

1

2

3

2. 松戸市交通バリアフリー基本理念

4

5

6

7

8

資料



2. 松戸市交通バリアフリー基本理念

2.1 上位・関連計画等について

本構想に係る各種計画は、以下のとおりである。

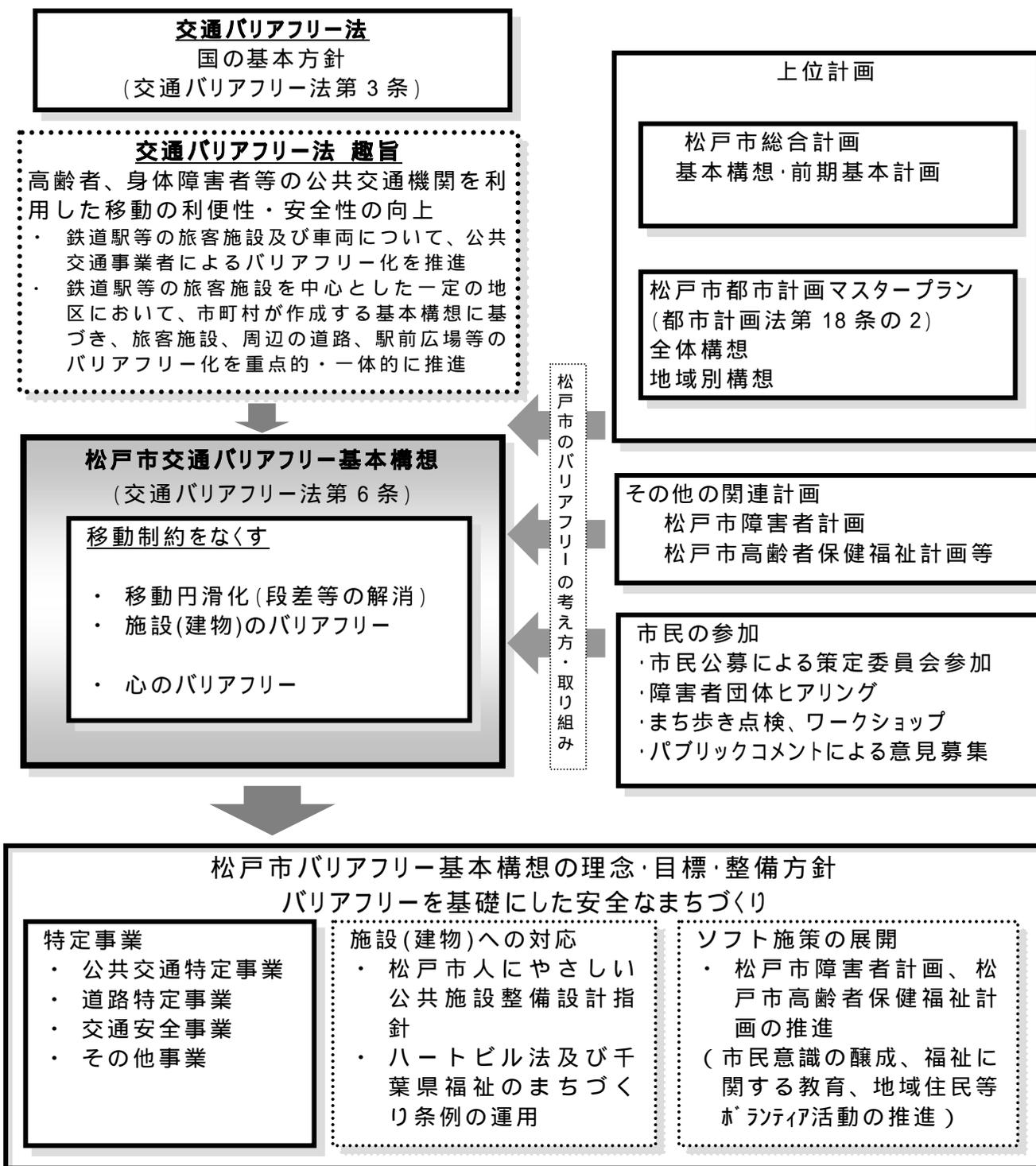


図 2.1 松戸市交通バリアフリー基本構想の位置付け

2.2 基本的な考え方

本構想の内容は、目標年度 平成 22 年（2010 年）までに、重点整備地区内の特定経路等において、交通事業者、道路管理者等の関係者が実施する移動円滑化のための事業の方針等を示すものであり、その計画段階は実施計画に近いものとしている。

ここでは、本構想が対象とする場所と人を示す。

(1) 対象[場所]

松戸市内には、駅が 23 駅あり、乗換え可能な駅等を 1 つの地区とすると 18 地区ある。このうち、構想の策定対象となる法要件（乗降客数が 5,000 人/日以上）を満たす箇所は 20 駅 15 地区である。

構想を策定する対象範囲は、基本方針で駅を中心として概ね徒歩圏 500 ~ 1 km 程度の地区を規定している。よって、松戸市は下図に示す徒歩圏 1 km を採用し、この範囲内の駅舎や駅から周辺施設までの経路を対象とする。

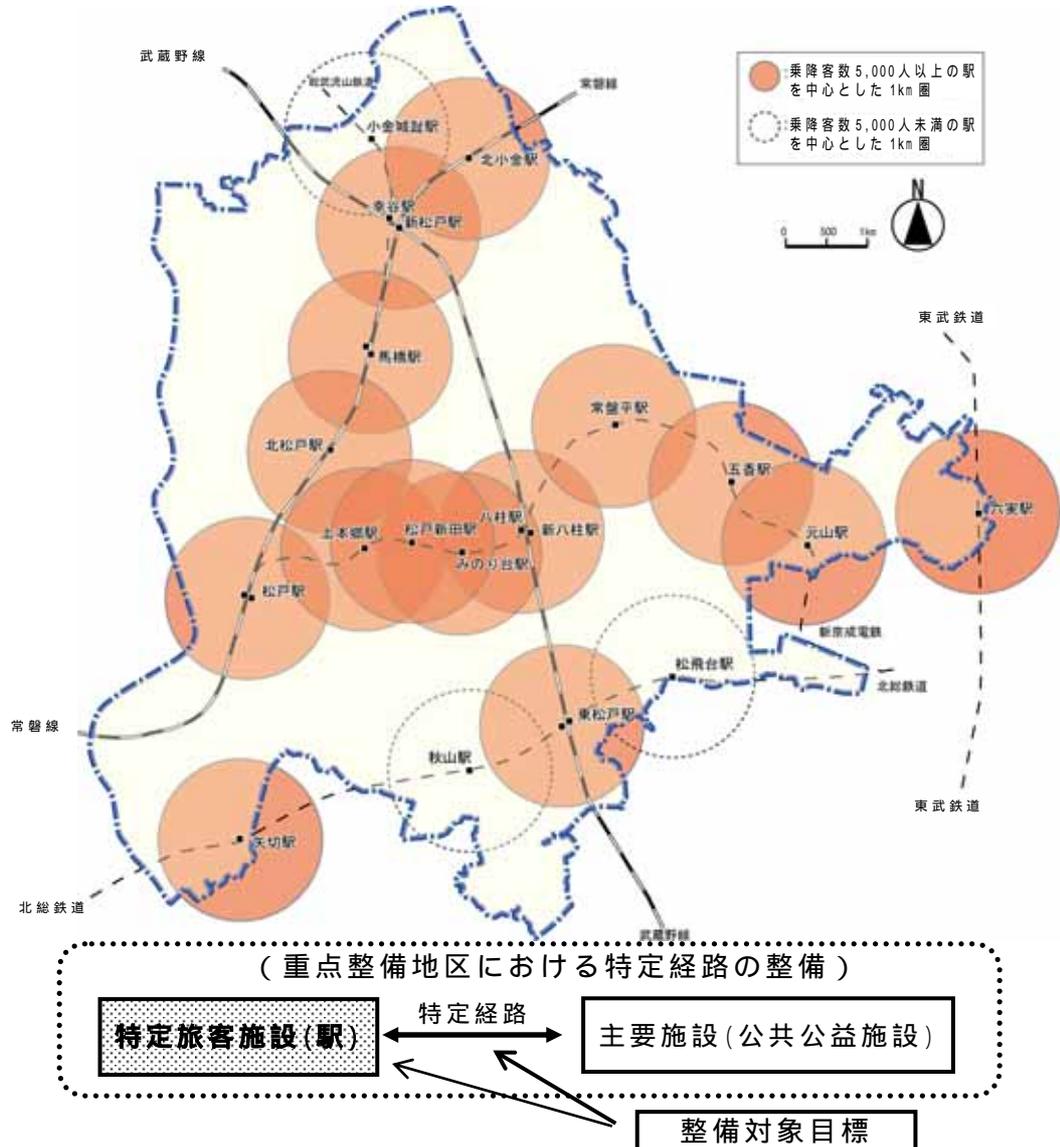


図 2.2 松戸市交通バリアフリー基本構想の対象(場所)



2. 松戸市交通バリアフリー基本理念

表 2.1 乗降客数

地区NO.	駅NO.	事業者名	路線名	駅名	乗降客数(人/日)
					H14年度
1	1	JR東日本	常磐線	松戸	206,366
	2	新京成	新京成線	松戸	112,506
2	3	JR東日本	常磐線	新松戸	76,280
	4	総武流山電鉄	総武流山線	幸谷	7,630
3	5	JR東日本	常磐線	馬橋	54,008
	6	総武流山電鉄	総武流山線	馬橋	6,390
4	7	JR東日本	常磐線	北小金	53,354
5	8	JR東日本	常磐線	北松戸	43,862
6	9	JR東日本	武蔵野線	新八柱	41,258
	10	新京成	新京成線	八柱	40,390
7	11	新京成	新京成線	五香	32,391
8	12	新京成	新京成線	常盤平	18,607
9	13	東武鉄道	野田線	六実	16,436
10	14	新京成	新京成線	元山	18,231
11	15	新京成	新京成線	上本郷	7,120
12	16	新京成	新京成線	みのり台	7,890
13	17	新京成	新京成線	松戸新田	5,264
14	18	JR東日本	武蔵野線	東松戸	18,292
	19	北総鉄道	北総線	東松戸	10,992
15	20	北総鉄道	北総線	矢切	6,340
16	21	北総鉄道	北総線	秋山	3,988
17	22	北総鉄道	北総線	松飛台	3,672
18	23	総武流山電鉄	総武流山線	小金城趾	1,853

(2) 対象【ひと】

本構想においては、交通機関の利用や歩行空間等の外出行動において、何らかのハンディキャップを持っている方を移動制約者とする。

交通バリアフリー法においては、高齢者、身体障害者、一時的移動制約者を主な対象としているが、ノーマライゼーションの理念を市民に理解してもらう上でも、法において主に対象としている方の他に知的障害者、精神障害者、子ども、外国人、子ども連れ(乳幼児連れ、ベビーカー利用等)の方等も障害や一時的移動制約者と位置付け、松戸市内で生活する全ての方を対象として、歩行空間の移動円滑化を検討する。

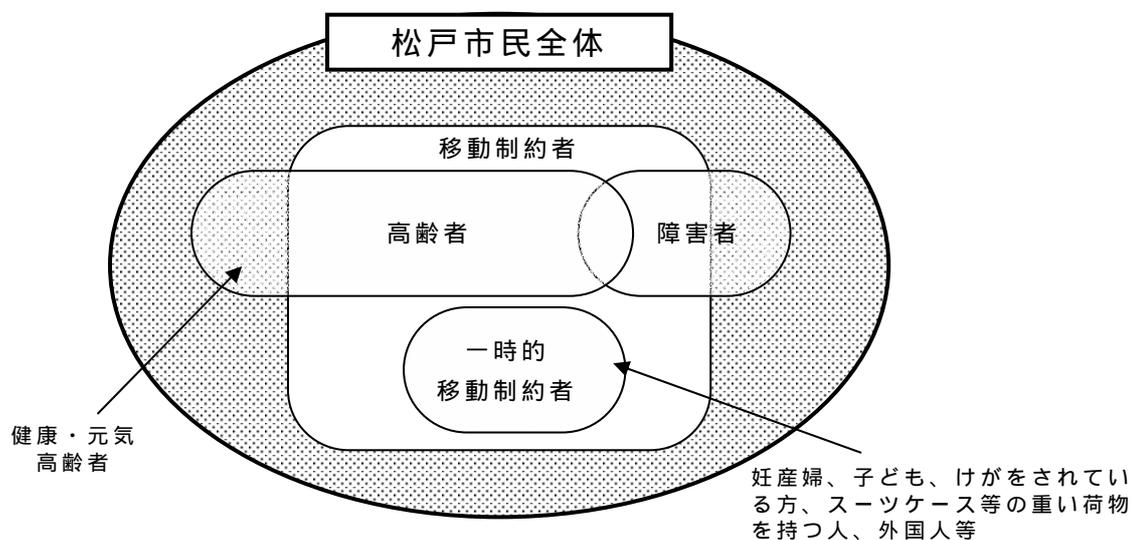


図 2.3 松戸市交通バリアフリー基本構想の対象(人)

2.3 基本理念

(1) 松戸市交通バリアフリー基本構想の基本理念

本構想は、上位計画である総合計画や都市計画マスタープランが目指す都市像及び地域形成達成のための一部門計画の役割を持つものである。

本構想では、「みんなでつくろう バリアのないまち まつど」を基本理念とし、目標の達成を目指す。

< 松戸市交通バリアフリー基本構想 基本理念 >

みんなでつくろう バリアのないまち まつど

基本理念の考え方

みんなでつくろう

松戸市では、これからお年寄りや、様々な国から訪れる人等がますます増えてきます。

一方、まちのなかには「つまずきやすい段差」「すべりやすい路面」「目的地が探しにくい案内」等、まつどを訪れた人にとって、けっして歩きやすい環境にあるとはいえない状況にあります。

わたしたちは、松戸市民ならびに「まつど」へ訪れた人が、安全で安心して歩けるまちをめざし、みんながゆとりを実感できる歩行空間や公共交通機関のバリアフリー化等市民の移動を重視して整備を考えています。

とくに、まちのバリアを作りだす原因の一つである放置自転車や、路上への商品等の陳列等は、市民一人ひとりの小さな気づかひや、少しの思いやりの心で乗り越えられるものです。

したがって、松戸市交通バリアフリー基本構想では、まちなかに思いやりがあふれ、互いに支えあえる地域社会を実現するために、市民、行政、事業者が相互に連携し、みんなでつくっていくことを目指します。

バリアのないまち まつど

これまでも松戸市は、まちづくりの基本方針として「住んでよいまち・訪ねてよいまち まつど」を目指してきました。

この構想は、松戸市のまちづくりの基本方針を“外出したくなるまちを快適に楽しく歩く”ことで具体化させるものです。

そのためには、「バリアのないまち」であることを目標に掲げることとします。

なお、松戸市交通バリアフリー基本構想では、はじめの一步として重点的に取り組むべき地区を定めバリアのないまちを実現するとともに、未来にむけて松戸市全域にバリアのないまちが広がることを目指します。



2.4 目標の設定

本構想の目標は、松戸市の全ての計画において根幹の考え方となる「松戸市総合計画の理念」と交通バリアフリー法の趣旨から、松戸市において求められる交通バリアフリーの将来像を設定するものとした。

(1) 松戸市総合計画の理念の整理

- ・ 人権が尊重されすべての人が安心して暮らせるまち
- ・ 快適な環境の中で人と人が支え合う地域社会のあるまち
- ・ 地球に優しい市民の交流を支える活力と魅力あるまち

(2) 交通バリアフリー法の趣旨の整理

交通バリアフリー法の趣旨は、次の3つに要約することができる。

- ・ 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

バリアフリーによる円滑な移動

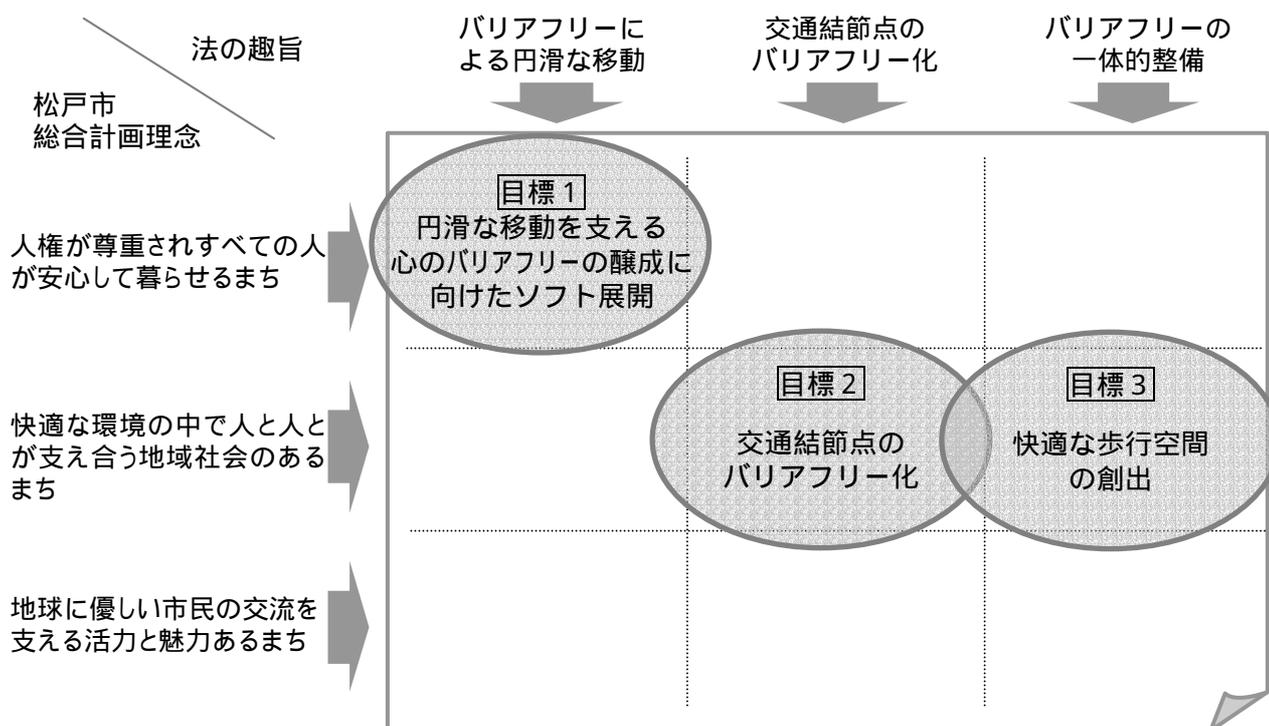
- ・ 旅客施設（鉄道駅）及び車両等についてバリアフリー化を推進

交通結節点のバリアフリー化

- ・ 旅客施設（鉄道駅）を中心とした一定の地区における旅客施設、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

バリアフリーの一体的整備

(3) 目標の設定



2.5 目標に基づく整備方針

前項で定めた目標に基づき整備方針を設定する。

今後、この整備方針を踏まえ、道路管理者、公安委員会、公共交通事業者等と協議を進め、設定された重点整備地区内において重点的・一体的なバリアフリー化の実現を目指し、事業を具体化するものである。

目標 1：円滑な移動を支える心のバリアフリーの醸成に向けたソフトの展開

方向性：重点整備地区内のバリアフリー化を推進し、ハード整備の側面としてソフト施策はもとより、この整備を生かすため、人が行動したことによるバリアの発生の防止や市民がお互いに思いやりや助け合いの意識を高めるソフトの展開を図る。

交通バリアフリー基本構想におけるソフト展開の方向性
重点整備地区内の道路不法占拠の防止強化
重点整備地区内の違法駐車、放置自転車の防止
バリアフリー情報の提供、PR (バリアフリーマップ、広報、その他メディア等の活用)
ノーマライゼーションの基本理念の普及

内容：重点整備地区内において商品や看板類の道路不法占拠の防止強化、違法駐車や放置自転車等の防止強化を図り、歩行者の円滑な通行を確保する。

歩道に商品等の荷物や放置自転車があると、段差解消や誘導ブロック等による重点整備地区のバリアフリー化が有効に機能しない。

したがって、歩行空間の移動円滑化が図られるためには、違法駐車や放置自転車の防止等、市民一人ひとりが担う役割を理解し、モラルやマナーの向上を図るためのソフト面の展開が必要である。

「広報まつど」等を通じ、ノーマライゼーションの基本理念の普及に努めていく。これにより、市民の1人ひとりの迷惑行動を抑制し、市民相互に思いやりやいたわりの意識が広がる地域社会の形成を目指す。



目標 2 : 交通結節点のバリアフリー化

方向性 : 松戸市内には、交通バリアフリー法の対象となる20駅15地区の交通結節点があり、日常生活において多くの市民が利用している。これらの交通結節点は、高齢者や身体障害者、また、妊産婦等様々な人が来訪する代表的な箇所である。

したがって、交通バリアフリー法に基づき重点整備地区を選定し、施設や車両等のバリアフリー化を重点的に推進する。また、利用の円滑化を促進する情報提供施設は、誰にでもわかりやすい施設となるよう配慮する。

交通バリアフリー基本構想における施策展開の方向
駅構内、駅前広場等の交通結節点でのバリアフリー化
誰にでもわかりやすい情報提供施設（案内板・サイン等）の充実
誰もが利用しやすい鉄道やバスの車両のバリアフリー化

内容 : これまで松戸市は、駅のエスカレーターやエレベーターの設置に対して支援を目的に補助を実施して、バリアフリー化に努めてきた。

重点整備地区に位置付けられる地区の交通結節点では、公共交通事業者、道路管理者等が連携することで、特定旅客施設（鉄道駅）と駅前広場等とを一体的に整備し、連続したバリアフリー化を図る。

特定旅客施設内は、エレベーター、エスカレーター、スロープ等の段差解消や車両とホームとの間隔解消等を図る。また、身体障害者の方でも利用しやすい券売機や多目的トイレ、情報提供施設（案内板）等移動円滑化のために必要な施設を整備する。

情報提供施設は、原則として誰もが理解し易いものでなくてはならない。

したがって、わかりやすい案内板やサイン等の提供を検討する。

これまで松戸市は、バス事業者がノンステップバスを導入する際に支援を行い、車両のバリアフリー化に努めてきた。

また、本構想により重点整備地区は、概ね1kmの徒歩圏を対象としたが現状では幅員や勾配が支障となり、駅から目的となる施設まで徒歩での移動が難しい施設もある。バス交通は、このような施設へのアクセス方法として利便性も含め、重要な交通手段である。したがって、今後も目標に向けてバス事業者への支援を継続して行っていく。公共交通事業者は、誰もが利用しやすいように職員教育によるサービスの向上を図っていく。

1
2
3
4
5
6
7
8
資料

目標 3：快適な歩行空間の創出

方向性：住み慣れた地域で自立した生活が送れる社会を形成するため、快適に過ごせる歩行空間を創出し、都市機能を実感できるまちづくりを展開する。特に、今後、高齢化社会の進行に伴い、公共交通機関が重要な交通手段となることから、鉄道駅等の旅客施設から目的の施設までの歩行空間のバリアフリー化を推進する。

交通バリアフリー基本構想における施策展開の方向
特定経路の移動円滑化の推進
歩行空間としてネットワーク化された経路の整備
特定経路における交通安全施設の整備・充実

内容：特定経路は、歩車分離を原則とし、有効幅員の確保のため電柱、標識、信号、案内、掲示板等の統合や設置位置を再検討し、移動円滑化を推進する。特に、交差点部においては、安全性と快適性の確保のため、段差解消や誘導用ブロックを敷設する。

また、例えば松戸地区のように、駅を中心とした徒歩圏内に目的となる主要施設が多い地区は、施設間の移動も考慮し、経路のネットワーク化を調整する。

交通安全施設については、高齢者、身体障害者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機（音響信号等）の設置や分かりやすく見やすい標識や道路標示への改良、歩行者動線の実態に合わせた横断歩道の設置等を推進する。