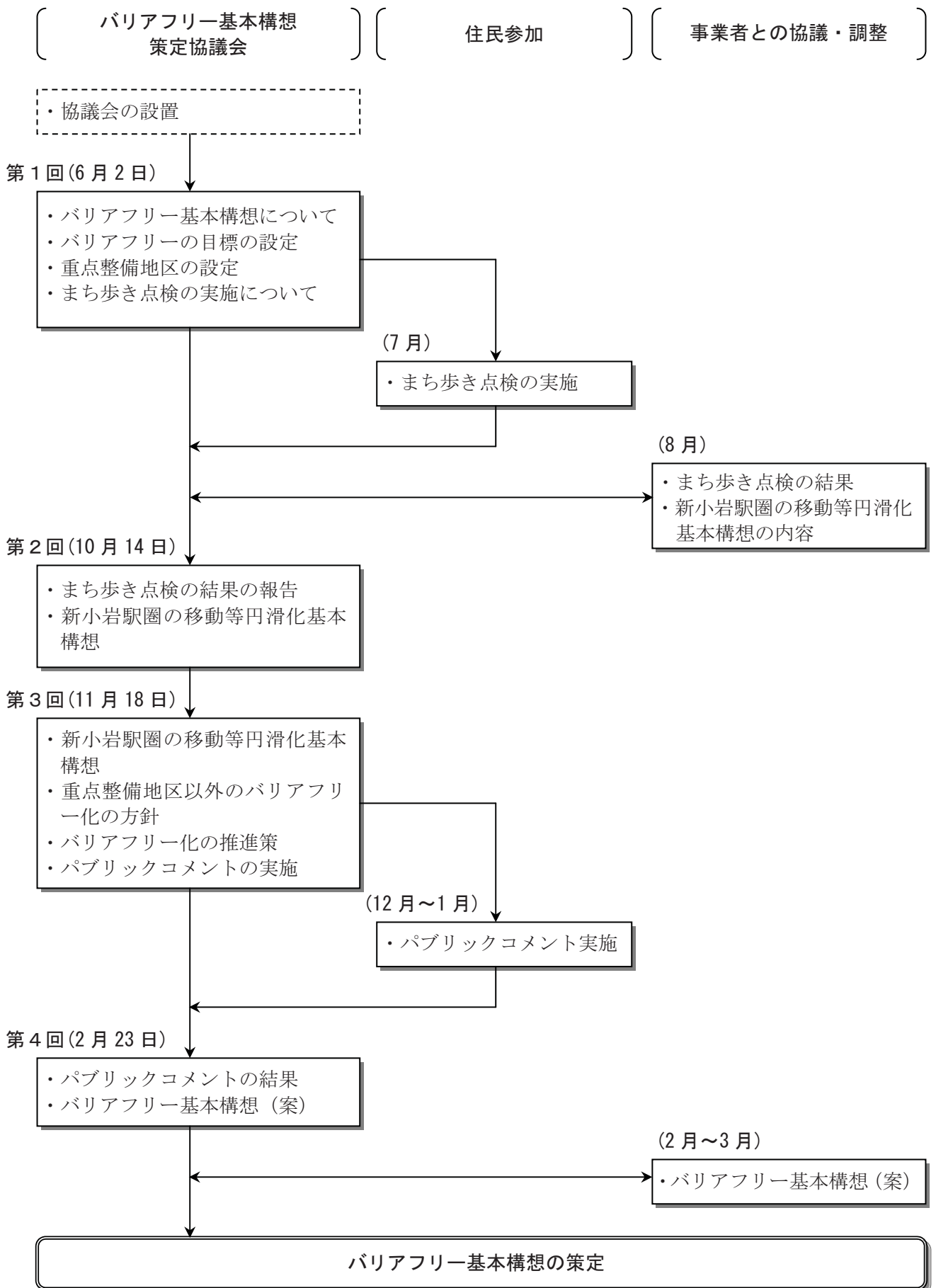
バリアフリー基本構想の策定にあたっては、学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者、高齢者・障害者団体、公募による区民等から構成される協議会を設置し、検討を進める。

また、利用者に近い立場での意見収集を図るため、高齢者、障害者、地域住民等を主体としたメンバーにより、まち歩き点検を実施する。

(2) 検討スケジュール

検討スケジュールは、次ページの図に示すとおりである。

■ 検討スケジュール



Ⅱ. 重点整備地区の設定

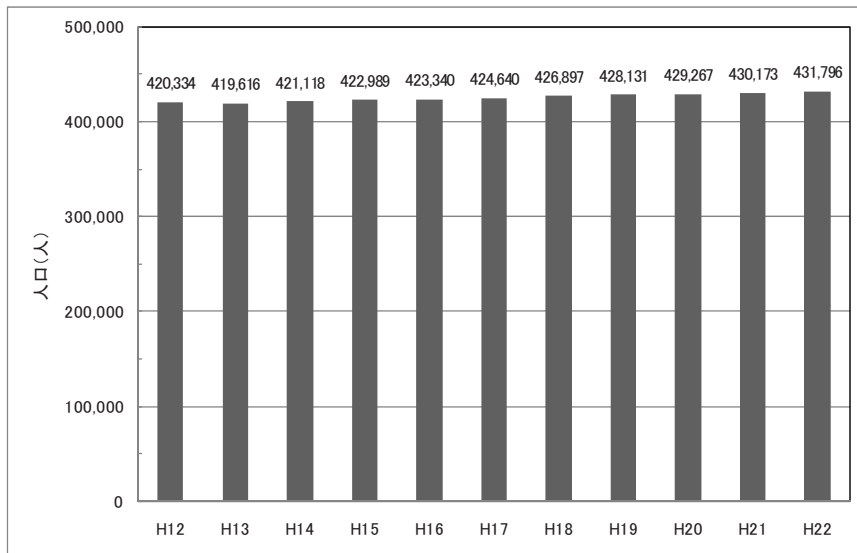
1. 基礎データの整理

1-1 人口、高齢者、障害者の状況

(1) 人口

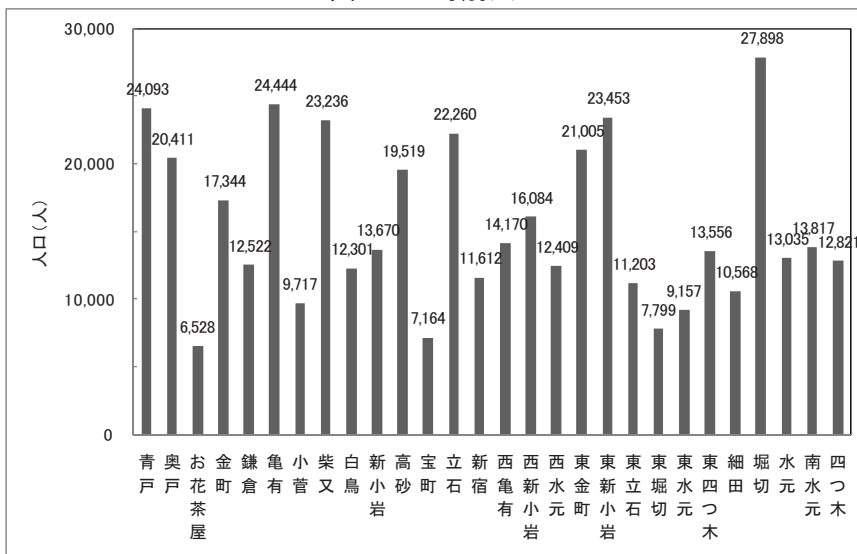
- ・葛飾区の人口は、平成13年以降、増加の傾向にあり、平成22年現在、431,796人となっている。
- ・町別の人口密度をみると、白鳥、お花茶屋、宝町、新小岩、亀有、東新小岩等が、他より人口が集中している。

図 2-1 人口の推移



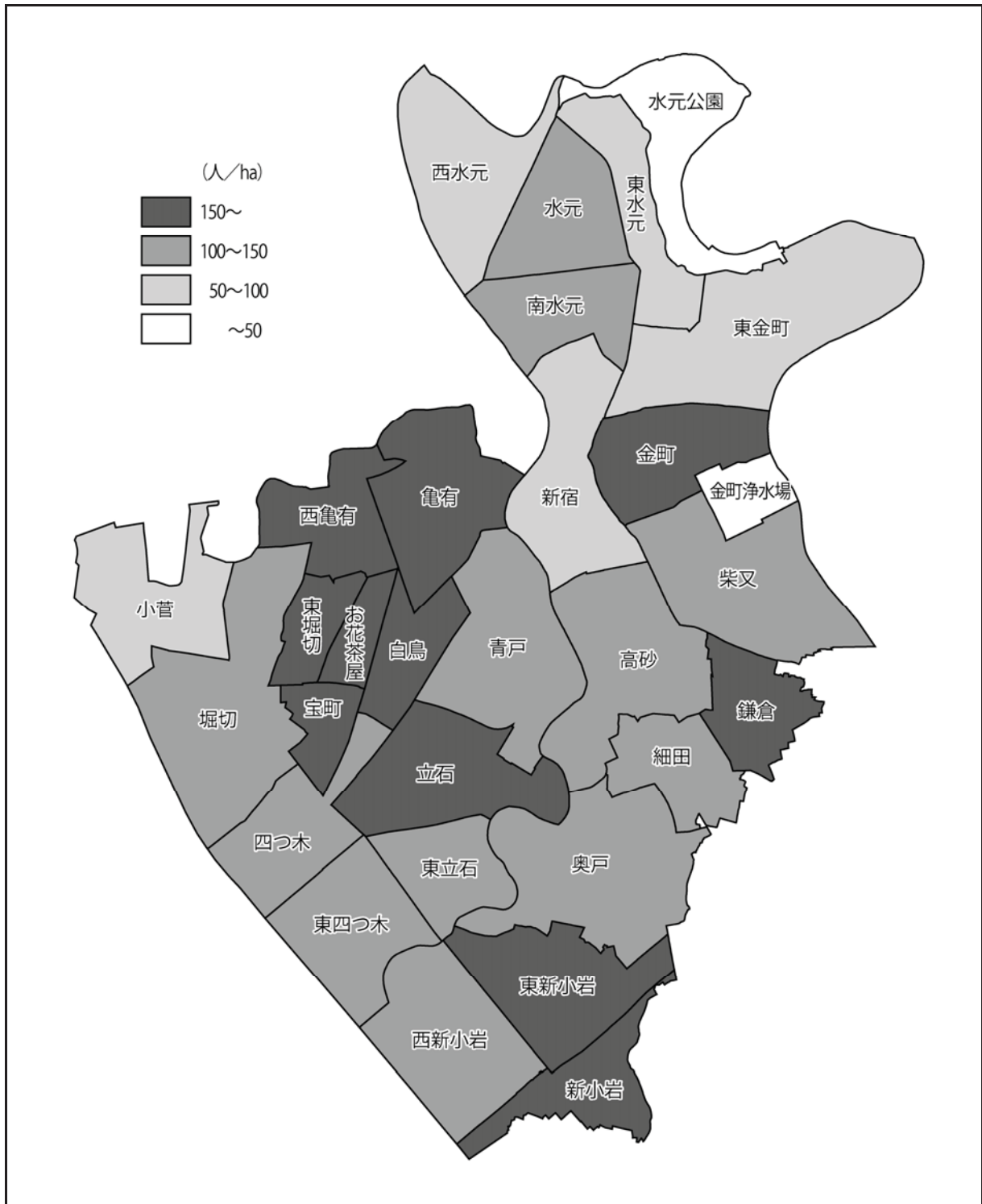
資料) 住民基本台帳 (各年1月1日現在)

図 2-2 町別人口



資料) 住民基本台帳 (平成22年1月1日現在)

図 2-3 町別人口密度

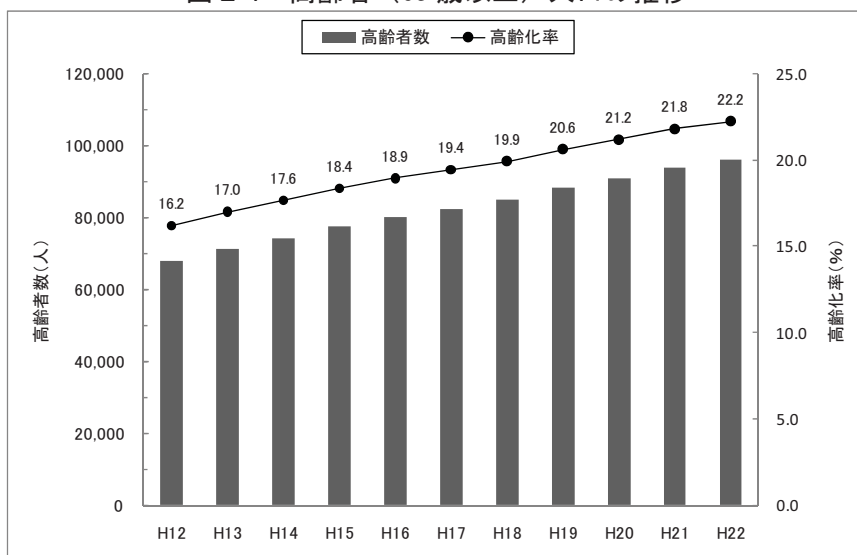


資料) 住民基本台帳 (平成 22 年 1 月 1 日現在)

(2) 高齢者の状況

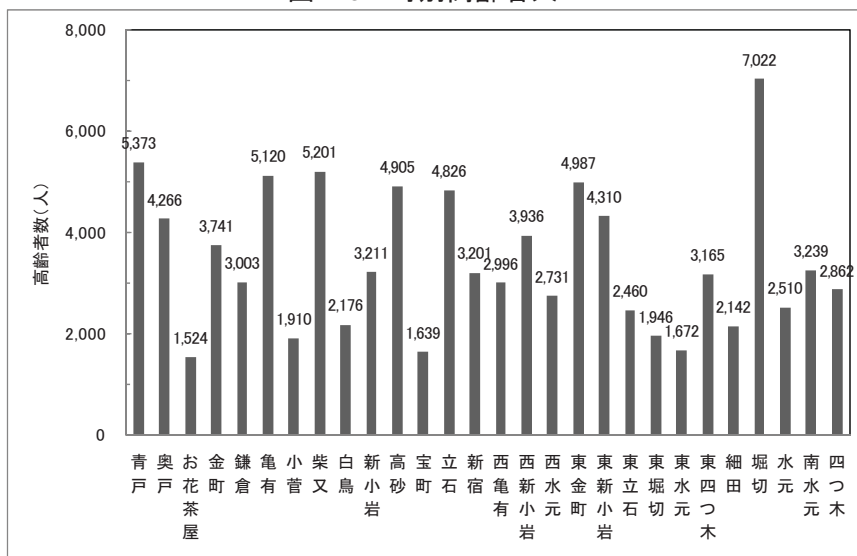
- ・葛飾区の高齢者人口は確実に増加しており、平成22年の高齢者人口は96,074人で、高齢化率は22.2%となっている。
- ・町別の高齢化率をみると、新宿、堀切、高砂、東堀切が25.0%以上で、他より高齢化率が高くなっている。

図 2-4 高齢者（65歳以上）人口の推移



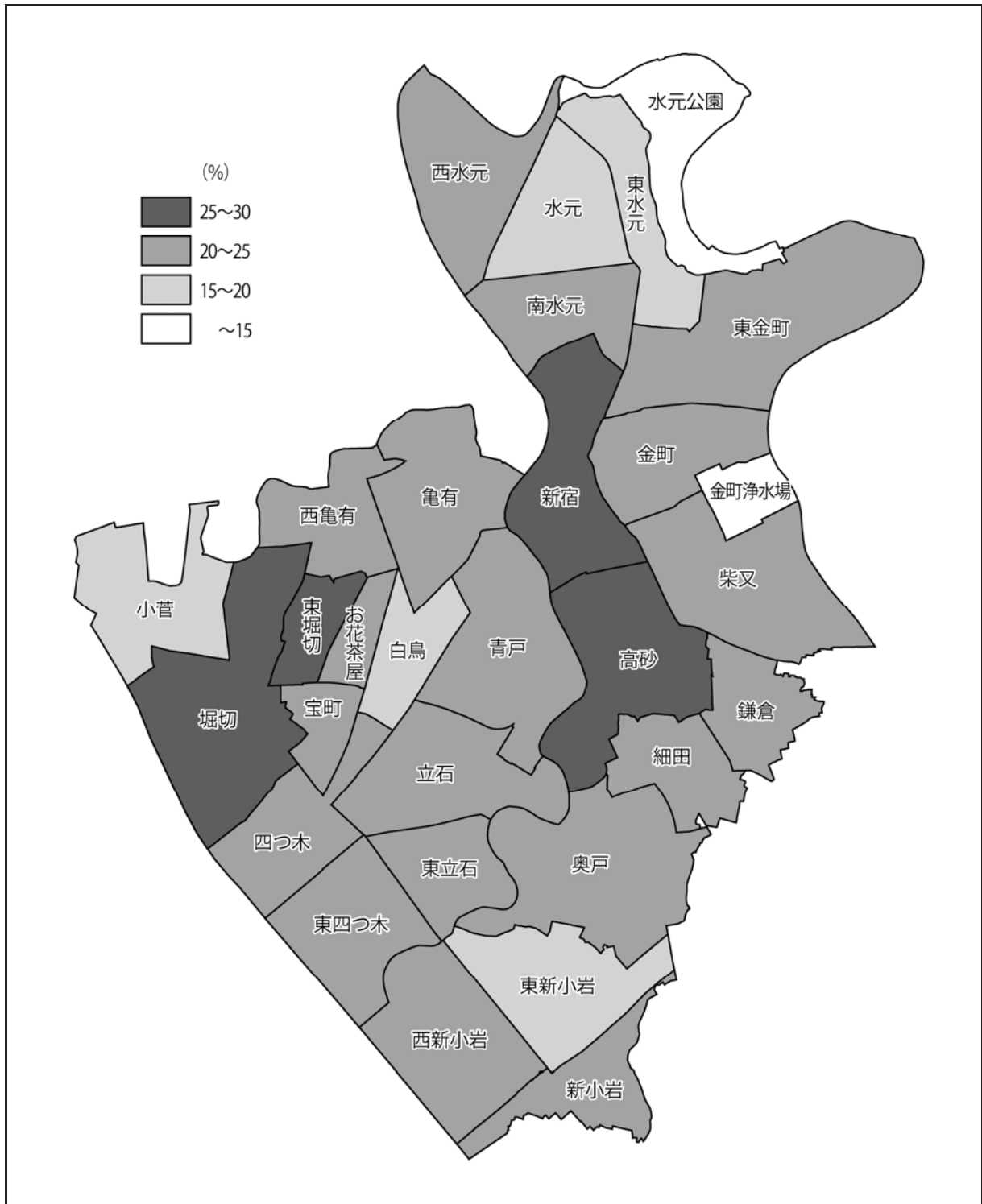
資料) 住民基本台帳（各年1月1日現在）

図 2-5 町別高齢者人口



資料) 住民基本台帳（平成22年1月1日現在）

図 2-6 町別高齢化率

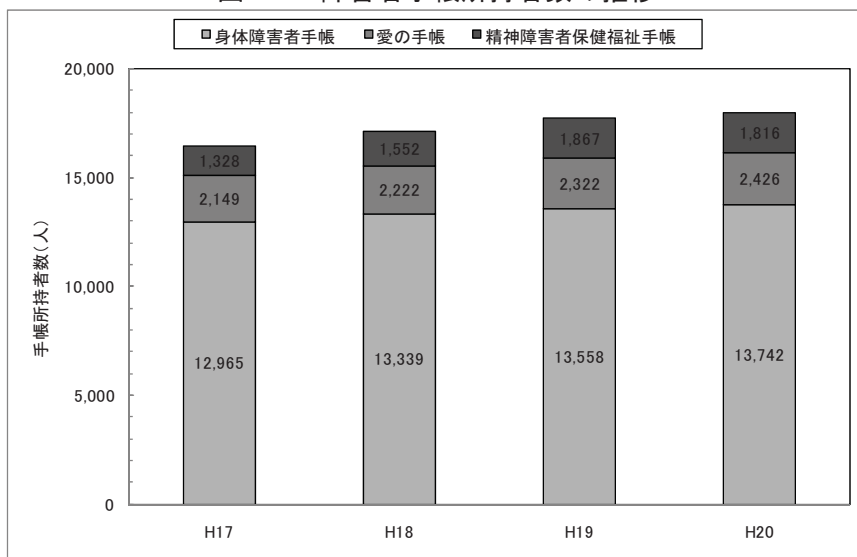


資料) 住民基本台帳 (平成 22 年 1 月 1 日現在)

(3) 障害者の状況

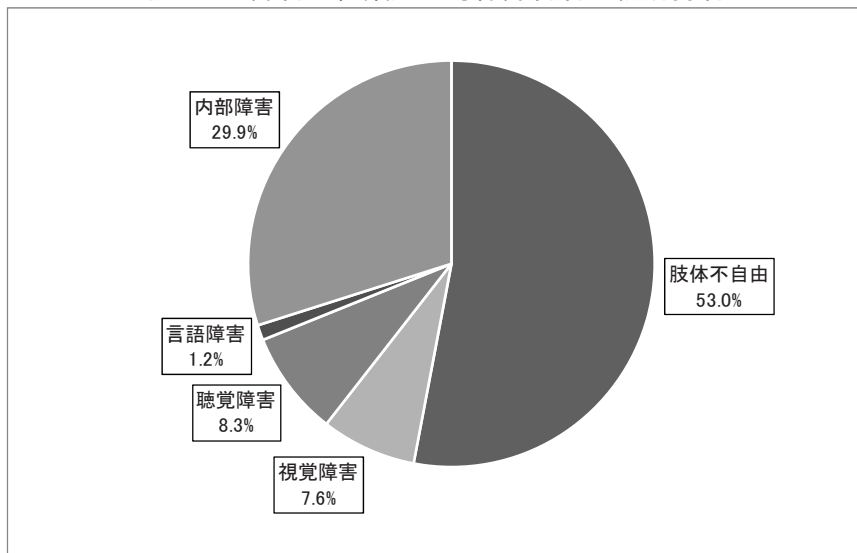
- 葛飾区の障害者数は増加の傾向にあり、平成 20 年では、身体障害者が 13,742 人、知的障害者が 2,426 人、精神障害者が 1,816 人となっており、総数は 17,984 人で、人口総数の約 4%となっている。
- 身体障害者について障害の種類別にみると、肢体不自由が全体の約 53%、次いで内部障害が約 30%を占めている。視覚障害と聴覚障害は約 8%となっている。

図 2-7 障害者手帳所持者数の推移



資料) 第 2 期葛飾区障害福祉計画 (各年 4 月 1 日現在)

図 2-8 障害の種類別・身体障害者手帳所持者



資料) 葛飾区統計書 (平成 20 年 4 月 1 日現在)

1-2 鉄道・バス等の公共交通の現況

(1) 鉄道

- ・葛飾区内の鉄道は、J R 常磐線・総武線、京成本線・押上線、北総鉄道の東西方向の路線が中心で、東京都心と結ばれている。また、京成金町線が金町と高砂を南北に結んでいる。
- ・乗降客数が最も多い駅は新小岩駅で、1日あたり約14万人の乗降客数がある。次いで、金町駅が約8万3千人/日、亀有駅が約7万5千人/日となっている。

図 2-9 葛飾区内の鉄道網

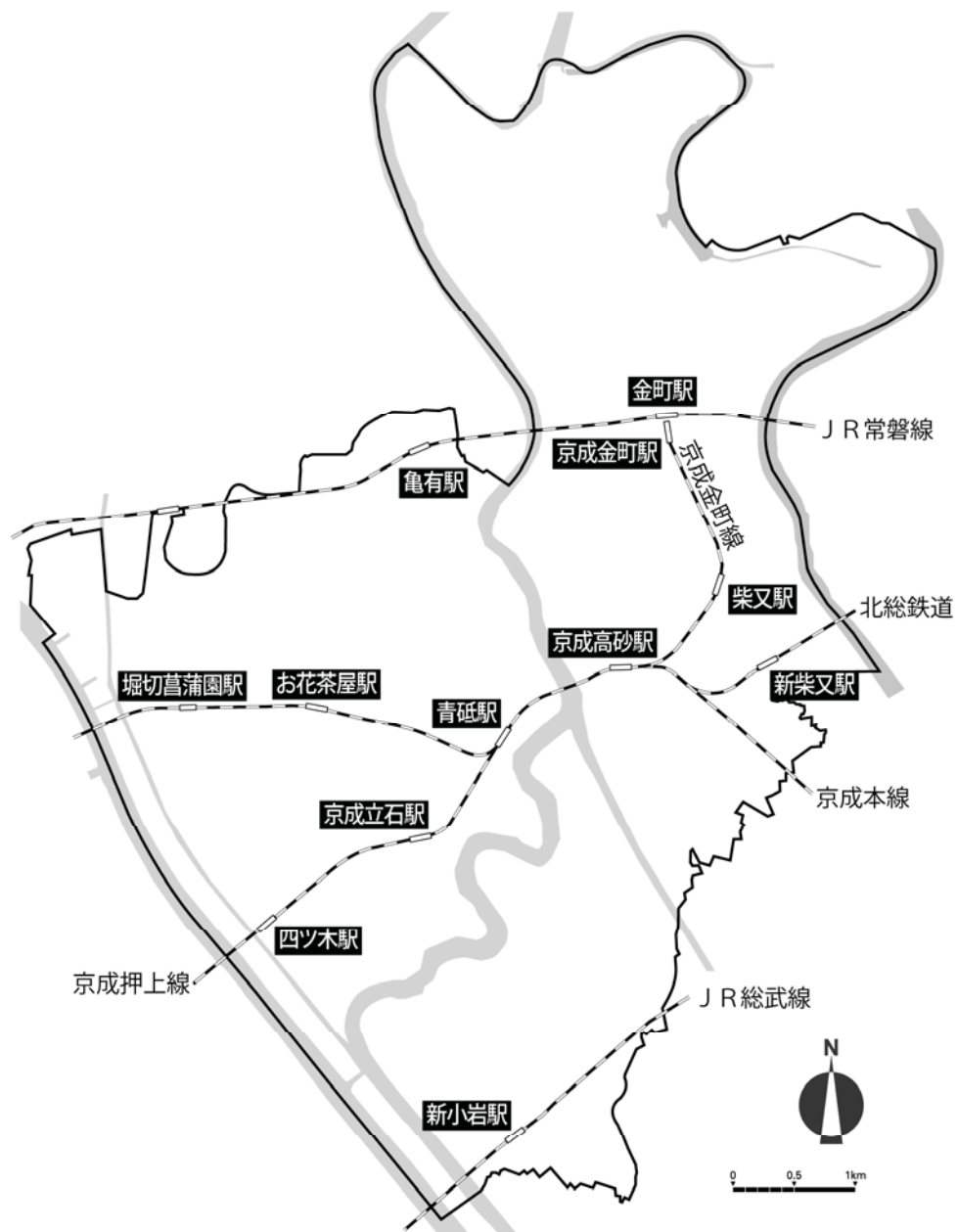
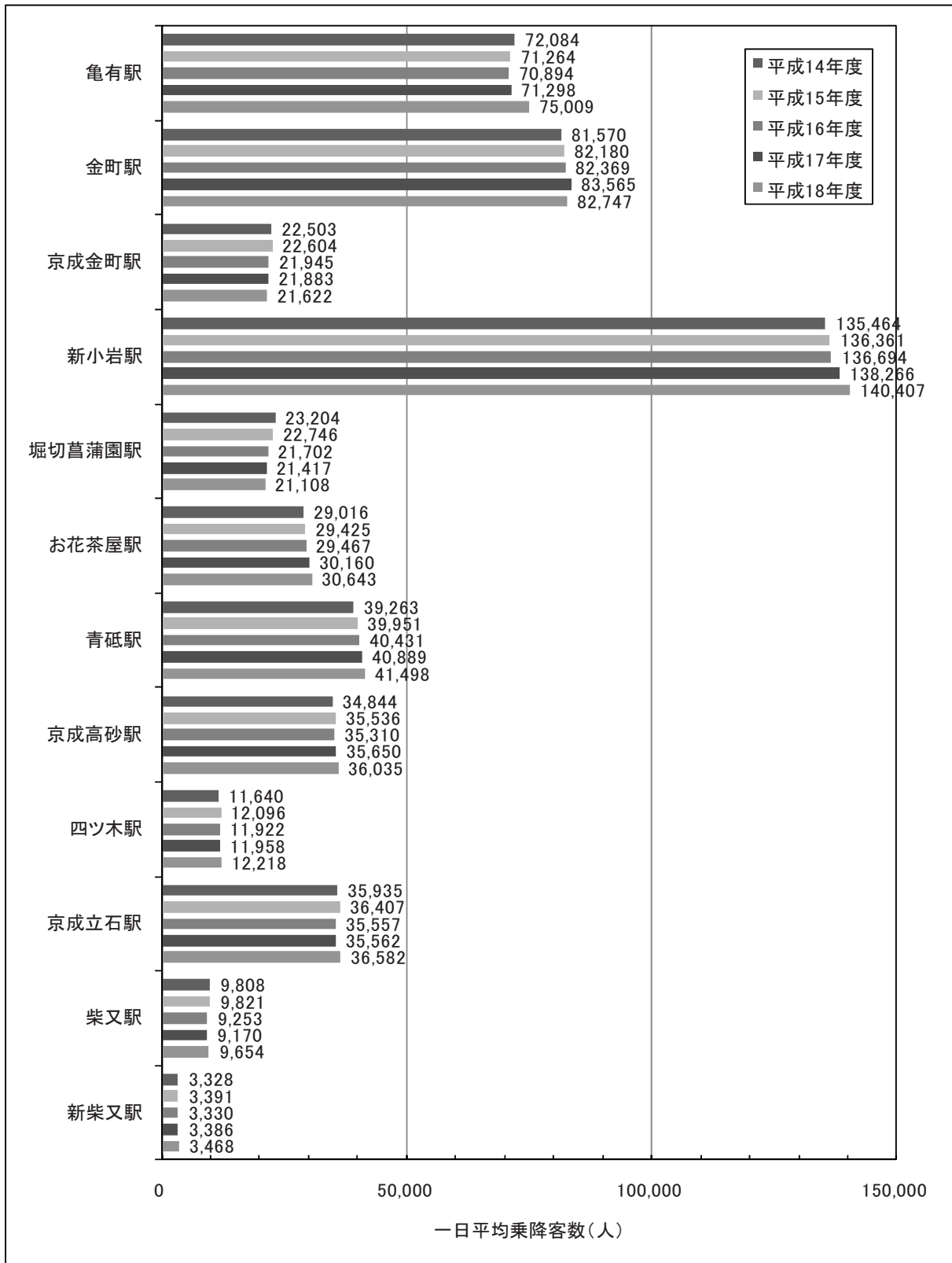


図 2-10 鉄道各駅の一日平均乗降客数の推移



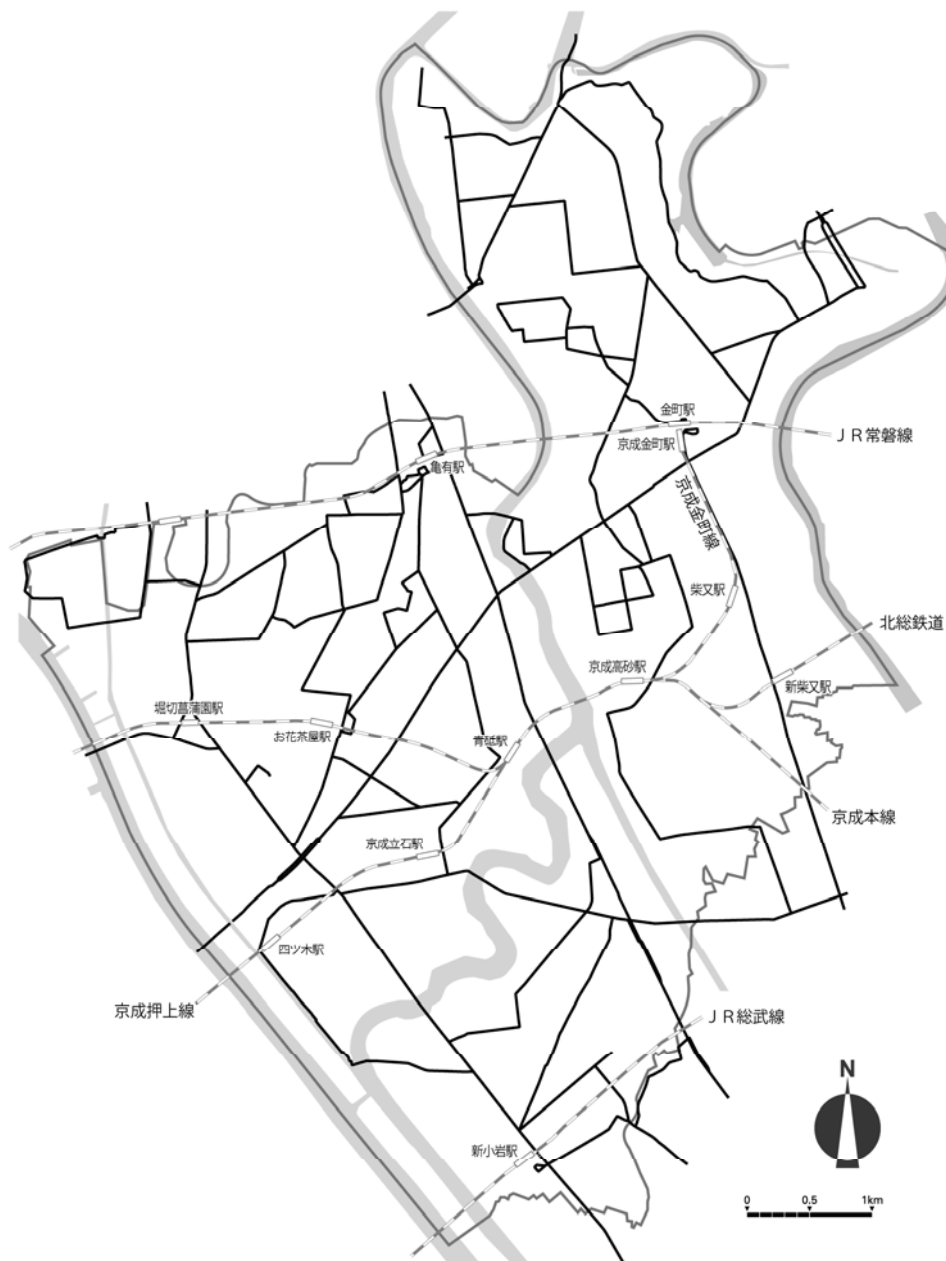
資料) 都市交通年報・各駅旅客発着状況

※京成高砂駅の利用者数(連絡人員を含む)は約9万人である。

(2) バス

- ・葛飾区内のバス路線は、亀有駅、金町駅、新小岩駅のJR各駅を起終点として発着している路線が多く、区内を南北方向に連絡する公共交通の役割を担っている。
- ・各ターミナルにおけるバスの運行本数をみると、最も多い駅は金町駅であり、次いで、新小岩駅、亀有駅となっている。

図 2-11 葛飾区内のバス路線網



資料) かつしかの地図 (葛飾区 平成 21 年 7 月発行)

表 2-1 ターミナル別の路線バス運行状況

【亀有駅北口】

事業者	系統	行き先	運行本数 (本/日)
都バス	有 30	足立区役所	6
東武バスセントラル	有 28・29	六ツ木都住	56
	有 25	葛飾車庫	4
	有 26	葛飾車庫（西水元循環）	25.5
	有 27	西水元循環	35
	有 51	三郷中央駅	9
	有 64	八潮駅南口	50
	王 30	王子駅	2
	足 35	足立区役所	2

【亀有駅南口】

事業者	系統	行き先	運行本数 (本/日)
京成バス	綾 01	綾瀬駅	30
	新小 53	新小岩駅、奥戸車庫	94
	環 08	葛西臨海公園駅、東京ディズニーリゾート	17.5
京成タウンバス	新小 52 乙	新小岩駅南口、タウンバス車庫	12
	有 57	葛飾区役所、タウンバス車庫	31
	新小 58	新小岩駅北口、タウンバス車庫	64.5
	小 54	京成小岩駅、稲荷神社	52
	有 01	浅草寿町	6
	有 70	金町駅南口	27
お花茶屋駅、ウエルピアかつしか		27	
日立自動車交通	有 71・72	金町駅南口	28
		お花茶屋駅、ウエルピアかつしか	29
	有 73	綾瀬駅東口	15
	はるかぜ	綾瀬駅東口、青井駅、西新井駅東口	67.5

表 2-1 ターミナル別の路線バス運行状況 一つづき

【金町駅北口】

事業者	系統	行き先	運行本数 (本/日)
京成バス	金 62・61	西水元三丁目、大場川水門、戸ヶ崎操車場	107
	金 01	南水元循環	78
	金 01 出入	金町車庫	16.5

【金町駅南口】

事業者	系統	行き先	運行本数 (本/日)
都バス	草 39	浅草寿町、上野松坂屋前、青戸車庫	43
京成バス	小 55	小岩駅	163
	小 56	小岩駅	3
		戸ヶ崎操車場	3
	金 61	戸ヶ崎操車場、八潮駅南口	138.5
	金 63 [※]	水元公園循環	0
京成タウンバス マイスカイ交通	金 02	三郷中央駅、三郷駅南口	82
京成タウンバス	有 70	お花茶屋駅、ウェルピアかつしか	27
東武バスセントラル	金 52	三郷団地、新三郷駅、三郷中央駅、三郷駅	81.5
	金 54	新三郷駅、三郷市役所、三郷中央駅、三郷駅	27.5
	金 50	東金町循環	27
日立自動車交通	有 71、有 72	お花茶屋駅、ウェルピアかつしか	28.5

※土・日・祝日のみ運行

表 2-1 ターミナル別の路線バス運行状況 一つづき

【新小岩駅南口】

事業者	系統	行き先	運行本数 (本/日)
都バス	新小 22	葛西駅前	87
	新小 21	西葛西駅前、船堀駅前	119.5
京成バス	新小 71	瑞江駅、江戸川スポーツランド	125
	新小 53	亀有駅、奥戸車庫	72
京成タウンバス	新小 52	市川駅	41
	新小 52 乙	亀有駅南口	10.5
	新小 51	綾瀬駅、渋江公園	69

【新小岩駅北口】

事業者	系統	行き先	運行本数 (本/日)
都バス	新小 29 甲	葛西駅前、一之江駅前	48
		東新小岩四丁目	37.5
	新小 29 乙	春江町	15
		東新小岩四丁目	9.5
	新小 30	東京臨海病院前	7.5
		東新小岩四丁目	8
都バス 京成タウンバス	新小 20	一之江駅前	23
		東新小岩四丁目、東新小岩三丁目	17
京成タウンバス	新小 58	亀有駅南口、タウンバス車庫	72.5

資料) 各事業者ホームページの時刻表より作成 (平成 22 年 2 月 1 日現在)

運行本数: 平日の運行本数 (往復) である。

1-3 官公庁施設、福祉施設、医療施設等の分布状況

- ・移動等円滑化基本構想の対象地区である重点整備地区は、バリアフリー新法において、「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をいう。）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。」とされている。
- ・また、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、生活関連施設として、具体的にどの施設を含めるかは、施設の利用状況等地域の実情を勘案して選定することが必要であるとされている。
- ・これらを踏まえ、本構想では、不特定多数の区民、または、多くの高齢者、障害者等が利用する施設を生活関連施設とし、その候補施設として、下表に示す施設を設定する。

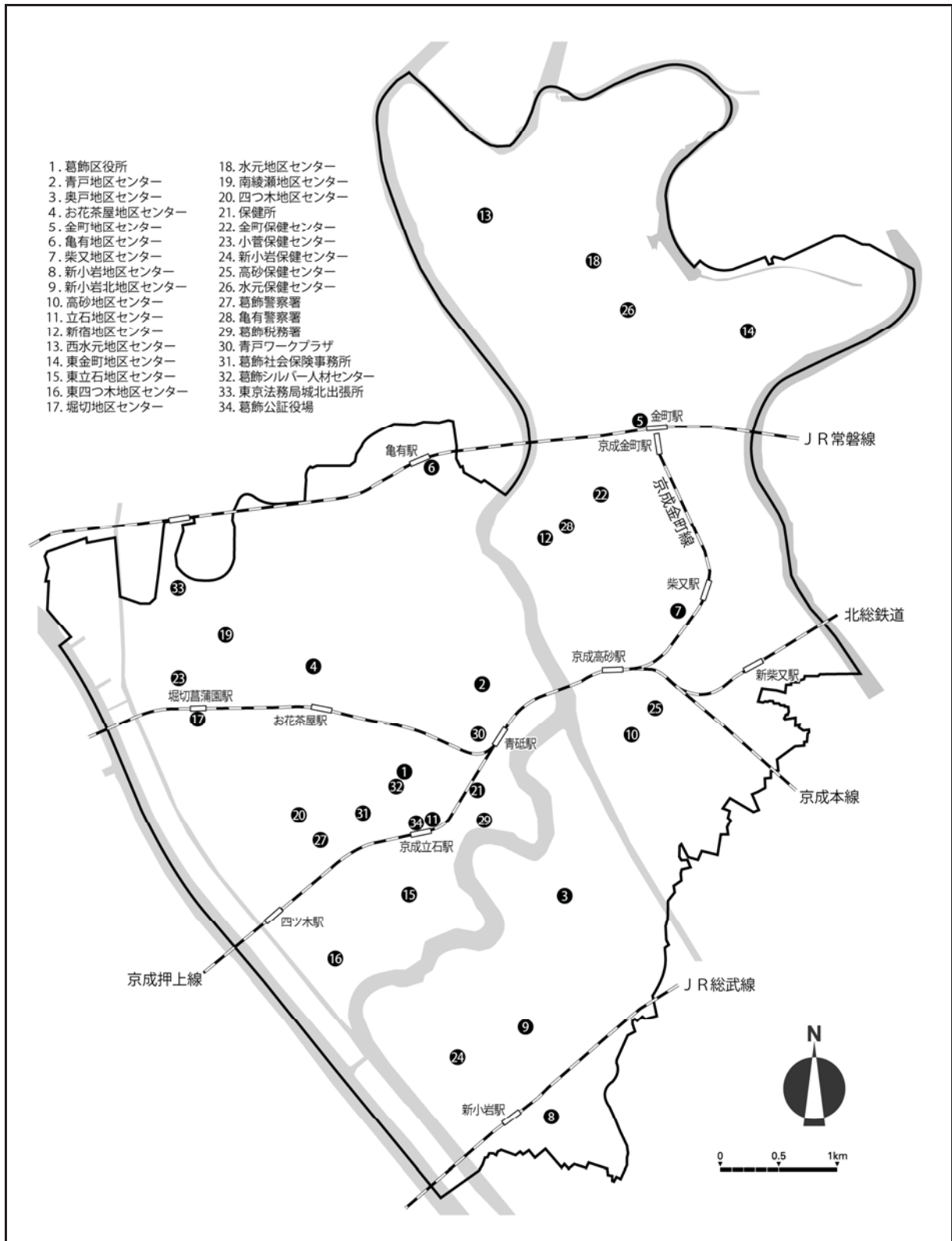
表 2-2 生活関連施設の候補施設

種 別	候補施設
官公庁施設	・区役所、区民事務所、地区センター、保健所・保健センター、警察署、税務署、法務局、ハローワーク、社会保険事務所、シルバー人材センター、公証役場 等
福祉施設等	・福祉事務所、地域福祉・障害者センター、シニア活動支援センター、障害者就労支援センター、地域包括支援センター、憩い交流館※、障害者通所施設、特別支援学校 等
医療施設	・病院（病床数 20 床以上の入院施設を持つもの）
文化・スポーツ施設、公園	・文化会館、ホール、博物館、図書館、学び交流館、スポーツセンター、体育館 等 ・地区公園、近隣公園 等
商業施設	・店舗面積が 500 m ² 以上の商業施設

※憩い交流館（旧敬老館）は、地域コミュニティ施設であるが、特に高齢者の利用が多いことから、福祉施設等を含めている。

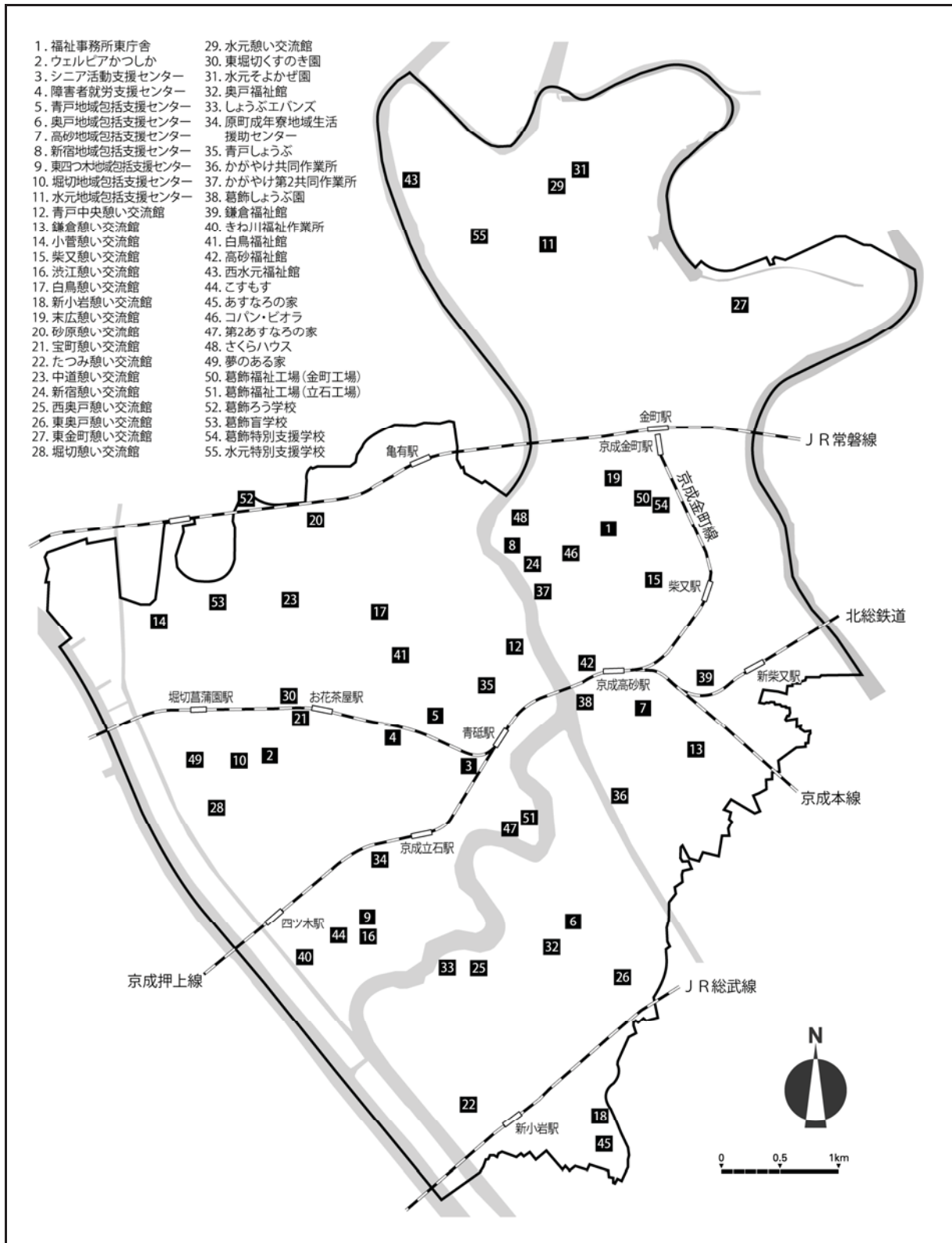
- ・生活関連施設候補施設の区内の分布状況は、以下に示すとおりである。

図 2-12 官公庁施設の分布状況



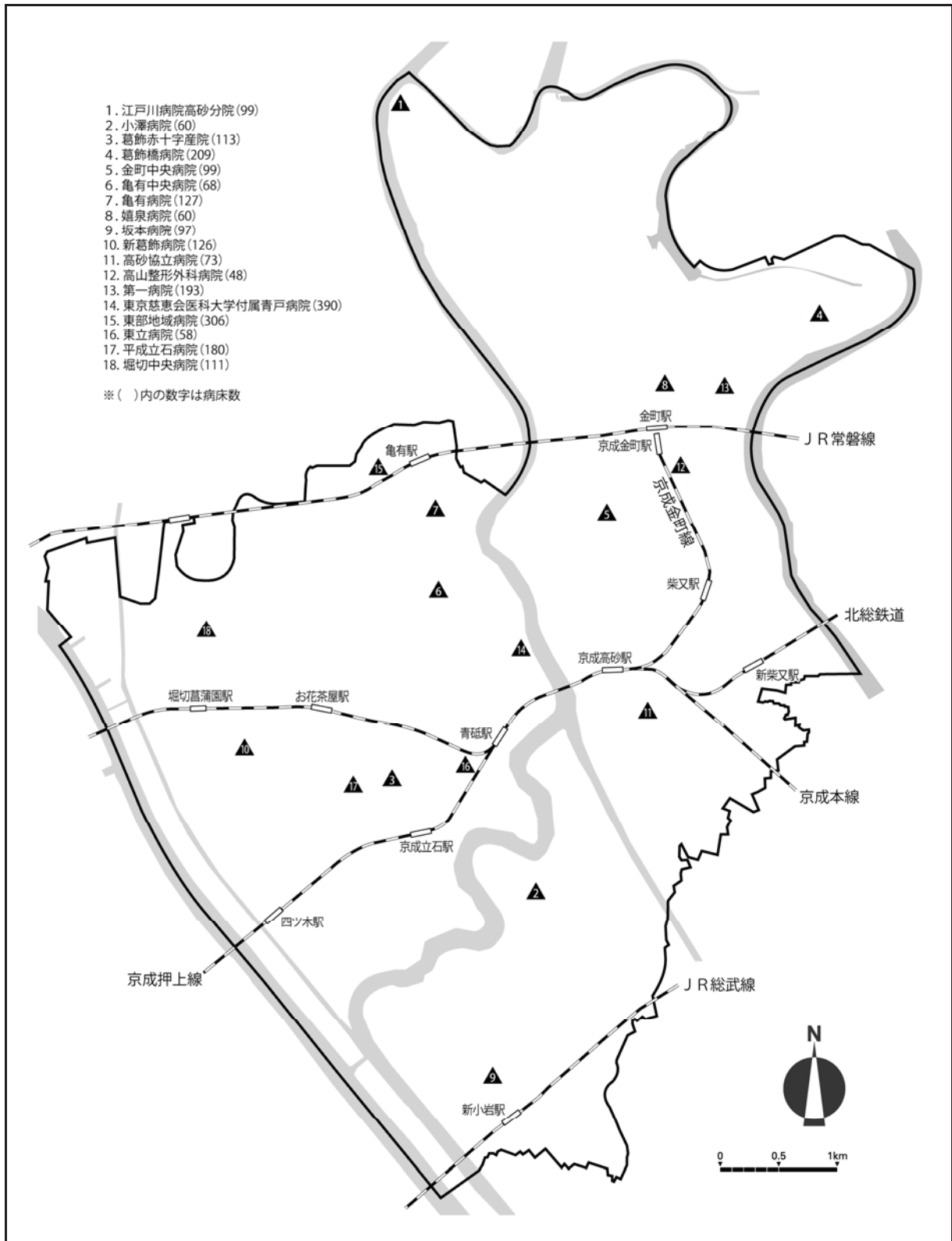
資料) 平成 21～23 年度版わたしの便利帳

図 2-13 福祉施設等の分布状況



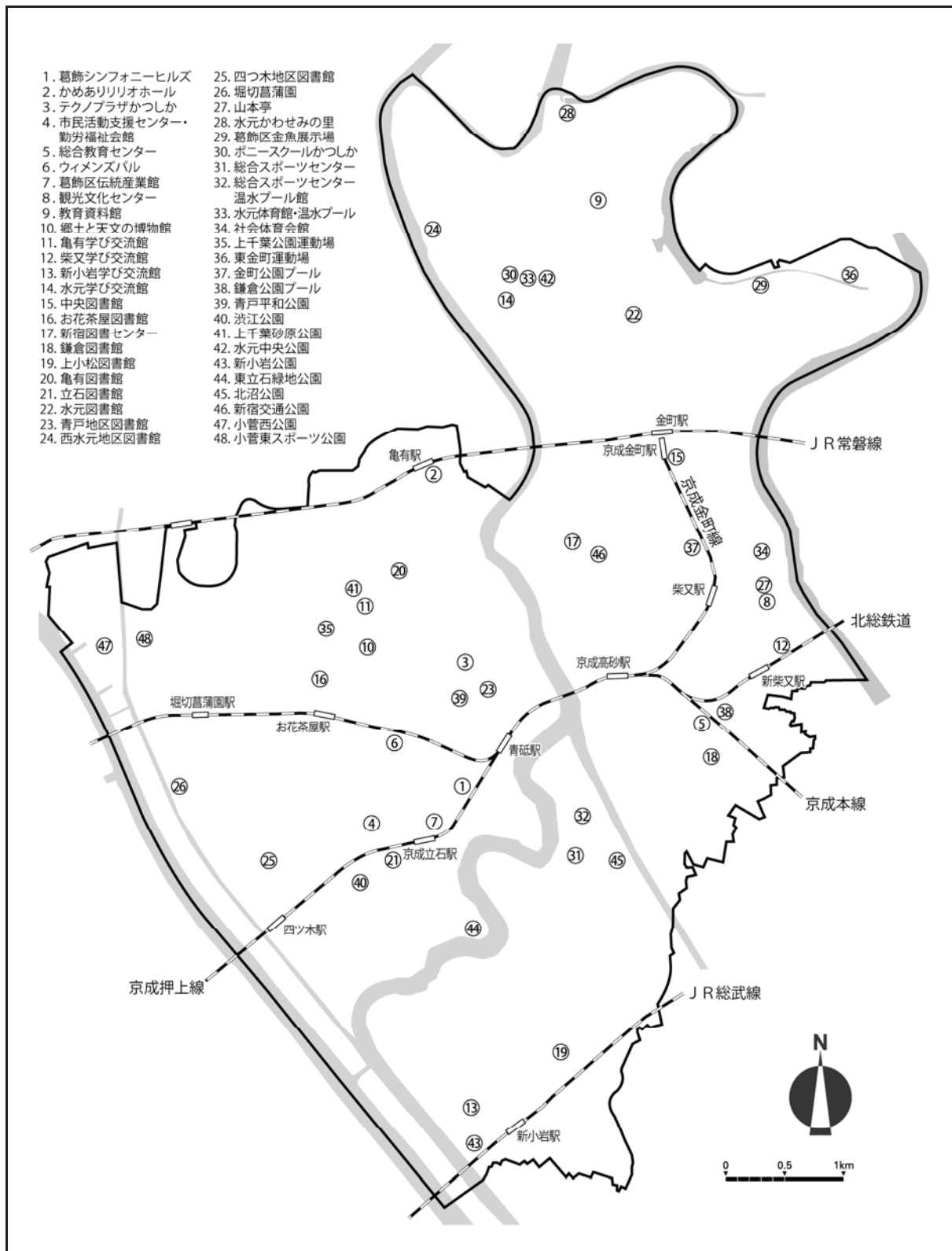
資料) 平成 21～23 年度版わたしの便利帳

図 2-14 医療施設の分布状況



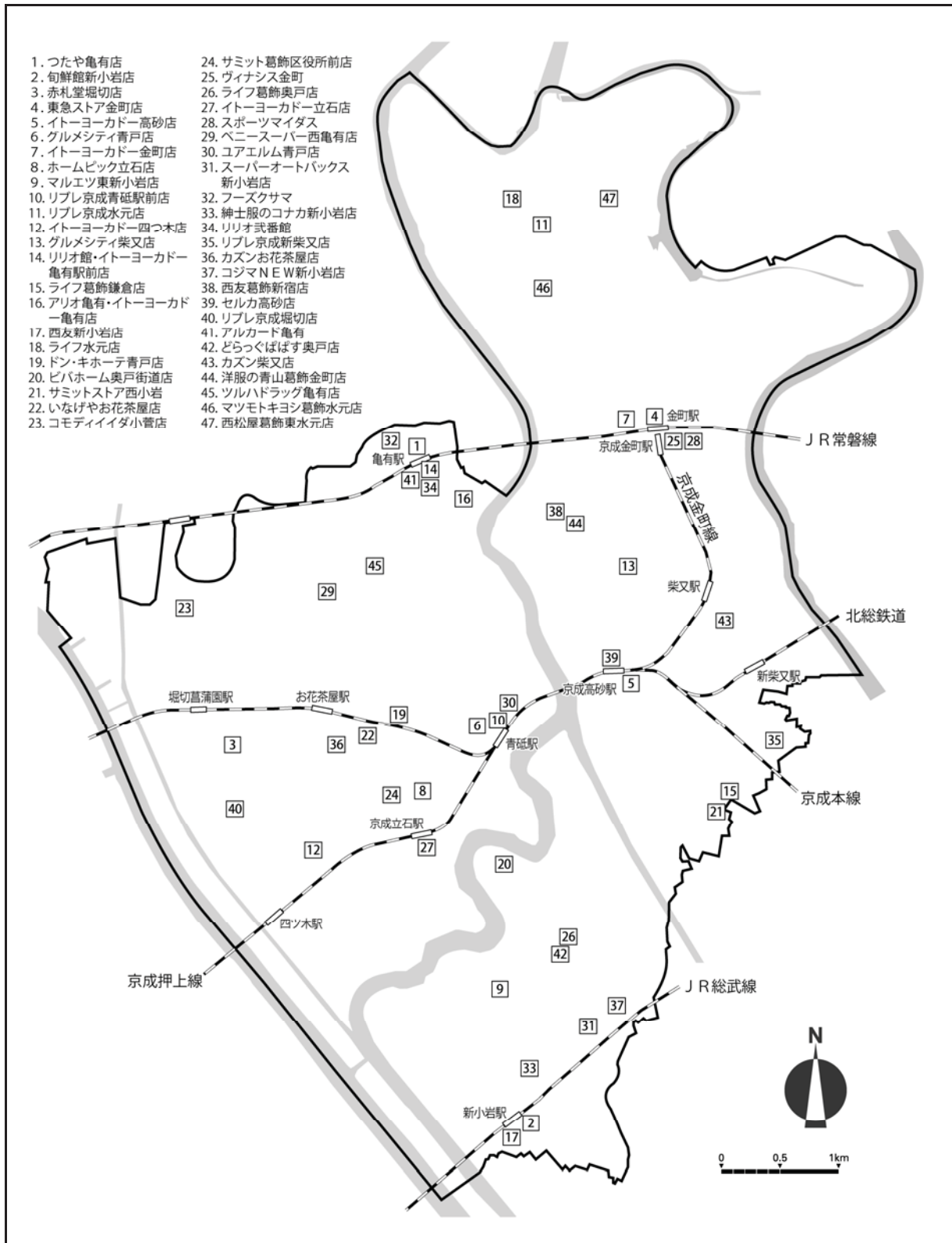
資料) 東京病院 Guide、葛飾区医師会ホームページ

図 2-15 文化・スポーツ施設、公園の分布状況



資料) 平成 21～23 年度版わたしの便利帳

図 2-16 商業施設の分布状況



資料) 大規模小売店舗立地法及び葛飾区特定商業施設の立地に関する要綱関係資料

2. 重点整備地区の設定

2-1 重点整備地区設定の基本的な考え方

- 重点整備地区は、バリアフリー新法により、徒歩圏内に生活関連施設（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、福祉施設など）が集積しており、移動等円滑化基本構想に基づきバリアフリー化のための事業を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ことが必要である。
- 都市機能とは、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能など都市が有する様々な機能とされている。
- 一方、葛飾区では、都市計画マスタープランにおいて、鉄道駅周辺を生活拠点に位置づけており、特に、金町駅、新小岩駅、亀有駅周辺は、区内の中心的な商業・業務・レクリエーション機能を備えた、人々が集い憩う個性あふれる魅力と賑わいのある広域生活拠点に位置づけている。
- また、バリアフリー新法では、鉄道駅を含まない重点整備地区の設定が可能となったものの、移動の連続性を確保する上で、鉄道駅周辺を重点整備地区に設定することが、引き続き求められている。
- 以上を踏まえ、移動等円滑化基本構想を策定する重点整備地区は、鉄道駅の徒歩圏（駅圏：駅を中心とした半径500mの範囲）から選定することとし、各駅圏の中からバリアフリー化の優先順位の高い駅圏を重点整備地区として設定することとする。

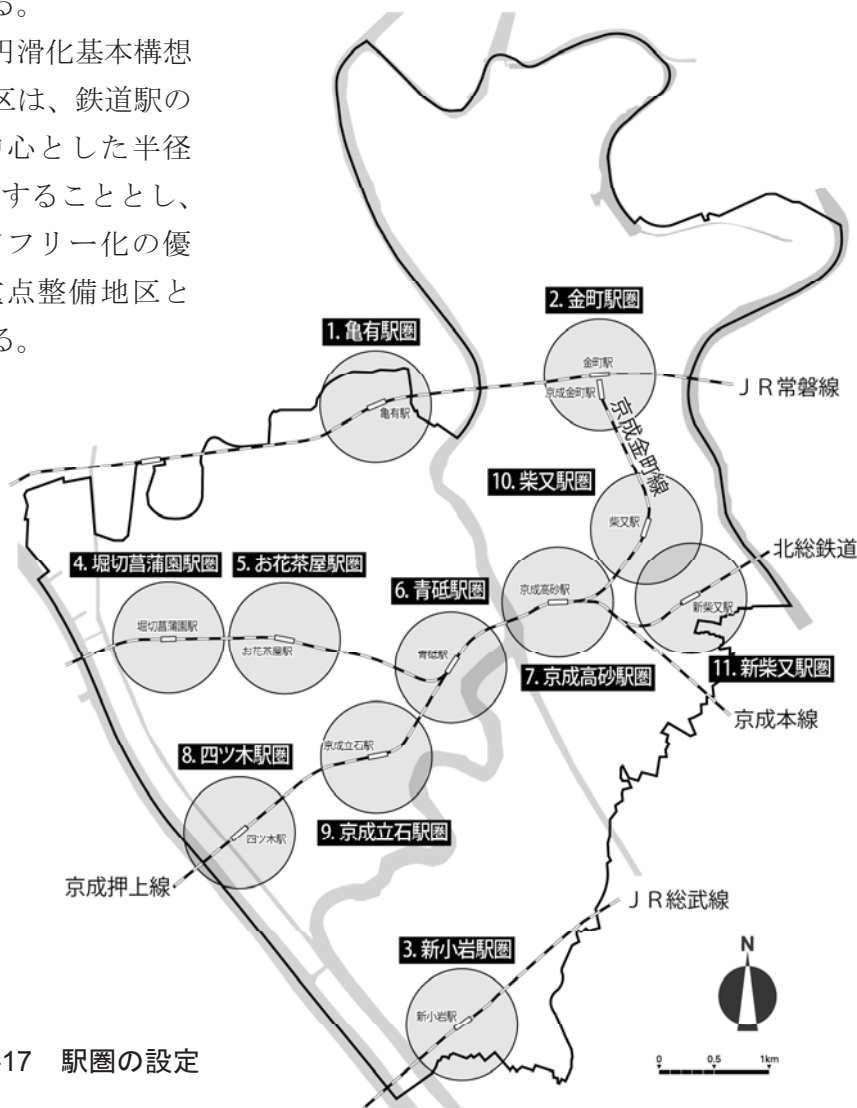


図 2-17 駅圏の設定

2-2 バリアフリー化の優先順位の検討

(1) 評価指標の設定

- ・バリアフリー化の優先順位は、下表に示す客観的な指標に基づき評価する。

表 2-3 バリアフリー化の優先順位を検証するための評価指標

評価項目	評価指標	備 考
①生活関連施設候補施設の分布状況	ア) 駅圏内の施設数	・駅圏内に立地している官公庁施設、福祉施設、医療施設、文化・スポーツ施設、公園、商業施設の施設数
②人口分布	イ) 駅圏内の人口	・住民基本台帳による人口
	ウ) 駅圏内の高齢者数	・住民基本台帳による 65 歳以上の人口
③公共交通の状況	エ) 駅乗降客数	・一日平均乗降客数
	オ) バス運行本数	・平日の運行本数 (往復)

(2) 評価指標の整理

- ・各駅圏の評価指標は、表 2-4、表 2-5 に示すとおりである。

表 2-4 各駅圏の評価指標 (施設数)

駅 圏	官公庁施設	福祉施設	医療施設	文化・スポーツ施設、公園	商業施設	合 計 ア)施設数
1. 亀有駅圏	1	0	2	1	6	10
2. 金町駅圏	1	0	2	1	4	8
3. 新小岩駅圏	1	1	1	2	3	8
4. 堀切菖蒲園駅圏	2	1	1	0	1	5
5. お花茶屋駅圏	1	2	0	1	2	6
6. 青砥駅圏	3	2	1	2	3	11
7. 京成高砂駅圏	1	3	1	0	2	7
8. 四ツ木駅圏	0	1	0	0	0	1
9. 京成立石駅圏	6	1	1	3	3	14
10. 柴又駅圏	1	1	0	2	1	5
11. 新柴又駅圏	0	1	0	2	1	4

表 2-5 各駅圏の評価指標（人口、高齢者数、駅乗降客数、バス運行本数）

駅 圏	イ)人口 (人)	ウ)高齢者数 (人)	エ)駅乗降客数 (人/日)	オ)バス運行本数 (本/日)
1. 亀有駅圏	12,985	2,722	75,009	690
2. 金町駅圏	9,982	2,229	104,369	825.5
3. 新小岩駅圏	11,798	2,626	140,407	762
4. 堀切菖蒲園駅圏	9,600	2,382	21,108	148
5. お花茶屋駅圏	13,830	2,976	30,643	148.5
6. 青砥駅圏	11,126	2,506	41,498	212
7. 京成高砂駅圏	9,235	2,313	36,035	106
8. 四ツ木駅圏	8,777	2,001	12,218	103
9. 京成立石駅圏	11,934	2,596	36,582	186
10. 柴又駅圏	11,060	2,476	9,654	332
11. 新柴又駅圏	11,764	2,701	3,468	332

資料) イ) 人口：住民基本台帳による人口（平成 22 年 1 月 1 日現在）
 ウ) 高齢者数：住民基本台帳による 65 歳以上人口（平成 22 年 1 月 1 日現在）
 エ) 駅乗降客数（一日平均）：都市交通年報・各駅旅客発着状況（平成 18 年度）
 金町駅圏の駅乗降客数は、JR 金町駅(82,747 人/日)+京成金町駅(21,622 人/日)
 オ) バス運行本数（平日）：各事業者ホームページの時刻表（平成 22 年 2 月 1 日現在）

（3）優先順位の評価

- ・優先順位の評価は、項目ごとに、11 駅圏の中での最大値を 100 として点数化し、全項目の点数の合計を当該駅圏の評価点として行う。
- ・優先順位の評価の結果は、表 2-6 に示すとおりである。

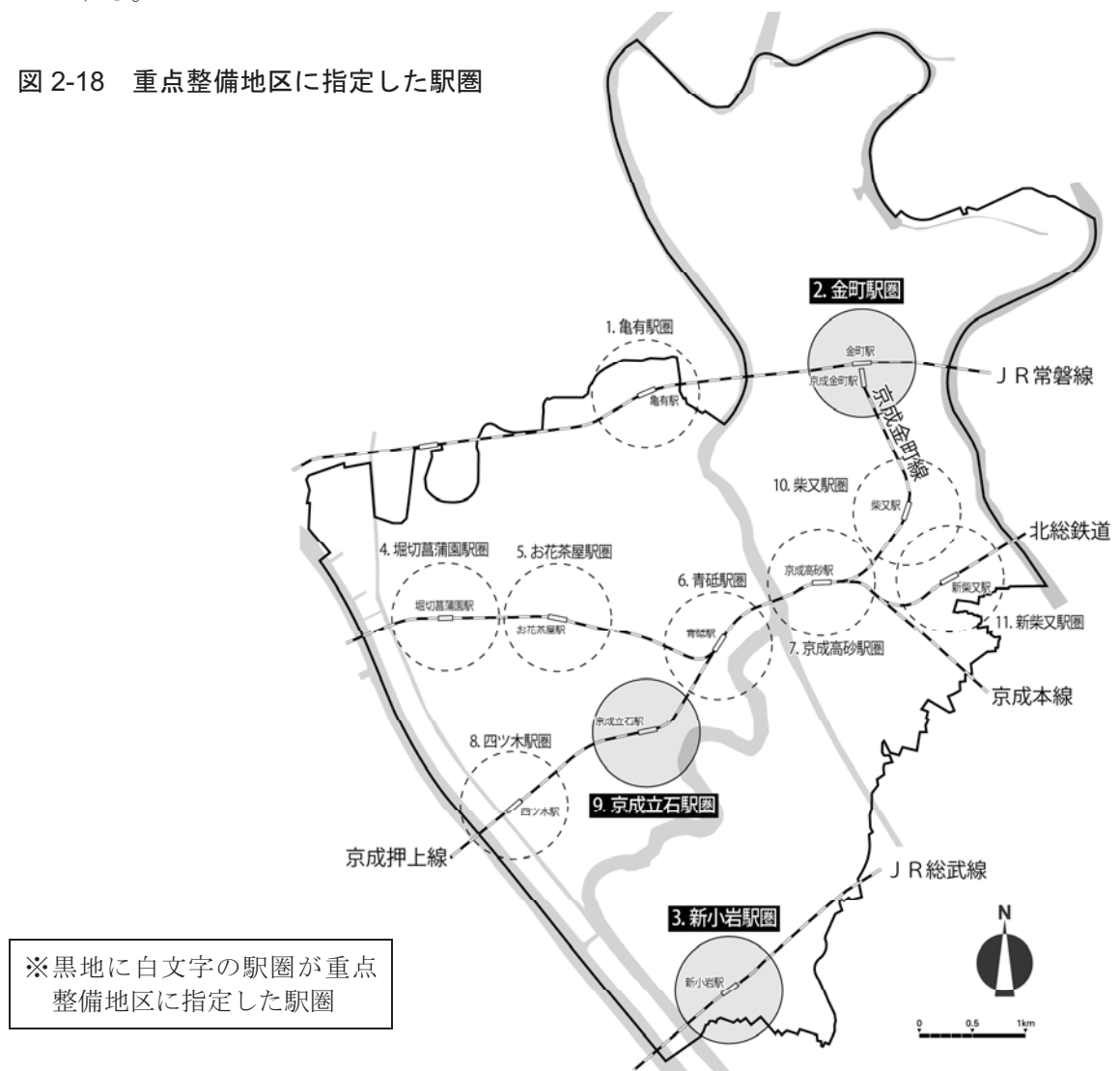
表 2-6 各駅圏の優先順位（合計点順）

順位	駅 圏	ア)施設数	イ)人口	ウ)高齢者数	エ)駅乗降客数	オ)バス運行本数	合計点
①	3. 新小岩駅圏	57	85	88	100	92	422
②	1. 亀有駅圏	71	94	91	53	84	394
③	2. 金町駅圏	57	72	75	74	100	378
④	9. 京成立石駅圏	100	86	87	26	23	322
⑤	6. 青砥駅圏	79	80	84	30	26	299
⑥	5. お花茶屋駅圏	43	100	100	22	18	283
⑦	11. 新柴又駅圏	29	85	91	2	40	247
⑧	10. 柴又駅圏	36	80	83	7	40	246
⑨	7. 京成高砂駅圏	50	67	78	26	13	234
⑩	4. 堀切菖蒲園駅圏	36	69	80	15	18	218
⑪	8. 四ツ木駅圏	7	63	67	9	12	158

2-3 重点整備地区の設定

- ・評価結果より、新小岩駅圏、亀有駅圏、金町駅圏、京成立石駅圏の上位4駅圏が評価点300点以上であり、バリアフリー化の優先順位が高い駅圏と言える。
- ・上位4駅圏のうち、金町駅圏と京成立石駅圏については、平成18年5月に策定した「交通バリアフリー基本構想」に基づき重点整備地区に位置づけ、平成22年を目途にバリアフリー化を進めているところである。
- ・新小岩駅圏は平成18年の交通バリアフリー基本構想策定時に、南北自由通路がまだ構想段階であったことや、駅の東北側などの開発による交通の流れが変わる要素が高かったため、重点整備地区の指定を見合わせた経緯がある。
- ・また、亀有駅圏においては、平成7～10年度に、福祉のまちづくりモデルとして事業が実施されており、重点整備地区に設定し基本構想を策定する必要性は低い。
- ・現在、新小岩駅圏では、駅周辺の交通結節点機能の向上を図るため、自由通路、交通広場、関連する道路等の都市基盤整備が進められているところであり、バリアフリー化の一体的な推進を図ることが可能な地区となった。
- ・したがって、新小岩駅圏を重点整備地区に設定し、移動等円滑化基本構想を策定することとする。

図 2-18 重点整備地区に指定した駅圏



Ⅲ. バリアフリーの目標の設定

1. 葛飾区のバリアフリーに対する基本理念

バリアフリー新法を背景に、全区的に移動の利便性・安全性を目指して、葛飾区のバリアフリーの基本理念を以下のように設定する。

- 優先的にバリアフリー化を図る必要性が高い地区は「重点整備地区」に指定し、重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進する
- 重点整備地区以外の区内全ての駅圏を対象にバリアフリー化を推進し、さらに区全体へと広げていく
- 施設整備によるバリアフリー化だけでなく、心のバリアフリーに積極的に取り組む

2. バリアフリー化推進の方針

上記の基本理念を踏まえ、以下に示す方針により、葛飾区全体のバリアフリー化を推進する。

■重点整備地区（金町駅圏、京成立石駅圏、新小岩駅圏）のバリアフリー化の推進

- ・重点整備地区では、法に基づく基本構想を策定し、バリアフリー化を推進する。
- ・なお、金町駅圏及び京成立石駅圏は、平成 18 年 5 月に基本構想を策定しており、現在、その構想に即してバリアフリー化を推進しているところである。
- ・本構想では、新たに新小岩駅圏を重点整備地区に位置づけ、法に基づく基本構想を策定し、バリアフリー化を推進する。

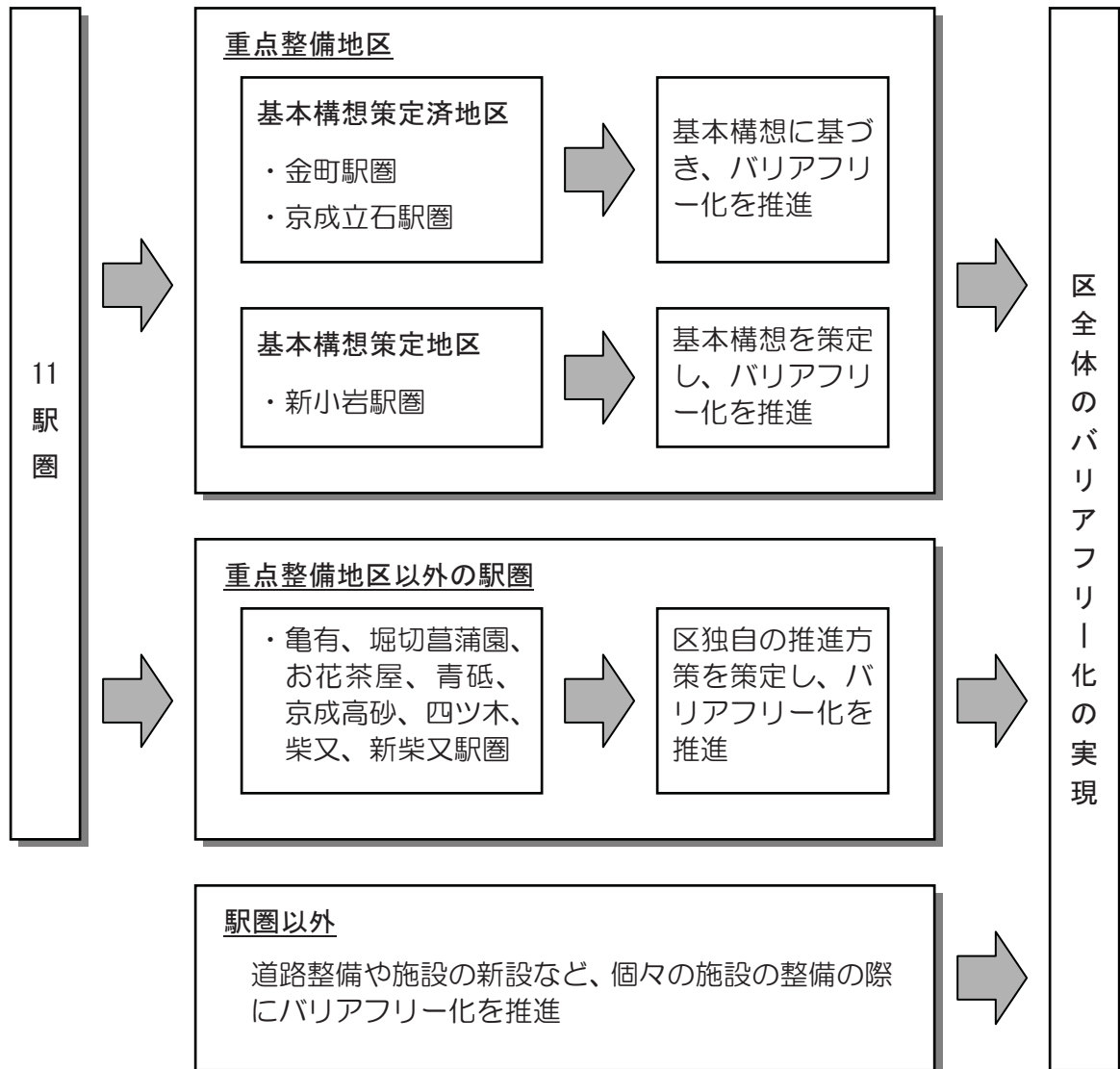
■重点整備地区以外の駅圏のバリアフリー化の推進

- ・重点整備地区以外の駅圏では、区独自のバリアフリー化推進方策を策定し、これをもとに、駅周辺のまちづくり、道路整備、施設の新設など、様々な機会を捉えて、バリアフリー化を推進していく。

■駅圏以外のバリアフリー化の推進

- ・駅圏以外では、道路整備や施設の新設など、個々の施設の整備の際に、それらのバリアフリー化に合わせ、できる限り関連する施設のバリアフリー化も推進し、バリアフリー化を区全体へ広げていく。

【バリアフリー化推進の方針】



3. 施設や車両等のバリアフリー化の方針

駅圏においてバリアフリー化を推進する際、目標とするバリアフリー化の姿は、以下に示すとおりである。駅圏では、この方針を踏まえてバリアフリー化を推進し、高齢者、障害者をはじめ、けが人、妊産婦、子ども連れ（乳幼児連れやベビーカー利用など）の人など、誰もが利用しやすい公共交通機関や施設の整備を実現していくことを目標とする。

また、駅圏以外でも、施設等の新設や改良を行う際は、この方針を適用する。

(1) 鉄道駅のバリアフリー化

【移動等円滑化された経路の確保】

- ・ 駅の外部から改札口を経てプラットホームへ通ずる経路については、高齢者、障害者等すべての人が、可能な限り単独で移動できるよう、バリアフリー化された経路（移動等円滑化された経路）を1ルート以上確保する。
- ・ 移動等円滑化された経路は、鉄道利用者が最も一般的に利用するルート（主動線）に確保することを基本とし、あわせて可能な限り、方面別など複数のルートの確保に努める。

【安全な階段の整備】

- ・ 階段は、転倒・転落を防ぐため、段を容易に識別でき、滑りにくく、つまずきにくい構造とする。また、移動の負担を軽減するため、手すりの位置や高さなどに配慮する。

【誘導案内設備の整備】

- ・ 案内サインは、情報の内容、表示の方法やデザイン、掲出の位置などを考慮し、誰にでもわかりやすく、見やすいものとし、駅圏内での連続性、統一性に配慮し整備する。
- ・ 運行情報の案内、列車接近の警告、事故等の緊急情報については、文字や音声等により情報提供する。
- ・ 駅周辺の道路も含めた連続性や利用者の動線、床材の色等を考慮して視覚障害者誘導用ブロックを設置することにより、視覚障害者の円滑な誘導と安全を確保する。
- ・ 改札口、エスカレーター、トイレ、ホームからの階段など鉄道駅における主要な経路や施設・設備については、視覚障害者がより円滑に移動または利用できるよう支援するため、施設・設備の位置及び内容を知らせる音案内の設置に努める。

【使いやすい設備の整備】

- ・ エレベーター、エスカレーター、トイレ、改札口、券売機等の設備は、高齢者、障害者等すべての人が利用しやすいものとする。
- ・ トイレについては、空間が確保できる場合、多機能トイレの整備に努める。
- ・ 乗車券等販売所には、筆談用具を備え、その存在を表示する。

【プラットホームにおける安全対策】

- ・プラットホームにおいては、列車との段差及び隙間をできる限り小さくし、円滑な乗降を確保する。
- ・ホームからの転落や列車との接触を防ぐため、警告ブロックやホーム柵の設置等による落下防止措置に努める。

【職員に対する適切な教育訓練】

- ・高齢者、障害者等に対して適切な対応や必要な介助を行うことができるよう、マニュアルの整備や計画的な研修の実施等により、職員の教育訓練の充実を図る。

(2) バスのバリアフリー化

- ・ノンステップバスの導入を推進する。
- ・バス車両内には、筆談用具を備え、その存在を表示する。
- ・高齢者、障害者等すべての人が利用しやすいバス停留所を整備する。また、空間が確保できる場合、防風及び雨天を考慮した上屋の設置に努める。
- ・高齢者、障害者等に対して適切な対応や必要な介助を行うことができるよう、マニュアルの整備や計画的な研修の実施等により、職員の教育訓練の充実を図る。
- ・ノンステップバスの運行情報について、利用者に対し、インターネット等を活用した情報提供に努める。



■ ノンステップバス

(3) 道路のバリアフリー化

- ・生活関連経路に指定された道路においては、車いす使用者のすれ違いを考慮した幅員の歩道を連続的に確保する。
- ・歩道は、高齢者、障害者等すべての人が安全で快適に移動できる構造（適切な勾配・段差や平坦部の確保など）とする。
- ・また、雨や雪の場合でも、転倒や車いすのスリップを防ぐため、水たまりができにくく、滑りにくい舗装や構造とする。
- ・可能な限り、歩行者と自転車の分離を工夫する。
- ・案内標示は、誰にでもわかりやすく見やすいものになるよう、既存の案内標識を活かしながら、駅圏全体での連続性、統一性に配慮し整備する。
- ・視覚障害者誘導用ブロックは、連続性や利用者の動線、床材の色等を考慮して敷設し、視覚障害者の円滑な移動を確保する。

(4) 交通安全施設等のバリアフリー化

- ・道路横断の安全を確保するため、バリアフリー化に対応した信号機を整備する。

- ・視覚障害者の利用が多い横断歩道では、エスコートゾーンを設置する。
- ・歩行者の安全な移動を確保するため、違法駐車対策の強化や、必要に応じて交通規制の実施を検討する。



■エスコートゾーン

(5) 路外駐車場のバリアフリー化

- ・車いす使用者が安全かつ円滑に利用できる駐車区画を設ける。
- ・当該駐車区画が車いす使用者用であることの表示をする。



■車いす使用者用駐車区画

(6) 都市公園のバリアフリー化

- ・主な園路及び広場は、すべての人が安全かつ円滑に利用できる構造とする。
- ・駐車場を設ける場合は、車いす使用者が安全かつ円滑に利用できる駐車施設を設置し、当該駐車施設が車いす使用者用であることの表示をする。
- ・トイレは、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とする。
- ・その他の主要な公園施設についても、高齢者、障害者等すべての人が円滑に利用できる構造とする。

(7) 建築物（生活関連施設）のバリアフリー化

- ・すべての人が安全かつ円滑に目的の施設を利用できるよう道路等敷地の外部から施設内までの移動経路を確保する。
- ・施設内においては、高齢者、障害者等すべての人が円滑に水平・垂直移動できるよう努める。
- ・高齢者、障害者等すべての人が施設及び設備を円滑に移動または利用できるよう支援するため案内情報の設置に努める。
- ・一定時間滞在する施設においては、高齢者、障害者等が利用しやすいトイレの設置に努める。
- ・施設及び設備の整備にあたっては、高齢者、障害者等すべての人が利用しやすいものとする。
- ・高齢者、障害者等に対して、適切な対応や必要な介助を行うことができるよう、施設職員の教育訓練の充実を図る。



■音声案内付き案内板

4. 心のバリアフリーの推進方針

(1) 心のバリアフリー化の目標

- 目標1：困っていることに気づけるようになり、気軽に手助けができるようになる。
相手の立場を考え、自分がバリアをつくらないようにする。
-

「困っているのに気づいたら、一声かけてほしい」という意見が障害者の方々から出された。仮に施設整備が不十分な段階であっても、手を貸してあげる人さえいれば移動が可能になる場合もある。つまり、一声かけて、手助けすることも、重要なバリアフリー化の1つである。「一声かける」ためには困っていることに気づくことが必要である。また、「相手の立場を考える」ことができれば、自分たちの行動が他人に対してどのようなバリアをつくり出しているかも理解できる。

そのために、周りに気づき、相手の立場を考えられるようになることを目指す。

- 目標2：バリアフリー化施設・設備の意味を知り、バリアフリー環境の向上に配慮するようになる。
-

バリアフリー化を進めるためには、駅や道路などの施設整備だけでなく、例えば、整備した視覚障害者誘導用ブロックの上に自転車や商品・看板を置かないようにするなど、整備した施設の整備効果がきちんと発揮できるような運用環境の維持が必要とされる。

そのために、整備されている施設の意味「何のための施設・設備なのか」を全ての人が理解し、よりよいバリアフリー環境づくりに、みんなで配慮するようになることを目指す。

(2) 心のバリアフリーを進めるための方針

上記の心のバリアフリーの目標を達成するために、これまでも行われているような広報や体験教室などをはじめ、様々な活動の機会を捉えて、心のバリアフリー化の考え方や取り組みを一層広める。

また、学校等との連携により、子供のうちから、移動に障害のある人に配慮できるように育てていく。

【学校教育等での取り組みの例】

○総合的な学習



(東金町小学校)

○ボランティア出前講座

(葛飾区社会福祉協議会かつしかボランティアセンターで実施している)



(川端小学校)



(一之台中学校)

IV. 新小岩駅圏の移動等円滑化基本構想

1. 新小岩駅圏の状況

新小岩駅の乗降客数は、140,407人／日（平成18年度実績）で、葛飾区内で最も乗降客が多い駅である。また、新小岩駅からは、綾瀬、亀有方面や江戸川区方面など、多くのバス路線が発着しており、運行本数は区内で2番目に多く、公共交通の主要な結節点となっている。また、駅周辺には、地区センター等の公共施設、病院、大規模小売店など、高齢者・障害者を含む不特定多数の区民が日常的に利用する施設が多く所在しており、駅を中心とした面的なバリアフリー化を行う必要性は高い地区である。

また、新小岩駅周辺は、都市計画マスタープラン（平成13年7月）において、「魅力的で身近な広域生活拠点の形成」を図る地区に位置づけられ、交通機能、商業・生活サービス機能の充実及び駅周辺の一体性・回遊性の向上を図るため、総合的な都市基盤、環境整備を進める地区となっており、自由通路や交通広場、駅周辺道路網の整備が進められている。そのため、重点整備地区として位置づけて基本構想を策定することで、各事業の連携を図り、一体的なバリアフリー化の推進が期待できる地区である。

2. 新小岩駅圏のバリアフリー化の基本的な方針

■ 安心・安全なバリアフリー歩行環境づくり

—魅力的で身近な広域生活拠点の形成のために

「魅力的で身近な広域生活拠点の形成」の一環として、駅周辺の安心・安全なバリアフリー歩行環境づくりを行う。具体的には、駅と公共施設、病院、商業施設等を結ぶ通行しやすい歩行空間の連続的な確保、通行を妨げるものがない歩行環境づくりを行う。

■ 新小岩駅南北で連続的・一体的なバリアフリー空間を形成

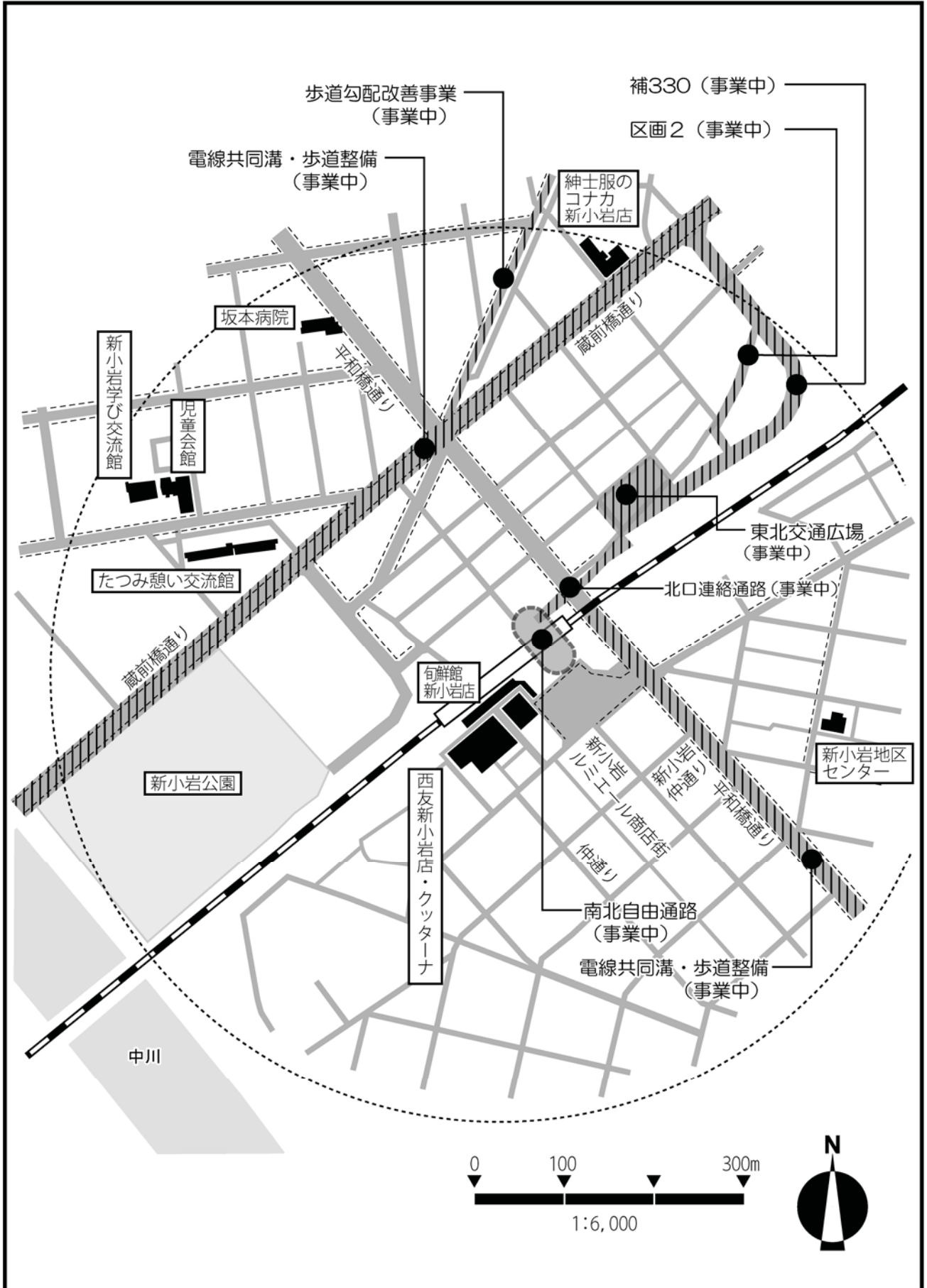
—駅周辺の一体性・回遊性の向上のために

計画中の南北自由通路を介して、駅北口・南口で連続的・一体的なバリアフリー空間を形成し、駅を中心とした一体性・回遊性の向上を図る。

■ 都市基盤整備事業と一体となった推進 —速やかなバリアフリー化の誘導のために

実施中の都市基盤整備事業を視野に入れた構想づくりを行い、事業の実施を通じて、速やかなバリアフリー化の実現を誘導する。

図 4-1 新小岩駅圏の現況



3. 重点整備地区の区域と生活関連施設・経路の設定

3-1 生活関連施設の設定

バリアフリー新法において、生活関連施設は、相当数の高齢者・障害者等が利用する官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設などで、具体的にどの施設を含めるかは施設の利用状況等地域の実情を勘案して選定することとされている。

これを踏まえ、本構想では、不特定多数の区民、または、多くの高齢者・障害者等が利用する官公庁施設や福祉施設等で、駅から 500m 圏内に所在するものを、生活関連施設として設定した。

表 4-1 生活関連施設

種 別	施 設
官公庁施設	新小岩地区センター・新小岩区民サービスコーナー
福祉施設等	たつみ憩い交流館、児童会館*
医療施設	坂本病院
文化・スポーツ施設、公園	新小岩学び交流館、新小岩公園
商業施設	旬鮮館新小岩店、西友新小岩店・クッターナ、紳士服のコナカ新小岩店

※利用者の意見を踏まえ、追加した施設

3-2 重点整備地区・生活関連経路等の設定

上記で設定した生活関連施設を含む範囲を重点整備地区に設定し、バリアフリー化を行う経路を定めた。

バリアフリー化を行う経路としては、以下の2分類の経路を設定した。

■生活関連経路

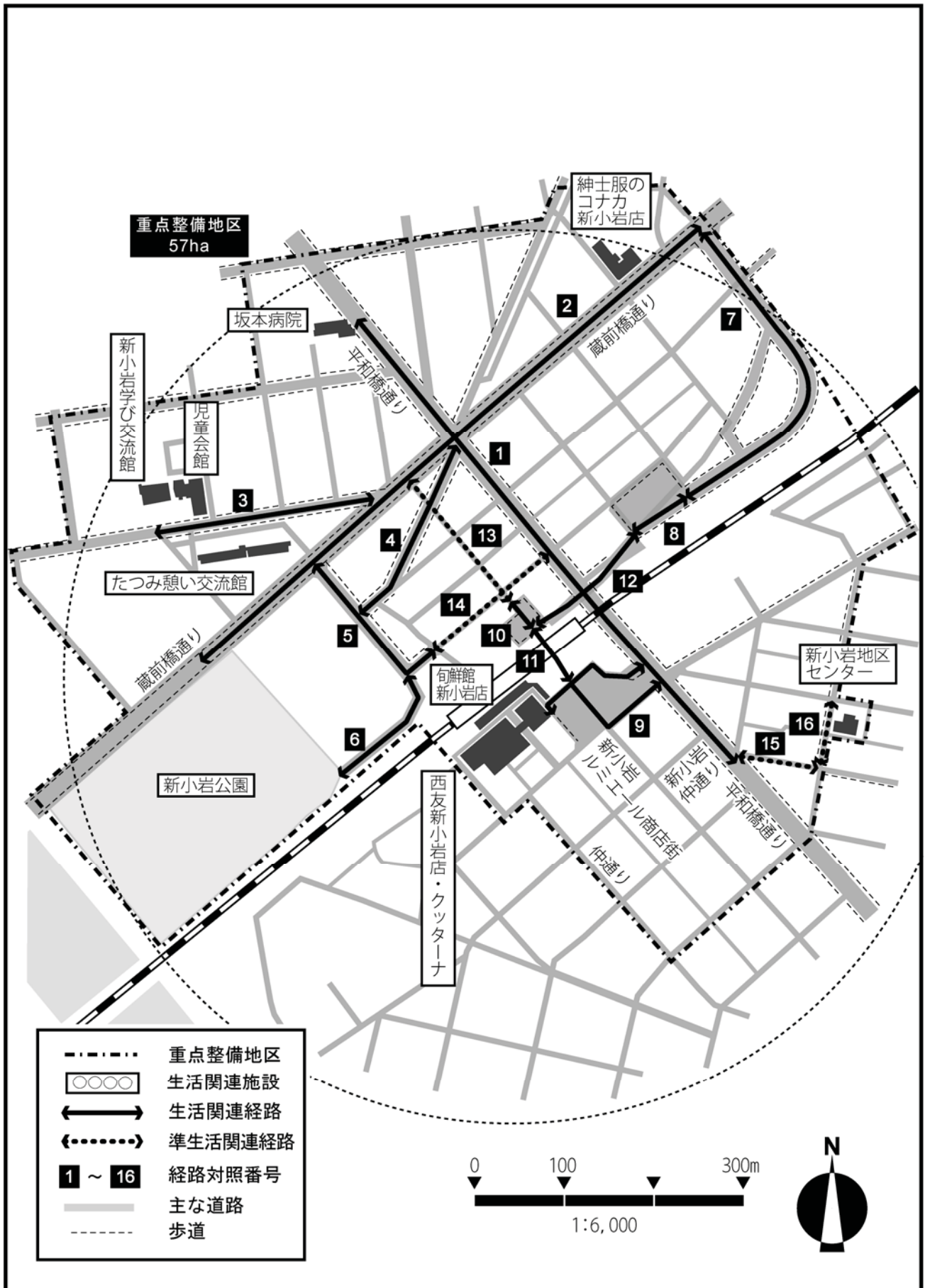
バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」に沿って、原則として 2015（平成 27）年度までに事業を実施する経路。

■準生活関連経路

生活関連経路に準じた事業の実施を目指す経路。

歩道の設置や有効幅員の確保が困難であるなどの理由により、生活関連経路として整備を行うことが難しい道路についても、日常的な利用からみてバリアフリー化の必要性が高い道路については、準生活関連経路を設定し、生活関連経路に準じたバリアフリー化を進める。

図 4-2 重点整備地区と生活関連経路等



4. 実施すべき特定事業等

4-1 公共交通特定事業

(1) 鉄道

JR 新小岩駅

(南北自由通路整備時期にあわせて実施)

- ・車いすに対応したエレベーターを設置し、改札口とホームとの高低差解消を図る。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの改善を図る。

(継続事業)

- ・高齢者・障害者の方々のニーズ把握並びに接遇・介助技能の習得に努める。

(2) バス

(継続事業)

- ・ノンステップバスの一層の導入を推進する。

4-2 道路特定事業

※口内の：以降は事業者を表す

(1) 道路特定事業（生活関連経路対象）

経路1（平和橋通り）：都

- ・視覚障害者誘導用ブロックの改善を図る。
- ・電線類の地中化を推進する。

経路2（蔵前橋通り）：都

- ・電線類の地中化を推進する。

経路7（補助330号線）：区

- ・移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準に基づき、道路整備（都市計画事業）にあわせ実施する。

経路8（新小岩東北交通広場）：区

- ・移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準に基づき、交通広場整備（都市計画事業）にあわせ実施する。

経路 9（南口駅前広場）：区

- ・移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準に基づき、南口駅前広場再整備にあわせ実施する。なお、東北交通広場の整備後に、バス乗降場の移設等の暫定整備を行い、バス利用者の安全性、利便性の向上を図る。

経路 10（北口広場）：区

- ・移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準に基づき、北口広場整備にあわせ実施する。

経路 11（新小岩駅南北自由通路）：区

- ・移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準に基づき、自由通路整備にあわせ実施する。

経路 12（新小岩駅北口連絡通路）：区

- ・移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準に基づき、連絡通路整備（都市計画事業）にあわせ実施する。

（2）道路特定事業に準ずる事業（準生活関連経路対象）

経路 15：区

- ・安全な歩行空間の確保を図る。

経路 16：区

- ・安全な歩行空間の確保を図る。

4-3 路外駐車場特定事業

- ・該当なし。

4-4 都市公園特定事業

新小岩公園

- ・触知案内図まで視覚障害者誘導用ブロックを設置する。

4-5 建築物特定事業

新小岩地区センター

- ・だれでもトイレの設備等の改善を図る。

4-6 交通安全特定事業

経路1（平和橋通り）

- ・音響式信号機、青時間延長信号機等を設置する。
- ・音響式信号機を設置する横断歩道に、エスコートゾーンを設置する。

経路2（蔵前橋通り）

- ・音響式信号機、青時間延長信号機等を設置する。
- ・音響式信号機を設置する横断歩道に、エスコートゾーンを設置する。

経路9（南口駅前広場）

- ・駅前横断歩道にエスコートゾーンを設置する。

生活関連経路

- ・違法駐車継続的な取締り強化を図る。

4-7 その他の事業

地区全体

- ・新小岩駅前歩道橋の撤去及び横断歩道の設置について検討を進める。
- ・新小岩駅ガード付近の自転車走行空間の整備については、新小岩駅南口駅前広場の整備の進捗状況を勘案し、今後、調査を行う。
- ・自転車・バイクの放置対策の強化を図る。
- ・夜間における歩行空間の適切な明るさの確保に努める。
- ・自転車利用のルールとマナーに関する教育・啓発活動を推進する。
- ・視覚障害者誘導用ブロック上に自転車・看板等を置かないことや、ごみの出し方への配慮など、バリアフリー化に向けた啓発活動を実施する。
- ・道路と民地間のバリアフリー処理を誘導する。一方で、出入口の道路部分にスロープ板を設置している者に対しては、通行の妨げにならないよう必要な指導を行う。
- ・歩道上、路上への植木、日除け、はみ出し看板・陳列に対する指導を強化し、通行障害物の撤去を誘導する。

※区と関係事業者等が調整を図りながら進める。

5. その他移動等円滑化のために必要な事項

■バリアフリー経路（生活関連経路・準生活関連経路）沿道建物のバリアフリー化の誘導

施設までの経路がバリアフリー化されても、行った先の施設入口と道路との間や施設自体にバリアが存在すれば、結局施設を利用するという目的は達成されない。

そのため、経路のバリアフリー化に合わせて、沿道に立地する区の公共建築物・不特定の人々が入り出る民間建築物についても、広報・啓発活動などを通じて、以下のバリアフリー化を誘導する。

沿道建物自体のバリアフリー化

建物と道路の間（建物の入口部分）のバリアフリー化

■積極的な情報提供によるバリアフリー経路・施設への誘導

バリアフリー経路・施設を整備しても、その情報が伝わってなければ、利用に結びつかない。構想にもとづいて行うバリアフリー化の効果を高めるため、生活関連経路・準生活関連経路に関する情報の提供をはじめとして、駅前広場、駅、バス・バス停などのバリアフリー情報を、積極的かつわかりやすく提供し、その利用を誘導する。

■わかりやすいサインの整備

移動の円滑化を図るためには、歩道の段差解消や鉄道駅におけるエレベーターの設置、ノンステップバスの導入など、施設や車両の整備とともに、目的地への移動経路や交通機関に関して必要な情報を適切に提供するため、わかりやすいサインの整備が必要である。

特に、鉄道駅周辺のサイン整備では、駅とその周辺を一体として捉え、統一的で連続的な情報提供を図ることが重要である。そのため、関係する管理者が協議調整の上、表示する情報内容を統一し、サインが途切れないように留意し、サインの計画、設置を行うことが必要である。

【参考】新小岩駅圏に関する上位・関連計画

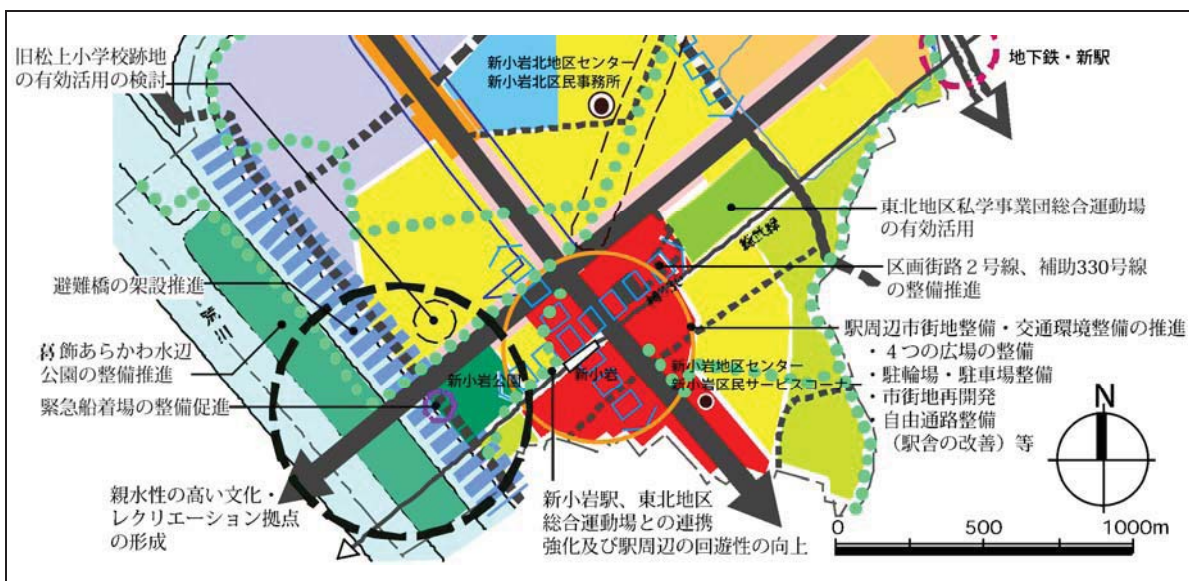
① 都市計画マスタープラン（平成 13 年 7 月）

【新小岩駅周辺の位置づけ】

◇魅力的で身近な広域生活拠点の形成

新小岩駅周辺は魅力的で身近な広域生活拠点として、4つの広場や自由通路の整備、地元商店街の活性化など総合的な都市基盤、環境整備を進め、交通機能、商業・生活サービス機能の充実及び駅周辺の一体性・回遊性の向上を図るとともに、駅周辺地域では利便性を生かした商業機能と調和した都市型住宅地の形成を図ります。

【整備方針図】



注) 現在、平成 23 年度からの新たな都市計画マスタープランへ改定作業中である。

② 主な関連プロジェクト

名称	整備内容	予定
新小岩東北交通広場	・バスのりば、タクシーのりば	平成 22 年度末供用開始予定
駅周辺道路網	・西井堀自転車・歩行者道	平成 20～22 年度整備予定
	・補助 330 号線（延長約 410m）	平成 22 年度末供用開始予定
	・区画街路 2 号線（延長約 150m）	平成 22 年度末供用開始予定
新小岩駅北口連絡通路	・東北交通広場と駅北口を結ぶ通路（幅員 8m、延長 140m）	平成 22 年度末供用開始予定
新小岩東北自転車駐車場	・駐車台数約 1,500 台	平成 22 年 3 月供用開始
新小岩駅南北自由通路	・新小岩駅北口と南口を結ぶ自由通路を線路下に整備（幅員 10m、延長約 90m）	平成 22 年度～
電線共同溝・歩道整備	・蔵前橋通り	平成 23 年度完了予定
	・平和橋通り（新小岩一丁目・二丁目、約 600m 区間）	平成 21 年度～

V. 重点整備地区以外の駅圏のバリアフリー推進方策

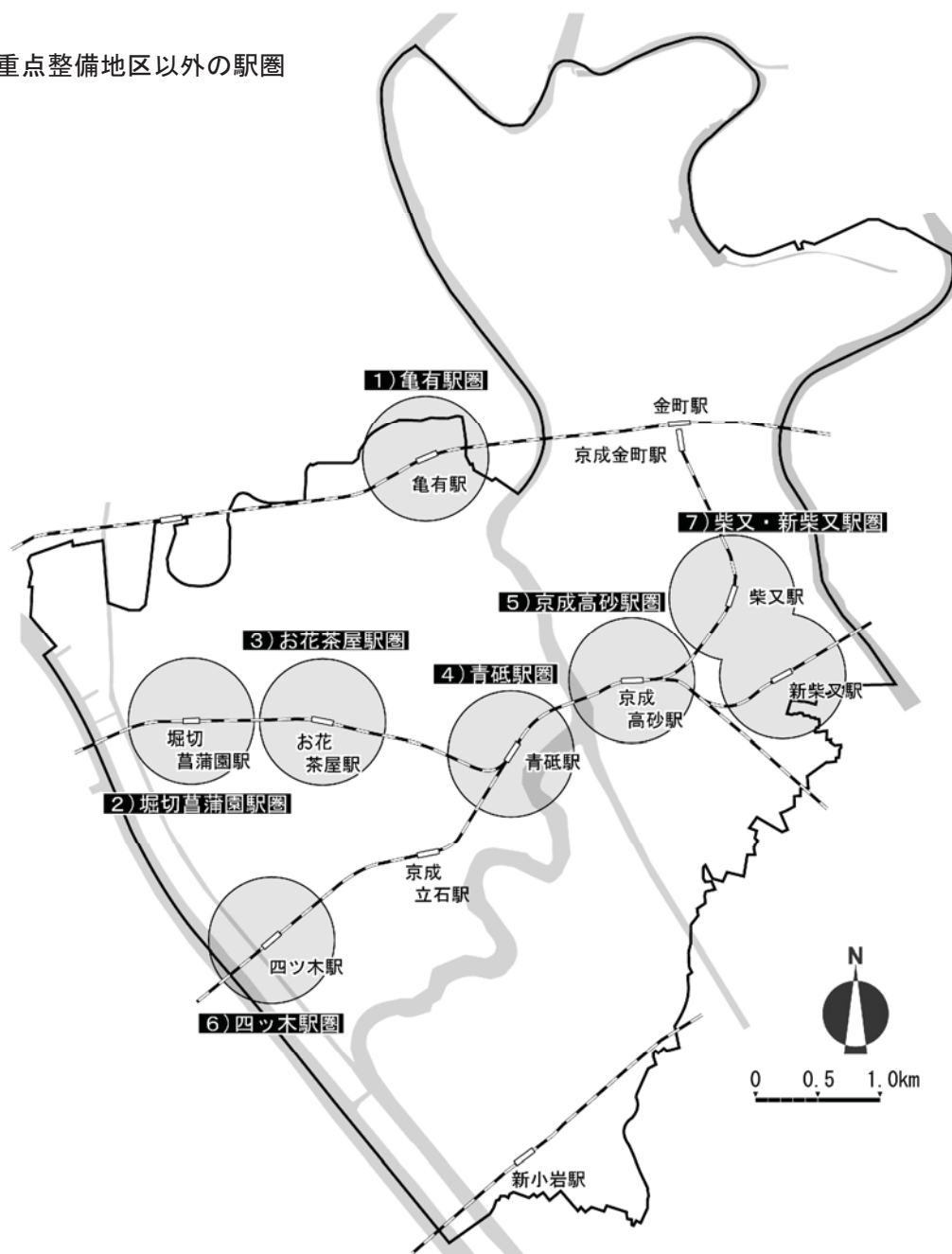
1. 重点整備地区以外の駅圏のバリアフリー化の推進

葛飾区では、重点整備地区が設定されなかった7駅圏（8駅周辺）についても、バリアフリー法の考え方を準用した区独自のバリアフリー推進方策を策定し、これをもとに、駅周辺のまちづくり、道路整備、施設の新設など、様々な機会を捉えて、バリアフリー化を推進する。

各駅圏のバリアフリー推進方策は、次ページ以降に示すとおりである。

各駅圏（駅を中心とした500mの範囲）において、駅と、駅と目的施設を結ぶ指定経路を設定し、それらを対象にバリアフリー化を推進していく。

図 5-1 重点整備地区以外の駅圏



2. 各駅圏のバリアフリー推進方策

2-1 亀有駅圏

(1) 基本的な方針

亀有駅の駅利用者数は区内第3位で駅周辺を利用する人は多く、一方で自動車やバスの駅アクセスも多い。そのため、歩行者は安全に歩道を通行できるよう、歩道のバリアフリー化を推進する。

また、バス停及びバス発着便数が多いことから、駅構内からのバス停案内を充実する。

(2) 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

ア. 駅

基本的な駅のバリアフリーは、下表に示すとおり、整備済である。

表 5-1 亀有駅のバリアフリーの現状

	エレベーター	エスカレーター	トイレ	改札口	誘導用ブロック	ほか
現状	車いす対応	一般型 (改札内)	車いす対応 (+オ対応)	拡幅	あり	段鼻明確化
備考						

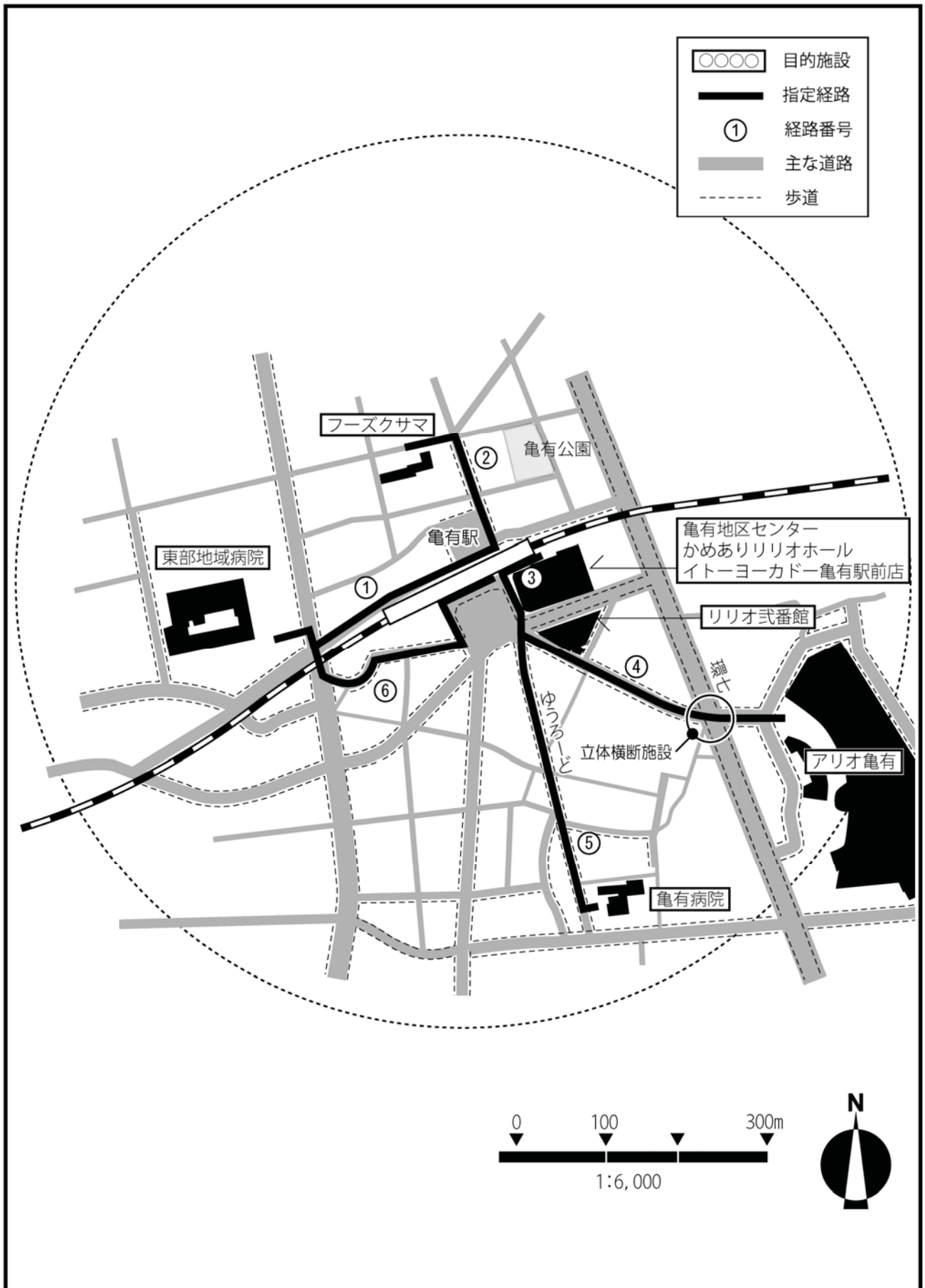
注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

イ. 指定経路

次ページに示す①～⑥を指定経路とする。各経路のバリアフリー推進方策は以下のとおりである。

- ・各経路のうち、歩道設置の道路は、歩道部分を指定経路とし、段差の解消、勾配の緩和、歩道上障害物の抑制、誘導ブロックの敷設などに努める。
- ・各経路のうち歩道のない道路は、視覚的または物理的な歩行空間の確保、段差の解消、勾配の緩和、歩行空間上の障害物の抑制などに努める。また必要に応じて誘導ブロックの敷設を検討する。
- ・①と⑥のうち駅前広場は、バス案内板の充実に努める。
- ・また、①の駅前広場には、ベンチ等の休憩施設を設置する。
- ・⑤の「ゆうろーど」は、歩道上への商品や看板のはみ出しが多いことから、地元商店街と連携し、改善に努める。

図 5-2 亀有駅圏における指定経路



2-2 堀切菖蒲園駅圏

(1) 基本的な方針

平成 17 年 4 月に、葛飾区障害者福祉センター、かつしかボランティアセンター、葛飾区社会福祉協議会が一体となった施設である「ウェルピアかつしか」が堀切 3 丁目に完成した。鉄道利用による既存交通アクセス環境は堀切菖蒲園駅からが充実している。そのため歩行経路となる道路は、バリアフリー化を推進する。

また、駅南側近辺は歩道もなく放置自転車がが多く歩行環境が脆弱であるため、買物等の放置自転車の整序と歩行空間の創出に努める。

(2) 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

ア. 駅

基本的な駅のバリアフリーは、下表に示すとおり、整備済である。

表 5-2 堀切菖蒲園駅のバリアフリーの現状

	エレベーター	エスカレーター	トイレ	改札口	誘導ブロック	ほか
現状	車いす対応	—	車いす対応 (十才対応)	拡幅	あり	段鼻明確化
備考						

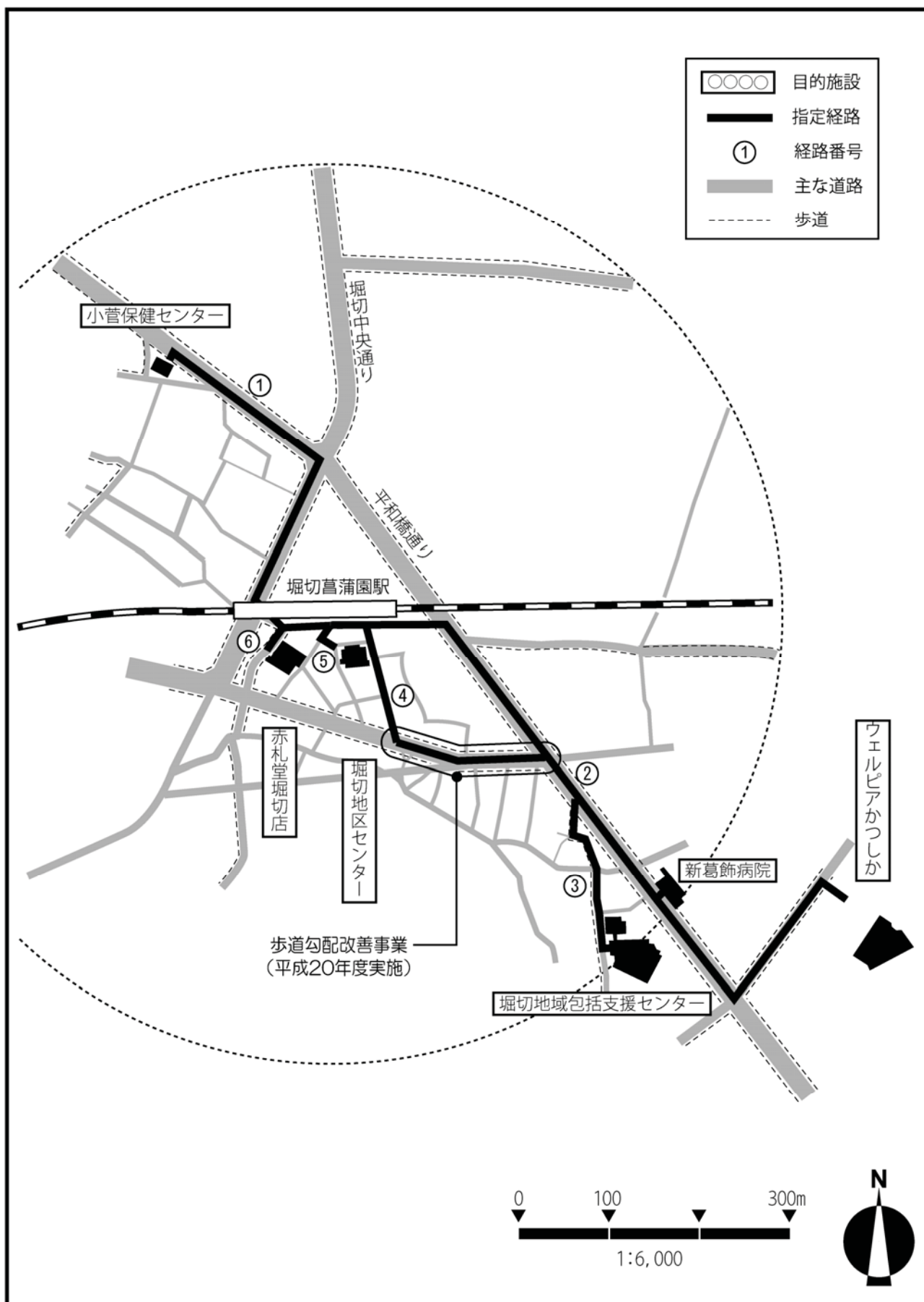
注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

イ. 指定経路

次ページに示す①～⑥を指定経路とする。各経路のバリアフリー推進方策は以下のとおりである。

- ・各経路のうち、歩道設置の道路は、歩道部分を指定経路とし、段差の解消、勾配の緩和、歩道上障害物の抑制、誘導ブロックの敷設などに努める。
- ・各経路のうち歩道のない道路は、視覚的または物理的な歩行空間の確保、段差の解消、勾配の緩和、歩行空間上の障害物の抑制などに努める。また必要に応じて誘導ブロックの敷設を検討する。
- ・駅から「ウェルピアかつしか」に至る②は、とくに、バリアフリー化に努める。
- ・②と④～⑥のうち駅南側近辺は、区と店舗側とで駐輪場確保などによる放置自転車の抑制を協力して進める。また鉄道に沿って東西にのびる商店街通りは、さらに歩行者重視の道路空間としていくための検討を行い、バリアフリー化に努める。

図 5-3 堀切菖蒲園駅圏における指定経路



2-3 お花茶屋駅圏

(1) 基本的な方針

お花茶屋駅のバリアフリー化は進み、駅周辺は歩道のある道路が多く、高齢者や身体障害者等にとって比較的歩きやすい街となっている。

そのなかで駅前にあつて歩道のない「プロムナードお花茶屋」における買い物放置自転車の存在が課題であり、その抑制に努める。

(2) 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

ア. 駅

基本的な駅のバリアフリーは、下表に示すとおり、整備済である。

表 5-3 お花茶屋駅のバリアフリーの現状

	エレベーター	エスカレーター	トイレ	改札口	誘導ブロック	ほか
現状	車いす対応 (上りホーム)	車いす対応 (下りホーム)	車いす対応 (+オ対応)	拡幅	あり	段鼻明確化
備考	※駅外から改札口までは、北 口側エレベーターを利用 ※駅外から各ホームへの昇降 リフトあり					

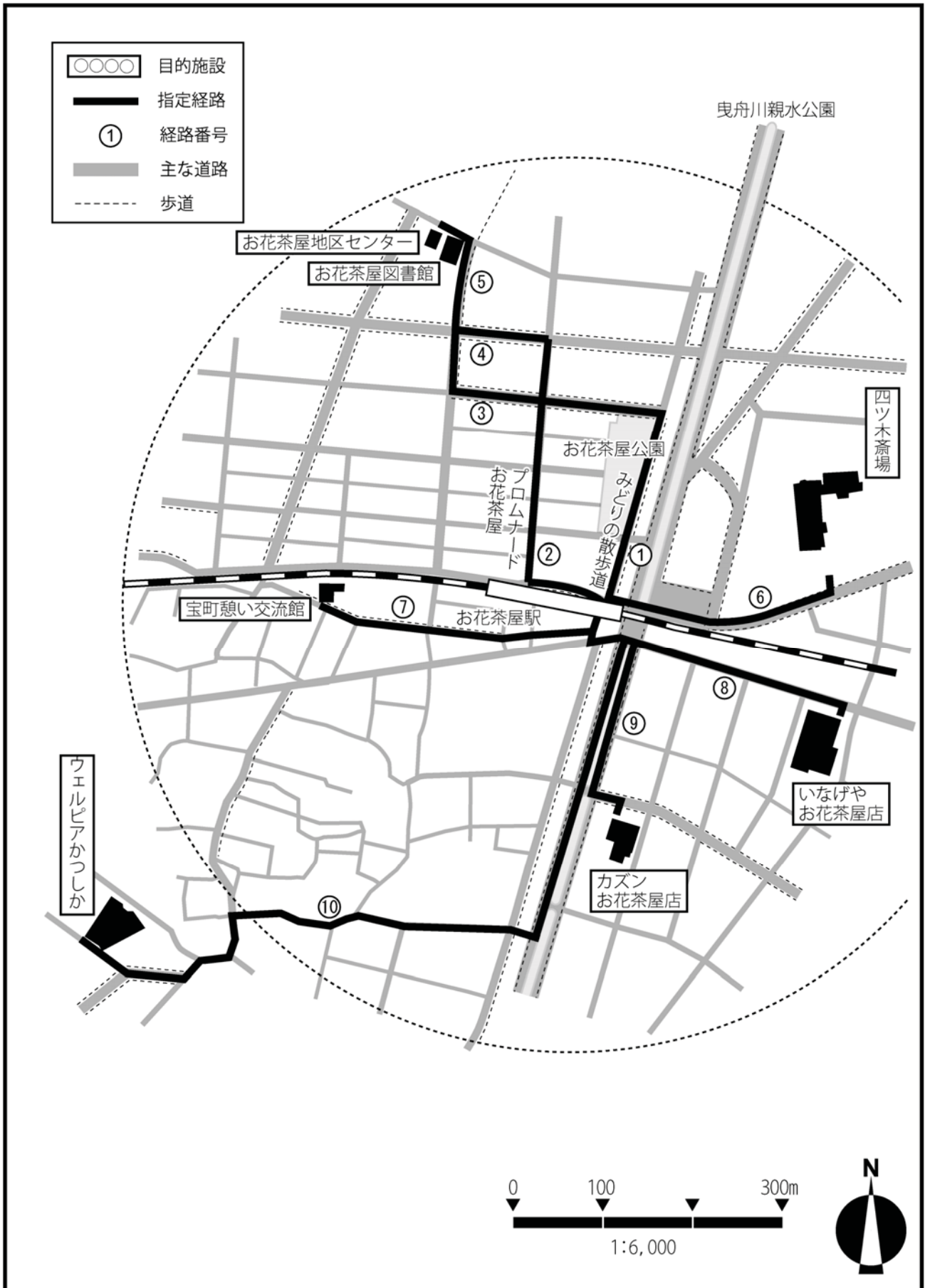
注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

イ. 指定経路

次ページに示す①～⑩を指定経路とする。各経路のバリアフリー推進方策は以下のとおりである。

- 各経路のうち、歩道設置の道路は、歩道部分を指定経路とし、段差の解消、勾配の緩和、歩道上障害物の抑制、誘導ブロックの敷設などに努める。
- 各経路のうち歩道のない道路は、視覚的または物理的な歩行空間の確保、段差の解消、勾配の緩和、歩行空間上の障害物の抑制などに努める。また必要に応じて誘導ブロックの敷設を検討する。
- 「プロムナードお花茶屋」における買い物放置自転車の抑制に努める。

図 5-4 お花茶屋駅圏における指定経路



2-4 青砥駅圏

(1) 基本的な方針

本構想において、「かつしかシンフォニーヒルズ」や「葛飾区役所」は、京成立石駅周辺の目的施設として駅及び経路をバリアフリー化することとしているが、両施設は青砥駅からも比較的近い（前者は約 600m、後者は約 1km）。

このため、駅舎のバリアフリーが進んでいる青砥駅にあつては、京成立石駅がバリアフリー化されるまでは、両施設の最寄駅としての役割を担い、当該駅と両施設を結ぶ経路をバリアフリー化していくことに努める。

(2) 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

ア. 駅

基本的な駅のバリアフリーは、下表に示すとおり、整備済である。

表 5-4 青砥駅のバリアフリーの現状

	エレベーター	エスカレーター	トイレ	改札口	誘導ブロック	ほか
現状	車いす対応	一般型 (改札内)	車いす対応 (十才対応)	拡幅	あり	段鼻明確化
備考						

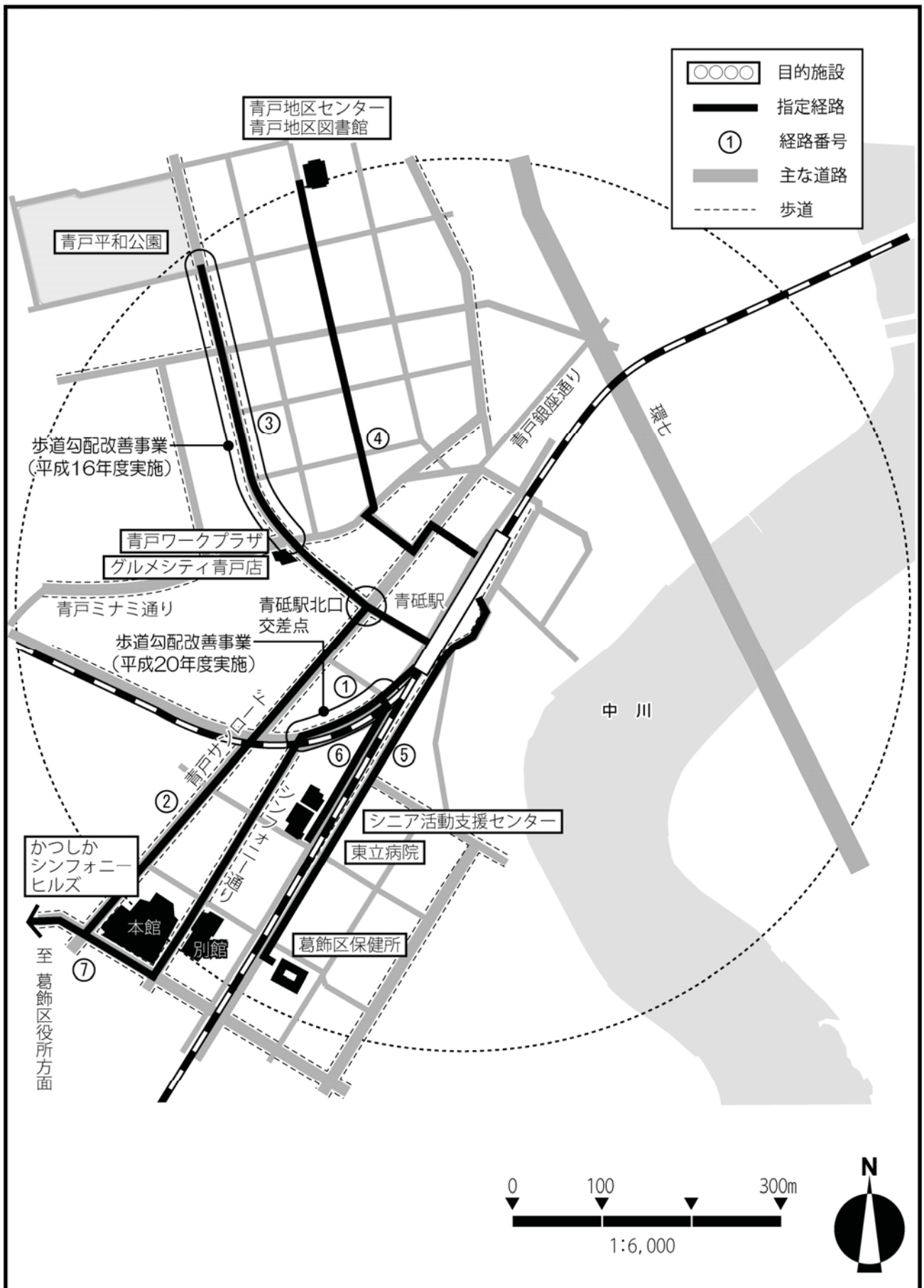
イ. 指定経路

次ページに示す①～⑦を指定経路とする。各経路のバリアフリー推進方策は以下のとおりである。

なお、かつしかシンフォニーヒルズ周辺は、立石駅周辺地区の重点整備地区に含まれており、①と②と⑦のうちシンフォニーヒルズ周辺は特定経路となっている。

- ・各経路のうち、歩道設置の道路は、歩道部分を指定経路とし、段差の解消、勾配の緩和、歩道上障害物の抑制、誘導ブロックの敷設などに努める。
- ・各経路のうち歩道のない道路は、視覚的または物理的な歩行空間の確保、段差の解消、勾配の緩和、歩行空間上の障害物の抑制などに努める。また必要に応じて誘導ブロックの敷設を検討する。
- ・とくに、青砥駅と「かつしかシンフォニーヒルズ」や「葛飾区役所」を結ぶ①と②と⑦のバリアフリー化に努める。
- ・②または③のうち、青砥駅北口交差点については、音響式信号機設置に努める。

図 5-5 青砥駅圏における指定経路



2-5 京成高砂駅圏

(1) 基本的な方針

京成高砂駅のバリアフリー化は進んでいるが、駅近辺での歩道環境が脆弱であるため、駅から目的施設へのアクセスがかなり妨げられている。加えて、駅東の踏切部と踏切近くは歩行者の安全性が問題となっており、早急な対策が必要である。

駅まわりの歩行空間の創出や安全性確保に向け、検討していく。

(2) 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

ア. 駅

基本的な駅のバリアフリーは、下表に示すとおり、整備済である。

表 5-5 京成高砂駅のバリアフリーの現状

	エレベーター	エスカレーター	トイレ	改札口	誘導ブロック	ほか
現状	車いす対応	一般型 (改札内)	車いす対応 (+オ対応)	拡幅	あり	段鼻明確化
備考	H19年度実施 (駅南側)					

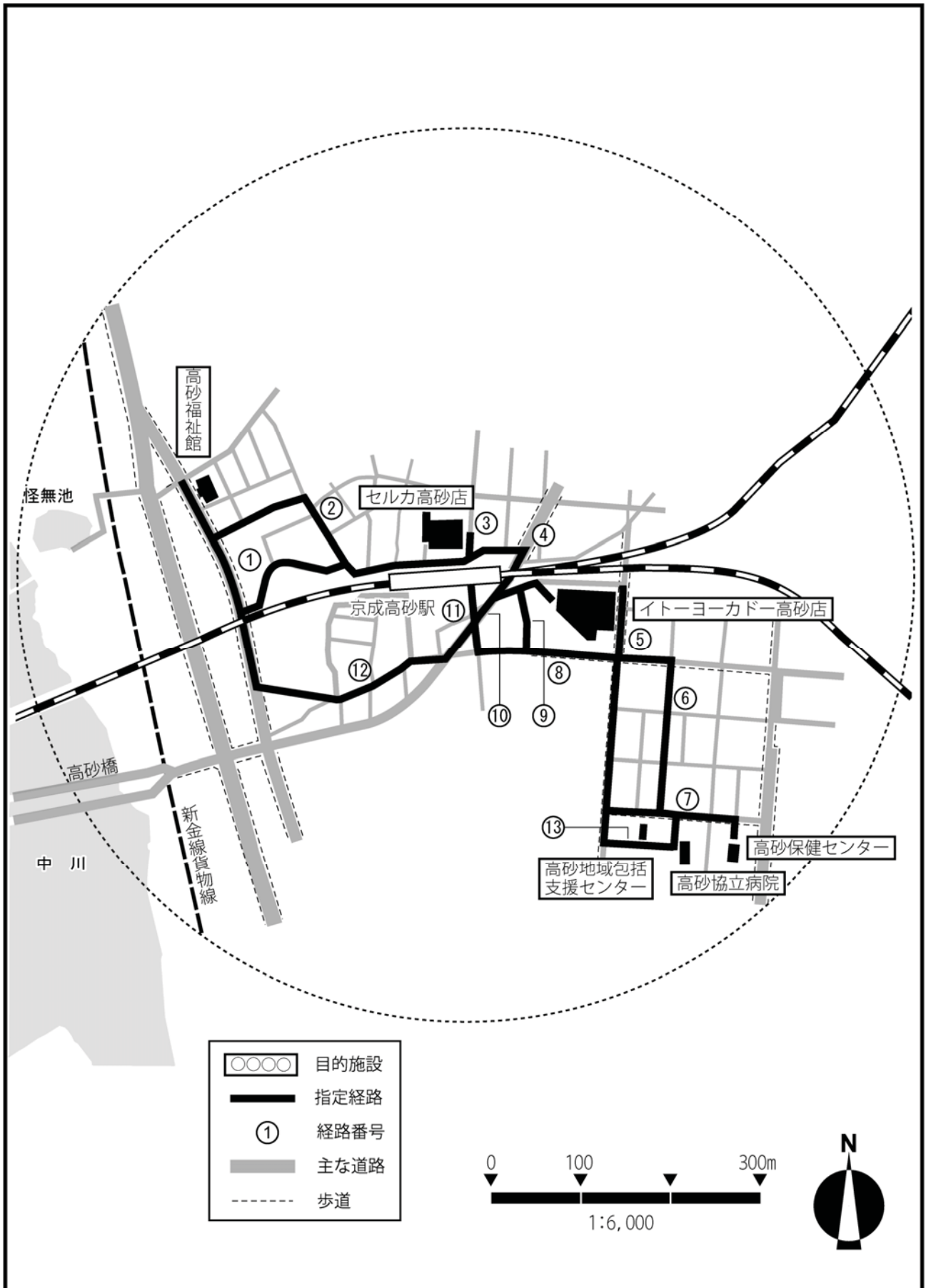
注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

イ. 指定経路

次ページに示す①～③を指定経路とする。各経路のバリアフリー推進方策は以下のとおりである。

- ・各経路のうち、歩道設置の道路は、歩道部分を指定経路とし、段差の解消、勾配の緩和、歩道上障害物の抑制、誘導ブロックの敷設などに努める。
- ・各経路のうち歩道のない道路は、視覚的または物理的な歩行空間の確保、段差の解消、勾配の緩和、歩行空間上の障害物の抑制などに努める。また必要に応じて誘導ブロックの敷設を検討する。
- ・④のうち、駅前の南側（イトーヨーカドー側）に、エレベーターを設置する。
- ・駅まわりの歩行空間の創出や安全性確保に向け検討し、早急なバリアフリー対策を図る。

図 5-6 京成高砂駅圏における指定経路



2-6 四ツ木駅圏

(1) 基本的な方針

四ツ木駅周辺は、公道が比較的少なく狭小な道路が多い。そのため、現在実施されている「東四つ木地区密集住宅市街地整備促進事業」など、あらゆる街づくりの機会を捉え、駅周辺の歩行空間の創出や安全性の確保に向け検討していく。

(2) 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

ア. 駅

基本的な駅のバリアフリーは、下表に示すとおり、整備済である。

表 5-6 四ツ木駅のバリアフリーの現状

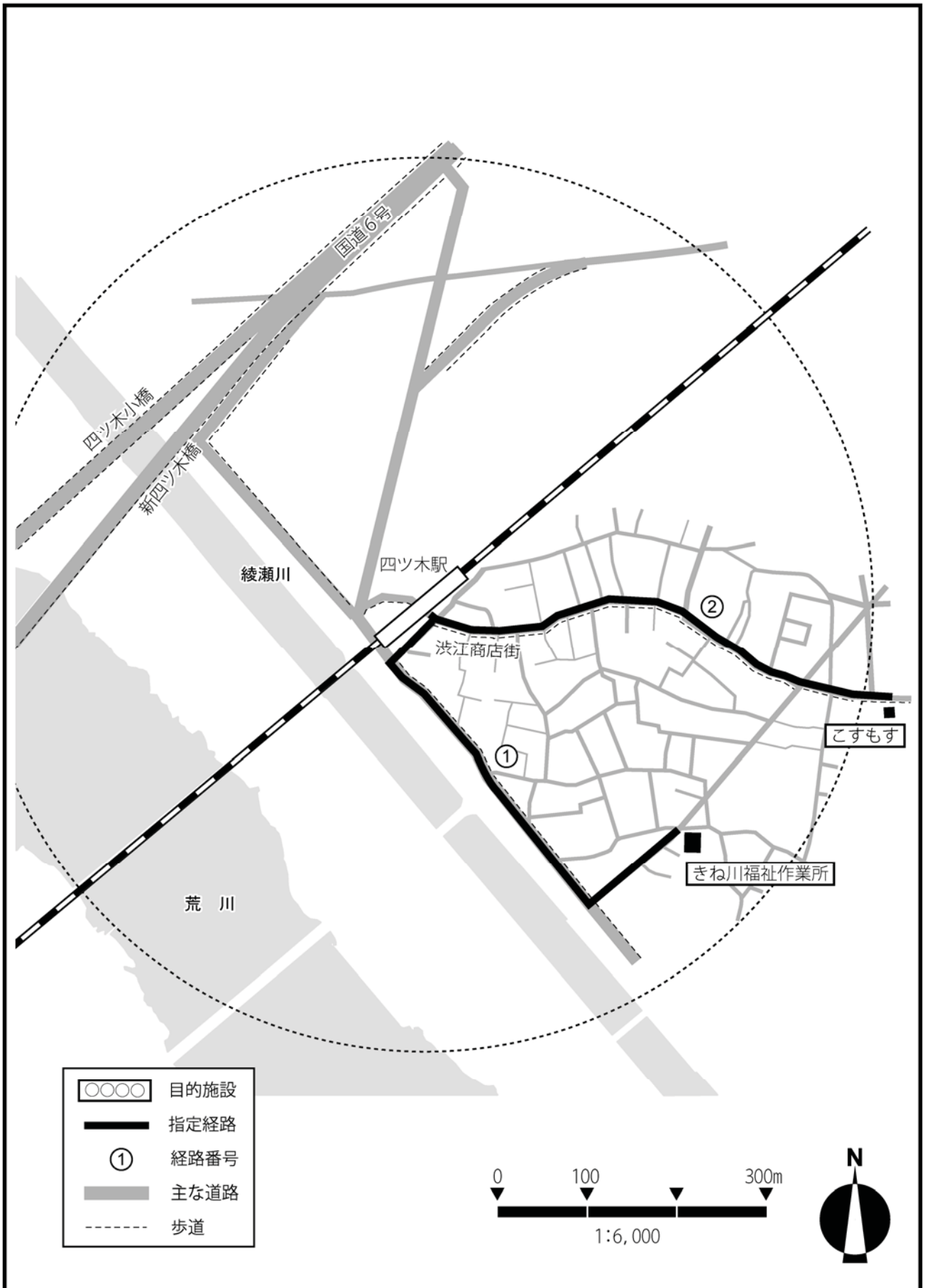
	エレベーター	エスカレーター	トイレ	改札口	誘導用ブロック	ほか
現状	車いす対応	車いす対応	車いす対応 (十才対応)	拡幅	あり	段鼻明確化
備考	H19年度実施					

イ. 指定経路

次ページに示す①～②を指定経路とする。各経路のバリアフリー推進方策は以下のとおりである。

- ・各経路のうち、歩道設置の道路は、歩道部分を指定経路とし、段差の解消、勾配の緩和、歩道上障害物の抑制、誘導ブロックの敷設などに努める。
- ・各経路のうち歩道のない道路は、視覚的または物理的な歩行空間の確保、段差の解消、勾配の緩和、歩行空間上の障害物の抑制などに努める。また必要に応じて誘導ブロックの敷設を検討する。

図 5-7 四ツ木駅圏における指定経路



2-7 柴又・新柴又駅圏

(1) 基本的な方針

柴又駅周辺には極めて広域型の観光・文化施設があり、また近くの江戸川などはレクリエーションの場ともなっている。そのため、障害や年齢、国籍などの違いをこえた全ての人を対象にしたバリアフリーを検討していく。

柴又駅と新柴又駅は比較的近いことから、両駅から両駅周辺の目的施設に徒歩でアクセスできるよう経路のバリアフリー化を推進する。

(2) 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

ア. 駅

柴又駅の基本的な駅のバリアフリーは、下表に示すとおり、整備済である。また、新柴又駅は、平成32年度までを目途に、バリアフリー化に努める。

表 5-7 柴又駅のバリアフリーの現状

	エレベーター	エスカレーター	トイレ	改札口	誘導用ブロック	ほか
現状	(スロープあり)	—	車いす対応 (+オ対応)	拡幅	あり	段鼻明確化
備考						

注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

表 5-8 新柴又駅のバリアフリーの現状

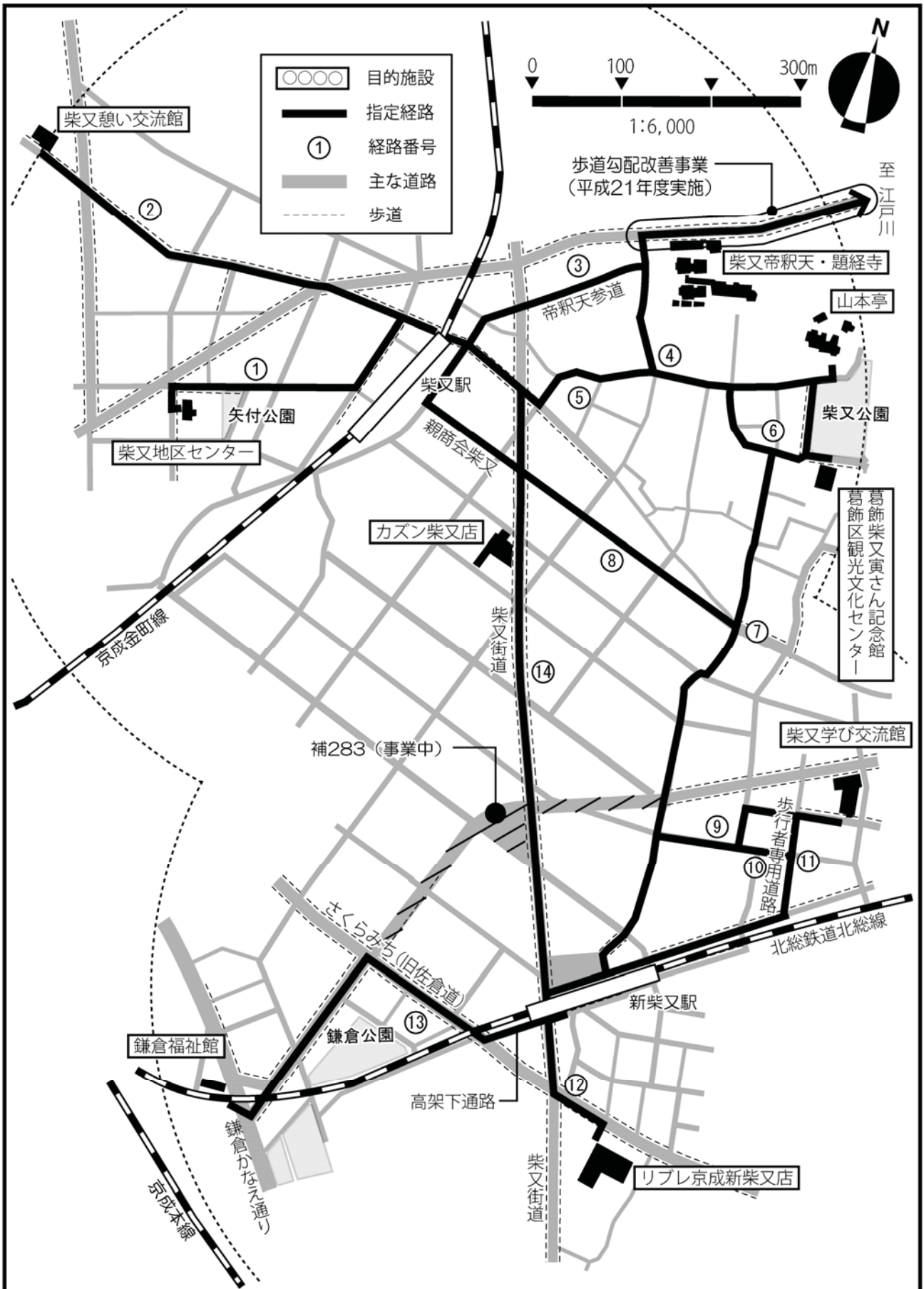
	エレベーター	エスカレーター	トイレ	改札口	誘導用ブロック	ほか
現状	なし	一般型 (昇りのみ)	車いす対応	通常 (60cm)	あり (白色)	—
備考						

イ. 指定経路

次ページに示す①～⑭を指定経路とする。各経路のバリアフリー推進方策は以下のとおりである。

- ・各経路のうち、歩道設置の道路は、歩道部分を指定経路とし、段差の解消、勾配の緩和、歩道上障害物の抑制、誘導ブロックの敷設などに努める。
- ・各経路のうち歩道のない道路は、視覚的または物理的な歩行空間の確保、段差の解消、勾配の緩和、歩行空間上の障害物の抑制などに努める。また必要に応じて誘導ブロックの敷設を検討する。
- ・柴又駅周辺については、多様で多目的な来街に対応したバリアフリーを充実する。
- ・両駅周辺を結ぶ⑦と⑧は、互いの駅及び駅周辺の施設案内と道案内充実に努める。
- ・また、柴又駅周辺から江戸川河川敷方面への経路のバリアフリー化にも努める。

図 5-8 柴又・新柴又駅圏における指定経路



VI. バリアフリー化の推進にむけて

葛飾区バリアフリー基本構想の実現に向け、今後、以下の取り組みを実施していく。

1. バリアフリー事業の推進

■金町駅圏、京成立石駅圏における特定事業の推進

金町駅圏及び京成立石駅圏では、平成 18 年 5 月に策定された「交通バリアフリー基本構想」に基づき、平成 22 年を目標年次として、各特定事業が進められている。各駅圏の特定事業の進捗状況をみると、金町駅圏では、全ての事業が平成 22 年度までに完了する見込みである。また、京成立石駅圏でも、ほとんどの事業が平成 22 年度までに完了する見込みであるが、一部の事業に進捗の遅れがみられる。これらの事業は、京成押上線の連続立体交差、都市計画道路（補助 274 号線）の整備、立石駅周辺の再開発といった他の事業と整合を図りながら実施することが必要な事業である。そのため、これらの事業については、今後、関連する各種事業の進捗状況にあわせ事業を推進していく

■新小岩駅圏の基本構想に基づく特定事業計画の作成と事業推進

基本構想に示した特定事業については、特定事業計画を作成し、これに基づいて事業を実施することが、バリアフリー新法において義務づけられている。このため、基本構想策定後、速やかに、特定事業計画作成のための協議会を設置し、関係事業者間の協議・調整を行いつつ特定事業計画を作成し、事業化を推進する。

また、本構想に位置づけられた特定事業でなくとも、日常の維持管理や小規模改良で対応できるバリアフリー化、新たな開発等に合わせて実施できるバリアフリー化については、できることから適宜実施するよう、各関係事業者に求める。

■重点整備地区以外の地区のバリアフリー化の誘導

本構想では、重点整備地区に指定した金町駅圏、京成立石駅圏、新小岩駅圏以外の 7 駅圏についても、バリアフリー推進方策を策定し、駅・指定経路におけるバリアフリー事業を位置づけている。そのため、これら重点整備地区以外の地区でも他の計画等、あらゆる機会を捉えて、バリアフリー化を実施するよう要請していく。

2. 事業の進行管理と見直し

■事業進捗等を管理する体制づくり

各事業者が策定した特定事業計画等の進捗状況などを把握するため、住民、障害者団体等からなる組織を設置する。その中で、事業者より重点整備地区内の実施予定及

び進捗状況などの報告を受けるとともに、推進方策地区についても、実施状況の報告を受け、各駅の取り組み状況や事業内容などを確認する。

また、具体的な整備内容については、そこに住み、かかわる人でないと分かりにくい面が多くある。そのため、実施事業ごとに、事業者と内容に応じた住民・障害者等による意見交換を適宜おこない、整備に反映するよう努める。

■柔軟な見直し

事業実施及びチェックの過程で見直すべき事項が発生した場合や、施設の廃止や新たな開発など周辺状況が変化した場合、さらにバリアフリーに関わる新技術の開発などによってより良い整備が可能になった場合などは、その状況に合わせて、整備内容を適宜、柔軟に見直していく。また、既存施設のバリアフリー化状況についても、適宜確認を行い、一定のバリアフリー水準を維持するよう取り組んでいく。

3. 区民の取り組み

■区民との協働によるバリアフリー環境の実現

重点整備地区の基本構想のその他の事業として、歩行者の円滑な通行を妨げる放置自転車や歩道上の商品陳列、看板などの撤去指導などが位置づけられている。このようなソフト対策によるバリアフリー環境の実現は、区民の日常的な心がけや活動で改善できるものも多く含まれており、町内会・商店街などとも連携を図り、区民と協働で展開していくものとする。

資 料 編

資料1 まち歩き点検ワークショップの結果

バリアフリー基本構想を作成する市町村は、あらかじめ、住民や施設を利用する高齢者、障害者等関係者の意見を聴き、それらの意見を基本構想に反映させることが求められている。これを踏まえ、葛飾区では、利用者の視点を取り入れながら基本構想の検討を進めるため、高齢者、障害者、地域住民等を中心としたメンバーによるワークショップを、下記のとおり開催した。

1. 実施概要

○場所：新小岩駅の周辺（集合：新小岩公園、午後会場：新小岩地区センター）

○日時：7月20日（火） 午前10時～午後4時

○参加者：高齢者・障害者を含む区民及び協議会委員（36名）

○まち歩き点検（午前）

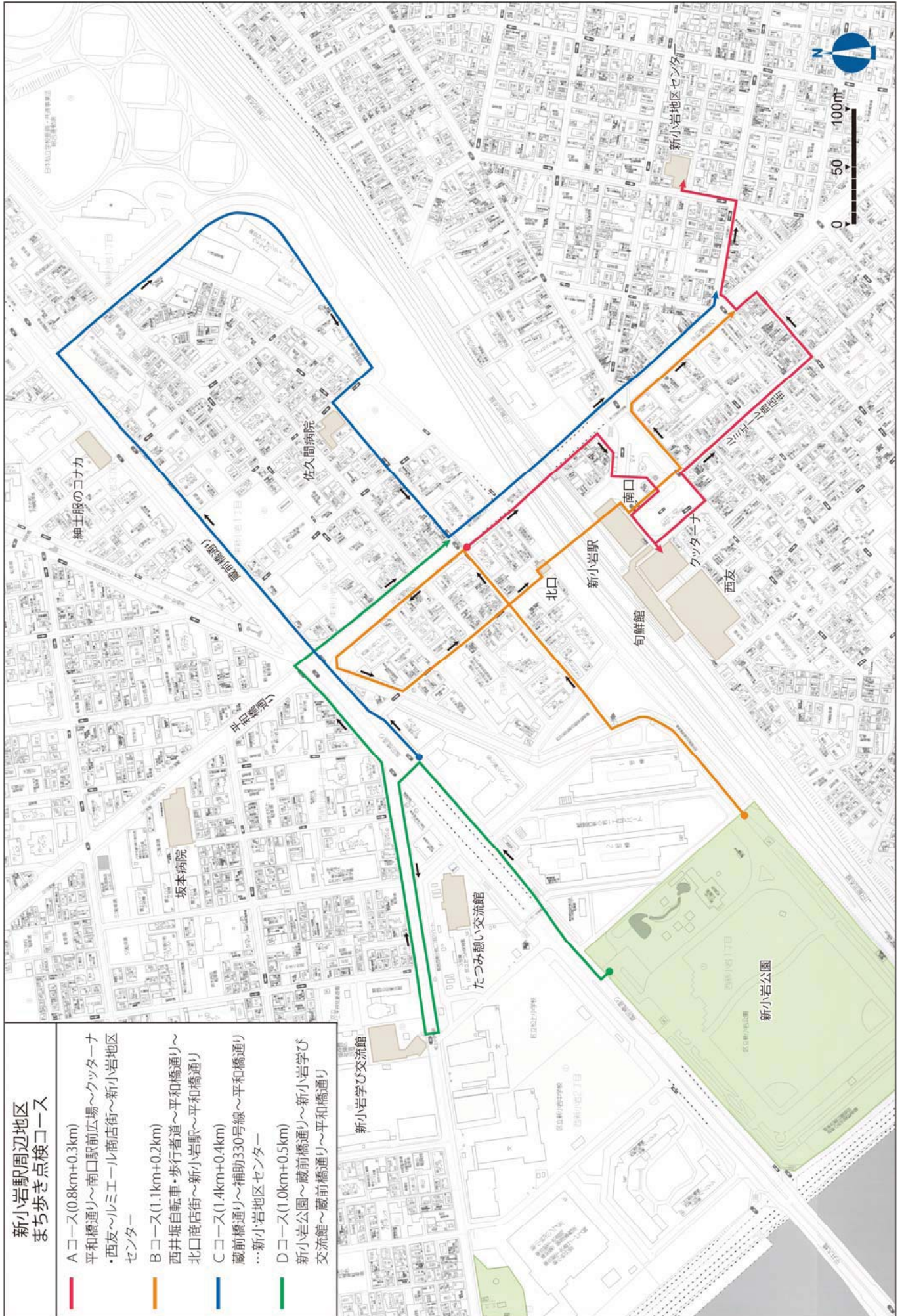
- ・ 駅や駅周辺の道路、施設を対象に、移動のしやすさ、わかりやすさ、施設・設備の使いやすさなどを点検した。
- ・ まち歩き点検は、次ページのとおり、4コースに分かれて行った。



○ワークショップ（午後）







- ・ 点検終了後、現地で確認した良い点、問題点、改善点などを、コース毎に図面を用いて整理を行った。
- ・ 各コースの代表者が、整理した意見を発表した。





2. 点検結果のまとめ

○：良かった点、×：悪かった点、△：意見・要望



指摘箇所・項目		主な指摘事項
JR 新小岩駅	改札内	<p>○トイレに音声案内が設置されている。</p> <p>×北口改札の階段の手すりが片側だけしかない。</p> <p>×昇降機の利用には係員を呼ぶ必要がある。</p> <p>△ホームへのエレベーターを設置してほしい。</p> 
	南口	<p>△南口の階段に手すりを設置してほしい。</p> <p>×スロープの利用は遠回りになる。</p> <p>△スロープをなるべく近くに設置してほしい。</p> 
南口駅前広場	歩道等	<p>×横断歩道へのすりつけ勾配が急なところがある。</p> <p>×バス降車の位置が一定でないため、視覚障害者にはバスを降りた位置がわからない。</p> <p>×駐輪が多い。</p> <p>×歩道上に看板が置いてある。</p> <p>×お店の商品が歩道上にはみ出している。</p> <p>○音響式信号機が設置されている。</p> <p>△横断歩道にエスコートゾーンを設置してほしい。</p>  
	トイレ等	<p>△ベンチなど休憩施設を設置してほしい。</p> <p>×だれでもトイレのカギが壊れていて使えない。</p> <p>×だれでもトレイに非常用の通報装置がない。</p> <p>×トイレの案内がわかりにくい。</p>  

指摘箇所・項目	主な指摘事項
<p>道路</p> <p>平和橋通り</p>	<p>×誘導ブロックのタイプが古いものがある。</p> <p>△誘導ブロックを新しいものに変えてほしい。</p> <p>△バス停から駅北口方面へ誘導ブロックを設置してほしい。</p> <p>△ガード下の歩道は、車道側に手すりが設置されているが、反対側にも設置してほしい。</p> <p>×バス停があるため、混雑している。</p> <p>○音響式信号機が設置されている。</p> <p>△横断歩道にエスコートゾーンを設置してほしい。</p> <p>×歩道橋は車いすでは利用できない。</p> <p>×歩道上に駐輪や看板があり、歩きにくい。</p> <p>×歩道上に植木鉢が置いてある。</p> <p>×自転車がスピードを出し、危険である。</p>   
	<p>蔵前橋通り</p> <p>○歩道の整備が進められている。</p> <p>×歩行者用信号の青時間が短い。</p> <p>△歩行者用信号の青時間を長くしてほしい。</p> <p>×音響式信号機になっていない。</p> <p>×誘導ブロックの先に交通標識が設置されている。</p> 
<p>蔵前橋通り～新小岩 学び交流館</p>	<p>×電柱で歩道が狭くなっている（約 1.6m）ところがある。</p> 

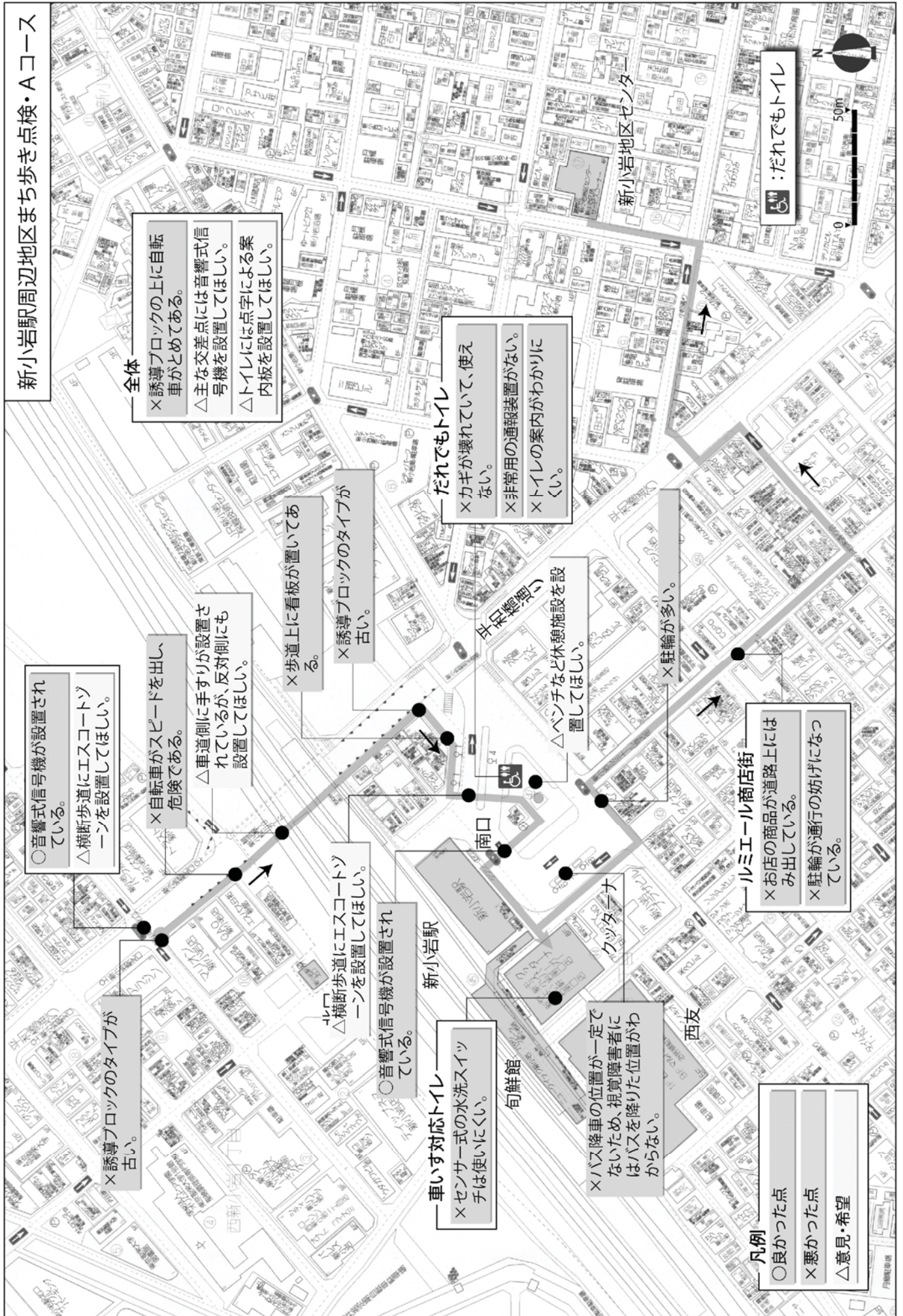
○：良かった点、×：悪かった点、△：意見・要望

指摘箇所・項目		主な指摘事項
道路	北口商店街	<p>×駐輪が多い。</p> 
	西井堀自転車・歩行者道	<p>○舗装がよく歩きやすい。</p> 
	補助 330 号線	<p>○段差がなく歩きやすい。</p> <p>○歩行者と自転車の通行空間が区分されている。</p> <p>△横断歩道のあるところは、自転車用のカラーではなく、歩行者用のカラーにすべきである。</p> <p>×歩道の傾斜がきついところがある。</p> <p>×横断歩道がない。</p>  
ルミエール商店街	<p>×お店の商品が道路上にはみ出している。</p> <p>×駐輪が通行の妨げになっている。</p> 	
新小岩公園	案内板	<p>○点字の案内板がある。</p> <p>△点字の案内板をわかりやすい位置にしてほしい。</p> 
	トイレ	<p>×トイレ入口の段差が大きい（約 17cm）。</p>

○：良かった点、×：悪かった点、△：意見・要望

指摘箇所・項目		主な指摘事項
沿道施設	東北自転車駐車場	○だれでもトイレに大人も使用できるシートが設置されている。 
	新小岩地区センター	×トイレの照明のスイッチの位置がわかりにくい。 △車いす対応トイレのペーパーホルダーの位置は右側がいい。 
	たつみ憩い交流館	×入口のスロープに手すりがない。
	クッターナ	×車いす対応トイレのセンサー式の水洗スイッチは使いにくい。 ×1階通路の床は雨の日に滑りやすい。
全体	歩道等	△主な交差点には音響式信号機を設置してほしい。 △歩行者と自転車の通行を分けてほしい。 △バス停にバスのスロープを設置するスペースを確保してほしい。 ×誘導ブロックの上に自転車がとめてある。
	トイレ	×公衆トイレが少ない。 △トイレには点字による案内板を設置してほしい。

新小岩駅周辺地区まち歩き点検・Aコース



○音響式信号機が設置されている。
△横断歩道にエスコートゾーンを設置してほしい。

×誘導ブロックのタイプが古い。

×自転車スピードを出し、危険である。
△車道側に手すりが設置されているが、反対側にも設置してほしい。

×歩道上に看板が置いてある。

×誘導ブロックのタイプが古い。

○音響式信号機が設置されている。

△横断歩道にエスコートゾーンを設置してほしい。

○音響式信号機が設置されている。

一車いす対応トイレ
×センサー式の水洗スイッチは使いにくい。

×バス降車の位置が一定でないため、視覚障害者にはバスを降りた位置がわからない。

△ベンチなど休憩施設を設置してほしい。

×駐輪が多い。

×お店の商品が道路の上にはみ出している。
×駐輪が通行の妨げになっている。

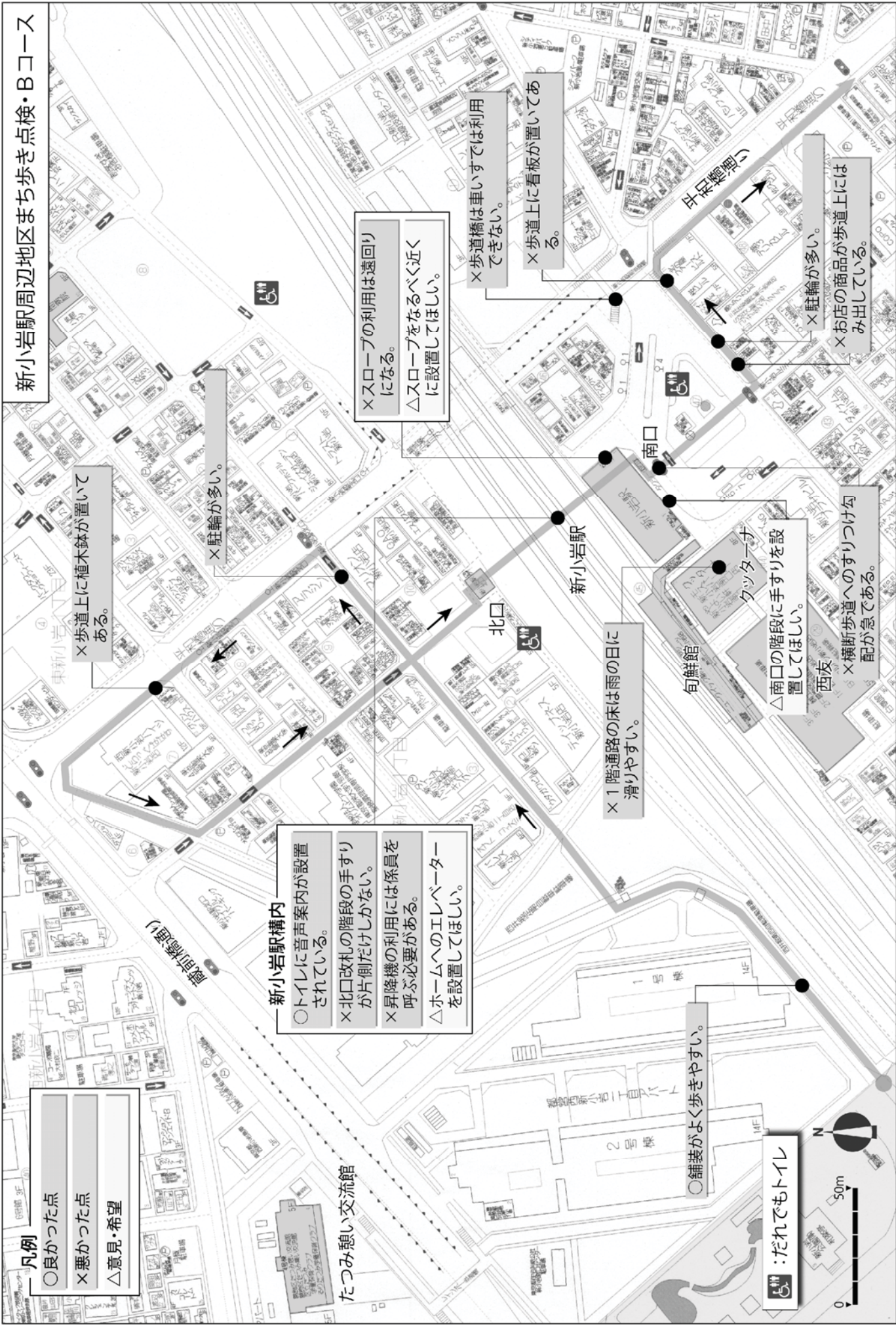
○良かった点
×悪かった点
△意見・希望

×誘導ブロックの上に自転車をとめてある。
△主な交差点には音響式信号機を設置してほしい。
△トイレには点字による案内板を設置してほしい。

だれでもトイレ
×カギが壊れていて、使えない。
×非常用の通報装置がない。
×トイレの案内がわかりにくい。



凡例
○良かった点
×悪かった点
△意見・希望



新小岩駅周辺地区まち歩き点検・Bコース

- 凡例
- 良かった点
 - ×悪かった点
 - △意見・希望

×歩道上に植木鉢が置いてある。

×駐輪が多い。

一新小岩駅構内

- トイレに音声案内が設置されている。
- ×北口改札の階段の手すりが片側だけしかない。
- ×昇降機の利用には係員を呼ぶ必要がある。
- △ホームへのエレベーターを設置してほしい。

×スロープの利用は遠回りになる。

△スロープをなるべく近くに設置してほしい。

×歩道橋は車いすでは利用できない。

×歩道の上に看板が置いてある。

×1階通路の床は雨の日に滑りやすい。

○舗装がよく歩きやすい。

♿:だれでもトイレ

×駐輪が多い。

×お店の商品が歩道上面に出している。

△南口の階段に手すりを設置してほしい。

×横断歩道へのすりつけ勾配が急である。



たつみ憩い交流館

新小岩駅周辺地区まち歩き点検・Cコース

全体

- × 公衆トイレが少ない。
- △ 歩行者と自転車の通行を分けてほしい。
- △ バス停にバスのスロープを設置するスペースを確保してほしい。

蔵前橋通り

- 歩道の整備が進められている。

- × 歩道の傾斜がきつい。

補助330号線

- 段差がなく歩きやすい。
- 歩行者と自転車の通行空間が区分されている。

- × 横断歩道がない。

- △ 歩行者用信号の青時間を長くしてほしい。

- △ 横断歩道のあるところは、自転車用のカラーではなく、歩行者用のカラーにすべきである。

- × バス停があるため、混雑している。

- 大人も使用できるシートが設置されている。

- × 自転車がスピードを出し、危険である。

- △ 誘導ブロックを新しいものに変えてほしい。


- × 歩道上に駐輪や看板があり、歩きにくい。

地区センター(3Fトイレ)

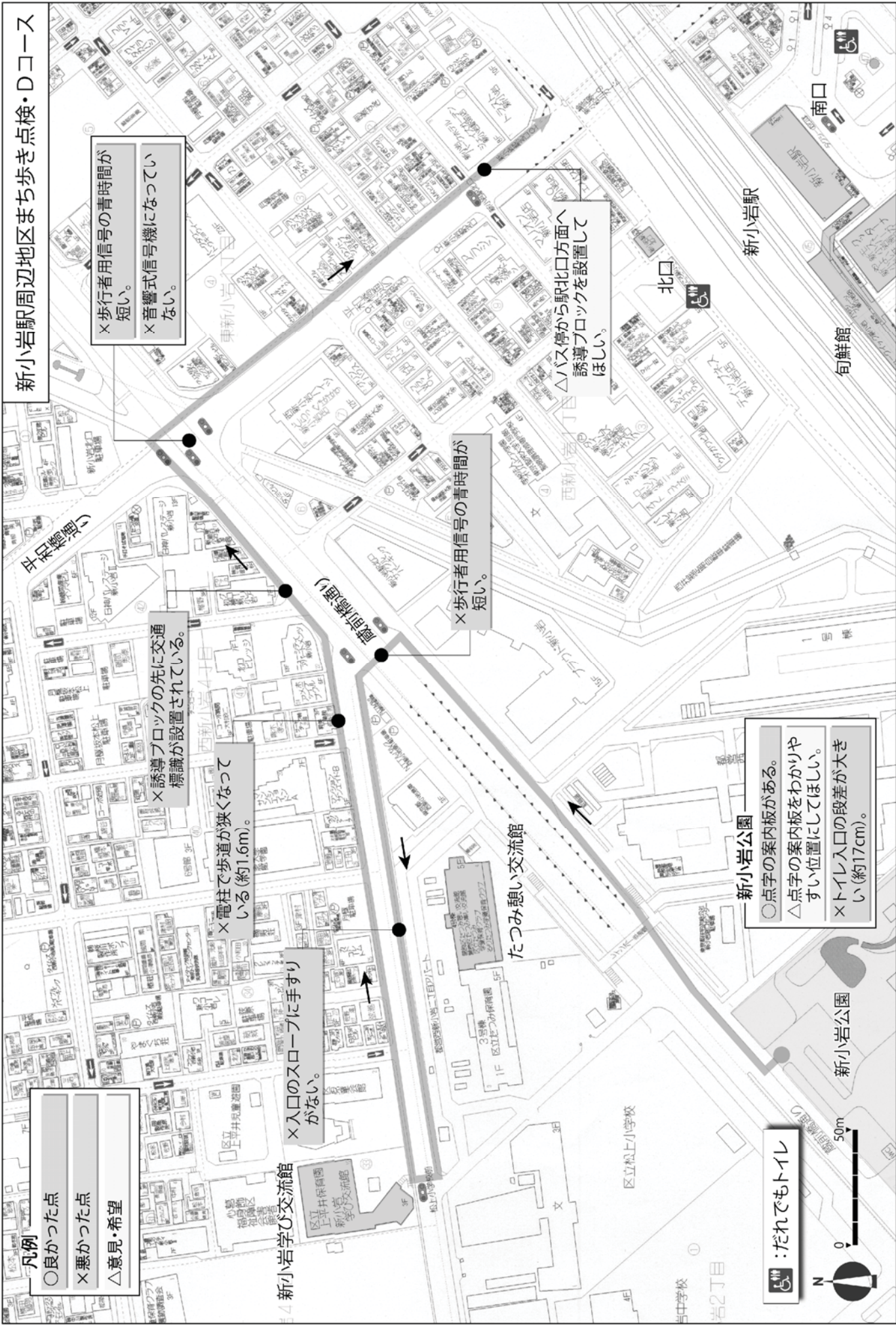
- × トイレの照明のスイッチの位置がわかりにくい。
- △ ペーパーホルダーの位置は右側がいい。

凡例

- 良かった点
- × 悪かった点
- △ 意見・希望

 :だれでもトイレ





新小岩駅周辺地区まち歩き点検・Dコース

- 凡例
- 良かった点
 - ×悪かった点
 - △意見・希望

×歩行者用信号の青時間が短い。
×音響式信号機になっていない。

×歩行者用信号の青時間が短い。

×誘導ブロックの先に交通標識が設置されている。

×電柱で歩道が狭くなっている(約1.6m)。

×入口のスロープに手すりがない。

△バス停から駅北口方面へ誘導ブロックを設置してほしい。

○点字の案内板がある。
△点字の案内板をわかりやすい位置にしてほしい。
×トイレ入口の段差が大きい(約17cm)。

♿ : だれでもトイレ



資料2 検討体制

葛飾区新小岩駅圏移動等円滑化基本構想策定協議会 委員構成

区 分		委 員	備 考
学識経験者		東京大学准教授（大学院工学系研究科都市工学専攻）	会長
関係行政機関		国土交通省関東運輸局交通環境部消費者行政・情報課長	
		東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長	
区内関係団体を代表する者	社会福祉	葛飾区社会福祉協議会	
	高齢者団体	葛飾区高齢者クラブ連合会	
	障害者団体	葛飾区障害者福祉連合会	
		葛飾区視覚障害者福祉協会	
		葛飾区肢体不自由児者父母の会	
		葛飾区聴力障害者協会	
		葛飾区手をつなぐ親の会	
		社会福祉法人アムネかつしか	
	自治町会等	新小岩北地域まちづくり協議会（自治町会代表）	
		新小岩北地域まちづくり協議会（商店会代表）	
		新小岩南地域まちづくり協議会（自治町会代表）	
		新小岩南地域まちづくり協議会（商店会代表）	
公安委員会		警視庁葛飾警察署交通課長	
道路管理者		東京都建設局第五建設事務所補修課長	
公共交通事業者	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社	
	バス事業者	京成バス株式会社	
		京成タウンバス株式会社	
		東京都交通局自動車部副参事	
公募区民		2名	
区職員		葛飾区都市整備部長 都市施設担当部長 政策経営部長 地域振興部長 福祉部長 子育て支援部長 保健所長	副会長

葛飾区バリアフリー基本構想
葛飾区新小岩駅圏移動等円滑化基本構想

発行日 平成23年3月
発行者 葛飾区都市整備部まちづくり推進課
〒124-8555 葛飾区立石5-13-1
TEL 03-3695-1111 (代表)
