

2-4 日野市における重点整備地区（移動等円滑化促進地区）の設定と 移動等円滑化の推進に係る施策の考え方

本市では、2012年に策定した旧本構想において7つの重点整備地区を設定し、既存施設の改修を進めるとともに、一体的なバリアフリー化に取り組んできたところです。この間、バリアフリー化は一定程度達成されましたが、第1章で概観したとおり、いまだ未整備の生活関連経路や施設も多く、今後さらに改修を進めていくためにも、本改定ではこの7地区を引き続き「重点整備地区」として継続するとともに、バリアフリー法に基づく「移動等円滑化促進地区」を重ねて位置付け、そのバリアフリー化の推進を図ることとします。

なお、ここでは重点整備地区（移動等円滑化促進地区）の設定と移動等円滑化及びその推進に関する事項を示し、第3章の第三次日野市バリアフリー基本構想で具体的な生活関連施設や生活関連経路及びバリアフリー化を推進するための特定事業を示すこととします。

（1）重点整備地区（移動等円滑化促進地区）の設定

① バリアフリー法に基づく重点整備地区（移動等円滑化促進地区）の基本的な考え方

【配置要件】

生活関連施設※1の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。

- ・原則、生活関連施設のうち旅客施設又は特別特定建築物※2に該当するものがおおむね3以上あること。
- ・それらの移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区。

【課題要件】

生活関連施設及び生活関連経路※3についてバリアフリー化の推進が特に必要な地区

- ・高齢者、障害者等の移動や施設の利用状況、土地利用や都市機能の集積が想定される事業の実現可能性等から総合的に判断して、一体的なバリアフリー化の推進が特に必要な地区と認められること。

【効果要件】

総合的な都市機能の増進を図るうえで有効かつ適切であると認められること。

- ・高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能など、様々な都市機能の増進を図るうえで、バリアフリー化を推進することが有効かつ適切であると認められる地区であること。

※1：生活関連施設：高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、文化施設、病院、商業施設など

※2：特別特定建築物：不特定多数の人が利用する官公庁施設、病院、商業施設や主として高齢者、障害者等が利用する福祉施設など

※3：生活関連経路：生活関連施設相互を結ぶ経路

② 重点整備地区（移動等円滑化促進地区）の設定

移動等円滑化促進方針の計画期間はおおむね 10 年とされており、効率的で効果的なバリアフリー化の推進が望まれることから、重点整備地区（移動等円滑化促進地区）は、多くの人が集まる、一定の範囲で、整備の優先度が高い地区を指定することとします。

本計画では、こうした考え方にたち、旧基本構想で定めた 7 つの重点整備地区を継続するとともに、バリアフリー法に基づく「移動等円滑化促進地区」を重ねて位置づけ、その推進を図ることとします。

なお、多摩都市モノレール駅周辺地区については、すべての駅舎にエレベーターが設置され段差解消がなされており、また、概ね駅周辺がモノレールの整備に合わせた基盤整備事業により歩道の有効幅員の確保や段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置が進められていることから、重点整備地区（移動等円滑化促進地区）には位置付けないこととします。

重点整備地区選定一覧 （●：整備済又は完了 ○：整備中、施行中 ×：未整備 －：整備の必要性なし）

区分	駅・地区	2019 年度の乗降客数 (人/日) ※1	バス路線乗り入れ系統数	駅舎のバリアフリー化					基盤整備状況 ※2	高齢化率 (%) ※3	生活関連施設数 ※4
				駅舎内			駅舎外				
				エレベーター	エスカレーター	バリアフリートイレ	エレベーター	エスカレーター			
重点整備地区	J R 日野駅周辺	53,832	14	●	—	●	—	—	●	22.0	62
	J R 豊田駅周辺	71,436	北口：8 南口：3	●	●	●	●	● 南口	北：● 南：○	25.2	43
	京王高幡不動駅周辺	58,426	18	●	●	●	●	●	●	19.5	41
	多摩モノレール高幡不動駅	26,148		●	●	●	●	●			
	京王百草園駅周辺	7,620	2	●	●	●	●	● 南口	●	23.7	37
	京王南平駅周辺	10,722	2	●	●	●	● 南口	● 南口	×	19.2	42
	京王平山城址公園駅周辺	8,402	3	●	—	●	—	—	●	20.4	19
	日野市役所周辺	—	5	—	—	—	—	—	●	24.8	35
その他	京王多摩動物公園駅	6,073	1	●	●	●	—	—	●	35.1	39
	多摩モノレール多摩動物公園駅	2,308		●	●	●	●	●	●		
	多摩モノレール甲州街道駅	9,087	1	●	●	●	●	●	○	20.6	23
	多摩モノレール万願寺駅	8,108	3	●	●	●	●	●	●	15.7	23
	多摩モノレール程久保駅	1,628	1	●	●	●	●	●	●	28.9	27

※1：とうけい日野

※2：駅周辺の土地地区画整理事業や宅地開発事業等基盤整備の状況

※3：令和 3 年 1 月 1 日現在の住民基本台帳より。駅から概ね 500m に含まれる町丁目から算定。

※4：学校、病院、興行施設、店舗、宿泊施設、官公庁、福祉施設、運動施設、文化施設、公衆浴場等

序章

はじめに

第1章

ユニバーサルデザインまちづくりを
取巻く現状と課題

第2章

ユニバーサルデザインまちづくりの
基本方針（移動等円滑化方針）

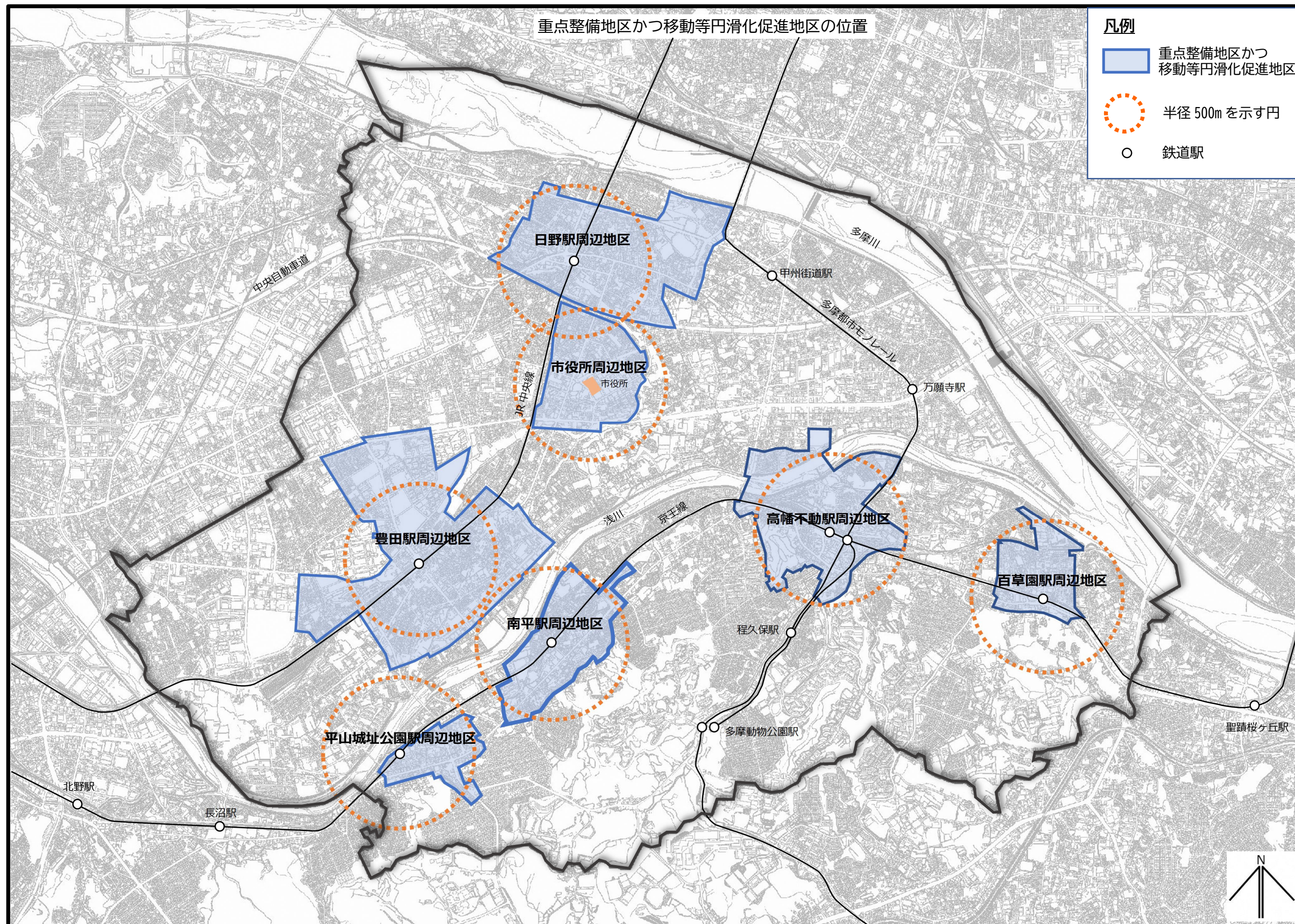
第3章

第三次白野市
バリアフリー基本構想

第4章

COVID推進計画の推進と展開
について

参考資料



(2) 生活関連施設の設定

① 生活関連施設の定義

バリアフリー法では、生活関連施設は、以下のように定義されています。

- ① 高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設
- ② 相当数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等

② 生活関連施設の選定の考え方

バリアフリー法の定義とUD推進条例の対象となる施設を踏まえて、以下の生活関連施設を選定します。

③ 生活関連施設の設定

UD推進条例の対象となる施設				本計画で生活関連施設とする施設とその条件
都市施設			特定都市施設	
建築物	1 学校等施設	学校、幼稚園、その他これらに類する施設	すべて	特別支援学校又は特別支援学級のうち固定学級のある学校※ ¹
	2 医療等施設	病院又は診療所、助産所、施術所又は薬局	すべて	病院※ ²
	3 興行施設	劇場、観覧場、映画館又は演芸場、その他これらに類する施設	1,000㎡以上	—
	4 集会施設	集会場（冠婚葬祭施設を含み、一の集会室の床面積が200㎡を超えるもの）、公会堂	すべて	交流センター、公会堂、公民館、広域的な利用が見込まれる集会所
		集会場（冠婚葬祭施設を含み、すべての集会室の床面積の合計が200㎡以下のもの）	1,000㎡以上	
		公民館、その他これらに類する施設	200㎡以上	
	5 展示施設等	展示場、その他これらに類する施設	1,000㎡以上	—
	6 物品販売業を営む店舗等	百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む店舗	すべて	延床面積500㎡以上の店舗
		卸売市場	2,000㎡以上	—
	7 宿泊施設	ホテル又は旅館、その他これらに類する施設	1,000㎡以上	—
	8 事務所	保健所、税務署その他不特定かつ多数の者が利用する官公署	すべて	すべて
		事務所（他の施設に付属するものを除く）	2,000㎡以上	—
	9 共同住宅等	共同住宅、寄宿舍又は下宿、その他これらに類する施設	2,000㎡以上	—
	10 福祉施設	老人ホーム、保育所、福祉ホーム、その他これらに類するもの 老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センターその他これらに類するもの	すべて	高齢者の長期居住施設※ ³
				基幹児童館※ ⁴
				障害者が日常生活を送る施設※ ⁵
				その他、複合的な利用のある施設

③ 生活関連施設の設定（前頁続き）

建築物	11 運動施設又は遊技場等	体育館、水泳場、ボーリング場又は遊技場、その他これらに類する施設	1,000 m ² 以上	1,000 m ² 以上の体育館、その他これらに類する施設※ ⁶
	12 文化施設	博物館、美術館、又は図書館、その他これらに類する施設	すべて	すべて
	13 公衆浴場	公衆浴場	1,000 m ² 以上	—
	14 飲食店等	飲食店	すべて	—
		料理店、キャバレー、ナイトクラブ、ダンスホールその他これらに類する施設	1,000 m ² 以上	—
	15 サービス店舗等	郵便局又は理髪店、クリーニング取次店、質屋、貸衣装屋、銀行その他これらに類するサービス業を営む施設 一般ガス事業、一般電気事業、電気電信事業の用に供する営業所 学習塾、華道教室、囲碁教室その他これらに類するもの	すべて	郵便局※ ⁷
	16 工業施設	工場その他これらに類する施設	2,000 m ² 以上	—
	17 停車場又は発着場を構成する建築物	車両の停車場又は船舶もしくは航空機の発着場を構成する建築物で旅客の乗降又は待合の用に供するもの	すべて	—
	18 自動車関連施設	自動車の停留又は駐車のための施設	500 m ² 以上	—
		自動車修理工場、自動車洗車場	200 m ² 以上	—
		給油取扱所	すべて	—
		自動車教習所	1,000 m ² 以上	—
	19 公衆便所	公衆便所	すべて	—
	20 公共用歩廊	公共用歩廊	2,000 m ² 以上	—
	21 地下街	地下街その他これらに類する施設	2,000 m ² 以上	—
	22 複合施設	1～21 の施設の複合施設	2,000 m ² 以上	拠点的な施設※ ⁶
道路	道路	道路法による道路	すべて	—
公園	公園等	都市公園、児童公園、都立霊園、その他都立及び市区町村立公園等	すべて	近隣公園以上
公共交通施設	公共交通施設	鉄道の駅、軌道の停留所、バスターミナル、港湾旅客施設、空港旅客施設	すべて	鉄道駅
路外駐車場	路外の駐車場で建築物及び小規模建築物以外のもの		500 m ² 以上	公共駐車場

※1：日常的に障害児（者）が通学する施設を対象とした

※2：法律による病院（ベッド数20以上）を対象とした

※3：自立型の長期居住施設（シルバーピア、高齢者向け優良賃貸住宅、サービス付き高齢者住宅）で、入居人数50人以上の施設を対象とした（今回の改定での変更点）

※4：広域的な利用が見込まれる基幹型を設定。地域型と分室は除外

※5：施設定員が上位より累積80%、かつ自主通所割合の高い施設（巻末「参考資料」参照）

※6：本計画で新たに生活関連施設とした条件（考え方）を示しています

※7：日常生活に密着した施設であると判断

(3) 生活関連経路の設定

① 生活関連経路の定義

バリアフリー法では、生活関連経路は、以下のように定義されています。

■生活関連施設相互間を接続する経路

② 生活関連経路の選定の考え方

生活関連経路は以下の考え方に基づき選定します。

- 生活関連施設相互の連絡に配慮し、重点整備地区内のネットワークが構成されるように選定する
- 利用頻度が高い経路、歩行者交通量が多い経路を優先的に選定する
- 事業の実施見込みに関わらず選定する
- 現状が移動等円滑化基準を満たしているかに関わらず選定する

③ 生活関連経路の区分

生活関連経路は、駅と施設間、施設と施設間を結ぶ経路のうち主要な経路をA、主要な経路ではないが、選択性・回遊性の観点から必要な経路をBとし、「歩道のあるなし及び移動等円滑化基準での整備の可能性」によって、それぞれを生活関連経路ⅠとⅡに区分します。

◇生活関連経路の考え方

区分1	考え方	区分2	整備内容	優先順位
A 主要な経路	駅と施設間、施設と施設間を結ぶ経路のうち主要な経路	生活関連経路Ⅰ 	・歩道がある（できる）道路 ・移動等円滑化基準で整備する道路	①
		生活関連経路Ⅱ 	・歩道のない道路 ・歩行者の安全性を高める道路	
B 選択性、回遊性の経路	主要な経路ではないが、選択性、回遊性の観点から必要な経路	生活関連経路Ⅰ 	・歩道がある（できる）道路 ・移動等円滑化基準で整備する道路	②
		生活関連経路Ⅱ 	・歩道のない道路 ・歩行者の安全性を高める道路	
C 旧基本構想で位置付けた経路（A, B を除く）	旧基本構想で位置付けた経路（A, B を除く）			③

※具体的な生活関連経路については、第3章の各重点整備地区別バリアフリー基本構想を参照ください。

（4）生活関連施設、生活関連経路における特定事業の移動等円滑化に関する事項

本節では、生活関連施設及び生活関連経路に位置付けた施設のうち、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進するため、「特定事業」を実施する施設について、その事業の種類別に移動等円滑化基準等に基づく整備の基本的な事項について記載します。

① 公共交通特定事業

【鉄道事業】

旧基本構想に基づく特定事業計画が着実に推進されてきましたが、引き続き連続した明快で簡潔な経路や案内・誘導サインの確保に努めるとともに、バリアフリー施設の適正管理に努めます。

また、幅広の改札やホームドアの整備を推進することにより、さらに利便性と安全性を高めていくとともに、だれでも安心して移動できるよう、高齢者、障害者等の心理や行動の特徴を理解し適切な案内対応ができる係員を充実させることや、他の交通手段への円滑な乗り換え、市街地への移動ができるよう「心のバリアフリー」に配慮した事業を推進することとします。

【バス事業】

旧基本構想の策定以降、国土交通省認定標準仕様のノンステップバスへの移行が完了、その他、バス停留所への上屋の設置やバスロケーションシステムの導入、乗務員の心のバリアフリー教育など、各バス事業者で移動等円滑化の取組が進められています。引き続き、バス停留所における行先案内や音声案内等の改善、ベンチや上屋の設置、利用者が円滑に乗降できる構造への改善等を進めていきます。また、情報提供や交通案内については、市や事業者間の連携のもと、駅前広場等の交通結節点を中心に、サインの配置の見直しやデザイン、仕様の統一を図ります。

加えて、更なるサービス向上を図るため、バス停留所では歩道に正着し、ニーリング※することや、状況に応じたアナウンス（声掛け）を乗務員が心掛けるよう事業者の協力を仰いでいきます。また、鉄道事業と同様に、高齢者や障害者、子どもや外国人の心理や行動の特徴を理解し、案内や対応などの接遇教育を充実するなど、「心のバリアフリー」を推進することとします。

※ニーリング：車高調整装置のことを言います。「膝をつく」という意味の英語にちなんで命名された機能であり、近年、導入が進んでいるノンステップバスに備わっています。車椅子の利用者や足腰が弱い年配の方向けに開発されました。

◇公共交通特定事業の主な取組内容

【鉄道会社】

- 円滑化された移動経路（改札口からホームまで1ルート以上）の施設の維持・管理
- トイレに設置された個別機能の適正な表示
- 案内・情報の充実（旅客施設における音による移動支援方策ガイドライン等への対応）
- 駅員・乗務員の心のバリアフリー教育の推進

【バス会社】

- バス停留所の環境整備（上屋やベンチの設置）
- 車両へのニーリング装置の導入
- 案内・情報の充実（路線・時刻表・運賃・所要時間などの音声・電光掲示による提供）
- スロープの設置・片付けの定期的な練習
- 乗務員の心のバリアフリー教育の推進

② 道路特定事業

旧基本構想で定めた特定事業は、個別的な段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの整備などにおいて一定の進捗を見ていますが、まだまだ十分とは言えない状況です。

旧基本構想で定めた生活関連経路は、特定道路※に指定されており、改修にあたっては移動等円滑化基準に適合させる必要があります。その他の生活関連経路についても、引き続き移動等円滑化に向けた整備を推進します。

特に重点整備地区内の一体的・連続的なユニバーサルデザイン化を図る視点から、関係者間の連携により、接続する沿道施設との段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの連続性の確保、利用者が円滑に乗降できるバス停留所の構造への改善に配慮することとします。また、工事中も含め、分かりやすい案内や誘導を行うこと、バリアとなる歩道上に置かれた商品や看板などの不法な占有物に対する指導、取り締まりを継続して行うなど歩きやすさに配慮した事業を推進することとします。

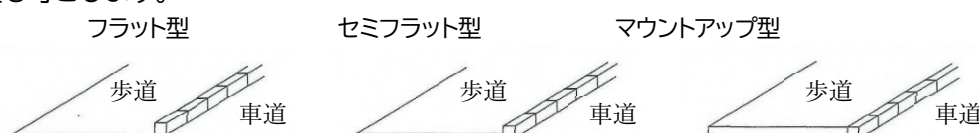
※生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路（国土交通大臣が指定）で、道路の新設又は改築を行う際に道路の移動等円滑化基準（省令）又は地方公共団体の条例への適合義務が生じるもの。

■複断面道路（歩車道分離型道路）における整備の考え方

生活関連経路のうち車道と歩道が分離された複断面の道路については、移動等円滑化基準に基づき、関連する事業者や沿道施設の管理者と連携して主に以下のような整備を推進します。

【歩道構造形式】

○歩道はセミフラット型を基本とし（歩道高さ 5 cm を標準、横断歩道接続部は 2 cm）、マウントアップ型も含めて連続して 2m の幅員を確保します。沿道の状況によりやむを得ない場合は、横断歩道の擦り付けの平坦部や車両乗り入れ部での有効幅員が確保されていれば、フラット型ないしマウントアップ型も可とします。

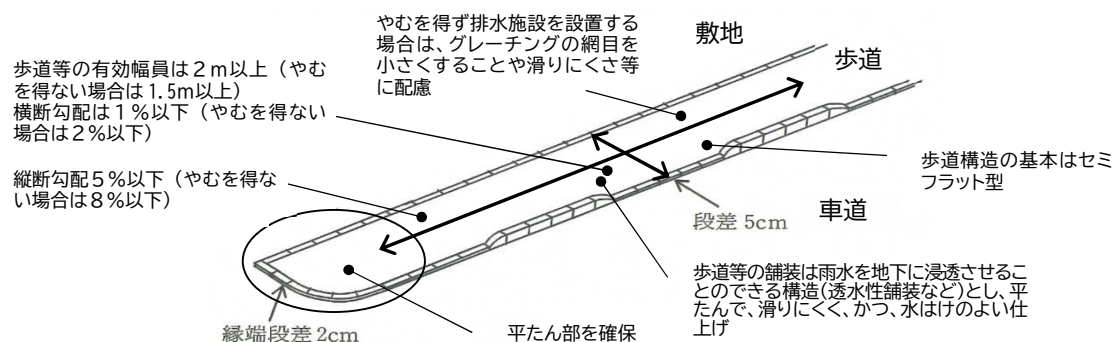


○切り下げによる波打ち歩道を解消し歩道をできるだけフラット化します。

○歩道の形態に支障がない範囲で、沿道施設との段差の解消や勾配の改善を図ります。

○視覚障害者の移動の円滑化のために必要であると認められる個所に視覚障害者誘導用ブロックを設置します。

○バス事業者と連携し、バス停留所は利用者が円滑に乗降できる構造とします。



■単断面道路（歩車道一体型道路）における整備の考え方

生活関連経路のうち単断面道路については、移動等円滑化基準に基づき、必要に応じて関係する事業者や沿道施設の管理者と協議を行い、高齢者や障害者等が安全で快適に移動できるように、主に以下のような整備を推進します。

- 車道の幅員の縮小等により、歩道の確保に努めます。
- 車道の形態に支障のない範囲で、沿道施設との段差の解消や勾配の改善を図ります。
- 歩道を設置できない場合は、「歩行帯」と位置付け、全幅員から必要な車道幅を減じた残りの幅を「歩行帯」とします。
- 歩行者の安全確保を行うため、「車道帯」と「歩行帯」で舗装の色を変えるなどして視覚的な区分を行います（路側帯のカラー舗装）。
- 通常のⅠ型側溝を幅の狭いタイプやスリット側溝にするなどして、「歩行帯」の幅の拡大に努めます。
- 横断歩道に接続する「歩行帯」の部分については、視覚障害者が横断歩道を認知できるような工夫を行います。
- 視覚障害者の移動等の円滑化のために必要であると認められる個所に視覚障害者誘導用ブロックを設置します。



車道の幅員を縮小し、インターロッキング舗装により確保された歩行帯



一方通行化により整備された歩道



カラー舗装により確保された歩行帯

■視覚障害者誘導用ブロックについて

1) 視覚障害者誘導用ブロック設置の考え方

視覚障害者誘導用ブロックは以下の2点に配慮して設置します。

●横断歩道接続部及び出入口等の注意喚起・方向指示のために部分的に設置する箇所

視覚障害者が安全かつ円滑に通行できるように、歩道と車道との境界（横断歩道など）や段差などを確実に認識し、車や歩道上の工作物との衝突を回避するように、視覚障害者誘導用ブロックを設置します。

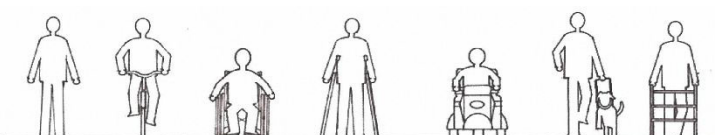
また、バス停留所、生活関連施設の出入口などに対しては、その場所を知らせる視覚障害者誘導用ブロックの設置を進めていきます。

●誘導のために連続的に設置する区間について

生活関連経路には、基本的に視覚障害者誘導用ブロックを連続的に設置しますが、視覚障害者へのヒアリングでは、歩道の幅員が1.5m程度（白杖使用者や盲導犬との通行幅）でブロック塀などの連続した構造物があれば、連続的な視覚障害者誘導用ブロックは必ずしも必要ないとも指摘されました。

画一的に連続して設置するのではなく、周辺地域の当事者の声や現場状況を十分に考慮して視覚障害者誘導用ブロックを整備していきます。

◇道路利用者の基本的な寸法

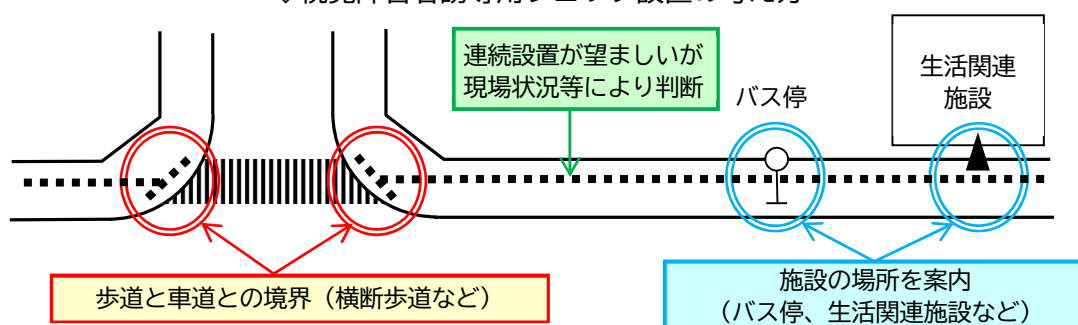


	人（成人男子、荷物等なし）	自転車	車いす	杖使用者（2本）	自操用ハンドル型 電動車いす	盲導犬	歩行器
静止状態	幅45cm	幅60cm	幅70cm	幅90cm	幅70cm	幅80cm	幅70cm
通行時	幅70～75cm	幅100cm	幅100cm	幅120cm	幅100cm	幅150cm	幅80cm

はくじょう
白杖使用者の動作寸法
120cm

資料：表形式は「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」（編集・発行／財団法人 国土技術研究センター）より。右の白杖使用者の動作寸法は「福岡市福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアル 改定版 2020」（福岡市）より。

◇視覚障害者誘導用ブロック設置の考え方



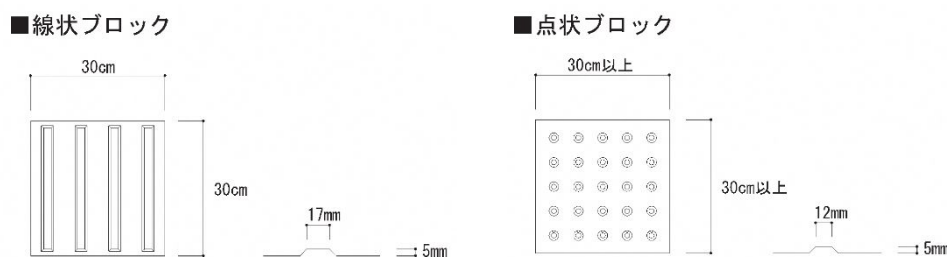
2) 視覚障害者誘導用ブロックの色・輝度比・種類

視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色を基本とします。周辺の舗装の色彩との輝度比※は2.0程度を確保します。

ブロックのタイプには線状ブロック（誘導用）と点状ブロック（警告用）の2種類があり、それぞれ目的に合わせて設置します。

※：輝度は「ものの明るさ」を示したもので、輝度比は（視覚障害者誘導用ブロックの輝度）÷（舗装路面の輝度）で求められます。

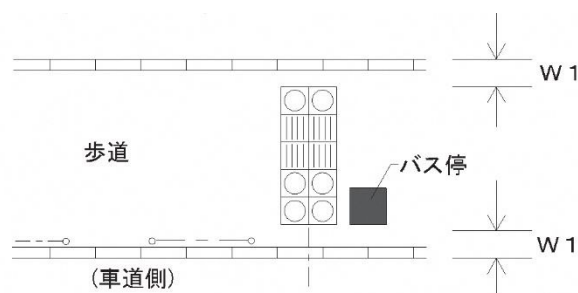
◇視覚障害者誘導用ブロックの種類（JIS T 9251 による）



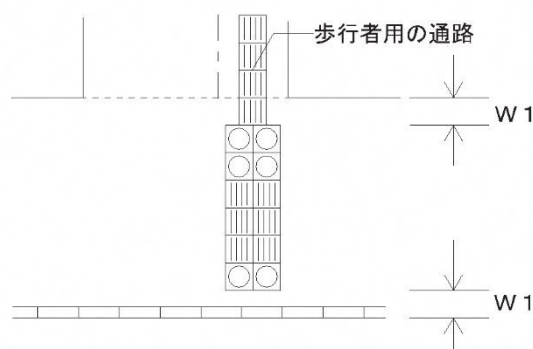
3) 視覚障害者誘導用ブロックの設置例

バス停留所、施設等入口部の設置例を以下に示します。各種ガイドラインを参照しつつ、必要に応じて視覚障害者へのヒアリングなどによって確認していくものとします。なお、交差点の横断歩道部における歩道と車道の段差構造については、多様な人に配慮されたユニバーサルデザインの「セーフティブロック（次頁参照）」の導入を進めていきます。

◇バス停留所部の設置例



◇施設等入口部の設置例



出典：「東京都福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアル」（2019年3月改定）

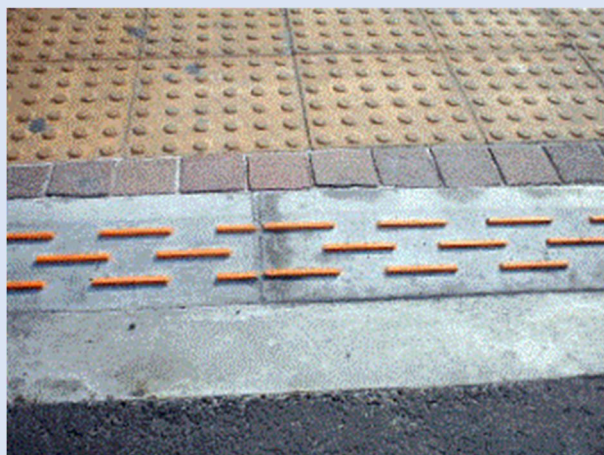
【参考事例】セーフティブロック

板橋区では、道路のバリアフリー化の一環として、交差点の横断歩道部における歩道と車道の段差構造について、区内の福祉団体（板橋福祉のまちをつくろう会）と、コンクリートブロック製造会社及び板橋区の三者で検討を重ね、2004年10月、車いす利用者、視覚障害者、ベビーカー利用者等に配慮したユニバーサルデザインの「板橋型バリアフリーブロック」が製品化されました。

歩車道分離道路の改修時には、この「板橋型バリアフリーブロック」の使用を標準仕様として、整備の推進を図っています。

製品の特長

- 従来の2cmの段差をスロープ状にして、車椅子、ベビーカー等のスムーズな通行が可能
- 特殊ゴムピースの突起により、滑り止めと杖や足裏による認識効果が大きい
- 特殊ゴムピースの黄色が、視覚障害者の方やドライバーに認識しやすい
- 視覚障害者（白杖利用者）が通過する際に、白杖が必ず特殊ゴムピースに当り歩道と車道の境界を認識しやすい



出典：板橋区ホームページ

③ 都市公園特定事業

都市公園については、移動等円滑化基準に基づき、高齢者や障害者が安全で快適に利用できるように、移動しやすい園路の確保や、わかりやすい案内・誘導施設の整備、バリアフリートイレ（高齢者・障害者用便房）※¹を整備するなど、バリアフリー整備を推進します。また、障害の有無に関係なく楽しめる遊び場や遊具を備えたインクルーシブ公園（遊具）※²の整備について検討します。

※¹：バリアフリートイレ（高齢者・障害者用便房）

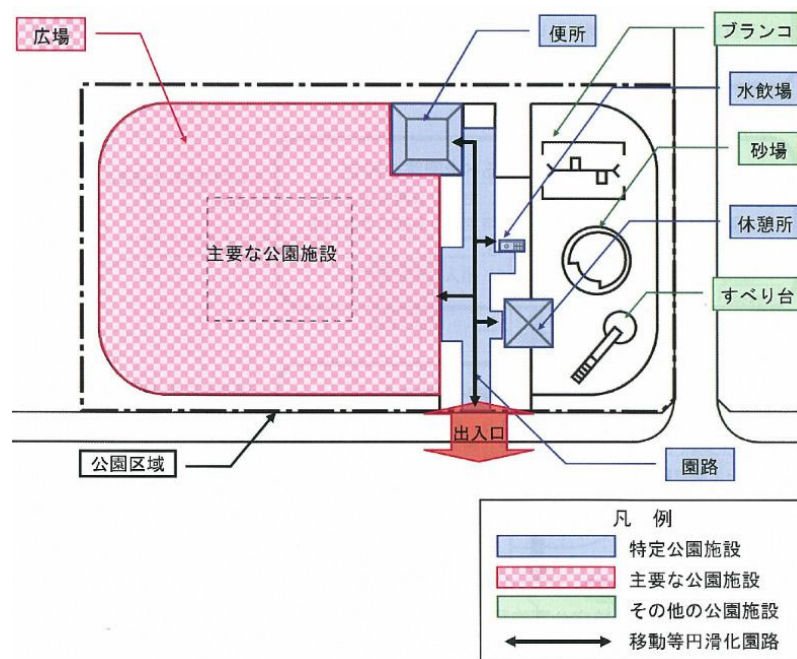
国土交通省が策定している「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」が改正され、多機能便房の機能分散化等に関する内容が盛り込まれました。この改定により、だれでもトイレ、多目的トイレ（多機能便房）という呼び方はなくなり、個別機能を備えたトイレの総称としてバリアフリートイレ（高齢者・障害者用便房）となりました。

※²：インクルーシブ公園（遊具）

インクルーシブとは「包括的な」「包み込む」という意味で、エクスクルーシブ（排他的、排除的な）の対義語です。障害の有無に関係なく、すべての子どもが共に仲間として遊ぶことを通じて、また子どもを見守る保護者や市民が知らず知らずのうちに相互理解を深めることを目的として設計された公園・広場を「インクルーシブ公園」といいます。ユニバーサルとインクルーシブの違いは、ユニバーサルデザインは『“1fits all” ひとつのものがみんなにあてはまる』であるのに対し、インクルーシブデザインは『“1fits1” それぞれのものが一人ひとりにしっくりくる』という違いがあります。インクルーシブ公園には、車いすで登れる滑り台や背もたれのついたブランコなどが遊具などがあり、全国で設置が広がっています。

東京都では、2020年に世田谷区の砧公園内の「みんなの広場」、豊島区の「としまキッズパーク」がオープンし、都民に愛される公園として定着しつつあります（次頁参照）。

生活関連経路の沿道の都市公園については、出入り口の段差解消や、休憩できるベンチの設置など可能な整備を行います。



都市公園移動等円滑化の主な基準

- 園路
 - ・出入口：有効幅員 120 cm以上、段差なし
 - ・通路：有効幅員 180 cm以上、縦断勾配 5%以下等
 - ・斜路：有効幅員 120 cm以上、縦断勾配 8%以下、手すりの設置等
- 駐車場
 - ・車椅子使用者用駐車施設の設置（設置数、有効幅 350 cm等）
- 便所
 - ・車いす使用者の円滑な利用に適した構造を有すること等

◇インクルーシブ公園（遊具）の事例

【事例－１】 砧公園「みんなの広場」

2020年3月、東京都が手がける「だれもが遊べる児童遊具広場」の都立公園第1号として砧公園内にオープンしました。面積約3200平方メートル。緑豊かな砧公園の一角に造られた見通しの良い広場です。肢体不自由や知的障害、視聴覚障害などのあるこどもの関係者への聞き取りに基づいて整備されました。寝転んで乗れるブランコや親子で使える幅広の滑り台、車いすで通りやすい迷路など、多様なニーズに応える工夫がいたるところにみられます。



車いすや歩行器のまま登れる遊具



車いすも通りやすい迷路

出典：公益財団法人 東京都公園協会ホームページ

【事例－２】 「としまキッズパーク」

2020年9月、豊島区が小学校低学年までの子どもや障害のある子ども向けの公園として設置。園内をミニトレインが走り、赤で統一された遊具が特徴です。園内には、車いすに乗ったまま遊べる砂場や安全性に配慮されたブランコがあります。スタッフが常駐し、注意が届くため安心して遊ぶことができます（事前予約制）。



全 景



足の不自由な子どもが後ろに乗って遊べる2人乗り三輪車

出典：豊島区ホームページ

④ 建築物特定事業及びその他の事業

関係者間の連携による接続する道路との段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの連続性の確保、わかりやすい案内表示の整備など、建築物と道路の連続性に配慮します。また、エレベーターやバリアフリースイレなどの設備が必要とする人に優先的に利用されるような利用啓発や、民間施設への筆談ボード等の設置やその設置を示す掲示の推進、バリアフリー情報を公開するなど情報環境の向上、さらに障害者や高齢者、妊婦、子ども連れ等の多様な人々の特徴を理解し、適切に対応ができる係員を充実するなど、「心のバリアフリー」に配慮します。

また、既存施設については物理的な制約があり早期のユニバーサルデザイン化が困難な場合があります。そのような状況においても、実施可能な改良を行うとともに、臨時的に設置できるスロープ等の対応や人によるサポートに取り組み、改築時にはユニバーサルデザイン化を前提とした誰もが使いやすい施設の整備を図っていきます。特に、小・中学校においては児童、生徒のみならず、保護者に障害がある場合への配慮や災害時の避難所としての利用など、バリアフリー化（特に段差解消や車いす対応トイレ）の必要性が喫緊の課題となっています。今後速やかに、市内各校においてバリアフリー化に向けてどのような整備から行うべきか実態を精査し、計画的に整備を進めていきます。

加えて、施設のユニバーサルデザイン化が進むことによる効果として、障害者等と接する機会が増えることによって、市民の理解「心のバリアフリー」の向上が期待されます。

【移動】

- 段差の解消
- 入口スロープ勾配の緩和
- 視覚障害者誘導用ブロックの設置
- エレベーターの設置

【利用】

- バリアフリースイレの設置
- 車いす使用者用駐車場の設置

【心のバリアフリー】

- 筆談ボード等の設置とその設置を示す掲示
- 障害者や高齢者、妊婦、乳幼児連れ等の特性理解のための係員教育の推進

◇生活関連施設における主なバリアフリー整備内容

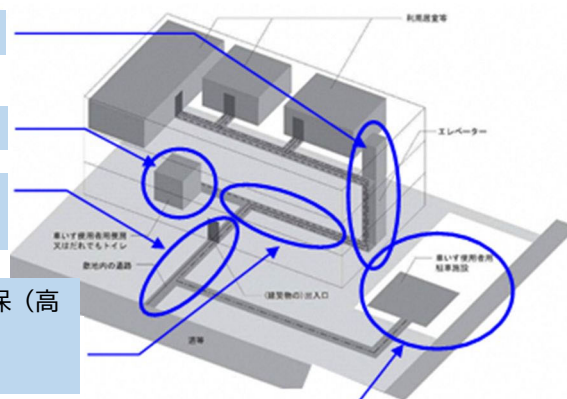
- 建物が2階以上の場合にエレベーターを設置

- バリアフリースイレの設置

- 出入口から受付やエレベーター、トイレなどへのスムーズな移動動線の確保

- 道路から出入口までのスムーズな移動ルート（高低差がある場合は斜路などを設置）
- 視覚障害者誘導用ブロックの設置

- 車いす使用者用駐車施設の設置と出入口へのスムーズな移動動線を確保



【参考】加齢による機能の低下、障害等の特性と建築物の計画上配慮すべき内容

対象			特性	建築物等の計画上配慮すべき内容	
肢 体 不 自 由	下 肢 障 害	つ え 使 用	・段を越えたり、上下移動したりすることが困難である。	・段差の解消や、エレベーターなどで上下移動を解消する。	
			・狭い空間での移動が困難である。（松葉杖 使用時）	・移動がスムーズに行える空間を確保する。	
			・疲れやすく長い距離の歩行が困難である。	・移動距離を短く休憩スペースを設ける。	
		電 動 車 い す 使 用	手 動 車 い す 使 用	・段を越えたり、上下移動したりすることが困難である。	・段差の解消や、エレベーターなどで上下移動を解消する。
				・狭い空間での移動及び移乗が困難である。	・その際に遠回りにならないよう配慮する。
				・視点が低く、手の届く範囲に限られる。	・車いすでの移動、移乗がスムーズに行える空間を確保する。
			・手動車いすに比べ、回転等にスペースが必要となる場合もある。	・表示やボタン、棚などは、低い視点や手の届く範囲を考慮する。	
	上肢障害	・細かな手先の動作や強い力を出すことが難しい。	・手動車いすに比べ、広いスペースを確保する。		
	片麻痺	・左右どちらかからのアプローチ、操作が制限される。 ・身体のバランスがとりにくい。	・操作のしやすさを確保する。 ・左右両側からのアプローチ、操作を確保する。 ・バランスを保てるよう手すりなど設置する。		
視 覚 障 害	全盲	・位置関係や距離、建築物や設置物の状況等、移動や機器操作のために必要な視覚情報を把握できない。	・頭に入れやすいよう、分かりやすい空間構成とする。スイッチ等の位置も同様に分かりやすい配置とする。 ・音、触覚による情報入手に対して配慮する。		
		・案内表示等、視覚的情報を認知できない。 ・点字を読める方、読めない方がいる。	・情報の連続性に配慮する。 ・情報提供がなされていることが分かるよう工夫する。 ・音、触覚（点字も含めそれ以外の方法も）による情報提供を行う。		
	弱視等※	・位置関係や距離、建築物や設置物の状況等、移動や機器操作のために必要な視覚情報を把握しにくい。	・頭に入れやすいよう、分かりやすい空間構成とする。スイッチ等の位置も同様に分かりやすい配置とする。 ・音、触覚による情報入手に対して配慮する。 ・部位などの色使いにより空間を把握しやすくする。		
		・案内表示等、視覚的情報を認知しにくい。 ・点字を読める方、読めない方がいる。 ※：視力が低い、視野が狭い、光がまぶしい、暗いところで見えにくい、特定の色が分かりにくい	・情報の連続性に配慮する。 ・情報提供がなされていることが分かるよう工夫する。 ・音、触覚（点字も含めそれ以外の方法も）による情報提供を行う。 ・表示の大きさ、色使い、目線近くへの表示の設置、適度な照度など見やすさに配慮する。		
聴 覚 障 害	ろう者	・音や声による情報伝達が不可能である。 ・発話できる方も多い。	・文字や手話による情報提供、光、振動などの触覚による情報提供を行う。 ・視覚情報が十分得られるよう明るさなどに配慮する。		
	難聴者	・音や声による情報伝達が困難である。 ・発話できる方も多い。	・拡声器などにより明瞭な音声提供を行う。 ・文字や手話による情報提供、光、振動などの触覚による情報提供を行う。 ・視覚情報が十分得られるよう明るさなどに配慮する。		

【参考】加齢による機能の低下、障害等の特性と建築物の計画上配慮すべき内容(前頁の続き)

対象	特性	建築物等の計画上配慮すべき内容
言語障害	・言葉による意思表示が相手にうまく伝わらない。	・相手が当事者を視覚的に確認できるよう配慮する。
内部障害	・上下移動が困難である。	・エレベーターなどで上下移動を解消する。
	・疲れやすく、長い距離の歩行が困難である。	・移動距離を短くする。 ・休憩スペースを設ける。
	・人工心臓などの装着がある。 ・電波などによる誤作動の可能性がある。	・電波利用機器などを設置する場合、位置を配慮する。 ・案内により注意を喚起する。
オストメイト	・パウチを装着している。	・オストメイト対応の設備を設ける。
知的障害等	・抽象的な判断、臨機応変な対応、建物全体の空間把握が苦手である。 ・意思表示が困難である。	・一般的には分かりやすい空間構成や絵文字などによる情報提供により、空間認識や理解を助けるようにする。 ・落ち着ける環境を提供する。
重複障害	・下肢障害と上肢障害、聴覚障害と言語障害など障害が複合する場合があります、特性も多様。	・それぞれの障害への対応を基本に、複合の種類により、多様な対応が必要となる。
加齢による機能全般の低下	・筋力や関節可動域の低下、平衡感覚の低下から、長い移動や上下移動が困難であるとともに転倒の危険が増す。	・段差の解消や、エレベーターなどで上下移動を解消する。 ・歩きやすさを確保する。
	・立ったりしゃがんだり困難である。	・手すりなどで身体を支持する。
	・視覚及び聴覚等の感覚機能が低下する。 （白内障による黄変化視界など） ・細かい動作や新しい操作方法になじみにくい。	・操作や情報提供は、見やすさ、聞きやすさ、分かりやすさを確保する。
	・疲れやすくなる。	・移動距離を短くする。 ・休憩スペースを設ける。
妊娠時、乳幼児連れ	・段を越えたり、上下移動したりすることが困難である。 ・足元が見づらい。	・段差の解消や、エレベーターなどで上下移動を解消する。 ・歩きやすさを確保する。
	・長時間の立位が困難である。	・休憩スペースを設ける。
	・前かがみの姿勢やしゃがむ等の動作が困難である。	・手すりなどで身体を支持する。
	・親などの大人と乳幼児が同行するので、一緒に入ることができるスペースが必要となる。	・乳幼児同伴の大人が安心して利用できるスペースを設ける。 ・授乳、おむつ交換ができるスペースを設ける。
児童	・児童の場合、体が小さいとともに緊急時の判断が遅れやすい。	・低い位置からの操作性、視認性に配慮する。 ・子どもの視線、行動を考慮して、衝突回避等安全策を確保する。 ・案内表示やアナウンスを分かりやすくする。
言語の違いによる障害	・情報獲得、意思表示が困難である。	・言葉によらない案内表示をしたり、複数の言語で案内したりする等、情報伝達上の配慮を行う。
介護者のある場合	・介助にあたってのスペースが必要となる。	・介助スペースや介助者のためのスペースを考慮する。
	・介助者と介助される者の性別が違う場合もある。	・性別によらず利用できるよう配慮する。

⑤ 交通安全特定事業

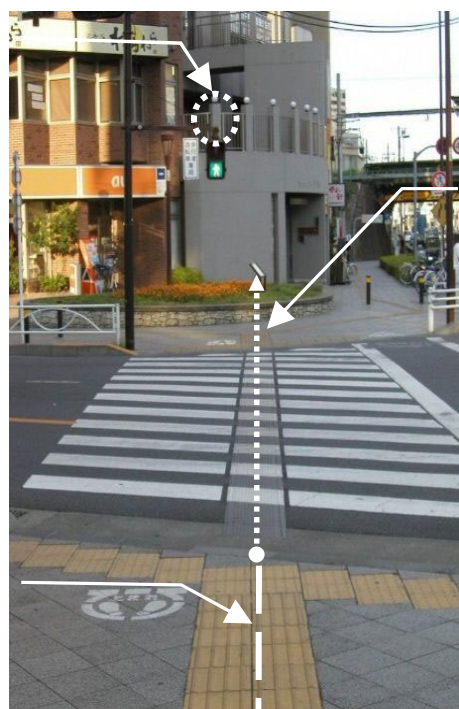
旧基本構想に基づく特定事業により、主要な経路上の信号機はほぼすべて音響式に改良され、表示・標識の高輝度化が完了しています。また、視覚障害者の利用の多い横断歩道にエスコートゾーン※を設置するなど、安全性の向上が図られており、着実に移動等円滑化が推進されています。一方、違法駐車に対するマナーの啓発やバリアフリー対応の信号機の利用方法について今後も周知が必要です。引き続き重点整備地区内の信号機、標識等について、移動等円滑化基準に基づく整備を推進していきます。

整備にあたっては、音響式、高齢者感应式、残り時間表示式信号機等の更なる導入、エスコートゾーンの設置、高齢者や障害者等が安全に横断歩道を渡るために必要な信号の青時間の確保に努めます。また、バリアフリー対応信号機の利用やバスの正着等を妨げる違法駐車への対策、歩行者の安全を脅かす自転車利用者への継続的なマナー啓発などに配慮します。

※エスコートゾーンとは 「視覚障害者用道路横断帯」とも呼ばれ、視覚障害者の方に横断方向を誘導するための横断歩道中央に設けられる突起帯のことです。

◇張り出しスピーカー、エスコートゾーン、青延長用押ボタンの設置例（日野駅前交差点）

張り出しスピーカー



誘導ブロックとエスコートゾーンの中心線の一致

張り出しスピーカーとエスコートゾーンの中心線の一致



⑥ 教育啓発特定事業（心のバリアフリー）

バリアフリー法において、移動等円滑化を進めるためには、施設や移動経路、車両等の整備のみならず、国民の高齢者や障害者等に対する理解と協力、すなわち国民の「心のバリアフリー」が不可欠であるとしています。

「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことを意味します。

«「心のバリアフリー」を体現するためのポイント»

- 障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること。
- 障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取り扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること。
- 自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションをとる力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

また、国民の責務として、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性について理解を深めるとともに、高齢者、障害者等の施設の利用を妨げないこと、必要に応じ高齢者、障害者等の移動および施設の利用を手助けすること等の支援により、高齢者、障害者等の円滑な移動および施設の利用に積極的に協力することが重要であるとしています。

一方、地方公共団体の責務としては、広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて、移動等円滑化の推進に関する国民の理解を深めるとともに、その実施に関する国民の協力を求めるよう努めることが定められています。

本市では、これまで普及・啓発活動、地域交流、福祉教育の推進策として、「障害者週間等を活用した作品展・市民文化祭への参加支援事業※1」の開催や、「障害理解促進・啓発事業※2」の実施、「障害者スポーツの紹介※3」、市役所職員の障害者理解を促すための研修の実施など、「心のバリアフリー」に関する様々な取組を推進してきました。

今後もこれらの取組を継続するとともに、「高齢者、障害者等に対する理解促進」、「高齢者、障害者等の移動や施設の利用の手助け」を基本的な考え方とし、庁内の取組だけでなく、各特定事業者に対しても職員教育等を通じた「心のバリアフリー」の推進について協力を得ながら、ハード・ソフト（ハート）が一体となったまちづくりを進めていきます。また、市は必要に応じて「心のバリアフリー」に関する情報提供を行い、取組の浸透を図ります。

※1：障害者週間（毎年12月3日～9日）等を活用し、イベント、作品展などを開催し、障害理解を推進。また、関係部署・関係団体等と協力し、市民文化祭の周知や参加支援を行い、障害のある人の文化・スポーツ活動への参加の機会を拡充しています。

※2：障害のある人が障害のない人と等しく日常生活及び社会生活を送ることができるよう、市民及び事業者の障害理解を深める啓発や講演会を実施。事業を通して、地域に働きかけ、共生社会の実現を目指しています。

※3：障害者スポーツとは、障害があってもスポーツ活動ができるよう、障害に応じて協議の規則や実施方法を変更したり、用具などを用いて障害を補ったりする工夫・適合・開発がされたスポーツです。障害のある人がスポーツを通じて豊かな地域生活を営むことができるよう障害者スポーツを紹介しています。

Column 日野市における特別支援教育の取組

日野市では、これまでの障害（知的障害、難聴、言語障害、情緒障害）に加えて、LD（学習障害）、ADHD（注意欠陥多動性障害）、高機能自閉症等を含めた発達障害のある児童・生徒の自立や社会参加に向けた主体的な取組を支援するという視点に立ち、特別支援教育を推進しています。

令和2年3月に、令和2年度から令和4年度までを計画期間とする「第5次日野市特別支援教育推進計画」を市民、学識経験者、学校関係者、行政関係者等による策定委員会で策定し、現在、市民の皆さんの理解・啓発を促しながら下記のような特別支援教育を推進しています。

1 校内委員会を中心とした学校における支援体制

校内委員会は、校長、副校長、主幹、特別支援教育コーディネーター等によって構成され、特別な支援を必要とする児童・生徒の実態把握、個別指導計画や校内研修の立案、学校と家庭との連携を推進します。

2 個別指導計画の作成

支援が必要な児童・生徒に対して、一人一人の状態や発達段階に応じた、指導目標や内容、方法等の手立てを記し、きめ細やかな指導を行うために個別指導計画を作成します。

3 「かしのきシート」の活用

日野市では、0歳から18歳までの発達に遅れ又は偏りのある子供を対象に、切れ目なく支援の経過を記録していく個別の支援計画として「かしのきシート」の作成を実施しています。

4 リソースルーム事業

通常の学級に在籍し、特定の教科学習に困難を示している児童・生徒に対し、個別の補充指導等による学習支援を行う部屋です。全小・中学校にリソースルームを設置し、各学校で個別の学習指導を実施しています。

5 特別支援学級

小学校は、知的障害学級6校、言語障害学級2校、難聴学級1校、病弱学級1校（日野市立病院内）を設置し、中学校は、知的障害学級3校、自閉症・情緒障害学級2校を設置しています。

平成28年度以降から順次特別支援教室（ステップ教室）を設置し、平成30年度には市内全小・中学校に設置しました。

6 教員の理解並びに指導力向上に向けた取り組み

ひのスタンドートを基本に、すべての児童・生徒がわかる授業のユニバーサルデザイン化の取り組みを推進するため、特別支援教育に関する研修を実施しています。

7 関係機関との連携

就学前から学校卒業までの一貫した支援を行うため、児童・生徒のステージに応じた適切な支援体制を整備し、医療、保健、福祉、教育などの関係機関の役割を明確にするとともに、密接な連携を図ることのできるネットワークづくりを進めています。

2-5 バリアフリー法に基づく届出制度

移動等円滑化促進地区では、旅客施設の建設、道路の新設等であって、他の施設と接する部分について、バリアフリー化に支障を及ぼすおそれのある行為をしようとする公共交通事業者又は道路管理者は、当該行為に着手する 30 日前までに市に届け出ることとしています。

また、市は、届出に係る行為がバリアフリー化の促進を図る上で支障があると認めるときは、その届出をした者に対し、必要な措置の実施を要請することができます。届出対象となる施設及び行為は次のとおりです。

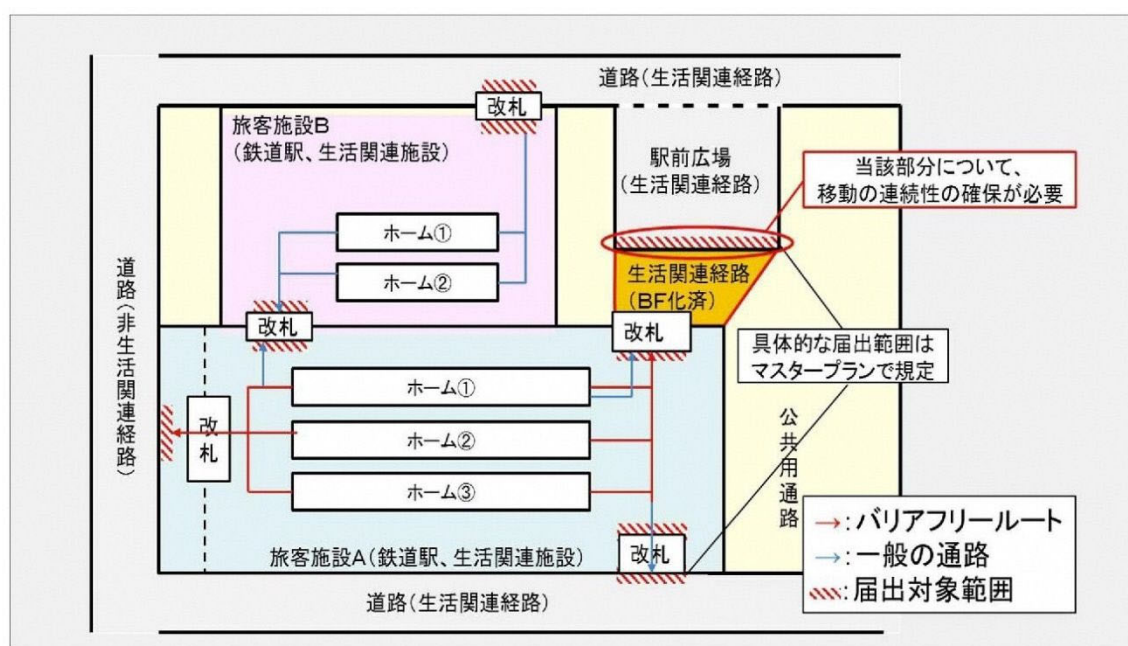
◇届出対象となる施設及び行為

届出対象となる施設及び行為	届出対象となる行為
すべての旅客施設 (生活関連施設)	以下の部分の新設又は構造もしくは配置の変更 ・ホームから他の旅客施設（生活関連施設）との間の経路 ・ホームから生活関連経路である道路（駅前広場を含む道路法による道路）との間の経路 ・当該施設に接する公共用通路等（道路以外）※との間の経路 ・ホームから連続したバリアフリールートとなる出入口
道路 (生活関連経路)	以下に接する道路（駅前広場を含む道路法による道路）の新設、改築又は修繕 ・旅客施設（生活関連施設）の出入口 ・旅客施設（生活関連施設）に接する公共用通路等（道路以外）※

※公共用通路等（道路以外）

旅客施設の営業時間内において、常時一般交通の用に供されている一般交通用施設（道路以外）であって、旅客施設の外部にあるもの（自由通路など）

◇届出対象範囲のイメージ



出典:国土交通省「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」

2-6 だれもが自由に行動するために確実に情報を得られるまち (情報バリアフリー)

だれもが自由に行動するためには、その情報が分かりやすく、必要な方が必要な情報を適切に確実に得られる環境が必要です。

例えば、公共交通機関を利用する際の乗り場や時刻の案内、遅延運休などの異常時の情報、また道を歩いている際の案内板、施設を利用する際のエレベーターやバリアフリースイレ、ベビーチェアやベビーベッドなどの設置状況が分かりやすく表示されたピクトグラム等やフロアガイドなどが必要な情報です。

(1) 移動・利用に関するバリアの実態

各団体や市公式LINEを用いてアンケートやヒアリング調査した結果、以下のような実態が明らかになりました。これらのご意見をバリアフリー基本構想の公共交通特定事業等へ反映し実現を図ります。また、市の主要な情報提供媒体であるホームページに関するご意見もいただきましたので、企画部と共有し誰もが確実に情報を得られるよう取り組みます。

【視覚障害者】

バス停留所での車外アナウンスが欲しい（止まっている車がバスなのかバス以外なのかかわからない）という声や、鉄道駅ホームには警備員の配置を検討してほしい（特にラッシュ時）という声がありました。

また、音響式信号機は、周辺への音の問題があるので一概には言えないが、信号が変わる際に合図のような音が一瞬だけでも鳴ると信号が変わったと分かるという意見や、シグナルエイド※の導入を検討してほしいという意見がありました。

※シグナルエイド：

携帯電話よりも小ぶりなもので、ボタンを押すと信号に電波が届き、信号の音を出してくれるものです。『シグナルエイド』は製品の名前で、正式名称は『歩行時間延長信号機用小型送信機』といひます。全国の自治体でこれに対応している信号機が導入されています。

【車いす使用者】

ホームページにアップされている広報はPDFファイルやTXTファイルが混在していて煩雑、また、全頁版と各頁版があり迷ってしまうという意見や、なかなか探している内容にたどり着けない、重要な情報は広報やチラシなどで情報提供が必要という意見がありました。また、駅のトイレやエレベーターの案内表示について、ピクトグラムや方向を適切に配置してほしいという声や、公共施設やバリアフリー対応状況をまとめて得られる仕組みや情報が欲しいという声も上がっています。

【高齢者】

防災無線が聞きづらいという声や、市からの情報は、電話より書面で残る手紙やファックス等文字情報でほしいという意見がありました。

また、ユニバーサルデザインの意味をもっと市民にPRした方が良いと思うという意見がありました。

【聴覚障害者】

緊急避難時やトラブル発生時における情報伝達が最も求められています。聴覚障害者は、音で情報を得られないため、トイレや個室において、光（フラッシュライト※）と文字情報によって緊急避難を伝える方法が必要とされています。

その他の情報伝達の課題としては、モノレール駅で電車遅延時に電光掲示で理由の説明がない、と指摘されています。

また、市からの連絡は書面で残る文書やファックスが良いという声や、公共公益施設や店舗などに筆談器を設置して欲しいという声が聞かれました。

※：フラッシュライト：音で情報を収集できない聴覚障害者に対して、緊急避難時を光（フラッシュライト）で伝える仕組み。

【知的障害者】

モノレールの無人駅では、トラブルが発生した場合にすぐに対応してもらえないので困るという声や、道路や施設の案内板、エレベーターのボタンにふりがながないの分かりにくいという声、広報やホームページから生活に役立つ情報が入手しにくい、バスの行先が分かりにくいといった声が聞かれました。

また、駅の案内にふりがながあっても皆がそれを読めるとは限らないので、駅員から直接案内してもらえるとありがたいという声や、バリアフリートイレに関しては、「どなたでもどうぞ」という表示があって、健常者が長時間使用していて待たされることも多いので、バリアフリートイレの利用マナーについてもっと周知してほしいという意見がありました。

【生活支援団体】

ホームページについては、もう少し親しみやすい表現にして欲しいという声や、知りたい内容にスムーズにアクセスできないという意見がありました。また、バスの運賃や行先など大きな文字で分かりやすくしてほしいという意見も聞かれました。

【子育て世代】

駅ホームにベビーカースペースやおもいやり車両が止まる位置を示す表示が欲しいという声や、エレベーターには、「ベビーカーや車いすの方を優先してください」という表示が欲しいという声や、エレベーターの場所が分かりにくいという声、また、バリアフリートイレの表示をわかりやすくしてほしいという意見がありました。

【外国人】

第1章でみたように日野市に住む外国人は年々増えており、外国人向けの案内を充実させていく必要があります。今回ヒアリングを行った方からは、「バスやタクシー乗り場のサインをもう少し大きくしてほしい」という意見や、「電車とホームの段差は小さくしてほしい。子どもが乗り降りする際怖い」、「切符（電車）の買い方がわからない。乗り換え表示が分かりにくい。」「道路や歩道が全体的に狭くて怖いと感ずることがある」、「病院で言葉が分かりにくくて困る。例えば体験会のような機会を通じて病院での対応について学ぶ機会があるとありがたい」、「ホームページに母国語の翻訳機能がないので読めない」などの意見が聞かれました。

(2) バリアフリー情報をまとめて提供できる体制の構築【バリアフリーマップ】

だれもが自由に行動するためには、市内のバリアフリー情報をまとめて得られる仕組みが必要で、その情報を使っていただくためにも“情報の鮮度”が重要です。そのためには最新情報への更新が随時行えるように、例えば市のホームページと連携したり、既存のアプリケーションに市としてバリアフリー情報を提供したりすることなどを想定し、バリアフリー基本構想の教育啓発特定事業として位置づけ取り組んでいきます。

加えて、生活の本拠地周辺以外の場所におけるユニバーサルデザイン化とその適切な情報提供が、誰もが自由に行動し、あらゆる活動に参加する上で必要です。そのため、市の主要な観光スポットとして、例えば新選組関連の施設や高幡不動尊、多摩動物公園等のバリアフリー情報を来訪者が適確に把握できるように『とうきょうユニバーサルデザインナビ』等を活用し、情報の充実を図っていきます。

(3) わかりやすい案内標識・ピクトグラム(絵文字)の推進

案内標識は、以下のように主に4種類に分けられ、道路管理者が設置する道路標識やある特定の施設を誘導する誘導標識、観光客に向けた情報案内、公共交通機関内の案内標識、施設内設備情報の案内などがあります。

市が設置する案内標識やピクトグラムなどは、国の「道路標識設置基準」や「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」などに準拠し、誰もが自由に行動するため分かりやすさに配慮します。

案内標識・ピクトグラムの種類	主な設置者	内容
道路の案内標識	道路管理者	自動車用・歩行者用があり、道路内に設置
特定の施設(公共・民間)への誘導標識	施設管理者	行政等や民間が設置
観光案内・誘導	行政や観光協会等	観光客への情報提供
施設内の設備案内	施設管理者	エレベーターやトイレなどの設備情報を提供する

◇ピクトグラム（絵文字）の例



また、市が設置する案内標識の誘導は、ユニバーサルデザインの視点を取り入れて、以下の方針に準拠します。駅やバス停留所、民間建築物、路外駐車場におけるサインについては、本方針を参照するものとします。

□基本方針-1 認識性

高齢者、障害者、外国人など、誰でも容易に認識、理解できる構造・設置方法・内容とする。

□基本方針-2 統一性

関係主体の連携により、情報の乱立を防ぐとともに、同じルール・様式による案内サインの設置を推奨する。

□基本方針-3 連続性

サイン相互の関連性を調整し、人の動きに応じて目的地までの連続的な誘導や全体との位置関係が分かる案内を確保する。

□基本方針-4 継続性

適切な維持管理により、正確な情報や見やすさ・利用しやすさを継続的に確保する。

□基本方針-5 効率性

民間事業者との連携や強力により、効率的かつ効果的なサインの設置、維持管理を行う。

◇案内・誘導サインの例（多摩市）

起点（総合案内マップ）	分岐（誘導サイン）	目的地（施設名）
		
		

2-7 個別施設整備における留意点等

(1) 道路上と建築物の視覚障害者誘導用ブロックを一体化する

バリアフリー基本構想に基づき道路上には生活関連経路を軸とした視覚障害者誘導用ブロックのネットワークが構成されますが、生活関連施設に接続させることで初めて視覚障害者を目的とする施設に誘導・案内することができます。

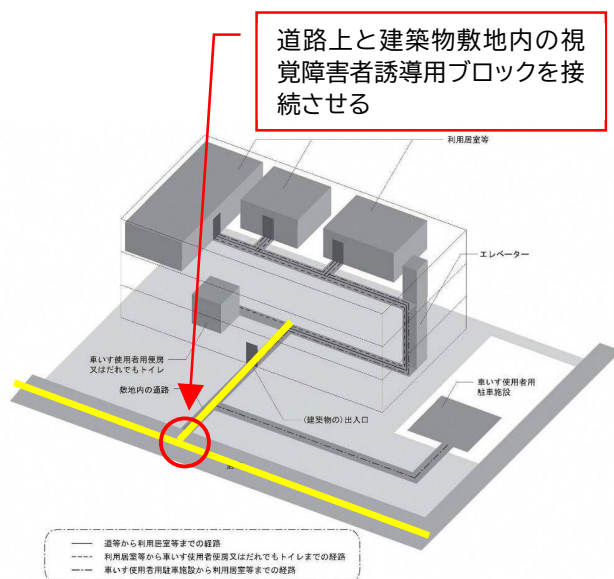
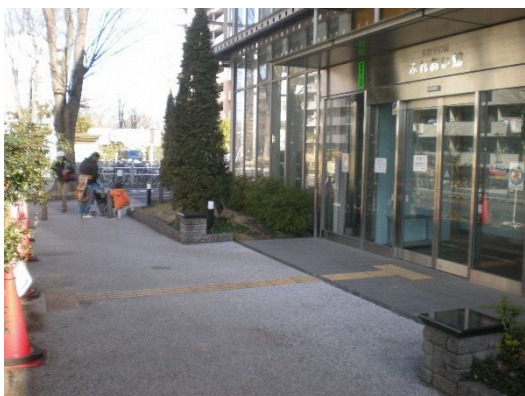
このため、生活関連施設の前面道路に視覚障害者誘導用ブロックが設置されている場合は、それと接続させ、設置されていない場合には、出入口を示す視覚障害者誘導用ブロックを前面道路に設置していくものとします。

また、バス停の前にも視覚障害者誘導用ブロックを設置していきます。

◇道路上と建築物の視覚障害者誘導用ブロックの一体化の考え方

多摩平の森ふれあい館（豊田駅）

- 前面道路の歩道に対して視覚障害者誘導用ブロックが設置されています
- 前面歩道上に視覚障害者誘導用ブロックを敷設し連続させることが望めます



(2) 交差点における音響案内を延長する

音響案内の多くは、朝8時から夜8時の12時間となっていますが、視覚障害者であっても夜8時以降にも歩行する機会があります。

このため、当事者から音響案内時間の延長の要望があった場合には、交通管理者と協議し、音が反響することを考慮しながら、周辺にお住まいの方々の理解が得られた場所について、音響案内の延長を検討・調整していきます。

◇日野駅前交差点の信号機



(3) 駅舎のサインを充実する

駅舎の施設としてエレベーターなどの上下移動施設とトイレは非常に重要な施設であり、その場所を分かりやすく、かつ的確に示す必要があります。

また、近年では外国人が駅を利用する機会が増えてきていることから、図柄で視覚的に説明できるピクトグラム（絵文字）での案内が大切になっています。

このため、大きさや色彩に十分配慮したピクトグラムと外国語を組み合わせたサインを適所に配置していくよう、鉄道事業者と調整を図っていきます。

◇豊田駅のホームに設置されたサイン



◇ピクトグラム（絵文字）の例



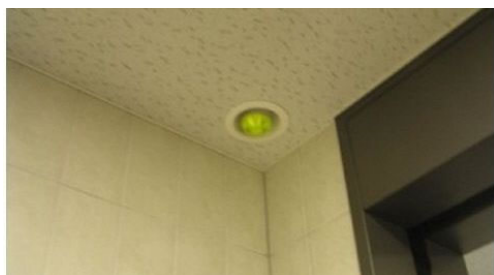
(4) 聴覚障害者に対して緊急避難情報を伝達する

音で情報を収集しにくい聴覚障害者にとっては、緊急避難時の情報を光（フラッシュライト）と文字によって得ることが有効な方策となります。

聴覚障害者が訪れる頻度が高い施設で、一人になるトイレや個室においては、火災報知器や非常放送と連動したフラッシュライトや電光掲示の設置を検討していくものとします。

◇一般トイレにおけるフラッシュライト設置の事例

中部国際空港セントレア(平成 17 年開港)



資料: 中部国際空港ユニバーサルデザイン研究会の会議資料

羽田空港新国際線ターミナル(平成 22 年開港)



出典: 羽田空港ホームページ

(5) バス運行に関する情報を提供する

バスの運行系統は、高齢者や聴覚障害者、知的障害者だけでなく、一般の人に対してもなるべく分かりやすくし、共通化された記号や番号で分類され、車両に大きく掲示することが望めます。日野市のミニバスは、車両の前面・後面で系統記号と行先を電光掲示し、側面に経由バス停を表示しています。

◇車両の前面・後面に系統記号と行先を掲示した日野市のミニバス



□バス停留所を電光掲示した市内バス

また、車内においてバスの行先や到着予定を把握する上で、聴覚障害者からは3つ程度先までのバス停を電光掲示することが望まれており、対応が行われました。



漢字表記



ひらがな表記

(6) 道路上の案内板やエレベーターのボタンなどを分かりやすくする

知的障害者だけでなく、案内サインに“ふりがな”を表記することは、高齢者や児童にとっても分かりやすい表示です。

また、エレベーターのボタンをレリーフ処理※することは、視覚障害者にとってボタン操作がしやすくなります。

※：壁面より浮き上がらせることにより、触ることでボタンの位置や内容を伝える工夫をしたもの。

“ふりがな”を表記し、レリーフ処理されたエレベーターのボタン（豊田駅）



(7) エレベーターの大きさ・形状・ボタンの配置などに配慮する

車いす使用者やベビーカー利用者にとっては、大きさは15人乗り以上を基本とし、11人乗りにする場合を含めて、かごの中で車いすを回転させない通り抜けタイプのエレベーターを整備することが望まれています。

車いす使用者はボタンを押せる手が左右のどちらかに限定されることがあるため、ボタンは、乗り口及びかご内部ともに左右両方に配置することが望まれており、内部に複数のボタンを設置することは、混雑した時に一般の人でも利用しやすくなります。乗り口のボタンは、乗り口が壁面から奥まっている場合には、車いす使用者が押しやすい場所に設置するなどの配慮が必要です。

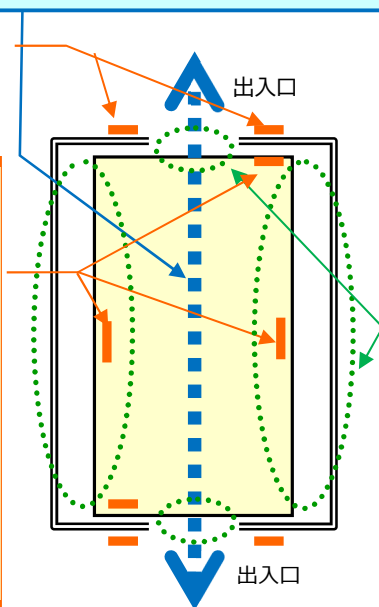
また、安全確保のため、内部が見えるような扉や側面にすることが求められます。

◇エレベーターの大きさ・形状・ボタンの平面配置の考え方

15人乗り以上を基本とし、11人乗りにする場合を含めて通り抜けタイプが望ましい

乗り口のボタンは両側設置が望ましく、車いす使用者が押しやすい場所に設置する

かご内部のボタンは両側に設置し、複数設置が望ましい



扉や側面にガラス部分を入れ、かごの内部が見えるようにする



(8) モノレール無人駅でのトラブル対応策を検討する

多摩都市モノレール駅は市内に5駅ありますが、高幡不動駅を除く4駅（甲州街道駅、万願寺駅、程久保駅、多摩動物公園駅）については、無人駅（係員が不在となる時間帯がある駅）となっています。

駅において乗車券を紛失したなどのトラブルが発生した場合、聴覚障害者は手話や筆談器等を必要とされます。このため、甲州街道駅には駅係員が不在の時間帯でも高幡不動の駅係員と映像を通じてコミュニケーションを図ることが可能なモニターが設置されました。



甲州街道駅のモニターと筆談器

（9）視覚障害者誘導用ブロックの輝度比を確保する

視覚障害者誘導用ブロックは、全盲だけではなく、弱視の視覚障害者を誘導する役割があり、路面舗装が視覚障害者誘導用ブロックの色である黄色と同じ暖色系だと、弱視者は視覚障害者誘導用ブロックの色を認識できなくなってしまう。

視覚障害者誘導用ブロックと舗装面は、輝度比※2.0 程度が必要とされていますので、輝度比が確保されていない歩道や建物内では、両側に濃いグレーのサイドブロックを敷設するなどの改善が望まれます。

※：輝度は「ものの明るさ」を示したもので、輝度比は（視覚障害者誘導用ブロックの輝度）÷（舗装路面の輝度）で求められます。

◇輝度比を確保した豊田駅北口広場

※濃いグレーのサイドブロックを両側に敷設して輝度比を確保している



（10）工事中の安全性を確保する

道路や沿道建築物を工事する場合には、通行ルートが変わったり、騒音によって音響信号機の音が聞き取りにくくなったりします。

このため、仮設通路への視覚障害者誘導用ブロックの設置や、音響信号機の音の調整などについて、工事関係者は関係機関と協議を図っていくことが望まれます。

◇仮設通路への視覚障害者誘導用ブロックの設置と盲学校の生徒のエスコートの事例



出典：「静岡東部拠点第一地区土地区画整理事業 沼津駅北口広場 ユニバーサルデザイン だれもが利用しやすい駅前広場を目指して【平成13・14年度／総括報告書】」（地域振興整備公団 静岡東部特定再開発事務所 （社）日本交通計画協会）

序章

はじめに

第1章

ユニバーサルデザインまちづくりを
取巻く現状と課題

第2章

ユニバーサルデザインまちづくりの
基本方針（移動等円滑化方針）

第3章

第三次日野市
バリアフリー基本構想

第4章

CO推進計画の推進と展開
について

参考資料