第３章　地区の問題点と整備の基本的な考え方（検討のプロセス）

１．地区の現状と問題点

■　ワークショップで熱心な議論がされ、多くの問題点と今後の課題が確認されました。

・　委員会では、八王子駅周辺地区における問題点を把握するために、２回のワークショップを実施しました。

ワークショップの開催状況

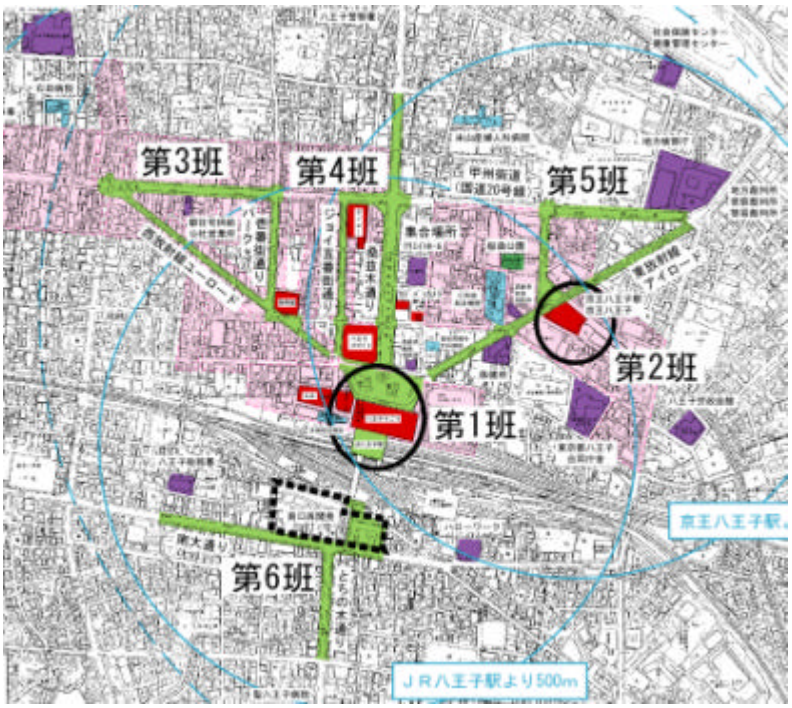
区　分	検　討　テ　ー　マ	総参加者数
第１回ＷＳ H.13.10.6	１．現地点検 ２．ワークショップの実施 （現地点検マップの作成）	８９人
第２回ＷＳ H.13.12.2	１．問題点の再整理 ２．今後の方向性について	８７人

・　第１回ワークショップでは、６班に分かれて、ＪＲ及び京王八王子駅周辺での『現地点検マップ』を作成しました。

・　第２回ワークショップでは、第１回で把握された問題点を中心にして、今後どのように整備を進めていくことが望ましいかを検討しました。

・　参加者の方々の非常に熱心な討議により、多くの問題点と今後の課題が確認されました。

ワークショップの現地点検調査のルート・箇所



点検状況①（駅での問題点は？）

点検状況②（歩道が歩きにくい！）

ＷＳの状況①（こんな問題もあったよ！）

ＷＳの状況②（発表することが沢山！）

ワークショップで把握された問題点の整理

《 駅 舎 関 連 》

項　目	問　題　の　内　容
垂直・水平移動	・連続的なエレベーター、エスカレーターの設置を。 ・個々の施設や機器にもっとゆとりを（特に車いすへの配慮）。
サイン計画	・非常時への対応を含めて、見やすく、分かりやすくして欲しい。
視覚障害者誘導用ブロック	・視覚障害者誘導用ブロック設置の統一（設置基準の作成）を。
券売システム	・切符が購入しやすい機器の整備を。 ・駅員や案内ボランティアでの対応を。
車両	・車両の乗り口での段差解消を。
トイレ	・視覚障害者、車いす使用者の使い勝手を向上させて欲しい。
音声案内	・適切な場所での音声案内を。 ・放送が聞き取りやすいような環境改善を。

《 道 路 関 連 》

項　目	問　題　の　内　容
視覚障害者誘導用ブロック	【スクランブル交差点】 ・視覚障害者は、斜め方向に渡るのは困難であり、現在のように視覚障害者誘導用ブロックで斜め方向に案内されても有効ではない。 【通常の交差点】 ・交差点の巻込み部分で、視覚障害者誘導用ブロックが縁石に対して常に垂直方向に設置されている場合、交差点の中に入っていくことになる。 ・２つの方向に対する視覚障害者誘導用ブロックが交差し、どちらの方向を案内されているかが不明確である。 【連続性】 ・交差点部や単路部を含めて、連続的に設置されていない。 【色彩・表装】 ・舗装面と似通った色彩、表装となっており、視覚障害者誘導用ブロックが識別しにくい。
勾　配	・巻込み部分の勾配が急すぎ、車いす使用者は一旦車道に出たり、視覚障害者を含めて危険な交差点となっている。 ・街渠部分の勾配も含めた改善が必要である。
段　差	・２ｃｍ以上の段差となっており、車いす使用者が利用しにくい。 ・車いす使用者用のフラットな通行部分を整備できないか。
材　質	・交差点内全体が小舗石で作られているため、高齢者がつまずきやすく、視覚障害者は横断歩道を識別しにくい。
音響案内	・時間の延長をしてもらいたい。 ・ｽｸﾗﾝﾌﾞﾙ交差点を含め、音の種類と方向（スピーカーの設置）に問題がある。
歩道上の放置	・自転車の駐輪や商品のはみ出しにより、歩道が狭く、視覚障害者誘導用ブロックが塞がれている。（⇒　自転車対策や沿道商店との協力体制を検討すべき。）

《 そ の 他 》

項　目	問　題　の　内　容
トイレ	・改札口の外でもトイレの整備を。
沿道建物の入口	・道路空間のみならず、沿道建築物の入口部分のバリアフリー化が必要。

２．駅舎における整備の考え方

（1）現状と障害者からの要望

■ ＪＲ八王子駅では、南北を安全に通行するために、南口でのエレベーターの整備が最も望まれています。

■ 京王八王子駅では、利用客の多い中央口におけるエレベーターの設置が望まれています。

■ また、市内全体では、全駅でバリアフリー化された１ルートを整備することが望まれています。

・ 八王子駅周辺においては、ＪＲ駅や京王駅ともに垂直移動施設（エレベーター、エスカレーター）の整備がかなり進んでいますが、車いす使用者からは以下のような要望が出されています。

垂直移動施設に関する現状と車いす使用者からの要望

区　　分		現　　状	要　　望
ＪＲ 八王子駅	北　口	駅周辺道路・駅前広場～改札口～各ホームの経路には、全てエレベーターが設置されている。	エレベーターの大きさ、ボタンの位置などを改善して欲しい。
	南　口	車いす対応エスカレーターが平成 14 年 1 月に設置されている。（南口にエレベーターが設置されるまでは、車いす使用者が利用する場合、暫定的にＪＲ職員が対応している）	ＪＲ駅の南北を安全に通行するために、エレベーター設置の強い要望がある。 また、南口再開発に伴うエレベーターの設置までの間は、エスカレーターに係員を配置するなどの対応をして欲しい。
京王 八王子駅	中央口	駅整備の当初より、西口にエレベーターを設置する方針で、中央口には地上～改札口（B1）まではエスカレーターが設置されているが、エレベーターは設置されていない。	西口よりも中央口の方が、利用者が多いことから、中央口にエレベーターを設置して欲しい。
	西　口	地上～改札口（B2）を結ぶエレベーターが設置されており、営業時間は 6 時～22 時。時間外はインターホンで対応。	終電車（24 時 38 分／高幡不動駅行き）まで利用できるようにして欲しい。
市内全体		市内にはエレベーターが設置されていない駅がある。	市内全駅でバリアフリー化された１ルートを整備して欲しい。

・ ＪＲ八王子駅の北口では、接続する道路や駅前広場（各バスバースを含む）に対して全てエレベーターが整備されています。

・ また、南口ではエスカレーター（車いす対応）が平成 14 年 1 月に整備され、南口にエレベーターが設置されるまでは、車いす使用者が利用する場合、暫定的にＪＲの職員が対応しています。

・ 但し、車いす使用者からは、南口エスカレーターは利用しにくいとの指摘がなされており、南北を安全に通行するために、南口でのエレベーターの整備が強く望まれています。

・ 京王八王子駅では、駅を整備する時点で、中央口ではなく西口を車いす対応のルートとして位置づけており、西口にエレベーターが設置されています。

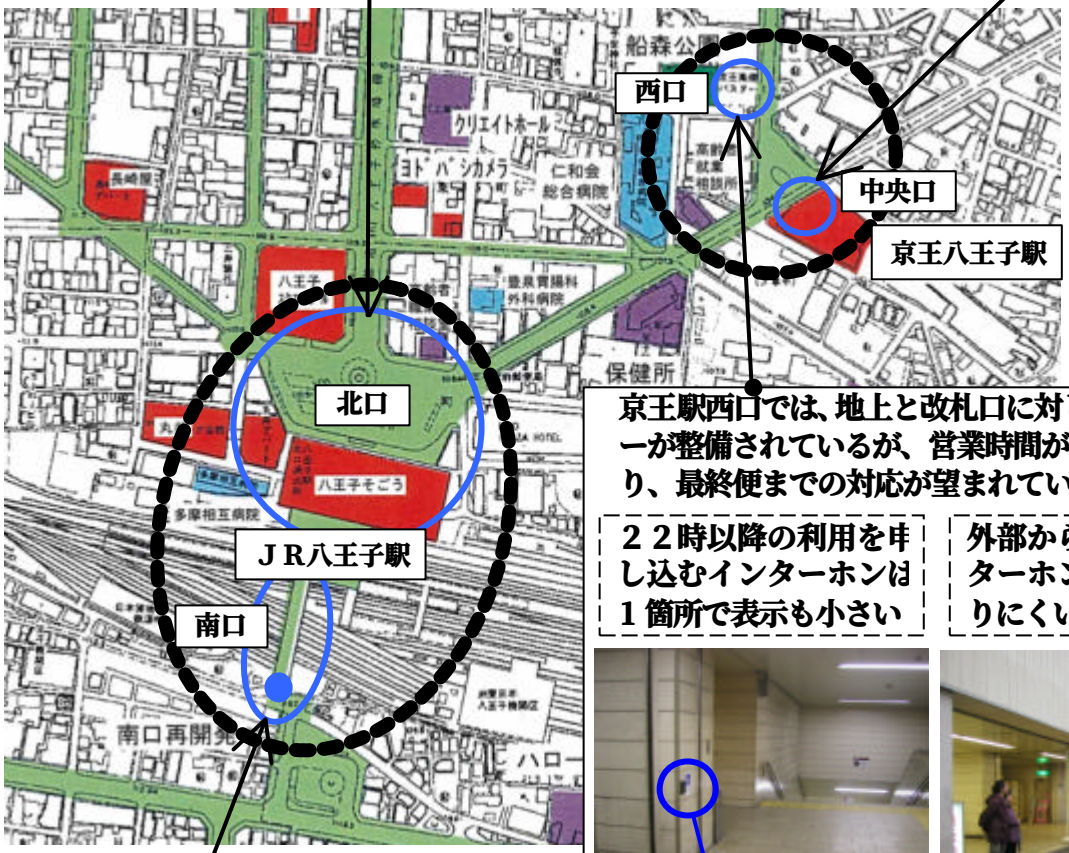
・ 平成 13 年度のワークショップでは、西口よりも中央口の方が、利用者が多いことから、中央口にエレベーターを設置する要望が多くなっています。

・ また、西口では、営業時間が 6～22 時となっており、車いす使用者からは終電車まで営業して欲しいとの要望があります。

駅舎における垂直移動施設整備の状況

ＪＲ駅北口では、北口デッキやホームに対してエレベーターが整備されており、利用上の課題は指摘されているものの、垂直移動に関する大きな問題点はない

京王駅中央口には、エレベーターは整備されていない（西口で対応している）



京王駅西口では、地上と改札口に対してエレベーターが整備されているが、営業時間が６～22 時であり、最終便までの対応が望まれている

２２時以降の利用を申し込むインターホンは１箇所で表示も小さい

外部からはＥＶやインターホンの存在が分かりにくい

ＥＶ周辺には２２時以降に利用できることを示す看板がなく、インターホンも設置されていない

ＪＲ駅南口にはエスカレーターが設置されているが、エレベーターの整備が望まれている

（2）駅舎における整備の考え方

■ ＪＲ八王子駅では、南口再開発の動向を勘案しながら、５年後を目途としてエレベーターを設置することを検討します。
■ 京王八王子駅では、案内サインの改良や職員対応の充実により西口の既設エレベーターを有効に活用していくとともに、利用者の多い中央口におけるエレベーター設置の検討を進めます。
■ 両駅ともに、公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン（＊）に準拠しながら、鉄道事業者とともに検討を進めていきます。

＊）平成 13 年 8 月。以下、「公共交通ガイドライン」と呼称します。

・ 駅舎における垂直移動施設の整備について、以下のような議論を進めてきました。

① 今回は、ＪＲ八王子駅と京王八王子駅を対象として検討しているが、全市的に見れば、未だエレベーターの整備がなされていない駅舎がある。
② 限られた財源を有効に使うには、先ず全ての駅においてエレベーターを設置し、少なくとも移動円滑化された１ルートを確保すべきである。
③ そのような観点から考えた場合、１ルートが既に確保されている京王八王子駅においては、西口を有効に活用する方策を検討することが望ましい。
④ 但し、利用者の多い中央口についても障害者からの要望が高く、エレベーター設置について検討を進める必要がある。
⑤ また、ＪＲ八王子駅では、駅周辺を南北に安全に横断する箇所（道路）がなく、南口にエスカレーターが整備されているものの、実際には利用しにくく、エレベーターを早期に整備することが必要である。

・ このような議論を通じて、ＪＲ八王子駅では、南口再開発の動向を勘案しながらも、５年後を目途としてエレベーターを設置することを検討します。

・ 京王八王子駅では、西口のエレベーターを午後 10 時以降でもインターホンで申し込めば利用できることを分かりやすく伝える案内サインの改善や職員対応の充実を図ると共に、中央口でのエレベーター設置を検討していきます。

・ 両駅ともに、公共交通ガイドラインに準拠して各種の施設整備を進めるとともに、“旅客施設における音による移動支援方策”については、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン追補版」（平成 14 年 12 月）に準拠した施設整備を図っていきます。

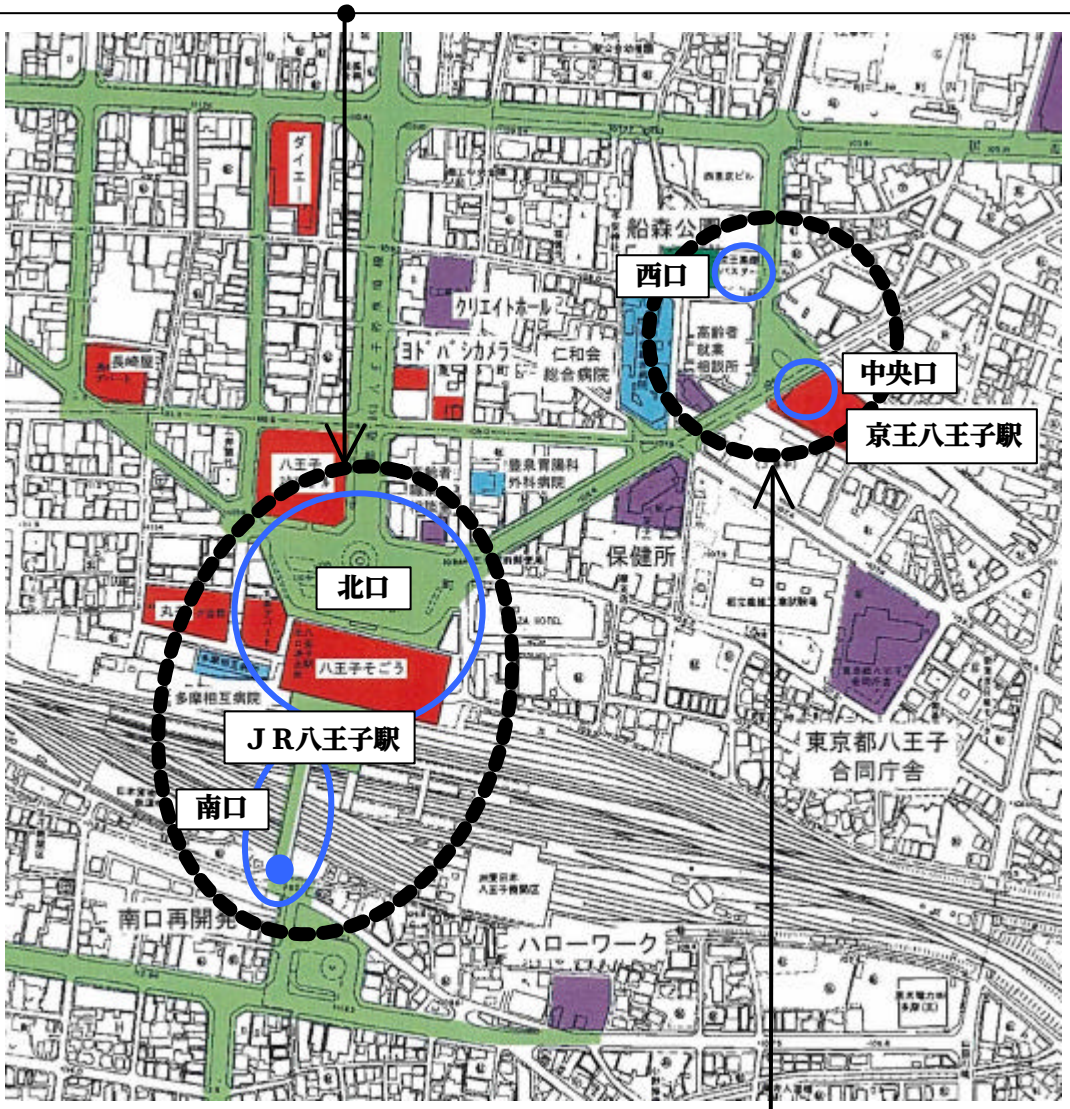
・ 電車とホームの段差の解消については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」が制定（平成 14 年 3 月）されているとともに、ホームからの転落防止柵については現在、国レベルで検討が進められているので、これらの動向を踏まえながら、鉄道事業者とともに検討を進めていきます。

駅舎における整備の考え方

【ＪＲ八王子駅】

■ 北口では、駅周辺道路・駅前広場～改札口～各ホームの経路には全てエレベーターが設置されており、南口では平成 14 年 1 月にエスカレーターが設置されている

■ 南北を安全に通行するために、南口でのエレベーターの整備が最も望まれており、南口再開発の動向を勘案しながら、５年後を目途としてエレベーターを整備することを検討します



【京王八王子駅】

■ エレベーターが設置されている西口では、営業時間（６～22 時）以外でもインターホンによって利用できることを分かりやすく伝える案内サインの充実、職員対応の充実など、既存施設の有効活用を図ります

■ また、利用者の多い中央口では、エレベーター設置の検討を進めます

＋

■ 音による移動支援方策を含めた各種の施設整備は公共交通ガイドライン及び追補版に準拠するとともに、ホームと車両の段差解消やホームからの転落防止については、国レベルの動向を踏まえながら、鉄道事業者とともに検討を進めていきます

３．道路と交差点整備の考え方

（1）現状と障害者からの要望

■ 都市基盤は整備されているが、歩道が整備されている幹線系道路においても、交差点部での勾配や段差、歩道の材質、視覚障害者誘導用ブロックの設置などについて問題点があると指摘されています。

■ また、幹線系道路以外の道路では、歩行空間の確保が不十分であるために、改善方策が必要であると指摘されています。（⇒ 第 5 章参照）

・ 八王子駅周辺は都市基盤が整備されていますが、現地点検を実施した結果、歩道付きの幹線系道路でも、以下に示すような問題点が指摘されました。

① 甲州街道とパーク壱番街通りとの交差点では、最急勾配が約 20%となっているなど、交差点部で勾配が急になっている箇所があり、車いすでは通行できない状況となっている。
② 交差点部で 2cm 以上の段差となっており、車いす使用者が利用しにくくなっている。
③ ジョイ五番街通りとレンガ通りとの交差点では、歩道や車道ともに小舗石となっており、歩車道の区分がしにくくなっている。
④ 視覚障害者誘導用ブロックが連続的に設置されていない、統一性がない、輝度比が確保されていない。

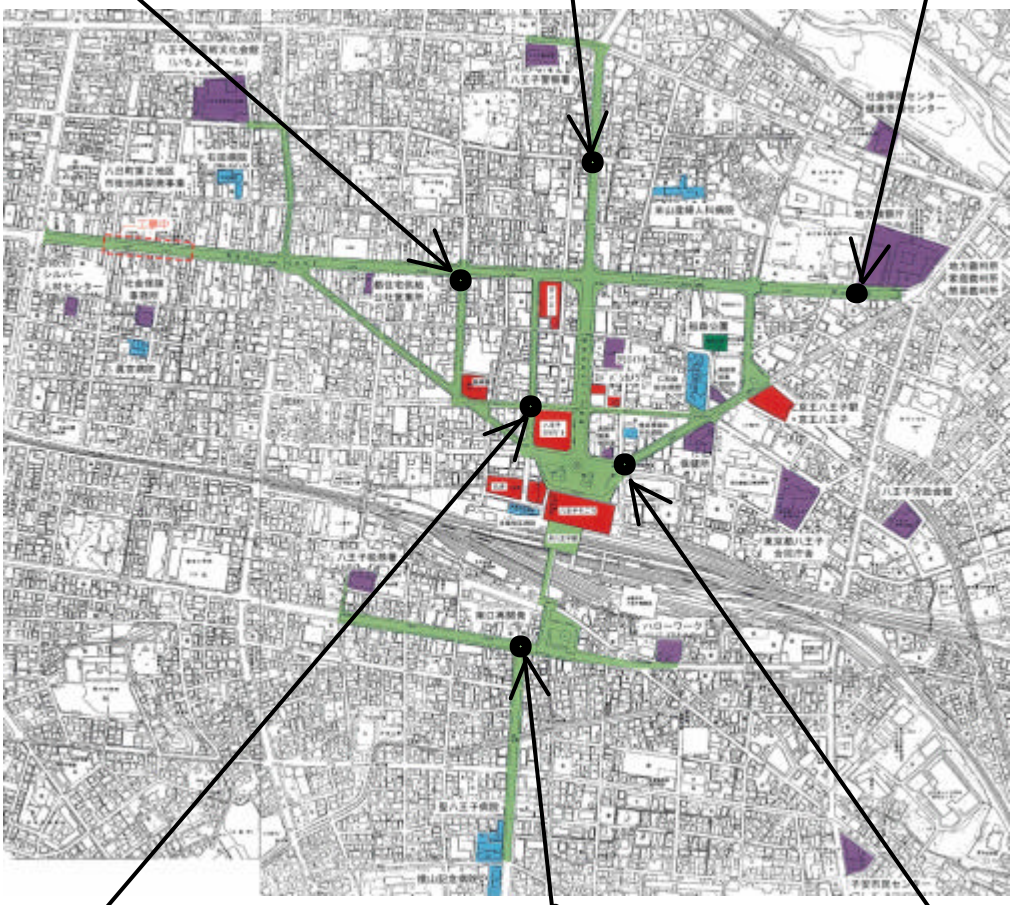
・ また、幹線系道路以外の道路では、歩道の整備が不十分で、通行していて危険であるため、実態を把握するために、現地点検とワークショップを実施しました。（⇒　詳細は第５章「３．八王子駅周辺における歩道のない道路の整備に向けて」を参照下さい。）

道路・交差点における主な問題点

甲州街道とパーク壱番街通りとの交差点は最急勾配 19.6%（後ろ向きに昇るしかない）

甲州街道より北側の桑並木通りには、勾配が急な交差点がある（最大 11.2%）

裁判所前の甲州街道では、最急勾配 18.2%



ジョイ五番街通りとレンガ通りの交差点は、歩道や車道ともに小舗石で区分しにくい

南大通りの駅南口交差点では、勾配が急で、巻き込み部分に樹木がある（H.15.1.28 移植済）

東放射線ユーロードと北口広場との交差点は、歩行者と車が混在した状況になっている

（2）道路整備の考え方

■ 特定経路としてより多くのネットワークを形成するために、交差点の歩道部における平坦性を確保することを重視した整備を行います。

■ 交差点以外でも、高齢者や障害者などが安全に通行できるように、統一的な考え方で整備を進めます。

■ 道路整備については、道路の移動円滑化整備ガイドライン」（＊）に準拠して整備を進めます。

＊）平成 15 年 1 月。以下、「道路整備ガイドライン」と呼称します。

・ 道路の整備については、以下のような視点で議論を進めてきました。

① ワークショップによる現地点検では、単路部上にも様々な課題はあるものの、特に交差点部において、車いす使用者が殆ど横断できない程に急勾配になっている箇所があるため、ネットワークとして連続的に移動できない状況にある。

② 一方、全ての道路を交通バリアフリー法の道路構造基準に完全に合致した道路として再整備するには、多額の費用を投入する必要がある。

③ このため、特定経路としてより多くのネットワークを形成していくには、交差点の歩道部における平坦性を確保する整備を重点的に行うことを目標とする。

・ このような議論を通じて、特定経路としてより多くのネットワークを形成するために、交差点の歩道部での平坦性を確保する整備を重点的に行うものとし、歩道内で達成できない場合には、車道の再整備を併せて行うこととしました。

・ 交差点以外の歩道部でも、高齢者や障害者などが安全に通行できるように、舗装材や視覚障害者誘導用ブロックの敷設などについて、統一的な考え方で整備を進めます。

・ 上記の道路整備については、道路整備ガイドラインに準拠しながら整備を進めます。

・ なお、特定経路である甲州街道（国道 20 号）における裁判所前の横断歩道橋は、今後の道路整備や自動車交通量（交差点交通量）の変化などを勘案しながら、その取り扱いを検討していきます。

４．交差点と信号機整備の考え方

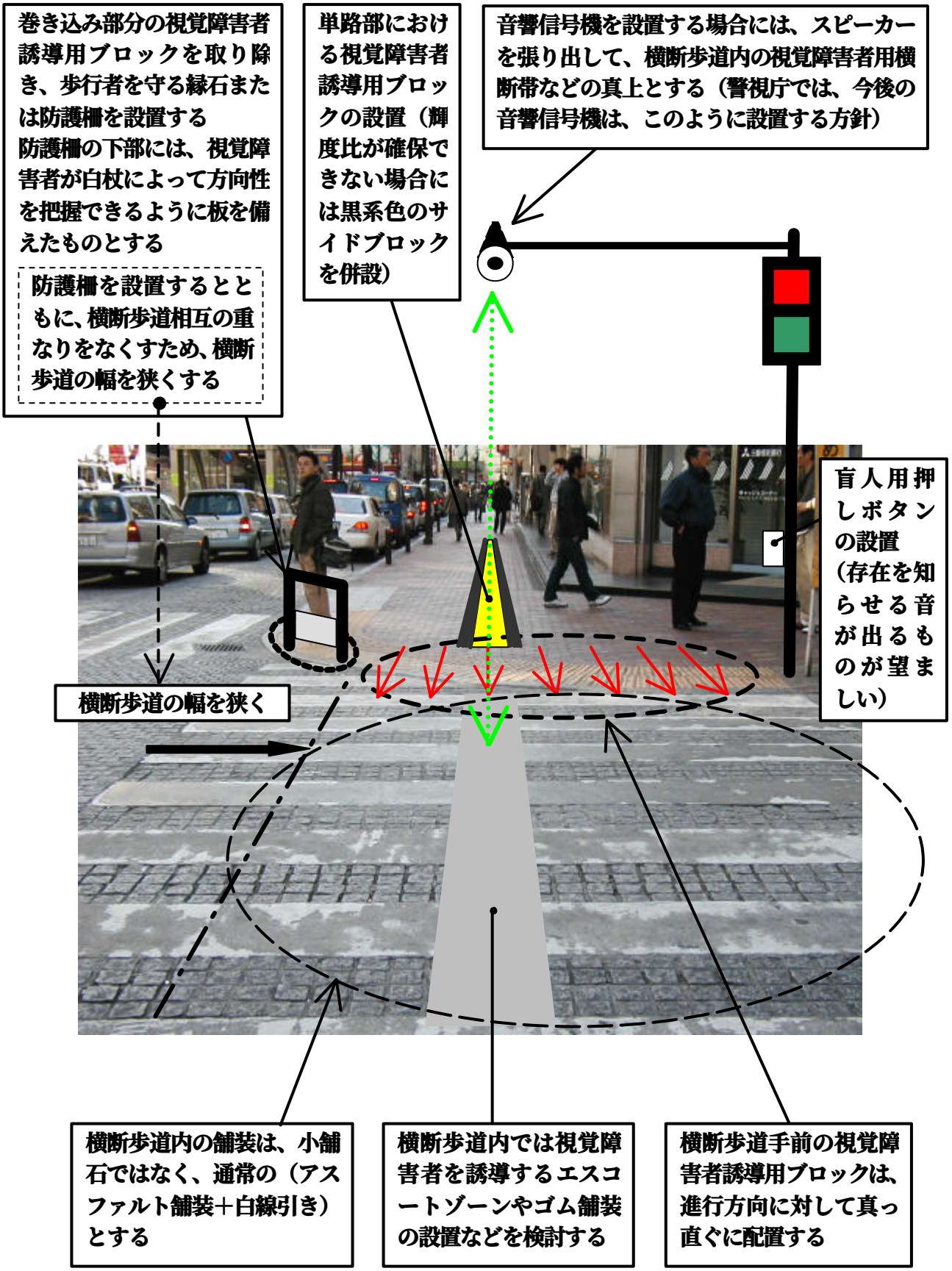
■ 高齢者、車いす使用者、視覚障害者が安全に通行できるように、交差点の形状や段差、歩道と車道の舗装材、歩車道境界の区分、視覚障害者誘導用ブロックの敷設、音声誘導装置の設置などに統一的な考え方で整備を進めます。

・ ワークショップの現地点検では、「３．道路と交差点整備の考え方」で示した問題点以外に、交差点に対して多くの指摘がなされました。

① 交差点全体が小舗石で作られていると、高齢者はつまずきやすく、車いす使用者は通行しにくく、視覚障害者は横断歩道を認識しにくい。
② 隣接する横断歩道が一致、または重なっており、両者を区分する柵が設置されていないと視覚障害者は進むべき方向が区別しにくい。
③ 交差点の巻き込み部分で、視覚障害者誘導用ブロックが縁石に対して常に垂直方向に設置されている場合、視覚障害者は誤って交差点の中に入っていく危険性がある。
④ 視覚障害者は、斜め方向に渡ることは困難であり、スクランブル交差点で現在のように視覚障害者誘導用ブロックや音響誘導装置を斜め方向に設置していることは、改善していく必要がある。
⑤ また、音響誘導装置を歩行者用信号の真上に設置していると、視覚障害者は横断歩道の端によってしまうので、横断歩道の中央に設置することが望ましい。
⑥ さらに、盲人用押しボタンの位置が分かりにくいので、音で場所を知らせることが望ましい。
⑦ 横断歩道の中央部には、視覚障害者を誘導する視覚障害者用横断帯などの設置を検討し、足元と耳からの情報を一致させることが望ましい。

・ これらを踏まえて、交差点整備の基本的な考え方（イメージ）を次頁に示します。
・ 信号機と、横断歩道内で視覚障害者を誘導する方法については、警視庁との調整を図っていきます。
・ なお、交差点以外の道路区間でも、舗装材、視覚障害者誘導用ブロックの敷設などについて、統一的な考え方で整備を図っていきます。

交差点と信号機整備の基本的な考え方（イメージ）



注）横断歩道内におけるゴム舗装は、実験により検証されているが、実用化に向けてはさらに検討が必要である。

５．ＪＲ八王子駅前広場及び京王駅バスターミナルの考え方

■ ＪＲ八王子駅北口（地下駐車場・デッキ）では、分かりやすいサインの改善、障害者用車両のスペースの確保・上屋の整備、バス乗場空間の改善、タクシー乗場の改善などを進めます。
■ ＪＲ八王子駅南口では、南口再開発に併せて駅前広場の整備を進めます。
■ また、京王駅バスターミナルでは、分かりやすいサインの整備、視覚障害者誘導用ブロックの改善整備、乗場としての環境改善を図ります。

【ＪＲ八王子駅前広場について】

・ ワークショップの現地点検では、北口広場（デッキ・地下駐車場を含む）において、サイン、バス乗場の通路、タクシー乗場について指摘がなされました。

① デッキ～北口広場～地下駐車場を結ぶエレベーターなどの垂直移動施設は整備されているが、全体的にサイン（誘導・位置・案内の表示）が分かりにくい。
② バス乗場の通路幅員が狭く、車いすでは通行しにくい。
③ タクシー乗場では、車道部分を通行しなければ乗車できない。歩道から直接乗れるようにして欲しい。

・ 北口広場のデッキや地下駐車場のサイン整備は、平成 12 年度より開始、平成 14 年度で完了しており、平成 15 年度以降は北口広場全体での整備・改善を進めていきます。
・ バス乗場の通路幅員については、エレベーターなどが整備されているので、北口広場全体としての抜本的な改善は困難ですが、部分的な改善が必要とされています。
・ タクシー乗場は、直接乗り込めるような方策を検討します。
・ また、今後の福祉タクシーの普及を考慮すると、障害者用車両のスペースや福祉タクシーの乗降場を駅広内に確保することも必要と考えられますので、設置する方向で検討します。
・ また、南口については、南口再開発に併せて駅前広場の整備を進めます。

【京王駅バスターミナルについて】

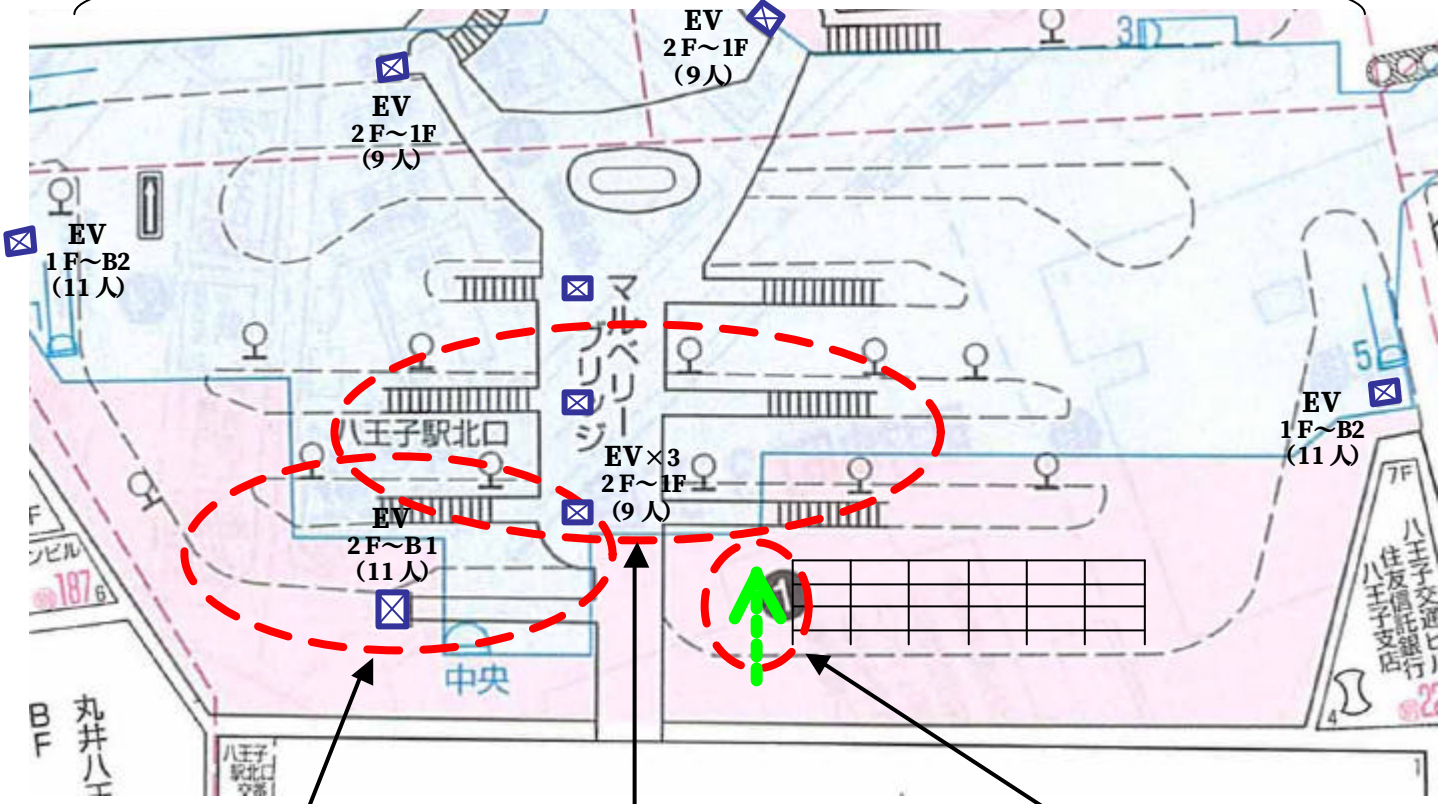
・ ワークショップの現地点検では、サイン、視覚障害者誘導用ブロック、乗場としての環境改善などに対して指摘がなされました。

① サインをあまり高い場所に設置せず、時刻表やバスの案内を含めて、全ての表示を大きく分かりやすくして欲しい。
② 視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、周辺の歩道と区別しにくい。
③ バスターミナル内の反響音が大きくて、案内のアナウンスが聞き取りにくい。また、換気がよくない。

・ サインについては、乗場への案内サインや時刻表などの改善を検討します。
・ 視覚障害者誘導用ブロックについては、屋内のターミナルであるため、明るめの歩道との区別がしやすいような工夫について検討します。
・ 現在のバス乗場は、平面形態をくし型に、段差 15cm を採用するなど、バスが乗場に接近しやすい工夫がなされていますが、騒音や換気などの課題があるとされています。京王でも検討を行いましたが、施設で対応することは困難なので、今後、車両の改善で対応していくものとします。

ＪＲ八王子駅北口広場（地下駐車場・デッキ）における問題と改善の考え方

デッキや地下駐車場のサイン整備は平成 12 年度より開始し、平成 14 年度で完了
⇒　平成 15 年度以降、北口全体での整備・改善を図っていく

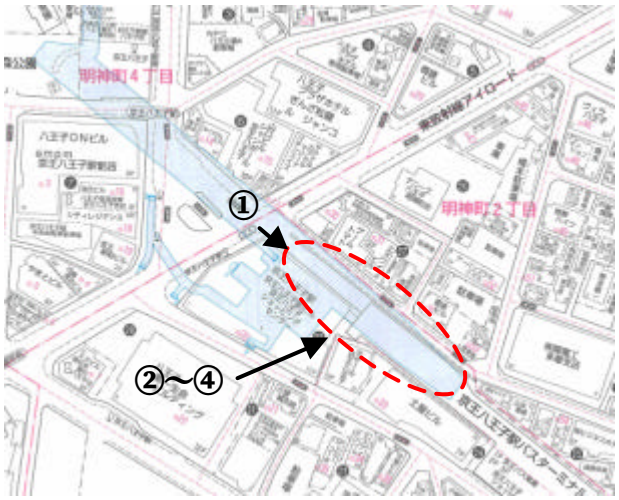


障害者用車両や福祉タクシーの乗降場が確保されていない
⇒　乗場の検討

バス乗場の有効幅員が狭い
⇒　有効幅員を広げる工夫が必要である

タクシーに乗るのに車道を渡らねばならない
⇒　直接、歩道から乗り込めるような工夫を行う

京王八王子駅バスターミナルにおける問題と改善の考え方



①バスターミナルを知らせる案内サインの改善を検討する

②バスの出発サインが高すぎる、時刻表の文字が小さいなどの課題があり、改善を検討する

③視覚障害者誘導用ブロックは設置されているが、歩道と同系色で識別がしにくいため、輝度比を上げるなど視覚障害者誘導用ブロックが識別しやすい工夫を検討する（⇒右は黒のサイドブロックを配置した沼津駅北口の例）

④バス乗場の平面形態をくし型に、段差 15cm を採用するなど、バスが乗場に接近しやすい工夫がなされている。全体的には、換気や騒音などの課題があるとされており、京王も検討したがターミナル施設で対応することは困難であり、今後、車両の改善で対応していくことが望まれる。

6．沿道建築物・路上駐輪・商品はみ出しへの考え方

■ 沿道建築物のバリアフリー化に向け、市の助成制度の創設を検討します。
■ 路上駐輪については、既存の駐輪場を有効に活用する方策を実施するとともに、駐輪帯などの収容スペースの確保を図ります。
■ また、路上駐輪や商品のはみ出しについては、TMOの活動と連携しながら、対応を推進していきます。

- ワークショップの現地点検では、沿道建物との段差、自転車やバイクの駐輪、商品のはみ出しなどについて指摘がなされました。
- 八王子市では、重点整備地区内において、民間建築物のバリアフリー化を促進するために、既存家屋を含めて 200㎡以上の建築物に対してバリアフリー化に対する助成制度を創設することを検討します。
- 路上駐輪については、駅周辺の既設駐輪場を有効に活用するために、平成 14 年 4 月より「八王子市自転車等の放置の防止に関する条例」を施行しており、一定の効果を上げてきています。
- 一方、八王子市では、平成 10 年度に甲州街道（国道 20 号）を軸とする横山町・八日町・八幡町の 25ha を対象とする中心市街地商業等活性化基本計画を策定し、平成 13 年度にはこれに基づいて八王子商工会議所がTMOとして活動を開始しました。平成 14 年度中にはこの基本計画の改訂により八王子駅周辺を含む 115ha に対象区域が広げられ、八王子TMO構想の見直しを経て、TMOの活動エリアが拡大していく予定です。
- 商店街の活性化に向けて、“きれいな街づくり”をテーマとしながら、放置自転車や商品のはみ出しへの対策・仕組みを検討する予定であり、八王子市はTMOの活動と連携しながら、対応を推進していきます。

建築物のバリアフリー化に関する法令の整理と八王子市の対応の考え方

項　目	ハートビル法	同左改正	東京都建築安全条例	東京都福祉のまちづくり条例
位置づけ	国土交通省所管の法律（平成 6 年 6 月 29 日法律 44 号）	平成 14 年 7 月 12 日成立（未施行）	建築基準法第 40 条に基づく地方公共団体の条例（改正平成 12 年）10 月 13 日）	自治体の条例（平成 8 年 6 月 14 日施行、改正平成 12 年 11 月 15 日）
性格	・ 特定建築物の建築主に対し、努力義務 ・ 上記に対し、知事の指導、助言、指示ができる。 ・ 認定制度あり	・ 2,000 ㎡以上の特定建築物の建設主に対し、適合義務 ・ 知事は改善（改築）命令できる ・ 既存建物へも努力義務	・ 特殊建築物の建築主に対し、適合義務（建築基準法と同じ効力をもつ）	・ 一般都市施設の所有者に対し、努力義務 ・ 一般都市施設のうち特定施設の建築等にあっては建築主に届出義務 ・ 知事は、上記に対し指導、助言、報告の徴収、勧告、公表ができる。
対象となる建物	・ 特定建築物(不特定多数の人が利用する建物)←都安全条例の特殊建築物とほぼ同じ ・ 知事が指示できる特定建築物は 2,000 ㎡以上		・ 特殊建築物（不特定多数の人の利用する建物） ・ 学校、医療施設、福祉施設、旅客施設等はすべて ・ 店舗、運動施設、宿泊施設、遊戯施設等は 1,000 ㎡以上	・ 一般都市施設 左記の特定建築物もしくは特殊建築物に共同住宅を加えた範囲 ・ 特定施設 上記一般都市施設の一定規模以上のもの（医療、福祉、教育、公共施設については面積要件なし、店舗は 200 ㎡以上）
適用項目	出入口、廊下、階段、昇降機、便所、駐車場、敷地内通路		出入口、廊下、階段、昇降機、駐車場、敷地内通路	出入口、廊下、階段、昇降機、便所、駐車場、敷地内通路、子育て支援環境（ベビーベッド、ベビーチェアなど）
支援制度	認定建築物に対してあり			

考察：店舗などの民間建物のバリアフリー化に関し、東京都建築安全条例の規定は強制力があるが、対象が 1,000 ㎡以上の建物に限定される。一方、200 ㎡以上（店舗等）が対象となる東京都福祉のまちづくり条例では強制力がない。

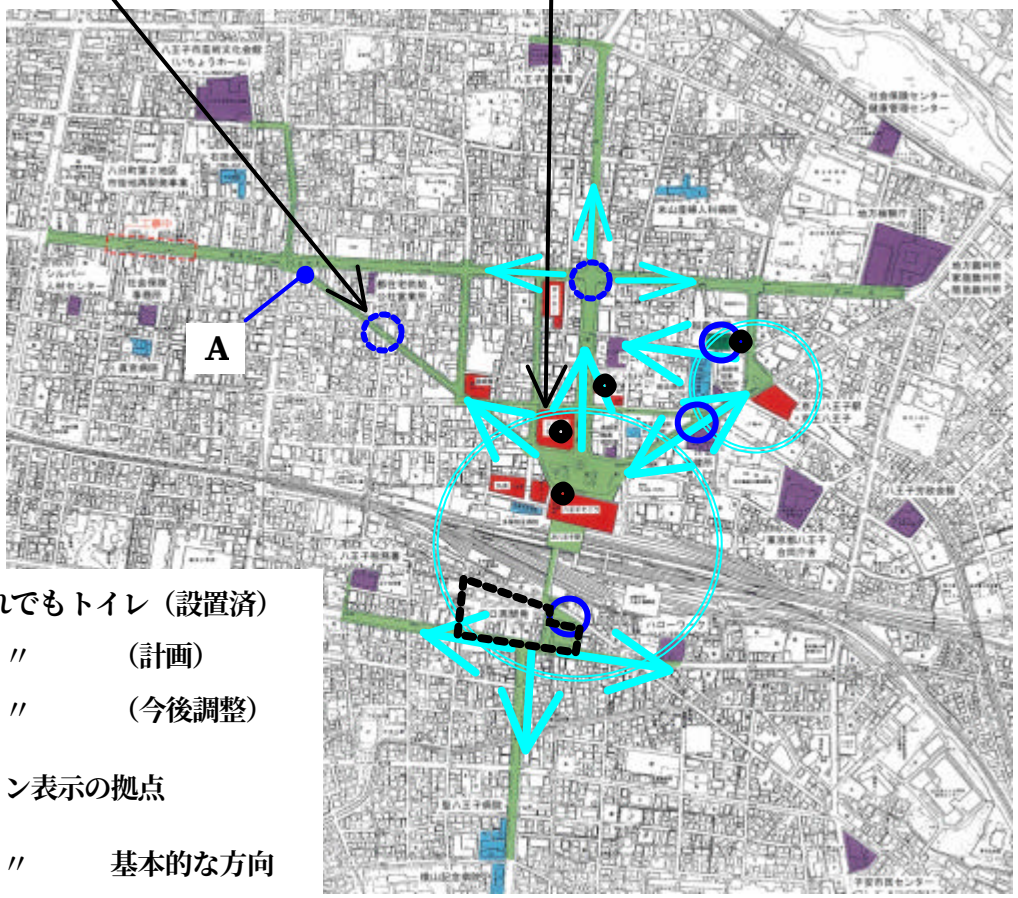
結論：既存建築物への対応も含め、市の助成制度の創設が望ましいと考える。（15 区市で実施）

7．歩行空間の快適性を向上させる取り組み（サイン計画・トイレ設置など）

■ 八王子駅周辺地域における歩行空間の快適性を高めるために、分かりやすく・適切な場所でのサイン表示、“だれでもトイレ”の設置を行います。

- ワークショップでは、“いちょうホールへのサインが西放射線の入口にあれば”、“駅舎の改札口の外にもトイレがあれば”という意見が出されています。
- このため、サイン計画のマニュアルなどを参考として、高さ・設置間隔・大きさなどに配慮しながら、分かりやすく・適切な場所にサインを設置することを検討します。
- また、駅周辺の歩行空間の快適性を高めるために、“だれでもトイレ”を設置する、あるいは店舗の既設トイレを誰もが利用できるような取り組みを行っていくものとします。

回遊性を高める取り組み（サイン計画・トイレ設置など）

健常者も含め、安心してまちを歩くには、トイレの整備は大切である。
このため、主要な結節点や休憩ポイントになる場所（○）には、“だれでもトイレ”の設置を検討する。
また、ベンチの設置も併せて検討する。

いちょうホールへの案内看板は、現在、西放射線ユーロードの西側に（下図A）に設置されており、もっと駅に近い場所にあればと指摘されている。
このため、ＪＲ八王子駅や京王八王子駅を中心としながら、マニュアルを参考にして、分かりやすく・適切な場所でのサイン設置を行う。