

佐野市バリアフリー基本構想

（高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進のための基本構想）

平成29年3月

佐 野 市

目 次

■第1章 基本構想策定にあたって	1
1-1.基本構想策定の背景と目的	1
1-2.バリアフリー新法の概要	2
1-3.基本構想の位置づけと構成	3
1-4.計画期間	4
1-5.基本構想策定の流れ	5
■第2章 対象地区の概況	6
2-1.佐野市の概況	6
2-2.対象地区の設定	11
2-3.対象地区のまちづくりの動向	15
■第3章 対象地区のバリアフリー化の現状と推進上の課題	21
3-1.地域住民アンケート調査	21
3-2.各種団体ヒアリング	29
3-3.交通事業者ヒアリング	31
3-4.バリアフリー化の現状と課題	32
■第4章 対象地区のバリアフリー化推進の基本的な考え方	34
4-1.基本理念	34
4-2.目標と取組方針	34
■第5章 重点整備地区の設定と実施すべき事業	36
5-1.重点整備地区の設定	36
5-2.生活関連施設及び生活関連経路の設定	37
5-3.まち歩き点検及びワークショップ	41
5-4.バリアフリーを推進する事業の取組	51
■第6章 基本構想の実現に向けて	55
6-1.協働のまちづくり	55
6-2.継続的な取組の推進	56
■参考資料	
1.策定の経緯	
2.佐野市バリアフリー基本構想検討協議会設置要綱	
3.佐野市バリアフリー基本構想検討協議会委員名簿	
4.「佐野市バリアフリーに関するアンケート調査」調査票	
5.「佐野市バリアフリーに関するアンケート調査」自由記入意見の概要	

第1章 基本構想策定にあたって

1-1. 基本構想策定の背景と目的

平成27年の国勢調査によると、日本の人口は1億2711万人で、前回の国勢調査と比較すると0.7%の減少となっています。これは、大正9年の調査開始以来、初めてのことです。また、総人口に占める65歳以上の人口の割合は23.0%から26.7%に上昇し、およそ人口の4人に1人が65歳以上という、他の先進諸国に例を見ない急速な高齢化が進んでいます。

このような状況の中で、国では平成17年に今後のバリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」をとりまとめ、翌平成18年12月には、従来のハートビル法と交通バリアフリー法が統合・拡充された「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー新法」）が施行されました。

バリアフリー新法では、高齢者や障がい者を含む多くの人々が利用する建築物や道路、公園などのバリアフリー化を推進するほか、市町村が法律に基づく基本構想を策定し、これにより駅や高齢者、障がい者などが利用する施設が集まった地区（重点整備地区）において、建築物や道路、公園などのバリアフリー化を図って、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進することを目的としています。

本市においても、全国と同様に高齢化や少子化の傾向が進んでおり、これからのまちづくりを進めるにあたっては、誰もが安心して快適に暮らせることが重要な課題となっています。このため、バリアフリー新法に基づき、重点整備地区におけるバリアフリー化を推進するための基本構想を策定し、これによる総合的な都市機能の増進を図っていくことを目的とします。

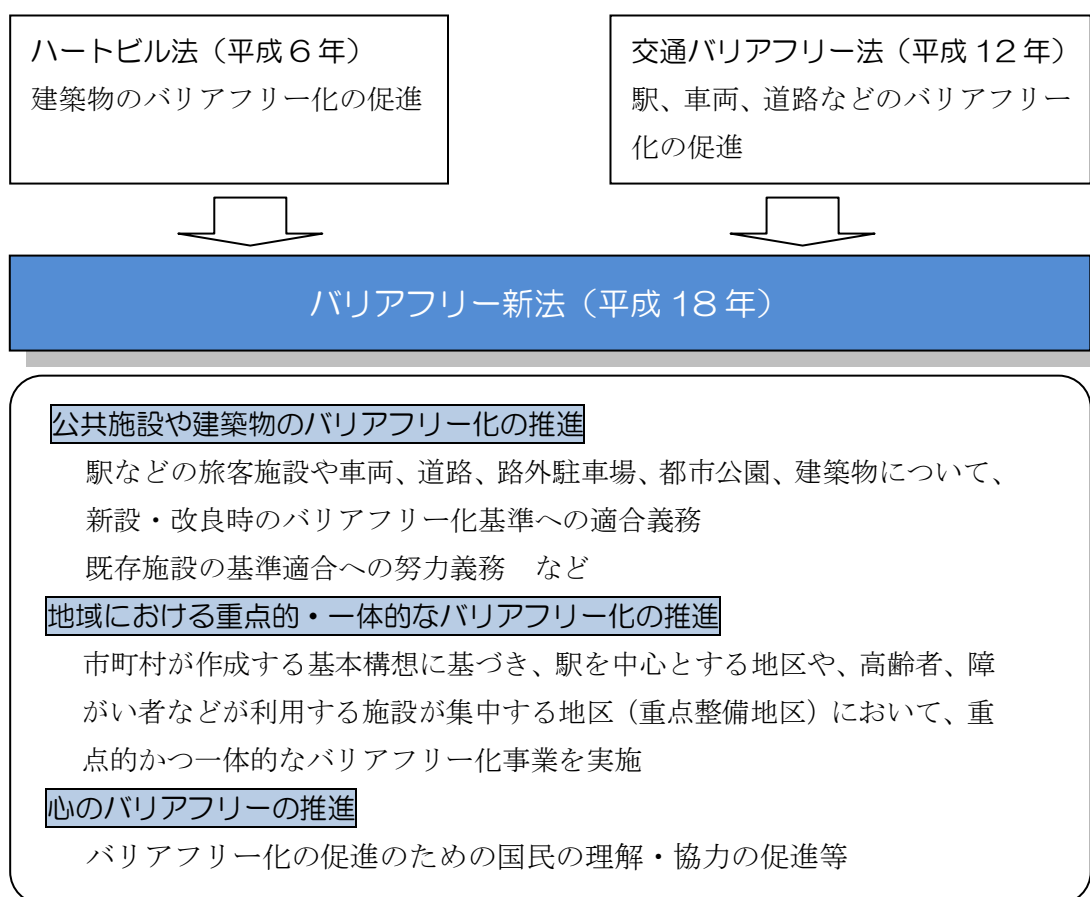
1-2. バリアフリー新法の概要

平成18年12月に、それまでの「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に関する法律（ハートビル法、平成6年）」と「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（交通バリアフリー法、平成12年）」を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、「バリアフリー新法」）が施行されました。

バリアフリー新法の目的は、高齢者や障がい者（身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者・発達障がい者を含む、すべての障がい者）、妊婦、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です。

この法律は、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、法律に基づき市町村が作成する基本構想制度を活用して、駅を中心とした地区や、高齢者、障がい者などが利用する施設が集まった地区を重点整備地区として位置づけ、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進しようとするものです。

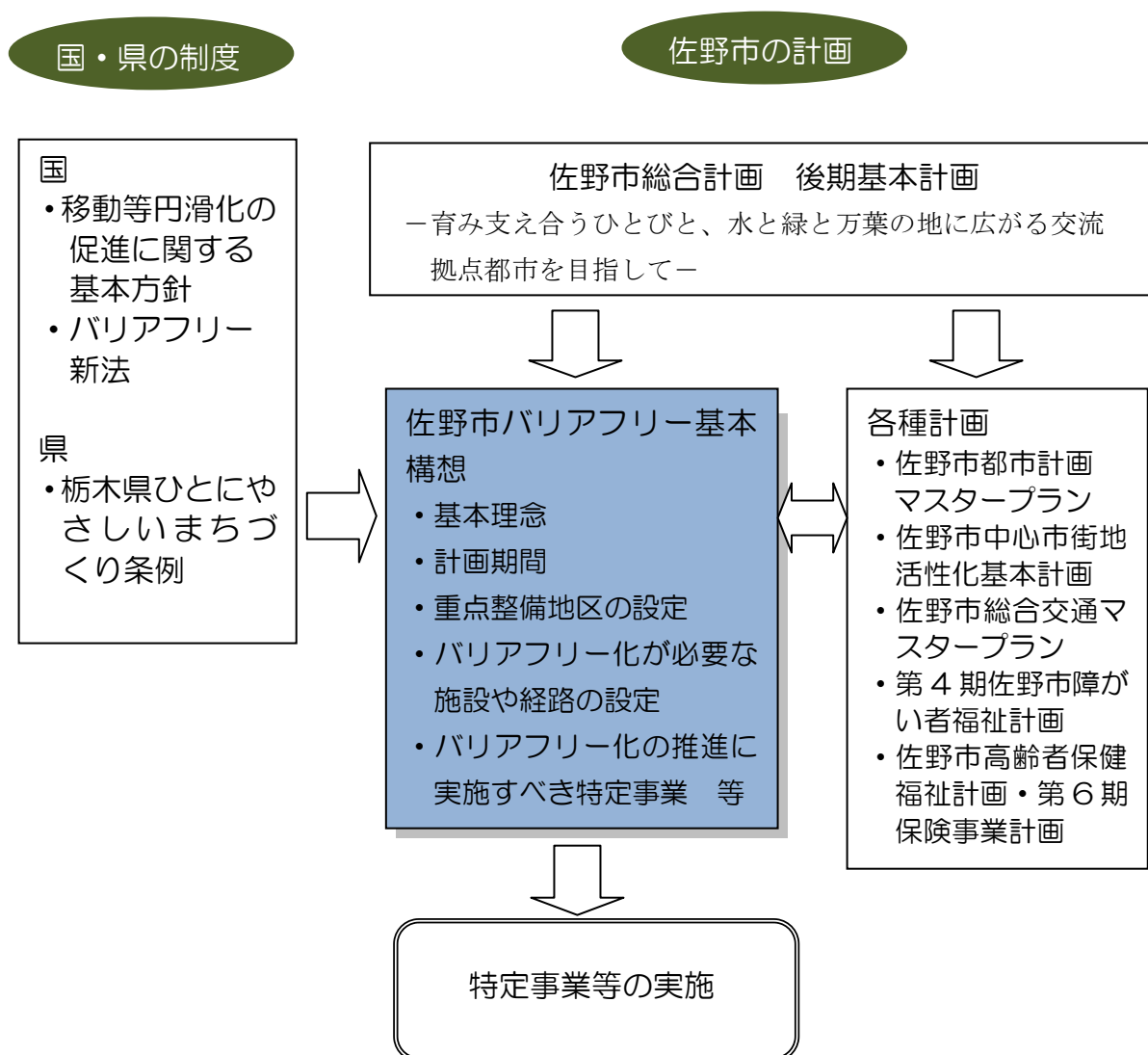
さらに、バリアフリー化を進めるにあたっての留意点として、さまざまな段階での住民・当事者の参加や、継続的・段階的な改善（「スパイラルアップ」）、バリアフリー化の促進のための国民の理解・協力の促進等（「心のバリアフリー」）について定めています。



1-3. 基本構想の位置づけと構成

本基本構想は、国のバリアフリー新法に基づいて重点整備地区を定め、当該地区におけるバリアフリー化推進のための基本的な構想を作成するものです。策定にあたっては、栃木県の「栃木県ひとにやさしいまちづくり条例」に準拠するとともに、佐野市総合計画やそれに基づく佐野市都市計画マスタープラン等の各種計画と整合性を図るものとします。

■基本構想の位置づけと構成



本基本構想は、今後のバリアフリー化を進める基本理念を設定し、この基本理念の下に、

- ①重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進する地区（**重点整備地区**）を設定
- ②高齢者、障がい者などが日常生活や社会生活で利用する駅、官公庁などの公共施設、福祉施設、大規模商業施設など（**生活関連施設**）のバリアフリー化の推進
- ③生活関連施設相互間の経路（**生活関連経路**）のバリアフリー化の推進

①～③についてと、バリアフリー化のために実施すべき事業（**特定事業**）などに関する計画を定めるものです。

■重点整備地区のイメージ



1-4. 計画期間

バリアフリー化は、施設の整備改善や市民の意識改革などからなる幅広い取組であり、長期的な視点に立って進める必要があることから、本基本構想の計画期間は平成29年度から平成38年度までの10年間とします。

1-5. 基本構想策定の流れ

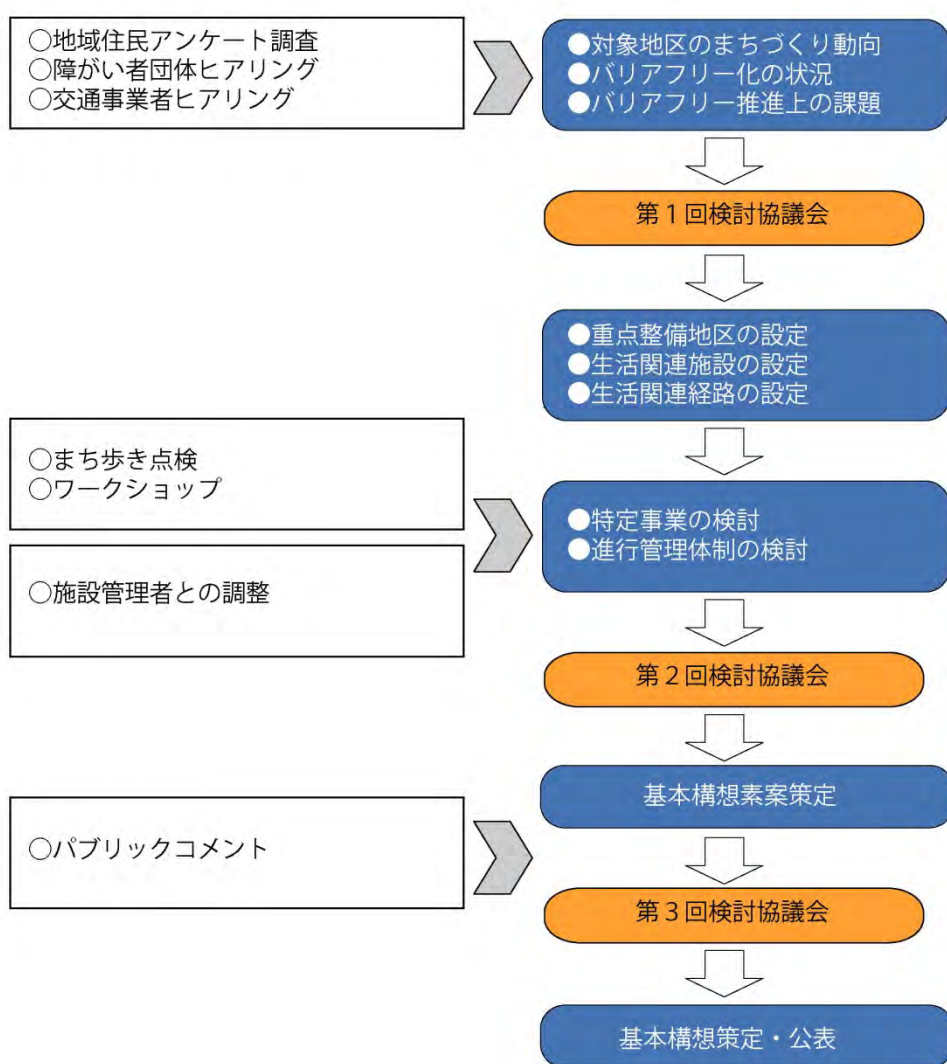
基本構想策定にあたっては、関係する事業者との調整や、市民、高齢者、障がい者などの利害関係者の意見を反映するために、

- ・ 高齢者や障がい者の代表、関係する公共施設や民間施設の管理者、公安委員会、鉄道、バスなどの公共交通事業者、有識者などで構成する「佐野市バリアフリー基本構想検討協議会」の設置
- ・ 地域住民の意向を反映するためのアンケート調査
- ・ 障がい者団体や交通事業者へのヒアリング調査
- ・ 高齢者や障がい者によるまち歩き点検及びワークショップ
- ・ 幅広い市民の意向を反映するためのパブリックコメント

などを行って、これにより得られた幅広い意見を参考に策定を進めました。

策定の流れは、以下のとおりです。

■基本構想策定の流れ



第2章 対象地区の概況

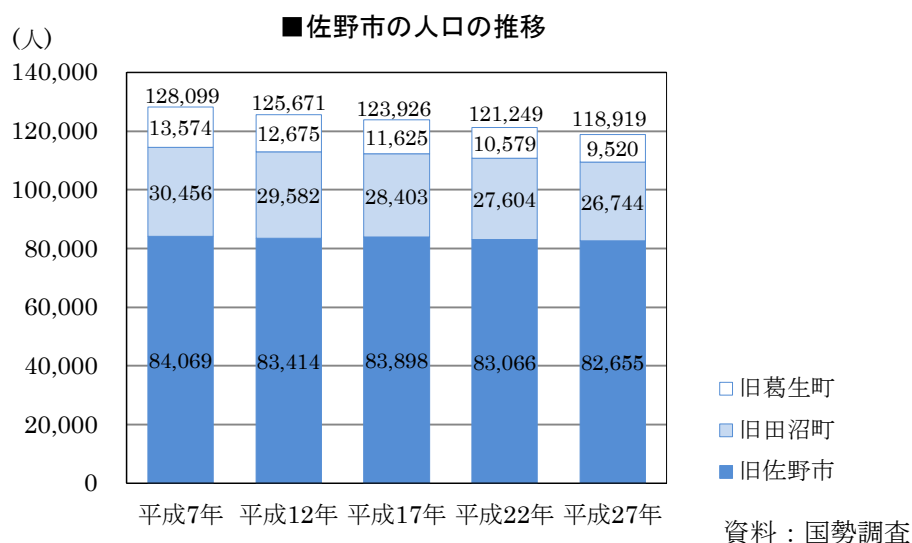
重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進する地区（重点整備地区）を定めるにあたり、この地区を含むエリアを対象地区として、まちづくりの現状を整理します。

2-1. 佐野市の概況

（1）人口動向等

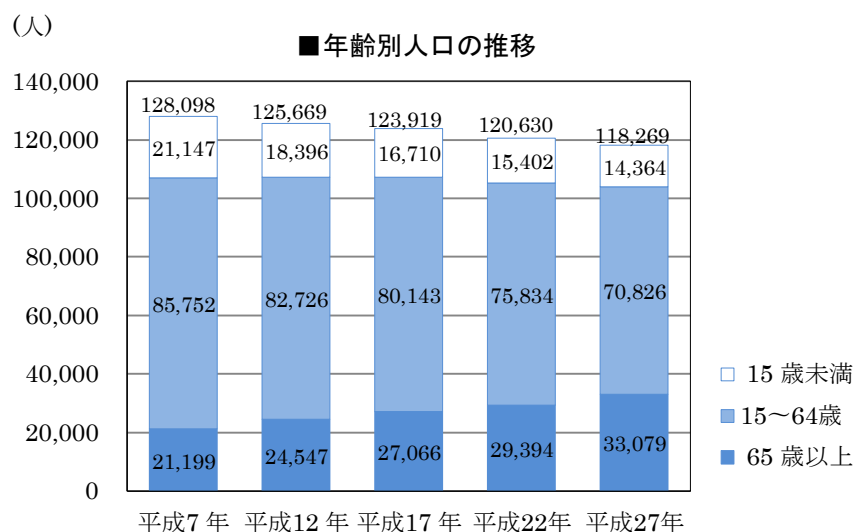
①人口の推移

佐野市の人口は徐々に減少しており、平成22年の国勢調査では121,249人でした。平成27年に行われた国勢調査の結果では、118,919人にまで減少しており、平成22年度と比べた減少率は▲2.16%になります。これは、栃木県全体の減少率▲0.44%よりも減少率が高い結果となっています。



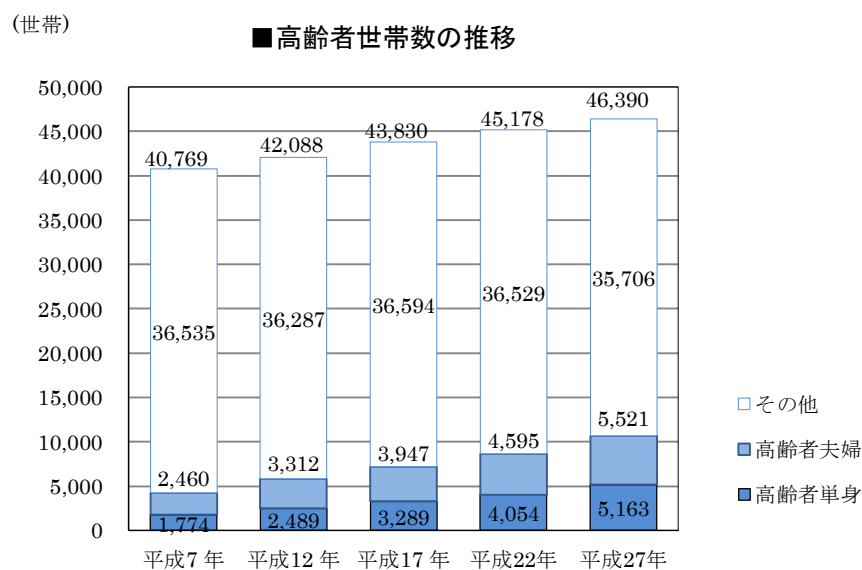
②年齢別人口の推移

年齢別の人口をみると、総人口が減少する中で65歳以上の高齢者数は増加しており、高齢化が進んでいることがわかります。



③高齢者世帯数の推移

佐野市の全世帯数は、一貫して増加傾向を示しています。この内訳をみると、一般世帯数がほぼ横ばい傾向であるのに対し、高齢者夫婦世帯、高齢者単身世帯の数は大きく増加しており、両世帯の合計は、平成17年から平成27年の10年間で47.6%増加しています。高齢化がさらに進行することを考えると、高齢者のみの世帯数は、今後も増え続けるものと想定されます。

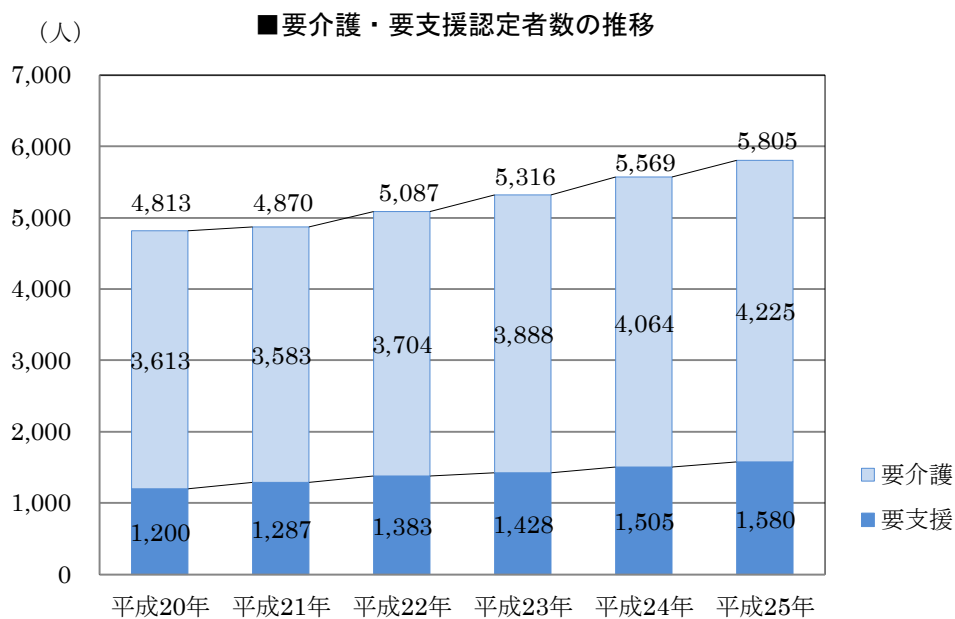


資料：国勢調査

（２）障がい者等の状況

①要介護・要支援認定者数の推移

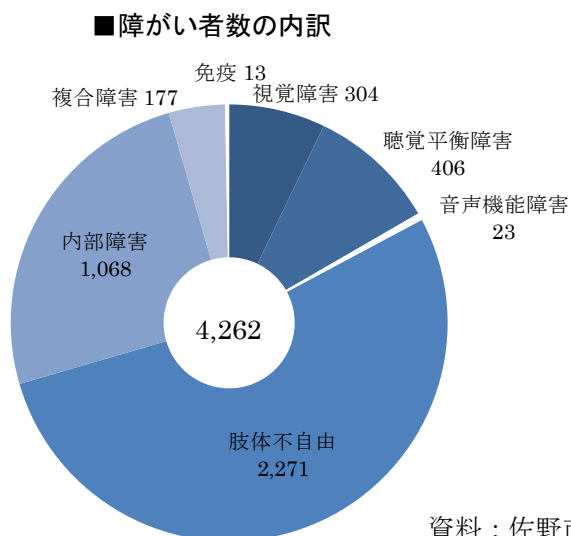
要介護・要支援者数は増加傾向にあり、平成25年には5,805人と、平成20年に比べて20.6%増加しています。内訳をみると、要介護、要支援ともに増加傾向を示しています。



資料：佐野市統計書

②障がい者数の内訳

平成25年の佐野市の統計によると、身体障害者手帳の交付を受けた障がい者は4,262人となっており、このうち肢体不自由者が2,271人と、約半数を占めています。これ以外では、内部障害（1,068人）、聴覚平衡障害（406人）、視覚障害（304人）などの割合が高くなっています。

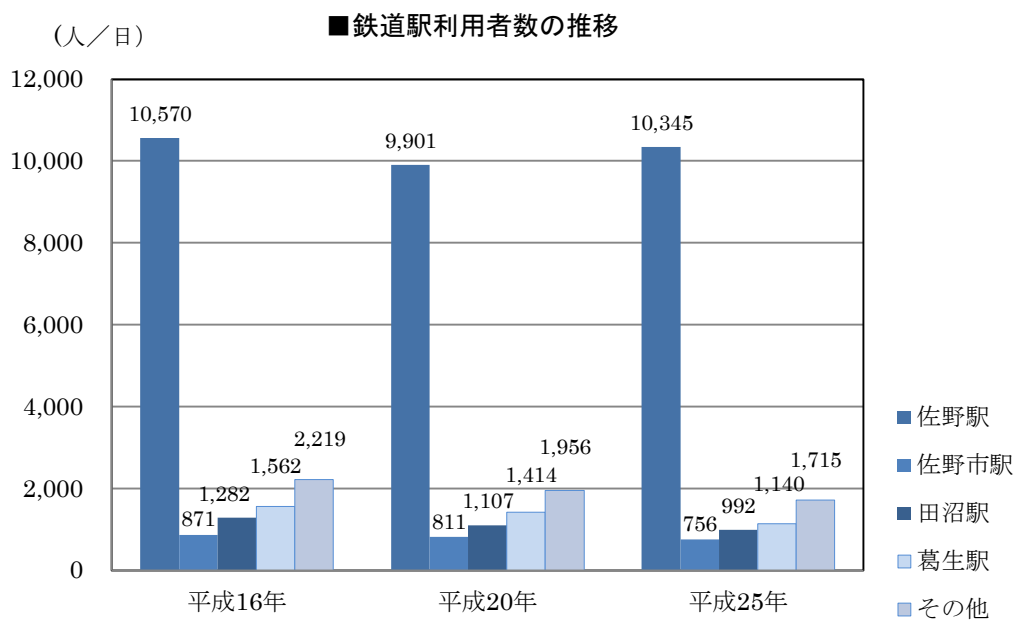


資料：佐野市統計書

(3) 公共交通の状況

① 鉄道駅利用者数

鉄道駅利用者数をみると、佐野駅が 10,000 人/日前後であるのに対し、その他の駅は概ね 1,000～2,000 人/日程度であり、佐野駅が交通結節点としての役割が高いことがわかります。利用者数の推移をみると、佐野駅利用者数が横ばいで推移しているのに対し、その他の駅は徐々に減少してきています。

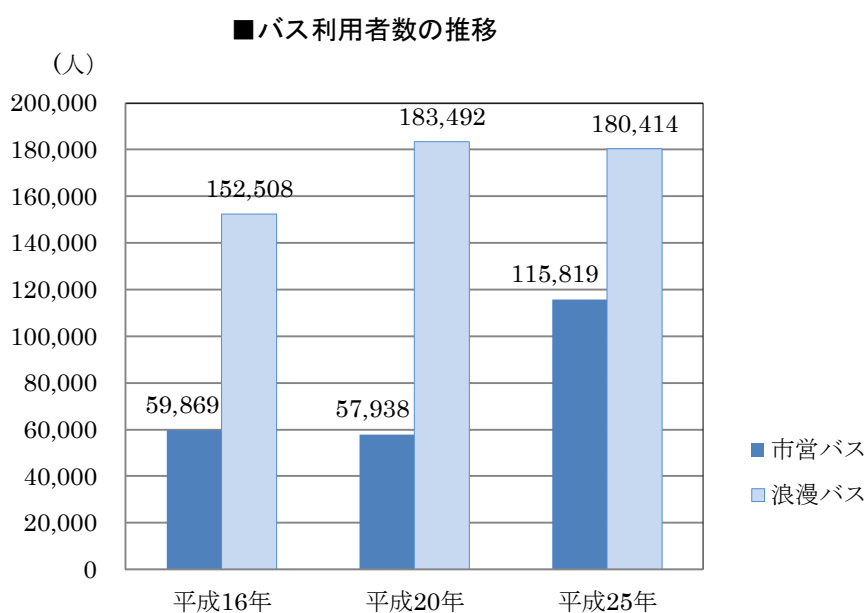


資料：佐野市統計書

注) 利用者数＝年間乗車人員×2/365 日

②バス利用者数

市内には、佐野市営バスと、関東自動車㈱が運行する佐野新都市循環線（万葉浪漫バス）が走っています。このうち、佐野市営バスは、平成 20 年 10 月に路線を再編して実験運行を開始し、平成 23 年 4 月から本格運行を開始しました。この結果、平成 25 年のバス利用者数は年間 296,233 人と、平成 20 年の 241,430 人に比べて 22.7%の伸びがみられました。今後の高齢化の進展に伴い、身近な公共交通機関としてのバスの役割はますます大きくなるものと思われます。



資料：佐野市統計書

2-2. 対象地区の設定

本基本構想は、いろいろな施設が集積する地区において、面的・一体的なバリアフリー化を図り、誰もが暮らしやすいまちづくりにつなげることをねらいとしています。

そのため、本構想の対象地区の設定にあたっては、これまでに策定された佐野市都市計画マスタープランや佐野市中心市街地活性化基本計画などの、まちづくりに関する計画との整合性を図る必要があります。

平成20年度に策定された「佐野市都市計画マスタープラン」では、様々な都市機能が集積し、それぞれが有機的に連携・支援され、利便性の高い交通環境を有する拠点として、「佐野市中心市街地拠点」、「田沼地域市街地拠点」、「葛生地域市街地拠点」、「佐野新都市拠点」の、4つの「都市拠点」を形成することとされています。

また、国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、重点整備地区の要件として以下の3つが示されています。

- ①多くの高齢者や障がい者等が利用する駅や官公庁、福祉施設などの生活関連施設が概ね3か所以上あること
- ②土地利用や将来の方向性などから、バリアフリー化を推進する必要性があること
- ③当該地区のバリアフリー化の推進が、総合的な都市機能の増進を図る上で効果的であると考えること

これに照らし合わせると、「佐野市中心市街地拠点」には、他の3つの都市拠点と比べて、以下のような特性がみられます。

- ・1日の利用者数が1万人程度と市内の駅で最も多い佐野駅があることや、市役所をはじめとする公共施設や金融機関などが多く集積している
- ・「佐野市都市計画マスタープラン」で「まちなか居住・交流拠点」として、公共交通の利便性の向上や、公共公益施設の再整備などにより活性化を図る拠点と位置づけられている
- ・公共交通の広域的な玄関口であり、市民の利用も最も多いことから、バリアフリー化の推進を図ることが、総合的な都市機能の増進につながると考えられる

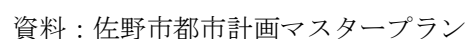
以上の検討により、本基本構想では、「佐野市中心市街地拠点」において重点整備地区を設定することとして、検討を進めます。

■佐野市の拠点の構想図



資料：佐野市都市計画マスタープラン

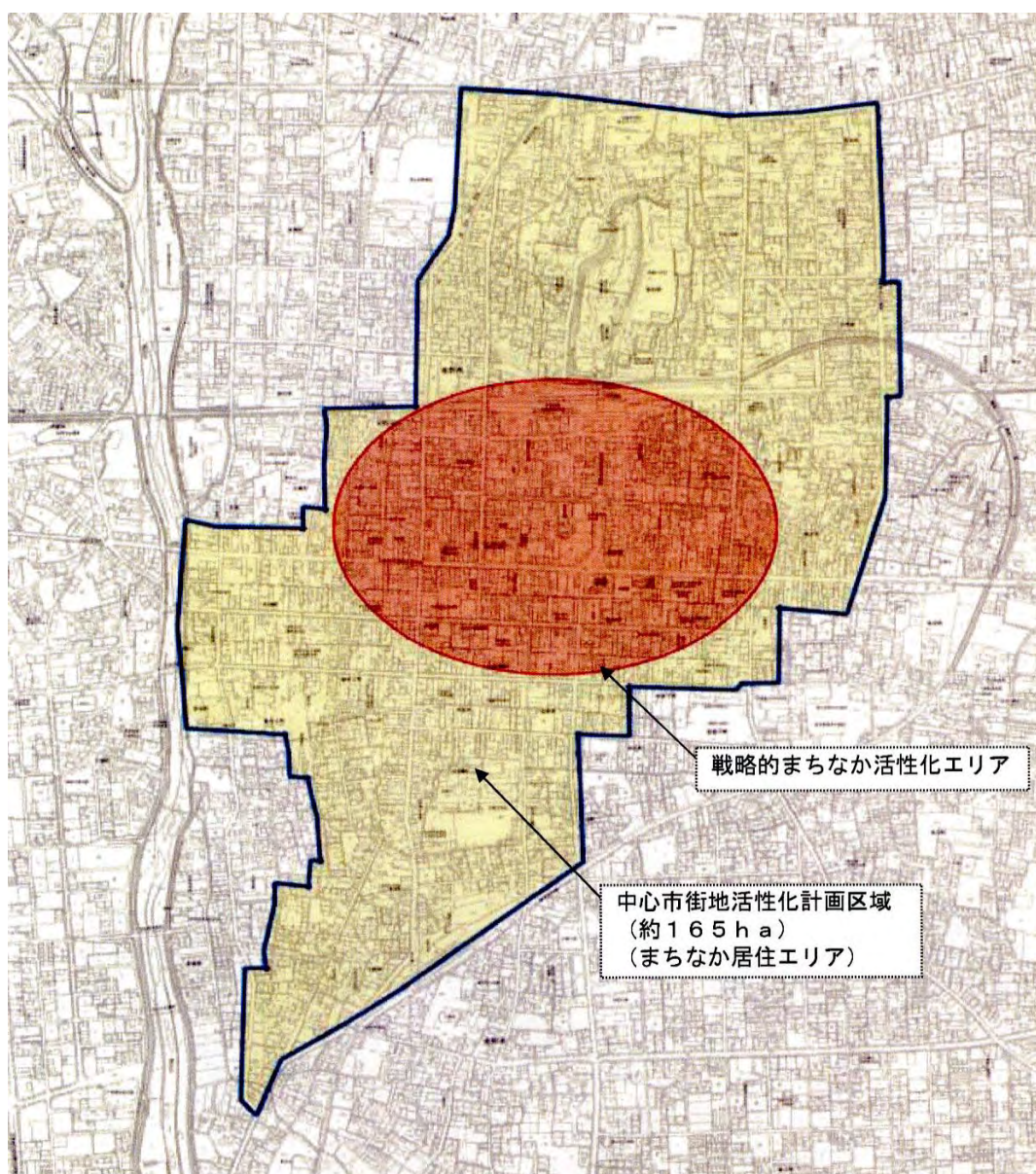
■佐野中央地域将来構想図



また、平成 22 年 3 月に策定された「佐野市中心市街地活性化基本計画 まちなか元気UP プラン」では、佐野駅や佐野市役所を含む各種都市機能の集積の高いエリア及びその周辺 165ha を中心市街地活性化計画区域と設定し、まちなか居住エリアとして定住人口の増加を図ることとされています。

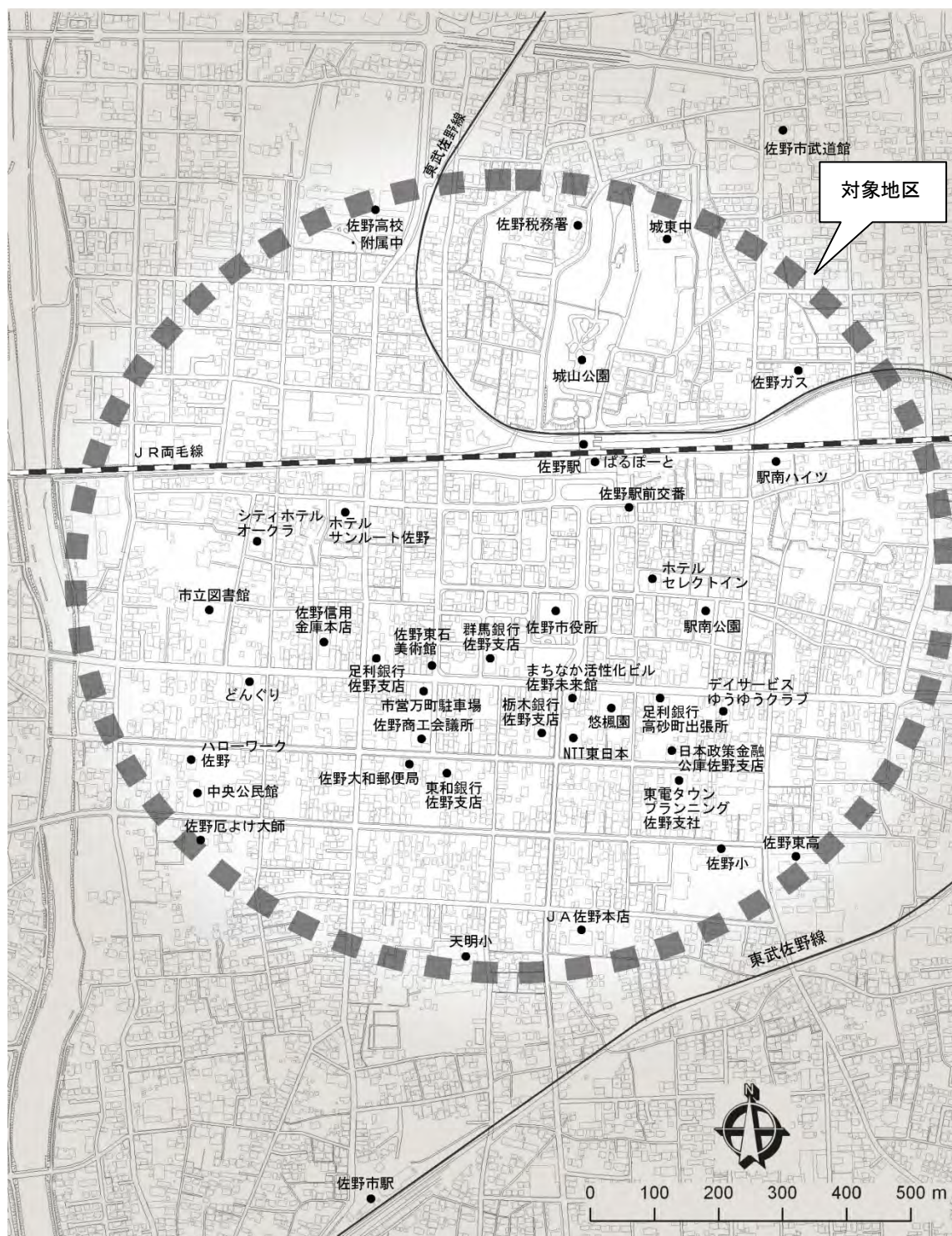
その中で、中心部を戦略的まちなか活性化エリアと設定し、行政、商業、業務、文化、観光等の様々な都市機能が集積する都市空間を再生するとともに、各種活性化事業や施策を戦略的に実施するエリアとしています。

■ 中心市街地活性化計画区域



資料：佐野市中心市街地活性化基本計画
「まちなか元気UPプラン」

■对象地区



2-3. 対象地区のまちづくりの動向

対象地区である佐野駅周辺地区では、土地区画整理事業や道路、公園などの都市基盤整備や駅舎、市役所などの施設整備が進められてきました。それらの現状と今後の動向は、以下のとおりです。

(1) 整備が完了した事業

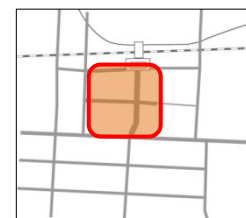
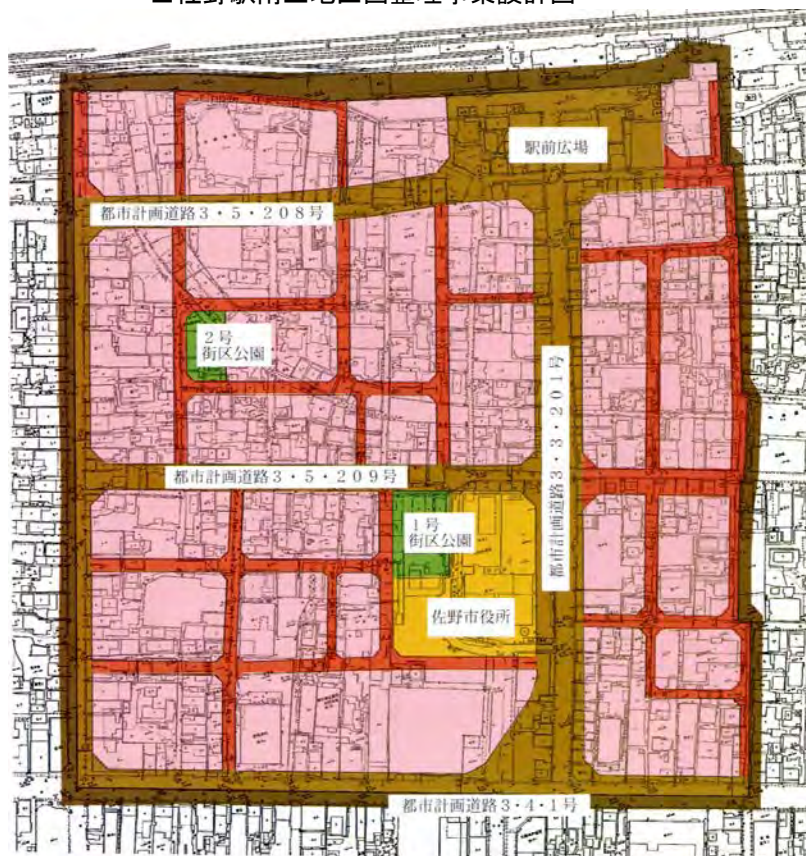
①佐野駅南土地区画整理事業

佐野駅前広場や市役所を含む 10.1ha の区域は、かつては道路等の都市機能整備の立ち遅れや各種建物の混在と老朽化が進み、防災上の問題を抱える地区でした。このような状況を改善するため、昭和 56 年度から佐野市により佐野駅南土地区画整理事業として整備が進められ、平成 13 年 3 月に整備が完了しました。

事業の概要は、以下のとおりです。

事業の名称	足利・佐野都市計画事業 佐野駅南土地区画整理事業
施行者	佐野市
面積	101,373.39 m ²
施行期間	昭和 57 年 2 月～平成 13 年 3 月
総事業費	約 162 億円
権利者数	土地所有者 347 人、借地権者 134 人
減歩率	公共減歩率 26.60%

■佐野駅南土地区画整理事業設計図



この事業により佐野駅と県道桐生岩舟線（旧国道 50 号）を結ぶ佐野駅前通りは、全幅員 22m で、両側に歩道が整備されており、電線類も地中化されて、誰もが歩きやすい道となっています。



佐野駅前通り 整備前



佐野駅前通り 整備後

また、土地区画整理事業区域内では、ギオン通りなどの都市計画道路や駅前広場も整備され、安全で快適な環境を形成しています。



ギオン通り



駅前広場

②佐野駅自由通路及び橋上駅舎

鉄道により分断されていた駅南北市街地の一体化などを目指して、佐野駅自由通路と橋上駅舎が整備され、平成 15 年 4 月から使用開始されました。

これにより、駅北側にある城山公園へのアクセスの改善や、駅北側地域からの鉄道利用が可能となりました。あわせて、エレベーターや障がい者用トイレの設置など、駅舎のバリアフリー化も行われています。



佐野駅自由通路及び橋上駅全景



佐野駅南口



佐野駅自由通路

③佐野市役所

平成 25 年 10 月に着工した新庁舎建設工事は、平成 27 年 10 月に完成し、12 月から業務を開始しました。この建物は、「バリアフリーとユニバーサルデザインへの対応」を基本方針の一つに掲げ、音声案内やトイレ緊急呼び出しなど、高齢者や障がい者が安心して利用できる施設となっています。



佐野市役所



④市道佐野 53・54 号線（仲町通り）

県道桐生岩舟線の南を東西に走る市道佐野 53、佐野 54 号線は、平成 22 年から平成 25 年にかけて改良工事が行われ、歩車道の段差が解消され、バリアフリー化が図られました。



市道佐野 53、佐野 54 号線



（２）整備が進められている事業

①県道桐生岩舟線（旧国道 50 号）

中心部を東西に走る骨格である県道桐生岩舟線は、栃木県の事業で拡幅整備が計画されています。このうち、佐野駅南土地区画整理事業で北側半断面が整備された区間約 300mについては、現在用地買収などが進められています。完成すると、両側とも歩車道が分離され、電線類も地中化されて、安全で快適な道路環境が形成される計画となっています。



県道桐生岩舟線（工事着手前）

②市道 1 級 1 号線

佐野駅や佐野市役所を中心とするエリアでは、佐野駅周辺地区都市再生整備計画を作成し、「佐野市の顔として誇れるシンボル軸の形成」、「『居住・生活空間』と『創造・感動空間』の形成による魅力あるまちなかの再生」を目指して、さまざまな事業を展開してきました。

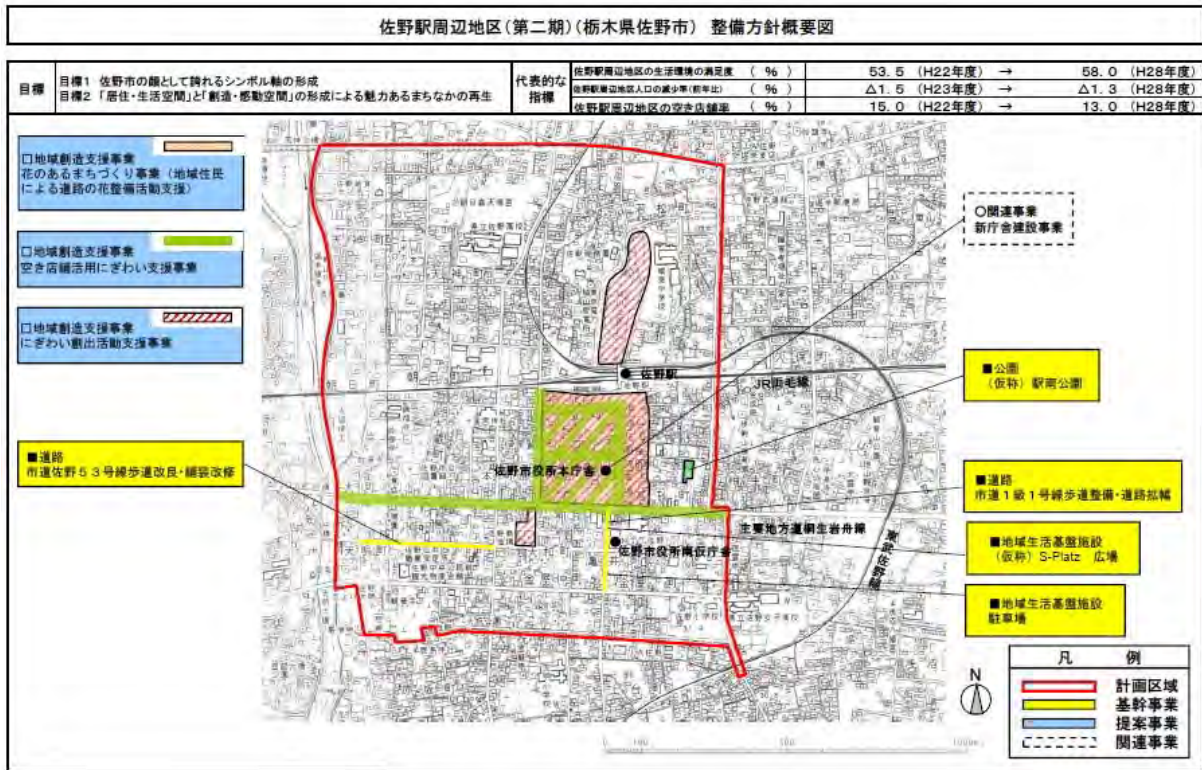
平成 24 年度から、佐野市南部から中心部へのアクセス道路となる市道 1 級 1 号線の整備が進められています。

県道桐生岩舟線から南に延びる市道 1 級 1 号線は、歩道が狭く、段差もあり、歩行者にとって危険な状況となっています。これを解消するため、県道桐生岩舟線から南に約 220mの区間を、幅員 18mの計画で拡幅整備が進められています。完成すると、両側とも歩車道が分離され、電線類が地中化される計画となっています。



市道 1 級 1 号線（工事着手前）

■佐野駅周辺地区（第二期）都市再生整備計画



第3章 対象地区のバリアフリー化の現状と推進上の課題

3-1. 地域住民アンケート調査

基本構想策定にあたっては、住民の意見を反映したものとするため、対象地区とその周辺の住民を対象に、バリアフリーに関するアンケート調査を行いました。

(1) アンケート調査の概要

目的：地域住民が外出の際によく利用する施設や、施設利用時や移動環境の問題点等について把握する。また、今後のバリアフリーの進め方についての、市民の意向を把握する。

調査対象：対象地区とその周辺に住む 50 代以上の住民から 2,000 人を無作為抽出

調査方法：郵送による配布・回収

実施期間：平成 28 年 6 月 27 日（金）～平成 28 年 7 月 15 日（金）

回収結果：

発送数	不達※	有効配布数 A	回収数 B	回収率（%） B／A
2,000	4	1,996	1,126	56.4

※不達とは、受取人不明などの理由で配達できなかったものを指す。

(2) 調査項目

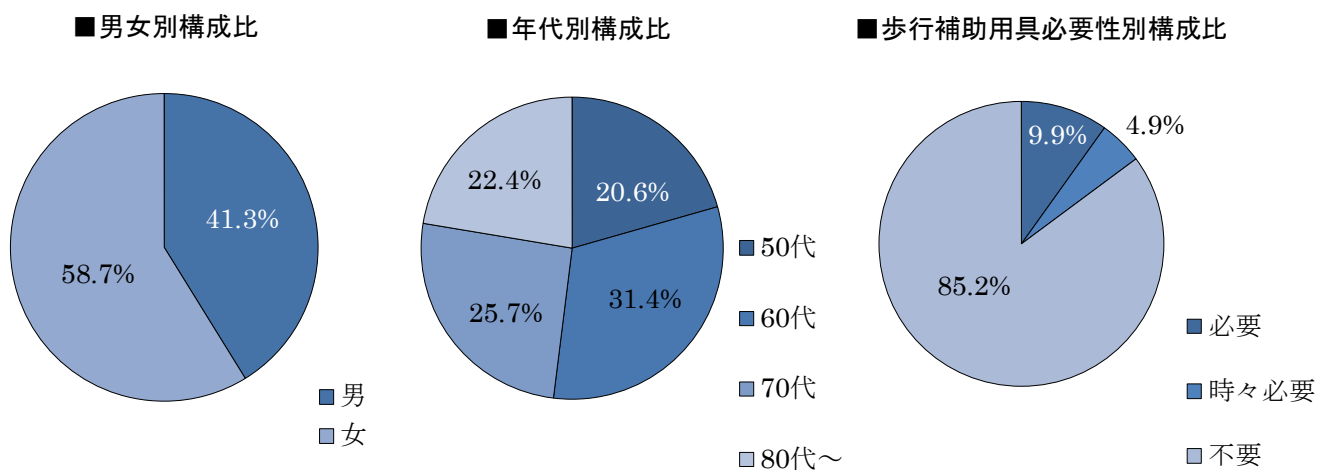
アンケート調査は、以下の項目について行いました。

区分	番号	設問内容	回答方法
回答者の属性	問 1	回答者の性別	単一回答
	問 2	回答者の年代	単一回答
	問 3	歩行補助用具使用の有無	単一回答
よく利用する施設とその問題点	問 4	普段の生活で利用する中心部の施設	複数回答
	問 5	施設を利用する上での問題点	複数回答
移動手段とその問題点	問 6	外出する際の交通手段	単一回答
	問 7	道路通行上の問題点	複数回答
	問 8	バス利用時の問題点	複数回答
バリアフリーの進め方	問 9	「バリアフリー」という言葉の認知度	単一回答
	問 10	バリアフリー化を進める上で重要なこと	複数回答
その他		バリアフリー全般	自由記入

(3) 調査結果の概要

1) 回答者の属性

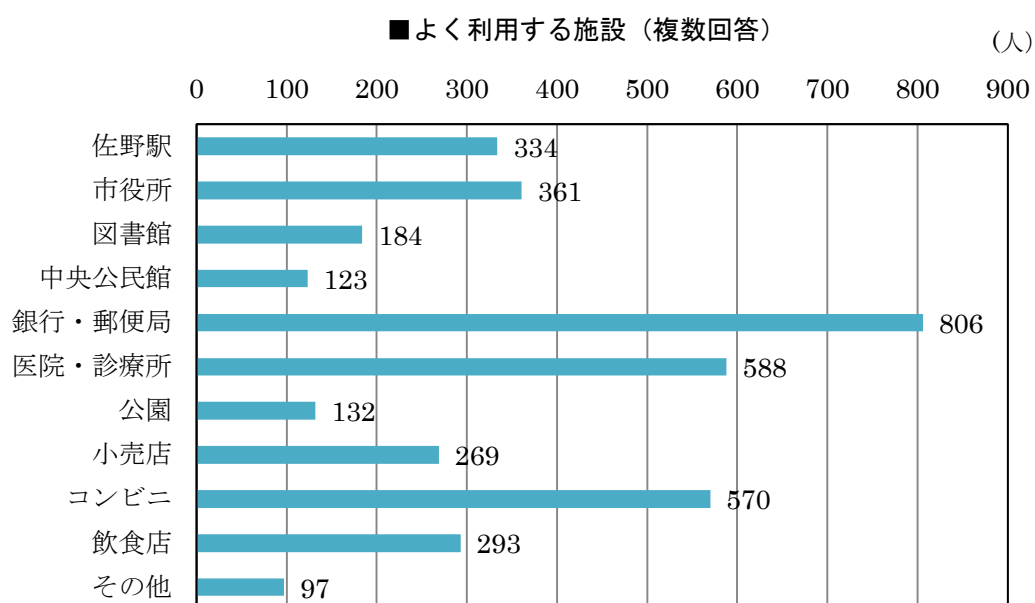
回答のあった方の内訳は、以下のとおりとなっています。



2) 普段外出する場所について

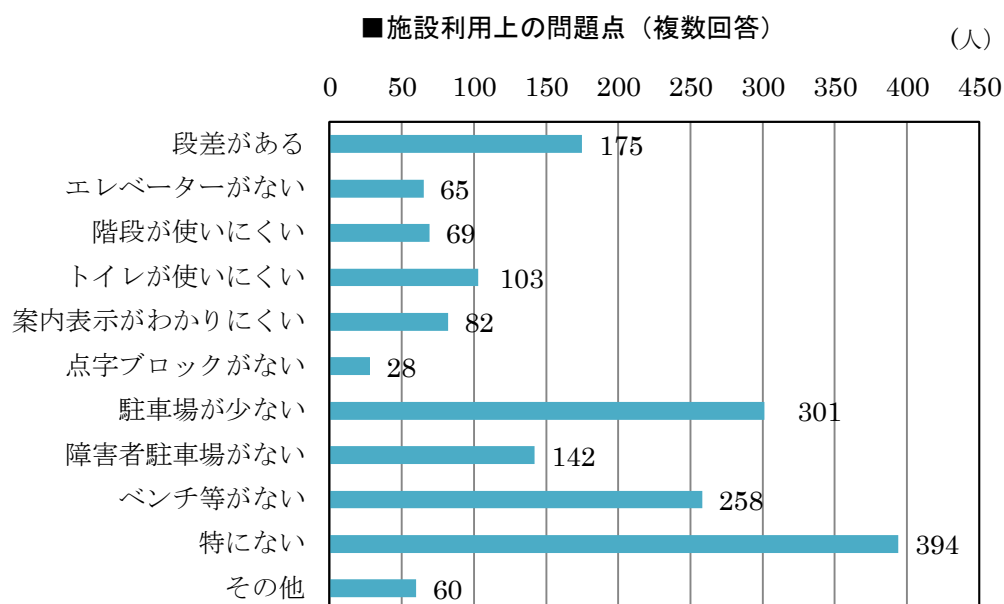
① 普段の生活で利用する中心部の施設（問4：複数回答）

普段の生活でよく利用する施設としては、「銀行・郵便局」が 806 人と最も多く、これに次いで「医院・診療所」(588 人)、「コンビニ」(570 人)が多い結果となっています。

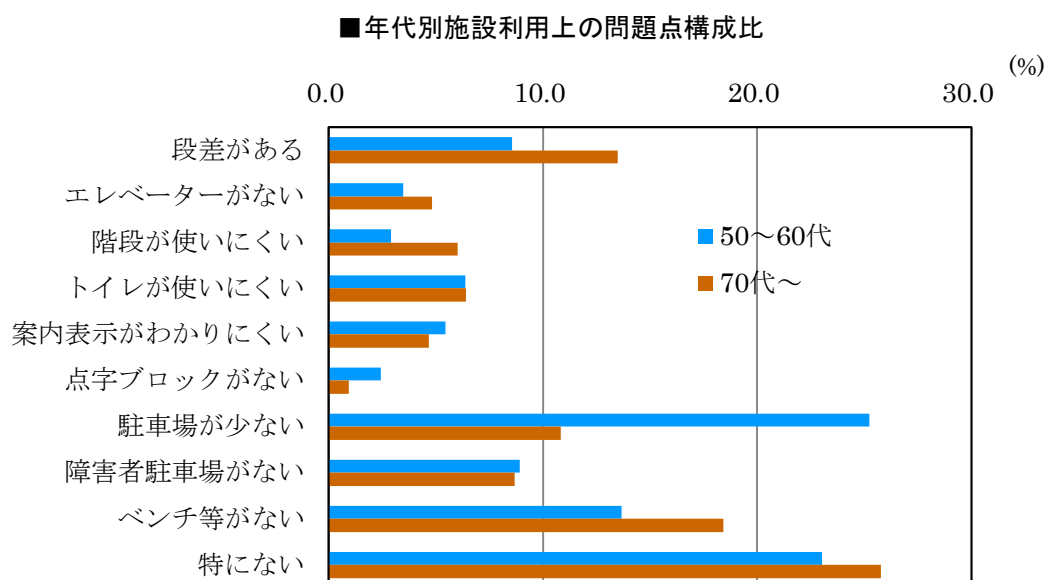


②施設を利用する上での問題点（問5：複数回答）

施設利用時の問題点として最も多かったものは「駐車場が少ない」（301 人）であり、これに次いで「ベンチ等の休憩施設がない」（258 人）、「段差がある」（175 人）などが多くみられます。



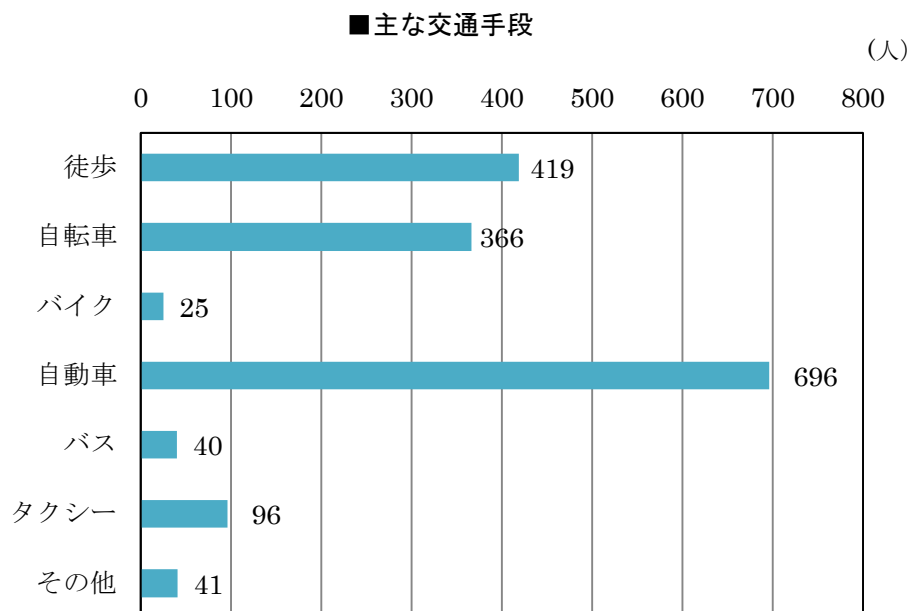
これを年代別にみると 50 代～60 代では「駐車場が少ない」ことに不便を感じており、70 代以上では「段差がある」ことに不便を感じていることがわかります。また、どの年代でも「ベンチ等の休憩施設がない」と答えた割合が高くなっています。



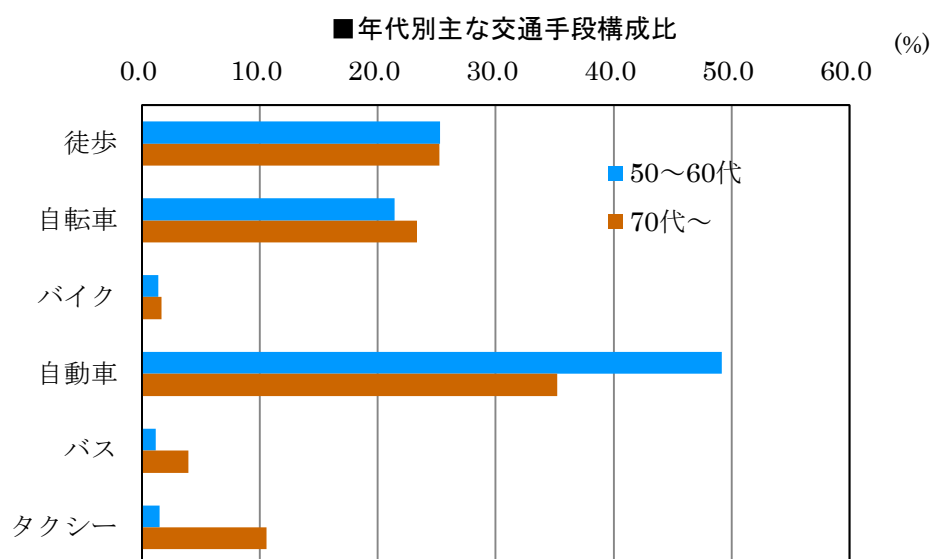
3) 移動環境について

①外出する際の交通手段（問6）

対象地区に出かけるときの主な交通手段については、「自動車」（696 人）が最も多い結果となっています。アンケート対象者が対象地区とその周辺の住民ということもあり、「徒歩」（419 人）や「自転車」（366 人）といった回答も多くみられました。

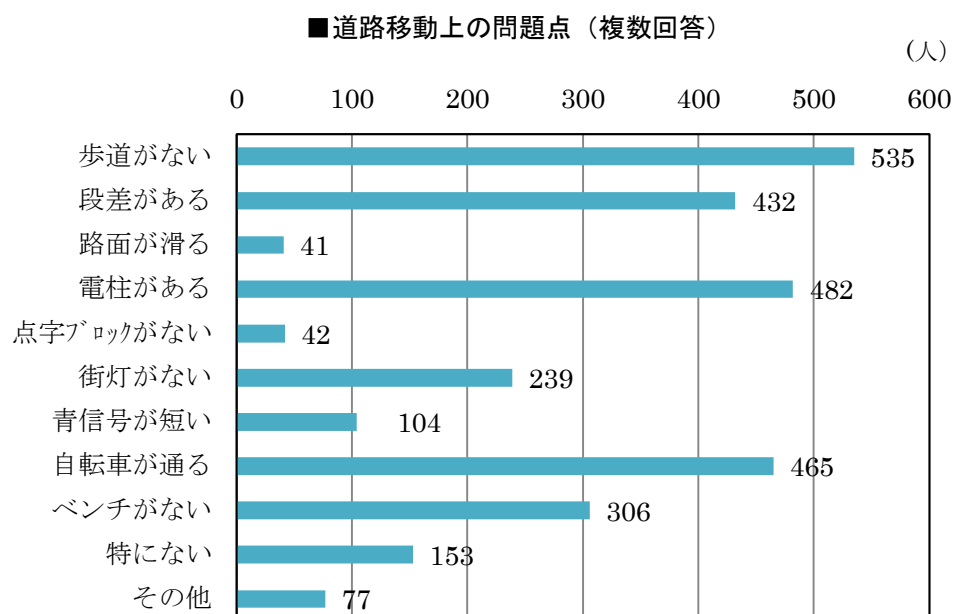


年代別には、50～60 代で「自動車」を利用する割合が高いこと、70 代以上で「タクシー」を利用する割合が高くなっていることがみられます。

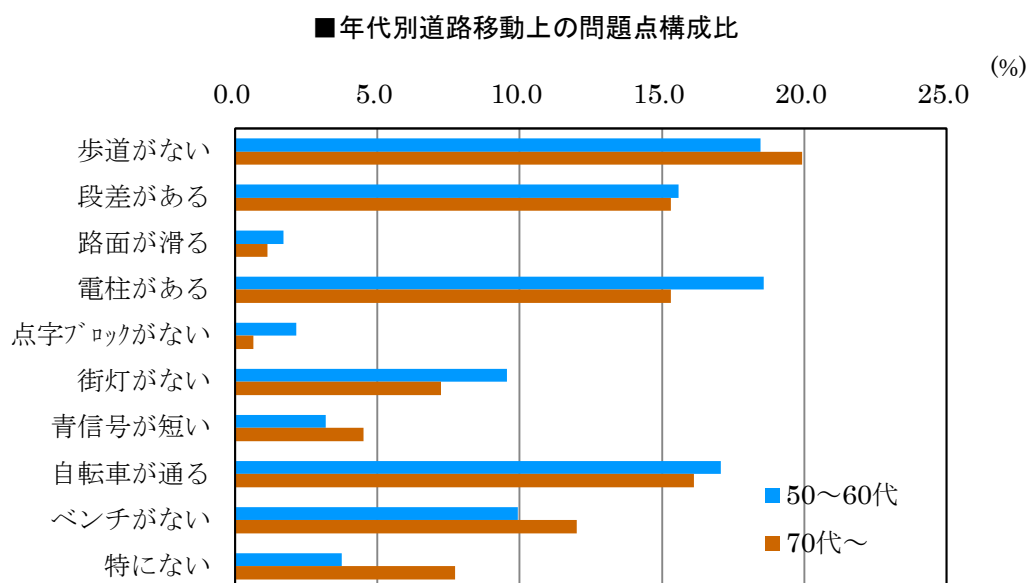


②道路通行上の問題点（問7：複数回答）

対象地区の道路を徒歩や自転車で移動する時の問題点については、「歩道がない・狭い」（535人）、「電柱などの障害物がある」（482人）、「自転車や車がすぐそばを通るので危険」（465人）、「段差やデコボコがある」（432人）といった回答が多くみられました。

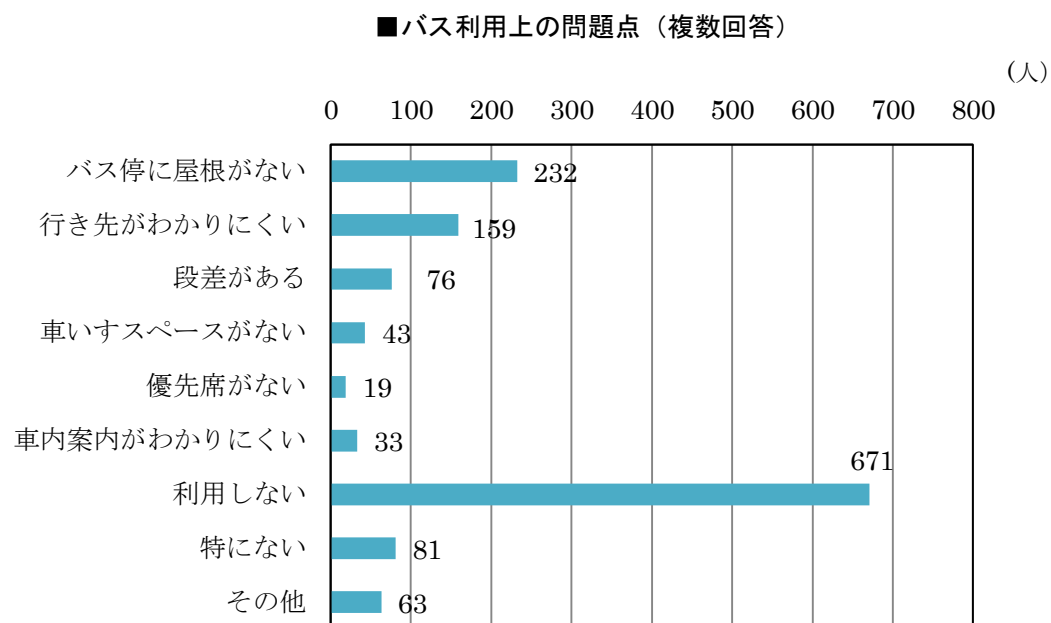


年代別にみても、同様の傾向となっています。



③バス利用時の問題点（問8：複数回答）

バスを利用する上での問題点については、「利用しないのでわからない」（671人）を除くと、「バス停に屋根・ベンチがない」（232人）、「バスの行先や時刻表がわかりにくい」（159人）といった回答が多くみられました。

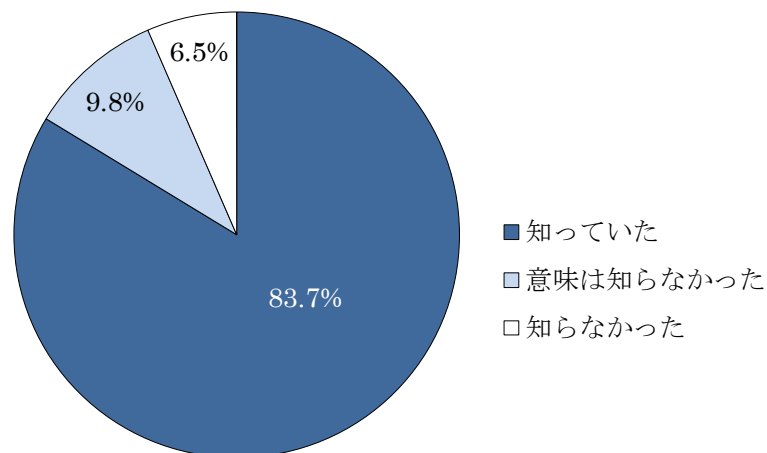


4) バリアフリーの進め方について

①「バリアフリー」という言葉の認知度（問9）

「バリアフリー」という言葉については、83.7%の人が「知っていた」と答えており、バリアフリーが社会的に広く認知されてきたことがわかります。

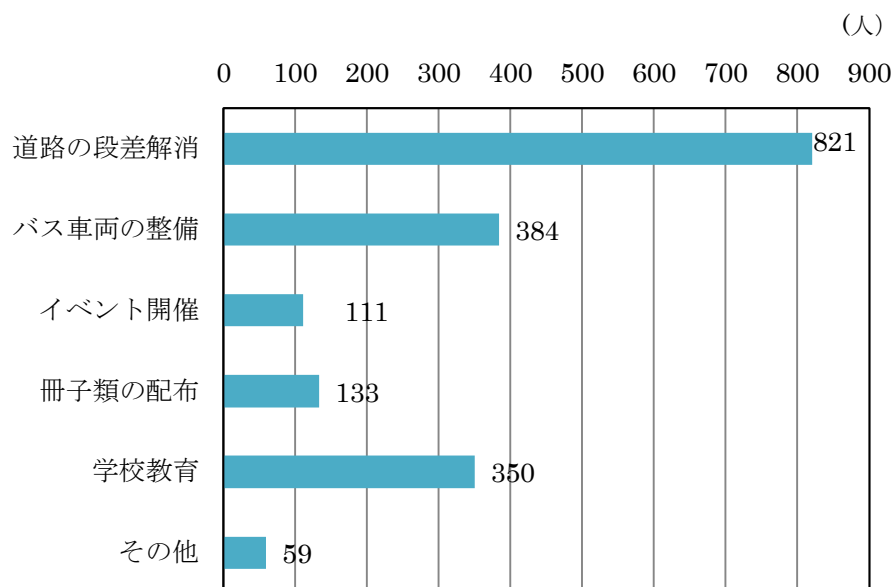
■「バリアフリー」の認知度



②バリアフリー化を進める上で重要なこと（問10：複数回答）

今後、佐野市が対象地区のバリアフリー化を進める上で重要なことについては、「道路や建物の段差の解消などの整備」が821人と最も高く、「バスの車両やバス路線などの使いやすい整備」（384人）、「学校教育の中でのバリアフリー教育の充実」（350人）などがこれに次いで重要であるとの結果となっています。

■バリアフリー化の重要事項（複数回答）



5) 自由記入意見について

自由記入意見欄には、バリアフリー化やまちづくりに関する意見が多く寄せられました。その概要は、以下のとおりです。

項目	主な意見
道路全般について	・建物に比べて、道路のバリアフリー化は整備不十分。 ・佐野中心部の道路はひどく、市のイメージダウンである。 ・旧国道 50 号や市道 1 級 1 号線の整備が必要。
道路構造について	・歩道と車道に段差があると、足が上がらない。 ・横断歩道を青信号のうちに渡りきれないことが多くなってきた。 ・歩道のインターロッキング舗装は、見栄えは良いが歩きにくい。 ・市道 53、佐野 54 号線（仲町通り）の路側帯の整備は良い。
電柱について	・電柱が一番の障害である。 ・近隣の市と比べて遅れている無電柱化を進めるべき。
バス・タクシーについて	・公共交通で買い物や通院ができるシステムづくりが必要。 ・市の高齢者福祉タクシー券が、通院以外にもっといろいろな用途に使えるようになるといい。
公共施設について	・新しい施設と古い施設の差がありすぎる。 ・佐野駅には休憩所がないので、自由通路にイスを置いて欲しい。
民間施設について	・コンビニやスーパーは、トイレなどの整備がよくなってきた。 ・障がい者もラーメン店などに行きたいので、飲食店に障がい者用トイレの整備を進められないか。
心のバリアフリーについて	・すべての施設を整備するのは大変だが、助けてくれる人がいれば問題ない。そのための理解と啓発活動が大事だ。 ・障がいのある人たちが普通に暮らせる街であつたらよい。整備も必要だが、一人一人の思いやりが大切だ。
その他	・自分が老いてみると、とても心細い日が増えてくる。バリアフリーとは、弱者が精神的に安心して暮らせることではないか。 ・障がいの有無にかかわらず、すべての人が便利で使いやすい整備を進めてもらいたい。 ・佐野市は中心部を徹底的にバリアフリー化して、他の自治体をリードする市となって欲しい。 ・本当に快適で住みやすい環境を目指すのなら、バリアフリーの枠を超えたコンパクトシティ化にも注力すべきである。

※なお、自由意見の詳細は、巻末の資料編にあります。

3-2. 各種団体ヒアリング

バリアフリー化の対象となる障がい者の方たちの意見を把握するため、各種団体の代表者に集まっていただき、ヒアリング調査を行いました。

(1) ヒアリング調査の概要

日 時：平成 28 年 7 月 15 日（金）13 時 30 分～15 時 30 分

場 所：佐野市役所会議室

出席団体：佐野市身体障がい者福祉会、佐野市肢体不自由児者父母の会
佐野市視覚障がい者鳩の会、佐野市聴覚障害者協会
佐野市手をつなぐ育成会、佐野精神保健福祉会

(2) よく利用する施設とその問題点

- ・よく利用するのは「どんぐり」だが、それ以外の施設が中心部にはないので、中心部に来る機会は今のところあまりない。
- ・アウトレットはよく利用するが、障がい者手帳を見せると優先的に駐車できるので、使いやすい。
- ・知的障がい者が何らかの施設を利用する場合、玄関で一旦降ろして車を駐車スペースに置きに行くのだが、その間一人でおいておくことになり、駐車場が離れていると不安がある。
- ・個人の医院には、障がい者の駐車場が少ない。
- ・市役所庁舎のエレベーターには災害時の緊急電話はあるが、聴覚障がい者には使えない。モニターに文字が表示されるとありがたい。

(3) 道路移動上の問題点

- ・歩行者用信号の押しボタンの設置位置が使いにくい箇所がある。
- ・駅前通りでは視覚障がい者用誘導ブロックをまたいで自転車がとめられていることがあり、自転車利用者のマナーに問題がある。
- ・駅前通りの誘導ブロックの色がわかりづらい。景観が優先されたのかもしれないが、視覚障がい者にはわかりにくい。
- ・県道桐生岩舟線（旧国道 50 号）は車の交通量が多いが、歩道がない箇所が多い。視覚障がいを持っているので、歩いていると、気がつかないうちに車道に出てしまっていたことがあり、危険だ。
- ・桐生岩舟線の南の市道佐野 53、佐野 54 号線（仲町通り）は、車が車道と歩道にまたがって停めてある。視覚障がい者には危険だ。
- ・歩道で自転車にぶつけられたことがあるが、自転車は本来車道を走るべきではないか。
- ・現実には自転車は歩道を通ることが多いが、自転車のベルを鳴らさないで、スピードが出ていると危険だ。
- ・唐沢観光通りの佐野ガスのところの踏切が危険である。左右に車道とは別に自転車・歩行者用の道を整備してほしい。

- ・車いすで移動しているが、歩道の乗入れ口が切り下げられている場合、ほんのちょっとした段差でもつかえてしまう。
- ・ベビーカーも道路に段差があると危ない。

（４）バス利用上の問題点

- ・バスが近くを通っていないので、使っていない。
- ・車いすを乗せられるバスも走っているが、本数が少なく利用しづらい。

（５）バリアフリーの進め方について

- ・高齢者の独居世帯が増えてくると思うが、そうなるとますます外出しづらくなる。
- ・視覚障がい者は歩車道の段差があった方がよいが、車いす利用者は 2 c m の段差でも上がりにくい。障がいによって何がバリアかが違うことの認識が必要だ。
- ・知的障がいは見た目は一般の人と変わりがないため、障がい者用トイレを使うとき変な眼で見られることがある。
- ・施設の整備も大切だが、障がいを持つ人を思いやる心のバリアフリーが大切だと思う。
- ・施設整備をする前に、障がい者にヒアリングして意見を聞いてもらいたい。

3-3. 交通事業者ヒアリング

市内の公共交通を担うバス事業者（佐野市、関東自動車㈱）とタクシー事業者（佐野地区タクシー協議会）に、バリアフリー化の取組の現状と今後の予定についてヒアリングを行いました。

（１）バリアフリー化の現状について

①バリアフリー化対応車両

- ・佐野新都市循環線（万葉浪漫バス）に使われている車両は４台あり、すべてワンステップバスである。乗降口には障がい者や高齢者の乗り降りに対応できるスロープが内蔵されており、必要な場合には乗務員がこれを引き出して対応している。（関東バス）



ワンステップバス

- ・バリアフリー化対応車両としては、平成 27 年 10 月からノンステップバス 1 台を運行している。このほか、車いす用のリフトが付いているバスが 2 台ある。

（佐野市営バス）

- ・佐野合同自動車㈱では、現在ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）を 3 台保有している。これは、後部にスロープが付いており、車いすをワイヤーで引き上げて後部に乗せることができるもので、介護タクシーと呼ばれるものとは違って、介添人に同乗してもらう仕組みになっている。障がい者だけでなく一般の人の利用（海外旅行へ行く人やゴルフ客など）も可能であり、料金は通常のタクシーと同じである。（タクシー）



UD タクシー

②障がい者、高齢者、運転免許返納者に対する運賃割引などのサービスの有無

- ・高齢者に対しては、「高齢者自家用有償バス寿券」を交付している。また、運転免許返納者に対しては、「佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ（個人会員）」に入会する際に特典がある。

（佐野市営バス）

- ・障害者手帳を持っている方には、運賃を半額としている。（関東バス、佐野市営バス）
- ・佐野合同タクシーでは、佐野市の高齢者福祉タクシー券利用者が、1,400～1,500 人/月になる。高齢者には、買物などにタクシーを利用するニーズもかなりある。高齢者福祉タクシー券は、現在は医療機関への送迎に限られているが、今後の高齢化を考えると、用途を広げたら喜ばれると思われる。（タクシー）

（２）バリアフリー化への今後の取組について

- ・佐野合同自動車㈱では、平成 28 年度に UD タクシーを 1 台導入した。今後は、稼働状況を見ながら、必要に応じて追加導入を検討していきたい。（タクシー）

3-4. バリアフリー化の現状と課題

(1) バリアフリー化の現状のまとめ

現状調査から対象地区のバリアフリー化の現状をまとめると、以下のとおりとなります。

中心部のコアはバリアフリー化に対応している

佐野駅南土地地区画整理事業で整備された佐野駅、佐野市役所を中心とする 10.1ha の範囲は、骨格となる幹線道路がバリアフリー化されています。また、多くの人が集まる佐野駅、佐野市役所もバリアフリー化されており、中心部のコアとなるエリアは、おおむねバリアフリー化に対応した整備がなされているといえます。

縁辺部も徐々にバリアフリー化が進んできている

県道桐生岩舟線の南側を東西に走る市道佐野 53、佐野 54 号線は、歩道の整備によりバリアフリー化されています。また、駅前通りから南に延びる市道 1 級 1 号線の整備が進められており、中心部コアの縁辺部も、徐々にバリアフリー化が進んできているといえます。

公共施設は可能な範囲でバリアフリー化に対応している

佐野中央公民館や佐野市立図書館、佐野商工会議所、まちなか活性化ビル佐野未来館などの公共施設は、おおむねバリアフリー化されていますが、ハローワークや佐野税務署などの建物は、スペースの関係からエレベーターが設置できないこともあり、職員が 2 階から降りてきて対応するなど、可能な範囲で高齢者や障がい者への対応を行っています。

(2) バリアフリー化の課題

一方、アンケート調査やヒアリング調査などから浮かび上がってきた課題をまとめると、以下のようになると考えられます。

ネットワークが形成されていない

対象地区は徐々にバリアフリー化が進められてきていますが、銀行や高齢者・障がい者施設、商業施設などが立ち並び、東西方向の骨格軸である桐生岩舟線は歩道整備が一部にとどまっています。このため、バリアフリー化のネットワークが形成されていない状況となっています。

施設の老朽化が進んでいる

既に整備された歩道舗装に段差が発生しており、障がい者にとってはバリアとなっている箇所や、視覚障がい者誘導ブロックが色褪せて機能が十分発揮できていない箇所もみられます。また、一部の公共施設では、既存建物の改修が困難なケースもあり、高齢者や障がい者に十分対応しきれていない状況となっています。

公共施設と民間施設で対応に差が生じている

道路や駅、市役所などの公共施設ではバリアフリー化の取組が進んできていますが、障がい者団体ヒアリングでは、民間の医院や商業施設などで高齢者・障がい者を意識した整備が立ち遅れているとの指摘があります。

共存社会に対するモラルが浸透していない

障がい者団体ヒアリングでは、視覚障がい者誘導ブロックをまたいで自転車を停めている事例や、歩道を自転車がベルも鳴らさずにスピードを出して通って行くことの危険性が指摘されています。これらを考慮すると、さまざまな人が共存していく社会に対するモラルが十分に浸透していない状況にあるといえます。

バリアフリー基本構想を作成するにあたっては、これらの現状と課題を踏まえた内容としていく必要があります。

第4章 対象地区のバリアフリー化推進の基本的な考え方

4-1. 基本理念

前章で整理したとおり、対象地区ではこれまで徐々にバリアフリー化が進められてきたものの、未整備の個所も多く残されています。バリアフリー化の推進により目指すべきまちの姿としては、歩行者や車いす、自転車などの自動車以外の交通手段で移動する人々が、安全で快適に移動できる回遊ネットワークを形成することであるといえます。

また、バリアフリー化の推進にあたっては、行政によるインフラ整備に加え、市民や民間事業者と一体になった取組が必要であることから、市民、民間事業者、行政の協働と支え合いにより進める必要があります。

さらに、今後ともさらに進展することが想定される高齢化社会にあっては、継続的な取組としてバリアフリー化を進めることも重要です。

これらを踏まえ、佐野市のバリアフリー化推進の基本理念を以下のとおり設定します。

基本理念：支え合って進める、楽しく歩けるまちづくり

4-2. 目標と取組方針

この基本理念の下でバリアフリー化を推進していくための3つの目標を、以下のとおり設定します。

目標-1. 安全で快適に移動できる回遊ネットワークの形成

バリアフリー化の効果を発揮させるためには、点や線の整備が連続した、安全で快適に移動できる回遊ネットワークを形成し、面として機能を発揮させることが重要です。このためには、適切なネットワークを設定した上で、ネットワーク構成要素のうち未整備となっている公共施設のバリアフリー化整備の推進や、老朽化した施設の更新が必要です。

取組方針

- ・未整備の主要道路のバリアフリーに対応した整備の推進
- ・老朽化した公共施設や歩道舗装などの更新

目標-2. 協働と支え合いによるバリアフリー化の推進

バリアフリー化の推進にあたっては、高齢者や障がい者、妊婦、けが人などの幅広い人を対象にしていることや、市民、民間事業者、行政が連携した取組が求められることから、市民、民間事業者、行政の協働と支え合いにより進める必要があります。

取組方針

- ・心のバリアフリーの推進
- ・関係者の連携を強化する体制の整備

目標－３．継続的な取組によるスパイラルアップの導入

バリアフリー化の取組は、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、住民や事業者など様々な関係者の参加により評価を行ってバリアフリー化の取組をさらに改善（スパイラルアップ）していく、段階的・継続的な進め方が必要です。

取組方針

- ・市民等の参画による進行管理体制の整備
- ・事業のスパイラルアップ

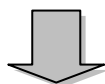
基本理念

支え合って進める、楽しく歩けるまちづくり



目標－１

安全で快適に移動
できる回遊ネット
ワークの形成



- ・未整備の主要道路のバリアフリーに対応した整備の推進
- ・老朽化した公共施設や歩道舗装などの更新



目標－２

協働と支え合いに
よるバリアフリー
化の推進



- ・心のバリアフリーの推進
- ・関係者の連携を強化する体制の整備



目標－３

継続的な取組によ
るスパイラルアッ
プの導入



- ・市民等の参画による進行管理体制の整備
- ・事業のスパイラルアップ

第5章 重点整備地区の設定と実施すべき事業

第2章及び第3章において対象地区のバリアフリー化の現況や課題を検討した結果を踏まえ、本章では重点整備地区を設定します。

また、前章の基本的な考え方にに基づき、バリアフリー化へ向けた取組を定めます。

5-1. 重点整備地区の設定

【重点整備地区とは】

重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進する地区として、重点整備地区を設定します。
佐野市における重点整備地区設定の考え方は、以下のとおりです。

【設定の方針】

- ①高齢者、障がい者を含む、多くの人が利用する施設が含まれる区域※1
②概ね徒歩圏※2 と考えられる区域

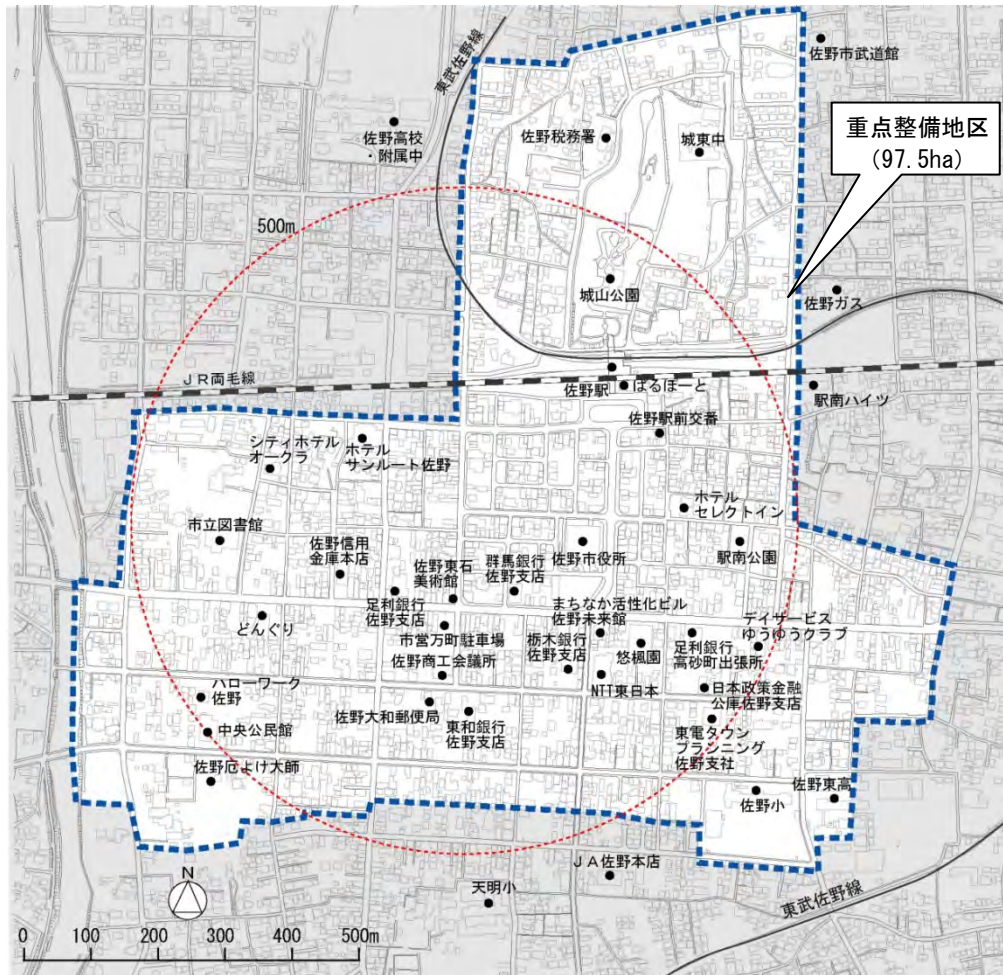
※1 国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、重点整備地区には多くの高齢者や障がい者等が利用する駅や官公庁、福祉施設などが概ね3か所以上あることが要件とされています。

※2「徒歩圏」については個人差があるため、400～500mとするものや1～2kmとするものなどさまざまであり、明確な定義はありません。本基本構想では、対象者が高齢者や障がい者を含むため、概ね500mを徒歩圏と設定します。

また、重点整備地区の境界は、町界や字界、道路などで区分することとします。

以上の考え方により、下図に示す区域 97.5ha を重点整備区域として設定します。

■重点整備地区位置図



5-2. 生活関連施設及び生活関連経路の設定

(1) 生活関連施設の設定

【生活関連施設とは】

高齢者や障がい者を含む多くの人が、日常生活や社会生活で利用する公共施設や福祉施設などを生活関連施設として設定します。重点整備地区における生活関連施設設定の考え方は、以下のとおりです。

【設定の方針】

- ①常に多数の人が利用する施設
- ②バリアフリー化に関して、民間を含めた周辺施設のモデルとなる施設

以上の考え方により、市民アンケート結果、施設規模、利用状況などを勘案し、次頁の表に示す施設を生活関連施設として設定します。

■生活関連施設

区分		選定基準	該当する施設
旅客施設		1 日の平均乗降客数が 3,000 人以上※ ¹	J R 佐野駅（平成 25 年 7,085 人/日） 東武佐野駅（平成 25 年 3,260 人/日）
建築物	学校	すべて	佐野小、城東中、佐野東高
	病院又は診療所	床面積 1,000 m ² 以上※ ²	該当施設なし
	集会場又は公会堂	佐野市が管理する施設※ ³	中央公民館、ぱるぽーと、まちなか 活性化ビル佐野未来館
	物品販売業を営む店舗	床面積 1,000 m ² 以上	該当施設なし
	ホテル又は旅館	催事場を有する施設※ ⁴	ホテルサンルート佐野
	官公署	床面積 1,000 m ² 以上	佐野市役所、佐野商工会議所
	老人ホーム等	床面積 1,000 m ² 以上	悠楓園
	美術館・図書館	床面積 1,000 m ² 以上	佐野市立図書館
	飲食店	床面積 1,000 m ² 以上	該当施設なし
	サービス業を営む店舗	床面積 1,000 m ² 以上	足利銀行佐野支店、足利銀行高砂町 出張所、群馬銀行佐野支店、栃木銀行 佐野支店、佐野信用金庫本店
	その他	地域内外からの来訪者が多い施設	佐野厄よけ大師
路外駐車場		一般公共の用に供され、利用料金を徴収するもので、 佐野市が管理する施設	市営万町駐車場
公園		利用者の多い公園又はトイレを有する公園	城山公園、駅南公園

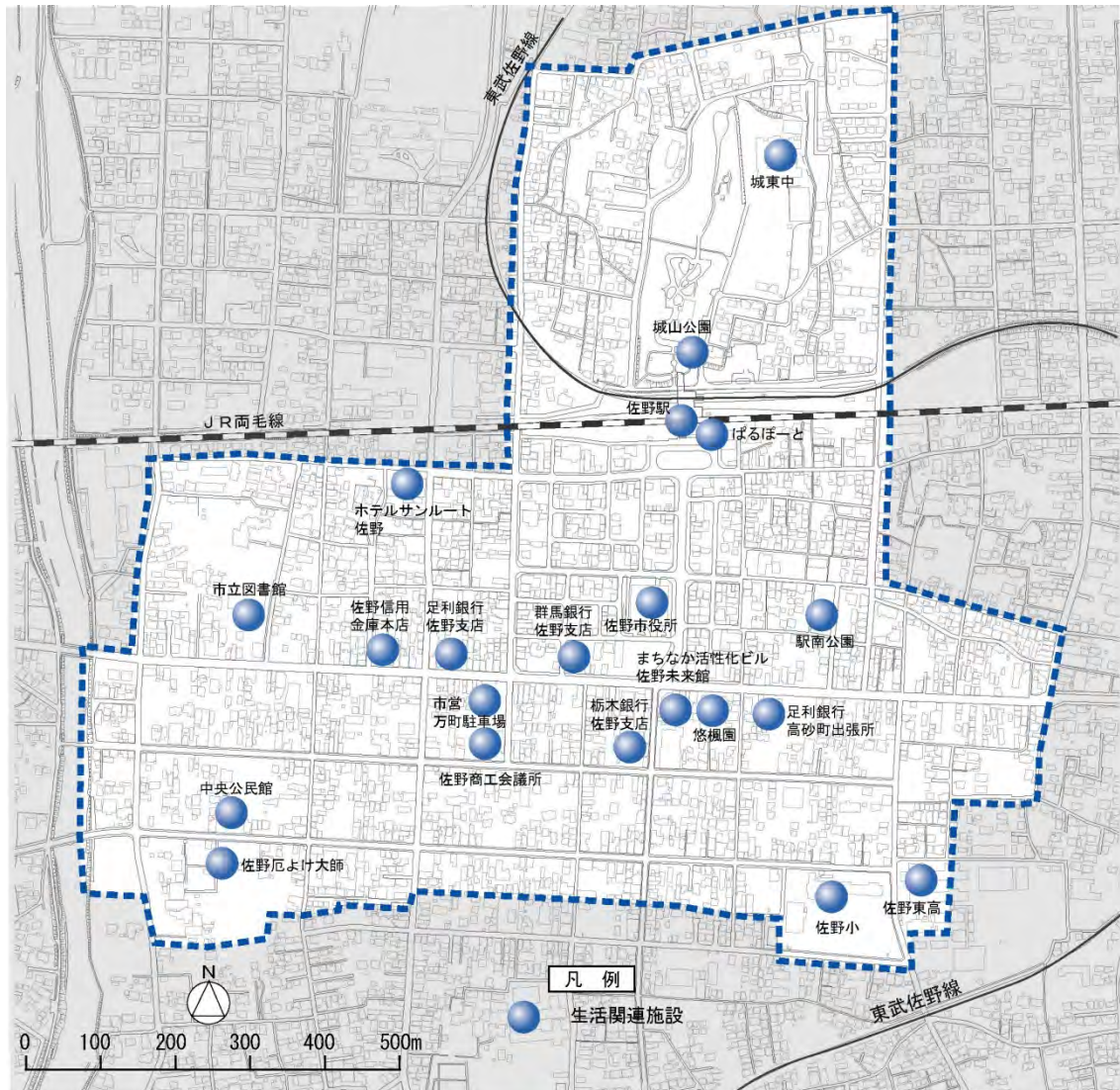
※1. 国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に同じとした。

※2. 「同基本方針」では、移動等円滑化基準の適合義務の対象となる建築物の規模を床面積 2,000 m² 以上と定めているが、これは全国一律の基準であり、佐野市の建築物の規模を考え 1,000 m² 以上とした。

※3. 市の施設は周辺施設のモデルとなるものであることから、佐野市が管理する施設（指定管理者が管理する施設を含む）すべてを対象とした。

※4. 不特定多数の人が集まることを考慮して、催事場を有する施設とした。

■生活関連施設位置図

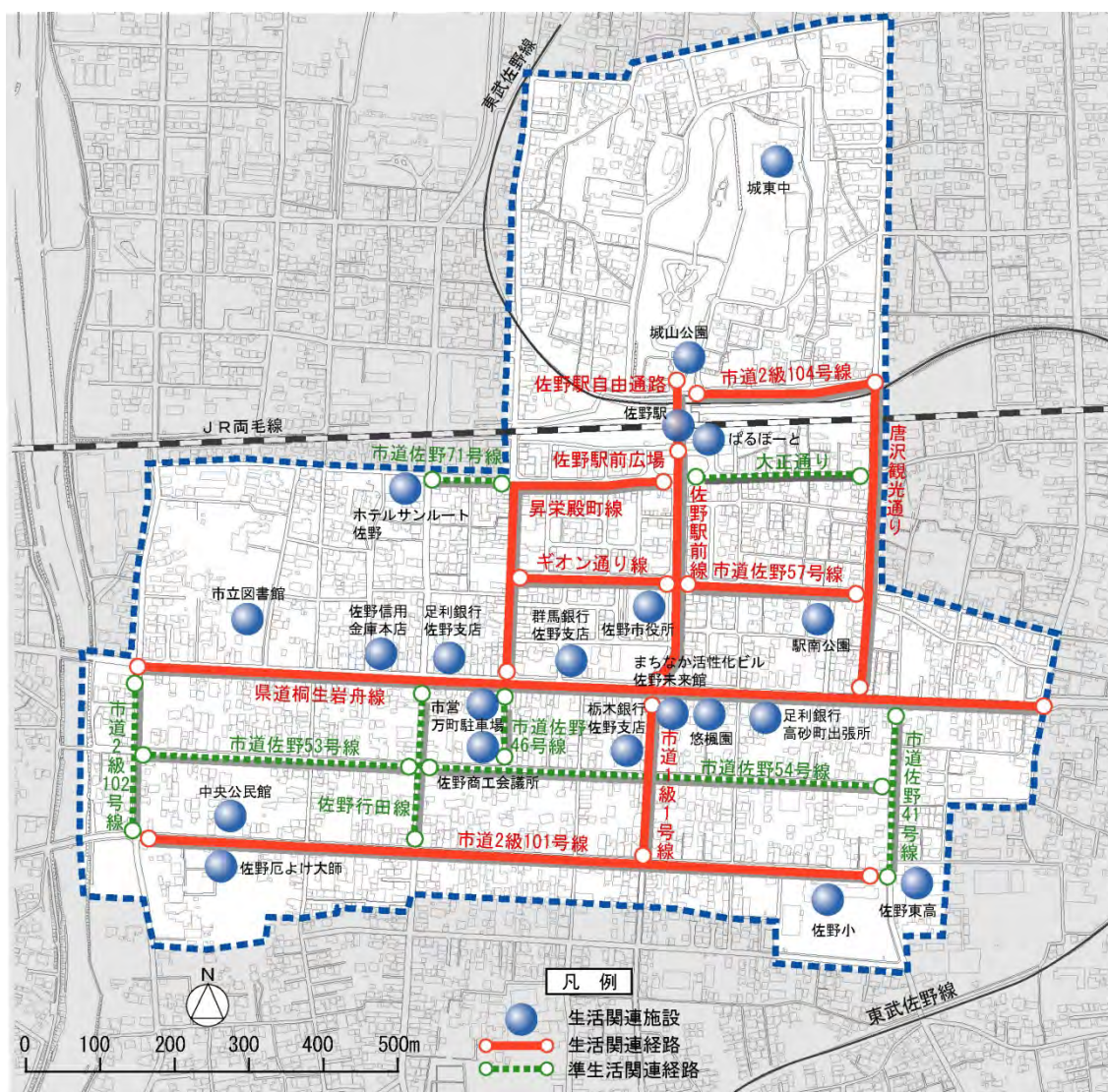


【生活関連経路とは】

【設定の方針】

- ①生活関連施設相互を結ぶ経路で、比較的自動車交通量の多い路線
②沿道に銀行や商店、福祉施設、バス停などが立地する経路

■生活関連経路及び準生活関連経路



5-3. まち歩き点検及びワークショップ

(1) 開催概要

主要な生活関連施設及び生活関連経路について、高齢者、障がい者から見た施設や道路の移動環境の問題点を明らかにするために、高齢者、障がい者に実際にまち歩きを行ってもらいました。また、小学生に車いす体験を行ってもらい、高齢者、障がい者の立場に立った体験をしてもらうことで、「心のバリアフリー」の機運醸成のきっかけづくりを行うことも目的としました。

日 時：平成 28 年 10 月 15 日（土）9 時 00 分～13 時 00 分

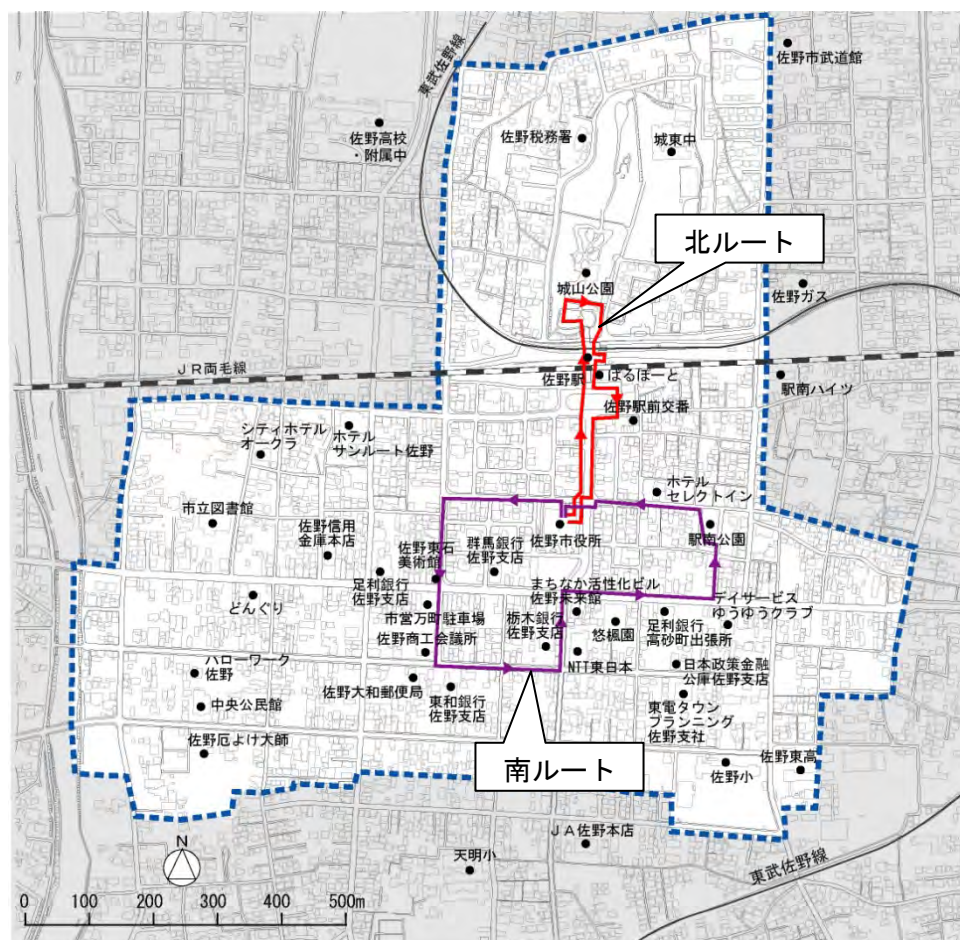
参 加 者：障がい者団体メンバー4 名、高齢者団体メンバー3 名、市内の小学生 7 名

実施内容：参加者が 2 班に分かれ、あらかじめ設定した点検ルートを徒歩や車いすで移動し、道路や公園、駅などの利用上の問題点について点検しました。

まち歩き点検後に市役所に戻り、点検結果の発表や意見交換（ワークショップ）を行いました。

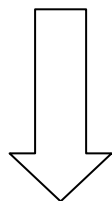
ワークショップ終了後、参加者がユニバーサルデザイン（UD）タクシーとノンステップバスの乗降体験を行いました。

まち歩き点検ルートは佐野市役所を起終点とし、1 班は佐野駅と城山公園周辺の北ルート、2 班は商工会議所や駅南公園周辺の南ルートとしました。

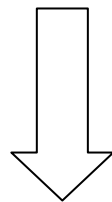


まち歩き点検及びワークショップの流れ

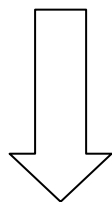
事前説明



まち歩き点検



ワークショップ



発表



(2) まち歩き点検結果

①生活関連施設

■佐野駅

- ・駅のエレベーターの案内が少なく、大きさも小さい。
- ・エレベーター内の鏡は、役立つと思う。
- ・駅のトイレのボタンの案内は、字をもっと大きくしたほうが良い。
- ・時刻表に点字があると良い。
- ・J R構内の回転ドア式多目的トイレは、画期的で便利である。
- ・エスカレーターの足元が滑る。
- ・ホームの点字ブロックが内方線付※になっていない。

(※P52 参照)

- ・車いす用改札口が広くて通りやすい。



ホームの点字ブロック点検



改札口の点検



小学生による車いす体験



回転ドア式多目的トイレ

■ 駅南公園

- ・ 水飲みが、車いすのことも考慮されているようでよい。
- ・ 芝生をもっと短く刈りこんだほうが歩きやすい。
- ・ 車いすでトイレに入るのは初めてなので、難しかった。



バリアフリー対応型水飲み



バリアフリー対応型トイレ

②生活関連経路

■道路全般

- ・歩道に、車道側に向かって勾配があり、車いすだと見た目以上に傾斜があるように感じる。
- ・インターロッキング舗装は、車いすで通るとガタガタする。
- ・全体的に歩道と車道の段差は、車いすにはネックになっている。
- ・交差点の歩道と車道に段差があり、車いすのフットレストがひっかって交差点を渡りにくかった。
- ・マンホールの上は通りにくかった。車いす用の道を作ってほしい。
- ・道が狭くて車道を通る所があった。
- ・路上駐車をなくしてほしい。
- ・駅前以外は自転車の路上駐輪がなく、よかった。



点字ブロックの点検



交差点の点検



インターロッキング舗装の点検



歩道の段差の点検

■ 佐野駅前線（駅前通り）

- ・歩道にある自転車・歩行者の通行区分の線や点字ブロックが見にくい箇所があった。
- ・駅前の歩道の点字ブロック上に自転車が停めてあり、危険である。
- ・歩道が広く平板ブロック舗装になっていて、歩きやすい。



歩道の自転車・歩行者通行区分表示と色のかすれた点字ブロック



点字ブロックをふさいで停められている自転車

■ 県道桐生岩舟線

- ・歩道がないため、殿町通り交差点の南側の人だまりが狭い。
- ・沿道の民有地に設置された看板が、道路のすぐそばにあり、看板面の下面の位置が顔の高さだと、擦ってしまうおそれがある。
- ・歩道がない箇所では、歩行者スペースの真ん中に電柱があって危ない。



歩行者スペースの中にある電柱



歩行者スペースの中にある信号柱

■ギオン通り線

- ・車の乗り入れ部の勾配は、車いすだと目に見える以上に支障があると感じる。
- ・街路樹が枯れて伐採された跡が危ない。
- ・車が歩道に乗り上げて駐車されている。



車乗り入れ口。車いすに慣れないと、勾配がきつく感じる。



街路樹が枯死して伐採された跡の穴

■市道 1 級 1 号線

- ・歩道が狭く危ない。車いすは車道でないと通れない。
- ・市役所周辺の道路がよく整備されているのと比べると、市道 1 級 1 号線も含めて、旧国道 50 号以南は歩きづらい。



歩道が未整備なため、車道を通る車いす



歩道整備予定箇所

市道佐野 53・54号線

- ・歩道に大きなフラワーポットがあるが、狭く感じる。
- ・車止めは、もっと目立つようにしたほうが良い。



歩道に置かれたフラワーポット



反射テープ付き車止め

市道佐野 57号線

- ・側溝のグレーチングは危ない。
- ・歩道の車止めに反射テープがあると良い。



路側帯にある旧型グレーチング



若干見にくい車止め

■佐野駅前広場

- ・コンビニから駅前広場に渡る横断歩道の歩行者用信号について、青信号の時間をもう少し長くしてもらえると、安心して渡れる。
- ・歩行者信号を音で知らせるものがあったても良い。
- ・駅前広場のトイレの案内が目立たない。また、障がい者用トイレが女性用側にあるので、男性の場合、入るのに抵抗があるのではないか。
- ・トイレの前に目隠しの木が欲しい。
- ・広場内は段差がなく移動しやすい。



青信号の時間が高齢者・障がい者にはやや短く感じる。



障がい者用トイレの表示が外からは見えない。

■佐野駅自由通路

- ・駅から城山に行くスロープは良い。
- ・スロープの下りは、車いすに慣れないと勾配がきつく感じる。



自由通路のスロープ。慣れないと下りの勾配がきつく感じる。



城山公園の広場の点検

(3) UDタクシー及びノンステップバス乗降体験

ユニバーサルデザイン（UD）タクシーは、佐野合同自動車㈱が所有する日産自動車のNV200です。この車種は、ニューヨーク市でも次世代タクシーとして採用されています。また、ノンステップバスは佐野市営バスが新たに導入したものです。

乗降体験の様子



ノンステップバスのさーのって号



UDタクシー



乗降口のスロープ



乗降口のスロープ



車内の車いす用スペース



車内の車いす用スペース

5-4. バリアフリーを推進する事業の取組

(1) 事業の枠組

バリアフリー化を進めるための事業として、バリアフリー新法では「特定事業」が定められています。「特定事業」とは、公共交通施設や道路、路外駐車場、都市公園、建築物、交通安全施設について、バリアフリー化を進めるための事業であり、基本構想に「特定事業」として位置づけられた事業については、事業者には計画期間中に実施する義務が生じます。

これ以外に必要な事業として、実施に相当の期間を要すると見込まれるハード事業や、「特定事業」には位置づけることのできないソフト事業があります。本基本構想では、これらを「関連事業」として設定し、継続的な取組を行っていくこととします。

区分	根拠法令	対象事業	実施時期	実施の義務
特定事業 ・・・バリアフリー化を促進するための事業	バリアフリー新法	公共交通事業 道路事業 路外駐車場事業 都市公園事業 建築物事業 交通安全事業	計画期間内	義務あり
関連事業 ・・・実施を検討する事業及びソフト事業	なし	限定しない	限定しない	計画期間中に実施について検討し、条件の整った事業は実施する。

(2) 事業の実施期間

特定事業については、前期 5 年間で集中実施期間として、重点整備地区中心部のバリアフリー化ネットワークの骨格を形成する事業を実施することとします。これに続く後期 5 年間では、中心部から外側に向かって延びる区間の事業を実施し、全体的なネットワークの形成を図ります。

関連事業のうち、実施に相当の期間を要すると見込まれるハード事業については、計画期間中に実施の検討を進め、実施の条件が整い次第実施することに努めます。

ソフト事業については、市の関連部局や関係機関との連携・協議の上、計画期間中に適宜実施するものとします。

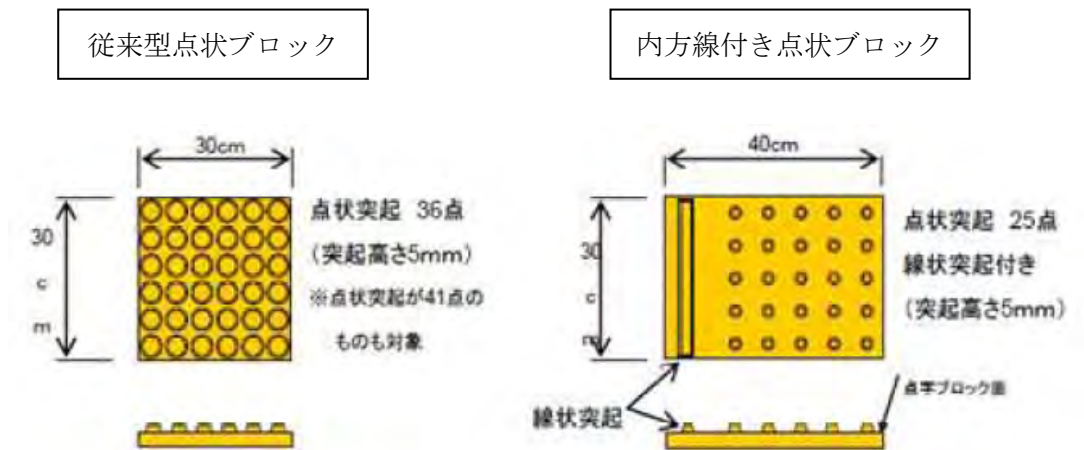
(3) 事業の内容

本基本構想では、事業の必要性や事業実施のための条件についての検討を行い、特定事業及び関連事業を以下のとおり設定します。

①公共交通事業

整備方針	高齢者や障がい者にとって、より一層安全で安心な駅舎の整備を図ります。 バスやタクシーについては、バリアフリー対応型車両の導入を促進します。
------	--

事業の区分	対象施設	事業者	事業内容	実施時期
特定事業	—	—	—	—
関連事業	佐野駅	J R 東日本 東武鉄道(株)	・内方線付き点状ブロックの設置	—
	バス車両	佐野市 関東自動車(株)	・ノンステップバスの導入促進	—
	タクシー車両	タクシー事業者	・ユニバーサルデザインタクシーの導入促進	—



②道路事業

整備方針

バリアフリー化された道路のネットワークを形成します。また、整備済の路線の適切な維持管理に努めます。

事業の区分	対象施設	事業者	事業内容	実施時期
特定事業	県道桐生岩舟線 (モデル区間※)	栃木県	・バリアフリー化の基準に適合した道路の拡幅整備 ・電線類の地中化	前期
	市道 1 級 1 号線	佐野市	・バリアフリー化の基準に適合した道路の拡幅整備 ・電線類の地中化	前期
	市道佐野 57 号線	佐野市	・バリアフリー化の基準に適合した道路の拡幅整備	前期
	県道桐生岩舟線 (その他の区間)	栃木県	・バリアフリー化の基準に適合した道路の拡幅整備 ・電線類の地中化	後期
関連事業	佐野駅前線	栃木県	・歩道の自転車歩行者通行区分表示や点字ブロックの修繕	—
	唐沢観光通り	佐野市	・可能な範囲での歩道整備の検討 ・踏切の拡幅と歩道整備	—
	ギオン通り線	佐野市	・路面の構造の改善	—
	昇栄殿町線 大正通り 佐野行田線 市道佐野 41 号線 市道佐野 46 号線 市道佐野 71 号線 市道 2 級 102 号線	佐野市	・可能な範囲での歩道整備の検討	—
	各路線	栃木県及び佐野市	・通行経路の案内標識の設置	—
	佐野駅前広場	佐野市	・施設の案内サインの充実	—
	佐野駅自由通路	佐野市	・ベンチの設置	—

※県道桐生岩舟線のモデル区間とは、佐野駅南土地区画整理事業実施済区域に接する区間を指します。

③建築物事業

整備方針

軽微なものについては適宜バリアフリー化を進めるとともに、建物全体については大規模改修時や建替え時にバリアフリー化を行います。

事業の区分	対象施設	事業者	事業内容	実施時期
特定事業	—	—	—	—
関連事業	建物外構	各施設管理者	・ 障がい者用駐車スペースの確保 ・ 入口の段差解消	—
	建物	各施設管理者	・ 建物全体のバリアフリー化の推進	—

④交通安全事業

整備方針

道路の改良に伴って、高齢者や障がい者に安全な信号機の設置や改良に努めます。また、既存の信号機の適切な管理に努めます。

事業の区分	対象施設	事業者	事業内容	実施時期
特定事業	県道桐生岩舟線	栃木県公安委員会	・ 既存信号機の高齢者や障がい者が利用しやすい運用の検討	前期及び後期
関連事業	佐野駅前線	栃木県公安委員会	・ 既存信号機の高齢者や障がい者が利用しやすい運用の検討	—

⑤ソフト事業

整備方針

バリアフリーに関する啓発活動を実施して、バリアフリーに関するモラルの向上を図ります。また、民間施設のバリアフリー化を促進します。

事業の区分	対象施設	事業者	事業内容	実施時期
特定事業	—	—	—	—
関連事業	市民	佐野市	・ 高齢者や障がい者についての理解促進活動（啓発活動、障がい者疑似体験活動など）の実施	—
	市民	佐野市 栃木県公安委員会	・ 自転車走行や駐輪に関するマナー向上活動の実施	—
	民間施設	佐野市	・ 民間施設のバリアフリー化の促進	—

第6章 基本構想の実現に向けて

6-1. 協働のまちづくり

前章では、主に「目標-1. 安全で快適に移動できる回遊ネットワークの形成」の実現に向けた取組を検討してきましたが、「目標-2. 協働と支え合いによるバリアフリー化の推進」に向けては、ソフトな取組が必要とされます。

(1) 心のバリアフリーの推進

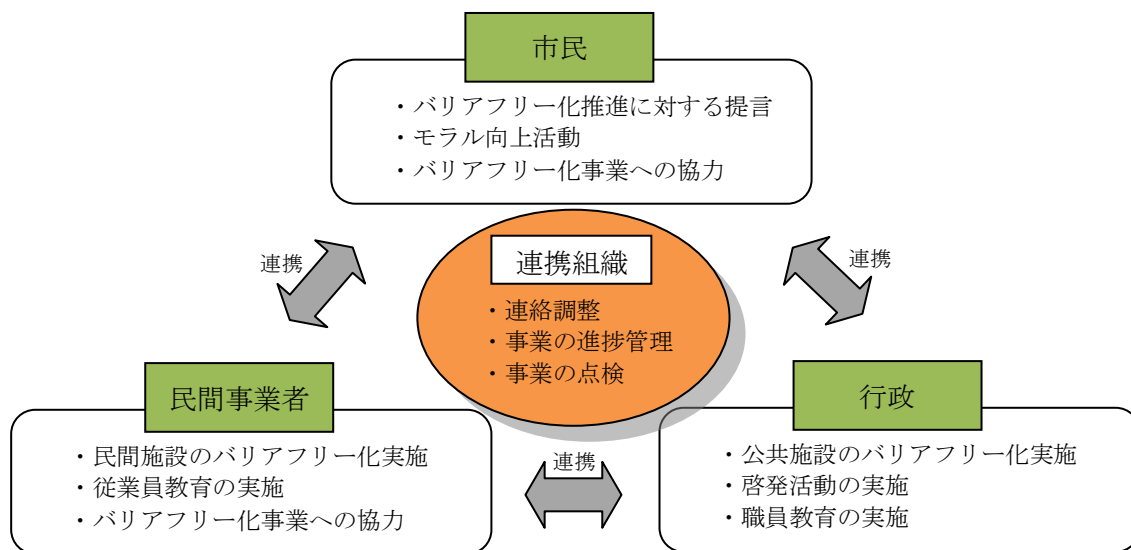
第4章で整理したように、バリアフリー化の推進にあたっては、対象が高齢者や障がい者、妊婦、けが人などの幅広い人を対象にしていることや、市民、民間事業者、行政が連携した取組が必要であることから、市民、民間事業者、行政の協働と支え合いにより進める必要があります。

この前提として、まず市民一人一人がバリアフリー化の重要性や高齢者・障がい者に対する理解を深めることが必要です。今回行ったアンケート調査でも、道路や公共施設の障害を取り除くことに加え、市民の心のバリアフリー化を図ることが重要との意見が多くみられました。

このため、バリアフリーに関する啓発活動や、今回のまち歩き体験で実施した小学生による擬似体験、バリアフリーに関する学校教育の充実などの取組を実施して、「心のバリアフリー」を推進していくことが重要と考えられます。

(2) 市民、民間事業者、行政の役割と連携の強化

バリアフリー化の推進にあたっては、市民、民間事業者、行政の連携の下に進めていく必要があります。このためには、それぞれが適切な役割分担の下に取組を実施していくほか、市民、民間事業者、行政の意見交換や連絡調整を図って、連携を強化するための体制の整備が求められます。



6-2. 継続的な取組の推進

第4章で示した「目標-3. 継続的な取組によるスパイラルアップの導入」に向けては、以下のような取組が必要とされます。

(1) 基本構想の進行管理体制

本基本構想では、重点整備地区における今後10年間で取り組むべき事業を整理しましたが、各種事業が適宜・適切に実施され、全体として効果を発揮するためには、事業期間中も進捗管理を行っていく必要があります。バリアフリー化という目標が、幅広い市民の安全性や快適性の向上を目標としていることを考えると、今回作成した基本構想（PLAN）をもとに各種事業を実施（DO）し、市民や民間事業者の意見を踏まえた事業の進捗と効果の検討（CHECK）、必要に応じた基本構想の改善（ACTION）という「PDCAサイクル」に基づき進めていく必要があります。

このため、本基本構想の策定にあたって設置した「佐野市バリアフリー基本構想検討協議会」をベースに、市民や民間事業者が参画した進行管理体制を整備し、適宜開催していくことが考えられます。

(2) 事業のスパイラルアップ

前項の組織では、事業の進捗や社会状況の変化に対応して、必要に応じて見直しを行って、事業をさらに良いものに改善（スパイラルアップ）していくことが求められます。

また、本基本構想では、先導的にバリアフリー化を図る地区として重点整備地区を設定して計画を作成しましたが、本地区での事業実施を契機として、市民のバリアフリー化への機運が高まり、これに対応して全市的な取組に発展していくことが期待されます。

