北区バリアフリー基本構想
【全体構想】

平成 28 年 3 月

東 京 都　北 区

目　次

第１章　バリアフリー基本構想策定にあたって　1

１．バリアフリー基本構想策定の趣旨　1
２．これまでのバリアフリーの取組について　2

第２章　基本構想策定の基本方針　7

１．策定の背景　7
２．区内の高齢者、障害者等の状況　9
３．区内の関連計画　11
４．利用者の評価　15
５．策定に向けた課題　21
６．基本理念　21
７．基本方針　22
８．基本構想の位置づけ　23

第３章　区全域におけるバリアフリー化の推進に関する事項　24

１．まちづくり事業と連携した重点整備地区の設定　24
２．社会資本整備とあわせたバリアフリー化の推進　24
３．公共建築物の整備に伴うバリアフリー化の推進　24
４．ネットワーク経路における整備の推進　25

第４章　地区別構想に関する基本的な事項　26

１．重点整備地区設定の要件　26
２．重点整備地区設定の考え方　27
３．各駅周辺の現況調査　28
４．地区別構想策定の進め方　32
５．特定事業などに関する基本的な事項　34

第５章　こころと情報のバリアフリーの推進　37

１．こころのバリアフリーの必要性　37
２．情報・コミュニケーションのバリアフリーの充実　38
３．各主体による活動の推進　38

第６章　基本構想の推進とスパイラルアップ　41

１．特定事業計画の作成　41
２．基本構想のスパイラルアップ　41
３．利用者への情報提供　42
４．協議会、区民部会を活用したこころのバリアフリーの推進　42

参考資料　43

１．北区バリアフリー基本構想策定協議会設置要綱、委員名簿　43
２．検討経緯　46
３．重点整備地区調査に関する基礎データなど　47
４．バリアフリー法の概要　52
５．移動等円滑化の促進に関する基本方針の概要　53
６．各移動等円滑化基準、ガイドライン、条例など　54
７．用語集　55

- 「高齢者、障害者等」は、バリアフリー法*の解説では「高齢者、障害者、妊産婦、けが人等」とされているが、乳幼児同伴者など、子育てをしている人も移動や施設の利用に制約があることから、交通政策基本法*の趣旨も踏まえ、対象者として含めて今後の検討を進める。
- 本文中、「＊」（アスタリスク）を付けている用語について、解説を巻末の用語集に示した。（初出の用語にのみマークを付記）

第１章　バリアフリー基本構想策定にあたって

１．バリアフリー基本構想*策定の趣旨

本格的な超高齢社会*を迎える中、「ノーマライゼーション*」の理念に基づき、高齢者、障害者等の物理的、社会的、制度的、心理的、情報面などのさまざまな社会生活上の障壁（バリア）を除去（フリー）し、障害のない人と同じように自立した日常生活や活動ができる社会を実現することの重要性はますます高まっている。

これまで我が国では、平成６年に「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*」）、平成 12 年に「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*」）が施行され、北区では平成 14 年度より「北区交通バリアフリー全体構想」（以下「旧全体構想」）とともに、「駅周辺における個別の交通バリアフリー基本構想」（以下「旧駅周辺基本構想」）を順次策定し、駅や駅周辺の道路などのバリアを解消するための取組を実施してきた。

その後、平成 18 年には「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」を統合・拡充した「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*」）が改正施行されたことに伴い、対象者や対象エリア、対象施設の拡充及びソフト施策の充実など新たな視点も含め、より重点的かつ一体的なバリアフリー*化に取り組むこととなった。

また、平成 25 年施行の「交通政策基本法*」における妊産婦や乳幼児同伴者の視点や、平成 26 年に批准した国連の「障害者の権利に関する条約」（以下「障害者権利条約」）、平成 28 年施行予定の「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*」）などにおける合理的な配慮*に関する環境整備の視点も求められている。さらには、平成 32 年（2020 年）の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて、区民及び区に訪れるだれもが個人としての尊厳が尊重され、地域社会から排除されることなく、安心して生活し、移動等ができるユニバーサル社会*の実現が求められている。

北区では、このような社会的背景を踏まえ、バリアフリー法に基づいた新たな「北区バリアフリー基本構想（以下「基本構想」）を、北区全域を対象とした指針となる「全体構想」と、個別の重点整備地区*における具体的なバリアフリー化施策を定める「地区別構想」として策定していくこととする。

全体構想の策定にあたっては、高齢者・障害者団体などの区民や、学識経験者、関係行政機関、施設管理者、交通管理者、公共交通事業者など、様々な関係者の協力のもと、『北区バリアフリー基本構想策定協議会』及び『区民部会』による体制で検討を行った。

今後も引き続き、北区基本構想（平成 11 年６月議決）に掲げるとおり、区民一人ひとりが、活動の場を広げ、自由に社会参加や交流を行えるよう、高齢者、障害者をはじめとしたさまざまな人に配慮したバリアフリーのまちづくりを推進する。

２．これまでのバリアフリーの取組について

（１）旧基本構想（※）の概要

旧全体構想では、北区の交通バリアフリーに関する基本的な考え方などをまとめ、重点整備地区を設定するための評価を行った。

旧駅周辺基本構想では、駅や周辺の道路、駅前広場、信号機などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、駅周辺の重点整備地区を定め、その整備方針や実施する事業などを位置づけた。これまで、東十条駅、王子駅、上中里駅、田端駅、板橋駅の各駅で、駅周辺交通バリアフリー基本構想を策定し、おおむね平成 22 年度までを整備目標として事業を推進してきた。

策定に向けた検討・協議を行う組織として北区交通バリアフリー協議会及び幹事会を平成 13 年 12 月に設置し、その後、構想を実現させるためのフォローアップを継続している。これまで協議会を 18 回、幹事会を 17 回開催し、事業進捗状況の把握や、関係行政機関や施設設置管理者*などとの情報交換を実施した。

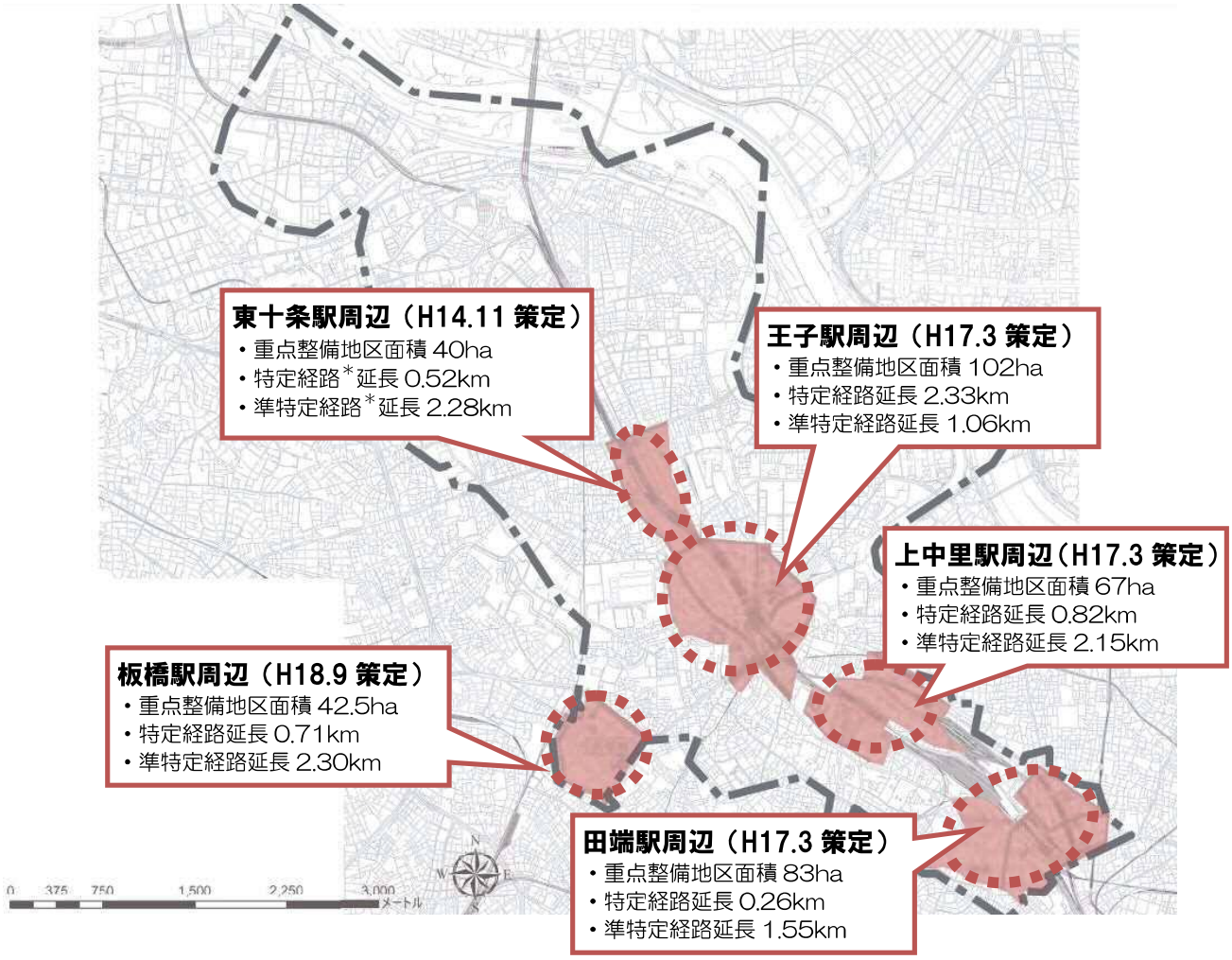


図 1-1　旧駅周辺基本構想の策定状況

※旧全体構想・旧駅周辺基本構想を総称して「北区交通バリアフリー基本構想（以下、「旧基本構想」）」としている。

（２）旧基本構想の進捗状況

旧駅周辺基本構想で指定した 115 の事業のうち、平成 28 年２月現在、67 事業が完了し、16 事業が未完了、32 事業が継続して取り組む事業となっている。

地区全体では、約 86%の実施率となっており、上中里駅周辺地区はすべての事業が継続または完了している。未完了の事業は主に道路特定事業*・その他事業であり、板橋駅周辺については公共交通特定事業が未完了となっている。

表 1-1　事業計画進捗状況

地区	事業区分	進捗状況			事業数	実施率
		継続	完了	未完了		
東十条駅周辺（H14.11 策定）	道路特定事業・その他事業	7	19	7	33	78.8%
	公共交通特定事業	0	3	0	3	100.0%
	交通安全特定事業	5	1	0	6	100.0%
	地区全体	12	23	7	42	83.3%
	継続して検討すべき事項					
王子駅周辺（H17.3 策定）	道路特定事業・その他事業	2	10	1	13	92.3%
	公共交通特定事業	1	3	0	4	100.0%
	交通安全特定事業	3	1	0	4	100.0%
	地区全体	6	14	1	21	95.2%
	継続して検討すべき事項	1	2	0	3	
上中里駅周辺（H17.3 策定）	道路特定事業・その他事業	2	9	0	11	100.0%
	公共交通特定事業	0	1	0	1	100.0%
	交通安全特定事業	2	0	0	2	100.0%
	地区全体	4	10	0	14	100.0%
	継続して検討すべき事項	0	2	1	3	
田端駅周辺（H17.3 策定）	道路特定事業・その他事業	2	7	4	13	69.2%
	公共交通特定事業	0	3	0	3	100.0%
	交通安全特定事業	3	0	0	3	100.0%
	地区全体	5	10	4	19	78.9%
	継続して検討すべき事項	0	2	1	3	
板橋駅周辺（H18.9 策定）	道路特定事業・その他事業	3	9	2	14	85.7%
	公共交通特定事業	0	0	2	2	0.0%
	交通安全特定事業	2	1	0	3	100.0%
	地区全体	5	10	4	19	78.9%
	継続して検討すべき事項	0	1	1	2	
区内全体		32	67	16	115	86.1%

※継続して検討すべき事項については、事業数に含まない。

表 1-2　主な実施事業

地区	事業内容	写真
東十条駅周辺	○北口東側にエレベーター、エスカレーターの設置 ○北口東側の公衆トイレを「だれでもトイレ」に変更 ○北口とホームの間にエスカレーター、エレベーターを設置 ○北口・南口の車いす対応用に券売機周辺の改修（写真１）	 写真１
	○駅北口西側にエレベーターなどの設置（写真２） ○東十条２丁目高架下児童遊園の出入口にスロープを設置	 写真２
王子駅周辺	○南口駅前交通広場の整備 ○音無親水公園付近にエレベーターなどの設置 ○王子駅前公園のバリアフリー化 ○ホームと改札口間にエレベーター設置（写真３） ○コンコースに多機能トイレ*設置 ○音声信号の設置 ○飛鳥山公園付近の昇降機設置検討（写真４）	 写真３  写真４

地区	事業内容	写真
上中里駅 周辺	○コンコースに多機能トイレ設置（写真５） ○車坂跨線人道橋の東端にエレベーターなどの設置 ○本郷通りの横断歩道橋（西ケ原歩道橋）設置箇所における歩道有効幅員*の拡幅検討	 写真５
田端駅 周辺	○田端ふれあい橋の東端にエレベーターなどの設置（写真６） ○ホームと改札口間にエレベーター設置 ○コンコースに多機能トイレ設置	 写真６
板橋駅 周辺	○信号機のバリアフリー化 ○滝野川西区民センターへの案内標識の改修（写真７） ○南谷端公園のバリアフリー化	 写真７

表 1-3　未完了事業（16 事業）

地区	事業内容	事業量
東十条駅周辺	歩行者自転車専用道路の指定	0.23km
	歩道有効幅員拡幅に伴う整備	0.24km
	歩道の防護柵改修、段差解消、勾配見直し、舗装改修など、視覚障害者誘導用ブロック*などの再整備	0.24km
	補助 89 号線の歩道幅員改良工事	0.35km
	東十条２丁目高架下駅前公衆便所を「だれでもトイレ」に変更	１カ所
	中十条公園に「だれでもトイレ」の設置と出入口にスロープを設置	１カ所
	駐輪場の新設	１カ所
王子駅周辺	視覚障害者誘導用ブロックの設置	対象区間の未設置区間 ：特 0.17km、準 0.78km
上中里駅周辺	無し	―
田端駅周辺	歩道の段差解消	対象区間の問題部分すべて ：特 0.06km、準 0.53km
	視覚障害者誘導用ブロックの設置	対象区間の未設置区間 ：特 0.06km、準 0.53km
	舗装凹凸の解消（透水性への改善含む）	対象区間で改良の必要性が高い部分 ：特 0.06km、準 0.53km
	駅西側の高台に行くエレベーターなどの設置	１カ所
板橋駅周辺	街路と駅前広場の一体的なバリアフリー化	特 0.71km、駅前広場 0.18ha
	エレベーター、エスカレーターの設置	入口～ホームの間
	多機能トイレの設置	１カ所
	誘導案内板の改修	１カ所

（特：特定経路、準：準特定経路）

第２章　基本構想策定の基本方針

１．策定の背景

旧基本構想策定以降、バリアフリー法の改正、障害者差別解消法の制定や障害者権利条約の批准、東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けたユニバーサルデザイン*の推進などの社会情勢の変化が起こっている。基本構想策定にあたり考慮すべき社会的背景を以下に示す。

（１）交通バリアフリー法からバリアフリー法への改正（平成 18 年 12 月施行）

■主な変更点

・対象者の拡充	身体障害者のみならず知的・精神・発達障害者などすべての障害者を対象
・対象施設の拡充	建築物、公共交通機関及び道路に、路外駐車場*、都市公園、福祉タクシー*を追加
・制度の拡充	重点整備地区を、旅客施設を含まないエリアまで拡充
・当事者参加	基本構想策定時の協議会制度を法定化、住民などからの提案制度を創設
・ソフト施策の充実	スパイラルアップ*及びこころのバリアフリー*を促進

■基本構想で定める事項

①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
②重点整備地区の位置及び区域
③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
④実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
⑤その他の必要な事項

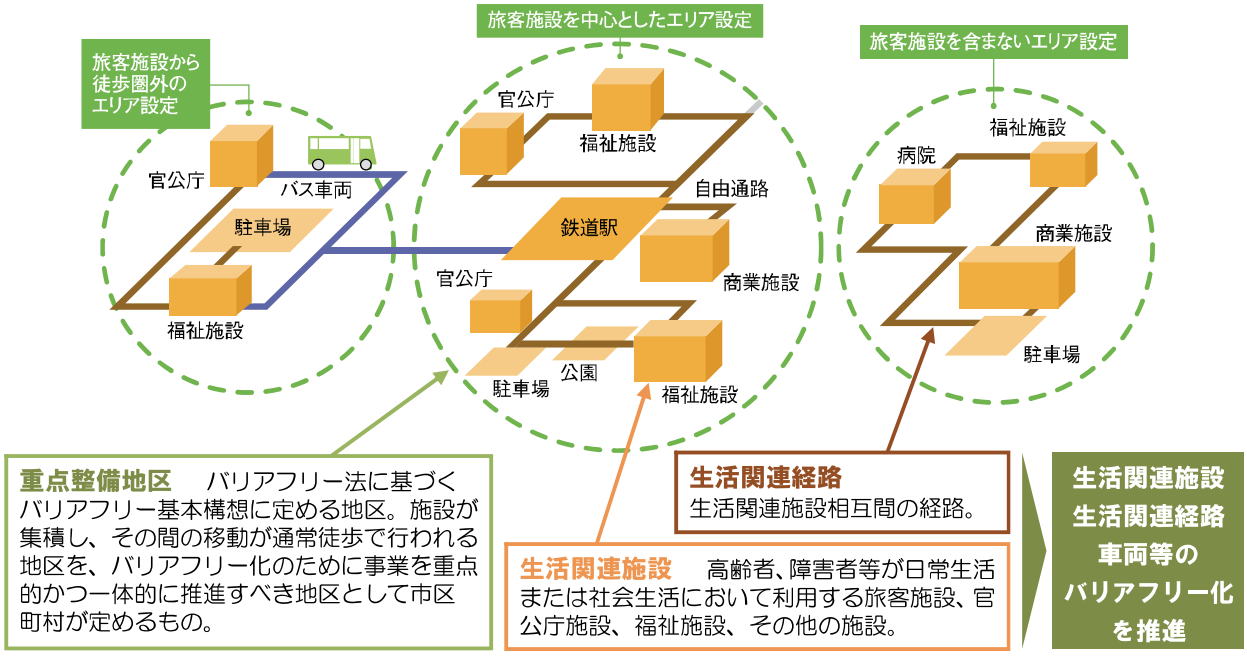


図 2-1　重点整備地区のイメージ　（「バリアフリー新法の解説（国土交通省ほか）」をもとに作成）

（２）交通政策基本法における妊産婦や乳幼児同伴者のための施策の位置づけ（平成 25 年 12 月施行）

■高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策（第 17 条）

国は、高齢者、障害者、**妊産婦**その他の者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの及び**乳幼児を同伴する者**が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他必要な施策を講ずるものとする。

（３）障害者権利条約の批准（平成 26 年１月）、障害者差別解消法の制定（平成 25 年６月制定、平成 28 年４月施行予定）

■障害者権利条約の批准に関する主な法令の整備

平成 23 年８月	障害者基本法の改正
平成 24 年６月	障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律（通称「障害者総合支援法」）の成立（平成 25 年４月施行）
平成 25 年６月	障害者差別解消法の成立、障害者の雇用の促進等に関する法律（通称「障害者雇用促進法」）の改正（平成 28 年４月施行予定）
平成 26 年１月	障害者権利条約の批准

■行政機関等における障害を理由とする差別の禁止（障害者差別解消法　第７条）

第７条	行政機関等は、その事務又は事業を行うに当たり、障害を理由として障害者でない者と不当な**差別的取扱いをすることにより、障害者の権利利益を侵害してはならない**。
２	行政機関等は、その事務又は事業を行うに当たり、障害者から現に社会的障壁*の除去を必要としている旨の意思の表明があった場合において、その実施に伴う負担が過重でないときは、障害者の権利利益を侵害することとならないよう、当該障害者の性別、年齢及び障害の状態に応じて、社会的障壁の除去の実施について**必要かつ合理的な配慮をしなければならない**。（第８条は事業者における障害を理由とする差別の禁止）

（４）東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機としたユニバーサル社会の実現に向けた施策の推進（平成 27 年８月 21 日　国土交通省発表）

■チーム・ジャパンで取り組むバリアフリー・ユニバーサルデザイン施策（概要）

- 大会の円滑な運営のため、羽田・成田空港からのアクセス*ルートなどを中心に、より充実したバリアフリー化を実現
- ＩＣＴ*などを活用した情報案内など**東京の最先端のユニバーサルデザイン化**を通じ、超高齢社会の課題解決先進国としての日本をアピール
- 大会の開催効果を全国に波及させるため、また、地方創生*の観点を踏まえ地方の主要な観光地などのバリアフリー化を推進

２．区内の高齢者、障害者等の状況

北区の高齢化率*は、平成27年４月１日現在で25.5%となっており、東京都の高齢化率（22.1%、東京都総務局統計部）より高く、23区中１位となっている。また、身体障害者手帳*所持者数（平成２６年度 12,197人）は横ばい、愛の手帳*所持者数（平成２６年度 2,091人）と精神障害者保健福祉手帳*交付数（平成２６年度 2,281人）、さらには、乳幼児数、外国人数が増加傾向にあり、移動や施設の利用に制約のある人が今後も増えていくことが想定される。

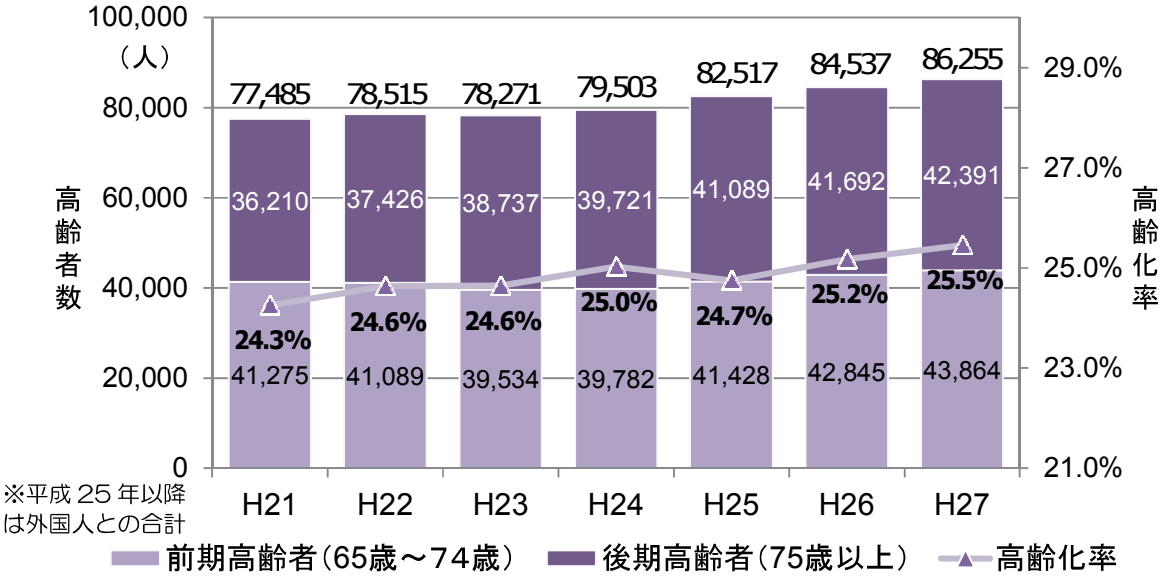


図 2-2　高齢者数と高齢化率（北区人口統計資料より各年４月１日現在）

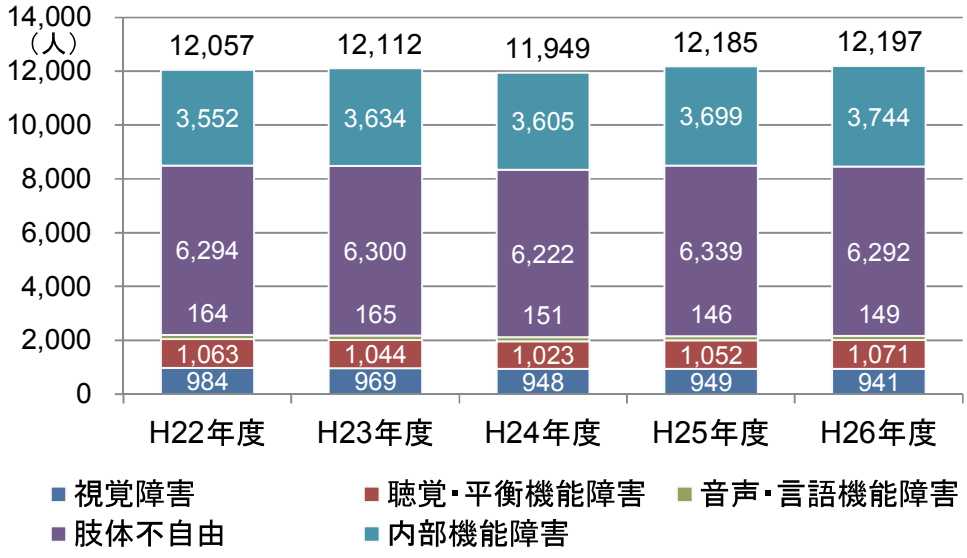


図 2-3　身体障害者手帳所持者数

（北区行政資料集（平成 27 年度版）より）

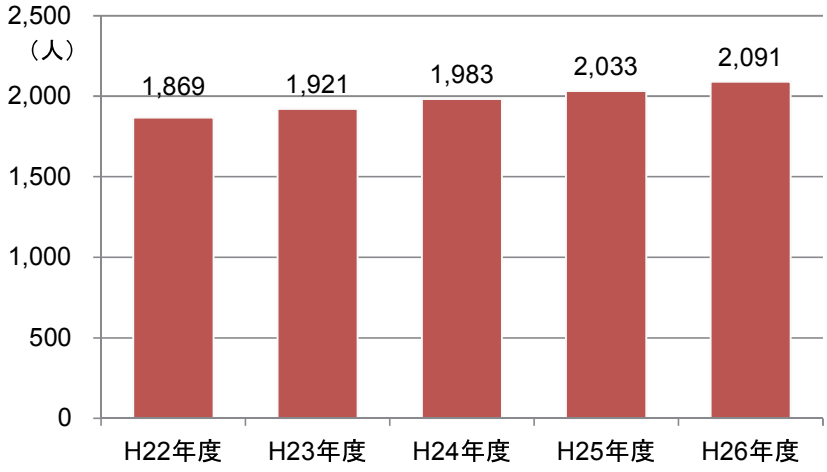


図 2-4　愛の手帳所持者数（北区行政資料集（平成 27 年度版）より）

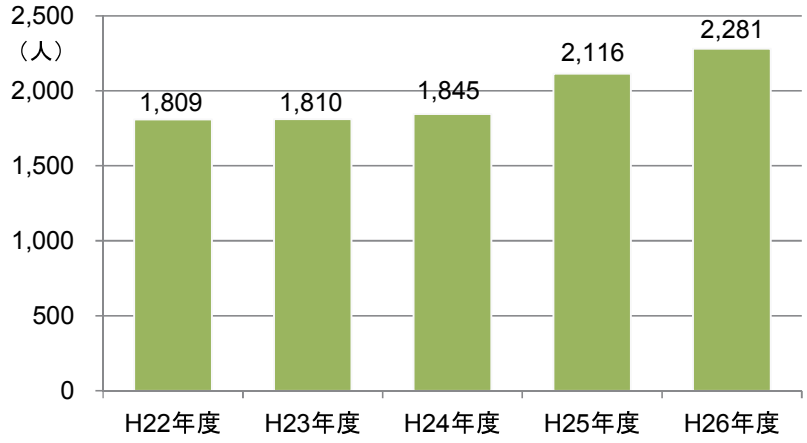


図 2-5　精神障害者保健福祉手帳交付数（北区行政資料集（平成 27 年度版）より）

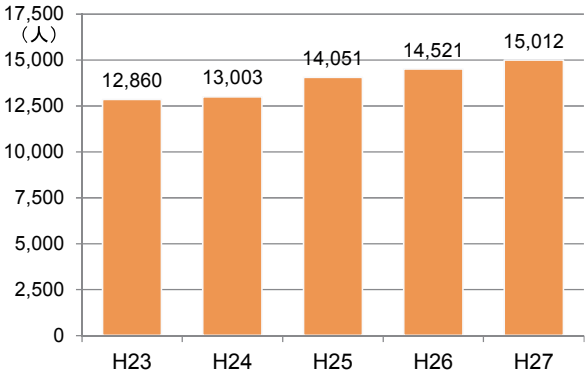


図 2-6　乳幼児数（0～5 歳）

（北区人口統計資料より各年 4 月 1 日現在）

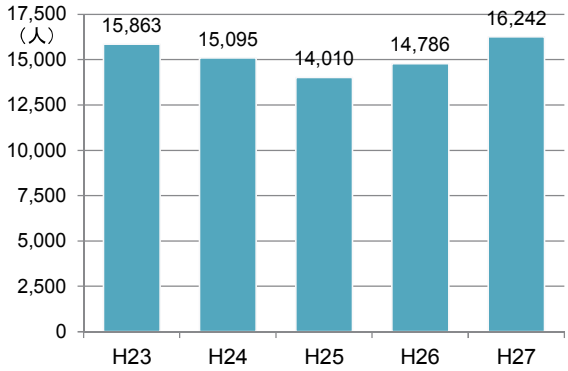


図 2-7　外国人人口

（北区行政資料集（平成 27 年度版）より）

３．区内の関連計画

基本構想策定に関連する北区のまちづくりや福祉計画などについて以下に示す。

（１）北区基本計画２０１５（平成 27 年３月）



北区基本構想（平成 11 年６月議決）に掲げる北区の将来像「ともにつくり未来につなぐ　ときめきのまち―人と水とみどりの美しいふるさと北区」を実現するための長期総合計画として、平成 27 年度以降の 10 年間に区が取り組むべき主要な施策の方向性を示したもの。

■主な内容

- 基本姿勢：区民とともに
- 計画期間：平成 27 年度～平成 36 年度
- ４つの基本目標に沿って 124 の計画事業を位置づけ

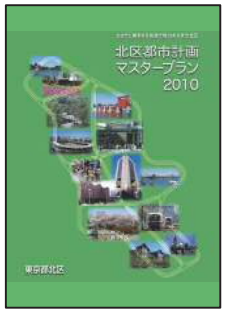
（２）北区人口ビジョン（平成 28 年３月）・北区まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 28 年３月）

国が制定したまち・ひと・しごと創生法*に基づき、北区における人口の現状を分析し、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を提示するとともに「北区まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、まち・ひと・しごと創生の実現に向けて効果的な施策を推進する。

■主な内容

- 人口ビジョン：2060 年までの目指すべき将来の方向と人口の将来展望を示す
- 北区まち・ひと・しごと創生総合戦略：５つの基本目標に基づき、2019 年までの５か年に取り組む施策の基本的方向や具体的な施策を示す

（３）北区都市計画マスタープラン（平成 22 年７月）



「次世代に継承する快適で魅力あるまち北区」をまちづくりの基本理念として、「北区都市計画マスタープラン 2010」を策定し、魅力ある都市としてさらに成熟していくため、環境への取組や活力あるまちづくりなどを充実していくこととしている。

■主な内容

- 目標：おおむね 15～20 年後（2025～2030 年）
- 行政と区民の協力による「協働のまちづくり」のための基本書
- 安全・快適なバリアフリー・ユニバーサルデザインの生活環境づくりを目指す
- にぎわいの拠点（４地区）の設定：拠点性の強化を図っていくべき北区の中心的な駅周辺

（4）主なまちづくり関連事業（主な事業の位置などは参考資料―3に示す）

①王子駅周辺まちづくりグランドデザイン

首都高速道路王子線の完成、石神井川の護岸整備、JR 貨物北王子支線の廃線、駅前商業ビルなどの建物更新など、まちに変化をもたらす要因が数多くあり、多様な都市機能が共存する地区として発展する可能性を持ち合わせている王子駅周辺において、東京の北の拠点として王子駅周辺のまちづくりを推進するため、王子駅周辺まちづくりグランドデザインを策定している。

②赤羽駅東口地区まちづくり

商業施設の高度利用や地域の環境改善など、地域特性を活かした市街地活性化を目指す地域に愛着を持った住民主体のまちづくり活動を支援し、赤羽駅東口地区を賑わいがあり、将来にわたり住み続けることができるまちとするための持続可能なまちづくりを誘導する。

③十条駅西口地区市街地再開発事業*

十条駅西口地区の土地の有効活用、防災性の向上、公共施設整備（北区画街路第 7 号線・十条駅西口地下自転車駐車場・補助第 73 号線・補助第 85 号線）を図り、地域の玄関口にふさわしい「にぎわいの拠点」を形成する。

④十条駅付近立体交差化

ＪＲ埼京線と道路を立体交差することにより十条駅付近 6 カ所の踏切を除却し、渋滞の解消と安全性の向上及び東西市街地の一体化を図る。また、鉄道沿い東側に、鉄道立体化と一体的に主要生活道路（駅前の広場空間を含む）を整備して、十条駅付近沿線区域（十条駅東側）における駅などへのアクセスの向上や防災性の向上など、沿線地域の利便性や安全性を高める。

⑤住宅市街地総合整備事業（赤羽台周辺地区）

赤羽台団地の建て替えにあわせ、周辺の道路・公園などの公共施設整備を総合的に行い、都市機能の更新や市街地環境の改善、良質な都市型住宅の供給を進める。

（5）福祉関連計画

①北区地域保健福祉計画[平成 19 年度～28 年度]（平成 19 年 3 月）

「北区基本計画 2005」における保健や福祉の基本目標を理念として、個別に策定している高齢者、障害者、子ども、健康づくりなどの保健福祉部門計画に共通する地域保健福祉推進の理念を相互につなぐとともに、各計画の施策が地域で、より効果的に展開されるよう、取組の方向性を理念的に示すものとして策定している。



■主な内容

- 基本理念：「健やかに安心してくらせるまちづくり」～はぐくもう！地域の福祉力～
- 目　　標：1　健康でいきいきとした地域社会づくり
  2　ともに支えあう地域社会づくり
  3　安心して自立した生活が送れる地域社会づくり
- 施策の展開：（9）地域で安心して暮らせる環境の整備

②高齢者保健福祉計画[平成 25 年度～29 年度]（平成 25 年３月）



すべての高齢者を対象とした高齢者施策の総合的な指針となる基本計画で、超高齢社会の到来を見据え、高齢者が地域で安心して暮らせる体制の整備を目的として策定している。

■主な内容

- 基本理念：健やかに安心してくらせるまちづくり
- 基本目標：１　健康づくり・介護予防の推進
  ２　社会参加の促進
  ⇒バリアフリーの促進 ①生活環境のバリアフリー ②こころのバリアフリー
  ３　高齢者の見守り・地域ささえあいの推進
  ４　地域包括ケアシステム*の推進
  ５　安全・安心な生活の確保

③北区障害者計画[平成 27 年度～32 年度]・第４期北区障害福祉計画[平成 27 年度～29 年度]（平成 27 年３月）



北区障害者計画は北区における障害者施策を総合的、計画的に推進するための指針で、障害者施策に関わる基本的な計画であり、北区障害福祉計画は、平成２７年度から平成２９年度の期間における障害福祉サービスなどの地域生活に必要なサービス量の見込みとその確保策を定めた計画である。

■主な内容

- 基本理念：一人ひとりを大切にし、ともに生きる地域社会をめざして
- 基本目標１：自分らしくいきいきと暮らすために
- 基本目標２：安心して地域で暮らすために
- 基本目標３：ともに支えあう地域社会をめざして
  施策目標１　福祉のまちづくりの推進
  ⇒バリアフリーのまちづくりの推進
  ① 公共施設、建物などのバリアフリー化の推進
  ② 民間施設、建物などのバリアフリー化の推進
  ③ 交通バリアフリー化の推進
  ④ バリアフリー基本構想の策定
  ⑤ 福祉のまちづくりへの理解の推進
  ⑥ 移送サービス*の実施

（６）その他関連計画など

①北区観光振興プラン[平成 27 年度～32 年度]（平成 27 年３月）



北区の観光振興を区民、事業者、行政が一体となって推進していくための取組の方向性、考え方を示すものとして、行政の取り組む施策のみを示した行政計画ではなく、区民や事業者などが必要に応じて一緒に取り組む計画として策定している。

■主な内容

・基本戦略５〔みんなで育て支える観光〕北区の観光力を高める
・戦略 5-1 ユニバーサルな観光を推進する
施策② だれでも楽しめる観光の推進
高齢者や子ども、身体の不自由な人も安心して楽しい時間を過ごせる環境づくり
例えば、段差の解消など、公共空間におけるバリアフリー環境を向上

②北区内スポーツ施設等のバリアフリー化の推進について（検討会最終報告　平成 27 年９月）



2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催を見据えて、障害者や高齢者がスポーツに参加しやすい環境を整備するため、パラリンピック出場選手などから構成される「区内スポーツ施設等バリアフリー化検討会」を設置して調査・検討を行い、スポーツをする障害者の視点からスポーツ施設共通の改善点などを整理したもの。

この検討結果を区内スポーツ施設などの整備における指針として活用し、バリアフリー化を推進することとしている。

■主な内容

・スポーツ施設利用上の３つのバリア：
１　設備のバリア（施設内に段差がある、手すりが適切に設置されていない など）
２　アクセスのバリア（視覚障害者誘導用ブロックが適切に設置されていない など）
３　施設運営のバリア（施設管理者に障害者スポーツへの理解が進んでいない など）
・「区内スポーツ施設等バリアフリー化検討会」における検討内容：
実際にスポーツ施設を利用する障害のあるアスリートとしての視点を最重要視し、現地調査によりバリアの所在を明確化するとともに、個々のバリアへの効果的・効率的な対応策を検討することで、スポーツ施設の改修計画（設備・アクセス）や施設運営面の改善（理解・意識向上、サポート体制の整備など）につなげる。

４．利用者の評価

本全体構想の策定にあたっては、北区バリアフリー基本構想策定協議会及び区民部会を設置して旧基本構想の評価や基本構想策定に向けた課題把握を行い、全体構想案の内容を検討した。第１回、第２回区民部会では意見交換会及びまちあるき勉強会を開催し、旧基本構想推進による成果や、残された問題点などを把握し、策定に向けた課題を共有した。

その結果、駅や道路などへのエレベーターの整備、放置自転車の減少、視覚障害者誘導用ブロックやエスコートゾーン*、音響式信号機*の設置が進んだことなどについて、移動の安全性・利便性が向上していることが評価された。一方、引き続き整備推進の必要性が指摘されたほか、バリアフリールート*が一般的な移動経路と比較して迂回距離が長いこと、多様な利用者に配慮した連続的な案内情報が不足していること、整備済み施設の利用可能時間や管理状態による使いづらさ、こころのバリアフリーの重要性など、新たな課題が明らかになった。

意見交換会及びまち歩き勉強会の実施概要と主な意見を以下に示す。

（１）意見交換会（第１回区民部会）・まちあるき勉強会（第２回区民部会）の実施概要

表 2-1　意見交換会実施概要

目的	多様な利用者の視点から、旧基本構想策定時から比較して良くなった点や移動や施設利用の際に感じている点について意見交換し、区内のバリアフリーにおける課題を共有するとともに、相互理解を深める。
開催日時	平成 27 年９月 30 日（水）　17 時～18 時
会場	北区役所第一庁舎　第２委員会室
参加者数	15 名



表 2-2　まちあるき勉強会実施概要

目的	旧基本構想に基づくバリアフリー整備状況について現地を確認し、課題が改善された点や整備後に新たに気が付いた点などについて意見交換する。
開催日時	平成 27 年 10 月 16 日（金）13 時 30 分～17 時
会場	北区役所第一庁舎　第２委員会室　（まちあるきは王子駅周辺を対象に実施）
参加者数	34 名





（２）意見交換会（第１回区民部会）での主な意見

（〇：以前と比較して良くなった点/・移動や施設利用で気になっている点）

対象項目	意見内容
北赤羽駅周辺	・エレベーターの位置が遠く、そこまで行くのが大変である。
赤羽駅周辺	〇南口の駐輪が大分減り、迂回する必要がなくなった。 ・東十条側は駐輪が多く迂回が必要。 ・コンビニなどの小さなお店は入口に段差があることが多い。 ・赤羽会館の喫茶店側の入口に段差があり、選挙で利用する際迂回する必要があり、苦労している人がいる。 ・改札の北口と南口の間は通り抜けができない。後から変えるのではなく最初から使えるものを作ってほしい。
東十条駅周辺	・自転車やベビーカーのエレベーター利用が多く、利用に時間がかかる。 ・北口の多機能トイレは鍵や衛生面の状態が悪い。
十条駅周辺	・踏切は聴覚障害者にとって危険であるため、字幕などがほしい。
王子駅周辺	〇音無橋エレベーターが設置されたことで、権現坂を上らずに区役所に行けるようなり、良くなった。 ・王子駅前から区役所までの歩道は駐輪が多く歩きづらい。 ・支援学校の校外学習などで利用できるルートが限定されているため、２ルート以上ほしい。選択肢が増えるまちづくりをしてほしい。 ・車いす使用者が大勢で移動する際は、時間のバリアも生じている。エレベーターの大型化も重要である。 ・北とぴあ前などガード下をくぐるところは１列でしか歩けず、介助の必要な知的障害者の生徒を引率する際に不安である。 ・王子駅から音無橋エレベーターにかけての舗装が凸凹である。 ・王子駅から区役所にかけて、エレベーターを利用したバリアフリールートの案内表示を充実してほしい。 ・JR 王子駅と東京メトロ王子駅の間の乗換ルートは、車いす使用者には迂回が長く、雨に濡れる。北とぴあへの動線も外を通る必要があり、雨天時は不便。 ・音無橋エレベーターは自転車利用が多くひどく破損している。 ⇒　室内の工夫やこころのバリアフリーが必要である。 ⇒　車いすなどの優先利用を周知する必要がある。
上中里駅周辺	・滝野川会館を利用した際には坂が急すぎて不便だと感じた。
板橋駅周辺	・駅を利用する際、車いすの介助を頼むと「空いている時に利用してください」と言われた。
田端駅周辺	〇エレベーターが設置されて良くなった。 ・アスカタワー（東台橋）付近へのエレベーターの設置はどうなっているか。また、検討中であれば自転車も乗せられる設計にしてほしい。 ⇒　設置する予定で計画しており、設置可能な場所を検討・調整・協議中。 ・南口から東田端方面へ橋を架ける提案はどうなっているか。 ⇒　東田端への集客が見込める土地利用があれば、具体化を検討する。 ・田端ふれあい橋エレベーターは下から利用するとき位置がわかりにくいため、案内サイン*があると良い。 ・２階にある図書館へ行くエレベーターが見つけられなかった。

対象項目	意見内容
その他 ・ 全般	**視覚障害者の立場から** ・視覚障害は情報障害である。大きな文字や黒地に明るい色の文字の使用、見やすい位置への設置など、弱視の人へ対応したサインシステムにしてほしい。 ・逆光を遮る工夫がほしい。 ・駅などで無人化が進むと質問できなくて困る。 **聴覚障害者の立場から** ・聴覚障害者は駅の券売機など、無人の設備は故障時に困る。 ・青信号で横断歩道を渡っている時に救急車が近づいてもわからないことや、踏切の音が聞こえないといった問題があるため、どこかに字幕があると良い。 **精神障害者の立場から** ・精神障害者へのバリアフリーの範囲を定めておかないと話が広くなりすぎる。「知ってもらうこと」が重要であり、区民が知る機会を設けることや福祉教育などとどう連携するかが大事である。 **多機能トイレ** ・防犯上の問題は理解できるが、夜間は公園のトイレを利用できないので困る。 **店舗** 〇ファミリーマート系のコンビニでは多機能トイレがある店舗が増えている。 ・小さい店舗の入口は段差があるため、スロープ設置などに助成があると良い。 **案内** ・施設内だけでなく移動を連続的に支援できる体制がほしい。 **こころのバリアフリー** ・見た目でわからない障害を知り理解するこころのバリアフリーが必要である。 ・「こころのバリアフリーとはなにか」をもっと議論できると良い。

（３）まちあるき勉強会（第２回区民部会）での主な意見

各施設及び道路を２班に分かれて現地確認を行った。

①確認箇所及び確認内容

確認箇所	確認内容
道路（区道及び都道）	・信号機の設置状況 ・歩道の段差 ・舗装 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置状況　など
音無橋エレベーター	・エレベーターの設置状況 ・エレベーター周辺の公衆トイレ ・案内　など
アスカルゴ（飛鳥山公園）	・昇降機の設置状況　など
ＪＲ王子駅	・エレベーターの設置状況 ・多機能トイレ　など
東京メトロ王子駅	・駅構内のバリアフリー状況
王子駅前公園	・園内全体のバリアフリー状況

② 確認箇所ごとの主な意見

（〇：良い点、△：気づいた点）

確認箇所	確認項目	意見内容
道路	道路全体	〇他の区に比べて視覚障害者誘導用ブロックの設置率が高い。 〇横断歩道上のブロック（エスコートゾーン）は視覚障害者の方が方向を把握できて良い。設置が進むとさらに良い。 △すべての信号が音響式信号機だともっとよい。また、青時間が短く渡りきれない信号がある。 △視覚障害者誘導用ブロックの破損や塗装の剥がれが気になった。メンテナンスが必要である。 △車止めは衝突することがあり危ない。（さくら新道入口部、バス案内所前など） △歩道上に自転車やバイクが停まっていて迷惑。 △サンスクエアや北とぴあ、りそな銀行前に視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。 △不二家前の歩道橋下が狭くて危ない。 △王子駅周辺において、歩道橋を利用できない人への案内が不足している（バリアフリールートの迂回路など）。 △視覚障害者誘導用ブロックで滑りやすい規格のものが設置されているところがあり、危険である。
	王子駅周辺	〇放置自転車が少なく歩きやすかった。
	権現坂	〇歩道脇に休憩スペースがあり良かった。もう少しベンチの座面が高いとなお良い。
	北本通り	〇視覚障害者誘導用ブロックが設置されていた。
	区道２	〇音無川の下は駐輪場があり駐輪が整理されていて良かった。 △視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。現在は明治通り側の迂回するルートに設置されている。 △きれいな石が敷かれているが、車いすだとガタガタ揺れる。また、高齢者がつまずきやすい。 △滑りやすく目地幅のある舗装は歩きにくく、車いすを押しにくい。
	区役所通り	△第２庁舎前の自転車の置き方が問題である。
	カルチャーロード	△視覚障害者誘導用ブロックがない。
	明治通り	△王子駅中央口からアスカルゴまでの坂がきつい。また、視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。
	北とぴあ前	△北とぴあ前の歩道に凹凸がある。水たまりができている。 △大きな木があるが視認しづらく、視覚障害者誘導用ブロックがないため、ぶつかるおそれがあり危険である。
	区道１	△歩道上に看板や自転車やバイクの駐輪があり、ぶつかる可能性があり危険である。
	都電荒川線 横断部	△王子駅中央口から都電荒川線に向かって横断する横断歩道が、都電のレール前後に凹凸があり危険である。また、視覚障害者誘導用ブロックから押しボタンまでの位置が遠い。 △信号無視が多いのでつられて横断してしまい危険な思いをしたことがある。常に音がなるようにしてほしい。

確認箇所	確認項目	意見内容
音無橋 エレベーター	規格・仕様	○車いすで方向転換しなくてよいので便利である。 ○権現坂まで迂回せずに駅から区役所に行けるようになった。 ○良い位置にあり、自転車やベビーカーも利用できてありがたい。 ○車いすに乗っていても押しボタンが押しやすくて良い。 △開延長ボタンがあると良い。 △車いす２台＋介助者が入れるくらいの大きさがほしい。 △エレベーターに利用時間の制限がある。
	案内	△エレベーターの表示が少なく、あることがわからない。案内板などがあると良い。また、視覚障害者にもわかるように音声案内などがほしい。 △「こちらのドアが開きます。」というアナウンスでは位置がわかりにくいため、「反対側のドアが開きます」にすると良い。
	その他	△夕方から夜にかけて照明が少ない。
アスカルゴ （飛鳥山公園）	規格・仕様	○16 人乗りで、車いす 2～3 台も乗車でき、十分な広さがある。
	案内	○車内で四季折々の放送が流れている。アナウンサーは倍賞千恵子さんでとても良い（秋バージョンは 10/1～11/30）。 △アスカルゴ内のアナウンスが聞こえない方用にパンフレットなどがあると良い。 △公園内の段差の有無やバリアフリールートが案内板に表示されていると良い。
	その他	○坂道を通らずに公園に行けるようになった。 △公園内のバリアフリールート整備（車いすでも通行可、視覚障害者誘導用ブロックの連続設置）が必要である。
ＪＲ王子駅	多機能トイレ	○中央口はトイレがエレベーターのそばにあるので助かる。 ○多機能トイレの広さは十分であり、車いすが転回できる。 △中央口には多機能トイレしかないため、健常者の利用も多くて混雑する。
	エレベーター	△開延長ボタンがない。
	券売機・ 改札周辺	○中央口の電光掲示板付近の電灯を消灯しており、まぶしさがなくて良い。 △歩道から券売機まで連続した視覚障害者誘導用ブロックがない。 △券売機の画面が車いすからだと見えづらい。
	ホーム	△ホームの幅が狭くて危険である。ホームドア*を設置してほしい。
	案内	△中央口にエレベーターがあることが、道路からも構内からもわかりにくい。案内を充実したほうが良い。
	その他	△エレベーターを利用するために中央口まで迂回するのが大変。
東京メトロ 王子駅	券売機・ 改札周辺	○エレベーターから改札口が近くて良い。 △視覚障害者は改札の存在に気が付かないため、音声案内がほしい。 △エレベーター専用改札は改札機が一台しかなく、一方通行になってしまうため台数を増やした方が良い。
	エレベーター	△エレベーター前の視覚障害者誘導用ブロックが壁にぶつかっている。
	ホーム	○ホームドアが設置されており、安心して電車に乗ることができる。 △照明が間引かれており、ホーム全体が暗く危険であるため、LED照明に変えてほしい。

確認箇所	確認項目	意見内容
東京メトロ 王子駅 （つづき）	ホーム （つづき）	△車いすが乗り入れる際に渡し板がないと前輪が落ちてしまうため、渡し板がなくても（係員がいなくても）スムーズに乗れるようにフラットにしてほしい。
	案内	△エレベーターの場所がわかりにくい。 △路線図にひらがなでルビを振ってほしい。
	多機能トイレ	○オストメイト*用の水栓がある。 △狭いため、大型の車いすでは使用しにくい。また、介助者と２人で入っても狭いと感じる。
	一般トイレ	△入口に段差がある。手すりが付いているのは良いが、段差が解消できるとよい。 △トイレ内に視覚障害者誘導用ブロックがないため、特に男性は便器の位置がわかりにくそうである。
	乗換	△車いす使用者にはＪＲ王子駅への乗換が遠くて不便である。
	その他	△視覚障害者誘導用ブロックが途切れている。 △エレベーターから券売機までが遠い。
王子 駅前公園	多機能トイレ	○多機能トイレが広い。 △利用時間の制限（８：00～19：00）がある。 △清掃状況が悪い。
	一般トイレ	△男女ともに便器が和式しかないため、洋式も設置した方が良い。
	スロープ	△トイレ側のスロープには警告があるにもかかわらず、放置自転車が多くあり使いづらい。
	園内全体	○公園自体は危険物がなく、きれいに整備されていた。
	その他	△視覚障害者誘導用ブロックが全くない。
その他	相互理解	○車いす体験を通じて、車いすでは歩きにくい、押しにくいという環境にあふれていたことに気づけて良かった。 △店舗ののぼりや自転車が非常にストレスに感じた。すべてをなくすことは難しいが、相手を思いやる気持ち、考える機会があると良くなるかもしれない。
	こころの バリアフリー	△お店の広告、看板が歩道上にある。 △電車内で空席の有無が分からない視覚障害者に対して、空席に案内してくれる人が少ない。また、案内してくれる人は高齢者が多い。
	バリアフリー 整備全般	△車いす使用者はちょっとの移動・準備に時間がかかるので、動線はなるべく短くなるよう配慮してほしい。
	案内	△色々な表示が文章ではなくもう少し簡潔になると良い。知的障害者にとって複雑な案内は難しいので、ピクトグラム*などパッと見てわかる工夫が必要である。
	区役所	△区役所内に視覚障害者誘導用ブロックや正面玄関には盲導鈴*を設置してほしい。 △入口の階段で、植え込みにぶつかる不要な個所がある。 △王子駅から区役所への行き方がわかりにくい。
	音無親水公園	△多機能トイレを 24 時間利用可能にしてほしい。 △一般トイレは便器が和式のみで高齢者は使いづらいため、洋式にしてほしい。

５．策定に向けた課題

前項までの状況を踏まえ、基本構想策定に向けた課題を以下に示す。

（１）旧基本構想からのスパイラルアップ（継続的な発展）

- 交通バリアフリー法では対象とされていなかった知的障害・発達障害・精神障害者、妊産婦や乳幼児同伴者、外国人の移動等円滑化に向けた基本構想の充実
- 交通バリアフリー法では対象とされていなかった建築物、都市公園、路外駐車場などについてのバリアフリー化の推進
- 交通バリアフリー基本構想で実現してきた公共交通機関や道路のバリアフリー化の更なる推進（未実施の事業推進、バリアフリールートの拡充、維持管理・使われ方の視点の追加）
- 重点整備地区が未設定の駅周辺での重点的なバリアフリー化の推進と区全体への展開

（２）こころと情報のバリアフリーの推進

- 北区における「こころのバリアフリー」に関する継続的な意見交換の場づくり
- 区民一人ひとりのこころのバリアフリーに向けた広報・啓発・教育活動や実践など
- 施設設置管理者などが実施する事業におけるこころと情報のバリアフリー推進
- 情報制約者*に対するコミュニケーションのバリアフリー化の推進

（３）行政、事業者、利用者の連携による事業推進

- 関連計画やまちづくりに係る事業などの機会を捉えた一体的かつ連続的なバリアフリー化の推進
- 事業の計画、推進段階における利用者の参加
- 基本構想策定後の進捗管理、スパイラルアップを目指した事業推進

６．基本理念

策定に向けた課題や、利用者の意見などを踏まえ、本基本構想の基本理念を以下に示す。

「気づき」を共有し、カタチにするまち 北区

～だれもが健やかに安心して生活・移動できるユニバーサル社会を目指して～

各施設設置管理者にとっては利用者に対する安全や安心への思い、移動に制約のある当事者にとっては自由に移動できることへの思い、行政にとっては多様な利害を調整しながらよりよい地域社会を作っていくことへの思い、それぞれの立場は異なっても、バリアフリー法の趣旨をともに実現しようという、大きな思いは共通である。

これらの「思い」に互いに「気づき」、基本構想策定の場で共有し、互いに理解・尊重しながら、それぞれの経験や知識、技術を活かし、利用者のだれにとっても公平なバリアフリーのまちづくりを実現（カタチに）することで、基本構想の目的を達成することを目指す。

7．基本方針

策定に向けた課題及び基本理念を踏まえ、本基本構想の基本方針を以下に示す。

（1）だれもが利用しやすい生活環境づくりを目指した基本構想づくりを目指します

- 高齢者、障害者等だけでなく妊産婦や乳幼児同伴者、外国人も含めた多様な利用を想定する
- 生活環境として、「移動」だけでなく「施設利用」も含めた特定事業などを設定する
- 最低限の整備だけでなく、高齢者や障害者等が複数の選択肢から利用方法を選択でき、「より便利に・当たり前に」使える状態を目指した事業を検討する

（2）おおむね 10 年後（平成 37 年度）を目標とします

- 長期的な事業も見据え、おおむね 10 年後の平成 37（2025）年度を目標として設定する

（3）区全域におけるバリアフリー推進の考え方を示します

- 重点整備地区におけるバリアフリー化の推進について位置づける
- 重点整備地区を含む区全域について、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化の推進について位置づける

（4）まちづくりを進めるうえで効果の高い地区を重点整備地区に定めます

- バリアフリー法に基づき、配置要件、課題要件の調査結果や効果要件の視点などから区内の状況を把握し、関連する事業や計画などの状況も踏まえた地区の考え方を示す

（5）重点整備地区（地区別構想）では実現性の高い具体的な特定事業を定めます

- 全体構想で特定事業に関する基本的な事項を設定し、これを踏まえて地区別構想を策定する
- 地区別構想では地区の課題を抽出し、実現性の高い具体的な特定事業を設定する
- 施設設置管理者などが主体的かつ連携して事業を設定できるような検討の枠組みを設ける

（6）こころと情報のバリアフリーの推進に向けた具体的な事業や協働による取組の方向性を示します

- 高齢者保健福祉計画で位置づけられている「こころのバリアフリー」の取組に加え、障害者、妊産婦や乳幼児同伴者、外国人なども含めた多様な対象を想定する
- 施設設置管理者などと連携したこころのバリアフリーの普及・啓発を位置づける
- 情報制約者に対する情報のバリアフリー化の推進を位置づける
- 「こころのバリアフリー」に関する継続的な意見交換の場を位置づける

（7）段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）に向け利用者の参加による推進方法を示します

- バリアフリー法（移動等円滑化の促進に関する基本方針*）の目標年次である平成 32 年度には中間評価、平成 37 年度には最終評価を、利用者の参加により実施することを位置づける

８．基本構想の位置づけ

本基本構想は、バリアフリー法や国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づくとともに、北区が定める「北区基本構想」・「北区基本計画 2015」、「北区人口ビジョン」・「北区まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「北区都市計画マスタープラン 2010」、「北区地域保健福祉計画」などの各関連計画と整合を図りながら、区全域を対象とした指針となる「全体構想」と個別の重点整備地区における具体的なバリアフリー化施策を定める「地区別構想」として策定する。

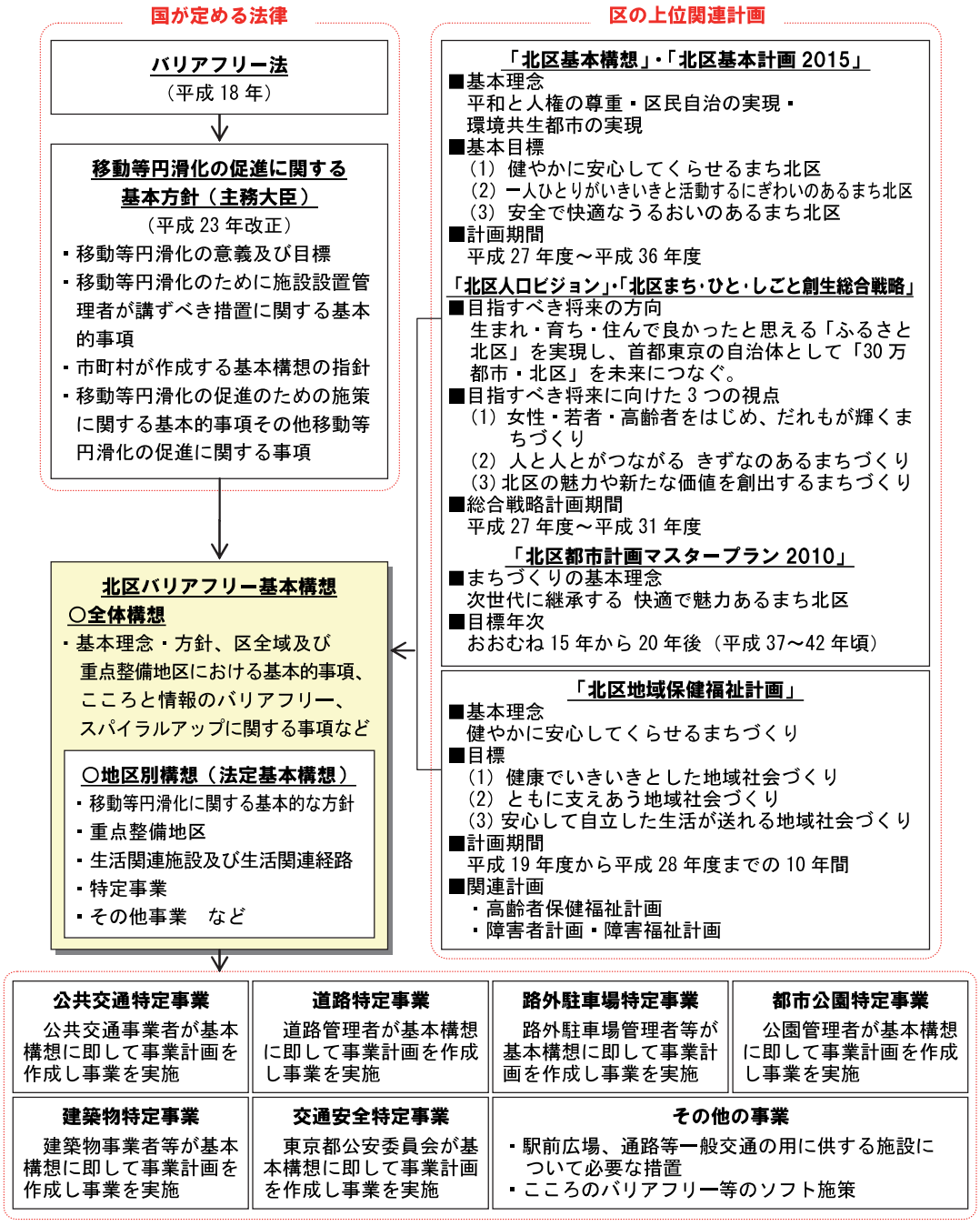


図 2-8 基本構想の位置づけ

第３章　区全域におけるバリアフリー化の推進に関する事項

１．まちづくり事業と連携した重点整備地区の設定

区内で計画、事業中のさまざまなまちづくり事業の実施の機会を捉え、重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進していく地区として重点整備地区を設定する。全体構想では重点整備地区のおおむねの範囲を検討し、次年度以降、この地区を基本に、バリアフリー法に基づく基本構想として順次地区別構想を策定する。地区別構想の中で利用者意見を踏まえた具体的な特定事業などを位置づけることで整備を推進していく。

２．社会資本整備*とあわせたバリアフリー化の推進

前項で示した重点整備地区以外の地域においても重点整備地区における取組を区全域に広めていく必要がある。

北区基本計画では、北区全体を３地域７地区に分類し、地区別計画事業を整理している。これらの事業や、その他の維持補修を含めた各種整備などの実施に際し、第４章で示す特定事業の留意事項や、今後利用者との協働で検討する中で得られるバリアフリー化に関する考え方を反映し、より使いやすく配慮された整備を進めていくことで、区内のバリアフリー水準の底上げを図る。

また、特に高齢者、障害者等の不特定多数の利用が想定される経路・施設の整備などの場面では、可能な限り、多様な利用者の意見を取り入れる機会を設けるよう配慮する。

３．公共建築物の整備に伴うバリアフリー化の推進

区内の公共建築物は、昭和 56 年以前に建設された旧耐震基準*の施設が６割を占めており、バリアフリーの視点からも課題が多い状況である。北区公共施設再配置方針（平成 25 年７月策定）では、今後施設の総量を抑制しながら用途転換や多目的利用、集約化・複合化、統廃合を図ることとしており、これを踏まえて施設を新築・改築する際には、バリアフリー法や東京都福祉のまちづくり条例*などの法令や基準をはじめ、基本構想の推進の際に得られるバリアフリー化に関する考え方を反映する。また、既存の建築物の維持管理においても、構造的に困難な場合もあるが、利用しやすいように実施可能な範囲で可能なバリアフリー化に努める。

４．ネットワーク経路における整備の推進

バリアフリー法に基づく基本構想では、駅周辺などの重点的かつ一体的な整備の推進が図られる。一方、区では、赤羽駅と味の素ナショナルトレーニングセンターと十条駅を結ぶROUTE2020トレセン通り*や、区内の回遊を促進するための観光ルートなどを位置づけており、この経路を活用した観光振興や、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした多様な人々のスポーツへの参加が期待されている。このため、これらのルートを、重点整備地区間を結ぶネットワーク経路として位置づけ、重点整備地区の事業推進とあわせて、案内の充実などを含めたバリアフリー化を推進し、区全域の回遊性*の向上を図る。



ROUTE2020
トレセン通り
周辺マップ

第４章　地区別構想に関する基本的な事項

１．重点整備地区設定の要件

旧基本構想による取組の成果と課題や、策定に向けた基本方針を踏まえ、バリアフリー法に基づく重点整備地区を設定し、順次地区別構想を策定し具体的な特定事業などを位置づけることで、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進する。

バリアフリー法に基づき国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、「連続的な移動に係る移動等円滑化の確保の重要性に鑑み、特定旅客施設*を含む重点整備地区を設定することが引き続き特に求められること」が明記されている。北区においても利用者が集中する特定旅客施設（鉄道駅）を中心とした重点整備地区を定め、バリアフリー化を速やかにかつ効果的に実現するために、重点的かつ一体的な整備を推進していく。

バリアフリー法に基づく重点整備地区は、以下の要件を踏まえて設定するものとされている。

（１）配置要件

生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活また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。以下同じ。）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。地区全体の面積がおおむね 400ha 未満の地区であって、原則として、生活関連施設のうち特定旅客施設または官公庁施設、福祉施設などの特別特定建築物*に該当するものがおおむね三以上所在し、かつ、当該施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われると見込まれる地

（２）課題要件

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。以下同じ。）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。以下同じ。）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。高齢者、障害者等の徒歩もしくは車いすによる移動または施設の利用の状況、土地利用及び諸機能の集積の実態並びに将来の方向性、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から総合的に判断して、当該地区における移動等円滑化のための事業に一体性があり、当該事業の実施が特に必要であると認められる地区。

（３）効果要件

当該地区で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うえで有効かつ適切であると認められる地区。高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能など都市が有するさまざまな機能の増進を図るうえで、移動等円滑化のための事業が重点的に、かつ、各事業の整合性を確保して実施されることについて、実現可能性及び集中的かつ効果的な事業実施の可能性等の観点から判断して、有効かつ適切であると認められる地区。

２．重点整備地区設定の考え方

地区別構想における重点整備地区の設定に向けた考え方を以下に示す。

（１）重点整備地区の対象

北区はＪＲが１１駅（浮間舟渡・北赤羽・赤羽・十条・板橋・東十条・王子・上中里・田端・駒込・尾久）、東京メトロが６駅（赤羽岩淵・志茂・王子神谷・王子・西ケ原・駒込）あり（※駅は区外だが区境が隣接する駅を含む）、いずれの駅も１日当たりの乗降客数は 5,000 人以上である。このため、原則としてすべての駅を重点整備地区の対象として位置づけを行う。

（２）重点整備地区の範囲

重点整備地区は、駅からの徒歩圏内（駅を中心としておおむね 500mから１㎞以内の範囲）を基本とし、400ha 未満の区域とする。具体的な区域の設定は、生活関連施設・生活関連経路の配置状況や駅相互の徒歩圏の連担を考慮し、地区の実状などに応じて判断する。なお、駅からの徒歩圏域が近接している場合などについては、施設配置状況も考慮し一体的な範囲の設定を行う。

（３）隣接区との協力

北区から隣接区または隣接区から北区をまたいで駅の利用があり、重点整備地区の範囲が隣接区に及ぶ場合は、隣接区と協力し、事業を一体的に推進していく。北区内の駅の場合、板橋区とは浮間舟渡駅、板橋駅、荒川区とは尾久駅が隣接しており、基本構想を定める場合は、これらの区の協力を得られるよう調整を図り、事業を推進する。また、北区と隣接する豊島区内の駒込駅、西巣鴨駅について、豊島区が基本構想を策定する場合には協力する。

（４）重点整備地区の境界

重点整備地区の境界は、できる限り北区の区域内の町丁目境、道路、河川、鉄道などの施設、都市計画道路などによって、明確に表示して定める。

（５）重点整備地区の設定

重点整備地区は、北区内各駅周辺の現況調査結果を踏まえ、効果的なまちづくりを推進する観点にも留意し総合的な観点から設定する。

（６）生活関連施設・生活関連経路

生活関連施設とは、高齢者、障害者等が日常生活また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、生活関連経路は、生活関連施設相互間の経路と定義されている。生活関連施設・経路は、地区別構想において利用状況などを踏まえて設定する。

３．各駅周辺の現況調査

（１）調査の考え方

重点整備地区設定の配置要件、課題要件の考え方を踏まえ、各駅と駅５００m圏を基本とした現況調査を行い、利用状況やバリア解消状況、施設の配置状況を点数化する。

（２）調査項目の段階評価の設定

調査項目として、４つの大項目（利用者、旅客施設整備、道路整備・地形条件、施設分布）と、９の小項目を設定する。

段階評価は、各項目の最大値を４点として点数化を行い、各駅での小項目の合計点により行う。点数が高い方が、重点整備地区の範囲に含めていく必要性が高いと考える目安となる。

表 3-1　調査項目及び段階評価

視点（大項目）	調査指標（小項目）		調査方法・配点	
１． 利用者から 見た視点	①500m 圏域人口（人）		町丁目別人口をもとに、 駅 500m 圏がかかる割合で案分	最大値を４点とし、最大値に 対する割合×４を点数化
	うち	高齢者人口（人） （６５歳以上）	町丁目別高齢者人口・乳幼児人口 をもとに、 駅 500m 圏がかかる割合で案分	地区の特徴を把握するための 参考値であり、 段階評価の対象とはしない
	うち	乳幼児人口（人） （０～５歳）		
	②駅利用者数（人）		各事業者が公表する 2014 年度の 乗降客数（JR は乗車人員を２倍）	最大値を４点とし、最大値に 対する割合×４を点数化
２． 旅客施設整備 から見た視点 （課題要件）	③バリアフリールート 確保		各出入口～各ホームまでの ルート確保の状況	無し：４点 １ルート：２点 ※出入口が２以上の場合 全ルート：０点
	④多機能トイレ設置		設置の有無	無し：４点 一部あり：２点 設置済み：０点
	⑤ホームドア・ 可動式ホーム柵*		設置の有無	
３． 道路整備・ 地形条件から 見た視点 （課題要件）	⑥歩道設置距離（km）		認定路線図*より、駅 500m 圏の歩道設置路線の道路延長を計測 （両側歩道は２倍） 最大値を４点とし、最大値に対する割合×４を点数化	
	⑦音響式信号機 箇所数（箇所）		駅 500m 圏の設置数の最大値を４とし、４－（最大値に対する 割合×４）を点数化（設置数が多い方が点が低い）	
	⑧地形による高低差 （駅 500m 圏）		駅 500m 圏の地形による高低差の有無 高低差あり かつ バリアフリールート無し：４点 高低差あり かつ バリアフリールートあり：２点 平坦：０点	
４． 施設分布から 見た視点 （配置要件）	⑨500m 圏域施設数 （軒）		公共性が高く、多数の利用が 想定される主な施設のうち、 駅 500m 圏の施設を抽出	最大値を４点とし、 最大値に対する 割合×４を点数化
	うち	高齢者施設数（軒）	⑨のうち、特に高齢者を対象とした施設	地区の特徴を把握する ための参考値であり、 段階評価の対象とは しない
	うち	障害者施設数（軒）	⑨のうち、特に障害者を対象とした施設	
	うち	子育て支援 施設数（軒）	⑨のうち、特に乳幼児同伴者を 対象とした施設	

表 3-2　「４．施設分布から見た視点（配置要件）」調査のための施設抽出の考え方

分類	抽出施設
高齢者施設	高齢者あんしんセンター、高齢者在宅サービスセンター、老人いこいの家、養護老人ホーム、特別養護老人ホーム、デイホーム、シルバー人材センター、授産場
障害者施設	障害者福祉センター、療育医療センター、就労・生活支援センター、グループホーム・ケアホーム、福祉園、福祉作業所、デイサービス
子育て支援施設	幼稚園、保育園、児童館、児童室、学童クラブ、育成室、児童養護施設
区役所・ 区民センター	区役所、区民事務所、分室、地域振興室、区民センター、会館、ふれあい館
教育施設	小学校、中学校、高等学校、大学・短期大学、特別支援学校*
図書館・文化・スポーツ・社会教育施設	図書館、文化センター、スポーツ施設、博物館、資料館、展示室
その他公共施設	警察署、税務署、年金事務所、郵便局、健康増進センター、福祉保健センター、児童・教育相談所、エコー広場館、ハローワーク、防災センター、避難所（教育施設以外）、セレモニーホール、駐輪場、公衆トイレ
救急病院	救急病院
大規模店舗	店舗面積が 1,000 ㎡以上の大規模小売店舗
路外駐車場	駐車の用に供する部分の面積が５００㎡以上であり、かつ駐車料金を徴収する路外駐車場
都市公園	１ha 以上の都市公園

（３）調査結果

各駅周辺の現況調査結果を次ページに示す。

表 3-3　各駅周辺の現況調査結果

（評価点は、小数点以下第２位を四捨五入しているため、小計や合計が合わない場合がある）

地区	駅名	路線名	1．利用者から見た視点							2．旅客施設整備から見た視点（課題要件）							3．道路整備・地形条件から見た視点（課題要件）								4．施設分布から見た視点（配置要件）					合計
			①500m圏域人口	うち（参考値）		評価点	②駅利用者数	評価点	小計	③バリアフリールート確保	評価点	④多機能トイレ設置	評価点	⑤ホームドア・可動式ホーム柵	評価点	小計	⑥歩道設置距離（km）	評価点	⑦音響式信号機箇所数	評価点	⑧地形による高低差（駅500m圏）		評価点	小計	⑨500m圏域施設数	うち（参考値）			評価点	
				高齢者人口（65歳以上）	乳幼児人口（0～5歳）																ア 地形による高低差	イ バリアフリールート確保				高齢者施設数	障害者施設数	子育て支援施設数		
赤羽地区	浮間舟渡	JR埼京線	2,904	414	201	0.6	41,118	0.9	**1.5**	全ルート	0.0	設置済み	0.0	無し	4.0	**4.0**	4.03	1.1	0	4.0	平坦	—	0.0	**5.1**	9	0	1	2	**0.9**	11.5
	北赤羽	JR埼京線	14,926	3,672	829	3.0	35,012	0.8	**3.7**	1ルート	2.0	設置済み	0.0	無し	4.0	**6.0**	14.25	4.0	5	2.2	10m程度	無し	4.0	**10.2**	19	0	0	8	**1.9**	21.8
	赤羽	JR京浜東北線	15,293	3,386	643	3.0	178,978	4.0	**7.0**	1ルート	2.0	設置済み	0.0	無し	4.0	**6.0**	12.98	3.6	3	2.9	10m程度	無し	4.0	**10.6**	40	2	1	8	**4.0**	27.6
	赤羽岩淵	東京メトロ南北線	13,704	2,908	634	2.7	80,742	1.8	**4.5**	1ルート	2.0	設置済み	0.0	設置済み	0.0	**2.0**	10.98	3.1	2	3.3	平坦	—	0.0	**6.4**	25	0	1	5	**2.5**	15.4
	志茂	東京メトロ南北線	13,626	3,457	537	2.7	10,966	0.2	**2.9**	1ルート	2.0	設置済み	0.0	設置済み	0.0	**2.0**	7.42	2.1	0	4.0	平坦	—	0.0	**6.1**	16	2	4	4	**1.6**	12.6
王子地区	東十条	JR京浜東北線	18,082	4,560	611	3.6	44,310	1.0	**4.6**	1ルート	2.0	設置済み	0.0	無し	4.0	**6.0**	6.55	1.8	3	2.9	10m程度	2ルート	2.0	**6.7**	24	2	4	4	**2.4**	19.7
	十条	JR埼京線	14,210	3,986	463	2.8	70,324	1.6	**4.4**	全ルート（但しホーム間×）	1.0	設置済み	0.0	無し	4.0	**5.0**	5.31	1.5	2	3.3	平坦	—	0.0	**4.8**	28	1	6	7	**2.8**	16.9
	王子神谷	東京メトロ南北線	20,188	4,656	1,002	4.0	33,949	0.8	**4.8**	1ルート	2.0	設置済み	0.0	設置済み	0.0	**2.0**	13.27	3.7	0	4.0	平坦	—	0.0	**7.7**	26	3	2	10	**2.6**	17.1
	王子	JR京浜東北線/東京メトロ南北線	11,820	2,708	547	2.3	179,451	4.0	**6.3**	1ルート	2.0	設置済み	0.0	無し	4.0	**6.0**	10.79	3.0	11	0.0	10m程度	1ルート	2.0	**5.0**	29	0	2	3	**2.9**	20.3
	板橋	JR埼京線	7,479	1,494	371	1.5	64,162	1.4	**2.9**	無し	4.0	無し	4.0	無し	4.0	**12.0**	4.58	1.3	5	2.2	平坦	—	0.0	**3.5**	11	1	3	3	**1.1**	19.5
滝野川地区	上中里	JR京浜東北線	10,234	2,825	402	2.0	14,488	0.3	**2.4**	全ルート	0.0	設置済み	0.0	無し	4.0	**4.0**	5.88	1.7	5	2.2	10m程度	1ルート	2.0	**5.8**	23	0	3	6	**2.3**	14.5
	西ケ原	東京メトロ南北線	11,605	3,056	513	2.3	7,747	0.2	**2.5**	1ルート	2.0	設置済み	0.0	設置済み	0.0	**2.0**	6.58	1.8	3	2.9	5m程度	無し	4.0	**8.8**	22	1	6	5	**2.2**	15.4
	田端	JR京浜東北線	12,484	2,370	535	2.5	90,592	2.0	**4.5**	1ルート	2.0	設置済み	0.0	一部あり	2.0	**4.0**	9.15	2.6	5	2.2	10m程度	1ルート	2.0	**6.8**	21	3	1	5	**2.1**	17.3
	駒込	JR山手線/東京メトロ南北線	6,459	1,558	220	1.3	131,905	2.9	**4.2**	1ルート	2.0	設置済み	0.0	設置済み	0.0	**2.0**	7.28	2.0	3	2.9	5m程度	無し	4.0	**9.0**	6	0	1	0	**0.6**	15.8
	尾久	JR高崎線	6,087	1,520	239	1.2	16,248	0.4	**1.6**	全ルート	0.0	設置済み	0.0	無し	4.0	**4.0**	3.67	1.0	3	2.9	5m程度	無し	4.0	**7.9**	8	1	2	2	**0.8**	14.3

※赤羽岩淵駅は直通連絡人員を含む

※駒込駅は区民が利用する区外の主要施設を含む

（４）調査結果を踏まえた各地区の特徴

調査結果や旧基本構想の状況、利用者の意見、関連計画での位置づけなどを踏まえた各地区の特徴を以下に示す。

①赤羽地区

赤羽地区は、旧基本構想を策定しておらず、駅周辺における重点的、一体的なバリアの解消の視点では十分な取組がされていない地区である。とくに赤羽駅周辺は、４つの大項目すべてで平均より高い点数であり、500m圏の施設数は最も多い。駅のバリアフリーについても１ルートの確保はされているものの、幅広改札口の不足や車いすでは駅内の商業施設にアクセスできないなど、利用上の課題が指摘されている。また、都市計画マスタープランでは「にぎわいの拠点」と位置づけられており、重点整備地区の範囲に含めていく必要性が最も高いと考えられる。赤羽岩淵駅が徒歩圏（600m程度）であり、駅相互の利用を想定した地区の設定が必要である。

北赤羽駅周辺は、駅が川をまたいでおり、バリアフリールートの迂回距離が長いことから２ルート目の必要性が高くなっている。また、500m圏の歩道設置距離が全駅で最も長く、赤羽駅方面にかけて大きな高低差があるなど、道路整備・地形面でもバリアの解消の検討可能性が高いため、重点整備地区の範囲に含める効果は大きい。

②王子地区

王子駅周辺は、旧基本構想による特定事業が進められてきた地区であり、音響式信号機の整備は最も進んでいる。駅利用者数は全駅で最も多く、区民部会で実施されたまちあるき勉強会では新たな課題も多く指摘されており、引き続きバリアフリー化推進の必要性が高い。

板橋駅は旧基本構想で位置づけた特定事業を推進している。エレベーターと多機能トイレの整備が完了すると、区内の全駅で１ルート確保と多機能トイレの設置が実現することとなる。

東十条駅周辺は、旧基本構想では最も整備の必要性が高い地区として最初に重点整備地区に設定し、エレベーター整備をはじめとした取組を進めてきており、バリアの解消に大きな効果が得られている。徒歩圏（600m程度）の十条駅は特別支援学校や東京都障害者総合スポーツセンターの最寄り駅であり、特に障害者の利用者が多いことが指摘されている。２駅周辺で今後は連続立体交差事業*や市街地再開発事業をはじめとした多様なまちづくり事業が予定されている。また、近接（800m程度）している王子神谷駅周辺は駅周辺の人口が最も多く、特に子育て支援施設が集中している。王子地区においては、これらの状況を考慮した一体的な重点整備地区の設定が必要である。

③滝野川地区

滝野川地区では京浜東北線沿線の駅で旧基本構想を策定しており、上中里駅周辺は旧基本構想による特定事業が完了している。都市計画マスタープランで「にぎわいの拠点」と位置づけられている田端駅周辺は道路に関する特定事業が未完了となっており、継続的な整備推進が必要である。

地区内の駅周辺は高低差のある箇所が多く、これまでもエレベーターの整備などが進められてきたが、高低差解消のさらなる推進の必要性の観点を踏まえ、旧基本構想の策定地区に加え、駒込駅や西ケ原駅周辺を含めた重点整備地区の設定は効果が大きい。

４．地区別構想策定の進め方

前項の調査結果と上位計画などにおける位置づけを踏まえ、下表及び次ページの図のとおり、おおむねの重点整備地区の範囲を定め、平成 28 年度より順次地区別構想を策定する。

地区別構想では、バリアフリー法に基づき、重点整備地区における移動等円滑化の基本方針、重点整備地区の位置・区域、生活関連施設・経路とこれらにおける移動等円滑化に関する事項、実施すべき特定事業その他の事業に関する事項、その他の事項などを記載する。

策定にあたっては、基本方針や次に示す特定事業設定に関する留意事項など、全体構想の趣旨を十分に踏まえて検討を進める。北区バリアフリー基本構想策定協議会の下に引き続き区民部会を設置し、まちあるき勉強会などを実施したうえで地区内の課題把握や重点整備地区の範囲の設定を行う。また、必要に応じ建築主など地区ごとの関係事業者の参画を図り、施設設置管理者などとの調整の場として事業者部会を設置することを検討する。

原則としてすべての駅周辺が含まれた地区設定を行う観点や駅徒歩圏の近接状況、生活圏などの観点から、重点整備地区を大きく３つの地区に設定する。なお、重点整備地区は面積がおおむね 400ha 未満とされていることから、面積が過大となる場合は適宜各地区の範囲の調整や地区の分割などを行うものとする。

また、バリアフリー法の範囲外ではあるが、各地区を結ぶ経路をネットワーク経路として位置づけ、重点整備地区の事業推進とあわせて、案内の充実などを含めたバリアフリー化を図るものとする。

表 3-4　重点整備地区の設定と考え方

重点整備地区	含まれる駅	基本構想策定に関する考え方
赤羽地区	浮間舟渡・北赤羽・赤羽・赤羽岩淵・志茂	・「にぎわいの拠点」である赤羽駅周辺を中心に駅相互の利用を想定した地区設定 ・２ルート目の確保も見据えた、駅のバリアフリーの充実
王子地区	東十条・十条・王子神谷・王子・板橋	・旧基本構想の成果と課題を踏まえたスパイラルアップ ・障害者や乳幼児同伴者の利用の多さを考慮した事業設定
滝野川地区	上中里・西ケ原・田端・駒込・尾久	・旧基本構想の成果と課題を踏まえたスパイラルアップ ・「にぎわいの拠点」である田端駅周辺を中心に駅相互の利用を想定した地区設定 ・高低差解消の更なる推進

※下線は特に調査結果の合計点が高く、重点的な検討が必要な駅

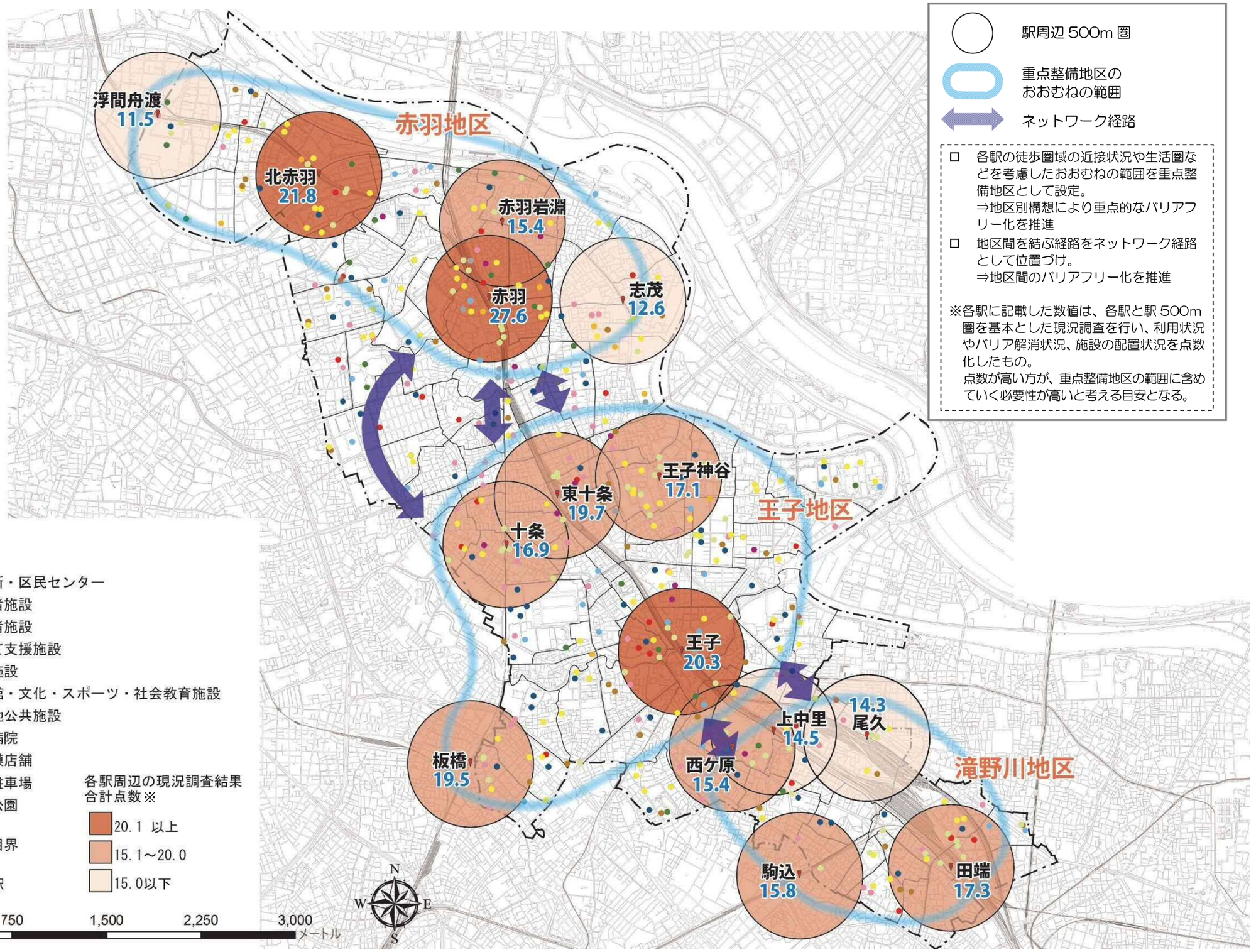


図 3-1　重点整備地区の設定の考え方

５．特定事業などに関する基本的な事項

（１）特定事業設定に関する留意事項

生活関連施設及び生活関連経路について、「公共交通特定事業」「道路特定事業」「路外駐車場特定事業」「都市公園特定事業」「建築物特定事業」「交通安全特定事業」を設定し、地区別構想に記載する。

具体的な事業内容については、地区別構想策定段階で利用者の参加による検討や施設設置管理者などとの協議によって設定するが、検討にあたっては、各移動等円滑化基準*や各種ガイドライン*、東京都福祉のまちづくり条例の記載事項を基本としつつ、全体構想策定時の利用者の意見などを踏まえ、以下の事項に留意した事業設定を行うこととする。

【全特定事業共通】

① 各特定事業について、既存の施設の改良の場合、完全に移動等円滑化基準やガイドライン記載内容を満たした整備をすることは困難な場合も考えられるが、利用者の意見を踏まえ、代替案も含め、可能な限り、高齢者、障害者等が移動や施設の利用をしやすくなるような方法を検討する。

② すぐに実現が困難な事業であっても、課題が明らかであり、長期的に改善に向けた検討を進めるものについては、事業への位置づけを積極的に検討する。

③ こころと情報のバリアフリーの視点に留意し、整備だけでなく、対象施設などの運用や管理、人的支援、サービス、情報提供などのソフト施策を一体的に事業として位置づける。

④ 駅から主要施設などへの案内などについて、移動経路に関わる事業主体が連携し、ピクトグラムを活用した案内板、視覚障害者誘導用ブロックの接続、盲導鈴の設置、パンフレットの配布など、高齢者、障害者等に配慮した連続的でわかりやすい情報提供をできるよう検討する。特に、バリアフリールートが一般的な経路と異なり迂回が必要な場合は、その旨がわかるような表示を行う。



ピクトグラムを活用した案内板の例


触知図*による案内板の例

【公共交通特定事業】

① エレベーター利用により大きな迂回が生じる駅では、２ルート目のバリアフリールート確保や上下方向へのエスカレーター設置に積極的に取り組む。

② すべての駅へのホームドアまたは可動式ホーム柵の設置を目指す。

③ ピクトグラムを活用した大きくわかりやすい案内やモニターによる非常時の運行情報、紙で配布できる駅構内や周辺のバリアフリーに関する案内など、多様な利用者を想定した情報提供の充実を図る。



可動式ホーム柵の例



改札付近でのモニターや電光掲示による案内の例

【道路特定事業】

① 歩道の傾きやがたつきを解消し、平坦かつ十分な有効幅員が確保された歩行空間を整備する。

② 地形などにより高低差が伴う場合には、垂直方向の移動などによる負担を少なくするよう、エレベーターなどの整備も含めて検討する。

③ 長く続く坂道では、車いすなどが一時停止できる平坦部やベンチの設置などに配慮する。

④ 視覚障害者誘導用ブロックは、舗装面との色の差による見やすさに配慮するとともに、経年劣化しにくい方法で設置する。また、沿道の生活関連施設の利用状況を考慮し、必要に応じて施設入口へ誘導するブロックを設置する。

⑤ 自転車通行環境整備*と通行ルールの啓発を推進し、歩行者の安全性を向上させる。

⑥ 駅周辺の放置自転車対策を積極的に行い、歩行環境を向上させる。



道路の視覚障害者誘導用ブロックを施設入口のブロックと接続させている例



セミフラット*化された歩道の例



坂道の途中にベンチを設置している例

【路外駐車場・都市公園・建築物特定事業】

① 出入口や通路の段差を解消し、十分な幅員を確保する。
② 多機能トイレには、可能な限り大人が利用できる大型ベッドを設けるとともに、利用者が多い施設では、一般トイレへのオストメイト対応設備*や乳幼児用設備の設置、ベビーカーで入れる便房の確保などにより、多機能トイレに利用が集中しないようにする。
③ 屋外のトイレなどの設備は維持管理の状態に配慮し、いつでも安心して使えるようにする。
④ エレベーターや多機能トイレは、移動や施設の利用に制約がある人が優先して使えるように配慮し、利用者への周知などを行う。
⑤ 案内サインやパンフレット、WEB*を使った案内、人による案内など多様な方法で、施設の利用やバリアフリーなどに関する情報を提供する。



多機能トイレでの優先利用を呼びかけている例


大型ベッドやオストメイト対応設備設置の例

【交通安全特定事業】

① 音響式や経過時間表示式*などのバリアフリー化された信号機、横断歩道、視覚障害者横断帯*（エスコートゾーン）の設置を進める。
② 音響式信号機の設置に際しては、視覚障害者の利用を想定し、わかりやすく安全な位置への押ボタンの設置に配慮する。


エスコートゾーンと経過時間表示式信号機の例

（2）その他の事業

その他の事業としては、特定旅客施設以外の旅客施設、生活関連経路を構成する駅前広場、通路などの整備があり、おおむねの事業内容を地区別構想に記載するものとする。

第５章　こころと情報のバリアフリーの推進

１．こころのバリアフリーの必要性

移動等円滑化の促進に関する基本方針では、移動等円滑化を進めるためには国民の高齢者、障害者等に対する理解と協力、すなわち国民の「こころのバリアフリー」が不可欠であるとしている。

そのうえで、国及び地方公共団体の責務として、広報活動、啓発活動、教育活動などを通じて、移動等円滑化の促進に関する関係者の連携及び国民の理解を深めるとともに、その実施に関する国民の協力を求めるよう努めることとしている。

また、国民の責務として、高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を実現することの必要性について理解を深めることに加え、施設の利用などを妨げないこと、必要に応じ移動及び施設の利用を手助けすることなどの積極的な協力が求められている。

障害者差別解消法では、行政機関や事業者は障害者から社会的障壁の除去を必要としている旨の意思の表明があった場合、合理的な配慮をすることが義務付けられることとなっており、対応する職員などの一人ひとりに、障害に対する正しい知識の取得や理解、障害者との建設的な対話による取組が期待される。

基本構想策定にあたっての意見交換では、駅を利用する際、車いすの介助を頼むと「ラッシュ時には来ないでください」と言われた事例や、混雑時には車いすでエレベーターに乗れず、利用に時間がかかって予定どおり行動できないという意見、けが人として移動していた際、エスカレーターを駆け下りる人などにより危険を感じた、など、事業者や利用者同士の配慮が行き届いていないと感じられる場面が多く指摘されている。



エレベーターはみんなのためのものだけど…

図：こころのバリアフリーガイドブック（国土交通省関東運輸局）より

区では、これまでに、高齢者保健福祉計画において、バリアフリーの促進の中で「こころのバリアフリー」を位置づけている。昔遊びや昔語りなどでの高齢者と幼稚園・保育園・小・中学校生徒との世代間交流や、小・中学校・高校における福祉・介護に関する授業などを通じ、子どもの頃から思いやりと助け合いのこころを育てることを目指している。また、認知症理解と知識の普及啓発、さらには権利擁護の推進として、成年後見制度の利用支援や虐待の防止に取り組んでいる。

障害者計画においても、こころのバリアフリーとして、意思疎通の支援や地域の交流の拡大、障害や障害のある人に対する理解の促進、ヘルプカード*の普及促進、福祉教育や人権意識の啓発、虐待の防止対策や権利擁護活動を推進している。特別支援学校では、副籍交流事業を通じて、地域の小学校と障害のある子どもたちの地域交流を図っている。

これらの取組に加え、今後も多様な利用者の特性に関する理解の促進を図り、次世代につながるハード・ソフトが一体となっただれもが利用しやすい生活環境を創出するため、基本構想の策定を契機として、移動や施設利用におけるこころのバリアフリーについて、国・都・区などの関係行政機関や施設設置管理者、利用者が相互に協力しながら継続的に取組を推進する必要がある。

２．情報・コミュニケーションのバリアフリーの充実

視覚障害や聴覚障害は、移動に制約があるだけではなく、必要な情報が入手しづらい「情報障害」であると言われる。駅などで無人化が進むと気軽に質問ができないという指摘や、聴覚障害者では緊急時に音声だけの情報がわからない、地震などでエレベーターが停止した場合に外部とやり取りできないなど、コミュニケーションの難しさから生活上の不便が多く生じている。

鉄道駅では、トイレやエスカレーターなどでの音による案内や改札口周辺での電光掲示による運行情報の案内など、視覚障害や聴覚障害に配慮した情報のバリアフリーが進められている。また、ピクトグラムを活用した案内は、知的障害者や発達障害者、あるいは外国人などにも内容が伝わりやすいため、鉄道駅や道路での案内サインをはじめ、さらに多くの施設での導入が必要とされている。



聴覚障害者は緊急時に
特に不安を感じている

図：こころのバリアフリーガイドブック（国土交通省関東運輸局）より

コミュニケーションのバリアフリーでは、駅や施設の窓口などで筆談具を用意したり、手話ができる職員を配置するなどによる、聴覚障害者との円滑なコミュニケーションの確保が必要とされる。区では、区議会においてＩＴコミュニケーションツール（聴覚障害者用）を導入した。

近年は、インターネット環境の充実やスマートフォンの普及によって、個人でいつでも自由に入手できる情報が増加し、外出促進にもつながっている。一方で、多くの高齢者、障害者にとっては操作の方法が難しく、十分に ICT を活用できていない実態も見受けられる。

移動や施設利用における情報・コミュニケーションのバリアフリーについては、今後の ICT 技術などの発展により大きく進展する可能性がある一方で、人による支援として、こころのバリアフリーと一体的に進めるべき内容も少なくない。基本構想の策定を契機として、今後も国・都・区などの関係行政機関や施設設置管理者、利用者が相互に協力しながら継続的な取組を推進する必要がある。

３．各主体による活動の推進

国・都・区などの関係行政機関や施設設置管理者、利用者はそれぞれ、または連携してこころと情報・コミュニケーションのバリアフリーに関する活動を推進する。

また、特定事業の進捗管理や事業のスパイラルアップを目的として設置する協議会の場を活用し、こころと情報・コミュニケーションのバリアフリーの推進につながる活動を継続的に実施する。

今後の各主体による活動として考えられる例を以下に示す。

【協議会が推進する活動】

- 協議会の場を活用して、移動や施設利用におけるこころのバリアフリーに関する意見交換や勉強会、ワークショップなどを実施し、相互理解を深め、得られた成果を広く発信する。
- 各施設設置管理者によるこころと情報・コミュニケーションのバリアフリーに関する取組について情報収集や実態把握を行い、利用者の目線から改善方策を提案する。
- 区民まつりなどのイベント開催時に関係行政機関や施設設置管理者と連携してバリアフリー体験ブースを設置し、相互理解を深める普及・啓発活動を推進する。

【国・都・区などの行政機関が推進する活動】

- 小・中学校・高校において、次世代を担うこどもたちに、障害者による講話や車いす体験を実施するなど、障害への理解を深めるとともに「ともに生きる力」や「気づき」の重要性に関する福祉教育の充実を図る。
- 視覚障害者誘導用ブロック敷設地図をベースに各種バリアフリー施設の情報を一元化した総合的なバリアフリーマップを作成し、情報提供を通した移動や施設利用におけるこころと情報のバリアフリーの普及・啓発活動を進める。
- 障害者のための国際シンボルマーク*、ヘルプマーク*・ヘルプカード、ベビーカーマーク*などの理解促進のための普及・啓発活動を推進する。
- 移動や施設利用におけるピクトグラムの普及やコミュニケーションボードの活用、福祉機器について最新情報を提供するなど、情報制約者に対する情報・コミュニケーションのバリアフリー化を推進する。

【施設設置管理者が推進する活動】

- 移動や施設利用におけるこころのバリアフリーの理念が浸透するよう、職員の教育訓練や対応の充実を図る。
- 移動や施設利用におけるこころと情報・コミュニケーションのバリアフリーの視点に留意し、整備だけでなく、対象施設などの運用や管理、人的支援、サービス、情報提供などのソフト施策を一体的に特定事業として位置づける。
- エレベーターや多機能トイレは、移動や施設の利用に制約がある人が優先して使えるように配慮し、利用者への周知などの充実を図る。
- エスカレーターの利用方法など、施設利用上のマナー・ルールについて、利用者同士の配慮を呼びかけるなどの啓発を行う。
- 自転車通行環境整備と通行ルールの啓発を推進し、歩行者の安全性の向上を図る。
- 駅周辺の放置自転車対策や歩道上の不法占用や車いす使用者用駐車施設の不適正利用の防止に対する啓発活動を積極的に行い、歩行環境の向上を図る。

【利用者が推進する活動】

- 多様な利用者がいることを理解し、互いに配慮をしながら、高齢者・障害者などが安心してスムーズに移動や施設の利用ができるように協力する。
- 困っている人がいたときは、声かけや手助けなど、それぞれができる範囲でこころのバリアフリーを実践する。



図：こころのバリアフリーガイドブック（国土交通省関東運輸局）より

参考：バリアフリーに関するさまざまなマーク



図：こころのバリアフリーガイドブック（国土交通省関東運輸局）より



区で作成している
ヘルプカード

「ちょっと手助けが必要な人」と「ちょっと手助けしたい人」を結ぶきっかけとなるために配付している



ベビーカーマーク

ベビーカー使用者が安心して利用できる場所や設備を明示（エレベーター、鉄道やバスの車いすスペースなど）

第６章　基本構想の推進とスパイラルアップ

１．特定事業計画*の作成

重点整備地区では、地区別構想の策定後、特定事業を位置づけた施設設置管理者などは特定事業計画を作成し事業を推進することとされている。特定事業計画の作成にあたっては、目標年次に向けてその後の進捗管理が可能になるように、施設設置管理者などの計画を区が共通のフォーマットで取りまとめ、共有できるように配慮する。

２．基本構想のスパイラルアップ

全体構想及び地区別構想、特定事業計画の策定以降も、引き続き、P（計画 plan）D（実施 do）C（評価 check）A（改善 action）の PDCA サイクル*に基づき、進捗状況の把握や新たな課題に対して検討を加え、構想の実現化とスパイラルアップに努める。

地区別構想で位置づけた事業が確実に実施されているかを確認し、必要に応じて利用者の意見などに応じたさらなる改善検討を進める。そのため、協議会組織を継続し、施設設置管理者などが定める特定事業計画の内容やその進捗状況を年１回程度確認する。また、移動等円滑化の促進に関する基本方針で定められた目標年次である平成 32 年度には、中間評価として、まちあるき勉強会などによって完了した事業を確認し、気づきをフィードバック*することで、他の整備の質の向上を図るとともに、基本方針が改定される場合でもこれを踏まえた事業推進が図られるよう、必要に応じて全体構想や地区別構想の見直しを行う。

高齢者、障害者等の移動や施設の利用に特に影響の大きい特定事業の実施にあたっては、利用者の意見を踏まえた整備が行われるよう、計画・設計段階で協議会を活用し意見交換などの実施を検討する。

本基本構想の目標年次である平成 37 年度には、全体構想及び地区別構想の最終評価を行い、必要に応じさらなる改定の検討を行う。

このように、継続的な利用者の参加により着実に取組を推進し、スパイラルアップを図りながらバリアフリー社会の実現を目指すものである。

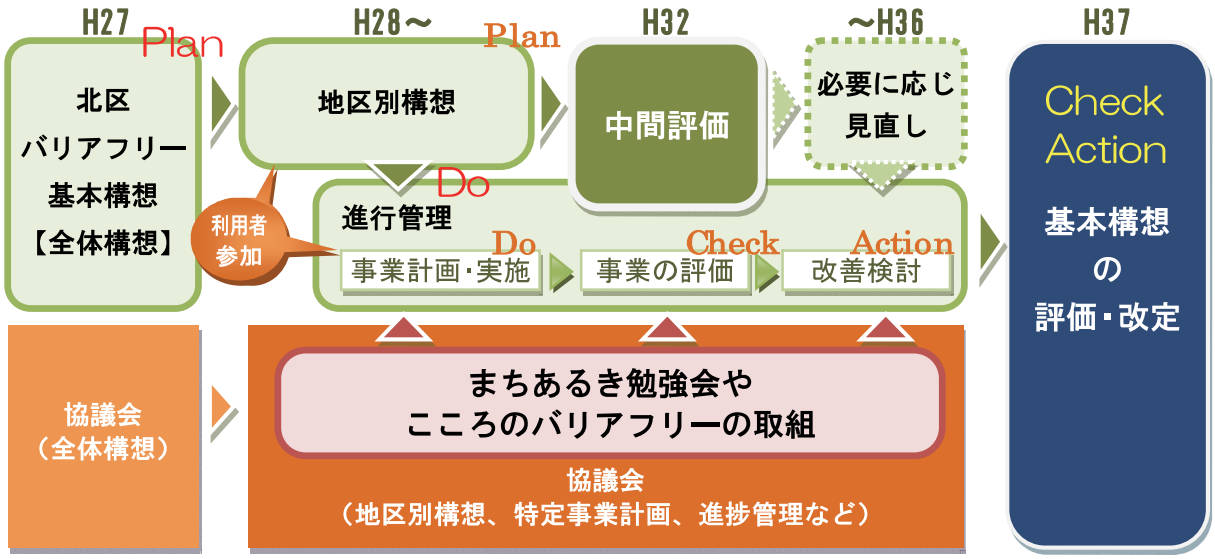


図 6-1　基本構想のスパイラルアップのイメージ

３．利用者への情報提供

協議会で検討する内容やまちあるき結果、利用者から寄せられた意見や要望などをまとめ、北区ニュースや北区ホームページなどを通じて利用者に情報提供し、広く基本構想の取組を周知する。

４．協議会、区民部会を活用したこころのバリアフリーの推進

スパイラルアップの一環として継続される協議会の場は、福祉や子育て支援関係部署などの行政機関や施設設置管理者と高齢者、障害者等をはじめとした利用者が一堂に会し、議論することができる貴重な機会となる。この場を活用してこころのバリアフリーに関する意見交換や勉強会、ワークショップなどを実施し、成果を広く発信することにより、こころのバリアフリーの推進を図る。

参考資料

１．北区バリアフリー基本構想策定協議会設置要綱、委員名簿

（１）北区バリアフリー基本構想策定協議会　設置要綱

北区バリアフリー基本構想策定協議会　設置要綱

27 北ま都第 1593 号
平成 27 年８月 17 日区長決裁

（設置）
第１条　高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成１８年法律第９１号。以下「法」という。）第２６条第１項の規定に基づき、北区バリアフリー基本構想策定協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（所掌事務）
第２条　協議会は、次に掲げる事項を所掌する。
（１）北区バリアフリー基本構想（以下「基本構想」という。）の策定に関すること。
（２）その他バリアフリーの推進に必要な事項に関すること。

（組織）
第３条　協議会は、委員３８名以内で組織する。
２　委員は、次に掲げる者のうちから区長が委嘱し、又は任命する。
（１）学識経験者
（２）高齢者、障害者団体等
（３）関係行政機関
（４）施設管理者
（５）交通管理者
（６）公共交通事業者
（７）その他区長が必要と認める者
３　委員の任期は、委嘱又は任命の日から基本構想の策定が完了する日までとする。

（会長及び副会長）
第４条　協議会に会長及び副会長２名を置き、委員の互選によりこれを定める。
２　会長は、会務を総理し、協議会を代表する。
３　会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長の指名する順序により副会長がその職務を代理する。

（会議）
第５条　会議は、会長が必要に応じて招集し、会長が議長となる。ただし、会長が互選される前に招集する会議は、区長が招集する。
２　会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。
３　会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

（関係者の出席）
第６条　会長は、必要があると認めるときは、協議会の会議に関係者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

（部会）
第７条　協議会に、基本構想の策定及び実施に関する事項を検討するため、部会を置くことができる。
２　部会長及び部会員は、会長が指名する者をもって充てる。

（協議結果の報告）
第８条　会長は、第２条に掲げる事項の協議等を完了したときは、その結果を区長に報告するものとする。

（庶務）
第９条　協議会の庶務は、都市計画課において処理する。

（その他）
第１０条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

附　　則
（施行期日）
１ この要綱は、平成 27 年８月 17 日から施行する。

（この要綱の失効）
２ この要綱は、基本構想の策定が完了する日限り、その効力を失う。

（2）北区バリアフリー基本構想策定協議会　委員名簿

区分			所属など	氏名
1	学識経験者	会長	東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科	高橋　儀平
2		副会長	東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科	菅原麻衣子
3			聖学院大学人間福祉学部人間福祉学科	野口　祐子
4	高齢者、障害者団体など		北区障害者団体連合会	井上　良子
5			北区肢体不自由児者父母の会	田中　淳子
6			自立生活センター・北	小田　政利
7			北区視覚障害者福祉協会	熊澤真砂子
8			北区聴覚障害者協会	印南美和子
9			NPO 法人 北区精神障害者を守る家族会 飛鳥会	吉田　耕一
10			区民	花山　明弘
11			区民	高岡　和宏
12			北区シニアクラブ連合会	中込　　章
13			北区民生委員児童委員協議会	河奈　正道
14			北区町会自治会連合会	齋藤　邦彦
15			北区商店街連合会	尾花　秀雄
16	関係行政機関		国土交通省関東運輸局交通政策部消費者行政・情報課	松本　　敦
17			東京都都市整備局都市基盤部交通企画課	谷崎　馨一
18			北区政策経営部企画課	筒井　久子
19			北区健康福祉部健康福祉課	早川　雅子
20			北区健康福祉部障害福祉課	田中　英行
21			東京都立王子第二特別支援学校	鎌田　英美
22			東京都立王子特別支援学校	高橋　聡司
23			東京都立北特別支援学校	渡邉　　涼
24	施設管理者		国土交通省関東地方整備局東京国道事務所交通対策課	葩島　洋伸
25			東京都建設局第六建設事務所補修課	金澤　大介
26			東京都建設局東部公園緑地事務所管理課	田中　　功
27			北区土木部土木政策課	根本　信男
28			北区土木部施設管理課	佐藤　信夫
29			北区土木部道路公園課	石本　昇平
30	交通管理者		警視庁赤羽警察署交通課	林　　秀樹
31			警視庁王子警察署交通課	品川　太郎
32			警視庁滝野川警察署交通課	土田　信夫
33	公共交通事業者		東日本旅客鉄道㈱東京支社総務部企画室	佐藤　英明
34			東京地下鉄㈱鉄道本部鉄道統括部 移動円滑化設備整備促進担当課	亀山　　勝
35			東京都交通局総務部総合技術調整担当課	生越　啓史
36			東京都交通局自動車部計画課	和田　　明
37			国際興業㈱運輸事業部業務課	髙島　俊和
38			日立自動車交通株式会社バス事業部	西窪　裕光

平成 27 年 9 月 30 日現在　敬称略

（3）北区バリアフリー基本構想策定協議会　区民部会　委員名簿

区分			所属など	氏名
1	学識経験者		東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科	菅原麻衣子
2			聖学院大学人間福祉学部人間福祉学科	野口　祐子
3	高齢者、障害者団体など	部会長	北区障害者団体連合会	井上　良子
4			北区肢体不自由児者父母の会	田中　淳子
5			自立生活センター・北	小田　政利
6			北区視覚障害者福祉協会	熊澤真砂子
7			北区聴覚障害者協会	印南美和子
8			NPO 法人 北区精神障害者を守る家族会 飛鳥会	吉田　耕一
9			区民	花山　明弘
10			区民	高岡　和宏
11			北区シニアクラブ連合会	中込　　章
12			北区民生委員児童委員協議会	河奈　正道
13			北区町会自治会連合会	齋藤　邦彦
14			北区商店街連合会	尾花　秀雄
15	関係行政機関		東京都立王子第二特別支援学校	鎌田　英美
16			東京都立王子特別支援学校	高橋　聡司
17			東京都立北特別支援学校	渡邉　　涼

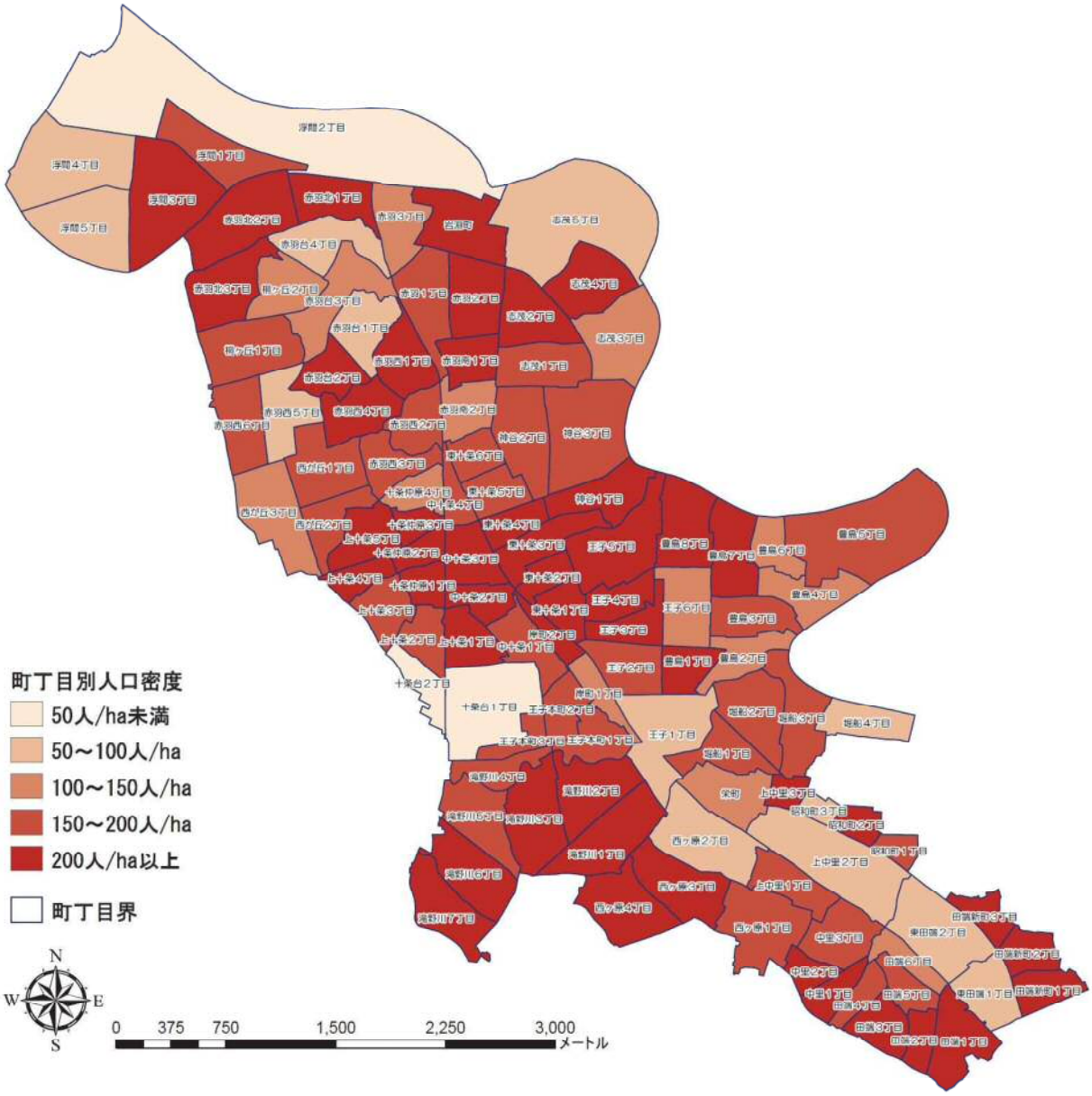
平成 27 年 9 月 30 日現在　敬称略

2．検討経緯

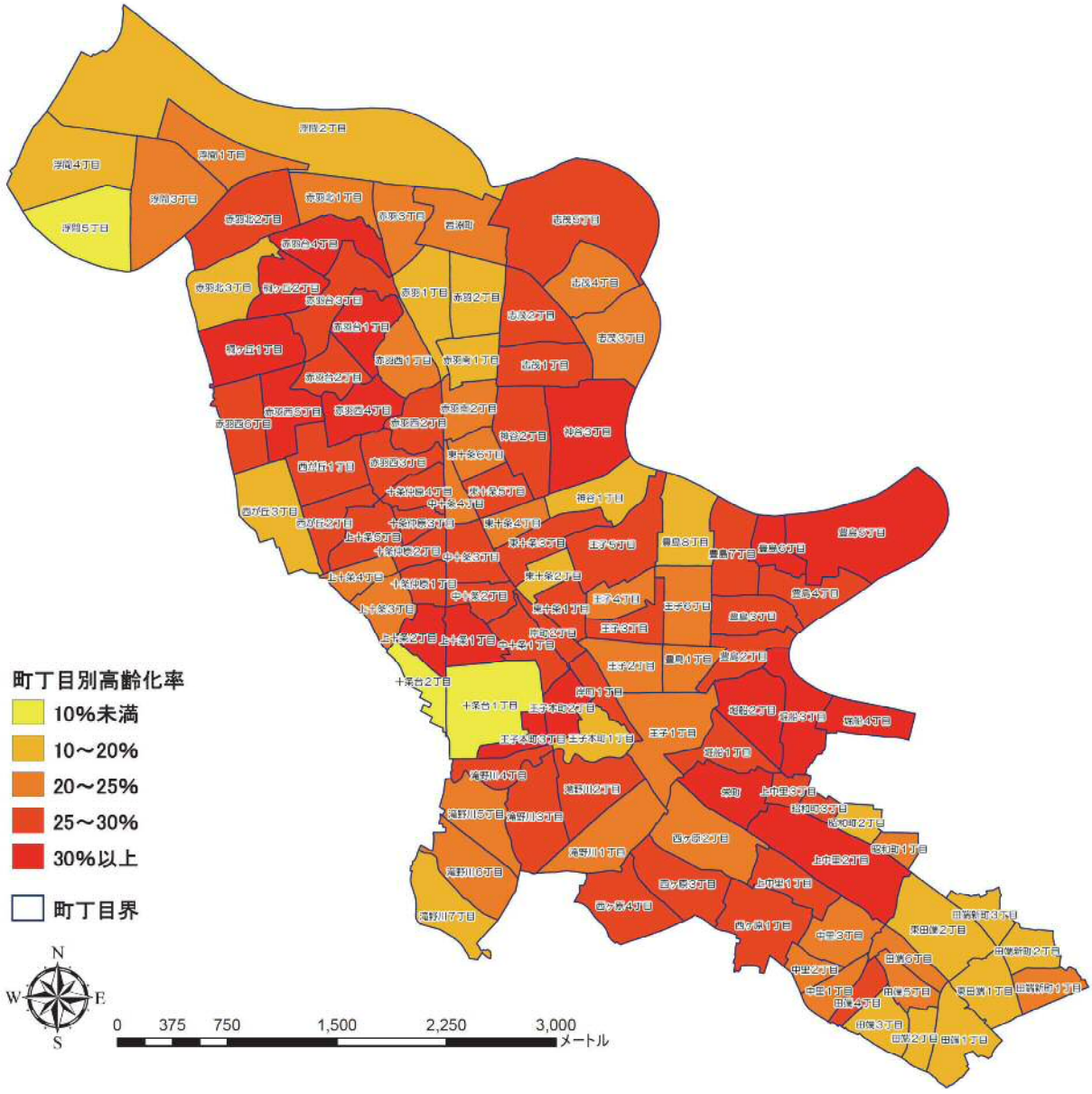
回	会議名及び開催日	主な検討内容
1	第1回　北区バリアフリー基本構想策定協議会 平成 27 年 9 月 30 日	（1）これまでのバリアフリーの取組について （2）バリアフリー基本構想改定に向けた課題と考え方 （3）今後の進め方
2	第1回　区民部会 平成 27 年 9 月 30 日	（1）区民部会の取組について （2）バリアフリーに関する意見交換 ・以前と比較して良くなった点 ・移動や施設利用の際に感じている点　など
3	第2回　区民部会 平成 27 年 10 月 16 日	まちあるき勉強会 ・王子駅周辺の現地確認と意見交換
4	第3回　区民部会 平成 27 年 11 月 12 日	（1）意見交換会・まちあるき勉強会のまとめ （2）北区バリアフリー基本構想　全体構想（素案）について
5	第2回　北区バリアフリー基本構想策定協議会 平成 27 年 12 月 11 日	（1）意見交換会・まちあるき勉強会のまとめ （2）北区バリアフリー基本構想　全体構想（案）たたき台について
6	パブリックコメント＊ 平成 27 年 12 月 21 日 ～平成 28 年 1 月 25 日	・パブリックコメントの実施
7	第3回　北区バリアフリー基本構想策定協議会 平成 28 年2月 26 日	（1）パブリックコメントの結果について （2）北区バリアフリー基本構想　全体構想（案）について （3）平成 28 年度以降の進め方について

３．重点整備地区調査に関する基礎データなど

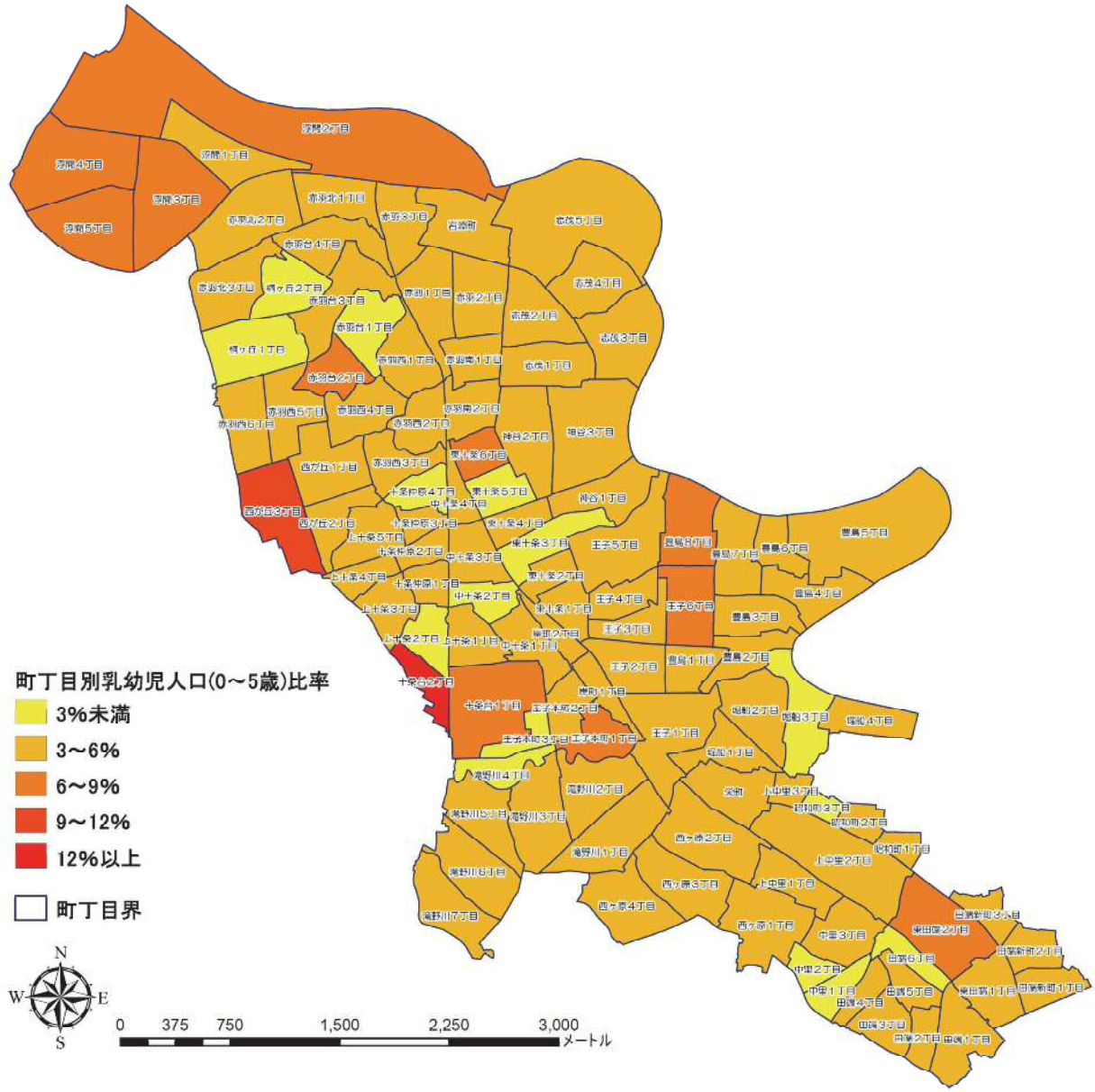
（１）町丁目別人口密度（住民基本台帳より平成 27 年８月現在）



（2）町丁目別高齢化率（65 歳以上）（住民基本台帳より平成 27 年 8 月現在）



（３）町丁目別乳幼児人口（0～５歳）比率（住民基本台帳より平成 27 年８月現在）



（4）主な関連事業

・地区別の計画事業（北区基本計画 2015　p288～）に位置づけられている主な計画事業



浮間地区

○特別養護老人ホームの整備・改修
○保育所待機児童解消
○子どもセンター・ティーンズセンターへの移行推進
○学校の改築
○「にぎわいの拠点」「地域の生活拠点」の整備推進
○浮間舟渡駅周辺のまちづくりの促進
○鉄道駅エレベーター等整備事業

赤羽西地区

○特別養護老人ホームの整備・改修　○保育所待機児童解消
○子どもセンター・ティーンズセンターへの移行推進
○区民センターの整備（桐ヶ丘地区）
○桐ヶ丘体育館の改築【後期】　○学校の改築
○リフレッシュ改修工事の推進
○「にぎわいの拠点」・「地域の生活拠点」の整備推進
○赤羽台周辺地区住宅市街地総合整備事業の推進
○都市防災不燃化促進事業　○防災まちづくり事業の推進
○木密地域不燃化 10 年プロジェクトの推進
○都市計画道路新設・拡幅整備　○幹線区道新設・拡幅整備
○無電柱化事業の推進
○鉄道駅エレベーター等整備事業
○一人ぐらし高齢者住宅建設事業
○（仮称）赤羽台のもり公園の整備
○桐ヶ丘中央公園の拡張整備【後期】
○花いっぱいまちづくり事業

赤羽東地区

○障害者グループホームの整備
○保育所待機児童解消
○子どもセンター・ティーンズセンターへの移行推進
○（仮称）赤羽体育館の建設
○学校の改築
○リフレッシュ改修工事の推進
○「にぎわいの拠点」・「地域の生活拠点」の整備推進
○赤羽駅周辺のまちづくりの促進
○都市防災不燃化促進事業
○防災まちづくり事業の推進
○木密地域不燃化 10 年プロジェクトの推進
○公共防災船着場の整備
○鉄道駅エレベーター等整備事業
○総合的な駐輪対策の推進

王子西地区

○保育所待機児童解消
○子どもセンター・ティーンズセンターへの移行推進
○東京オリンピック・パラリンピックに向けたバリアフリー整備
○学校の改築　○リフレッシュ改修工事の推進
○「にぎわいの拠点」・「地域の生活拠点」の整備推進
○王子駅周辺のまちづくりの促進　○十条駅周辺のまちづくりの促進
○東十条駅周辺のまちづくりの促進
○都市防災不燃化促進事業　○防災まちづくり事業の推進
○木密地域不燃化 10 年プロジェクトの推進
○都市計画道路新設・拡幅整備
○幹線区道新設・拡幅整備
○十条駅付近連続立体交差事業
○無電柱化事業の推進
○橋梁整備
○鉄道駅エレベーター等整備事業
○駅周辺へのエレベーター等の設置【後期】

王子東地区

○保育所待機児童解消
○子どもセンター・ティーンズセンターへの移行推進
○鉄道のまち北区プロジェクト
○北とぴあの改修　○学校の改築
○リフレッシュ改修工事の推進
○「にぎわいの拠点」・「地域の生活拠点」の整備推進
○王子駅周辺のまちづくりの促進
○東十条駅周辺のまちづくりの促進
○（仮称）旧北王子支線跡地遊歩道の整備
○橋梁整備
○鉄道駅エレベーター等整備事業
○駅周辺へのエレベーター等の設置【後期】
○名主の滝公園の再生整備　○大学の誘致
○新庁舎の整備

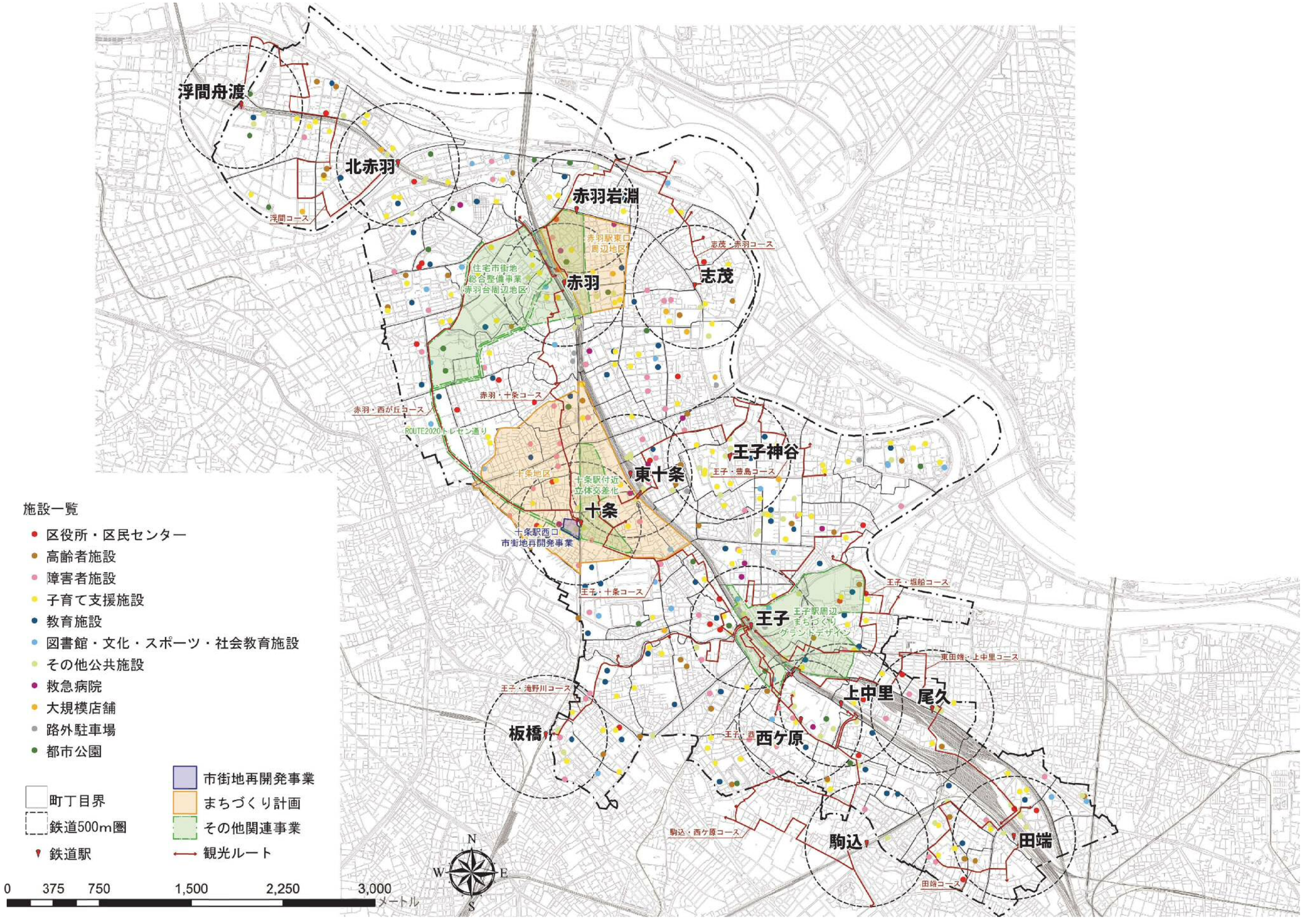
滝野川西地区

○障害者グループホームの整備　○保育所待機児童解消
○子どもセンター・ティーンズセンターへの移行推進
○学校の改築　○リフレッシュ改修工事の推進
○「にぎわいの拠点」・「地域の生活拠点」の整備推進
○板橋駅周辺のまちづくりの促進　○都市防災不燃化促進事業
○防災まちづくり事業の推進　○木密地域不燃化 10 年プロジェクトの推進
○都市計画道路新設・拡幅整備　○無電柱化事業の推進
○幹線区道のバリアフリー化（滝野川桜通り）
○鉄道駅エレベーター等整備事業　○駅周辺へのエレベーター等の設置
○総合的な駐輪対策の推進　○飛鳥山公園の拡張整備
○花いっぱいまちづくり事業【後期】

滝野川東地区

○特別養護老人ホームの整備・改修
○保育所待機児童解消
○子どもセンター・ティーンズセンターへの移行推進
○学校の改築
○リフレッシュ改修工事の推進
○「にぎわいの拠点」・「地域の生活拠点」の整備推進
○防災まちづくり事業の推進
○鉄道駅エレベーター等整備事業
○花いっぱいまちづくり事業

・主な計画事業や観光ルートの位置図



４．バリアフリー法の概要

（出典：国土交通省「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（概要図）」）

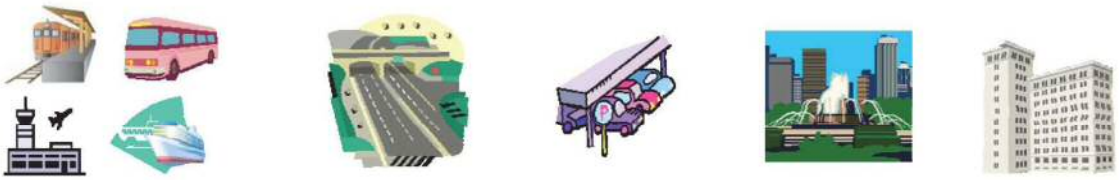
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）

高齢者や障害者などの自立した日常生活や社会生活を確保するために、
●旅客施設・車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対して、バリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合を求めるとともに、
●駅を中心とした地区や、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区（重点整備地区）において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置などを定めています。

公共交通施設や建築物のバリアフリー化の推進

・以下の施設について、新設・改良時のバリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合義務。また、既存の施設について、基準適合の努力義務　など

旅客施設及び車両等　道路　路外駐車場　都市公園　建築物

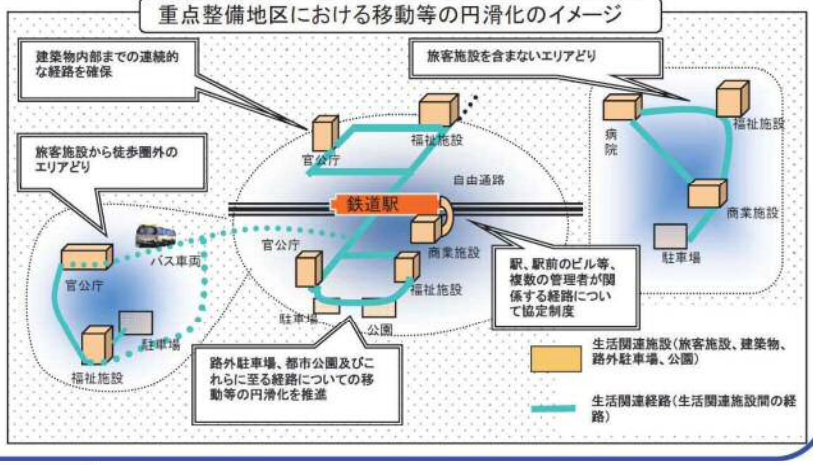


地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

・市町村が作成する基本構想に基づき、駅を中心とした地区や、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区（重点整備地区）において、重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施

★住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置
○基本構想策定時の協議会制度
○住民等からの基本構想の作成提案制度





心のバリアフリーの推進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等



５．移動等円滑化の促進に関する基本方針の概要

（国土交通省「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」をもとに作成）

（１）移動等円滑化の意義及び目標

移動等円滑化の意義	本格的高齢社会の到来や自立と共生の理念の浸透など、高齢者、障害者等を取り巻く社会情勢の変化等に対応
移動等円滑化の目標	旅客施設や車両、道路、公園、建築物等について、平成 32 年度末を期限として、より高い水準の新たなバリアフリー化の目標を設定　⇒下表参照

（２）施設設置管理者が講ずべき措置

適切な情報提供	視覚障害や発達障害など、情報に係る障害をもつ人への対応を含めた多様な障害者等への対応をより具体的に推奨
職員等の教育訓練	施設設置管理者による職員等への教育訓練に関し、ＰＤＣＡサイクルの中でマニュアル整備や研修実施への高齢者、障害者等の意見反映や参画を推奨

（３）基本構想の指針

重点整備地区における移動等円滑化の意義	・区市町村が重点整備地区について作成する基本構想の必要性を強調 ・作成した基本構想について、地域の高齢者、障害者等が参加しつつ、関係事業の実施状況等を把握しながら成果の評価を行い、内容の段階的かつ継続的発展を図る「スパイラルアップ」をより強く推奨

（４）移動等円滑化施策に関する基本的事項その他

国民の責務	国民が、高齢者、障害者等の自立した生活の確保の重要性等について理解を深める「心のバリアフリー」において、外見上わかりづらい聴覚、精神、発達障害など障害に多様な特性があることに留意する必要性を明示

表　各施設などの整備目標

			H32 年度末までの目標（全国値）
鉄軌道	鉄軌道駅		・3,000人以上を原則100% ・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化
		ホームドア・可動式ホーム柵	・優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進
	鉄軌道車両		・約 70%
バス	バスターミナル		・3,000人以上を原則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*	・約70%（リフト付きバス等を除く）
		リフト付きバス等	・約 25%
タクシー	福祉タクシー車両		・約 28,000 台
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		・原則 100%
都市公園	移動等円滑化園路		・約 60%
	駐車場		・約 60%
	便所		・約 45%
路外駐車場	特定路外駐車場		・約 70%
建築物	不特定多数の者等が利用する建築物		・約 60%
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		・原則 100%

６．各移動等円滑化基準、ガイドライン、条例など

種別	項目	名称	所管など/作成年月
移動等円滑化基準	公共交通	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（公共交通移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】 平成 18 年 12 月
	道　路	移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（道路移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】 平成 18 年 12 月
		移動等円滑化のために必要な道路の占用に関する基準	国土交通省【省令】 平成 18 年 12 月
	公　園	移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準（都市公園移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】 平成 18 年 12 月
	建 築 物	移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の構造及び配置に関する基準（建築物移動等円滑化基準）	国土交通省【政令】 平成 18 年 12 月
		高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準（建築物移動等円滑化誘導基準）	国土交通省【省令】 平成 18 年 12 月
	交通安全	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る信号機等に関する基準	国家公安委員会【規則】 平成 18 年 12 月
	駐 車 場	移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準（路外駐車場移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】 平成 18 年 12 月
ガイドライン等	公共交通	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン　バリアフリー整備ガイドライン〔旅客施設編〕	国土交通省 平成 25 年６月
		公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン　バリアフリー整備ガイドライン〔車両等編〕	国土交通省 平成 25 年６月
	道　路	増補 改定版　道路の移動等円滑化整備ガイドライン	(財)国土技術研究センター 平成 23 年８月
	公　園	都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン	国土交通省 平成 24 年３月
	建 築 物	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	国土交通省 平成 24 年７月 平成 27 年７月追補
条例等	公共交通・道路・公園・建築物等	東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル	東京都 平成 26 年９月
	道　路	都道における移動等円滑化の基準に関する条例	東京都 平成 24 年 12 月
	公　園	東京都立公園における移動等円滑化の基準に関する条例	東京都 平成 24 年 12 月
	建 築 物	高齢者、障害者等が利用しやすい建築物の整備に関する条例（建築物バリアフリー条例）	東京都 平成 18 年 12 月
	交通安全	東京都高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る信号機等の基準に関する条例	東京都 平成 24 年 12 月
	駐 車 場	駐車場ユニバーサルデザインガイドライン	(財)東京都道路整備保全公社 平成 19 年２月
		障害者等用駐車区画の適正利用に向けたガイドライン	東京都 平成 25 年８月
	トイレ	生活者の視点に立ったトイレ整備の指針 ―とうきょうトイレ、その方向性―	東京都福祉のまちづくり推進協議会 平成 18 年７月

７．用語集

あ　行

■ＩＣＴ

Information and Communications Technology の略称。情報通信に関連する技術一般の総称。

■愛の手帳

東京都愛の手帳交付要綱に基づき、知的障害者（児）の保護及び自立更生の援助を図るとともに、知的障害者（児）に対する社会の理解と協力を深めるために交付するもの。障害の程度によって、１度（最重度）から４度（軽度）に区分される。

■アクセス

目的の場所などを利用するために接近すること。

■移送サービス

バスやタクシーなどの公共交通機関を単独で利用することが困難な身体障害者や要介護者などを対象に、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うサービス。

■移動等円滑化

高齢者、障害者等の移動または施設の利用にかかる身体の負担を軽減することにより、その移動上または施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること。（＝バリアフリー化）

■移動等円滑化基準

バリアフリー法施行に伴い主務政省令で定められた旅客施設、車両、道路、信号機、建築物、路外駐車場、都市公園などに関する基準。

■移動等円滑化の促進に関する基本方針

バリアフリー法第３条に基づき、主務大臣が定める移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するための基本方針。（平成 23 年３月 31 日改正）
→詳細は参考資料―５を参照

■ＷＥＢ

World Wide Web の略称。インターネット上で標準的に用いられている、文書の公開・閲覧システム。相互に関連する一連のページの集合体を WEB サイトと呼ぶ。

■エスコートゾーン

視覚障害者横断帯。横断歩道の中央部に視覚障害者が認知できる突起を設け、横断歩道内をまっすぐ進めるようにするもの。

■オストメイト

人工肛門や人工膀胱を持つ人たちのこと。疾患部の全部または一部の摘出手術を受け、腹部に排泄するためのストーマ（人工肛門・人工膀胱）を造設し、排せつ、排尿に対応するためのストーマ装具を装着している。

■オストメイト対応設備

トイレなどでオストメイトが排せつ物の処理やストーマ装具の交換・装着などをするための設備であり、汚物流し台やカウンター、荷物用フック、化粧鏡、着替え台などがある。

■音響式信号機

信号機が青になったことを視覚障害者に知らせるため、誘導音を出す装置がついている信号機。

か　行

■ガイドライン

国や自治体などが、関係者らが取り組むことが望ましいとされる指針や、基準となる目安などを示したもの。→詳細は参考資料―６を参照

■回遊性

地域内などにおける複数の目的地相互の、行ったり来たりのしやすさ。

■旧耐震基準

建築基準法において定義された「耐震基準」のうち、昭和 56 年の改正より前の建築基準法による基準のこと。旧耐震基準に基づき建てられた建築物は、築年数が古いということも意味するため、新耐震基準と比べて地震に関する危険性が高い。

■経過時間表示式信号機

信号交差点における横断歩行者の安全性を向上させるため、経過時間（待ち時間及び残り時間）を表示した信号機。

■交通政策基本法

平成 25 年 12 月 4 日公布、施行。交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体などの果たすべき役割などを定めている。

■交通バリアフリー法

「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」（平成 12 年 11 月 15 日施行）の略称。公共交通機関のバリアフリー化と、市区町村が定める移動円滑化基本構想（交通バリアフリー基本構想）の枠組みを定めたもの。バリアフリー法の施行に伴い、ハートビル法と統合、拡充された。

■合理的配慮

障害者が日常生活や社会生活で受けるさまざまな制限をもたらす原因となる社会的障壁を取り除くために、個別の状況に応じて行われる配慮。

■高齢化率

総人口に対する 65 歳以上の人口の割合。

■国際シンボルマーク



障害者が利用できる建築物や施設であることを示す世界共通のマーク。障害者が住みやすいまちづくりを推進することを目的として、1969 年に国際リハビリテーション協会により採択された。

■こころのバリアフリー

高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性について理解を深めるとともに、高齢者、障害者等の施設の利用などを妨げないこと、高齢者、障害者等の移動及び施設利用を手助けすることなどの支援により、高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設利用に積極的に協力すること。

さ　行

■サイン

道路や鉄道駅、建築物などに設置される誘導表示や案内図。

■市街地再開発事業

都市再開発法に基づき、建築物と公共施設とを一体的に整備することにより、木造住宅の密集地域や住宅、店舗及び工揚などが混在し、 防災面や居住環境面で課題を抱える市街地における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的とする事業。

■視覚障害者横断帯

＝エスコートゾーン。

■視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者を誘導するために床面や路面などに敷設される、線状、点状の突起をもったブロック。

■施設設置管理者

公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等のこと。

■自転車通行環境整備

自転車が通行するための道路、または道路の部分を整備（自転車道、自転車専用通行帯、路肩のカラー化や路面標示、交通規制など）すること。

■社会資本整備

上下水道や道路、病院や学校といった、人々の生活に不可欠な基盤となる設備を整えること。

■社会的障壁

障害者にとって、日常生活や社会生活を送るうえで障壁となるような、社会における事物（通行、利用しにくい施設、設備など）、制度（利用しにくい制度など）、慣行（障害のある方の存在を意識していない慣習、文化など）、観念（障害のある方への偏見など）その他一切のもの。

■重点整備地区

バリアフリー法に基づく基本構想に定める地区。バリアフリー化のための事業を重点的かつ一体的に推進すべき地区として市区町村が定めるもの。

■障害者差別解消法

「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」（平成 25 年６月制定、平成 28 年４月１日施行）の略称。国連の「障害者の権利に関する条約」の締結に向けた国内法制度の整備の一環として制定され、差別の禁止と合理的配慮などを位置づけた。

■情報制約者

視覚障害者、聴覚障害者、音声・言語障害者など、情報のやりとりやコミュニケーションに困難が伴う人のこと。

■触知図

視覚障害者が触覚により空間認識を行うための地図。道路や建物などの地物を凹凸のある線や網目模様で、注記を点字で表現したもの。

■身体障害者手帳

身体障害者福祉法に定める障害程度に該当すると認められた場合に、本人（15 歳未満はその保護者）の申請に基づいて交付されるもので、各種のサービスを受けるための証明になる。障害の等級には、障害の程度により、１級から６級がある。

■スパイラルアップ

計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→改善（Action）の PDCA サイクルに基づき取組を進めながら理想に向かっていくプロセス。「継続的に改善すること」として用いられる。

■生活関連経路

生活関連施設相互間の経路。

■生活関連施設

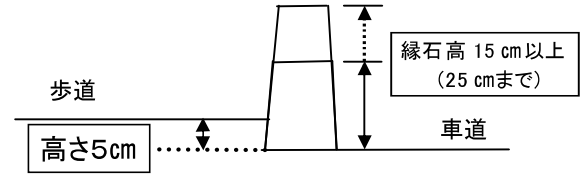
高齢者、障害者等が日常生活または社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設。

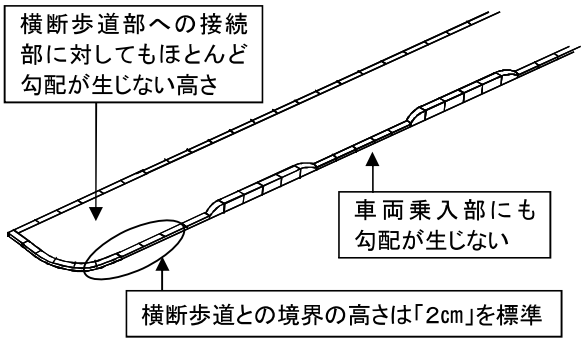
■精神障害者福祉保健手帳

一定の精神障害の状態にあることを証明するもので、本人の申請に基づいて交付される。手帳を取得することで各種サービスが受けやすくなる。手帳の有効期限は２年で、障害の程度により１級から３級がある。

■セミフラット形式

歩車道境界の識別性の確保と、歩道面に生じる勾配を少なくすることの両面を考慮し、縁石は歩道面より高く、歩道面の高さは５ｃｍ程度を基本とした歩道の形式。





た　行

■多機能トイレ

車いす使用者が使用できる広い空間が確保され、さらに足の不自由な人、乳幼児同伴者、オストメイトなどの多様な利用者に対応した設備を設けたトイレ。

■地域包括ケアシステム

重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される支援体制のこと。

■地方創生

国内の各地域・地方が、それぞれの特徴を活かした自律的で持続的な社会をかたちづくること。政府による「まち・ひと・しごと創生本部」の設置及び自治体における「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の検討などの形で取組が進められている。

■超高齢社会

世界保健機構（WHO）や国連の定義によると、総人口に対する 65 歳以上の人口が占める割合（高齢化率）について、高齢化率が７％を超えた社会を「高齢化社会」、14％を超えた社会を「高齢社会」、21％を超えた社会を「超高齢社会」という。

■東京都福祉のまちづくり条例

平成 21 年３月改正。ユニバーサルデザインを基本理念とし、高齢者や障害者を含めたすべての人が、安全、安心、快適に暮らし、訪れることができるまちづくりを進めることを目的とする。施行規則において、対象となる施設や整備基準を定めている。

■特定経路・準特定経路

北区交通バリアフリー基本構想において、重点整備地区内において集中的・一体的かつ確実に整備を推進することが必要と認められる経路を特定経路、特定経路に準ずる経路を準特定経路と位置づけている。

■特定建築物

学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホームその他の多数の人が利用する建築物またはその部分。

■特定事業

バリアフリー法に基づく基本構想に記載される事業（バリアフリー化に関する事業）で、公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業及び交通安全特定事業をいう。

■特定事業計画

バリアフリー法に基づく基本構想に記載された特定事業に関し、関係する施設設置管理者が作成する計画。公共交通特定事業計画、道路特定事業計画、路外駐車場特定事業計画、都市公園特定事業計画、建築物特定事業計画、交通安全特定事業計画がある。

■特定旅客施設

旅客施設のうち、利用者が相当数であることまたは相当数であると見込まれることその他政令で定める要件に該当するもの。政令では、一日当たりの平均的な利用者の人数が 5,000 人以上であることを要件としている。

■特別支援学校

学校教育法で規定された、心身障害児を対象とする学校。視覚障害者、聴覚障害者、知的障害者、肢体不自由者または病弱者（身体虚弱者を含む）に対し、幼稚園、小学校、中学校または高等学校に準ずる教育を施すとともに、障害による学習上または生活上の困難を克服し自立を図るために必要な知識技能を授けることを目的とする。

■特別特定建築物

不特定かつ多数の人が利用し、または主として高齢者、障害者等が利用する特定建築物（特別支援学校、病院、診療所、劇場、観覧場、映画館、演劇場、集会場、公会堂、展示場、百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む店舗、ホテル、旅館、保健所、税務署その他不特定かつ多数の者が利用する官公署、老人ホーム、福祉ホーム、老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センター、体育館、水泳場、ボーリング場、遊技場、博物館、美術館、図書館、公衆浴場、飲食店、理髪店、銀行、車両の停車場、駐車施設、公衆便所、公共用歩廊　など）。

な　行

■認定路線図

北区内の区が管理する道路について、道路法に基づく認定路線の起終点、名称を表示した図面。

■ノーマライゼーション

障害者や高齢者など、社会的に不利を負う人々を当然に包含するのが通常の社会であり、そのあるがままの姿で他の人々と同等の権利を享受できるようにするという考え方や方法。

■ノンステップバス

乗降部に階段がなく、スムーズな乗降が可能なバス。車いす使用者の乗降の際はスロープ板などを出す。ノンステップバスにおける乗降口床面の高さは 270mm 以下とされている（公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン）。

は　行

■ハートビル法

「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」の通称。一定規模以上の特別特定建築物の新築などにおける基準適合義務などを定めたもの。バリアフリー法の施行に伴い、交通バリアフリー法と統合された。

■パブリックコメント（意見公募）

行政が計画を策定する際に、あらかじめ計画の原案を公表し、寄せられた意見を考慮して最終決定するための一連の手続のこと。

■バリアフリー

障害者などが社会生活をしていくうえで障壁（バリア）となるものを除去すること。ここでいうバリアには、物理的、社会的、制度的、心理的、情報面など、すべての障壁を含む。

■バリアフリー基本構想

バリアフリー法に基づき、区市町村が、当該区市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（重点整備地区）について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関して定める構想。
→詳細は参考資料―4 を参照。

■バリアフリー法

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の通称。平成 18 年 12 月 20 日施行。
→詳細は参考資料―4 を参照。

■バリアフリールート

障害者などが円滑に移動できる経路。十分な有効幅員の確保や、段差・高低差の解消が図られていることが必要となる。

■ピクトグラム

「絵文字」「絵単語」などで、何らかの情報や注意を示すために用いられる視覚記号。

■PDCA サイクル

⇒スパイラルアップ。

■フィードバック

ある結果から得られた情報を、原因となる取組やことがらに反映させること。

■福祉タクシー

道路運送法第３条に掲げる一般乗用旅客自動車運送事業を営む者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のこと。

■ベビーカーマーク



ベビーカー使用者が安心して利用できる場所や設備を明示するために用いることができる。「公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議会」（国土交通省）で平成 26 年３月に決定された。

■ヘルプマーク・ヘルプカード



ヘルプマークは、援助や配慮を必要としていることが外見からはわからない人が、援助が得やすくなるよう、東京都が平成 24 年 10 月に作成したもの。これを受け、都内の区市町村で、障害者などが普段から身につけられるものとしてヘルプカードを作成している。

■ホームドア・可動式ホーム柵

駅のホームで線路に面する部分に設置された可動式の開口部を持った仕切り。ホーム上の利用者への安全対策の一つで、線路内への転落事故や列車との接触事故を未然に防ぐ。可動式ホーム柵は高さが床面から腰高程度のタイプ。

ま　行

■まち・ひと・しごと創生法

平成 26 年 11 月施行。少子高齢化の進展に的確に対応し、人口の減少に歯止めをかけるとともに、東京圏への人口の過度の集中を是正し、それぞれの地域で住みよい環境を確保して、将来にわたって活力ある日本社会を維持していくために、まち・ひと・しごと創生に関する施策を総合的かつ計画的に実施することを目的とする。

■盲導鈴

視覚障害者を安全に建物の入口などに誘導するための音声誘導装置。駅や公共施設の入口などに設置されている。

や　行

■有効幅員

歩道や通路などの総幅員から、歩行者の安全かつ円滑な通行を妨げるおそれがある工作物、物件もしくは施設を設置するために必要な幅員、除雪のために必要な幅員を除いた幅員。

■ユニバーサル社会

年齢、性別、障害、文化などの違いにかかわりなく、だれもが地域社会の一員として支え合うなかで安心して暮らし、一人ひとりが持てる力を発揮して元気に活動できる社会。

■ユニバーサルデザイン

年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず、はじめからできるだけ多くの人が利用可能なように、利用者本位、人間本位の考え方に立って、快適な環境とするようデザインすること。

ら　行

■ROUTE2020 トレセン通り

味の素ナショナルトレーニングセンター前を通る、JR 十条駅から JR 赤羽駅を結ぶ補助 85 号・補助 243 号・補助 86 号・区街 3 号線（上十条 2-8-9 先から赤羽西 1-35-9 先）までの約 3,200m の愛称。

■連続立体交差事業

市街地において連続して道路と交差している鉄道の一定区間を高架化あるいは地下化し、その一定区間内にあるいくつもの踏切を一挙に除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに鉄道によって分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業。

■路外駐車場

道路の路面外に設置される自動車の駐車施設で、一般公共用の駐車施設のこと。

北区バリアフリー基本構想【全体構想】

刊行物登録番号

27-1-128

平成 28 年 3 月発行

発　行　　東京都北区まちづくり部都市計画課
〒114-8508
東京都北区王子本町一丁目 15 番 22 号
電話　03-3908-9152

資料内の地図は東京都縮尺 1/2,500 地形図(平成 27 年度版)を使用したものである。
(MMT 利許第 27020 号-33)平成 27 年 9 月 11 日