

「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画」  
(修正案)



# 目次

## 第1編 本計画について

1. 計画策定の背景	- 1 -
1.1 共生社会の実現を目指して	- 1 -
1.2 ユニバーサルデザインのまちづくり	- 2 -
1.3 関係法令の整備	- 2 -
1.4 バリアフリー法の改正	- 3 -
1.5 「明石市交通バリアフリー基本構想」によるバリアフリー整備	- 3 -
2. 本計画の策定について	- 4 -
2.1 計画の構成と位置付け	- 4 -
2.2 検討経緯	- 5 -
2.3 「明石市交通バリアフリー基本構想」の検証	- 6 -
2.4 基本理念	- 7 -
2.5 基本理念の実現に向けた基本目標	- 8 -
2.6 計画期間	- 9 -
2.7 計画の継続改善と見直し	- 9 -

## 第2編 全市的にユニバーサルデザインのまちづくりを進めるための方針(マスタープラン)

1. 全市的なユニバーサルデザインのまちづくりの基本方針	- 10 -
1.1 基本方針の考え方	- 10 -
1.2 当事者・市民の意見を反映したユニバーサルデザインのまちづくり	- 11 -
1.3 安全・安心なまちを支える都市基盤整備	- 13 -
1.4 心のバリアフリーの推進	- 19 -
1.5 ユニバーサルデザインのまちづくりに必要な情報提供	- 21 -
1.6 ユニバーサルツーリズムの推進	- 23 -
1.7 災害時・緊急時に対応したユニバーサルデザインのまちづくり	- 24 -
1.8 地域との連携	- 25 -

2. バリアフリー化の優先的な促進が必要な地区(移動等円滑化促進地区)の設定 .....	- 27 -
2.1 地区設定の考え方 .....	- 27 -
2.2 「移動等円滑化促進地区」の設定 .....	- 27 -
2.3 生活関連施設の設定 .....	- 29 -
2.4 生活関連経路の設定 .....	- 30 -
2.5 旅客施設と道路(駅前広場)の連続性の確保:届出制度 .....	- 32 -
3. 移動等円滑化促進地区の方針 .....	- 33 -
3.1 JR 朝霧駅周辺地区 .....	- 34 -
3.2 JR 明石駅・山陽電鉄山陽明石駅周辺地区 .....	- 36 -
3.3 JR 西明石駅周辺地区 .....	- 38 -
3.4 JR 大久保駅周辺地区 .....	- 40 -
3.5 JR 魚住駅周辺地区 .....	- 42 -
3.6 JR 土山駅周辺地区 .....	- 44 -
3.7 山陽電鉄西新町駅周辺地区 .....	- 46 -
3.8 山陽電鉄林崎松江海岸駅周辺地区 .....	- 48 -
3.9 山陽電鉄中八木駅周辺地区 .....	- 50 -
3.10 山陽電鉄東二見駅周辺地区 .....	- 52 -
3.11 山陽電鉄西二見駅周辺地区 .....	- 54 -
3.12 松が丘地区 .....	- 56 -
4. 基本構想の策定方針 .....	- 58 -
4.1 重点整備地区の設定・基本構想の策定に向けた考え方 .....	- 58 -
4.2 市民・地域等の意見の把握 .....	- 58 -
4.3 地区ごとの基本構想策定スケジュール .....	- 58 -

## 資料編

1. 市の現況 .....	資料-1
2. 市民ニーズ(アンケート調査結果) .....	資料-8

# 第1編 本計画について

## 1. 計画策定の背景

### 1.1 共生社会の実現を目指して

本市は「住みたい・住み続けたいまち」を目指し、障害の有無や性別にかかわらず、こどもから高齢者まで誰にでもやさしいまちづくりの取組を進めています。2017年(平成29年)12月には、東京2020オリンピック・パラリンピックを契機に共生社会の実現を目指す「共生社会ホストタウン」に登録されました。2019年(令和元年)8月には、先導的な取組が評価され、「先導的共生社会ホストタウン」の認定を受けています。

こうしたことを受け、すべての市民が安心して暮らせるまち明石を実現するために、本市における今後の包括的指針となる「(仮称)あかしインクルーシブ条例」の制定に向けた検討を2018年度(平成30年度)から行っています。国連の持続可能な開発目標(SDGs)\*の理念に基づき、「SDGs未来安心都市・明石」を掲げる本市は「誰ひとり置き去りにすることなく助け合うまちづくり」という考えのもと、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切に、支えあい、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会の実現を目指しています。

#### \*SDGs(持続可能な開発目標)

2015年9月の国連サミットで採択。「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、2030年を目標とする17の国際目標。



普遍性

先進国を含め、全ての国が行動

包摂性

人間の安全保障の理念を反映し「誰一人取り残さない」

参画性

全てのステークホルダーが役割を

統合性

社会・経済・環境に統合的に取り組む

透明性

定期的にフォローアップ

図. SDGs(持続可能な開発目標)の特徴

## 1.2 ユニバーサルデザインのまちづくり

共生社会の実現のためには、人々の心のあり方に働きかける「心のバリアフリー」とあわせて、障害の有無や年齢・性別にかかわらず、誰もが安全で快適に移動しやすく、暮らしやすい「ユニバーサルデザインのまちづくり」を推進することが必要です。

本市においても、利用者視点に立ち、ユニバーサルデザインのまちづくりに向けた取組を進めているところです。



図.明石市の共生社会実現に向けた取組

## 1.3 関係法令の整備

国においては、「障害者の権利に関する条約」を2014年(平成26年)1月に批准し、同年2月からその効力が発効しています。同条約の批准のための「障害者基本法」の改正(2011年(平成23年))、障害者に対する差別的取り扱いの禁止や合理的配慮の不提供の禁止等を規定する「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律(障害者差別解消法)」の制定(2013年(平成25年))など、障害者等を取り巻く法令が整備されてきています。

本市においても、障害者差別解消法の施行にあわせて、「明石市障害者に対する配慮を促進し誰もが安心して暮らせる共生のまちづくり条例(障害者配慮条例)」を制定(2016年(平成28年))しています。

## 1.4 バリアフリー法の改正

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、「バリアフリー法」という。)においては、高齢者、障害者等が移動や施設利用をする上での利便性・安全性の向上を図るため、旅客施設・車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対してバリアフリー化基準(移動等円滑化基準)への適合を求めるとともに、高齢者、障害者等が利用する施設が集中する地区(重点整備地区)において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置等を定めています。

2018年(平成30年)にバリアフリー法が改正され、同法に基づく措置は「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」に資することを旨として行われるものであることが基本理念として明記されたほか、市町村がバリアフリー方針を定める「移動等円滑化促進方針(マスタープラン)制度」が創設されるなどの改正が行われました。

## 1.5 「明石市交通バリアフリー基本構想」によるバリアフリー整備

本市においては、2002年(平成14年)に、旧・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)に基づき、「明石市交通バリアフリー基本構想(以下、「平成14年基本構想」という。)」を策定しました。

平成14年基本構想では、3地区を「重点整備地区<sup>\*1</sup>」に設定し、駅舎、駅前広場、歩道等の交通分野におけるバリアフリー化を進めてきました。

また、7地区を本市独自の「準整備地区<sup>\*2</sup>」に設定し、バリアフリー化を進めてきましたが、その後のまちの変化やバリアフリー法の改正等を受け、バリアフリー化が求められています。

### 2002年(平成14年)策定 明石市交通バリアフリー基本構想



#### \*1 重点整備地区

旧・交通バリアフリー法に基づき、旅客施設及びその周辺の地区において重点的・一体的に移動円滑化のための整備を行う地区

#### \*2 準整備地区

本市が独自に設定する、旅客施設及びその周辺地区において、重要度の高い整備課題、比較的低投資かつ投資効果の高い事業を実施する地区

## 2. 本計画の策定について

### 2.1 計画の構成と位置付け

#### (1) 計画の構成とバリアフリー法上の位置付け

「1. 計画策定の背景」を受け、本計画をバリアフリー法に基づく法定計画として策定します。

第1編は、計画策定の背景、基本理念、基本目標等の計画全般に共通する事項を定めます。

第2編は、市域全体のユニバーサルデザインのまちづくりに関する基本方針とともに、バリアフリー化の優先的な促進が必要な地区及びその地区の方針等を定め、バリアフリー法上の「移動等円滑化促進方針(マスタープラン)」と位置付けます。

第3編は、バリアフリー化が特に必要な地区で、事業(公共交通、道路、交通安全、建築物、路外駐車場、都市公園等)を重点的・一体的に実施することが必要な地区について、事業計画を順次策定し、バリアフリー法上の「基本構想」と位置付け、平成14年基本構想の見直しを図ります。

#### 計画の構成

##### 第1篇 本計画について

計画策定の背景、基本理念、基本目標等の計画全般に共通する事項

##### 第2編 全市的にユニバーサルデザインのまちづくりを進めるための方針(マスタープラン)

市域全体の取組を進めるための基本方針、バリアフリー化の優先的な促進が必要な「移動等円滑化促進地区」・各地区の方針等 【法に基づく「移動等円滑化促進方針(マスタープラン)」】

##### 第3篇 事業を重点的・一体的に実施することが必要な地区の方針(基本構想) \*策定次第追記

バリアフリー化が特に必要な地区で、事業を重点的・一体的に実施することが必要な「重点整備地区」の設定、各地区の具体的な事業内容等 【法に基づく「基本構想」】

図. 計画の構成(バリアフリー法上の位置付け)

#### (2) 関係法令・計画等との関係

計画策定に当たっては、平成14年基本構想及び2018年度(平成30年度)に策定した明石駅周辺を重点モデル地区とする「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり重点モデル地区実行計画」を前提に、関連する法令・条例・計画との整合を図りながら、現在検討中の「(仮称)あかしインクルーシブ条例」の理念・方向性を十分に踏まえて策定します。

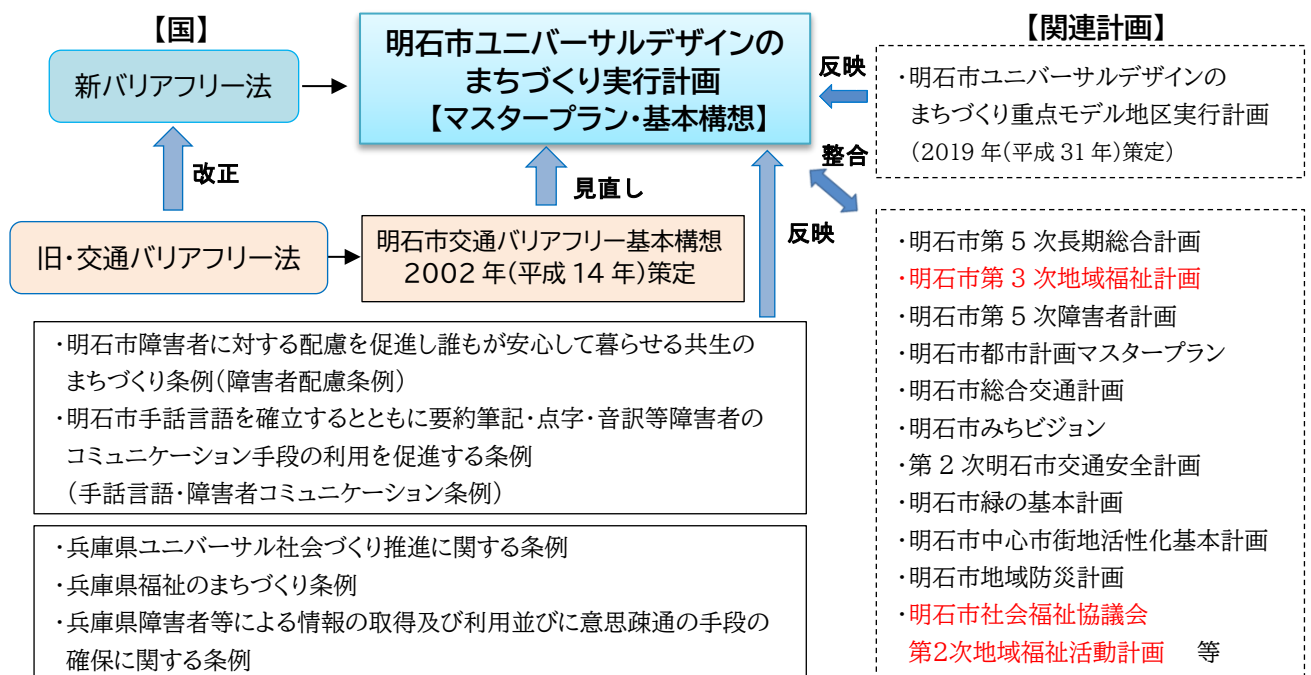


図. 計画の構成(関係法令・計画等との関係)



## 2.2 検討経緯

本計画の策定にあたっては、高齢者・障害者等の当事者、交通事業者、行政機関、有識者等で構成される「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会」での議論のほか、アンケート調査、ヒアリング調査、まちあるき点検等を通じて、多くの方々の意見を踏まえながら検討を進めました。

### ◆2018年度(平成30年度)

10月 21日	あかしユニバーサルモニターとのまちあるき点検(明石駅周辺)
2月 1日	2018年度 第1回 明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会
2月～3月	市民アンケート調査<調査結果を「資料編」に掲載>
2月	障害当事者団体へのヒアリング調査
3月 19日	2018年度 第2回 明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会

### ◆2019年度(令和元年度)

6月 3日	2019年度 第1回 明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会
7月 1日	山陽電鉄林崎松江海岸駅周辺のまちあるき点検
8月 27日	2019年度 第2回 明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会
10月 4日	JR 西明石駅周辺地区まちあるき点検
11月 8日	2019年度 第3回 明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会
12月 2日	2019年度 第4回 明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会
1月 21日	2019年度 第5回 明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会
月 日	パブリックコメントの実施(予定)
月 日	2019年度 第6回 明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会(予定)



2018年度 第1回 協議会



まちあるき(林崎松江海岸駅周辺地区)

【ユニバーサルデザインのまちづくりに関するアンケート】のお願い

明石市では、障害の有無や性別、年齢に関わらず、誰もが安全で快適にまちを移動できるよう、「ユニバーサルデザインのまちづくり」を進めています。「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称バリアフリー法）」の趣旨に基づき、本年度から「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画（仮称）」の策定に着手する予定です。

計画の策定にあたり、皆様が日常生活でよく利用される施設や移動経路などについての情報やご意見をお聞かせいただきたく、アンケート調査を実施いたします。

お忙しいところお手数ですが、ご協力の程、どうぞよろしくお願いいたします。

**「バリアフリー」とは**  
障害のある人や高齢の人などが生活する上で行動の妨げになる障害（バリア）をなくすることです。

**「ユニバーサルデザイン」とは**  
障害の有無や年齢、性別などにかかわらず、多様な人々が利用しやすいようにあらゆるデザインする考え方のことです。

<参考：バリアの例>

とまブロックがかりにくく、視認が難しい。

石の凹凸がつかずおそれがある

【ご記入にあたってのお願い】

- ご回答は、ボールペンや濃い鉛筆などで、この調査票に直接記入してください。
- この調査票はお送りした封筒の宛名の方にお答えください。事情によりご本人の記入が難しい場合は、ご本人の意向を聞いてご家族や介助者・ヘルパーの方がご記入ください。
- この調査は無記名であり、調査の結果は、ユニバーサルデザイン施策の基礎資料として統計的な分析のみを行います。

☑この調査票にご記入いただきましたら、お手数ですが同封の返信用封筒（切手は不要です）に入れ、**平成31年3月5日（火曜日）までに**、ポストに投かんしてください。

### アンケート調査

## 2.3 「明石市交通バリアフリー基本構想」の検証

平成14年基本構想に基づく重点整備地区のバリアフリー整備は、2017年(平成29年)までに概ね完了しました。

一方、2018年度(平成30年度)に行った平成14年基本構想の検証では、下表のとおり、成果と課題が抽出されました。課題としては、準整備地区には継続的に検討されている事項が一部残っている、バリアフリー法改正による最新基準への適合が必要である、現在のバリアフリー法の対象となる建築物・公園・駐車場・タクシー等を含めた一体的な取組がなされていない等が挙げられました。

こうした課題を整理しながら、本計画をバリアフリー法に基づく法定計画として策定し、引き続きバリアフリー化、ユニバーサルデザインのまちづくりを推進していきます。

### 【「明石市交通バリアフリー基本構想」(2002年(平成14年))策定の検証】

#### 【成果】

- 重点整備地区の「重点目標」は概ね完了
  - ・駅のエレベーター設置、駅前広場整備等、駅周辺のバリアフリー化が進む
  - ・歩道(特定経路)のバリアフリー整備は完了
  - ・行政、事業者ともバリアフリー、ユニバーサルデザインに対する各種取組を積極的に推進

#### 【課題①】

- 準整備地区の「整備の基本的な方向性」は継続的に検討されている事項が残る

#### 【課題②】

- バリアフリー法改正により移動等円滑化基準が拡充。最新基準への適合が必要

#### 【課題③】

- 建築物、公園、駐車場、タクシー等の取組は構想に記載がなく、各事業者が個別に対応

#### 【課題④】

- 市内には未だにバリアが散見される(まちあるき、ヒアリング等の意見)

#### 【課題⑤】

- 基本構想策定後、進捗管理、事業者間連携、当事者への意見聴取・情報提供等の継続的な取組が不十分

#### 【本計画の検討時の留意点】

引き続き、移動等円滑化の推進に向けた取組の継続が必要

・市全域のユニバーサルデザインのまちづくり方針を定める

・事業化の調整がとれた地区は、具体的な事業推進に向けて展開

・ハードとソフトの両輪

・バリアフリー法に基づき各施設、経路を一体的に整備

・当事者を含めた幅広い市民の意見を踏まえて検討

・行政、事業者、市民が連携して継続的に取り組みながら、スパイラルアップを図る仕組みの構築

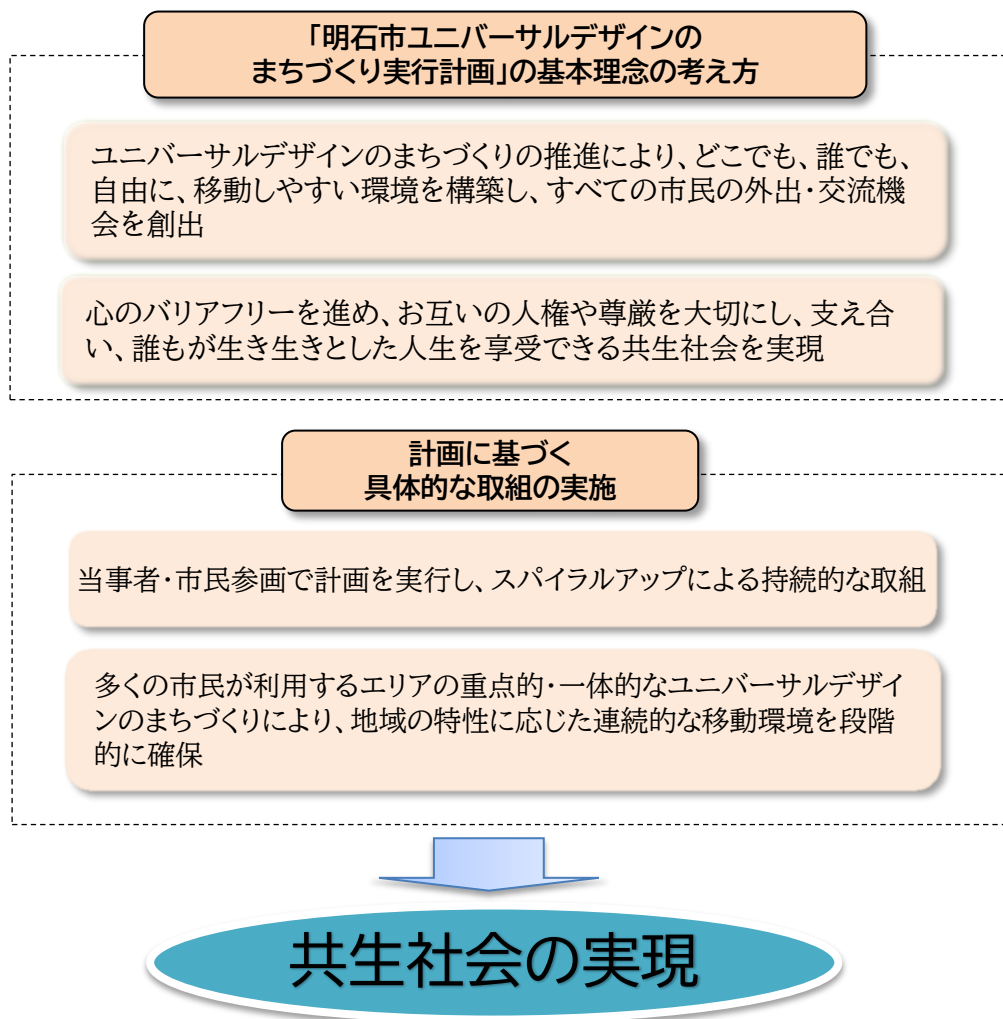
バリアフリー法に基づく法定計画として本計画を策定し、  
ユニバーサルデザインのまちづくりを推進

## 2.4 基本理念

誰もが「出かけることができる」「出かけたくなるまち」を目指し、ユニバーサルデザインの考えに沿って全市域のまちづくりを進め、誰も取り残されることのない共生社会を実現します。

国連の持続可能な開発目標(SDGs)の理念に基づき、本市は「誰ひとり置き去りにすることなく助け合うまちづくり」という考えのもと、年齢、性別、能力などに関わらず、すべての人が安心して暮らすことができ、その持てる能力を最大限に発揮して、自己の存在を誇らしく感じることができる共生社会の実現を目指します。

そのために、本計画は、誰もが安全で快適に移動できるよう、利用者視点に立った、ユニバーサルデザインのまちづくりを全市的に進めるための方針を示しています。



### 本市が目指すインクルーシブな社会の方向性

- 誰もが平等である社会を実現するため、障害者等が必要とする支援を受けることができる
- 障害者等を支援される存在としてのみとらえることなく、その自己決定権を尊重し、すべての市民が自ら活躍できる存在として、その力がまちづくりにより効果を生み出すために必要であると理解される
- 必要なときに必要な支援を受けることができ、誰もが心から安心して暮らすことができる
- 誰もが個性を活かし、持てる力を最大限に発揮できる

図.本計画の基本理念の考え方

## 2.5 基本理念の実現に向けた基本目標

### ◆当事者・市民の意見を反映した質の高いユニバーサルデザインの実現

#### 目標1:利用者視点に立ったユーザビリティの向上

様々な立場の市民の意見を計画の推進に取り入れるとともに、実際に一緒にまちを歩き、当事者の不便や困難を共有しながら検討した施策を展開することで、利用者視点に立ったユーザビリティの向上に取り組みます。

#### 目標2:当事者・市民参画による計画の推進

本計画の実現に向けた取組が効果的に実施されるには、高齢者、身体障害者、知的・精神障害者(発達障害者を含む)、子育て世代等、様々な立場の市民の積極的な参画により、意見が本計画に基づく取組に的確に反映されることが必要です。そのため、当事者・市民が参画できる機会や仕組みを構築し、事業の検証や評価を行いながら、スパイラルアップを図っていきます。

### ◆取組内容のポイント

#### 目標3:「ハード」と「ソフト(ハート)」の両輪

共生社会の実現に向けては、「ユニバーサルデザインのまちづくり」の取組と同時に、人々の意識や行動に向けて働きかける「心のバリアフリー」を進めることが必要です。

本計画では、都市基盤の整備に関する「ハード」施策と、「ソフト(ハート)」施策を両輪とし、地域福祉、防災、観光等の関連分野との連携を密に図りながら、まちづくりを推進するための取組を定めます。

#### 目標4:ユニバーサルツーリズムの推進

市民や、本市を訪れる誰もが安心して外出を楽しむことができるまちを目指すことは、誰もが安心して暮らすことができるまちづくりにつながります。

このため、ユニバーサルツーリズムを推進し、支援が必要な人が気軽に外出でき、明石の魅力的な歴史・文化資源を楽しむことができるよう、関係機関と連携しながら、環境整備や案内機能の充実を図ります。

#### 目標5:災害時・緊急時に対応したユニバーサルデザインのまちづくり

誰もが安全・安心に暮らせる生活環境にするためには、平常時だけでなく災害時・緊急時に対応したユニバーサルデザインのまちづくりも必要となります。各避難所における施設面のバリアフリー化はもとより、避難時でも円滑にコミュニケーションを図ることができるような環境を整えるなど、災害時における要配慮者の支援について、ソフト・ハード両面から進めていきます。

### ◆持続的な計画とするための仕組み

#### 目標6:地域との連携

本計画は、バリアフリー法に基づく法定計画として、移動等円滑化促進地区や重点整備地区を設定しますが、行政や事業者主導の取組だけではなく、地域に根差した団体と連携して地域の実情に応じたユニバーサルデザインを進めるため、地域発案によるユニバーサルデザインの推進に関する取組を本計画に位置付けることを検討していきます。

#### 目標7:計画の継続改善と見直し

本計画の目標年度を2024年度(令和6年度)としますが、定期的な進捗管理を実施するとともに、まちづくりの進捗状況等にあわせて適宜見直しを行いながら、スパイラルアップを図ります。

## 2.6 計画期間

2019 年度(令和元年度)～2024 年度(令和6年度)

本計画の計画目標年次を 2024 年度(令和 6 年度)とし、2019 年度(令和元年度)～2024 年度(令和 6 年度)の期間で、計画に基づく取組を進めます。

## 2.7 計画の継続改善と見直し

### (1) 計画の進捗管理

計画期間中は、「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会」において当事者参画のもとで、本計画に基づく取組内容をできる限り明確化しながら、定期的に進捗確認や検証、すぐに解決が困難な課題解決に向けた検討等を行い、継続的な取組を推進します。

### (2) 計画の見直し

計画最終年度の 2024 年度(令和 6 年度)には、本計画の検証を行った上で、計画の改定を行い、継続的なスパイラルアップを図っていきます。

なお、計画期間中であっても、現在本市において検討中の「(仮称)あかしインクルーシブ条例」の制定時には、必要に応じて見直しを行います。

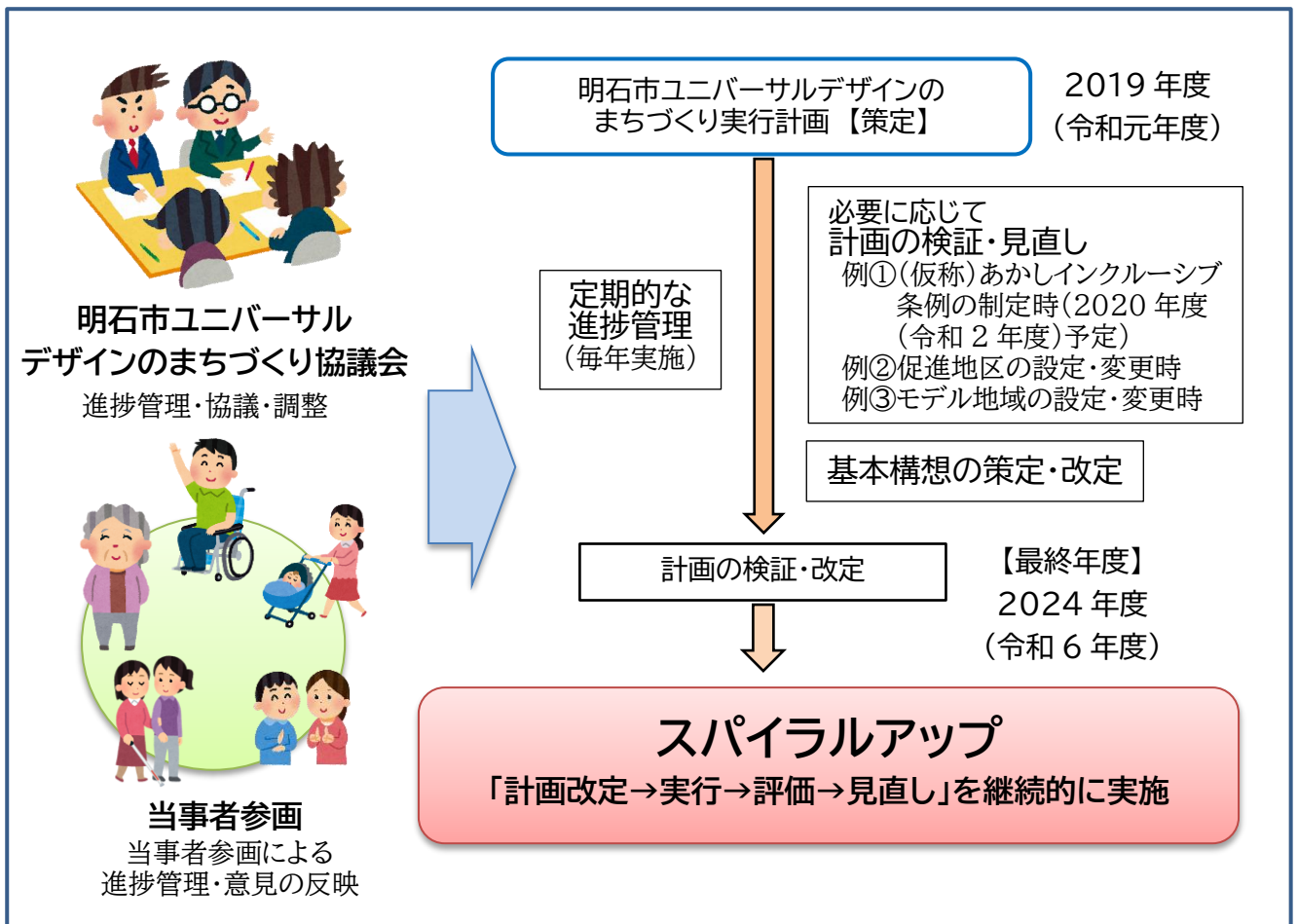


図.継続改善と見直しイメージ

## 第2編 全市的にユニバーサルデザインのまちづくりを進めるための方針(マスタープラン)

### 1. 全市的なユニバーサルデザインのまちづくりの基本方針

#### 1.1 基本方針の考え方

基本理念に基づき、市域全体のユニバーサルデザインのまちづくりを進めていくための基本的な方針を示します。

市内の物理的なバリアフリー化などのハード整備と、心のバリアフリーを重点的に推進しながら、外出時に必要不可欠な情報の提供、すべての人が外出を楽しむことができるユニバーサルツーリズム、災害時・緊急時に対応したユニバーサルデザインのまちづくりを進めます。また、ユニバーサルデザインの継続的な取組を推進していくため、多様な意見を聞きながら、地域と連携し、適宜改善を行います。

「出かけることができる」「出かけたい」まちの実現により、外出機会、社会参加の一步を踏み出す機会や、交流・賑わいの創出につなげていきます。

#### ■基本方針の考え方を自転車に例えると…



## 1.2 当事者・市民の意見を反映したユニバーサルデザインのまちづくり

本計画に基づき全市的にユニバーサルデザインの取組をハード、ソフトともに進めるにあたっては、取組の実施者が、様々な利用者特性があることを理解し、多様な当事者・市民の意見を反映する機会を設ける、市民、地域、企業等と協働・連携するなどにより、ユーザビリティの向上による質の高いユニバーサルデザインのまちづくりを進めます。

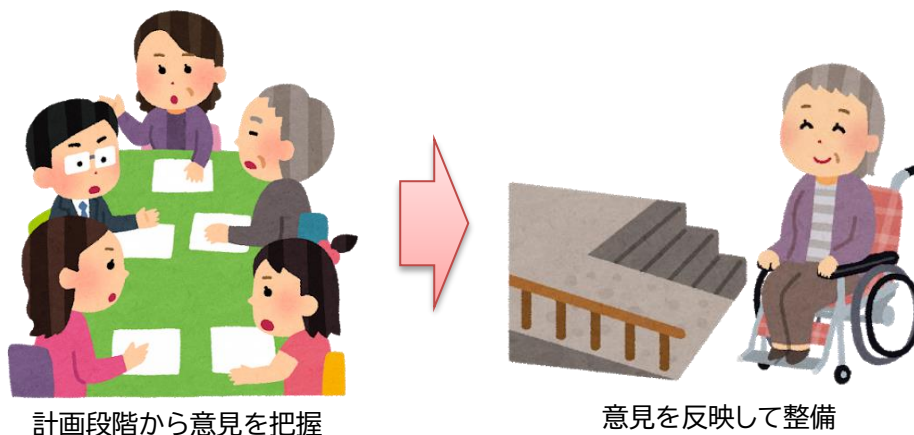


図.意見を反映したユーザビリティ向上のイメージ

### (1) 利用者意見を反映する仕組みの構築

ユニバーサルデザインのまちづくりの取組を進めるにあたっては、計画段階等において、多様な当事者や市民・地域等が参加する現地点検やヒアリング等を通じて、ユーザビリティの向上を図るため、意見を聴取し、反映していきます。

### (2) 「あかしユニバーサルモニター制度」を活用した取組の支援

「あかしユニバーサルモニター制度\*」を活用し、バリアフリー環境や情報アクセシビリティ、ソフト対策等の充実に関する意見を施設の管理・運営や取組に生かす仕組みを構築し、活用していきます。

\*「あかしユニバーサルモニター制度」

障害当事者等が、日常生活において気付いた点を、市が主催する意見交換会等で意見として提案し、いただいた意見をまちづくりに反映する制度

### (3) 当事者や市民の意見を踏まえたハード整備の推進

ハード整備にあたっては、計画・設計・施工の各段階において、当事者や市民の意見を反映しながら実施し、整備後も必要に応じて意見を踏まえて改善するなど、ユーザビリティの向上を実現していきます。

#### ①市の施設整備への利用者意見の反映

市が施工する施設整備について、「あかしユニバーサルモニター制度」等を活用しながら計画・設計段階において多様な利用者と現地や計画内容の確認を行い、聴取した意見を整備内容に反映するための仕組みを構築し、活用していきます。

#### ②兵庫県「チェック&アドバイス制度」の活用

兵庫県福祉のまちづくり条例に基づき、多数の方が利用する施設について、県が登録する「福祉のまちづくりアドバイザー」が利用者・専門家の視点から点検・助言を実施する「チェック&アドバイス制度」を活用し、市内の建築物のバリアフリー化を進めていきます。

#### **(4) ユニバーサルデザインのまちづくりの担い手の養成**

多様な当事者・市民の意見を反映しながらユニバーサルデザインのまちづくりを推進するためには、関係する行政・市民や当事者、事業者等が、バリアフリーの取組の企画、提案や助言、指導を的確に行うことができるスキルを身に着けることが重要です。本計画に基づく取組の実施や、本計画の進捗管理、検証作業等を通じて、関係者のスキルアップを図っていきます。

##### **①当事者リーダーの養成**

当事者参画による取組を推進するため、障害者等の当事者が取組に参画し、様々な場面において、自らの言葉で積極的に発言することを通じて、地域社会のリーダーとなるための養成方策について検討します。

##### **②バリアフリー整備の専門家の養成**

建築物や歩道等のバリアフリー整備にあたっては、基準が設定されており、各種ガイドラインも発行されています。これらの基準の遵守はもとより、基準への適合義務がない小規模店舗での望ましい改修方策や小規模な改修による効果的な対策等に関する知識・技術を習得するため、専門家を対象にした養成プログラムの導入を検討します。

##### **③支援者の養成**

地域福祉の担い手となるボランティアへの支援活動や、手話通訳者・要約筆記者養成講座の開催等による支援者の養成を継続していきます。



## 1.3 安全・安心なまちを支える都市基盤整備

ユニバーサルデザインのまちづくりの推進にあたり、移動環境を構築する基盤となる公共交通、道路、交通安全、建築物、路外駐車場、都市公園等の整備方針について示します。

安全・安心なまちを支える都市基盤整備の推進にあたっては、バリアフリー基準の適合に向けた取組を全市的に進めるとともに、施設整備の計画・設計段階において、障害当事者等の多様な利用者の意見を反映するための仕組みや、利用者の意見を施設の管理・運営に生かす仕組みを構築・活用しながら取り組んでいきます。

### (1) 公共交通(鉄道・バス・タクシー・旅客船)

誰もが移動しやすい切れ目のない交通体系の構築、高齢者、障害者等の安全・円滑な移動の確保、バリアフリー化された車両等の普及、乗務員の接遇向上や適切な情報提供等による利用者の利便性向上等に向けた取組を進めます。

#### ①誰もが移動しやすい交通体系の構築

現在、鉄道、路線バス、コミュニティバス(Tacoバス)、タクシー、旅客船により地域内の移動を確保しています。バス路線の再編や次世代モビリティ、新技術の活用も視野に入れ、各種交通手段の適切な役割分担により、すべての市民が安全で円滑に移動しやすい交通体系を構築していきます。

#### ②旅客施設の移動等円滑化

市内にある鉄道駅 18 駅(播磨町内に立地する JR 土山駅も含む)のうち、バリアフリー化が求められている 1 日あたりの乗降客数が 3,000 人以上の 12 駅について、移動等円滑化経路の最短化・複数化を目指します。また、1 日あたりの乗降客数が 3,000 人以下の駅や旅客線ターミナルについても、可能な範囲でバリアフリー化を進めていきます。



橋上化によりバリアフリー化を実施(JR 魚住駅)



バリアフリーに配慮した駅(山陽電鉄西二見駅)

#### ③ホーム上での安全対策の実施

駅ホームからの転落を防止するため、鉄道事業者と連携し、市内すべての駅で内方線付き点状ブロックを設置しています。ホームドアの設置については、JR明石駅とJR西明石駅への早期設置を目指します。

また、駅における安全性向上に向けた取組やソフト面での取組の充実等について、事業者との調整を進めます。



ホームドア設置イメージ



JR 西明石駅のホームの現況

#### ④ユニバーサルデザインに配慮した車両の導入

誰もが移動しやすい環境を整備するために、乗降負担の少ないノンステップバスや、ユニバーサルデザインタクシーを積極的に導入していきます。

また車両の導入にあわせて、ユニバーサルデザインタクシー用の乗降場の整備、乗降しやすいバス停留場に向けた歩道の改修、職員の接遇向上を図るなど、利用しやすい環境整備を進めます。



ノンステップバス(Tacoバス)



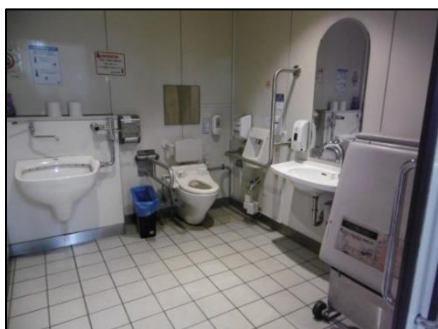
ユニバーサルデザインタクシー



#### ⑤利用者の利便性向上に向けた工夫

旅客施設の大規模改修時には、当事者参画による「まちあるき」を実施してバリアフリーチェックを行うなど、ユーザビリティの向上を図ります。

また、駅・バスターミナル等における案内サインや移動経路を改善し、利用者の利便性向上を図ります。



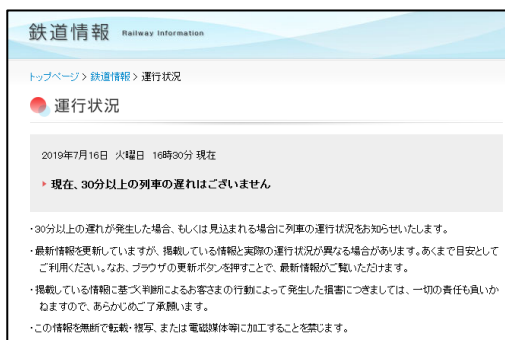
駅構内トイレに大型ベッドを設置(JR 西明石駅)



音声付構内案内図(山陽電鉄江井ヶ島駅)

#### ⑥運行情報の速やかな提供

事故や悪天候等による運休・遅延が発生した際に、視覚障害者や聴覚障害者等、多様な利用者に配慮した速やかな情報提供に努めていきます。



ホームページでの運行情報の提供(山陽電鉄)



列車運行アプリ(JR 西日本)

#### ⑦職員のバリアフリー教育・研修の継続実施

交通事業者の職員を対象にしたバリアフリー教育や研修を継続的に実施し、障害者等への理解促進と接遇スキルの向上を図っていきます。

## (2) 道路／交通安全

ユニバーサルデザインの考えに基づき、高齢者や障害者をはじめ、すべての歩行者が安全で快適に通行できるよう、道路のバリアフリー化等による安全・安心な歩行空間の確保、案内標識の充実や休みながら歩ける休憩施設の整備等による快適性の向上に努めます。あわせて、移動時のバリアとなる違法駐車や放置自転車等の防止に向けた利用者への意識啓発等を進めます。

### ①すべての人にやさしい道づくり

本計画に位置付けられる生活関連経路は、歩道の波打ち解消、段差・勾配の改修、視覚障害者誘導用ブロック(以下、「点字ブロック」という。)の設置などにより、連続したバリアフリー経路を整備するとともに、生活関連経路以外の道路についても、地域の課題やニーズなどを踏まえ、重要度や緊急性を評価・優先順位付けし、バリアフリー化を進めます。



歩道の波打ち解消・段差の緩和



バリアフリー化された歩道

### ②歩行環境の整備

すべての利用者が快適に歩ける空間を確保するため、助け合い意識を喚起するような標識の設置、ベンチなどの休憩施設の整備等により、公共空間としての歩道の機能向上を図ります。



助け合い意識を喚起するような標識の設置



ベンチの設置

### ③横断歩道のユニバーサル化の検討

横断歩道、音響式信号機、視覚障害者誘導用道路横断帯(エスコートゾーン)の設置を含めた交差点の安全な横断方策について、障害者や地域住民の意見等を踏まえながら検討し、必要な整備を行います。



音響式信号機の設置



エスコートゾーンの設置

#### ④安全・安心な歩行空間の確保

地域や学校等との協働・連携を図りながら、通学路、生活道路等において、安全・安心な歩行空間を確保していきます。



通学路のグリーン舗装



速度制限による歩行者優先の道路整備

#### ⑤交通結節点のユニバーサルデザインの推進

鉄道からバス、バスからバスなどの乗り換えや乗り継ぎが円滑に行えるよう、駅前広場やバスターミナルのユニバーサルデザインに配慮した整備・改修を行います。

また、目的地へ円滑に移動できるよう、利用者の視点に立った案内表示に取り組みます。



駅前広場(明石駅)



点字・音声案内

#### ⑥自転車利用環境の向上による自転車と歩行者の共存

自転車と歩行者が共存できる安全な自転車の通行空間・歩行空間の整備を進めるとともに、自転車交通安全教室や放置自転車対策を行うなど、ハード・ソフトの両面から自転車利用環境の向上を推進し、自転車と歩行者が共に通行しやすい環境整備に取り組みます。



自転車専用通行帯の整備



自転車交通安全教室

#### ⑦道路の維持管理の継続

道路の安全性を向上するため、道路の陥没などの危険な箇所や街路灯の球切れ・破損、歩道上の植栽の繁茂等については、市民・道路モニターからの通報や、日常パトロール等を踏まえ、速やかな対応を行います。

#### ⑧安全な歩行空間を阻害する行為への対策

路上駐車、路上での荷捌き、歩道上への商品のはみ出し等が移動時のバリアになるため、適正な道路使用ルールの指導・啓発を継続して進めていきます。

#### (4) 建築物／路外駐車場／都市公園

公共施設、小規模な飲食店、商店、事業所等市内の様々な施設について、安全で円滑な経路の確保、障害者や子育て世代等の利用にも配慮したトイレや駐車場の設置、施設利用に関連したわかりやすい情報提供等に努めます。

##### ①学校等の公共施設のバリアフリー化の促進

市役所や学校をはじめとする公共施設については、多様な利用者が来訪するため、きめ細かく利用者の特性に配慮し、一層のバリアフリー化を推進します。

このうち、災害時等に避難所となる学校や、地域活動等の拠点となるコミュニティ・センター等の施設については、地域の実情に応じた整備・改修を順次進めるとともに、コミュニケーションツールの設置といった情報提供の充実を図ります。特に学校については、地域コミュニティの拠点に位置付けられ、文化・スポーツをはじめとした活動も行われていることから、誰もが利用しやすく、より地域に開かれた学校を目指した、環境の整備を進めていきます。

##### ②民間施設のバリアフリー化をできるところから実現

###### ・合理的配慮の提供を支援する公的助成制度

本市では、商業者や地域の団体が障害のある人に必要な合理的配慮を提供するためにかかる費用(簡易スロープや手すりなどの工事費用)を助成しています。本制度を活用し、小規模店舗を含めた市内すべての建築物のバリアフリー化を進めていきます。



制度を活用したスロープの設置

##### ③誰もが快適に利用できるトイレ整備の推進

誰もが快適に利用できるトイレを確保することは、すべての人が参加・参画できる社会を実現するための重要な事項の一つです。利用者の特性や利用者数を踏まえた適切な整備、同一フロアでの分散や上下階での役割分担など、施設全体を活用したトイレ機能の分散の考え方を公共施設で推進するとともに、民間事業者にも整備を求めています。

##### ④ユニバーサルデザインに配慮した駐車スペース整備の推進

車いす使用者等の歩行が困難な方は、自動車での移動も多く、車いす用リフト付き車両からの乗降等をスムーズに行うため、十分な幅員や奥行きが確保された駐車スペースが必要です。そのような駐車スペースを公共施設で確保するとともに、駐車場の新設・改築を行おうとする事業者に対して、歩行が困難な方のための駐車スペースの出入口付近への設置、幅員・奥行き確保等について、指導・周知を図ります。

###### ・兵庫ゆずりあい駐車場

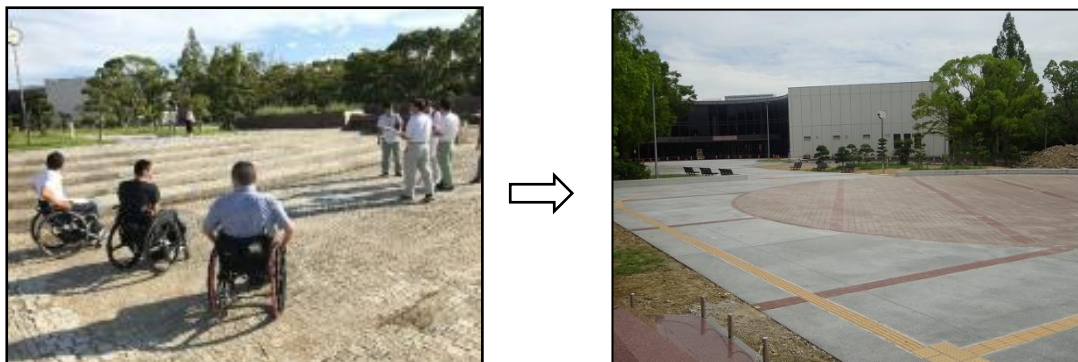
公共施設や商業施設、飲食店、病院、ホテル等に設置されている、歩行が困難な方のための駐車スペースを適正に利用していただくため、兵庫県が県内共通の利用証を交付する制度です。

本市でも、本制度の推進を継続して行っています。



### ⑤ユニバーサルデザインに配慮した公園整備の推進

子どもや高齢者、障害者等の多様な市民の誰もが憩いや安らぎを感じながら円滑に公園を利用することができるよう、主要な出入口や園路のバリアフリー化、施設やバリアフリー化された移動経路等のわかりやすい案内表示、トイレの改修等、ユニバーサルデザインに配慮した公園整備を進めています。



当事者の意見を踏まえてバリアフリー化した公園の出入口(石ヶ谷公園)



公園内の多目的トイレ(明石公園)

### ⑥施設出入口と歩道とのバリアフリーの連続性の確保

施設内のバリアフリー化に比べて、施設出入口と歩道とのバリアフリーの連続性が確保されていないことがあることから、誰もが安心して移動できるよう、関係者間で連携してバリアフリーの連続性を確保していきます。

## 1.4 心のバリアフリーの推進

共生社会の実現に向けては、ユニバーサルデザインのまちづくりを進めると同時に、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人が、相互に理解を深めようとコミュニケーションを取り、支えあう「心のバリアフリー」を進めることが重要です。

このため、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こと(障害の社会モデル)の理解や障害者及びその家族への差別の解消はもとより、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ための「心のバリアフリー」の取組を推進していきます。

### (1) 市民の理解を深めるための啓発活動の推進

「障害の社会モデル」の考え方に基づき、障害等を理由とする差別の解消や合理的配慮の提供など、「心のバリアフリー」をすべての市民が理解し、それを自らの意識に反映させ、具体的な行動につなげていくための啓発活動を行います。

#### ①多様な市民が交流するイベント等の開催

障害当事者等も含めた多様な市民が共に参加し、楽しむことができるイベント等の交流の機会を設け、様々な障害への理解を深めるとともに、市民の交流やまちの賑わいを創出します。



アートシップ明石(障害当事者の作品展示)



ユニバーサルフットサル



ストリートピアノ(イメージ)

#### ②講演会やフォーラム等の開催

市民がユニバーサルデザインや障害特性について学び、これからのまちづくりについて自主的に考え、行動するための気づきの場を提供するため、講演会やフォーラム等を開催します。



あかしユニバーサル交流会(フォーラム・パネルディスカッション)

#### ③ヘルプマーク・ヘルプカードの普及促進

外見からは支援を必要としていることがわかりにくい人や、支援してほしいことを伝えるのが難しい人に対して、声かけや支援を行いやすくするためのきっかけとなるヘルプマーク\*1やヘルプカード\*2を普及促進します。



ヘルプマーク



ヘルプカード

##### \*1「ヘルプマーク」

援助や配慮を必要としていることが外見では分からない人々が、周りに配慮を必要なことを知らせることで、援助を得やすくなるよう、作成されたマークです。

##### \*2「ヘルプカード」

援助や配慮を必要とする人が、いざというときに必要な支援を周囲の人をお願いするため、かかりつけ病院、自分の症状や緊急連絡先などを記入するカードです。持ち歩くことで、災害時や緊急時など、周囲の人に手助けを求めたいときに役立ちます。

## (2) 実際の行動につなげるための気付きの機会の創出

障害のある人の尊厳を大切にしながら合理的配慮を行うことができる力や、障害特性に応じてコミュニケーションを図るスキルの習得を促進し、障害のある人との交流する機会を創出する取組を行います。

### ①次世代を担う子供たちへの交流・体験の機会の創出

小学校で、障害者や高齢者との交流を図りながら、疑似体験、介助体験を行い、交通分野のバリアフリーについて理解を深める「バリアフリー教室」を開催するとともに、手話体験教室、パラリンピック種目の体験などを通じて児童の障害理解の促進を図ります。

また、学校教職員に対しても、障害当事者とフィールドワークへの参加やユニバーサルマナー検定の受講等を促進し、合理的配慮への理解を深めます。

### ②心のバリアフリーの普及促進

「市が進める共生社会のまちづくり」、「障害者への配慮」、「簡単な手話表現」など、市職員が地域に出向き、わかりやすく伝える出前講座などを実施します。

### ③多様な人々の特徴や接し方の理解促進

本市ではこれまで、市職員、民間事業者、高校生等を対象に、障害者や高齢者など、多様な人々の特徴を理解し、接し方や配慮を身につけるため、「ユニバーサルマナー検定」受講の機会を提供してきました。より多くの方々に理解が広がるよう、対象者を検討しながら、今後も受講機会を提供していきます。

また、民間事業者の「ユニバーサルマナー検定」受講の機会を増やし、利用者がまちを楽しむことができる接遇スキルの向上を図ります。



特別授業「I'm POSSIBLE」プログラム



手話体験教室



バリアフリー体験教室



## 1.5 ユニバーサルデザインのまちづくりに必要な情報提供

まちを移動する際に必要な情報を受け取り、理解し、自らの思いを伝えるという各段階に、障害のある人がいることを理解したうえで、すべての市民に必要な情報が伝わることの重要性を認識し、それが確保されるような取組を進めていきます。

なお、情報の収集・提供にあたっては、収集した情報の蓄積や更新のシステムについても留意し、正しい情報が持続的に提供されるよう配慮します。

### (1) バリアフリーマップの作成・活用

高齢者や障害者、子育て世代など、多様な方がまちを移動する際に必要な情報を把握しやすくし、外出機会を増やすこと目的に、バリアフリー化された施設や経路等のバリアフリー情報が一目で分かる地図(バリアフリーマップ)の作成とその普及に努めます。作成に当たっては、各施設の利用者や施設管理者の意見を踏まえながら、使いやすく更新しやすいものとなるように配慮します。

市がマップを作成する場合には、バリアフリー法の規定に基づき、旅客施設や道路等の管理者から、バリアフリーの状況に関する情報提供を受けながら進めます\*。

また、民間や地域によるバリアフリーマップの作成・情報発信を促進し、その普及に努めます。

マップ作成後も、マップ掲載内容の更新や追加情報の収集が継続的に行えるような体制の構築を検討します。



明石駅周辺のバリアフリーマップ(2019年作成)



3商業施設が作成したトイレマップ(2018年作成)

#### 【バリアフリーマップで掲載する内容の例】

- ◆施設の情報: バリアフリー経路・出入口の状況・トイレ(多目的トイレ・オストメイト・大型ベッド等の有無) 等
- ◆経路の情報: 点字ブロックの敷設状況・音響信号の位置・急こう配や幅員が狭い等の危険区間の明示 等
- ◆その他: 店舗等のバリアフリー配慮の好事例 等

\*各施設の管理者等は、バリアフリーの状況について、市町村の求めに応じて、旅客施設及び道路については情報提供しなければならない旨を、建築物、路外駐車場、公園については情報提供に努めなければならない旨がバリアフリー法(第24条)に規定されています。

## (2) 多様なコミュニケーション手段の普及・促進

障害のある人もない人も分け隔てられることなく理解しあい、一人ひとりの尊厳を大切にしようとする共生のまちづくりを推進するため、手話言語や要約筆記、点字、音訳等の障害の特性に応じたコミュニケーション手段の利用を推進します。

公共施設においては、利用者ニーズに対応した情報提供を行うとともに、民間施設においても、チラシ等の点字訳や音訳、コミュニケーションボードの設置等に要する費用を助成する合理的配慮の提供を支援する「公的助成制度」を活用し、民間事業者によるコミュニケーションツールの設置等を促進します。



タブレット端末を使った遠隔手話通訳サービス



手話対応型公衆電話ボックス(手話フォン)の設置

## (3) イベント時の情報提供への配慮

県や市が開催するイベントでは、手話通訳や要約筆記、点字資料の配布等の情報提供に対する配慮を引き続き継続していきます。また、民間団体等が開催するイベントにおいても情報保障への配慮が行われるよう、啓発や手話通訳者・要約筆記者の配置に対する助成等を進めます。

## (4) 市内のバリアフリーの取組事例の紹介

「合理的配慮の提供を支援する公的助成制度」の取組事例の紹介などによる市民への周知を行いながら、市内の優良事例を紹介する取組を実施していきます。

## (5) 誰でもわかりやすい案内表示の充実

まちを移動する際に目的の場所へ円滑に移動できるよう、利用者の視点に立った案内表示に取り組みます。色弱の人にも配慮した配色、高齢者、知的・精神障害者(発達障害者を含む)にもわかりやすいピクトグラムなどの積極的な活用やシンプルなデザインの配慮、外国人に対応した多言語表示などの案内表示を充実させます。

## (6) 点字ブロックや音声案内による誘導案内の充実

歩道、鉄道駅、公共施設の出入口等に設置している点字ブロックについては、利用する当事者の視点に立って点検し、特に利用頻度の高い経路では連続性を確保するなど、より安全で円滑な移動ができるよう整備を進めます。あわせて、音声案内や点字の併用などを検討します。

## (7) 工事の案内への配慮

工事のため、日ごろ通り慣れた道路の使い勝手が変わり、歩きにくいことや不便を感じる場合があります。また、工事による少しの変化でも、高齢者や障害者等にとっては、大きな負担となる恐れがあります。そこで、歩行者の安心感を高めるため、工事情報の提供については、各事業者による適切な情報提供の仕組みづくりの検討を進めます。

## 1.6 ユニバーサルツーリズムの推進

本市が進める「やさしいまちづくり」の一環として、高齢者や障害者など、外出の際に支援が必要な人やその家族などが外出先で抱える不安や困りごとに応じることができる環境を整えることにより、障害の有無や年齢、性別、国籍等にかかわらず、明石で暮らす人や明石を訪れる人の誰もが安心して外出し、明石の魅力ある食・文化・歴史などを五感で楽しむことができる「ユニバーサルツーリズム」の取組を推進し、広くその取組を発信していきます。

### (1) 明石の魅力を五感で楽しむ環境づくり

明石で暮らす人や明石を訪れる人の誰もが安心して外出し、明石の魅力ある食・文化・歴史などを五感で楽しむことができる環境づくりに取り組んでいきます。

そのため、関係者と協力しながら、公園、文化施設、小規模な飲食店を含めた民間施設等、多くの人が訪れる施設のバリアフリー化、「ユニバーサルマナー検定」の受講等による接客スキルの向上、イベント時の情報提供への配慮など、まち全体での合理的配慮の提供に取り組んでいきます。



触れることで大きさや形を学べる模型や、点字・点図を使った天文教具などを展示(天文科学館)

### (2) 「(仮称)ユニバーサルツーリズムセンター」の活用

明石駅前において 2019 年度中に供用予定の「(仮称)ユニバーサルツーリズムセンター」を拠点として、「ユニバーサルツーリズム」を推進していきます。

同センター内の観光案内所においては、車いすの方も利用しやすいカウンターを設け、ユニバーサルツーリズム情報等を提供します。また、多様な利用者の問い合わせやニーズに対応できるよう、関係機関との連携により、スタッフの接客の向上、提供する情報の拡充等、案内機能の充実を図ります。

### (3) 当事者のニーズに応じた観光情報等の提供

誰もが安心して観光を楽しむことができるよう、身体や障害の状況に応じた観光ルートの設定、手話通訳や要約筆記者の同行等、観光客一人ひとりの状況に配慮した観光ガイドや目的地までの誘導支援の充実を目指します。

また、モニターツアーを開催するなど、関係機関と連携して当事者視点によるユニバーサル観光資源の発掘・活用に取り組むとともに、観光施設や店舗等のバリアフリー情報の収集を行い、ホームページへの掲載、観光案内所における提供等による情報発信を行います。

### (3) 推進体制の整備

ユニバーサルツーリズムを当事者視点で推進していくため、行政、市民、民間事業者、市内外の関係団体等の幅広い関係者と協力し、当事者の参画を得ながら、ユニバーサルツーリズムの推進に携わる体制を構築します。

## 1.7 災害時・緊急時に対応したユニバーサルデザインのまちづくり

大規模災害時や、事故等の緊急時に、情報の入手や避難等について配慮や支援が必要な高齢者、障害者等が安全かつ速やかに避難できるよう、地域や民間事業者とも連携して、平常時だけでなく災害時・緊急時に対応したバリアフリー化方策も進めていきます。

### (1) 当事者参画と支え合いによる地域防災ネットワークづくり

災害時に、地域において適切な対応がとれるよう、当事者参画と地域の支え合いによる防災ネットワークづくりを行政、地域、事業者等が連携して推進します。

そのため、地域における日頃からの人間関係づくりや、災害時要配慮者も参画した現地確認、防災訓練等の実施を通じて、地域の特性に応じた防災計画の策定や、避難時に危険な場所の改善等を推進します。

### (2) 避難計画策定の推進

本市では、災害時要配慮者を把握し、市と地域等で情報共有を図るため、災害時要配慮者を登録した避難行動要支援者名簿を作成しています。地域において、同名簿を活用し、一人ひとりの特性に応じた避難支援を定めた個別支援計画を策定することを推進します。

### (3) 災害時要配慮者を考慮した避難所の確保

民間施設の福祉避難所への活用や、災害時要配慮者に対応した避難所体制の構築等、地域や民間事業者とも連携しながら、災害時要配慮者を考慮した避難所の確保に努めます。

### (4) ハザードマップの普及

高齢者、視覚障害者等にも配慮した配色やピクトグラムを活用した分かりやすいハザードマップを市内全戸に配布するとともに、音訳を行い、すべての市民に、災害リスクについて周知します。

### (5) 避難所のバリアフリー化の推進

地域の身近な避難所となる小中学校等では、トイレの洋式化・バリアフリー化、エレベーターの設置等を進めます。

また、災害時にはコミュニケーション支援ボードの活用等によって、要配慮者との意思疎通の強化を図ります。

### (6) 民間住宅の耐震化の促進

地震に備えた住宅の耐震化を促進するため、住宅の無料の簡易耐震診断や、建替・改修工事等に対する支援を継続して行い、安全・安心なまちづくりを推進します。

### (7) 非常時や災害時に備えた道路の安全性や防災性の向上

発災後の道路ネットワークの確保、道路の耐震化、狭あい道路の整備、主たる避難経路になる通学路の安全性向上等、もしもの時に備える道づくりを進めます。

## 1.8 地域との連携

### (1) 地域の自主的な取組との連携

ユニバーサルデザインのまちづくりに関する取組には、行政や事業者主体の取組のみならず、まちづくり協議会や**地区社会福祉協議会**をはじめとした地域団体や市民団体等が当事者・市民主導で、地域の実情に応じて自主的に行われている取組もあります。

そこで、「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会」において、これらの自主的な地域の取組状況の情報共有を行うとともに、同協議会参加団体と連携した取組の実施や、当該団体からの提案を踏まえた取組の実施や本計画の変更等について検討・調整などを行い、地域と連携して、ユニバーサルデザインのまちづくりを進めていきます。

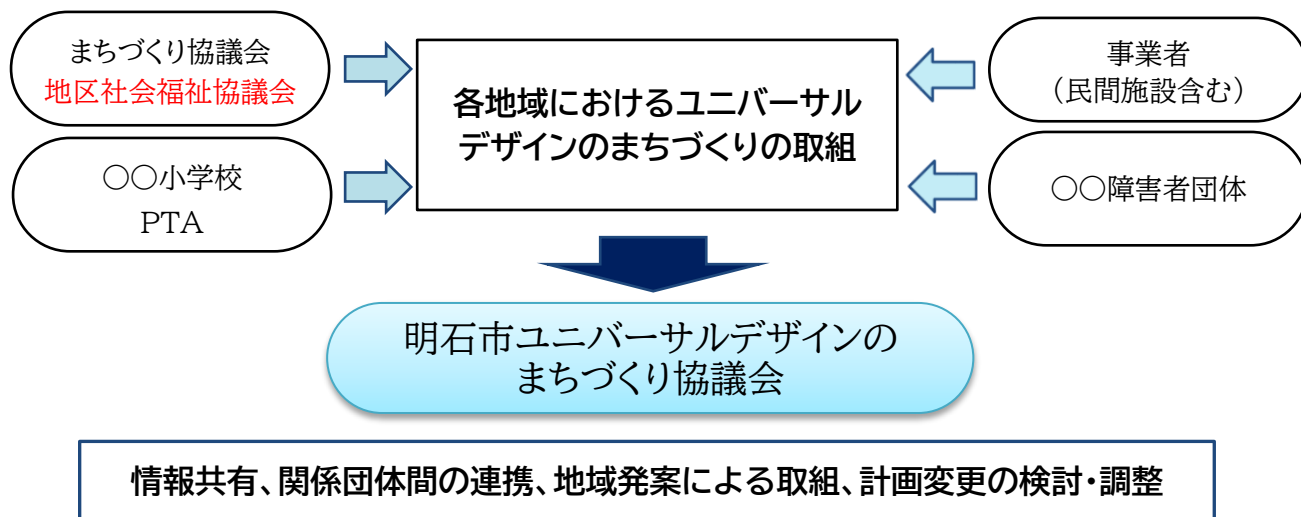


図.地域との連携イメージ

### (2) ユニバーサルデザインのまちづくり推進モデル地域

#### ① モデル地域指定の背景・目的

本市においては、小学校区ごとに設置されたまちづくり協議会を中心として地域活動が行われており、協議会の中には、地域主導でユニバーサルデザインのまちづくりに取り組んでいる地域もあります。

そこで、市独自の取組として、地域単位でユニバーサルデザインのまちづくりを積極的に実践している地域を、「ユニバーサルデザインのまちづくり推進モデル地域(以下、「モデル地域」という。)」に指定し、当該地域の取組を後押しするとともに、その取組を市域全体の取組につなげていきます。

#### ② モデル地域の指定方針

モデル地域は、「まちづくり協議会が策定した事業計画に基づき、ユニバーサルデザインのまちづくりの取組を積極的に実施しており、今後も実施が見込まれる地域」を指定することとします。

指定に当たっては、市内のまちづくり協議会を対象に意向や取組内容・方針を確認し、幅広い参画のもと継続的な取組を計画している地域から指定することとします。なお、まちづくり協議会に対する公募は、2020年度(令和2年度)から開始し、あわせて、地域の意向を取組に具体化するための後押しを行っていきます。

## ■ 想定される取組

- 多様な参加者による現地調査(まちあるき)の実施(バリアフリーチェック)
- バリアフリーマップの作成、情報発信
- 地域のイベント等における「心のバリアフリー」啓発活動
- 当事者も参画した避難訓練の実施
- 本実行計画に対する提案 など

### 【想定される取組例】

「江井島まちづくり協議会」では、車いす・ベビーカー使用者も参加した住民参加の防災訓練を年1回開催。一人では避難できない人がいたことから、車いす使用者、視覚障害者らとの「まちあるき」の実施や、自宅から商業施設までの経路上のバリア情報を収集する等の取組を実施。

「魚住まちづくり協議会」では、バリアチェックを通じた危険箇所等の改善の取組が行われてきたことを踏まえ、バリアフリーの視点に基づきながら、安全・防災マップづくりや啓発活動、災害時の要配慮者への支援に向けた検討等を実施。



江井島まちづくり協議会



魚住まちづくり協議会

地域によるバリアフリーチェック

## ③ 取組の進め方

モデル地域として設定された地域の活動について、必要に応じて地域の取組を後押しし、協議会において情報共有を図り、同協議会参加団体と連携した取組の実施や、他地域への展開につなげていきます。また、個別対応が可能な課題については、関係機関と調整のうえ、適宜対応します。

地域主体で作成したユニバーサルデザインのまちづくりの提案や、モデル地域から移動等円滑化促進地区や重点整備地区への設定・変更など、本実行計画の変更に関する提案がなされた場合には、検討・調整を行います。

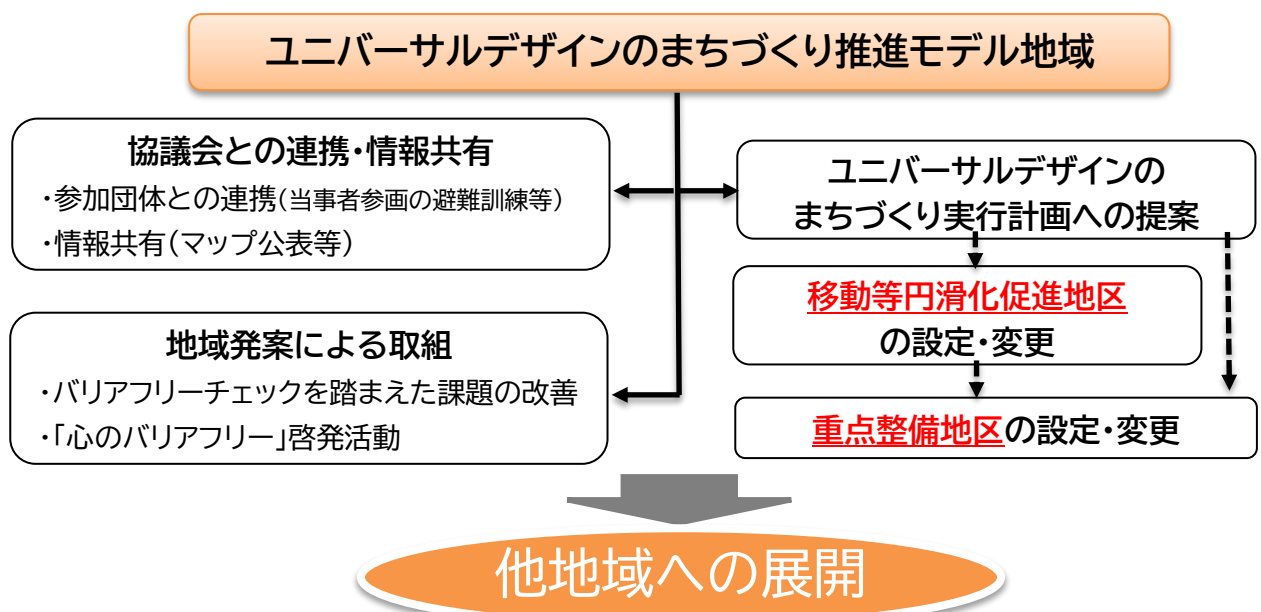


図.ユニバーサルデザインのまちづくり推進モデル地域のイメージ

## 2. バリアフリー化の優先的な促進が必要な地区(移動等円滑化促進地区)の設定

バリアフリー法に基づき、バリアフリー化の優先的な促進が必要な地区を「移動等円滑化促進地区(以下、「促進地区」という。)」として設定し、各促進地区に係るユニバーサルデザインのまちづくりに関する方針を定めて、取組を推進していくとともに、その取組を段階的に全市に波及させていきます。

### 2.1 地区設定の考え方

促進地区の設定にあたっては、第1編「2.5 基本理念の実現に向けた基本目標」を踏まえ、以下の考え方に基づき、利用者視点に立ったユーザビリティ向上の観点から設定します。

#### ①多くの当事者・市民が利用し、バリアフリー化を進めることが有効な地区の設定

鉄道駅や福祉施設、大規模商業施設、病院など、多くの高齢者・障害者等が利用する施設が複数立地する地域や、総合的な都市機能の増進を図るうえで重要な拠点として関連計画等で位置づけられた地域など、面的なバリアフリー化が必要である地区を促進地区として設定します。

#### ②地域発案による地区の設定－まちづくり協議会との連携－

「ユニバーサルデザインのまちづくり推進モデル地域」等、地域においてユニバーサルデザインに関わるまちづくり活動が活発化し、地域のニーズが高まり、地域からの発案による促進地区の設定や範囲・内容についての見直しの提案が行われた地区を促進地区として設定することを検討します。

#### ③まちや社会の変化に応じた見直し

本計画は、まちづくりの進展や移動環境の変化、法令改正や基準の改定などを踏まえ、当事者、市民の意見をもとに、本計画の検証・改定を継続的に行っていきます。また、促進地区の設定においても、まちや社会の状況に応じて、適宜、地区の設定やその範囲・内容について見直しを検討します。

### 2.2 「移動等円滑化促進地区」の設定

本市は東西に長い地理的特性を有し、その東西を鉄道が横断しています。居住者や鉄道利用者が多く集まる鉄道駅周辺には、駅を結節点としてバス路線が形成されている、公共施設や商業等サービス機能が集まっていることなどから、駅周辺が市民等の暮らしの中心となっています。本市の都市計画マスタープランにおいては、主要な鉄道駅を核とした集約型の都市の将来像が示されています。

また、平成14年基本構想でも、鉄道駅を中心とした地区が設定されましたが、道路と建築物の経路が連続的に確保されていない、鉄道駅周辺は整備が進んだが、その周辺のバリアフリー整備が未対応といった課題も明らかになっており、引き続き、鉄道駅周辺のバリアフリー化を推進する必要性が高い状況です。

こうした本市の状況や「2.1 地区設定の考え方」を踏まえ、以下の方針により、促進地区を設定します。

【促進地区の設定方針】

- ① 多くの市民や来訪者が利用する駅(乗降者数の多い駅から優先して設定)の周辺地区で、当該駅から徒歩圏(概ね半径 500m、施設の立地状況等によっては1km以内)に、3か所以上の不特定多数の市民、高齢者・障害者等が常に利用する施設(以下、「生活関連施設」という。)が立地する地区を促進地区とする。  
 なお、「平成 14 年基本構想」で重点整備地区(3 か所)、準整備地区(7 か所)とされていた地区は促進地区とする。
- ② 地域発案があった地区や、駅周辺以外で生活拠点が形成されている地区で、地区の中心地から徒歩圏に、3か所以上の生活関連施設が立地する地区についても、促進地区としての設定を検討する。
- ③ 今後のまちづくりの進展、社会状況の変化等に応じ、促進地区の設定・変更を検討する。

※ 地区外であっても第2編「1. 全市的なユニバーサルデザインのまちづくりの基本方針」に基づき、まちの状況に応じたユニバーサルデザインのまちづくりを推進します。



■ 移動等円滑化促進地区(12 地区)

① JR朝霧駅 周辺地区	⑦ 山陽電鉄 西新町駅 周辺地区
② JR明石駅・山陽電鉄山陽明石駅周辺地区	⑧ 山陽電鉄 林崎松江海岸駅 周辺地区
③ JR西明石駅 周辺地区	⑨ 山陽電鉄 中八木駅 周辺地区
④ JR大久保駅 周辺地区	⑩ 山陽電鉄 東二見駅 周辺地区
⑤ JR魚住駅 周辺地区	⑪ 山陽電鉄 西二見駅 周辺地区
⑥ JR土山駅 周辺地区	⑫ <b>松が丘地区</b>



図.移動等円滑化促進地区の位置

【移動等円滑化促進地区の設定要件】(バリアフリー法、国のガイドラインから)

- ① 高齢者・障害者等が、日常生活等で常に利用する施設が複数立地すること
- ② これらの施設が徒歩圏内(概ね 4km<sup>2</sup>)に集積し、施設間の移動が徒歩であること
- ③ バリアフリー化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図るうえで有効かつ適切であること



## 2.3 生活関連施設の設定

促進地区内に立地する当事者・市民が多く利用する施設を生活関連施設として設定します。

### 【本計画における設定の考え方】

- ① 常に多数の人が利用する施設(災害時等に多数の人が利用する避難所を含む)
- ② 高齢者、障害者等の利用が多い施設
- ③ 「平成 14 年基本構想」で「移動円滑化を図る施設(重点整備地区)」、「移動円滑化を図る周辺施設(準整備地区)」に設定されている施設
- ④ 生活関連施設はネットワークの起終点となるため、既にバリアフリー化されている施設であっても設定

※ 生活関連施設以外の施設であっても、バリアフリー法や兵庫県福祉のまちづくり条例等に基づき、バリアフリー化を進めていきます。



施設区分	設定基準
公共施設等	常に多数の人が利用する公共性の高い施設
旅客施設	鉄道駅、旅客船ターミナル
教育・文化施設	バリアフリー法に基づく基準の適合義務がある延べ面積 2,000 ㎡以上の施設
商業施設	
医療・保健・福祉施設	
宿泊施設	
都市公園	多数の人の利用が想定される広域公園、総合公園、地区公園、近隣公園
路外駐車場	生活関連施設に隣接しているか、 又は生活関連経路の途中にある 500 ㎡以上の路外駐車場
観光施設	地域の観光資源として地域外からの来訪者も多く訪れる観光施設
避難所	移動等円滑化促進地区内にある避難所(学校)
その他	上記以外で、地域等で要望が高い施設については、地区の状況を踏まえ設定

### 【生活関連施設 法律上の定義】

高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設

### 【国ガイドラインの考え方】

- ・常に多数の人が利用する施設を選定する
- ・高齢者、障害者等の利用が多い施設を選定する

## 2.4 生活関連経路の設定

促進地区内の生活関連施設間を結ぶ経路を生活関連経路として設定します。

### 【本計画における設定の考え方】

以下の①～③を踏まえ、地域の実情、施設の利用実態等に応じ、生活関連経路を設定します。

- ① 生活関連施設の立地状況等を踏まえ、生活関連施設への移動の利便性や地区の回遊性向上に資する生活関連施設相互間の経路
- ② より多くの人々が安全に通行できる経路
- ③ 「平成 14 年基本構想」で特定経路・準特定経路として位置付けた路線については、今後も継続的にバリアフリー化に取り組む必要があることから、生活関連経路に設定

※ 生活関連経路以外の路線であっても、歩行者等の安全性確保が早急に必要な路線や、補修等が必要な箇所については、対応していきます。

### 【生活関連経路 法律上の定義】

生活関連施設相互間の経路

### 【国ガイドラインの考え方】

- ・より多くの人々が利用する経路を設定する
- ・生活関連施設相互のネットワークを確保する

【参考:移動等円滑化促進方針と基本構想の作成イメージ】

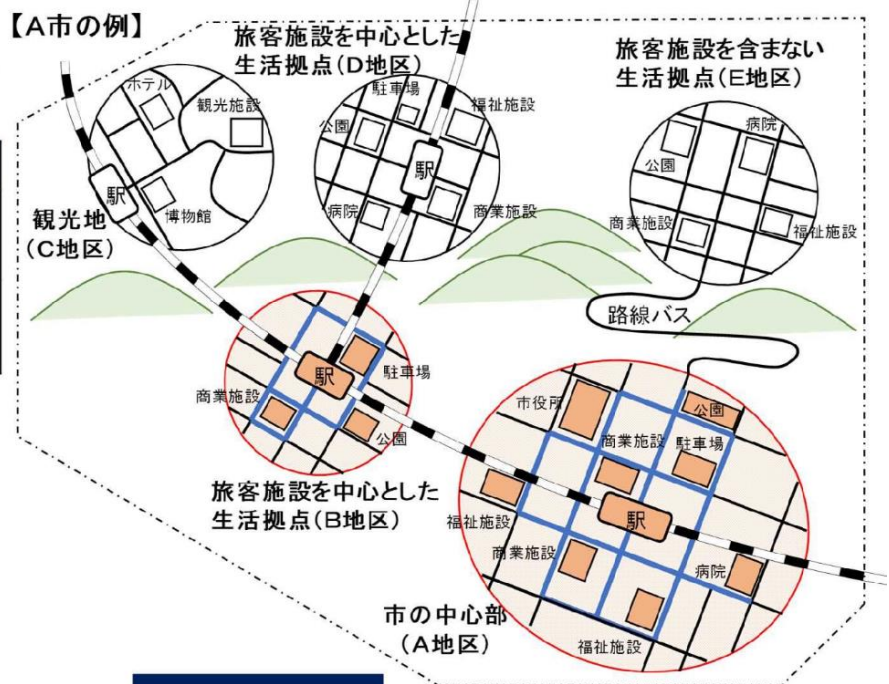
＜基本構想作成済の市町村の場合＞

現状

・大規模駅を中心に基本構想を作成済

地区	現状
A,B	基本構想作成済
C,D,E	基本構想未作成

- 市境
- 重点整備地区
- 生活関連施設
- 生活関連経路

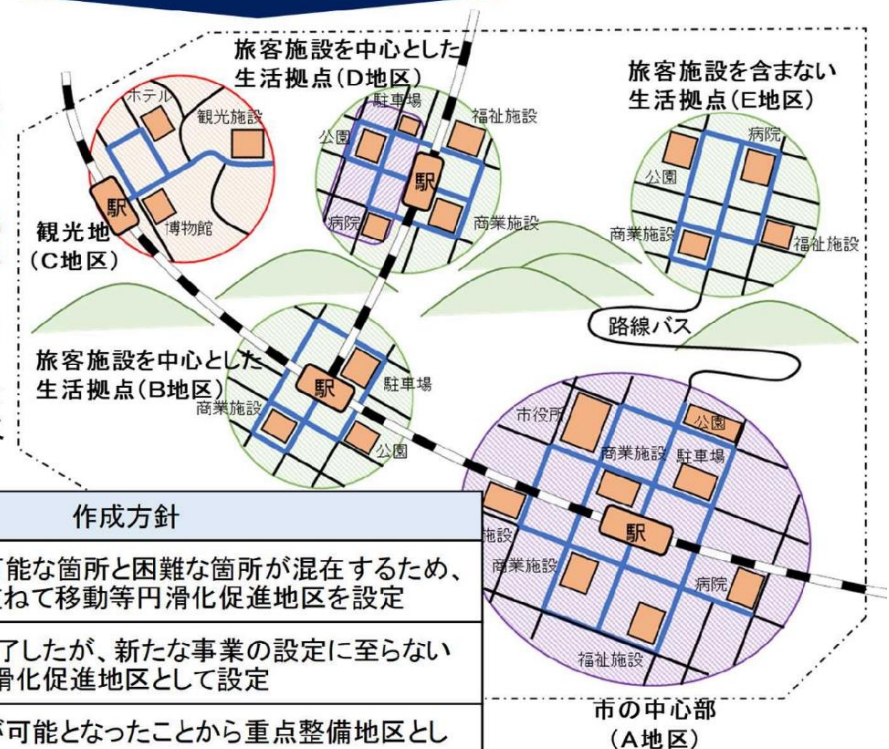


評価・見直し後

・基本構想未作成の地区を中心に、移動等円滑化促進地区を複数指定し、併せて**市全体の方針を設定**

・**具体事業の調整が可能な地区**においては、**重点整備地区**として基本構想作成

・基本構想作成済の地区においても見直しに際して**具体の事業が調整可能かどうか**に応じて移動等円滑化促進地区又は重点整備地区を設定



地区	作成方針
A	具体事業の設定可能な箇所と困難な箇所が混在するため、重点整備地区に重ねて移動等円滑化促進地区を設定
B	事業がいったん終了したが、新たな事業の設定に至らないことから移動等円滑化促進地区として設定
C	具体事業の設定が可能となったことから重点整備地区として設定
D	移動等円滑化促進地区の設定に加えて、具体事業の調整が可能な地区は重点整備地区として設定し、基本構想作成
E	具体事業の調整が困難であることから移動等円滑化促進地区として設定

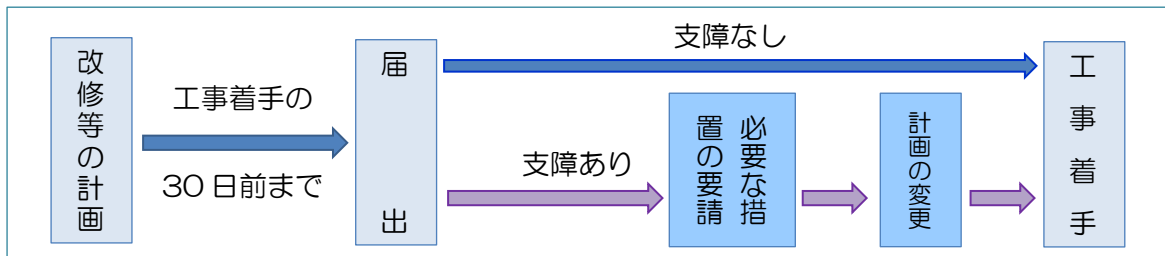
- 移動等円滑化促進地区
- 移動等円滑化促進地区かつ重点整備地区

(出典「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」平成 31 年 3 月国土交通省)

## 2.5 旅客施設と道路(駅前広場)の連続性の確保:届出制度

多くの人を利用する駅をはじめ、旅客施設に接続する駅前広場や道路は、特に移動の連続性に配慮することが必要です。

バリアフリー法(第24条の6)の規定により、公共交通事業者等又は道路管理者は、促進地区内において、旅客施設や道路の改良等であって、他の施設と接する部分の構造の変更等を行う場合には、当該行為に着手する30日前までに市に届け出なければならないこととされています。この届出があった場合に市は、促進地区のバリアフリー化を図る上で、支障があると認めるときは、届出に係る行為の変更等の必要な措置を要請します。



### ◆届出制度の対象の指定

【駅・旅客船乗り場と道路(駅前広場)の改良等にあたっての届出が必要な駅及びその周辺】

地区名	旅客施設	道路	届出の対象範囲
JR朝霧駅 周辺地区	JR朝霧駅	朝霧165号線	鉄道駅施設との連続性確保
	山陽電鉄大蔵谷駅	国道2号	鉄道駅施設との連続性確保
JR明石駅 山陽明石駅 周辺地区	JR明石駅(北)	大明石1号線	駅前広場(ロータリー)との連続性確保
	JR明石駅(南)	明石中央66号線	駅前広場(ロータリー)との連続性確保
	山陽明石駅	明石中央66号線	駅前広場(ロータリー)との連続性確保
	山陽電鉄人丸前駅	太寺上ノ丸14号線	鉄道駅施設との連続性確保
	淡路行旅客船乗り場	明石中央40号線	旅客船乗り場との連続性確保
JR西明石駅 周辺地区	西明石東口(北)	西明石29号線	駅前広場(ロータリー)との連続性確保
	西明石東口(南)	西明石78号線	鉄道駅施設との連続性確保
JR大久保駅 周辺地区	JR大久保駅(北)	大久保436号線	鉄道駅施設との連続性確保
	JR大久保駅(南)	大久保437号線	鉄道駅施設との連続性確保
JR魚住駅 周辺地区	JR魚住駅(北)	魚住124号線	駅前広場(ロータリー)との連続性確保
	JR魚住駅(南)	魚住462号線	駅前広場(ロータリー)との連続性確保
山陽電鉄西新 町駅周辺地区	山陽電鉄西新町駅(北)	林船上2号線	鉄道駅施設との連続性確保
山陽電鉄林崎 松江海岸駅周 辺地区	山陽電鉄林崎松江海岸 駅(北)	林船上43号線	鉄道駅施設との連続性確保
山陽電鉄中八 木駅周辺地区	山陽電鉄中八木駅(南)	県道明石高砂線	鉄道駅施設との連続性確保
山陽電鉄東二 見駅周辺地区	山陽電鉄東二見駅(北)	二見207号線	鉄道駅施設との連続性確保
	山陽電鉄東二見駅(南)	県道明石高砂線	鉄道駅施設との連続性確保
山陽電鉄西二 見駅周辺地区	山陽電鉄西二見駅(北)	二見150号線	鉄道駅施設との連続性確保
	山陽電鉄西二見駅(南)	二見186号線	鉄道駅施設との連続性確保

【駅間の乗継ぎの配慮が必要な駅及びその周辺】

旅客施設	届出の対象範囲
JR明石駅・山陽明石駅	鉄道駅相互間のバリアフリー経路
JR西明石駅	在来線-新幹線間のバリアフリー経路

### 3. 移動等円滑化促進地区の方針

移動円滑化促進地区では、各促進地区の状況に応じて地域や事業者と連携しながら、「3. 全市的なユニバーサルデザインの基本方針」に記載した取組等を具体化し、ユニバーサルデザインのまちづくりを進めていきます。

以下に、各促進地区の位置や区域、地区目標、取組方針、生活関連施設、生活関連経路等、促進地区ごとのユニバーサルデザインのまちづくりの方針を示しますが、今後、基本構想の検討時には、当事者・市民や地域の意向、実施する事業内容等を踏まえ、必要に応じて、促進地区の方針の見直しも行うこととします。

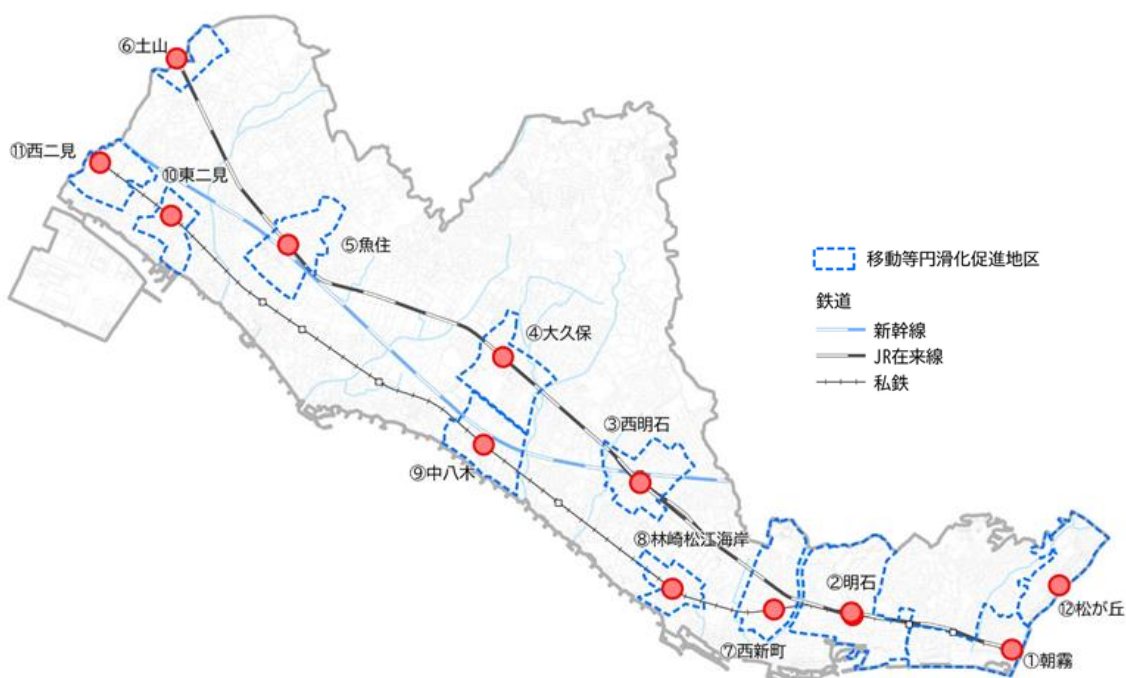


図.移動等円滑化促進地区の位置・区域

## 3.1 JR 朝霧駅周辺地区

### (1) 地区特性

駅南側には、市のレクリエーション拠点となる大蔵海岸公園が立地しており、駅と大蔵海岸公園とは朝霧歩道橋で直結し、公園付近には複数の施設が立地するなど親水性の高いウォーターフロントを形成しています。

また、駅南側の国道 2 号・28 号沿いには、沿道型店舗が立地し、駅北側には土地区画整理事業等により形成された中低層の住宅地が広がっています。

### (2) 地区のバリアフリー状況

- ◆ JR朝霧駅は、エレベーター、多目的トイレ、内方線付き点状ブロックの設置等のバリアフリー化を実施。
- ◆ 駅前広場は乗り換え利便性の向上、バリアフリー化等を目的にリニューアル済み。
- ◆ 朝霧歩道橋の海側にエレベーターが設置され、エレベーター棟 1 階には、多機能トイレが設置されている。
- ◆ 朝霧歩道橋の海側から砂浜に行くことが可能なスロープを整備。砂浜用車いす貸出を実施。



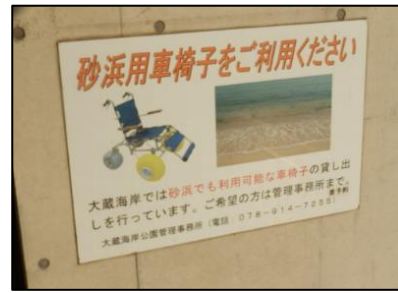
リニューアルされた駅前広場



JR 朝霧駅構内のトイレ



砂浜に行くことができるスロープ



砂浜用車いすの貸出し(大蔵海岸公園)

### (3) 地区目標

駅から大蔵海岸公園までのバリアフリー化による、  
誰もが安心して楽しめるユニバーサルデザインのウォーターフロントの形成

### (4) 地区の取組方針

- ◆ 駅から大蔵海岸公園までの経路、大蔵海岸公園等における、誰もが安全に移動し、利用しやすい環境の整備。
- ◆ 大蔵海岸公園を活用した、ユニバーサルツーリズムの促進。
- ◆ ユーザビリティに配慮した建築物のバリアフリーの促進と、建築物と歩道との連続性の確保。

# JR朝霧駅 周辺地区

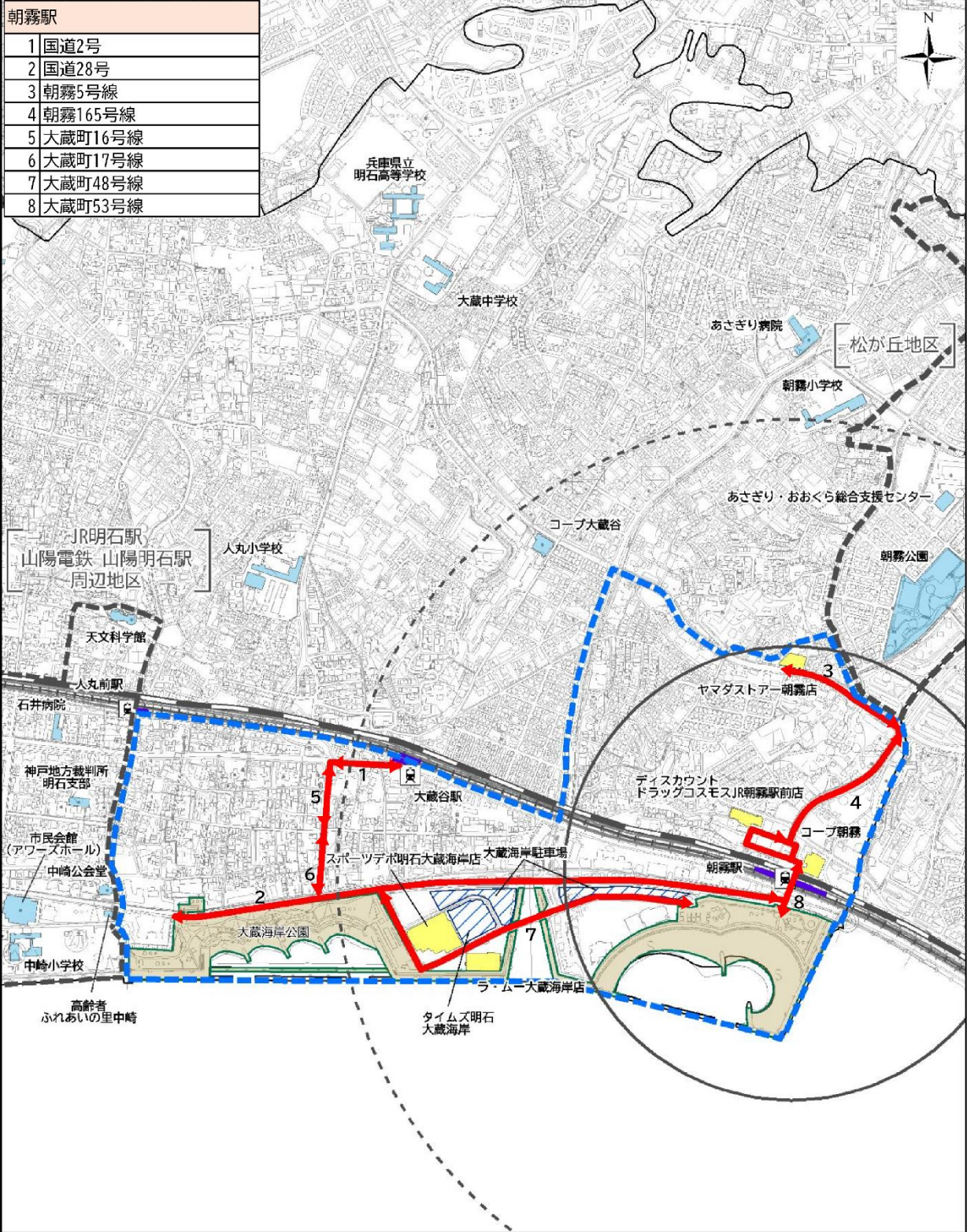
## 生活関連施設

- 公共施設等
- 商業施設
- 都市公園
- 旅客施設
- 医療・保健・福祉施設
- 路外駐車場
- 教育・文化施設
- 宿泊施設
- 避難所

- 駅から500m圏
- 駅から1000m圏

- 移動等円滑化促進地区
- 他地区の生活関連施設・地区外の主要な施設
- 生活関連経路
- 市境

朝霧駅	
1	国道2号
2	国道28号
3	朝霧5号線
4	朝霧165号線
5	大蔵町16号線
6	大蔵町17号線
7	大蔵町48号線
8	大蔵町53号線



## 3.2 JR 明石駅・山陽電鉄山陽明石駅周辺地区

### (1) 地区特性

市の商業・業務機能の中心地として、駅南側を中心に、市内外から多くの人が集まり、にぎわう中心市街地が形成されています。駅周辺には、市の環境・景観核となる県立明石公園、魚の棚商店街、天文学科学館など様々な文化・歴史・レクリエーション資源が点在します。先行的・重点的にユニバーサルデザインのまちづくりを推進する地区として、誰もが日常的に楽しみやすく安全に移動できるユーザビリティと回遊環境の向上を目指しています。

### (2) 地区のバリアフリー状況

- ◆ JR 明石駅、山陽明石駅は、エレベーター、多機能トイレ、内方線付き点状ブロックの設置等のバリアフリー化を実施。
- ◆ 駅南側は市街地再開発事業により駅前広場の改良や商業・公共サービス機能の向上など、駅周辺のバリアフリー化が完了。
- ◆ 駅周辺における歩道の整備、点字ブロックの設置等のバリアフリー化を実施。
- ◆ 駐輪場の整備、自転車等放置禁止区域の指定範囲の拡大等により、駅周辺の放置自転車台数は大幅に減少。



山陽明石駅のエレベーター



リニューアルされた駅前広場



整備された歩道

### (3) 地区目標

あかしの中心核にふさわしい、人が交流し、にぎわいあふれる  
先導的なユニバーサルデザインのまちづくり

### (4) 地区の取組方針

- ◆ バリアが散見される歩道や視覚障害者が横断を危険と感じる交差点等における、更なるユーザビリティの向上、休憩スペースの設置等による移動環境の質の向上、施設と歩道の連続性の確保。
- ◆ 駅、バスターミナル等の旅客施設における案内誘導の改善・充実。
- ◆ 公共施設や大規模施設のみならず、宿泊施設、小規模店舗等も含めた建築物や、公園・駐車場についてのユーザビリティに配慮したバリアフリー化の促進。
- ◆ 観光資源や中心市街地のにぎわいを楽しむユニバーサルツーリズムの拠点整備。



# JR明石駅 山陽電鉄 山陽明石駅 周辺地区

## 生活関連施設

- 公共施設等
- 商業施設
- 都市公園
- 旅客施設
- 医療・保健・福祉施設
- 路外駐車場
- 教育・文化施設
- 宿泊施設
- 避難所

○ 駅から500m圏

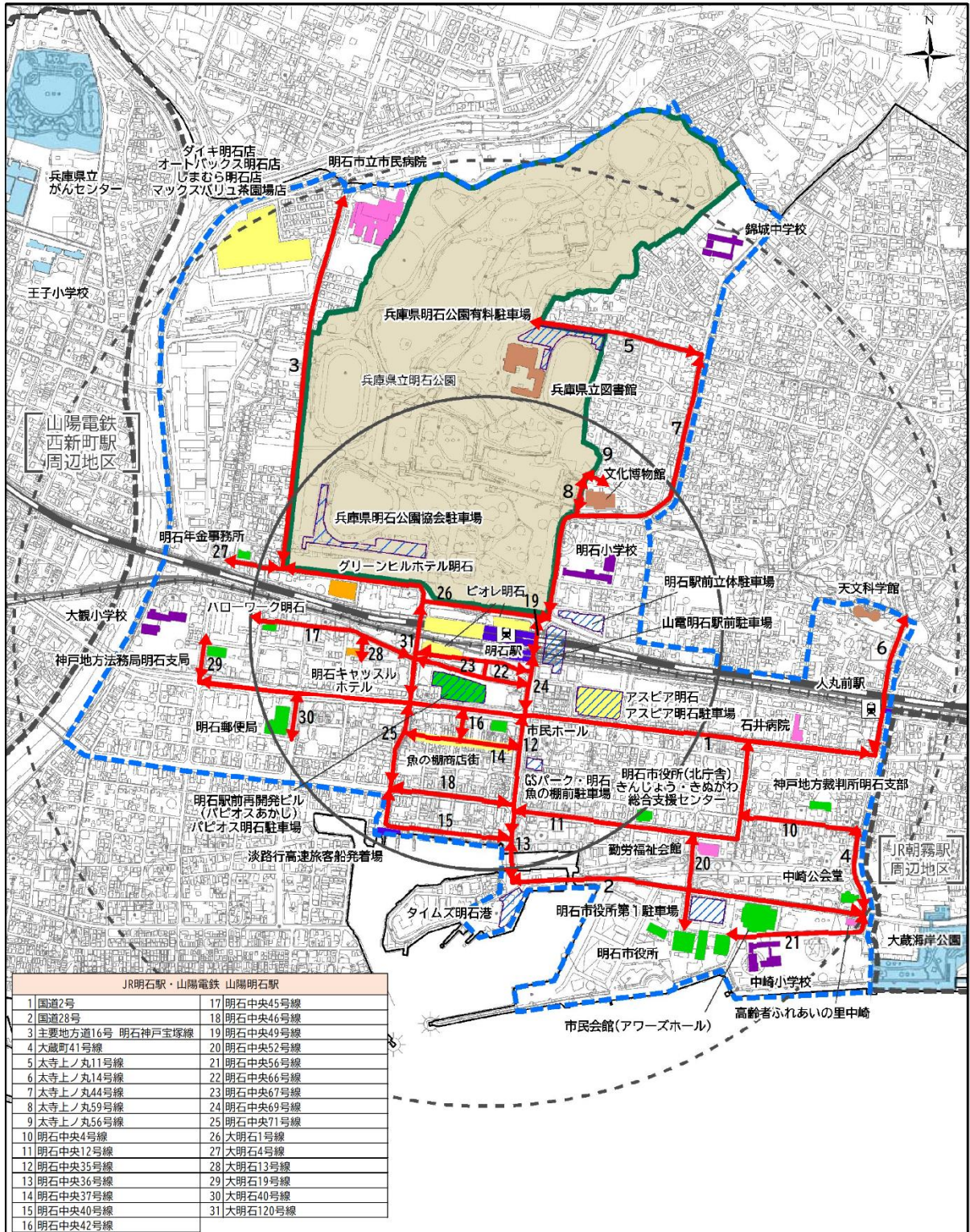
▭ 移動等円滑化促進地区

▭ 他地区の生活関連施設・地区外の主要な施設

○ 駅から1000m圏

— 生活関連経路

— 市境



### 3.3 JR 西明石駅周辺地区

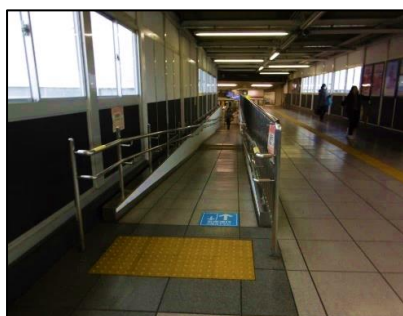
#### (1) 地区特性

JR 山陽本線と山陽新幹線が交差し、神戸・大阪や首都圏等にアクセス可能な広域交通ネットワークの拠点となっています。駅周辺には商業・業務機能が集積し、その背後は住宅地が形成されています。

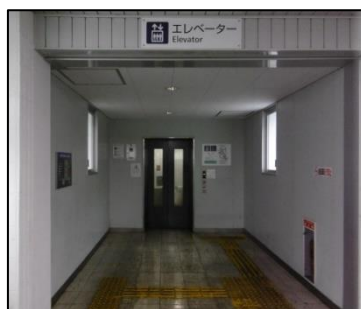
駅周辺の活力を生かし、地域の人も広域からの来訪者も快適に時間を過ごせる駅の南北が一体となったまちづくりを目指しています。

#### (2) 地区のバリアフリー状況

- ◆ 駅は、エレベーター、多機能トイレ、内方線付き点状ブロック等の設置、西側改札からの連絡通路の整備等によるバリアフリー化を実施。
- ◆ 東西の駅前広場の整備にあわせて、東口連絡通路にエレベーターの設置、バス停の整備、歩道の点字ブロックの設置や段差・勾配の改修等を実施。
- ◆ 駅周辺における歩道の整備、点字ブロックの設置等のバリアフリー化を実施。
- ◆ 駐輪場の整備、自転車等放置禁止区域の指定範囲の拡大等により、駅周辺の放置自転車台数は大幅に減少。



駅構内の連絡通路



東口連絡通路のエレベーター



駅前広場とバス停

#### (3) 地区目標

にぎわいの創出と暮らしやすさの向上を目指した、ユニバーサルデザインのまちづくりによる広域交通の玄関口としての機能強化

#### (4) 地区の取組方針

- ◆ 駅周辺のまちづくりと連携した、広域交通ネットワーク拠点にふさわしいユニバーサルデザインのまちづくりの推進。
- ◆ 駅構内の東西改札間の移動や、在来線から新幹線への移動の円滑化。
- ◆ 広域からの来訪者に配慮した案内誘導の改善・充実。
- ◆ 生活関連経路における、歩行者の通行空間の確保と移動の円滑化。
- ◆ ユーザビリティに配慮した宿泊施設等の建築物・駐車場・公園のバリアフリー化と、施設と歩道との移動の連続性の確保。

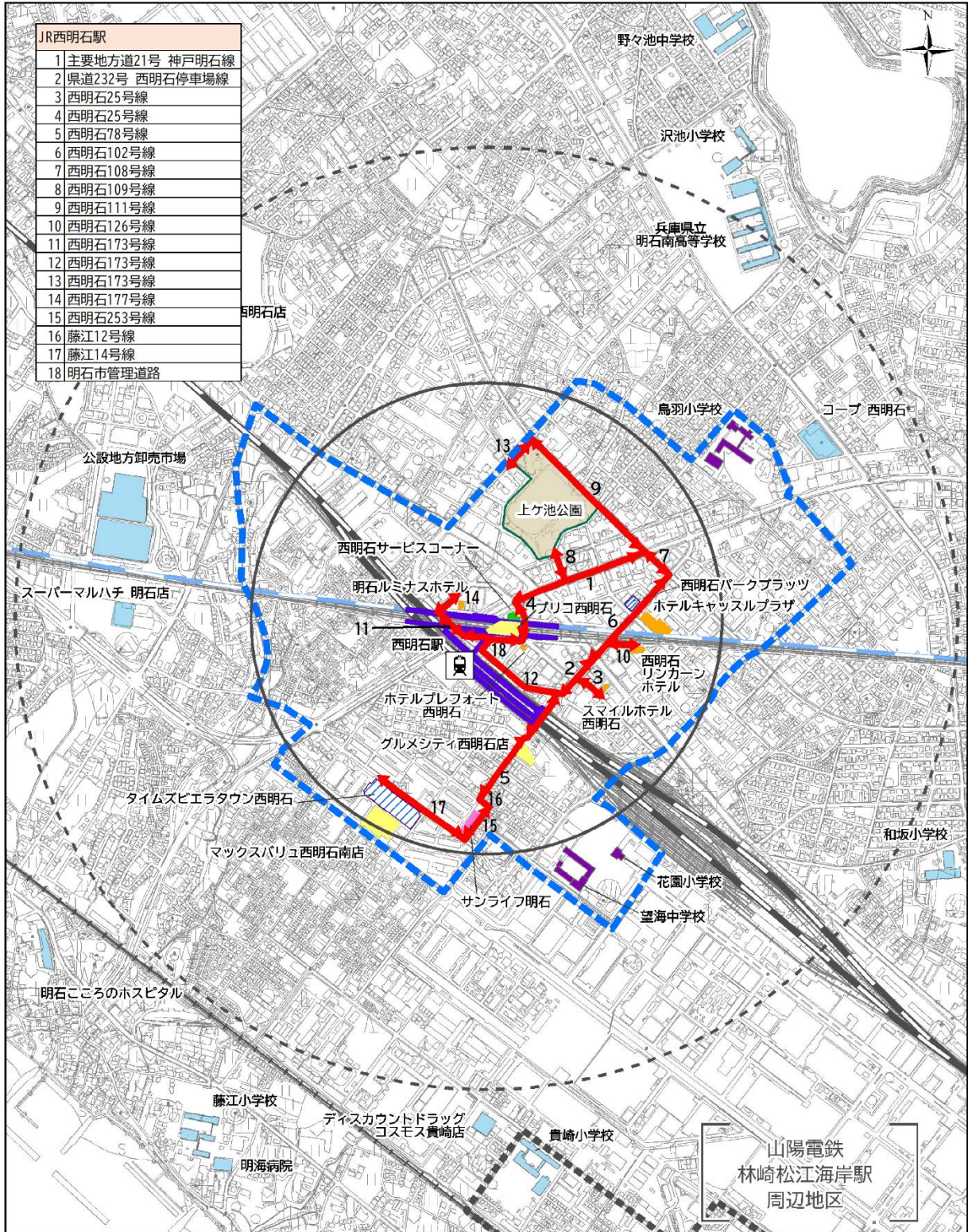
# JR西明石駅 周辺地区

## 生活関連施設

- 公共施設等
- 商業施設
- 都市公園
- 旅客施設
- 医療・保健・福祉施設
- 路外駐車場
- 教育・文化施設
- 宿泊施設
- 避難所

- 駅から500m圏
- 駅から1000m圏

- 移動等円滑化促進地区
- 他地区の生活関連施設・地区外の主要な施設
- 生活関連経路
- 市境



## 3.4 JR 大久保駅周辺地区

### (1) 地区特性

駅南側は、都市景観形成地区に指定されており、土地区画整理事業等により整備された商業拠点や集合住宅地が美しい都市景観を形成しています。近年は、公共施設の整備や JT 跡地の開発などにより、新たなまちづくりの動きも見られます。

また、駅北側についても、土地区画整理事業により形成した良好な市街地での土地利用が進んでおり、駅の南北が一体となったにぎわいと魅力づくりが進められています。

### (2) 地区のバリアフリー状況

- ◆ 駅は、エレベーター、多機能トイレ、内方線付き点状ブロックの設置等のバリアフリー化を実施。
- ◆ 駅前広場や駅周辺における歩道の点字ブロックの設置、駅から大久保市民センターまでの歩道における段差・勾配の改修、幅員の確保を実施。



駅構内のエレベーター



バリアフリー化が図られた駅前広場



歩道のバリアフリー化

### (3) 地区目標

まちの変化に対応した移動経路の連続性の確保等による、誰もが住み続けたい魅力的なユニバーサルデザインのまちづくり

### (4) 地区の取組方針

- ◆ 新たな施設整備等によるまちの変化に対応したユニバーサルデザインのまちづくり。
- ◆ 移動の連続性の確保による更なるバリアフリー化。
- ◆ 生活関連経路における歩道の波打ち解消、段差・勾配の改修、点字ブロック設置。
- ◆ ユーザビリティに配慮した商業施設を中心とした建築物・駐車場のバリアフリー化の促進。

# JR大久保駅 周辺地区

○ 駅から500m圏

○ 駅から1000m圏

生活関連施設

- 公共施設等
- 旅客施設
- 教育・文化施設

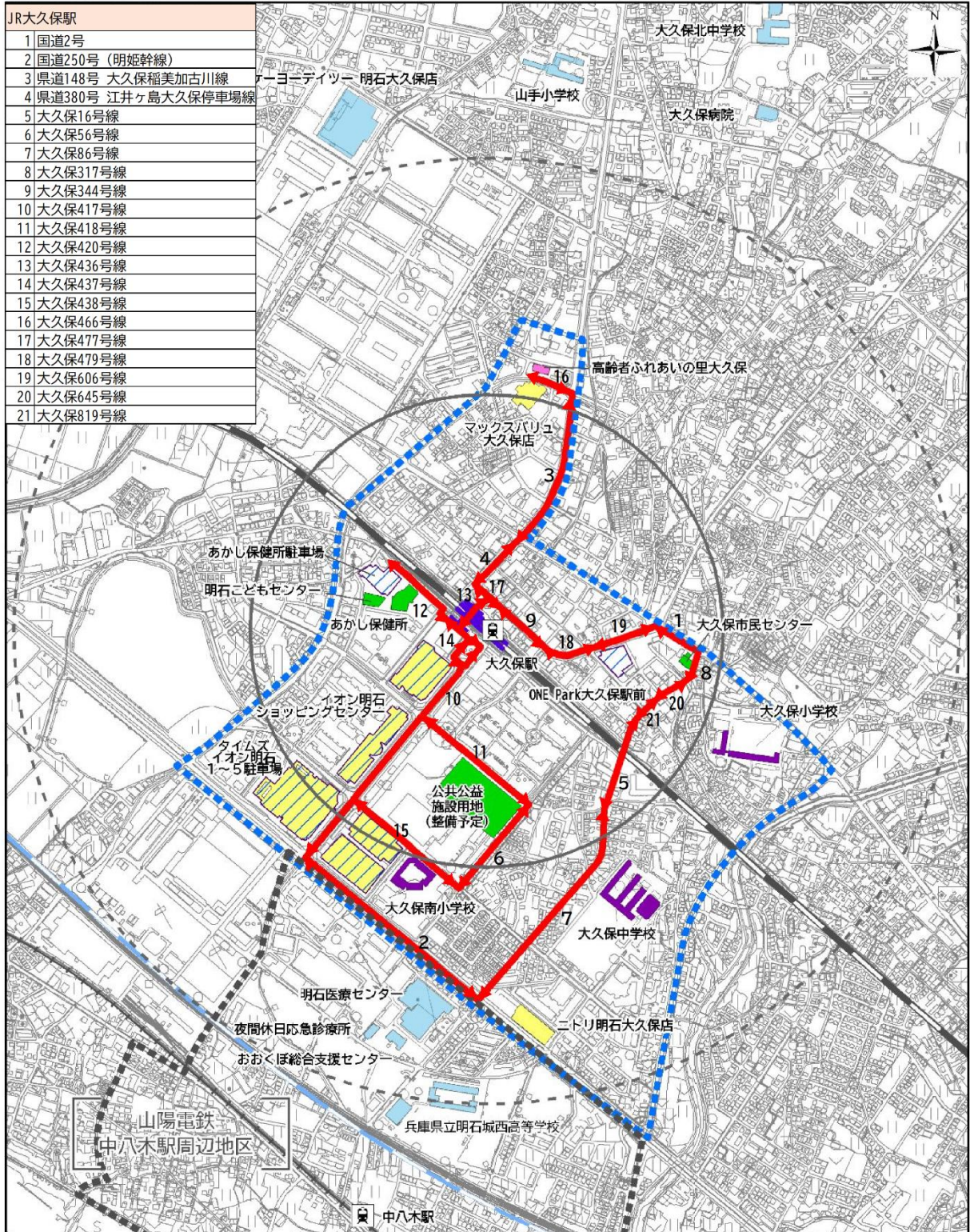
- 商業施設
- 医療・保健・福祉施設
- 宿泊施設
- 都市公園
- 路外駐車場
- 避難所

移動等円滑化促進地区

生活関連経路

他地区の生活関連施設・地区外の主要な施設

市境



## 3.5 JR 魚住駅周辺地区

### (1) 地区特性

駅南側は、公園や図書館等の公共施設が立地しており、また、駅北側では土地区画整理事業等により良好な住宅地が形成されています。

駅の橋上化に伴い、駅の南北をつなぐ自由通路や南北駅前広場、駅へのアクセス道路の整備が行われ、駅北側では運動公園の整備が進められているなど駅の南北が一体となった暮らしの核づくりの強化やまちのにぎわいづくりが進められています。

### (2) 地区のバリアフリー状況

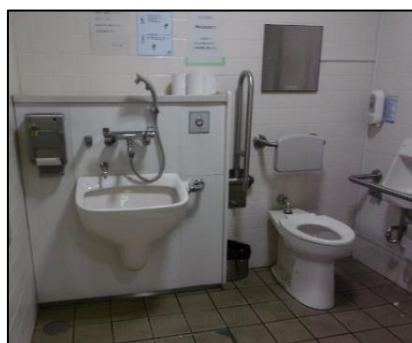
- ◆ 駅は、エレベーター、多機能トイレ、内方線付き点状ブロックの設置等のバリアフリー化を実施。
- ◆ 南北の駅前広場の新設・改良により、バス、タクシー等の乗降場を整備するなど、交通結節点の機能を強化。
- ◆ 駅周辺における歩道の整備、点字ブロックの設置等のバリアフリー化を実施。



駅前広場の障害者用乗降場



エレベーター・エスカレーターの整備



駅構内の多目的トイレ

### (3) 地区目標

駅周辺の移動環境の向上に向けた  
ユニバーサルデザインによる暮らしの核とにぎわいづくり



### (4) 地区の取組方針


- ◆ 駅周辺の歩道や施設のバリアフリー化の周辺地域への展開。
- ◆ 生活関連経路について、歩道への点字ブロックの設置と、歩道未設置区間における歩行者通行空間の確保。
- ◆ 誰もが憩えるユニバーサルデザインに配慮した公園整備の推進。
- ◆ ユーザビリティに配慮した建築物のバリアフリー化の促進と、建築物と歩道との連続性の確保。

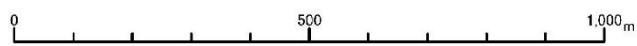
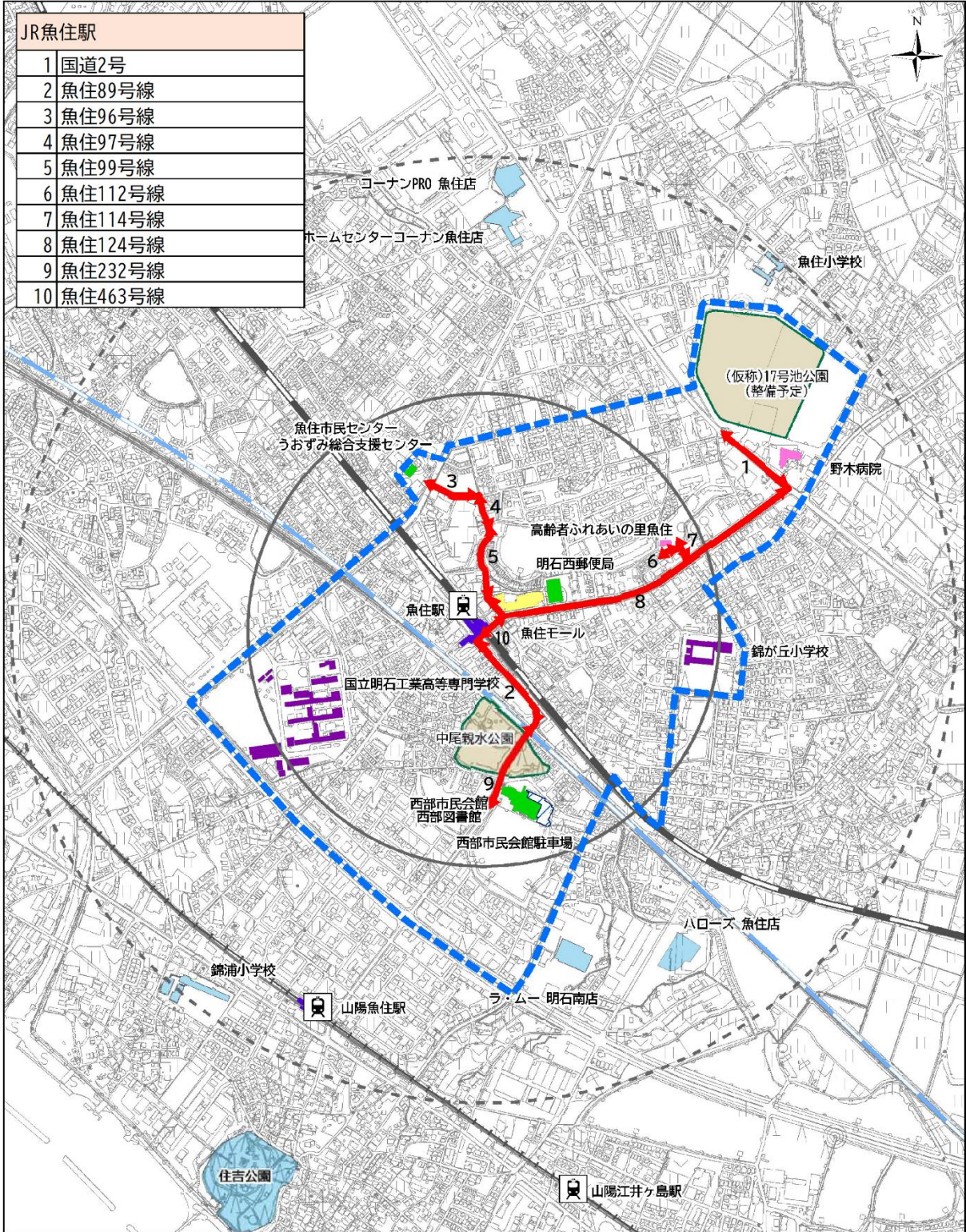
# JR魚住駅 周辺地区

## 生活関連施設

- |   |  |   |
|---|--|---|
|  公共施設等   |  商業施設       |  都市公園  |
|  旅客施設    |  医療・保健・福祉施設 |  路外駐車場 |
|  教育・文化施設 |  宿泊施設       |  避難所   |

-  駅から500m圏
-  駅から1000m圏

-  移動等円滑化促進地区
-  他地区の生活関連施設・地区外の主要な施設
-  生活関連経路
-  市境



## 3.6 JR土山駅周辺地区

### (1) 地区特性

駅前広場と駅へのアクセス道路の整備により、利便性の高い市街地環境が形成され、快適な住環境と産業が調和したまちづくりが進められています。

播磨町との境界部分であり、駅は播磨町に立地していることから、同町との連携のもとでまちづくりを進めていく必要がある地区です。

### (2) 地区のバリアフリー状況

- ◆ 駅は、エレベーター、多機能トイレ、内方線付き点状ブロックの設置等のバリアフリー化を実施。
- ◆ 駅東側に駅前広場を整備し、バス、タクシー等の乗降場を整備するなど、交通結節点の機能を強化。
- ◆ 駅北側道路の一部区間において、路側帯のカラー舗装により、歩行者の通行空間を確保。



駅前広場



路側帯のカラー舗装(駅北側)

### (3) 地区目標



安全で安心な移動環境の向上等に向けた、  
播磨町との連携による駅周辺のユニバーサルデザインのまちづくり

### (4) 地区の取組方針










- ◆ 播磨町との連携によるユニバーサルデザインのまちづくり。
- ◆ 交通量が多い生活関連経路における歩道の整備や点字ブロック等の設置。
- ◆ 歩道未整備区間における歩行者通行空間の確保。
- ◆ ユーザビリティに配慮した建築物のバリアフリー化の促進と、建築物と歩道との連続性の確保。





# JR土山駅 周辺地区


-  駅から500m圏
-  駅から1000m圏


生活関連施設

 公共施設等	 商業施設	 都市公園
 旅客施設	 医療・保健・福祉施設	 路外駐車場
 教育・文化施設	 宿泊施設	 避難所

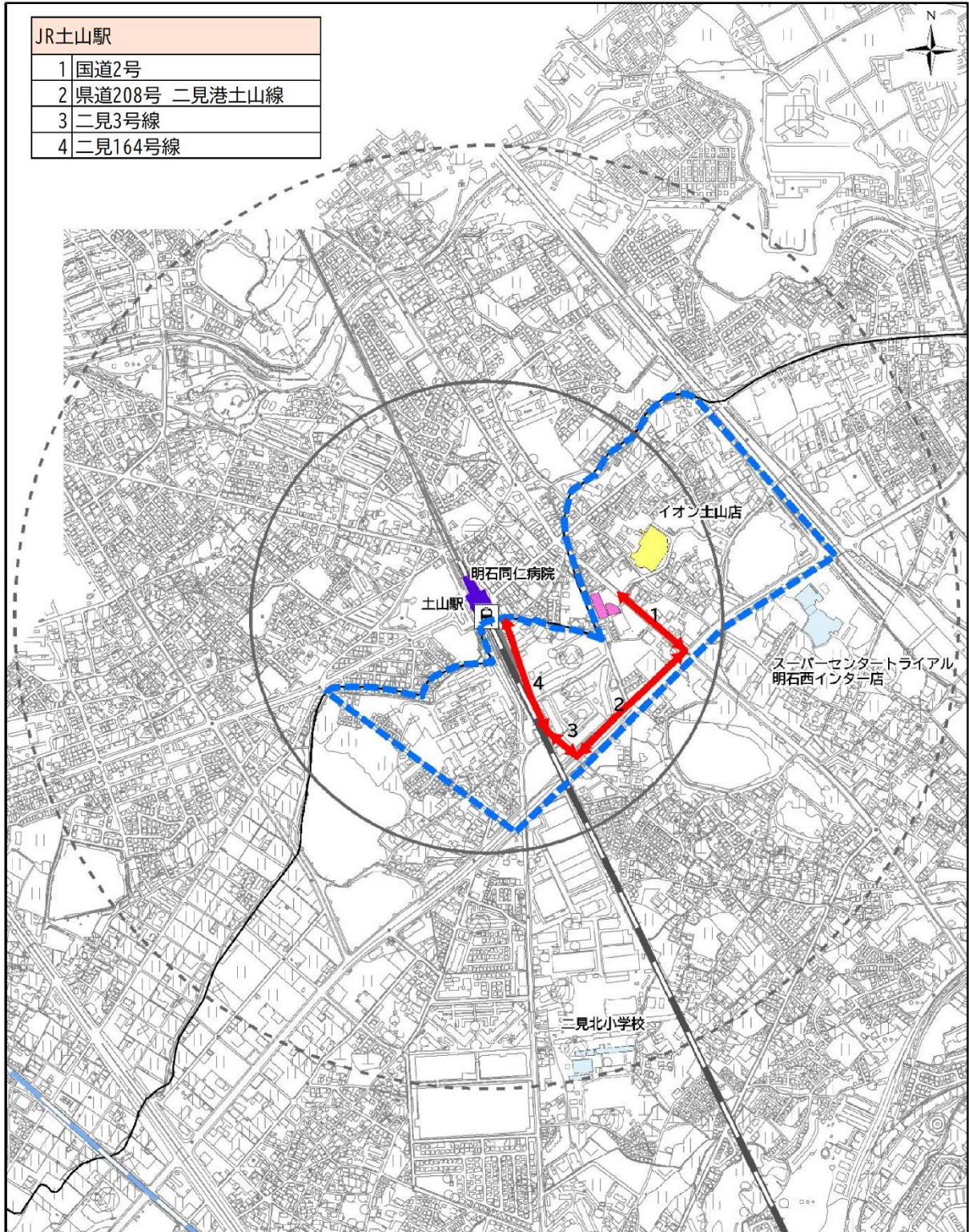
 移動等円滑化促進地区

 生活関連経路

 他地区の生活関連施設・地区外の主要な施設

 市境

JR土山駅	
1	国道2号
2	県道208号 二見港土山線
3	二見3号線
4	二見164号線



## 3.7 山陽電鉄西新町駅周辺地区

### (1) 地区特性

山陽電鉄本線連続立体交差事業(第2期)の実施、幹線道路網や駅周辺の施設整備などにより、多様な地域特性を活かした活力と魅力あるまちづくりが進められています。

駅北側には医療施設や大学、南側には税務署や警察署といった公共施設が立地しています。

### (2) 地区のバリアフリー状況

- ◆ 駅は、連続立体交差事業により、エレベーター、多機能トイレ、内方線付き点状ブロックの設置等のバリアフリー化を実施。
- ◆ 駅北側にユニバーサルデザインの駅前広場を整備。
- ◆ 駅周辺の鉄道沿線において、バリアフリー化された歩道を整備。



バリアフリー化された駅



ユニバーサルデザインの駅前広場



鉄道沿線に整備された歩道

### (3) 地区目標

駅周辺におけるユニバーサルデザインのまちづくりを  
広範囲に拡大することによる、安全で安心なまちづくり

### (4) 地区の取組方針

- ◆ 生活関連経路における歩道の波打ち解消、段差・勾配の改修、点字ブロック設置。
- ◆ ユーザビリティに配慮した建築物のバリアフリー化の促進、建築物と歩道との連続性の確保。

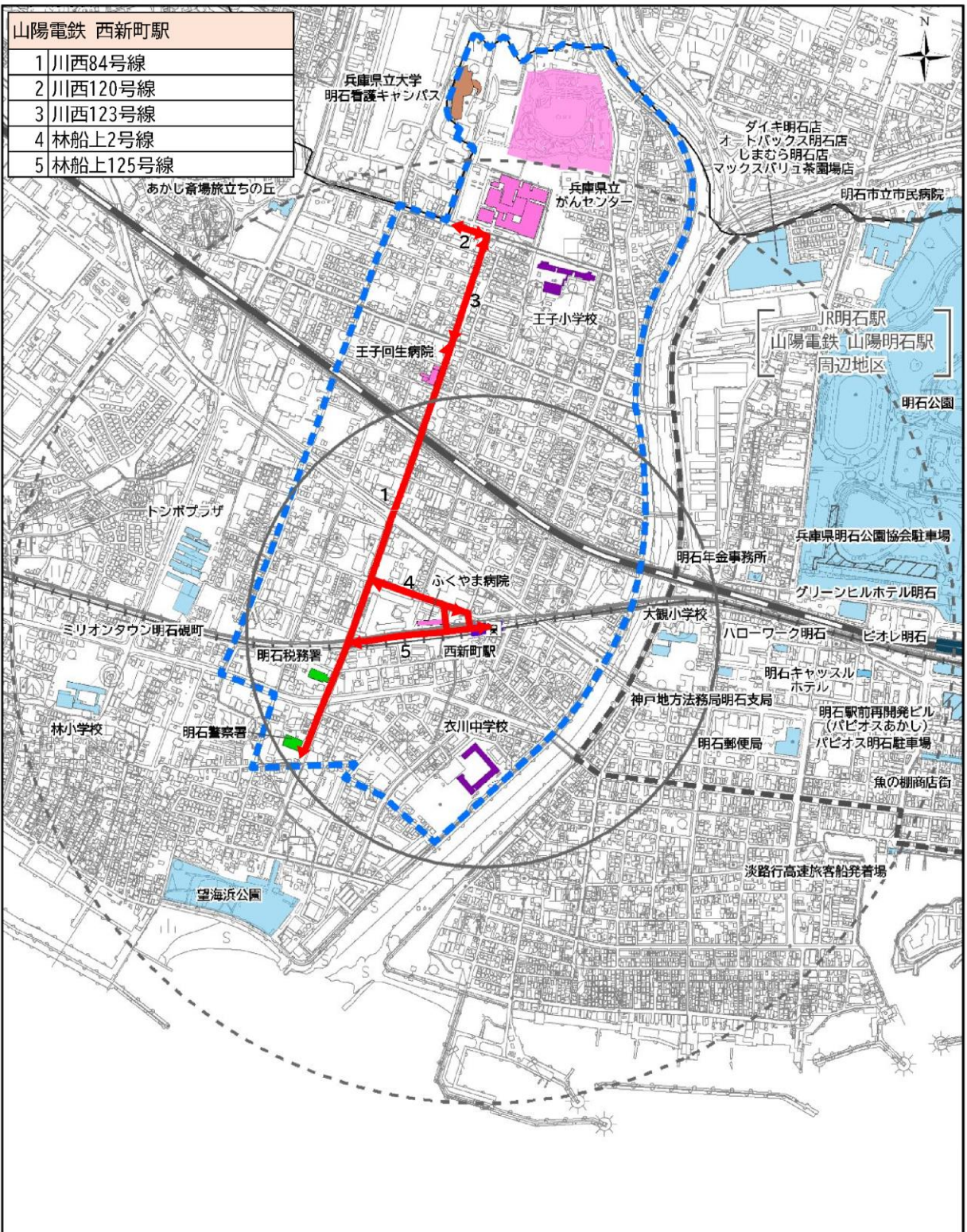
# 山陽電鉄 西新町駅 周辺地区

生活関連施設

公共施設等	商業施設	都市公園
旅客施設	医療・保健・福祉施設	路外駐車場
教育・文化施設	宿泊施設	避難所

駅から500m圏  
 駅から1000m圏  
 移動等円滑化促進地区  
 生活関連経路  
 他地区の生活関連施設・地区外の主要な施設  
 市境

山陽電鉄 西新町駅	
1	川西84号線
2	川西120号線
3	川西123号線
4	林船上2号線
5	林船上125号線



## 3.8 山陽電鉄林崎松江海岸駅周辺地区

### (1) 地区特性

駅周辺には中低層の住宅地が形成されています。駅北側には、市民を対象とした各種福祉サービス拠点となる総合福祉センターや、総合支援センターが立地していることから、高齢者、障害者などが多く訪れる地区です。

また、駅南側には中低層の住宅地や林崎松江海岸が立地しています。

### (2) 地区のバリアフリー状況

- ◆ 駅は、車いす使用者等が通行しやすい幅広改札、内方線付き点状ブロックの設置、インターホンの改善等を実施。
- ◆ 駅から総合福祉センターまでの移動経路の交差点に音響式信号機とエスコートゾーンを設置。
- ◆ 総合福祉センターに、多目的ホールや交流スペース等を備える新館を整備するなど、福祉拠点としての機能を強化。



駅のインターホン



音響式信号機とエスコートゾーンの設置



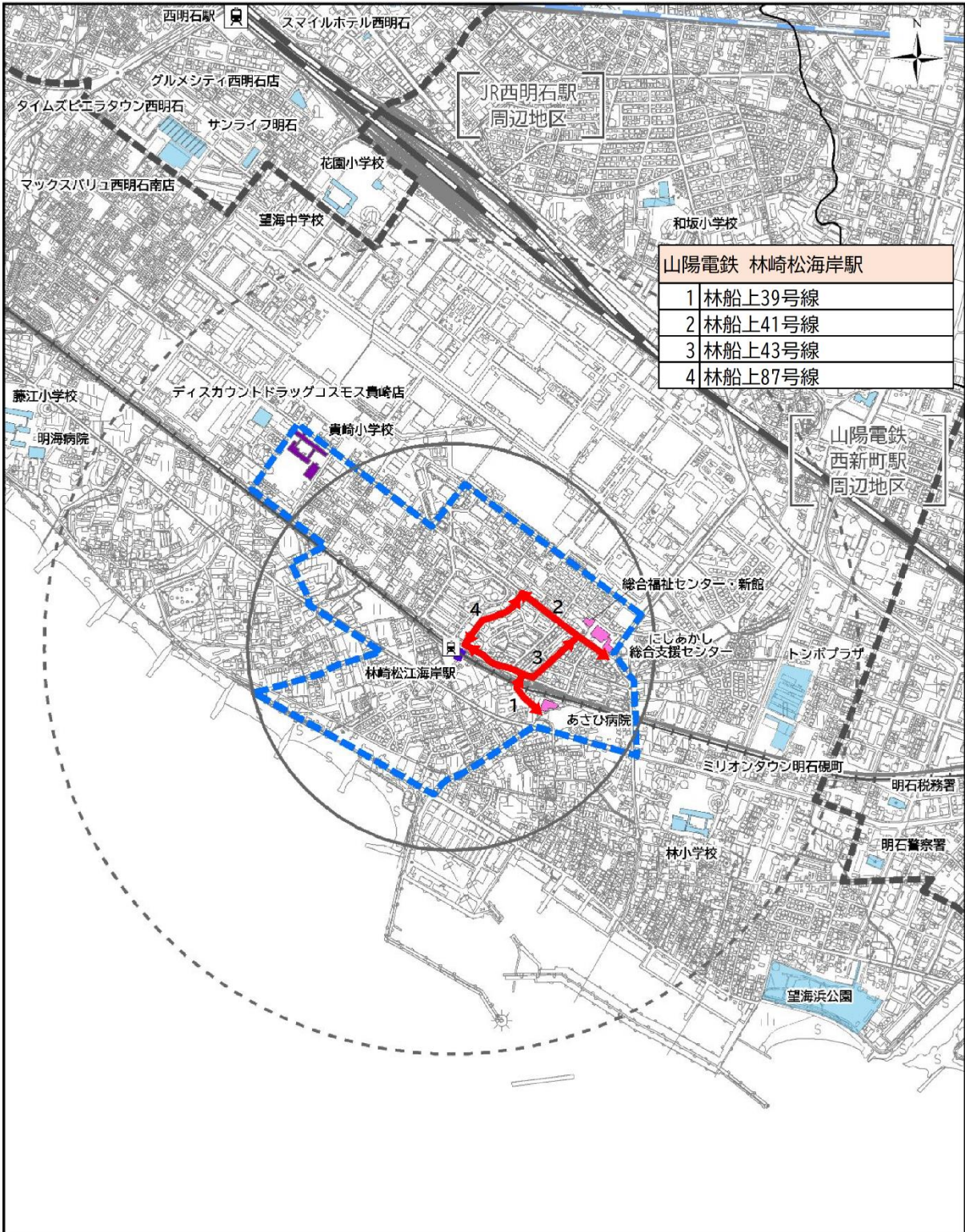
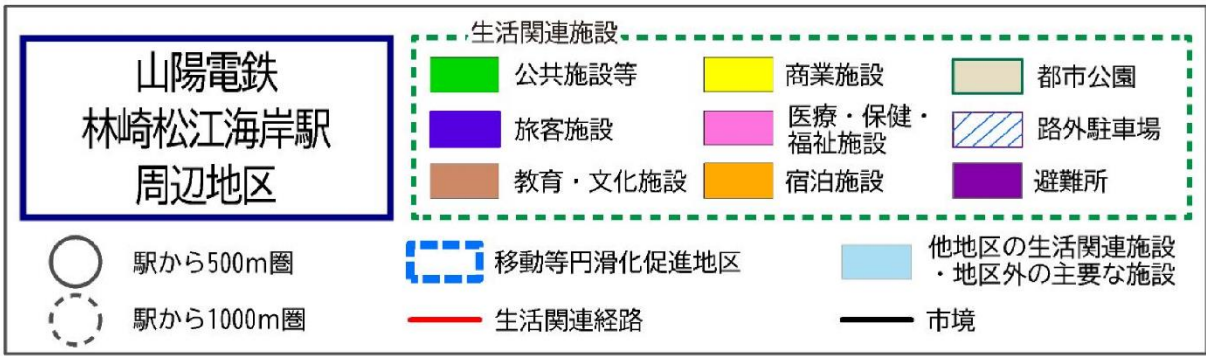
総合福祉センター新館

### (3) 地区目標

市の福祉拠点にふさわしい、  
先導的なユニバーサルデザインのまちづくり

### (4) 地区の取組方針

- ◆ 駅構内のホーム間を結ぶ連絡通路の整備、多機能トイレの設置、改札出入口の勾配緩和等による、駅のバリアフリー化。
- ◆ 生活関連経路について、歩道の一部区間における点字ブロックの設置、段差・勾配等の改善等と、歩道未整備区間における歩行者通行空間の確保。
- ◆ **総合福祉センター利用者の移動の足となる公共交通の維持・確保。**
- ◆ ユーザビリティに配慮した建築物のバリアフリー化の促進と、建築物と歩道との連続性の確保。
- ◆ **総合福祉センター新館を活用したユニバーサルスポーツの普及・促進。**



## 3.9 山陽電鉄中八木駅周辺地区

### (1) 地区特性

駅の北東側や南側には、低層住宅地が広がり、ゆとりとうるおいのある住環境の形成が進められており、今後の人口増加が見込まれる地区です。

また、駅北側には、明石医療センター、明石市夜間休日応急診療所、総合支援センターといった医療施設や福祉施設が立地しています。

### (2) 地区のバリアフリー状況

- ◆ 駅は、構内に多機能トイレ、内方線付き点状ブロック等を設置。
- ◆ 駅から医療施設までの一部区間の歩道に、点字ブロックを設置。



整備された歩道



駅構内の多目的トイレ

### (3) 地区目標

駅と医療施設・福祉施設を結ぶ移動経路のバリアフリー化を契機とした  
ユニバーサルデザインのまちづくり

### (4) 地区の取組方針

- ◆ 駅構内のホーム間を結ぶ連絡経路等のバリアフリー化の促進。
- ◆ 駅から医療施設・福祉施設までの歩道における波打ち解消、段差・勾配等の改修、点字ブロックの設置。
- ◆ 歩道未整備区間における、歩行者通行空間の確保。
- ◆ ユーザビリティに配慮した建築物のバリアフリー化の促進と、建築物と歩道との連続性の確保。

# 山陽電鉄 中八木駅 周辺地区

## 生活関連施設

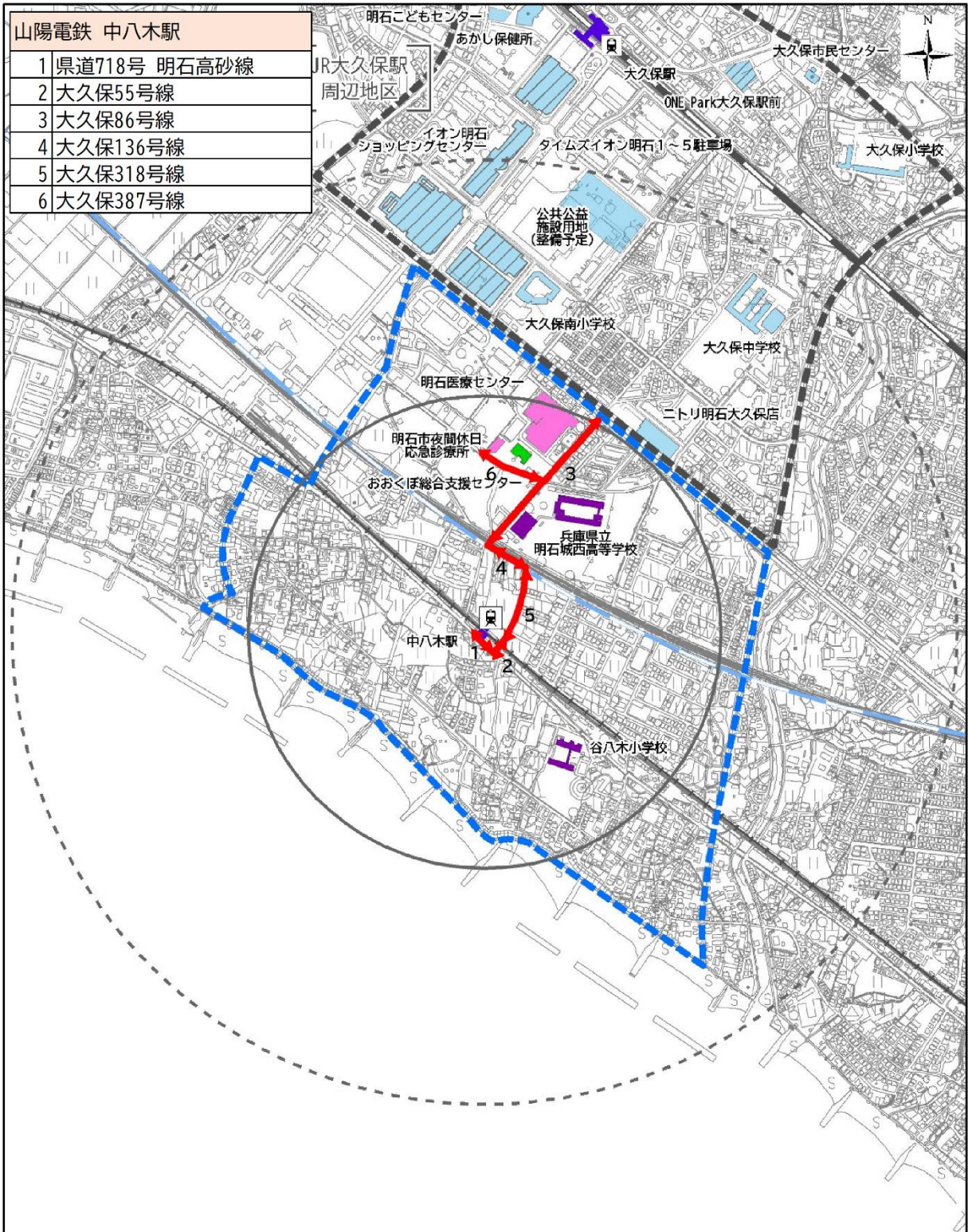
- 公共施設等
- 商業施設
- 都市公園
- 旅客施設
- 医療・保健・福祉施設
- 路外駐車場
- 教育・文化施設
- 宿泊施設
- 避難所

- 駅から500m圏
- 駅から1000m圏

- 移動等円滑化促進地区
- 他地区の生活関連施設・地区外の主要な施設
- 生活関連経路
- 市境

### 山陽電鉄 中八木駅

1	県道718号 明石高砂線
2	大久保55号線
3	大久保86号線
4	大久保136号線
5	大久保318号線
6	大久保387号線



## 3.10 山陽電鉄東二見駅周辺地区

### (1) 地区特性

駅を中心に住宅街や商店街が形成されており、マンション開発等により、駅周辺の人口は増加傾向です。また、臨海部に大規模な工業地域があり、通勤者を中心に駅を利用する人が多い状況です。

駅南側には、福祉・子育て施設であるふれあいプラザあかし西、市民センター等の施設が立地しています。

### (2) 地区のバリアフリー状況

- ◆ 駅は、エレベーター、多機能トイレ、内方線付き点状ブロック等の設置、ホームと車両の段差解消等により、バリアフリー化済み。
- ◆ 駅北側に駅前広場を整備し、バスや送迎車両の乗降場を確保するなど、交通結節点の機能を強化。
- ◆ 駅から市民センター等への移動経路に歩道橋、エレベーター等を整備。



駅構内のエレベーター



駅南のデッキ通路



駅前広場

### (3) 地区目標

駅と福祉施設・公共施設とを結ぶ移動経路のバリアフリー化による  
まちの安全性向上を目指したユニバーサルデザインのまちづくり

### (4) 地区の取組方針

- ◆ 生活関連経路における、歩道の波打ち解消、段差・勾配の改修、点字ブロックの設置。
- ◆ ユーザビリティに配慮した建築物のバリアフリー化の促進と、建築物と歩道との連続性の確保。



# 山陽電鉄 東二見駅 周辺地区

○ 駅から500m圏

○ 駅から1000m圏

生活関連施設

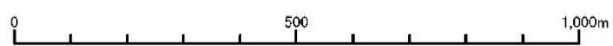
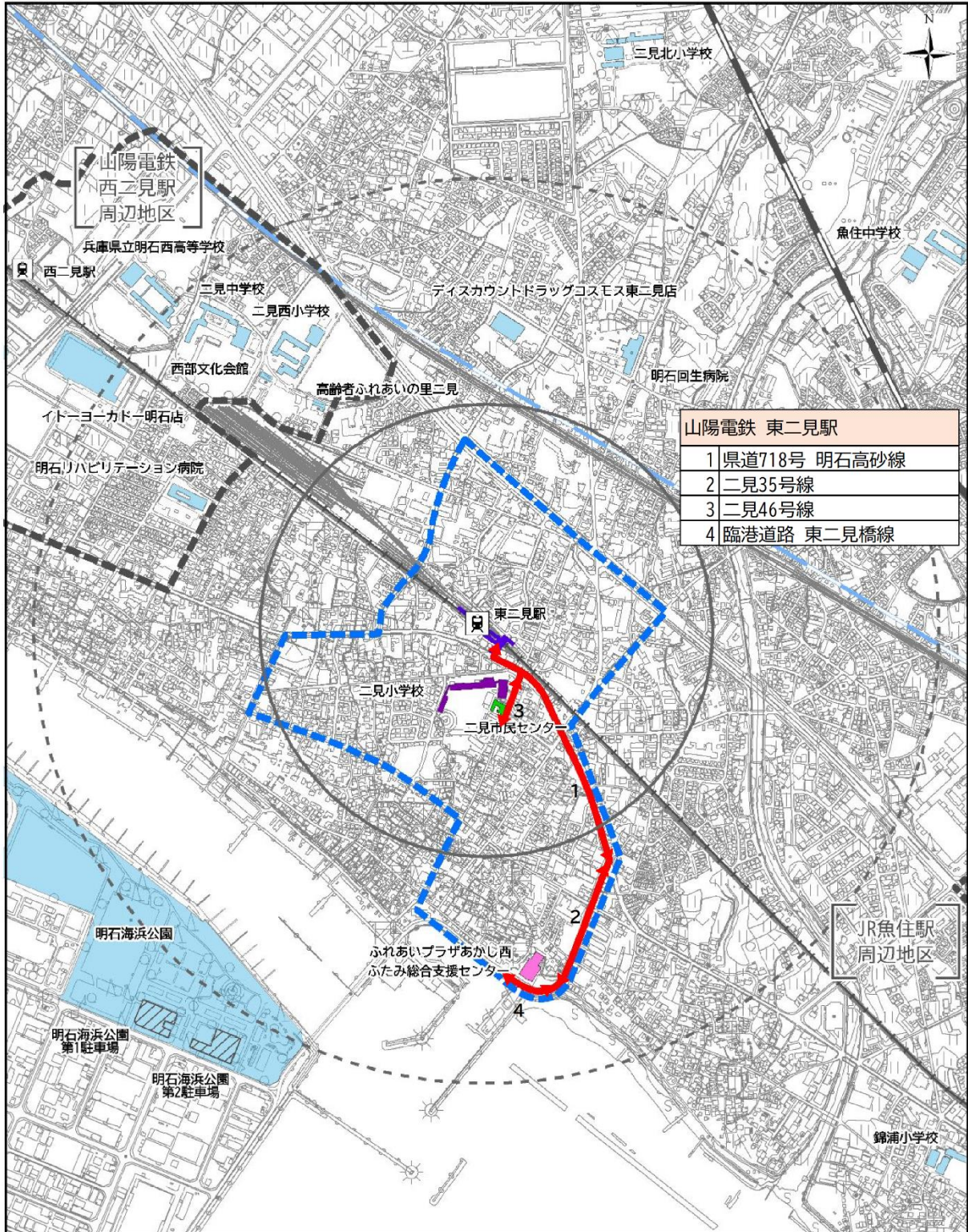
■ 公共施設等	■ 商業施設	■ 都市公園
■ 旅客施設	■ 医療・保健・福祉施設	■ 路外駐車場
■ 教育・文化施設	■ 宿泊施設	■ 避難所

■ 移動等円滑化促進地区

— 生活関連経路

— 他地区の生活関連施設・地区外の主要な施設

— 市境



## 3.11 山陽電鉄西二見駅周辺地区

### (1) 地区特性

駅南側は、駅の新設に伴う土地区画整理事業により、大規模商業施設が複数立地する商業地とそれを取り囲む住宅地が形成され、地区計画による良好なまちなみ形成が進められています。

また、駅東側には医療・福祉施設や公共施設が立地しています。

### (2) 地区のバリアフリー状況

- ◆ 駅は、新設時に、エレベーター、多機能トイレ、内方線付き点状ブロックの設置等のバリアフリー化を実施。
- ◆ 駅の南北に駅前広場や駅へのアクセス道路を整備し、駅前広場にはバス、タクシー等の乗降場を整備するなど、交通結節点の機能を強化。



バリアフリー化された駅



駅前広場



駅へのアクセス道路

### (3) 地区目標

大規模商業施設の賑わいと、地域の暮らしが両立する  
ユニバーサルデザインのまちづくり

### (4) 地区の取組方針

- ◆ 生活関連経路における、歩道の波打ち解消、段差・勾配の改修、点字ブロックの設置。
- ◆ 歩道の未整備区間における、歩行者通行空間の確保。
- ◆ ユーザビリティに配慮した建築物のバリアフリー化の促進と、建築物と歩道との連続性の確保。

# 山陽電鉄 西二見駅 周辺地区

生活関連施設

公共施設等

商業施設

都市公園

旅客施設

医療・保健・福祉施設

路外駐車場

教育・文化施設

宿泊施設

避難所

○ 駅から500m圏

移動等円滑化促進地区

他地区の生活関連施設・地区外の主要な施設

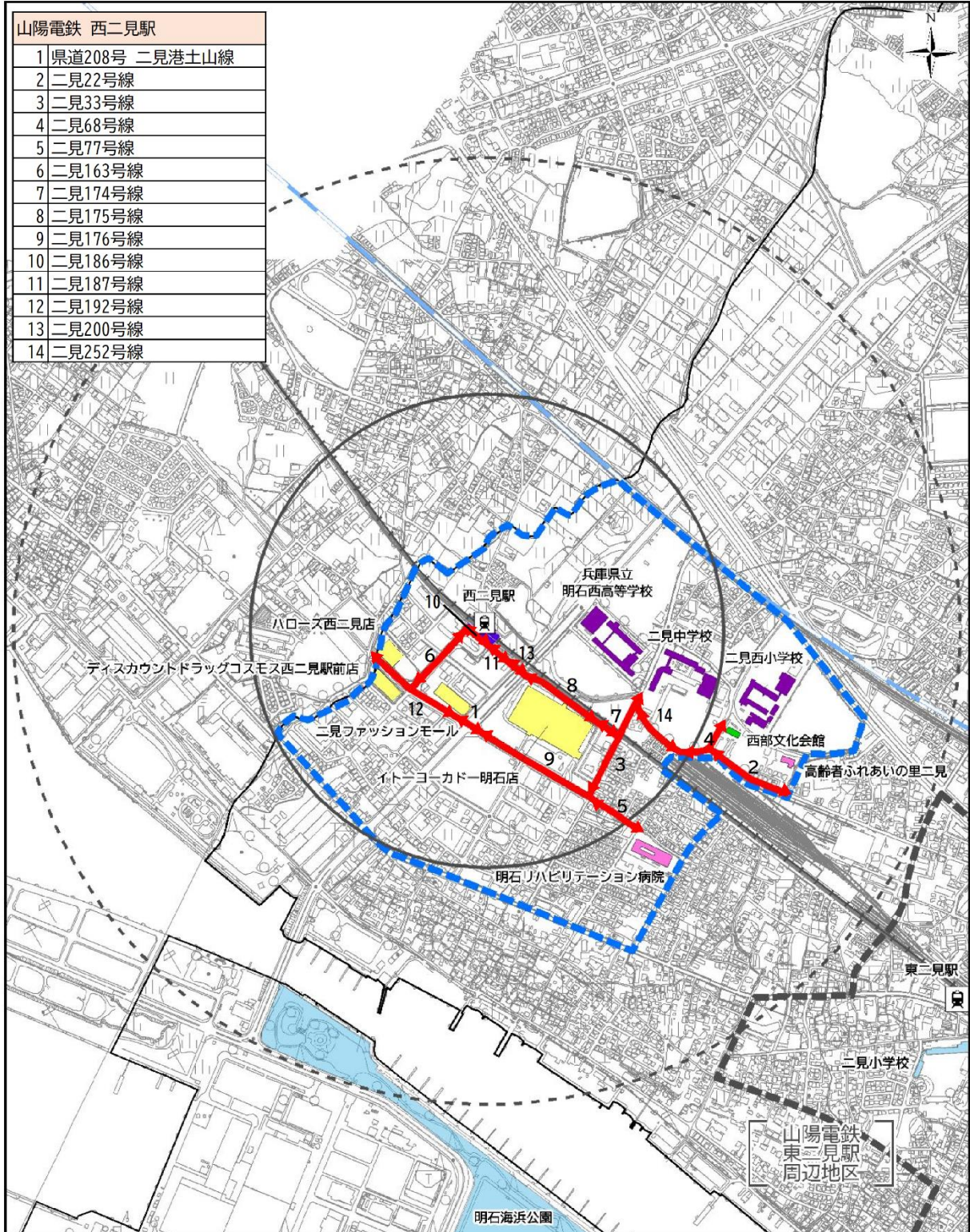
○ 駅から1000m圏

生活関連経路

市境

## 山陽電鉄 西二見駅

- 1 県道208号 二見港土山線
- 2 二見22号線
- 3 二見33号線
- 4 二見68号線
- 5 二見77号線
- 6 二見163号線
- 7 二見174号線
- 8 二見175号線
- 9 二見176号線
- 10 二見186号線
- 11 二見187号線
- 12 二見192号線
- 13 二見200号線
- 14 二見252号線



## 3.12 松が丘地区

### (1) 地区特性

昭和40年代に丘陵地の開発により、低層住宅と公的集合住宅が形成されています。地区内には勾配が急な坂道が多く存在しており、JR 明石駅・朝霧駅からのバスが主な交通手段となっています。地区の西側には学校や総合支援センターが立地しており、東側には医療・福祉施設や商業施設等が集積するなど、一定のコミュニティが形成されています。

地区の高齢化が進んでおり、地域の安全・安心を目指し、まちのバリア解消に向けた地域活動が行われています。また、神戸市との境界部分であることから、同市との連携のもとでまちづくりを進めていく必要がある地区です。

### (2) 地区のバリアフリー状況

- ◆ 歩道の整備や公園への手すり・スロープの設置等によるバリアフリー化を実施。
- ◆ 勾配が急な歩道に、休憩用のベンチや助け合い看板を設置。
- ◆ 商業施設や医療・福祉施設等には、エレベーター、点字ブロック等を設置。



地域によるバリアフリーチェック



歩道のベンチと助け合い看板



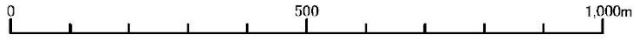
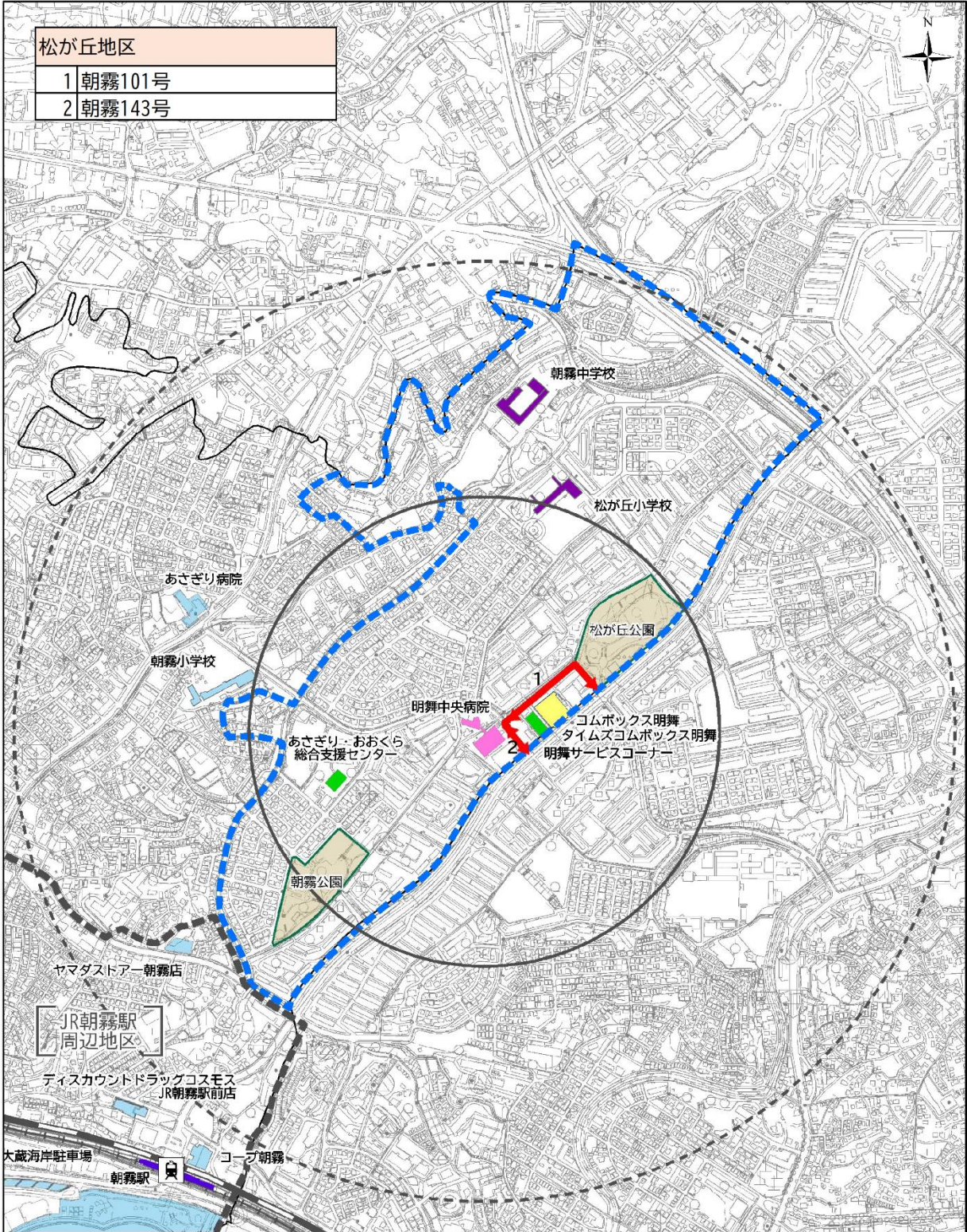
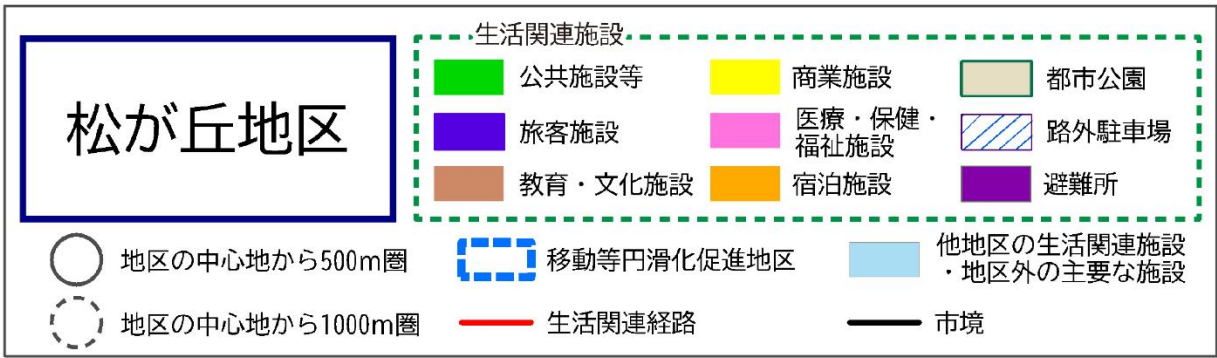
階段に手すりとカート用スロープを設置

### (3) 地区目標

まちの変化に対応した移動環境の整備に向けた、  
地域活動との連携によるユニバーサルデザインのまちづくり

### (4) 地区の取組方針

- ◆ まちの変化に対応した公共交通の利便性の向上。
- ◆ 地域との連携による、取組や生活関連施設・生活関連経路の検討。
- ◆ 生活関連経路について、歩道の点字ブロック設置と、歩道未整備区間における、歩行者通行空間の確保。
- ◆ ユーザビリティに配慮した建築物のバリアフリー化の促進と、建築物と歩道との連続性の確保。
- ◆ 神戸市との連携によるユニバーサルデザインのまちづくり。



## 4. 基本構想の策定方針

### 4.1 重点整備地区の設定・基本構想の策定に向けた考え方

移動等円滑化促進地区のうち、バリアフリー化が特に必要な地区で、核となるハード事業(公共交通、道路、交通安全、建築物等、路外駐車場、都市公園等)の具体の調整が可能な地区については、バリアフリー法に基づく「重点整備地区」に設定し、具体的な事業内容等を「基本構想」として第3編に記載します。その内容に基づき、各事業者が事業計画を策定し、事業を進めます。

【重点整備地区の設定要件】(バリアフリー法、国のガイドラインから)

- ①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
- ②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
- ③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

### 4.2 市民・地域等の意見の把握

基本構想の策定に当たっては、地区の特性やバリアフリー状況等を踏まえ、高齢者、障害者等の当事者や市民、モデル地域をはじめとした地域の意向を把握・反映しながら検討を進めます。

また、基本構想の検討過程の中で、必要が生じれば、移動等円滑化促進地区の範囲、生活関連施設・経路等の「4. 移動等円滑化促進地区のまちづくりに関する方針」の内容の変更についても検討します。

### 4.3 地区ごとの基本構想策定スケジュール

まちづくりの進捗状況、核となるハード事業の事業見込み等を踏まえ、以下のスケジュールで基本構想を策定します。

2020年度(令和2年度)

- ・JR 明石駅・山陽電鉄 山陽明石駅 周辺地区
- ・JR 西明石駅 周辺地区
- ・山陽電鉄 林崎松江海岸駅 周辺地区



2021年度(令和3年度)

- ・JR 大久保駅 周辺地区
- ・JR 魚住駅 周辺地区
- ・山陽電鉄 中八木駅 周辺地区



他の促進地区についても、核となるハード事業の実施の  
目途が立った段階で、順次策定

## 2020 年度(令和2年度)

### (1) JR 明石駅・山陽電鉄 山陽明石駅 周辺地区

- 本地区は、本市の中心核であり、交通ターミナル機能、商業機能、市民向け行政サービス施設等が集積しています。
- 「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり重点モデル地区実行計画」の目標が 2020 年度までとされていることから、平成 14 年基本構想や重点モデル地区実行計画の内容を継承し、これらの取組の進捗状況や、現在のまちの状況等を踏まえて基本構想を策定します。

### (2) JR 西明石駅 周辺地区

- 西明石駅は、山陽新幹線と JR・山陽本線が結節する、本市の広域的交通ネットワークの拠点となっています。
- 本地区は、今後のまちづくりについて検討が行われているところですが、現在、平成 14 年基本構想に基づき、同駅においてホームドア設置工事が進捗中であることから、まずは、同構想の内容を継承しつつ、これらの取組の進捗状況や、現在のまちの状況等を踏まえて基本構想を策定します。
- 基本構想策定後も、面的なバリアフリー環境を実現するため、今後のまちづくりの方針が明確になったものから、順次、基本構想に反映していきます。

### (3) 山陽電鉄 林崎松江海岸駅 周辺地区

- 本地区には、本市の地域福祉活動の拠点である市立総合福祉センターが立地しており、2019 年(令和元年)5月には、共生社会の情報発信拠点となる同センター新館もオープンし、より多くの障害者等が林崎松江海岸駅を利用することが見込まれています。
- 現状では、同駅下り(姫路方面)ホームから同センター側に行くためには、階段のみの駅構内の地下通路を使用する、又は改札を出て約 400m 迂回する必要がある、事業者による駅構内のバリアフリー化が検討されています。

## 2021年度(令和3年度)

---

### (1) JR 大久保駅 周辺地区

- 本地区では、駅南側では商業拠点と集合住宅地が形成され、駅北側では土地区画整理事業により良好な市街地での土地利用が進んでおり、人口の増加傾向が続いています。
- あかし保健所、明石こどもセンターが整備され、また、JT 跡地において民間事業者による開発が進められようとするなど、まちの変化が進みつつあります。
- JT 跡地内の市有地(公共公益施設用地)に係る活用方針は検討中であることから、方針の具体化の目途が立つ時期に合わせ、基本構想の検討に着手します。

### (2) JR 魚住駅 周辺地区

- 本地区は、平成 14 年基本構想において重点整備地区に設定し、駅舎の橋上化にあわせた面的なバリアフリー化を進めてきました。
- 現在、ため池の規模縮小により生み出される土地を活用し、「みんなにやさしい運動公園」をコンセプトとした「(仮称)17 号池公園」の整備に向けた取組が進められています。同公園整備の具体化に時期を合わせ、基本構想の検討に着手します。

### (3) 山陽電鉄 中八木駅 周辺地区

- 本地区は、医療施設や公共施設が徒歩圏に所在し、駅の北東側では区画整理事業等により周辺の宅地化が進んでおり、駅の乗降客数も増加傾向にあります。
- 現在、事業者において、駅のバリアフリー化の検討が進められていることから、その検討状況を見ながら、事業の具体化の目途が立つ時期に合わせ、基本構想の検討に着手します。



## 1. 市の現況

### (1) 人口

- 人口は、近年約 29 万人で横ばい傾向にありましたが、2015 年から 2019 年にかけて増加傾向にあります。

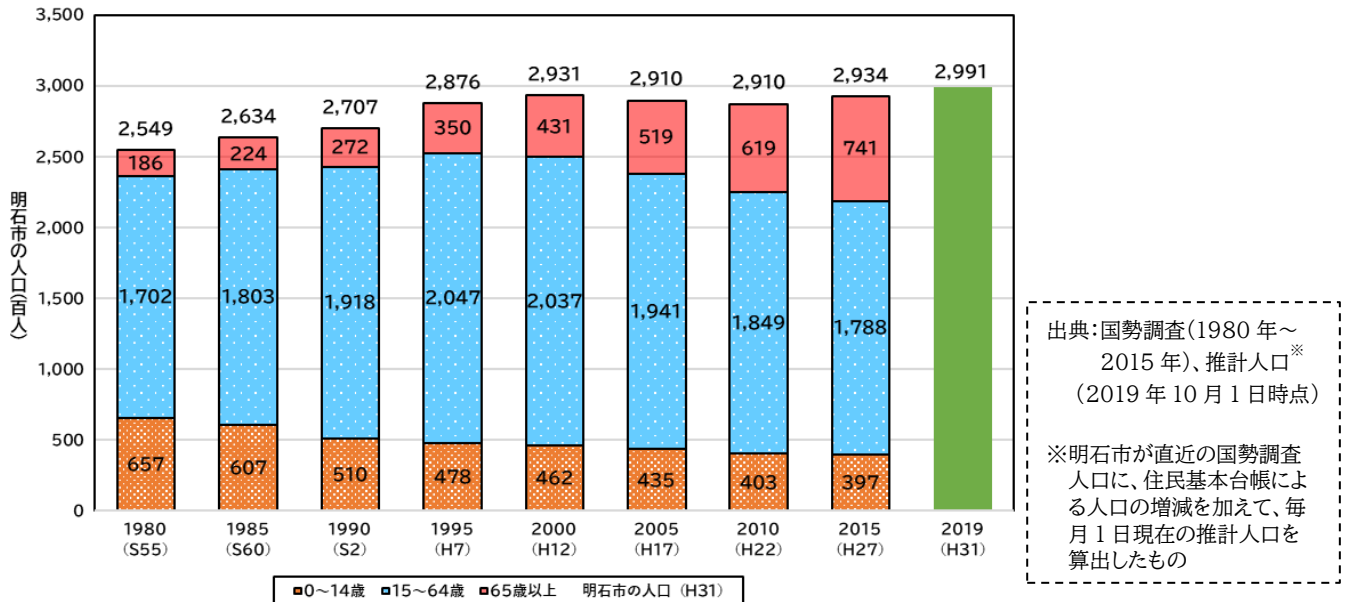


図.人口の推移

### (2) 高齢者の推移

- 2019 年の高齢者は約 7 万 9 千人、高齢化率は約 26%であり、直近 10 年では毎年増加しています。

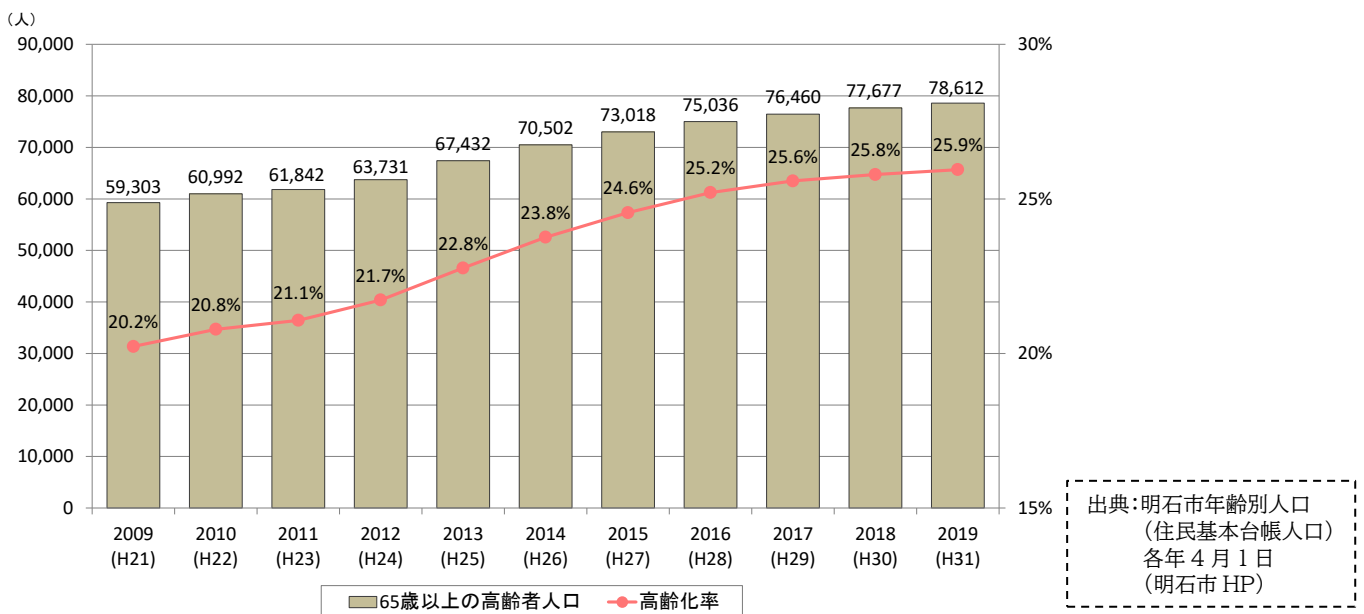


図.高齢者人口・高齢化率の推移

### (3) 障害のある人の推移

- 障害のある人の人口は増加傾向にあり、総人口の約6%を占めています。
- 身体障害のある人は2013年以降微減傾向にありますが、知的障害のある人や精神障害のある人はやや増加傾向にあります。

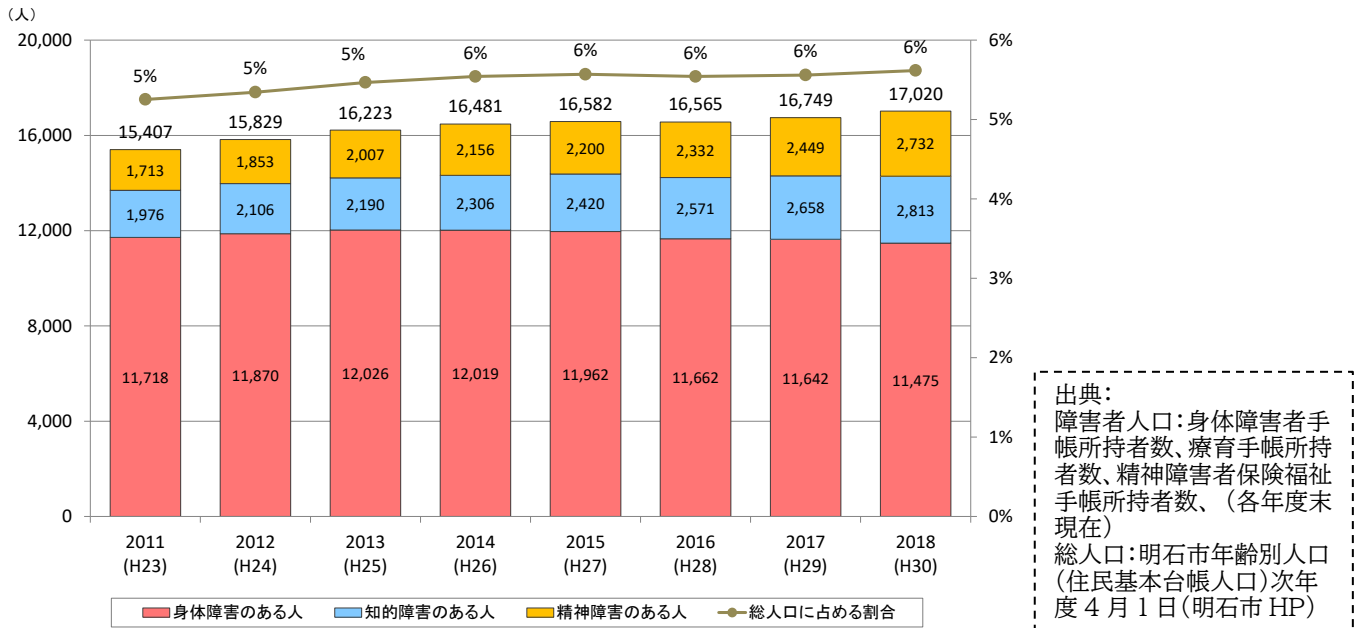


図.障害のある人の推移

### (4) 公共交通

#### ① 鉄道ネットワーク

- 鉄道は、JR 山陽新幹線、JR 山陽本線（神戸線）、山陽電鉄本線が通っており、神戸市内、大阪市内等を結んでいます。鉄道駅は、駅舎の主要部分が播磨町に立地している「土山駅」を含めた18駅が立地します。
- バリアフリー法でバリアフリー化が義務づけられる1日あたり乗降者数が3,000人以上の鉄道駅は、山陽電鉄本線「大蔵谷駅」「人丸前駅」「藤江駅」「中八木駅」「西江井ヶ島駅」「山陽魚住駅」を除く12駅が該当します。



図.明石市の鉄道ネットワーク

## ② 駅舎のバリアフリー化状況

- 18 駅の中には、バリアフリー化された経路がないなど、バリアフリー化が十分ではない駅舎が存在します。

事業者	駅名	平成30 (2018)年度 乗降者数 (人/日)	バリアフリー化状況						その他	
			エレベーター/エスカレーター		スロープ	触知図式 案内板	トイレ	備考	駅員の 状況	現基本構想の 位置づけ
			駅構外⇄ コンコース	コンコース ⇄ホーム						
JR	朝霧	32,137	-	◎	-	◎	◎	下りエスカレーターなし	常駐	準整備地区
	明石	106,367	-	◎	-	◎	◎(2箇所)	下りエスカレーターなし	常駐	重点整備地区
	西明石	64,126	西口:◎ 東口:○	西口:○ 東口:×	○(構内)	西口:◎ 東口:◎	改札外:◎(東口) 改札内:◎(西口)*大型ベッド有	下りエスカレーターなし	常駐	重点整備地区
	大久保	39,940	◎	◎	-	◎	◎	下りエスカレーターなし	常駐	準整備地区
	魚住	23,079	◎	◎	-	◎	◎	下りエスカレーターなし	常駐	重点整備地区
	土山	28,658	◎	◎	-	◎	◎	下りエスカレーターなし	常駐	準整備地区
山陽電鉄	大蔵谷	1,973	-	×	×	×	△	各ホームへの移動は階段のみ	-	-
	人丸前	1,298	-	◇	○(構内)	×	○		-	-
	明石	26,058	◎	◎	-	◎*音声	◎		常駐	重点整備地区
	西新町	4,554	◎	◎	-	◎*音声	◎		-	準整備地区
	林崎松江海岸	4,534	-	×	-	×	△	ホームが相対式でホーム間の移動が階段のみ	-	準整備地区
	藤江	2,794	-	×	△		△	上りホームへの移動は階段のみ	-	-
	中八木	2,728	-	×	△		◎	上りホームへの移動は階段のみ	-	-
	江井ヶ島	3,758	-	○	-	◎*音声	◎		-	-
	西江井ヶ島	2,795	-	×	△		◎	上りホームへの移動は階段のみ	-	-
	山陽魚住	2,026	-	×	×		△	各ホームへの移動は階段のみ	-	-
	東二見	7,080	○	○	-	◎*音声	◎		常駐	準整備地区
	西二見	4,384	○	○	○(構外)	◎	◎		-	準整備地区

車椅子対応幅広改札機とホーム内方線付点状ブロックは全駅で対応済。



..... 乗降者数3,000(人/日)以上の鉄道駅

※バリアフリー化状況について

・エレベーター/エスカレーター

◎: 両方設置済み

○: エレベーターのみ設置

◇: エスカレーターのみ設置

×: 未設置

-: 設置不要

・スロープ

○: 設置済み

△: 一部未設置

×: 未設置

-: 設置不要

・触知図式案内板

◎: 設置済み

×: 未設置

・トイレ

◎: 多目的トイレ(車いす・オストメイト対応)設置

○: 多目的トイレ(車いす対応のみ)設置

△: 多目的トイレが未設置

×: 未設置

出典:平成30年度  
明石市乗車人員調査

## ③ バス路線

- バスは、鉄道駅を中心に路線バスが通っており、それ以外の地域で Taco バス(コミュニティバス)を運行しています。
- 1日あたり約 94,000 人(路線バス(神戸市営バスは含まず)及び Taco バスの合計)が利用しています。
- ノンステップバスの導入率は全体で 33.7%です。

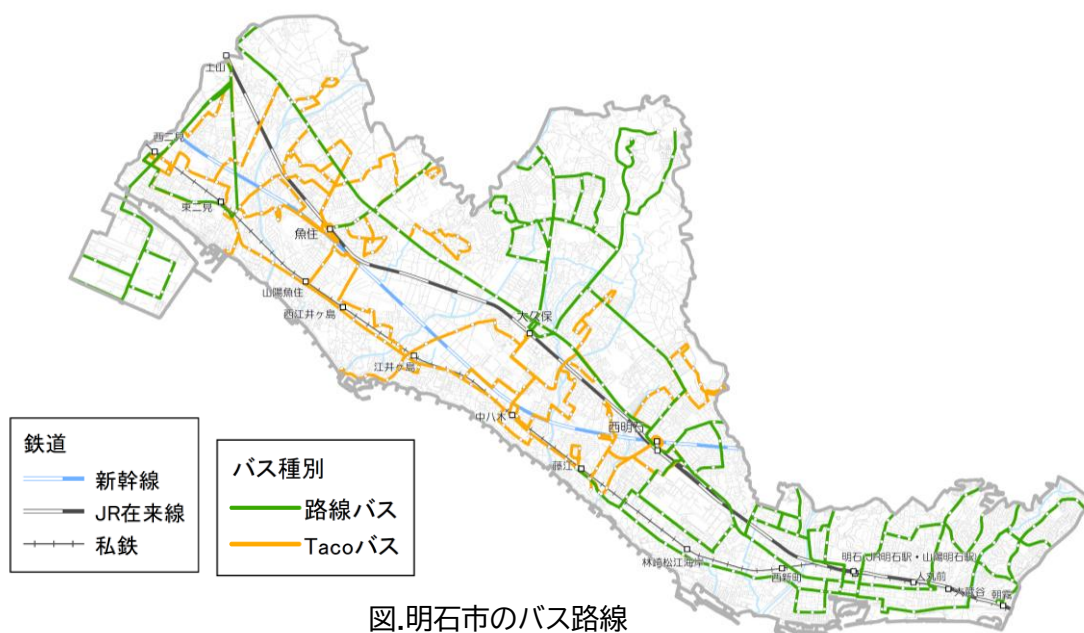


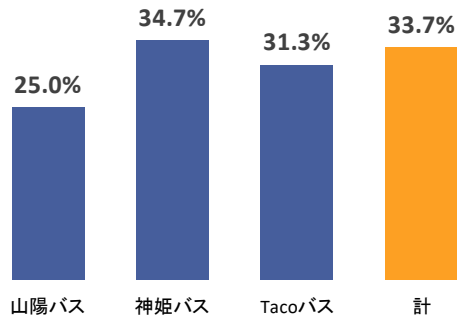
図.明石市のバス路線

1日あたりの平均利用者数

	平成30年度 (2018)
山陽バス	9,337人/日
神姫バス	81,940人/日
Tacoバス	3,063人/人

出典: 明石市統計書

明石市内のノンステップバス導入率



出典: 明石市ノンステップバス導入率調査(平成30年12月末現在)

※TacoバスはTacoバスミニを除く

④ タクシー

- 明石市内の法人タクシーは1日あたり約7,100人が利用しています。
- 法人タクシー登録台数約360台(13社)のうち、ユニバーサルデザイン(UD)タクシーは10台\*導入済です。\*令和元年10月時点。うち2台は神戸市における運用。

1日あたり法人タクシー平均利用者数

平成30年度(2018)
7,112人/日

出典: 明石市統計書



UD タクシーの例

⑤ 旅客船舶(淡路ジェノバライン)

- 旅客船舶(淡路ジェノバライン)は1日あたり約2,000人が利用しています。
- 船内は車椅子利用者のスペースや乗船時の段差解消のため、折りたたみ式のスロープを備える等、バリアフリー化されています。

明石港 1日あたり平均乗降者数

平成30年(2018)
2,049 人/日

出典: 明石市年間乗船実績調査



出典: 明石市総合交通計画

図. 淡路ジェノバラインの航路



車椅子利用者用スペース

折りたたみ式のスロープ

## (5) 施設等の立地状況

### ① 主な施設の立地状況

- 主な公共施設及び商業施設は、鉄道駅周辺に立地しています。

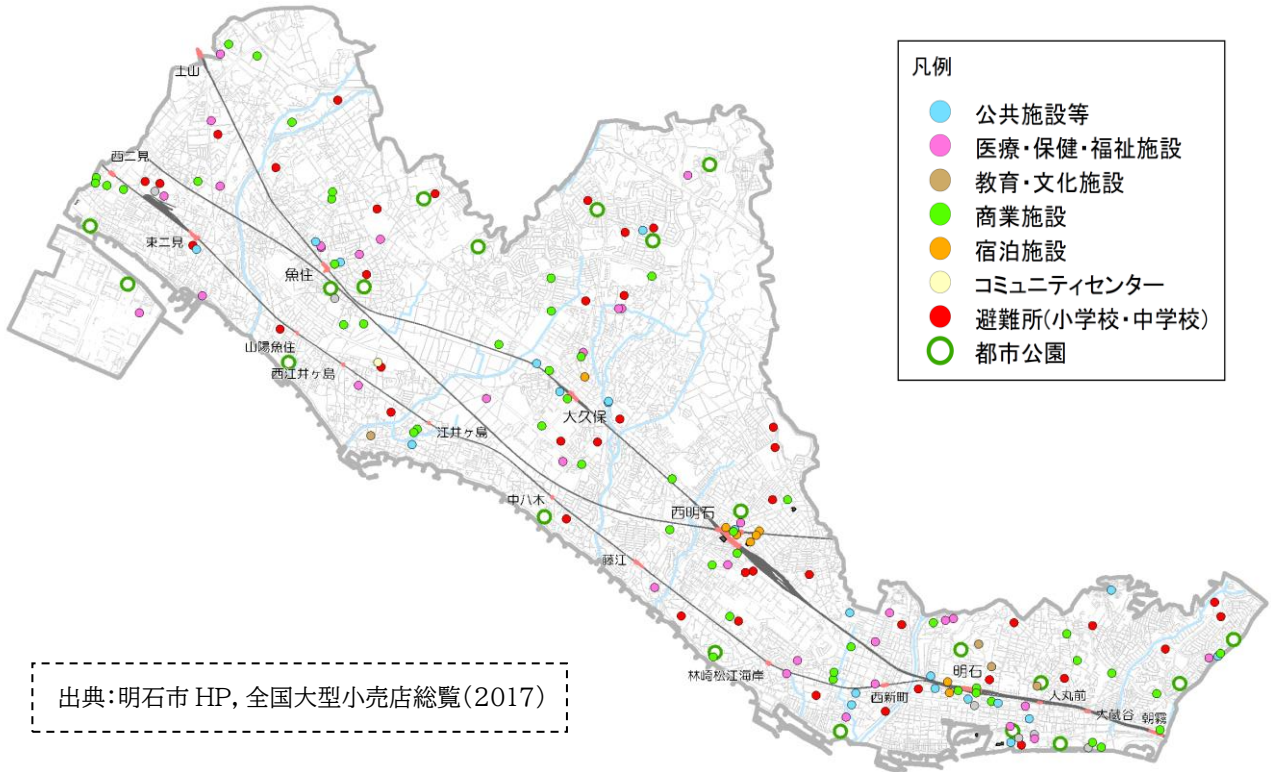


図. 主な施設の立地状況

### ② 主な都市公園の立地状況

- 市内には、広域公園 1 箇所、総合公園 2 箇所、地区公園 2 箇所、近隣公園 15 箇所が開設されています。

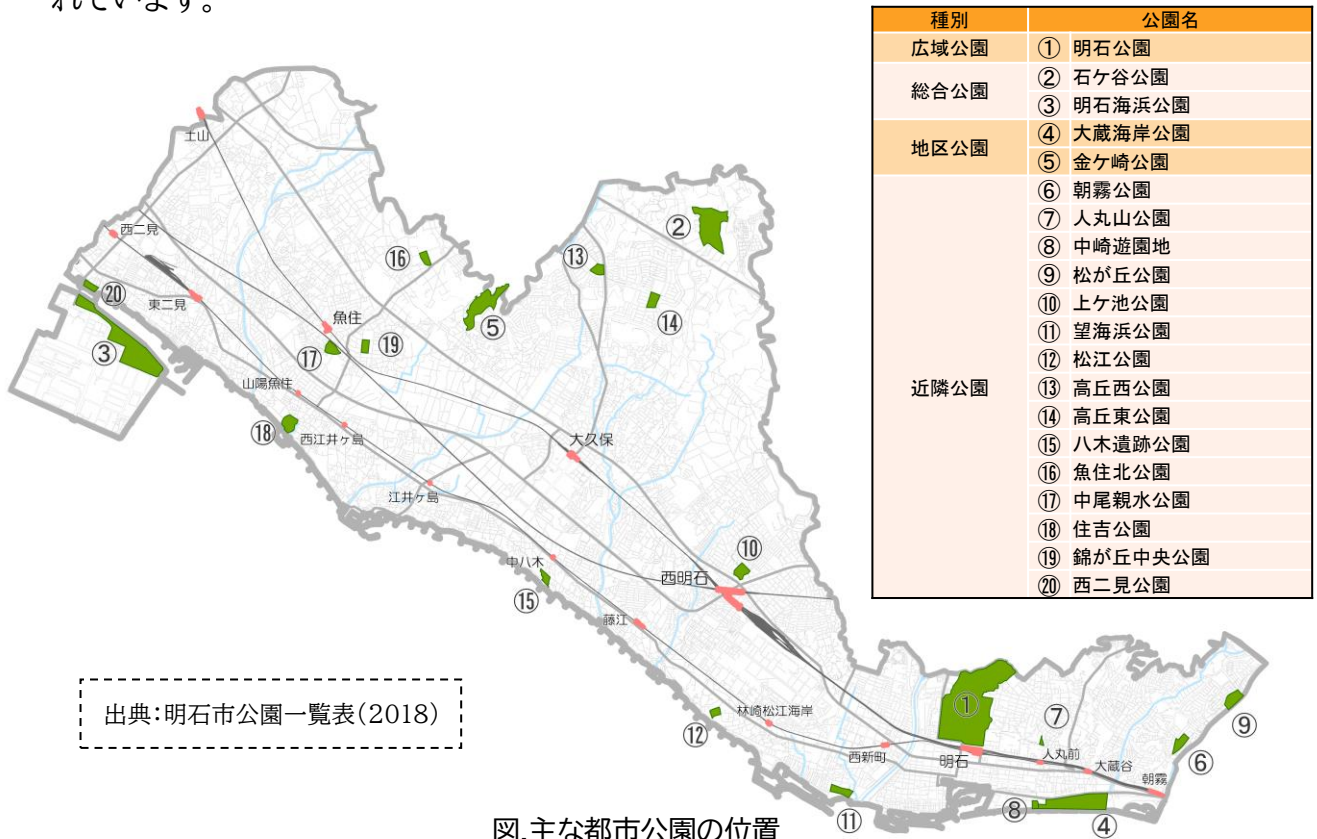


図. 主な都市公園の位置

参考)公園種別の定義

■広域公園

市町村の区域を超える広域のレクリエーション需要を充足することを目的とする公園。広域的なブロック単位ごとに1箇所当たり面積 50ha 以上を標準として配置。

■総合公園

都市住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園で都市規模に応じ1箇所当たり面積 10～50ha を標準として配置。

■地区公園

主として徒歩圏内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で誘致距離1km の範囲内で1箇所当たり面積4ha を標準として配置。

■近隣公園

主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園で近隣住区当たり1箇所を誘致距離 500m の範囲内で1箇所当たり面積2 ha を標準として配置。

③ 主な路外駐車場の立地状況

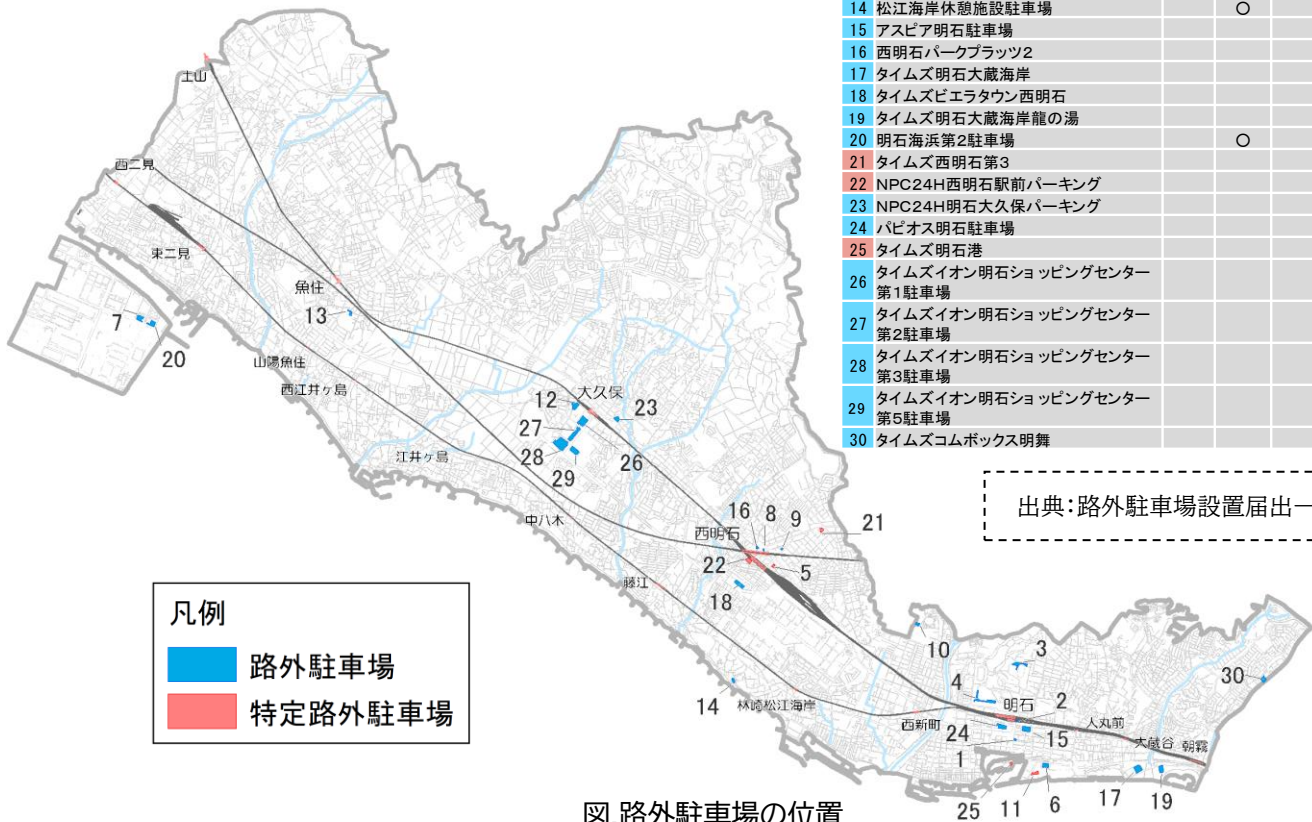
- 市内には、県営駐車場が 3 箇所、市営駐車場が 7 箇所、民間駐車場が 20 箇所立地しています。

特定路外駐車場

駐車のように供する部分が 500m<sup>2</sup> 以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場。

駐車場名	設置主体				
	県	市町	公団	第3セクター	民間
1 東洋カーマックス明石駐車場					○
2 山電明石駅前駐車場					○
3 兵庫県明石公園有料駐車場	○				
4 兵庫県明石公園協会駐車場	○				
5 吉川駐車場					○
6 明石市役所第1駐車場		○			
7 明石海浜第1駐車場		○			
8 山秀駐車場					○
9 西明石パークプラッツ					○
10 兵庫県立明石西公園南駐車場	○				
11 中崎展望広場駐車場		○			
12 あかし保健所駐車場		○			
13 明石市立西部市民会館駐車場		○			
14 松江海岸休憩施設駐車場		○			
15 アスピア明石駐車場				○	
16 西明石パークプラッツ2					○
17 タイムズ明石大蔵海岸					○
18 タイムズビエラタウン西明石					○
19 タイムズ明石大蔵海岸龍の湯					○
20 明石海浜第2駐車場		○			
21 タイムズ西明石第3					○
22 NPC24H西明石駅前パーキング					○
23 NPC24H明石大久保パーキング					○
24 パビオス明石駐車場					○
25 タイムズ明石港					○
26 タイムズイオン明石ショッピングセンター第1駐車場					○
27 タイムズイオン明石ショッピングセンター第2駐車場					○
28 タイムズイオン明石ショッピングセンター第3駐車場					○
29 タイムズイオン明石ショッピングセンター第5駐車場					○
30 タイムズコムボックス明舞					○

出典:路外駐車場設置届出一覧(H30)

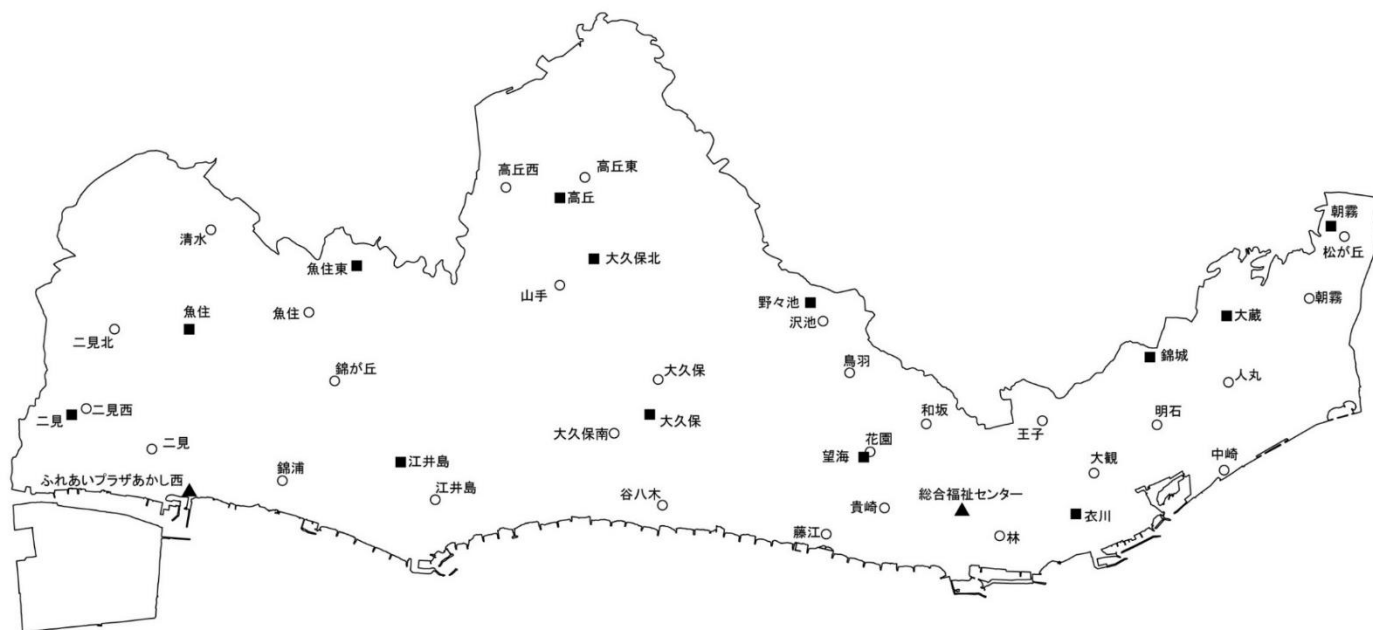


凡例

- 路外駐車場
- 特定路外駐車場

図.路外駐車場の位置

## (6) 避難所の指定状況



注)避難所(小・中学校、公共施設等)、帰宅困難者一時滞在施設、津波一時避難ビル、福祉避難所、避難場所のうち、災害により自宅で生活ができなくなった方の生活スペースとして開設される避難所となる小・中学校、避難所での生活が困難なときに開設される福祉避難所を記載

## 2. 市民ニーズ(アンケート調査結果)

### (1) 調査概要

#### 【調査対象】

- 各団体及び子育て世代
- 一般(18歳以上)

#### 【調査方法】

- 明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会に参加している団体やその他市内の障害者団体に無記名式調査票の配布を依頼(各団体 30 通ずつ)。
- 子育て世代に対しては、子どもの検診の機会に手渡しにて配布。
- 無作為抽出にて選定した 18 歳以上の 1,000 人に対しては、郵送にて配布。

#### 【調査時期】

- 各団体及び子育て世代:2019年2月16日以降配布、2019年3月5日締切り
- 一般(18歳以上):2019年2月17日郵送配布、2019年3月5日締切り

#### 【主な調査項目】

1. 回答者の属性
2. 市内で利用する公共交通機関や道路、施設に対するバリアフリー化の重要度
3. 上記場所や施設について不便に感じる事
4. 上記場所や施設についてのバリアフリー状況の満足度
5. 心のバリアフリーの取り組みに対する必要性や重要度

- 全体の有効回答数は 467 部、回答率は 29.2%です。

調査時期	配布対象	配布部数	有効回収数	有効回答割合		
配布:2/16以降 締切り:3/5	障害者	明石市身体障害者福祉協会	30	240	107	44.6%
		明石市視覚障害者福祉協会	30			
		明石ろうあ協会	30			
		明石ピアポの会	30			
		明石難聴者の会	30			
		明石地区手をつなぐ育成会	30			
		明石市肢体不自由児者父母の会	30			
		ともしびの会	30			
	子育て	明石市連合子ども会育成連絡会議	30	330	62	18.8%
		4か月検診	100			
		1歳半検診	100			
3歳児検診		100				
高齢者	明石高年クラブ	30	30	25	83.3%	
発送:2/17 締切り:3/5	一般	18歳以上～(無作為抽出/郵送)	1,000	273	27.3%	
-	合計		1,600	467	29.2%	

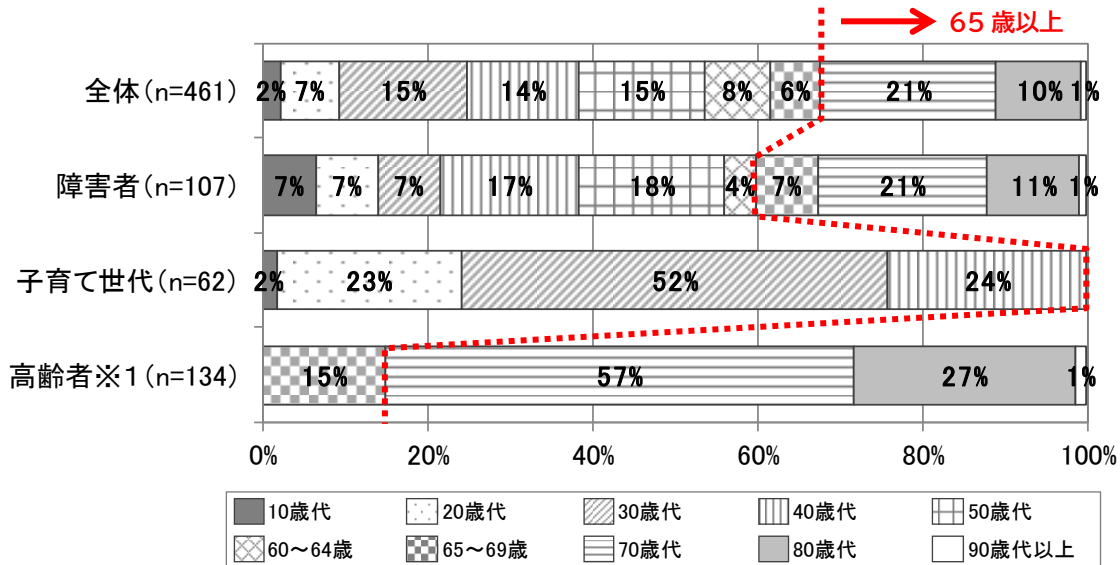
※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがあります。

アンケート調査概要と有効回答数



(2) 回答者の属性

- 回答者の年齢は、全体で「65歳以上の高齢者」が約4割を占めます。



※ 「n」は、有効回答数を示す。  
 ※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある。  
 ※1: 高齢者は、団体(明石高年クラブ)への配布による回答と一般の郵送配布による回答のうち 65歳以上の方を合計している。

- 移動時の不便は、全体で4割があると回答しています。
- 移動時の不便の内容は、全体で「ベビーカー」が最も多く、次いで「杖」、「乳児・幼児」と続きます。

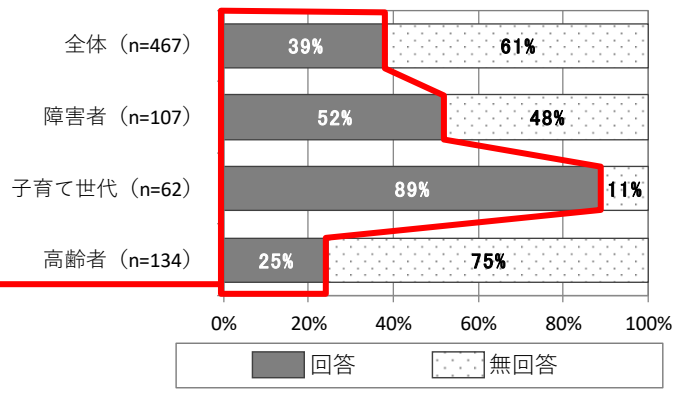
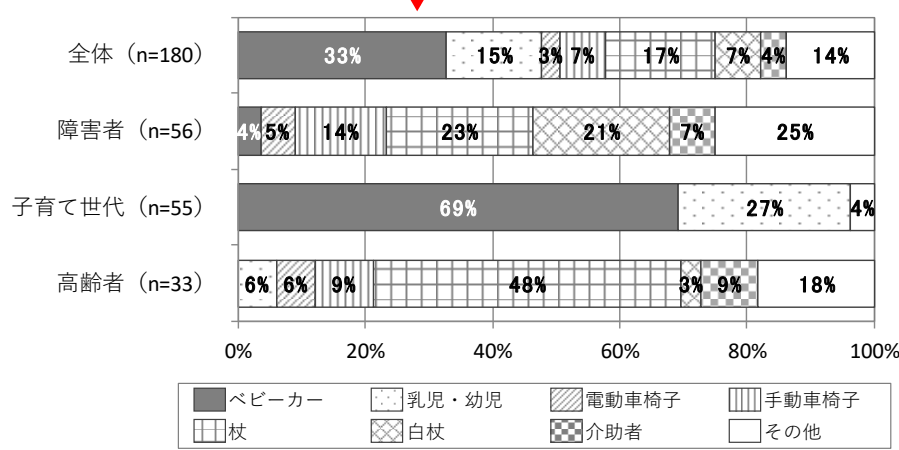


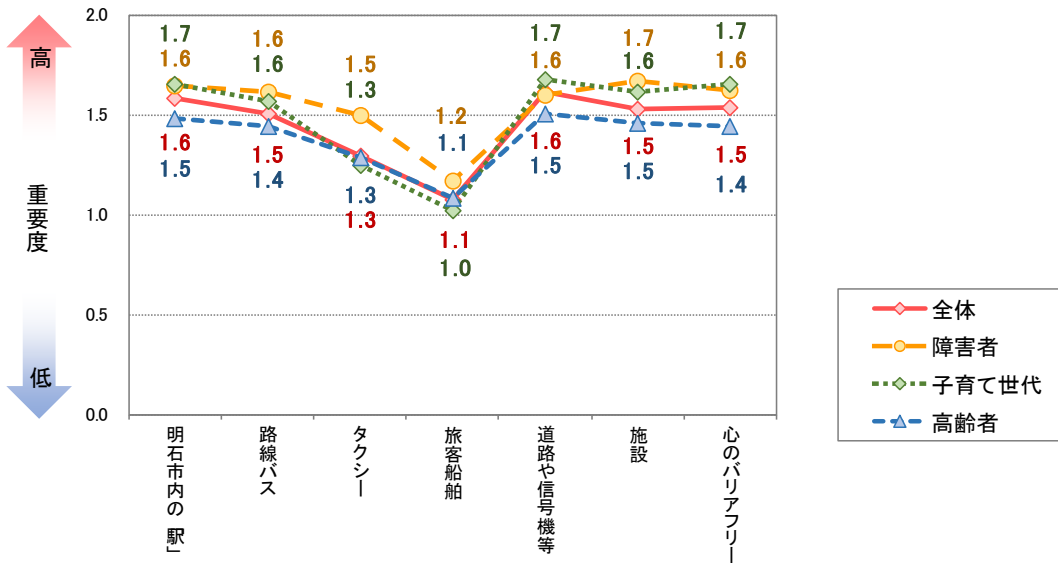
図. 移動時の不便の有無に対する回答



※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがあります。

### (3) バリアフリー化の重要度

- いずれの施設も重要度が 1.0 点以上と高くなっています。特に、障害者の重要度が全体と比較して高くなっています。

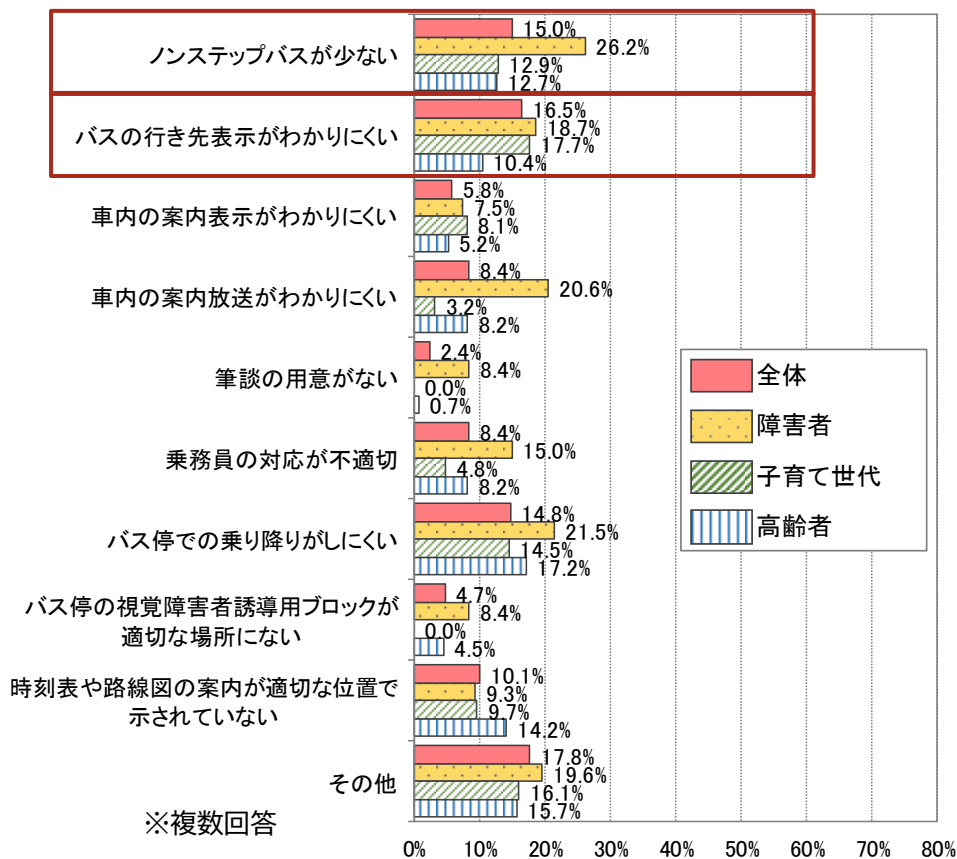


※ 「各項目に対する重要度」を以下のとおり点数化し、有効回答数に下記の点数を乗じて、重要度のレベルを算出 2点:「重要だ」、1点:「やや重要だ」、0点:「どちらともいえない」、-1点:「それほど重要でない」、-2点:「重要でない」

### (4) 不便に感じること

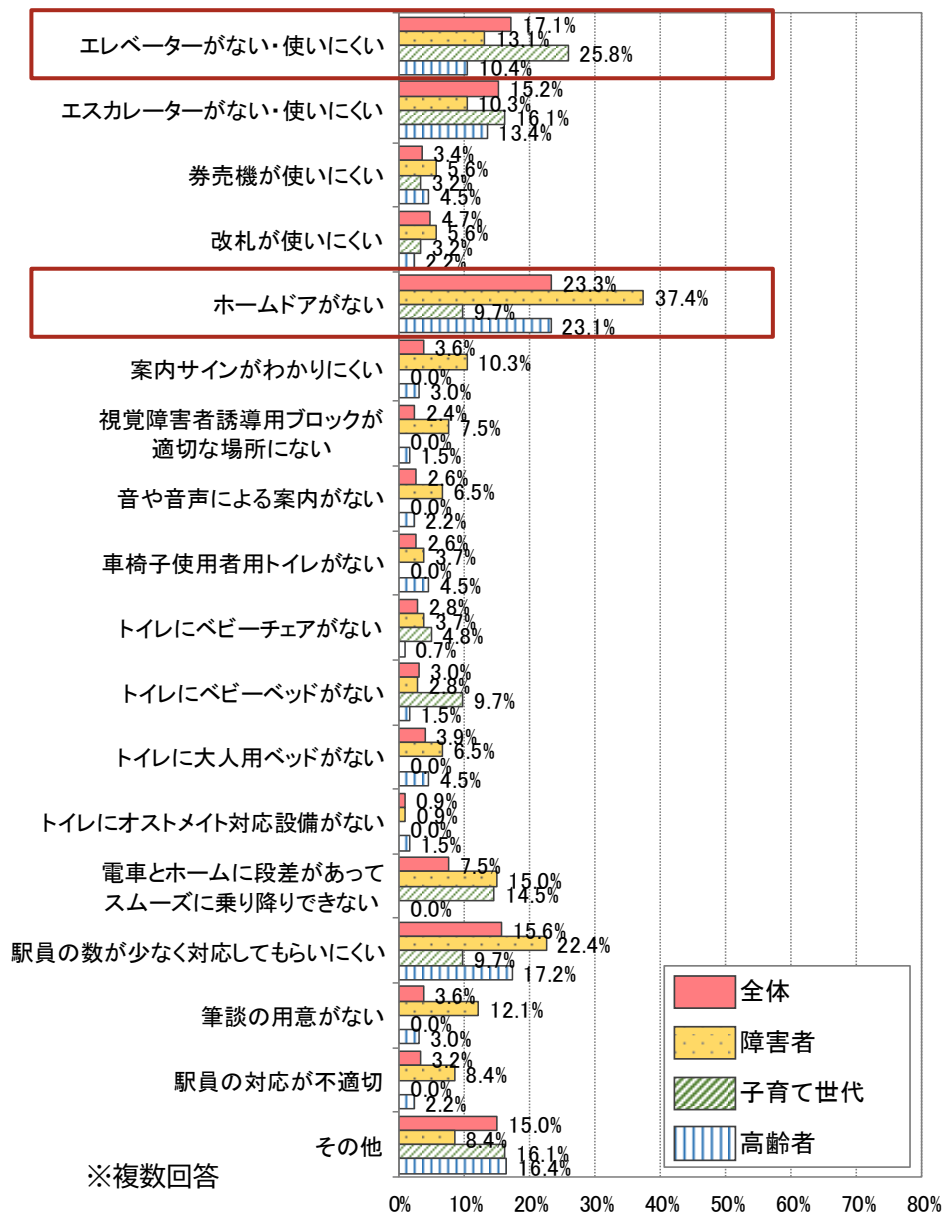
#### ●路線バス

「ノンステップバスが少ない」・「バスの行き先表示がわかりにくい」の指摘が多くなっています。



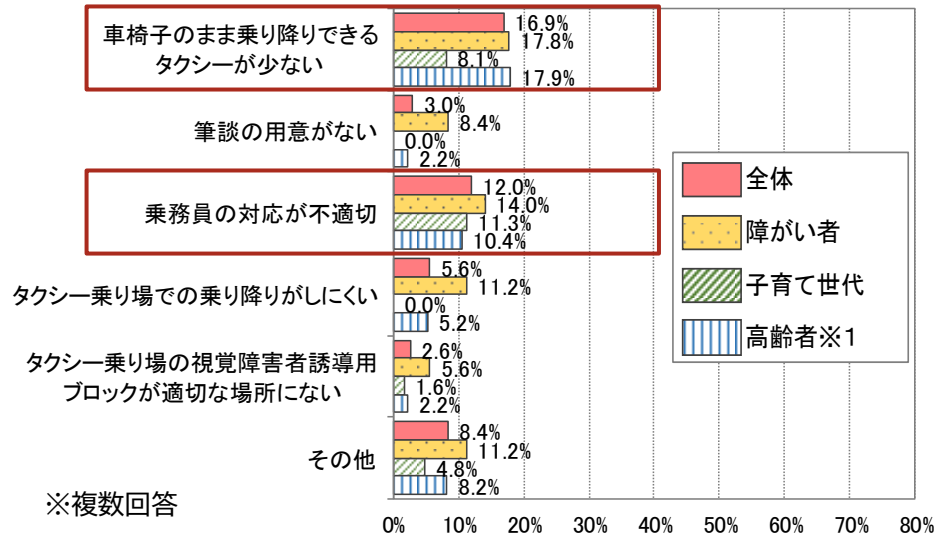
●駅

「ホームドアがない」「エレベーターがない・使いにくい」の指摘が多くなっています。



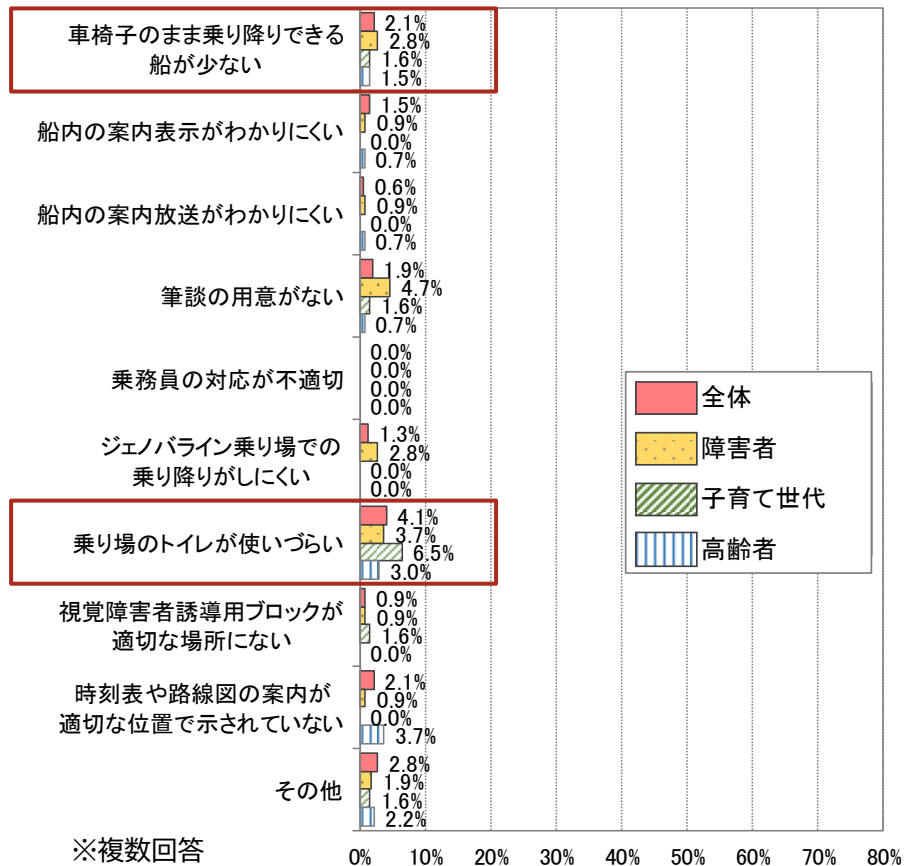
## ●タクシー

「車椅子のまま乗り降りできるタクシーが少ない」・「乗務員の対応が不適切」の指摘が多くなっています。



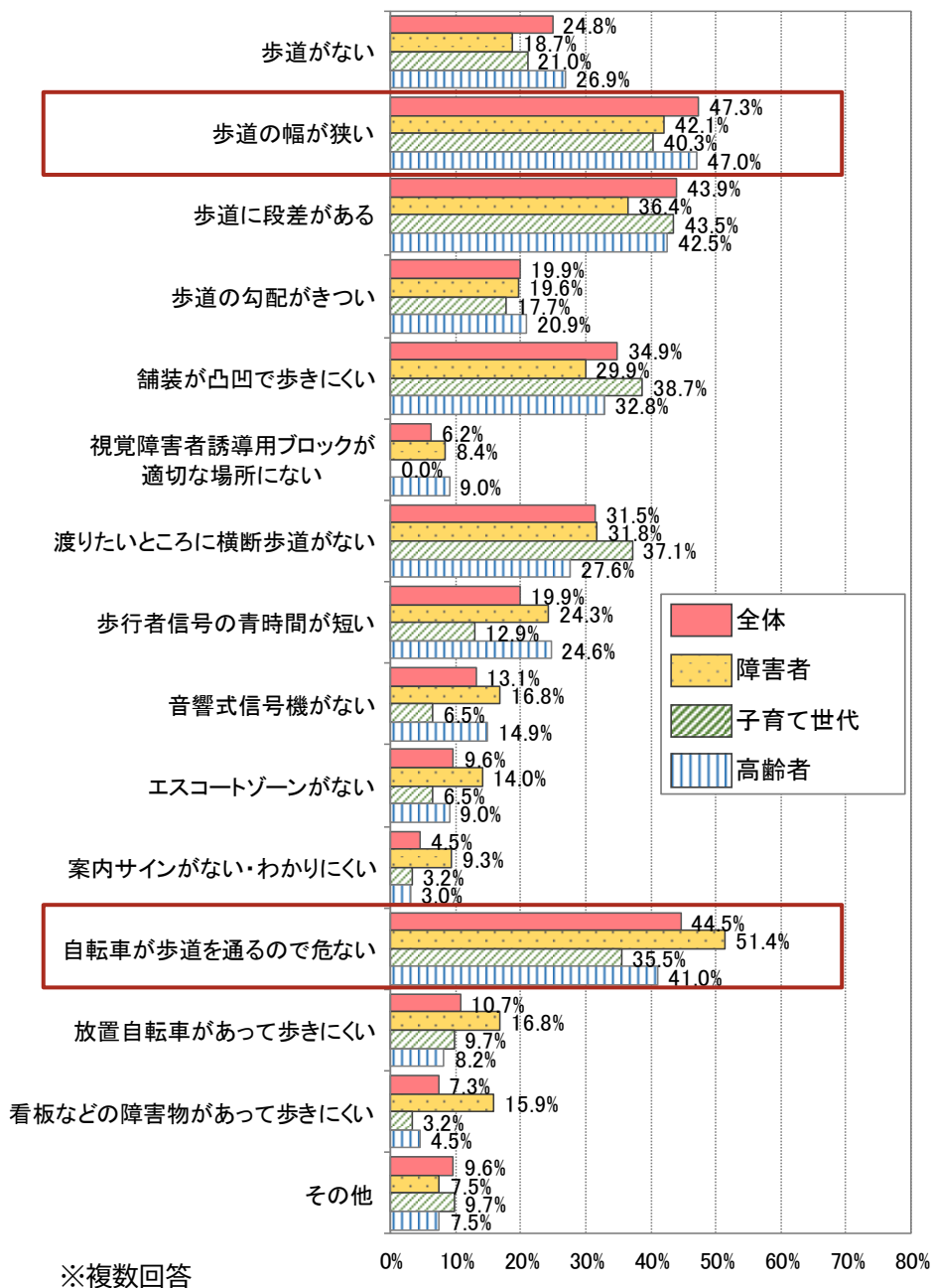
## ●旅客船舶

「乗り場のトイレが使いづらい」・「車椅子のまま乗り降りできる船が少ない」の指摘が多くなっています。



●道路や信号機等

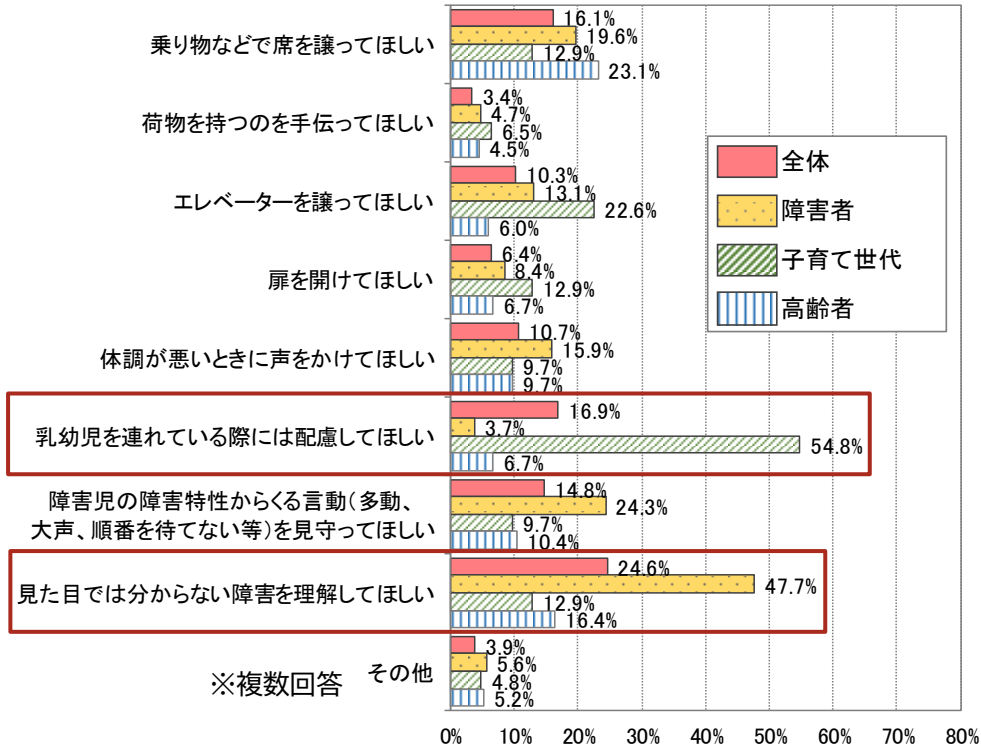
「歩道の幅が狭い」・「自転車が歩道を通るので危ない」の指摘が多くなっています。



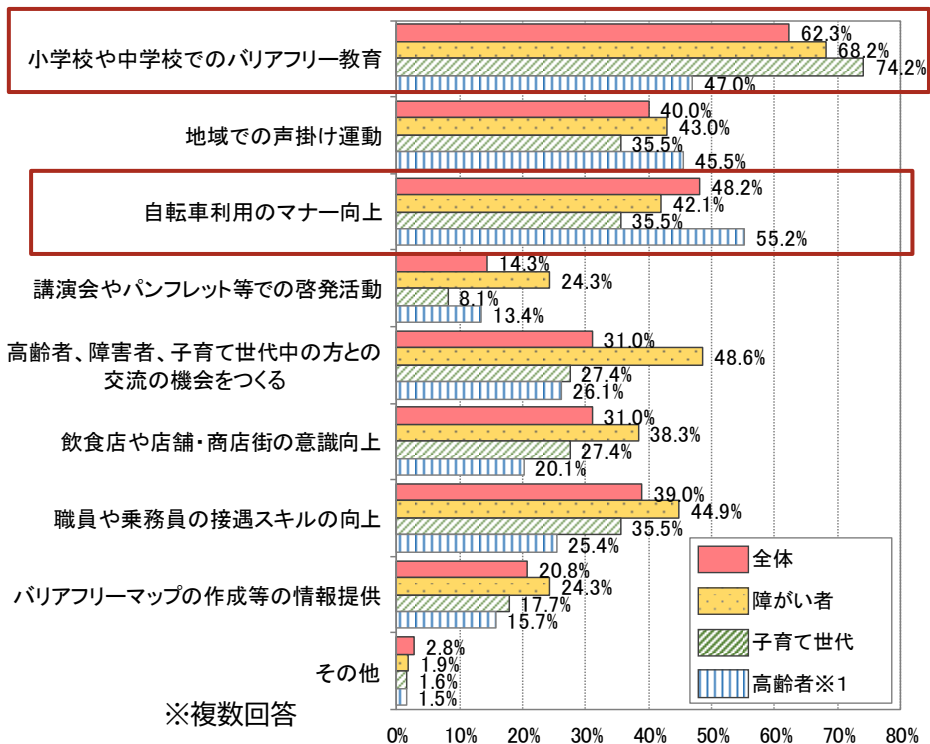
(5) 心のバリアフリー

- 外出時に手助けが必要なことは、全体で「見た目では分からない障害を理解してほしい」・「乳幼児を連れてある際には配慮してほしい」の指摘が多くなっています。
- 心のバリアフリーのために必要なことは、全体で「小学校や中学校でのバリアフリー教育」・「自転車利用のマナー向上」の指摘が多くなっています。

●外出時に手助けが必要なこと



●心のバリアフリーのために必要なこと

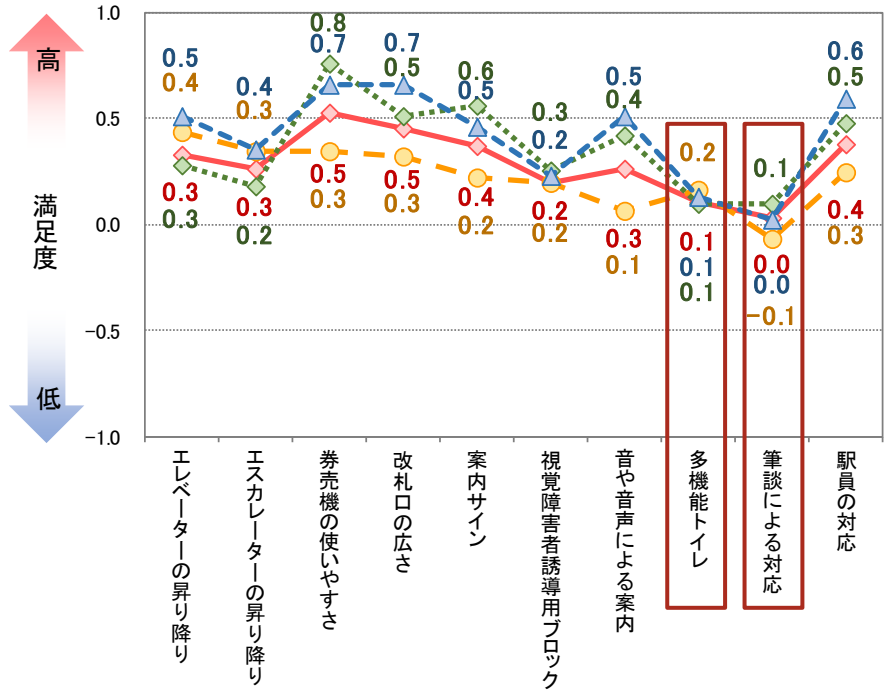


(6) 満足度

※ 「各項目に対する満足度」を以下のとおり点数化し、有効回答数に下記の点数を乗じて、満足度のレベルを算出  
 2点:「非常に満足」、1点:「やや満足」、0点:「どちらともいえない」、-1点:「やや不満」、-2点:「非常に不満」

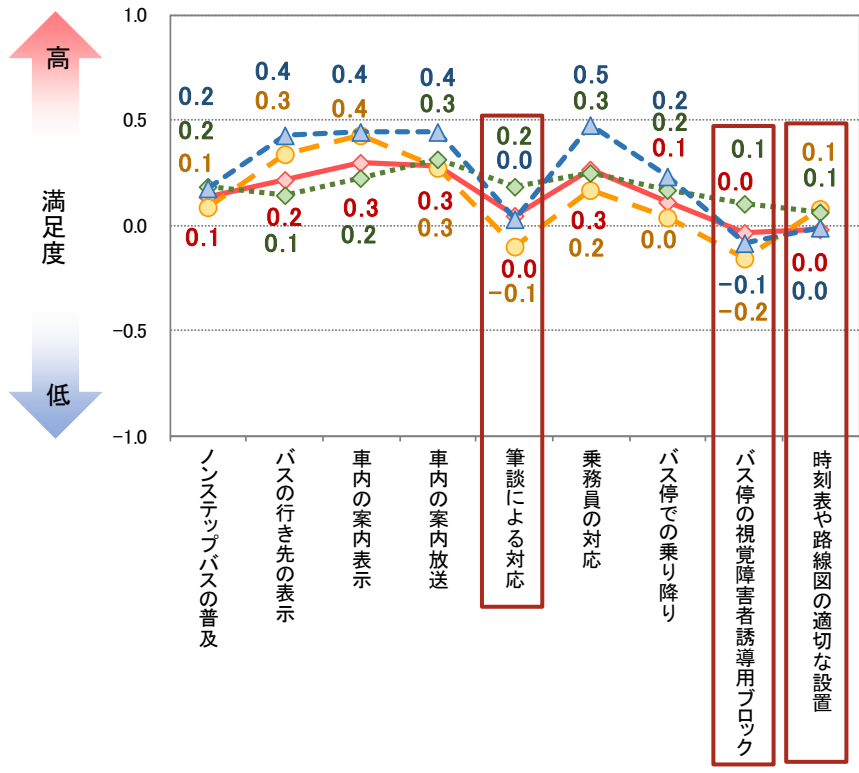
● 駅

「筆談による対応」・「多機能トイレ」の満足度が低くなっています。



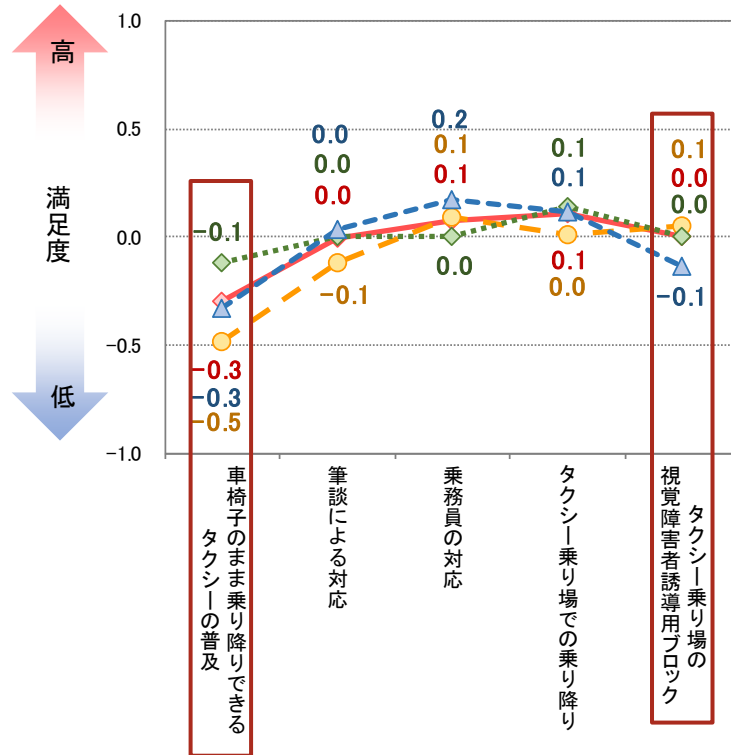
● 路線バス

「筆談による対応」・「バス停の視覚障害者誘導用ブロック」・「時刻表や路線図の適切な設置」の満足度が低くなっています。



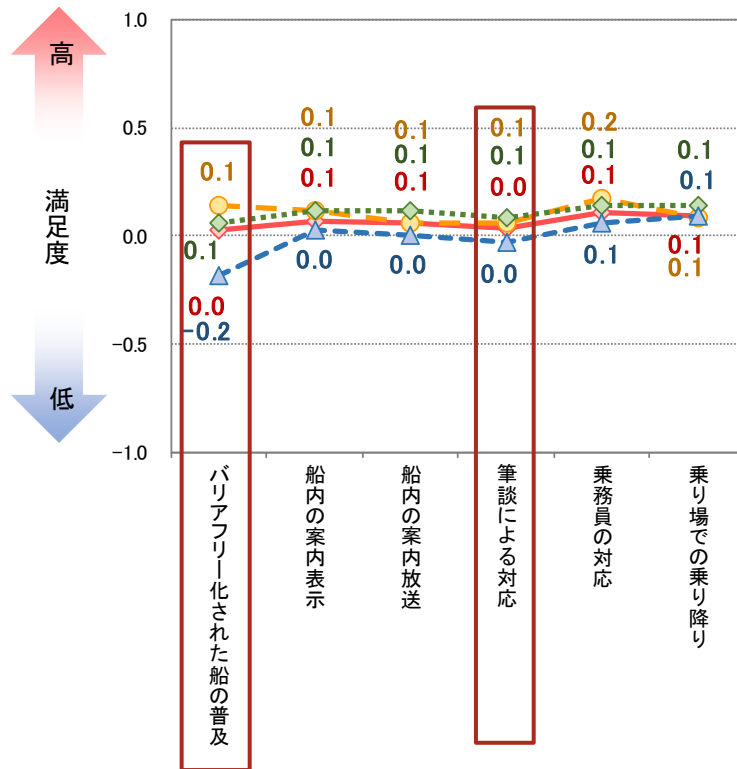
●タクシー

「車椅子のまま乗り降りできるタクシーの普及」・「タクシー乗場の視覚障害者誘導用ブロック」の満足度が低くなっています。



●旅客船舶

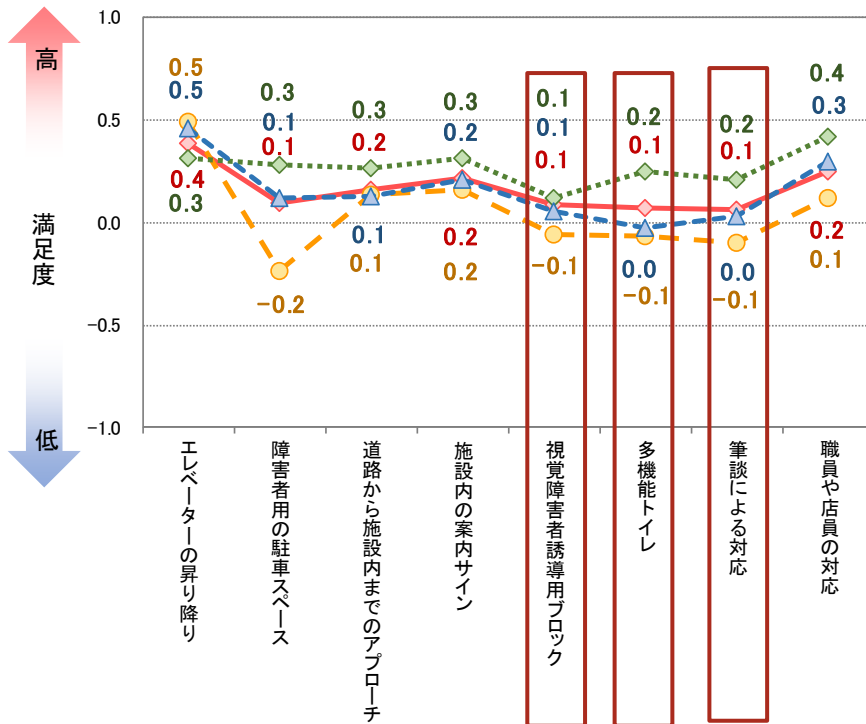
「バリアフリー化された船の普及」・「筆談による対応」の満足度が低くなっています。





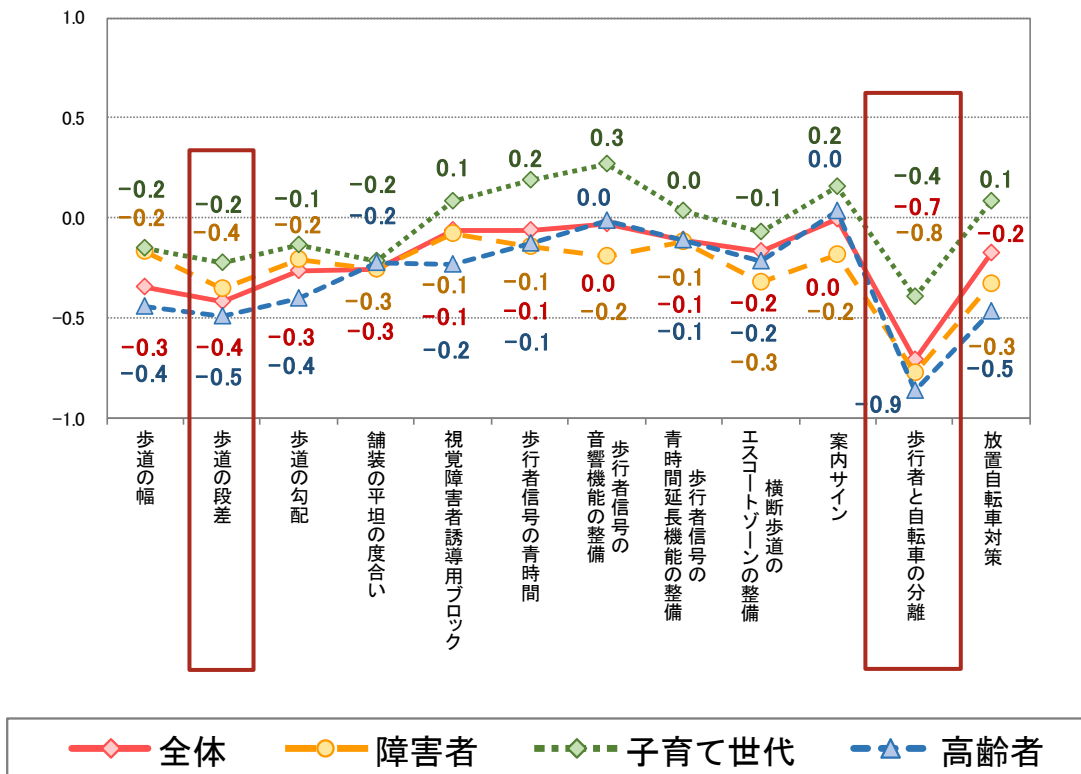
●施設

「視覚障害者誘導用ブロック」・「多機能トイレ」・「筆談による対応」の満足度が低くなっています。



●道路や信号機等

「歩行者と自転車の分離」・「歩道の段差」の満足度が低くなっています。  
道路や信号機等は、他項目と比較して、満足度が全体的に低くなっています。



●心のバリアフリー

「見た目で見えない障害への理解」・「障害児の障害特性からくる言動への対応」の満足度が低くなっています。

他項目と比較して、満足度が全体的に低くなっています。

