

世田谷区移動等円滑化促進方針 (素案)

※調整中

令和4年(2022年)8月
世田谷区

目 次

第1章 はじめに.....	4
1.1 背景と目的.....	4
1.2 促進方針とは.....	6
1.3 位置づけ.....	7
1.4 世田谷区におけるユニバーサルデザイン推進の取組み.....	8
第2章 現状と課題.....	9
2.1 区の概況.....	9
2.2 バリアフリー化の現状と課題.....	14
2.3 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 促進地区.....	21
4.1 促進地区の選定.....	21
4.2 促進地区のバリアフリー.....	27
4.3 行為の届出制度.....	38
第5章 区全域における方針.....	40
5.1 施設のバリアフリーの促進.....	40
5.2 情報のバリアフリーの促進.....	42
5.3 心のバリアフリーの促進.....	42
5.4 商店街におけるバリアフリーの促進.....	45
第6章 促進方針の実現に向けて.....	46
6.1 区民及び関係事業者への促進方針の周知・啓発.....	46
6.2 関係事業者との連携・協力.....	46
6.3 他地区への展開と促進方針の見直し.....	46
参考資料.....	47
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.....	47
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.....	48
参考3 まち歩きワークショップの実施概要と主な意見.....	49
参考4 用語集.....	51

第1章 はじめに

1.1 背景と目的

本区では、「ふれあいのまちづくり」の実現に向けて、昭和57年に「福祉の街づくりのための施設整備要綱」を初めて制定したことを契機に、平成5年には「やさしいまちづくりのための施設整備要綱」を制定、平成7年には「世田谷区福祉のいえ・まち推進条例」を制定し、この条例に基づく「世田谷区福祉的環境整備推進計画～バリアフリー世田谷プラン21～」を平成11年に策定し、取り組んできました。

一方、国は平成6年に、不特定多数の人たちや、主に高齢者、身体障害者等が利用する建築物のバリアフリー化を進めるため、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（以下「ハートビル法」という）を制定し、さらに、平成12年には、公共交通機関と駅などの旅客施設周辺を中心とした地区のバリアフリー化を目標として「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」という）を制定しました。

本区では、この交通バリアフリー法に基づき、平成18年3月に「世田谷区三軒茶屋駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」を策定し、地区内における公共交通施設や歩道を中心としたバリアフリー化を推進してきました。

その後、ユニバーサルデザイン政策大綱や、障害者基本法、バリアフリー法等の施行を受け、平成19年3月には、「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」）」を制定し、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」）」を平成21年3月に策定し、世田谷区ユニバーサルデザイン環境整備推進地区（以下、「推進地区」）を中心にユニバーサルデザインの考え方に基づく取組みを推進してきました。

近年では、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、バリアフリー法が改正され（平成31年4月全部施行）、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に加え、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」）が追加となり、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」）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。

本区でも令和元年10月に「先導的共生社会ホストタウン」に登録されたことを受け、ユニバーサルデザイン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、UD推進条例やUD推進計画の取組みをさらに推進するために、改正バリアフリー法に基づく「世田谷区移動等円滑化促進方針（以下、「促進方針」）」を策定します。

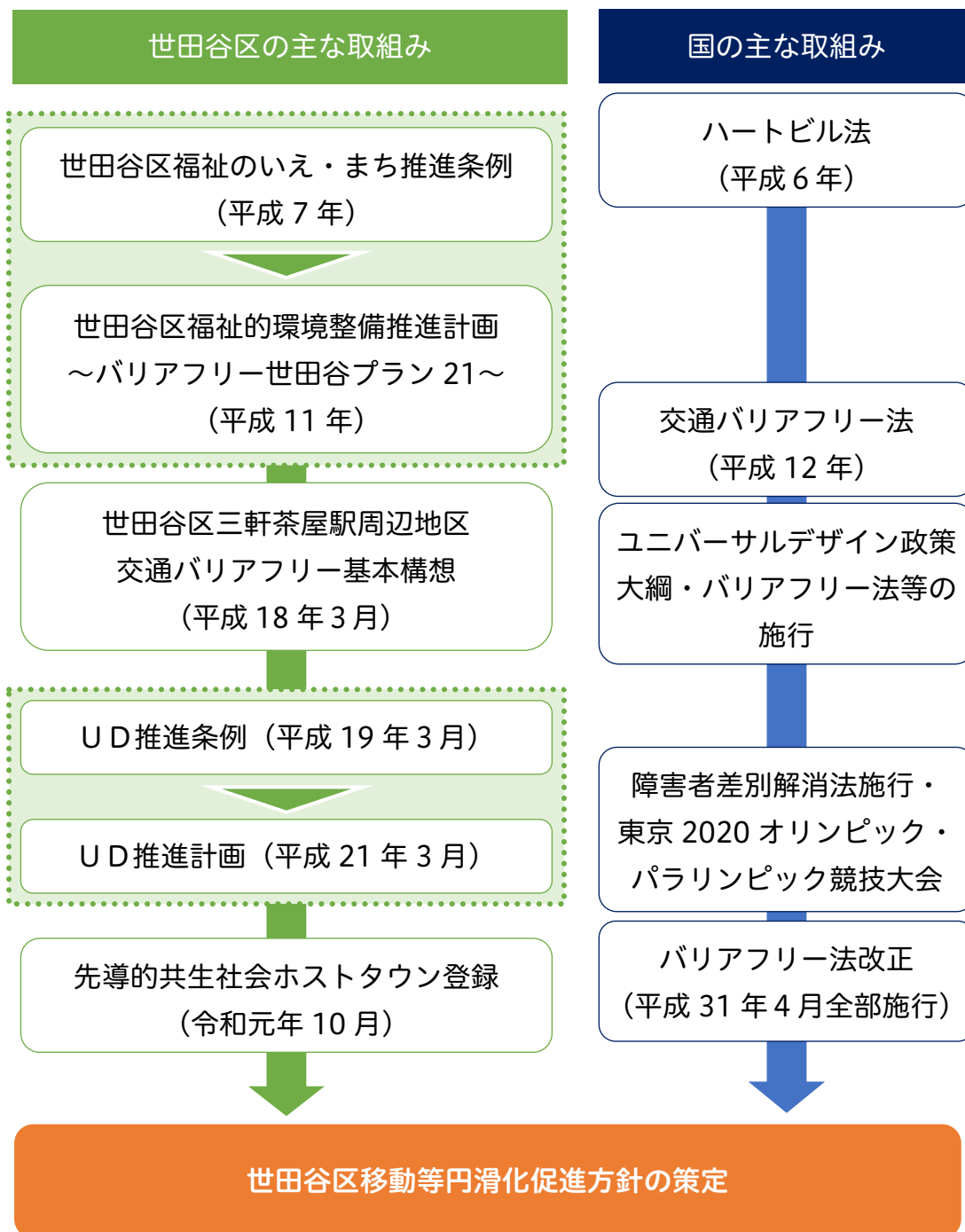


図 1-1 促進方針策定の経緯

1.2 促進方針とは

促進方針とは、鉄道駅を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区において、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。

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。

表 1-1 促進方針に示す事項

バリアフリー法で規定する事項	対応する内容
移動等円滑化の促進に関する 基本的な方針	位置づけ、取り組むべきバリアフリーの考え方
促進地区の 位置及び区域	促進地区の位置、地区の範囲、境界設定の考え方
生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する事項	生活関連施設・生活関連経路の設定、高齢者、障害者等の当事者意見を踏まえたバリアフリー化促進に向けた配慮事項
移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の 理解の増進 及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の 協力の確保 に関する事項	住民その他の関係者における障害の理解や協力の必要性・重要性、取り組むべきこころのバリアフリーの考え方
行為の届出 に関する事項	旅客施設、道路の新設等の際の届出に関する事項
情報の収集、整理及び提供 に関する事項	バリアフリーマップ等の作成・活用に向けた施設等からの情報収集の取組み
その他促進地区における移動等円滑化の促進のために 必要な事項	上記以外のソフト施策、地域特性に応じた施策等

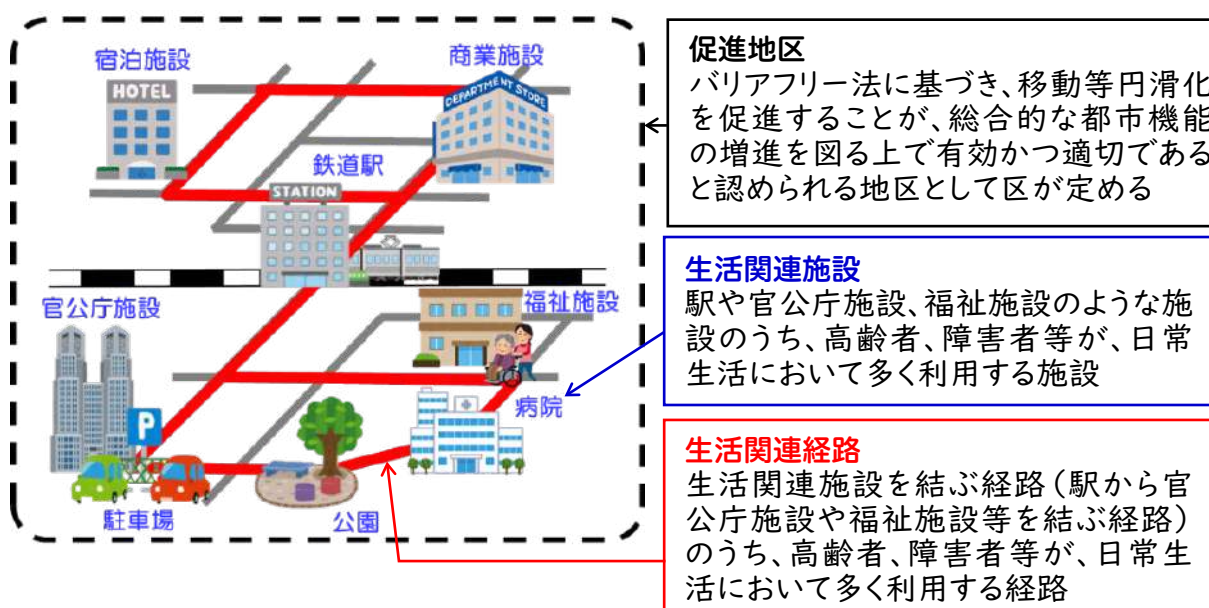


図 1-2 促進地区・生活関連施設・生活関連経路のイメージ

1.3 位置づけ

本方針は、バリアフリー法に基づく、区の促進方針として策定します。

また、バリアフリー法や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・整合を図った計画とします。

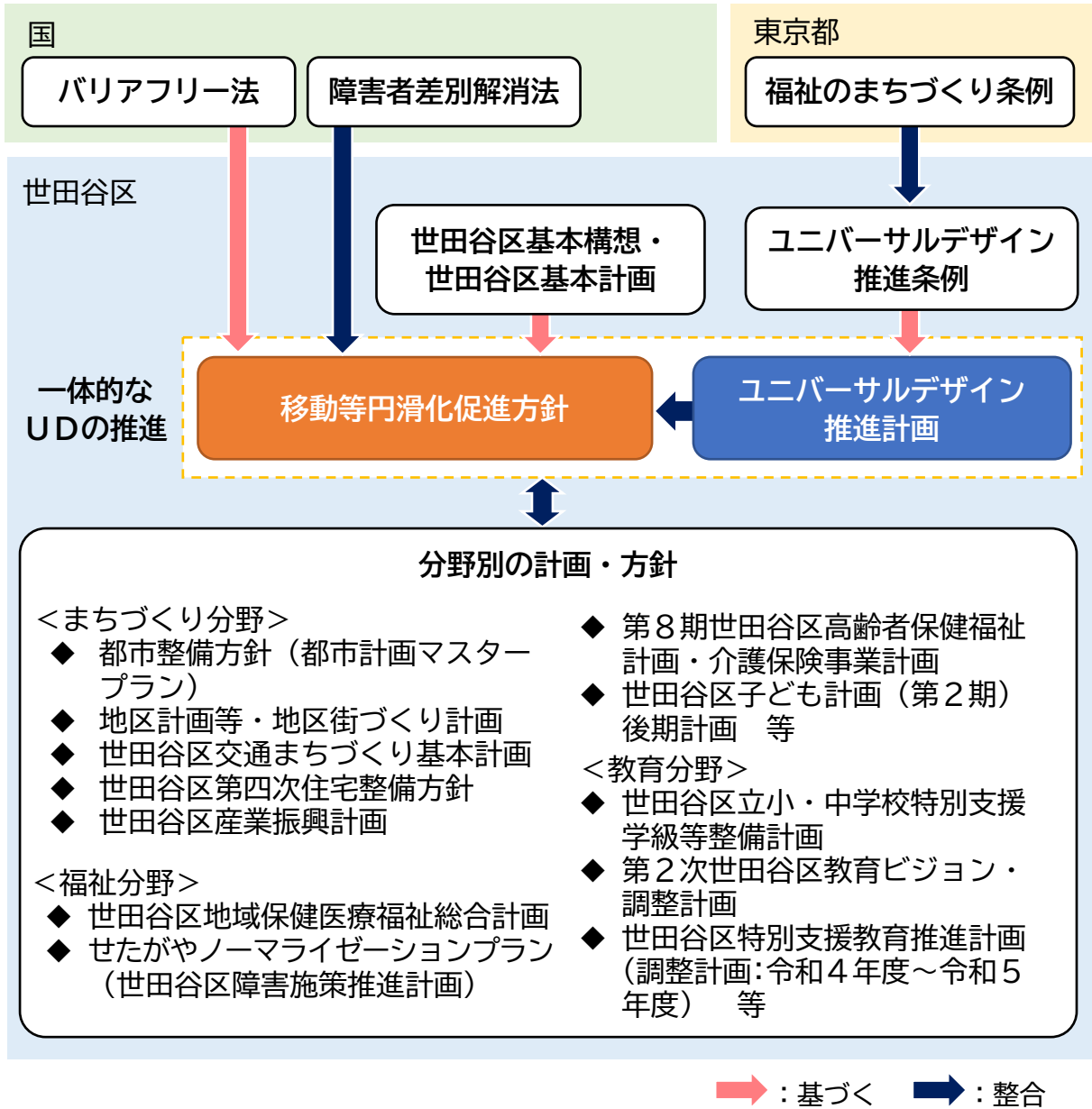


図 1-3 促進方針の位置づけ

1.4 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) UD推進条例

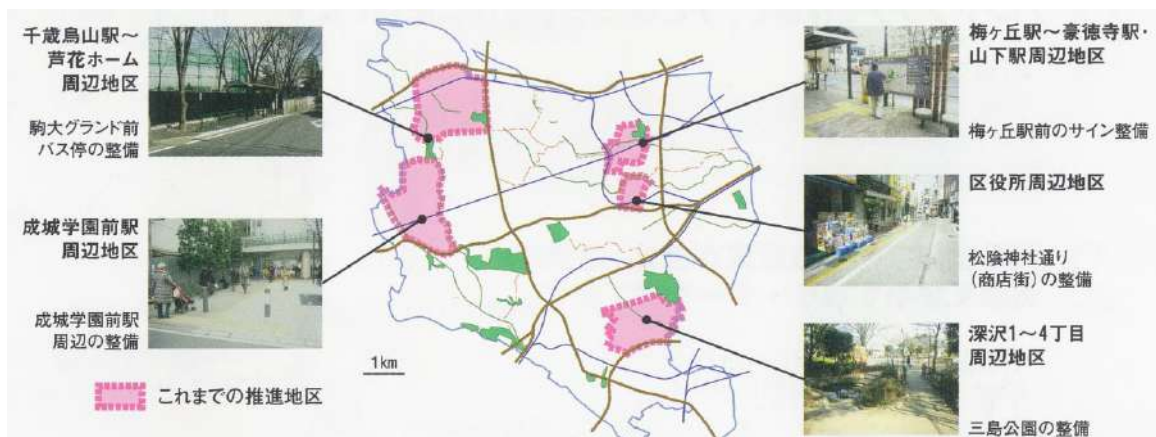
本区では、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、生活環境の整備を推進していくための基本的な事項を定めることにより、区民の社会的な自立及び社会参加の機会を確保し、より安全で安心して快適に住み続けることのできる地域社会の実現を図ることを目的として、ユニバーサルデザイン推進条例を平成19年4月に施行しました。

UD推進条例では、公共的施設として、官公署の事務所等の公共施設、病院、劇場、集会場、物品販売業又はサービス業を営む店舗、鉄道の駅、学校、道路、公園その他の不特定又は多数の者が利用する施設を定め、整備基準への適合努力義務（新設、改修時）、遵守基準への適合義務（新設、改修時）を課しています。

2) UD推進計画

UD推進条例の理念を具現化するため、条例第7条に基づき、生活環境の整備に関する目標、基本方針、施策・事業を定めたUD推進計画を平成21年3月に策定しました。

UD推進計画では、整備の推進にあたり、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推進地区に指定しています。



出典：UD推進計画

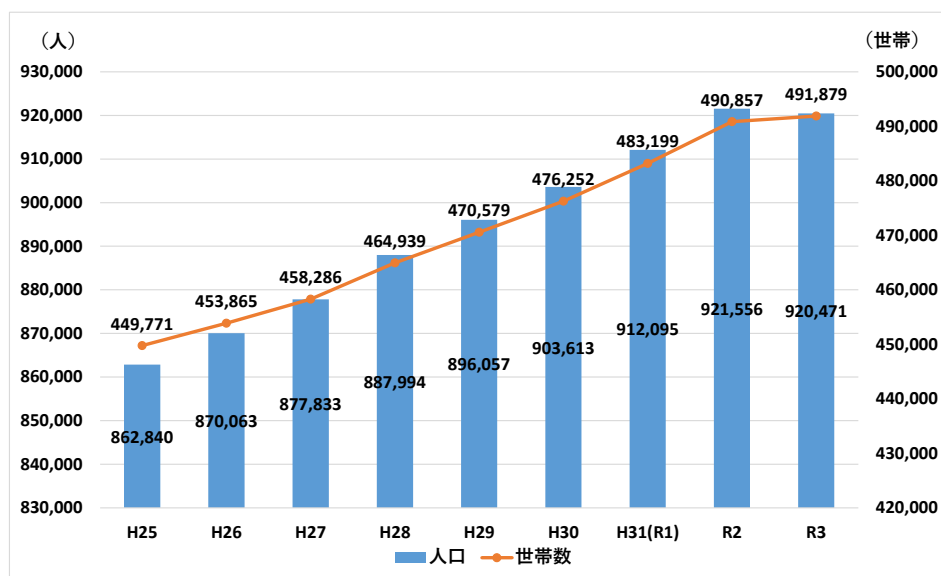
図 1-4 推進地区

第2章 現状と課題

2.1 区の概況

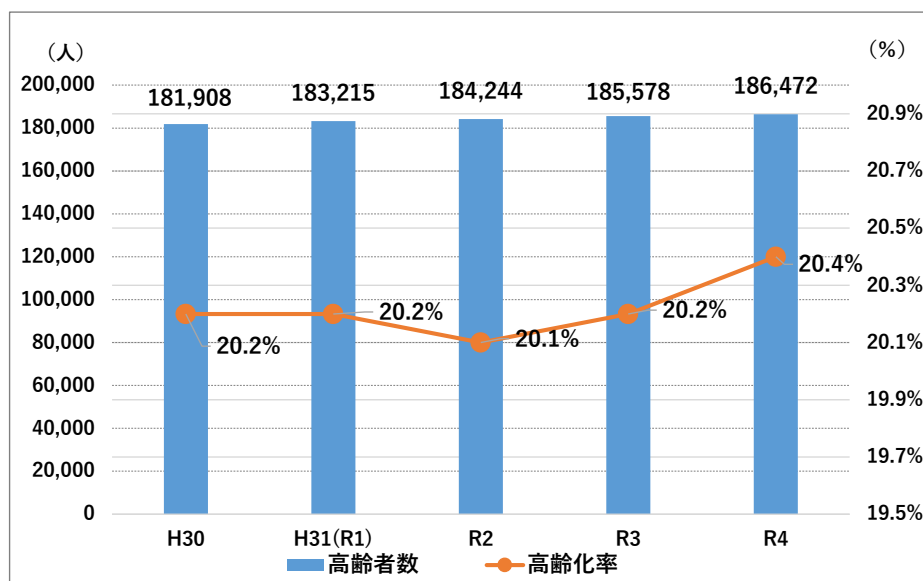
(1) 人口、高齢者・障害者・外国人・乳幼児の状況

- 本区の総人口は約92万人、総世帯数は約49万世帯であり、近年、増加傾向となっています。
- 高齢者数（65歳以上）は約186,000人で、高齢化率は約20%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。



出典：世田谷区統計書 令和3年版（2021）

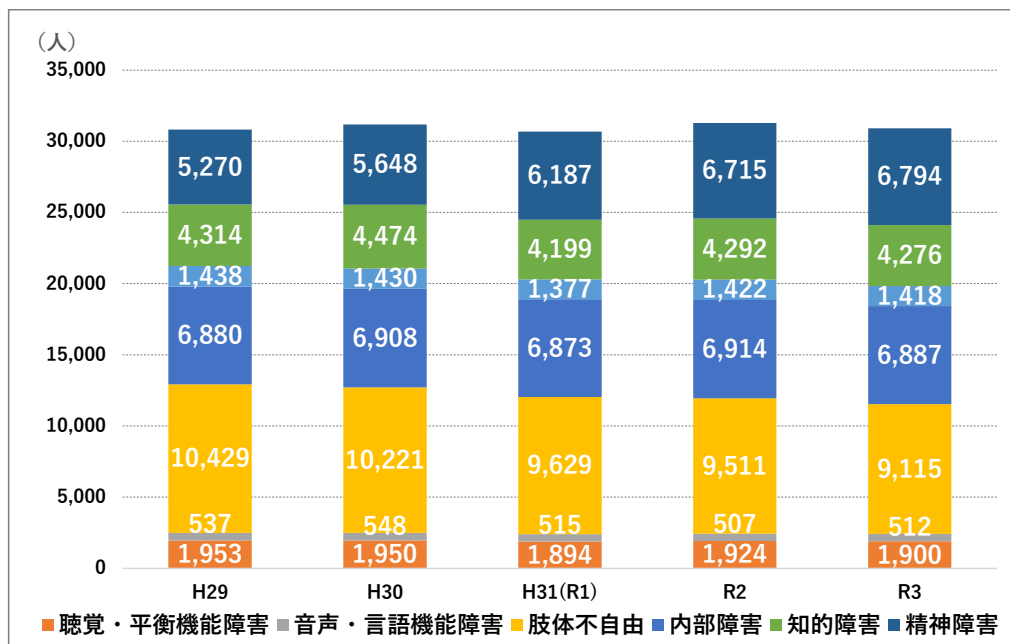
図 2-1 人口・世帯数の推移



出典：世田谷区統計書 令和3年版（2021）

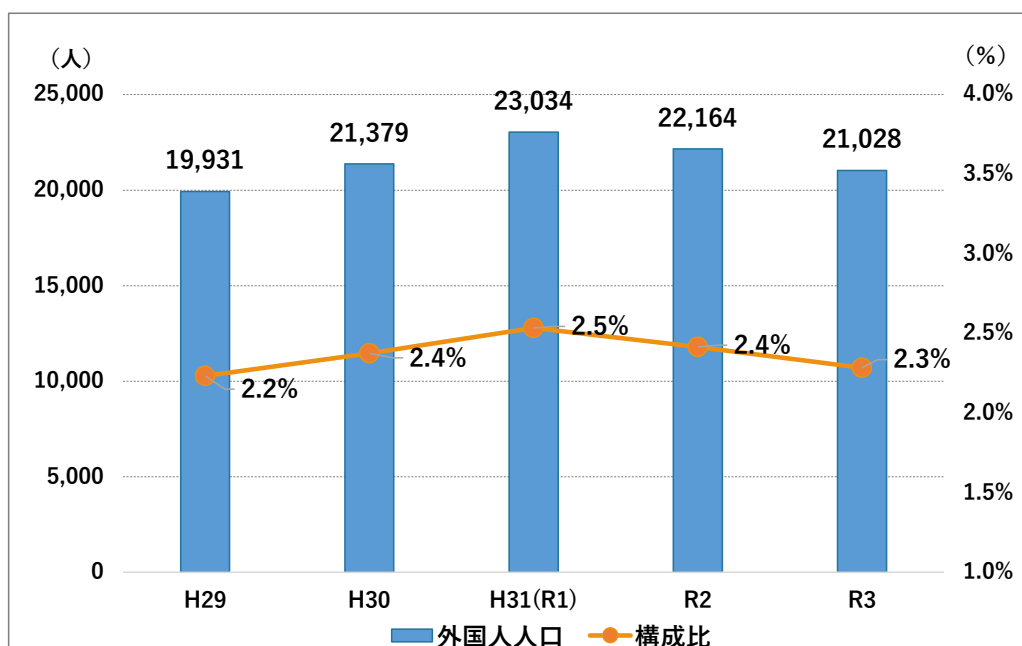
図 2-2 高齢者数・高齢化率の推移

- 障害者数は約3万人で、総人口に対する割合は約3%となっています。そのうち、身体障害者数は約19,000人で、肢体不自由が最も多く9,115人となっています。また、知的障害者数は約4,200人、精神障害者数は約6,700人となっています。
- 外国人人口は約2,100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。
- 乳幼児人口は40,996人で、総人口に対する割合は4.5%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。



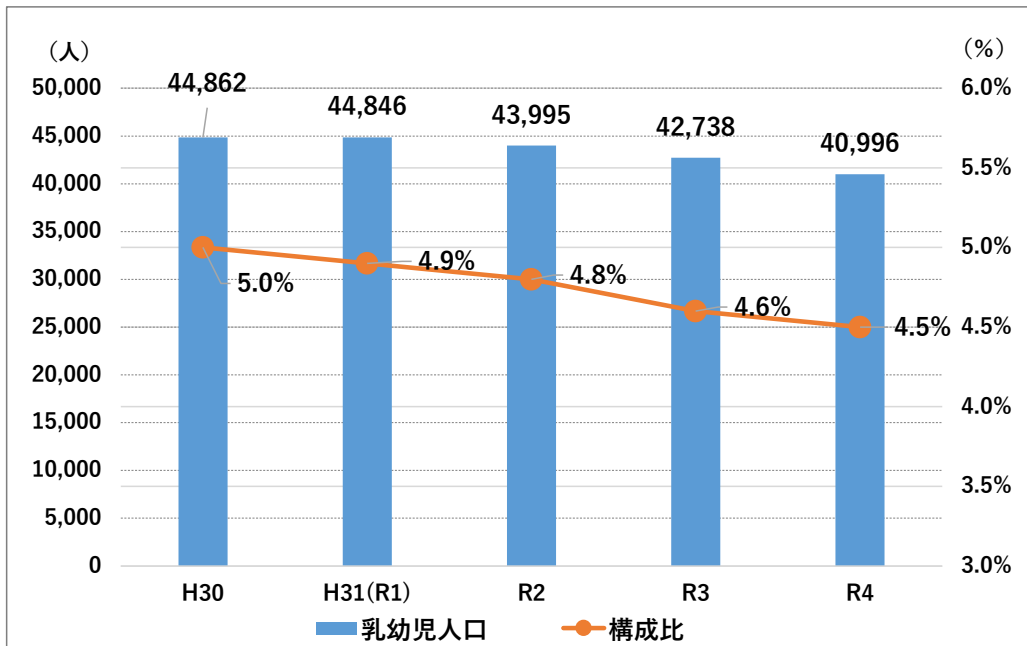
出典：世田谷区保健福祉総合事業概要〈統計編〉(令和3年5月)

図 2-3 障害者数の推移



出典：世田谷区統計書 令和3年版(2021)

図 2-4 外国人人口・構成比の推移

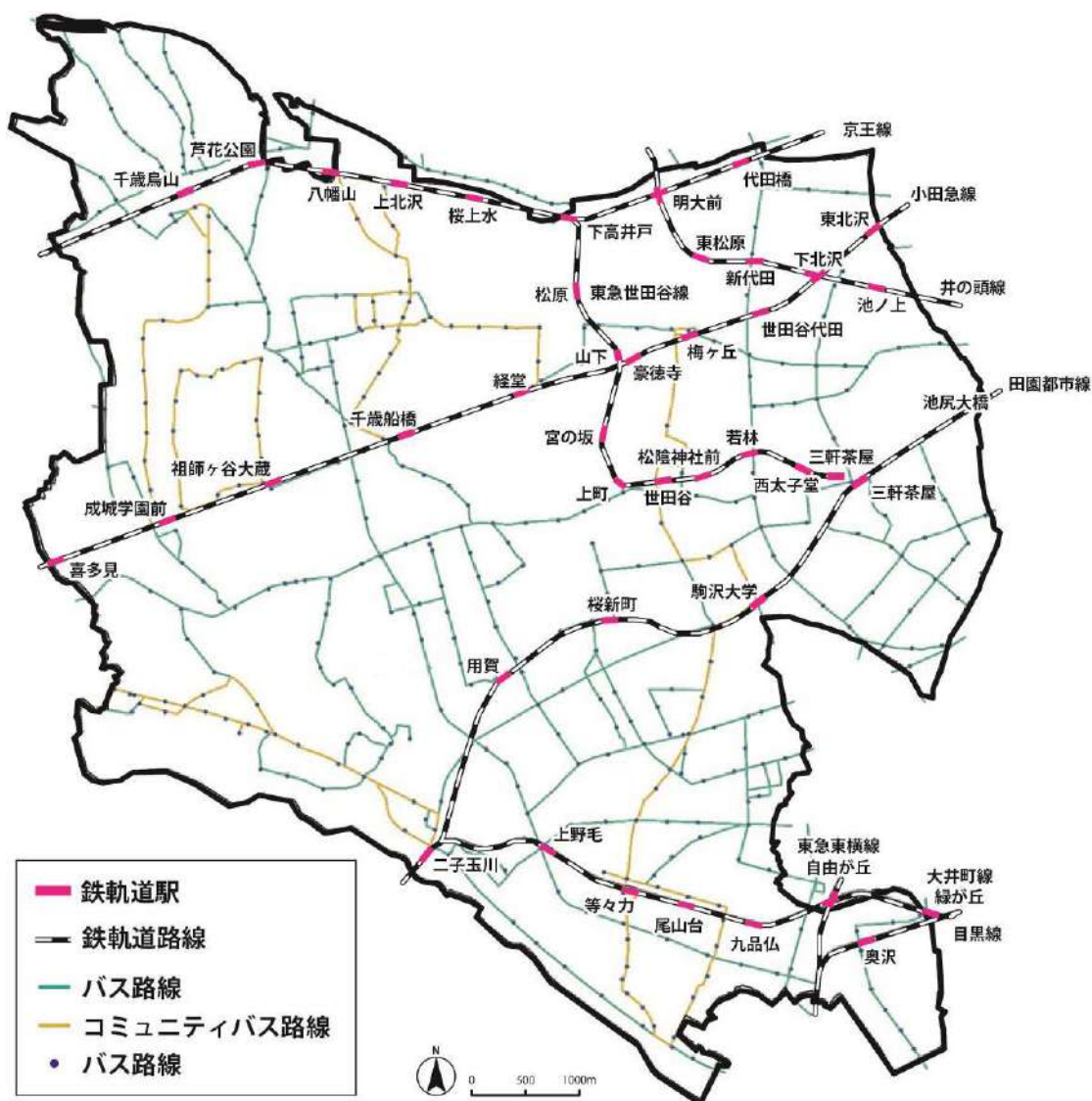


出典：世田谷区統計書 令和3年版（2021）

図 2-5 乳幼児人口・構成比の推移

(2) 公共交通の状況

- 本区内に駅のある鉄軌道は、小田急小田原線（10 駅）、京王線（7 駅）、京王井の頭線（5 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）の 7 路線があり、合計 41 駅（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）があり、主に東西方向の移動手段として利用されています。
- 乗降客数の多い駅は、明大前駅（約 29 万人/日、2019 年度（以下同））、二子玉川駅（約 16 万人/日）、下北沢駅（約 23 万人/日）、三軒茶屋駅（約 14 万人/日）となっています。
- 本区内の路線バス（コミュニティバスを含む）は、5 事業者（東急バス、小田急バス、京王バス、関東バス、都営バス）により運行されており、南北方向等の移動手段として、約 20 万人/日に利用されています。

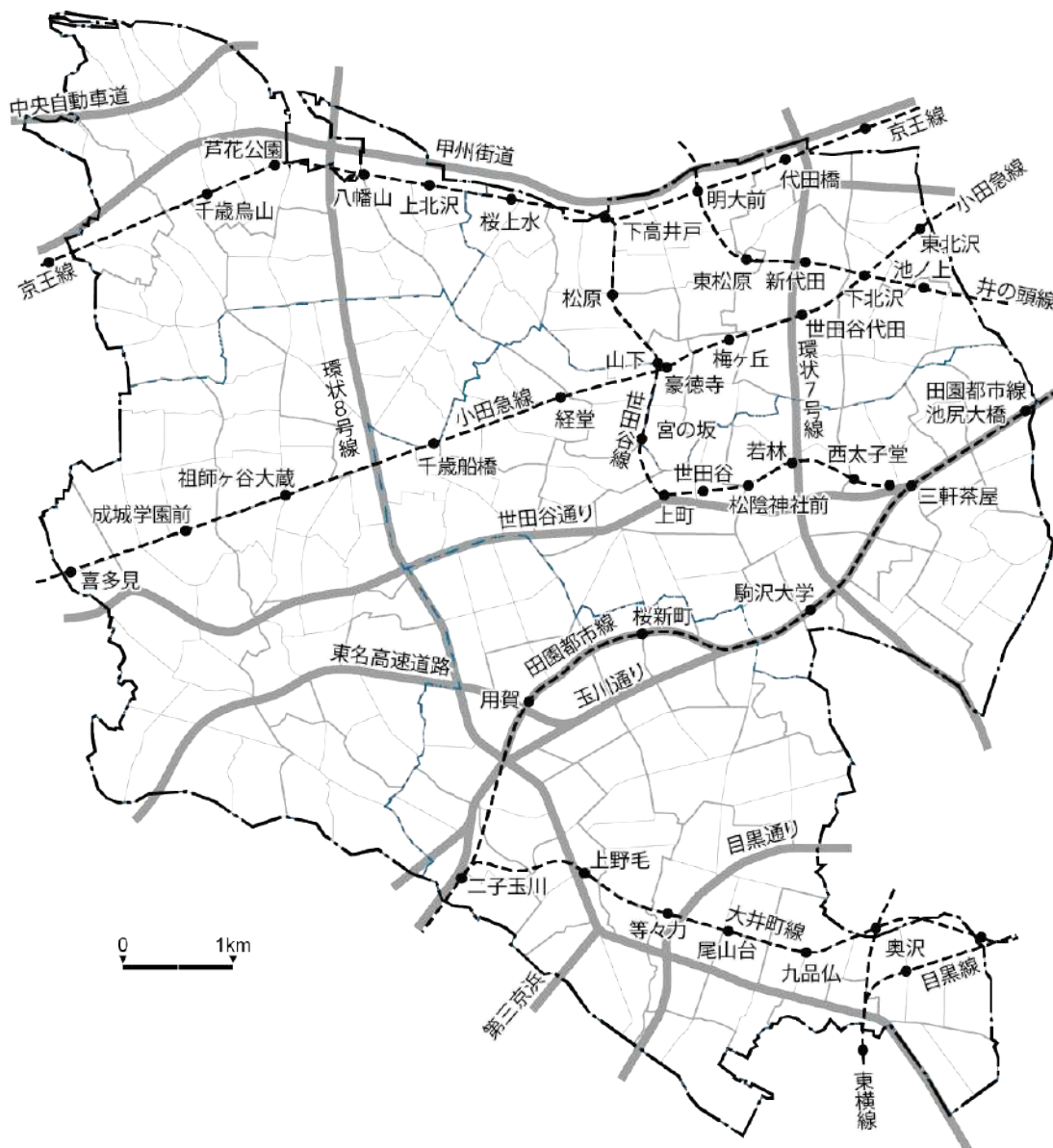


令和 2 年度世田谷区バリアフリー化状況調査報告書をもとに作成

図 2-6 公共交通網

(3) 道路網

- 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、玉川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完全な地域が広がっています。



世田谷区都市整備方針をもとに作成

図 2-7 幹線道路網

2.2 バリアフリー化の現状と課題

(1) UD推進条例に基づく取組み

1) 公共的施設の整備

- 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ユニバーサルデザイン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歩道等から主要な出入口を経て利用居室等までの経路、受付・窓口、エレベーター、トイレ等の設備について、高齢者・障害者等を含むすべての人の円滑な利用に配慮した整備が行われています。

2) UD推進計画に基づく取組み

- 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、ユニバーサルデザインの普及・啓発、区立施設のユニバーサルデザインによる整備、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、多様にニーズに対応した公園の整備などの施策・事業を実施しています。
- ユニバーサルデザインの普及啓発活動、ユニバーサルデザインライブラリーの活用、情報のユニバーサルデザインガイドラインの作成・普及、ユニバーサルデザイン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。

UD推進条例に基づく取組みにより、一定のバリアフリー化が図られているが、公共交通や道路、信号機等などを含めた面的・一体的なバリアフリー化が図られていないため、それらを推進する枠組みが必要である。

(2) 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。

交通バリアフリー法に基づき、三軒茶屋駅周辺地区において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ついて目標としたバリアフリー化が概ね図られた。

(3) 各施設のバリアフリー化の現状

1) 公共交通

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、接遇・介助に関する社内研修の実施、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。
- 構造面や費用面での理由から、エレベーターの増設やホームドアの設置などが進めら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
京王線	—	1日の利用者数が10万人以上の駅へ優先して設置
京王井の頭線	(下北沢)	
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	—

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。
- 区はこれまでに119基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基の上屋の整備を促進しました。一方、道路幅員上の制約から、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。

③ タクシー

- 本区内の一部のタクシー事業者では、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入が進められています。
- 一方で、ユニバーサルデザインタクシー車両への更新が費用面での都合上、進んでいない事業者もある状況です。
- 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。

2) 道路

- 道路のバリアフリー化のため、歩道の段差解消、歩車道の舗装更新、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。
- 道路と沿道敷地との境に段差が生じている箇所があることや、道路が狭く十分な歩行者空間の確保できていない箇所もある状況です。

3) 信号機等

- 「交通バリアフリー基本構想」における重点整備地区内を中心に、横断歩道の音響式信号機の設置・改良や、エスコートゾーンの整備などが実施されています。

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り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、一部を除き、トイレの整備やバリアフリー化が進んでいない状況です。

5) 建築物

- ユニバーサルデザイン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ユニバーサルデザインの考え方の浸透が進んでいます。
- 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整備が進んでいない状況です。

6) 区民参加

- 昭和 57 年より「梅丘ふれあいのあるまちづくり」をはじめ、5 支所の推進地区での取り組みなど、区民参加によるUDまちづくりを展開してきた。

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るが、バリアフリー法や移動等円滑化整備ガイドラインの改正内容を踏まえ、さらなるバリアフリー化の推進が必要である。

2.3 促進方針の策定に向けた課題

バリアフリー化の現状を踏まえ、促進方針の策定に向けた課題を以下に示します。

課題1：促進地区の選定要件を踏まえた今後の取組みのモデルとなる地区の設定

これまでUD推進条例及びUD推進計画では推進地区の枠組みがありますが、面的・一体的なバリアフリー化の促進を図るための具体的な仕組みがなく、施設の新設・改修時を機会に実施していく局所的・即地的な取組みとなっていました。

これまでの推進地区の考え方に加え、促進地区を設定することで、事業者との連携・協力のもと一体的に推進する必要があります。

促進地区の設定にあたっては、選定要件を踏まえ、本区のユニバーサルデザイン推進を図る上で、今後の取組みのモデルとなる地区の選定が必要です。

課題2：UD推進計画と一体的な施策の推進

これまでのUD推進条例及びUD推進計画における取組みとの一体的なバリアフリー化を図るためには、UD推進条例による新設・改修時における整備基準や遵守基準への適合義務や適合努力義務を課す枠組みを活用しつつ、既存施設についても、バリアフリー法の枠組みを活用し、道路や旅客施設などのバリアフリー化の促進を図る必要があります。

また、信号機や横断歩道へのエスコートゾーンの整備などの交通安全については、UD推進条例による事業が位置づけられていないため、促進方針に位置づけ、補完していく必要があります。

これらの補完関係を明確にしつつ、UD推進計画と一体となってUD推進を図る促進方針とする必要があります。

課題3：バリアフリー法の枠組みを活用した区全域におけるバリアフリー化の促進

公共交通では一定のバリアフリー化が完了していますが、ホームドアの整備促進や役務の提供に関する取組みなど、さらなるバリアフリー化に向けた取組みを推進していく必要があります。

また、道路では都市計画道路や主要生活道路の交通バリアフリーに関する方針の設定が必要です。

さらに、心のバリアフリーの推進、小中学校での教育・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、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ことが必要です。

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 オリンピック・パラリンピック競技大会を契機に先導的共生社会ホストタウンに位置付けられたことなどを踏まえ、区では「障害のあるなしにかかわらず、だれもが自分の力を発揮し自然に支え合って生きていける社会」の実現を目指し、UD推進条例やUD推進計画をはじめ、関連条例、関連計画などの取組みにより推進していくこととしています。

このような取組みの中で、新たな改正バリアフリー法による促進方針制度を活用し、地区を定めて面的・一体的な施設利用と移動に関するバリアフリー化を促進していくことを『促進方針』の基本目標とします。

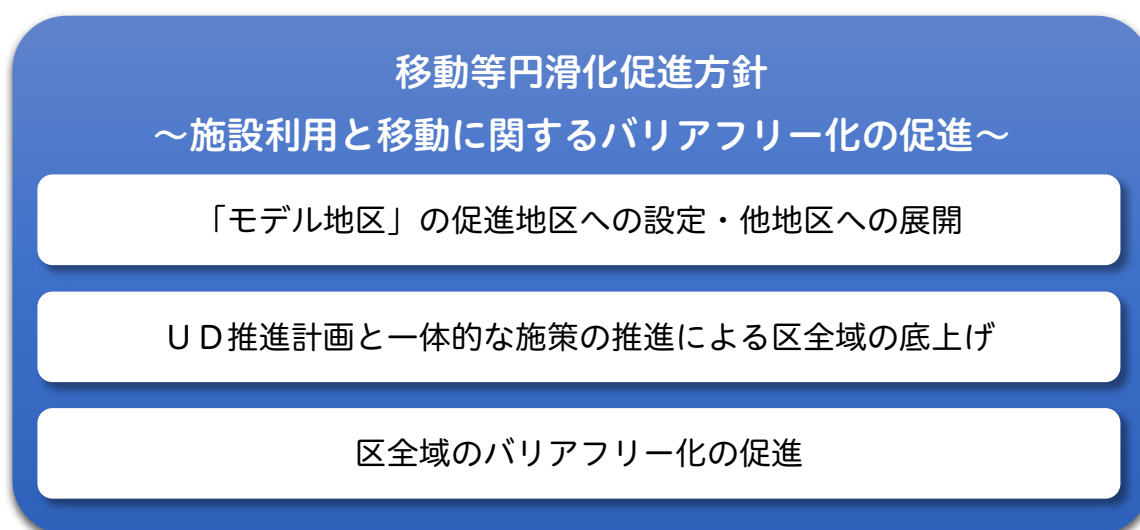


図 3-1 促進方針の基本目標

3.2 促進方針の基本的な考え方

2.3 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。

○「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」として更なるスパイラルアップを図り、他地域へ展開することで、UDのまちづくりを推進します。

○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ユニバーサルデザインの底上げを図ります。

○区全域のバリアフリー化の促進

促進地区の特性を踏まえた方針に加え、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、施設設置管理者による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、ソフト面でのバリアフリー化の促進を図ります。

第4章 促進地区

4.1 促進地区の選定

(1) 促進地区の検討

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、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）や推進地区でのこれまでの様々な取り組み実績を踏まえ、「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』を促進地区として選定します。

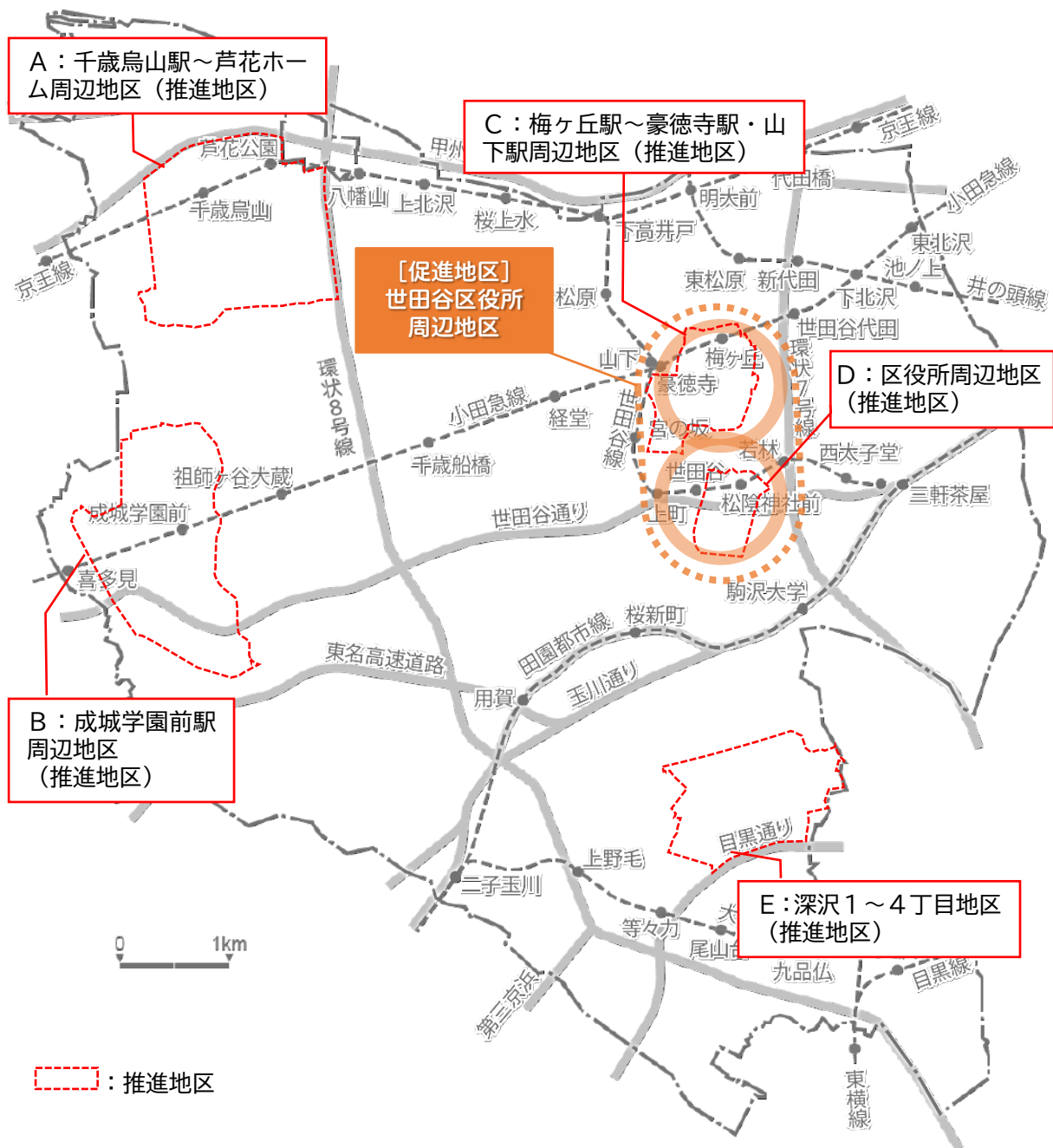


図 4-1 推進地区・促進地区の位置図

表 4-1 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

【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

- ・ 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

- ・ 梅ヶ丘駅周辺地区では、「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、その後も推進地区として、道路や広場などのユニバーサルデザインを推進し、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、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を面的・一体的に整備した経緯・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、一体となっ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、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、ユニバーサルデザイン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

(2) 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 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 ①②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）

(3) 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 4-2 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（1日平均乗降者数3,000人/日以上）
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㎡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。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">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。

(4) 促進地区及び生活関連施設、生活関連経路

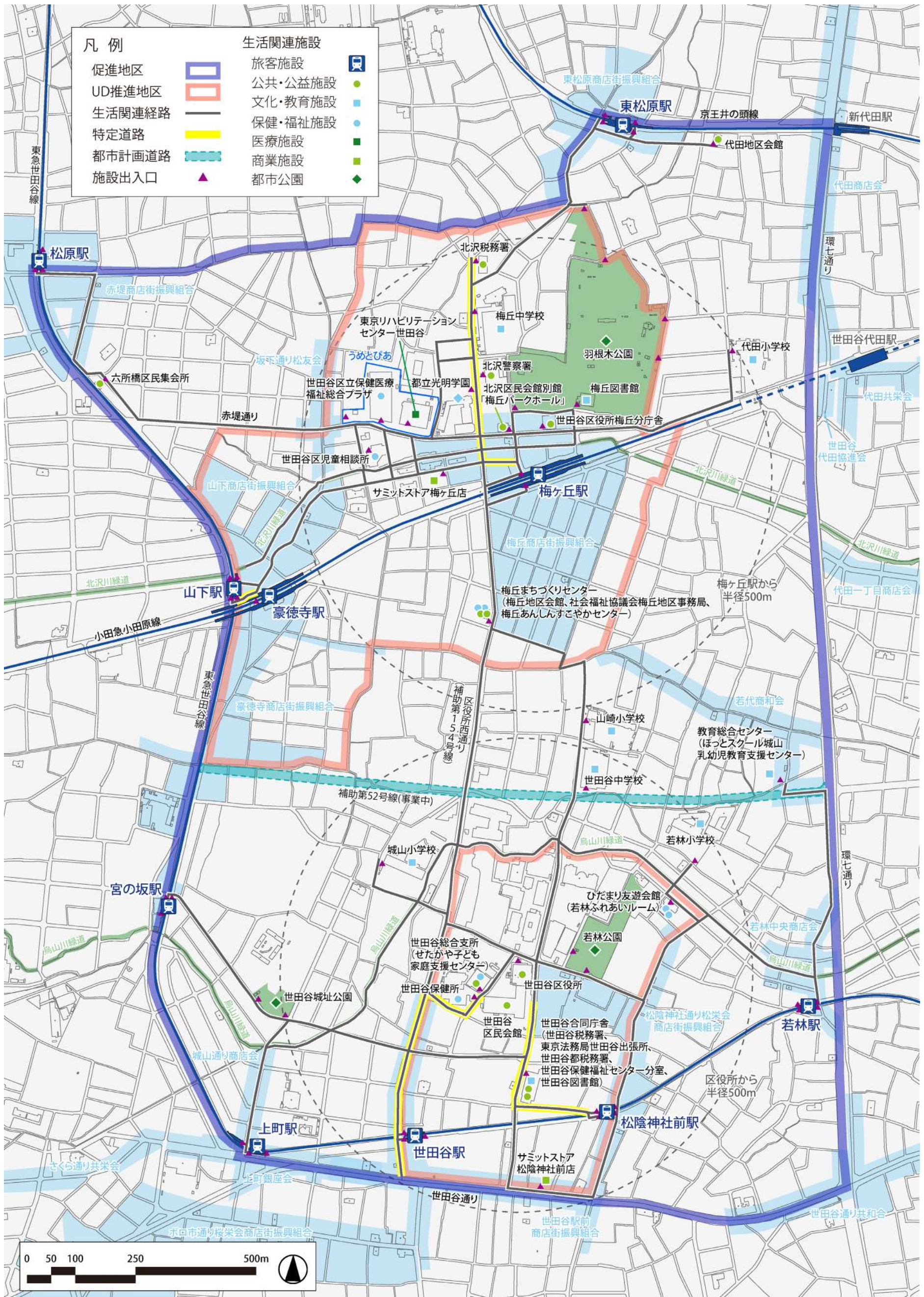


表 4-3 生活関連施設一覧

種別	施設名	種別	施設名
旅客施設	梅ヶ丘駅	保健・福祉施設	世田谷保健所
	豪徳寺駅		世田谷区立保健医療福祉総合プラザ
	若林駅		世田谷保健福祉センター分室 ※2
	松陰神社前駅		若林ふれあいルーム ※5
	世田谷駅		社会福祉協議会梅丘地区事務局 ※3
	上町駅		梅丘あんしんすこやかセンター ※3
	宮の坂駅		ひだまり友遊会館 ※5
	山下駅		せたがや子ども家庭支援センター ※1
	松原駅		世田谷区児童相談所
	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	都市公園	世田谷城址公園
	梅丘まちづくりセンター ※3		羽根木公園
	世田谷区民会館		若林公園
	北沢区民会館別館「梅丘パークホール」		北沢川緑道
	梅丘地区会館 ※3		烏山川緑道
	代田地区会館		
	六所橋区民集会所		
	北沢警察署		
	世田谷都税務署 ※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

4.2 促進地区のバリアフリー

(1) 方針

4.1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、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を踏まえ、促進地区におけるバリアフリーの方針を以下に示します。

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

心のバリアフリーのさらなる推進に向け、公立小中学校における障害理解に向けた教育や各事業者による啓発活動、ヘルプマークやヘルプカードの普及などの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。

(2) 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 4-4 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3年1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用に関する基準	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3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3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3年3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3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
条例等	公共交通 道路 建築物 公園等	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31年3月
		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
		世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例施設整備マニュアル	世田谷区 令和2年
	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
	都市公園	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 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3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
	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	

(3) 配慮事項

記載内容については調整中

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、促進地区により磨きをかけるため、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。

配慮事項は、施設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となります。

そのためには、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ついても配慮していく必要があります。

1) 旅客施設

項目	まち歩きでの意見	気づき
通路	記載内容については調整中	
案内設備	記載内容については調整中	

項目	まち歩きでの意見	気づき
踏切	記載内容については調整中	
その他設備		

<現状> ※写真撮影後掲載予定



床面の車椅子用スロープ
案内表示例

2) 道路

項目	まち歩きでの意見	気づき
歩行空間		
視覚障害者誘導用ブロック等		
案内設備		<p style="text-align: center; color: red;">記載内容については調整中</p>

項目	まち歩きでの意見	気づき
駅前 ロータリー	<p>記載内容については調整中</p>	
維持管理		
公衆トイレ		

<現状> ※写真撮影後掲載予定



中央排水とした
歩道のない道路



リーディングライン



案内サイン

3) 建築物・駐車場

項目	まち歩きでの意見	気づき
敷地内通路	<div data-bbox="443 353 1353 2024" style="border: 1px solid red; height: 746px; width: 570px;"></div> <p data-bbox="700 1167 1086 1205" style="color: red;">記載内容については調整中</p>	
トイレ		
案内設備		

項目	まち歩きでの意見	気づき
駐車場	<div style="border: 1px solid red; padding: 20px;"> <p data-bbox="710 472 1098 510">記載内容については調整中</p> </div>	
駐輪場		
その他設備		

<現状> ※写真撮影後掲載予定

バリアフリースイッチ

突き出し型の位置サイン

床面サインの活用

4) 都市公園

項目	まち歩きでの意見	気づき
トイレ	記載内容については調整中	
案内設備		
駐輪場		
維持管理		
その他設備		

<現状> ※写真撮影後掲載予定

車椅子利用者用トイレの
出入口に設置したひさし

多言語標記による
案内サイン

駐輪場利用マナーの掲示

5) 交通安全施設

項目	まち歩きでの意見	気づき
信号機	記載内容については調整中	

<現状> ※写真撮影後掲載予定

音響式信号機のスイッチ

6) 商店街・店舗

項目	まち歩きでの意見	気づき
店舗 出入口	記載内容については調整中	
案内設備・ 情報提供		

項目	まち歩きでの意見	気づき
心のバリアフリー	記載内容については調整中	
その他設備		

<現状> ※写真撮影後掲載予定

店舗出入口の
スロープ

耳マークの掲示

軒先等に設置した
無料ベンチ

4.3 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、促進地区では「旅客施設の建設、道路の新設等であって、他の施設と接する部分について、移動等円滑化に支障を及ぼすおそれのあるものをしようとする公共交通事業者等又は道路管理者は、当該行為に着手する 30 日前までに市町村に届け出ること」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 4-5 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 <u>当該施設に接する公共用通路等（道路以外）*</u>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 <u>旅客施設（生活関連施設）に接する公共用通路等（道路以外）*</u>

※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）

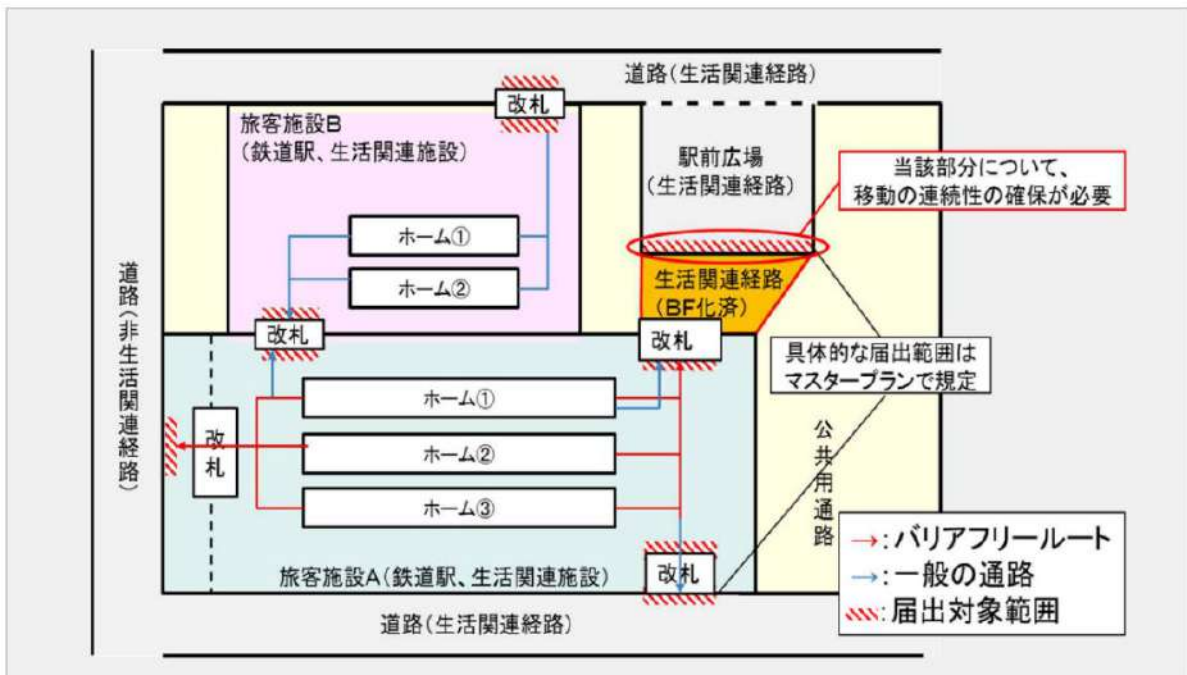


図 届出対象範囲のイメージ

（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、「世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例」の届出に基づいて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が助言を行います。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、「ユニバーサルデザイン推進条例」、「バリアフリー建築条例 ～届出のご案内～」を参照ください。

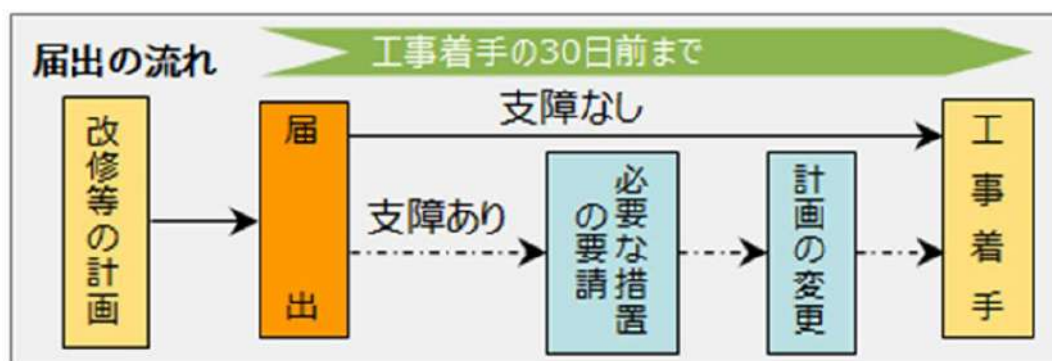


図 届出制度の流れ

(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5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、区が共生社会ホストタウンに登録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。また、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し、区全域におけるバリアフリー化の促進のために必要な取組として、以下の取組を推進します。

5.1 施設のバリアフリーの促進

(1) 公共交通

公共交通施設では、移動等円滑化基準やガイドランに基づいた整備の推進により、バリアフリー化の促進を図ります。

旅客施設では、施設の利用状況を踏まえた上で、バリアフリールートでの2ルート目の確保や、可動式ホーム柵の設置、エレベーターの大型化など、施設のさらなるバリアフリー化の推進について、鉄道事業者とともに検討します。ソフト面においては、バリアフリー法の改正により、公共交通機関における役務に関する遵守義務が課せられたことから、鉄道事業者による人的対応の充実や、心のバリアフリーの普及啓発を促進します。また、無人改札を有する鉄道駅では、多様な利用者に対して円滑な支援が可能となるよう、ICTの活用など対策について検討し、バリアフリー化の促進を図ります。

バスについては、バス事業者と道路管理者の連携により、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や上屋の設置に向けた検討を推進します。また、バス事業者に対して、運行情報提供装置などの整備の促進を図ります。

タクシーについては、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や、UDタクシーの導入など、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。

(2) 道路

道路については、区全域において、移動等円滑化基準や新たに作成された移動等円滑化ガイドラン等に基づいた整備を推進します。整備後についても、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。また、踏み切りや幹線道路における横断については、道路管理者や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。

(3) 交通安全

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、区全域におけるバリアフリー化の促進を図ります。また、幹線道路の歩道橋においては、道路管理者と連携し、利用状況を踏まえた上で、エレベーターの設置などによるバリアフリー化を検討していきます。

(4) 都市公園

都市公園に関連する条例や計画、基準等に基づいて施設整備を推進していきます。

また、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

世田谷区建築物整備・保全計画における整備予定の公共施設や、新たに特別特定建築物に位置づけられた公共的施設^{※1}及び公立小中学校^{※2}やに対し、移動等円滑化基準や各種ガイドライン、UD推進条例、本方針(4.2 移動等円滑化に関する事項)等に基づいた整備の推進を積極的に促します。

※1：官公署の事務所等の公共施設、病院、劇場、集会場、物品販売業又はサービス業を営む店舗、鉄道の駅、学校、道路、公園その他の不特定又は多数の者が利用する施設で規則で定めるもの

※2：令和2年6月の改正バリアフリー法において、バリアフリー基準適合義務の対象を拡大し、新たに特別特定建築物に位置づけられている。

5.2 情報のバリアフリーの促進

情報のバリアフリーとは、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ときに適切に得ることができるようにすることです。

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、それぞれの障害特性等を踏まえ、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。

また、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。また、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。

さらに、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。

これらの取組みを促進地区内だけでなく、地区外において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。

5.3 心のバリアフリーの促進

心のバリアフリーとは、障害に対する差別や理解不足からくる「こころの障壁（バリア）」をなくし、障害の有無にかかわらず、共に支え合う地域社会の実現を目指すことです。障害の社会モデル[※]を理解し、障害者等からの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2年5月の改正バリアフリー法においては、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、区では以下に示す取組みについて促進を図っていくものとしします。

※ 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。

- 区の職員に対して、障害理解の促進や、多様な利用者に配慮した接遇に関する研修を実施します。
- 区のユニバーサルデザインやバリアフリーに関する取組みについて、区民や事業者に対し、広く周知するイベントを開催します。
- 障害理解の促進に向けて、区民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します。
- 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、商店街が一体となったバリアフリー化の取組の推進を図ります。
- ヘルプマーク・ヘルプカードの配布や普及を推進します。



心のバリアフリーシンポジウム



せたがや・障害者・まち！交流塾



心のバリアフリー実践マニュアル



みんなが嬉しくなるお店

障害者スポーツ

- 障害の有無にかかわらず楽しめるスポーツイベントの推進を図ります。



2020 ボッチャ世田谷カップ



「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」

条例

- 障害理解の促進と地域共生社会の実現をめざす条例の制定・周知を行います。

「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」

心身の機能に制約のある人をはじめ様々な状況や状態にある人が互いの多様性を尊重され、異なる価値観を認め合って暮らし続けることができる地域共生社会の実現を目的とした条例。

障害に対する理解の促進及び障害を理由とする差別の解消、地域共生社会の実現に向けて、基本となる考え方や、必要な施策を講じていくことについて定めている。

条例に基づく取組み

- ◆障害に対する理解の促進・障害を理由とする差別の解消
- ◆情報コミュニケーションの保障
- ◆地域の支え合い活動の推進・生活環境の整備
- ◆誰もが活躍できる場の拡大

5.4 商店街におけるバリアフリーの促進

促進地区内に位置する梅丘商店街では、店舗出入口に段差解消スロープを設置したり、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。また、小規模なお店等の出入口やトイレ部分の改善を行おうとする場合の補助制度を制定しています。

このような商店街での取組みは、世田谷区らしさの象徴でもあることから、商店街におけるバリアフリー整備のモデルとして、ハード・ソフトの一体的なバリアフリー化に向けた取組みを、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化を促進していきます。

第6章 促進方針の実現に向けて

6.1 区民及び関係事業者への促進方針の周知・啓発

本方針に基づく取組みを推進するため、生活関連施設及び生活関連経路の施設設置管理者等をはじめ、関係する事業者や市内の関係所管へ本方針の内容を周知していきます。

また、本方針の進捗状況を区民に提供できるよう、区のホームページにおいて情報公開を行います。また、前章に示した心のバリアフリーの促進にもあわせて取り組むことで、バリアフリーに対する区民意識の醸成に努めます。

6.2 関係事業者との連携・協力

促進地区においては、生活関連施設及び生活関連経路の施設設置管理者等と連携・協力を図りながら、施設の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みます。

また、施設整備に伴うバリアフリー化の促進において、関係事業者の協力が不可欠であるため、本方針の内容を共有したうえで、継続的な連携を図ります。

6.3 他地区への展開と促進方針の見直し

促進地区の方針を踏まえ、各施設への配慮事項に基づく取組みを促進し、促進地区内の移動等円滑化のレベルアップを図ります。また、促進地区の良い部分を区内の他地区へ展開し、将来的に区全域のレベルを引き上げます。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します。

参考資料

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

(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	日本大学工学部まちづくり工学科 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		施設営繕担当部 公共施設マネジメント課	
30		スポーツ推進部 スポーツ推進課長	
31		高齢福祉部 高齢福祉課長	
32		障害福祉部長	
33		障害福祉部 障害施策推進課長	
34		子ども・若者部 子ども家庭課長	
35		都市整備政策部長	
36		都市整備政策部 都市計画課長	
37		都市整備政策部 都市デザイン課長	
38		みどり33推進担当部 みどり政策課長	
39		道路・交通計画部 道路計画課長	
40		道路・交通計画部 交通政策課長	
41		土木部 土木計画調整課長	
42		教育政策部 教育指導課長	

参考3 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 ・八藤後会長 ・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

(2) 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>○うめとぴ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いため、位置が分かりにくい。</p> <p>△障がい者用駐車施設は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ていたり、点字メニューや筆談ボードが常備されている。(松陰神社通り商店街)</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>

参考4 UD推進地区とは

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。

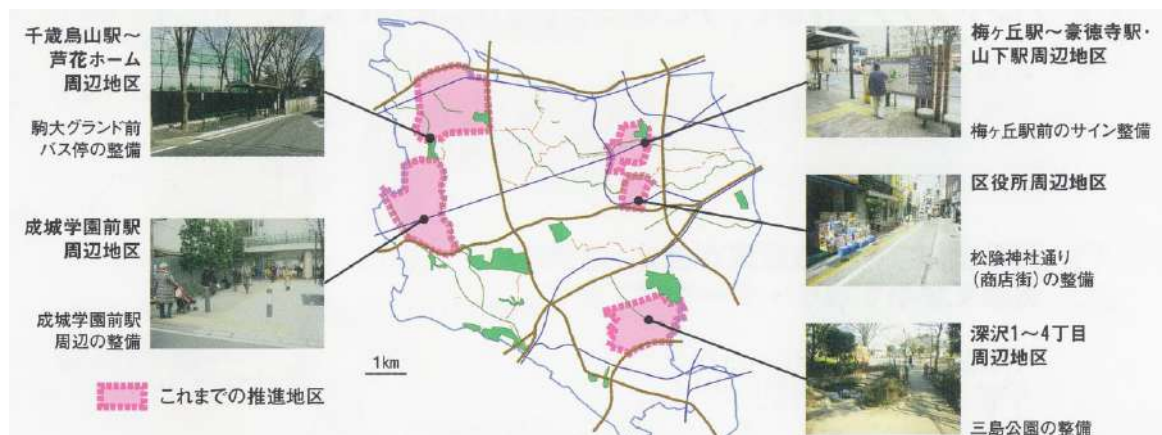
その時に、まちの施設や移動の経路、人とのコミュニケーションそのものが、その人にとってのバリア（障壁）になることがあります。

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、安全にそして決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、「ユニバーサルデザインのまちづくり」を掲げています。

バリアフリーからユニバーサルデザインへの認識が進む今、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（ユニバーサルデザイン環境整備推進地区^{※1}）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、ユバニールデザイン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つの推進地区を設定しています。



※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る、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。

参考5 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。従来の「移動円滑化基準」から改訂・拡充されたもの。

〔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 (視覚障害者用横断帯)〕

視覚障害者用横断帯といわれ、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

〔可動式ホームさく〕

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。可動式ホームさくは高さが床面から 1.3m から 1.4m 程度のタイプが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。

〔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]

平成28年4月に、「共生社会」の実現に向けて、障害のある人に対する差別を解消し「合理的配慮」を提供するため、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」が施行された。

[JIS規格]

日本産業規格。各製品の工業製品や品質の試験・測定方法などに一定以上の基準を作成したもの。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]

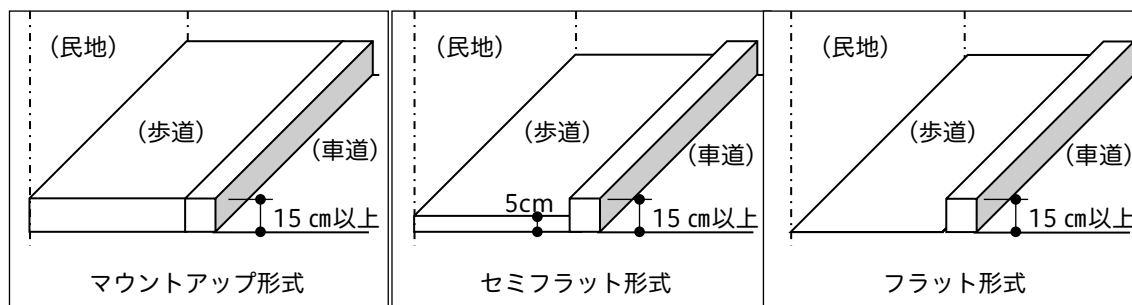
高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設のこと。

[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）

[セミフラット形式]

歩道の形式のことで、歩道面から車道高さ 5cm を標準とし波打ち歩道を解消することができる歩道形式。（下図参照）



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]

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]

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]

誰もが日常的に利用する官公庁施設、商業施設や主として高齢者、障害者などが利用する老人ホームなど。

[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、壁と平行に滑らして開ける扉をいう。

な行

[ノーマライゼーション(=等しく生きる社会の実現)]

障害のある人も、一般社会で等しく普通に生活できるようにすること。

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(=意見公募)]

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被うタイプ。

[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(=万人向け設計)]

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。

