

7. 八王子市交通バリアフリー策定委員会における討議内容

八王子市交通バリアフリー基本構想策定委員会 第1回・議事次第

平成13年7月16日(月)10:00から

場所:904会議室

- 1.開 会
- 2.助役挨拶
- 3.委員会設置要綱
- 4.委員紹介
- 5.委員長挨拶
- 6.交通バリアフリー法について
- 7.議 事
(1)全体の進め方
(2)鉄道駅及び周辺地区の整備優先性について
- 8.討 議
- 9.次回の日程について
- 10.閉 会

【討議結果】

1.全体の進め方について

- ・ 鉄道駅及び周辺地区の整備優先性と関連して、全体の進め方が議論され、以下のように進めることとなった。
平成13年度では、重点整備地区をJR八王子駅と京王八王子駅の2駅とし、西八王子駅を加えて2.5駅で検討を進める
駅舎の垂直移動施設については、別途整備計画について検討を進める。

2.鉄道駅及び周辺地区の整備優先性について

(1)主な意見

- ・ 整備優先性に関する主な意見を以下に示す。
市内の21駅のうち、駅乗降客数が5,000人を超えるのは18駅あり、これらの駅について基本構想を策定する必要がある。(委員長)
多くの乗降客があり、駅周辺に多くの公共施設があるJR八王子駅と京王八王子駅での整備優先性を高く考えたい。(事務局)
JR八王子駅と京王八王子駅は垂直移動施設が整備されているのに対し、駅周辺に盲学校があり、垂直移動施設が未整備な西八王子駅を優先すべきである。(委員)
交通バリアフリー基本構想で検討するのは、車いす使用者の移動経路だけではなく、視覚障害者や高齢者も対象とするので、垂直移動施設の整備については、別途に検討を進めるなど、2重構造の取り組みとしていくのが適切である。(委員長)
重点整備地区に関しては、委員会やワークショップでもっと多くの検討をすべきである。(委員)

どの駅を優先するかも重要だが、最も大切なのは、先ず検討の枠組みを捉えて、順次取り組みを広げていくことである。(委員長)

西八王子駅については、平成 14 年度にエレベーターを設置する方向で検討がなされているので、先ずは J R 八王子駅と京王八王子駅での検討を進め、西八王子駅はその後に検討することが適切と考える。(委員長)

(2) 結論

- ・ 上記の討議を踏まえ、整備優先性については以下の結論となった。
本委員会では、平成 13 年度の取り組みとして、J R 八王子駅と京王八王子駅を位置づけて具体的な検討を開始する。
西八王子駅については、垂直移動施設の整備計画を委員会に報告し、具体的な取り組みは平成 14 年度以降より開始する。

3. その他

- ・ その他の主な意見は以下の通り。
ワークショップを開催するなど、障害者の方々の意見をなるべく多く集約する取り組みを進める。
点字などの資料を整える。
傍聴者にも資料を配布する。

以 上

八王子市交通バリアフリー基本構想策定委員会

第2回・議事次第

平成13年9月20日(木)9:30~12:00

場所:市役所9階 903会議室

- 1.開 会
- 2.委員長挨拶
- 3.議 事
 - (1)第1回委員会の討議内容について
 - (2)特定旅客施設の設定について
 - (3)八王子駅周辺の主要な歩行経路について
 - (4)ワークショップの開催について
- 4.討 議
- 5.閉 会

【討議結果】

1.本調査での基本的な取り組み方について

(1)主な意見

- ・ 本調査での基本的な取り組み方に関する主な意見を以下に示す。

今回、JR八王子駅と京王八王子駅の2駅をモデルとして調査した後に、残りの駅を順次検討していくことを確認したい。(委員)

市内21駅全てをバリアフリー化していくことが目標であり、計画を継続的に進めていくには、市内部にファシリテーターを育成することが必要である。この意味で、本調査は2駅をモデルとしながら、ワークショップで市の職員が研修を行い、その後、順次検討を進めて行く。バリアフリー法は、新設駅は義務であり、既設駅は努力義務であるが、市内の全ての駅が整備対象となっていると理解して頂きたい。(委員長)

JR八王子駅と京王八王子駅は、ワークショップを実施するが、西八王子駅はどこまで行うのか。(委員)

西八王子駅には、エスカレーターを設置した後、エレベーターを整備する方針であり、市としては優先性を高くしている。(事務局)

来年度以降、どのような形で進めて行くかは、委員の方々と相談して決めて行く。今年度は2駅を検討し、来年度の5~6月に西八王子駅の検討を開始する方向で、事務局より次回に案を提示して頂きたい。(委員長)

(2)結論

- ・ 上記の討議を踏まえ、本調査での基本的な取り組み方については以下の結論となった。

特定旅客施設として位置づけたJR八王子駅と京王八王子駅では、今年度中にワークショップを開催し、問題点や整備のあり方を検討していく。

西八王子駅における垂直移動施設整備の必要性は市としても認識しており、来年度の作業スケジュール案を次回委員会に提示する。

2. ワークショップの進め方について

(1) 主な意見

- ・ ワークショップの進め方に関する主な意見を以下に示す。

現地点検を行う経路は、どのように決めるのか。(委員)

バリアフリーの対象は、駅周辺の全ての道路であり、特定経路は駅を中心として放射状に組まれることが基本となる。但し、ワークショップの現地点検では、時間的な制約やマンパワーの限界もあることから、点検する道路は特定経路の候補路線より一定の区間を選択することになる。経路の選択よりも大切なのは、実際の点検を通じて、問題点の出方や、改善の方向性を見出していくことである。(委員長)

点検ルートに、JR駅から西側の「みさき通り」は対象とならないのか。(委員)

交通バリアフリー法では、基本的に2 m以上の歩道付き道路が対象となっている。歩道が設置されていない「みさき通り」は別途の枠組みとする。(委員長)

点検ルートでのバリアフリー化が、どこまで進んでいるのか。(委員)

歩車道の段差が2 cm以上の場所もあり、視覚障害者と車いす使用者が納得できる方向性を出して欲しい。また、点字ブロック設置の仕方も同様である(委員)

点字ブロックの上に自転車や商品が置かれていることに対して、啓蒙活動をしても効果が薄く、点字ブロックを設置した意味がなくなっている。ハード面の整備のみならず、駅舎での介助も含めてソフト面の検討が必要である。(委員)

障害者が駅や電車を利用する場合に、緊急時の対処の方法が大切である。(委員)

上記の問題や課題(~)について、ワークショップで検討を行う。(委員長)

(2) 結論

- ・ 上記の討議を踏まえ、ワークショップの進め方については以下の結論となった。

現地点検は、今回提示したルート案で実施する。

ハード及びソフトの両面について、十分な話し合いを進める。

3. その他

- ・ その他の主な意見は以下の通り。

交通バリアフリー法では、既設駅は努力義務であるが、既設駅でバリアフリー基本構想が策定された場合には、努力義務ではなく、義務が発生すると解釈する。

駅舎に関しては移動円滑化基準を参照するが、道路に関してはガイドラインが目次程度であるので、ワークショップで利用者側に立って十分な意見交換を行う。

2 駅周辺における整備の優先順位づけは、本委員会において2 年のうちで行う。

ワークショップ開催の回数を、事前の説明会を1 回の中に組み込むことで3 回から2 回にしたが、2 年を通じた取り組み方を市事務局で検討する。

以 上

八王子市交通バリアフリー基本構想策定委員会

第3回・議事次第

平成14年2月22日(金) 9:30~

場所：八王子市クリエイトホール 10階 第2学習室

1. 開 会
2. 委員長挨拶
3. 議 事
 - (1) 問題点と課題について
 - (2) 特定経路(案)について
 - (3) 平成14年度の取り組みについて
4. 討 議
5. 閉 会

【討議結果】

1. 特定経路(案)について

(1) 主な意見

沿道の建築物との関係として、東京都の福祉のまちづくり条例やハートビル法との関連を整理してもらいたい。また、特定経路に準じる路線の定義をもっと明確にってもらいたい。(副委員長)

特定経路以外では、どこまでバリアフリー化していくのか。駅から施設に行く特定経路以外もバリアフリー化するのか。(委員)

今回の案で提示されたルートは2mの歩道が確保できる所で、ある程度空間として整備されている所は比較的安全である。駅から500m以内で、歩道が整備されていない道路に危険性がある。その方針が明確に出来ないと、今回の案に対して全て反対の意見になる。具体的には、船森公園の前の道路、クリエイトホール東側の道路(長小路通り)、みさき通りである。(委員)

今回の計画では、最終的に歩道付きの道路を特定経路として位置づけしかないということ踏まえたルートになっている。歩道が設置されていないルートを特定経路として入れる事は可能である。但し、事業レベル、実施可能な内容にならない。バリアフリーとコミュニティゾーンの両方を記述することはできないか?(委員長)

市内には乗降客数が5,000人以上の駅は17駅あり、順次整備していかねばならない。財源面を考慮すると、八王子駅だけを面的に整備していく訳にはいかない。(事務局)

年間どの位出来るのか分からない。それを出してもらおうと分かり易い。(委員長)

八王子駅周辺には問題が多いが、バリアフリーの中で全てを整備することは出来ない。本来地区計画が必要である。市への要望であるが、障害者に問題ルートを個別にヒアリングし、主要な区画道路での整備のあり方を別途検討するというプロセスをお願いしたい。(委員長)

他都市と比較して、特定経路が多いのではないか?(委員)

ネットワークとしては多いかもしれないが、2駅あるので、ネットワークとしては、この位は必要とも考えられる。バリアフリー以外の手法で整備することを明記していく。(委員長)

八王子駅周辺だけを集中的に整備するのか、他の駅周辺に振り分けた方がよいのか、これから議論していきたい。(事務局)

これまでの討議を踏まえて再度確認したいのだが、歩道の無い道路を特定経路として位置づける必要があるか、特定経路ではなくても良いか？（委員長）

特定経路でなくてもよい。歩道の上に車がとまっているために、車いすで車道に出ていかねばならないのが実態である。このような状況を改善する取り組みをして頂きたい。（委員）

（２）結論

バリアフリー法の範疇では、特定経路は歩道付の道路が前提とされていることは理解されたが、歩道の無い道路の問題点が多いことから、障害者にヒアリングを行い、別途検討する。

特定経路に準じる路線の定義を明確にする。

特定経路以外の道路整備に向けて、バリアフリー法以外の手法で整備していくことを明記する。整備手法としては、道路空間のみならず、沿道建築物との関係についても整理する。

議論を分かりやすくするために、バリアフリー法の中で整備可能な量（路線長など）の概算を示す。

２．今後のスケジュール

特定経路について、障害者の方がどこを問題視しているか、もう少し議論したいが、もう一度委員会を開催できるか。次回の委員会が7～8月では遅い。（委員長）

5月に開催する方向で検討したい。（事務局）

以 上

八王子市交通バリアフリー基本構想策定委員会

第4回・議事次第

平成14年5月22日(水) 14:00~

場所：八王子市役所 903 会議室

1. 開 会
2. 委員長挨拶
3. 議 事
 - (1) 第3回委員会以降の取り組みについて(資料1,2)
 - (2) 特定経路について(資料3)
 - (3) 基本構想策定の進め方について(資料4)
4. 討 議
5. 閉 会

【討議結果】

1. 特定経路以外の道路整備について

前回の委員会で問題提起した特定経路以外の道路について、問題箇所が全て把握されたとは思っていないし、どのような検討をしていくのかというのが見えない。(委員)

現地を見て、何処が問題なのかをもう一度明確にすることが第一である。その後、当事者、関係機関等で解決策を討議するが、どうしても折り合いがつかず、解決しない場合はやむを得ない。(委員長)

資料に記載されている4つの問題箇所は私見で、これで全てとは言えない。(委員)

特定経路以外のワークショップを開いてはどうか。(委員)

2. 特定経路の整備について

投資効果というのではなく、実際に障害者が通れるのか通れないのかといった問題の大きいところから整備していった方がよい。そのためには、実際に整備を着手するかどうかは、利用者の視点で一度チェックしてもらってから判断が必要である。(委員長)

円滑化基準の基準値は標準という理解で、整備されたばかりの道路については、通行がある程度出来るのであれば、あえて工事しなくてもよいという議論をしてもいいのではないか。それは障害者の方にチェックしてもらい、この程度なら大丈夫だという事を分かってからやってもいいのでは。(委員長)

3. 特定経路の設定について

特定経路は、電車を降りてから目的地までの経路や通路を指すので、道路以外の整理も必要である。(委員)

駅舎内の経路についても記述が必要である。また、デッキ、地上、地下のうち、どこを経路にするかといった議論も本来は必要である。(委員長)

京王八王子駅の場合は、西口改札口のルートを特定経路に定めてもらい、それに向けて整備していると考えている。(委員)

相談して最終決定してもらえばいいが、障害者の意見も聞いた上で、検討して欲しい。(委員長)

京王八王子駅の西口では、利用者のメイン動線から離れている。(委員)

市内の全く整備されていない他駅を先に整備したいと思っているが、京王八王子駅の中央口でのエレベーター整備が優先という意見が強ければ検討する。(委員)

JR八王子駅の北口広場のように、バスターミナルでないが、一日5,000人くらい利用するバス停留所は、本来、移動円滑化経路として考えた方がいい。(委員長)

4. 商店街への対応

歩道へのはみ出し等については、商業部会、交通観光部会と話し合いをする必要がある。(委員)

中心市街地については、TMOが出来て、ユニバーサルデザインについても検討しているので、調整が必要である。(委員)

5. 第3回委員会での指摘事項に関する検討結果について

準特定経路の定義はもう少し明確にしておいた方がよい。例えば、特定経路でのネットワーク形成不足部分を補う経路や、歩行者の利用の多い歩車共存道路などはむしろ準特定経路に組み込むという事もある。(委員長)

投資額については、どの程度投入できるかは今の段階では分からないので、3億円投入した場合は、どのくらいの整備量、5千万円ではどのくらいといった表現に留めておいた方がよい。(委員長)

沿道建物の問題については、ハートビル法よりも都条例の方が厳しいので、ハートビル法を考慮する必要はない。道路側だけでは、建物との段差の解消は難しいので、建物側でも対処する必要があるといった表現で、詳細な記述はしなくてよい。(委員長)

6. 市のホームページへの掲載について

ホームページへの掲載はどうか。(委員長)

議論が進んだ段階で、中間報告として出していきたい。(事務局)

以 上

【参考：第4回委員会以降の主な取り組み】

期 日	内 容
平成14年6月26日(水)	八王子駅周辺の歩道のない道路のワークショップ
平成14年9月7日(土)	西八王子駅周辺のワークショップ
平成14年9月2日(月)	障害者団体との意見交換会
平成14年10月1日(火)	商工会議所(TMO)との意見交換会
平成14年10月1日~15日	基本構想の概要に関するパブリックコメント(15日間)

八王子市交通バリアフリー基本構想策定委員会

第5回・議事次第

平成14年11月13日(木) 9:30~12:00

場所:八王子市役所 903 会議室

1. 開 会
2. 委員長挨拶
3. 議 事
 - (1) 第4回委員会の討議内容(資料1)
 - (2) 第4回委員会以降の取り組みについて(資料1)
 - ワークショップの実施(歩道のない道路、西八王子駅)
 - 意見交換会(障害者団体、商工会議所(TMO))
 - パブリックコメントへの意見(資料3)
 - (3) 基本構想(案)について(資料4)
4. 討 議
5. 閉 会

【討議結果】

1. 基本構想(案)について

(1) 主な意見

【重点整備地区について】

重点整備地区での面的整備の意味合いは?(委員)

特定経路での整備を優先的に進め、地区全体のバリアフリー化を図る。(事務局)

【京王八王子駅について】

京王八王子駅では西口を特定経路としている。利用者が多い中央口を特定経路とすべきではないか。できなければ準特定経路に位置づけられないか。(委員)

市内全駅で整備した後に中央口にエレベーターを設置する方針である。(事務局)

京王駅の整備時に西口でエレベーターを設置することで進めてきた。人員の問題で6~22時に開け、乗降客の少ない時間帯は閉めインターホン対応としている。(委員)

特定経路は基本的に終日利用できることが必要で、次回までに検討して報告する。(委員長)

【裁判所前について】

東放射線の北側区間が特定経路から外された理由は? 裁判所前の交差点では、移動性を確保するためにエレベーターを設置して欲しかった。(委員)

JR八王子駅と京王八王子駅から裁判所の間は、京王駅西口から北上して甲州街道を経由するルートが確保されるので特定経路より外した。また、歩行者が少ないため、エレベーターの設置は市内で整備されていない駅を優先したい。(事務局)

国道20号北側の環状都市軸(バイパス)が整備された場合に、交通量がどのように変化するかを検討も時間がかかる。横断歩道橋の取扱を検討してから、方針を決めることが必要である。(委員長)

【JR八王子駅について】

JR八王子駅では、南口再開発の動向を勘案しながら、早期にエレベーターを設置することを検討するとなっているが、再開発の目途が立っていない以上、バリアフリー計画として単独で

整備していくことを考える必要があるのではないか。（委員）

再開発ビルとともに整備する方針であるが、それが遅れる場合には、別途にエレベーターを設置することを考えている。（事務局）

早期として5年以内を考えているのであれば、報告書に5年以内と書き込むことを検討して欲しい。（委員長）

【特定経路以外の歩道のない道路について】

歩道のない道路のワークショップを実施したが、計画論として安全対策をする道路として位置づけられないか？ 地区内の整備の優先順位を示して欲しい。（委員）

バリアフリーだけでは限界があり、全体計画の検討が必要である。（委員長）

今後は全体計画の中で検討していきたい。（事務局）

【報告書の作成について】

報告書は多様な立場の方が読むので、なるべく平易で分かりやすい説明をして欲しい。また、交通安全面、自転車利用の教育などを含めてはどうか。（副委員長）

鉄道駅における音声案内に関するパブリックコメントもしているのので、音声案内に関する内容を組み込む。点字ブロックはワークショップの部分を除いて正式名称に。各施設の整備を判断するのは障害者の意見を聞いて行うプロセスを書き込む。リーディングラインは説明を書き込む。民間建築物のバリアフリー化を促進する助成制度での200㎡を確認しておく。サイン計画については、サインのマニュアルとの比較が必要で、高さ、設置間隔、大きさの計画課題を表記する。（委員長）

【ホームドアについて】

ホームドアの設置は？（委員）

国土交通省で委員会を設置して研究しているので、八王子市の報告書で書き込んでも効果が無い。結果がGOなら進むし、NOなら進まないことになる。（委員長）

2. 結 論

次回の委員会までに以下の内容を検討する。

京王八王子駅の西口における利用時間を、電車の運行時間帯に切り替えることが可能か？

裁判所前の交差点における歩道橋を、環状都市軸の整備に併せて撤去し、平面の横断歩道にすることが可能か？（国土交通省）

JR八王子駅南口のエレベーター設置を分かりやすく表現する。

特定経路以外の重点整備地区における道路整備の方向性を分かりやすく示す。

以 上

八王子市交通バリアフリー基本構想策定委員会

第6回・議事次第

平成15年2月18日(火) 14:30~

場所：八王子市中央図書館会議室

1. 開 会
2. 委員長挨拶
3. 議 事
 - (1) 第5回委員会の討議内容について(資料1)
 - (2) 第5回委員会以降の取り組みについて(資料2)
 - (3) 基本構想(案)について(資料3、資料4)
 - (4) 今後の取り組みについて
4. 討 議
5. 閉 会

【討議結果】

1. 基本構想(案)について

(1) JR八王子駅北口広場の整備について

「バス乗場の有効幅員を広げる工夫を行う」改善について、整備時期が新しく、交通バリアフリー基本構想の目標年次である2010年までには整備が難しいということで構想から削除しているが、理由が希薄である。(委員)

障害者だけではなく健常者にとっても通りにくい場所であり、2010年までに改善が必要である。(委員)

停留所利用者、歩行者の需要に応じた全国的な整備基準がまだない。整備は今後の課題になると思うが、問題点として記述する必要がある。(委員長)

(2) バス車両のバリアフリー化について

バス停の環境整備で、「視覚情報装置や音声情報装置の整備」を整備費が多大、情報装置が開発途上という理由で、構想から削除しているが。(委員)

バス停については基準がまだない。技術が追いついていない、ニーズに合わない等の理由で研究・実用化が進んでいない。構想に記述しても実現性は低い。旅客施設については、音による移動支援方策が策定され、平成14年10月に移動円滑化基準の一部が改正されているため、これらに関する記述は修正が必要である。(委員長)

(3) 横断歩道内における視覚障害者の誘導について

「横断歩道内におけるゴム舗装は、東京都が実験により検証中である」(P22)となっているが、踏んだ時の感触(舗装面との差別化)の改善、音声案内との組合せの必要性等が指摘されており、実用化は時間がかかるという結果が出ている。(委員)

(4) 報告書の作成について

報告書は平易で分かりやすい表現にして欲しい。(副委員長)

- ・方針3の「・・・スムーズなまちづくり・・・」(P2)とは
 - ・鉄道駅1日当り平均状況客数(P4)は100人単位で
 - ・特定経路設定の説明(P7)で、全体計画と特定経路のどちらを優先するのかよく分からない。
 - ・駅舎内の特定経路(参考)とは(P10、11)。
 - ・警視庁、東京都(P22)など事業者名や歩行者ITS(P32)は記述しない方が良いのでは。特定経路とは特定旅客施設と目的施設を結ぶ道路、駅前広場等である。特定旅客施設内については、法律にある「移動円滑化された経路」と記述する。(委員長)
- 事業者名は出さざるを得ないと思うが、「検証中」は修正する。歩行者ITSは削除する。(委員長)

2. 基本構想策定後の取組みについて

基本構想策定後のスケジュールはどうなっているのか。(委員)

各事業者が事業計画を策定し、事業を実施していくことになる。(事務局)

障害者、行政、事業者相互の協働体制を明確にして欲しい。障害者を市のバリアフリー担当部署に配置すれば、よりきめ細かな計画が行えると思う。(委員)

事業計画を策定する際にも、障害者との意見交換の場をつくって欲しい。事業の優先性についても障害者と協議することが必要である。(委員長)

以 上

8 . 用語の説明

【交通バリアフリー法関連】

交通バリアフリー法
特定旅客施設
特定経路
公共交通特定事業
道路特定事業
交通安全特定事業
重点整備地区

(47 頁 ~ 49 頁を参照下さい。)

交通バリアフリー法における道路構造基準（歩道に関する部分のみを記載）

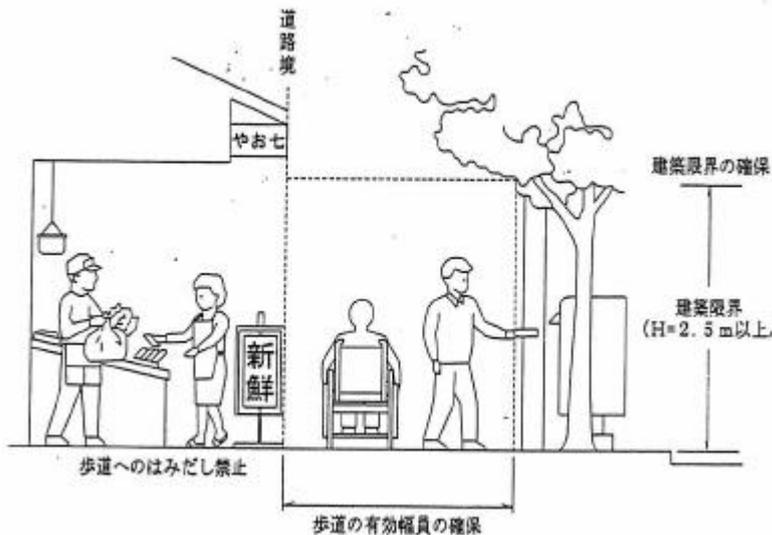
- 交通バリアフリー法では、歩道に係わる主な道路構造基準を次のように定めている。

歩道の有効幅員：2 m以上（車いす相互がすれ違えることが目標）

歩車道境界部の段差：原則として5 cmのセミフラット形式（交差点の横断歩道部で平坦部が確保できるのであれば、一般部はマウントアップ形式でもよい）

歩道の横断勾配：透水性舗装とし1%以下（やむを得ない場合は2%以下）

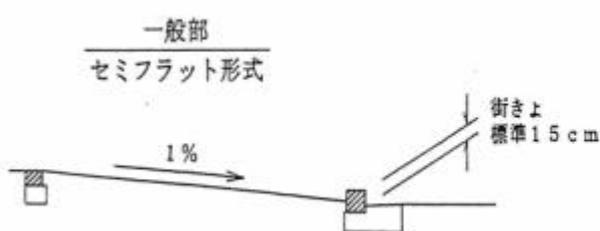
【歩道の有効幅員の考え方（2 m以上）】



【歩道の構造】

原則として段差5 cmのセミフラット形式
歩道の横断勾配は1%以下

交差点の横断歩道部で平坦部が確保できるのであれば、一般部はマウントアップ形式でもよい



注) 道路構造令では、歩道の横断勾配は1.5~2.5%とされている。

視覚障害者誘導用ブロック (P.13 など)

- ・ 視覚障害者を誘導・案内するためのブロックで、進むべき方向を示す「線状ブロック」と、曲がり角や横断歩道の手前など注意を喚起する「点状ブロック」の2種類がある。
- ・ 従来より多種多様なものが敷設されており、視覚障害者より標準化が求められていたことを受けて、被験者実験を通じて、平成13年9月に、「視覚障害者誘導用ブロック等の突起の形状・寸法及びその配列」が標準化（JIS規格化）されている。

低床バス・ノンステップバス (P.31)

- ・ 高齢者、身体障害者が乗降しやすいバスとして開発されたもの。
- ・ 従来のバスは2,3段のステップに、道路面と床の高さが約80~90cmであったのに対し、低床バスは65cm、ノンステップバスは30cmとなっている。
- ・ 空気圧で車体を下げるニーリング（車高調整）装置が付いているノンステップバスでは、さらに車体を7cmほど下げることができる。

ホームドア (P.39)

- ・ ホームと線路を隔てられている構造物に設置されたドアのこと。
- ・ 車両がホームに到着してから開くので、ホームから線路に転落することがない。

【その他一般】(あいうえお順)

アクセス (P.2)

- ・ 場所や施設などに接近、出入りすること。

建築限界 (P.36)

- ・ 本基本構想での「建築限界」とは、道路構造令での「車道部の建築限界」を示しており、車道部の上空に構造物を設置してはならない高さをいう。
- ・ 設計車両の高さ3.8mに余裕高を加えて4.5mとされており、条件が整えばこれを下回ってもよいとされている。

コミュニティ道路 (P.34)

- ・ 自動車の通行ではなく、歩行者を優先することを目的とした道路のこと。
- ・ 速度規制や進入禁止などの交通規制を行ったり、車道部分をクランクさせることで、通貨交通や車の走行速度を抑制するとともに、植栽やベンチなどを設置することで、歩いて楽しい道路空間として整備する方法が一般的である。

コンコース (P.29)

- ・ 駅の改札口とホームの間を結ぶ、通路及び人と待合する空間のこと。

視覚障害者用横断帯 (エスコートゾーン) (P.21 など)

- ・ 視覚障害者の道路横断を支援するために横断歩道上に設置する突起状のもので、視覚障害者用横断帯（エスコートゾーン）と呼ばれている。
- ・ 全国的に設置されている事例はあるが、研究段階のものでJIS化はされていない。

だれでもトイレ (多機能トイレ) (P.27 など)

- ・ 障害者、高齢者、妊婦、乳幼児を連れた人などが、円滑に利用できる構造を持ち、機器が設置されたトイレのこと。
- ・ 機器として、オストメイト、荷物置き台、乳幼児用ベビーベッドなどを備えている。

通過交通 (P.5)

- ・ ある一定の地域や地区にとって、目的なく単に通過する交通のこと。
- ・ 日本全国で見れば通過交通はなく、自分の家や店舗に限定すれば、自家用車や来訪車両以外は全て通過交通となる。
- ・ 本基本構想では、JR八王子駅及び京王八王子駅周辺のうち、概ね環状都市軸で囲まれた地域に目的を持たず、通過する交通を意味する。

TMO (P.26 など)

- ・ 中心市街地の商業活動の活性化を目指し、活動を総合的に企画・調整して実現を図ることを目的として設置されるタウンマネジメント機関 (Town Management Organization) のこと。
- ・ 中心市街地活性化法 (1998年7月施行) に基づいて設置され、商工会、商工会議所、第3セクターの特定会社及び財団法人の4つがTMOになり得る。

電線地中化 (P.32)

- ・ 安全で快適な歩行空間の確保と都市景観の向上を目指して、電柱柱などを路上から撤去し、電線類を歩道の地下に埋設すること。
- ・ これまでは広い歩道のある道路で電線地中化が実施されてきたが、中小規模の商業地や住宅地を対象として電線地中化を進めるために、狭い幅員の歩道でも可能な舗装一体型電線共同溝 (仮称：次世代型電線共同溝) が開発されており、平成14年度から事業が実施されている。

道路構造令 (P.36)

- ・ 道路を計画・設計する際の最も基本的な構造基準を定めた法律。
- ・ 昭和33年の制定後、昭和45年の全面改訂などを経て、平成13年には、車道を中心とした考え方から、歩行者・自転車・路面電車などの公共交通機関などを重視した道路空間の整備を進めるために、構造令の改正がなされている。

ノーマライゼーション (P.1)

- ・ 障害を持つ人も、持たない人も、社会の一員として、お互いに尊重し支え合いながら、地域の中でともに生活する社会が当たり前の社会であるという考え方。
- ・ デンマークの知的障害者福祉の取り組みから生まれた理念で、バンク・ミケルセンが提唱。

福祉タクシー (P.23 など)

- ・ 買物や通院など、車椅子や寝台に横になったまま利用できるように配慮されたタクシーのこと。
- ・ 近年、自動車メーカーによって車両の開発が積極的に進められている。

福祉のまちづくり (P.1 など)

- ・ 障害者、高齢者、妊産婦などで行動上の制限を受ける人々が自由に行動し、社会参加の機会を等しく持てるようにする取り組みのこと。
- ・ 各自治体では、福祉のまちづくり条例を制定し、公共的な施設や交通機関を円滑に利用できるようなまちづくりが進められている。

ハートビル法 (P.1 など)

- ・ 1994年9月に施行された「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促進に関する法律」の一般的な呼び方。
- ・ 病院、劇場、集会場、デパート、ホテルなど、不特定多数の人が利用する公共性の高い建築物 (特定建築物) を、高齢者や障害者が円滑に利用できるようにするための建築的基準を定めている。
- ・ 施行後の調査により、バリアフリー化の基礎的基準を満たす特定建築物の割合が低いことから、2,000㎡以上の特定建築物の新築や大規模な増改築を行う場合にバリアフリー化の義務付けや、

学校や共同住宅に努力義務規定を設けるなどの内容に、平成 14 年 7 月に改正されている。

パブリックコメント (P.1)

- ・ 行政機関が政策の立案などを行おうとする際に、市民 (国民) の多様な意見を把握するとともに、行政の意思決定の過程における公正の確保と透明性の向上を図ることを目的として実施するもの。
- ・ 国の各省庁では平成 11 年 3 月に閣議決定、平成 11 年 4 月より実施されている。八王子市では平成 年 月より実施している。

ポケットパーク (P.38)

- ・ 市街地環境をより快適なものにするために、まち中の一画に設けられた小さな公園のこと。
- ・ ベンチや多機能トイレなどを設置することで、商業地の回遊性を高めたり、障害者がまち中に出やすくなる。

ユニバーサルデザイン (P.2 など)

- ・ すべての人が人生のある時点で何らかの障害を持つということを発想の原点とし、できるだけ多くの人々が利用可能であるように製品、建物、空間をデザインすることを目標とする考え方で、ロナルド・メイスン (米) が 1980 年代に提唱した。
- ・ 障害の部位や程度によりもたらされるバリア (障害) に対処するのがバリアフリーデザインであるのに対し、ユニバーサルデザインは障害の有無、年齢、性別、国籍、人種などに関わらず、多様な人々が気持ちよく使えるようにあらかじめ都市や生活環境を計画する考え方である。
- ・ ユニバーサルデザインは、「誰でも公平に利用できる」、「使う上で柔軟性に富む」、「簡単で直感的に利用できる」、「必要な情報が簡単に理解できる」、「単純なミスが危険につながらない」、「身体的な負担が少ない」、「接近して使える寸法や空間になっている」という 7 つの原則で構成される。

ワークショップ (P.1 など)

- ・ 複数の人々が参画して、多様な観点から考え、具体的な作業を通して合意形成を図りながら、ある一定の成果を作り上げていくこと。
- ・ 近年、まちづくりを市民参画で行うことが求められており、共通の計画テーマについて市民、行政、関係機関などが協働で作業を行い、意志決定のプロセスを明確にして計画づくりをする取り組みが広まっている。