

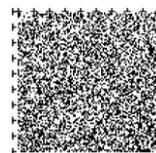
足立区バリアフリー推進計画

（重点整備地区選定の考え方）

平成28年7月



この表紙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。



目次

第1章	策定の趣旨	
1	背景と目的	1
2	位置付け・体系	2
3	定める事項	4
第2章	現状と課題	
1	足立区を取り巻く状況	5
2	区民や事業者の意見	7
3	課題	7
第3章	重点整備地区	
1	重点整備地区とは	9
2	重点整備地区となる地域の選定	10
3	重点整備地区となる地域のバリアフリー方針案	16
第4章	特定地域	
1	特定地域とは	21
2	特定地域のバリアフリー方針	22
3	特定地域間のバリアフリー方針	22
第5章	区全域のバリアフリー方針	
1	施設等のバリアフリー方針	23
2	心のバリアフリー方針	28
第6章	バリアフリーの推進に向けて	
1	重点整備地区におけるバリアフリーの推進	31
2	特定地域におけるバリアフリーの推進	33
3	区全域におけるバリアフリーの推進	33
4	推進体制	33
資料編		
資料-1	検討の経緯	34
資料-2	足立区を取り巻く状況	35
資料-3	区民や事業者の意見	49
資料-4	重点整備地区となる地域の選定	55
資料-5	その他の検討資料	66
資料-6	足立区バリアフリー協議会設置要綱	92

主な用語の説明

足立区バリアフリー推進計画で多用する「バリアフリー」、「ユニバーサルデザイン」、「高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等」について、最初に用語解説を示します。

【バリアフリー】

高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等が社会生活をしていく上で障がい（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障がい、情報面での障がいなどすべての障がいを除去するという考え方。

【ユニバーサルデザイン】

あらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、出身の国や地域等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を計画する考え方。

1980年代にアメリカのロナルド・メイス氏らによって提唱され、ユニバーサル（Universal：すべての、普遍的な）と、デザイン（Design：計画、設計、構想）という二つの英単語を合わせたもので、その頭文字を取って、UD（ユーディ）とも呼ばれる。

【高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等】

高齢者、障がい者（身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者・発達障がい者を含む、すべての障がい者）をはじめ、妊娠中・乳幼児連れの方、児童、外国出身の方、怪我をしている方など移動制約者を含む。

「障害（がい）」の表記について

足立区バリアフリー推進計画では、人や人の状態を表す場合には「障がい」とひらがなで表記します。また、法令で定められた名称、施設名・団体名などの固有名詞については、その表記に合わせます。

第1章 策定の趣旨

1 背景と目的

(1) 背景

高齢化と少子化、バリアフリー法（移動と利用の円滑化の促進）の制定

急速な高齢化と少子化が同時進行し、人口減少社会を迎えた我が国では、高齢者や障がい者なども含めた、あらゆる人たちが社会活動に参加し、自己実現するための施策が求められています。

そこで、建物のバリアフリー化を進めるため、平成6年「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（ハートビル法）」が成立し、また、移動手段の確保のため、平成12年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」が施行されました。

2つの法律が別々に運用されていましたが、移動と利用の一体的なバリアフリー化を進めるため、平成18年に「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。）が施行されました。

障害者差別解消法とオリンピック・パラリンピックによるバリアフリーの進展

「交通政策基本法」（平成25年12月施行）や「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月施行）の施行を受け、高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等をはじめ、だれもが円滑に移動でき、不自由なく施設やサービスを利用できる環境の整備が求められています。

さらに、平成32年（2020年）の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機に、より充実したバリアフリーの対応が求められています。

足立区におけるバリアフリー整備

足立区は、昭和58年の「障害者等の利用を配慮した足立区施設整備目標水準」の策定に始まり、身体障がい者等の社会生活において、自由に行動できる環境づくりを継続的に進めてきました。

多くの人々が利用する道路、公園、公共建築物の整備では、「足立区公共施設等整備基準」や「公共建築物整備基準」などを適用し、バリアフリーの整備を進めています。また、不特定多数の人々が利用する民間建築物等に関しても、「東京都福祉のまちづくり条例」や「足立区環境整備基準」等にもとづき、バリアフリー整備の適正な誘導を進めています。

ユニバーサルデザイン福祉のまちづくり事業での整備

平成21年度から平成25年度には、東京都のユニバーサルデザイン福祉のまちづくり事業を活用して、一体的な整備（西新井大師周辺地区、竹ノ塚駅東口周辺地区、綾瀬駅周辺地区）を行いました。

足立区ユニバーサルデザインのまちづくり条例の制定

足立区では平成24年12月に、ユニバーサルデザインにもとづく取り組みを推進し、障がいのある人もない人も、子どもや高齢者も、一人ひとりの人権が尊重され、すべての人がいきいきと安心して暮らせる足立区の実現を図るため、「足立区まちづくり推進条例」の理念を継承し発展させて、新たに「足立区ユニバーサルデザインのまちづくり条例」を制定しました。

さらなるバリアフリーの推進に向けて

「足立区ユニバーサルデザインのまちづくり条例」にもとづき、平成26年8月に、足立区ユニバーサルデザイン推進計画を策定しました。そして同計画の中に、「バリアフリー基本構想を策定する」ことを個別施策の一つに掲げました。

(2) 目的

足立区では、高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等の移動や施設の利用における利便性、安全性の向上を図るため、バリアフリー法と足立区ユニバーサルデザイン推進計画にもとづき、以下の3点を目的として、足立区バリアフリー推進計画(以下、「本計画」という。)を策定します。

- ①多くの人が集まる施設周辺やバリアフリー上課題のある地域を対象に、「重点整備地区となる地域」を定め、重点的かつ一体的にバリアフリーを進めていくための方針を示すこと
- ②多くの人が集まる施設周辺やバリアフリー上課題のある地域を「特定地域」と位置付け、地域間のバリアフリーを進めていくための方針を示すこと
- ③区全域のバリアフリーを進めていくための方針を示すこと

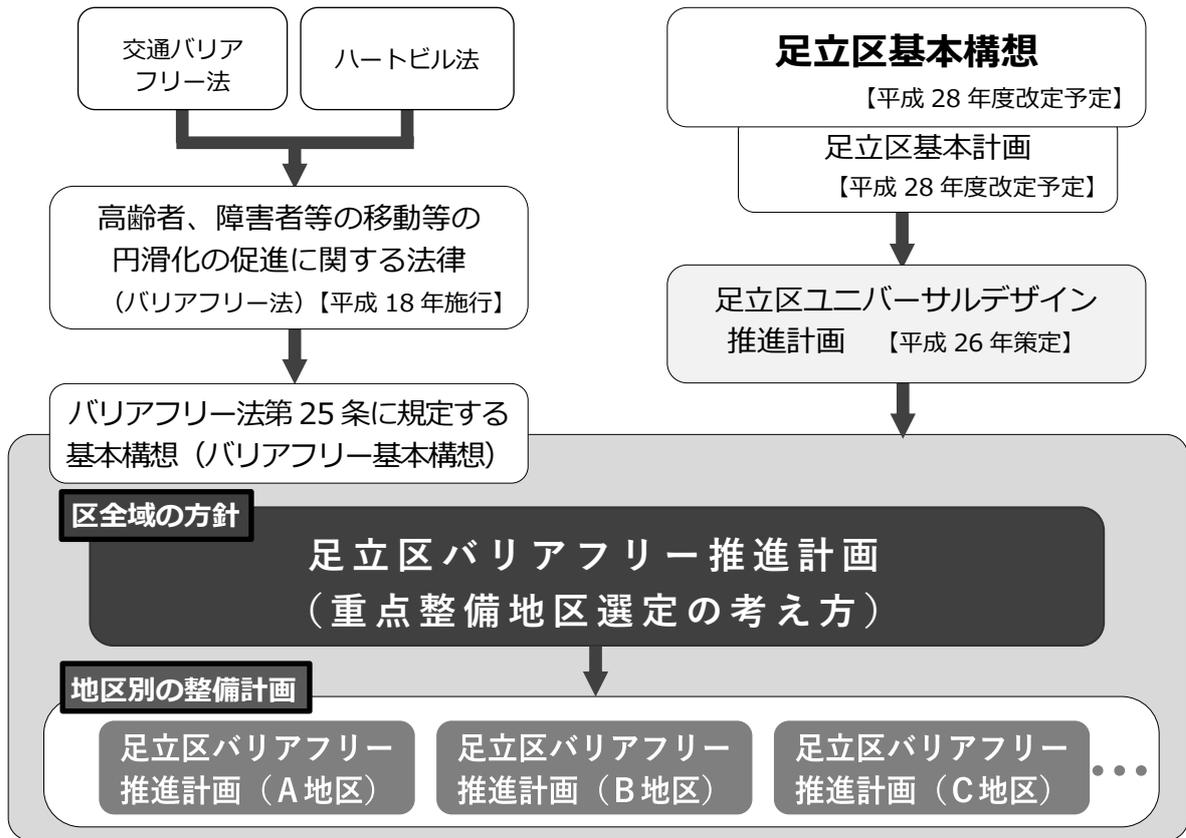
2 位置付け・体系

(1) 位置付け・体系

本計画は、バリアフリー法と、足立区ユニバーサルデザイン推進計画を根拠とします。また、足立区基本構想・基本計画に即すこととします。

今後定める予定の、重点整備地区ごとの足立区バリアフリー推進計画(以下、「地区別計画」という。)と、これにもとづく各種バリアフリー事業の基本的な方針となります。

本計画の位置付け・体系



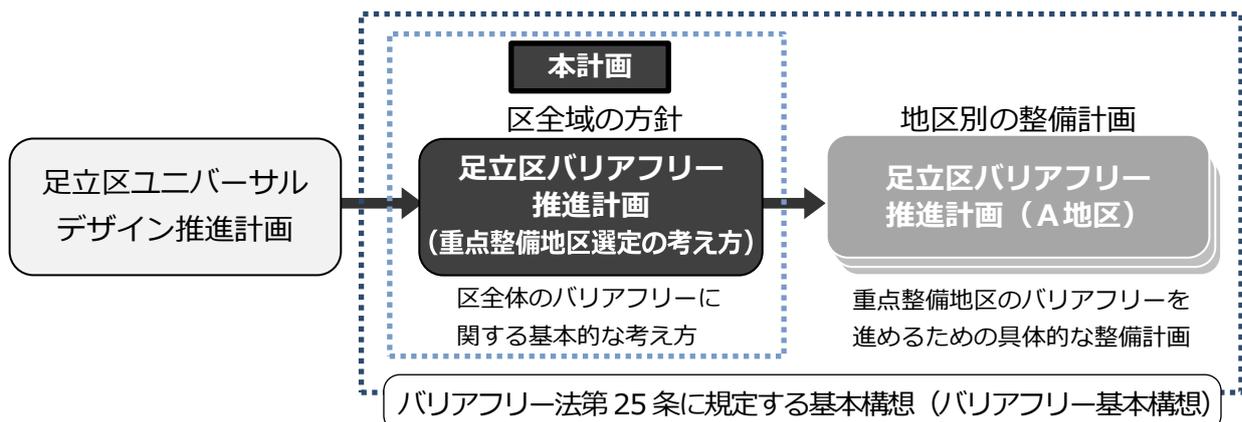
(2) 本計画と足立区ユニバーサルデザイン推進計画との関係について

今後定める予定の地区別計画は、一定の区域(重点整備地区)を対象に、重点的かつ一体的にバリアフリー事業を進めるための具体的な計画です。

一方、地区別計画を定めるためには、その前提として、足立区全体としてのバリアフリーに対する一定の考え方をもつことが必要です。

本計画は、足立区全体のバリアフリーに関する基本的な考え方を示すものであり、地区別計画の前提となるものです。したがって、本計画と地区別計画を合わせたものが、バリアフリー法及び足立区ユニバーサルデザイン推進計画にもとづき作成するバリアフリー基本構想に当たります。

本計画と足立区ユニバーサルデザイン推進計画との関係

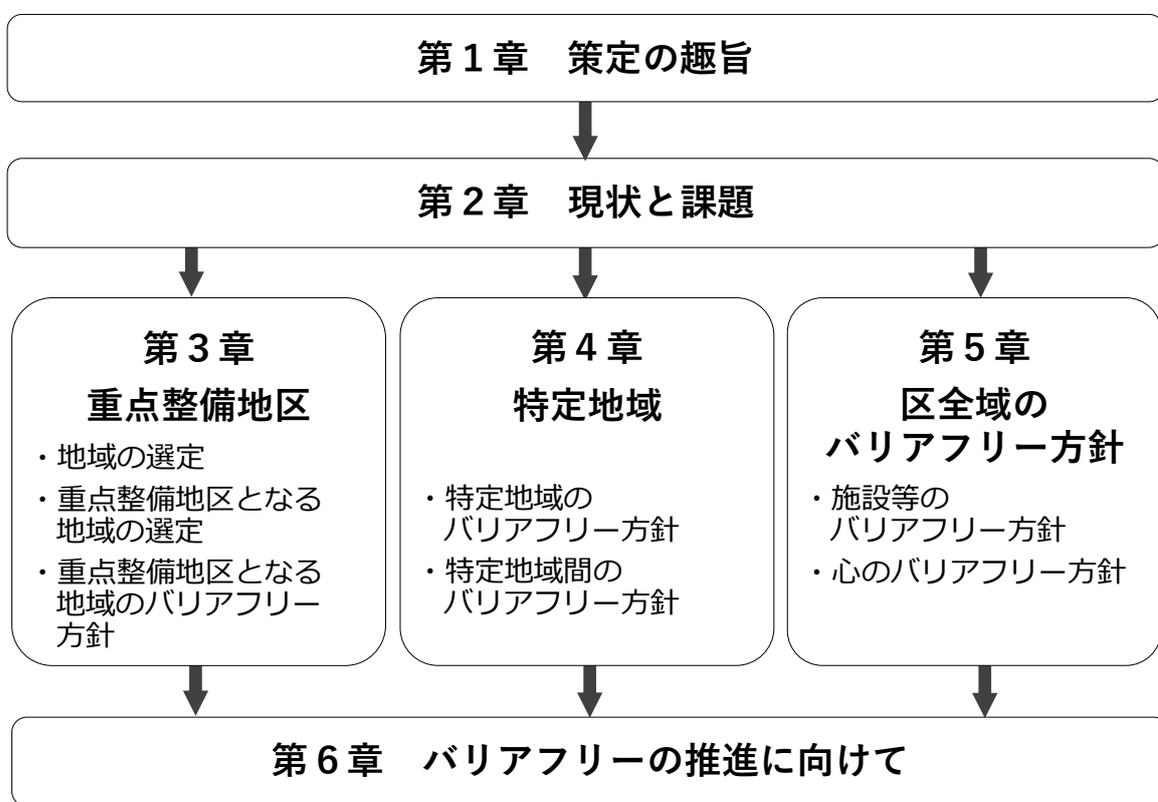


3 定める事項

本計画では、足立区のバリアフリーに関する特性や高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等の意見を踏まえて以下の事項を定めます。

- ①特定地域を選定する。さらに重点整備地区となる地域を選定して、そのバリアフリー方針を示す（第3章）
- ②特定地域と特定地域間のバリアフリー方針を示す（第4章）
- ③区全域の施設等のバリアフリー方針と心のバリアフリー方針を示す（第5章）

本計画の構成



第2章 現状と課題

本章では、足立区を取り巻く状況、区民や事業者のバリアフリーに関する意見を整理し把握した上で、バリアフリーに関する課題を示します。

1 足立区を取り巻く状況（詳細は資料-2、35～48ページ参照）

（1）人口の状況

足立区の総人口は増加傾向にありますが、年少人口^{※1}と生産年齢人口^{※2}は減少傾向にあり、老年人口^{※3}は増加傾向にあります。また、障がい者の人口や、足立区に居住する外国出身の方は増加傾向にあります。

日本全体としては少子高齢化と世帯の小規模化が進む社会となり、厚生労働省の人口動態統計によると、平成17年に日本の人口が初めて自然減に転じ、人口減少時代に突入しました。

平成27年9月15日に公表された足立区人口推計・中位推計によると、足立区の将来人口のピークは平成32年で、その後減少すると予測されました。また、概ね10年後の年齢別構成は、平成22年を100とすると、年少人口は90、生産年齢人口は101、老年人口のうち65歳以上は107で、75歳以上人口は141になると予測されました。

平成26年7月に公表された国土のグランドデザイン2050によると、高齢化により、大都市では介護施設が不足するとしています。また、健康寿命が伸び、働けるうちはいつまでも働きたいという高齢者も多く、高齢者の方々にいかに力を発揮していただくかが大きな課題であるとしています。

※1 年少人口：15歳未満の人口

※2 生産年齢人口：15歳以上65歳未満の人口

※3 老年人口：65歳以上の人口

（2）安全・安心への関心の高まり

平成23年3月の東日本大震災をはじめとする近年の大規模自然災害の発生を受けて、東京都は平成24年4月に、首都直下地震等による東京の被害想定を公表し、東京都の防災力を高める必要性があることを示しました。

足立区世論調査によると、平成24年以降、防災対策に対する関心が高まっています。また、交通対策に対する関心も高い状況にあります。

（3）訪日外客数の状況

訪日外客数は増加傾向にあり、平成25年に初めて1,000万人を突破し、平成27年は約2,000万人となり、僅か2ヶ年で倍増しました。

観光庁発表および訪日外国人消費動向調査によると、日本滞在中にあると便利な情報で回答割合の高い選択肢は、「無料Wi-Fi」と「交通手段」であり、それぞれ約半数を占めます。

(4) 区内居住者の移動状況

足立区総合交通計画によると、区内居住者の私事(スーパーなどへの買い物や病院などへの通院)目的の移動先は区内が多くなっており、北千住駅、綾瀬駅、西新井駅、竹ノ塚駅周辺がとくに目立ちます。

同様に、区内居住者の年齢階層別代表交通手段割合は、年齢が上がるにしたがいバス及び徒歩の利用割合が増加しています。

(5) 地形や駅・道路などの状況

足立区は全体的に平らな地勢であることから、地形による勾配はあまり見られません。

鉄軌道駅は24あり、23区で比較すると8番目の多さとなります。しかしながら、区の面積に対する駅数の割合でみると、江戸川、葛飾、練馬区に次いで4番目に少ない状況であり、駅から離れた地域が多く存在します。

鉄道と幹線道路は、南北方向は良く整備されていますが、東西方向は不足しており、交通は東西方向が弱い状況にあります。

公的賃貸住宅団地が23区でもっとも多く、さらに駅から離れて立地している団地が多い状況にあります。

(6) 上位・関連計画

平成28年2月に足立区基本構想審議会より答申された「新たな足立区基本構想について」によると、さらに進展する人口減少、少子・超高齢社会となるなか、区民と行政が、変化する状況にともに挑み、解決していく仕組みづくりを構築していくとし、協働をさらに深度化した協創力という新しい概念を創出しています。これは、区民・地域・事業者・団体・行政等のそれぞれの想いや力が重なりあい、互いの役割を果たすことで、地域の課題を解決していく「力」、ともにまちづくりを創りあげていく「力」であるとしています。

平成18年3月に策定された足立区都市計画マスタープランによると、都市構造上の大きな拠点として、北千住駅周辺、綾瀬駅周辺、六町駅周辺、西新井駅周辺、竹ノ塚駅周辺、江北駅周辺、足立区役所周辺が位置づけられています。

新しいまちづくりの取り組みを進めるエリアデザインによると、足立区のイメージアップや地域の活性化を図るエリアとして、花畑、六町、綾瀬、千住、西新井・梅島、江北、竹の塚が位置づけられています。

2 区民や事業者の意見（詳細は資料-3、49～54 ページ参照）

バリアフリー方針を定めるにあたり、障がい者団体へのヒアリング、区民部会（まち歩き点検等）、事業者部会メンバーへのアンケート調査、子育て中の方へのヒアリングを実施し、区民や事業者の方々の意見を把握しました。

3 課題

（1）「足立区を取り巻く状況」による課題

- ①足立区の高齢者、障がい者の人口は増加傾向にあり、また、子育て中の方や外国出身の方への支援ニーズの増大に鑑み、施設の整備や情報発信など様々な場面でのバリアフリーが必要
- ②足立区が高齢化・人口減少社会のもとでも、都市として持続的に発展できるよう、バリアフリーの視点からの対応が必要
- ③区民は安全・安心への関心を高めており、バリアフリーを進める際は、防災や治安、交通対策などへの配慮が必要
- ④訪日外客数は増加傾向にあり、広域的な集客力をもつ駅周辺などでのバリアフリーや、心のバリアフリーが必要
- ⑤足立区都市計画マスタープランやエリアデザインが重視する拠点的な駅などの周辺地域は、区内居住者がよく利用しているため、このような地域のバリアフリーとともに、拠点的な駅などに至るバス交通や自転車走行空間、歩行空間のバリアフリーも必要
- ⑥足立区は駅から離れた地域が多くみられることから、主要な公共的施設や商店街が立地している駅を介在しない地域のバリアフリーも必要。また、道路・交通機能が都市構造上弱い東西方向について、道路・交通軸の新たな形成とともにバリアフリーが必要
- ⑦バリアフリーを進めていく上では、足立区基本構想が示す、区民・地域・事業者・団体・行政等のそれぞれの想いや力が重なりあうことが必要

(2) 「区民や事業者の意見」による課題

- ①高齢者、障がい者、子育て中の方が良く利用する施設は、竹の塚障がい福祉館（竹の塚図書館）、竹の塚保健センター、障がい福祉センターあしすと、ギャラクシティ、区役所、エル・ソフィア、梅田図書館、地域学習センターなどに集中しており、こうした施設周辺でバリアフリーを進めることが必要
- ②視覚障がい者は、歩道と車道との段差、駅などの街なかから主要な施設の受付までのバリアフリールート、音響装置などに関する意見があり、対応が必要
- ③車椅子使用者は、バス車両内で車椅子の固定、歩道の段差、駅ホームからの転落などに関する意見があり、対応が必要
- ④聴覚障がい者はコミュニケーションの手段として、筆談ボード、手話通訳、電光掲示板などに関する意見があり、対応が必要
- ⑤子育て中の方は、ベビーカーが通れる空間（2人用も含む）、おむつ替えや授乳ができる空間、ベビーチェアが設置されたトイレ（男性用も含む）などに関する意見があり、対応が必要
- ⑥児童は、一般的に視野が狭いことや漢字の判読が難しい状況にあるといった意見があり、とくに交通安全面で工夫することが必要
- ⑦電車やバスに乗る場合は、そこが閉鎖的な空間であり人の目が集中することなどから違和感や緊張感にさいなまれるという意見が多く（このため乗車しないという意見も）、理解を深め手助けするなど心のバリアフリーが必要
- ⑧走行している自転車を危険視する意見が多く、ルールやマナーの徹底が必要
- ⑨事業者は、バリアフリーを進める上での課題として施設の構造上の制約や整備費をあげており、こうした点も考慮し、段階的な整備や、ソフト的な手法で対応するなど、柔軟なバリアフリーを進めることが必要

第3章 重点整備地区

本章では、重点的かつ一体的にバリアフリー事業を進めていくために、「重点整備地区となる地域」を選定し、各地域のバリアフリー方針案を示します。

地域のバリアフリー方針案は、「ネットワークの方針」、「生活関連施設の候補となる施設」、「生活関連経路の候補となる経路」で構成します。

1 重点整備地区とは

重点整備地区は、不特定多数の人が利用する駅周辺などを対象に、期限を定めて一体的にバリアフリーを進める地区です。

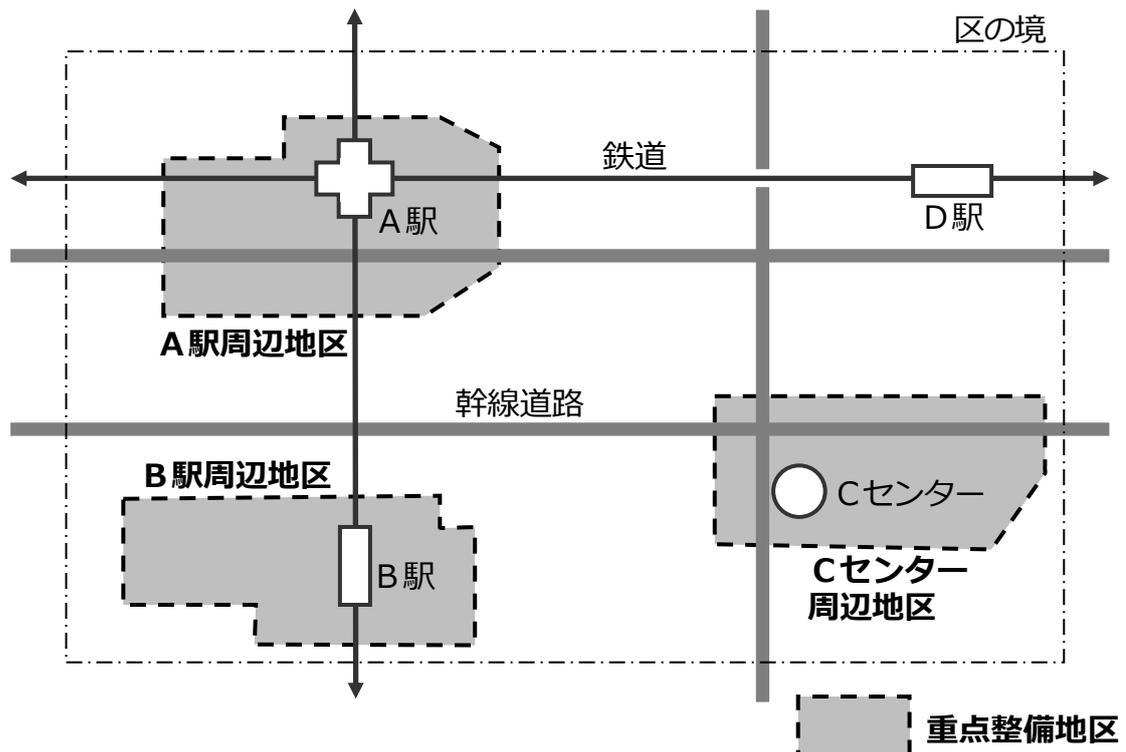
主として以下の内容を定めます。

- ①重点整備地区のバリアフリー化に関する基本方針
- ②重点整備地区の位置及び区域
- ③主要な建築物、鉄道やバスなどの公共交通機関、路外駐車場（大型店に設置されている不特定多数の人が利用する駐車場）、都市公園などからなる生活関連施設^{※1}と、これらのバリアフリー化に関する事項
- ④道路などの生活関連経路^{※2}と、これらのバリアフリー化に関する事項
- ⑤ハード整備に加え、ソフト面での対応策も含む

※1 生活関連施設：高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方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をいう。

※2 生活関連経路：生活関連施設相互間の経路となる道路、駅前広場、通路等をいう。

重点整備地区の配置のイメージ

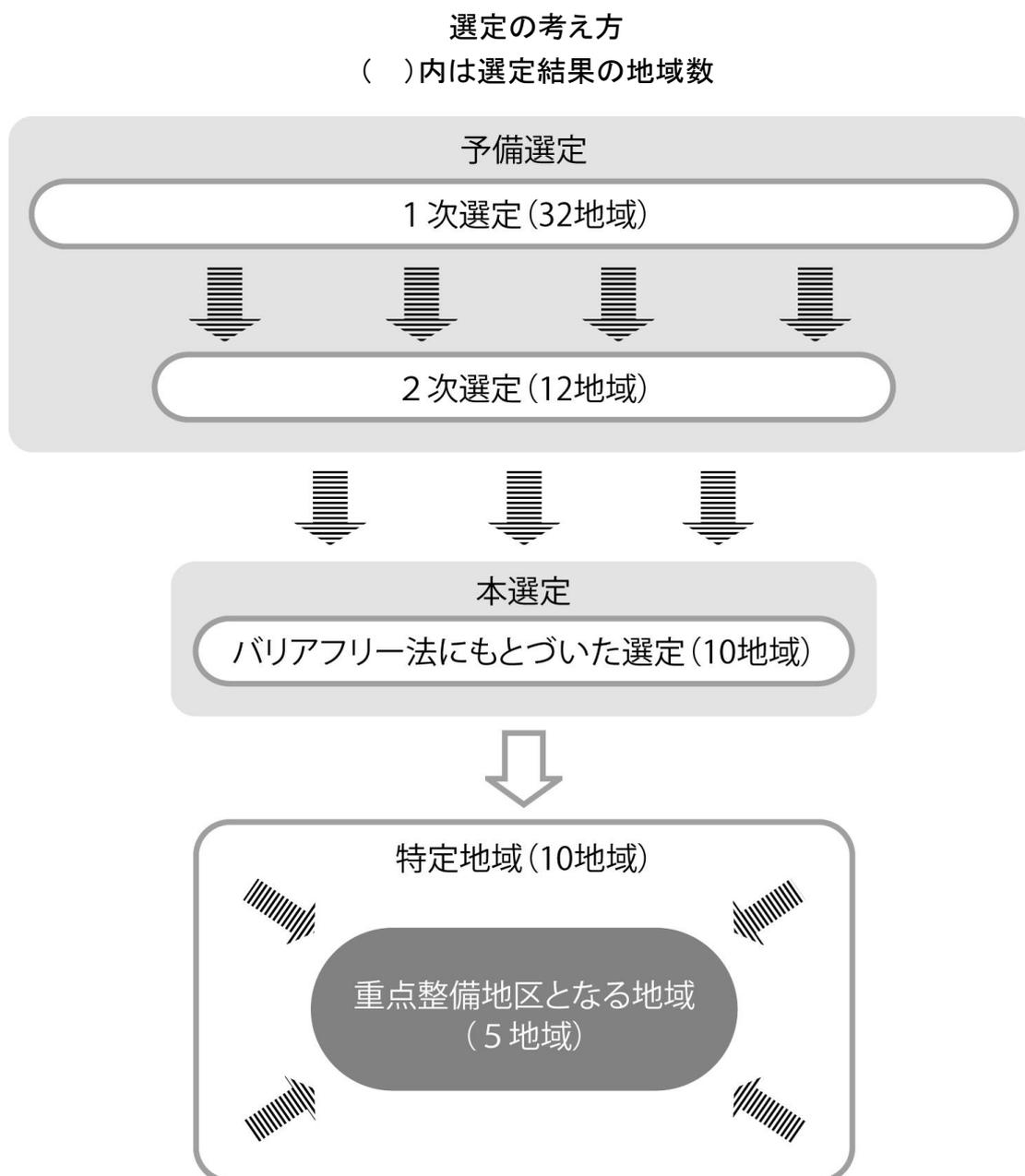


2 重点整備地区となる地域の選定

(1) 選定の考え方

重点整備地区となる地域の選定は、まず予備選定として1次選定と2次選定を行います。次に本選定としてバリアフリー法にもとづいた選定を行います。

本選定で選定された10地域を特定地域とし、その中でさらに選定した地域を重点整備地区となる地域とします。



(2) 予備選定 (詳細は資料-4、55～60 ページ参照)

区全域を対象に、「多くの方が居住している」、「不特定の方が利用する施設が集積している」、「日常生活を支える商店街などの都市機能が揃っている」、「拠点的な整備計画がある」などを踏まえて、重点整備地区となる地域を選定します。

なお、足立区の特徴を踏まえ、「駅を介在する地域」と「駅を介在しない地域」に分けて選定を進めます。

下表に示す1次と2次の2段階で選定を行った結果、12の地域を選定します。

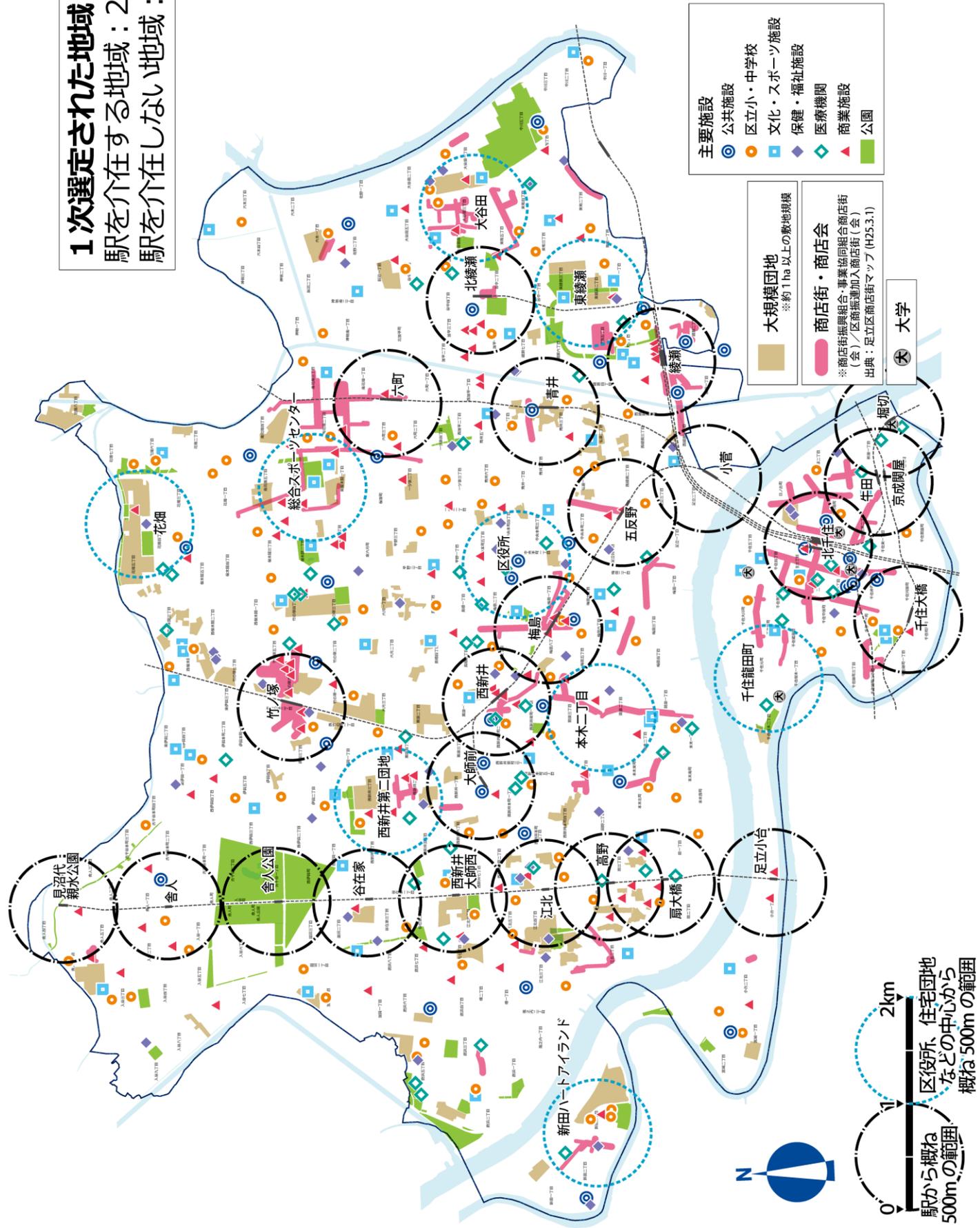
予備選定(1次と2次の2段階で選定)

	駅を介在する地域	駅を介在しない地域
1次選定の視点	駅を中心とした500mの範囲	駅から離れ、人口が多くかつ主要な公共施設や商店街が立地している500mの範囲
1次選定の結果	北千住 綾瀬 北綾瀬 青井 六町 堀切 牛田・京成関屋 小菅 五反野 梅島 西新井 竹ノ塚 大師前 千住大橋 足立小台 扇大橋 高野 江北 西新井大師西 谷在家 舎人公園 舎人 見沼代親水公園	千住龍田町 東綾瀬 大谷田 総合スポーツセンター 区役所 花畑 本木二丁目 西新井第二団地 新田ハートアイランド
	計：23地域	計：9地域
2次選定の視点	総人口、高齢者人口、駅乗車人員の数を指数化し、合計値の多い地域 足立区都市計画マスタープランやエリアデザイン的位置付けがある地域	最寄り駅から1km以遠の地域 同左
2次選定の結果	北千住 綾瀬 六町 梅島 西新井 竹ノ塚 江北	千住龍田町 総合スポーツセンター 区役所 花畑 新田ハートアイランド
	計：7地域	計：5地域

1次選定された地域(32)

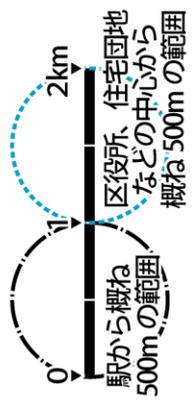
駅を介する地域: 23

駅を介しない地域: 9



- 主要施設
- 公共施設
 - 区立小・中学校
 - 文化・スポーツ施設
 - 保健・福祉施設
 - 医療機関
 - 商業施設
 - 公園

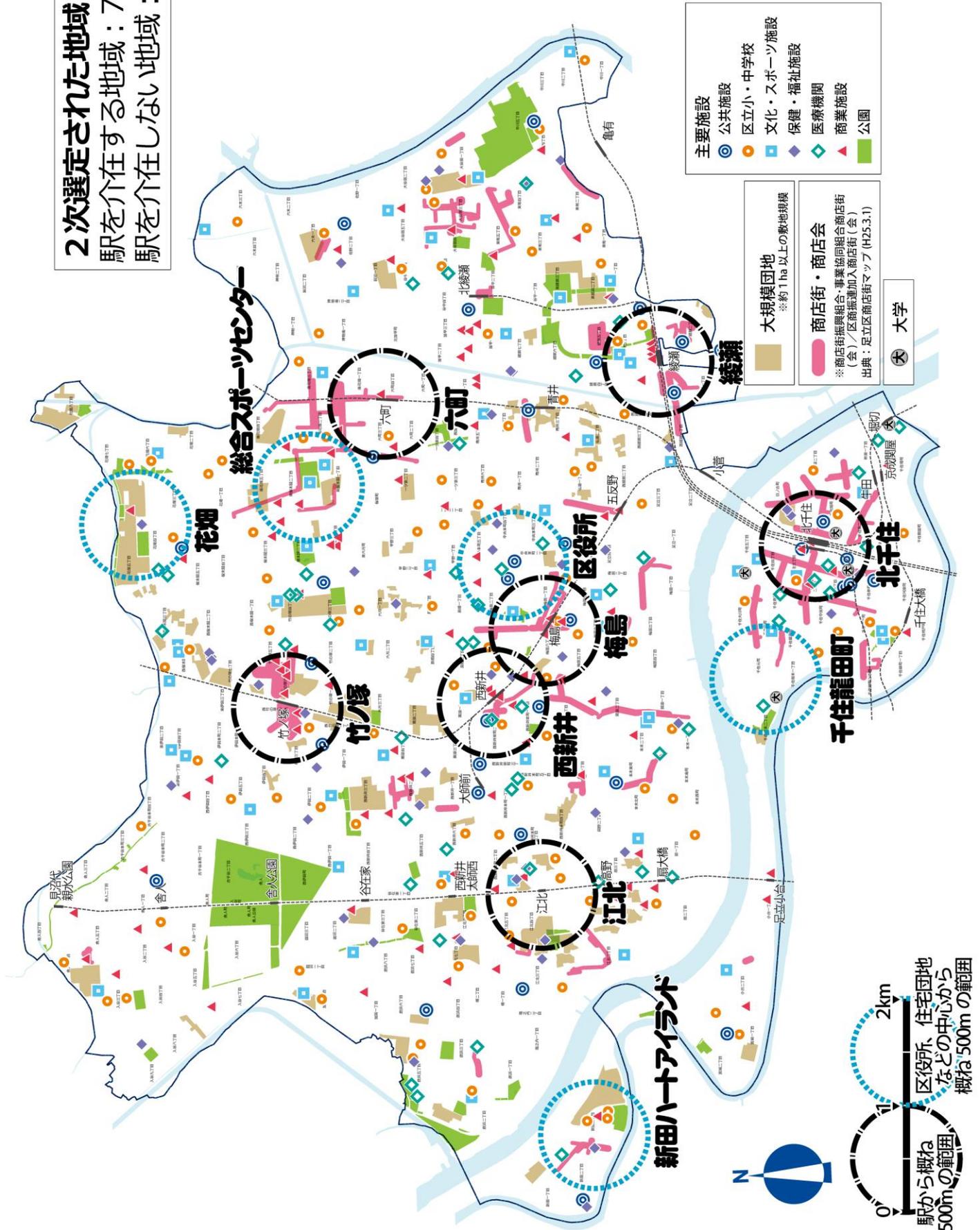
- 大規模団地
※約1ha以上の敷地規模
- 商店街・商店会
※商店街振興組合、事業協同組合商店街(会) / 区商協加入商店街(会)
出典: 足立区商店街マップ(H25.3.1)
- 大学



2次選定された地域(12)

駅を介在する地域: 7

駅を介在しない地域: 5



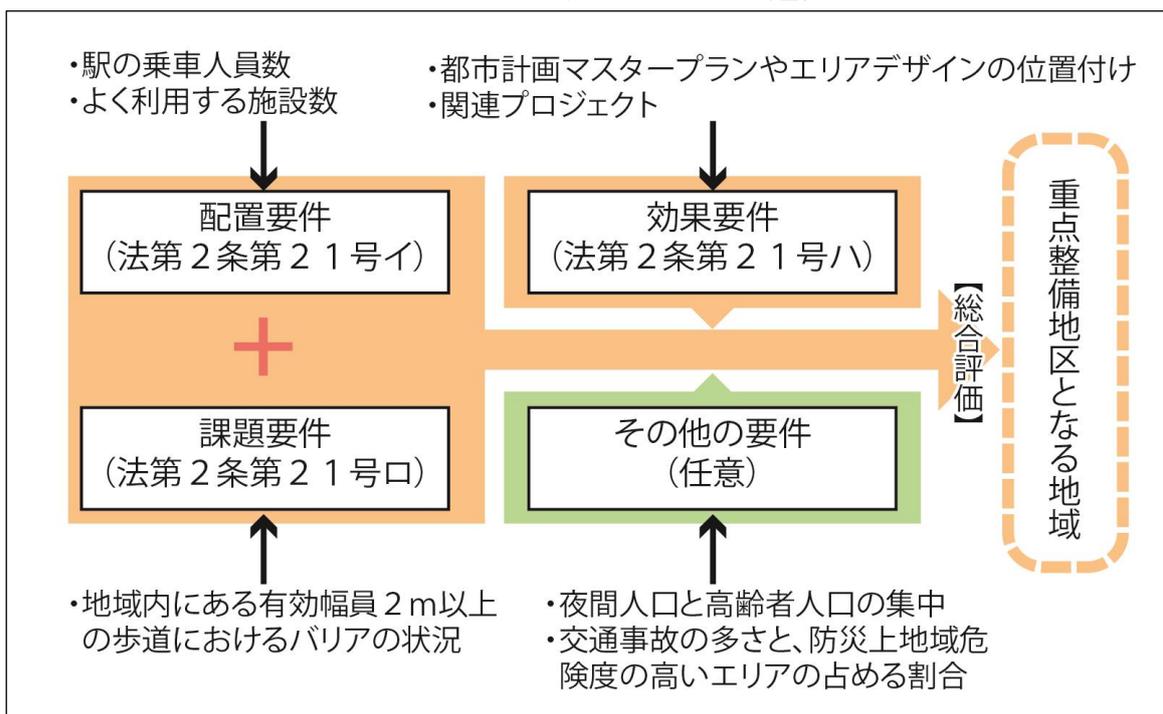
(3) バリアフリー法にもとづいた選定の方法

1次と2次で選定された12の地域から、バリアフリー法にもとづいて重点整備地区となる地域を選定します。

各要件による数値は、地域の中心から500mの範囲とします。

なお、通常は課題要件に駅のバリアフリー状況が入りますが、対象となる駅はいずれも、エレベーター、車椅子対応トイレ、視覚障害者誘導用ブロックが整備されているため、要件としては考慮しないこととします。

バリアフリー法にもとづいた選定



※配置要件: 高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等不特定多数の人がよく利用する施設が多くあり、施設間の移動が徒歩で行われること

※課題要件: 重点的かつ一体的に事業を実施する必要性が高いこと

※効果要件: バリアフリー化を図ることで、都市機能が効果的に高まること

(4) 重点整備地区となる地域の選定の結果 (詳細は資料-4、61～65 ページ参照)

下表に示す通り、配置要件、課題要件、効果要件、その他の要件(2区分)について、対象地域を評価しA～Dにランク分けしました。そしてAを3点、Bを2点、Cを1点、Dを0点として合計点を算出しました。

各要件の評価と合計点数

区分	対象地域	配置要件	課題要件	効果要件	その他の要件	その他の要件	点数	選定
		駅の利用 利用する 施設	バリアの 状況	上位計画	夜間人口 高齢者 人口	交通事故 地震に関 する地域 危険度		
駅を 介在 する	北千住	A	C	A	A	A	13	◎
	綾瀬	B	A	A	A	C	12	◎
	六町	D	A	A	B	C	9	○
	梅島	C	B	D	A	C	7	○
	西新井	B	C	B	A	A	11	◎
	竹ノ塚	B	B	A	A	C	11	◎
	江北	D	C	A	A	D	7	○

駅を 介在 しない	龍田町	C	B	D	B	C	6	
	総スポ	A	A	D	B	C	9	○
	区役所	A	A	A	A	D	12	◎
	花畑	B	C	A	B	D	8	○
	新田	C	A	D	C	D	5	

ア 特定地域となる地域の選定 (表中の◎と○)

合計点数が多い上位10地域を「特定地域」と位置付けます。

特定地域

駅を介在する：北千住、綾瀬、六町、梅島、西新井、竹ノ塚、江北
 駅を介在しない：総スポ、区役所、花畑

イ 重点整備地区となる地域の選定 (表中の◎)

合計点数が多い上位5地域を重点整備地区となる地域に選定します。

重点整備地区
となる地域

北千住、綾瀬、区役所、西新井、竹ノ塚

なお、重点整備地区となる地域に選定されていない地域については、今後の開発動向を踏まえつつ、必要に応じて重点整備地区となる地域としていきます。

3 重点整備地区となる地域のバリアフリー方針案

北千住駅周辺地域、綾瀬駅周辺地域、区役所周辺地域、西新井駅周辺地域、竹ノ塚駅周辺地域を対象に、【ネットワークの方針】、【生活関連施設の候補となる施設】、【生活関連経路の候補となる経路】の各案を示します。

なお、この案は、重点整備地区として地区別計画を具体的に検討する段階において精査し、改めて方針を定めます。

(1) 北千住駅周辺地域

【ネットワークの方針】

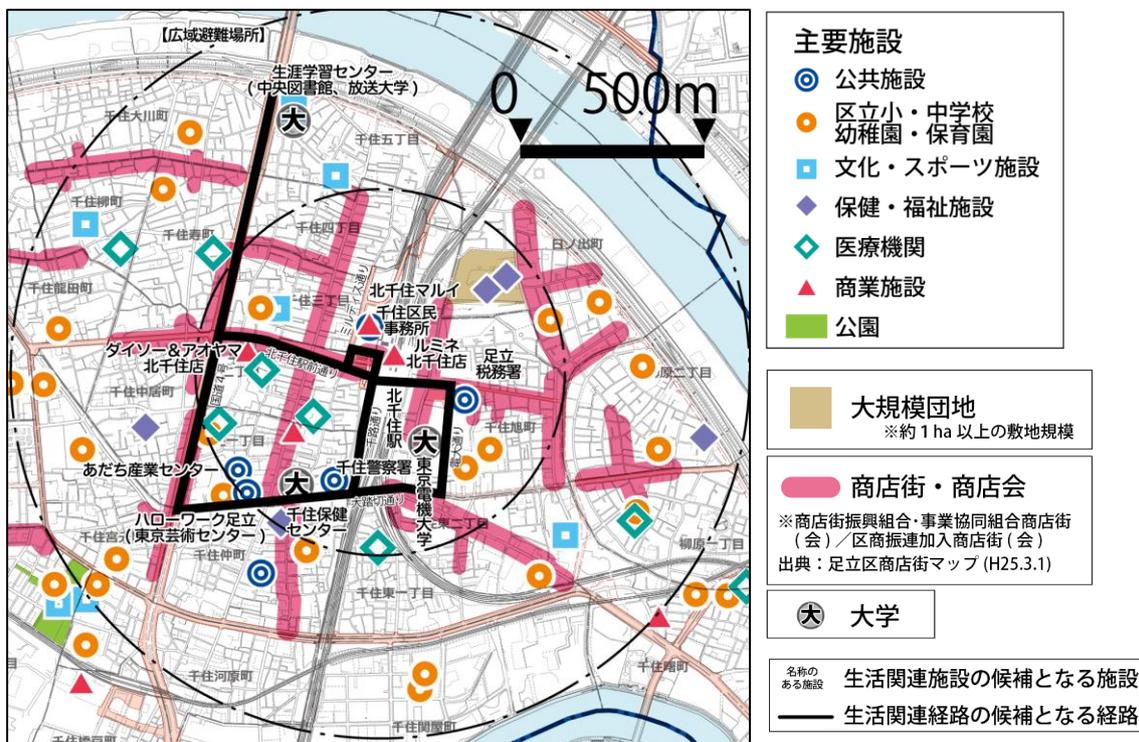
北千住駅を起点として、駅周辺にある商業施設、商店街、大学、公共施設等へアクセスできるように、また、地域内の回遊性を考慮し、歩行空間のバリアフリーネットワークを形成します。

【生活関連施設の候補となる施設】

- ・ 経路上に位置する大規模店舗や商店街、主な公共施設

【生活関連経路の候補となる経路】

- ・ 北千住駅西側でネットワークする経路
北千住駅前通り～国道4号～大踏切通り～千路通り(区画街路2号)
- ・ 北千住駅東側でネットワークする経路
駅東西を結ぶ自由通路～交通広場～電大通り～大踏切通り



(注)
 ・公園は、近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園、約1ha以上の街区公園、都市緑地(河川敷緑地、水路を除く)
 ・商業施設は、店舗面積500㎡以上の小売店
 ・図中の施設名称は、主な施設の名称

(2) 綾瀬駅周辺地域

【ネットワークの方針】

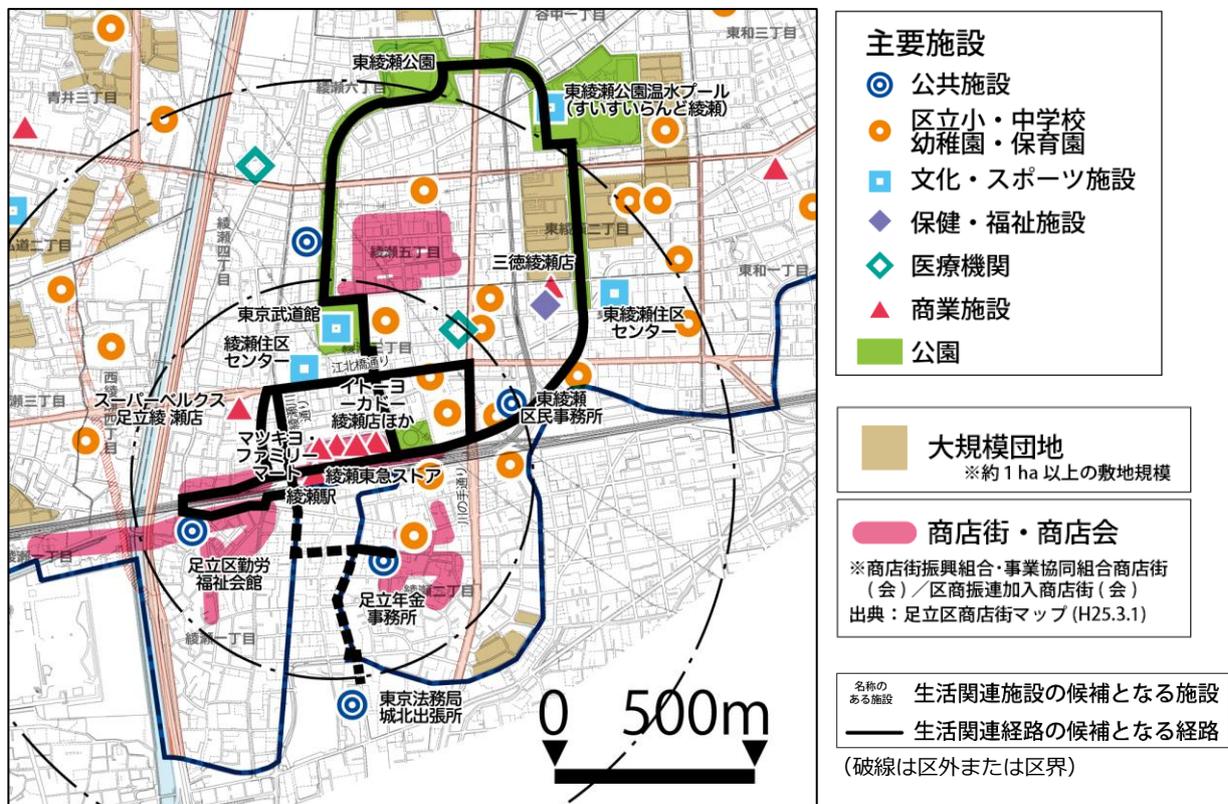
綾瀬駅を起点として、駅周辺にある商業施設、公共施設等へアクセスできるように、また、東綾瀬公園内の散策等を考慮し、歩行空間のバリアフリーネットワークを形成します。なお、区外の公共施設についても、隣接する自治体と協力しながらネットワークを形成します。

【生活関連施設の候補となる施設】

- ・ 駅前の東西通り上に位置する大規模店舗や商店街、主な公共施設
- ・ 東綾瀬公園と関連する施設建築物

【生活関連経路の候補となる経路】

- ・ 綾瀬駅周辺の商業施設や公共施設を結ぶ経路
綾瀬駅～川の手通り～江北橋通り～綾瀬川通り～他道路
- ・ 区外の公共施設
綾瀬駅～暗渠の水路～他道路
- ・ 足立区勤労福祉会館に至る道路
- ・ 東綾瀬公園をネットワークする経路
東綾瀬公園内通路と他道路



(注)

- ・ 公園は、近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園、約1ha以上の街区公園、都市緑地（河川敷緑地、水路を除く）
- ・ 商業施設は、店舗面積500㎡以上の小売店
- ・ 図中の施設名称は、主な施設の名称

(3) 区役所周辺地域

【ネットワークの方針】

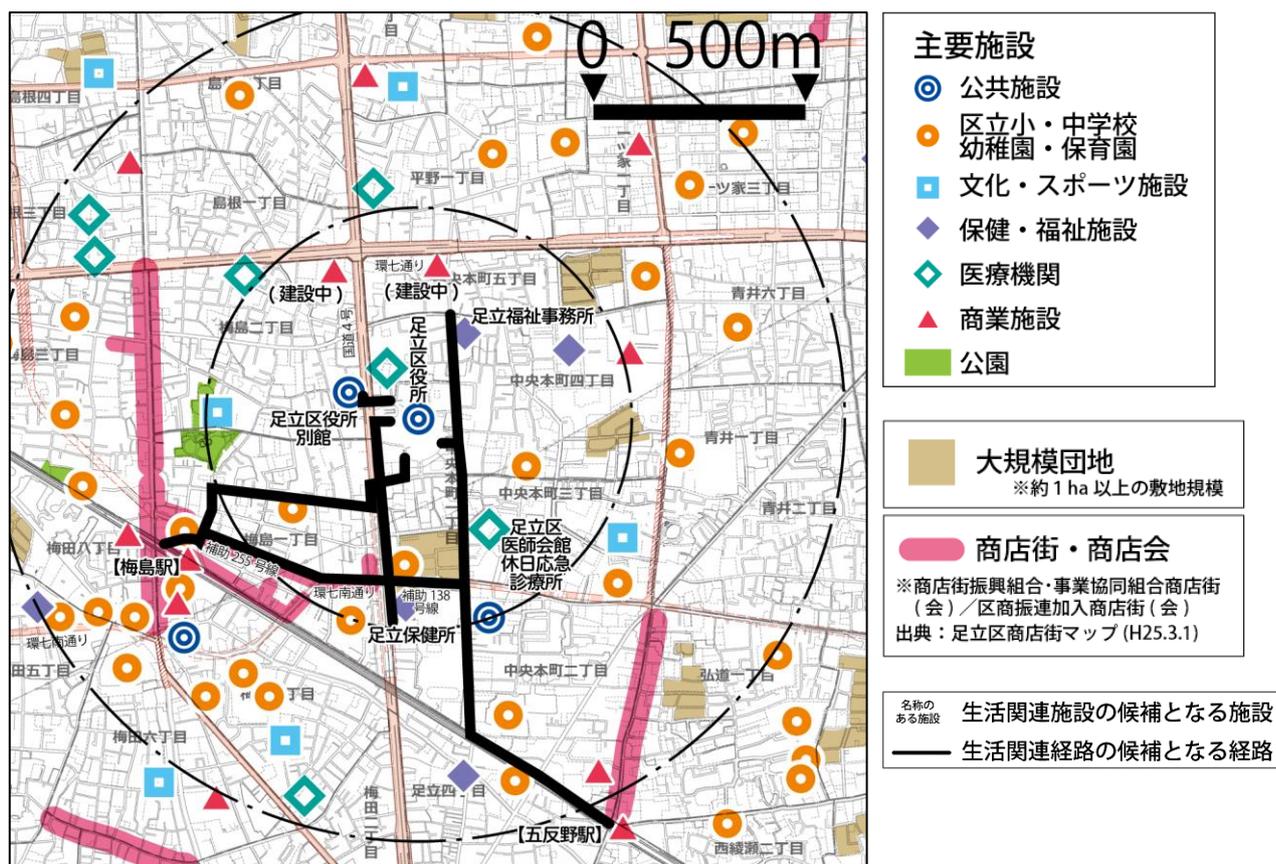
区役所を中心として、その周辺にある公共施設等へアクセスできるように、また、最寄り駅から区役所へアクセスできるように、歩行空間のバリアフリーネットワークを形成します。

【生活関連施設の候補となる施設】

- ・ 区役所本庁舎、足立福祉事務所、足立保健所、休日応急診療所

【生活関連経路の候補となる経路】

- ・ 区役所から梅島駅に至る経路
 国道4号～環七南通り～補助255号線～他道路
- ・ 区役所から五反野駅に至る経路
 区役所の東側の南北方向の道路～東武スカイツリーラインの高架下道路
- ・ 整備中の補助138号線



(注)

- ・ 公園は、近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園、約1ha以上の街区公園、都市緑地（河川敷緑地、水路を除く）
- ・ 商業施設は、店舗面積500㎡以上の小売店
- ・ 図中の施設名称は、主な施設の名称

(4) 西新井駅周辺地域

【ネットワークの方針】

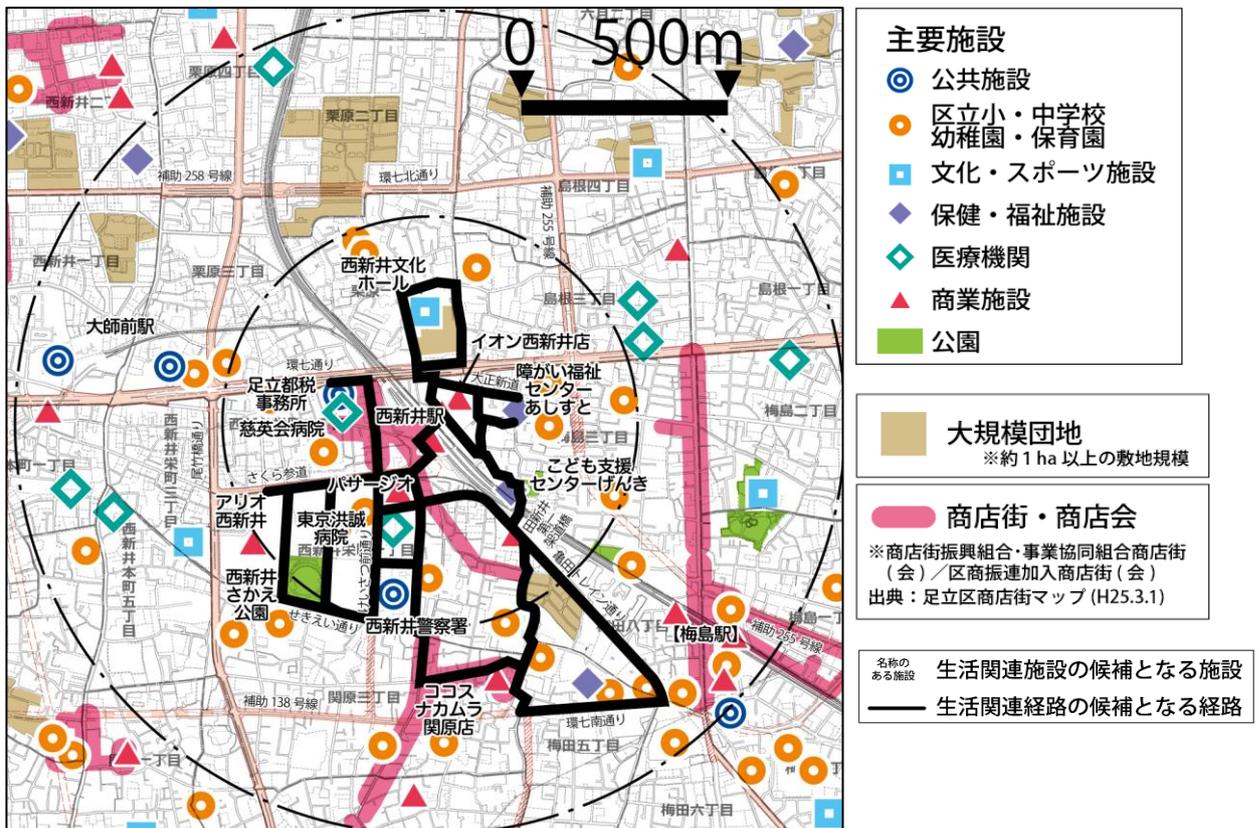
西新井駅を起点として、駅周辺にある商業施設、病院、公共施設等へアクセスできるように、歩行空間のバリアフリーネットワークを形成します。駅の西側については事業中の道路も含めネットワークを形成します。

【生活関連施設の候補となる施設】

- ・ 障がい福祉センターあしすと、西新井文化ホール(ギャラクシティ)、駅西口周辺の一体的に整備された地区、亀田トレイン通り周辺の各種施設

【生活関連経路の候補となる経路】

- ・ 駅から西新井文化ホールに至る経路
東口駅前広場～駅前通り～(環七との交差点)～西新井文化ホールの外周道路
- ・ 駅から障がい福祉センターあしすとに至る経路
東口駅前広場～駅前通り～イオン西新井店駐車場脇の道路(または大正新道)
- ・ 駅から西口周辺の一体的に整備された地区に至る経路
西口駅前広場～さくら参道～せきえい通り～他道路
- ・ 上記以外
亀田トレイン通り、足立区画街路10号線と環七通り、環七南通り、ほか



(注)

- ・ 公園は、近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園、約1ha以上の街区公園、都市緑地(河川敷緑地、水路を除く)
- ・ 商業施設は、店舗面積500㎡以上の小売店
- ・ 図中の施設名称は、主な施設の名称

(5) 竹ノ塚駅周辺地域

【ネットワークの方針】

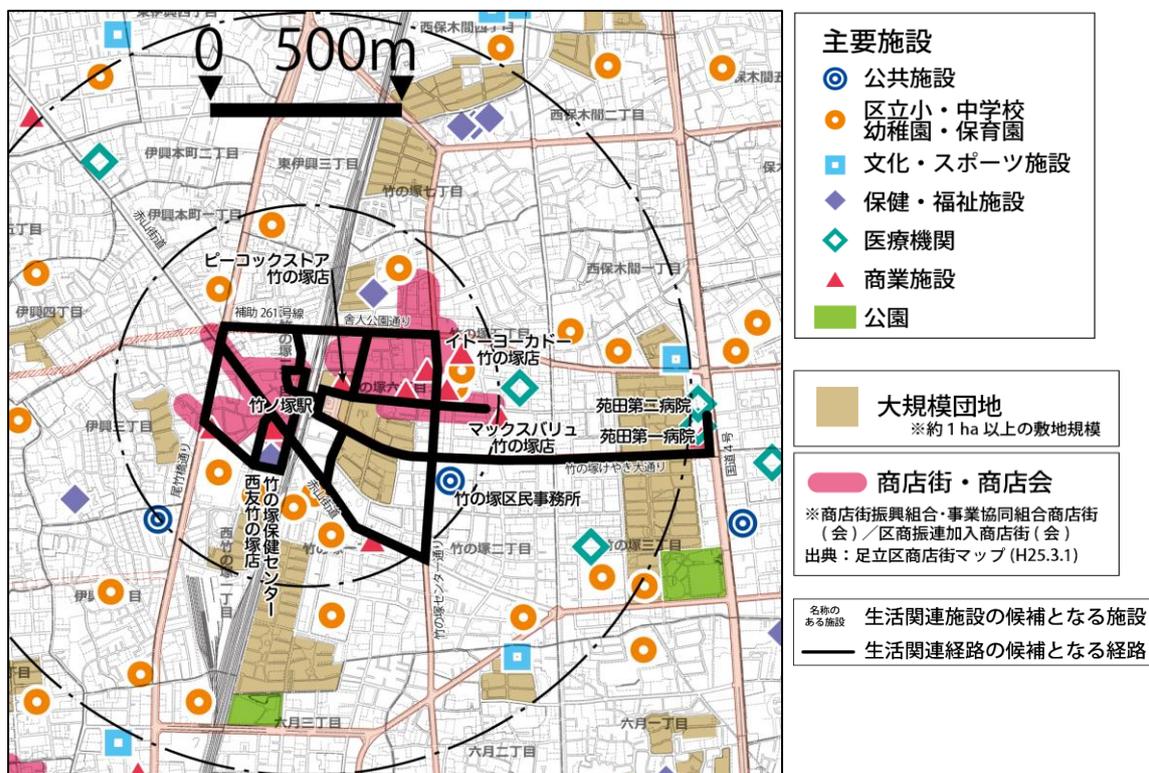
竹ノ塚駅を起点として、駅周辺にある商業施設、商店街、公共施設等へアクセスできるように、また、鉄道の高架化による東西地域の一体化を考慮し、歩行空間のバリアフリーネットワークを形成します。

【生活関連施設の候補となる施設】

- ・ 駅周辺において面的に広がる商店街とその中の商業施設
- ・ 竹の塚区民事務所(竹の塚障がい福祉館)、竹の塚保健センター、苑田第一・第二病院など

【生活関連経路の候補となる経路】

- ・ 竹ノ塚駅から竹の塚区民事務所や苑田第一・第二病院に至る経路
竹の塚けやき大通り～国道4号
- ・ 竹ノ塚駅から東方向に至る経路
竹ノ塚駅東口駅前広場～東西方向に延びる商店街通り
- ・ 駅東西のネットワークその1
竹ノ塚駅高架下通路(位置は想定)
- ・ 駅東西のネットワークその2
尾竹橋通り～赤山街道～竹の塚センター通り～舎人公園通り～補助261号線



(注)

- ・ 公園は、近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園、約1ha以上の街区公園、都市緑地(河川敷緑地、水路を除く)
- ・ 商業施設は、店舗面積500㎡以上の小売店
- ・ 図中の施設名称は、主な施設の名称

第4章 特定地域

本章では、「第3章2(4)ア」で選定した特定地域に関する説明や、地域及び地域間のバリアフリー方針を示します。

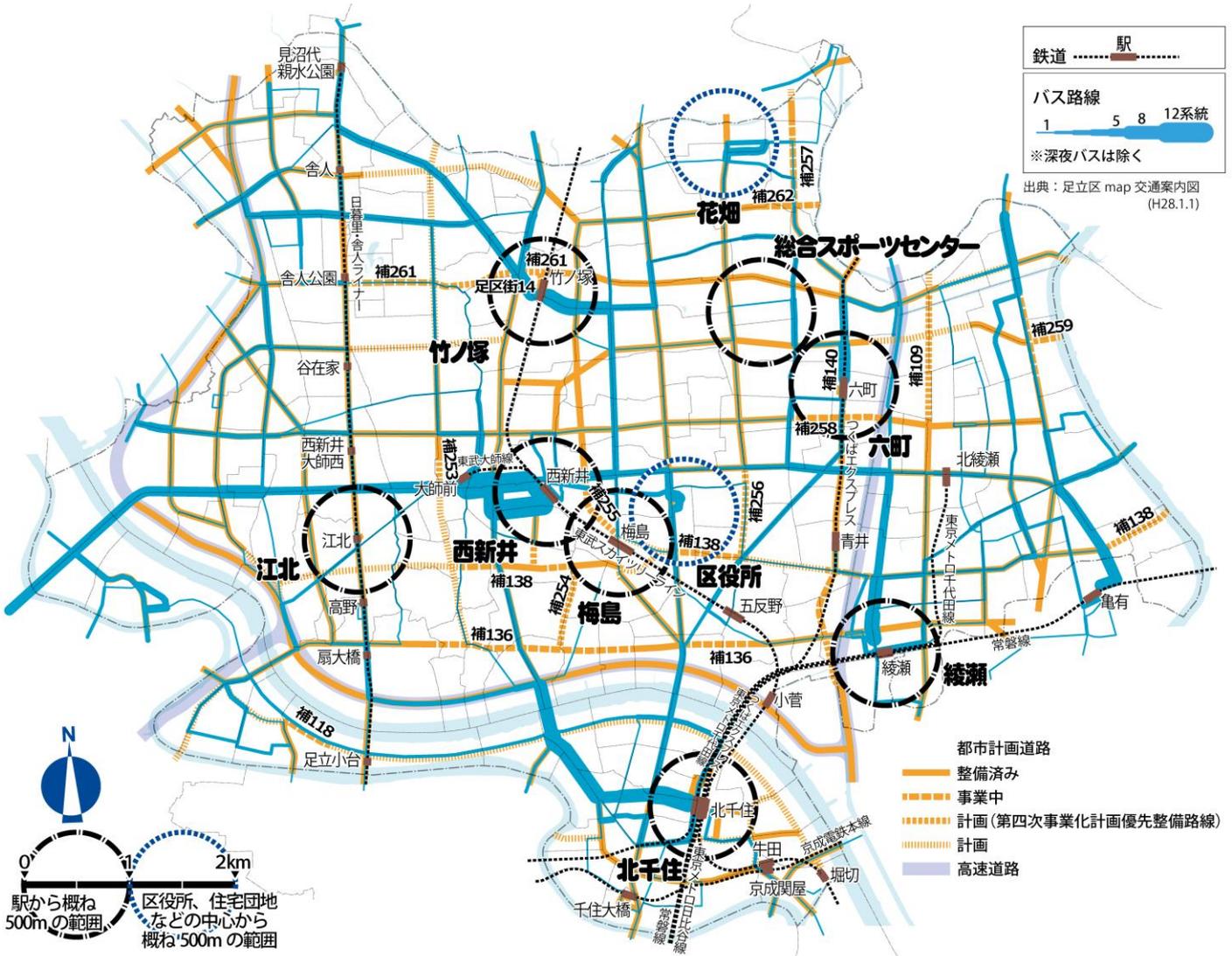
1 特定地域とは

特定地域とは、総人口及び高齢者人口が多く、高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等が利用する施設が集積し、または今後利用が増えると予想されるため、一体的なバリアフリー化の必要性及び効果が高い地域です。

また、高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等の自立した日常生活や社会生活を確保するためには、主要な施設と交通結節点の一体的なバリアフリー化だけではなく、核となる地域間のバリアフリーネットワークを推進することも求められます。

特定地域に位置づける地域は、「第3章2(4)ア」でバリアフリー法の要件を点数化して評価した合計点数が多い上位10地域で、下図に示す通りです。

特定地域の位置と地域間ネットワークに係る鉄道・バス網、都市計画道路の整備状況



2 特定地域のバリアフリー方針

特定地域において、バリアフリーを進める際に留意すべき方針を示します。

(1) 特定地域内のバリアフリーネットワーク

- ① 主要な道路の整備にあわせ歩行空間のバリアフリーネットワークを形成します
- ② 高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方を含む不特定多数の人が利用する建築物や商店街のバリアフリー化、さらにそこから最寄りの駅やバス停までの歩行空間をバリアフリー化します
- ③ 駅前広場やバスロータリーなど、新たに公共交通施設が整備される場合は、バリアフリーの視点から整備を誘導します

(2) 特定地域の特性に応じたバリアフリー

- ① 外国出身の方も含め来訪者が多い地域は、多言語の案内サインを整備します
- ② 交通事故が多い地域や自転車利用が多い特定地域は、安全の視点も含めた対策を検討します
- ③ 防災上の地域危険度が高い特定地域は、災害時の避難経路が分かるよう案内サイン等の検討。また、防災ナビを利用した災害時における情報を発信します（既に区全域で実施中）
- ④ 避難場所が遠い特定地域は、避難場所までのバリアフリー経路設定を検討します

3 特定地域間のバリアフリー方針

今後、特定地域においては以下に示すような都市基盤整備を含む大規模事業が予定されています。これらの事業の進捗に伴い、対応するバス交通や自転車利用環境も整備されると考えられます。バス交通や自転車利用が多い足立区の特性を踏まえ、特定地域間のバリアフリー化を進めます。

主要プロジェクトによる交通発生の想定

- ・ 梅島駅および西新井駅周辺地域の近くにおいて、補助 138 号線が整備中
完成すると東武スカイツリーラインの東西をネットワークする交通発生が想定される
- ・ 竹ノ塚駅周辺地域において、鉄道の高架化工事が進行中
高架化に伴い、竹ノ塚駅の東西をネットワークする交通発生が想定される
- ・ 花畑団地周辺地域において大学が立地する予定
これに伴い、大学と最寄り駅の間で多数の交通発生が想定される
- ・ 江北駅周辺地域において、区内初となる大学病院が立地する予定
これに伴い、各方面から多数の利用者による交通発生が想定される

第5章 区全域のバリアフリー方針

本章では、区全域のバリアフリーを進める基本的な方針として、施設等のバリアフリー方針と、心のバリアフリー方針を示します。

既存施設のバリアフリー化は、規模や構造、利用状況等によっては本計画に示したことがすぐに実施できない場合も想定されます。そこで、施設等のハードの対応と併せて、心のソフトの対応について考え、できるところからバリアフリー化を進めていくことが重要です。

1 施設等のバリアフリー方針

(1) 方針を定めるにあたっての基本的な考え方

ア 対象とする施設

対象とする施設等は、現に存する、鉄軌道駅やバス停などの公共交通、歩道、信号機・横断歩道、自転車対策などの道路等、公園、不特定多数の人が利用する建築物とします。

なお、新たに整備する場合や大規模な改修をする場合は、この方針に加え、各施設のバリアフリー整備ガイドラインや東京都福祉のまちづくり条例の施設整備マニュアルに示されている望ましい整備内容を目指した整備に努めることとします。

イ 重点整備地区は具体的な整備内容を定める

今後定める重点整備地区では、地区状況を勘案し、具体的な整備内容を定めま

ウ 利用者の意見をとくに踏まえた方針とする

高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等の意見をとくに踏まえ、利用者が感じているバリアの実態に合った方針とします。

(2) 施設等のバリアフリーに関する区民の主な意見

(詳細は資料-3、49～54 ページ参照)

施設等のバリアフリーに関する高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等の主な意見を次ページに示します。

施設等のバリアフリーに関する区民の主な意見

対象		区民の主な意見／意見の主な発信もと
公共交通	鉄軌道駅	<ul style="list-style-type: none"> ・出入口からホームまで、バリアフリー化された経路が最低1ルートは必要／車椅子使用者、子育て中の方 ・視覚障がい者と聴覚障がい者にも配慮した情報提供が必要／視覚障がい者、聴覚障がい者 ・ホームからの転落防止が必要／肢体不自由者、視覚障がい者
	バス停・タクシーのりば	<ul style="list-style-type: none"> ・車椅子使用者やベビーカー使用者が円滑に乗降できる環境が必要／車椅子使用者、子育て中の方 ・視覚障がい者がバス停やタクシーのりばに円滑に到達できる環境が必要／視覚障がい者 ・だれもがバスやタクシー待ちの負担が軽減される環境が必要／高齢者 ・視覚障がい者と聴覚障がい者にも配慮した運行情報の提供が必要／視覚障がい者、聴覚障がい者
道路等	歩道	<ul style="list-style-type: none"> ・だれもが安全・快適に歩行できる路面および路上環境が必要／車椅子使用者、肢体不自由者、視覚障がい者、聴覚障がい者、高齢者、子育て中の方 ・視覚障がい者が歩行する場合の、安全性確保や主要な施設までの連続した誘導が必要／視覚障がい者
	信号機・横断歩道	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者等が安全に道路を横断できる環境が必要／車椅子使用者、肢体不自由者、視覚障がい者、高齢者
	自転車対策	<ul style="list-style-type: none"> ・走行中の自転車に対して危険を感じている高齢者や障がい者等が多く、また放置自転車により安全・快適な移動環境が損なわれるため、自転車利用者の適切な対応が必要／車椅子使用者、肢体不自由者、視覚障がい者、聴覚障がい者、高齢者、子育て中の方
公園	出入口・園路	<ul style="list-style-type: none"> ・車椅子使用者も利用できる出入口や園路とすることが必要／車椅子使用者
	トイレ等	<ul style="list-style-type: none"> ・だれもが利用できるトイレがあることが必要／車椅子使用者、肢体不自由者、高齢者、子育て中の方 ・視覚障がい者が利用できるようにすることが必要／視覚障がい者
建築物 ※不特定多数の人が利用するもの	出入口・駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・車椅子使用者が通行できる出入口や通路であることが必要／車椅子使用者 ・聴覚障がい者や視覚障がい者が、出入口や受付に到達できるような環境が必要／聴覚障がい者、視覚障がい者 ・障がい者が利用できる駐車スペースがあることが必要／車椅子使用者
	受付・窓口	<ul style="list-style-type: none"> ・車椅子使用者や聴覚障がい者にも配慮した、受付・窓口であることが必要／車椅子使用者、聴覚障がい者
	トイレ等	<ul style="list-style-type: none"> ・だれもが利用できるトイレがあることが必要／車椅子使用者、肢体不自由者、高齢者、子育て中の方 ・授乳室設置の場合は、設備の他、雰囲気等への配慮が必要／子育て中の方

(3) 公共交通のバリアフリー方針

ア 鉄軌道駅

- ①区内全駅において、高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等が単独で移動できるよう、駅前広場や道路など駅の外部から改札口を経てホームまで、バリアフリー化された経路を確保します。
- ②案内サインは、情報の内容、表示の方法等を考慮して、見やすさとわかりやすさを確保するとともに、駅内外の連続性、統一性に配慮し設置します。
- ③運行情報の案内、列車接近の警告、事故等の緊急情報については、文字及び音声等により情報提供します。
- ④視覚障がい者が円滑に移動できるように、視覚障害者誘導用ブロック及び音声等による案内を設置します。
- ⑤円滑な乗降を確保するため、列車との段差及び隙間をできる限り小さくします。
- ⑥ホームからの転落を防ぐため、内方線付き点状ブロックまたはホームドアを設置します。

イ バス停

- ①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、必要に応じてバス停付近の歩道のマウントアップやガードレールの切り開き等を進めます。
- ②視覚障がい者にバス停の位置を案内する、視覚障害者誘導用ブロックを設置します。
- ③バスの運行情報を文字や音声等で知らせる案内設備の設置に努めます。
- ④空間が確保できる場合、上屋やベンチの設置に努めます。

ウ タクシーのりば

- ①歩道と車道との段差や勾配は、車椅子使用者等がタクシーに円滑に乗降できるように配慮します。
- ②視覚障がい者にタクシーのりばの位置を案内する視覚障害者誘導用ブロックを設置します。
- ③空間が確保できる場合、上屋の設置に努めます。

(4) 道路等のバリアフリー方針

ア 歩道等

- ①歩道は、平坦な歩行空間をできるだけ連続的に確保するとともに、通行動線上の段差や勾配、路面の舗装材など、歩行者の安全性及び快適性に考慮した構造とします。
- ②歩行者の通行動線上の歩道から車道へ出る手前には、視覚障がい者の安全を確保するため、視覚障害者誘導用ブロックを設置します。
- ③歩道の幅員及び視覚障がい者の動線を考慮して、駅やバス停から不特定多数の人が利用する公共施設等まで視覚障害者誘導用ブロックを連続的に設置します。

- ④歩道のない道路では、防護柵・ボラード等の設置、カラー舗装による歩行空間の明示、通過する車の速度の抑制など、歩行者の安全性向上にむけた工夫を行います。
- ⑤案内サインは、見やすくわかりやすいものになるよう、既存の案内サインを活かしながら、地区全体の連続性、統一性に配慮し設置します。
- ⑥歩行空間の機能を十分に維持・保全するため、看板・商品等の歩道上の障害物の排除と適切な管理を行います。

イ 信号機・横断歩道

- ①高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等の歩行速度を考慮し、適切な歩行者用青時間を確保します。また、必要に応じて、青延長用押しボタン付き信号機を設置します。
- ②視覚障がい者がよく利用する施設周辺では、道路を横断する視覚障がい者の安全を確保するため、音響式信号機を設置するとともに、横断歩道にエスコートゾーンを設置します。

ウ 自転車対策

- ①歩行者と自転車の安全を確保するため、歩道上の歩行者と自転車の分離や自転車レーンの設置など、自転車走行空間の確保に努めます。
- ②駅周辺では、自転車駐車場の確保に努めるとともに、放置自転車の撤去を進めます。
- ③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。

(5) 公園のバリアフリー方針

ア 出入口・園路

- ①主な出入口及び園路は、適切な勾配・段差、平坦で滑りにくい舗装など、安全性及び快適性に配慮した構造とします。

イ トイレ等

- ①トイレは、身近に歩いていける範囲を考慮した適正配置を検討し、高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等が円滑に利用できる「だれでもトイレ[※]」を設置します。
- ②主な出入口から「だれでもトイレ」まで、視覚障害者誘導用ブロックを連続的に設置します。

※だれでもトイレ：東京都における、車椅子使用者、高齢者、妊娠中・乳幼児連れの方など、だれでもが円滑に利用することのできるトイレの呼称

(6) 建築物（不特定多数の人が利用するもの）のバリアフリー方針

ア 出入口・駐車場

- ①敷地に接する主たる道路及び駐車場から建築物の主要な出入口まで、バリアフリー化された経路を確保します。

- ②視覚障がい者が出入口の位置を確認できるように、視覚障害者誘導用ブロックや音声案内を設置します。
- ③駐車場を有する施設には、出入口に近い位置に、障がい者等の乗降に配慮した駐車スペースを確保します。

イ 受付・窓口

- ①主要な出入口から施設内の受付や案内所等まで、バリアフリー化された経路を確保するとともに、視覚障害者誘導用ブロックを設置します。
- ②受付や窓口のカウンターは、その一部を車椅子使用者が利用できる構造とします。
- ③受付や窓口には、筆談用具を備えるとともに、見やすい位置に筆談用具があることを表示します。
- ④呼出しを行うカウンターでは、音声による案内のほか、聴覚障がい者や高齢者の利用に配慮して、電光掲示板等による案内の設置に努めます。

ウ エレベーター

- ①エレベーターは、複数の車椅子やベビーカーが利用できるように、利用状況を考慮した設置に努めます。

エ トイレ等

- ①車椅子使用者が円滑に利用することができるトイレ及びオストメイト用の水洗器具を設けたトイレを設置します。
- ②男子用トイレ及び女子用トイレのそれぞれに、ベビーチェアやベビーベッドを設置します。
- ③建築物の用途及び規模に応じて、大人用の着替えやおむつ交換のできる大型ベッドの設置、乳幼児連れの授乳やおむつ交換のできる場所を設置します。

(7) バリアフリーを進める際の留意点

施設等のバリアフリーを進める際は、サインの設置や、歩道幅員の拡幅による植栽帯の減少など、事業実施により景観や緑に影響があることも想定されます。

また、施設管理者が異なる地点において、「歩道と、施設等の敷地内の視覚障害者誘導用ブロックが連続しない」などあるため、調整が必要となることが想定されます。

このため、以下の点に留意します。

- ①ユニバーサルデザインの視点から、限られた空間でどう処理していくかについて相互調整を行いながら、総合的なまちづくりに資するよう配慮していくこととします。
- ②歩道や施設の管理者が異なる場合でも、管理者間で調整し、視覚障害者誘導用ブロックや案内等の連続性を確保します。

2 心のバリアフリー方針

(1) 方針を定めるにあたっての基本的な考え方

高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等が自立して、安全で安心な生活環境を実現するためには、施設の整備(ハード)だけでなく、ソフト面の取り組みが不可欠です。特にバリアフリー化の重要性や高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等に対する理解を深め、日常抱えるバリアを自らの問題として認識し、行動につなげる「心のバリアフリー」を推進することが重要となります。

心のバリアフリーに関する高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等の意見を踏まえた上で、区民、事業者、区の取り組みの方針を示します。

(2) 心のバリアフリーに関する区民の主な意見

(詳細は資料-3、49～54 ページ参照)

心のバリアフリーに関する高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等の主な意見を以下に示します。

心のバリアフリーに関する区民の主な意見

区分	ヒアリングによる、心のバリアフリーに関する主な意見	
	心のバリアに関する実際に生じたシーン ×：主としてバリアな行為 ○：主としてバリアフリーな行為	心のバリアフリーを進めるために必要なこと
鉄軌道	×携帯を操作して顔を上げず、席を譲ってくれなくなった ×事故で止まった際に、メモで周囲の人に助けを求めたが、見てもらえなかった ×ベビーカーで電車に乗ると周囲の目が気になる	・優先席についてのアナウンス実施 ・手話のできる人を増やす
バス	×○運転士は、すぐにスロープを出してくれるところと一人で乗るなと言うところがある	—
タクシー	×個人タクシーでタクシー券を断られた	—
道路や 駐車場	○転んだら立ち上がりにくいが、周囲の人が助けてくれた ×自転車や看板が、視覚障害者誘導用ブロックの上に置いてある ×自転車に乗っている人に、どけと言われた ×自転車がフルスピードで走り、止まってくれない ×車椅子用駐車場に、障がい者のマークがない車が停められている	・自転車が怖い、押し渡れという表示がほしい ・自転車のルールやマナーが、学生や大人もわかっていない
建物(店舗)	○サービスカウンターまで買った荷物を持ってきてくれる ×レジの前でもたもたすると、後ろの人がイライラしている ×盲導犬、お断りが多い	・手話のできる人を増やす

(心のバリアフリーに関する区民の主な意見のつづき)

障がい者等	×自ら声を出すのが難しい	－
その他	・障がいのない人がある人と、交流できる場があるといい ・災害時の情報提供は、放送と掲示の両方で対応してほしい ・足立区内に入ると、やさしくなったと感じるまちになるといい	－

(3) 区民の取り組み ～自発性を高める／理解と協力を深める～

歩道がバリアフリー化されていても、歩道への商品の設置や看板のはみ出し、駐車や駐輪があると、歩行者の通行の妨げとなります。

また、自転車の存在を認知しづらい視覚障がい者や子ども、後ろから来る自転車に気づきにくい聴覚障がい者、自転車に気がついても身をかかわすことのできない車椅子使用者、素早い行動をとりにくい高齢者や妊婦などにとって、歩道を走る自転車は大変危険な存在となります。

一般トイレを利用できる人が「だれでもトイレ」を長時間利用していて、「だれでもトイレ」しか利用できない人が使えない、車椅子使用者やベビーカー使用者が、なかなかエレベーターを使えないなど、本当に必要としている人が必要な設備を使うことができないという問題が指摘されています。

このような問題を解決するためには、区民一人ひとりの配慮が必要です。また、ハードの整備が十分でない場合でも、ちょっとした気づかいや支援などがバリアフリーにつながるため、区民一人ひとりができることから始めることが重要です。

このため、以下を区民の心のバリアフリー方針とします。

- ①自転車を適切な場所に止める、道路に商店の看板を置かないなど、ルールを守り、マナーの向上に努めます。
- ②「困っているときにどのような支援をすればよいのか」など、高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等への接し方や支援の方法を取得し、理解と協力を深めます。
- ③高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等が移動の際に制約となるバリア体験や学習の場への参加や、行政や事業者に対してバリアに関する情報提供、バリアフリーに関する活動への参加など、一人ひとりが自発的に取り組みに努めます。
- ④区民の心のバリアフリーの機運の醸成に合わせ、できるところから始めます。

(4) 事業者の取り組み ～接遇を高める／介助水準を高める～

高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等を含む多くの区民が利用する鉄道・バス・タクシーなどの交通機関や病院・福祉施設・公共施設等においては、接遇や介助水準の向上が必要です。

このため、以下を事業者の心のバリアフリー方針とします。

- ①移動を手助けするための知識や技術を身につける研修など、職員・従業員等の教育の充実に向けて取り組みます。
- ②知的障がい、精神障がい、発達障がいのある人は、人とのかかわりあいやコミュニケーションが困難な場合があるため、状況に応じた適切な対応ができるよう取り組みます。
- ③聴覚障がい者とのコミュニケーションについては、声のかけ方を理解するとともに、筆談ボード等を用意して筆談対応を進めます。
- ④文字や言葉によるコミュニケーションが困難な障がい者等に配慮し、コミュニケーションボード※の設置に努めます。

※コミュニケーションボード：聴覚障がいや知的障がい等の理由で、言葉(文字と話し言葉)によるコミュニケーションが困難な人の補助をするためのツールであり、ボードに絵、写真、文字、数字などが記されており、それらを使ってコミュニケーションを図るもの。障がい者等に対し言葉でうまく伝えきれない時や口頭での会話が難しいと感じた時に、ボード等を差し出して必要な項目を指したり、障がい者等に指さしてもらったりしながら会話をする。

(5) 区の取り組み ～区民と事業者の取り組みを誘導する～

心のバリアを解消するためには、さまざまな人がバリアに関する理解を深め、一人ひとりができることから取り組むことが重要です。そのため、区は区民や事業者が取り組みの輪を広げていけるように、心のバリアフリーについて持続的に周知し、情報を提供することが必要です。

このため、以下を区の心のバリアフリー方針とします。

- ①区民と事業者が取り組むべき心のバリアフリーについて、啓発活動に努め、広く周知します。また、まち歩き点検などバリアフリーを検証する機会に多くの人が参加できるように努めます。
- ②区民が具体的な行動ができるよう、高齢者、障がい者、子ども、子育て中の方等との交流会(バリア体験含む)の実施や、講演会や出張講座の実施、区民からのバリアに関する情報提供を受ける場づくりなどを進めます。

第6章 バリアフリーの推進に向けて

本章では、第3章から5章で定めたバリアフリー方針の推進に向けて、地区別計画の策定時期と、策定後の事業展開、特定地域と区全域のバリアフリー方針の推進への取り組み及び、これらの進行管理を行う推進体制を示します。

1 重点整備地区におけるバリアフリーの推進

(1) 地区別計画の検討を開始する時期の想定

第3章で選定した5つの重点整備地区となる地域には、それぞれの地区別計画を検討するにあたっての課題が存在しています。このため、各地域の課題解決の見通しがつき、検討に着手できる条件が整った地域から、それぞれの地域の地区別計画を策定していきます。

地区名	検討を開始する時期に関する主な要素	検討を開始する時期
北千住駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・複雑な駅構内の動線についての課題 ・駅東口のエレベーター設置の目途 ・東口に接する商店街通りの拡幅整備の目途 	関係者と協議調整を行い、バリアフリー事業について一定の見通しが明らかになった段階
綾瀬駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・駅東口の大型駅前ビルや子ども家庭支援センター跡地の土地利用が未確定 ・駅から主要な公共施設への主な経路の一部が、隣接する自治体内を通過 	駅周辺の大規模施設の計画動向が明らかになり、隣接する自治体との協議が整った段階
区役所 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・足立福祉事務所が平成28年8月に開設 ・大型商業施設が建設中 	関係者との調整が整った段階
西新井駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・西口駅前広場の早期改修の位置付け ・駅を東西にむすぶ自由通路について検討中 	駅周辺のまちづくりの動きにあわせて
竹ノ塚駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・連続立体交差事業は平成32年度完了予定 	連続立体交差事業の完了時期にあわせて

(2) 重点整備地区におけるバリアフリーの推進

区は、本計画にもとづき、重点整備地区の地区別計画を順次策定していきます。

地区別計画の計画期間は、足立区実施計画と連動させる必要があることから、実施計画の上位となる足立区基本計画の計画期間との整合を図るとともに、地区の状況を勘案し設定します。

地区別計画の策定に入れない地域については、まちづくり等の動向の把握や関係者との調整など、検討に入るための準備を適宜進めます。

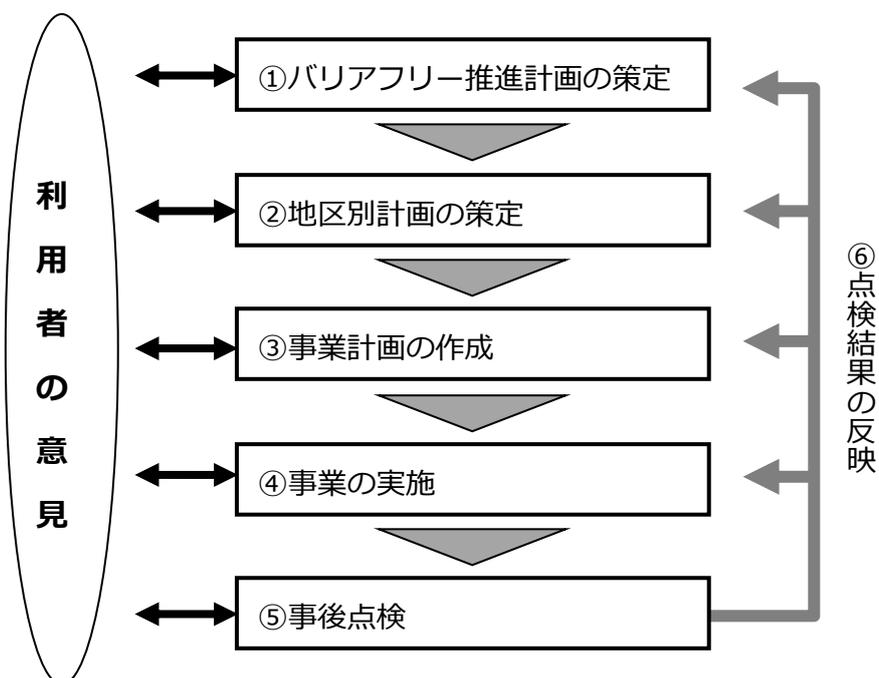
(3) 今後の事業展開

本計画策定後は、以下に示す流れで重点整備地区のバリアフリーを進めていきます。

- ①本計画を策定する
- ②重点整備地区となる地域を対象に地区別計画を策定する
地区別計画策定にあたっては、利用者の視点に立った整備を実現するため、各段階において、高齢者・障がい者・子ども・子育て中の方等をはじめとする区民と事業者が協議できる場を積極的に確保する
- ③地区別計画を進めるため、事業計画[※]を作成する
- ④事業計画を作成した事業者がそれぞれの事業を実施し、区はその進捗を確認する
- ⑤区民参加のもと、整備後の点検を実施する
- ⑥点検結果を踏まえ、改善策を検討し、さらなるバリアフリー化を進める

※事業計画：特定事業（公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業及び交通安全特定事業）を実施するための計画

重点整備地区におけるバリアフリー事業の流れ



2 特定地域におけるバリアフリーの推進

特定地域では、都市基盤等を含む大規模事業の機会を捉え、効果的にバリアフリーを推進します。

特定地域間では、特定地域に関する大規模事業等の動きを捉え、特定地域間交通の変化を想定し、関係する道路管理者や交通管理者、公共交通事業者への協力依頼や事業者間の調整を行い、バリアフリーを推進します。

3 区全域におけるバリアフリーの推進

施設等や心のバリアフリーを進めるため、関係する事業者への協力依頼や調整を行います。民間建築物については、本計画を積極的に周知し、バリアフリーの整備が進むように誘導します。また、区施設の率先的なバリアフリーを進めます。

4 推進体制

本計画の策定にあたり「足立区バリアフリー協議会」(以下、「協議会」という。)を設置しました。策定後は、本計画の内容が適正に進行するよう、協議会で進捗状況を共有し、協議しながらバリアフリーを推進していきます。

協議会の委員や、重点整備地区内の各施設等を利用する区民などから構成される区民部会では、まち歩き等を行い、地域のバリアフリー化についての改善提案を行います。

重点整備地区内の関係事業者からなる事業者部会では、区民部会での改善提案を受け検討を行います。必要に応じて、合同部会を開催し検討します。

庁内検討会は、計画策定に際しての関係各課が集まり、区民部会の改善提案や、事業者部会の検討を受けて、検討結果と関連情報を協議会に提供します。

本計画は、社会情勢等にあわせ、必要に応じて見直しを行います。

バリアフリーの推進体制

