

# 日野市ユニバーサルデザイン まちづくり推進計画

～第二次日野市バリアフリー基本構想～

【概要版】



平成24年6月  
日野市







## 「日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進計画」の策定にあたって

日野市では平成 23 年に「ともに創ろう 心つながる 夢のまち 日野 ~水とみどりを受けつごう~」を将来都市像に掲げ、まちづくりに取り組んでいます。これまでも、平成 17 年に「日野市交通バリアフリー基本構想」を策定し、全ての鉄道駅についてバリアフリー化がなされるなど、駅を中心としたバリアフリー化を重点的に進めてきました。

また、平成 21 年には日野市ユニバーサルデザイン推進条例を施行しました。障害がある人も障害がない人と同じように社会に参加できることが「ノーマライゼーション」の理念です。市民だれもが自らの意思で、あらゆる活動に自由に参加し、人生を楽しみながら希望を持って生きられる社会を目指しユニバーサルデザインのまちづくりを推進しています。

国では「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)」と「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築に関する法律(ハートビル法)」を統合・拡充し、「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」として平成 18 年に一体化しました。身体障害者のみならず知的・精神・発達障害者等すべての障害が対象として規定された上に、一体的・総合的なバリアフリー施策に向けて基本構想における対象施設の範囲も拡充されたのです。

この度、本市ではこの法律の施行に伴い、さらにユニバーサルデザインのまちづくりを推進するため、日野市交通バリアフリー基本構想の改訂(第二次日野市バリアフリー基本構想)を含め、日野市ユニバーサルデザイン推進条例に規定される日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進計画を策定いたしました。

今後は、本推進計画に基づき、市民及び事業者の参画、協働による市全体のユニバーサルデザインのまちづくりに努め、推進して参ります。

むすびに、本推進計画の策定にあたり、多大なる御尽力を賜りました関係各位に厚く御礼を申し上げます。



平成 24 年(2012 年)6 月

日野市長

馬場弘融

# 目 次

## 序章. ユニバーサルデザインまちづくり推進計画の基本的考え方

1. 策定の背景と目的	1
2. 本計画の位置づけと構成	3
3. 本計画の計画期間	3

## 第1章. ユニバーサルデザインまちづくりの基本方針

.....	4
-------	---

## 第2章. 第二次日野市バリアフリー基本構想

1. 策定の背景と経過	5
2. バリアフリー新法の枠組み	5
3. 整備期間	5
4. 重点整備地区の設定	7
5. 生活関連施設の設定	8
6. 生活関連経路の設定	9
7. 道路特定事業及び関連事業	10
(1) 道路特定事業及び関連事業の考え方	10
(2) 道路特定事業及び関連事業	11
8. 公共交通特定事業	26
9. 交通安全特定事業	26
10. 都市公園特定事業	27
11. 建築物特定事業	28
12. 進行管理	28

## 第3章. だれもが情報を得られ伝えられる社会(情報保障)

1. 情報伝達・収集の実態	29
2. 望ましい情報伝達・収集の方法	30
(1) 各種情報伝達ツールを活用した情報の伝達・収集	30
(2) サイン計画の検討	31
(3) 個別施設整備への取り組み	31

## 第4章. 利用しやすさのスパイラルアップと心のバリアフリー

1. 利用しやすさのスパイラルアップと情報発信・収集	32
2. 心のバリアフリーの推進	33

## 第5章. 本計画の進行管理

.....	33
-------	----

■ 日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会 委員及び市職員名簿	34
-------------------------------------	----

### 【本計画における地図について】

本計画で使用した地図は東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用したものです。  
(MMT 利許第 027 号-10、24 都市基測第 16 号) 無断複写を禁じます。

# 序章. ユニバーサルデザインまちづくり推進計画の基本的考え方

## 1. 策定の背景と目的

わが国では、平成 17 年（2005 年）に高齢化率 20%を超え超高齢社会に突入し、その後も世界でも例をみない急速な高齢化が進んでおり、平成 37 年（2025 年）には高齢化率は 30%を超えると予想されています。

また、障害者が障害を持たない人と同様に社会に参加できるというノーマライゼーション（※）の理念が浸透してきており、だれもが自立した日常生活や社会生活を営むことができるまちづくりを進めることが求められています。

※）障害者を特別視するのではなく、障害のある人とない人が、地域社会の中でともに生きることが当然の姿であるという考え方。

このような社会情勢において、日野市では、バリアフリー環境整備の取り組みとして「公園探検隊」、「道路点検隊」、「ユニバーサルデザイン福祉のまちづくり事業（ハードとソフトを組み合わせたユニバーサルデザインの整備）」など市民との協働によりさまざまな活動を展開し、平成 17 年には、交通バリアフリー法に基づく旧基本構想を策定し、駅を中心にした一定地域における駅施設や道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進してきました。

また、高齢者・障害者等が社会生活をしていく上で障害となるものを除去するバリアフリーという考え方を包括し、能力、年齢、性別、人種等に係らず、多様な人々が可能な限り最大限に生活しやすいように環境を構築するユニバーサルデザインという考え方のまちづくりを目指し、平成 21 年に UD 推進条例を施行しました。

同条例により、ユニバーサルデザインまちづくりに関する施策を総合的かつ計画的に推進する上で必要な事項を調査審議するための日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会を平成 22 年に設立し、旧基本構想におけるバリアフリー事業の進行管理やまちづくり白書の作成などを行ってきました。

これまでの取り組みによって、旅客施設や駅周辺の面的なバリアフリー化は一定程度進んできていますが、ユニバーサルデザインの観点としては、まだまだ十分とはいえない状況にあります。

これらの状況と、平成 22 年に旧基本構想の前期整備期間が終了したことから、バリアフリー新法に対応する見直しも含め、ユニバーサルデザインのまちづくりに関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、その基本となる本計画の策定に着手しました。

本計画では、日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会委員及び市民によるバリアフリー点検のためのまち歩き、施設点検、ワークショップを実施するとともに、障害者、高齢者、子育て世代などにヒアリングを行い、だれもが自由に快適に移動でき、かつ情報を発信し得られるユニバーサルデザインのまちづくりを目指した本計画を策定しました。

ユニバーサルデザインまちづくり推進計画策定の流れ

ユニバーサルデザインまちづくり推進計画

交通バリアフリー基本構想

平成  
17年度  
～  
19年度

平成  
20年度

平成  
21年度

平成  
22年度

ユニバーサルデザイン推進条例制定

ユニバーサルデザイン推進条例施行  
・まちづくり推進協議会設置 (UD 推進条例第7条)

第5回ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会  
・「まちづくり白書作成 (UD 推進条例第11条)」  
 諮問・答申  
・「推進計画の策定」諮問

平成17年度:交通バリアフリー基本構想策定  
平成18年度:特定事業計画策定、整備着手  
※)バリアフリー新法制定

～ 特定事業の整備推進 ～

平成22年度:前期整備期間終了

平成  
23年度

平成  
24年度

【ユニバーサルデザインまちづくり推進計画策定(UD 推進条例第8条)】  
【交通バリアフリー基本構想改訂(第二次基本構想)】

第6回ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会 (6/24)  
・ユニバーサルデザインまちづくり推進計画の目的と位置づけ、4つの基本方針、スケジュール

第7回ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会 (11/1)  
・道路のまち歩き・ワークショップに基づいた道路整備計画の考え方  
・情報伝達や利用しやすさのスパイラルアップの考え方

第8回ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会 (1/25)  
・交通バリアフリー基本構想改訂の検討 (新規3地区、従来の4地区)

第9回ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会 (3/29)  
・ユニバーサルデザインまちづくり推進計画 (案)

パブリックコメントの募集 (5/7～5/20)

第10回ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会 (6/21)  
・パブリックコメントを反映させた最終調整  
・推進計画答申

本計画の策定・公表

市民ワークショップの開催  
第1回 (7/30):3地区のまち歩き (南平駅、平山城址公園駅、市役所)



第2回 (10/12):3地区の生活関連施設 (同上)と平山城址公園駅



市民ワークショップの開催  
第3回 (12/13)  
南平駅と日野市ふれあいホール

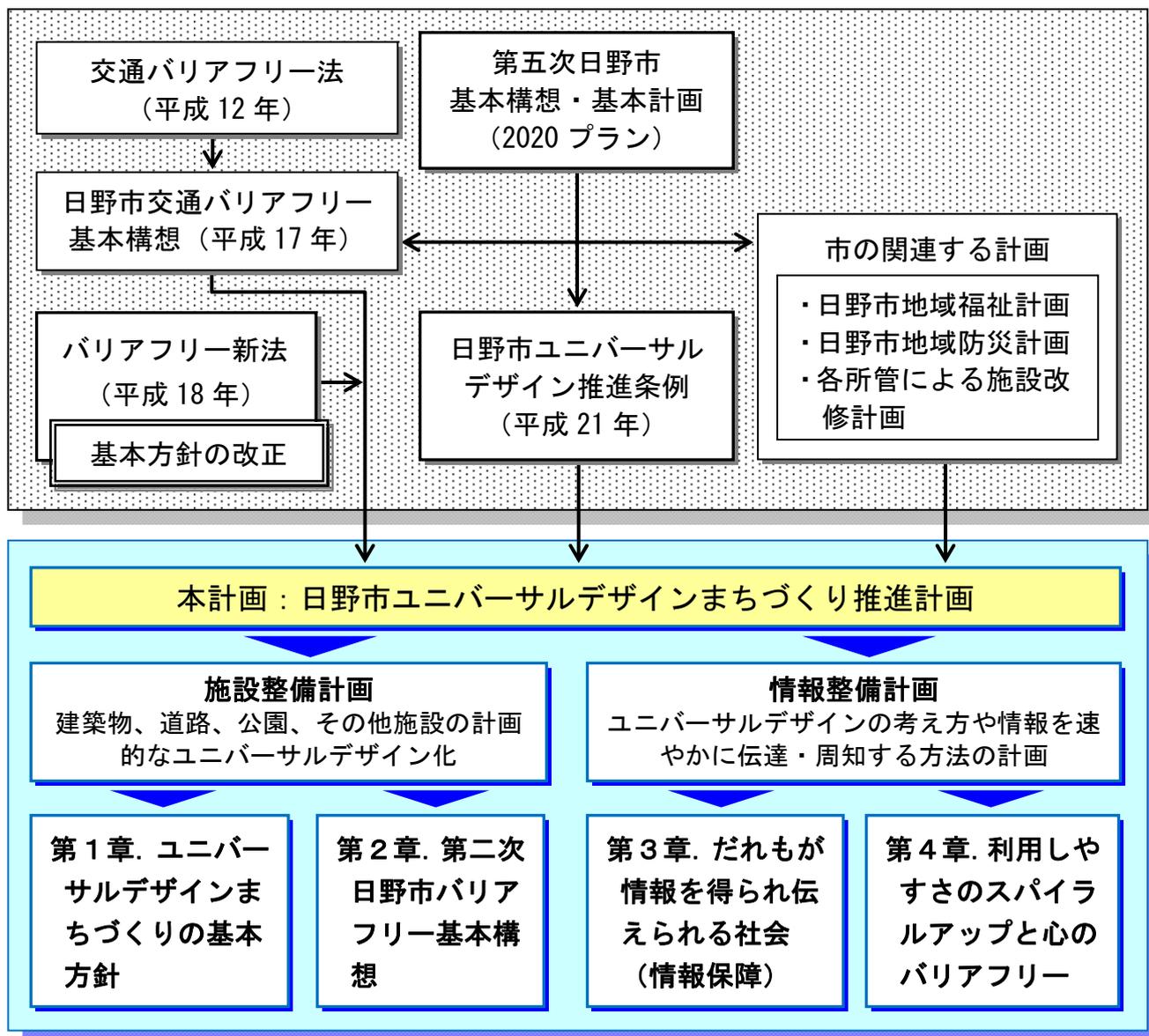


## 2. 本計画の位置づけと構成

本計画は、日野市の上位計画である第五次日野市基本構想・基本計画（2020 プラン）、日野市まちづくりマスタープランを踏まえ、日野市地域福祉計画、日野市地域防災計画等との相互の関連性を持ち、4つの柱として「ユニバーサルデザインまちづくりの基本方針」、「第二次日野市バリアフリー基本構想」、「だれもが情報を得られ伝えられる社会（情報保障）」、「利用しやすさのスパイラルアップと心のバリアフリー」で構成します。

本計画の上位計画、関連計画との関係を含めた構成を以下に示します。

本計画の体系図



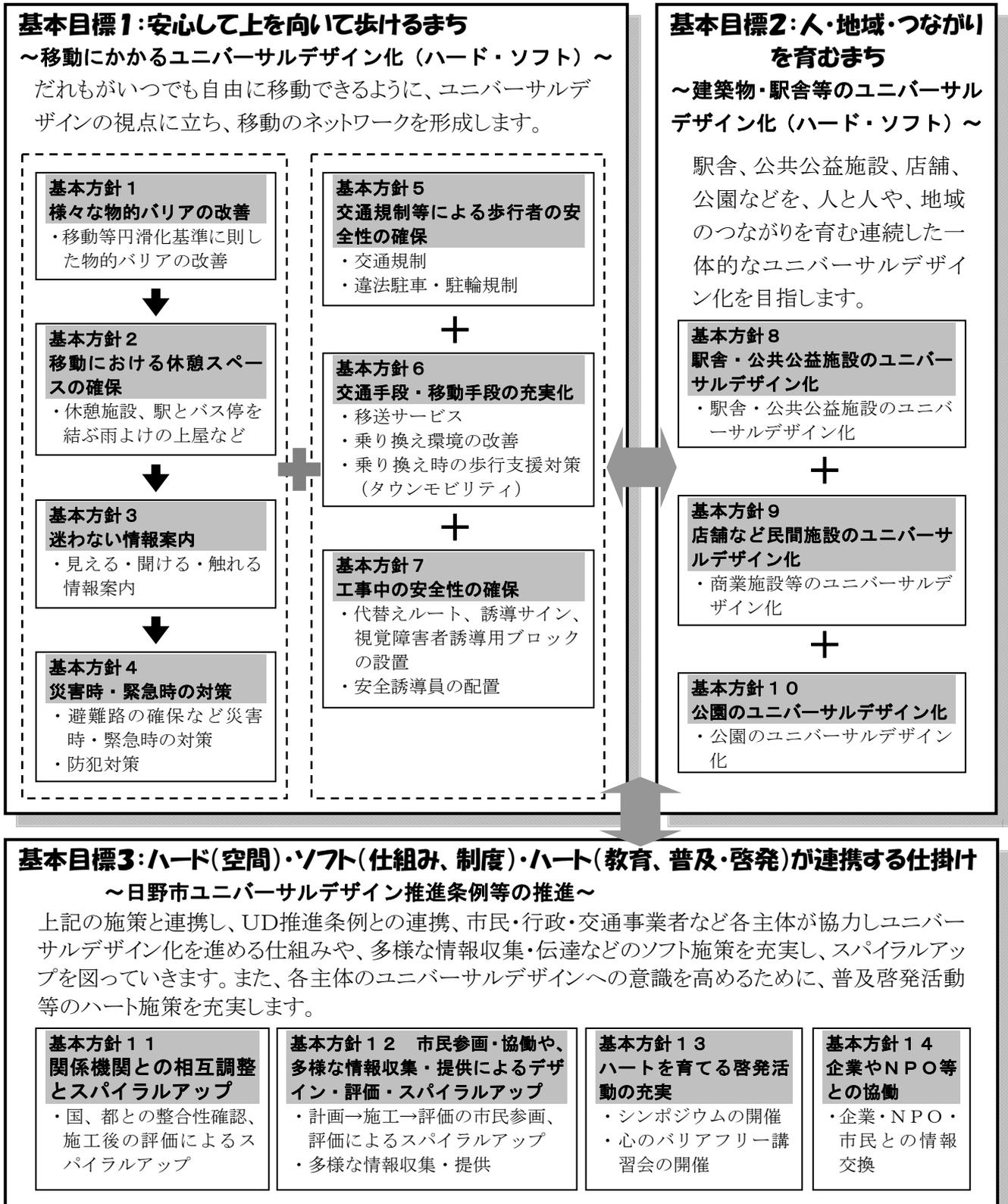
## 3. 本計画の計画期間

本計画は第二次基本構想（第2章）の整備期間と合わせ、平成32年度までを計画期間とします。また、必要に応じ見直しをしていきます。

# 第1章. ユニバーサルデザインまちづくりの基本方針

ユニバーサルデザインのまちづくりを進めていくため、『目標1：安心して上を向いて歩けるまち』、『目標2：人・地域・つながりを育むまち』、『目標3：ハード・ソフト・ハートが連携する仕掛け』を基本目標とします。

## ユニバーサルデザインまちづくりの3つの基本目標



## 第2章. 第二次日野市バリアフリー基本構想

### 1. 策定の背景と経過

市では、交通バリアフリー法に基づき、平成17年8月に旧基本構想を策定しました。旧基本構想では、日野駅、豊田駅、高幡不動駅、百草園駅周辺の4地区を重点整備地区と位置づけ、地区内の特に重要な経路や駅施設などを平成22年までに最優先でバリアフリー化整備を実施しました。

旧基本構想の特定事業に対する各事業者の積極的な取り組みにより、平成22年度末現在の特定経路の整備率は約90%、駅エレベーターの整備率は100%となっており、一定程度のバリアフリー化を達成することができました。

一方、平成18年6月に交通バリアフリー法とハートビル法を統合・拡充したバリアフリー新法が制定され、高齢者、障害者などが自立して日常生活や社会生活を送ることができる社会基盤の整備が求められています。

また、市では、市民だれもが自らの意思で、あらゆる活動に自由に参加し、人生を楽しみながら希望を持って生きられる社会を築くことを目的に、平成21年4月にUD推進条例を施行しました。

よって、多様化するニーズと心のバリアフリー（※）の必要性、旧基本構想の前期整備期間である平成22年が終わったことなどを受け、旧基本構想の理念を継承した第二次日野市バリアフリー基本構想を策定しました。

※) 一人ひとりが、高齢者や障害者などが感じている困難を自らの問題として認識すること。

### 2. バリアフリー新法の枠組み

平成18年に制定されたバリアフリー新法は、公共交通施設や建築物のバリアフリー化の推進、地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進、スパイラルアップ・心のバリアフリーの推進を柱にしています。

交通バリアフリー法との違いは、重点整備地区に関して駅を中心とした地区に加えて、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区も設定できるようになりました。

また、高齢者や障害者などが日常的に利用する施設を「生活関連施設」、生活関連施設相互を結ぶ経路を「生活関連経路」として、重点整備地区内に位置づけることが要件となりました。(6ページ参照)

旅客施設や車両、道路、公園、建築物等についてのバリアフリー整備は、平成32年度末を期限としています。

### 3. 整備期間

第二次基本構想特定事業の整備期間は平成32年度までとし、前期整備期間を平成24年度から28年度まで、後期整備期間を平成29年度から32年度までとします。

## バリアフリー新法の概要

高齢者や障害者などの自立した日常生活や社会生活を確保するために、

- 旅客施設・車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対して、バリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合を求めるとともに、
- 駅を中心とした地区や、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区（重点整備地区）において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置などを定めています。

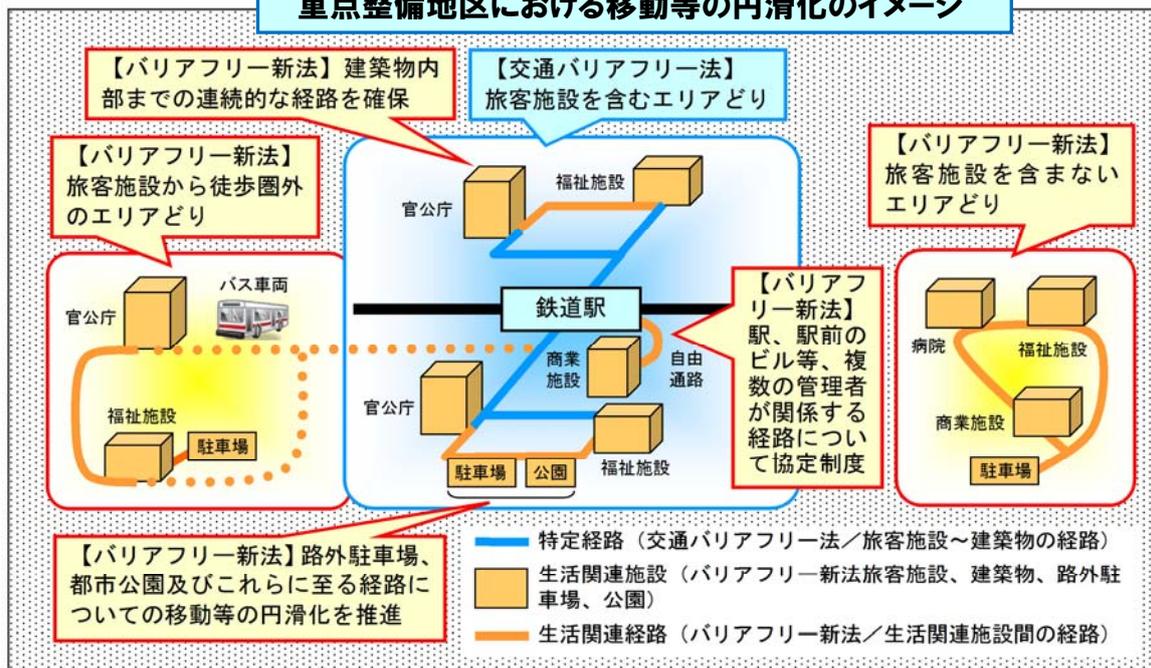
### 公共交通施設や建築物のバリアフリー化の推進

- ・ 旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物について、新設・改良時のバリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合義務。また、既存の施設について、基準適合の努力義務など

### 重点整備地区における移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進

- ・ 市町村が作成する基本構想に基づき、駅を中心とした地区や、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区（重点整備地区）において、重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施

### 重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ



#### ★住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置

- 基本構想策定時の協議会制度の法律化
- 住民等からの基本構想の作成提案制度を創設

### スパイラルアップ・心のバリアフリー

- スパイラルアップ（当事者参加の下での施策等の段階的・継続的發展）を国等の責務に
- 心のバリアフリー（バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等）を国等や国民の責務に

資料：国土交通省ホームページを参照して作成。

## 4. 重点整備地区の設定

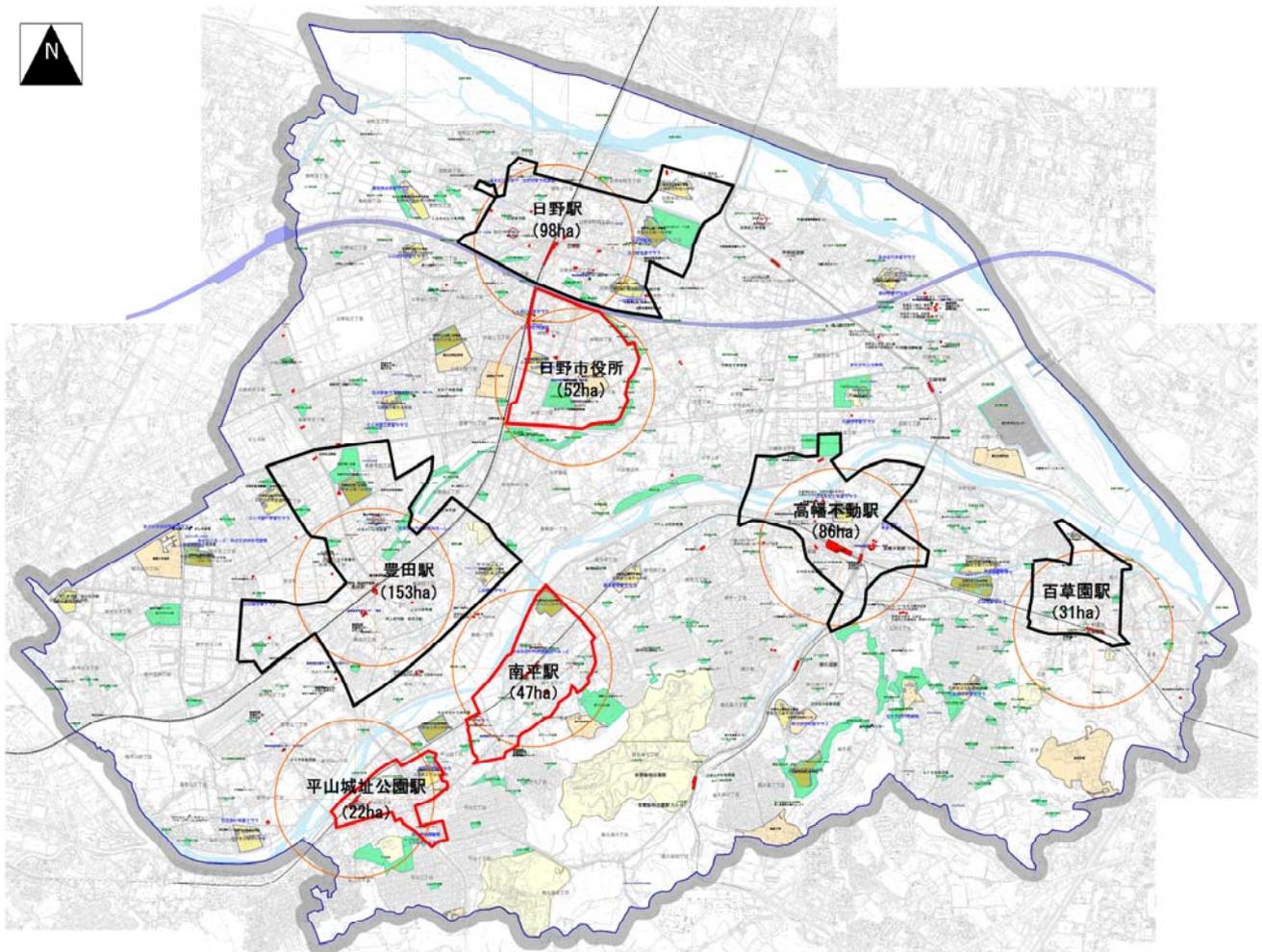
日野市では、平成17年に策定した旧基本構想に基づき、4つの重点整備地区のバリアフリー化に取り組んできました。重点整備地区内で最優先に整備する施設等のバリアフリー化は一定程度達成しましたが、まだ未整備の施設等も存在すること、バリアフリー新法に対応し更なるバリアフリー化を図るため、第二次基本構想においても重点整備地区として位置づけます。

一方、旧基本構想で準整備地区としていた南平駅、平山城址公園駅、甲州街道駅、万願寺駅、程久保駅、多摩動物公園駅について、乗降客数やバリアフリー化への改善要望、周辺地域の整備状況等を考慮して南平駅、平山城址公園駅を重点整備地区として新たに位置づけます。

また、日野市役所周辺は、日野市役所、ひの煉瓦ホール（市民会館）、日野中央公園、新選組のふるさと歴史館などイベント等の開催を含めて施設間を徒歩で移動する機会が多い地区であるため重点整備地区に位置づけます。

### 重点整備地区の位置

- 既存の重点整備地区    □ 新規の重点整備地区    ○ 半径500mの距離



## 5. 生活関連施設の設定

### (1) 生活関連施設の定義

バリアフリー新法では、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

バリアフリー新法の基本方針における選定の考え方と日野市の取り組みを踏まえて、以下のように生活関連施設を選定します。

- ① 基本方針では、施設の利用の状況等、地域の実情を勘案して選定するとしています。
- ② 市としては、基本方針の考え方に加え、日野市ユニバーサルデザインまちづくり白書、ヒアリングなどの結果を踏まえ、UD推進条例との関連も考慮して選定します。

### (3) 生活関連施設の設定

7つの重点整備地区において87箇所の生活関連施設を設定します。

施設の場所は、12～25頁の各地区の重点整備計画図に示します。

生活関連施設の総括表

UD推進条例の対象となる施設の区分	第二次基本構想の生活関連施設とする条件	日野駅 周辺地区	豊田駅 周辺地区	高幡不動駅 周辺地区	百草園駅 周辺地区	南平駅 周辺地区	平山城址 公園駅 周辺地区	日野市役所 周辺地区	箇所数 合計
1 学校等施設	特別支援学校または特別支援学級の固定学級のある学校	1	1			1	1		4
2 医療等施設	病院	1	1						2
4 集会施設	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	3	3	1	1	1	1	1	11
6 物品販売業を含む店舗等	旧大法対応の500㎡以上の店舗	5	3	2	1	3	1	2	17
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	1	2	1				1	5
10 福祉施設	長期入所施設	3	2	3	1				9
	基幹型児童館	1					1		2
	障害者が日常生活を送る施設(※)	1	3	2	1				7
	その他、複合的な利用のある施設			1					1
12 文化施設	すべて	3	2	2	1		1	1	10
15 サービス店舗等 公園	郵便局	1	2	1	1	1	1	1	8
	近隣公園以上	1	1	1				1	4
公共交通施設	鉄道駅	1	1	2	1	1	1		7
路外駐車場	公共駐車場								
箇所数合計		22	21	16	7	7	7	7	87

※) 市内施設のうち、定員が上位より累積で80%になる施設、及び自主通所の割合が100%の施設。

## 6. 生活関連経路の設定

バリアフリー新法では、生活関連経路は『生活関連施設相互間の経路』として定義され、生活関連経路を以下の考え方で選定します。

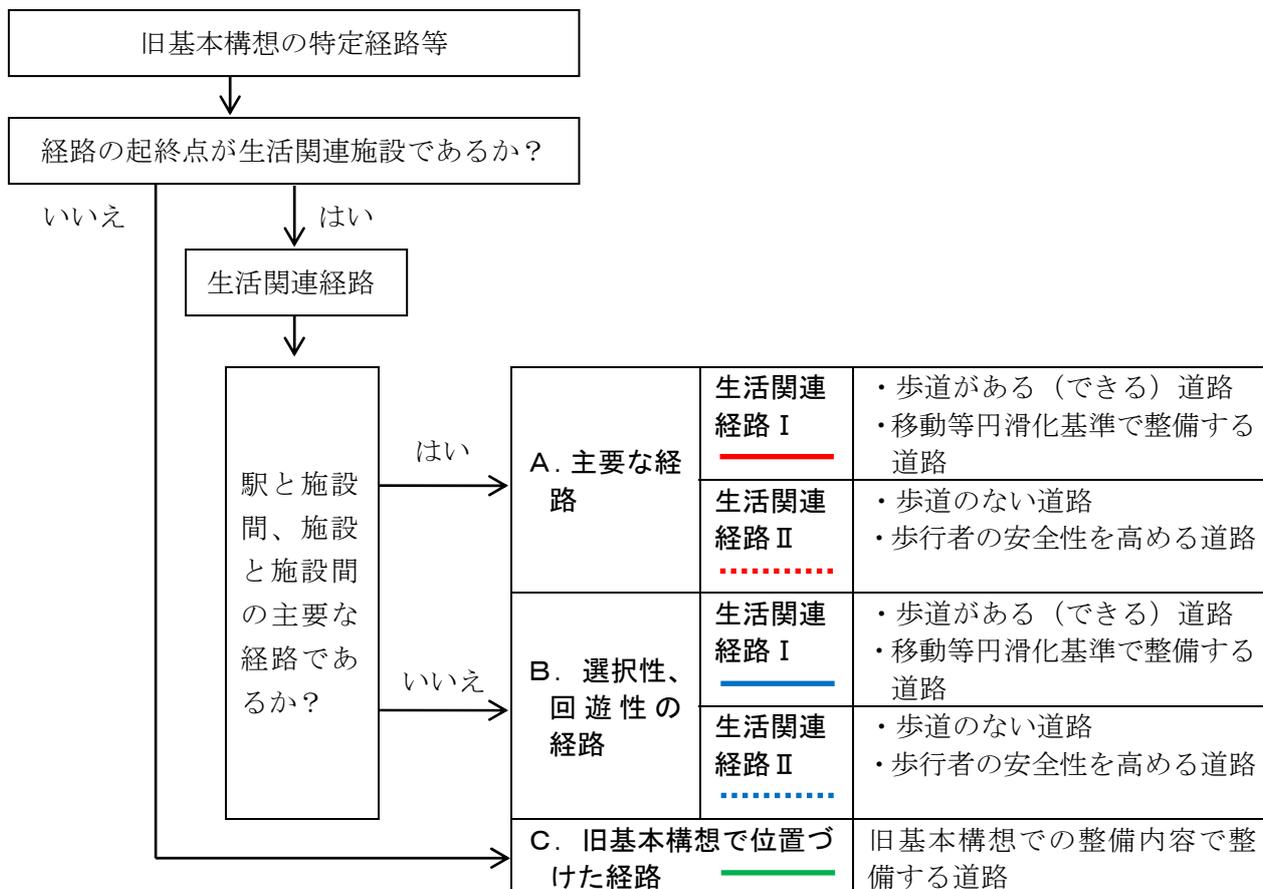
- 生活関連施設相互の連絡に配慮し、重点整備地区内のネットワークが構成されるように選定する
- 利用頻度が高い経路、歩行者交通量が多い経路を優先的に選定する
- 事業の実施見込みに関わらず選定する
- 現状が移動等円滑化基準を満たしているに関わらず選定する

生活関連経路を、『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）と『B. 選択性、回遊性の経路』（主要な経路ではないが、選択性、回遊性の観点で必要な経路）に区分し、「歩道整備ないしは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。

整備の優先順位は、『A. 主要な経路』の方が『B. 選択性、回遊性の経路』より高く、目標年次を前者は平成 28 年度まで、後者は平成 32 年度までとします。

旧基本構想で設定した特定経路は、以下の考え方で移行しました。

### 旧基本構想における特定経路等の移行の考え方



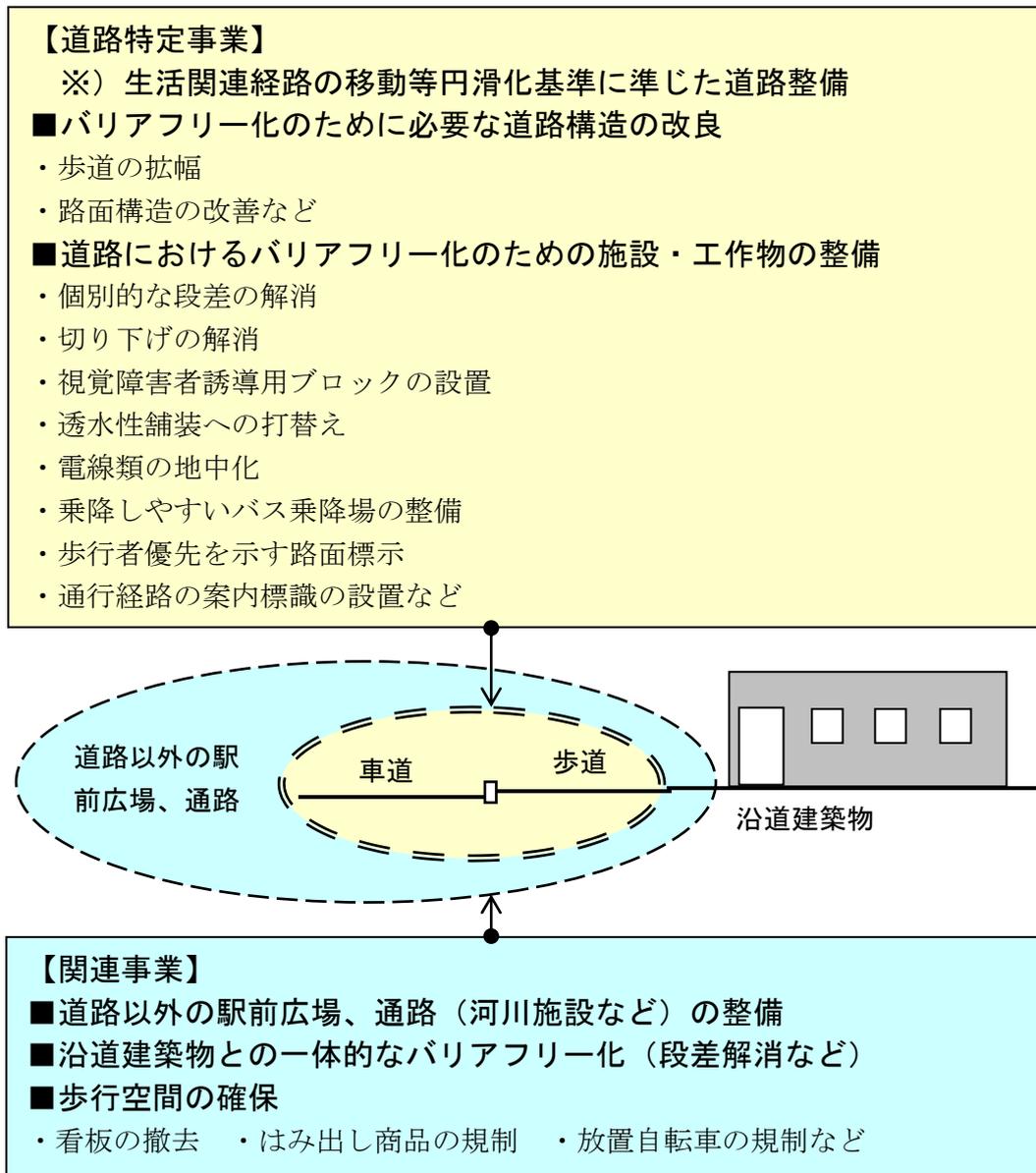
重点整備地区における生活関連経路を 12～25 頁に示します。

## 7. 道路特定事業及び関連事業

### (1) 道路特定事業及び関連事業の考え方

道路特定事業として、生活関連施設を結ぶ経路において、歩行者が円滑に移動できる道路整備を進めていきますが、沿道建築と関連する事業なども一体的に整備していくものとし、その考え方を以下に整理します。

#### 道路特定事業と関連事業の考え方



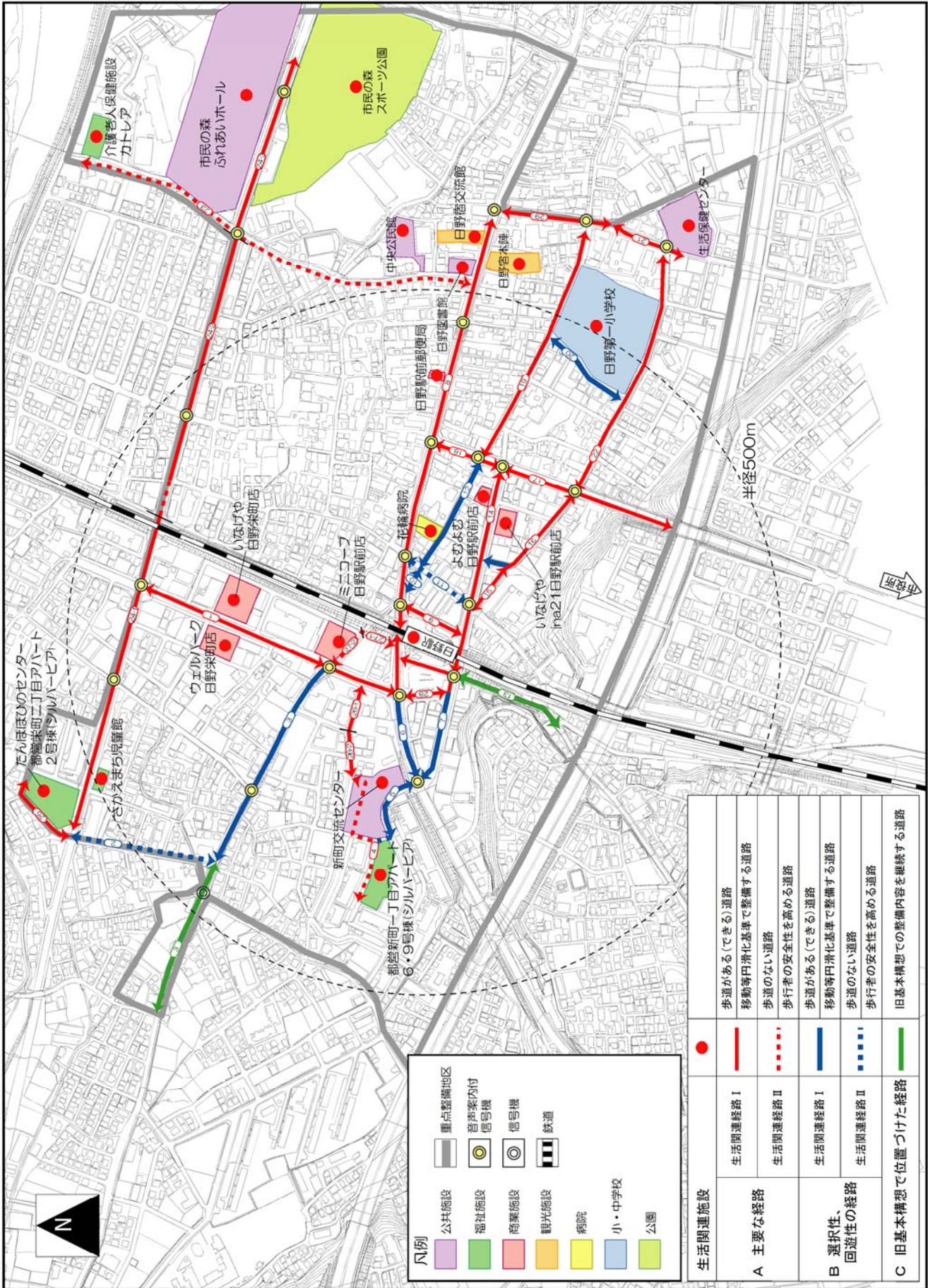
## (2) 道路特定事業及び関連事業

- ・7つの重点整備地区における道路特定事業及び関連事業の考え方を下表に、整備計画図を12～25頁に示します。

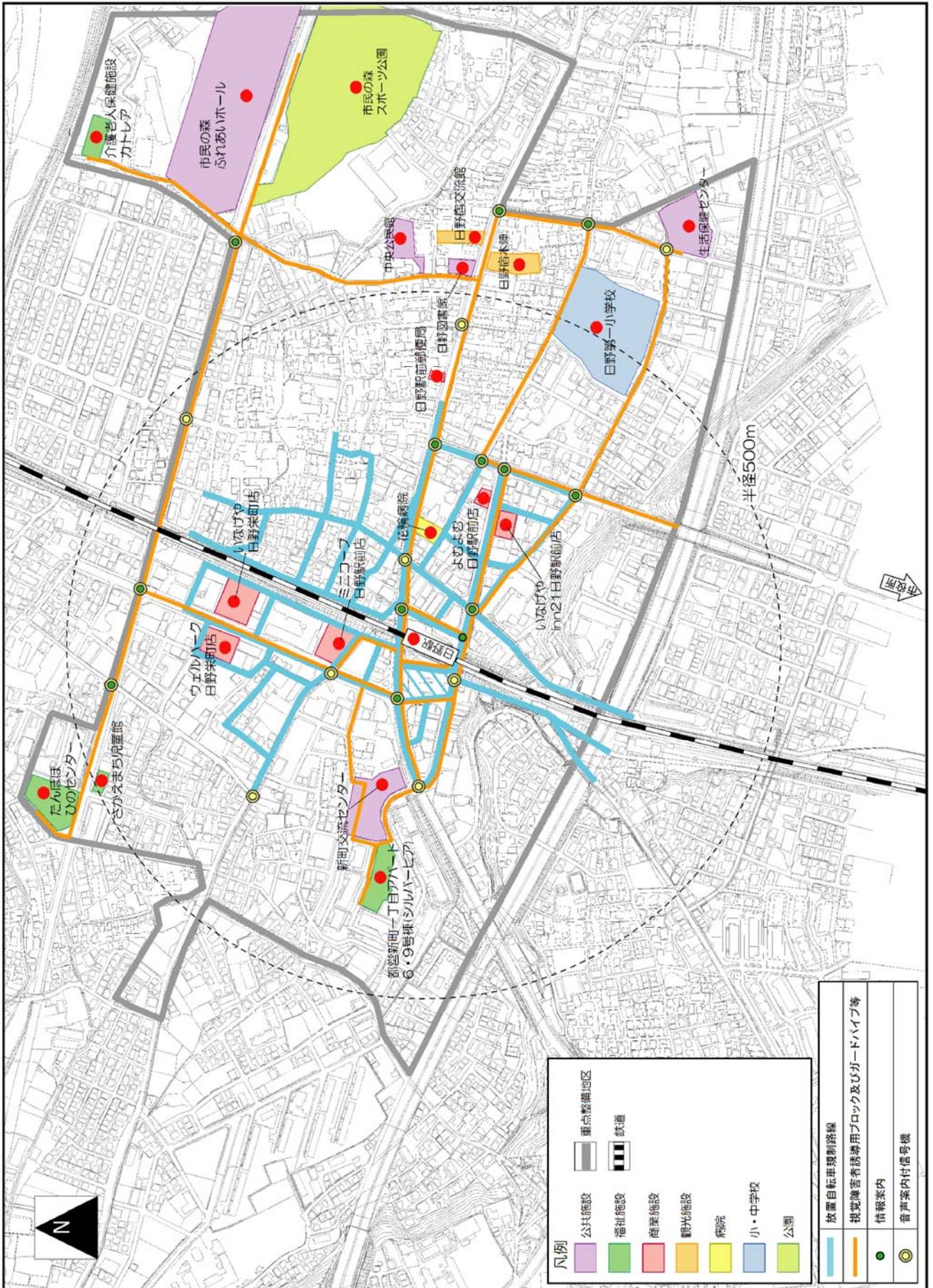
重点整備地区別の道路特定事業及び関連事業の考え方

地区	道路特定事業及び関連事業の考え方
日野駅周辺地区 (98ha)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日野の歴史や文化、緑と水にふれることのできるバリアフリーの環境整備</li> <li>●単断面道路（歩車道一体型の道路）は交通規制等による歩行者通行空間の確保</li> <li>●統一した音声案内やサイン整備</li> <li>●駅から市役所をつなぐ移送サービスの検討</li> </ul>
豊田駅周辺地区 (153ha)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●主要施設と駅をつなぐ経路におけるバリアフリーの環境整備</li> <li>●豊田南土地区画整理事業と連携したバリアフリー環境整備</li> <li>●民間開発・団地跡地の再開発と連携した歩行空間の確保</li> <li>●違法駐輪・放置自転車の取締りの強化、商業施設等のバリアフリー化</li> <li>●統一した音声案内やサイン整備</li> </ul>
高幡不動駅周辺地区 (86ha)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日野の歴史や文化、緑と水にふれることのできるバリアフリーの環境整備</li> <li>●京王線高幡不動駅と多摩モノレール高幡不動駅を結ぶ経路を生活関連経路として設定</li> <li>●単断面道路（歩車道一体型の道路）は交通規制等による歩道幅員の確保</li> <li>●統一した音声案内やサイン整備</li> </ul>
百草園駅周辺地区 (31ha)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●バリアフリーの環境整備</li> <li>●社会実験の実施によりバリアフリー整備への理解を広げ、交通規制等や道路拡幅による歩道幅員の確保</li> <li>●程久保川沿いの通路と一体となった生活関連経路ネットワークの形成</li> <li>●統一した音声案内やサイン整備</li> </ul>
南平駅周辺地区 (47ha)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●北野街道と一体となったバリアフリーの環境整備</li> <li>●単断面道路（歩車道一体型の道路）は、イメージハンプの設置等、歩行者の安全性を高めるバリアフリーの環境整備</li> <li>●幅員の狭い単断面道路は、沿道建築物の建て替えに伴った拡幅整備</li> <li>●都営住宅内の通路と一体となった生活関連経路ネットワークの形成</li> <li>●統一した音声案内やサイン整備</li> </ul>
平山城址公園駅周辺地区 (22ha)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●北野街道と一体となったバリアフリーの環境整備</li> <li>●平山城址公園駅の駅前広場におけるバス停に対する視覚障害者誘導用ブロックの設置</li> <li>●単断面道路（歩車道一体型の道路）は、イメージハンプの設置等によるバリアフリーの環境整備</li> <li>●平山小学校敷地内の通路を活用した生活関連経路ネットワークの形成</li> <li>●統一した音声案内やサイン整備</li> </ul>
日野市役所周辺地区 (52ha)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市役所を中心とし、隣接する重点整備地区である日野駅周辺地区や国道20号（日野バイパス）と一体となったバリアフリーの環境整備</li> <li>●歩道上にバス停を案内する視覚障害者誘導用ブロックの設置</li> <li>●単断面道路（歩車道一体型の道路）は、イメージハンプの設置、歩行者の安全性を高めるバリアフリーの環境整備</li> <li>●統一した音声案内やサイン整備</li> </ul>

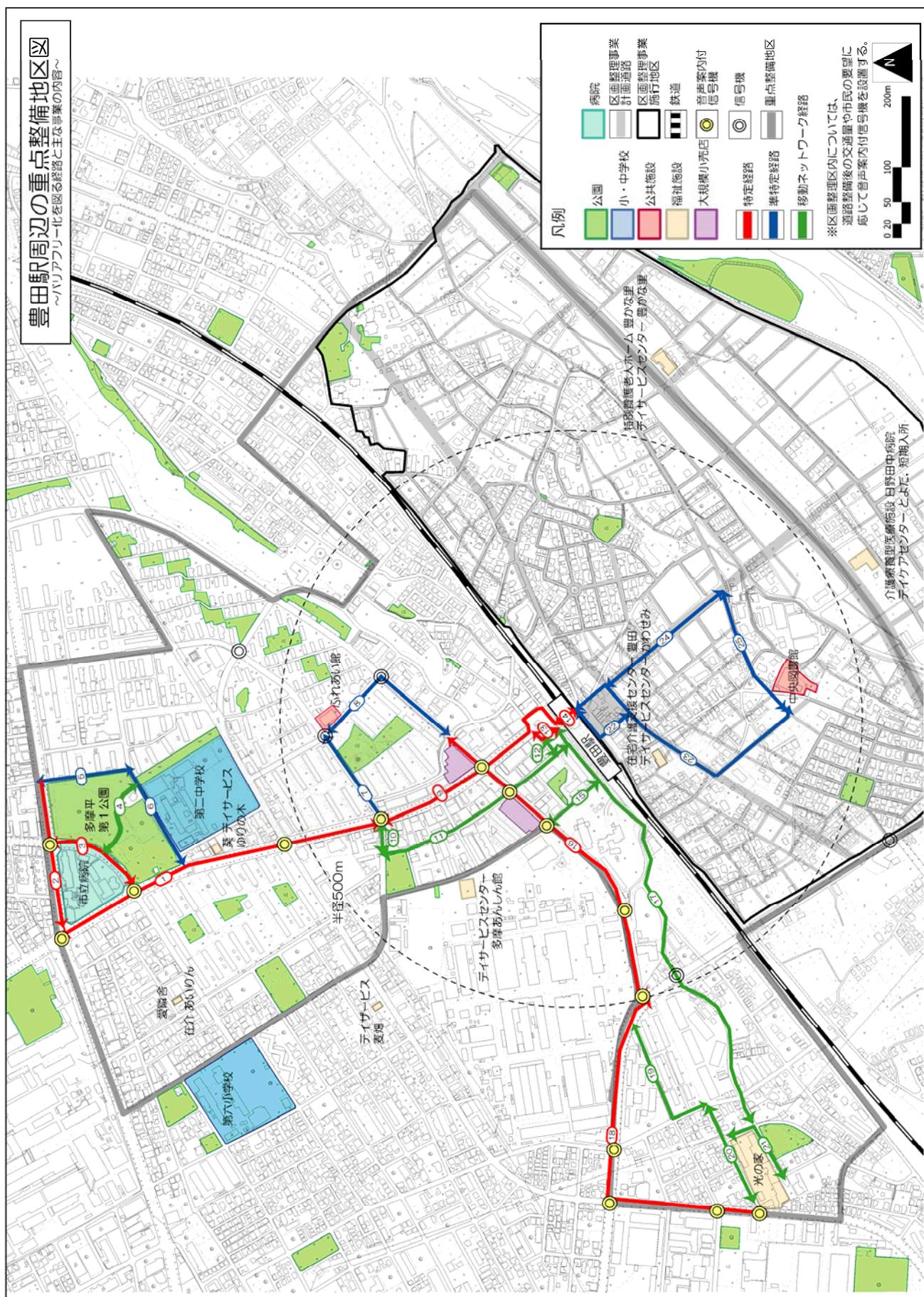
日野駅周辺の重点整備地区図  
(バリアフリー化を図る経路と主な事業の内容)



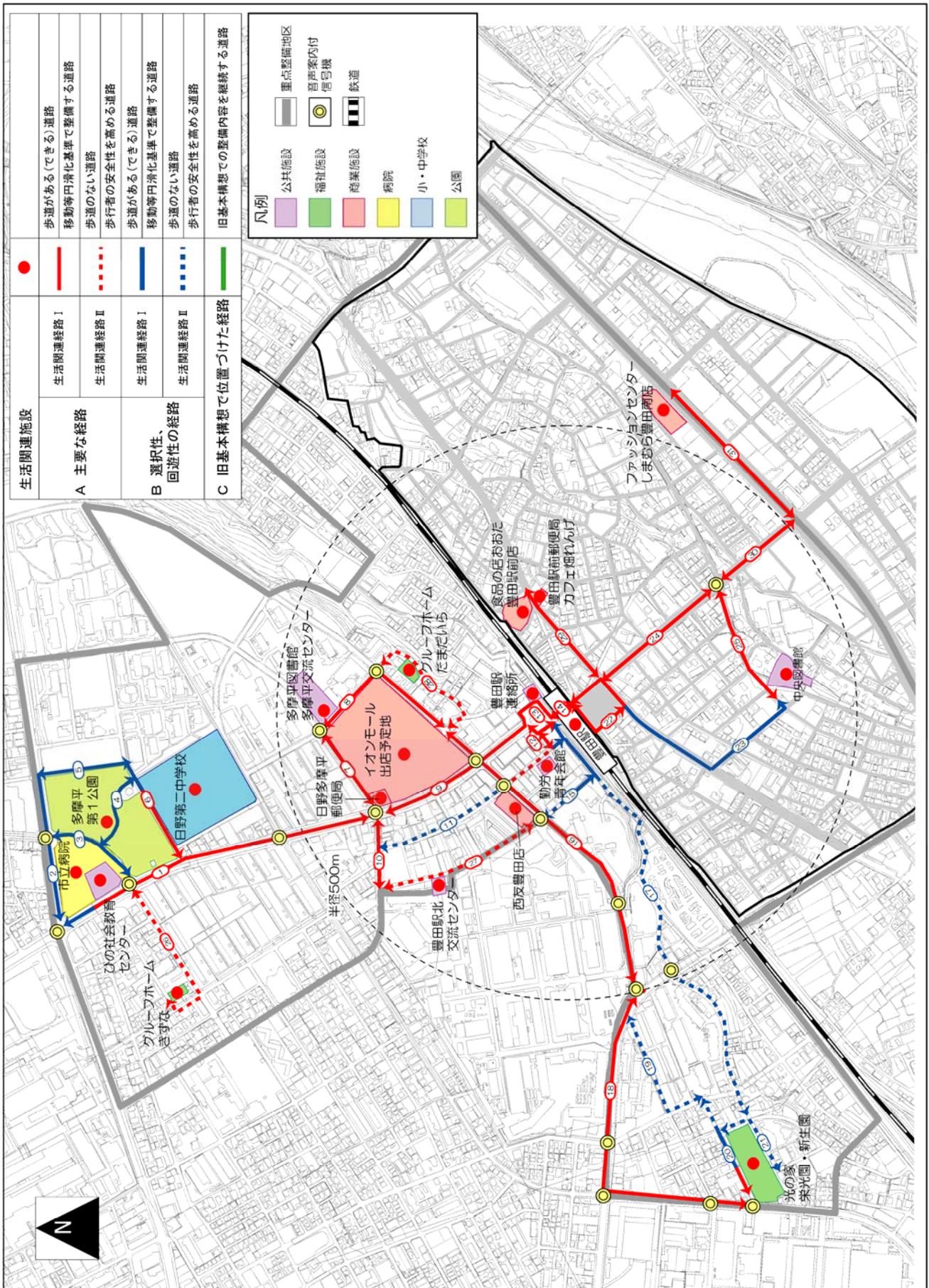
日野駅周辺重点整備地区における視覚障害者誘導用ブロック・放置自転車規制路線・  
情報案内・音響式信号機の配置図



豊田駅周辺の重点整備地区図  
 (バリアフリー化を図る経路と主な事業の内容)



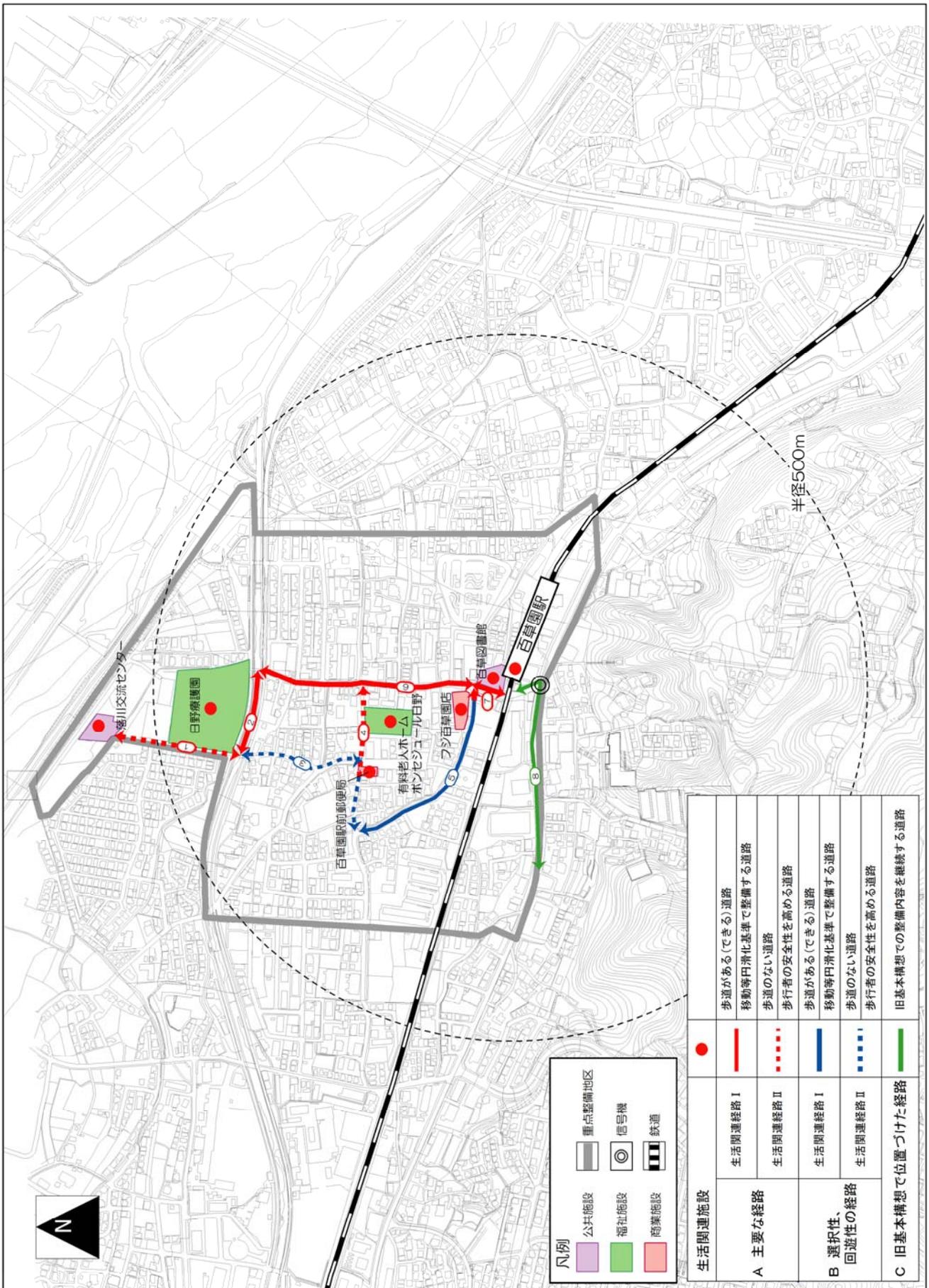
豊田駅周辺重点整備地区における視覚障害者誘導用ブロック・放置自転車規制路線・  
情報案内・音響式信号機の配置図





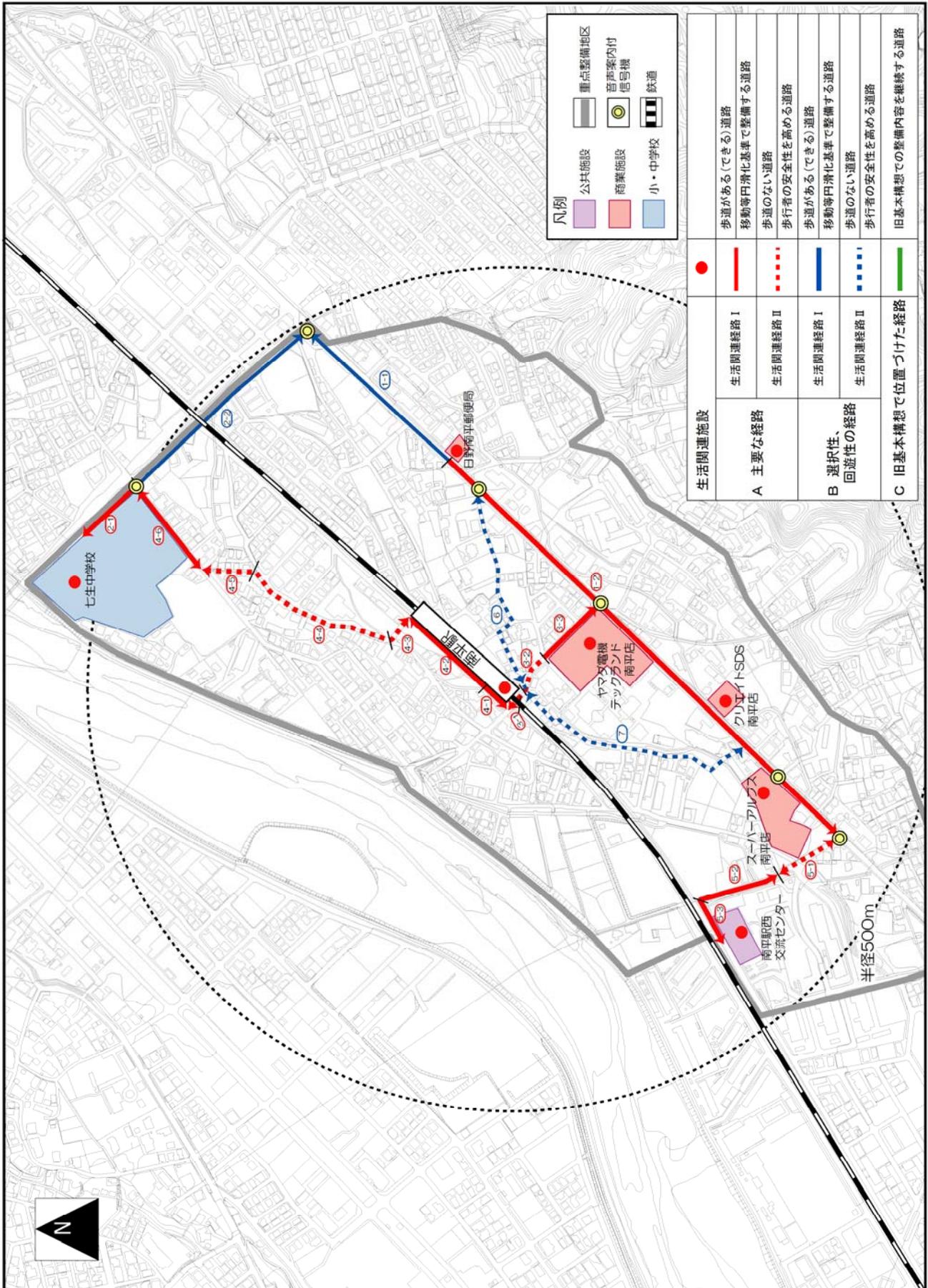


百草園駅周辺の重点整備地区図  
 (バリアフリー化を図る経路と主な事業の内容)

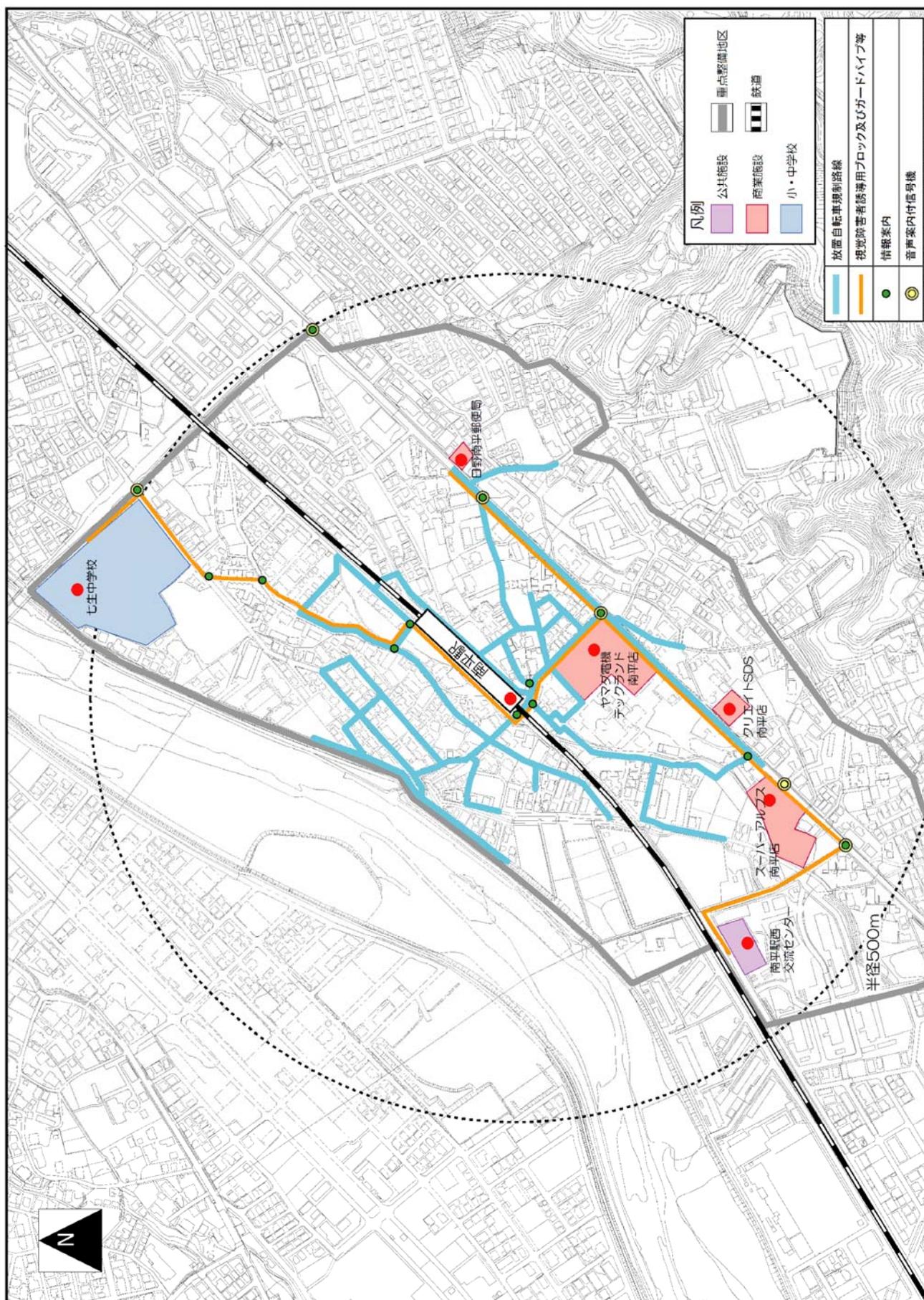




南平駅周辺の重点整備地区図  
 (バリアフリー化を図る経路と主な事業の内容)



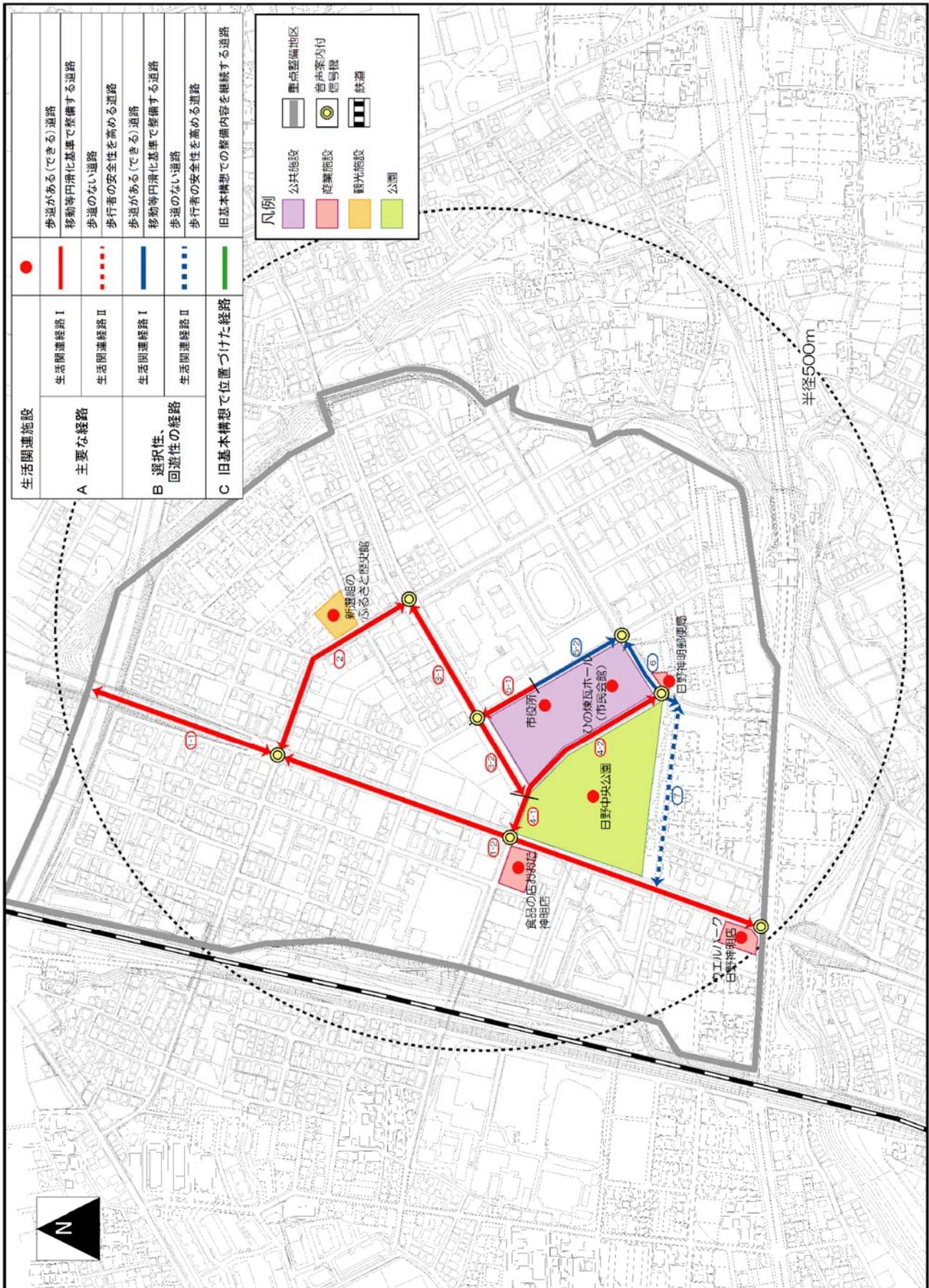
南平駅周辺重点整備地区における視覚障害者誘導用ブロック・放置自転車規制路線・  
 情報案内・音響式信号機の配置図



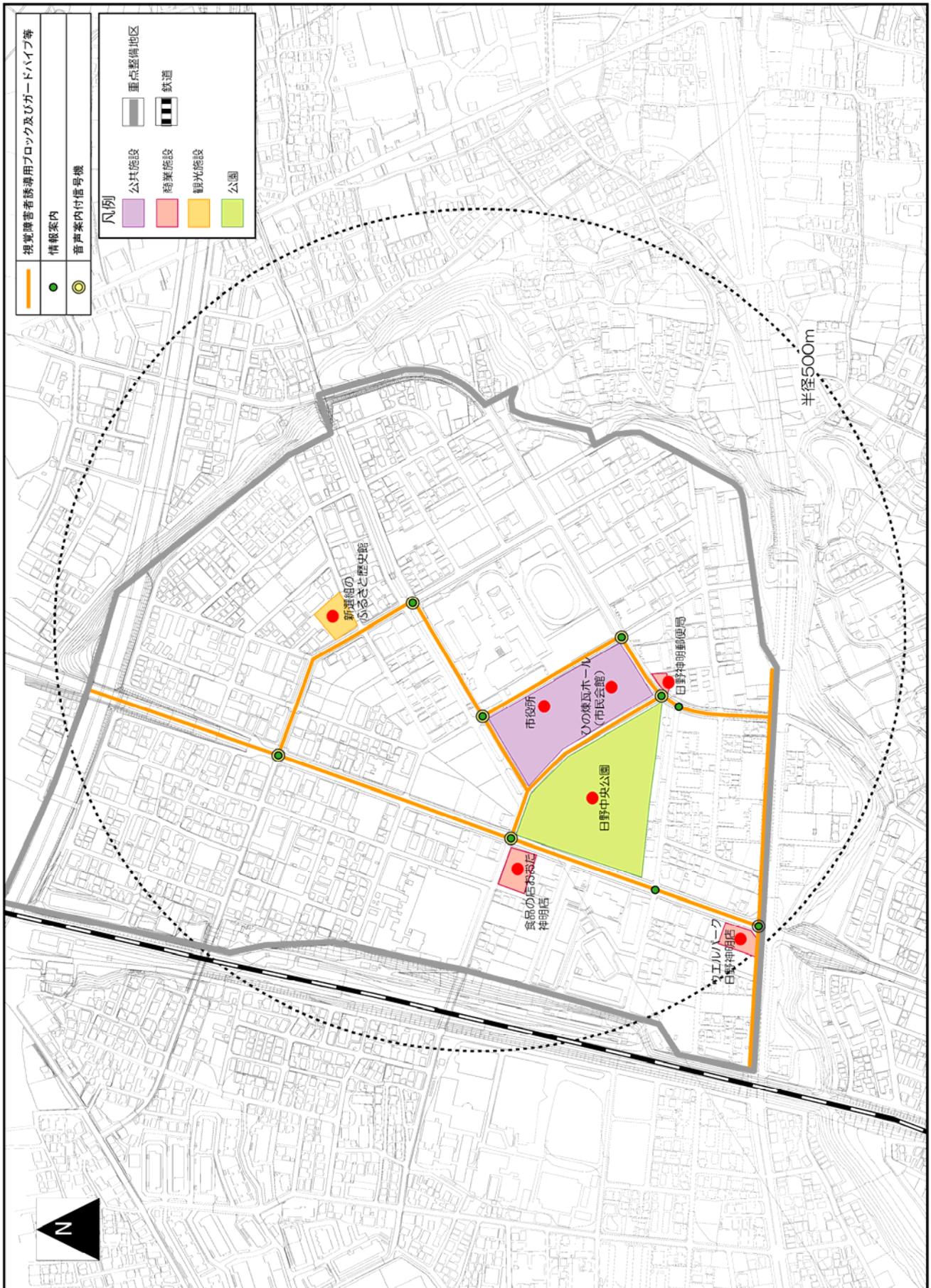




日野市役所周辺の重点整備地区図  
 (バリアフリー化を図る経路と主な事業の内容)



# 日野市役所周辺重点整備地区における視覚障害者誘導用ブロック・情報案内・音響式信号機の配置図



## 8. 公共交通特定事業

公共交通特定事業として、鉄道駅におけるバリアフリー設備（エレベーター、エスカレーターなど）の整備や駅の構造の変更、特定車両（軌道車両、乗合バス）のバリアフリー化（低床化など）を進めていきます。

また、すでに整備されているバリアフリー施設等を維持管理していくことや、また外見上わかりづらい聴覚、精神、発達障害など多様な特性についての理解を深めるために心のバリアフリーをより推進していきます。

### 【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
- 券売機の改良（車いす使用者の蹴込み<sup>け</sup>の整備）
- 案内・情報の充実（音声案内ガイドラインなどへの対応）
- 駅員・乗務員のバリアフリー教育の推進

### 【バス会社】

- バス停の環境整備（上屋やベンチの設置）
- 車両のバリアフリー化
- 案内・情報の充実（路線・時刻表・運賃・所要時間などの提供）
- 乗務員のバリアフリー教育の推進

## 9. 交通安全特定事業

交通安全特定事業は、東京都公安委員会がこの基本構想に基づき交通安全特定事業計画を作成し、視覚障害者用信号機の設置など移動経路におけるバリアフリー化を推進します。

今後は、重点整備地区における交通安全性を高めるため、以下の整備を進めていきます。

- 既存信号機の音響式信号機・高齢者等感応信号機等への改良（音響式信号機の設置箇所は13頁, 15頁, 17頁, 19頁, 21頁, 23頁, 25頁を参照）
- 標識・標示を反射材料等を用いた識別性の高いものへの改良
- 違法駐車行為の取り締まり強化
- 違法駐車防止の広報活動及び啓発活動
- 視覚障害者誘導施設（エスコートゾーン等）の設置

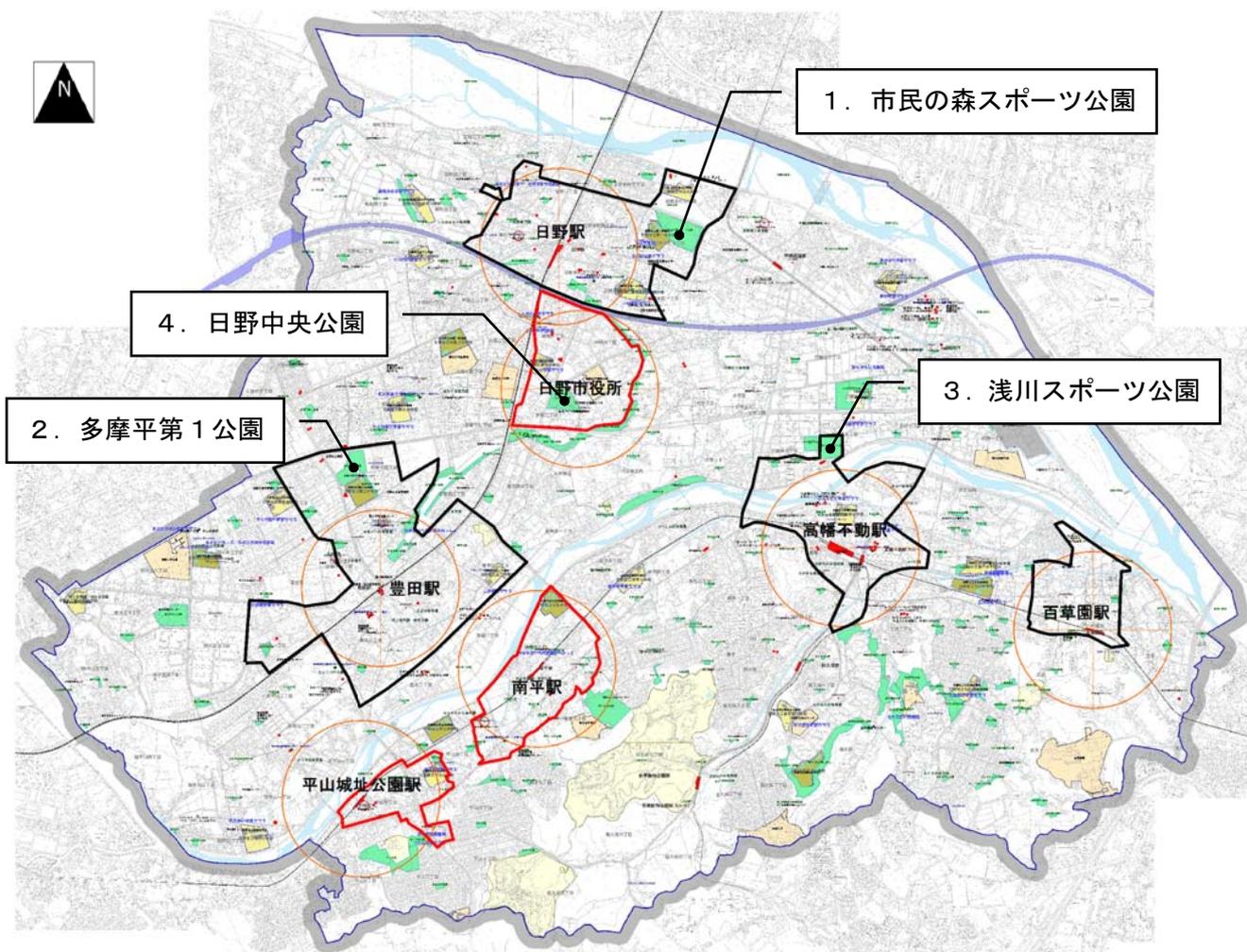
## 10. 都市公園特定事業

重点整備地区内の4つの都市公園（市民の森スポーツ公園、多摩平第一公園、浅川スポーツ公園、日野中央公園）において、以下の整備を進めます。

- 公園内の特定公園施設及び主要な公園施設に対して主要な出入口から移動等円滑化された経路の整備（視覚障害者誘導用ブロックの設置を含む）
- 管理事務所への傾斜路の設置
- ベンチまでの経路を移動等円滑化基準で改修
- 水飲場・手洗場をだれもが利用できる形状へ改修
- 園内の要所へ案内板や標識等の設置

都市公園特定事業の対象となる4つの公園の位置

- 既存の重点整備地区
  新規の重点整備地区
  半径500mの距離



## 11. 建築物特定事業

重点整備地区内の 86 箇所の生活関連施設において、移動、利用、心のバリアフリーの観点より、以下の整備を進めます。

### 【移動】

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

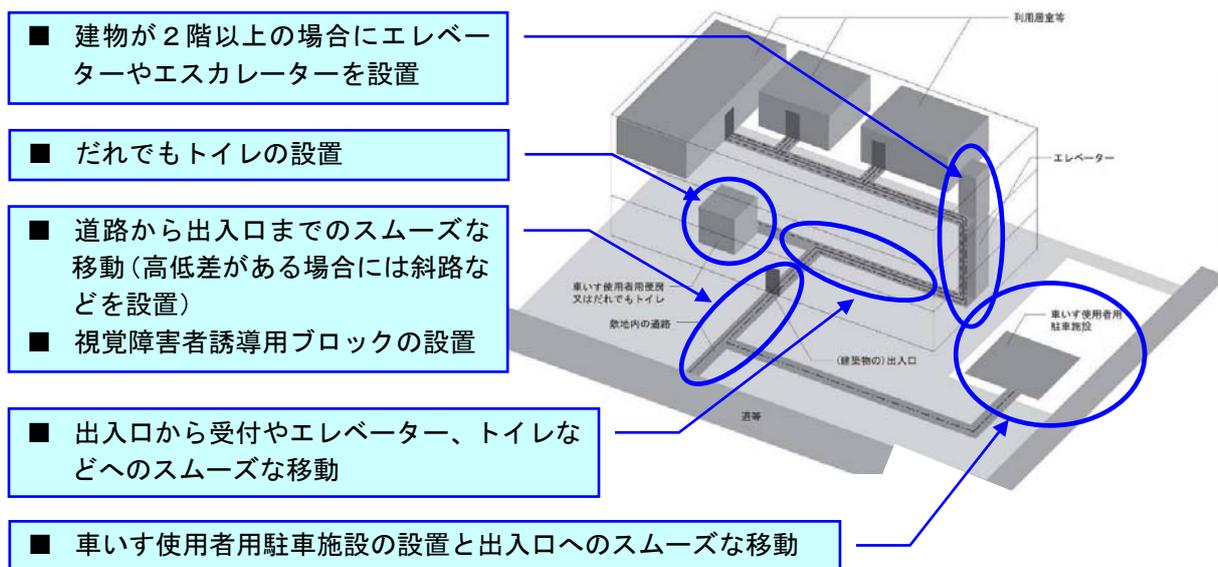
### 【利用】

- だれでもトイレの設置
- 車いす使用者用駐車場の設置

### 【心のバリアフリー】

- 筆談器の設置とその設置を示す掲示
- 障害をもつ方や高齢者、乳幼児連れの方などへより良い対応をするための職員教育の推進

### 生活関連施設における主な施設整備の内容



図面の出典:「東京都福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアル」(平成 21 年3月 東京都)

バリアフリー化と集客効果の関係を検証するなどし、各事業者にバリアフリー化を促していくことやバリアフリー化に対する補助金制度等に関する情報を市が積極的に収集し、各事業者へ周知していくことが必要です。また、必要に応じて市独自の補助制度の検討も行っていく必要があります。

## 13. 進行管理

第二次基本構想特定事業の進行管理及び評価・改善等については、本計画の進行管理及びスパイラルアップの取り組みに含めて管理していきます。

## 第3章. だれもが情報を得られ伝えられる社会（情報保障）

### 1. 情報伝達・収集に関する実態

本計画の策定にあたり当事者へのヒアリング等を通じて得られた実態を以下に整理します。

#### 情報伝達・収集の実態

区分	情報伝達【利用者へ】	情報収集【利用者から】
視覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■バス停の場所や、市役所・郵便局などの入口が分からない</li> <li>■夜間に安全に横断歩道を横断できない(現在、音響案内は8時～20時が多い)</li> </ul>	
車いす使用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■駅ではトイレとエレベーターの場所を分かりやすくサイン表示することが必要</li> <li>■市のホームページはアクセスが大変で、情報提供は複数の方法が必要</li> <li>■公共施設や店舗などのバリアフリーの対応状況を案内して欲しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■市ホームページの携帯サイトを立ち上げて意見を出せるようにして欲しい</li> <li>■市の窓口として市民相談をアピールする必要がある</li> </ul>
聴覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■緊急避難時の情報が分からない(光と文字で知らせて欲しい)</li> <li>■モノレール無人駅でトラブルが発生した場合に対応できない</li> <li>■モノレール駅で電車遅延時に電光掲示での理由の説明がない</li> <li>■バス車内で行先が分かりにくい(3箇所先まで表示を)</li> <li>■市からの連絡は書面で随時残るファックスが良い(メールではなく)</li> <li>■広報は見ているが、ホームページはあまり見ていない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共公益施設や店舗などには筆談器を準備して欲しい</li> <li>■個人ではなく聴覚障害者団体が市と協議して意向を伝える</li> </ul>
知的障害者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■モノレール無人駅でトラブル発生時に対応できない</li> <li>■道路や施設の看板、エレベーターのボタンが分かりにくい</li> <li>■バスの行先が分かりにくい</li> <li>■広報、市のホームページを見ている</li> <li>■生活に役立つ情報が入りにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■問題点を聞きに来てくれるのが最もよく、市に行って話すのもよい</li> </ul>
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■市からの連絡はファックスなどの文字情報が最も良い</li> <li>■駅や電車のアナウンスが聞き取りづらい</li> <li>■防災無線は聞き取りづらい(不明高齢者の安否の確認結果を伝えて欲しい)</li> <li>■最近カタカナ表記が多く分かりにくい</li> </ul>	
生活支援団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>■防災無線は場所によって聞き取りづらい場合がある(防災無線の内容をホームページに載せて欲しい)</li> <li>■市ホームページを充実させ、最新情報の掲載や柔らかい表現の方が読みやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■市に行くのではなく、年に1回ホームページに要望を書き込めるようにして欲しい</li> </ul>
子育て世代	<ul style="list-style-type: none"> <li>■広報、ホームページは見ている</li> <li>■ホームページは分かりやすい分岐にして欲しい</li> <li>■施設にあるチラシで情報を得ることの方が多い</li> <li>■スーパーや小児科に子育て関連情報があるとよい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■日野市には市民相談があるが、税金関係の相談する所かと思ってしまう</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>■高幡不動駅では、外国人が増えてきており、バスやタクシー乗場への案内サインが必要</li> </ul>	

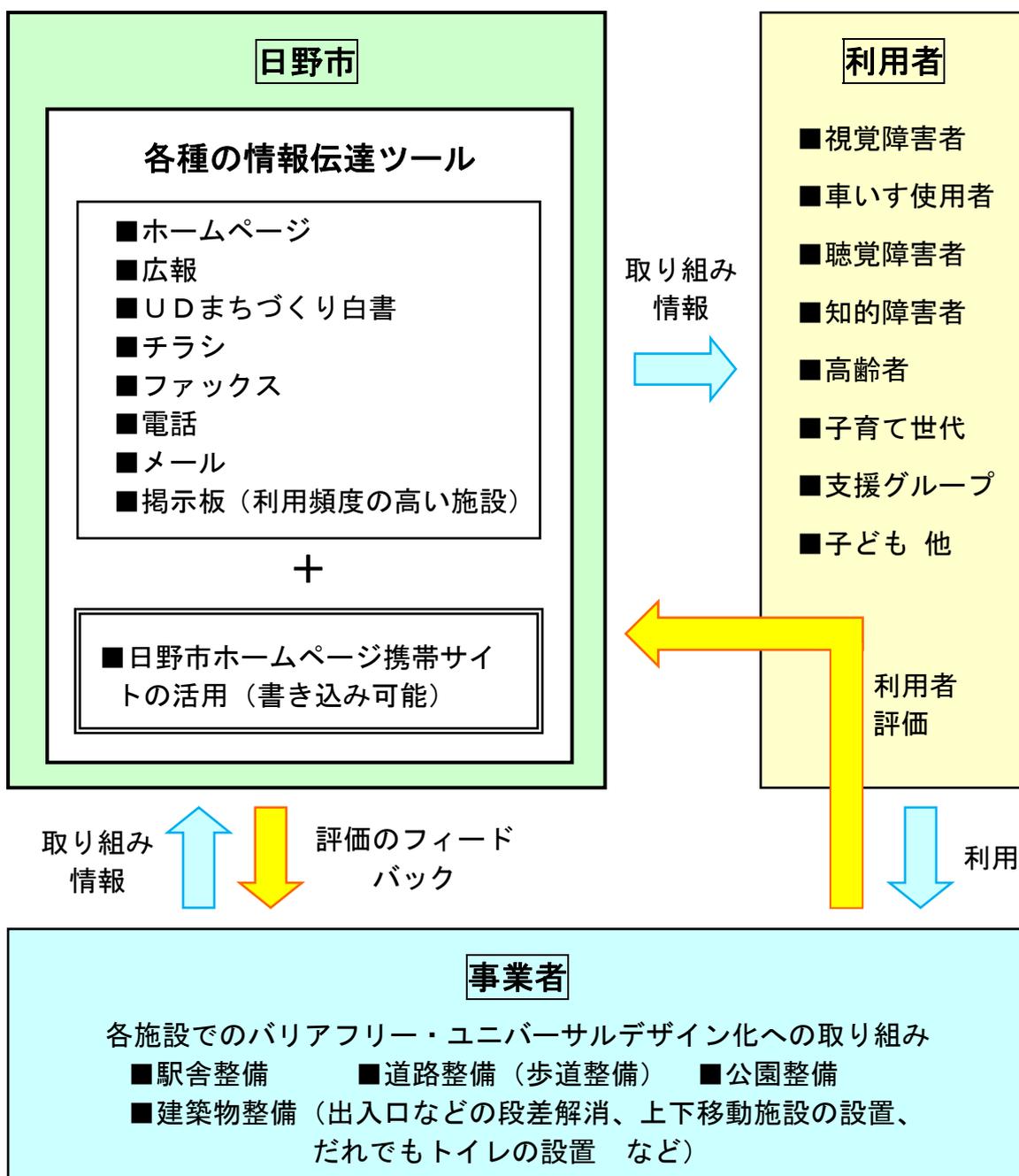
## 2. 望ましい情報伝達・収集の方法

### (1) 各種情報伝達ツールを活用した情報の伝達・収集

だれもが情報を得られ伝えられる社会を目指して、市ホームページを始めとし、広報、チラシ、ファックス、電話、メール、掲示板などを活用して、公共公益施設や民間施設のバリアフリー・ユニバーサルデザインの取り組み情報を案内します。

利用者は、実際に利用して使い勝手を確認してホームページなどに返信し、各施設は、その評価を確認するという一連の枠組みを整えます。

#### 各種情報伝達ツールを活用した情報の伝達・収集の枠組み



## (2) サイン計画の検討

来訪者等が行きたい所へスムーズに移動できるようにするため、誰にでも分かりやすい案内サイン計画を策定していくものとします。

- 多様な利用者に対応した情報の提供
- 必要な情報の効果的な提供
- 情報の体系化
- 地域の景観への配慮
- 適切な管理

## (3) 個別施設整備への取り組み

障害者、高齢者、子育て世代、生活支援団体などへのヒアリングを踏まえて、以下の内容に取り組みます。

### 個別施設整備の取り組み内容

項 目	内 容
① 道路上と建築物の視覚障害者誘導用ブロックの一体化	生活関連施設の入口を案内する視覚障害者誘導ブロックを道路上に設置し、一体的な案内を行う。
② 交差点における音響案内の延長	視覚障害者の夜間歩行に対して、夜8時以降も音量を下げて延長を検討
③ 駅舎のサインの充実	外国人利用などに対して、ピクトグラムと外国語を組み合わせたサイン設置の検討
④ モノレール無人駅でのトラブル対応策の検討	聴覚障害者などがトラブル内容を伝えるボタンとモニター設置の検討
⑤ 聴覚障害者に対する緊急避難情報の伝達	聴覚障害者に対して緊急避難時を光（フラッシュライト）と文字で伝える仕組みの検討
⑥ バス運行に関する情報の提供	系統や行先を分かりやすく伝え、バス車内では3つ程度先までのバス停表示を検討
⑦ 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	案内板やエレベーターのボタンにふりがなを付け、ボタンはレリーフ処理が望ましい
⑧ エレベーターの大きさ・形状・ボタンの配置などに配慮	車いす使用者やベビーカー利用者などの利便性を確保するため、15人乗り以上を基本とし、11人乗りの場合は通り抜けタイプを採用、ボタンは押しやすく複数設置が望ましい
⑨ 視覚障害者誘導用ブロックの輝度比の確保	視覚障害者の弱視者に対して、道路上及び建築物内のブロックの輝度比を確保する
⑩ 工事中の安全性の確保	工事関係者は、仮設通路での視覚障害者誘導ブロックの設置や音響信号機の音の大きさを関係機関と協議
⑪ 自立移動支援システムの研究・開発の動向への配慮	国が研究・開発しているシステムに注視、実用段階に入った時点では、必要に応じて導入を検討

# 第4章. 利用しやすさスパイラルアップと心のバリアフリー

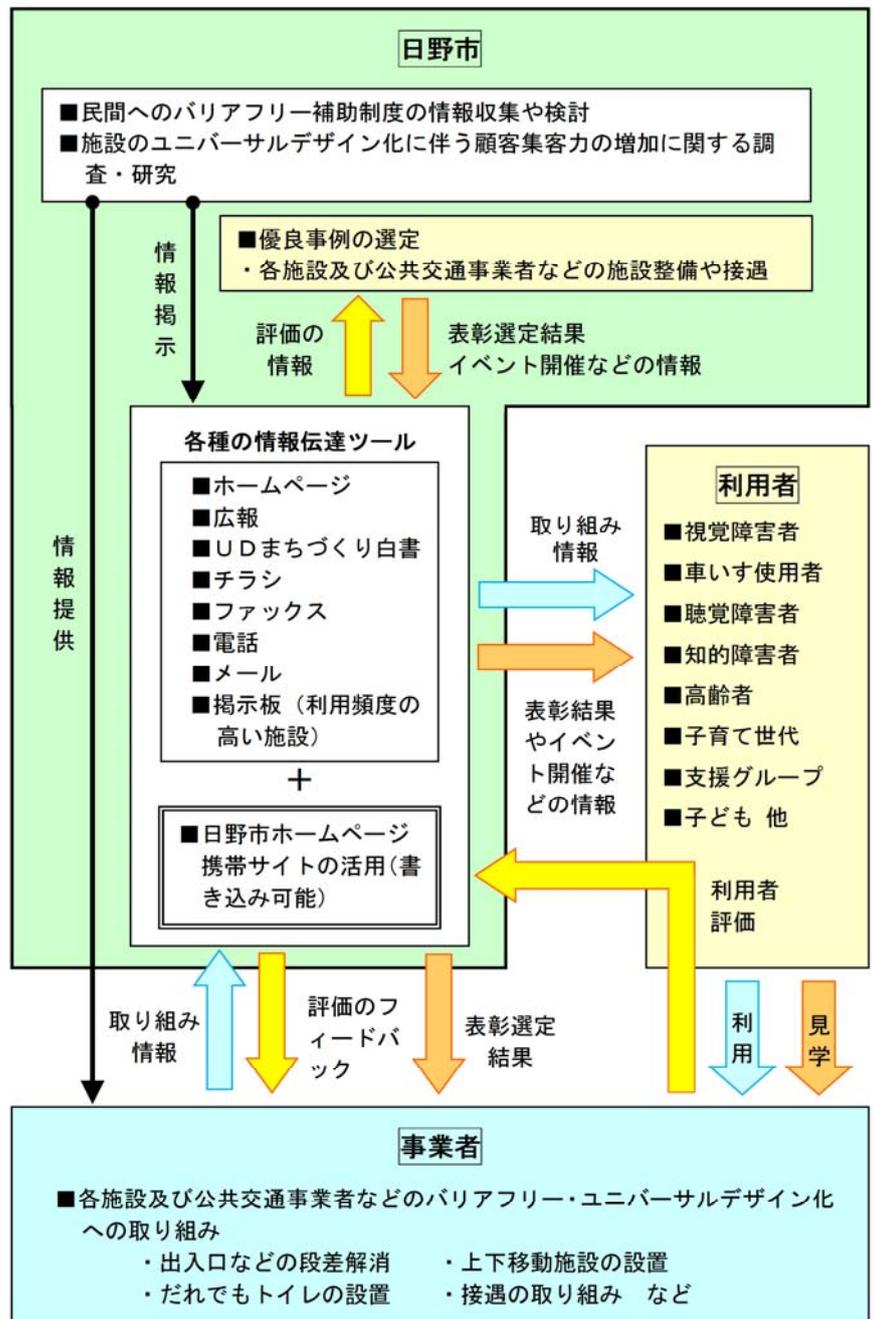
## 1. 利用しやすさスパイラルアップと情報発信・収集

心のバリアフリーを実現していくため、ハード・ソフト両面に関する利用者の評価を共有化し、スパイラルアップする仕組みを整えます。

情報発信・収集の一連の流れの中に、ハード整備のみならず、各施設及び鉄道会社やバス会社の接遇を含めたソフト面について利用者が評価を自由に書き込み、市はその評価を公表するとともに、優良事例を評価し、イベント開催などの情報を提供する仕組みとします。

この仕組みを導入することにより、利用者評価の高い施設や公共交通への利用が促進され、さらに利用快適性を高める動機に繋がっていくことが期待できます。

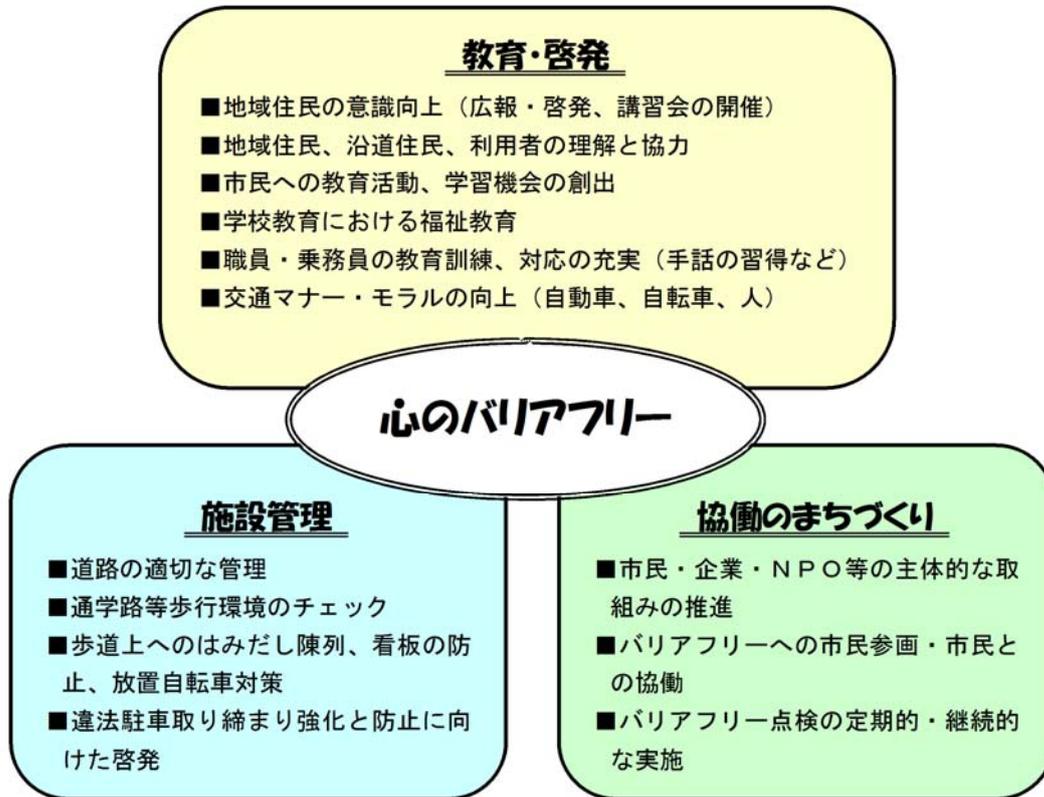
利用しやすさのスパイラルアップに向けた情報発信・収集の流れ



## 2. 心のバリアフリーの推進

心のバリアフリーを実現していくため、教育・啓発、施設管理、協働のまちづくりの観点で取り組んでいきます。

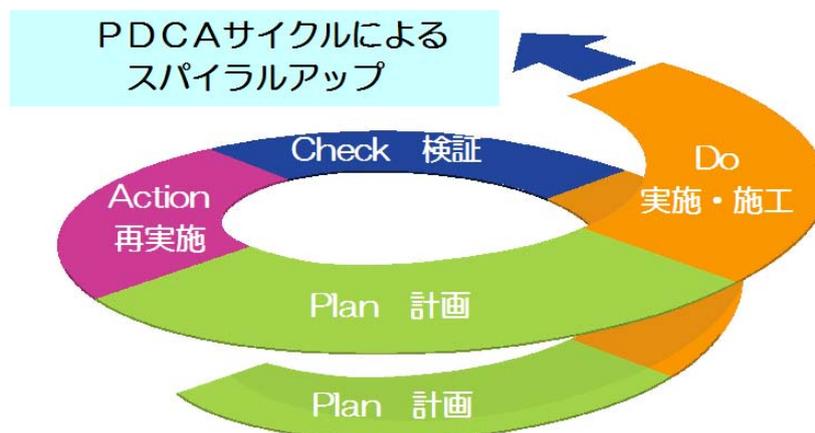
### 主なソフト施策の内容



## 第5章. 本計画の進行管理

市では、本計画の進行管理を行うため、ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会と関係行政・事業者等で組織する「進行管理会議」において、社会情勢等にあわせた柔軟かつ適切な対応など、必要に応じて本計画を評価・見直していきます。

### PDCAサイクルによるスパイラルアップ



## 日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会 委員及び市職員名簿

		氏 名	所 属	備 考
第6条施行規則第1号	学識経験者の委員	会長 竹宮 健司	首都大学東京 都市環境学部 建築都市コース 教授	
		副会長 小根山 裕之	首都大学東京 都市環境学部 都市基盤環境コース 准教授	前任 吉田 樹
		計 2名		
施行規則第6条第2号	市民の委員	有山 一博	聴覚障害団体 日野市聴覚障害者協会所属	
		佐々木 信行	知的障害団体 ピープルファースト東京所属	
		田辺 邦夫	視覚障害団体 日野市視覚障害者協会所属	
		西久保 修治	高齢者団体 日野市老人クラブ連合会所属	
		早川 裕子	女性団体 市民サポートセンター日野所属	
		藤井 恵	公募市民	
		藤田 博文	肢体障害団体 自立生活センター日野所属	
	計 7名			
第6条施行規則第3号	事業者の委員	井上 敏夫	日野市商工会 会長	
		大場 主雄	日野市社会福祉協議会 事務局長	
		島 一喜	独立行政法人 都市再生機構 東日本賃貸住宅本部 ストック事業推進部 南多摩地区・地方都市再生チーム	前任 海老原 光一
		計 3名		
		合計 12名		

	所 属	職 名	氏 名	備 考
日野市	まちづくり部	部 長	大坪 冬彦	
	健康福祉部	部 長	川久保 紀子	
	企画部	部 長	荻原 弘次	

### 日野市ユニバーサルデザインまちづくり庁内検討部会委員名簿

	所 属	氏 名	備 考
総務部	財産管理課	反町 康子	前任 大町 直子
健康福祉部	福祉政策課	高橋 登	
環境共生部	緑と清流課	中村 光	
まちづくり部	都市計画課	谷口 順香	
	区画整理課	佐藤 勝美	前任 伊藤 圭一
	建築指導課	清水 孝	
	道路課	鈴木 太郎	前任 佐藤 智明
教育部	庶務課	榊原 信之	

### 事 務 局

所 属	役 職	氏 名	備 考
まちづくり部都市計画課	課長	香川 博志	
	課長補佐	浅川 浩二	前任 辻 英己
	係長	大野 高宏	前任 小俣 太郎
		前田 万里絵	
		谷口 順香	

# 日野市ユニバーサルデザイン まちづくり推進計画

～第二次日野市バリアフリー基本構想～

**【概要版】**

平成 24 年 6 月

発行・編集

日野市 まちづくり部 都市計画課

〒191-8686 日野市神明 1-12-1

☎042-585-1111（代）

調査受託

株式会社 国際開発コンサルタンツ





日野市ユニバーサルデザイン  
まちづくり推進計画