

# 調布市バリアフリーマスタープラン

## ～移動等円滑化促進方針～

(案)



パラハートちようふ

つなげよう，ひろげよう，共に生きるまち

令和4年●月

調布市



<市長あいさつ 掲載ページ>



## 目次

序章 .....	1
1 バリアフリー法に関する社会的経緯と概要 .....	1
(1) バリアフリー法に関する社会的経緯 .....	1
(2) 改正バリアフリー法の概要 .....	2
(3) 移動等円滑化促進方針・移動等円滑化基本構想で定める事項 .....	4
2 策定の背景と目的 .....	5
3 位置づけ .....	6
4 策定体制と策定の流れ .....	7
(1) 策定体制 .....	7
(2) 策定の流れ .....	8
5 調布市の概況 .....	9
(1) 人口等 .....	9
(2) 交通施設等の概況 .....	15
(3) 福祉移送サービスの概況 .....	23
6 調布市におけるこれまでのバリアフリー化の取組の概要 .....	24
(1) アンケート調査の主な結果と課題 .....	25
(2) まちあるき点検による主な課題 .....	26
(3) 特定事業等進捗状況調査の主な結果と課題 .....	27
第1章 基本的な考え方 .....	29
1 国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の概要及び目標 .....	29
2 基本理念 .....	31
3 基本目標 .....	31
4 基本方針 .....	32
5 設定地区 .....	35
(1) 旧基本構想の地区設定 .....	35
(2) 改正バリアフリー法における新たな枠組み .....	36
(3) 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定 .....	37

<b>第2章 移動等円滑化促進地区のバリアフリー化の促進</b> .....	<b>39</b>
1 生活関連施設・生活関連経路の設定.....	39
(1) 生活関連施設の設定.....	39
(2) 生活関連経路の設定.....	44
2 バリアフリー方針.....	47
(1) バリアフリー化に関する主な基準等.....	48
(2) バリアフリー化の促進に向けた共通の配慮事項.....	49
<b>第3章 市全域におけるバリアフリー化の促進</b> .....	<b>69</b>
1 心のバリアフリーの促進.....	69
2 情報提供におけるバリアフリー化の促進.....	70
3 学校におけるバリアフリー化の促進と通学路の安全対策.....	70
4 施設整備に伴うバリアフリー化の促進.....	71
5 自転車に関する取組の促進.....	71
6 障害者スポーツに関する取組の促進.....	71
7 災害時を想定したバリアフリー化の促進.....	72
8 工事中のバリアフリー対応の促進.....	72
9 福祉施策等と連携したバリアフリー化の促進.....	72
10 当事者参加によるバリアフリー化の促進.....	73
11 市民提案に基づくマスタープラン及び基本構想の策定.....	73
<b>第4章 バリアフリーマスタープランの推進</b> .....	<b>75</b>
1 マスタープランの周知・啓発.....	75
2 届出制度によるバリアフリー化.....	75
3 当事者意見の反映に留意した継続的な評価・検討.....	76
<b>資料</b> .....	<b>77</b>
1 調布市バリアフリー推進協議会要綱・委員.....	77
2 パブリック・コメント手続の概要.....	80
<b>用語集</b> .....	<b>81</b>

文中で※を付けた用語は、用語集に説明文を記載しています。

# 序章

## 1 バリアフリー法に関する社会的経緯と概要

### (1) バリアフリー法に関する社会的経緯

#### ア ハートビル法と交通バリアフリー法

今日の我が国では、本格的な高齢社会の到来やノーマライゼーション<sup>\*</sup>の理念の浸透、ユニバーサルデザイン<sup>\*</sup>の考え方の導入により、あらゆる人の利用を念頭に置いた環境づくりが求められています。こうした背景の中、平成6年に不特定多数の人たちや主に高齢者、身体障害者等が利用する建築物のバリアフリー<sup>\*</sup>化を進めるため、「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」（以下「ハートビル法」という。）が制定されました。

このほか、平成12年に公共交通機関と駅などの旅客施設周辺を中心とした地区のバリアフリー化を推進するため、「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関する法律」（以下「交通バリアフリー法」という。）が制定されました。

#### イ バリアフリー法

より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策の推進を目的に、平成18年にハートビル法と交通バリアフリー法が統合され、新たに「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。）が制定されました。

#### ウ 改正バリアフリー法

平成26年に批准した国連の「障害者の権利に関する条約（障害者権利条約）<sup>\*</sup>」、平成28年に施行された「障害者差別解消法<sup>\*</sup>」などを受け、共生社会を実現し、社会的障壁を除去する法の理念を明確に示すとともに、東京2020大会の開催を契機とした更なる取組の推進を図るため、バリアフリー法が改正されました（平成30年11月一部施行・平成31年4月全部施行）。さらに、施設管理者によるソフト<sup>\*</sup>面の対策強化や心のバリアフリー<sup>\*</sup>の更なる取組の推進を図るための改正も行われました（令和2年6月一部施行、令和3年4月全部施行）。

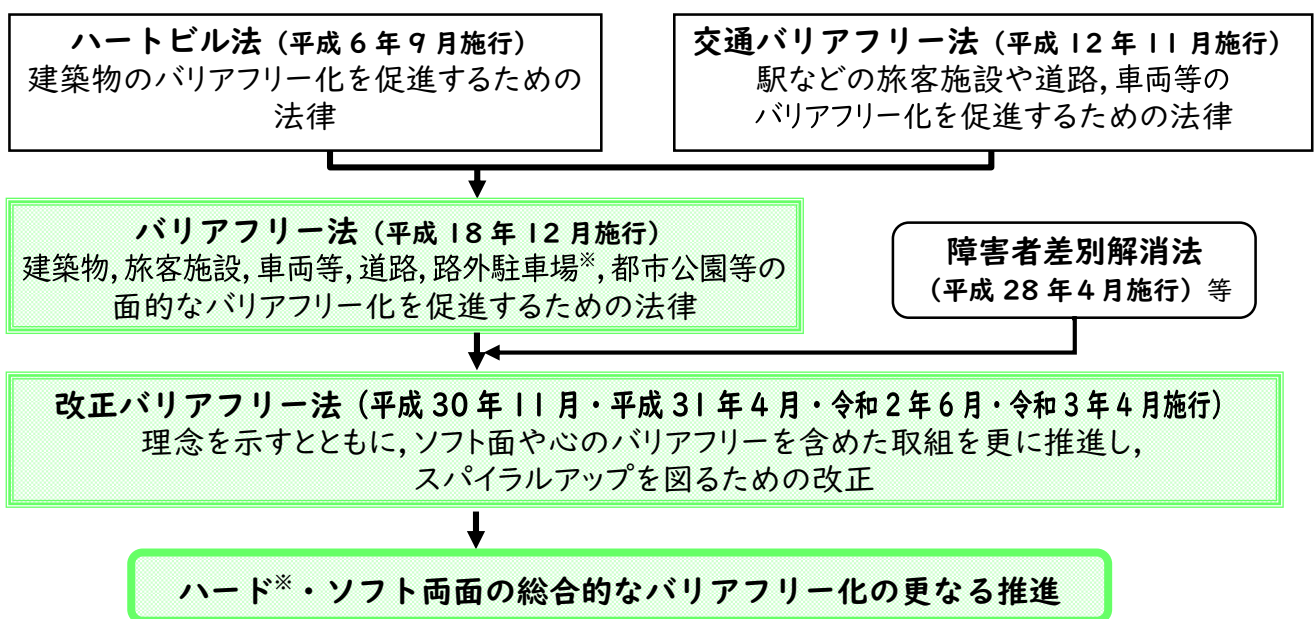


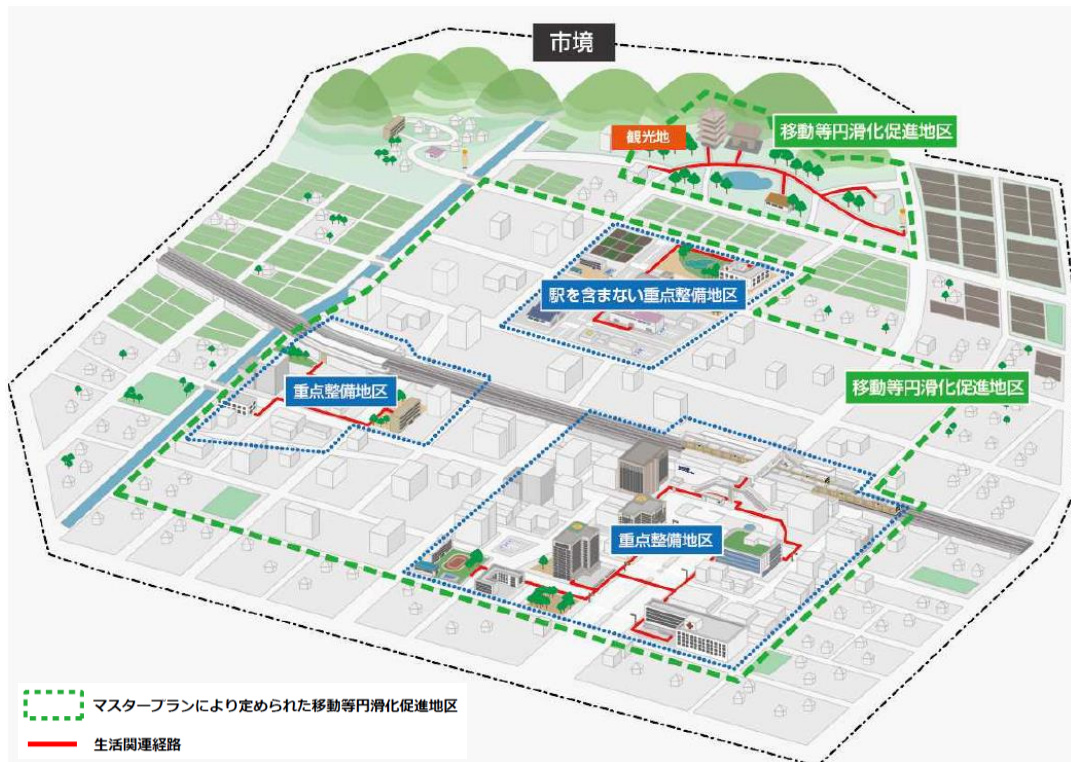
図 0.1 バリアフリー法に関する社会的経緯

## (2) 改正バリアフリー法の概要

### ア 目的

改正バリアフリー法では、高齢者、障害者等<sup>\*</sup>の移動や施設利用の利便性や安全性向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設等のバリアフリー化を促進することとされています。

また、同法では、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（移動等円滑化促進地区、重点整備地区）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園及び信号機等の「面的・一体的なバリアフリー化」を推進するために市町村が作成するものとして、移動等円滑化促進方針や移動等円滑化基本構想が規定されています。



出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（国土交通省）

図 0.2 移動等円滑化促進方針・移動等円滑化基本構想のイメージ

### イ 法律の枠組み

改正バリアフリー法では、基本理念が示されるとともに、新設等される旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物に対する移動等円滑化基準<sup>\*</sup>への適合義務や既存施設に対する移動等円滑化基準への適合努力義務が定められています。

また、移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想制度によって、バリアフリー化の重点的かつ一体的な推進を図る枠組みを定めています。あわせて、心のバリアフリーの推進や当事者による評価を行うこととしています。

次ページに法律の概要を整理したものを示します。



# 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の概要

※法改正の内容について、**橙字**は平成30年11月1日、平成31年4月1日施行  
**緑字**は令和2年6月19日施行  
**青字**は令和3年4月1日施行

## 1. 基本理念

バリアフリー法に基づく措置は、「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」に資することを旨として行われなければならないことを基本理念として明記

## 2. 国が定める基本方針

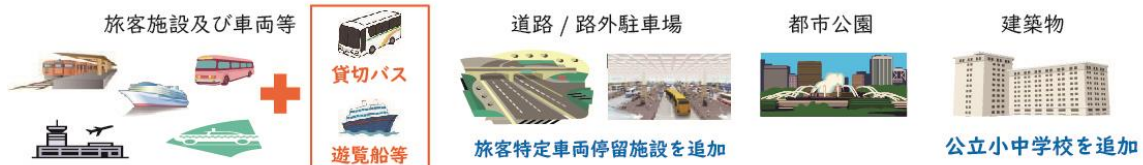
- 移動等円滑化の意義及び目標
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 情報提供に関する事項
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針
- その他移動等の円滑化の促進に関する事項
- 基本構想の指針

## 3. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

## 4. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

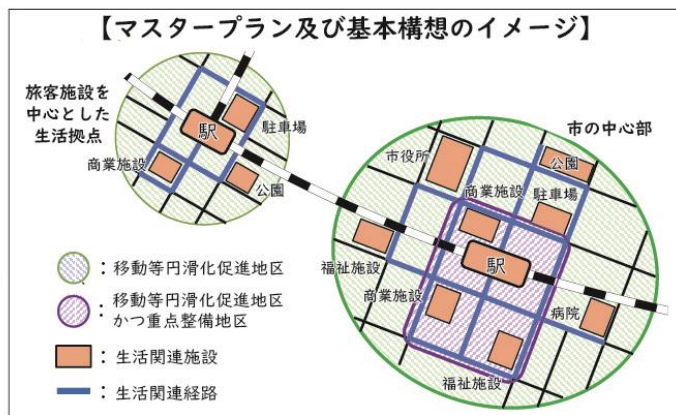
- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- 各施設設置管理者に対し、**情報提供**、**優先席**、**車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務**
- 公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
  - ・旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守(新設等は義務、既存は努力義務)
  - ・他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務
  - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
  - ・**ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務(一定規模以上の公共交通事業者等)**

【バリアフリー化基準適合義務の対象施設】



## 5. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・市町村が作成する**マスタープラン**や基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進
- ・基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び**「心のバリアフリー」に関する教育啓発特定事業**を位置づけることで、関係者による事業の実施を促進(マスタープランには具体的な事業について位置づけることは不要)
- ・**定期的な評価・見直しの努力義務**



## 6. 当事者による評価

- ・**高齢者・障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握・評価(移動等円滑化評価会議)**

国土交通省資料から作成

### (3) 移動等円滑化促進方針・移動等円滑化基本構想で定める事項

市町村は、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、移動等円滑化促進地区・重点整備地区について、移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想を策定するよう努めることとされています。

移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想で定めるべき事項は概ね重複していますが、移動等円滑化基本構想では、重点整備地区において、面的・一体的なバリアフリー化を推進するために必要な事業を特定事業\*として定めることとしています。

表 0.1 移動等円滑化促進方針・移動等円滑化基本構想で定める事項

移動等円滑化促進方針で定める事項 (バリアフリー法第24条の2)	移動等円滑化基本構想で定める事項 (バリアフリー法第25条)
<ul style="list-style-type: none"> <li>移動等円滑化促進地区の位置及び区域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>重点整備地区の位置及び区域</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>生活関連施設*及び生活関連経路*並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する事項</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>その他移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針について定めるよう努める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針について定めるよう努める</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村が行う移動等円滑化促進地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項を定めることができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村が行う重点整備地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項を定めることができる</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>移動等円滑化の促進に支障を及ぼすおそれのあるものの届出について定める</li> </ul>	—

## 2 策定の背景と目的

調布市は、平成9年に「調布市福祉のまちづくり条例」を制定し、建築物や道路、公園、交通施設等について、施設のバリアフリー化を進めてきました。

また、平成19年2月に交通バリアフリー法に基づく「調布市交通バリアフリー基本構想」を策定し、平成22年度を目標として、旅客施設やバス車両、道路、駅前広場、信号機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。

さらに、平成24年3月にバリアフリー法に基づく「調布市バリアフリー基本構想」（以下「旧基本構想」という。）を策定し、従来の計画に加え、建築物を含めたバリアフリー化事業を設定するとともに、市としてのバリアフリーの考え方を明らかにし、市内における移動や施設利用の利便性、安全性の向上を目指した取組を推進してきました。

この旧基本構想の目標年次が令和2年度末であることや先に示したバリアフリー法に関する社会的経緯を踏まえると、バリアフリーのまちづくりに向けた更なる取組の推進が必要なことから、改正バリアフリー法に基づき内容の見直しを行い、バリアフリー化を促進する地区とその方針について定める「調布市バリアフリーマスタープラン」（以下「マスタープラン」という。）と、令和3年度以降の移動等円滑化に向けた具体的な事業を位置づける「調布市バリアフリー基本構想」（以下「基本構想」という。）を策定しました。

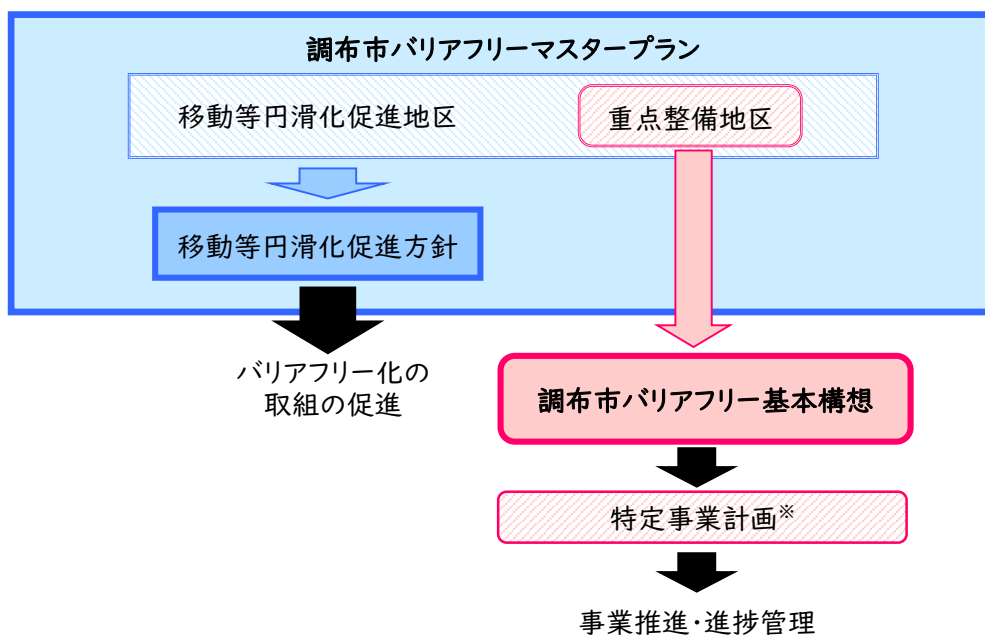


図 0.3 マスタープラン及び基本構想の枠組み

### 3 位置づけ

マスタープラン及び基本構想は、調布市の最上位計画である調布市総合計画とバリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき定めます。

また、関連する条例及び調布市の関連計画と整合・連携を図りながら実現していきます。

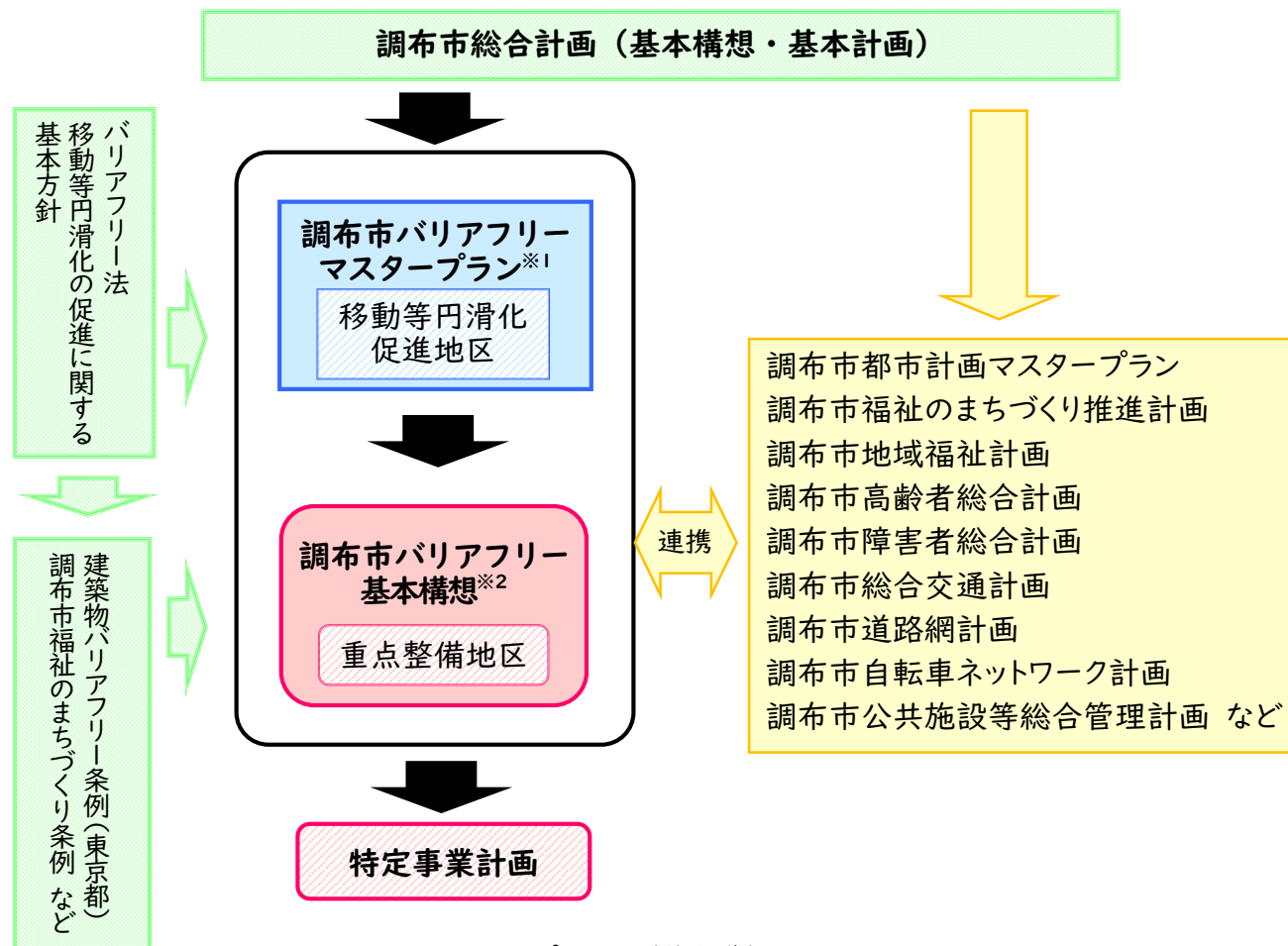


図 0.4 マスタープラン及び基本構想の位置づけ

※1 調布市バリアフリーマスタープラン:全市及び移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化の促進に向けた方針を示したもの。

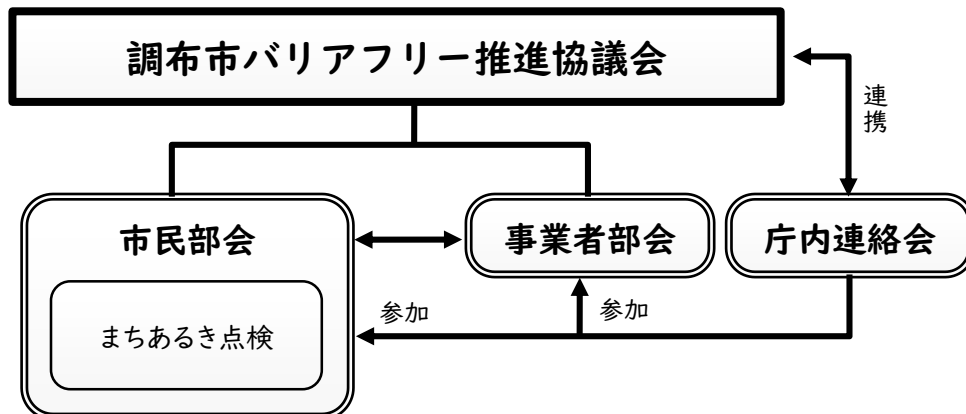
※2 調布市バリアフリー基本構想:重点整備地区を位置づけ、具体的な特定事業を定めるもの。



## 4 策定体制と策定の流れ

### (1) 策定体制

マスタープラン及び基本構想の策定に当たっては、市民、学識経験者、商工関係者、福祉関係者、公共交通事業者、行政関係者など様々な関係者の協力のもと、調布市バリアフリー推進協議会及び3つの作業部会による体制を基本として、それぞれが連携しながら検討を進めました。



<b>調布市バリアフリー推進協議会</b>	策定方針設定から基本構想等の策定までの検討・承認組織。 また、市民団体等からの提案を協議する。 (市民、学識経験者、商工関係者、福祉関係者、公共交通事業者、行政関係者等)	<b>市民部会</b>	市民を中心として、現地確認や課題抽出等を行う組織。まちあるき点検も実施。 (市民、学識経験者、商工関係者、福祉関係者 等)
		<b>事業者部会</b>	市民部会から提示される課題を受け、バリアフリー整備のために、特定事業の内容を調整する組織。 (公共交通事業者、行政関係者 等)
		<b>庁内連絡会</b>	行政内の横断的協力体制としての連絡組織。 (都市整備部などの特定事業やその他の事業に関連する部署等)

図 0.5 マスタープラン及び基本構想の策定体制

## (2) 策定の流れ

令和2年度は、現況の整理や旧基本構想の評価を踏まえ、マスタープラン及び基本構想の策定に向けた課題や方針について検討しました。

さらに、令和3年度は、協議会やまちあるき点検等の結果を踏まえ、移動等円滑化促進地区及び重点整備地区を設定するとともに、バリアフリー方針や特定事業内容、全市における取組、推進・評価の考え方を検討し、パブリック・コメント手続<sup>\*</sup>を経て、令和4年3月に策定しました。

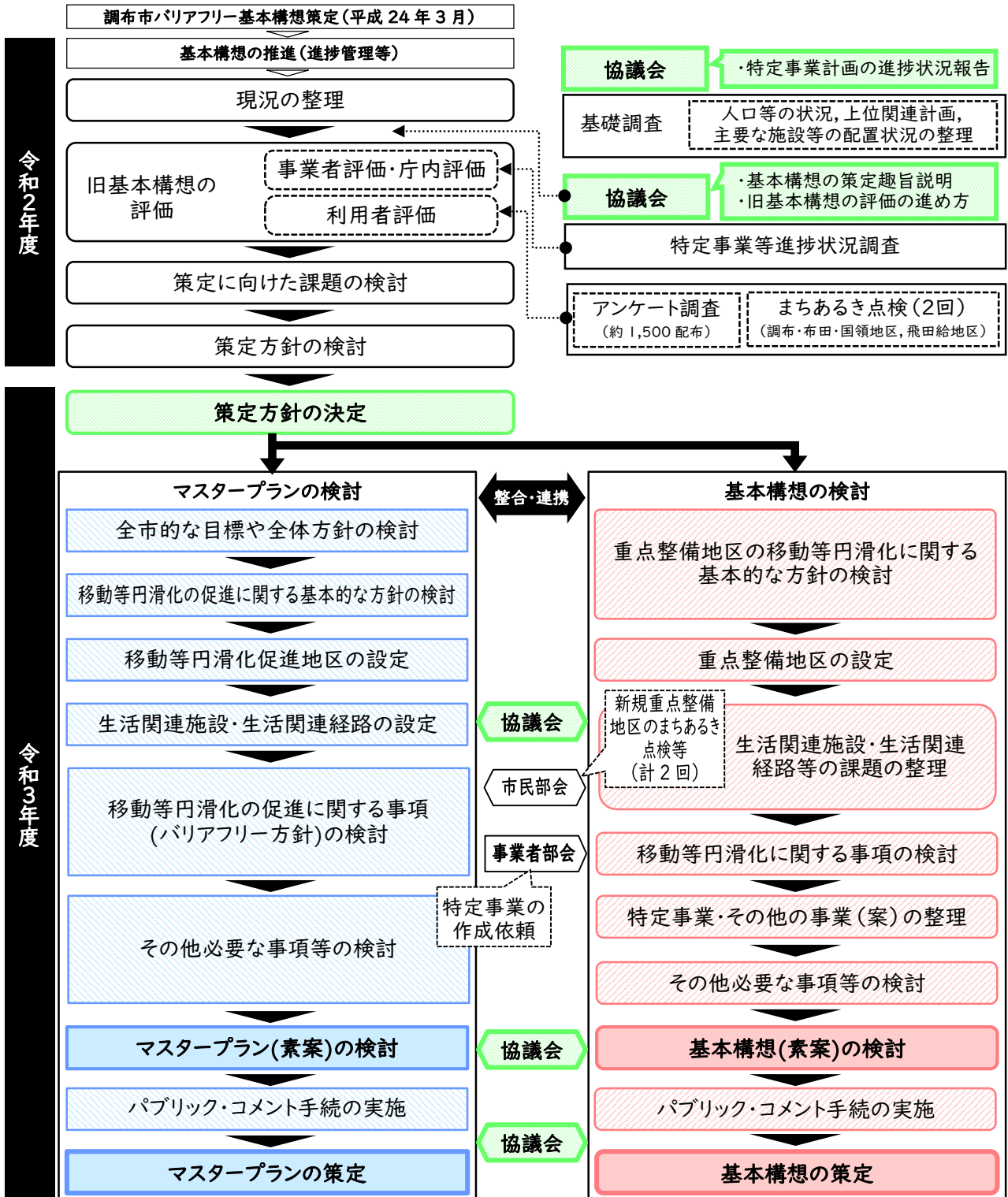


図 0.6 マスタープラン及び基本構想の策定の流れ

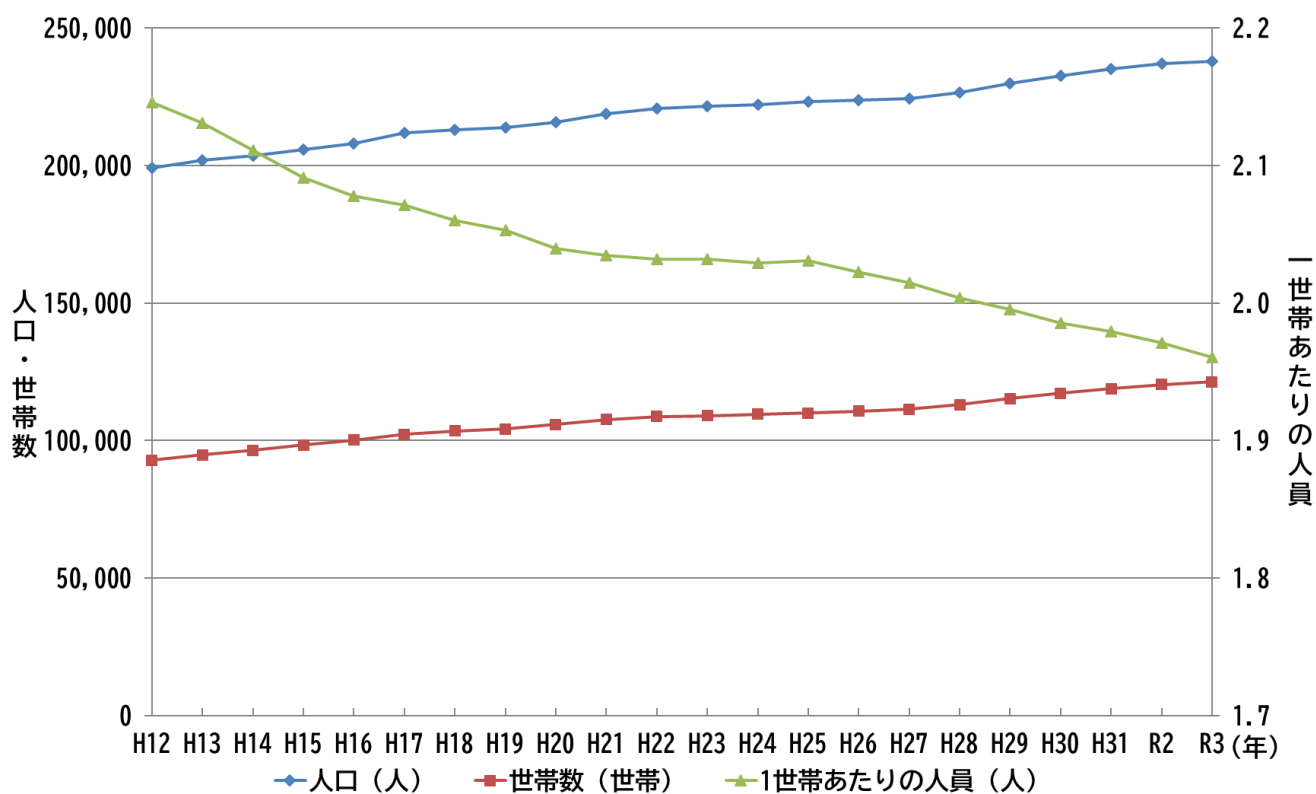
## 5 調布市の概況

### (1) 人口等

#### ア 人口, 世帯数

令和3年1月1日現在, 調布市の人口は237,815人(住民基本台帳), 世帯数は121,296世帯となっています。

また, 近年の調布市の人口・世帯数の推移は増加傾向にあります, 1世帯あたりの人員は減少傾向にあります。



調布市統計書(平成24年以前は, 住民基本台帳と外国人登録人口の合計)から作成

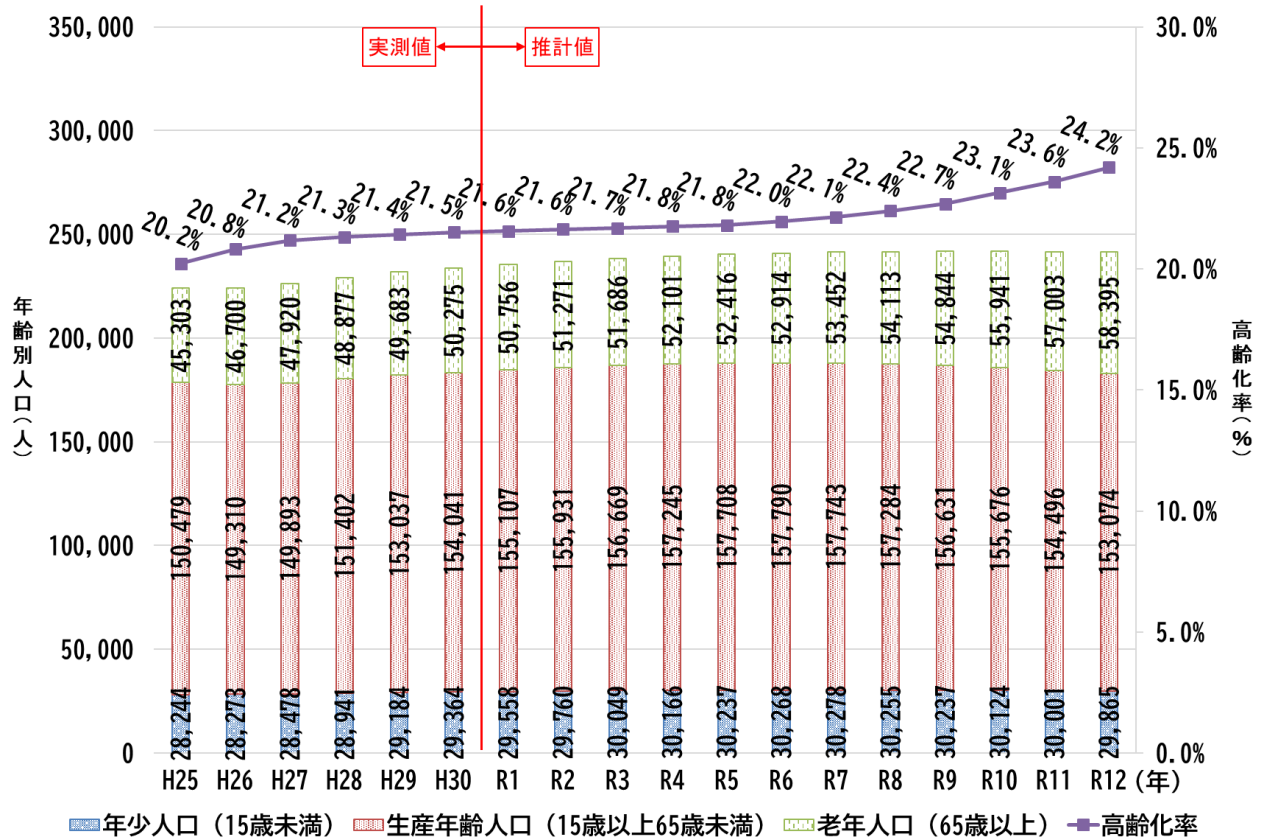
図 0.7 調布市の人口・世帯数, 1世帯あたり人員推移(各年1月1日)

## イ 高齢者の人口

平成29年10月1日現在、調布市における高齢者（65歳以上）の人口は、49,683人、高齢化率※は21.4%となっています。この数値は、東京都平均22.5%（平成29年1月1日現在の住民基本台帳）を下回っているものの、年々増加傾向にあります。

今後も高齢化率は年々上昇し、令和10年に23%、令和12年に24%を超えることが予想されています。

また、75歳以上の高齢者（後期高齢者）も増加し、要支援・要介護認定者数も増え続けています。令和3年3月31日現在、要支援・要介護認定率は20.1%となっており、外出や移動に制約を伴う高齢者が年々増加しています。



調布市の将来人口推計（平成30年3月）から作成

図 0.8 調布市の年齢別人口の推移及び推計（各年10月1日）

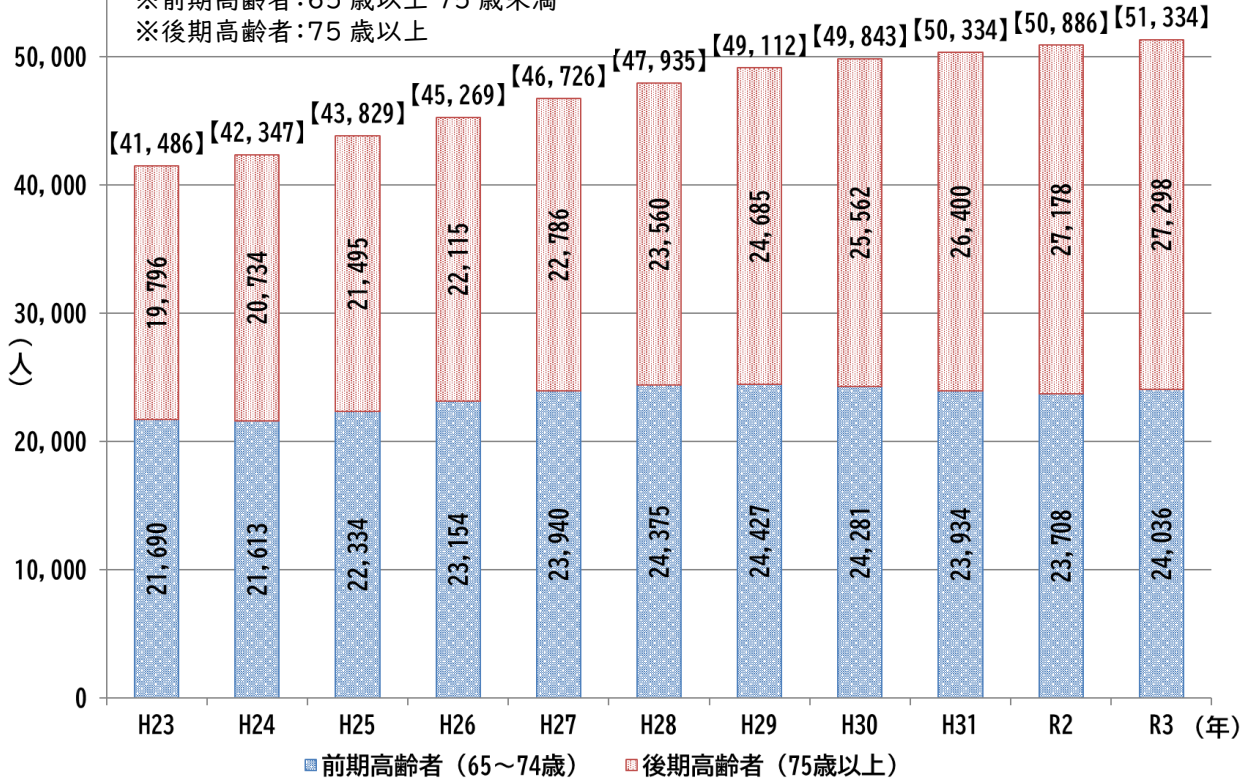


【 】:前期・後期高齢者合計

※高齢者:65歳以上

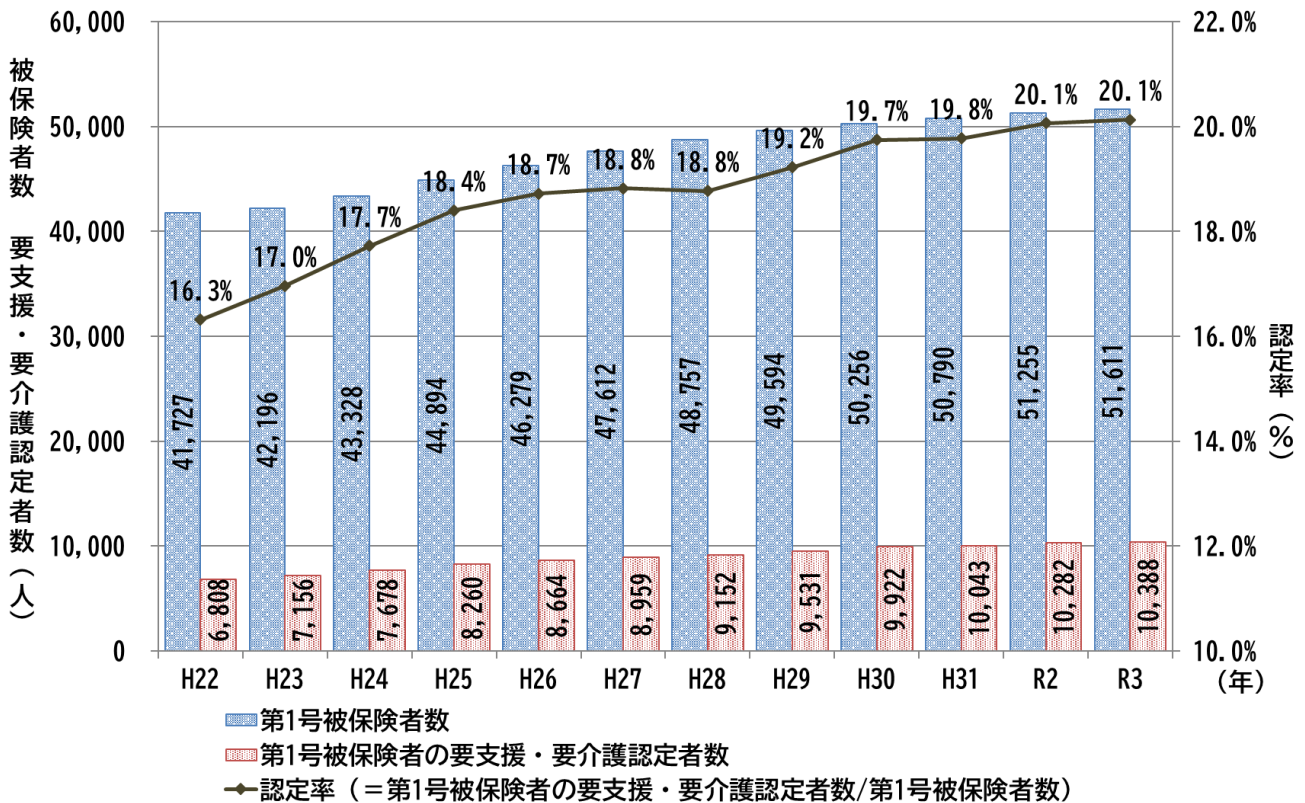
※前期高齢者:65歳以上75歳未満

※後期高齢者:75歳以上



調布市統計書及び年齢別人口表から作成

図 0.9 前期高齢者及び後期高齢者数の推移(各年1月1日)

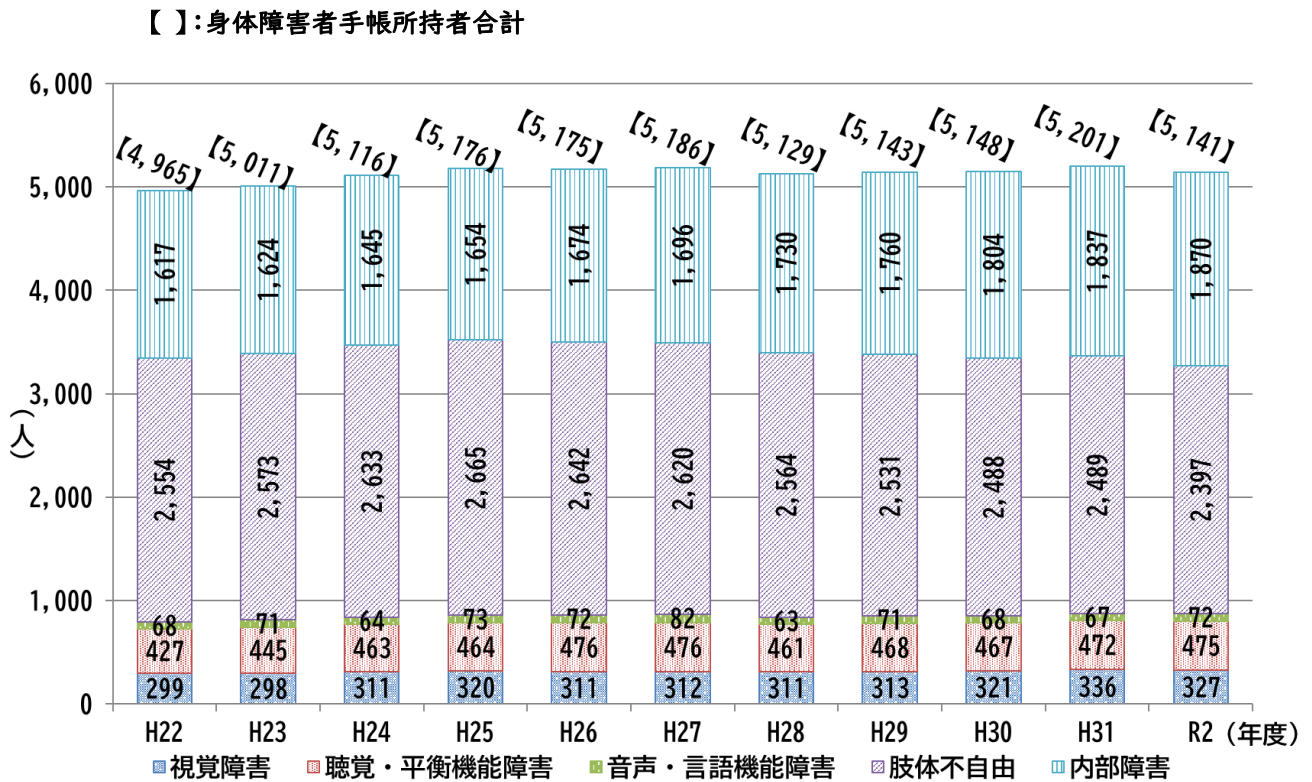


厚生労働省「介護保険事業状況報告」年報(令和2,3年度は「介護保険事業状況報告」月報)から作成

図 0.10 要支援・要介護認定者数の推移(各年3月31日)

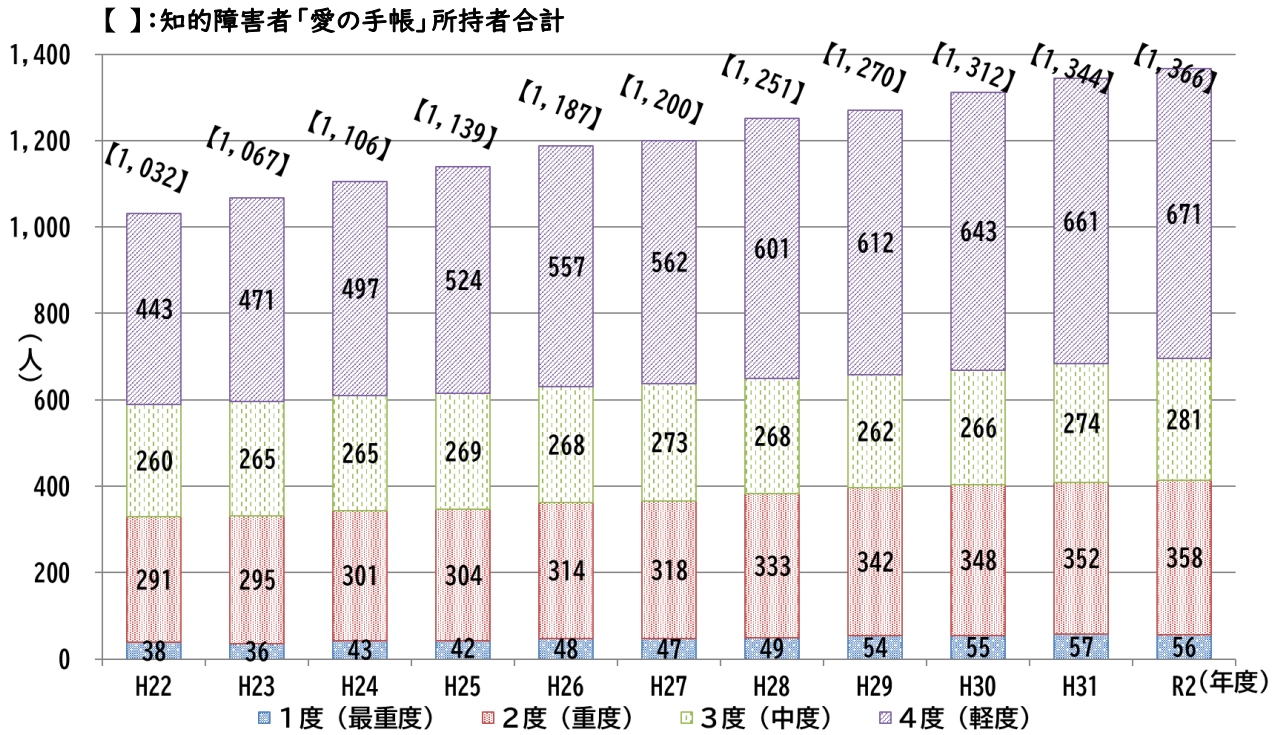
## ウ 障害者数

調布市における令和2年度の身体障害者手帳所持者数は5,141人、知的障害者「愛の手帳※」所持者数は1,366人、精神障害者保健福祉手帳所持者数は2,371人であり、精神障害者保健福祉手帳所持者数は近年増加傾向にあります。



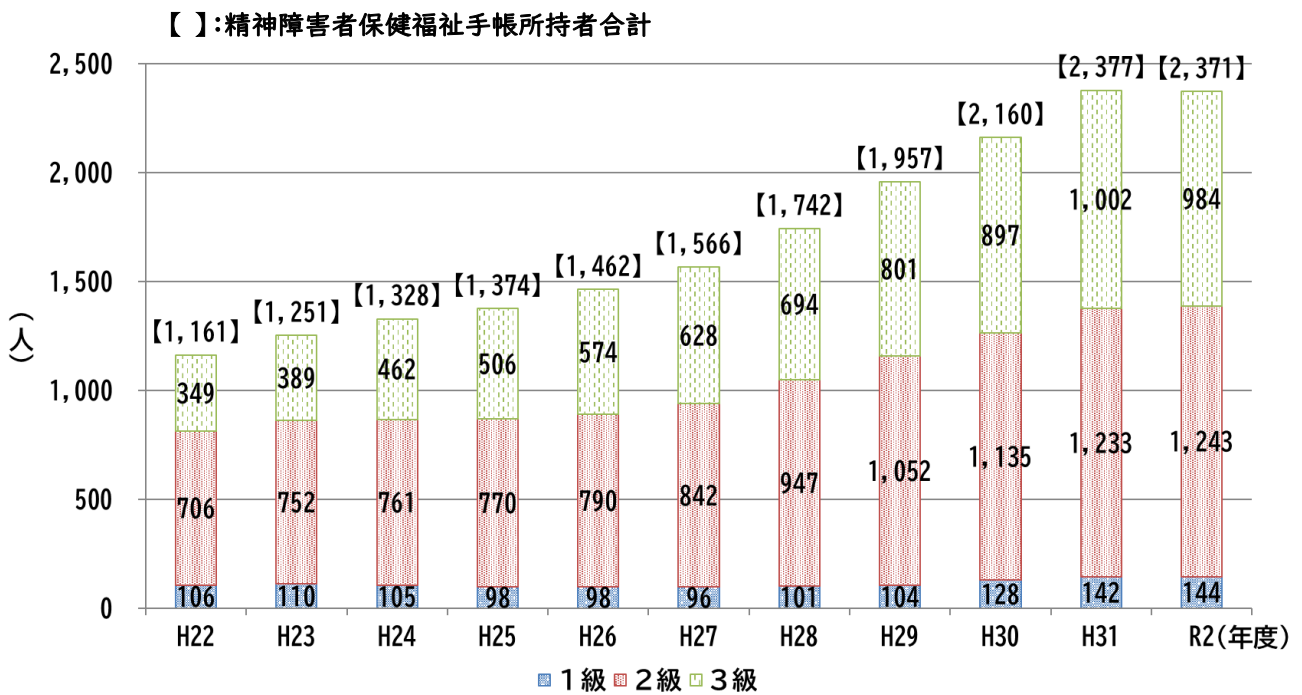
調布市統計書・事務報告書から作成

図 0.11 「身体障害者手帳」所持者数の推移(各年度3月31日)



調布市統計書・事務報告書から作成

図 0.12 知的障害者「愛の手帳」所持者数の推移(各年度3月31日)



調布市統計書・事務報告書から作成

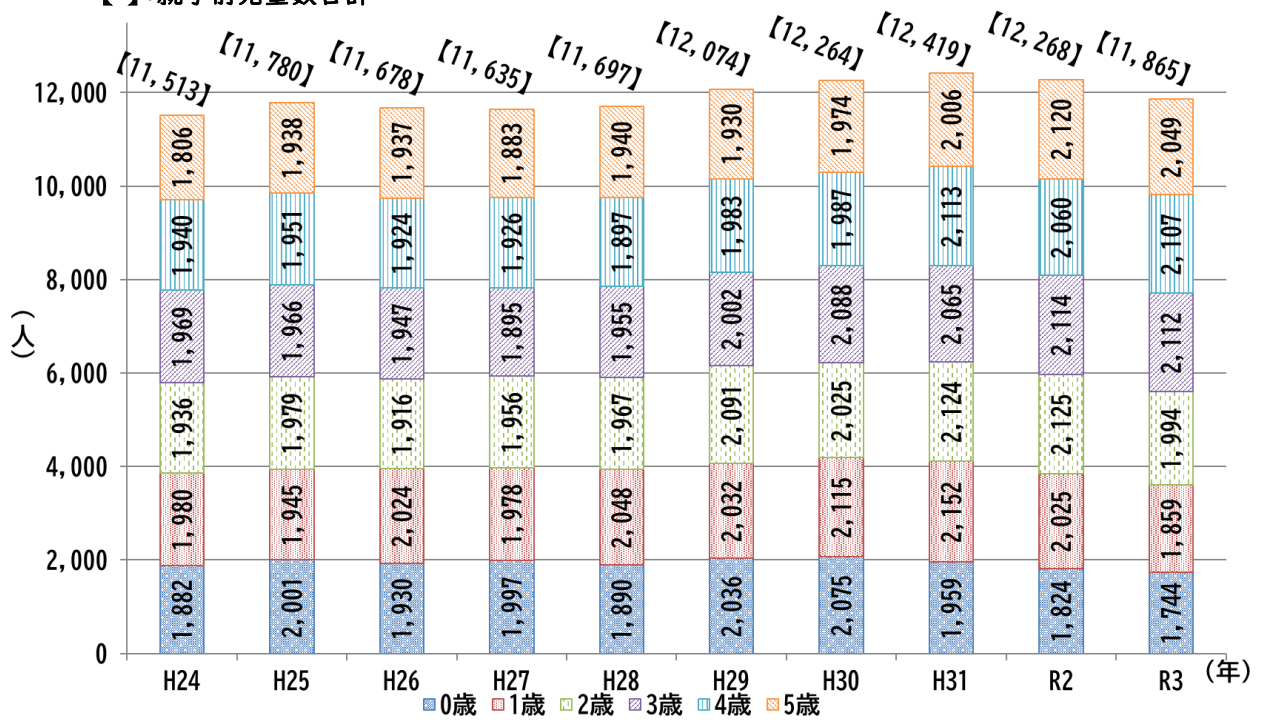
図 0.13 「精神障害者保健福祉手帳」所持者数の推移(各年度3月31日)



## エ 就学前児童数

就学前児童数は近年12,000人前後で横ばい傾向にあります。ベビーカー等の利用が考えられる2歳以下の乳幼児の数は6,000人前後となっています。

【 】:就学前児童数合計

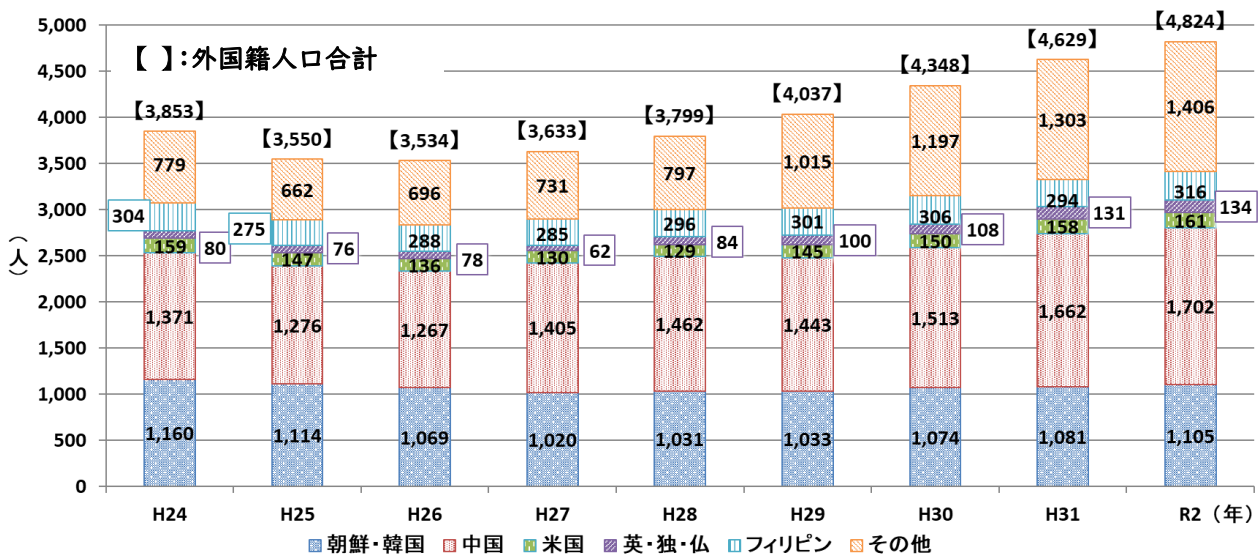


調布市統計書及び年齢別人口表から作成

図 0.14 就学前児童数の推移(各年1月1日)

## オ 外国人人口

外国人人口は、平成27年から増加傾向にあり、令和2年は4,824人となっています。国別に見ると、中国人が増加しており最も多く、次いで朝鮮・韓国人が多く見られます。この2国籍で全体の三分の二程度を占めています。



調布市統計書から作成

(平成28年まで中国は台湾を含む)

図 0.15 外国人人口の推移(各年1月1日)

## (2) 交通施設等の概況

### ア 公共交通(公共交通事業者)

#### (ア) 旅客施設

調布市には、市内を東西に走る鉄道駅9駅と東部地域にバスターミナル(仙川折返場)が1箇所、西部地域に航空旅客施設(調布飛行場)が1箇所あります。



図 0.16 調布市内の旅客施設の配置状況

<鉄道駅(1事業者9駅)>

調布市内には1鉄道事業者(京王電鉄)の2路線(京王線,京王相模原線)が,市内をほぼ東西に走っており,計9駅が存在します。調布駅においては,京王線と京王相模原線の結節点となっており,各線間の乗換えも発生します。

1日平均乗降客数については,全ての駅が5,000人以上の特定旅客施設※であり,最も多い調布駅では130,065人となっています。

柴崎駅を除く8駅ではエレベーターを,柴崎駅では基準に適合したスロープを設置することにより,全ての駅で「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準」に基づくバリアフリー化が完了しています。

また,調布駅,布田駅,国領駅の3駅については,京王線連続立体交差事業※により平成24年に地下化され,京王線と京王相模原線の平面交差が解消されました。

表 0.2 鉄道駅の乗降客数・バリアフリー状況

事業者	路線名	駅名	日平均乗降客数(人)	バリアフリー状況				
				昇降設備※	車いす使用者用トイレ	ベビーシート	オストメイト※対応設備	拡幅改札
京王電鉄株式会社	京王線	仙川駅	82,714	○	○	○	○	○
		つつじヶ丘駅	45,169	○	○	○	○	○
		柴崎駅	18,042	○	○	○	○	○
		国領駅	38,713	○	○	○	○	○
		布田駅	16,784	○	○	○	○	○
		調布駅	130,065	○	○	○	○	○
		西調布駅	17,610	○	○	○	○	○
	飛田給駅	28,284	○	○	○	○	○	
京王相模原線	京王多摩川駅	17,021	○	○	○	○	○	

平成31年度 1日の駅別乗降人員(京王グループホームページ)から作成

#### <バスターミナル(1施設)>

バリアフリー法の旅客施設となるバスターミナルは、自動車ターミナル法によるバスターミナルであって、旅客の乗降、待合いその他の用に供するものをいいます。

調布市内のバスターミナルとして、仙川折返場が存在し、平成31年度の1日平均乗客数は2,162人となっています。

なお、移動等円滑化の促進に関する基本方針では、『一日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のバスターミナル及び移動等円滑化基本構想の生活関連施設に位置づけられた一日当たりの平均的な利用者数2,000人以上のバスターミナルについては、令和7年度までに、原則として全てバリアフリー化する』としています。

表 0.3 仙川折返場乗客数(平成31年度)

施設名	1日平均乗客数(人)
仙川折返場	2,162

小田急バス(株)提供資料から作成

仙川折返場は、屋外型の上屋付きの停留所であり、歩道から停留所に至る部分及び停留所内に段差のバリアはありません。ただし、停留所部分は、基準ではバスに円滑に乗降できる高さとして15cmの高さを基本としています。仙川折返場はフラットな状態です。

#### <航空旅客施設(1施設)>

調布市内には東京都が管理する調布飛行場が存在します。平成13年3月に、正式飛行場(その他の飛行場<sup>※</sup>)となり、定期旅客運航路線としては新島空港、大島空港、神津島空港、三宅島空港があり、離島航空路線の拠点としての役割を担っています。

乗降客数は、平成31年度で年間92,836人であり、1日当たりとした場合は254人であり、平成22年度と比較すると、年間、1日平均ともに約49%の増加となっています。

表 0.4 平成31年度調布飛行場乗降客数

施設名	乗降客数	平成22年度	平成31年度
調布飛行場	年間(人)	62,318	92,836
	1日平均(人)	171	254

調布市統計書から作成

平成25年に新しい旅客ターミナルビル(地上2階建て)が完成・供用開始され、エレベーターの設置などのバリアフリー化が図られました。

(イ) 路線バス

鉄道駅を発着する路線バスは、小田急バス(株)、京王バス(株)の2事業者が運行しており、路線数は調布駅に集中し最も多くなっています。その他には、仙川駅、つつじヶ丘駅、国領駅、布田駅、西調布駅、飛田給駅、京王多摩川駅で路線バスが発着しています。

表 0.5 ノンステップバスの導入状況(令和2年8月末時点)

事業者	営業所	全車両 (うちミニバス台数)	低床バス車両 (上段:台数 下段:導入率)		
			ノンステップバス*	ワンステップバス*	
小田急 バス(株)	吉祥寺	71 (0)	71 100.0%	71 100.0%	0 0.0%
	武蔵境	143 (13)	143 100.0%	143 100.0%	0 0.0%
	狛江	123 (9)	123 100.0%	123 100.0%	0 0.0%
京王バス (株)	調布	59 (10)	58 98.3%	54 91.5%	4 6.8%
	府中	90 (34)	88 97.8%	88 97.8%	0 0.0%

小田急バス(株)・京王バス(株)資料から作成

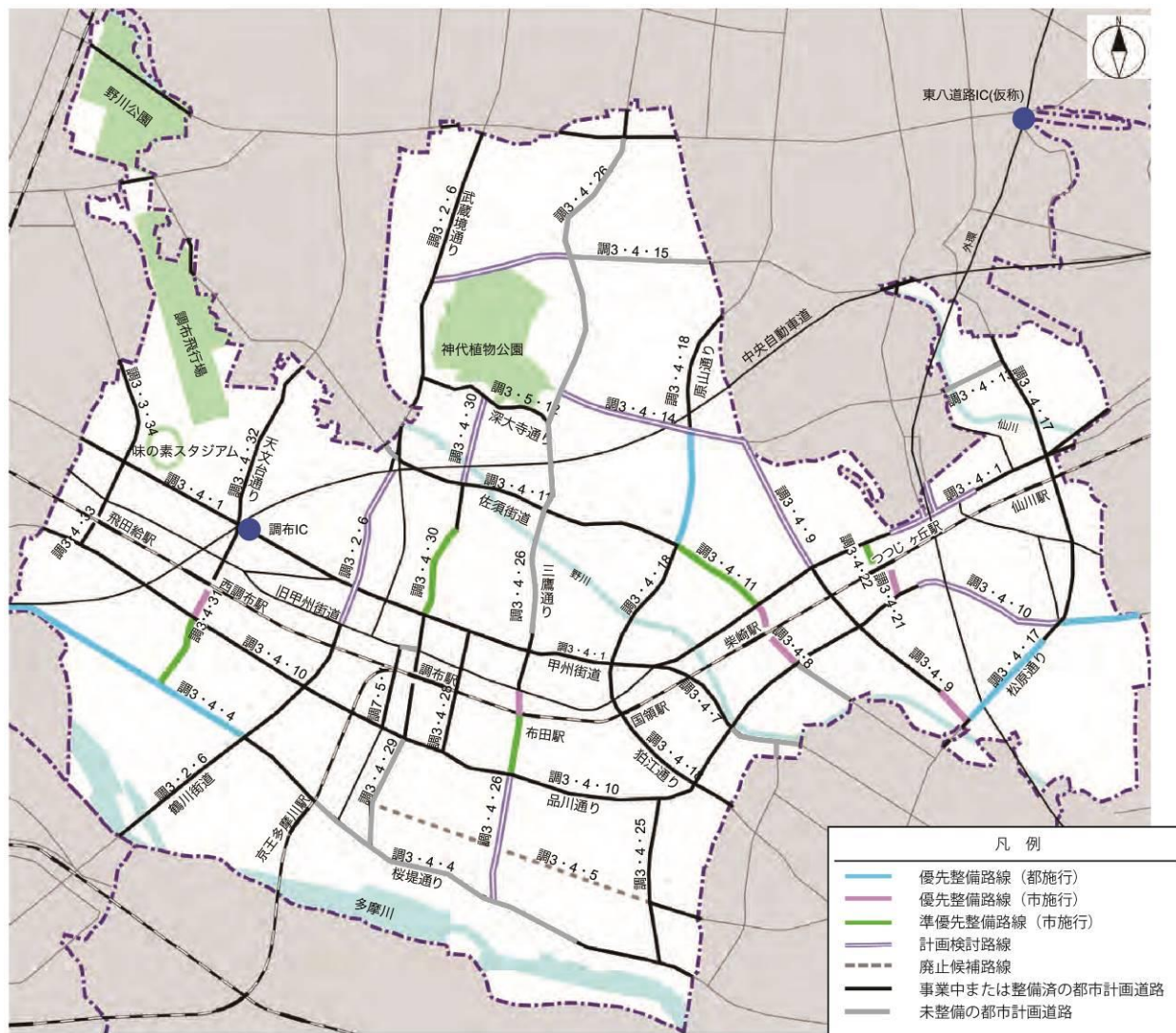
旧基本構想に基づく特定事業等の実施により、ノンステップバスの導入が進められ、現在では移動等円滑化の促進に関する基本方針の整備目標を概ね達成しています。



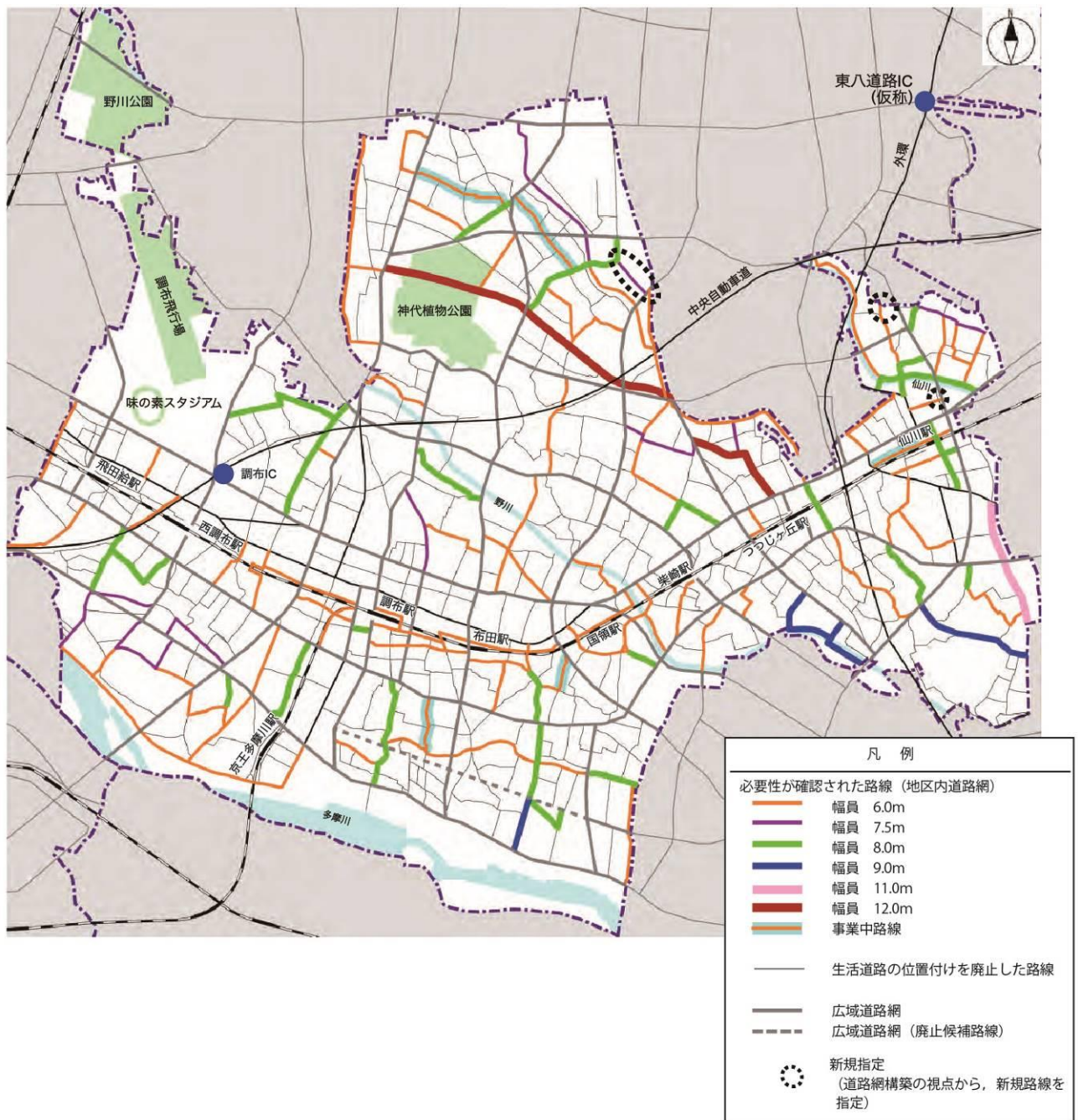
## イ 道路(道路管理者)

調布市内の道路網の骨格を構成している都市計画道路\*の整備は順次進められていますが、住宅の多い地域では幅員の狭い道路が多く、歩行者や自転車の安全性の確保が課題となっています。

仙川駅、つつじヶ丘駅、国領駅、布田駅、調布駅、西調布駅及び飛田給駅の駅前には広場があり、つつじヶ丘駅(南側)と調布駅は現在整備中です。



調布市におけるこれからのみちづくり 調布市道路網計画から作成  
 図 0.17 都市計画道路の整備状況(令和2年3月)



調布市におけるこれからのみちづくり 調布市道路網計画から作成  
 図 0.18 目指すべき地区内道路網の幅員

## ウ 交通安全施設(交通安全管理者)

音響式信号機<sup>※</sup>は、調布市内の43箇所の交差点に設置されており、旧基本構想策定時から2倍近くとなっています。特に、旧基本構想で重点整備地区に追加された「飛田給駅周辺地区」において、音響式信号機が多く設置されています。これにより、旧基本構想で設定した生活関連経路における主要交差点には音響式信号機が設置され、信号機のバリアフリー化が図られました。

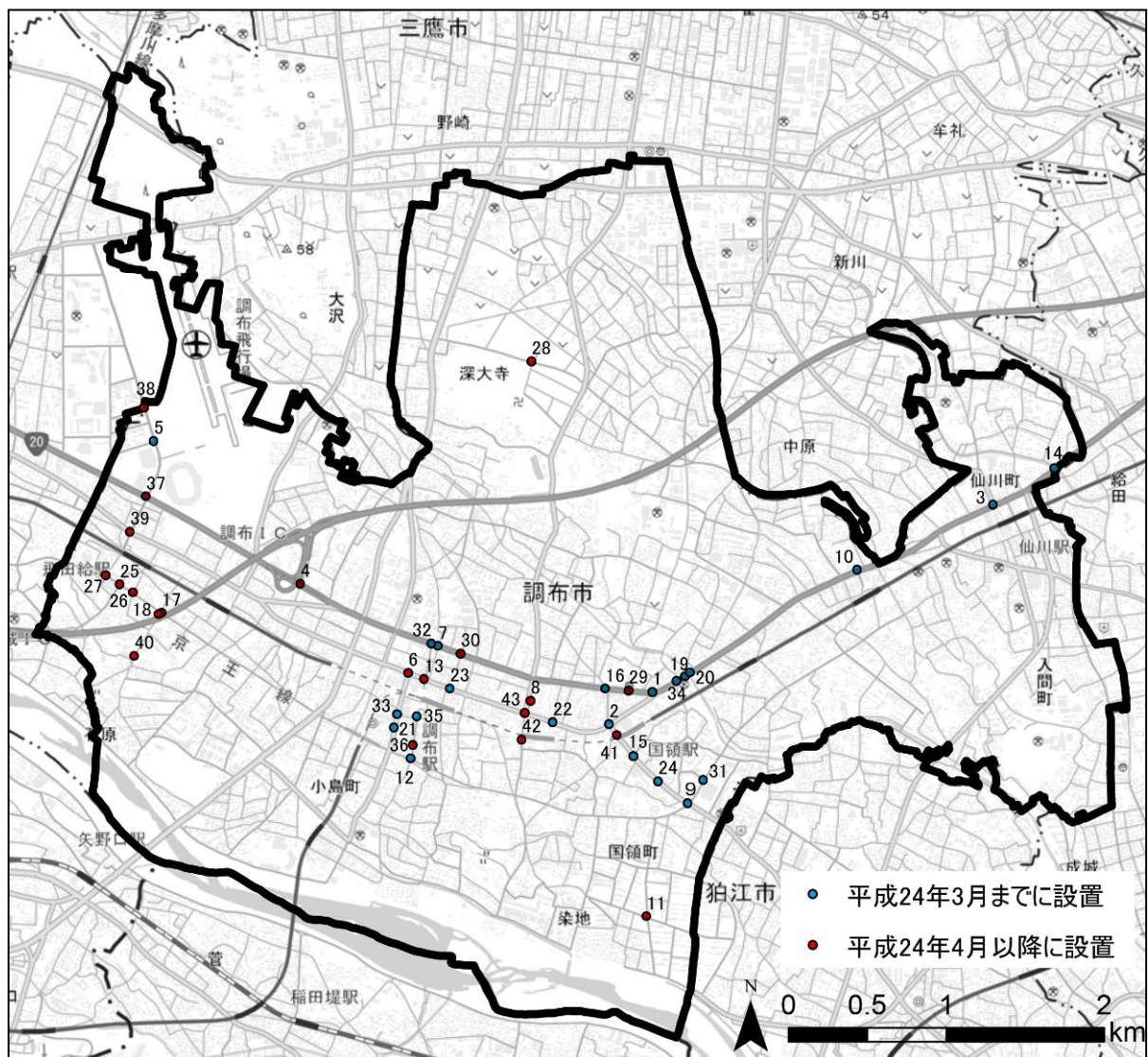
また、エスコートゾーン<sup>※</sup>についても、旧基本構想における生活関連経路において順次整備が進められ、国領町8丁目交差点や八雲台2丁目交差点などに整備されています。



表 0.6 音響式信号機設置場所一覧(令和3年9月現在)

番号	交差点名	番号	交差点名	番号	交差点名
1	旧甲州街道入口	16	八雲台二丁目	31	国領小学校西
2	国領駅入口	17	飛田給小入口	32	調布駅入口
3	仙川駅入口	18	飛田給小入口第二	33	調布市文化プラザ前
4	上石原	19	野川馬橋西	34	調布警察署前
5	味の素スタジアム西	20	野川馬橋東	35	調布駅南
6	調布駅西	21	調布市役所前	36	調布駅南第二
7	布多天神前	22	国領町一丁目	37	東京スタジアム前
8	不動前	23	布田一丁目	38	東京スタジアム北
9	国領町八丁目	24	国領町三丁目	39	飛田給駅入口
10	つつじヶ丘交番前	25	飛田給二丁目	40	飛田給小学校前
11	多摩川団地交番前	26	飛田給二丁目東	41	国領駅前
12	調布駅南入口	27	飛田給駅南口	42	布田駅前第一
13	調布駅北	28	調布総合体育館南	43	布田駅前第二
14	仙川橋	29	調布郵便局前		
15	国領駅南	30	調布ヶ丘一丁目		

※上の表で赤色に示す箇所は、旧基本構想(平成24年3月)策定以降に設置されたもの



警視庁ホームページから作成

図 0.19 音響式信号機設置場所(令和3年9月現在)

### (3) 福祉移送サービスの概況

調布市では、移動支援費支給事業を行っており、障害者の中でも、ひとりで外出できない人にガイドヘルパーを派遣し、利用者に同行し、道案内や移動の手助け、トイレでの介助、交通機関利用の手助けなどの外出の支援をしています。令和2年4月から一定の要件に該当する人は「通学」を目的として移動支援を利用することができるようになりました。

また、電車やバス等の利用が困難な人の日常生活の利便を図るため、在宅であり、かつ等級等の条件を満たす障害者に福祉タクシー券を交付しています。

これらの取組を引き続き推進していくとともに、高齢者、障害者等の移動手段の確保の更なる充実について検討します。

※ 福祉タクシー券については、令和2年度に調布市福祉タクシー券のあり方検討委員会を設置し、対象者や交付方法の見直しを検討しています。

## 6 調布市におけるこれまでのバリアフリー化の取組の概要

旧基本構想の評価や新たな課題の整理等を目的に、アンケート調査やまちあるき点検等を実施しました。

表 0.7 各調査の目的・概要

調査項目	調査目的	調査概要
アンケート調査	○利用者の視点からバリアフリー状況の評価比較や更なる課題を抽出し、また、情報バリアフリーの観点から外国人向け調査を実施。	アンケート調査 ○対象者：高齢者、障害者、子育て世代を基本とした市民全般 ○配布数：1,562票 ○回収数：454票（回収率29.1%） 外国人アンケート調査 ○直接配布・回収：11票
まちあるき点検	<令和2年度> ○旧基本構想の重点整備地区を対象に、施設や道路等のバリアフリー整備後の状況を現地確認し、良い点や改善点を把握。	○地区：調布駅周辺及び飛田給駅周辺 ○調査対象：調布クレストンホテル、調布パルコ、文化会館たづくり、飛田給駅、飛田給駅南口駅前広場、調布都市計画道路3・4・33号線、飛田給駅入口交差点
	<令和3年度> ○新規重点整備地区の施設や道路等を対象に現地確認し、バリアフリー課題を整理。	○地区：京王多摩川駅周辺 ○調査対象：京王多摩川駅、下石原小島線、京王閣競輪場、昭和信用金庫多摩川支店、調布市シルバー人材センター、こころの健康支援センター、京王多摩川さくら広場
特定事業等進捗状況調査	○旧基本構想の特定事業等の実施状況や未実施事業の要因等を把握し、進捗状況の評価。	○調査対象：重点整備地区の特定事業設定事業者、促進地区・展開地区の関係事業者 ○調査項目：令和2年度末時点の事業実施状況／次期基本構想への事業継続意向／未完了事業の理由と今後の実施可能性 他
庁内照会	○市内のバリアフリー化の推進に向けたソフト施策に関する具体的な取組内容を庁内で共有し、マスタープラン及び基本構想への反映を検討。	○各所管課で実施中又は今後予定するソフト施策の取組内容について意見照会を実施。

## (1) アンケート調査の主な結果と課題

### ア 調査結果

各指標（5段階評価）を点数化して比較した結果、総合評価が最も高かったのは飛田給駅（3.67）であり、最も低かったのは柴崎駅（2.67）、次いで京王多摩川駅（2.73）、調布駅（3.16）でした。

表 0.8 アンケート調査結果（鉄道駅及び鉄道駅周辺の道路の利用しやすさ）

駅名	鉄道駅			旅客施設の 評価	道路			道路の 評価	総合評価	順位
	移動の しやすさ	案内の分 かりやすさ	設備の使 いやすさ		歩道	交差点・ 横断歩道	案内			
仙川駅	3.76	3.61	3.71	3.69	2.74	2.97	3.38	3.03	3.36	4
つつじヶ丘駅	3.59	3.40	3.49	3.49	2.60	3.00	3.23	2.94	3.22	6
柴崎駅	2.48	3.11	3.00	2.86	2.00	2.35	3.06	2.47	2.67	9
国領駅	3.62	3.42	3.48	3.51	3.36	3.11	3.18	3.22	3.36	4
布田駅	3.80	3.67	3.80	3.76	3.40	3.67	3.44	3.50	3.63	2
調布駅	3.20	3.23	3.37	3.27	3.02	2.97	3.14	3.04	3.16	7
西調布駅	3.73	3.50	3.64	3.62	3.00	3.22	3.11	3.11	3.37	3
飛田給駅	4.00	3.63	4.00	3.88	3.69	3.19	3.50	3.46	3.67	1
京王多摩川駅	2.75	2.86	2.50	2.70	2.86	2.43	3.00	2.76	2.73	8
全体平均	3.44	3.38	3.44	3.42	2.96	2.99	3.23	3.06	3.24	

青字：全体平均よりも点数が低い項目

### イ 課題の整理

アンケート調査の自由意見等を踏まえ、主な課題を以下に示します。

表 0.9 アンケート調査から示された主な課題等

項目	主な課題等
旅客施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調布駅：平成17年度の評価を大きく上回ったものの、利用者が多いことから、未だ課題も挙がっている。</li> <li>・京王多摩川駅：エレベーター・トイレの改良に関する指摘が多く、更なるバリアフリー化に向けた整備等が必要。</li> </ul>
路線バス・ミニバス・タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス：ノンステップバスの普及を推進するとともに、乗務員教育の強化や道路管理者との連携によるバス停の整備等が必要。</li> <li>・ミニバス：利用者数に応じたバス本数やコースの見直しなどにより一層利用しやすい環境整備が必要。</li> <li>・タクシー：ユニバーサルデザインタクシー※の普及を推進する必要。</li> </ul>
道路・信号機	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仙川駅、京王多摩川駅、調布駅周辺の道路においては、案内の充実に関する指摘が多く、複雑化・多様化する情報を分かりやすく伝達する案内表示が必要。</li> <li>・信号機については、音響式信号機の増設や広幅員道路における青時間の延長等に関する指摘が多く、更なる信号機のバリアフリー化が必要。</li> </ul>
建築物（駐車場を含む）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハード面では段差の有無、エレベーターの有無や広さ、出入口・通路の幅員、車いす使用者用トイレの有無や設備の使い勝手、授乳室・おむつ交換台の有無等、ソフト面では職員等による人的対応、案内表示の分かりやすさ、駐車場・駐輪場の使い勝手等に関する意見が多い。</li> </ul>
公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>・段差の有無や園路の平坦性、車いす使用者用トイレの有無、休憩施設（ベンチ等）の有無等に関する意見が多く、市としてこれらの方針を示し公園のバリアフリー化の推進が必要。</li> </ul>
心のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ヘルプマーク※の普及やルール・マナーの啓発、子どもへのバリアフリー教育の充実など市民・事業者の心のバリアフリーの普及・啓発に向けた取組が必要。</li> </ul>
情報バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー設備の情報提供や分かりやすさの向上、案内板の不足等の指摘があり、事業者への情報バリアフリーの普及・啓発に向けた取組が必要。</li> <li>・やさしい日本語の使用や緊急時における外国語での情報提供が必要。</li> </ul>

## (2) まちあるき点検による主な課題

まちあるき点検で出された意見から、各施設や経路のバリアフリー化における共通の課題となる指摘事項を以下に示します。

表 0.10 まちあるき点検から示された主な課題

項目		共通のバリアフリー課題
施設	トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車いす使用者用トイレを設置してほしい。また、性的少数者(LGBTQ<sup>*</sup>等)への配慮や異性介助の点から、男女共用トイレの整備も今後の課題である。</li> <li>・車いす使用者用トイレを設置する場合は、大型車いすの使用や介助者の同伴を想定した十分な広さを確保してほしい。</li> <li>・車いす使用者用トイレを2か所以上設置する場合は、それぞれ便座の向きを反対にして、左麻痺・右麻痺の両方に対応できるように配慮してほしい。</li> <li>・可能な限り、一般トイレにも、車いす使用者等が利用できる広めの個室を設けてほしい。</li> <li>・ベビーチェアやベビーベッドは男女別トイレに設置し、分かりやすい案内を表示してほしい。</li> </ul>
	エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エレベーター内には、車いす使用者が足元まで確認できる鏡を設置してほしい。</li> <li>・車いす使用者等の優先利用について、分かりやすい場所に案内を表示するなど、利用者へのマナー啓発に努めてほしい。</li> </ul>
	インフォメーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出入口から分かりやすい位置への設置に努めるとともに、視覚障害者等が単独でもたどり着けるような工夫が必要である。</li> <li>・車いす使用者が利用しやすい高さのカウンターを設置してほしい。</li> </ul>
	視覚障害者誘導用ブロック	<ul style="list-style-type: none"> <li>・室内に視覚障害者誘導用ブロック<sup>*</sup>を敷設する場合は、JIS<sup>*</sup>規格で床面との輝度比<sup>*</sup>を確保した室内用のものを敷設してほしい。また、出入口から受付までの間を敷設するなど、障害当事者参加のもと敷設方法を検討する必要がある。</li> </ul>
	案内表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内サイン<sup>*</sup>は、知的障害者等にも認識しやすいデザインにするとともに、カラーユニバーサルデザイン<sup>*</sup>に配慮した配色とする必要がある。</li> <li>・触知案内図を設置する場合は、音声案内等により視覚障害者が設置位置を把握できるようにする必要がある。</li> </ul>
	人的対応・心のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インフォメーション等に手話のできる係員やハートフルアドバイザー<sup>*</sup>等の資格を持った係員を常駐させてほしい。</li> </ul>
経路	歩道等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2m以上の幅員を確保し、平坦でがたつきのない舗装がよい。</li> </ul>
	横断歩道等 接続部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・視覚障害者が歩道と車道の区別ができ、かつ、車いす使用者が円滑に通行できるように、歩車道境界の段差は1cm程度が望ましい。</li> </ul>
	視覚障害者誘導用ブロック	<ul style="list-style-type: none"> <li>・連続的に設置する場合は、なるべく直線となるように配置し、蛇行や屈折を最低限とする必要がある。</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックの両側(60cm程度)は、柵やボラード<sup>*</sup>等の障害物を設けないようにする必要がある。</li> </ul>
	バス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停に停車する際は、乗り降りしやすいように、バスを歩道に正着<sup>*</sup>してほしい。</li> </ul>
	信号機	<ul style="list-style-type: none"> <li>・音響式信号機のボタンは、タッチ式の方が使い勝手が良い。</li> </ul>



### (3) 特定事業等進捗状況調査の主な結果と課題

#### ア 事業全体の着手率・完了率

着手率は計画上の数値よりも0.3%高く、完了率は7%低い状況です。いずれの未完了事業も、基本構想への事業継続（見直しを含む）の意向があることから、引き続き事業推進を図ります。

表 0.11 各特定事業の現在の着手率と完了率(令和2年度末時点)

	着手率 ※ <sup>1</sup>	完了率 ※ <sup>2</sup>
<b>特定事業全体</b>	<b>82.3%</b>	<b>63.6%</b>
・公共交通特定事業	100.0%	100.0%
・道路特定事業	89.8%	54.8%
・交通安全特定事業	100.0%	100.0%
・建築物特定事業	78.8%	67.2%
・準生活関連施設※(その他の事業)	61.7%	43.8%
・全市的に取り組む事業	94.7%	83.3%
計画上の令和2年度末時点の着手率・完了率	82.0%	70.6%

※1 着手率:全事業のうち着手した事業の割合

※2 完了率:継続事業を除く事業のうち完了した事業の割合

#### イ 課題の整理

事業の進捗状況を踏まえた、特定事業種別の主な課題を以下に示します。

表 0.12 主な課題等

事業の対象	実施状況	今後の課題等
公共交通	着手済	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続事業を除く全特定事業が完了。</li> <li>・引き続き、人的対応・心のバリアフリー等の継続事業の推進が必要。</li> <li>・また、役務の提供の方法に関する基準(ソフト基準)や視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法等について、国の動向を踏まえた検討が必要。</li> </ul>
道路	ほぼ着手済	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調布駅・布田駅・国領駅周辺地区の着手率は85.7%に対し完了率は45.7%と低い。</li> <li>・未着手事業の事業化や令和7年度の完成に向けた調布駅前広場の事業推進が必要。</li> </ul>
交通安全	着手済	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続事業を除く全特定事業が完了(生活関連経路上の信号機のバリアフリー化を含む)。</li> <li>・引き続き、エスコートゾーンの設置や自転車利用者へのマナー啓発等の推進が必要。</li> </ul>
建築物	未着手事業への対応が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調布駅・布田駅・国領駅周辺地区の着手率は75.2%、完了率は63.9%、また、飛田給駅周辺地区の準生活関連施設の着手率は61.7%に対し完了率は43.8%と低い。</li> <li>・引き続き、未完了事業の推進が必要。</li> <li>・未着手事業や大規模改修等を伴う実施時期未定の事業について、引き続き事業の推進が必要。</li> <li>・特定事業に新たに追加された「教育啓発特定事業」について、民間施設を含めて積極的な位置づけに向けた調整が必要。</li> </ul>
全市的に取り組む事業	ほぼ着手済	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き、継続事業の推進が必要。</li> </ul>



# 第1章 基本的な考え方

## 1 国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の概要及び目標

移動等円滑化の促進に関する基本方針は、バリアフリー法に基づき、バリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、各種施設等のバリアフリー化の整備目標等を定めた基本方針のことであり、令和2年に改正された内容について概要を以下に整理します。

### (1) 移動等円滑化の意義及び目標

次ページに掲載

### (2) 施設設置管理者が講ずべき措置

#### <移動等円滑化に関する協議への応諾義務>

新たに公共交通事業者等に対し設けられた、移動等円滑化に関する協議への応諾義務について、関係者との積極的な連絡調整・建設的な議論の重要性を記載

#### <適切な役務の提供>

新たに公共交通事業者等に対し遵守義務が設けられた、役務の提供の方法に関する基準(ソフト基準)に関連し、公共交通事業者等に求められる措置(マニュアル作成や教育訓練を通じた対応方法習得、体制確保等)を記載

#### <高齢者障害者等用施設等<sup>\*</sup>の適正な利用の推進>

新たに施設設置管理者による広報・啓発活動の努力義務が設けられた、優先席・車椅子利用者用駐車施設等の「高齢者障害者等用施設等」の適正利用について、施設設置管理者に求められる措置(職員等関係者への周知、ポスターの掲示や車内放送による呼びかけ、適正利用が必要な施設である旨の表示等)を記載

### (3) 移動等円滑化促進方針の指針

#### <移動等円滑化促進地区の要件>

マスタープランの対象区域である移動等円滑化促進地区の要件について、

- 地区全体の面積がおおむね400ha未滿の地区であること
- 生活関連施設のうち旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものが所在すること                    という要件を削除

### (4) 基本構想の指針

#### <重点整備地区の要件>

基本構想の対象区域である重点整備地区の要件について、

- 地区全体の面積がおおむね400ha未滿の地区であること
- 生活関連施設のうち旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものが所在すること                    という要件を削除

### (5) 移動等円滑化に関する国民の理解の増進及び協力の確保

#### <高齢者障害者等用施設等の適正な利用の基本的考え方>

国民に対し、高齢者、障害者等による高齢者障害者等用施設等の円滑な利用を確保する上で必要となる、適正な配慮を行う責務が課されたことを受け、高齢者障害者等用施設等の類型ごとに、適正な利用に係る基本的な考え方を提示

「移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部改正について(令和3年4月施行)(国土交通省)」から作成

移動等円滑化の促進に関する基本方針では、バリアフリー化の目標として、令和7年度末までに全国で以下の事項を達成することを目標としています。

表 1.1 各施設等の移動等円滑化の目標(船舶及び航空に関するものは省略)

施設・車両等		令和7年度末までの目標(全国値)	
鉄軌道	鉄軌道駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置づけられた2,000人以上/日の施設を原則100%</li> <li>・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化</li> <li>・大規模駅ではバリアフリールートの複数化</li> <li>・可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小</li> </ul>	
	ホームドア <sup>※</sup> ・可動式ホーム柵 <sup>※</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全体で3,000番線</li> <li>・10万人/日以上以上の駅は800番線</li> </ul>	
	鉄軌道車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・約70%</li> </ul>	
バス	バスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置づけられた2,000人以上/日の施設を原則100%</li> <li>・利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化</li> </ul>	
	乗合バス	ノンステップバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・約80%(リフト付きバス等を除く)</li> </ul>
		リフト付きバス等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適用除外認定車両の約25%</li> <li>・指定空港への路線のバリアフリー車両導入50%</li> </ul>
	貸切バス	リフト付きバス等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・約2,100台</li> </ul>
タクシー	福祉タクシー車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・約90,000台</li> <li>・各都道府県における総車両数の25%をユニバーサルデザインタクシーとする</li> </ul>	
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・約70%</li> </ul>	
都市公園	特定公園施設(園路・広場)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2ha以上の施設の約70%</li> <li>・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化</li> </ul>	
	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2ha以上の施設の約60%</li> <li>・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化</li> </ul>	
	便所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2ha以上の施設の約70%</li> <li>・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化</li> </ul>	
路外駐車場	特定路外駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・約75%</li> </ul>	
建築物	不特定多数の者等が利用する建築物(2,000㎡以上の特別特定建築物)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・約67%</li> <li>・床面積の合計が2,000㎡未満の施設のバリアフリー化促進</li> <li>※公立小中学校等は文部科学省の目標に沿ってバリアフリー化を実施</li> </ul>	
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路・交通の状況に応じ必要な部分について原則100%(音響式・エスコートゾーン)</li> </ul>	
基本構想等	促進方針の作成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・約350自治体</li> </ul>	
	基本構想の作成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・約450自治体</li> </ul>	
心のバリアフリー		<ul style="list-style-type: none"> <li>・「心のバリアフリー」の用語の認知度を約50%</li> <li>・高齢者、障害者等の立場を理解して行動できている人の割合を原則100%</li> </ul>	

「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(最終とりまとめ)(国土交通省)」から作成

## 2 基本理念

### みんなの“からだ”と“こころ”にやさしいまち 調布

調布市では、ユニバーサルデザインの理念のもと、福祉のまちづくりを推進しています。

マスタープランの基本理念は、旧基本構想の基本理念を継承し、「みんなの“からだ”と“こころ”にやさしいまち 調布」と設定し、目標年次までの「実現性」に加え、「継続性」、「発展性」も考慮し、長期的な視点で誰もがより利用しやすい生活環境の整備の実現を目指します。

また、マスタープランを調布市におけるバリアフリー施策のけん引役として位置づけ、市全域における生活環境の一体的なバリアフリー化の実現に向け、順次取り組んでいきます。

さらに、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」などバリアフリー法の理念を受けたソフト対策や障害理解啓発をより一層推進するとともに、高齢者、障害者等への更なる配慮など、多様な人々に配慮したバリアフリーを推進します。

## 3 基本目標

### ■実現性

目標年次を令和12年度に設定します。重点整備地区の基本構想では、事業実施時期を短期（～令和7年度）・中期（令和8年度～令和12年度）・長期（令和13年度以降）の3段階に設定します。

### ■継続性

マスタープラン及び基本構想に基づき、事業等の進捗管理を含めた継続的な生活環境のバリアフリー化の実現に取り組みます。

### ■発展性

マスタープラン及び基本構想で得た知見や技術等を活用し、市全域への展開を図るとともに、関連事業の進捗状況に併せた段階的な対応や、法改正への対応等について、柔軟に対応します。

## 4 基本方針

ハードとソフトのバリアフリーは、バリアフリーの両輪をなすものです。市民や事業者等との協働による取組を推進力に進めていき、市全域への展開も見据えていきます。

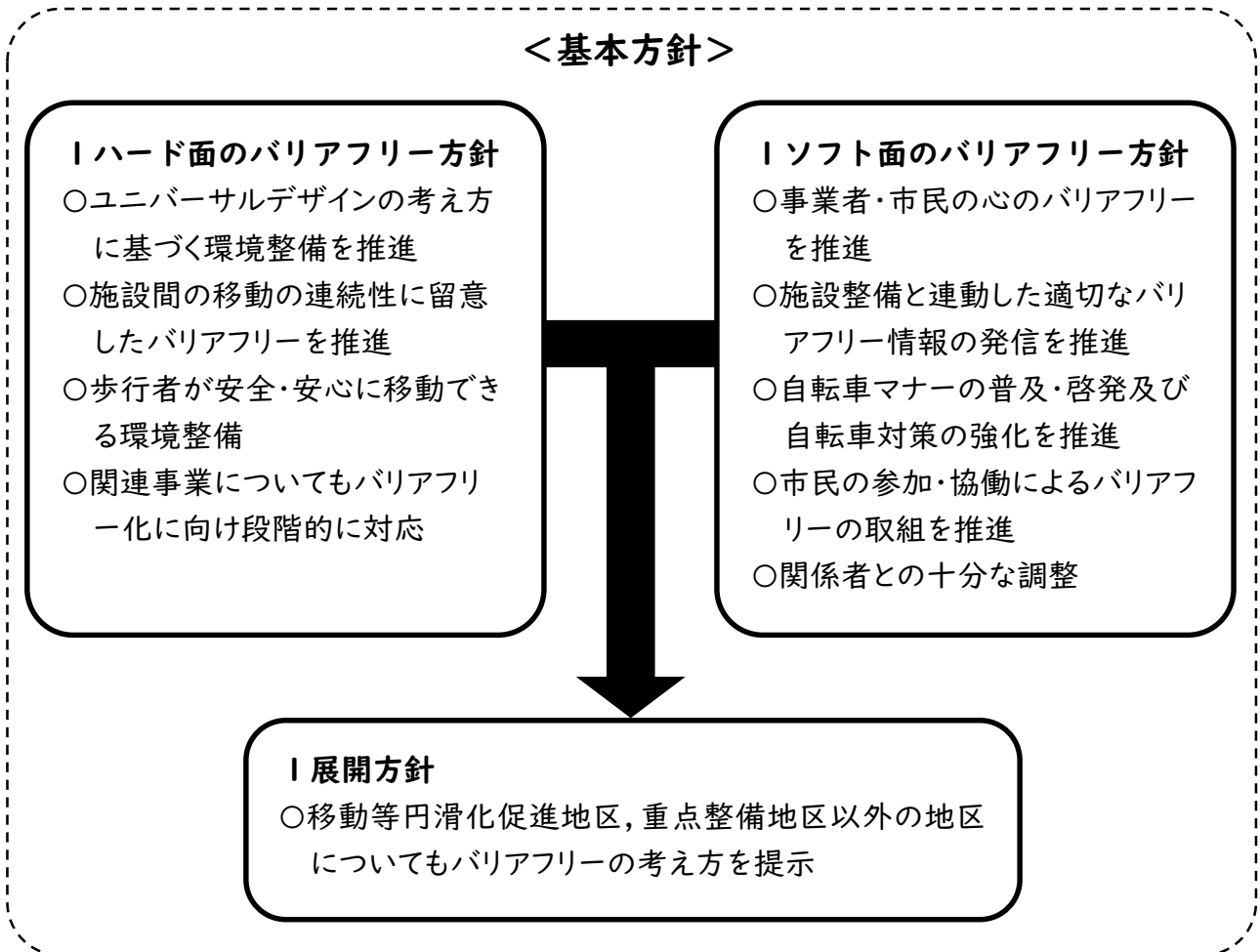


図 1.1 基本方針

## ■ハードのバリアフリー方針

---

ユニバーサルデザインの考え方に基づく環境整備を推進します。

---

「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に基づいた、誰もが利用しやすい環境整備を進めます。

特に市が設置する施設については、ユニバーサルデザインを積極的に取り入れ、見本となるような整備を進めます。

---

施設間の移動の連続性に留意したバリアフリーを推進します。

---

バリアフリー化の促進に当たっては、高齢者、障害者等が安心して商店で買物等ができるように、生活関連経路等の沿道の商店主等の理解やサービス向上を促進するため、普及・啓発活動を進めます。

また、各種特定事業を実施する際には、事業者間の連続性（シームレス<sup>※</sup>化）に留意してバリアフリー化を図ります。

---

歩行者が安全・安心に移動できる環境を整備します。

---

「調布市総合交通計画」や「調布市自転車ネットワーク計画」と連携し、最も身近な交通手段である徒歩や自転車を利用する際の「安全・安心・快適」を確保するため、歩行者や自転車の通行空間を整備します。

---

関連事業についても、バリアフリー化に向け段階的に対応します。

---

調布駅前広場整備や土地区画整理事業など、関連するまちづくり事業についても、事業の進捗に応じて、バリアフリー化に向けた段階的な対応を行います。

## ■ソフトのバリアフリー方針

---

事業者・市民の心のバリアフリーを推進します。

---

バリアフリーを進めるためには、事業者・市民の高齢者、障害者等に対する理解と協力、すなわち「心のバリアフリー」が不可欠です。

令和2年6月のバリアフリー法改正において、市町村等による「心のバリアフリー」の推進として、移動等円滑化促進方針に位置づける項目の一つとして「心のバリアフリー」に関する事項の追加や、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づけられ、国民に向けた広報啓発の取組推進などが改めて示されています。市内でも必要性について意見も多くある現状を踏まえ、より一層の心のバリアフリーの推進を図っていく必要があります。

そこで、移動等円滑化の促進に関する基本方針を踏まえ、「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<sup>※</sup>」を理解すること、「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<sup>※</sup>の不提供）を行わないよう徹底すること」、「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、すべ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」を心のバリアフリーの基本的な

考え方とし、教育・啓発活動や適切な人的対応などを推進し、市民一人ひとりの心のバリアフリーに対する意識向上を図ります。

---

施設整備と連動した適切なバリアフリー情報の発信を推進します。

アンケート調査やまちあるき点検では、バリアフリー設備等の案内表示の分かりやすさを求める意見が多くあり、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。施設整備だけでなく、その後の高齢者、障害者等の利用に配慮したバリアフリー化に向けて、デジタル技術の活用等も含めて適切なバリアフリー情報の発信を推進します。

---

自転車マナーの普及・啓発及び自転車対策の強化を推進します。

歩行者のバリアとなっている違法駐輪について、心のバリアフリーの推進に加え、関係機関と協議・調整を行いながら、「自転車等放置禁止区域」の生活関連経路における対応（違法駐輪の撤去や啓発案内等）を継続して実施します。加えて、自転車利用マナーの向上への啓発活動も実施します。

---

市民の参加・協働によるバリアフリーの取組を推進します。

効果的にバリアフリー環境の実現を図るため、マスタープラン及び基本構想の策定段階から事業の進捗管理に至るまで、高齢者、障害者等で構成される調布市バリアフリー推進協議会を活用し、市民参加・協働を前提にバリアフリーを進めます。

---

関係者との十分な調整を行います。

実施段階における連続したバリアフリー整備や、高齢者、障害者等の当事者意見を反映するため、関係者との十分な調整を行います。

## ■展開方針

---

移動等円滑化促進地区、重点整備地区以外の地区についてもバリアフリーの考え方を提示します。

事業の実現性等を勘案した際、現時点では移動等円滑化促進地区や重点整備地区に選定することが困難な市全域においても、バリアフリー化の考え方を示し、積極的に推進を行います。



## 5 設定地区

### (1) 旧基本構想の地区設定

旧基本構想では、京王線連続立体交差事業に併せた重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進する「調布駅・布田駅・国領駅周辺地区」と基本構想策定の市民提案を受けた「飛田給駅周辺地区」の2地区を重点整備地区とし、市民より挙げられた課題を基に事業を設定し、地区のバリアフリー化を図ってきました。

また、駅及び駅周辺のバリアフリー化が課題である地区を促進地区（つつじヶ丘駅周辺地区、柴崎駅周辺地区、西調布駅周辺地区）、駅及び駅周辺のバリアフリー化は進んでおり将来的な動向を見据えバリアフリー化を展開していく地区を展開地区（仙川駅周辺地区、京王多摩川駅周辺地区）として独自に設定し、それぞれの地区課題に応じたバリアフリー化を推進してきました。

さらに、それ以外の地区における施設や経路のバリアフリー化についても積極的に推進していく必要があることから、全市的な視点で、心のバリアフリーや公共サイン整備方針等の取組内容を定め、特定事業等の推進と併せて進めてきました。

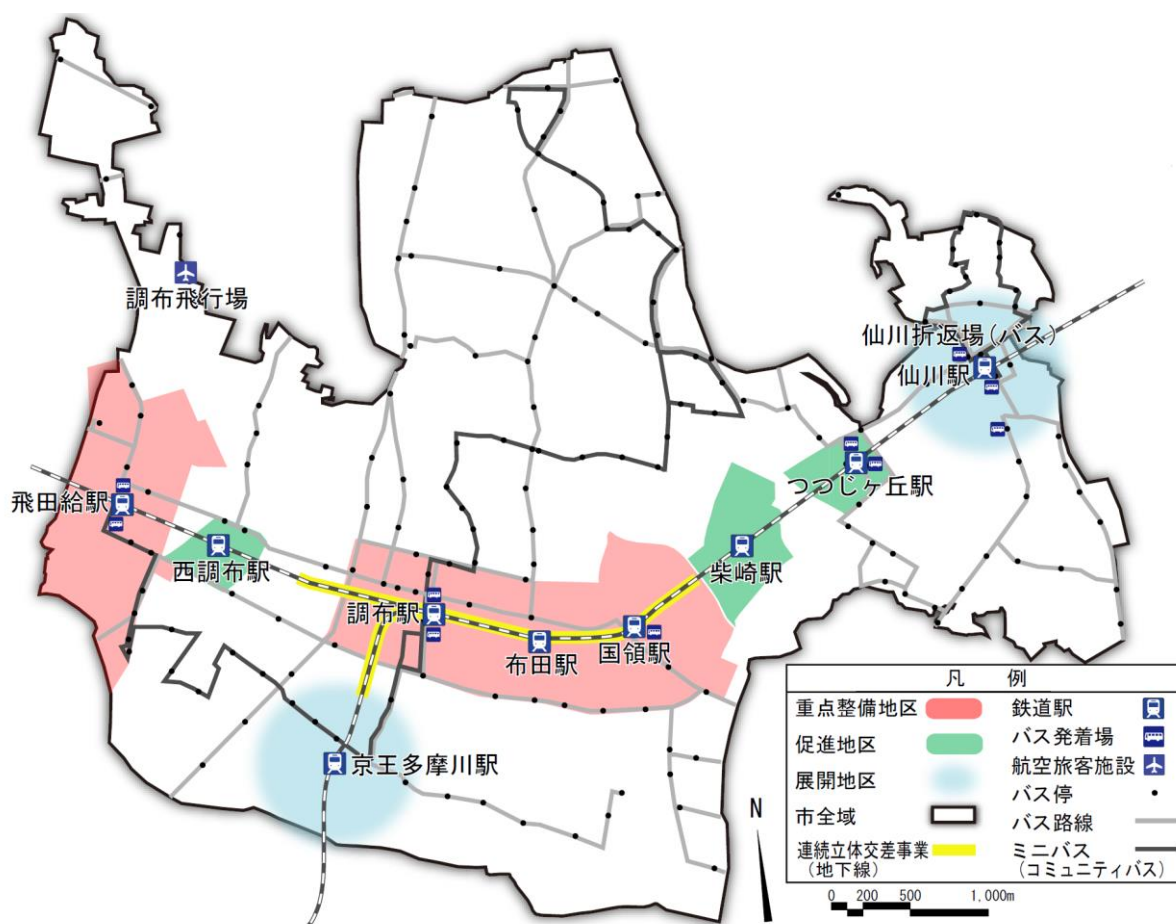


図 1.2 旧基本構想の地区設定

## (2) 改正バリアフリー法における新たな枠組み

改正バリアフリー法では、移動等円滑化基本構想の枠組みに加え、新たに移動等円滑化促進方針として、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（移動等円滑化促進地区）において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を設定することが示されました。

### 移動等円滑化促進地区の要件：(バリアフリー法第2条第23号)

- ①生活関連施設（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をいう。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること
- ②生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。）について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること
- ③当該地区において移動等円滑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であると認められる地区であること

### 重点整備地区の要件：(バリアフリー法第2条第24号)

- ①生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること
- ②生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること
- ③当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること

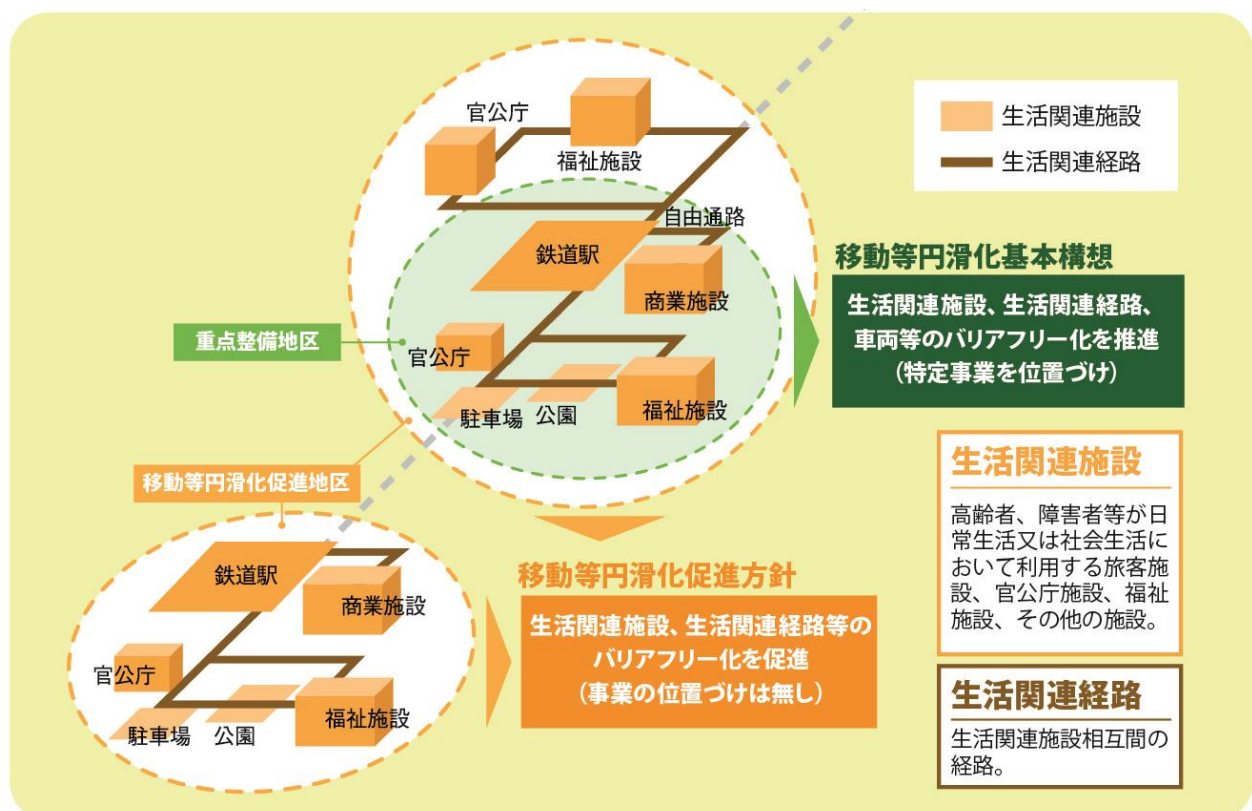


図 1.3 移動等円滑化促進方針・移動等円滑化基本構想のイメージ

国土交通省資料から作成

### (3) 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定

マスタープランでは、市内の面的・一体的なバリアフリー化の促進を目指すとともに、地域の特性に応じたバリアフリー整備の推進を図るため、旧基本構想の地区設定を踏まえ、地区ごとにバリアフリー方針を示します。

#### ア 移動等円滑化促進地区

旧基本構想に示す重点整備地区・展開地区・促進地区など駅を中心とした交通結節点を含む地区を移動等円滑化促進地区に設定し、バリアフリー化を引き続き推進します。移動等円滑化促進地区を一体的に設定することで、バリアフリー法に基づく緩やかな網掛けと東西の歩行者動線の強化（ネットワーク化）を図ります。（面積：約617ha）

#### イ 重点整備地区

旧重点整備地区において未完了事業のある「調布駅・布田駅・国領駅周辺地区」と「飛田給駅周辺地区」の2地区は、引き続き重点整備地区に設定します。

また、旧基本構想で「展開地区」に位置づけていた「京王多摩川駅周辺地区」について、土地地区画整理事業<sup>※</sup>等の予定があることから、積極的に特定事業等の設定を検討する地区として新たに重点整備地区に位置づけます。これらの重点整備地区については、別に定める基本構想に基づき、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進します。（面積：「調布駅・布田駅・国領駅周辺地区」は約204ha、「飛田給駅周辺地区」は約114ha、「京王多摩川駅周辺地区」は約65ha、合計約383ha）

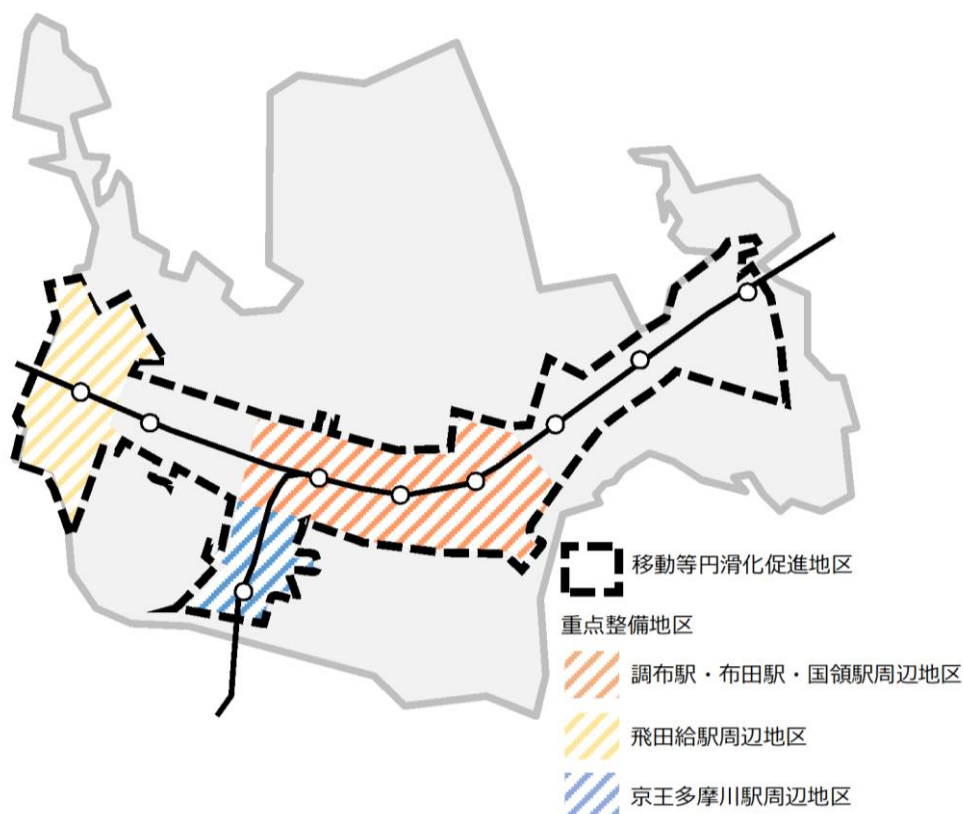


図 1.4 地区設定のイメージ

