

## 1. 策定の背景

21世紀を迎え、快適で安全に移動できる環境に対する要求が、ますます高まっています。国立社会保障・人口問題研究所が公表している日本の将来人口推計では、2006年にピークを迎えその後減少し、今後ますます少子化が進むとともに高齢化が顕著化するとされており、少子高齢社会の本格的な到来に備えたまちづくりの推進が求められています。そのため、平成6年に、本格的な高齢社会の到来を間近に控え、高齢の方や障害のある人の自立と積極的な社会参加が望まれることから、不特定多数の人が利用する公共的性格を有する建築物を高齢の方や身体に障害のある人等が円滑に利用できるよう『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（通称：ハートビル法）』が制定されました。

また平成7年には、ライフステージの全ての段階において全人間的復権を目指すリハビリテーションの理念と、障害のある人が障害のない人と同等に生活し、活動する社会を目指すノーマライゼーションの理念の下に、総理府（当時、現内閣府）は『障害者プラン～ノーマライゼーション7ヵ年戦略～』を策定しました。この計画では、6項目について施策の目標と数値目標が示されましたが、そのうちの1項目として『\*バリアフリー化を促進するために』という項目が掲げられ、障害のある人が地域で生活する上で、建物や道路の障壁なども含む全ての障害（バリア）を除去するための施策を推進することとされました。

そして、平成12年5月17日に『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（通称：交通バリアフリー法）』

（以下「交通バリアフリー法」と表記）が公布され、高齢の方や身体に障害のある方、そのほか妊産婦の方などの公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、市町村が主導することにより地域のバリアフリー施策の推進が求められることになりました。



## 2. 策定の目的

交通バリアフリー法では、その意義として

- 1) **高齢者、身体障害者等が自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会を実現すること。**
- 2) **すべての利用者にとって利用しやすい施設・設備の整備を推進すること。**
- 3) **移動円滑化を進めるにあたっては、高齢者、身体障害者等の意見を反映させること。**

の3点を掲げています。また、

※ハートビル法	93頁
※リハビリテーション	94頁
※ノーマライゼーション	92頁
※バリアフリー化	93頁
※交通バリアフリー法	90頁

1) 駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などのバリアフリー化を推進

2) 駅などの旅客施設を中心とした一定の区域において、市町村が作成する基本構想に基づいて、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進

の2点の実施が求められています。

そのため本市においても、交通バリアフリー法に基づき基本構想を定めるものであり、市内3駅を中心とした駅周辺の区域について、各事業者が優先的にバリアフリー化に取り組む事項について明確にするとともに、実行性を高めるための仕組みについても明確にすることを目的とします。

また、策定経過と同様に、事業の実施段階における情報公開や市民参加についても明確にします。

さらに、交通バリアフリー法に規定された内容だけで、すべてが完了するわけではありませんので、交通バリアフリー法の内容・精神を全市的に広げるとともに、バリアフリーにとどまらずユニバーサルデザインによるまちづくりに発展させるなど、本市独自の視点で展開していくことについてまで、本構想に示すこととします。



### 3. 位置づけ

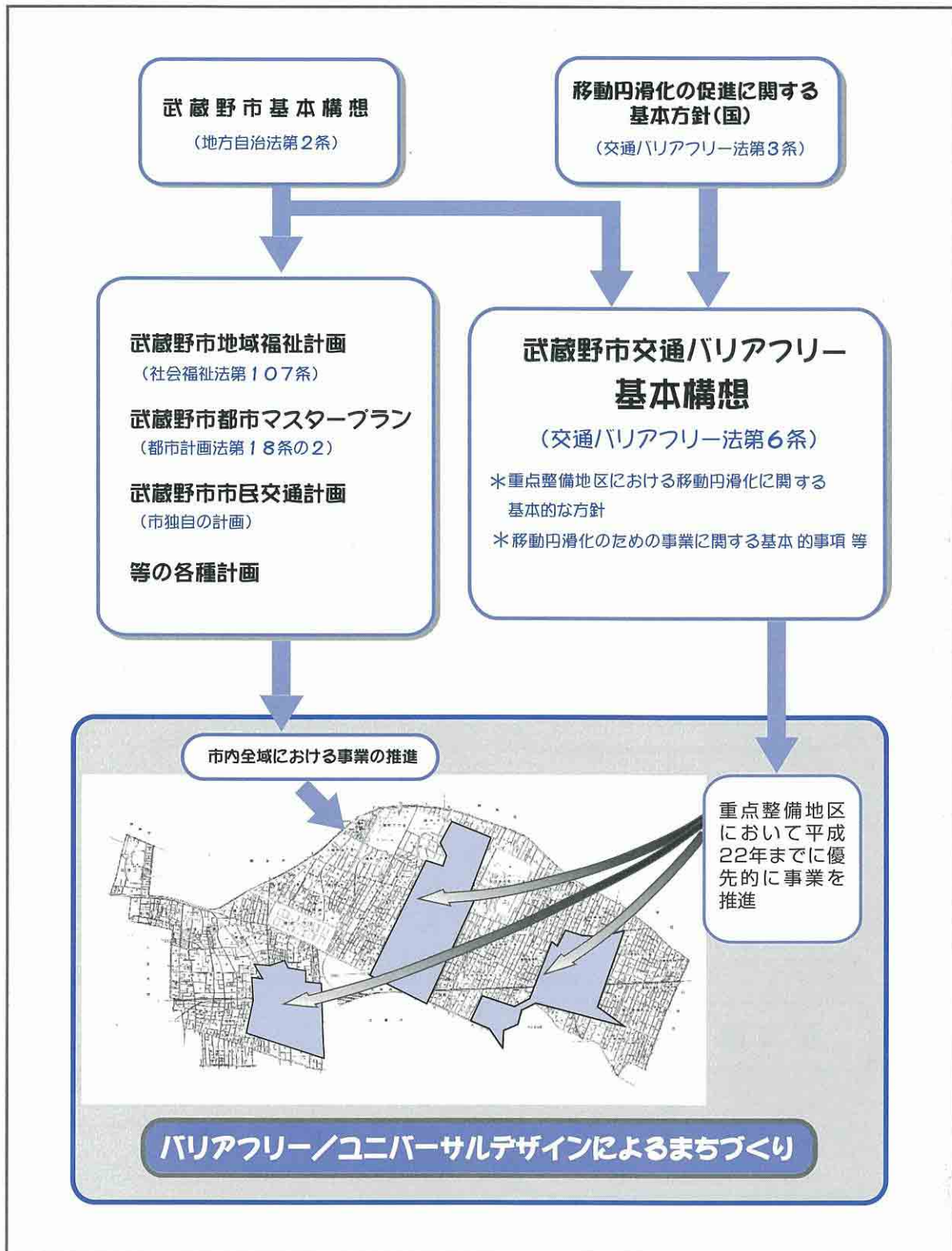
本構想は、交通バリアフリー法に基づき策定するものですが、本市の施策の体系の中では、地方自治法第2条に基づき策定された『武蔵野市基本構想』及び交通バリアフリー法第3条に基づき主務大臣により示された『移動円滑化の促進に関する基本方針』（平成12年11月15日国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号）を上位計画として策定します。

また、交通バリアフリー法第6条で、『市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という）を作成することができる。』とされているとともに、国の「移動円滑化の促進に関する基本方針」において平成22年度を目途として実施することが規定されています。

そのため本市においても、本構想が受けもつ範囲は平成22年度を目途として3駅周辺に限定し、短期的に確実にバリアフリー化を推進します。また、市内全域でのバリアフリー/ユニバーサルデザインの推進については、武蔵野市地域福祉計画や武蔵野市都市マスタープランに基づき推進していくこととします。

このように本構想では、整備を進める地域及び事業実施期間について限定的な扱いをすることになりますが、これはバリアフリー化を限定的に行なうということではなく、事業と期間を絞ることにより事業の実効性を高め、確実な実施を明確にすることを意味します。

また、本構想の実施については、各事業者ごとに本構想に基づく実施計画を策定し、そこで示された具体的内容及びスケジュールで行なうこととなります。

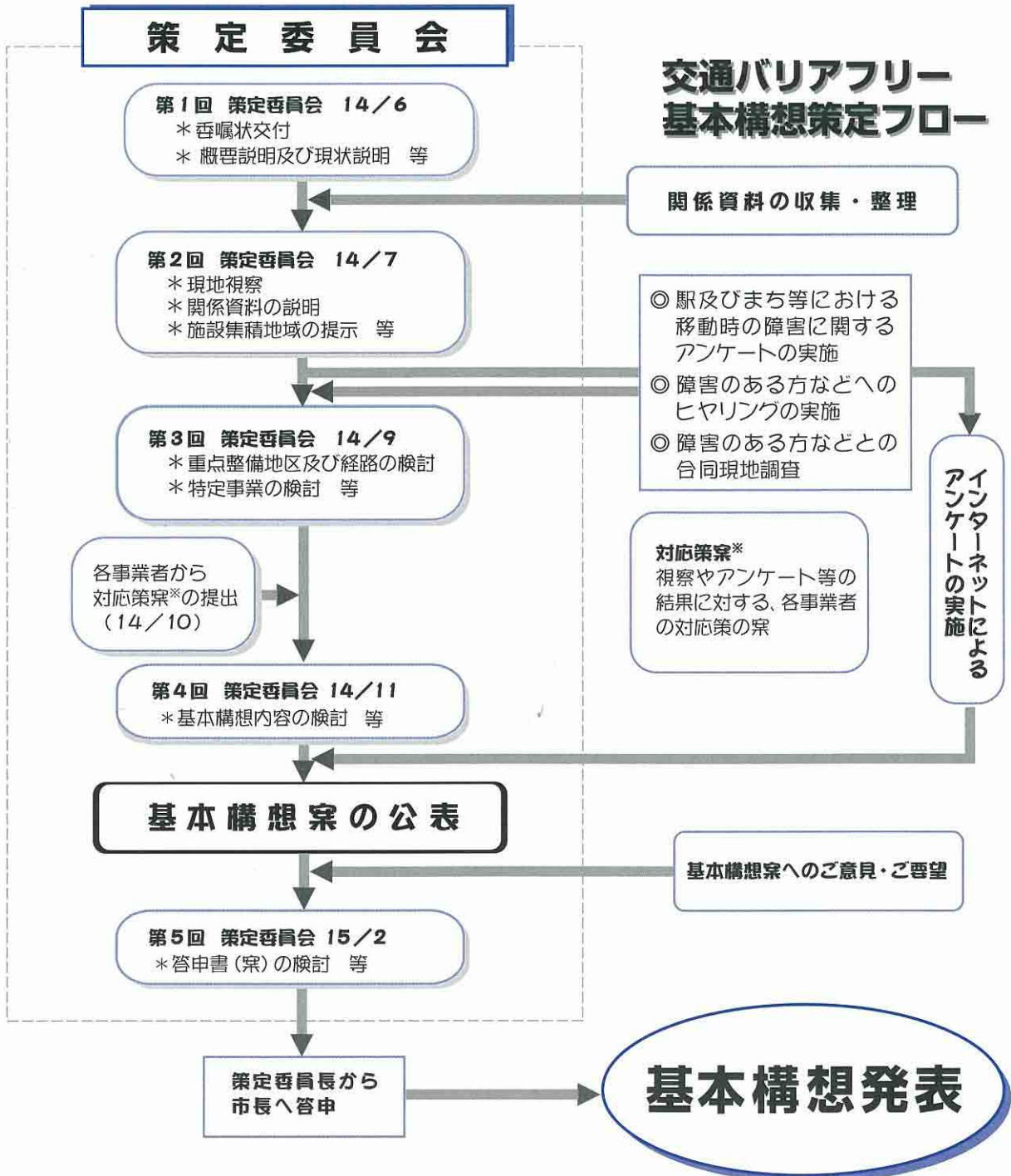


武蔵野市での交通バリアフリー基本構想の位置づけ

## 4. 策定の手順

本構想の策定にあたっては、建築・デザイン分野の専門家、障害のある方や高齢の方々等の

市民に加え、道路管理者・交通管理者・各事業者（鉄道・バス等）からなる策定委員会を設置し、下記のスケジュールにより策定しました。



また、策定にあたっては広くご意見をいただくとともに、障害のある方や高齢の方等が移動するうえでの障害を把握するため、策定委員会

での議論とは別に、以下のような意見をうかがう機会をもうけました。

1) 7月24日 策定委員並びに本市ボランティアセンター関係者による **現地調査**（吉祥寺・三鷹・武蔵境駅及び駅周辺）

2) 8月1日～14日 障害のある方、並びに高齢者の方の団体や、現在育児中などの理由により移動に困難な状況が生まれる場合がある方、また、現在特に障害のない方としてコミュニティセンター関係者などを対象として、約1000名の方々に **アンケート**を実施

3) 8月23日～9月3日 障害のある方や高齢者の団体への **ヒヤリング**

対象団体名	実施日	時間	場所	参加人数
武蔵野市視覚障害者福祉協会	8月23日（金）	18：30～	中央コミセン会議室	17人
武蔵野市障害者福祉協会	8月26日（月）	19：00～	市役所会議室	9人
武蔵野千川福祉会 チャレンジャー	8月29日（木）	13：00～	チャレンジャー	6人
武蔵野市老人クラブ連合会・武蔵野市老壮連合会	8月30日（金）	14：30～	市役所会議室	11人
武蔵野市社会福祉協議会	9月 2日（月）	14：00～	市役所会議室	16人
武蔵野市聴力障害者協会	9月 3日（火）	19：00～	西久保コミセン会議室	14人
<b>延べ参加者</b>				<b>73人</b>



ヒヤリング



合同現地調査

4) 9月9日及び10日 障害のある方や高齢の方との **合同現地調査**

現地視察知	実施日	時間	参加人数
三鷹駅及び駅周辺エリア	9月 9日（月）	9：30～12：00	22人
吉祥寺駅及び駅周辺エリア	9月 10日（火）	9：30～12：00	26人
<b>延べ参加者</b>			<b>48人</b>

\* なお、武蔵境駅及び駅周辺については、現在JR中央線及び西武多摩川線連続立体交差事業を実施中であり、平成18年度には駅が高架化になるとともに北口駅前広場も築造される予定です。そのため現在とは大幅に状況が異なることが予想されているとともに、平成5年から6年にかけて「福祉のまちづくりモデル整備事業」の一環として、武蔵境駅を中心に大規模で詳細な調査を実施しているため、今回は現地調査を実施しませんでした。なお、武蔵境駅については、高架化とともに、新設駅扱いとして交通バリアフリー法の基準を全て満たす駅として築造されます。これにより、例えば階段の設置が必要な箇所には、上り下りのエスカレーター及びエレベーターが設置されるなど、バリアフリー化が実現することになります。

また、委員会で使用した資料及び議事録の概要版を本市のホームページで全て公開するとともに、策定委員会自体も公開して行い、計21名の方の傍聴がありました。

## 5. 武蔵野市の概況

### 1) 位置等

本市は、新都心新宿から鉄道で15分程度の至近距離に位置し、その立地条件の良さや良好な住環境などから、3駅を中心とする商業・業務集積地以外は良好な住宅地としての土地利用が進みました。東西約6km、南北約3km、面積10.73km<sup>2</sup>という狭小なエリアに約13万の市民が生活をしており、全国的に見ても人口密度の高い市です。特に吉祥寺は都内でも有数の商業・業務集積地となっていることもあり、市内から市外への通勤・通学者より、市内への流入人口が超過するなど、昼夜間人口比では110%を超えており、多摩地域における拠点的な性格もあわせもっています。

昭和40年頃までに市街化が進んだため、新たに大規模な開発を要するエリアもなく、都市基盤整備も一定の水準まで進むなど、成熟化が進んだ市街地が形成されています。

また、武蔵野台地に位置しており、井の頭公園周辺部の一部を除くと市西部から東部にかけて緩やかに傾斜しており、一般的に平坦

な地形となっています。

本市における公共交通網は、市域を東西に貫く鉄道路線と各駅から主に南北方向にのびるバス交通により形成されています。また、既存のバス交通の空白・不便地域を解消するためムーバスが4路線運行されています。

### 2) 人口構成等

本市の人口は、昭和40年代以降、ほぼ13万人で安定しています。年齢区分による構成を見ると、14歳以下の年少人口の構成比率は、平成2年には15%であったものが平成12年には11%となっており減少傾向にあります。また65歳以上の高齢者人口は構成比率では、平成2年には11%であったものが平成12年には17%となっており増加し続けています。このような状況から本市でも、少子高齢化は確実に進行していることがわかります。

また、障害者の状況は、身体障害者手帳交付数で見ると、昭和45年の703件から平成12年の2,801件と約4倍に増加しています。また、知的障害者手帳交付数でも、昭和45年の168件から平成12年の637件とおおよそ4倍に増えています。(平成14年3月策定 武蔵野市地域福祉計画より)

### 3) バリアフリー化の状況

本市では、昭和59年に「武蔵野市福祉環境整備指導要綱」を策定し、バリアフリーのまちづくりに取り組んできました。また、平成5年度に策定した第三期基本構想では、まちづくりの基本理念として『高齢者にやさしいまちは、障害者にも他のすべての人にもやさしいという福祉的視点で将来を見通し、道路・住宅・交通・公共施設などの都市基盤を整備する（TWCC：Total Welfare Configured City）』という考え方を掲げまちづくりを進めてきました。

平成6年度にはこの基本理念を受け、高齢の方や障害のある方をはじめ市民のだれにとっても利用しやすい交通体系をめざして「武蔵野市市民交通計画」を定め、本市独自の視点によるバリアフリーのまちづくりへの取り組みを具体化させてきました。

また、「武蔵野市段差解消計画」に基づき全市的に、道路の段差解消に取り組むとともに、「武蔵野市電線類地中化計画」を策定し、電線類の地中化も進めてきました。

平成3年から7年にかけては東京都のモデル事業として「福祉のまちづくりモデル整備事業」の指定を受け、駅へのエスカレーターの設置や境南町地区のバリアフリー化を推進してきました。平成5年には三鷹駅北口にエスカレーターを設置し、車いすのまま利用できるよう介添え事業も開始しました。また、駅構内へのエスカレーターの設置については、本市、三鷹市、JR並びに京王電鉄の協力により、平成9年にはJR吉祥寺駅構内、平成11年にはJR三鷹駅構内、平成13年には京王吉祥寺駅構内について、上りを主体とするエスカレーターの設置は一応完了しました。

平成7年には交通空白地域の解消等を目的として、ムーバスの運行を東循環路線で開始



しましたが、現在では4系統へ発展し、市内におけるムーバスネットワークも完成しつつあります。また、平成12年にはレモンキャブの運行を開始するなど、移動の確保にも努めてきました。



このように様々な施策を積み重ねてきており、駅へのエスカレーターの設置は3駅で計10基、道路の段差解消は326箇所、視覚障害者誘導用ブロックの設置は延長で約7.8km約3万枚、歩道へのベンチの設置は58箇所、電線類の地中化は約11kmにおよんでいます。また、駅周辺において歩道の通行の妨げとなる放置自転車問題については、自転車駐輪場の整備を進めるとともに、昭和58年に放置自転車禁止条例を制定し、排除を進めてきています。

しかし、残念ながら全ての面においてバリアフリー化が実現されたわけではなく、まだまだ様々な課題を抱えています。

※武蔵野市福祉環境整備指導要綱…93頁  
 ※TWCC…92頁  
 ※福祉のまちづくりモデル整備事業…93頁  
 ※レモンキャブ…94頁  
 ※視覚障害者誘導用ブロック…91頁

