

船橋市交通バリアフリー基本理念

第2章 船橋市交通バリアフリー基本理念

2-1 背景

我が国においては、急激な高齢化の進展やノーマライゼーション理念の浸透などから、高齢者や身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活の確保の重要性が増大してきており、その前提の一つとして、新しい時代に対応する社会システムの構築が求められている。

これを受けて、高齢者や身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性や安全性の確保を図るために、平成12年11月15日に「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」(交通バリアフリー法)が施行され、国・地方公共団体・公共交通事業者・道路管理者・公安委員会等の関係者がお互いの連携により、一定規模の旅客施設を中心とする地区において、旅客施設、道路等のバリアフリーを重点的かつ一体的に推進するとしている。

また、本市では平成12年4月から新たな「船橋市総合計画」に基づいて、「生き生きとしたふれあいの都市・ふなばし」をまちづくりの目標に掲げ、目標実現のために「健康福祉の先進都市」づくりを市政の重点施策として、高齢者や障害をもつ方々をはじめとする市民の皆様が生き生きと安心して暮らせる、心温かなまちづくりに取り組んでいる。

2-2 目的

本市では、「船橋市総合計画」や「船橋市都市計画マスタープラン」において、以下のようなバリアフリーの方向性を示し、福祉のまちづくりの観点から多くの人々が利用する駅や主要な公共施設に、お年寄りや障害をもつ方々などへの配慮を行なうことをはじめ、誰もが安心して、快適に暮らすことのできるバリアフリーのまちづくりを目指している。

バリアフリーのまちづくり...すべての市民が安全で快適な都市活動を行なえるよう、条例や指針に基づき、道路の段差の解消や電柱・街灯の移設、鉄道施設などにおけるエレベーターやエスカレーターの設置、人が集まる建物等における身体障害者トイレの設置、誰にでもわかりやすい案内表示等の整備を促進する。
歩行者空間の整備...ユニバーサルデザインによる歩行空間の整備、歩行者道の整備、コミュニティ道路の整備
公共交通の整備・充実...駅舎におけるエスカレーター等の昇降施設及び身体障害者用トイレの整備、スロープによる階段の解消、低床バス・ノンステップバスの導入

2-3 基本理念

以上のような市の上位計画や、交通バリアフリー法の施行を背景に、船橋市の交通バリアフリー基本理念を以下のように設定する。

船橋市交通バリアフリー基本理念

市内各駅及び周辺を対象に、交通に関わるバリアフリーを推進する。
整備の必要性の高い駅周辺は、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区の指定により、重点的かつ一体的なバリアフリーの整備を推進する。
心のバリアフリーについて積極的な取り組みを図る。

この基本理念は、交通バリアフリー法に基づくものであることから、整備項目の目標年次は「国の基本方針」との整合を図り、2010年とする。

2 - 4 船橋市の交通バリアフリー化の考え方

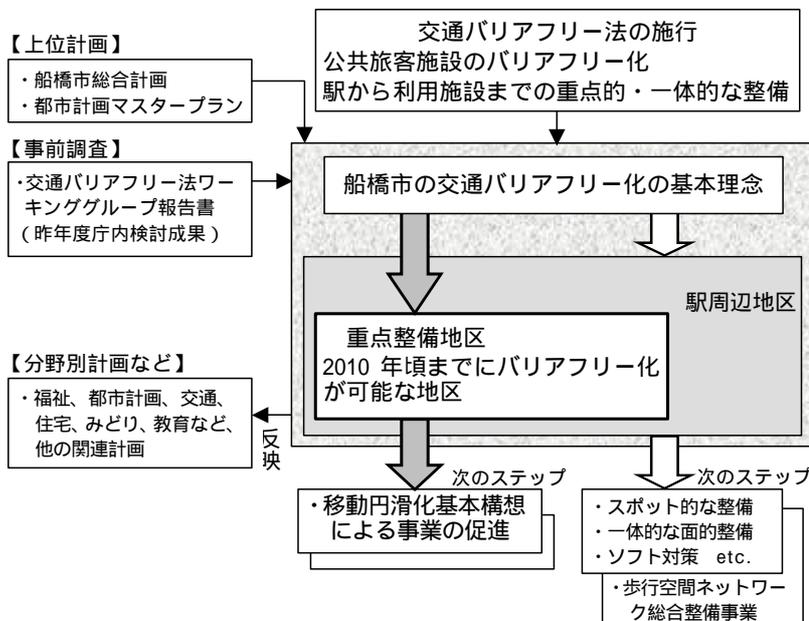
市内各駅及び周辺の交通バリアフリーの推進

本市ではこれまで、歩行空間ネットワーク総合整備事業等によって道路等のバリアフリー化を推進してきたが、今後も駅を中心とした一定の地区において、公民協働によるまちづくりの視点も含め、様々な手法により、バリアフリー化の推進を図っていく。

整備の必要性の高い駅周辺の重点的なバリアフリーの推進

整備の必要性の高い駅周辺を抽出し、重点的なバリアフリーを推進する。重点整備地区に位置づけられる地区は交通バリアフリー法によって整備を図る。

重点整備地区に位置づけられない地区であっても、2010年を目標に、現況の課題や優先順位等を踏まえ、様々な手法を活用しながらバリアフリー化を推進していく。



心のバリアフリー化への取り組み

交通のバリアフリー化を進めるためには、事業者の協力や市民の理解が不可欠である。高齢者や身体障害者等に対する理解や手助け、交通マナーに関するモラル向上のための啓蒙活動や教育活動の実施などを通じて、「心のバリアフリー化」のための積極的な協力の呼びかけを行っていく。

2 - 5 交通施設のバリアフリー整備方針

旅客施設の整備方針

鉄道駅や車両等のバリアフリー化推進に併せた、市による支援措置
 鉄道駅での段差の解消やエレベーター、エスカレーターの設置などによる、移動円滑化の推進

鉄道駅など旅客施設は、これまでも順次エレベーターやエスカレーターの設置や券売機・トイレ等の施設改良等のバリアフリー化が進められている。現状のバリアフリー整備状況を次頁表に示す。



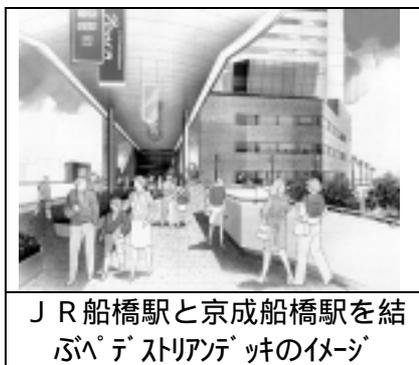
しかしエレベーターや車いす対応エスカレーター等が設置されていない旅客施設は市内 35 駅中 21 駅あり^{注1)}、今後はこのような駅での垂直移動施設の設置を推進していく必要がある。

注 1) 現在整備中の西船橋駅、JR 津田沼駅、京成船橋駅、大神宮下駅は除く。

また設備や施設についても、券売機等のボタンに手が届かない、周囲に障害物があって使えない等、単に設備のバリアフリー改良を進めるだけでなく、実際の当事者の声を反映し、使いやすい方法で整備を進めていくことが重要である。

今後は、エレベーター設置など移動円滑化された経路の確保、分かりやすい誘導案内設備（視覚・聴覚情報）や使いやすい施設・設備（身体障害者用トイレの設置等）の充実を図る。

また交通バリアフリー法により、各特定事業者が個別に整備を進めていくのではなく、駅と道路、その他交通施設を一体的に推進することが可能となる。今後は駅と駅前広場や道路の段差の解消や案内設備の充実など、旅客施設から駅前広場や道路への連続性・一体性の確保を図っていく。



J R 船橋駅と京成船橋駅を結ぶ「ペデストリアンデッキ」のイメージ

表 鉄道駅のバリアフリー整備状況

●=設置済み

圏域	駅名	路線名	視孔内													視孔外			その他				
			エレベーター	車いす対応エスカレーター	エスカレーター	斜行リフト	車椅子用階段昇降機	身体障害者用トイレ	スロープ	視覚障害者誘導ブロック(塊状)	視覚障害者誘導ブロック(点状)	可変式電子案内表示	点字券売機	点字運賃表	拉幅改札口	触地図式案内板	階段手摺点字	誘導チャイム		エレベーター	車いす対応エスカレーター	エスカレーター	斜行リフト
1	下総中山	JR総武本線	●	●				●	●	●	●	●	●	●	●	●							
	原木中山	営団東西線		●			●		●	●		●	●	●	●								
	京成中山	京成本線						●	●		●	●	●	●	●								
	東中山	京成本線					●		●	●		●	●	●	●								
2	西船橋	JR総武本線					●		●	●	●	●	●	●	●	●							西船橋駅はJR、営団、東葉高速の共用
		営団東西線					●		●	●	●	●	●	●	●	●							
	東中山																						圏域1参照
	京成西船	京成本線						●	●		●	●	●	●	●								
3	新船橋	東武野田線						●	●		●	●	●	●	●								
	海神	京成本線						●	●		●	●	●	●	●							●	
	東海神	東葉高速鉄道	●				●		●	●	●	●	●	●	●			●	●				
4	船橋	JR総武本線	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●							
	船橋	東武野田線	●				●		●	●	●	●	●	●	●	●						●	
	京成船橋	京成本線						●	●	●	●	●	●	●	●							●	
	東海神																						圏域3参照
5	船橋競馬場	京成本線	●				●		●	●	●	●	●	●	●								
	大神宮下	京成本線							●		●	●	●	●	●								
6	南船橋	JR京葉線	●				●		●	●	●	●	●	●	●								
7	東船橋	JR総武本線	●	●			●		●	●	●	●	●	●	●								
8	船橋法典	JR武蔵野線		●		●		●	●		●	●	●	●	●								
9	塚田	東武野田線						●	●		●	●	●	●	●								
10	馬込沢	東武野田線					●		●	●	●	●	●	●	●								
11	津田沼	JR総武本線						●	●	●	●	●	●	●	●	●							
	船原	新京成線						●	●		●	●	●	●	●								
12	栗園台	新京成線	●	●			●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●					
	留志野	新京成線					●	●	●	●	●	●	●	●	●								
13	北富志野	新京成線	●	●				●	●		●	●	●	●	●								
	北富志野	東葉高速鉄道	●	●			●		●	●	●	●	●	●	●			●	●				
	高根木戸	新京成線						●	●		●	●	●	●	●							●	
14	高根公団	新京成線						●	●		●	●	●	●	●								●
	滝不動	新京成線						●	●		●	●	●	●	●								●
15	二和町台	新京成線					●	●	●	●	●	●	●	●	●								●
	三咲	新京成線						●	●		●	●	●	●	●								●
16	小室	北総・公団線	●	●			●		●	●	●	●	●	●	●								●
17	新山崎	東葉高速鉄道	●				●		●	●	●	●	●	●	●								
18	船橋日大前	東葉高速鉄道	●				●		●	●	●	●	●	●	●			●					

車両等整備方針

鉄道車両の改善、低床バス等の導入の促進誘導

鉄道車両については、車いすスペースや情報提供表示器の設置、乗降時の段差解消及び安全性の確保などが求められている。今後はこれらのバリアフリー化について、市民からの要望に併せ、交通バリアフリー法の趣旨に基づいた整備を要請していく。

また、バスについては、低床バス（ノンステップ・ワンステップバス）やバスロケーションシステム（接近表示器）の導入、屋根付きバス停の設置など、全ての利用者に使いやすいバスへの改良が進んでいる。今後はとくに高齢者や身体障害者の利用の多い路線について低床バス等の導入や分かりやすい案内情報設備の充実など、より一層のサービス向上を要請していく。



一般交通用施設（道路、駅前広場等）整備方針

駅から公共公益施設までの経路における歩道の段差解消や、視覚障害者誘導用ブロックや音声案内信号機の設置などによる移動円滑化の推進

道路のバリアフリー化にあたっては、これまでも歩行空間ネットワーク整備事業によりバリアフリー化を図っている。さらに交通バリアフリー法による整備に併せて、駅から高齢者や身体障害者の利用の多い施設までの道路について、当事者の声を反映した重点的・一体的なバリアフリー化を図っていく。

また、交通安全施設については、「歩行者思いやり信号機」や「弱者感応信号機」により、歩行者の青信号時間の延長や、歩行者横断の全方向を一斉に青信号に変更できることによって、高齢者や身体障害者等の安全性の向上に役立っていることから、このような信号機の設置を推進していく。



歩行者横断の全方向が青信号になる歩行者思いやり信号

違法駐車・駐輪の取り締まり強化
商品や看板のはみ出し等の規制

鉄道駅や、高齢者や身体障害者の利用施設周辺、それらを結ぶ道路上には、多くの違法駐車や放置自転車、商品・看板のはみ出し等、モラルに係る課題が大きい。

そのため、違法駐車を取り締まり強化や放置自転車禁止キャンペーンの実施、商店街との協力による商品・看板のはみ出し防止など、重点的にその防止のための施策を推進していく。



視覚障害者誘導用ブロック上の駐輪

2 - 6 心のバリアフリー推進の方針

高齢者・身体障害者等がまちなかでどのような不自由を感じているか気づくこと、自分たちの行動が彼らにどのようなバリアを作り出しているか知ることなど、他人の立場に立って考えることが「心のバリアフリー」につながる。

このような鉄道駅や道路等でのバリアフリー化を着実に進めるためには、市民、事業者、行政がそれぞれの役割を理解すること、そして「自転車は決められたところに停める」「視覚障害者が使う誘導用ブロックの上に商品を置かない」「高齢者や障害者の立場に立って街を歩いてみる」など、日常のちょっとした気遣いなど、出来ることから行動していくことが必要である。

このようなバリアフリーの考え方や取り組みを広めるために、市民活動や学校での教育活動を促進するための講師の派遣や出前講座の実施、広報やホームページ等を活用したバリアフリーの考え方の周知など、行政が市民や事業者と協力しながら進めていく。