

案

1. 移動等円滑化推進における課題と基本的な考え方

区の現状と課題

広い区域（面積は23区内第1位）

人口・世帯数の増加傾向

高齢化率の増加、障がい者数の増加等

公共交通：蒲田、大森に公共交通が集中

鉄道：JR蒲田駅、JR大森駅、東急蒲田駅の利用者数が突出して多く、1日平均10万人を超える  
バス：蒲田駅、大森駅に路線が集中し、発着便数が1日平均1000便を超える

主な施設：蒲田駅周辺に多様な施設が集中

駅のない地区でも施設集積が見られる

福祉のまちづくり：事業推進における課題

- ① 地域を一体としてみた面的な点検・改善が十分にできていない
- ② 優先順位が定まっておらず、本当に改善が必要な場所での取組となっていない
- ③ 区有施設や鉄道駅が中心であり、民間事業者等を対象とした取組が少ない
- ④ 点検後の事業をフォローアップできていない
- ⑤ 設計・施工段階での当事者による提案や実施後の評価の機会が少ない
- ⑥ 利用者や事業者のモラルやマナーが不足している

区民意見：バリアフリーに対する問題点の指摘

- ① 道路・建物・信号機などまちなかのバリアフリー化が遅れている
- ② 蒲田、大森、西馬込、馬込など、問題箇所の指摘が集中している地域がある
- ③ 歩道の狭さや建物のだれでもトイレ、案内の充実など多くの地域で共通の指摘がある
- ④ 心のバリアフリーを大切だと思う人が非常に多い

区民アンケート：3890票配布、1197票回収（H22.10-11）  
団体ヒアリング：高齢者、障がい者団体6団体

区の上位・関連計画

上位計画：ユニバーサルデザインまちづくりを目指す  
「大田区基本構想・おおた未来プラン10年」

関連計画：ユニバーサルデザインの視点の導入や高齢者、障がい者等の意見反映のまちづくり

「大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針」 ※策定中

「大田区都市計画マスタープラン」（改定中）

「大田区公共施設整備計画」

「大田区サイン基本計画」

「大田区地域保健福祉計画」

「第2期大田区障害福祉計画」など

関連計画：蒲田、大森駅周辺におけるまちづくり事業推進

「蒲田駅周辺地区ランドデザイン」

「大森駅周辺地区ランドデザイン」（策定中）など

移動等円滑化推進の課題

移動等円滑化を計画的・効果的に進める枠組み構築

移動等円滑化の効果の高い地区での重点的かつ一体的な推進

区全体について高齢者、障がい者等の移動等円滑化の推進

点検・実施・評価・改善の仕組みが必要

ユニバーサルデザインの考え方に基づく移動等円滑化推進

施設整備などの移動等円滑化に加えて心のバリアフリーの推進

バリアフリー新法：基本構想制度の活用

- ・重点的・一体的なバリアフリー化の実施が可能  
⇒区民・関連事業者・区・関係団体等の協働
- ⇒特定事業の位置づけにより実施義務が生じることから実現性の高い計画策定が可能

実現性の高い枠組みの法制度

大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針

※策定中

【将来のまちの姿】

【まちづくりの考え方】

【まちづくりの推進に向けて】

- ・スパイラルアップの取り組み
- ・各主体に期待する役割
- ・ユニバーサルデザインのまちづくり推進の取り組み方針

【アクションプラン】（抜粋）

3-1 地域力をいかすユニバーサルデザイン推進体制づくり（施策）・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

移動等円滑化推進の基本的考え方

重点整備地区等の設定による重点的・一体的なバリアフリー化の推進

平成30年度を目標とした事業の推進とスパイラルアップによる継続的な検討

ユニバーサルデザインの理念に基づく計画の策定と事業の推進

心のバリアフリー等のソフト的な施策の推進

重点整備地区の選定

重点整備地区以外の推進方針

（仮称）大田区移動等円滑化推進方針

（仮称）大田区移動等円滑化推進計画

重点整備地区に関する移動等円滑化に係る事業（施設、道路等）の設定

法に基づく

2. 移動等円滑化推進方針及び移動等円滑化推進計画の進め方

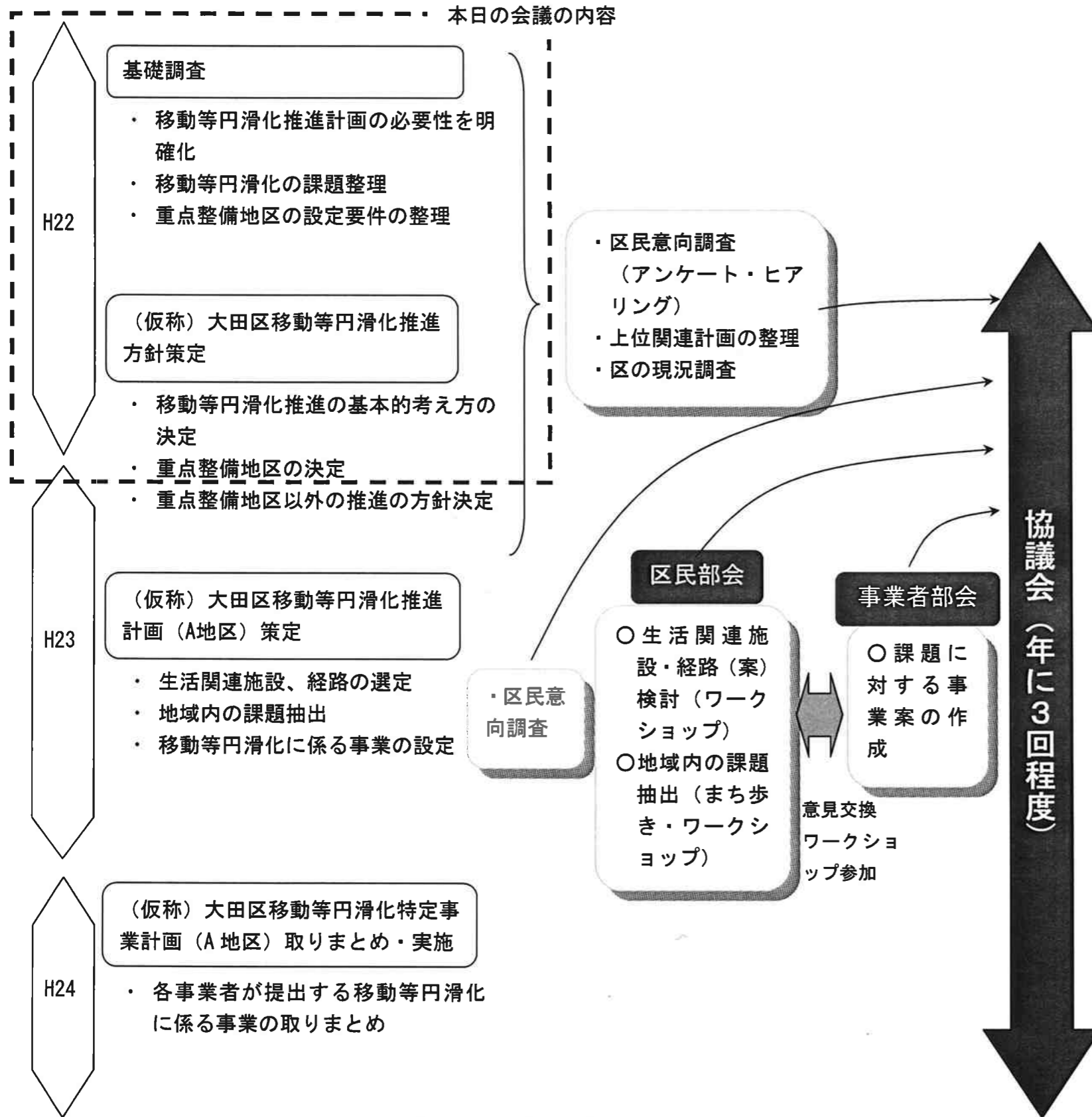


図 全体のスケジュール

(仮称)大田区移動等円滑化推進の実施体制

(仮称)大田区移動等円滑化推進方針及び推進計画(バリアフリー新法に基づく基本構想)を作成するにあたっては、高齢者・障がい者等の意見の反映に努めることが必要であり、学識経験者、各特定事業者、その他の事業者のほか、区民及び商店主、並びに、高齢者及び障がい者の個人・団体、庁内関係部署等が参加できる体制が必要です。

大田区においては、以下の4つの組織による体制を基本として、それぞれが連携しながら進めることとします。

表 (仮称)大田区移動等円滑化推進方針及び推進計画策定体制(組織)

名称	内容
(仮称)大田区移動等円滑化推進協議会	基本方針設定から推進計画策定までの検討・連絡調整組織。(学識経験者、高齢者団体、障がい者団体、区民団体、自治会連合会、商店街連合会、事業者、関係行政機関、庁内関係部署等)
①区民部会	区民を中心として、現地確認や課題抽出などの作業を行う組織。ワークショップを実施。(学識経験者、高齢者団体、障がい者団体、区民団体、自治会連合会、商店街連合会等)
②事業者部会	課題の抽出を受け、バリアフリー整備のための特定事業の内容を調整する組織。(公共交通事業者(鉄道事業者、バス事業者)、道路管理者、都市公園管理者、建築物管理者、交通管理者等)
③庁内検討会	行政内の横断的協力体制としての連絡組織。必要に応じて区内検討部会として、個別部会を設置して具体的な検討を行う。(庁内関係部署等)

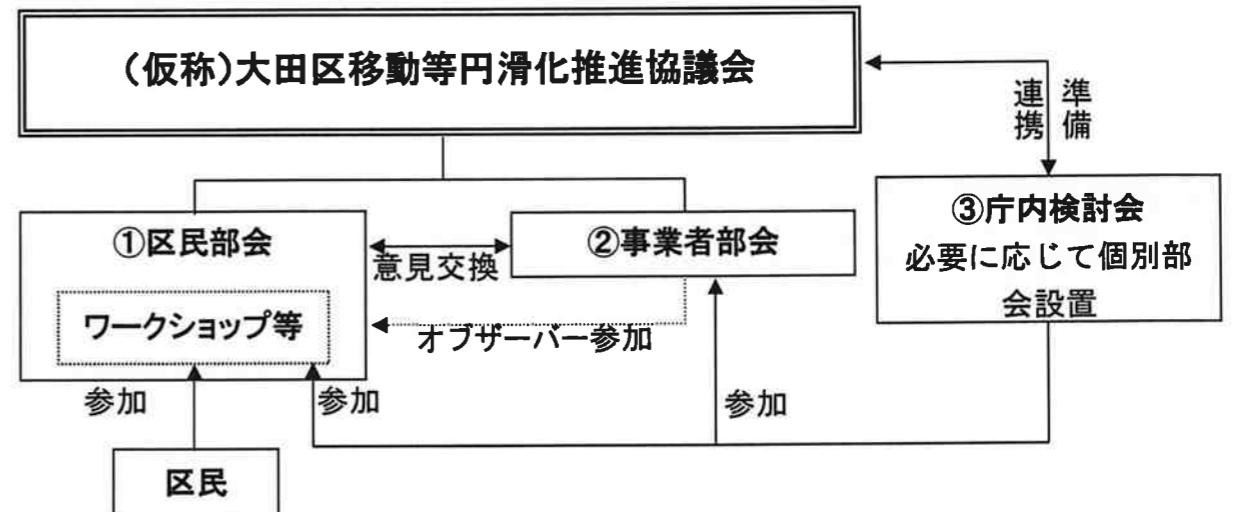


図 各組織の位置づけ

# 案

## 3. 重点整備地区における移動等円滑化の推進

**重点整備地区① 蒲田駅・京急蒲田駅周辺地区**  
**重点整備地区② 大森駅周辺地区**  
 = **バリアフリー新法に基づく重点整備地区（基本構想制度の活用）**  
 [移動等円滑化推進計画（バリアフリー新法に基づく基本構想に同じ）に定める事項]  
 ・重点整備地区における移動等円滑化の基本方針  
 ・重点整備地区の位置・区域  
 ・生活関連施設、生活関連経路とこれらの移動等円滑化に関する事項  
 ・移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項  
 ・その他必要な事項

表 重点整備地区案の設定

地区	理由
蒲田駅・京急蒲田駅周辺地区	<p><b>蒲田駅</b></p> <p>【人口】夜間人口密度が高い。 →多くの区民が日常的に利用する地域である。</p> <p>【配置要件】駅規模・施設立地ともに配置要件が極めて高い。 →JR蒲田駅で駅利用者数が最も多く、周辺には不特定多数の人や高齢者、障がい者が日常的に利用する施設が集中している。</p> <p>【課題要件】駅のバリアフリー状況について、不十分な点がある。 →東急蒲田駅にだれでもトイレが設置されていない。</p> <p>【効果要件】蒲田駅周辺ランドデザインを策定しており、今後面的・一体的な整備を行うにあたり、連携してバリアフリー化を進める効果が高い。</p>
	<p><b>京急蒲田駅</b></p> <p>【人口】夜間人口密度が高い。 →多くの区民が日常的に利用する地域である。</p> <p>【配置要件】駅規模・施設立地ともに配置要件が高い。</p> <p>【課題要件】駅および周辺のバリアフリー状況への満足度が低い。 →特に、工事中の移動経路のバリアフリー・案内誘導への配慮や、混雑する駅での利用者マナーの向上が求められている。</p> <p>【効果要件】蒲田駅と徒歩での往来も見られることから、蒲田駅と一体的にバリアフリー化を進めることでより効果が発揮される。また、駅では連続立体交差事業を実施しており、駅周辺の再整備とあわせてバリアフリー化を進める効果が高い。</p>
大森駅周辺地区	<p>【人口】夜間人口密度が高い。 →多くの区民が日常的に利用する地域である。</p> <p>【配置要件】駅規模・施設立地ともに配置要件が極めて高い。 →JR大森駅は駅利用者数がJR蒲田駅に次いで多く、発着するバス便数が最も多い。周辺には不特定多数の人や高齢者、障がい者が日常的に利用する施設が集中している。</p> <p>【課題要件】駅のバリアフリー状況について、不十分な点がある。 →駅へのバリアフリールートは1ルート確保（西口）されているため評価点は高いが、北口・東口（駅ビル営業時間外）のバリアフリー化を求める自由意見が非常に多い。</p> <p>【効果要件】大森駅周辺ランドデザインを策定中であり、今後面的・一体的な整備を行うにあたり、連携してバリアフリー化を進める効果が高い。</p>

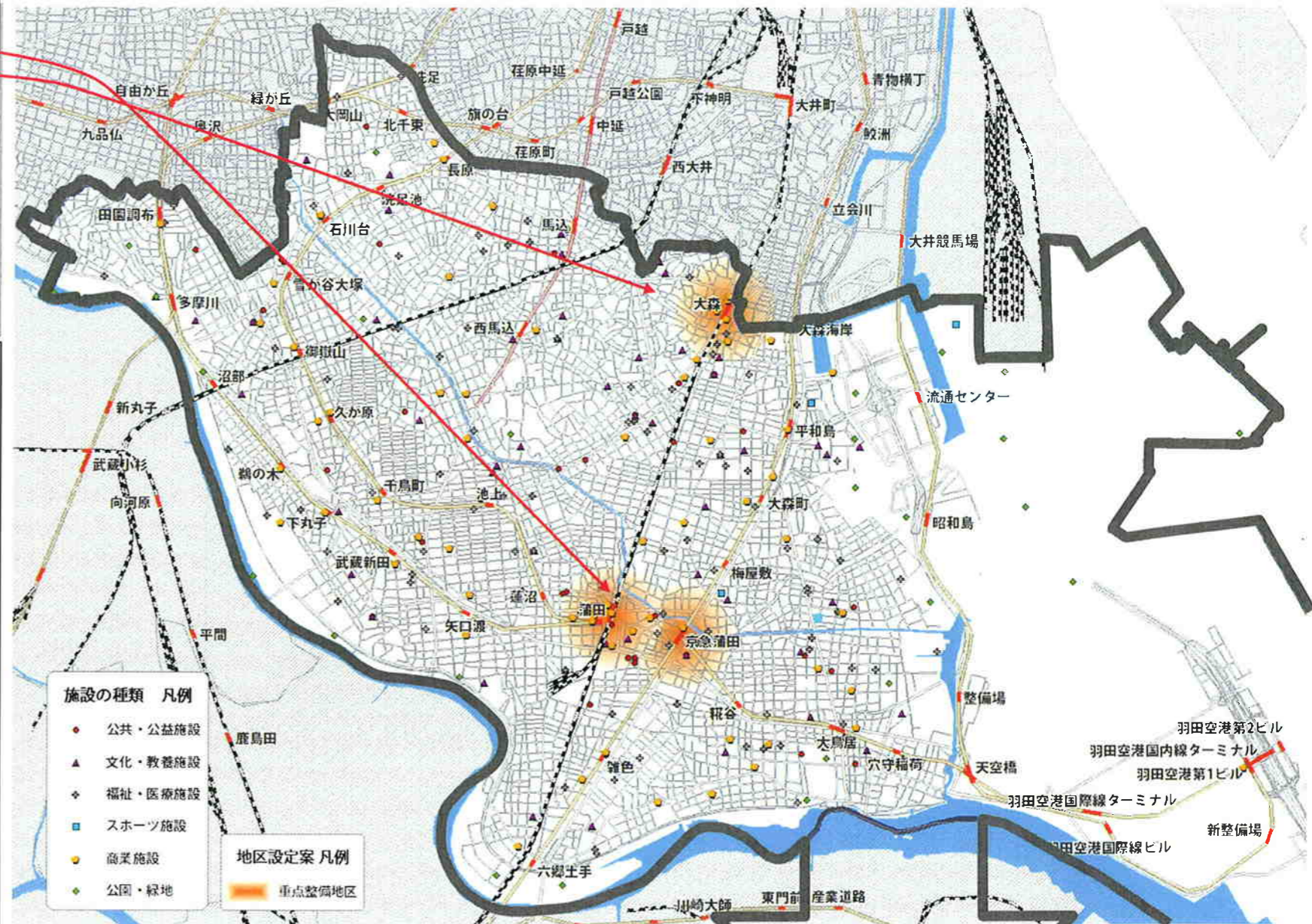


図 重点整備地区位置図

重点整備地区以外の地区

## 4. 重点整備地区以外の地区における移動等円滑化の推進

### （仮称）推進地区を定めて全区的な移動等円滑化を推進

重点整備地区に選定されない地区についても、全区的な移動等円滑化の推進を図る観点から、大田区独自の取組として「（仮称）推進地区」を定めます。

「（仮称）推進地区」では、バリアフリー新法の枠組みを参考に、バリアフリー化を推奨する経路や施設等を定めて、まちづくり点検を行います。抽出される問題点等について各事業者へ対応を依頼し、各事業者が見解を示す枠組みを定める予定です。

詳しくは次回の協議会で示します。