第二次日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進計画

～日野市移動等円滑化促進方針～
～第三次日野市バリアフリー基本構想～

（素案）

令和４年　２月

日野市

序章　はじめに
序－１　本計画の背景・・・

序　はじめに

序－１　本計画の背景

■少子高齢化等社会の進展

我が国の総人口は 2004 年をピークに減少を始めています。国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来人口推計では、今後ますます少子・高齢化が進むとされており、高齢者や障害者等が区別されることなく活動できる社会を目指す**ノーマライゼーション**※1の理念や、“どこでも、誰でも、自由に、使いやすく”という**ユニバーサルデザイン**※2の考え方が広まる中、快適で安全に移動できるまちづくりの重要性がより一層高まっています。

■国の移動等円滑化に向けた取組

この間、国の**バリアフリー**※3に関する動きは、2006 年に『高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー法」と表記）』が施行され、市区町村が定める「バリアフリー基本構想」を通じて、駅等を中心とした一定の区域(重点整備地区という)のバリアフリー事業を一体的に進める枠組みが整えられました。2013 年には『障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（以下「障害者差別解消法」と表記）』が、2017 年には、『ユニバーサルデザイン 2020 行動計画』が閣議決定され、「心のバリアフリー」や「ユニバーサルデザインのまちづくり」の推進による社会的障壁を除去することで、誰もが安心して暮らせる共生社会の実現を目指してきました。

2018 年には、バリアフリー法が改正され、重点的かつ一体的なバリアフリーのまちづくり促進に向けて、**「移動等円滑化**※4 促進方針（マスタープラン）**」**が新たに創設されました。また、市区町村が策定する「バリアフリー基本構想」が努力義務となり、2020 年の改正では「心のバリアフリー」に関する教育啓発特定事業を基本構想に位置づけられるようになり、ハードのみならずソフト事業の促進が求められています。

■本市におけるユニバーサルデザインまちづくりに関するこれまでの取組

こうした中、本市では、2010 年に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ために『日野市ユニバーサルデザイン推進条例（以下「UD 推進条例」と表記）』を施行、2012 年には、同条例に基づき『日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進計画（以下「UD 推進計画」と表記）』及び重点整備地区におけるバリアフリー化の具体事業を示した『第二次日野市バリアフリー基本構想』（以下「旧基本構想」と表記）』を策定、翌年には「特定事業計画」を策定し、駅や市役所周辺の道路のバリアフリー化や、公共施設への筆談器の設置及び心のバリアフリー教育の推進など、ハード、ソフト、ハートの連携によるまちづくりに取り組んできました。

※１：ノーマライゼーション
福祉用語の１つであり、障害者や高齢者などがほかの人と平等に生きるために、社会基盤や福祉の充実などを整備していく考え方

※２：ユニバーサルデザイン
障害の有無、年齢、性別、出身の国や地域にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう、あらかじめ都市や生活環境を計画する考え方。1980 年にアメリカのロナルド・メイス氏らによって提唱され、ユニバーサル（Universal：すべての、普遍的な）と、デザイン（Design：構想、計画、設計）という２つの英単語を合わせたもので、その頭文字をとって UD(ユーディー)と呼ばれる。

※３：バリアフリー
高齢者、障害者等が社会生活をしていくうえで、障害（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障害、情報面での障害など、すべての障害を除去するという考え方

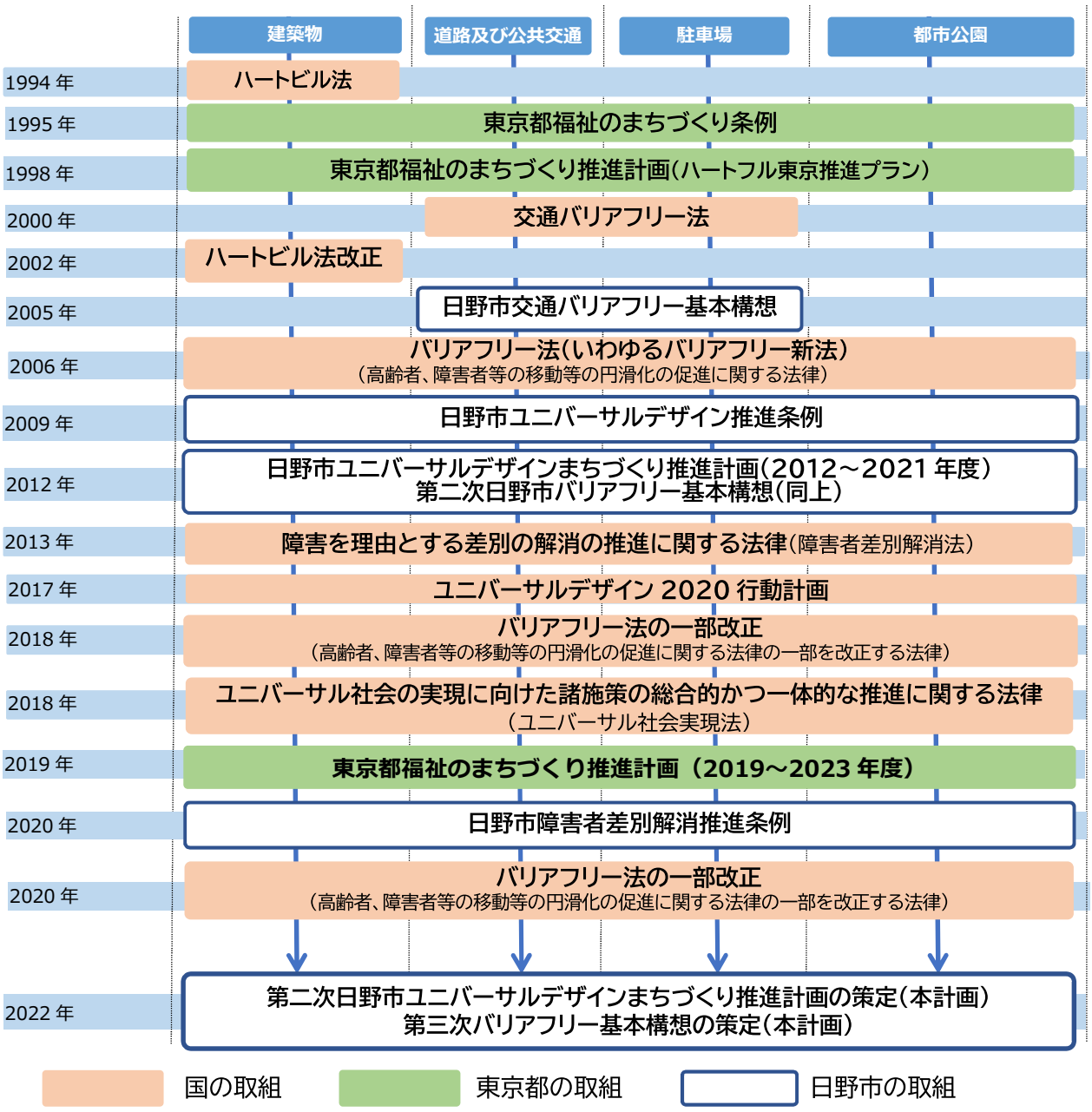
※４：移動等円滑化
移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は、施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること

序－２　本計画の目的

これまでの取組によって、駅やその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、高齢化が進む中にあって、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。

本計画は、「UD 推進計画」が目標年次に達したことから、これまで取り組んできた事業の達成度等を評価するとともに、2018 年及び 2020 年のバリアフリー法一部改正に基づいて計画内容を見直し、**市民だれもが自らの意志で自由に行動し、あらゆる活動に参加し、人生を楽しみながら希望をもって生きられるユニバーサルデザインのまちづくりの推進**を目的とし策定します。

日野市におけるこれまでのユニバーサルデザインまちづくりの取組の経緯



【補足】ユニバーサルデザインまちづくりについて

ユニバーサルデザインについては、『UD 推進条例』第 2 条で、**「能力、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が可能な限り最大限に使いやすいように、生活環境を構築する考え方」**と定義されています。ここでは、本 UD 推進計画の前提認識としてユニバーサルデザインまちづくりの基本的な考え方ついて整理します。

（1）バリアフリーとユニバーサルデザインの違い

	バリアフリー	ユニバーサルデザイン
対象者	特定の人 （障害者・高齢者等）	すべての人 （年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず）
考え方	あとからバリア（障壁）を取り除く	はじめからバリア（障壁）をつくらない
主な対象	ハード面	ハード・ソフト両面
取組の前提	バリア（障壁）はすでに存在している	バリア（障壁）がないことがあたりまえ
取組の姿勢	特定の人にとって利用上のバリア（障壁）の数を減らしていく	すべての人にとって、さらに利用上の質が高まるように絶えず改善に取り組む

（2）ユニバーサルデザインのまちづくりに期待される効果

① 共生社会の推進

地域の多様な人が参画し協働するというプロセスにより、立場の違う人同士がお互いを理解し、ともに暮らし続けられる共生社会の推進が図られます。

② 豊かな暮らしの実現

地域の多様な人が参画し、地域のニーズが的確に反映されることで、その地域に合った豊かな暮らしが実現されます。

③ 経済的な効果の期待

多様な人の社会参加が促進されることで、潜在的な需要が掘り起こされ、よりよいものが安価に提供される、市場が拡大する等の経済的な効果が期待されます。

④ コストの低減

「はじめから」すべての人を想定した環境づくりを進めることで、環境を整備した後の特別なニーズに対応するために追加する物的・人的コストが抑制され、中・長期的な観点から結果的にコストの低減につながります。

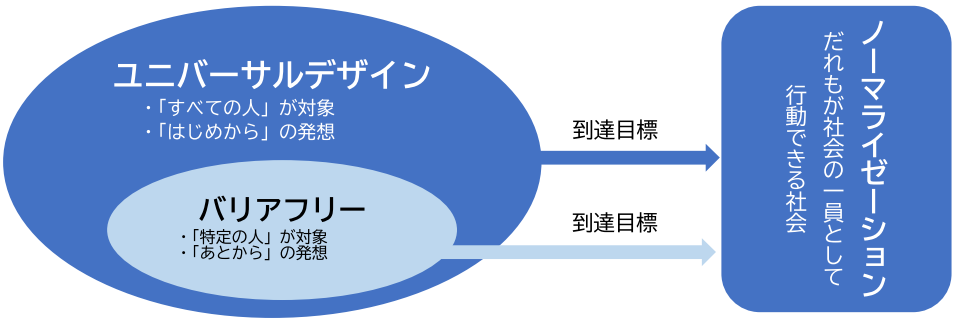
⑤ 環境負荷の低減

あらかじめ様々な変化に柔軟に対応できるような設計にすることで、長期的な利用が可能となり、環境への負荷が低減されます。

⑥ 社会活力の向上

ユニバーサルデザインが推進されることで、すべての人があらゆる地域、あらゆる場面で自立的に社会参加ができる環境が形成され、人材交流が活発化し、社会全体に活力が生まれます。

□バリアフリーとユニバーサルデザイン、ノーマライゼーションの関係

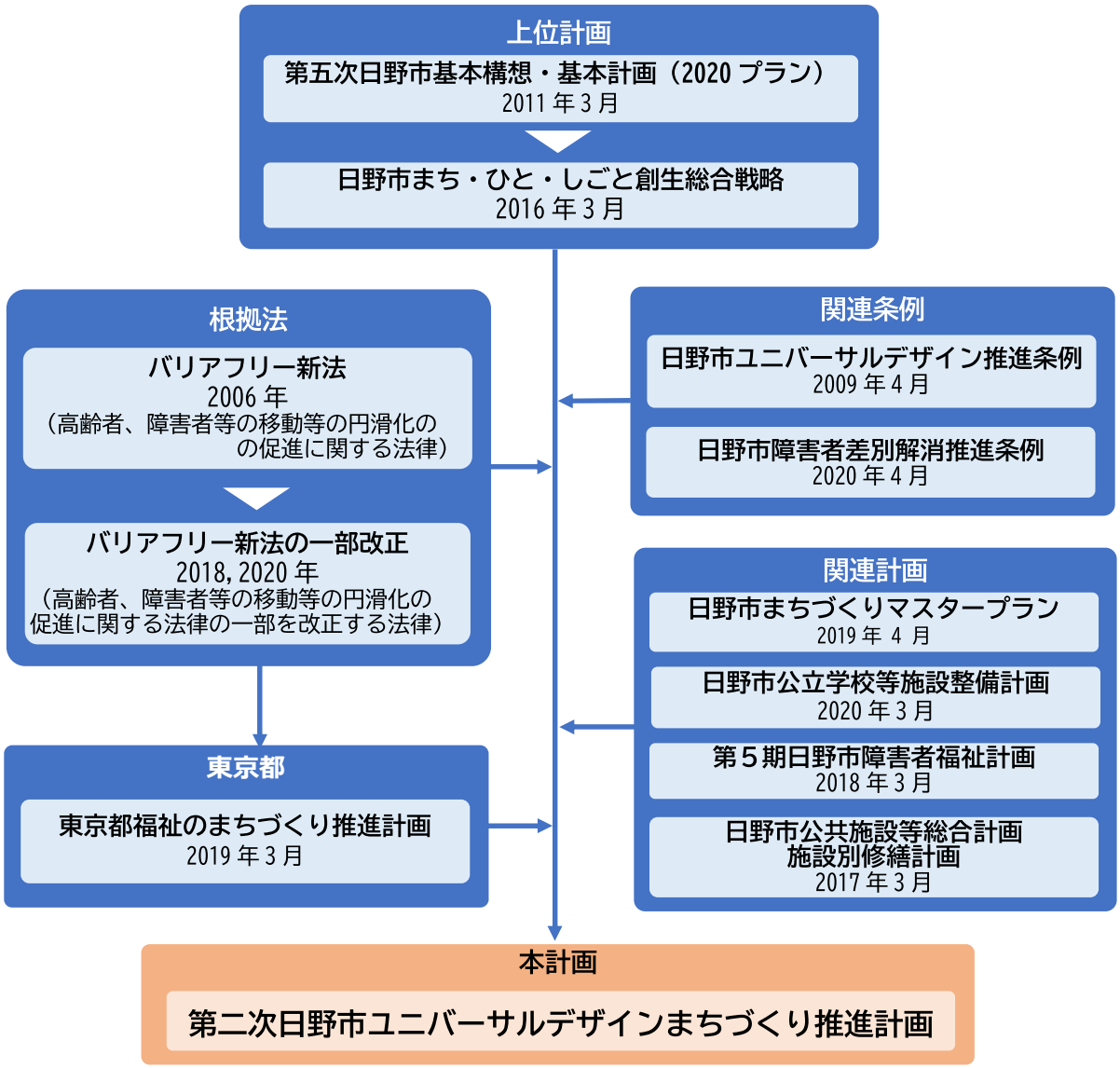


序-3　本計画の位置づけ

市域全体のユニバーサルデザインまちづくりの方針を示す「UD 推進計画」、及びバリアフリー法における「移動等円滑化促進方針」は、いずれも**「都市計画はもとより都市計画マスタープラン等との調和・整合が保たれたものでなければならない」**とされています。

UD 推進計画及びバリアフリー基本構想は、UD 推進条例及びバリアフリー法に基づき改定されるものですが、本市の施策の体系の中では、「日野市まち・ひと・しごと創生総合戦略」及び「第五次日野市基本構想・基本計画（2020 プラン）」を上位計画とし、「日野市まちづくりマスタープラン」をはじめ、「日野市公共施設等総合計画」、「第 5 期日野市障害者福祉計画」等との相互の関連性に留意するものとします。

□本計画の位置づけ



序－４　改定のポイント

本推進計画の改定のポイントは、以下の通りです。

（1）バリアフリー法等への対応

2018 年にバリアフリー化をより一層進めるため、バリアフリー法が一部改正され（第 1 章 1-2「国、東京都、本市における取組」を参照）、バリアフリー化の取組の基本理念として「共生社会の実現」及び「社会的障壁の除去」が明記されました。また、**これまでのバリアフリー基本構想制度に加えて、市区町村がバリアフリーの方針として“移動等円滑化促進方針（マスタープラン）”を定める制度が創設され**、鉄道駅を中心とした地区や市役所等高齢者や障害者等が利用する施設が集まった地区における面的・一体的なバリアフリー化の推進が明記されました。また、2020 年の一部法改正により、基本構想に記載する事業メニューとして、心のバリアフリー関連事業である**「教育啓発特定事業」**が追加され、ハードのみならずソフト・ハートにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインのまちづくりに関する施策の推進がより一層求められています。

（2）実態に即したバリアフリー基本構想への更新

旧基本構想で設定した重点整備地区の境界に隣接し 500 ㎡以上の店舗や病院の立地があり、今後も新たな施設の建築が考えられること。また、2022 年春に南平体育館の建替えが完了し施設利用の開始が予定されていたりするなど、旧基本構想策定時以降に建築された新たに追加されるべき**生活関連施設**があることから、その施設の追加に伴う**重点整備地区の一部拡大**、それら生活関連施設同士をつなぐ**生活関連経路**に関して**「更新」「適正化」**の２つの視点による見直しを行います。

序－５　本計画の構成

本計画は以下のように構成されています。

章立て	内容	関連法規
序章　はじめに	本計画の背景、目的等について	
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	国、東京都、本市におけるバリアフリー化の取組、市民の意識などから、本計画で考慮すべき課題等について	
第２章 ユニバーサルデザインまちづくりの基本方針（移動等円滑化促進方針）	ユニバーサルデザインまちづくりを通じて目指すまちの姿や実現のための基本目標、及びユニバ―サルデザインまちづくりの基本方針（移動等円滑化促進方針等）について	○日野市 UD 推進条例第８条（推進計画の策定）に対応 ○日野市障害者差別解消推進条例第１条～８条に対応 ○バリアフリー法第 24 条の 2（移動等円滑化促進方針）第１項～第 10 項に対応
第３章 第三次バリアフリー基本構想	重点整備地区別バリアフリー基本構想について	○バリアフリー法第 25 条（移動等円滑化基本構想）第１項～第 11 項に対応
第４章 UD 推進計画の推進と展開について	UD 推進計画を推進していくための視点と展開のための留意点について	

序－６　計画期間

2022 年度から 2031 年度までの 10 年を計画期間とします。ただし、国や東京都のバリアフリー政策や社会経済情勢の変化等を見据え、必要に応じて適宜見直しを行うこととします。

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

１－１　日野市の概況

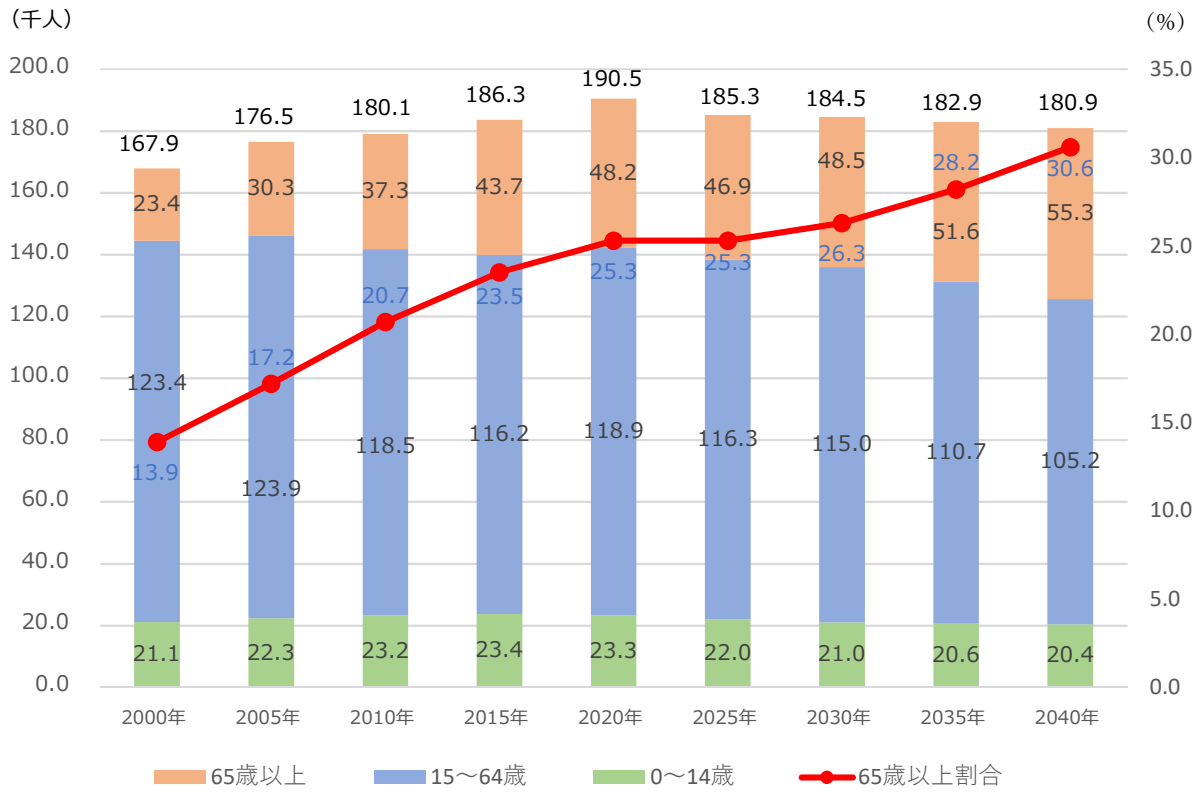
（1）人口、高齢者人口の推移

我が国では今、他の先進諸国にも例を見ない急速な高齢化が進んでいますが、日野市においても例外ではありません。日野市の 65 歳以上の高齢者の割合は年々上昇を続けており、今から約 20 年前の 2000 年は 13.9%と、市民のおよそ 7 人に 1 人だった高齢者の割合が、2020 年には 25.3%と急上昇、市民のおよそ 4 人に 1 人が高齢者という統計データが示されています。「日野市まちづくりマスタープラン」における将来人口推計によると、今後もこの傾向は続くとされ、2040 年には 30.6%、およそ３人に１人が高齢者になると推計されています。

また、障害者が障害を持たない人と同じように自分の意志で考え、決定し、社会のあらゆる活動に参加できる共生社会の実現（ノーマライゼーション）も求められており、障害者等が、自らの能力を発揮し、自己実現できるように支援するための施策などを進める必要性が高まっています。

こうした状況を踏まえ、今後は、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、自由に行動し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境の整備・改善におけるハード・ソフト・ハートによる取り組みを、より一層推進していくことが求められています。

◇日野市の人口・高齢者の推移と将来人口推計



出典：日野市まちづくりマスタープラン(一部改変)

（2）障害者数の推移

とうけい日野による 2015 年から 2019 年までの障害者数の推移を示したものが以下の表です。身体障害者手帳の交付者数は 4,900 人前後で推移し、「愛の手帳」所持者及び「精神保健福祉手帳」交付者数は、わずかですが年々増えていることがうかがえます。

① 身体障害者手帳の交付者数の推移

		2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度
総数		4,925	4,941	4,950	4,877	4,897
障害種別	肢体不自由	2,305	2,299	2,282	2,228	2,196
	音声言語機能障害	96	101	107	97	104
	視覚障害	412	409	406	343	344
	聴覚平衡機能障害	465	466	453	467	485
	内部障害	1647	1666	1702	1742	1768

② 知的障害者の「愛の手帳」所持者の推移

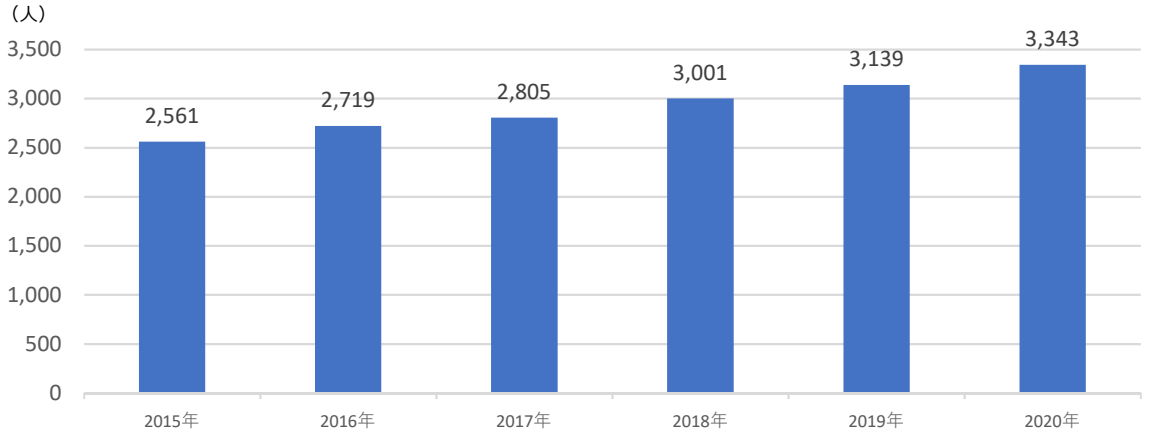
	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度
総数	1,162	1,205	1,253	1,295	1,333

③ 精神保健福祉手帳・自立支援医療費（精神通院）受給者交付数の推移

	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度
公布手帳総数	579	705	770	824	946
自立支援医療費（精神通院）受給者証交付数	3,037	3,177	3,517	3,931	4,156

（3）外国人住民数の推移

とうけい日野によると、外国人住民数は年々増加しており、2015 年に 2,561 人だったものが 2020 年には約 1.3 倍の 3,343 人、782 人の増となっています。



資料：とうけい日野、各年 1 月 1 日

１－２　国、東京都、本市における取組

１－２－１　国における取組

（1）バリアフリー法（2006 年施行、2018 年, 2020 年一部改正）

ハード、ソフト両面の施策を充実させ、高齢者や障害者等も含めたすべての人が暮らしやすいユニバーサルデザインのまちの実現を目指したもので、この法律に盛り込まれた内容は以下のとおりです。

① 対象者の拡充
身体障害者のみならず、知的、精神、発達障害者など、すべての障害者を対象。

② 対象施設の拡充
従来の建築物、公共交通機関及び道路に、路外駐車場、都市公園、タクシーを追加。

③ 基本構想制度の拡充
バリアフリー化を重点的に進める地区(重点整備地区)は、駅を含まなくても設定可能に拡充。

④ 基本構想策定の際の当事者参加
基本構想策定時の協議会制度を法制化。また、住民などからの基本構想作成提案制度を創設。

⑤ ソフト施策の充実
関係者と協力してバリアフリー施策の持続的・段階的な発展を目指す「スパイラルアップ」を導入。また、国民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「心のバリアフリー」の推進を追加。

2018 年には、当該法の一部が改正され、**「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」が基本理念として明記**されるとともに、**市区町村がバリアフリーの方針として「移動等円滑化促進方針」を定める制度が創設**されました。また、国民の責務に、**「心のバリアフリー」のさらなる推進**に向けて、高齢者、障害者などに対して、**公共交通機関を利用して移動するために必要となる支援（鉄道駅利用者による声がけ等）に努めることが明記**されました。

（2）障害者差別解消法（2013 年施行）

当法は、全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現に向け、障害を理由とする差別の解消を推進することを目的とする法律で、2013 年 6 月に制定されました。「不当な差別的取り扱い」と「合理的配慮をしないこと」が差別になるとしています。

不当な差別的取り扱い	例えば、「障害がある」という理由だけでスポーツクラブに入れないこと、アパートを貸してもらえないこと、車いすだからといってお店に入れないことなど
合理的配慮をしないこと	聴覚障害のある人に声だけで話す、視覚障害のある人に書類を渡すだけで読みあげない、知的障害のある人にわかりやすく説明しないこと等。障害のない人にはきちんと情報を伝えているのに、障害のある人には情報を伝えないことになります。障害のある人が困っている時に、その人の障害に応じた必要な工夫ややり方を相手に伝えて、それを相手にしてもらうことを合理的配慮といいます。障害者差別解消法では、役所や会社・お店などが、障害のある人に「合理的配慮をしないこと」も差別となります。

１－２－２　東京都における取組

（1）東京都福祉のまちづくり推進計画（2019 年度～2023 年度）

【位置づけ】東京都の福祉のまちづくり条例に基づき、福祉のまちづくりを推進するための総合的な基本計画

バリアフリーをめぐる現状

＜国の動向等＞
- ➢「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」の策定等
- ➢「障害者差別解消法」の施行、「バリアフリー法」の改正等
  - ➡「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」

＜都民の意識調査＞
- ➢「ユニバーサルデザイン」という言葉や意味を知っている人は約３割

計画の目標

➢誰もが自分の意志で円滑に移動し、必要な情報を入手しながら、あらゆる場所で活動に参加し、ともに楽しむことができる社会

《推進にあたってのポイント》
- ▫福祉のまちづくりで目指す社会像の共有
- ▫高齢者や障害者等の当事者参加と意見の反映
- ▫都民、事業者、行政等の一体的推進

「福祉のまちづくり推進計画」の５つの視点と主な施策

Ⅰ　誰もが円滑に移動できる交通機関や道路等のバリアフリーのさらなる推進

〇交通機関、道路等のバリアフリー化の推進
〇面的なバリアフリー整備
（都市整備局、建設局、交通局等）

Ⅱ　全ての人が快適に利用できる施設や環境の整備

〇建築物、公園等のバリアフリー化の推進
〇公共住宅の整備、民間住宅の整備促進
（財務局、オリパラ局、都市整備局、福祉保健局等）

Ⅲ　災害時、緊急時に備えた安全・安心のまちづくりの推進

〇交通機関、道路等のバリアフリー化の推進
〇面的なバリアフリー整備
（都市整備局、建設局、交通局等）

Ⅳ　様々な障害特性や外国人等に配慮した情報バリアフリーの推進

〇情報提供体制の整備
〇情報提供の内容充実
（生活文化局、福祉保健局、産業労働局、警視庁等）

Ⅴ　都民等の理解促進と実践に向けた心のバリアフリーの推進

〇普及啓発の充実、社会参画支援
〇ユニバーサルデザイン教育の推進
（福祉保健局、交通局、教育庁、オリパラ局等）

１－２－３　本市における取組

（1）日野市ユニバーサルデザイン推進条例（2009 年４月）

本条例は、『東京都福祉のまちづくり条例』に準拠し、本市におけるユニバーサルデザインのまちづくりを推進していくために定められた条例で、目標像として**「市民誰もが、自らの意思で自由に行動し、余暇文化活動を含めたあらゆる活動に参加し、充実した生活を送ることができる生活環境を実現したまち」**と、上記の生活環境の実現によって**「市民誰もが人生を楽しみながら希望を持って生きられるまち」**を掲げています。

① 条例の枠組み

ユニバーサルデザインまちづくりの目標像を実現するため、以下の内容を備えています。

●建築物等施設や施設間の整備を誘導する手段：誰もが使いやすいまちづくり（第 3 章、第 4 章）

●推進するためのしくみ：継続的に発展していくしくみ（第2章）、移動空間のユニバーサルデザイン（第5章）

② 誰もが使いやすいまちづくり（建築物等のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化）（条例第 3 章、条例第 4 章：第 15 条から第 28 条）

不特定多数や、特定多数が利用する施設を「都市施設」とし、整備基準への適合努力義務を定めています。また、都市施設のうち、一定規模以上の建築物等を「特定都市施設」と定め、新設または改修の際には、設計段階で届出をし、遵守基準への適合をするよう義務づけています。

当条例は、東京都福祉のまちづくり条例と整備基準や適用範囲は同等ですが、同条例にはない届出済証の発行、完了届の提出、完了検査の実施及び検査済証の交付などの手続きが定められていることから、同条例第 29 条の適用除外を受けています。

③ 継続的に発展していくしくみ（条例第 2 章：第 7 条から第 14 条）

継続的にユニバーサルデザインのまちづくりを推進するため、下記の内容を位置付けています。

●ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会の設置（第 7 条）

●推進計画の策定（第 8 条）

●市民参画の機会の確保（第 9 条）

●施策の評価・点検及び市民等の意見の反映促進（第 10 条）

●白書の作成（第 11 条）

●適切な情報提供（第 12 条）

●表彰（第 13 条）

●支援（第 14 条）

④ 移動空間のユニバーサルデザイン（条例第 5 章：第 29 条）

安心・安全でわかりやすい移動空間の連続確保を誘導します。（第 29 条）

（2）日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会

ＵＤ推進条例第 7 条の規定の規定により、学識経験者、市民、事業者で構成され、平成 22 年 1 月に設置されました。この協議会は市長の諮問に応じ、次に掲げる事項について、調査審議し、答申します。

1．ユニバーサルデザインまちづくり推進計画に関すること
2．まちづくりに係る事業、計画等の評価点検に関すること
3．白書に関すること
4．整備基準に関すること
5．交流、研修及び情報提供の仕組みに関すること
6．日野市交通バリアフリー基本構想に関すること
7．その他、ユニバーサルデザインのまちづくりに係る基本的事項

（3）日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進計画（2012 年６月）

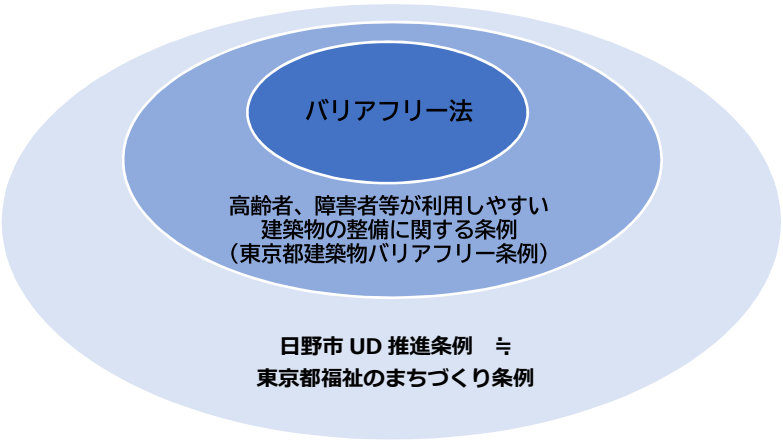
ＵＤ推進条例第 8 条に規定されている計画で、市全体のユニバーサルデザインまちづくりの基本的な考え方や個別の施策が示されており、本計画に従ってユニバーサルデザインのまちづくりを進めています。なお、この計画には、『日野市交通バリアフリー基本構想』を改定した旧基本構想を含んでおり、日野駅、豊田駅、高幡不動駅、百草園駅、南平駅、平山城址公園駅、日野市役所周辺の 7 地区を重点整備地区として一体的なバリアフリー化に取り組んできたところです。計画期間は 2021 年度までとなっており、本計画はこの計画の改定版となります。

（4）第二次日野市バリアフリー特定事業計画（2013 年３月）

本計画は前記の『ＵＤ推進計画』の第 2 章に記載された「旧基本構想」に則して、特定事業を実施するための計画で、2021 年度末までに実施する事業の計画がまとめられています。

この計画の策定にあたっては、効率的かつ一体的なバリアフリー化の実現を図るため、各事業者と協議・調整のうえ策定しています。

UD 推進条例とバリアフリー法等との整備対象範囲の相関図



この相関図は、日野市 UD 推進条例とバリアフリー法、東京都建築物バリアフリー条例との関係を示したもので、日野市 UD 推進条例は、バリアフリー法、東京都建築物バリアフリー条例を包含するように広い範囲を対象としていることを示しています。

（5）日野市障害者差別解消推進条例（2020 年４月）

① 条例制定の背景　～日野市障害者差別解消推進条例＜全文＞より抜粋～

人間一人ひとりはかけがえのない存在であり、全ての市民は平等に権利を持っています。多様性が認められ、様々な人が地域にともに生き、活躍できる社会は、全ての市民にとって暮らしやすい豊かな社会です。障害のあるなしにかかわらず「ともに育ち」「ともに学び」「ともに働き」「ともに暮らし」「ともに尊重し」「ともに支え合う」ことのできる社会こそが、私たちの目指すべき「ともに生きるまち 日野」です。障害者が日常生活又は社会生活で感じる不自由は、社会に存在する様々な障壁（バリア）に直面した際に起こるものであり、社会に存在するバリアを取り除くことは私たちの責任です。

2006 年に国際連合において障害者の権利に関する条約が採択されましたが、その後、日本は条約の締結に向けて、障害者基本法及び障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律の改正、障害者差別解消法の制定等、国内法の整備を進め、2014 年に障害者の権利に関する条約を締結します。こうした背景から、本市においてもこれまで以上に障害者施策に積極的に取り組んでいく必要があるとの認識のもと、障害のあるなしにかかわらず、だれもが互いに人格と個性を尊重し合う共生社会「ともに生きるまち 日野」の実現を目指してこの条例が制定されました。

② 条例の目的

この条例は、障害者差別解消法の趣旨を受け、障害を理由とする差別を解消することに関する基本理念を定め、日野市、市民及び事業者の責務を明らかにし、障害を理由とする差別の解消のための取組に係る基本的な事項を定めるとともに、障害及び障害者に対する理解を深めることにより、全ての市民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、互いに人格と個性を尊重し合う共生社会を実現することを目的としています。

③ 主な内容

本条例は全 15 条で構成されていますが、主なポイントは以下の通りです。

□不当な差別的取扱いの禁止（第 7 条）

障害を理由にして、正当な理由なくサービスの提供を拒否したり制限したりすること、障害のない人にはつけない条件をつけることなどは禁止されています。障害者だけでなく、その家族に対する不当な差別的取扱いも禁止していることが、この条例の特徴です。

□事業者による合理的配慮の提供を義務化（第 8 条）

合理的配慮とは、障害のある人の権利や利益を侵害することとならないよう、個々の状況に応じて、解決するための調整を行うことです。市だけでなく事業者も、障害のある方などから合理的配慮の提供の申し出があった場合には、話し合いを行って、負担が重すぎない範囲で合理的配慮の提供を行わなければいけません。日野市では、日野市障害者差別解消推進条例の施行に伴い、事業者が合理的配慮の提供に必要な経費(物品・工事)の一部を助成しています。

（6）日野市ユニバーサルデザイン推進功労者表彰制度

本市では、ユニバーサルデザインのまちづくりに著しく功績のあった者（個人または団体）に対して表彰することにより、ユニバーサルデザインの推進と普及を図り、またこれを情報発信することでユニバーサルデザインの啓発に寄与させることを目的とし、2014 年度より「日野市ユニバーサルデザイン推進功労者表彰」を実施しています。

（7）日野市道における移動等円滑化の基準に関する条例（2021 年 3 月）

この条例は、バリアフリー法第 10 条第 1 項の規定に基づき、移動等円滑化のために必要な市道の構造に関する基準を定めたもので、歩道、立体横断施設（スロープやエレベーター）、乗合自動車停留所、自動車駐車場における障害者用駐車場、案内板や視覚障害者誘導ブロック、休憩施設や照明などの構造に関する基準が示されています。

（8）日野市立公園における移動等円滑化の基準に関する条例（2021 年 3 月）

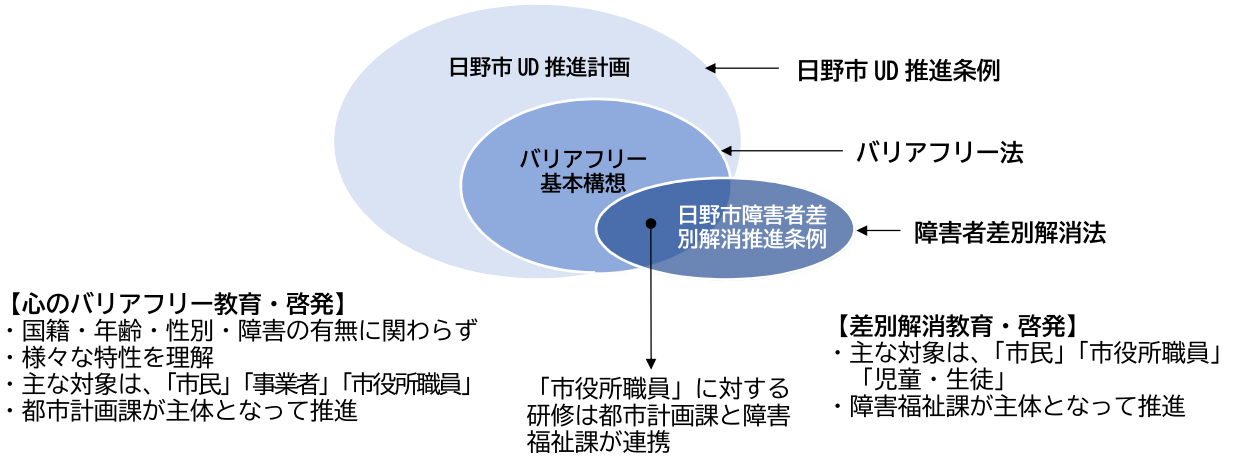
この条例は、バリアフリー法第 13 条第 1 項の規定に基づき、日野市立公園条例第 1 条に規定する市立の都市公園における移動等円滑化のために必要な基準を定めたもので、特定公園における移動等円滑化のために必要な、「園路及び広場」「「屋根付き広場」「休憩所及び管理事務所」「野外劇場及び音楽堂」「駐車場」「便所」「掲示板、案内板及び標識」等、特定公園施設の設置に関する基準が示されています。

（9）「心のバリアフリー職員研修」の実施

UD 推進計画において、市役所を生活関連施設として位置付けたことから、2013 年度から、「心のバリアフリー職員研修」を継続して実施しています。毎年、市内の障害者団体等の方を講師としてお招きし、講演や実体験を通して障害者の特性の理解を深め、市民対応の向上に努めています。

車椅子利用体験

日野市障害者差別解消推進条例との関係



１－３　バリアフリー基本構想の達成状況

本市では、2005 年に「日野市交通バリアフリー基本構想」を策定して以降、2012 年に「日野市 UD 推進計画」及び「バリアフリー基本構想」を策定し、７つの重点整備地区における生活関連施設、経路のバリアフリー化に取り組んできました。ここではその進捗状況について概観します。

（1）重点整備地区別特定事業の進捗状況

※2020 度末時点

重点整備地区別に特定事業の進捗状況（計画事業数／実施済事業数）を見たものが右の表になります。もっとも進捗率が高い地区は、「高幡不動駅周辺地区」で 80.6%、「日野駅周辺地区」が 71.3%、「豊田駅周辺地区」「百草園駅周辺地区」が 61.5%と続いています。もっとも進捗率が低い地区は「日野市役所周辺地区」で 50.0%となっています。

	計画事業数	実施事業数	進捗率（%）
日野駅周辺地区	160	114	71.3
豊田駅周辺地区	174	107	61.5
高幡不動駅周辺地区	98	79	80.6
百草園駅周辺地区	52	32	61.5
南平駅周辺地区	54	29	53.7
平山城址公園駅周辺地区	61	35	57.4
日野市役所周辺地区	50	25	50.0
バス・ワゴンタクシー	14	14	100
合計	663	435	65.6

（2）特定事業別の進捗状況

※2020 度末時点

最も進捗率が高い事業は「公共交通特定事業」で 100%、次いで「交通安全特定事業」（96.3%）、「建築物特定事業」（70.4%）と続いています。「道路特定事業」は 54.3%と、全体計画事業数の半分の進捗率にとどまっており、「都市公園特定事業」の進捗率は 0%となっています。

	計画事業数	実施事業数	進捗率（%）
道路特定事業	322	175	54.3
公共交通特定事業	51	51	100
交通安全特定事業	54	52	96.3
都市公園特定事業	13	0	0
建築物特定事業	223	157	70.4
合計	663	435	65.6

（3）重点整備地区別にみる特定事業の進捗状況

重点整備地区別に特定事業の進捗状況をみたものが下の表になります。「豊田駅周辺地区」のほか、バリアフリー基本構想策定時に新たに重点整備地区に指定した「南平駅周辺地区」「平山城址公園駅周辺地区」及び「日野市役所周辺地区」の道路特定事業の進捗率が他の地区に比較して低くなっていることが分かります。

重点整備地区別特定事業の進捗率（単位：%）

※2020 度末時点

	日野	豊田	高幡不動	百草園	南平	平山城址	市役所	合計
道路特定事業	67.6	48.9	89.8	61.5	27.3	29.4	12.5	54.3
公共交通特定事業	100	100	100	100	100	100	－	100
交通安全特定事業	100	93.3	100	－	66.7	100	100	96.3
都市公園特定事業	0	0	0	－	－	－	0	0
建築物特定事業	68.3	72.4	66.7	52.4	100	86.7	66.7	70.4
合計	71.3	61.5	80.6	61.5	53.7	57.4	50.0	65.6

１－４　市民の意識等

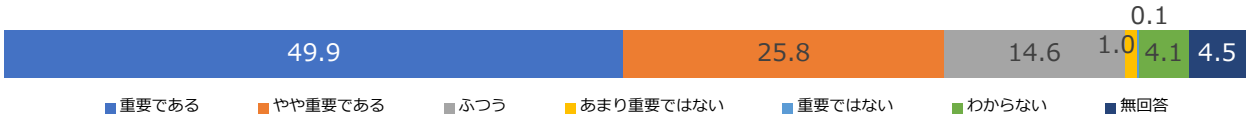
１－４－１　日野市市民意識調査から分かるユニバーサルデザインに関する状況

ここでは、2021 年に第５次日野市基本構想・基本計画の進行管理を行うため実施された「日野市市民意識調査」から、本市のバリアフリー、ユニバーサルデザインの状況を知ることができる内容を抽出してみます。

（１）重要度

➢「バリアフリー、ユニバーサルデザイン化が進み、誰もが安全で快適に暮せるまちになっていることは重要ですか」

「重要である」が 49.9%、「やや重要である」が 25.8%、合わせて 75.7%と概ねの人が重要であると感じているようです。



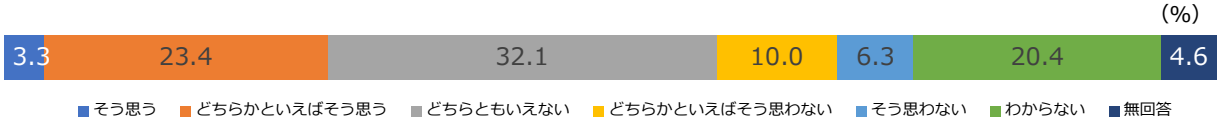
➢「幹線道路や生活道路が適切に整備維持され、安全・快適に道路を利用できることは重要ですか」

「重要である」が 50.2%、「やや重要である」が 26.3%、合わせて 76.5%と、バリアフリー、ユニバーサルデザイン化に対する回答とほぼ同様の割合となっています。

（２）達成度

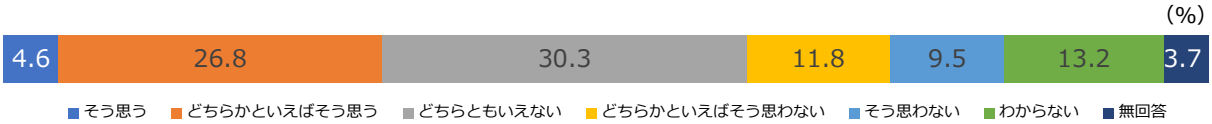
➢「公共施設等のバリアフリー、ユニバーサルデザイン化が進んでいますか」

「そう思う」が 3.3%、「どちらかといえばそう思う」が 23.4%、合わせて 26.7%と 4 人に 1 人が肯定的回答をされていますが、逆に 4 人に 3 人はバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化についてあまり進んでいないと感じているようです。



➢「駅やその周辺等のバリアフリー化は充実していますか」

「そう思う」が 4.6%、「どちらかというとそう思う」が 26.8%、合わせて 31.4%と、公共施設等のバリアフリー化に対する回答とほぼ同様の割合となっています。

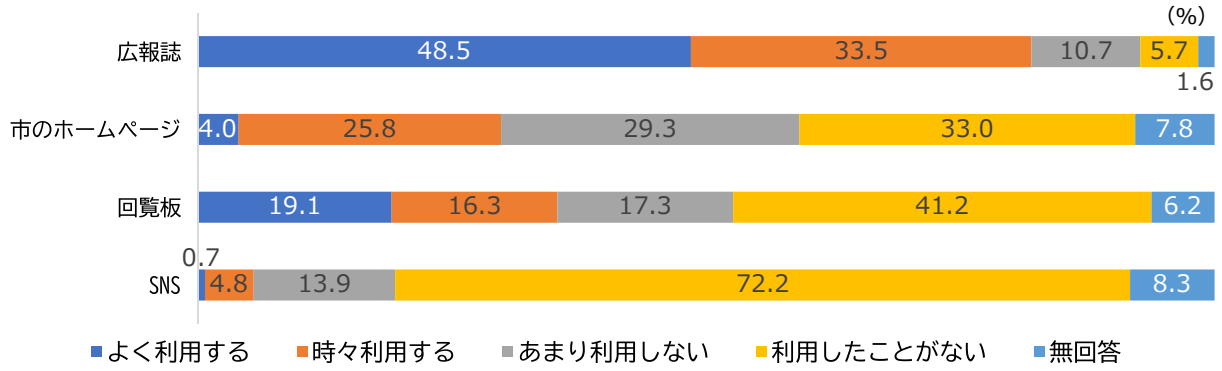


（２）今後 10 年間で特に力を入れるべき取組について

質問項目全 45 項目のうち優先順位の高い順に番号を付けてもらうアンケートでは、「バリアフリー、ユニバーサルデザイン化が進み、だれもが安全で快適に暮らせるまちになっていること」が第 34 位となっています。なお、1 位は「保育サービスが充実し、安心して子どもを育てられること」でした。

（３）市政情報の入手手段

市政情報の入手手段については以下のような回答が得られています。もっともよく利用されているのは「広報誌」で、次いで「回覧板」、「市のホームページ」、「市が配信する SNS（ソーシャルネットワーキングサービス）」の順となっています。



（４）日野市の改善してほしいところ／まちづくりについての意見・提案

標記のことに関して自由意見をお聞きしたところ、バリアフリーやユニバーサルデザインのまちづくりに関連するものとして以下のような意見がありました（代表的なものを抜粋）。

■都市基盤全般

・バリアフリーな環境づくりをしてほしい

■地域公共交通

・バス・ミニバス・かわせみ号を増発・増便してほしい
・駅のホームの改良（狭い、ホームドアやエスカレーターの設置）

■道路

・歩道の整備（無いところへの歩道の新設、拡幅、段差の解消等）
・電柱をなくしてほしい

■子ども教育

・小学生のうちから老人・病人・障害者への理解を深める教育をすべき

■市民生活全般

・公的施設をバリアフリーにしてほしい

１－４－２　「障害者福祉ひの６か年プラン」で実施された アンケートから分かるユニバーサルデザインに関する状況

ここでは、「障害者保健福祉ひの 6 か年プラン（2018 年 3 月）」策定の際に実施されたアンケート調査から、障害者や市民が日頃感じているバリアフリー化の状況について概観します。

（１）障害者、市民の意識

①外出とバリアフリーについて（主に障害者手帳所持者を対象としたアンケート）

道路や公共交通機関のバリアフリー化については、約 6 割が「改善したと感じている」と回答。特に身体障害者手帳所持者で割合が高くなっています。

②「共生社会」の認知度などについて（市民を対象としたアンケート）

「共生社会」という言葉の認知率は８割近いが、９割近い人がいまだに社会には障害のある人に対して障害を理由とする差別や偏見があると感じています。

③「障害者差別解消法」に関する認知度等について（同上）

「障害者差別解消法」の認知率は半数弱。また「合理的配慮の提供」について知っていた人は２割強にとどまっています。

④障害のある人の地域での暮らしについて（同上）

障害のある人が地域の中で暮らしにくいと感じるのは、「バリアフリー化が不十分であること」、「働く場所、障害のある人への理解や協力の不足」が上位を占めています。

（2）アンケート結果から分かる環境整備に関する要望等

① 障害者の人権の尊重に関すること

- 障害者が尊重され、生命、身体、財産が守られるよう、市民の理解が深まる取組
- 障害者が地域活動に参画し地域と交流することで、地域生活や社会生活が営めるような取組
- 障害の種類に応じた情報発信
- 障害者が市政に参画する機会の拡大
- 障害者の意思疎通の支援

② 公共施設等のバリアフリー化と障害者の安全安心に関すること

- 公共交通機関のバリアフリー化の充実
- 高齢者障害者等用トイレ（バリアフリートイレ）の充実
- 学校施設のバリアの解消
- 道路（歩道を含む）公共施設のバリアフリーの充実
- 公園等遊び場の充実

（3）障害のことや福祉サービスに関する情報源について

何らかの障害をお持ちの方に行ったアンケートによると、障害のことや福祉サービスに関する情報の入手先は「市役所」や「広報」が多くを占めていますが、「友人・知人・家族」と回答した方も多くみられました。身体障害者手帳所持者と精神障害者保健福祉手帳所持者は「市役所（市の相談窓口）」という回答がもっとも多く、愛の手帳所持者と児童は「友人・知人・家族」、難病医療券所持者は「医療機関」という回答がもっとも多くなっています。

障害のことや福祉サービスに関する情報源

	全体	身体障害者手帳所持者	愛の手帳所持者	精神障害者保健福祉手帳所持者	難病医療券所持者	児童
１位	市役所（市の相談窓口）（30.8%）	市役所（市の相談窓口（40.9%）	友人・知人・家族（28.0%）	市役所（市の相談窓口（33.7%）	医療機関（36.0%）	友人・知人・家族（54.2%）
２位	友人・知人・家族（23.7%）	「広報ひの」等のお知らせ（32.7%）	市役所（市の相談窓口（22.6%）	医療機関（29.1%）	インターネット（33.3%）	インターネット（32.2%）
３位	「広報ひの」等のお知らせ（23.3%）	インターネット（25.3%）	事業所の職員（21.5%）	「広報ひの」等のお知らせ（22.9%）	市役所（市の相談窓口（22.8%）	発達教育支援センターエール（31.4%）
４位	インターネット（23.0%）	友人・知人・家族（17.1%）	「広報ひの」等のお知らせ（19.4%）	インターネット（22.9%）	「広報ひの」等のお知らせ（14.0%）	学校の先生（26.3%）
５位	医療機関（21.2%）	医療機関（15.3%）	障害者生活・就労支援センターくらしごと（10.2%）	友人・知人・家族（19.8%）	友人・知人・家族（10.5%）	医療機関（23.7%）

１－４－３　市民の要望

これまで市民、事業者から本市（都市計画課）に寄せられたバリアフリーに関する主な要望は以下のとおりです。

場所	内容
公共施設・公園に関すること	・トイレに大人用ベッドの設置 ・公園に車いす用駐車場の設置、及び乗降のための後方空間の確保 ・公共施設の駐車場への屋根の設置（重度障害者は乗降の際に傘がさせない）
道路など、移動経路に関すること	・歩車道境界の維持補修(段差が大きく車いす等で歩道に乗り上げ困難) ・歩道有効幅員の確保（狭いうえに電柱があり車いすで通れない） ・視覚障害者誘導用ブロックの設置と補修 ・視覚障害者誘導用ブロックの連続性の確保(道路と建物敷地) ・視覚障害者誘導用ブロック上の障害物の撤去(植栽や放置自転車) ・エスコートゾーンの設置　・傾斜路に両側手すりの設置 ・車の速度規制と水路の蓋掛けによる歩道の設置
交通安全施設に関すること	・信号を音響信号機に改修 ・音響信号機の音延長と音量アップ(現在は午後 8 時まで)
その他	・駅のエレベーター前やバス停への上屋の設置 ・バリアフリー情報の一元化とバリアフリーマップの作製 ・工事現場におけるガードマンの常駐と視覚障害者の歩行安全性の確保 ・無人駅での緊急時の対応策(タッチパネルやモニター筆談等) ・民間施設の駐車場への屋根の設置（重度障害者は乗降の際に傘がさせない）

１－５　現状認識から抽出される課題等と望まれる対応の方向

ここでは、これまでみてきたユニバーサルデザインまちづくりを取巻く現状から抽出される課題と望まれる対応の方向について述べています。

１－５－１　特性理解や情報提供等ソフト面に関すること

（1）特性理解や心のバリアフリー

【現状認識・課題】

○「障害者保健福祉ひの 6 か年プラン（2018 年 3 月）」策定の際に実施されたアンケート調査の結果にもあるとおり、「共生社会」という言葉の認知率は 8 割近くとなっている一方、「障害者差別解消法」の認知率は半数弱、また「合理的配慮の提供」について知っていた人は２割強にとどまっています。

○また、9 割近い人がいまだに社会には障害のある人に対して障害を理由とする差別や偏見があると感じています。

【望まれる対応の方向】

○本市では、従来から障害者や高齢者などに対する理解を促進する取組を行っていますが、引き続き市の職員や市民・事業者が、多様な人々の特性に対する理解を推進し、多様な人々の困り事に協力する心のバリアフリーを進めていきます。

（2）情報提供やくらし

【現状認識・課題】

○だれもが気兼ねなく外出するうえで、各種施設や駅、そこに至る道路のバリアフリーに関する情報は極めて大切で、その情報をまとめて分かりやすく提供することが求められています。

【望まれる対応の方向】

○だれもが気兼ねなく外出できるようにするために、身近な情報通信機器などから容易に市内のバリアフリー情報にアクセスできるよう、情報提供の取組など一層の工夫を行い、常に最新の情報を発信していくことが望まれます。

１－５－２ 施設や駅等のハード面に関すること

（１）生活関連施設等

【現状認識・課題】

○市民意識調査によると、公共施設等生活関連施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化は「進んでいる（3.3%）」「どちらかと言えばそう思う（23.4%）」、合わせて 26.7%（4 人に 1 人）にとどまっています。
○重点整備地区に隣接する地区外に 500 ㎡以上の物販店や病院の立地があり今後も新規立地が考えられることや、南平体育館の建替等、生活関連施設に追加されるべき施設がみられます。

【望まれる対応の方向】

○公共施設をはじめ生活関連施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化のより一層の推進が望まれるとともに、今後新規開設または改築や大規模改修、あるいは再整備される公園や公共施設などでは、ユニバーサルデザインの設計を推進していくことが望まれます。
○公共施設の改築・改修を頻繁に繰り返すことは困難なため、公共施設の新築・改築時には「はじめから」ユニバーサルデザインの考えにマッチングさせることが望まれます。
○重点整備地区については、実態に即した範囲の再設定が望まれます。

（２）交通施設や生活関連経路等

【現状認識・課題】

○市民意識調査によると、駅やその周辺のバリアフリー化が進んでいると回答した人は 31.4%にとどまっており、今後より一層のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化が望まれます。
○鉄道駅に関してはすべての駅でバリアフリー化されたルートが最低 1 つ確保されていますが、駅のホームの改良（狭さ、エレベーター、ホームドアの設置等）等が求められています。
○生活関連経路のバリアフリー化の進捗率が押しなべて低く、中でも、豊田駅周辺地区、南平駅周辺地区、平山城址公園駅周辺地区、市役所周辺地区は 50%を下回っており、その推進が望まれます。

【望まれる対応の方向】

○駅及びその周辺等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化により一層取り組むことが望まれます。
○利用客が多い駅では、利用状況を踏まえて、可能な限り移動等円滑化された複数経路の確保が望まれるとともに、ホームの安全性の向上のためのホームドアの設置や、駅員等への心のバリアフリー教育の継続的取組が望まれます。
○生活関連経路のバリアフリー化については、地区によりばらつきがありますが、進捗率が 50%を下回る実態があり、引き続きその整備を推進していくことが望まれます。

１－５－３ 持続可能な開発目標（SDGs）への対応

【現状認識・課題】

○「持続可能な開発目標（SDGs）」とは、2015 年 9 月の国連サミットで採択された 2030 年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標です。17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っており、普遍的なものとしてすべての国で取組が進められています。

○日野市は、国（内閣府）が推進する「SDGs 未来都市※」に応募し、東京市部で唯一認定されています。

【望まれる対応の方向】

○SDGs が掲げる「誰一人取り残さない」社会の実現に向けて、国や地方自治体、企業、教育・研究機関、NPO など、様々な主体が積極的に取り組んでいるなか、本市においても、SDGs の目標を踏まえてユニバーサルデザインのまちづくりを推進していくことが望まれます。

※SDGs 未来都市とは

我が国では、2008 年より、持続可能な経済社会実現に向けて「環境モデル都市」と「環境未来都市」を選定していますが、「SDGs 未来都市」は、「環境モデル都市」と「環境未来都市」に加えて、地方創生を一層促進することを目的として、SDGs 達成に向けた取り組みを提案する都市の事をいいます。

ここで位置付けられる 3 つの都市は、持続可能な経済社会を実現する都市・地域づくりという観点で違いはありませんが「SDGs 未来都市」は、SDGs で掲げる 17 の目標と紐づけられた評価軸で選定されていることが特徴です。

耳より情報「とうきょうユニバーサルデザインナビ」　　https://www.udnavi.tokyo

とうきょうユニバーサルデザインナビ（略称 UD ナビ）は、高齢者や障害者を含めたすべての人が、外出時に必要な情報を容易に入手できるよう、都内の施設や交通機関等に関するユニバーサルデザイン情報及びバリアフリー情報を集約したポータルサイトです。

デパートや公園等スポット別、鉄道やバス等交通手段別、地図や市区町村から探す場所別などにより、施設や事業者のホームページの情報を簡単に検索することができます。

耳寄り情報２「らくらくおでかけネット」　　https://www.ecomo-rakuraku.jp/ja

2002 年に国土交通省や財団法人によって、高齢者や障害者などが移動する際に苦労しないよう、支援を目的として運用を開始しました。インターネットを通じて主に駅や空港、バスターミナル等公共交通施設のバリアフリー情報を提供しています。

そのほか、ベビーカーを使って移動しなければならない方々にも役に立つ情報が提供されています。例えば、スロープやエレベーターが常設されているかなどをチェックすることができます。

さらにオムツの交換が出来る場所や授乳を行える場所も探すことができます。経路の検索も可能ですので、負担をかけずに移動をすることができます。

耳寄り情報３「赤ちゃん・ふらっと」

「赤ちゃん・ふらっと」は、小さなお子様を連れた方が安心してお出かけできるよう整備された、授乳やおむつ替え等ができるスペースの愛称です。

東京都では、公園や児童館などの公共施設、その他小さなお子様を連れて出かける身近な地域への整備を推進しています。2021 年 11 月 30 日現在の届出施設は 1561 か所となっており、場所は、子育て応援とうきょう会議 HP「とうきょう子育てスイッチ」で検索可能です。

赤ちゃんフラットマーク

第２章 ユニバーサルデザインまちづくりの基本方針（移動等円滑化促進方針）

本章は、日野市 UD 推進条例において策定が義務付けられている『日野市 UD 推進計画』のうち、（1）ユニバーサルデザインまちづくりに関する目標、（2）ユニバーサルデザインに関する施策の方向を示すものであり、また、バリアフリー法第 24 条の 2（移動等円滑化促進方針）を兼ねています。

移動等円滑化促進方針とは、鉄道駅を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区を、「移動等円滑化促進地区」に指定し、当該地区の面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すものです。

２―１　目指すまちの姿

だれもが自らの意思で自由に行動し、
人生を楽しみながら希望を持って暮らせるまち日野

日野市 UD 推進計画の具体化を通じて、「市民だれもが自らの意思で自由に行動し、あらゆる活動に参加することを通じて、人生を楽しみながら希望を持って暮らせるまち」を目指します。

ここでいう「だれも」とは、能力、年齢、性別、人種等にかかわらない、多様な人々のことで、障害者、高齢者に限らず、ベビーカーを使う子育て中の親、内部障害※のある人、妊婦や怪我をしている人などのことで、「すべての人」を指します。

※：体の内部に障害があること。心臓機能障害、じん臓機能障害、呼吸器機能障害、膀胱・直腸機能障害、小腸機能障害、ヒト免疫不全ウイルスによる免疫機能障害（エイズ）、肝臓機能障害の 7 種類を指します。

◇困難や不自由の内容と状況

困難や不自由の内容	困難や不自由な状況
移動が困難 疲れやすい	段差や階段の上り下り、急なスロープや長いスロープなどの移動が困難 【例】車いす使用者、杖使用者、高齢者、ベビーカー使用者、妊産婦、荷物を持った人、内部に障害のある人、怪我をしている人など
スペースが必要	駐車場やトイレの広さ、通路・改札口の幅、テーブルの周り、駐車場などで十分なスペースが必要 【例】車いす使用者、ベビーカー使用者、子連れの親子、妊産婦、大きな荷物を持った人、酸素ボンベを持っている人、介助が必要な人など
手で操作が困難	小さなボタン・スイッチ、持ちにくいドアの取っ手や小さなカギ、重いドアなど操作がしにくく、力が必要で、操作が困難 【例】力の弱い人（高齢者や子供）、手に障害のある人など
情報入手が困難	案内サインなどが読めないため、音で情報を得る。放送や話し声が聞こえないため、文字や視覚で情報を得る。会話で意志を伝えにくい。日本語表記を読取りにくいなど。 【例】視覚や聴覚、言語に障害のある人、外国人など
コミュニケーションに配慮が必要	判断や理解が困難。対人関係が苦手。日本語表記を読取りにくいなど。 【例】コミュニケーションが困難な人、認知症の人など

２－２　目指すまちの姿を実現するための３つの基本目標

前項の目指すまちの姿を実現するために、以下の３つの基本目標を設定し、事業者や市民とも連携しながら、総合的かつ計画的に施策を進めていきます。

基本目標１　安心して上を向いて歩けるまち
～移動に係るユニバーサルデザイン化の更なる推進～

様々な特徴を持つすべての人が、災害時も含めて安全で安心して上を向いても快適に移動できるよう、駅や市役所を中心とした地区における面的・一体的な整備を推進し、その他の地区においても、道路等移動に係るユニバーサルデザイン化の更なる推進を図ります。また、川沿い等において「歩きたくなるまちづくり」を実施してきており、こうした施策と連携して移動に係る連続したユニバーサルデザイン化を進めます。

【UD まちづくりと関連する SDGs】

3.8 すべての人に質の高い保健サービスへ及びユニバーサル・ヘルス・カバレッジ(UHC)を達成する

10.2 2030 年までに年齢、性別、障害等に関係なく、すべての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する
10.3 差別的な法律や慣行等の撤廃、適切な関連法規等の促進を通じて、機会均等を確保し、成果の不平等を是正する

17.17 さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。

基本目標２　人・地域・つながりを育むまち
～施設の利用に係るユニバーサルデザイン化の更なる推進～

すべての人が安全で安心して暮らし、行きたいところにストレスなく行くことができるよう、建築物や駅舎等のユニバーサルデザイン化をより一層進めるとともに、高齢者や障害者等の当事者参加の取組により、利用者の視点に立って、より快適に利用できる施設や環境等のユニバーサルデザイン化の更なる推進を図ります。

【UD まちづくりと関連する SDGs】

9.1 すべての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靭(レジリエント)なインフラを開発する

11.2 2030 年までに脆弱な立場にある人々のニーズに特に配慮し、交通の安全性改善により、すべての人に安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する
11.3 2030 年までに持続可能な都市化を促進し、持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。
11.7 2030 年までにすべての人々に安全かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する

基本目標３　ハード（空間）・ソフト（仕組み・制度）・ハート（教育、普及・啓発）が連携するまち
～市民・事業者等の理解促進と情報と心のバリアフリーの更なる推進～

上記の目標及び UD 推進条例等と連携し、市民・行政・交通事業者など各主体が協力し、さまざまな特性の理解促進や適正利用の啓発を行います。さらに、誰もが必要な情報をまとめて容易に入手できるよう情報提供を推進していきます。

また、誰もが円滑に移動し、様々な活動に参加できる環境を進めるため、必要な行動を促す「心のバリアフリー」を推進していきます。また、それらをスパイラルアップにより発展を図ります。

【UD まちづくりと関連する SDGs】

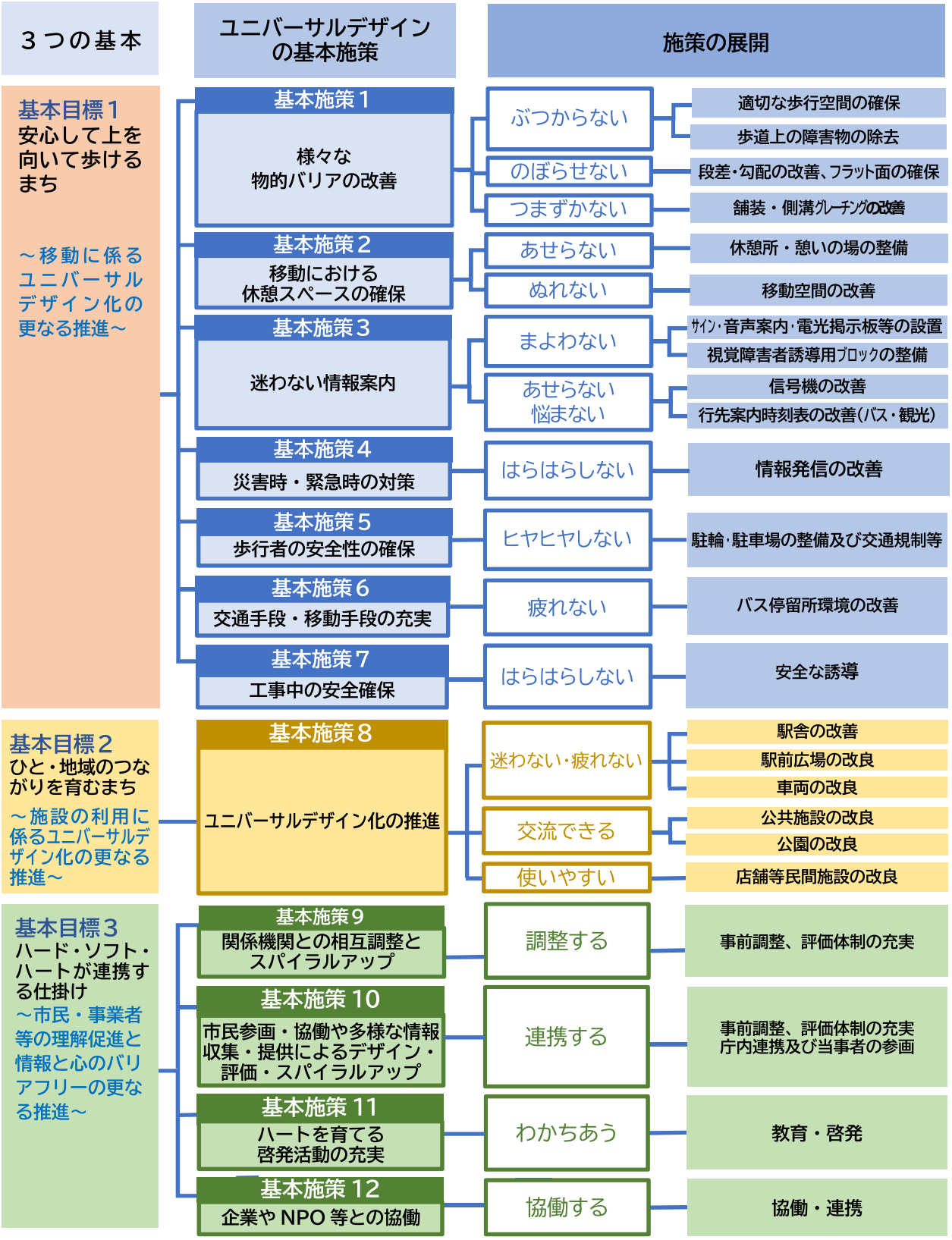
4.7 2030 年までに、持続可能な開発のための教育等を通して、必要な知識及び技能を習得できるようにする。
4.a 子ども、障害及びジェンダーに配慮した教育施設を構築・改良し、安全で効果的な学習環境を提供できるようにする。

5.1 あらゆる場所におけるすべての女性及び女児に対するあらゆる形態の差別を撤廃する。

16.7 あらゆるレベルにおいて、対応的、包摂的、参加型及び代表的な意思決定を確保する。
16.b 持続可能な開発のための非差別的な法規及び政策を推進し、実施する

2-3　ユニバーサルデザインまちづくりを推進する１２の基本施策

前項で設定した３つの基本目標に対応させて、ユニバーサルデザインまちづくりを推進する 12 の基本施策を設定します。なお、施策の展開に付随する個別の施策や事業は巻末資料によります。



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。

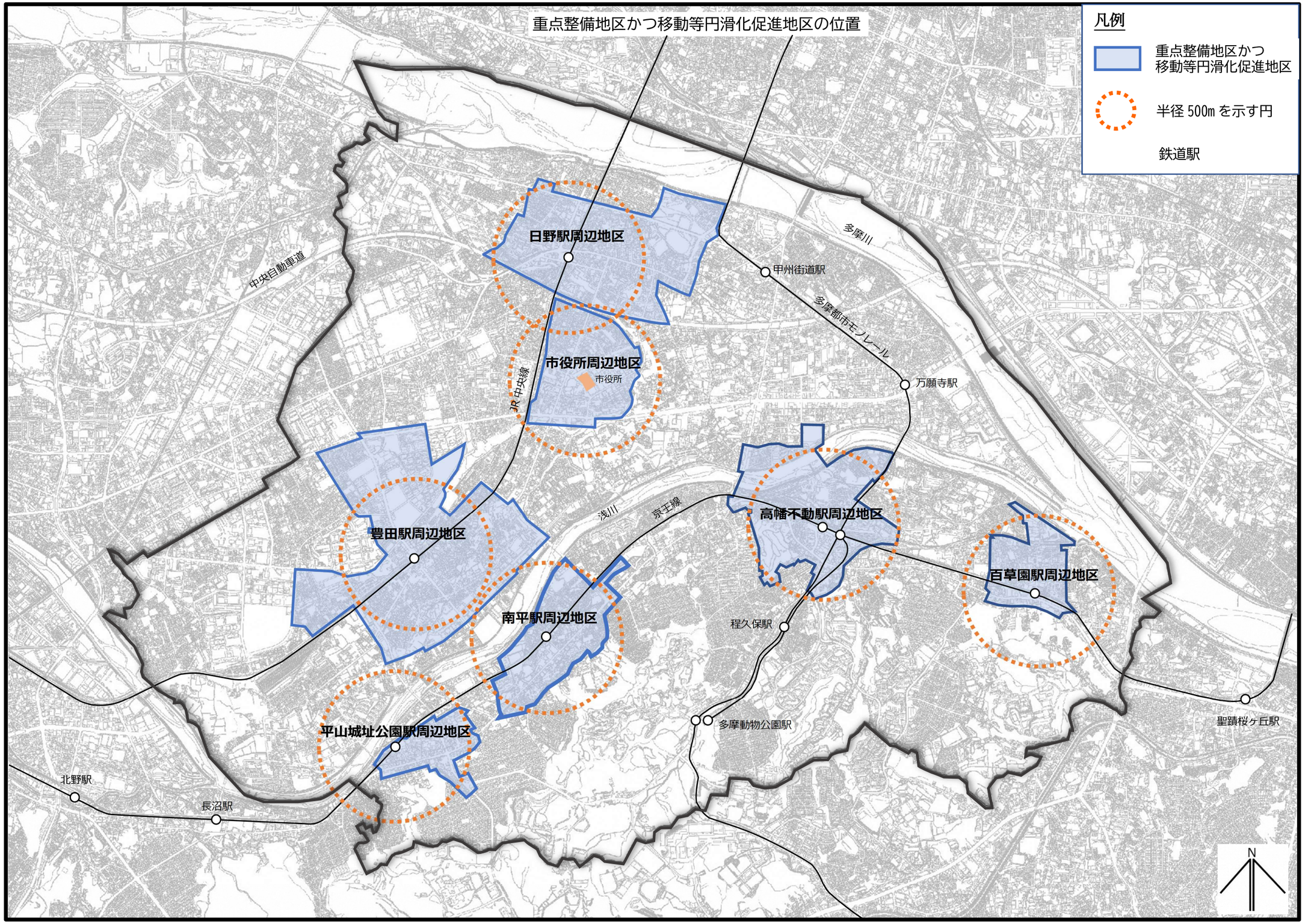
本計画では、こうした考え方にたち、旧基本構想で定めた 7 つの重点整備地区を継続するとともに、バリアフリー法に基づく「移動等円滑化促進地区」を重ねて位置づけ、その推進を図ることとします。

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	JR 日野駅周辺	53,832	12	●	－	●	－	－	●	22.0	62
	JR 豊田駅周辺	71,436	北口：8 南口：2	●	●	●	●	● 南口	北：● 南：○	25.2	43
	京王高幡不動駅周辺	58,426	15	●	●	●	●	●	●	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	1	●	●	●	●	● 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	4	●	×	●	－	－	●	20.4	19
	日野市役所周辺	－	4	－	－	－	－	－	●	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


重点整備地区かつ移動等円滑化促進地区の位置
凡例
重点整備地区かつ
移動等円滑化促進地区
半径 500m を示す円
鉄道駅
日野駅周辺地区
市役所周辺地区
市役所
豊田駅周辺地区
南平駅周辺地区
平山城址公園駅周辺地区
高幡不動駅周辺地区
百草園駅周辺地区
中央自動車道
JR中央線
多摩川
甲州街道駅
多摩都市モノレール
万願寺駅
浅川
京王線
程久保駅
多摩動物公園駅
聖蹟桜ヶ丘駅
北野駅
長沼駅
N

（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。

❶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

❷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、除算所、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、寄宿舎又は下宿、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 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 ㎡以上	1,000 ㎡以上の体育館、その他これらに類する施設
	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 ㎡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 ㎡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※6
	16 工業施設	工場その他これらに類する施設	2,000 ㎡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	自動車の底流又は駐車のための施設	500 ㎡以上	－
		自動車修理工場、自動車洗車場	200 ㎡以上	－
		給油取扱所	すべて	－
		自動車教習所	1,000 ㎡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 ㎡以上	－
	21 地下街	地下街その他これらに類する施設	2,000 ㎡以上	－
	22 複合施設	1～21 の施設の複合施設	2,000 ㎡以上	拠点的な施設
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 ㎡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
※６：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

バリアフリー新法では、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	目標年次	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	2031 年度まで	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、選択制、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	2031 年度まで	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 第二次バリアフリー基本構想で位置付けた経路（A,B を除く）	第二次バリアフリー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、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。

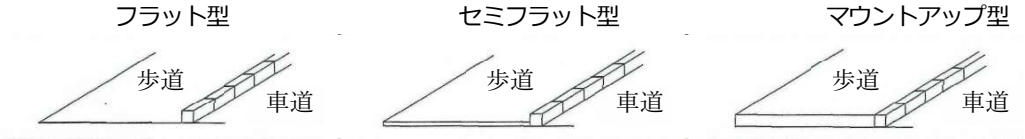
※生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路（国土交通大臣が指定）で、道路の新設又は改築を行う際に道路の移動等円滑化基準（省令）又 は地方公共団体の条例への適合義務が生じるもの。

■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 ㎝を標準、横断歩道接続部は 2 ㎝）、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。

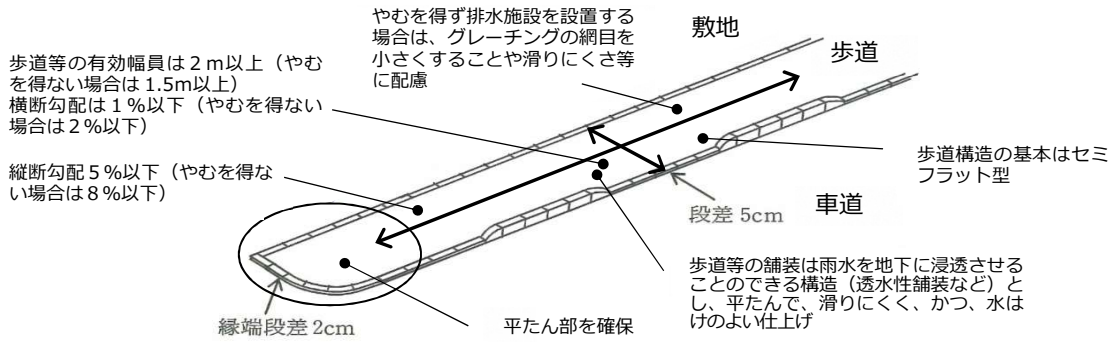


○切り下げによる波打ち歩道を解消し歩道をできるだけフラット化します。

○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。

〇車道の幅員の縮小等により、歩道の確保に努めます。
〇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。
〇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。
〇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）。
〇通常のＬ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。
〇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。
〇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。

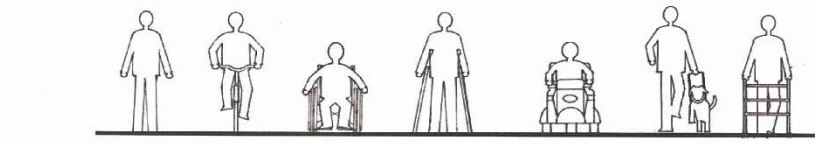
また、バス停留所、生活関連施設の出入口などに対しては、その場所を知らせる視覚障害者誘導用ブロックの設置を進めていきます。

●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

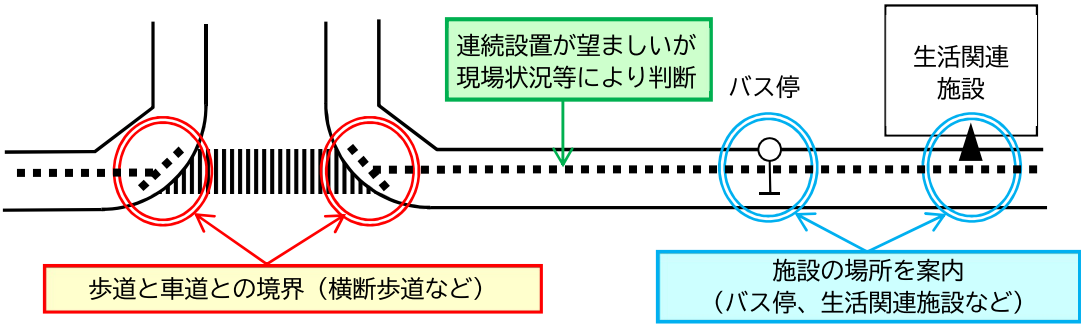


	人（成人男子、荷物等なし）	自転車	車いす	杖使用者（２本）	自操用ハンドル型電動車いす	盲導犬	歩行器
静止状態	幅45cm	幅60cm	幅70cm	幅90cm	幅70cm	幅80cm	幅70cm
通行時	幅70～75cm	幅100cm	幅100cm	幅120cm	幅100cm	幅150cm	幅80cm

白杖（はくじょう）使用者の動作寸法

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



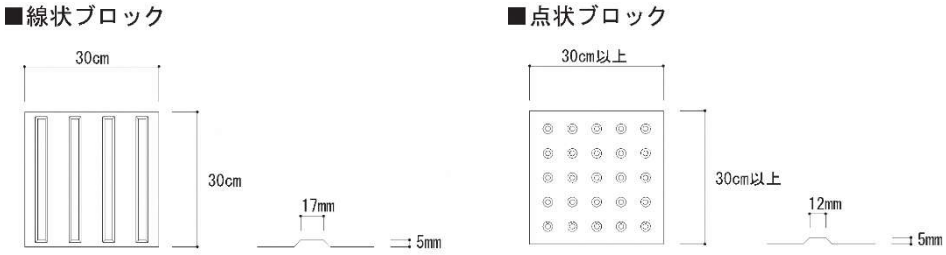
２）視覚障害者誘導用ブロックの色・輝度比・種類

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。

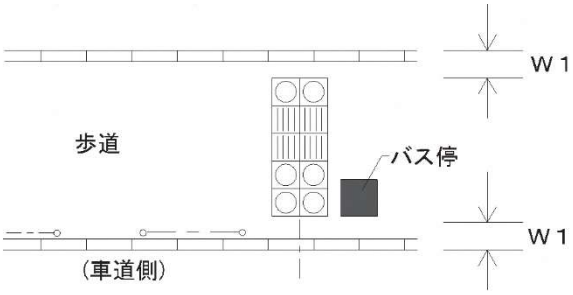
□視覚障害者誘導用ブロックの種類（JIS T 9251 による）



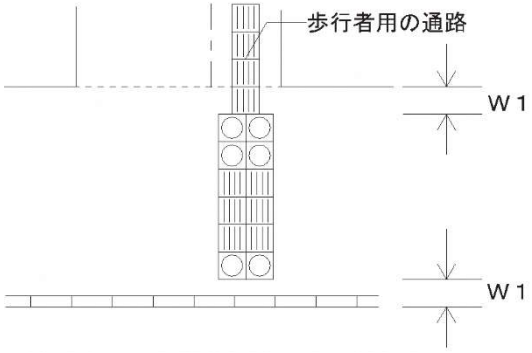
３）視覚障害者誘導用ブロックの設置例

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「セーフティーブロック（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。

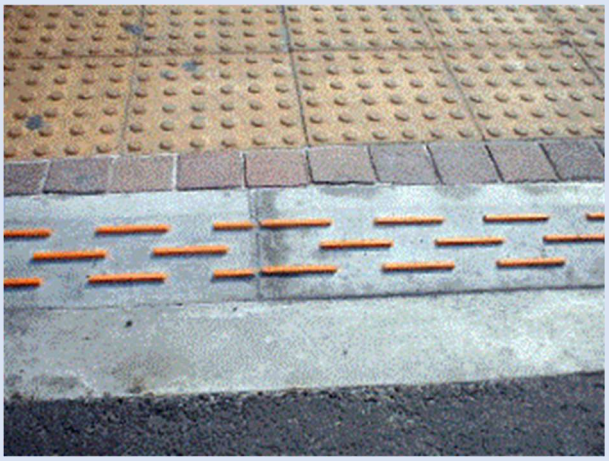
製品の特長

●従来の 2 ㎝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）**

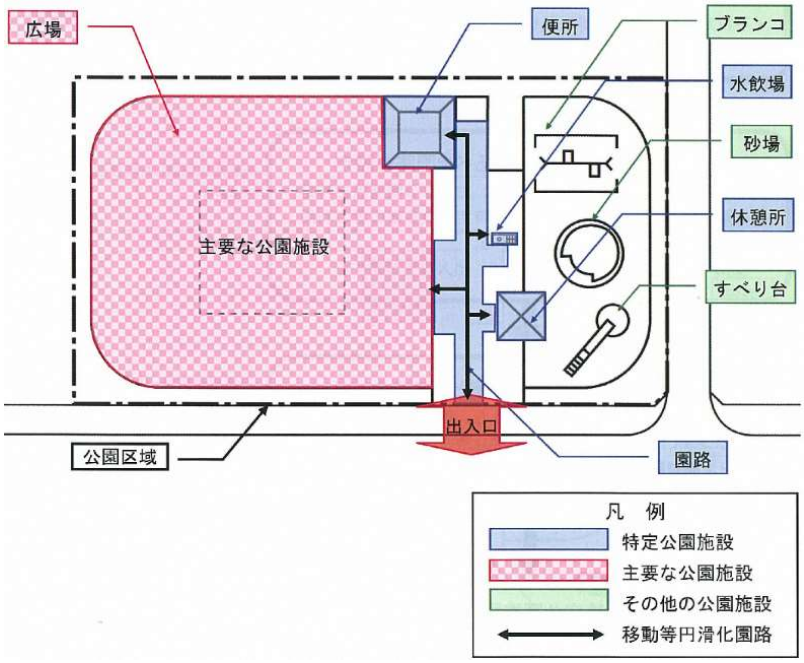
国土交通省が策定している「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」が改正され、多機能便房の機能分散化等に関する内容が盛り込まれました。この改定により、**だれでもトイレ、多目的トイレ（多機能便房）**という呼び方は無くなり、個別機能を備えたトイレの総称として**バリアフリートイレ（高齢者障害者用便房）**となりました。

※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、全国で設置が広がりつつあります。

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 ㎝以上、段差なし
・通　路：有効幅員 180 ㎝以上、銃弾勾配 5%以下等
・斜　路：有効幅員 120 ㎝以上、縦断公配 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 ㎝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ト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

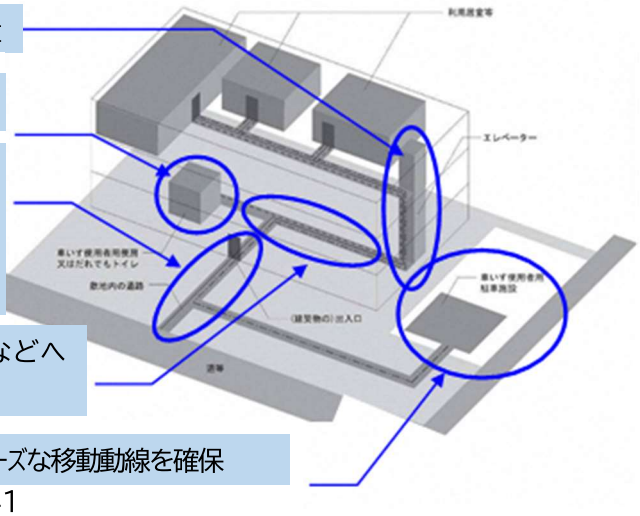
■建物が 2 階以上の場合にエレベーターを設置

■バリアフリートイレの設置

■道路から出入口までのスムーズな移動ルートの確保（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

■出入り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

■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。 ・その際に遠回りにならないよう配慮する。
				・狭い空間での移動及び移乗が困難である。	・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。
				・視点が低く、手の届く範囲が限られる。	・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。
				・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。	・手動車いすに比べ、広いスペースを確保する。
	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。	・操作のしやすさを確保する。
	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。	・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	・言葉による意思表明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。 ・意思表明が困難である。	・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、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が困難である。	・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、意思表明が困難である。	・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。

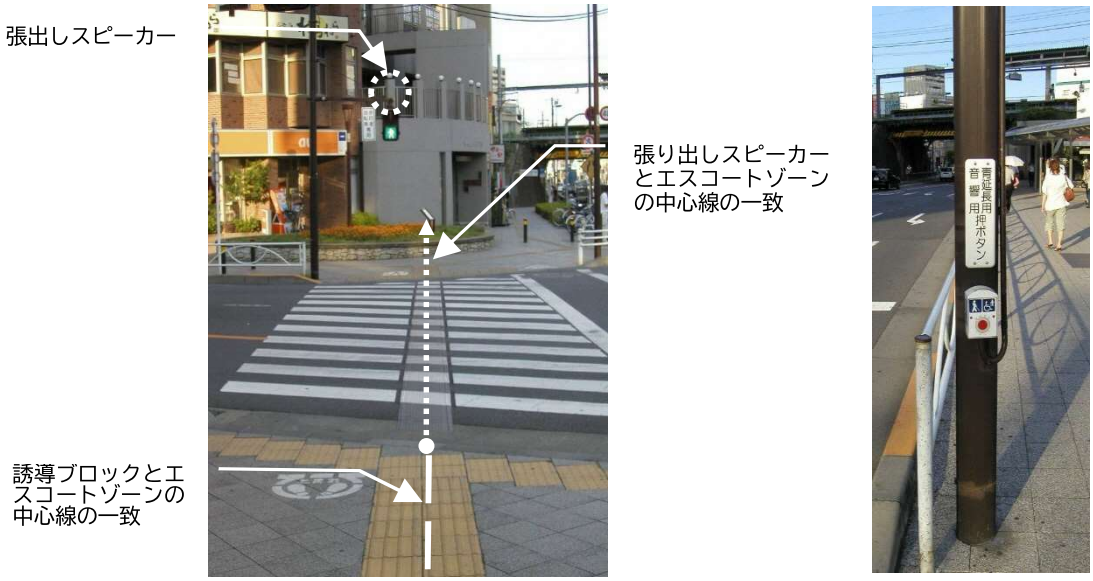
④　交通安全特定事業

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、高齢者感応式、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）



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

※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

Colum　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

ひのスタンダートを基本に、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。

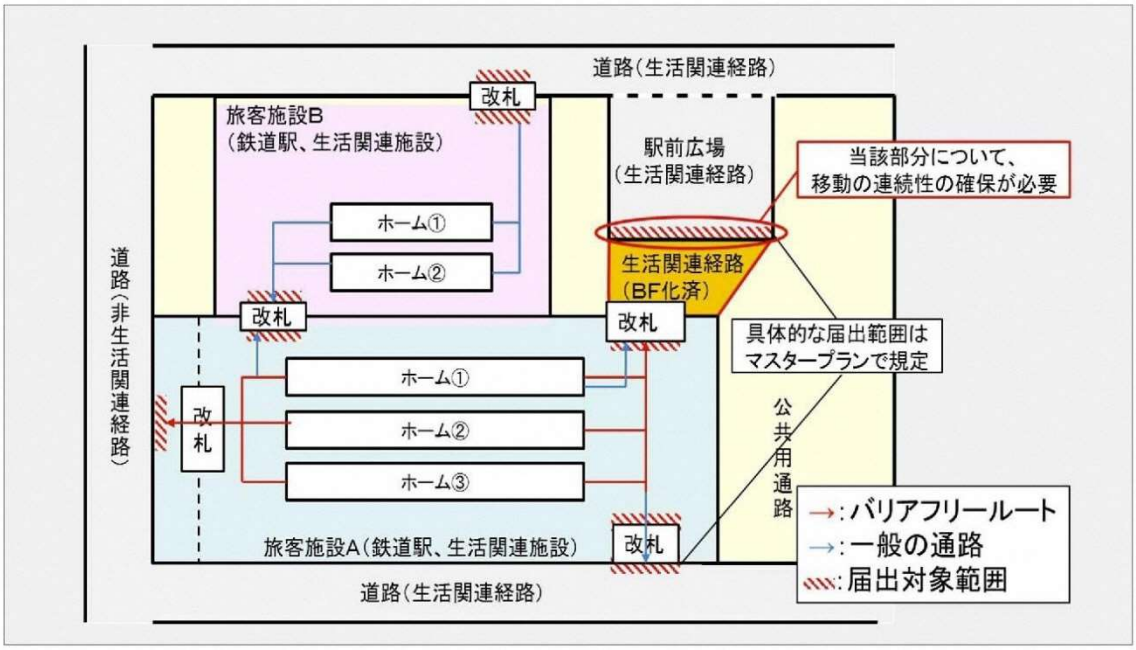
□届出対象となる施設及び行為

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トイレ、ベビーチェアやベビーベット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ー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』といいます。　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で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じることがある」、「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。

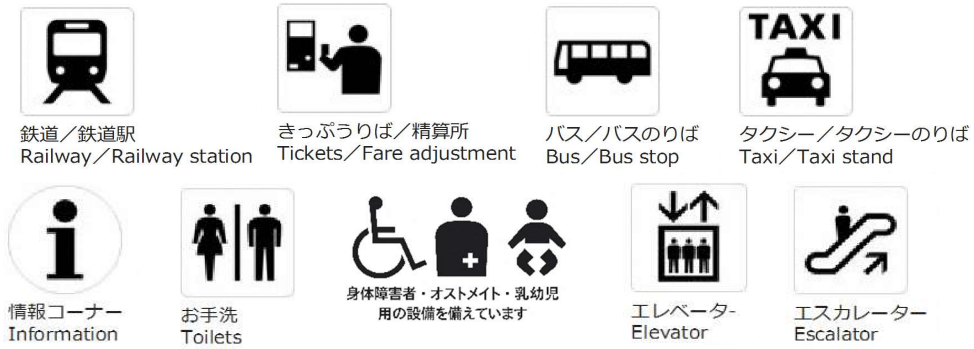
(3)わかりやすい案内標識・ピクトグラム(絵文字)の推進

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。

百草園駅周辺地区に整備されたサインの例

起　点（案内）	➡ 分岐点（案内・誘導）	➡ 目的地（記名）

出典：「標準案内用図記号ガイドライン」（公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団バリアフリー推進部）より

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より、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。

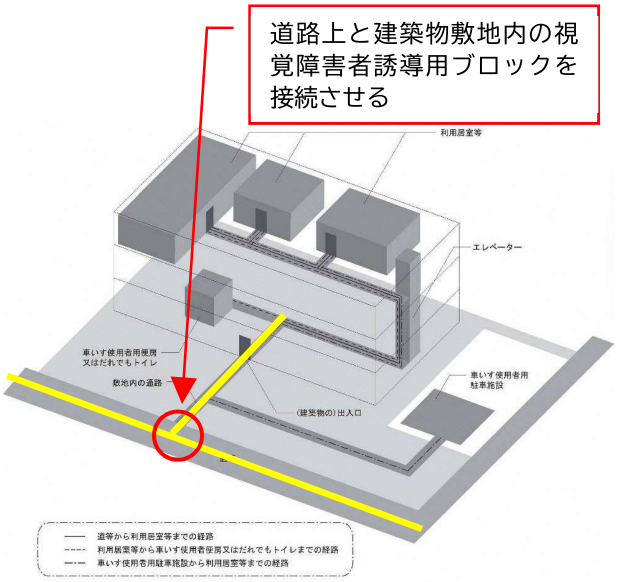
このため、生活関連施設の前面道路に視覚障害者誘導用ブロックが設置されている場合は、それと接続させ、設置されていない場合には、出入口を示す視覚障害者誘導用ブロックを前面道路に設置していくものとします。

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

豊田駅・多摩平の森ふれあい館

●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る
●歩道上の視覚障害者誘導用ブロックを敷設して一体化を図る



（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、視覚障害者は夜 8 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、大きさと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まれます。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

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。

□バス停留所を電光掲示した市内バス

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。

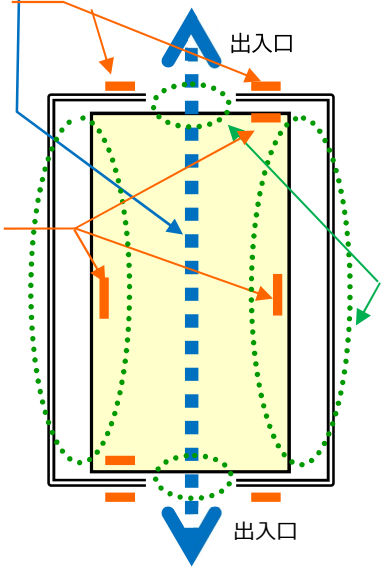
また、安全確保のため、内部が見えるような扉や側面にすることが求められます。

□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います。

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）