

第4章UD推進計画の推進と展開について

これまで「旧基本構想」に基づいて特定事業を実施してきたところですが、今後、本構想の改定版に基づいて各種の未達の事業を推進していくにあたり、各特定事業者は、具体的な改善箇所や方法などについて、本市バリアフリー担当課と連携してユニバーサルデザイン化に取り組むとともに、必要な情報を市民に公開し、なるべく多くの人の意見が反映されるよう努めることとします。ここでは、その際留意すべき点について述べています。

4-1 UD推進計画の推進に向けて

(1) 特定事業計画の改定

各特定施設設置管理者（公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、及び建築主等）及び公安委員会は、本基本構想に即して「第二次日野市バリアフリー特定事業計画」の改定を行うものとします。なお、新規に特定事業計画を定める場合には、あらかじめ市及び関係する施設設置管理者の意見を聞くことが義務付けられているので、事業者間で十分調整を行う必要があります。

また、高齢者、障害者等をはじめ利用者の意見を聞くことなどにより、それらが十分反映されるよう努めることが肝要です。併せて本基本構想の策定過程において、多くの方から寄せられた様々な意見・要望を十分尊重して特定事業計画を作成することとします。

(2) 日野市基本構想・基本計画に基づく各種個別計画との連携

日野市基本構想・基本計画は、序章の本UD推進計画の位置づけで見た通り、各分野で定める個別計画（都市計画マスタープランや障害者保健福祉計画など）の上位計画に位置付けられる市の進むべき方向性を示す総合計画になります。計画期間をほぼ重ねる本推進計画とバリアフリー基本構想の推進にあたっては、日野市基本構想・基本計画との整合性に留意しつつ、関連する各分野の個別計画と連携を図ることが大切です。

本推進計画やバリアフリー基本構想に示されたバリアフリー化の方針を関係する各分野の個別計画に反映させていくとともに、連動した展開を図ることで、効果的に事業を推進していきます。

(3) 国、都、隣接自治体との連携

移動や利用に係るバリアフリー化の推進には、重点整備地区を拡大するだけでなく、市域を越えた重点整備地区間の移動も大切です。特に電車やバス等の公共交通機関における事業は必ずしも市内で完結するとは限らず、鉄道駅におけるホームからの転落防止対策の推進や案内サインの充実、バスの乗降システムの統一化などには、広域的・複合的な観点が不可欠です。

また、本構想では、長期的に実現されるべき移動等円滑化の姿を明らかにする観点から、今後、記載した内容に基づき検討すべき中長期的な取組も示しており、効率的かつ効果的に事業を推進

するためには、AI等関連技術の進歩や細心の取組に関する情報収集も重要です。

国は、高齢者、障害者をはじめ誰もが社会の担い手として役割を持つ国づくりを目指し、全国的な視点からハード・ソフト両面にわたる社会のバリアフリー化に必要な施策を推進する責務があり、市は、国の施策に準じて必要な措置を講ずる義務があります。

本構想では、国の施策に準じて、市域全体のユニバーサルデザインまちづくりの基本的考え方を述べるとともに、7つの地区におけるバリアフリー化に必要な様々な取組を示しました。今後は、これらの取組により各地区のバリアフリー化が進展していきますが、本市の取組で得られた検討課題や新たな知見を積極的に国や関係自治体等に発信するとともに、連携し課題解決に取り組むことで、市内にとどまらず、広く市域を越えた移動等円滑化の実現が可能になります。

また、多様な主体との連携にあたっては、常にバリアフリー化の推進に配慮することで、民間団体や一人ひとりの参加意識を醸成し、社会全体の心のバリアフリー化に貢献していくことも大切です。

Column 駅利用者も見守りを（2021年7月21日 読売新聞より抜粋）

視覚障害者が駅ホームから転落する事故が相次いだため、国土交通省は、鉄道事業者や視覚障害者団体などで作る安全対策検討会の報告書をまとめた。主に最新技術を用いた転落防止策を紹介しているが、緊急時には一般の鉄道利用者による見守り、声かけが欠かせない。

検討会によると、転落事故は2019年度までの10年間で年平均75件発生し、計17人が死亡。報告書は、事故防止の最も有効な対策はホームドアであると指摘した。ただ、設置には時間と費用がかかるため、報告書ではホームドアに頼らない最新技術を駆使した転落防止策を具体的に示した。

対策の一つが人工知能（AI）を用いたシステムだ。AIが駅構内の映像から白杖を持つ人を検知し、駅の事務室に視覚障害者がいることを通知。通知を受けた駅員が駆けつけたり、ホームの端に近づき過ぎたら放送で注意を促したりする。視覚障害者が駅を利用する際に、専用のスマホアプリで駅員に支援を要請する技術も紹介されている。

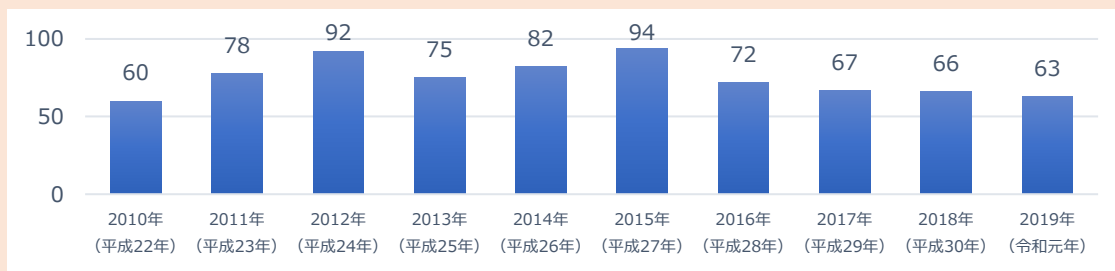
国は25年度末までに全国3,000の乗り場へのホームドア設置を目指しているが、19年度末までに設置を終えたのは1,953の乗り場。ホームドアや最新技術だけに頼れない現状では、駅員だけでなく一般の鉄道利用者の協力も不可欠だ。報告書は、視覚障害者への積極的な声かけや見守りも必要だと訴えるが、どうサポートすればいいのか具体的には触れていない。

電通ダイバーシティ・ラボの研究員は「日本では障害者と一緒に生活する機会が少なく、接し方が分からないという声が少なくない。支援の仕方を具体的に学ぶ必要がある」と話す。

日本眼科医会などは、緊急時には腕をつかんでも止めてほしいなどと呼び掛けるポスターを作製。東京都交通局が、8月末まで駅で掲示している。

いざという時にどう行動すればいいのか。社会で広く議論し、一人ひとりが考える必要がある。

◇視覚障害者の駅ホーム転落事故件数（資料：国土交通省）



4-2 UD推進計画の展開について

これまででバリアフリー法の趣旨に基づき、ユニバーサルデザイン化への具体的な取組について提示してきました。しかし、計画を立てたからといって市域全体のバリアフリー化が達成できるわけではありません。また、時の経過とともに、今後、バリアフリー法自体も見直されることが考えられます。そこで、今後も国における動きに注意を払いながら、多様な市民の参加を仰ぎつつ、バリアフリーを含む、より広範な観点からユニバーサルデザインのまちづくりに取組む必要があります。

本章では、バリアフリー法の枠にとどまらず、まちづくりに展開させていくことを念頭において、その観点を示します。

(1) 重点整備地区における更なる事業の推進および改修補助の検討

これまでに示した事業の推進とともに、重点整備地区において、『日野市まちづくりマスタープラン』との整合性に留意しつつ、以下のような観点に立って事業を進めていきます。特に、バリアフリー化の進捗率が芳しくない百草園・南平・平山城址公園各駅及び日野市役所周辺地区については今後、より一層の注力が求められます。

また、第三次バリアフリー基本構想の建築物特定事業について民間の施設管理者と協議をする過程において、建築からかなりの年数が経過し、バリアフリー改修が課題と認識しているが物理的な課題や改修費用の面からすぐに対応することが難しいという事業者が多くありました。よって、特定事業の更なる推進を行うために、国や都の動向を注視しつつ民間の既存施設の改修を促す市の支援策を検討して参ります。

さらに、車いす使用者は施設を一度利用し、段差や勾配などが問題で利用しにくいと感じると、その施設を再び利用することが少なくなるとされています。また、子育て世代は、ベビーカーでも移動しやすく、トイレにおむつ替え用のベビーベッドやベビーチェアが備えられた店舗を選択して利用する傾向があるため、民間施設のバリアフリー改修は、これまで来店したくてもできなかった層を取り込む集客力向上にもつながると考えています。

(2) 多摩都市モノレール駅周辺の移動等円滑化促進地区指定

多摩都市モノレール駅周辺地区については、駅舎そのもののバリアフリー化が行われていることや、駅周辺の多くが土地区画整理事業等の基盤整備事業が並行して行われていることから、その事業を通じてバリアフリー化が進められているとして、重点整備地区に指定してきませんでした。しかしながら、基盤整備の進捗に併せて人口が定着し、公共施設をはじめ商業施設や高齢者福祉施設等の民間施設や公園等の整備が進んでいることから、改めて全体のバリアフリーネットワークについて検討すべき時期に差し掛かろうとしています。

今後はバリアフリー法の改正によって新設された「移動等円滑化促進地区」指定に向けた機運の醸成が望まれます。

(3) 市域全体への拡大

バリアフリー法では、新設等を行う一定の施設等には、移動等円滑化基準への適合義務が課せられる仕組みになっています。そのため、基準適合義務が課せられない既存の施設についてバリアフリー化を進めることが重要になってきます。

そこで、重点整備地区以外の既存の施設のバリアフリー化にあたっては、施設管理者および公安委員会は、重点整備地区の整備の進捗を踏まえ、可能な限り移動等円滑化基準に準じるとともに、必要な情報提供を行うなどのソフト施策を充実させ、ハードとソフトが一体となった総合的な取組を推進することとします。

公共交通特定事業のうちバス事業については、バス停留所の設置位置・形態や交通体系についてさらに検討し、必要な手段を講じることとします。

市内全域の道路については、改修に際して、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」に則るとともに、歩道の幅広などの検討を行います。同ガイドラインに適合しない道路については、本構想の『第2章 2-4 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』に基づく整備を推進していきます。また、生活道路への通過交通の流入を抑制し、安全な歩行空間を確保するには、道路ネットワークの整備が不可欠であることから、関係機関への働きかけを行います。

公園については、都市公園特定事業の達成状況が芳しくないことから、本市の定める公園・緑地のリニューアル計画に基づいて、これまで以上にバリアフリー化を推進していきます。

公共建築物については、各種基準に準じて改修を進めるとともに、交通管理上の課題については、交通管理者と連携し、バリアフリー化のために必要な事項について実施します。

(4) 新たな技術の導入等

少子高齢化社会に向けて、ICT（Information and Communication Technology）※1等を活用し、高齢者や障害者をはじめ、誰もが必要に応じて移動に関する情報を入手し、積極的に活動できる環境を構築することが求められています。国土交通省では、ユビキタス技術※2等を活用して「都市が抱える諸問題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画・整備・管理・運営）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区」をスマートシティ※3と定義し、その普及・具体化に取り組んでいるところです。

また、視覚障害者等を対象として、利用者が送信カードの電源を携帯し、公共施設などに設置されている受信機に近づくだけで、自動的に建物や施設内部を音声や自然音で案内するシステムの導入などが進んでいます。今後、ますますこのようなICT技術の導入要望は高まると考えられますが、このような技術を普及させるためには、市域にとらわれることなく、広域的に統一した取組が望まれることも事実です。

バリアフリー化への新たな技術等の取組については、現在全国で取り組まれている実証実験などを踏まえ、検討すべき事項や、広域的な観点から統一化を図るべき事項等が少なくなく、いずれの場合においても、必要があれば独自の発想により積極的・先進的に取り組むとともに、市民の声を開発する側に適切に伝えていくなど、様々な形で支援していきます。

※1：ICT：情報伝達技術を意味する「Information and Communication Technology」の略称。実用的な面で見ると、情報技術を意味する「IT」と、そこまで大きな違いはありません。かつて「IT革命」という言葉が流行したように、2000年代初頭は「IT」が多く使われてきましたが、国際的には「ICT」が一般的だったこともあり、近年は「ICT」という言葉のほうが広く使われるようになりました。

※2：「ユビキタス」：あらゆるものにコンピューターが使われていて、あらゆるものがネットワークに接続していること

※3：スマートシティ：「都市が抱える諸問題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画・整備・管理・運営）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区」と定義されています。以前はエネルギーを始めとした「個別分野特化型」の取り組みが中心でしたが、近年ではIoT・AIや官民双方のビックデータのフル活用によって、交通・観光・防災・健康・医療・エネルギー・環境など、複数分野を包括的に連動・最適化する「分野横断型」へシフトを始めています。モビリティをサービスとして捉える「MaaS（マース）※4」もその一例です。

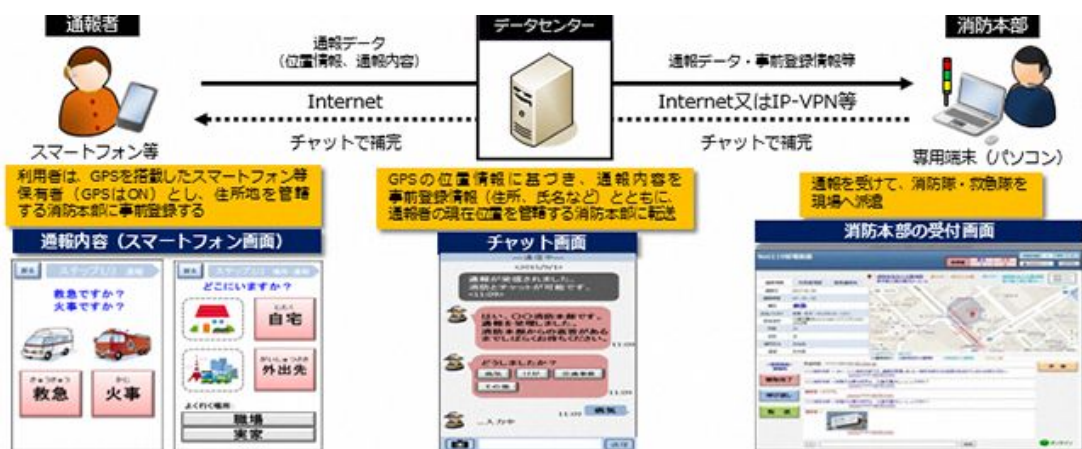
※4：MaaS：「Mobility as a Service（移動のサービス化）」の略で「マース」と読み、あらゆるモビリティ（移動）をひとつのサービスととらえる新たな「移動」の概念のことをいいます。

【参考事例】スマートフォン等を活用した音声によらない119番通報【Net119緊急通報システム】

Net119緊急通報システムは、音声による119番通報が困難な聴覚・言語機能障害者が円滑に消防への通報を行えるようにするシステムです。

スマートフォンなどから通報用Webサイトにアクセスして、消防本部が消防隊や救急隊をどこに出動させるべきかを判断するために必要な「救急」「火事」の別と、通報者の位置情報を入力すれば、即座に消防本部に通報が繋がり、その後にテキストチャットで詳細を確認する仕組みとなっています。

◇通報の流れ



◇通報手順



(5) UD推進計画の継続的な発展(スパイラルアップ)

① 進捗状況管理

バリアフリー法は、事業の実施に向けて特定事業計画の公表義務や関係者への送付などいくつかの方策を講じていますが、さらに計画の実効性を高めるためには、本構想及びこれに基づく特定事業計画の進捗状況を把握・管理することが不可欠です。

進捗状況の把握は基本的に市のバリアフリー担当課が実施しますが、「市民参加」の原則から、適宜「日野市バリアフリー特定事業計画進行管理会議」を開催し、事業の進捗に応じた適切な段階で実施状況について評価等を行います。なお、市長は、この協議会からの提言により特定事業が実施されていないと認めるときは、公共交通特定事業等を実施すべき事業者に対して、バリアフリー法第38条に基づいて、その事業の実施を要請することができます。また、その他の特定事業についても、同様に事業の実施を要請することが可能です。

② バリアフリー基本構想の評価と見直し(スパイラルアップ)

全ての人の移動や施設の利用が円滑に行われるユニバーサルデザインのまちづくりに資するためには、段階的かつ継続的に本構想が進化発展(スパイラルアップ)していくことが大切です。

こうした考え方にたって、本構想の目標年次の前半が終了する2026年度を目途に本構想の評価を行うとともに、事業の進捗状況やバリアフリー法の改正や社会状況の変化などを踏まえ、必要に応じて本構想の見直しを行うこととします。

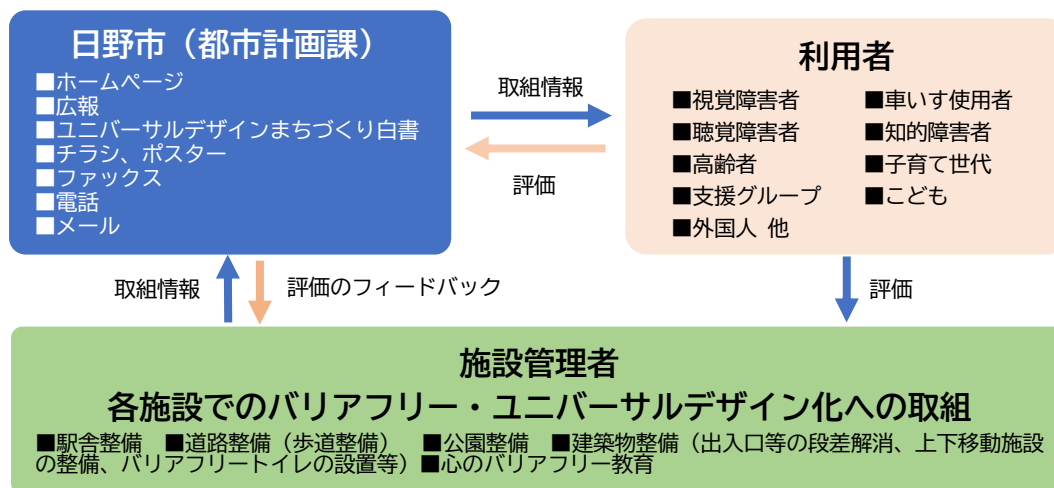
なお、評価・見直しは、「日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会」の意見を聞くとともに、移動に制約のある障害者をはじめ広く市民の意見を聞きながら実施するものとします。本第三次日野市バリアフリー基本構想では、移動経路や施設の利用、またそれらに関わる心のバリアフリーに関して、多様な市民意見に基づき、基準の有無や適合の状況にとらわれることなく、必要と思われる施策を位置付けています。このことにより、移動等円滑化が推進され、より充実した移動・利用環境の実現が図られると考えますが、これらの取組により、全ての人の自由な移動・利用や社会への参加が保証されるわけではありません。

今後も、高齢者、障害者をはじめとするすべての人が地域の中で自立し、より充実した生活を得られるようにするために、多様な市民の意見を取り入れながら、第三次バリアフリー基本構想が適切に実施されるよう、各種事業の進捗状況を適宜把握するとともに、高齢者、障害者等市民の意見を適切に反映させ、段階的かつ継続的な発展＝スパイラルアップ(改善・充実)を図るとともに、広く市民一人ひとりの意識に「理解と協力(心のバリアフリー)」の必要性を浸透させることによって、全ての人にやさしいユニバーサルデザインのまちづくりを進めます。

その一環として、市ホームページをはじめ、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組に関する情

報を案内するとともに、障害者や高齢者、子育て世代、子ども等の利用者が、日常生活を通じて感じている「使いにくさ」や「改善要望」等に関しては、都市計画課が窓口となって、担当課や施設管理者につなぐことで改善を行います。

◇「使いにくさ」等の改善の枠組み



◇UD推進計画の継続的発展（スパイラルアップ）

品質管理用語の「スパイラルアップ」とは、PDCAサイクル「P（Plan：計画）、D（Do：実施・施工）、C（Check：検証）、A（Act：再実施）」において、最後の「A（Act：再実施）」での改善内容を「P（Plan：計画）」へ反映させることにより、管理マネジメントを継続的に向上させることを意味しています。

円を描くPDCAサイクルを上へ上へと伸ばしていく、つまり螺旋を描くように向上（spiral up：スパイラルアップ）させるため、こう呼ばれています。

