

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^{*}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"> ・3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設を原則100% ・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 ・大規模駅ではバリアフリールートの複数化 ・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 | |
| | ホームドア [※] ・可動式ホーム柵 [※] | <ul style="list-style-type: none"> ・全体で3,000番線 ・10万人/日以上以上の駅は800番線 | |
| | 鉄軌道車両 | <ul style="list-style-type: none"> ・約70% | |
| バス | バスターミナル | <ul style="list-style-type: none"> ・3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設を原則100% ・利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化 | |
| | 乗合バス | ノンステップバス | <ul style="list-style-type: none"> ・約80%(リフト付きバス等を除く) |
| | | リフト付きバス等 | <ul style="list-style-type: none"> ・適用除外認定車両の約25% ・指定空港への路線のバリアフリー車両導入50% |
| | 貸切バス | リフト付きバス等 | <ul style="list-style-type: none"> ・約2,100台 |
| タクシー | 福祉タクシー車両 | <ul style="list-style-type: none"> ・約90,000台 ・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 | |
| 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"> ・約70% | |
| 都市公園 | 特定公園施設(園路・広場) | <ul style="list-style-type: none"> ・2ha以上の施設の約70% ・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 | |
| | 駐車場 | <ul style="list-style-type: none"> ・2ha以上の施設の約60% ・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 | |
| | 便所 | <ul style="list-style-type: none"> ・2ha以上の施設の約70% ・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 | |
| 路外駐車場 | 特定路外駐車場 | <ul style="list-style-type: none"> ・約75% | |
| 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"> ・約67% ・床面積の合計が2,000㎡未満の施設のバリアフリー化促進 ※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 | |
| 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"> ・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) | |
| 基本構想等 | 促進方針の作成 | <ul style="list-style-type: none"> ・約350自治体 | |
| | 基本構想の作成 | <ul style="list-style-type: none"> ・約450自治体 | |
| 心のバリアフリー | | <ul style="list-style-type: none"> ・「心のバリアフリー」の用語の認知度を約50% ・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% | |

「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付け、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。

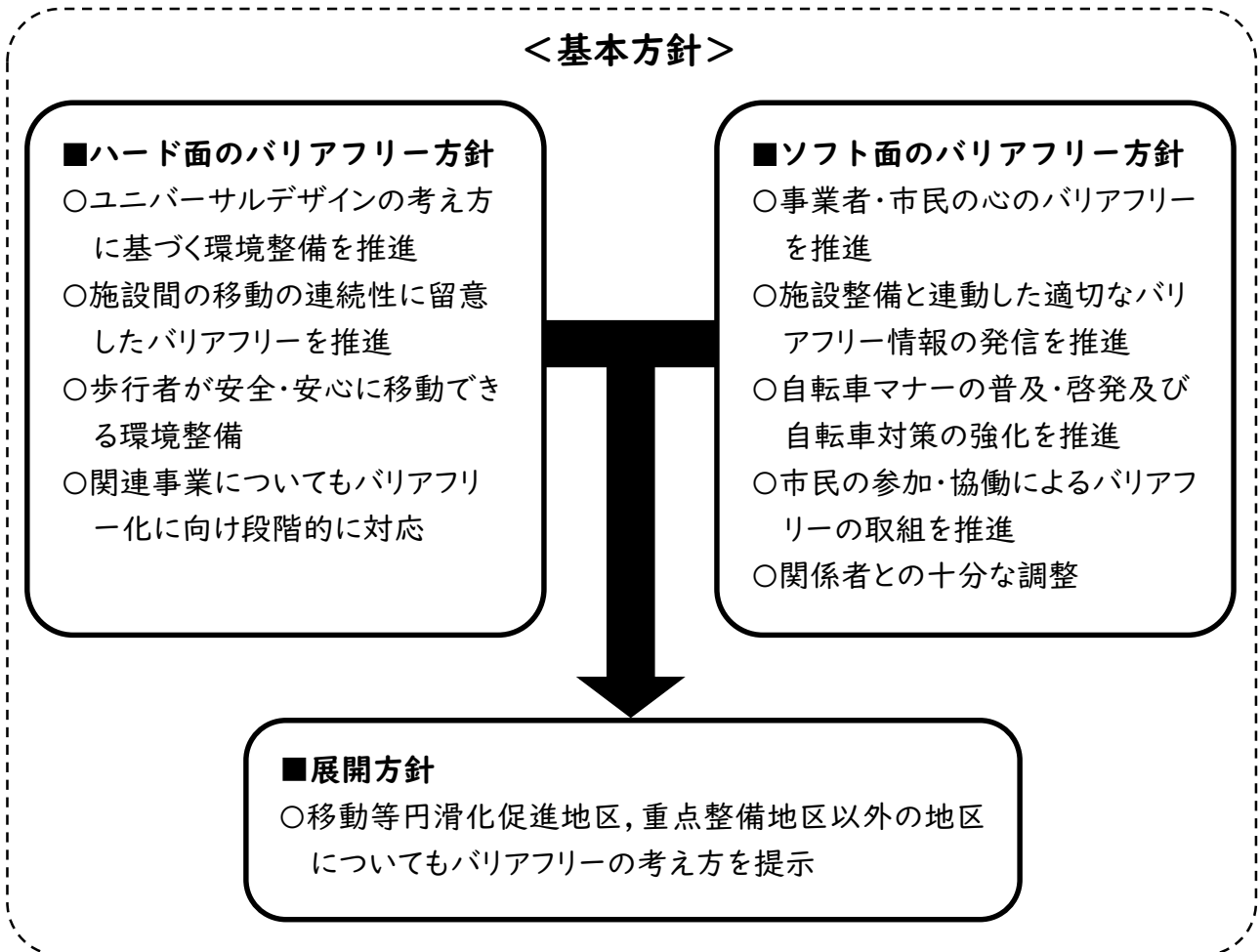


図 1.1 基本方針

■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[※]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。

バリアフリー化を進めるためには、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付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付けられ、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[※]」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[※]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。

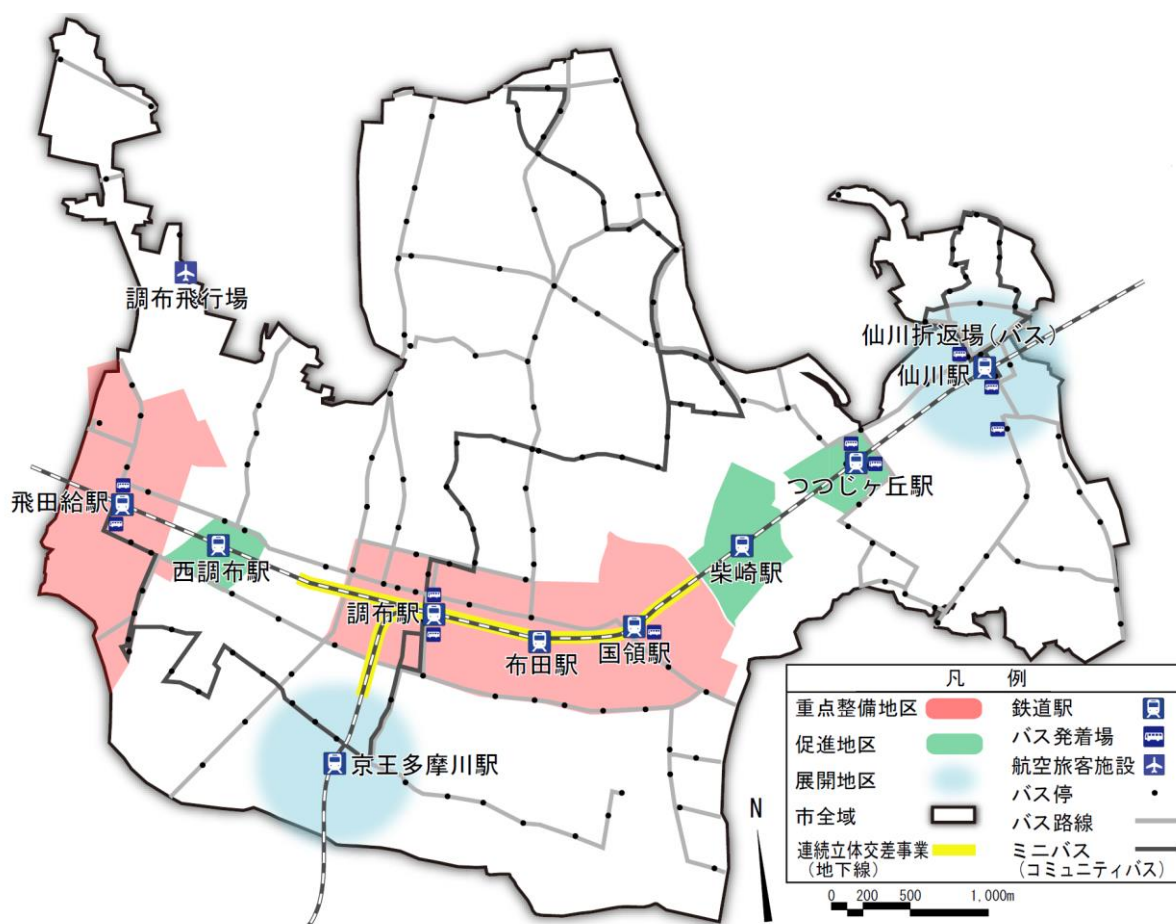


図 1.2 旧基本構想の地区設定

(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

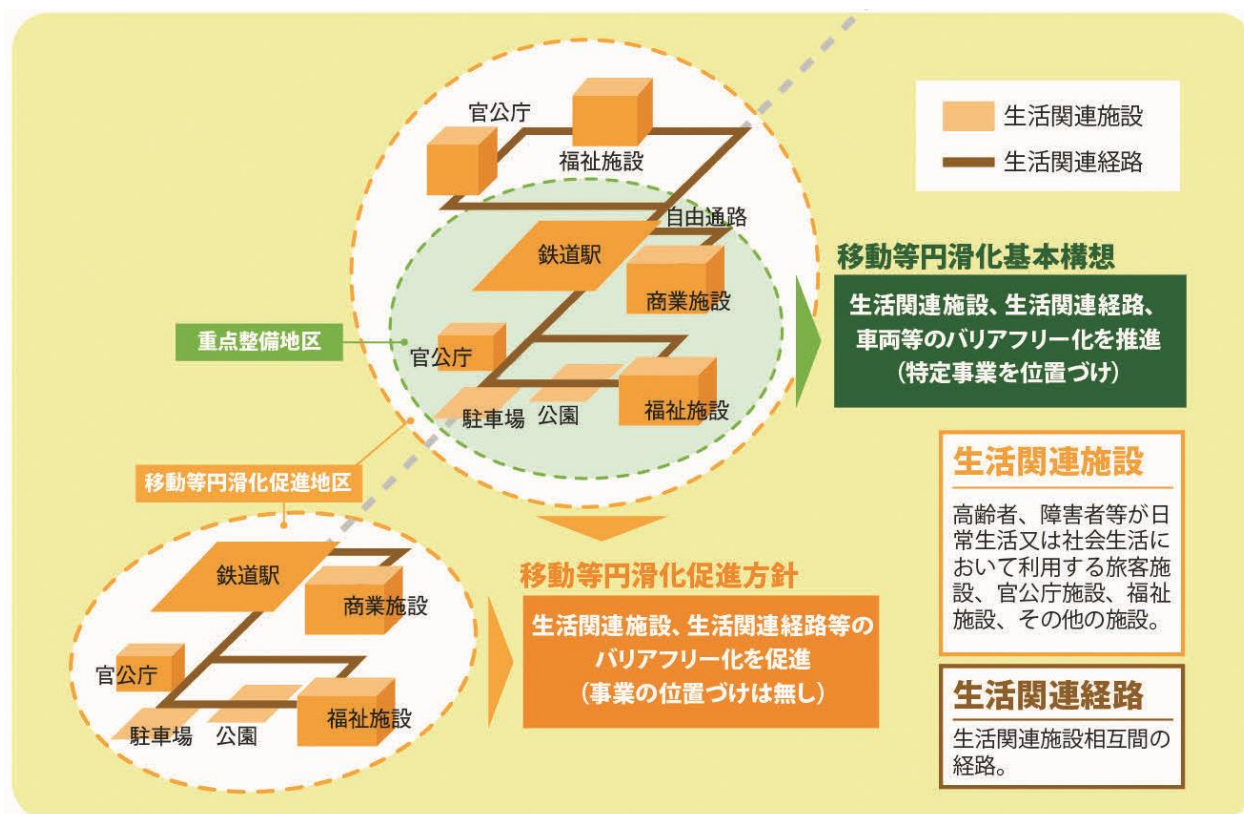


図 1.3 移動等円滑化促進方針・移動等円滑化基本構想のイメージ

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」に位置付けていた「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付けます。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）

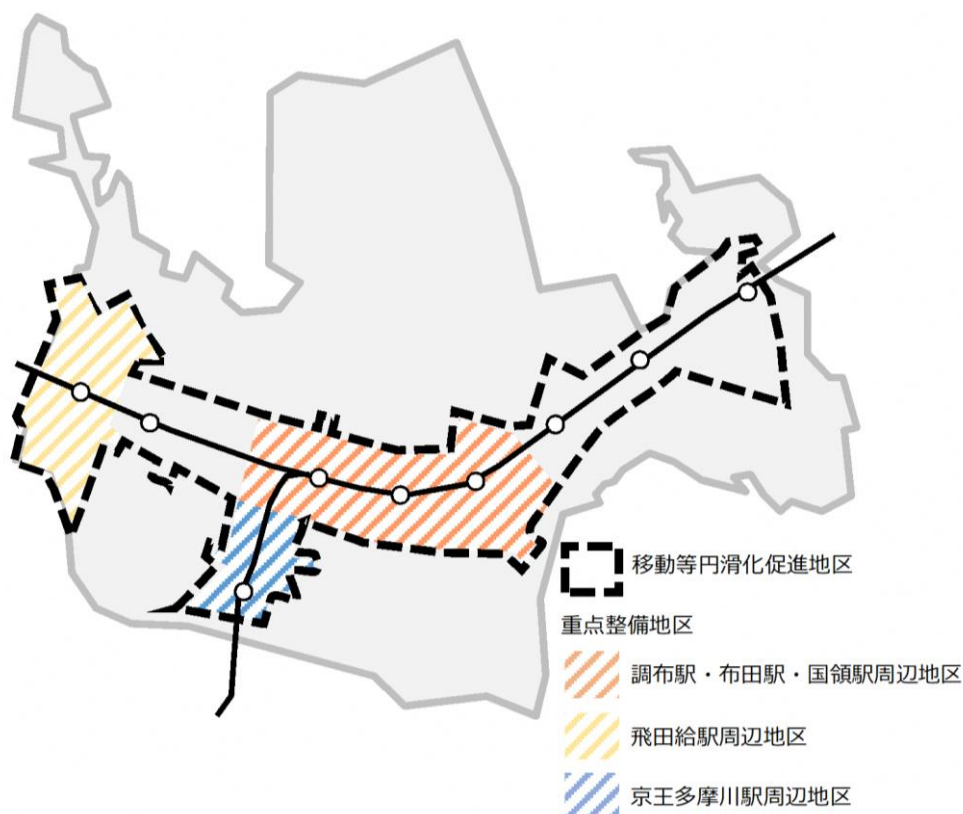


図 1.4 地区設定のイメージ

