

高崎市交通バリアフリー基本構想

(高崎駅周辺地区・総合文化センター及び総合福祉センター周辺地区)



平成18年11月

高 崎 市

高崎市交通バリアフリー基本構想の策定にあたって



高崎市では、高齢者や身体障害者の方々をはじめすべての人が安全で快適に暮らせる生活環境の確保と地域社会づくりを目指し、昭和48年に「身体障害者福祉モデル都市」、平成5年に「福祉の街づくりモデル事業」の指定を国から受け、歩道の段差解消、視覚障害者誘導用ブロックや音響信号機の設置、公共施設出入り口のスロープ化、エスカレーター・エレベーターの設置、福祉対応型トイレの整備、電線類の地中化など、道路や施設の物理的・心理的なバリアを取り除き、誰もが積極的に社会参加ができる安全で快適な生活空間の形成に取り組んできました。

このような長年にわたる取り組みを後押しするように、平成12年には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」、いわゆる「交通バリアフリー法」が施行されました。この法律は、市町村が中心となって策定した基本構想に基づき、各事業者がバリアフリー化事業を実施するというものです。

そこで本市では、総合計画や都市計画マスタープランの基本方針である「ユニバーサルデザイン型の中心市街地の整備」に基づき、これまでの取り組みをより一層推進するため、多くの市民の方々の積極的な参加により貴重なご意見をいただくとともに、駅と道路に加え、目的地である公共施設や大型集客施設からも協力を得るなど、他に例を見ない独自の取り組みにより、平成27年度を整備目標とする「高崎市交通バリアフリー基本構想」を策定いたしました。

高崎市長 松浦幸雄

目 次

第 1 章 バリアフリー化の基本方針

- 1 バリアフリー化の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2 バリアフリー化の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 3 目標年次・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 4 基本構想策定の進め方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 5 バリアフリー化を重点的に推進する地区の対象範囲・・・・・・・・・・ 4
- 6 交通バリアフリー法とは・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
- 7 特定旅客施設（ 1 ）の選定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

第 2 章 バリアフリー化の課題

- 1 関連計画や外出ニーズからの課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
- 2 ワークショップで把握された課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
- 3 バリアフリー化の課題の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16

第 3 章 高崎駅周辺地区のバリアフリー化構想

- 1 重点整備地区（ 2 ）と特定経路（ 3 ）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25
- 2 特定事業（ 4 ）計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29

第 4 章 総合文化センター及び総合福祉センター周辺地区のバリアフリー化構想

- 1 重点整備地区と特定経路・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 51
- 2 特定事業計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 53

第 5 章 大型集客施設のバリアフリー化構想

- 1 大型集客施設（ 5 ）のバリアフリー化方針・・・・・・・・・・・・・・・・ 55
- 2 大型集客施設のバリアフリー化事業計画・・・・・・・・・・・・・・・・ 59

第 6 章 バリアフリー化事業の推進体制

- 1 バリアフリー化事業の推進体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 61
- 2 バリアフリー化事業の推進方策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 62
- 3 バリアフリー化推進のための役割分担・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 63

- 1 1 日の利用者数が 5,000 人以上の駅などです。
- 2 特定旅客施設から徒歩圏（概ね半径 1 km）の範囲です。
- 3 特定旅客施設から公共施設等を結ぶ道路で歩道の幅が 2 m 以上確保され、特に事業の必要性が高い道路です。（歩道幅を 2m 以上確保することが難しい道路は、「特定経路に準じた経路」とします。）
- 4 公共交通を運営する公共交通事業者、道路を管理する道路管理者、交通安全対策を実施する公安委員会などが、基本構想に基づきバリアフリー化のために実施する事業です。
- 5 大型店舗・公共施設・駐車場などを指します。

資料編

1	バリアフリーに係わるこれまでの経緯	資料	1
2	高崎市の概況	資料	2
	(1) 鉄道駅の乗降状況	資料	2
	(2) 外出に関わる高齢者・身体障害者等のニーズ	資料	3
	(3) 高崎市の主な施設	資料	4
3	基本構想策定の経緯	資料	5
	(1) 協議会	資料	5
	(2) 事業者連絡会議	資料	15
	(3) 大型集客施設のバリアフリー化	資料	17
	(4) パブリックコメント	資料	18
	(5) 障害者団体との意見交換会	資料	18

第1章 バリアフリー化の基本方針

1 バリアフリー化の目標

誰もが心豊かに暮らしの楽しみを 実感できるまちづくり

上位計画の総合計画では、高崎駅を中心とする都心地域の将来像を『世代や地域を越えた多様な交流を創造するまち』としてイメージしており、子どもからお年寄りまでのあらゆる世代や地域の人々が集い交わるまちを目指しています。

また、まちづくりの基本方針では『ユニバーサルデザイン型の中心市街地の整備』を第一に掲げ、子どもや高齢者たちが安心して訪れ楽しむことができるよう、すべての人にやさしいまちづくりを推進するものとします。

このような上位計画を踏まえ、高崎駅を中心とする都心地域は、すべての人がまちを楽しみながら回遊することができる歩行空間を目指し、駅や道路をバリアフリー化します。

さらに「暮らしの楽しみ」の実現を目指し、主要な施設（大型店舗、駐車場、公共施設など）のバリアフリー化を推し進めるとともに、人々の心の交流やショッピングなど、豊かな日常生活や社会生活を送ることができるようバリアフリーのまちづくりを推進します。

2 バリアフリー化の基本方針

方針1 高崎駅周辺の主要な歩行経路のバリアフリー化を図ります。

多くの方が利用する高崎駅と、その周辺は公共施設や大型集客施設が多数分布しており、重点的に整備する区域とします。

方針2 高崎駅周辺の主要な大型集客施設のバリアフリー化を独自に図ります。

本市独自の取り組みとして、ハートビル法に適合している大型集客施設を、さらに使いやすい施設とするため改善を図ります。

方針3 障害者をはじめとした多くの市民の意見を取り入れたものとしします。

基本構想の策定、事業の実施、事業計画の推進では、市民主体により進めます。

方針4 ヒューマン・サポートの充実を図ります。

誰でもが、十分な対応ができるよう各施設の従業員教育を進めます。

方針5 心のバリアフリー化を目指した市民への啓発、教育等を行います。

すべての人が、お互いを尊重し支え合いながら「心豊かに暮らす」ことができる地域社会を目指します。

方針6 継続的に取り組むため、市民とともに推進組織を設置します。

事業の進捗状況を相互に監視するため、推進組織を設置します。

3 目標年次

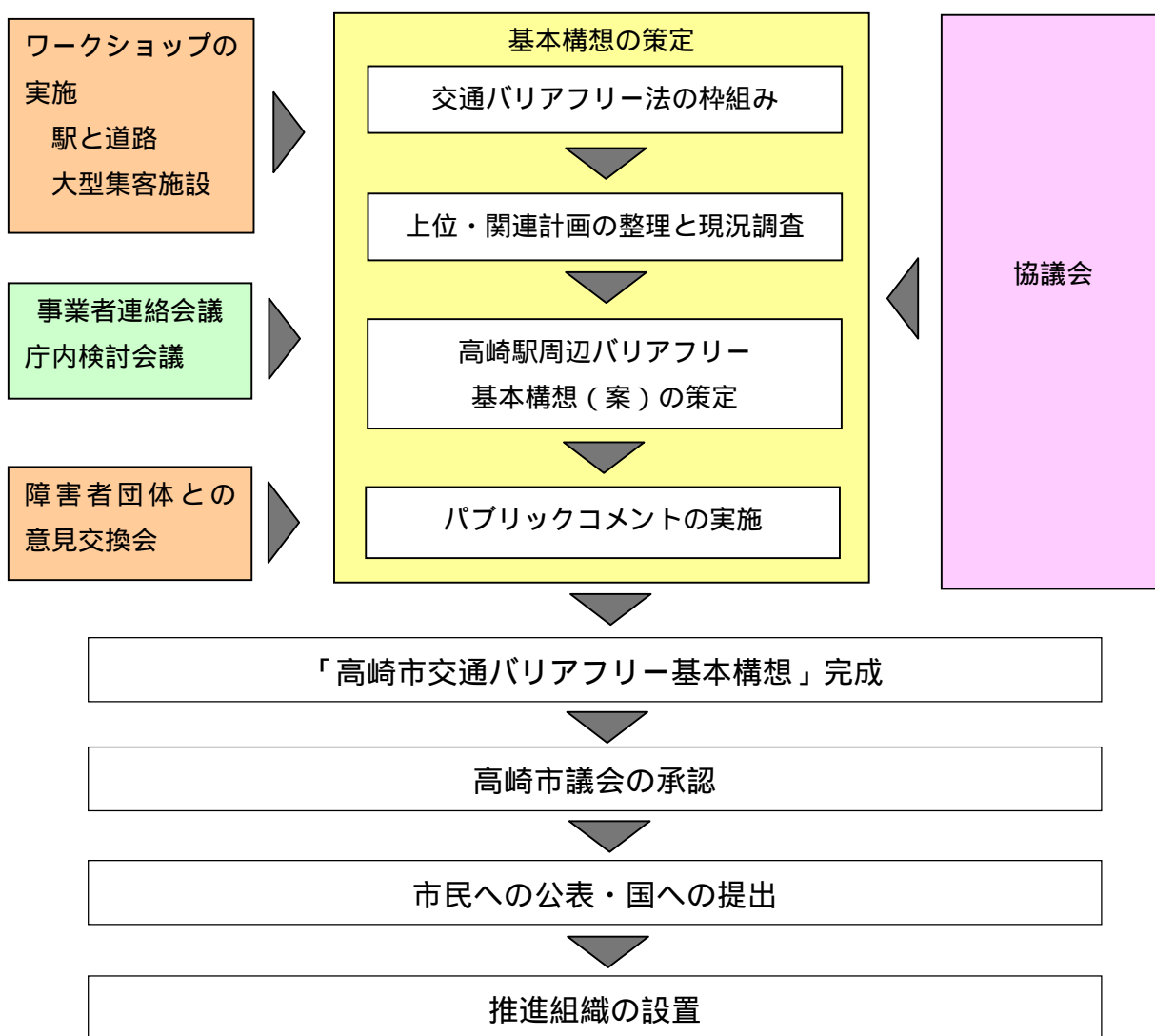
- 目標達成年次は、平成 18 年度から 10 年間の事業期間を設け、平成 27 年度（2015 年度）とします。
- 平成 28 年度以降も継続的にバリアフリー化を目指すものとします。

4 基本構想策定の進め方

（1）基本構想策定の進め方

- 学識経験者、障害者・高齢者を含む市民や公共交通事業者、道路管理者などによる協議会を設置しました。
- 駅や道路のバリアフリーの現状を把握し、改善計画に反映させるため、市民と現地点検調査、ワークショップや意見交換会を実施しました。
- 各事業者は、バリアフリー化のための事業計画を作成し、事業を実施します。

(2) 基本構想策定のフロー図



5 バリアフリー化を重点的に推進する地区の対象範囲

□ バリアフリー化を重点的に推進する地区は、「高崎駅周辺地区」と「総合文化センター及び総合福祉センター周辺地区」の2地区を対象とします。

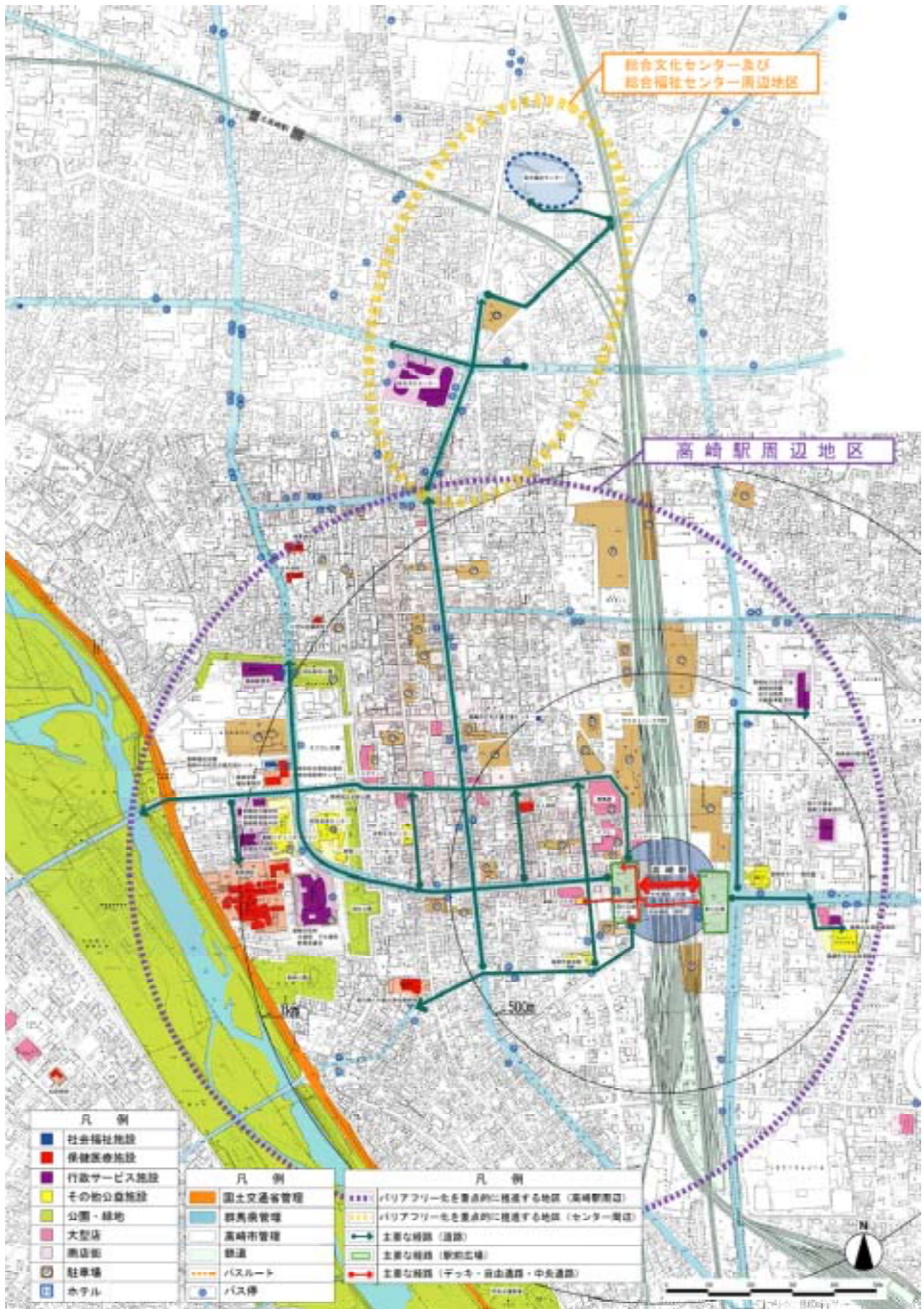
(1) 高崎駅周辺地区

高崎駅を中心に、主要施設が多く分布する駅西側に重心を置くことにより、約半径 500m (駅東側) から約半径 1 km (駅西側) の徒歩圏内を設定します。

(2) 総合文化センター及び総合福祉センター周辺地区

高崎駅の徒歩圏からやや離れていますが、本市の主要な社会福祉エリアとなるため、重点的に推進する地区と同等の地区として独自に設定します。

バリアフリー化を重点的に推進する地区



6 交通バリアフリー法とは

(1) 交通バリアフリー法とは

高齢者の方、身体障害者の方、そのほか妊産婦の方などの公共交通を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進し、もって公共の福祉の増進に資することを目的として、「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」が平成 12 年 5 月に公布されました。

同年 11 月に施行となり、国土交通大臣より、バリアフリー施策を総合的かつ計画的に推進するための「基本方針」として、「バリアフリー化の意義及び目標」、「交通事業者等が講ずべき措置」、「基本構想の指針」、「バリアフリー化のために国及び地方公共団体が講ずべき措置」、「国民の協力」に関する事項が示されました。

1 バリアフリー化の趣旨

高齢者の方、身体障害者の方、そのほか妊産婦の方などの公共交通を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、

駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などのバリアフリー化を推進します。

駅などの旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づいて、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進します。

2 基本方針とバリアフリー化の意義

基本方針は、公共交通機関のバリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、国においてバリアフリー化の目標等を定めるものです。基本方針では、バリアフリー化の意義を以下のとおり示しています。

高齢者、身体障害者等が自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会を実現すること。

すべての利用者に利用しやすい施設、設備の整備の推進。

バリアフリー化を進めるに当たっては、高齢者、身体障害者等の意見の反映が重要。

(安心して移動できる社会を目指して ~交通バリアフリー法の解説~ より)

(2) 国が示すバリアフリー化の目標

バリアフリー化に関する基本方針は、公共交通機関のバリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、国においてバリアフリー化の目標等を定めたものです。

旅客施設

2010年までに、1日あたりの平均的な利用者の数が5,000人以上の鉄道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、「段差の解消」、「視覚障害者誘導用ブロックの整備」、「身体障害者用のトイレの設置」等のバリアフリー化を実施する。

車両等

2010年までに、車両毎に一定の割合（鉄道車両は約30%）でバリアフリー化を達成する。

一般交通用施設

重点整備地区の主要な特定経路¹⁾を構成する道路、駅前広場、通路等について、原則として2010年までにバリアフリー化を実施する。

信号機等

2010年までに、音響信号機²⁾、高齢者等感応信号機³⁾などの信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路表示の設置等のバリアフリー化を原則として全ての特定経路を構成する道路において実施する。

1…特に事業化の必要性が高い道路です。

2…視覚障害者に対し、音声により通行識別を行う信号機です。

3…歩行者用信号の青時間が延長される機能を備えた信号機です。

【法律の仕組みと市の責務】

基本方針（国）

- ・移動円滑化の意義及び目標
- ・移動円滑化のために公共交通事業者が講ずべき措置に関する基本的事項
- ・市町村が作成する基本構想の指針 等

重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進

基本構想（市町村）

1日の利用者数5,000人以上の駅などの旅客施設およびその周辺の地区を重点的に整備すべき地区として設定
旅客施設、道路、駅前広場などについて移動円滑化のための事業に関する基本的事項など

公共交通 特定事業

公共交通事業者が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施

道路 特定事業

道路管理者が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施

交通安全 特定事業

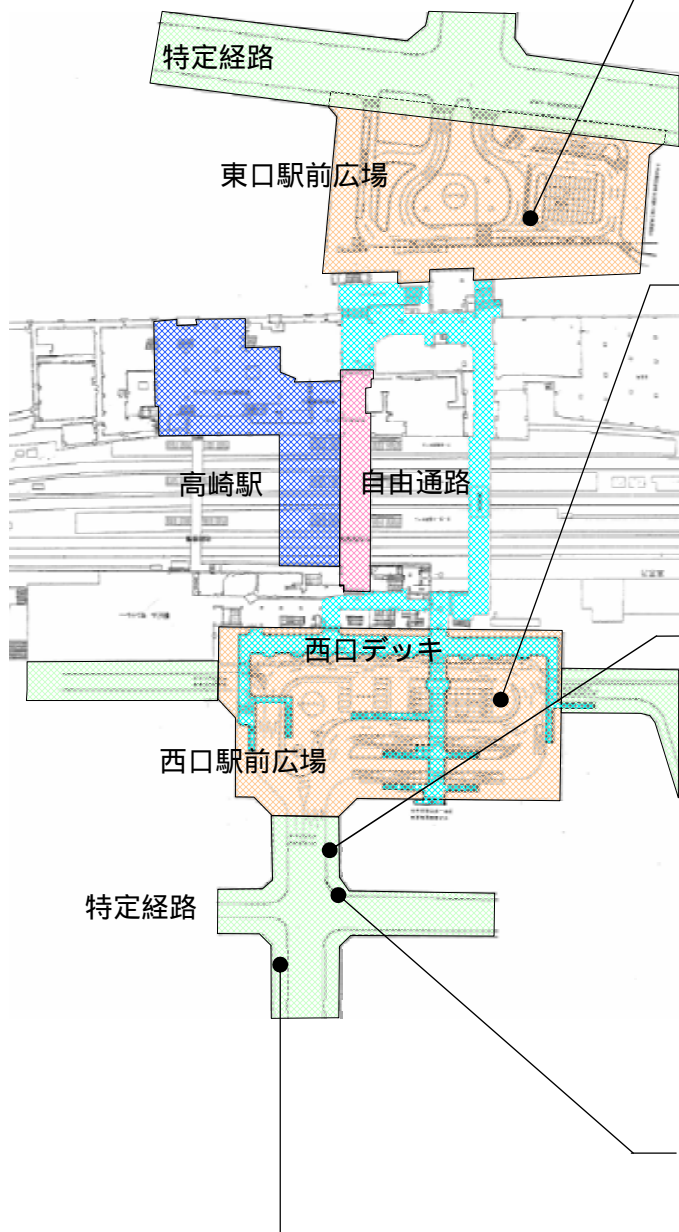
公安委員会が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施

その他の 事業

駅前広場、通路、駐車場、公園などの整備

【道路や信号機等のバリアフリー化】

重点整備地区の指定により、駅周辺区域の道路の総合的なバリアフリー化を図ります。



バス停では

低床化の進むバスに合わせた歩道の高さを確保し、車いす使用者等が乗降しやすいようにします。



例えば、駅前広場デッキ等に

エレベーターを設置して、歩行者等が移動しやすいようにします。



段差・傾斜・横断こう配のある歩道では

段差・傾斜・横断こう配の状態を改善して、車いす使用者等が移動しやすいようにします。



交差点などに

視覚障害者誘導用ブロックを設置して、視覚障害者への危険警告や道案内を行います。



行き先表示や周辺地図などの歩行者案内標識を設置して、歩行者等の移動に役立つようにします。また、高齢者等感応式信号機や音響信号機などを設置し、道路の横断の安全性を高めます。



幅の狭い歩道では

電線類の地中化などを進めながら幅の広い歩道を整備し、歩行者等が移動しやすいようにします。



7 特定旅客施設の選定

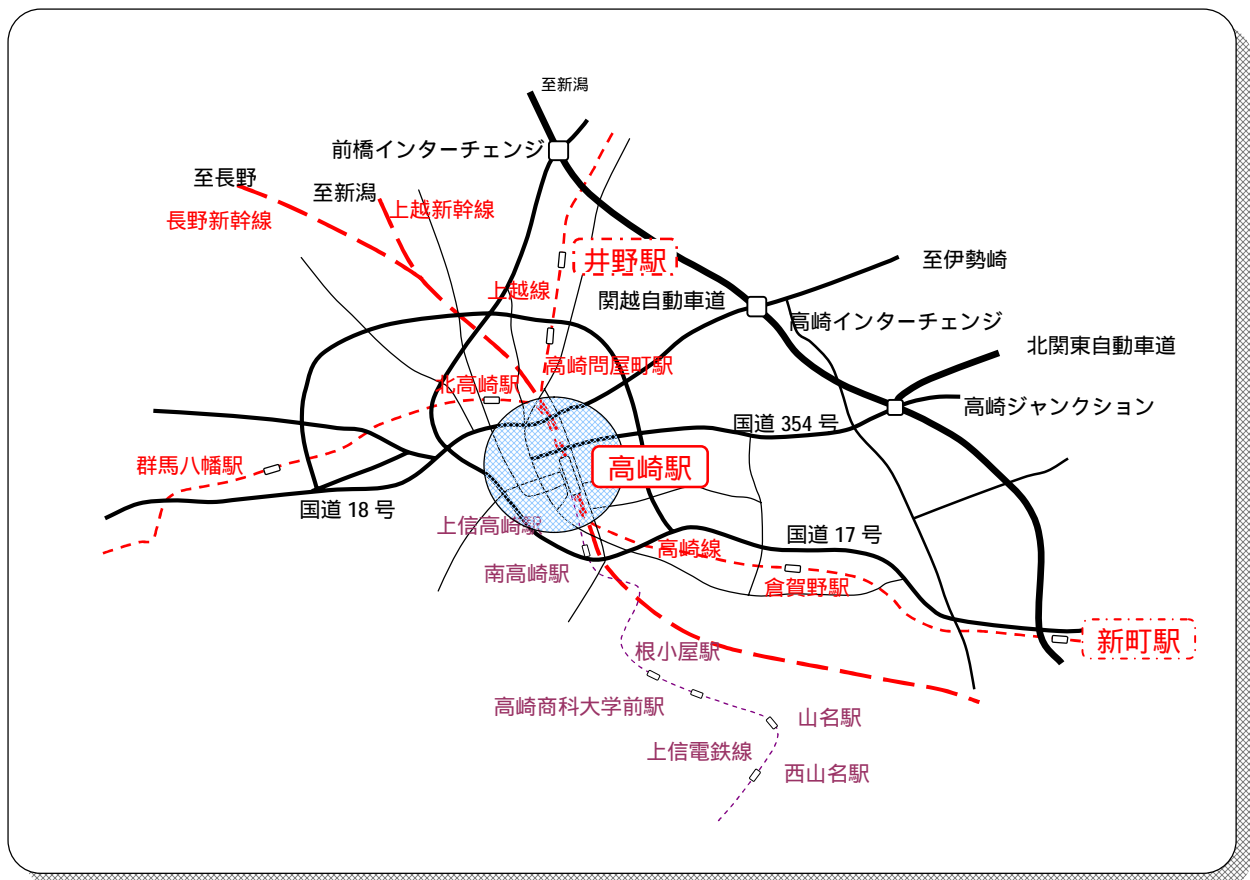
□ 高崎駅を特定旅客施設として位置付けます。

高崎市には、交通バリアフリー法の適用条件（1日の平均的な利用者が5,000人以上）を満たしている駅は、高崎駅、新町駅、井野駅の3駅があります。

選定にあたっては、利用者が多く、本市の中心に位置し、国、県、市の公共施設や商業施設が周辺に最も多く立地している高崎駅を特定旅客施設として選定します。

今後は、条件を満たしている新町駅や井野駅についても順次、基本構想の策定を行います。

高崎市の鉄道・道路の状況



第2章 バリアフリー化の課題

第2章 バリアフリー化の課題

1 関連計画や外出ニーズからの課題

- 上位・関連計画で求められるまちづくり
 - ・音楽・歴史・文化などを生かしたあらゆる世代が交流する拠点としてのまちづくり
 - ・商都高崎としてショッピングが楽しめるまちづくり
 - ・ユニバーサルデザインに基づくすべての人にやさしい都市基盤のまちづくり
- 関連計画におけるバリアフリー化が望まれるルートからの課題
 - ・高崎駅、市役所周辺、総合文化センター周辺地区を結ぶルートのバリアフリー化が必要
 - ・福祉ゾーンを中心にバリアフリー化された市街地の連携が必要
- 外出に関わる高齢者及び身体障害者等のニーズからの課題
 - ・外出の目的及び目的地は、「買い物」及び「商店街」が多く、特に生活に欠かせないものとの位置付けが必要
 - ・現在利用している施設、今後利用したい施設は、日常生活や社会生活にかかわる多様な施設を含むことが重要
 - ・高齢者は、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通機関の利用への配慮が必要
 - ・外出の時に用いる手段は、身体障害者では、自分や介助者の運転する自動車の利用が多く、高齢者では、公共交通機関及び徒歩による移動の傾向が強くなるため、市民へのサービスを考えると公共交通機関と主要な施設を結ぶ経路に加えて、主要な駐車場からのアクセスへの配慮も必要

2 ワークショップで把握された課題

- 市民の方々の意見を基本構想に反映させるため、ワークショップを実施しました。第1回ワークショップでは、まちの点検調査とバリアフリー地図の作成を、第2回ワークショップではバリアフリー改善案とバリアフリールート案の検討を行いました。
- 第1回ワークショップに先立ち、「市民から見た交通バリアフリー」をテーマとするシンポジウムを開催し、学識経験者や市民からの講演をいただきました。
- 『バリアフリー改善案』の検討では、「駅の東西広場は、直線で最短距離の動線を確保した方がよい。」「歩道の段差や急こう配を歩道形状の検討などにより解消すべきである。」「誘導ブロックの色彩や形状は目立つものとし、わかりやすく統一された方法で敷設すべきである。」等の改善案が出されました。
- 『バリアフリールート案』の検討では、「駅の東西広場は直線で分かりやすい動線で結ぶ。」「高崎駅周辺道路は駅と市役所や商業施設等を結ぶ2ルートが重要である。」「総合文化センター及び総合福祉センター周辺では歩行者と車によるアクセスに配慮した動線の確保が重要である。」等の意見が出されました。

【ワークショップの作業内容】

日 時	内 容
第 1 回 ワークショップ 平成 15 年 5 月 10 日 実施	参加者は7つの班に分かれてまちの点検調査を行い、“よいところ”や“よくないところ”を探しました。点検場所は以下のとおりです。 第1班～第3班：「高崎駅構内、自由通路、東口・西口駅前広場」 第4班～第6班：「高崎駅周辺の道路」 第7班 ：「総合文化センター及び総合福祉センター周辺の道路」 班ごとに、その内容を『バリアフリー地図』として図面にまとめました。 各班の代表者が、『バリアフリー地図』について発表しました。
第 2 回 ワークショップ 平成 15 年 6 月 21 日 実施	班ごとに、第1回ワークショップで挙げられた問題点について『バリアフリー改善案』の検討を行いました。 班ごとに、『バリアフリールート案』の検討を行いました。班ごとの検討エリアは以下のとおりです。 第1班～第3班：「高崎駅構内、自由通路、東口・西口駅前広場」 第4班～第6班：「高崎駅周辺の道路」 第7班 ：「総合文化センター及び総合福祉センター周辺の道路」 各班の代表者が、『バリアフリー改善案』と『バリアフリールート案』について発表しました。

【高崎市バリアフリー講演会「市民から見た交通バリアフリー」の内容】

日 時	発表者	内 容
平成 15 年 5 月 10 日 実施	株式会社 トミー 高橋 玲子	「視覚障害者から見たまちのバリア」
	高崎市身体障害者青年部 つどいの会 高橋 たけ子	「私からみた高崎のまち」
	茨城大学工学部 山田 稔助教授	「交通バリアフリー法における基本構想の策定について」

【高崎市バリアフリー講演会】



挨拶
東京都立大学大学院都市科学研究科
(現 首都大学東京)
秋山 哲男教授



「視覚障害者から見たまちのバリア」
高橋 玲子氏



「私からみた高崎のまち」
高橋 たけ子氏



「交通バリアフリー法における基本構想の策定について」
茨城大学工学部都市システム工学科
山田 稔助教授

【ワークショップ】

第1回 ワークショップ 現地点検



駅の点検風景「パネルに手が届かない」



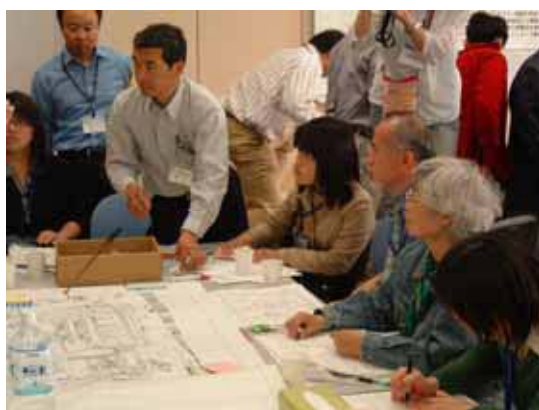
交差点部「曲線で誘導されても分かるかな」



道路の点検風景「こう配がきつい」



交差点部「全面誘導ブロックだ」



デスクワーク「ここが問題」

第2回 ワークショップ 提案



各班から課題・問題点の「発表」



デスクワーク「こうすれば良くなるかも」



各班から提案の「発表」

【第1回・第2回ワークショップ『バリアフリー改善案』の結果】

班構成	提 案	
第1～3班 「高崎駅構内、自由通路、東口・西口駅前広場」	高崎駅構内自由通路	<ul style="list-style-type: none"> ・東西を結ぶ動線は、直線的でわかりやすくした方がよい。 ・各ホームにエレベーターを設置すべきである。 ・自由通路のスロープは幅員とこう配を改善すべきである。 ・全体的なサイン・案内計画が必要である。
	東口・西口駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> ・誘導ブロックの色彩や形状は目立つものとし、わかりやすく統一された方法で敷設すべきである。 ・バス停は、案内を充実させ乗り場の構造を改良すべきである。
第4～6班 「高崎駅周辺の道路」	歩道	<ul style="list-style-type: none"> ・段差や急こう配、歩道の波打ちを解消すべきである。 ・誘導ブロックの色彩や形状は目立つものとし、わかりやすく統一された方法で敷設すべきである。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な交差点には音響信号機を設置すべきである。 ・歩道を占拠している違法看板や違法駐輪をなくすべきである。
第7班 「総合文化センター及び総合福祉センター周辺の道路」	立体横断施設	<ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道橋は、全ての人が横断可能な構造とすべきである。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・障害者等に配慮して駐車場を整備すべきである。 ・「ぐるりん」と一般路線バスのバス停は、1箇所にとまとめた方がよい。

【第2回ワークショップ『バリアフリールート案』の結果】

班構成	バリアフリールート案
第1～3班 「高崎駅構内、自由通路、東口・西口駅前広場」	<p>駅舎中央(現況の中央跨線橋)を主動線の自由通路とし、東は(都)高崎前橋線、西は(都)高崎駅西口線(シンフォニーロード)と連絡させる。 東西駅前広場やペDESTリアンデッキは、主動線に合わせた動線計画を立てるとともに、面的なバリアフリー化を図る。</p>
第4～6班 「高崎駅周辺の道路」	<p>特に重要なルートは以下の2ルートであるが、駅からその他の主要施設までのルートについてもバリアフリー化を図る。 高崎駅から高崎市役所・群馬音楽センター・高崎郵便局方面へ：高崎駅(都)高崎駅西口線 (都)高崎渋川線 高崎駅から大型商業施設方面へ：高崎駅 (都)高崎駅連雀町線 (都)大手前石原線 (都)高崎渋川線</p>
第7班 「総合文化センター及び総合福祉センター周辺の道路」	<p>歩行者のアクセスに配慮したバリアフリーネットワークの確保が重要である。 障害者等に配慮された駐車場を整備することや、バスでのアクセス確保等も重要である。</p>

* (都): 都市計画道路

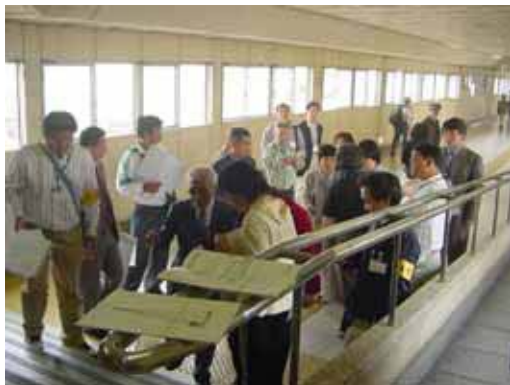
3 バリアフリー化の課題の整理

【鉄道駅に関わる課題】

ワークショップや現地点検から、鉄道駅（JR 高崎駅及び上信高崎駅）における主な課題を整理します。

項目		課題・問題点
移動経路	人の動線	・東西の広場を結ぶ自由通路が迂回しているため遠回りとなり、わかりにくい。
	エレベーター	・案内や誘導が十分でなく、また、早朝や深夜には使用できない。 ・ホームへアクセスするエレベーターがない、または、利用しにくい。
	階段	・蹴上げ、段鼻や踊り場の位置がわかりにくい。
案内施設	誘導ブロック	・通路から必要な施設（トイレ・エレベーター・階段など）へ適切に誘導されていない。 ・誘導ブロックの色彩や形状が統一されていない。
	サイン・案内	・全体的にサインや案内が少なく、計画的に配置されていない。 ・事故等の情報が得られるものが少ない。
施設・設備	トイレ	・すべての人が使いやすい構造ではない。また、案内や誘導が不十分である。
	券売機	・車イス使用者や視覚障害者に配慮されていない。
	改札口	・係員のいる改札口の前には壁があり、通過しにくい。

【鉄道駅に関わる課題】



自由通路「段差がある」(改良済)



エレベーター
「誘導に問題」



誘導ブロック
「種類・色が違う」



券売機 「手が届かない」



ホームへのエレベーター「業務用と共用」

【バスに関わる課題】

移動円滑化項目	課題・問題点
上屋・ベンチの設置	・上屋、ベンチが設置されていない。
バス停留所の構造	・バス車両とバス停留所の構造が合っていない。(低床化、高さ等)
路線案内	・バスの位置及び路線案内が不十分である。
高齢者、障害者等に対するわかりやすい案内 (点字・音声案内)	・全体的な案内・サインが不十分である。
視覚障害者誘導用ブロックの配置、色、素材	・主動線や周辺施設へ適切に誘導されていない。 ・形状が古い規格である。

【タクシーに関わる課題】

移動円滑化項目	課題・問題点
交通空間 タクシー乗降場の構造	・タクシー乗降場で急こう配が発生している。(東口駅前広場) ・切下げられたタクシー乗降場がない。(西口駅前広場) (西口駅前広場のタクシー乗り場段差解消済み)
情報提供施設 高齢者、障害者等に対するわかりやすい案内 (点字・音声案内)	・案内・サインが不十分である。
視覚障害者誘導用ブロックの配置、色、素材	・主動線や周辺施設へ適切に誘導されていない。 ・形状が古い規格である。

【バス、タクシーに関する課題】



西口デッキ
「サインの字が小さくて見えにくい」



バス、タクシー乗降場「段差や急こう配がある」



バス乗降場「一般車がいると斜め停車になる」

【駅前広場、ペDESTリアンデッキに関わる課題】

区分		課題・問題点	
		西口・東口駅前広場	西口ペDESTリアンデッキ
交通空間 (移動空間)	水平動線	<ul style="list-style-type: none"> 西口の接続道路横断部に横断歩道がなく、危険である。 東口では横断歩道部に段差がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅、自由通路からの動線が迂回している。 舗装に目地が多い。
	垂直動線	<ul style="list-style-type: none"> エレベーター、階段の構造は障害者等への配慮が不十分である。 	<ul style="list-style-type: none"> デッキから地上部への上下移動の配慮不足である。
	バス乗降場	<ul style="list-style-type: none"> バス車両とバス乗降場の構造が合っていない。(高さ、幅等) バスの案内が不十分である。 	<ul style="list-style-type: none"> デッキから乗降場への連絡が不足している。
	タクシー乗降場	<ul style="list-style-type: none"> 切下げられていない。 	<ul style="list-style-type: none"> デッキから乗降場への連絡が不足している。
	自家用車乗降場・駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 障害者用駐車場は1台分では少なく使いにくい。 一般車乗降場が切下げられてない。 	-
環境空間	公衆トイレ	<ul style="list-style-type: none"> トイレの点字案内がわかりにくい。 	-
	その他設備	<ul style="list-style-type: none"> 公衆電話は、車イスの利用がしにくい。また、FAX等がない。 	
照明施設 情報提供施設	案内施設	<ul style="list-style-type: none"> 全体的な案内、サインが不十分である。 	<ul style="list-style-type: none"> 全体的な案内、サインが不十分である。
	誘導ブロック	<ul style="list-style-type: none"> 主動線や周辺施設へ適切に誘導されていない。 色や形状が舗装と区別しにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> 主動線や周辺施設へ適切に誘導されていない。 色や形状が舗装と区別しにくい。
	照明施設	<ul style="list-style-type: none"> 概ね問題なし。 	

【駅前広場、ペDESTリアンデッキに関する課題】



西口デッキ「見分けができない」



エレベーター「誘導ブロックがない」



トイレ「点字の場所がわからない」

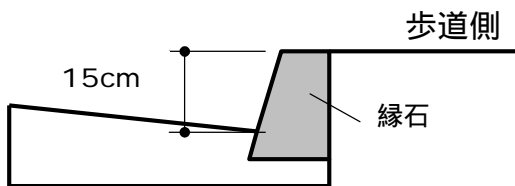


障害者用駐車場「入口に一般車が止まっている」

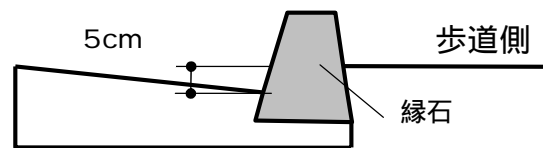
【道路に関わる課題】

区分	移動円滑化項目	課題・問題点	
歩道	有効歩道幅員	概ね問題なし	
	歩道形式	<ul style="list-style-type: none"> ・ 15 cm ~ 20 cm のマウントアップ形式となっている。 ・ 自転車と歩行者の通行区分が必要な経路がある。 	
	舗装	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目地の多い舗装を使用している。 ・ 補修跡や歩道の波打ちが目立つ。 ・ 透水性舗装ではない区間がある。 	
	交差点部段差、こう配 乗り上げ部横断こう配	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点部で段差、急こう配が生じている。 	
立体横断施設	垂直移動施設の設置 通路・階段等の構造	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車イス使用者等だれもが横断できる構造ではない。 	
バス停留所	歩道面の高さ すりつけこう配の緩和 上屋・ベンチの設置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上屋、ベンチが設置されていない。 	
誘導ブロック	設置位置 色、素材	歩道部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連続的に設置されていない。 ・ 色や形状が統一されていない。(グレー・黄色・舗装と同系色等)
		交差点部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 曲線で誘導されている箇所がある。 ・ 誘導部に点状ブロック(警告ブロック)が使われている。
その他	案内標識 休憩施設 路上駐輪・看板 等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 休憩場所がない。 ・ 路上駐輪、看板が支障となる。 	

マウントアップ型歩道 (現状)



セミフラット型歩道
(バリアフリーに配慮)



【道路に関わる課題 1 (歩道と車道の段差)】



交差点部で「車イスが止まらない」



歩道上で「路面が波打っている」

【道路に関わる課題2（歩道の舗装と誘導ブロック等）】



交差点部「誘導ブロックにも色々あるな、ゴムは少し抵抗がある」



交差点部「曲線で誘導されても分かるかな」



交差点部「全面誘導ブロックだ」



交差点部
「舗装と誘導ブロックが同じ色だな」



交差点部「こう配も誘導ブロックも問題かな」



緑陰のある休憩場所は「安らぐなー」



「舗装と車止めが同じ色、同じ素材だと識別しにくい」



「横断歩道の中に隙間の大きい枱がある」



「舗装が盛り上がっている」



「歩道から施設にも段差がある」

【総合文化センター及び総合福祉センター周辺の道路に関わる課題】

区分	移動円滑化項目	課題・問題点	
歩道	有効歩道幅員	・歩道が設置されていない。 ・有効幅員が確保されていない。	
	歩道形式	・マウントアップ形式となっている。 ・自転車と歩行者の通行区分が必要な経路がある。	
	舗装	・目地の多い舗装を使用している。 ・補修跡や歩道の波打ちが目立つ。	
		・透水性舗装ではない。	
	交差点部段差、こう配 乗り上げ部横断こう配	・交差点部で段差、急こう配が生じている。	
立体横断施設	垂直移動施設の設置 移動施設の構造 通路・階段等の構造	・車イス使用者等だれもが横断できる構造ではない。	
バス停留所	歩道面の高さ すりつけこう配の緩和 上屋・ベンチの設置	・上屋、ベンチが設置されていない。	
誘導ブロック	設置位置 色、素材	歩道部	・連続的に設置されていない。 ・色や形状が適切ではない。 (グレー・舗装と同系色 など)
		交差点部	・設置されていない、または適切ではない。
その他	案内標識 休憩施設 路上駐輪・看板 等	・休憩場所がない。	
		・路上駐輪、看板が支障となる。	
		・踏切がある。	

【センター周辺の道路に関わる課題1 (横断歩道橋)】



歩道橋
「車イスでは渡れない」

自転車横断歩道
「歩道橋の下から車道へ」



歩道橋下
「階段下のスペースに余裕がない、視覚障害者は危ない」

【センター周辺の道路に関わる課題2（歩道）】



歩道上の柵「動線上に連続している」



柵「前輪が引っかかり走りにくい」



歩道のこう配、誘導ブロック「歩道が斜め、また、ブロックの仕様がかわっている」



図書館の入口「歩道が波打っている」



「入口の排水施設の際間に前輪が引っかかる」



総合文化センター前のバス停
「上屋、ベンチがない、余裕がない」



センター間を結ぶ道路
「踏切があり、歩道がない」

【交差点信号機、路上支障物件等の課題】

項 目		課題・問題点
交差点・ 信号機	交差点	・横断歩道の中央にエスコートゾーンがあるとよい。
		・スクランブル交差点は、スクランブルであることがわかりにくい。
		・交差点部での視覚障害者誘導用ブロックの設置方法が適切ではない。
	信号機	・全体的に青時間が短い。
		・見にくい信号機がある。
		・主要交差点には全て音響信号機があるとよい。
		・残り時間を知らせるための電光掲示や音声案内があるとよい。
路上の 支障物件	路上駐輪 路上看板 商品等	・路上駐輪や路上看板・商品等が多く、円滑な移動を妨げている。
		・商店が流す大きな音楽で、音響信号機が聞こえないところがある。

【交差点信号機、路上支障物件等の課題】



歩行者用信号機 「旧タイプ」



「新タイプ」



誘導ブロック上の支障物
「自転車の止め方にも注意が必要ね」



誘導ブロック上の支障物
「看板はもう少し下げて置かないと」

第3章 高崎駅周辺地区のバリアフリー化構想

第3章 高崎駅周辺地区のバリアフリー化構想

1 重点整備地区と特定経路

高崎駅周辺の重点整備地区は、高崎駅から概ね半径1kmを基本とし、主要施設が多く分布する駅西側に重心を置いた範囲で、道路や地形地物を境界として約171haの範囲を設定します。

特定経路は、高崎駅（駅前広場、デッキ等を含む）と周辺の主要施設や商店街等を結ぶルートを一ルート設定し、さらに、特定経路の補完や回遊性を持たせるため特定経路に準じた経路を四ルート設定します。

【重点整備地区設定の考え方】

交通バリアフリー法では、重点整備地区は特定旅客施設より約500m～1km圏内を目安とし、高齢者や身体障害者などが日常生活や社会生活において利用する主要施設（官公庁施設や福祉施設その他の施設）を含む地区を設定し、重点的、一体的なバリアフリー化を図ることとしています。



重点整備地区は、高崎駅から概ね半径約1kmの徒歩圏とし、主要施設が多く分布する駅西側に重心を置いて設定します。道路や地形地物を境界として約171haの範囲とします。

【特定経路等設定の考え方】

交通バリアフリー法では、特定旅客施設と周辺の主要施設を結ぶ道路を特定経路として設定し、バリアフリー化された道路として整備することとしています。



特定経路として、高崎駅（駅前広場、デッキ等を含む）と周辺の主要施設や商店街等を結ぶルートを一ルート設定します。また、特定経路に準じた経路（特定経路を補完し、回遊性を高める経路で歩道幅員2m未満）を四ルート設定します。

【特定経路等一覧表】

ア) 特定経路

番号	ルート	路線名	延長
	高崎駅西口から主要な行政施設、文化施設等の高崎市役所、高崎シティーギャラリー、高崎郵便局方面を結ぶルート	(都)高崎駅西口線 高崎駅西口～保健福祉事務所前 (都)高崎渋川線 保健福祉事務所前～高崎郵便局前	1.2km
	高崎駅西口から主要な商業施設、文化施設等のスズラン、高崎シティーギャラリー、烏川緑地方面等を結ぶルート	(都)高崎駅連雀町線 高崎駅西口～連雀町 (都)大手前石原線 連雀町～和田橋	1.4km
	街道沿いに発展した商店街を結ぶルート(新田町交差点から本町三丁目交差点まで)	(都)高崎玉村線 新田町～新町 (都)中央通り線 新町～本町三丁目	1.1km
	駅前商店街や高崎市立美術館方面を南北に結ぶルート	(都)東2条線 八島町～(都)高崎駅連雀町線交差点	0.4km
	高崎駅西口から文化施設、医療施設等の高崎市立美術館、医療施設方面を結ぶルート	(都)高崎駅観音山線 高崎駅西口～医療施設前	0.7km
	高崎駅東口から主要な公益施設等の高崎社会保険事務所・高崎市立中央体育館方面を結ぶルート	(都)高崎駅東口線 高崎駅東口～中央体育館入口	0.2km
	高崎駅東口から主要な行政施設等の高崎地方合同庁舎(高崎税務署等)方面を結ぶルート	(都)高崎前橋線 高崎駅東口～東町 市道 H1048 東町～高崎地方合同庁舎前	0.6km
	計		5.6km

イ) 特定経路に準じた経路

番号	ルート	路線名	延長
①	特定経路を補完し、回遊性を高めるルート	市道 A636(レンガ通り)	0.2km
②	特定経路を補完し、回遊性を高めるルート	市道 A665(南銀座通り)	0.2km
③	特定経路を補完し、体育館、社会保険事務所までの連続性を確保するルート	市道 H29、H30	0.2km
④	特定経路を補完し、高崎病院までの連続性を確保するルート * 市役所側との連絡についてはパブリックシリンダー脇の通路にサイン等を設置して利便性の向上を図ります	市道 A620	0.2km
	計		0.8km

重点整備地区と特定経路等

■特定経路(駅前広場・デッキ・自由通路)

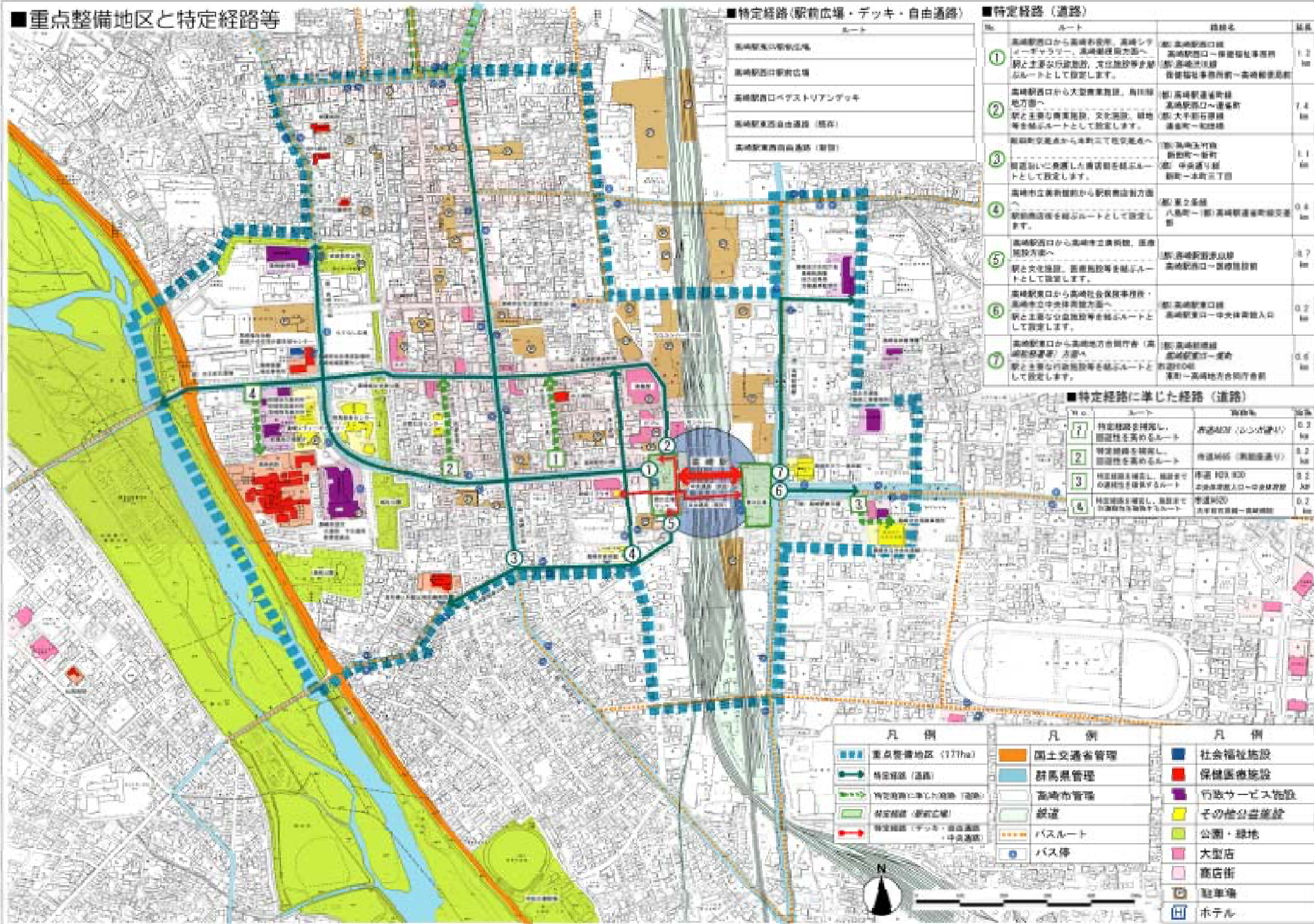
ルート
高崎駅西の駅前広場
高崎駅西の駅前広場
高崎駅西口ペDESTリアンデッキ
高崎駅東自由通路(駅前)
高崎駅西自由通路(駅前)

■特定経路(道路)

No.	ルート	路線名	延長
①	高崎駅西口から高崎駅前、高崎シティーセンター、高崎駅前方面へ 駅と主要な行政施設、文化施設等を結ぶルートとして設定します。	高崎駅西口線 高崎駅西口線 高崎駅前線 高崎駅前線	1.2 km
②	高崎駅西口から大型商業施設、高100地方街へ 駅と主要な商業施設、文化施設、緑地等を結ぶルートとして設定します。	高崎駅西口線 高崎駅前線 高崎駅前線	1.4 km
③	高崎駅西口から高崎駅前、高崎駅前方面へ 駅前周辺に集約した商業施設を結ぶルートとして設定します。	高崎駅西口線 高崎駅前線 高崎駅前線	1.1 km
④	高崎駅西口から高崎駅前、高崎駅前方面へ 駅前周辺を結ぶルートとして設定します。	高崎駅西口線 高崎駅前線 高崎駅前線	0.4 km
⑤	高崎駅西口から高崎駅前、高崎駅前方面へ 駅と文化施設、商業施設等を結ぶルートとして設定します。	高崎駅西口線 高崎駅前線 高崎駅前線	0.7 km
⑥	高崎駅西口から高崎駅前、高崎駅前方面へ 駅と主要な行政施設等を結ぶルートとして設定します。	高崎駅西口線 高崎駅前線 高崎駅前線	0.2 km
⑦	高崎駅西口から高崎駅前、高崎駅前方面へ 駅と主要な行政施設等を結ぶルートとして設定します。	高崎駅西口線 高崎駅前線 高崎駅前線	0.6 km

■特定経路に準じた経路(道路)

No.	ルート	路線名	延長
⑦	特定経路を準拠し、周辺性を高めるルート	高崎駅前線(高崎駅前線)	0.2 km
②	特定経路を準拠し、周辺性を高めるルート	高崎駅前線(高崎駅前線)	0.2 km
③	特定経路を準拠し、周辺性を高めるルート	高崎駅前線(高崎駅前線)	0.2 km
④	特定経路を準拠し、周辺性を高めるルート	高崎駅前線(高崎駅前線)	0.2 km



凡例			
	重点整備地区 (77ha)		社会福祉施設
	特定経路(道路)		保健医療施設
	特定経路に準じた経路(道路)		行政サービス施設
	特定経路(駅前広場)		その他公益施設
	特定経路(デッキ・自由通路・中央通路)		公園・緑地
	国土交通省管理		大型店
	群馬県管理		商店街
	高崎市管理		駐車場
	幹線		ホテル
	バスルート		
	バス停		

2 特定事業計画

市町村は、バリアフリー基本構想の策定にあたり、関係する各事業者（公共交通事業者、道路管理者、公安委員会など）に対して、バリアフリー化のため実施する事業計画（特定事業計画）の提出を求めることができます。

（１）公共交通特定事業計画（鉄道）

【目標】

高崎駅では、ＪＲ東日本と上信電鉄が改札口を共有していますが、ＪＲ東日本では、便利でさらに使いやすい駅を目指し、ラチ外コンコース（中央通路）の設置と施設のバリアフリー化を目的とした改良工事を実施します。上信電鉄は、独自の改札口とバリアフリールート確保が必要となりますが、現状の機能は確保します。

具体的には以下のとおりとします。

地上から改札口、改札口からすべてのホームまでを結ぶバリアフリー化されたルートを 1 以上確保します。

駅構内の案内や施設及び設備について誰もが使いやすいようにバリアフリー化を促進します。

職員の対応改善や障害者等への乗車方法のＰＲなどにより、快適性の向上を図るサービスの改善を行います。

車両のバリアフリー化を促進します。

【改良工事後の JR 高崎駅の写真】



高崎駅構内に設置されたエレベーター



高崎駅構内に設置されたエスカレーター



視覚障害者や車イス使用者に配慮された直線的で幅の広い（90cm以上）改札



車イス使用者に配慮された、蹴込のある低い券売機

【鉄道の事業計画と整備スケジュール】

主な事業内容	事業者	整備スケジュール			備考
		前期 5 年	後期 5 年	将来	
移動経路	東西の広場を直線的でわかりやすく結ぶ中央通路を設けます。	JR			
		上信			
	広場、中央通路からホームまでのバリアフリールートを設けます。	JR			各ホームにEV、ES
		上信			
案内施設	バリアフリー化されたルートや施設・設備（トイレ等）に対して、視覚障害者誘導用施設（誘導ブロック、点字、音声・音響案内等）の設置、視覚情報（サイン、電光案内等）を提供します。	JR			誘導ブロック案内施設
		上信			点字施設は将来
施設・設備	駅構内の施設・設備を誰もが利用しやすいようにバリアフリー化します。	JR			多機能トイレ
		上信			多機能トイレ
	安全面での対策を推進します。	JR			非常停止装置設置済み
		上信			
車両	鉄道車両のバリアフリー化（車イススペース等の確保）を推進します。	JR			車両更新時に導入
		上信			車両更新時に導入
サポート	ソフト面での対応（乗降に対するサポート体制の充実やPR活動等）の充実を図ります。	JR			
		上信			

【JR 高崎駅での改善事業（利用者の意見を反映）】



JR 高崎駅構内でのお知らせコーナー



(2) 公共交通特定事業計画(バス・タクシー)

【目標】

高崎駅を起点とするバスやタクシーについて、乗降場の施設・設備、案内情報、車両等のバリアフリー化を図ります。また、職員の接遇等サポート体制の充実を図ります。

具体的には以下のとおりとします。

バスやタクシー利用者に対する視覚障害者誘導用施設の設置、視覚情報、聴覚情報を提供します。

バス停留所の環境向上、安全性向上を図ります。(ノンステップバスに対応した歩道の高さは、道路側で確保します。)

バスやタクシー車両のバリアフリー化を推進します。

職員の対応改善や障害者等への乗車方法のPRなどにより、快適性の向上を図れるようサービスの改善を行います。

【バス・タクシーの車両や乗降場の改良イメージ】



西口バス乗降場に一般車の進入を防止するマーキング強化を実施



西口タクシー乗場の段差の解消と誘導ブロックの黄色化を実施



ノンステップバス
傾斜板を出した状態



リフト付きワゴン車
リフトを出した状態

【バス・タクシーの事業計画と整備スケジュール】

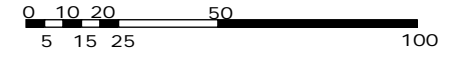
主な事業内容		事業主体	スケジュール			備考
			前期 5 年	後期 5 年	将来	
案内施設	利用者に対する視覚情報、聴覚情報として点字による案内板や音響・音声案内装置、総合的な案内・サインを提供します。	県バス協会 ¹				案内・サインは、自治体と連携により推進
		市交通地域安全課 ²				関係課と協議の上サイン・案内の設置を検討
施設・設備	バス停留所の環境向上として上屋やベンチの整備を行います。また、一般車が停車しないように路面表示の強化を道路側で行います。	県バス協会				歩道構造や利用度合いを考慮して推進
		市交通地域安全課				公共施設については、設置を検討
車両	バス車両のバリアフリー化としてノンステップバスや車イス使用者用スペースが確保された車両を導入します。	県バス協会				車両の更新にあわせて導入
		市交通地域安全課				平成 18 年度で全てノンステップ化
	障害者に対応したバリアフリーのタクシー車両を導入します。	タクシー事業者 ³				後席回転シートつき車両は数社が保有しています。
サポート	バスに係わるソフト面での対応(乗降に対するサポート体制の充実やPR活動等)の充実を図ります。	県バス協会				各事業者への教育徹底を指導
		市交通地域安全課				乗務員の十分な接客教育
	タクシーに係わるソフト面での対応(乗降に対するサポート体制の充実やPR活動等)の充実を図ります。	タクシー事業者				電動車イスの利用可能なタクシーを紹介

1 県バス協会は、高崎駅周辺で路線バスを運行している事業者（上信電鉄株式会社／群馬中央バス株式会社／関越交通株式会社／株式会社群馬バス）を含む協会です。

2 市交通地域安全課は、循環バス「ぐるりん」を運行管理しています。

3 タクシー事業者とは、高崎駅周辺でタクシーを運行している高崎地区ハイヤー協議会を指します。

高崎駅改良計画図



高崎駅構内全体 (JR東日本)

- ・エレベーター・エスカレーターの設置
- ・視覚障害者誘導用ブロックの適切な設置
- ・必要な場所への点字や音声・音響による案内装置の設置
- ・総合的な案内・サイン計画に基づく案内・サインの設置
- ・車両のバリアフリー化
- ・サポートやPR活動の充実

在来線エレベーターの設置

バリアフリー化された券売機・改札口の設置

多機能トイレの設置

ラチ外コンコース化

新幹線エレベーターの設置

バリアフリー化された券売機・改札口の設置

駅構内のバリアフリー化工事範囲

- ### バス停留所
- ・分かりやすい案内・サインの設置
 - ・誘導ブロックの適切な設置
 - ・駅からのバリアフリールート確保

- ### タクシー乗降場
- ・誘導ブロックの適切な設置
 - ・段差の解消 (実施済み)

西口広場・デッキのバリアフリー化 (高崎市)

東口デッキ (計画)

東口広場のバリアフリー化 (高崎市)

高崎駅構内全体 (上信電鉄)

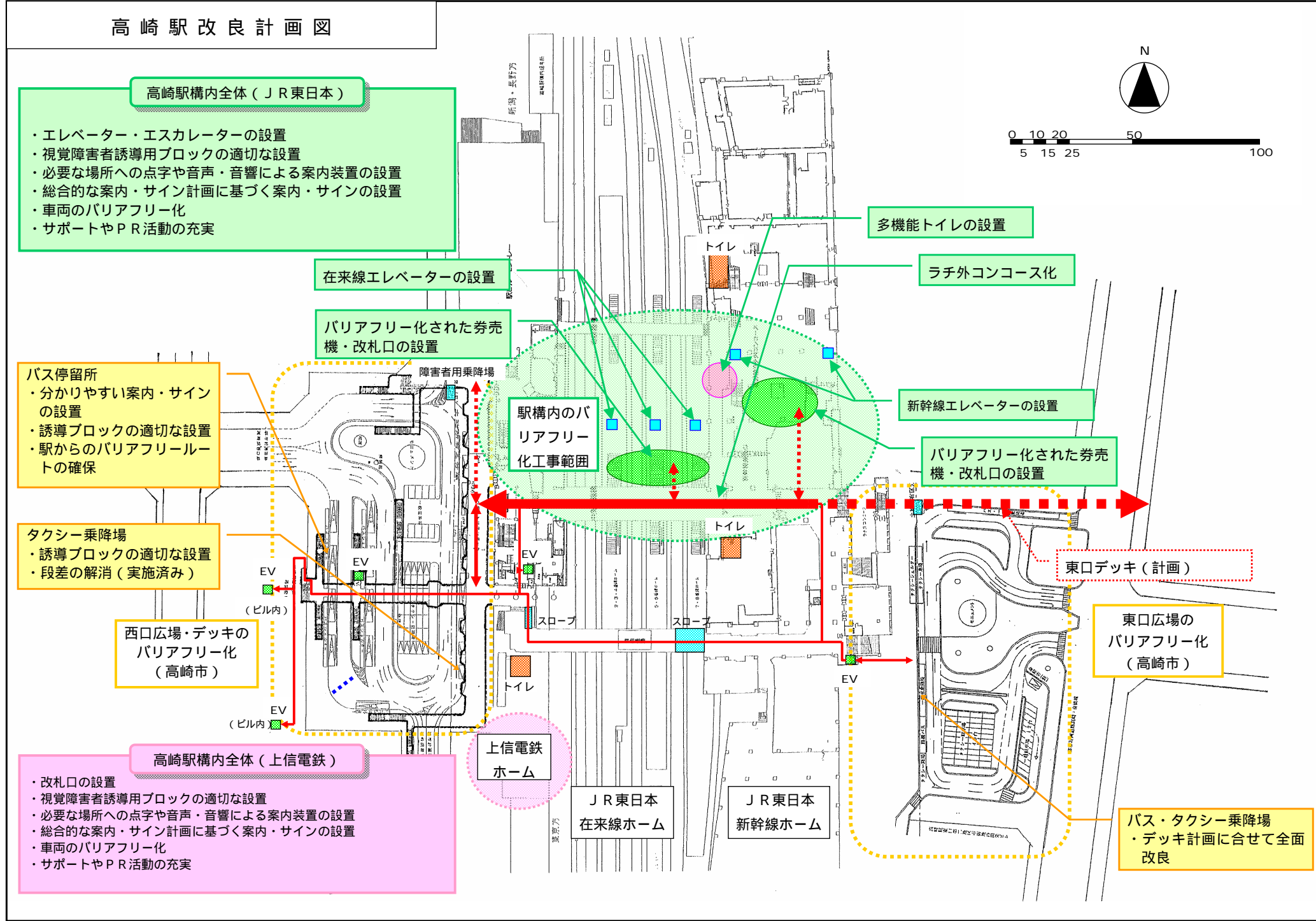
- ・改札口の設置
- ・視覚障害者誘導用ブロックの適切な設置
- ・必要な場所への点字や音声・音響による案内装置の設置
- ・総合的な案内・サイン計画に基づく案内・サインの設置
- ・車両のバリアフリー化
- ・サポートやPR活動の充実

上信電鉄ホーム

JR東日本 在来線ホーム

JR東日本 新幹線ホーム

- ### バス・タクシー乗降場
- ・デッキ計画に合わせて全面改良



(3) 道路特定事業計画 (駅前広場、デッキ)

【目標】

高崎駅の西口駅前広場については、当面、現状の課題の改善を行い、デッキについては、舗装の全面改修を行い、将来、計画的な整備を行います。また、東口では、デッキの整備計画が予定されているため、その際、駅前広場についても改善します。

具体的には以下のとおりとします。

公共交通への乗り換え、特定経路となる歩道への連絡のため、駅前広場、デッキ等の水平移動及び上下移動のバリアフリー化を図ります。

バス、タクシー乗降場、障害者用駐車場のバリアフリー化を図ります。

視覚障害者の誘導ブロックをはじめ、聴覚情報や視覚情報の充実を図ります。

トイレ、階段、エレベーター、休憩施設等の設備の改善を図ります。

【駅前広場、デッキの改良イメージ】



西口駅前広場 誘導ブロックの改善案

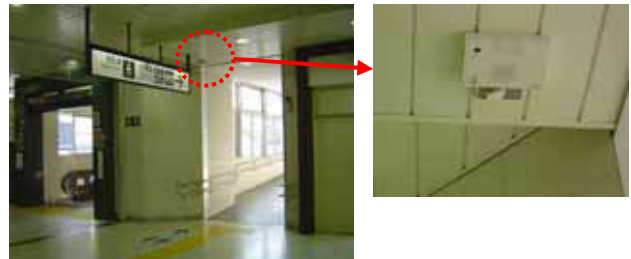
誘導ブロックの改善
黄色化のイメージ



自由通路の改善状況



ワークショップ後、西口デッキに取付けられたエレベーターの位置案内サイン



トイレ入口のサインと音声誘導装置の事例
(高崎駅構内に設置済み)

【駅前広場、デッキ事業計画と整備スケジュール】

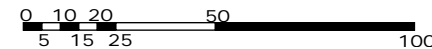
路線	主な整備内容	関連事業	整備スケジュール			備考
			前期 5 か年	後期 5 か年	将来	
東口駅前広場	・ 障害者用乗降場の改善	デッキ計画				・ 平成 17 年度に東口デッキの都市計画決定、そのデッキ設置の際に広場も含めて改修計画の予定
	・ 駅舎正面横断歩道で通行の支障となる車止めの一部撤去					
	・ エレベーターへの誘導ブロックの改善（扉ではなくボタンへ誘導）					
西口駅前広場	・ 既存の障害者用乗降場の改善（路面のペイント）					・ タクシー乗降場は切下げ済み
	・ 広場全体の既設誘導ブロックの改善（トイレ付近、階段付近、デッキ支柱沿等）					
西口ペDESTリアンデッキ	・ 舗装の全面改修					・ 階段下に柵の設置を検討
	・ 自由通路と地上を結ぶ階段手すりの改善（2段にして地上階部分に水平部分を設置）					
	・ デッキの計画的な整備					
	・ エレベーターの設置					
東西自由通路	・ 平成 16 年度に中央部のスロープ改修済みのため、スロープ、階段等は現状を維持					・ 平成 17 年度にラチ外コンコースの整備

駅前広場の改善



障害者用乗降場の区画マークの事例

高崎駅駅前広場・デッキ改良計画図



高崎駅西口駅前広場全体

- ・誘導ブロックの適切な設置と明確化
- ・案内・サインの充実
- ・障害者用乗降場の改善

西口ペDESTリアンデッキ全体

- ・舗装の全面改修
- ・案内・サインの充実
- ・エレベーターの設置

北方面には車イスで降りられないため、西口デッキの改修・隣接建物計画に合わせた垂直動線のバリアフリー化

西口デッキの改修・隣接建物計画に合わせた垂直動線のバリアフリー化

エレベーターへの誘導ブロックの設置

トイレへの誘導ブロックの適切な設置
誰でも利用できるよう配慮

障害者用乗降場のカラー舗装化

JR在来線・新幹線のバリアフリー化(JR東日本)

ラチ外コンコース(JR東日本)

エレベーターの運転時間拡大(始発~終電)
誘導ブロックの適切な配置

上信電鉄改札口の設置

高崎駅東口駅前広場全体

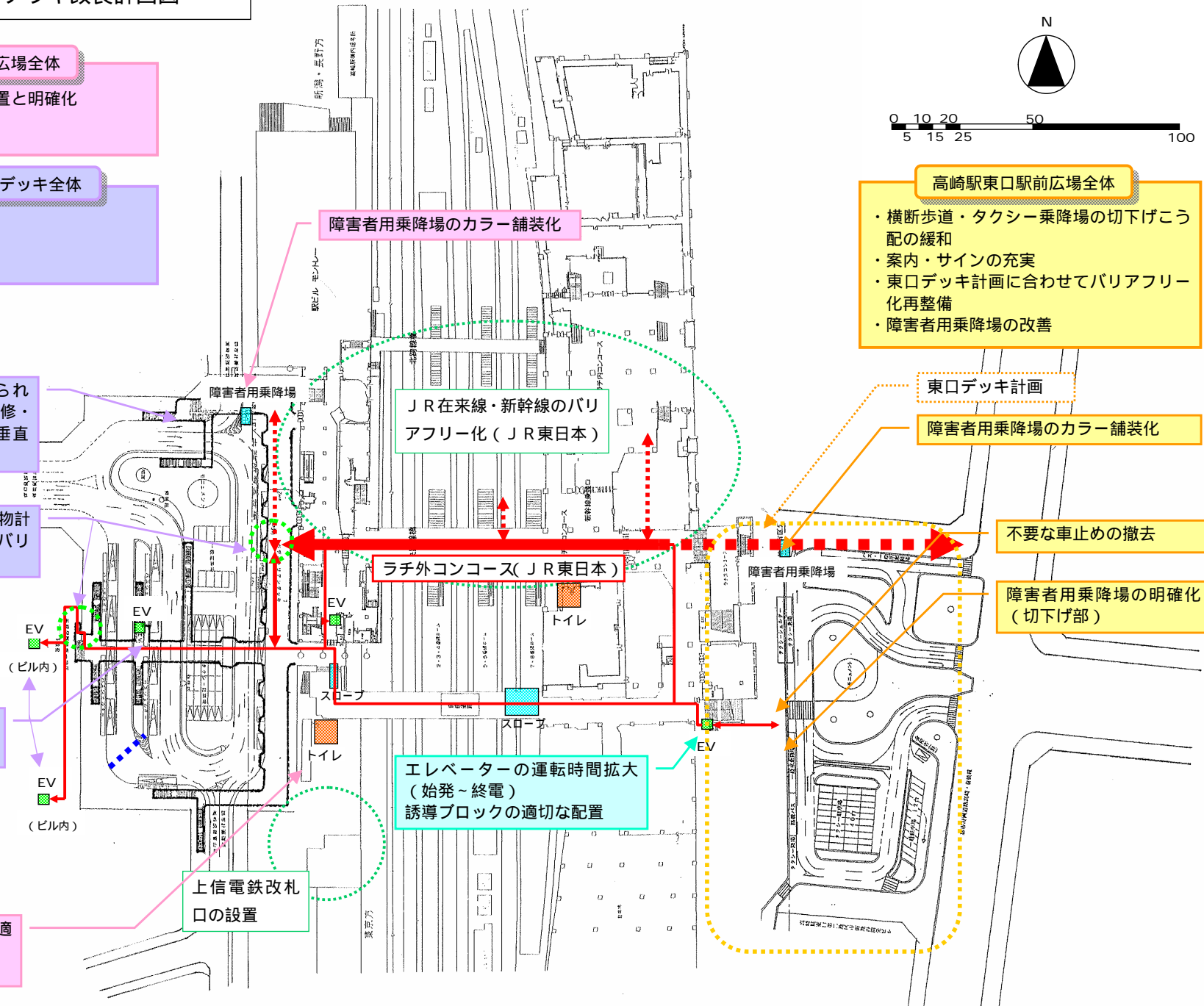
- ・横断歩道・タクシー乗降場の切下げこう配の緩和
- ・案内・サインの充実
- ・東口デッキ計画に合わせてバリアフリー化再整備
- ・障害者用乗降場の改善

東口デッキ計画

障害者用乗降場のカラー舗装化

不要な車止めの撤去

障害者用乗降場の明確化(切下げ部)



(4) 道路特定事業計画(道路)

【目標】

道路整備計画の有無や土地区画整理事業などの関連事業との関わりを踏まえ、特定経路等の整備は整備区分を設定し、交差点部や歩道全体の改良、道路の全面改良等を行うなど効果的なバリアフリー化を進めます。

具体的には以下のとおりとします。

特定経路等の歩道では交差点部の段差、こう配の緩和、誘導ブロックの連続性確保等のバリアフリー化を図ります。

歩道幅員に余裕のある区間では、歩行者と自転車の通行区分や休憩施設の配置等を図ります。

目的地となる主要施設への案内サインの設置を図ります。

バス停のバリアフリー化を進めます。

路上の駐輪・看板・商品等の対策を講じます。

交通バリアフリー法では、歩道の路面の高さ(車道から5cmのセミフラット型歩道を標準)や透水性舗装化等を規定しています。ただし、歩道をセミフラット化するためには、建物側の高さを変えないで、車道の高さを上げることとなるため、時間と費用がかかります。また、整備の方法によっては、現況の歩道を活用したままでも十分に円滑な移動が確保できる場合があります。

高崎市では、交差点部の段差解消や誘導ブロックの連続性確保等のバリアフリー化された特定経路のネットワークを早急に構築するため、交差点の段差解消と適切な誘導ブロックの設置を重点的に取り組みます。

【広い歩道の事例(自転車と歩道を区分した道路)】



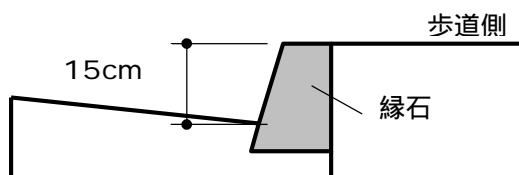
黄色い誘導ブロックと自歩道を区分した道路の事例

【道路の整備区分】

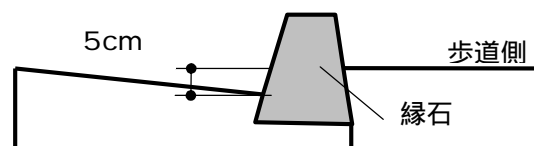
整備区分	対象とする路線	整備方針とメニュー	整備イメージ
A	交差点部の改良により、歩道全般の問題が概ね改善される路線	歩道の交差点部の改良により、平坦性を確保します。歩道形式は現状のマウントアップ形式のままです。 <ul style="list-style-type: none"> ・交差点部の段差、こう配処理 ・視覚障害者誘導用ブロックの部分的改善 	
B	交差点の改良に加え、一般部の改良を行うことで歩道全般の問題が概ね改善される路線	道路の交差点部の改良及び一般部の改良により平坦性を確保した歩道を整備します。歩道形式は現状のマウントアップ形式のままです。 <ul style="list-style-type: none"> ・上記の整備メニューに加えて透水性舗装 	
C	土地区画整理事業等により、一体的に再整備することが可能な路線	道路の新設及び全面改良をします。歩道形式はバリアフリーに配慮したセミフラット形式とします。 <ul style="list-style-type: none"> ・上記の整備メニューに加えてセミフラット形式の歩車道整備 	

【歩道の形式】

マウントアップ型歩道（現状）



セミフラット型歩道（バリアフリーに配慮）



【高崎市管理分 道路の事業計画と整備スケジュール】

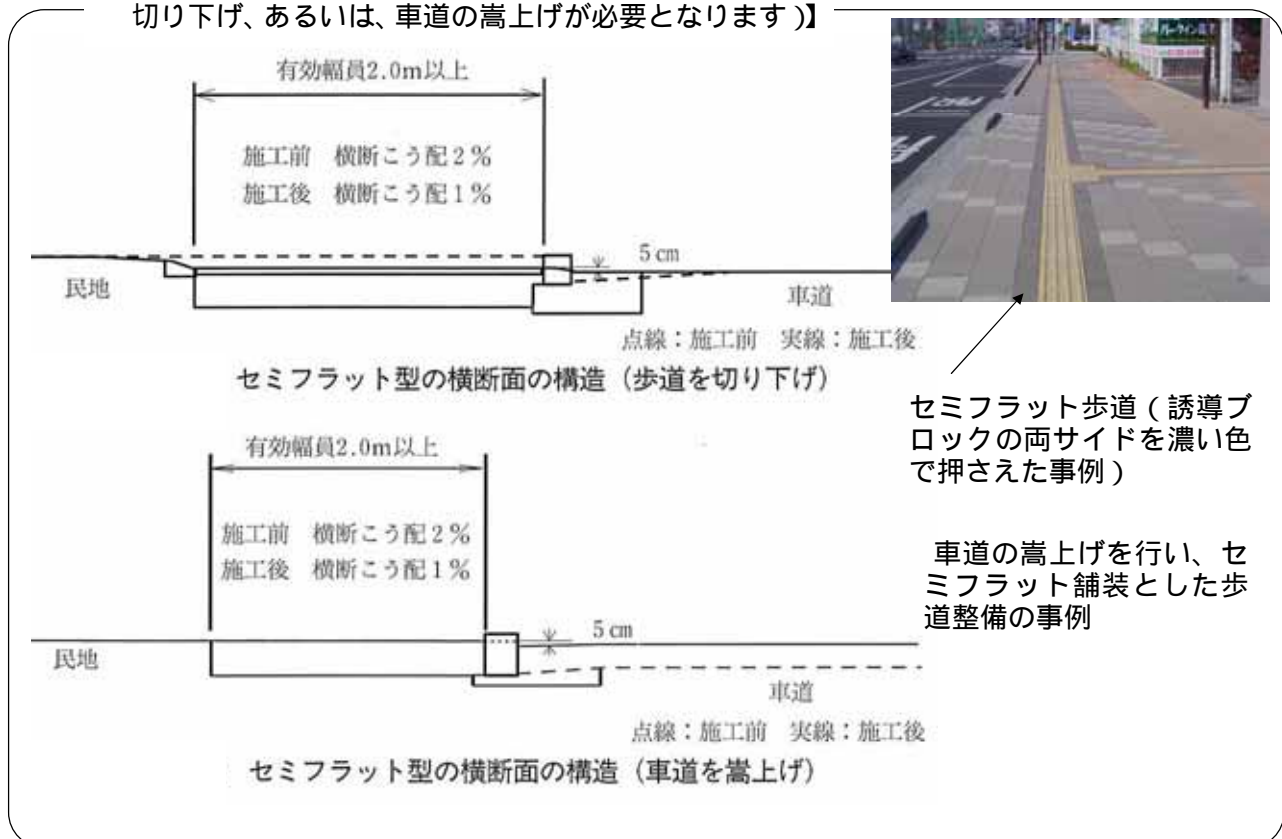
路線	区間 延長	整備 区分	主な整備内容	関連 事業	整備スケジュール			備考
					前期 5 年	後期 5 年	将来	
高崎駅西 口線 等	- 1 0.3 km	C	・ 土地区画整理事業 (市施行)により道 路全面改良(セミフ ラット形式、歩車道 全面透水性舗装)	土地区 画整理 事業				・ 電線類地中化(共 同溝)事業完了後 施工
高崎駅 連雀町線 等	- 1-1 0.3 km	B	・ 標準及び歩道部の透 水性舗装 等	土地区 画整理 事業				・ 一部整備済みにつ き、土地区画整理 事業で整備する部 分はマウントアッ プでの歩車道整備 を継承
	- 1 - 2 0.3 km	A	・ 標準及びサイン、休 憩施設の設置 等					・ 歩道上の通行支障 物件(店舗看板等) については、商工 部等も含めて対策 を検討
東2条線	- 1 0.2 km	B	・ 標準及びサイン、休 憩施設、バス停の改 善 等					・ 絵柄入りコンクリ ート平板(山車プ レート)の勾配改 善を検討
	- 2 0.2 km	B	・ 標準及び歩道部の透 水性舗装 等	土地区 画整理 事業				・ 一部整備済みにつ き、土地区画整理 事業で整備する 部分はマウント アップでの歩車 道整備を継承
高崎駅観 音山線	- 1 0.2 km	C	・ 沿道の民間開発工事 及び電線類地中化工 事終了後に全面改良					
	- 2 0.3 km	B	・ 歩道はマウントアッ プ型のまま透水性舗 装、車道舗装の打替 実施 ・ サイン、休憩施設、 バス停の改善 等					
市道 H1048	- 2 0.2 km	A	・ 標準					

* 交差点部分の段差解消、誘導ブロックの改善は、標準としています

路線	区間延長	整備区分	主な整備内容	関連事業	整備スケジュール			備考
					前期 5 か年	後期 5 か年	将来	
1市道 A636	0.2 km	B	・周辺地域を含むまちづくり計画を策定し道路を整備				・歩道がないため特定経路に準じた経路として設定	
2市道 A665	0.2 km	B	・舗装等の改修時に併せて全面改修				・歩道の幅員が基準に満たないため特定経路に準じた経路として設定	
3市道 H29、 H30	0.2 km	B	・市道 H29 号線の拡幅改良計画にあわせて全面改修				・歩道がないため特定経路に準じた経路として設定（将来）	
4市道 A620	0.2 km	B	・市道 A620 号線の片側歩道整備				・市役所側との連絡についてはパブリックシンダー脇の通路に利便性の向上のためのサイン等の設置	

* 交差点部分の段差解消、誘導ブロックの改善は、標準としています

【歩道の整備イメージ（段差の解消のためには歩道の切り下げ、あるいは、車道の嵩上げが必要となります）】



【群馬県管理分 道路の事業計画と整備スケジュール】

路線	区間 延長	整備 区分	主な整備内容	関連事業	整備スケジュール			備考
					前期 5 か年	後期 5 か年	将来	
高崎駅西 口線 等	- 1 0.3 km	C	・セミフラット型の歩 道整備 等	土地区画 整理事業				・市の施工
	- 2 0.6 km	B	・標準及びサイン、バ ス停等の改善 ・自歩道への対応 等					
	- 3 0.3 km	B	・標準及びサイン、バ ス停等の改善 ・自歩道への対応 等					
高崎駅 連雀町線 等	- 2 0.3 km	B	・標準 ・自歩道への対応 ・路上看板・駐輪対策 等					・路上の看板、 駐輪除去を 行政指導
	- 3 0.1 km		B	・標準 ・植栽樹の改善 等				
	- 4 0.4 km	B	・標準 ・自歩道への対応 等					
中央通り 線 等	- 1 0.2 km	B	・標準					
	- 2 0.2 km	B	・標準及びサイン、バ ス停等の改善 ・自歩道への対応 ・歩道透水性舗装 等					
	- 3 0.7 km	B	・標準及び歩道透水性 舗装 ・自歩道への対応 ・路上看板・駐輪対策 等					・路上の看板、 駐輪除去を 行政指導
高崎駅観 音山線	- 3 0.2 km	B	・標準及びサイン、バ ス停等の改善 ・歩道透水性舗装 等					
高崎駅東 口線	- 1 0.2 km	B	・標準 ・歩道透水性舗装 等					
高崎前橋 線 等	- 1 0.4 km	B	・サイン、バス停等の 改善					

* 交差点部分の段差解消、誘導ブロックの改善は、標準としています

【国道管理分 道路の事業計画と整備スケジュール】

路線	整備区分	主な整備内容	関連事業	整備スケジュール			備考
				前期 5か年	後期 5か年	将来	
- 4 和田橋交 差点	平面部	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道のセミフラット化 ・視覚障害者誘導ブロックの設置 ・横断歩道に接続する歩道等の部分の段差解消 	高松立体 工事				歩道整備 平成 20 年度
	立体横 断施設	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道橋の移動円滑化対策（手すり端部への点字シール設置） 	高松立体 工事				歩道橋設置 平成 20 年度

【歩道の整備イメージ】



休憩場所が確保されている事例
（特定経路）

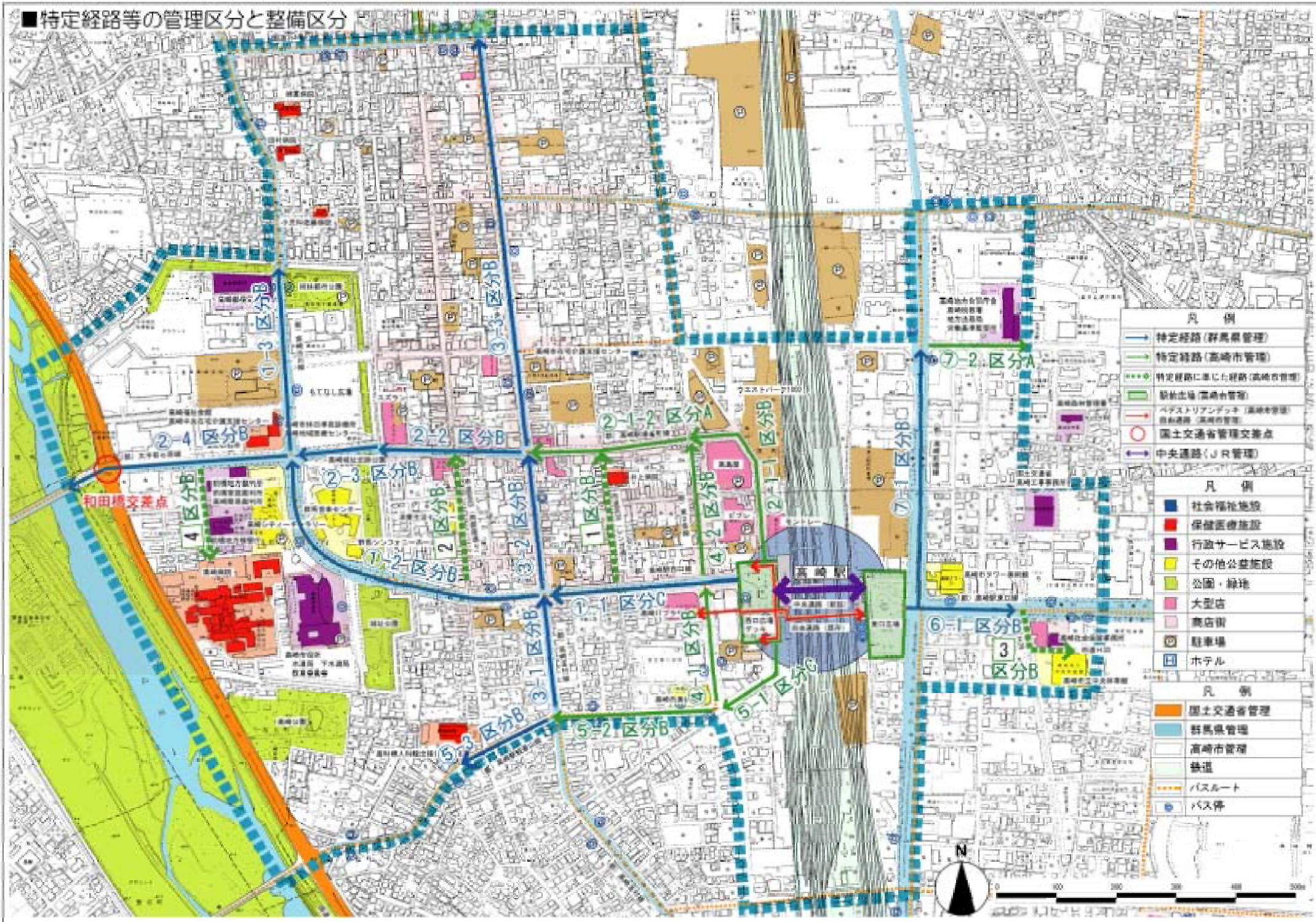


上屋とベンチが設置されたバス停
の事例（特定経路）



国道 17 号
高松立体工事 完成イメージ図

■特定経路等の管理区分と整備区分



(5) 交通安全特定事業計画

【目標】

交通安全特定事業では、交差点部の歩行者の安全性に配慮した信号機の設置を進めるとともに、歩道の有効幅員を妨げる支障物等の防止について、道路管理者と連携して対応を行います。

具体的には以下のとおりとします。

- 誰もが安全に交差点を横断できるように歩行者用のバリアフリー対応信号機の設置を進めます。(電球型から LED 型、音響及び音声機能付信号機等)
- 視覚障害者に道路の横断方向を示すエスコートゾーンは、全国的な動向を踏まえた上で、導入を検討します。
- 歩きやすい歩道とするため、違法駐輪・違法駐車や路上看板・商品等のはみ出し防止を図ります。

【信号機などの改良イメージ】



見やすい信号機を設置した事例
(高輝度 LED 式信号機)

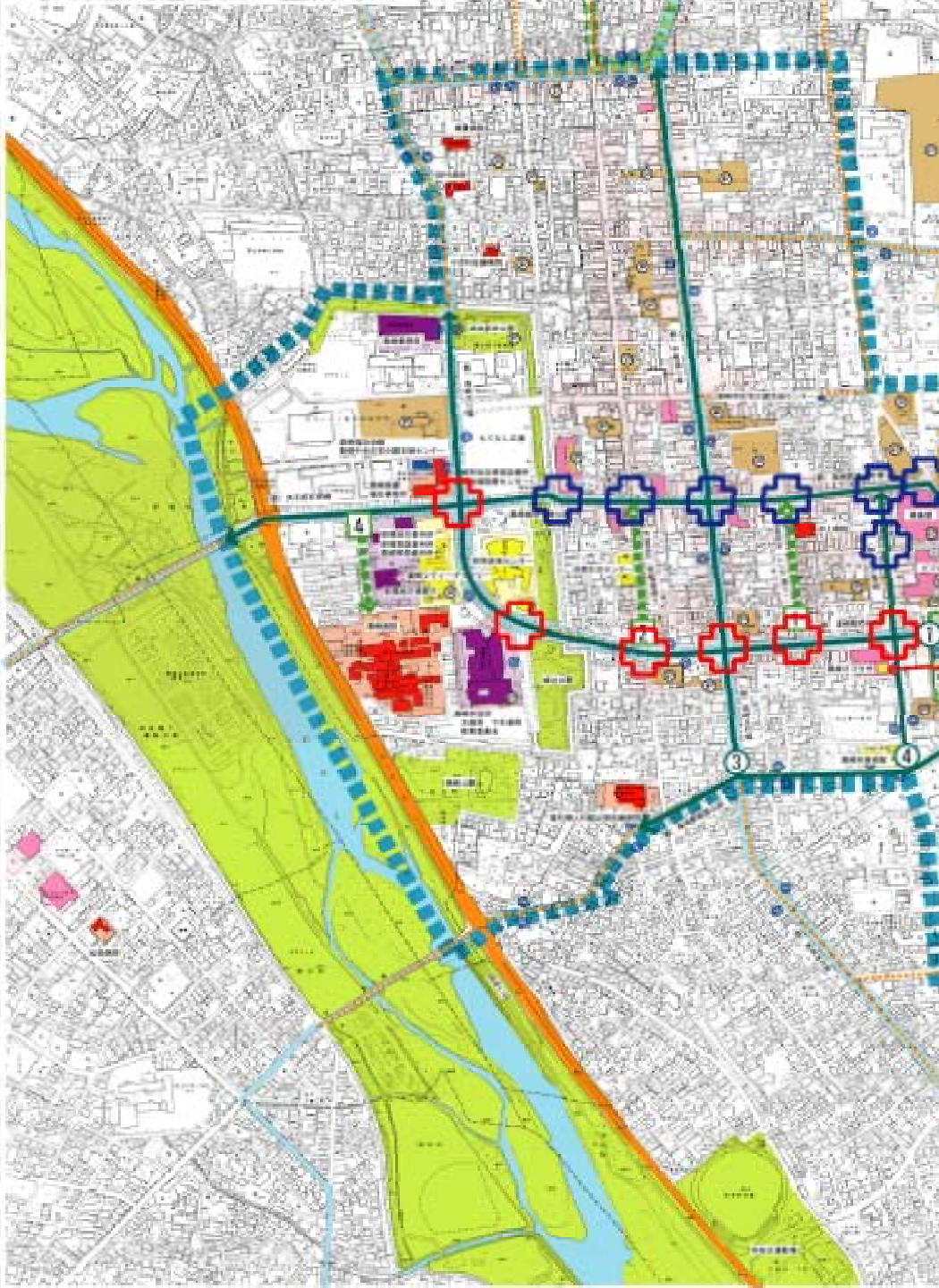


見やすい信号機を設置した事例
(歩行者用信号機)



エスコートゾーン
(視覚障害者用誘導ライン)
視覚障害者に横断方向を示します。

■歩行者用信号機の整備方針



■特定経路(駅前広場・デッキ・自由通路)

- 高崎駅西口駅前広場
- 高崎駅西口駅前広場
- 高崎駅西口ペDESTリアンデッキ
- 高崎駅西口自由通路 (駅前)
- 高崎駅西口自由通路 (駅前)

■特定経路(道路)

No.	ルート	接続先	長さ
①	高崎駅西口から高崎市役所、高崎シティーセンター、高崎駅西口方面へ 駅と主要な行政施設、文化施設等を中心として設定します。	高崎駅西口 高崎駅西口～高崎市役所 高崎駅西口～高崎シティーセンター	1.2 km
②	高崎駅西口から大宮駅方面、高崎駅西口方面へ 駅と主要な商業施設、文化施設、公共施設等を中心として設定します。	高崎駅西口 高崎駅西口～大宮駅 高崎駅西口～高崎市役所	1.4 km
③	高崎駅西口から高崎市役所、高崎シティーセンター、高崎駅西口方面へ 駅と主要な行政施設、文化施設等を中心として設定します。	高崎駅西口 高崎駅西口～高崎市役所 高崎駅西口～高崎シティーセンター	1.1 km
④	高崎駅西口から高崎市役所、高崎シティーセンター、高崎駅西口方面へ 駅と主要な行政施設、文化施設等を中心として設定します。	高崎駅西口 高崎駅西口～高崎市役所 高崎駅西口～高崎シティーセンター	1.4 km
⑤	高崎駅西口から高崎市役所、高崎シティーセンター、高崎駅西口方面へ 駅と主要な行政施設、文化施設等を中心として設定します。	高崎駅西口 高崎駅西口～高崎市役所 高崎駅西口～高崎シティーセンター	0.7 km
⑥	高崎駅西口から高崎市役所、高崎シティーセンター、高崎駅西口方面へ 駅と主要な行政施設、文化施設等を中心として設定します。	高崎駅西口 高崎駅西口～高崎市役所 高崎駅西口～高崎シティーセンター	0.2 km
⑦	高崎駅西口から高崎市役所、高崎シティーセンター、高崎駅西口方面へ 駅と主要な行政施設、文化施設等を中心として設定します。	高崎駅西口 高崎駅西口～高崎市役所 高崎駅西口～高崎シティーセンター	1.1 km

■特定経路に準じた経路(道路)

No.	ルート	接続先	長さ
①	特定経路を補完し、安全性を高めるルート	常道M26 (100m)	0.2 km
②	特定経路を補完し、安全性を高めるルート	常道M26 (100m)	0.2 km
③	特定経路を補完し、安全性を高めるルート	常道M26 (100m)	0.2 km
④	特定経路を補完し、安全性を高めるルート	常道M26 (100m)	0.2 km

凡例 (番号機)

- 赤い十字: 信号・番号機 (ダイヤル付)
- 青い十字: 番号機 (ダイヤル付)

凡例

- 青い点線: 重点整備地区 (17ha)
- 緑色矢印: 特定経路 (道路)
- 緑色点線: 特定経路に準じた道路 (道路)
- 緑色実線: 特定経路 (駅前広場)
- 赤色実線: 特定経路 (デッキ・自由通路)

凡例

- オレンジ色: 国土交通省管理
- 水色: 群馬県管理
- 灰色: 高崎市管理
- 緑色: 鉄道
- 黄色点線: バスルート
- 青い点: バス停

凡例

- 青い点: 社会福祉施設
- 赤い点: 保健医療施設
- 紫色点: 行政サービス施設
- 黄色点: その他公益施設
- 緑色点: 公園・緑地
- ピンク点: 大型店
- 赤い点: 商店街
- 茶色点: 駐車場
- 青い点: ホテル

第4章 総合文化センター及び総合福祉センター 周辺地区のバリアフリー化構想

第4章 総合文化センター及び総合福祉センター周辺地区のバリアフリー化構想

1 重点整備地区と特定経路

センター周辺は高崎駅からの徒歩圏を越えているが高崎市の主要な社会福祉エリアとなるため、重点整備地区と同等のバリアフリー化を図る地区（以下、「センター周辺重点整備地区」と表示）として、約20haの範囲を設定します。センター間や駐車場、バス停からのアクセスルートを特定経路と同等のバリアフリー化を図る経路（以下、「センター周辺特定経路」と表示）として4路線を設定します。

【センター周辺重点整備地区の設定の考え方】

交通バリアフリー法では、特定旅客施設からの徒歩圏を重点整備地区として設定することとなっています。そのため高崎駅からの徒歩圏を越える総合文化センター及び総合福祉センター周辺は、バスや自家用車による利用を主体としてとらえ、人と車に配慮した、重点整備地区と同等のバリアフリー化を図る地区として設定します。



**センター周辺重点整備地区は、道路を境界として、約20haの範囲を設定します。
高崎駅と両施設間を経由するバス「ぐるりん」を乗り入れる。**

【センター周辺特定経路の設定の考え方】

両センター間を結ぶ道路のほか、センターと駐車場、バス停を結ぶ道路4路線をセンター周辺特定経路として設定します。

【「ぐるりん」の乗り入れ】

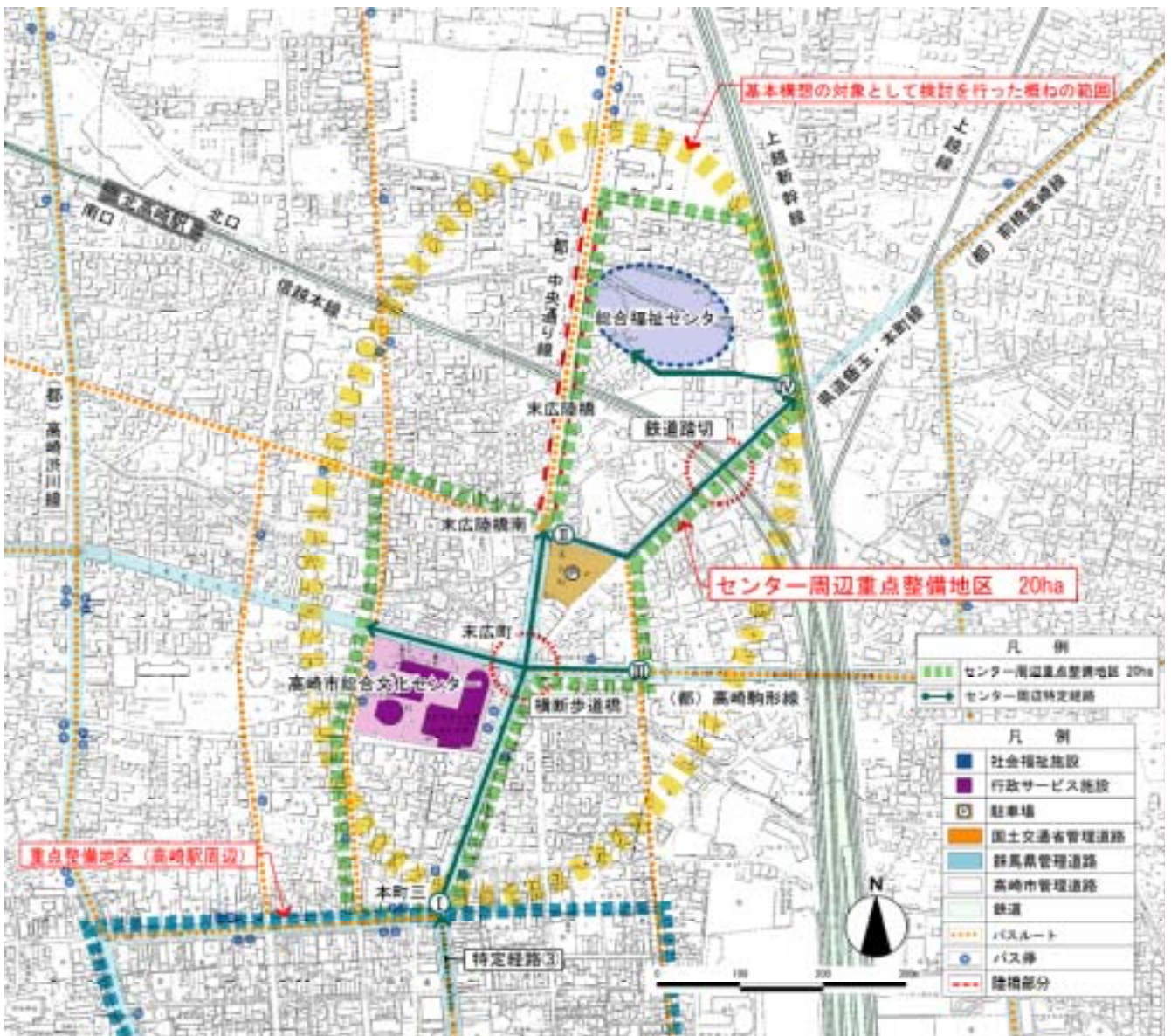


「ぐるりん」の停留所(高崎市役所)各センターと駅を結ぶ「ぐるりん」を施設内へ乗り入れる

【センター周辺特定経路等一覧表】

番号	ルート	路線名	延長
	駅からの特定経路 と総合文化センター、駐車場、末広陸橋南のセンター周辺特定経路を結ぶルート	(都)中央通り線 本町三丁目～陸橋南	0.5km
	末広陸橋南のセンター周辺特定経路 と総合福祉センター手前までを結ぶルート	一般県道 飯玉本町線 陸橋南～新幹線高架	0.4km
	バス停から文化会館西までを結ぶルート	(都)高崎駒形線 高砂町バス停～文化会館西まで	0.3km
	センター周辺特定経路 と総合福祉センターを結ぶルート	市道 A264 一般県道飯玉本町線～総合福祉センター	0.2km
	計		1.4km

【センター周辺重点整備地区とセンター周辺特定経路等位置図】



2 特定事業計画

(1) 道路特定事業計画

【目標】

高崎市の主要な文化福祉エリアである総合文化センター及び総合福祉センター周辺は、施設とバス停や駐車場間を結ぶ道路のバリアフリー化を図るものとし、県道は、既存歩道の改良を行い、市道は、歩道を新設します。

具体的には以下のとおりとします。

センター周辺の特定経路等の歩道では交差点部の段差、こう配の緩和、誘導ブロックの連続性を確保するなどのバリアフリー化を図ります。

歩道幅員に余裕のある区間では、歩行者と自転車の通行区分や休憩施設を設置します。

目的地となる主要施設への案内サインを設置します。

バス停のバリアフリー化を進めます。

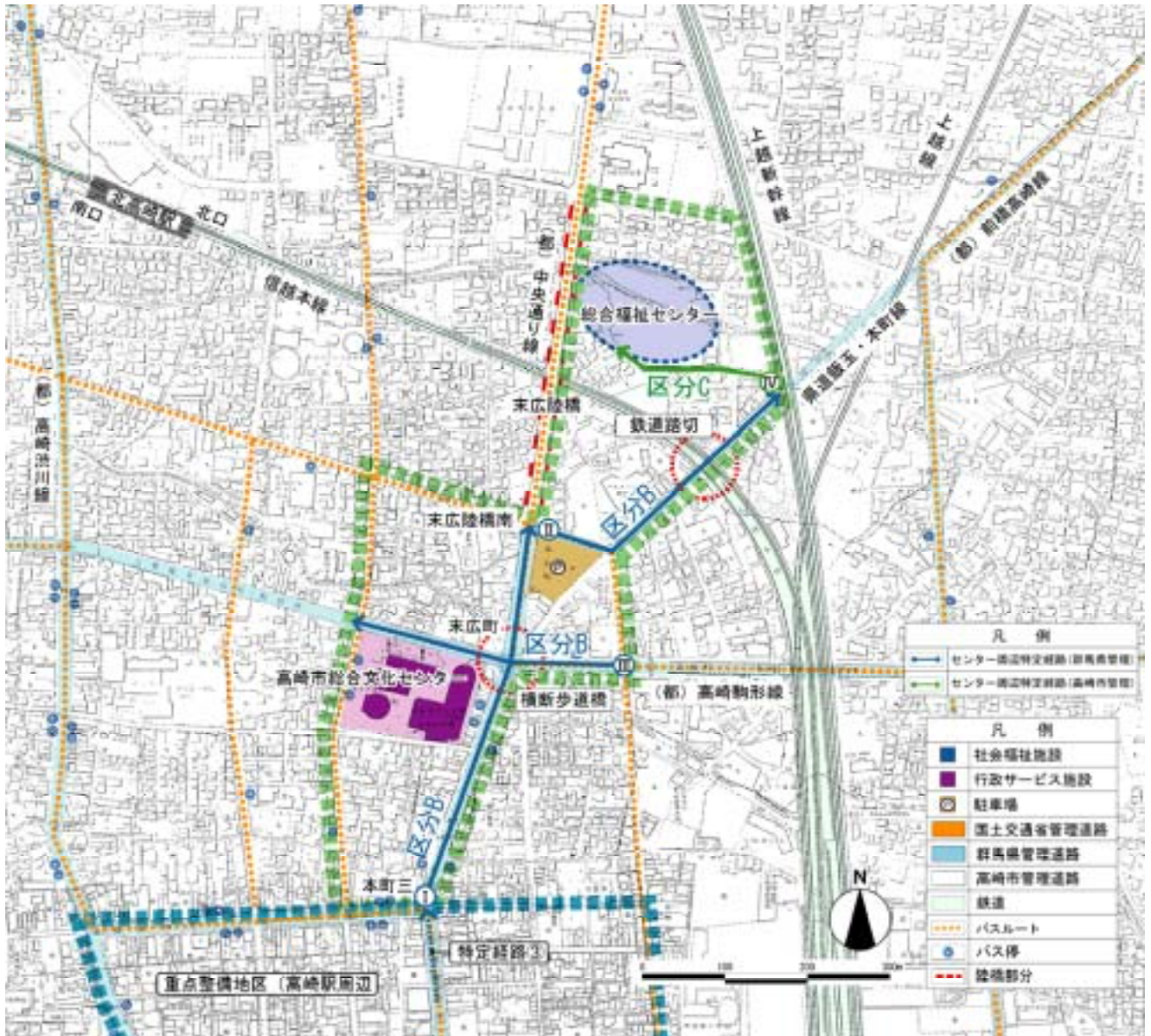
【群馬県管理分 道路の事業計画と整備スケジュール】

路線	道路名称	延長	整備区分	主な整備内容	整備スケジュール			備考
					前期 5か年	後期 5か年	将来	
	(都)中央 通り線	0.5 km	B	・交差点の段差・こう配処理				
				・誘導ブロックの改善				
				・バス停の改善				
				・未広歩道橋の改良				
	一般県道 飯玉本町 線	0.4 km	B	・歩道幅員の確保				
				・誘導ブロックの設置				
				・信越本線踏切部の安全確保				
	(都)高崎 駒形線	0.3 km	B	・誘導ブロックの改善 ・バス停の改善				

【高崎市管理分 道路の事業計画と整備スケジュール】

路線	道路名称	延長	整備区分	主な整備内容	整備スケジュール			備考
					前期 5 年	後期 5 年	将来	
	市道 A264	0.2 km	C	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の新設 ・誘導ブロックの設置 				

【総合文化センター及び総合福祉センター周辺道路の管理区分と整備区分】



第5章 大型集客施設のバリアフリー化構想

第5章 大型集客施設のバリアフリー化構想

1 大型集客施設のバリアフリー化方針

【目標】

高崎市独自の取り組みとして、より効果的なバリアフリー化を進めるため、特定旅客施設や道路だけでなく沿道の大型店舗、公共施設、駐車場などの大型集客施設についてもバリアフリー化を推進します。

高崎市独自の建築物のバリアフリー化方針を定め、敷地と施設の内部についてだれでも使いやすいようにバリアフリー化に務め、この方針に適合した施設には適合マークを公布し、広く市民にPRします。

具体的には以下のとおりとします。

特定経路等の道路や障害者用駐車場から建物入口までの通路のバリアフリー化を図ります。

建物内の移動について、平面、上下ともに必要な空間、設備等を設けます。

建物内の施設について、案内、受付、トイレ等を誰でも利用しやすいようにバリアフリー化を図ります。

障害者及び高齢者等の施設利用の要望に応じたヒューマン・サポート体制を構築します。サポートに関しては、各施設の店員や職員等を集めた講習会等の開催を検討します。

バリアフリー化された施設であることを広くPRします。

【大型集客施設の改良イメージとPR表示】

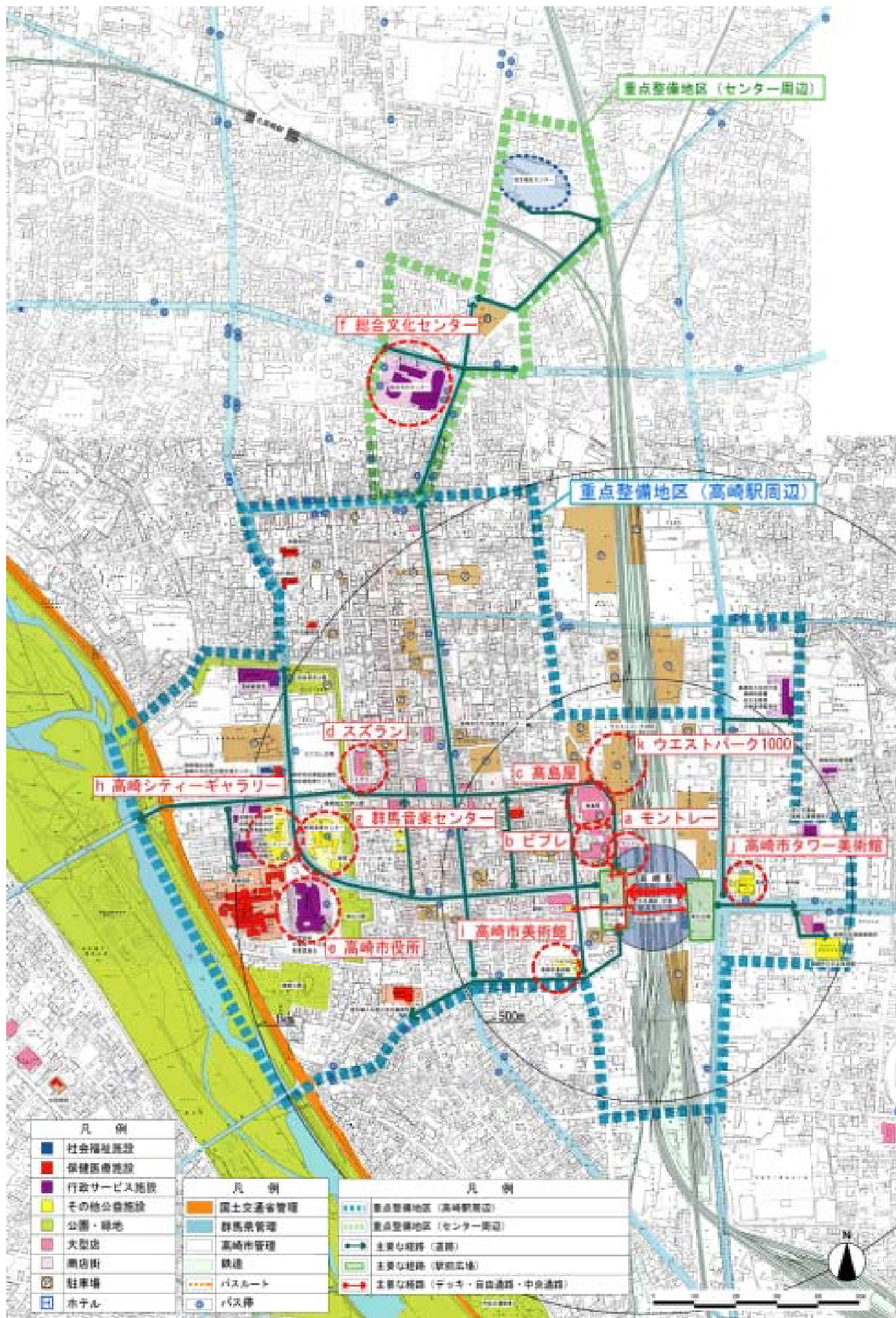


道路との段差をスロープにより解消した建物の事例



適合マークの事例

【大型店舗、公共施設、駐車場などの大型集客施設 位置図】



高崎駅周辺の大型集客施設については、ハートビル法等に基づいた整備が行われ、概ねバリアフリーへの対応はできています。しかし、これらの大型集客施設をさらに使いやすい、良いものとするため、障害者の方々の参加により、「こうしたらもっと使いやすい」という視点で大型集客施設の現地点検を行いました。

【対象とした大型集客施設】

大型店舗	a モントレー b ビブレ c 高島屋 d スズラン
公共施設	e 高崎市役所 f 総合文化センター g 群馬音楽センター h 高崎シティギャラリー i 高崎市美術館 j 高崎市タワー美術館
立体駐車場	k ウエストパーク 1000

【大型集客施設の点検調査】

<p>第1回 平成17年1月20日 <第1回 障害者参加による点検調査> ・集客施設の現地点検 大型店舗（モントレー、ビブレ、高島屋、スズラン）、高崎市役所、群馬音楽センター</p>
<p>第2回 平成17年1月27日 <第2回 障害者参加による点検調査> ・集客施設の現地点検 総合文化センター、高崎シティギャラリー、高崎市美術館、高崎市タワー美術館、ウエストパーク 1000</p>

【大型集客施設のバリアフリー点検結果】

点検項目		主な点検結果
経路	道路または障害者用駐車場から移動円滑化された経路が一以上確保されていること	<ul style="list-style-type: none"> 幅員等は、概ね問題ないが、出入口の自動ドア化が必要と思われた。 階段、スロープでは、一部、手すりの設置や段鼻の色づかいに問題がある。 通路に物が置いてある箇所がある。
昇降機	必要な箇所に昇降機が設置されていること	<ul style="list-style-type: none"> エレベーター内外の点字表示が少ない。 非常時の対応策が必要である。
視覚障害者誘導用ブロック	必要な箇所に視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていること	<ul style="list-style-type: none"> 歩道や入口から案内まで誘導ブロックが連続していない。 誘導ブロックの色と床の色が同じものがある。
案内板	建物内に案内表示が設置されていること	<ul style="list-style-type: none"> 案内板の位置、または内容がわかりにくい。 トイレやエレベーターの位置などを表示する案内が少ない。
駐車場	障害者用駐車場が設置されていること	<ul style="list-style-type: none"> 障害者用駐車場の寸法が足りない箇所がある。 障害者用駐車場に一般車が止まっている。
避難誘導設備	高齢者、障害者等が緊急時に安全に避難できること	<ul style="list-style-type: none"> 通路の幅はあるが、物が置いてある場所もある。 職員の日頃からの対応が必要である。
トイレ	多機能トイレを設置していること	<ul style="list-style-type: none"> トイレの手すりに使いにくいものがある。 非常時の呼出ボタンが低い位置にない。 腰掛式のトイレが少ない。
人的補助	従業員による手伝い、接遇が徹底されていること	<ul style="list-style-type: none"> 手話会話が可能な店舗がある。 駐車場への係員の誘導が不十分である。

大型集客施設点検調査写真



会議の様子



入口が自動ドアではないため
車イス使用者にとっては開閉
が困難（商業施設）



誘導ブロックと
床の色が似てい
て見分けにくい
（公共施設）



車イス使用者に使いやすい
カウンター（公共施設）



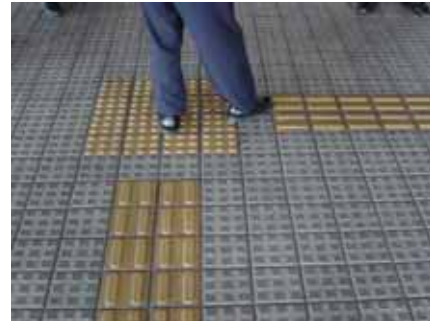
車イス使用者にとっては通
路幅が狭い（商業施設）



エレベーターの
ロビー及びカゴ
内に点字表示が
ない（公共施設）



多目的トイレが設置されて
いるが、手すりが固定式で使
い勝手がよくない
（商業施設）



誘導ブロックがとぎれてい
る（公共施設）



車イス使用者用の客席
（公共施設）



簡単な手話ができる店員
（商業施設）



呼び出しボタンの位置が高く、転
んだ時に押せない（公共施設）

2 大型集客施設のバリアフリー化事業計画

現地点検の結果を受けて、各施設の管理者が今後のバリアフリー化事業計画としてまとめました。

- 施設の敷地と建物の内部について誰でも使いやすいようにバリアフリー化に努めるとともに、市民にPRし、利用の促進を図るものとします。
- 施設のバリアフリーに合わせて、職員や店員の方の接遇を向上させ、気持ちの良い社会生活が営めるようにします。

なお、整備されるまでの間は、ヒューマン・サポートの徹底を図ります。また、すべての施設において、今後10年間及び将来に向けて、ヒューマン・サポートを強化していきます。

大型集客施設のバリアフリー化事業計画 《大型店舗》

店舗	主な対応策	整備スケジュール			備考
		前期 5か年	後期 5か年	将来	
モントレー	•通路等の改善				出入口の自動ドア化等
	•昇降機の改善				点字の表示、音声案内等
	•案内板の改善				
	•トイレの改善				手すりの改修等
高島屋	•通路等の改善				出入口の自動ドア化は改修済
	•案内板の改善				
	•駐車場の改善				不要な車止めは撤去済
	•トイレの改善				多機能トイレの増設
スズラン	•通路等の改善				連絡通路の改修等
	•昇降機の改善				点字の表示等
	•案内板の改善				
	•駐車場の改善				身障者用駐車場の拡大等
	•トイレの改善				呼出ボタンの改修等
ビブレ	•通路等の改善				呼出インターホンの設置等
	•昇降機の改善				音声案内等
	•案内板の改善				
	•トイレの改善				手すりの説明表示等

《公共施設、駐車場》

施設	主な対応策	整備スケジュール			備考
		前期 5 年	後期 5 年	将来	
市役所	•通路等の改善				誘導ブロックの改修等
	•昇降機の改善				身障者対応の表示等
	•案内板の改善				
	•駐車場の改善				身障者用の表示等
	•トイレの改善				ベンチの形状変更等
	•展望ロビーの改善				ベンチの設置等
文化会館	•通路等の改善				手すりの設置等
	•昇降機の改善				点字の表示、音声案内等
	•案内板の改善				
	•駐車場の改善				身障者用の表示等
	•トイレの改善				手すりの改修等
	•客席の改善				呼出ボタンの表示等
図書館	•案内板の改善				
	•トイレの改善				照明等は改修済
中央 公民館	•案内板の改善				
	•トイレの改善				腰掛用便座の設置等
音楽 センター	•通路等の改善				手すりの設置等
	•駐車場の改善				身障者用の表示等
	•トイレの改善				呼出ボタンの設置等
	•客席の改善				身障者用客席の増設等
	•受付の改善				
シティギ ャラリー	•通路等の改善				手すりの設置等
	•トイレの改善				案内表示の改修等
市美術館	•通路等の改善				出入口の自動ドア化等
	•昇降機の改善				点字の表示、音声案内等
	•トイレの改善				手すりの改修等
タワー 美術館	•昇降機の改善				点字の表示等
	•トイレの改善				案内表示の改修等
ウエスト パーク 1000	•案内板の改善				高崎駅への看板の設置等
	•トイレの改善				案内表示の改修等

第6章 バリアフリー化事業の推進体制

第6章 バリアフリー化事業の推進体制

1 バリアフリー化事業の推進体制

- 高崎市交通バリアフリー基本構想に基づき、各特定事業計画の策定や事業実施の推進、情報公開を行なうため、市民、事業者、管理者、行政等が参加する推進組織を設置します。
- 推進組織は、全体の事業の推進を管理する全体会議と事業内容に応じた個別会議を設置するとともに、様々なバリアフリーに対応する市内推進会議を設置します。
- 高崎市のバリアフリー化推進は、事業計画の策定、事業の実施、事業後の点検調査、推進管理の4つのプロセスを確立し、段階的、継続的に進めていきます。
- バリアフリー化推進の役割分担については、各事業者が4つのプロセスを踏まえて進めていくとともに、行政や市民についても「誰もが心豊かに暮らせる社会」の実現のため取り組みます。

バリアフリー化を進める推進組織は以下のとおりとします。

全体会議	<p>【高崎市バリアフリー推進会議】</p> <ul style="list-style-type: none">□ 市民、公共交通事業者、道路管理者、交通安全施設管理者、大型集客施設の事業者等が参加し、特定事業計画の策定状況や事業実施状況、施工後の評価、検証等を定期的に確認します。□ 新たなニーズによるバリアフリー化への対応等に関する検討やバリアフリー情報の公開を行いません。
個別会議	<p>【鉄道・バス・タクシー等の公共交通事業者会議】 【道路・交通管理者会議】 【大型店舗事業者会議】、【公共施設管理者会議】</p> <ul style="list-style-type: none">□ 個別会議は、それぞれの事業者毎に4つの会議を設け、年度毎の事業の計画と実施、市民意識の反映、接遇対策等について情報交換を行います。
サポート会議	<p>【障害者等との意見交換会】</p> <ul style="list-style-type: none">□ 障害者等と定期的にバリアフリーについての意見交換を行ない、各事業者が実施する事業へのアドバイスをします。 <p>【高崎市市内推進会議】</p> <ul style="list-style-type: none">□ バリアフリー推進のため、市内の連携強化を図ります。

2 バリアフリー化事業の推進方策

高崎市における今後のバリアフリー化推進のため、以下の4つのプロセスを確立し、段階的、継続的に進めていきます。

(1) 事業者・管理者によるバリアフリー化事業計画の策定

特定事業計画の策定

- ・公共交通事業者や道路及び交通安全施設管理者は、基本構想を基に交通バリアフリー法に定められた特定事業計画を策定し、高崎市へ提出します。

特定事業計画の公表

- ・特定事業計画は、全体協議会へ報告したのち、市民に公表します。

(2) バリアフリー化事業の実施

事業者や管理者によるバリアフリー化事業の当該年度計画の公表

- ・各バリアフリー化事業の実施にあたり、年度毎にどのような工事を行うのか事前に公表します。

バリアフリー化工事中の点検調査

- ・事業者や管理者は、バリアフリー化工事において必要に応じ、市民参加の点検調査を行うことができるようにします。

(3) バリアフリー化工事後の点検調査の実施

バリアフリー化工事が完了した箇所の点検調査の実施

- ・個別協議会では、工事完了後、点検調査を実施し、課題・問題点がないか確認します。

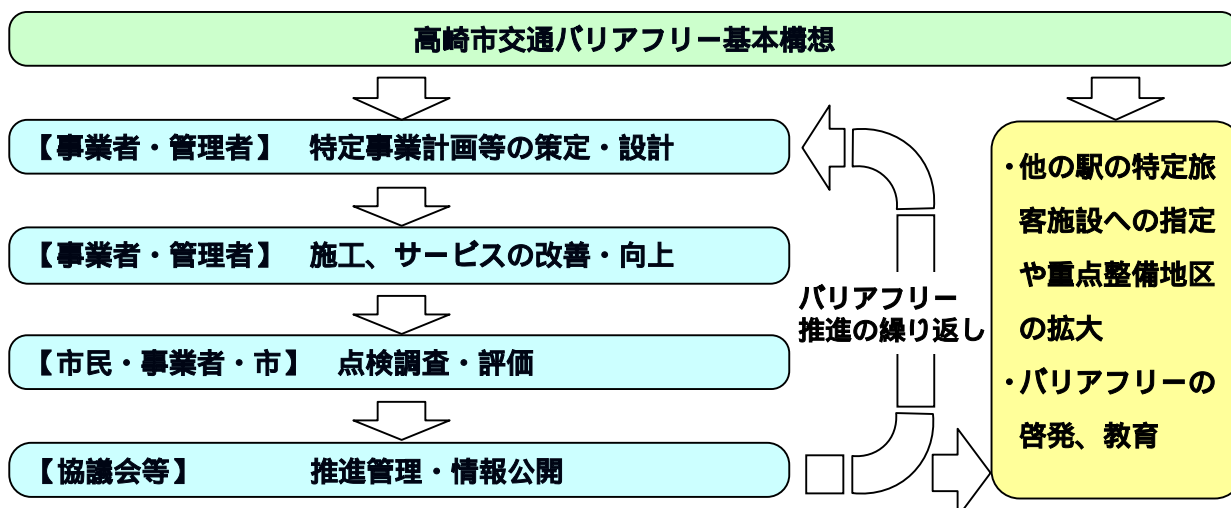
バリアフリー化の技術や知識の共有化

- ・点検調査の結果は、全体協議会へ報告し、事業者や管理者全体のバリアフリー化のノウハウとします。

(4) バリアフリー化事業の推進管理

バリアフリー化事業の進捗状況の確認や個別工事の点検調査結果の反映

- ・全体協議会では、個別協議会毎にまとめた事業の進捗状況や個別工事の点検調査結果を今後の事業に反映させるようにします。



3 バリアフリー化推進のための役割分担

高崎市におけるバリアフリー化の推進のための事業者や管理者、市民、行政等の役割は以下のとおりです。

(1) 事業者や管理者の役割

【道路・交通管理者、公共交通事業者】

- ・ 特定事業計画の策定と事業の実施
- ・ バリアフリーに係る教育・啓発の実施
- ・ 高崎市バリアフリー推進会議（全体会議、個別会議）への参画

【大型店舗事業者・公共施設管理者】

- ・ バリアフリー化事業の実施
- ・ バリアフリーに係る教育・啓発の実施
- ・ 高崎市バリアフリー推進会議（全体会議、個別会議）への参画

(2) 市民の役割

- ・ 特定事業実施やバリアフリー化事業実施後の点検調査への参画
- ・ 高崎市バリアフリー推進会議（全体会議）への参画
- ・ 定期的に開催される行政との意見交換会への参画
- ・ バリアフリーサポートの実施

(3) 高崎市の役割

- ・ 庁内推進会議の実施
- ・ バリアフリーに係る教育・啓発の実施
- ・ 高崎市バリアフリー推進会議（全体会議、個別会議）の管理・運営
- ・ 障害者をはじめとする市民のとの意見交換会の実施
- ・ バリアフリー情報の公開

(4) 高崎市バリアフリー推進会議

【全体会議】

- ・ 個別会議、庁内推進会議などを総括し、市民参加のもと基本構想掲載事業の進捗を管理
- ・ 年度ごとの各事業者等による事業の予定と進捗状況の管理
- ・ 基本構想掲載以外のバリアフリーに係る新規事業への対応等

【個別会議：道路・交通管理者会議、公共交通事業者会議、大型店舗事業者会議、公共施設管理者会議】

- ・ 各事業者の基本構想掲載事業全体の進捗を管理
- ・ 年度ごとの事業の予定と進捗状況の管理
- ・ バリアフリー化事業実施後の点検調査
- ・ 点検調査結果を事業にフィードバック
- ・ バリアフリーに係る情報交換や各種調整

おわりに

高崎市では構想の段階から障害者や高齢者をはじめとする市民の方々と一緒に、基本構想の作成を行ってきました。この基本構想に位置付けた取り組み方針は重点整備地区内において実施するものですが、重点整備地区内にある駅や大型集客施設に行くためには自宅からのアクセスの確保が必要であるため、身近な生活の場でのバリアフリーが達成されなければなりません。そのためには、基本構想で示された整備方針を市全域に広げていくことが必要であり、更には公共交通網の整備とそれを補完する移動手段の確保についても検討を行う必要があります。

こうした取り組みにより、一層のバリアフリー整備が進むことで、今まで以上に障害者の社会への参加機会が増え、新たな視点によるバリアの問題が発生することもあるため、平成27年以降も継続的な取り組みを行っていくことが重要となります。

高崎市では、このバリアフリー基本構想を基に「駅と道路に加え、目的地である沿道の大型集客施設のバリアフリー」と「心のバリアフリー」の推進に向けて事業を実施すると共に、今後も市民の方々と一緒に「誰もが心豊かに暮らせる社会」の実現に向けて、持続的な取り組みを行っていきます。

高崎市交通バリアフリー基本構想

【 資 料 編 】

1 バリアフリーに係わるこれまでの経緯

これまで、バリアフリーに係わる取組みは、70年代より進められており、2005年には「ユニバーサルデザイン政策大綱(案)」が定められています。

1970年(昭和45年)障害者基本法の制定

1975年 国連の「障害者の権利宣言」

80年代 米国建築家による「ユニバーサルデザインの7原則」提唱

1982年(昭和58年)「身体障害者の利用に配慮した建築設計標準」の策定

1994年(平成6年)「ハートビル法」の制定

2000年(平成12年)「交通バリアフリー法」の制定

2005年「ユニバーサルデザイン政策大綱」の制定

高崎市の取組み

昭和48年 身体障害者福祉モデル都市宣言

昭和52年 たかさき市民福祉大会の開催

昭和56年 福祉のまちづくり都市環境整備要綱の制定

平成5年 福祉のまちづくりモデル事業の指定

平成9年 高崎市障害者福祉計画の策定

平成12年 高崎市人にやさしいまちづくり整備指針

平成13年 第2次高崎市障害者福祉計画の策定

平成17年 人にやさしいまちづくり整備計画の策定

用語等の説明

- バリアフリー-----高齢者や障害者等に対する様々なバリア(物理的、制度、文化、情報、意識)を取り除くこと
- ユニバーサルデザイン---できるだけ多くの人利用可能であるように製品、建物、環境をデザインすること(年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず、はじめから多くの人利用できるようにバリアをつくらない)
- ハートビル法-----「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の促進に関する法律(平成6年)」の略称で、この法律により、一定規模以上の建築物のバリアフリー化義務づけと支援措置の実施
- 交通バリアフリー法----「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(平成12年)」の略称で、この法律により、旅客施設、車両の新設のバリアフリー化の義務づけや市町村によるバリアフリー化計画(基本構想)の取組みを推進、また、国が定める基本方針において平成22年までのバリアフリー化目標を設定

2 高崎市の概況

(1) 鉄道駅の乗降状況

市内各駅の1日あたり平均利用者数は、高崎駅が60,000人と最も多く、次いでJR井野駅が5,600人となっています。これら2つの駅が1日当りの平均的な利用者数が5,000人を超える駅となっています。

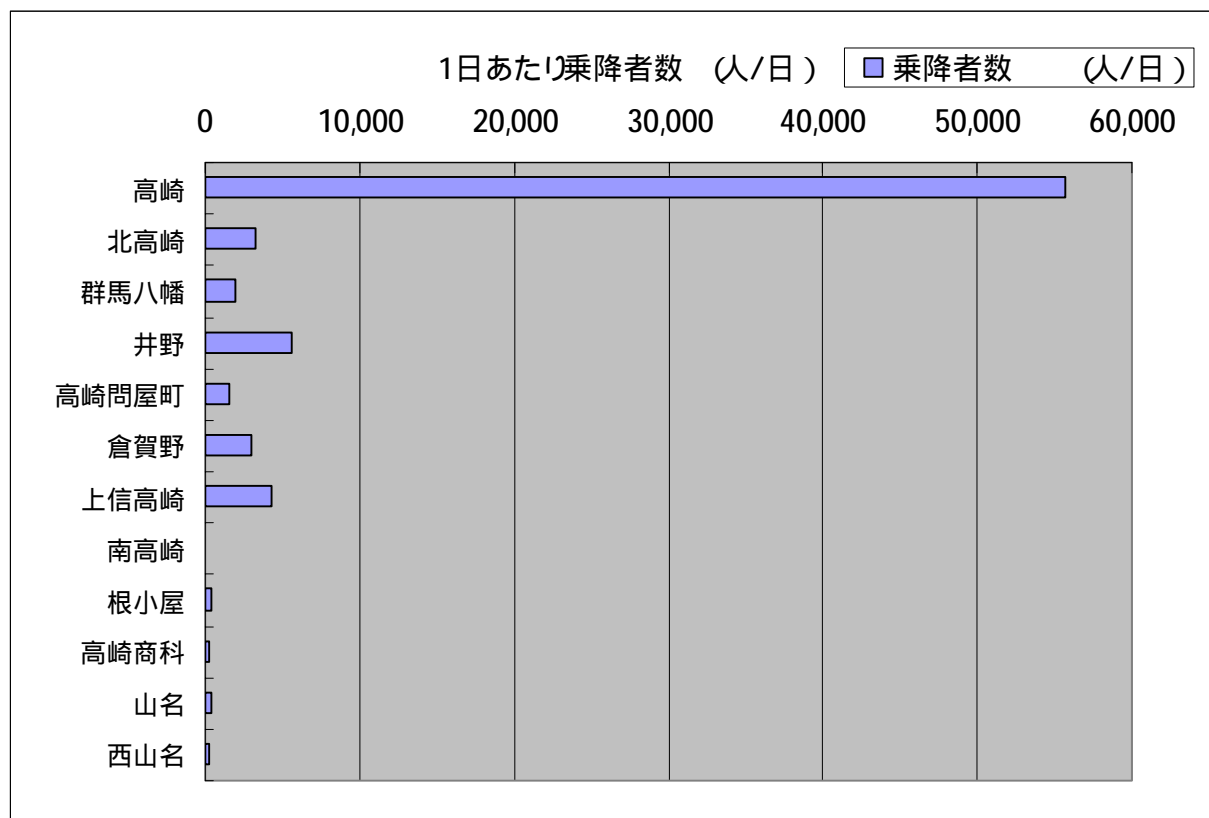
【市内鉄道駅乗降者数 1日あたり平均（平成15年度）】

鉄道事業者	駅名	乗降者数 (人/日)	備考
JR 東日本	高崎	55,700	60,000(上信含む)
	北高崎	3,200	
	群馬八幡	1,900	
	井野	5,600	
	高崎問屋町	1,500	H16.10開業
	倉賀野	3,000	
上信電鉄	上信高崎	4,300	
	南高崎	100	
	根小屋	400	
	高崎商科	300	
	山名	400	
	西山名	300	

* 1日あたり平均乗降者数は、乗客人員数×2として算出している。

* 高崎駅はJRと上信電鉄を合計している。

* 高崎問屋町駅は、平成16年10月開業のためそれ以降のデータである。



(2) 外出に関わる高齢者・身体障害者等のニーズ

現状の外出の手段としては、徒歩のほか自家用車の利用が多く、駐車場と主要な施設を結ぶ経路の確保にも配慮する必要があります。

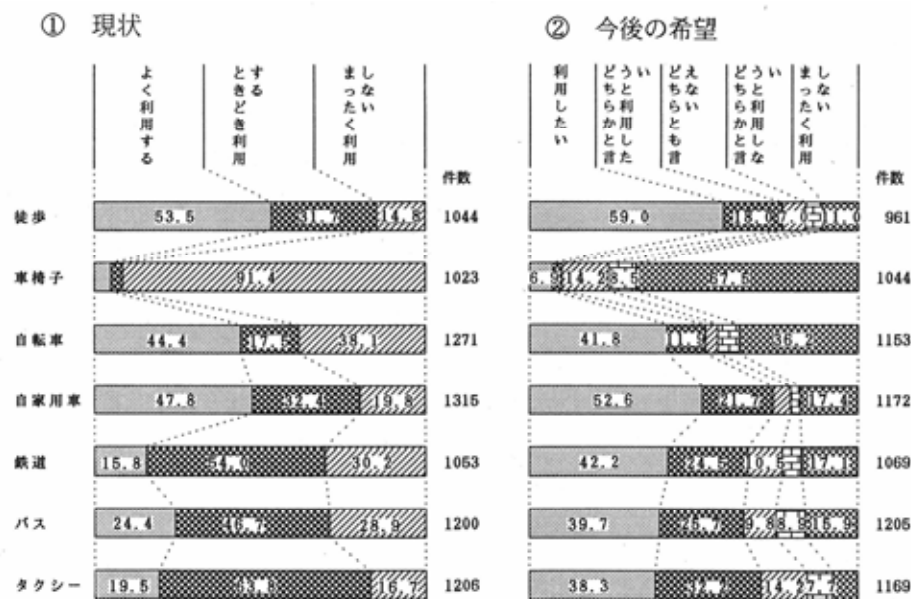
今後希望する外出手段としては鉄道・バス・タクシーの割合が増えており、公共交通機関を利用した移動を希望していることが伺えます。

外出の際に困ることとしては、「道路・歩道が配慮されていない」などの物理的なバリアに加え、「コミュニケーションがとりにくい」など心のバリアに関する指摘があります。

■ 外出時の移動方法

(福祉のまちづくりモデル事業整備計画策定調査 H4.3 高崎市)

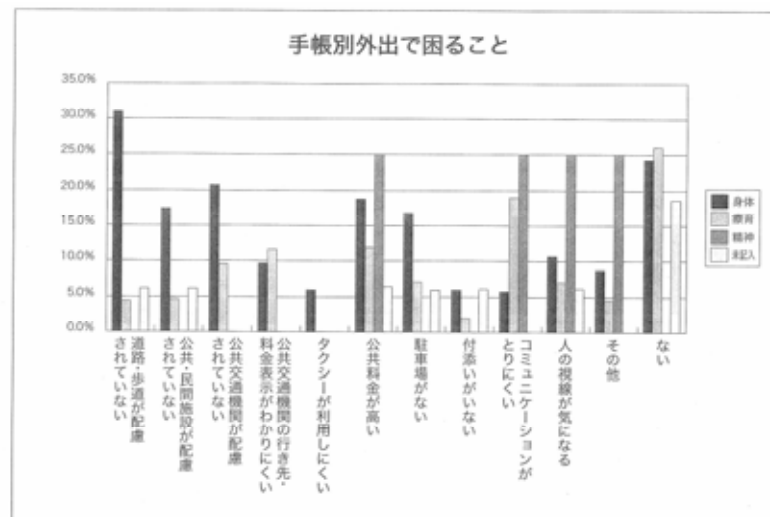
回答者：市内に居住する高齢者・身体障害者等 3,624 人



■ 外出で困ること

(第2次高崎市障害者福祉計画 H13.4 高崎市)

回答者：市内に居住する身体障害者等 1,205 人



(3) 高崎市の主な施設

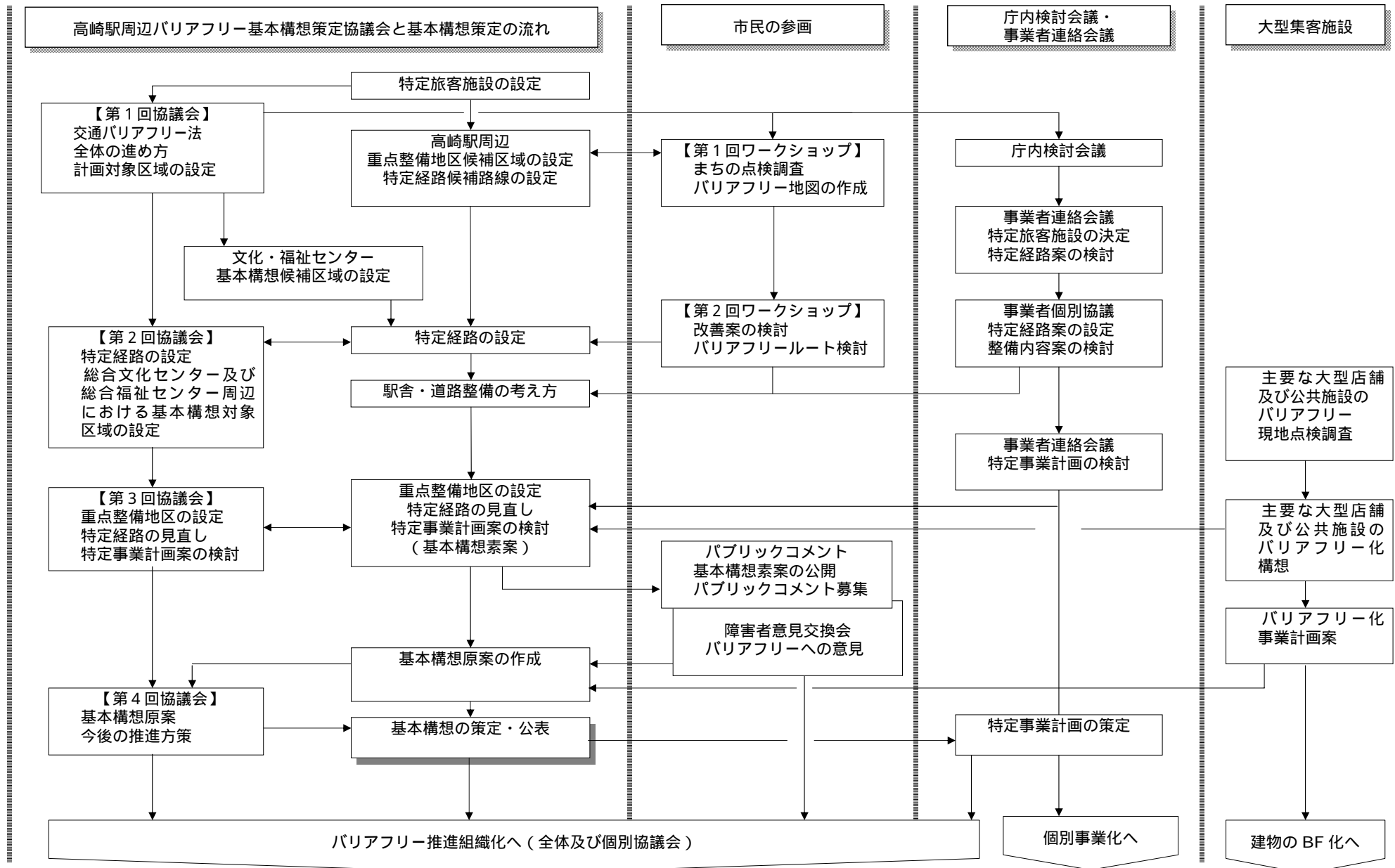
ハートビル法の特定建築物の区分に基づき、主要な施設を選定しています。

(施設の位置については、本編 29 ページ参照)

区分	建築物の区分	選定の考え方	施設名称
個別施設	郵便局、保健所、税務署等の公益上必要な建築物	行政機能等を有する官公庁施設	国：高崎税務署、前橋地方裁判所・前橋家庭裁判所・高崎簡易裁判所、高崎社会保険事務所 市：高崎市役所
		郵便局	高崎郵便局
		保健所	高崎保健所
	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等	福祉関連施設	高崎中央介護支援センター、高崎市在宅介護支援センター
	学校	身体障害者関連の学校	該当施設なし
	病院又は診療所	ベット数 20 以上	国立病院機構高崎病院、高崎市休日準夜診療所、高崎地域医療センター、産婦人科館出張佐藤病院、井上病院、小児科佐藤病院、田村病院、綿貫病院
	集会場又は公会堂	-	該当施設なし
	展示場	-	該当施設なし
	博物館、美術館又は図書館	文化施設	群馬音楽センター、群馬シンフォニーホール、高崎シティギャラリー、高崎市立美術館、高崎市タワー美術館
		図書館	該当施設なし
	百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む大型店	大店立地法に該当する店舗(店舗面積 1,000 m ² 以上)	スズラン高崎店、高崎ビブレ、高崎高島屋、モントレー(高崎ターミナルビル)、ラ・メルセ等
	ホテル又は旅館	100 室以上で結婚式場、宴会場、会議場、会議室のいずれかを有するもの	高崎ワシントンホテル(212 室、宴会場)、高崎ビューホテル(113 室、宴会場)
	車両の停車場、旅客の乗降又は待合いの用に供するもの	車いす利用者など障害者が多く来訪する施設の付属駐車場	高崎城址地下駐車場(192 台、障半)、市営中央駐車場(88 台、障半)、城址第二地下駐車場(391 台、障半)、高松地下駐車場(150 台、障半)、駅前駐車場(358 台)、ウエストパーク(1,000 台)、イーストパーク(397 台)等公共駐車場他、駐車場案内システム加盟駐車場 * 障半：障害者の場合通常料金の半額サービスのある駐車場
	一般公共の用に供される自動車車庫		
共同住宅	住宅であり利用施設には組込まない	-	
その他	広域的な来訪者が見込まれる公園等	高崎城址公園、高崎姉妹都市公園、高崎公園、烏川緑地	
面的な地区・地域	商店街・会	商店街連盟に加盟している商店街等	
	その他	上記の商店街に含む	劇場、観覧場、映画館又は園芸場、体育館、水泳場、ボーリング場または遊技場、公衆浴場、飲食店、理髪店、クリーニング取次店、質屋、貸衣装屋、銀行、事務所、公衆便所等

3 基本構想策定の経緯

(1) 協議会



高崎市では、交通バリアフリー基本構想の策定にあたり、学識経験者、市民、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、行政等による協議会を開催しました。各協議会での主な検討事項と承認事項は、以下に示すとおりです。

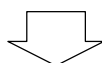
第1回協議会（平成15年2月25日）

議案第1号 特定旅客施設の設定について

特定旅客施設は、鉄道駅乗降客数や関連事業、主要施設の分布状況等に配慮し、高崎駅とすることが承認されました。

議案第2号 基本方針と基本構想対象区域の設定について

基本構想の対象区域は、高崎駅から概ね半径1km以内の徒歩圏とします。また、総合文化センターと総合福祉センター（仮称）の設置が予定されている地区も基本構想の対象区域に追加されることが承認されました。



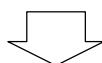
第2回協議会（平成15年8月1日）

議案第3号 特定経路の設定について

高崎駅周辺では7ルートの特定経路と、2ルートの特定経路に準じた経路が承認されました。特定経路の歩道は、両側を対象とします。

議案第4号 総合文化センター及び総合福祉センター周辺における基本構想対象区域の設定と基本的な考え方について

両センター周辺が基本構想対象区域として承認されました。



第3回協議会（平成17年2月24日）

議案第5号 高崎駅周辺における重点整備地区と特定経路について

議案第6号 総合文化センター及び総合福祉センター周辺における重点整備地区と特定経路について

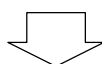
議案第7号 特定事業計画について

高崎駅周辺とセンター周辺地区の重点整備地区、特定経路等、特定事業計画が承認されました。

議案第8号 大型集客施設のバリアフリー化方針

大型集客施設のバリアフリー化方針が承認されました。

また、今後のバリアフリー推進の組織づくりについても基本構想に位置づけられました。



第4回協議会（平成17年10月5日）

議案第9号 基本構想原案について

パブリックコメントや障害者等との意見交換会での意見を参考にして取りまとめた基本構想原案が承認されました。

議案第10号 今後のバリアフリー化の推進方策について

基本構想策定後のバリアフリー化推進のための組織づくりや活動方針案について承認されました。



【高崎駅周辺バリアフリー基本構想策定協議会 委員名簿】

区分	氏名	所属・役職名	備考	
学識経験者	秋山 哲男	首都大学東京 教授		
	細井 雅生	高崎経済大学地域政策学部教授		
市民	登坂 武	高崎市身体障害者団体連合会 会長		
	塚越 梅美	高崎市視覚障害者福祉協会 会長		
	佐藤 君子	高崎市肢体不自由児者父母の会 会長		
	松本 信子	高崎市手をつなぐ親の会 会長	前任 加藤 政江	
	福島 艶子	NPO 法人高崎市聴覚障害者協会 会長		
	弦巻 不二江	高崎地区精神障害者家族会ポプラの会 会長		
	松本 源治	高崎市市長会 会長		
	廣岡 三四郎	高崎市長寿会連合会 会長		
	中島 英明	高崎市社会福祉協議会 常務理事		
	公募市民	城田 幸子		
高橋 俊一郎				
福田 幸正				
細貝 恵美子				
関係行政機関	村山 一弥	国土交通省関東地方整備局高崎河川国道事務所長	前任 森山 誠二	
	原本 廣司	国土交通省関東運輸局群馬運輸支局長	前任 荻原 克己 佐藤 宏幸	
	大島 一雄	群馬県県土整備局交通政策課長	前任 本間 正志 遠藤 昌男	
	室田 道博	群馬県県土整備局道路企画管理課長	前任 福田 重雄	
	阿久沢 伸一	群馬県高崎土木事務所長	前任 西田 守	
	富沢 久雄	群馬県警察本部交通規制課長	前任 市場 忠一 須藤 哲次	
	阿部 清	高崎警察署長	前任 諸橋 功	
	経済団体関係者	堤 宏	高崎商工会議所 専務理事	前任 小暮今朝光
		系井 良一	高崎商店街連盟 代表幹事	
	交通事業者	矢川 益弘	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社 総務部企画室長	
笠原 道也		上信電鉄株式会社 代表取締役社長	前任 秦 次雄	
岩崎 照雄		群馬中央バス株式会社 取締役社長		
横山 登		関越交通株式会社 取締役社長	前任 石川 博 飯塚 和彦	
大島 義一郎		株式会社群馬バス 代表取締役社長	前任 岩崎 泰人	
村木 勇一		社団法人群馬県バス協会 専務理事		
今井 宏一		高崎地区ハイヤー協議会 会長		
高崎市	木部 純二	高崎市市長公室長	前任 矢澤 敏彦	
	花形 亘浩	高崎市総務部長	前任 木部 純二	
	曾根 豊	高崎市保健福祉部長	前任 花形 亘浩	
	静 千賀衛	高崎市高齢・医療担当部長	前任 永井 淳司 静 千賀衛	
	北嶋 菊好	高崎市商工部長	前任 横堀 一三	
	齋藤 俊一	高崎市建設部長	前任 田島 國雄	
	森枝 省吾	高崎市都市整備部長	前任 石塚 正春	
	事務局	高崎市都市整備部都市計画課	課長 松本 泰夫、 課長補佐 田口 幸夫（後任 係長 小野里 つよし） 福島 克明、植原 政美（後任 清水 博幸）岩井 剛志、 磯貝 恵子（後任 村上 正和）上野 晋平	

協議会の議事録

第1回 高崎駅周辺バリアフリー基本構想策定協議会（平成15年2月25日）

議事録（骨子）

【議事】

交通バリアフリー法について

いろいろな会議で実現の可能性について質問をしても、答えが不十分な場合があるが、今回はそのようなことはないか。

今回は法律ができたので、その法律にのっとり、事業者、行政、市民と一緒にルールを守ってやって行こうということ。

歩行者のバリアフリーでは、駐車場まで車で来てそこから車イスを使うということも含まれているのか確認したい。また、道路の左右の歩道で整備のあり方を変えるような細かい部分についても検討するのか。

駐車場と歩行空間との連携については、ハートビル法か、県の福祉のまちづくり条例があるなら条例によって建築物に関する部分との調整になると思う。道路の左右など細かいところに関しては、いずれ候補ルートを特定経路として決めた場合には詳細に検討することになる。

歩道を改修すると、点字ブロックが整備される。点字ブロックを喜ぶ人もいるが、硬くて歩きにくく、非常に不便に感じる。

高崎市の視覚障害者誘導ブロックは、現況では、ほとんど黄色はなかった。景観を優先した色彩の誘導ブロックが布設されており、弱視の人は判別しにくい。素材については、維持管理の容易なものを選択するケースが多い。

精神障害者には意外と方向感覚が乏しい人が多い。駅には東西の方向や保健所、市役所等の方向を書いた大きな目印が欲しい。

路面の誘導ブロックに例えば一番と書いてあって、一番を辿れば保健所につけるというようなやり方だと分かりやすいと思う。工夫はできるだけ取り入れていきたい。

知的障害を持つ子供は非常に純粋な心を持っているが、人にうまく説明できず、誤解を受けてしまうこともある。警察の方には、その子がどういう子が把握してもらい、理解して頂きたいというのが私達のお願いである。

警察の方とどこかで会っていれば、全然対応が違うものとなる。この人はこういう人というのがわかるような連携を持ちたいものである。

様々な障害に対して、駅員の方、警察の方が学んでゆく必要があるのではないか。

現在のまちの中は、普通の車イスではどこにも出られない。しかし、自分で車イスで表に出たいという子供もいる。

今まで整備してきた道は、車イスでも通れると思ってつくっている。ユーザーとつくる側とにギャップがあるという指摘だと思う。

歩道上や側溝の水が流れる部分(側溝のグレーチング)に車イスの車輪が入ってしまう。また、雨が降ると車イスが滑って、母親一人ではどうにもならない。

グレーチングは歩道にはできるだけ設けてはいけない。また、グレーチングの幅がガイドラインや福祉のまちづくりのとおりなら問題ないが、それ以前の基準のものは幅が広い。

狭い道路でも交通量が多い。交通規制をすると、「不便になる」という声をよく聞く。確かに運転者はどこでも入れる方がいいが、生活道路では規制をかけて頂きたい。歩く人も道路の一員である。

警察の考え方として、歩行者自転車の復権を考えている。自動車交通優先から歩行者等の安全に重点を変えつつある。

精神障害者には法律で定められていないが、ぜひバスの無料化や割引をして欲しい。

無料化には問題がある。障害を持つ人に対してきちんと年金等で保障して、自分で払えるようになるとうい。

議案第 1 号 特定旅客施設の設定について

特定旅客施設は市内で最も利用者の多い高崎駅としたい。

他の駅についても順次バリアフリー化を進める予定である。

議案第 1 号 特定旅客施設の設定については承認を得た。

議案第 2 号 基本方針と基本構想の対象区域の設定について

高崎駅周辺その他、総合文化センター及び予定されている総合福祉センター周辺についても、対象区域として欲しい。

対象区域として検討したい。

高崎駅からの対象区域は法律に基づき半径 500～1 km の徒歩圏とする。

議案第 2 号 基本方針と基本構想の対象区域の設定については承認を得た。

以上

第2回 高崎駅周辺バリアフリー基本構想策定協議会（平成15年8月1日）

議事録（骨子）

【議事】

議案第3号 特定経路の設定について

特定経路において歩行者の安全性をどのように考えているか。

特定経路は、様々な人が安心して歩けるルートとして位置づける。コミュニティゾーン等の地区交通計画については今後検討したい。

特定経路は、左右どちらの歩道も対象か。

左右どちらの歩道も対象とする。

特定旅客施設の移動円滑化経路はどのように考えているか。

ワークショップの結果などから、高崎駅の中央あたりに直線的な動線を確保する考えである。今後は計画として確定させ、整備計画を検討する。

議案第3号の特定経路の設定については、承認を得た。

議案第4号 総合文化センター及び総合福祉センター周辺における基本構想対象区域の設定について

北高崎駅や問屋町新駅からのアクセスについても考慮すべきである。

北高崎駅は特定旅客施設として扱わないが、北高崎駅から両施設までのアクセスルートについては既存道路の部分的改修により対応したい。問屋町新駅はバリアフリーに配慮して整備し、施設へも広幅員道路で連絡されているため新規のアクセスルート整備は考えていない。また、駐車場整備や「ぐるりん」の乗り入れ等について検討する。

両施設周辺を取り入れることで、駅周辺の特定経路の整備がおろそかになってはいけない。

特定経路についてはすでに整備が進んでいるため、10年間でかなりの整備ができる。

あと3年で完成する総合福祉センター周辺を最も優先的に整備すべきではないか。

両施設周辺のバリアフリー化については、基本構想の中でも特出しとして整備する。

両施設へ交通アクセスは、マイカーで考えるのか、それとも公共交通で考えるか。

両面からの整備を進めるが、最終的には公共交通をメインとした交通計画を立てる。

末広町交差点の歩道橋は撤去できないか。

歩道橋の問題については、ワークショップや県との協議を経て検討する。

議案第4号の総合文化センター及び総合福祉センター周辺における基本構想対象区域の設定については、承認を得た。

以上

第3回 高崎駅周辺バリアフリー基本構想策定協議会（平成17年2月24日）

議事録（骨子）

【議事】

議案第5号 高崎駅周辺における重点整備地区の設定案と特定経路案について

議案第6号 総合文化センター及び総合福祉センター周辺における重点整備地区と同等の地区設定案と特定経路と同等の経路案について

センター周辺では高崎問屋町駅からのアクセスをどのように考えているか。

センター周辺では基本的にバス停や駐車場からのバリアフリーを確保している。「ぐるりん」は現在高崎問屋町駅西口に乗り入れているが、将来的には東口にも乗り入れたい。

バリアフリー基本構想によって、誰がどのくらい恩恵を受けるかを考えるべきである。法律にあるからやるという程度ではよいものはできない。

高崎市では障害者の方々と一緒にまちの点検調査を行っており、その中で伺った意見を基に独自の技術基準をつくっていきたい。さらに、道路と駅だけではなく大型集客施設についてもバリアフリー化を図る。また、構想をまとめた後でも障害を持つ方と事業者と一緒に検証する組織をつくり、事業後の見直しも行っていく考えである。

協議会委員の中に通信事業者が入っていない。通信事業者による様々な取り組みが始まっており、それらを取り入れたい。

これから事業化を進める中でアイデアが必要となってくるため、そのような流れの中で頂いたようなアイデアが活かされるとよい。通信事業に関する部分はまだコンセンサスがとれていないため、交通バリアフリー法には示せない段階である。

議案第5号、議案第6号については、承認を得た。

議案第7号 特定事業計画案について

特定事業計画は予算を考慮しているか。予算がないからと先送りになっては困る。

予算を検討して計画を出してほしいというお願いの上で提示して頂いている。当然、今回の計画は予算を視野に入れている。社会情勢の変化等により見直す必要が生じれば見直しを行う。計画を変更するときは、また全体の理解を得た上で変更したい。

冒頭で高崎市は独自の取り組みを行うと言っている。交差点の縁石段差についての基準も市でつくるのか。

基本的には県の基準に合わせたい。県の基準にないものについては協議したい。

なぜ2cmとなったのか、根拠がわからない。視覚障害者でも1cmあれば十分に認識できる。段差を2cmにしたり凸凹をつけたりすると車イス利用者が迷惑する。

段差の考え方は地域が必要に応じて決めることができる。市と県と市民で議論を深めて決めて頂きたい。

議案第7号については、承認を得た。

議案第 8 号 その他の事業計画(大型店舗及び公共施設等のバリアフリー化)案について

海外では一般用のトイレの入口が広くて手すりがついており、車イス利用者でも楽に使える。ちょっとした工夫で十分に使えるものになるものである。

高速道路のサービスエリア・パーキングエリアのトイレについて調査をしたこともあるが、ユニバーサルデザインの考え方がトイレに関しては見えてきた。

アメリカなどでは好意的無関心といって本人にできることは手伝ったりしない。日本では交通バリアフリー法、ハートビル法などと法律化しないといけませんが、やさしく意識ある人ばかりなら本来法律などは必要ない。ただ、バリアフリーの取り組みをきちんとやればよいものになるので、市だけでなく、関係者全員にお願いをしたい。

議案第 8 号については、承認を得た。

【その他】

本構想の範囲に重複してあんしん歩行エリア事業を来年度から実施するため、できる限り整合を図りたい。そのためスケジュールについて伺いたい。

パブリックコメントを 4 月早々に初めて 2 ヶ月程縦覧期間を設ける。その後修正案で協議会の承認を受け、公表は夏くらいに行いたい。ただ、特定事業計画については本日承認を頂いたということで今回資料の通り公表させて頂くため、特定事業については夏まで待たずに先行して進めてい頂きたい。

あんしん歩行エリア事業はバリアフリーにとっても重要であり、可能な限り調整を図って頂きたい。

以上

第4回高崎駅周辺バリアフリー基本構想策定協議会（平成17年10月5日）

議事録（骨子）

【議事】

議案第9号 高崎駅周辺バリアフリー基本構想（原案）について

東口に出店が計画されているヤマダ電機も基本構想の中に入れることが必要である。

店舗側と既に協議している。バリアフリーについても十分に配慮している。

平成20年に群馬県で都市緑化フェアをやる予定であり、高崎市では中心市街地型の緑化を考えている。整合を図ってほしい。

各事業者から事業計画を出してもらう形で整合を図っている。

原案の中で、前期・後期とは具体的にいつからいつまでを指すのか。

H18年から5年間は前期、その後5年間は後期である。

議案第9号については、承認を得た。

議案第10号 今後のバリアフリー化事業の推進体制について

こんなに良い構想ができて良かった。期限を定めて公表しているのに、予算の問題で厳しい部分もあると思うが頑張ってもらいたい。

バリアフリー法やハートビル法の理念をもっと伝えてほしい。高崎市はここまでやっているというところをもっと見せてほしい。

議案第10号については、承認を得た。

以上

(2) 事業者連絡会議

交通バリアフリー基本構想の策定にあたり、特定事業計画案を作成するため、事業者全体で行う事業者連絡会議を開催しました。

事業者連絡会議では、重点整備地区（案）及び特定経路（案）の設定と各事業者の特定事業計画（案）についての検討を行いました。

【事業者連絡会議の構成】

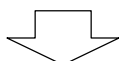
公共交通事業者	鉄道事業者：東日本旅客鉄道、上信電鉄 バス事業者：群馬県バス協会、上信電鉄、群馬中央バス、関越交通、群馬バス、高崎市 タクシー事業者：高崎地区ハイヤー協議会
道路管理者	国土交通省、群馬県、高崎市
公安委員会	群馬県警察本部、高崎警察署

【事業者連絡会議での協議事項】

第1回 平成15年7月18日

< 協議の内容 >

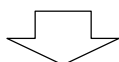
高崎駅周辺バリアフリー基本構想の概要について
重点整備地区（案）及び特定経路（案）の検討について
既存バリアフリー化計画の資料提出について



個別協議

< 協議の内容 >

特定事業計画（案）の作成と提出について
特定事業計画（案）に対する意見交換について



第2回 平成17年2月9日

< 協議の内容 >

高崎駅周辺における重点整備地区（案）と特定経路（案）の確認について
センター周辺における重点整備地区（案）と特定経路（案）の確認について
特定事業計画案の確認について
今後のスケジュールについて



【特定事業計画の内容】

公共交通事業者	鉄道事業者	鉄道車両及び高崎駅におけるバリアフリー化の計画 ・ 駅構内の移動円滑化経路と施設のバリアフリー整備内容と整備時期 ・ 車両のバリアフリー化 ・ 職員の接遇対策
	バス・タクシー事業者	バス車両やバス停及びタクシー車両やタクシー乗り場におけるバリアフリー化の計画 ・ 乗降場のバリアフリー整備内容と整備時期 ・ 車両のバリアフリー化 ・ 職員の接遇対策
道路管理者	国土交通省 群馬県 高崎市	重点整備地区内の特定経路及び準ずる経路における道路のバリアフリー化計画 ・ 駅前広場、道路のバリアフリー整備内容と整備時期
公安委員会	群馬県警察本部 高崎警察署	重点整備地区内の特定経路及び準ずる経路における交通安全施設のバリアフリー化計画 ・ 交差点の信号の整備内容と整備時期 重点整備地区内の特定経路及び準ずる経路における自動車等の違法駐車や看板等の違法設置に対する今後の方針

【個別協議の実施状況】

基本構想策定における道路管理者会議

日時：平成 16 年 2 月 19 日（木）

場所：高崎市役所

基本構想策定における市管理道路事業者会議

日時：平成 16 年 8 月 27 日（金）

場所：高崎市役所及び現地調査

基本構想策定における県管理道路事業者会議

日時：平成 16 年 10 月 12 日（火）

場所：群馬県庁 29 階 293 会議室

基本構想策定における県警交通安全事業者会議

日時：平成 16 年 11 月 5 日（金）

場所：群馬県警察本部交通管制センター

(3) 大型集客施設のバリアフリー化

大型集客施設について、障害者参加による点検調査を実施し、その調査結果を踏まえてバリアフリー化事業計画(案)を作成するため、各施設の管理者と調整会議を開催しました。

各施設の管理者からバリアフリー化事業計画(案)を作成、提出してもらい、それらの対応策について、精査、確認をするため、点検調査参加者と調整会議を開催しました。

【大型集客施設バリアフリー化事業計画の作成作業】

大型集客施設の現地点検結果等調整会議 平成17年4月26日

<会議の内容>

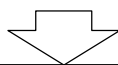
集客施設の現地点検結果について
バリアフリー化事業計画(案)の提出依頼について
(大型店舗は個別協議)



個別協議

<協議の内容>

バリアフリー化事業計画(案)の作成と提出について
今後のスケジュールについて



大型集客施設のバリアフリー対応等調整会議 平成17年8月11日

<会議の内容>

バリアフリー化事業計画(案)の確認、精査について
バリアフリー推進組織について



(4) パブリックコメント

「高崎駅周辺バリアフリー基本構想(案)」に対して、パブリックコメントを以下のとおり実施し、寄せられたご意見を基本構想に反映させました。

- 情報提供方法 : 市役所にて、冊子の配布、ホームページ上での公開
 - 時期 : 平成17年4月1日から平成17年5月6日まで
- パブリックコメントとして寄せられたご意見の内容については、資料編19ページを参照してください。

(5) 障害者団体との意見交換会

「バリアフリーのまちづくり」について、障害者団体との意見交換会を開催し、そこで寄せられたご意見を基本構想に反映させました。

【障害者団体との意見交換会の構成】

障害者 団体等	1	高崎市視覚障害者福祉協会
	2	高崎市身体障害者団体連合会
	3	高崎市肢体不自由児父母の会・ぱるる
	4	高崎市腎臓病患者連絡協議会
	5	高崎市自閉症児・者親の会
	6	高崎市心臓病のこどもを守る会
	7	高崎市手をつなぐ親の会
	8	高崎市身体障害者青年部つどいの会
	9	群馬あかぎ互療会高崎支部
	10	NPO 法人高崎市聴覚障害者協会
	11	高崎地区精神障害者家族会ポプラの会

【障害者団体との意見交換会の内容】

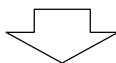
第1回 平成17年7月14日

<会議の内容>

バリアフリーのまちづくりについて

高崎駅周辺バリアフリー基本構想(案)について

心のバリアフリーについて



第2回 平成17年9月22日

<会議の内容>

高崎駅周辺バリアフリー基本構想(案)の概要説明

【基本構想素案に対するパブリックコメントと意見交換会での意見と対応】

項目	意見	対応	備考
高崎駅西口駅前広場	西口バス乗降場には、違法駐車車両が多くバスがバス停に正着できない。このため、自家用車と公共交通の進入場所を完全に分離するなどの対策を検討願いたい。	西口駅前広場再整備の際には、全体計画の見直しを実施します。当面は、現状の課題の改善として、バス降車場の路面表示の改善を実施します。	
	西口の「ぐるりん」乗降場は、鉄道の改札口から遠いためタクシー乗場が交番前付近に移設できないか。	西口駅前広場から発着している路線バスは、「ぐるりん」だけではないため、西口の駅前広場の改善に合わせて再配置を検討します。	
	西口のペDESTリアンデッキに雨除けのついた車イス対応エスカレーターやエレベーターを設置し、駅改札や東口との連絡が容易になるように改善して欲しい。	西口ペDESTリアンデッキには、エレベーターの設置を将来的には行いたいと考えています。	
	駅西口周辺にある障害者用駐車場の場所の表示、並びに福祉施設等に知らしめて欲しい。	西口駅前広場の障害者用乗降場は、利用しやすくなるようサイン等を設置します。駅前広場近くの公共駐車場にも障害者用駐車場を設置しているので、駐車場だけではなく、トイレやバリアフリールートなどを合わせて、広くPRします。また、啓発活動を関係機関の協力を得ながら継続的に実施していきます。	
高崎駅周辺道路	西口駅前の道路は、交通量が多い割に横断歩道がなく危険である。	西口駅前道路は、現在、土地区画整理事業が施行されていますので、横断歩道についても整備します。また、安全確保のため東2条線との交差点は、歩車分離式信号機となっています。	
	西口停車場線は、右折レーンがなく、渋滞が発生している。慢性化している路上駐車バスが停留所に止まることが難しくなっている。	現在、土地区画整理事業が施行されており、事業が完成した後は、右折レーンが設置され渋滞の緩和が図られます。	
	歩道は広いが、電線類の地中化ができていない。福祉施設周辺の電線類の地中化も課題である。歩道を拡張し凸凹を最小限にし、点字ブロックの整備も必要である。	西口停車場線は土地区画整理事業により、現在、電線類の地中化を行っています。総合福祉センターへの接続道路上の電線類は、センター敷地内に電柱を移設することで歩道上の障害物を取り除き、段差の解消や点字ブロックの敷設を行います。	
	高崎市で暮らすものにとって市街地は「活動の場」として位置づけられる。バリアフリーの設備は、欠かすことができないものである。ホームヘルパーなどによるガイドヘルプ活動も大切である。	既に市では、支援費制度、ガイドヘルパー事業などの制度を確立し、ホームヘルパーやガイドヘルパーなどに支援を行っています。	
	駅西口からスズラン百貨店までの間に、障害者が使用しやすい平面駐車場を設置して欲しい。	西口周辺には、ウエストパーク1000があり、平面ではないが利用しやすい駐車場となっています。また、中央通り線沿いにも、中央駐車場が平面駐車場として公共側が設置をしていますので、当面は現状での対応とします。	
センター周辺地区	末広歩道橋は、らせん階段のため危険である。老朽化も進んでいることから歩く人や交通弱者にやさしい方法を検討して欲しい。	末広歩道橋については、整備スケジュールが将来となっていますが、県道上にある県有施設のため群馬県及び関係機関とできるだけ早い時期に対応が図れるよう協議します。	
	県道飯玉本町線「踏切」の歩行スペースの改善をして欲しい。	県道であるため群馬県が踏み切りの改善を実施することとなっています。	
	「ぐるりん」総合文化センター前停留所は、市役所や国立病院のように施設正面に設置するように改善を願いたい。	総合文化センターに「ぐるりん」を乗り入れるには、路線の変更や敷地の改良が必要なことから、当面現状での対応とします。	
	代替バス「新町駅線」を総合文化センターや総合福祉センターに延長運行すると利便性の向上につながると思われる。	総合福祉センターには、現行の「ぐるりん」が直接乗り入れるよう準備を進めております。	
集客施設	JR北高崎駅北口は市域西部からセンター周辺地区へのアクセス経路となる可能性があるため検討して欲しい。	基本構想とは別に検討していきたいと考えております。	
	オストメイト対応トイレを市役所、駅周辺、総合福祉センター周辺に設置して欲しい。	オストメイト対応のトイレは、市庁舎に1箇所、駅西口駅前広場のトイレに1箇所設置されています。総合福祉センターには、数箇所設置を予定しております。設置している多機能トイレなどの位置もPRしていきます。	
	医療保健センター（仮）では、高齢者と身障者に「緊急ボタン」を配布し、24時間いつでも連絡が取れるようにして欲しい。	既に電話に取り付け、緊急時には指定の施設に24時間連絡が取れる緊急通報装置の給付等を行っています。	
	低利融資等により、大型店だけでなく、一般商店のバリアフリー化を望む。	今後は商店街に対しても市の取り組みを理解していただくと共に、バリアフリー化への啓発活動を行っています。	

項目		意見	対応	備考
障害者団体等意見交換会	高崎市のバリアフリー化の促進	基本的に障害者は、健常者と同じ生活がしたいと考えている。ワークショップに参加してバリアフリー化への取組みに積極性を感じている。整備の優先順位づけに配慮して欲しい。	今後は、市民の方々と事業者で組織する推進組織を設置します。	
		豪華なバリアフリー対応施設を設けるより、安価で使いやすい施設を設置して欲しい。	今後の施設整備には、高質なものより使いやすいもの、安全なもの、高機能なものを整備したいと考えております。	
		高崎病院と市役所との歩行者の連絡を良くして欲しい。 「ぐるりん」は、病院内まで来ているが徒歩でも利用したい。	高崎病院への経路は、特定経路に準じた経路として位置付けバリアフリー化を図ります（市道A620）。 パブリックシリンダー脇の通路は、サインなどを設置し利便性の向上を図ります。	
		駅の障害者乗降場は、場所が止めにくい。また、区画の前に一般車が駐車して出られない場合がある。 一般車が障害者用に駐車しない工夫が必要である。音声で案内している障害者駐車場の事例があった。また、三角コーン等が置いてあると障害者は車を止められない。障害者乗降場から駅まで雨除けが続いていると良い。	一般の人が、障害者用駐車場と認識し、止めないように路面表示などサイン等を設置することにより明確にします。	
		駅のトイレは段差がある。	駅構内には新たに多機能トイレが設置されます。	
		井野駅は学生が多いため、歩道上の自転車通行が多く事故が起きないか懸念されているので、井野駅もバリアフリー化の対象とならないのか。	高崎駅の他には、新町駅（合併先）や井野駅が対象となるため、順次、基本構想を策定する予定です。	
		「ぐるりん」の停留所も乗り降りが楽にできるように高低差を改善して欲しい。	基本的には国や県の基準に合わせた整備を行います。	

高崎市都市整備部都市計画課

〒370 - 8501 高崎市高松町 35-1

027 - 321 - 1269 (直通)