

本庄市移動等円滑化促進方針

(バリアフリーマスタープラン)

〈案〉

目次

第1章	移動等円滑化促進方針について	1
1.1	移動等円滑化促進方針の策定にあたって	1
1.2	移動等円滑化促進方針の概要	3
1.3	策定の目的と位置づけ	6
1.4	バリアフリーマスタープランの計画期間	11
第2章	市の現状とバリアフリーに関する課題	12
2.1	本市の概況	12
2.2	本市におけるバリアフリーの現状の把握	21
2.3	バリアフリーに関する課題の整理	34
第3章	市域全体のバリアフリーに関する方針	36
3.1	基本理念	36
3.2	基本方針と取り組み方	37
第4章	移動等円滑化促進地区の設定	39
4.1	移動等円滑化促進地区の設定	39
4.2	生活関連施設・生活関連経路の設定	44
第5章	移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化の方針	50
5.1	バリアフリー化の方針	50
5.2	バリアフリー化の促進に向けた取組	51
第6章	移動等円滑化促進地区での届出制度について	54
6.1	行為に関する届出	54
第7章	継続的な取組に向けて	56
7.1	移動等円滑化促進方針の評価及び継続的な取組に向けて	56

(白紙)

第1章 移動等円滑化促進方針について

1.1 移動等円滑化促進方針の策定にあたって

(1) 方針策定の背景（バリアフリー法に係る社会的な背景と経緯）

わが国では、本格的な高齢社会の到来や、ノーマライゼーションの理念の浸透、ユニバーサルデザインの考え方の導入により、あらゆる人の利用を念頭においた環境づくりが求められています。

このような背景の中、わが国のバリアフリー化に係る法整備は次のように行われてきました。

● ハートビル法（平成6年）と交通バリアフリー法（平成12年）

バリアフリーに関する法制度として、平成6年に「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」（以下「ハートビル法」といいます。）が制定されました。ハートビル法は、不特定多数の人たちや、主に高齢者、障害のある人等が利用する建築物のバリアフリー化を目指した法律です。その後、平成14年の改正で、不特定多数でなくとも多数の人が利用する学校や事務所、共同住宅などにも範囲が拡大されました。

さらに、平成12年には、公共交通機関と駅などを中心とした地区のバリアフリー化を目標として、「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」（以下「交通バリアフリー法」といいます。）が制定されました。

● ユニバーサルデザイン政策大綱（平成17年）

平成17年に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」が策定されました。

「ユニバーサルデザイン政策大綱」では、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという考え方です。

● バリアフリー法（平成18年）

平成18年には、高齢者、障害のある人等[※]の移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進するために、公共交通機関、建築物などのバリアフリー化を進めることを目的として、平成18年6月に「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」といいます。）が制定されました。

※「高齢者、障害のある人等」には、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）のみならず、妊産婦やけが人等が含まれます

バリアフリー法は、旅客施設及び車両、道路、建築物、都市公園、路外駐車場などにおいて、より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策の推進を目的として、ハートビル法と交通バリアフリー法が統合されたものです。

● 改正バリアフリー法（平成 30 年）

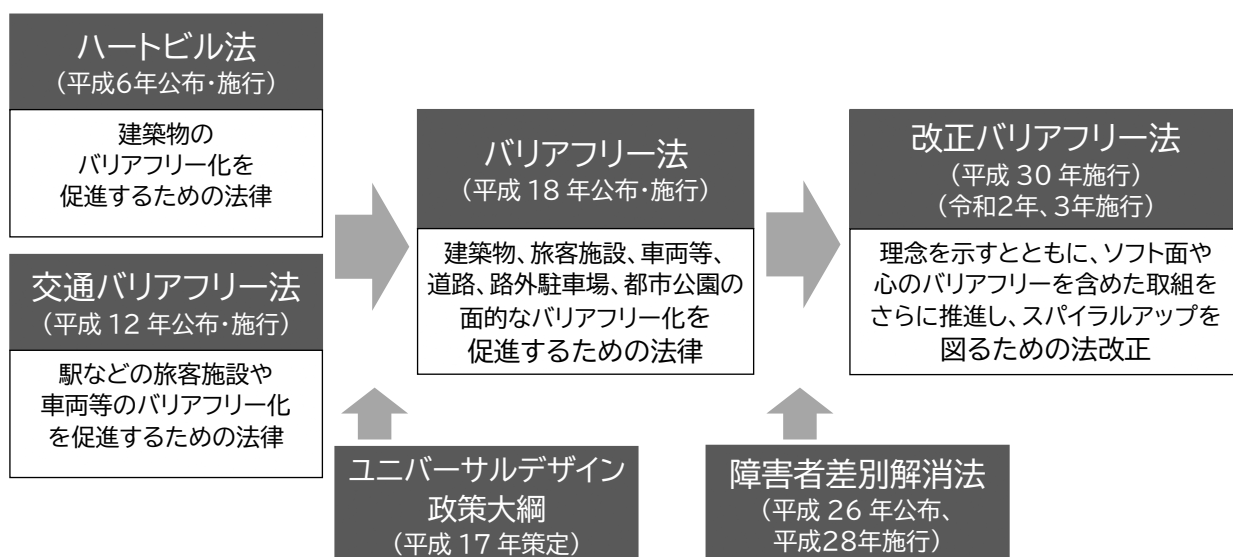
平成 26 年に批准した国連の「障害者の権利に関する条約（障害者権利条約）」、平成 28 年に施行された「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）」などを受け、東京 2020 パラリンピック競技大会の開催を契機とした共生社会の実現に向けて、平成 30 年 5 月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」（以下「改正バリアフリー法」といいます。）が公布され、多様な個性を持つ全ての人々が、互いの個性を尊重しあう共生社会の実現や社会的障壁の除去に向け、移動等円滑化を総合的かつ計画的に促進するための面的・一体的な方針（以下「移動等円滑化促進方針」といいます。）を作成するよう努めるものとされました。

また、施設設置管理者によるソフト面の対策強化や心のバリアフリーのさらなる取組の促進を図るための法改正が行われました（令和 2 年 6 月一部施行、令和 3 年 4 月全部施行）。

改正バリアフリー法では、高齢者、障害のある人等の移動、施設利用の利便性及び安全性向上を促進するために、公共交通機関、道路、建築物、公共施設等のバリアフリー化に取り組むこととされています。

また、同法では、高齢者、障害のある人等が利用する公共交通機関、建築物、道路等の各施設が集まった地区において、「面的・一体的なバリアフリー化」を促進するために、移動等円滑化促進方針や、移動等円滑化基本構想（以下「基本構想」といいます。）を市町村が作成に努めることとされています。

■ バリアフリー法の経緯



1.2 移動等円滑化促進方針の概要

改正バリアフリー法に基づき策定する移動等円滑化促進方針は、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害のある人等が利用する施設が集まった地区(以下、「移動等円滑化促進地区」といいます。)において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すものであり、広くバリアフリーについて考え方を共有するとともに、今後、具体的な事業計画の作成に繋げていくことをねらいとしたものです。

なお、改正バリアフリー法においては、市域全体のバリアフリーに関する方針を明確にした上で、当該方針を踏まえた移動等円滑化促進地区を設定することが望ましいとされています。

■移動等円滑化促進地区のイメージ



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」
(国土交通省総合政策局安心生活政策課、令和3年3月)

コラム

移動等円滑化、バリアフリーとは

「移動等円滑化」とは、高齢者、障害のある人等の移動または施設の利用に係る身体負担を軽減することにより、その移動上または施設の利用上の利便性及び安全性を向上することをいいます。

また、「バリアフリー」は、高齢者、障害のある人等が社会生活をしていく上で、障壁（バリア）となるものを除去（フリー）することを意味し、物理的、制度的、意識上の障壁、文化・情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方です。

コラム

ユニバーサルデザインとは

ユニバーサルデザインは、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のことです。

コラム

社会的障壁とは

社会的障壁とは、障害者基本法および障害者差別解消法において、「障害がある者にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものをいう。」と定義され、バリアフリー法においては、平成30年の改正により、「社会的障壁の除去」が基本理念に追加されました。

社会的障壁は、大きく以下の4つの障壁(バリア)に分けられ、これらを取り除き、多様な個性の人々にとって障壁(バリア)のない社会を構築することが社会の責務とされています。

(1) 物理的なバリア 公共交通、道路、建築物、公園などにおいて、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。	(2) 制度的なバリア 社会のルール、制度によって、能力に関わらず、機会の均等を奪われているバリアのこと。
(3) 文化・情報面でのバリア 伝え方が不十分であるために、必要な情報がきちんと得られないバリアのこと。	(4) 意識上のバリア 周囲からの心ない言葉、差別や偏見、無理解、無関心により、障害のある人を受け入れられないバリアのこと。

障害の社会モデル

「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考え方のことです。

「障害の社会モデル」は、平成 18 年に国連総会において、この考え方が示された障害者権利条約が採択され、日本は平成 26 年に批准しました。国際的に認識が共有された社会モデルは、ハード・ソフト両面のバリアを考えていく上で重要な視点になり、市民、事業者、行政など私たちの行動模範となる理念です。

心のバリアフリーとは

施設のバリアフリー化に代表されるハードの整備が進んでも、高齢者や障害のある人等に対して市民一人一人がやさしさや思いやりを持って接することができなければ、真の意味でのバリアフリーが実現することにはなりません。

SDGs の理念である「誰一人取り残さない社会」の実現には、市民、事業者、行政が「障害の社会モデル」について正しく理解した上で、取り組むことが重要です。

平成 29 年 2 月に国が策定した「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」では、心のバリアフリーを市民一人一人が体現するためのポイントとして、以下の 3 点が示されています。

- 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。

注) ※合理的配慮：障害のある人から社会的障壁を取り除いてほしいという意思表示があった場合に、行政機関等や事業者がすべき無理のない配慮（負担が重すぎない範囲で対応）のこと。重すぎる負担がある場合でも、なぜ負担が重すぎるのか理由を説明し、別のやり方を提案することも含め、話し合い、理解を得よう努めること。

この合理的配慮の提供は、これまで行政機関等は義務、事業者は努力義務とされていたが、令和 3 年 5 月に改正障害者差別解消法が公布され、令和 6 年 4 月から事業者も義務化されることとなる。

なお、本法における「事業者」とは、商業その他の事業を行う企業や団体、店舗であり、目的の営利・非営利、個人・法人の別を問わず、同じサービス等を反復継続する意思をもって行う者のこと。

1.3 策定の目的と位置づけ

(1) 策定の目的

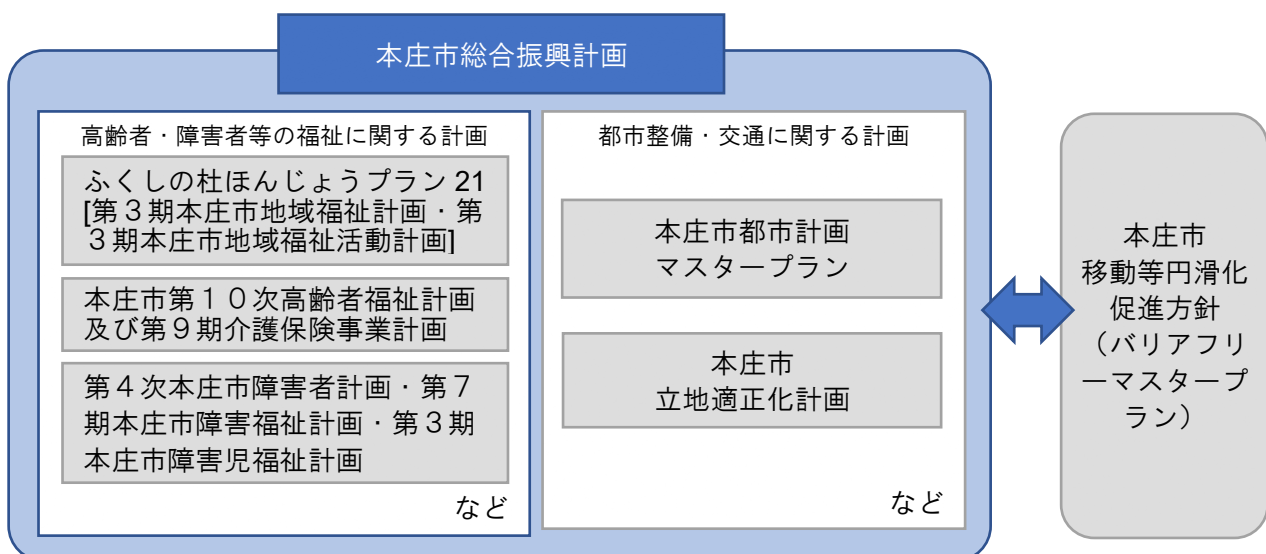
本市ではこれまで、バリアフリー法や埼玉県福祉のまちづくり条例等に基づき、それぞれの道路や施設の整備を進めてきましたが、市としてのバリアフリーの取組の方向性や、行政・住民・事業者等が一体となった具体的なバリアフリー化の進め方について示した方針等はありませんでした。

改正バリアフリー法が施行され、市町村における移動等円滑化促進方針・基本構想の策定が努力義務となり、本市も旅客施設及び車両、道路、建築物、都市公園、路外駐車場などにおいて、より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策の推進を目的として、面的・一体的にバリアフリーを進めるため、本庄市移動等円滑化促進方針（以下「バリアフリーマスタープラン」といいます。）を定めるものです。

なお、バリアフリーマスタープランの策定にあたっては、高齢者、障害のある人等、学識経験者、福祉関係者、商工関係者、交通事業者、行政関係者など様々な立場の人が参画した「本庄市移動等円滑化促進方針策定協議会」（以下「協議会」といいます。）を組織し、意見交換等を行った上で、バリアフリーマスタープランの策定を進めることとしました。

(2) バリアフリーマスタープランの位置づけ

バリアフリーマスタープランの策定にあたっては、本市の最上位計画である「本庄市総合振興計画」をはじめ、関連計画である「本庄市都市計画マスタープラン」「本庄市立地適正化計画」、「ふくしの杜ほんじょうプラン21」、「本庄市第10次高齢者福祉計画及び第9期介護保険事業計画」、「第4次本庄市障害者計画・第7期本庄市障害福祉計画・第3期本庄市障害児福祉計画」等との連携を図ります。



● 本庄市総合振興計画（平成 30 年）

基本構想と基本計画で構成され、その概要は以下のとおりです。本計画の関連施策は、基本計画の「健康福祉分野」「都市基盤分野」に示されています。

基本構想（平成 30 年度～令和 9 年度（2027 年度））

まちづくりの基本理念

- ・ みんなで育む安心・共生のまちづくり
- ・ 訪れたいくなる住み続けたいくなるまちづくり
- ・ 市民と行政がともに創る安全のまちづくり

将来像

- ・ あなたと活かす みんなで育む 歴史と教育のまち 本庄
～世のため、後のため～

基本計画（後期基本計画：令和 5 年度(2023 年度)～令和 9 年度(2027 年度)）

- 1 健康福祉分野：みんなで支え合い、健やかにいきいきと暮らせるまち
 - ・ 施策大項目「6 障害者福祉の推進」の取組内容に「地域生活支援の充実」としてバリアフリー化の推進が掲げられています。
- 4 都市基盤分野：人にやさしい、快適で美しく住みやすいまち
 - ・ 施策大項目「2 居住環境の整備」の取組内容に「安全な歩行空間の確保の推進」として歩道のバリアフリー化が掲げられています。
 - ・ 施策大項目「4 交通サービスの充実」の取組内容に「バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進」が掲げられています。

● 本庄市都市計画マスタープラン（令和 5 年）

都市計画マスタープランは、都市計画法に基づいて定める本市の都市計画に関する基本的な方針です。本市が目指すべき将来像やその実現のための都市づくりの基本的な方針を定めています。

・「訪れたいくなる 住み続けたいくなるまちづくり」を基本理念に掲げ、全体構想「人にやさしいまちづくりの方針」では、子どもから高齢者まで、年齢や性別、国籍、障害の有無等にかかわらず、誰もが使いやすい都市環境を整備することを基本方針としています。

● 本庄市立地適正化計画（令和 5 年）

立地適正化計画は人口減少や高齢社会に対応した持続可能な都市を目指すため、居住機能や公共公益・医療・福祉・子育て・商業等の都市機能の立地、居住エリアの安全性を強化する防災指針、公共交通の維持・確保に関する包括的なマスタープランです。

・人口減少・高齢化による日常生活を支える機能の低下などに対応するため、「本庄市立地適正化計画」を策定しています。
・本計画では、歩いて暮らせる利便性の高いまちなか居住、その外縁部では子育てなどがしやすい郊外居住、さらには、本市の魅力である豊かな自然環境でゆとりある住まい方が可能な田園居住など、子育て世代から高齢者まで多様な世代がいきいきと暮らせるメリハリある居住地の形成を目指しています。

● **ふくしの杜ほんじょうプラン 21（第3期本庄市地域福祉計画・第3期本庄市地域福祉活動計画）（令和6年）**

「みんなで支え合うおもいやりのあるまち本庄（安心と共生のまちづくり）」を基本理念として、「地域共生社会」を実現するため、地域のあらゆる住民が役割を持ち、支え合いました、福祉などの公的サービスと協働し助け合いながら暮らすことのできる仕組みを構築することを目指しています。

・「人にやさしい生活環境の充実」の中で「ユニバーサルデザインとバリアフリーのまちづくり」を掲げており、次の施策を展開することとしています。

- ①公共施設のバリアフリー化
- ②居住環境の整備
- ③福祉施策の継続及び啓発事業

・心のバリアフリーを推進するため、社会福祉協議会は次のことに重点的に取り組むこととしています。

- ①障害への理解を深めるための市民向け研修会等の開催
- ②学校等と連携した福祉教育の充実
- ③地域共生社会の実現に向けた意識の醸成

・「人にやさしい生活環境の充実」の中で「移動の支援」を掲げており、次の施策を展開することとしています。

- ①各種福祉施策の継続
- ②公共交通の充実強化
- ③移動支援に協力的なボランティアの活用
- ④移動困難者（買い物弱者や医療・介護関連）に対するアウトリーチの施策検討

● **本庄市第10次高齢者福祉計画及び第9期介護保険事業計画（令和6年）**

将来予測される高齢化の更なる進行による社会保障の課題を見据え、持続可能な高齢者福祉と介護保険制度の運営と、高齢者が健康で幸せに暮らせる地域社会の構築を目指しています。

・計画の具体的な取組「高齢者にやさしいまちづくりの推進」において、次の施策を展開することとしています。

- 公共施設等のバリアフリー化を推進し、福祉の観点から施設の点検・整備を行うとともに、新たな施設整備については、ユニバーサルデザインの適用に努めます。
- 公共交通に関しては、多様化するニーズの把握を行い、交通弱者の安全で快適な移動手段の整備を推進します。

● **第4次本庄市障害者計画・第7期本庄市障害福祉計画・第3期本庄市障害児福祉計画（令和6年）**

「第4次本庄市障害者計画」は、障害者基本法に基づく障害者関係団体、NPO等民間団体、事業者団体、地方公共団体等との連携・協力を得て作成する障害のある人のための施策に関する基本的な計画であり、「第7期本庄市障害福祉計画」は障害者総合支援法に基づくサービス提供体制の確保に関する計画、「第3期本庄市障害児福祉計画」は児童福祉法に基づく障害児通所支援等の確保に関する実施計画となっています。

・「第4次本庄市障害者計画」の基本目標「1「共生」のまちづくり」の基本方針「安心して暮らすことができる地域づくり」において、次の施策を展開することとしています。

- 公共施設のバリアフリー化の推進
- 公園のバリアフリー化の推進
- 埼玉県福祉のまちづくり条例の普及
- 埼玉県ユニバーサルデザイン推進基本方針の普及

(3) SDGs (持続可能な開発目標) への取組

平成27年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に掲げられた国際社会共通の目標「持続可能な開発目標」(Sustainable Development Goals: サステイナブル・デベロップメント・ゴールズ)は、略してSDGs(エス・ディー・ジーズ)と呼ばれています。

この目標は、地球上の誰一人として取り残さない、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため令和12年(2030年)までに国際社会が達成すべき目標であり、17のゴールとそれらに付随する169のターゲットから構成されています。

SDGsは、発展途上国だけではなく先進国を含むすべての国が取り組む目標であり、経済・社会・環境の3つの側面を統合的に解決することを目指しています。また、17のゴールは互いに関連し合っており、1つの行動によって複数の課題の解決を目指すという特徴を持っています。

また、SDGsに対しては、国際レベル、国レベル、自治体レベル、民間レベルなど、あらゆるレベルでの取組が重要とされており、将来にわたって持続可能な発展ができるよう、各々が取り組んでいくことが必要とされています。



この中で、バリアフリーマスタープランにおいては、次の目標3及び11につながるもので、バリアフリーに取り組むことで他の目標の課題解決にも波及していきます。



目標3「あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する」は、高齢者や障害のある人をはじめすべての人が、医療機関利用のためのアクセスの向上や移動支援、障害のある人にも分かりやすい医薬品・健康促進に関する情報提供の工夫などへの取組があげられます。



目標11「住み続けられるまちづくりを」は、脆弱な立場にある人々を含め、すべての人々に配慮した都市づくりをめざすものです。高齢者や障害のある人等は、まちの中の生活で不便を感じる機会が多いため、公共交通機関や公共スペースを容易に利用できるよう配慮する「バリアフリー化」は、まさにこの目標とつながるものです。

1.4 バリアフリーマスタープランの計画期間

バリアフリー法では、概ね5年ごとに移動等円滑化促進方針に基づく整備等の実施状況について調査・分析・評価を行うよう努めることとされています。

このことから計画期間は、策定から令和10年度（2028年度）の5年間とします。

なお、社会や地域の状況、市民ニーズ等により施策の進捗状況を確認し、計画期間中であっても必要に応じて改訂を行うものとします。

■バリアフリーマスタープランの計画期間

	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
バリアフリー マスタープラン					



第2章 市の現状とバリアフリーに関する課題

2.1 本市の概況

(1) 人口の状況

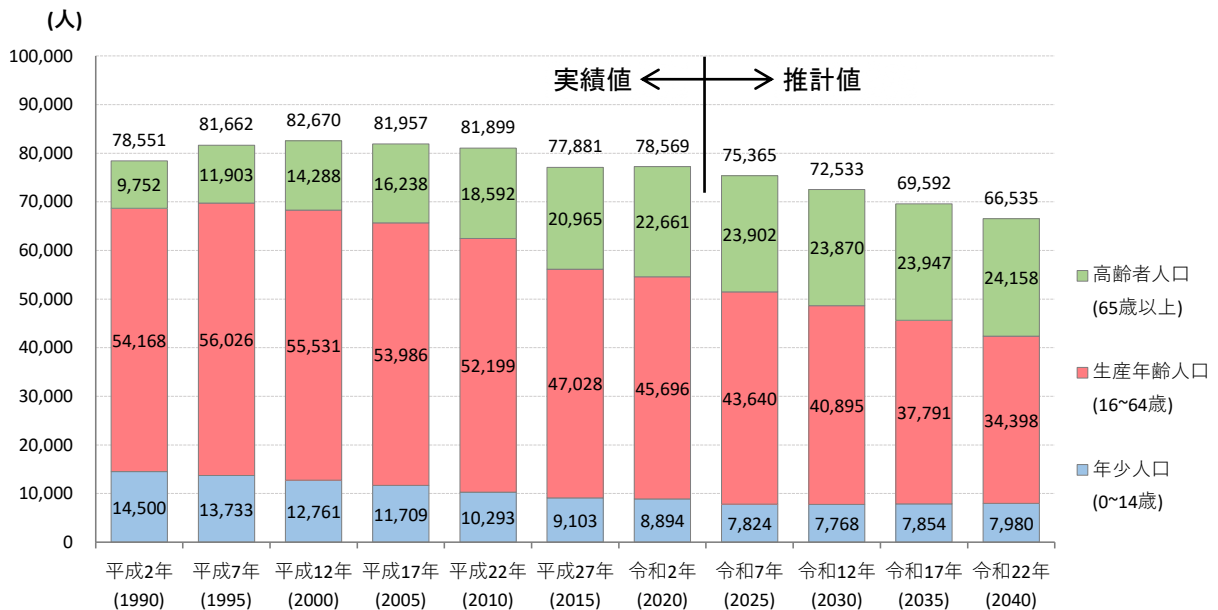
● 人口・高齢化の状況

- ・ 総人口は平成12年をピークに人口減少期に入り、将来も減少が予想されます。
- ・ 高齢者の割合は令和2年の28.8%が、令和12年(2030年)には32.9%に達することが見込まれます。

本市の人口は、平成12年をピークに減少傾向が続いていましたが、令和2年国勢調査では78,569人と、平成27年の77,881人よりもやや増加しています。ただし、長期的には人口減少の進展が予測されており、令和12年(2030年)には72,533人まで減少する見込みとなっています。

また、高齢化率(65歳以上人口割合)は、令和2年の28.8%から、令和12年(2030年)の32.9%まで増加する見込みとなっています。

■ 本庄市の人口推移と将来人口



注) 1.平成2年~令和2年は国勢調査による人口をもとに作成。なお、合計値には年齢不詳を含むため、3区分の年齢人口の計は、合計値とは一致しない場合がある。

2.令和7(2025)年以降の推計人口は、「本庄市総合振興計画 基本構想(平成30年度~令和9年度(2027年度))」をもとに作成。

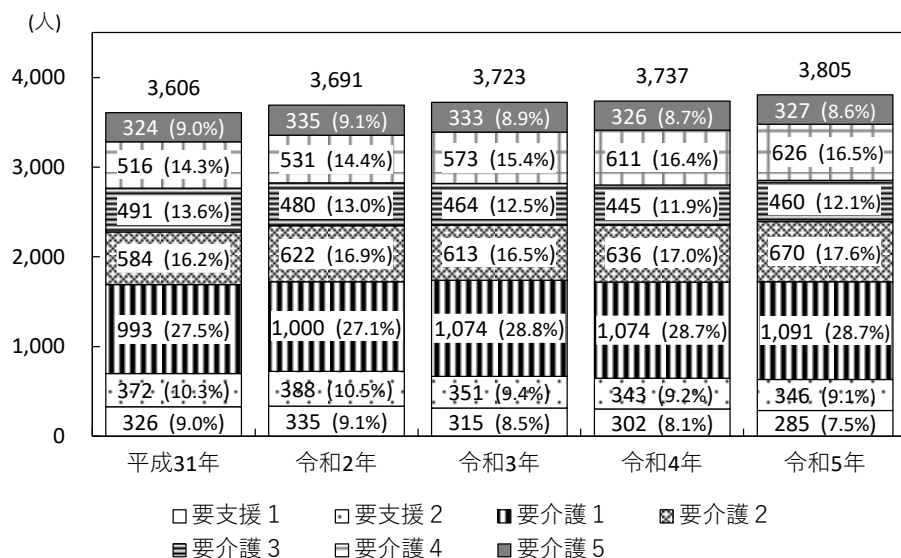
● 要介護・要支援認定者数の状況

・ 要介護・要支援認定者数は増加傾向にあり、令和5年で 3,805 人となっています。

要介護・要支援認定者数は増加傾向にあり、令和5年は 3,805 人となっています。

令和5年の要介護度別の構成は要介護1の割合が 28.7%と最も高く、次いで要介護2（17.6%）、要介護4（16.5%）の順となっています。

■ 要介護(支援)認定者数と認定率の推移（各年3月31日）



注) 介護保険課提供データより作成

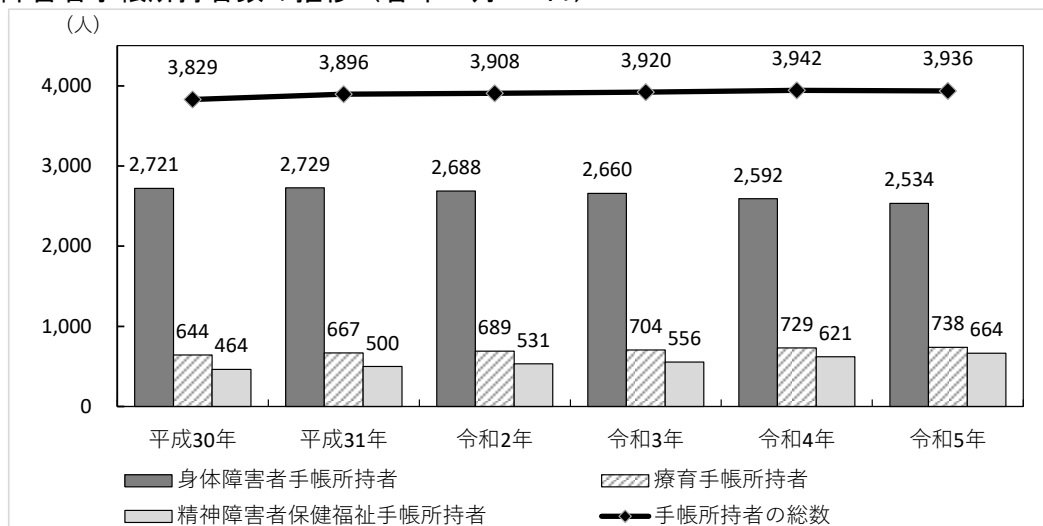
● 障害者数の状況

・ 障害者手帳所持者数はおおむね横ばいであり、令和5年で 3,936 人となっています。

本市における障害者手帳所持者数（身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者保健福祉手帳の所持者（重複含む））は、令和5年3月31日現在で 3,936 人となっています。

障害種別をみると、身体障害者手帳所持者が最も多く 2,534 人、療育手帳所持者が 738 人、精神障害者保健福祉手帳所持者が 664 人となっています。

■ 障害者手帳所持者数の推移（各年3月31日）



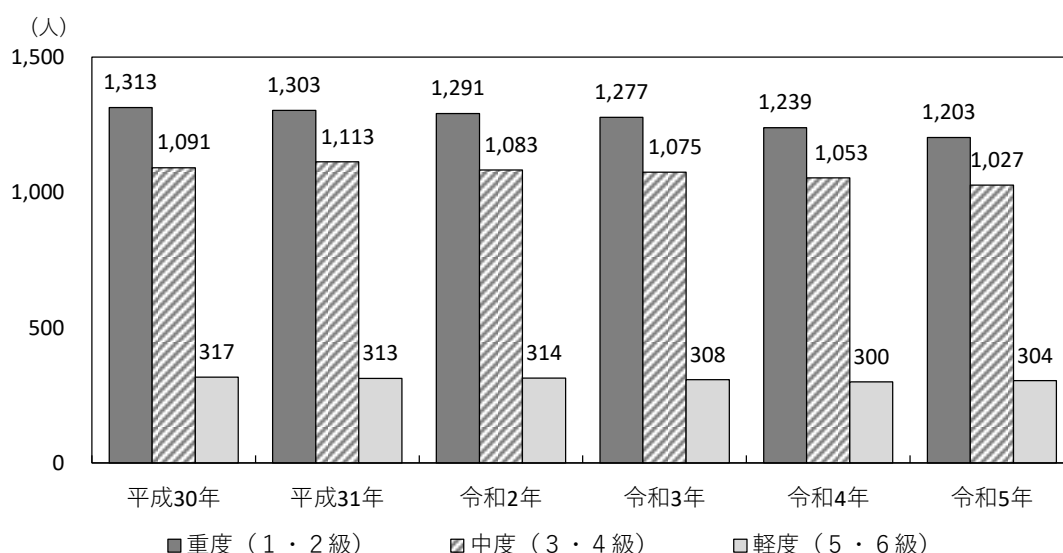
注) 障害福祉課提供データより作成

● 身体障害者の状況

・ 障害の等級別にみると、令和5年において「重度（1・2級）」が1,203人と最も多くなっています。

身体障害者手帳所持者数を障害の等級別にみると、令和5年3月31日現在で、「重度（1・2級）」が1,203人で最も多く、次いで「中度（3・4級）」1,027人、「軽度（5・6級）」が304人となっています。

■ 身体障害者手帳所持者数（等級別）の推移（各年3月31日）

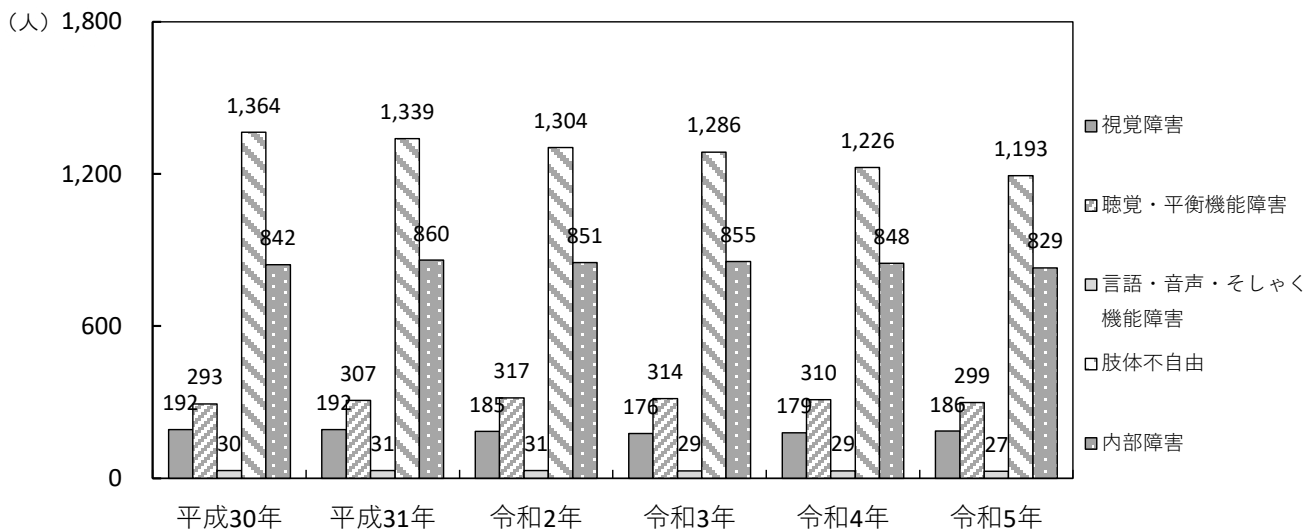


注) 障害福祉課提供データより作成

・ 障害の部位別にみると、「肢体不自由」が最も多く、次いで「内部障害」、「聴覚・平衡機能障害」などとなっています。

身体障害者手帳所持者数を障害の部位別にみると、「肢体不自由」が最も多く、次いで「内部障害」、「聴覚・平衡機能障害」などとなっています。また、この6年間のそれぞれの手帳所持者数の推移をみると、横ばいまたは減少傾向となっています。

■ 身体障害者手帳所持者数（部位別）の推移（各年3月31日）



注) 障害福祉課提供データより作成

● 就学前児童数の状況

・ 就学前児童数は、過去5年でみると減少傾向にあります。

本市の就学前児童数は、令和5年1月において3,020人となっています。経年的には過去5年間で減少傾向がみられます。

■ 就学前児童数の推移（各年1月1日）



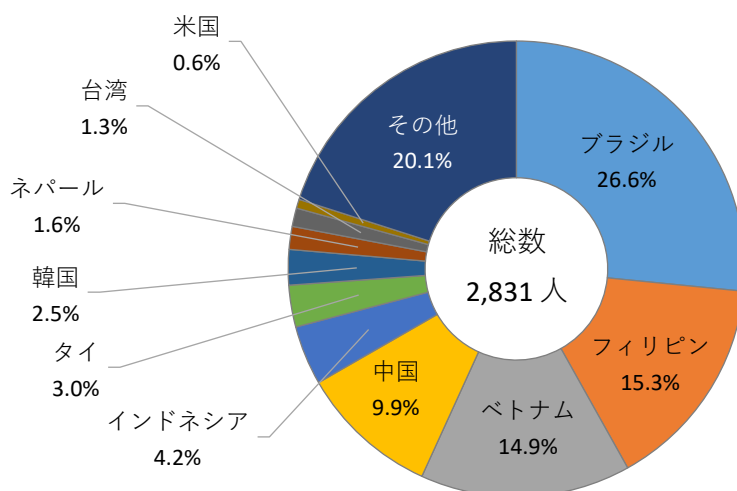
出典：本庄市「年齢別人口」

● 在留外国人の状況

・ 在留外国人は、令和4年で 2,831 人となっており、国籍はブラジル、フィリピン、ベトナムが多くなっています。

出入国在留管理庁の令和4年12月調査によると、本市の在留外国人は2,831人となっています。国籍別にみると、ブラジルが26.6%（752人）と最も多く、次いでフィリピン15.3%（434人）、ベトナム14.9%（422人）となっています。

■ 在留外国人の国籍割合



出典：市区町村別国籍・地域別在留外国人
（出入国在留管理庁、2022年12月調査）

(2) 公共交通の利用状況

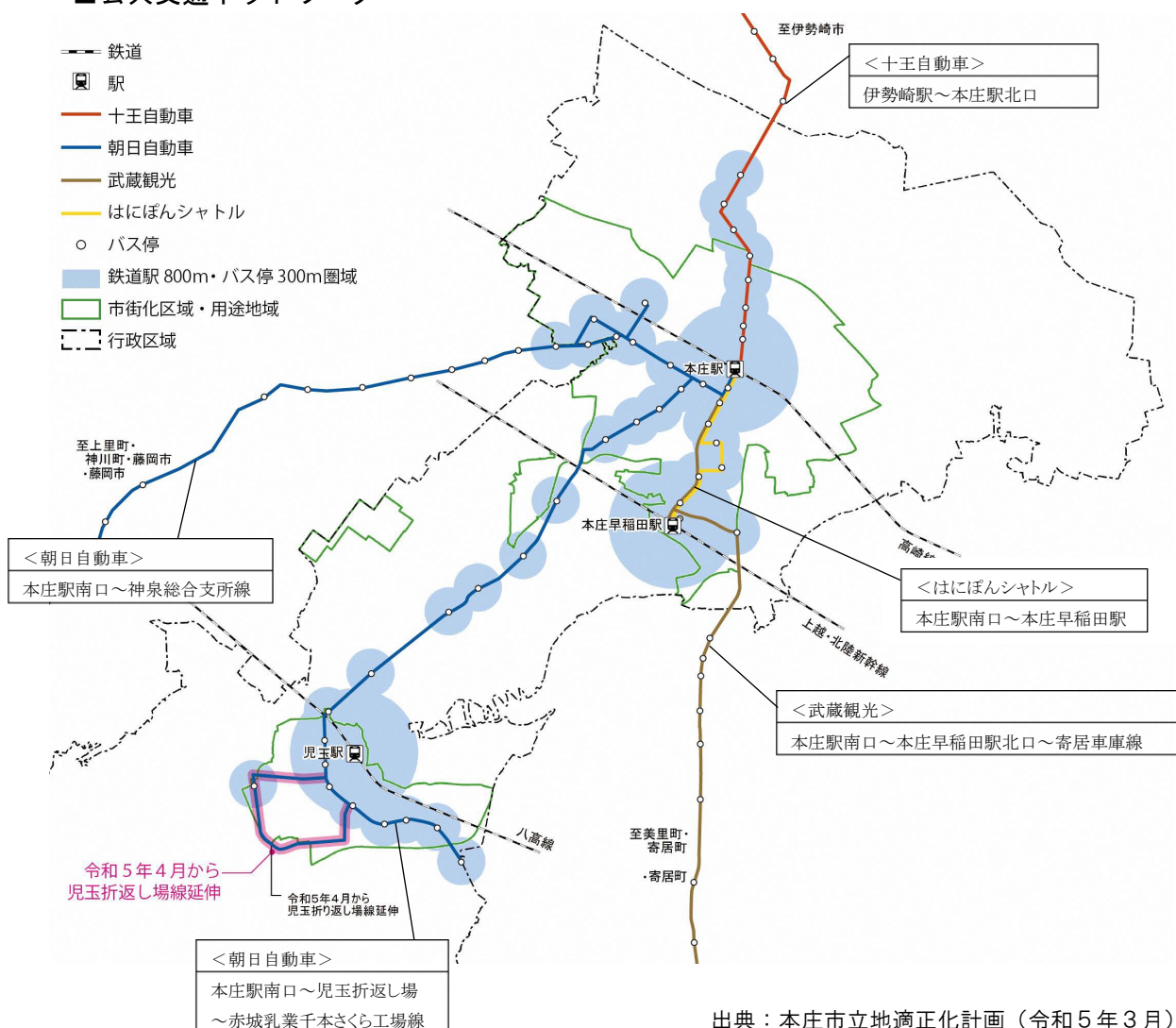
● 公共交通ネットワークの状況

- ・本市の鉄道は、JR高崎線（本庄駅）、JR八高線（児玉駅）、上越・北陸新幹線（本庄早稲田駅）の3路線3駅があり、駅を中心に民間路線バス、シャトルバスが運行しています。

本市には、JR高崎線（本庄駅）、JR八高線（児玉駅）、上越・北陸新幹線（本庄早稲田駅）の鉄道3路線3駅があり、東京・上越・北陸方面と結ばれています。

路線バスは、本庄駅と児玉駅周辺・本庄早稲田駅・隣接市町（伊勢崎市、美里町、神川町、上里町）を連絡する民間のバスが運行しています。また、本庄市地域公共交通計画に基づき、本庄駅～本庄早稲田駅間を結ぶシャトルバス「はにぼんシャトル」を定時運行するとともに、定時定路線バスの運行範囲外の区域においては、拠点や路線バスのバス停へのアクセスを担うデマンドバス「はにぼん号・もといずみ号」を運行しています。

■ 公共交通ネットワーク



出典：本庄市立地適正化計画（令和5年3月）

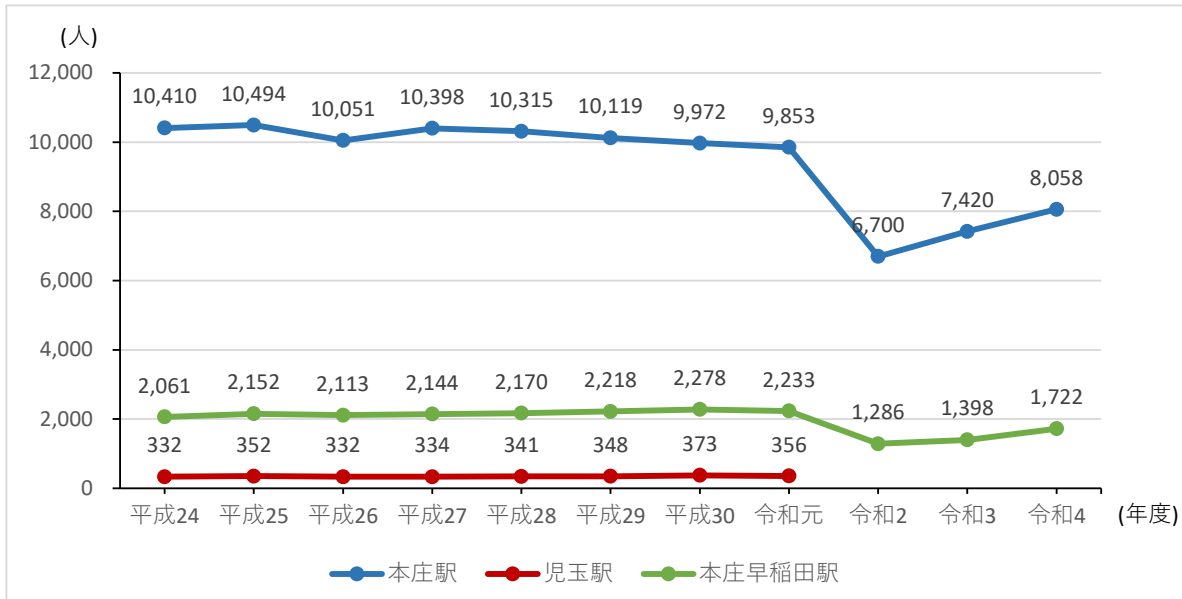
● 鉄道駅乗車人数の状況

・ 鉄道駅の乗車人数は、コロナ禍以前の状況では、本庄駅が約1万人/日、児玉駅が約400人/日、本庄早稲田駅が約2,200人/日となっています。

鉄道駅の1日当たり平均乗車人数（降車人数は含まない。）は、コロナ禍の影響のある令和2年度以降は大きく減少しました。

コロナ禍以前の状況をみると、本庄駅は約1万人/日、児玉駅が約400人/日、本庄早稲田駅が約2,200人/日となっています。

■ 鉄道駅乗車人数



注) 児玉駅の乗車人数は、令和2年度以降は公表されていない。

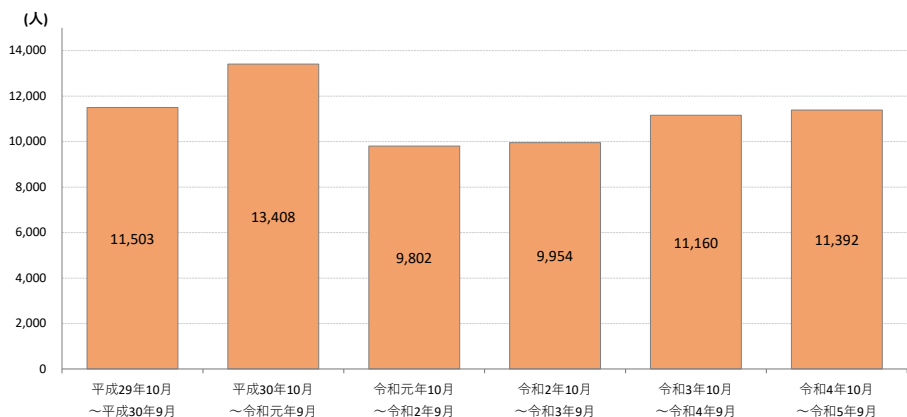
出典：JR 東日本「各駅の乗車人員」

● はにぼんシャトル利用者数の状況

・ 本庄駅～本庄早稲田駅間を結ぶシャトルバス「はにぼんシャトル」の利用者数は、年間約1.1万人となっています。

はにぼんシャトルの利用者数は、令和4年10月～令和5年9月の1年間で11,392人となっています。経年的には、コロナ禍の影響を受けたと考えられる令和元年10月から令和3年9月は年間1万人を下回りましたが、その期間を除くと年間約1.1～1.3万人の利用者で推移しています。

■ はにぼんシャトル利用者数



出典：本庄市「はにぼんシャトルの利用状況」

● はにぼん号・もといずみ号利用者数の状況

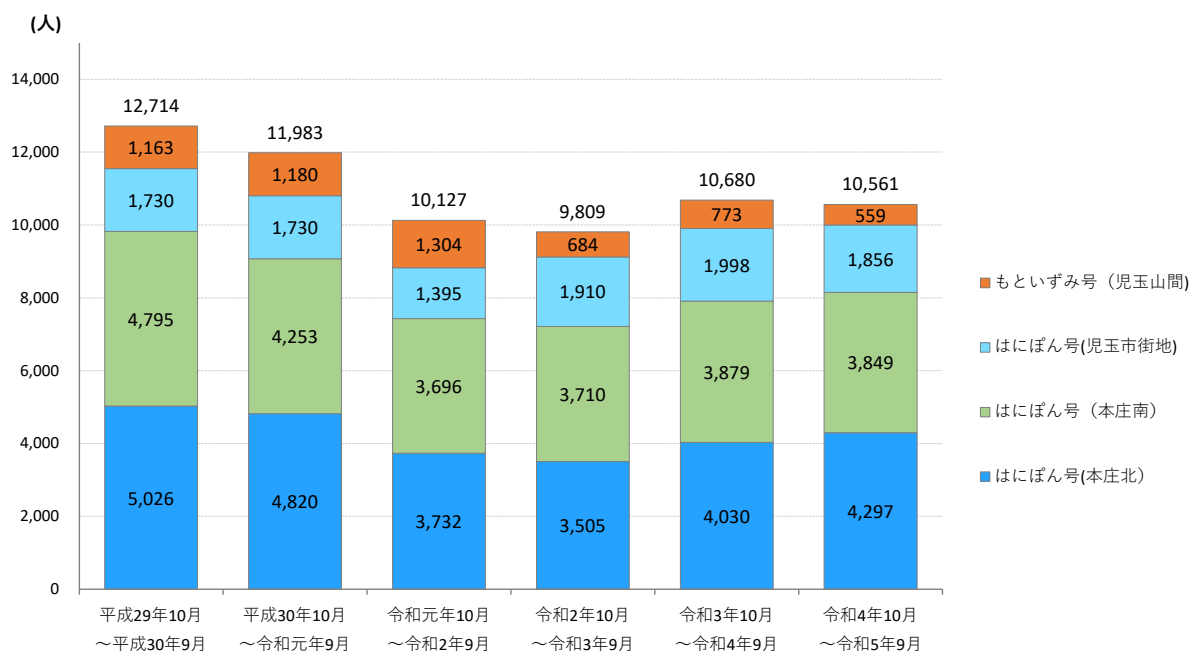
・デマンドバス「はにぼん号・もといずみ号」の利用者数は、年間約 1.1 万人となっています。

本市では、高齢者をはじめとした交通弱者の移動手段の確保、自立的な日常移動の支援や交通不便区域の解消などを図るため、利用者からの予約を受けて、市内各所の停留所間を運行する「はにぼん号・もといずみ号」を運行しています。

デマンドバス「はにぼん号・もといずみ号」の利用者数は、令和4年10月～令和5年9月の1年間で10,561人となっています。経年的には、コロナ禍の影響を受けたと考えられる令和元年10月以降は年間約1.0～1.1万人となっています。

地域別には、はにぼん号（本庄北）が約4千人、はにぼん号（本庄南）が約4千人、はにぼん号（児玉市街地）が約2千人、もといずみ号（児玉山間）が約1千人となっています。

■ はにぼん号・もといずみ号利用者数



出典：本庄市「はにぼん号・もといずみ号の利用状況」

(3) 生活サービス施設の状況

- ・医療、福祉、子育て、商業等の生活サービス施設は、主に本庄駅、児玉駅、本庄早稲田駅周辺などの駅を中心とした市街地に広く分布しています。

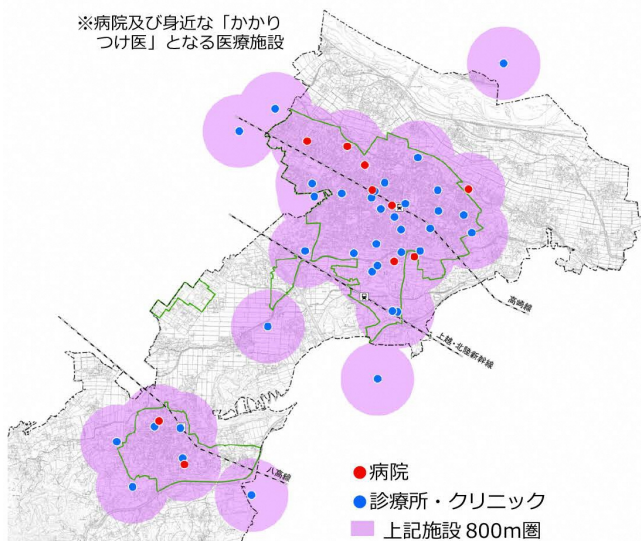
市民の日常生活を支える生活サービス施設（医療、福祉、子育て、商業等）については、主に本庄駅、児玉駅、本庄早稲田駅周辺などの駅を中心とした市街地に広く分布しています。現状においては、徒歩や自転車、バス等により、利用しやすい状況にあると考えられますが、今後、人口減少が進展するに連れ、サービスの低下が懸念されています。

大規模小売店舗については、駅周辺及び幹線道路沿道への立地が多く駅周辺以外の地域では、自家用車を利用できない高齢者の増加に際し、バスなどの公共交通によるアクセスの重要性が増すものと考えられます。

■生活サービス施設の立地状況

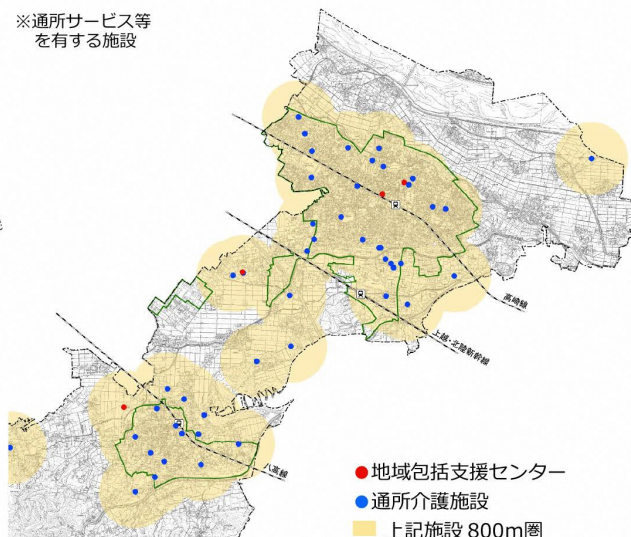
【医療施設】

※病院及び身近な「かかりつけ医」となる医療施設



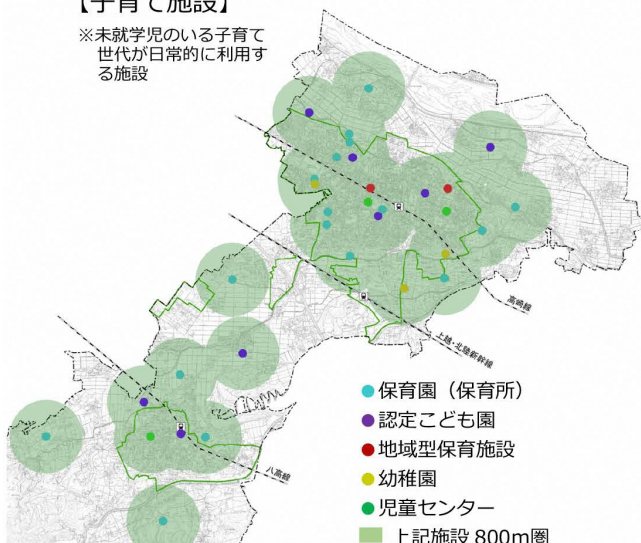
【福祉施設】

※通所サービス等を有する施設



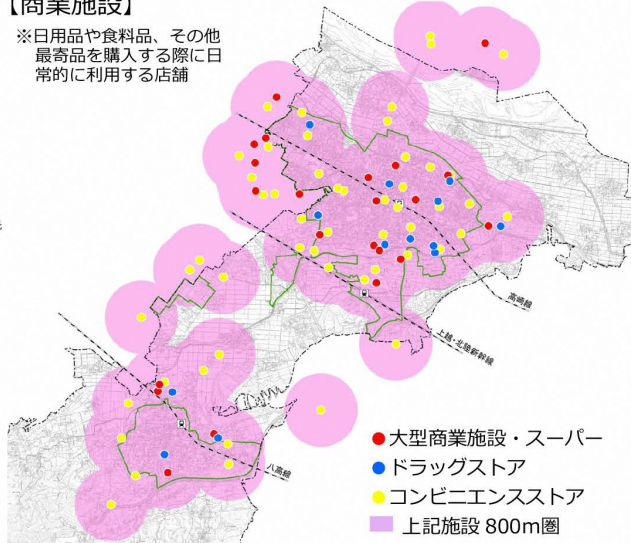
【子育て施設】

※未就学児のいる子育て世代が日常的に利用する施設



【商業施設】

※日用品や食料品、その他最寄品を購入する際に日常的に利用する店舗

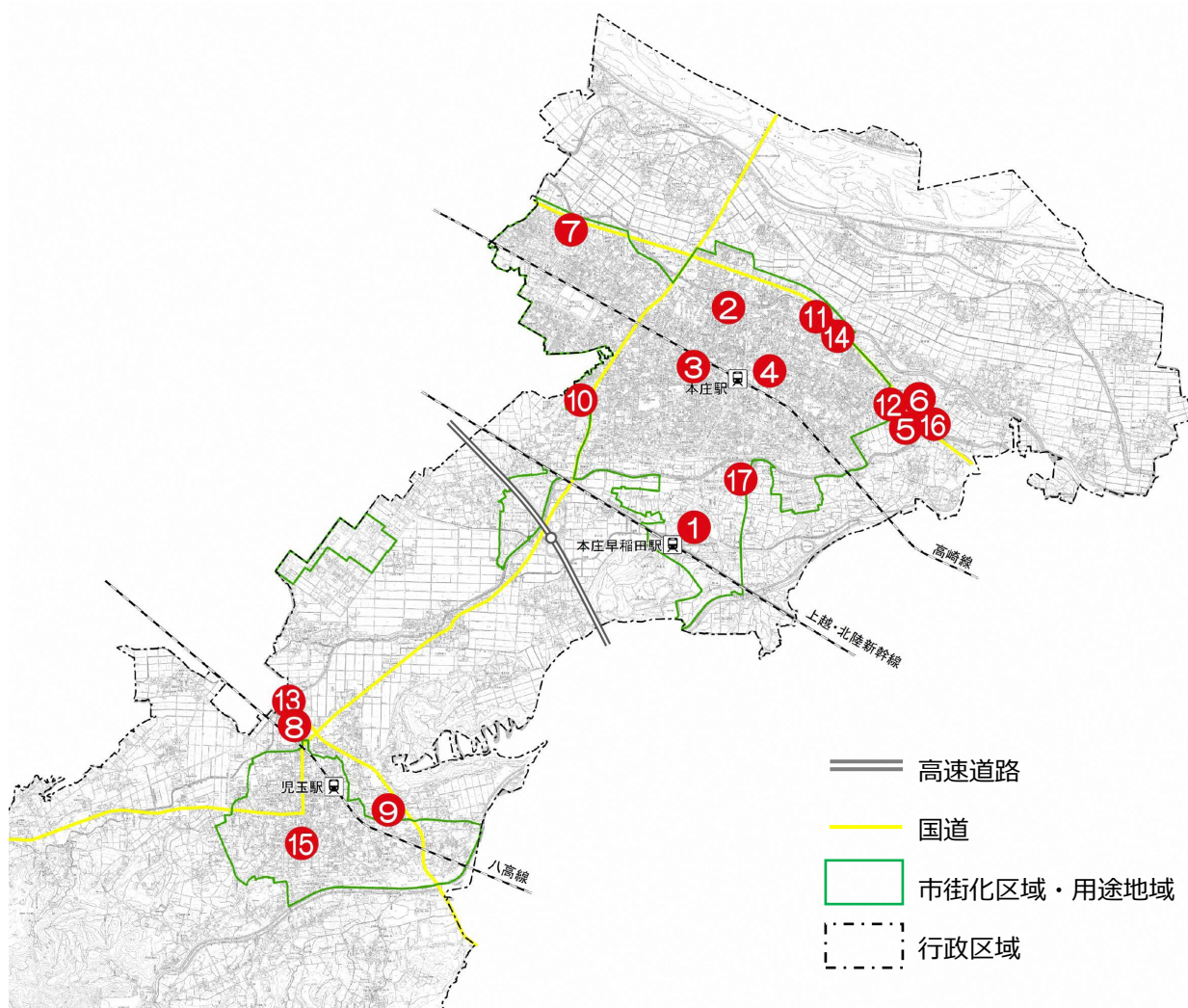


出典：本庄市立地適正化計画（令和5年3月）

■大規模店舗の立地状況

	店舗の名称	店舗面積(㎡)	開店年月
①	ベイシア本庄早稲田モール	20,467	H25.06
②	ビバモール本庄中央	19,565	R01.11
③	MEGA ドン・キホーテ UNY 本庄店	11,070	R02.05
④	パナースビル	10,374	R01.06
⑤	ベスタ本庄	7,400	H24.07
⑥	テックランド NEW 本庄店	6,834	R03.11
⑦	ケーズデンキ本庄店	6,401	H21.12
⑧	フレッセイ児玉店	5,278	H22.11
⑨	ヤオコー児玉バイパス店 (児玉ショッピングプラザ)	4,056	H07.11
⑩	カワチ薬品本庄店	3,780	H12.09
⑪	アンモール本庄、アップガレージ埼玉本庄店、ジェーソン本庄店	3,718	H05.10
⑫	ワンダーグー本庄店、ハードオフ本庄店	3,637	H21.07
⑬	カインズホーム児玉店	3,492	H01.06
⑭	ヤマダ電機テックランド本庄店	3,227	H12.09
⑮	ウエルシア本庄児玉南店	1,693	H09.12
⑯	カワチ薬品本庄東店	1,518	H28.01
⑰	やましろや新本庄店	1,380	R03.10

※店舗名称は、大規模小売店舗法上の名称
出典：埼玉県「令和4年度大規模小売店舗名簿」



出典：本庄市立地適正化計画（令和5年3月）

2.2 本市におけるバリアフリーの現状の把握

地域のバリアフリーの現状を把握し、課題の整理を行う目的で、まち歩き及び関係団体へのヒアリングを行いました。

(1) まち歩き

まち歩きは、協議会の委員及び関係団体等の参加のもと実施し、まち歩き終了後には協議会にてバリアフリーの状況等について意見交換を行い、課題の整理を行いました。

■まち歩きの概要

点検者	<ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者 ・各障害者団体（本庄市身体障害者福祉会、本庄市児玉郡広域聴覚障害者福祉協会） ・高齢者団体（本庄市老人クラブ連合会） ・子育て関係者団体（本庄市私立保育園園長会） ・公共交通事業者（鉄道、バス） ・道路事業者（県） ・行政関係者（国、県、市）
実施日	令和4年5月25日（水）
点検箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・官公庁施設：市役所 ・道路：本庄駅前通り線（本庄駅～市役所間） ・旅客施設：JR本庄駅（駅構内、自由通路等） ・駅前広場：本庄駅北口広場、南口広場

■まち歩き、意見交換の様子



▲本庄駅のホーム



▲本庄駅南口のタクシー乗り場



▲市役所庁舎の玄関



▲協議会における意見交換

■まち歩き、協議会による意見

区分	場所等	主な意見 ※()番号は整理のため連番で付けた番号です。
官公庁施設 (市役所)	敷地入口部	(1)歩道の視覚障害者誘導用ブロックと市役所敷地側の視覚障害者誘導用ブロックが接続されておらず、連続性がない。
		(2)歩道から庁舎敷地に入る入口部に車止めが設置されているが、車止めの高さが低く、つまずく可能性がある。
		(3)市役所の案内看板が車に対してはあるが、歩いている人に対してはない。
	スロープ	(4)市役所敷地入口からスロープに誘導する案内表示がない。
		(5)市役所敷地入口から庁舎に至るスロープの幅が狭く、すれ違えない。例えば、車いすとベビーカーはすれ違えない。
		(6)スロープが折れ曲がっており、ミラーもないので、車いすの視線からは対向者がわかりにくい。
	駐車場	(7)庁舎玄関と駐車場を結ぶ動線に、視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。
		(8)駐車場が庁舎玄関から離れていて、導線に屋根もないため雨に濡れる。
	庁舎入口付近	(9)庁舎玄関付近にわずかな段差がある。
	受付・案内表示	(10)市役所ロビーの受付台が、視覚障害者誘導用ブロックの上に乗ってしまっている。
		(11)市役所ロビーの受付台の前にテーブルがあり煩雑。
		(12)聴覚障害者に対して、挨拶などの簡単な部分は手話で対応できるようにしてほしい。
		(13)庁舎内の案内表示がわかりにくい。例えば、玄関から入ってすぐの場所に、案内表示が少なく、行きたい課の場所がわからない。
		(14)聴覚障害なので、見てははっきり分かる案内表示の方法を考えてもらいたい。音声案内では分からない。
	(15)授乳・おむつ替えのスペース、ベビーカーの貸し出しなど、案内が少ない。そのため、そのようなサービスを知っている人が少なく、結果として利用している人も少ないと思う。	
	庁舎内の視覚障害者誘導用ブロック	(16)受付からトイレまでの視覚障害者誘導用ブロックは付けてほしい。受付に案内してもらわないとトイレに行けないのはバリアフリーではない。
	トイレ	(17)トイレ前の案内表示が小さく、位置がわかりにくい。
		(18)今の子どもは和式のトイレがほとんど使えないが、市役所は和式のトイレが多い。高齢者、障害のある人も含めた多様な人が利用できるトイレになっていないと思う。
		(19)多目的トイレの自動扉のボタン配置は、利用者、介助者の利用方法に配慮して、複数のボタン設置など工夫してほしい。
	市役所全体	(20)市役所において手話での意思疎通ができるようになるとよい。
道路	本庄駅前通り線 (本庄駅付近)	〈本庄駅～本庄駅北口交差点〉
		(21)歩道の舗装が古く、凹凸があり、つまずきやすい。ブロック舗装は凹凸があり、ベビーカーが動かしにくい。
		(22)歩道が車道よりも高い構造のため、乗り入れ部では歩道に傾斜があり歩きにくい。
		(23)植樹ますや地上機器（電線地中化）により、有効幅員が狭くなっている。
	〈本庄駅北口交差点～本庄駅入口交差点(旧中山道)〉	
(24)歩道に小さな凸凹があり、車椅子では通りづらいところがあった。旧中山道辺りのブロック舗装に凹凸があり、つまずきやすい箇所がある。マンホールとの微妙な段差も障害になる。		

■まち歩き、協議会による意見

区分	場所等	主な意見 ※()番号は整理のため連番で付けた番号です。
道路	駅前通り (本庄駅付近)	(25)歩道が民地側から車道側にわずかに傾斜しており、車いすの場合は車道側に流されてしまう。
	駅前通り (市役所付近)	〈本庄駅入口交差点(旧中山道)～市役所〉 (26)市役所付近の歩道は、アスファルト舗装で凹凸がなくて良い。
		(27)歩道に休憩できるところがなくて大変。歩道脇にベンチがあったらいいと感じた。
	交差点部	(28)交差点部の歩道は、車道に向かって傾斜がついており、横断歩道手前に平坦な場所が取れていない箇所がある。
		(29)交差点部で、歩道の視覚障害者誘導用ブロックに車止めが設置されており、障害となり危険。
		(30)横断歩道は、視覚障害者誘導用ブロックが途切れるので、横断歩道上にも誘導するブロック(エスコートゾーン)がほしい。
	自転車通行	(31)駅前通りは、車道に自転車を誘導する青いレーンが付いているが、歩道は自転車歩道通行可という状況で、自転車が歩道を走行し、高齢者、障害のある人等の交通弱者にとっては危険。
		(32)新しく整備した歩道は、車道との段差が少なく、自転車が歩道を走りやすい状況になっている。
	バス停留所	(33)バス停の縁石の開口部が乗車口、降車口に合っていない。乗車口または降車口を開口部に合わせるともう片方が縁石部になる。
	道路全般	(34)視覚障害者にとって、歩道では、立て看板、木の枝がはみ出している場合や、木の根が出ている場合が怖い。
(35)子どもの目線で見ると、民地の塀から釘が出ていたことやのぼり旗の残骸が放置されていたことなど、大人目線では気づきにくい危険がある。		
(36)歩道の幅が狭い箇所では、視覚障害者と介助者が2人並んで歩けない。		
旅客施設 (本庄駅)	構内	(37)ホームの視覚障害者誘導用ブロックは、ホーム側と線路側が分かるように「内方線付き」となっている。
		(38)エレベーター乗降口へ誘導する視覚障害者誘導用ブロックは、国の定めるガイドラインに基づき、押しボタンの前へ誘導している。
		(39)改札内の視覚障害者誘導用ブロックは、上下線ホームの分岐部分に、上下線を案内する機能が無い。
		(40)改札前の視覚障害者誘導用ブロックは、改札前で有人改札側に折れ曲がって誘導されているが、交通系ICの利用が多くなり、直線で誘導した方がスムーズに自動改札を通過でき、利用者の交錯が生じない。
		(41)路線図や案内表示は、その路線ごとにイメージしやすい色で表示されているが、色が障害になる場合がある。
		(42)ベビーカー利用者、キャリーバッグ利用者及び高齢利用者を考えると、幅広の改札があっても便利かと感じた。
	自由通路	(43)北口エレベーターの2階乗降口から自由通路までの通路は、スロープとなっており、車椅子利用者にとっては使いにくい。
		(44)聴覚障害者の場合は、目で見える情報が必要なため、交通情報・事故情報・災害情報などの電光掲示板による案内が、北口・南口駅舎入口、自由通路など複数箇所提供されるとよい。
	エレベーター (自由通路)	(45)エレベーター乗降口へ誘導する視覚障害者誘導用ブロックが、エレベーター押しボタンの前への誘導がされていない。
		(46)車いすと介助者の場合、11人乗りのエレベーターでは、他の方が乗れなくなるので、遠慮してしまう。

■まち歩き、協議会による意見

区分	場所等	主な意見 ※()番号は整理のため連番で付けた番号です。		
旅客施設 (本庄駅)	階段 (自由通路)	(47) 駅舎出入口の階段の段鼻は、コントラストが無く、段差が分かりにくいため、弱視者にとって危険。 (48) 駅舎出入口の階段下部の視覚障害者用誘導ブロック（点状ブロック）が、本来2列必要なものが1列のみの設置となっている。 (49) 駅舎南側の出入口の階段手すりは、水平誘導部分がないため危険。また、手すりの台座が大きく、つまづく危険性が高い。		
	テラスバ本庄 (南口複合施設)	(50) 自由通路からテラスバ入口までは、視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、入口から多機能トイレまでの経路には視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。		
駅前広場	歩道	(51) 歩道の舗装（ブロック舗装など）が古く、経年劣化で凹凸が生じている。障害のない人が歩いてもつまづく可能性が高い。 (52) ベビーカーは、平坦な所では問題なかったが、少し勾配がある場所で向きを変えようとする、舗装の凹凸があり、車輪がうまく動かない場合があった。 (53) 北口エレベーター前のマウントアップ形式の歩道は、幅員が狭いため、横断歩道とのすりつけのためのスロープがあり、平坦部が少なく、半分以上が車道に向かった傾斜が付いている。 (54) 南口広場の横断歩道付近では、車止めの配置間隔が広いものや設置されてないなど車が歩道に進入できてしまうおそれがある。		
		バス乗降場所	(55) 南口広場のバス乗降場所は、マウントアップ構造で急勾配のスロープとなっており、車道側に平らな場所がなく、車いすが車道部に飛び出るおそれがある。また、視覚障害者誘導用ブロックも設置されていない。バスが正着できればスロープは必要ない。 (56) 南口広場のロータリーは、形状が円弧状となっているため、バスが正着できない。 (57) 北口広場のバス乗降場所はマウントアップ構造で、低床バスの乗降がしやすい構造となっている。	
			タクシー乗り場	(58) タクシー乗り場には、スロープが付いているが、急勾配で車道側に平らな場所がない。 (59) 北口広場の視覚障害者誘導用ブロックは配置が適切ではない。また南口には視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。
				一般車
	エレベーター 出入口	(61) 北口広場1階乗降口が狭い。また、乗降口が分かりにくく、案内表示がない。 (62) 南口広場の1階乗降口は、広場から位置が分かりにくく、案内表示が小さい。		
		トイレ	(63) 駅舎から北口広場公衆トイレ（多目的トイレ含む）へ行くためには車道を渡らなければならない。また、入り口前の通路が狭く、車椅子は利用しにくい。 (64) 南口広場のトイレは、位置が分かりにくく、案内表示が小さい。	
	心のバリア フリーなど		全般	(65) 一度体験すると、思わぬところにバリアーがあることに気づく。多くの方に体験していただき、バリアフリーの大切さを知ってほしい。 (66) いろいろな障害のある人の立場（例えば義足を使っている方、杖を突いている方など）にたって考えることが重要。 (67) 障害のある人といっても、視覚・聴覚障害、知的障害、義足の方、杖を突いている方など様々な方がいることを考慮する。 (68) 子どもの目線で歩くと、また違って見える。 (69) 車椅子の移動に配慮し、歩道幅員を狭めないように心がける。

■まち歩き、協議会による意見

区分	場所等	主な意見 ※()番号は整理のため連番で付けた番号です。
心のバリアフリーなど	全般	(70)障害のある人や高齢者が移動に困っている場合は、手を差し伸べるように心がける。
	視覚障害者	(71)視覚障害者誘導用ブロックが設置されている理由を理解し、動線上に障害物を置かないように心がける。
		(72)音響信号機の音量が大きいというクレームにより、音量を下げた結果、騒音の中で、聞き取れないことがあった。
	聴覚障害者	(73)市職員の皆さんに手話を勉強していただいて、聴覚障害者が来庁した際に手話で対応してほしい。
		(74)聴覚障害者の場合、文章が苦手な方がいる。筆談がスムーズにできる方もいれば、筆談が苦手な方もいる。中途失聴者や難聴者の方は筆談ができるが、先天性ろう者は文章が苦手な方もいる。
		(75)手話での意思疎通を基本に考えていただきたい。
(76)文章が苦手な方もいるので、音声認識を使った翻訳ソフトを介したコミュニケーションが難しいこともある。		

■まち歩きの主な結果 (1)

※写真説明の()番号は表中の主な意見の番号に対応します。



▲市役所前の視覚障害者誘導用ブロック(1)



▲市役所庁舎に至るスロープ(4)



▲市役所駐車場から庁舎への動線(7)



▲市役所受付(10) ※既に改善



▲市役所庁舎入口の案内表示(13)



▲市役所トイレ前のサイン(17)

■ まち歩きの主な結果（2）

※写真説明の()番号は表中の主な意見の番号に対応します。



▲歩道の舗装(21)



▲歩道の有効幅員(23)



▲交差点部の歩道での傾斜(28)



▲視覚障害者誘導用ブロック上の車止め(29)



▲駅前通りの自転車標識(31)



▲バス停と縁石の開口部(33)



▲改札内の視覚障害者誘導用ブロック(39)



▲改札前の視覚障害者誘導用ブロック(40)

■ まち歩きの主な結果 (3)

※写真説明の()番号は表中の主な意見の番号に対応します。



▲北口エレベーターに至るスロープ(43)



▲コントラストのない段鼻部(47)
1列の視覚障害者誘導用ブロック(48)



▲南口階段の手すり(49)



▲北口のエレベーター前の歩道(53)



▲南口広場の横断歩道付近の車止め(54)



▲南口のバス乗り場スロープ (55)



▲北口のバス乗り場(57)



▲北口のタクシー乗り場(58, 59)

(2) 関係団体へのヒアリング

高齢者、障害のある人等の関係団体の皆様に、バリアフリーの状況等をヒアリングシートに記入していただいた上で、対面によるヒアリングを実施し、課題の整理を行いました。

■ヒアリングの概要

関係団体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本庄市身体障害者福祉会（下肢、視覚、聴覚障害者） ・ 本庄市児玉郡広域聴覚障害者福祉協会（聴覚障害者） ・ 特定非営利活動法人 ま・る・る・く（知的障害者等の保護者） ・ 本庄市老人クラブ連合会（高齢者） ・ 本庄市私立保育園園長会（子育て関係者）
実施時期	令和4年9月～10月
実施方法	ヒアリングシートの記入、対面によるヒアリング

■ヒアリング等による意見

団体	区分	主な意見 ※()番号は整理のため、101番から連番で付けた番号です。
身体障害者 (下肢) (視覚)	公共交通機関	(101)バス利用では停留所までの交通手段を考えなければならないため、利用しにくい。タクシーのほうが利用しやすい。 (102)視覚に障害があるが、タクシードライバーを指名して利用している。
	歩道など	(103)音響信号機をつけてほしい。音響信号機は市中心部にはあるが、周辺部ではあまり設置されていない。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置状況も同様である。 (104)横断歩道上に視覚障害者誘導用ブロック（エスコートゾーン）がないため、広い道路を横断する場合は怖い。
官公庁施設 (市役所)		(105)市役所には車で来ることが多いが、駐車場から庁舎までの移動距離が長い。また、障害者用駐車場が少ない。
		(106)市役所ロビーからトイレまでの視覚障害者誘導用ブロックがない、庁舎内の案内表示が少ない。
		(107)受付（受付担当者）は物理的に同行して案内する仕組みになっておらず、言葉で案内することが前提となっている。
		(108)埼玉県ではパーキングパーミット（思いやり駐車場）の検討が進んでおり、本庄市においても導入されることを期待する。
		(109)駐車場の幅や長さは、車いすや歩行困難者など障害の内容や程度に応じて考える必要がある。歩行困難者は通常の区画で対応できるが、車いすの場合は幅や長さを広げた区画が必要となる。
各種施設 (はにぼんプラザなど)		(110)はにぼんプラザは、避難時にエレベーターが停止した場合、避難の方法が問題と思う。他の施設では建物の外に滑り台をつけている事例があり、当該施設の計画時点で意見を述べたが採用されなかった。はにぼんプラザは市庁舎と違って、不特定多数の人が利用するので、避難時を想定した配慮があってもいいはず。
		(111)各施設のエスカレーターでは右側を歩く人が多いが、障害のある人の中には右側に立たざるを得ない人もいる。「埼玉県エスカレーターの安全な利用の促進に関する条例」でもルールが示されているとおり、立ち止まって利用してほしい。
緊急時の移動		(112)障害のある人は、災害時に、福祉避難所に直接行くルールになっていない。災害時は避難所において、市職員が障害を持っている人を福祉避難所に振り分ける手順であるが、障害を特定できるようなスキルがあるとは思えない。さらに、避難所から福祉避難所への移動手段が

■ヒアリング等による意見

団体	区分	主な意見 ※()番号は整理のため、101番から連番で付けた番号です。
身体障害者 (下肢) (視覚)	緊急時の移動	ない。 したがって、障害を持つ立場からは、災害時に避難所には行かずに、自宅に留まるという選択がよいと思っている。
		(113)災害時に備え、埼玉県に障害者の所在地など登録制度の要望を出している。
	心のバリアフリー	(114)障害のある人が、自らの意思で、自らの力で、目的地に行けることが本来のバリアフリーの基本と思う。
		(115)「心」が無くても、ルールを守り、一般常識が守れる教育がなされればよい。 (116)本庄市身体障害者福祉会の盲人部会では、金屋小学校、東小学校などからの依頼を受け、視覚障害者の生活について講演会をしている。 (117)エレベーターは建物の端にあることが多いため、車いすはそこまで移動するが、介助者が下肢障害者の場合、遠くまで移動することが負担になるという現状をわかってほしい。
身体障害者 (聴覚)	公共交通機関	(118)聴覚障害者の場合、バス、タクシーの予約は電話ではできない。FAX、メールでの予約が必要になる。
	(はにぼん号)	(119)聴覚障害の立場から、はにぼん号の予約の仕方がわからない。
		(120)はにぼん号を予約する際は、市に連絡をして、市から予約センターに申し込むことができるというが、その流れを皆に周知できているのか。
		(121)はにぼん号は経路が決まっていて、自分の行きたいところにすぐに行けないので、急を要する時には使いづらい。
		(122)聴覚障害の高齢者にとっては、頻尿などトイレの問題は伝えること自体が難しい。
		(123)はにぼん号には、コミュニケーション手段としてホワイトボードが用意されていることを知らなかった。そのホワイトボードがろう者に適したものであるか今度確認させてほしい。例えば、事前に文章のようなものが書いてあって、○×をつけるなど工夫があるとよい。
	(タクシー)	(124)タクシーを利用する場合は、家族など近くの人や手話通訳の派遣事務所を通じて依頼する。近くに頼める人がいない場合や緊急の場合は、タクシーを呼ぶことができず困る。
		(125)タクシーに乗った場合、メモ用紙や、携帯電話に文字を打ち込むなどして、行き先を伝える。
	(鉄道)	(126)聴覚障害者にとっては、駅に列車の運転・停止の状況や見通しなどを知らせる電光掲示板があるとよい。東日本大震災の際に、なぜ電車が止まったのか、何が起こったのか情報が得られず、不安で困ったという声が多かった。
	歩道など	(127)聴覚障害者にとって、自転車で歩道走行をされると怖い。自転車のベルも聞こえないため、無視していると思われる場合もある。歩行者と自転車は通行する場所が分かっているとよい。
		(128)スマホを見ながら歩く人、さらに自転車に乗りながらスマホを見ている人などがいて非常に怖い。
(129)駅からはにぼんプラザに行く道路(一方通行)は路肩が狭く、一人しか通れない。電柱があるので、車道にはみ出して歩く必要がある。車道にはみ出さないよう路肩を広げてほしい。		
(130)経過時間表示付き歩行者用交通信号灯器は、待ち時間の標示がわかりやすくよい。 (131)本庄早稻田駅付近の信号は、実情に合わせてスクランブル交差点として斜めに渡れるようにした方がいいのではないかと思う。		

■ヒアリング等による意見

団体	区分	主な意見 ※()番号は整理のため、101番から連番で付けた番号です。
身体障害者 (聴覚)	官公庁施設 (市役所)	(132)受付の人に挨拶などの簡単な部分は手話で対応してほしい。受付の人は手話のできる人を採用してほしい。市役所内で手話の講習もやっており、市職員は手話を学んでほしい。
		(133)受付などでコミュニケーション支援ボードがあるとよい。
		(134)各課への行き方がわかりにくい。初めて来たときに、視覚的にわかりやすい表示があるとよい。聴覚障害者はコミュニケーションが取りづらいので、模型や見取り図のように見てわかるもの、自分の行きたい課のボタンを押すと点滅するようなものがあるとよい。
	各種施設 (はにぼんプラザ)	(135)はにぼんプラザは、社会福祉協議会の手話通訳の派遣事務所があり、手話が通じるので安心。ただし、平日の昼間のみ。
		(136)はにぼんプラザの駐車場が混んでいる。はにぼんプラザを利用しない人が車を止めて、他の場所に行ったり、駅から電車を利用している。駐車場の利用システム(ゲート式、はにぼんプラザ利用者の利用票発行など)を導入することなどで防げるのではないか。
		(137)はにぼんプラザの学生利用が多いのはいいと思う。ただし、送迎車の駐車場利用について使い方、ルールを考えるべきと思う。
	緊急時の移動	(138)緊急時の聴覚障害者への情報提供の方法を考えてほしい。聴覚障害者は耳から情報が入ってこない。
		(139)携帯電話を持っていると情報(文字情報等)が入ってくるが、聴覚障害の高齢者で携帯電話を持っていない人は情報が入りづらいという課題がある。
		(140)防災訓練など避難訓練があつたとしても、聴覚障害者は、コミュニケーションがとりづらいので、参加しにくい。
		(141)避難所で、食料の配布などの行列があつても情報が入ってこないため、何のために並んでいるのかわからない。
		(142)災害時にばらばらに避難するのではなく、どこか福祉系施設を決めて聴覚障害者が集まって避難するのがいいのではないかと思う。そこに手話通訳の人も来てくれればよい。
		(143)他地域で道路冠水や地震に遭遇した際に、通行止め等の情報がわからない状況の中で対応しなければならなかった。通行止め等の情報が得られないことが不安。
		(144)雨・風が強いときには、聴覚に障害がない方であっても防災無線が聞こえないとよく聞く。
心のバリアフリー	(145)聴覚障害者の場合、手話通訳が重要。市職員は、市民へのサービスの一環として手話を勉強してほしい。	
知的障害者 等の保護者	通学時の移動	(146)要支援者(対象者)は、判断能力に欠けることが多く、1人で外出はさせられない。
		(147)一般小中学校に通学する軽度の要支援者(対象者)は、集団登校など徒歩で通学している。介助が必要な要支援者(対象者)は、保護者が車で送迎している場合もある。
		(148)特別支援学校への送迎はスクールバスであるが、自宅まで迎えに来てもらえないため、徒歩、車などでバス停に行く。バス停の数は限られる。
		(149)要支援者(対象者)との移動には車を使用し、路線バスや鉄道はあまり利用しない。
		(150)バス利用もさせたいが、見た目で障害がわからない場合が多く、突発的な行動など周囲の理解が得られにくい。
		(151)バスを利用する経験、機会が少ない。例えば、特別支援学校ではにぼん号の乗車体験会を設けてみたい。

■ヒアリング等による意見

団体	区分	主な意見 ※()番号は整理のため、101番から連番で付けた番号です。
知的障害者等の保護者	通学時の移動	(152)はにぼん号乗車体験会などやってほしい。障害児はバスなどに乗る機会が少なく、乗り方、予約の仕方など経験する機会がほしい。
	歩道など	(153)歩道のない道路や踏切などでは、白線、縁石など明確に指示できるものがないと、考える基準があいまいになるので、要支援者（対象者）への指示が困る場合がある。（白線があれば、その右側を歩きなさい、などの指示ができ、要支援者（対象者）は指示を明確に理解できる。）
	各種施設	(154)市役所はトイレが狭い。
		(155)要支援者（対象者）の子どもと外出するときが一番気になるのは、トイレの入りやすさ。トイレが心配だと一緒に行くのをあきらめたりする場合がある。
		(156)多目的トイレは車いす利用者が優先と感じるため、知的障害者、発達障害者は行くことをためらってしまう。
		(157)多目的トイレは近年の傾向として、機能分散の方向に向かっているが、見た目が障害とわかりにくい者は、取り残されることが心配。ジェンダーレストイレがあれば、使いやすいかもしれない。
		(158)1人でトイレが苦手な要支援者（対象者）の子どもがいる。男子の場合、母親が男子トイレに入れず、多目的トイレを利用することになる。多目的トイレが複数あるといいと思う。
		(159)ハンドドライヤーの音（ブーンという音）、自動洗浄タイプのトイレなどが苦手な子どもがいて、一般のトイレが怖くて入れない場合がある。
	各種施設（駐車場）	(160)はにぼんプラザは、各階に多目的トイレがあって使いやすい。数があるので、機能別に分けてもいいかもしれないと思う。
		(161)駐車場で、横に広い区画はあるが、縦長の区画はない。電動車いすなど、後ろから乗り降りするタイプのももあるので、縦長の区画がほしい。
		(162)送迎スペースで要支援者（対象者）の子どもを下ろし、いったん駐車場まで車を移動させるのは、子どもから目を離すことになるので難しい。
	緊急時の移動	(163)飲食店などの優先スペースに、一般の障害のない人が駐車しているケースがよく見受けられる。モラルの周知が必要。伊勢崎市は「思いやり駐車場」というのがある。
		(164)緊急時の避難や防災訓練などの対応はできていない。あまり危機感をもってくれているのが現実。県内では、日高特別支援学校が地域を巻き込んで防災訓練、避難訓練をやっているということを知っている。
		(165)一般の避難所で、知的障害者等を受け入れ側が想定してくれているかわからない。台風19号の時に他自治体では、一般の避難所として利用している体育館と別に、障害のある人用に教室を提供してくれるところもあったと知っている。
		(166)知的障害者等は、保護者がいないと避難所に移動できないので、保護者がいない時が不安。
	心のバリアフリー	(167)一般の避難所、福祉避難所の開設方法、場所、時期、制限などについてほとんど知らない。
		(168)見た目にわかりにくい障害のあることを理解してもらえないので、行き違いが生じる。障害のある子どもの苦勞を、地域に理解してほしい。

■ヒアリング等による意見

団体	区分	主な意見 ※()番号は整理のため、101番から連番で付けた番号です。
知的障害者等の保護者	心のバリアフリー	(169)一般の小中学校に通っている子ども（軽度の障害）の場合は、子ども同士の方が受け入れてくれる（クラスの雰囲気によるが）。大人の世界よりも受け入れていると思う。
		(170)知的障害・発達障害児が、人に見られる機会や接する機会を作ってほしい。市が行う福祉関係のイベントや、子ども関係のイベントに知的障害・発達障害児が参加する機会などがあるとよい。
		(171)市で、障害のある子どもが参加できるイベントなどを設けてもらえれば、どうすれば一緒に楽しめるか、手段は自分たち（NPO）でも考えられる。
		(172)まずは障害のある子どもがいることを知ってもらいたいので、交流することが重要。
		(173)18歳以上になっても親が付き添わないと動けないまちは、バリアフリーではないと思う。自分で移動できるまち、自立できるまちを目指すべきと思う。自分の意志で移動できることが自立できるまちという考え方。
高齢者	公共交通機関	(174)高齢者の免許返納を前提に、バス、タクシーが利用しやすい施策があるとよい。
		(175)はにぼんシャトルの予約制度は手間がかかる。停留所がわかりにくい。
		(176)電車に乗る時は、駅の階段の上り下りが辛い。ホームの凹凸が気になる。
	歩道など	(177)歩道を自転車が通行することが危険。歩道の中で歩行者と自転車を物理的に分け、自転車が安全に（歩道を）通行できるようにするとよい。郊外部は、車がスピードを出すので危険。
	官公庁施設（市役所）	(178)市役所の中の案内掲示はわかりにくい。
		(179)駐車場の幅が狭い。
	緊急時の移動	(180)避難所までの移動が心配。1人で避難途中に体調をくずした時が不安。地域の人との助け合い、各自治会で避難場所を決めておくとうい。
心のバリアフリー	(181)地域の人との日常の付き合いが重要。若い人、知らない人とのコミュニケーションを計る為に定期的に地域での会議を開いたりするのも効果的。老人クラブでは、外部とのつながりをなかなか持てない。	
	(182)協力、助け合いの気持ちは皆持っている。	
子育て関係者	公共交通機関	(183)バス利用については、子どもがまわりの人に迷惑をかけないかなどの遠慮があり、また高齢者が多く使いづらい。
		(184)ベビーカーに子どもを乗せて、乗降ができるか、混んでいて周りに迷惑をかけないかが不安。
		(185)はにぼんシャトルの予約が難しい。利用方法をもっとPRすべき。
	歩道など	(186)移動する際に、歩道の幅、凹凸、ガードレールや路側帯の有無及び雨天時の安全など（特に通学路）が気になる。
	官公庁施設（市役所）	(187)駐車場の位置、区画の幅が狭い。
		(188)案内表示、担当課までの経路、エレベーターの場所がわかりにくい。
	各種施設（はにぼんプラザ）	(189)駐車場が混雑している。
	緊急時の移動	(190)子ども連れで避難所まで避難するのが不安。防災無線が聞こえづらい。
		(191)夜間に受診してくれる病院、スマホの充電が心配。
		(192)児玉町内は視覚障害のある人が移動するための環境が整備されていない。

■ヒアリング等による意見

団体	区分	主な意見 ※()番号は整理のため、101番から連番で付けた番号です。
子育て関係者	心のバリアフリー	(193)妊婦や子育ての立場をわかってほしい。子どもが泣いているだけで怒るお年寄りがいること、お腹が大きくない時のほうが辛いのにわかってもらえないこと、日常的に気を使っているので何か言われたときにとってもストレスを感じることに、いろいろな子ども（泣く、話が聞けないなど）がいることなど。
		(194)学校では福祉教育に力を入れているが、大人にこそ学習機会が必要。
		(195)高齢者、障害のある人に偏らず、地域で守るべき子どもたちにもっと目を向けてほしい。
		(196)交通弱者にやさしい施策は一般の人にも使いやすい（ユニバーサルデザインの理念）

2.3 バリアフリーに関する課題の整理

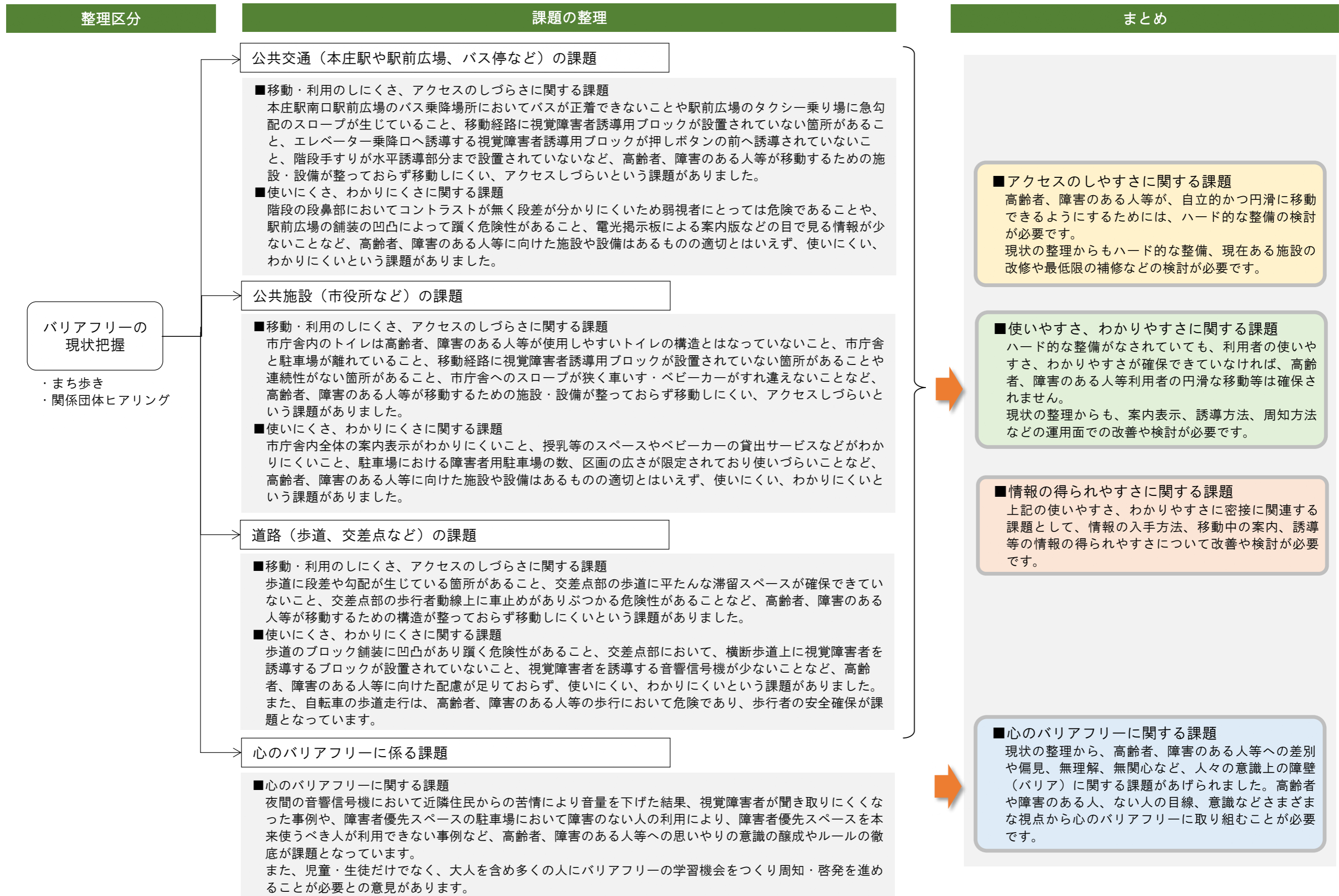
前項「2.2 本市におけるバリアフリーの現状の把握」のまち歩き、関係団体ヒアリングを基に、本市におけるバリアフリーに関する課題の整理を行い、次頁にまとめました。

前項で把握した課題は、次頁に示すように、大きく次の4つの視点で整理できます。

〈課題整理による4つの視点〉

- アクセスのしやすさに関する課題
- 使いやすさ、わかりやすさに関する課題
- 情報の得られやすさに関する課題
- 心のバリアフリーに関する課題

■バリアフリーに関する課題整理のまとめ



第3章 市域全体のバリアフリーに関する方針

3.1 基本理念

誰もが健康で、安心して過ごすことができるまちづくりの考え方として、「本庄市総合振興計画」ではまちづくりの基本理念の一つに「みんなで育む安心・共生のまちづくり」を示しています。

みんなで育む安心・共生のまちづくり

出会いの場の創出から雇用の確保、出産・子育て支援まで、総合的な少子化対策の取組を進め、家庭と社会でともに支え合い、安心して子どもを生子、市民ニーズに応えた楽しく子育てができる魅力的な環境を提供します。

次代を担う子どもたちが自立し、社会の様々な課題に対応できるように、「確かな学力」「豊かな心」「健やかな体」を育む教育を進めます。地域の歴史と自然を活かし、地域とともにある学校づくりを進め、教育の質を向上させるとともに、学校・家庭・地域の連携を強化し、協働して子どもたちの豊かな成長を支えます。

次代を担う子どもたちのみならず、現役世代から高齢者まで、誰もが健康で、安心して過ごすことができるまちづくりを進めます。高齢社会を踏まえ、誰もが生きがいを持って、社会で活躍できる環境を実現します。そして、障害の有無にかかわらず、全ての人が社会参加でき、悩んでいる人を理解し温かく支えられる、安心に満たされた社会福祉の実現を目指します。

※「本庄市総合振興計画 基本構想」より抜粋

これを踏まえ、バリアフリーマスタープランの基本理念は「みんなで育む安心・共生のまちづくり」とし、目標年次までの「実現性」に加え、「継続性」、「発展性」も考慮し、長期的な視点で誰もがより利用しやすい生活環境の整備の実現を目指します。

また、バリアフリーマスタープランを本市におけるバリアフリー施策のけん引役として位置づけるとともに、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」など改正バリアフリー法の理念を受けたソフト対策や障害への理解と啓発をより一層促進し、高齢者、障害のある人等へのさらなる配慮など、多様な人々に配慮したバリアフリー化に取り組めます。

3.2 基本方針と取り組み方

(1) 基本方針

第2章で整理したバリアフリーの課題を踏まえ、市域全域のバリアフリー化における基本理念を実現するため、4つの基本方針を定めます。

基本方針1

誰もが円滑に移動できるバリアフリー化された環境をつくる —アクセシビリティの確保—

アクセシビリティ(accessibility)とは、文字通り「アクセスできること」という意味です。いろいろな施設、サービス、情報等が、どの程度多くの人にとって利用可能であるか、ということの意味します。

アクセシビリティの問題とは、そもそもその施設等を利用できない人がいる、そのサービスを受けられない人がいるという問題です。

したがって、高齢者、障害のある人等をはじめ誰もが、自立的かつ円滑に移動できる環境を整備するため、多くの人々が利用する公共施設、旅客施設など各拠点のバリアフリー化とともに、拠点同士を結ぶ経路などについてもバリアフリー化を行い、拠点と経路がネットワークとして機能する、面的・一体的なバリアフリー化を推進します。

基本方針2

利用者の目線でチェックし、使いやすさ、わかりやすさを向上させる —ユーザビリティの向上—

ユーザビリティ(usability)とは、「使いやすさ」、「わかりやすさ」の意味であり、利用者の満足度、ということの意味します。

ユーザビリティは、まずアクセシビリティが確保されており、誰もがいろいろな施設等を利用可能な状態であるという前提の上で、どれだけ使いやすいか、わかりやすいかという視点で、更に向上させることを目指します。

基本方針3

誰もが必要なときに公平に情報を得られる環境の整備

誰もが必要なときに公平に情報を取得できるような環境を整備することが重要です。意思疎通の形態、手段、様式等を自ら選択できるよう、適切な情報の提供とそのための環境整備を推進します。

基本方針4

心のバリアフリーの推進

高齢者、障害のある人等にとって社会にある障壁は、事物、制度、慣行、観念等の様々なものがあり、日常生活や社会生活において相当な制限を受ける状態をつくっており、社会の責務として、この障壁を取り除いていく必要があります。

基本理念を実現するためには、高齢者、障害のある人等をはじめ市民、事業者、行政が「障害の社会モデル」について正しく理解した上で、障害のある人や家族への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないようにし、高齢者、障害のある人等の立場に立って、差別や偏見、無理解、無関心などの人々の意識上の障壁除去（心のバリアフリー）の推進について取り組んでいくものとします。

（2）取り組み方

4つの基本方針は、次の3つの取り組み方で進めるものとします。

取り組み方1

多くの人々が参画するバリアフリー化の取組の推進

効果的にバリアフリー化された環境を実現するため、市民・事業者・行政などが連携し、高齢者、障害のある人等多くの人々が参画してバリアフリー化の取組を推進します。

バリアフリー化の取組にあたっては、高齢者、障害のある人等の当事者や利用者の意見を反映させるため、関係者と十分な調整を図るものとします。

取り組み方2

継続的・段階的なバリアフリー化の推進

バリアフリー化は整備内容や費用面等によって、短期的な整備は難しい場合があることから、面的かつ一体的な整備を継続的あるいは段階的に取り組むことが必要です。

また、バリアフリー化された箇所でも、経年劣化による損傷や利用者にとって使いにくい箇所については、道路や施設の補修などに合わせた定期的な修繕・改良を図るなど既存施設についてもバリアフリー化を推進します。

取り組み方3

行政内の連携による組織横断的なバリアフリー化の取組の推進

市が推進する多くの施策において、バリアフリーについての重要性の理解と認識を深め、各施策において組織横断的にバリアフリー化の取組を推進します。