

1. 四つの原則

すべての人にやさしいまちづくりの原則

障害のある人もない人もともに地域で暮らしていくためには、障害のある人がない人と同じように日常生活を送れるよう生活環境をすべての人にやさしいものに変えていくことが必要です。これを実現するため武蔵野市では「福祉のまちづくり」を推進してきました。「福祉のまちづくり」とは、障害者や高齢者が地域の一員として自立と社会参加ができるよう、道路や建物等のバリアフリー化などハード面の環境整備を行う一方、こうした環境整備は地域に住むすべての人々のためになるという住民の共通認識の醸成による、障害のある人とない人との相互理解の促進など、ソフト面で人にやさしいまちづくりを行っていくというハード・ソフト両面を含む包括的な考え方です。

本市では、TWCCの理念を定め、福祉のまちづくりを着実に進めているところです。そして、この交通バリアフリー基本構想においても、このTWCCの理念に基づき、特定の人にとってのバリアフリーを超えてすべての人にやさしいユニバーサルデザインのまちづくりをめざし、推進していきます。

市民参加の原則

「市民参加」が地方自治の原点であることから、本市は、基本構想・長期計画において、先駆的に独自の市民参加方式を取り入れ、「市民参加」による施策の計画、事業の実施を進めてきました。この交通バリアフリー基本構想においてもこの「市民参加」の伝統を継承し、①基本

構想策定への参加、②事業実施への参加、③基本構想実現への参加の機会を確保します。

バリアフリー化を推進していくためには、市民と行政の信頼のもとに積極的な市民の参加が重要であるとともに、障害のある人とない人との相互理解が不可欠です。特定の人のためのバリアフリーではなく、すべての人にやさしい「福祉のまちづくり」を実践するために、行政だけではなく、武蔵野市民および市内の企業・団体は、積極的に交通バリアフリーの推進に努めるものとしします。

拡大の原則

本構想は、たんに本市のあるべき美しいまちの未来像を描いて見せるためのものではありません。交通バリアフリー法に基づき主務大臣が定める『移動円滑化の促進に関する基本方針』にしたがって、重点的に整備すべき地区を指定し、旅客施設、道路、駅前広場等について移動円滑化のための事業に関する基本的事項を定めるものです。そして平成22年までの事業実施を担保しつつ、確実に重点的かつ一体的なバリアフリー整備を実施するものです。区域と年限を区切って実現することを明確にするところに本構想の特徴があります。しかし、本構想では、法の定める特定事業に加え、法的要件は備えていなくても何らかのバリアフリー化を年限までに実現できる事業について明示します。また、年限までに実施できる見込みがない事業であっても、推進すべき方向性を示すことができるものは明示します。また、面的整備において、重点整備地区の整備を最優先しますが、その他の地区についても重点整備地区の進捗を踏まえ、バリアフリー歩行空間のネットワーク形成をめざして必要なバリアフリー化を進めます。

実現保障の原則

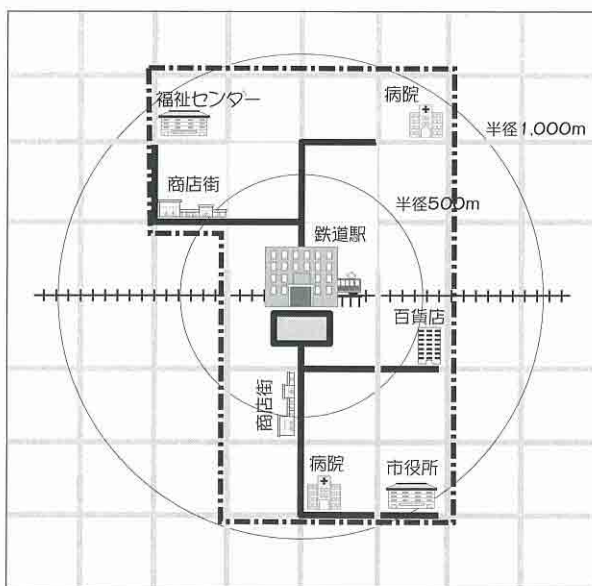
本構想を実現するために、策定後各事業者は交通バリアフリー法に基づく特定事業計画を作成し、また、市は特定事業以外のバリアフリー化事業について事業計画を作成します。これらの事業計画および本構想が適正に実現することを保障するために、市民の参加のもとに進捗状況を把握していく仕組みを作ります。

バリアフリーについての市民への啓発活動を積極的に行い、本構想の内容や事業計画づくり、バリアフリー化事業の進捗状況などについて広く市民へ広報します。

2. 整備方針

1) 重点整備地区のバリアフリー化の推進

交通バリアフリー法に基づく重点整備地区を設定する場合、以下の要件が求められます。
(出典：交通バリアフリー法の解説 平成12年12月 運輸省、建設省他監修)



* 配置要件

特定旅客施設から徒歩圏内（500～1000m程度）にあり、相当数の高齢者・身体障害者等が利用する施設の所在地を含むこと。

* 課題要件

高齢者、身体障害者等の利用状況及び既に行われたバリアフリー化のための事業の状況から総合的に判断して当該事業の実施が必要であると認められること。

* 効果要件

実施しようとするバリアフリー化のための事業効果の観点から他の地区に優先して、かつ、各事業の整合性を確保してバリアフリー化のための事業が実施されることが、高齢者、身体障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能等重点整備地区のみならず、都市が全体として有する様々な機能の増進を図る上で適切であると認められること。

特定旅客施設とは、1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上であること、又は相当数の高齢者、身体障害者等の利用が見込まれることなどの要件に該当する旅客施設です。

市内の旅客施設は、JR中央線及び京王電鉄井の頭線の吉祥寺駅・JR中央線三鷹駅・JR中央線及び西武鉄道多摩川線の武蔵境駅の3駅になりますが、いずれの駅も1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上で要件を満たしています（吉祥寺駅421,425人、三鷹駅165,712人、武蔵境駅141,948人いずれも2002年版武蔵野市市勢統計による）。これら3駅周辺地域は、いずれも配置要件・課題要件・効果要件すべてを満たしており、すべての人にやさしいまちづくりを着実に進めて行くためにも、3駅周辺すべてを交通バリアフリー法に定める重点整備地区とします。

なお、「高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設」については、実施したアンケート調査及び個別ヒアリング調査の結果を尊重して、各駅周辺の実情に応じて定めます。

(1) 移動経路

交通バリアフリー法の目的が公共交通機関を利用した移動の円滑化であることから、移動経路は、特定旅客施設の内部から、道路・通路等を経由し、目的施設までとなり、この移動経路について移動円滑化を実施する必要があります。

特定旅客施設内については、本来であれば車両からホーム・改札・出口までを移動円滑化されなければなりません。しかし車両については、本市以外でも運行しており、耐用年数と車両入れ替え時期もあるため、早急な対応は難しい状況です。したがって、特定旅客施設内はホームから出口までを移動経路としてバリアフリー化事業を実施し、車両については順次、代替時期に併せてバリアフリー化することを求めるものとします。

道路については、以下に述べる特定経路と準特定経路を選定し、バリアフリー化を推進します。

(2) 特定経路

特定経路とは、重点整備地区内で、特定旅客施設から「高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設」までを結ぶ経路で、『重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（平成12年11月15日建設省令第40号）』など主務政省令に定める基準に適合した整備

を、平成22年までに実施するものをいいます。実施したアンケート調査及び個別ヒアリング調査の結果を尊重し、各駅周辺の実情に応じて、日常生活又は社会生活において利用すると認められる施設を定め、最寄の特定旅客施設とを結ぶ経路についてまず「重要経路」として選定し、この中から道路管理者及び交通管理者と協議を行い政省令に定める基準に適合した整備を、平成22年までに実施できる見込みのあるものを特定経路としました。

すでに述べたように本市は、都市基盤の整備も一定の水準に達し、成熟した市街地が形成されています。とくに吉祥寺駅をはじめ市内3駅周辺は、商業、業務、金融、レジャー、文化、情報などの機能が集積されているため、用地買収を伴う道路の拡幅などの整備は予算的にも時間的にも難しく、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」など主務政省令に定める基準に適合した整備を、平成22年までに実施することがなかなか難しい状況にあります。そこで、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」に定める道路構造令による歩道有効幅員について、2mを特定経路の基準値としました。

(3) 準特定経路

特定経路としての基準に適合した整備が難しいものや、基準にはそもそも適合しないが重点整備地区内の道路として重要な役割をもっているものについて、準特定経路として平成22年までに何らかのバリアフリー化の事業を実施するものを本市独自の基準により選定します。

(4) その他の道路

重点整備地区内の特定経路または準特定経路に該当しない道路についても重点整備地区の特性に配慮して、特定経路および準特定経路とのバリアフリー歩行空間のネットワークの形成に努めます。

2) 重点整備地区以外のバリアフリー化の推進

重点整備地区内の整備を最優先しますが、その他の地区についても重点整備地区の整備の進捗を踏まえ、バリアフリー歩行空間のネットワーク形成をめざして、ハード・ソフト両面から必要なバリアフリー化を進めます。

重点整備地区以外の道路改修にあたって、道路管理者は、可能な限り特定経路又は準特定経路に準じたバリアフリー化をめざした方法で実施することとします。

平成13年6月の「人にやさしいみちづくり検討委員会」の発足以来、市内の歩車分離されていない単断面(歩車道一体型)の生活道路において、居住者や歩行者の安全と快適性を考慮した道路空間を確立するための検討を行い、緊急度の高い路線から順次、路側帯及び交差点のカラー舗装・狭窄(ポラード)・ゼブラ表示・キララ舗装・マウントアップなどの手法を取り入れた改修を行うことになっています。この「人にやさしいみちづくり」事業



として実施する道路改修にあたっては、準特定経路の単断面道路で行うバリアフリー化の事業を取り入れて実施するものとします。その他重点整備地区以外で行うバリアフリー化については、あらためて第5章で述べるものとします。

3. 個別整備方針

1) 公共交通特定事業の整備

交通バリアフリー法では、既に事業の用に供している旅客施設及び車両等については、移動円滑化基準に適合させるために必要な措置をとることを努力義務としています。本構想に基づく公共交通特定事業については、『移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準(平成12年11月1日運輸省建設省令第10号)』に従い、また『公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン』および『東京都福祉のまちづくり条例(平成7年条例第33号)』に基づく整備基準を尊重した整備を行います。また、市内各駅ごとの利用状況や施設整備の状況等を考慮しつつ、連続性をもった利用しやすい施設となるよう配慮し、利用者が安全かつ円滑に移動できるよう努めるものとします。

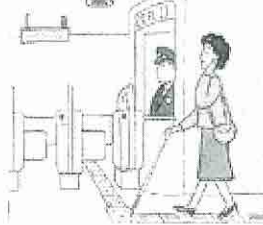
駅施設については、連続性をもった誰にとっても利用しやすい施設を目指し、経路上の手すりの整備、施設を利用するための音声・文字・点字案内の充実、駅職員の適切な対応・介助などを考慮して事業を実施します。

※路側帯	94頁
※狭窄(ポラード)・ゼブラ表示・キララ舗装・マウントアップ	90・91・93頁
※移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準	90頁
※公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン	90頁
※東京都福祉のまちづくり条例	92頁

旅客施設のバリアフリー化

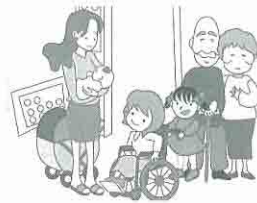
視覚・聴覚情報提供

視覚障害者誘導用ブロック設置



エレベーター・エスカレーター設置

身体障害者用トイレ設置



など

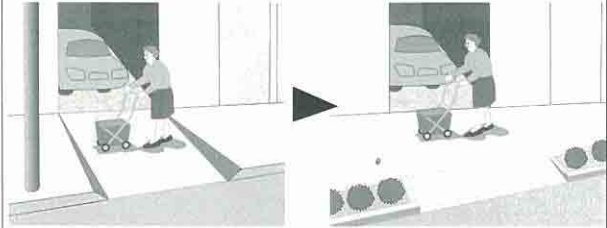
バス事業については、ノンステップバスの導入、バス車両の音声・文字・点字案内の充実、乗務員の適切な対応・介助などを考慮した車両のバリアフリー化に加え、バス停留所の改善、バスの運行状況の案内(バスロケーションシステムの検討)などを考慮し事業を実施します。

2) 道路特定事業の整備

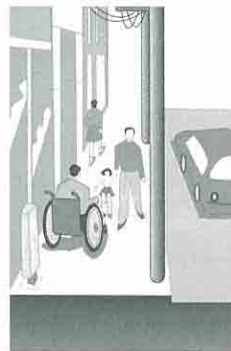
道路特定事業については、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」に従い、また「道路の移動円滑化整備ガイドライン」および「東京都福祉のまちづくり条例」に基づく整備基準を尊重した整備を行います。また、重点整備地区内の特定経路、準特定経路及びその他の経路の接続、重点整備地区内外の接続、特定経路及び駅前広場から駅内自由通路の連続性等に配慮し、すべての人が安全かつ円滑に移動できるよう整備します。

道路のバリアフリー化

車両乗り入れ部改善



幅の広い歩道整備 (電線地中化など)



視覚障害者誘導用ブロックの設置

音響式信号の設置



※バス、バス停も含まれます など

(1) 特定経路における整備方針

特定経路においては、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」及び「道路の移動円滑化整備ガイドライン」に適合する整備を行うほか、交通安全特定事業者が行う整備及び武蔵野市が独自に行うハード・ソフトの事業を行います。

(2) 準特定経路における整備方針

① 複断面道路(歩車道分離型道路)

複断面の準特定経路については、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道

- ※ノンステップバス……………92頁
- ※バスロケーションシステム……………92頁
- ※道路の移動円滑化整備ガイドライン……………92頁

路の構造に関する基準」及び「道路の移動円滑化整備ガイドライン」をできる限り準用し、関係する事業者と連携して主に以下のようなバリアフリー整備を推進します。

- * 連続して2mの幅員が確保できない場合であっても、可能な限り歩道の部分的な拡幅を行う。
- * 歩道は、平坦で、滑りにくく、かつ、水はけのよい仕上げ（透水性舗装）とします。
- * 車両乗り入れ部の段差を解消し歩道をフラット化します(スムーズ横断歩道)。



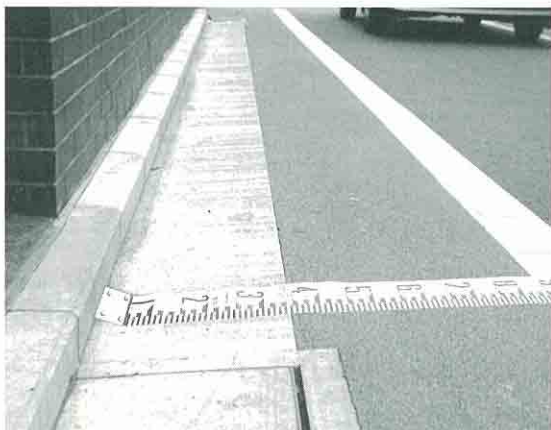
- * 視覚障害者の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に視覚障害者誘導用ブロックを設置します。
- * 横断歩道に設置するエスコートゾーン（視覚障害者用横断帯）は、現在、試行段階ですが、今後の検討、規格の統一の進捗を見ながら、交通管理者と協議して導入を検討します。

② 単断面道路(歩車道一体型道路)

単断面の準特定経路においては、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」及び「道路の移動円滑化整備ガイドライン」の精神を尊重し、必要に応じて関係する事業者と協議を行い高齢の方や障害のある方等が安全で快適に移動できるように、主に以下のような工夫をした整備を推進します。

- * 車道の狭小化等により有効幅員2mの確保が可能であれば、片側のみであっても歩道を設置するよう努めます。
- * 2mの幅員が確保できない場合は、「歩行帯」と位置づけ、全幅員から必要な車道幅を減じて、幅員を設定します。この場合最低の幅員は車いす1台が安全に通れる幅1mとします。また、「歩行帯」で車いす同士がすれ違う場合は車道の一部利用できるような構造を検討します。
- * すれ違い等がスムーズに行えるように縁石、植樹帯、並木、さく等はできる限り設けないこととします。
- * 歩行者の安全確保を行うため「車道帯」と「歩行帯」で舗装の色を変えるなどして、視覚的な区分を行います（路側帯のカラー舗装化）。
- * L型エプロン(道路の端に設置する雨水排水のためのL型側溝の上面部)を狭小化し「歩行帯」の水平面を確保します。
- * 電柱等が道路の両側にある場合には、電線、電話線などの共架化を図り、なるべく片側に移設するよう協力を求めます。
- * すれ違いや、対面への自由な移動が可能なように、フラット形式を基本とします。
- * 横断歩道に接続する歩道の部分について、フラット形式のため、特に勾配・段差等について配慮する必要はないが、視覚障害者が横断歩道でその場を認知できるような工夫をします。

※透水性舗装	92頁
※スムーズ横断歩道	91頁
※エスコートゾーン	90頁
※L型エプロン	90頁
※フラット形式	93頁



標準のL型



狭小化されたL型

- * 必要に応じ、交差点等に点字・音声その他の方法により視覚障害者を案内する設備を設けることとします。
- * 視覚障害者の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に視覚障害者誘導用ブロックを設置します。誘導用ブロックは、視覚障害者にとってははなげなければならない施設ですが、車いす使用者や肢体不自由者にとっては危ないとの指摘もあり、特に細街路では「歩行帯」は狭いため、他の歩行者への影響も大きく、連続敷設にするかどうかについては慎重に検討する必要があります。視覚障害者、車いす使用者等の意見を聞き、両者の意見を調整の上、決めていくこととします。
- * 交通管理者と協議して、車両の進入制限や一方通行化など交通規制の実施を検討します。



3) 交通安全特定事業の整備

『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係る信号機等に関する基準を定める規則（平成12年10月25日国家公安委員会規則第17号）』に従い、「東京都福祉のまちづくり条例」に基づく整備基準を尊重した整備を行います。

- * 信号は、歩行者の動線・利用状況・自動車交通量・道路構造を考慮して設置を進めます。
- * 信号機は視覚障害者が操作しやすい構造とし、視覚障害者の通行状況を考慮し、積極的に音響信号機を設置します。
- * 移動に制約をもつ人が安全に横断できるよう信号サイクル(歩行者青時間)を調整



※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係る信号機等に関する基準を定める規則……………90頁

します。

- * 交通量・道路形態を踏まえ、歩行者の安全を優先した歩車分離信号の導入を検討します。
- * 横断歩道に設置するエスコートゾーン（視覚障害者用横断帯）は、現在、試行段階ですが、今後の検討、規格の統一の進捗を見ながら、道路管理者と協議して導入を検討します。

4) その他の事業の整備

(1) 駅前広場

- * 駅前広場は交通結節点として、また地域の活性化及び顔づくりに重要な施設です。しかしバリアの最も生じやすい所でもあるので、安全で快適に乗り継ぎできるように駅前広場の整備または再整備を進めます。
- * 駅前広場には視覚障害者誘導用ブロック、文字及び音声による案内設備及びベンチを設置します。
- * 移動に制約をもつ人の送迎が、安全で便利に行えるよう配慮します。

(2) その他交通対策

- * 関係者間の協力により各駅周辺の自転車・ミニバイク放置禁止区域内の自転車駐車場の整備を進めます。
- * シニアカーの駐車スペースの確保についても検討します。
- * 移動に制約をもつ人を個別に送迎するサービスであるSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）として、武蔵野市では平成12年からレモンキャブ事業を実施しています。しかし、現在のところ会員制であること（会員480名、協力員37名）、車両が少ないこと（7台）などが

ら、予約が必要で、市外の方の利用が難しいなどの声が出ているので、国の施策の動向を視野に入れながら車両の増車など事業の充実に努めます。

- * タクシーについて、福祉車両化することについて協力を要請します。

5) ソフト的バリアフリー事業の整備

(1) 道路管理

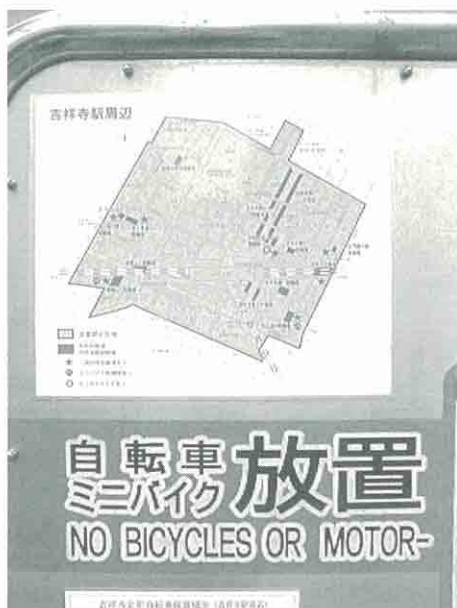
- * 段差、凹凸、歩行空間を阻害する商品台及び看板等が放置されることのないよう、日常の点検や市民の協力により適切な管理・指導を行います。

(2) 迷惑駐車対策

- * 市民団体や関係機関と連携しながら、「武蔵野市違法駐車の防止に関する条例」に基づき、意識啓発、指導強化及び取締りの徹底などの迷惑駐車対策を進めます。

(3) 迷惑駐輪対策

- * 市民団体や関係機関と連携しながら、意識啓発、指導強化及び移動保管などの迷惑駐輪対策を進めます。
- * 自転車・ミニバイク放置禁止区域内において、商業集積が進んでいるため歩行者が多く、自転車の通行が著しく危険な区域について、道路交通法に基づく「歩行者専用道路」の設置や、啓蒙を目的とするソフトな施策として「自転車走行禁止区域」の設定などについて、関係機関、商業者、市民団体などの協力を得ながら検討します。



(4) 啓発・交流・学習

- * マナーの向上やサポートの促進を図るため、広報、イベント、学習会及び教育の場を通じ啓発に努めます。

特に若者が乗る自転車がスピードを出しすぎているため、著しく危険であるという声が強いことから、交通安全の観点だけでなく総合学習の一環として小中学校における自転車教室の充実にも努め、疑似体験セットを活用して高齢の方や障害のある方をはじめ移動に制約のある人の立場にたった交通マナーを身に付けさせるよう努めます。

- * 高齢の方や障害のある方をはじめ移動に制約のある人のことを理解するため、市民、事業者、行政などとの交流の機会づくりを進めます。
- * 啓発、交流、学習は、市民、事業者、行政及び学校が連携して行います。

(5) 業者及び事業者団体の協力

- * 看板や商品台等が路上に放置されることのないよう、「吉祥寺環境浄化作戦」の

充実・拡大を検討することを求めます。

- * すべての人が安全かつ円滑に移動できることがとても大事なことなのだというバリアフリーの考え方を広く普及するために、事業者及び事業者団体はその啓発に努めることを求めます。
- * 自転車放置禁止区域内において、商業集積が進んでいるため歩行者が多く、自転車の通行が著しく危険な区域について、道路交通法に基づく「歩行者専用道路」の設置や、啓蒙を目的とするソフトな施策として「自転車走行禁止区域」の設定などについて、関係機関とともにその検討に協力することを求めます。

(6) 情報アクセスの整備

- * すべての人が必要な情報を容易に得ることができるよう、ボランティアセンター武蔵野によるホームページ「バリアフリー情報 From むさしの」をはじめ多様なメディアを活用した情報提供サービスの拡充を図るとともに、新たな情報受信・発信サービスの研究を進めます。

(7) サポート体制

- * 地域での自立生活を促進するため、障害のある人の人権と主体性を基本としつつ、日常生活を支えるさまざまな支援が地域の中で提供されるよう、地域社協をはじめボランティアやNPOなどの地域福祉活動の育成支援などを通して、支援ネットワークづくりを進めます。

(8) 協力体制

- * 今後この基本構想を実現して行くにあたり、各事業者の連携と協力を図るため事業者連絡会議を定期開催します。

※吉祥寺環境浄化作戦……………90頁
 ※ボランティアセンター武蔵野……………93頁
 ※バリアフリー情報From むさしの……………93頁
 ※地域社協……………91頁
 ※NPO……………90頁

- * 道路管理、ムーバス事業、自転車対策、まちづくり、連続立体交差事業、障害者福祉、高齢者福祉および、地域福祉の各主管課の連携と協力を図るため庁内連絡会議を定期開催します。

4. 目標年次

基本構想の目標年次は、2010年（平成22年）とします。



改札の外側に設置されたエレベーターの例
(ゆりかもめ 新橋駅)