

今後、交通バリアフリー法の規定に基づいて、公共交通事業者、道路管理者及び公安委員会は、それぞれ本構想に即して特定事業計画を作成し、これに基づいて特定事業を実施することになります。特定事業計画の策定や作成した特定事業計画を実施するにあたり、各事業者は、具体的な改善箇所や方法について、本市交通バリアフリー担当課と連携して情報を公開するとともに、なるべく多くの方の意見が反映されるような方策をとることとします。

また、市が実施すべき特定事業以外の事業についても同様の方策をとります。

## 1. 特定事業計画の策定

公共交通事業者、道路管理者及び公安委員会は、この基本構想に則って平成15年度中に特定事業計画を策定することとします。この特定事業計画を定めるにあたって、あらかじめ市及び特定事業者の意見を聴くとともに、衆議院運輸委員会における付帯決議に基づき高齢者、身体障害者等をはじめ関係者の意見を聴くこと等により、それらが十分に反映されるよう努めるものとします。本構想の策定過程において、多くの方から寄せられた様々な意見・要望を十分尊重して特定事業計画を策定するものとします。

公共交通事業者は交通バリアフリー法第7条に基づき、公共交通特定事業計画を定めようとする際には、あらかじめ市及び道路管理者の意見を聴く義務を負いますので、十分な事業者間の調整を行うこととします。また、道路管理者は交通バリアフリー法第10条に基づき、道路特定事業計画を定めようとする際には、あらかじめ公共交通事業者及び公安委員会の意見を聴く義務を負いますが、特に準特定経路の整備につい

ては道路管理者、公安委員会の間で十分な事業者間の調整を行うこととします。

## 2. 特定事業の実施

### 1) 道路特定事業

重点整備地区においてバリアフリー化を推進するにあたって、特定経路のバリアフリー化の実現が重要なことから、市道および都道の管理者である武蔵野市および東京都の責任は特に重大です。道路管理者は、道路特定事業の実施にあたって、本市交通バリアフリー担当課と協力して、以下に述べる市民参加の機会を確保します。

- \* 特定事業の実施にあたり必要な情報を公開すること
- \* 高齢の方および身体に障害のある方をはじめ移動に制約をもつ人の意見を聴取する機会を設けること
- \* 交通バリアフリー法に定める高齢者、身体障害者等にとらわれず、ベビーカーの利用者や知的障害者など移動に制約をもつ多くの人々についても意見を聴取する対象とすること

### 2) 公共交通特定事業

交通バリアフリー法は、民間事業者の自主的な経営上の判断に委ねられるべきものであることから、基本的な内容は基本構想により明らかであることから、公共交通特定事業計画には公表を義務付けていません。しかし本構想の基本的考え方である「事業実施への参加」の原則から、道路管理者に準じて市民参加の機会を確保することとします。とくに、鉄道事業者については、重点整備地区の中心となる特定旅客施設である

駅のバリアフリー化は、本構想の要となるため、公共交通特定事業の実施にあたって、以下に述べる市民参加の機会を確保することとします。具体的な参加の実施にあたっては、鉄道事業者と本市交通バリアフリー担当課が協力します。

- \* 特定事業の実施にあたり必要な情報を公開すること
- \* 高齢の方および身体に障害のある方をはじめ移動に制約をもつ人の意見を聴取する機会を設けること
- \* 交通バリアフリー法に定める高齢者、身体障害者等にとらわれず、ベビーカーの利用者や知的障害者など移動に制約をもつ多くの人々についても意見を聴取する対象とすること

バス事業者については、公共交通特定事業の実施にあたって鉄道事業者に準じた市民参加の機会を確保するよう努力することとします。

### 3) 交通安全特定事業

公安委員会は、交通安全特定事業の実施にあたって鉄道事業者に準じた市民参加の機会を確保することとします。

交通バリアフリー法第11条に基づき、交通安全特定事業計画を定めようとする際は、あらかじめ市及び道路管理者の意見を聴く義務を負いますが、とくに準特定経路の整備については道路管理者との間で十分な調整を行うこととします。

### 4) その他の事業

本構想に基づいて行う特定事業以外の事業の実施にあたっては、特定事業に準じた市民参加の機会を確保するよう努力することとします。

## 3. 進捗状況の把握及び評価

### 1) 進捗状況の把握の手法

交通バリアフリー法は、基本構想及び特定事業計画の実施に向けて、特定事業計画の公表義務や関係者への送付などいくつかの方策を講じています。しかし、さらに計画の実効性を担保するために本市独自の進捗状況の把握の方策を定めます。一般に交通バリアフリー基本構想は、市町村が作成するものですからその進捗状況の把握も本来市町村が行うべきものですが、本構想においては、その基本的考え方である「実現への参加」の原則から、計画実現についても市民を含む第三者機関による進捗状況の把握を行う必要があると考えます。そこで、以下に示す権能を有する委員会を設置するものとします。

(1) **名称**：武蔵野市交通バリアフリー事業計画実施推進委員会(仮称)

(2) **目的**：武蔵野市交通バリアフリー基本構想及びこれに基づく特定事業計画に即した事業の実施について進捗状況の把握を行い、すべての人の移動が円滑に行われるまちづくりの実現を遅滞なく進めることを目的とする。

(3) **構成**：学識経験者、高齢者・障害者等の関係者団体代表、市民などとし、任期はこの委員会の継続性に配慮して定める。

(4) **役割等**：

- \* 交通バリアフリー基本構想に基づく各特定事業計画及び市の独自事業がその年次計画に従って実施されているかを評価するため、関係者から資料の提出及び説明を求めるこ

とができる。

- \* 特定事業の実施状況についてとりまとめ、市長に提言する。

#### (5) 事務局：まちづくり推進課とする。

市長は、この委員会からの提言により特定事業が実施されていないと認める時は、公共交通特定事業者に対しては、交通バリアフリー法の規定に基づき、その事業の実施を要請することとします。また、他の特定事業についても、同様に事業の実施を要請することができるものとします。

### 2) 交通バリアフリー基本構想の評価・見直し

すべての人の公共交通機関を利用した移動が円滑に行われるまちづくりに本構想が資するため、目標年次の前半が終了する平成18年に本構想そのものの評価を行い、目標年次の後期にあたる平成19年から22年までに係る基本構想の見直しを行います。評価・見直しは、「武蔵野市交通バリアフリー事業計画実施推進委員会(仮称)」の意見を聴くとともに、移動に制約をもつ人をはじめ広く市民の意見を聞きながら実施することとします。この評価に先立って実施状況についての情報を公表するとともに、評価・見直しにあたっては、アンケート、ヒアリング、現地調査など、本構想の策定に当り実施した市民参加の手法を踏襲するものとします。

ただし、交通バリアフリー法及び政省令の改正により、交通バリアフリー基本構想の目標年次等に変更があった場合には、これに従うものとします。

## 4. 武蔵野市第4期基本構想・長期計画への明記

平成17年度を初年度とする第4期基本構想・長期計画の策定作業が、平成15年度から始まります。この基本構想・長期計画は、地方自治法第2条第4項に定める「地域における総合的かつ計画的な行政運営を図るための基本構想」であり、議会の議決を経ることとなっています。本市では、昭和46年以来この基本構想・長期計画を伝統的に武蔵野方式による市民参加で策定しており、他の市町村に比べ政策決定において、その重要度が著しく高いものとなっています。予算の獲得も長期計画に記載のある事業が優先されます。したがって、本構想に盛り込まれた特定事業その他の事業を主管する市の部課は、特定事業計画等の事業計画に記載される年次計画（事業実施期間）にしたがって、本構想に基づく各種事業が第4期基本構想・長期計画に明記されるよう努めます。



第4章までは、交通バリアフリー法の主旨に基づき、バリアフリー化への具体的な取り組みについて提示しています。しかし、対象と期限が限定された内容となっているため、市内全域のバリアフリー化が達成できるわけではありません。また、時の経過とともに、交通バリアフリー法自体も見直しされることが考えられます。そこで、今後とも国における関連の動きについても関心を払い続けるとともに、多様な市民の参画を得て、バリアフリーあるいは、より広範な観点からの様々な取り組みを展開させていく必要があります。

ここでは、交通バリアフリー法の枠を超えて、まちづくりに展開させていくことについて示します。

## 1. 重点整備地区内におけるさらなる事業の推進

これまでに掲げてきた事業に引き続き、重点整備地区において以下のような事業を実施していきます。

### 1) 吉祥寺駅周辺地区については、

- \* 南口交通広場の整備に合わせた交通体系や歩行動線の変化等に対応したバリアフリー化の推進

### 2) 三鷹駅周辺地区については、

- \* 北口補助幹線やかたらいの道（市道第16号線）の整備に合わせた交通体系の再整理とバリアフリー化の推進

### 3) 武蔵境駅周辺地区については

- \* 平成18年度を目途としたJR中央線及び西武多摩川線連続立体交差事業の完成とともに、交通体系や歩行動線の変化等に

対応したバリアフリー化の推進

また、それぞれの重点整備地区に共通する事業として、特定経路及び準特定経路に指定しなかった道路のバリアフリー化を推進します。

また、道路だけにとどまらず、本構想だけでは実現できなかった様々な課題に対応した事業についても実施していきます。

## 2. 市内全域への拡大

重点整備地区に掲げた事業の推進とともに、さらに事業を市内全域に広げていくこととします。

その場合、公共交通特定事業（鉄道・バス）のうち鉄道に関しては、駅施設が対象となるため『1. 重点整備地区内におけるさらなる事業の推進』に基づき、さらに事業を進めていくこととなります。

また、バス交通についてはバス停の設置位置・形態や交通体系、公共交通の空白・不便地域の解消についてさらに検討し必要な手段を講じることとします。

市内全域の道路については、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」に則るとともに、同ガイドラインには適合しない生活道路等については本構想の『第2章 2.個別整備方針』に基づき事業を推進していきますが、この場合、大幅に対象路線が増えるため、短期的な視点ではなく、中長期的な展望に立った構想・計画を示すこととします。

また、あわせて交通管理上の課題についても交通管理者と連携し、バリアフリー化のために必要な事項について実施します。

### 3. 建物等の整備との連携

第4章までは、交通バリアフリー法に基づき駅を基点とした移動施設関連について実施していくことを明確にしてきました。しかし、本来『移動』は、自宅から目的施設までの間がスムーズで安全かつ快適になっているとともに、目的施設自体もバリアフリー化が行なわれていなければなりません。

平成6年には『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）』が制定されるとともに、この法律を受けた条例や要綱などが定められたことにより、建物のバリアフリー化も進められてきています。例えば、平成8年には都では『東京都福祉のまちづくり条例』を制定するとともに、『福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル』を作成し、図解等も含めて整備基準及び誘導基準を示しました。また本市においては、この法律の制定に先立つ昭和59年に『武蔵野市福祉環境整備指導要綱』を制定し、本市独自の観点から福祉のまちづくりを進めていきましたが、ハートビル法や都の条例の内容を踏まえて改定し、今日に至っています。

しかし、新築されるビルについてはバリアフリー化が図られて来ていますが、すべての建物についてバリアフリー化が進んでいる状況にはありません。また、上記のように条例・要綱等が定められているものの、最低限度の工夫としての基準という意味合いが強く、快適なレベルという次元には達していないようです。そのため、目的となる建物とそこに行くまでの経路を含めたトータルな観点から、バリアフリー化を実現していきます。

### 4. 新たな技術等への取り組み

本市では、平成7年に武蔵境駅から武蔵野赤十字病院に向かう経路の歩道とすぎみ小路に、ソーラーパネルを組み込んで夜間になると自動的に発光する点灯式視覚障害者誘導用ブロックを、関係企業と協力して独自に開発し設置しました。このように障害を持った方の立場に立って、独自の発想や工夫により、バリアフリー化に取り組んで来ています。

また、視覚に障害がある方等を対象として、従来から発信機を利用した誘導案内システムが、一部の施設などに設置されて来ましたが、施設ごとや狭いエリアを対象とした特殊な機器を作れば作るほど、様々な施設に行く場合、複数の受信機器を持つ必要があるなど、日常生活においては煩雑さも増してしまいます。そのため、今後ますますこのような機器に対する設置要望は高まると考えられますが、適用範囲の拡大等のためには技術革新が望まれる分野の一つと考えます。

現在、歩行者ITS（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）について、様々な研究が進められていますが、このような機器を普及させていくためには、市域などにとられることなく、広域的に統一した基準により開発していく必要があります。

このようにバリアフリーへの新たな取り組みの中には、独自の視点によるものと、広域的な視点によらなければならないケースがありますが、いずれの場合においても、研究等の結果が出されるのを待つだけでなく、独自の発想により先進的な課題に取り組むとともに、市民の声を開発する側に伝えていくなど、様々な形で関わっていきます。

## 5. ユニバーサルデザインによるまちづくりへの展開

交通バリアフリー基本構想は、国の定めた「交通バリアフリー法」に基づき、市が中心となって関連事業者等の協力を得ながら、鉄道駅及び周辺を含めた重点整備地区内に見出された移動に関する障害を、平成22年までに、出来る限り取り除こうとするものです。

これによって、当該地区の移動環境がより良いものになっていくのは間違いのないことと考えます。ただし、基本構想の主旨には限界があります。それは、対象範囲や期間が限られていることにもよりますが、「バリアフリー」という考え方そのものに起因することでもあるのです。

従来、「バリアフリー」は、特定の身体条件を持つ人々の直面する障害（バリアー）を取り除くことと受けとめられがちでした。そうした障害を取り除くことはもちろん必要なことですが、特定の人のため、という対応の仕方が、かえって差別感を抱かせ、心の中に障害（バリアー）を生んでしまっているという矛盾も指摘されるようになってきました。また、直面する障害を取り除こうとすると、既存のモノや環境に手を加えて改良するという方法を取らざるを得ず、ともするとギクシャクとした仕上がりとなって景観を損ねたり、予想外の改造費用が必要となるなど、また新たな問題が生じることもあります。

「バリアフリー」の持つこのような限界を克服するために、最近では、「ユニバーサルデザイン」という考え方が提唱されています。これは、モノや環境を作ろうとする際、あらかじめ、できるだけより多様な人々の要求に応じていけるよう計画、設計していこうとする考え方と手法

です。

人はそれぞれ身体状況も異なり、また、一人の人間についても、生きていく間に身体状況を変化させていますし、事故や病気によっても身体の動かし方が違ったりします。心理面でも同様に、それぞれ実に多様です。そのような観点から身の周りを見回してみると、人間によって作り出されたモノや環境は、まだまだ、そうした人間の多様性に対する配慮に欠けていると言わざるをえません。私たちは、一人では生きていけず、多様な人々と地域の中で暮らしているのですから、まちづくりは、本来、あらかじめ、できるだけより多様な人々の要求に応じていける環境づくりであるべきです。それが、まさに「ユニバーサルデザイン」によるまちづくりです。

今後、本市では、点や線としての移動障害除去（バリアフリー）に終わるのではなく、さらに市内全域を対象として、多様な市民や専門家、事業者等の参画のもと、ユニバーサルデザインに基づくまちづくりの実現に向けて取り組んでいきます。

