

第2章

基本的な考え方

1. 四つの原則

本基本構想の策定及び実現に向けた取組みの推進にあたり、考え方の基本となる四つの原則を定めます。

この四つの原則は平成15年の交通バリアフリー基本構想策定時に本市が独自に定めたものであり、改定を重ねる中で、内容の深化及び充実を図っているものです。

1 全ての人にやさしいまちづくり
(ユニバーサルデザイン)の原則

2 市民参加の原則

3 拡大の原則

4 実現保障の原則

全ての人にやさしいまちづくり
(ユニバーサルデザイン)の原則

障害の有無にかかわらず、全ての人が助け合い、共に生きていく社会の実現が求められています。そのためには、人々の生活において「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」を全ての人が理解し、具体的な行動を変えていくことが必要です。また、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、荷物を持った人や、ベビーカーを持った子連れの人など、本市を訪れる全ての人にやさしい環境づくりが必要とされています。

これを実現するためには、道路や建築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、高齢者、障害者等に対する理解と協力を促す心のバリアフリーの推進など、ソフト面でも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が重要です。本市では、平成5年度に掲げたTWCC*の理念に基づき、平成15年に交通バリアフリー基本構想を策定、平成23年にバリアフリー基本構想に改定し、バリアフリー化を着実に進めてきました。本基本構想においても、このTWCCの理念を踏まえるとともに、特定の人にとってのバリアフリーを超えて全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、施策の計画、事業の実施を進めてきました。本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評価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、市民と行政の信頼に基づく市民参加が重要であるとともに、障害理解が不可欠です。バリアフリー化に対するニーズは様々であり、障害の特性等によって求めるものが相反する場合があります。特定の人へのバリアフリーではなく、全ての人にやさしい「ユニバーサルデザインのまちづくり」を実践するためには、高齢者、障害者等の利用者同士の相互理解のもと、行政や事業者と連携して課題の解消につながる対策方法を検討していくことが重要です。行政だけではなく、市民及び企業・団体は、対話の場を設け、バリアフリー化の推進に努めるものとします。

拡大の原則

本基本構想では、バリアフリー法の定める特定事業に加え、ユニバーサルデザインのまちづくりに寄与する事業について明示するとともに、推進すべき方向性を可能な限り示します。また、重点整備地区の整備を優先しますが、促進地区のバリアフリーについても必要な施策を進めます。

実現保障の原則

本基本構想を実現するために、各事業者はバリアフリー法に基づく特定事業計画を、市は特定事業だけでなく関連するバリアフリー化事業も含めた事業計画を作成します。これらの事業計画及び本基本構想が実現することを保障するために、バリアフリー化の進捗状況を適宜把握するとともに、高齢者、障害者等の意見を反映させ、スパイラルアップを図る仕組みを作ります。

旧基本構想で未実施の特定事業については、事業内容を継承することを基本とします。また、事業推進にあたってはバリアフリーについての市民への啓発活動を行い、本基本構想の内容や事業計画づくり、事業の進捗状況などについて広く市民へ周知します。

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促進

バリアフリー法に基づく促進地区を設定する場合、以下の要件が求められます。

- (ア)【配置要件】生活関連施設がおおむね3以上所在し、施設相互間の移動が徒歩で行われる地区であること。
- (イ)【課題要件】生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化の促進が特に必要な地区であること。
- (ウ)【効果要件】バリアフリー化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で、有効かつ適切な地区であること。

公立小・中学校は、令和2年の法改正により特別特定建築物*に追加されました。また災害時の避難所や選挙の投票所に指定されていることからバリアフリー化の促進が求められます。

またコミュニティセンター等の集会施設や子育て支援施設は、近隣の高齢の人や障害のある人、乳幼児とその保護者等が徒歩で日常的に利用する施設であり、バリアフリー化を促進していく必要性が高いと言えます。

これらの施設が市全域に立地している状況に鑑み、本市では、全市的なバリアフリー水準の底上げを目指す観点から、市全域を促進地区に定めます。これにより、市全域のバリアフリー化と重点整備地区における重点的な事業推進の2段階構えで進めます。

(2) 重点整備地区のバリアフリー化の推進

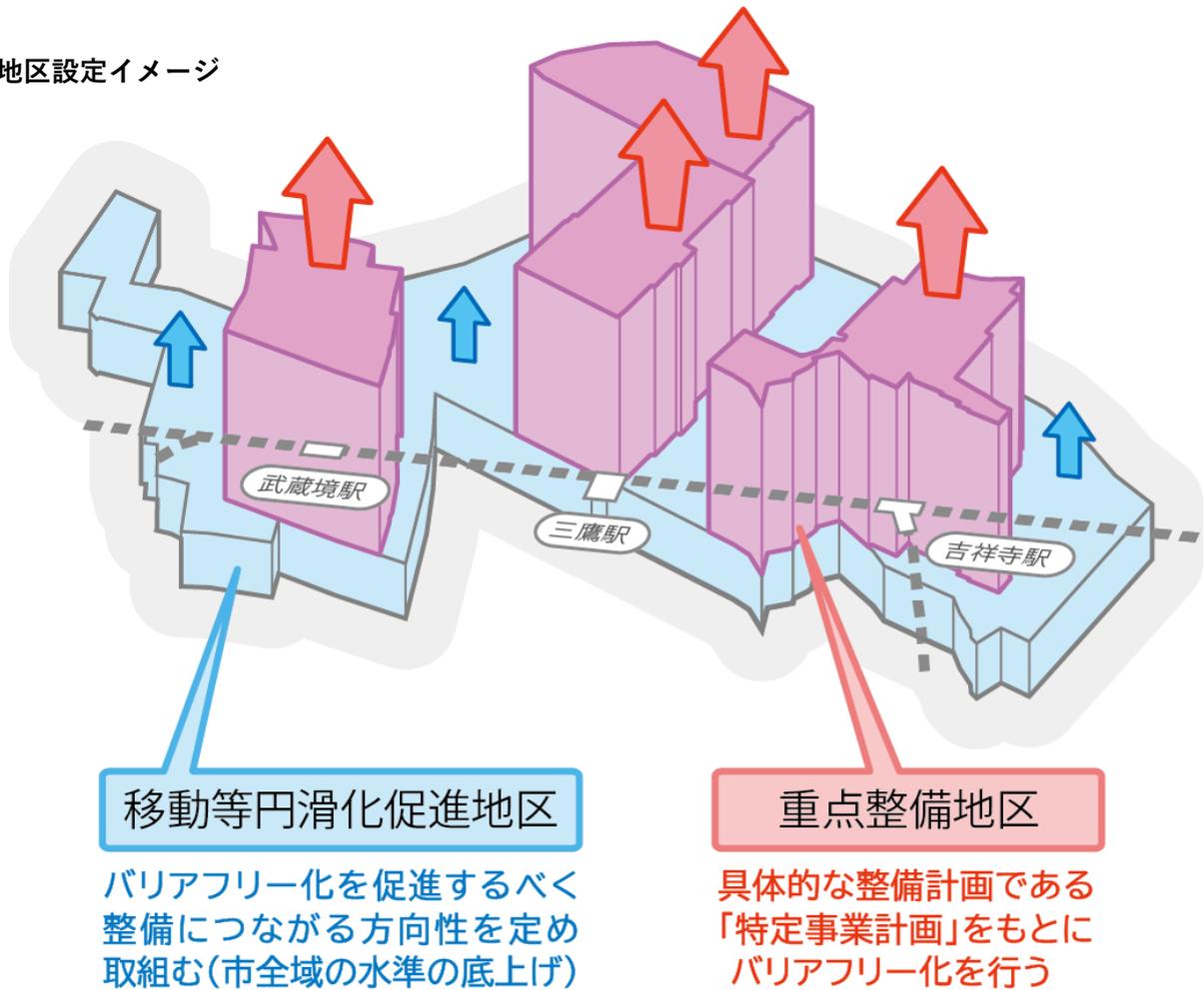
バリアフリー法に基づく重点整備地区を設定する場合、以下の要件が求められます。

- (ア)【配置要件】生活関連施設がおおむね3以上所在し、施設相互間の移動が徒歩で行われる地区であること。
- (イ)【課題要件】生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化の事業が特に必要な地区であること。
- (ウ)【効果要件】バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが、総合的な都市機能の増進を図る上で、有効かつ適切な地区であること。

市内の旅客施設は、JR及び京王電鉄吉祥寺駅・JR三鷹駅・JR及び西武鉄道武蔵境駅の3駅であり、この周辺地域は、いずれも配置要件・課題要件・効果要件を満たしています。ユニバーサルデザインのまちづくりを着実に進めていくためにも、3駅周辺地域の全てを旧基本構想に引き続きバリアフリー法に定める重点整備地区とします。

なお、市役所周辺と三鷹駅周辺では特色が異なることや、市役所周辺に集積する施設は三鷹駅の徒歩圏から離れていることから、旧基本構想における三鷹駅周辺重点整備地区を南北に分割し、南側を三鷹駅周辺地区、北側を市役所周辺地区とし、4つの重点整備地区を設定します。

■ 地区設定イメージ



(3) 心のバリアフリー等の推進

国の基本方針では、バリアフリー化を実現するためには、施設及び車両等の整備のみならず、国民の高齢者、障害者等に対する理解及び協力、いわゆる「心のバリアフリー」が不可欠であるとしています。あわせて、心のバリアフリーを体現するポイントを以下のとおり挙げています。

- (ア) 障害のある人への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」を理解すること。
- (イ) 障害のある人(及びその家族)への差別(不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供)を行わないように徹底すること。
- (ウ) 自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、全ての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

また、地方公共団体の責務として、広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて、市民の心のバリアフリーの推進に努める必要性が示されており、基本構想に教育啓発特定事業を位置付けることを通じ、関係者を巻き込みながら計画的に取り組むを進めていくことが望ましいとされています。

そこで本市では、心のバリアフリーをはじめとしたソフト施策を、次のとおり推進していきます。

① 心のバリアフリーの推進

生活関連施設や生活関連経路をはじめとした都市基盤の一体的なバリアフリー化とあわせ、これらの取組みが効果的に機能するためには、心のバリアフリーが重要となります。

市や施設設置管理者、市民が連携した心のバリアフリー施策の推進について、令和2年のバリアフリー法の改正により新たに定められた教育啓発特定事業などにより具体的な取組み内容を定めた上で進めていきます。

また、教育啓発特定事業以外についても、前述の(ア)～(ウ)を体現する取組みとして、マナーの向上や、以下に示す②情報伝達の取組み、③役務の提供*を進めます。

② 情報伝達の取組み

誰もが安心して外出できる環境をつくるためには、都市基盤の一体的なバリアフリー化にあわせ、全ての人が出発時に必要なバリアフリーに関する情報を入手できることが重要です。また、外出先での施設利用にあたり、円滑にコミュニケーションをとれる配慮も必要となります。市として実施するもの及び施設設置管理者への働きかけを通じて、情報伝達に取組みます。

③ 役務の提供（人的対応・接遇、維持管理）

バリアフリー化された設備の機能が十分に発揮されるためには、設備の操作や維持管理、人的対応・接遇を適切に実施することが重要です。令和2年のバリアフリー法改正により公共交通移動等円滑化基準に定められたソフト基準（役務の提供）の考え方を鉄道駅以外の生活関連施設にも広げます。

3. 生活関連施設・生活関連経路等の設定

（1）生活関連施設の設定

生活関連施設とは、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設です。旧基本構想において設定した生活関連施設を基本とし、令和元年度に実施したアンケート調査及び個別ヒアリング調査を踏まえ、本市の実情に応じて定めます。

引き続き、高齢者、障害者等の利用が多い施設について優先的にバリアフリー化を推進するとともに、スパイラルアップの観点から生活関連施設を追加し、さらなる取組みの推進を図ることが重要です。

そこで、促進地区である市全域を対象に、アンケート調査等による利用者が多い施設や、広域的利用があり市民の利用も見込まれる施設（大学、ホテル）、コミュニティセンター等の集会施設や子育て支援施設、バリアフリー法改正により特別特定建築物に追加された市立小・中学校を位置付けます。また、重点整備地区内は一層のバリアフリー化の推進を図るため、生活関連経路沿道にある、高齢者、障害者等の移動を支援する機能を持つ都市公園、高齢者、障害者等のよく利用する金融機関、公衆トイレ（ミカレット）などを生活関連施設として設定します。

上記の考え方にに基づき設定した施設について、重点整備地区内では、公共交通事業者、公園管理者、建築主等との協議により、バリアフリー化の内容を定めた特定事業及びその他の事業を位置付けます。

重点整備地区外の施設についても、「4. 個別方針」の内容に沿ってバリアフリー化の促進を働きかけていきます。

(2) 生活関連経路の設定

生活関連経路とは、生活関連施設相互間の経路です。本市では、重点整備地区区内における生活関連施設同士を結ぶ経路を基本に、高齢者、障害者等の利用実態を考慮しバス停留所からのアクセスも踏まえ設定します。生活関連経路については、道路管理者との協議により、バリアフリー化の内容を定めた特定事業及びその他の事業を位置付けます。

(3) ネットワーク経路の設定

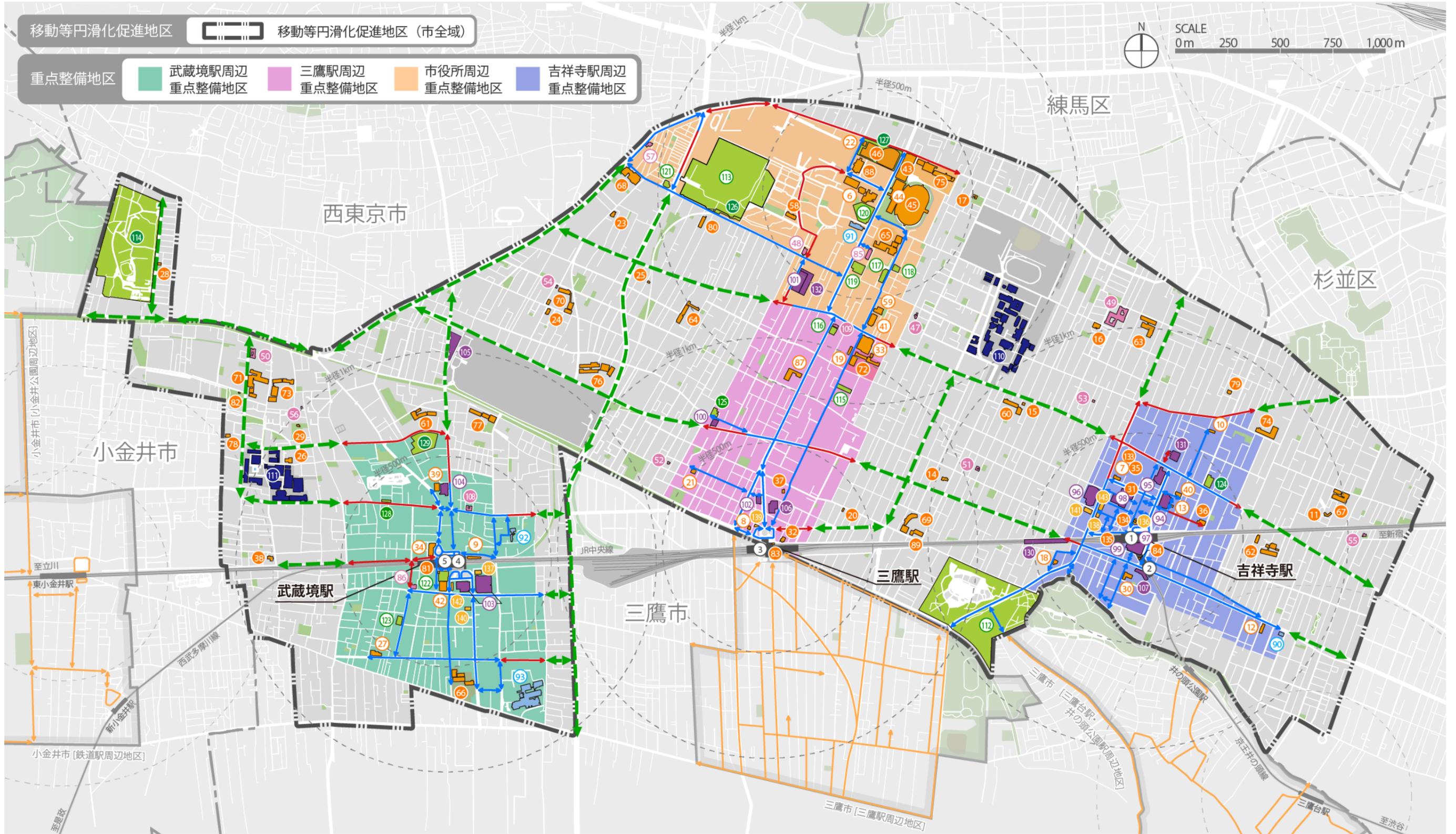
市全域を促進地区に定めることから、生活関連施設同士を結ぶ経路上にある幹線道路を市独自の枠組みとしてネットワーク経路に設定します。近隣市（三鷹市・小金井市）の定める生活関連経路やバス路線のある経路等との連続性に配慮するなど、行政界を越えた一体的なバリアフリー化の推進を図ります。

■ 生活関連施設設定の考え方

施設種別		重点整備地区	促進地区（重点整備地区を除く）
旅客施設		・市内の鉄道駅	—
路外駐車場		・特定路外駐車場*	—
都市公園		・旧基本構想の生活関連施設 ・当事者利用の多い施設 ・生活関連経路沿いに立地する市立公園	・当事者利用の多い施設
建築物	公共施設	行政施設	・旧基本構想の生活関連施設 ・市が所有する施設
		コミュニティセンター	
		劇場・ホール・文化・集会施設	
		生涯学習施設	
		スポーツ施設	
		健康・医療施設	
	子育て支援施設	・旧基本構想の生活関連施設 ・市が所有する施設 ・当事者利用の多い施設	
	その他の公共的施設		
	学校教育施設		・市立小・中学校
	福祉施設		・旧基本構想の生活関連施設 ・市が所有する通所型の施設 ・不特定多数の利用が想定される施設
医療施設	・旧基本構想の生活関連施設	・当事者利用の多い施設	
商業施設	・当事者利用の多い施設	・当事者利用の多い施設	
宿泊施設	・会議・イベントスペースを有し、市民の利用が見込まれる施設		
大学	・市と包括連携協定を締結しており、市民の利用が見込まれる施設		
金融機関	・生活関連経路沿いに立地する当事者利用の多い施設	—	

※高齢者、障害者福祉施設については、滞在型は除外

■ 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の全体図



○ 既設定 ● 新規設定

生活関連施設 ■ 旅客施設 ■ 公共施設 ■ 福祉施設 ■ 医療施設 ■ 商業/宿泊施設・路外駐車場 ■ 大学 ■ 都市公園 ■ 金融機関

生活関連経路 ■ 既設定 ■ 新規設定 ■ 近隣市

ネットワーク経路 ■

生活関連施設一覧

- ① JR吉祥寺駅
- ② 京王電鉄吉祥寺駅
- ③ JR三鷹駅
- ④ JR武蔵境駅
- ⑤ 西武鉄道武蔵境駅
- ⑥ 武蔵野市役所
- ⑦ 吉祥寺市政センター
- ⑧ 中央市政センター
- ⑨ 武蔵境市政センター
- ⑩ 吉祥寺東コミュニティセンター
- ⑪ 本宿コミュニティセンター
- ⑫ 吉祥寺南町コミュニティセンター
- ⑬ 本町コミュニティセンター
- ⑭ 吉祥寺西コミュニティセンター
- ⑮ 吉祥寺西コミュニティセンター分館
- ⑯ 吉祥寺北コミュニティセンター
- ⑰ けやきコミュニティセンター
- ⑱ 御殿山コミュニティセンター
- ⑲ 中央コミュニティセンター
- ⑳ 中央コミュニティセンター中町集会所
- ㉑ 西久保コミュニティセンター
- ㉒ 緑町コミュニティセンター
- ㉓ 八幡町コミュニティセンター
- ㉔ 関前コミュニティセンター
- ㉕ 関前コミュニティセンター分館
- ㉖ 西部コミュニティセンター
- ㉗ 境南コミュニティセンター
- ㉘ 桜堤コミュニティセンター
- ㉙ 松露庵
- ㉚ 武蔵野公会堂
- ㉛ 吉祥寺美術館
- ㉜ 武蔵野芸能劇場
- ㉝ 武蔵野市民文化会館
- ㉞ 武蔵野スイングホール
- ㉟ 市民会議室(ゼロワンホール)
- ㊱ 吉祥寺シアター
- ㊲ かたらいの道 市民スペース
- ㊳ 武蔵野ふるさと歴史館
- ㊴ 市民会館
- ㊵ 吉祥寺図書館
- ㊶ 中央図書館
- ㊷ ひと・まち・情報 創造館 武蔵野プレイス
- ㊸ 武蔵野温水プール・武蔵野プール
- ㊹ 武蔵野総合体育館
- ㊺ 武蔵野陸上競技場
- ㊻ 軟式野球場、武蔵野庭球場
- ㊼ 北町高齢者センター
- ㊽ 高齢者総合センター
- ㊾ 吉祥寺ナーシングホーム
- ㊿ 桜堤ケアハウス
- 1 吉祥寺本町在宅介護支援センター
- 2 テンミリオンハウス川路さんち
- 3 テンミリオンハウス月見路
- 4 テンミリオンハウス関三倶楽部
- 5 テンミリオンハウスそ〜らの家
- 6 桜はうす今泉
- 7 障害者福祉センター
- 8 児童発達支援センターみどりのこども館
- 9 保健センター
- 10 第一小学校
- 11 第二小学校
- 12 第三小学校
- 13 第四小学校
- 14 第五小学校
- 15 大野田小学校
- 16 境南小学校
- 17 本宿小学校
- 18 千川小学校
- 19 井之頭小学校
- 20 関前南小学校
- 21 桜野小学校

生活関連施設

Ⓝ 既設定 Ⓞ 新規設定

● 旅客施設 ● 公共施設 ● 福祉施設 ● 医療施設 ● 商業/宿泊施設・路外駐車場 ● 大学 ● 都市公園 ● 金融機関

- 72 第一中学校
- 73 第二中学校
- 74 第三中学校
- 75 第四中学校
- 76 第五中学校
- 77 第六中学校
- 78 桜堤児童館
- 79 0123吉祥寺
- 80 0123はらっぱ
- 81 ミカレットさかいみなみ
- 82 ミカレットさくらづつみ
- 83 ミカレットみたか
- 84 ミカレットきちじょうじ
- 85 武蔵野障害者総合センター
- 86 障害者就労支援センターあいる
- 87 武蔵野郵便局
- 88 むさしのエコreゾート
- 89 武蔵野税務署
- 90 吉祥寺南病院
- 91 武蔵野陽和会病院
- 92 武蔵境病院
- 93 武蔵野赤十字病院
- 94 ヨドバシカメラマルチメディア吉祥寺
- 95 西友吉祥寺店
- 96 東急百貨店吉祥寺店
- 97 アトレ吉祥寺
- 98 コピス吉祥寺
- 99 キラリナ京王吉祥寺
- 100 いなげや武蔵野西久保店
- 101 サミットストア武蔵野緑町店
- 102 三鷹東急ストア
- 103 イトーヨーカドー武蔵境店
- 104 たいらや武蔵境店
- 105 いなげや武蔵野関前店
- 106 オーケー三鷹北口店
- 107 吉祥寺東急REIホテル
- 108 地域活動支援センターコット
- 109 地域活動支援センターライフサポートMEW
- 110 成蹊大学
- 111 亜細亜大学 武蔵野キャンパス
- 112 都立井の頭恩賜公園
- 113 都立武蔵野中央公園
- 114 都立小金井公園
- 115 もくせい公園
- 116 中央通り公園
- 117 大野田公園
- 118 小さな丘公園
- 119 中央通りさくら並木公園
- 120 むさしの市民公園
- 121 伏見通り公園
- 122 境南ふれあい広場公園
- 123 境本公園
- 124 吉祥寺の杜・宮本小路公園
- 125 西久保二丁目防災広場
- 126 はらっぱむさしの
- 127 緑町ふれあい広場
- 128 山中南公園
- 129 第2しろがね公園
- 130 タイムズ アトレ吉祥寺御殿山駐車場
- 131 タイムズ 吉祥寺東町第7
- 132 タイムズ武蔵野緑町第3
- 133 観光機構
- 134 吉祥寺まち案内所(サンロード)
- 135 吉祥寺まち案内所(アトレ)
- 136 三菱UFJ銀行吉祥寺支店・吉祥寺駅前支店
- 137 三菱UFJ銀行武蔵境支店・武蔵境駅前支店
- 138 三井住友銀行吉祥寺支店
- 139 三井住友銀行三鷹支店
- 140 三井住友銀行武蔵境支店
- 141 みずほ銀行吉祥寺支店
- 142 みずほ銀行武蔵境支店
- 143 りそな銀行吉祥寺支店

4. 個別方針（移動等円滑化及び促進に関する事項）

バリアフリー法では、促進地区に「移動等円滑化の促進に関する事項」を、重点整備地区に「移動等円滑化に関する事項」を定めるとされています。本項では、重点整備地区を含む促進地区全体で、生活関連施設と生活関連経路で法的に定める事業ごとの内容を「個別方針」として記載します。

（1）公共交通事業

【鉄道】

鉄道駅については、全ての駅でエレベーター、エスカレーターが整備され、おおむねバリアフリー化が達成されています。ホームドアについては、京王電鉄吉祥寺駅のみ整備が完了しています。

今後は、乗換のわかりやすさに留意した案内の充実や、混雑時にも車いす使用者用トイレやエレベーター等を必要とする人が利用できるようなマナー啓発、定期的な職員研修など、ソフト施策の充実によりさらに利便性を向上する必要があります。

整備済みのバリアフリー設備については、使用する上で不便が生じないように適切な維持保全に努め、適切な人的対応・接遇（役務の提供）を行うことで、誰もが安心して利用できる環境を整えることが重要です。

このような状況から、ホームドアが未整備の駅については、利用者の安全性を確保するため、引き続き整備を促進します。各設備等の改修等の機会においては、移動等円滑化基準等に基づいた改善を図ります。またバリアフリー化された設備が有効に機能するように、以下の事項に留意したソフト施策を特定事業に位置付け、安全性・利便性の向上を図ります。

① 心のバリアフリーに関する事項

- ▶ 社員研修による利用者支援の方法の習得や障害理解の推進
- ▶ 車いす使用者用トイレやエレベーター等の適正利用に関する利用者へのマナー啓発

② 情報伝達に関する事項

- ▶ 工事中も含めたわかりやすいバリアフリー化された経路の確保、設備の位置や動線をサイン等で明示
- ▶ 運行情報の電光掲示など、情報提供の充実と維持保全
- ▶ 他社線やバス等、接続する交通機関との案内の強化

③ 役務の提供に関する事項

- ▶ ラッシュ時間帯などの適切な人的対応・案内の充実
- ▶ 既存設備の適切な維持管理・運用



心のバリアフリーの取組み例 出典：JR 東日本ウェブサイト

【バス】

バスについては、一般路線バスの全ての車両が低床式車両となっており、ノンステップバスの導入が進んでいます。吉祥寺駅南口を除き駅前に総合案内板が整備され、まち歩きによる確認においてもわかりやすさが向上したことが評価されています。その他、停留所への上屋の設置やバスロケーションシステム*の導入、乗務員の教育など、各事業者でバリアフリー化の取組みが継続的に進められています。

バス停留所の構造上の問題からバスが正着*できないことによって、乗降時に段差が発生し不便を感じているという意見が多くあります。また、視覚障害のある人からは、複数の路線があるバス停留所等で、音声案内や乗務員による声掛けをわかりやすくしてほしいという要望があります。

これらの現状と課題を踏まえ、バス事業では令和3年に改正された移動等円滑化基準やガイドラインに基づき、引き続き車両及び停留所のバリアフリー化の促進を図るものとし、ノンステップバスへの代替を進めるとともに、これまでバリアフリー化の対象ではなかった空港リムジンバスについても、車いすで利用できる車両を導入していきます。

また、バス停留所におけるベンチや上屋の設置、利用者が円滑に乗降できる構造への改善等について、道路管理者と連携し、検討します。

さらに、以下の事項に留意して実施可能なソフト施策を特定事業に位置付け、安全性・利便性の向上を図ります。

① 心のバリアフリーに関する事項

- ▶ 乗務員研修による利用者支援の習得や障害理解の推進
- ▶ 車内マナーの向上や車いす使用者・ベビーカー利用者等への理解と協力をお願いなど、利用者への啓発

② 情報伝達に関する事項

- ▶ 新しい技術の開発等の動向を見極め、行き先表示やバスロケーションシステムのさらなる改良
- ▶ 各車両へのコミュニケーションを支援する筆談機器などの導入

③ 役務の提供に関する事項

- ▶ 歩道への正着と車高調整（ニーリング*）
- ▶ 車両内外への音声案内や状況に応じた乗務員によるアナウンス（声掛け）



ノンステップバス車両

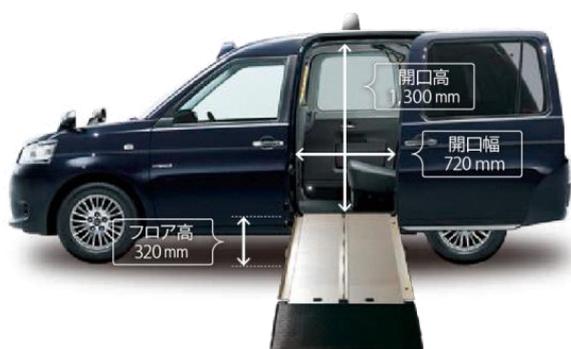
【タクシー】

タクシー車両は、平成30年のバリアフリー法改正において、公共交通特定事業の対象に位置付けられました。車いす利用者も利用できるユニバーサルデザインタクシー*（以下「UDタクシー」という。）の普及が市内でも進んでおり、乗降しやすさへの一定の評価が得られています。しかしながら、駅前に安全・安心に乗降できる場所が少ないこと、車いすの乗降に時間がかかること等、課題もあります。

今後もUDタクシーの導入を推進するとともに、各駅周辺での道路改修に合わせて、後乗り、横乗り双方の車いすの乗降などにも対応できる安全・安心な乗降場所の確保に向けた検討を進めます。

また、バス交通の利用には不便を感じているものの移送サービス「レモンキャブ」やリフトタクシー「つながり」の利用条件に該当しない高齢者等も多く、既存の福祉交通事業と地域公共交通との「間」需要に対応したデマンド型交通*サービスなど新たな移動手段へのニーズが高まっています。これを踏まえ、よりきめ細やかな交通サービスのあり方を検討していきます。

さらに、以下の事項に留意してソフト施策の充実を図ります。



UD タクシー車両



出典：一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会、寿交通ウェブサイト

① 心のバリアフリーに関する事項

▶ 乗務員研修による利用者支援の習得や障害理解の推進

② 情報伝達に関する事項

▶ 各車両へのコミュニケーションを支援する筆談機器などの導入

▶ コミュニケーションが難しい人でも便利にタクシーの配車ができるスマートフォンのアプリケーションについて、機能の充実や利用者への周知

③ 役務の提供に関する事項

▶ 車いす等での乗降を適切かつ円滑に支援

▶ 利用者の特性に応じて、口頭や筆談機器等を用いたわかりやすいコミュニケーションに努める

(2) 道路事業

道路については、旧基本構想で定めた道路特定事業が着実に進められてきていますが、拡幅を伴う道路の改良や都市計画道路整備など長期的な事業を中心に未完了の事業もあり、地域全体のバリアフリー化の実現には至っていない状況です。

旧基本構想で定めた生活関連経路のうち、国の定める特定道路*に指定された経路については、新設または改築を行うときは移動等円滑化基準に適合させる義務があります。また、その他の道路についても、基準に適合させるよう努めるとされており、引き続き、生活関連経路のバリアフリー化に向けた整備の推進が必要です。

重点整備地区外で設定したネットワーク経路では、主要な歩行者動線となる経路であり、バス停留所の利用も含め、生活関連施設までの移動が安全にできるように、十分な通行幅の確保をはじめとしたバリアフリー化の促進が必要です。

特に、地域の一体的なバリアフリー化を図る視点から、関係者間の連携により、接続する沿道施設との段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの連続性の確保、利用者が円滑に乗降できるバス停留所の構造等に配慮することが重要です。また、工事中も含めた、わかりやすい案内による目的地への誘導、歩道上に置かれた商品や看板などの不法な占用物に対する指導・取締り、舗装や視覚障害者誘導用ブロックの適切な維持管理など事業を継続・更新していく必要があります。

道路整備にあたっては、以下の事項に留意して取組みを進めるものとします。

① 複断面道路(歩車道が分離された道路)における方針

複断面の生活関連経路については、移動等円滑化基準等に基づき、関係する事業者や沿道施設の管理者と連携してバリアフリー整備を推進します。基準等の他、以下の事項に留意します。

- ▶ 連続して 2m の歩道幅員が確保できない場合であっても、車いすがすれ違うことのできるように、可能な限り通行幅の確保に努める
- ▶ 全面的な改修にあわせて、沿道施設との段差の解消や勾配の改善に努める
- ▶ 街路樹の根上がりについては、防止対策を実施し、平坦性の改善に努める
- ▶ 道路整備・改修の際に、インターロッキングブロック*舗装とする場合はがたつきの少ない製品を使用する
- ▶ 生活関連施設の敷地内通路に視覚障害者誘導用ブロックが設置されている場合は、施設管理者と連携し、その位置にあわせて、道路からの連続的な視覚障害者誘導用ブロックを設置する
- ▶ 舗装と視覚障害者誘導用ブロックの輝度比*を確保する。舗装材の色は、日差しのあたり方や経年劣化による退色・汚れも想定して選定する。必要に応じて視覚障害者誘導用ブロックの両側に濃い色の側帯を設ける
- ▶ バス事業者と連携し、バス停留所は利用者が円滑に乗降できる構造とする
- ▶ 歩道へのベンチ等の休憩施設の設置について、効果的な配置や設置間隔を検討する

② 単断面道路(歩車道が一体型の道路)における方針

単断面の生活関連経路については、必要に応じて関係する事業者や沿道施設の管理者と協議を行い、高齢者、障害者等が安全で快適に移動できるように、主に以下のようなバリアフリー整備を推進します。

- ▶ 道路構造令や道路交通法などの関係法令を踏まえつつ、歩道や路側帯*による歩行空間の明確化に努める
- ▶ 全面的な改修にあわせて沿道施設との段差の解消や勾配の改善を図る



輝度比を確保した視覚障害者誘導用ブロック

- ▶ 車両と歩行者の通行位置を明確にするため、必要に応じて路側帯に対し視覚的な分離を図る
- ▶ 外側線の白線や交差点部での補助的な路面表示*等については、舗装との輝度比がロービジョン*（弱視）の人等の移動の補助となっていることに留意し、路面表示の適切な維持管理に努める
- ▶ 交通管理者と連携して、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する



ベンチ等の休憩施設の設置



複断面道路での勾配の改善



外側線や交差点部での路面表示

(3) 都市公園事業

都立公園では、都立井の頭恩賜公園での多機能トイレや駐車場、園路の改修などによりバリアフリー化が進んでいます。また、都立武蔵野中央公園の拡張部分は移動等円滑化基準に基づく整備がされました。市立公園では車いす対応の水飲み場の設置、園路のバリアフリー化、トイレの新設や、洋式化などの改修、出入口付近へのベンチの設置等が進んでいます。多くの施設でバリアフリー化が実施されており、引き続き未整備箇所の改良を進めるとともに、運用の対策を充実していくことが重要です。

新型コロナウイルス感染症の拡大を契機としたテレワークなどの働き方の変化により、生活や暮らしを重視するように市民の意識が変化しています。このような中、身近なまちで過ごす時間が増え、屋外で人との接触を避けて過ごせる



トイレの改修（都立井の頭恩賜公園）

場所として、公園が使われるようになっていきます。このような新たな状況も踏まえ、引き続き出入口の段差解消などの改修やユニバーサルデザインに配慮した施設の導入を進めるとともに、トイレやベンチなどの適切な維持管理に努めます。また、誰もが利用できる公園の空間づくりの検討をしていきます。一部の公園では利用特性に応じて自転車利用者へのマナー啓発やイベント時でも車いすで通行可能な園路を確保することなど、イベント主催者や利用者への啓発や案内を行い、誰もが安心して利用できる環境を整えていきます。

重点整備地区外の都立小金井公園についても、小金井市との連携に配慮し、公園内外におけるバリアフリー動線の確保などに努めます。

さらに、各施設のバリアフリー設備情報などをホームページや案内図等で適切に発信します。



出入口付近へのベンチの設置（市立公園）

(4) 建築物・路外駐車場事業

建築物については、商業施設のリニューアルの機会等をとらえたバリアフリー化により整備水準の向上が図られている他、公共施設においてもサインの改善やトイレへの乳幼児用設備やオストメイト*対応設備の設置、筆談機器の設置等、実施可能な改良により利便性が向上しています。新たに生活関連施設とした金融機関では、心のバリアフリーの取組みとして利用者への適切な対応についての社員教育に取り組んでいます。

また、建築物に付随する路外駐車場では、車いす利用者用駐車施設の整備や表示の改善が進みました。

引き続き、各生活関連施設の老朽化の状況や構造上の問題などから完全なバリアフリー化が困難な場合であっても、実施可能な改良を行うことが必要です。さらに、心のバリアフリーとあわせ、情報伝達の取組みや人的対応・接遇を充実させることで誰もが使いやすい施設を目指す必要があります。

また、重点整備地区外であっても地域に不可欠で一定の利用が見込まれる公共施設については、具体的な対応を定めた取組みが求められます。

これらの現状と課題及び令和3年に改正された「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」の内容も踏まえ、引き続き整備促進やソフト施策の充実を図るものとします。

ハード面では、道路から建築物の内部までの移動の連続性確保の観点から、関係者間で連携して、接続する道路との段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの連続性の確保、わかりやすい案内表示の整備などを進めます。また、車いす利用者用トイレへの利用集中を解消し、必要な人が使えるようにするため、一般トイレでの広めのブースの確保や、乳幼児用設備の設置など、機能分散を進めることが重要です。長時間の利用が想定される施設や、待ち時間が生じる施設等では、ベンチなどの利用者が休憩できるスペースを設けます。

また、既存公共施設のバリアフリー化の整備方針に係る施策については、「5.その他の事項（3）既存公共施設のバリアフリー化」の中に記載します。

さらに、以下の事項に留意してソフト施策の充実を図ります。

① 心のバリアフリーに関する事項

- ▶ 認知症サポーター*養成講座や心のバリアフリー出前講座の受講などを通じた障害への理解
- ▶ エレベーターや車いす利用者用トイレの適正利用の呼びかけや、利用者のマナー啓発

② 情報伝達に関する事項

- ▶ 整備した設備が効果的に使われるように、各施設のバリアフリー設備情報などをホームページや案内図（ピクトグラム*の表示）等で適切に発信
- ▶ 円滑な情報伝達を支援するコミュニケーションボード*や筆談機器、難聴者向け対話支援機器等の導入・活用を推進

③ 役務の提供に関する事項

- ▶ エレベーターや車いす利用者用トイレなどの設備を適切に維持管理
- ▶ セルフレジやキャッシュレス対応などの新しいICT技術の活用が難しい人への留意
- ▶ 知的障害、精神障害、発達障害のある人、認知症の人、子ども連れで行動する人などの心理や行動の特徴等を理解し、適切に対応ができる係員を充実するなど、心のバリアフリーに配慮した人的対応・接遇
- ▶ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響による「新しい生活様式」への変化にあたり、施設の利用に制約や不便が生まれている状況に留意した対応の工夫



思いやりエレベーターの表示



一般トイレへの乳幼児用設備の設置

(5) 交通安全事業

旧基本構想に基づき、主要な経路には音響式信号機やエスコートゾーンの整備が進んでいる一方で、引き続きさらなる整備を望む声もあります。

事業の実施にあたっては、音響式、高齢者等感応式、残り時間表示式信号機等のバリアフリー対応信号機*のさらなる導入、エスコートゾーンの設置を進めるとともに、高齢者、障害者等が安全に横断歩道を渡るために必要な信号の青時間の確保や音量の調整など、周辺環境に応じた運用での適切な対応を図ります。生活道路においても、通過交通の抑制、ゾーン 30*による交通安全対

策、違法駐車への対応等、安全な交通環境の整備を推進します。

また、歩行者の禁止場所横断の防止に関する継続的な広報活動及び啓発活動を行います。合わせて、歩行者の安全性を損なう自転車利用に対する継続的なマナー啓発など、心のバリアフリーに留意する必要があります。

さらに、重点整備地区のみならず、促進地区に設定した市全域において、歩行者の安全性の確保の必要性の高い箇所から信号機等の移動等円滑化基準に基づく整備を進めます。



音響式・残り時間表示式信号機とエスコートゾーン



ゾーン 30 による交通安全対策

■ ゾーン 30 の概要



出典:警視庁ホームページ

(6) 教育啓発事業

旧基本構想では、心のバリアフリーに関する事業として、各施設設置管理者等による職員研修や利用者支援の充実、利用者へのマナー啓発などに継続的に取り組んできました。また、第3期健康福祉総合計画において「心のバリアフリー事業の推進」を掲げており、これまで普及・啓発活動、地域交流、福祉教育の推進として、心のバリアフリー啓発事業（出前講座）の実施や障害種別ごとの市民向け啓発講座、「むさしのあったかまつり」の開催、認知症サポーター養成講座など、心のバリアフリーに関する様々な事業を推進してきました。

心のバリアフリーの推進にあたっては、誰もが安心して移動や施設の利用ができるように、利用者の困難さを理解し、状況に応じて適切な対応ができる取り組みが必要になります。なお、外見上わかりづらい聴覚障害、内部障害、精神障害、発達障害、知的障害のある人や認知症の人なども含め多様な特性があることに留意することも重要です。

また、子ども連れの人の中にも外出に負担を感じている人がいます。特に双子の場合など複数の子どもを連れて行動しなければならない人は、ベビーカーが大型なため地域公共交通機関が利用しにくいと感じていたり、ベビーカーのまま入れない施設では子どもを連れた行動が困難になったりしています。子ども用車いす（バギー）を用いることが必要な肢体に障害のある児童では、ベビーカーと誤解され、理解が得られないことが課題となっています。

令和2年のバリアフリー法改正において、教育啓発特定事業が設定されました。これは、児童や生徒の理解を深めるための教育活動や、住民その他関係者の理解増進・協力確保のための啓発活動として市や施設設置管理者が実施する事業で、心のバリアフリーをさらに進めるため、より一層の取り組みの充実が求められています。

これらの現状と課題を踏まえ、これまでの取り組みを継続するとともに、国の基本方針を踏まえ、「高齢者、障害者等に対する理解促進」、「高齢者、障害者等の移動や施設の利用を妨げないこと」、「高齢者、障害者等の移動や施設の利用の手助け」を心のバリアフリーの基本的な考え方とし、教育啓発特定事業として本市は以下のような取り組みを進めていきます。

- ▶ 学校において、通常の学級と特別支援学級の児童・生徒との交流及び共同学習の推進
- ▶ 学童支援員の障害者等の理解促進
- ▶ 市職員等への心のバリアフリーに関する研修
- ▶ 心のバリアフリーハンドブックの改訂
- ▶ 市民や事業者等を対象とした認知症サポーター養成講座や心のバリアフリー啓発事業出前講座の実施

また、市の取り組みだけでなく、各施設設置管理者に対しても職員教育や利用者へのマナー啓発等の教育啓発特定事業の設定について協力を求め、ハード・ソフトが一体となった総合的なバリアフリー化を進めていきます。市は各施設設置管理者に対し、必要に応じて心のバリアフリーに関する情報提供を行い、取り組みの水準を高めるように努めていきます。



双子用ベビーカーでのバス利用イメージ
出典：国土交通省ウェブサイト

(7) その他の事業

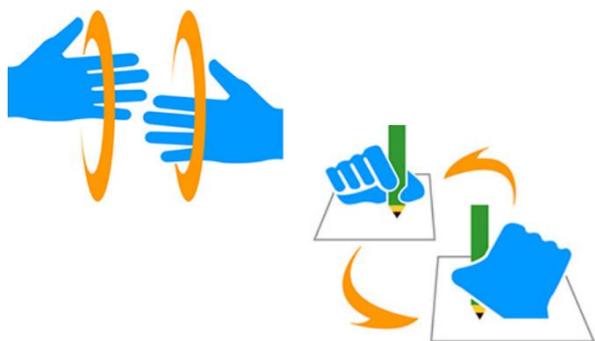
① 情報伝達事業

情報のバリアフリーに関する取組みとして、本市では、平成 23 年度に公共サインガイドラインを策定し、これに基づき設置した駅前広場の総合案内板は、見やすさへの一定の評価が得られています。また、旧基本構想で設定した特定事業に基づき、各施設設置管理者が案内表示の改善や利用者への情報発信を行ってきました。

道路や施設のバリアフリー化が進んでも、必要な設備や機能がどこにあるのかわからないと利用することができません。車いす利用者用トイレやエレベーターを利用する人の他、授乳室やおむつ交換台を利用する子ども連れの人、大型ベッドを必要とする障害のある人等、必要とする情報は個々の特性に応じて様々です。全ての人が外出時に必要な情報を入手できるように、適切に情報発信をしていく必要があります。

また、視覚障害や聴覚障害、知的障害のある人、外国人など、情報の入手に配慮が必要な人がいることに留意した情報提供や、コミュニケーションの支援、情報保障を進める必要があります。

平成 30 年のバリアフリー法改正において、促進方針に情報収集に関する事項を定めることができることとなりました。市町村がバリアフリーマップなどを作成するために、各施設設置管理者は必要な情報を提供するように努めることとされています（公共交通事業者及び道路管理者については情報提供の義務）。



手話マーク・筆談マーク 出典:全日本ろうあ連盟ウェブサイト

このような枠組みを活用し、本市では、市内の施設設置管理者から高齢者、障害者等に配慮したエレベーター、トイレ、駐車施設等について情報提供を受け、実情や利用者の使い勝手を踏まえ、内容を整理した上で、バリアフリーマップの改定を検討します。また、進化する ICT 技術を活用した情報発信に努めます。

あわせて市では、ホームページでのアクセシビリティ*の向上や、図書館などへの音声読み上げ機、拡大読書器の設置など、全ての人が必要な情報を容易に得ることができるように多様な手段を活用した情報提供サービスを引き続き行います。加えて情報保障の観点から市が作成や発行する印刷物の色使いや文字フォントにユニバーサルデザインの視点を取り入れることを進めます。

また、市の取組みだけでなく、各施設設置管理者においても、バリアフリー情報の発信や情報収集に配慮が必要な人への適切な対応について、積極的に取組むように協力を求めています。当面の情報提供の充実方法として、既存の WEB コンテンツを利用した各施設のバリアフリー情報の発信を進めます。また、コミュニケーションを支援する道具の導入や案内板へのピクトグラムの追加などによるわかりやすさの改善など、既存の取組みの延長上にある対策から充実を図ります。



武蔵野プレイ스에設置した拡大読書器

② 駅前広場

吉祥寺駅では、バスの降車場の整備が不十分であり車道上での降車が問題となっています。また、福祉車両が乗降できるスペースがないため、駅の利用に不便を感じている人がいます。三鷹駅北口駅前広場は暫定整備により一定のバリアフリー化が進みましたが、福祉車両優先乗降スペースは前後の空間が狭く使いにくさが問題となっています。武蔵境駅では鉄道の高架化が完成し、駅前広場と南北自由通路の整備による南北一体化が進みました。駅前広場では、視覚障害者誘導用ブロックの視認性や正着しやすいバス停留所構造などに高い評価が得られました。

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寄与する場所として重要な施設です。一方でバスやタクシー等の乗降、乗換、情報提供など、バリアの生じやすい所でもあるため、安全で快適に乗り継ぎできるよう関係者の意見を踏まえた整備や、適切な維持管理を行う必要があります。

今後は、各地域のまちづくりの方針であるNEXT 吉祥寺 2021*や、三鷹駅北口街づくりビジョン*を踏まえ、駅前広場の整備を進めます。吉祥寺駅南口に計画している駅前広場については、広場内にバス降車場を整備し、吉祥寺駅南口に接続している市道第2号線（パークロード）上のバスの通行をなくすことで歩行者優先化を図ります。



三鷹駅北口の福祉車両優先乗降スペース

③ その他交通対策

生活道路における通過交通を排除するために、都市計画道路網の整備促進を都に対し求めています。

駅周辺の交通体系については、路線バスやタクシーなどの地域公共交通が駅まで優先的にアクセスできる仕組みを検討します。また、駅周辺を取り囲む地区内環状道路*の形成により、駅周辺を通過する車両をう回させ、自動車交通量の抑制を目指します。

地区内環状道路の内側においては、道路の更新時期を踏まえ、車道を狭めて歩道を広げるなど、歩行空間を拡充し、歩きたくなるまちなかや滞留しやすい空間の創出（ウォークブルなまちづくり）を目指します。

さらに、需要の実態に合わない駐車場の付置義務を見直し、駐車場の柔軟な施設配置・集約化を進めることで、歩道の切り下げを減らし、バリアフリー化された歩行空間への改善を進めます。



武蔵境駅南口のバスの正着に配慮したバス停留所

5. その他の事項

(1) 福祉交通

本市では、移動に制約のある人の外出支援事業として、移送サービス「レモンキャブ」とリフトタクシー「つながり」を実施しています。

「レモンキャブ」は、バスやタクシーなどの地域公共交通機関の利用が困難な高齢者や障害者の外出を支援する移送サービス事業です。本事業では、商店主を中心とした地域のボランティアが福祉型軽自動車を運転し、利用者の個別ニーズに応じたサービスを提供しています。

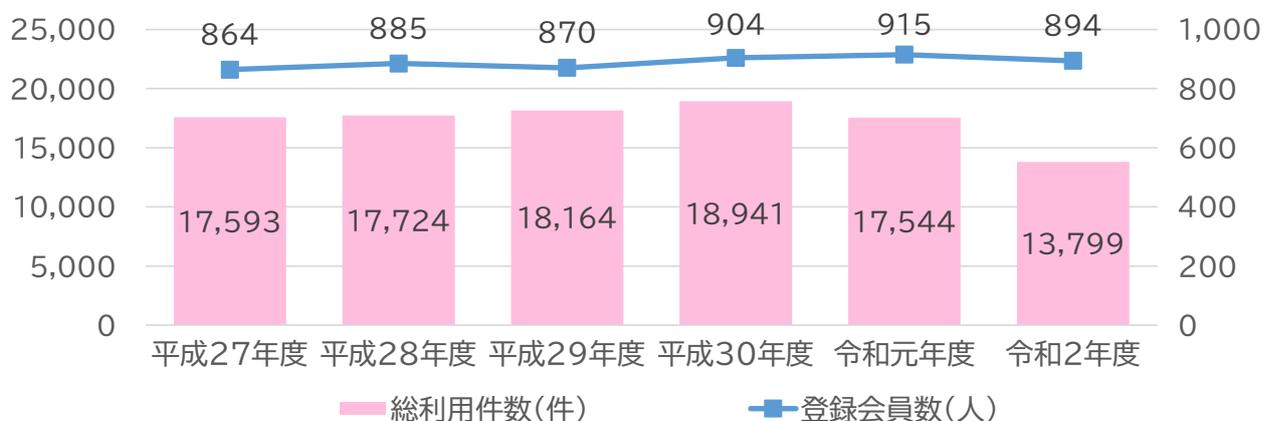
令和2年度の利用会員数は894人、利用件数は約13,800件で、近年は共に増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用件数は令和元年度の8割程度にとどまりました。利便性の高いサービスの提供により、利用者から高く評価されている本事業ですが、運行管理者や運行協力員を安定的に確保することが難しく、増え続ける需要に対応できない状況があります。今後も継続してサービスを提供するため、運行管理者や運行協力員の確保や運営システムの改良等について、検討をしていきます。

「つながり」は、車いす使用者や寝たきりの要介護者等の移動を支援することを目的に、市がタクシー事業者に対して、リフトタクシー運行事業に要する経費の一部を補助する事業です。引き続き、市の広報や地域公共交通の案内とあわせた情報提供などによって、一層の利用促進を図るとともに、サービスの充実方策について検討します。

これらの福祉交通に関する課題については第3期健康福祉総合計画や地域公共交通網形成計画の中で検討を進めていくため、必要に応じてバリアフリーの観点からも連携し、取組みの推進を図ります。

また、これらの福祉車両が安全・安心に停車・乗降できる場所の確保について、駅前広場の整備にあたって検討していきます。

■ レモンキャブの総利用件数と登録会員数の推移



※令和3年版「武蔵野市の福祉」を基に作成

(2) 公共サイン

公共空間に設置される主に歩行者を対象としたサイン（以下「公共サイン」という。）は、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」や「地図を用いた道路案内標識ガイドブック」、「国内外旅行者のためのわかりやすい歩行者用案内サイン標準化指針」など、サイン整備の統一を図るべく各種基準や指針、ガイドラインが定められ、都度、改定が行われています。

円滑な移動及び施設の利用に資するサインは主に以下の種類があり、それぞれを連携させて適切に設置する必要があります。

案内サイン 施設の所在や位置関係などを確認するもので、地図で表現される

誘導サイン 歩行者を目的の施設まで導くもので、矢印・目的地名・距離・ピクトグラムなどで表現される

位置サイン 施設の所在地において、名称や用途を示すもので、文字・記号・ピクトグラムなどで表現される

市内のサインについては、旧基本構想で、駅周辺の総合的な案内や目的地までの連続的な案内の不足、バス停留所などの駅から離れた場所での案内の不足、表記内容の不統一などが指摘され、さらにサインの存在を識別することができない、情報を読むことができない、情報を理解することができない、などの問題点があげられていました。

旧基本構想では、これらの課題に対応するため、ユニバーサルデザインの視点を取り入れた公共サインの基本方針を定めた上で、平成24年には公共サインガイドライン（以下「ガイドライン」という。）を策定しました。ガイドラインに基づき市内3駅の駅前に総合案内版を設置し、多くの方に利用されています。

今後は、現行のガイドラインの内容を精査しながら、デジタルサイネージ*の導入やスマートフォンとの連動等、公共サインをめぐる新たな動向を踏まえて内容を追加、更新する必要があります。

本基本構想では、旧基本構想の基本方針を踏襲しつつ、情報の更新などの課題に対して見直しを行い、以下のとおり基本方針を再整理しました。

■ 公共サインの設置に関する基本方針

① 認識性	高齢者、障害者、外国人など、多様な特性の方が利用できるように、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、文字、ピクトグラム等、表現方法の基準を設定する。
② 統一性	サインのばらつきによる煩雑な印象を避けるため、デザインの統一、色彩の統一、基本タイプの設定等により、同じルール・様式のサイン設置を推進する。
③ 連続性	案内サイン、誘導サイン、位置サインは目的地まで連続的に設置されることではじめて有効性が確保されるため、サインシステムを構築する。
④ 継続性	適切な維持管理や情報の更新により、見やすさや正確な情報についての継続性を確保する。
⑤ 効率性	無秩序な標識やサインの乱立は無駄を生じさせ、かつ情報量が多すぎることによる混乱を招くことから、情報を整理・統合し、効率的かつ効果的なサインの設置を行う。

民間事業者が整備するサインについても、必要に応じてガイドラインに基づく情報を共有し、前述の方針に基づき、誰でも使いやすいユニバーサルデザインの視点を取り入れたサイン整備を推進していきます。

また、サイン設置時の事前相談の仕組みを浸透させるように、働きかけを行います。

建築物内では、表記内容の不統一や道路との連続性の確保が課題となっており、特に公共施設内に設置されるサインでは、公共サインの基本方針に準拠することとします。

事業内容	前期	後期	展望期
	R4～R8 年度	R9～R13 年度	R14 年度以降
公共サインガイドラインを改定し、すべての人にわかりやすかつ景観に配慮した公共サインの普及に努めます。			
	継続的に実施		

(3) 既存公共施設のバリアフリー化

① 整備方針の検討

バリアフリー法や東京都福祉のまちづくり条例*、建築物バリアフリー条例*等により、特別特定建築物で一定規模以上の新築等にあたっては移動等円滑化基準への適合義務が課せられます。新築ではこのような法的な義務があるためバリアフリー化が進む一方で、法的な義務のない施設の改修では進みにくい状況にあります。しかし、建替えまでの期間は長期にわたることから、整備可能な範囲でバリアフリー化していくことが必要です。

既存の公共施設の改修にあたっては、構造的な制約が発生することや改善内容によっては多額の費用が生じること、また一定期間、施設機能が休止してしまうこと等から移動等円滑化基準に準じた整備が困難な場合があります。また、改修できる箇所から整備した結果、連続的なバリアフリー化とならない場合があります。

これらの課題に対応するため、既存の市の公共施設の改修を対象に、改修する施設や箇所の優先順位などに関する整備方針を策定します。

なお、改修にあたっての配慮事項を以下に示します。

敷地入口から案内まで支障なく、円滑に入れるように整備を進めます

- ▶ 関係者間の連携により接続する道路との段差を解消し、視覚障害者誘導用ブロックの連続性を確保する
- ▶ 利用者の移動経路上に放置自転車や物品などの障害物が置かれないように配慮する

施設での行動に支障や危険が生じないように整備を進めます

- ▶ 敷地入口から案内までの他、エレベーターの押ボタン付近や階段・スロープの上下端など必要な位置に JIS 規格に適合し、周囲との色の差がわかりやすいように配慮した視覚障害者誘導用ブロックを設置する
- ▶ 階段は原則両側に手すりを設置し、行き先の点字表記を設置する
- ▶ 各施設のバリアフリー設備情報などをホームページや案内図、ピクトグラム等で適切に発信する

トイレのバリアフリー化の充実及び一般トイレでの子育て支援環境の整備を進めます

- ▶ 重度障害の人や介助者等の使用に配慮し、大型ベッドを備えた車いす使用者用トイレの整備を進める
- ▶ オストメイト対応設備の整備を進める

- ▶ 車いす使用者用トイレの利用集中に配慮するため、一般トイレや授乳室などにベビーチェア・ベビーベッドの設置を進める

その他、「4. 個別方針（4）建築物・路外駐車場事業」で示したソフト施策の方針にも留意し、ハード・ソフトが連携したバリアフリー化を進めるものとします。

事業内容	前期	後期	展望期
	R4～R8年度	R9～R13年度	R14年度以降
公共施設の整備方針を福祉部署と連携しながら策定します。			
公共施設の整備方針に基づき、整備を推進します。			

② 当事者参加の仕組みの検討

施設の改修にあたっては、バリアフリーネットワーク会議等による、整備完了後の当事者による事後評価を行ってきましたが、その意見を改修に反映することが困難な事象もありました。

また、一部の公共施設の改修においては設計や施工の段階で障害者等の意見を取り入れた事例もありましたが、仕組みとしては確立されていません。

そこで、特に高齢者、障害者等が多く使用する公共施設の改修にあたり、利用者の目線から課題を確認し、利用者の特性によって相反するニーズがある場合の具体的な対応方法や、特に重点的に対応すべき点について、意見を整備内容に反映できる仕組みの構築を目指します。

- ▶ 公共事業については、改修等の種類や規模によって、事業実施前にバリアフリーチェックを行い、設計に当事者意見を反映できる仕組みを検討する

(4) 促進地区におけるバリアフリー化の推進

① 地域拠点性の高い施設等におけるハード・ソフト両面からのバリアフリー化の推進

コミュニティセンターなど、地域拠点性が高く日常的に利用する施設は重点整備地区外であってもバリアフリー化の必要性が高いと考えられます。これらの施設は、これまで実施してきた段差解消やトイレの改修などのハード面のバリアフリー化に加え、利用者へのマナー啓発や人的対応の充実、バリアフリー情報の提供など、ソフト面のバリアフリーについて、市全域の当該施設について共通の考え方で取組みを進めていきます。

また、障害の有無にかかわらず「共に育つ」ことを基本理念とした教育環境の充実や災害時の避難所としての機能強化の視点等から、令和2年のバリアフリー法改正により、公立小・中学校はバリアフリー化が特に必要な施設に位置付けられました。

本市についても、災害時の避難所として体育館や思いやりルーム（福祉避難室）が、選挙の投票所として体育館が使用されており、不特定多数の利用を想定したバリアフリー化が必要です。今後は、学校施設整備基本計画に基づき、計画的にユニバーサルデザインの考え方を取り入れた整備を推進することとなりますが、建替えまでの期間は長期にわたることから、整備可能な範囲でバリアフリー化していくことが求められています。

これらのことから、施設利用におけるインクルーシブな環境を整備する視点からは、子どもの状態に応じた可能な範囲での改修や柔軟な対応を行います。また、災害時の避難所として必要となるバリアフリー化された経路などの課題については、物理的な制約等も考慮しながら他施設の活用も含めた多角的な検討を進めます。選挙の投票所としては、簡易式スロープの設置や人的な対応などを行います。

その他、各学校においてバリアフリー化された設備等を示した案内図の設置、筆談機器の用意等、身近に取り組みやすい項目から対応していくことで、全市的なバリアフリー水準の底上げを目指すものとします。

また、各小学校に併設されている学童クラブでは、障害児の利用ニーズが高まっていることから、職員や支援者の障害理解の啓発に努めます。

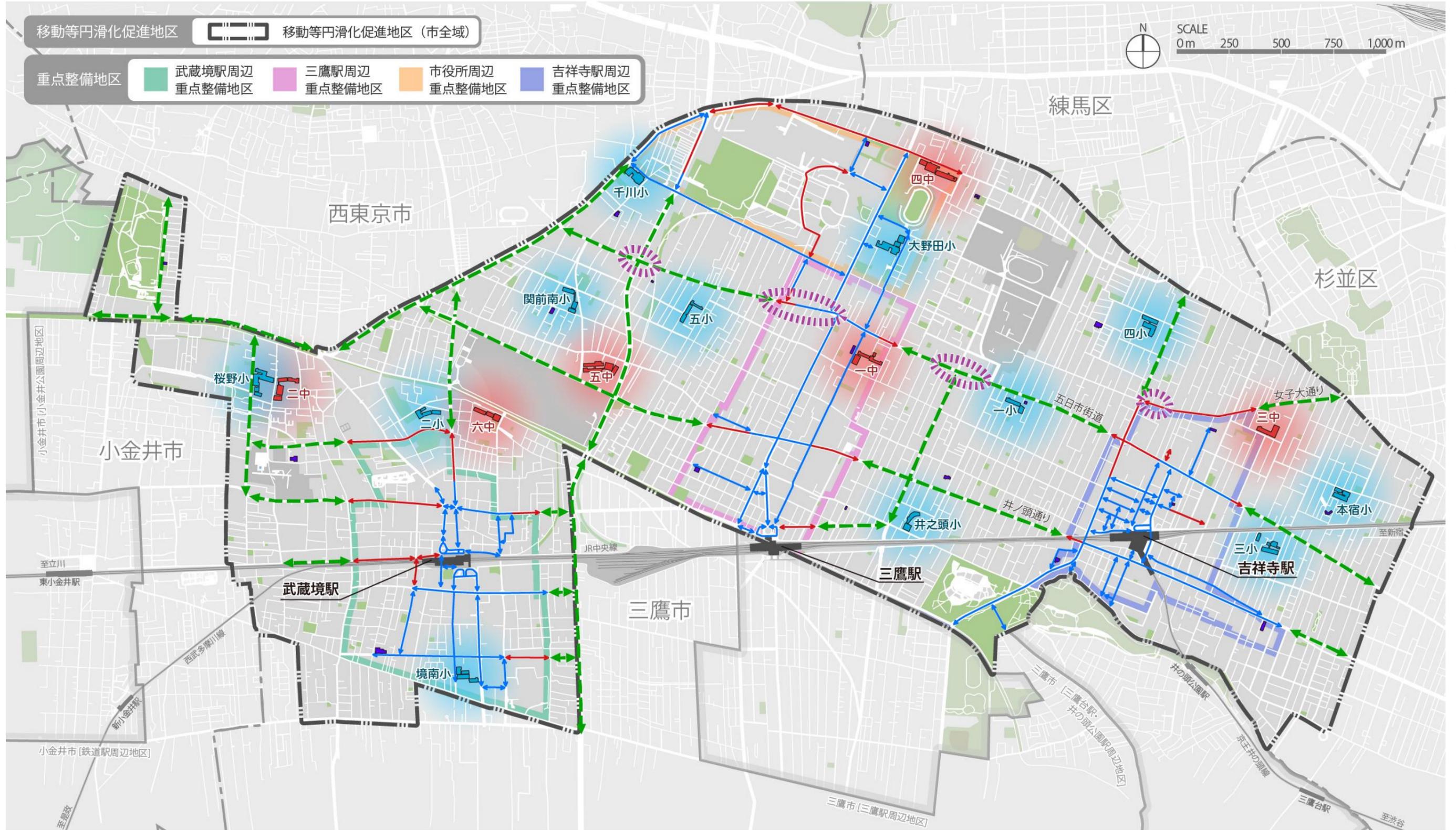
② ネットワーク経路や生活関連施設周辺のバリアフリー化の推進

生活関連施設同士を結ぶ経路上の幹線道路をネットワーク経路に定めます。事業中や、将来拡幅が予定されている路線について、以下のように取組んでいきます。

第3次交差点すいすいプラン*に基づき整備を進めている交差点（五日市街道：関前3丁目交差点/武蔵野中央交差点/吉祥寺北町3丁目交差点、女子大通り：四軒寺交差点）については、移動等円滑化基準に沿った歩道の整備を進めます。また、第4次優先整備路線に選定されている女子大通りにおいては、車いすやベビーカーの利用者、児童・生徒等の歩行者や自転車利用者など、誰もが安全・安心に移動できるためにも、移動等円滑化基準に沿った整備となるように東京都へ事業化を要請します。井ノ頭通り、五日市街道などの歩道幅員が十分確保されていない都市計画道路の区間については、都市計画幅員どおりの整備を東京都に求めていきます。

また、市立小・中学校の周辺では、ネットワーク経路等からのバリアフリー化された移動経路の確保を目的に、通学路の交通安全対策等と連携した環境整備を検討していきます。具体的には、市民やPTA等からの要望や関係課による道路パトロール等により、経年劣化した路面表示や舗装などを改修します。また、幅員などの物理的条件や交通状況に応じて、関係機関が連携し、ガードレールの設置や路側帯のカラー舗装化を推進することで、バリアフリー化を実現していきます。

■ 促進地区におけるバリアフリー化の推進イメージ



市立小・中学校

- 小学校
- 中学校

コミュニティセンター

- コミセン

交差点整備

- 第3次交差点すいすいプラン

生活関連経路

- 既設定
- 新規設定

ネットワーク経路

- ネットワーク経路

(5) その他の施策

歩行の支障となる違法駐車や荷捌き車両、放置自転車や不法占用物件などへの対策を行い、安心して利用できる環境を整えます。

① 違法駐車・荷さばき対策

吉祥寺駅周辺では、駐車場の場所、満空情報のインターネット配信システムを継続して実施するとともに、駐車場のガイドマップを適宜更新し、商店会、案内所等と連携しながら周知を図ります。また、駐車監視員による放置車両の確認等に加え、吉祥寺駅周辺交通問題協議会を構成する商店会や配送業者などと協同して、違法駐車 の解消を図っています。

あわせて、吉祥寺駅周辺の路上荷さばき車両の排除・減少の対策として、民間の時間貸し駐車場を活用した荷さばきカード事業や共同集配送事業を推進し、交通環境の改善や回遊性の向上を目指します。

② 放置自転車対策・自転車駐車場の整備

駅からおおむね300mの範囲に位置する自転車・ミニバイク放置禁止区域*は、継続的な放置防止指導・警告・撤去により、近年は自転車を放置しにくい道路環境を維持しています。引き続き、安全・安心な歩行環境の確保や防災上の観点から放置自転車対策を進めることが重要になります。そのため、啓発活動の実施とあわせ、自転車駐車場の適正配置や収容台数の確保を進めつつ、短時間無料制度やフリーゾーン（定期利用ゾーンを一時利用として運用する）の導入推進、満空情報のWEB提供やキャッシュレス化等の利便性向上により自転車駐車場への誘導を推進します。

③ 商業者及び商業者団体の協力

看板や商品台等を道路に置くなど不法占用することのないように適切な指導を行うとともに、吉祥寺駅周辺では「環境浄化作戦*」を継続します。

「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を広く普及するために、商業者及び商業者団体にはその啓発に努めることを求めます。

④ 自転車交通マナーの向上

ルールやマナーを守らない自転車に対し、高齢者などが危険を感じ移動に支障をきたしているとの声が聞かれます。警察署や交通安全協会と連携し、小学生を対象とした自転車安全教室、中学生以上を対象とした自転車安全利用講習会の内容の充実や受講者の拡大、マナーアップキャンペーンの実施などを通じて、自転車利用者のルール・マナーの遵守意識の向上を図ります。

(6) バリアフリー法に基づく届出制度

促進地区では、旅客施設の建設、道路の新設等であって、他の施設と接する部分について、バリアフリー化に支障を及ぼすおそれのある行為をしようとする公共交通事業者又は道路管理者は、当該行為に着手する 30 日前までに市に届け出ることとされています。

また、市は、届出に係る行為がバリアフリー化の促進を図る上で支障があると認めるときは、その届出をした者に対し、必要な措置の実施を要請することができます。

届出対象となる施設及び行為は次のとおりです。

■ 届出対象となる施設及び行為

届出対象となる施設	届出対象となる行為
全ての旅客施設 (生活関連施設)	以下の部分の新設又は構造若しくは配置の変更 <ul style="list-style-type: none"> ホームから他の旅客施設（生活関連施設）との間の経路 ホームから生活関連経路である道路（駅前広場を含む道路法による道路）との間の経路 当該施設に接する公共用通路等（道路以外）※との間の経路 ホームから連続したバリアフリールートとなる出入口
道路 (生活関連経路)	以下に接する道路（駅前広場を含む道路法による道路）の新設、改築又は修繕 <ul style="list-style-type: none"> 旅客施設（生活関連施設）の出入口 旅客施設（生活関連施設）に接する公共用通路等（道路以外）※

※公共用通路等（道路以外）：旅客施設の営業時間内において、常時一般交通の用に供されている一般交通用施設（道路以外）であって、旅客施設の外部にあるもの（自由通路など）

■ 届出対象範囲のイメージ

