

高崎市バリアフリー基本構想 (新町駅周辺地区)



平成23年(2011年)3月
高崎市

高崎市バリアフリー基本構想 (新町駅周辺地区)の策定にあたって



わが国では、急速な高齢化に加え少子化が同時に進行していることから、国民の5人に1人が65歳以上となる本格的な高齢社会を迎えているとともに、「ノーマライゼーション」の理念である、障害のある人が障害のない人と同じように自分の意思で活動できる社会の実現が求められています。

高崎市では、高齢者や障害者に関わらず、誰もが自立した豊かな生活を送ることができる社会の実現を目指し、すべての人にやさしいまちづくりを進める中、平成18年11月に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について、交通バリアフリー基本構想を策定し、歩道の段差解消や視覚障害者用誘導ブロックの設置、音響信号機の設置などのバリアフリー化事業に取り組んでいます。

今回は、本市において高崎駅に次ぐ乗降者数がある新町駅の周辺地区について、バリアフリー基本構想を策定しました。今後、この構想に基づいて、市民の皆様や関係機関の方々と協働しながらバリアフリー化の推進を図ることで、「誰もが歩いて暮らせる安全・安心・住みやすいコンパクトシティ」の実現を目指します。

平成23年(2011年)3月

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	バリアフリー基本構想とは	1
2	新町地域の概況	2
3	バリアフリー化の目標	4
4	バリアフリー化の基本方針	5
5	バリアフリー化のイメージ	6
6	バリアフリー化の目標年次	7
7	基本構想策定の進め方	8
8	新町駅周辺の現況図	9

第2章 バリアフリー化の課題

1	新町地域の現況と課題の概要	11
2	項目別の課題の整理	12

第3章 新町駅周辺地区のバリアフリー化構想

1	重点整備地区	21
2	生活関連施設	22
3	生活関連経路等	23
4	特定事業とその他の事業	27

第4章 こころのバリアフリー

1	国の方針と県の取り組み	53
2	ソフト面の取り組み	54
3	協働による取り組み	55

第5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	57
2	バリアフリー化事業の推進方策	58
3	バリアフリー化推進のための役割分担	59

資料編

1	用語の解説	資料1
2	バリアフリーに係わるこれまでの経緯	資料2
3	新町駅周辺地区の主な施設	資料3
4	基本構想策定の経緯	資料4

第1章 バリアフリー化の基本方針

第1章 バリアフリー化の基本方針

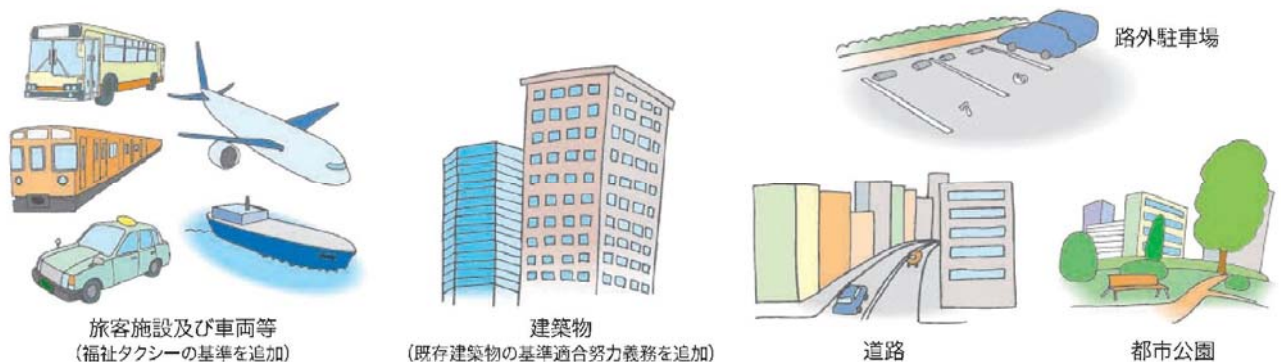
1 バリアフリー基本構想とは

1) バリアフリー基本構想とは

バリアフリー基本構想とは、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年12月施行、通称「バリアフリー新法」）に基づいて、重点整備地区を指定し、施設や経路のバリアフリー化のための方針や事業等を定めるもので、市町村が策定するものです。

基本構想の対象は、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等があります。施設や経路の管理者・事業者は、バリアフリー基本構想に沿って事業の計画を作成し、事業を実施します。

□バリアフリー新法と基本構想の対象



2) バリアフリー基本構想策定の目的

■ 新町駅周辺地区の策定理由

- ・バリアフリー新法に基づく国の基本方針では、一日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の旅客施設について、原則としてバリアフリー化を実施することになっています。新町駅の一日の乗降者数は平均7,730人であるため、段差の解消等バリアフリー化の実施が求められています。
- ・新町駅から徒歩圏内に不特定多数の人々が利用する施設が多数立地し、コンパクトな市街地を有していることから、バリアフリーに関するハードとソフトの基本的な施策を明確にし、速やかにかつ効果的にバリアフリー環境を実現していくため基本構想を策定します。

■ 新町駅周辺地区の策定目的

- ・一体的なバリアフリー化を推進することにより、地域で生活する誰もが、安心して暮らしやすいまちを実現します。

2 新町地域の概況

1) 新町駅の概況

新町駅はJR高崎線の駅であり、高崎駅から2駅目、所要時間約10分程度の距離となっています。平成20年度の乗降者数は一日平均7,730人（乗客人数を2倍して算出）でした。駅の形態は地上駅で、ホームは2面3線となっています。

※乗降者数は、乗客人数（出典：JR東日本資料）を2倍して算出したものである。
 ※各駅ともJRの乗降者数であり、私鉄等の乗降者数は含まない。

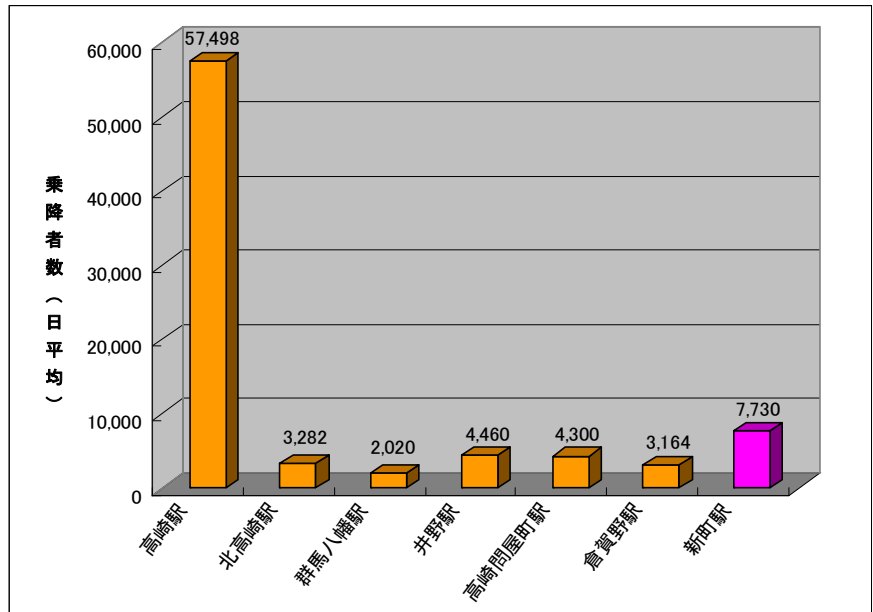


図 新町駅及び周辺駅の乗降者数比較（平成20年度実績）

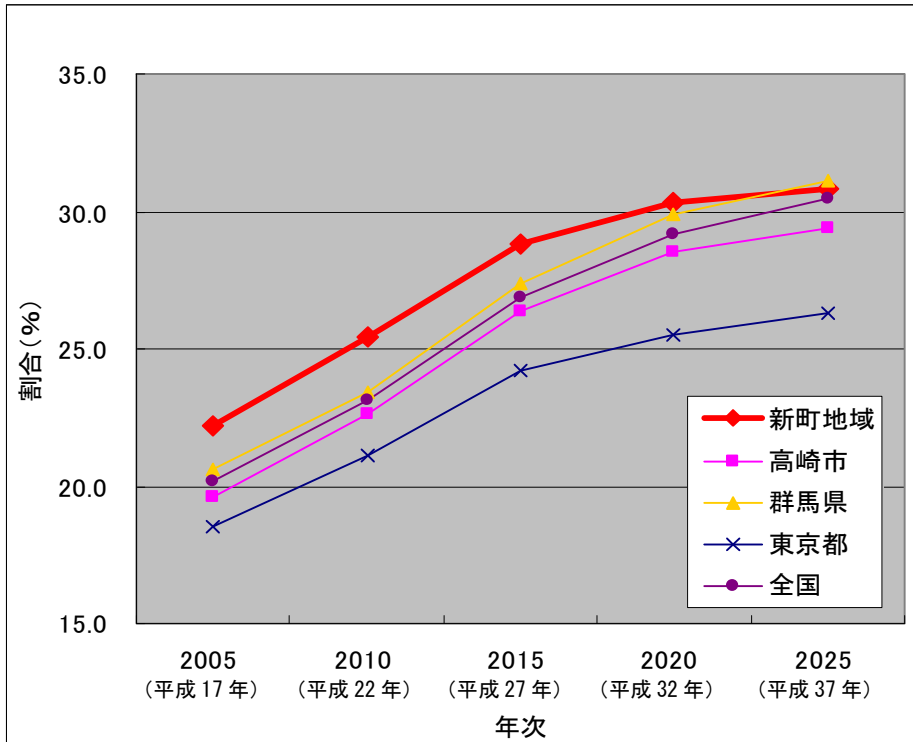
2) 新町地域の高齢化の状況

国勢調査を基にした65歳以上の高齢者人口の将来推計をみると、新町地域は平成17年において既に22.2%、平成22年には25.4%に達し4人に1人が高齢者になると見込まれています。

■ 高齢者割合の将来推計比較（国立社会保障・人口問題研究所公表資料より）

単位：%

年次	新町地域	高崎市	群馬県	東京都	全国
2005 (平成17年)	22.2	19.6	20.6	18.5	20.2
2010 (平成22年)	25.4	22.6	23.4	21.1	23.1
2015 (平成27年)	28.8	26.4	27.4	24.2	26.9
2020 (平成32年)	30.3	28.5	29.9	25.5	29.2
2025 (平成37年)	30.8	29.4	31.1	26.3	30.5



高齢者割合の将来推計（左図、国立社会保障・人口問題研究所公表資料より作成）の比較を行うと、新町地域の高齢化が他の地域より早く推移していることから、バリアフリー環境の整備が急がれる地域であることがわかります。

図 高齢者割合の将来推計比較

※群馬県、東京都、全国のデータは『日本の都道府県別将来推計人口』（平成19年5月推計）による。

※高崎市のデータは『日本の市区町村別将来推計人口』（平成20年12月推計）による。

※新町地域のデータは『日本の市区町村別将来推計人口』（平成15年12月推計）による。

3) 障害者人口の概況

障害者手帳の交付状況によると、新町地域では約3.3%の人が対象者で、高崎市域全域より0.2%高くなっており、約30人に1人がなんらかの障害を抱えていることがわかります。また、疾病者や怪我人、ベビーカーを押す人や重い荷物を持つ人等は一時的に健常者と同等の移動ができないことも考慮する必要があります。

■新町地域の障害者手帳交付状況（単位：人） 下段カッコ書きは総人口に占める割合（%）

	視覚障害	聴覚障害	音声言語障害	肢体不自由	内部障害	合計
新町地域 平成21年度	35人 (0.28%)	35人 (0.28%)	5人 (0.04%)	197人 (1.55%)	151人 (1.19%)	423人 (3.32%)
高崎市全域 平成21年度	756人 (0.20%)	929人 (0.25%)	136人 (0.04%)	6091人 (1.63%)	2722人 (0.73%)	11645人 (3.11%)

3 バリアフリー化の目標

誰もが歩いて暮らせる

安全・安心・住みやすい コンパクトシティの実現

バリアフリー基本構想の上位計画である「高崎市第5次総合計画（平成20年4月）」では、新町地域の将来像とそのイメージを以下のとおりとしています。

【高崎市第5次総合計画における地域の将来像】

- ・土地の高度利用や関連する都市基盤整備を進め、首都圏に向けた高崎市の南玄関として、新町駅を中心とした利便性の高いまちづくりを推進する。
- ・公共施設の再整備等を図り、質の高い都市的住宅地としての魅力を生かし、さらに住みやすい、活気と活力にあふれた地域を目指す。

【高崎市第5次総合計画における将来像のイメージ】

- ・子どもからお年寄りまでだれもが歩いて暮らせる地域
- ・緑にあふれ、公共施設が充実した質の高い地域
- ・駅や商店街を中心に、活気と活力にあふれた地域
- ・市民の生涯学習活動等が盛んで、生きがいや喜びのある地域

また、「高崎市都市計画マスタープラン（平成21年5月）」では、新町地域の目標を以下のとおりとしています。

【高崎市都市計画マスタープランにおける新町地域の目標】

- ・新町駅を中心とした、歩いて暮らせるコンパクトシティの実現

新町地域は、中山道の11番目の宿場町として栄え、現在では新町駅を中心とした徒歩圏内に地域の大半の市街地が集積した都市構造を形成しています。このような特性を生かし、新町駅を中心としたコンパクトで質の高い、誰もが安全に安心して生活できるまちを目指します。

4 バリアフリー化の基本方針

方針1 効果的な取り組み（新町駅とコアゾーン）

新町地域は、新町駅の北東側に高崎市新町支所等の主要な公共・公益施設が集積しています。このゾーンを「コアゾーン」と位置づけ、駅とコアゾーンをつなぐ道路の重点的なバリアフリー化を図ります。

方針2 既存ストックを有効活用

新町地域では、十分な幅員の歩道が比較的少ない反面、通学路や主要施設周辺等の生活道路において通過交通の排除やスピード抑制を図る歩車共存型の道路整備が進んでいます。そのような既存ストックを有効に活用しながら歩行者ネットワークの形成を図ります。

方針3 こころのバリアフリーの推進

ハード面のバリアフリー化だけではなく、地域の住民がお互いを尊重し、思いやりのこころを持って豊かな生活を送れるよう、「こころのバリアフリー」も併せて推進します。

方針4 協働によるスパイラルアップ

事業の計画、実施、評価の各段階において、高齢者や障害者等の方々をはじめとする住民の方々と行政等の施設管理者が協働し一体となって取り組むことで、バリアフリー化のスパイラルアップを図ります。

5 バリアフリー化のイメージ

- 新町駅の北東側に高崎市新町支所等の主要な公共・公益施設が集積しているため「コアゾーン」として位置づけます。
- コアゾーンと新町駅を結ぶ経路や、コアゾーン内の各施設を結んで回遊する経路のバリアフリー化を図ります。
- コアゾーンや新町駅からコアゾーンに含まれない主要な施設間を繋ぐ経路についてもバリアフリー化を図ります。

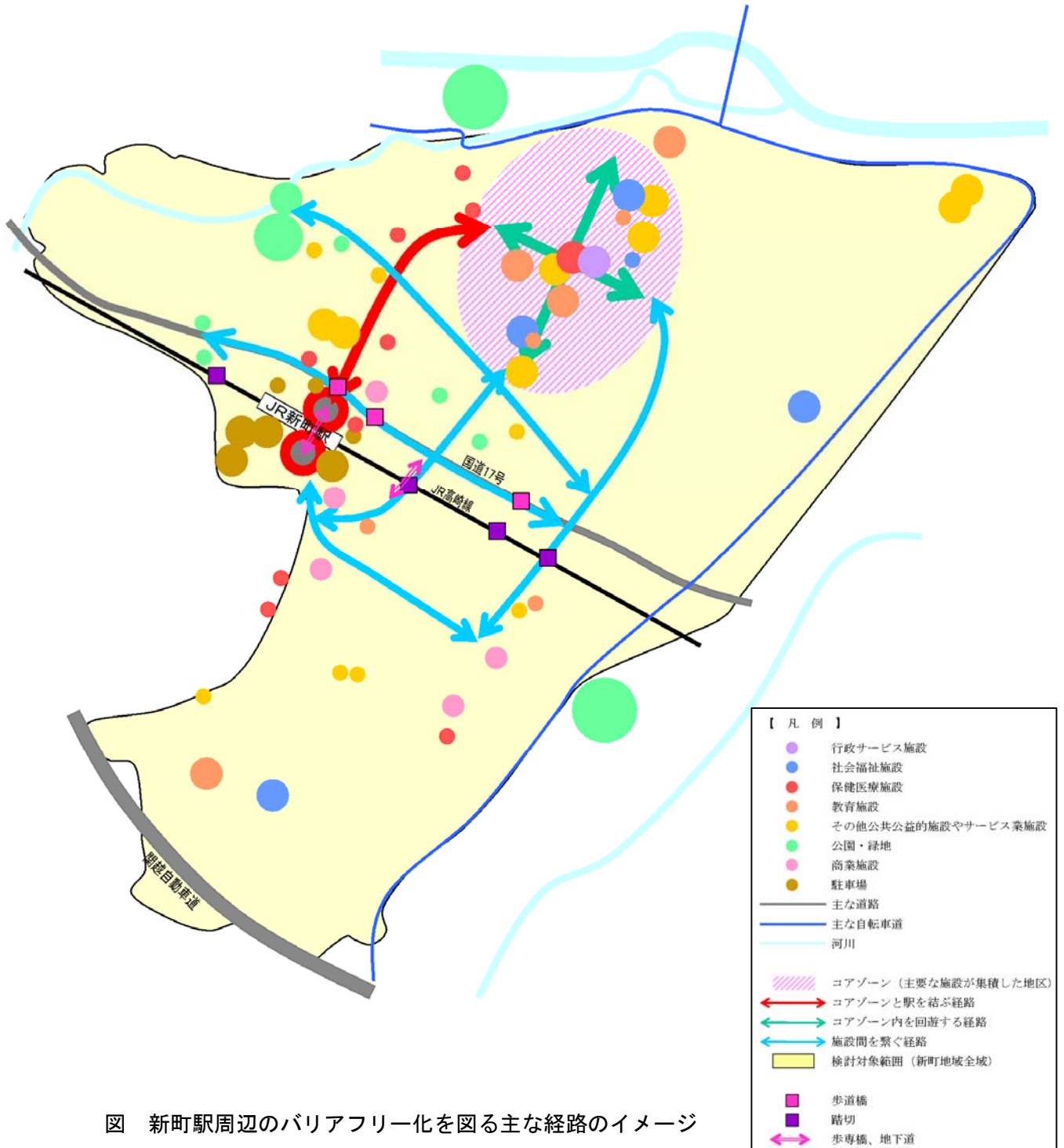


図 新町駅周辺のバリアフリー化を図る主な経路のイメージ

6 バリアフリー化の目標年次

目標年次は、平成 32 年（2020年）度とする

バリアフリー基本構想の事業期間は平成 23 年度から 10 年間とし、目標年次を平成 32 年度とします。

事業期間は前期 5 カ年と後期 5 カ年とし、

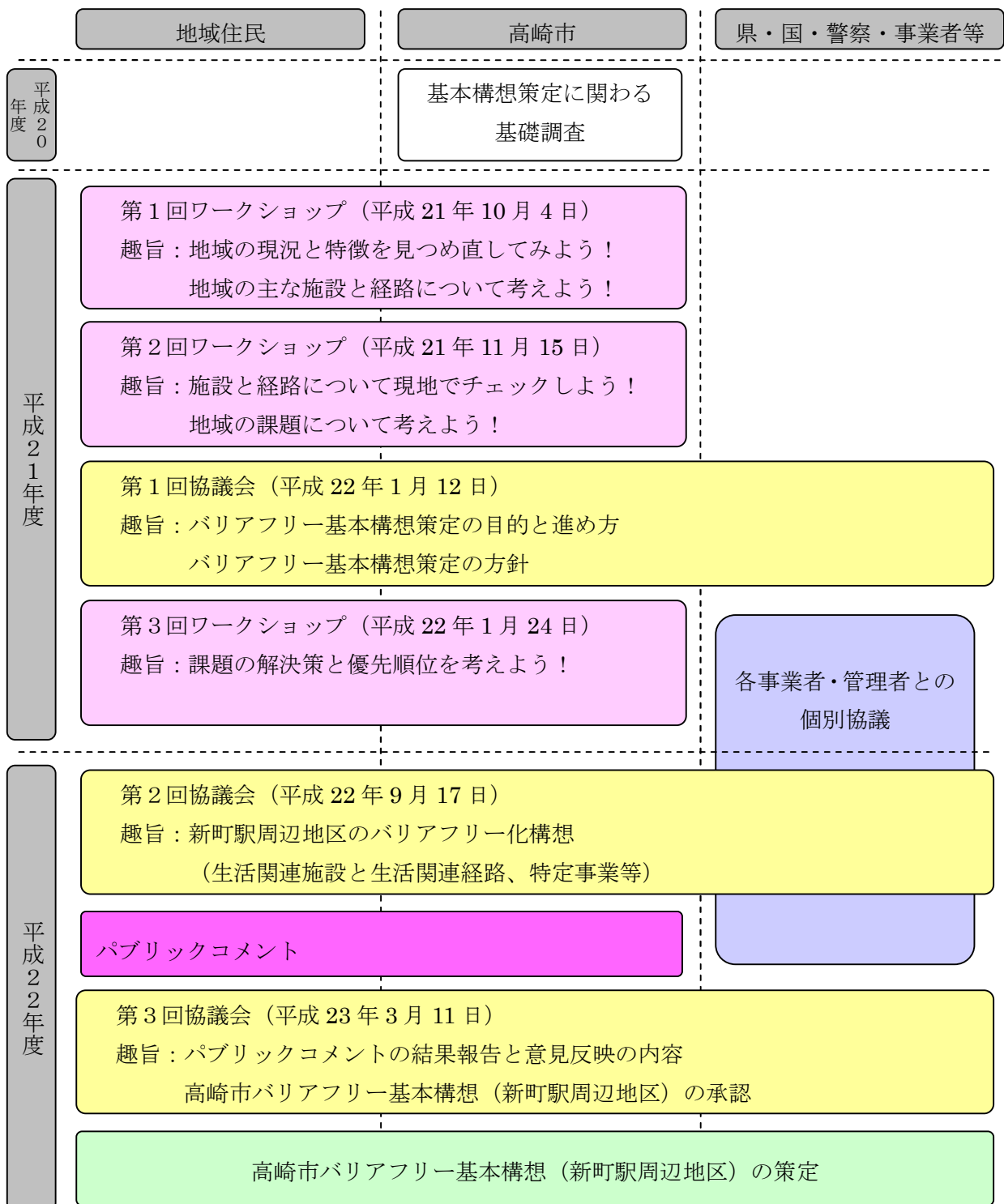
- ・ すぐに実現可能なもの（前期）
- ・ 時間をかけた検討のうえで実施するもの（後期）
- ・ 関連事業の動向を踏まえて検討するもの（将来）

に分類してバリアフリー化の推進を図ります。

7 基本構想策定の進め方

- 学識経験者、障害者、高齢者等を含む市民や公共交通事業者、道路管理者等による協議会を設置しました。
- 地域の実情や住民の思いを反映した基本構想とするため、ワークショップを実施しました。
- パブリックコメントを実施し、広く市民の意見を求めました。

□バリアフリー基本構想策定の進め方



8 新町駅周辺の現況図

- 新町駅から 1km 圏内に新町地域の過半が入るコンパクトな市街地であり、駅の北東に公共・公益施設が集積しています。



図 新町駅周辺の現況図

S=1:15,000



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 新町地域の現況と課題の概要

現況調査やまち歩き、ワークショップ等の意見等を踏まえ、新町地域の現況と課題を整理します。

【新町駅周辺の現況】

- 主要施設分布の概況
 - ・新町駅から徒歩圏内に不特定多数の人々が利用する施設が多数立地しています。
 - ・基本構想の対象とすべき主要施設は、駅の北東に多く集中しています。
- 新町駅の概況
 - ・地上駅でホームは2面3線、乗降者数は一日平均7,730人です（2008年実績）。
 - ・JR高崎線新町駅付近の連続立体交差化構想（以下、連立構想）を推進しています。
- 駅前広場の概況
 - ・北口にはタクシー乗降場、バス停、一般車乗降場等が、南口には送迎用ロータリーがあります。
- 道路の概況
 - ・交通量の多い道路のうち、広幅員の道路では歩道が整備されています。
 - ・公共施設や福祉施設の周辺の生活道路では、歩車共存型の道路として整備されています。
- バス・タクシーの概況
 - ・路線バスは永井バス・日本中央バス・循環バス（ぐるりん）の3路線です。
 - ・タクシーは平和交通や丸直タクシーが走っています。
 - ・バスの車両は概ねノンステップ化されています。
- 通学区域・通学路の概況
 - ・鉄道南北に分かれた2つの小学校区と、1つの中学校区が指定されています。




【バリアフリー上の主な課題】

- 新町駅の主な課題
 - ・ホーム及び南北連絡歩専橋の昇降施設が階段のみ（ただし階段昇降機が配備有）です。
- 駅前広場の主な課題
 - ・北口ではバスが歩道に正着できる配置計画になっていません。
 - ・南北とも、トイレに多機能トイレが設置されていません。
 - ・北口は視覚障害者誘導ブロックの色が目立たず、南口は設置がされていません。
- 道路の主な課題
 - ・交通量の多い道路であっても歩道の有効幅員が2.0m以上確保されていない道路が多くあります。
 - ・主要な公共施設や福祉施設周辺であっても歩道がない道路が多くあります。
 - ・国道17号上の歩道橋（3箇所）の階段や線路上の踏切（3箇所）、地下道（1箇所）の階段は、車いす利用者等の通行に障害となります。
- 建築物の主な課題
 - ・建築物の出入口に段差や急な勾配のある施設があります。






2 項目別の課題の整理

ワークショップの結果を踏まえて、施設ごとのバリアフリーの基準への適合状況と課題を整理します。






■ 新町駅

項目	状況と課題	現地写真
移動経路	<ul style="list-style-type: none"> 改札が北口にしかなく、南口からホームへ入れません。南北歩専橋がありますが、エレベーター等は設置されていません。 ホーム間を移動する昇降施設は階段のみで、エレベーター等は設置されていません。 ただしラッチ内には自走式車いす階段昇降機が配備されており、車いす利用者がホーム間を移動する場合に活用しています。 <p>チェック 誰もが安心して南口からホームへの移動やホーム間の移動ができる経路を確保する必要があります。</p>	 <p>ホーム上の階段</p>  <p>南北歩専橋の階段</p>
ホーム	<ul style="list-style-type: none"> 屋根の支柱や階段により、ホームの有効幅員が狭い箇所があります。 <p>チェック 誰もが安心してホームを利用できるよう、有効幅員狭あい部の解消を図ることが必要です。</p>	 <p>ホーム上の狭あい部</p>
設備・その他	<ul style="list-style-type: none"> 券売機下の蹴込みがない、窓口カウンターの高さが高い等、車いす利用者等の利用に配慮されていません。 トイレ等は誘導ブロックにより誘導されていません。 <p>チェック 高齢者や障害者等の円滑な利用に適した設備への見直しが必要です。</p>	 <p>券売機</p>
<p>【留意事項】 新町駅付近では群馬県が事業主体となり、連立構想が検討されています。新町駅は連立構想の方向性に大きく影響を受けます。</p>		




■ 駅前広場・バス・タクシー

項目	状況と課題	現地写真
歩道部 (北口)	<ul style="list-style-type: none"> 横断勾配がきつく、車いす利用者の通行に支障があります。 誘導ブロックは舗装と同系色で突起も少ないため、舗装と判別しにくい状況です。 <p>チェック 横断勾配の緩和や誘導ブロックの改善等が必要です。</p>	 <p>横断勾配がきつく誘導ブロックが目立たない北口の歩道部</p>
歩道部 (南口)	<ul style="list-style-type: none"> 休憩スペースが整備されていますが、広場との間に段差（階段）があります。 誘導ブロックが設置されていません。 <p>チェック 休憩スペースを誰もが利用できる構造にすることや誘導ブロックの設置等が必要です。</p>	 <p>南口の歩道部と休憩スペース</p>
バス・ タクシー 乗降場 (北口)	<ul style="list-style-type: none"> 北口のバス乗降場では乗降場に正着できず、利用者が一旦車道に降りて乗降しています。 タクシー乗降場が切り下げられていないため仮設のスロープが設置されています。 <p>チェック バス乗降場やタクシー乗降場を誰もが利用しやすい構造・配置とすることが必要です。</p>	 <p>北口のバス乗降場</p>  <p>北口のタクシー乗降場</p>
トイレ	<ul style="list-style-type: none"> 南北ともにトイレが設置されていますが、多機能トイレは設置されていません。 南口のトイレ入口には段差があります。 視覚障害者の方は紙や洗浄ボタン等の位置・操作等がわからない場合があります。 <p>チェック 誰もが円滑に利用できるトイレとすることが必要です。</p>	  <p>南口（上）と北口（下）のトイレ</p>
<p>【留意事項】連立構想や南口の都市計画道路事業等の関連事業が検討されており、北口・南口ともに関連事業の影響を大きく受けます。</p>		

■ 道路

項目	状況と課題	現地写真
歩道の設置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 比較的歩行者が多い道路でも歩道が設置されていない道路があります。 <p>チェック</p> <p>歩行者が安心して通行できる空間の確保が必要です。</p>	 <p>歩道のない道路</p>
歩道幅員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 植樹帯等で有効幅員が狭くなっている歩道があります。さらに自転車歩行者道となっている箇所は、歩行者と自転車がぶつかる危険性があります。 ・ 歩道幅員が狭く、かつマウントアップの構造となっているため、急なすりつけとなっている道路があります。 <p>チェック</p> <p>歩道の有効幅員の確保について検討する必要があります。</p>	 <p>狭い幅員の歩道</p>
縦断勾配 ・ 縁端の段差	<ul style="list-style-type: none"> ・ 横断歩道部の手前に平坦部がなく、すりつけが急な（縦断勾配 5%以上）歩道あります。 ・ 縁端（高さ 2cm を標準とする）が全くない歩道があります。 <p>チェック</p> <p>誰もが通行しやすい縦断勾配や縁端の構造とすることが必要です。</p>	 <p>横断歩道前の急なすりつけ</p> <p>縁端のない歩道</p>
横断勾配 ・ 乗入れ部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道幅員が十分にあるにもかかわらず、幅員全体に勾配をつけてすりつけている歩道があります。 <p>チェック</p> <p>横断方向に平坦部を確保することが必要です。</p>	 <p>平坦部の確保されていない車両乗入れ部</p>
舗装 誘導ブロック・側溝蓋等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な施設の周辺でも誘導ブロックのない道路があります。 ・ 歩道上に網目の粗い蓋（グレーチング蓋）があり、車いすやベビーカー等の車輪がはまってしまう道路があります。 <p>チェック</p> <p>誰もが通行しやすい道路の構造とすることが必要です。</p>	 <p>誘導ブロックのない歩道と、歩道上の網目の荒い蓋</p>
<p>【留意事項】 連立構想や道路整備等の関連事業と整合を図る必要があります。</p>		





■ 道路(局所的な課題)

項目	状況と課題	現地写真
歩道橋	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新町駅周辺に歩道橋は国道 17 号に 3 箇所設置されています。 ・ 階段で昇降する構造であるため、車いす利用者やベビーカーを押す方々は国道の横断に支障があります。 ・ 歩道橋の支柱が建つ所では歩道が狭くなっています。 <p>チェック</p> <p>誰もが円滑・安全に国道を横断できるようにすることが必要です。</p>	 <p>新町駅前の横断歩道橋</p>
踏切・線路横断 地下道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新町駅周辺に踏切は 4 箇所、線路横断地下道は 1 箇所設置されています。 ・ 踏切は歩行者通行帯が無い、あっても幅員が狭く路面の凹凸が大きくなっています。 ・ 線路横断地下道は、階段しかなく、暗く狭いことから、あまり利用されていません。 <p>チェック</p> <p>誰もが円滑・安全に線路を横断できるようにすることが必要です。</p>	 <p>笛木町交差点南側の踏切</p>  <p>地下道の入口と内部</p>
<p>【留意事項】 連立構想や本庄バイパス等の関連事業と整合を図る必要があります。</p>		




■ 信号機・横断歩道

項目	状況と課題	現地写真
信号機	<ul style="list-style-type: none"> 横断歩道があっても、歩行者信号のない交差点があります。 LED 式歩行者信号への切り替えが進んでいますが、電球式もまだ多数残されています。 <p>チェック 誰もが円滑・安全に横断できる交差点とすることが必要です。</p>	 <p>歩行者信号のない横断歩道</p>  <p>LED 式歩行者信号（左）と電球式歩行者信号（右）</p>
交通弱者配慮	<ul style="list-style-type: none"> 青信号延長機能がついた歩行者信号は1箇所（群馬銀行前）のみに設置されています。 音響および音声信号は設置されていません。 <p>チェック 必要に応じて交通弱者に配慮された信号を設置することが必要です。</p>	 <p>交通弱者用信号（青信号延長機能）</p>
信号設置位置	<ul style="list-style-type: none"> 横断歩道の正面等歩行の邪魔になる位置に信号機の柱（または電柱）が建っているところがあります。 <p>チェック 歩行者の邪魔にならないよう信号機や電柱の位置を見直す必要があります。</p>	 <p>横断歩道の中央に建つ信号（電柱共架）</p>

■ 公園等

項目	状況と課題	現地写真
出入口・園路	<ul style="list-style-type: none"> 出入口での有効幅員（車止めの間隔）が狭い公園や、公園と車道との境界に点状ブロックが設置されていない公園があります。 <p>チェック</p> <p>誰もが円滑・安全に公園への出入や公園内の移動ができるようにすることが必要です。</p>	 <p>有効幅員が狭い出入口 (笹木町公園)</p>
トイレ	<ul style="list-style-type: none"> 入口部分に段差のあるトイレや、トイレ周辺の舗装が砂利敷きになっているところがあります。 大・小の便器に手すりが設置されていないトイレがあります。 多機能トイレの整備が進んでいません。 視覚障害者の方は紙や洗浄ボタン等の位置・操作等がわからない場合があります。 <p>チェック</p> <p>誰もが円滑に利用できるトイレとすることが必要です。</p>	 <p>入口に段差があるトイレ (町南児童公園)</p>
その他	<ul style="list-style-type: none"> 休憩施設があっても段差があり車いす利用者が利用できない公園があります。 施設への経路の階段に手すりが設置されていない公園があります。 <p>チェック</p> <p>より多くの人々が円滑に利用できるような施設とすることが必要です。</p>	 <p>段差のあるあずまや (花水木公園)</p>  <p>手すりが設置されていない階段 (鳥川運動場)</p>

■ 建築物

項目	状況と課題	現地写真
道路や駐車場から出入口まで	<ul style="list-style-type: none"> 道路や駐車場から出入口に至るまでに、段差や勾配がある施設があります。 歩道から誘導ブロックで誘導されていない施設や、途中で途切れてしまう施設があります。 <p>チェック 誰もが道路や駐車場から建築物まで円滑に移動できるようにする必要があります。</p>	 <p>道路と施設敷地との境界の段差（高崎市新町支所前）</p> <p>誘導ブロックが設置されていない（新町文化ホール）</p>
建築物内の移動経路	<ul style="list-style-type: none"> 垂直移動する場合に階段しかない施設があります。 出入口や主要箇所に誘導ブロックや案内誘導設備がない施設があります。 <p>チェック 誰もが円滑に施設内を移動できるようにする必要があります。</p>	 <p>階段でしか垂直移動できない構造の建物（新町支所本庁舎）</p>
トイレ	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者の方は紙や洗浄ボタン等の位置・操作等がわからない場合があります。 多機能トイレの整備が進んでいません。 <p>チェック 誰もが円滑に利用できるトイレとすることが必要です。</p>	 <p>洋式便座や手すりが設置されていない（新町支所本庁舎）</p>
その他設備	<ul style="list-style-type: none"> 窓口が高く車いす利用者が届かない等、不特定多数の人々の利用に配慮されていない設備があります。 <p>チェック 不特定多数の人々の利用に配慮された設備とすることが望まれます。</p>	 <p>カウンターの位置が高い窓口（新町文化ホール）</p>

参考：【トイレの JIS 規格について】

視覚障害者にとって外出をためらってしまう理由のひとつに、外出時のトイレの利用があります。水を流すボタンが見つからない、紙がどこにあるかわからない、洗浄ボタンと呼び出しボタンの区別が付きにくい等、不安が多くあります。

そのような問題を解決するため、2007年3月、「JIS S 0026:2007」と呼ばれる JIS 規格（日本工業規格）が制定されました。トイレのブース内の操作部分について、形状や色、配置の工業標準を定め、どのトイレであっても、誰が利用しても困らないようにしようというものです。JIS 規格はバリアフリー新法のガイドラインにも盛り込まれました。

【規格の概略】

・ 操作するボタンの形状

水を流すための洗浄ボタンは丸型とします。呼び出しボタンは洗浄ボタンと区別しやすい形にします。ボタンは指だけでなく手のひら、手の甲でも押しやすい大きさとしています。

・ ボタンの色やコントラスト

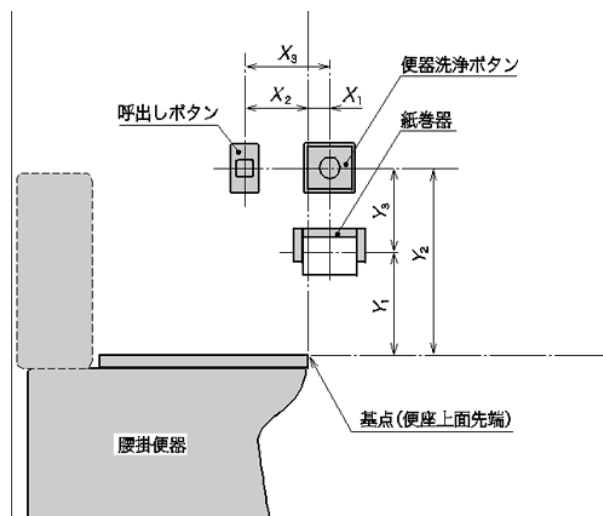
洗浄ボタンと呼び出しボタンの2つのボタンは、識別しやすい色の組み合わせにします。ボタンの色と、その周辺部分の色とのコントラストを確保します。また、明度差および輝度比にも留意します。

・ ボタンおよびペーパーホルダーの配置

ボタンやペーパーホルダー（紙巻器）は多くの利用者が操作・認知しやすい配置とし、腰掛け便座の左右どちらかの壁面にまとめて配置します。また、洗浄ボタンは紙巻器の上のほうに設置し、呼び出しボタンは洗浄ボタンと同じ高さで腰掛け便座の後方に設置します。ボタン及び紙巻器は次の図のように設置します。

【図表：操作部および紙巻器の配置および設置寸法】

（単位：mm）



器具の種類	便座上面先端(基点)からの水平距離	便座上面先端(基点)からの垂直距離	二つの器具間距離
紙巻器		Y ₁ :便器上方へ 約 150~400	—
便器洗浄ボタン	X ₁ :便器前方へ 約 0~100		Y ₃ :約 100~200(紙巻器との垂直距離)
呼び出しボタン	X ₂ :便器後方へ 約 100~200	Y ₂ :便器上方へ 約 400~550	X ₃ :約 200~300(便器洗浄ボタンとの水平距離)

第3章 新町駅周辺地区のバリアフリー化構想

第3章 新町駅周辺地区のバリアフリー化構想

1 重点整備地区

【重点整備地区】

重点整備地区は新町地域全域とします。

新町地域全域がコンパクトにまとまった市街地形態を有しており、ほぼ全域が新町駅から徒歩圏内（半径 1.0km）に含まれます。そのためバリアフリー化の対象エリア（重点整備地区）は新町地域全域（ただし河川区域を除く）面積約 306ha とします。

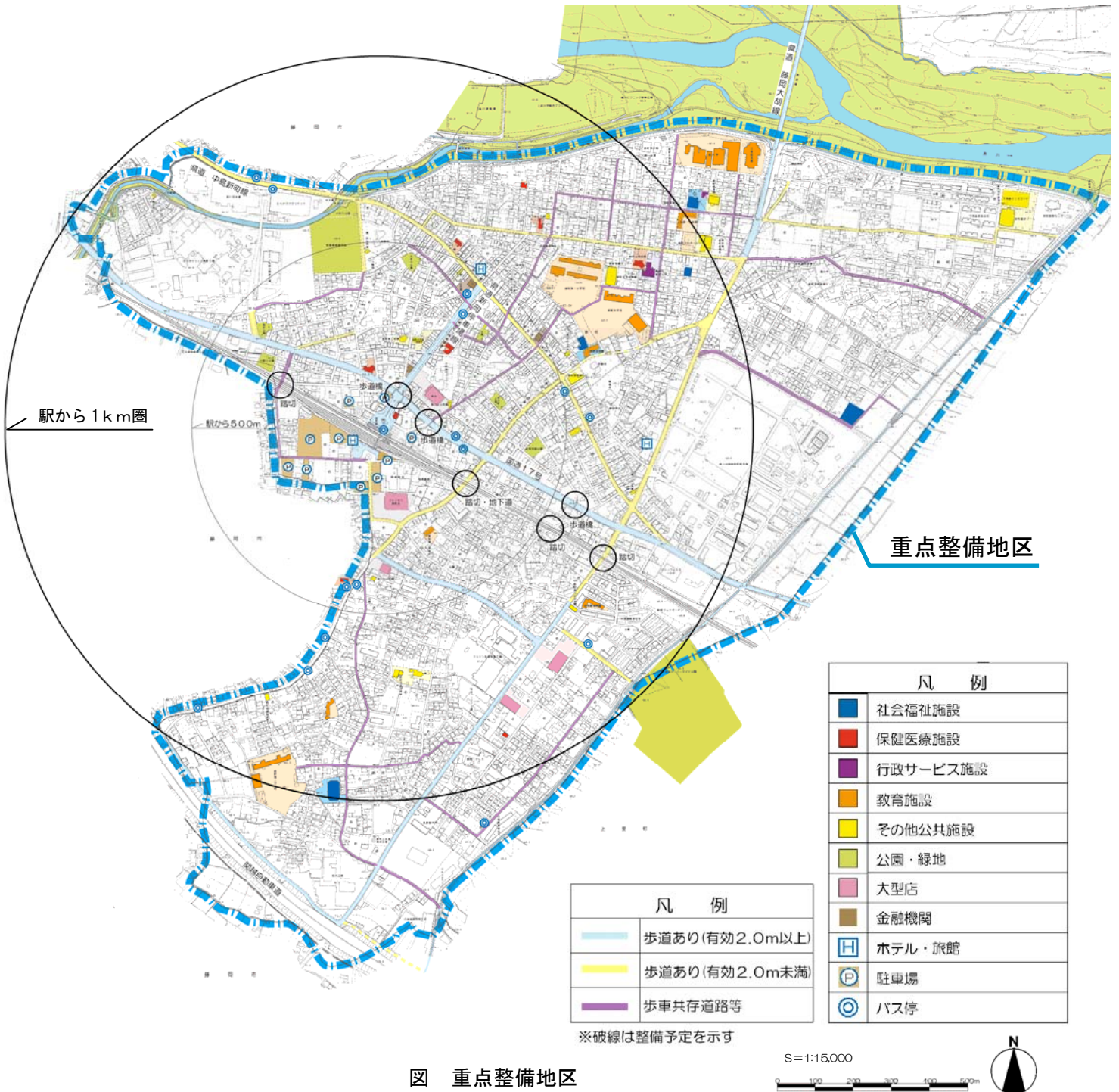


図 重点整備地区

2 生活関連施設

生活関連施設は、「常に多数の人が利用する施設を選定する」「高齢者、障害者等が常時利用する施設を選定する」（バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック）という考え方に従い、新町地域における各施設の利用状況やワークショップの意見等を踏まえて下記の施設を選定します。

【生活関連施設一覧】

分類	施設名称
旅客施設	新町駅
官公庁施設	高崎市新町支所
福祉施設	新町長寿センター
図書館	新町図書館
劇場	新町文化ホール
集会所	新町公民館
金融・郵便機関	群馬銀行新町支店、新町郵便局
小売店舗	フレッセイ新町店
都市公園等	弁財天公園、花水木公園、七曲り公園、笛木町公園 橋場町公園、町南児童公園

(参考)

ワークショップにて、「日頃よく利用する施設や多数の高齢者・障害者の方々が利用する施設はどこか」について議論しました。

作業日時：平成 21 年 10 月 4 日（日）

参加者：35 人（1 班 12 名、2 班 12 名、3 班 11 名の 3 グループ）

作業方法：日頃よく利用する施設についてシールを 1 人 5 つまで貼りました。

シールが 5 つ以上貼られた（多くの人を利用すると考えられる）施設

分類	施設名称
旅客施設	新町駅（1 班 12 枚、2 班 7 枚）
官公庁施設	高崎市新町支所（1 班 5 枚、2 班 5 枚）
福祉施設	新町長寿センター（1 班 5 枚）
図書館	新町図書館（1 班 6 枚）
金融機関	群馬銀行新町支店（1 班 5 枚）

※3 班では、シールが 5 枚以上貼られた施設はありませんでした。

3 生活関連経路等

生活関連経路等は、生活関連施設相互間を結ぶとともに回遊性の高い歩行者ネットワークを構築することに留意して選定します。生活関連経路等は、下記のとおり分類します。

【生活関連経路】

移動等円滑化基準に基づくバリアフリー化を図る経路です。

【生活関連経路に準じる経路】

関連事業等と調整を行いながらバリアフリー化の検討を行なう経路です。

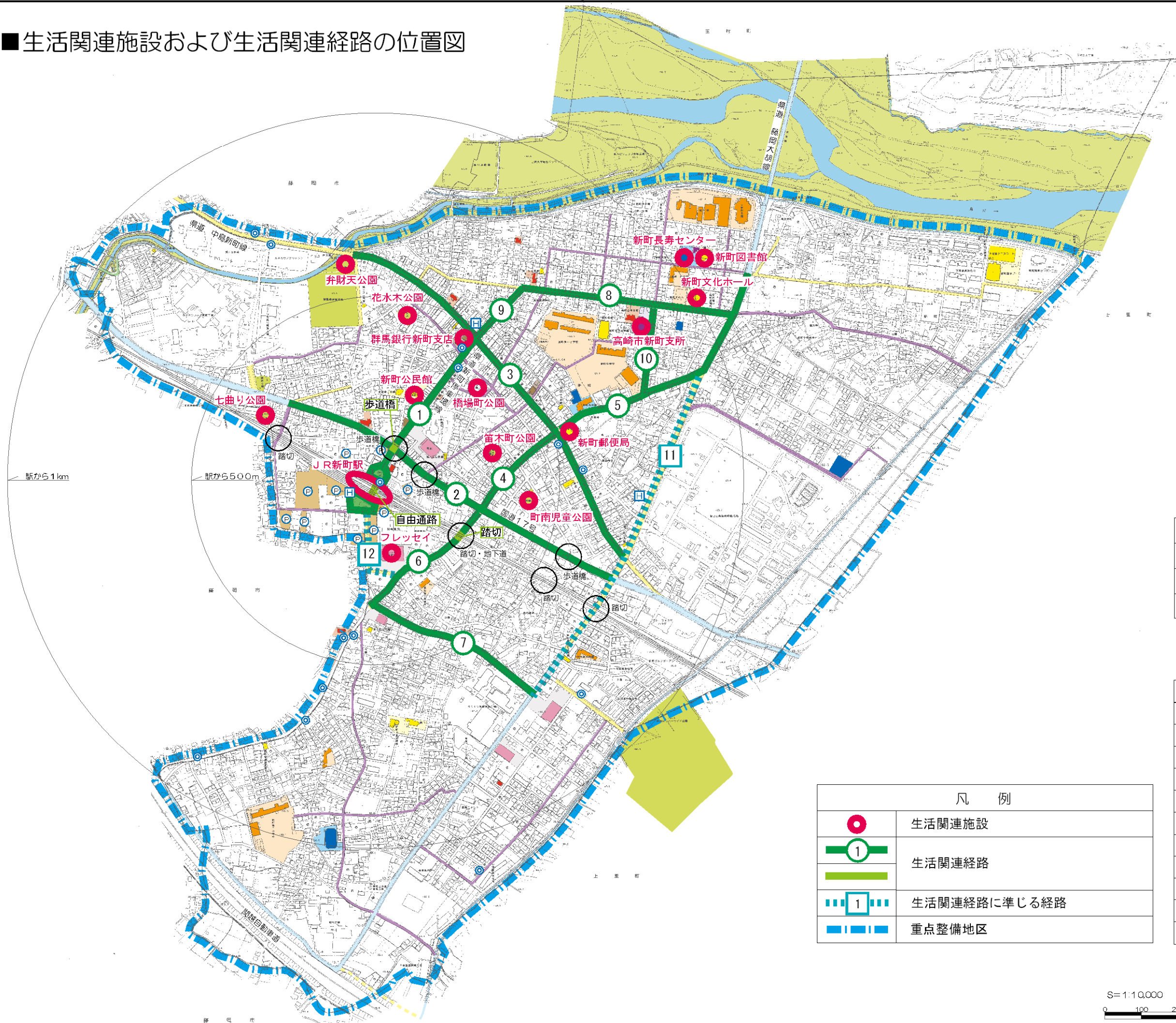
① = 生活関連経路

【生活関連経路等の一覧】 番号は図面中の番号と対応します。① = 生活関連経路に準じる経路

番号	路線名称 (管理者)	現況断面図
①	県道新町停車場線 (県道 179 号) 管理者：群馬県	
②	国道 17 号 管理者：国土交通省	
③	県道中島新町線 (県道 178 号) 管理者：群馬県	
④	県道藤岡大胡線 (県道 40 号) 鉄道以北 管理者：群馬県	
⑤	県道藤岡大胡線 (県道 40 号) 郵便局以北 管理者：群馬県	
⑥	県道藤岡大胡線 (県道 40 号) 鉄道以南 管理者：群馬県	

番号	路線名称 (管理者)	現況断面図
7	市道新町 106 号 (イチョウ並木通り) 管理者：高崎市	
8	市道新町 102 号 管理者：高崎市	<p>※片側歩道(北側は歩道なし)</p>
9	市道新町 202 号 管理者：高崎市	
10	市道新町 2010 号 管理者：高崎市	
11	市道新町 103 号 (産業道路) 管理者：高崎市	<p>※一部に幅員1.5m区間あり</p>
12	市道新町 206 号 管理者：高崎市	<p>※片側歩道(西側・南側は歩道なし) ※歩道幅員は 1.5mであるが民地セットバックによる幅員 1.2mの通路が隣接している。</p>

生活関連施設および生活関連経路の位置図



凡 例	
	歩道あり(有効2.0m以上)
	歩道あり(有効2.0m未満)
	歩車共存道路等

凡 例	
	社会福祉施設
	保健医療施設
	行政サービス施設
	教育施設
	その他公共施設
	公園・緑地
	大型店
	金融機関
	ホテル・旅館
	駐車場
	バス停

凡 例	
	生活関連施設
	生活関連経路
	生活関連経路に準じる経路
	重点整備地区

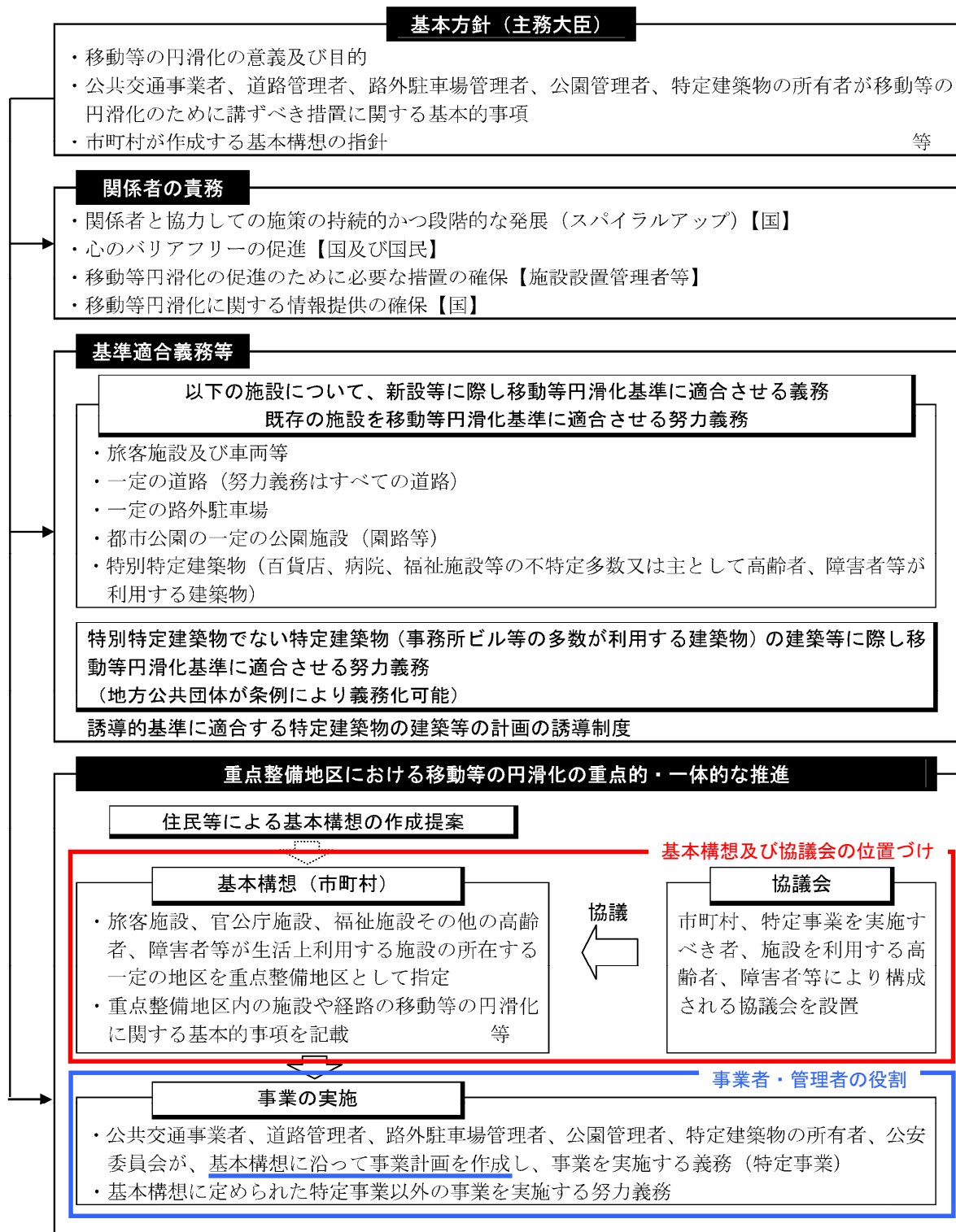


4 特定事業とその他の事業

1) バリアフリー新法の枠組みと特定事業の位置づけ

特定事業とは、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等が、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のことです。バリアフリー基本構想では、この特定事業に関する基本的事項について示します。

特定事業には、「公共交通特定事業」「道路特定事業」「路外駐車場特定事業」「都市公園特定事業」「建築物特定事業」「交通安全特定事業」「その他の事業」があります。



2) 新町駅周辺地区における特定事業の種類と事業者一覧

特定事業の種類	区分	事業者の名称
公共交通特定事業	鉄道	J R 東日本高崎支社
	バス	永井バス、日本中央バス
	タクシー	平和交通、丸直タクシー
道路特定事業	国道	国土交通省 高崎河川国道事務所
	県道	群馬県 高崎土木事務所
	市道	高崎市管理課
交通安全特定事業		群馬県警本部交通規制課 藤岡警察署交通課 (H23 年度より高崎警察署交通課)
公園特定事業		高崎市公園緑地課
建築物特定事業	新町支所	高崎市新町支所地域振興課
	新町長寿センター	高崎市社会福祉協議会新町支所
	新町図書館	高崎市教育委員会新町図書館
	新町文化ホール	高崎市文化課
	新町公民館	高崎市教育委員会新町公民館
	群馬銀行新町支店	群馬銀行
	新町郵便局	郵便局株式会社
その他の事業	フレッセイ新町店	株式会社フレッセイ
	北口駅前広場	高崎市管理課
	南口駅前広場 南北歩専橋	J R 東日本高崎支社

3) 公共交通特定事業

【公共交通特定事業の考え方（鉄道）】

高崎市では、新町駅付近の連立構想を推進しています。

そのため、バリアフリー基本構想では、連立構想の方向性が出るまでは当面の対応について示します。また、車両について、「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」に照らしてバリアフリー化の整備を図ります。また、職員の接遇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。

＜踏切＞

踏切を安全・安心に横断できるようにします。

＜車両・ソフト施策＞

車両のバリアフリー化を推進します。

職員の接遇（サポート）教育を推進します。

※ 鉄道の特定事業については、連立構想の方向性が定まった段階で改めて住民の方々や関係機関のご意見を伺いながら、将来的な事業内容を検討します。

【鉄道に関する事業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	
車両	鉄道車両のバリアフリー化（車いすスペースの確保等）を推進します。	J R	●	●	●	
踏切	笛木町交差点南側の踏切について、歩行者横断帯拡幅と路面の平滑化を図ります。	J R 群馬県	●			
サポート	窓口等での接遇向上を図ります。	J R	●	●	●	

【公共交通特定事業の考え方（バス・タクシー）】

新町駅を基点とするバスやタクシーの案内表示、車両について、「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」に照らしてバリアフリー化の整備を図ります。また職員の接遇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。

- バス車両やタクシー車両のバリアフリー化を推進します。
- 職員の接遇（サポート）教育等によりサービスの改善を図ります。
- 聴覚障害者用のコミュニケーション設備を整えます。

※ 新町駅の駅前広場に関わる改修は、連立構想の方向性が定まった段階で改めて住民の方々や関係機関のご意見を伺いながら検討します。

【バス・タクシーの車両や乗降場、停留所等の改良イメージ】



リフト付きの福祉タクシーの事例（リフトを出した状態）



ノンステップバスの事例（傾斜板を出した状態。高崎市）



車いす・ベビーカー優先スペースの事例（広島市）



介助サービスを行うタクシーの事例（名古屋市）

【バス・タクシーに関する事業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か年	後期 5か年	将来	
施設・設備 バス停留所の標識案内板を見やすく改善します。(文字の大きさ、色合い)	バス事業者	●			
車両 バス：車いす利用者用スペースが確保されたノンステップ車両の導入を推進します。 タクシー：福祉タクシー（※）の導入を推進します。	バス事業者	●	●	●	
	タクシー事業者			●	
サポート・ソフト対応 バス・タクシー：ソフト面の対応（乗り降りに対する職員の接遇（サポート）等の充実を図り、介助等のサービス向上を図ります。 バス・タクシー：車内に聴覚障害者用のコミュニケーション設備として筆談ボード等を備えます。	バス・タクシー事業者	●	●	●	
	バス・タクシー事業者	●			

※福祉タクシー・・・高齢者・障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車内に乗り込むことが可能、又は座席が回転することにより、円滑に車内に乗り込むことが可能なタクシー。介護資格者（ホームヘルパー）が乗務員を務め、病気や高齢のため一人では外に出ることが出来ないお客様を介助しながら移送するサービスを行えます。

4) 道路特定事業

【道路特定事業の考え方】

生活関連経路は、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」に基づいてバリアフリー化の整備を図ります。また、生活関連経路に準じる経路では、関連事業の方向性が定まった時点で改めて経路の事業内容やスケジュール等を検討します。

具体的には、以下のとおりとします。

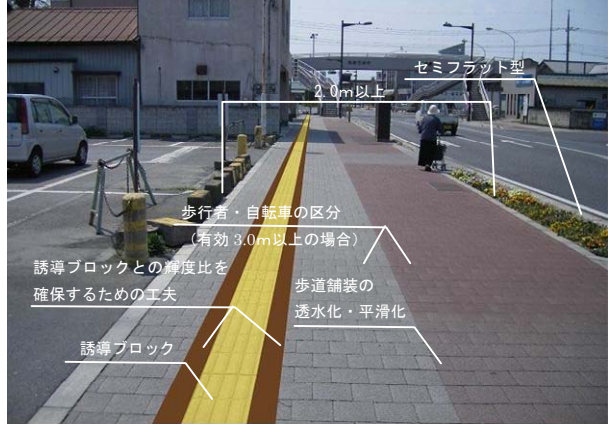

- 生活関連経路は、原則有効幅員が 2.0m 以上のセミフラット型の歩道として整備を行うこととし、特に横断歩道の手前では平坦部を確保するよう配慮します。
- 歩道の有効幅員に余裕のある区間では、歩行者と自転車の通行区分や休憩施設の配置等を検討します。
- 歩道のない生活関連経路等では、経過措置（※）により実現可能な範囲でバリアフリー化や歩行者の安全安心に努めます。
- 工事を行うとき、歩行位置の変更や歩道通行止めを行う場合は、事前に安全かつ円滑な通行が確保できるようにします。

※経過措置とは、市街化の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合の、当分の間の歩車共存道路等や有効幅員の縮小等を指します。（「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」による）

【道路特定事業の整備区分】

現況の歩道幅員等に応じて整備区分をA・Bの2つに分け、生活関連経路の整備目標を設定します。また、生活関連経路に準じる道路については、整備区分をCとして整備の目標と方針を示します。

1 生活関連経路

整備区分	目標	整備イメージ
A	<p><移動等円滑化基準で求められる歩道の構造></p> <ul style="list-style-type: none"> 有効幅員 2.0m以上の歩道を確保します。 セミフラット型の歩道を基準とします。 横断歩道の手前では平坦部を確保します。 縦断勾配は 5%以下、横断勾配は 1%以下とします。 誘導ブロック（黄色）を設置し、輝度比を確保します。 歩道舗装を透水化・平滑化します。 有効幅員が 3.0m以上を確保できる場合には、自転車と歩行者の通行区分を行ないます。 	
B	<p><歩道の確保等ができない場合に適合する経過措置></p> <ul style="list-style-type: none"> カラー舗装等により歩行者通行帯（広めの路側帯）を確保します。 歩行者通行帯に誘導ブロックを設置することを検討します。 	

2 生活関連経路に準じる経路

整備区分	整備の目標・方針
C	<p><関連する事業の方向性が定まった段階で改めて事業内容の見直し></p> <ul style="list-style-type: none"> 可能な範囲でバリアフリー化や歩行者の安全安心に努めるよう検討します。

【群馬県管理道路に関する事業と整備スケジュール】

番号	名称	整備区分	主な事業内容	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	県道新町停車場線（県道179号）	A	<ul style="list-style-type: none"> バス停での歩道路面高さ改修（車道との高低差15cmを標準） その他排水不良部等局所的な改善 誘導ブロックの改善（輝度比の確保） 		●			都計道3・4・77号駅前通り線（W=18）完成
③	県道中島・新町線（県道178号）	A	<ul style="list-style-type: none"> 片側の歩道有効幅員2.0m以上を確保（低木除去とツリーサークル化） セミフラット歩道化 透水性舗装化 誘導ブロックの設置（一般部・交差点部） 				●	都計道3・6・83号中島新町線（W=10）完成 片側歩道
④	県道藤岡大胡線（県道40号） 鉄道以北～郵便局	A	<ul style="list-style-type: none"> 両側の歩道有効幅員2.0m以上を確保（低木除去とツリーサークル化） セミフラット歩道化 透水性舗装化 誘導ブロックの設置（一般部・交差点部） 				●	都計道3・5・81号 笛木通り線（W=12）完成
⑤	県道藤岡大胡線（県道40号） 郵便局以北	A	<ul style="list-style-type: none"> 両側の歩道有効幅員2.0m以上を確保（道路拡幅による） セミフラット歩道化 透水性舗装化 誘導ブロックの設置（一般部・交差点部） 				●	都計道3・5・81号 笛木通り線（W=12）整備予定 都計道事業化
⑥	県道藤岡大胡線（県道40号） 鉄道以南	A	<ul style="list-style-type: none"> 両側の歩道有効幅員2.0m以上を確保 セミフラット歩道化 透水性舗装化 誘導ブロックの設置（一般部・交差点部） 		●			・踏切部分は後述

【国土交通省管理道路に関する事業と整備スケジュール】

番号	名称	整備区分	主な事業内容	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	
②	国道17号	A	<ul style="list-style-type: none"> セミフラット歩道化 透水性舗装化 誘導ブロックの設置（一般部・交差点部） 	○	●			都計道3・5・78号 国道17号線（W=18）完成 関連事業→本庄バイパス整備 横断歩道橋は後述

【高崎市管理道路に関する事業と整備スケジュール】

番号	名称	整備区分	主な事業内容	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	
7	新町 106 号 (イチョウ並木通り)	A	<ul style="list-style-type: none"> ・セミフラット歩道化 ・透水性舗装化 ・誘導ブロックの設置 (一般部・交差点部) 		●			都計道 3・4・79 号 インターチェンジ北口線 (W=16)完成
8	新町 102 号	A	<ul style="list-style-type: none"> ・片側の歩道有効幅員 2.0m以上を確保(低木除去とツリーサークル化) ・誘導ブロックの設置 (一般部・交差点部) 		●			都計道 3・5・80 号 昭和通り線 (W=12)未定
			<ul style="list-style-type: none"> ・両側の歩道有効幅員 2.0m 以上を確保 ・セミフラット歩道化 ・透水性舗装化 				● 都計道 事業化	
9	新町 202 号	B	<ul style="list-style-type: none"> ・カラー舗装等による 歩行者通行帯の設置 ・ハンプ、シケイン等 の設置を検討 		●			都計道 3・4・77 号 駅前通り線 (W=12)未定
			<ul style="list-style-type: none"> ・両側の歩道有効幅員 2.0m 以上を確保 ・透水性舗装化 ・誘導ブロックの設置 (一般部・交差点部) 				● 都計道 事業化	
10	新町 2010 号	B	<ul style="list-style-type: none"> ・カラー舗装等による 歩行者通行帯の設置 ・ハンプ、シケイン等 の改修を検討 		●			
11	新町 103 号 (産業道路)	C	<ul style="list-style-type: none"> ・透水性舗装化 ・誘導ブロックの設置 (一般部・交差点部) 	○		●		関連事業⇒新町 駅前近連立構想
			<ul style="list-style-type: none"> ・両側の歩道有効幅員 2.0m 以上を確保 ・透水性舗装化 ・誘導ブロックの設置 (一般部・交差点部) 				● 都計道 事業化	都計道 3・3・76 号 岩倉橋下戸塚線 (W=22)未定
12	新町 206 号 (路線変更)	C	<ul style="list-style-type: none"> ・誘導ブロックの設置 (一般部・交差点部) 	○		●		関連事業⇒藤岡 都計道インターチェンジ 北口線の整備
			<ul style="list-style-type: none"> ・両側の歩道有効幅員 2.0m 以上を確保 ・透水性舗装化 ・誘導ブロックの設置 (一般部・交差点部) 				● 都計道 事業化	

【道路特定事業の個別の課題】

① 横断歩道橋

重点整備地区内には、国道 17 号を横断するため横断歩道橋が 3 箇所を設置されています。しかし、どの横断歩道橋も階段を登って利用するしかありません。そのため車椅子利用者や足腰の弱い高齢者の横断にとって障害となっています。特に国道 17 号と新町駅停車場線の交差点は、新町駅に直結する重要な交差点であるためバリアフリー化の整備が急がれる場所となっています。

横断歩道橋のバリアフリー化は、エレベーターの設置やスロープの設置が挙げられますが、事業費用や用地確保の面も含め検討した結果、新町駅前交差点については横断歩道を併設することで当面对応します。



現況歩道橋



改善案イメージ

歩道橋と横断歩道を併設した事例
(兵庫県西宮市
国道 2 号・171 号
交差点)

② 踏切

重点整備地区内には、JR 高崎線の線路を横断するための踏切が 4 箇所あります。このうち生活関連経路の県道藤岡大胡線の踏切には、線路横断地下道が設置されています。しかし、この地下道は階段でしか利用できず、狭くて薄暗いことから、あまり利用がされていません。また、踏切内にも歩行者横断帯がありますが、路面の凹凸が多く幅も狭いことから、車いす利用者やベビーカーを押す人には特に危険な経路となっています。

連立構想が実現すればこれらの問題は解消されますが、実現するためには長い期間を必要とすることから、当面の対応として歩行者横断帯の拡幅および路面の平滑化を図ります。



現況踏切



改修前



改修後

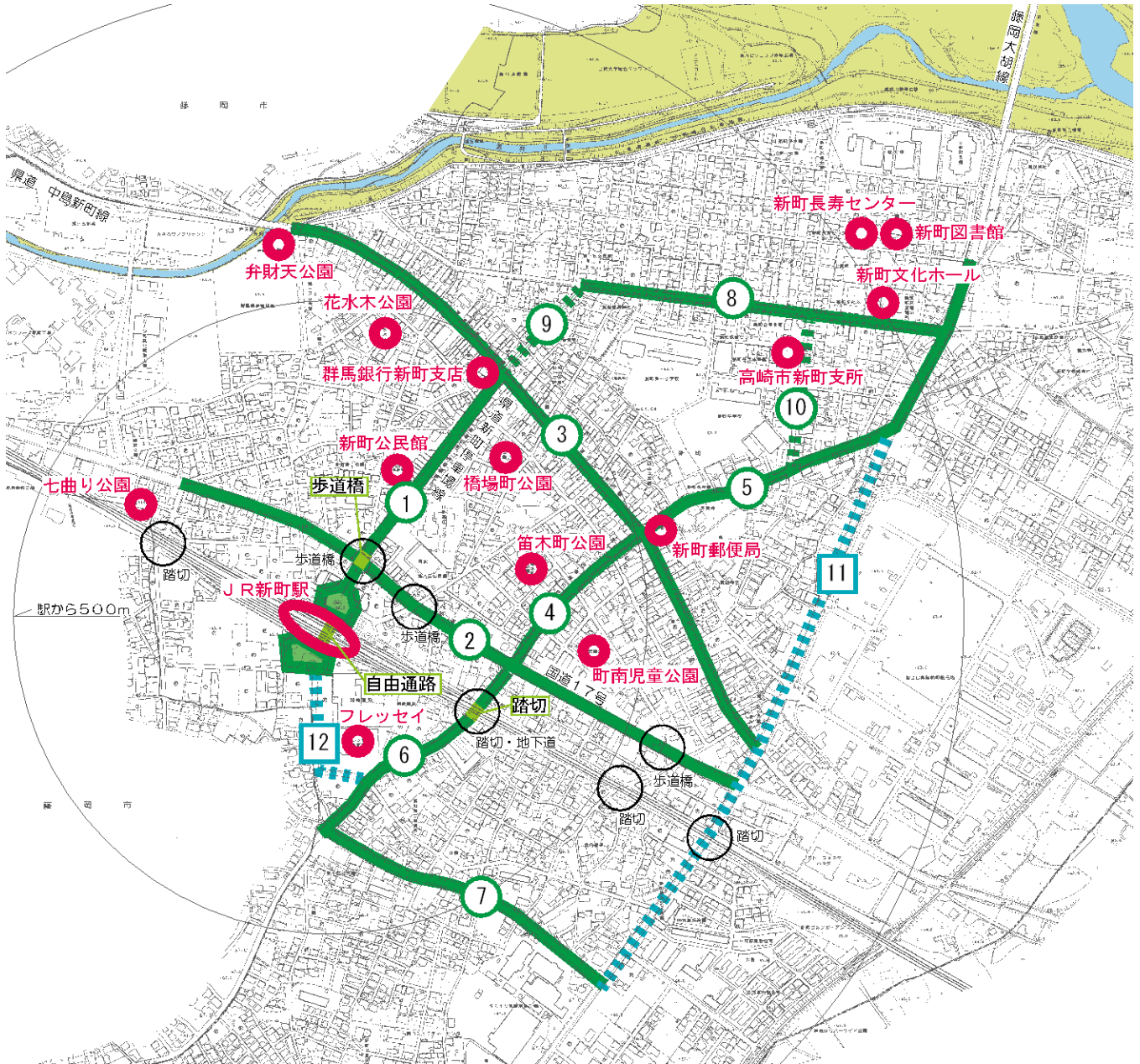
踏切を拡幅した事例
(宇都宮市)

【横断歩道橋や踏切に関する事業と整備スケジュール】

項目	対象箇所数	主な事業内容	整備スケジュール			備考
			前期 5 年	後期 5 年	将来	
横断歩道橋	1 箇所	・横断歩道の併設	●			
踏切	1 箇所	・歩行者横断帯拡幅と路面の平滑化	●			

【道路特定事業案内図】

整備を計画している道路の位置と整備区分を示します。



凡 例	
	生活関連施設
	整備区分A
	整備区分B
	整備区分C

S=1:10,000

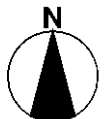


図 道路特定事業案内図

5) 交通安全特定事業

【交通安全特定事業の考え方】

道路横断者の安全を確保するため生活関連経路等の横断歩道には歩行者信号機を設置します。また、高齢者や障害者の横断が多い横断歩道では交通弱者に対応した歩行者信号機を設置します。

具体的には、以下のとおりとします。

- 生活関連経路等の中でも特に駅とコアゾーンを結ぶルートから整備します。
- 生活関連経路等の中で歩行者信号機のない横断歩道は、歩行者信号機の設置を検討します。
- 道路の幅員等により高齢者や障害者の横断に時間がかかる横断歩道は、青時間延長ボタンの設置を検討します。
- 視覚障害者の横断に配慮し、音響・音声案内のある信号の充実を図ります。
- 角度や距離の問題で見えにくい歩行者信号機や、通行の際に邪魔になる歩行者信号機（柱）については、設置位置の見直しを行います。

【交通安全に関する事業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			図面中の凡例番号	
		前期 5か年	後期 5か年	将来		
信号機の改良	歩行者用信号機を設置します。 (2箇所)	群馬県警 高崎警察署	●	●		①
	青時間延長ボタンを設置します。 (1箇所)	群馬県警 高崎警察署		●		②
	音響・音声装置を設置します。 (4箇所)	群馬県警 高崎警察署	●	●	●	③
横断歩道	駅前歩道橋に横断歩道を併設し、歩行者用信号機(青時間延長ボタン、音響・音声装置)を設置します。(1箇所)	群馬県警 高崎警察署	●		●	④
信号機位置	信号機の設置位置を見直します。 (2箇所)	群馬県警 高崎警察署			●	⑤

【イメージ】



青時間延長ボタン
(イメージ)



音響・音声案内 (イメージ)

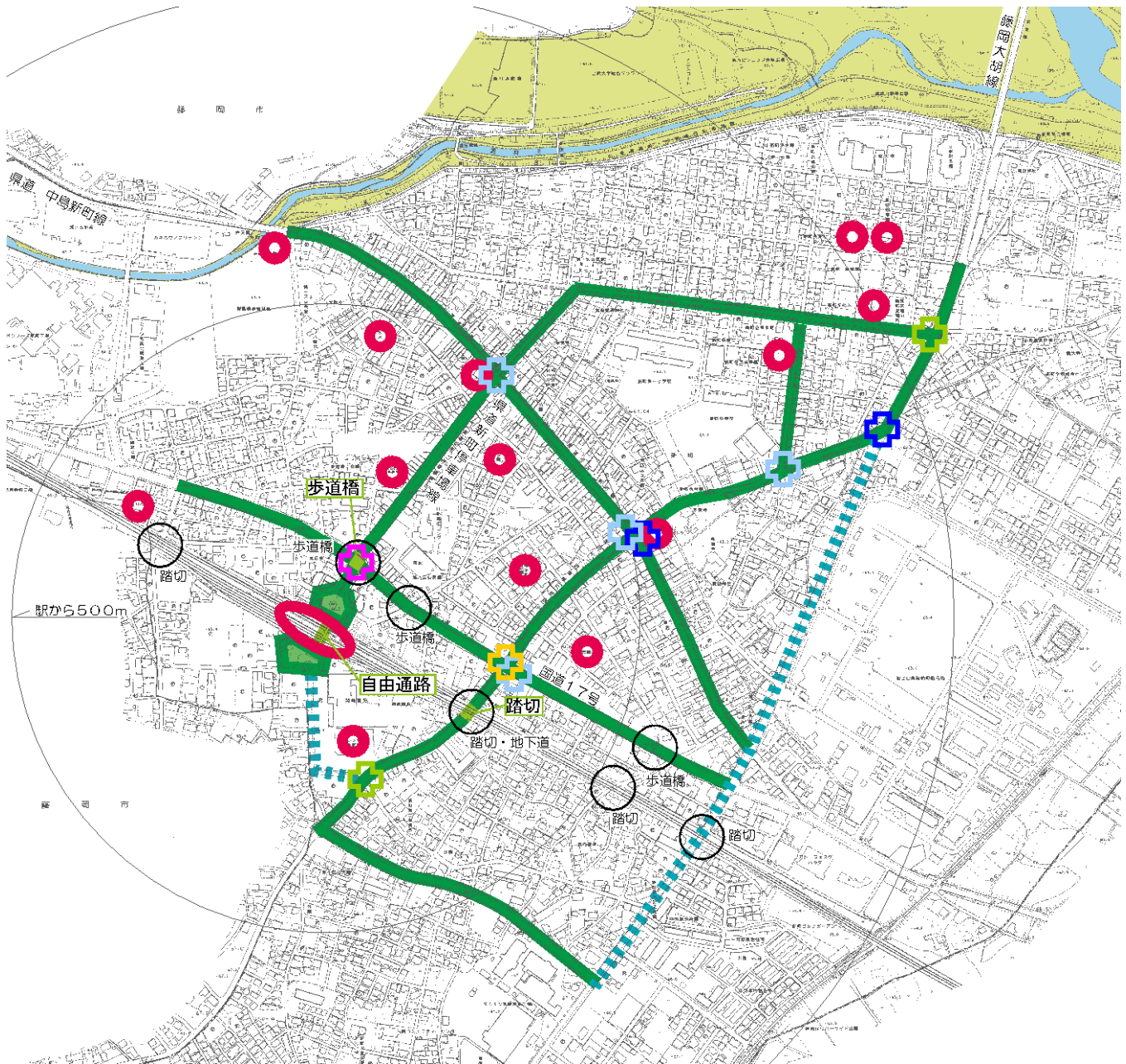
【現況】



歩行者用信号機のない交差点
(写真は新町郵便局前)

【交通安全特定事業案内図】

交通安全施設の設置を計画している位置を示します。



凡 例		
①		歩行者用信号機の設置
②		青時間延長ボタン
③		音声・音響装置
④		歩道橋に横断歩道と歩行者用信号機（青時間延長ボタン＋音声・音響装置）を併設
⑤		信号機設置位置の見直し

凡 例	
	生活関連施設
	生活関連経路
	生活関連経路に準じる経路

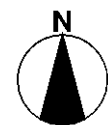


図 交通安全特定事業案内図

6) 公園特定事業

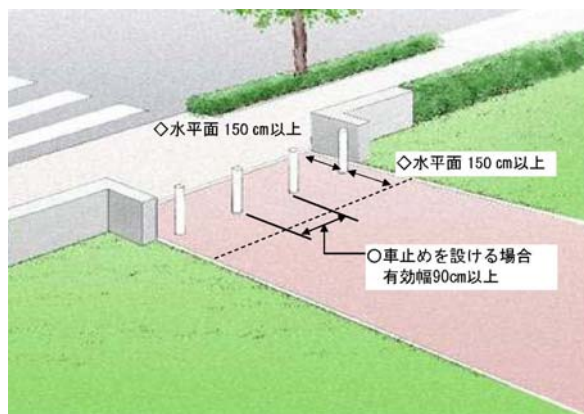
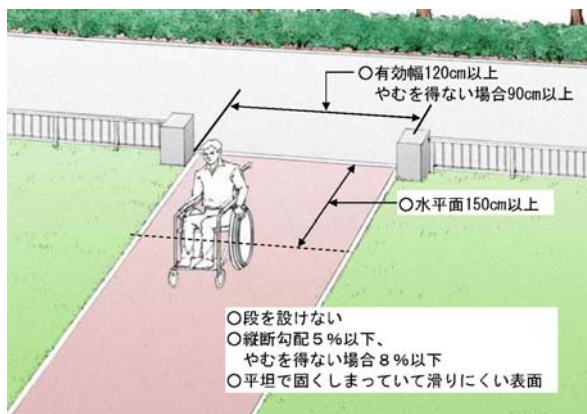
【公園特定事業の考え方】

高齢者、障害者等も気軽に出歩ける環境づくりのため、「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」に照らしてバリアフリー化の整備を図ります。

具体的には、以下のとおりとします。

- 段差のある出入口や有効幅員の狭い出入口を誰もが出入りしやすい構造とします。
- 出入口からトイレまでの経路を誰もが通行しやすい構造とします。
- トイレの出入口の段差をなくし、誰もが使いやすいものにします。
- トイレに和式便器しかない公園には、操作部分が JIS 規格 (JIS S 0026:2007) に適合した洋式便器を整備します。
- 休憩施設やサービス施設を誰もが使いやすい構造とします。

【出入口のバリアフリー化のイメージ】 都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン (国土交通省) より



【公園に関する事業と整備スケジュール】

対象の公園	主な事業内容	整備スケジュール			備考
		前期 5か年	後期 5か年	将来	
七曲り公園	経路 出入口	公園の出入口からトイレまでを舗装します。		●	2267-16 番地
	トイレ	多機能トイレを設置します。		●	
		操作部分がJIS規格に適合した洋式便器に改修します。		●	
	施設 休憩	あずまやの段差を解消します。		●	
	施設 便益	水飲みの段差を解消します。		●	
弁財天 公園	トイレ	トイレの出入口のスロープの勾配を8%以下にします。	●		2230-1 番地
花水木公園	トイレ	操作部分がJIS規格に適合した洋式便器に改修します。	●		2516-1 番地
	施設 休憩	あずまやの段差を解消します。	●		
	施設 便益	水飲みの段差を解消します。	●		
行在所公園	トイレ	操作部分がJIS規格に適合した洋式便器に改修します。	●		2825-1 番地
	施設 休憩	あずまやの段差を解消します。	●		
菅木町 公園	トイレ	操作部分がJIS規格に適合した洋式便器に改修します。	●		2144-8 番地
	出入口	車止めの設置位置や間隔を適切にします。	●		
町南児童公園	トイレ	操作部分がJIS規格に適合した洋式便器に改修します。	●		1651-3 番地
	出入口	出入口の段差や急な勾配を解消し、車止めの間隔を適切にします。	●		

【公園に関する事業と整備スケジュール】

対象の公園	主な事業内容		整備スケジュール			備考
			前期 5か年	後期 5か年	将来	
青少年広場 10区	トイレ	操作部分がJIS規格に適合した洋式便器に改修します。	●			1561-2 番地
	施設 休憩	あずまやの段差を解消します。	●			
橋場町公園	トイレ	操作部分がJIS規格に適合した洋式便器に改修します。	●			2493-1 番地
	出入口	出入口の段差や急な勾配を解消します。	●			
	施設 便益	水飲みの段差を解消します。	●			
鉄南青少年広場	トイレ	操作部分がJIS規格に適合した洋式便器に改修します。	●			1562-1 番地
運動場 鳥川	階段	運動場への階段に手すりを設置します。	●			2871 番地

【現況】



七曲り公園



花水木公園



行在所公園



笛木町公園



町南児童公園



橋場町公園

7) 建築物特定事業

【建築物特定事業の考え方】

生活関連施設に設定した建築物は、不特定多数の方々の利用がある既存施設です。新設される建築物については、移動等円滑化基準への適合が義務づけられているため、この既存施設のバリアフリー化を如何に進めるかが、一体的なバリアフリー環境整備の鍵となります。誰もが利用しやすい施設とするため、生活関連施設の建築物について、「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」および「人にやさしい福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアル」に照らしてバリアフリー化の整備を図るとともに、ヒューマン・サポートの強化に取り組みます。

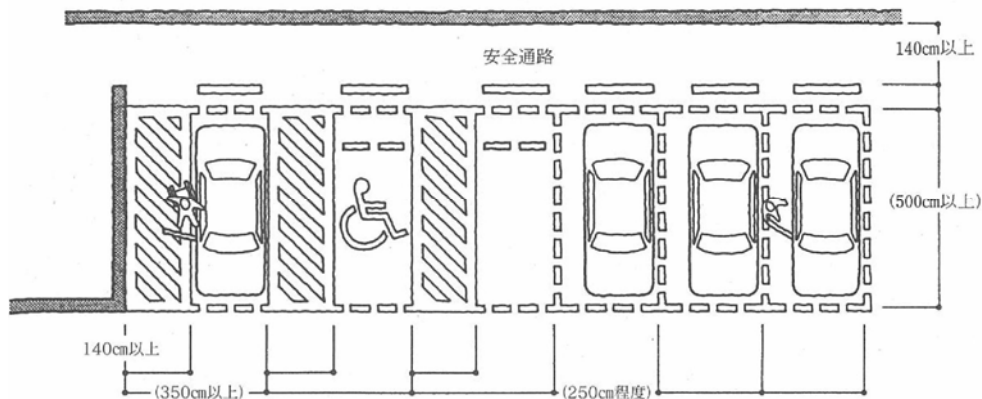
具体的には以下のとおりとします。

- 車いす利用者に対応した駐車場を適正に設置します。
- 駐車場や道路から建物出入口までの段差を解消し、誘導ブロックを設置します。
- 操作部分が JIS 規格（JIS S 0026:2007）に適合した洋式便器の整備を行うとともに、多機能トイレの設置についても検討します。
- ヒューマン・サポートの体制を充実させます。

※ 高崎市第5次総合計画では、老朽化の著しい新町支所の建替えが計画されています。

【駐車場の整備イメージ】

人にやさしい福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアル（群馬県）より



【車いす利用者用駐車場の整備事例（イオン高崎 SC：高崎市棟高町）】



駐車場の位置、寸法のほかに路面の青色塗装や表示板、音声案内により健常者の方が駐車しないよう配慮がされている。

【建築物に関する事業と整備スケジュール】

施設名称	主な事業内容	整備スケジュール			備考
		前期 5 年	後期 5 年	将来	
新町長寿センター	車いす利用者用駐車場の両側に乗降のためのスペース（ゼブラゾーン）を設けます。			●	
	車いす利用者用駐車場を出入口から近い位置に変更します。			●	
	車いす利用者用駐車場の路面を青色塗装とします。			●	
	駐車場から窓口まで誘導ブロックを設置します。			●	
	操作部分が JIS 規格に適合した洋式便器に改修します。			●	
	研修や教育等により職員の待遇（サポート）の充実を図ります。	●	●	●	
新町図書館	車いす利用者用駐車場の路面を青色塗装とします。	●			
	研修や教育等により職員の待遇（サポート）の充実を図ります。	●	●	●	
新町文化ホール	車いす利用者用駐車場の両側に乗降のためのスペース（ゼブラゾーン）を設けます。		●		
	車いす利用者用駐車場の路面を青色塗装とします。		●		
	出入口前の鋭角な段差を解消します。	●			
	駐車場から窓口まで誘導ブロックを設置します。		●		
	操作部分が JIS 規格に適合した洋式便器に改修します。		●		
	窓口の高さを車いす利用者に対応したものに改修します。		●		
	研修や教育等により職員の待遇（サポート）の充実を図ります。	●	●	●	

【建築物に関する事業と整備スケジュール】

施設名称	主な事業内容	整備スケジュール			備考
		前期 5か年	後期 5か年	将来	
高崎市 新町支所	車いす利用者用駐車場の両側に乗降のためのスペース（ゼブラゾーン）を設けます。		●		本庁舎のエレベーター及び多機能トイレについては、支所の建替時に対応。
	車いす利用者用駐車場の路面を青色塗装とします。	●			
	駐車場から窓口④（福祉課）まで誘導ブロックを設置します。		●		
	本庁舎2階への移動円滑化（エレベーターを設置）を図ります。		●		
	本庁舎に多機能トイレを設置します。		●		
	操作部分が JIS 規格に適合した洋式便器に改修します。	●			
	本庁舎へ多機能トイレが設置されるまでは、西庁舎の多機能トイレに誘導する案内板を設置します。	●			
研修や教育等により職員の接遇（サポート）の充実を図ります。	●	●	●		
新町郵便局	車いす利用者用駐車場の両側に乗降のためのスペース（ゼブラゾーン）を設けます。	●			
	車いす利用者用駐車場の路面を青色塗装とします。	●			
	歩行者通路と歩道の誘導ブロックを連続させます。（道路管理者にて対応）	●			
	研修や教育等により職員の接遇（サポート）の充実を図ります。	●	●	●	
群馬銀行 新町支店	車いす利用者用駐車場の路面を青色塗装とします。	●			
	出入口（北口）の開き戸を幅員 90cm 以上の自動ドア若しくは引き戸に改修します。		●		
	出入口（東口）の段差を解消し、スロープを設置します。		●		

【建築物に関する事業と整備スケジュール】

施設名称	主な事業内容	整備スケジュール			備考
		前期 5か年	後期 5か年	将来	
群馬銀行 新町支店	歩道から窓口まで誘導ブロックを設置します。	●			
	研修や教育等により職員の接遇(サポート)の充実を図ります。	●	●	●	
新町公民館	車いす利用者用駐車場の両側に乗降のためのスペース(ゼブラゾーン)を設けます。	●			
	車いす利用者用駐車場の路面を青色塗装とします。	●			
	研修や教育等により職員の接遇(サポート)の充実を図ります。	●	●	●	
フレッセイ	車いす利用者用駐車場の両側に乗降のためのスペース(ゼブラゾーン)を設けます。	●			
	車いす利用者用駐車場の路面を青色塗装とします。	●			
	操作部分が JIS 規格に適合した洋式便器に改修します。			● 改修時	
	研修や教育等により店員の接遇(サポート)の充実を図ります。	●	●	●	

【新町長寿センター】



外観 (誘導ブロックなし)

【新町文化ホール】



入口前の鋭角な段差

【高崎市新町支所】



建物出入口 (誘導ブロックなし)



トイレ

【郵便局】



建物出入口 (誘導ブロックが連続していない)

【群馬銀行新町支店】



建物出入口 (誘導ブロックなし、段差あり)

【多機能トイレの分布および設置計画図】

日中に利用可能な多機能トイレおよび設置を計画している多機能トイレの位置を示します。

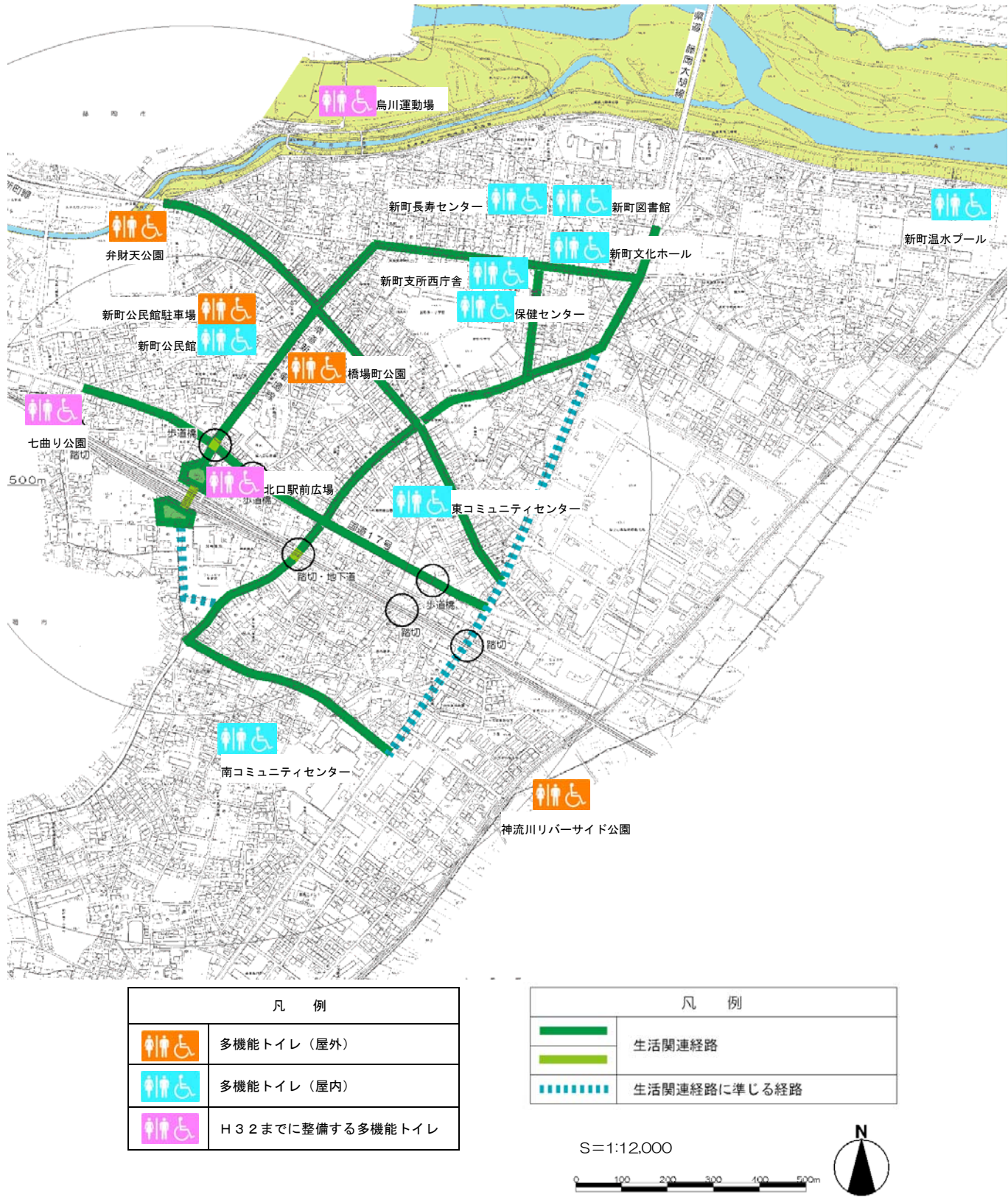


図 多機能トイレの分布および設置計画図

8) その他の事業

【駅前広場・歩専橋の考え方】

重点整備地区内で最も歩行者の多い駅前広場は、バリアフリー化が急がれる場所です。しかし、連立構想の方向性や藤岡市と協議を行っている駅南口の都市計画道路決定の検討といった影響を大きく受けるため、現時点で全ての課題に対応する整備を行うことは効率的ではありません。

そのため、関連事業等の方向性が定まった段階で、改めて課題に対する解決策の見直しを行うものとします。

【駅前広場や歩専橋に関する事業と整備スケジュール】

名称	主な事業内容	整備スケジュール			備考
		前期 5か年	後期 5か年	将来	
北口駅前広場	・多機能トイレを設置します。		●		
	・誘導ブロックを改善します。	●			
南口駅前広場	・多機能トイレを設置します。			●	
	・誘導ブロックを設置します。	●			
南北歩専橋	・通路上の花壇撤去し、誘導ブロックを改善します。	●			



北口駅前広場の状況



南口駅前広場の状況



南北歩専橋の階段



南北歩専橋通路部

【参考】 新町地域におけるバリアフリー化の取り組み事例

新町地域において実施している道路・公園・建築物等のバリアフリー化の取り組みを紹介します。

①道路のバリアフリー整備事例

・ 停車場線



誘導ブロックが敷設され、歩行者通行帯と自転車通行帯に色分けされた歩道

・ いちよう並木通り



セミフラット歩道への改修

②公園のバリアフリー整備事例

・ 橋場町公園



道路と公園との段差すりつけ



多機能トイレ

【参考】 新町地域におけるバリアフリー化の取り組み事例

③建築物

- ・新町図書館



誘導ブロックの敷設された出入口



窓口まで誘導する誘導ブロック



オストメイト設備

- ・新町公民館



誘導ブロックの敷設された出入口



車椅子利用者用駐車場



多機能トイレ

第4章 こころのバリアフリー

第4章 こころのバリアフリー

1 国の方針と県の取り組み

バリアフリー新法では、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める、いわゆる「こころのバリアフリー」についても規定しています。

こころのバリアフリーの基本方針では、国民の誰もが、障害者や高齢者等の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性について理解を深め、自然に支え合うことができるようにするため、幅広い国民参加による各種の啓発・広報活動及び児童生徒や社会人等を対象に様々な機会を活用した幅広い教育活動を推進していくことを国の責務として定めるとともに、取り組みへの協力を国民の責務としても位置づけています。

群馬県でも、人にやさしい福祉のまちづくり条例の中でこころのバリアフリーを県民の役割及び責務（第四条）として定め、高齢者や障害者等に思いやりのこころで接することを呼びかける取り組みを行なっています。

【参考：人にやさしい福祉のまちづくり条例】

（第四条）県民は、人にやさしい福祉のまちづくりについて理解を深めるとともに、介助を必要とする高齢者、障害者等に対し、親切に対応すること並びに家庭及び地域において思いやりのある心をはぐくむことその他人にやさしい福祉のまちづくりに関する活動に取り組むよう努めるものとする。



出典：「群馬県人にやさしい福祉のまちづくり」ホームページより

2 ソフト面の取り組み

高齢者、障害者の移動における安全性、利便性の向上を図るためには、特定事業に示したハード面の整備とともに、ソフト面の取り組みが重要です。

1) 市民への普及

高齢者、障害者をはじめあらゆる人が安心して街の中を移動でき、自立した日常生活を送るためには、ハード面の整備にあわせて、市民の理解・協力・連携が必要です。施設や設備等の物理的なバリアフリーが進んでも、利用者のモラルや使い方が適切でなければ、十分なバリアフリーが実現しているとはいえません。また、物理的なバリアがあり、困っている人がいるとき、周りの人のちょっとした気遣いや思いやりでその人の移動等が可能あるいは容易になることも多くあります。真のバリアフリーを実現するためには、よりよい整備と思いやりの心の両者を整えることが重要です。

このようなことから市民の皆さんがバリアフリーについての理解を深め、高齢者・障害者をはじめとした周囲の人に対する思いやりの心を持つこと、互いに支えあって実現する「こころのバリアフリー」を推進します。

2) 周知・PR

今日、視覚障害者用誘導ブロックの上に自転車や看板を置いてしまう、あるいは、車いす利用者用駐車場に健常者の方が駐車してしまうといった問題がよく指摘されます。こういった問題の根本は、モラルやマナーの問題と考えられますが、バリアフリーの取り組みに関する情報を広く発信し、市民の方々と情報を共有化していくことで、モラルやマナーから生じる問題の解決を目指します。

そのため、広くこころのバリアフリーを周知・PRしていくことが重要ですが、特に重点整備地区においては、放置自転車対策、商店の看板のルール、自動車運転者による歩行者への配慮等の理解を求めていくこととします。

3 協働による取り組み

こころのバリアフリー化のためには、市民一人ひとりができることから始めることが重要です。そのためには、高齢者、障害者等の移動の制約となるバリアの疑似体験や学習の場に参加したり、行政や事業者に対する情報提供やまちづくりへの参画をすることが大切です。

本基本構想の策定にあたっては、平成 21 年度に地域市民の方々に参加をいただき、日ごろよく利用する施設や経路の現地点検を行い、バリアフリーに関する意見や課題について議論するワークショップを行いました。

【平成 21 年度に行ったワークショップの概要】

参加者：34 名（地域市民、市職員、コンサルタント）

会場：新町公民館

1) 第 1 回ワークショップ 平成 21 年 10 月 4 日（日）午前 9 時 30 分

内容：「日ごろ感じる地域の特徴について」、「日ごろ利用する主な施設と経路について」を 3 つの班に分かれて検討しました。

2) 第 2 回ワークショップ 平成 21 年 11 月 15 日（日）午後 1 時 00 分

内容：第 1 回ワークショップで班ごとに選定した施設と経路を実際に歩き、現地点検を行ないました。その後現地で見つけた良いところや課題のあるところについて、テーブルを囲んで議論しました。最後に各班の代表者が議論の内容を発表しました。

3) 第 3 回ワークショップ 平成 22 年 1 月 24 日（日）午前 9 時 30 分

内容：(1) バリアフリー化を検討する経路の候補案について

これまでのワークショップや現地調査の結果を踏まえて整理した経路の候補案について確認し、見直すところがあるかどうか話し合いました。

(2) 課題の解決案について

経路の候補案について、バリアフリー上の課題の解決案を話し合いました。第 2 回ワークショップで現地点検をした施設についても、課題の解決案を話し合いました。

(3) 経路の優先順位について

経路の候補案について、「この路線は早くバリアフリー化をしてほしい」というような整備の緊急性の観点から整備の優先順位を検討しました。



テーブルを囲んで課題整理



各班の発表

【現地点検を行ったルート】

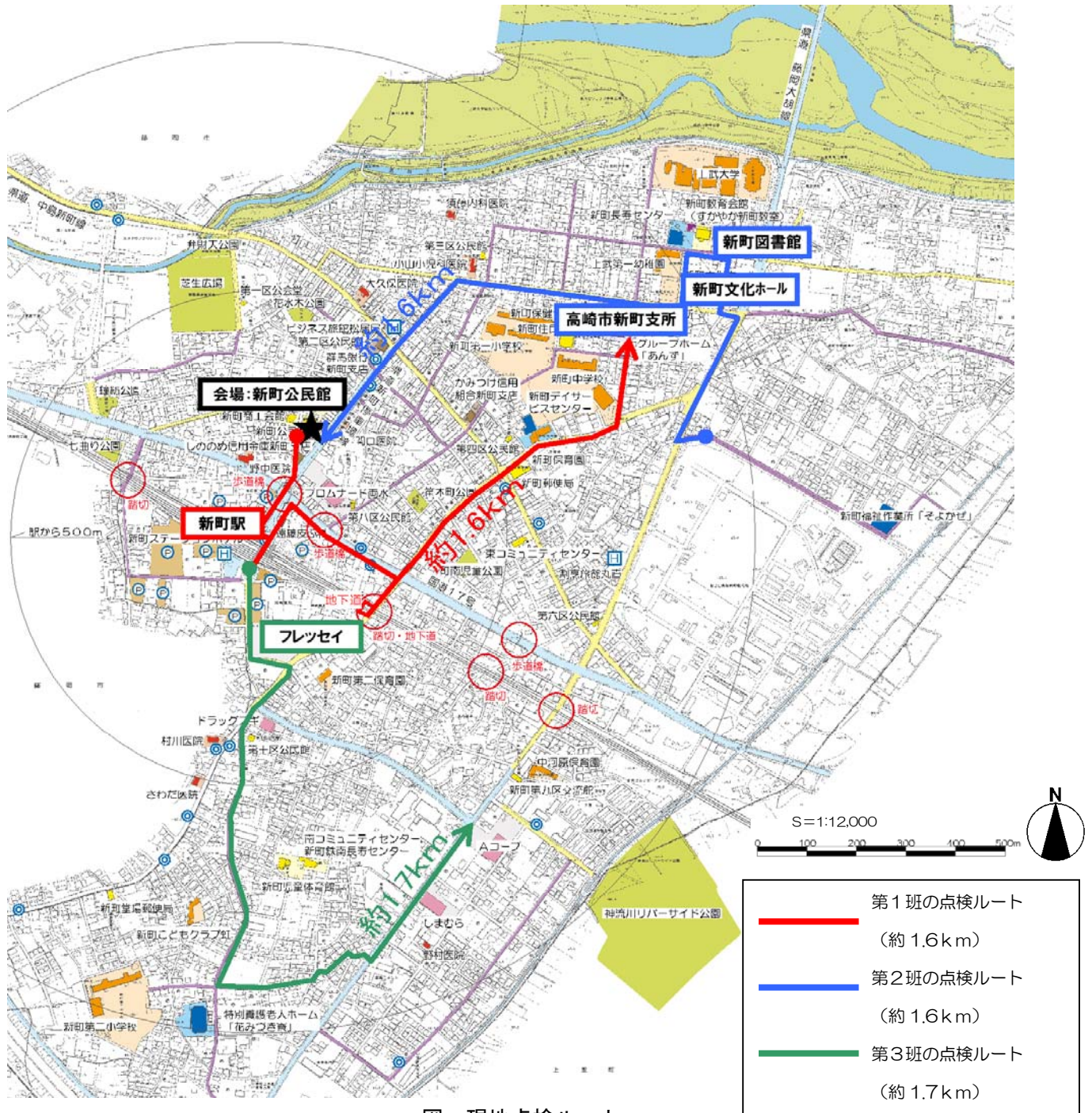


図 現地点検ルート

【現地点検の様子】



視覚障害者や車椅子利用者や高齢者、そして健常者の方は車椅子の疑似体験を交えて、様々な立場の方に現地点検を行っていただきました。

第5章 バリアフリー化事業の推進体制

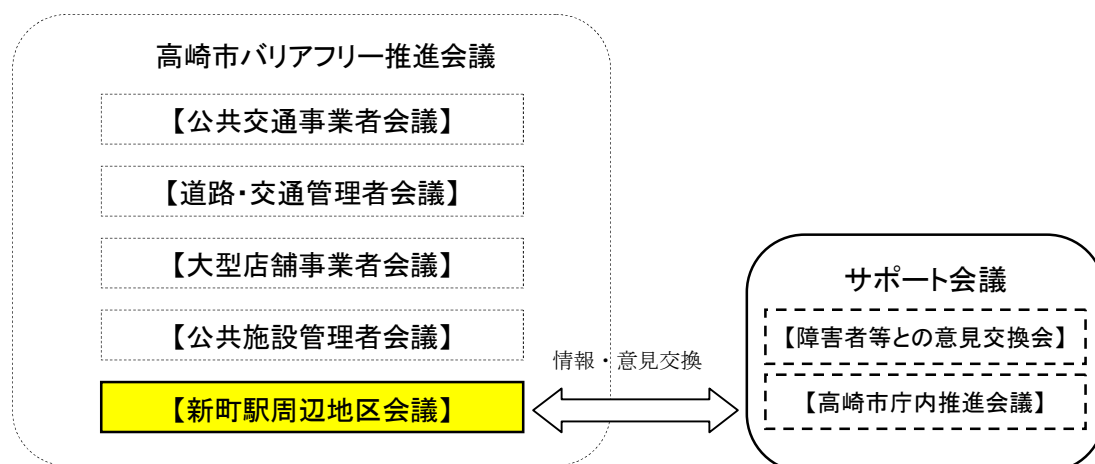
第5章 バリアフリー化事業の推進体制

1 バリアフリー化事業の推進体制

【バリアフリー化事業の推進体制の考え方】

- 平成18年の高崎駅周辺地区交通バリアフリー基本構想の策定に伴い、各特定事業計画の策定や実施の推進、情報公開を行うため、市民、事業者、行政等が参加する「高崎市バリアフリー推進会議」を設置しています。
- 新町駅周辺のバリアフリー化推進においては、事業者や事業規模から新町駅周辺のバリアフリー化の推進協議会を新設するのではなく、高崎市バリアフリー推進会議を構成する一つの部会として「新町駅周辺地区会議」を設置します。
- 新町駅周辺地区会議は事業全体の推進管理、個別の事業の推進に関する情報交換等を行う場とします。

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。



□ 新町駅周辺地区会議

- ・市民・事業者・行政等が参加し、特定事業計画の策定状況、事業実施状況、施工後の評価、検証等を実施して高崎市バリアフリー推進会議へ報告します。(年1回)

□ サポート会議

【障害者との意見交換会】

障害者と定期的にバリアフリーについての意見交換を行い、各事業者が実施する事業へのアドバイスをを行います。(随時)

【高崎市庁内推進会議】

高崎市本庁と新町支所とのバリアフリーに関する連携強化を図ります。(随時)

2 バリアフリー化事業の推進方策

【バリアフリー化事業の推進方策の考え方】

- 新町駅周辺のバリアフリー化は、事業計画の策定、事業の実施、事業後の検証、事業の改善の4つのプロセスを確立し、スパイラルアップ（段階的・継続的な発展）を図ります。

新町駅周辺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、計画（Plan）、事業実施（Do）、検証（Check）、改善（Action）のPDCAサイクルを導入して、スパイラルアップ（段階的かつ継続的な発展）を図ります。

（1）事業者・管理者によるバリアフリー化事業計画の策定（Plan）

① 特定事業の策定

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

② 特定事業の公表

- ・ 特定事業は、バリアフリー推進協議会新町駅周辺地区会議へ報告した後、市民に公表します。

（2）バリアフリー化事業の実施（Do）

① 事業者や管理者による円滑化基準に適合したバリアフリー事業

- ・ 事業者や管理者は、バリアフリー事業の内容が円滑化基準へ適合するように施工の明示を行います。

② バリアフリー化工事中の検証

- ・ 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、市民参加の検証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検証の実施（Check）

① バリアフリー化工事が完了した箇所の検証の実施

- ・ 工事完了後、現地での検証を実施し、課題・問題点がないかを確認します。

② バリアフリー化の技術や知識の共有化

- ・ 検証の結果は、バリアフリー推進協議会新町駅周辺地区会議へ報告し、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改善（Action）

① バリアフリー化事業の進捗状況の確認や個別工事の検証結果の反映

- ・ バリアフリー推進協議会新町駅周辺地区会議では、各事業の進捗状況や工事の検証結果を今後の事業に反映させるようにします。

検証結果の反映



図 PDCAサイクルによるスパイラルアップ

3 バリアフリー化推進のための役割分担

【バリアフリー化推進のための役割分担の考え方】

- バリアフリー化推進の役割分担については、各事業者が特定事業の策定、事業の実施、事業後の検証、事業の改善の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バリアフリー化への積極的な取り組みを行い、「誰もが歩いて暮らせる」「安全・安心・住みやすい」まちの実現のために取り組みます。

新町駅周辺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

- ・ 特定事業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
- ・ 移動等円滑化基準適合の維持
- ・ 新町駅周辺地区会議への参画

(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検証への参画
- ・ 新町駅周辺地区会議への参画
- ・ 行政との意見交換会への参画
- ・ こころのバリアフリー化の推進

(3) 高崎市の役割

- ・ 障害者をはじめとする市民との意見交換会の実施
- ・ 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
- ・ 新町駅周辺地区会議の管理・運営
- ・ バリアフリー情報の公開

(4) 新町駅周辺地区会議

- ・ 市民参加のもと各事業者の基本構想掲載事業の進捗を管理
- ・ バリアフリー化事業実施後の検証
- ・ 検証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
- ・ 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

高崎市バリアフリー基本構想（新町駅周辺地区）

【 資 料 編 】

1 用語の解説

用語	解説
バリアフリー	高齢者、障害者等が社会生活をしていく上で、物理的・社会的・制度的・心理的な障壁、情報面での障壁（バリア）となるものを取り除き、生活しやすくすること。
連続立体交差化構想（連立構想）	JR 高崎線新町駅付近の鉄道を高架化し、道路と踏切の平面的な交差をなくし、鉄道による地域分断の解消を図る構想。
生活関連施設	不特定多数の人や高齢者、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。
生活関連経路	生活関連施設相互間の経路。
重点整備地区	重点的かつ一体的なバリアフリー化を図るための事業を実施する必要がある地区。 原則として以下の要件を満たす地区において重点整備地区を設定することができる。 ① 地区全体の面積がおおむね 400ha 未満の地区 ② 原則として生活関連施設がおおむね 3 つ以上所在する地区 ③ 当該施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われる地区。
特定事業	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等が、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。
こころのバリアフリー	市民一人ひとりが、高齢者、障害者、子供連れ等の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力するという考え方。まちの中の物理的なバリアを取り除くとともに、気づかないうちに作ってしまう心のバリアを取り除き、様々な立場の人の存在を認め合うことのできる「こころのバリアフリー」について取り組んでいく必要がある。
スパイラルアップ	具体的な施策や措置内容について、施策に関係する当事者の参加の下、検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講ずることにより段階的・継続的な発展を図っていくこと。

2 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り組みは、70年代より進められており、2006年（平成18年）には「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：バリアフリー新法）」が定められました。

- ① 1970年（昭和45年）障害者基本法の制定
- ② 1975年（昭和50年）国連の「障害者の権利宣言」
- ③ 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
- ④ 1982年（昭和58年）「身体障害者の利用に配慮した建築設計基準」
- ⑤ 1994年（平成6年）「ハートビル法」の制定
- ⑥ 2000年（平成12年）「交通バリアフリー法」の制定
- ⑦ 2005年（平成17年）「ユニバーサルデザイン政策大綱」の制定
- ⑧ 2006年（平成18年）「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：バリアフリー新法）」の制定

高崎市のバリアフリーに係わる取り組みは以下のとおりです。

- ① 1973年（昭和48年）身体障害者福祉モデル都市宣言
- ② 1977年（昭和52年）たかさき市民福祉大会の開催
- ③ 1981年（昭和56年）福祉のまちづくり都市環境整備要綱の制定
- ④ 1993年（平成5年）福祉のまちづくりモデル事業の指定
- ⑤ 1997年（平成9年）高崎市障害者福祉計画の策定
- ⑥ 2000年（平成12年）高崎市人にやさしいまちづくり整備指針
- ⑦ 2001年（平成13年）第2次高崎市障害者福祉計画の策定
- ⑧ 2005年（平成17年）人にやさしいまちづくり整備計画の策定
- ⑨ 2006年（平成18年）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）の策定

3 新町駅周辺地区の主な施設

新町駅周辺地区の主な施設は以下のとおりです。(施設の位置については本編 9 ページ参照)

建築物の区分	施設名称
1. 病院又は診療所	須藤内科医院、小山小児科医院、大久保医院、関口医院、野中医院、遠藤皮ふ科、村川医院、さわだ医院、野村医院
2. 集会場又は公会堂	新町文化ホール、新町公民館、東コミュニティセンター、南コミュニティセンター、第一区公会堂、第二区公民館、第三区公民館、第四区公民館、第六区公民館、第八区公民館、新町第九区交流館、第十区公民館、戸崎住民センター、新町商工会館
3. 百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む大型店	フレッシュ新町店、A コープ、しまむら、プロムナード両水、ドラッグスギ
4. ホテル又は旅館	割烹旅館丸直、ビジネス旅館松居屋、新町ステーションホテル
5. 不特定かつ多数の者が利用する官公署施設	新町保健センター、高崎市新町支所
6. 老人ホーム、福祉ホームその他これらに類するもの	新町長寿センター、グループホーム「あんず」、新町デイサービスセンター、特別養護老人ホーム「花みづき寮」
7. 老人福祉センター、児童福祉施設、身体障害者福祉センターその他これらに類するもの	新町福祉作業所「そよかぜ」、新町こどもクラブ虹、新町教育会館（すかやか新町教室）、新町鉄南長寿センター、
8. 体育館、水泳場その他これらに類する運動施設	新町住民体育館、新町児童体育館、新町温水プール、下河原テニスコート
9. 博物館、美術館又は図書館	新町図書館
10. 郵便局、銀行、その他これらに類するサービス業を営む店舗	新町郵便局、群馬銀行新町支店、新町堂場郵便局、かみつけ信用組合新町支店、しののめ信用金庫新町支店
11. 旅客の乗降又は駐車のための施設	新町駅
12. 自動車の停留又は駐車のための施設（一般公共の用に供されるものに限る。）	新町駅前第一～第二駐車場、NPC24H 高崎線新町第一～第三駐車場、24h タイムスパーク新町駅前第二、新町駅南口駐車場、(株)グンチクステーションパーキング駐車場、駅前有料駐車場
13. 学校	新町中学校、新町第一小学校、新町第二小学校、上武大学
14. 保育園、幼稚園	上武第一幼稚園、新町保育園、中河原保育園、新町第二保育園
15. その他（公園）	弁財天公園、花水木公園、七曲り公園、笹木町公園、橋場町公園、町南児童公園、烏川運動場、鐘紡公園、神流川リバーサイド公園

※ 施設名称のうちゴシック体のものは生活関連施設を表します。

4 基本構想策定の経緯

1) 新町駅周辺バリアフリー基本構想協議会

高崎市バリアフリー基本構想（新町駅周辺地区）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（全3回）を開催しました。

① 協議会設置要綱

新町駅周辺バリアフリー基本構想策定協議会設置要綱

（設置）

第1条 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第26条第1項の規定に基づき、新町駅周辺バリアフリー基本構想策定協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（構成）

第2条 協議会は、委員で構成する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 市の職員
- (2) 施設設置管理者及び事業者
- (3) 公安委員会
- (4) 高齢者及び障害者、地域住民を代表する者
- (5) 学識経験者

（会長）

第3条 協議会に会長を置き、会長は市長が定める。

2 会長は、協議会を代表し、協議会の会務を総理する。

3 会長に事故あるときは、会長が予め指名する者がその職務を代行する。

（会議）

第4条 協議会の会議は、必要に応じて会長が招集し、会長が議長となる。

2 協議会は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。

3 協議会は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明又は資料の提出その他必要な協力を求めることができる。

（任期）

第5条 委員の任期は、基本構想策定が終了したときまでとする。

（事務局）

第6条 協議会の事務局は、市都市整備部都市計画課に置く。

（補則）

第7条 この要綱に定めるもののほか、本会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定めるものとする。

附 則

1 この要綱は、平成22年1月12日から施行する。

2 第4条第1項の規定にかかわらず、この要綱の施行後初めて開かれる会議については、市長が招集する。

② 協議会委員名簿

新町駅周辺バリアフリー基本構想策定協議会

	区分	氏名	所 属	備 考
1	学識経験	山田 稔	茨城大学工学部准教授	会長
2		塚越 梅美	元高崎市心身障害者連絡協議会長	
3	地域住民	石岡 孝夫	新町手をつなぐ親の会長	
4		石岡 節男	新町長寿会長	
5		戸谷 進	新町区長会長	
6		黒澤 淳美	社会福祉協議会新町地区会長	
7		相原 武	新町商工会長	
8		永岡 浩	(公募)建築設計事務所	
9		前原 文子	(公募)主婦	
10		茂木 道子	(公募)主婦	
11	施設管理者	善如寺 太	JR東日本高崎支社支企画部長	
12		永井 豊	永井バス社長	
13		戸塚 欣壽	日本中央バス社長	
14		大谷 史隆	(有)大光社長	
15		田中 眞太郎	丸直タクシー(株)社長	
16		稲野 茂	高崎河川国道事務所長	
17		佐藤 富次郎	高崎土木事務所長	
18	公安委員会	伊藤 健一	県警本部交通規制課長	
19		石川 和雄	藤岡警察署長	
20	市の職員	坂井 和廣	財務部長	
21		鷺山 重雄	市民部長	
22		石綿 和夫	保健福祉部長	
23		村上 次男	保健福祉部高齢・医療担当部長	
24		大冢 義樹	建設部長	
25		野町 隆宏	新町支所長	
26		松本 泰夫	都市整備部長	

③ 第1回協議会

■ 開催概要

日時	平成 22 年 1 月 12 日(火) 14 : 00 ~ 16 : 00	
場所	市庁舎 3 階 31 会議室	
参加者	委員 23 名	
内容	議題 1 バリアフリー基本構想策定の目的と進め方 議題 2 バリアフリー基本構想策定の方針 報告事項：基本構想策定ワークショップの実施状況	
議題承認	議題 1 及び議題 2 は承認された。	
協議会の様子	 <p>松本部長（都市整備部）挨拶</p>	 <p>山田座長（茨城大学工学部准教授）挨拶</p>
	 <p>各委員自己紹介</p>	 <p>議事進行</p>
	 <p>協議会風景</p>	 <p>協議会風景</p>

**第 1 回新町駅周辺バリアフリー基本構想策定協議会
主な議論のまとめ**

■ 議題の承認

議題 1 及び議題 2 は承認された。

議題 1 バリアフリー基本構想策定の目的と進め方

議題 2 バリアフリー基本構想策定の方針

■ 質疑応答

質問・意見	応答
(会長) バリアフリー整備は何年ぐらいでやっているかと考えているのか。	(事務局) 構想策定は平成 20 年度から 22 年度までの予定である。その後 10 年間で計画期間として、前後期に分けて事業を進めていきたいと考えている。
新町地域には障害者が 30 名ぐらいいらっしゃる。新町駅は、車椅子をみんなで持ち上げて移動しなければならない状況である。駅を最初に整備してほしい。	(事務局) 新町駅にはエレベーターはないが、階段昇降機が設置されている。駅員が補助しながら対応していただいている。
(会長) マイカー利用が多いということから、駐車場の整備をどうするのかというやり方もあると思う。	(事務局) 駐車場については、今後協議を進めて行く中で検討していきたい。 (会長) 車で移動するので駐車場がないと困るというような、実際の利用とのずれがあれば考え方を考えるという選択肢もあると思う。
ワークショップで挙げられた主な課題としては、車いすでは乗り越えられない車道と歩道の段差、グレーチングの蓋、歩道の幅員が狭いため歩行者と自転車がすれ違うのが大変、などがある。	(事務局) ワークショップで挙げて頂いた課題は認識している。今後の構想に生かしたい。
地域内の公園にあるトイレの中にはバリアフリーに対応していないものもあるので、整備をお願いしたい。	(会長) 公園のトイレについては、外へ出る機会を増やす目的作りの一環として整備を行う必要がある。
歩道のない道路についての対策はどのように考えているのか。危険を感じることもある。	(事務局) 新町地域では、ハンプなど狭い道路の中でも工夫している道路が多い。しかし、県道の保育園前などはなかなか拡幅ができず、県が整備を考えているがなかなか進んでいない。一步一步やっていく。
今回の構想では、新町駅の連続立体交差化との関連は全く考えないのか。	(事務局) 連立についてはまだかなり時間がかかる。当面は、駅に至るまでの経路をどのように整備するのかを検討したい。連立の方向性が明らかになった段階で見直したい。
将来的には 17 号線までペDESTリアンデッキが延びることはないのか。	(事務局) 今のところ現状の駅の形で協議を進めさせていただきたい。

質問・意見	応答
<p>道路の幅員を広げるといって整備するのか、幅員は変えずに一方通行という形で整備するのか、具体的な整備手法はどう考えているのか。</p>	<p>(事務局) それぞれの課題について各事業者と話を進め、どのような対応ができるかということをお次の事業計画に盛り込んでいきたい。</p> <p>(会長) ただハードをどうするかということだけではなく、ルールやモラルについても対策を議論していただくことになる。</p>
<p>旧中山道は片道しか歩道がなく、自転車が通るときは危険。道路の片側を自転車、片側を歩道にできないか。また、植栽はなくてもよいのではないか。</p>	<p>(会長) 道路の片側は歩道、片側は自転車という分離方法は、自転車が対面する際に最低 2m 程度は必要になってしまうので、難しいところがある。事務局には色々と検討して頂きたい。</p>
<p>国道について今年度は、自衛隊駐屯地前の交差点から新町駅前前の道路改良工事を予定している。歩道のバリアフリー化を先行して進めるため、手戻りがないよう調整していきたい。</p>	
<p>交差点部の信号機の柱が邪魔という課題は、民有地への設置の協力や隅切り利用ができればよいが、地下埋設物の関係もあり、やむを得ない。歩道幅は難しいが、交差点部だけでも改良できれば解決するところも多い。</p>	
<p>音響信号機の設置はバリアフリー化の上で非常に重要だが、歩行者用信号機がないところにはつけられない。交差点だけでも措置を考えていただければ。</p>	<p>(会長) 交差点一つ一つを検討していかなければならない必要が出てくるが、交差点に関する方針だけでも協議していただきたい。</p>
<p>駅前広場のロータリーの改良はあり得るのか。</p>	<p>(事務局) 改良点はいろいろ挙げられると思うが、管理者・事業者と協議をしながら調整していくという形になると思う。バス停に屋根がないという話も、駅前から順番に整備を検討していきたい。</p>
<p>植栽帯は簡単に除去できるものなのか。</p>	<p>(事務局) 緑化を推進しているので、闇雲に木をなくしてしまうことはできない。邪魔になっているのは主に低木なので、担当部署と協議して対策を考えたい。</p>
<p>危険なところではタクシーも公共交通機関も自家用車もスピードを 20km/h に抑えても構わないと思っている。事故が起きないまちをつくるモラルも大事だと思う。</p>	<p>(会長) 歩道がない道路ではそのような対策を考えていくことになると思うので、是非議論してほしい。</p>
<p>障害者の方がタクシーを利用していただくときは、運転手が介助することが多い。</p>	<p>(会長) タクシーがそのようなサービスを行っていることを宣伝していくことも、外に出やすいまちをつくる上で非常に重要である。</p>

④ 第2回協議会

■ 開催概要

日時	平成22年9月17日(金) 14:00~16:00	
場所	市庁舎17階172会議室	
参加者	委員24名	
内容	議題1 高崎市バリアフリー基本構想 新町駅周辺地区(素案)	
議題承認	議題1は承認された。	
協議会の様子	 <p>山田会長（茨城大学工学部准教授）挨拶</p>	 <p>議事進行</p>
	 <p>協議会風景</p>	 <p>協議会風景</p>

**第2回新町駅周辺バリアフリー基本構想策定協議会
主な議論のまとめ**

■ 議題の承認

議題1は承認された。

議題1 高崎市バリアフリー基本構想 新町駅周辺地区（素案）

■ 質疑応答

質問・意見	応答
高崎駅周辺では点字ブロックと周りの色のコントラストを明確にするということで決定したが、出来上がってみるとそのようになっていない。これを決めたとおりに戻すつもりがあるか。	（事務局）工事中で把握していないところもある。色の基準としては合致しているが視認性がまだ悪いということで、完成時に検証を行なって、問題があれば事業者に対して改善を申し入れるので少し待ってほしい。
スロープの傾斜が急な箇所がある。新しく施設を作るところや改善をするところでは、多少距離が長くなったり、円を描くような回り道になったりしても緩やかなスロープにしてほしい。また、雨が降ると滑るのでスロープの舗装の上に波状紋をつけてほしい。	（事務局）勾配については用地のことやその場所の形状にも左右されることもあるが、できるだけ配慮する。滑り止め加工についても対応できるところについてはしていく。
トイレの設置に関して、介助犬のトイレも併設してほしい。	（事務局）現状では、和式トイレしかないところに足腰の弱った人のために洋式のトイレも設置するということできていないところがまだ数多くあるので、そちらを先行させてやらなければならない。介助犬のトイレを設置できる余裕がある場所では検討していく。
駅のホームに転落防止の可動柵を設置してほしい。	（JR）高崎線ではいろいろな車両が走っていてドアが開く位置がまちまちなので、可動柵を設置することは難しい。新幹線等基本的な車両が同一という所では設置できる可能性が出てきているというのが現状。
歩道に植えてある樹木についてどのように検討するのか。	（事務局）低木の除去、ツリーサークル化のことは各事業者の方と相談している。早急にというわけにはいかないが、今後の整備の中で検討して進めていく。
高崎線の踏切から並木通りの拡幅工事をしているところで道路との段差がある箇所がある。	（事務局）現在事業を進めているという中で、そういったことを考慮して整備を進めるよう事業者をお願いしていきたい。 （高崎市土木事務所） 現状では車道の工事前であるため段差がある。そういった段差等を無くしながらやっていく。

質問・意見	応答
<p>基本構想の中になんかの頻度で連立構想という言葉が出てくるが、どこかにこの注釈を書き置いた方がいい。</p>	<p>(事務局) 用語の解説の中に盛り込んでいきたい。</p>
<p>目の悪い方にはコントラストがないと見えにくいということで何がどう見えづらいのかわからない。高崎市でも建物等の色を決めようとしている中で、公共の部分の歩道などについても見えづらいかどうか検討するセクションはあるのか。意見の取り方、色の決め方というのはどう検討されているのか。</p>	<p>(委員) 黄色と黒のようなはっきりしたコントラストの場合は比較的照度の影響を受けにくいので、晴れていたり曇っていたり、夜間であっても比較的判断しやすい。現段階では黄色と黒がいいだろうということで、これが絶対だということではない。</p> <p>(会長) アスファルトの黒に対してはほぼ基準通りに作っておけば問題はないが、ブロック舗装とか明るい色の舗装にしたいというときにはまだ単純にこうすればいいという正解がなく、現場で試してみて事前にチェックをするなどそれぞれの地域で工夫しているというのが現状。</p> <p>(事務局) 色については法律、制度で標準は決まっているものの他の色の使用についても認めるということになっている。</p>
<p>歩道の家に面している人たちが私物化しているので、道幅が狭くなっている。</p>	<p>(事務局) もともと狭いところに歩道を確保していくのだから、道路管理者の方できちんとした指導をしていただく。</p>
<p>新町の郵便局のところに信号機のない交差点がある。郵便局は高齢者とかいろいろな方が利用する機会があるので、なるべく早く信号機を設置してほしい。</p>	<p>(事務局) いろいろな要望のある中で、警察の方で予算がついた段階で、重要なところから順番にやっていくので、早めにお願ひできればと考えている。</p> <p>(県警本部交通規制課)</p> <p>今後基本構想の策定を受けて事業計画を策定していくので、そういう声を踏まえて早くできるものについてはできるだけ早く対応していきたいと考えている。</p>
<p>パブリックコメントの中に議事録のアウトラインも一緒に入れてほしい。開示できるものは積極的にどんどん開示するという考え方でやってほしい。</p>	<p>(会長) 参考資料というような提供のやり方はあると思う。この会議の議事録あるいはワークショップの結果などが公開できるなら一緒にしてもいいと思う。</p> <p>(事務局)</p> <p>インターネット上のホームページで開示をすることが可能。パブリックコメントやワークショップを含めて協議会でのやり取りを開示することは問題ないと思う。</p>

⑤ 第3回協議会

■ 開催概要

日時	平成 23 年 3 月 11 日(金) 14 : 00～15 : 00			
場所	市庁舎 17 階 172 会議室			
参加者	委員 : 21 名			
内容	議題 1 パブリックコメント実施結果について 議題 2 バリアフリー基本構想（新町駅周辺地区）最終案について			
議題承認	議題 1 及び議題 2 は承認された。 ※震災により協議会を中断したため、協議会終了後に書面にて意見を受け付ける期間を設けた。			
協議会の様子	 <p>山田会長（茨城大学工学部准教授）挨拶</p>	 <p>議事進行</p>	 <p>協議会風景</p>	 <p>協議会風景</p>

第3回新町駅周辺バリアフリー基本構想策定協議会
主な意見のまとめ

■ 議題の承認

議題 1 及び議題 2 は承認された。

議題 1 パブリックコメント実施結果

議題 2 バリアフリー基本構想（新町駅周辺地区）最終案

※震災により協議会を中断したため、協議会終了後に書面にて意見を受け付ける期間を設けた。

■ いただいたご意見

関連意見

マニュアル通りの施設のつくり方がベストなのか。バリアフリーにすることにより別の弊害が出てくることもある。場所によって違うつくり方をする必要があるように思う。

2) パブリックコメント

高崎市バリアフリー基本構想(新町駅周辺地区)の策定にあたり、広く市民の意見を反映するため、パブリックコメントを開催しました。

■ 開催概要

意見の募集期間	平成 22 年 11 月 8 日 (月) ~平成 22 年 12 月 7 日 (火)
意見の提出方法	高崎市バリアフリー基本構想(新町駅周辺地区)(素案)を市役所等に設置するとともに市のホームページに掲載し、郵送、電子メール、ファクシミリ、直接持参にて意見を募集しました。
意見を提出できる人	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内に住所を有する人 ・ 市内に事務所、事業所を有する個人、法人等 ・ 市内に通勤、通学している人 ・ その他、案件に利害関係を有する人

■ 意見のまとめ

項目	意見	市の考え方
駅舎の構造	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎を橋上化して、南北にエレベーターを設置して行き来できるようにしてはどうか。 ・ 駅内の跨線橋を南口の外まで延長し、そこに自動改札機を置いて、定期券やスイカ利用者用の改札口としてはどうか。 ・ ホームの屋根を 10 両分の長さに延長してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連続立体交差化構想の方向性とあわせて、整備のあり方を決める必要があります。
南北歩専橋	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅の南北を結ぶ歩専橋は、幅がそれほど広くはなく、利用者も多いため、屋根をつけてほしい。 ・ 階段を含めて、路面、踏面に割れがある箇所があり、水はけの悪いので補修してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連続立体交差化構想の方向性とあわせて、整備のあり方を決める必要があります。 ・ 補修については、随時対応いたします。
踏切	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅の両側にある踏切の幅が狭く、歩行者や自転車には非常に危険であるため、歩道を拡幅してほしい。 ・ 車いす利用者でも通れるよう、段差をなくしバリアフリーに配慮してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道藤岡大胡線の踏切は、歩道の設置およびコンクリート敷板による接続軌道の整備を行います。
バスの乗降場	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス乗降場に、常時送迎用の一般車が駐車している。 ・ 広場の東側の位置にバスの降車場を設置してほしい。 ・ タクシーの待機は、ライオン像を撤去し、タクシープールにしてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連続立体交差化構想の方向性とあわせて、整備のあり方を決める必要があります。
グレーチング	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目の粗いグレーチングは、大変危険であるため、目の細かいグレーチングに交換して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ グレーチングの細目への交換は、道路事業計画で検討しながら計画的に整備します。
線路横地下道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幅員が狭く圧迫感がある場所であり、怖くて使わない。 ・ 防犯カメラや非常通報装置などを設置してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用状況等を踏まえ関係機関と協議し検討します。

3) 高崎市バリアフリー基本構想（新町駅周辺地区）地元説明会

高崎市バリアフリー基本構想（新町駅周辺地区）の策定にあたり、広く市民の意見をいただくため、新町駅周辺地区の地元説明会を開催しました。

■ 開催概要

日時	平成 22 年 11 月 24 日(金) 19:00~20:00	
場所	新町公民館 2階集会室	
参加者	15名	
説明会の様子	 <p>都市計画課課長あいさつ</p>	 <p>協議会風景</p>
	 <p>議事進行</p>	 <p>議事進行</p>

新町バリアフリー基本構想素案（新町駅周辺地区）地元説明会
主な議論のまとめ

質問・意見	応答
<p>県道藤岡大胡線について、朝夕は相当の交通量であり、幅員が狭い、歩道が無いなど、自転車や歩行で通行する際、非常に危険である。B区分でもとりあえず着手していただきたい。カラー舗装ぐらいの検討はできると思う。早急に改善していただきたい。</p>	<p>(事務局)ワークショップでも非常に危険な道路であると位置づけしている。都市計画道路の指定がされていて拡幅の予定はあるが県は対応に苦慮している。</p> <p>非常に危険な道路であることは理解しているが強制的に人の土地を取り上げることもできないので、引き続き拡幅を検討し、出来るところから対応したい。</p>
<p>良い計画だが10年かけてやっていくのに費用面のことが書かれていないので説明して欲しい。</p>	<p>(事務局)方向は示しているが、事業を詳細に計画し実施するのは各事業者であり、詳細は今後検討する。積算はしていない。</p>
<p>10年間の間に事業仕分けの対象にならないか。</p>	<p>(事務局)非常に厳しくはなってきている。投資の割に経済効果があるのかが求められてきているが、必要な事業なので仕分けの対象にはならないと思う。</p> <p>国道17号もマウントアップだったのを東側の歩道をセミフラット化しようということで着手しているところである。</p>
<p>郵便局から新町支所の入口までの道路が非常に狭いので、歩道を作るのは不可能だとしても、一方通行などにできないものか。最重点課題だと思う。現状は多くの自転車上り下りとも保育園側を通っているが、警察には左側通行するよう注意される。</p>	<p>(事務局)都市計画決定したが墓地があつてなかなか事業が進まない。道路を北の方に拡幅していくように折衝中ではあるが、権利者の理解が得られていない。あきらめているわけではなく、今後とも引き続き検討を重ねたい。</p>
<p>整備可能なところからやるのもいいが、郵便局から新町支所の入口までの道路は危険度が非常に高いところである。合併前の20年、30年前からこの問題を議論してきたが、未だに実行も中止も説明がない。</p>	<p>(事務局)皆さんがよく使う経路であるので当然整備すべき路線として指定した上で今後事業を進めていくよう位置づけしている。地権者のご理解をいただきながら、できるかぎり進めていきたい。</p>
<p>郵便局から新町支所の入口までの道路は整備区分でAと位置づけされているが、Aのままでは当面整備が進まない。Bの区分として、暫定的にでも安全が確保できる、車道部分と歩行者部分を分けるような整備をしてほしい。</p>	<p>(事務局)幅員6.5mのなかで歩道を設けることはできないことはご理解いただきたい。要望もあり、できるだけ早くやるという姿勢をみせるためにAにしたところである。</p> <p>バリアフリー化は事業者の責務である。それに準じた格好で整備をしなければいけないと認識している。</p>
<p>国道17号の歩道橋があるところでは、橋脚により歩道が1m未満に狭められている。この部分の幅を拡げられるよう検討していただきたい。</p>	<p>(事務局)民地側への歩道拡幅等は難しいが、歩行者の安全対策等できるところは実施したい。</p>

高崎市 都市整備部 都市計画課

〒370-8501 高崎市高松町 35-1

TEL 027-321-1269 (直通)