（資料編）

資料１：松戸市交通バリアフリー基本構想策定委員会設置要綱

松戸市交通バリアフリー基本構想策定委員会設置要綱

（趣旨）

第１条　この要綱は、「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」（平成 12 年法律第６８号）に基づく基本構想の策定にあたり、松戸市交通バリアフリー基本構想策定委員会（以下「委員会」という。）の設置、運営等に関し必要な事項を定める。

（所掌事務）

第２条　委員会は、市長から委嘱を受け、本市における交通バリアフリー法に係る基本構想の策定事項を審議し、市長に答申する。

（組織）

第３条　委員会は、別表に掲げる者をもって組織する。

（委員長等）

第４条　委員会に委員長及び副委員長をそれぞれ１人置き、委員の互選によりこれを定める。

２　委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。

３　副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

（任期）

第５条　委員の任期は、基本構想策定完了までとする。

（会議）

第６条　委員会の会議は、委員長が招集し、委員長が議長となり、議事を整理する。

２　委員長が必要と認めたときは、委員以外の者の出席を求めることができる。

（部会）

第７条　委員長は、必要に応じ、関係事業者の部会を招集することができる。

（事務局）

第８条　委員会の事務局は、都市整備本部企画管理室においてつとめる。

（委任）

第９条　この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が定める。

附　則

この要綱は、平成 15 年 10 月 24 日から施行する。

別表（第３条関係）

No	区　　分	氏　　名	団　体・職　名　等
1	学識経験者	内山久雄	東京理科大学理工学部土木工学科教授
2		坪井　真	城西国際大学人文学部福祉文化学科専任講師
3	国土交通省	大内恒三	国土交通省関東運輸局交通環境部消費者行政課長
4	道路管理者	堀内俊一	国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所交通対策課長
5		金子　剛	国土交通省関東地方整備局首都国道事務所事業対策官
6		田山武夫	千葉県東葛飾都市計画事務所次長
7		谷貝　崇	千葉県東葛飾土木事務所次長
8		及川　忠	松戸市都市整備本部建設担当部長
9	公安委員会	栗本　豊	千葉県警察本部交通部交通規制課都市総合交通対策第１係長
10		光安弘行	松戸警察署交通課長
11		井上松男	松戸東警察署交通課長
12	鉄道事業者	本間　博	東日本旅客鉄道株式会社東京支社総務部企画室企画調整課長
13		吉野謙一	新京成電鉄株式会社鉄道本部本部付部長兼鉄道管理課長
14		清水春樹	東武鉄道株式会社鉄道事業本部工務部建築課長
15		小滝和夫	総武流山電鉄株式会社技術部次長
16		小江　淑	北総開発鉄道株式会社企画室取締役企画室長
17	バス事業者	山原英夫	京成バス株式会社取締役企画部長
18		小川　勉	松戸新京成バス株式会社常務取締役
19		斉藤秀男	東武バスセントラル株式会社運輸統括部業務課長
20		山中孝一	東武バスイースト株式会社運輸統括部業務課長
21		瀬戸雅一	ちばレインボーバス株式会社営業課長
22	タクシー事業者	石原勝則	松戸市地区タクシー運営委員会役員
23	高齢者・障害者団体	堀井太郎	松戸市老人クラブ連合会常任理事
24		境谷政男	特定非営利活動法人松戸市障害者団体連絡協議会理事長
25	市民（公募）	吉原久喜	
26		蓑輪裕子	
27		浜野得雄	
28	松戸市	小笠原治生	市民環境本部市民担当部長
29		遠藤祐弘	健康福祉本部社会福祉担当部長
30		内田光男	健康福祉本部児童家庭担当部長
31		早川純一	都市整備本部都市緑花担当部長

32	アドバイザー	井上正史	千葉県総合企画部交通計画課総合企画室主査

平成15年度

別表（第３条関係）

No	区　　分	氏　　名	団　体・職　名　等
1	学識経験者	内山久雄	東京理科大学理工学部土木工学科教授
2		坪井　真	城西国際大学人文学部福祉文化学科専任講師
3	国土交通省	大内恒三	国土交通省関東運輸局交通環境部消費者行政課長
4	道路管理者	堀内俊一	国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所交通対策課長
5		金子　剛	国土交通省関東地方整備局首都国道事務所事業対策官
6		地引康雄	千葉県東葛飾地域整備センター柏整備事務所次長
7		岡野　寛	千葉県東葛飾地域整備センター次長
8		小川陽偉	松戸市都市整備本部建設担当部長
9	公安委員会	栗本　豊	千葉県警察本部交通部交通規制課都市総合交通対策第１係長
10		横須賀義房	松戸警察署交通課長
11		米田照男	松戸東警察署交通課長
12	鉄道事業者	本間　博	東日本旅客鉄道株式会社東京支社総務部企画室企画調整課長
13		吉野謙一	新京成電鉄株式会社鉄道本部本部付部長兼鉄道管理課長
14		清水春樹	東武鉄道株式会社鉄道事業本部工務部建築課長
15		小滝和夫	総武流山電鉄株式会社技術部次長
16		小江　淑	北総開発鉄道株式会社企画室取締役企画室長
17	バス事業者	山原英夫	京成バス株式会社取締役企画部長
18		小川　勉	松戸新京成バス株式会社常務取締役
19		斉藤秀男	東武バスセントラル株式会社運輸統括部業務課長
20		山中孝一	東武バスイースト株式会社運輸統括部業務課長
21		瀬戸雅一	ちばレインボーバス株式会社営業課長
22	タクシー事業者	石原勝則	松戸市地区タクシー運営委員会役員
23	高齢者・障害者団体	堀井太郎	松戸市老人クラブ連合会常任理事
24		境谷政男	特定非営利活動法人松戸市障害者団体連絡協議会理事長
25	市民（公募）	吉原久喜	
26		蓑輪裕子	
27		浜野得雄	
28	松戸市	岩崎正利	市民環境本部市民担当部長
29		遠藤祐弘	健康福祉本部社会福祉担当部長
30		内田光男	健康福祉本部児童家庭担当部長
31		峯岸照恭	都市整備本部都市緑花担当部長

32	アドバイザー	井上正史	千葉県総合企画部交通計画課総合企画室主査

平成16年度

資料２：地区別評価結果

(1) 評価項目について

表１ 評価項目について

1．駅の評価	評価対象項目		評価項目の得点配分について
（駅の評価の考え方） 施設自体の既・未整備を確認し、各々の施設の詳細な技術基準への適用については、選定された重点整備地区の把握の中で行うこととする。 駅の評価では、整備率が低いほど移動円滑化へのニーズは高いものとする。	段差解消の必要性（状況） スロープ対応の段差の有無 *エレベーター(EV)対応の段差の有無* *エスカレーター「ESC」の段差の有無* 身障者トイレの有無 身障者対応改札口の有無 身障者対応券売機の有無 通路内手摺りの有無 視覚障害者用ブロックの有無	松戸市人にやさしい公共施設整備設計指針、移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準、公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドラインで重複している項目 【各評価項目の整備状況に併せて得点を配点】 *【ＥＶ，ＥＳＣについては，ほかの評価項目より重きをおき倍の得点とした】*	各評価項目の得点配分は、移動制約の程度を配慮し以下の考え方で配分。 ・ 券売機やスロープで対応可能な段差等については、整備されていた方が望ましいもの、場合によっては介助等によって移動を可能とするものであるため、整備状況に併せて、最大５点とした。 ・ ＥＶ、ＥＳＣについては、介助等によっても移動が現実的に厳しいもの、これらの施設がないと移動円滑化されないものであるため、他の設備や施設より重きをおき、整備状況に併せて他の評価項目の倍の最大 10 点とした。 （例）段差の状況／ESC 対応 ➢ 段差がないため介助も必要としない　0 ➢ 上下方向とも設置されているが介助が必要　4 ➢ 片方向のみ設置されている　8 ➢ 設置されていない　10 ↓ 整備状況に併せて段階的に得点化
2．地区（施設分布）の評価	**評価対象項目**		**評価項目の得点配分について**
（地区の評価の考え方） 地区（施設分布）の評価は、高齢者や身体障害者等が利用する施設の集積率を利用者数と施設数で判断する。 特に、不特定多数の利用者が見込まれる施設については、重要度を考慮した上で重要施設として評価に反映する。	利用者数、バス運行、高齢者利用者数 施設の集積率（*重要施設*／ほか） 公共施設 （行政サービス施設、集会施設、文化施設、スポーツ施設） 福祉施設 医療施設 教育施設 大規模商業施設・その他施設	ハートビル法等を参考に検討した主要施設選定の基準を基本に選定した施設 （基準に合致しない施設についても施設の特性を鑑み、ケースバイケースに選定） 【各評価項目をＡＢＣの３ランクで評価】 *【重要施設はＡＢＣのランクをダブルカウントし、ほかの評価項目より重きをおいた】*	・ 利用者数を把握する評価項目を３項目（鉄道利用者数、高齢者利用者数、バス運行本数）、施設の特性を考慮した上で施設の集積を把握する項目を施設タイプ別に９項目設定た。 ・ 地区のランキングとして各々の評価項目を積上げるためには、同様の評価レベルとする必要があります。そのため、それぞれ評価項目の最大値を 100 とし、100-70 点を A,69-30 点を B,29-1 点をＣの３ランクとし、最終的に地区別に ABC の個数を足し合わせることとした。 ・ 各々の地区における立地状況をランキングに反映する際、施設規模、利用者数などが大きく異なるものを同様にカウントすることは、本来、移動円滑化の重点整備を必要としている地区が低くランクされてしまう恐れがある。このため、各々の地区内において特に重要な施設は、その他の主要施設と区別する必要がある。 ・ これより、重要施設については、その他の評価項目より重きをおき、評価の A,B,C をダブルカウントすることとした。
3．経路の評価	**評価対象項目**		**評価項目の得点配分について**
（経路の評価の視点） 経路ランキングでは、改札を出たところから目的地までの経路の整備状況を段差や幅などを確認する。 整備率が低いほど移動円滑化へのニーズは高いものと判断する。	ラチ外の阻害要因：段差の解消 ラチ外の阻害要因：車いすの対応 経路の阻害要因：有効幅員 経路の阻害要因：段差 誘導表示（標識・誘導）：案内図表示 誘導表示（標識・誘導）：誘導用ブロック 誘導表示（標識・誘導）：音響システム	経路の移動円滑化にかかわる代表的な項目である段差、幅員、誘導表示を評価項目とした。 【各評価項目を整備状況に併せＡＢＣの３ランクで評価】	・ 出発地点である特定旅客施設（駅）と目的地となる施設間の経路上にある移動円滑化にかかわる項目を評価項目とする。 ・ 経路のランクとして各々の評価項目を積上げるためには、同様の評価レベルとする必要があります。そのため、整備割合示せる評価項目については、最大値を 100 とし、100-70 点を A,69-30 点を B,29-1 点をＣの３ランクとし、有無や整備状況を示せるものについては、各々の整備状況に併せ ABC のランクを与え、最終的に地区別に ABC の個数を足し合わせることとした。

(2) 地区別評価結果

1) 駅の評価

地区	駅名称	路線	段差の状況				身障者対応トイレ	身障者対応改札口	身障者対応券売機	通路内の手摺り	視覚障害者用ブロック	評価	評価点最大値を100とした場合の得点	
			スロープ対応	備考	EV対応	ESC対応								
1. 松戸地区	松戸駅	JR 常磐線	3	トイレ段差あり	10	8	3	0	3	3	0	30	88	77
	松戸駅	新京成電鉄	0	段差なし	10	4	0	2	3	0	3	22	65	
2. 北松戸地区	北松戸駅	JR 常磐線	3	トイレ段差あり	10	4	3	0	3	3	3	29	85	85
3. 馬橋 地区	馬橋駅	JR 常磐線	3	トイレ段差あり	10	4	3	0	3	3	3	29	85	74
	馬橋駅	総武流山電鉄	0	段差なし	0	0	5	5	3	3	5	21	62	
4. 新松戸・幸谷地区	新松戸駅	JR 常磐線・武蔵野線	5	地下通路段差あり	10	4	3	0	3	0	0	25	74	71
	幸谷駅	総武流山電鉄	0	段差なし	0	0	5	5	3	5	5	23	68	
5. 北小金地区	北小金駅	JR 常磐線	3	トイレ段差あり	10	4	3	0	3	3	0	26	76	76
6. 新八柱・八柱地区	新八柱駅	JR 武蔵野線	3	トイレ段差あり	10	10	3	0	3	3	0	32	94	75
	八柱駅	新京成電鉄	0	段差なし	10	4	0	2	3	0	0	19	56	
7. 東松戸地区	東松戸駅	JR 武蔵野線	0	段差なし	6	8	0	2	3	0	0	19	56	75
	東松戸駅	北総鉄道	3	トイレ段差あり	10	8	3	2	3	3	0	32	94	
8. 上本郷地区	上本郷駅	新京成電鉄	3	トイレ段差あり	10	10	3	2	3	3	0	34	100	100
9. 松戸新田地区	松戸新田駅	新京成電鉄	0	段差なし	10	10	3	2	3	3	0	31	91	91
10. みのり台地区	みのり台駅	新京成電鉄	3	ﾎｰﾑ手前段差あり	10	10	3	2	3	3	0	34	100	100
11. 常盤平地区	常盤平駅	新京成電鉄	0	段差なし	10	10	0	2	3	3	0	28	82	82
12. 五香地区	五香駅	新京成電鉄	0	段差なし	10	4	0	2	3	3	0	22	65	65
13. 元山地区	元山駅	新京成電鉄	3	トイレ段差あり	6	0	0	2	3	3	0	17	50	50
14. 矢切地区	矢切駅	北総鉄道	0	トイレ段差あり	10	8	3	2	3	3	3	32	94	94
15. 六実地区	六実駅	東武鉄道 野田線	3	トイレ段差あり	10	10	3	0	3	3	0	32	94	94
16. 秋山地区	秋山駅	北総鉄道	3	トイレ段差あり	10	10	3	2	3	3	3	－	－	－
17. 松飛台地区	松飛台駅	北総鉄道	0	段差なし	10	10	3	2	3	3	3	－	－	－
18. 小金城址地区	小金城址駅	総武流山電鉄	0	段差なし	10	10	5	5	3	3	2	－	－	－

区分		評価	得点
段差の状況	スロープ対応	縦ね段差が解消されている	0
		一部に段差がある	3
		段差が多い	5
	EV（エレベーター）対応	段差がないため介助も必要としない	0
		設置されている	6
		設置されていない	10
	ESC（エスカレーター）対応	段差がないため介助も必要としない	0
		上下方向とも設置されているが介助が必要	4
		片方向のみ設置されている	8
		設置されていない	10
身障者対応トイレ		身障者トイレが設置されている	0
		手摺りのみ設置されている	3
（多目的トイレ）		配慮無し、トイレがない	5
身障者対応改札口		誘導がされており、間口が広い	0
		間口が広い	2
		ブロックの設置のみ	4
		特に配慮されていない	5
身障者対応券売機		ｶﾅｶﾞﾅなどの設備が整備されている	0
		点字がされている	3
		特に配慮されていない	5
通路内の手摺り		二段の手摺りとなっている	0
		一段の手摺りのみ	3
		手摺りはない	5
視覚障害者用ブロック		適正な色で連続して配置されている	0
		適正な色で配置している	2
		色彩など一部に不備がある	3
		設置されていない	5

	乗降客数 5,000 人/日以下の駅（対象外）

2) 地区（施設分布）の評価

項目	項目		1.松戸地区	2.北松戸地区	3.馬橋地区	4.新松戸・幸谷地区	5.北小金地区	6.新八柱・八柱地区	7.東松戸地区	8.上本郷地区	9.松戸新田地区	10.みのり台地区	11.常盤平地区	12.五香地区	13.元山地区	14.矢切地区	15.六実地区	備考
鉄道利用者数及びバス利用の活性度、駅周辺移動円滑化対象者数	駅利用者数	人/日	318,872	43,862	60,398	83,910	53,354	81,648	29,284	7,120	5,264	7,890	18,607	32,391	18,231	6,340	16,436	最大値を100とした場合の得点を A：100～70 B：69～30 C：29～1 の3段階で評価。
	バス運行	路線数	21	3	6	2	6	5	6	0	0	0	4	5	0	2	0	
		最大値を100とした場合	100	14	29	10	29	24	29	0	0	0	19	24	0	10	0	
		評価	A	C	C	C	C	C	C	－	－	－	C	C	－	C	－	
	高齢者利用者数	人/日	44,961	6,141	7,731	10,916	6,989	13,390	4,158	1011	742	1,168	3,163	5,053	2,571	1,192	2,317	
		最大値を100とした場合	100	14	20	27	17	34	9	2	2	3	7	11	6	3	5	
		評価	A	C	C	C	C	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
駅周辺の移動円滑化対象者の訪問施設集積（重要施設※）	公共施設	箇所	4	0	1	2	1	2	1	1	1	0	1	0	0	1	1	最大値を100とした場合の得点を AA：100～70 BB：69～30 CC：29～1 の3段階で評価。 重要施設の評価はダブルカウントする。
		最大値を100とした場合	100	0	25	50	25	50	25	25	25	0	25	0	0	25	25	
		評価	AA	－	CC	BB	CC	BB	CC	CC	CC	－	CC	－	－	CC	CC	
	医療施設	箇所	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0	3	2	0	1	0	
		最大値を100とした場合	33	33	0	33	0	33	0	33	33	0	100	67	0	33	0	
		評価	BB	BB	－	BB	－	BB	－	BB	BB	－	AA	BB	－	BB	－	
	福祉施設	箇所	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
		最大値を100とした場合	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	0	0	0	
		評価	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	AA	－	－	－	
	大規模商業施設・その他	箇所	4	0	0	1	2	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	
		最大値を100とした場合	100	0	0	25	50	25	0	0	0	0	25	25	0	0	0	
		評価	AA	－	－	CC	BB	CC	－	－	－	－	CC	CC	－	－	－	
		（a）施設数 小計	9	1	1	4	3	4	1	2	2	0	5	4	0	2	1	
駅周辺の移動円滑化対象者の訪問施設集積（重要施設を除く主要施設数）	公共施設	箇所	21	1	1	2	2	2	1	0	0	0	4	0	0	1	0	最大値を100とした場合の得点を A：100～70 B：69～3 C：29～1 の3段階で評価。
		最大値を100とした場合	100	5	5	10	10	10	5	0	0	0	19	0	0	5	0	
		評価	A	C	C	C	C	C	C	－	－	－	C	－	－	C	－	
	医療施設	箇所	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		最大値を100とした場合	0	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		評価	－	－	A	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	
	福祉施設	箇所	0	0	2	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	
		最大値を100とした場合	0	0	100	0	50	50	50	0	0	0	50	50	0	0	0	
		評価	－	－	A	－	B	B	B	－	－	－	B	B	－	－	－	
	教育施設	箇所	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		最大値を100とした場合	100	0	0	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		評価	A	－	－	B	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	
	大規模商業施設・その他	箇所	2	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	
		最大値を100とした場合	100	50	0	50	0	50	0	0	0	0	50	0	0	0	0	
		評価	A	B	－	B	－	B	－	－	－	－	B	－	－	－	－	
		（b）施設数小計	26	2	5	4	3	4	2	0	0	0	6	1	0	0	0	
施設数合計（a＋b）			35	3	6	8	6	8	3	2	2	0	11	5	0	2	1	
検討結果	Aの個数		9	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	A：3点 B：2点 C：1点
	Bの個数		2	3	0	6	3	7	1	2	2	0	2	3	0	2	0	
	Cの個数		0	3	5	5	5	4	5	3	3	1	7	4	1	5	3	
	合計点数		31	9	11	17	11	18	7	7	7	1	17	16	1	9	3	
	最大値を100とした場合		100	29	35	55	35	58	23	23	23	3	55	52	3	29	10	

・ 高齢者乗降者数は、駅勢圏別高齢者割合を掛け合わせたもの。高齢者率：住民基本台帳調べ平成15年12月31日現在
・ 乗降者数：平成15年度統計書より（平成14年度データ）。データが乗車人員のみの場合は、同数が降車すると仮定して算出。
※重要施設：施設規模や施設特性、立地状況等を勘案し、不特定多数の利用者が見込まれる施設については、主要施設の中でも重要な施設として位置づける。

3) 経路の評価

項目	項目		1.松戸地区	2.北松戸地区	3.馬橋地区	4.新松戸・幸谷地区	5.北小金地区	6.新八柱・八柱地区	7.東松戸地区	8.上本郷地区	9.松戸新田地区	10.みのり台地区	11.常盤平地区	12.五香地区	13.元山地区	14.矢切地区	15.六実地区	備考
駅施設（ラチ外）の移動円滑化に対する補足・阻害要因評価	（ラチ外経路）段差の解消	評価	C	A	A	B	B	B	C	A	C	C	A	C	A	B	C	A：EV、ESC等で段差の解消必要 B：斜路で段差の解消必要 C：段差なし
	（ラチ外経路）車いす対応	評価	C	C	A	C	A	C	C	A	A	A	C	C	C	C	C	A：狭小で車いすどうしのすれ違いが困難 C：車いすどうしがすれ違える
駅施設から公共施設間の移動円滑化に対する不足・阻害要因評価	駅周辺道路のバリアフリー化（有効幅員2.0m以上の歩道延長）	全長	3818.4	1083	2201.5	1432	873	2223	1188	3620.5	2810.5	0	4406	1573.5	0	1271	1039	要改修割合を A：100～70、B：69～30、C：29～1 の３段階で評価。
		2m以上	2626.9	911.5	1386	1371	227	1453	221	2364	1625	0	2056	1316	0	1012	605	
		要改修距離	1191.5	171.5	815.5	61	646	770	967	1256.5	1185.5	0	2350	257.5	0	259	434	
		割合	31.2%	15.8%	37.0%	4.3%	74.0%	34.6%	81.4%	34.7%	42.2%	0.0%	53.3%	16.4%	0.0%	20.4%	41.8%	
		評価	B	C	B	C	A	B	A	B	B	－	B	C	－	C	B	
	歩道の段差状況	巻込み・切下げ総数	54	28	35	25	18	25	5	59	48	0	73	29	0	27	16	要改修割合を A：100～70、B：69～30、C：29～1 の３段階で評価。
		要改修数	8	0	15	6	2	0	1	21	21	0	36	0	0	0	6	
		割合	14.8%	0.0%	42.9%	24.0%	11.1%	0.0%	20.0%	35.6%	43.8%	0.0%	49.3%	0.0%	0.0%	0.0%	37.5%	
		評価	C	－	B	C	C	－	C	B	B	－	B	－	－	－	B	
駅施設から公共施設間の移動円滑化に対する施設整備状況	案内図表示	整備の必要性	○	○	○	○	○	○	○	○	○	－	○	○	－	○	○	A：駅・経路ともなし B：経路上にあり C：駅改札付近にあり
		評価	B	A	B	B	B	C	A	B	A	－	C	A	－	C	A	
	誘導用ブロック	整備状況	77.8	100	77.1	56	100	84	100	100	100	－	98.6	100	－	100	100	必要箇所/巻込み・切下げ総数
		評価	A	A	A	B	A	A	A	A	A	－	A	A	－	A	A	A：100～70、B：69～30、C：29～1
	音響システム	整備の必要性	○	○	○	○	○	○	○	○	○	－	○	○	－	○	○	A：なし B：一部整備済み C：整備済み
		評価	B	B	B	B	B	B	B	B	B	－	B	B	－	B	B	
検討結果		Aの個数	1	3	3	0	3	1	3	3	3	1	2	2	1	1	2	
		Bの個数	3	1	4	4	3	3	1	4	3	0	3	1	0	2	3	
		Cの個数	3	2	0	3	1	2	3	0	1	1	2	3	1	3	2	
		合計点数	12	13	17	11	16	11	14	17	16	4	14	11	4	10	14	A：3点 B：2点 C：1点
		最大値を100とした場合	71	76	100	65	94	65	82	100	94	24	82	65	24	59	82	

※みのり台地区、元山地区は、特定経路(案)がないことから、経路の評価対象外

資料３：パブリックコメント

＜実施概要＞

- 実施期間：平成 17 年 2 月中旬～月末
- 閲覧場所：松戸市ホームページ、市内全支所
- 回答方式：郵送及びＦＡＸ、ホームページについては所定の記入欄への入力
- 回答数　：９通

問１	**交通バリアフリーの重点整備地区として「松戸地区」および「新松戸・幸谷地区」が選ばれました。これに関してご意見等をお書き下さい。**
No.1	素晴らしいことと思います。是非、全国的にも誇れるようなものになりますよう期待しています。生活していく上で、安心して過ごせる環境作りは大切だと思いますので頑張って下さい。
No.2	住民が多く且つ、バリアフリーに対する意識が高いと思われる地区を選んだことは、良い選択であると思います。
No.3	必ずしも適切とは思えない。 理由 １　委員長は「ここは悪いというところをやった方がいいという感じがします。」といっておられるのに、そのようになっていると思えない。 選定基準がはっきりしていない。 ２　財政の面からいって、国の施設や国道を含む地区を考慮すべきではないか。
No.4	松戸駅周辺 1. ホームにある点字ブロックに乗車口の表示がない。 2. 階段から改札に向かう誘導ブロックがない。 3. コンコースの中央に誘導ブロックはあるが、そこから改札に向かう誘導ブロックはない。 4. 東口デッキにあるエレベーターの入り口付近に点字で障害者は、一人で乗らないでくださいと書いてあるが、視覚障害者は、一人で外に出てはいけないんですか。 5. 東西デッキにある誘導ブロックは、途中で途切れて分かりにくい、誘導ブロックは目的のところまでつける。誘導ブロックをたどって行くとからくり時計にぶつかる。 6. 東西デッキにある点字誘導ブロック共に黄色ではなく、周りに合わせた灰色をしている。これでは、弱視者は点字ブロックを見つけ出すことが出来ない。点字ブロックは、黄色でなければならない。 7. 西口デッキにエレベーター設置を(現在地下駐車場に通じる)エレベーターがあるがそのエレベーターをデッキまでつなげたらどうか。 8. 西口デッキ下にある障害者用タクシー乗り場に設置されている音ボタンの情報に点字

	で障害者がタクシーをご利用する場合は右のボタンを押してくださいと、書いてある。 視覚障害者にとってあんなに狭いスペースでも指示が違うと探せません。 それとあのボタン位置は、車椅子用の位置で視覚障害者には、不向きな位置です。低すぎてしゃがまないと読めません。 墨字表示で傷の害、傷害用と書いてあります本来なら障りのある?意、障害者と書かなければならない。即訂正してください。 9. 西口タクシー乗り場の移転が検討されているようですが、現在ある障害者用タクシー乗り場の前方に、設置してはどうか。 新松戸駅周辺 1. 駅にエレベーター設置を。 2. 駅前ロータリー内は、いつも駐車の車で車を停車することが出来ない。 駐車しないよう取り締まって欲しい。 3. 目的を持った誘導ブロックの設置を。(新松戸駅前の)誘導ブロックは、千葉銀行の途中で切れている。せめて新松戸中央病院までつけて欲しい
No.5	乗換や松戸市の顔としての松戸駅、新松戸が重点におかれるのは当然と思います。
No.6	おいおいに広がることを望みます。
No.7	都心に近い松戸、その割には各駅、ロータリーは使い勝手が悪い。重点整備地区として選ばれ、今後、住み良い街になる事を期待したい。
No.8	JR 新八柱→新京成八柱駅の整備も早急に考えてほしい。

問２	「心のバリアフリー」に関する施策に重点をおいて交通バリアフリー化を推進していくことについてご意見をお書きください。
No.1	老若男女問わず集うことができる公園（施設）のようなものがあるといいと思います。現状の公園や公民館等は残念ながらそういったものではない様に思います。いつ訪れても何か参加のできる企画をやっていたり、高齢者の持っている技術や知識を小さな子供達に伝える集まりや体験教室など（今、幼児に手先を使わせるお教室探しに親はやっきになっているようですが）そういうものがあれば高齢者と幼児そしてその親世代の交流も生まれるのでは・・・そういった自然な交流からいろいろな生活におけるアドバイスや独居のかたのケアにもなるのでは？交通の便の良い（駅周辺やシャトルバス直行など）ところでないと難しいと思いますが、将来的に総合的な施設ができるといいですね。 補足ですが、公園に防災公園としての備えが拡充するとなお良いですね。以前遊びに行ったのですが、神奈川県の厚木市にすばらしい防災公園がありました。（普段は子供用の滑り台も災害時は物資運搬に利用できたり、流れる小川も水洗トイレに半身するなど）松戸市にもそのようなものはあるのでしょうか。
No.2	「心のバリアフリー」と「交通のバリアフリー」の関連付けが今一つ理解しがたい。交通バリアフリー化を推進することは法律で定められている当然の事と思います。バリアフリーの街造りは、福祉の街造りでもありますので身近な所から、進めて頂きたいものです。
No.3	賛成できない。 理由 １　財政の裏づけを考えているのかも知れないが、これだけでは中途半端であり、評価もうやむやに終わる危険がある。 ２　交通バリアフリーの実現にはお金がかかることは分かるが、お金をかけないでもやれることは沢山あると思う。 たとえば、「エレベーターが少ない。」という意見がよく言われるが、エレベターに「障害者・高齢者優先」と書いてあるのを見ることはまれである。
No.4	身近に障害を持った人がいないとわからないことは多いと思います。車椅子の人、視覚障害、聴覚障害の人、ペースメーカーを入れている人、こういう人達の話を各学校で話す機会がいっぱいあったらと思います。ユーカリ交通公園等に車椅子体験コーナーを設けたらいかがでしょうか？
No.5	家庭・教育の場での日常の中から進めるよう、まず市役所の中からでも啓発してほしい。まず障害者の実態を身近に見聞きし交われる場を作って下さい。

問３	その他、ご意見等ございましたらお書きください。
No.1	東京商工会議所の主催で、「福祉住環境コーデネータ」と言う検定試験がある。松戸市交通バリアフリー基本構想（案）についても此れらの人の意見を聞いて見るのも良いのでは無いでしょうか。
No.2	ベビーカーで外出することが多いのですが、松戸駅周辺が通行困難なことがあります。自転車の放置など車いすなどの方も大変と思います。でも、ヨーカ堂前は随分良くなりました。 ベビーカーで困るのはちょっとした段差や柵状のマンホールのふたです。格子状のものは進行方向に縦長の穴があるとベビーカーの車輪がはまり赤ちゃんはむちうち状態。結構歩道上に多いです。確か、中央公園の入り口も皆さんベビーカーの車輪がはまって苦労しています。斜めに進むと落輪せず通れるのですが、狭い歩道上ではできません。改善していただけたら助かります。 それから歩道に上がる段差が松戸市のものはちょっとあり勢いをつけても上がれないことが多いです。横断歩道を渡った時歩道に上がれず立ち往生したところに、渡り終わったと思った車が発進してひかれそうになったことがあります。せめて、横断歩道の両端ぐらいは段差を減らして下さい。 それから、交通バリアフリーにあたるかわかりませんが、歩きたばこの方が多くて困っています。子供は大人の手の位置に顔があるので怖いです。路上に禁止の表示等を見かけますが、背の高い男性等あまり足下を見ていないのか気が付いていないようです。それに、広報に載せても仕事などで市外から訪れる人は気が付かないと思います。市政だけでは難しいでしょうが、駅やバス会社の協力をえてはどうでしょう。駅構内で松戸市からのお知らせを流してもらうとか、バス停に路上禁煙の表示を出してもらうなど・・そうすればもう少し多くの方にしってもらえるのでは。 一つ提案なのですが、小学校や中学校の課外授業とうでバリアフリーのパトロールなどを取り入れられると子供のうちに障害者や高齢者、幼児の立場を考える良い機会になると思います。良く妊婦体験や車いす試乗などの体験学習をしている地域もありますが、そういったことも将来的に個々のバリアフリーへの協力に繋がると思います。（勿論、教育委員会等々その他難しい問題はあると思いますが･･･） いろいろ書きましたが、よろしくお願いします。私達も少しでも良い状態になるよう努力したいと思っています。
No.3	１　このようなプロジェクトをやる場合に、どこまでやるのかをできるだけ定量的に示すことが必要である。さもないと、結果を評価できないからである。 ２　これを実現するのにいくらのお金がかかるのかも示してもらいたい。 ３　これをいつまでやるのかを明示することは最も重要なことである。 ４　推進する責任者を明確にすることと、評価者を決めて実施すべきである。 ５　プロジェクトを実施するにあたり、電線や通信線の地下化も必要になると思うので、

	関係者を委員に加えておくべきではないか。
No.4	1. 各市民センターにエレベーター設置を。 2. 新松戸支所敷地内の市民センターに通じる通路が、外側にかなり傾斜しており、歩くのにも大変だし車椅子では、通ることが出来ないと思います。 3. 各交差点にある横断歩道と歩道に 2 センチの段差をつけて欲しい。 (この段差は、視覚障害者にとって、とても大切な段差で歩道と横断歩道を確認するために必要な段差です。) 手動の車椅子使用者でもこの段差ですとなんとか乗り越えられる段差だときいています。これ以上低い段差ですとゴミなどが詰まって判りにくくなります。 4. 点字ブロックの規格をしない、統一を。点字ブロックの国内規格はありませんが、せめて松戸市内だけでも規格を統一して欲しい。いままでで一番いいとおもったのは、JR で使っている 40 センチ×40 センチの大きさで素材もこれがいいと思う。 5. 新京成バス牧の原団地バス停からふれあい 22 までに誘導ブロックの設置を。(今現在各交差点の点字ブロックと少しの誘導ブロックはついている。) 6. 新京成バスにお願い。 路線によってはノンステップバスが走っていますが歩道にぴったりつかないのでせっかくのノンステップバスがだいなしである。 歩道にぴったりつけるよう指導してください。 ノンステップバスの運行本数を増やしてください。(ほかのバス会社に対しても同様です) 点字ブロックの色は黄色です。 なぜかといいますと歩道は基本的にアスファルトかコンクリートで舗装してあります。この色は、大体グレーでそこに黄色の点字ブロックがあればよく目立つので弱視者にもよく見え歩きやすくなります。弱視者にとってはこの黄色の点宇ブロックが歩くときの頼りになります。 (黄色でも山吹色が一番見やすいと思います)よく駅前広場や遊歩道で色分けしたタイル等が敷いてありますがこのときも点宇ブロックや誘導 ブロックは必ず黄色でなくてはなりません。 (松戸駅東西デッキの色、あれは絶対にだめです。点字ブロックは黄色です)
No.5	団塊の世代が高齢になり、年老いた人達が街にあふれるのが目の前に迫っています。松戸は誰もが住みやすい街を目指しているのですから、人の手を借りずに自力で生活、動くためにも、松戸駅西口にも柏駅(高島屋のある方)を見習って場所がないではなく、工夫してエレベーターをつけてください。
No.6	松戸駅西口のタクシー乗り場は、東口と同じように駅の建物に沿って設置して欲しいと思います。タクシーの場合、障害者が乗車の際、一般の人に迷惑をかけることはないと考えます。一般の人の中に並ぶことによって存在していることとか、助けてもいいと思う優しい気持ちが生まれるのではないでしょうか。これこそが交通バリアフリーだと思います。 「バスの乗り場を障害者用として設けるという案」が聞こえてきましたが、バスの運転

	手をしている方に聞いたところ、2 分遅れも結構なブーイングがあるそうです。このような現実の中で「バスの乗り場を障害者用として設けるという案」のようなことにするならば、現実が見えてしまう為、もっとバスを利用しなくなると思うので、今まで通り乗せて欲しいと思います。 　バリアフリー化を進めるにあたり、気になっていることは高層建物が増えたことです。 　バリアフリー化に向けて改善していく際、是非、災害時のことも視野に入れて欲しいと思います。
No.7	常磐線を東から西へわたる道があまりバリアフリー化されていないので、東西の行き来がしにくく、町の発展を妨げているのではないか。
No.8	子供を持って初めてバリアフリーの重要さに気付いています。今、馬橋の東口を利用していますが、ロータリーはないに等しく、バス乗り場が駅からかなり外れていて利用しにくい。又、駅構内もエレベーターなどなく、電車に乗るのがかなり苦である。手すりにつかまって必ず利用している人もいます。駅というのは、色々な人間が利用するものでありますし、その街の顔であるとも思います。 　早急にバリアフリー化の実現を期待しています。
No.9	障害者は全て一人一人行動状態が違うことを認識して下さい。多目的トイレは単に洋式トイレで少し広めであれば良いという考えでは困ります。建物の各階に各々違うパターンのトイレがあれば、自分に合ったトイレを知ることにより外出がし易くなります。 　点字ブロックもせめて松戸市内は統一のものにしてほしい。学識経験者の机上論も大切ですが、まずバリアフリーの町を望む人々の意見をよく聴いて下さい。設計施行の段階で一度広報して欲しい。 　視覚障害者の 80%以上は弱視者でまだ現役で仕事をしている人が多く、ウィークデーのウォッチング等には参加しにくいのですが、その人達こそが点字ブロックの色、地面と壁、ガードレール・ポール・手すり等のはっきりとしたコントラストを求めています。色もバリアフリー化大切な要素です。

資料４：基本構想策定に向けた委員会等実施履歴

＜策定委員会＞

◆第１回策定委員会(H15.10.24)

内容：検討委員会の設置、上位関連計画との関係（交通バリアフリー基本構想の位置付け）、策定方針

◆第２回策定委員会(H16．3.25)

内容：現況の整備状況等、基本理念の検討、重点整備地区（候補）の選定方法、特定事業の基本的考え方、推進方策

◆第３回策定委員会(H16．8.19)

内容：重点整備地区の選定

◆第４回策定委員会(H17．1.24)

内容：パブリックコメント（市民アンケート調査）、点検調査結果の確認、特定事業（案）

◆第５回策定委員会(H17．3.30)

内容：松戸市交通バリアフリー基本構想（案）について協議

＜策定小委員会＞

◆第１回策定小委員会(H15.10.10)

内容：上位関連計画との関係（交通バリアフリー基本構想の位置付け）、策定方針

◆第２回策定小委員会(H16．3．5)

内容：上位関連計画との関係（交通バリアフリー基本構想の位置付け）、策定方針等について協議

◆第３回策定小委員会(H16．7．14)

内容：現況の整備状況等について確認。基本理念の検討、重点整備地区（候補）の選定方法、特定事業の基本的考え方、推進方策等について協議

◆第４回策定小委員会(H17．1．14)

内容：パブリックコメント（市民アンケート調査）、点検調査結果、特定事業（案）について確認

◆第５回策定小委員会(H17．3．18)

内容：松戸市交通バリアフリー基本構想（案）について協議

＜まち歩き点検・ワーキング＞

◆第１回まち歩き点検試行実施(H16．3.12)：松戸地区

内容：重点整備地区の決定前にまち歩き点検調査及びワークショップを試行的に実施。
モデル地区として、松戸駅周辺の経路の移動円滑化に関わる問題点（段差等）を確認した。
また、点検調査・ワークショップの方法についても参加して頂いた市民の方々に意見をもらい、重点整備地区決定後のまち歩き点検調査の参考とした。

点検分担	参加人数
(A)松戸駅西口（東西自由通路）～ 西口公園～高砂通り～伊勢丹通り～市民会館	１４名 +スタッフ６名
(B)松戸市役所～コミュニティロード～ 東口駅前広場・駅前デッキ～市民会館	１２名 +スタッフ６名

◆第２回まち歩き点検(H16.11.26)：松戸地区

内容：松戸駅周辺地区における駅及び経路の点検調査及びワークショップの実施

点検分担	参加人数	備　考
(A)松戸駅構内（新京成側）～松戸駅東口（駅前デッキ、駅広、新東京病院付近まで）	１４名 +スタッフ４名	券売機～乗車迄の流れを確認 改札からバスやタクシーなどへの乗り継ぎ、経路の段差等を確認
(B)松戸駅構内（JR 側）～松戸駅西口（駅前デッキ、駅広）	１０名 +スタッフ４名	券売機～乗車迄の流れを確認 改札からバスやタクシーなどへの乗り継ぎ、経路の段差等を確認

◆第３回まち歩き点検(H16.11.29)：新松戸地区

内容：新松戸駅周辺地区における駅及び経路の点検調査及びワークショップの実施

点検分担	参加人数	備　考
(C)新松戸駅構内	１０名 +スタッフ４名	券売機～各線の乗車迄の流れを確認
(D)幸谷駅～駅前広場～特定経路（病院方面）	１２名 +スタッフ４名	改札からバスやタクシーなどへの乗り継ぎ、経路（駅間）の段差等を確認
(E)特定経路（ダイエー方面）	９名 +スタッフ４名	経路上の段差等を確認

資料５：用語説明

〔あ〕 ･･

● あんしん歩行エリア

歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため道路管理者と県公安委員会が連携し、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施するエリアとして指定されたもの。

● 移動円滑化

高齢者，身体障害者等が移動する際にかかる身体的負担を軽減することで，移動をより容易かつ安全にすること。

● 移動円滑化ガイドライン

移動円滑化基準に基づきよりわかりやすく，また望ましい基準を示したもの。「道路の移動円滑化整備ガイドライン」と「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」の２つがある。

● 移動円滑化基準の概要

交通バリアフリー法施行に伴い主務省令で定められた旅客施設，車両，道路，信号機等に関する基準。

● インターロッキングブロック

レンガ状で周囲に凹凸があり、側面の凹凸が噛み合った状態で敷き詰められる舗装材。透水性に優れデザイン性も高いことから、歩道の舗装材として多く用いられてきた。

〔か〕 ･･

● 車いす対応エスカレーター

鉄道職員等の介助者が車いす使用者を乗せ、上下移動が可能なエスカレーター。踏み段を３枚水平に保つことで車いす使用者を乗せることができるものがある。

● 高齢化率

総人口に対する65 歳以上の人口の割合。

● コミュニティー道路

周辺に通過交通を処理する幹線道路が整備されている地域の道路において、通過交通の進入を抑制し、歩行者が安全かつ快適に通行できるよう、歩道を広げたり、植栽や街路灯、ベンチなどを設けた道路。

〔さ〕 ･･･

● 視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者を誘導するために床面や路面等に敷設される棒状，点状の突起をもった床材等のこと。

● シームレス（Seamless）

乗り継ぎ等の交通機関間の「継目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継目」等、あらゆる「継目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑なものとすること。

● ソフト

人，システム，制度など主に運用に関するもの。それに対しハードとは道路や建築物，設備など主に施設に関するもの。

〔た〕 ･･･

● 多目的トイレ

車いすで利用できる広さがあり、乳幼児用ベッドなども装備されている。身体の不自由な方ばかりでなく、お年寄り、赤ちゃん連れ、けがをされている方などにとっても利用しやすいトイレで、オストメイト(人工肛門保有者、人工膀胱保有者)のパウチやしびんの洗浄ができる水洗装置等が設置されている。多機能トイレは同義で使用されている。

● 電線類地中化

安全で快適な都市空間の形成のために、電柱に架設されている全ての電線類（電力線、通信線）を歩道の地下に埋設すること

〔な〕 ･･･

● ニーズ

「必要、要求」という意味であり、広く人々が必要としているものの意味で使われる。

● ネットワーク

「網状組織にする、網状につなぐ」という意味。本基本構想では、各種団体とのつながりや、駅周辺の施設間等の道路などを網目状に結ぶことに対して使用している。

● ノーマライゼーション

障害者や高齢者などが住み慣れた地域で健常者と同じように生活し活動できる社会を当たり前(ノーマル)の社会とする理念。また、それに基づく運動や施策。障害者などがあるがままの姿で、ほかの人々と同等の権利を享受できる社会をめざす。1960 年代に北欧から始まった。

1 2 3 4 5 6 7 8 資料

● ノンステップバス

床面を 35 ㎝程度(通常は、65 ㎝以下でワンステップ)まで下げて乗降口のステップ(階段)をなくしているバス車両。利用者が容易に乗降できる。

● ＮＰＯ（Non Profit Organization：民間非営利活動組織）

政府・自治体や私企業とは独立した存在として、市民・民間の支援のもとで社会的な公益のために活動する民間団体の総称。

〔は〕 ･･･

● パブリックコメント

行政機関が政策の立案等を行おうとする際にその案を公表し、この案に対して広く市民・事業者等から意見や情報を提出していただく機会を設け、行政機関は、提出された意見等を考慮して最終的な意思決定を行うというもの。

● バリアフリー

住宅や都市施設などを高齢者や障害者に使いやすいものにすること。元来は障壁がないという意味から、物理的なバリアの他に、心理的バリア、制度的バリアをさす場合もある。

● バリアフリーマップ

駅およびその周辺地区など、街中の一定の地区におけるエレベーター、エスカレーター、障害者用トイレなどバリアフリー化施設の位置を地図上に記載したもの。

● ハード

ハードとは道路や建築物，設備など主に施設に関するもの。それに対しソフトとは人，システム，制度など主に運用に関するもの。

● 福祉タクシー

買い物や通院など、車椅子や寝台に横になったまま利用できるよう配慮されたタクシーのことで、介護サービスの一環となる利用も可能となる。

〔ま〕 ･･･

● マスタープラン

一般的に、個別・具体の計画のよりどころとなる目標像を定めた長期的・総合的な計画のこと。

〔や〕 ‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥

● ユニバーサルデザイン

ユニバーサルデザインは、年齢、障害の有無・障害の種類に関わらず、あらゆる環境において、すべての人々が利用しやすい空間をつくりだすことを目標としている「全ての人のためのデザイン」である。

ユニバーサルデザインは、設計段階からバリアを生じさせない構造を配慮し、障害・障壁（バリア）の改善を図るという、環境、施設、製品等のデザインを進めることを指す。

〔ら〕 ‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥

● ラチ

駅改札口の囲いのこと。これを境に駅の構内における改札口の内側をラチ内、外側をラチ外という。

〔わ〕 ‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥

● ワークショップ

地域に関わる多様な立場の人々が計画プロセスに参加するまちづくりの方法。参加者が共通して理解できる各種の共同作業や勉強会等を通じて計画づくりを行う。