

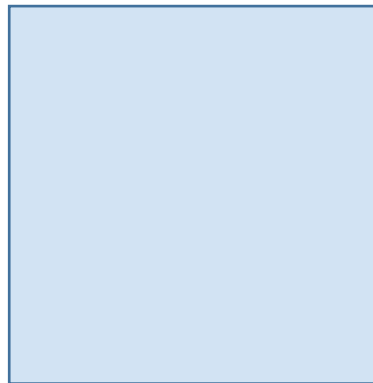
世田谷区移動等円滑化促進方針 (案)

調整中

令和 5 年 (2023 年) 3 月

世 田 谷 区

調整中



世田谷区長 保坂展人

目次

第1章 はじめに	1
1.1 背景と目的	1
1.2 位置づけ	4
1.3 移動等円滑化促進方針とは	5
第2章 現状と課題	6
2.1 区の概況	6
2.2 促進方針の策定に向けた課題	18
第3章 促進方針の基本目標と基本的な考え方	19
3.1 促進方針の基本目標	19
3.2 促進方針の基本的な考え方	20
第4章 区全域における方針	21
4.1 施設のバリアフリーの促進	22
4.2 情報のバリアフリーの促進	30
4.3 心のバリアフリーの促進	33
4.4 商店街におけるバリアフリーの促進	38
第5章 促進地区	40
5.1 促進地区の選定	40
5.2 促進地区のバリアフリー	46
5.3 行為の届出制度	48
第6章 促進方針の実現に向けて	50
6.1 取組みの方向性	50
6.2 重点的な取組み	51
6.3 実現に向けた取組み	51
参考資料	53
参考1 世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会 設置要綱	53
参考2 世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会 委員名簿	54
参考3 UD推進地区（ユニバーサルデザイン環境整備UD推進地区 ^{※1} ）とは	55
参考4 まち歩きワークショップの実施概要と主な意見	58
参考5 主な基準等	64
参考6 促進地区の福祉のまちづくりに関する主な取組み	68
参考7 用語集	78

第1章 はじめに

1.1 背景と目的

世田谷区では、区民のだれもが安心して暮らせるまち、人々とのふれあい、支えあいながら生き生きと活動できるまちをめざし、福祉のまちづくりのための施設整備を推進してきました。昭和56年の「国際障害者年」を契機に、世田谷区福祉のまちづくりのための施設整備要綱(昭和57年4月)制定後、梅ヶ丘駅周辺をモデル地区とした福祉のまちづくりのための施設整備を進めるとともに、関連法や都条例制定にあわせ、平成19年3月に世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例(以下「UD推進条例」という。)を制定、それに基づく計画として世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画(以下「UD推進計画」という。)を平成21年3月に策定、世田谷区ユニバーサルデザイン環境整備UD推進地区(以下「UD推進地区」という。)を中心にユニバーサルデザイン(以下「UD」という。)の考え方に基づく取組みを推進してきました。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会(以下「東京2020大会」という。)の開催を契機として、ソフト面の対策強化や心のバリアフリーのさらなる取組みの推進、また、新たに移動等円滑化促進方針に関する制度(以下「促進方針制度」という。)を追加するため、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。)が改正され(平成30年)、事業化の目処が立っていない地域においても、バリアフリー法に基づく移動等円滑化促進地区(以下「促進地区」という。)を定め、施設や経路を具体的に位置づけることで、バリアフリー化を促進していく枠組みが整いました。

本区は、東京2020大会におけるアメリカ合衆国のホストタウン、さらに共生社会ホストタウンに登録され、アメリカオリンピック・パラリンピック委員会のパラリンピアンとの交流事業など数多くの共生社会ホストタウン事業を展開してきました。その後、令和元年10月に「先導的共生社会ホストタウン」に認定されたことを受け、UDのまちづくりや心のバリアフリーの推進などにより、共生社会の実現に向けた取組みを推進していくこととしています。

そこで、これらの取組みをさらに推進するために平成30年に新設されたバリアフリー法に基づく促進方針制度を活用し、世田谷区移動等円滑化促進方針(以下、「促進方針」という。)を策定し、UD推進計画とともに、一体的なUDのまちづくりを推進していきます。

第1章 P1~5

はじめに

方針策定の
背景・位置づけ

背景と目的

位置づけ

移動等円滑化
促進方針とは

世田谷区にお
けるユニバー
サルデザイン
推進の取組み

第2章 P6~18

現状と課題

区の概況、
課題分析

区の概況

バリアフ
リー化の現
状と課題

促進方針の
策定に向け
た課題

第3章 P19~20

基本目標

促進方針の基本目標

施設の利用と移動に関するバリアフリー化の促進

基本目標 1

UD推進条例を
補完し、一体的
な施策推進によ
り区全体の底上
げを図る

基本目標 2

教育や啓発によ
る心のバリアフ
リーを推進する
ため、全区的に
取り組む内容を
具体的に示す

基本目標 3

「モデル地区」
を促進地区とし
て設定し、**更に
取組みを進めた
のち、**他地区へ
展開する

第4章 P21～39

区全域における方針

4つの方針

1 施設のバリアフリーの促進

2 情報のバリアフリーの促進

3 心のバリアフリーの促進

4 商店街におけるバリアフリーの促進

第5章 P40～49

促進地区

促進地区内の4つの方針と配慮事項

1 施設のバリアフリーの促進

2 情報のバリアフリーの促進

3 心のバリアフリーの促進

4 商店街におけるバリアフリーの促進

届出対象施設
届出対象範囲

・生活関連施設(旅客施設)
※生活関連経路の道路と接する出入り口等

・生活関連経路(道路)
※生活関連施設の旅客施設の出入口と接する部分等

促進地区の選定(世田谷区役所周辺地区)

第6章 P50～52

促進方針の実現に向けて

促進方針の実現に向けて

1 周知・啓発と連携・協力

2 世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画との一体的な推進

3 促進地区の他地区への展開と区全体のレベルアップ

重点的な取組み

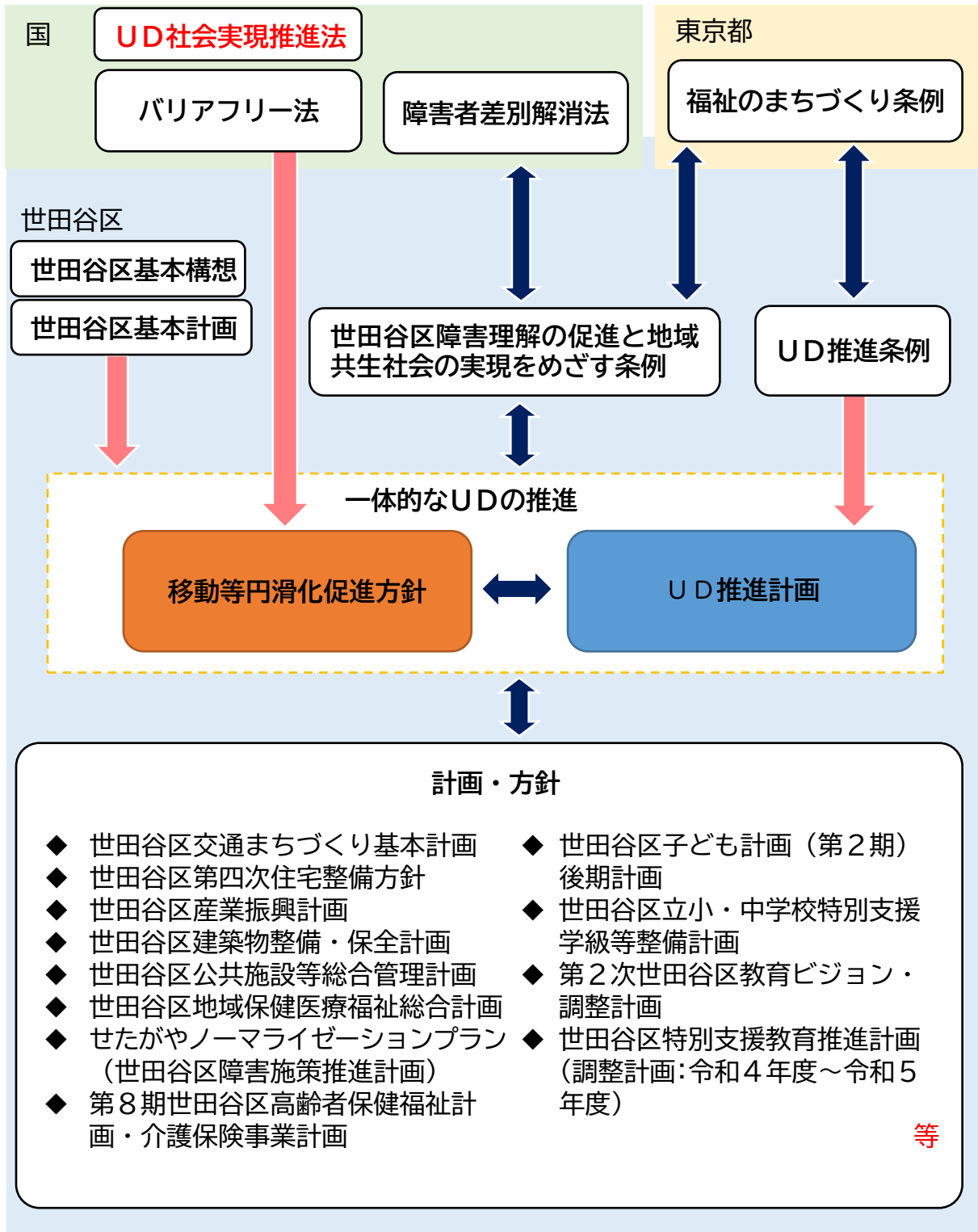
1 うめとぴあ、区役所本庁舎間の移動等の円滑化

2 商店街の心のバリアフリーの促進

3 交通事業者等との連携

1.2 位置づけ

本方針は、バリアフリー法に基づき策定するもので、障害者差別解消法に基づく条例、区の上位・関連計画との連携・整合を図った方針とします。



➡ : 基づく ⬄ : 整合

図 1.1 促進方針の位置づけ

1.3 移動等円滑化促進方針とは

鉄道駅を中心とした地区や、駅や官公庁、病院、福祉施設など高齢者や障害者等が日常生活において利用する施設が集まった地区において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を区市町村が示すものです。

なお、促進方針策定後、移動等円滑化の状況について概ね5年ごとに調査するとともに、社会情勢の変化、バリアフリーをとりまく環境、技術、人々の意識等を踏まえ、必要に応じて促進方針の見直しを検討します。

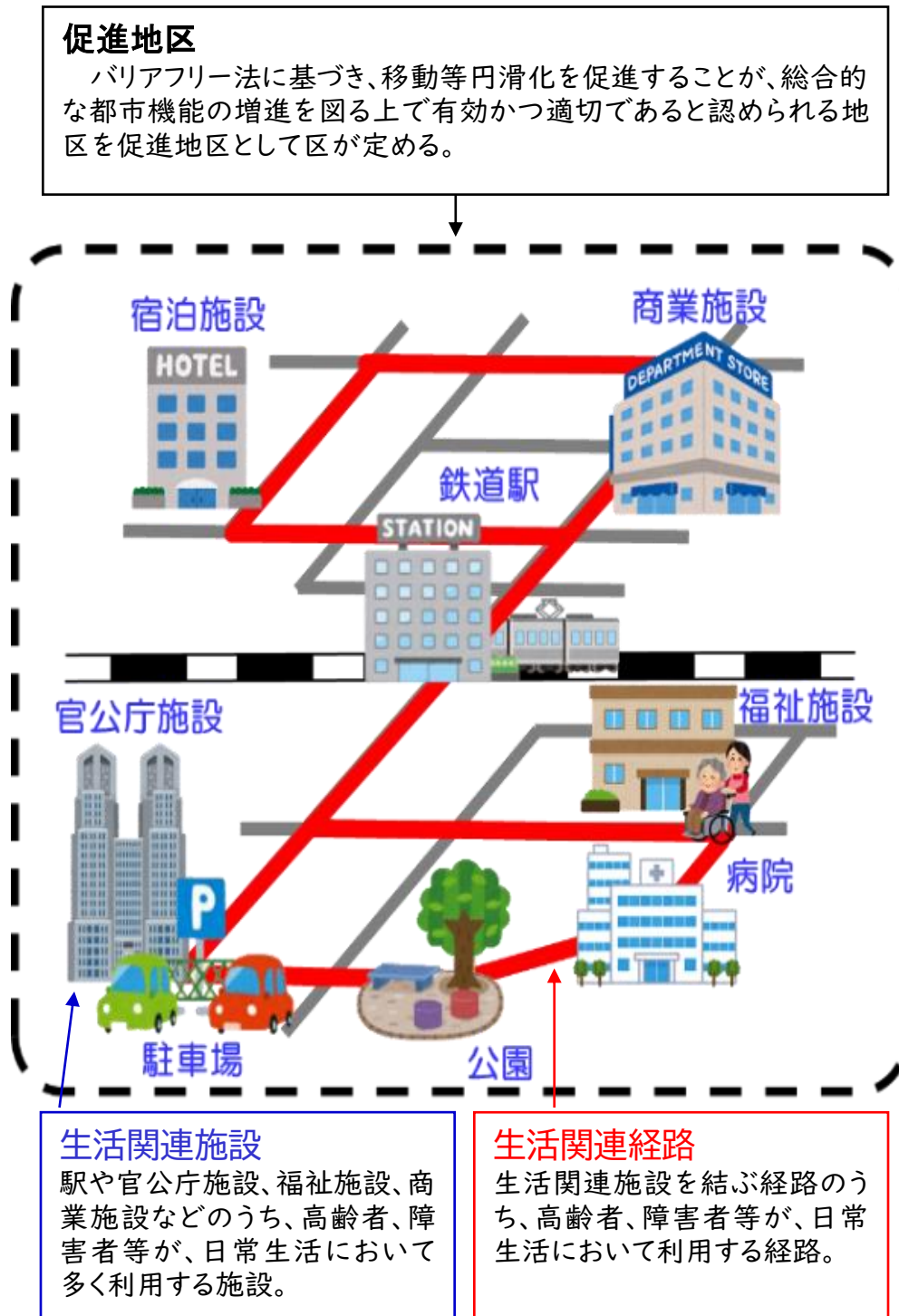


図 1.2 促進地区・生活関連施設・生活関連経路のイメージ

第2章 現状と課題

2.1 区の概況

(1) 人口、高齢者、障害者、外国人、乳幼児の状況

1) 人口

- 本区の総人口は約92万人、総世帯数は約49万世帯であり、令和2年までは増加していましたが、近年は横ばいの傾向にあります。なお、世田谷区将来人口推計では、減少は令和6年まで続き、その後、微増となる見込みです。

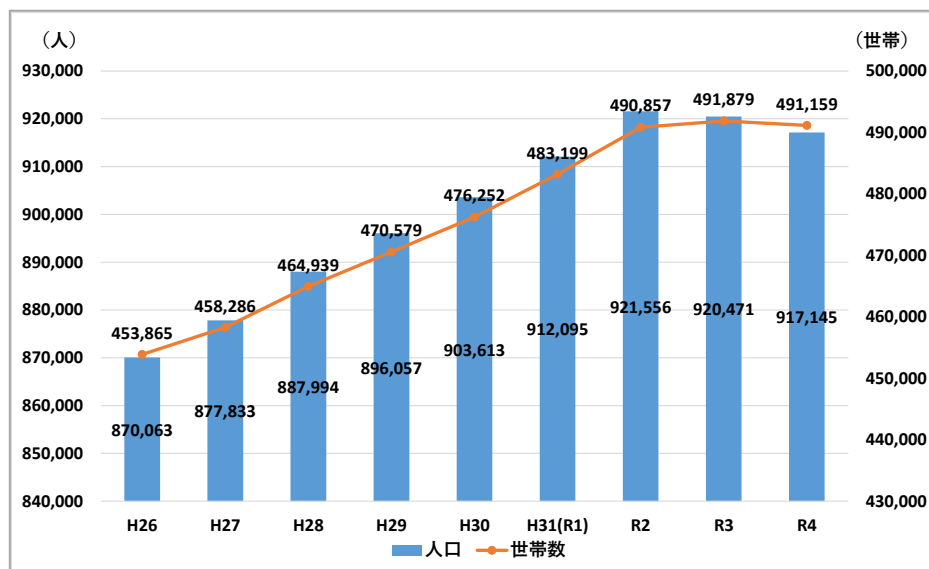
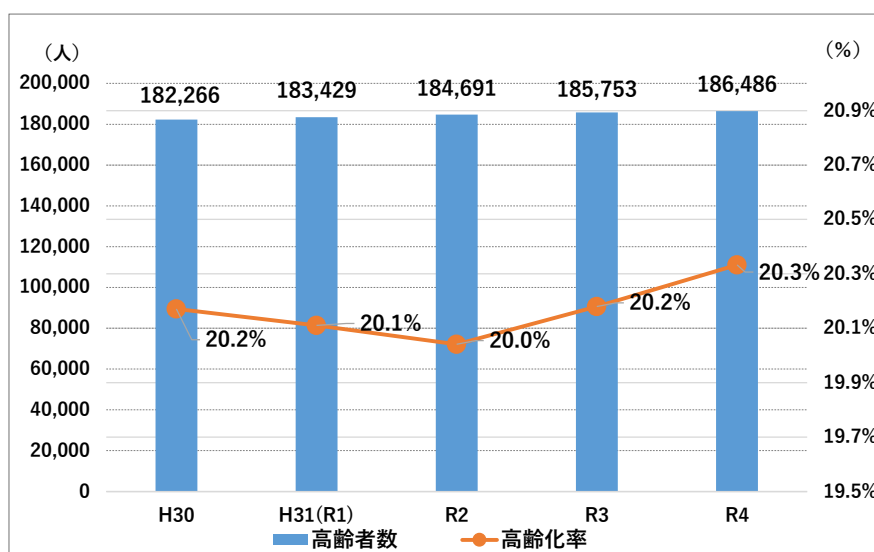


図 2.1 人口・世帯数の推移

2) 高齢者

- 高齢者数（65歳以上）は186,486人で、高齢化率は20.3%であり、近年、高齢化率は横ばいの傾向にありますが、高齢者数は増加しています。今後、世田谷区将来人口推計によると令和4年以降も一貫して増加し、前期高齢者から後期高齢者への移り変わりなどが予想されています。

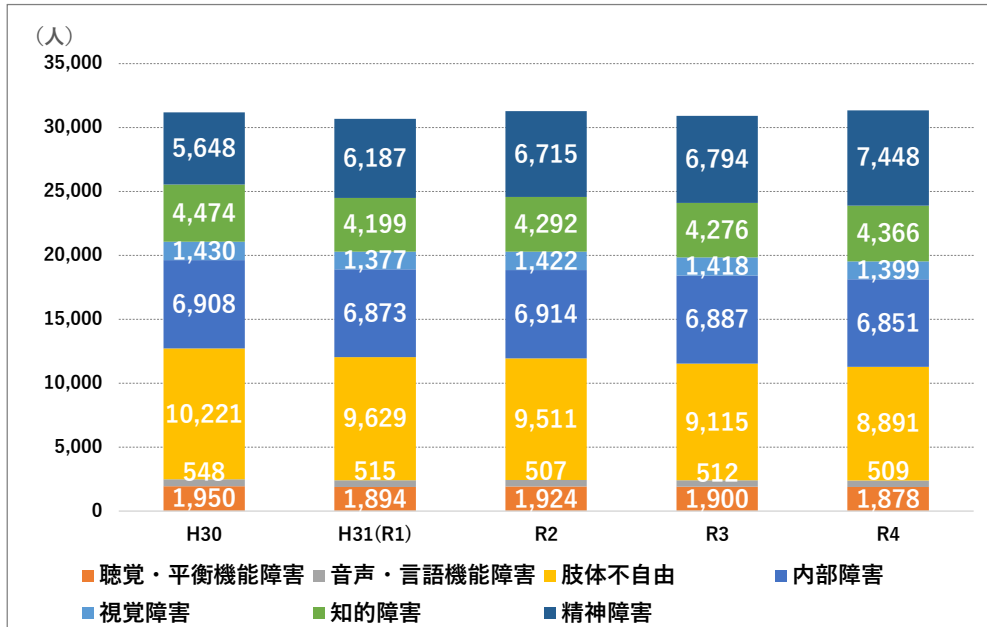


出典：世田谷区HP統計情報館（各年4月1日）

図 2.2 高齢者数・高齢化率の推移

3) 障害者

- 障害者数は 31,342 人で、総人口に対する割合は 3.4% となっています。そのうち、身体障害者数は 19,528 人で、肢体不自由が最も多く 8,891 人となっています。また、知的障害者数は 4,366 人、精神障害者数は 7,448 人となっています。なお、世田谷区保健福祉総合事業概要によると、身体障害者手帳所持者が微減傾向にあるのに対し、精神障害者福祉手帳所持者は増加傾向です。

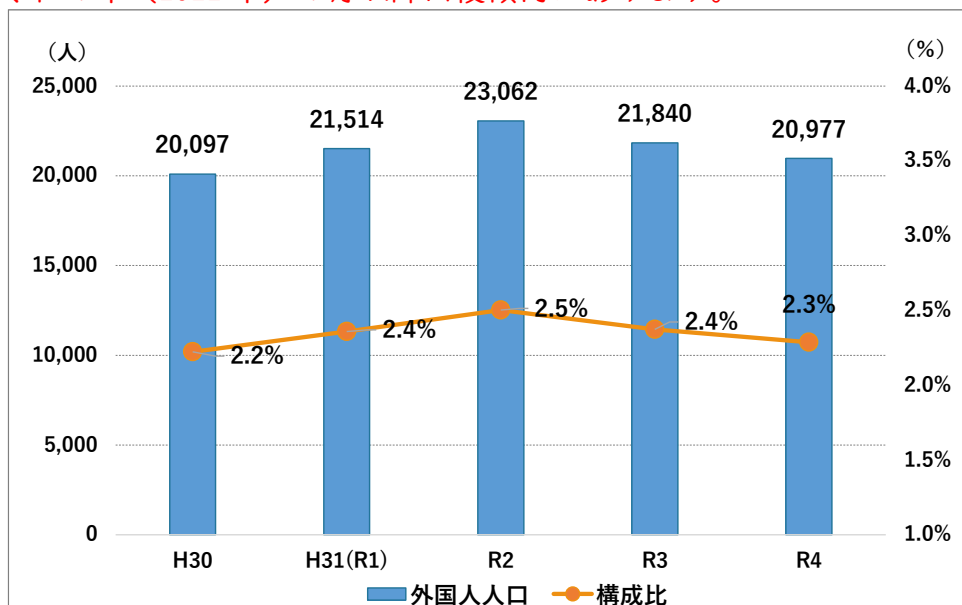


出典：世田谷区保健福祉総合事業概要（令和4年9月）

図 2.3 障害者数の推移

4) 外国人

- 外国人人口は 20,977 人で、総人口に対する割合は 2.3% となっています。新型コロナウイルス感染症の拡大以前は増加傾向にありましたが、現在は減少傾向にあります。ただ、住民基本台帳によると入国制限緩和の影響により、令和4年（2022年）4月以降回復傾向にあります。

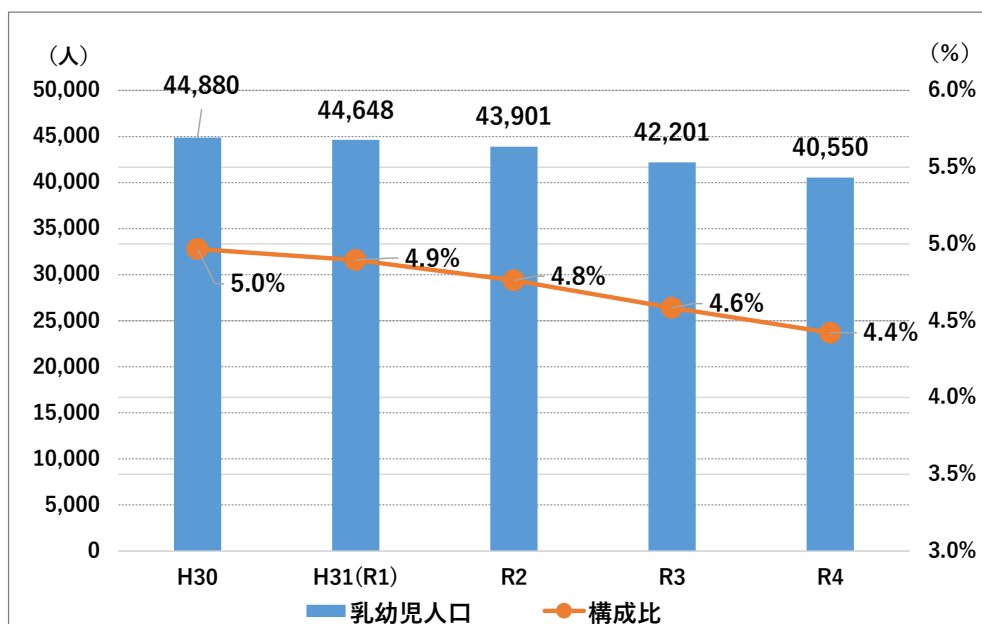


出典：世田谷区HP統計情報館（各年4月1日）

図 2.4 外国人人口・構成比の推移乳幼児

5) 乳幼児

- 乳幼児人口は 40,550 人で、総人口に対する割合は 4.4% となっています。人口及び構成比のいずれも減少傾向にあります。



出典：世田谷区HP統計情報館（各年4月1日）

図 2.5 乳幼児人口・構成比の推移

(2) 人口、高齢者、障害者、外国人、乳幼児の状況に対する課題

世田谷区の人口は約91.6万人で、特別区の中で最も人口が多く、65歳以上の高齢者数は約18.6万人で高齢化率は20.4%と特別区平均の21.6%を下回っています。

しかし、2.1(1)で整理したように、近年、高齢者数は増加傾向にあるとともに、障害者数の総人口に占める割合も概ね3%程度を占めています。

また、外国人数は2.3%であり近年減少傾向ではありますが、世田谷区多文化共生プランが示すとおり、誰もが安心して暮らせるまちの実現に向け、外国人向けの多言語による情報提供なども必要となっています。一方、乳幼児数についても減少傾向ですが、世田谷区子ども計画（第2期）後期計画においては、子どもや子育て家族が安心して気軽に外出できる社会環境の整備など、様々な取組みにより「子どもがいきいきわくわく育つまち」を目指しています。

このことから、高齢者、障害者をはじめ、外国人や子育て層にも暮らしやすいまちづくりの推進に向け、さらなるUD推進、バリアフリー化の促進が必要です。

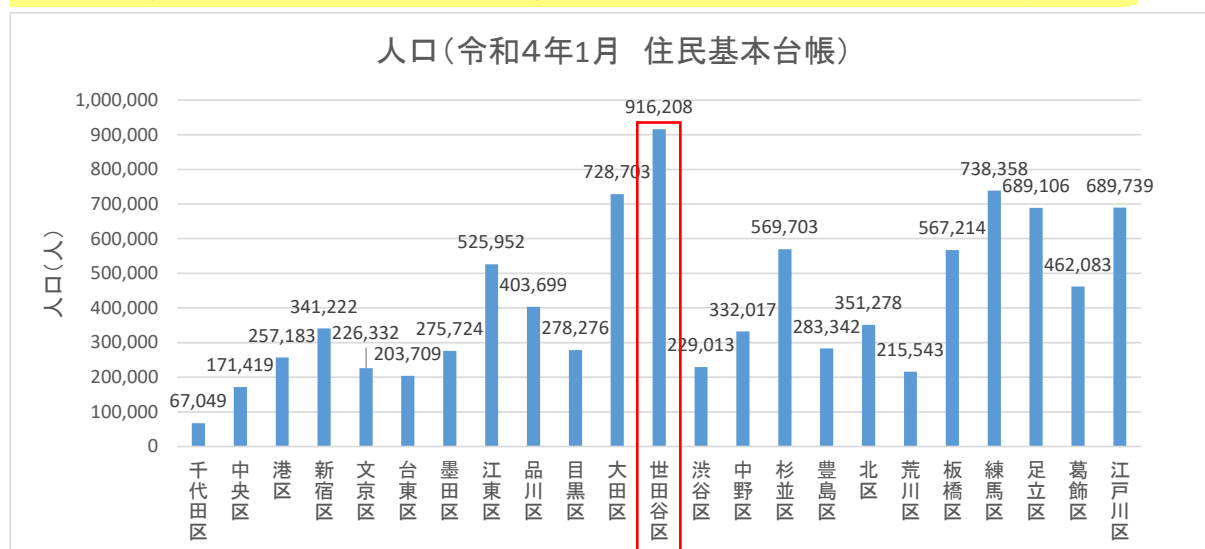
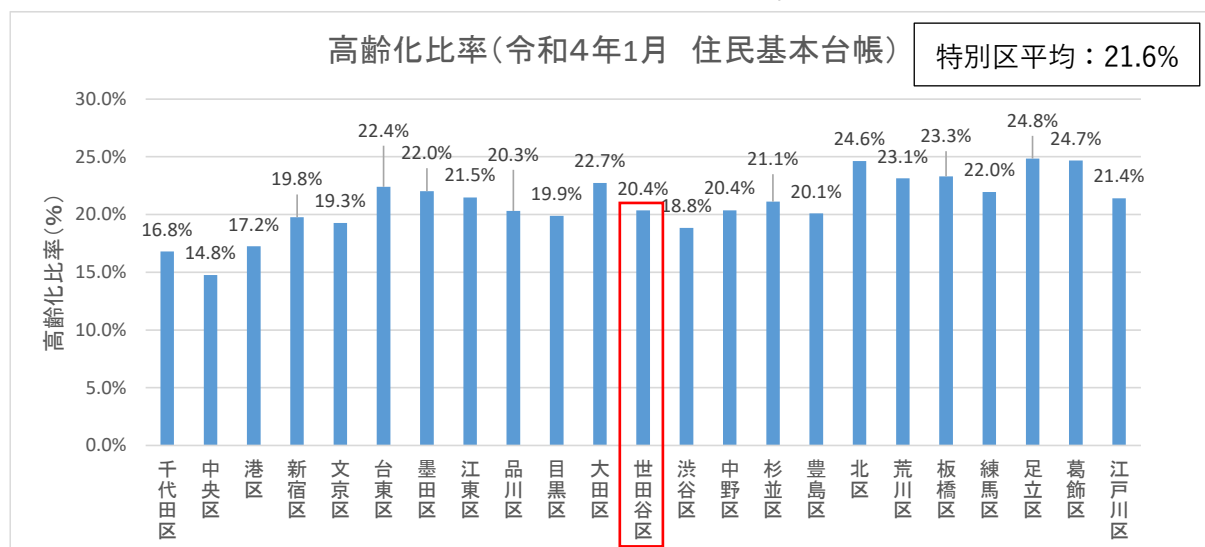


図 2.6 特別区別人口一覧



令和4年1月1日住民基本台帳より作成

図 2.7 特別区別高齢化比率一覧

(3) 道路の状況

本区内の道路は、都市計画道路とそれを補完する主要生活道路によりネットワークが構成されています。環七通り、環八通り、甲州街道（国道20号線）、玉川通り（国道246号線）、目黒通りといった都市の骨格を形成する幹線道路は整備済みですが、都市計画道路の整備率は5割弱で、主要生活道路の整備率も4割弱と低く、主に区の西側地域に道路のネットワークが不十分な地域となっています。

■ 都市計画道路、主要生活道路の整備概況



世田谷区道づくりプランより

図 2.8 幹線道路網

(4) 公共交通施設の状況

1) 鉄道

本区内に駅のある鉄軌道は、小田急、東急、京王の各電鉄の7路線、合計41駅あり、主に東西方向の移動手段として利用されています。

※京王線と京王井の頭線の明大前駅、東急田園都市線と東急大井町線の二子玉川駅、小田急小田原線と京王井の頭線の下北沢駅は1駅とする。

<路線毎の駅数>

小田急小田原線	(10 駅)
東急田園都市線	(6 駅)
東急大井町線	(5 駅)
東急目黒線	(1 駅)
東急世田谷線	(10 駅)
京王線	(7 駅)
京王井の頭線	(5 駅)

<乗降客数の多い主な駅>

明大前駅	(約30万人/日)
二子玉川駅	(約17万人/日)
下北沢駅	(約16万人/日)
三軒茶屋駅	(約9万人/日)

出典：世田谷区統計書（令和3年）

※乗換乗降客数を含む。

2) バス

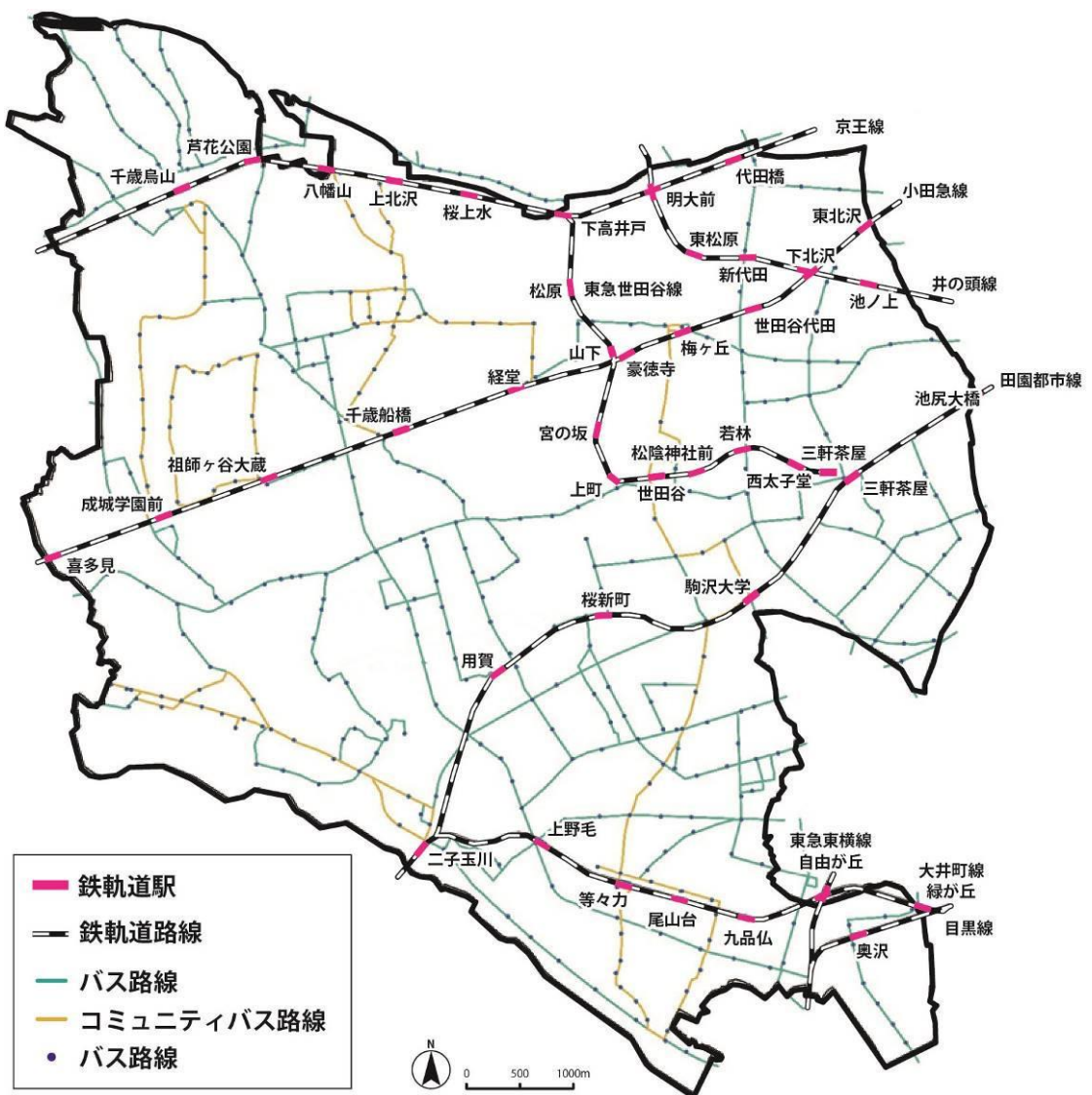
本区内の路線バスは、4社・1局により83路線運行されています（令和4年4月現在）。その内10路線がコミュニティバスとして運行されています。

区内の路線バスは南北方向等の移動手段として、約14万人/日に利用されています。

<バス事業者>

東急バス	49路線
小田急バス	23路線
京王バス	8路線
関東バス	3路線
都営バス	1路線
(共同運行含む)	

公共交通機関対策等特別委員会資料、世田谷区統計書より



令和2年度世田谷区バリアフリー化状況調査報告書をもとに作成
 図 2.9 公共交通網

(5) 世田谷区におけるユニバーサルデザイン推進の取組み

1) ユニバーサルデザイン推進条例

- UD推進条例により不特定又は多数の者が利用する施設で、特に生活環境の整備を推進する必要がある建築物、道路、公園、駅などの公共交通施設等を規則で定める用途・規模以上で新設又は改修する際、事前の届出を義務づけ、指導・助言及び審査を行うことにより、区立の建築物だけでなく民間等の建築物も含めたUDによる整備を推進しています。
- UD推進条例に定められた整備基準又は遵守基準に適合した建築物では、建築物の敷地に接する道等から主要な出入口を経て利用居室等までの経路、エレベーター、トイレ等の設備について、円滑な利用に配慮した整備が行われています。



図 2.10 UD推進条例
整備基準適合証シール



図 2.11 UD推進条例
遵守基準適合証シール

- UD推進条例では、公共的施設及び集合住宅の生活環境の整備を積極的に推進する必要があると認める地区をUD推進地区に指定しています。
(参考3：参照)

2) 世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画

- 令和元年度よりUD推進計画(第2期)の後期計画を進めており、25の施策・事業に基づき、生活環境の整備を進めています。
- ハード面の取組みでは、区立施設のUDによる整備、改修等の機会をとらえた学校施設の整備、鉄道駅におけるホームドア整備の促進、歩きやすい歩道の整備、多様なニーズに対応した公園の整備などを実施しています。
- ソフト面の取組みでは、UDの普及啓発活動、UD情報の活用、情報のUDガイドラインの作成・普及、UDによる区有施設の整備、多様な情報媒体の普及・活用の推進、職員研修等を推進しています。

これまで、UD推進条例、UD推進計画に基づきUDの取組みを推進してきました。今後更なるUD推進を図るため、既存の鉄道駅やその徒歩圏に立地する公共的施設、そこへ至る道路、信号機等における面的・一体的な施策の推進が必要です。

(6) 交通バリアフリー法に基づく取組み

- 三軒茶屋駅周辺地区を対象に、交通バリアフリー法に基づく交通バリアフリー基本構想が平成17年度に策定されました。この構想では、三軒茶屋駅とその周辺の道路について、交通バリアフリーの実現を図るため、鉄道事業者や道路管理者等が平成22年度までに取り組む事業などを示しました。
- 主な事業の成果としては、田園都市線三軒茶屋駅構内におけるエレベーター及びバリアフリートイレの設置、三軒茶屋交差点における横断歩道の新設、玉川通りや世田谷通りにおける視覚障害者誘導用ブロックの整備・改修、茶沢通りの歩道改修、横断歩道の音響信号機・エスコートゾーンの設置等が挙げられます。
- 基本構想策定時において長期課題となっていた田園都市線三軒茶屋駅南口の改札階から地上までのエレベーター設置については、令和元年6月に実現しました。
- 特定経路の整備により歩道のバリアフリー化を推進しました。



図 2.12 三軒茶屋交通バリアフリー基本構想

三軒茶屋駅周辺地区では、交通バリアフリー法に基づく「交通バリアフリー基本構想」を策定し、鉄道駅や周辺道路等における重点的な取り組みにより、概ねバリアフリー化が図られました。

その後、総合的・一体的なバリアフリーを推進するため、交通バリアフリー法及びハートビル法とを統合・拡充しバリアフリー法へと改正され、新たな基準も追加されました。

今後、更なるバリアフリーを推進するため、改正された法の趣旨を踏まえた、全区的なバリアフリー化の促進が必要です。

(7) 各施設のバリアフリー化の現状

1) 公共交通施設

① 鉄道

- 本区内にある全駅について、出入口から改札口を経てプラットフォームまでのバリアフリールート確保、バリアフリートイレの設置(一部の軌道駅を除く)、視覚障害者誘導用ブロックの設置等のバリアフリー化が完了しています。
- プラットホームにおける転落防止については、15駅(令和5年4月現在)でホームドアが整備済みであり、それ以外の駅では、内方線付き点状ブロックが整備済みです。
- ソフト面の取組みとして、車椅子利用者やベビーカー利用者の乗降介助や聴覚障害者に対する筆談対応など、乗務員による接遇・介助の実施、声かけサポート運動などの広報・啓発活動の実施などが行われています。
- 構造面等の理由から、エレベーターの増設やホームドアが設置されていない駅もあります。

表 2.1 区内の鉄道駅ホームドア整備状況

路線名	駅名	今後の目標・予定
小田急小田原線	東北沢、下北沢、世田谷代田、梅ヶ丘	1日の利用者数が10万人以上の駅へ優先して設置
東急田園都市線	池尻大橋、三軒茶屋、駒沢大学、桜新町、用賀、二子玉川	—
東急大井町線	九品仏、尾山台、等々力、上野毛、二子玉川	—
東急目黒線	奥沢	—
京王線	—	全駅整備に向け検討を進める
京王井の頭線	下北沢	—

資料：各鉄道事業者のホームページ(令和4年6月現在)

② バス

- 本区内の路線バスは、全てノンステップバスにより運行されています。
- 車椅子利用者やベビーカー利用者の乗降介助や聴覚障害者に対する筆談対応など、乗務員による接遇・介助が実施されており、そのための社内研修が実施されています。
- 区はこれまでに119基(令和4年4月現在)のベンチを停留所に設置するとともに、バス事業者へ補助することにより24基の上屋の(令和4年4月現在)整備を促進しました。一方、道路幅員上の制約から、ベンチ設置後の十分な歩道幅員の確保や上屋整備が進まないといった課題もあります。



図 2.13 上屋が整備されたバス停

③ タクシー

- 本区内の一部のタクシー事業者においては、UDタクシー車両の導入に取り組んでいますが、導入に至らない事業者もいる状況です。
- 車椅子使用者やベビーカー使用者の乗降介助や聴覚障害者に対する筆談対応など、乗務員による接遇・介助が実施されており、そのための社内研修が実施されています。



図 2.14 UD タクシー



図 2.15 UD タクシーの表示

2) 道路

- 道路のバリアフリー化のため、歩車道の段差解消、舗装更新、視覚障害者誘導用ブロックの設置・改修などが実施されています。
- ソフト面の取組みとして、道路パトロールや放置自転車クリーンキャンペーンなどが実施されています。
- 道路と沿道建築物等とのすり付けや、十分な歩行者空間の確保ができていない箇所もある状況です。



図 2.16 道路パトロール



図 2.17 放置自転車の撤去

3) 交通安全施設

- 「交通バリアフリー基本構想」における重点整備地区や、区役所周辺、梅ヶ丘駅周辺などに、横断歩道の音響式信号機の設置・改良や、エスコートゾーンが整備されています。

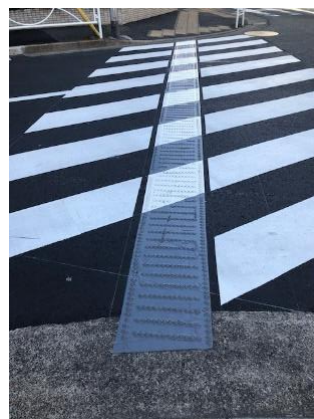


図 2.18 エスコートゾーン

4) 都市公園

- 東京都によるインクルーシブ公園の整備など、公園整備事業として先進的な取組みが実施されています。
- トイレの整備については、地区公園や運動公園といった規模の大きい公園ではバリアフリー化が実施されています。その他の街区公園などでは、改修の機会を捉えバリアフリー化に取り組んでいます。

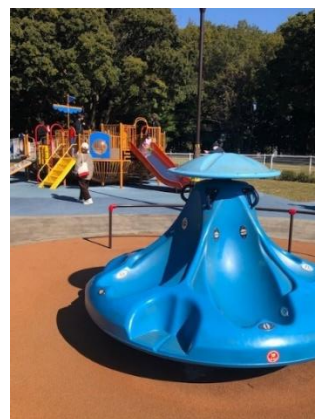


図 2.19 インクルーシブ公園
(砧公園)

5) 建築物

- UD推進条例に基づいた建築物の基準適合数は増加傾向にあり、施設のバリアフリー化やUDの考え方の理解が広まっています。
- 公共施設では、エレベーター扉のガラス窓や、トイレの大型ベッドなどの施設整備については、改修の機会を捉え実施しています。

6) 区民参加によるバリアフリー化の促進

- 昭和56年の国際障害者年を契機に、昭和57年より「梅丘ふれあいのあるまちづくり」をはじめ、その後も5つの総合支所でのUD推進地区での取組みにおいても、区民参加によるUDまちづくりを展開してきました。



図 2.20 区民参加の様子

各施設のバリアフリー化については、UD推進条例等により一定のバリアフリー化が図られていますが、改正バリアフリー法や移動等円滑化整備ガイドラインの改訂内容（バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組の強化、踏切での視覚障害者の誘導について等）を踏まえ、さらなるバリアフリー化の促進が必要です。

2.2 促進方針の策定に向けた課題

バリアフリー化の現状と課題を踏まえ、促進方針の策定に向けた課題を以下に示します。

課題1：UD推進計画と一体的な施策の推進

これまで、UD推進条例に基づき新設・改修時における基準への適合義務、努力義務を課す枠組みを活用し、バリアフリー化を推進してきましたが、既存施設のバリアフリー化については新設・改修の機会を待つ必要がありました。また、UD推進条例では位置づけられていない音響式信号機や横断歩道へのエスコートゾーンの整備などの促進も求められています。

このため、さらなるUD推進のためには、バリアフリー法の枠組みや考え方を活用するとともに、UD推進計画と一体的となった施策の推進が必要です。

課題2：区全域におけるバリアフリー化に向けた方針の設定

バリアフリー法の枠組みを活用した促進方針制度では、促進地区を定めるとともに、区全域を対象とした施設や心のバリアフリーに関する方針を示すことが可能となります。

区全域におけるバリアフリー化の促進に向けた取組みとして、施設のバリアフリー化をはじめ、心のバリアフリーの普及、理解促進のため、各事業者や小中学校における教育・啓発事業の促進、情報のバリアフリーの促進など、ハードとソフトの両面からバリアフリー化の促進を図ることが望まれます。

UD推進の取組みを区全域に広げる必要があることから、バリアフリー法に基づく促進地区の位置づけにとどまらず、区全域におけるバリアフリー化の促進に向けた方針を位置づける必要があります。

課題3：今後の取組みのモデルとなる地区の設定と他地区への展開

これまで、UD推進条例に基づき、UD推進地区を設定し、UD推進事業を行う枠組みがありましたが、施設や経路を特定し面的・一体的な取組みを実施できる枠組みとなっておらず、施設の新設・改修時を機会に実施していく局所的・即地的な手法となっていました。

バリアフリー法では促進地区を定め、対象とする施設・経路を設定し、面的・一体的なバリアフリー化を図る枠組みが設けられていることから、この制度を活用することで、さらなるUD推進が可能となります。

促進地区の指定にあたっては、今後の区内での展開を見据え最も効果的な地区設定が必要となります。この地区をモデルとし、地域住民や高齢者・障害者等の意見を踏まえたバリアフリーに向けた方針や配慮すべき事項をまとめ、この知見を生かし他地区へ展開していく進め方が必要となります。

第3章 促進方針の基本目標と基本的な考え方

3.1 促進方針の基本目標

本区は、東京2020大会の共生社会ホストタウンの中から、UDのまちづくりや心のバリアフリーの取組みが評価され先導的共生社会ホストタウンに認定されました。このことを契機として、UD推進条例、UD推進計画、その他関連条例、関連計画などこれまでの取組みを更に推進し、共生社会の実現を目指していこうとしています。

そこで、バリアフリー法による促進方針制度を活用し、様々な事業者と連携・協力しながら、施設の利用と移動に関するバリアフリー化を促進するため、3つの基本目標を示します。

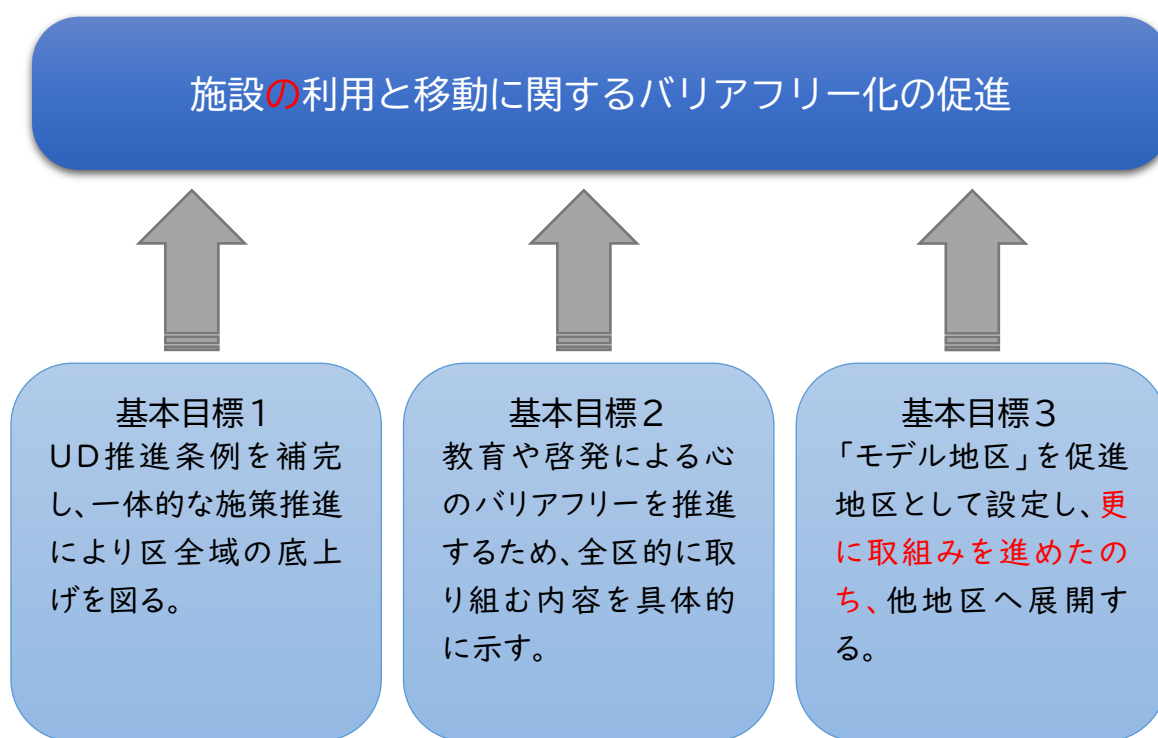


図 3.1 促進方針の基本目標

3.2 促進方針の基本的な考え方

2.2 促進方針の策定に向けた課題を踏まえ、本方針におけるバリアフリー化促進に向けた基本的な考え方を以下に示します。

○UD推進計画と一体的な施策の推進による区全域の底上げ

バリアフリー法に基づく促進方針を定めることにより、UD推進条例やUD推進計画を補完し、一体的な施策の推進による区全域のバリアフリー化やUDの底上げを図ります。

○区全域のバリアフリー化の促進

バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準や整備ガイドラインを踏まえ、区全域で取り組むべき方針を具体的に定めることにより、バリアフリー化の促進を図ります。また、ハード面のみならずソフト面において施設設置管理者は心のバリアフリーの推進、教育・啓発、最新の技術を含めた情報のバリアフリーの推進などにより、ソフト面でのバリアフリー化を促進します。

○「モデル地区」の促進地区への設定・他地区への展開

これまで本区は、他の行政をリードするような先駆的な取り組みを実践してきました。その中でも最もバリアフリー化に取り組んできた地区を促進地区として設定し、「モデル地区」として更に**取組みを進めたのち**、他地域へ展開することで、UDのまちづくりを推進します。

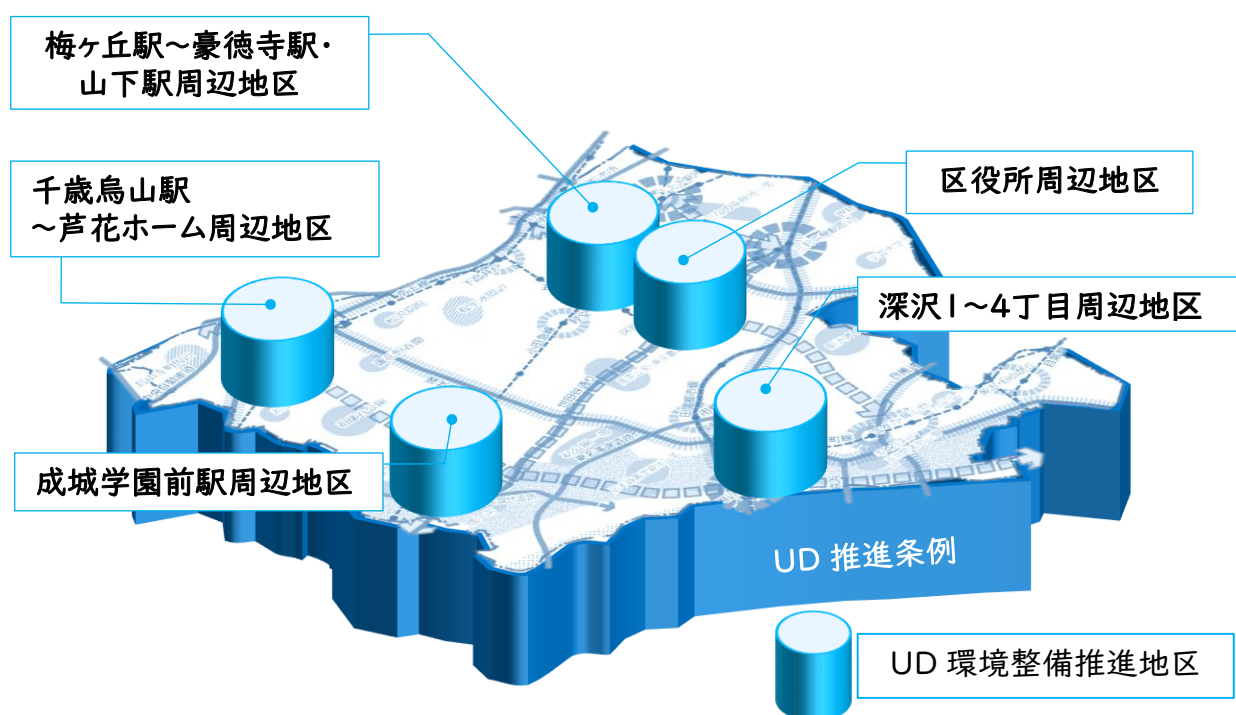


図 3.2 UDの階層的な推進・促進のイメージ
(縦軸がUD推進・促進のレベル)

第4章 区全域における方針

区全域におけるバリアフリー化の取組を促進していくにあたり、施設整備などによるハード面におけるバリアフリー化とあわせて、心のバリアフリーや情報のバリアフリーなどのソフト面におけるバリアフリー化の促進が必要です。

国の障害者権利条約の批准により、「障害の社会モデル」の考え方が明確にされたことや、区が先導的共生社会ホストタウンに認定されたことなどにより、さらなる心のバリアフリーの推進が求められています。しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大により、事業者や住民による高齢者、障害者等への声掛け・介助の機会が困難になったことから、当事者の生活に大きな支障を来しています。

これらを踏まえ、区の関連計画とも連携するとともに、これまでのUD推進条例、UD推進計画による取組み状況やまち歩きワークショップでの意見等(参考4:参照)を踏まえ、区全域におけるバリアフリー化の4つの方針を定め、それらの取組みを推進します。

施設のバリアフリーの促進

公共交通、道路、公園、建築物、交通安全施設に関する整備基準等に基づく質の高いバリアフリー整備を行い、各事業者と連携・協力し、移動の連続性も配慮したうえで、施設のバリアフリー化の促進を図ります。

情報のバリアフリーの促進

道路上の公共サインや鉄道駅内外の案内誘導サインの連続性の確保、掲載情報の内容の更新、WEB上の案内など、移動に関する情報のバリアフリー化に向けた取組みの促進を図ります。

心のバリアフリーの促進

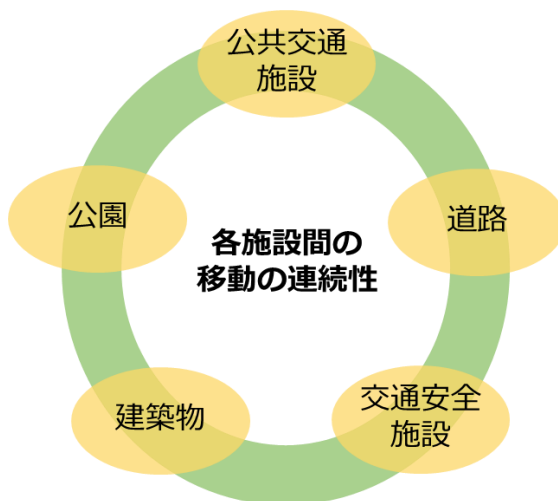
理解、接遇、交流といったことばをキーワードに、心のバリアフリーのさらなる推進に向け、行政、各施設設置管理者、区民が連携・協力し様々な取組みの促進を図ります。

商店街におけるバリアフリーの促進

商店街でこれまで実施されてきたハード・ソフト一体的な取組みを「移動等円滑化における世田谷らしさ」と捉え、商店街との連携・協力により楽しく安心して歩ける環境の創出に向けた取組みの促進を図ります。

4.1 施設のバリアフリーの促進

公共交通施設、道路、公園、建築物、交通安全施設、駐車場等の個々の施設について、関連する条例や計画、基準等（参考5：参照）に基づいた施設整備に加え、接し合う施設の各事業者が連携・協力し、施設間移動の連続性に配慮した面的一体的な施設のバリアフリー化を促進するとともに、踏切など道路と公共交通施設とが交差し合う場合においても連携・協力し、バリアフリー化を促進します。また、各施設においては、可能な範囲で座れる場の確保に取り組みます。



公共交通施設	<p>鉄道： バリアフリールートの特設の確保、可動式ホーム柵の設置、エレベーターの大型化などを促します。</p> <p>バス： 接遇研修の定期的な実施、バス停留所へのベンチや上屋の設置を促します。</p> <p>タクシー： 接遇研修の定期的な実施、UDタクシーの導入、筆談具・コミュニケーションボード等の設置を促します。</p>	<p>道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備後も適切な維持管理を行うことで、継続的な利用者の利便性の確保を図ります。 ・踏切について、各鉄道事業者と協力し、多様な利用者に配慮した安全性が確保できるよう検討します。 ・幹線道路の歩道橋設置箇所については、当該道路管理者が、エレベーターなどバリアフリーに配慮した立体横断施設の設置及び設置後の維持管理に努めます。 ・移動等円滑化基準や各種ガイドライン、UD推進条例に基づいた整備を図ります。
	<p>公園</p> <ul style="list-style-type: none"> ・清掃や維持管理を適切に行い、公園内の設備やトイレなどが安心して利用できるよう留意します。 	<p>交通安全施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・音響式信号機の増設、通信装置を付加した信号機の設置、横断歩道へのエスコートゾーンの設置を推進します。 <p>建築物</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化基準や各種ガイドライン、UD推進条例に基づいた整備を図ります。

図 4.1 施設のバリアフリーの促進

(1) 公共交通施設

交通事業者と連携し情報共有しながら、移動等円滑化基準やガイドライン等に基づいた整備を推進させ、必要に応じて行政支援等を行いながら、バリアフリー化の促進を図ります。

1) 鉄軌道

鉄道事業者は、施設の利用状況を踏まえた上で、バリアフリー経路の複数確保や、エレベーターの大型化、ホームドア又は可動式ホーム柵の設置など、施設のさらなるバリアフリー化に努めます。

ソフト面においては、人的対応の充実や心のバリアフリーの普及啓発を促進します。また、やむを得ず無人改札口になるとしても、すべての人が安全で安心して利用しやすい駅施設となるよう努めます。

2) バス

バスについては、駅前広場のバリアフリー化や、区道のバス停留所へのベンチの設置に取り組むとともに、バス事業者に対しベンチや上屋の設置を促します。

バス事業者は、運行情報提供装置などの整備や、筆談具・コミュニケーションボード等の設置、運転手への多様な利用者を考慮した接遇研修の定期的な実施に努めます。

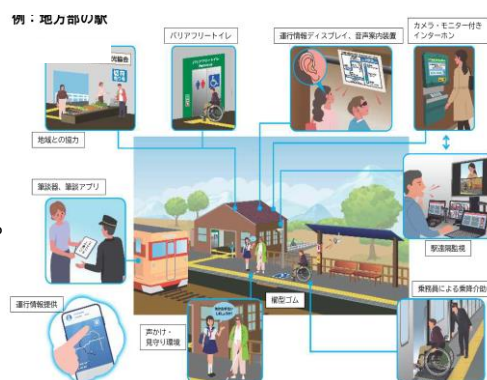
3) タクシー

タクシーについては、乗務員への多様な利用者を考慮した接遇研修の定期的な実施や、UDタクシーの導入、筆談具・コミュニケーションボード等の設置など、各タクシー事業者をとりまとめるタクシー協会などに対し、積極的に促していきます。

無人駅・無人改札における安全で円滑な利用に向けた取組み

近年、少子高齢化の進展等による鉄道利用の減少や人手不足に対応するため、無人駅や無人改札が増加する傾向にあります。そういった中、障害当事者から無人駅を利用する際の安全、円滑な利用に係る問題点や要望等が寄せられたことなどを受け、障害当事者団体・鉄道事業者及び国土交通省の三者による議論を経て、令和4年7月に「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」が策定されました。

ガイドラインでは、障害当事者の要望を踏まえた鉄道事業者の環境整備の重要性や地域との連携の必要性、先行事例、望ましい無人駅のイメージなどが示されています。各鉄道事業者には、こうした理想を共有するとともに、先行事例も参照しつつ、今後の駅運営をどのように行うべきかを検討することが求められています。



ガイドラインが描く
望ましい無人駅のイメージ

2人乗りや大型のベビーカーのバス利用時における利便性向上に向けた取組み

乗合バス事業者の中には、2人乗りベビーカーや大型ベビーカーは一般的なベビーカーに比べてサイズが大きく、通路を塞ぐ等の理由で折りたたまないで乗車できないという取り扱いをしているところもあります。しかしながら、2人乗りベビーカー利用者からは複数の乳幼児を抱えてベビーカーを折りたたむのは困難との声も上がっており、利便性の向上の観点から、国やバス事業者により、様々な取組みがなされています。

都営バスでは、令和3年6月から全ての路線において、2人乗りベビーカーに子どもを乗せたまま乗車できる取扱いを実施しています。

今後も2人乗りベビーカー使用者の利便性向上に向けて、バス事業者によるハード面の整備にあわせて、ベビーカー使用者による利用ガイドの遵守や、バス利用者の理解促進が必要とされています。



横型2人乗りベビーカー
固定イメージ

出典：東京都交通局 HP

ユニバーサルドライバー研修

ユニバーサルドライバー研修とは、高齢者や障害者などの社会進出が目覚ましい昨今、「お客様の多様なニーズや特性の理解、円滑なコミュニケーションの確保など、タクシー乗務員の接遇と介助の向上」を目指しタクシー事業者が業界を挙げて実施している研修です。

研修を通して、タクシーとユニバーサル社会、お客様とのコミュニケーション、お客様の理解と接遇などの基本事項等の講義、実際に車椅子を利用した演習などを実施します。



研修風景

出典：一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会 HP より

(2) 道路

道路のバリアフリー化を進めることにより、安全な避難経路の確保にも寄与するものと考えます。

道路については、ユニバーサルデザインの考えに基づき、だれもが利用しやすい道路に整備するとともに、適切な維持管理を行うことで、継続的な利用者の利便性の確保を図ります。また、踏切については、各鉄道事業者と協力し、多様な利用者に配慮した安全性が確保できるよう、検討を進めます。

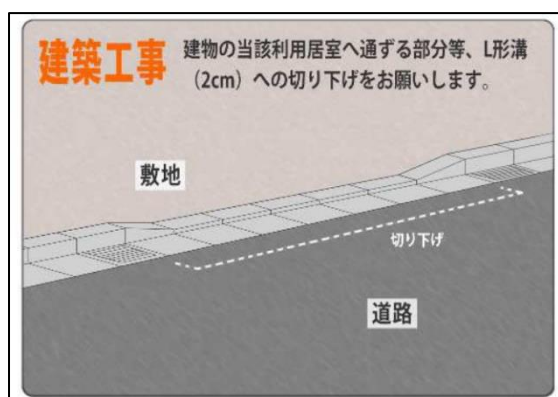
幹線道路の歩道橋設置個所については、当該幹線道路の管理者がエレベーターなどバリアフリーに配慮した立体横断施設の設置及び設置後の維持管理に努めます。

column

L形溝2cmとスムーズ段差世田谷型について

区ではUD条例の中で、移動等円滑化経路上に段差を設けない規定により、道路端にL形溝がある場合は段差2cmタイプへの切り下げを行うこと遵守基準に含める取り扱いとして平成26年より運用し、L形溝の切り下げをお願いします。

開発行為等で、道路を新設する際についても同様に、既存の道路と新設道路との交差部分は2cmタイプへの切り下げをお願いします。



一般に普及しているL形溝に比べて段差部分をスムーズに乗り越えることができる「L形溝スムーズ段差世田谷型」を使用する場合があります。



踏切道の手前部への視覚障害者誘導用ブロックの設置事例

奈良県大和郡山市では、令和4年4月25日に近畿日本鉄道橿原線と大和郡山市道が交差する踏切道において、視覚に障害のある方が列車に接触し亡くなれるという痛ましい事故が発生しました。この事故を受けて、大和郡山市は、県内の視覚障害者団体の意見を踏まえ、視覚障害者が踏切の存在を認知できるよう、踏切道の手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置するとともに、踏切内に「表面に凹凸のある誘導表示」を設置しました。

なお、当該道路は歩道が設けられておらず、車道外側線の外側の空間も狭小であるため、視覚障害者誘導用ブロックの一部を車道にはみ出す形状により、点状の警告ブロックを設置しています。

世田谷区でも、踏切道における視覚障害者誘導用ブロック等の設置方法について、国の検討状況を踏まえながら、考えていく必要があります。



写真 2-7-8 踏切道手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置した事例

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン R4.6月（国土交通省道路局）

(3) 交通安全施設

公安委員会の協力のもと、音響式信号機の増設や通信装置を付加した信号機の設置、横断歩道へのエスコートゾーンの設置を推進し、新しい技術の導入を検討しながら区全域におけるバリアフリー化の促進を図ります。

(4) 都市公園等

新設や改修の際にはだれもが利用しやすいユニバーサルデザインの公園を目指し、近隣住民や当事者参加のワークショップ等を行いながら、地域に愛着のある公園の整備を進めます。また、整備後も清掃や維持管理を適切に行い、公園内の設備やトイレなどが安心して利用できるよう留意します。

(5) 建築物

災害時避難拠点にもなる区立施設は、ユニバーサルデザインの考えに基づき整備を行うとともに、既存施設においても大規模改修に合わせバリアフリー整備を順次行い、適切に施設を維持管理します。また、その他建築物については、引き続き条例に基づいた整備指導を行うとともに、既存の小規模店舗等のユニバーサルデザイン整備に関する支援などを行います。

colum

「外出を支える座れる場の多い安心なまち」「居心地よく歩きたくなるまちなか」を創るため、「世田谷区座れる場づくりガイドライン(H30.3)」や「世田谷区路上ベンチ等設置指針(R3.8)」を策定し、通行の安全、沿道住民の理解を得ながら、ベンチ設置に取り組んでいます。

先導的共生社会ホストタウンであり、国の提唱するウォークブル推進都市に賛同している本区は、東京2020大会の馬術競技会場近くのけやき広場(上用賀2丁目)に、蹄鉄をモチーフとしたベンチを設置しました。毎日多くの方に利用されています。



座れる場づくり
ガイドライン



けやき広場に設置された
蹄鉄型ベンチ

世田谷区では、「世田谷区認知症とともに生きる希望条例」を令和2年10月に施行し、認知症になってからも安心して暮らせるまちづくりを推進しています。その取組みの一つとして、認知症の人の暮らしにくさを引き起こすバリアの解消、いわゆる「認知症バリアフリー」のまちづくりを検討しています。

認知症の人の中には、自信がない、道に迷わないか心配、他の人の負担になりたくないなどの理由で外出を含めさまざまな日常の活動を諦めてしまっている場合があります。私たちの身の回りの環境を認識しやすくすることで、物理的なバリアだけでなく、心理的なバリアも減らし、認知症になっても暮らしやすい環境を作っていくことができます。

そこで、認知症の人の特性に配慮したデザインに先進的に取り組んでいる自治体として、福岡市を紹介します。福岡市では、高齢者を含む不特定多数の市民が利用する公民館などの公共的施設に「認知症の人にもやさしいデザイン」を取り入れ、また「認知症の人にもやさしいデザインの手引き」（福岡市福祉局高齢社会部認知症支援課編集・発行）を作成し、その考え方や具体的なポイントを一般の人に広く普及啓発しています。

例えば、使って欲しいものを見つけやすくするために色の明度のコントラストを有効活用することができます。以下の事例のように、トイレと床、壁にコントラストをつけることで、トイレがどこにあるのか分かりやすくなり、場所の手がかりとなります。



この他にも、「認知症の人にもやさしいデザインの手引き」には、公共的施設のデザインに生かせるヒントがたくさんつまっています。

世田谷区でも、認知症の人の視点を大切に、認知症であってもなくても安心して暮らせるまちづくりを目指してまいります。（コラム作成・協力）福岡市・（株）メディヴァ

出典「認知症の人にもやさしいデザインの手引き」

（福岡市福祉局高齢社会部認知症支援課 編集・発行）表紙



4.2 情報のバリアフリーの促進

移動や施設利用にあたり、すべての人が必要な情報を必要な時に適切に得ることができるよう、ICTも活用しながら以下の取組をすすめ、情報のバリアフリー化の促進を図ります。

(1) 事前の情報収集の円滑化

施設設置管理者等への施設ホームページへのバリアフリー情報の掲載や更新の促進

(2) 現地での情報提供

案内サインやICTを活用した情報提供機器の設置、窓口担当者への心のバリアフリーや情報のバリアフリーの普及・啓発の推進

(3) 情報保障の充実

催事や会議等における興行主や施設設置管理者に対する情報保障の充実の促進

(1) 事前の情報収集の円滑化

情報提供にあたり、高齢者や障害者など情報を得ることが困難な人に対して、それぞれのニーズを踏まえ、その人に合った手段で情報を伝えることが必要です。手段としては、音声や文字による情報化のほか、図記号や多言語表記、手話、筆談、拡大文字、音声翻訳システム、ICTを活用した情報機器等があります。

情報の発信だけではなく、常に受け手の状況を確認するとともに、情報の受け手側から発信者に要望等を伝えることも重要です。

そこで、施設利用者の事前の情報収集を円滑にするため、施設設置管理者等に対して、施設ホームページへのバリアフリー情報（バリアフリー設備や人的サポートの内容等）の掲載や更新を促します。

(2) 現地での情報提供

利用者への現地での情報提供として、案内サインやICTを活用した情報提供機器の設置、窓口における多様な利用者に配慮した適切なコミュニケーションなどに取り組んでもらえるよう、心のバリアフリーとあわせて、情報のバリアフリーの普及・啓発を推進します。

(3) 情報保障の充実

催事や会議等においては、事前の情報提供だけでなく、参加者の状況にあわせた情報保障への配慮も必要です。その対応は興行主や施設設置管理者に委ねられていますが、それらに対して情報保障の充実を促します。

これらの取組みを不特定多数の利用が見込まれる施設や主要道路、商店街等で実施することで、区全域における情報のバリアフリー化の促進を図ります。

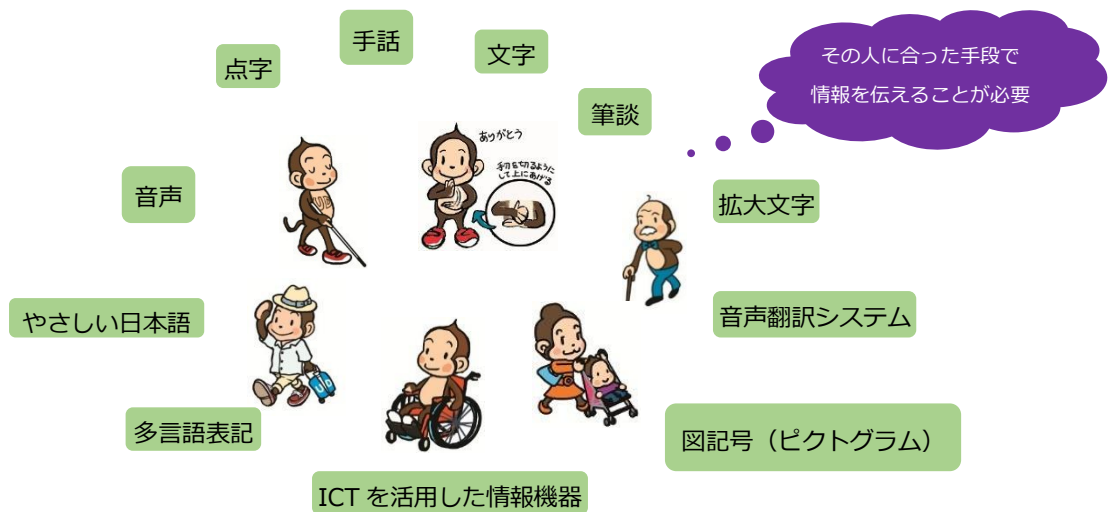


図 4.2 多様な人に配慮した情報の種類のイメージ

事例紹介

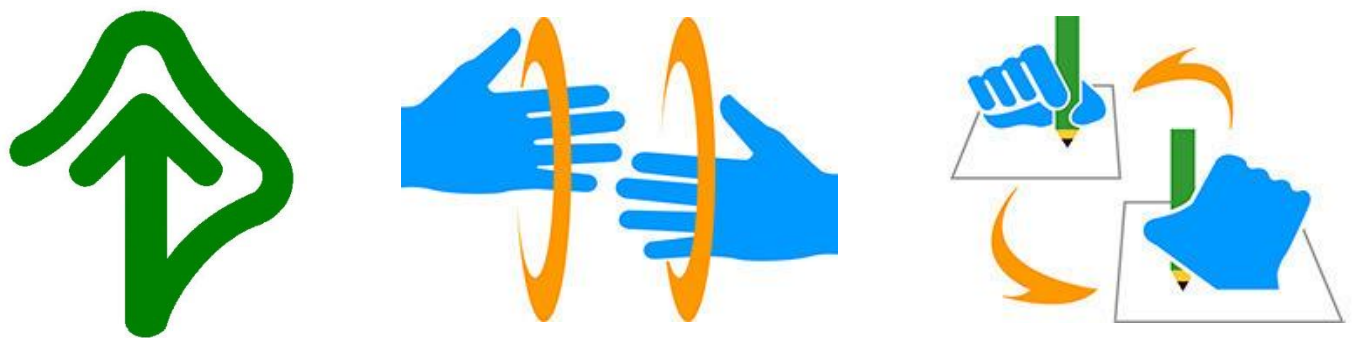


図 4.3 筆談や手話での対応を表すマーク



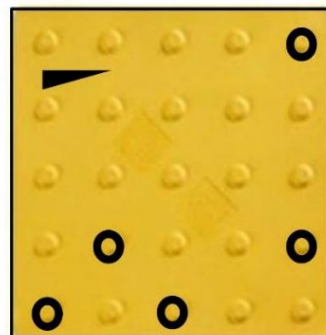
図 4.4 ピクトグラムや多言語表記を合わせた案内サイン

視覚障害者向けナビゲーション

・コード化点字ブロック

既存の点字ブロックに黒丸や三角といったマークをつけておき、それをスマートフォンで読み取ることで視覚障害者の単独歩行に必要な情報を音声で伝えることができる「コード化点字ブロック」という AI を活用した情報提供に関する技術の研究が進められています。

(出典：金沢工業大学、(株)システムギアビジョン HP 等)



コード化点字ブロック

・QR コードを設置した点字ブロック

東京メトロの一部の駅で視覚障害者ナビゲーションシステム「shikaAI」のサービスが提供されています。「shikaAI」は、駅構内の点字ブロックに QR コードを設置し、iPhone のカメラで読み取ることで、現在地から目的地までの駅構内の移動ルートを導き出し、音声で目的地まで案内を行うシステムです。

(出典：東京メトロ、リンクス株式会社HP等)



QR コードを設置した
点字ブロック

・ナビレンス

スマートフォンのカメラで指定のタグをスキャンし、必要な情報を得ることができるサービスです。フォーカス不要でタグの読み取りが行え、設置されている場所を正確に知る必要がありません。GPS や Bluetooth 等不要なため使用場所を選びません。

(出典：NaviLensHP 等)



読み取り用タグ
(NaviLens)

・インクルーシブ・ナビ

東京メトロ三越前駅地下道及び地下道に直結する施設周辺で利用可能なサービスです。アプリをインストールし、飲食店やトイレ、ATM などあらゆる施設を案内します。音声入力、音声案内に対応しています。

(出典：インクルーシブ・ナビ HP 等)



アプリアイコン
(インクルーシブ・ナビ)

4.3 心のバリアフリーの促進

「移動が大変な人」、「どこに何があるかが見えない人」、「動作がゆっくりの人」、「ブザーやアナウンスが聞こえない人」など、様々な人が、安全で安心して不便や不自由なく行きたいところに気持ちよく行けるバリアフリー社会が求められています。

「不便さ」、「不自由さ」は、機械や設備だけで解決できるものではなく、一人ひとりが、高齢者や障害者の気持ちになって考え、協力していくことが心のバリアフリーです。

行政、各施設管理者、区民が連携・協力し、心のバリアフリーを促進します。

心のバリアフリーとは、**様々な心身の特性や考え方を持つすべての人が相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支えあうことです**。障害の社会モデル[※]を理解し、障害者等から何らかの配慮を求められた際には、支援や周囲への声掛け等の合理的配慮を行うことが必要です。

また、令和3年4月の改正バリアフリー法において、車両の優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正利用の推進や学校教育との連携など移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」に関する施策を強化しています。このことを踏まえ、「**世田谷区障害理解の促進と地域共生社会の実現をめざす条例**」を所管する**福祉領域及び、教育総合センター**を拠点に、**誰一人置き去りにされることなく全ての子どもたちが共に学び育つインクルーシブ教育の推進に向け、障害理解教育などに取り組む教育領域等、関連する所管と連携し、心のバリアフリーに関する取組みを進めます。**

※ 障害の社会モデル：障害は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは、社会の責務である、という考え方。

事例紹介

- 障害理解の促進に向けて、区民や区の職員に対して障害当事者による講座やワークショップを実施



写真 4.1

心のバリアフリーシンポジウムにおける
まち歩き点検の様子



写真 4.2

せたがや・障害者・まち！交流塾

●心のバリアフリーやマナー啓発に向けた取組み



図 4.5
心のバリアフリー実践マニュアル



図 4.6
子育てにやさしい移動環境の整備に向けたポスター（国土交通省）



図 4.7 高齢者障害者等用施設等の適正利用啓発に向けたポスター（国土交通省）



●障害の有無にかかわらず楽しめるスポーツイベントの実施



写真 4.3
2020 ボッチャ世田谷カップ



写真 4.4
障害のある人もない人も共に楽しめる
スポーツ・レクリエーション交流事業

● ヘルプマーク・ヘルプカードの配布

・ ヘルプマークについて

義足や人工関節を使用している方、内部障害や難病の片等、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方々が、周囲の方に配慮を必要とすることを知らせることで、援助が得やすくなるように東京都が作成しました。現在は都営地下鉄の駅などで配布されています。



ヘルプマーク

・ ヘルプカードについて

援助を必要とする障害のある方が携帯し、いざというときに必要な支援や配慮を周囲の人をお願いするためのカードです。日常生活の中ではもちろん、災害時や緊急時など周囲の人に手助けを求めたい時に、ヘルプカードを提示することで手助けを求めることができます。なお、ヘルプカードには身分や住所を証明する書類としての効力はありません。



世田谷区立明正小学校の取組み

世田谷区立明正小学校5年4組では、令和4年度の一年を通して、障害当事者や高齢者、妊婦といった様々な方へのインタビューやまち歩き体験などを通して、共生社会の実現に向けた学習を続けてきました。

ここでは、「心のバリアフリーの促進」に繋がる取組み紹介として、気づきや学びといった子どもたちの声を紹介します。

視覚障害者の方との関わり

<アイマスク・白杖体験、講話、インタビュー、まち歩き>

☆子どもたちの気づき・学び☆

- ・視覚障害者の視点でまちを見ると意外と設備が整っていない！
- ・意外と障害者は身近にいる。
- ・白杖体験を通して目が見えない大変さと怖さを知った。
- ・一人だと不安だが、友達が保護役となってくれりととても安心できた。



聴覚障害者の方との関わり

<講話、インタビュー、手話体験>

☆子どもたちの気づき・学び☆

- ・声が伝わらないため、筆談でコミュニケーションをする。
- ・アプリを活用することで筆談よりもスムーズに意思疎通ができる。
- ・電車の行先や飲食店で注文で苦労することを知った。
- ・音以外の案内や、メモの用意があると暮らしやすい！



肢体不自由者の方との関わり

<車椅子体験、義手義足職人さんにインタビュー>

☆子どもたちの気づき・学び☆

- ・車椅子体験を通して、「狭いところ」や「坂」、「段差」等があると移動に困難が生じると実感した。
- ・肢体不自由者を特別視せず、相手の立場を意識して考えることが大切。
- ・困っている人を見かけたら声をかけて意思疎通を図る。



妊婦の方との関わり

<インタビュー、妊婦ジャケット体験、赤ちゃん人形のお世話体験>

☆子どもたちの気づき・学び☆

- ・長時間立って待つことや、階段などで体に負担がかかると知った。
- ・階段付近にスロープや手すり、まちなかにベンチがあると良い。
- ・妊婦さんは毎日命を抱えながら大変な思いをしている。
- ・妊婦さんがいたら「声かけ」や「手助け」を行う。



高齢者の方との関わり

<老人ホーム介護士の方、高齢者にインタビュー、施設見学、高齢者体験>

☆子どもたちの気づき・学び☆

- ・目が弱い、体が重いなど生活の中で大変なことが多くあると知った。
- ・周りが大変なことに気づきサポートする。
- ・誰もが気軽に暮らせるように、電車で優先席を譲ることや遠慮せずに「大丈夫ですか？」など声をかけられるような環境が理想的。



知的・精神障害者の方との関わり

<学年への意識調査、介護士の方へインタビュー、施設訪問>

☆子どもたちの気づき・学び☆

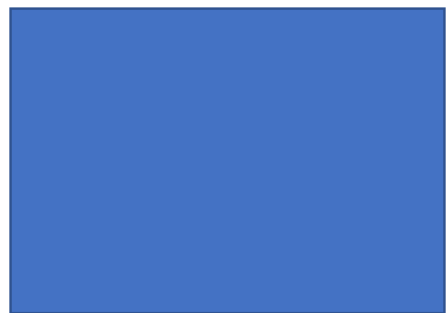
- ・好きなこと、得意なことがあり楽しく暮らしている人がたくさんいる。
- ・声をかけられると「パニック」になってしまうこともある。困っていそうな時に、声をかけず「そっとしておく」という対応も必要。
- ・目に見える体の障害だけでなく、脳や心の障害についても知ることが大事。



☆理想のまち☆

様々な方とかかわる中で、子どもたちが考えた理想としてあげたキーワードを紹介します。

- 誰でも気軽に暮らせるまち
- ユニバーサルデザインにあふれた、笑顔いっぱい社会
- 社会の中で共に暮らせる
- 理解が進み、偏見がなくなること



明正小学校の子どもたち

4.4 商店街におけるバリアフリーの促進

商店街のバリアフリーは、「施設」、「情報」、「心」それぞれを充実させたモデルケースにもなります。梅ヶ丘駅～豪徳寺駅・山下駅周辺地区および区役所周辺地区の商店街でこれまで実施されてきた取組みを、移動等円滑化における世田谷らしさと捉え、ハード・ソフトの一体的なバリアフリー事例として更に磨きをかけ、区全域に展開していくことで、商店街におけるバリアフリーを促進していきます。

梅丘商店街では、店舗出入口に段差解消スロープなどを設置したり、点字メニューや筆談ボードを常備したりするなどの取組みを展開している店舗があります。

また、松陰神社通り商店街では、道路構造を変えて店舗出入口と歩道の段差を解消し、フラットで歩きやすい道路とし、視覚障害者誘導用のリーディングラインを整備するなど、障害者が暮らしやすい独自の取組みを数多く展開してきました。

商店へのパンフレット「みんなが嬉しくなるお店」の普及や、これまで実施されてきた取組みの共有を行い、区全域で商店街におけるバリアフリーの促進を図ります。

事例紹介



写真 4.5
一時的に使用するための
段差解消スロープの設置例



写真 4.6
店舗入り口に設置した
段差解消スロープを使用している様子

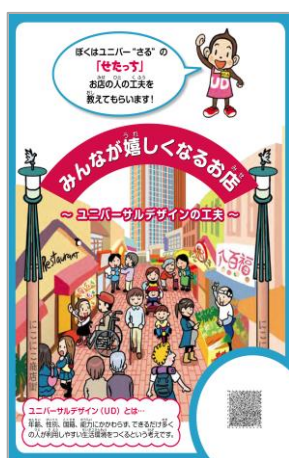


図 4.8
みんなが嬉しくなるお店
(パンフレット)



図 4.9
補助犬の理解促進に向けた
「ほじょ犬マーク」

- 平成29年度に「商店街での買い物や利用がしやすくなる物品の試験設置」の実証実験を行った際、店舗に掲示にしたステッカー。店舗ごとに設置物品の種類を記載し、情報の提供を行いました。



図 4.10 実証実験時のステッカー

colum

補助犬の受け入れ

公共施設をはじめ、飲食店、病院、宿泊施設など、様々な場所で補助犬を受け入れることは、「身体障害者補助犬法」で義務づけられています。

店舗の入り口や施設内にステッカーやポスターを掲示することは啓発に大変有効です。



JIS規格の盲導犬、介助犬、聴導犬同伴可のステッカー

第5章 促進地区

本区では、福祉のまちづくりに関する先駆的な取り組みを実践してきました。その中でも最もバリアフリー化に取り組んできた地区を促進地区として選定します。

この促進地区は、シンボリックな位置づけの「モデル地区」として、配慮事項の施設管理者、商店街等への周知啓発に加え、4つの方針の実践による具現化や情報発信を進めます。こういった取り組みを区全体へ展開していくことにより、区全体のUDのまちづくりをレベルアップさせます。

5.1 促進地区の選定

(1) 促進地区の検討・選定

モデル地区として最も効果の高い地区を促進地区に設定するにあたり、5つの総合支所管内におけるUD推進地区の中から、UD推進地区での取り組み実績、バリアフリー法に基づく三要件（効果要件、課題要件、配置要件）を踏まえ検討した結果、「梅ヶ丘駅～豪徳寺駅・山下駅周辺地区」と「区役所周辺地区」を包括する『世田谷区役所周辺地区』を促進地区に選定します。

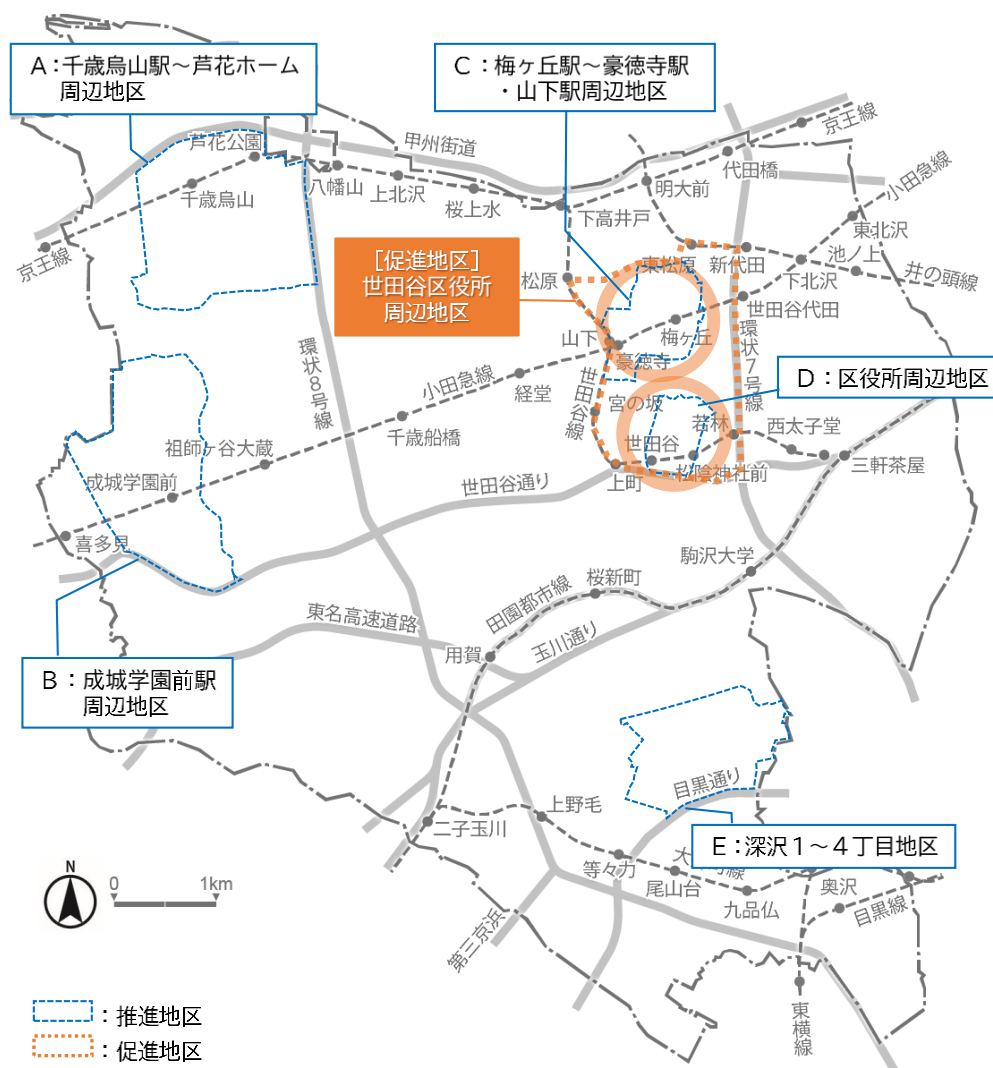


図 5.1 UD推進地区・促進地区の位置図

表 5.1 バリアフリー法に基づく三要件

要件	内容
配置要件	生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区
課題要件	生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化の促進が特に必要な地区
効果要件	バリアフリー化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区

(2) 世田谷区役所周辺地区を促進地区とする理由

◆拠点性の高さ

- ・世田谷区都市整備方針の中で、地域生活拠点となっている梅ヶ丘、区役所周辺地区を含み、また、都市計画道路補助第154号線は、主要生活交通軸となっている。
- ・区の核となる公共施設である世田谷区役所があり、区民の公的利用が多いなど区の中でも重要性及び拠点性が高いこと。
- ・梅ヶ丘駅～豪徳寺駅・山下駅周辺地区は、区で唯一の《保健福祉の街づくり重点ゾーン》に位置づけられており、UD推進の必要性が高いこと。

◆これまでの実績(参考6:参照)

- ・梅ヶ丘駅～豪徳寺駅・山下駅周辺地区では、「やさしいまちづくり」のモデル地区として公共施設のバリアフリー化を進めてきており、その後もUD推進地区として、道路や広場などのUDを推進し、世田谷区らしい、やさしいまちづくりを推進してきていることから、区のモデル的なエリアとして展開が図れること。
- ・区役所周辺地区は、UD推進地区として松陰神社通り商店街の事業者や地域住民との協働により、松陰神社通りのバリアフリー化整備を実施した経緯・実績があり、区のモデル的なエリアとして展開が図れること。

◆今後の展開

- ・区役所本庁舎の建替事業を現在行っており、あわせて区役所周辺におけるバリアフリー化の促進を図って行く必要があること。
- ・高齢者・障害者等の利用が多い主要な公共施設や民営施設等が徒歩圏に位置しており、面的・一体的なバリアフリー化推進の効果が高いこと。
- ・これまでバリアフリー化に早くから取り組んできた両地区のバリアフリー状況を再評価することで、更なるバリアフリー化、UDを促進するための方針を整理することができ、他地区へ展開が可能なこと。

(3) 促進地区の区域設定

前項で選定した促進地区「世田谷区役所周辺地区」の区域設定は、以下の考え方にに基づき設定します。

- ① UD推進地区である2地区（梅ヶ丘駅～豪徳寺駅・山下駅周辺地区、区役所周辺地区）及び、2地区間のネットワークを構成する経路を含む区域とします。
- ② ①の区域を含むように、幹線道路や鉄軌道等により、区域の境界線を設定します。（東側：環七通り、西側：東急世田谷線、南側：世田谷通り、北側：東急世田谷線松原駅と京王井の頭線東松原駅を結ぶ道路及び京王井の頭線）

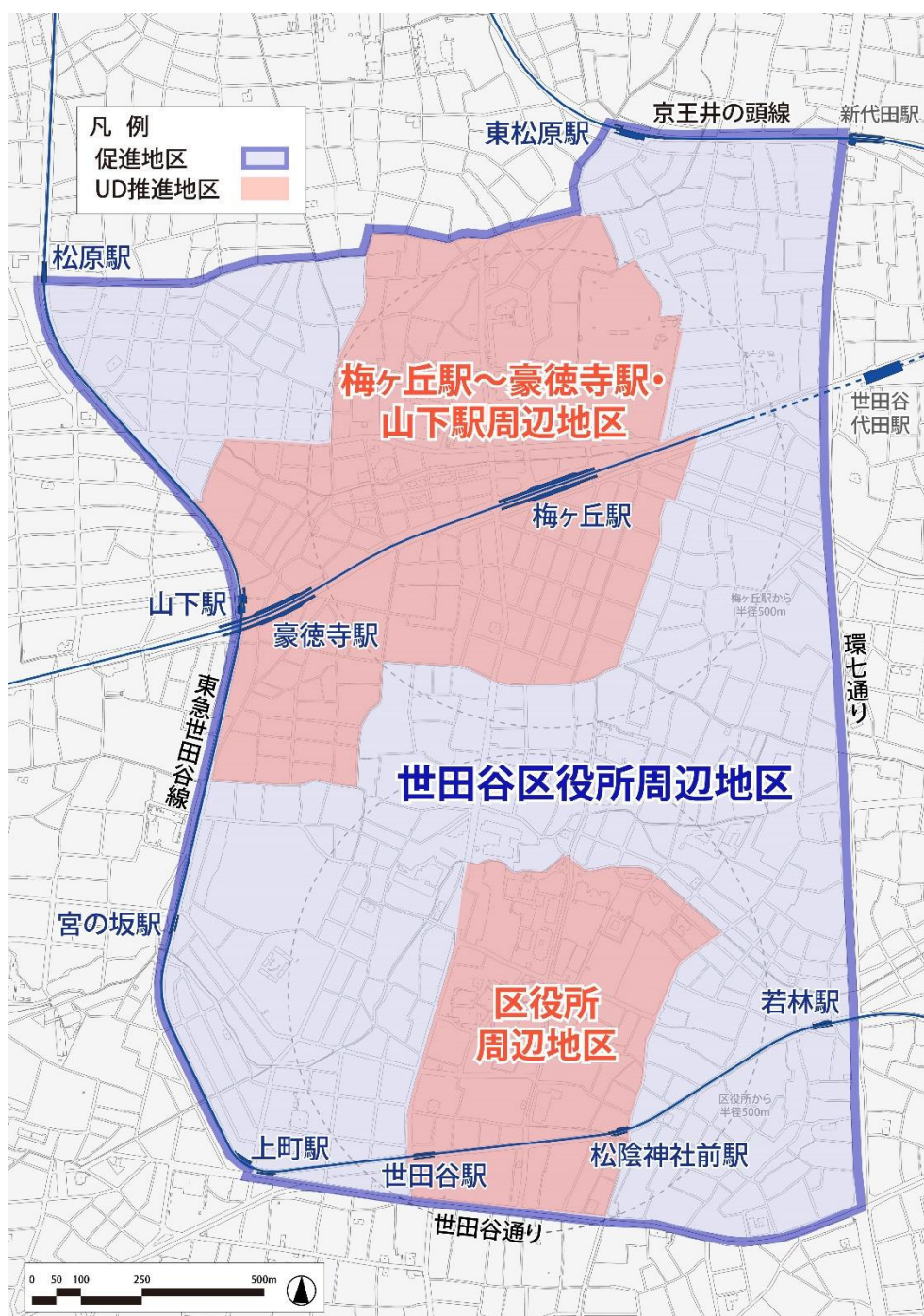


図 5.2 促進地区

(4) 生活関連施設、生活関連経路の設定

1) 生活関連施設の設定

促進地区内において、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、公共・公益施設、文化・教育施設、保健・福祉施設、医療施設、商業施設、都市公園などを生活関連施設に設定します。

表 5.2 生活関連施設の抽出条件

項目	抽出条件
旅客施設	鉄軌道駅
公共・公益施設	区役所、総合支所、まちづくりセンター、区民会館、区民センター、地区会館、区民集会所、警察署、税務署、年金事務所
文化・教育施設	図書館、スポーツ施設、教育総合センター、区立小中学校、特別支援学校
保健・福祉施設	保健所、保健センター、地域支え合い活動拠点、あんしんすこやかセンター、子ども家庭支援センター、児童相談所
医療施設	病院（病床数 20 床以上）
商業施設	店舗面積 500 m ² 以上の店舗
都市公園	特殊公園、総合公園、地区公園、近隣公園、緑道

2) 生活関連経路の設定

バリアフリー法では、生活関連施設間を結ぶ経路を生活関連経路とすることとしていますが、本区では、歩行者ネットワークの形成も考慮したうえで、以下の経路を生活関連経路として設定します。

- ① 生活関連施設間を結ぶ経路
- ② 特定道路※
- ③ 促進地区内のネットワークを構成する経路
(商店街や緑道など歩行者の利用が見込まれる経路を優先的に選定)

※特定道路：生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路（国土交通大臣が指定）で、道路の新設又は改築を行う際に道路の移動等円滑化基準又は地方公共団体の条例への適合義務が生じるもの。

表 5.3 生活関連施設一覧

種別	施設名	種別	施設名
旅客施設	小田急電鉄梅ヶ丘駅	保健・福祉施設	世田谷保健所
	小田急電鉄豪徳寺駅		世田谷区立保健医療福祉総合プラザ
	東急電鉄若林駅		世田谷保健福祉センター分室 ※2
	東急電鉄松陰神社前駅		若林ふれあいルーム ※5
	東急電鉄世田谷駅		社会福祉協議会梅丘地区事務局 ※3
	東急電鉄上町駅		梅丘あんしんすこやかセンター ※3
	東急電鉄宮の坂駅		ひだまり友遊会館 ※5
	東急電鉄山下駅		せたがや子ども家庭支援センター ※1
	東急電鉄松原駅		世田谷区児童相談所
	京王電鉄東松原駅		ほっとスクール城山乳幼児教育支援センター ※4
公共・公益施設	世田谷区役所	医療施設	東京リハビリテーションセンター世田谷
	世田谷区役所梅丘分庁舎	商業施設	サミットストア松陰神社前店
	世田谷総合支所 ※1		サミットストア梅ヶ丘店
	世田谷合同庁舎 ※2		コジマ×ビックカメラ若林店
	梅丘まちづくりセンター ※3		オオゼキ松原店
	世田谷区民会館	都市公園	世田谷城趾公園
	北沢区民会館別館「梅丘パークホール」		羽根木公園
	梅丘地区会館 ※3		若林公園
	代田地区会館		北沢川緑道
	六所橋区民集会所		烏山川緑道
北沢警察署			
世田谷都税事務所 ※2			
世田谷税務署 ※2			
北沢税務署			
東京法務局世田谷出張所 ※2			
文化・教育施設	世田谷図書館 ※2		
	梅丘図書館		
	教育総合センター ※4		
	城山小学校		
	若林小学校		
	世田谷中学校		
	代田小学校		
	山崎小学校		
	梅丘中学校		
都立光明学園			

※は同一建物内の施設

5.2 促進地区のバリアフリー

(1) 促進地区の方針

5.1 で設定した生活関連施設及び生活関連経路のバリアフリー化の促進にあたり、区全域における4つの方針に加え、まち歩きワークショップでの意見や協議会での意見等を踏まえ、取りまとめた配慮事項を実践します。

施設のバリアフリーの促進

心のバリアフリーの促進

情報のバリアフリーの促進

商店街におけるバリアフリーの促進

(2) 配慮事項

多様な利用者に配慮した施設利用と移動に関するバリアフリー化の促進に向けて、施設設置管理者においては、まち歩きワークショップ等での区民意見(参考4:参照)を踏まえた取組みが望まれます。

区では、誰もが利用しやすい生活環境の整備を目指し、促進地区内の「生活関連施設」、「生活関連経路」、「商店街」に対して配慮事項を定めます。

配慮事項は、まち歩きワークショップでの意見や気づきを基に、「世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例」を踏まえ、区としての考えを整理しました。なお、配慮事項とは、施設設置管理者自らの意思により可能な限り配慮することが望まれる事項です。

移動円滑化のために、区と施設設置管理者や関係機関、多様な当事者が連携して整備手法等について協議しながら、実施可能な整備について検討することが重要です。

あわせて、人的対応や心のバリアフリー、情報のバリアフリーの促進などのソフト施策の推進を図り、ハード・ソフトの一体的な取組みによる整備効果の発現を目指します。

なお、今後の社会情勢等の変化により、配慮すべき事項等が多様化していくことから、国の動向も踏まえ、ここで整理した事項以外にも配慮していく必要があります。

配慮事項

1 施設のバリアフリーの促進 ～施設管理者間の連携～

- ・各施設管理者は、誰もが利用しやすい施設整備に努めるとともに、施設の適正利用を促進する。
- ・鉄道事業者と道路管理者が連携・協力し、段差解消及び踏切内の安全性確保に努める。
- ・交通事業者と道路管理者が連携・協力し、身近な公共交通機関として誰もが安全かつ円滑に利用しやすい環境整備に努める。
- ・公安委員会と道路管理者が連携・協力し、誰もが安全に車道を横断できるような交通安全施設の設置に努める。
- ・各施設管理者が連携・協力し、異なる施設でも利用者の声などを共有し、施設間のバリアフリー促進に努める。

2 情報のバリアフリーの促進 ～快適な利用・移動の確保～

- ・定期的なサインの確認や適切な維持管理を行う。
- ・生活関連施設管理者、生活関連経路管理者が連携・協力し、利用者にとってわかりやすいサイン整備に努める。
- ・各種マニュアルやガイドラインに基づく整備だけでなく、地区の特性などを考慮した移動に関する情報のバリアフリーの促進に努める。
- ・やさしい日本語を活用するよう努める。

3 心のバリアフリーの促進 ～多様性を尊重し、互いに支えあう～

- ・心のバリアフリーへの関心や理解が進むよう教育活動や、啓発活動を行う。
- ・すべての人が平等に様々な活動ができるような環境整備に努める。
- ・外見からはわからない障害特性やさまざまなニーズがある人がいることを理解し、互いに助け合うのが当たり前のまちになるよう取組む。
- ・すべての人にとってのやさしい社会が築けるよう必要な研修に取組む。

4 商店街のバリアフリーの促進

～まちの特性を活かしたユニバーサルデザインの商店街へ～

- ・ユニバーサルデザインのまちづくりを進めてきた歴史ある梅ヶ丘駅、豪徳寺駅・山下駅周辺の取組みや、まちの声を聴いて整備された松陰神社通り商店街の取組みを今後も継承し、さらに引き上げるよう努める。
- ・商店街全体で取組めること、個店として取組めるバリアフリーを推進していく。
- ・行政からのユニバーサルデザインまちづくりに関する情報を商店街内で共有する。

5.3 行為の届出制度

(1) 届出制度の概要

バリアフリー法において、施設間の移動の連続性を担保することを目的として、移動等円滑化促進地区内の駅と道路が接する部分の改修や構造の変更等を行う場合、当該行為に着手する30日前までに区に届け出ることが必要とされています。

区は、届出に係る行為が移動等円滑化の促進を図る上で支障があると考えられる場合、届出者に対し必要な措置の実施を要請できることとなっており、これによりバリアフリー化に配慮した事業内容への調整を図ります。

届出対象となる施設及び行為は次のとおりです。

表 5.4 届出制度の概要（下線部について促進方針で指定するものとされている）

届出施設	届出対象となる行為(施行令第25条)
旅客施設 (生活関連施設)	下記の部分の新設又は構造若しくは配置の変更 <ul style="list-style-type: none"> ホームから生活関連経路である道路(駅前交通広場を含む道路法による道路)との間の経路 当該施設に接する公共用通路等(道路以外)*との間の経路 ホームから連続したバリアフリールートとなる出入口
道路 (生活関連経路)	下記に接する道路(駅前交通広場を含む道路法による道路)の新設、改築又は修繕 <ul style="list-style-type: none"> 旅客施設(生活関連施設)の出入口 旅客施設(生活関連施設)に接する公共用通路等(道路以外)*

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

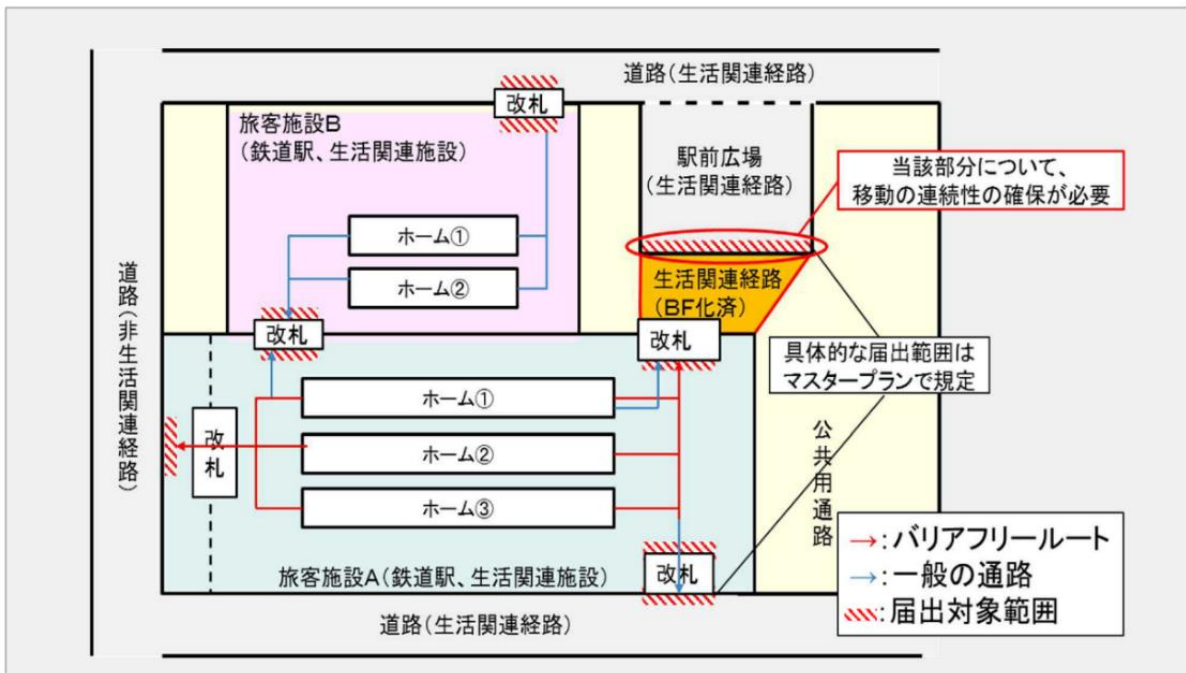


図 5.4 届出対象範囲のイメージ

(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
(平成31年3月 国土交通省総合政策局安心生活政策課))

(2) 届出の対象となる範囲

本区においては、下記の場合において届出の対象となります。

旅客施設

- ・旅客施設の新設や改築（その他工事）を行う場合

道路・駅前広場

- ・駅出入口（改札）へ向かうための上下移動施設や、鉄道高架下の公共用通路と接する部分の新設や改築、修繕を行う場合

※鉄道駅及び鉄道高架下の公共用通路に接する道路、駅前広場は、道路法による道路（区管理）であり、届出の対象となる

なお、届出対象となることが想定される事業の計画が明らかになった段階で、促進方針に記載した配慮事項等を踏まえた整備がされるよう、関係者との調整や、必要に応じて区民意見の反映の機会の設定に努めるものとします。

また、本区では、「UD推進条例」の届出と併せて、バリアフリー法二十四条の六に基づく届出を提出していただき、工事計画及び内容を確認し、必要に応じて移動等円滑化の促進、移動の連続性の確保について指導や助言を行います。さらに、移動等円滑化の促進を図る上で支障があると認められた場合、その届出をした者に対し、必要な措置の実施を要請します。

詳細は、「UD推進条例」、「バリアフリー建築条例 ～届出のご案内～」を参照ください。

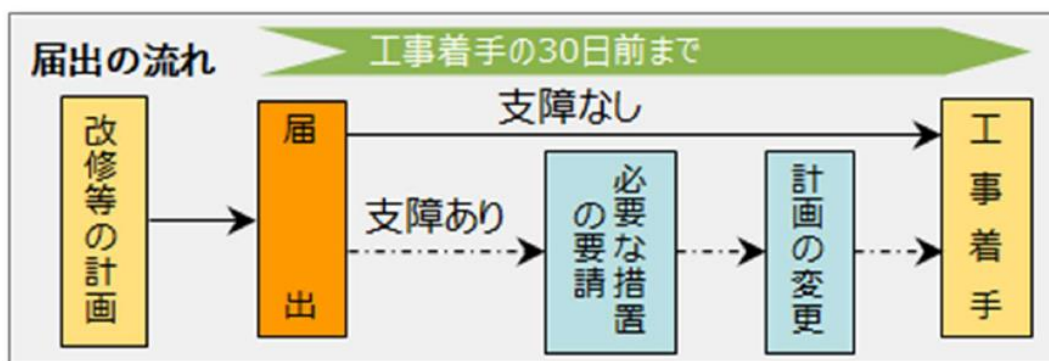


図 5.5 届出制度の流れ

(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
(平成 31 年 3 月 国土交通省総合政策局安心生活政策課))

第6章 促進方針の実現に向けて

6.1 取組みの方向性

協議会や多くの区民の意見を反映させた本方針に記載した事項を今後具現化していくためには、引き続き関係者が一丸となって取り組んでいく必要があります。この章では、関係者が今後どのような取組みをしていくのか、その方向性を記します。

(1) 周知・啓発と連携・協力

- ① 区民、施設設置管理者、行政機関等をはじめとする関係者に対し、世田谷区移動等円滑化促進方針の内容を周知・啓発する。
- ② 教育や啓発により心のバリアフリーの促進に取り組み、区民意識の醸成に努める。
- ③ 区民、施設設置管理者、行政機関等と連携・協力しながらバリアフリー化を推進し、面的・一体的なバリアフリー化の実現に取り組む。

(2) 世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画との一体的な推進

- ① 本方針とUD推進計画とが一体となって、世田谷区のUDを推進するよう努める。
- ② 本方針は、「世田谷区障害理解の促進と地域共生社会の実現をめざす条例」をはじめ、様々な条例・方針・計画等との整合・連携を図りながら、地域共生社会の実現をめざす。

(3) 促進地区の他地区への展開と区全体のレベルアップ

- ① 促進地区内の生活関連施設及び生活関連経路管理者に対し、配慮事項を踏まえた整備や維持管理を促し、促進地区内の移動等円滑化のレベルアップを図る。
- ② 促進地区の良い部分を区内の他地区へ展開し、将来的には区全体のレベルを更に引き上げる。
- ③ 他地区への展開にあたっては、市街地開発事業などの面的整備の機会を捉えるなど、効率的に一体的な整備が可能となるよう配慮するとともに、5つの総合支所の地区特性を踏まえた柔軟な展開を図るものとする。

6.2 重点的な取組み

(1) 「うめとびあ」、区役所本庁舎の移動等の円滑化

区は、うめとびあ周辺と、建て替えを進めている世田谷区役所本庁舎周辺の移動等円滑化に向けた取組を進めます。

- ・サイン整備の検討。
- ・生活関連経路の点検を行い、必要に応じた改修等を実施する。

(2) 商店街の心のバリアフリーの促進

区と商店街とが協力しながら、促進地区内の商店街に対し心のバリアフリー等に関する普及啓発活動を実施します。

- ・本方針の周知。
- ・ワークショップ等の手法を取り入れた普及啓発活動の実施。

(3) 交通事業者等との連携

鉄道事業者は、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和4年6月国土交通省）」などによる、鉄軌道施設の円滑な利用や安全確保について、区に対して情報共有しながら検討をすすめます。

なお、促進地区内においては、(1)、(2)の取組と共に、区と交通事業者等が連携・協力し取組を進めていきます。

6.3 実現に向けた取組み

本方針による移動等の円滑化を着実に進めるため、6.2の実施にあたっては、庁内関係所管、施設管理者等による連絡会を設け、課題の確認、整理等を進め、具現化への検討、予算化等必要な対応を講じ実現を図ります。

世田谷区のユニバーサルデザインまちづくりのイメージ

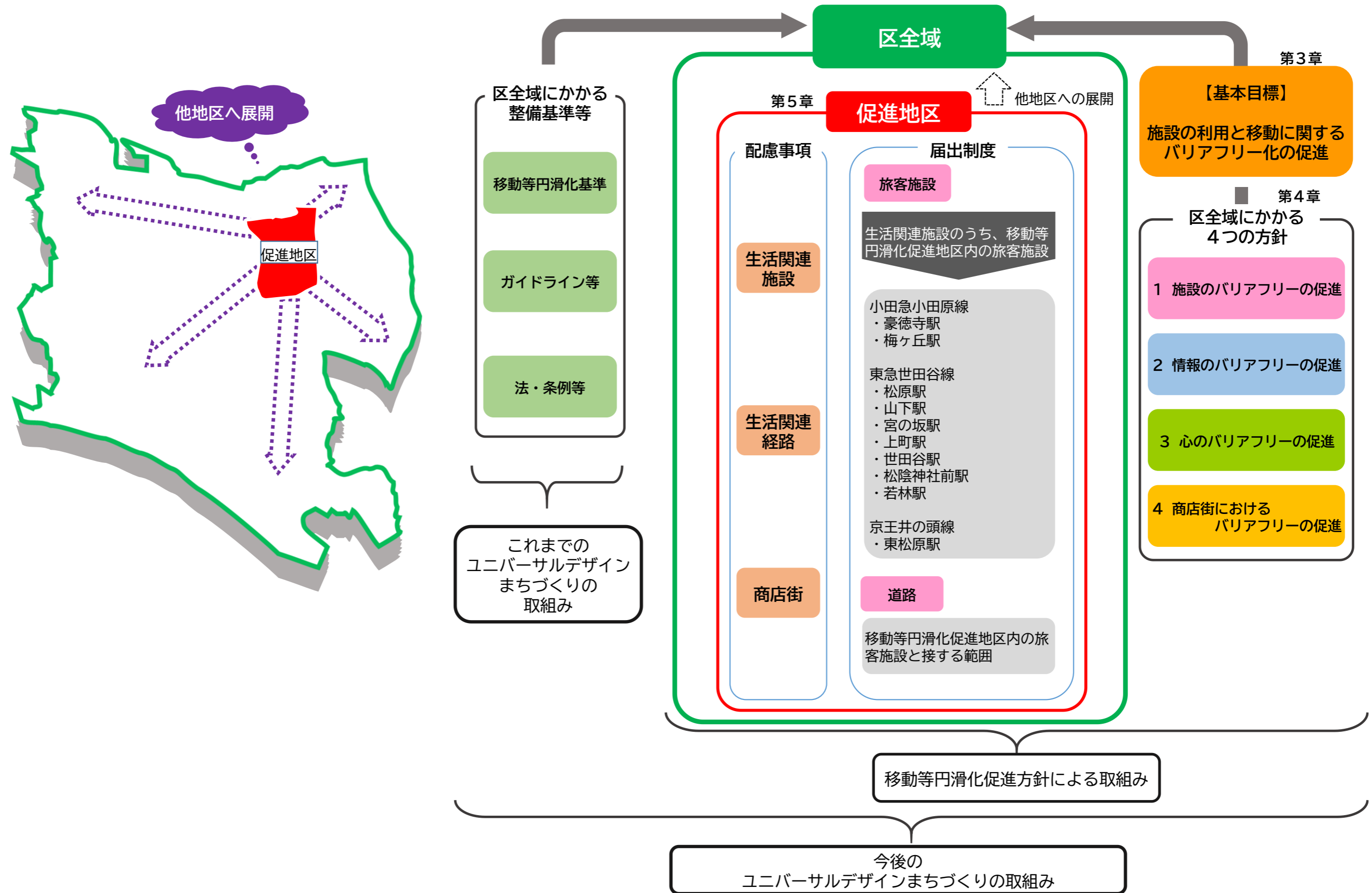


図 6.1 世田谷区のユニバーサルデザインまちづくりのイメージ

参考資料

参考Ⅰ 世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会 設置要綱

(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）第24条の2の規定に基づき、移動等円滑化促進方針を策定するため、同法第24条の4に規定する協議会として世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 移動等円滑化促進方針の策定に関すること。
- (2) 移動等円滑化促進地区の選定に関すること。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、バリアフリーの推進のため区長が必要であると認めた事項に関すること。

(委員の構成)

第3条 協議会の委員は、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、障害者団体等を代表する者
- (3) 関係行政機関
- (4) 施設設置管理者
- (5) 公安委員会
- (6) 区職員
- (7) 前各号に掲げる者のほか、区長が必要であると認めた者

(任期)

第4条 委員の任期は、令和3年4月1日から令和5年3月31日までとする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長各1人を置く。

- 2 会長は、第3条第1項第1号に規定する学識経験者のうちから、これを選出する。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 4 副会長は、会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 会議は、会長が必要に応じて招集する。ただし、会長が選出される前に招集する会議は、区長が招集する。

- 2 議長は、会長がこれを務める。

(意見聴取等)

第7条 会長は、必要があると認めるときは、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。

(協議結果の報告)

第8条 会長は、会議の結果を区長に報告するものとする。

(事務局)

第9条 協議会の事務を処理するため、事務局を世田谷区都市整備政策部都市デザイン課に置く。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関する事項その他必要な事項は、会長が定める。

附 則

この要綱は、令和3年3月1日から施行する。

参考2 世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会 委員名簿

区分		所属(職)	
1	学識経験者	日本大学理工学部まちづくり工学科 特任教授	
2		東京都市大学建築都市デザイン学部都市工学科准教授	
3	障害者団体	世田谷区視力障害者福祉協会 理事長	
4		世田谷区聴覚障害者協会 理事	
5		世田谷区肢体不自由児者父母の会 会長	
6	高齢者団体	世田谷区高齢者クラブ連合会 副会長	
7	子育て等団体	せたがや子育てネット 専務理事	
8	障害者スポーツ関係者	東京都障害者スポーツ指導員(陸上競技)	
9	事業者	世田谷区商店街連合会 常務理事	
10	関係行政 機関	国 国土交通省関東運輸局交通政策部バリアフリー推進課長	
11		東京都 東京都都市整備局 都市基盤部 交通政策担当課長	
12	施設 設置 管理者	国道 関東地方整備局東京国道事務所 交通対策課長	
13		都道 東京都第二建設事務所 管理課長	
14		鉄道	京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部計画担当課長
15			小田急電鉄株式会社 交通企画部 課長
16			東急電鉄株式会社 経営戦略部 総括課課長
17		バス	一般社団法人東京バス協会 乗合業務部長
18		タクシー	公益財団法人東京タクシーセンター 指導部次長
19			一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部長
20			一般社団法人東京都個人タクシー協会 管理部部長
21		交通管理者 (公安委員会)	警視庁北沢警察署 交通課長
22	警視庁成城警察署 交通課長		
23	警視庁世田谷警察署 交通課長		
24	警視庁玉川警察署 交通課長		
25	区	技監	
26		総合支所 地域振興課長 代表	
27		総合支所 街づくり課長 代表	
28		政策経営部 政策企画課長	
29		庁舎整備担当部 庁舎管理担当課長	
30		庁舎整備担当部 庁舎建設担当課長	
31		施設営繕担当部 公共施設マネジメント課長	
32		スポーツ推進部 スポーツ推進課長	
33		経済産業部 商業課長	
34		保健福祉政策部 保健医療福祉推進課長	
35		高齢福祉部 高齢福祉課長	
36		障害福祉部長	
37		障害福祉部 障害施策推進課長	
38		子ども・若者部 子ども家庭課長	
39		都市整備政策部長	
40		都市整備政策部 都市計画課長	
41		都市整備政策部 都市デザイン課長	
42		みどり33推進担当部 みどり政策課長	
43		道路・交通計画部 道路計画課長	
44		道路・交通計画部 交通政策課長	
45		土木部 土木計画調整課長	
46		土木部 工事第一課長	
47		教育政策部 教育指導課長	

参考3 UD推進地区（ユニバーサルデザイン環境整備UD推進地区※¹）とは

まちは道路や駅など公共的施設のほかに、様々な人々によっていろいろな施設がつくられています。まちでは、日常的に人々の交わりや移動など、多くの人々が様々な暮らしを営んでいます。

人によって暮らし方の様相は様々ですが、住まいから一歩外に出て目的地に着くまでには、いろいろな施設を利用し、多くの場合、人とのコミュニケーションが必要です。公共施設や店舗を利用するとき、電車やバスを利用するとき、歩道を歩くとき、公園に行ったとき、何かを知りたいとき、相手と会話を行うときなど、人によって様々な行動があります。

その時に、まちの施設や移動の経路、人とのコミュニケーションそのものが、その人にとってのバリア（障壁）になることがあります。

みんなが力を合わせて、多くの人達の手で形成されているまちのバリアをなくし、だれもが、どこへでも、安全にそして快適に出かけることができ、自立して社会活動に参加できるまちにしていく必要があります。

区では、基本計画の分野別政策の一つである「魅力ある街づくり」を実現していくために、「UDのまちづくり」を掲げています。

バリアフリーからUDへの認識が進む今、すべての区民が身体的能力に関係なく安全で安心して、快適に移動できる社会環境を整備していくことは、これからのすべてのまちづくりに必要不可欠なものになっています。

UD推進地区とは、このようなまちの実現に向けて、みんなで力と知恵を出しあい、UDの視点によるまちづくりを積極的に進める地区です。現在、5つのUD推進地区を設定しています。

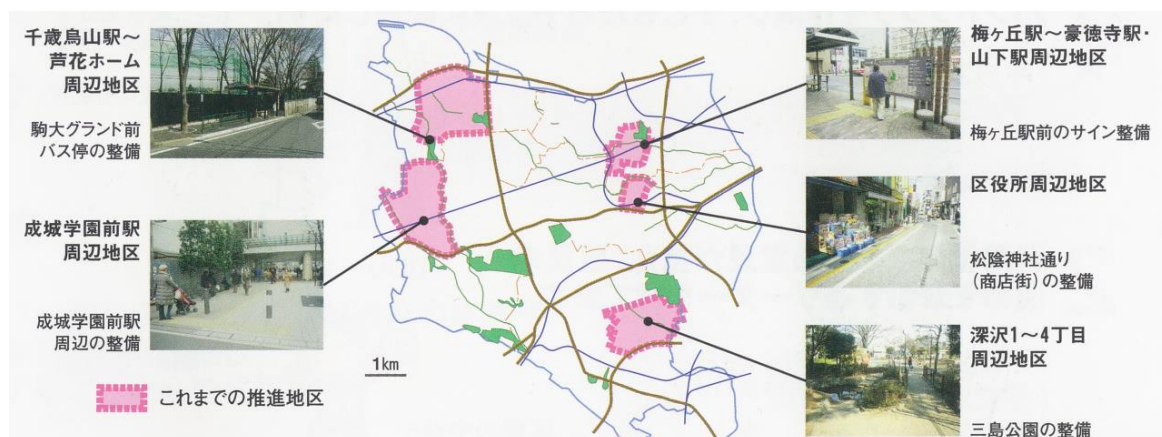
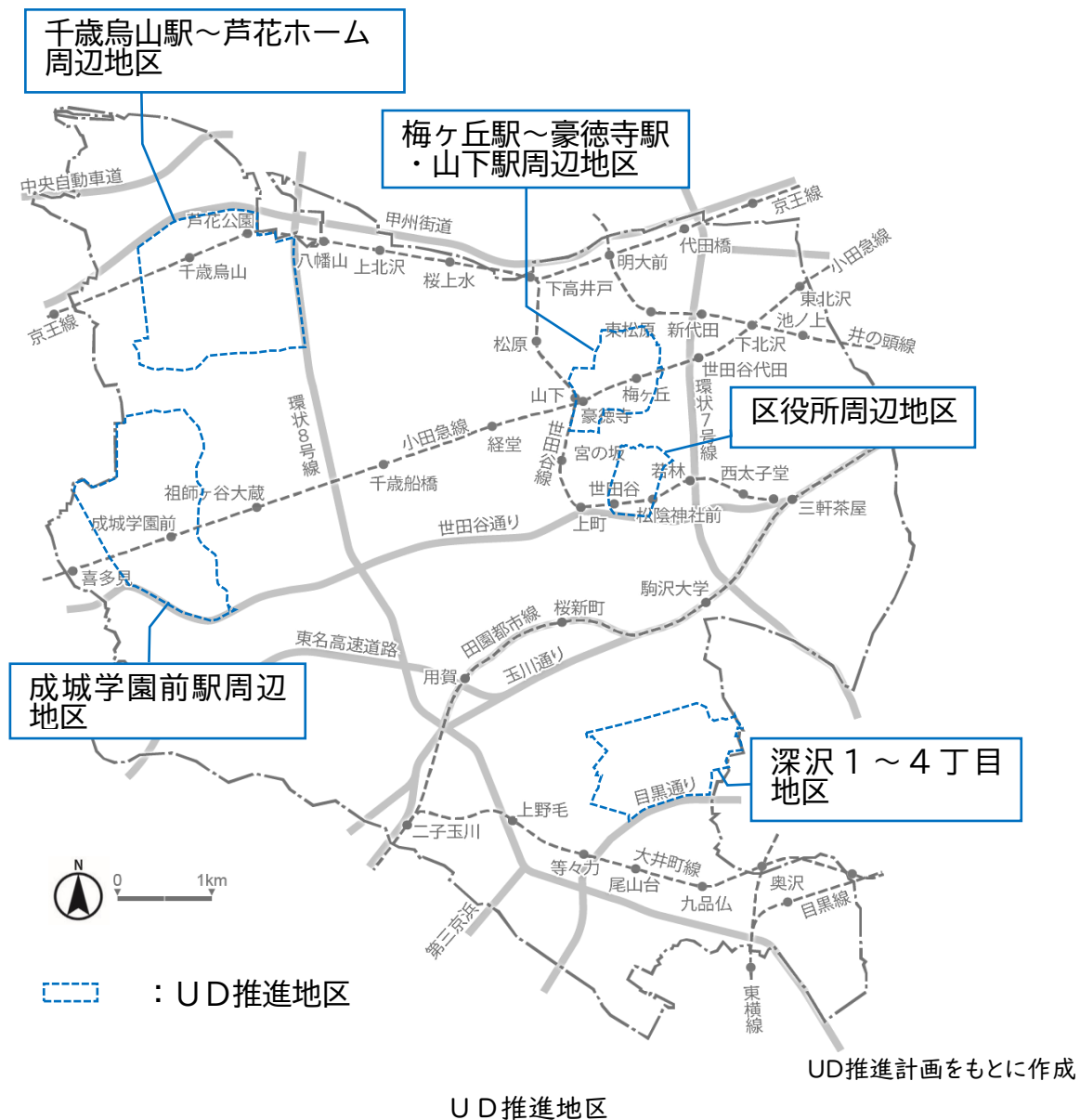


図 UD推進地区

※¹ ユニバーサルデザイン環境整備推進地区

世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例では「公共的施設及び集合住宅の生活環境の整備を積極的に推進する必要があり、生活環境の整備を一体的に行う必要があると認める地区」と規定しています。

UD推進地区図及び推進地区での取組み



■梅ヶ丘駅～豪徳寺駅・山下駅周辺地区

「やさしいまちづくり」をテーマに、区民参加による道路整備、サイン整備など様々な実績を積み重ねてきています。近年、都立梅ヶ丘病院の跡地を使い、保健医療福祉の拠点「うめとぴあ」が整備されるなど、世田谷区都市整備方針の中で《保健福祉の街づくり重点ゾーン》に位置づけられています。

■区役所周辺地区

区役所周辺地区では、「ユニバーサルデザイン福祉のまちづくり推進モデル事業（東京都モデル事業）」として、松陰神社通りを中心に、区民主体による積極的なユニバーサルデザインまちづくりを進めてきました。

また、区役所をはじめ区民会館や保健所、図書館、法務局、都税事務所などの公共施設が多く立地しています。

■千歳烏山駅～芦花ホーム周辺地区

住民、事業者、行政の協働の場「烏山ネット・わあ〜く・ショップ」を中心として、区と区民が協働で『できることから実現しよう』を合い言葉に、駒大グラウンド前バス停の改善、リーディングラインの整備などバリアフリー整備を実現してきました。

■成城学園前駅周辺地区

住民組織「バリアフリーの街 成城を考える会」が中心となり、駅施設のバリアフリー点検の実施や、商店街の店舗・通学路のバリアフリーマップを作成しました。また、区と協働で成城学園前駅駅施設等のバリアの改善等を行い、駅周辺の商店街のバリアフリー化に取り組んでいます。

■深沢1～4丁目周辺地区

「ねたきりゼロをめざす会」が中心となり、『できることから始めよう』との掛け声で道路等の段差の改善等を進めるとともに、区と住民との協働で呑川緑道の整備について検討し、竣工させました。

参考4 まち歩きワークショップの実施概要と主な意見

(1) 開催概要

促進方針の検討に際し、まち歩きワークショップを実施しました。

表 まち歩きワークショップの概要

日程	令和4年2月28日(月) 13:00~16:00
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・区民参加型の現地視察 ・施設や経路のバリアフリー化の状況や課題等の確認 ・参加者同士での意見交換
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・経路や施設等のバリアフリーに関するより具体的なイメージの共有 ・移動等円滑化促進に関する事項への区民意見の反映
対象地区	・梅ヶ丘駅周辺地区、区役所周辺地区の2地区
意見集約・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・現地確認シートへの記入(当日回収、又は後日郵送) ・意見集約(事務局にてとりまとめ後日メール送付)
参加者	<ul style="list-style-type: none"> ・市民参加者：14名、付添者2名、区職員1名 ・協議会会長 ・事務局：9名



図 まち歩きワークショップの様子

表 点検テーマ・ポイント・対象施設

テーマ	点検のポイント	点検経路・施設等
鉄道駅・周辺のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ・駅の整備における配慮(改札口、券売機、窓口、トイレ等) ・駅前広場での配慮(案内サイン等) 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・梅ヶ丘駅 ・松陰神社前駅 ・駅前広場 ・梅丘公衆トイレ
道路のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道整備での配慮 ・歩道設置困難な道路での配慮 ・バス停留所の整備における配慮 ・誘導用ブロックの連続性 ・案内誘導サイン等における配慮 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者ネットワークを構成する路線
建築物のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの人々が利用する施設の整備での配慮 ・上下移動(エレベーター・階段)、トイレ、駐車場等での配慮 ・窓口での配慮や人的対応、サービスでの配慮 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共・公益施設 ・保健・福祉施設 ・商業施設
商店街のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街における配慮 	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街での取組み
心のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ・人的対応や心のバリアフリーに関する配慮 	<ul style="list-style-type: none"> ・各施設

(1) 主な意見

まち歩きワークショップでの主な意見を以下に示します。

表 主な意見内容

テーマ	主な意見（○：良い点、△：課題点・改善点）
鉄道駅・周辺の バリアフリー	<p>○梅ヶ丘駅は、車椅子やベビーカーでも通れる拡幅改札がある。</p> <p>△梅ヶ丘駅の券売機のタッチパネルは車椅子で使用するには位置が高い。</p> <p>○松陰神社前駅にホーム転落防止用の内方線付き誘導ブロックが設置されている。</p> <p>△改札前の案内と道路上の案内サインが連動していない。</p>
道路の バリアフリー	<p>△レンガ舗装の歩道が地盤沈下による不陸や凹凸が生じているため、車椅子やベビーカーで通行しにくく、雨天時には水たまりが生じて不快。</p> <p>△音響式信号機やエスコートゾーンが場所によって設置されているところとないところがある。</p> <p>△視覚障害者誘導用ブロックが一部破損している。</p> <p>△交差点付近にあった案内板の位置が悪く、歩道が狭くなっている。</p>
建築物の バリアフリー	<p>○うめとびあの出入口にスロープがあり、通路も広い。</p> <p>△誘導用ブロックは設置されているが、破損部分がある。</p> <p>○トイレの出入口に音声案内が設置されている。</p> <p>△バリアフリースペースが複数設置されている場合、どちらかにユニバーサルベッドがあると良い。</p> <p>△エレベーターやバリアフリースペースの案内サインやピクトグラムが小さく見えにくい、位置が分かりにくい。</p> <p>△障害者用駐車施設は1台分しかないが、利用者が多いためもう少しあると良い。</p> <p>△トイレ等の個室空間に、非常時であることを視覚的に示すフラッシュライトが必要である。</p> <p>△聴覚障害者への対応内容を示す案内が少ない（ない）。</p>
公園の バリアフリー	<p>△出入口に段差はなくて良いが、自転車進入防止用の柵があり、車椅子では入りにくい。</p> <p>△羽根木公園の園路は勾配が急なため、車椅子で通行するのが困難である。</p> <p>△案内板にバリアフリールートが示されているが、凡例がないため分かりにくい。</p> <p>○若林公園の園路は車椅子やベビーカーでも通りやすい舗装である。</p> <p>○バリアフリースペース入口前に庇があり、雨天時でも利用しやすい。</p>
商店街の バリアフリー	<p>△自転車の違法駐輪や店舗の商品陳列、大型看板等が歩道上にも置かれているため、路側帯（歩行空間）がさらに狭く、歩きにくい。（梅丘商店街）</p> <p>○梅丘商店街の一部の店舗では、出入口に段差解消スロープが設置され、点字メニューや筆談ボードが常備されている。（梅丘商店街）</p> <p>○松陰神社通り商店街は店舗入口と歩道に段差がなく、歩道もフラットである。</p> <p>△バリアフリースペース等を示した案内マップがあると良い。</p>
心の バリアフリー	<p>○梅丘商店街では区のUD精神をよく理解していてとても好意的であり、車椅子対応等の最大限の工夫をしている。</p> <p>△ソフト面の対応が十分でないため、必要な支援の整理をした方が良い。</p> <p>△区内のバリアフリーに関する情報提供・周知が必要である。</p>

(2) まち歩きワークショップから導き出された4つの方針

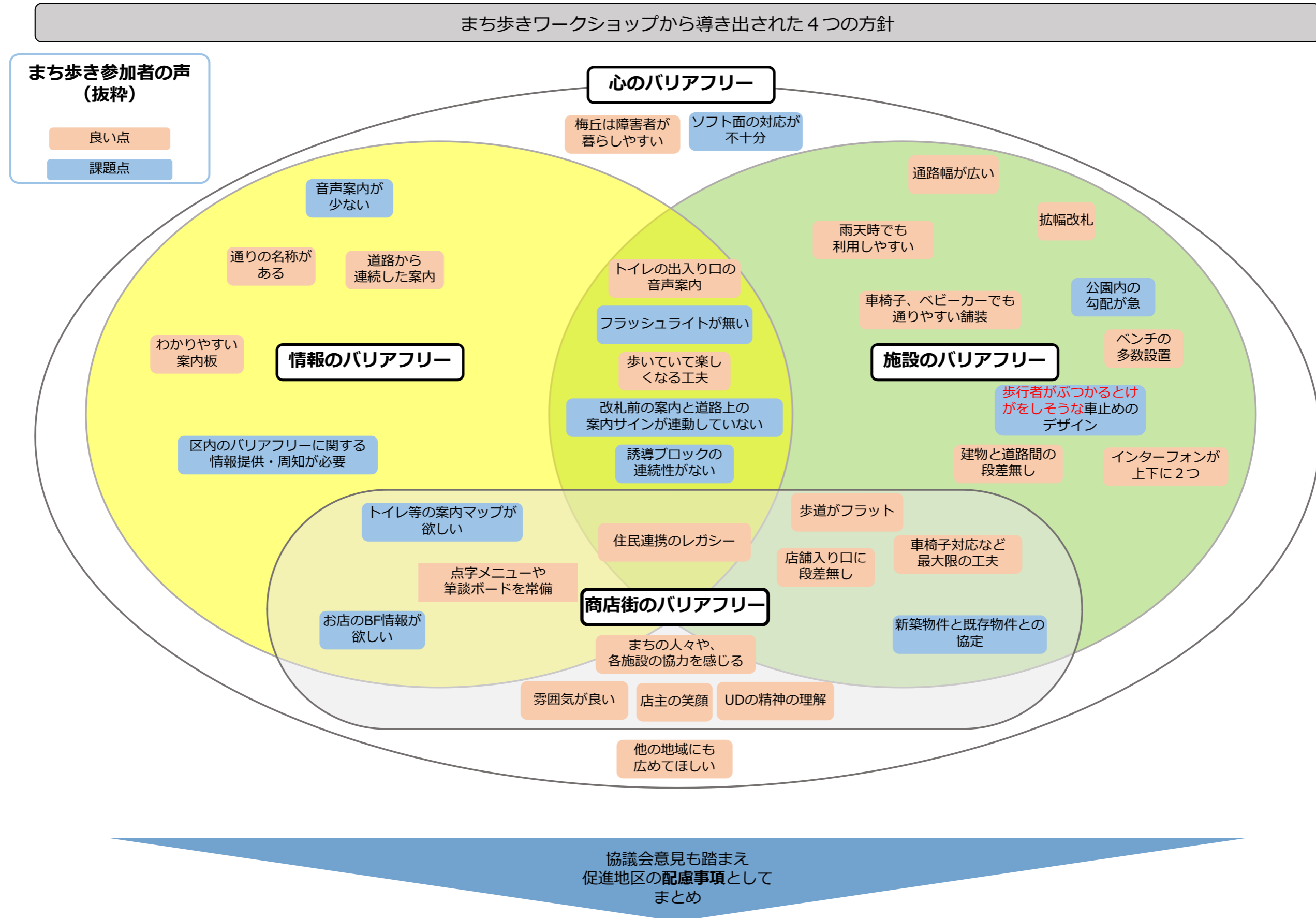
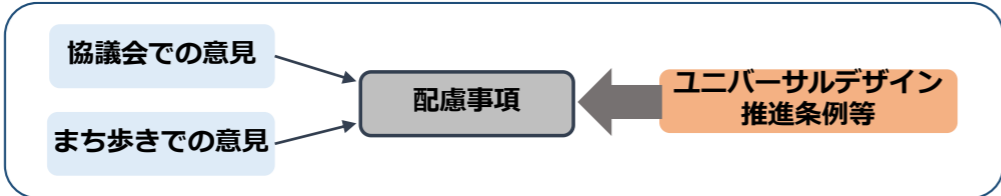


図 まち歩きワークショップから導き出された4つの方針



「参加者凡例」
 協議会：これまでの協議会での意見
 子育て：子育て世代区民
 視覚：視覚障害（全盲）区民
 車椅子：車椅子使用区民
 聴覚：聴覚障害（難聴）区民
 高齢：65歳以上区民
 一般：65歳未満区民

協議会、まち歩きでの意見

配慮事項

①施設の
 バリアフリー
 の促進
 生活関連施設

施設種別	意見	配慮事項
旅客施設	改札口 視覚障害、聴覚障害ともに無人改札しかない駅は大変困る。（協議会）	誰もが不自由なく利用しやすく使いやすい環境整備に努める。
	通路 駅前広場は催事でも通路幅が確保されているので利用しやすい。（一般）	通常時だけでなく、催事の際にも十分な有効幅員が確保されるよう努める。
	踏切 国に合わせて踏切内の床仕上げを今後検討してほしい。（視覚）	視覚障害者が踏切内外の位置を把握できるような素材を検討し、当事者意見を聞きながら歩行空間整備に努める。
建築物	敷地内通路 同じ敷地内の隣の施設と視覚障害者誘導用ブロックが連続しており、デザインも統一感がある。（一般） デザイン先行で行わず、バリアフリーに対応した建築物にして欲しい。（協議会） ベンチがあり、座れるのが嬉しい。（高齢）	同一敷地内など連続性のある空間では、視覚障害者誘導用ブロックの連続性等に努める。 UD推進条例やその他の条例に適した施設及びデザインが望ましい。 座れる場づくりガイドライン等を参考に、ベンチの設置を検討することが望ましい。
	トイレ バリアフリートイレが複数設置されている場合、どちらかにユニバーサルベッドがあると良い。（高齢）	施設の規模に応じて大型ベッドの等、多くの人利用しやすく、適切な設備の整備が望ましい。
	駐車場 障害者の利用者が多い施設では、障害がい者用駐車施設は複数台分設けてほしい。（車椅子）	施設の利用状況に応じて障害者用駐車スペースの増設を検討する。なお、障害者用駐車スペースは乗降しやすい位置が望ましい。
	公園	
公園	トイレ 車椅子トイレの出入口に庇があり、雨の時など助かる。（車椅子） 照明が暗いトイレがあった。（高齢） トイレトイレットペーパーが1ヶ所しかないため、左右に設置してほしい。（高齢） 促進地区内の道路、緑道へのトイレ設置、施設内のバリアフリートイレの整備を行って欲しい。（協議会）	バリアフリートイレの出入口は、利用者に雨が当たらない構造とすることが望ましい。 安全で快適なトイレの設置や維持管理に努める。 片麻痺の方などに配慮して、便所内に個室が複数ある場合やバリアフリートイレが複数ある場合は、個室ごとに手すりやペーパーホルダーの位置を左右反転等で変えるなど、利用者が選べるように設置することが望ましい。
	駐輪場 自転車置場が広くとられている。（一般）	自転車の利用状況に応じた規模の駐輪場設置が望ましい。

図 まち歩きでの意見と配慮事項

協議会、まち歩きでの意見

配慮事項

①施設の
バリアフリー
の促進
生活関連経路

道路		
歩行空間	緑道は子どもが遊んだり、休憩・飲食したりできそうな高さの花壇やベンチが多い。(子育て)	近年普及している大型車椅子や双子用ベビーカーの利用なども考慮して、誰もが利用しやすい歩行空間整備が望ましい。
視覚障害者誘導用ブロック等	リーディングラインは、視覚障害者誘導用ブロックの半分程度の幅(15cm)で車椅子でも通りやすい。(車椅子)	破損個所の補修や、植栽の剪定、設備の更新など、適切な維持管理を実施し、誰もが利用しやすい施設設置に努める。
維持管理	視覚障害者誘導用ブロックが部分的に破損している。(視覚)	公園の施設管理で運用している、利用者によるSNSでの通報サービスなど区民が利用しやすい環境整備が望ましい。
	施設の破損状況を区民が簡単に伝えられる体制をとってほしい。(協議会)	施設管理者は、交通管理者と協力して移動の連続性の確保に努める。
交通安全施設	交差点を含めた移動の連続性は重要(協議会)	

②情報の
バリアフリー
の促進
生活関連施設

旅客施設		
案内設備	駅の案内と道路上の案内サインとが連動していないので、駅側のサインにも区役所方面などの表示があるとよい。(車椅子)	鉄道事業者と道路管理者とで連携し、旅客施設周囲のサインの連続性に努める。
	床面の車椅子用スロープの案内表示が大きくて見やすい。(車椅子)	車椅子利用者に向けた案内について、目線に配慮した位置(人込みで隠れない位置や路面など)に案内サインを設置が望ましい。
建築物		
トイレ	男女共用トイレのサインがあるが、共用トイレではなかった(一般)	JIS規格に基づいた正確な表示や、誰もが理解できる使用説明が望ましい。
	機器やドアの開閉等、使用説明が分かりづらい(車椅子)	
案内設備	出入口にサインが何もなく分かりにくい。(一般)	誰もが分かりやすく、快適に施設利用ができるサイン設置が望ましい。標識の設置にあたっては、車椅子利用者、子ども、高齢者等だれでも見やすく、分かりやすいものとし、視覚障害者等歩行者の通行の妨げにならない位置や高さに設置することが望ましい。
	案内板の向きが施設と逆で分かりにくいづらい。(一般)	
	手書きの施設利用説明書が増えてきていて分かりにくい。(一般)	
	壁面だけでなく、床面にもサインがあるため、設備の位置が分かりやすい。(車椅子)	
	バリアフリートイレに突出サインがない。(車椅子)	
公園		
トイレ	「使用中」のサインが小さく、使用状況がわかりにくい分かりにくい。(高齢)	誰もが分かりやすく快適に利用ができるサイン設置や、正確に必要な情報が得られるよう努める。
	案内板にQRコードが設置されてよかった。(一般)	
案内設備	園内の施設、遊具、注意事項などについての点字表示や多言語表記されている案内板があるとよい。(視覚)	

図 まち歩きでの意見と配慮事項

協議会、まち歩きでの意見

配慮事項

②情報の
バリアフリー
の促進
生活関連経路

道路	
案内設備	鉄道駅から施設までの案内がもう少しほしい。(一般)
	案内板が茶色に白抜き文字なので、はっきりとして見やすい。(高齢)
	路面に区役所への案内はあったが、目線の高さにも案内が欲しかった。路面標示の案内があるが、下を向いての確認はしづらい。(車椅子)
<p>鉄道事業者と道路管理者とで連携し、旅客施設周囲のサインの連続性に努めるとともに、世田谷区と道路管理者とが連携し、駅から主要な施設までの連続的な案内サイン・誘導サインの設置など、案内誘導に努める。文字や記号が大きく太い書体や図を用いるなど、分かりやすいデザインとし、地板の色とコントラストを付けるなど、視認しやすい色や文字サイズ・書体で、統一されたデザインの案内サイン・誘導サインの設置が望ましい。</p>	

④商店街に
おける
バリアフリー
の促進

商店街	
店舗出入口	一部店舗の出入口に段差解消スロープを設置している。(一般)
案内設備・ 情報提供	設備費用がかかるが、多くの方が一人で店に入れるように自動ドアだと助かる。(車椅子)
	商店街にある店の案内表示をもっとはっきり出してほしい。(一般)
	各お店に「耳マーク」や「筆談器あります」といった案内があると安心して入りやすい。(聴覚)
	お店のメニューが車椅子からでも見やすい低い位置でよい。(車椅子)
心のバリア フリー	もっと車椅子で入れることをPRしてほしい。(車椅子)
	商店街で利用できるトイレの看板が全くない。(一般)
	点字メニューや筆談ボードを常備している。(聴覚)
その他設備	店員への研修が必要である。(一般)
	区内のバリアフリーに関する取組みやUD推進について、商店街を含め、街の隅々までもっと広まってほしい。(一般)
	松陰神社通り商店街は、あちこちにベンチがあり、高齢者にはありがたい。(高齢)
<p>すべての歩行者が道路から沿道の敷地や店舗等に安全かつ快適に移動できるように、道路境界に生じる段差を可能な限り縮小することが望ましい。</p> <p>出入口の扉は自動ドアが望ましい。</p> <p>誰もが分かりやすく、快適に利用できるサイン設置が望ましい。</p> <p>店舗の出入口に耳マークや筆談対応が可能な旨を表示掲出が望ましい。</p> <p>店舗の出入口に車椅子利用者でも利用できる旨を出入口に表示することが望ましい。また、ホームページHPやSNSを活用して車椅子使用者に配慮していることを周知することが望ましい。</p> <p>商店街で利用できるトイレの案内表示を設置することが望ましい。</p> <p>点字メニューや筆談ボードを設置することが望ましい。</p> <p>多様な利用者に配慮した接遇研修を定期的実施することが望ましい。</p> <p>店舗等の軒先などを活用しベンチを設置することが望ましい。個々の店舗の建替えの機会を捉え、ベンチ設置の案内に努める。</p>	

図 まち歩きでの意見と配慮事項

参考5 主な基準等

各生活関連施設や生活関連経路のバリアフリー整備にあたっては、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準への適合に努めるとともに、関連するガイドラインや条例等に留意した整備を推進することが基本となります。

表 バリアフリー化に関する主な基準等

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並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準（公共交通移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】 令和4年3月改正
	道路	移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準（道路移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】 令和3年3月改正
		移動等円滑化のために必要な道路の占有に関する基準	国土交通省【省令】 令和3年1月改正
	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24年3月改正
	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】 令和2年12月改正
		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】 令和4年3月改正
	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】 令和2年12月改正
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 令和4年3月改訂
		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 令和4年3月改訂
		公共交通機関の役務の提供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〔役務編〕	国土交通省 令和4年3月改訂
		駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン	国土交通省 令和4年7月
	道路	道路の移動等円滑化に関するガイドライン	国土交通省 令和4年6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 令和4年3月改訂
	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 令和3年3月改正
	教育啓発	教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン	国土交通省 令和4年3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
条例等	公共交通道路	東京都福祉のまちづくり条例	東京都 平成21年3月改正

種別	項目	名称	所管など/作成年月
	建築物 公園等	世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例	世田谷区 平成21年9月改正
	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 令和3年10月
		世田谷区高齢者、障害者等の移動等の円滑化に係る特定道路の構造の基準に関する条例	世田谷区 平成25年4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25年4月
		世田谷区高齢者、障害者等の移動等の円滑化に係る特定公園施設の設置の基準等に関する条例	世田谷区 平成25年4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 令和3年3月改正
		世田谷区高齢者、障害者等が安全で安心して利用しやすい建築物に関する条例	世田谷区 令和3年6月改正
	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 令和3年10月

●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一部を改正する法律

＜平成30年5月25日公布、同年11月1日施行（一部の規定は、平成31年4月1日施行）＞

背景・必要性

2020年東京パラ大会の開催を契機とした**共生社会の実現**、高齢者、障害者等も含んだ**一億総活躍社会の実現**の必要性

＜課題①：ハード・ソフト両面の課題＞

- 事故、トラブルの発生等を踏まえ、既存施設を含む更なるハード対策、また、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要



(参考)
車いす利用者のバス利用に係る介助の様子

＜課題②：地域の取組の課題＞

- 市町村(特別区を含む)による**基本構想未作成・フォローアップ不足**等により、地域における**バリアフリー化が不十分**

※基本構想作成市町村数：
 ▶ 全市町村の約2割(294/1,741)
 3千人/日以上の旅客施設のある市町村の約半数(268/613)
 [H28年度末時点]

＜課題③：利用し易さの課題＞

- 観光立国実現に向け、**貸切バス**や**遊覧船**も**バリアフリー化**が必要
- 公共交通機関に加え、建築物等に関する**バリアフリー情報の積極的な提供**が必要
- **バリアフリー施策の評価**等に当たり、**障害者等の参画・視点の反映**が必要

＜関連する政府決定等＞

■ **ユニバーサルデザイン2020行動計画(H29.2 ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定)**

「**バリアフリー法を含む関係施策について、29年度中に検討**を行う等により、その**スパイラルアップ**を図る」

法の概要

①理念規定／国及び国民の責務

- 理念規定を設け、「**共生社会の実現**」、「**社会的障壁の除去**」を明確化
- 「**心のバリアフリー**」として、**高齢者、障害者等に対する支援(鉄道利用者による声かけ等)**を明記

②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- ハード対策に加え、**接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニュー**を国土交通大臣が新たに作成
- 事業者は、**ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表**
※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【研修の様子(介助の疑似体験)】

③バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 市町村がバリアフリー方針を定める**マスタープラン制度を創設**
(協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援(※予算関連))

【バリアフリーのマスタープラン】

- ・市町村による**方針の作成**
- ・**重点的に取り組む対象地区(※)の設定**

※対象地区内
 ・公共交通事業者等の事前届出を通じた交通結節点の調整
 ・バリアフリーマップ作成に対する地区内事業者等の情報提供

【基本構想(具体事業調整)】

- ・事業を実施する**地区の設定**
- ・事業内容の**特定**

地区内事業者等による**事業実施**

当事者の参画する協議会の活用等により**定期的評価・見直し**

- 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、**協定(承継効)制度及び容積率特例を創設**
 ▶ 駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路及びバリアフリートイレ整備が容易に



【バリアフリー対応のバス(リフト付バス)】

④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- **貸切バス・遊覧船**等の導入時における**バリアフリー基準適合を義務化**
- 建築物等の**バリアフリー情報の提供**を新たに**努力義務化**
- 障害者等の**参画**の下、**施策内容の評価**等を行う**会議**の開催を明記



【遊覧船】

【**目標・効果**】 高齢者、障害者や、子育て世代など、全ての人が安心して生活・移動できる環境を実現

- 《**KPI**》利用者3,000人以上/日である旅客施設の**段差解消率**: 87.2%(2016年度末)⇒約100%(2020年度)
- ・国が示す先進的な研修(様々な障害特性への対応充実等)を行う東京オリパラ大会関連交通事業者の割合: 100%(2020年度)
- ・バリアフリーのマスタープランを定める市町村数: (新規) ⇒ 300(2023年度)

国土交通省資料を基に作成

●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一部を改正する法律
 <令和2年5月20日公布、令和3年4月1日施行（一部令和2年6月19日施行）>

背景・必要性

2018年12月のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行やオリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化する必要

○ハード面のバリアフリー化を進める一方で、使用方法等ソフト面の対応が十分ではないため、高齢者・障害者等の移動等が円滑になされない事例が顕在化

※利用者数3千人以上/日の旅客施設の90%で段差解消、87%で障害者用トイレ設置(2018年度末)

①公共交通事業者等における課題

- 例1) 車椅子の乗車方法に関し、公共交通事業者の習熟が必要との指摘。
- 例2) 交通結節点における接客を含めた関係者の連携が必要であるとの指摘。(平成30年改正時の附帯決議)



○公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード整備とともに、**ソフト面の対策の強化が必要**

②国民における課題

例) 車両の優先席について、高齢者等に対し、声かけが恥ずかしい等の理由で譲らないケースも存在。



○オリパラ東京大会を契機とした**共生社会実現に向けた機運醸成**を受け、**市町村、学校教育**等と連携して「心のバリアフリー」を推進することが必要

※1 「ユニバーサルデザインの街づくり」と「心のバリアフリー」に取り組む「共生社会ホストタウン」の拡大

※2 新学習指導要領に基づき「心のバリアフリー」教育を実施(※小学校で2020年度から、中学校で2021年度から全面实施)

法の概要

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対する**ソフト基準**・**適合義務**の創設(※スロープ板の適切な操作、明るさの確保等)
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト(旅客支援、情報提供等)の**移動等円滑化に関する協議への応諾義務**を創設
- 障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設(宿泊施設・飲食店等)の情報提供を促進

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(1) 優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「**車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進**」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「**上記施設の適正な利用の推進**」等を追加

(2) 市町村等による「心のバリアフリー」の推進(学校教育との連携等)(主務大臣に文科大臣を追加)

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「**心のバリアフリーに関する事項を追加**」
- 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について、**作成経費を補助**(※予算関連)
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等

【教育啓発特定事業のイメージ】



高齢者疑似体験 車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- 公立小中学校及びバス等の**旅客の乗降のための道路施設(旅客特定車両停留施設)**を追加

【目標・効果】共生社会の実現に向け、高齢者、障害者等を含む全ての人々が互いの個性を尊重しあう移動等の環境を整備

《KPI》・「心のバリアフリー」の認知度: 約24%(2019年度)→約75%(2030年度)

・国土交通省「トイレ利用マナーキャンペーン」の参加団体数: 約1,700(2019年度)→約2,000(2025年度)

国土交通省資料を基に作成

参考6 促進地区の福祉のまちづくりに関する主な取組み

表1 促進地区の福祉のまちづくりに関する主な取組み(年表)

西暦 (元号)	行政などの動き	●梅ヶ丘・豪徳寺・山下 ■区役所周辺
1939 (昭和14)		●都立光明養護学校松原に移転
1945 (昭和20)		●都立梅ヶ丘病院開業
1976 (昭和51)		●第一回雑居まつり
1982 (昭和57)	・福祉のまちづくりのための施設整備要綱制定	
1983 (昭和58)	・世田谷区基本計画の調整計画策定 「ふれあいのあるまちづくり」が重点施策のひとつに位置付けられる。	●「ふれあいのあるまちづくり」研究委員会設置
1984 (昭和59)		●「ふれいあのあるまちづくり計画」(梅ヶ丘駅周辺まちづくりを考える区民と区の集い) ●「ふれあいのあるまちづくり」定例会開始
1985 (昭和60)		●梅丘中学校前ふれあい通りの基本設計+定例会 ●「まちで電話をかけるには」実物大模型で公開実験(協力NTT)
1986 (昭和61)		●ふれあい通り(梅丘中学校前第1期工事)完成 ●完成記念イベント「歩いてみよう新しいみち」開催
1988 (昭和63)	・せたがやふれあい公社設立 ・世田谷区福祉施設送迎バス運行研究調査	
1989 (平成元)	・世田谷トラスト協会発足	●リレーイベント「やさしいまちって何だろう」開催('94まで毎年開催) ●総合福祉センター周辺環境整備 ●総合福祉センター開設
1990 (平成2)	・世田谷区住宅条例制定 ・ふれんどバス運行開始	
1991 (平成3)	・地域行政スタート(5 総合支所)	●梅ヶ丘界限やさしいまちづくり「界限賞」受賞
1992 (平成4)	・世田谷まちづくりセンター設立	●世田谷区福祉整備調査(公共施設の福祉整備の現状) ●やさしいまちづくり推進計画策定のための調査

表1 促進地区の福祉のまちづくりに関する主な取組み(年表)

西暦 (元号)	行政などの動き	●梅ヶ丘・豪徳寺・山下 ■区役所周辺
1993 (平成5)	<ul style="list-style-type: none"> ・世田谷区やさしいまちづくりのための施設整備要綱制定 ・やさしいまちづくりの視点からみた世田谷区内の駅施設基礎調査 ・世田谷まちづくりファンド助成開始 	<ul style="list-style-type: none"> ■やさしいまちってなんだろう「やさしいまち体験ラリー&WS」(区役所周辺地区)
1995 (平成7)	<ul style="list-style-type: none"> ・せたがやノーマライゼーションプラン策定 ・世田谷福祉のまちづくりネットワーク(27団体)結成(世田谷区まちづくりファンド助成決定) ・世田谷区福祉のいえ・まち推進条例制定 	
1996 (平成8)	<ul style="list-style-type: none"> ・世田谷区地域保健福祉推進条例制定 ・福祉的環境整備審議会発足 	
1997 (平成9)	<ul style="list-style-type: none"> ・条例に基づく整備基準策定 ・条例に基づく届出制度開始 	
1999 (平成11)	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉的環境整備推進計画策定及びUD推進地区の指定 ・世田谷線リフト付き新型車両導入 	<ul style="list-style-type: none"> ●■UD推進地区に指定(梅ヶ丘駅～豪徳寺駅・山下駅周辺地区、区役所周辺地区)
2000 (平成12)	<ul style="list-style-type: none"> ・各UD推進地区の整備計画策定 	<ul style="list-style-type: none"> ●■UD推進地区の整備計画策定(梅ヶ丘駅～豪徳寺駅・山下駅周辺地区、区役所周辺地区)
2001 (平成13)	<ul style="list-style-type: none"> ・せたがやノーマライゼーションプラン改定 	
2002 (平成14)		<ul style="list-style-type: none"> ■「やさしい商店街づくり推進連絡会議」発足(松陰神社通り) ●梅ヶ丘駅高架化
2003 (平成15)	<ul style="list-style-type: none"> ・世田谷区高齢者保健福祉計画、介護保険事業計画改定 	<ul style="list-style-type: none"> ■やさしい商店街づくりワークショップ実施(松陰神社通り)
2004 (平成16)		<ul style="list-style-type: none"> ■東京都福祉のまちづくり「特区」モデル事業選定(松陰神社通り商店街) ■「元気でやさしい松陰神社通りまちづくりの会」発足
2005 (平成17)	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉のいえ・まち推進条例改正 	<ul style="list-style-type: none"> ●梅ヶ丘駅周辺案内板づくり(ワークショップ) ■音のウインドウショッピング運用開始(松陰神社商店街)

表1 促進地区の福祉のまちづくりに関する主な取組み(年表)

西暦 (元号)	行政などの動き	●梅ヶ丘・豪徳寺・山下 ■区役所周辺
2006 (平成 18)	<ul style="list-style-type: none"> ・せたがやノーマライゼーションプラン 世田谷策定 ・世田谷区高齢者保健福祉計画、介護保険事業計画(第3期)策定 ・福祉のいえ・まち推進条例・施行規則施行 ・福祉のいえ・まち推進条例・施行規則改正 	<ul style="list-style-type: none"> ●豪徳寺駅周辺地区地区街づくり計画策定 ■元気でやさしい松陰神社通り商店街マップ発行 ■松陰神社通りのユニバーサルデザイン工事着手 ■松陰神社通りのユニバーサルデザイン工事完了
2007 (平成 19)	<ul style="list-style-type: none"> ・世田谷区ユニバーサルデザイン推進大綱 ・第1期世田谷区障害福祉計画策定 ・世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例施行 ・世田谷区高齢者、障害者等が安全で安心して利用しやすい建築物に関する条例(世田谷区バリアフリー建築条例)施行 	<ul style="list-style-type: none"> ■松陰神社通り2期工事、斜め踏切改修工事、区役所周辺サイン設置工事完了
2009 (平成 21)	<ul style="list-style-type: none"> ・第4期世田谷区高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画策定 ・第2期世田谷区障害福祉計画策定 ・世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画策定 ・世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例・施行規則改正(整備基準と遵守基準を設ける) 	
2012 (平成 24)	<ul style="list-style-type: none"> ・第5期世田谷区高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画策定 ・第3期世田谷区障害福祉計画策定 	
2013 (平成 25)	<ul style="list-style-type: none"> ・「世田谷区道路の構造の技術的基準に関する条例」制定 	
2015 (平成 27)	<ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサルデザイン推進計画(第2期)策定 ・せたがやノーマライゼーションプラン(世田谷区障害者計画)・第4期世田谷区障害福祉計画策定 ・第6期世田谷区高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画策定 ・世田谷UDゼミ開講 ・世田谷UDスタイル発行開始 	<ul style="list-style-type: none"> ●梅ヶ丘駅～豪徳寺駅・山下駅界わい街づくりデザイン指針作成
2016 (平成 28)	<ul style="list-style-type: none"> ・ホストタウン登録 	<ul style="list-style-type: none"> ■世田谷合同庁舎開設
2017 (平成 29)	<ul style="list-style-type: none"> ・共生社会ホストタウン登録 	<ul style="list-style-type: none"> ●■ゆるっとウォーク(まちあるきマップ)作成
2018 (平成 30)	<ul style="list-style-type: none"> ・せたがやノーマライゼーションプラン(世田谷区障害者計画)一部見直し ・第5期世田谷区障害福祉計画(第1期世田谷区障害児福祉計画)策定 	

表1 促進地区の福祉のまちづくりに関する主な取組み(年表)

西暦 (元号)	行政などの動き	●梅ヶ丘・豪徳寺・山下 ■区役所周辺
	第7期世田谷区高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画策定 ・世田谷区多様性を認め合い男女共同参画と多文化共生を推進する条例制定	
2019 (令和元)	・ユニバーサルデザイン推進計画(第2期)後期策定 ・多文化共生推進行動計画策定 ・先導的共生社会ホストタウン認定	●梅ヶ丘駅ホームドア設置
2020 (令和2)		●「うめとぴあ」本格稼働
2021 (令和3)	・UD サポーター養成講座開講	●都立光明学園にて東京2020大会聖火ビジット開催
2023 (令和5)	・世田谷区障害理解の促進と地域共生社会の実現を目指す条例 施行	

表 2 梅ヶ丘駅周辺整備の実績



ふれあい通り_ガードレール

ガードレールを車道側に寄せて、交通標識や電柱(細い径のもの)をガードレールと同じ線上に配置しました。歩道の幅は変えずに、有効幅員を整備前の2倍近く(160~170cm)に広げることができました。



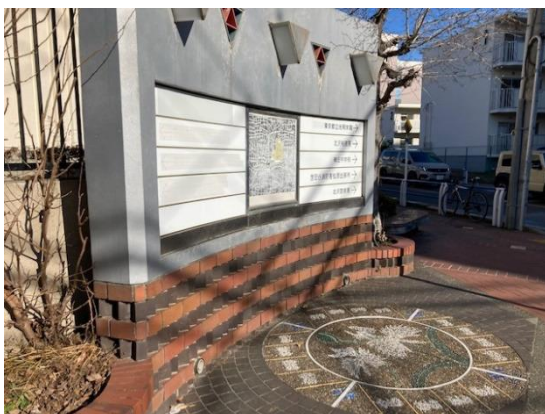
ふれあい通り_枝道交差部

枝道との交差部において、枝道側をかさ上げし、歩道と枝道との段差をなくしました。



ふれあい通り_梅丘中学校前

キーワードをバリアフリー、都市デザイン、住民参加とし、区民の皆さんとともにつくり上げた道路です。梅丘中学校にスロープを設置し、学校に用地を提供してもらい歩道と一体的な整備をしたことで、狭かった歩道を広く使えるようになりました。一方、視覚障害者の方の参加がなかったため、完成当時は誘導用ブロックがなく、後から敷設しました。



ふれあい通り_都立光明学園辻広場

ふれあい通りと赤堤通りとの交差点角に設けた広場には、周辺施設の案内と光明学園の生徒たちがつくった区の花「サギノウ」のビー玉モザイクを設置しました。

表 2 梅ヶ丘駅周辺整備の実績



ふれあい通り_梅丘中学校辻広場

中学校の角地を広場にし、車椅子利用者も利用できる扉のない電話ボックスをつくりました。使いやすさを検討するため、原寸大模型を使った公開実験も行いました。



【参考 電話ボックス】

携帯電話などが一般的ではなかった時代、電話をかけるには公衆電話が必要でした。

羽根木公園に設置されていた電話ボックスには扉があって、車椅子利用者が、電話をかける際にはとても使い勝手が悪かったそうです。



民間ビル後退部

「やさしいまちづくり」の主旨に賛同した所有者の協力で、街角広場や歩道状公開空地をまちに提供してくれています。

また、敷地と歩道を段差なく連続させ、バス停近くにはベンチもできました。

歩行空間が広がり、ゆったり歩けるようになりました。



区立児童相談所付近の道路

雨水を浸透させる舗装や、片側に設けられた手すり、工夫された車止めなど、歩く人にやさしい道路です。

表 2 梅ヶ丘駅周辺整備の実績



梅ヶ丘駅のバリアフリー

現在の梅ヶ丘駅は、連続立体交差事業が終わり、エレベーターなどの設備が整った駅として生まれ変わっています。



【参考 昔の鉄道駅のバリア】

高架化される前の梅ヶ丘駅は、橋上駅舎の形式でした。エレベーターやエスカレーターが整備される前は、車椅子使用者が電車に乗る際には、車椅子ごと人力で持ち上げて階段を移動していたそうです。



梅丘公衆トイレ

小田急線の高架下、梅ヶ丘駅近くにある音声案内がついた公衆トイレです。



サイン整備

これまでの「やさしいまちづくり」を継承し、一体感を持つ街づくりを進めるため、「梅ヶ丘駅～豪徳寺駅・山下駅界わい街づくりデザイン指針」を踏まえ、住民参加によるサイン整備計画を作成。

梅ヶ丘駅～豪徳寺駅～山下駅間のサインを新設・改修しました。

表 2 梅ヶ丘駅周辺整備の実績



	<p>界隈賞受賞</p> <p>だれにでも「やさしいまち」を目指して歩道や街かど広場などの道路環境整備、公共施設整備が進められてきたこと、その中で地域の人たちの参加や民間ビルの協力が生まれ界隈づくりが広がってきていることが評価され、1991年1月に第4回せたがや界隈賞に梅ヶ丘駅北口界隈が受賞しました。</p>
	<p>豪徳寺駅前リーディングライン</p> <p>視覚障害者の円滑な移動支援には視覚障害者誘導用ブロックの設置が望ましいですが、歩道が無く狭小な歩行スペースの道路のため、通常より幅の狭い線状ブロックをリーディングラインとして連続的に設置しました。</p>

表 3 区役所周辺整備の実績



松陰神社通り_道路中央への排水施設整備

これまで、道路と店舗等との段差が、円滑な移動の支障となっていました。

松陰神社通りでは、道路の中央に向かって勾配をつけ、道路中央に排水施設を設け、店舗等との段差を解消する工事を実施しました。



松陰神社通り_店舗入り口の段差解消

商店街が自主的に、店舗のバリアフリーを推進することをルールとして定めたことにより、多くの店舗で段差が解消されました。これにより、地域住民が安心して買い物ができる空間を作り出しました。



松陰神社通り_リーディングライン

視覚障害者の円滑な移動支援には視覚障害者誘導用ブロックの設置が望ましいですが、歩道が無く狭小な歩行スペースの現状の道路のため、通常より幅の狭い線状ブロックをリーディングラインとしてを連続的に設置しました。設置に先立ち、テスト道路を作り、実際に視覚障害者や車椅子使用者の意見をもらいながら改良を行っています。



松陰神社前駅_斜め踏切の解消

東急世田谷線松陰神社前駅の西側の踏切が斜めであったため、自転車やベビーカー、歩行者などが線路の溝にはまってしまう危険な踏切でしたが、東急電鉄株式会社の協力を得て平成19年3月に道路と線路が直行した踏切に改良しました。

これにより、踏切の安全性が高まりました。

表 3 区役所周辺整備の実績

	<p>様々なサイン整備</p> <p>誰もがわかりやすい地区内のサインを設置するため、住民参加によるサイン整備ワークショップを開催し、音声案内付きのサイン、路面表示によるサインなどを整備しました。</p>
	<p>やさしい商店街マップの作成</p> <p>やさしい商店街マップは、街づくり協議会の会員自らで商店街を取材して、「ユニバーサルデザイン福祉のまちづくり推進モデル事業」の一環として作成しました。</p>
	<p>音のウィンドウショッピングによる案内</p> <p>AMラジオを1,620キロヘルツにしてお店の入口付近を通ると、店主の声でお店の情報が聞こえる音声案内装置を20店舗に導入しました。これにより、目の不自由な方にとっても楽しくショッピングができました。</p>
	<p>ふれあい おかみさんDAYによる情報提供</p> <p>店前の敷地部分に各店が売り出し情報を黒板で掲示しています。お店とお客さんのふれあいを通じて、まちの賑わいとやさしさをつくりだしました。</p>

参考7 用語集

あ行

[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、路外駐車場、都市公園、建築物等の移動等円滑化に関する基準。

[SNS]

ソーシャルネットワーキングサービス (Social Networking Service) を略したもので、インターネット上で、個人同士が繋がれるような場所を提供しているサービスの総称。

[エスコートゾーン]

視覚障害者用道路横断帯といわれ、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、横断歩道内を安全にまっすぐ進めるようにするもの。

[オストメイト]

直腸がんや膀胱がんなどが原因で臓器に機能障害（内部障害のひとつ）を負い、手術によって、人工的に腹部へ人工肛門や人口膀胱の排泄口を増設した人を「オストメイト (ostomate)」という。国内には約 20~30 万人のオストメイトがいると言われている。

か行

[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 1.3m から 1.4m 程度のタイプ。ホームドアと呼ばれる場合もある。



[観光バリアフリー]

観光地等への来訪者等にとって、分かりやすく快適なバリアフリー化の考え方。

[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 日制定)。公共交通機関のバリアフリー化と、区市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)の大きな枠組みとなる。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(合理的配慮の提供)]

障害のある人は、社会の中にあるバリアによって生活しづらい場合があります。障害者差別解消法では、行政機関や事業者に対して、障害のある人から、社会の中にあるバリアを取り除くために、何らかの対応を必要としているとの意思が伝えられたときに、負担が重すぎない範囲で対応すること。

[高齢化率]

総人口に対する 65 歳以上の人口の割合。

[心のバリアフリー]

高齢者、障害者等の自立した日常生活および社会生活を確保することの重要性並びにそのために高齢者、障害者等の円滑な移動およ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。また、視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪、車椅子利用者用駐車施設への駐車等による高齢者、障害者等の施設の利用等を妨げないことのみならず、必要に応じ高齢者、障害者等の移動および施設の利用を手助けすること等、高齢者、障害者等の円滑な移動および施設の利用を確保することに積極的に協力すること。

さ行

[サイン]

世田谷区情報のユニバーサルデザインガイドライン改訂版（令和 3 年 3 月改訂）において、街なかのサインとして「案内サイン」、「誘導サイン」、「位置サイン」、「その他」の 4 つを定義しており、街なかの「案内サイン」は地図を用いたサイン、「誘導サイン」は公共施設の方向を示すサイン、「位置サイン」は道路通称名や施設名称を表示するサインをいう。

[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等に敷設される、線状、点状の突起をもった床材等のこと。

[障害者差別解消法(障害を理由とする差別解消の推進に関する法律)]

障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本的な事項や、国の行政機関、地方公共団体等及び民間事業者における障害を理由とする差別を解消するための措置などについて定めることによって、すべての国民が障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現につながることを目的とする法律。

[JIS規格(Japanese Industrial Standards)]

日本産業規格。日本の産業製品に関する企画や測定法などが定められた日本の国家規格のこと。全国で規格統一が図られていなかった視覚障害者誘導用ブロックに関する JIS 規格は、平成 13 年 9 月に制定された。

[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区市町村が定めるもの。

[スパイラルアップ]

スパイラルアップとは、「継続的に改善する」プロセスを意味するものとして用いられる。

[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のこと。

[生活関連経路]

生活関連施設相互間の経路（道路や通路など）

た行

[東京都福祉のまちづくり条例]

やさしいまち東京の実現を目指すことを宣言し、高齢者、障害者等にとってやさしいまちがすべての人にとってやさしいまちであるという認識に立ち、高齢者、障害者等が円滑に利用できる施設の整備とサービスの向上を図るために、制定された条例。

[都市計画マスタープラン]

都市計画に関する基本的・総合的・長期的計画であり、都市計画法第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のこと。

[特定公園施設]

移動円滑化が特に必要なものとして政令で定める公園施設。対象となる公園施設は次に掲げるもの、都市公園の出入口・駐車場と特定公園施設および主要な公園施設との間の経路を構成する園路および広場／休憩場／野外劇場／野外音楽堂／駐車場／便所／水飲場／手洗場／管理事務所／掲示板／標識などがある。

[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（バリアフリー化に関する事業）に関し、関係する事業者が作成する計画。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及び教育啓発特定事業計画がある。

[特定道路]

生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路（国土交通大臣が指定）で、道路の新設又は改築を行う際に道路の移動等円滑化基準（省令）又は地方公共団体の条例への適合義務が生じるもの。

[特定路外駐車場]

道路の付属物である駐車場、公園施設である駐車場、建築物および建築物に付属する駐車場を除く路外駐車場であって、駐車のため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もの。

[特定旅客施設]

バリアフリー法において、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上であること、又は相当数の高齢者、障害者等の利用が見込まれることなどの要件に該当する旅客施設のこと。

[特別特定建築物]

不特定多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者が利用する建築物をいい、官公署、百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む店舗や、主として高齢者、障害者などが利用する老人ホーム、福祉ホームなど。

[扉(とびら)]

扉(とびら)には、開き戸、引き戸などがある。開き戸は、室内側に押して開ける内開き、室外側に引いて開ける外開きがある。引き戸は、壁と平行に滑らせて開ける扉をいう。

な行

[ノーマライゼーション]

障害のある人が障害のない人と同等に生活し、共にいきいきと活動できる社会を目指すこと。

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」(平成6年)。一定規模の病院、劇場、百貨店、公共施設等の建築物について、バリアフリー化の努力義務を課したもの。改正ハートビル法(平成15年4月1日施行)では、一定条件の特別特定建築物の新設もしくは大規模な改良の場合は、バリアフリー化が義務づけられる。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・拡充された。

[パブリックコメント(=区民意見提出手続き)]

行政が計画を策定したりする際に、あらかじめ計画の原案を区民の皆様に公表し、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。

[バリアフリースイレ]

「車椅子利用者用トイレ(車椅子使用者が利用できる広さが確保された便房(大型ベッド付き含む)、オストメイト対応水洗器具を有する便房、乳幼児設備を有する便房の総称のこと。

〔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」（平成18年12月20日施行）。従来の交通バリアフリー法では大規模な鉄道駅等の旅客施設を中心として、周辺道路や信号機等のバリアフリー化を図ることが目的とされていたが、より面的かつ一体的・連続的なバリアフリー化を促進していくための枠組みとして、建築物のバリアフリーに関する法律であるハートビル法と交通バリアフリー法が一体化した法制度となったもの。

〔ホームドア〕

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。ホームドアは床面から天井までを完全に覆うタイプ。可動式ホーム柵をホームドアと呼ぶ場合もある。



〔ホームページ〕

インターネット上に個人や企業等が情報受発信を目的に設置したページのこと。

や行

〔Uni-Voice(ユニボイス)〕

文字情報を二次元コードに変換したもので、スマートフォンや携帯電話、専用読み取り装置で、情報を音声にすることができる。

〔ユニバーサルデザイン〕

高齢者や障害者なども含め、だれにでも使いやすい形に、設計すること。ユニバーサルデザインには、①公平であること、②自由度が高いこと、③単純で、④分かりやすいこと、⑤安全であること、⑥余計な体力を使わないこと、⑦使いやすい適正な空間と大きさの確保などの7つの原則がある。

〔ユニバーサルデザイン2020行動計画〕

平成29年2月に、障害の有無や、性別、年齢にかかわらず、全ての人がお互いの人権や尊厳を大切に支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会の実現を目指し、国において、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」が策定された。

〔ユニバーサル社会実現推進法〕

平成30年12月に、障害者、高齢者等の自立した日常生活及び社会生活が確保されることの重要性に鑑み、ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の推進に関し、国等の責務を明らかにするとともに、諸施策を総合的かつ一体的に推進するために、「ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律」（ユニバーサル社会実現推進法）が施行された。

わ行

[ワークショップ(=研究集会)]

ワークショップ [Work Shop] とは、「作業場」「工房」などの意味を持つ言葉で、何かについてのアイデアを出し合い、意思決定をする研究集会のことであり、様々な人が集まり、共通の体験、共同作業、体験の意見交換などにより相互理解を図り、新しい発見をし、問題解決の工夫を考えることをいう。

