

取手市移動円滑化基本構想

平成 1 5 年 3 月

取 手 市

【 目 次 】

	頁
序章 基本構想策定にあたって	1
1 基本構想策定の背景と目的	1
2 基本構想の位置付け	2
3 基本構想策定の流れと策定体制	3
第1章 取手市における移動円滑化に関する現況	5
1 位置及び地勢	5
2 総人口	5
3 高齢者、身体障害者を取りまく状況	6
第2章 取手市における移動円滑化に関する問題・課題	7
第3章 取手市における移動円滑化に関する目標と基本方針	13
1 取手市における移動円滑化に関する目標	13
2 基本構想の目標年次	13
3 取手市における移動円滑化に関する基本方針	14
第4章 重点整備地区の位置及び区域	16
1 特定旅客施設の設定	16
2 重点整備地区の設定	17
3 特定経路の設定	20
第5章 実施すべき特定事業・その他の事業	24
1 移動円滑化に関する整備方針	24
2 実施すべき特定事業・その他の事業	28
3 その他考慮すべき事項	35
第6章 移動円滑化基本構想の推進に向けて	37
1 移動円滑化に関する段階的整備方針	37
2 今後の推進に向けて	38
－参考資料編－	
参考資料－1. 取手市移動円滑化基本構想策定委員会設置要綱等	39
参考資料－2. バリアフリー高齢者等アンケート調査の概要	41
参考資料－3. バリアフリー現地点検調査の概要	42

序章 基本構想策定にあたって

1 基本構想策定の背景と目的

本格的な高齢社会を迎えつつあるなか、高齢者や身体障害者が自立した社会生活を営むことができる地域社会づくりが求められ、介護・福祉・医療などの福祉施策とともに、高齢者や身体障害者が各家庭から目的地までを障害なくスムーズに移動し、各種都市機能を享受することのできる都市環境づくりが急務とされているところである。

取手市においては、中心市街地となる取手駅周辺地区を市民の「生活・文化・交流拠点」として、また、「都市間交流拠点」として位置付け、商業・交流・情報・芸術文化などの各種都市機能の集積を図るとともに、あらゆる人々が安全・安心・快適にこれらの都市機能を享受することのできるユニバーサルデザイン※¹による都市空間の形成を図ることとしている。そのため、これらの整備に併せて、高齢者や身体障害者などが市内の各地域から鉄道やバスなどの利用により目的地までシームレス（継ぎ目なく）に移動し、また、目的地内をスムーズに回遊して様々な都市機能を享受できる都市のしくみをつくりあげていくことが求められている。

一方、平成 12 年には「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（交通バリアフリー法）」が施行された。これによって、鉄道・バスをはじめ、道路や信号機、その他の交通施設に対する整備目標と整備基準が設けられ、国や地方公共団体、公共交通事業者そして国民のそれぞれの果たすべき役割と義務が示された。

このような背景を受け、取手市においては、高齢者や身体障害者をはじめとするすべての人々がバリアフリー化された公共交通や道路その他の都市施設の利用によって、街なかを自由に回遊し、さまざまな都市機能を享受できる都市のしくみを行政と公共交通事業者そして市民が一体となってつくりあげることが目的として、取手市移動円滑化基本構想を策定するものである。

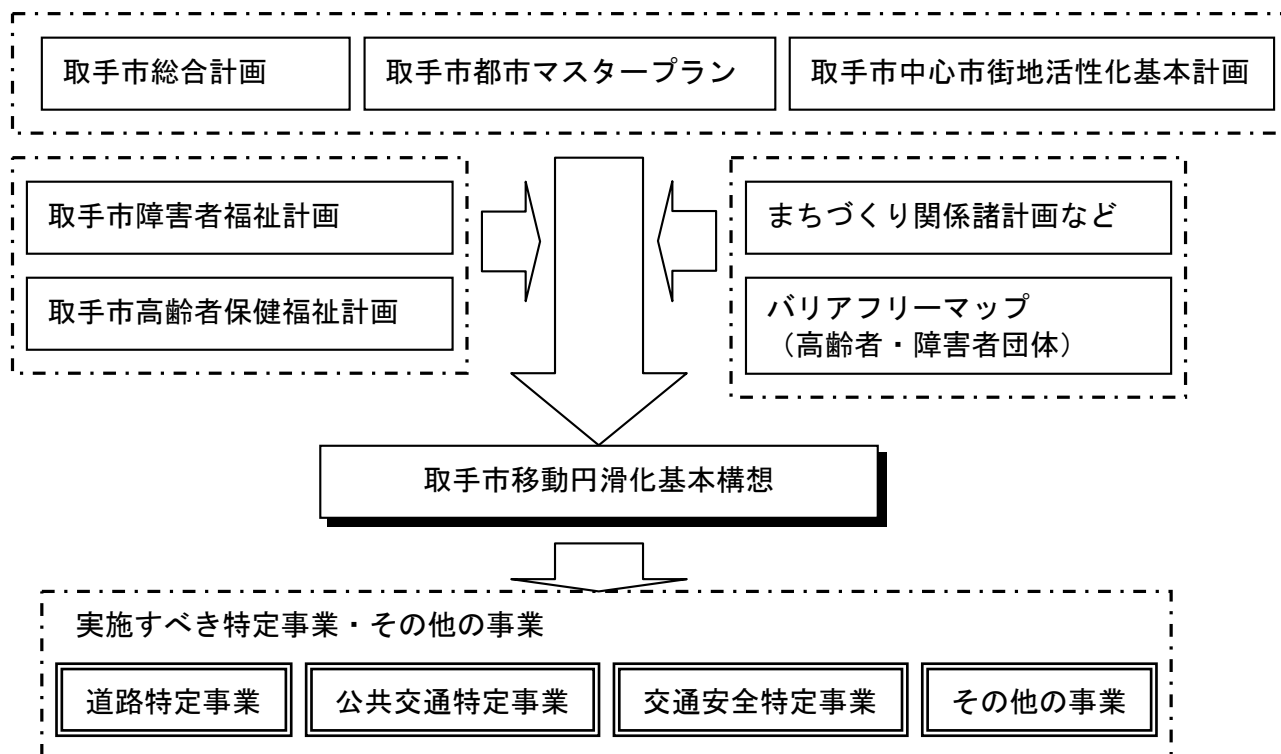
※1 道具や空間をデザインするにあたって、障害者のための特別なデザインを考案するのではなく、健常者も含めた全ての人にとって使いやすいデザインを考えるもの。

2 基本構想の位置付け

本基本構想は、第4次取手市総合計画の基本理念や個別基本計画の位置付け、取手市都市マスタープラン、取手市中心市街地活性化基本計画、取手市障害者福祉計画及び取手市高齢者保健福祉計画等の考え方と整合性を図り、策定するものとする。

この基本構想における基本理念及び基本方針は、「交通バリアフリー法」に位置付けられた重点整備地区のみならず、取手市内全域における交通バリアフリーを推進するための基本的な考え方を示すものである。

■取手市移動円滑化基本構想の位置付け

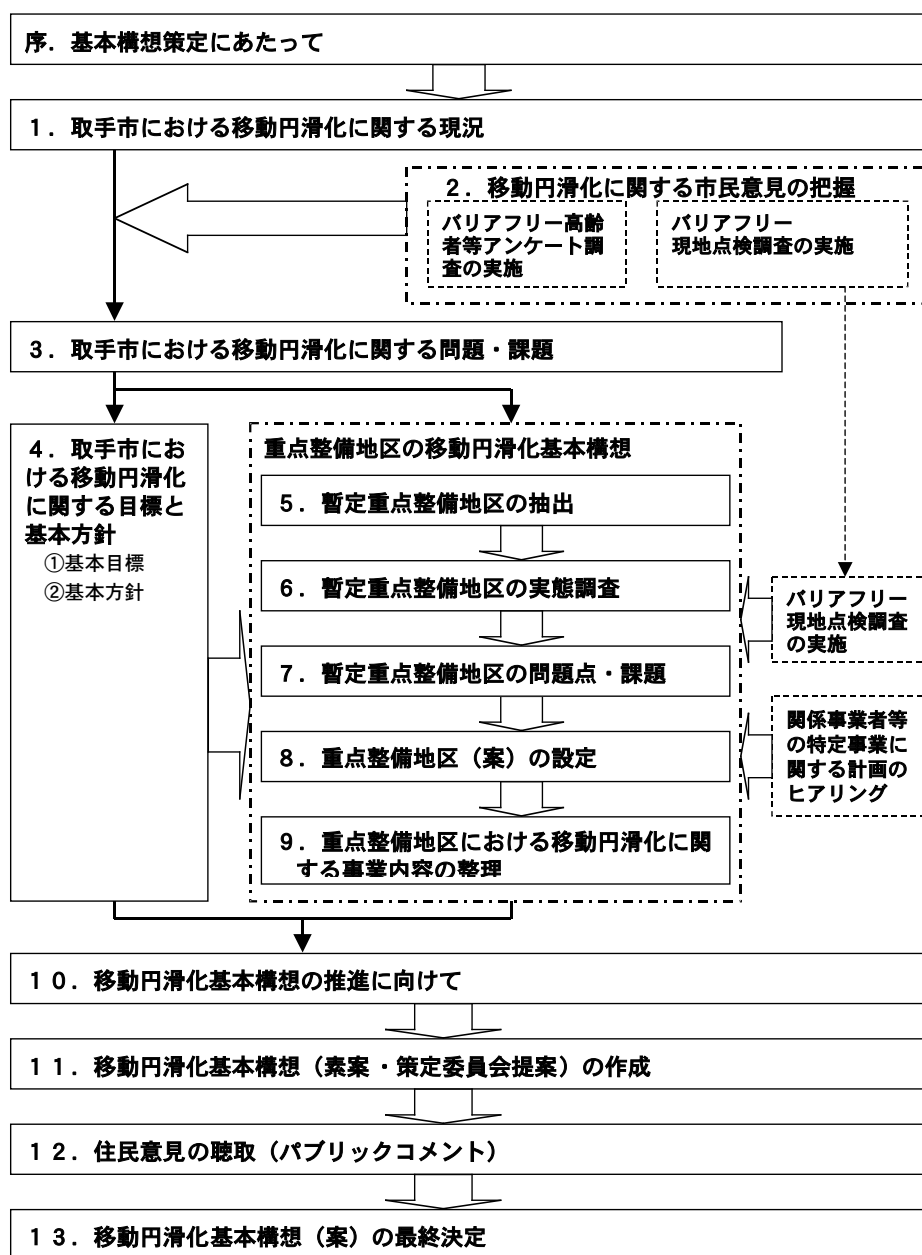


3 基本構想策定の流れと策定体制

本基本構想の策定にあたっては、本市における移動円滑化に関する現況を把握するとともに、高齢者等アンケート調査や現地点検調査等の移動円滑化に関する市民意向の調査等を実施し、本市における移動円滑化に関する目標と基本方針を定めている。また、実態調査等を実施するための暫定重点整備地区を設定し、その調査結果等を踏まえ、重点整備地区の位置・区域、特定経路及び移動円滑化に関する事業内容を検討した上で、取手市移動円滑化基本構想（素案）を作成している。

さらに、作成した基本構想（素案）について、インターネット等による住民意見の聴取（パブリックコメント※²）をしたうえで、基本構想（案）を作成し、市としての取手市移動円滑化基本構想を策定している。

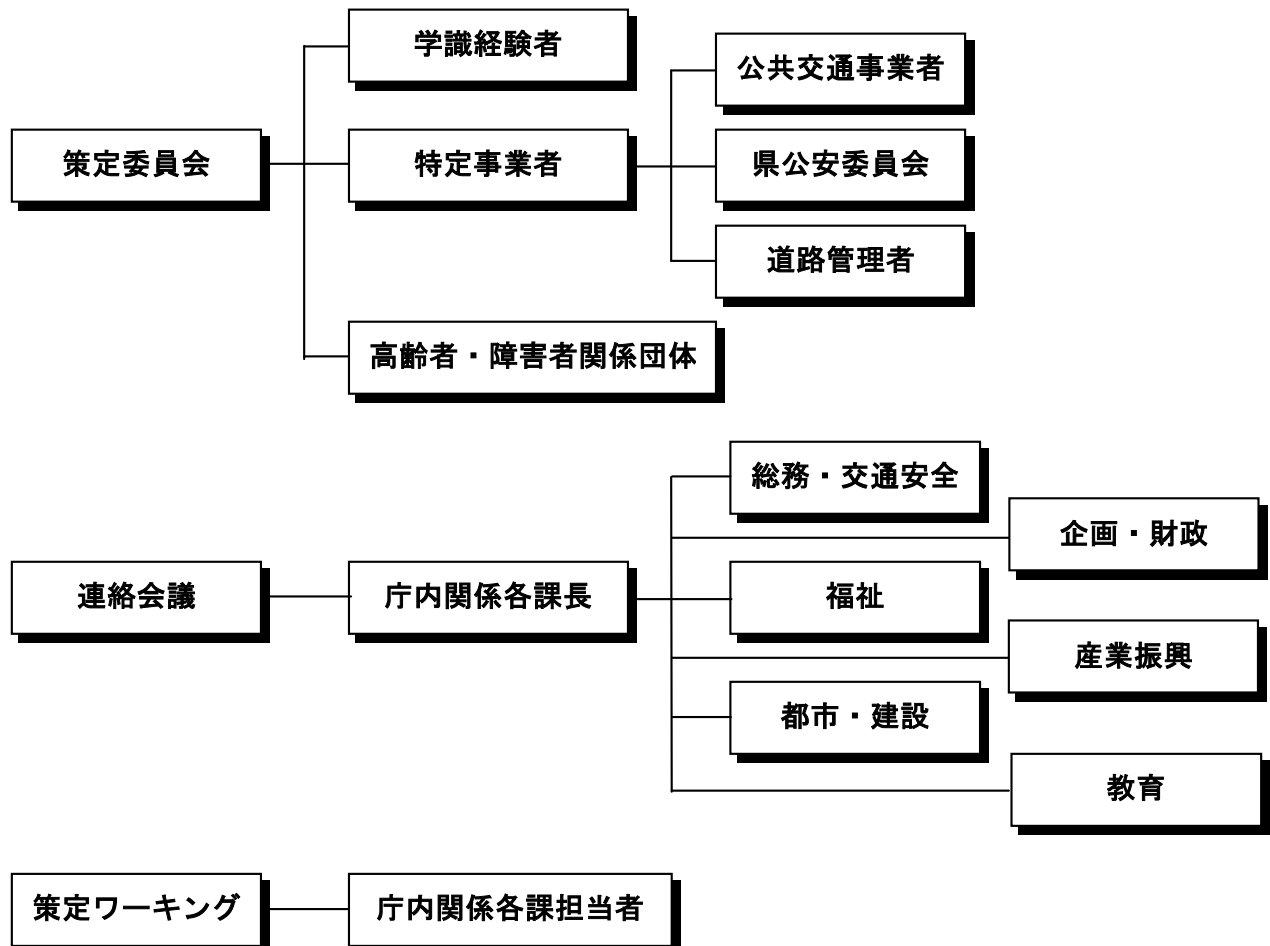
■基本構想策定の流れ



※2 行政機関などの意思決定過程において、広く意見を求めるために市民に計画案などを公表し、それに対して出された意見・情報等をいう。

本基本構想の策定にあたっては、学識経験者や公共交通事業者、県公安委員会、道路管理者、高齢者・障害者関係団体等により構成される「取手市移動円滑化基本構想策定委員会」、並びに庁内における関係各課の課長レベルにより構成される「取手市移動円滑化基本構想連絡会議」、関係各課の担当者レベルにより構成される「取手市移動円滑化基本構想策定ワーキング」の組織を設置し、調査を進めた。

■基本構想の策定体制



第1章 取手市における移動円滑化に関する現況

1 位置及び地勢

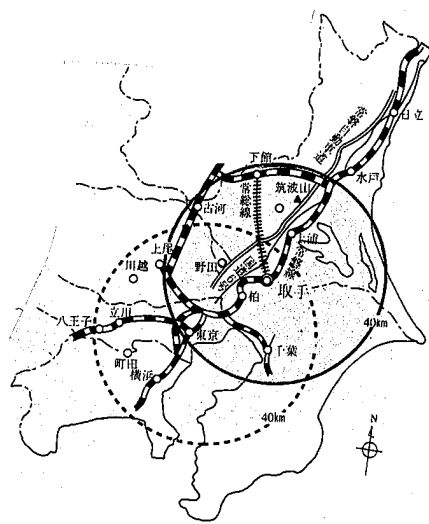
本市は、茨城県の南端に位置し、利根川とその支流である小貝川の二つの河川に囲まれ、水と緑に恵まれた地域である。

首都圏近郊整備地帯に指定され、都心へ約 40 km、時間にして約 40 分という位置にある。市域は、総面積 37.09 km²、東西約 12 km、南北約 9 kmで利根川に沿って東西に長い地形となっている。東は小貝川を隔て竜ヶ崎市と利根町の一部に接し、西は守谷市、南は利根川を境として千葉県我孫子市と柏市に接し、北は藤代町と小貝川を挟んで伊奈町に接している。

茨城県の南部の玄関口としてばかりでなく、東京、成田、つくばを結ぶ三角地のほぼ中央に位置していることから交通の要となっており、首都圏の都市の中でも、交通の利便性と自然環境に恵まれた都市環境をもっている。

地形的に西部は、複雑に入り込んだ谷津田と標高 22m～23mの台地からなり、俗にこの台地は北相馬台地と呼ばれ、守谷市へ続いている。東部は、藤代町に向って広がる水田地帯と利根川に沿うように細長い独立した台地からなり、小貝川を挟んで利根町と接している。

■取手市の位置



2 総人口

本市の総人口は、東京のベッドタウンとして郊外の住宅化が進み年々増加していたが、平成2年以降、人口の伸びは鈍化し、平成7年以降は若干減少している。

「市町村の将来人口 財団法人日本統計協会（平成14年3月）」によると、平成22年の総人口は約77,000人になると予想している。

■総人口の推移

		昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年
取手市	人口（人）	71,247	78,608	81,665	84,477	82,527
	伸び率（％）	34.9	10.3	3.9	3.4	-2.3
茨城県	人口（千人）	2,558,007	2,725,005	2,845,382	2,955,530	2,985,424
	伸び率（％）	9.2	6.5	4.4	3.9	1.0
全国	人口（千人）	116,989	121,008	123,285	125,570	126,926
	伸び率（％）	4.5	3.4	1.9	1.9	1.1

資料：国勢調査報告

3 高齢者、身体障害者を取りまく状況

(1) 高齢者の状況

市の老年人口は、平成 15 年 1 月 1 日現在 12,247 人で、総人口に占める割合は 15.1%であり、全国平均、茨城県平均を下回っているが、総人口に占める割合は増加の傾向にある。

「市町村の将来人口 財団法人日本統計協会（平成 14 年 3 月）」によると、平成 22 年の 65 歳以上の高齢者は 18,900 人で、高齢化率が 24.6%になると予想している。

■高齢者の状況

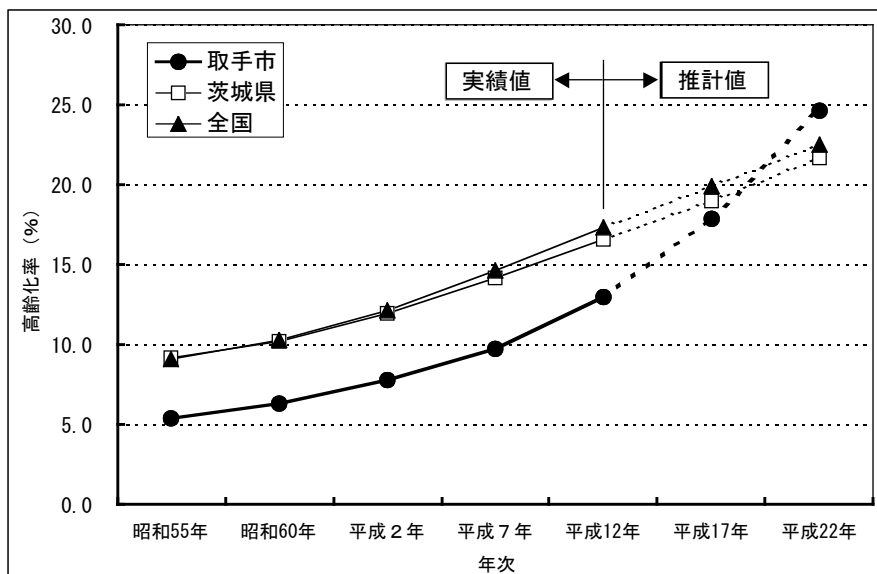
単位：人

	昭和 55 年	昭和 60 年	平成 2 年	平成 7 年	平成 12 年	平成 15 年
取手市人口	71,247	78,608	81,665	84,477	82,527	81,295
老年人口（※）	3,859	4,957	6,336	8,233	10,728	12,247

資料：昭和 55 年～平成 12 年：国勢調査報告、平成 15 年：住民基本台帳

※65 歳以上の高齢者の人口

■高齢化率



※実績値は国勢調査。

推計値は市町村の将来人口 財団法人日本統計協会（平成 14 年 3 月）。

(2) 身体障害者の状況

市の身体障害者は、平成 13 年 3 月 31 日現在 1,641 人で、総人口に占める割合は約 2.0%である。

■身体障害者の状況

単位：身体障害者数（人）、単位（%）

	視覚	聴覚 平衡機能	音声・言語 そしゃく	肢体 不自由	内部	合計
身体障害者数	117	109	21	975	419	1,641
18 歳未満	1	8	0	32	1	42
18 歳以上	116	101	21	943	418	1,599
身体障害者の割合	—	—	—	—	—	2.0

（平成 13 年 3 月 31 日現在）

第2章 取手市における移動円滑化に関する問題・課題

取手市における移動円滑化に関する問題・課題は、市の移動円滑化に関する現況や市民意向の把握結果（高齢者等アンケート調査結果、現地点検調査結果）を踏まえ、次の5つを整理する。

1) 市全域の総合的・一体的なバリアフリー化の推進を図るための問題・課題

①市の移動円滑化に関する現況

近年、急速に高齢化が進展し、我が国においては平成27年に国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる超高齢社会が到来すると予想されている。これは本市においても例外でなく、本市の高齢化率は、平成15年1月1日現在、15.1%であるが、今後高齢社会が進展し、「市町村の将来人口 財団法人日本統計協会（平成14年3月）」によると平成22年には24.6%になると予想されている。

また、「ノーマライゼーション^{※3}」という理念が社会へ浸透してきたことから、障害者が障害のない者とともに活動し、サービスを受けることができるように配慮することが求められている。

このような状況の中で、鉄道駅、駅前広場及び歩道等の道路環境整備や、公共交通機関の充実など総合的・一体的なバリアフリー化の推進を行っていく必要がある。

特に、取手駅周辺地区は大規模店舗、商業・業務施設、公共公益施設及び歴史的資源等多様な都市機能が集積し、市民の他、市外からも買物や遊び目的等で集中する地区である。また、上位計画でも「生活交流拠点」、「生活・文化交流拠点」として位置付けられているとともに、「取手市中心市街地活性化基本計画（平成13年3月）」では市の中心市街地としての位置付けがあり、重点的・一体的に誰もが歩きやすい歩行空間の整備を進めていくことが求められている。

また、戸頭駅周辺地区は、駅近隣に不特定多数の人々が利用する大規模店舗や公共公益施設等が集積し、同様な整備が求められている。

②バリアフリー高齢者等アンケート調査結果

高齢者等アンケート調査結果をみると、鉄道駅やバス停留所、歩道などの交通施設の物理的な障害により外出を阻害されている要因がみられる。

身体障害者、高齢者を始めとする市民の病院への通院や買物などについては、「取手駅周辺地区」や「戸頭駅周辺地区」が日常的によく利用される地区とされており、特に誰もがよく利用する取手駅周辺地域の交通施設（歩道、バス停留所・タクシー乗降場及び駅構内）の安全性は「整備されていると思わない」が5～6割を占めており、その改善が求められている。

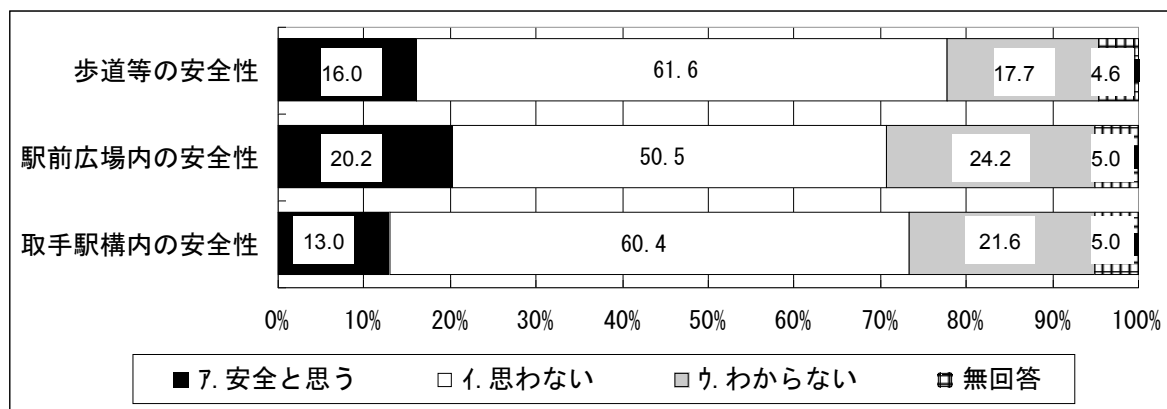
バリアフリー化の推進にあたっては、「駅や車両・道路等の段差など物理的な障害の解消」が強く求められている。



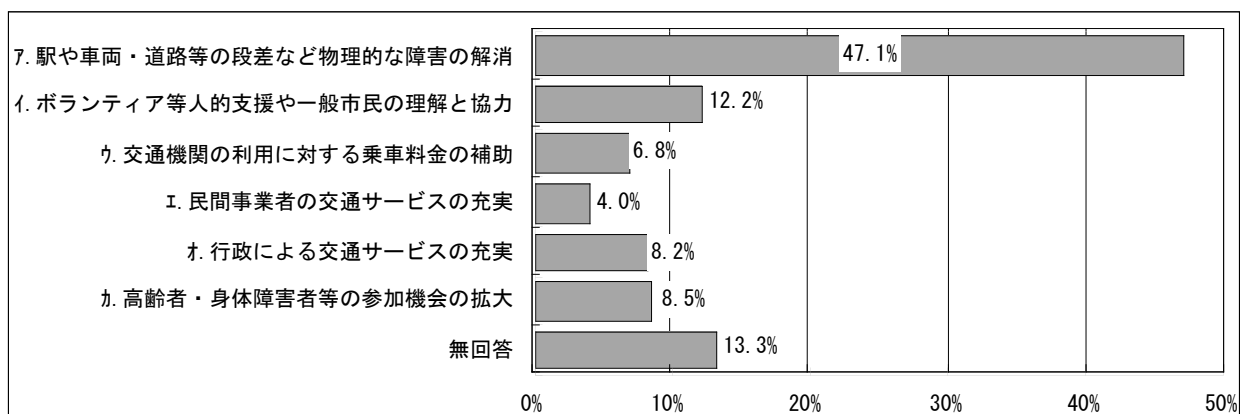
以上から、「市全域の総合的・一体的なバリアフリー化の推進」と特に取手駅周辺地区と戸頭駅周辺地区の重点的・一体的なバリアフリー化の推進が求められている。

※3 障害者を特別視せずに、普通の人と同じように受け入れ、必要な措置をしていくという考え方をいう。

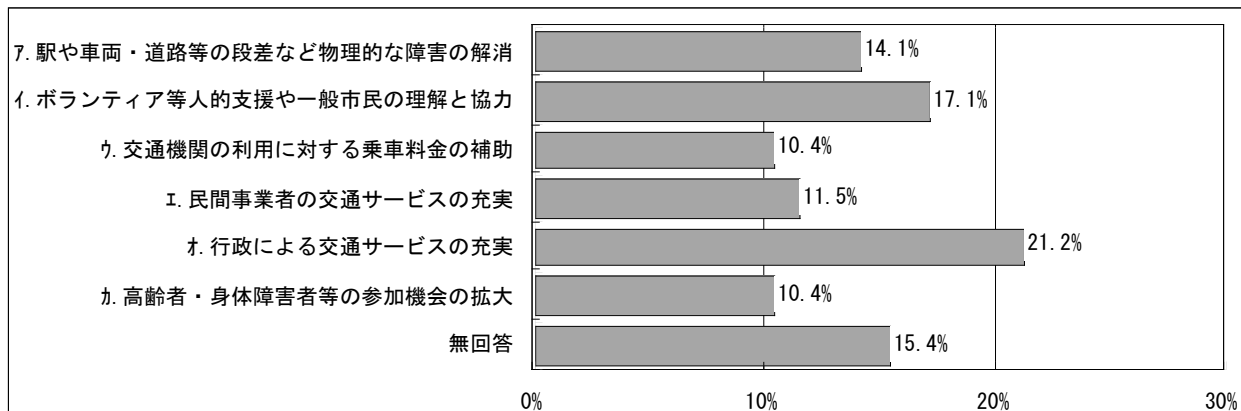
■取手駅周辺地域の交通施設の安全性



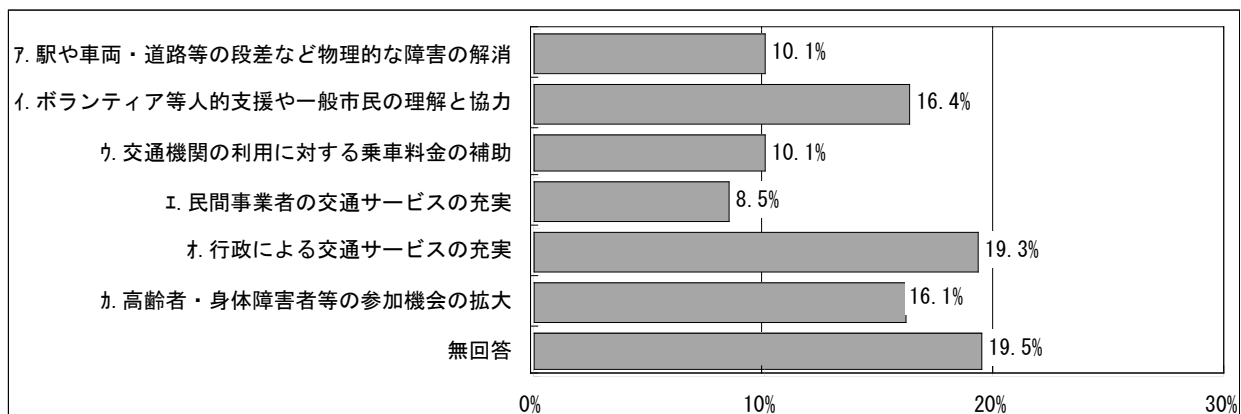
■バリアフリー化の推進に当って1番目に重要と思うこと



■バリアフリー化の推進に当って2番目に重要と思うこと



■バリアフリー化の推進に当って3番目に重要と思うこと



2) 市全域における歩行空間のバリアフリー化の推進を図るための問題・課題

①市の移動円滑化に関する現況

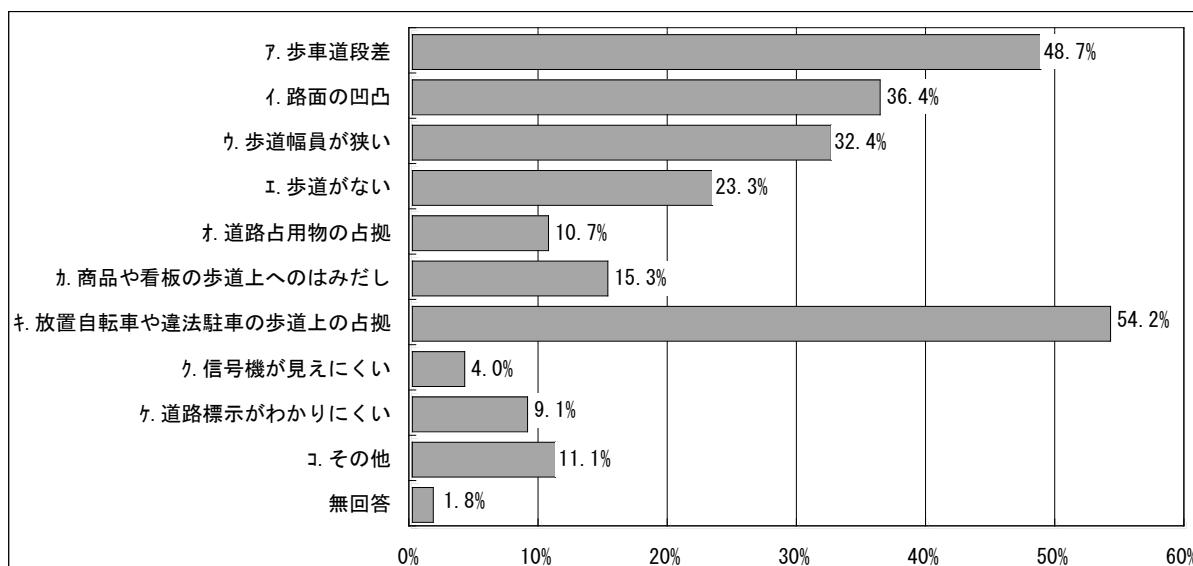
市内の各主要施設は、点的に配置されているが、各旅客施設から徒歩圏内に立地する公共施設周辺の歩道状況を見ると、歩道が整備されていない区間が目立ち、各旅客施設から公共施設へアクセスするための歩行者ネットワークが欠如している状況である。

②バリアフリー高齢者等アンケート調査結果

公共施設や病院、お店までの交通手段として、「徒歩・自転車」による利用が多く、なかでも高齢者で高くなっているが、歩道等交通施設の物理的な障害により外出を阻害されている人もいる。

取手駅東西口周辺の歩道や信号、交差点などが「整備されていると思わない」理由は、「歩車道段差」(48.7%)、「路面の凹凸」(36.4%)、「歩道幅員が狭い」(32.4%)等物理的障害も多いが、さらに「放置自転車や路上駐車歩道上の占拠」(54.2%)とソフト面に関することもみられ、ハードとソフトとの一体的な歩行空間のバリアフリー化が求められている。

■取手駅東西口周辺の安全な整備がされていない理由



③バリアフリー現地点検調査結果

取手駅西口周辺においては歩行ルートへの視覚障害者誘導用ブロック※⁴の設置や信号機の設置などハード整備に関する内容が、また、取手駅東口周辺においては土地区画整理事業が施行済であるため、歩道上への商品等のはみ出しの解消、路上駐車等の防止などのソフト対策に関する内容が多く挙げられている。



以上から、「市全域における歩行空間のバリアフリー化の推進」を図り、誰もが歩きやすい歩行空間づくりが求められている。

※4 足の裏の触感でその形状などを確認できるような突起をつけたブロックで、歩行中の視覚障害者が正確な歩行位置と歩行方向を確認できるように設置するもの。視力の弱い方が認知できる色は原則として黄色とされている。

3) バス・鉄道等公共交通機関の交通サービスの充実を図るための問題・課題

①市の移動円滑化に関する現況

取手市内の鉄道網はＪＲ常磐線と関東鉄道常総線が走行し、そして市民の足としてバス路線網が取手駅を中心として市内及び近隣市町を連絡するように放射状にネットワークされている。しかし、バス交通に関して、「取手市都市交通体系マスタープラン策定調査（平成 11 年 3 月）」の市民アンケート調査によると、運行本数の増便、運行時間帯の拡大及び定時運行の確保など運行サービスの向上が求められている。

本市ではこれら民間事業者による公共交通サービスを補完するように平成 8 年 5 月より高齢者や身体障害者の福祉対策として各公共施設を循環する福祉施設巡回バスが週 4 回運行中であるが、今後も利用者ニーズに対応した運行路線の見直し・拡大、運行サービスの向上、一般市民の利用も含めた対象者の拡大などが求められている。

このような状況の中で、高齢者や運転免許を保有しない人、身体障害者などにとっては、経済性等を考慮すると、バス交通への依存度が高く、今後市民のモビリティ※⁵確保の上で必要不可欠な交通手段となることから、市内の各地域から鉄道やバスなどの利用により目的地までシームレス（継ぎ目なく）に移動できることが必要である。

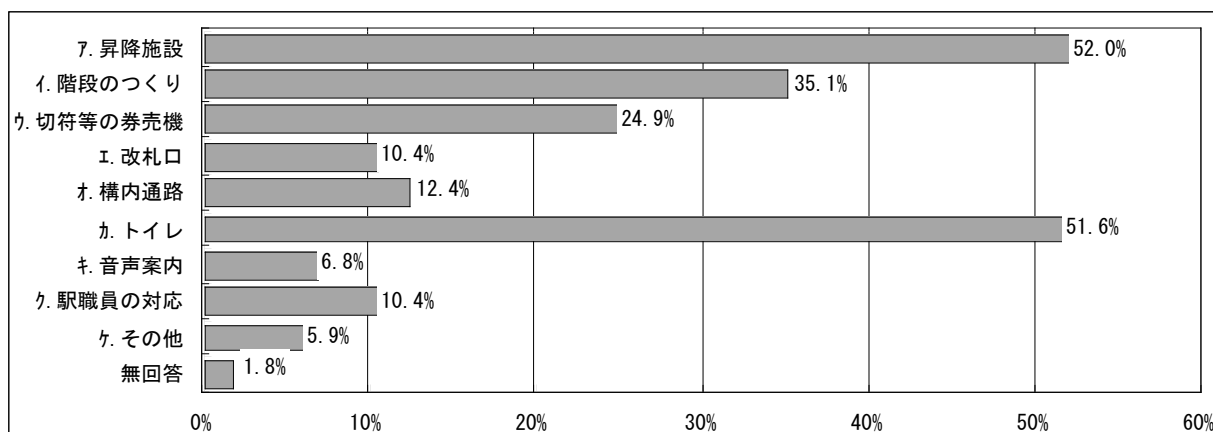
②バリアフリー高齢者等アンケート調査結果

公共施設を利用できない理由として、歩道等交通施設の物理的障害や公共施設内のバリアフリー化についての意見が多くみられるものの、特に公共施設へアクセスする公共交通機関の充実が最も多く求められている。また、福祉施設巡回バスを利用したことがない理由として、バスについての情報提供やサービス水準の充実について求められている。

取手駅構内の改札口、切符売り場などの安全性は、「整備されていると思わない」と回答する人が約 6 割を占め、その理由として「トイレ」「昇降施設（エレベーター、エスカレーター）」「階段のつくり」が高い。

バリアフリー化の推進にあたっては、「福祉バスや福祉タクシーなどの行政による交通サービスの充実」も重要なことのひとつとして求められている。

■取手駅構内の安全な整備がされていない理由

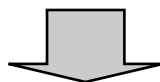


※ 5 たやすく敏速に動けること（可動性、移動性、機動性）をいう。

③バリアフリー現地点検調査結果

取手駅西口駅前広場において、ペDESTリアンデッキ※⁶から地上部にあるバス・タクシー乗り場への移動の制約、平面上でのタクシー乗り場への移動の制約が挙げられている。

取手駅構内（ＪＲ東日本、関東鉄道）においては、昇降施設や身体障害者対応トイレの設置のほか、地上通路、券売機及び情報案内設備などに関する改善要望が挙げられている。



以上から、鉄道・バス等の車両、市内６駅の構内、駅前広場、バス停留所等の整備を進めることによる「誰もが利用しやすい公共交通環境の充実」が求められている。

4) 施設内のバリアフリー化の推進を図るための問題・課題

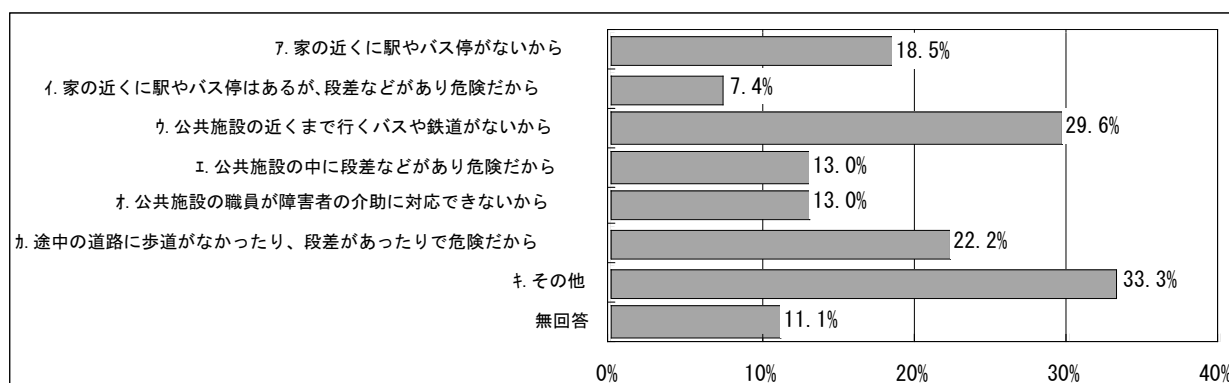
①市の移動円滑化に関する現況

市内にある公共施設や大規模店舗等不特定多数の市民などが利用する施設において、施設によってはバリアフリーに配慮した整備がなされていない施設も存在する。交通バリアフリー法では施設内のバリアフリー化は対象から除かれているものの、「取手市障害者福祉計画（平成 11 年 6 月）」において事業者に対して指導等を行い、すべてのひとにやさしい建築物等の整備促進が掲げられていることから、各種施設内のバリアフリー化が求められている。

②バリアフリー高齢者等アンケート調査結果

公共施設を利用できない理由として、交通施設の物理的な障害による要因が多くを占めるものの、公共施設内のバリアフリー化や職員の障害者に対する介助の問題などについても求められている。

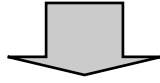
■公共施設を利用できない理由



※ 6 鉄道駅等の公共建築物から街路までを連絡する歩行者専用的高架歩道のことをいう。

③バリアフリー現地点検調査結果

大規模店舗や銀行内にあるトイレ、昇降施設、スロープなどに対する改善要望が多く挙げられている。



以上から、公共施設や大規模店舗等に対して、「施設内のバリアフリー化の推進」と職員等に対して障害者への介助の訓練・教育が求められている。

5) 人的支援や一般市民の理解と協力の推進を図るための問題・課題

①市の移動円滑化に関する現況

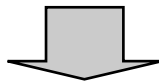
「取手市障害者福祉計画（平成 11 年 6 月）」において障害のある人も普通の生活が送れるよう、障害者に対して十分に理解をし、配慮していくための啓発広報活動を推進していくとともに、ボランティア活動への支援や人材育成等が掲げられている。

②バリアフリー高齢者等アンケート調査結果

バリアフリー化を推進するにあたって、市民の意識として、物理的な障害の解消はもちろんのこと、「ボランティアなど人的支援や一般市民の理解と協力」が求められている。

③バリアフリー現地点検調査結果

特に取手駅東口周辺において、歩道上への商品や看板等のはみ出し解消、路上駐車や放置自転車による歩行空間の阻害など市民一人ひとりが理解と協力をして実施することにより、バリアが撤去できることも多く挙げられている。



以上から、「人的支援や一般市民の理解と協力の推進」と行政によるボランティア活動の支援と人材の育成を図り、心やさしい社会が浸透していくための仕組みづくりが求められている。

第3章 取手市における移動円滑化に関する目標と基本方針

1 取手市における移動円滑化に関する目標

取手市では、東京藝術大学取手校地の開学を契機として、「取手アートプロジェクト」などのさまざまな市民参画による芸術イベントが開催されるなど、市民と行政が一体となって「芸術の杜」を目指したまちづくりが進められている。また、古くから取手の人々とともに息づいてきた利根川に代表される緑豊かな自然や水戸街道の宿場町としての歴史や文化も取手らしさを演出し続けている。

この取手市移動円滑化基本構想では、高齢者や身体障害者をはじめとするすべての人々が、安心・快適に各家庭から目的地までを継ぎ目なく移動でき、芸術・歴史・自然に触れあえるよう、市民、公共交通事業者、行政等すべての人が協力して「安心・快適なバリアフリー交通環境づくり」の実現を目指す。

基本目標

誰もが安心・快適に移動しやすく

緑豊かな自然と芸術・歴史に触れあえるま

2 基本構想の目標年次

本基本構想における重点整備地区の整備目標年次は、国の基本方針に基づくほか、本市の高齢化率が平成22年に24.6%と4人に1人が65歳以上の高齢者となる超高齢社会が到来すると予想されていることなどから、**平成22年**とする。

重点整備地区以外の区域においては、中長期的に各地域の市街地整備や都市施設整備と一体的にバリアフリー化を推進する。

なお、本基本構想の目標年次は、関連する諸計画等の見直し、社会情勢の変化や地域の実態等を踏まえ、必要な場合には見直しを行っていく。

3 取手市における移動円滑化に関する基本方針

「誰もが安心・快適に移動しやすく緑豊かな自然と芸術・歴史に触れあえるまち」という取手市における移動円滑化に関する目標を実現化するため、次の5つの基本方針を設定する。

1) 安全で快適な移動円滑化ネットワーク実現

高齢者や身体障害者のみならずすべての人々が安全かつ快適に移動できるよう、公共交通網と歩行者交通網との継ぎ目ない移動円滑化のネットワーク化を構築する。

このため、JR及び関東鉄道常総線の各駅及びその周辺については、移動円滑化のための措置を講ずることとし、特に取手駅及び戸頭駅周辺はより重点的かつ一体的に移動円滑化を推進する地区として総合的・連続的な整備を推進する。

また、交通バリアフリー化は、高齢社会が進展するなかで継続的に取り組むべき課題でもあるので、中長期的な視点を見据えて段階的に整備を推進する。そのため、取手市においては、2010年までに重点的にバリアフリー化に取り組むべき地区及び経路を「重点整備地区」、「特定経路」として位置付け、その後も継続的にバリアフリー化を推進する経路を「準特定経路」として位置付ける。さらに、重点整備地区以外の地区において、特に整備を要する地区と路線は「その他の整備を要する路線」として位置付けるものとする。

2) 安全で快適に誰もが利用しやすい交通環境の実現

車いすによる乗り降りが可能な鉄道・バスの車両を導入するとともに、市内の鉄道駅やバス停留所、駅前広場などについても、昇降施設や情報案内施設の整備を図るなど、誰もが安全かつ快適に利用できる公共交通機関の整備を推進する。

取手市としても公共交通事業者に対してバリアフリー化事業に関する支援策を実施し、バックアップ体制を整えていくとともに、現在運行中である福祉施設巡回バスのサービス向上や、新たな移動手段の検討などきめ細かいサービスが可能となるよう交通環境の充実を推進する。

3) 誰もが使いやすい施設づくりの実現

「茨城県人にやさしいまちづくり条例^{※7}」や「ハートビル法^{※8}」により公共施設内のバリアフリー化を進めるとともに、多くの市民が利用する商業・業務施設に対してもバリアフリー化に対する協力を要請する。また、これら施設と歩道との境界部での段差改善を図り、施設内までのスムーズな動線の確保による誰もが使いやすい施設づくりを推進する。

※7 高齢者や身体障害者を含むすべての人の利用に配慮するように、建築物、道路、公園等の整備の基礎的な基準を定めた県の条例。

※8 高齢者及び身体障害者等が、円滑に利用できる建築物の建築促進を図るため定められた法律。対象となる不特定多数の人々が利用する建築物の建築主は、建築のバリアフリー化に努力するよう規定されている。

4) 心やさしいまちづくりの実現

バリアフリー化された都市環境の実現のためには、駅や車両、歩道などの整備ばかりでなく、市民一人ひとりの理解と協力による「心のバリアフリー」への取り組みが大切である。

このため、地域社会全体が相互にそして積極的に協力し合うことができるよう、ボランティア活動への支援や生涯学習や学校教育での学習機会の提供など、心のバリアフリーが社会に浸透していくための啓発活動を推進する。

5) 市民、事業者、行政の協働によるバリアフリー化の実現

“利用する人の心”を持ったバリアフリー化社会の実現化を図るためには、公共交通、道路交通、交通安全の各事業者と市民そして行政が協働しつつ、それぞれの役割を果たしていくことが大切である。

そのため、公共交通事業者や交通安全事業者及び道路事業者などによる各事業の一体的・総合的な推進を図るとともに、市民のみなさんの主体的な取り組みのための環境づくりを推進する。

第4章 重点整備地区の位置及び区域

1 特定旅客施設の設定

交通バリアフリー法の特定旅客施設の要件である1日あたりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設は取手駅と戸頭駅のみである。

取手駅周辺地区には、不特定多数の人々が利用する多様な主要施設が数多く集積し、市民のほか、市外からも買物や遊び目的等で集中する地区であり、高齢者等アンケート調査結果から見ても市民に日常的によく利用される地区となっている。また、上位計画でも「生活交流拠点」、「生活・文化交流拠点」として位置付けられているとともに、「取手市中心市街地活性化基本計画（平成13年3月）」では取手市の中心市街地としての位置付けがある。さらに、市内のバス路線網は取手駅を中心として放射状にネットワークされており、取手駅は鉄道・バス等公共交通機関の交通結節点となっている。このようなことから、取手駅周辺地区は、特に重点的・一体的なバリアフリー化を推進すべき地区であると言える。

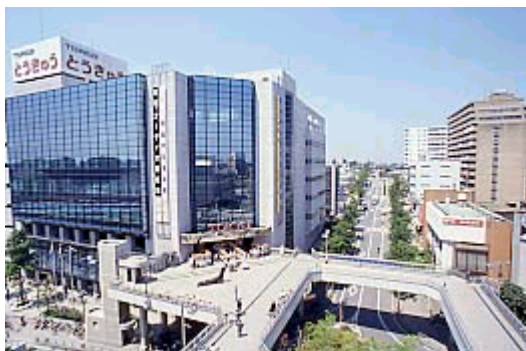
一方で、戸頭駅周辺地区は、大規模な住宅団地が形成され、駅近隣に大小小売店舗や公共・公益施設など近隣住民の日常購買を賄う主要施設が集積している。アンケート調査結果でも戸頭駅周辺地区の利用ニーズが高い地区であること等から、同様に整備を進めていくべき地区である。

以上から、取手市における特定旅客施設は、「取手駅」と「戸頭駅」を位置付け、2駅を中心とした一定の地区における道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化の整備を進めていく。

■平成12年度乗車人員

路線名	駅名	年間乗車人数	1日平均乗車人数	1日平均乗降人数 (※)
JR東日本旅客鉄道	取手駅	17,566,171人	48,126人	約96,300人
関東鉄道	取手駅	5,362,269人	14,834人	約29,700人
	西取手駅	394,744人	1,090人	約2,200人
	寺原駅	457,776人	1,266人	約2,500人
	新取手駅	710,177人	1,963人	約3,900人
	稲戸井駅	468,786人	1,297人	約2,600人
	戸頭駅	1,305,075人	3,610人	約7,200人

出典：平成13年度統計とりで ※乗降人数は1日平均乗車人数×2で算出。



ペDESTリアンデッキから見た取手駅西口周辺

2 重点整備地区の設定

重点整備地区の区域界は道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって定め、取手駅周辺地区及び戸頭駅周辺地区の重点整備地区の範囲を次のように設定する。

(1) 取手駅周辺地区

取手駅周辺地区は、商業施設、業務施設、公共公益施設及び歴史的資源等多様な都市機能が集積し、「取手市中心市街地活性化基本計画（平成 13 年 3 月）」において本市の中心市街地として位置付けられていることから、この区域と整合性を図りつつ設定する。

（取手駅周辺地区の重点整備地区の面積：約 1 0 5 ha）

【主要施設】

取手市民センター、商工会館、勤労青少年ホーム・働く婦人の家、簡易裁判所、取手区検察庁、市立図書館、中央公民館、白山公民館、取手一郵便局、植竹病院、取手競輪場、取手宿本陣、長禅寺、弘経寺、大規模店舗、金融機関など

(2) 戸頭駅周辺地区

戸頭駅周辺地区は、戸頭駅（構内や南口駅前広場）と、駅近隣に立地するショッピングセンターや小売店舗等の商業施設、公共公益施設及び病院等を含む区域とする。戸頭駅北側地区については現在、市街化調整区域で、かつ高齢者や身体障害者等が日常的によく利用する主要施設も立地していないため、今後、市街化が進行した段階で、守谷市と連携を図りつつ、必要に応じて区域の拡大について検討を行っていく。

（戸頭駅周辺地区の重点整備地区の面積：約 6 ha）

【主要施設】

戸頭団地ショッピングセンター、商店街、取手戸頭郵便局、戸頭公民館、戸頭病院、金融機関など

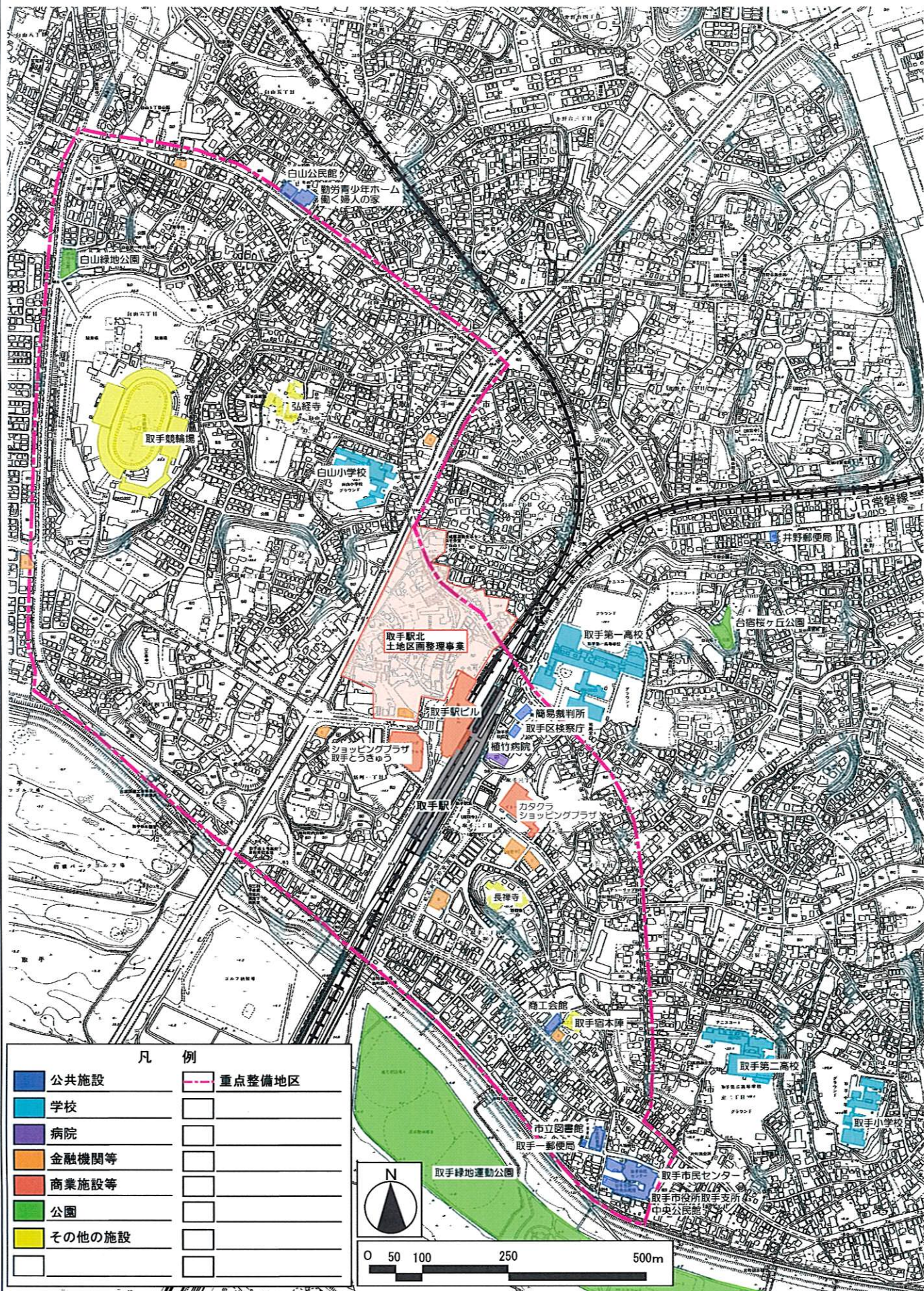


市立図書館

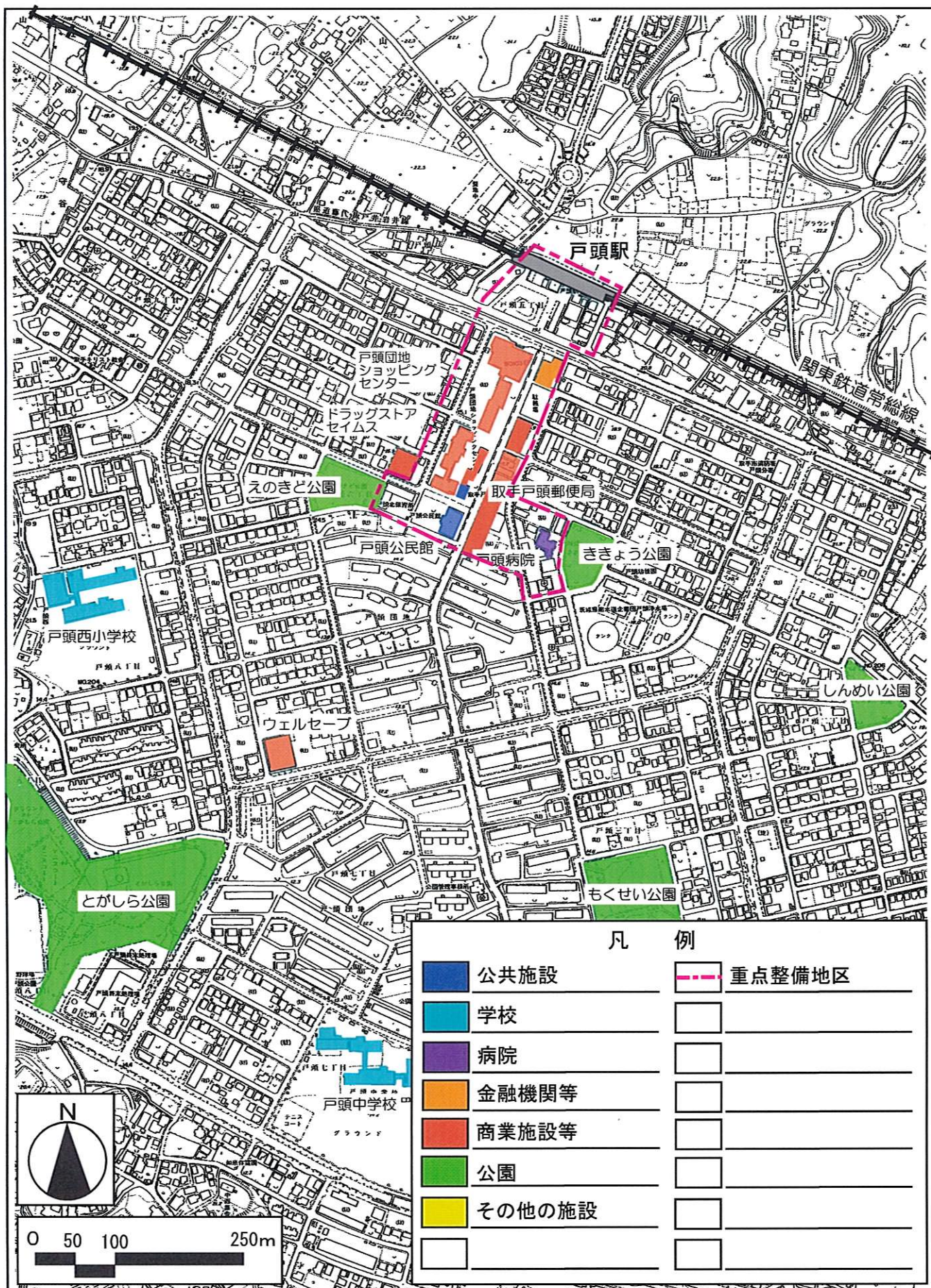


取手宿本陣

取手駅周辺の重点整備地区



戸頭駅周辺の重点整備地区



3 特定経路の設定

(1) 特定経路設定の考え方

特定経路とは、重点整備地区内で、特定旅客施設から官公庁施設、福祉施設、大規模店舗など、高齢者、身体障害者が日常よく利用する施設までを結ぶ経路である。

特定経路は、①特定旅客施設から主要施設までの移動経路、②「取手市中心市街地活性化基本計画（平成 13 年 3 月）」等上位関連計画での位置付け、③駅前整備事業など他の事業との整合性、④高齢者や身体障害者などの意見の反映、⑤歩道の設置・整備状況等を踏まえて、設定する。

なお、本市においては、歩道の有無、幅員、路面、勾配及び路上障害物の現状、整備の可能性、駅前広場整備事業など他の事業との整合性等を考慮したうえで、特定経路とは別に準特定経路を設定する。

●特定経路とは

原則として 2010 年までに「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」など主務省令等に定める基準に適合した整備を実施する経路。

●準特定経路とは

「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」など主務省令等に定める基準に適合した整備を 2010 年までに難しいと考えられるため、中長期的視点からの歩道設置、交通規制や路面舗装改良による歩行空間の確保などにより、バリアフリー化を推進する経路。

①取手駅周辺地区

取手駅周辺地区における特定経路及び準特定経路は以下に示す通りである。

■取手駅周辺地区の特定経路及び準特定経路

	道路管理者	路線名	備考
特定経路	国土交通省	国道 6 号	(都)3.4.2 上新町・桑原線
	茨城県	県道取手・東線（県道 11 号）	(都)3.4.3 上新町環状線
		県道白山前・取手線（県道 219 号）	(都)3.4.8 片町・白山前線
		県道取手停車場線	(都)3.4.9 取手東口・取手線
	取手市	市道 0106 号線	(都)3.3.1 取手西口・戸頭線
		市道 0117 号線	(都)3.5.20 取手東口・台宿線
		市道 0118 号線	(都)3.4.7 取手東口・城根線
		市道 4140 号線	(都)7.6.2 取手東口・大師線
		取手駅東西連絡地下道	ギャラリーロード
		取手駅東西自由通路	—
		駅西口歩行者デッキ	—
準特定経路	国土交通省	国道 6 号	(都)3.4.2 上新町・桑原線
	茨城県	国道 294 号	(都)3.3.4 取手・守谷線
		県道白山前・取手線（県道 219 号）	(都)3.4.8 片町・白山前線
	取手市	市道 0106 号線	(都)3.3.1 取手西口・戸頭線
		市道 0209 号線	—
		市道 2701 号線	—
		市道 2724 号線	—
		市道 4135 号線	—
		市道 4544 号線	—
区画整理事業 により整備す る経路	取手市	県道 219 号	(都)3.4.8 片町・白山前線
		都 3.4.37 号	(都)3.4.37 取手西口・白山線
		都 3.5.38 号	(都)3.5.38 中央町・新町線
		都 3.5.39 号	(都)3.5.39 新町・白山線

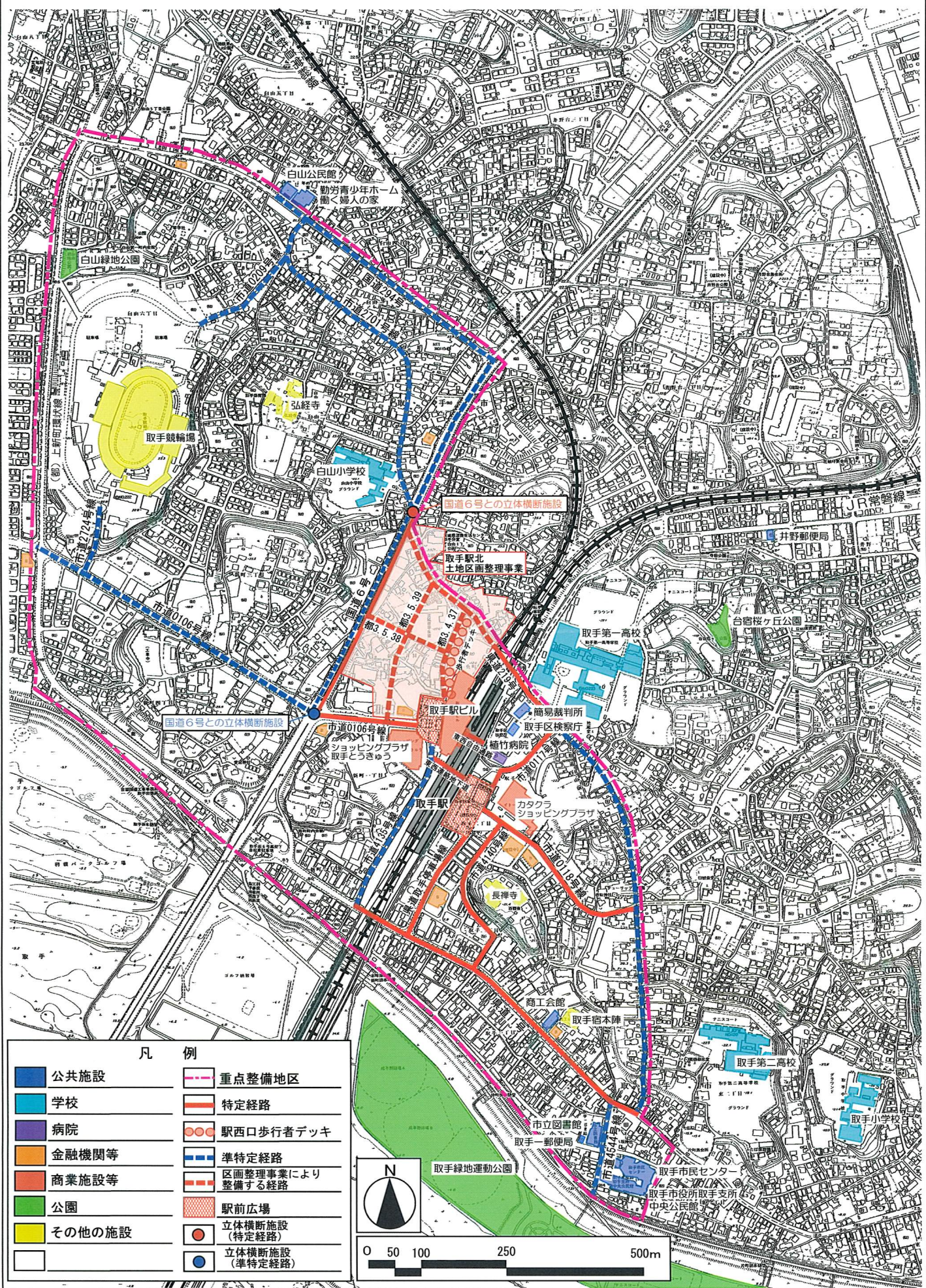
②戸頭駅周辺地区

戸頭駅周辺地区における特定経路は以下に示す通りである。

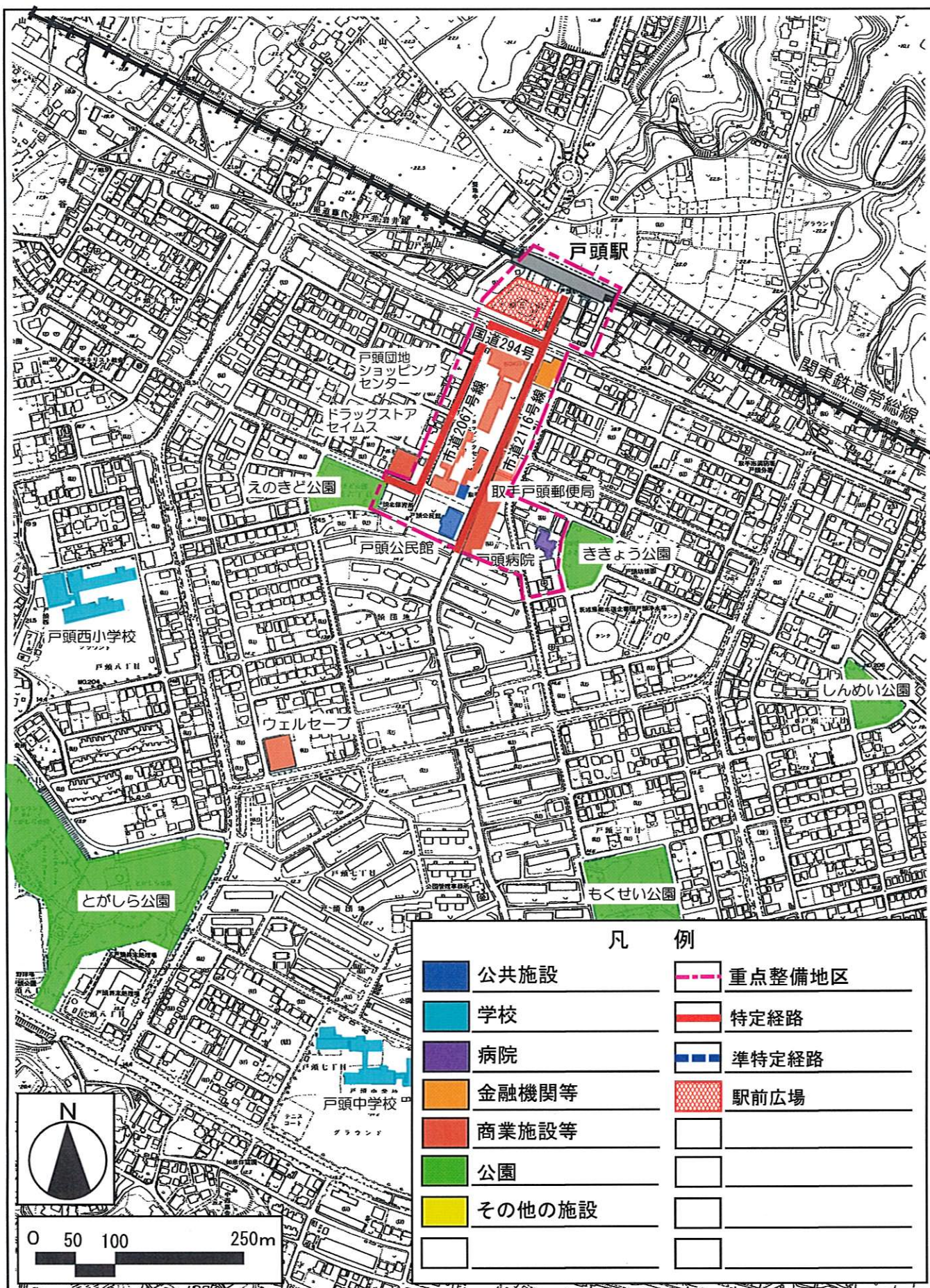
■戸頭駅周辺地区の特定経路

	道路管理者	路線名	備考
特定経路	茨城県	国道 294 号	(都)3.3.4 取手・守谷線
	取手市	市道 2067 号線	—
		市道 2116 号線	(都)8.6.1 戸頭停車場線
		戸頭駅南北連絡地下道	—

取手駅周辺の重点整備地区と特定経路



戸頭駅周辺の重点整備地区と特定経路



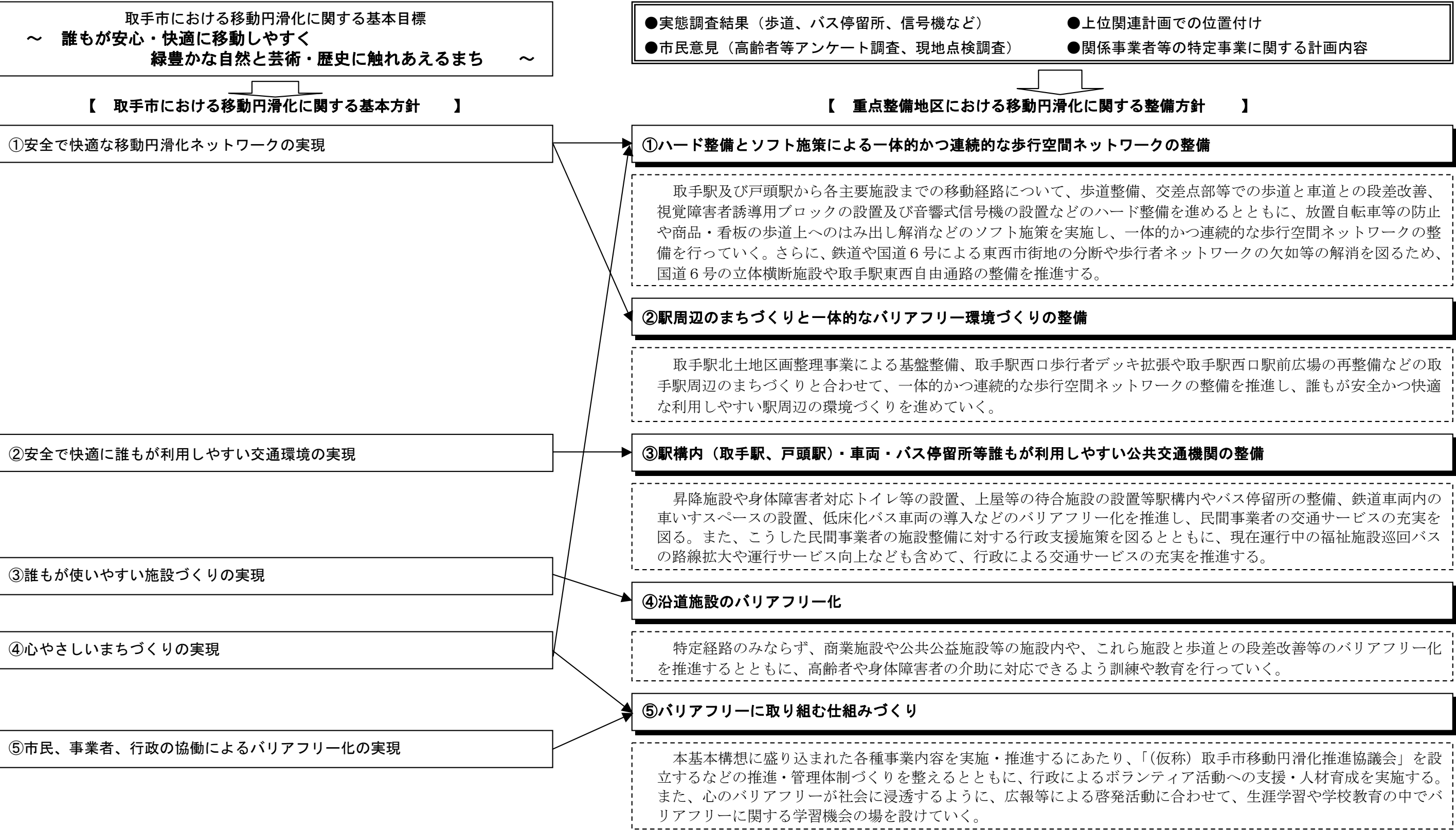
第5章 実施すべき特定事業・その他の事業

1 移動円滑化に関する整備方針

(1) 重点整備地区における移動円滑化に関する整備方針

取手市における移動円滑化に関する基本方針の実現化を図るため、暫定重点整備地区の実態調査結果、移動円滑化に関する市民意見（バリアフリー高齢者等アンケート調査、バリアフリー現地点検調査）、関係事業者等の特定事業に関する計画内容等を踏まえ、重点整備地区における移動円滑化に関する整備方針を以下の通りとする。

■移動円滑化に関する整備方針フロー



(2) 施設の整備方針

「重点整備地区における移動円滑化に関する整備方針」に基づいたバリアフリー化の実現化にあたって、道路、公共交通及び交通安全等の個別施設の整備は「交通バリアフリー法」や国のガイドライン基準等に適合し実施することになるが、これらの法律や基準によるもののほか、取手市における施設の整備は、主に次のような方針に留意し実施していくものとする。

■施設の整備方針

	施設名	主な整備方針
道路等に関する内容	歩道及び交差点部	●特定経路を構成する道路等は、車いす使用者がいつでもすれ違える幅員（有効幅員：歩道 2 m 以上、自転車歩行者道 3 m 以上）を連続的に確保する。 ●歩道等の勾配や歩車道段差等構造はガイドラインに適合するように実施していくが、合わせて、排水施設については、車いすのキャスター等が落ち込まないようにその位置や溝の大きさ等にも配慮する。 ●交差点部等では、信号待ちする車いす使用者が滞留でき、かつ円滑に転回できる部分を確保する。 ●特定経路を構成する道路等は、視覚障害者誘導用ブロックの線状ブロックを連続的に設置するとともに、横断歩道部に警告を促す点状ブロックを設置する。また、視覚障害者誘導用ブロックの色は、路面と容易に識別できる色とし、連続的に色の統一化を図る。 ●また、夜間歩行等に配慮するよう、照明施設にも配慮する。
	休憩施設	●特定経路や準特定経路を構成する道路等で延長の長い区間や、商店街等賑わいのある空間などでは、利用者の意見や歩道の整備状況等を踏まえつつ、休憩や憩いの場所としてベンチや上屋等の休憩施設を設置していく。
	案内標識	●取手駅・戸頭駅構内、両駅駅前広場、取手駅の東西を連絡する地下連絡通路（ギャラリーロード）や東西自由通路及び主要な交差点等には、高齢者や身体障害者等が見やすい位置に、移動の方向を示す案内標識を設置していく。なお、標識の設置にあたっては、既に設置している標識との整合を図るとともに、周辺の景観にも十分配慮する。 ●取手駅・戸頭駅駅前広場等には、総合的な情報内容を提供するように、道路や交差点名などの一般的情報だけでなく、駅周辺の公共施設・歴史文化施設・大規模店舗等の施設案内図、移動円滑化された経路情報等の他、駅前広場内の配置図（バス・タクシー・自家用車の乗降場等）等も提供する。また、取手駅駅前広場は、市の玄関口でもあることから、市全域の主要施設マップ等を設置する。さらに、鉄道・バス等の交通結節点としてバス総合案内システム等も設置する。 ●また、点字や音声その他の方法により視覚障害者を案内する設備についても十分検討し、設置していく。 ●案内標識を設置するにあたっては、掲示の高さ、デザイン、文字の書体・サイズ等についての統一化を図る。
	立体横断施設	●立体横断施設を新設する場合は、エレベーターの設置を検討する。なお、やむを得ない場合においては、エレベーターに代えて傾斜路及び信号処理等により、歩行者の安全な横断を確保するための施設整備を沿道住民、利用者の意見等を反映しつつ検討する。

■施設の整備方針

施設名		主な整備方針
道路等に関する内容	駅前広場	●取手駅・戸頭駅の駅前広場は、高齢者や身体障害者等を含むすべての人にとって利用しやすい施設となるよう、交通事業者をはじめとする関係機関と十分調整を図り、連続性・快適性を確保する。 ●駅施設や周辺施設等の境界部分については、管理区分及び施工部分が異なることによる段差が生じないようにするなど、移動の連続性に配慮する。
	駅構内	●取手駅・戸頭駅の出入口からプラットフォームへ通ずる経路について、高低差を解消するようにエレベーターやエスカレーター等の昇降施設を設置する。 ●エレベーター、エスカレーター、トイレ、券売機等については、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造とする。 ●出入口からプラットフォームまで連続的に視覚障害者誘導用ブロックを設置するとともに視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を設置する。 ●プラットフォームと鉄道車両の床面は、できる限り平らにするとともに、その隙間はできる限り小さくする。 ●特定旅客施設以外における関東鉄道常総線各駅の構内についても、順次バリアフリー化の整備を進めていく。
公共交通に関する内容	バス停留所	●バス停留所については、歩道の整備状況や幅員等を考慮した上で、可能な限り上屋等を設置するが、特に取手駅・戸頭駅周辺や病院・住宅団地近隣、利用者数の多いバス停留所等は積極的に設置する。 ●バス停留所の行き先や時刻表等は、見やすく分かりやすい表示とする。 ●バス停留所からバス車両への乗降が高齢者や身体障害者等にとって容易にできるよう歩道の高さ等にも留意する。 ●また、バス停留所には、視覚障害者が乗降位置を認識できるよう、必要と認められる箇所に視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
	車両	【乗合バス】 ●低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス）※⁹の導入を推進し、車両内に車いすスペースを設置することとするが、特に病院や住宅団地など比較的高齢者等の利用が見込まれる系統から順次導入する。 【鉄道車両】 ●車両内に車いすスペースを設置するとともに、トイレについては高齢者、身体障害者の円滑な利用に適した構造とする。
交通安全に関する内容	信号機	●取手駅・戸頭駅周辺や公共施設・病院等周辺の主要な交差点の信号機については、音響機能や歩行者青時間延長機能を整備すること等により、道路の横断の安全を確保する。 ●道路標識及び道路標示について、見やすく分かりやすいものとする。

※9 車体の床面を低くしたバス。歩道の高さを利用して車いすでもスロープ板で水平に乗降することが可能なものがある。

(3) 整備に当たりの事業者、市民、取手市の役割

取手駅及び戸頭駅とその周辺の駅前広場や道路等についてのバリアフリー化を進め、すべての人々が安全かつ円滑に移動できる環境を整えるため、各事業者（公共交通事業者、道路管理者、公安委員会）、市民、取手市は、それぞれの役割を果たし、整備を進める必要がある。バリアフリー化を進めるためには、各々に整備を進めるのではなく、設計、施工等の各段階において密接な連携を図り、相互に協働するものとする。

①事業者の役割

- 公共交通事業者、道路管理者及び千葉県公安委員会の各事業者は、この基本構想に基づき、特定事業計画を作成するとともに、住民や市と密接に連携し、バリアフリー化事業を重点的かつ一体的に推進する。
- 公共交通事業者は、研修等により職員教育の一層の充実に努める。
- 土地区画整理事業施行者は、この基本構想に基づき、施設建築物や歩行者デッキ等のバリアフリー化事業を重点的かつ一体的に推進する。

②市民の役割

- 市民は、各事業者や市と連携し、バリアフリー化のための事業の推進に協力する。
- 市民は、高齢者や身体障害者等が日常よく利用する商業施設等の民間建築物内のバリアフリー化を推進するとともに、店の商品・看板等の歩道上への設置など移動のバリアとなるような行為を行わないように努める。
- 市民は、高齢者や身体障害者等に対する理解を深め、必要なときは手助け等の支援を積極的に行うとともに、「心のバリアフリー」への取組みに努める。

③取手市の役割

- バリアフリー化の推進にあたり、市は中心的な役割を担い、市民や各事業者、国、県と密接な連携を図り、物理的、心理的なバリアの改善に努める。
- 市は、公共施設内のバリアフリー化を推進するとともに、研修・訓練等の実施により職員教育の一層の充実に努める。
- 市は、各事業者がこの基本構想に沿って、バリアフリー化事業を円滑に推進できるよう、協議・調整に努めるとともに、施設整備に対する行政支援施策を検討・推進する。
- バリアフリー化への事業実施計画やその整備の進捗状況を適時住民に周知するとともに、「心のバリアフリー」へ向けての啓発活動を推進する。また、市は、ボランティア活動の支援や人材育成にも努める。

2 実施すべき特定事業・その他の事業

先に設定した「重点整備地区における移動円滑化の整備方針」に基づいたバリアフリーの実現化を図るため、実施すべき特定事業・その他の事業についてハード整備とソフト施策の観点から実施していくものとする。

(1) 公共交通特定事業

公共交通特定事業は、公共交通事業者が実施する特定旅客施設や車両など鉄道及びバスに関するバリアフリー化事業である。

■鉄道に関する事業

事業主体	主な事業内容等	
東日本旅客鉄道株式会社	●取手駅構内の西口出口方面へのエレベーター2基設置（人口地盤新設含む） ●JRと関東鉄道を連絡する車椅子対応自動改札の設置	【共通内容】 ●オストメイト^{※10}仕様など多機能的なトイレ設置（取手駅等） ●連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●視覚・聴覚障害者に配慮した運行状況等情報案内設備などの設置・充実 ●車両内の車いすスペースの設置 ●職員に対するバリアフリーへの意識啓発と教育訓練の充実
	●取手駅構内のホーム中央階段部へのエスカレーター設置 ●戸頭駅構内の昇降施設（エレベーター、エスカレーター）の設置検討 ●券売機の改良（車椅子対応）（取手駅、戸頭駅）	

■バスに関する事業

事業主体	主な事業内容等
関東鉄道株式会社 大利根交通自動車株式会社	●重点整備地区内を中心とした上屋等の待合施設整備の検討（戸頭駅等） ●時刻表を見やすく分かりやすい案内表示に改良するなどバス停留所のバリアフリー化の検討 ●バス総合案内システムの導入検討（取手駅西口駅前広場） ●ノンステップバスなど誰もが利用しやすい車両の導入 ●乗務員に対するバリアフリーへの意識啓発と教育訓練の充実
取手市	●福祉施設巡回バスの利用者ニーズに対応した路線見直し・拡大やサービス水準など運行サービスの向上

※10 がん等の治療のため、手術で腹部に人工肛門、人工膀胱などの「排泄口」を造成された人のことをいう。

(2) 道路特定事業

道路特定事業は、道路管理者が実施する特定経路を構成する道路等に関するバリアフリー化事業である。

①特定経路における実施する事業

特定経路は、原則として 2010 年までに「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」など主務省令等に定める基準に適合した整備を実施する経路で、主に以下の事業を実施していくものとする。

ア. 取手駅周辺地区

■特定経路における実施する事業（取手駅周辺地区）

事業主体	路線名	主な事業内容等
国土交通省	国道 6 号 ((都)3.4.2 上新町・桑原線)	●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●交差点部等での歩道と車道との段差改善 ●案内標識の設置
国土交通省 取手市	国道 6 号 ((都)3.4.2 上新町・桑原線)	●国道 6 号との立体横断施設の整備検討 (白山小前交差点)
茨城県	県道取手・東線（県道 11 号） ((都)3.4.3 上新町環状線)	●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●交差点部等での歩道と車道との段差改善 ●案内標識の設置
	県道白山前・取手線 (県道 219 号) ((都)3.4.8 片町・白山前線)	●(都)3.4.8 片町・白山前線による歩道整備 ●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●案内標識の設置
	県道取手停車場線 ((都)3.4.9 取手東口・取手線)	●案内標識の設置 ●商品や看板のはみ出し解消のための指導強化
取手市	市道 0106 号線 ((都)3.3.1 取手西口・戸頭線)	●勾配や凹凸等の改善による路面の平坦化 ●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●雨の日でも滑りにくい路面舗装の改良 ●案内標識の設置 ●商品や看板のはみ出し解消のための指導強化
	市道 0117 号線 ((都)3.5.20 取手東口・台宿線)	●(都)3.5.20 取手東口・台宿線による歩道整備 ●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●案内標識の設置
	市道 0118 号線 ((都)3.4.7 取手東口・城根線)	●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●案内標識の設置 ●商品や看板のはみ出し解消のための指導強化 ●放置自転車等防止のための指導強化
	市道 4140 号線 ((都)7.6.2 取手東口・大師線)	●案内標識の設置 ●商品や看板のはみ出し解消のための指導強化 ●放置自転車等防止のための指導強化
	取手駅東西連絡地下道 (ギャラリーロード)	●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●視覚・聴覚障害者に配慮した案内標識の設置 ●スロープの手すり改良 ●自転車利用のマナー徹底



市道 4140 号（大師通り）

イ. 戸頭駅周辺地区

■特定経路における実施する事業（戸頭駅周辺地区）

事業主体	路線名	主な事業内容等
茨城県	国道 294 号	●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●交差点部等での歩道と車道との段差改善 ●案内標識の設置
取手市	市道 2067 号線	●歩道の有効幅員の確保（道路附属施設の撤去・移動等） ●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●交差点部等での歩道と車道との段差改善 ●案内標識の設置
	市道 2116 号線 （（都）8.6.1 戸頭停車場線）	●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●案内標識の設置 ●商品や看板のはみ出し解消のための指導強化
	戸頭駅南北連絡地下道	●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロック、手すりの設置 ●放置自転車等防止のための指導強化 ●放置自転車禁止区域の拡大検討



市道 2116 号（（都）戸頭停車場線）



戸頭団地内遊歩道

②準特定経路における実施する事業（取手駅周辺地区のみ）

準特定経路に位置付けられた道路等については、中長期的視点から高齢者、身体障害者等の安全かつ快適に通行できるよう歩道設置、路面舗装改良等により歩行空間を確保するとともに、ソフト施策と合わせて、バリアフリー化を推進する。

■準特定経路における実施する事業（取手駅周辺地区）

事業主体	路線名	主な事業内容等
国土交通省	国道 6 号 ((都)3.4.2 上新町・桑原線)	●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●交差点部等での歩道と車道との段差改善 ●案内標識の設置
国土交通省 取手市	国道 6 号 ((都)3.4.2 上新町・桑原線)	●国道 6 号との立体横断施設の整備検討 (駅西口交差点)
茨城県	国道 294 号 ((都)3.3.4 取手・守谷線)	●(都)取手・守谷線の整備促進 ●勾配や凹凸等の改善による路面の平坦化 ●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●交差点部等での歩道と車道との段差改善 ●案内標識の設置
茨城県 取手市	県道白山前・取手線 (県道 219 号) ((都)3.4.8 片町・白山前線)	●(都)片町・白山前線の整備促進 ●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●アートポケットパーク等の整備検討 ●案内標識の設置
取手市	市道 0106 号線 ((都)3.3.1 取手西口・戸頭線)	●勾配や凹凸等の改善による路面の平坦化 ●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●雨の日でも滑りにくい路面舗装の改良 ●アートポケットパーク等の整備 ●案内標識の設置
	市道 0209 号線	●歩車共存道路の整備
	市道 2701 号線	●白山商店街の歩行空間の環境整備 (歩車共存道路の整備) ●アートポケットパーク等の整備
	市道 2724 号線	●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●交差点部等での歩道と車道との段差改善 ●縦横断勾配の改善 ●案内標識の設置
	市道 4135 号線	●歩道拡幅整備
	市道 4544 号線	●歩車共存道路の整備
	東西自由通路	●「取手駅北土地地区画整理事業」と合わせた整備

③区画整理事業により整備する経路における実施する事業

「取手駅北土地区画整理事業」により歩道整備を実施し、まちづくりと一体的かつ連続的にバリアフリー化を推進する。

■区画整理事業により整備する経路における実施する事業（取手駅周辺地区）

事業主体	路線名	主な事業内容等
取手市	・ 県道白山前・取手線（県道 219 号） ・ (都)3.4.37 取手西口・白山線 ・ (都)3.5.38 中央町・新町線 ・ (都)3.5.39 新町・白山線	● 「取手駅北土地区画整理事業」による歩道整備 ● 色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ● 案内標識の設置

（３）交通安全特定事業

交通安全特定事業は、信号機の設置や違法駐車防止対策、交通規制など特定経路におけるバリアフリー化を推進する事業である。特定経路に位置付けられた路線については、次に示すような主な事業内容等を配慮するように努める。

事業主体	主な事業内容等
茨城県公安委員会 茨城県警察本部 (取手警察署)	● 音響式信号機の設置 ● 歩行者用青時間延長機能の検討 ● 横断歩道の設置 ● 歩行者用信号機の設置 ● 標識・標示の設置・視認性の確保 ● 違法駐車取締りの強化 ● 違法駐車防止に関する広報・啓発活動の推進

(4) 心のバリアフリーへの取組み

心のバリアフリーへの取組みは、実施すべき特定事業として取り組む3つの事業（公共交通特定事業、道路特定事業、交通安全特定事業）と一体的に実施するとともに、市民の意識啓発や支援措置などを継続的に行い、バリアフリー化への取組みが社会に浸透していくためのソフト対策に関する事業である。

事業主体	主な事業内容等
取手市	①学校教育・市民の意識啓発 ●基本構想及び事業実施状況に関する情報提供（市広報誌やホームページ等の活用） ●社会福祉協議会等と連携したボランティア活動の支援や人材育成 ●生涯学習や学校教育等によるバリアフリーに関する意識啓発 ②評価・見直し体制 ●市民の意見がスムーズに受け入れ可能となるようなバリアフリーに関する総合窓口の設置 ●庁内内部や国・県・民間事業者等関係機関と連携・調整を図るための「(仮称)取手市移動円滑化推進協議会」の設立 ③支援措置 ●公共交通事業者等の特定事業者の行うバリアフリー化事業を対象とした支援制度の創設 ④重点整備地区内の駐車・駐輪対策 ●駐車場整備計画の策定・公表 ●附置義務条例の運用 ●放置自転車防止に関する広報・啓発活動の推進 ⑤重点整備地区内の公共施設や民間建築物に対するバリアフリー化 ●「茨城県人にやさしいまちづくり条例」や「ハートビル法」による重点整備地区内における公共施設や民間建築物のバリアフリー化推進

(5) その他の事業

その他の事業は、駅前広場等に関する事業と、一般交通用施設^{※11}と一体的に利用される駐車場等に関する事業である。

①駅前広場等に関する事業

事業主体	事業の位置	主な事業内容等
取手市	取手駅西口駅前広場	●「取手駅北土地地区画整理事業」による取手駅西口駅前広場の再整備 ●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●案内標識の設置 ●放置自転車防止のための指導強化 ●商品や看板のはみ出し解消のための指導強化 ●取手駅西口駅前広場内トイレの改修・改築 ●取手駅西口駅前広場内エレベーターの改修・改築 ●歩行動線に配慮したタクシー乗降場へのアクセス改善
	取手駅西口歩行者デッキ	●「取手駅北土地地区画整理事業」に合わせた整備（エレベーター・エスカレーターの設定、移動案内表示の整備等含む）
	取手駅東口駅前広場	●案内標識の設置 ●商品や看板のはみ出し解消のための指導強化 ●取手駅東口駅前広場周辺におけるトイレの新設
	戸頭駅南口駅前広場	●色や連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●勾配や凹凸等の改善による路面の平坦化 ●雨の日でも滑りにくい路面舗装の改良 ●案内標識の設置 ●放置自転車等防止のための指導強化

②一般交通用施設と一体的に利用される駐車場等に関する事業

事業主体	主な事業内容等
取手市	●取手駅西口複合的立体駐車施設の整備 →「取手駅北土地地区画整理事業」と一体的な整備 ・駐車場：約 350～400 台 ・駐輪場：約 2,000 台

※11 重点整備地区内の特定経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設をいう。

3 その他考慮すべき事項

重点整備地区における重点的かつ一体的なバリアフリー化を図るため、「実施すべき特定事業・その他の事業」と合わせて、以下の事項についても配慮しつつ全市的にバリアフリー化を推進する。

①取手駅北土地地区画整理事業と一体的・連続的な一般交通用施設等の整備

【事業主体】 取手市

【事業期間】 平成5年度～平成20年度

【施工地区】 6.5ha

【計画概要】 ●複合的立体駐車施設の建設

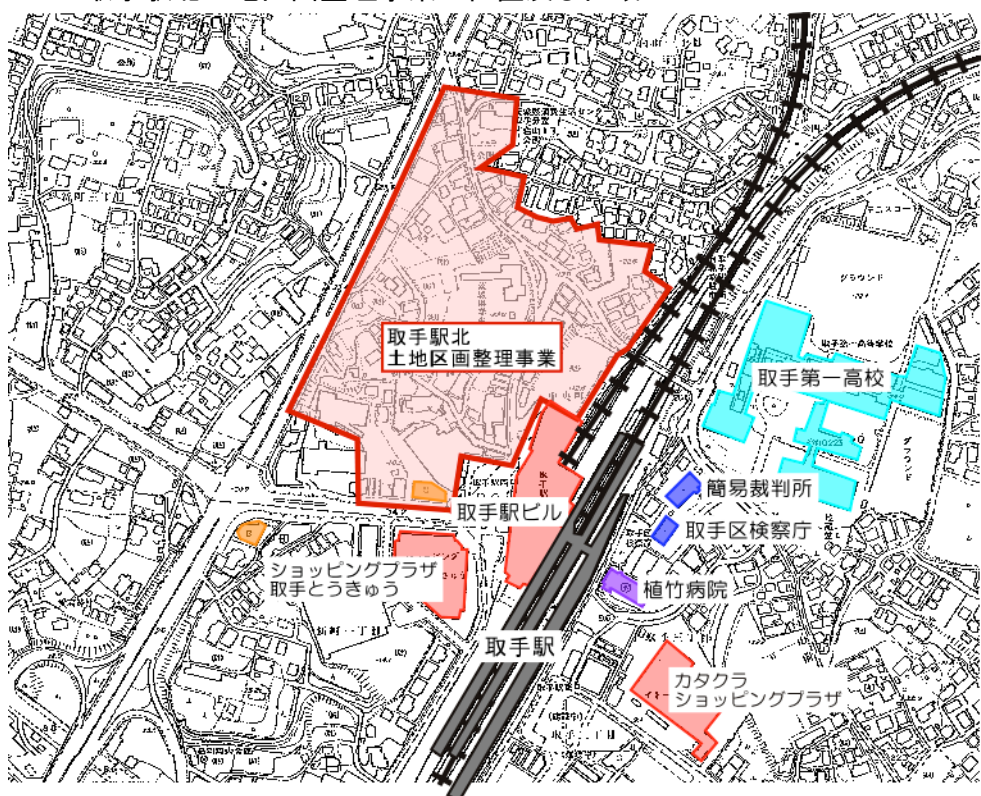
●歩行者デッキの拡張

●情報交流施設の建設

●芸術館（仮称）の建設

●高齢者世話付住宅の建設

■取手駅北土地区画整理事業の位置及び区域



②大規模な公園・緑地内のバリアフリー化の推進

取手駅周辺の重点整備地区に隣接する取手緑地公園内については、市民の憩いの場として歩行者が安心して集えるように、歩道舗装面の勾配や凹凸の改善による路面の平坦化、誘導案内施設の整備等バリアフリー化に配慮した整備を進める。

さらに、重点整備地区以外でも、市内に点在する戸頭公園等の大規模な公園・緑地については、敷地内のバリアフリー化を進め、誰もが安全・安心して歩行可能な環境づくりを行っていく。

③行政による公共交通サービスの充実

取手市においても今後、高齢社会が進展する中で、移動の制約がある人の比率が高くなることから、地域特性や、通院・公共施設利用・買物等の利用者ニーズに応じて適切に交通サービスを提供することが必要である。このため、民間バス事業者のバス路線を補完するように、コミュニティバスなど取手市独自の運行について検討する。

また、こうした乗合型の交通サービスが利用困難な人には、福祉施策の観点からも乗合タクシー^{※12}、個別輸送サービス（STS：スペシャルトランスポートサービス^{※13}）の提供についても検討を進めていく。

④公共施設周辺及び移動経路等のバリアフリー化の推進（その他の整備を要する路線等）

重点整備地区における特定経路以外の以下の経路等について、歩道の整備状況、高齢者や身体障害者等の利用実態等により選定した上で、「その他の整備を要する路線」として位置付け、重点整備地区の整備方針に準じて優先的にバリアフリー化を進めるものとする。

ア．関東鉄道常総線各駅から徒歩圏内にある公共施設までの経路

関東鉄道常総線の各駅から徒歩でアクセス可能な公共施設として、市役所、老人福祉センター「あけぼの」及び勤労青少年センター・働く婦人の家などがある。最寄りの駅からこれら施設に至る移動経路については、歩道設置、視覚障害者誘導用ブロックの設置及び音響式信号機の設置等の整備を順次進めていくものとする。

なお、特定旅客施設以外の関東鉄道常総線各駅についても、駅構内のバリアフリー化を推進する。

イ．市内の公共施設等の周辺及び最寄りのバス停留所から公共施設等に至る経路

鉄道駅から徒歩圏外にある公共施設等については、路線バス、福祉施設巡回バス等の利用のほか、自家用車等による送迎が想定される。このため、これらの公共施設等の周辺及び最寄りのバス停留所から公共施設へ至る経路においても、歩道設置、視覚障害者誘導用ブロックの設置及び音響式信号機の設置等の整備を順次進めていくものとする。

また、これらの整備に合わせて、現在運行中の福祉施設巡回バスの路線見直し・拡大、サービス水準の向上等により、公共施設等の利用者の利便性向上を図るものとする。

⑤公共施設内のバリアフリーと職員へのバリアフリーに対する理解と意識の向上

公共施設内のバリアフリー化を推進するとともに、バリアフリーに対する取手市をはじめとするさまざまな関係機関職員の理解と意識の向上を図るため、研修等を実施し、福祉やまちづくりなどの視点からバリアフリーの技術等に関する調査・研究を行う。

⑥民間建築物のバリアフリーに対する行政による支援の推進

バリアフリー化を推進するにあたって、移動経路から大規模店舗等の主要施設内までスムーズに移動できることが重要である。このため、民間建築物のバリアフリーに対して、行政としても支援・相談等を実施し、民間建築物と歩道との境界部での段差改善や施設内のバリアフリー化等を推進していく。

※12 ワンボックスカー（定員9人以下）等を利用して乗合運行するもので、既存のバスサービスだけではカバーしきれないニーズに対応し、短い停留所間隔で一定以上の運行頻度でサービスするものをいう。

※13 高齢者、身体障害者等の移動に困難を伴う層に限定して、送迎サービスなどを行う交通システムのことをいう。

第6章 移動円滑化基本構想の推進に向けて

1 移動円滑化に関する段階的整備方針

重点整備地区内の移動円滑化の実現化を効果的に推進していくため、「取手市中心市街地活性化基本計画（平成13年3月）」等他事業の実施時期などと整合性を図りながら、優先順位の高い事業から実施していく必要がある。

本基本構想の整備時期は、「基本構想の目標年次」に基づき、平成22年（短期）のみならず、平成22年以降（中長期）も設定する。

移動円滑化に関する段階的な整備方針は、取手市全域と其中でも重点的・緊急的に整備を推進する地区である重点整備地区について、以下のように設定し、取手市全体の安心・快適な移動しやすいバリアフリー交通環境づくりの実現を目指す。

■移動円滑化に関する段階的整備方針

整備時期	重点整備地区	重点整備地区以外
短期 （平成22年）	●ハード整備とソフト施策による一体的かつ連続的な歩行空間ネットワークの整備 ●駅周辺のまちづくりと一体的なバリアフリー環境づくりの整備 ●駅構内（取手駅、戸頭駅）・車両・バス停留所等誰もが利用しやすい公共交通機関の整備 ●沿道施設のバリアフリー化 ●バリアフリーに取り組む仕組みづくり	●主要施設周辺（公共施設を中心として）の歩行空間のバリアフリー化 ●ユニバーサルデザインによる利用しやすい施設内の整備
中長期（平成22年以降）	●短期整備の継続的实施 ●取手駅周辺地区内の各拠点を連絡する面的な歩行者ネットワークの整備	●短期整備の継続的实施 ●取手市全体の安心・快適に移動しやすいバリアフリー環境づくりの実現

2 今後の推進に向けて

取手市移動円滑化基本構想を総合的・効果的に推進するに向けて、以下のような取組みを実施する。

1) 計画の進行・管理体制の推進

市は、本基本構想に盛り込まれた事業の実施・推進にあたり、各種事業計画の連携を強化できるよう、その計画の進行・管理のため「(仮称) 取手市移動円滑化推進協議会」を設立し、庁内内部や国・県・民間事業者等関係機関との連携を図るための体制づくりを整えていく。

また、この基本構想に基づく事業内容は、事業実施計画とその整備の進捗に合わせて、広報やインターネット、パンフレットなどの多様な媒体により、広く市民へ公表し、高齢者や障害者はもとより市民の意見を十分に反映して事業化を推進するように努める。

2) 高齢者、身体障害者等の意見を反映した特定事業計画の策定

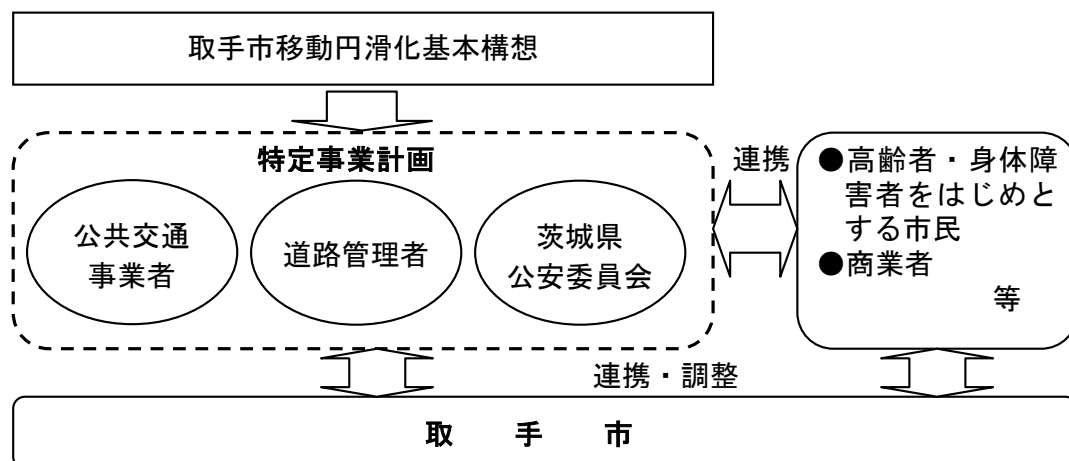
公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会は、本基本構想に即してより具体的な改善内容、スケジュール等を記載した特定事業計画を作成することになるが、公共交通機関を利用する当事者である高齢者、身体障害者等をはじめ関係者の意見を聴取し、それらが特定事業計画に十分に反映した内容となるよう努める。

3) 継続的なバリアフリー化の推進

各家庭から目的地までのシームレスな（継ぎ目のない）社会の実現に向けたバリアフリー化を推進するためには、各事業者、市民、そして行政がそれぞれに密接な連携を図りながら相互に協働し実施していく必要がある。

そのような中であって、特に取手市は、道路等の公共施設の管理者としての責務を果たすことと同時に、バリアフリー化の総合的な推進を図るための中心的な役割を担い、公共交通事業者や交通安全事業者をはじめ商業者や市民との連携と調整を図る役割を担うものであり、“利用する人の心”を持ったバリアフリー化された社会の実現に向けて、総合的・継続的な取組みに努める。

■基本構想推進に向けての体制づくり



— 参 考 資 料 編 —

参考資料－ 1． 取手市移動円滑化基本構想策定委員会設置要綱等

参考資料－ 2． バリアフリー高齢者等アンケート調査の概要

参考資料－ 3． バリアフリー現地点検調査の概要

参考資料 1. 取手市移動円滑化基本構想策定委員会設置要綱等

1 取手市移動円滑化基本構想策定委員会設置要綱

(設置)

第1条 市の移動円滑化に関し、計画立案のための調査及び研究を行い、取手市移動円滑化基本構想を策定するため、取手市移動円滑化基本構想策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、取手市移動円滑化基本構想の策定に関して必要と認められる事項の調査及び研究を行い、その結果を市長に提言するものとする。

(組織)

第3条 委員会は、委員15人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

(1) 移動円滑化に関し優れた識見を有する者

(2) 移動円滑化に関係する機関の代表者

(3) 市民

(4) 市職員

(任期)

第4条 委員の任期は、第2条に規定する所掌事務が終了するまでの期間とする。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長を置く。

2 委員長は委員の互選によってこれを定め、副委員長は委員のうちから委員長が指名する。

3 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。

4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故あるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会の会議（以下「会議」という。）は、委員長が招集し、委員長が会議の議長となる。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは議長が決するものとする。

4 委員長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(連絡会議)

第7条 委員会の業務に関し、市の内部において調査検討を行うため、取手市移動円滑化基本構想策定連絡会議（以下「連絡会議」という。）を置く。

2 連絡会議の構成員は、市職員のうちから市長が別に定める。

3 連絡会議は、委員会が指定する事項について調査及び協議を行い、議長は、その結果を委員会に報告するものとする。

(庶務)

第8条 委員会及び連絡会議の庶務は、都市整備部において処理する。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営について必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

付 則

この要綱は、平成14年8月1日から施行する。

2 取手市移動円滑化基本構想策定委員会名簿

平成 15 年 3 月現在（敬称略）

学識経験者	◎石田 東生	筑波大学第三学群社会工学類長社会工学系教授
	○大澤 義明	筑波大学第三学群社会工学類社会工学系教授
公共交通事業者	福島 文男	東日本旅客鉄道株式会社東京支社企画調整課長
	小野里 忠士	関東鉄道株式会社鉄道部長
	山口 洋志	大利根交通自動車株式会社自動車部長
道路管理者	長野 正夫	国土交通省常陸工事事務所道路管理第二課長
	北郷 新平	茨城県都市計画課長
	山口 雅夫	茨城県竜ヶ崎土木事務所長
公安委員会	吉野 幸治	茨城県警察本部交通規制課長
高齢者・障害者 関係団体	関 良雄	取手市社会福祉協議会副会長
	大野 仁平	取手市身体障害者福祉協議会会長
	染野 和成	地域に活きたい障害者の会代表
	沢田 国弘	取手市高齢者クラブ連合会会長
取手市	大澤 健治	取手市助役
	長塚 治	取手市都市整備部長

※◎は委員長、○は副委員長を示す。

3 取手市移動円滑化基本構想策定委員会の開催経緯

	開催日	議題
第 1 回委員会	平成 14 年 10 月 18 日（金）	1) 取手市移動円滑化基本構想策定の目的と背景 2) 調査全体フローと暫定重点整備地区の実態調査結果 3) 市民アンケートの調査内容
第 2 回委員会	平成 15 年 1 月 28 日（火）	1) 市民アンケート及び現地点検調査の結果 2) 移動円滑化に関する目標と基本方針 3) 重点整備地区（案）の設定と特定事業計画
第 3 回委員会	平成 15 年 3 月 20 日（木）	1) 取手市移動円滑化基本構想（素案） 2) パブリックコメントの実施状況

4 基本構想（素案）に対するパブリックコメントの実施

- ・実施時期：平成 15 年 3 月
- ・実施方法：ホームページ、市役所窓口での公表

5 都市計画審議会への報告

- ・日時：平成 15 年 3 月 25 日（火）

参考資料 2. バリアフリー高齢者等アンケート調査の概要

取手市移動円滑化基本構想を策定するにあたり、高齢者、身体障害者及び高齢者・身体障害者でない市民の日常生活のなかで意識している問題・課題を把握することを目的に実施した。

○実施時期：平成 14 年 11 月 15 日（金）～平成 14 年 11 月 27 日（水）

○調査方法：郵送配付及び郵送回収

○配付数及び回収状況

- ・身体障害者：配付数 500 票、回収数 215 票（回収率：43.0%）
- ・高齢者（65 歳以上）：配付数 500 票、回収数 241 票（回収率：48.2%）
- ・高齢者・身体障害者でない市民：配付数 500 票、回収数 270 票（回収率：54.0%）
- ・総配付数：配付数 1,500 票、回収数 758 票（回収率：50.5%）

■アンケート調査項目

視点	調査項目
1) 身体障害者、高齢者、市民の日常交通行動について	①よく利用する公共施設 ②よく利用する病院や診療所 ③日常の食料品や日用品などの買物に出かける場所 ④公共施設や病院、お店までの主な交通手段
2) 取手駅東西口周辺の交通施設に関する身体障害者、高齢者、市民の問題意識について	①取手駅東西口周辺の歩道、交差点等の安全性 ②取手駅東西口周辺のバス停留所やタクシー乗降場の安全性 ③取手駅構内の改札口や切符売り場、通路、トイレ等の安全性 ④取手駅東西口周辺の史跡や公共施設までの案内表示の整備状況
3) 高齢者、身体障害者の外出状況と外出阻害要因について	①病院や診療所、買物・娯楽目的などの外出頻度 ②外出の自由度と外出できない理由 ③外出阻害の有無と利用できない公共施設名、阻害理由 ④福祉循環バスの利用状況と利用したことがない理由
4) バリアフリー推進に関する市民の意識について	①バリアフリー推進に当たっての重要度
5) 回答者の属性	①回答者の年齢、性別、障害の有無とその状況、居住地区

参考資料 3. バリアフリー現地点検調査の概要

車いす使用者、視覚障害者、聴覚障害者、高校生のボランティアなど総勢 43 名で、取手駅構内や取手駅周辺の交通施設等の「実態や使い勝手」について現地調査を次のようなスケジュールで実施した。

取手駅周辺を 3 班に分かれて現地点検後、その結果をバリアフリーマップとして作成し、各班の代表者が発表して問題・課題を共有することができた。

今回のバリアフリー現地点検調査で整理した問題・課題などは、基本構想策定のためのデータとして活用した。

調査日：平成 14 年 11 月 17 日（日）

■バリアフリー現地点検調査のスケジュール

オリエンテーリング

取手市役所
13:00～13:20



バス移動

現地点検調査



取手駅構内
取手駅東西口
13:40～14:25

バス移動

ワークショップ

取手市役所
14:50～15:50

1. 日程及び現地点検内容の説明
2. グループミーティング
 - 1) 自己紹介
 - 2) 点検コースと内容の確認
 - 3) 役割分担（介助者・記録者等）

【1班】取手駅構内点検コース

東口改札口→常磐線（千代田線ホーム）→JR 西口改札
→関東鉄道改札からホーム→西口ペデストリアンデッキ
→エレベーターで交通広場→ギャラリーロードで東口へ

【2班】西口の交通広場付近点検コース

駅東口→ギャラリーロード→ボックスヒル 1F から 3F
→ペデストリアンデッキ→とうきゅう店内→とうきゅう 1F
→西口交通広場→バス・タクシー乗り場→銀行
→国道 6 号方面→ギャラリーロード→東口へ

【3班】駅東口周辺の点検コース

東口改札口→タクシー乗り場→カクラショッピングセンター
→銀行→長禅寺方面→東口交通広場→バス乗り場
→駅東口切符売り場



現地点検の様子

1. バリアフリーマップの作成
悪い点（赤）、良い点（青）、その他気づいたことがある点（黄色）
地図上に示す。
2. 問題点・課題点の発表



ワークショップの様子