

五條市バリアフリー基本構想

(五条駅周辺地区)

令和 2年 3月

五 條 市

I 策定の背景と位置づけ

II 五条駅周辺地区

III 心のバリアフリー

I 策定の背景と位置づけ

I 策定の背景と位置づけ

目 次

1 基本構想の概要	I -1
1.1 基本構想策定の背景と目的.....	I -1
1.2 バリアフリー新法の概要.....	I -2
2 基本構想の位置づけ.....	I -5
2.1 基本構想の位置づけ.....	I -5
2.2 上位・関連計画の方向性.....	I -6
3 基本理念と基本方針.....	I -14
3.1 基本理念	I -14
3.2 基本方針	I -15
4 重点整備地区、生活関連施設・経路の設定.....	I -16
4.1 重点整備地区の要件.....	I -16
4.2 生活関連施設の設定.....	I -17
4.3 生活関連経路の設定.....	I -18
5 バリアフリー化のための事業.....	I -19
5.1 基本構想に基づくバリアフリー化の推進.....	I -19
5.2 目標年次の考え方.....	I -21
6 構想実現に向けた取り組み.....	I -22
6.1 市民・事業者・行政の連携・協働.....	I -22
6.2 基本構想の進行管理.....	I -23
6.3 推進体制の構築	I -24

1 基本構想の概要

1.1 基本構想策定の背景と目的

現在、我が国では他の先進諸国の例をみない程の急速な高齢化が進んでおり、平成 27 年（2015 年）に実施された国勢調査では始めて人口が減少に転じ、65 歳以上の高齢者人口割合が 26.6%と国民の 4 人に 1 人が高齢者となる本格的な高齢社会を迎え、高齢者の方々が安心して暮らすことができる社会の形成が望まれています。

また、障害者等の方々についても、社会・経済活動への積極的参加の実現が強く求められており、障害のある人もない人も、お互いに支え合い、地域で生き生きと明るく豊かに暮らしていける社会を目指す“ノーマライゼーション”の理念に基づいた、高齢者・障害者をはじめとした誰もが安心・快適な生活を送ることができる環境づくりが求められています。

このようなニーズに対応するため、国においては平成 18 年 12 月に従来の「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）」と

「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）」を統合した「バリアフリー新法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）」が施行され、生活空間のバリアフリー化を一体的に進める制度が確立しました。

五條市でもバリアフリー新法の考え方を踏まえて、高齢者や障害者をはじめ、すべての人が日常生活や社会生活における移動、および施設の利用の利便性・安全性の向上を図る環境整備の一環として、JR 五條駅周辺地区（以下「五條駅周辺地区」という。）を先行地区として、関係者が互いに連携し、道路、公園、交通安全施設などのバリアフリー化を重点的・一体的に推進していくに当たっての基本方針や、今後実施すべきバリアフリー化事業の概要などを定めるために「五條市バリアフリー基本構想」（以下、「本基本構想」）を策定します。

1.2 バリアフリー新法の概要

1.2.1 新法の目的

バリアフリー新法は、公共交通機関、建築物、都市公園、路外駐車場、歩行空間の新設時等における移動等円滑化基準への適合義務を課すことによって各施設のバリアフリー化を推進するとともに、基本構想制度を活用して、駅を中心とした地区や高齢者、障害者（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む、全ての障害者）などが利用する施設が集まった地区において、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進することにより、高齢者や障害者、妊産婦、けが人などの移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進することを目的としています。

- ◆個々の施設等のバリアフリー化
（公共交通機関、建築物等の新設等の際の移動等円滑化基準への適合義務）
- ◆面的・一体的なバリアフリー化
（基本構想制度：施設が集積する地区における重点的・一体的なバリアフリー化）

図 1.1 バリアフリー新法が目指すもの

また、新法では新たに「ユニバーサルデザイン」の考え方を踏まえた規定が盛り込まれています。「ユニバーサルデザイン」とは、あらゆる人々が利用しやすい都市や生活環境をデザインするという考え方です。しかし、真に「あらゆる人のため」のものを初めからデザインすることは現実的には困難です。したがって、「ユニバーサルデザイン」を目指すためには、①様々な者の参画を得て意見交換をしながら、②粘り強く継続的に、さらには③広くその必要性への理解を得ながら、「バリアフリー」の取り組みを積み重ねるために次のような点に留意する必要があります。

- ◆様々な段階での住民・当事者参加
 - ・基本構想の作成プロセスの様々な段階で住民・当事者参加を図る
 - ・パブリックコメント制度の活用など
- ◆スパイラルアップ（継続的・段階的な改善）
 - ・基本構想を策定することをゴールとすることなく、協議会による基本構想の実施段階における連絡制度などを活用しながら、継続的・段階的なバリアフリー化の推進に努める
- ◆心のバリアフリーの促進
 - ・バリアフリー化に関する市民の理解と協力についての教育活動、広報活動等を通じた取り組み（心のバリアフリー）
 - ・作成プロセスにおける市民の理解と協力に留意すること、普及啓発事業（バリアフリー教室など）の実施や基本構想への位置づけ など

図 1.2 ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化推進の留意点

●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定める。

○基本方針の策定

○主務大臣は、移動等の円滑化の促進に関する基本方針を策定

○移動等の円滑化のために施設管理者等が講ずべき措置

旅客施設及び車両等
(福祉タクシーの基準を追加)



道路



路外駐車場



都市公園



建築物
(既存建築物の基準適合努力義務を追加)

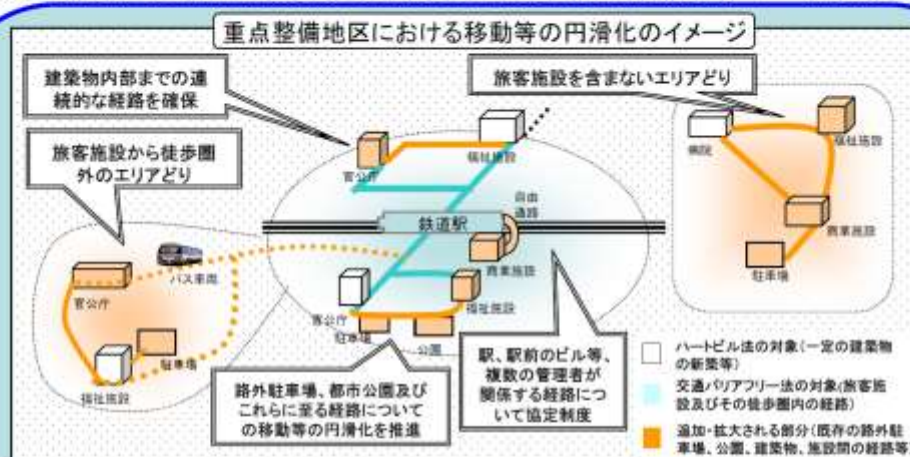


○これらの施設について、新設又は改良時の移動等円滑化基準への適合義務

○既存のこれらの施設について、基準適合の努力義務

等

○重点整備地区における移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施



○市町村は、高齢者、障害者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成

○公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、建築物の所有者、公安委員会は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施

○重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路についての協定制度

等

○住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置



○基本構想策定時の協議会制度の法定化

○住民等からの基本構想の作成提案制度を創設

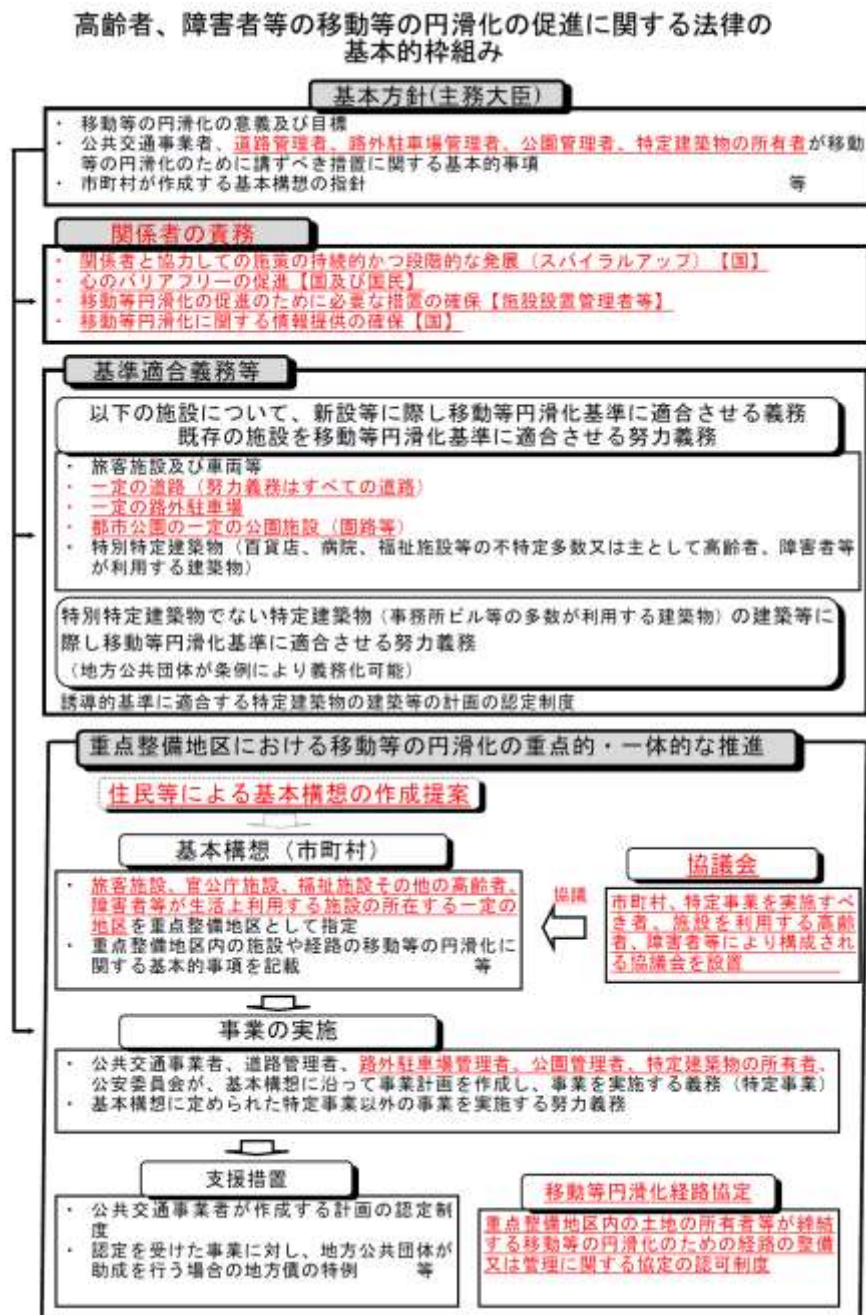
等

出典：国土交通省ホームページ

図 1.3 バリアフリー新法の概要

1.2.2 新法の枠組み

バリアフリー新法は、主務大臣により定められる「移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成23年3月31日に告示）」に基づき、バリアフリー化に関わる各主体の責務を示した「関係者の責務」、また、施設設置管理者等の新築時における移動等円滑化基準への適合義務を示した「基準適合義務等」、そして、主に既存施設のバリアフリー化を推進する制度としての「重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進」からなっています。



※赤字はバリアフリー新法による追加・変更点

出典：国土交通省ホームページ

図 1.4 バリアフリー新法の基本的枠組み

2 基本構想の位置づけ

2.1 基本構想の位置づけ

本基本構想は、バリアフリー新法及び基本理念・基本方針に基づいて策定します。

また、策定にあたっては、五條市ビジョンをはじめとする上位・関連計画との整合を図るとともに、市民意見の反映に努めます。

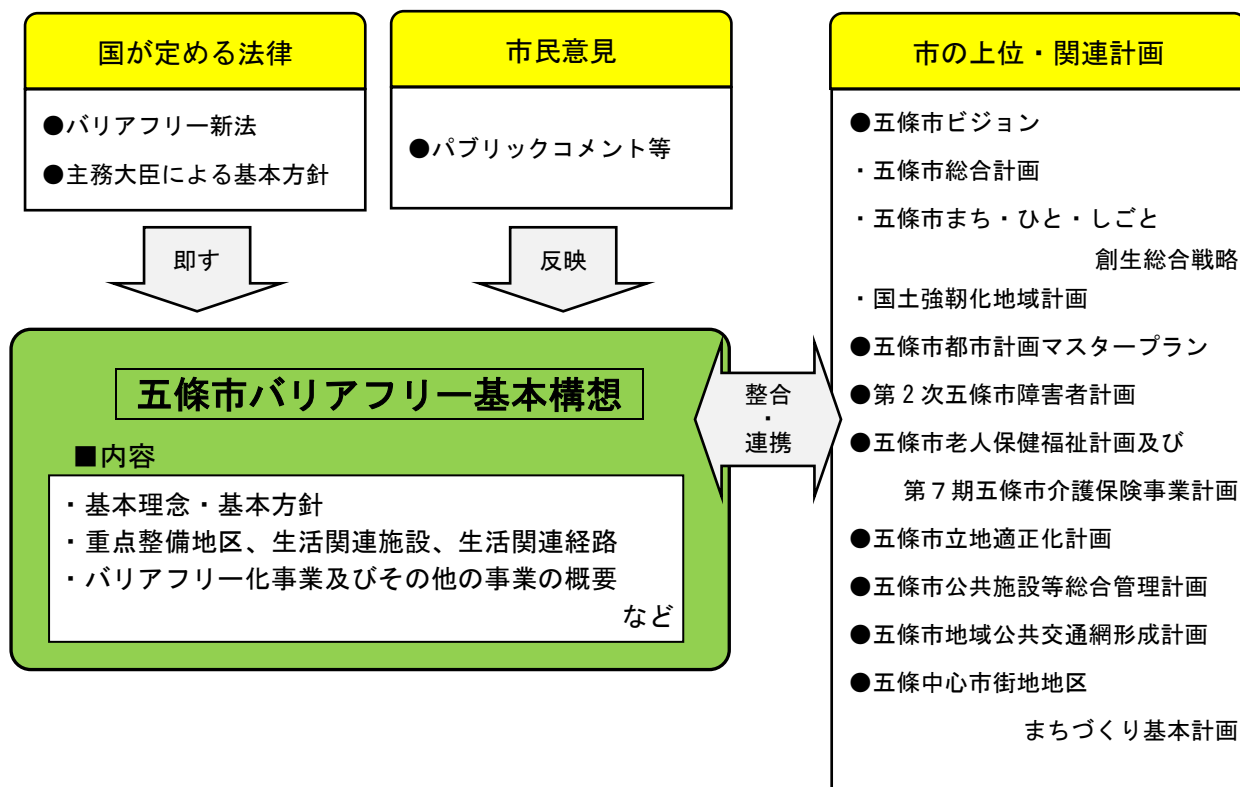


図 2.1 基本構想の位置づけ

2.2 上位・関連計画の方向性

本市におけるバリアフリー化について、上位計画及び関連計画ではそれぞれバリアフリー化の取り組みの方向性について示されています。

2.2.1 上位計画

1) 五條市ビジョン

五條市ビジョンは、五條市総合計画、五條市まち・ひと・しごと創生総合戦略と国土強靱化地域計画を一体化して整理した、まちづくりの方向性と行政運営の総合的な指針となる最上位の計画です。

表 2.1 五條市ビジョンの記述

策定主体	奈良県五條市
策定年月	令和2年3月
計画期間	10年間（総合戦略5年間、ビジョン事業5年間）
バリアフリーとの関連事項	社会動向の整理として「人口減少と少子高齢化」では人口が減少しても持続可能なまちづくりの必要性を、「市民ニーズの高度化・多様化、生活環境の拡大」では多様化する市民ニーズに対応した市民サービスの提供の必要性を、「安心・安全なまちづくりに対して強まる要望」では自然災害に対する備えの重要性や防災・減災体制の強化など、特に災害時の一人暮らしの高齢者への対応など、高齢化の進展に伴った安心・安全の確保の必要性が挙げられています。 社会動向の整理から五條市の課題の柱として「安心して暮らせる環境づくりが必要」を定め、その中で「高齢者を含め、すべての市民が安心して暮らせるような共生社会の実現に向けた支援を充実させることが必要」と示しています。 これらの課題への取り組みとして定めた5つの基本理念の中の「安心して定住できるまちをつくる」では、計画的なまちづくりを推進する項目の「多様な価値観に対応した住環境の整備」の中に「五条駅周辺地区バリアフリー推進事業」が明記されています。 また、安心・安全な国土・地域・経済社会の構築に向けた地域強靱化を推進するための「国土強靱化地域計画」でも、「安心・安全なまちづくりに対して強まる要望」にある災害時の高齢者への対応など、安全に移動できる避難路を確保するためのバリアフリーへの取り組みは必須事項といえます。

2) 五條市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に基づき、目指すべきまちの将来像とその実現に向けた都市計画に関する基本的な方針をまとめたものです。五條市全体及び地域別のまちづくりの方向性に基づいて、今後のまちづくりを計画的に進めていくことを目的としています。

表 2.2 五條市都市計画マスタープランの記述

策定主体	奈良県五條市
策定年月	平成 23 年 12 月
計画期間	概ね 10 年後までの令和 2 年度まで
バリアフリーとの関連事項	都市整備上の課題として、「少子高齢社会への対応を基調とした誰もが快適に暮らせる環境の充実」、「円滑に移動できる公共交通等の充実」、「自然災害や都市災害に備えた安全な都市環境の確保」が挙げられています。それぞれには「安心できる医療・福祉の充実とともに、防犯対策、道路、公園等が整った生活環境を備えた都市づくりを進め、快適な定住環境を充実させることが必要」、「拠点や鉄道駅等においてバリアフリー化を勧め、高齢者等の誰もが円滑に移動できる環境づくりが求められる」、「自然災害・火災・各種事故への安全対策を進め、安全な都市環境を確保することが必要」などが示されています。 将来目標の設定における都市づくりの基本方向では、最初に「安全で安心して、快適に暮らせる都市構造づくり」が挙げられており、その中に「ユニバーサルデザインの導入等により高齢者や障害者を含めて誰もが安全に安心して、快適に暮らせる都市構造づくりをめざす」と示されています。また、将来都市構造では「拠点の整備方向」として、五条駅周辺を中心都市拠点として位置づけています。 全体構想では、都市施設整備の方針としての「交通ネットワーク・機能の充実」の中に「安全・安心な道路ネットワークの機能充実」が示されており、ユニバーサルデザインの導入を推進し、誰もが安心して利用できる道路環境の創出を推進するとともに、街路灯や街路樹の整備に努め、高齢者や障害者、来訪者等にわかりやすい案内標識の整備を積極的に推進すること、JR 等の交通関係機関と協力しながら、駅及び南北自由通路、駅南側広場の整備を検討していくことが示されています。 また、都市防災の方針の中にも、避難所である公園や避難経路となる生活道路の整備についても示されています。 都市整備上の課題 (2) 少子高齢社会への対応を基調とした誰もが快適に暮らせる環境の充実 ・ユニバーサルデザインの取組。 ・市民アンケート調査で「安心できる保健・福祉都市」が第 1 位。 ・一方で、道路、交通等の整備水準は不十分。 ⇒ 快適に暮らせる環境の充実 (5) 円滑に移動できる公共交通等の充実 ・集約型の都市構造づくりを回る上で拠点と周辺地域を連絡する交通が必要。 ・環境負荷の低減等から公共交通の利用を促進。 ⇒ 公共交通等の充実 (6) 自然災害や都市災害に備えた安全な都市環境の確保 ・大震災以降、安全の確保は欠くことができない課題。 ・市街地での浸水が発生。 ⇒ 安全な都市環境の確保 都市づくりの基本方向 1) 安全で安心して、快適に暮らせる都市構造づくり ○中心地や生活拠点において都市機能を集約するとともに周辺地域との公共交通ネットワークを充実し、集約型の都市構造と拠点連結型の都市構造づくりをめざします。 ○建築物の不燃化・耐震化、自然災害対策による災害に強い都市環境づくりをめざします。 ○ユニバーサルデザインの導入等により高齢者や障がい者を含めて誰もが安全に安心して、快適に暮らせる都市構造づくりをめざします。

2.2.2 関連計画

1) 第2次五條市障害者計画

第2次五條市障害者計画は、「障害のある人もない人も地域とのつながりの中で自尊心をもって暮らせる「共生社会」をめざして」を基本理念とし、市民一人ひとりが障害のことを理解し、それぞれの立場でできる配慮や工夫をすることにより、差別や障壁をなくすよう努め、障害の有無に関係なく、すべての人にとって暮らしやすい、ともに生きる社会の実現を目的として策定されました。

表 2.3 第2次五條市障害者計画の記述

策定主体	奈良県五條市
策定年月	平成29年3月
計画期間	平成29年度から令和8年度までの10年間
バリアフリーとの関連事項	計画の基本的な考え方として、計画推進にあたっての基本的視点の一つに「社会のバリアフリー化の促進」が示されています。 施策の方向性の取り組み分野では「いつまでも五條市に暮らしたいと思える安心・安全なまちづくりの推進」として、「障害のある人が、地域で安心・安全に暮らしていけるよう、防犯や交通安全、防災などの面での障害のある人への配慮のほか、バリアフリーやユニバーサルデザインによる生活空間づくりが重要である」とされており、施策の方向性として「住まいや建物等の環境整備」の中で「公共施設・公共空間のバリアフリー化の推進」、「バリアフリー意識の醸造」、また、「公共交通機関、歩行空間等の整備環境」の中で「公共交通機関のバリアフリー化」が示されています。 【計画の基本理念】 障害のある人もない人も地域とのつながりの中で自尊心をもって暮らせる「共生社会」をめざして 【計画推進にあたっての基本的視点】 〔1〕障害のある人の能力を引き出し自らが自立した生活を送るための支援 障害のある人が、地域の一員として活動し、社会に参加する力の向上を図ることができるよう、障害の特性への配慮をはじめ、ライフステージに応じた切れ目のない適切な支援が受けられる体制を充実し、関係機関・団体が連携・協働して、学ぶ場・働く場・活動する場等の環境の整備を図り、障害のある人の自立生活と積極的な社会参加を促進します。 〔2〕障害のある人の自己選択・自己決定への支援 障害のある人自身が自己選択・自己決定を前提に必要なサービスを受けながら安心した生活を送ることができるよう、適切な相談支援体制の充実をはじめ、意思疎通のための手段を選択できる機会等の提供の促進などに努め、その人らしい生活を送ることができる環境づくりを推進します。 〔3〕社会のバリアフリー化の促進 障害のある人の活動を制限し、社会への参加を制約している、事物や制度、慣行、観念等の社会的障壁の除去を進め、ソフト・ハード両面にわたる社会のバリアフリー化を推進し、アクセシビリティの向上を図ります。 特に障害を理由とする差別の解消に向け、引き続き障害や障害のある人に対する正しい理解を深め、「心のバリアフリー」を推進します。

2) 五條市老人保健福祉計画及び第7期五條市介護保険事業計画

五條市老人保健福祉計画及び第7期五條市介護保険事業計画は、第6期で取り組んできた地域包括ケアシステムをさらに充実・深化させ、高齢者が地域で安心して暮らせる社会の実現を目的として策定されました。

表 2.4 五條市老人保健福祉計画及び第7期五條市介護保険事業計画の記述

策定主体	奈良県五條市										
策定年月	平成30年3月										
計画期間	平成30年度から令和2年度までの3年間										
バリアフリーとの関連事項	五條市が目指す将来像として「地域包括ケアの体制整備」があり、その構成要素の「安全・安心」の中に「生活基盤である交通ネットワーク・住まいの充実」が挙げられており、「福祉のまちづくりの推進」が示されています。 全体目標 ～地域包括ケアシステムの構築を通して目指す姿～ 住み慣れた地域で自分らしく暮らし続けられるまち <table border="1"> <thead> <tr> <th>構成要素</th><th>目指す姿</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>安心・安全</td><td>安心・安全な暮らしを続けられるよう、本人や家族の希望に応じて医療・介護が適切に提供され、生活基盤である交通ネットワーク・住まいが充実している。</td></tr> <tr> <td>つながり・支え合い</td><td>人と人とのつながりや地域団体等との協働、地域資源の活用によって、お互いに支え合うことのできる地域になっている。</td></tr> <tr> <td>生きがい・役割</td><td>仕事や趣味、地域活動、ボランティア活動等を通して、生きがいや役割を持ち、地域や社会とかがわりを持っている。</td></tr> <tr> <td>健康</td><td>自らの健康に関心を持ち、健康状態・生活機能を維持・改善できるよう積極的に何らかの健康づくり・介護予防に取り組むとともに、地域の中に健康づくり・介護予防に資する仕組みができていく。</td></tr> </tbody> </table>	構成要素	目指す姿	安心・安全	安心・安全な暮らしを続けられるよう、本人や家族の希望に応じて医療・介護が適切に提供され、生活基盤である交通ネットワーク・住まいが充実している。	つながり・支え合い	人と人とのつながりや地域団体等との協働、地域資源の活用によって、お互いに支え合うことのできる地域になっている。	生きがい・役割	仕事や趣味、地域活動、ボランティア活動等を通して、生きがいや役割を持ち、地域や社会とかがわりを持っている。	健康	自らの健康に関心を持ち、健康状態・生活機能を維持・改善できるよう積極的に何らかの健康づくり・介護予防に取り組むとともに、地域の中に健康づくり・介護予防に資する仕組みができていく。
構成要素	目指す姿										
安心・安全	安心・安全な暮らしを続けられるよう、本人や家族の希望に応じて医療・介護が適切に提供され、生活基盤である交通ネットワーク・住まいが充実している。										
つながり・支え合い	人と人とのつながりや地域団体等との協働、地域資源の活用によって、お互いに支え合うことのできる地域になっている。										
生きがい・役割	仕事や趣味、地域活動、ボランティア活動等を通して、生きがいや役割を持ち、地域や社会とかがわりを持っている。										
健康	自らの健康に関心を持ち、健康状態・生活機能を維持・改善できるよう積極的に何らかの健康づくり・介護予防に取り組むとともに、地域の中に健康づくり・介護予防に資する仕組みができていく。										

3) 五條市立地適正化計画

五條市立地適正化計画は、他の関連計画と整合を図りながら、本市の特性に応じた持続可能な都市構造の構築、および誰もが安心して暮らせる快適な生活環境の実現に向けて、居住誘導区域、都市機能誘導区域及び誘導施設の設定、公共交通ネットワークとの連携等によるまちづくりの方針等を具体的に示すことを目的として策定されました。

表 2.5 五條市立地適正化計画の記述

策定主体	奈良県五條市
策定年月	平成 30 年 3 月
計画期間	概ね 20 年後の 2040 年度（令和 22 年度）を目標年次、概ね 5～10 年毎に評価・見直し
バリアフリーとの関連事項	まちづくりの基本方針の一つとして、「拠点を連結する公共交通網の再編を軸とした移動手段の確保」が挙げられており、「各拠点間を連結する公共交通網の再編を進めるとともに、来訪者も含めた誰もが不自由なく移動できる都市交通ネットワークの構築を進める。」と示されています。 具体的には、「新たな交流拠点（新庁舎や五條病院周辺）や地域コミュニティ拠点をつなぐ公共交通網の整備」、「コミュニティバスの利便性の向上」などの「安心して暮らせる地域公共交通の実現」と、「各拠点周辺でのバリアフリー化の推進」、「歩行空間の移動環境の充実」などの「歩きやすい歩道等のネットワークの構築」が示されています。 【まちづくりの基本方針 II】 拠点を連結する公共交通網の再編を軸とした移動手段の確保 今後も高齢者の占める割合が増加する本市では、既に自動車の保有台数等は減少傾向を示しており、かつ、高齢者の外出率も低く、市民の健康寿命の低下が懸念されています。このため、<u>各拠点間を連結する公共交通網の再編を進めるとともに、来訪者も含めた誰もが不自由なく移動できる都市交通ネットワークの構築を進めます。具体的には、新たな交流拠点（新庁舎や五條病院周辺）や地域コミュニティ拠点をつなぐ公共交通網を整備し、増加傾向を示すコミュニティバス（五條コース）の利便性を高め、安心して暮らせる地域公共交通の実施を目指します。また、各拠点周辺では、バリアフリー化を進めるなど、歩行空間の移動環境の充実を図り、市民の健康増進に向けた「歩く」環境等が整った歩きやすい歩道等のネットワークを構築し、自家用車に頼らずに暮らせるまちづくりを進めます。</u>

4) 五條市公共施設等総合管理計画

五條市公共施設等総合管理計画は、総務省による「公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針」に則り、五條市の公共施設等における現況や課題を踏まえながら、本市が抱える公共施設等の更新問題における中長期的な対応のあり方についての基本的な方向性（計画期間、達成目標、実施方針）を定めることを目的として策定されました。

表 2.6 五條市公共施設等総合管理計画の記述

策定主体	奈良県五條市
策定年月	平成 29 年 3 月
計画期間	平成 29 年度から令和 28 年度までの 30 年間 ※計画期間内の 10 年間毎に 1～3 期の実行機関
バリアフリーとの関連事項	公共施設等の現状や課題に関する基礎認識として、「施設の老朽化の問題」の中で「機能的劣化による施設性能やサービスの質の低下」が挙げられており、「建設時期が比較的古い建物については、物理的な経年劣化が進むとともに、バリアフリー対応などの点において、施設整備後の法改正や社会的要請の変化、技術革新などによって機能的劣化や陳腐化が生じ、それによって利用者満足度の低下ひいては稼働率の低下を招いている場合もある。」とされ、各施設管理で課題の抽出、今後の方針が示されています。 2) 施設の老朽化の問題 ① 物理的劣化による施設の安全性の低下 五條市が保有する公共施設(建築物)は、平成 27(2015)年の時点で建設後 30 年以上経過している建物が延床面積の 43%を占め、40 年以上経過している建物が延床面積の 22%を占めています。また、総棟数の 27%(152 棟)が旧耐震基準かつ耐震診断が未実施であるなど、劣化状態や耐震強度を確認すべき状態の建物が少なからず存在しています。 ② 機能的劣化による施設性能やサービスの質の低下 建設時期が比較的古い建物については、物理的な経年劣化が進むとともに、バリアフリー・省エネ・IT 対応などの点において、施設整備後の法改正や社会的要請の変化、技術革新などによって機能的劣化や陳腐化が生じ、それによってエネルギー消費の効率性の低下や、利用者満足度の低下ひいては稼働率の低下を招いている場合もあります。

5) 五條市地域公共交通網形成計画

五條市では平成 20 年度から「五條市地域公共交通総合連携計画」に基づいて地域公共交通施策に取り組んできました。「第 3 次五條市地域公共交通総合連携計画」が平成 28 年度をもって終了したため、さらなる地域公共交通の活性化と再生に取り組むために「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいた総合連携計画の継続計画として、平成 29 年に「五條市地域公共交通網形成計画（ゴーちゃん交通計画）」が策定されました。

表 2.7 五條市地域公共交通網形成計画の記述

策定主体	奈良県五條市
策定年月	平成 29 年 7 月
計画期間	平成 29 年度から令和 3 年度までの 5 年間
バリアフリーとの関連事項	地域公共交通の活性化に向けた課題の一つとして「定住や交流を促進するため、移動利便性の向上を図る」が挙げられており、「高齢者や交通手段が無い方等の交通弱者に対して、安心して市内に住み続けていただくためには、円滑な移動手段を確保する必要がある」、「市外からの移住や交流を促進するためにも、公共交通等による移動を確保することも重要と考えられる」などが示されています。 定住や交流を促進するため、移動利便性の向上を図る ・アンケート結果から、多くの市民が、自家用車で移動していることが分かりましたが、高齢者や交通手段が無い方等の交通弱者に対して、安心して市内に住み続けていただくためには、円滑な移動手段を確保する必要があります。 ・また、市外からの移住や交流を促進するためにも、公共交通等による移動を確保することも重要と考えられます。

2.2.3 奈良県との協働計画（五條中心市街地地区まちづくり基本計画）

五條中心市街地地区まちづくり基本計画は、奈良県と五條市が「五條中心市街地地区まちづくり基本構想」の実現に向けて取り組む事業に関して、事業名、事業内容、事業主体、事業スケジュール等を明確にしたものです。

表 2.8 五條中心市街地地区まちづくり基本計画の記述

策定主体	奈良県五條市
策定年月	平成 30 年 1 月
計画期間	令和元年度から
バリアフリーとの関連事項	五條市が目指すまちづくりの方向性として、「五條中心市街地地区は新たな中南和の玄関口として来訪者への地域情報を発信し、五條新町をはじめ市全域への観光交流を促進する。また、新庁舎の整備に伴う生活サービスの充実や賑わい空間の創出に取り組む」と示されています。 五條駅前については、「駅前広場の整備や階段の段差解消等を行う」ことが構想としてあり、五條高校跡地での行政機能を集約した市民開放型のシビックコアの形成、および周辺地域の活性化のための駅前広場の整備や階段の段差解消等を行い、快適性・利便性を強化する「JR 五條駅周辺整備検討事業」が計画されています。 ●五條中心市街地地区 新たな中南和の玄関口として京奈和自動車道整備を契機に来訪者への地域情報を発信し、五條新町をはじめ市全域への観光交流を促進する。また、新庁舎の整備に伴う生活サービスの充実や賑わい空間の創出に取り組む。 ①ゲートウェイの構築 ■基本的方向 京奈和自動車道五條ICや JR 五條駅等公共交通拠点にはいて、インバウンドを含む広域観光客を呼び込む奈良県の中南和の玄関口とともに五條のゲートウェイの構築をめざす。 ■関連施策及び関連事業の概要 ➤ 中南和の中核・五條のゲートウェイの構築 ・中南和の中核・五條のゲートウェイとして地域の振興を図るため、地場産物拠点施設（道の駅）の整備を検討する。 【関連事業】 ○五條 IC 周辺地域振興拠点施設（道の駅）整備検討事業 ・五條 IC 周辺に、道路利用者のための休憩機能の創出、地域の振興拠点機能等を併せ持つ道の駅の整備を検討する。 ➤ 人に優しいターミナル機能の確保 ・お隣の玄関口である JR 五條駅及び JR 大和二世駅のターミナル機能の確保のため、JR 五條駅前については、駅前広場の整備や階段の段差解消等を行う。また、JR 大和二世駅前については、駅周辺整備やトイレ整備とともにバリアフリー化を行う。 【関連事業】 ○JR 五條駅周辺整備検討事業 ・五條高校跡地での行政機能を集約した市民開放型のシビックコアの創出、及び周辺地域の活性化のため、駅前広場の整備や階段の段差解消等を行い、快適性・利便性を強化する。 ○JR 大和二世駅周辺整備検討事業 ・路線の拠点となる JR 大和二世駅において、交通や滞在機能の向上のため、駅前広場、トイレを整備するとともにバリアフリー化を行う。

3 基本理念と基本方針

3.1 基本理念

本基本構想の上位計画である五條市ビジョンでは、課題の柱として「安心して暮らせる環境づくりが必要」が認識されています。高齢者を含め、すべての市民が安心して暮らせるような共生社会の実現に向けた支援を充実させる必要があるとして、まちづくりの基本理念・将来像として「安心して定住できるまちをつくる」ことが定められています。

本格的な高齢社会の到来する中、このような将来像を実現していくためには高齢者も子どもも、障害のある人もない人も、すべての人が同じように生活し活動することのできる共生社会をめざす「ノーマライゼーション」の実現を念頭に置き、誰もが安心して社会参加できる環境を整えることが重要となります。

よって、本基本構想では「すべての人が安心して社会参加できるまち 五條市」を基本理念として定め、基本理念の実現に向けた「基本方針」として、円滑な移動空間を連続的に確保する「移動空間の確保とネットワーク化」、誰もが移動しやすい道路、利用しやすい施設、住みやすいまちになるような「ユニバーサルデザイン化」、高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識してその社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリーの推進」、標準的なレベルからさらに望ましいレベルまで積極的かつ継続的に質の向上を図っていくための「継続的なスパイラルアップ」の4つを定めました。

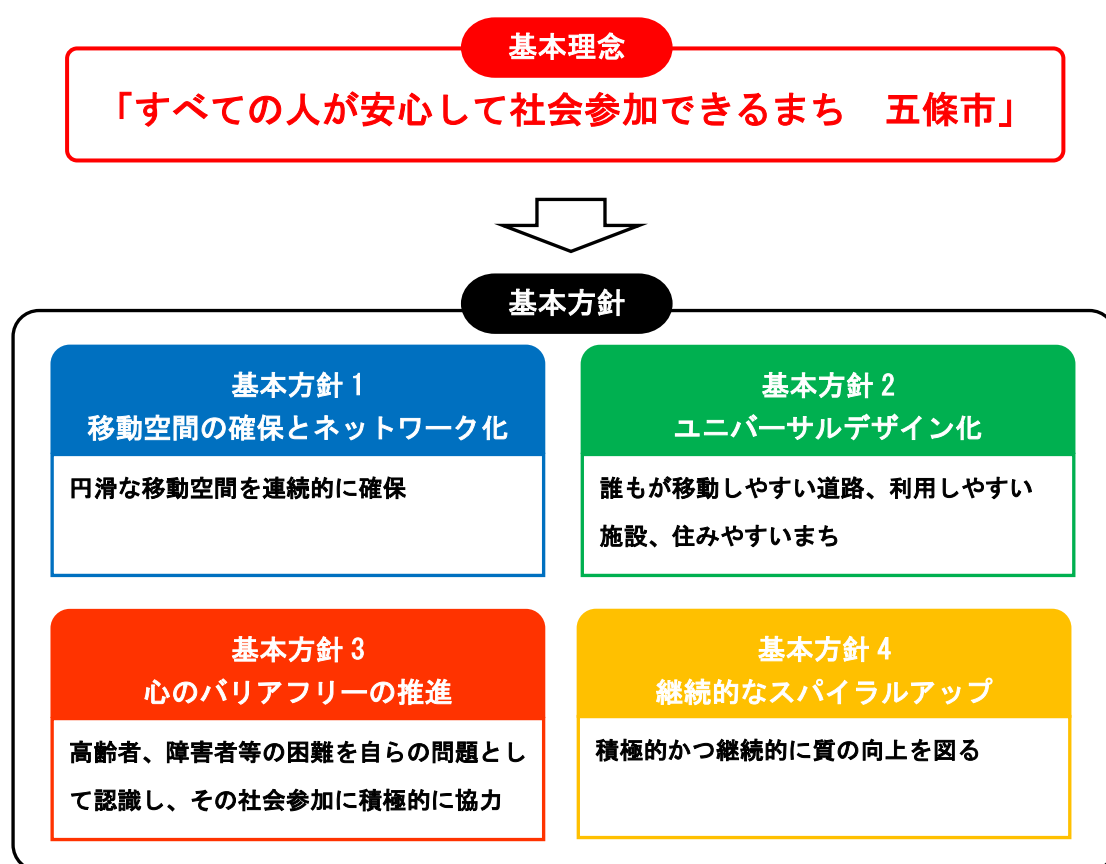


図 3.1 基本理念と基本方針

3.2 基本方針

基本方針1 移動空間の確保とネットワーク化

まちづくりの視点から移動を考えると、建築物や公共交通旅客施設といった単体だけではなく、それを結ぶ広場や道路、交通結節点といった移動空間全体のネットワークの形成を考慮しなければなりません。バリアフリー新法以外の計画も含めて各施設管理者とも連携して移動空間の確保とネットワーク化を進めていきます。

例えば、電車からバスへの乗り換えや、建築物への移動が連続して容易に行えるよう、移動経路の円滑化や案内情報等の整備を図るとともに、沿道の建物所有者や店舗の協力により、歩行空間の障害物の撤去を強化したりする等の取り組みも推進していきます。

基本方針2 ユニバーサルデザイン化

ユニバーサルデザインとはあらかじめ障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方です。ユニバーサルデザインもバリアフリーも快適に自由に参加できる社会の構築を目指すという目標は共通していますが、バリアフリーは障壁を取り除いていこうという狭義の考え方であり、ともすればその障壁により制約を受ける人を特別扱いしかねません。

一方、ユニバーサルデザインは可能な限り特別扱いせず、すべての人に対応できるようなデザインを目指すものであり、社会全体の利益に繋がります。このような考え方をベースとして、道路、公園、交通安全施設などの整備を行っていきます。

基本方針3 心のバリアフリーの推進

基本理念を実現するためには障害の有無にかかわらず、ともに同じ地域の住民として認め合い、安心していきいきと暮らすことができる共生社会の実現が課題となります。そこで、福祉分野との連携のもと、市民一人ひとりが支援を必要とする方々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「心のバリアフリー」を推進していきます。

基本方針4 継続的なスパイラルアップ

バリアフリー化の取り組みは基本構想に位置づけられた事業が完了したら終了するのではなく、計画期間中や計画期間終了後も市民や事業者などの様々な関係者の参加により評価を行い、段階的・継続的なバリアフリー化の取り組みを発展（スパイラルアップ）していきます。

4 重点整備地区、生活関連施設・経路の設定

4.1 重点整備地区の要件

本基本構想の対象となる「重点整備地区」とは、「面的・一体的なバリアフリー化を重点的に推進する地区」であり、「旅客施設を中心とする地区」、「高齢者、障害者等が利用する施設が集積する地区」などが対象となります。具体的には「新法第2条第21号と基本方針の三の3」に定められている通り、次の3つの要件全てに該当する地区が対象となります。

要件1 生活関連施設の集積性（配置要件）

生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区

- ・生活関連施設のうち、特定旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物が3以上あること
- ・地区の面積はおおむね400ha未満（概ね2km四方の範囲）
- ・施設間の移動が通常徒歩で行われる範囲

要件2 移動等円滑化の事業実施の必要性（課題要件）

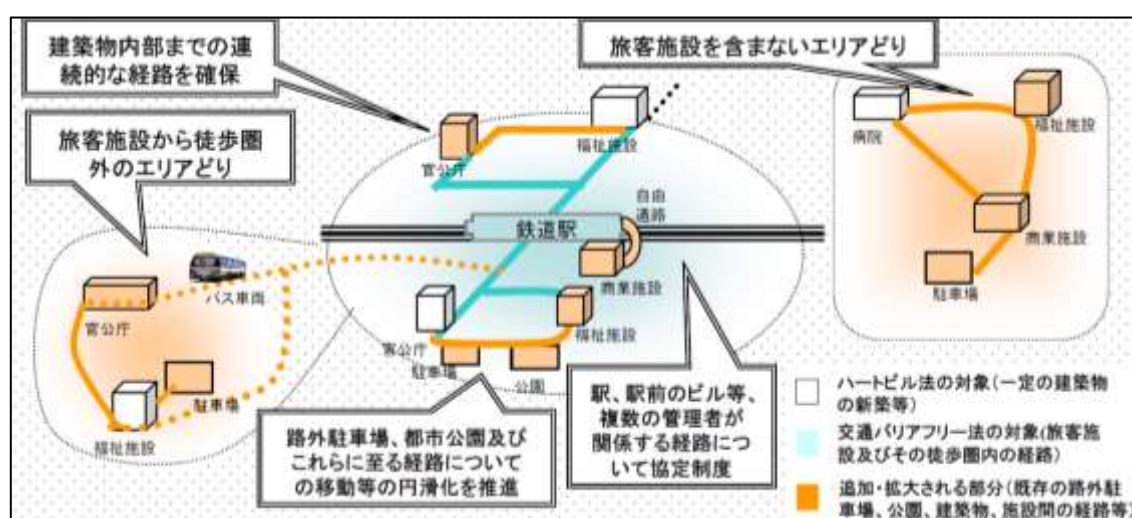
生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化事業が特に必要な地区

- ・高齢者、障害者等による施設の利用状況や土地利用、諸機能の集積の実態と将来の方向性、実現可能性からみて一体的なバリアフリー化事業実施の必要性が高いこと

要件3 総合的な都市機能の増進に対する有効性（効果要件）

バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区

- ・高齢者、障害者等の交流と社会参加の機会の提供、消費生活や勤労の場の提供など、都市機能の増進に効果的な事業の実施が可能なこと



出典：国土交通省ホームページ

図 4.1 重点整備地区における移動等円滑化のイメージ

4.2 生活関連施設の設定

「バリアフリー新法第2条第1項」では、「高齢者、障害者等が日常生活、また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」を生活関連施設の対象施設とすることが示されています。また、「バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」（国土交通省）には、生活関連施設とは「常に多数の人が利用する施設」、「高齢者、障害者等が常時利用する施設」とあり、具体的には次のような施設が該当します。

表 4.1 生活関連施設の基本的な考え方

施設の分類	基本的な考え方
常に多数の人が利用する施設を選定する	・ 旅客施設、大規模商業施設、文化施設、銀行・郵便局、官公庁、病院や公園等、高齢者・障害者等のほか、妊産婦や乳幼児連れ（ベビーカー）など様々な人が利用する用途の施設 ・ 国・都道府県・市町村が管理する施設
高齢者、障害者等が常時利用する施設を選定する	・ 老人ホーム・障害者福祉ホーム等の高齢者・障害者が多く居住する施設 ・ 福祉サービス施設・老人福祉センター・障害者福祉センターなど高齢者・障害者等が常時利用する施設

本基本構想では、「特定旅客施設（五条駅）周辺の徒歩圏内に立地する生活関連施設」に該当する施設の中から、特に優先的にバリアフリー化を実施する必要性のある施設を生活関連施設として選定します。

4.3 生活関連経路の設定

生活関連経路は、旅客施設からの動線だけでなく旅客施設以外の施設間の移動のしやすさを高めるように経路（道路、駅前広場など）を確保する必要がある、「バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」では以下の事項を踏まえ設定することが示されています。

表 4.2 生活関連経路の基本的な考え方

経路の分類	基本的な考え方
より多くの人が利用 する経路を選定する	・生活関連施設に訪れる人などの利用頻度が高い経路や歩行者交通量の多い経路を優先的に選定する。
生活関連施設相互の ネットワークを確保 する	・旅客施設とその他の生活関連施設との経路はもとより、旅客施設以外の生活関連施設相互の連絡にも配慮し、結果として重点整備地区内のネットワークが構成されるよう配慮する。 ・一つの生活関連施設に対し複数方向からのアクセス動線が確保されるよう配慮することが望ましい。

本基本構想では、「生活関連施設相互を結ぶ、より多くの人が利用する経路」に該当する経路の中から、特に優先的にバリアフリー化を実施する必要性のある経路を生活関連経路として選定します。

5 バリアフリー化のための事業

5.1 基本構想に基づくバリアフリー化の事業の推進

今後、本基本構想に基づいて、五條市、公共交通事業者、施設設置管理者、公安委員会が施設や道路等のバリアフリー化事業を実施していきます。また、市民、施設設置管理者、行政機関等が互いに連携したソフト施策を展開し、「心のバリアフリー」を推進していきます。なお、バリアフリー化事業として、重点整備地区における以下の6つの主要な事業（特定事業）については本基本構想策定後、構想に基づく事業計画（特定事業計画）を策定し、移動等円滑化基準に基づいて、原則として目標年次までに事業を完了させるものとします。

1) 公共交通特定事業

公共交通事業者が実施する旅客施設内におけるエレベーター設置等の事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

2) 道路特定事業

道路管理者が実施する道路における段差や勾配の改善等の事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

3) 路外駐車場特定事業

路外駐車場管理者が実施する特定路外駐車場^{※1)}における段差や駐車ますの改善等の事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

4) 都市公園特定事業

公園管理者等が実施する都市公園における段差や勾配の改善等の事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

5) 建築物特定事業

建築主等が実施する特定建築物^{※2)}における段差や勾配の改善等の事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

6) 交通安全特定事業

公安委員会が実施する道路における視覚障害者用付加装置（音響装置）の設置等の事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

※1) 特定路外駐車場

駐車場法第2条第2号に規定する路外駐車場であって、駐車用の面積が500㎡以上で、駐車料金を徴収するもの

※2) 特定建築物

学校、病院、百貨店、ホテル、老人ホームその他多数の者が利用する建築物

なお、特定事業での各主体が取り組む内容について以下の例を示します。

表 5.1 特定事業での各主体の取り組む内容の例

事業分類	事業者	事業内容の例
公共交通	鉄道事業者	・ 駅構内、通路の安全性の確保 ・ 案内やサポート体制の充実
	バス事業者	・ 低床車両の導入 ・ バス停の利用環境の向上 ・ 車外放送案内・サポート体制の充実
	タクシー事業者	・ ユニバーサルデザインタクシーの導入 ・ 共通したサービスの提供 ・ 介助等のサポート体制の充実
道 路	道路管理者	・ 交差点のバリアフリー化 ・ 歩道の段差、急な勾配、側溝蓋等の改善 ・ 視覚障害者誘導用ブロックの設置
路外駐車場	施設設置管理者	・ 車いす使用者用駐車施設の設置 ・ 道路等までの通路のバリアフリー化 ・ 適正利用の案内設置
都市公園	公園管理者	・ 出入口、園路の段差等の改善 ・ 多機能トイレの改善 ・ 駐車場の改善
建 築 物	施設設置管理者	・ 出入口、通路等の段差や幅の改善 ・ わかりやすい案内表示の設置 ・ 利用者への適切な対応
交通安全	交通管理者	・ 音響式信号機等の設置 ・ 違法駐車対策 ・ 継続的なマナー啓発による安全な歩行空間の確保
その他の事業	五條市及び関係者	・ 駅前広場の整備と改札部とのバリアフリー経路の検討や案内表示等の設置 ・ 駐輪場整備や自転車利用者のルール・マナー遵守意識の向上による駐輪対策 ・ 歩行者、自転車の通行帯区分の検討による歩行者の安全対策 ・ 高齢者、障害者等に対する「理解促進」、「利用を妨げない」、「利用の手助け」を基本的な考えとした「心のバリアフリー」の推進 ・ わかりやすい災害時等にも有効な公共サインの設置

5.2 目標年次の考え方

特定事業で位置づけるバリアフリー化に向けた各施策については、財政状況、関係者等との合意形成、工事の難易度等を考慮し、短期・中長期に区分した整備目標時期を設定します。

特定事業は令和 11（2029）年度までの完了を目指します。なお、長期的な取り組みが必要な事業は令和 12（2030）年度以降も施策を進めていくこととします。

ただし、予算上の関係や関連事業との調整を受けて、事業が見込み通りに進まない事態も考えられます。このため、目標の実績評価も含めて各事業の進捗状況を確認し、必要に応じて事業の内容や目標年次を見直します。

特定事業以外の事業については、可能な限り令和 11（2029）年度までに完了するよう努めるとともに、令和 12（2030）年度以降も長期的な取り組みを進めていくこととします。

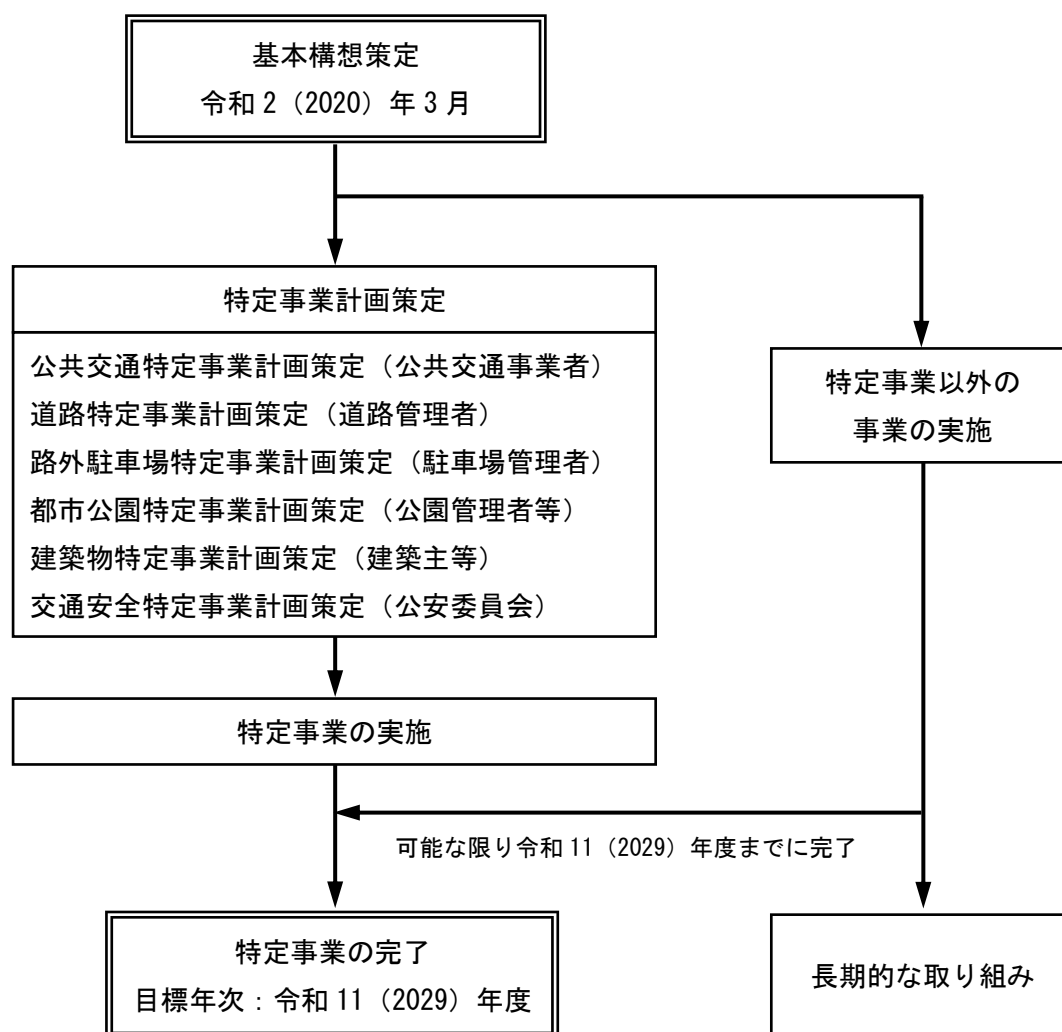


図 5.1 基本構想に基づくバリアフリー化推進のながれ

6 構想実現に向けた取り組み

本基本構想に位置づけた各施策を効果的かつ効率的に推進するために、多様な主体の連携体制や基本構想の進行管理のあり方など、構想実現に向けた取り組みを位置づけます。

6.1 市民・事業者・行政の連携・協働

基本構想を実現していくためには、「市民（個人・地域）」、「事業者」、「行政」といった3つの主体がそれぞれの果たすべき役割を認識しながら、適切な連携・協働のもと、効果的かつ効率的に施策展開を図っていく必要があります。

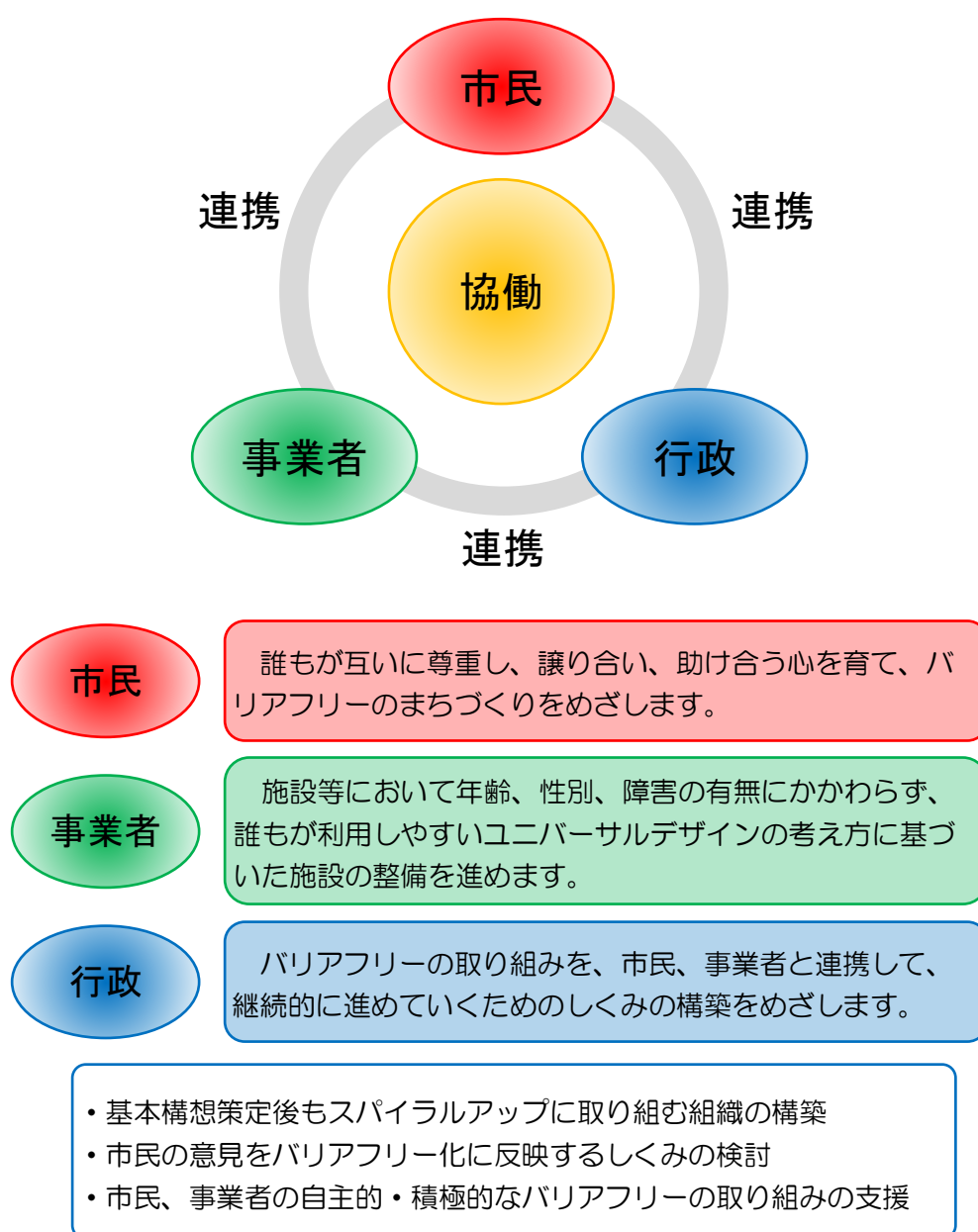


図 6.1 市民・事業者・行政の連携・協働

6.2 基本構想の進行管理

本基本構想の基本理念である「すべての人が安心して社会参加できるまち 五條市」を実現していくためには、本基本構想や特定事業等の実施状況を踏まえながら基本構想を評価・見直すことにより、さらなる改善につなげていく「段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）」の実現が欠かせません。そのためには、特定事業計画策定や事業実施までの期間にわたる継続的な進行管理が必要となります。

適切に進行管理していくためには、実施状況を踏まえながら基本構想を評価・見直ししていく「PDCAサイクル」の考え方が重要となります。具体的には、「計画・設計（Plan）」を「実施（Do）」に移し、結果・成果を「評価（Check）」したうえで、改善・改良すべき点を「反映（Action）」を加えることによって「段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）」の実現を目指していきます。



図 6.2 スパイラルアップのPDCAサイクル

6.3 推進体制の構築

基本構想策定後も、市民、事業者、行政等で構成される「五條市バリアフリー基本構想協議会」を年1回程度開催し、バリアフリー整備の取り組みの進捗状況、特定事業計画の内容についての確認や評価を行い、より質の高い取り組みに反映していきます。

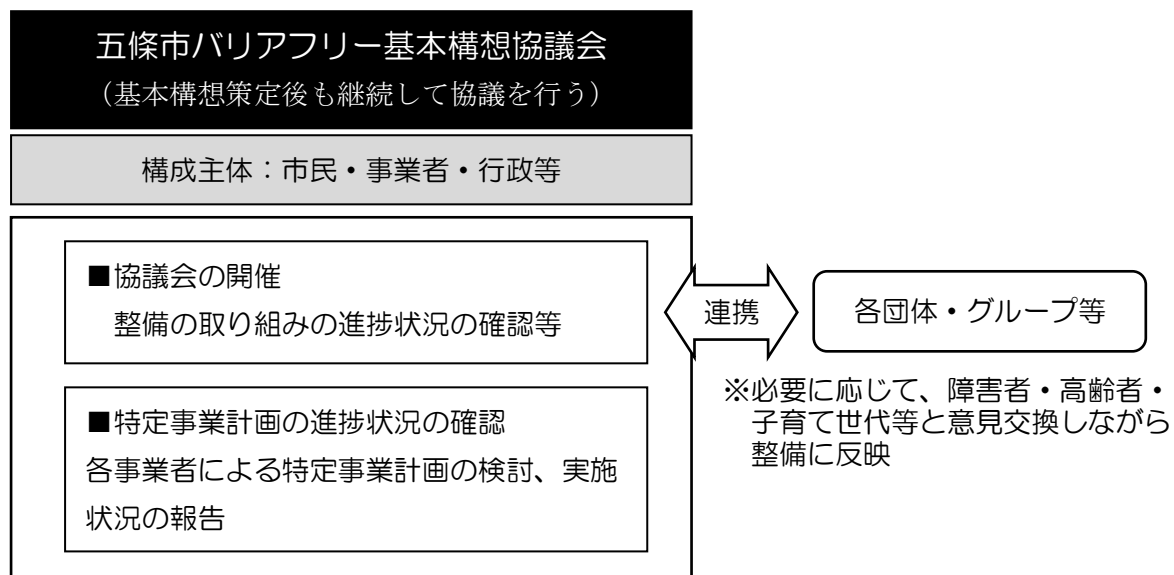


図 6.3 推進協議会のイメージ

Ⅱ 五条駅周辺地区

Ⅱ 五条駅周辺地区

目 次

1 五条駅周辺地区	Ⅱ-1
1.1 選定理由	Ⅱ-1
1.2 重点整備地区の位置及び区域.....	Ⅱ-2
2 策定の背景と位置づけ.....	Ⅱ-3
2.1 五条駅周辺地区の現況.....	Ⅱ-3
2.2 生活関連施設の立地状況.....	Ⅱ-6
3 五条駅周辺地区の課題抽出.....	Ⅱ-7
3.1 意見交換会（ワークショップ）及び調査（既存資料・現地踏査）の概要.....	Ⅱ-7
3.2 五条駅周辺地区の問題点.....	Ⅱ-8
3.3 課題の整理	Ⅱ-12
4 五条駅周辺地区の基本方針.....	Ⅱ-13
4.1 五条駅周辺地区の基本方針.....	Ⅱ-13
5 生活関連施設・生活関連経路.....	Ⅱ-14
5.1 生活関連施設	Ⅱ-14
5.2 生活関連経路	Ⅱ-15
6 実施すべき特定事業等.....	Ⅱ-16
6.1 特定事業	Ⅱ-16
6.2 特定事業計画	Ⅱ-21

1 五条駅周辺地区

1.1 選定理由

五条駅周辺地区は五條市の中心市街地地区に位置し、五条駅及び五條バスセンターの旅客施設、市役所をはじめとする行政施設、商店街や国道 24 号沿道の商業施設などがあり、五條市における業務、交通、商業、観光の拠点となっている地区です。

当地区について、本基本構想の対象となる「重点整備地区」として求められる 3 要件（Ⅰ 策定の背景と位置づけ 4.1 重点整備地区の要件 参照）について整理を行った結果、全てに該当する地区であることがいえ、まちづくりを支援するためにも基本構想の策定が必要です。

表 1.1 重点整備地区の要件の該当状況

重点整備地区の要件	地区の状況	該当状況
要件 1：配置要件 生活関連施設の集積性	・五条駅は一日当たりの平均的な利用者数（降車客含まず）は 1,500 人であり、特定旅客施設（一日当たりの平均的な利用者が、3,000 人以上の施設）には該当していませんが、五条駅の南側の国道 24 号沿道には近隣・遠距離交通の起終点となる五條バスセンターがあります。 ・徒歩圏内に特別特定建築物に該当する施設（市役所、郵便局、金融機関、公民館、警察署、病院・医院、商業施設等）が多くあります。	○
要件 2：課題要件 移動等円滑化の 事業実施の必要性	・市役所を始め多くの公共施設が点在していますが、これらを結ぶ歩行空間は、幅員不足、急勾配、段差等の問題があり、バリアフリー化のための事業を実施する必要があります。	○
要件 3：効果要件 総合的な都市機能の 増進に対する有効性	・「五條中心市街地地区まちづくり基本計画」では、五條高校跡地に建設中の市役所新庁舎（令和 3 年度開庁予定）での行政機能を集約した市民開放型のシビックコアの形成、および周辺地域の活性化のための駅前広場の整備や階段の段差解消等を行い、快適性・利便性を強化する「JR 五条駅周辺整備検討事業」が計画されています。 ・国道、県道、市道、商店街、鉄道、バス等の様々な事業者による一体的なバリアフリー化整備により、一層効果を発揮します。	○

1.2 重点整備地区の位置及び区域

1.2.1 重点整備区域の位置

五条駅周辺地区は五條市北部に位置し、JR 和歌山線五条駅、市役所等が位置する五條市の玄関口となる地区です。地区の基幹となる国道 24 号を中心に、東西約 1.5 km、南北約 1.0 km の範囲としています。



出典：国土地理院図

図 1.1 五条駅周辺地区

1.2.2 重点整備地区の区域

五条駅周辺地区の重点整備地区は、下記の町丁目から構成される区域（約 1.5 km²）とします。

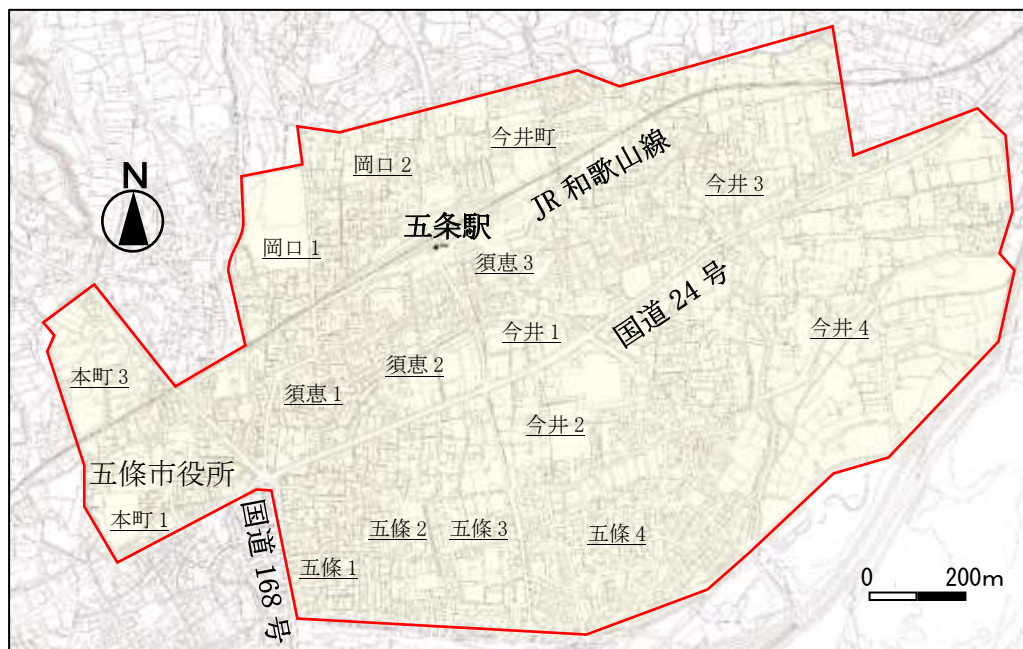


図 1.2 五条駅周辺地区の町丁名

2 策定の背景と位置づけ

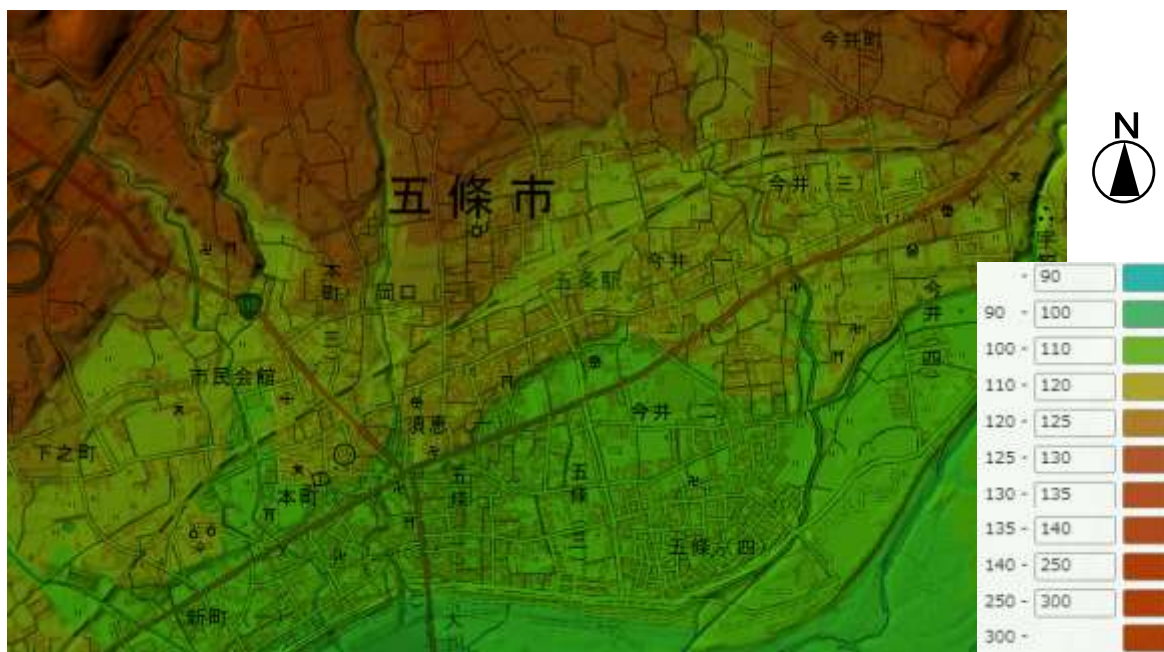
2.1 五条駅周辺地区の現況

2.1.1 地形

五条駅周辺地区は、五条駅から国道 24 号にかけて標高が低くなる地形となっています。

五条郵便局付近と国道 24 号までの約 30m の距離で 15m 程の標高差となっており、急な傾斜が地区内を分離している状況です。

また、ハザードマップでは吉野川で洪水等の災害が発生した場合、国道 24 号よりも北側へ避難する必要があります。



出典：国土地理院図

図 2.1 五条駅周辺地区の地形（標高）

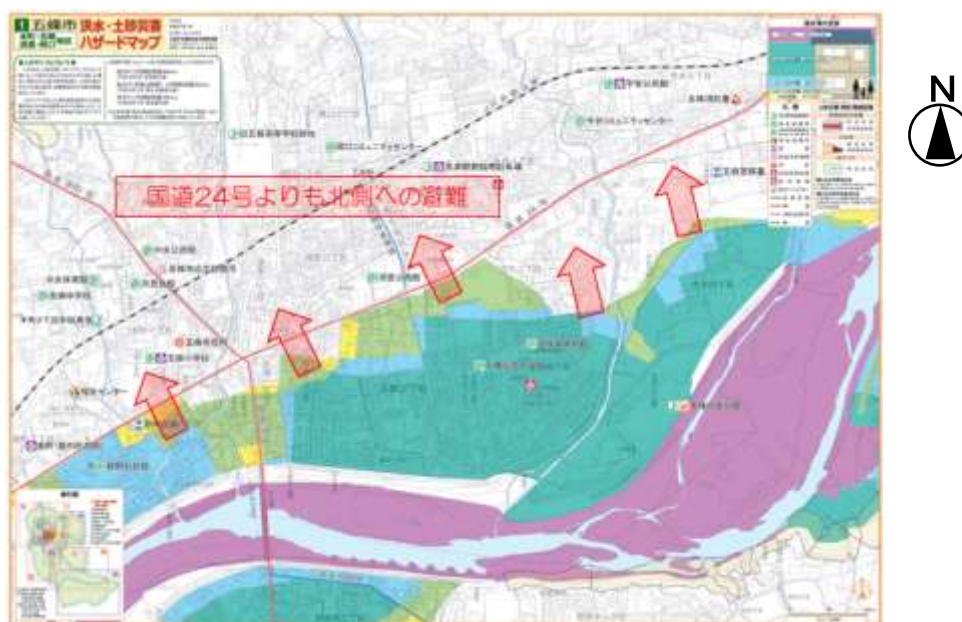
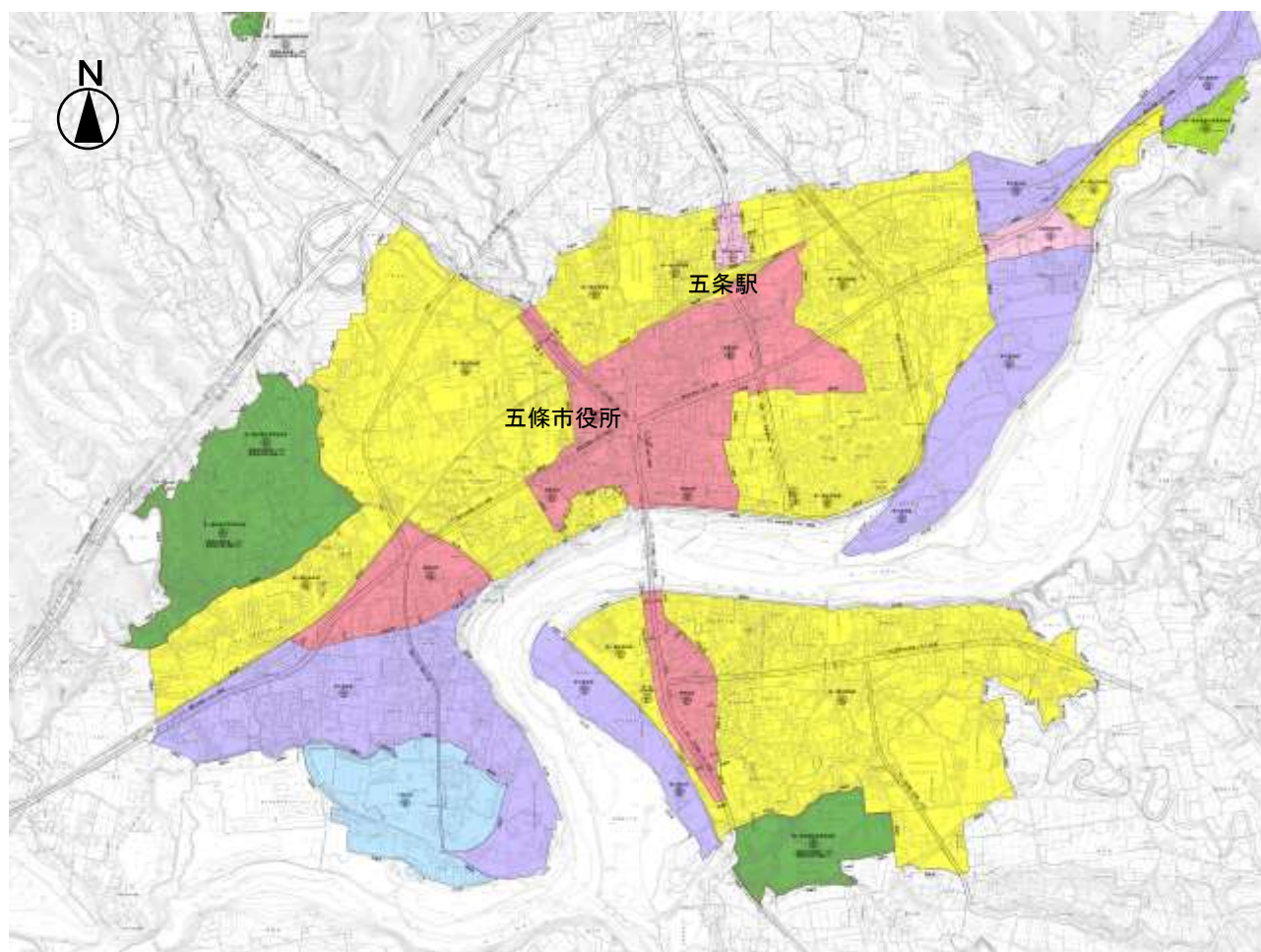


図 2.2 五條市ハザードマップ

2.1.2 用途地域

五条駅周辺地区は、商業地域、第一種住居地域の用途地域に指定されています。土地利用をみると、五条駅周辺は住宅地が、国道24号沿道には商業地が形成されています。



略号	内容	
1低専	第1種低層住居専用地域	
2低専	第2種低層住居専用地域	
1中高	第1種中高層住居専用地域	
2中高	第2種中高層住居専用地域	
1住居	第1種住居地域	
2住居	第2種住居地域	
準住居	準住居地域	
近 商	近隣商業地域	
商 業	商業地域	
準 工	準工業地域	
工 業	工業地域	
工 専	工業専用地域	

図 2.3 五條市用途地域図

2.1.3 人口と高齢者人口

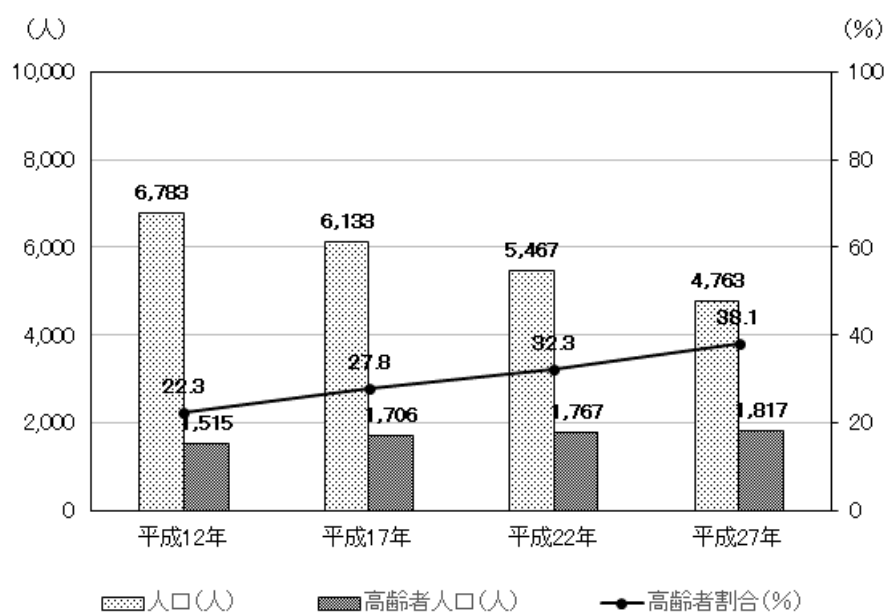
五条駅周辺地区の人口（平成 27 年国勢調査）は 4,763 人で、平成 12 年を基準とした場合、15 年間で約 3 割の減少となっています。

また、五条駅周辺地区の高齢者人口（平成 27 年国勢調査）は 1,817 人で、人口に占める高齢者の割合は 38.1%となっており、平成 12 年を基準とした場合、約 2 割の増加となっています。

表 2.1 五条駅周辺地区の人口と高齢者人口

項目 \ 年	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年
人口（人）	6,783	6,133	5,467	4,763
平成 12 年基準値	1.00	0.90	0.81	0.70
高齢者人口（人）	1,515	1,706	1,767	1,817
人口に占める割合（%）	22.3	27.8	32.3	38.1
平成 12 年基準値	1.00	1.13	1.17	1.20

出典：国勢調査



出典：国勢調査結果から図化

図 2.4 五条駅周辺地区の人口と高齢者人口

2.2 生活関連施設の立地状況

五条駅周辺地区には交通、医療、金融、商業の施設が多く点在しています。

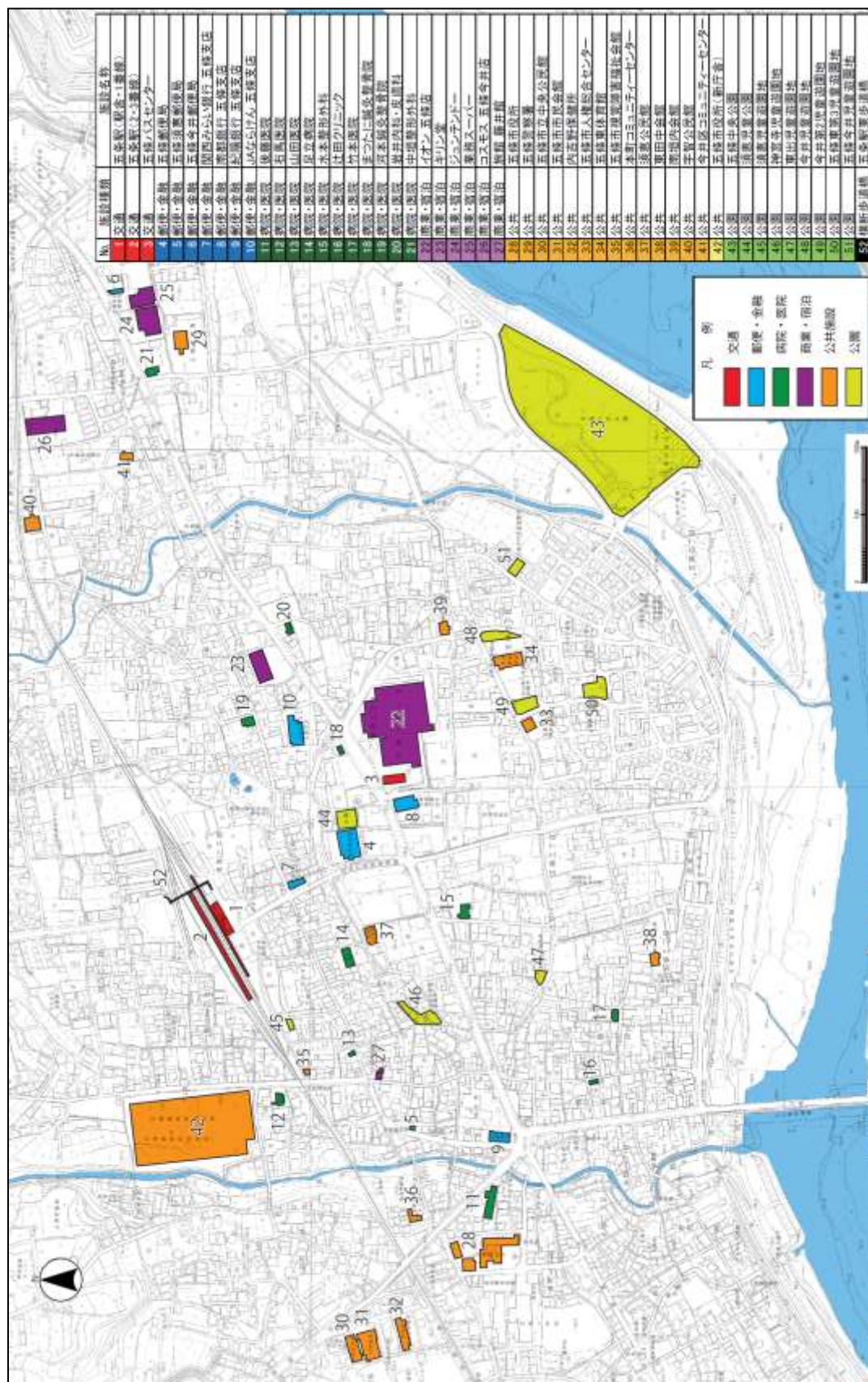


図 2.5 生活関連施設の立地状況

3 五条駅周辺地区の課題抽出

3.1 意見交換会（ワークショップ）及び調査（既存資料・現地踏査）の概要

バリアフリーに関する調査を実施するうえで、五条駅周辺地区内に居住されている方々の代表者（各自治会会長）、五條市内の障害者支援施設を運営する社会福祉法人に協力を仰ぎ、五条駅周辺地区のバリアフリー化に関する意見交換会（ワークショップ）を開催し、関係者から意見を頂きました。

頂きました意見を踏まえて、五条駅周辺地区内のバリアフリーに関する課題を把握することを目的に、既存資料の調査及び現地踏査を実施しました。

表 3.1 意見交換会（ワークショップ）開催概要

意見交換会（ワークショップ） テーマ		「五条駅周辺地区での日常生活に関する問題」
第 1 回	対象者	五条駅周辺自治会関係者
	出席者	南和、末広、須恵本町
第 2 回	対象者	社会福祉法人関係者
	出席者	五條市社会福祉協議会 五條市あすなろ福祉会 三寿福祉会 障害者支援施設つわぶき苑 社会福祉法人 泰久会 障害者支援施設仁優園 社会福祉法人 嚶鳴学院



(1) 五条駅周辺自治会



(2) 社会福祉法人関係者

図 3.1 意見交換会（ワークショップ）実施状況

表 3.2 意見交換会（ワークショップ）で出された意見の概要

- ・ 地区内で歩道が整備されている所でも、幅員が十分に確保できていない。
- ・ 県道五條停車場線の歩道の勾配が急である。
- ・ コンクリートの側溝蓋が割れや、網目が大きいグレーチング蓋がある。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックが連続していない。
- ・ 五条駅前には歩行者、自転車、自動車が錯綜している。
- ・ その他、五条駅の構造、公衆トイレ、横断歩道橋、案内看板、近隣施設建物などに関する意見

3.2 五条駅周辺地区の問題点

3.2.1 道路の状況

1) 道路幅員

五条駅周辺の道路の幅員は、国道 24 号は 12m 以上、県道五條停車場線は 6m～12m、商栄会商店街を含む須恵 4 号線は 4m～8m ですが、その他の多くは幅員が 4m 以下の狭隘な道路となっています。



(1) 国道 24 号



(2) 県道五條停車場線

図 3.2 五条駅周辺地区の道路の幅員

2) 歩道のない道路・狭い歩道

五条駅周辺は歩道のない道路や、歩道があっても幅の狭い箇所があります。



(1) 国道 24 号



(2) 県道五條停車場線



(3) 須恵 4 号線（商栄会商店街）



(4) 須恵 4 号線

図 3.3 歩道のない道路・狭い歩道

3) 歩道の変状

五条駅周辺で歩道が整備されている道路でも、平板ブロック舗装の浮きや植樹の根張りによる舗装の隆起などの変状があります。



(1) 平板ブロック舗装の浮き



(2) 植樹の根張りによる舗装の隆起

図 3.4 歩道の変状

3.2.2 五条駅の状況

1) 五条駅前

五条駅前では、観光案内看板前の駐停車車両や横断歩道橋の塗装劣化・腐食、バス停留所・公衆トイレのバリアフリーの未整備などがあります。



(1) 観光案内看板



(2) 横断歩道橋（岡口 8 号線）



(3) 五条駅バス停留所



(4) 五条駅外公衆トイレ

図 3.5 五条駅前の状況

2) 五条駅構内

五条駅構内では、ホームの傾斜、ホーム間の連絡道における昇降設備の不備、公衆トイレのバリアフリーの未整備などがあります。



(1) 1 番線ホーム



(2) 地下連絡通路

図 3.6 五条駅構内の状況

3.2.3 公園の状況

1) 児童公園

五条駅周辺地区内にある児童公園は、休憩施設、手洗い場、公衆トイレなどが設置されていますが、バリアフリーの整備は行われていません。



(1) 公園入口



(2) 園内



(3) 休憩施設



(4) 手洗い場・公衆トイレ

図 3.7 須恵児童公園の状況

2) 児童遊園地

五条駅周辺地区内にある児童遊園地は、遊具、ベンチなどが設置されていますが、バリアフリーの整備は行われていません。



(1) 須恵児童遊園地



(2) 神宮寺児童遊園地

図 3.8 児童遊園地の状況

3.3 課題の整理

五条駅周辺地区における問題点と、解決のための課題について整理します。

1) 急峻な地形

国道 24 号から JR 和歌山線にかけて急な上りの傾斜であり、地区内の南北の道路は短い距離で高低差が大きく急峻な地形となっています。南北方向の主要な道路の県道五條停車場線では約 10%の勾配の斜路となっており、比較的緩やかな傾斜の市道須恵 4 号線でも約 5%の勾配です。その他の南北方向の道路では、場所によっては 15%～20%の急な勾配となっています。

この地区に該当する本町・五條・須恵・岡口地区のハザードマップでは、浸水深の範囲は国道 24 号までであり、災害発生時は国道 24 号よりも北側へ避難しなければなりません。

このため、坂道の往来の負担を緩和するための措置を講じる必要があります。また、このような急峻な地形は、この地区に居住されている方は理解されていますが、初見の来訪者は地形の状況が分からないため、情報の提供や案内が必要です。

2) 密集した市街地と居住者の高齢化の進行

五条駅周辺地区内は密集した住宅地が形成されており、居住者の高齢化率が高くなっています。商栄会商店街（須恵 4 号線）には商店がありますが、国道 24 号沿道の商業施設、金融機関、病院・診療所等への移動の際には、道路の急な勾配は高齢者にとって大きな負担となります。このため、高齢者が外出しやすい環境の整備が求められます。

3) 点在する生活関連施設の接続

五条駅周辺地区内には生活に関連する医療・商業・公共施設等が地区内に点在しています。これらの施設間を、だれもが安全で安心して移動できる空間とする整備が必要です。

4) 幅員の狭い道路および歩道のない道路、狭い歩道

五条駅周辺地区内の道路は、一部を除いて幅員が 4m以下の狭隘な道路が多くあります。

また、歩道が未整備の道路も多くあり、歩道が整備されている道路でも狭隘な箇所や途切れがあり、歩道上の電柱や防護柵等により十分な通行幅がない箇所もあります。

歩道が整備されている道路では連続性の確保と、歩道が整備されていない道路では限られた道路の空間の中での、より安全で安心して移動できる場所の確保が必要です。

5) 適切な歩道の機能維持

歩道が整備されている道路でも、乗入部の段差、舗装のひび割れ、浮き、隆起などの変状、交通安全施設の破損・欠損があります。また、点字ブロックの欠損・未整備により不連続な状態などがあります。

歩道の機能を維持していくための、適切な処置と整備、維持管理が必要です。

4 五条駅周辺地区の基本方針

4.1 五条駅周辺地区の基本方針

重点整備地区とした五条駅周辺地区での課題の整理の結果から、日常の移動の負担低減や災害時への備えなど喫緊の対応が必要と考えられる範囲を優先して整備するものとします。

このため、五条駅周辺地区では五条駅を含む東西約 700m、南北約 600m の範囲について、生活関連経路の設定とバリアフリー化の事業について計画していくことを基本方針とします。

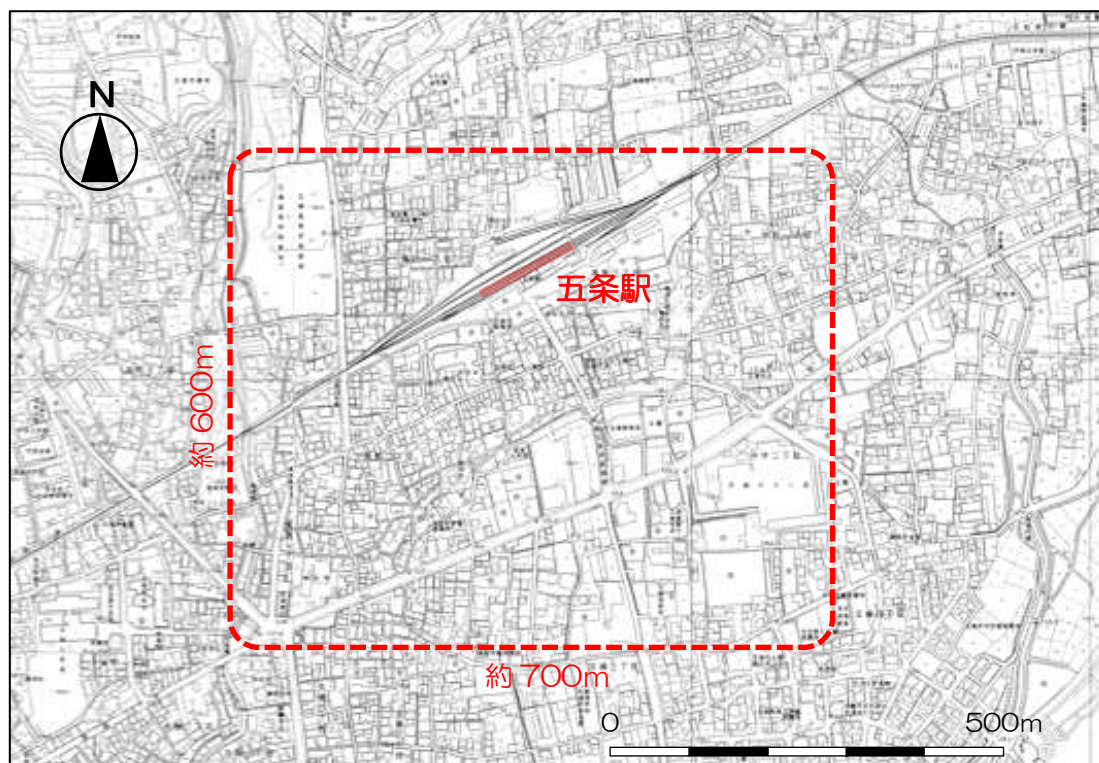


図 4.1 優先してバリアフリー化の整備を計画する範囲

5.1 生活関連施設

凡例

(Red)	交通
(Blue)	郵便・金融
(Green)	病院・医院
(Purple)	商業・宿泊
(Orange)	公共施設
(Yellow)	公園

Map labels include:

- 五條市役所(新庁舎) (Gose City Office (New Hall))
- 右馬医院 (Umayama Hospital)
- 山田医院 (Yamada Hospital)
- 足立医院 (Adachi Hospital)
- 児神児童遊園地 (Enikami Children's Playground)
- 五條市児童福祉会館 (Gose City Children's Welfare Center)
- 須恵児童遊園地 (Suetsugu Children's Playground)
- 五條駅東歩道橋 (Gose Station East Pedestrian Bridge)
- 五條駅(駅舎・1番線) (Gose Station (Station Building - Platform 1))
- 五條駅(2・3番線) (Gose Station (Platforms 2 & 3))
- 河本鍼灸整骨院 (Kawamoto Acupuncture Chiropractic Clinic)
- JAなちけん 五條支店 (JA Nachiken Gose Branch)
- 関西みらい銀行 五條支店 (Kansai Mirai Bank Gose Branch)
- まつたに鍼灸整骨院 (Matsutani Acupuncture Chiropractic Clinic)
- 須恵児童公園 (Suetsugu Children's Park)
- 五條郵便局 (Gose Post Office)
- 南都銀行 五條支店 (Nanto Bank Gose Branch)
- 五條駅前バスセンター (Gose Station Front Bus Center)
- イオン風祭店 (Aeon Fuyasari Store)
- 水本整形外科 (Mizumoto Plastic Surgery)
- 旅籠橋井館 (Ryokan Hashii-kan)
- 紀陽銀行 五條支店 (Kiyo Bank Gose Branch)

図 5.1 優先してバリアフリー化の整備を計画する範囲内の生活関連施設設

5.2 生活関連経路

優先してバリアフリー化の整備を計画する範囲の施設を連続して繋ぐ移動経路（生活関連経路）として、以下の経路を計画します。

生活関連経路は連続的にバリアフリー歩行空間ネットワークを形成するように配慮し、有効かつ適切な箇所から整備していきます。なお、整備は部分的でなく、段階的かつ計画的に行い、事業実施の見込みがない経路は事業の具体化に向けた検討の方向性を示していきます。

また、民間の建築物等の管理者と協力しながら、道路と建築物等との一体的な整備を推進していきます。

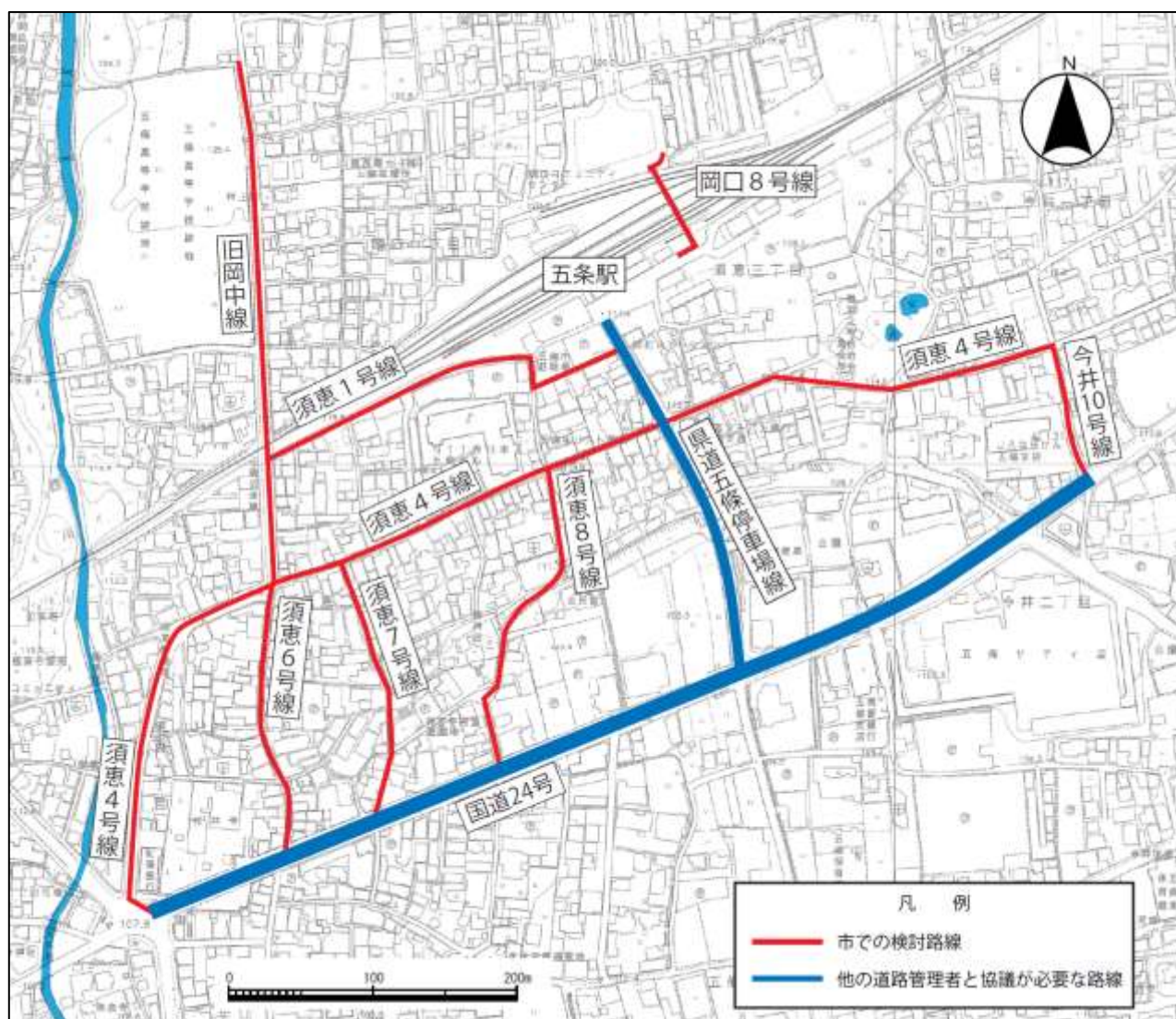


図 5.2 優先してバリアフリー化の整備を計画する範囲内の生活関連経路

6 実施すべき特定事業等

6.1 特定事業

6.1.1 特定事業とは

特定事業とは「バリアフリー新法第2条」で定める事業（公共交通特定事業、道路特定事業、建築物特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業及びその他の特定事業）で、基本構想で位置づけた生活関連施設、生活関連経路等のバリアフリー化を実現化するためのものです。基本構想に特定事業を定めた場合、その特定事業を実施すべき者には特定事業計画の作成と、これに基づく事業実施の義務が課せられます。また、特定事業には「実施者」、「実施する対象施設等」、「実施予定期間」を記載する必要があります。

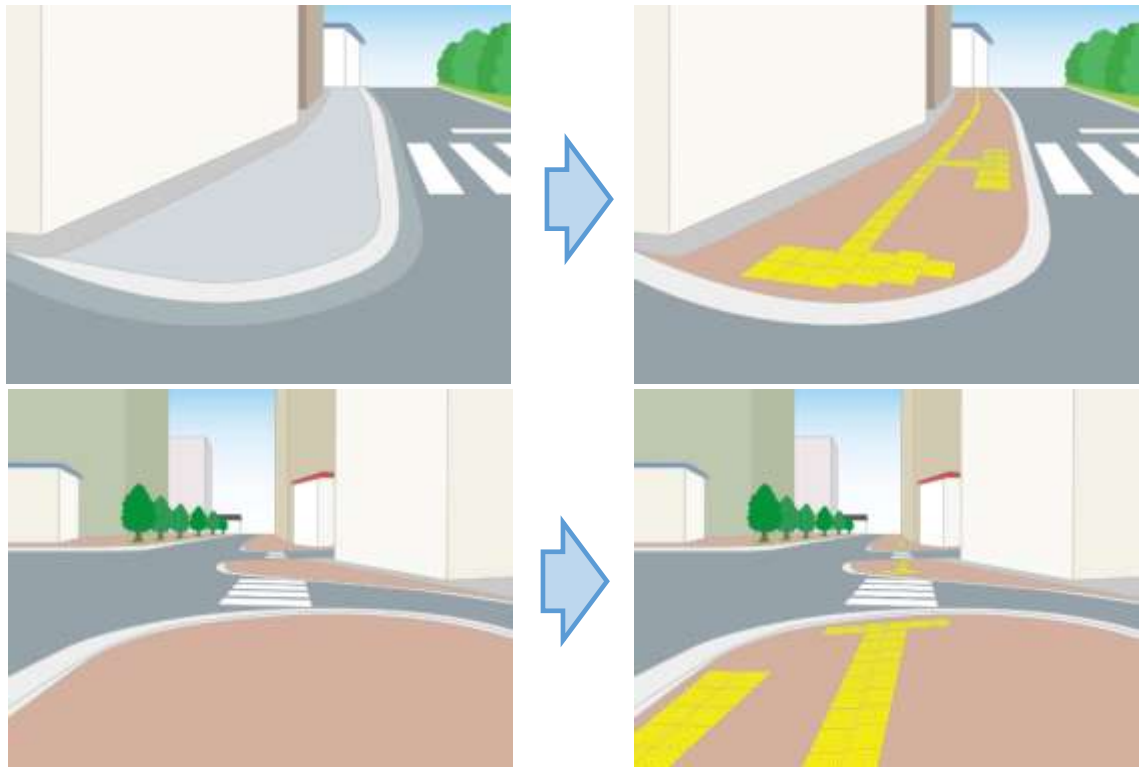
本基本構想では「道路特定事業」、「都市公園特定事業」、「交通安全特定事業」に関する事業を特定事業に位置づけ、整備方針は「新設」、「改良」、「部分改修」、「検討」、「維持管理」とします。なお、その他の特定事業は今後、関係する民間の機関、団体等と協議を行いながら適宜着手していきます。

表 6.1 特定事業の種類と主な整備例

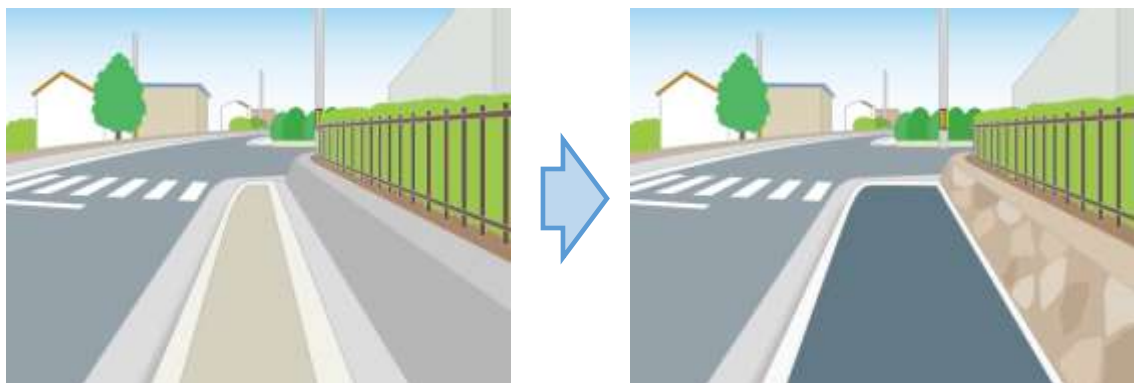
特定事業の種類	主な整備例
道路特定事業	・道路におけるバリアフリー化のための施設・工作物（歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識等）の設置 ・バリアフリー化のために必要な道路構造の改良（歩道の拡幅、路面構造の改善等） ・整備例：歩道への視覚障害者用誘導ブロックの設置、車道との段差解消、滑り止め舗装等
都市公園特定事業	・都市公園におけるバリアフリー化のために必要な特定公園施設の整備 ・整備例：トイレ、手洗い場、休憩施設等の整備
交通安全特定事業	・バリアフリー化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示の設置（高齢者、障害者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機、歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等） ・バリアフリー化のために必要な生活関連経路を構成する道路における違法駐車行為の防止（違法駐車行為に係る車両の取締りの強化、違法駐車行為の防止についての広報活動及び啓発活動等） ・整備例：音響式信号、残り時間のわかる信号機、エスコートゾーンの設置等

表 6.2 整備方針

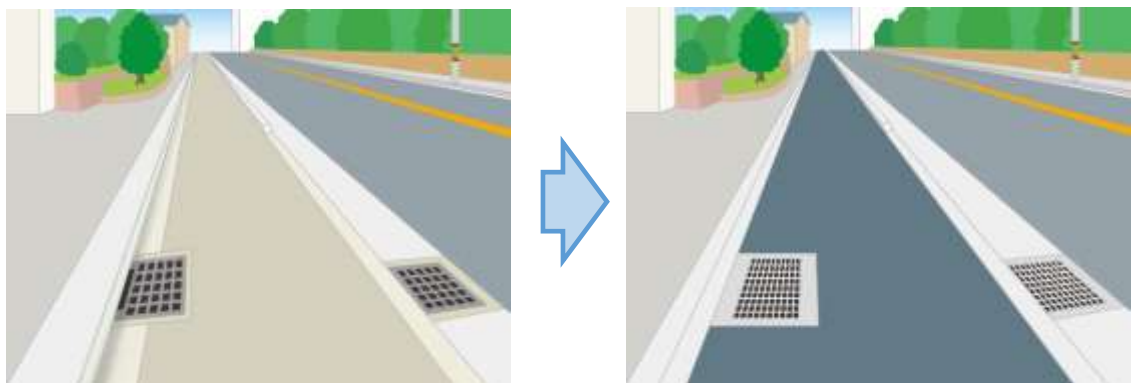
整備方針	整備内容
新 設	・歩道を新設する。
改 良	・既存の歩道を再整備する。
部分改修	・既存の歩道をポイント改修する。
検 討	・市民とともに整備のあり方について協議を行いながら、長期的に改良を行う。
維持管理	・バリアフリー化が完了している区間に対して、適切な維持管理を行う。



(1) 視覚障害者用誘導ブロックの設置



(2) 歩道の拡幅



(3) 歩道の平たん化・排水ます蓋の交換

図 6.1 道路特定事業での整備イメージ



(1) 園路のバリアフリー化



(2) スロープ（傾斜路）の設置

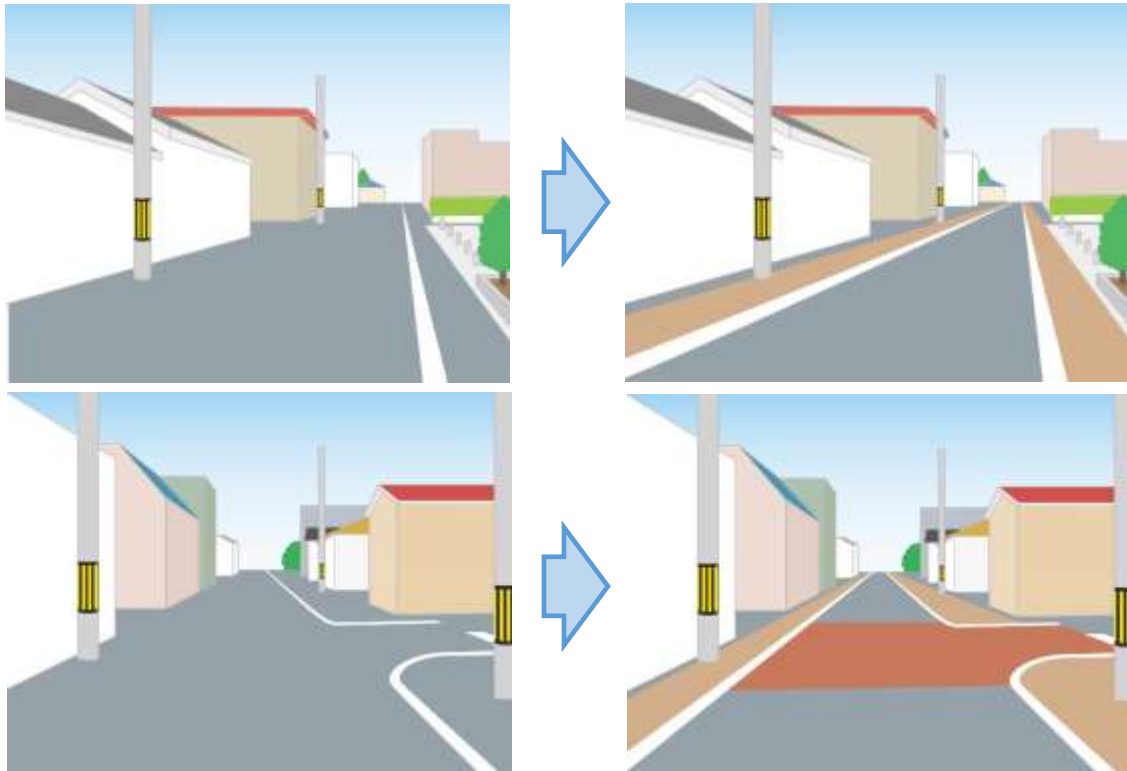


(3) 身障者対応型水飲みの設置

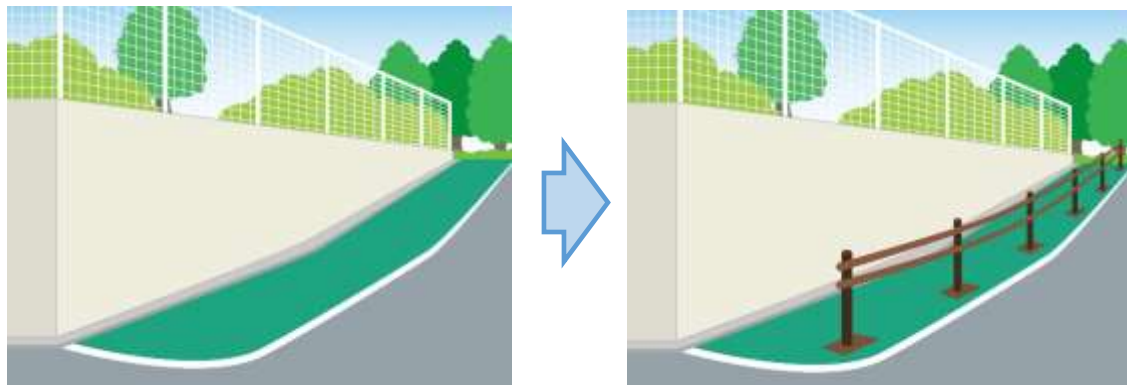


(4) 多機能トイレへの置換

図 6.2 都市公園特定事業での整備イメージ



(1) 歩行者通行場所・交差点位置の明示



(2) 斜路での手すり柵の設置



(3) 斜路・段差・狭隘箇所への案内表示の設置

図 6.3 交通安全特定事業での整備イメージ

6.1.2 事業の目標時期

特定事業で位置づけるバリアフリー化に向けた各施策については、国や県の各種基準、関連のガイドライン等に沿った整備・改良を基本とします。誰もがより利用しやすい道路・施設とするために、できる限り市民のニーズを反映した整備を行うことを前提とし、財政状況、関係者等との合意形成、工事の難易度等を考慮して、短期・中期・長期に区分した目標時期を設定します。

ただし、事業が見込み通りに進まない事態が生じることも考えられるため、目標の実績評価も含めて各事業の進捗状況を確認し、必要に応じて事業の内容や目標年次を見直します。

なお、緊急性を要する対策が必要な箇所については、安全で円滑な道路空間の確保を適宜、対応します。また、バリアフリー施設を整備する上では、全ての利用者に対する配慮を念頭に置きながら、最新技術の導入について検討します。

表 6.3 事業の目標時期の区分

短期計画事業	概ね5年間 (令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度)	緊急性を要する、早急な対応が可能といった事業。 経過措置 ^(注1) を用いても整備を実施する。
中期計画事業	概ね10年間 (令和7(2025)年度 ～ 令和11(2029)年度)	可能な限りバリアフリー基準に基づいた整備を実施する。 なお、実現性が高まった場合はすみやかに整備を実施する。
長期計画事業	10年以上 (令和12(2030)年度以降)	現段階では事業の実現が困難あるが、実現に向けてまちづくりの視点を踏まえて検討を継続する。なお、実現性が高まった場合は速やかに整備を実施する。

注1) 経過措置：建物等により有効幅員2m以上の歩道幅員の確保が困難な場合など、やむを得ない場合は、有効幅員1.5mや歩車共存道路とすることを可能とした措置

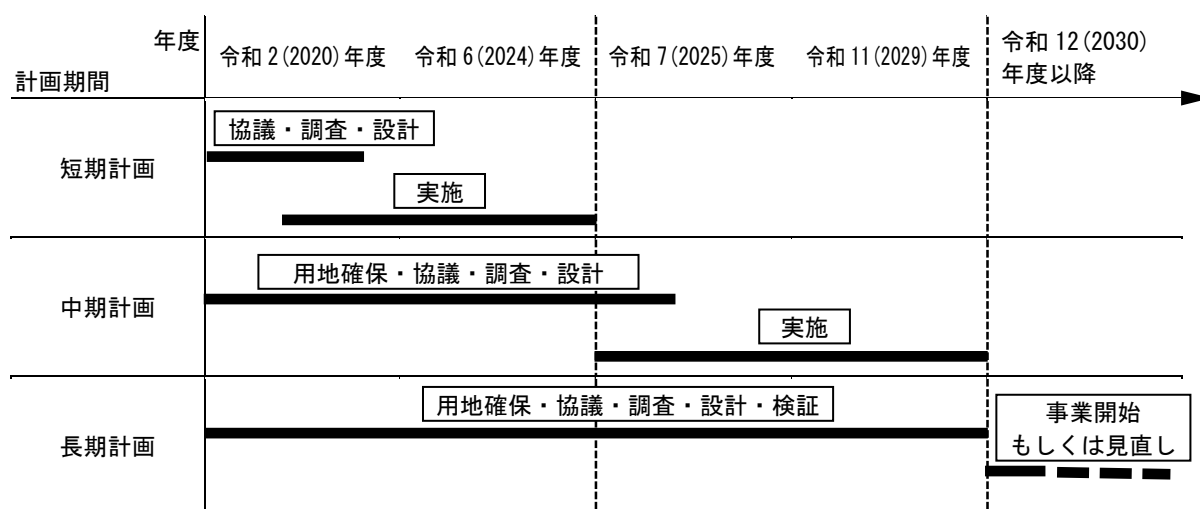


図 6.4 事業の目標時期

6.2 特定事業計画

6.2.1 道路特定事業

道路特定事業について、対象道路別に取り組む内容と計画期間を示します。

表 6.4 道路特定事業計画

対象道路	計画期間	道路特定事業
国道 24 号	短期計画	・歩道ブロックの損傷・変状箇所の補修 ・目の粗いグレーチングの取り換え ・側溝の蓋の穴のふさぎ ・視線誘導標の破損・欠損箇所の補修
	中長期計画	・点字ブロックの整備 ・歩道の途切れ、狭隘部の歩道整備
県道五條停車場線	短期計画	・歩道コンクリートパネルの隙間の補修 ・目の粗いグレーチングの取り換え ・側溝の蓋の穴のふさぎ ・転落防止柵の補修 ・視線誘導標の設置場所の変更
	中長期計画	・点字ブロックの整備 ・歩道の途切れ、狭隘部の歩道整備
市道その他	短期計画	・舗装の劣化箇所、工事後の舗装復旧箇所等の修繕 ・目の粗いグレーチングの取り換え ・側溝の蓋の穴のふさぎ
	中長期計画	・歩道の未整備路線の歩道整備または歩行箇所表示 ・五条駅前整備（歩道整備、バス停留所の整備など） ・横断歩道橋の補修、塗装塗り替え

6.2.2 都市公園特定事業

都市公園特定事業について、取り組む内容と計画期間を示します。

表 6.5 都市公園特定事業計画

対象施設	計画期間	都市公園特定事業
児童公園 児童遊園地	短期計画	・除草、清掃、補修等の維持管理の継続体制整備 ・使用不可遊具の修繕もしくは撤去 ・照明灯具の改善
	中長期計画	・公園施設等のユニバーサルデザイン化整備

6.2.3 交通安全特定事業

交通安全特定事業について、対象道路別に取り組む内容と計画期間を示します。

なお、事業は交通管理者と道路管理者で協議・調整を行い、詳細を決定します。

表 6.6 交通安全特定事業計画

対象道路	計画期間	交通安全特定事業
国道 24 号	短期計画	—
	中長期計画	—
県道五條停車場線	短期計画	・坂道等の案内看板等の設置
	中長期計画	—
市道その他	短期計画	・坂道等の案内看板等の設置 ・駅前広場内の区画明示、駐停車禁止範囲の明示及び規制
	中長期計画	・五条駅、避難所、新町地区等の案内看板等の設置 ・五条駅のトイレのユニバーサルデザイン化整備 ・本陣交差点地下道のユニバーサルデザイン化整備

6.2.4 その他の特定事業

本基本構想ではバリアフリー化事業の 6 つの特定事業のうちの 3 つの事業について目標等を示していますが、今後、残りの特定事業についても同様に、順次の目標を設定して取り組んでいきます。

表 6.7 その他の特定事業

特定事業の種類	今後の取り組み
公共交通特定事業	・鉄道事業者と駅南北の連絡通路の整備等について協議を行います。 ・国の基本方針に基づき、鉄道事業者と駅の構造・施設のバリアフリー化に向けて取り組みます。 ・バス事業者はノンステップ型車両の導入等、バリアフリーの対応を進めています。今後はバス停留所のバリアフリー化についても協議し、事業化に向けて取り組みます。 ・タクシー事業者はユニバーサルタクシー車両の導入と高齢者・障害者の乗降時における教育等に取り組んでいます。今後は安全な乗降場の設置・整備等について道路管理者等を含めて協議し、事業化に向けて取り組みます。
路外駐車場特定事業	・公共施設の路外駐車場の現状を整理し、バリアフリー化の対応が必要と考えられる施設は改善の検討を行い、事業化に向けて取り組みます。 ・多くの人が利用する民間施設の路外駐車場は、施設設置管理者と現状の確認を行い、バリアフリー化の対応が必要と考えられる施設について指導・検討を行い、事業化に向けて取り組みます。
建築物特定事業	・公共の建築物の現状を整理し、バリアフリー化の対応が必要と考えられる施設は改善の検討を行い、事業化に向けて取り組みます。 ・多くの人が利用する民間の建築物は、施設設置管理者と現状の確認を行い、バリアフリー化の対応が必要と考えられる施設について指導・検討を行い、事業化に向けて取り組みます。

Ⅲ 心のバリアフリー

Ⅲ 心のバリアフリー

目 次

1 心のバリアフリー	Ⅲ-1
1.1 共生社会に向けて.....	Ⅲ-1
1.2 心のバリアフリー.....	Ⅲ-2
1.3 心のバリアフリーへの取り組み.....	Ⅲ-3
1.4 心のバリアフリーの具体的な進め方.....	Ⅲ-4
2 ソフト施策	Ⅲ-10
2.1 広報・啓発の推進.....	Ⅲ-10
2.2 情報提供	Ⅲ-10

1 心のバリアフリー

1.1 共生社会に向けて

共生社会とは様々な状況や状態の人々がすべて分け隔てなく、障害のある人もない人も、支え手側と受け手側に分かれることなく共に支え合い、多様な個人の能力が発揮されている活力ある社会です。障害の有無にかかわらず、女性も男性も、高齢者も若者も、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切にして支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる社会を実現しなければなりません。

すべての人が助け合い、共に生きていく社会を実現するということは、人々の生活や心において「障害者」という区切りがなくなることを意味します。そのためにはすべての人々が障害のある人に対する差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないように徹底していくことが必須です。

その上で、「障害」は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」をすべての人が理解し、それを自らの意識に反映させ、具体的な行動を変えていくことで、社会全体の人々の心の在り方を変えていく「心のバリアフリー」が重要です。

「障害の社会モデル」

「障害＝バリア」は、社会（モノ、環境、人的環境等）と心身機能の障害があいまって作りだされているものであることを、『障害の社会モデル』といいます。

この「障害」を取り除き、また取り除くための手助けをして、差別を行わず、多様な人々とのコミュニケーションをする力を磨き、行動をすることが「心のバリアフリー」の目指す共生社会に求められています。

*「障害者の権利に関する条約」での位置付け

「障害の社会モデル」の考え方は、2006年に国連総会において採択された「障害者の権利に関する条約」に示されています。日本では、これを2014年に批准しており、この考え方に基づく対応が法的にも求められています。

特に、2016年4月から施行された「障害者差別解消法」は、この考え方に基づき、国・地方公共団体・事業者に対して、不当な差別的扱いの禁止や合理的配慮の提供を求めています。

出典：内閣府資料

図 1.1 障害の社会モデル

1.2 心のバリアフリー

「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとりながら支え合うことです。そのためには一人一人が具体的な行動を起こし継続することが必要です。

「心のバリアフリー」を体現するためのポイントは以下の3点とされています。

- ①障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること。
- ②障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること。
- ③自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

出典：内閣府資料

図 1.2 「心のバリアフリー」を体現するためのポイント

バリアフリーとは、多様な人が社会に参加する上での障壁（バリア）をなくすことです。

多様な人たちのことが考慮されていない社会は、心身機能に障害がある人などにとって様々なバリアを生み出しています。障害の有無にかかわらず、高齢になっても、どんな立場でも、安心して自由に生活をするために、建物や交通機関などのバリアフリーだけでなく、一人ひとりが多様な人のことを思いやる「心のバリアフリー」を広げましょう。



出典：政府広報オンライン

図 1.3 心のバリアフリーとは

1.3 心のバリアフリーへの取り組み

1.3.1 基本的な考え方

高齢者、障害者をはじめ、すべての人が安全・安心・快適に移動できる社会を実現するには、施設の整備（ハード整備）だけではできません。ハード整備を行っても、その施設が使える状態でなければバリアフリー化がなされているとは言えず、また、ハード整備をどれだけ行っても解消できないバリアもあります。

一人ひとりにおいても、「みんながやっているから」、「自分一人くらい大丈夫だろう」といった気持ちを振り返り、自分勝手な行動が及ぼす影響について考え、バリアフリーへの理解、マナーの向上に努めていかなければなりません。

これらを解消するためには、一人ひとりの「心のバリアフリー」が大切であり、「心のバリアフリー」を広げていくためには「他人事」ではなく「自分の問題」としてとらえ、考え、行動していく必要があります。

また、「心のバリアフリー」の施策展開を市民、事業者、行政が互いに協力して進めていくことも重要です。

1.3.2 市民に求められる役割

バリアフリーのまちづくりの推進にあたっては、事業者・行政だけでなく、市民の参画が欠かせません。市民がまちづくりの推進にどう関わるのかという視点から見ると、市民に求められる役割は大きく以下の3つが考えられます。

表 1.1 市民に求められる役割

目 的	市民に求められる役割
○まちのバリアを作らないよう、市民一人ひとりがモラルを向上させる	・ 高齢者、障害者等の立場になって考え、身勝手な行動により、まちのバリアを作らない
○互いに助け合うまちを実現する	・ 市民間で相互に助け合う ・ 心のバリアフリーを市民自ら広めていく
○事業者・行政の事業を協働で促進する	・ 市民としてバリアフリーを理解・協力する ・ 高齢者、障害者等の多様なニーズを反映させる ・ 関係者として、ともに課題への対策を探る

1.4 心のバリアフリーの具体的な進め方

1.4.1 心のバリアフリーの取り組みでは「気づき」

心のバリアフリーに取り組んでいくには、社会にある「障害＝バリア」によって生じている困りごとや痛み「気づく」ことが大切です。

心のバリアフリーの取り組みでは以下の3点の「気づき」があります。

表 1.2 心のバリアフリーの取り組みでは3点の「気づき」

- | |
|--|
| (1) 「障害はどこにあるのか？」を理解する
(2) 社会にある「バリア」によって人々に生じている困りごとや痛み「気づく」
(3) 共生社会をつくるために、具体的な行動を起こす |
|--|

1.4.2 「障害」はどこにあるのか

障害のある人は社会の中でどんなことにバリアを感じているのでしょうか。障害のある人が社会の中で直面しているバリアには、大きく分けて以下の4つがあります。

- | |
|--|
| (1) 物理的なバリア
・公共交通機関、道路、建物などにおいて、利用者に移動面で困難をもたらす物理的なバリア |
| (2) 制度的なバリア
・社会のルール、制度によって、障害のある人が能力以前の段階で機会の均等を奪われているバリア |
| (3) 文化・情報面でのバリア
・情報の伝え方が不十分であるために、必要な情報が平等に得られないバリア |
| (4) 意識上のバリア
・周囲からの心ない言葉、偏見や差別、無関心など、障害のある人を受け入れないバリア |



エレベーター内の高い位置のボタン



盲導犬に対する不十分な理解



聴覚に障害がある方に情報が伝わらない



点状ブロックがあることに無関心

出典：政府広報オンライン

図 1.4(1) バリアの種類（その1）

物理的なバリア

公共交通機関、道路、建物などにおいて、利用者に移動面で困難をもたらす物理的なバリアのことを言います。

こんなバリアがあります

- ・路上の放置自転車、狭い通路、急勾配の通路、ホームと電車の隙間や段差、建物までの段差、すべりやすい床、座ったままでは届かない位置にある物など。

具体例

- ・建物の出入口に階段しかない、車椅子使用者にとっては、建物に入るのが困難。
- ・低い位置にある看板などの突起物は、白杖では確認できないため危険。
- ・視覚障害者誘導用ブロックが敷かれていない通路は、視覚に障害のある人にとっては、移動が困難。

制度的なバリア

社会のルール、制度によって、障害のある人が能力以前の段階で機会の均等を奪われているバリアのことを言います。

こんなバリアがあります

- ・学校入試、就職や資格試験などにおいて、障害があることを理由に受験や免許などの付与を制限するなど。

具体例

- ・書面の交付、資料の送付、パンフレットの提供等を拒まれることがある。
- ・賃貸物件の入居を希望する障害のある人に対して、障害を理由とする誓約書の提出を求められることがある。
- ・資格試験にあたり点字受験を求めたが、前例がないことを理由に断られた。

4つのバリア

文化・情報面でのバリア

情報の伝え方が不十分であるために、必要な情報が平等に得られないバリアのことを言います。

こんなバリアがあります

- ・視覚に頼ったタッチパネル式のものみの操作盤、音声のみによるアナウンス。
- ・点字・手話通訳のない講演会。
- ・わかりにくい、難しい言葉など。

具体例

- ・さまざまな窓口で音声によるやり取りの場面は多いが、聞こえない人や聞き取る力が弱い人はコミュニケーションができない。
- ・情報が多い場所では、必要な情報を取捨選択できずにパニックになってしまうことがある。

意識上のバリア

周囲からの心無い言葉、差別、無関心など、障害のある人を受け入れないバリアのことを言います。障害に対する誤った認識から生まれます。

こんなバリアがあります

- ・精神障害のある人は何をするかわからないから怖い存在とする偏見や犯罪と結びつける発想。
- ・理解せずにかわいそうな存在だと決めつけたり、障害のある人に対する高圧的な態度など。

具体例

- ・盲導犬を使用しているため、店舗への入店を断られたことがある。
- ・呼吸器系の障害のある人が携帯するボンベについて周囲の人から「邪魔だ」などと奇異な目で見られた経験から、外出が怖くなった。
- ・周囲の人の心ない言葉に傷ついたり、差別や偏見が不安で障害について話せない。

出典：こころと社会のバリアフリーハンドブック

図 1.4(2) バリアの種類（その2）

1.4.3 社会にある「バリア」によって人々に生じている困りごとや痛み

社会にある「バリア」を取り除いていくには、心身に機能の障害がある方が、社会的障壁によってどんな困りごとや痛みがあるのかについて考えなければいけません。ただし、心身の機能の障害は多様であり、それぞれが感じる「バリア」は違います。心身の機能障害の特性に対する理解を深めるとともに、障害を持つ方とのコミュニケーションを通じて、どんな困りごとがあるのかに気づくことが重要です。

1) 主な心身の機能の障害について理解する

「障害がある」と一口に言っても、心身機能の障害はその種類や程度によって様々であり、社会の中で困っていること、不便なことがそれぞれ異なります。また、障害があることが外見からは分からない人もいます。それぞれの障害の特性や障害のある人のことを理解して、その人の目線になって周りをみてみると何がバリアになっているのかが分かってきます。

表 1.3 主な心身機能の障害

障害の種類	内 容
視覚に障害のある人	全く見えない人（全盲）、見えないけれど光が感じられる人（光覚）、眼鏡などで矯正しても視力が弱い人（弱視）、見える範囲が狭い人（視野狭さく）、色の見え方が異なる人（色覚異常）など様々です。目からの情報収集に困難があるため、音声情報や触覚情報などで伝える必要があります。また、弱視や色覚異常の人には、文字を大きくしたり、色の対比を明確にしたりして伝えることが必要です。
聴覚に障害のある人	全く聞こえない人（ろう者）、聞こえにくい人（難聴者）など、聞こえ方には個人差があります。 また、声を出して話すことが難しい人もいます。音による情報収集が難しいため、筆談や手話、文字情報などで伝える必要があります。
肢体に障害のある人	まひなどで手や足など身体のどこかが動かない、動かしにくいなど、様々な状態の人がいます。日常生活を送るために、義肢などの補装具や車いす、杖などを使うことがあります。
身体の内部に障害のある人	病気などで、心臓や腎臓、呼吸器、腸やぼうこう、肝臓、免疫機能など、身体の内部に障害がある人がいます。外見からは分かりにくいですが、疲れやすかったり、長時間立っているのが難しかったり、頻繁にトイレに行く必要がある人がいます。
知的障害のある人	生活や学習面での知的な働きや発達がゆっくりとしていて、読み書きや計算をしたり、抽象的な概念や複雑なことを理解したり判断したりするのが苦手ですが、豊かな感性を持っています。軽度の知的障害からダウン症や自閉症など他の障害も併せ持つ人まで、一人ひとりの障害の状況が大きく異なります。
発達障害のある人	自閉症などの広汎性発達障害（PDD）、注意欠如多動性障害（ADHD）、学習障害（LD）などがあります。感覚が過敏、落ち着きがない、読み書きや計算が苦手など人によって障害の状況は異なります。人とのコミュニケーションが苦手なことで社会生活や日常生活に支障が生じていることが多くあります。
精神障害のある人	総合失調症やうつ病、てんかんなどの精神疾患のために、社会生活や日常生活がしづらくなる障害です。精神疾患は、ストレスや生活環境の変化によって、誰もがかかりうる病気です。適切な治療・服薬と周囲の配慮があれば症状をコントロールできるため、大半の方は地域社会の中で生活しています。

出典：政府広報オンライン

2) その他の障害について理解する

社会には障害がある人だけでなく、高齢になると見ることや聞くこと、動くこと、伝えることが困難になる人もいます。また、妊娠中の女性やベビーカーなどで小さな子どもを連れて外出する人などは動くことが困難になります。外国からの旅行者などは日本語の案内板やアナウンスだけでは情報が入手できない人もいます。

このように、社会生活や日常生活を送る上で様々なバリアが社会の中に存在しています。

バリアフリーに関するサイン・シンボルマーク

色々な場所に目を向けて、これらのサインやマークを表示しているところを見つけてみましょう。

障害者のための国際シンボルマーク 車椅子使用者に限らず、障害のある全ての人々が利用できる建物や施設を示す世界共通マークです。 	視覚障害者のための国際シンボルマーク 視覚に障害のある人のための世界共通マークです。信号が青になったことを音声で知らせる音響装置付信号機など、視覚に障害のある人が利用する機器等に表示されています。 
ベビーカーマーク ベビーカーを利用しやすい環境づくりに向けて作成されたマークです。公共交通機関や公共施設などのエレベーター、鉄道やバスの車両スペースなどに表示され、安全な使用方法を守ったうえでベビーカーを折りたたまずに利用できるなど、ベビーカーを安心して利用できる場所・設備をあらわしています。 	耳マーク 聴覚に障害のある人のための国内で使用されているマークです。受付カウンターなどに掲示してあります。他にもコミュニケーションマークとして「手話マーク」などがあります。 
ほじょ犬マーク 身体障害者補助犬(ヘルプ犬)の啓発のためのマークです。公共施設や交通機関、スーパーやレストランなどの民間施設では、身体障害者補助犬を同伴するのを受け入れる義務があります。 	ハート・プラスマーク 身体の内部に疾患のある人のためのマークです。外見からわかりにくいので、誤解をうけることがあります。そのような人の存在を視覚的に示し、理解と協力を広げるために作られたマークです。 
オストメイトマーク オストメイト(人工こうもん、人工ぼうこうをつけた人)を示すマークです。オストメイト対応トイレなどに使用されています。 	ヘルプマーク 外見からわからなくても、周囲の人に配慮を必要としていることを知らせることで、援助を得やすくなるように東京都福祉保健局が作成したマークです。 
運転者車両標識 障害のある人や、70歳以上の高齢者が車を運転するときに車に表示するマークです。    ● 身体障害者標識 ● 聴覚障害者標識 ● 高齢運転者標識	

出典：こころと社会のバリアフリーハンドブック

図 1.5 バリアフリーに関するサイン・シンボルマーク

1.4.4 共生社会をつくるための具体的な行動

バリアに気づくことができれば、それを取り除くための「具体的な行動を起こす」だけです。

まずは自身の周囲に気を配り、多様な人々の困りごとや痛みを察知できる力を養うことから始めましょう。また、障害を持つ方とのコミュニケーションを積極的に行って、何が必要なのかを理解しましょう。

とりわけ日本の社会では困っている人やその痛み気づいても、無関心であったり、無関心を装ったり、遠慮をしてしまったりなど、心にバリアをつくって具体的な行動が起こせない人が多いことが実情です。しかし、具体的な行動を起こしていくことで「心のバリアフリー」の目指す共生社会は実現します。自分は何ができるのかを具体的に考え、そして障害を持つ方とコミュニケーションをとってバリアを解消するための行動を起こしましょう。

表 1.4 心のバリアフリーの具体的な行動例

【積極的な取り組み】

- 齢者、障害者等の方にとって、バリアとなるものについて理解を深める
- 車いすの方が階段や段差を上れずに困っていたら、声をかけ、お手伝いする
- 視覚障害者の方が交差点を渡ろうとしていたり、電車に乗ろうとしていたら声をかけ、お手伝いする 等

【マナーの向上】

- 迷惑自転車駐車をしない
- 違法駐車をしない
- お店の商品を歩道上に置かない 等

■心のバリアフリーの実践

意識上のバリアをなくすために大切なのが、一人ひとりの「心のバリアフリー」です。

心のバリアフリーとは、バリアを感じている人の身になって考え、行動を起こすことです。

まず、自分の周りには、どのようなバリアを感じている人がいるか、どのようなバリアフリーの工夫があるかに目を向けてみましょう。様々なバリアフリーの工夫に気づいたら、障害のある人などがそれを利用しやすいように配慮しましょう。



お店の前の段差で車いすの人が
困っていた



マタニティマークの人が
目の前に立った



優先席前に杖をもった高齢者が
立っていた



エレベーターに並んでいたら後ろに
ベビーカー利用者が待っていた

困っていそうだけれど、何に困っているのかわからない、またどんなことをすべきかわからないという場合もあります。

そのような場合には、「何かお困りでしょうか?」「私ができることはありますか?」などと「聞いて」みましょう。

手伝おうと思っても断られることもあるかもしれませんが、がっかりすることはありません。自分でやりたい人や自分でできる人もいますので、相手の気持ちを尊重しましょう。

一人ひとりが心のバリアフリーを実践することで、バリアのない社会を広げていきましょう。

出典：政府広報オンライン

図 1.6 心のバリアフリーの具体的な行動例

2 ソフト施策

五條市ではハード整備のみでは早急な解決が困難である場合の、また、ハード整備完了後もより多くの人が安全・安心・快適に移動できるための取組みとして、以下に示すようなソフト施策も重点的に進めていきます。

2.1 広報・啓発の推進

広報・啓発の推進として、以下の取組みを進めていきます。

○車道や歩道、身体障害者用の駐車スペース、公園等における迷惑自転車駐車や違法駐車、不法占用物（看板・商品のはみ出し等）対策として、公安委員会等関係機関・市民と協力しながら自粛の呼びかけ、指導、取り締まりを進めます。

○総合教育や交通安全教育等の中でバリアフリーの啓発（交通用具利用者へのマナーの向上、子どもの頃からのバリアフリーへの理解の向上等）を行う取組みを導入します。

○NPO、ボランティア団体、事業者等と連携しながら、バリアフリーの意識啓発、マナー向上を図るための、広報、イベント等を実施します。



図 2.1 バリアフリーの啓発ハンドレットの例

2.2 情報提供

情報提供として、以下の取組みを進めていきます。

○バリアフリーに関する情報ネットワークシステムの構築を検討します。

○市内のバリアフリー情報を提供します。

○わかりやすい案内表示の方法について検討します。

表 2.1 案内・情報提供の充実

- ・すべての人にわかりやすいサイン（ひらがな・外国語併記等）の整備の検討
- ・点字、音声、文字案内の充実や、移動支援のための環境づくりなど、障害者等に配慮した案内の検討
- ・ホームページ等を利用したバリアフリーに関連した情報提供
- ・緊急時、災害時の情報提供方策の検討

五條市バリアフリー基本構想策定の審議経緯

会議名（開催年月日）	審議事項
第1回 庁内検討委員会 （令和元年9月27日）	①五條市バリアフリー基本構想（案）策定について ・基本構想（案）策定のながれ ・基本構想（案）策定のスケジュール ②バリアフリー基本構想について ③五条駅周辺地区の問題点について ④五条駅周辺地区の整備方針について
第1回 策定協議会 （令和元年10月23日）	①五條市バリアフリー基本構想策定協議会要綱について ②五條市バリアフリー基本構想（案）策定について ・基本構想（案）策定のながれ ・基本構想（案）策定のスケジュール ③バリアフリー基本構想について ④バリアフリー整備の例について ⑤五条駅周辺地区の問題点について ⑥五条駅周辺地区の整備方針について
第2回 庁内検討委員会 （令和元年12月25日）	①「五條市バリアフリー基本構想（素案）」について ・バリアフリー基本構想の位置づけ ・基本理念と基本方針（案） ・対象とする地区の概況 ・ワークショップ等の意見 ・問題個所と問題解決のために取り組むべき課題 ・特定事業計画（案） ・年次計画 ・ソフト事業 ・心のバリアフリー
第2回 策定協議会 （令和2年1月14日）	①「五條市バリアフリー基本構想（素案）」について ※審議事項は第2回庁内検討委員会と同じ
第3回 庁内検討委員会 （令和2年3月4日） ※書面会議	①「五條市バリアフリー基本構想（案）」について
意見募集 （令和2年3月5日～19日）	①「五條市バリアフリー基本構想（案）」について
第3回 策定協議会 （令和2年3月30日）	①審議経緯について ②意見募集の結果について ③「五條市バリアフリー基本構想（案）」について ・五條市バリアフリー基本構想（素案）からの変更・修正箇所

**五條市バリアフリー基本構想
(五条駅周辺地区)**

五條市 都市整備部 まちづくり推進課

〒637-8501 奈良県五條市本町1丁目1番1号

TEL : 0747-22-4001

FAX : 0747-24-4626

E-mail : machi@city.gojo.lg.jp