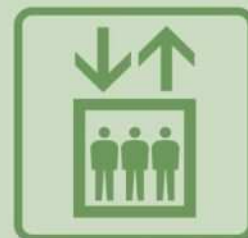


葛飾区 交通バリアフリー 基本構想

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

****すべての区民が、安全かつ快適に暮らせる**

人にやさしいまちづくりをめざして**

葛飾区では、平成7年度から実施した亀有地区における福祉のまちづくりモデル事業や柴又地区におけるバリアフリー点検、駅におけるエレベーターなどの設置助成など、皆様のご協力をいただきながら、すべての区民が、安全かつ快適に暮らせる人にやさしいまちづくりを進めてまいりました。

この間、平成12年11月には、「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）」が施行されたことで、高齢者や障害者などの公共交通機関を利用した移動の円滑化に対する区民の期待は、益々高まっています。

こうした流れを受け、本区におきましては、平成16年度に「葛飾区交通バリアフリー基本構想」策定に向けた基礎調査を行い、その中で区の現状と課題を明らかにするとともに、平成17年度には、学識経験者、障害者・高齢者、交通事業者、関係機関などから構成される「葛飾区交通バリアフリー基本構想策定協議会」を設置するなど検討を重ね、この度「葛飾区交通バリアフリー基本構想」を策定いたしました。

本構想では、交通バリアフリーに関する区の方針をまとめた「交通バリアフリーの目標」、優先的にバリアフリー化を図る駅圏域として選定された金町駅圏・立石駅圏のバリアフリー化を進める経路やその方法をまとめた「移動円滑化基本構想」、それ以外の駅圏のバリアフリー方針をまとめた「重点整備地区以外の駅圏のバリアフリー推進方策」などを定めております。

今後は、この基本構想に基づき、事業を具体化していくものでございますが、事業を進める上でも、多くの方々のご意見、ご提案をいただきながら、「すべての区民が、安全かつ快適に暮らせる人にやさしいまちづくり」の更なる実現に向け、取り組んでまいりますので、皆様方の一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

最後に、基本構想策定に際し、協議会委員の皆様をはじめ、区民の皆様、関係者の皆様など、多くの方々にご協力をいただきましたことを、心から御礼申し上げます。

平成18年5月

葛 飾 区

葛飾区交通バリアフリ - 基本構想

目 次

. 交通バリアフリー基本構想の策定にあたって.....	1
1 . 交通バリアフリー基本構想策定の背景	1
1 - 1 背 景.....	1
1 - 2 交通バリアフリー法の概要	2
1 - 3 交通バリアフリー基本構想の概要.....	3
2 . 葛飾区の交通バリアフリーに係る基礎データ	6
2 - 1 高齢者の状況.....	6
2 - 2 身体障害者の状況	8
2 - 3 区内の 12 駅・10 駅圏域の状況.....	9
2 - 4 バス車両のバリアフリー化の状況.....	14
3 . 交通バリアフリー基本構想策定の経過	15
3 - 1 葛飾区交通バリアフリー基本構想策定の流れ.....	15
3 - 2 葛飾区交通バリアフリー基本構想策定協議会の設置・開催.....	17
3 - 3 高齢者、身体障害者等、区民意見の反映	17
. 交通バリアフリーの目標の設定.....	18
1 . 葛飾区の交通バリアフリーに対する基本理念.....	18
2 . 公共交通のバリアフリー化の推進方針	18
2 - 1 駅のバリアフリー化.....	18
2 - 2 鉄道車両のバリアフリー化	18
2 - 3 バスのバリアフリー化.....	18
3 . 優先的にバリアフリー化を図る地区等の方針	18
3 - 1 区内全ての駅・駅圏域を対象に基本構想または推進方策を策定	18
3 - 2 重点整備地区（基本構想策定地区）のバリアフリー化の方針	20
3 - 3 整備推進地区（推進方策策定地区）のバリアフリー化の方針	20
4 . 心のバリアフリーの推進方針.....	21
4 - 1 平成 16 年度調査にみる 心のバリアフリー化の課題.....	21
4 - 2 心のバリアフリー化の目標.....	21
4 - 3 心のバリアフリーを進めるための方針	21

. 優先的にバリアフリー化を図る駅圏域の設定.....	23
1 . 各駅圏域の評価指数及び重点整備地区の対象駅圏域の選定について	23
1 - 1 評価項目の実数と指数.....	23
1 - 2 重点整備地区の対象駅圏域の選定.....	24
. 金町駅圏の移動円滑化基本構想.....	26
1 . 金町駅圏の状況.....	26
2 . 金町駅圏のバリアフリー化の基本的な方針	26
3 . 重点整備地区の設定	28
3 - 1 目的施設の設定	28
3 - 2 重点整備地区・特定経路等の設定.....	28
4 . 実施すべき特定事業	30
4 - 1 公共交通特定事業.....	30
4 - 2 道路特定事業等	31
4 - 3 交通安全特定事業.....	32
5 . その他の事業	32
6 . その他移動円滑化のために必要な事項	32
. 京成立石駅圏の移動円滑化基本構想.....	34
1 . 京成立石駅圏の状況.....	34
2 . 京成立石駅圏のバリアフリー化の基本的な方針	34
3 . 重点整備地区の設定	36
3 - 1 目的施設の設定	36
3 - 2 重点整備地区・特定経路等の設定.....	36
4 . 実施すべき特定事業	38
4 - 1 公共交通特定事業.....	38
4 - 2 道路特定事業等	38
4 - 3 交通安全特定事業.....	40
5 . その他の事業	40
6 . その他移動円滑化のために必要な事項	41

．重点整備地区以外の駅圏の交通バリアフリー推進方策.....	42
1．対象となる圏域と交通バリアフリー方針の考え方	42
2．各駅圏の交通バリアフリー推進方策	42
亀有駅圏	44
新小岩駅圏	46
堀切菖蒲園駅圏.....	48
お花茶屋駅圏.....	50
青砥駅圏	52
高砂駅圏	54
四ツ木駅圏	56
柴又・新柴又駅圏.....	58
．バリアフリー化の推進にむけて	60
検討体制	
葛飾区交通バリアフリー基本構想策定協議会設置要綱	62
葛飾区交通バリアフリー基本構想策定協議会 委員名簿.....	64

. 交通バリアフリー基本構想の策定にあたって

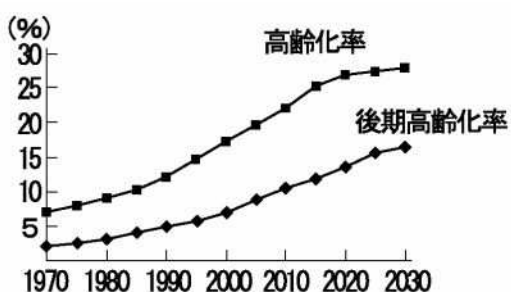
1. 交通バリアフリー基本構想策定の背景

1-1 背景

わが国では、他に例を見ない急速な高齢化が進んでおり、本格的な高齢社会を迎えている。また、障害のある人もない人も同じように社会に参加できるノーマライゼーションの考え方が社会に浸透してきている。

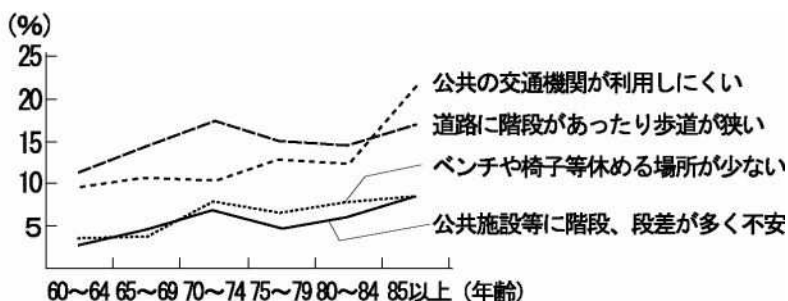
これらに伴って、高齢者や障害者、妊婦、けが人などを含め、移動困難な人々が自立した日常生活を送るうえで、『安全かつ円滑に公共交通機関や道路等を利用し、移動をしやすくするためのバリアフリー化』が求められている。

図 1-1-1 高齢化率と後期高齢化率の推移



資料：総務省「国勢調査」
国立社会保障・人口問題研究所
「日本の将来推計人口」平成9年中位推計

図 1-1-2 高齢者にとっての外出時の障害



注1：旧総務庁「高齢者の日常生活に関する意識調査」（平成11年7月）により作成。

注2：外出するに当たって障害となると答えた人の割合、複数回答。

出典：国土交通白書 平成13年度

このため、平成12年11月に「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（通称：交通バリアフリー法）」が施行されました。

1 - 2 交通バリアフリー法の概要

交通バリアフリー法では、

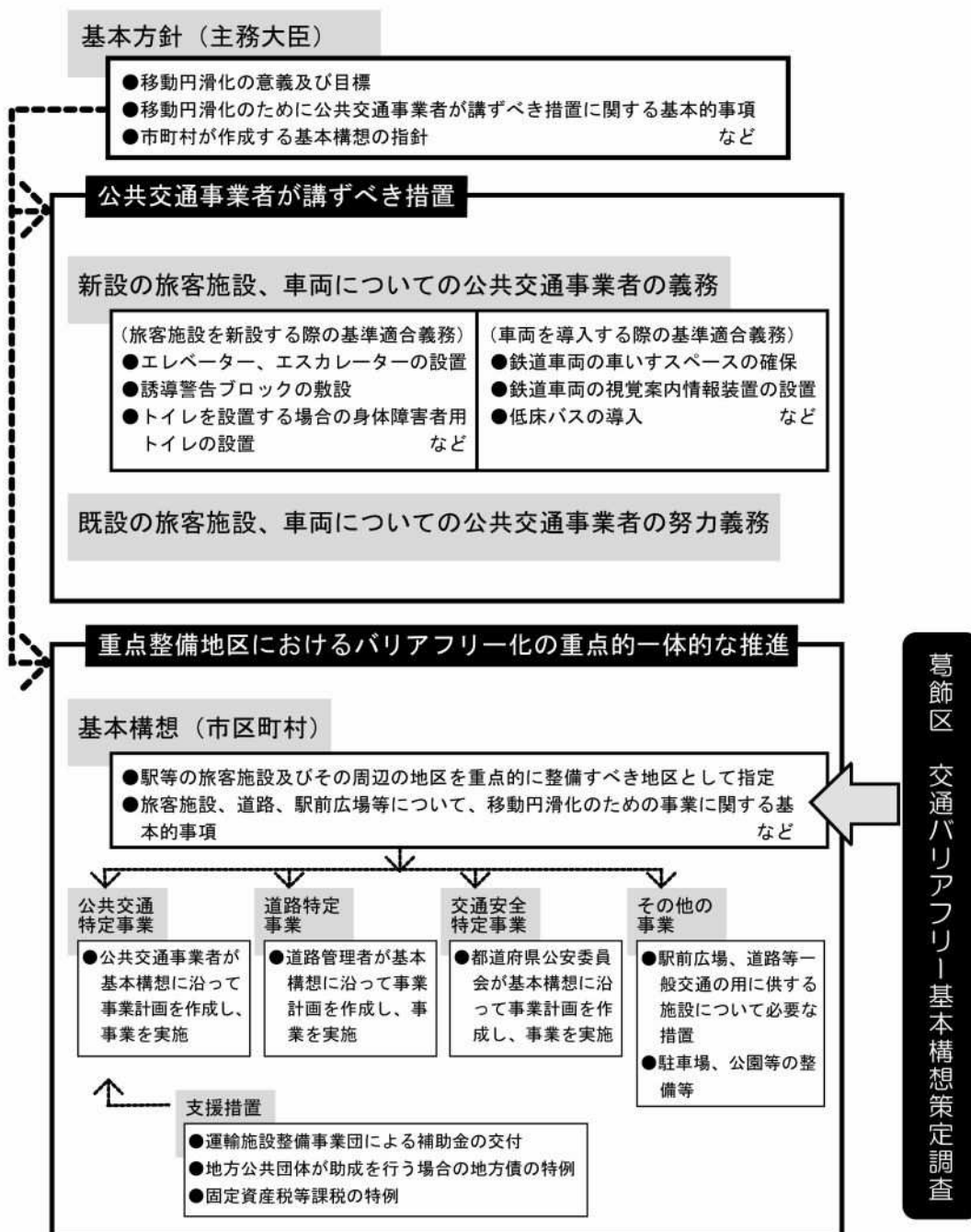
公共交通事業者が、駅などの旅客施設や車両等の構造・設備のバリアフリー化を推進

駅などの旅客施設を中心とした一定の地区を対象に、市町村が『基本構想』を作成し、これに基づいて、旅客施設、周辺の道路や駅前広場の整備、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進

することで、すべての人々の公共交通機関を利用した移動の利便性や安全性の向上を図ることを目的としている。

なお、基本構想を策定する地区には、地区の中心となる駅の利用者数が5,000人以上であることなどの要件がある。

図 1-1-3 バリアフリー法の概要



資料：国土交通省資料(インターネットサイト)

1 - 3 交通バリアフリー基本構想の概要

「交通バリアフリー基本構想」を作成する上で対象となる地区の要件、基本構想の内容等は、以下の通り。

基本構想の作成の対象となる地区である【重点整備地区】は

駅などの旅客施設（特定旅客施設）を中心とする地区で、

- ・ 1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上であること又は相当数の高齢者、身体障害者等の利用が見込まれること
- ・ 特定旅客施設から徒歩で移動できる範囲（500～1,000m程度）
- ・ 高齢者、身体障害者等が日常生活または社会生活において利用すると認められる施設を含む地区
- ・ バリアフリー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
- ・ バリアフリー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

基本構想に定める事項は

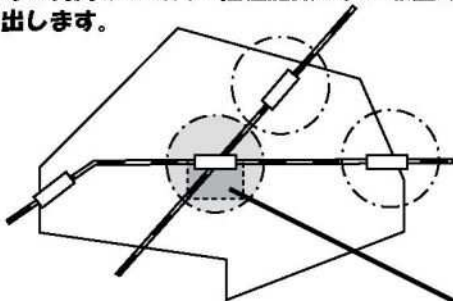
- 1) 重点整備地区における移動円滑化に関する基本的な方針
- 2) 重点整備地区の位置及び区域
- 3) バリアフリー化のために実施すべき特定事業及びその他の事業に関する事項
 - ・ 高齢者、障害者等の円滑な移動のために確保すべき概ねの移動経路（特定経路）
 - ・ 移動経路に応じ実施される事業（特定事業）
 - ・ その他の事業の概ねの内容
- 4) その他必要な事項

なお、基本構想が策定されると、公共交通事業者、道路管理者、都道府県公安委員会等は、基本構想に基づいてそれぞれ具体的な事業計画を作成し、原則として平成22年（2010年）までにバリアフリー化のための事業を実施する。

図 1-1-4 基本構想策定のイメージ

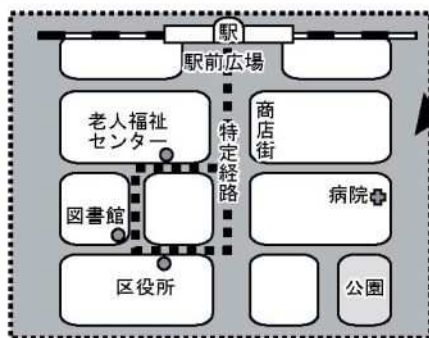
1. 重点整備地区候補の選定

- 1) 駅の利用者が1日5,000人以上の駅を中心とした徒歩圏で設定した駅圏域の中から、高齢者・障害者等が利用する公共・福祉施設が多い駅圏域を選び出します。



2. 重点整備地区の設定

- 2) 地域の状況や利用実態等を勘案し、1.の駅圏域の中から、2010年までに事業を行う「重点整備地区」を設定します。



3. 基本構想の策定 (イメージ)

- 3) 2.の重点整備地区を対象とした基本構想を策定します

※ この基本構想に即して、特定事業者が特定事業計画を策定し、2010年までに事業を実施します。

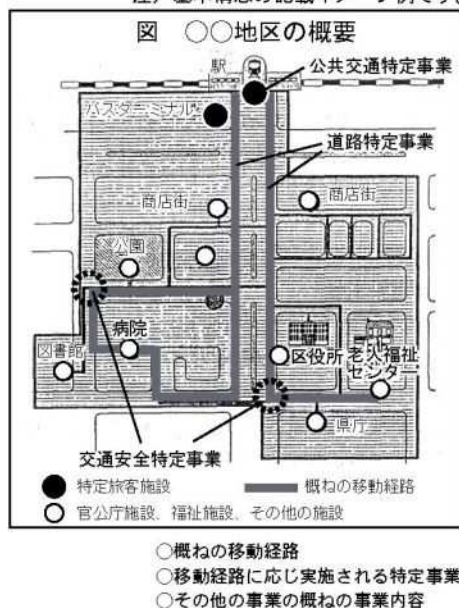
注) 基本構想の記載イメージ例です。

○○地区基本構想

- 基本的な方針
 - 区内外からの来訪者の移動円滑化の確保
 - 本区総合計画における○○プランとの整合
 - 関係機関との積極的連携による効果的整備
 - ...
- 重点整備地区の位置及び区域

○○地区は、△△駅を中心として…
- 実施すべき特定事業 その他の事業
 - 駅南口～□□老人福祉センターの経路
 - 道路特定事業として…
 - 公共交通特定事業として…
 - 交通安全特定事業として…
 - その他事業として…
 - ...
 - 駅南口～◇◇病院の経路
 - ...
- その他移動円滑化のために必要な事項

面整備事業との連携
推進体制、事業推進上の留意点 など



参考 「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」の概要（平成 12 年 5 月 17 日公布、11 月 15 日施行）

法律の趣旨

高齢者、身体障害者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、鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進する。

鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進する。

法律の概要

基本方針

国は、公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動の利便性及び安全性の向上を総合的かつ計画的に推進するため、基本方針を策定しました。その内容は以下の通り。

・移動円滑化（バリアフリー化）の意義及び目標

意義：高齢者、身体障害者等が自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会の実現

：全ての利用者に利用しやすい施設・設備の整備の推進

：移動円滑化を進めるに当たっては、高齢者、身体障害者等の意見の反映が重要

目標：平成 22 年までに、1 日平均利用者数 5 千人以上の旅客施設及び鉄軌道車両の約 30%、乗合バスの約 20%～25%をバリアフリー化する

・移動円滑化のために公共交通事業者が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（重点整備地区の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場通路等について原則として平成 22 年までにバリアフリー化を実施する） など

公共交通事業者が講ずべき措置

公共交通事業者に対し、鉄道駅等の旅客施設の新設・大改良、車両の新規導入の際、この法律に基づいて定められる「移動円滑化基準（バリアフリー基準）」への適合を義務付ける。

また、既存の旅客施設・車両については努力義務とする。

重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進

市町村が、基本方針に基づき、一定規模の旅客施設を中心とした一定の地区において旅客施設道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、基本構想を作成。

一定規模の旅客施設：鉄道駅については、1 日の利用者数が 5,000 人以上であること又は相当数の高齢者、身体障害者等の利用が見込まれること等

地区の範囲：旅客施設から徒歩圏内（概ね旅客施設から 500m～1km と考えられる）

基本構想の内容：

・目標時期

・重点的に整備すべき地区（鉄道駅及び周辺の福祉施設、病院、官公庁等を含む地域）

・整備を行う経路、整備の概要 など

公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会が、基本構想に従ってそれぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施。

事業の例

・エレベーター、エスカレーター等の設置、使いやすい券売機の設置、低床バスの導入

・歩道の段差解消、視覚障害者用信号機の設置 など

地方公共団体等は、駅前広場、通路、駐車場等について、基本構想に従ってバリアフリー化を実施する。

その他

国、地方公共団体の支援措置や、必要な情報の提供等。

資料：国土交通省資料（インターネットサイト）

2. 葛飾区の交通バリアフリーに係る基礎データ

2 - 1 高齢者の状況

(1) 65才以上の人口比率

葛飾区の人口は、約42.3万人で、うち約7.9万人が65才以上である。推移は緩やかな増加傾向にあり、東京都、全国平均の推移と同様にある。

葛飾区の65才以上の人口比率は18.6%である。全国平均18.8%とほぼ同じレベルにあり、東京都の平均17.3%より高い。

表 1-2-1 全国・東京都・葛飾区の人口の推移

単位：人

		S60	H2	H7	H12	H13	H14	H15
葛飾区	総人口	419,017	424,801	424,478	421,519	420,104	421,122	422,737
	男	210,907	214,626	213,767	212,088	211,657	212,130	212,814
	女	208,110	210,175	210,711	209,431	208,447	208,992	209,923
	65歳以上	38,039	45,083	56,143	70,172	72,495	75,513	78,670
	男	15,890	18,437	23,673	30,329	31,003	32,278	33,658
	女	22,149	26,646	32,470	39,843	41,492	43,235	45,012
	高齢化率	9.1%	10.6%	13.2%	16.6%	17.3%	17.9%	18.6%
東京都	総人口	11,829,363	11,855,563	11,773,605	12,064,101	11,818,845	11,905,712	11,996,460
	男	5,955,029	5,969,773	5,892,704	6,028,562	5,887,300	5,928,897	5,970,143
	女	5,874,334	5,885,790	5,880,901	6,035,539	5,931,545	5,976,815	6,026,317
	65歳以上	1,055,850	1,244,026	1,530,695	1,910,456	1,933,121	2,004,323	2,081,136
	男	441,354	509,997	638,165	818,299	811,457	843,160	876,986
	女	614,496	734,029	892,530	1,092,157	1,121,664	1,161,163	1,204,150
	高齢化率	8.9%	10.5%	13.0%	15.8%	16.4%	16.8%	17.3%
全国	総人口	121,048,923	123,611,167	125,570,246	126,925,843	126,284,805	126,478,672	126,688,364
	男	59,497,316	60,696,724	61,574,398	62,110,746	61,902,999	61,971,305	62,050,289
	女	61,551,607	62,914,443	63,995,848	64,815,079	64,381,806	64,507,367	64,638,075
	65歳以上	12,468,343	14,894,595	18,260,822	22,005,152	22,343,007	23,083,204	23,848,786
	男	5,100,249	5,987,637	7,504,253	9,222,116	9,337,426	9,671,085	10,017,375
	女	7,368,094	8,906,958	10,756,569	12,783,036	13,005,581	13,412,119	13,831,411
	高齢化率	10.3%	12.0%	14.5%	17.3%	17.7%	18.3%	18.8%

資料：S60～H12は国勢調査、H13～H15は住民基本台帳

(2) 高齢者世帯の状況

葛飾区には「高齢者のみの世帯(C)」は約1.3万世帯、「高齢者単身世帯(D)」は約1.0万人おり、平成2年～12年の10年間で倍増している。

「高齢者単身世帯(D)」いわゆる独居老人の数は、ここ5年間でみると、年間平均約600人ずつ新たに発生しているといえる。

多くの高齢者が街なかを単独で自由に移動できるよう、交通バリアフリーの課題は大きい。

表 1-2-2 全国・東京都・葛飾区の高齢者世帯の推移

単位：世帯

		昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年
葛 飾 区	全世帯(A)	145,932	158,585	166,156	173,559
	高齢者のいる世帯(B)	29,364	34,192	41,715	50,765
	高齢者のみの世帯(C)	4,467	6,437	8,958	12,547
	高齢者単身世帯(D)	3,200	4,742	6,797	9,893
	割合(B/A)	20.1%	21.6%	25.1%	29.2%
	割合(C/A)	3.1%	4.1%	5.4%	7.2%
	割合(D/A)	2.2%	3.0%	4.1%	5.7%
東 京 都	全世帯(A)	4,488,493	4,693,621	4,952,354	5,423,551
	高齢者のいる世帯(B)	796,259	917,542	1,105,834	1,361,479
	高齢者のみの世帯(C)	134,165	187,441	264,636	388,396
	高齢者単身世帯(D)	102,336	146,541	206,011	281,558
	割合(B/A)	17.7%	19.5%	22.3%	25.1%
	割合(C/A)	3.0%	4.0%	5.3%	7.2%
	割合(D/A)	2.3%	3.1%	4.2%	5.2%
全 国	全世帯(A)	37,979,984	40,670,475	43,899,923	46,782,383
	高齢者のいる世帯(B)	9,283,983	10,729,464	12,780,231	15,044,608
	高齢者のみの世帯(C)	1,183,723	1,623,433	2,202,160	3,032,140
	高齢者単身世帯(D)	909,813	1,368,617	2,021,126	2,826,806
	割合(B/A)	24.4%	26.4%	29.1%	32.2%
	割合(C/A)	3.1%	4.0%	5.0%	6.5%
	割合(D/A)	2.4%	3.4%	4.6%	6.0%

注：高齢単身世帯とは、65歳以上の者1人のみの一般世帯（他の世帯員がいないもの）

：高齢者のみの世帯とは、夫もしくは妻のどちらかが65歳以上の夫婦の一般世帯（他の世帯員がいないもの）

：高齢者のいる世帯とは、世帯の中に65歳以上の高齢者が1人以上いる世帯

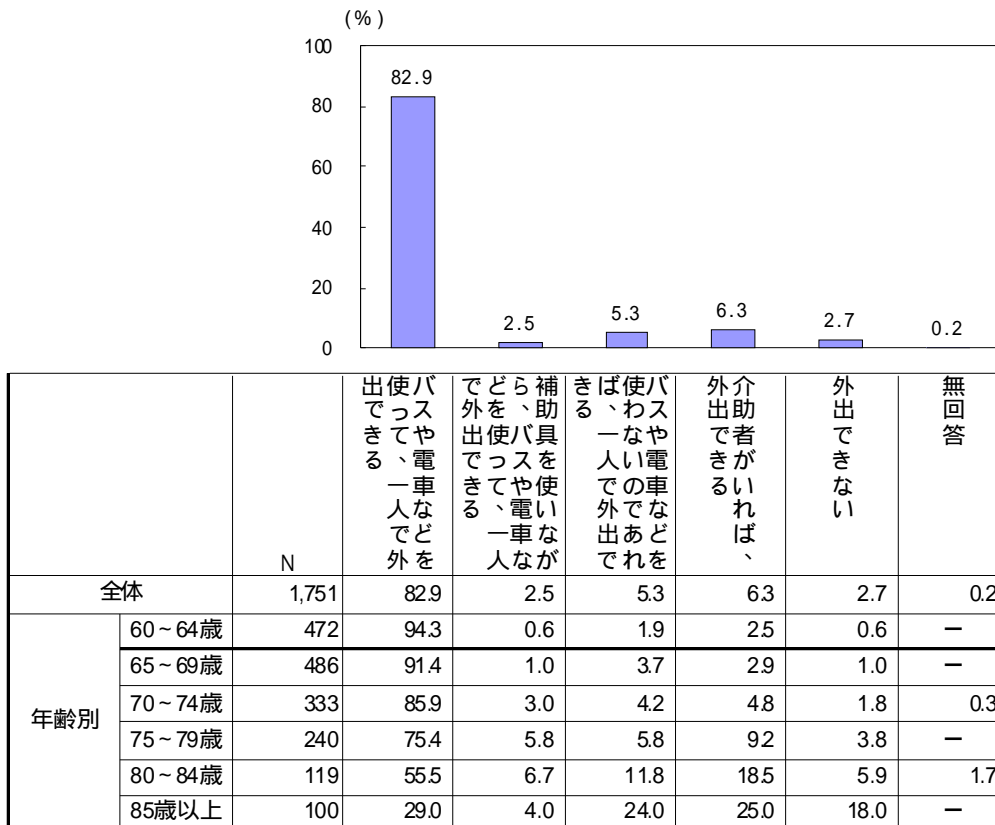
資料：国勢調査

(3) 高齢者の外出状況 (資料: 葛飾区高齢者の暮らし調査報告書 / 葛飾区 / 平成14年3月)

60歳以上の在宅高齢者のうち、一人で外出が可能な人が多いなか、介助者が必要な人も6.3%となっている。

バスや電車を一人では使えないと回答した人が5.3%いる。公共交通機関の交通バリアフリーが一つの解決策になると考える。

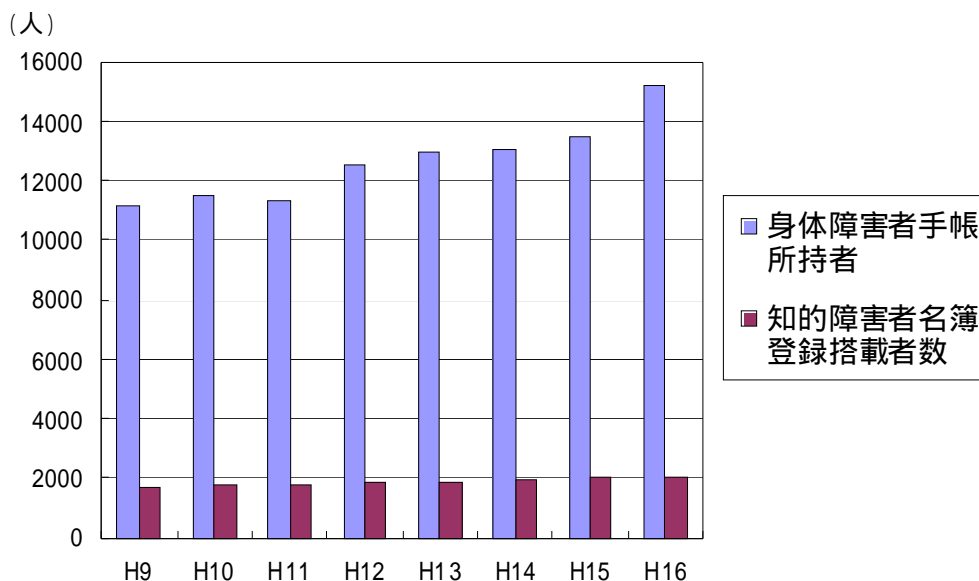
図 1-2-1 外出時の状況



2 - 2 身体障害者の状況

知的障害者名簿の登録掲載者数はほぼ横ばいだが、身体障害者手帳所持者は徐々に増加している。

図 1-2-2 身体障害者手帳保持者・知的障害者名簿登録掲載者数



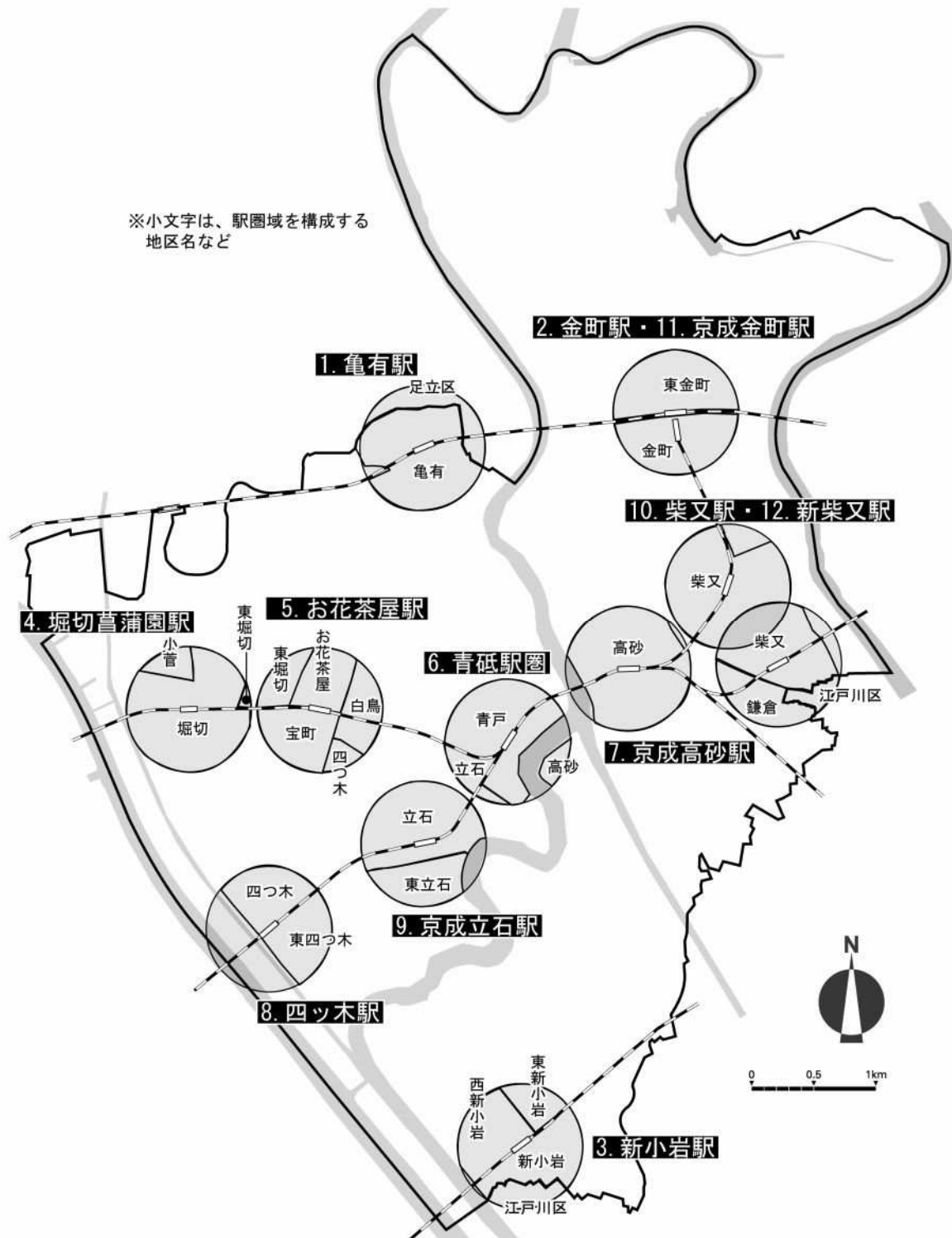
資料: 葛飾区の現況 (平成16年度版)

2 - 3 区内の12駅・10駅圏域の状況

区内には、12の鉄道駅が所在する。

ここでは、交通バリアフリー法による徒歩圏域（500～1,000m）を踏まえて、駅圏域を500mと設定し、駅圏ごとに状況を整理した。なお、近接する金町駅・京成金町駅と、柴又駅・新柴又駅は1つの圏域としたため、全部で10の駅圏域となった。

図 1-2-3 鉄道駅と各駅圏域・駅圏域構成する地区名



(1) 駅利用者の状況

駅利用者数は、新小岩駅13.8万人/日、金町駅8.6万人/日、亀有駅7.2万人/日が上位3駅である。

バス発着便数や駅端末歩行者数は、JR3駅関係が上位3駅である。

表 1-2-3 駅利用の状況

	駅利用者数(人/日)		駅端末歩行者(人/日)			バス発着便数 (本/日)
	平成15年度	平成14年度	割合(%)	設定値	実数	
亀有駅	72,304	73,072	62.7	45,344	36,405	1,128
金町駅	85,946	85,554	50.2	43,163	37,555	1,409
京成金町駅	26,206	26,483	60.0	15,724	3,204	
新小岩駅	137,540	136,712	46.6	64,095	60,908	1,348
堀切菖蒲園駅	22,684	23,204	91.0	20,633	18,341	171
お花茶屋駅	29,344	29,016	78.3	22,987	20,041	163
青砥駅	39,841	39,262	83.4	33,243	31,891	194
京成高砂駅	31,115	30,863	80.2	24,956	23,036	107
四ツ木駅	12,063	11,640	78.1	9,421	9,899	116
京成立石駅	36,307	35,935	90.8	32,976	25,007	288
柴又駅	9,794	9,808	99.7	9,764	12,533	360
新柴又駅	3,382	3,328	82.4	2,788	3,437	

資料：駅利用者数は、「区統計書(平成16年刊行、平成15年刊行)」ただし、駅乗降客数を言い換えている。

：駅端末歩行者は、平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査による。

注：高砂駅の利用者数は、実際には乗降を行わない連絡人口を差し引いた値である。京成電鉄データによる。

：駅端末歩行者の割合は別途、(駅端末交通手段のうち徒歩利用者実数/駅端末交通手段を利用した総数)で算出したもので、小数点1桁で表示している。

：駅端末歩行者の設定値とは、(平成15年度駅利用者数×駅端末歩行者の割合)で算出したものであるが、駅端末歩行者の割合は別途小数点2桁以上の有効数字をもつ値である。駅端末歩行者の設定値は表中の(見かけの)値で算出したものではない。

：駅端末歩行者の実数とは、平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査結果による実数で、駅端末交通手段のうちの徒歩利用者実数である。

：バス発着便数は、区内関連の各バス事業者の運行表をもとに作成

(2) 駅圏域別総人口

駅圏域別の総人口では、お花茶屋駅圏域が約13,900人と最も多く、亀有の約12,900人、新小岩の11,500人が次ぐ。

表 1-2-4 駅圏域別総人口(推定)

駅名(圏域)	圏域面積 (ha)	地区名	地区面積 (ha)	人口密度 (人/ha)	地区別総数 (人)	圏域の総数 (人)
1. 亀有	78.5	亀有	60.5	164.0	9,921	12,873
		足立区 ^{注2}	18.0	164.0	2,952	
2. 金町	78.5	金町	37.4	152.1	5,690	9,622
		東金町	41.1	95.7	3,932	
3. 新小岩	78.5	新小岩	29.7	169.7	5,040	11,516
		西新小岩	27.2	107.8	2,932	
		東新小岩	11.2	158.9	1,779	
		江戸川区 ^{注2}	10.4	169.7	1,765	
4. 堀切菖蒲園	78.5	小菅	7.4	81.1	600	10,108
		東堀切	1.2	173.0	208	
		堀切	69.9	133.1	9,300	
5. お花茶屋	78.5	お花茶屋	19.1	189.0	3,609	13,884
		白鳥	18.3	179.4	3,284	
		宝町	25.0	178.8	4,470	
		東堀切	11.0	173.0	1,903	
		四つ木	5.1	121.1	618	
6. 青砥	66.3	青戸	51.3	138.5	7,105	9,253
		高砂	4.9	122.6	601	
		立石	10.1	153.2	1,547	
7. 京成高砂	73.3	高砂	73.3	122.6	8,985	8,985
8. 四ツ木	49.1	東四つ木	24.5	114.8	2,814	5,793
		四つ木	24.6	121.1	2,979	
9. 京成立石	74.5	立石	52.0	153.2	7,966	11,155
		東立石	22.5	141.7	3,189	
10. 柴又	73.2	柴又	73.2	134.9	9,871	9,871
12. 新柴又	74.1	鎌倉	21.4	170.3	3,645	10,752
		柴又	46.6	134.9	6,284	
		江戸川区 ^{注2}	6.1	134.9	823	

注1：圏域面積とは、駅から半径500m内の面積。ただし可住地に限る。

注2：地区名の1. 亀有の足立区は「亀有地区」、3. 新小岩の江戸川区は「新小岩地区」、12. 新柴又の江戸川区は「柴又地区」の人口密度と同様の値とした。

注3：人口密度は別途、当該地区全体の総人口/総面積で算出したもので、小数点1桁で表示している。

注4：地区別総数は、地区面積×人口密度の値であるが、人口密度は別途小数点2桁以上の有効数字をもつ値である。地区別総数は表中の(見かけの)値で算出したものではない。

出典：国土交通省統計書(平成16年4月現在)

(3) 駅圏域別高齢者人口

駅圏域別の高齢者人口では、お花茶屋駅圏域が約2,600人と最も多く、亀有の約2,500人、新小岩の2,300人が次ぐ。

表 1-2-5 駅圏域別 65 才以上人口 (推定)

駅名(圏域)	圏域面積 (ha)	地区名	地区面積 (ha)	高齢者密度 (人/ha)	地区別高 齢者数 (人)	圏域の高 齢者数 (人)	圏域の高 齢化率 (%)
1. 亀有	78.5	亀有	60.5	31.5	1,908	2,476	19.2
		足立区 ^{注2}	18.0	31.5	568		
2. 金町	78.5	金町	37.4	29.0	1,085	1,886	19.6
		東金町	41.1	19.5	801		
3. 新小岩	78.5	新小岩	29.7	36.4	1,081	2,334	20.3
		西新小岩	27.2	21.8	593		
		東新小岩	11.2	25.2	282		
		江戸川区 ^{注2}	10.4	36.4	378		
4. 堀切 菫蒲園	78.5	小菅	7.4	13.4	99	2,169	21.5
		東堀切	1.2	38.9	47		
		堀切	69.9	28.9	2,023		
5. お花茶屋	78.5	お花茶屋	19.1	38.9	742	2,611	18.8
		白鳥	18.3	26.7	489		
		宝町	25.0	33.2	831		
		東堀切	11.0	38.9	428		
		四つ木	5.1	23.8	121		
6. 青砥	66.3	青戸	51.3	27.6	1,416	1,841	19.9
		高砂	4.9	26.6	131		
		立石	10.1	29.1	294		
7. 京成高砂	73.3	高砂	73.3	26.6	1,952	1,952	21.7
8. 四ツ木	49.1	東四つ木	24.5	22.5	550	1,136	19.6
		四つ木	24.6	23.8	586		
9. 京成立石	74.5	立石	52.0	29.1	1,513	2,126	19.1
		東立石	22.5	27.2	613		
10. 柴又	73.2	柴又	73.2	26.2	1,917	1,917	19.4
12. 新柴又	74.1	鎌倉	21.4	35.3	756	2,136	19.9
		柴又	46.6	26.2	1,220		
		江戸川区 ^{注2}	6.1	26.2	160		

注1：圏域面積とは、駅から半径500m内の面積。ただし可住地に限る。

注2：地区名の1. 亀有の足立区は「亀有地区」、3. 新小岩の江戸川区は「新小岩地区」、12. 新柴又の江戸川区は「柴又地区」の人口密度と同様の値とした。

注3：人口密度は別途、当該地区全体の総高齢人口/総面積で算出したもので、小数点1桁で表示している。

注4：地区別高齢者数は、地区面積×人口密度の値であるが、人口密度は別途小数点2桁以上の有効数字をもつ値である。地区別高齢者数は表中の(見かけの)値で算出したものではない。

出典：飾区統計書(平成16年4月現在)

(4) 駅のバリアフリー化の状況

駅のバリアフリー化の状況は以下の通りである。

表 1-2-6 駅のバリアフリー化の状況 (平成 17 年 8 月時点)

駅名	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
1 亀有	なし	車いす対応	車いす対応 (+オ対応)	拡幅	あり
2-1 金町	なし	車いす対応	非対応	拡幅	あり
2-2 京成金町	- (スロープ有)	-	車いす対応 (+オ対応)	拡幅	あり
3 新小岩	なし	車いす対応	車いす対応 (+オ対応)	拡幅	あり (灰色)
4 堀切菖蒲園	車いす対応	-	車いす対応 (+オ対応)	拡幅	あり
5 お花茶屋	車いす対応 (上りホーム) (改札外)	車いす対応 (下りホーム)	車いす対応 (+オ対応)	可動式で拡幅	あり
6 青砥	車いす対応	一般型 (改札内)	車いす対応 (+オ対応)	拡幅	あり
7 京成高砂	車いす対応	一般型 (改札内)	車いす対応 (+オ対応)	通常 (60cm)	あり
8 四ツ木	なし	車いす対応	車いす対応 (+オ対応)	拡幅	あり
9 京成立石	なし (リフトで対応)	-	非対応	通常	あり (灰色)
10-1 柴又	- (スロープ有)	-	車いす対応 (+オ対応)	可動式で拡幅	あり
10-2 新柴又	なし	非対応 (昇りのみ)	車いす対応	通常 (60cm)	あり (白色)

資料：鉄道事業者ヒアリング (平成 17 年 8 月実施) 注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

2 - 4 バス車両のバリアフリー化の状況

区内を走る路線バスは、京成バス（株）、東武バスセントラル（株）、東京都交通局、京成タウンバス（株）、日立自動車交通（株）、マイスカイ交通（株）によって運行されている。

区内走行路線では、ノンステップバス導入率は概ね5割程度である。

表 1-2-7 ノンステップバスなどの導入状況（平成 17 年 3 月時点）

（上段は区内走行路線に係る車両、下段は事業所全体での所有車両^{注1}）

単位：台／％

	対象車両	うち、ノンステップバス	うち、ワンステップバス ^{注2}	ノンステップバス導入率	ノンステ+ワンステ導入率
京成バス株式会社	63	34	4	54.0	60.3
	658	170	203	25.8	56.7
東武バスセントラル株式会社	59	29	11	49.2	67.8
	276	119	26	43.1	52.5
東京都交通局・都営バス	70	48（各種バリアフリー対応車両）		68.6	
	1,481				
京成タウンバス株式会社	注3	注3	注3		
	43	24	11	55.8	81.4
マイスカイ交通株式会社	10	10	0	100.0	100.0
	注4 10	注4 10	注4 0	100.0	100.0

注1：全体車両には、高速、貸切、特定車を除く。

注2：スロープつき車いす対応

注3：路線ごとにバスを固定していないため、区内対象車両が特定できない。

注4：事業所の車両はすべて区内走行

注5：上記のバス以外では、日立自動車交通（株）がさくらタクシーを3台で運行している。ただし、廃止代替路線であり道路運送法第21条による貸切である。

資料：京成バス（株）、東武バスセントラル（株）、東京都交通局、京成タウンバス（株）、マイスカイ交通、(株)日立自動車交通（株）

3. 交通バリアフリー基本構想策定の経過

葛飾区では、ノーマライゼーションの考え方を具体化するための施策の一つとして、「人にやさしいまちづくり推進計画」を策定し、基本的な理念や整備の方向性を示していた。

しかし、区民の移動環境を早期かつ効果的に実現するためには、区だけではなく、交通事業者や公安委員会等といった関係機関との協議等を反映した計画づくりが重要となってくる。

そこで、すべての人が安心して、安全に移動できるまちづくりを実現するため、重点的に移動の円滑化を図るべき地区を選定するとともに、具体的な整備方針及び実施事業を明らかにする「交通バリアフリー基本構想」を策定することとした。

3 - 1 葛飾区交通バリアフリー基本構想策定の流れ

基本構想の策定に先立って、平成 16 年度に以下の ～ を内容とする「葛飾区交通バリアフリー基本構想基礎調査」を行った。

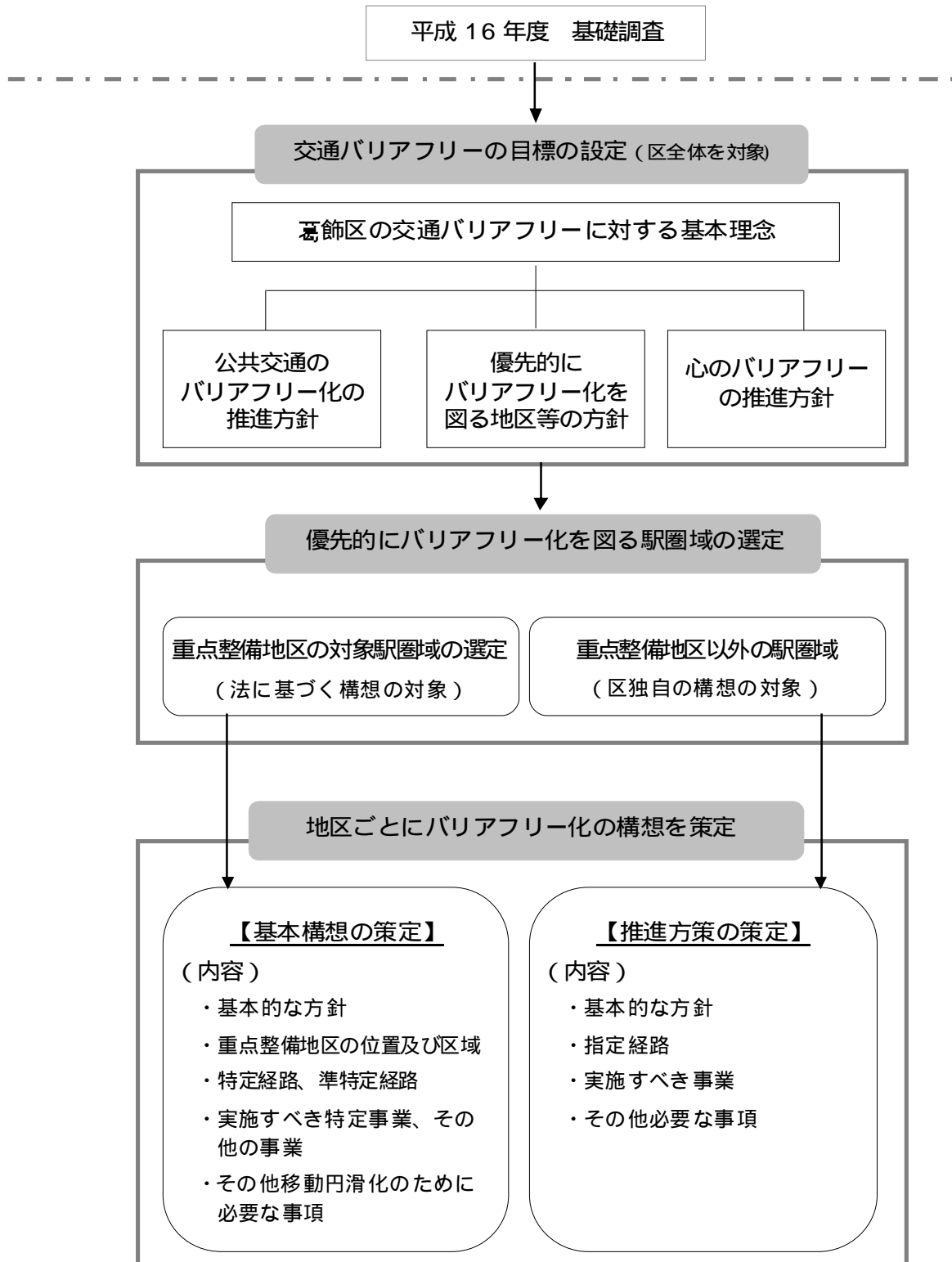
基礎調査：目的施設とそこに至る利用ニーズの高い経路の調査

各駅圏域ごとのバリアフリーカルテの作成：現況と整備案

交通バリアフリー施設状況調査：交通バリアフリー上の問題点・留意点のまとめ

これを踏まえて、平成 17 年度に基本構想の策定に入った。

図 1-3-1 葛飾区交通バリアフリー基本構想策定の流れ



3 - 2 葛飾区交通バリアフリー基本構想策定協議会の設置・開催

基本構想策定にあたって「葛飾区交通バリアフリー基本構想策定協議会」を設置し、以下のよう
に4回開催して検討を行った。

表 1-3-1 協議会の開催

回	開催日
第1回	平成17年 8月4日
第2回	平成17年 9月6日
第3回	平成17年 11月22日
第4回	平成18年 3月2日

3 - 3 高齢者、身体障害者等、区民意見の反映

(1) まち歩き・駅歩き点検ワークショップの開催

まち歩き・駅歩き点検ワークショップを行い、点検結果をとりまとめて、構想の策定に反映
させた。

表 1-3-2 まち歩き・駅歩き点検ワークショップの開催

地区	開催日	参加者
金町駅周辺地区	平成17年10月19日(水)	身体障害者や高齢者を含む区民及び協議会委員 約35名
京成立石駅周辺地区	平成17年10月22日(土)	身体障害者や高齢者を含む区民及び協議会委員 約30名

(2) 平成16年度基礎調査における身体障害者・高齢者アンケート調査の実施

平成16年度に実施した基礎調査の中で、身体障害者団体、高齢者団体の39名の方から以下
の項目に関する意見をいただき、とりまとめた。この結果を、本年度の基本構想策定に活か
した。

協力団体(5団体、39名)

- ・葛飾区身体障害者団体(15人)
- ・葛飾区高齢者団体(14人)
- ・葛飾区視覚障害者団体(4人)
- ・葛飾区知的障害者団体(5人)
- ・葛飾区肢体不自由児者団体(1人)

調査項目

- ・よく利用している施設の名称、利用目的、利用頻度、経路の状況や問題点
- ・11 駅圏域と各駅についての交通バリアフリーに関する問題点、良い点、課題・提案
- ・心のバリアフリーに関する問題・課題
- ・日常の行動における利用駅、外出の条件

2. 交通バリアフリーの目標の設定

1. 葛飾区の交通バリアフリーに対する基本理念

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

区内全ての駅圏を対象にバリアフリー化を推進し、さらに区全体へと拡げていく
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
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. 公共交通のバリアフリー化の推進方針

2 - 1 駅のバリアフリー化

区内12駅、高低差解消が必要な10駅のうち、4駅で既に車いす対応のエレベーターが設置され（そのうち1駅は上りホームのみで、下りホームは車いす対応エスカレーター）、平成17年度中にさらに、亀有・金町の2駅に設置される予定である。

他の駅についても、エレベーター設置などのさらなる高低差の解消を、鉄道事業者と調整・協議していく。

また、拡幅改札口の設置、適切な視覚障害者誘導用ブロックの敷設など、交通バリアフリー法に基づく駅施設のバリアフリー化について、鉄道事業者と調整・協議していく。

2 - 2 鉄道車両のバリアフリー化

車いすスペースや行き先・乗り換え案内情報等提供機器の設置、乗降時の安全確保などを、交通バリアフリー法の趣旨に基づき、鉄道事業者に要望していく。

2 - 3 バスのバリアフリー化

葛飾区では、ノンステップバスの導入率が各社とも概ね5割など、バス車両のバリアフリー化が進んでいる。今後も低床車両の導入を要望するほか、案内情報の充実、バス停のバリアフリー化などを、バス事業者との協力のもとで推進していく。

3. 優先的にバリアフリー化を図る地区等の方針

3 - 1 区内全ての駅・駅圏域を対象に、基本構想または推進方策を策定

葛飾区内の10駅圏域全てを以下のように分類し、バリアフリー化を推進するための構想等を策定する。

区内10駅圏域を、

- 1) 重点整備地区（優先的にバリアフリー化を図る地区）の設定の対象とする駅圏域
- 2) 上記以外の全ての駅圏域

の2つに分け、

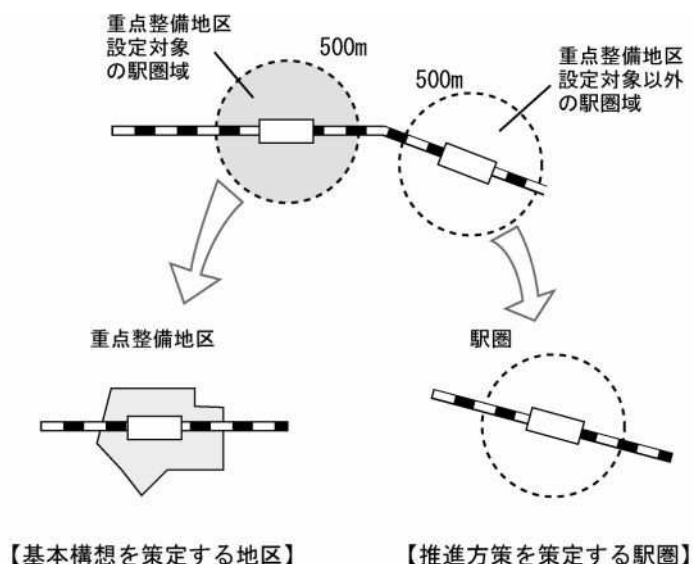
- 1) では、法に基づく構想を策定して、バリアフリー化を推進し、
- 2) では、区独自の構想である 推進方策を策定して、バリアフリー化を推進する。

【重点整備地区（優先的にバリアフリー化を図る地区）の設定の対象とする駅圏域の選定方針】

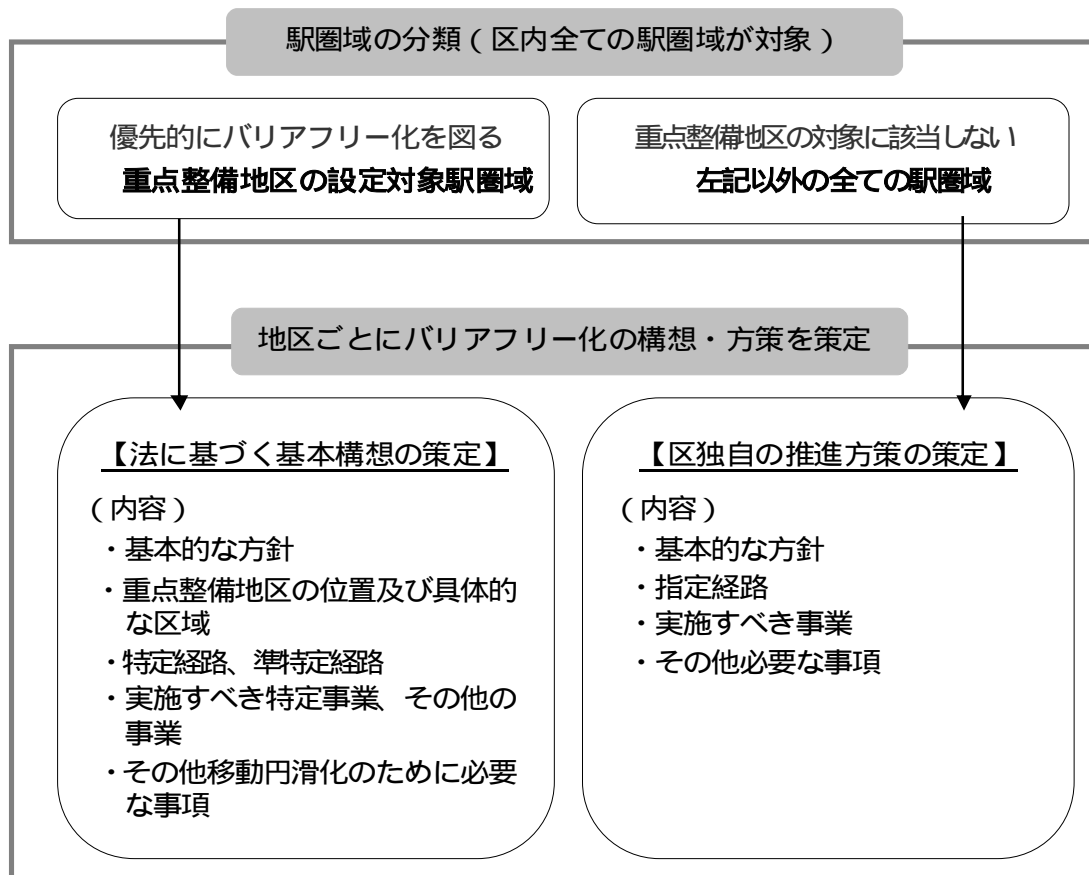
平成 16 年度の基礎調査をもとに、各駅圏域の バリアフリー化の必要度（駅利用者数、交通結節性、目的施設の所在状況、高齢者・身体障害者の意向）、バリアフリーに向けた取り組み状況、都市基盤施設整備状況などを勘案して、優先的にバリアフリー化を図る地区である『重点整備地区』の設定対象となる駅圏域を選定する。

図 2-3-1 区内全ての駅・駅圏域を 2 つに区分し、バリアフリー化のための構想 / 方針を策定

駅圏域の選定分類と、地区の設定のイメージ



各地区で策定する構想・推進方策



3 - 2 重点整備地区（基本構想策定地区）のバリアフリー化の方針

重点整備地区では、『バリアフリー法に基づく基本構想』を策定し、平成22年までにバリアフリー化事業を実施する。

当地区では、以下の方針に則ってバリアフリー化を行う。

【重点整備地区のバリアフリー化の方針】

- 1) 障害者・高齢者をはじめ、ベビーカーを使用する人、子供を連れた人、重い荷物を持った人など、あらゆる人が安全、安心に利用できる駅・駅前広場を整備する。
- 2) 駅から主要な施設までの、バリアフリー空間の連続性に留意する。
- 3) 利用者の視点に立った整備を行う。
- 4) ハード整備に合わせ、その効果を高め、あるいは補完するソフト施策を行う。

3 - 3 推進方策を策定する駅圏のバリアフリー化の方針

重点整備地区以外の駅圏については、『区独自のバリアフリー化推進方策』の中で、実施すべき事業の案やソフト施策などをとりまとめ、これをもとに、駅周辺のまちづくり、日常的な維持管理や小規模改良や今後の事業実施などあらゆる機会を捉えて、バリアフリー化を推進していく。

なお、バリアフリー化は、3-2 に掲げた重点整備地区のバリアフリー化の方針を踏まえて行う。

4.心のバリアフリーの推進方針

4 - 1 平成 16 年度基礎調査にみる 心のバリアフリー化の課題

平成 16 年度の基礎調査では、障害者の方々にヒアリングを行うことによって、こころのバリアフリーに係わる問題点や意向を把握した。ここでは、以下の様な意見が挙げられた(抜粋)

【バリアになっていること】

- ・ 応 対 : 「みんなが無関心」「理解が足りない」「好奇心で見られる」
- ・ マナー : 「視覚障害者誘導用ブロックの上に自転車が置かれている」
「自転車の走行マナーが悪い」

【心のバリアフリーを進めるために】

- ・ 啓 発 : 「困っているのに気づいたら、一声かけて手助けをする」「相手の立場を考える」
「助けてもらったら、ありがとうを言う」
- ・ 交流機会 : 「知ってもらおう」「知り合う」
- ・ 学校教育 : 「障害者施設の訪問」「子供の教育」

4 - 2 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くなる。

「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

交通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。

4 - 3 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)

優先的にバリアフリー化を図る駅圏域の設定

1. 各駅圏域の評価指数及び重点整備地区の対象駅圏域の選定について

1-1 評価項目の実数と指数

優先的にバリアフリー化を図る駅圏域は、利用の多さを基本とした。

実数 圏域	項目	駅の利用			目的施設		意向	
		駅利用者数 (人/日)	バス発着便数 (本/日)	駅端末歩行者数 (人/日)	施設1 (官公庁、福祉、医療)	施設2 (文化・スポーツ、大型店、 一定の本ホテル)	よく利用する施設	問題の指摘数
1 亀有		72,304	1,128	45,344	3	5	25	3
2 金町・京成金町		112,152	1,409	58,887	4	3	16	18
3 新小岩		137,540	1,348	64,095	5	6	39	11
4 堀切菟蒲園		22,684	171	20,633	4	1	3	0
5 お花茶屋		29,334	163	22,987	2	1	1	0
6 青砥		39,841	194	33,243	4	4	32	2
7 京成高砂		31,115	107	24,956	3	2	8	9
8 四ツ木		12,063	116	9,421	2	0	0	6
9 京成立石		36,307	288	32,976	6	4	51	28
10 柴又・新柴又		13,176	360	12,552	4	3	2	0

注：駅利用者は平成 15 年度実績（高砂駅の利用者数は、実際には乗降を行わない連絡人口を差し引いた値である。京成電鉄データによる）、バス発着便数は各バス事業者の運行表をもとに作成、駅端末歩行者数は平成 10 年度実績（但し、駅端末歩行者数は実数でなく、駅利用者数に徒歩割合を乗じて求めた値）

：目的施設数は、平成 16 年度基礎調査報告書・駅圏域カルテを基本に、現時点での情報を加味

：意向は、平成 16 年度基礎調査報告書の「第 4 章 高齢者・障害者の意向把握」結果による

指数 圏域	項目	駅の利用			目的施設		意向		合計得点
		駅利用者	バス便数	端末歩行者	施設1	施設2	利用施設	問題指摘	
1 亀有		53	40	71	50	83	49	11	357
2 金町・京成金町		82	50	92	67	50	31	64	436
3 新小岩		100	48	100	83	100	76	39	546
4 堀切菟蒲園		16	6	32	67	17	6	0	144
5 お花茶屋		21	6	36	33	17	2	0	115
6 青砥		29	7	52	67	67	63	7	292
7 京成高砂		23	4	39	50	33	16	32	197
8 四ツ木		9	4	15	33	0	0	21	82
9 京成立石		26	10	51	100	67	100	100	455
10 柴又・新柴又		10	13	20	67	50	4	0	164

注：各項目の評価点は、同一項目内で最も高い実数を 100 としたときの割合。ただし、バス発着便数のみは、駅～目的施設の利用との相関性が低いため、概数ではあるが最も高い実数を 50 とした

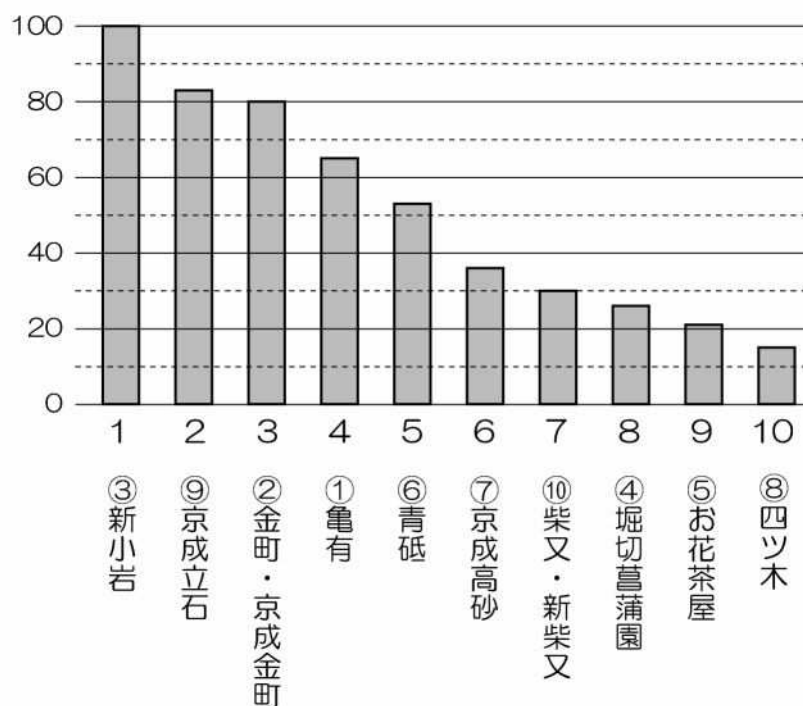
1 - 2 重点整備地区の対象駅圏域の選定

重点整備地区の対象駅圏域の選定にあたっては、ア)各駅圏域評価指数、イ)各駅圏域のバリアフリーに向けた取り組み状況、ウ)駅周辺における都市基盤施設整備事業の有無及び時期などを考慮し、決定する。

表 3-1-1 選定にあたっての評価基準と内容

順位	圏域	ア) 評価指数 得点 (指数)	イ) バリアフリー 取り組み状況	ウ) 都市基盤施設整備状況
1	新小岩	546 (100)		・交通広場等の都市基盤施設が事業中 ・平成 19 年度末に完了予定 ・南北自由通路の構想を検討中
2	京成立石	455 (83)	・バリアフリー点 検を実施	・京成線の立体化が事業中 ・立体化や駅前広場整備等については、平成 24 年度に完了予定
3	金町 ・京成金町	436 (80)		・駅南側で再開発が事業認可 ・平成 20 年度に完了予定
4	亀有	357 (65)	・福祉のまちづくり モデルとして 事業を実施	
5	青砥	292 (53)	・バリアフリー点 検を実施	
6	京成高砂	197 (36)		
7	柴又 ・新柴又	164 (30)	・柴又でバリアフ リー点検を実施	
8	堀切菟蒲園	144 (26)		
9	お花茶屋	115 (21)		
10	四ツ木	82 (15)		

図 3-1-1 各駅圏域の評価指数 (必要性)



【重点整備地区の対象駅圏域の選定】

ア)においては、新小岩、京成立石、金町・京成金町、亀有、青砥までの上位5駅圏域が50点以上の指数であり、必要性は高い。

イ)においては、亀有において平成7～10年度にモデル事業が実施されており、重点整備地区の対象とする必要性は相対的に低くなる。

ウ)においては、新小岩、京成立石、金町・京成金町においてバリアフリーと深く関係する事業が実施中であり、重点整備地区として位置づけをすることでバリアフリー化に向けた相乗効果が期待できる。しかし、新小岩においては、自由通路が構想段階であり、その検討結果によっては、駅のエレベーターなどの施設や道路の特定経路などにも大きく影響することになる。

エ)においては、立石、青砥、堀切菖蒲園については、駅から比較的離れた箇所に重要度の高い目的施設が分布しており、特定経路として整備する必要性が高い。

以上から、京成立石と、金町・京成金町の2駅圏域を対象に重点整備地区を選定する。

表 3-1-2 重点整備地区の対象駅圏域の選定

順位	圏域	ア) 評価指数 得点(指数)	イ) バリアフ リー施設状況 による今後の 必要性	ウ) 都市基盤 施設整備の有 無	エ) その他(目 的施設と経路 の関係等)	選定 結果
1	新小岩				×	
2	京成立石					
3	金町・京成金町					
4	亀有		×	×		
5	青砥			×		
6	京成高砂	×		×	×	
7	柴又・新柴又	×		×	×	
8	堀切菖蒲園	×		×		
9	お花茶屋	×		×		
10	四ツ木	×			×	

・金町駅圏の移動円滑化基本構想

1. 金町駅圏の状況

金町・京成金町駅の乗降客数は、両駅で112,152人/日（平成15年実績）であり、葛飾区内で2番目に乗降客が多い。また、金町駅は水元方面、柴又方面や三郷市方面など多くのバス路線の発着駅でもあり、発着便数は1,409本/日と区内で最も多く、公共交通の要衝となっている。

駅周辺には、大規模店舗、金町地区センター、病院など、高齢者や身体障害者が日常的によく利用する施設が所在し、バリアフリー化の必要性は高い。

また、金町駅周辺地区は、葛飾区都市計画マスタープラン（平成13年7月）で、新小岩駅周辺、亀有駅周辺と並ぶ3つの「広域生活拠点」の1つとして位置づけられ、商業・業務地としての利便性を高め、土地の有効・高度利用、都市機能の更新等を図るべき地区とされている。

さらに、金町駅の南口では、平成20年を目途に金町6丁目地区第1種市街地再開発事業が施行され、これに合わせた道路整備（区画5号、補助327号）も行われる。駅北口では、新宿六丁目地区開発（平成21年度より順次街開き）が進行中であるなど、様々な都市基盤整備事業が実施中である。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、バリアフリー化面でも事業との相乗効果が期待できる地区である。

2. 金町駅圏のバリアフリー化の基本的な方針

安心して買い物ができる歩行空間の確保 - にぎわいと活力のある中心市街地のために

都市マスタープランにも位置づけられた「にぎわいと活力のある中心市街地」づくりの一環として、安全・安心して買い物ができる環境づくりを目指す。具体的には、駅と商業施設を結ぶ十分な歩行空間の連続的な確保、誰もが通行しやすく、かつ通行を妨げるものがない歩道環境づくりを行う。

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。

JR金町駅南北で連続的・一体的なバリアフリー空間を形成

- 広域生活拠点としての商業・業務面の利便性を向上

金町駅南北でそれぞれ実施中の開発事業の相乗効果を高め、広域生活拠点としての商業・業務面の利便性を一層向上させていくため、JR金町駅南北で連続的・一体的なバリアフリー空間を形成し、駅を中心とした回遊性・対流性を高める。

3. 重点整備地区の設定

3 - 1 目的施設の設定

官公庁施設や福祉施設など高齢者・身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設のうち、駅から500m圏内に所在するものを駅から通常徒歩で利用する施設とし、目的施設として設定した。

表 4-3-1 目的施設

種 別	施 設
官公庁施設	金町地区センター・金町区民事務所
福祉施設	金町こども家庭支援センター
医療施設	高山整形外科病院、嬉泉病院
文化・スポーツ施設、公園	-
大規模店舗	イトーヨーカドー金町店、東急ストア、ジョーシンデンキランド金町店

資料：官公庁施設、福祉施設、文化・スポーツ施設：「わたしの便利帳 03-05」

公園：「わたしの便利帳 03-05」(但し、近隣公園以上の公園)

医療施設：病院一覧

大規模店舗：店舗面積500㎡以上

3 - 2 重点整備地区・特定経路等の設定

上記で設定した目的施設を含む重点整備地区を設定し、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。

特定経路

交通バリアフリー法に基づく「重点整備地区における移動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、2010年までに事業を実施する経路

準特定経路

特定経路として整備を行うことが難しい道路についても、日常的な利用要望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特定経路を設定し、バリアフリー化を進めるものとする。

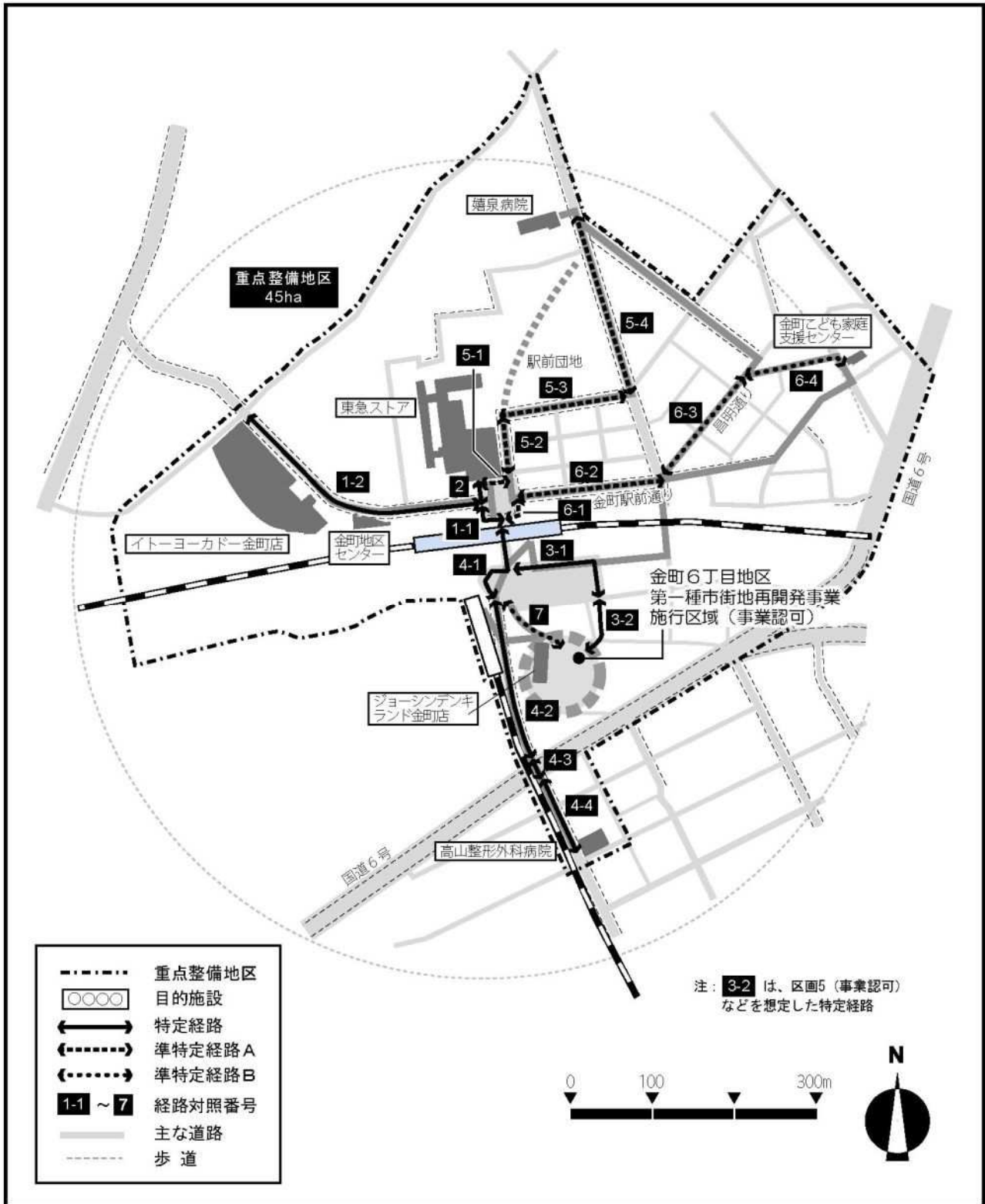
この準特定経路には、歩道が設置されているが一部有効幅員が確保できない経路のほか、歩道が設置されていない経路も含まれている。また、駅からの距離や目的施設の利用意向(平成16年度基礎調査参照)からみて、整備の優先度にも若干の差がみられる。

そのため、準特定経路をさらに以下の2つに分類し、バリアフリー化を進める。

「準特定経路A」：特定経路に準ずる形で、2010年までにバリアフリー化を実施する準特定経路

「準特定経路B」：特に目標年次は設定しないが、駅周辺のまちづくり、日常的な維持管理や小規模改修や今後の事業実施など、あらゆる機会を捉えて、バリアフリー化を実施していく準特定経路

図 4-3-1 重点整備地区と特定経路等



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 金町駅

(平成 17 年度実施)

- ・車いすに対応したエレベーターを設置し、1 階改札口と 2 階ホームとの高低差解消を図る。
- ・駅北入口のスロープの勾配を緩和する。
- ・車いす利用などに対応した多機能トイレを整備する。
- ・券売機や運賃表の改善を図る。

(平成 18 年度以降)

- ・階段の段鼻を明度化し、歩行の安全を図る。

(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。

京成金町駅

(平成 17 年度実施)

- ・階段の段鼻を明度化し、歩行の安全を図る。

(継続事業)

- ・駅係員、乗務員へのバリアフリー教育を推進する。

(2) バス

(平成 17 年度実施)

- ・駅前広場（バス乗車場）にベンチを設置する。

(平成 18 年度以降)

- ・車いす対応のバス等の時刻表への表示の検討

(継続事業)

- ・ノンステップバスの一層の導入

4 - 2 道路特定事業等

内の：以降は事業者を表す

(1) 道路特定事業（特定経路対象）

北口駅前広場（経路1-1）：区

- ・視覚障害者誘導用ブロックの改善などを図る。

経路1-2：区

- ・視覚障害者誘導用ブロックや歩道の勾配の改善、段差解消などを図る。
- ・路上構造物（街路樹・街路灯など）の適正配置の検討を進める。
- ・路面インターロッキング等の不陸の解消などを図る。

経路2：区

- ・視覚障害者誘導用ブロックの改善や路面の不陸の解消などを図る。

南口駅前広場（経路3-1,4-1）：区

- ・補助327号線や区画街路5号線の開通にあわせ、バス降車場などの配置を含めた見直しを実施する。

経路3-2：区

- ・重点整備地区における移動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、道路新設整備（都市計画事業）にあわせ実施する。

経路4-2：区

- ・視覚障害者誘導用ブロックや歩道の勾配の改善、段差解消などを図る。

経路4-3（国道6号）：国

- ・金町3丁目交差点において歩道の勾配を緩和する。又歩車道の段差については2cmとする。

(2) 道路特定事業に準ずる事業（準特定経路対象）

準特定経路A（経路5-1、5-2、5-3、5-4、6-1、6-2）

準特定経路のうち、駅に近い歩行者が多いが、歩道の有効幅員2m確保が難しい経路を、優先度の高い経路として、準特定経路Aに指定した。

当準特定経路Aでは、歩道の勾配や段差、視覚障害者誘導用ブロックなどについて、必要に応じて特定経路に準じた改修を行う。なお、個別の経路で特に行う事業は以下の通りである。

経路 5-2：区

- ・歩行空間の確保を図る。

経路 5-4：区

- ・路上構造物（車止め）の適正配置の検討を進める。

準特定経路 B（準特定経路 A 以外の経路 6-3、6-4、7）

準特定経路 A 以外の経路は準特定経路 B とし、事業実施のあらゆる機会を捉えて、バリアフリー化を進める。

4 - 3 交通安全特定事業

国道 6 号

- ・金町 3 丁目交差点の国道横断用信号機について、青時間延長信号機の設置を検討する。

経路 5-3

- ・違法駐車 of 継続的な取締り強化を図る。

5. その他の事業

地区全体：区

- ・放置自転車対策の強化を図る。
- ・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。
- ・道路と民地と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、テント、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。

6. その他移動円滑化のために必要な事項

バリアフリー化経路（特定経路・準特定経路）の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いなければ、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、特定経路・準特定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。

JR 金町駅の北入口

スロープ勾配の緩和により、バリアフリー基準に沿った通行が確保される。しかし、利用者が多い当駅では、構造上の問題や各種施設のレイアウトの関係から、通行が錯綜するといった課題が指摘されており、より使いやすい駅施設としての整備が望まれている。そのため、駅入口及び南北通路などについては、長期的な視点で今後とも継続して検討し、将来の駅全体の改善を通じて、さらに通行しやすい施設づくりを図っていく。

・京成立石駅圏の移動円滑化基本構想

1. 京成立石駅圏の状況

京成立石駅の利用者数は36,307人/日(平成15年実績)で、葛飾区内で5番目に乗降客が多い圏域である。

駅周辺には、葛飾区役所、かつしかシンフォニーヒルズ、大規模店舗、渋江公園、地区センター、病院など、高齢者や身体障害者が日常的に利用する施設が数多く所在しており、平成16年度の調査でも、「よく利用する施設」と回答した人の数が最も多い駅圏であった。これらの行政施設の所在を背景に、区役所周辺から立石駅周辺にかけての地域は、葛飾区の「行政・コミュニティ拠点」として位置づけられ、行政、文化機能の中心的な役割を担う地区であり、バリアフリー化を行う必要性は高い。

一方、この平成16年度調査でバリアフリー上の問題点の指摘が最も多かったのも当駅圏であり、駅、道路、放置自転車などに関して多くの指摘が見られ、その解決が求められている地区でもある。

京成押上線の連続立体交差事業に伴い、新駅舎への改築、補助274号線の整備、駅前広場整備(区街3号含む)などの計画が進められており、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、バリアフリー化面でも事業との相乗効果が期待できる地区である。

2. 京成立石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 - 行政・コミュニティ拠点にふさわしく

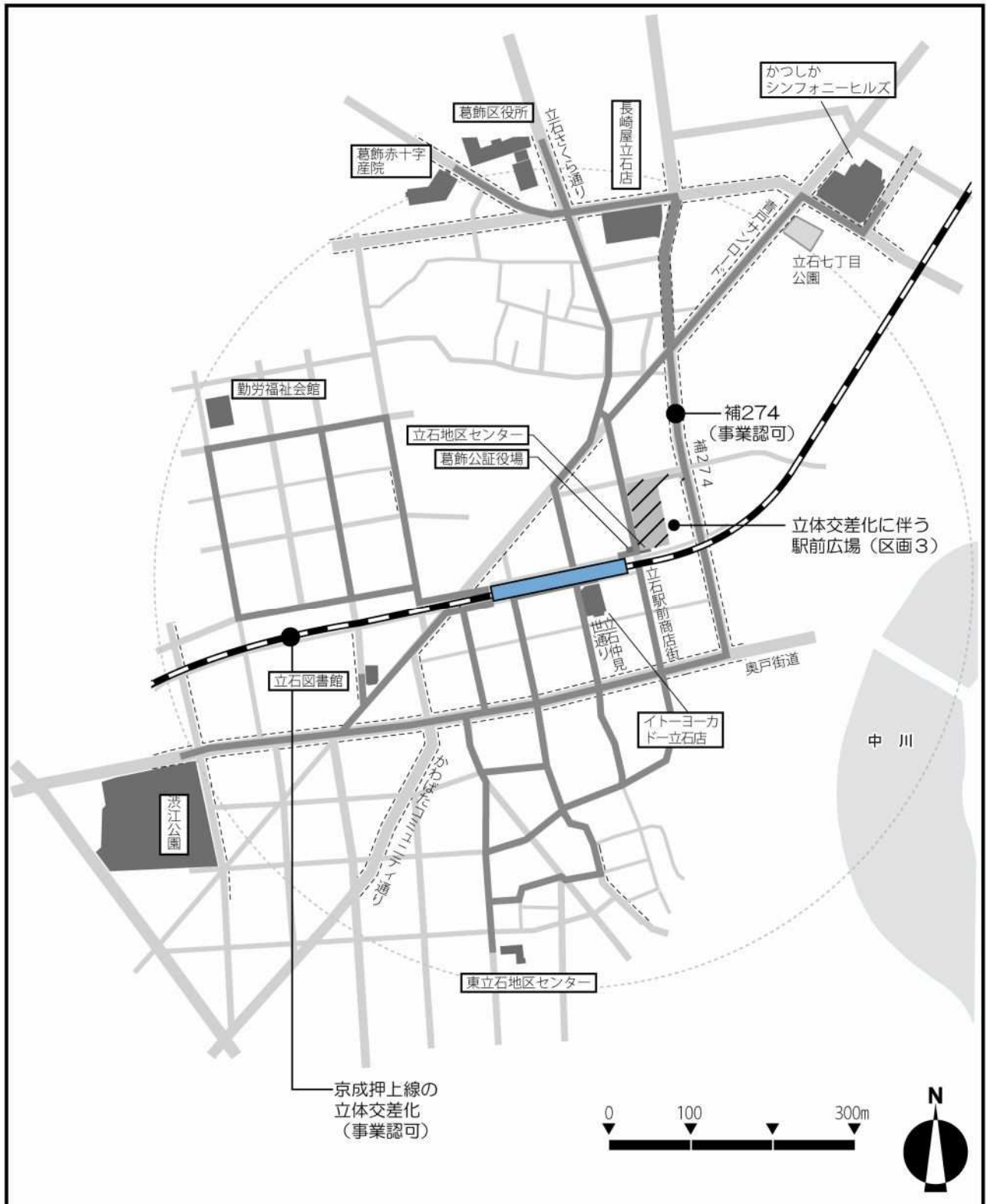
誰にとっても利用しやすい行政・コミュニティ拠点を目指して、駅及び区役所・文化施設周辺の安心・安全なバリアフリー歩行環境づくりを行う。具体的には、駅と行政・文化施設を結ぶ通行しやすい歩行空間の連続的な確保、通行を妨げるものがない歩行環境づくりを行う。

連続立体交差事業と一体となったバリアフリー化の推進

- 速やかなバリアフリー化の誘導のために

実施中の京成押上線連続立体交差事業やそれを契機として進められている立石駅周辺地区再開発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 5-2-1 京成立石駅圏の現況



注 1) 濃いグレーのルートは、平成 16 年度に実施した基礎調査の身体障害者・高齢者アンケートで、「利用する」との回答が多かった道路
 2) 道路に沿った点線は、歩道有りを示している。

3. 重点整備地区の設定

3 - 1 目的施設の設定

官公庁施設や福祉施設など高齢者・身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設のうち、駅から500m圏内に所在するものを駅から通常徒歩で利用する施設とし、目的施設として設定した。

表 5-3-1 目的施設

種 別	施 設
官公庁施設	葛飾公証役場、立石地区センター、勤労福祉会館、東立石地区センター、葛飾区役所
福祉施設	-
医療施設	葛飾赤十字病院
文化・スポーツ施設、公園	かつしかシンフォニーヒルズ、立石図書館、渋江公園
大規模店舗	イトーヨーカドー立石店、長崎屋立石店

資料) 官公庁施設、福祉施設、文化・スポーツ施設：「わたしの便利帳 03-05」

公園：「わたしの便利帳 03-05」(但し、近隣公園以上の公園)

医療施設：病院一覧、大規模店舗：店舗面積500㎡以上

3 - 2 重点整備地区・特定経路等の設定

上記で設定した目的施設を含む重点整備地区を設定し、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。

特定経路

交通バリアフリー法に基づく「重点整備地区における移動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、2010年までに事業を実施する経路

準特定経路

特定経路として整備を行うことが難しい道路についても、日常的な利用要望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特定経路を設定し、バリアフリー化を進めるものとする。

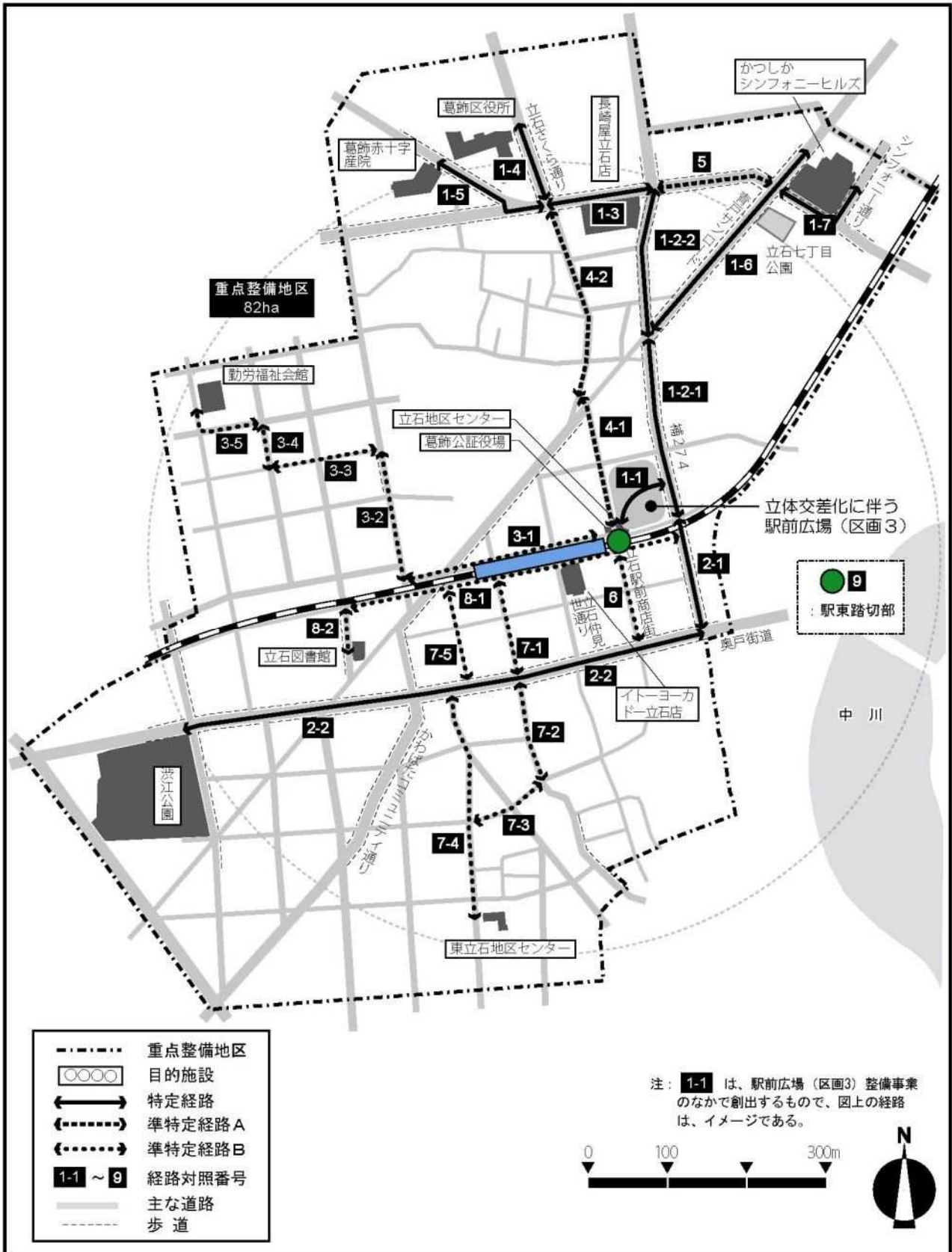
この準特定経路には、歩道が設置されているが一部有効幅員が確保できない経路のほか、歩道が設置されていない経路も含まれている。また、駅からの距離や目的施設の利用意向(平成16年度基礎調査参照)からみて、整備の優先度にも若干の差がみられる。

そのため、準特定経路をさらに以下の2つに分類し、バリアフリー化を進める。

「準特定経路A」：特定経路に準ずる形で、2010年までにバリアフリー化を実施する準特定経路

「準特定経路B」：特に目標年次は設定しないが、駅周辺のまちづくり、日常的な維持管理や小規模改修や今後の事業実施など、あらゆる機会を捉えて、バリアフリー化を実施していく準特定経路

図5-3-1 重点整備地区と特定経路等



4. 実施すべき特定事業等

4 - 1 公共交通特定事業

(1) 鉄道

京成立石駅

(現駅舎において平成 17 年度実施)

- ・階段の段鼻を明度化し、歩行の安全を図る。

(現駅舎において平成 18 年度予定)

- ・仮駅舎までの当面の対策として、菫飾区と共同して車いすに対応したエレベーターを 2 箇所設置し、可能な限り高低差解消を図る。

(継続事業)

- ・駅係員、乗務員へのバリアフリー教育を推進する。

(現在事業中の連続立体交差事業にあわせて実施)

- ・車いすに対応したエレベーターを設置し、高低差解消を図る。
- ・駅入口の段差解消を図る。
- ・車いすで通行可能な拡幅自動改札機を設置する。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの色、誘導方法を改善する。
- ・車いす利用者にも利用しやすい券売機を設置する。

上記のバリアフリー施設整備などは、連続立体交差事業に伴う駅舎改築時に実施するが、現状及び仮駅舎時においても、菫飾区等とも調整し、できる限りバリアフリー対応を図っていくものとする。

(2) バス

(平成 17 年度実施)

- ・車いす対応のバス等の時刻表への表示の検討及び一部実施

(継続事業)

- ・ノンステップバスの一層の導入

4 - 2 道路特定事業等

内の：以降は事業者を表す

(1) 道路特定事業(特定経路対象)

経路 1-1：区

- ・重点整備地区における移動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、駅前広場整備(都市計画事業)にあわせ実施する。

経路 1-2-1：区

- ・重点整備地区における移動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、道路拡幅整備(都市計画事業)にあわせ実施する。

経路 1-5：区

- ・視覚障害者誘導用ブロックや歩道の勾配の改善、段差解消などを図る。

経路 1-6：区

- ・視覚障害者誘導用ブロックの改善や不陸の解消などを図る。

経路 1-7：区

- ・視覚障害者誘導用ブロックや歩道勾配の改善、段差の解消などを図る。

経路 2-1：区

- ・重点整備地区における移動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、道路拡幅整備（都市計画事業）にあわせ実施する。

経路 2-2（奥戸街道）：都

- ・路面のインターロッキング等の不陸の解消などを図る。

（2）道路特定事業に準ずる事業（準特定経路対象）

準特定経路 A（4-1、4-2、5）

駅から「喜飾区役所」や「かつしかシンフォニーヒルズ」といった利用度が高い施設までについては、主たる経路である特定経路に加え、その代替となり、利用も多い経路を優先度が高い経路として準特定経路 A に指定した。

当準特定経路 A では、歩道の勾配や段差、視覚障害者誘導用ブロックなどについて、必要に応じて特定経路に準じた改修を行う。なお、個別の経路で特に行う事業は以下の通りである。

経路 4-1：区

- ・路面のインターロッキングについて、不陸の解消などを図る。

経路 4-2：区

- ・歩道は整備されていないものの、インターロッキング舗装により、車道と歩行空間を視覚的に分離している経路である。この路面のインターロッキングについて、不陸の解消などを図る。

準特定経路 B（準特定経路 A 以外の経路）

準特定経路 A 以外の経路は、準特定経路 B とし、事業実施のあらゆる機会を捉えて、バリアフリー化を進める。なお、個別の経路で特に行うことが明らかになっている事業は以下の通りである。

経路 3-1、8-1：区

- ・連続立体交差事業にあわせ、道路勾配の改善などを図る。なお、現時点においても、道路勾配の改善や不陸の解消を図るものとする。

経路 3-2：区

- ・路側帯を含めた歩行空間の連続性について検討を進める。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの改善などを図る。

経路 3-3：区

- ・樹木の剪定などにより、歩行空間を確保するなど、バリアフリー化を図る。

経路 7-1：区

- ・交通安全上の問題を把握した上で、路側帯の設置を検討する。

4 - 3 交通安全特定事業

経路 2-2（奥戸街道）

- ・奥戸街道と 274 号線交差点については、音響式信号機、青延長信号機に関する調査を行い、設置について検討する。
- ・現在、青延長信号機が設置されている箇所について、音響式信号機に関する調査を行い、設置について検討する。
- ・違法駐車 of 継続的な取締り強化を図る。

経路 4-2

- ・違法駐車 of 継続的な取締り強化を図る。

5 . その他の事業

地区全体：区

- ・放置自転車対策の強化を図る。
- ・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。
- ・道路と民地と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、テント、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。

6. その他移動円滑化のために必要な事項

バリアフリー化経路（特定経路・準特定経路）の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、特定経路・準特定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。

町内会との連携による住民主体のバリアフリー化の推進

京成立石駅周辺地区のまち歩きワークショップで提案があったように、住民がバリアについて認識を新たにし、ごみの出し方の工夫など、できることからバリアフリーに取り組んでいくことが重要である。そのための第一段階として、まち歩きの結果を町内会に配布するなど、自分たちが作りだしてしまっているバリア、心がけ次第で取り除けるバリアについての認識を高め、住民自らができることからバリアフリーに取り組んでいく雰囲気醸成していく。

重点整備地区以外の駅圏の交通バリアフリー推進方策

1. 対象となる圏域と交通バリアフリー方針の考え方

重点整備地区では、各特定事業について交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準に適合させる必要がある^{注1)}。

注1：交通バリアフリー法第4条で既存旅客施設等の努力義務を、第10条で特定経路の移動円滑化基準への適合義務が定められている。

しかし実際には現状において、交通バリアフリー法に基づく道路の構造に関する基準を満たす道路は少なく、そのための最大の課題である歩道の有効幅員を確保^{注2)}していくことも難しい。その結果、高齢者や身体障害者等の利用の多い道路でも、特定経路として指定することができない場合が多くある。

注2：道路の移動円滑化基準第4条で、歩道の有効幅員は道路構造令で定める幅員以上とすることが定められている。

そのため、有効幅員の不足などにより特定経路に指定できなくても、高齢者や身体障害者等が日常多く利用している道路は交通バリアフリー化していくこととする。

よって葛飾区においては、重点整備地区が設定されなかった8駅圏(9駅周辺)についても、交通バリアフリー法以外の区独自の手法で交通バリアフリーを進めていく。

表 6-1-1 重点整備地区以外の駅圏(網掛けの部分)

駅圏	含まれる駅	整理番号
亀有	JR線・亀有駅	1
金町・京成金町	JR線・金町駅、京成金町線・京成金町駅	
新小岩	JR線・新小岩駅	2
堀切菖蒲園	京成本線・堀切菖蒲園	3
京成立石	京成押上線・京成立石	
お花茶屋	京成本線・お花茶屋	4
青砥	京成本線ほか・青砥	5
京成高砂	京成本線ほか・京成高砂	6
四ツ木	京成押上線・四ツ木	7
柴又・新柴又	京成金町線・柴又駅、北総線・新柴又駅	8

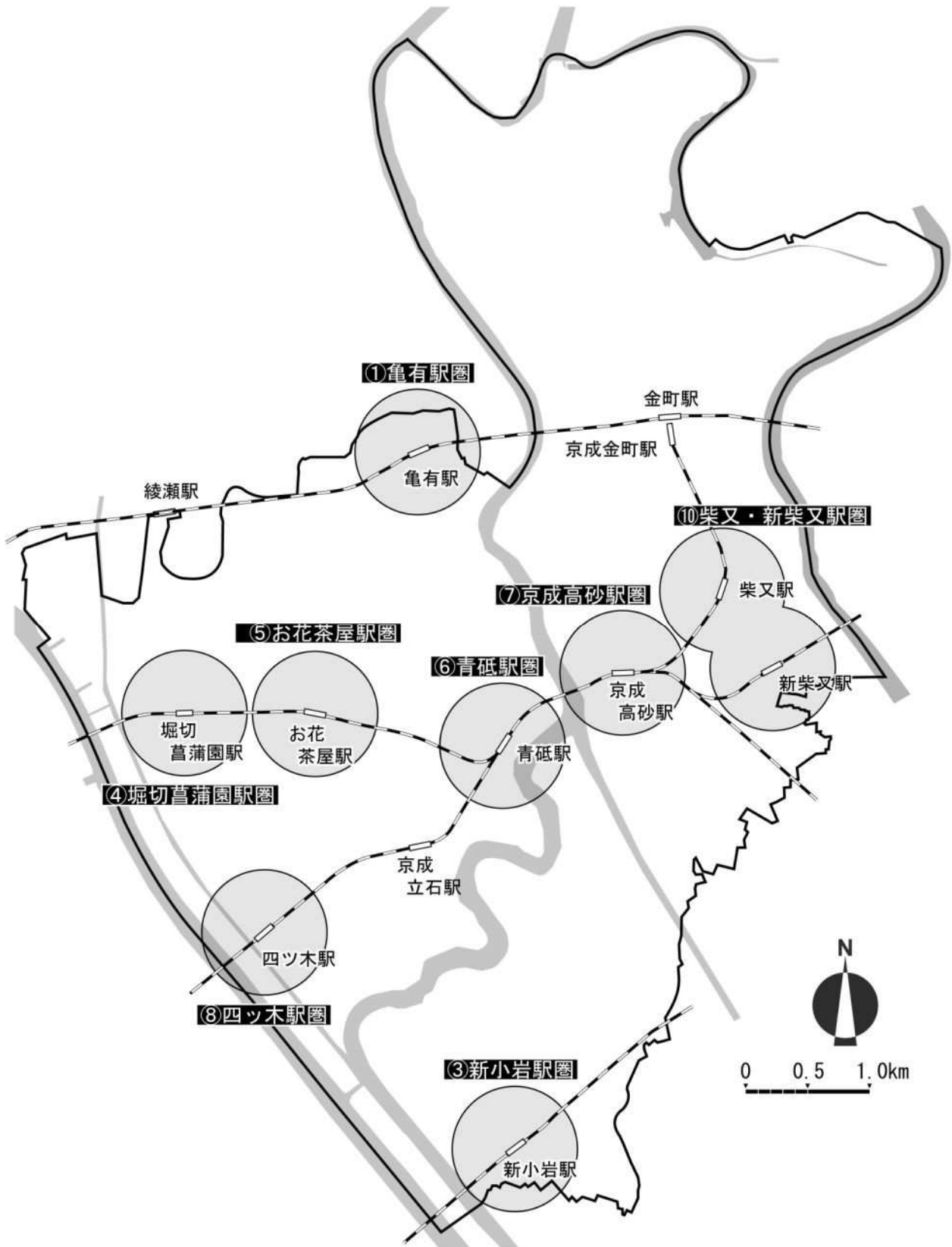
2. 各駅圏の交通バリアフリー推進方策

各駅圏の交通バリアフリー推進方策は、次々ページ以降に個々に示す。

なお、重点整備地区に相当する区域は設定せず、駅と、駅と目的施設を結ぶ指定経路を対象に、交通バリアフリー推進方策を設定する。

指定経路は、平成16年度に行った「目的施設利用者に対する『駅からの利用経路』インタビュー」結果から、最も利用の多かった経路を中心に設定する。

図 6-2-1 重点整備地区以外の駅圏



1. 亀有駅圏

1-1. 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、歩道の交通バリアフリーを推進する。

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。

さらに、「亀有駅東地区開発」による駅南での歩行者交通量の増加を踏まえ、駅から開発地に至る経路については、歩行空間の確保に努める。

1-2. 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

(1) 駅

基本的な交通バリアフリーは、下表に示す通りである。

このほか、ベビーベッド/ベビーチェア設置に努める。

表6-2-1 亀有駅の交通バリアフリーの現状と今後の予定

	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	車いす対応	車いす対応 (+オ対応)	拡幅	あり	
今後	車いす対応 H17度実施	-	-	-	-	段鼻明度化

注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

(2) 指定経路

次ページに示す ~ を指定経路とする。交通バリアフリー推進方策は以下の通りである。

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。

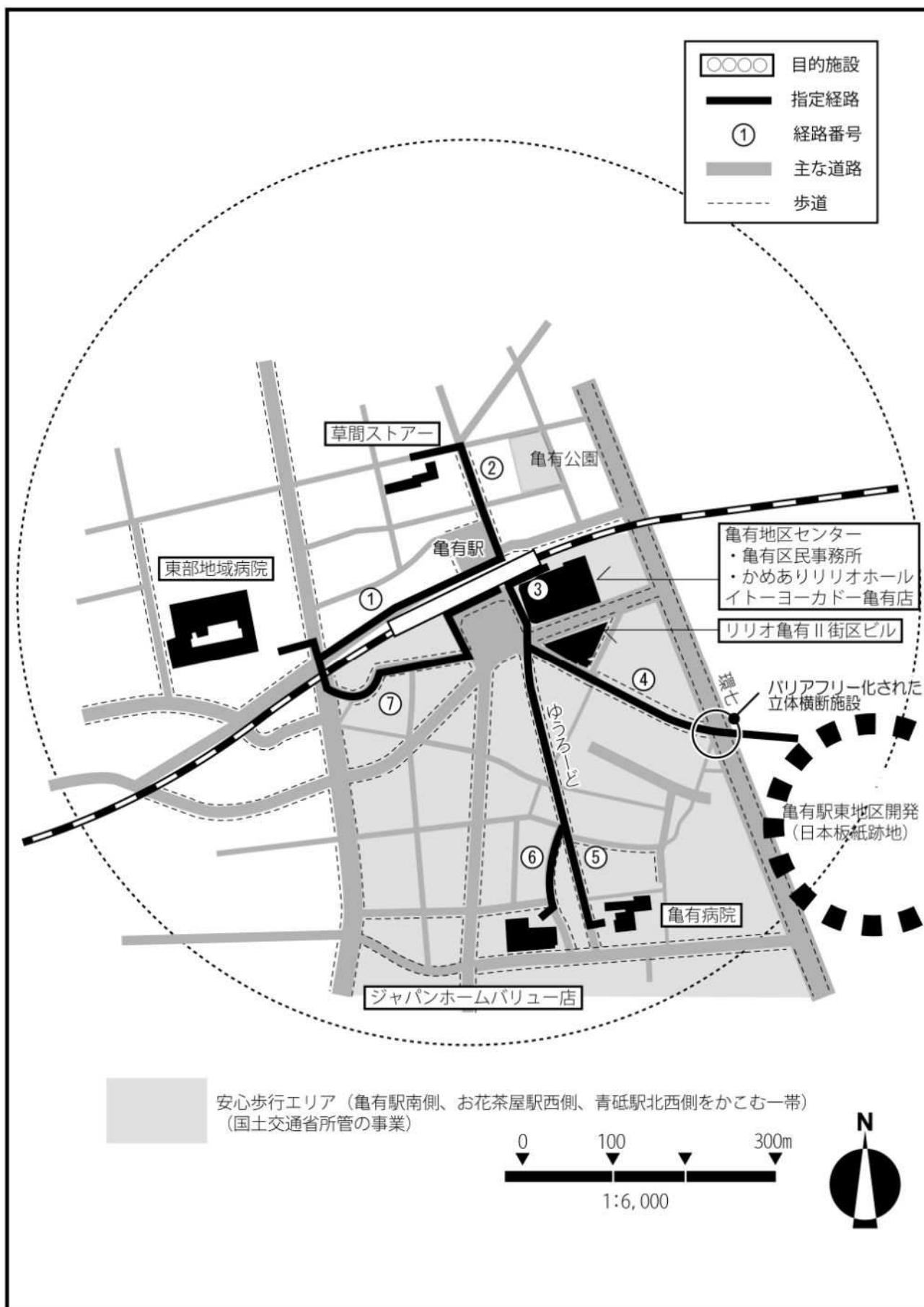
各経路のうち歩道のない道路は、視覚的または物理的な歩行空間の確保、段差の解消、勾配の緩和、歩行空間上の障害物の抑制などに努める。また必要に応じて誘導ブロックの敷設を検討する。

と のうち駅前広場は、バス案内板の設置に努める。

の「ゆうろード」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。

のうち環七と交差部は、バリアフリーされた立体横断施設を設置する。

図6-2-2 亀有駅圏における指定経路



2 . 新小岩駅圏

2 - 1 . 基本的な方針

新小岩駅の駅利用者数は区内第1位である。駅周辺を利用する人は多く、目的施設を含め集客力のある施設が多方面にわたって分布している。そのため駅においては周辺施設の案内を充実し、周辺の目的施設に至る経路の交通バリアフリーを推進する。

なお、駅周辺の道路等の基盤整備が完了すると、今後、歩行者交通動線が変化することも予想される。そのため実態に合わせた交通バリアフリーを再考し、また推進していく。

2 - 2 . 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

(1) 駅

基本的な交通バリアフリーは、下表に示す通りである。

表中の のエレベーターと誘導用ブロックについては、南北自由通路の構想を葛飾区が検討中であるため、その後の協議のなかでバリアフリー化の方向性を示していく。

このほか、階段手すりの点字設置に努める。

表6-2-2 新小岩駅の交通バリアフリーの現状と今後の予定

	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	車いす対応	車いす対応 (+オ対応)	拡幅	あり (灰色)	
今後		-	-	-		段鼻明度化 音声案内 H22 迄予定

注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

(2) 指定経路

次ページに示す ~ を指定経路とする。交通バリアフリー推進方策は以下の通りである。

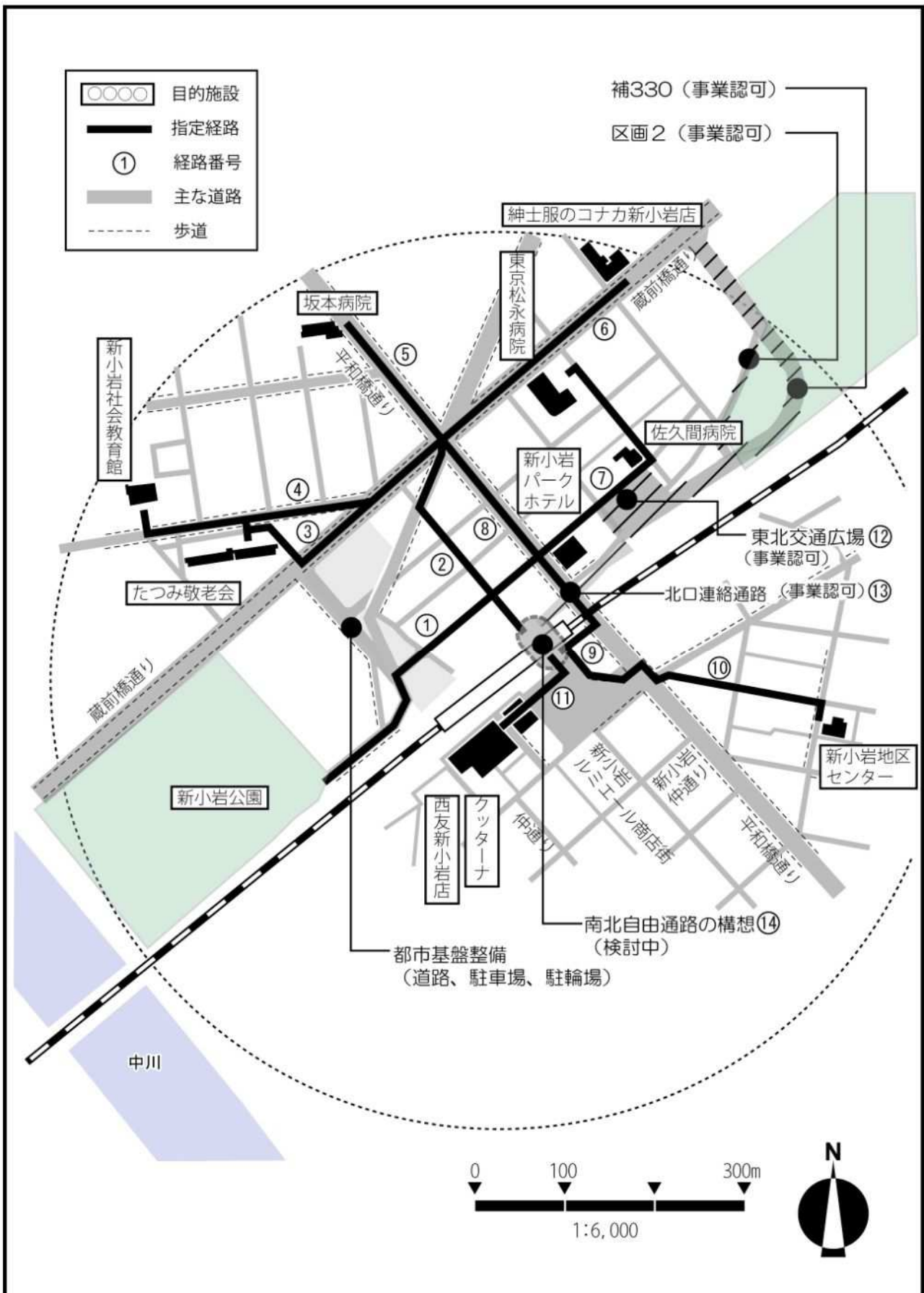
各経路のうち、歩道設置の道路は、歩道部分を指定経路とし、段差の解消、勾配の緩和、歩道上障害物の抑制、誘導ブロックの敷設などに努める。

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。

今後、地区計画や再開発等の検討にあたり、歩道空間の確保に努める。

と は事業中であり、 は構想段階であるが、事業にあたっては、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」に則ったものとする。

図 6-2-3 新小岩駅圏における指定経路



3 . 堀切菖蒲園駅圏

3 - 1 . 基本的な方針

平成 17 年 4 月に、とくに高齢者や障害者の利用の多い「地域福祉・障害者センター・社会福祉協議会事務局」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充実している。そのため歩行経路となる道路は、交通バリアフリーを推進する。

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。

3 - 2 . 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

(1) 駅

基本的な交通バリアフリーは、下表に示す通りである。

表 6-2-3 堀切菖蒲園駅の交通バリアフリーの現状と今後の予定

	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 (+オ対応)	拡幅	あり	
今後	-	-	-	-	-	段鼻明度化 H17 度実施

注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

(2) 指定経路

次ページに示す ~ を指定経路とする。交通バリアフリー推進方策は以下の通りである。

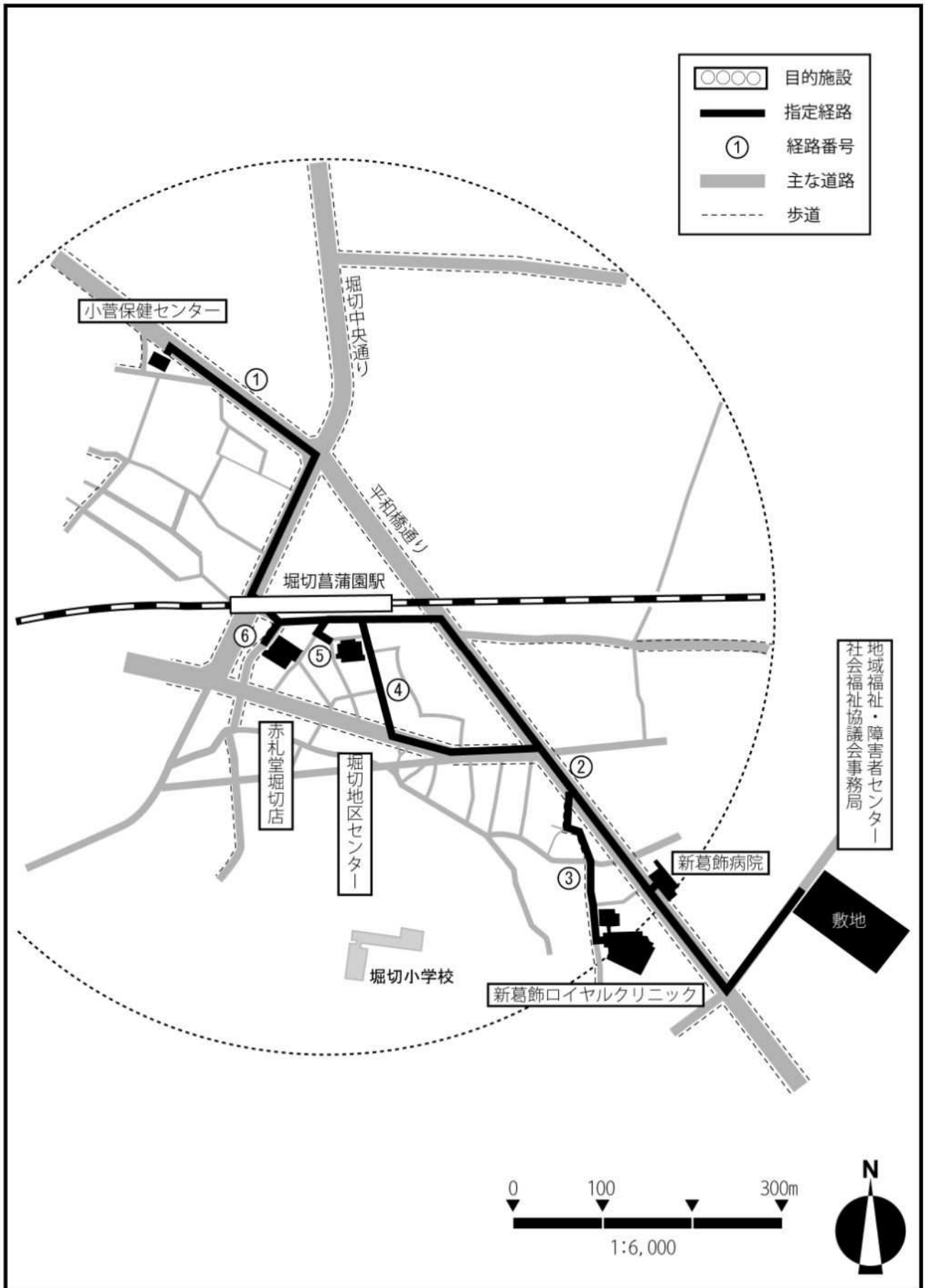
各経路のうち、歩道設置の道路は、歩道部分を指定経路とし、段差の解消、勾配の緩和、歩道上障害物の抑制、誘導ブロックの敷設などに努める。

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「地域福祉・障害者センター・社会福祉協議会事務局」に至る は、とくに、交通バリアフリーに努める。

と ~ 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、交通バリアフリーに努める。

図 6-2-4 堀切菖蒲園駅圏における指定経路



4 . お花茶屋駅圏

4 - 1 . 基本的な方針

お花茶屋駅のバリアフリーは進み、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。

そのなかで駅前であって歩道のない「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。

4 - 2 . 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

(1) 駅

基本的な交通バリアフリーは、下表に示す通りである。

表 6-2-4 お花茶屋駅の交通バリアフリーの現状と今後の予定

	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 (上りホーム) (改札外)	車いす対応 (下りホーム)	車いす対応 (+オ対応)	可動式で 拡幅	あり	
今後	-	-	-	-	-	段鼻明度化 H17 度実施

注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

(2) 指定経路

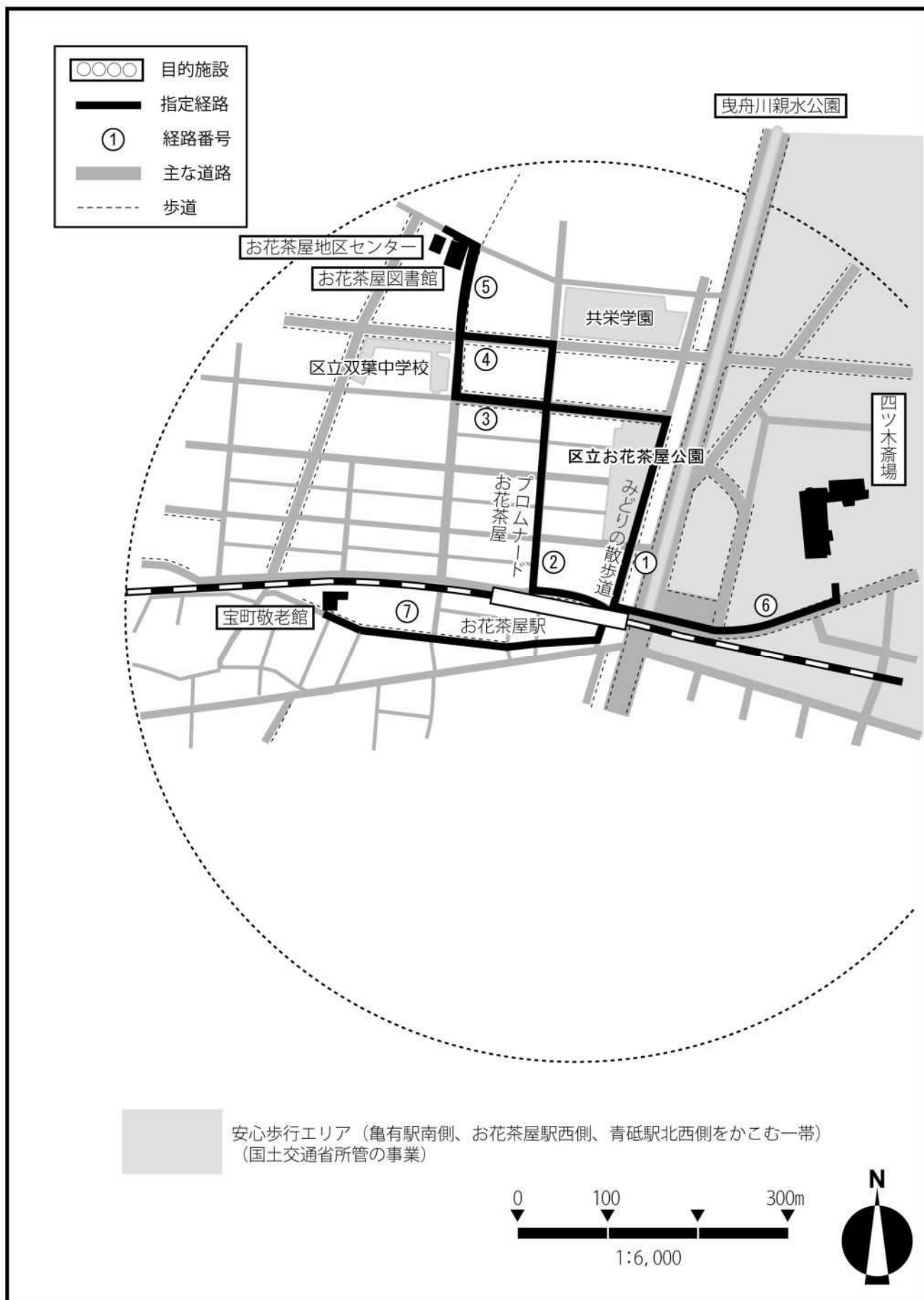
次ページに示す ~ を指定経路とする。交通バリアフリー推進方策は以下の通りである。

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 6-2-5 お花茶屋駅圏における指定経路



5 . 青砥駅圏

5 - 1 . 基本的な方針

本構想においては、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移動円滑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 1 km)。

このため、駅舎のバリアフリーが進んでいる青砥駅にあっては、京成立石駅が交通バリアフリーされるまでは、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交通バリアフリーしていくことに努める。

5 - 2 . 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

(1) 駅

基本的な交通バリアフリーは、下表に示す通りである。

表 5-2-5 青砥駅の交通バリアフリーの現状と今後の予定

	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	
今後	-	-	-	-	-	段鼻明度化 H17 度実施

注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

(2) 指定経路

次ページに示す ~ を指定経路とする。交通バリアフリー推進方策は以下の通りである。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、と と 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。

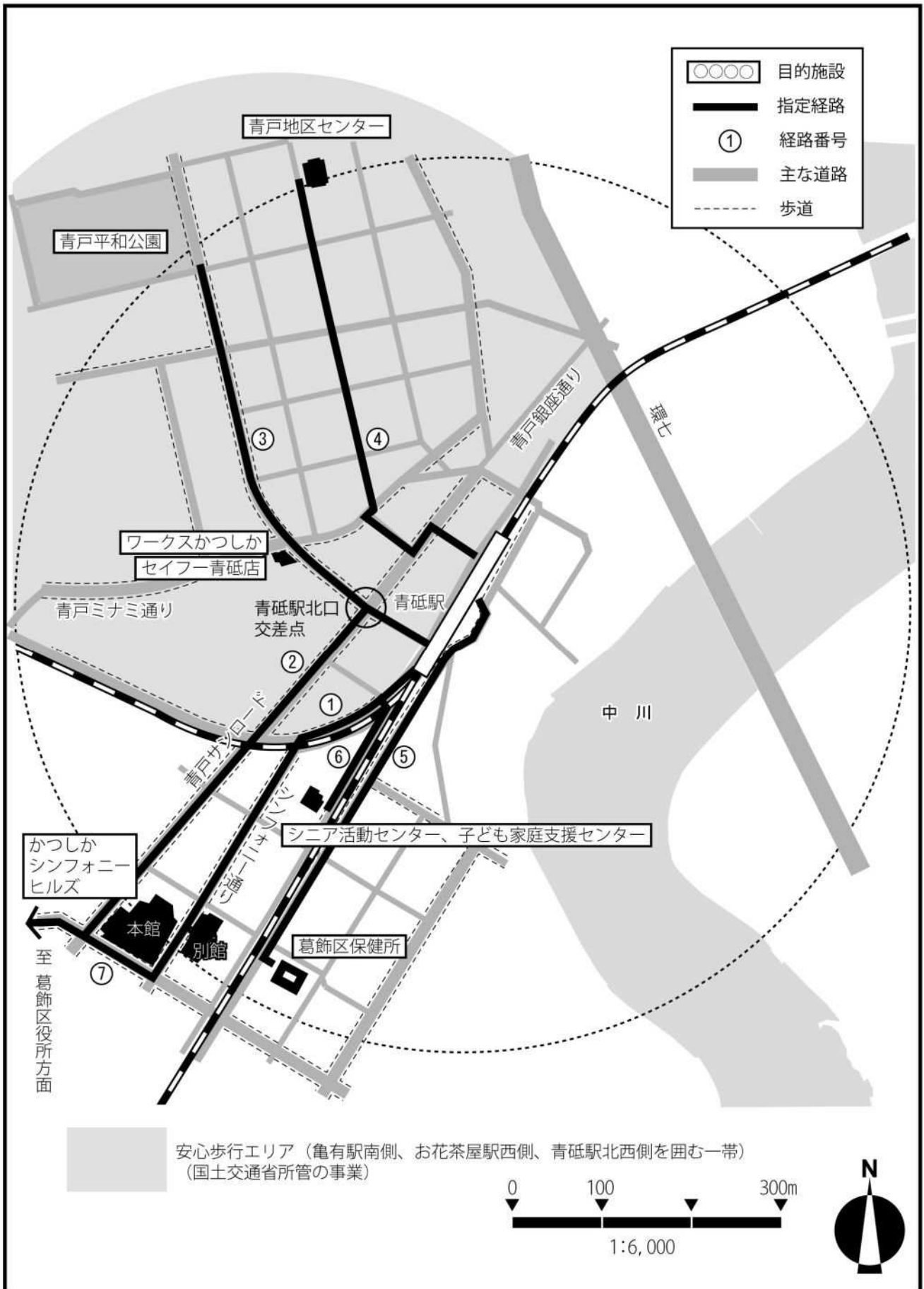
各経路のうち、歩道設置の道路は、歩道部分を指定経路とし、段差の解消、勾配の緩和、歩道上障害物の抑制、誘導ブロックの敷設などに努める。

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 と と の交通バリアフリーに努める。

または 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 6-2-6 青砥駅圏における指定経路



6 . 高砂駅圏

6 - 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。

6 - 2 . 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

(1) 駅

基本的な交通バリアフリーは、下表に示す通りである。

表 6-2-6 京成高砂駅の交通バリアフリーの現状と今後の予定

	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)	通常 (60cm)	あり	
今後	-	-	-	機器の更新時に併せて実施予定	-	段鼻明度化 H17 度実施

注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

(2) 指定経路

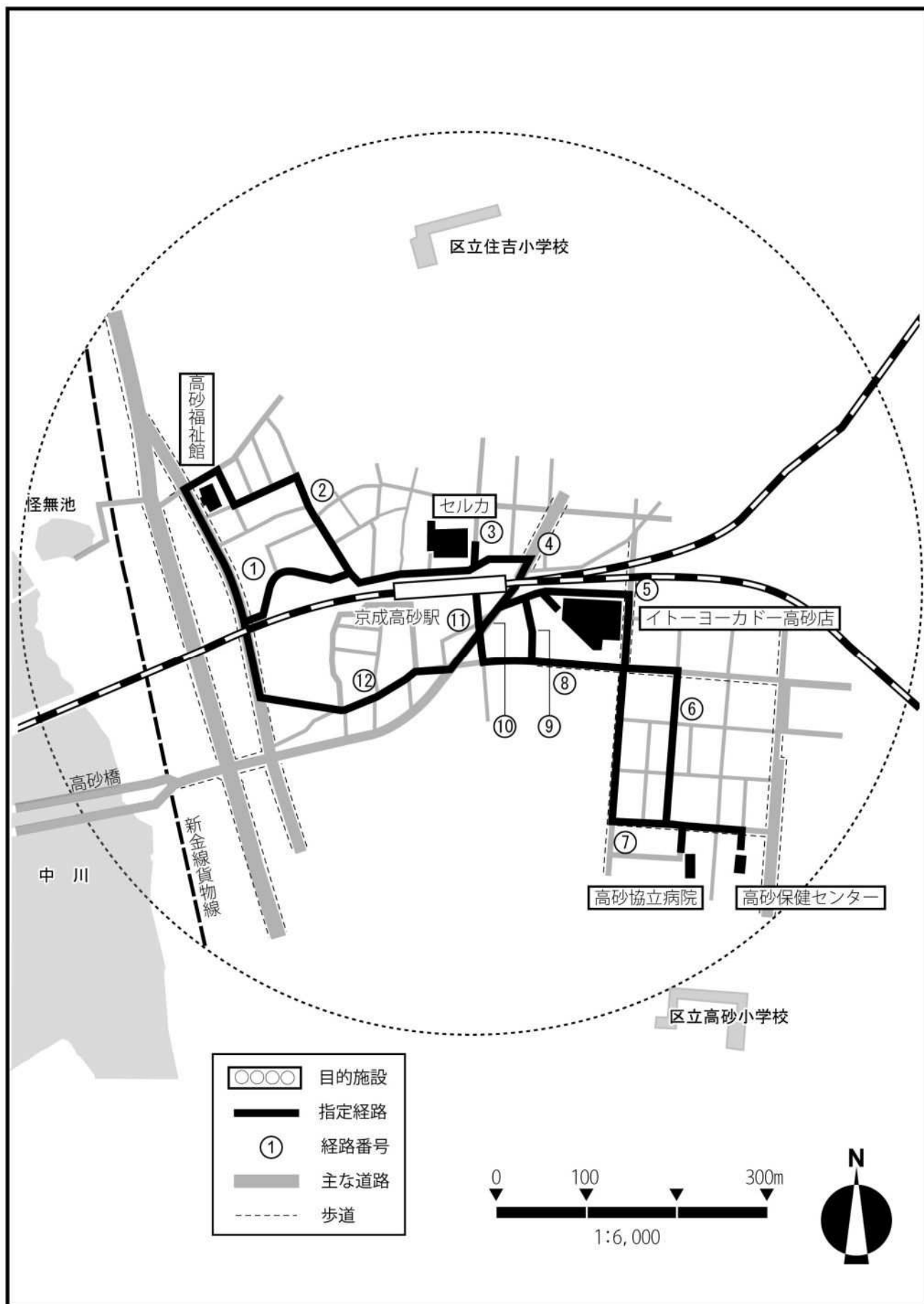
次ページに示す ~ を指定経路とする。交通バリアフリー推進方策は以下の通りである。

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、早急な交通バリアフリー対策を図る。

図6-2-7 高砂駅圏における指定経路



7 . 四ツ木駅圏

7 - 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「東四ツ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。

7 - 2 . 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

(1) 駅

基本的な交通バリアフリーは、下表に示す通りである。

表6-2-7 四ツ木駅の交通バリアフリーの現状と今後の予定

	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	車いす対応	車いす対応 (+オ対応)	拡幅	あり	
今後	車いす対応 H22 度迄予定	-	-	-	-	段鼻明度化 H17 度実施

注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

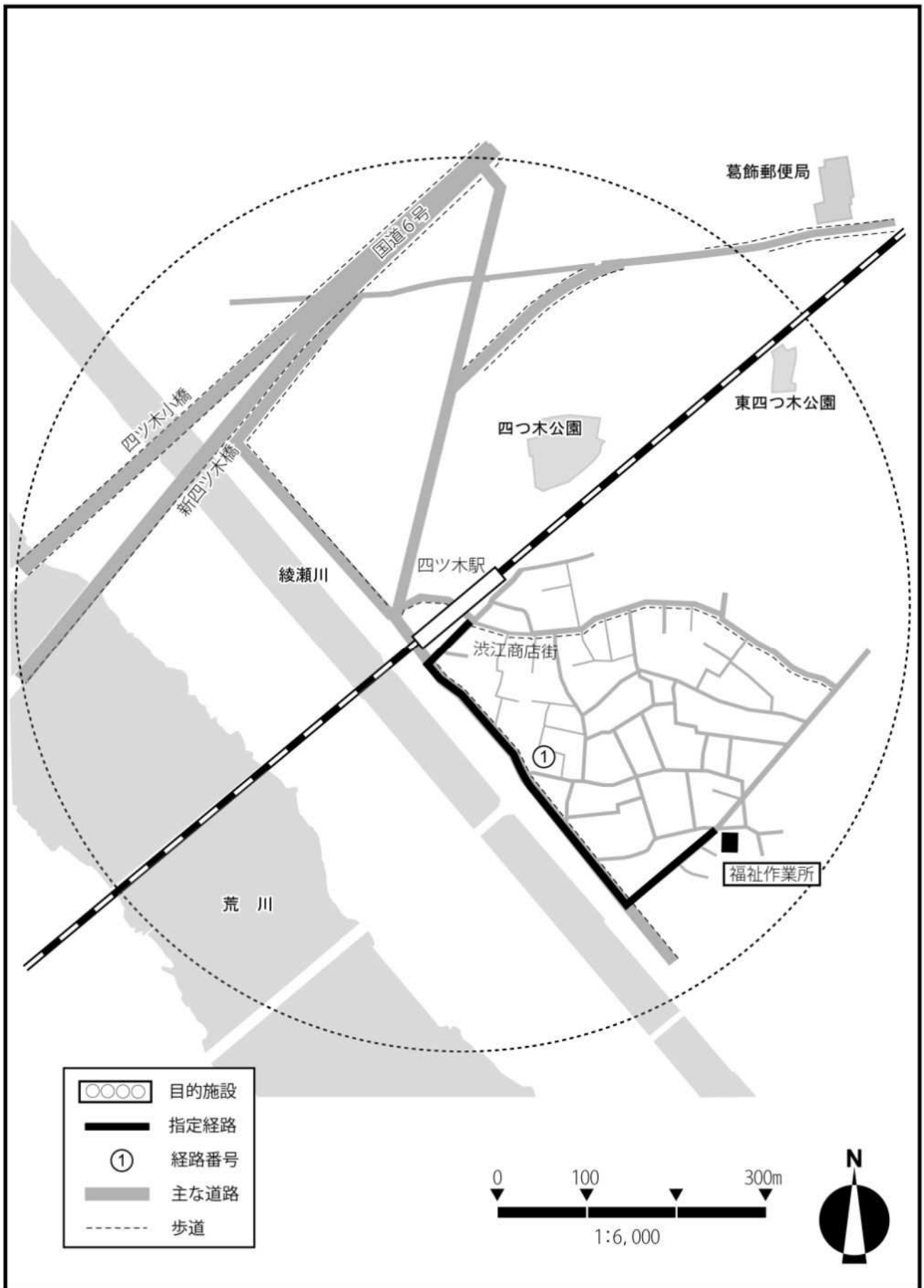
(2) 指定経路

次ページに示す を指定経路とする。交通バリアフリー推進方策は以下の通りである。

当該経路のうち、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。

当該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6-2-8 四ツ木駅圏における指定経路



8 . 柴又・新柴又駅圏

8 - 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交通バリアフリーを推進する。

8 - 2 . 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

(1) 駅

基本的な交通バリアフリーは、下表に示す通りである。

なお新柴又駅は、一日の利用者が5,000人に満たないため個別の検討事項は位置づけないが、交通バリアフリー法の主旨に照らし、また日常の利用者からの要望を踏まえ、可能な限り交通バリアフリーに努める。

表 6-2-8 柴又駅の交通バリアフリーの現状と今後の予定

	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	- (スロープ有)	-	車いす対応 (+オ対応)	可動式で 拡幅	あり	
今後	-	-	-	-	-	段鼻明度化 H17 度実施

注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

表 6-2-9 新柴又駅の交通バリアフリーの現状と今後の予定

	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	なし	非対応 (昇りのみ)	車いす対応	通常 (60cm)	あり (白色)	

(2) 指定経路

次ページに示す ~ を指定経路とする。交通バリアフリー推進方策は以下の通りである。

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。

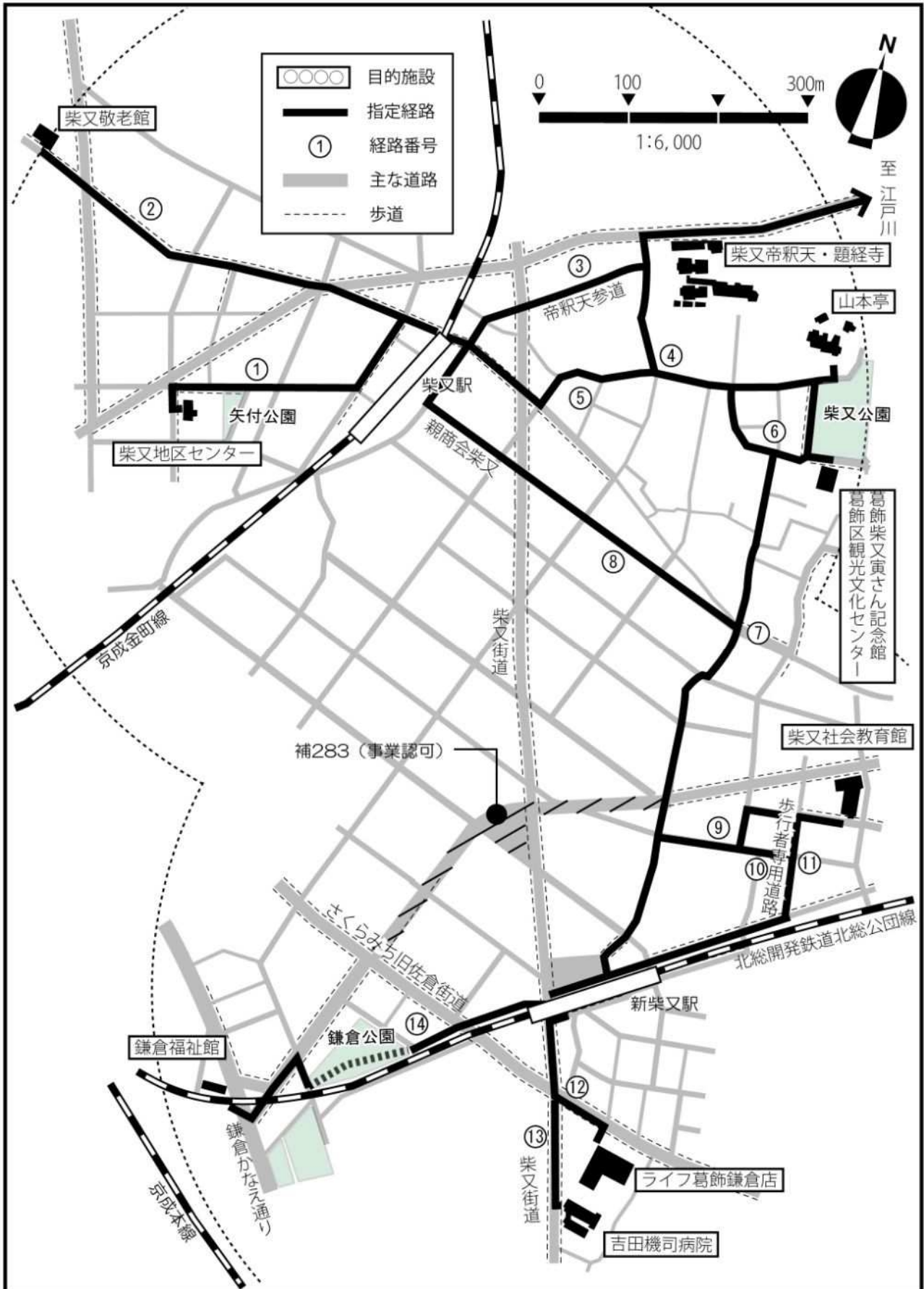
各経路のうち歩道のない道路は、視覚的または物理的な歩行空間の確保、段差の解消、勾配の緩和、歩行空間上の障害物の抑制などに努める。また必要に応じて誘導ブロックの敷設を検討する。

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検討する。

両駅周辺を結ぶ と 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交通バリアフリーにも努める。

図6-2-9 柴又・新柴又駅圏における指定経路



・バリアフリー化の推進にむけて

今回作成した岳飾区交通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。

バリアフリー事業の実施に向けての取り組み

1) 特定事業計画の速やかな作成と事業実施

鉄道事業者、道路事業者等は、岳飾区交通バリアフリー基本構想に基づいて、事業計画を作成し、平成22年までにバリアフリー化を実施することとなっている。そのため、基本構想策定後、速やかに各関係事業者・管理者等に特定事業計画の作成を依頼し、事業化を図っていくよう要請する。

さらに、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、できるところから適宜実施するよう求める。

2) 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、京成立石駅圏以外の8駅圏域についても、交通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。

3) 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。

4) 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係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。

区民との協働によるバリアフリー環境の整備

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。

検討体制

葛飾区交通バリアフリー基本構想策定協議会設置要綱

平成17年 7月25日

17葛都調第 223号

区 長 決 裁

(設置目的)

第1条 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(平成12年法律第68号)第6条に基づき、葛飾区が同条の基本的な構想(以下「基本構想」という。)を策定するに当たり、関係する公共交通事業者、道路管理者、東京都公安委員会及び区民等から幅広い意見を反映させることを目的として、葛飾区交通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。

(協議等事項)

第2条 協議会は、次の各号に掲げる事項について協議を行う。

- (1) 葛飾区交通バリアフリー基本構想策定に関すること
- (2) その他交通バリアフリーに関すること

(構成)

第3条 協議会は、区長が委嘱する次に掲げる委員をもって組織する。

- | | |
|-------------------|-------|
| (1) 学識経験者 | 1人 |
| (2) 関係行政機関 | 3人以内 |
| (3) 区内関係団体を代表するもの | 10人以内 |
| (4) 公安委員会 | 2人以内 |
| (5) 道路管理者 | 3人以内 |
| (6) 交通事業者 | 9人以内 |
| (7) 区職員 | 12人以内 |

(任期)

第4条 委員の任期は、この要綱の施行の日から葛飾区交通バリアフリー基本構想の策定の日までとする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長1名及び副会長1名を置く。

- 2 会長は、学識経験者をもって充てる。
- 3 副会長は、都市整備部長をもって充てる。
- 4 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会は、会長が召集する。

- 2 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、意見を聴き、又は委員以外の者から資料の提出を求めることができる。
- 3 協議会には、委員の一部をもって、調整のための会議を設置することができる。

(庶務)

第7条 協議会の事務局は、都市整備部街づくり調整課に置く。

(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て必要な事項は、会長が定める。

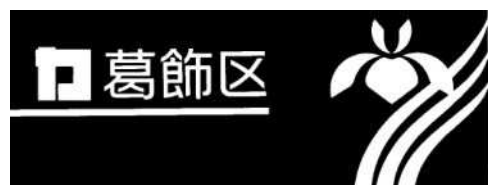
付 則

この要綱は、平成17年8月4日から施行する。

葛飾区交通バリアフリー基本構想策定協議会 委員名簿

区 分	所 属	備 考
学識経験者	兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所	(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課長	
	都市整備局都市基盤部交通企画課長	
社福	葛飾区社会福祉協議会事務局次長	
高齢者団体	葛飾区高齢者クラブ連合会体育部長	
障害者団体	葛飾区障害者福祉連合会会長	
	葛飾区視覚障害者福祉協会副会長	
	葛飾区肢体不自由児者父母の会副会長	
	身体障害者団体 福陽会会長	
区民	葛飾区自治町会連合会会計	
商店街	葛飾区商店街連合会会長	
交通管理者	葛飾警察署交通課長	
	亀有警察署交通課長	
国道管理者	国土交通省東京国道事務所交通対策課長	
都道管理者	東京都建設局第五建設事務所補修課長	
鉄道事業者	京成電鉄株鉄道本部計画管理部 課長	
	JR 東日本東京支社総務部企画室企画調整課長	
	JR 東日本千葉支社企画室長	
バス事業者	京成バス株企画部企画課長	
	京成タウンバス株常務取締役	
	東武バスセントラル株運輸統括部取締役部長	
	東京都交通局自動車部計画課副参事	
葛飾区	葛飾区都市整備部長 都市整備部街づくり調整課長 道路維持課長 福祉部福祉管理課長 地域振興部地域振興課長 政策経営部企画課長	(副会長)

事務局 都市整備部街づくり調整課街づくり計画担当課長
土木施設計画担当係係長
委託会社 株式会社アルメック



葛飾区交通バリアフリー基本構想

平成18年5月発行

発行：葛飾区

葛飾区立石5 - 13 - 1

電話 03 - 3695 - 1111 (代表)

編集：葛飾区都市整備部街づくり調整課