

(仮称) 葛飾区移動等円滑化促進方針 (案)

令和7年2月

葛飾区

－目次－

第1章（仮称）葛飾区移動等円滑化促進方針の策定に当たって	1-1
1-1 策定の背景と目的.....	1-1
1-2（仮称）葛飾区移動等円滑化促進方針の位置付け.....	1-4
1-3 計画期間.....	1-8
1-4 持続可能な開発目標に向けたバリアフリー化の取組の推進.....	1-9
第2章 葛飾区の現状	2-1
2-1 葛飾区の人口等.....	2-1
第3章 葛飾区におけるこれまでの取組と課題	3-1
3-1 これまでの葛飾区の取組.....	3-2
3-2 公共交通事業者のバリアフリー関連の取組.....	3-6
3-3 各種調査の実施.....	3-9
3-4 葛飾区における移動等円滑化に関する課題.....	3-11
第4章 全体方針	4-1
4-1（仮称）葛飾区移動等円滑化促進方針における考え方.....	4-1
4-2 基本目標.....	4-1
4-3 基本目標を実現するための基本方針.....	4-2
4-4 基本方針に基づく取組.....	4-3
第5章 移動等円滑化促進地区	5-1
5-1 移動等円滑化促進地区及び生活関連施設、生活関連経路の考え方.....	5-1
5-2 移動等円滑化促進地区.....	5-8
第6章 移動等円滑化促進方針の実現に向けて	6-1
6-1 方針の実現に向けた今後の取組.....	6-1
用語集（方針中の専門用語等をまとめております。）	
検討体制	

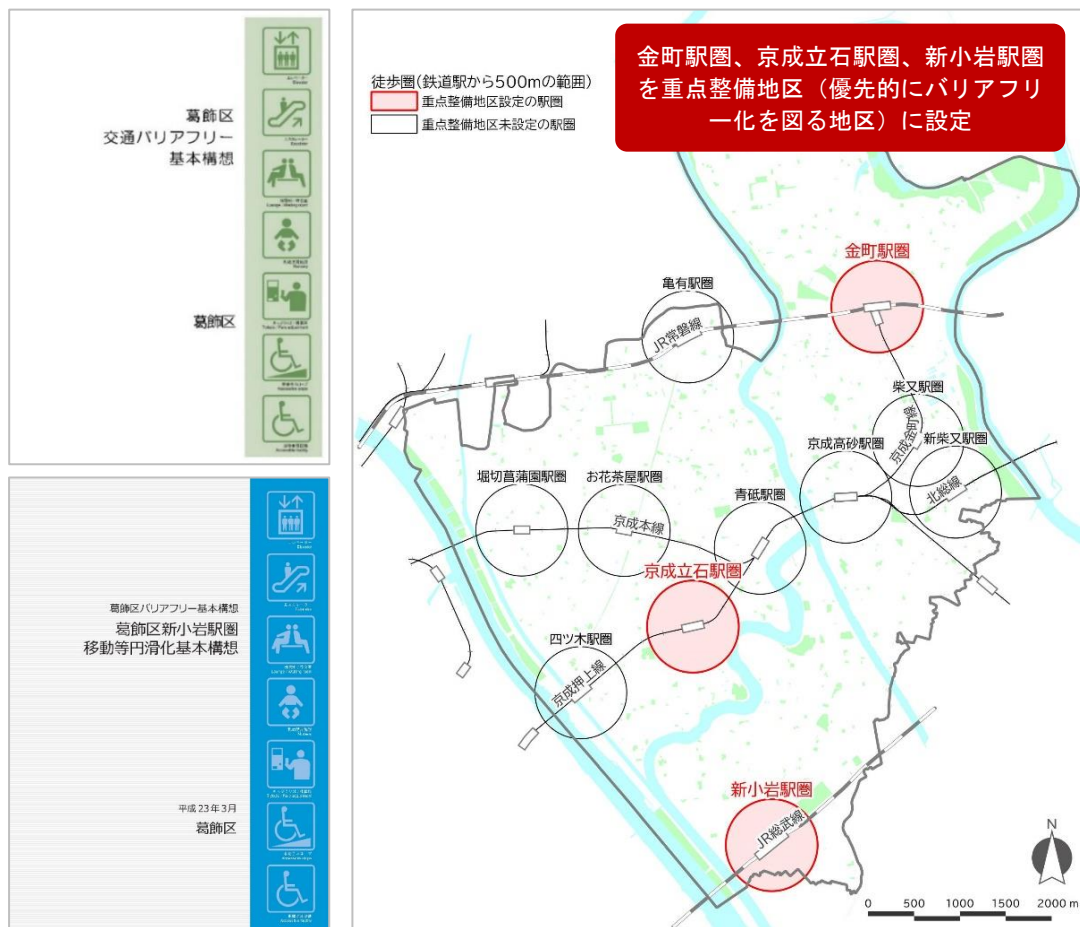
第1章 (仮称) 葛飾区移動等円滑化促進方針の策定に当たって

1-1 策定の背景と目的

(1) 背景

地域における高齢者、障害のある方等の自立した日常生活及び社会生活を確保するためには、高齢者、障害のある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、建築物等の生活関連施設及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、その他の施設について、一体的に移動等の円滑化が図られていることが重要です。

このため、本区では、「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）」に基づく「葛飾区交通バリアフリー基本構想（平成18年5月）」、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年12月）」に基づく「葛飾区バリアフリー基本構想（平成23年3月）」を作成し、区内の鉄道駅を中心とした面的・一体的なバリアフリー化を推進してきました。



葛飾区交通バリアフリー基本構想（H18）・葛飾区バリアフリー基本構想（H23）

本区のバリアフリー基本構想では、金町駅圏・京成立石駅圏・新小岩駅圏を、優先的にバリアフリー化を図る駅圏として重点整備地区に位置付け、面的・一体的なバリアフリー化を推進してきました。一方、これらの基本構想は、策定から10年以上が経過しており、まちの状況にも変化がみられることから更新の検討が必要になっております。また、人口減少・少子高齢化の進展、区民のライフスタイルや価値観も日々変化していることから、区全域で面的なバリアフリー化を進めることが求められています。

このような中、平成30(2018)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。)が改正され、自治体が移動等円滑化促進方針を定めることができる制度が創設されました。移動等円滑化促進方針では、道路や鉄道駅等の旅客施設、建築物等の具体的な施設のバリアフリー化事業の調整が難しい段階においても、バリアフリー化の方針を示すことが可能となりました。

これを受けて本区は、区全域のバリアフリー化を示す「(仮称)葛飾区移動等円滑化促進方針」(以下「葛飾区移動等円滑化促進方針」という。)を策定し、誰もが生涯にわたって安全・安心・快適に、自分らしく暮らし続けられるまちの実現を図ります。

(2) 目的

移動等円滑化促進方針策定の主旨は、高齢者や障害のある方、子育て中の方等が、道路や各施設を円滑に移動又は利用できるようにすることです。

本区の方針策定の目的は以下のとおりです。

葛飾区移動等円滑化促進方針の目的

区全域におけるハード整備と心のバリアフリーに関するソフト面の両面によるバリアフリー化の方針を示すことによって、多様な住民への福祉の増進や関係者のバリアフリー化に向けた機運の醸成、まちの活性化につなげること



ポイント

バリアフリー法 第二十四条の二 (移動等円滑化促進方針)

市町村は、基本方針に基づき、単独でまたは共同して、当該市町村の区域内の移動等円滑化促進地区について、移動等円滑化の促進に関する方針を作成するよう努めるものとする。

■移動等円滑化促進方針策定の主な効果

「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
(国土交通省 令和3年3月)」を参考に記述

移動等円滑化促進方針を作成することで、バリアフリー基本構想を未作成の地区でも、道路や駅などの旅客施設や建築物のバリアフリー化の重要性を強調することが可能となります。また、バリアフリー基本構想を作成するに当たっては、重点整備地区以外も含め、全体でのバリアフリー化の方針を示すことが重要です。

移動等円滑化促進方針の積極的な作成により、関係者間の理解が深まり、バリアフリー基本構想策定への機運が高まります。特に、既存の計画やまちづくりなどの戦略と整合性を持たせることで、住民の福祉増進や、多様な来訪者にも優しいまちづくり、地域活性化につながります。自治体が抱える様々な課題解決や戦略実現にも、移動等円滑化促進方針の作成は効果的とされています。

また、移動等円滑化促進方針の策定の効果として以下のようなものも挙げられます。

●誰もが暮らしやすいまちづくりの実現

- ・移動等円滑化促進方針を作成する際には、地域住民である高齢者や障害のある方、子育て中の方等の意見を反映することが求められています。このような当事者の参加を通じて、誰もが暮らしやすいまちづくりが実現可能となります。

●バリアフリー事業に関する調整の容易化

- ・バリアフリー化の方針を示すことで、複数の関係者間での認識が共有され、事業者に対して準備期間を設けることができます。
- ・また、届出制度を通じて事業者との調整が可能となり、段階的な施設のバリアフリー整備が実現できます。

●届出制度による交通結節点での施設間連携の推進

- ・鉄道駅などの旅客施設と道路の境界部分のバリアフリー化が十分に確保されていないために、結果として高齢者や障害のある方等が利用できない状況が発生することがあります。こうした施設間連携を推進するために、改修時には事前に区市町村へ届出を行い、改修内容を調整することで、施設間のバリアフリー化を連続的に実現できます。

●道路や公園等のバリアフリー化に関する交付金の重点配分

- ・防災・安全交付金において、鉄道との結節点にある自由通路などの歩行空間をユニバーサルデザイン化する場合、移動等円滑化促進方針やバリアフリー基本構想に位置付けられた地区は、重点配分の対象となります。
- ・また、社会資本整備総合交付金等を活用した市街地整備事業や都市公園・緑地事業においても、歩行空間や公園施設のユニバーサルデザイン化を進める際、重点的な支援が受けられます。

※移動等円滑化促進方針作成状況（令和5年度末時点）

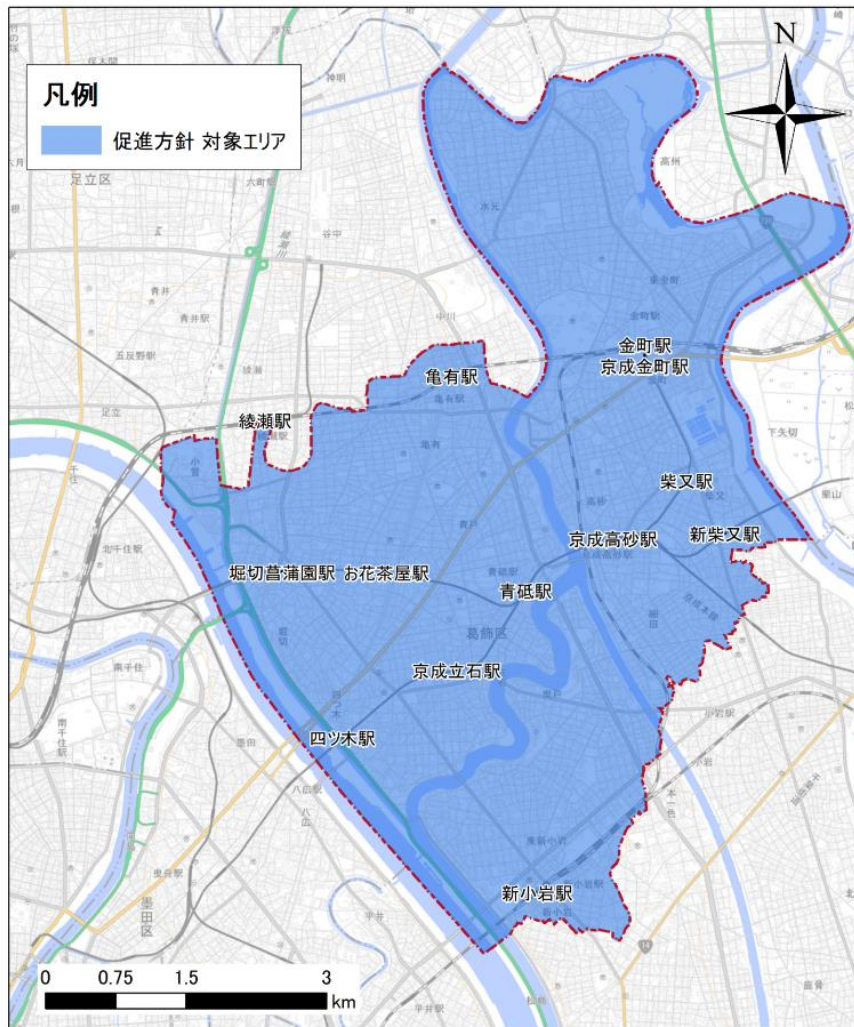
東京都内では9区市（新宿区、目黒区、大田区、世田谷区、杉並区、江戸川区、武蔵野市、調布市、日野市）、全国では合計44市区町の自治体が作成・公表しています。

1-2 (仮称) 葛飾区移動等円滑化促進方針の位置付け

(1) 葛飾区移動等円滑化促進方針とは

葛飾区移動等円滑化促進方針（以下「促進方針」という。）は、区全域を促進方針の対象エリアとし、さらに区内の鉄道駅を中心とした地区（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示すものです。

この方針を策定することで、区全域において、広くバリアフリーについての考え方を共有し、移動等円滑化促進方針として、施設整備や改修に関するハード面と、心のバリアフリー（バリアを感じている人の身になって考え、行動を起こすこと）に関するソフト面による取組の両面で、区全域におけるバリアフリー化の方針を明確にします。



促進方針の対象エリア



ポイント

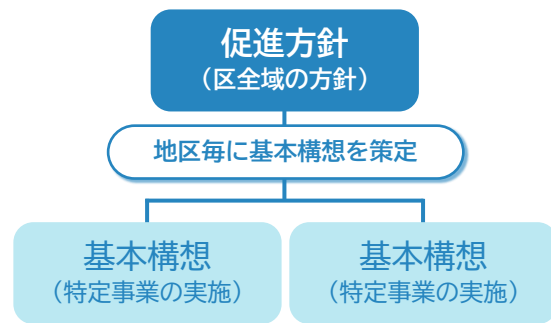
区全域を促進方針の対象エリアとして、面的なバリアフリー化を進めます。

(2) 促進方針とバリアフリー基本構想の違い

バリアフリー基本構想は、重点整備地区において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等のバリアフリー化を実施するために「特定事業」として位置付け、重点的かつ一体的に推進する具体的な事業を定めた計画です。

具体的にバリアフリー化を実施すべき事業として「特定事業」を定める際には、公共交通事業者、道路管理者、交通管理者等と十分な協議をする必要があります。そのため、本区では、まずは促進方針として、区全域のバリアフリー化の方針を示し、バリアフリー化の重要性を広く打ち出します。

これにより、関係者間でバリアフリー化への機運が醸成された段階において、実施義務の伴う特定事業の位置付けが可能となるバリアフリー基本構想作成へのステップアップにつなげることを目指します。



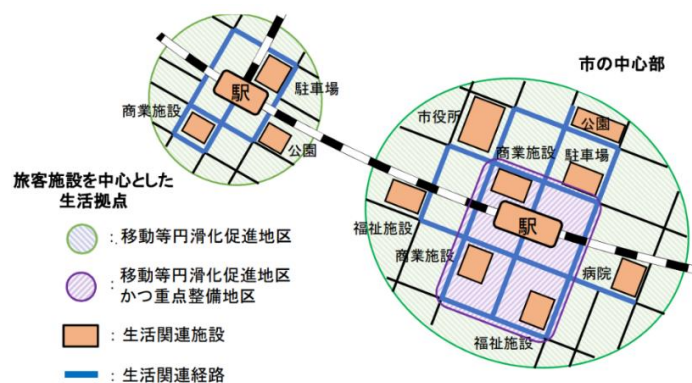
■バリアフリー基本構想とは

バリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想は、高齢者や障害のある方、子育て中の方等が利用する施設が集積している地区や、旅客施設を中心とした地区を重点整備地区として、自治体が作成する計画です。この構想は、公共交通機関、建築物、道路などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進することを目的としています。

重点整備地区では、移動の連続性を確保するために「面的・一体的なバリアフリー化」を図ることが重要です。これにより、高齢者や障害のある方、子育て中の方等、誰もが安全かつ円滑に移動できる環境が整備されます。

事業の実施義務が課せられる特定事業を定めることになるため、いわゆる実施計画的な側面が含まれます。そのため、既存施設を含めた、移動の連続性を確保された面的・一体的なバリアフリー整備を推進することが可能となります。

その一方で、各施設の特長や事業者の意向を十分に反映させるため、民間事業者を含む多くの施設管理者等との調整が必要のため、利害関係者との協議が求められます。



移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想のイメージ

(出典：国土交通省資料)

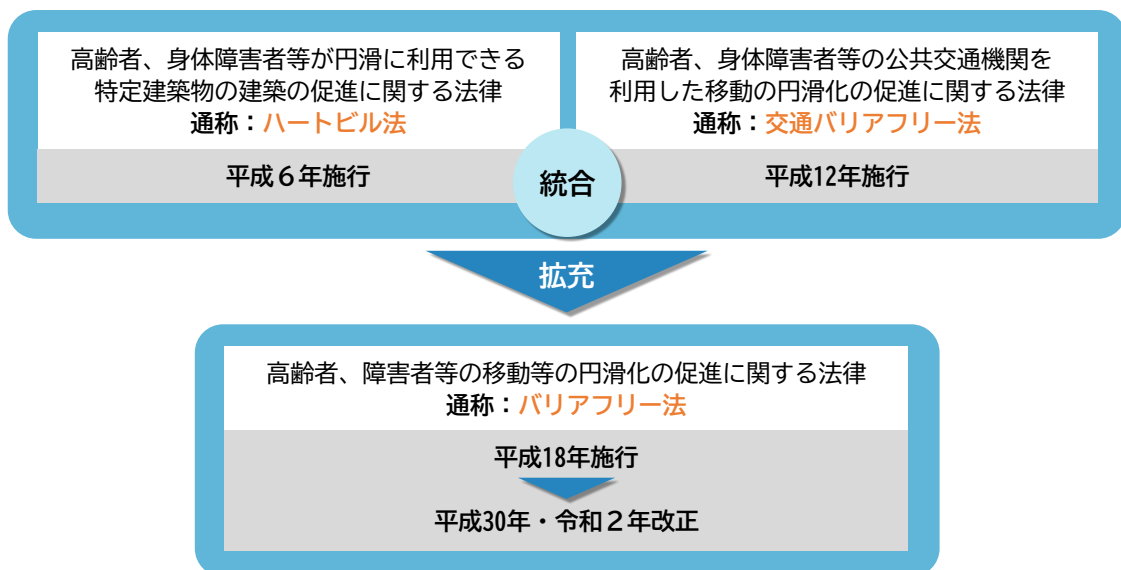
※本区のバリアフリー基本構想の策定状況は3-1に掲載

■ バリアフリーに関連する法令について

平成6(1994)年に「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。)が施行され、不特定多数の人々が利用する特定の条件を満たす建築物の建築時等において、移動等円滑化基準への適合が義務付けられました。

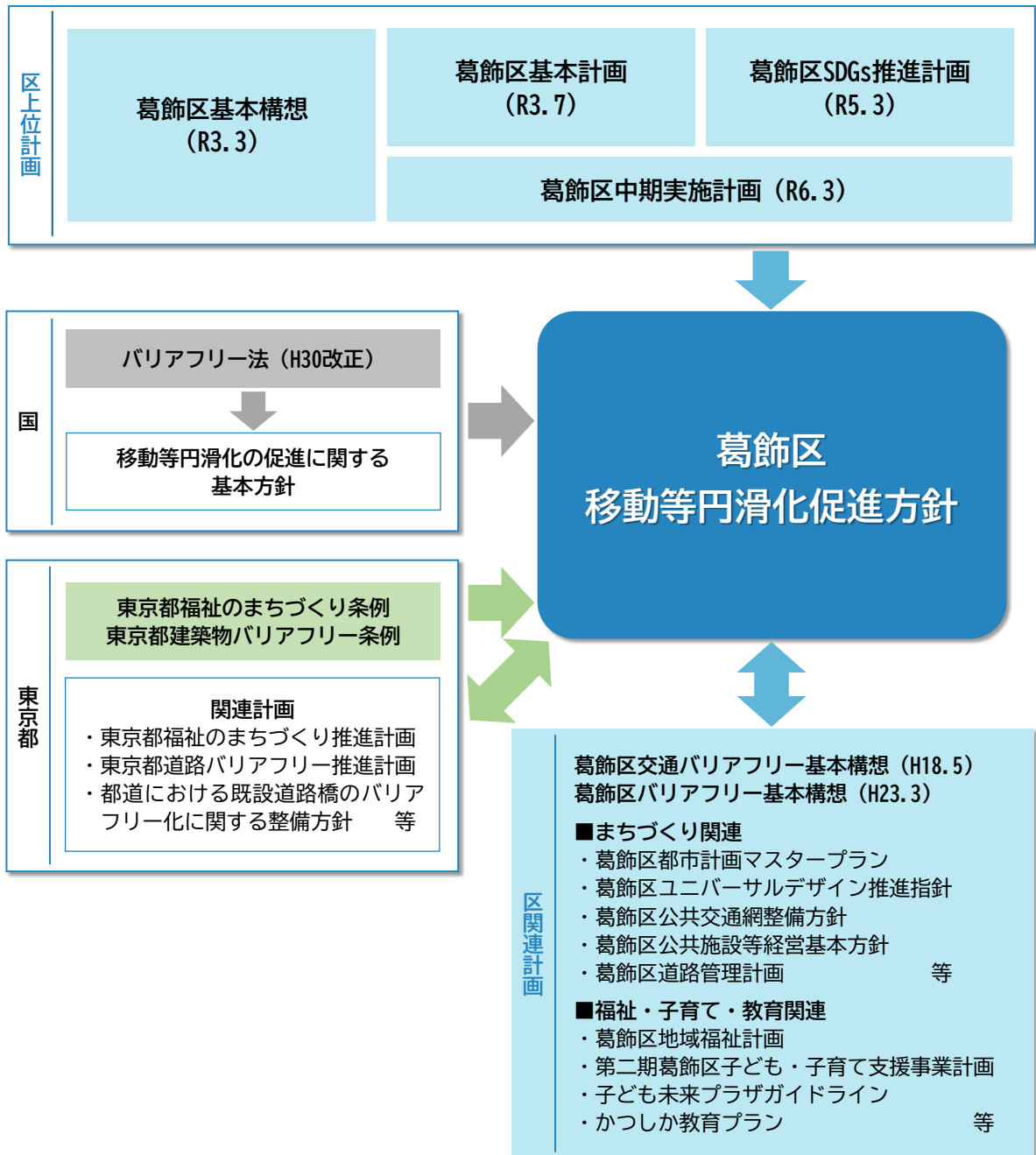
また、平成12(2000)年には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化に関する法律」(以下「交通バリアフリー法」という。)が施行され、鉄道やバスをはじめとする公共交通機関や鉄道駅等の周辺道路、駅前広場、通路等の移動経路について総合的なバリアフリー化を推進することとなりました。さらに、平成18(2006)年には、一体的・総合的なバリアフリー施策を推進するために、これらハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が施行されました。

このバリアフリー法は、平成30(2018)年に一部が改正され、自治体が移動等円滑化の促進に関する方針を定める制度が創設されました。また、令和2(2020)年には、「公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化」、「国民に向けた広報啓発の取組推進」及び「バリアフリー基準適合義務の対象拡大」に関する事項について追加されました。



(3) 促進方針の位置付け

促進方針は、国や東京都の法制度・方針に基づき、区の上位計画である葛飾区基本構想、基本計画、SDGs推進計画のもとに位置付けられるものとして、区の様々な関連計画と連携・整合を図りながら、本区のバリアフリー化を推進するための指針を示すものです。

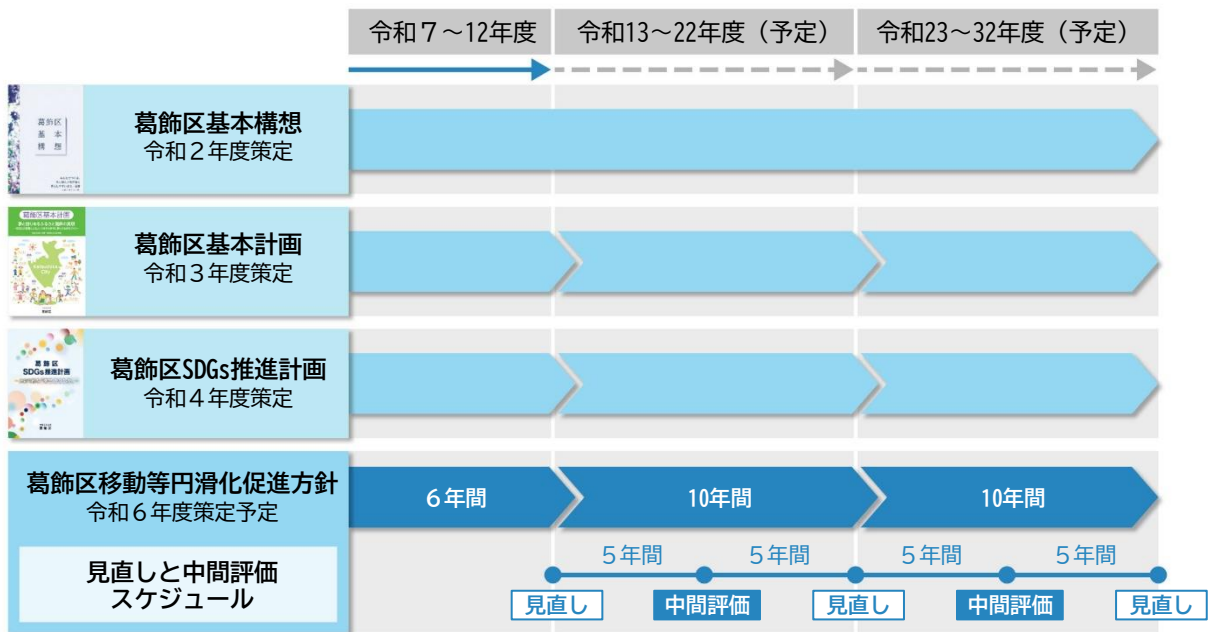


促進方針の位置付け

1-3 計画期間

バリアフリー法ではおおむね5年ごとに実施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、必要があると認めるときは、移動等円滑化促進方針を変更するものとされています。

促進方針の計画期間は10年を基本としますが、策定当初は区の上位計画と整合を図る観点から、計画期間を令和7(2025)年度から令和12(2030)年度までの6年間とします。



区上位計画及び本方針の計画期間見直しのイメージ



ポイント

バリアフリー法 第二十四条の三 (移動等円滑化促進方針の評価等)

市町村は、移動等円滑化促進方針を作成した場合においては、おおむね5年ごとに、当該移動等円滑化促進方針において定められた移動等円滑化促進地区における移動等円滑化に関する措置の実施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、必要があると認めるときは、移動等円滑化促進方針を変更するものとする。

1-4 持続可能な開発目標に向けたバリアフリー化の取組の推進

葛飾区基本計画（令和3年8月）では、基本方針の1つとして「区民との協働による、いつまでも幸せに暮らせるまちづくり」を掲げ、SDGs（Sustainable Development Goals）が目指す経済・社会・環境の全ての面における発展に向け、成長と成熟とが調和した持続可能なまちづくりを進めることとしています。

SDGsに対するバリアフリーの関わりは幅広く捉えることができますが、葛飾区基本計画において、バリアフリー事業に関連するゴールとして、「5ジェンダー平等を実現しよう」「10人や国の不平等をなくそう」「11住み続けられるまちづくりを」「17パートナーシップで目標を達成しよう」が挙げられています。

このため、促進方針が果たすべき役割は、バリアフリー化の取組方針を区として示すことで、これら4つのゴールを達成するための一助となることです。



第2章 葛飾区の現状

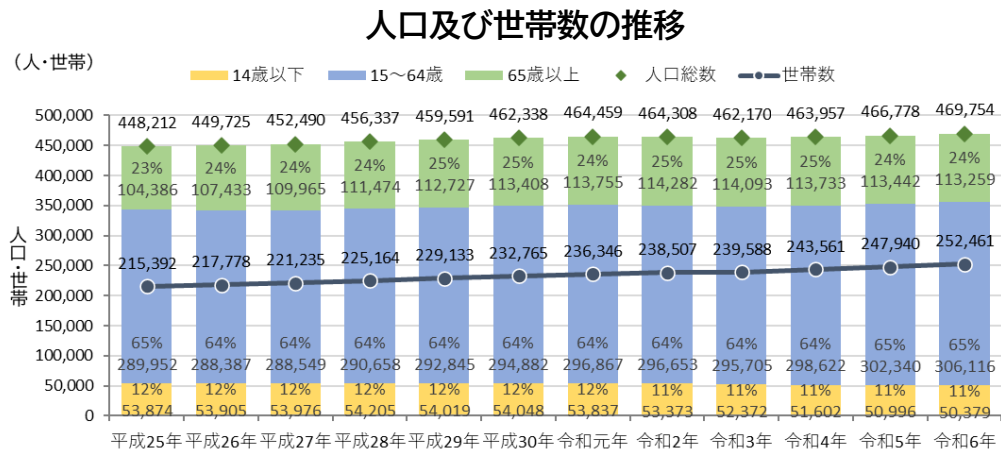
2-1 葛飾区の人口等

(1) 人口及び世帯数の経年推移

本区の人口は、令和6（2024）年10月1日現在で469,754人です。

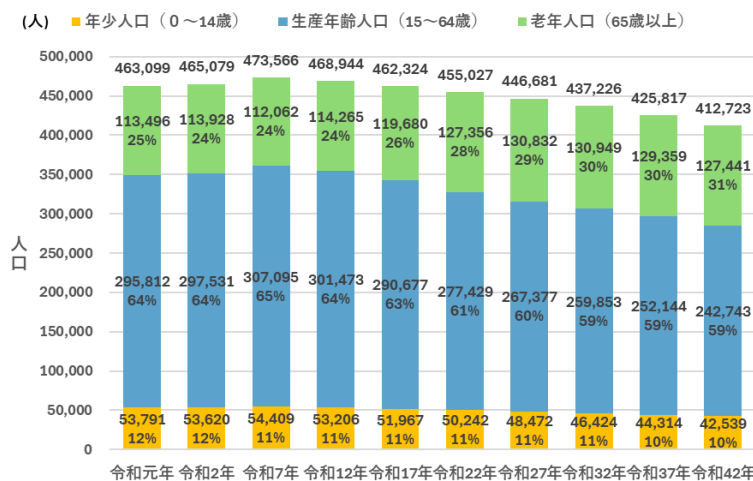
人口の経年推移をみると、令和元年までは増加、令和2（2020）年以降は横ばい状態で推移しています。年齢区分別人口の割合は、令和6（2024）年10月1日現在で14歳以下が11%、15～64歳が65%、また、一般に高齢化率と称される65歳以上（高齢者人口）の割合は24%となっており、今後更に進むことも予測されます。

なお、本区の将来人口は、令和7（2025）年以降に減少するという推計結果となっており、令和42（2060）年と令和元（2019）年を比較すると約5万人の減少が見込まれています。



出典：住民基本台帳（各年10月1日現在）

葛飾区の将来人口推計

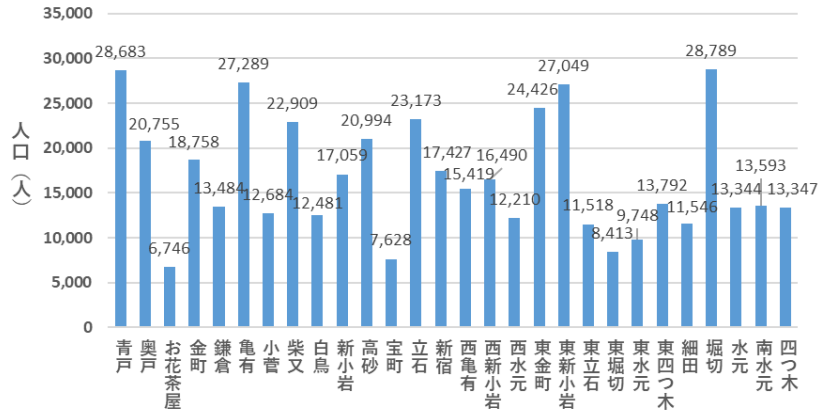


出典：葛飾区基本計画（令和3年7月）を基に作成
 ※令和元年、2年は4月1日時点の住民基本台帳による

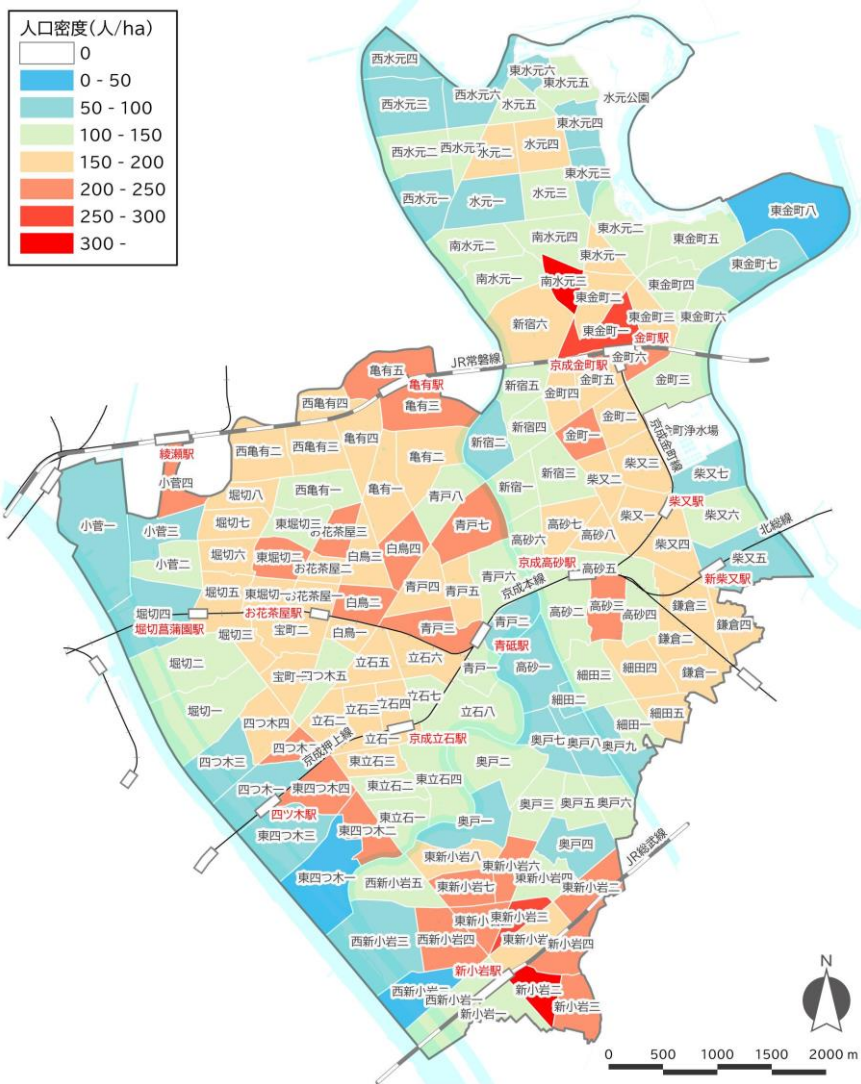
(2) 町丁目別人口

町丁目別の人口は堀切、青戸、亀有、東新小岩の順に多く、また、人口密度は、金町駅、亀有駅、新小岩駅などの駅周辺が高い傾向にあります。

町別人口



出典：住民基本台帳（令和6年10月1日現在）



町丁目別人口密度

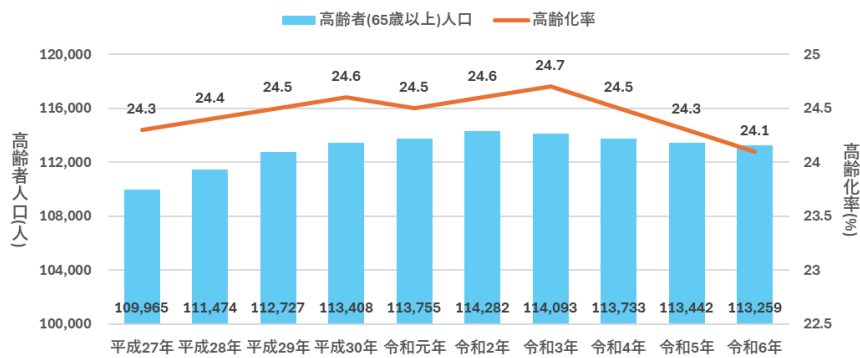
出典：住民基本台帳人口（令和6年10月1日現在）

(3) 高齢者（65歳以上）人口

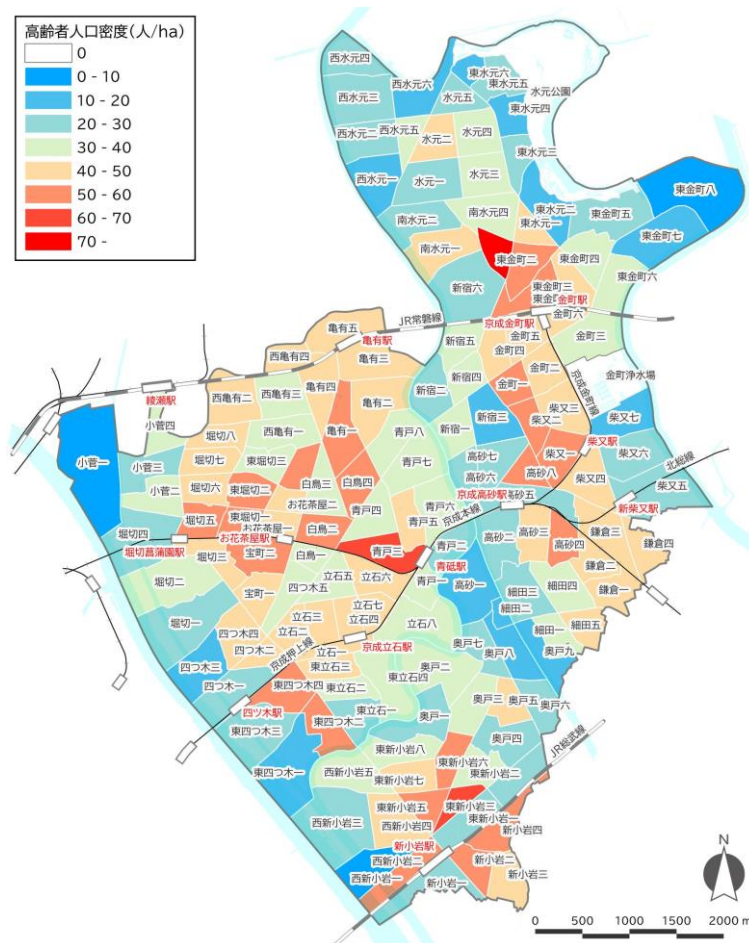
本区の高齢化率は令和6（2024）年10月1日現在で24.1%（都区部22.1%¹、全国平均29.3%²）です。

なお、町丁目別の高齢者人口密度は、金町駅、柴又駅、青砥駅、お花茶屋駅などの駅周辺が高くなっています。

高齢者（65歳以上）人口の推移



出典：住民基本台帳（各年10月1日現在）



町丁目別高齢者（65歳以上）人口密度

出典：住民基本台帳人口（令和6年10月1日現在）

¹ 東京都、令和6年「敬老の日」にちなんだ東京都の高齢者人口（推計）、令和6年9月13日

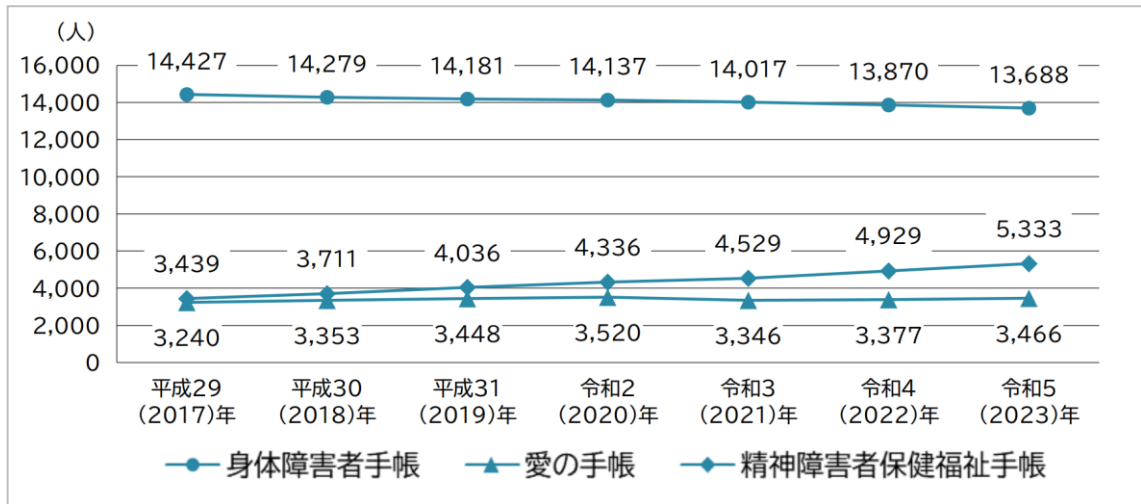
² 総務省、統計トピックスNo. 142 統計からみた我が国の高齢者、令和6年9月15日

(4) 障害のある方の状況

本区の障害者手帳所持者の状況は以下のとおりです。

身体障害者手帳所持者数の内訳をみると、肢体不自由が最も多く6,060人(44.3%)、次いで内部障害が5,055人(36.9%)となっています。

障害者手帳所持者数の推移



出典：第7期葛飾区障害福祉計画（令和6年3月）

障害の種類別・身体障害者手帳所持者

単位：人

障害の種類対象	1級	2級	3級	4級	5級	6級	合計	
肢体不自由	1,134	1,229	1,147	1,653	589	308	6,060	44.3%
運動機能障害	47	14	4	2	1	1	69	0.5%
視覚障害	292	349	54	92	169	49	1,005	7.3%
聴覚・平衡機能障害	69	381	151	261	5	451	1,318	9.6%
音声・言語・そしゃく機能障害	0	7	113	61			181	1.3%
内部障害	3,270	101	587	1,097			5,055	36.9%
合計	4,812	2,081	2,056	3,166	764	809	13,688	100.0%
	35.2%	15.2%	15.0%	23.1%	5.6%	5.9%	100.0%	

出典：第7期葛飾区障害福祉計画（令和6年3月）

(5) 交通状況

① 鉄道駅

区内の鉄道路線は、JR常磐線、JR総武線、京成本線、京成押上線、京成金町線、北総線の6路線があり、多くは都心から東西方面に延びています。

また、区内には、12の鉄道駅があります。駅自体は足立区内に位置するものの、JR常磐線及び東京メトロ千代田線の綾瀬駅は、本区に隣接しています。



鉄道駅

出典：国土数値情報

②路線バス網

区内の路線バスは、6社のバス事業者により、区内の駅間を結ぶ基幹路線とこれを補うフィーダー路線（支線）で構成されています。

一方、路線バスの運行便数は、路線ごとに利用実態を考慮してバス事業者が決めっていますが、昨今の運転手不足等により運休や減便する路線があります。

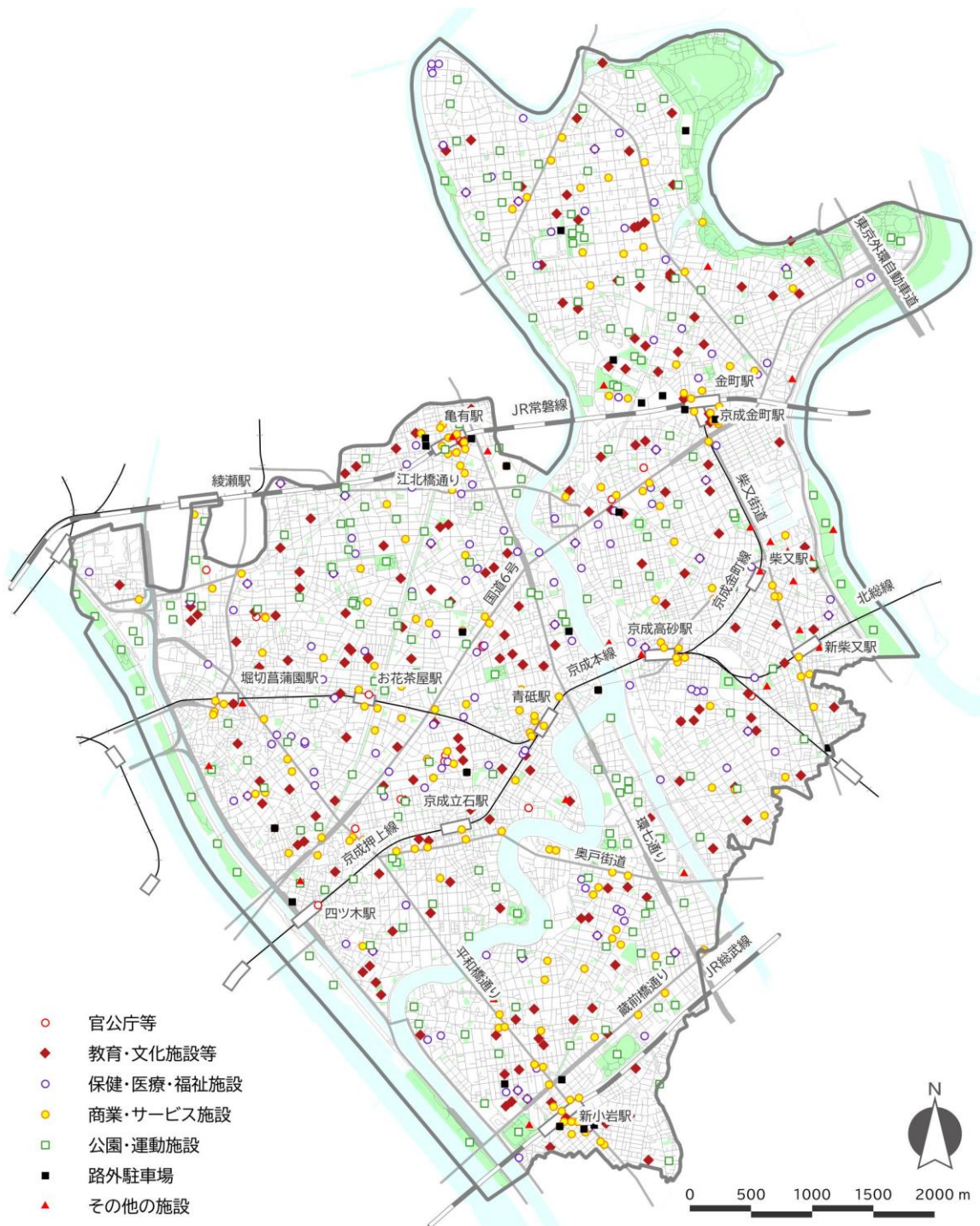


路線バス網

出典：葛飾区内バス路線図（令和6年10月現在）

(6) 主要施設の立地状況

促進方針に関わる生活関連施設（常に多数の人が利用する施設、高齢者、障害のある方等の利用が多い施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設等）の候補となる施設は、区全域に分布しています。

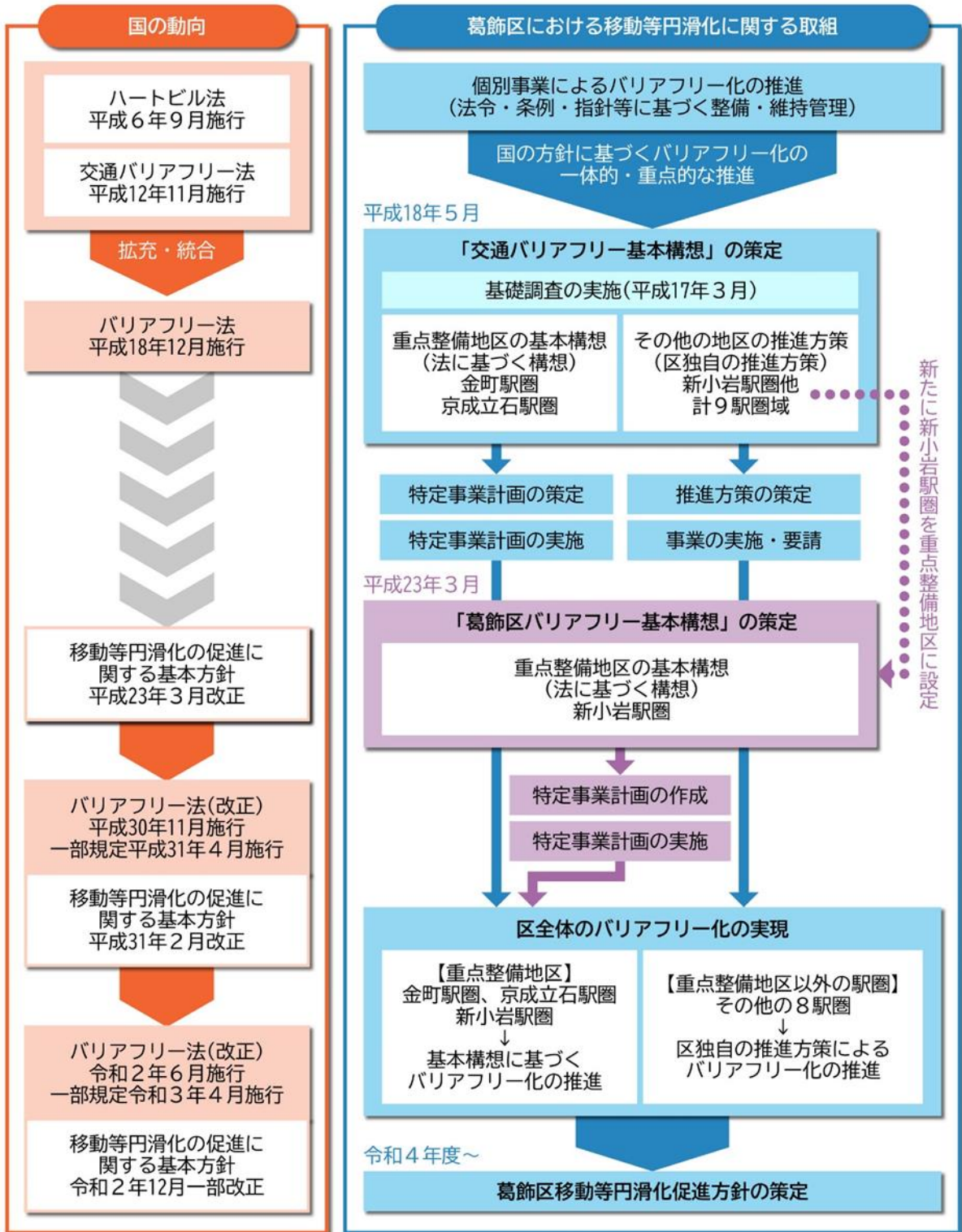


主要施設の立地状況

第3章

葛飾区におけるこれまでの取組と課題

本区におけるこれまでの取組と課題を整理します。
 移動等円滑化に関する法整備等の国の動向と、本区の取組の流れを以下に示します。



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

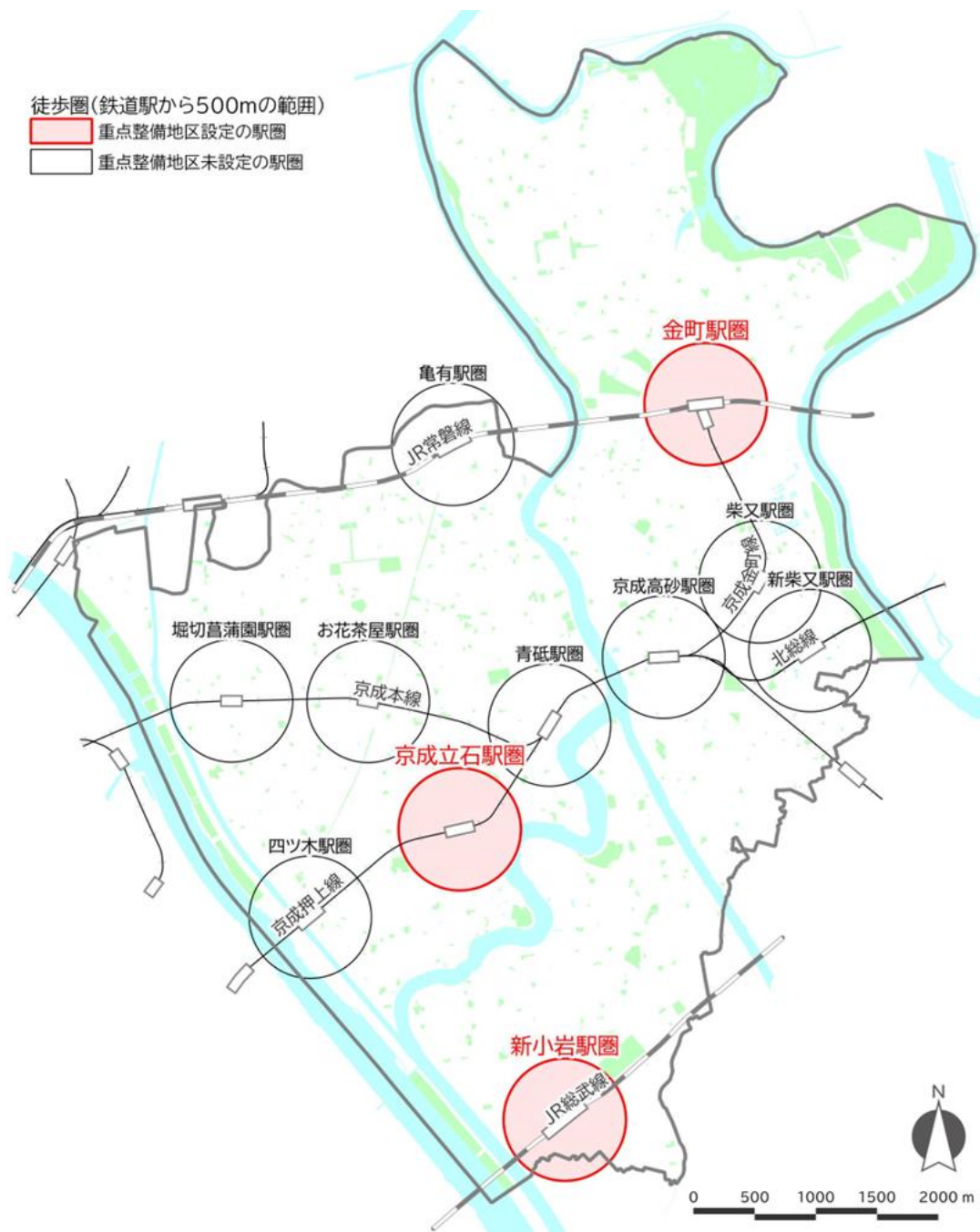
第6章

用語集

3-1 これまでの葛飾区の実施

本区では、平成12（2000）年11月に施行された「交通バリアフリー法」に基づき、区内12駅を中心とした11駅圏域を対象に検討を行い、優先的にバリアフリー化を図る駅圏域として、JR金町・京成金町駅周辺及び京成立石駅周辺の駅圏域を重点整備地区とした「葛飾区交通バリアフリー基本構想」を平成18（2006）年5月に策定しました。

また、平成18（2006）年12月の交通バリアフリー法とハートビル法を統合・拡充した「バリアフリー法」の施行後に、新たに新小岩駅圏を重点整備地区に設定し「葛飾区バリアフリー基本構想」を平成23（2011）年3月に策定しました。



鉄道駅及び駅圏

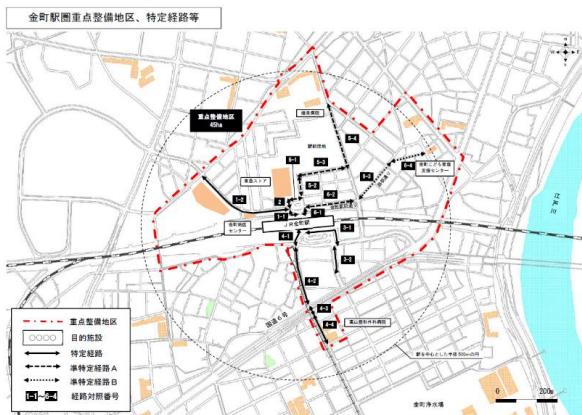
(1) バリアフリー基本構想の策定

① 葛飾区交通バリアフリー基本構想（平成18年5月策定）

JR金町・京成金町駅周辺及び京成立石駅周辺の駅圏域のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、また、それ以外の駅周辺の駅圏を本区独自の推進方策でバリアフリー化を推進するために、平成18（2006）年5月に「葛飾区交通バリアフリー基本構想」を策定しました。

この基本構想では、JR金町・京成金町駅及び京成立石駅の駅前広場や周辺道路において、交通バリアフリーの実現を目指し、鉄道事業者や道路管理者などが取り組む事業が計画されました。

事業の実施状況としては、JR金町駅における車いす利用者に対応した多機能トイレの整備や、ノンステップバスの導入、京成立石駅における車いす利用者に対応したエレベーターや拡幅自動改札機の設置などが行われました。また、特定道路として指定された都道や区道では、視覚障害者誘導用ブロックの設置、歩道の勾配の改善、路面の凹凸の解消等が事業として実施されました。



葛飾区交通バリアフリー基本構想

左上：金町駅圏重点整備地区、特定経路等

左下：JR金町駅 多機能トイレ（公共交通特定事業）

右上：京成立石駅圏重点整備地区、特定経路等

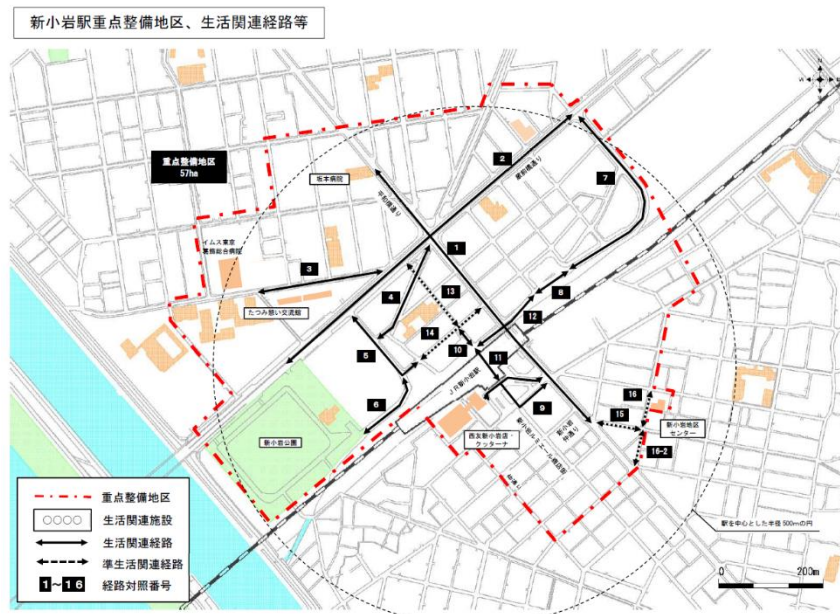
右下：ノンステップバスの導入（公共交通特定事業）

②葛飾区バリアフリー基本構想（平成23年3月策定）

新小岩駅周辺の駅圏域は、葛飾区交通バリアフリー基本構想策定時（平成18年5月）に南北自由通路がまだ構想段階にあったことや、駅の東北側などの開発による交通の流れが変わる要素が高かったため、重点整備地区の指定を見送りました。

その後、新小岩駅周辺の交通結節点としての機能の向上を図るため、南北自由通路や交通広場等の整備が進められていることから、バリアフリー化の重点的・一体的な推進が可能となったため、駅圏域を重点整備地区として設定し、平成23（2011）年3月に「葛飾区バリアフリー基本構想 葛飾区新小岩駅圏移動等円滑化基本構想」を策定しました。

事業の実施状況としては、JR新小岩駅周辺の駅前広場や、南北自由通路の整備等が行われました。



葛飾区バリアフリー基本構想

- 上：新小岩駅圏重点整備地区、特定経路等
- 左下：JR新小岩駅 改札階とホームを結ぶエレベーター（公共交通特定事業）
- 右下：新小岩駅南北自由通路（道路特定事業）

コラム 公共施設等におけるバリアフリー化の取組

施設や道路などを新たに整備、改修する際は、バリアフリー化の取組を着実に進めています。以下にその一部を紹介します。



歩車道間の段差を無くした歩道巻き込み部



横断歩道内のエスコートゾーンの設置



車いすでも利用しやすい水飲み場



筆談対応が示されたカウンター



ミルク用浄水サーバーがある赤ちゃんの駅



乳幼児用設備が分散設置されたトイレ

3-2 公共交通事業者のバリアフリー関連の取組

区内を運行している鉄道事業者、バス事業者がバリアフリー法に基づき作成、公表している「移動等円滑化取組計画書及び取組報告書」から、バリアフリー関連の取組の現状を整理しました。

これまでも、各事業者は駅施設や車両等のハード整備に加えて、利用者の支援や情報提供といったソフトの取組を進めています。

●鉄道事業者の主な取組

高齢者・障害のある方等の乗降介助等の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・声かけサポート運動の実施 ・タブレット端末、筆談アプリ等の活用 など
バリアフリーに関する情報提供の取組	<ul style="list-style-type: none"> ・異常時情報提供（車内）、行先表示（ディスプレイ型）の設置 ・ホームページにおける情報の充実 など
バリアフリーに関する施設職員等の教育訓練の取組	<ul style="list-style-type: none"> ・接遇研修の実施 ・サービス介助士資格取得の推進 ・障害のある方が参画する研修や体験会の実施 など
バリアフリーに関する広報・啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリースイレの適正利用 ・エレベーター利用円滑化 ・優先席マナー啓発 ・歩きスマホ注意喚起キャンペーン ・ベビーカー利用、啓発ポスターの掲出 など
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームドア、エレベーター、スロープ、バリアフリースイレの整備 ・内方線付き点状ブロックや運行情報提供設備の設置 ・鉄道駅バリアフリー料金制度の活用 など

●バス事業者の主な取組

高齢者・障害のある方等の乗降介助等の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー対応車両（ノンステップバス）の導入 ・車いす利用者の乗降支援（従業員研修の実施） など
バリアフリーに関する情報提供の取組	<ul style="list-style-type: none"> ・車内放送や車内情報提供モニター等による案内サービス拡充 ・バスロケーションシステムを活用した一部バス停留所やWeb上における情報提供の実施 など
バリアフリーに関する施設職員等の教育訓練の取組	<ul style="list-style-type: none"> ・接遇研修の実施（車いすの乗降体験、専用器具による疑似体験）など
バリアフリーに関する広報・啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・優先席利用や車いすスペースに関する案内・周知、呼びかけなど



コラム 公共交通におけるバリアフリー化の取組

区内の公共交通におけるバリアフリー化の取組の一例を以下に紹介します。



鉄道駅のホームドア



車いす等でも通行しやすい改札



脚を入れる空間を設けた券売機



バス案内（バスロケーションシステム）



床面に大きく表示された案内サイン



エレベーターの優先利用を促すポスター

コラム ホームドアの設置率

国土交通省は、視覚障害のある方が駅のホームから転落する事故が相次いでいることを受けて平成18（2006）年12月施行のバリアフリー法に基づき、鉄道事業者によるホームドア設置を進めてきました。

東京都内の鉄道駅のホームドアの設置状況は、令和6（2024）年3月末時点でJR・私鉄が35.9%、東京メトロ95.4%、都営地下鉄が100%です。

区内には、JRが3駅、京成電鉄が8駅、北総鉄道が1駅の計12駅あります。ホームドアの設置状況は令和6年度時点ではJRの亀有駅、金町駅、新小岩駅の3駅で既に完了しています。今後、京成電鉄の京成高砂駅、京成立石駅、青砥駅、お花茶屋駅、堀切菖蒲園駅にホームドア整備が計画されています。



JR新小岩駅 緩行線ホームドア

コラム 鉄道バリアフリー料金制度について

令和3（2021）年12月、駅などのバリアフリー化を推進するため、鉄道利用者に広く費用を負担してもらう「鉄道駅バリアフリー料金制度」が国土交通省により創設されました。この制度により、鉄道事業者は利用者から収受した料金（通学定期券は除外）を、ホームドアの設置やエレベーターの導入などの設備整備（設置、改良、更新、維持管理等）に充てることができます。

鉄道事業者は、事前に「届出」を行う必要があり、バリアフリー設備の整備・徴収計画の公表、及び毎年度の整備・徴収実績（前年度の整備費、整備内容、徴収額など）の公表が義務付けられています。

区内を走る鉄道事業者2社（東日本旅客鉄道株式会社：届出日令和4年4月5日、京成電鉄株式会社：届出日令和5年9月15日）は、それぞれ届出を行い、各社がバリアフリー整備・徴収計画及び実績を公表しています。


News Release

2023年9月15日
京成電鉄株式会社

**鉄道駅バリアフリー料金制度の活用により
バリアフリー設備を整備します**

京成電鉄（本社千葉県市川市、社長・小林 敏也）では、2024年春より、「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、ホームドアをはじめとしたバリアフリー設備の整備を推進することで、すべてのお客様へ安全・安心・快適にご利用いただける鉄道を目指すため、同制度に基づく料金設定および整備・徴収計画を定め、本日国土交通省関東運輸局へ届出を行いました。

1. バリアフリー設備整備に関するこれまでの取組み

当社では駅のバリアフリー化に向けて、これまで国および地方自治体のご協力を頂きながらバリアフリー設備の整備を積極的に実施しておりました。ホームドアについては、日暮里駅、空港第2ビル駅および成田空港駅へ設置が完了しており、現在、押上駅で工事を進めています。また、全65駅中60駅において段差解消が完了し、内方線付き点状ブロックや運行情報提供設備を全駅に設置しました。



ホームドア（日暮里駅）



エレベーター



バリアフリートイレ



内方線付き点状ブロック

京成電鉄 鉄道駅バリアフリー料金制度の活用に関するプレスリリース

出典：京成電鉄株式会社ホームページ
(令和5年9月15日)

3-3 各種調査の実施

(1) 令和4年度関係者ヒアリング・アンケート調査

令和4（2022）年度に実施した「葛飾区移動等円滑化促進方針の策定に関する基礎調査」では、区内の高齢者や障害のある方の関係する団体、ベビーカー利用者等へのヒアリング及び団体の会員や介護事業者、交通事業者や施設管理者等へのアンケート調査を行いました。

調査の概要は以下のとおりです。

令和4年度ヒアリング・アンケート調査概要

調査	調査期間	サンプル数
障害のある方、高齢者、ベビーカー利用者等へのヒアリング	令和4年8月～10月	計128名
障害のある方、高齢者、ベビーカー利用者等へのアンケート	令和4年8月～10月	配布数1,896票 回収数638票 (回収率34%)
介護事業者へのWebアンケート	令和4年10月～11月	回答数56団体
区民モニターアンケート	令和4年12月	回答数179名
交通事業者・施設管理者への事業者アンケート	令和4年11月～令和5年2月	配布数211施設 回収数84施設 (回収率40%)



令和4年度 ヒアリング調査の様子

(2) 令和5年度・令和6年度まち歩き調査

促進方針の策定に当たり、区民参加のまち歩き調査を行い、区の現状や課題を利用者目線で抽出しました。

令和5（2023）年度は3箇所、令和6（2024）年度は9箇所でもち歩き調査を実施しました。

主に鉄道駅周辺の道路や施設を対象に、移動のしやすさや施設・設備の使いやすさなどを現地で調査し、その後にワークショップを行い現地で確認した良い点・悪い点・今後の改善点のほか、普段の生活で感じる区内におけるバリアフリーに関する改善点や意見などについて意見交換を行いました。

令和5年度・令和6年度まち歩き調査の実施概要

開催日		場 所	コース数	参加人数 (事務局除く)
令和5年	10月19日（木）	京成立石駅周辺地区	3	16
	10月26日（木）	新小岩駅周辺地区	3	12
	11月2日（木）	金町駅・京成金町駅周辺	3	19
令和6年	5月23日（木）	堀切菖蒲園駅周辺地区	1	4
	5月27日（月）	亀有駅周辺地区	3	11
	6月2日（日）	四ツ木駅周辺地区	2	7
	6月6日（木）	柴又駅・新柴又駅周辺地区	1	5
	6月12日（水）	お花茶屋駅周辺地区	2	10
	6月16日（日）	京成高砂駅周辺地区	1	6
	6月19日（水）	綾瀬駅周辺地区	1	5
	6月28日（金）	青砥駅周辺地区	3	9
	7月3日（水）	水元周辺地区	2	7
計			25	111



令和5年度・令和6年度まち歩き調査の様子

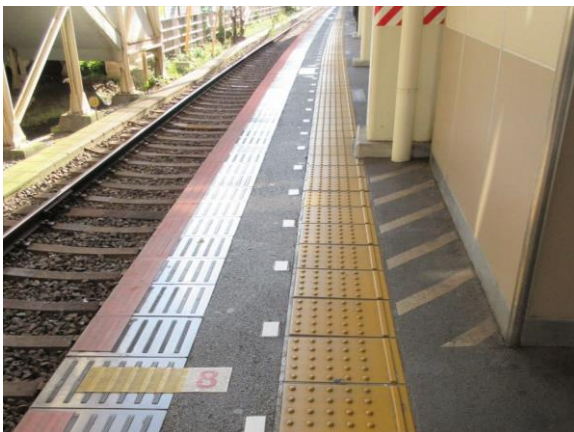
3-4 葛飾区における移動等円滑化に関する課題

促進方針の策定協議会や各部会、各種アンケート及びヒアリング調査、まち歩き調査などから、移動等円滑化に関する主な課題をハード面とソフト面に分類し、項目ごとに整理しました。

(1) ハード面の主な課題

①公共交通（旅客施設、車両、駅前広場等）

- ・鉄道駅には、ホームドア、エレベーター、券売機、視覚障害者誘導用ブロックの敷設、トイレ、子育て支援施設などの整備をより充実させてほしいとの要望があります。また、バリアフリールートが狭い、遠回りであるなど、円滑なルートではない状況が見られます。
- ・踏切道においては、車いすの走行のしづらさや、視覚障害のある方の事故防止対策、道路との立体交差化が求められています。
- ・公共交通（鉄道、バス、タクシーなど）へのバリアフリー車両の導入、各バス停留所への上屋やベンチの整備、各乗降場等のバリアフリー化が求められています。
- ・鉄道駅周辺の駅前広場などにおいて、視覚障害者誘導用ブロックが劣化または剥がれている箇所が見られます。
- ・鉄道駅周辺において、駐車場・駐輪場が少ないため路上駐車・駐輪が多く、通行の妨げになっているといった声があります。駐輪場においては葛飾区世論調査のなかでも「自転車置き場」の整備・充実を図ることが求められています。



狭いという指摘があった駅のホーム
(ホームドア未設置)



駅前広場における一部がはがれた
視覚障害者誘導用ブロック

②道路

- ・歩道については、国道や都道、主要な区道については2 m以上の歩道幅員が確保されている一方で、住宅地は歩道のない道路が多くなっています。また、幅員の狭い歩道や勾配、凹凸が課題として挙げられています。
- ・横断歩道に接続する部分の勾配や、歩道の横断勾配が急である箇所が見られます。
- ・視覚障害者誘導用ブロックについては、国道や、駅前広場等は連続設置されているところが多いものの、一部で剥がれや劣化がみられる状況です。
- ・第18回葛飾区世論調査（令和6年6月実施）においても「葛飾区が道路をつくったり、作りかえる時に、どんなことに力を入れたら良いと思いますか（複数回答可）」という設問に対して、3割程度の回答者が「道路をバリアフリーにする」を選択しています。

③交通安全施設

- ・音響式信号機や青延長用押しボタン付き信号機、エスコートゾーンの整備率が低いことが今後の課題として、ヒアリング調査等から挙がっています。

④建築物（公共施設、民間施設）

- ・施設の経年による破損や劣化が目立ち、維持管理やバリアフリー対応が不十分となっている状況が見られます。
- ・既存建物の階段やスロープ、エレベーター、トイレ、子育て支援施設などのバリアフリー化を求める要望があります。
- ・視覚障害者誘導用ブロックが、管理者が異なる施設間や道路との連携や連続性が確保されていない箇所があります。
- ・身体障害者用駐車場については、設置場所が分かりづらい施設があることや、区画そのものの不足が課題として挙がっています。



施設敷地（手前）と歩道（奥）で視覚障害者誘導用ブロックが繋がっていない

⑤公園

- ・園内の通路の段差、タイルやアスファルトの劣化により、車いすやベビーカーで通行しづらいことがあります。
- ・区内の公園にインクルーシブ遊具※の設置を求める声が挙がっています。



公園内の園路の段差



インクルーシブ遊具
(車いすに乗ったままでも砂遊びができる砂場)

出典：東京都「だれでもが遊べる児童遊具広場」整備のガイドライン

※インクルーシブ遊具：

体に障害がある子どもも、ない子どもも一緒になって遊ぶことができる遊具のことです。

(2) ソフト面の主な課題

①公共交通（旅客施設、車両、駅前広場等）

- ・ 障害のある方などから公共交通事業者の対応に感謝する声が多く挙がっています。一方、担当者や対応が必要な場面の違いにより、適切とはいえない対応がなされる場合があるとの声があります。
- ・ 交通事業者の接遇研修等の実施による人的対応の充実や、啓発活動の推進が求められます。



左右どちらに立った方がよいか、どこにつかまっていたかを確認する

肘や肩につかまってもらうときは、支援者が半歩前に出て誘導する

誘導方法の例

(注意：利用者を誘導する際は、必ずしも視覚障害者誘導用ブロックを使用する必要はない)

接遇研修のイメージ

出典：国土交通省資料を加工

②道路

- ・ 道路上の植木鉢や看板、電柱、放置自転車、自転車の歩道走行などによって歩行に支障をきたしている場面が見られます。



視覚障害者誘導用ブロック上に
自転車が駐輪されている

③建築物（公共施設、民間施設）

- ・エレベーターやバリアフリートイレ、視覚障害者誘導用ブロックなどの施設や機能を本来使いたい人が利用できるよう、利用方法等に関するマナーの向上が求められます。
- ・多くの人の利用が想定されるような一部の施設において、情報提供や施設職員等の接遇対応が十分に実施されていないという声があります。



高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進に関する啓発

出典：国土交通省資料

④区民その他の関係者

- ・過年度のヒアリング調査や介護事業者へのアンケート調査から、心のバリアフリーや障害理解の推進が必要であるという意見が多く挙がっています。
- ・障害を知る機会や体験が少なく、多くの世代において、障害への理解不足や介助方法がわからない人が多いことが課題です。

⑤情報案内、コミュニケーション

- ・バリアフリートイレの機能や、窓口における筆談・手話対応などの整備状況が分かりづらい、不足しているといった声があります。
- ・情報を必要としている全ての人にとって分かりやすい事前の情報提供や、施設整備と連携した情報案内が必要です。
- ・様々な利用者を想定した情報提供・コミュニケーション手段の整備が必要です。

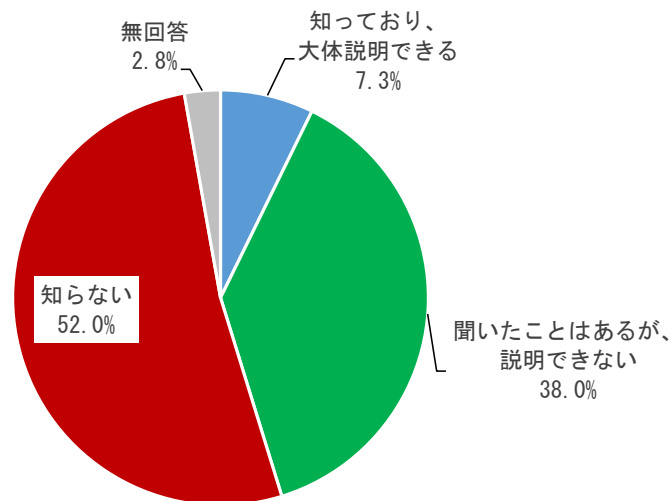


耳マークが小さく分かりづらいというまち歩き調査での意見により改善した例

◆第2回葛飾区区民モニターアンケート調査（令和4年12月実施）

設問「心のバリアフリーを知っていますか？」

回答



出典：令和4年度第2回葛飾区区民モニターアンケート調査報告書より

◆令和6年度 第18回葛飾区世論調査 報告書（令和6年6月実施）

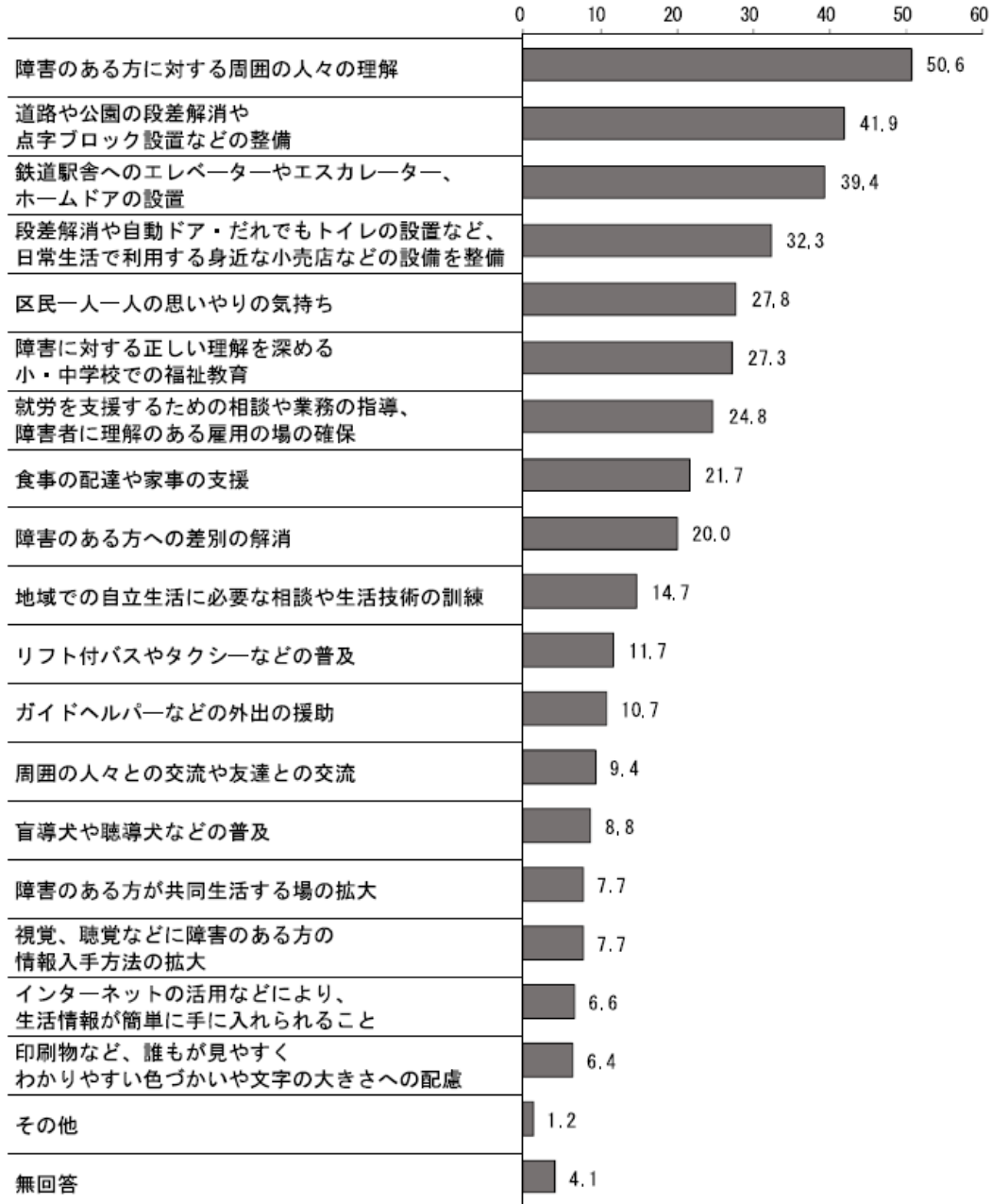
設問「障害がある方など誰もが安心して暮らせるためには、何が重要だと思いますか（〇は5つまで）」

回答

図表Ⅲ-11-1 障害者が安心して暮らすために重要なこと

(n=2,244)

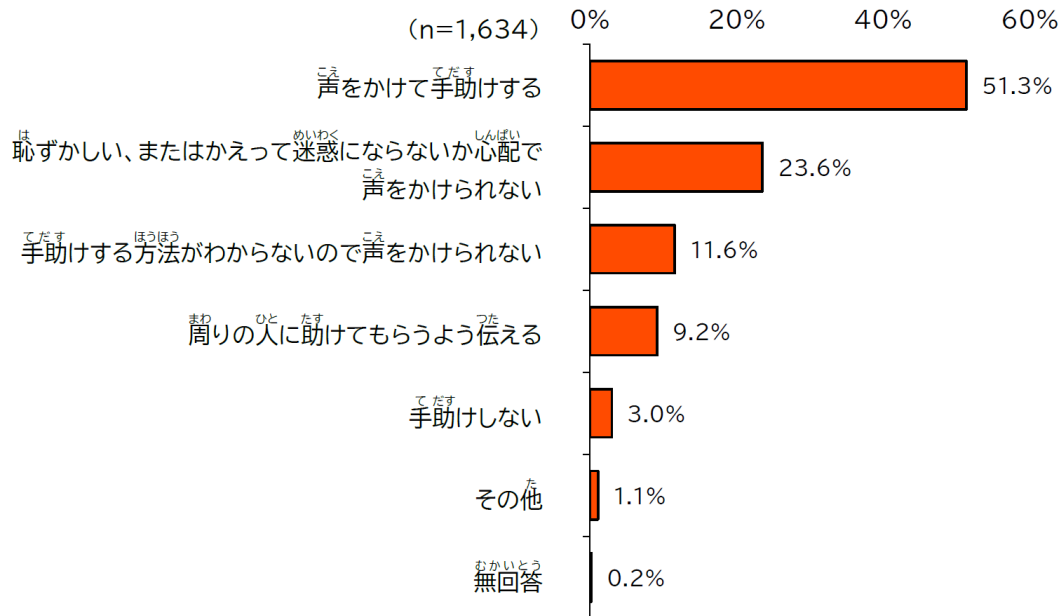
単位：%



◆令和6年度 第1回葛飾区子ども世論調査 報告書（令和6年11月）

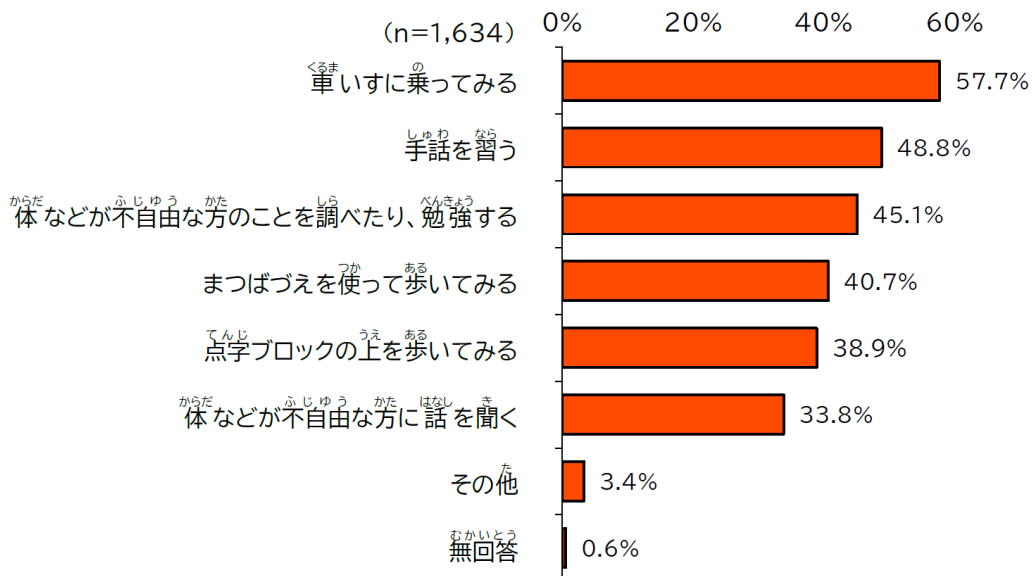
設問「あなたは街中で高齢の方や車いすを利用している方、妊婦さん、けがをしている方などが困っていたらどうしますか。（回答は1つ）」

回答



設問「あなたは目や耳、体などが不自由な方の気持ちを知るためにどのような体験が必要だと思いますか。（あてはまるすべてを回答）」

回答



第4章 全体方針

4-1 (仮称) 葛飾区移動等円滑化促進方針における考え方

本促進方針では、第1章(1-2 葛飾区移動等円滑化促進方針の位置付け)で示したとおり、区全域を方針の対象エリアに設定し、移動等円滑化の方針を示すことで「区全域におけるハード整備と心のバリアフリーに関するソフト面の両面によるバリアフリー化の方針を示すことによって、多様な住民への福祉の増進や、関係者のバリアフリー化に向けた機運の醸成、まちの活性化につなげることを目的としています。

区全域のバリアフリー化を推進していくためには施設整備等の「ハード面のバリアフリー」、心のバリアフリーや情報のバリアフリーといった「ソフト面のバリアフリー」の両面を関係者と一体となって取り組んでいくことが重要です。

特に、多様な人が集中する鉄道駅を中心とした徒歩圏の範囲を「移動等円滑化促進地区」に設定し、バリアフリー化の推進に取り組みます。

葛飾区移動等円滑化促進方針の考え方

- ・区全域を促進方針の対象エリアとして設定し、地域の面的なバリアフリー化を関係者と一体となって取り組む。
- ・特に、多様な人が集中する鉄道駅を中心とした徒歩圏の範囲を移動等円滑化促進地区※に設定し、バリアフリー化の推進に取り組む。

※詳細は第5章(5-1 移動等円滑化促進地区の考え方)に記載

4-2 基本目標

本区のこれまでの取組を踏まえて、区全域を対象に以下の基本目標を設定します。

基本
目標

誰もが生涯にわたって安全・安心・快適に、
自分らしく暮らし続けられるまち『かつしか』

4-3 基本目標を実現するための基本方針

促進方針では「誰もが生涯にわたって安全・安心・快適に、自分らしく暮らし続けられるまち『かつしか』の実現に向けたバリアフリー化を図るため、第3章（3-3 各種調査（関係者ヒアリングやアンケート調査、まち歩き調査））でのご意見等を踏まえ、本区の関連計画と連携しながら、区全域におけるバリアフリーの3つの基本方針を設定し、取組を推進していきます。

基本方針1 誰もが移動・利用しやすい「施設等のバリアフリーの推進」

- ・公共交通や道路、公園、施設、建築物等のバリアフリー整備が必要です。
 - ・施設管理者等や事業者と連携しながら、施設の維持管理の継続や施設間の連続性確保を図ります。
- ➡ 誰もが移動・利用しやすい施設等となるようバリアフリー化の取組を推進します。

基本方針2 相互理解と普及・広報・啓発による「心のバリアフリーの推進」

- ・行政や施設管理者等、事業者、区民を始め、葛飾区を行き交う、全ての方々も相互理解を深め、協力して支え合うことが不可欠です。
 - ・ヘルプカード等の普及や事業者等における研修、施設利用のマナー向上等の推進を図ります。
- ➡ 一人一人が「心のバリアフリー」の社会を実現するための取組を推進します。

基本方針3 全ての人に適切に情報を届ける「情報のバリアフリーの推進」

- ・全ての人が必要な情報を分かりやすく、簡単かつ的確に取得できる情報提供が必要です。
 - ・ハード整備と連携した情報案内やインターネット等を活用し、全ての人に分かりやすい事前の情報提供等の充実を図ります。
- ➡ 施設等へのスムーズな移動や快適な利用ができるように情報のバリアフリーの取組を推進します。

4-4 基本方針に基づく取組

葛飾区、施設管理者、交通事業者、道路管理者等が連携し、以下の3つの基本方針に基づく取組により、区全域のバリアフリー化を推進します。

基本方針1 誰もが移動・利用しやすい「施設等のバリアフリーの推進」

公共交通や道路、公園、施設、建築物などの「施設等のバリアフリー」については、利用者の視点を踏まえ、国や東京都の示す移動等円滑化の基準やガイドライン等に基づき、以下の観点で整備を推進していきます。

- 適切な維持管理によるバリアフリー機能の回復と維持
 - ・公共施設や民間施設、車両、道路、公園等の適切な維持管理の実施（定期点検と破損箇所等の補修など）
 - ・道路の監察指導（道路上に置かれた自転車・看板・商品陳列などへの指導） など
- 短期的に実現できるバリアフリー化や中長期的なバリアフリー化
 - ・小さな段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置、点字シールの貼付・音声案内・障害者用駐車区画の整備
 - ・バス停留所やタクシー乗り場の乗り口の改善（間口の確保、段差解消など）
 - ・踏切道の安全対策 など
- 整備・改修によるバリアフリー化
 - ・バリアフリー対応車両の導入
 - ・バス停留所の上屋、ベンチの設置
 - ・施設、道路、交通安全施設、公園の新設・改修時における連続したバリアフリー経路と設備の整備（段差・勾配の解消、幅員の確保、視覚障害者誘導用ブロック、案内板、ホームドア、音響式信号機、バリアフリートイレ、エレベーター、子育て支援設備などの整備） など

(1) 共通

- ・移動等円滑化経路（バリアフリールート）を確保します。
- ・道路と各施設との視覚障害者誘導用ブロックの連続性を確保します。
- ・必要箇所に点字シールの貼付、音声案内の整備などを推進します。

(2) 公共交通

- ・各交通事業者とバリアフリー化（バリアフリー対応車両など）を推進していきます。

①鉄道

- ・駅は、利用者の状況やご意見を踏まえながら、ホームドアの設置など安全対策の充実を図ります。また、駅施設（出入口・通路・改札口など）の改修、エレベーターや各所案内サイン等の誘導設備の充実などによる安全で円滑に移動できる経路を確保します。
- ・踏切の除却による交通渋滞の解消や回遊性の向上による地域の活性化に向けた関係者との協議を推進します。また、踏切道の安全対策についても検討します。



JR新小岩駅 緩行線ホームドア

②バス

- ・利用者の状況やご意見を踏まえながら、バス利用環境の向上に向けたバス停留所の整備、上屋やベンチなどの利便施設の整備を進めます。
- ・利用者に運行情報を伝える装置（バスロケーションシステム）の設置、バス環境の更なるバリアフリー整備を推進します。



京成バス バス到着予定案内
バスロケーションシステム

③タクシー

- ・タクシー乗り場の間口確保や段差解消など、タクシー利用環境の更なるバリアフリー整備を推進します。



車いすのまま乗車可能な
ユニバーサルデザインタクシー

出典：国土交通省資料

(3) 道路・交通安全施設

- ・歩道の勾配改善や段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置など、歩道のバリアフリー化を推進し、通行の妨げとなる放置自転車や広告・看板の撤去を進めます。あわせて、街路樹等による緑化、歩道の広い箇所を活用した滞留場所としての整備や分かりやすい案内標識の設置など、全ての人が安全・快適に歩行できる道路整備を推進します。
- ・適切な維持管理の実施、道路監察による安全な歩行空間の確保、高齢者・障害のある方等が利用しやすい道路の整備・改修を推進します。
- ・音響式信号機の設置など、交通管理者と連携し誰もが安全に道路を横断できる環境を整備していきます。



歩車道間の段差を解消した
歩道巻き込み部

(4) 建築物（公共施設、民間施設）

- ・適切な維持管理の実施とともに、既存施設における積極的なバリアフリー化を推進します。
- ・施設の新築・改修・更新時にバリアフリーに配慮した設備（簡易ベッドを含むバリアフリースイール、エレベーター、子育て支援設備、身体障害者用駐車場など）の整備を推進します。

(5) 公園

- ・公園、児童遊園の新設整備に当たっては、誰もが使いやすいユニバーサルデザイン、障害の有無に関係なく一緒に遊べるインクルーシブパークの考え方を取り入れた整備を進めていくとともに、既存の公園・児童遊園についても、計画的な改修と適切な維持管理を進め、高齢者・障害のある方等を含む利用者ニーズに応じた特色ある公園整備を推進します。

コラム 基準やガイドライン等に基づく整備

「施設等のバリアフリー」の実現に当たっては、バリアフリー法および東京都建築物バリアフリー条例、東京都福祉のまちづくり条例によって義務付けられた基準を遵守していくことが求められます。

●バリアフリー法

バリアフリー法においては、必要最低限の基準として、バリアフリー法で定められた一定規模以上の特定建築物（多数の者が利用する建築物）及び特別特定建築物（不特定多数、または主として高齢者や障害者等が利用する建築物）の施設の構造及び配置に関する基準に適合させることが求められています。

●東京都建築物バリアフリー条例

東京都建築物バリアフリー条例（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）は、東京都独自の義務付けとして、バリアフリー法で定める特別特定建築物に加え、共同住宅や学校等の特定建築物にもバリアフリー化を義務付けています。

●東京都福祉のまちづくり条例

東京都では、建築物バリアフリー条例に加え、整備する建築物の用途と規模をより広範に定めた東京都福祉のまちづくり条例を制定しています。

これらの条例の制定によって、より多岐に渡る施設におけるバリアフリーが進められています。

その他、東京都では『多様な利用者のニーズに配慮したユニバーサルデザインのトイレづくりハンドブック』なども作成しています。



目次（抜粋）

概要 設計

1 建築物編

I 建築物、II 共同住宅等、III 小規模建築物

経路、出入口、廊下、階段、エレベーター、トイレ等

2 道路編：歩道（歩車道分離、幅員、勾配、舗装）、段差等

3 公園編：出入口、園路、階段、傾斜路、休憩所等

4 公共交通施設編：移動等円滑化経路、出入口等

I 公共交通施設、II 鉄軌道駅、III バスターミナル等

経路、出入口、駐車場、通路、階段、エレベーター等

5 路外駐車場編：経路、出入口、トイレ等

資料

東京都福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアルの構成

出典：東京都福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアル、令和5年(2023年)10月改訂版

基本方針2 相互理解と普及・広報・啓発による「心のバリアフリーの推進」

ハード面での整備、例えば歩道の段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置等の施設の整備だけでは全ての人にとってのバリアフリー社会の実現には限界があります。まずは、高齢者・障害のある方等の様々な心身の特性や考え方を知ることが必要です。

そのため、バリアフリー社会の実現には、葛飾区、施設管理者、交通事業者、道路管理者、地域住民等が連携し、相互理解を深めながら、一人一人が協力して支え合うことが不可欠です。

相互理解と普及・広報・啓発による「心のバリアフリー」については、以下の観点で推進していきます。

●心のバリアフリーに係る学習

- ・小中高校でのバリアフリー教育、区民向けのバリアフリー教室（介助方法や体験）
- ・特別支援学校との交流、活動、イベントでの障害のある方等との交流
- ・交通事業者や施設管理者等における研修、マニュアルの整備の推進など

●心のバリアフリーの普及・広報・啓発

- ・ポスター、看板、ホームページ、イベント、講演会、様々な取組や事例の周知
- ・ヘルプマーク、ヘルプカード等の作成・配布
- ・一人一人の施設利用マナーの向上、「気づき」の啓発 など

(1) 心のバリアフリーに係る学習

- ・教育現場と連携した小中高校でのバリアフリー教育の実践を推進します。
- ・成人を含めた区民向けのバリアフリー教室や、障害の有無に関わらず参加できるスポーツイベントの開催、特別支援学校との交流、活動、イベントでの当事者との交流の推進を図ります。
- ・交通事業者や施設管理者等における研修、マニュアルの整備を推進していきます。



交通事業者向けを対象とした接遇・介助の基本を習得するための研修

出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団資料



手話講座や車いす買い物体験

出典：葛飾区生涯学習課 公式note

(2) 普及・広報・啓発

- ・ポスター、看板、ホームページ、イベント、講演会、交通安全運動、様々な取組や事例の周知による、「心のバリアフリー」や障害特性の理解推進を図ります。
- ・ヘルプマーク、ヘルプカード等の普及を図ります。
- ・声かけサポートの更なる実践を推進します。
- ・一人一人の施設利用や自転車利用のルール・マナーの教育を広げ、実践につなげます。



「声かけ・サポート」運動強化キャンペーンポスター

(共催・協力事業者：交通事業者83社局、事業者10団体)



ヘルプマークとヘルプカード普及啓発パンフレット



ベビーカーキャンペーンポスター

出典：国土交通省資料



鉄道事業者による啓発ポスター

出典：山陽電鉄資料

コラム 心のバリアフリーについて①

「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方を理解し、全ての人が理解を深めようとコミュニケーションを取り、支え合う社会を目指すことをいいます。

●そもそもバリアフリーとは？

そもそも「バリアフリー」とは「障害・障壁（バリア）」を「なくす（フリー）」ことを指します。バリアフリー社会を実現するためには以下の4つのバリアを無くすことが必要とされています。

①物理的なバリア（建物や道路などで段差がある 等）

電車やバスなどの公共交通機関、道路や建物などで、移動・利用する際に不便さを感じさせる物理的なバリア

▶ 例：駅のホームや道路、建物の段差、点字ブロックの上に置かれた自転車



出典：文部科学省「心のバリアフリーノート」

②制度的なバリア（障害を理由に就職の試験が受けられない 等）

社会のルールや制度が整っていない・認知されていないことによって、権利や機会をうばわれているバリア

▶ 例：盲導犬の入店拒否、学校の入学試験拒否



出典：文部科学省「心のバリアフリーノート」

③文化・情報面でのバリア（目の不自由な人のための音声案内が出ない 等）

情報の伝え方が限定的・十分でないために、必要な情報が平等に得られないバリア

▶ 例：視覚のみに頼ったタッチパネル、音声のみのアナウンス、文字のみの案内

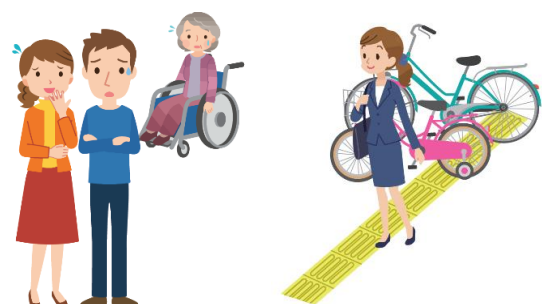


出典：文部科学省「心のバリアフリーノート」

④意識上のバリア（「かわいそうだから」と特別扱いする 等）

心ない言葉、偏見や差別、無関心など、障害のある方等を受け入れないことで生まれるバリア

▶ 例：障害等に対する理解がなく偏見を持ったり、点字ブロックがあることに関心がなく、その上に立ったり物を置いたりすること



出典：文部科学省「心のバリアフリーノート」

コラム 心のバリアフリーについて②

●心のバリアフリーの考え方

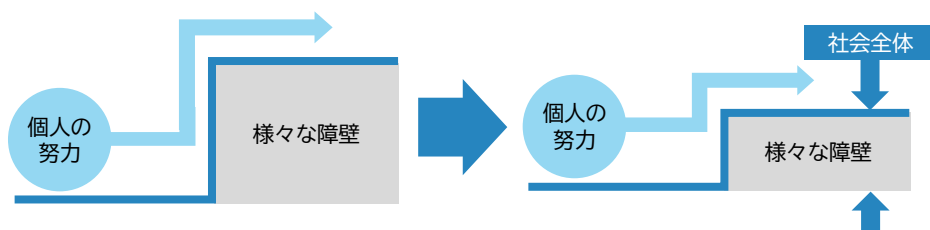
心のバリアフリー社会の実現には、「障害の社会モデル」（社会のバリアを取り除くことは社会の責務である）の視点を持つことが重要です。そのうえで、障害のある・なしに関わらず様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が、お互いに理解を深めようとコミュニケーションを取り合いながら、社会のバリアを取り除く姿勢をもつことが重要です。

<医学モデル>

- ・障害・障壁（バリア）は個人の医学的な問題と捉え、治療やリハビリテーション、自身によって補助器具を用意するなどにより改善することを目指す考え方です。

<社会モデル>

- ・障害・障壁（バリア）は個人の身体的な制約だけでなく、事物・制度・慣行・観念等の様々な社会的な障壁（バリア）の相互作用によって生じるものであり、これらの障壁は社会全体で解決していくべきという考え方です。



社会モデルの考え方に基づく社会全体での障壁の除去

心のバリアフリーを体現・実践していくためのポイントは以下の3つになります。

- ①「障害の社会モデル」を理解すること。
- ②障害のある人やその家族への差別を行わないように徹底すること。
- ③自分とは異なる多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

出典：「ユニバーサルデザイン2020行動計画」（日本政府）より



コラム 心のバリアフリーについて③

● 「気づき」「声かけ」から始まる心のバリアフリー

心のバリアフリー社会の実現には、私たち一人一人が意識的に、バリアを感じている人の立場に立ち行動を起こすこと、声をかけたりコミュニケーションを取ることが重要です。

<困っている人に気付く>

まず、自分の周りにどのようなバリアが存在するかを観察しましょう。まちなかや駅、学校など、さまざまな場所でバリアに困っている人がいます。その人たちに気付くことが、心のバリアフリーの第一歩です。

<声をかける>

困っている人に気付いたら、勇気を持って声をかけてみましょう。例えば、駅の階段で困っている人を見かけたら、「私が荷物をお持ちしましょうか?」と尝试してみましよう。

<分からない時は聞く>

困っていそうだけれど、具体的に何に困っているのか分からない場合もあります。そのような時は、「何かお困りでしょうか?」と聞いてみましょう。これにより、相手のニーズを直接知ることができます。

<相手の気持ちを尊重する>

手伝おうと思っても断られることもあるかもしれません。しかし、がっかりする必要はありません。自分でやりたい人や自分でできる人もいますので、その場合は相手の気持ちを尊重しましょう。

心のバリアフリーは、困っている人に気づき、声をかけることから始まります。自分でできることを考え、わからない場合は聞くことで、適切な支援を提供することができます。

これにより、誰もが安心して生活できる社会を目指していきましょう。



出典：国土交通省資料

基本方針3 全ての人に適切に情報を届ける「情報のバリアフリーの推進」

全ての人が必要な情報を分かりやすくするとともに、簡単かつ的確に取得できるように、ハード整備、インターネットやデジタル技術等との連動も図りながら、以下の観点で「情報のバリアフリー」を推進していきます。

●分かりやすい情報提供やコミュニケーション支援

- ・誰にでも分かりやすいサイン・看板（ピクトグラム、ひらがな表記など）
- ・インターネットやデジタル技術等を活用した、全ての人に分かりやすい事前の情報提供（バリアフリーマップ等の作成・拡充、誰でも利用しやすいウェブサイト）
- ・インターネットやデジタル技術等を活用した、当事者への適切な情報伝達 など

(1) 多様な手段による情報提供

- ・多様なニーズを踏まえて、手話、筆談、ICT技術、多言語・ひらがな表記、サイン等の掲載や充実を推進します。



コラム 葛飾区における多様な手段による情報提供

葛飾区役所では、障害福祉課などの一部の窓口において、高齢者や聴覚障害のある方とのスムーズなコミュニケーションを図るために、リアルタイム字幕が表示される透明ディスプレイ※を導入しました。また、地区センターで行われる『区民と区長との意見交換会』では、要約筆記（字幕）及び手話通訳を提供することで、参加者がより情報を得やすくなるようにしています。



リアルタイム字幕が表示される
透明ディスプレイ



意見交換会における要約筆記
(字幕)

※リアルタイム字幕が表示される透明ディスプレイ：
会話をリアルタイムに文字に変換し、ディスプレイにリアルタイムで表示されるシステムのこと。

(2) 事前の情報提供の充実

- ・ 全ての人に分かりやすい事前の情報提供（バリアフリーマップ等の作成・拡充、ウェブアクセシビリティ※の確保など）の実施、更新を推進します。
- ・ サポート体制等の事前情報や施設の整備状況について、ホームページへの掲載や更新を推進します。



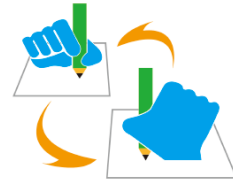
耳マーク



ヒアリングループマーク



手話マーク



筆談マーク

出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団資料

※ウェブアクセシビリティ：

利用者の障害などの有無やその度合い、年齢や利用環境にかかわらず、あらゆる人々がウェブサイト上で提供されている情報やサービスを利用できること。

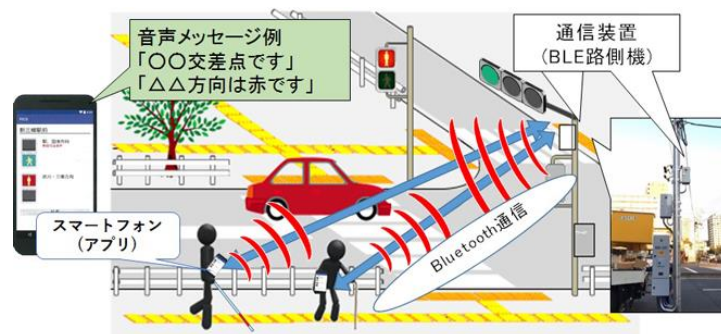
(3) 迅速かつ適時な情報提供

- ・ 現地における情報提供として、施設等におけるハード整備と連携した情報案内やその設置位置の工夫の実施、窓口における多様なコミュニケーションの対応などを推進します。
- ・ 交通事業者や施設管理者等における災害発生時などの非常時の情報発信が全ての人に伝わる方法を検討します。



コラム 歩行者信号の情報を提供するアプリケーション

通信装置を備えた信号機とスマートフォンが連携することで、歩行者信号の状態をスマートフォンに送信するシステムが新宿区や仙台市などの一部の信号機で導入されています。このシステムを利用すると、スマートフォンを使って信号機の押しボタンを操作したり、歩行者用信号の青信号の時間を延長したり、音響式信号機の音を鳴らしたりすることができます。



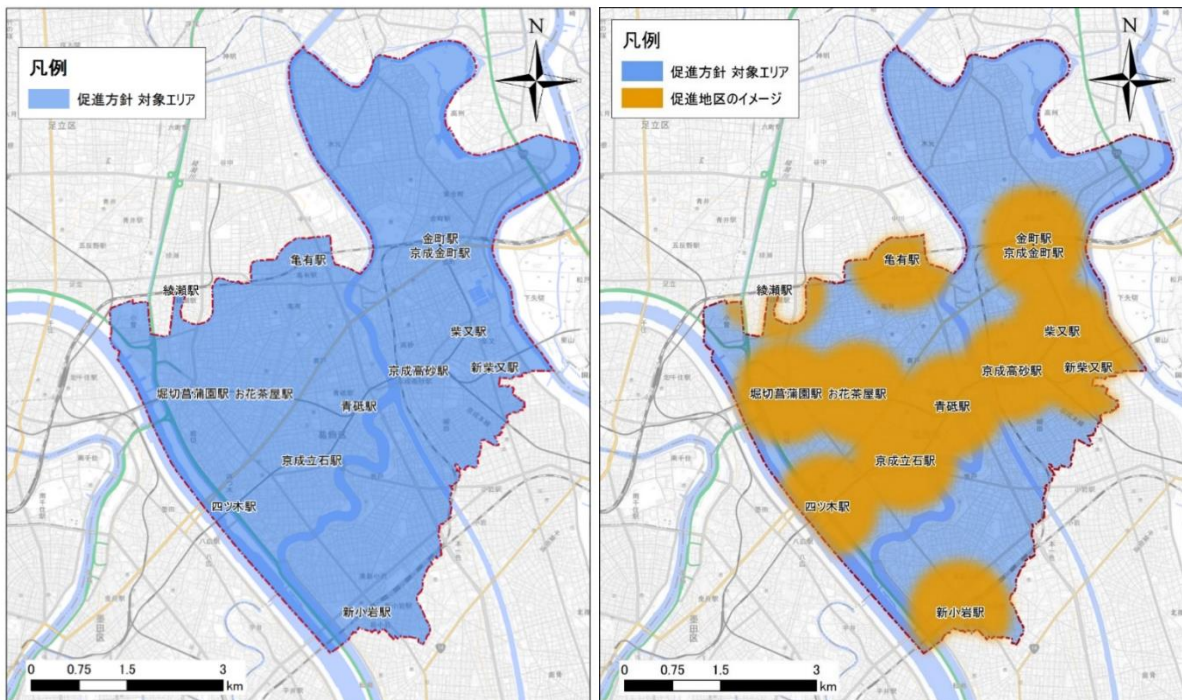
出典：警視庁HP

第5章 移動等円滑化促進地区

5-1 移動等円滑化促進地区及び生活関連施設、生活関連経路の考え方

(1) 移動等円滑化促進地区の考え方

本促進方針では、多様な人が集中する鉄道駅を中心とした徒歩圏を「移動等円滑化促進地区（以下「促進地区」という。）」に設定し、地域の面的なバリアフリー化を関係者と一体となって推進していきます。



葛飾区移動等円滑化促進方針と促進地区の対象エリア



ポイント

- ①本促進方針は、区全域を促進方針の対象エリアとして設定し、地域の面的なバリアフリー化を関係者と一体となって取り組む。
- ②多様な人が集中する鉄道駅を中心とした徒歩圏を「移動等円滑化促進地区」に設定し、バリアフリー化の取組を推進する。

多様な人が集中する鉄道駅を中心とした徒歩圏の範囲を促進地区とし、施設の分布状況、隣接駅との関係、地域のまとまりなどを勘案して区域を設定します。

また、区内の鉄道駅は各駅とも国の基本方針において移動等円滑化の実施が求められる要件（一日当たりの平均的な利用者数が三千人以上）を満たしていることから、促進地区は区内の全鉄道駅12駅を対象として、各駅の配置状況を踏まえて設定します。

また、足立区内にある綾瀬駅や、区内の鉄道駅周辺の隣接自治体とも連携を図りながら促進地区を設定します。

葛飾区における促進地区の考え方

- ・多様な人が集中する鉄道駅を中心とした徒歩圏等の範囲とする。
- ・区内の全ての鉄道駅を対象に、各地区の状況に応じた範囲とする。
- ・駅周辺の隣接自治体とも連携を図りながら範囲を検討する。



ポイント

促進地区は、バリアフリー法において以下のような要件が定められています。

**バリアフリー法 第二条二十三号（移動等円滑化促進地区の要件）①～③
移動等円滑化の促進に関する基本方針 三の2（移動等円滑化促進地区の要件）④**

- 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、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。
- ②生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること。
- ③当該地区において移動等円滑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であると認められる地区であること。
- ④移動等円滑化促進地区の境界 促進地区の境界は、町界・字界、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって明確に表示して定める。移動等円滑化促進地区の区域が市町村界を越える場合は、隣接市町村と連携してマスタープランを作成する必要がある。

(2) 生活関連施設の考え方

生活関連施設は、バリアフリー法において「高齢者、障害者等が日常生活また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（バリアフリー法 第二条二十三のイ（生活関連施設）」と定義されています。

また、国が公表している「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（令和3年3月）」（以下「国のガイドライン」という。）においては、生活関連施設の設定に当たって、以下の点を考慮することが必要としており、想定される生活関連施設を示しています。



ポイント

国のガイドライン（生活関連施設の設定に当たって考慮する事項）

- ・常に多数の人が利用する施設を選定する。
- ・高齢者、障害のある方等の利用が多い施設を選定する。

想定される生活関連施設（国のガイドラインに一部加筆）

区分	種類
旅客施設	鉄道駅、空港、バスターミナル等
官公庁等	都道府県庁、市役所・区役所、役場
	郵便局、銀行、ATM
	警察署（交番を含む）、裁判所
	市民・地区センター、コミュニティーセンター等
	都道府県税事務所、税務署
教育・文化施設等	図書館
	市民会館、市民ホール、文化ホール
	学校（小・中・高等学校）
	公民館
	博物館・美術館・音楽館、資料館
保健・医療・福祉施設	病院・診療所
	総合福祉施設、老人・障害者福祉施設等
商業施設	大規模小売店舗等
	商店街等（地下街を含む）
宿泊施設	ビジネスホテル、シティホテル等
公園・運動施設	公園
	体育館・武道館その他屋内施設
その他の施設	結婚式場、葬祭場等冠婚葬祭に関わる施設
	観光施設
	路外駐車場

さらに、東京都は「東京都福祉のまちづくり条例」において、バリアフリーに関する整備基準への適合努力義務が求められる都市施設や、新設または改修の際に整備基準への適合遵守義務が求められる特定都市施設が規定されています。

また、平成23（2011）年3月に策定した「葛飾区バリアフリー基本構想」では、不特定多数の区民または多くの高齢者・障害者が利用する官公庁施設や福祉施設等で、駅から500m圏内に所在するものを、生活関連施設（目的施設）として設定しました。

促進方針における生活関連施設の設定に当たっては、バリアフリー法の定義を基本として、国のガイドライン、過去に策定したバリアフリー基本構想を踏まえ、東京都福祉のまちづくり条例における都市施設・特定都市施設を参考に、高齢者、障害のある方、妊産婦等が関連する官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設等を選定します。

葛飾区における生活関連施設の設定の考え方

- ・常に多数の人が利用する施設を選定する。
- ・高齢者、障害のある方等の利用が多い施設を選定する。
- ・国のガイドラインや東京都福祉のまちづくり条例に規定されている都市施設・特定都市施設を参考に選定する。
- ・本区のバリアフリー基本構想を踏まえて選定する。

以下に本区における生活関連施設となる可能性のある施設を示します。

葛飾区における生活関連施設（案）

区分	葛飾区内の主な施設
1. 旅客施設	鉄道駅
2. 官公庁等	庁舎※ ¹ （区役所、区民事務所、区民サービスコーナー等） 警察署、税務署、登記所
3. 教育・文化施設等	生涯学習施設※ ¹ （博物館、図書館） 文化施設※ ¹ （文化会館、文化ホール） 学校教育施設※ ¹ （小中高等学校、特別支援学校、幼稚園等）、 大学 地域活動施設※ ¹ （地区センター、集い交流館、憩い交流館等） 子ども・家庭支援施設※ ¹ （子ども未来プラザ、保育園、児童館等）
4. 保健・医療・ 福祉施設	病院（病床数20床以上※ ² ） 健康・医療・衛生施設※ ¹ （保健所、保健センター、休日応急診療所等） 高齢者支援施設※ ¹ （作業所、シニア活動センター、在宅サービスセンター等） 障害者支援施設※ ¹ （障害者福祉センター、福祉館、障害者就労支援センター等）
5. 商業・サービス施設	郵便局、金融機関（銀行、信用金庫等） 大規模小売店舗（1,000㎡以上※ ³ ）、 葛飾区特定商業施設（500㎡以上※ ⁴ ）、商店街 ホテル、旅館 映画館、ポーリング場 公衆便所
6. 公園・運動施設	区立公園※ ¹ 、都立公園 スポーツ施設※ ¹ （総合スポーツセンター等） 体育館、陸上競技場、球技場、プール、テニスコート
7. 路外駐車場	区営駐車場※ ¹ 民営駐車場（500㎡以上※ ⁵ ）
8. その他の施設	産業関連施設※ ¹ 観光関連施設※ ¹ 葬祭場 等

※1：葛飾区公共施設等経営基本方針（令和5年3月改定）の施設

※2：医療法（第一条の五）

※3：大規模小売店舗立地法

※4：葛飾区特定商業施設の立地に関する要綱

※5：駐車場法

(3) 生活関連経路の考え方

生活関連経路は、バリアフリー法において「生活関連施設相互間の経路（バリアフリー法 第二条二十三のロ（生活関連経路）」と定義されています。

また、国のガイドラインにおいては、生活関連経路の選定の考え方として、以下の点を考慮することとしております。



ポイント

国のガイドライン（生活関連経路の選定に当たっての考え方）

- ・より多くの人々が利用する経路を選定する。
- ・生活関連施設相互のネットワークを確保する。
- ・隣接自治体との連続性を確保する。

このようなことから、生活関連経路の設定に当たっては、バリアフリー法の定義を基本として、国のガイドラインや過去に策定したバリアフリー基本構想を踏まえ、生活関連施設へのアクセス動線などに配慮して設定することとします。

葛飾区における生活関連経路の設定の考え方

- ・より多くの人々が利用する経路を選定する。
- ・生活関連施設相互のネットワークを確保する。
- ・隣接自治体との連続性を確保する。
- ・本区のバリアフリー基本構想を踏まえて設定する。

平成23（2011）年3月に策定した「葛飾区バリアフリー基本構想」では、歩道の設置や有効幅員の確保が困難であるなどの理由により、生活関連経路として整備を行うことが難しい道路についても、日常的な利用からみてバリアフリー化の必要性が高い道路については、準生活関連経路として設定しました。

そのため、本促進方針でも「生活関連経路」とは別に「準生活関連経路」を設定します。

移動等円滑化促進地区

- ・多様な人が集中する鉄道駅を中心とした徒歩圏等の範囲とする。
- ・区内の全ての鉄道駅を対象に、各地区の状況に応じた範囲とする。
- ・駅周辺の隣接自治体とも連携を図りながら範囲を検討する。

生活関連施設

- ・常に多数の人が利用する施設を選定する。
- ・高齢者、障害のある方等の利用が多い施設を選定する。
- ・国や都の関連計画等に規定されている施設を参考に選定する。
- ・本区のバリアフリー基本構想を踏まえて選定する。



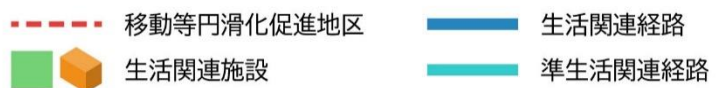
生活関連経路

- ・より多くの人々が利用する経路を選定する。
- ・生活関連施設相互のネットワークを確保する。
- ・隣接自治体との連続性を確保する。
- ・本区のバリアフリー基本構想を踏まえて設定する。



準生活関連経路

- ・歩道の設置や有効幅員の確保が困難であるものの、バリアフリー化の必要性が高い道路を選定する。
- ・生活関連経路に準じた本区のバリアフリー整備を目指す。



移動等円滑化促進地区のイメージ

5-2 移動等円滑化促進地区

促進地区は、区内の全鉄道駅と隣接する足立区内の綾瀬駅を中心として、徒歩圏の範囲や施設の分布状況等を勘案して区域を設定します。

促進地区の範囲や、生活関連施設、生活関連経路は、まちづくりの進捗等を見据えながら、必要に応じて見直しを行います。

なお、JR金町駅と京成金町駅、柴又駅と新柴又駅は両駅が近い位置にあるため、1つの促進地区として位置付けます。

促進地区の一覧

促進地区名	面積 (ha)
(1) 京成立石駅周辺地区	199
(2) 金町駅・京成金町駅周辺地区	200
(3) 新小岩駅周辺地区	139
(4) 亀有駅周辺地区	104
(5) 堀切菖蒲園駅周辺地区	222
(6) お花茶屋駅周辺地区	159
(7) 青砥駅周辺地区	158
(8) 京成高砂駅周辺地区	157
(9) 四ツ木駅周辺地区	115
(10) 柴又駅・新柴又駅周辺地区	165
(11) 綾瀬駅周辺地区	31

(1) 京成立石駅周辺地区

鉄道駅：京成立石駅

乗降客数：32,060 (人/日)¹



¹ 葛飾区統計書 第67回 (令和5年刊行)

(2) 金町駅・京成金町駅周辺地区

鉄道駅：金町駅・京成金町駅

乗降客数：金町駅91,280 (人/日)²、京成金町駅22,031 (人/日)²

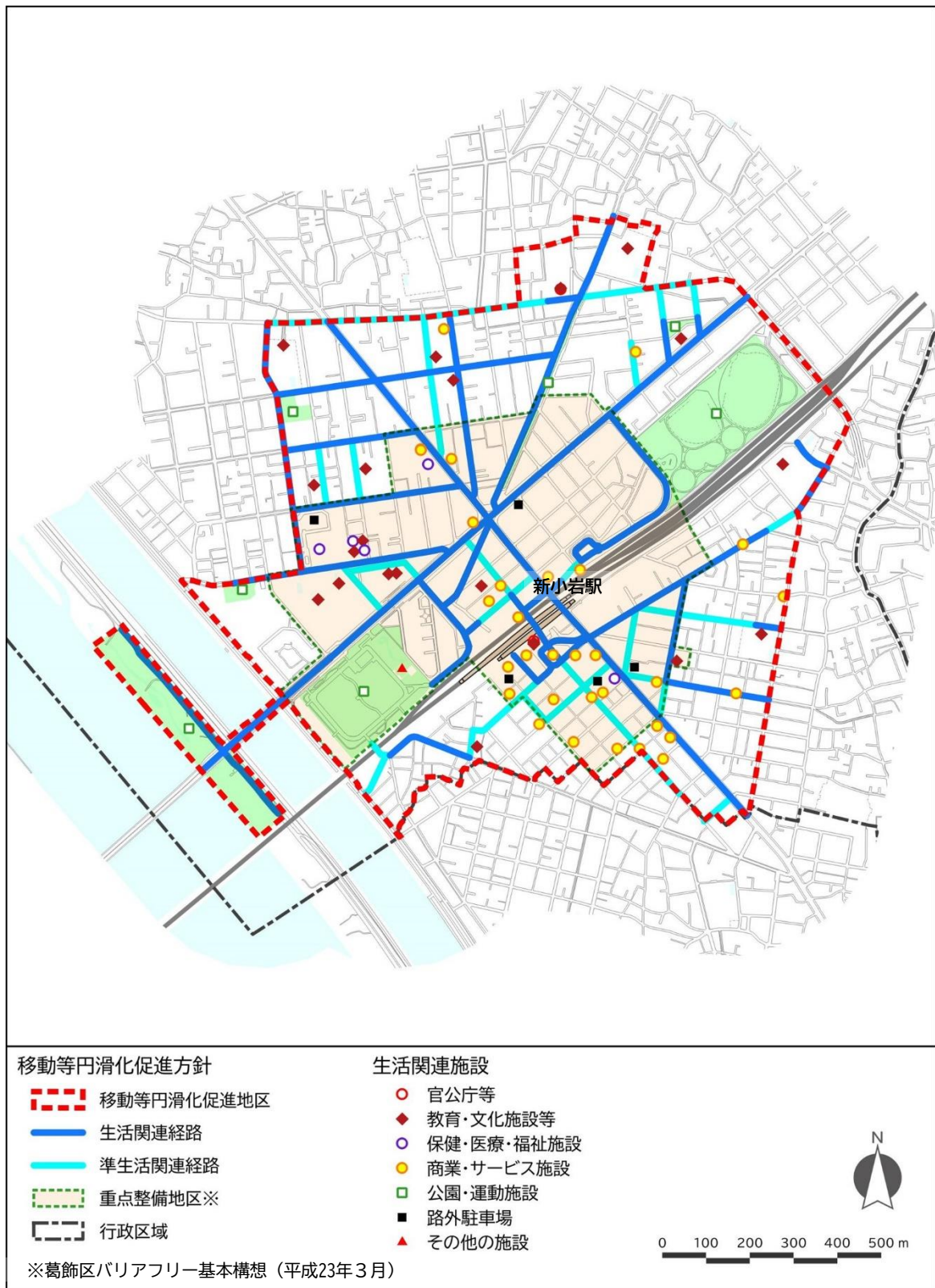


² 葛飾区統計書 第67回（令和5年刊行）。なお東日本旅客鉄道㈱は1日平均乗車人員のみ公表しているため、金町駅の数値は乗車人員を2倍した推計値。

(3) 新小岩駅周辺地区

鉄道駅：新小岩駅

乗降客数：133,070 (人/日)³



³ 葛飾区統計書 第67回 (令和5年刊行)。なお東日本旅客鉄道(株)は1日平均乗車人員のみ公表しているため、数値は乗車人員を2倍した推計値。

(4) 亀有駅周辺地区

鉄道駅：亀有駅

乗降客数：74,798 (人/日)⁴

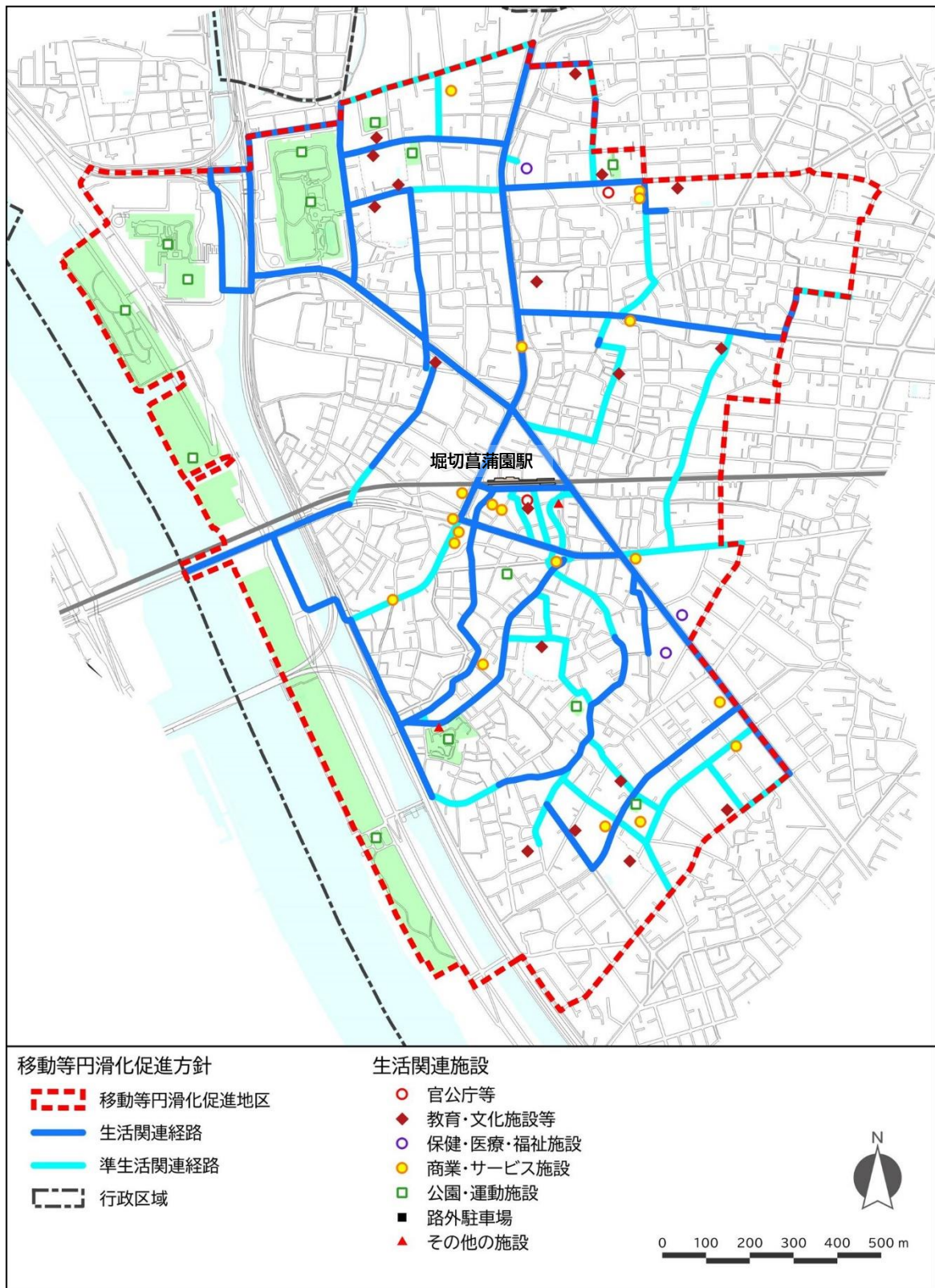


⁴ 葛飾区統計書 第67回 (令和5年刊行)。なお東日本旅客鉄道(株)は1日平均乗車人員のみ公表しているため、数値は乗車人員を2倍した推計値。

(5) 堀切菖蒲園駅周辺地区

鉄道駅：堀切菖蒲園駅

乗降客数：20,122 (人/日)⁵

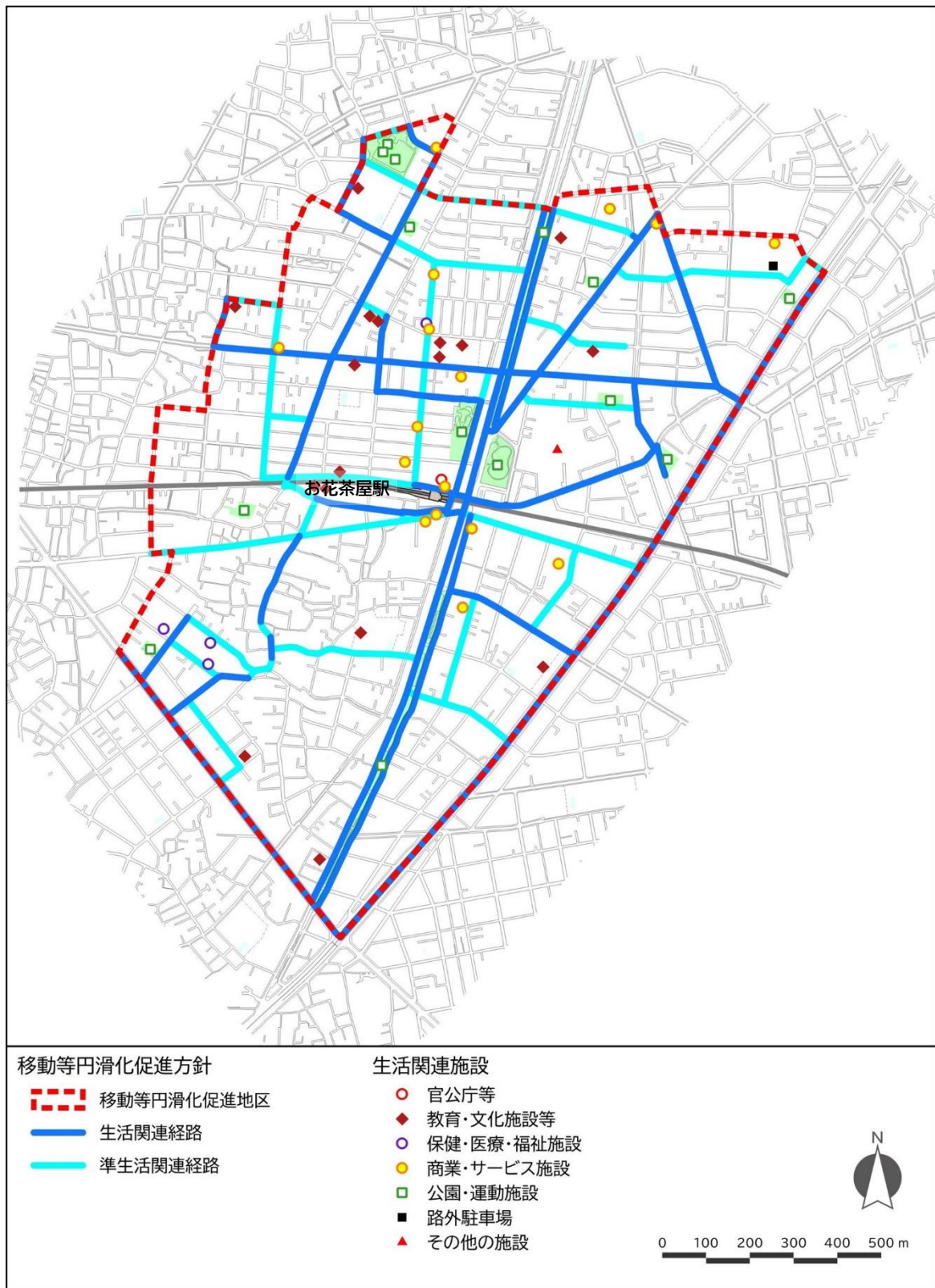


⁵ 葛飾区統計書 第67回 (令和5年刊行)

(6) お花茶屋駅周辺地区

鉄道駅：お花茶屋駅

乗降客数：29,421 (人/日)⁶



⁶ 葛飾区統計書 第67回 (令和5年刊行)

(7) 青砥駅周辺地区

鉄道駅：青砥駅

乗降客数：43,907 (人/日)⁷



⁷ 葛飾区統計書 第67回 (令和5年刊行)

(8) 京成高砂駅周辺地区

鉄道駅：京成高砂駅

乗降客数：京成線90,139 (人/日)⁸、北総線53,813 (人/日)⁸

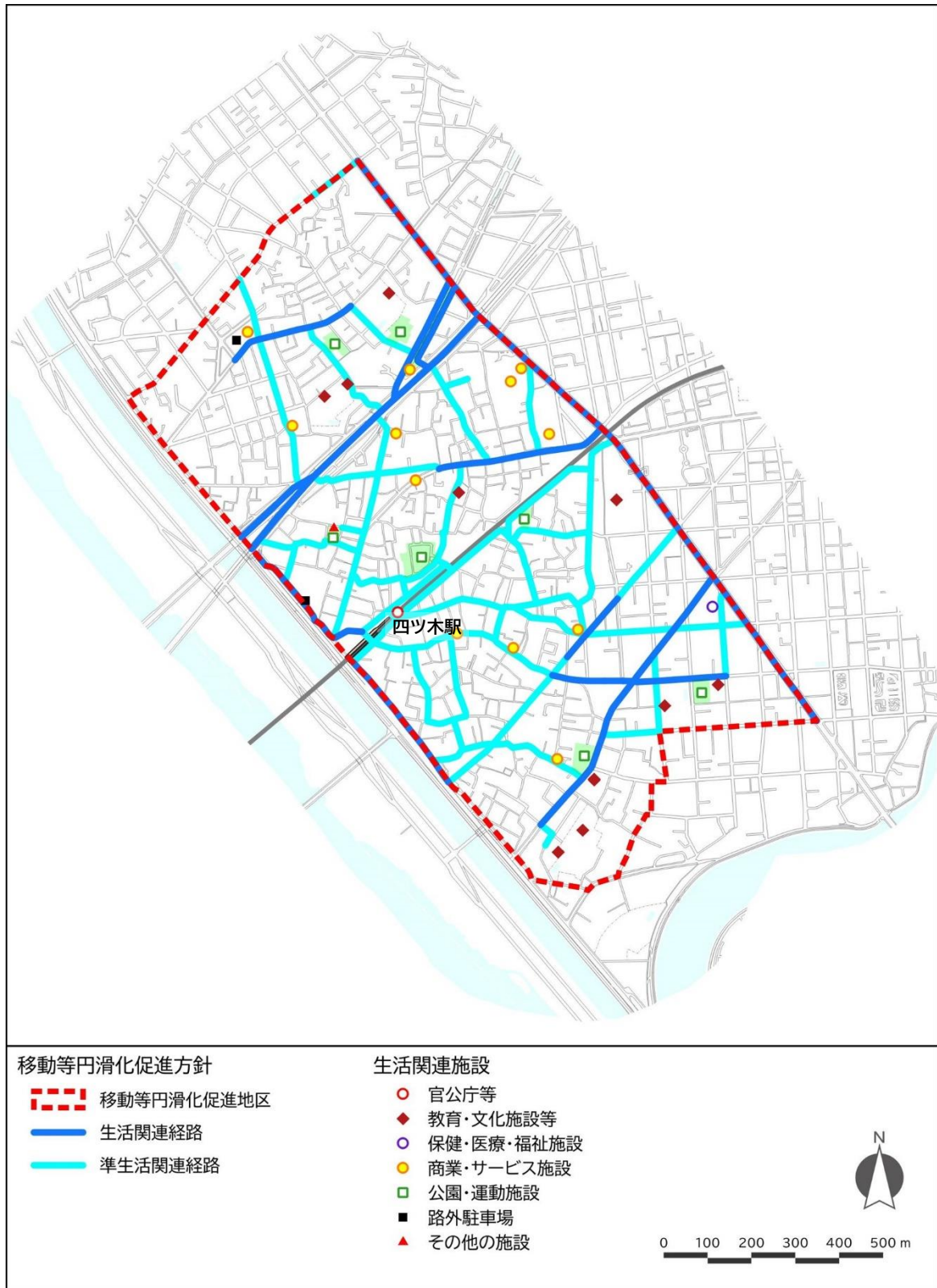


⁸ 葛飾区統計書 第67回 (令和5年刊行)

(9) 四ツ木駅周辺地区

鉄道駅：四ツ木駅

乗降客数：16,199 (人/日)⁹

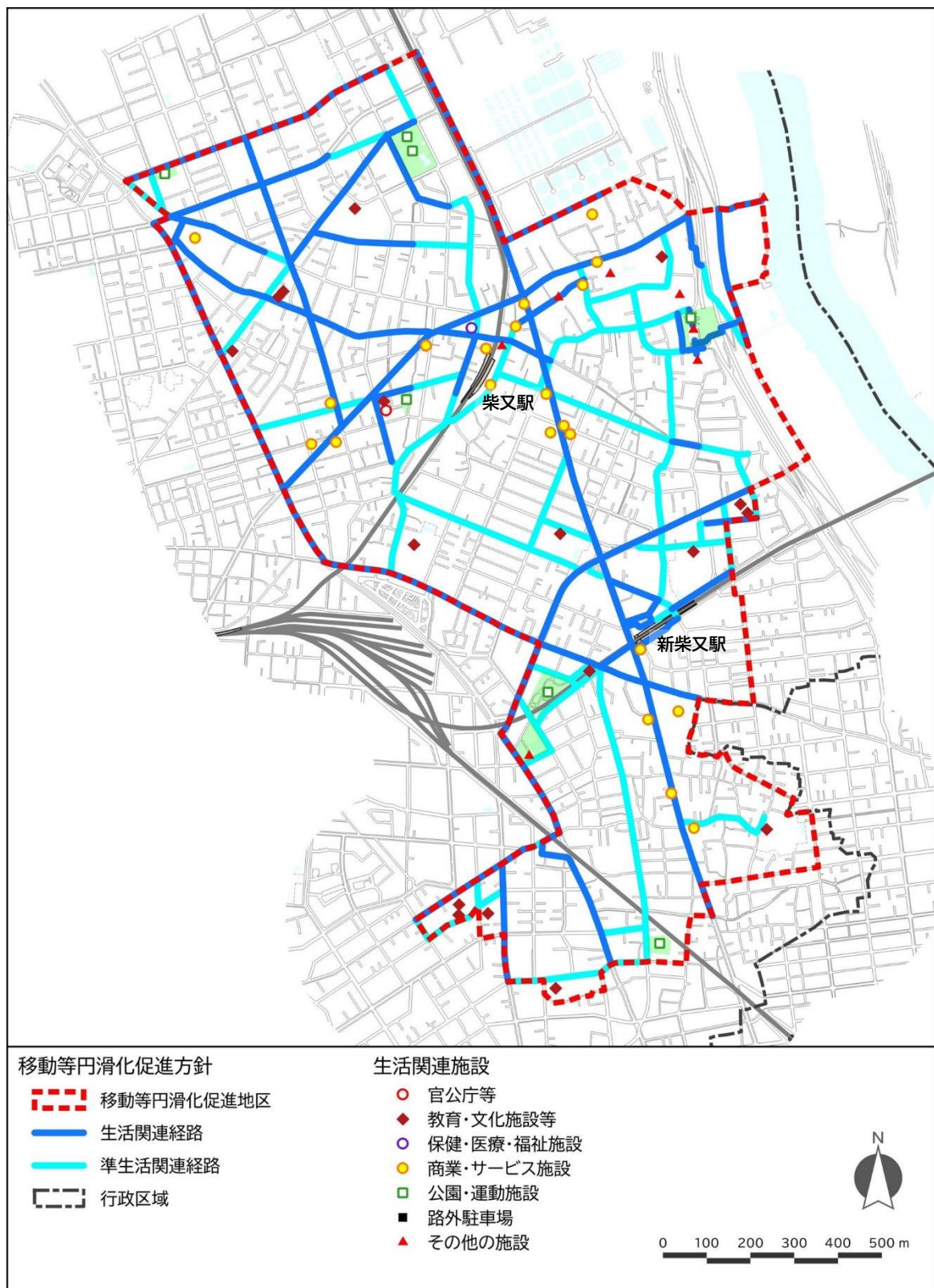


⁹ 葛飾区統計書 第67回 (令和5年刊行)

(10) 柴又駅・新柴又駅周辺地区

鉄道駅：柴又駅・新柴又駅

乗降客数：柴又駅7,844 (人/日)¹⁰、新柴又駅4,586人¹⁰



¹⁰ 葛飾区統計書 第67回 (令和5年刊行)

(11) 綾瀬駅周辺地区

鉄道駅：綾瀬駅

乗降客数：常磐線24,542（人／日）¹¹、千代田線349,332人¹¹



¹¹ 東京都交通年鑑（令和4年版）

第6章 移動等円滑化促進方針の実現に向けて

6-1 移動等円滑化促進方針の実現に向けた今後の取組

(1) 方針の周知・啓発

区民を始め、施設管理者、関係事業者等に促進方針の内容を広く周知・啓発していきます。

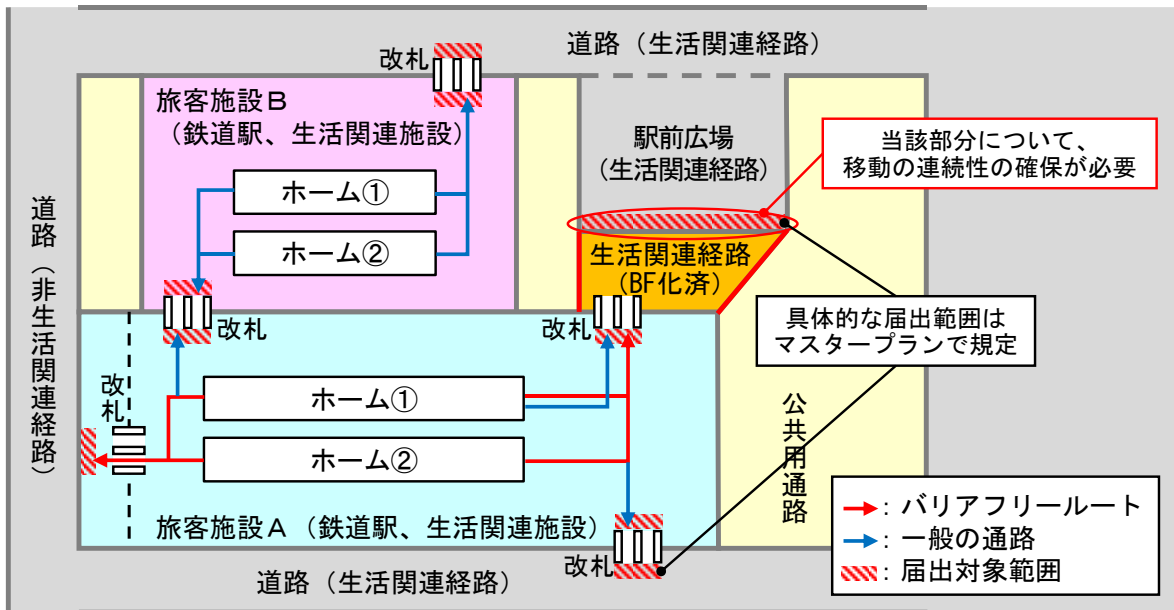
周知・啓発の方法としては、パンフレットの配布やポスターの掲示、区ホームページやSNSを活用した情報発信など、様々な機会を捉えて実施してまいります。

(2) バリアフリー法に基づく届出制度

公共交通事業者等又は道路管理者は、旅客施設と道路の境界等において改修等を行う場合には、事前（30日前まで）に改修工事の内容等を葛飾区に届け出ることが必要となります。

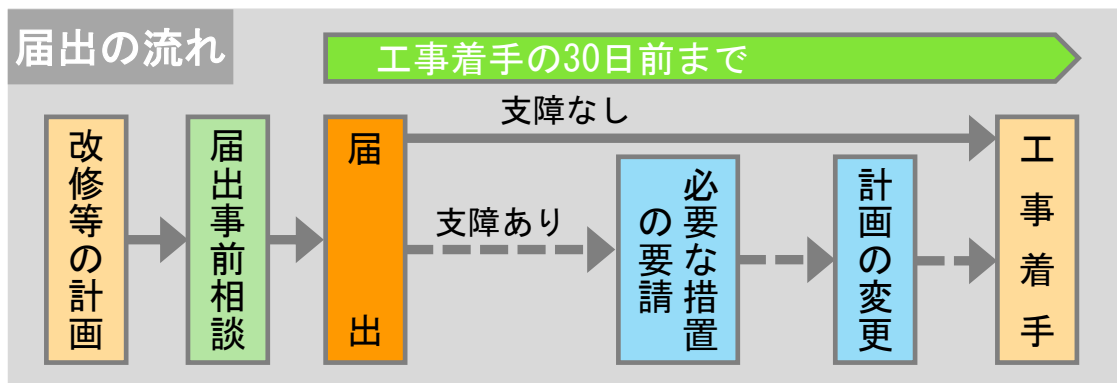
なお、葛飾区においては、届出の前に事前の相談を受け付けることとします。この届出制度により、施設間の連続性を担保していきます。

届出施設	届出対象となる行為（バリアフリー法施行令第27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"> ・他の生活関連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の出入口 ・一般交通用施設との間の出入口 ・バリアフリールートとの出入口
道路 (生活関連経路)	道路法による道路のうち、下記に掲げる施設で当該道路に接する部分の新設、改築又は修繕 <ul style="list-style-type: none"> ・旅客施設（生活関連施設）の出入口 ・旅客施設（生活関連施設）を構成する一般交通用施設



届出対象のイメージ

出典：国のガイドラインを基に作成



葛飾区における届出制度の流れ

出典：国のガイドラインを基に作成



ポイント

バリアフリー法 第二十四条の六（行為の届出等）

移動等円滑化促進方針において定められた移動等円滑化促進地区の区域において、旅客施設の建設、道路の新設その他の行為であって当該区域における移動等円滑化の促進に支障を及ぼすおそれのあるものとして政令で定め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日の30日前までに、主務省令で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他主務省令で定める事項を市町村に届け出なければならない。ただし、非常災害のため必要な応急措置として行う行為については、この限りでない。

(3) バリアフリー基本構想の策定

現在、金町駅、京成立石駅、新小岩駅などの駅周辺をはじめ、区内では様々なまちづくりの計画が進められています。

今後は、現在のバリアフリー基本構想（重点整備地区：金町、立石、新小岩）の更新や、その他の地域においても、まちづくりの進捗を見据えながら重点整備地区の設定や具体的な事業（特定事業）の位置付けを行うバリアフリー基本構想の策定を検討していきます。

なお、バリアフリー基本構想の策定に当たっては、隣接自治体の施設等も考慮していきます。

(4) 促進方針の見直しと継続的な改善（スパイラルアップ）

促進方針策定後は、社会情勢の変化や上位計画の改定に応じて内容の見直しと必要な改定を行います。

また、基本目標を実現するために、常に区と関係者が一体となってバリアフリー化の推進に取り組みます。促進方針の見直しに当たっては、促進方針の策定における検討体制の活用や区民参加、区民意見の反映の機会を検討し、促進方針の継続的な改善（スパイラルアップ）に努めます。

用語集

<あ行>

●赤ちゃんの駅

乳幼児を育てる方が、外出の際、おむつ替えや授乳などを気軽に行えるように、一部の公共・民間施設内におむつ替えや、授乳ができるよう設置されたスペースです。



●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をいいます。

(バリアフリー法 第二条二 より)

●移動等円滑化促進地区

地域の面的なバリアフリー化を関係者と一体となって推進するために設定する地区をいいます。

多様な人が集中する鉄道駅を中心とした徒歩圏の範囲で、施設の分布状況、隣接駅との関係、土地利用・地域のまとまりなどを勘案して設定します。

(詳細はp. 5-1に掲載)

●インクルーシブ

高齢者や障害のある方、性別や人種、多様な価値観など様々な背景がある方があらゆる分野において社会から分け隔てられることなく生活できる社会を指します。

●インクルーシブパーク

1つの公園で、障害のある子どもない子どもみんな一緒に遊べる公園のことです。

●ウェブアクセシビリティ

高齢者や障害のある方を含め、誰もがホームページ等で提供される情報やサービスを支障なく利用できること、またその到達度のことをいいます。

●エスコートゾーン

視覚障害者用道路横断帯。視覚障害者が安全に横断歩道を渡れるよう、横断歩道の中央部に視覚障害者が認知できる突起物を敷設し、横断歩道内を安全にまっすぐ進めるようにするものをいいます。



●SDGs

持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals）の頭文字をとったもの。平成13（2001）年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、平成27（2015）年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載されている「2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標」です。17のゴール・169のターゲットから構成され、現在、多くの国や企業、団体が積極的に取り組んでいます。



出典：日本ユニセフ協会HP

●音響式信号機

視覚障害者が安全に横断できるように、歩行者用信号が青のタイミングで横断歩道の両端から音響（「ピヨピヨ」「カッコー」など）を鳴動させ、誘導を行うものです。音響式信号機のうち「音響用押ボタン」を押すことで、誘導音が鳴動するものもあります。

<か行>

●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」の通称名。
（詳細は資-3に記載）

●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）（平成18年6月21日公布、同年12月20日施行）

一体的・総合的なバリアフリー施策を推進するために、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した法律です。

なお、同法は「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」の施行（平成18年12月20日）に伴い廃止されました。

●高年齢者、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）（平成6年6月29日公布、同年9月28日施行）

デパートやスーパーマーケット、ホテルなど、不特定多数の者が利用する建築物を特定建築物とし、その建築主は建物の出入口や階段、トイレなどに、高齢者や身体障害者等などが円滑に利用できるような措置を講じるように努めなければならないこととした法律です。

不特定でなくとも多数の者が利用する学校や事務所、共同住宅などを特定建築物としました。また、特別特定建築物の建築をする場合等に利用円滑化基準への適合が義務付けられました。

なお、同法は「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」の施行（平成18年12月20日）に伴い廃止されました。

●高年齢者、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）（平成12年5月17日公布、同年11月15日施行）

駅などの旅客施設や車両等を新たに建設、導入する場合等に移動円滑化基準への適合が義務付けられました。

区市町村が、駅とその周辺の道路、信号機などを一体的にバリアフリー化するための仕組み（基本構想制度）が設けられた法律です。

●心のバリアフリー

様々な心身の特性や考え方を理解し、全ての方が理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う社会を目指すことをいいます。

心のバリアフリーの推進のためには、誰もが様々な立場の方の状況や「障害の社会モデル」を理解したうえで、障害のある方等から何らかの配慮を求められた時には、支援や周囲への声かけ等の合理的配慮を行うことが必要です。

（詳細はp. 4-10～コラムに掲載）

<さ行>

●視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者を安全に誘導するために床面、路面等に敷設されている、点状または線状の突起をもったブロックのことをいいます。

誘導ブロック（線状ブロック）は進行方向を示し、警告ブロック（点状ブロック）は危険箇所や誘導対象施設等の位置を示します。

警告ブロックにはホーム側と線路側を判別できるような内包線ブロックもあります。



●施設管理者

公共施設及び民間施設を管理する建築主等のことをいいます。

●重点整備地区

バリアフリー基本構想において設定する、以下の3つの要件に該当する地区のことをいいます。

- イ 生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。
 - ロ 生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。
 - ハ 当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。
- (バリアフリー法 第二条二十四のイ～ハより)

●スパイラルアップ

スパイラルアップとは、物事に取り組むに当たって、事前の検討段階から事後の評価の段階に至るまで当事者が積極的に参加しながら、取組の段階的かつ改善（PDCA [=計画（Plan）→実行（Do）→検証（Check）→改善（Action）の流れを、次の計画に活かしていくプロセス]）を行うことをいいます。

「バリアフリー社会」の実現のためには、スパイラルアップの考え方が重要と考えられています。

●生活関連経路

生活関連施設相互間の経路をいいます。

(バリアフリー法 第二条二十三のイより、詳細はp.5-6に掲載)

●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をいいます。

(バリアフリー法 第二条二十三のイより、詳細はp.5-3に掲載)

<た行>

●東京都福祉のまちづくり条例

東京都が制定したこの条例は、ユニバーサルデザインを基本理念とし、高齢者や障害がある方を含めた全ての方が、安全、安心、快適に暮らし、訪れることができるまちづくりを進めることを目的とし、施設の整備基準や建築物における整備項目を定めています。

●特定事業

バリアフリー基本構想における生活関連施設・生活関連経路、特定車両等の施設のバリアフリー化を具体化するために設定する事業のことをいいます。

特定事業は、各事業者による事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務が課せられます。

<な行>

●ノンステップバス

地上面から床面までの高さはおおむね30cm以下に設定された、移動等円滑化基準に適合するバスのことをいいます。

ノンステップバスは、エアサスペンション（空気バネ）を採用する事により乗降時に車高を下げて歩道との段差を少なくする「ニーリング機能」が装備されています。

<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」の通称名。

（詳細は資-3に記載）

●バスロケーションシステム

GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停留所の表示板やスマートフォンなどを通してバスの運行情報を提供するシステムです。



●バリアフリー

障害のある方が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去することです。

●バリアフリー基本構想

区市町村は、基本方針（移動等円滑化促進方針が作成されているときは、基本方針及び移動等円滑化促進方針。）に基づき、単独で又は共同して、当該区市町村の区域内の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する基本的な構想を作成するよう努めるものとした制度のことをいいます。

（バリアフリー法 第二十五より）

バリアフリー基本構想には重点整備地区、生活関連施設および生活関連経路、特定事業等に関する事項を明示すべきとされています。

●バリアフリースイレ

その人の持つ特性や性別、年齢などにかかわらず、あらゆる方が気兼ねなく利用できるように設計されたトイレのことをいいます。

バリアフリースイレにはユニバーサルデザインの考え方に基いて、引き戸式の扉と開閉ボタン、手すり、オストメイトに対応した汚物流し台・シャワー設備、ベビーチェア、おむつ替えシート・ユニバーサルシート（介助用ベッド）、着替え台などが状況に応じて設置されています。

●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」の通称名。

（詳細は資-3に記載）

●バリアフリーマップ

全ての方が平等に設備やサービスを利用できるように、トイレ、エレベーター、視覚障害者誘導用ブロックなどのバリアフリー設備を対象に、バリアフリー設備の内容や位置、経路情報などを地図上にまとめたものをいいます。

●ヒアリングループマーク

補聴器や人工内耳に内蔵されている磁気誘導コイルを利用できる施設や機器であることを示すマークのことをいいます。

このマークを掲示することによって、補聴器・人工内耳装用者に補聴援助システムの存在を知らせ、利用を促します。



ヒアリングループマーク

出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団資料

●ピクトグラム

情報や案内、注意を示すために表示される案内記号です。不特定多数の人々が利用する公共交通機関や公共施設、観光施設などで、文字や言語に依存せず、対象物や概念、状態に関する情報を提供する図形です。これは、視力が低下した高齢者や障害のある方、外国人観光客などにも理解しやすい情報提供手法として、日本を含む世界中の公共交通機関や観光施設などで広く使用されています。

●ヘルプカード

知的障害や内部障害のある方、難病の方が携帯し、日常生活や災害時に周囲の人に手助けを求めるための、葛飾区が作成・配布しているカードです。

このカードを提示することで、周囲に具体的な支援方法や緊急連絡先への連絡を求めることができます。

●ヘルプマーク

義足や人工関節を使用している方、内部障害のある方や難病の方、妊娠初期の方など、外見からはわからなくても援助や配慮を必要としている方が、周囲に配慮の必要性を知らせ、援助を得やすくするために東京都が作成したマークです。



ヘルプマーク



※ヘルプカードは東京都標準様式

<ま行>

●耳マーク

聞こえが不自由であることを示すと同時に、聞こえない方や聞こえにくい方への配慮を表すマークです。

また、窓口などに掲示されている場合は、聴覚障害のある方に配慮した対応が可能であることを示しています。



耳マーク

出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団資料

<や行>

●ユニバーサルデザイン

あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種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デザインする考え方のことです。

●ユニバーサルデザインタクシー

健常者だけでなく、障害のある方、足腰の弱い高齢者、妊娠中の女性、ベビーカー使用者なども含め、誰もが使いやすい新しいタクシーのことをいいます。

誰もが利用できるユニバーサルデザイン構造になっており、車いす利用者はそのままの乗車が可能な構造になっています。



出典：国土交通省資料

<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のための施設であって一般公共の用に供されるものをいいます。

(駐車場法第二条第二項より)

<わ行>

●ワークショップ

地域に関わる多様な立場の人々が参加し、コミュニティの諸課題をお互いに協力して解決し、更に快適なものにしていくために、各種の共同作業を通じて計画づくりなどを進めていく方法です。