

現行基本構想 (平成23年4月)
第1章 はじめに
1. 背景
2. 目的
3. 位置付け
4. 改定の手順
5. 武蔵野市の概況
第2章 基本的な考え方
1. 四つの原則
2. 基本的な方針
(1) 重点整備地区のバリアフリー化の推進
(2) 全市的なバリアフリー等の推進
3. 個別方針(移動等円滑化に関する事項)
(1) 公共交通特定事業
(2) 道路特定事業
(3) 路外駐車場特定事業
(4) 都市公園特定事業
(5) 建築物特定事業
(6) 交通安全特定事業
(7) その他の事業
4. その他の事項
5. 目標年次
第3章 地域別構想
吉祥寺駅周辺地区
三鷹駅周辺地区
武蔵境駅周辺地区
第4章 実現にあたって
1. 特定事業計画の作成
2. 特定事業の実施
3. 進捗状況の把握及び評価
4. 武蔵野市第五期長期計画に基づく個別計画との連携
5. 国や関係自治体との連携
第5章 今後の展開
1. 重点整備地区内におけるさらなる事業の推進
2. 市内全域への拡大
3. 新たな技術等への取り組み
4. 基本構想の継続的な発展
参考資料
用語集

改定基本構想 (令和4年3月)
第1章 はじめに
1. 背景
2. 目的
3. 位置付け (改定の手順は参考資料に移動)
4. 目標年次 (第2章5から移動)
5. 武蔵野市の概況
6. 旧基本構想の実施状況と評価
7. 旧構想での課題と改定における論点
8. 改定の方針
第2章 基本的な考え方
1. 四つの原則
2. 基本的な方針
(1) 移動等円滑化促進地区のバリアフリー化の推進
(2) 重点整備地区のバリアフリー化の推進
(3) 心のバリアフリー等の推進
3. 生活関連施設・生活関連経路等の設定 (ネットワーク経路の設定を含む)
4. 個別方針(移動等円滑化及び促進に関する事項)
(1) 公共交通事業 (タクシー事業の追加)
(2) 道路事業
(3) 都市公園事業
(4) 建築物・路外駐車場事業
(5) 交通安全事業
(6) 教育啓発事業
(7) その他の事業
5. その他の事項 (行為の届出に関する事項等含む)
第3章 地域別構想 (基本方針・区域・施設・経路)
吉祥寺駅周辺 重点整備地区
三鷹駅周辺 重点整備地区
市役所周辺重点整備地区
武蔵境駅周辺 重点整備地区
第4章 実現にあたって
1. 重点整備地区における取り組みの推進
2. 促進地区における取り組みの推進
3. 進捗状況の把握及び評価
4. 第六期長期計画に基づく個別計画との連携
5. 国や関係自治体との連携
第5章 今後の展開
1. 重点整備地区内におけるさらなる事業の推進
2. 促進地区(市全域)におけるバリアフリー水準の底上げ
3. 新しい技術や課題等への取り組み
4. 基本構想の継続的な発展
特定事業等一覧
参考資料
改定の手順(第1章4から移動)
旧基本構想における特定事業計画の実施状況
用語集

改定のポイント	案:頁	委員会等での主な議論
<<法改正等に伴うもの>> ① 「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」の基本理念の追加 ア) 「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 イ) 社会的障壁を取り除くのは社会の責務であることをすべての人が理解し、具体的な行動を変えていくこと ② 移動等円滑化促進地区、方針の導入 ⇒全市的なバリアフリー化の水準の向上を目指す観点から、市全域を促進地区に設定 ⇒従前の「基本構想」に「促進方針」の記載を加えて基本構想(促進方針+基本構想)に改定 ③ 教育啓発特定事業の位置づけ ⇒バリアフリー化の実現に向け、「心のバリアフリー」の継続的な推進が必要(情報伝達の取組み、役務の提供に関する考え方の記載) ⇒教育活動や啓発活動などの具体的な取組みを「教育啓発事業」として設定	P15,19 P3,17,23 P19,33	他者への無関心が最大の課題だと感じている。いかに他人に対しての関心を高めるのか、交通事業者だけでなく、一般市民に求められている。(令和元年度ネットワーク会議) 500m圏域の施設の集積や、周辺市との連携をわかりやすく表現するため、三鷹駅周辺地区を五日市街道で南北に分割する。(第2回改定委員会) 「人による介助」は心のバリアフリーのひとつだが、心のバリアフリー事業ではない。心のバリアフリー事業について、正しい理解が必要である。(第1回改定委員会)
<<市独自で設定するもの>> 【第3回まで検討済】 ④ 促進地区における取組み ア) ネットワーク経路 ⇒生活関連施設同士を結ぶ経路上にある幹線道路について、「ネットワーク経路」を設定 ⇒市全域や行政界にまたがる広域的なバリアフリー化の促進 イ) 地域拠点性の高い施設等 ⇒コミセンなど市全域で共通の考え方での取組み ウ) 公立小・中学校 ⇒学校施設における、不特定多数の利用を想定した人的な支援 ⇒学校周辺における、ネットワーク経路等からのバリアフリー化にも寄与する通学路の交通安全対策、環境整備を検討 ⑤ 当事者参加の仕組みの導入 障害者等の利用者の目線から課題を確認し、相反するニーズがある場合の具体的な対応方法等について、整備内容に反映できるような仕組みの構築を目指す	P20,40 P40 P39,66	似たような悩みでも細かく突き詰めると多様性がある。みんなにとっての満点が作れない中で、いかに運用側でハードを補足するのか。(令和元年度ネットワーク会議) 学校施設は避難所としての役割もある。車椅子の人が自分で避難所に行けるよう、道路整備も検討する必要性が高い。(第1回改定委員会) 当事者の意見の中で出てきたトレードオフの課題について、専門家やデザイナーも交えて検討し答えを見出していくことが必要。(第3回改定委員会)
【第4回委員会で提示】 ⑥ バリアフリーネットワーク会議の位置付け ⇒現地確認や意見交換を通じ、事業者が進める整備における留意事項への気付きを促し、当事者間の相反するニーズについての相互理解を図る場 ⇒市民にとっても事業者の取組みへの理解を深める場 ⇒スパイラルアップを図る仕組み ⑦ 新たな技術を踏まえた取組み ⇒スマートフォンの普及により、情報収集の考え方が変化 ⇒誰もが必要に応じ情報を入手、活動できる環境構築(音声案内等、利用者に合わせた情報提供) ⑧ 新型コロナウイルス感染症の影響 ⇒コロナ禍で移動や施設利用に影響や制限が発生(市:アンケート 国:接遇ガイドライン追補版) ⇒コロナ禍を契機とした技術革新 ⇒感染症対策を踏まえたサポート対応の必要性 ⇒接遇面の工夫や新たな技術の活用	P67,68 P72 P72	対象となる当事者の種類が増えており、知的・精神・発達障害への配慮も求められる。同じ子育てであっても双子の代表が来られているのは特徴的である。(令和元年度ネットワーク会議) 適切な情報提供がこれまで以上に求められる中で、ICT、情報技術の活用があるが、それが使えない人もいる中でどう対応するかが課題。(令和元年度ネットワーク会議) コロナの影響により移動の介助の方法などが課題となっている。(第1回改定委員会)