

松戸市交通バリアフリー 道路特定事業計画

(新松戸・幸谷地区)

平成19年3月

松戸市

目 次

T1. はじめに.....	1-1
1.1 道路特定事業計画の位置付け.....	1-2
1.2 松戸市交通バリアフリー基本構想の概要.....	1-3
2. 道路特定事業計画の整備方針.....	2-1
2.1 移動円滑化の考え方.....	2-1
2.2 道路整備の基準について.....	2-3
3. 道路特定事業計画.....	3-1
3.1 特定経路等について.....	3-1
3.2 歩道改良設計検討（検討履歴チェックシート）.....	3-2
3.3 経路別事業計画.....	3-19

1. はじめに

本格的な高齢社会の到来を迎え、身体機能の低下した高齢者や身体障害者等が自立して共にいきいきと社会生活を営めるシステムに社会を変えていこうという「ノーマライゼーション」の理念が浸透しつつあり、高齢者や身体障害者等を含むすべての人々が自立した日常生活及び社会生活を営めることができる環境整備であるバリアフリー化が求められています。

このような情勢の中、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」いわゆる「交通バリアフリー法」が施行されました。

この法律は、高齢の人や身体に障害のある人などが公共交通機関を利用して円滑に移動できるように鉄道、バス、タクシー、道路などの公共交通の障壁（バリア）を取り除くことを目的としております。

松戸市では、この法律の趣旨に基づき、だれもが公共交通機関や道路などを利用して移動しやすいまちづくりを目指して、平成15年度に「松戸市交通バリアフリー基本構想策定委員会」を設置し、平成17年7月に「松戸市交通バリアフリー基本構想」を策定しました。

その後、公共施設等の建築物のバリアフリー化を目的として、平成6年9月に施行された「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の促進に関する法律」いわゆる「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」の2つの法律を統合拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」いわゆる「バリアフリー法」が平成18年12月に施行されました。

このたび、バリアフリー法第31条に基づき、「基本構想」に即して道路に関するバリアフリー化事業を実施するための「道路特定事業計画」を定めました。

今後、この「道路特定事業計画」に基づき、平成22年度までの期間において、順次事業を実施していく予定です。

1.1 道路特定事業計画の位置付け

交通バリアフリー基本構想及び道路特定事業計画の位置づけは以下のとおりである。

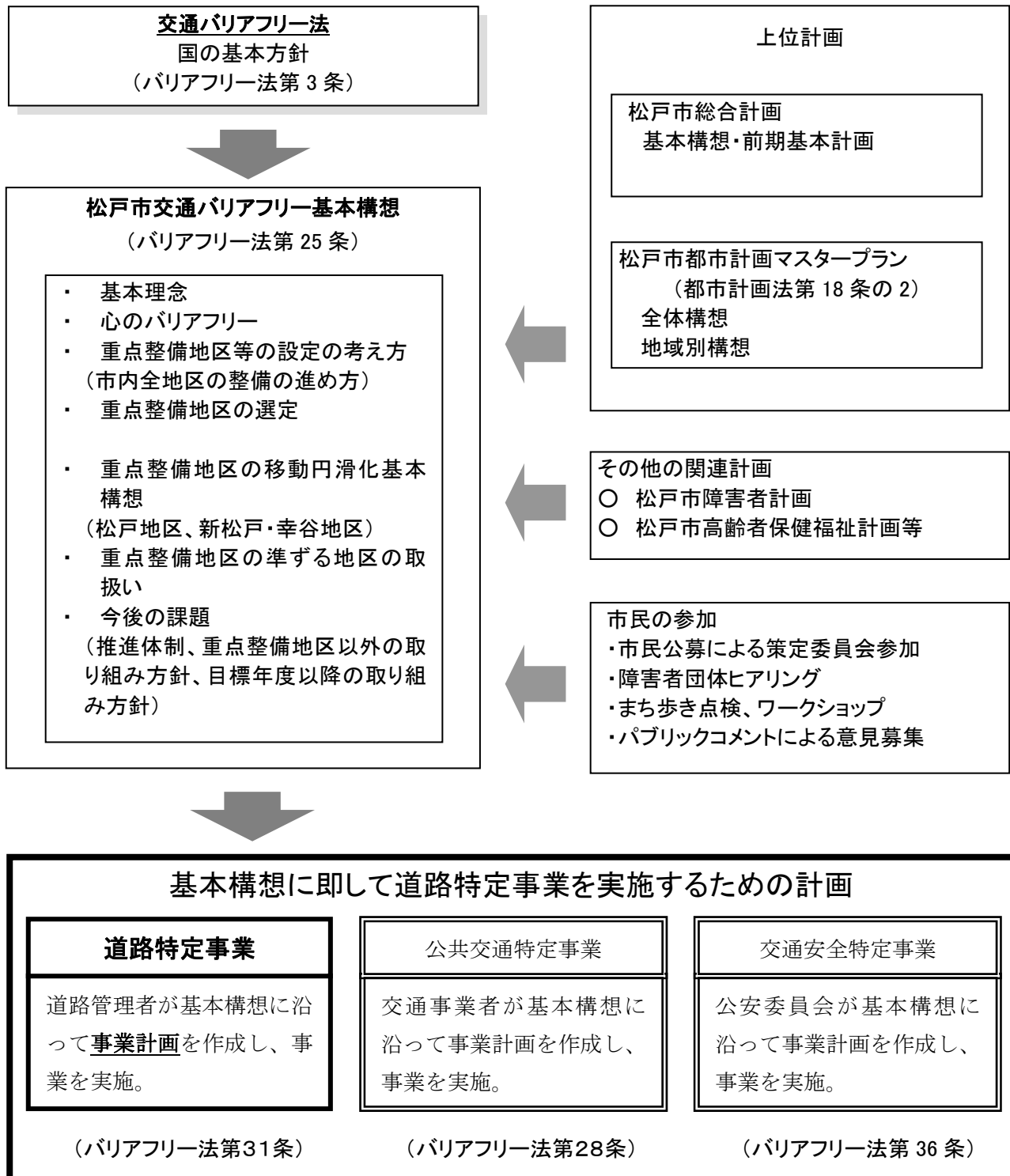


図 1.1 松戸市交通バリアフリー基本構想の位置付け

1.2 松戸市交通バリアフリー基本構想の概要

(1) 松戸市交通バリアフリー基本構想の基本理念

松戸市交通バリアフリー基本構想は、「みんなでつくろう バリアのないまち まつど」を基本理念として、目標の達成を目指している。

＜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

(2) 松戸市交通バリアフリー基本構想の目標及び整備方針

○交通バリアフリー基本構想におけるソフトの展開

＜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。

＜整備方針＞

- ・ 重点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
- ・ ノーマライゼーションの基本理念の普及

○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に配慮する。

＜整備方針＞

- ・ 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

○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、高齢者社会の進行に伴い、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。

<整備方針>

- ・ 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

(3) 重点整備地区ならびに特定経路等

基本構想においては、「新松戸・幸谷地区」を重点整備地区として下図に示す約 26ha を設定している。

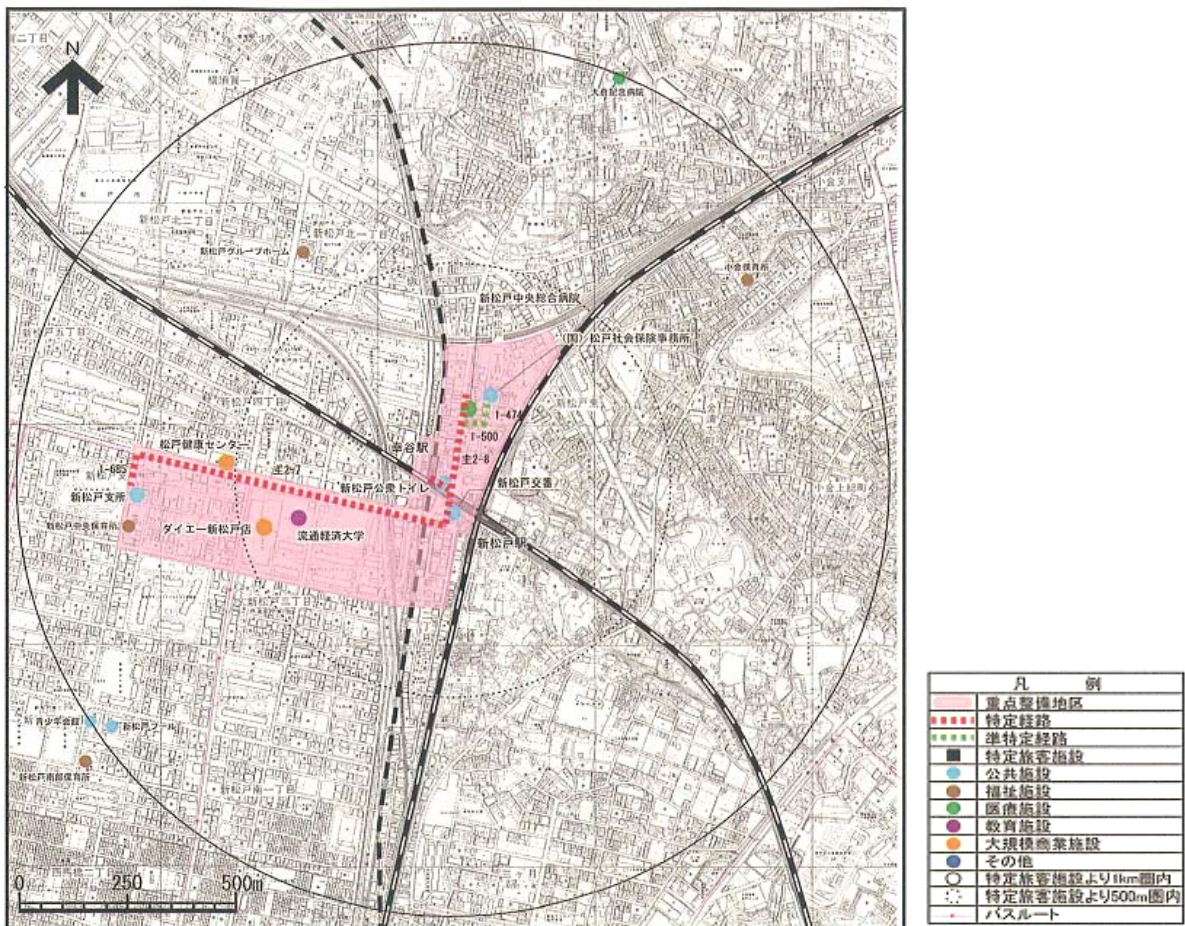


図 1.2 新松戸・幸谷地区の重点整備地区範囲

(4) 移動円滑化のために実施すべき特定事業及びその他の事業

特定経路において実施する特定事業等は、道路管理者、千葉県公安委員会、松戸市等の各特定事業者との協議・調整の上、取りまとめた。特定経路の移動円滑化基準による事業実施内容は以下の通りである。

「道路特定事業」については、道路管理者である松戸市が、公安委員会等と協議の上、事業を実施する。また、「その他の事業」については、松戸市が、道路管理者および公安委員会等と協議の上、事業を実施する。

表 1.1 特定経路の特定事業等（共通）

特定事業	実施すべき事業	取組み方針
道路 特定事業	細街路との交差点・車乗り入れ部における車道との段差の解消、巻込部の切下げ改修、歩道凸凹部の舗装修繕、勾配の改善等により、歩道の平坦性を確保する。	特定事業
	特定経路のうち、特に交差点部、施設入口、バス停留所、危険物周辺等においては、視覚障害者等の円滑で安全な移動を支援するために、誘導用ブロックを設置する。	特定事業
	歩道内の排水溝の溝蓋を改修する場合、および新たに設ける場合は、杖、車いすのキャスター等が落ちない溝蓋（目の細かいグレーチング等）とする。	特定事業
	歩道の舗装面は、原則として排水性舗装等の滑りにくく水はけの良い舗装・舗装材とする。	継続事業
その他 の事業	歩行者動線の要所となる交差点等には、必要に応じて公共・公益施設、病院等の案内標識を整備する。	特定事業
	放置自転車の取締りを強化（街頭指導・撤去等）する。	特定事業
	歩道の不法占拠（路上看板・商品等）への取締りを強化（街頭指導・撤去等）する。	特定事業
	誘導サインの連続性を確保すると共に、デザインの統一化を推進する。	継続事業
	NPO、市民団体、公共交通事業者等と協調して、一般市民参加による市街地まち歩き点検を定期的に行う。	継続事業

- ① 「特定事業」・・・・・・・・・・目標年度（2010年）までの完了を目指す事業等。
- ② 「継続事業」・・・・・・・・・・目標年度（2010年）以降も継続的に実施する事業等。
- ③ 「事業化検討項目」・・・・・・・・・・技術的な問題や関連計画との調整、関係者間の合意形成のため、目標年度（2010年）までの事業完了は困難であるが、早期実現を目指して事業化の検討を進める事業等。実施が可能になった時点で、随時事業にとりかかる。

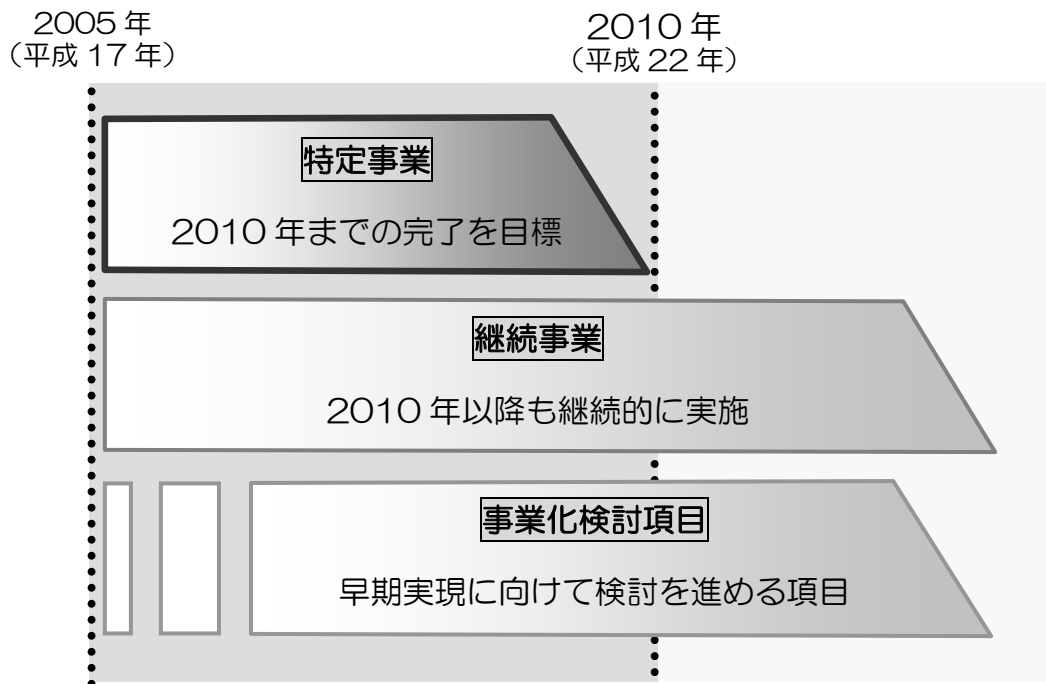


図 1.3 バリアフリー事業の展開イメージ

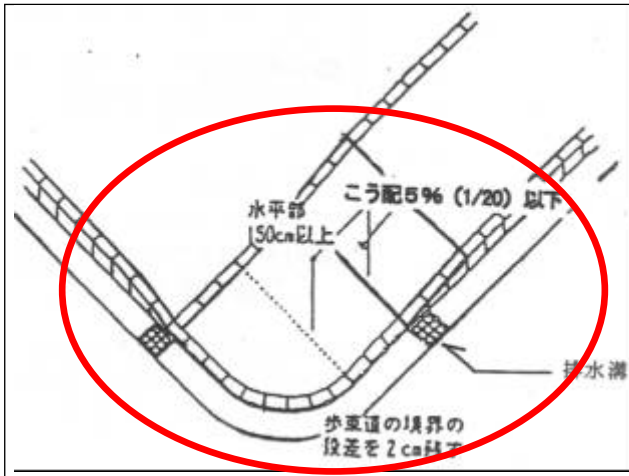
歩道凸凹部 (道路特定事業)



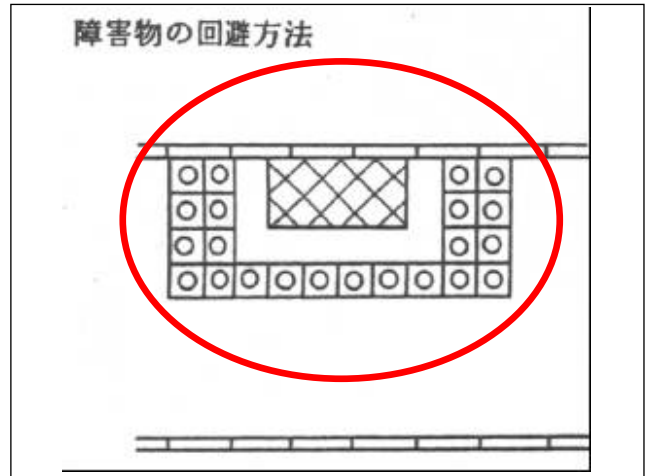
歩道の横勾配部 (道路特定事業)



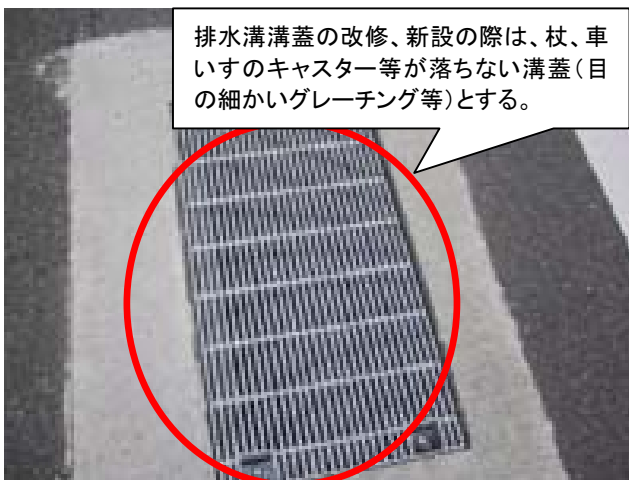
巻き込み部 (道路特定事業)



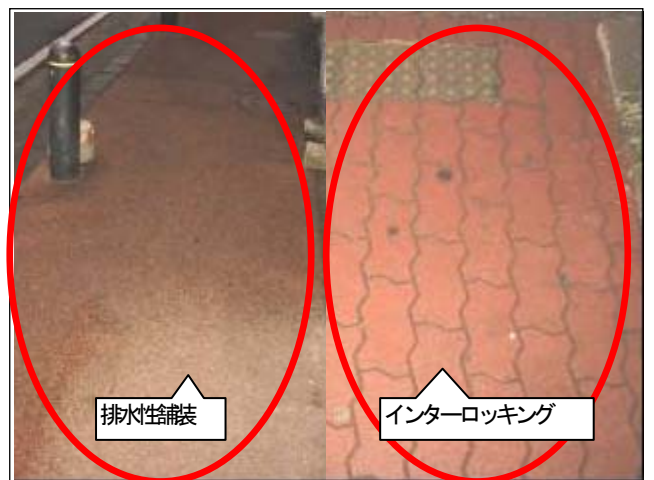
誘導用ブロック (道路特定事業)



グレーチング (道路特定事業)



水はけの良い舗装・舗装材 (道路特定事業)



2. 道路特定事業計画の整備方針

2.1 移動円滑化の考え方

歩道の切下げ改修、歩道凸凹部の舗装修繕、勾配の改善、グレーチングの改良など軽微な変更で対応可能なものについては、適宜、整備を進めていくものとする。

歩道の有効幅員 2 m以上の確保や縦断勾配 5 %以下（最大 8 %）の確保のために、新たな用地確保や大規模な施設、設備が必要な場合、道路事業単独での整備が財源的にも困難であり、また、整備までに時間を要することとなる。

そこで、特定経路等の移動円滑化整備に向けて検討を進める際の前提条件や考え方は、次の通りとする。

<移動円滑化整備に向けた考え方>

- 特定経路が、土地区画整理事業、市街地再開発事業、その他の市街地開発事業の計画区域内であり、近年中に事業着手される場合には、これに含め検討を進める。
- 歩道の有効幅員が 2.0m以下の経路で、将来的に歩道の有効幅員を確保することが望ましい特定経路等においては、経路沿いの沿道建築物等の建替え時に歩道とレベルを合わせた出入口の整備や建物のセットバックの協力を要請していく。また、借地等による歩道の拡幅等を検討するものとする。

→主に基本構想で「事業化検討項目」に位置づけられた事業

- 都市計画道路や面整備の予定がない場合においては、車道の縮減、歩道拡幅などの現道路構造の変更で移動円滑化された歩道の確保を検討する。
- 目的施設までの主な移動経路において歩道幅員の確保が困難な場合では、自動車や自転車との交錯が少ない、より安全な経路を設定する。

→主に基本構想で「特定事業」及び「継続事業」に位置づけられた事業

- 基準に適合するスロープ等段差解消のための施設が大規模なものになり設置が困難な場合、ソフト（マンパワー）での対応も視野に含めた他の手段を検討する。

→主に基本構想で「心のバリアフリー」に位置づけられた事業

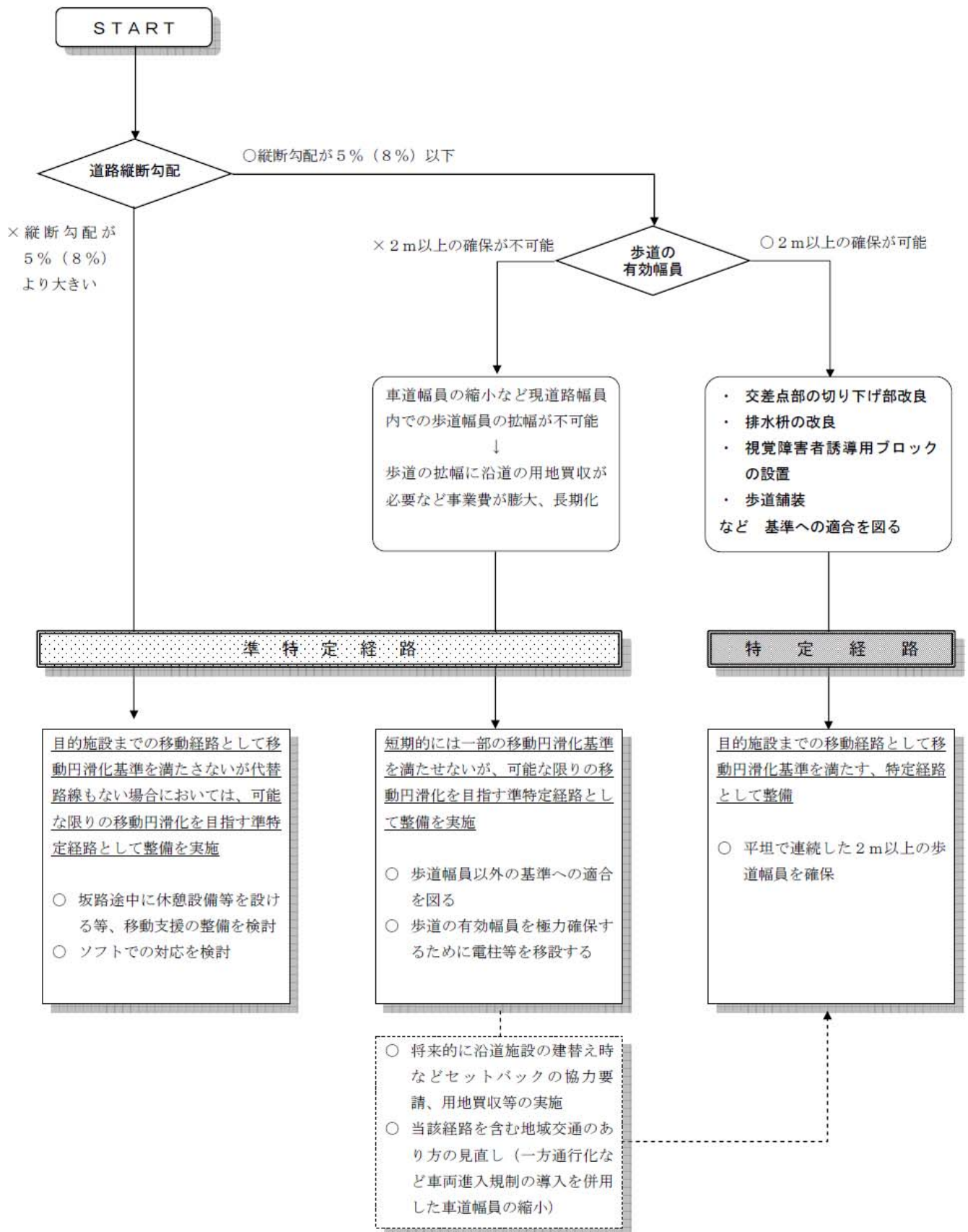


図 2.1 道路の移動円滑化整備の検討フロー

2.2 道路整備の基準について

道路特定事業計画で位置づける事業の実施にあたっては、市内の歩行環境が一定の水準、また統一された仕様で整備されることが望ましく、そのため、「移動円滑化整備マニュアル」や既往の整備事例などをもとに、別途、松戸市歩行空間整備マニュアル（案）において歩道整備の考え方や具体の基準等を定めた。

本市の歩行空間整備の整備基準として、設計者また施工者、管理者ともにこの内容について熟知し、今後、整備や改修される道路については、松戸市のどこへ行っても移動のしやすい歩行空間となるよう周知徹底が必要である。

(1) 歩道改良の主な整備基準について

松戸市における歩道整備の基準（案）を以下に示すとおり定める。

表 2.1 道路施設に関する基本的な構造基準

対 象	内 容 項 目	移動円滑化整備基準			適 応 (松戸市)	道路構造令
		細 目	標 準	縮小値		
歩道	設置の有無	※特定経路上	設ける	—	設ける	原則設置
	有効幅員	歩道	3.5m	2.0m	2.0m 以上	同左
		自転車 歩行者道	4.0m	3.0m	3.0m 以上	同左
	舗装	透水性	浸透構造	この限り でない	平坦・ 滑りにくい・水 はけ良い	「透水性」舗装 を都市部の道 路に導入
		舗装面の 仕上げ	平坦・ 滑りにくい・水 はけ良い	—		規定なし
	勾配	縦断勾配	5%以下	8%以下	5%以下	最大 11%
		横断勾配	1%以下	2%以下	1%以下	2%を標準
	車道等との 分離	分離構造	縁石線を 設ける	—	縁石線を 設ける	交通量が少な い場合は特に なし
		縁石高さ	15.0cm 以上	—	15.0cm 以上	15～25cm の 範囲
		※必要に 応じ	植樹帯 設置	—	※必要に応じ	4種2級以上の 道路
	高さ	歩道の車道等 に対する高さ	5.0cm	—	沿道制約の状 況等により検 討	—
	横断歩道部	歩道等の 縁端高さ	2.0cm	—	2.0cm 以下 原則 0cm	—
		段差に接続する 歩道の構造	車いすが円滑 に転回できる 構造	—	車いすが円滑 に転回できる 構造	—
		車両 乗り入れ部 の歩道幅員	横断勾配 1.0% 以下を 確保する幅員	2.0m 以上	—	2.0m 以上
その他	案内標識	移動の方向を示 す必要のある箇 所	点字・音声等 により案内する 設備を設置	—	点字・音声等 により案内する 設備を設置	—
	視覚障害者 誘導用 ブロック	移動の円滑化の ために必要な箇 所	視覚障害者 誘導用ブロッ クで案内	—	視覚障害者 誘導用ブロッ クで案内	—

※歩道の構造形式は、基本的にはセミフラット型となる。ただし、沿道制約の状況等によりセミフラット型による整備が不可能な場合もあるため、やむをえない場合、歩道の1区画を最小単位に型式を検討する。

※松戸市歩行空間整備マニュアルについては、作成中です。

(2) 代表的な整備例

1) 歩道

【縁石の構造】

歩道の巻き込み部における歩道とすりつけ部分及び、横断歩道箇所における歩道と車道とのすりつけ部分については、以下の構造を標準とする。

① すりつけの縦断勾配

5%以下とする。ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合には8%以下とする。

② 水平区間

すりつけ区間と段差の間には、1.5m以上の水平区間を設けることとする。

③ 車道との段差

原則0cmとする。

車道との段差については、車いす・自転車利用者等の利便性を考慮し、段差を0cmとする。ただし、視覚障害者の安全性への配慮が同時に必要なため、交差点部での段差が0cmのときには、視覚障害者誘導用ブロックの整備を同時に行うものとする。

ただし、既成市街地においては、沿道建物と歩道の高さのバランスを図る必要があり、歩道の縦断勾配等の基準を適合するためには、交差点端部において0cmですりつけができない場合がある。こうした場合は適宜、歩道高さ、端部の段差、沿道施設との高さ関係のバランスをとり処理するものとする。この場合、交差点すりつけ部の縁石の段差は、最大でも2cm以下とする。

④ すりつけ部の縁石

1本でのすりつけを原則とする。(図 2.2参照) 設置位置については、図を参照。また、この区間での排水断面の確保が難しいので、排水については、十分な対策を講じるものとする。

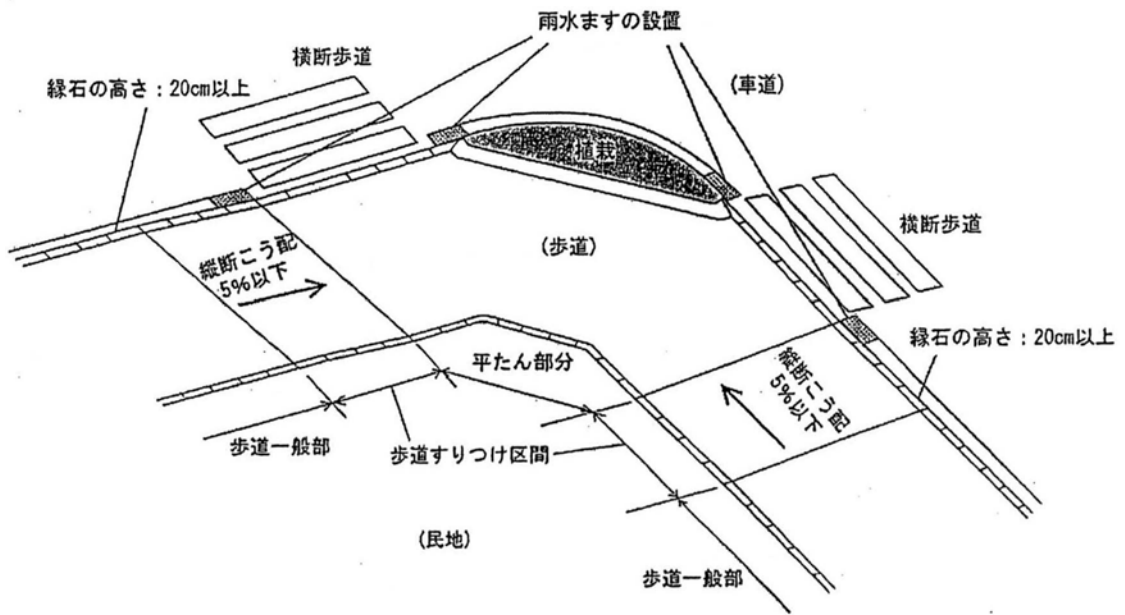


図 2.2 横断歩道接続部等における構造(交差点に横断歩道がある場合)

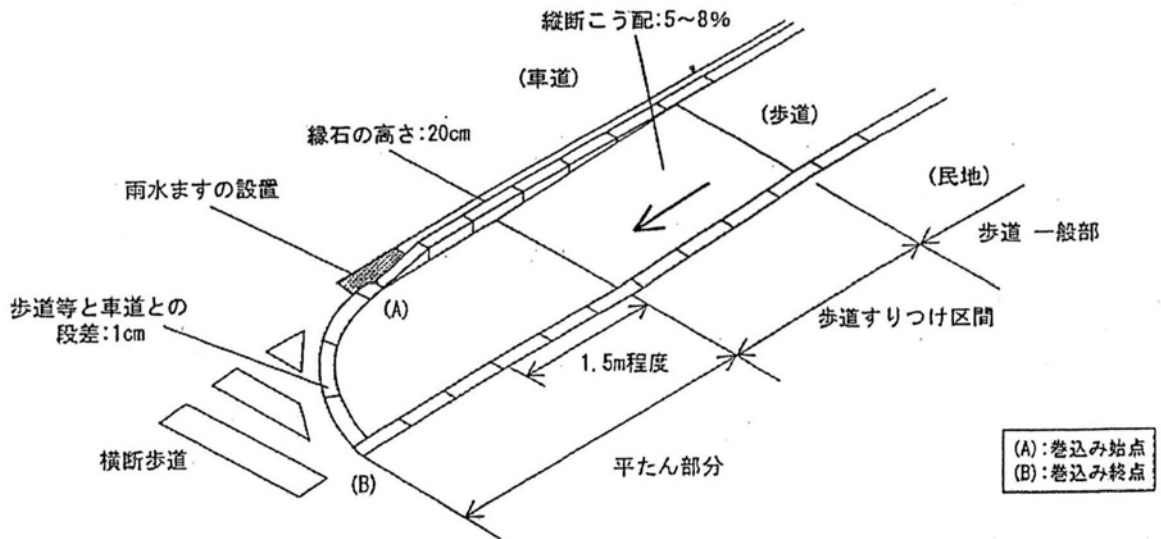


図 2.3 横断歩道接続部等における構造(5%勾配がとれない場合)

(3) 松戸市歩行空間整備マニュアル（案）

移動円滑化整備の詳細については、以下に示す松戸市歩行空間整備マニュアル（案）に示す。具体的な内容については、別途マニュアル参照のこと。

松戸市歩行空間整備マニュアル（案）

1. はじめに

1.1 マニュアル（案）作成の目的

これからの本格的な高齢社会の到来に対し、高齢者・身体障害者を含めた全ての人が安全で快適な日常生活を営み、社会参加ができるような移動の基盤となる歩行空間の整備が急務となっている。本マニュアルは、これからの松戸市内における歩行空間の整備の指針となることを目的として作成したものである。

この基準は、市が管理する道路の新設、改築、大規模な修繕、並びに他の事業等により道路が新設・改築される場合、及び松戸市に移管される予定の道路について、適用する。

1.2 用語の定義

1.2.2 用語の定義

(1) 車道

専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分(自転車道を除く)をいう。

(2) 歩道

専ら歩行者の通行の用に供することを目的とする道路の部分であり、車道などその他の部分と縁石や柵等の工作物によって物理的に分離されたものをいう。したがって道路標示、区画線のみによって分離されたものは歩道には該当しない。

(3) 自転車道

専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線や柵等の工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

(4) 自転車歩行者道

自転車と歩行者を混合通行させるために、縁石線や柵等の工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

(5) 歩道と車道とのすりつけ部

歩道面と車道面との間に高低差がある場合に、これを解消し歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するための段差又は勾配を設けた箇所をいう。

(6) 車両乗り入れ部

車両が道路に隣接する民地等に入出りできるように、縁石等の一部に対して切り下げ等の処置を行い、必要に応じ当該箇所において車道とのすりつけ部を設けることにより車両が民地等に入出り可能となる構造を持った箇所をいう。