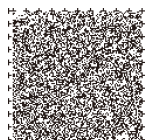


移動しやすい^{すい}みち、使いやすい^{すい}施設でみたされる街 おおた を目指して



令和2年3月
 大田区

この冊子は音声コード付きです。右のマークが音声コードで、コードの位置を示すために切り込みを入れています。専用の読み上げ装置を使用して読み取ることで、音声で内容を聞き取ることができます。



「大田区移動等円滑化促進方針 おおた街なか“すいすい”方針」 の策定にあたって

大田区では、これまで「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：バリアフリー法）」の趣旨を踏まえ、多くの人が集まり、拠点となる地域での移動等円滑化を推進するため、平成23年8月に「大田区移動等円滑化推進方針 おおた街なか“すいすい”ビジョン」（以下「推進方針」と言う。）を策定しました。

その後、この方針を計画的に推進するため、平成24年3月に蒲田駅周辺地区、平成25年3月には、蒲田駅や大森駅周辺地区において「大田区移動等円滑化推進計画 かまた・おおもり街なか“すいすい”プラン」をそれぞれ策定し、バリアフリー化推進において、一定の成果を上げてきました。更に、平成29年3月には、障がい者が集まり、拠点となる障がい者総合サポートセンター（以下、「さぽーとぴあ」と言う。）の開設に合わせ、周辺地域での移動等の円滑化を推進するため、「大田区移動等円滑化推進計画 さぽーとぴあ“すいすい”プラン」を策定しました。

平成30年5月には、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、全ての国民が「共生社会の実現」及び「社会的障壁の除去」を目指し、更なるバリアフリー化を推進するため、バリアフリー法が改正されました。

大田区では、バリアフリー法の改正を踏まえつつ、これまでの推進方針を発展させるため、「大田区移動等円滑化促進方針 おおた街なか“すいすい”方針」（以下「促進方針」と言う。）を策定しました。これまでの蒲田駅、大森駅、さぽーとぴあ周辺の3地区に加え、グランドデザインの策定等まちづくりの動きのある地区を促進地区に追加し、「移動しやすいみち、使いやすい施設でみたされる街 おおた」の実現を目指します。

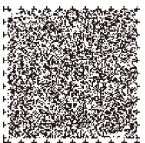
最後に本促進方針の策定にあたりご尽力いただいた大田区移動等円滑化推進協議会の委員の皆様並びにアンケート調査やまち歩き点検、パブリックコメント（区民意見公募手続）等を通して貴重なご意見をお寄せくださいました区民及び団体の皆様に心より御礼申し上げます。

令和2年3月

大田区長

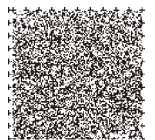
松原 忠義

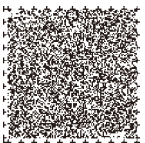




もくじ

1. 大田区移動等円滑化促進方針の策定について	1
1-1 これまでの経緯	1
1-2 移動等円滑化促進方針について	2
1-3 大田区移動等円滑化促進方針策定の目的等	4
1-4 大田区移動等円滑化促進方針の位置づけと計画期間	5
1-5 策定体制・スケジュール	6
2. 移動等円滑化に関する課題の整理	8
2-1 移動等円滑化の取組状況	8
2-2 区民意見	12
2-3 主な課題	13
3. 区全体の移動等円滑化の方針	14
3-1 移動等円滑化の目標	14
3-2 基本方針	14
4. 移動等円滑化促進地区の指定	17
4-1 移動等円滑化促進地区の要件	17
4-2 移動等円滑化促進地区の候補地区の選定	18
4-3 移動等円滑化促進地区の指定	28
5. 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の方針	29
5-1 対象地区の設定	29
5-2 移動等円滑化の取り組みの基本方針	34
5-3 交通結節点における施設間の連携(届出制度)	36
6. 移動等円滑化の推進に向けた今後の取り組み	38
参考資料	41
資料1 区民部会の検討結果	41
資料2 大田区移動等円滑化推進協議会設置要綱・委員名簿	53
資料3 用語集	56





1 大田区移動等円滑化促進方針の策定について

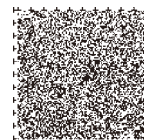
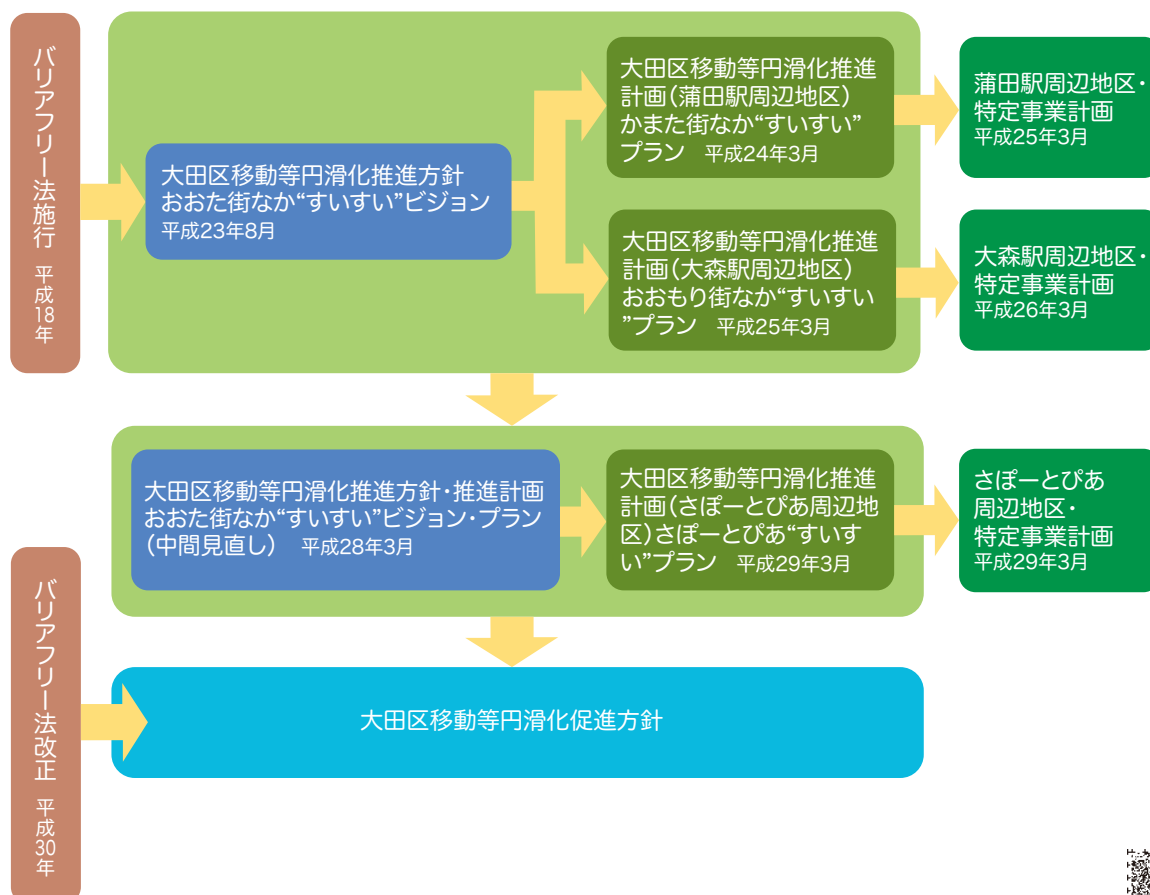
1-1 これまでの経緯

大田区は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称バリアフリー法）」の趣旨を踏まえ、多くの人が集まる拠点となる地域での移動等円滑化^{*}を推進するため、平成23年度から平成24年度にかけ、「大田区移動等円滑化推進方針 おおた街なか“すいすい”ビジョン」及び「大田区移動等円滑化推進計画 かまた・おおもり街なか“すいすい”プラン」を策定しました。また、その推進計画で示した事業を計画的かつ着実に実施するため、「特定事業計画」も作成しました。

その後、平成27年度には、移動等円滑化をより推進するため、推進方針・推進計画の中間見直しを行い、それを踏まえ、平成28年度に障がい者総合サポートセンター（さぼーとぴあ）周辺を対象に、「大田区移動等円滑化推進計画 さぼーとぴあ“すいすい”プラン」及び「特定事業計画」を策定しました。

※移動等円滑化：バリアフリー法において、「高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること」と定義しています。

図 移動等円滑化の推進に関わる方針・計画等の策定経緯



1-2 移動等円滑化促進方針について

(1) バリアフリー法の改正

東京2020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、共生社会の実現を図り、全国におけるバリアフリー化を一層推進するため、バリアフリー法が平成30年5月に一部改正され、平成30年11月（一部の規定は平成31年4月）に施行されました。

▶ 改正バリアフリー法の概要

① 理念規定／国及び国民の責務

- ・ 理念規定を設け、バリアフリーの取り組みの実施にあたり、「共生社会の実現」及び「社会的障壁の除去」に資すべきことを明確化
- ・ 心のバリアフリーの取り組みを推進するため、国及国民の責務に、高齢者、障害者等に対する支援を明記

② 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取り組みの推進

- ・ エレベーター、ホームドアの整備等のハード対策に加え、駅員による旅客の介助や職員研修等のソフト対策のメニューを国土交通大臣が新たに提示
- ・ 公共交通事業者に対し、自らが取り組むハード対策及びソフト対策に関する計画の作成、取組状況の報告及び公表を義務付け

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

- ・ 区市町村が、駅、道路、公共施設等の一体的・計画的なバリアフリー化を促進するため、個別事業の具体化を待たずにあらかじめバリアフリーの方針を定める「移動等円滑化促進方針（マスタープラン）」を定める制度を創設

④ 更なる利用しやすさ確保に向けた様々な施策の充実

- ・ 従来の路線バス、離島航路等に加え、新たに貸切バス・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

(2) 移動等円滑化促進方針とは

移動等円滑化促進方針とは、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を、「移動等円滑化促進地区」に指定し、当該地区の面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すものです。

これにより、当該地区のバリアフリー化の考え方を広く共有し、その実現に向け、具体的な事業計画である「バリアフリー基本構想」（大田区では、「移動等円滑化推進計画」という。）の作成に繋げていくことをねらいとしています。



図 バリアフリー改正の概要(出典:国土交通省)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(改正後)の概要

1. 基本理念

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

2. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ・移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- ・新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- 貸切バス、遊覧船等について法の適用対象に追加
- 各施設設置管理者について情報提供の努力義務

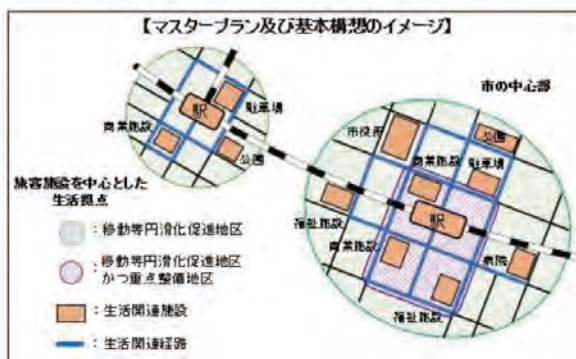


○公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策として、事業者が取り組むべき内容(「判断の基準」)を国交大臣が新たに作成
 - 事業者が、ハード・ソフト計画[※]の作成・取組状況の報告・公表を行う制度を創設
- ※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制 等

3. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

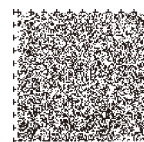
- ・市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施
- 市町村が移動等円滑化促進方針(マスタープラン)を定める制度を創設
- 基本構想・マスタープランの作成、定期的な評価・見直しを努力義務化
- 駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路・バリアフリー化整備を促進するため、協定(承継効)・容積率特例制度を創設



4. 心のバリアフリーの推進、当事者による評価 等

- ・バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等(「心のバリアフリー」の重要なポイントとして、国及び国民の責務に高齢者、障害者等に対する支援を明記)
- 国が、高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握し、評価する努力義務

※下線部は、平成30年改正により新たに規定された事項



1-3 大田区移動等円滑化促進方針策定の目的等

(1) 背景

○大田区移動等円滑化推進計画の目標年次が令和2年度

大田区では、蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぼーとびあ周辺地区の3地区において「大田区移動等円滑化推進計画」を策定し、バリアフリー化の取り組みを進めてきました。その目標年次が令和2年度となっており、これまでの取り組みを検証し、今後の取り組みを検討する必要があります。

○社会状況の変化等を踏まえた更なるバリアフリー化の推進

大田区は、高齢者人口、高齢化率ともに上昇傾向にあります。高齢化の進展等により施設やそこまでの経路のバリアフリー化が今後もさらに広く求められます。

また、平成28年4月に施行された「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）」では、社会的障壁を取り除くために必要かつ合理的な配慮を行うことや配慮を行うための環境整備として、バリアフリー化の実施に努めることとされています。

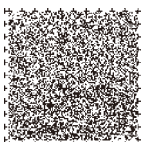
○改正バリアフリー法等への対応

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会とその先を見据えて、バリアフリー化をより一層推進するため、平成30年5月にバリアフリー法が一部改正されました。

改正バリアフリー法では、バリアフリー化の取り組みにあたっての基本理念として「共生社会の実現」及び「社会的障壁の除去」が明記されました。また、これまでのバリアフリー基本構想制度に加えて、区市町村が移動等円滑化促進方針を定める制度が創設され、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ける、面的・一体的なバリアフリー化の一層の推進が求められています。

(2) 目的

上記の背景を踏まえ、これまでの「大田区移動等円滑化推進方針」及び「大田区移動等円滑化推進計画」に基づく取り組みを発展させ、大田区全域におけるバリアフリーの取り組みを推進することを目的に「大田区移動等円滑化促進方針」を策定します。



(3) 大田区移動等円滑化促進方針策定の考え方

大田区移動等円滑化促進方針は、以下に示す考え方で策定します。

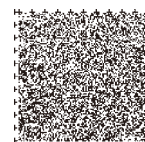
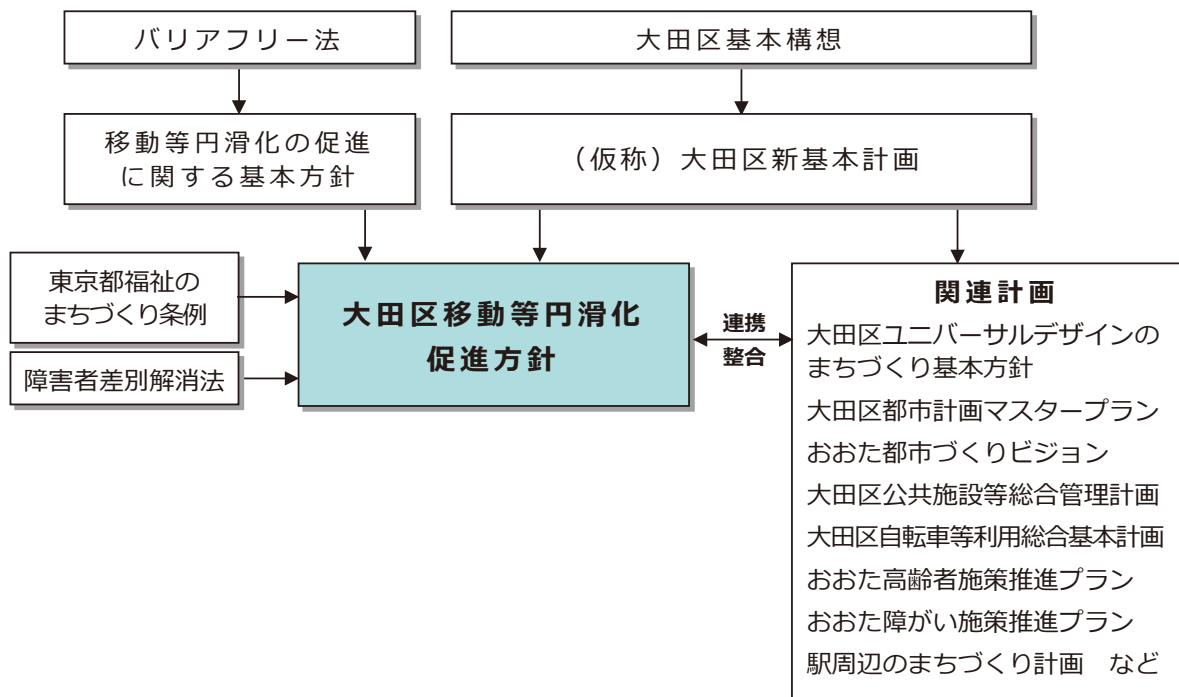
- 区独自で策定した「大田区移動等円滑化推進方針」を見直し、改正バリアフリー法に対応した「大田区移動等円滑化促進方針」として策定します。
- 大田区全域を対象とします。
- 面的・一体的なバリアフリー化の推進が必要な地区を選定し、移動等円滑化促進地区として設定します。
- 策定後のバリアフリー化の状況を把握するとともに、その評価を行い、必要に応じて見直すなど、継続的な改善を図ります。

1-4 大田区移動等円滑化促進方針の位置づけと計画期間

(1) 位置づけ

大田区移動等円滑化促進方針は、バリアフリー法及び国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき策定するものです。また、「大田区基本構想」及び「(仮称)大田区新基本計画」に即すとともに、「大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針」や関連する分野別計画等との整合に留意し策定します。

図 大田区移動等円滑化促進方針の位置づけ



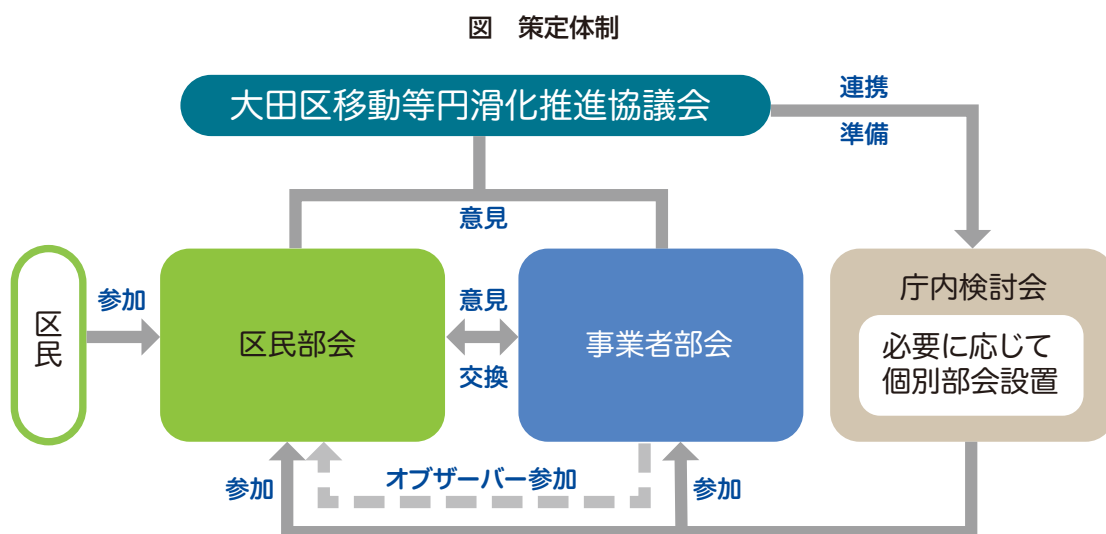
(2) 計画期間

大田区移動等円滑化促進方針の計画期間は、概ね10年とします。

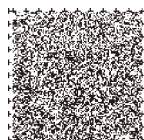
1-5 策定体制・スケジュール

(1) 策定体制

大田区移動等円滑化推進協議会を中心として、区民と事業者、区が意見を交換しつつ策定を進めます。



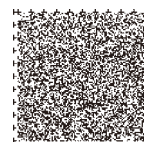
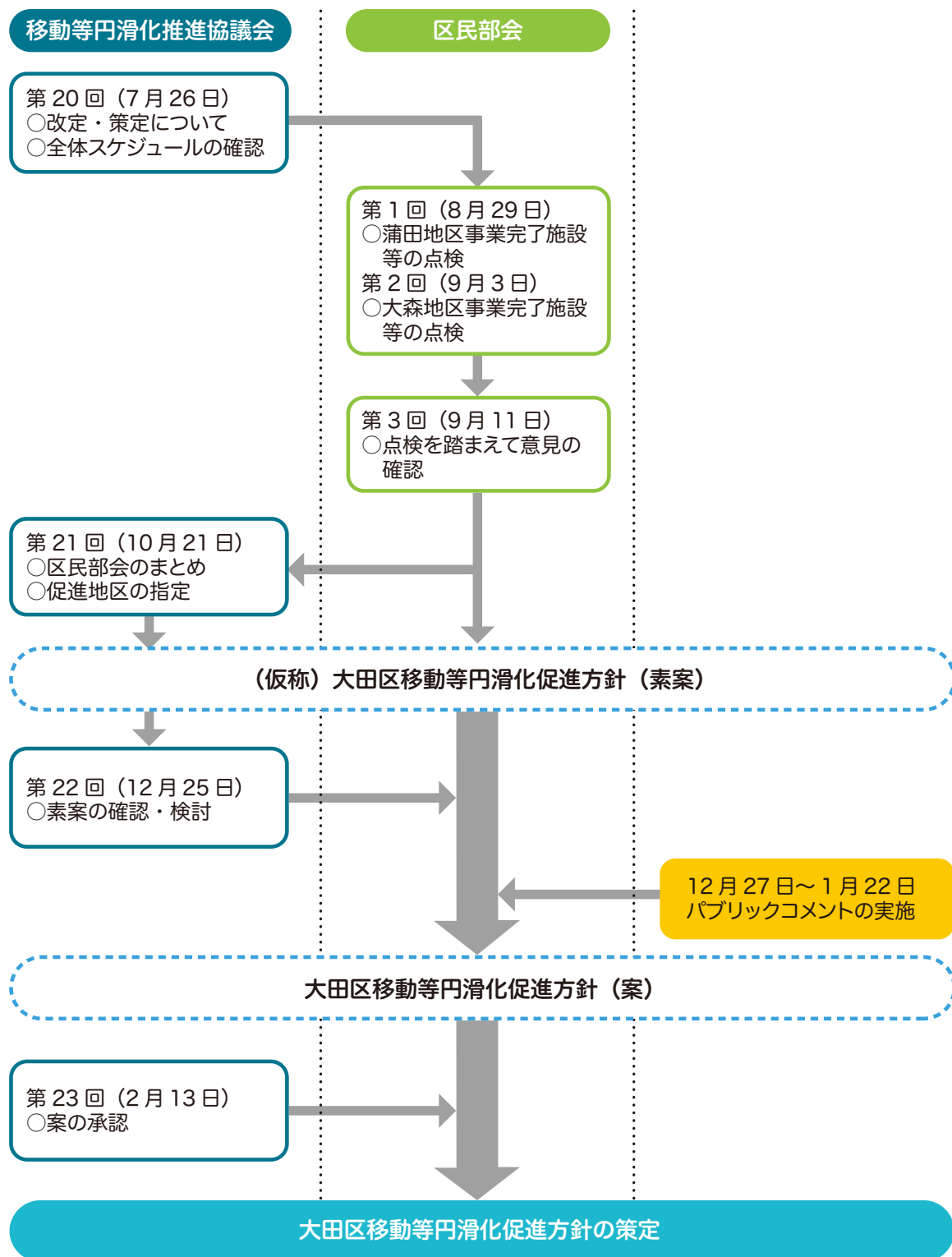
- 大田区移動等円滑化推進協議会：高齢者や障害者等を含む区民、関係事業者、学識経験者及び区等により構成される組織
- 区民部会：検討にあたって、利用者の視点で課題を抽出し、改善策を提案する部会
- 事業者部会：施設や道路、心のバリアフリー等に関する課題の解決策を検討する部会
- 庁内検討会：区役所内の関係各課で構成し、区役所内の調整を行う組織



(2) 策定スケジュール

策定スケジュールは、以下に示すとおりです。

図 策定スケジュール



2 移動等円滑化に関する課題の整理

2-1 移動等円滑化の取組状況

大田区では、バリアフリー法に基づく重点整備地区として、蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぼーとびあ周辺地区の3地区を指定し、各地区の移動等円滑化推進計画及び特定事業計画に基づき、バリアフリー化の事業に取り組んできました。

各地区の事業の実施状況は、以下のとおりです。

(1) 蒲田駅周辺地区の事業の実施状況

① 事業の実施状況

蒲田駅周辺地区では、平成23年度に移動等円滑化推進計画を、平成24年度に特定事業計画を策定し、令和2年度を事業完了の目標年次として、バリアフリー化の事業を進めてきました。

平成30年度時点の事業の実施状況は下表に示すとおりです。計画に位置づけた142事業のうち、完了が97事業、着手済が12事業、継続実施が15事業で、進捗率が87%となっています。② 主な実施事業

蒲田駅周辺地区における主な実施事業は、次ページの表に示すとおりです。

表 蒲田駅周辺地区の事業の実施状況(平成30年度時点)

区分	進捗状況				全事業数	進捗率
	完了	着手済	未実施	継続実施		
公共交通特定事業	10	—	—	4	14	100%
道路特定事業	18	3	6	—	27	78%
交通安全特定事業	—	9	—	—	9	100%
建築物特定事業	66	—	11	8	85	87%
その他の事業	3	—	1	3	7	86%
全事業	97	12	18	15	142	87%

② 主な実施事業

蒲田駅周辺地区における主な実施事業は、次ページの表に示すとおりです。

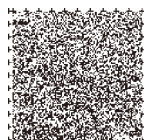


表 蒲田駅周辺地区の主な実施事業

区分	整備対象	事業内容
公共交通特定事業	鉄道駅	<ul style="list-style-type: none"> 多機能トイレの設置・改善 ホームへの内方線付き点状ブロックの設置
	乗合バス	<ul style="list-style-type: none"> ノンステップバスの導入 バス停の音声案内装置の設置
道路特定事業	道路	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の段差・勾配の改善 視覚障害者誘導用ブロックの設置・改善 京急蒲田駅駅前広場の新設
交通安全特定事業	信号機等	<ul style="list-style-type: none"> 音響信号機等の整備 違法駐車車両の指導取締り等
建築物特定事業	区施設	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者誘導用ブロックの改善 エレベーター内の鏡の改善 通路への手すりの設置 階段手すりへの点字表示の設置 小便器の手すりの設置
	区施設以外の施設	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者誘導用ブロックの改善・設置 出入口前のグレーチングの改善 階段段鼻の視認性の改善 トイレの杖ホルダーの設置 案内板・案内サイン等の改善
その他の事業	ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 放置自転車対策 看板や商品等の道路上へのはみ出し解消 交通事業者における接客研修の実施

(2) 大森駅周辺地区の事業の実施状況

① 事業の実施状況

大森駅周辺地区では、平成24年度に移動等円滑化推進計画を、平成25年度に特定事業計画を策定し、令和2年度を事業完了の目標年次として、バリアフリー化の事業を進めてきました。

平成30年度時点の事業の実施状況は次ページの表に示すとおりです。計画に位置づけた72事業のうち、完了が47事業、着手済が11事業、継続実施が4事業で、進捗率が86%となっています。

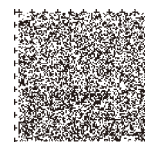


表 大森駅周辺地区の事業の実施状況(平成30年度時点)

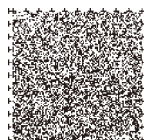
区分	進捗状況				全事業数	進捗率
	完了	着手済	未実施	継続実施		
公共交通特定事業	5	—	—	—	5	100%
道路特定事業	19	4	—	—	23	100%
交通安全特定事業	—	7	—	—	7	100%
建築物特定事業	11	—	6	—	17	65%
その他の事業	12	—	4	4	20	80%
全事業	47	11	10	4	72	86%

②主な実施事業

大森駅周辺地区における主な実施事業は、下表に示すとおりです。

表 大森駅周辺地区の主な実施事業

区分	整備対象	事業内容
公共交通特定事業	鉄道駅	<ul style="list-style-type: none"> ホームへの内方線付き点状ブロックの設置
道路特定事業	道路	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の段差・勾配の改善 視覚障害者誘導用ブロックの設置・改善 歩行空間の平坦性の確保
交通安全特定事業	信号機等	<ul style="list-style-type: none"> 音響信号機等の整備 違法駐車車両の指導取締り等
建築物特定事業	区施設	<ul style="list-style-type: none"> トイレへのベビーベッドの設置 洋式トイレの整備 案内サインの改善
	区施設以外の施設	<ul style="list-style-type: none"> 出入口の改善 トイレへの手すりの設置 案内サインの改善
その他の事業	ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 放置自転車対策 看板や商品等の道路上へのはみ出し解消 交通事業者における接客研修の実施
	バス案内所	<ul style="list-style-type: none"> 出入口へのスロープの設置



(3) さぼーとぴあ周辺地区の事業の実施状況

①事業の実施状況

さぼーとぴあ周辺地区では、平成28年度に移動等円滑化推進計画及び特定事業計画を策定し、令和2年度を事業完了の目標年次として、バリアフリー化の事業を進めてきました。

平成30年度時点の事業の実施状況は下表に示すとおりです。計画に位置づけた17事業のうち、完了が7事業、着手済が6事業、継続実施が2事業で、進捗率が88%となっています。

表 さぼーとぴあ周辺地区の事業の実施状況(平成30年度時点)

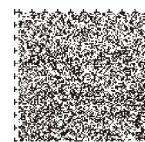
区分	進捗状況				全事業数	進捗率
	完了	着手済	未実施	継続実施		
道路特定事業	4	1	2	—	7	71%
交通安全特定事業	—	4	—	—	4	100%
建築物特定事業	3	1	—	—	4	100%
その他の事業	—	—	—	2	2	100%
全事業	7	6	2	2	17	88%

②主な実施事業

さぼーとぴあ周辺地区における主な実施事業は、下表に示すとおりです。

表 さぼーとぴあ周辺地区の主な実施事業

区分	整備対象	事業内容
道路特定事業	道路	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の段差・勾配の改善 視覚障害者誘導用ブロックの設置・改善 歩行空間の平坦性の確保
交通安全特定事業	信号機等	<ul style="list-style-type: none"> 音響信号機等の整備 違法駐車車両の指導取締り等
建築物特定事業	区施設	<ul style="list-style-type: none"> オストメイト対応トイレの設置
	区施設以外の施設	<ul style="list-style-type: none"> 案内サインの改善 受付への筆談対応表示の設置
その他の事業	ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 看板や商品等の道路上へのはみ出し解消 交通事業者における接客研修の実施



2-2 区民意見

移動等円滑化促進方針の策定にあたって、現状の問題やこれまでの取り組みに対する利用者の評価などを把握するため、区民部会において、団体ヒアリング及びまち歩き点検を実施しました。その概要と主な意見は、以下のとおりです。

(1) 実施概要

団体ヒアリング及びまち歩き点検の実施概要は、下表に示すとおりです。

表 団体ヒアリング及びまち歩き点検の実施概要

日時	内容	参加者
8月14日～ 9月11日	団体ヒアリング	7団体（11名）
8月29日	蒲田駅周辺地区のまち歩き点検	4団体（10名）
9月3日	大森駅周辺地区のまち歩き点検	5団体（8名）
9月11日	区民部会（意見のまとめ）	7団体（12名）

(2) 主な意見

① 区全体に関する主な意見

【鉄道のバリアフリーについて】

- ・多機能トイレが使用中の場合が多く、使えない。（車椅子使用者）
- ・急行の通過駅ほどホームドアを設置してほしい。（視覚障害者）

【バスのバリアフリーについて】

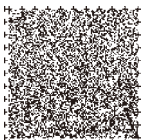
- ・障害理解を進めるため、車内にポスター等の掲示を進めてほしい。（知的障害者）
- ・ガードレールのある場所にバスを停めないなど、運転手の教育を徹底する必要がある。（肢体障害者・車椅子使用者・視覚障害者）

【歩道や信号機のバリアフリーについて】

- ・歩道が狭くガイドさんと並んでは歩けない。また、一人で歩くときも看板等障害物が多く、歩きにくい。（視覚障害者）
- ・大田区にはエスコートゾーンがほとんどない。（視覚障害者）

【施設のバリアフリーについて】

- ・トイレの流し方がそれぞれ異なっていると、知的障害者は混乱する。（知的障害者）
- ・トイレの個室に危険を知らせる緊急ランプを付けてほしい。（聴覚障害者）



【心のバリアフリーについて】

- ・障害の理解は少しずつ進んできているが、子どもの理解だけでなく、親の理解も進めてほしい。(知的障害者・精神障害者・車椅子使用者)

②蒲田駅周辺地区に関する主な意見

- ・東口の駅前広場改修の際に、雨の日の移動が大変なので、駅から連続してバス停やタクシー乗り場に屋根を設置してほしい。(知的障害者・車椅子使用者)
- ・環八通り区役所入口交差点は勾配がきつく、手動車椅子では困難。(車椅子使用者)

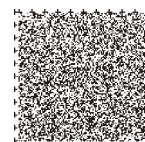
③大森駅周辺地区に関する主な意見

- ・大森駅西口は目的のバス停がどこにあるのか分かりにくい。(聴覚障害者)
- ・歩道に視覚障害者誘導用ブロックが少なく一人では歩けない。(視覚障害者)

2-3 主な課題

これまでの取組状況や区民意見を踏まえ、大田区の移動等円滑化に向けた主な課題を整理します。

- 鉄道駅では、エレベーターや多機能トイレの設置など、バリアフリー化が進みましたが、ホームドアの設置、利用しやすいトイレの整備、複数の出入口へのバリアフリー経路の確保など、更なるバリアフリー化の水準向上が必要です。
- バスについては、ノンステップバスの導入が進み利用しやすくなりましたが、乗務員の接客・介助の水準向上が必要です。
- 道路については、蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぼとぴあ周辺地区の3地区を中心に歩行空間のバリアフリー化が進みましたが、更なるバリアフリーの歩行空間ネットワークの充実・拡大が必要です。
- 施設については、施設出入口までのアクセシビリティの確保は進みましたが、トイレをはじめとする施設内の設備について、高齢者・障害者等のニーズに合った使い勝手の向上が必要です。
- 災害時に避難所となる小・中学校までの経路及び避難所として利用される学校施設内のバリアフリー化が必要です。
- 個々の施設等のバリアフリー化だけでなく、公共交通機関、道路、施設等の連続的なバリアフリー化を推進するため、重点整備地区や対象施設・経路等の拡充が必要です。
- 障害への理解は以前より進んできてますが、精神障害者など外見から分からない障害への理解が進んでいないため、心のバリアフリーの普及・啓発が必要です。



3 区全体の移動等円滑化の方針

大田区のこれまでの取り組みや課題等を踏まえ、移動等円滑化の目標と、それを実現するための基本的な方針を示します。

3-1 移動等円滑化の目標

- 「移動しやすいみち、使いやすい施設でみたされる街 おおた」の実現を目指します

大田区のこれまでの移動等円滑化推進方針・推進計画等に基づく取り組みを発展させ、大田区全域を対象にバリアフリーの取り組みを推進し、「移動しやすいみち、使いやすい施設でみたされる街 おおた」の実現を目指します。

3-2 基本方針

(1) 移動等円滑化の取り組みを着実に推進するために

- 地区指定により計画的に移動等円滑化を推進します

大田区が平成23年3月に策定した「大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針」では、具体的な取り組みの一つとして、「多くの人が集まる拠点（場所・施設）のユニバーサルデザインの推進」を位置づけています。

また、バリアフリー法では、施設が集積する地区において重点的・一体的な移動等円滑化を推進するため、移動等円滑化促進方針及び基本構想の作成とそれに基づく事業実施の仕組みを設けています。

これらを踏まえ、大田区は多くの人が集まる拠点となる地域をバリアフリー法に基づく「移動等円滑化促進地区」または「重点整備地区」に指定し、当該地区の移動等円滑化を計画的に推進します。

- 指定した地区以外でも施設の改修等の機会を捉えて着実に整備を実施します

移動等円滑化促進地区や重点整備地区において位置づけられた施設や経路以外でも、施設の改修、道路改良工事などの機会を捉え、着実に整備を実施します。

その際は、これまでの移動等円滑化推進計画に基づき実施された施設や経路の取り組みを参考とし、ユニバーサルデザインの考え方に基づく移動等円滑化を図ることで、良質な都市空間の形成を目指します。



●地区内の取り組みを契機として、区全域へユニバーサルデザインの環境を広げていきます

移動等円滑化促進地区や重点整備地区においては、本方針や移動等円滑化推進計画に基づく取り組みに加え、「大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針」に示した各種取り組み(アクションプラン)を実践していきます。

これらの地区で実際に人の行動や気持ち、まちの環境及び社会のしくみに潜む様々なまちの課題解決に取り組むことを契機として、充実したユニバーサルデザインの環境を区全域へと広げていきます。

(2) より良い整備を実施するために

●利用者の視点に立った整備を図ります

移動等円滑化のための取り組みは、バリアフリー法等の移動等円滑化基準や東京都福祉のまちづくり条例の整備基準に基づき実施され、高齢者や障害者等が安全・安心に利用できる環境が確保されています。一方、一定の基準は満たされた施設でも、設備の配置や人の動線によっては利用者にとって使いづらくなってしまっている例も見受けられます。

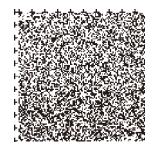
そこで、整備を行う際には、「大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針」で示したまちづくりの考え方を踏まえ、利用者の視点に立った整備を図るとともに、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」を基本とした「ユニバーサルデザイン」の考え方を反映させていくこととします。

●スパイラルアップにより継続的に改善していきます

「大田区移動等円滑化推進協議会」により、移動等円滑化促進地区や重点整備地区における取り組みの進捗状況を管理します。

また、区民の参加により実際の実績を確認し、利用者のニーズに充分に対応した整備内容になっているかどうかの検証を行います。

その結果を踏まえるとともに、バリアフリーに関する新たな技術開発や先進事例、国・東京都・他自治体の動向等にも留意し、本方針及び移動等円滑化推進計画の見直しや改善を行います。



(3)一人ひとりが移動等円滑化の環境づくりを支えるために

●心のバリアフリーなど、区民の協力による取り組みを進めます

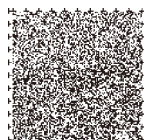
大田区では、「おおた未来プラン10年」等において心のバリアフリーを推進することと
しています。

そこで、区民一人ひとりが高齢者や障害者等の移動及び施設の利用を妨げず、必要に
応じて手助けするなど円滑な移動及び施設の利用の確保に積極的に協力することとし
ます。

●事業者等によるソフト的な取り組みを促進します

障害者等が公共交通に乗る際の適切なサポートや、親切な声かけへの要望が多く挙げ
られています。また、車両や施設については経路を確保するだけでなく、コミュニケーショ
ンを図りづらい聴覚障害者、知的障害者、発達障害者及び精神障害者と円滑に意思疎通
を図り、利用しやすくするための工夫が求められています。

そこで、公共交通事業者等についても、バリアフリー法の移動等円滑化の促進に関する
基本方針に準じ、高齢者や障害者等の接遇等に係る教育訓練の充実や、コミュニケーシ
ョンツールの導入に努めるよう働きかけていきます。特に「移動等円滑化促進地区」や「重
点整備地区」においては、この取り組みをさらに推進します。



4 移動等円滑化促進地区の指定

4-1 移動等円滑化促進地区の要件

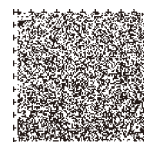
移動等円滑化促進地区の要件は、バリアフリー法において、次の①～③のように定められています。

- ①生活関連施設^{※1}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
 - ・原則、生活関連施設のうち旅客施設または特別特定建築物^{※2}に該当するものがおおむね3以上あること。
 - ・それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区で、面積約400ha(2km×2km)未満の地区であること。
- ②生活関連施設及び生活関連経路^{※3}についてバリアフリー化の促進が特に必要な地区
 - ・高齢者、障害者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積実態と将来の方向性等の観点から総合的に判断し、一体的なバリアフリー化の促進が特に必要な地区であること。
- ③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
 - ・高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能など、様々な都市機能の増進を図る上で、バリアフリー化を促進することが有効かつ適切であると認められる地区であること。

※1 生活関連施設 : 高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、文化施設、病院、商業施設など

※2 特別特定建築物: 不特定多数の人が利用する官公庁施設、病院、商業施設や主として高齢者、障害者等が利用する福祉施設など

※3 生活関連経路 : 生活関連施設相互間の経路



4-2 移動等円滑化促進地区の候補地区の選定

(1) 移動等円滑化促進地区の候補地区選定の基本的な考え方

移動等円滑化促進方針の計画期間は概ね10年後と設定しており、効率的かつ効果的なバリアフリー化の推進が望まれることから、移動等円滑化促進地区は、多くの人が集まる一定の範囲で整備の優先度が高い地区を指定することとします。

そのため、前ページの要件も踏まえ、多くの人が集まる鉄道駅を中心とする地区（駅を中心とする500m圏内）を対象に、バリアフリー化の優先順位を評価し、その結果より、移動等円滑化促進地区の候補地区を選定します。

なお、現在すでに重点整備地区に指定されている3地区（蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぽーとぴあ周辺地区）については、引き続きバリアフリー化を推進するため、移動等円滑化促進地区に指定することとし、評価の対象外とします。

(2) バリアフリー化の優先順位の評価

① 評価指標の設定

バリアフリー化の優先順位は、客観的な評価項目を設定し、それらをあらかず指標を用いて評価します。

表 バリアフリー化の優先順位を検証するための評価項目と指標

評価項目	評価の考え方	評価指標
駅の利用者数	駅利用者数の多い地区を優先する	駅の乗降人員
地区内の施設数 (前ページの要件①)	施設が多く立地している地区を優先する	駅を中心とする500m圏内の施設数
駅のバリアフリー化状況 (前ページの要件②)	駅のバリアフリー化整備が必要な地区を優先する	駅のバリアフリールート確保及び多機能トイレの設置の有無
まちづくりにおける地区の位置づけ (前ページの要件③)	まちづくりの優先度が高い地区を優先する	都市計画マスタープラン等における拠点の位置づけ



② 駅の利用者数

駅の利用者数の評価は、下表に示すとおりです。

表 駅の利用者数による評価

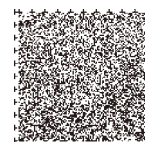
路線	駅	乗降人員 (人/日)	指数化	ランク分け
都営地下鉄	西馬込	48,687	94	A
	馬込	28,981	56	B
東急電鉄	田園調布	36,902	71	A
	多摩川	22,368	43	B
	沼部	11,058	21	C
	鷺の木	20,162	39	C
	下丸子	36,883	71	A
	武蔵新田	26,788	52	B
	矢口渡	25,908	50	B
	蓮沼	8,597	17	C
	池上	36,929	71	A
	千鳥町	16,483	32	C
	久が原	16,637	32	C
	御嶽山	27,422	53	B
	雪が谷大塚	25,649	49	B
	石川台	15,525	30	C
	洗足池	19,202	37	C
	長原	16,124	31	C
	北千束	7,225	14	C
大岡山	51,937	100	A	
京急電鉄	平和島	48,608	94	A
	大森町	22,276	43	B
	梅屋敷	16,438	32	C
	雑色	31,941	61	B
	六郷土手	16,470	32	C
	糀谷	27,990	54	B
	大鳥居	30,345	58	B
	穴守稲荷	18,878	36	C
	天空橋	33,615	65	B
	羽田空港第3ターミナル	39,097	75	A
	羽田空港第1・第2ターミナル	154,513	298	A
東京モノレール	流通センター	20,225	39	C
	昭和島	6,488	12	C
	整備場	2,601	5	C
	新整備場	4,910	9	C

※駅の乗降人員は、平成30年度の駅別乗降人員（大田区資料）による

※乗り換え駅（天空橋、羽田空港第3ターミナル、羽田空港第1・第2ターミナル）は、合計した値である

※駅の乗降人員の指数化は、大岡山駅の値を100として他を指数化

※ランク分けは、Aが70～、Bが40～69、Cが1～39とする



③地区内の施設数

地区内の施設数の評価は、下表に示すとおりです。

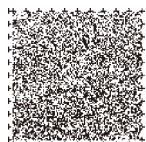
表 地区内の施設数による評価

路線	駅	施設数 (件)	指数化	ランク分け
都営地下鉄	西馬込	8	42	B
	馬込	7	37	C
東急電鉄	田園調布	7	37	C
	多摩川	5	26	C
	沼部	4	21	C
	鶉の木	6	32	C
	下丸子	10	53	B
	武蔵新田	11	58	B
	矢口渡	8	42	B
	蓮沼	16	84	A
	池上	10	53	B
	千鳥町	5	26	C
	久が原	6	32	C
	御嶽山	5	26	C
	雪が谷大塚	8	42	B
	石川台	5	26	C
	洗足池	9	47	B
	長原	3	16	C
	北千束	6	32	C
大岡山	3	16	C	
京急電鉄	平和島	16	84	A
	大森町	11	58	B
	梅屋敷	9	47	B
	雑色	13	68	B
	六郷土手	2	11	C
	糀谷	10	53	B
	大鳥居	19	100	A
	穴守稲荷	9	47	B
	天空橋	0	0	-
	羽田空港第3ターミナル	1	5	C
	羽田空港第1・第2ターミナル	1	5	C
東京モノレール	流通センター	1	5	C
	昭和島	1	5	C
	整備場	1	5	C
	新整備場	0	0	-

※施設数は、駅を中心とする500m圏内に立地している公共・公益施設（官公庁施設、郵便局等）、福祉・医療施設（高齢者福祉施設、障害者福祉施設、病院等）、文化・教養施設（図書館、区民センター、文化センター等）、教育施設（区立小・中学校）、スポーツ施設（体育館等）、商業施設（店舗面積500㎡以上の小売店）、公園（近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園）の数による

※施設数の指数化は、大鳥居駅の値を100として他を指数化

※ランク分けは、Aが70～、Bが40～69、Cが1～39とする



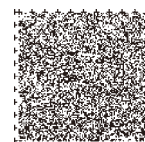
④ 駅のバリアフリー化状況

駅のバリアフリー化状況の評価は、下表に示すとおりです。

表 駅のバリアフリー化状況による評価

路線	駅	バリアフリールート確保の有無		多機能トイレの設置の有無	ランク分け
		ホーム～改札口	改札口～出入口		
都営地下鉄	西馬込	○	○	○	－
	馬込	○	○	○	－
東急電鉄	田園調布	○	○	○	－
	多摩川	○	○	○	－
	沼部	○	○	○	－
	鷓の木	○	○	○	－
	下丸子	○	○	○	－
	武蔵新田	○	○	○	－
	矢口渡	○	○	○	－
	蓮沼	○	○	○	－
	池上	○	○	○	－
	千鳥町	○	○	○	－
	久が原	○	○	○	－
	御嶽山	○	○	○	－
	雪が谷大塚	○	○	○	－
	石川台	○	○	○	－
	洗足池	○	○	○	－
	長原	○	○	○	－
	北千束	○	○	○	－
	大岡山	○	○	○	－
	京急電鉄	平和島	○	○	○
大森町		○	○	○	－
梅屋敷		○	○	○	－
雑色		○	○	○	－
六郷土手		○	○	○	－
糀谷		○	○	○	－
大鳥居		○	○	○	－
穴守稲荷		○	○	○	－
天空橋		○	○	○	－
羽田空港第3ターミナル		○	○	○	－
羽田空港第1・第2ターミナル		○	○	○	－
東京モノレール	流通センター	○	○	○	－
	昭和島	×	○	×	B
	整備場	×	○	×	B
	天空橋	×	○	○	C
	羽田空港第3ターミナル	○	○	○	－
	新整備場	×	×	○	B
	羽田空港第1ターミナル	○	○	○	－
	羽田空港第2ターミナル	○	○	○	－

※バリアフリールート確保及び多機能トイレの設置の有無は、各鉄道事業者のホームページによる
 ※ランク分けは、Aが×3つ、Bが×2つ、Cが×1つとする



⑤まちづくりにおける地区の位置づけ

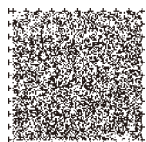
まちづくりにおける地区の位置づけの評価は、下表に示すとおりです。

表 まちづくりにおける地区の位置づけによる評価

路線	駅	都市計画マスタープラン等における拠点の位置づけ	ランク分け
都営地下鉄	西馬込	地域のまちづくり拠点	A
	馬込	地区の生活拠点	B
東急電鉄	田園調布	地域のまちづくり拠点	A
	多摩川	地域のまちづくり拠点	A
	沼部	地区の生活拠点	B
	鶉の木	地区の生活拠点	B
	下丸子	地域のまちづくり拠点	A
	武蔵新田	地区の生活拠点	B
	矢口渡	地区の生活拠点	B
	蓮沼	地区の生活拠点	B
	池上	地域のまちづくり拠点	A
	千鳥町	地区の生活拠点	B
	久が原	地区の生活拠点	B
	御嶽山	地区の生活拠点	B
	雪が谷大塚	地域のまちづくり拠点	A
	石川台	地区の生活拠点	B
	洗足池	地域のまちづくり拠点	A
	長原	地区の生活拠点	B
	北千束	地区の生活拠点	B
大岡山	地域のまちづくり拠点	A	
京急電鉄	平和島	地域のまちづくり拠点	A
	大森町	地区の生活拠点	B
	梅屋敷	地区の生活拠点	B
	雑色	地域のまちづくり拠点	A
	六郷土手	地区の生活拠点	B
	糀谷	地域のまちづくり拠点	A
	大鳥居	地区の生活拠点	B
	穴守稲荷	地域のまちづくり拠点	A
	天空橋	中心拠点	A
	羽田空港第3ターミナル	中心拠点	A
	羽田空港第1・第2ターミナル	—	C
東京モノレール	流通センター	—	C
	昭和島	—	C
	整備場	—	C
	新整備場	—	C

※拠点の位置づけは、「大田区都市計画マスタープラン」及び「おおた都市づくりビジョン」による

※ランク分けは、Aが中心拠点及び地域のまちづくり拠点、Bが地区の生活拠点、Cが拠点でない地区とする



(3) 移動等円滑化促進地区の候補地区の選定結果

各項目の評価より、Aを3点、Bを2点、Cを1点として合計点数を算出し、総合評価とします。その総合評価により、合計点数が多い上位4地区を移動等円滑化促進地区の候補地区として選定します。

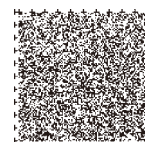
- 西馬込駅周辺地区
- 下丸子駅周辺地区
- 池上駅周辺地区
- 平和島駅周辺地区

表 各項目の評価と合計点数

駅	駅の利用者数	地区内の施設数	駅のバリアフリー化状況	まちづくりにおける地区の位置づけ	合計点数
西馬込	A	B	-	A	8
馬込	B	C	-	B	5
田園調布	A	C	-	A	7
多摩川	B	C	-	A	6
沼部	C	C	-	B	4
鶉の木	C	C	-	B	4
下丸子	A	B	-	A	8
武蔵新田	B	B	-	B	6
矢口渡	B	B	-	B	6
蓮沼	C	A	-	B	6
池上	A	B	-	A	8
千鳥町	C	C	-	B	4
久が原	C	C	-	B	4
御嶽山	B	C	-	B	5
雪が谷大塚	B	B	-	A	7
石川台	C	C	-	B	4
洗足池	C	B	-	A	6
長原	C	C	-	B	4
北千束	C	C	-	B	4
大岡山	A	C	-	A	7
平和島	A	A	-	A	9
大森町	B	B	-	B	6
梅屋敷	C	B	-	B	5
雑色	B	B	-	A	7
六郷土手	C	C	-	B	4
糀谷	B	B	-	A	7
大鳥居	B	A	-	B	7
穴守稲荷	C	B	-	A	6
天空橋	B	-	C	A	6
羽田空港第3ターミナル	A	C	-	A	7
羽田空港第1・第2ターミナル	A	C	-	C	5
流通センター	C	C	-	C	3
昭和島	C	C	B	C	5
整備場	C	C	B	C	5
新整備場	C	-	B	C	4

※点数は、Aが3点、Bが2点、Cが1点とする

※天空橋の駅のバリアフリー化状況の評価は、東京モノレール天空橋駅の評価による

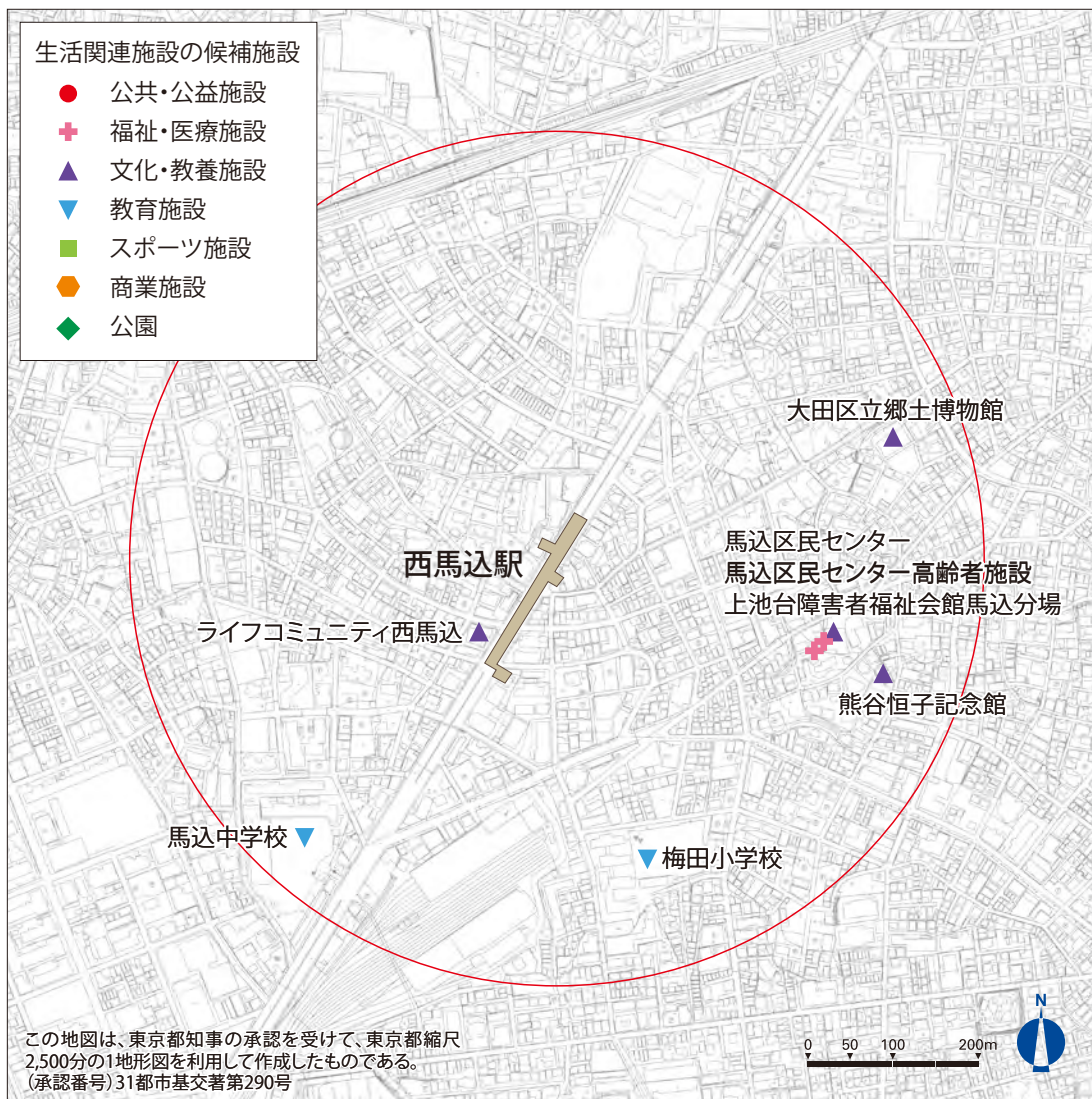


(4) 移動等円滑化促進地区の候補地区の概要

移動等円滑化促進地区の候補地区の概要は、以下のとおりです。

① 西馬込駅周辺地区

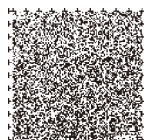
施設の分布状況



まちづくりの動向等

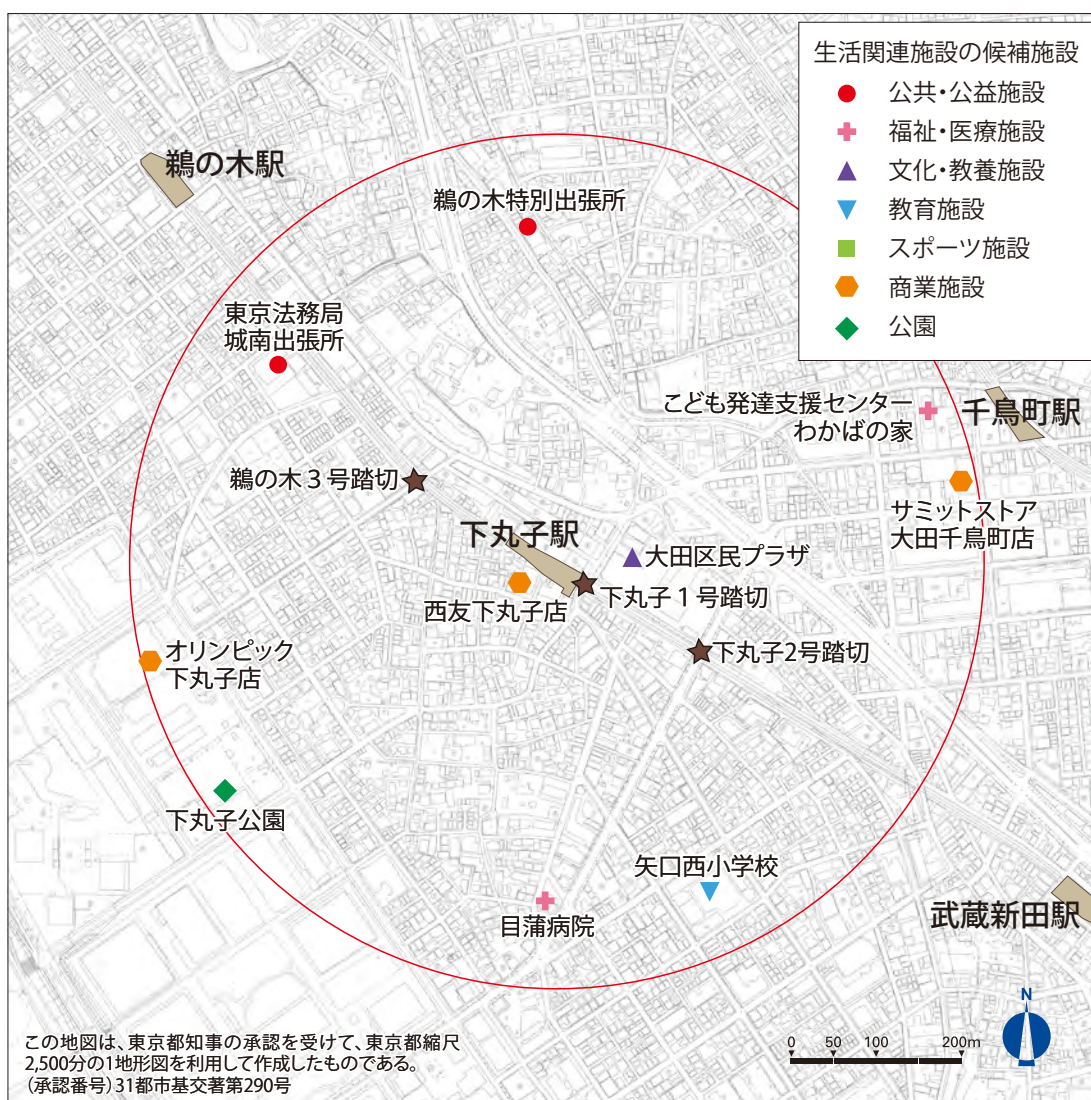
まちづくりの動向	○公共施設適正配置の検討
区の施策等 (継続中)	○まいせん地区（馬込・池上・洗足池）の連携による観光振興 ○馬込文士村への誘導・PRの強化

出典：おおた都市づくりビジョン



②下丸子駅周辺地区

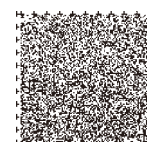
施設の分布状況



まちづくりの動向等

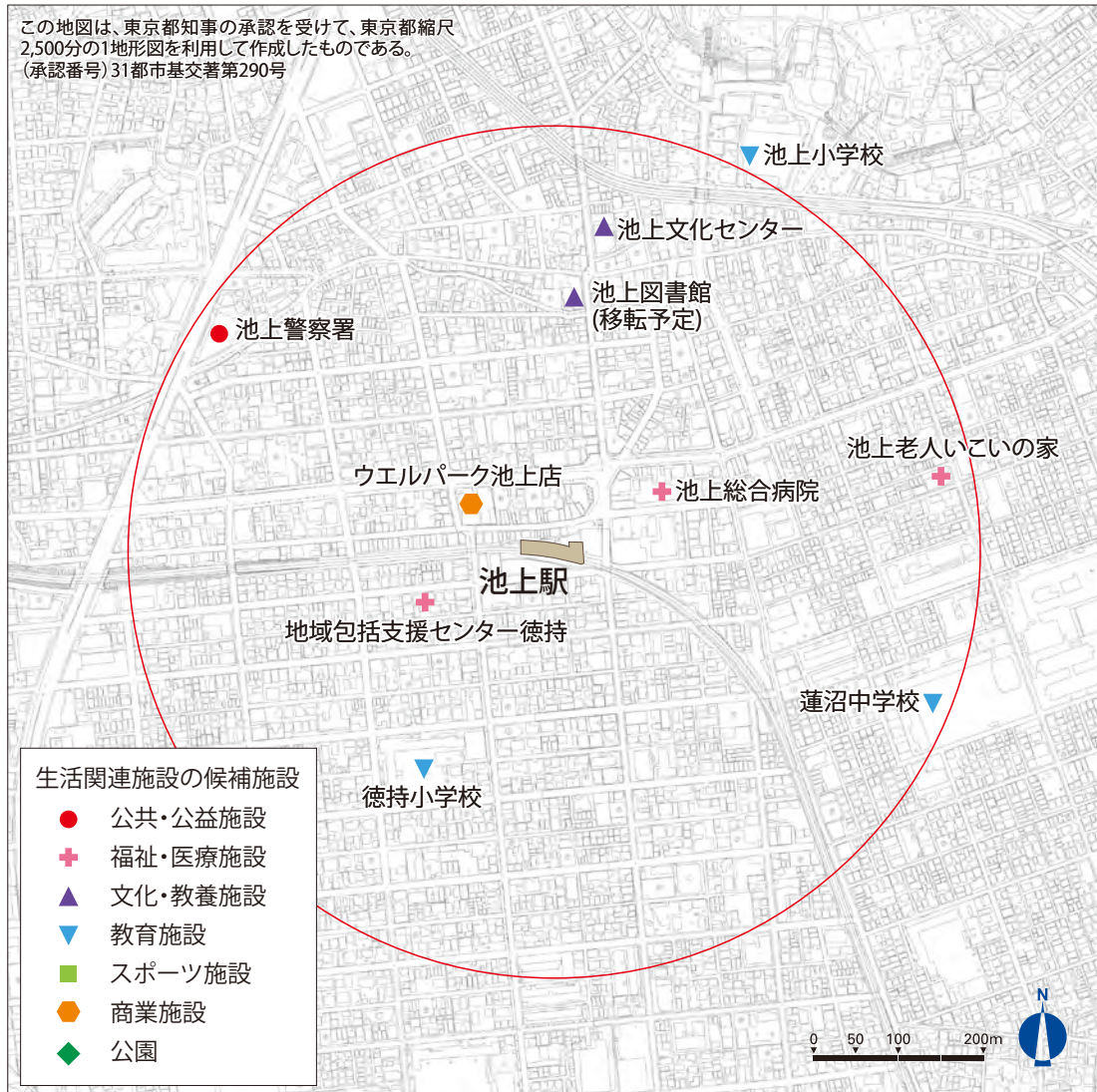
<p>まちづくりの動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○新空港線の整備に合わせて、駅周辺基盤整備の必要性が高まる (駅舎の改良、道路・駅前広場の整備、踏切の解消、駅周辺のまちづくり) ○補助第28号線の整備促進(第四次事業化計画優先整備路線として選定) ○踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切道として、下丸子1号、2号、鵜の木3号が指定された
<p>区の施策等(継続中)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○新空港線整備の促進

出典：おおた都市づくりビジョン



③池上駅周辺地区

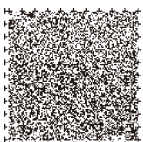
施設の分布状況



まちづくりの動向等

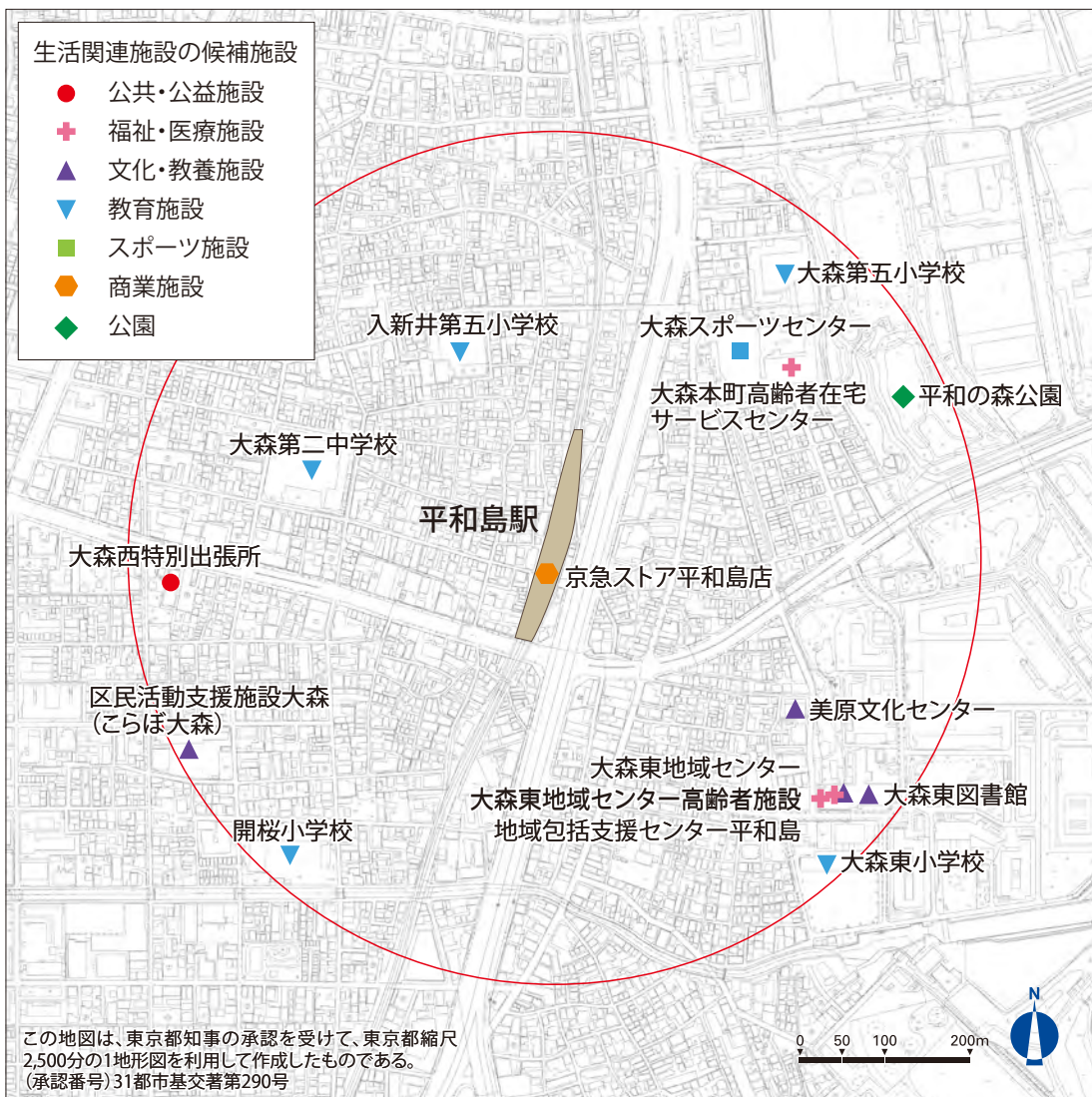
まちづくりの動向	<ul style="list-style-type: none"> ○池上地区まちづくり協議会（平成 26 年） ○平成 31 年 3 月「池上地区まちづくりランドデザイン」策定 ○池上駅舎改築竣工（令和 2 年度末予定）
区の施策等（継続中）	<ul style="list-style-type: none"> ○まいせん地区（馬込・池上・洗足池）の連携による観光振興 ○公共施設適正配置（図書館等）の検討 ○駅周辺基盤整備の検討 ○池上本門寺通り商店街（旧参道）の景観整備

出典：おおた都市づくりビジョン



④平和島駅周辺地区

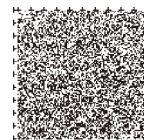
施設の分布状況



まちづくりの動向等

まちづくりの動向	○駅周辺街区における再開発の動き
区の施策等(継続中)	○交通結節機能の再整備検討 ○公共交通システムの検討

出典：おおた都市づくりビジョン



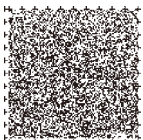
4-3 移動等円滑化促進地区の指定

面的・一体的なバリアフリー化の推進には、まちづくりとの連携が効率的なことから、移動等円滑化促進地区は、候補地区の選定結果に加え、各候補地区のまちづくりの動向等を踏まえて指定します。

前項の各候補地区の概要に示すとおり、池上駅周辺地区は、「池上地区まちづくりグラウンドデザイン（平成31年3月）」に基づき、まちづくりの将来像実現に向けた取り組みが進められています。これを踏まえ、新たに移動等円滑化促進地区に指定し、まちづくりと連携したバリアフリー化の推進を図ります。

すなわち、移動等円滑化促進地区は、現在すでに重点整備地区に指定されている3地区に、池上駅周辺地区を加えた以下の4地区を指定します。

- 蒲田駅周辺地区
- 大森駅周辺地区
- さぼーとぴあ周辺地区
- 池上駅周辺地区



5 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の方針

5-1 対象地区の設定

移動等円滑化促進地区における、生活関連施設及び生活関連経路の設定、移動等円滑化促進地区に指定する具体的な範囲(区域の設定)は、以下のとおりです。

(1) 生活関連施設の設定

生活関連施設は、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・公益施設及び商業施設等の中から設定する必要があります。

そのため、下表に示す施設を生活関連施設の候補とし、各地区における立地状況を勘案して、具体的な生活関連施設を設定します。

表 生活関連施設の候補

種類		対象範囲
公共交通	旅客施設	一日平均 3,000 人以上の乗降がある鉄道駅
建築物	公共・公益施設	官公庁施設、郵便局等
	福祉・医療施設	高齢者福祉施設、障害者福祉施設、病院等
	文化・教養施設	図書館、区民センター、文化センター等
	教育施設	区立小学校、区立中学校
	スポーツ施設	体育館等
	商業施設	店舗面積 500m ² 以上の小売店
公園	公園	近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園

(2) 生活関連経路の設定

生活関連経路は、(1)で設定した生活関連施設相互を結ぶ経路です。

具体的には、歩行者の安全性を高める歩道のある道路を基本として、地区内のネットワークを重視しながら、鉄道駅またはバス停からの動線と施設間の移動に配慮した動線を設定します。

(3) 移動等円滑化促進地区の区域の設定

移動等円滑化促進地区の区域は、各地区の鉄道駅またはさぼーとびあを中心とした徒歩圏内(500m~1kmの範囲)とし、生活関連施設及び生活関連経路を含む範囲を設定します。

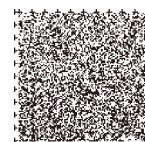


図 移動等円滑化促進地区・蒲田駅周辺地区

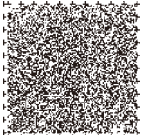
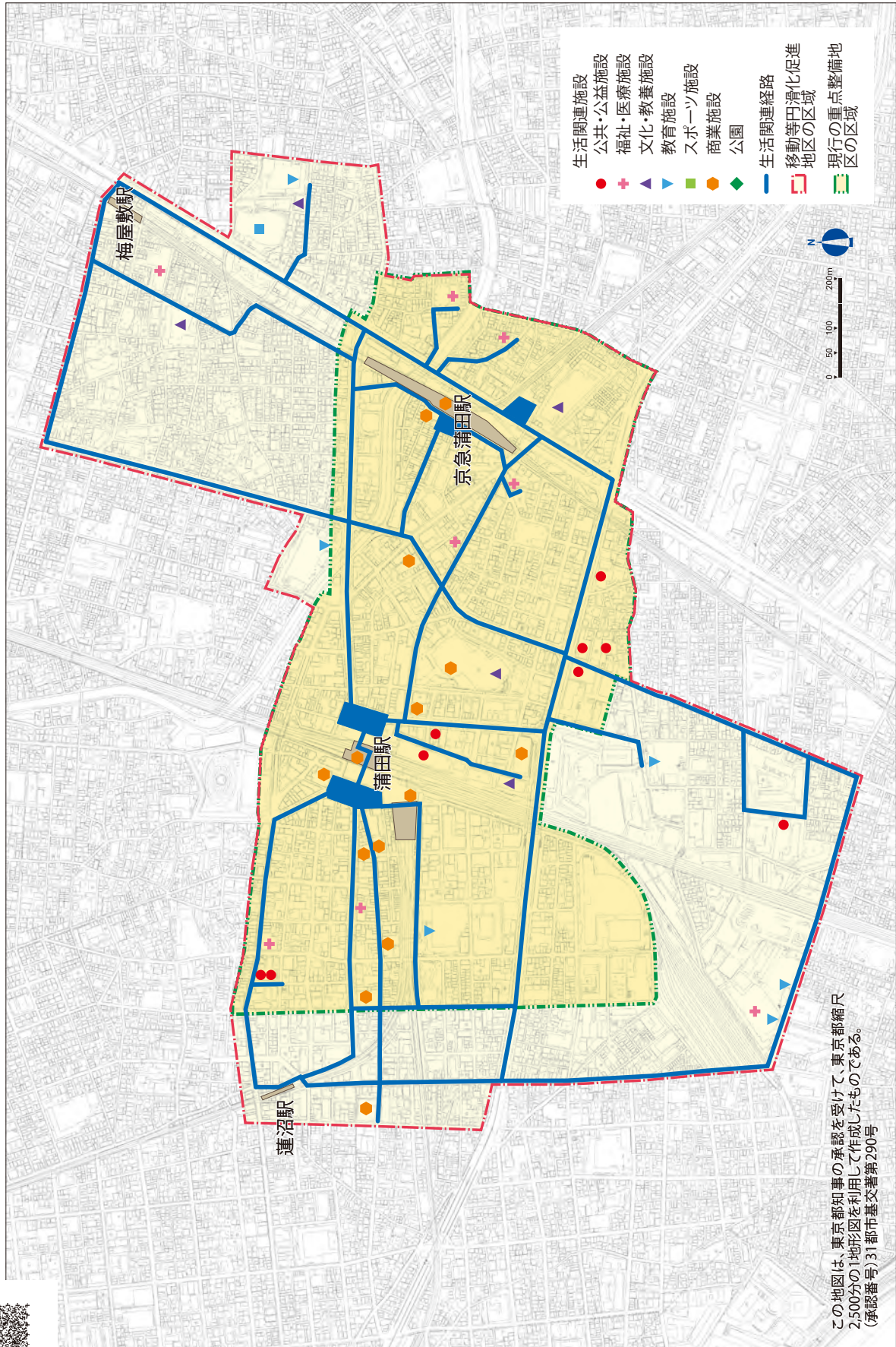


図 移動等円滑化促進地区・大森駅周辺地区

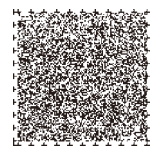
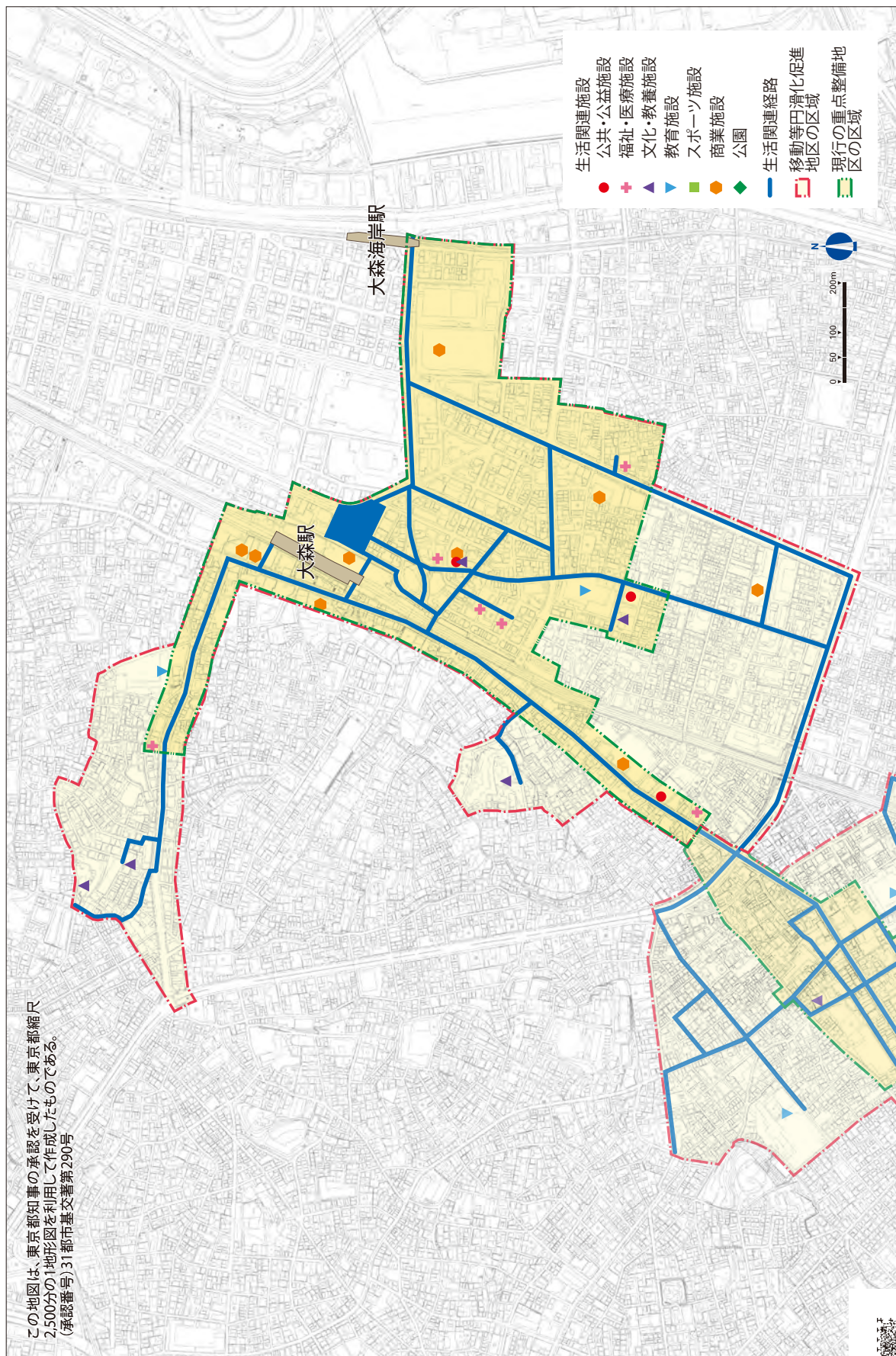


図 移動等円滑化促進地区・さぼーとぴあ周辺地区

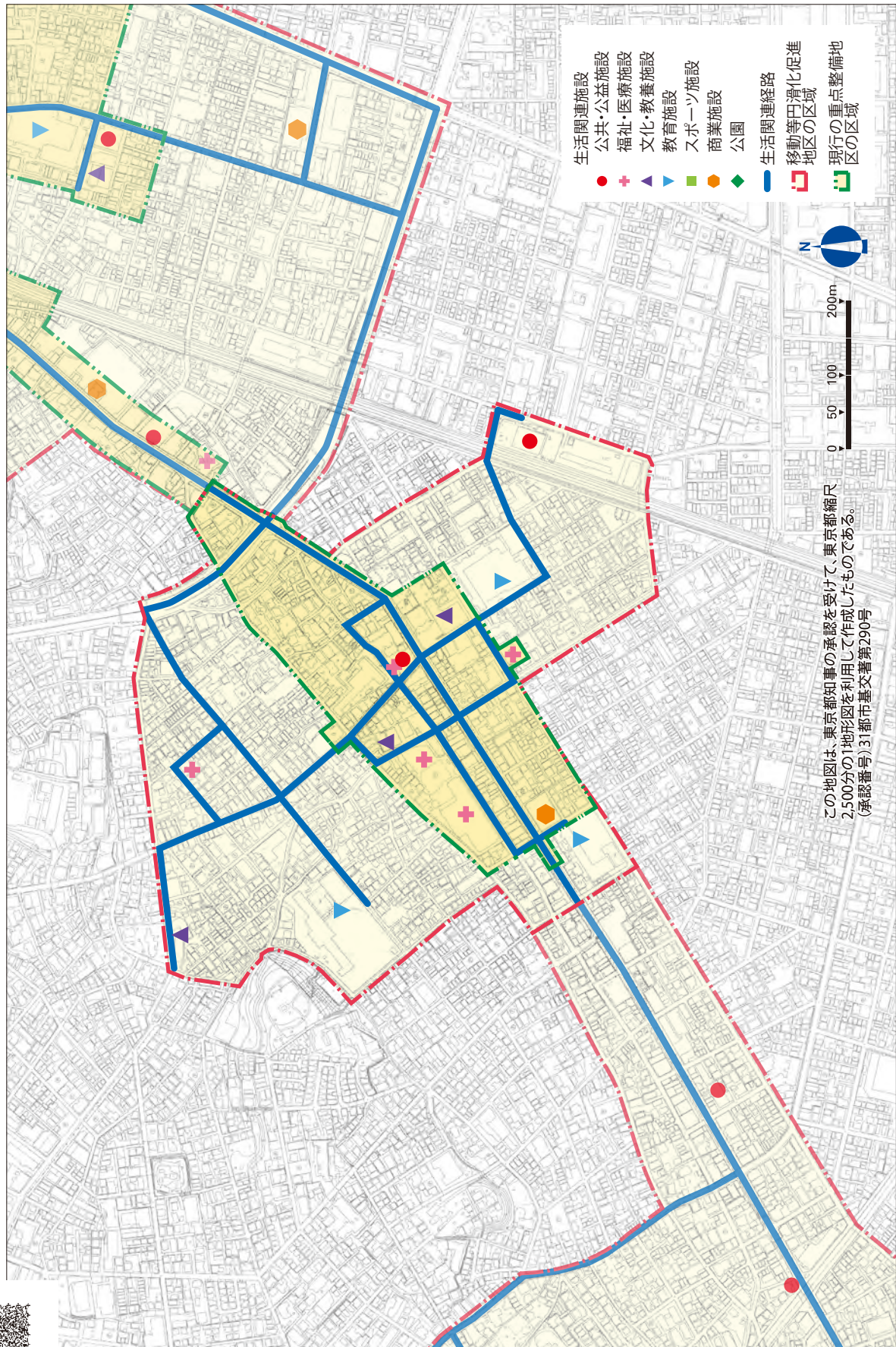
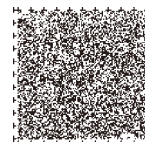
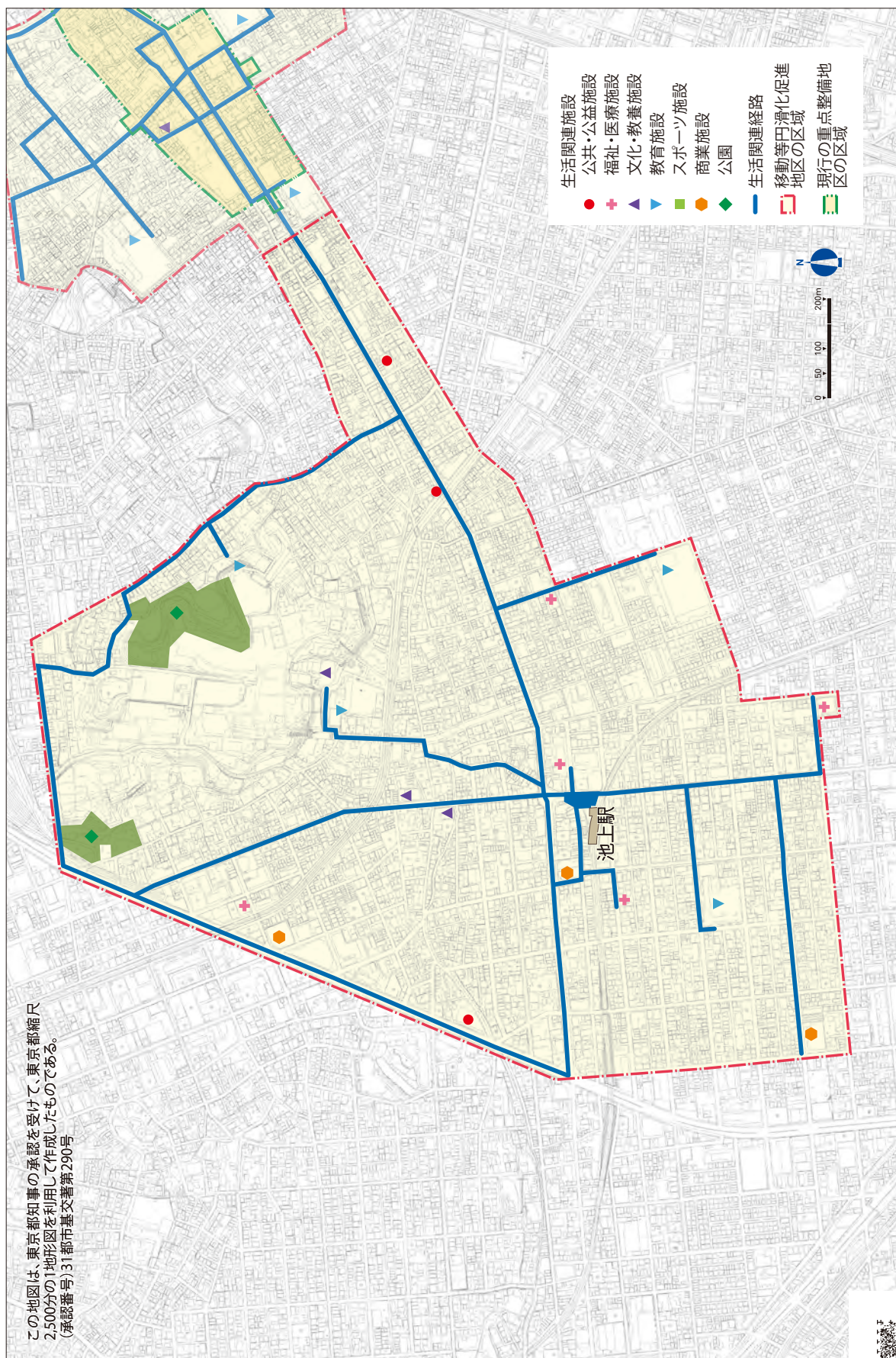


図 移動等円滑化促進地区・池上駅周辺地区



5-2 移動等円滑化の取り組みの基本方針

対象地区における移動等円滑化の取り組みの基本方針は、以下のとおりです。

(1) 地区全体の方針

- 高齢者、障害者をはじめ妊娠中の人、乳幼児連れの人及び病気やけがをしている人など、誰もが移動しやすく、利用しやすいまちの実現を目指します。
- 日常生活に欠かせない、多くの区民が利用する公共交通、道路及び建築物などを対象に連続的・面的なバリアフリー化を推進します。
- 多くの区民が利用する施設、高齢者、障害者等が利用する施設、災害時に避難所や避難場所となる学校や公園などのバリアフリー化を進めます。
- 駅やバス停から上記の各施設へ至る経路と、上記の各施設同士を結ぶ経路をバリアフリー化し、回遊性に配慮した歩行空間のバリアフリーネットワークを形成します。
- 駅やバス乗り場などをバリアフリー化し、交通結節機能の向上を図ります。

(2) 施設別の方針

① 公共交通

- 駅では、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえ、施設や設備等のさらなる安全性及び利便性の向上に努めます。
- 駅では、プラットホームから主要な出入口（線路を挟んで両側に出入口がある駅では、それぞれの出入口）まで、バリアフリー化された経路を確保します。
- 駅のプラットホームでは、円滑な乗降のため列車との段差及び隙間をできる限り小さくするとともに、ホームドアの設置等による転落防止を図ります。
- バス車両及びバス乗り場のバリアフリー化を進めます。

② 道路等

- 歩道は、高齢者、障害者等が安全で快適に移動できる構造とします。
- 視覚障害者が安全かつ円滑に移動できるように、動線を考慮して、視覚障害者誘導用ブロックを設置します。
- 車椅子使用者やベビーカー使用者がバスに円滑に乗降できるように、バス事業者と連携して、バス停付近の歩道等の整備を進めます。
- 視覚障害者誘導用ブロックの設置と併せて、横断歩道にバリアフリー対応信号機やエスコートゾーンを設置します。

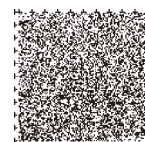


③建築物

- 高齢者、障害者等が安全かつ円滑に目的の施設を利用できるように、道路から施設内までのバリアフリー化された経路を連続的に確保するとともに、その経路の適切な管理を行います。
- 施設内においては、高齢者、障害者等が円滑に水平・垂直移動できるように努めるとともに、移動を支援する案内情報をわかりやすく提供します。
- トイレの設置にあたっては、建築物の用途及び規模に応じて、車椅子利用者用トイレ、オストメイト対応トイレ、ベビーチェアやベビーベッドの設置されたトイレ、大型ベッドの設置されたトイレ、異性介助等に配慮した男女共用トイレなど、多様な利用者のニーズに配慮します。
- 高齢者、障害者等が利用しやすい施設及び設備を整備します。

④ソフト面の取り組み

- 歩道の機能を十分に維持・保全するため、自転車の駐車、看板・商品等の歩道上の障害物の排除など、適切な管理を行います。
- 横断歩道やバス停留所付近における違法駐車車両の指導・取締りを強化します。
- 自転車駐車場の収容台数の拡充を図るとともに、放置自転車の撤去を進めます。また、自転車利用に関するルールの周知とマナーの向上を図ります。
- 高齢者、障害者等に対する適切な対応や必要な介助を行うための知識と技術の向上を図るため、交通事業者及び施設等職員の研修・教育の充実を図ります。



5-3 交通結節点における施設間の連携（届出制度）

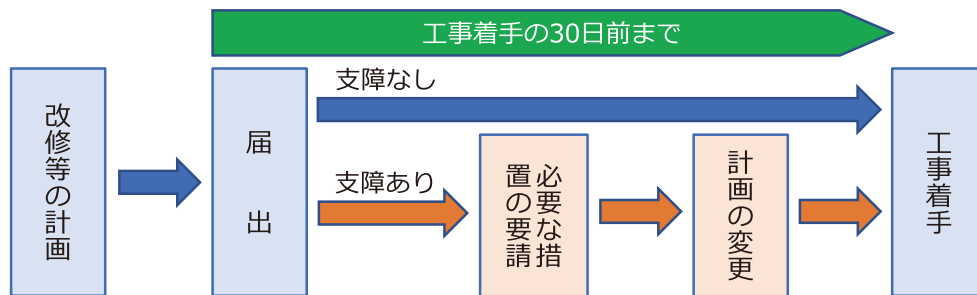
(1) 届出制度の概要

駅や駅前広場等の交通結節点では、施設管理者が異なる施設間であっても、移動の連続性を確保することが重要です。

このため、バリアフリー法では、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の境目等において改修等を行う場合、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です。

区は、届出のあった行為がバリアフリー化を図る上で支障があると認めるときは、行為の変更等の必要な措置を要請することができます。

図 届出制度の流れ



(2) 届出制度の対象の指定

届出制度の対象となる駅及び道路は、下表に示すとおりです。

表 届出制度の対象

地区名	旅客施設	道路	届出の範囲
蒲田駅周辺地区	J R 蒲田駅	東口駅前広場	駅と駅前広場との接続部分
		西口駅前広場	駅と駅前広場との接続部分
		—	東急線との乗り換え経路
	東急蒲田駅	西口駅前広場	駅と駅前広場との接続部分
		認定外道路 8-46 号線	駅と道路との接続部分
		—	J R 線との乗り換え経路
	京急蒲田駅	国道 15 号	駅と道路との接続部分
		京急蒲田駅西口駅前広場	駅と駅前広場との接続部分
蓮沼駅		多摩堤通り	駅と道路との接続部分
大森駅周辺地区	J R 大森駅	梅屋敷駅	区道主要第 78 号線
		池上通り	駅と道路との接続部分
	大森海岸駅	東口駅前広場	駅と駅前広場との接続部分
池上駅周辺地区	池上駅	大森海岸通り	駅と道路との接続部分
		区道主要第 34 号線	駅と道路との接続部分



【参考:届出を要する対象の範囲】

- 旅客施設：生活関連施設である旅客施設（以下「生活関連旅客施設」という）のうち、下記の範囲

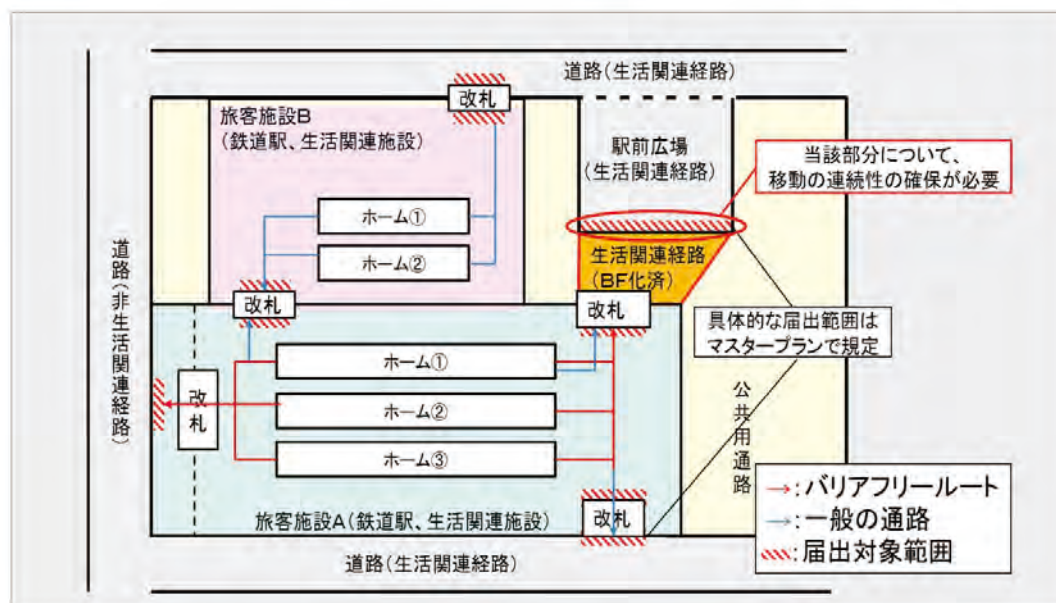
【政令第25条第1号】

- ・他の生活関連旅客施設との間の出入口
- ・生活関連経路を構成する道路法による道路又は市町村が指定する一般交通用施設との間の出入口
- ・バリアフリールートの出入口

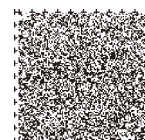
- 道路：生活関連経路である道路のうち、下記の範囲

【政令第25条第2号】

- ・生活関連旅客施設の出入口又は市町村が指定する生活関連経路を構成する一般交通用施設



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)



6 移動等円滑化の推進に向けた今後の取り組み

大田区における移動等円滑化の推進に向けた、本方針策定後の今後の取り組みについて示します。

(1) 関係者との連携・協力

移動等円滑化を効果的に進めるためには、国・東京都・交通事業者・施設管理者等の関係者と、本方針の内容を共有し、連携・協力を図りながら進めていくことが必要です。

そのため、今後も「大田区移動等円滑化推進協議会」を継続し、関係者間で情報交換を行いつつ、計画的に移動等円滑化を推進します。

(2) 移動等円滑化推進計画の見直し・策定

本方針では、移動等円滑化促進地区を定め、各地区の移動等円滑化の方針を示しました。これに基づき具体的な整備を推進していくためには、バリアフリー基本構想（移動等円滑化推進計画）の策定が必要です。

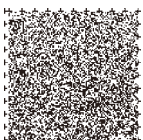
特に、蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぽーとぴあ周辺地区の3地区については、過年度に策定された移動等円滑化推進計画が令和2年度に計画の目標年次を迎えるため、今後の取り組みについて検討します。

また、池上駅周辺地区については、「池上地区まちづくりグランドデザイン」に基づき進められているまちづくりの動向を捉えながら、重点整備地区への指定及びバリアフリー基本構想（移動等円滑化推進計画）の策定について今後検討します。

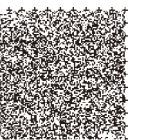
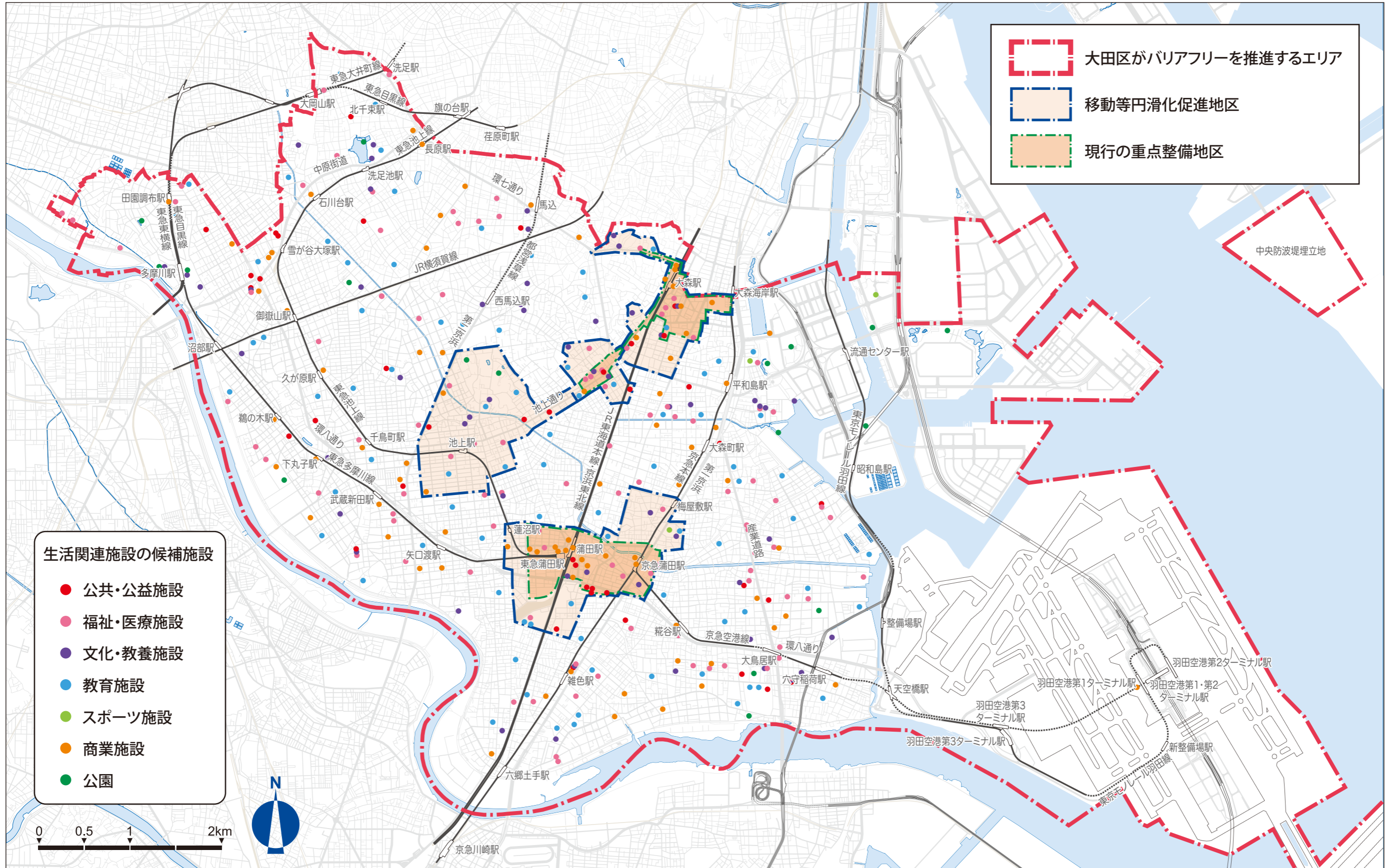
(3) 移動等円滑化促進方針の評価・見直し

バリアフリー法では、移動等円滑化促進方針を策定した場合、概ね5年毎に、移動等円滑化促進地区における取り組みの状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要に応じて移動等円滑化促進方針の見直しを行うものと定められています。

これを踏まえ、継続的に「大田区移動等円滑化推進協議会」を開催し、本方針を実現するための進行管理や調整等を行い、着実に移動等円滑化を推進します。



移動等円滑化促進方針の対象範囲



参考資料

資料1 区民部会の検討結果

区民部会において、現状の問題やこれまでの取り組みに対する利用者の評価などを把握するため、団体ヒアリング及びまち歩き点検を実施しました。その検討結果は以下のとおりです。

(1) 団体ヒアリング

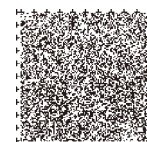
■実施日・参加者

実施日	参加団体	参加人数
8月14日	大田区精神障害者家族連絡会	1名
8月19日	共に生きるまち大田	1名
8月22日	大田区肢体障害者福祉協会	2名
8月22日	大田区視力障害者福祉協会	3名
8月23日	大田区シニアクラブ連合会	2名
8月26日	大田区手をつなぐ育成会	1名
9月11日	大田区聴覚障害者協会	1名

■主な意見

【大田区精神障害者家族連絡会】

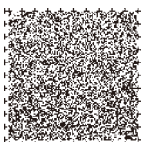
- 大田区内のバリアフリーの進捗について
 - ・ハードの整備は進んでいる。完全ではないが少しずつ意識が出てきているのではないかと。
- 鉄道のバリアフリーについて
 - ・鉄道の割引は身体障害者と知的障害者のみなので、精神障害者も割引をしてほしい。バスや飛行機は割引になっている。
- 心のバリアフリーについて
 - ・区民にはわかりにくい。
 - ・精神障害者には偏見がある。精神障害者についての理解は進んでいない。啓発の場があると普通の人だとわかってもらえる。
 - ・当事者が話をする機会があるが、関係者が多く、聞いてもらいたい一般の人が来ない。
 - ・精神障害者への声掛けや手助けは、本人の依頼があってから行うのがよく、発信がない場合は見守ってほしい。



- バリアフリー化する必要のある地域について
 - ・精神障害関係では、糞谷・羽田地区は進んでいるが雪谷地区はこれからだ。
- その他
 - ・同じような会議やまち歩きがいろいろある。合同でできないのか。

【共に生きるまち大田】

- 大田区内のバリアフリーの進捗について
 - ・だいぶ歩きやすくなった場所はある。
 - ・施設については、まち中は民間の建物がほとんどで、その場合、新しい建物でも段差があるところがある。
- 鉄道のバリアフリーについて
 - ・エレベーターが整備され、ホームドアも整備される。
 - ・多機能トイレが使用中の場合が増え、本当に使いたい人が使えない。
 - ・電車に乗る際に、駅に連絡をしないと乗れない鉄道会社があり、待たされる場合がある。ホームと電車の間隙間に隙間がなければ自分で乗り降りができる。
- バスのバリアフリーについて
 - ・バスが混んでいる場合、一般の人によけてもらうことになる。心理的に抵抗がある人もいるのではないか。
- 歩道や信号について
 - ・違法駐輪がまだまだ場所によっては多い。点字ブロックに乗っかっているものもある。京急蒲田駅の近くが多い。
- 施設について
 - ・公共施設は、昔と比べたらストレスはなくなってきている。
 - ・民間施設では、銀行などが入りやすい。
- 心のバリアフリーについて
 - ・バリアフリーという言葉は一般化してきており、昔と比べれば進んできたのではない。しかしまだ、意識を持ってもらいたいという人も多い。
 - ・車椅子用の駐車スペースに空いているから停めるといふ人たちがまだいる。
 - ・総合学習では、子どもたちに、お父さん、お母さんにもいま聞いた話を伝えてほしいと言っている。それで理解を上げようとしているが、大田区全部の人には届けられていない。ただ、声をかけてくれる人も増えており、昔と比べればよくなっていると思いたい。
- バリアフリー化する必要のある地域について
 - ・できるところから進めてほしい。障害のある人はいろいろなところに住んでいる。ここだけを重点的にすればいいかという、そうもいかない。蒲田もまだまだ進めないといけないところがある。



○その他

- ・UDパートナーでもまち歩きを行っている。それとの整合性を図れないのか。

【大田区肢体障害者福祉協会】

○大田区内のバリアフリーの進捗について

- ・まだまだこれからだ。

○バスのバリアフリーについて

- ・バスから降りる際に知的障害者の女性が転んでしまったことがあった。道路に勾配がついているので、気を付けないといけない。バスにつかまって降りるように言っている。

○歩道や信号について

- ・第一京浜できれいになったところはある。
- ・事業が未実施なのはどの部分か、図に示してほしい。
- ・新築の区立施設の前の歩道の段差がゼロ段差でないところがある。

○施設について

- ・一番よくなったと思うのは、蒲田税務署だ。

○心のバリアフリーについて

- ・池上駅前のバス停は誘導員がいて、誘導してくれるのでいい。
- ・障害者は甘え過ぎだと、もっと自分を律してしっかり歩けと、話せと言われたことがある。

○バリアフリー化する必要のある地域について

- ・まずは蒲田、大森、さぼーとぴあだが、それが終わってから他の地区を実施するのか、並行してやっていくのか。他の地区も建築物や道路ができた場合は、自然と歩車道の段差がないようにしていく必要があるのではないか。

○その他

- ・区民部会やまち歩き参加者へはもっと丁寧な説明が必要だ。
- ・区民部会と事業者部会を合同で実施できないか。

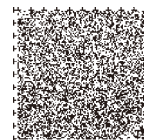
【大田区視力障害者福祉協会】

○大田区内のバリアフリーの進捗について

- ・大森地区はあまり進んでいない。

○鉄道のバリアフリーについて

- ・京急蒲田駅の2番線、5番線以外はホームドアができた。そこも近日中にホーム柵ができる予定。触地図もあり、多機能トイレもあるし、どこへ出しても立派な駅だ。



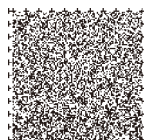
- 京浜急行に関しては通過駅ほどホームドアが欲しい。すごいスピードで通過する。ホームドアで言うと、JR蒲田駅の真ん中のホームにない。片方だけついているのは危ない。見えない人は両方ついていると思ってしまう。視覚障害者の40%がホームから落ちている。
- 京急蒲田駅では、色々な音がごちゃごちゃになっている。「通過列車が通ります」、「何番線ホームに入ります」、エスカレーターのピンポンの音、2階のホームがカッコーの音、3階のホームが小鳥の音などだ。
- 東急線に向かう方のJR蒲田駅の階段には音がない。中央口から遠回りして行くことになる。池上線を利用するときはその階段を使いたいが、音がないのでわからない。

○バスのバリアフリーについて

- 池上駅からのバスの本数が少なく、さぼーとぴあに行きにくい。
- 並ぶところがわからない。ブロックが敷いてあっても、この列は何かわからない。聞いて、ここが最後だと教えてくれるが、前の人が前に行くのがわからない。ちょっと触らせてくださいと言っても嫌だと言われる。
- 列の一番前で立っていると、最後に乗ろうとしたら、後ろが並んでいると言われてしまう。前にいると嫌がられるので、ガイドさんに乗せてもらうことが多い。

○歩道や信号について

- さぼーとぴあへは一人では行けない。途中で点字ブロックが切れてしまう。切れ目なくブロックがついているといい。もしくは、曲がり角にピンポンと音が出るとよい。
- スマホをいじっている人がぶつかってくる。彼らは点字ブロックを見て歩いている。下向いていても歩けるからか。
- 日本の歩道は無理やり作ったため、狭く、危ないのでガードレールを付けていて、さらにそこに電信柱が立っている。ガイドさんと2人では歩けない。一人で歩いていても、看板は出っ張っている。
- 放置自転車はだいぶ改善している。昔は点字ブロックの所を停めるところだと思ってずっと止まっていたが、蒲田駅のバス停の所はだいぶ改善されている。
- エスコートゾーンがない。大田区には1箇所だけだ。
- 東口の駅前広場で、音響信号機の押しに行くところがわからなかった。信号だということもわからない。点字ブロックはあるが、アプリコに行く方の音響信号機はいつも連動して鳴っている。蒲田の駅前ならば、連動して音を鳴らしていてもいいのではないか。音も小さい。
- 国道の横断歩道が凸凹だ。カートを押していたら転んでしまう。第一京浜の雑色駅から北に1つ2つ、東六郷2丁目交差点と、1丁目の交差点が凸凹だ。第一京浜は環七と比べると重量の大きい車両が多く通る。そのため摩耗が早い。お年寄りも転ぶ。



- ・斜めに進まなければならない横断歩道がたくさんある。
- ・都心低空飛行が始まると、かすかな音を頼りに歩いているが、その音が聞こえなくなってしまう。千葉県警は、スマホにアプリを入れて、駅前を押すと、音声信号が鳴ると同時に、スマホが振動してくれるシステムを開発している。

○施設について

- ・新築の区立施設で、トイレが狭く開くと手を洗っている人にぶつかる。開き戸で重い。階段を右の手すりを伝って上がりきったところに、柱があって、ぶつかると下に落ちそうになる。

○心のバリアフリーについて

- ・京急蒲田駅の駅員さんも親切だ。名乗ってから、ご案内させていただきますという。10年前とはガラッと変わった。
- ・ほぼ毎日、京急蒲田駅を使っているが、点字ブロックの上に外国人の人が大きな荷物を置いている。どいてと言ってもわからないらしい。駅員さんに言ってもダメだった。

○バリアフリー化する必要のある地域について

- ・蒲田、大森、さぼーとびあ周辺の3地区もまだまだ進めなければならないし、他の地区も進めてほしい。

【大田区シニアクラブ連合会】

○大田区内のバリアフリーの進捗について

- ・蒲田のバリアフリー化は進んだという感じはある。ただし、もっと進んでほしい。

○鉄道のバリアフリーについて

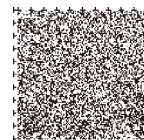
- ・ホームドアやエレベーター、エスカレーターなど、不便だったところが改善されている。

○バスのバリアフリーについて

- ・最近が高齢化に伴ってシニアパスを利用される方は多い。
- ・大田区は路線があるのでいい。
- ・最近バスが傾いて乗りやすくなっている。

○心のバリアフリーについて

- ・横断の時の視覚障害者に対しての声掛けが多いのではないかと。私も肩を貸している。バスを降りたときにJRまで移動を手伝ったりしている。
- ・バスの中に優先席がある。席を譲る啓発をしたらいい。学校で教育したらいい。もっとまちでも啓発運動を取り上げてほしい。
- ・蒲田駅周辺では声掛けの光景はよく見る。



○その他

- ・高齢者が住みよいまちづくりをするためには、高齢者標準化社会ということをまちづくりの基本理念に置いておくべきではないか。

【大田区手をつなぐ育成会】

○大田区内のバリアフリーの進捗について

- ・大田区は進んでいると思う。ハード面はだいぶ進んでいるが、知的障害者に対してハードルが高い部分がある。

○鉄道のバリアフリーについて

- ・交通系ICカードの残高がなく、困っていても人に伝えることができず、ウロウロしていたり、改札口を突破してしまうことがある。
- ・自閉症の人に多いと思うが、こだわりがあり、ブラインドが下がっていたら上げてしまったり、割と大きな声で独り言をブツブツ言って怒鳴られたことがある。他にもいつも座っている席に座りたがることもある。

○バスのバリアフリーについて

- ・次で降りるためにドア付近でウロウロしていて、危ないので運転手さんに注意されていても自分に言われていることがわからないことがある。
- ・横浜市港南区の自立支援協議会が作成した知的障害の特徴をポスターにしたものが公表されている。大田区内でも駅構内の柱やバス車内に貼るポスターを作成してほしい。知的障害は見た目ではわからないので、奇異な目で見られることがある。ぜひ、大田区でも知的障害だけでなく身体障害も併せて掲示してほしい。

○歩道や信号について

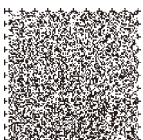
- ・知的障害者は、気になるものや好きなものがあると信号や車など、周りを気にせず、それに向かって突進してしまうことがある。

○施設について

- ・トイレのサインは、統一してほしい。
- ・トイレの流し方が施設によって違っている場合があるが、流し方を書いてほしい。流し方が違うとどうして良いかわからず混乱してしまうことがある。
- ・さぼとぴあ5階の多目的室のトイレは、サインがたくさんあり、わかりにくい。
- ・エレベーターなどで「こちらが開きます」とアナウンスされても、どっちなんだろうと迷ってしまうことがあるので、矢印や点滅など案内があると良い。知的障害者は、抽象的な言葉や曖昧な表現はわかりにくい。

○心のバリアフリーについて

- ・理解は少しずつ進んできていると思う。小学校の総合的な学習の時間でワークショップを15校、その他、大学や大人向けもおこなっている。



- ・総合的な学習の時間は、小学校4年生を対象としている。最初は、気持ち悪いとか変な人とか思っていたが、ワーク後の感想では、「なぜ、そのような行動をとるのかがわかった」、「困っていたら声を掛けてあげる」、「今日のワークの話を親に伝えたい」など言ってくれた。今後は、保護者や教員などにも理解を広めていければと思っている。

○バリアフリー化する必要のある地域について

- ・人の流れが多いところ（蒲田駅中央口・東急蒲田駅改札口付近など）。

○その他

- ・理解啓発に取り組んでもらいたい。
- ・サイン設置で漢字とローマ字に平仮名を入れてもらいたいとお願いしているが、文字列に制限があるため、なかなか難しいと言われた。
- ・部署ごとで同じ場所を点検することがあるが、連携し統一できないものかと思う。

【大田区聴覚障害者協会】

○鉄道のバリアフリーについて

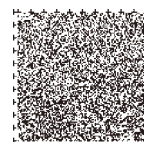
- ・電車の車内の電光掲示板は文字も大きくなったし、わかりやすくなったと思う。

○バスのバリアフリーについて

- ・バスの案内も聞こえない人が見てわかりやすくなった。
- ・大森駅の西口にはバスの案内がない。
- ・バスの場合は事故のお知らせがないので、みんなが混乱している様子がどうしてなのかわからない。わかりやすくしてほしい。

○施設について

- ・ラズのトイレのサインはわかりにくい。
- ・トイレの個室に緊急ランプはつけてほしい。大田区は黄色と決まっているが、危ないと緊迫感があるのは赤色だ。



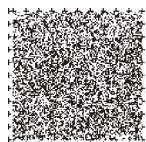
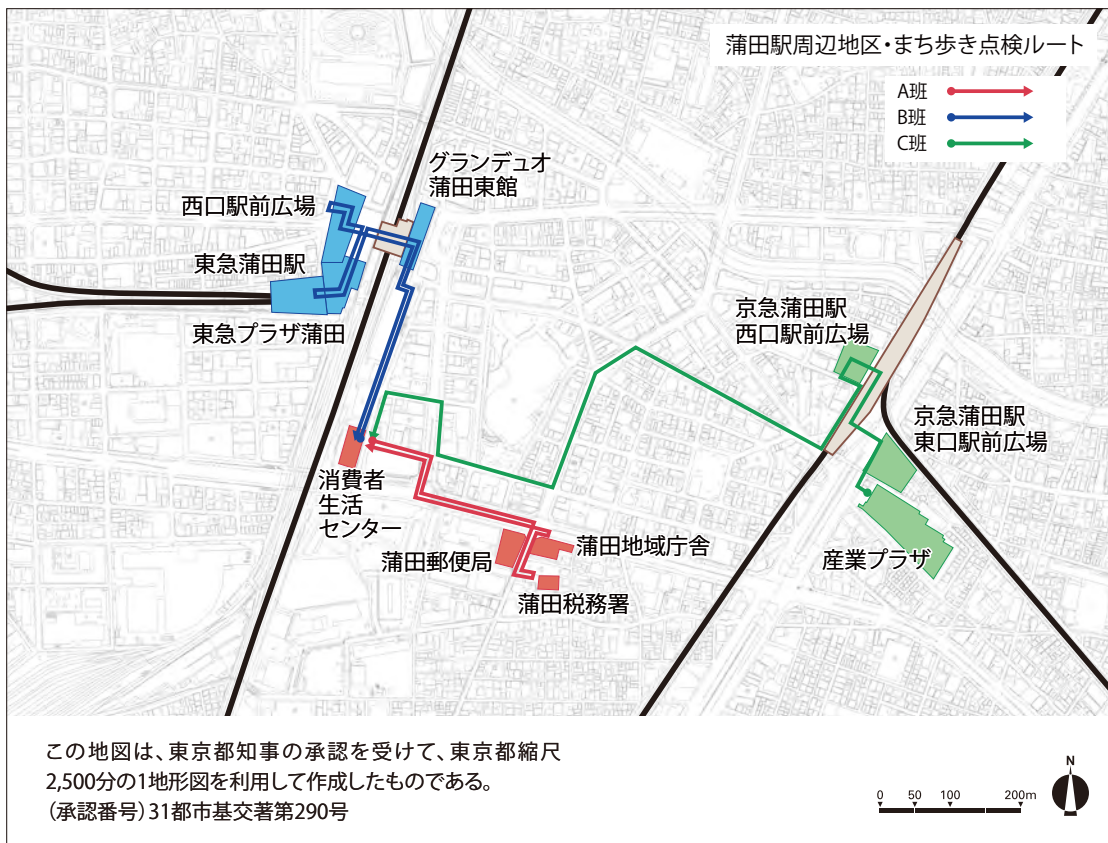
(2) 第1回区民部会・蒲田駅周辺地区まち歩き点検

■実施日・参加者

実施日	参加団体	参加人数
8月29日	大田区肢体障害者福祉協会（肢体）	3名
	大田区視力障害者福祉協会（視覚）	4名
	大田区シニアクラブ連合会（高齢）	2名
	共に生きるまち大田（共に）	1名



■まち歩き点検のルート



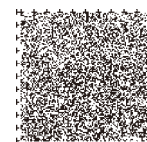
■主な意見

- ・産業プラザのトイレの流すところがわからなかった。(視覚)
- ・産業プラザのエレベーターの位置が奥でわかりにくい。(高齢)
- ・多目的トイレをどなたでもご利用とあるが、普通のトイレが使いにくい人たちがどなたでもということだ。どなたでもと言ってしまうと不安がある。(共に)
- ・建物の出入口に音サインがあるところが少ない。(視覚)
- ・民間施設でも点字ブロックを敷設してほしい。トイレにもたどり着けない。(視覚)
- ・サインが高い位置にあって見えにくい。床にあると高齢者やベビーカーを使用している人も見やすいのではないか。(肢体)
- ・蒲田郵便局から消費者センターに戻る道は環八が上り坂になっているので、車椅子を押している人にはしんどいと思う。(肢体)

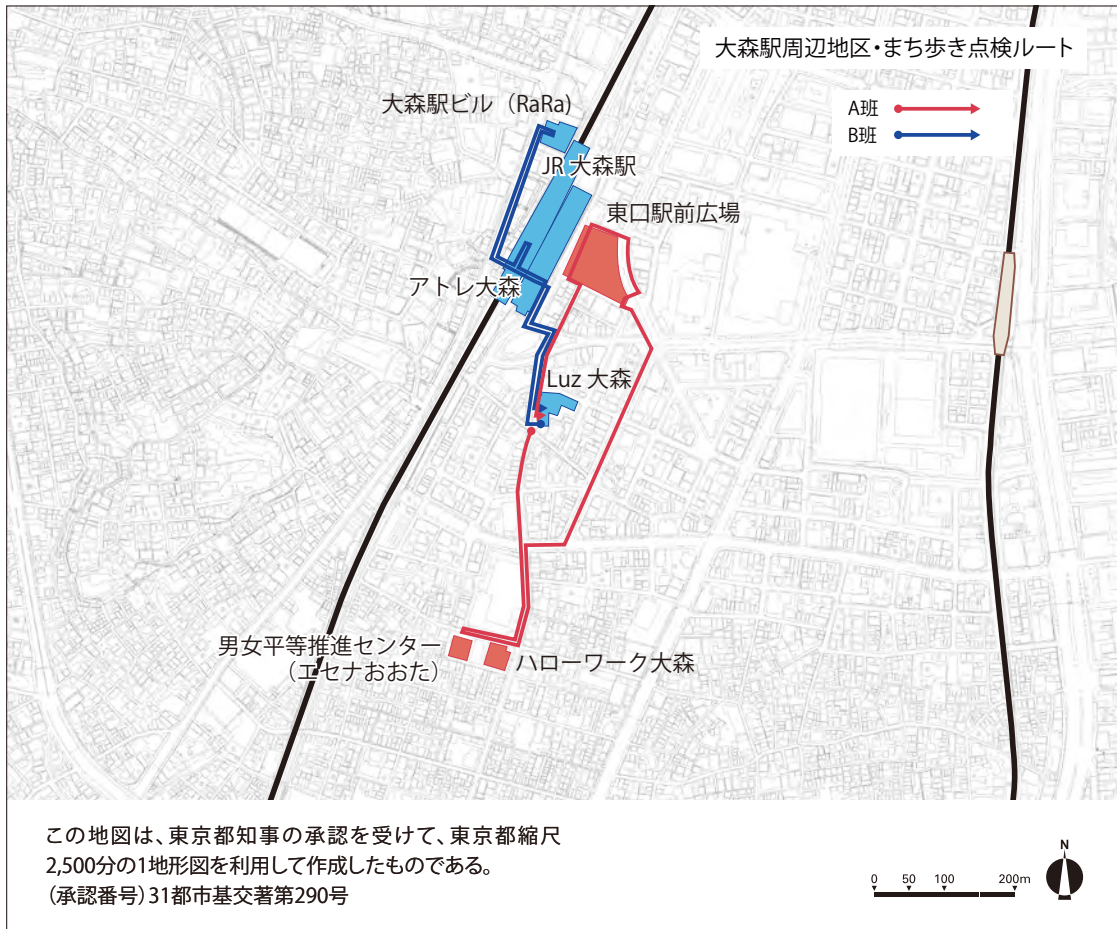
(3) 第2回区民部会・大森駅周辺地区まち歩き点検

■実施日・参加者

実施日	参加団体	参加人数
9月3日	大田区視力障害者福祉協会（視覚）	3名
	大田区聴覚障害者協会（聴覚）	1名
	大田区手をつなぐ育成会（知的）	1名
	大田区精神障害者家族連絡会（精神）	1名
	大田区シニアクラブ連合会（高齢）	2名

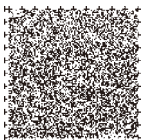


まち歩き点検のルート



主な意見

- ・ 歩道に点字ブロックが少なく一人では歩けない。(視覚)
- ・ トイレのサインに貝殻がついていて、そちらが目に入りわかりにくい。(知的)
- ・ 勾配が解消されているとあったが、結構急ではないか。(高齢)
- ・ アトレ大森は案内板が大きいのが、ラズは小さい。(聴覚)
- ・ JR大森駅のエスカレーターのマイクで言っている音が聞き取れない。(精神)
- ・ 歩道の狭さを思うと植木はないほうがいいのではないか。(視覚)
- ・ 大森はエスコートゾーンが一つもない。(視覚)
- ・ 歩道の平坦性が気になる。まだ直す必要がある箇所がある。(高齢)



4) 第3回区民部会・意見のまとめ

■実施日・参加者

実施日	参加団体	参加人数
9月11日	大田区肢体障害者福祉協会（肢体）	2名
	大田区視力障害者福祉協会（視覚）	3名
	大田区聴覚障害者協会（聴覚）	1名
	大田区手をつなぐ育成会（知的）	1名
	大田区精神障害者家族連絡会（精神）	1名
	大田区シニアクラブ連合会（高齢）	3名
	共に生きるまち大田（共に）	1名

■主な意見

○鉄道のバリアフリーについて

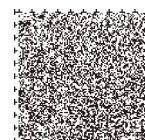
- ・大森駅西口のバス停の案内表示がどこにあるのかわからない。(聴覚)
- ・京浜急行の通過駅にホームドアが必要だ。(視覚)
- ・JR蒲田駅では、朝の通勤ラッシュの時に、改札口から出てくる人、改札口へ入る人、改札口の前を通過する人で、人の流れの交錯が起きている。東急蒲田駅でも、改札口を出る人と入る人、JRへ乗り換える人と出口へ行く人で、人の交錯がある。突き飛ばされたこともあり、いつも怖いと感じている。(知的)

○バスのバリアフリーについて

- ・バス停では段差をつけないでほしい。(肢体)
- ・ガードレールのある場所に停めないなど、運転手の教育を徹底する必要がある。(視覚)
- ・バスのスロープを出す際に、ガードレールや車止めのある場所になってしまい、何度かバスの位置を移動させていた。(共に)
- ・バスの方のステップを歩道に合わせられるシステムがあるといい。(聴覚)

○道路のバリアフリーについて

- ・環八の横断歩道はそれ自体が斜めになっていて、かなり急な角度になっている。そこを手動車椅子で渡らなければならない。そのあとも急な下り坂で進むのが大変だ。歩道橋のところにエレベーターがつけばいい。(共に)



○施設のバリアフリーについて

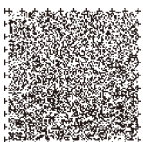
- 新しい区立施設の前の歩道がゼロ段差になっていなかった。建築する側と道路を作る側の意見が合っていない。(肢体)
- 大森の駅から、東口に降りて南側に降りる場合は、階段ばかりだ。(視覚)
- 消費者生活センターのスロープは勾配がきつくて、手動車椅子では登れない。スロープの入り口のところに、事務所の電話番号を付けてもらって、電話したら職員が出てきて手伝ってくれるようにできないか。(共に)
- ラズのトイレは遠いところにあり、表示はあっても小さく、わかりにくい。どこまで歩いたらいいかと不安になる。(聴覚)
- スーパーや公共施設で、障害者用の駐車スペースに、出入口の近くにあるため、一般車が駐車している。車椅子の障害者だと、そこに止められないと大変だ。ちょっとだけだと思っているかもしれないが、後から来る障害者が止められなくて困ることになる。(知的)

○心のバリアフリーについて

- 声掛けは大事だ。区の広報でどんどん知らせてほしい。(視覚)
- 精神障害者が普通に生活できるように、状態が悪くならないような、周りの理解が必要だ。(精神)
- 精神障害者と知的障害者は見た目では分からなくて、接しないと障害があるとわからない。障害の特性を示したポスターをぜひ貼ってほしいと思っている。また、知的障害があるというだけで部屋を貸してくれない。不動産業界は理解が進んでいないと思う。(知的)

○その他

- 視覚障害者はバリアがないと移動できない。バリアがあって初めて、角度や方向がわかる。(視覚)
- 今度まち歩き点検があったときに、足が丈夫な人は車椅子など、疑似体験をしながら、点検するのはどうか。相互の障害が理解しやすくなる。(知的)



資料2 大田区移動等円滑化推進協議会設置要綱・委員名簿

大田区移動等円滑化推進協議会設置要綱

22 まま発第 10474 号 平成 22 年 12 月 16 日 区長決定
 改正 24 まま発第 11266 号 平成 25 年 1 月 16 日 区長決定
 29 ま計発第 10962 号 平成 29 年 8 月 30 日 区長決定
 31 ま計発第 11430 号 令和元年 10 月 16 日 部長決定

(設置)

第 1 条 大田区が高齢者、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)の趣旨に基づき策定する大田区移動等円滑化の方針及び計画について検討及び推進するために、大田区移動等円滑化推進協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(所掌事項)

第 2 条 協議会は、大田区移動等円滑化の方針及び計画の策定及び推進に必要な調査及び検討を行い、その結果を区長に報告する。

(構成)

第 3 条 協議会は、区民、学識経験者、事業者、関係行政機関職員及び区職員のうちから、区長が委嘱し、又は任命する委員 50 人以内をもって構成する。

(任期)

第 4 条 委員の任期は、委嘱又は任命の日から当該委嘱又は任命の日の属する年度の翌々年度末までとする。ただし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における後任の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長等)

第 5 条 協議会に委員長及び副委員長を置く。

2 委員長及び副委員長は、委員の互選により定める。

3 委員長は、協議会を代表し、会務を総理する。

4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

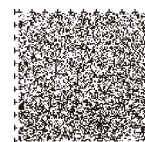
第 6 条 協議会は、委員長が招集する。

2 協議会の議事は、委員長が行う。

3 委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に協議会へ出席をさせて意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(部会)

第 7 条 協議会は、必要があると認めるときは、部会を置くことができる。



- 2 部会で協議すべき事項は、区長が定める。
- 3 前2条の規定は、部会に準用する。この場合において、前2条中「協議会」とあるのは「部会」と、「委員長」とあるのは「部会長」と、「副委員長」とあるのは「副部会長」と読み替えるものとする。

(庁内検討委員会)

第8条 協議会は、具体的事項を調査するため、大田区移動等円滑化推進庁内検討委員会（以下「庁内検討委員会」という。）を設置する。

- 2 庁内検討委員会は、区職員により構成する。

(謝礼)

第9条 委員に対する謝礼は、まちづくり推進部長が別に定める。

(事務局)

第10条 協議会、部会及び庁内検討委員会の事務局は、大田区まちづくり推進部都市計画課及び福祉部福祉管理課に置く。

(委任)

第11条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、まちづくり推進部長が別に定める。

付則

この要綱は、平成22年12月17日から施行する。

付則（平成25年1月16日一部改正）

(施行期日)

- 1 この要綱は、決定の日から施行する。

(経過措置)

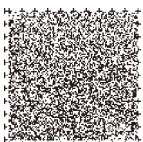
- 2 この要綱の施行の際現に、この要綱による改正前の第3条の規定に基づく大田区移動等円滑化推進協議会の委員である者は、この要綱による改正後の第3条の規定に基づく大田区移動等円滑化推進協議会の委員（以下「新委員」という。）として委嘱し、又は任命された者とみなす。この場合において、新委員としての任期は、この要綱による改正後の第4条第1項の規定にかかわらず、平成25年3月31日までとする。

付則（平成29年8月30日一部改正）

この要綱は、決定の日から施行する。

付則（令和元年10月16日一部改正）

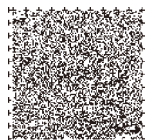
この要綱は、決定の日から施行する。



大田区移動等円滑化推進協議会 委員名簿

委嘱期間:令和元年7月26日～令和4年3月31日

区分	所属	現職	氏名	
1 2 3 学識経験者	東洋大学	名誉教授	高橋 儀平	
	日本大学 理工学部	准教授	江守 央	
	東京大学大学院工学系研究科 高齢社会総合研究機構	特任助教	西野 亜希子	
4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 区民等	NPO法人 大身連	理事長	宮澤 勇	
	大田区肢体障害者福祉協会	副会長	牛久 秀美	
	大田区視力障害者福祉協会	会長	牧野 敏雄	
	大田区聴覚障害者協会	会長	一色 ふみ子	
	大田区手をつなぐ育成会		橋本 明子	
	大田区精神障がい者家族連絡会	代表	川崎 洋子	
	大田区シニアクラブ連合会	会長	沼本 光史	
	大田区自治会連合会	会長	藏方 庸光	
	大田区商店街連合会	副会長	岩下 充博	
	共に生きるまち大田		粟田 修平	
14 15 16 17 18 19 20 旅客施設 及び車両等	鉄道	東日本旅客鉄道株式会社	東京支社 総務部 企画室	沖田 浩嗣
		東京急行電鉄株式会社	鉄道事業本部 事業推進部 沿線企画課 主査	鷹野 健治
		京浜急行電鉄株式会社	鉄道本部 鉄道統括部 事業統括課長	渡辺 正行
	バス	東京モノレール株式会社	総務部 課長	佐藤 圭
		東京都 交通局	総務部 技術調整担当課長	新谷 杜明
		東急バス株式会社	運輸計画部 運輸課長	西野 雅彦
21 22 23 24 25 23 24 25 道路管理者	大田区 都市基盤整備部	国土交通省 東京国道事務所	交通対策課長	五味 康真
		東京都 建設局	第二建設事務所 管理課長	高橋 伸子
		都市基盤整備課長	保下 誠	
		地域基盤整備第一課長	柞木 尚	
		地域基盤整備第二課長	中山 岳人	
23 24 25 公園管理者	都市基盤整備課長(再掲)	保下 誠		
	地域基盤整備第一課長(再掲)	柞木 尚		
	地域基盤整備第二課長(再掲)	中山 岳人		
26 27 28 29 交通管理者 (公安委員会)	警視庁 蒲田警察署	交通課長	岩坪 浩美	
	警視庁 田園調布警察署	交通課長	門向 守夫	
	警視庁 池上警察署	交通課長	木村 敏行	
	警視庁 大森警察署	交通課長	原 泰朝	
30 建築物管理者	大田区 企画経営部	施設保全課長	宮本 知明	
31 32 関係行政機関	国土交通省 関東運輸局	交通政策部 消費者行政・情報課長	遠藤 幸	
	東京都 都市整備局	都市基盤部 交通政策担当課長	木内 盛雅	
33 34 35 36 37 38 大田区	企画経営部	企画課長	山田 良司	
	福祉部	副参事 地域福祉推進担当	大淵 ひろみ	
	まちづくり推進部	まちづくり推進部長	齋藤 浩一	
		まちづくり計画調整担当課長	深川 正浩	
		公共交通企画担当課長	遠藤 彰	
		都市開発課長	大木 康宏	



資料3 用語集

あ行

■移動等円滑化

高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること。

■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、都市公園及び建築物等に関する基準。

■移動等円滑化促進地区

移動等円滑化促進方針（マスタープラン）に定める地区。公共交通機関、建築物、道路等のバリアフリー化を促進すべき地区として区市町村が定めるもの。

■移動等円滑化促進方針（マスタープラン）

バリアフリー法第24条の2に基づき、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（移動等円滑化促進地区）において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を区市町村が定めるもの。

■移動等円滑化の促進に関する基本方針

バリアフリー法第3条に基づき主務大臣が定める移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するための基本方針（平成31年国家公安委員会・総務省・国土交通省告示第1号）。

■エスコートゾーン

視覚障害者用横断帯と言い、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・膀胱などの機能障害により、人工肛門・人工膀胱を造設している人のこと。排泄物を溜めておく袋（パウチ）を装着している。

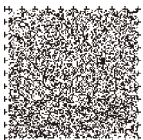
■音響信号機

歩行者用青信号の表示の開始または表示が継続していることを音響により伝達することができる装置を付加した信号機のこと。

か行

■ランドデザイン

総合的・長期的視点でまちの将来像を掲げ、これを実現させるまちづくりの方針に基づいた取り組みを示したもの。



■公共施設適正配置

公共施設が老朽化する中、将来を見据えて計画的に公共施設を適正に配置すること。

■交通結節機能(交通結節点)

交通機関の乗り換え・乗り継ぎが行われる機能や場所。

■心のバリアフリー

障害者が社会生活を送る上での4つの除去すべき障壁(物理的・制度的・文化情報面・意識上)の一つである心のバリア(心ない言葉や視線、障害者を庇護されるべき存在としてとらえられる等の意識上の障壁)を取り除くこと。

■コミュニケーションツール

意志や情報を伝達するための道具(例:筆談具など)。

さ行

■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ブロックのこと。

■重点整備地区

バリアフリー基本構想に定める地区。公共交通機関、建築物、道路等の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。

■障害者差別解消法

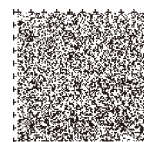
「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」(平成28年4月1日施行)の略称。国連の「障害者の権利に関する条約」の締結に向けた国内法制度の整備の一環として、全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現に向け、障害を理由とする差別の解消を推進することを目的に制定された。

■新空港線

国際化する羽田空港へのアクセスを強化するため、東急多摩川線を矢口渡駅付近で地下化し、東急蒲田地下駅、京急蒲田地下駅を通り、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる計画の鉄道路線。

■スパイラルアップ

「継続的に改善すること」もしくは「そのしくみ」を指す。事業を「計画(Plan)・実施(Do)・評価(Check)・改善(Action)」というサイクルで繰り返すとき、一周ごとにより高みに登っていくことで、螺旋のようなイメージになる。これを「スパイラル」と称している。



■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)のこと。

■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、文化施設、病院、商業施設等の施設のこと。

■ソフト

ソフトとは、人の気持ち、社会における制度など、主に「施設」以外に関するものを指す。

た行

■第四次事業化計画優先整備路線

東京都と特別区及び26市2町が平成28年3月に策定した「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」において、平成28年度～令和7年度で優先的に整備すべき路線として選定したもの。

■多機能トイレ

車椅子使用者、高齢者、妊婦及び乳幼児を連れた人等、誰もが円滑に利用することを目的に整備したトイレ。近年は、これらの利用者が重なり、車椅子使用者が利用できない事態が生じており、機能を分散させる整備が推奨されている。

■東京都福祉のまちづくり条例

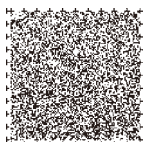
高齢者や障害者を含めたすべての人(高齢者、障害者、子ども、外国人、妊産婦、傷病者その他の年齢、個人の能力及び生活状況等の異なるすべての人をいう。)が安全・安心に快適に暮らし、訪れることができる社会の実現を図ることを目的として定められた条例。平成7年3月16日条例第33号、平成21年10月1日改正全面施行。

■特定建築物

多数の人が利用する建築物のこと(学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホーム等)。

■特定事業計画

バリアフリー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、建築物特定事業計画、交通安全特定事業計画等がある。



■特別特定建築物

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

な行

■内方線付き点状ブロック

鉄道駅のホームの縁端を警告するためのブロックで、従来の点状ブロックに加えて、どちらがホームの内側か分かるように、点状ブロックの内側に線状突起を1本追加したブロックのこと。

■ノンステップバス

低床型のバスの一種で、車両内で階段がなく、スムーズな乗降が可能なバス。

は行

■ハード

ハードとは、建物、道路、駅及び設備等、主に「施設」に関するものを指す。

■バリアフリー基本構想

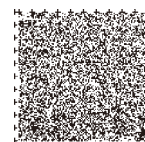
バリアフリー法第25条に基づき、区市町村が、鉄道駅を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（重点整備地区）について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関して定める構想。

■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）の略称。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。

■バリアフリールート

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



■ホームドア(柵)

駅のホームの縁端に設けられた、ホームと線路を仕切る柵(ドア)。ホーム上の利用者が線路内に立ち入ったり、転落したりするのを防ぐなど安全を確保できる。

や行

■UDパートナー(おおたユニバーサルデザインのまちづくりパートナー)

ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針のアクションプランに基づくしくみで、ユニバーサルデザインのまちづくりに関心のある区民により構成する。組織的、定期的に区民の視点で区の施設、公園、道路及びサービス等について点検する。

■ユニバーサルデザイン

あらかじめ、障害の有無、年齢、性別及び国籍等にかかわらず多様な人びとが利用しやすいように考えて、都市や生活環境をデザインすること。その対象は、都市施設や製品にとどまらず、教育、文化及び情報提供等に至るまで多岐にわたっての展開が考えられる。

ら行

■路外駐車場

道路の路面外に設置される自動車の駐車施設で、一般公共用の駐車施設のことをいう。

わ行

■ワークショップ

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、共同作業及び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場のことをいう。



.....
大田区移動等円滑化促進方針
おおた街なか“すいすい”方針
.....

令和2年3月

発行：大田区まちづくり推進部

〒144-8621 東京都大田区蒲田五丁目13番14号

電話：03-5744-1332 ファクス：03-5744-1530
.....

