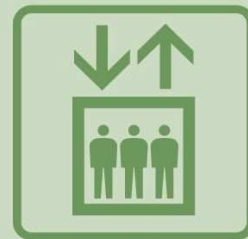


葛飾区 交通バリアフリー 基本構想

概要版

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考え方をまとめた「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ー - 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
・ 交通バリアフリーの目標の設定	4
・ 金町駅圏の移動円滑化基本構想	6
・ 京成立石駅圏の移動円滑化基本構想	10
・ 重点整備地区以外の駅圏の交通バリアフリー推進方策	14
・ バリアフリー化の推進にむけて	20

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。

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、

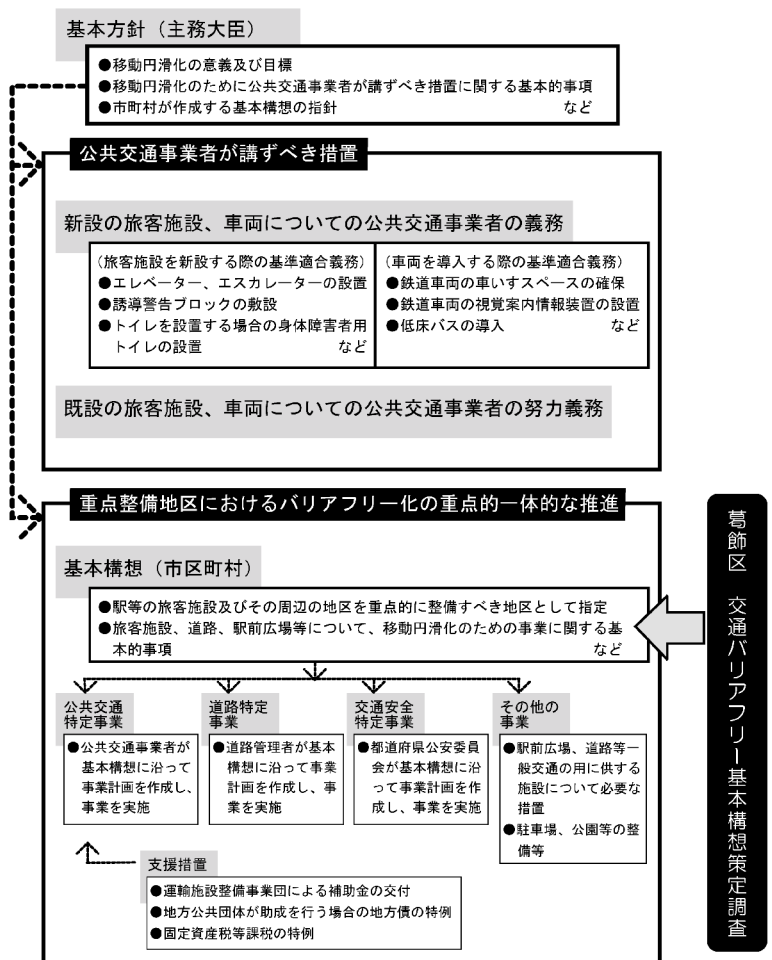
公共交通事業者が、駅などの旅客施設や車両等の構造・設備のバリアフリー化を推進

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。

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。

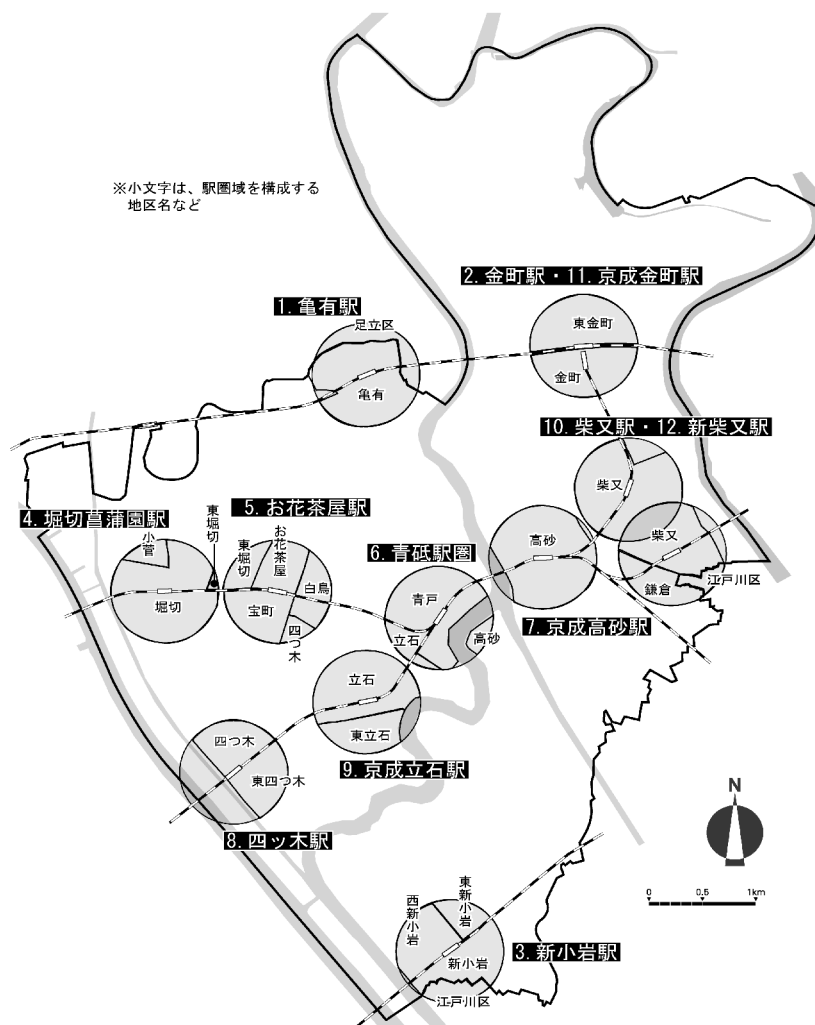
なお、基本構想が策定されると、公共交通事業者、道路管理者、都道府県公安委員会等は、基本構想に基づいてそれぞれ具体的な事業計画を作成し、原則として平成 22 年（2010 年）までにバリアフリー化のための事業を実施する。



1 - 3 対象とする区内の12駅・10駅圏域

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。



2. 交通バリアフリー基本構想策定の経過

2 - 1 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などを示していた。

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。

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。

2 - 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、検討を行っている。

表 1-1 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

2 - 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。
実施概要・結果の詳細は、資料編を参照

表 1-2 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

1. 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

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) 金町駅圏域、立石駅圏域
- 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。

3 - 1 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。

- 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 - 2 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、3-1 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 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

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 - 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。

1. 金町駅圏の移動円滑化基本構想

1. 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
「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。

J R 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、J R 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。

2. 重点整備地区の設定

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。また、これら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（特定経路と準特定経路）を定めた。

特定経路

交通バリアフリー法に基づいて、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。

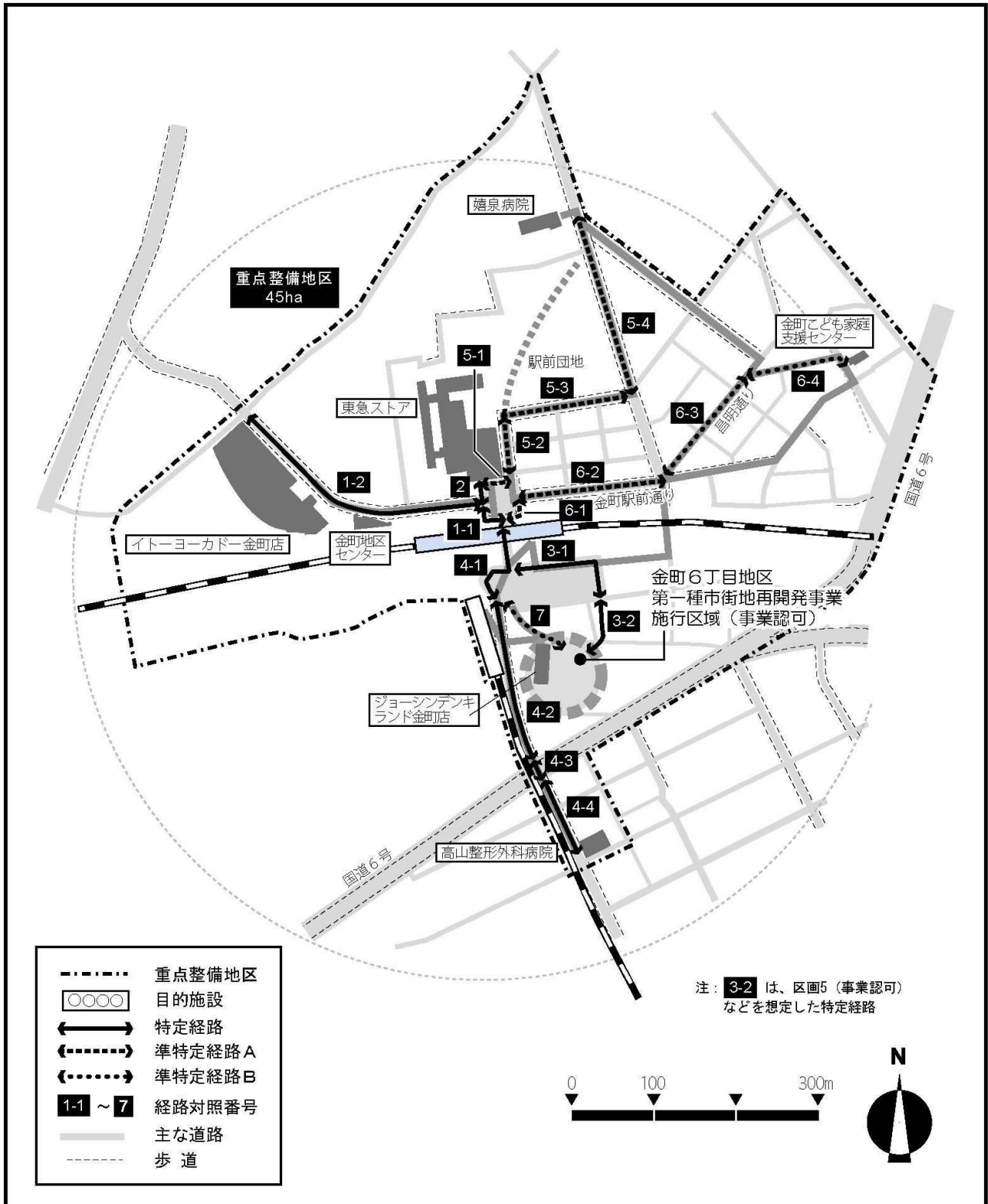
この準特定経路には、歩道が設置されているが一部有効幅員が確保できない経路のほか、歩道が設置されていない経路も含まれている。また、駅からの距離や目的施設の利用意向（平成 16 年度基礎調査参照）からみて、整備の優先度にも若干の差がみられる。

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 3-1 重点整備地区と特定経路等



3. 実施すべき特定事業等

	事業者	箇所	特定事業内容
公共交通特定事業	JR 東日本	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。
	京成電鉄	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
	関連バス会社	金町駅南口駅広	(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
	道路特定事業	区	1-1
1-2			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
2			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
3-1、 4-1			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
3-2			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
東京国道		4-3	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
道路特定事業に準ずる事業	区	準特定経路A(5-1・2・3・4, 6-1・2)	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 (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)
		5-2	歩行空間の確保を図る
		5-4	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(6-3・4, 7)	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 (準特定経路A以外の経路は準特定経路Bとした)

特定事業 交通安全	公安委員会	4 - 3	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
		5 - 3	違法駐車継続的な取締り強化を図る
その他の事業	区と関係業者等調整を図りながら、進める		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、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

4. 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

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

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。

1. 京成立石駅圏の移動円滑化基本構想

1. 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。

2. 重点整備地区の設定

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。また、これら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（特定経路と準特定経路）を定めた。

特定経路

交通バリアフリー法に基づいて、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。

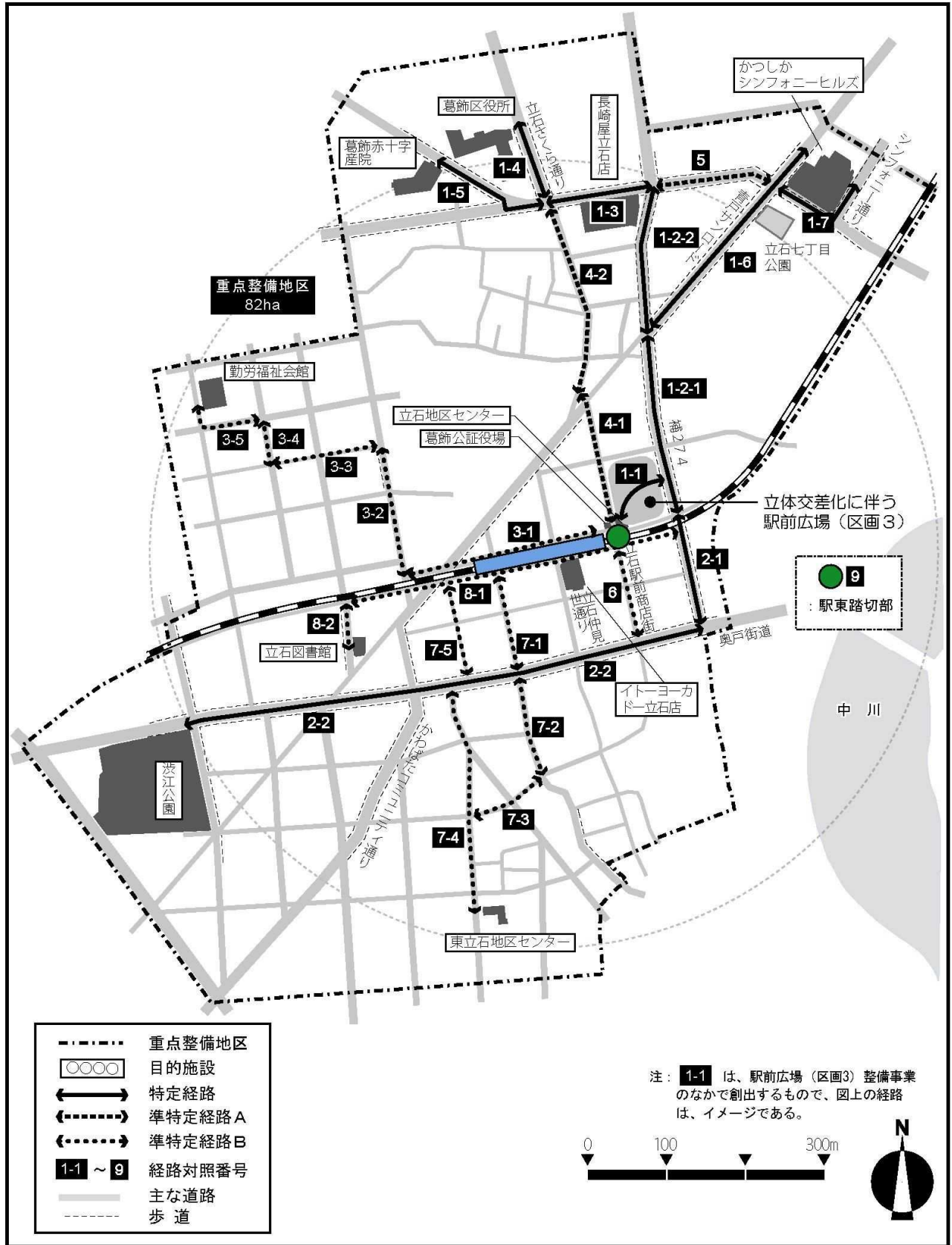
この準特定経路には、歩道が設置されているが一部有効幅員が確保できない経路のほか、歩道が設置されていない経路も含まれている。また、駅からの距離や目的施設の利用意向（平成16年度基礎調査参照）からみて、整備の優先度にも若干の差がみられる。

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 4-1 重点整備地区と特定経路等



3. 実施すべき特定事業等

	事業者	箇所	特定事業内容
公共交通特定事業	京成電鉄	京成立石駅（現駅舎）	（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 （平成18年度予定）仮駅舎までの当面の対策として、葛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
		京成立石駅（新駅舎）	（現在実施中の連続立体事業にあわせ実施） 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、葛飾区等とも調整し、できる限りバリアフリー対応を図っていくものとする。）
	関連バス会社		（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実施 （継続事業） ノンステップバスの一層の導入
道路特定事業	区	1 - 1	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
		1 - 2 - 1	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
		1 - 5	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
		1 - 6	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
		1 - 7	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
		2 - 1	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
	都五建	2 - 2	路面のインターロッキング等の不陸の解消などを図る
道路特定事業に準ずる事業	区	準特定経路A （4 - 1・2, 5）	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 （駅から「葛飾区役所」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）
		4 - 1	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
		4 - 2	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	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 （準特定経路A以外の経路は準特定経路Bとした）
		3 - 1 8 - 1	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

		3 - 2	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
		3 - 3	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
		7 - 1	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
交通安全特 定事業	公安委 員会	2 - 2	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 / 違法駐車継続的な取締り強化を図る
		4 - 2	違法駐車継続的な取締り強化を図る
その他の事業	区 区と 関係 事業者 等調整 を図り ながら、 進める		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 / 道路と民地の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、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

5. 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。

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を醸成していく。

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

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 5-1 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、次ページ以降に示す通りである。

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。

表 5-2 各駅の基本的な交通バリアフリー

		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
亀有駅	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
新小岩駅	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
堀切 菖蒲園駅	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
お花茶屋駅	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
青砥駅	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
高砂駅	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
四ツ木駅	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
柴又駅	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
新柴又駅	現状	なし	非対応 (昇りのみ)	車いす対応	通常 (60cm)	あり (白色)	
	今後	-	-	-	-	-	

注：トイレの欄の“オ”は、オストメイト

注： 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。

上記以外で、各駅における特質すべき事項は、下記のとおりである。

1. 亀有駅圏 ベビーベッド/ベビーチェア設置に努める。
2. 新小岩駅圏 階段手すりの点字設置に努める。
8. 柴又・新柴又駅圏 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。

1. 亀有駅圏

1. 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

右図に示す ~ を指定経路とする。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。

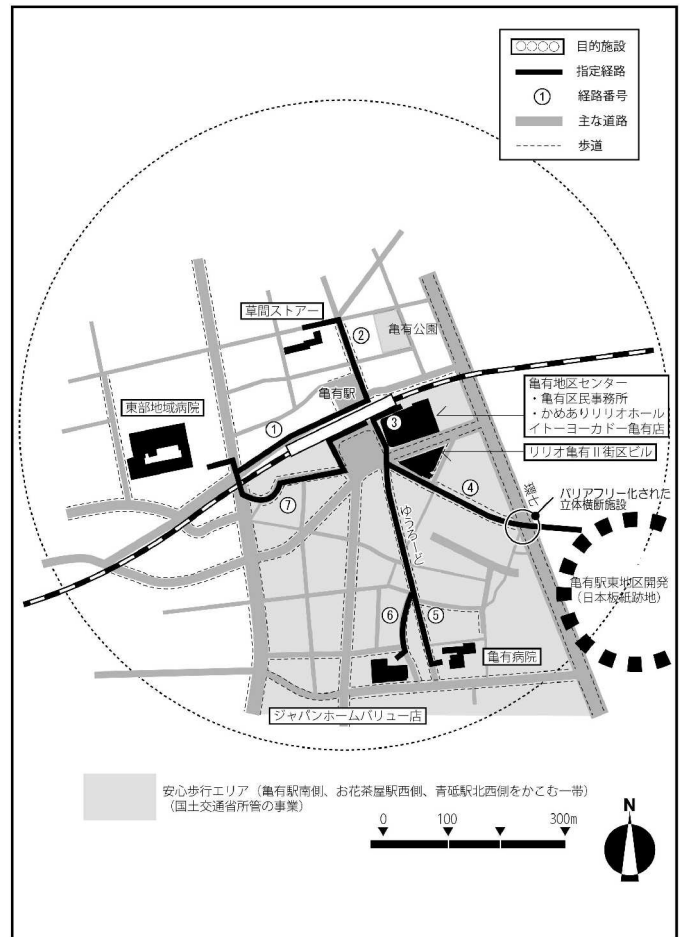
各経路のうち歩道のない道路は、視覚的または物理的な歩行空間の確保、段差の解消、勾配の緩和、歩行空間上の障害物の抑制などに努める。また必要に応じて誘導ブロックの敷設を検討する

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、バリアフリー化された立体横断施設を設置する。

亀有駅圏における指定経路



2. 新小岩駅圏

2. 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

右図に示す ~ を指定経路とする。推進方策は以下の通りである

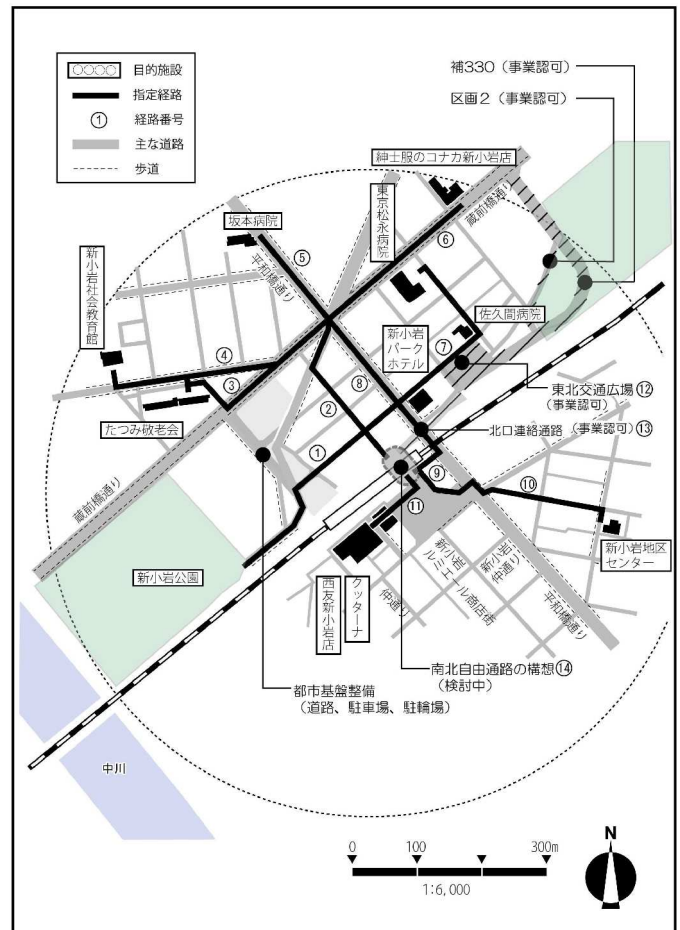
各経路のうち、歩道設置の道路は、歩道部分を指定経路とし、段差の解消、勾配の緩和、歩道上障害物の抑制、誘導ブロックの敷設などに努める。

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。

新小岩駅圏における指定経路



3. 堀切菖蒲園駅圏

3. 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要
 右図に示す ~ を指定経路とする。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、特に、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。

4. お花茶屋駅圏

4. 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

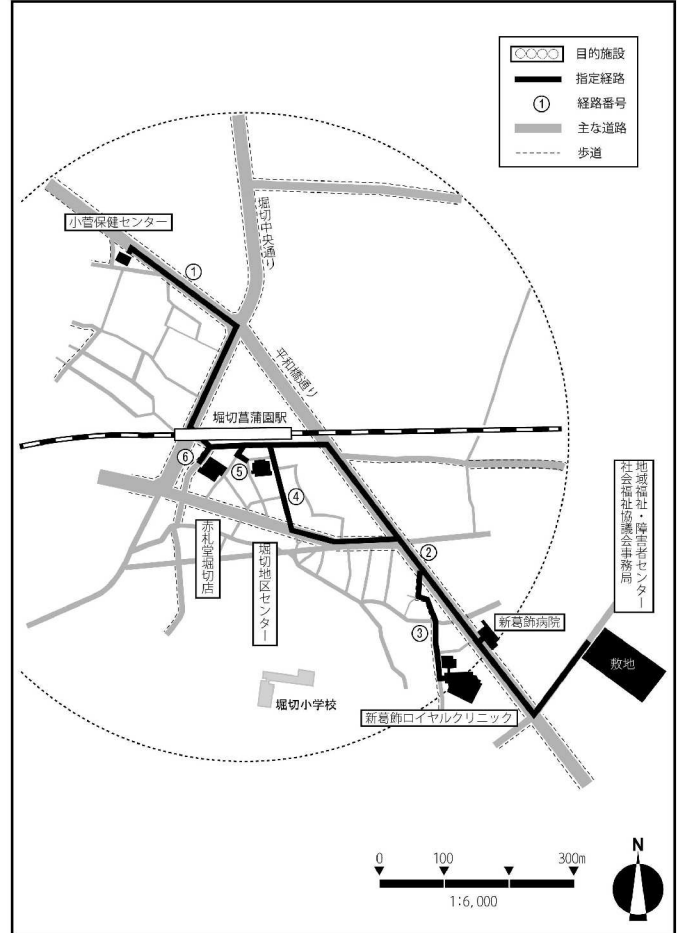
右図に示す ~ を指定経路とする。推進方策は以下の通りである。

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。

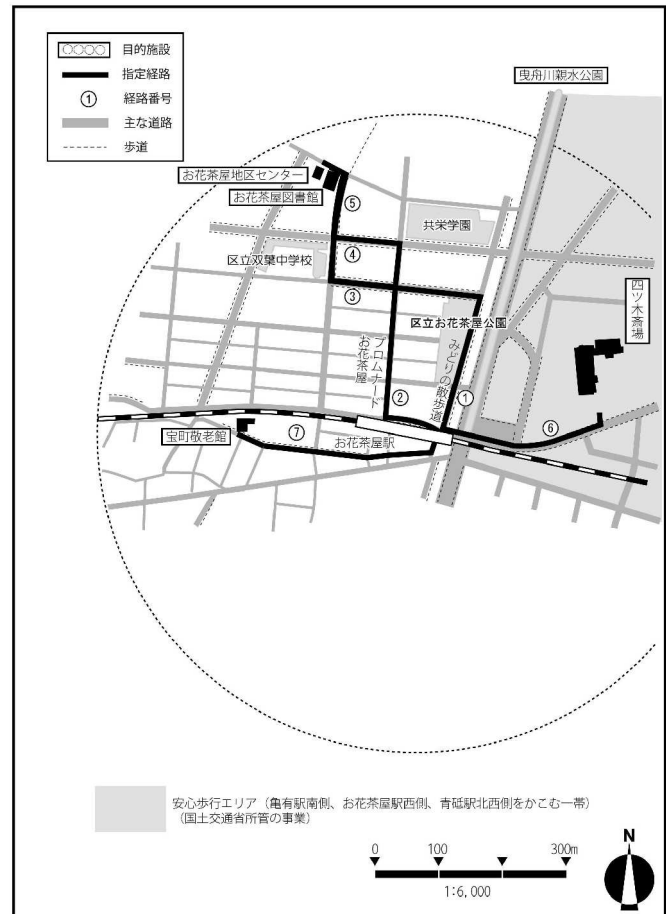
各経路のうち歩道のない道路は、視覚的または物理的な歩行空間の確保、段差の解消、勾配の緩和、歩行空間上の障害物の抑制などに努める。また必要に応じて誘導ブロックの敷設を検討する

「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。

堀切菖蒲園駅圏における指定経路



お花茶屋駅圏における指定経路



5. 青砥駅圏

5. 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

右図に示す ～ を指定経路とする。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。

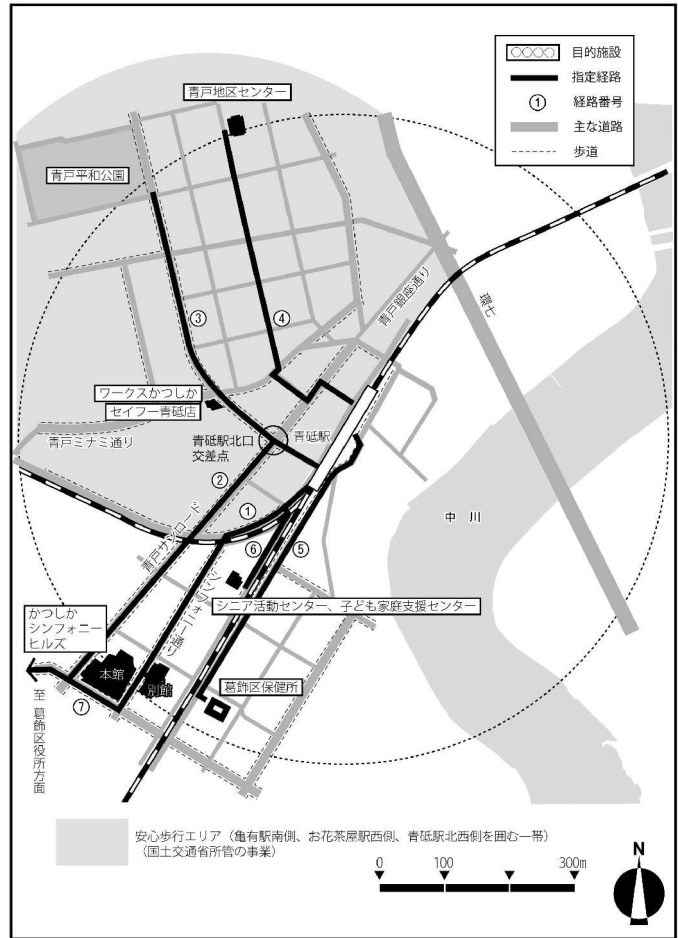
各経路のうち、歩道設置の道路は、歩道部分を指定経路とし、段差の解消、勾配の緩和、歩道上障害物の抑制、誘導ブロックの敷設などに努める。

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。

青砥駅圏における指定経路



6. 高砂駅圏

6. 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

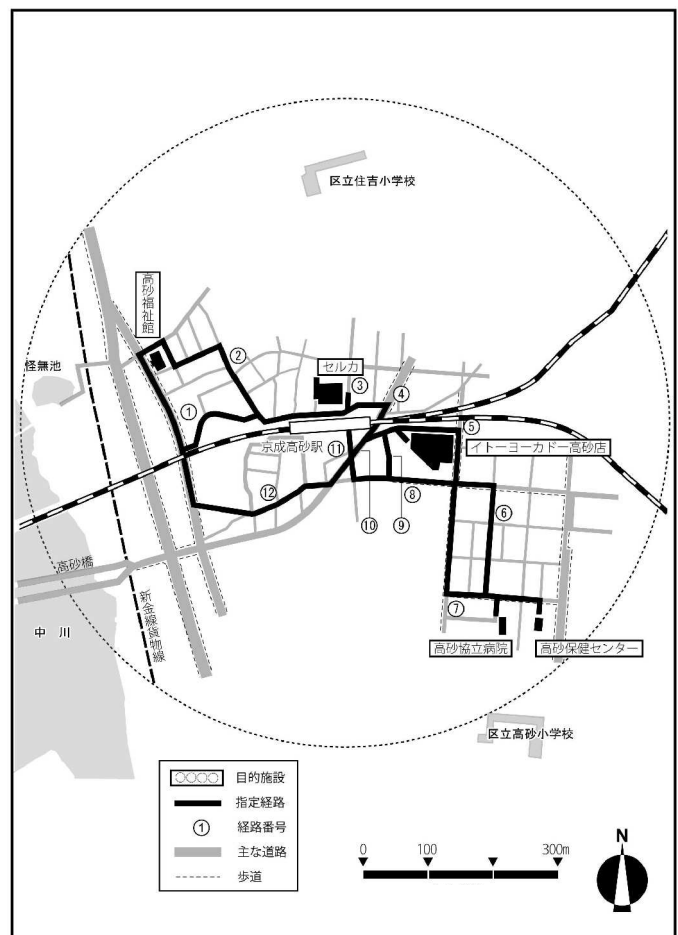
右図に示す ～ を指定経路とする。推進方策は以下の通りである。

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。

高砂駅圏における指定経路



7. 四ツ木駅圏

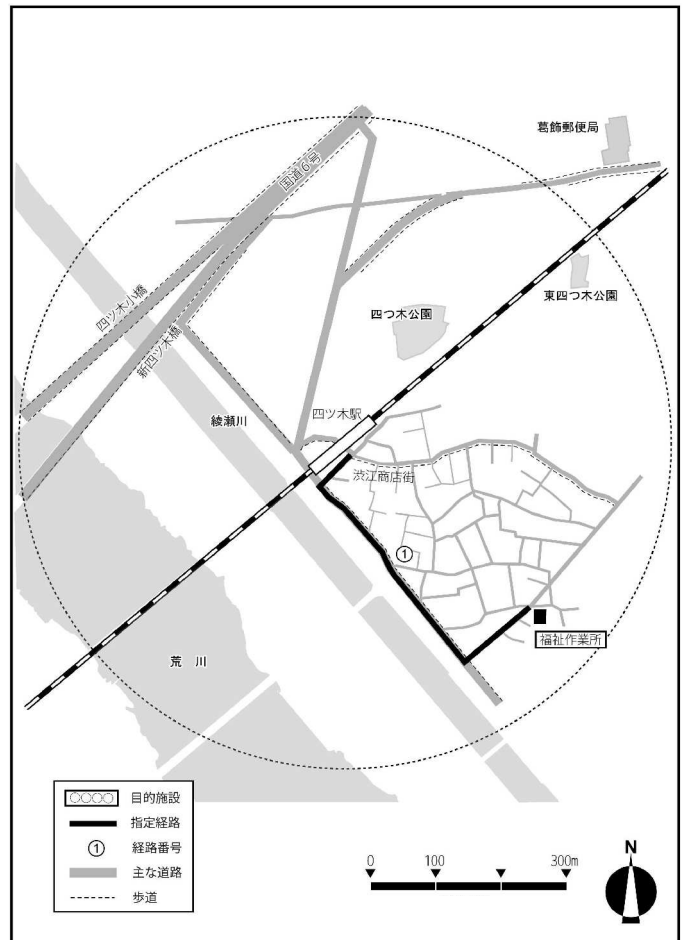
7. 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

右図に示す を指定経路とする。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

四ツ木駅圏における指定経路



8. 柴又・新柴又駅圏

8. 移動円滑化のために積極的に実施する事業概要

右図に示す ~ を指定経路とする。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。

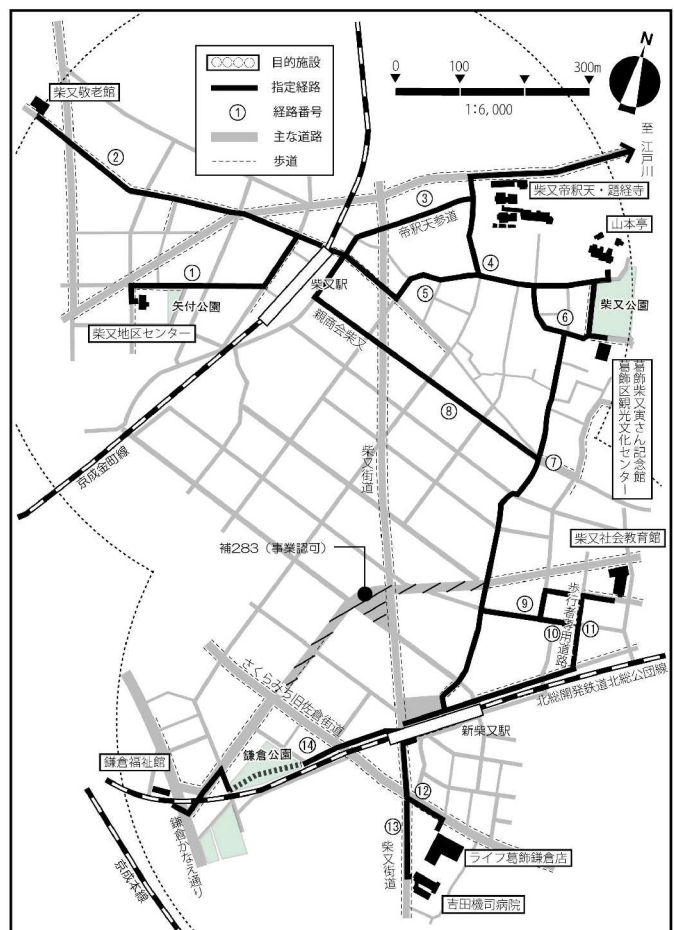
各経路のうち歩道のない道路は、視覚的または物理的な歩行空間の確保、段差の解消、勾配の緩和、歩行空間上の障害物の抑制などに努める。また必要に応じて誘導ブロックの敷設を検討する

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。

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

今回作成した葛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、葛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、実施事業毎に、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。



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