

第8章 今後の課題

重点整備地区における特定事業計画の速やかな作成と事業の実施

重点整備地区である「船橋駅周辺地区」と「北習志野駅周辺地区」については、第4章の移動円滑化基本構想に適正に即して、関係する各特定事業者が速やかに特定事業計画を作成されるよう要請する。

そして特定事業計画に基づく事業が実施された場合は、適宜整備状況等を把握していく。

8つの重点整備地区候補区域におけるバリアフリーの推進

先の2つの重点整備地区を含む8つの重点整備候補区域においては、交通バリアフリー法には基づかないが、その他の様々な手法によってバリアフリー整備を図る事項も位置づけた。

これらの事項については、平成22年を目途に事業の実施が円滑に進められるよう要請し、また支援していく。

市内各駅周辺の交通バリアフリーの考え方について

市内には35の鉄道駅がある。これらの駅及び駅周辺（駅から500m～1km圏域）については、圏域カルテ（巻末の資料編参照）で整理した。

圏域カルテは、駅のバリアフリーの現況や、駅圏域における公共施設等の分布状況などを示した上で、高齢者・身体障害者等の意見やパブリックコメントを参考にしつつバリアフリーの問題点を踏まえ、今後のバリアフリーの考え方を整理した。

今後、全市的な交通バリアフリー整備にあたっては、この圏域カルテを一定の指針としていくものとする。

高齢者・身体障害者等の意見や、パブリックコメントの反映

特定事業計画の作成や、重点整備地区候補区域におけるバリアフリー推進にあたっては、本基本構想策定の過程で行ったアンケートによる高齢者・身体障害者等の意見や、パブリックコメントを十分に反映されるよう要請する。

心のバリアフリー化への取り組み実施に向けて

心のバリアフリー化への取り組みについては、本基本構想のなかの基本理念で位置づけた。今後は、その実施に向けての検討を行っていく必要がある。

(仮称)交通バリアフリー連絡会議の設置

本基本構想で位置づけた交通バリアフリーの効率的な推進のため、道路管理者、交通事業者、公安委員会、市などから構成される(仮称)交通バリアフリー連絡会議を設置して、相互に連携を図る。

本基本構想の見直し

本基本構想においては、8つの重点整備地区候補区域についてバリアフリー整備方針を作成し、そのうち2地区を重点整備地区として設定し交通バリアフリー法に基づく基本構想を策定した。

今後は各地区の実情に併せ、これらの整備方針や基本構想に基づいてバリアフリー化を進めることとなるが、高齢者や身体障害者等の移動環境の大幅な変化があった場合や、交通バリアフリー法に基づくバリアフリー整備の推進の可能性が高まった場合などには、本基本構想の見直しや新たな重点整備地区の指定の検討など、適切な措置を講じていくことが望ましい。