

第1章 はじめに

1. 背景

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、今後ますます少子化・高齢化が進むとされており、障害者が区別されることなく活動できる社会を目指すノーマライゼーション*の理念や、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザイン*の考え方が、より一層重要になると考えられています。

本市においては、平成23年に交通バリアフリー基本構想を見直し、建築物、都市公園等の取組みも加えたバリアフリー基本構想（以下「旧基本構想」という。）を策定しました。市内3駅を中心とした駅周辺の区域について、旅客施設*やバス車両、道路、公共施設、公園等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進してきました。

平成25年には交通に関する基本理念及び国の施策の基本的な方向性を示す『交通政策基本法』が施行されました。この中で、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策の実施を定めており、移動に制限を受ける対象として、ベビーカー利用者などの乳幼児を同伴する人にも配慮することとしました。これを受けて公共交通機関におけるベビーカー利用の考え方などが検討され、「ベビーカーマーク」が定められました。

また、平成26年には国連の障害者権利条約*を批准しました。条約では障害者の人権や基本的自由の享有を確保し、障害者の固有の尊厳の尊重を促進するため、市民的・政治的権利、教育・保健・労働・雇用の権利、社会保障、余暇活動へのアクセスなど、様々な分野の取組みを締約国に求めています。また、この中で「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「障害

の社会モデル*」の考え方が示され、その後の障害者関連施策に大きな影響を与えました。

批准に向けて、国内では、『障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（以下「障害者差別解消法*」という。）』（平成25年制定、平成28年施行）などの法整備が行われました。障害者差別解消法では、障害のある人への「差別の禁止」と「合理的配慮*」について定めています。

「合理的配慮」とは、障害のある人から社会にあるバリアの除去を求められた場合に、負担が重すぎない範囲で対応することです。令和3年の法改正で国の行政機関や地方公共団体等のみならず民間事業者に対しても合理的配慮が義務化されました（改正法は令和3年6月4日から起算して3年以内に施行）。

これらの背景を踏まえ、平成28年には東京2020オリンピック・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を目指したユニバーサルデザイン2020行動計画が定められました。『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*」という。）』を含む関連施策の見直し、空港から競技会場周辺や観光地等の重点的なバリアフリー化及び心のバリアフリー*の推進が位置付けられています。

このことを受けて、平成30年及び令和2年にはバリアフリー法が改正され、市町村が定めるように努める「移動等円滑化促進方針（以下「促進方針」という。）」制度が創設されました。また、「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」の基本理念が定められ、より一層の心のバリアフリーの推進が位置付けられています。バリアフリー法に基づき主務大臣により示される『移動等円滑化の促進に関する基本方針*（以下「国の基本方針」という。）』も改正され、新たな目標等が設定されまし

た。バリアフリー法の改正とあわせて移動等円滑化基準*や関連するガイドライン等が順次改正され、ユニバーサルデザイン 2020 行動計画の実現を目指し、全国の交通施設・建築物のバリアフリー水準の底上げが図られるとともに、各事業者等の心のバリアフリーや人的対応・接遇の取組みも大きく進展しています。

本市でも旧基本構想が目標年次に達し、事業の評価や方針の見直しが必要となったことから、新しい法制度や国の基本方針に基づきバリアフリー基本構想（以下「基本構想」という。）を改定します。

※バリアフリー法及び関連する移動等円滑化基準やガイドライン等の概要については、「参考資料」を参照

2. 目的

バリアフリー法では、「高齢者や障害者（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）、妊産婦、けが人など（以下「高齢者、障害者等」という。）の移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進すること」を目的に掲げ、その実現のため、以下の(ア)から(ウ)の実施を求めています。

- (ア) 公共交通機関（鉄道駅・バスターミナルなどの旅客施設、鉄道車両、バス・タクシーなどの車両）、道路、路外駐車場*、都市公園及び建築物のバリアフリー化を推進

- (イ) 一定の区域において、市町村が作成する促進方針や基本構想に基づいて、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、路外駐車場、都市公園、建築物、信号機等のバリアフリー化及び心のバリアフリーを重点的かつ一体的に推進

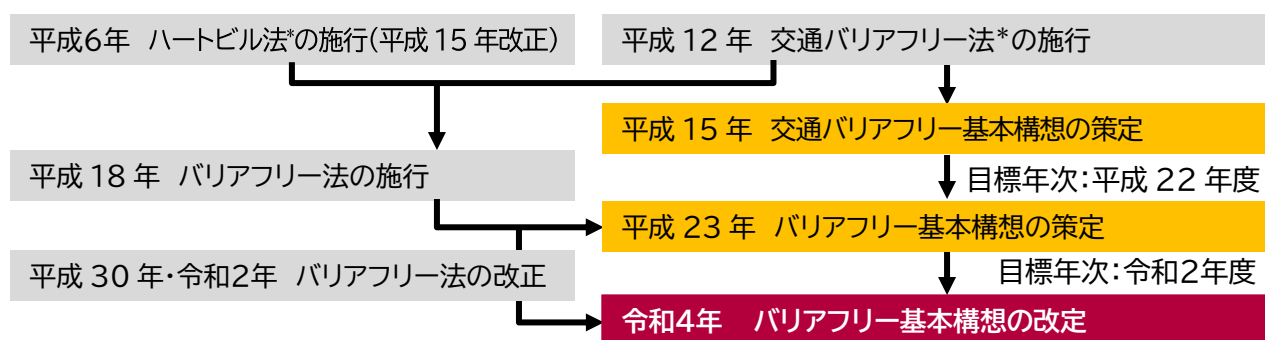
- (ウ) 段階的かつ継続的な発展（以下「スパイラルアップ*」という。）及び定期的な評価・見直し

本市の基本構想も2回目の改定となることから、引き続き市内3駅を中心とした駅周辺のさらなるバリアフリー化に取り組むとともに、市全域においてもバリアフリー化が効果的に進むように、公共施設等における整備や人的対応での配慮事項、利用者への情報提供、心のバリアフリー推進の取組みを示すことを目的とします。

また、事業の実施段階における市民参加の考え方についても本基本構想に示すこととします。

さらに、ユニバーサルデザインのまちづくりの実現には、各施設設置管理者*や市、近隣区市、市民等が連携しながらその事業を推進していくことが重要であることから、本基本構想において、関係主体の連携の考え方についても示すこととします。

■ 改定の経緯



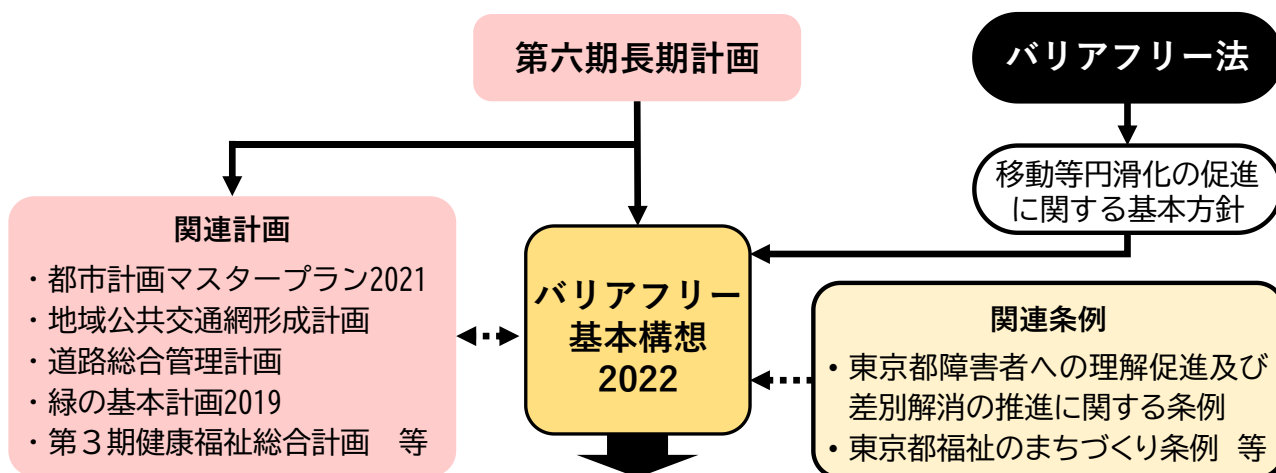
3. 位置付け

本基本構想は、バリアフリー法及び国の基本方針に基づき改定するものです。また、本市の施策の体系では、自治基本条例に基づき定めた「第六期長期計画」を上位計画とします。

バリアフリー法第24条の2、第25条第1項では、市町村は国の基本方針に基づき、単独で又は共同して当該市町村の区域内の移動等円滑化促進地区*（以下「促進地区」という。）又は重点整備地区*について「促進方針」又は「基本構想」を作成するように努めるものとされています。

これを踏まえ本基本構想は、特に重点的な整備が継続的に必要な地区として、引き続き3駅

■ 本基本構想の位置付け



ハード・ソフト一体によるバリアフリー化の推進

4. 目標年次

令和13年度を目標年次としますが、長期的に実現すべきバリアフリー化の姿を明らかにする観点から、特定事業（バリアフリー化に関する事業）では展望期まで示すこととします。

前期：令和4～令和8年度

後期：令和9～令和13年度

展望期：令和14年度～

5. 武蔵野市の概況

(1) 位置等

本市は、新宿駅から鉄道で15分程度の距離に位置し、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・業務集積地と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10.98km²という狭小な市域に令和3年4月現在約14万8千人の市民が生活しており、全国的に見ても人口密度の高い市です。また、昼夜間人口比は110%程度と、市内への通勤・通学による流入人口も多く、多摩地域における拠点的な性格も併せ持っています。

昭和40年頃までに市街化が進んだため、大規模な開発を要するエリアはなく、都市基盤整備も一定の水準まで進んでおり、成熟した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、都立井の頭恩賜公園周辺の一部を除いて平坦な地形となっています。

本市における地域公共交通網は、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、バス交通の空白・不便地域を解消するため、コミュニティバス*「ムーバス*」が運行されています。

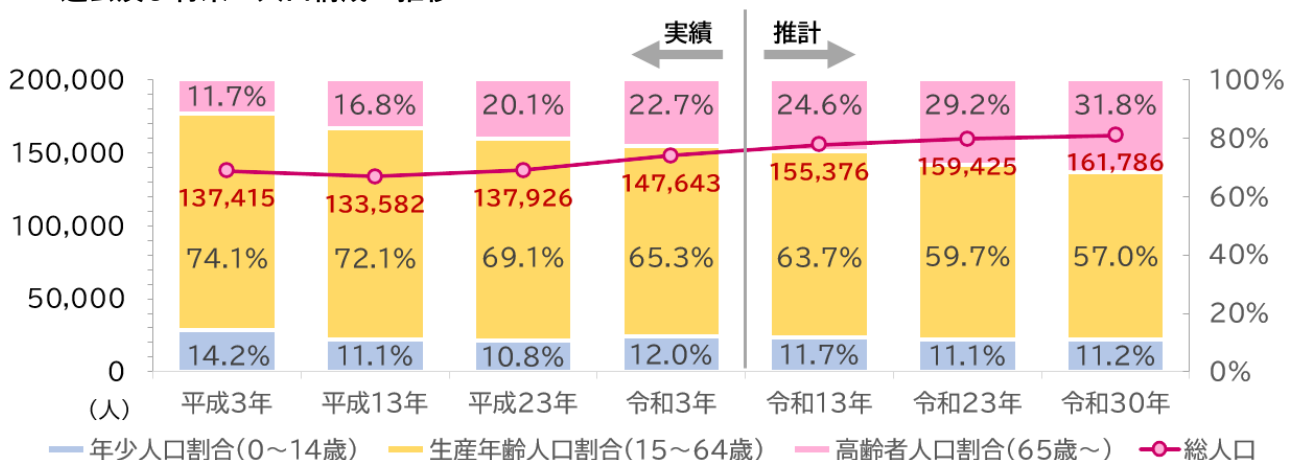
(2) 人口構成等

本市の人口は、昭和40年代以降、13万人台で安定していましたが、平成26年に14万人を超え、現在も増加基調にあります。年齢区分による構成を見ると、14歳以下の年少人口割合は、平成23年には10.8%であったものが令和3年には12.0%と一時的な増加となりました。また、65歳以上の高齢者人口割合は、平成23年には20.1%であったものが令和3年には22.7%となっており増加し続けています。

将来人口はおおむね30年間は微増し続ける見通しです。年齢別の推移では、高齢化率が年々上昇し、令和30年には31.8%と、約3人に1人が65歳以上の高齢者となると見込まれています。

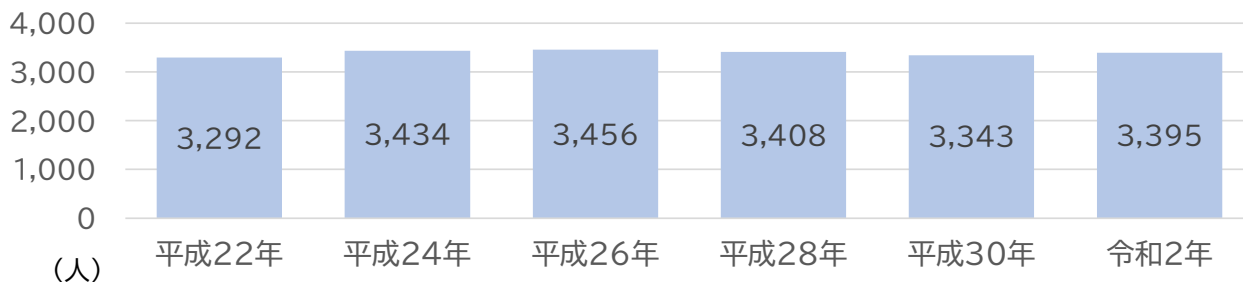
また、身体障害者数は、平成22年の3,292人から令和2年の3,395人で横ばいとなっています。知的障害者数は、平成22年の862人から令和2年の1,180人と約37%増加しています。また、精神障害者数は、平成22年の606人から令和2年の1,401人と2.3倍に増加しています。

■ 過去及び将来の人口構成の推移

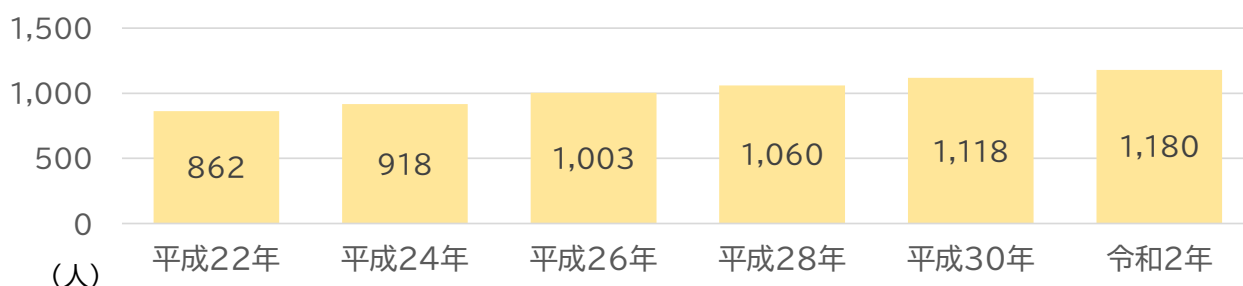


※武蔵野市人口統計資料及び外国人登録国籍別人員調査票(各年1月時点)、武蔵野市の将来人口推計(平成30年)を基に作成(年齢区分の割合は日本人人口のみ、総人口は外国人人口を含む)

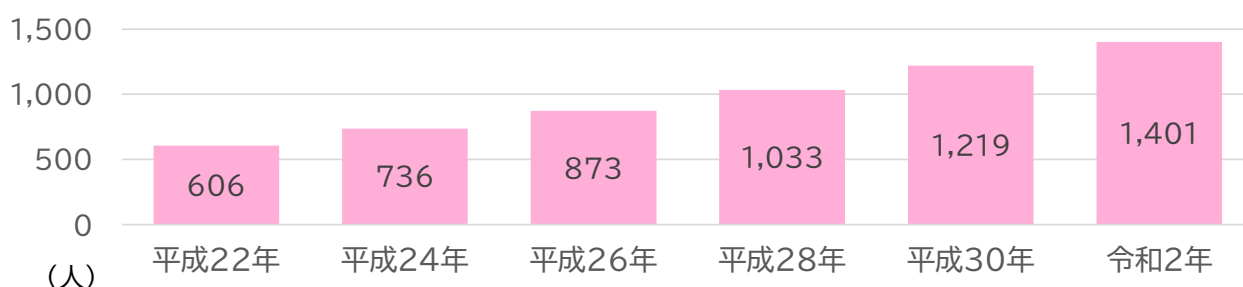
■ 身体障害者数の推移



■ 知的障害者数の推移



■ 精神障害者数の推移



※武蔵野市市勢統計を基に作成(各年4月1日現在)

(3) バリアフリー化の状況

本市では、昭和59年度に「福祉環境整備指導要綱」を策定し、ユニバーサルデザインのまちづくりに取り組んできました。また、平成15年に策定した交通バリアフリー基本構想、平成23年に改定した旧基本構想を契機に、都市基盤整備に関する関連計画とも連携し、3駅周辺の都市基盤のバリアフリー化を進めてきました。

旅客施設については、平成3年度より駅へのエスカレーターやエレベーターの設置を進めました。現在は市内の全ての駅でバリアフリー化された移動経路や車いすで使用可能なトイレが

整備されました。西武多摩川線やJR中央線の連続立体交差事業*等を契機に武蔵境駅周辺のまちづくりや駅前広場のバリアフリー改良も実施され、バス停留所やタクシー乗り場、福祉車両等が優先で利用できる乗降場などの整備や総合案内板の設置が進められました。

地域公共交通に関する計画については、平成6年度に高齢者、障害者等をはじめ市民の誰にとっても利用しやすい交通体系を目指して「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取組みを具体化させてきました。

また、平成7年度に吉祥寺東循環路線から開始したムーバスの運行は、現在では7路線、9ルートへ発展し、バス交通空白・不便地域はおおむね解消しています。平成5年度にはリフトタクシー「つながり」の事業を、平成12年度には移送サービス「レモンキャブ」の運行を開始するなど、移動に制約のある人のSTS*（スペシャル・トランスポート・サービス）の確保にも努めてきました。

令和元年度に策定した「地域公共交通網形成計画*」では、「誰もが安心して暮らし続けられる魅力と活力があふれるまち」に貢献する持続可能な交通体系の構築を基本理念に掲げています。また、「高齢になっても障害があっても住み慣れた地域で暮らし続けられ、子育て世代も移動しやすい地域公共交通」を目指し、バス交通や福祉交通の維持・確保などを進めることとしています。

道路整備については、平成17年に吉祥寺駅周辺地区が国土交通省より「スーパーモデル地区」の指定を受け、国の支援のもとバリアフリーの面的、一体的整備を実施してきました。

また、平成21年度に策定した「景観整備路線事業計画」（現在は第2次計画）に基づき、無電柱化事業を進める中で歩道の勾配や段差の改善、幅員の確保を図るなど、バリアフリー整備を進めています。

駅周辺において通行の妨げとなる放置自転車については、平成6年度に「自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例」を制定し、放置禁止区域の指定や放置自転車の撤去等を進めるとともに、「自転車等総合計画」を策定し、自転車駐車場の整備を進めてきました。平成22年度には、吉祥寺駅及び三鷹駅周辺に大型自転車駐車場を確保し、吉祥寺大通り及び中央大通りの歩道上にあった暫定自転車駐車場を廃止しました。

また、平成29年度に策定した「自転車走行環境づくり推進計画」により、歩行者・自転車・自

動車が共存できる自転車の走行空間の整備を進めています。

建築物については、公共施設再編の考え方を踏まえつつ、整備・改修の機会をとらえたバリアフリー化が進んでいます。平成23年には武蔵境駅南口の農水省食糧倉庫跡地に、図書館機能をはじめとした知的創造拠点『ひと・まち・情報創造館 武蔵野プレイス』が開設され、多くの人に利用されています。平成30年には武蔵境市政センターが駅前に移転し、バリアフリー化された施設として利便性の向上が図られました。コミュニティセンターは、エレベーター設置が順次進められました。民間施設においても特定事業を中心に案内表示の改善や筆談機器の設置等が進みました。

都市公園については、都立公園では都立井の頭恩賜公園で多機能トイレ*の改修が進んでいます。また、市立公園では車いす対応の水飲み場整備や園路の改修等が進んでいます。

これらの取組みにより、市内のバリアフリー化は一定の水準に達してきていますが、利用者目線から現状の評価を行うと、まだまだ様々な課題を抱えていると考えられます。

6. 旧基本構想の実施状況と評価

旧基本構想策定後、各事業者が作成した特定事業計画*をもとに事業推進が図られ、全体の着手率は85%と高い数値となりました。

特定旅客施設*では、吉祥寺駅の南北自由通路のリニューアルを含む改良事業や連続立体交差事業に伴う武蔵境駅の改修など、駅の大規模改修により駅施設や周辺道路の再整備が行われ利便性が高まりました。旧基本構想策定当時、技術面や費用面からの検討が必要とされ、展望期（令和3年度以降）に位置付けられたホームドア*の設置についても一部で実現が図られています。

また、特定車両*（バス車両）ではノンステップバス*の導入が進むとともに、車内の情報表示機器の設置や多言語化、駅前広場における総合案内版の設置などにより利用しやすい環境整備が進みました。

道路では、武蔵境駅北口の駅前広場が整備され、三鷹駅北口と武蔵境駅南口の駅前広場が再整備されたほか、吉祥寺通り、市道第80号線（山桃通り）などで、歩道勾配の改善や視覚障害者誘導用ブロック*の設置などを実施しました。

都市公園では、バリアフリー化された園路の整備や車いす対応の水飲み場への改修、生活関連経路沿いへのベンチの設置が進みました。

建築物では、特に民間建築物でのハード・ソフト*一体的な取り組みが進みました。百貨店では、多機能トイレの増設や館内掲示の充実、優先エレベーターの周知など実施されました。

信号機等（交通安全）では、音響式信号機やエスコートゾーン*の整備が進みました。また、自転車の利用マナー等に係る広報・啓発活動が継続的に実施されています。

その他、心のバリアフリーの取り組みとして小中学生を対象とした福祉教育や市民を対象とした講座、行政職員への研修などが継続的に実施

されています。吉祥寺駅周辺地区では、サンロード商店街及びアトレ吉祥寺内に地域情報が収集できる「まち案内所」が設置されました。

高齢者や障害者、子育て中の親等の利用者の視点からは、吉祥寺駅や武蔵境駅の大規模改修や3駅周辺整備、バス運転手や乗客からの声掛けの増加、歩道のバリアフリー化、音響式信号機の導入、建築物におけるエレベーター整備や授乳室の設置、公園におけるベンチの設置等が、バリアフリー化の成果として実感されています。

その一方で、鉄道駅におけるホームドアの整備、バス車両内外における行先などの情報提供の充実や停留所の上屋の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備推進、都立井の頭恩賜公園に至るバリアフリールートの整備などが引き続き課題となっています。また、バリアフリー化された設備の機能が適切に発揮できるように維持管理の徹底や心のバリアフリーの一層の推進が求められています。

以上に示したバリアフリー法の改正や社会情勢の変化、本市のバリアフリー化の状況や旧基本構想における残された課題、中間評価や事後評価で実施したアンケート調査、ヒアリング調査等での市民意見等を総合的に考慮し、基本構想の改定に向けた論点を次の「7. 旧基本構想での課題と改定における論点」に整理します。

※旧基本構想の実施状況詳細及び中間評価・事後評価で実施した調査の概要については、「参考資料」を参照

7. 旧基本構想での課題と改定における論点

(1) 理念・目標について

改正バリアフリー法に基づく
理念・目標の再設定

平成 30 年のバリアフリー法改正で設けられた、「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」の理念や、旧基本構想の期間中に制定された障害者差別解消法の考え方を踏まえた目標の再設定が必要です。

対象者の拡大

身体障害者だけでなく、知的・精神・発達障害のある人や認知症の人、子ども連れの人の中でも双子用ベビーカーを利用する人など、様々な特性の人に配慮したバリアフリー推進が求められています。

(2) 地区・生活関連施設*・生活関連経路* について

改正バリアフリー法を踏まえた
整備の充実と拡大の検討

これまで駅周辺でのバリアフリー化は一定程度進んできましたが、利用実態を踏まえさらなる取り組みが必要です。また、駅周辺以外での整備推進やコミュニティセンターなどの地域の拠点となる施設も含めた連続的なバリアフリー環境の充実が必要です。

さらに、令和 2 年のバリアフリー法改正において公立小・中学校は移動等円滑化基準適合義務の対象として拡大されたことから、バリアフリー化に向けた検討が必要です。

(3) 特定事業について

未実施事業や新たな課題、特定事業における改正バリアフリー法への対応

旧基本構想で完了していない特定事業等については、継続して事業を推進する必要があります。また、アンケート調査やヒアリング調査等で指摘された課題についても対応の検討が必要です。加えて、平成 30 年のバリアフリー法改正で特定車両として追加されたタクシーや、適用除外車両とされていた空港リムジンバス等の特定事業への追加についても検討が必要です。

ハード整備の効果が持続する
運用・維持管理の取組みの強化

エレベーターや車いす使用者用トイレが整備されても、利用集中により高齢者、障害者等が利用できない現状があること、また、整備されても場所がわかりにくいことなど、ハード整備が完了しても実際の利用の現場においては使いづらい状況が発生しています。駅が改修され利用しやすくなっても、遅延等に伴う入場規制等の場面ではコミュニケーション等が難しい人が不安を感じていることも確認されました。

この問題の解決には、施設を利用する人の配慮や理解と共に、各施設を管理する事業者からの働きかけも重要と考えられます。商業施設における「おもいやりエレベーター」の工夫にも見られるように、施設運用を効果的に行うソフト面の取組みも必要です。また、経年劣化等により整備当初の機能を発揮できない例もあります。旧基本構想で位置付けている心のバリアフリーの推進に加え、事業者の施設整備における利用者目線のきめ細かな対応や、整備当初の機能が継続的に保たれるように維持管理していくことが重要です。

(4) ハード・ソフト一体的な取組みについて

心のバリアフリーの一層の推進

令和2年のバリアフリー法改正では、市町村等による「心のバリアフリー」の推進として、促進方針への「心のバリアフリー」に関する記載や、心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想の作成などが位置付けられており、国民に向けた広報啓発の推進などが改めて示されています。本市でも、ハード面だけでは対応できない課題への人的な対応を求める声もあり、適切な対応を行うための障害理解をはじめ、より一層の心のバリアフリーの推進を図る必要があります。

ICT*等を活用した バリアフリー情報提供の充実

バリアフリー環境の充実に伴い、バリアフリー設備等に関する情報提供の充実が必要になっています。子ども連れの人ではおむつ交換台や授乳室、重度障害の方では大型ベッドなど、必要とする情報は個々の利用者特性によって異なり、これらの情報提供を適切に行なう必要があります。平成30年のバリアフリー法改正においてもバリアフリー情報の収集等によりバリアフリーマップ*作成を促進していく枠組みが設けられました。これらを活用した情報提供の充実を図る必要があります。

新しいデジタル環境を踏まえた ソフト面での対応方法の検討

電子マネー等の普及により、商業施設におけるセルフレジや支払い方法の多様化が進むことで、新しい機器に不慣れな人や人的対応を必要とする人にとって不安感が高まっています。自動化により人件費削減を図る企業努力に対し一定の理解はあるものの、これまでよりも高齢者、障害者等の利用が困難になることが懸念され、発現していなかった潜在的な課題にも対応が必要です。

(5) 市民参加について

整備段階での市民参加の仕組みづくり

施設が整備されても、実際の利用において各種押ボタンの位置や点字表記などにおいて使いづらいものがあることが指摘されています。これらを事前に対応するため、整備段階で施設利用者の意見を求めることが必要です。今後、施設利用者の意見を整備に取り入れる仕組みを作る必要があります。

8. 改定の方針

改定における論点を踏まえた改定の方針を以下に示します。

改定における論点	改定の方針
<p>(1) 理念・目標</p> <p>改正バリアフリー法に基づく理念・目標の再設定</p> <p>対象者の拡大</p>	<p>(1) 理念・目標の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」を踏まえた理念の充実 ▶ 5年ごとの評価・見直し
<p>(2) 地区・施設・経路</p> <p>改正バリアフリー法を踏まえた整備の充実と拡大の検討</p>	<p>(2) 地区設定の拡充、生活関連施設・生活関連経路の充実</p> <p>重点整備地区:旧基本構想の3地区の範囲を基本とする 促進地区:市全域を設定しバリアフリー化の考え方を明示</p> <p>施設:広域の利用がある施設、地域拠点施設等の追加 公園以外の生活関連経路沿いの施設の追加</p> <p>経路:施設追加にあわせた経路の追加 施設間の幹線道路の経路の追加</p>
<p>(3) 特定事業</p> <p>未実施事業や新たな課題、特定事業における改正バリアフリー法への対応</p> <p>ハード整備の効果が持続する運用・維持管理の取組みの強化</p>	<p>(3) 特定事業等の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 未実施事業の継続 ▶ 新たな課題や新規施設・経路に対応した特定事業等の追加 ▶ タクシー事業者等の追加 ▶ 各実施事業における効果の維持・管理の検討
<p>(4) ハード・ソフト一体的な取組み</p> <p>心のバリアフリーの一層の推進</p> <p>ICT等を活用したバリアフリー情報提供の充実</p> <p>新しいデジタル環境を踏まえたソフト面での対応方法の検討</p>	<p>(4) ソフトの取組みの拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 心のバリアフリーの推進(教育啓発特定事業等) ▶ バリアフリー施設(ハード)と情報発信(ソフト)の連動 ▶ 接遇・接客等における高齢者・障害者等への適切な対応の充実
<p>(5) 市民参加</p> <p>整備段階での市民参加の仕組みづくり</p>	<p>(5) 市民参加の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ バリアフリーネットワーク会議を活用した評価体制の継続 ▶ 事業の実施段階でも市民参加の機会を設ける仕組みの検討

(1) 理念・目標の充実

「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」を踏まえた理念の充実

「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施策や障害理解啓発の一層の推進を位置付けます。また、身体・知的・精神・発達障害のある人や認知症の人へのさらなる配慮や、双子用ベビーカーを利用する人を含む子ども連れの人などにも配慮したバリアフリー推進を位置付けます。

目標年次の考え方

国の基本方針では令和7年度までの整備目標等を示しており、市町村が作成する促進方針・基本構想については、おおむね5年ごとに評価・見直しを行うこととしています。本市では、これまでの基本構想の目標設定を踏まえ、前期、後期、展望期に分けた5年ごとの特定事業の実施時期を設定します。

(2) 地区設定の拡充、生活関連施設・生活関連経路等の充実

【地区】

旧基本構想の3地区の範囲を基本に重点整備地区を設定

旧基本構想における重点整備地区の範囲はこれまでと変わらずバリアフリー化の重要性が高いことから、引き続き重点整備地区に設定し、事業の充実等を検討します。

市全域を促進地区に設定しバリアフリー化の考え方を明示

重点整備地区外の地区においても、各地域に住む人が日常的に利用する地域拠点性の高い施設(コミュニティセンター等)は市全域に配置されています。全市的な視点からバリアフリー水準の底上げを図るため、市全域を促進地区に設定し検討を行います。

【生活関連施設】

広域的利用がある施設、地域拠点施設等の追加

アンケート調査やヒアリング調査の結果も踏まえ、多数の広域的利用があり市民の利用も見込まれる施設(大学やホテル)や、コミュニティセンターなどの集会施設や子育て支援施設を追加します。令和2年のバリアフリー法改正において公立小・中学校は移動等円滑化基準適合義務の施設として追加されたことから、バリアフリー上重要な施設として位置付けを行います。

生活関連経路沿いの施設を追加

旧基本構想では、生活関連経路沿道にあり高齢者、障害者等の移動を支援する機能を持つ都市公園を生活関連施設に位置付けています。同様に、生活関連経路に接する施設(金融機関・公衆トイレ)についてもバリアフリー化により生活利便性が高まる施設として追加します。

【生活関連経路等】

重点整備地区内では、生活関連施設の追加にあわせて経路の追加

生活関連施設の追加にあわせて、重点整備地区内では生活関連施設間を結ぶ経路を追加します。

重点整備地区外では、歩行者の主要動線上の幹線道路を経路に追加

重点整備地区外では、新たに追加する施設にあわせて歩行者の主要動線上の幹線道路を経路に位置付けていきます。

(3) 特定事業等の充実

未実施事業の継続及び新たな課題や新規生活関連施設・生活関連経路に対応した特定事業等の追加

旧基本構想で未実施の事業については継続して特定事業に位置付けるとともに、ハード面だけでなく心のバリアフリーや運用等のソフト面も含めた新たな課題への対応について、特定事業（教育啓発特定事業等）の設定を検討します。また、新規生活関連施設・生活関連経路における特定事業等を設定します。

新規にタクシー事業者等を追加し特定事業を設定

平成30年のバリアフリー法改正で特定車両として追加されたタクシーについては特定事業の対象として追加します。また、空港リムジンバスについてもリフト付き車両等の整備推進が進むのにあわせて道路側の構造等の対応も必要となるため、運行事業者と調整し対応を検討します。

各事業における効果の維持・管理の検討

整備されたバリアフリー設備などが適切に管理・運用され、また人的対応とあわせて高齢者、障害者等の利便性の向上につながるように、維持管理や人的対応に関する事業を位置付けます。

(4) ソフト面の取組みの拡充

心のバリアフリーの推進

市民一人ひとりの心のバリアフリーについて、高齢者、障害者等との交流機会や障害理解の学習機会の創出等、市全体の取組みも対象とした「教育啓発特定事業」等を設定し、具体的な実践を推進します。

バリアフリー施設（ハード）と情報発信（ソフト）の連動

特定事業の推進に伴い各施設におけるバリアフリー設備等の充実が図られています。これらの情報も踏まえ、ICTの活用等も検討した上で適切にバリアフリー情報を提供します。

接遇・接客等における高齢者、障害者等への適切な対応の充実

商業施設等において支払方法の自動化や人的対応の縮小等が進んでいることや、新型コロナウイルス感染症拡大により人的対応が得られにくくなっている状況も念頭に、高齢者、障害者等への適切な対応が促進されるような取組みを検討します。

(5) 市民参加の充実

バリアフリーネットワーク会議を活用した評価体制の継続

高齢者、障害者等の当事者及び事業者が参加するバリアフリーネットワーク会議を活用し、事業や取組みの実施段階における評価を継続的に行うことで、各事業へのフィードバックや情報発信等によりスパイラルアップを図ります。

※バリアフリーネットワーク会議の立ち上げ経緯や役割については、「第4章 3. 進捗状況の把握及び評価」を参照

事業の実施段階でも市民参加の機会を設ける仕組みの検討

事業実施段階でバリアフリーに係る意見交換ができる機会を設け、事業者の要請に基づき高齢者、障害者等の当事者や、バリアフリー整備に詳しい専門家等による改善に向けた提案などの支援が行える仕組みを検討します。

これらの改定の方針を踏まえ、次章に本基本構想の基本的な考え方を示します。