



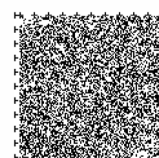
港区バリアフリー基本構想

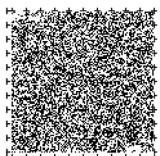
Minato City Barrier-Free Fundamental Concept



令和3(2021)年7月(更新)

港 区





港区平和都市宣言

かけがえのない美しい地球を守り、世界の恒久平和を願う人びとの心は一つであり、いつまでも変わることはありません。

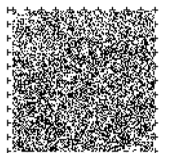
私たちも真の平和を望みながら、文化や伝統を守り、生きがいに満ちたまちづくりに努めています。

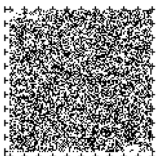
このふれあいのある郷土、美しい大地をこれから生まれ育つこどもたちに伝えることは私たちの務めです。

私たちは、我が国が『非核三原則』を堅持することを求めるとともに、ここに広く核兵器の廃絶を訴え、心から平和の願いをこめて港区が平和都市であることを宣言します。

昭和60（1985）年8月15日

港 区





策定にあたって

港区は、陸・海・空の交通の要衝であり、東京・日本の玄関口として、国内外から多くの人々が集うまちです。オフィスや商業施設など都市機能が集積するとともに、地域ごとに個性あふれる魅力を備えています。また、約 130 か国に及ぶ様々な国籍の外国人が居住している、国際性の豊かさも特徴です。このような港区において、年齢・性別・人種・障害の有無等にかかわらず、誰もが安全・安心かつ円滑に移動ができ、いきいきと元気に暮らすことができる都市空間を形成するため、バリアフリーの推進は欠かすことのできない重要な取組となっています。

区では、平成 26(2014)年に「港区バリアフリー基本構想」を策定し、区民や事業者の皆さんと連携、協働を図りながら、駅や公共施設、医療施設等とその移動経路となる道路のバリアフリー化の推進に取り組んでまいりました。

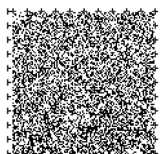
このたび新たに策定した「港区バリアフリー基本構想」では、すべての人にとってわかりやすく、利用しやすいまちづくりをめざす「ユニバーサルデザイン」をさらに推進するとともに、重点整備地区として、特に利用者数の多い新橋駅と品川駅周辺を新たに追加しています。駅のホームから地上出口までの複数ルートの整備や段差の解消、点字ブロックの配置など、地域のニーズを捉えたバリアフリー化を一層進めてまいります。また、区民の皆さん一人ひとりがお互いに理解し、尊重し、思いやり、支え合う「心のバリアフリー」の推進に向けた取組など、さらなる施策の充実を図ってまいります。

区は、区民や事業者の皆さんと手を携えて、人にやさしい良質な都市空間・居住環境の維持と創造に向け、全力で取り組んでまいります。そして、区民一人ひとりがこれまで以上に大切にされ、多様性を認め合うことで、港区に住み、働く人たちがともに支え合い、心豊かに暮らせる地域共生社会を実現してまいります。

本基本構想策定にあたり、ご尽力を賜りました港区バリアフリー基本構想推進協議会の委員の皆さんをはじめ、数多くの貴重なご意見をいただきました区民の皆さんに心からお礼を申し上げます。

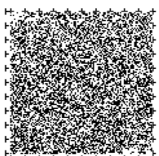
令和3(2021)年3月

港区長 武井 雅 昭

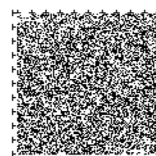


- 目次 -

第1章 港区バリアフリー基本構想とは	1
1-1. 港区バリアフリー基本構想とは	1
1-2. 港区バリアフリー基本構想の位置づけ	2
1-3. これまでの経緯	3
第2章 策定の考え方	4
2-1. 策定の背景	4
2-2. 現状の課題と策定の視点	15
第3章 港区バリアフリー基本構想における基本方針	17
3-1. 基本理念	17
3-2. 基本方針	17
3-3. 計画期間	19
第4章 ユニバーサルデザインによる多様なニーズへの対応	20
4-1. ユニバーサルデザインとバリアフリーの関係	20
4-2. ユニバーサルデザインの考え方と位置づけ	22
第5章 バリアフリーの更なる加速化	29
5-1. 整備方針	29
5-2. 新たな重点整備地区	34
5-3. 重点整備地区の一覧	47
第6章 心のバリアフリーの推進	92
6-1. 心のバリアフリーとは	92
6-2. 心のバリアフリーの現況	92
6-3. 心のバリアフリーの推進に向けた取組の視点	95
第7章 特定事業及び区全域の取組について	98
7-1. 特定事業の方針	98
7-2. 特定事業の内容	109
7-3. 区全域で推進する取組	126



第8章 基本構想の推進に向けて	132
8-1. 推進体制	132
8-2. 進行管理	134
参考資料	136
参考資料-1. 旅客施設のバリアフリー情報	136
参考資料-2. バリアフリーのまちづくりに関する区民アンケート調査結果 (令和元(2020)年度)	143
参考資料-3. 港区バリアフリー基本構想推進協議会設置要綱	154
参考資料-4. 港区バリアフリー基本構想推進協議会名簿	156
参考資料-5. 港区バリアフリー基本構想推進協議会 事業者部会名簿	158
参考資料-6. 港区バリアフリー基本構想策定委員会設置要綱	160
参考資料-7. 港区バリアフリー基本構想策定委員会委員名簿	162
参考資料-8. これまでの検討経緯	163
参考資料-9. 用語集	164



第1章 港区バリアフリー基本構想とは

1-1. 港区バリアフリー基本構想とは

バリアフリー基本構想は「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下「バリアフリー法」)の規定により国が定めた「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。

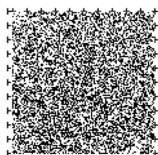
港区においても高齢者、障害者等、誰もが安全に安心して快適に移動できるバリアフリー空間の計画的な整備を進めていく方針として策定しています。

今回、平成30(2018)年及び令和2(2020)年のバリアフリー法の改正や、バリアフリー化を必要とする人々の増加と多様化、区民のバリアフリーに対する意識の変化等を踏まえて、令和の新しい港区バリアフリー基本構想として策定しました。

○バリアフリー法とは

バリアフリー法は高齢者、障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる生活環境整備をめざし、移動等円滑化に関してより一体的・総合的な施策の推進を図るため、公共交通機関を対象とした「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、平成12(2000)年)」及び建築物を対象とした「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に関する法律(ハートビル法、平成6(1994)年)」を統合・拡充し、平成18(2006)年12月に施行された法律です。

バリアフリー法では、バリアフリー基本構想を公共交通機関、道路、都市公園、建築物、交通安全施設等の施設管理者等に移動等円滑化基準への適合義務を課すことによって、歩行空間の確保や施設・設備を利用する際のバリアを取り除き、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進しようとするものとして位置づけています。



1-2. 港区バリアフリー基本構想の位置づけ

港区バリアフリー基本構想は、「バリアフリー法」を受けて、区の基本構想、基本計画やまちづくりマスタープラン、福祉のまちづくり等のバリアフリーに関する他の関連計画との整合性や事業連携を図りながら進めていく個別計画です。

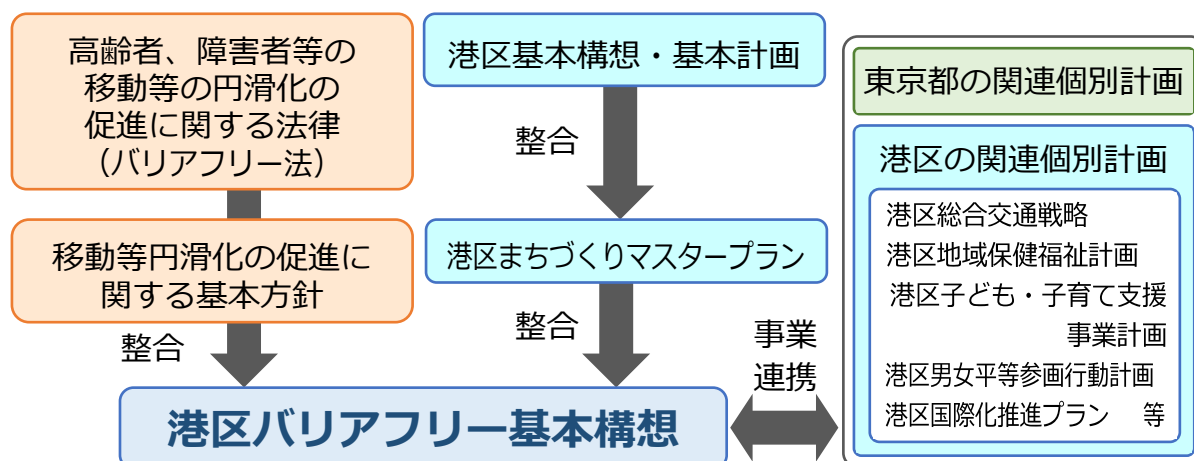
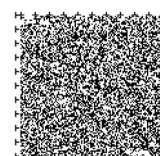


図 基本構想の位置づけ



1-3. これまでの経緯

国及び港区のバリアフリーに関連する経緯は次のとおりです。

区では平成19(2007)年4月に「港区交通バリアフリー基本構想(全体構想)」を策定して以降、区内のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、各地区総合支所を含む浜松町、赤坂、六本木、白金高輪、田町の5つの駅周辺地区の重点整備地区の指定や、バリアフリー法の「基本方針」の改正を踏まえ、平成26(2014)年に港区バリアフリー基本構想の策定を行ってきました。

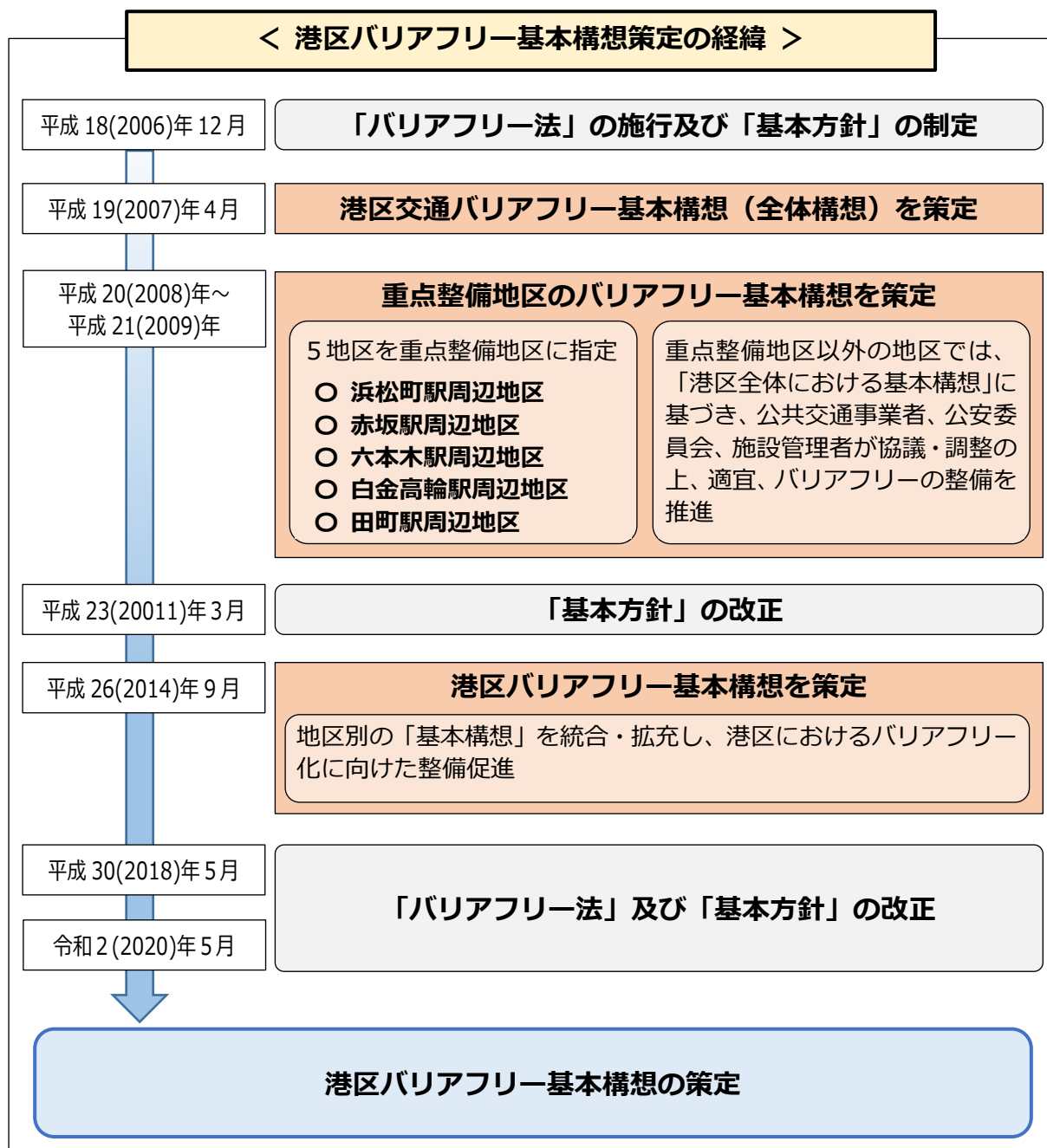
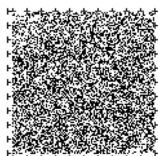


図 港区バリアフリー基本構想策定の経緯



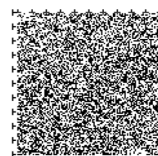
第2章 策定の考え方

2-1. 策定の背景

「港区バリアフリー基本構想」が策定されてから6年が経過し、重点整備地区の対象施設のバリアフリー化は着実に進んできましたが、これまでの港区バリアフリー基本構想に基づいた計画期間である令和2(2020)年度を迎えたこと、さらに多様な利用者からの更なるバリアフリー化を求める声などを勘案し、新たな港区バリアフリー基本構想の策定を行うこととしました。

今回は主に次の7点を背景に港区バリアフリー基本構想を策定します。

- ▶ バリアフリー化を必要とする人々の増加と多様化
- ▶ バリアフリー法の改正
- ▶ ユニバーサルデザイン等の関連法令等の動向
- ▶ 区民のバリアフリーに対する意識の変化
- ▶ 国際的な持続可能な開発目標（SDGs）への取組
- ▶ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大による生活様式の変化
- ▶ 区財政を取り巻く厳しい状況の認識



(1) バリアフリー化を必要とする人々の増加と多様化

①港区の人口の変化

バリアフリーを必要とする人々の割合の大きな変化はありませんが、港区全体の人口は増加傾向にあり、今後も増加し令和9(2027)年には30万人を超えると推測されます。

港区は、外国人居住者や来訪者等の多様な人が集積しているまちであり、バリアフリーを必要とする人々(高齢者、要介護認定者、障害者、子育て世代、外国人居住者等)も人口の増加にあわせて増加する傾向にあります。

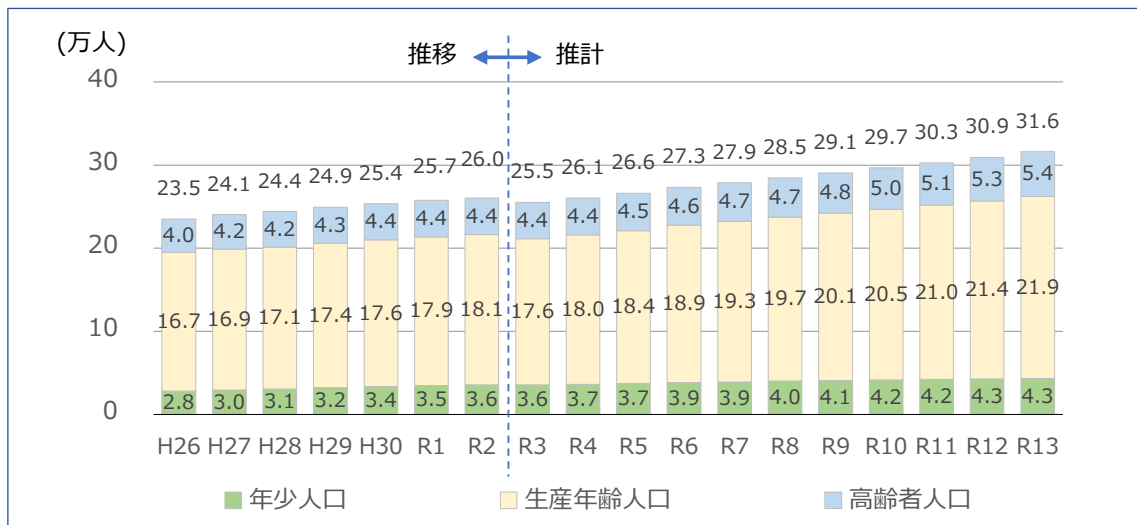


図 港区の年齢別人口の推移（平成26(2014)年～令和2(2020)年）と推計（令和3(2021)年～）

出典 港区住民基本台帳（推移）、港区政策創造研究所（推計）

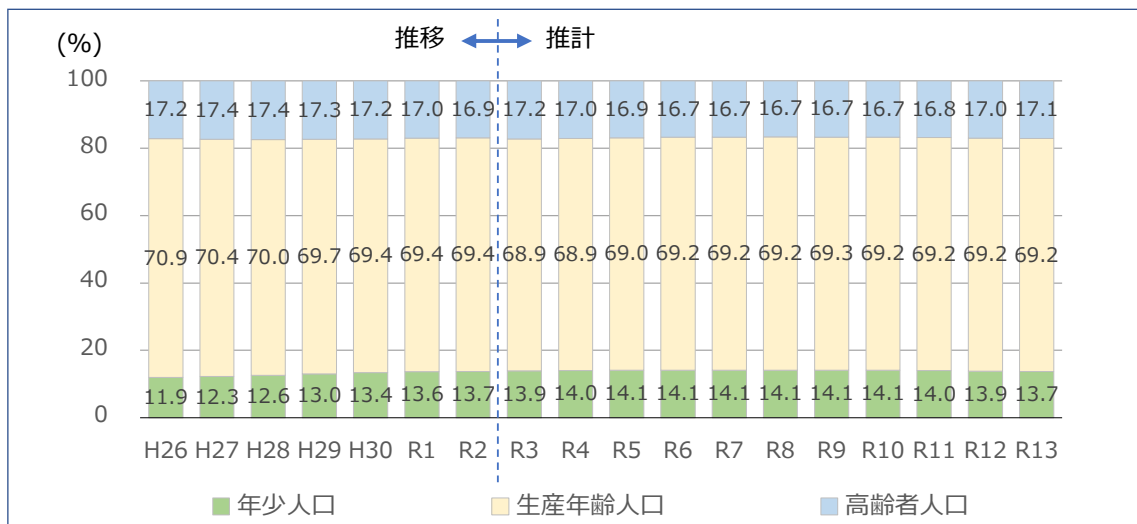
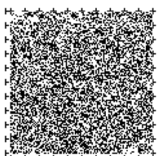


図 港区の年齢別人口の割合の推移（平成26(2014)年～令和2(2020)年）と推計（令和3(2021)年～）

出典 港区住民基本台帳（推移）、港区政策創造研究所（推計）



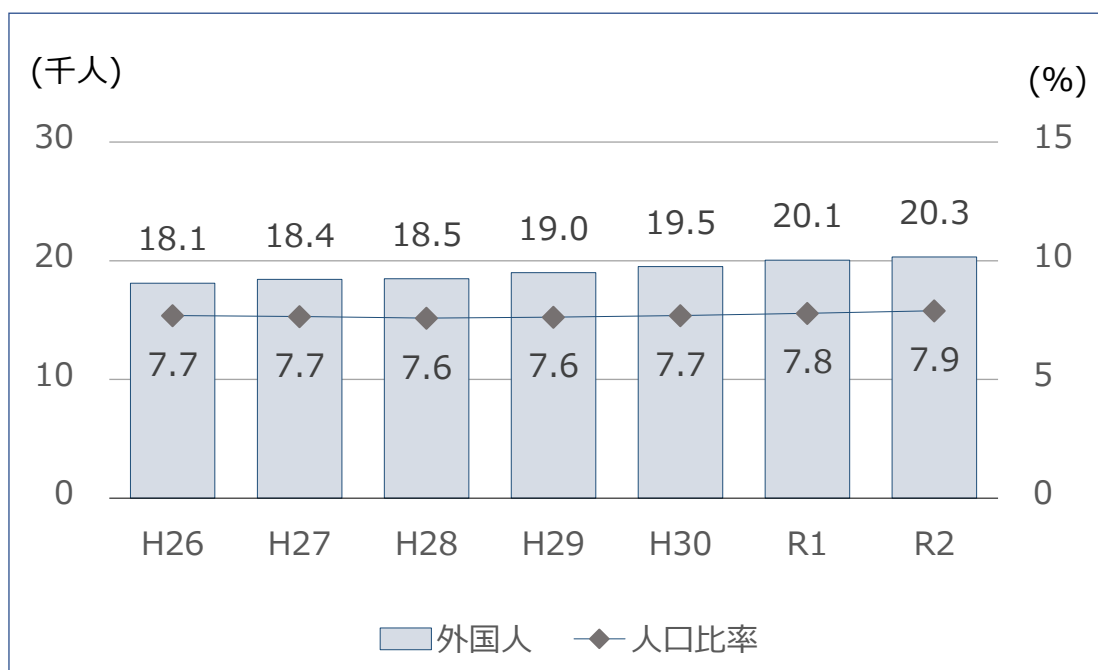


図 港区の外国人居住者人口及び割合の推移

出典 港区住民基本台帳

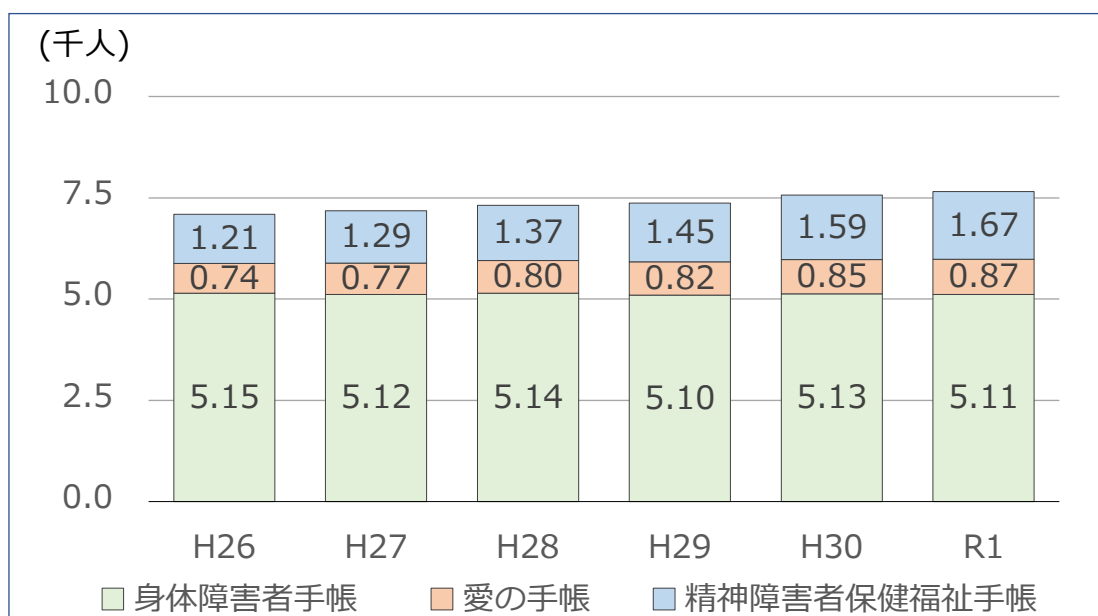
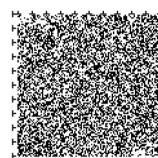


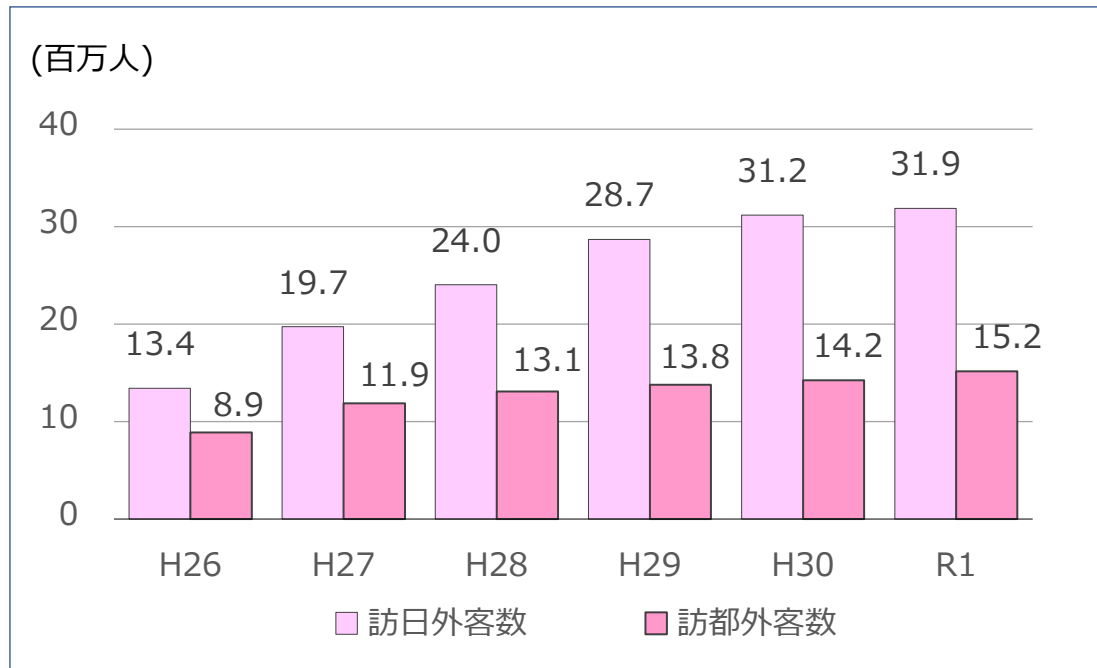
図 港区の身体障害者手帳所持者等の推移

出典 港区行政資料集 令和元年度（2020年度）版



②観光客数の動向

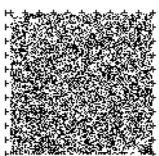
日本を訪れる外国人観光客は増加傾向にあり、東京都を訪れる外国人旅行者数は平成26(2014)年と比べて倍近く増加しています。大使館や外国系企業等の国際的資源が豊富な港区では、国外からの多様な来訪者に対応したバリアフリーの整備が必要です。



※外客数とは、日本に入国した外国人の入国数を示しています。

図 訪日外客数及び訪都外客数の推移

出典 日本政府観光局（JNTO）訪日外客数・出国日本人数データ及び
東京都観光客数等実態調査



(2) バリアフリー法の改正

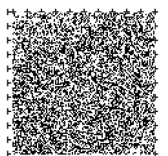
① バリアフリー法の改正や関連法令等の動向

世界中の様々な人々が集まる、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定を契機に、バリアフリー法及び関係施策が平成30(2018)年以降、改正又は制定されています。主な関連法令は次表のとおりです。

表 関連法令、基準等の変化

年度	～H25 ～(2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)
①バリアフリー法	H18.06 制定 H23.11 改正					H30.05 改正		R2.05 改正
②移動等円滑化の促進に関する基本方針	H18.12 制定 H23.03 改正						H31.04 改正	R2.12 改正
③公共交通移動等円滑化基準								
④建築物移動等円滑化誘導基準	H18.12 制定						R元.06 改正	
⑤道路移動等円滑化基準								
⑥都市公園移動等円滑化基準	H18.12 制定 H24.03 改正							
⑦旅客施設及び車両等の移動等円滑化の促進に関する公共交通事業者等の判断の基準							H31.03 制定	R2.12 改正
⑧ユニバーサル社会実現推進法							H30.12 施行	
⑨ユニバーサルデザイン2020行動計画			H27.02 計画決定 平成 29.02 決定					
⑩障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律	H25.06 制定 H28.04 施行							
⑪障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本方針			H27.02 閣議決定					
⑫案内用図記号ガイドライン	H14 制定 H22 改正	H26 改正	H27 改正	H28 改正	H29 改正		H31.02 改正	

※ 黄色の塗り は平成 26(2014)年以降に新たに制定、施行されたものを示します。



②バリアフリー法の改正

<平成30（2018）年5月の改正>

※平成30(2018)年11月及び平成31(2019)年4月施行の内容をまとめています。

○ 基本理念の規定

- ・ 理念規定を設け、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
- ・ 「心のバリアフリー」として、高齢者、障害者等に対する支援(鉄道利用者による声かけ等)を明記

○ 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のメニューを国土交通大臣が新たに作成
- ・ 事業者は、ハード・ソフト計画の作成・取組状況を報告・公表

○ 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

- ・ 区市町村がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設
- ・ 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、協定(承継効)制度及び容積率特例を創設

○ 更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- ・ 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
- ・ 建築物等のバリアフリー情報の提供を新たに努力義務化

<令和2（2020）年5月の改正>

※令和2(2020)年6月及び令和3(2021)年4月施行の内容をまとめています。

○ 公共交通事業者等の施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- ・ 公共交通事業者等に対するスロープ板の適切な操作、明るさの確保等ソフト基準適合義務の創設
- ・ 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト(旅客支援、情報提供等)の移動等円滑化に関する協議への応諾義務を創設
- ・ 障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設(宿泊施設・飲食店等)の情報提供を促進

○ 区市町村等による「心のバリアフリー」の推進

- ・ 目的規定、国が定める基本方針、区市町村が定める移動等円滑化促進方針の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、情報提供、理解の増進、協力の確保等の「心のバリアフリー」に関する事項を追加
- ・ 児童や学生のバリアフリーの理解を深めるための学校と連携して行う教育活動の実施、住民やその他の関係者との協力の確保に必要な啓発活動の実施等の教育啓発特定事業を追加
- ・ バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導

○ バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- ・ 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための旅客特定車両停留施設を追加し、共生社会の実現に向け、高齢者、障害者等を含む全ての人々が互いの個性を尊重しあう移動等の環境を整備

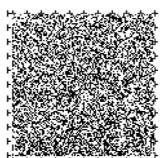


表 バリアフリー法に基づく基本方針における目標
出典 国土交通省 HP「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について
(最終とりまとめ)」(令和 2 (2020) 年 11 月)

対象施設			現状 (令和 1 (2019) 年 度末)	令和 7 (2025) 年度末までの目標に関する考え方
鉄 軌 道	鉄 軌 道 駅 ※1	段差の解消	92%	○バリアフリー指標として、案内設備(文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等)の設置を追加 ○3,000 人以上/日の施設及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた 2,000 人以上/日の施設を原則 100% ○この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化 ※高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、当該駅及び周辺施設の状況や当該駅の利用状況等を踏まえ、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める ※駅施設・車両の構造等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットフォームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める
		視覚障害者誘導用ブロック	95%	
		案内設備※2	74%	
		障害者用トイレ※3	89%	
		ホームドア・可動式ホーム柵	858 駅	○駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、全体で 3,000 番線 ○うち、10 万人/日以上駅の駅は 800 番線
	鉄軌道車両※4		75%	○約 70% ※令和 2 年 4 月に施行された新たなバリアフリー基準(鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを 1 列車につき 2 箇所以上とすること等を義務付け)への適合状況(50%程度と想定)を踏まえて設定 ※新幹線車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める
バス	バス ター ミナル ※1	段差の解消	95%	○バリアフリー指標として、案内設備(文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等)の設置を追加 ○3,000 人以上/日の施設及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた 2,000 人以上/日の施設を原則 100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック	98%	
		案内設備※2	76%	
		障害者用トイレ※3	84%	
	乗 合 バ ス 車 両 ※4	ノンステップバス	61%	○約 80%
		リフト付きバス等(適用除外車両)	5%	○約 25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化 ○1 日当たりの平均的な利用者数が 2,000 人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設(指定空港)へのバス路線を運行する乗合バス車両における適用除外の認定基準を見直すとともに、指定空港へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約 50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする
	貸切バス車両※4		1,081 台	○約 2,100 台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化
タ ク シ ー	福祉タクシー車両※4		37,064 台	○約 90,000 台 ○各都道府県における総車両数の約 25%について、ユニバーサルデザインタクシーとする

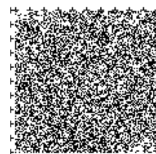
※1 1 日当たりの平均的な利用者数が 3,000 人以上のものが対象。

※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。

※3 便所を設置している旅客施設が対象。

※4 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備。福祉タクシーにあっては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記。

※5 高齢者、障害者等については、乳幼児連れも含む。



対象施設			現状 (令和1 (2019)年 度末)	令和7(2025)年度末までの目標に関する考え方
船舶	旅客船ターミナル※1	段差の解消	100%	○バリアフリー指標として、案内設備(文字等及び音声による運航情報提供設備、案内用図記号による標識等)の設置を追加 ○2,000人以上/日の施設を原則100% ○離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック	100%	
		案内設備※2	54%	
		障害者用トイレ※3	100%	
	旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)※4		48%	○約60% ○2,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は、構造等の制約条件を踏まえて可能な限りバリアフリー化 ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路		63%※5,※6	○約70%
都市公園	園路及び広場		57%※6	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	駐車場		48%※6	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約60% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	便所		36%※6	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
路外駐車場	特定路外駐車場		65%※6	○約75%
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物※7のストック		61%	○床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物のバリアフリー化率の目標値を引き上げる ○床面積の合計が2,000㎡未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進 ※公立小中学校については、文部科学省においてバリアフリー化の実態を的確に把握し、整備目標を検討
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等		99%	○原則100% ※音響機能付加信号機等及びエスコートゾーンについて、施設ごとの整備状況を把握した上で、目標値を明記
		音響機能付加信号機	—	○主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている信号機については原則100%
		エスコートゾーン	—	○主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている道路標示については原則100%
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成		8自治体※8	○約350自治体(全市町村(約1,740)の約2割)
	移動等円滑化基本構想の作成		304自治体※9	○約450自治体(2,000人以上/日の鉄軌道駅及びバスターミナルが存在する市町村(約730)の約6割に相当)
「心のバリアフリー」			—	○移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境を整備する ○「心のバリアフリー」の用語の認知度を約50%(現状:約24%(※10)) ○高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていない人の割合を原則100%(現状:約80%(※11))

※1 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。

※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。

※3 便所を設置している旅客施設が対象。

※4 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、福祉タクシーにあっては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記。

※5 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約4,450kmが対象。

※6 2019年度末の数値は集計中であるため2018年度末の数値。

※7 公立小学校等(小学校、中学校、義務教育学校又は中等教育学校(前期課程に係るものに限る。))で公立のものは除く。

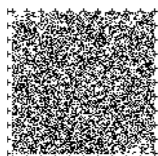
※8 2020年6月末の数値。

※9 2020年3月末の数値。

※10 2020年6月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」による。

※11 2020年6月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」による。

※12 高齢者、障害者等については、乳幼児連れも含む。



(3) ユニバーサルデザイン等の関連法令等の動向

①関連法令の動向

ア) 障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律の施行（平成 25(2013)年法律第 65 号）

○ 基本方針

- ・ 障害を理由とする差別の解消の推進に関する施策の基本的な方向
- ・ 行政機関等が講ずべき障害を理由とする差別を解消するための措置に関する基本的な事項
- ・ 事業者が講ずべき障害を理由とする差別を解消するための措置に関する基本的な事項
- ・ その他障害を理由とする差別の解消の推進に関する施策に関する重要事項

イ) ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律の施行（平成 30（2018）年法律第 100 号）

○ 基本方針

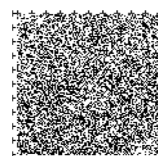
- ・ 日常生活又は社会生活上特に配慮を要する者の、教育の内容及び方法の改善及び充実
- ・ 多様な就業の機会の確保
- ・ 移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性の確保
- ・ 手話等の意思疎通のための手段並びに情報の取得及び利用のための手段の確保
- ・ 障害者、高齢者等の安全を考慮した防災上の措置
- ・ 選挙等に関し、円滑に投票を行うことができる環境の確保

②港区の条例の動向

ウ) 港区手話言語の理解の促進及び障害者の多様な意思疎通手段の利用の促進に関する条例（令和元（2019）年 12 月 1 日施行）

○ 条例の特徴

- ・ 区は区民や事業者の皆さんに、手話が言語であることの理解を促進
- ・ 障害者のそれぞれの障害の特性に応じた多様な意思疎通手段の利用を促進
- ・ 区は施策を実施する際、区民や事業者の皆さんと協働の下、参画を得て行う
- ・ 緊急時及び災害発生時は、共助の理念の下、障害のある方が情報を円滑に得られるよう、区は、区民や事業者の皆さんと、多様な意思疎通手段を利用し、情報提供に取り組む
- ・ 事業者の皆さんが行う自主的な取組を促進するため、区は情報の提供及び助言を行う



(4) 区民のバリアフリーに対する意識の変化

バリアフリー状況の事後評価として区民アンケートを実施しており、平成25(2013)年度と令和元(2019)年度の結果を比較すると、バリアフリー化が進み「便利になった」と「改善された」と感じる意見も多かった一方で、駅のバリアフリールートの複数化を望む意見やトイレ内の大人用ベッドの設置等、さらにレベルを上げたバリアフリー対策についてのニーズが高まっています。

(5) 国際的な持続可能な開発目標への取組

①持続可能な開発目標（SDGs）とは

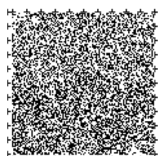
SDGs(持続可能な開発目標)とは、平成 27(2015)年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された令和 12(2030)年までに持続可能でより良い世界をめざす国際目標です。17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っており、普遍的なものとして全ての国で取組が進められています。



図 SDGsにおける17のゴール

②SDGsと港区バリアフリー基本構想との関係

SDGsが掲げる「誰一人取り残さない」社会の実現に向けて、国や地方自治体、企業、教育・研究機関、NPO など、様々な主体により積極的な取組が展開されています。SDGsが掲げる目標や方向性は地域課題の解決に資するものであることから、区は、本基本構想における政策や施策とSDGsとの関連を明らかにし、SDGsの目標を踏まえて各施策を推進していきます。

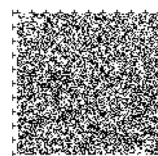


（６）新型コロナウイルス感染症の感染拡大による生活様式の変化

令和2(2020)年より新型コロナウイルス感染症が感染拡大しており、港区は東京都内の自治体の中でも感染者数の多い地区となっています。令和2(2020)年3月より、新型コロナウイルス感染症を契機として「3つの密(密閉空間、密集場所、密接場面)」をできる限り避けるとともに、人との距離は2メートル(ソーシャル・ディスタンス)、こまめな手洗い、咳エチケットなど、感染防止のための新しい生活様式により、暮らし方や働き方は転換期を迎えています。

（７）区財政を取り巻く厳しい状況の認識

区は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による人口動向への影響を注意深く観察し、本基本構想に計上した事業等の実施について柔軟に対応するとともに、景気後退による財政状況の変化も注視し、優先的・重点的に取り組む課題に財源を積極的に配分することにより、港区らしいきめ細やかなサービスを展開してまいります。



2-2. 現状の課題と策定の視点

以下の現状の課題を踏まえ、港区バリアフリー基本構想における策定の視点とします。

課題① 誰もが移動しやすく、使いやすい施設整備の推進が必要

- 区全体の人口の増加に伴いバリアフリーを必要とする人々（高齢者、要介護認定者、障害者、子育て世代、外国人居住者等）も増加の傾向にあり、誰もが分かりやすく使いやすい施設整備の推進が必要です。
- 観光客数が増加傾向にあり、港区は多様な人々が集まるまちのため、来街者の誰もが円滑に利用できる環境を整えるとともに、案内のしやすさを考慮した整備の検討が必要です。

視点① ユニバーサルデザインの推進

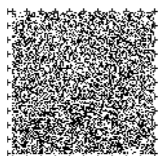
- ▶ 港区は多様な人々が暮らし、集まるまちとして、誰もがわかりやすく使いやすい施設整備が必要なため、ユニバーサルデザインをさらに推進し、ハード・ソフト両面からバリアフリーへの取組を強化することで、誰もが円滑に施設を利用できる環境を整え、安全・安心に気持ちよく過ごせる環境を形成します。

課題② バリアフリー化の更なる推進と港区ならではの新たな取組が必要

- これまでの港区バリアフリー基本構想に位置づけた特定事業は一定程度の進捗が見られますが、総事業数 961 件に対して、整備数 729 件で、75.9%の進捗率と目標の 100%の達成ができない見込みです。未完了事業の継続的な推進が必要です。
- 完了事業についても利用しやすさの向上のための要望があるため、利用者の意見と実際の整備に乖離が起きないように、利用者の意見を伺いながら、港区ならではの坂道への対応や運河沿いの遊歩道の整備、年齢・性別・人種等を問わず多様な人々に対応した新たな取組を検討する必要があります。
- 現在の重点整備地区の指定から10年が経過し、まちの変化や新たな施設の立地等、区の状況も変化しています。そのため、これまでの重点整備地区に加えて、新たな重点整備地区を指定し、面的なバリアフリー化を推進する必要があります。
- まちの変化や更なるバリアフリー化を望む区民意識の変化を受けた更なるバリアフリー化の推進が必要です。

視点② 重点整備地区及び特定事業の追加

- ▶ 重点整備地区と特定事業（バリアフリー化の整備に関する事業）について、区民の声や地域の新たなニーズを踏まえて追加を行い、更なる推進をめざします。
- ▶ 利用者の意見と実際の整備に乖離が起きないように、利用者の意見を伺いながら、国の示す基準やガイドライン等の改正を踏まえて、港区ならではの坂道への対応や運河沿いの遊歩道の整備、年齢・性別・人種等を問わず多様な人々に対応した新たな取組を提案します。



課題③ 思いやりのある心のバリアフリーが必要

- バリアフリー法の改正において区市町村等による「心のバリアフリー」の推進が明記されたほか、「障害者差別解消法」、「ユニバーサル社会実現推進法」の施行や「港区手話言語の理解の促進及び障害者の多様な意思疎通手段の利用の促進に関する条例」の制定など近年ソフト面の取組も重要視されています。しかしながら、区民アンケートによる心のバリアフリーのキーワードの認知度は、約 10%と低い結果となっています。道路管理者や交通事業者等と連携し、互いに思いやりのある心のバリアフリーの更なる推進が必要です。

視点③ 心のバリアフリーの推進

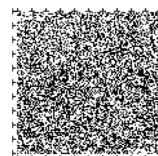
- ▶ 「障害者差別解消法」、「ユニバーサル社会実現推進法」の施行や「港区手話言語の理解の促進及び障害者の多様な意思疎通手段の利用の促進に関する条例」の制定など、ソフト面の取組が重要視されています。バリアの解消においては、ハード面の整備に加え、ソフト面の取組を交通事業者や施設管理者等と連携し、互いに思いやりのある心のバリアフリーを推進します。

課題④ 生活様式の変化に対応したバリアフリーが必要

- 新型コロナウイルス感染症の感染拡大により生活様式が変化しており、3つの密(密閉空間、密集場所、密接場面)を避けた施設利用等、新たな生活様式に対応した施設利用のあり方が求められています。

視点④ 新しい生活様式に対応したバリアフリーの推進

- ▶ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大により生活様式が変化しており、3密を避けた施設利用への対応、バリアフリーを必要としている人が優先して利用できる環境を形成します。



第3章 港区バリアフリー基本構想における基本方針

3-1. 基本理念

バリアフリー法に基本理念が条文化(共生社会の実現、社会的障壁の除去の追加)されたことを踏まえ、区民にわかりやすい表現に改め、世界に認められるバリアフリー社会をめざします。

誰もが安全・安心かつ円滑に移動でき、
いきいきと元気に暮らせる都市空間を形成するとともに、
お互いを尊重し、共生する社会の実現

3-2. 基本方針

これまでの基本方針を推進することに加え、策定の課題と視点を踏まえ、基本理念の実現に向けて、以下の3つの基本方針を踏まえた取組を推進していきます。

基本方針①

誰もが利用しやすく、国際化にも配慮した
ユニバーサルデザインによる多様なニーズへの対応

【方向性】

ユニバーサルデザインの対象となる取組の範囲は広いため、港区バリアフリー基本構想におけるユニバーサルデザインの考え方を整理し、事業に取り組むことで、一人ひとりの多様性が尊重され、社会参加ができる環境を形成します。

【取組】

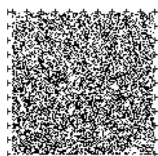
⇒誰もが分かりやすいサイン表示や「やさしい日本語」での表記等、ユニバーサルデザインを加速し、誰もが使いやすいシンプルで柔軟性のあるバリアフリー化を推進します。

⇒港区バリアフリー基本構想におけるユニバーサルデザインの考え方を整理し、事業に取り組むことで、一人ひとりの多様性が尊重され、社会参加ができる環境を形成します。

第4章参照

【SDGsのゴールとの関係】

ユニバーサルデザインに取り組むことで誰もが使いやすく、性別や障害による不平等の解消をめざします。



基本方針②

利便性・安全性を向上したバリアフリーの 更なる加速化

【方向性】

重点整備地区と特定事業について追加を行い、更なるバリアフリー化を推進します。また、港区の特徴である坂道や水辺空間について歩きやすさ等のアクセシビリティの向上を継続して推進します。

【取組】

- ⇒誰にとっても安全で移動しやすい経路の整備や施設内のバリアフリー化を図るなど、まち全体の利便性と安全性の向上を実現します。
- ⇒IoTを活用した社会実験等に新たに取り組み、新しいバリアフリーのあり方を模索します。
- ⇒歩きやすい坂道やアクセスしやすい水辺空間の形成により、生活の豊かさと利便性の向上をめざします。

第5章参照

【SDGsのゴールとの関係】

公共施設や医療施設等の生活関連施設へのアクセスのしやすさや、働きやすさ、住み続けられるまちづくりをめざします。



基本方針③

多様な世代の人々がお互いを助けあう 心のバリアフリーの推進

【方向性】

バリアフリーのキーワードのひとつである「心のバリアフリー」はまだ広く認知されていません。更に心のバリアフリーを推進することでハード面の整備だけでなく思いやりの心を育てるため、これからの港区に必要な新たな取組を整理します。

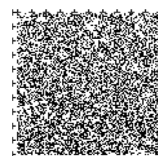
【取組】

- ⇒お互いを思いやり支え合う社会の浸透をめざし、関係者が広報・啓発、教育等を行い、思いやりの心を育成します。
- ⇒高齢者、障害者等、誰もが住み慣れた地域で安心して暮らすことができる地域共生社会を実現します。
- ⇒新型コロナウイルス感染症対策を適切に行うとともに、特にバリアフリーを必要とする方が優先して利用できる譲り合いの心を醸成します。

第6章参照

【SDGsのゴールとの関係】

心のバリアフリーにより、世代や事業者等、多様な立場の人々が、互いに助け合うことのできる考えの浸透、パートナーシップの形成を図ります。



3-3. 計画期間

まちづくりに伴うバリアフリー環境整備は完了までに時間を要すること、また「港区まちづくりマスタープラン」の計画期間は20年と長期であり、まちづくり分野の計画や事業との整合性を図っていく必要があります。

そのため、計画期間は令和3(2021)年度から令和12(2030)年度までの10年間とします。

その中で、特定事業計画については、3年間の短期事業期間、6年間の中期事業期間とし、その節目においては、区の基本計画や地域保健福祉計画等の関連計画との整合性を図り、その都度事業の見直しを行います。

なお、事業期間は目安として統一的に設定したもので、各事業者が特定事業計画を策定する際は、施設特性、整備スケジュールに沿った計画を定めることになります。そして、短期事業期間及び中期事業期間の終了時には各事業者が定める特定事業計画についてそのときの新たな課題や問題点を反映した見直しを依頼し、段階的かつ継続的な発展をめざしていきます。

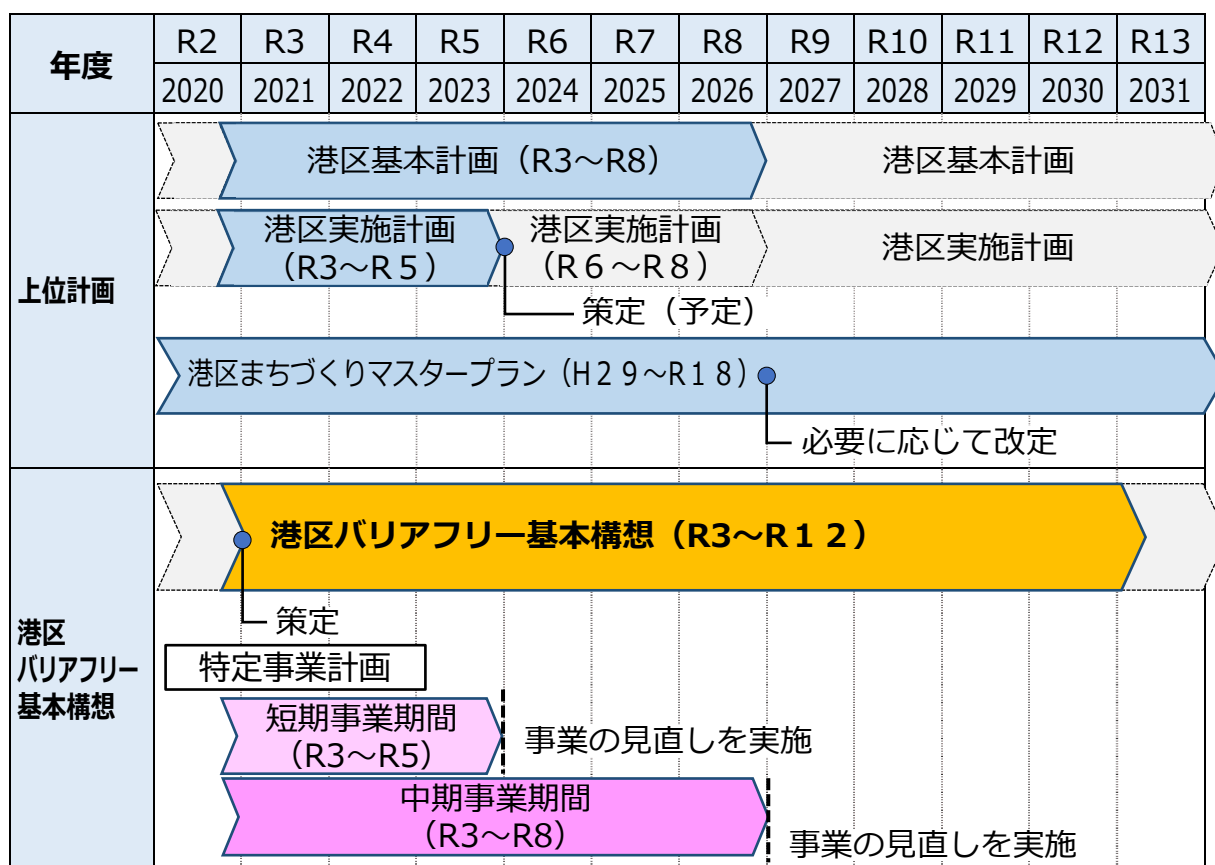
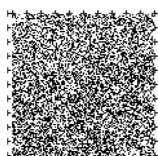


図 計画期間



第4章 ユニバーサルデザインによる多様なニーズへの対応

4-1. ユニバーサルデザインとバリアフリーの関係

(1) ユニバーサルデザインとは

ユニバーサルデザインは障害の有無、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、あらかじめ都市や生活環境をデザインする考え方に基づき、次の7つの原則によって構成された考え方です。

国はバリアフリー法改正と同様に東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定を契機に、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を平成29(2017)年2月に決定し、「共生社会の実現に向けた大きな二つの柱として、国民の意識やそれに基づくコミュニケーション等、個人の行動に向けて働きかける取組(「心のバリアフリー」分野)と、ユニバーサルデザインの街づくりを推進する取組(街づくり分野)」に取り組んでいます。

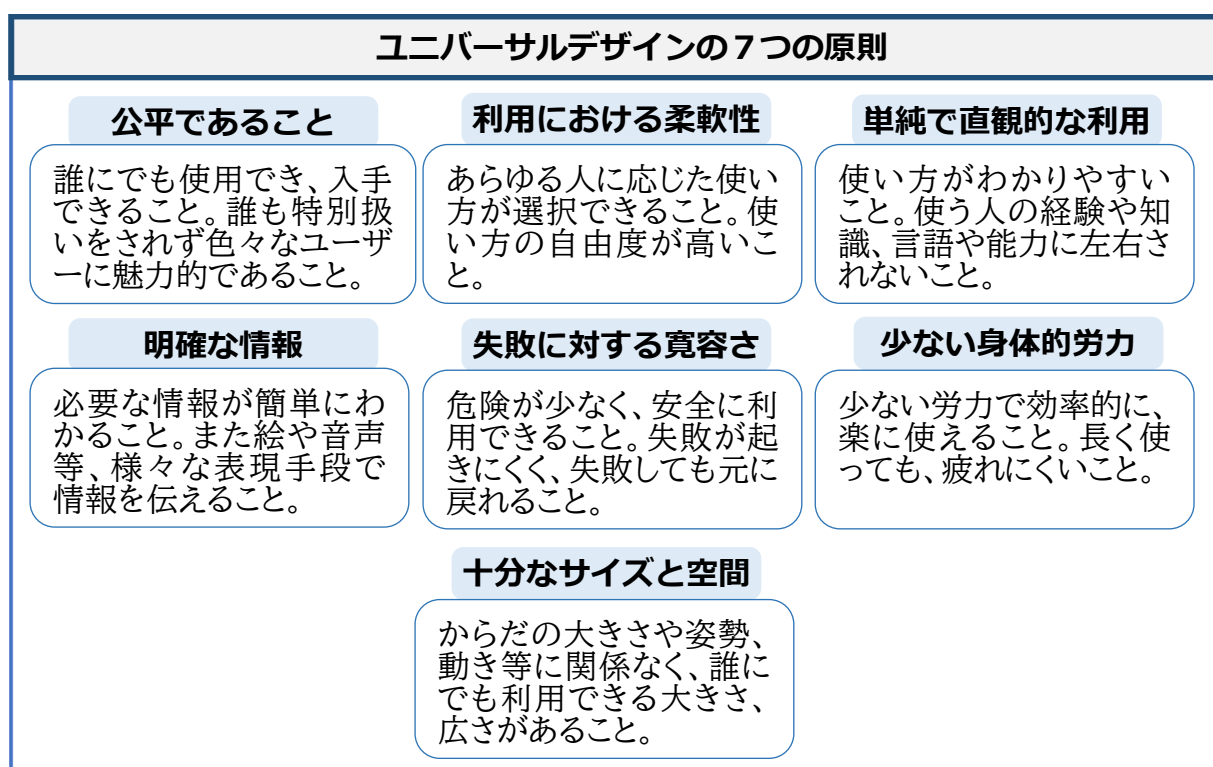
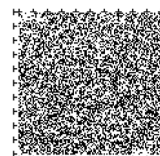


図 ユニバーサルデザインの7つの原則



(2) ユニバーサルデザインとバリアフリーの関係

バリアフリーは高齢者、障害者等が障害によりもたらされるバリアの解消を目的としている考え方です。一方、ユニバーサルデザインは障害の有無、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にあらかじめデザインするという考え方です。

平成30(2018)年5月のバリアフリー法の改正により、基本理念(第一条の二)において「第一条の二 この法律に基づく措置は、高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものの除去に資すること及び全ての国民が年齢、障害の有無その他の事情によって分け隔てられることなく共生する社会の実現に資することを旨として、行われなければならない。」と位置づけられたため、バリアフリーの対象となる人が従前より更に広がりました。

既存の障害を除去し、環境を改善するバリアフリーと、多様な人々が利用しやすいようあらかじめデザインするユニバーサルデザインの両方の考え方に基づく取組を推進することが求められている状況から、港区バリアフリー基本構想におけるユニバーサルデザインの考え方を整理します。

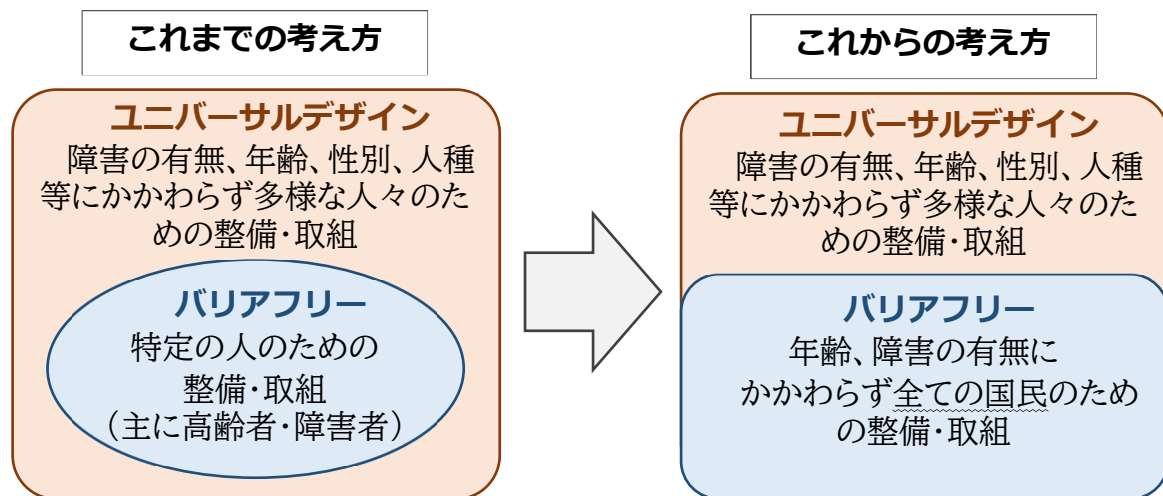
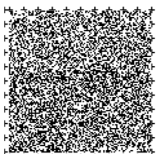


図 ユニバーサルデザインとバリアフリーの関係



4-2. ユニバーサルデザインの考え方と位置づけ

(1) 港区バリアフリー基本構想におけるユニバーサルデザインの考え方

バリアフリー法では、これまでも「ユニバーサルデザイン」の考え方を踏まえた規定が盛り込まれています。また、世界中の様々な人が集う東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定を契機に、更なるユニバーサルデザインの考え方の検討が進められています。

港区バリアフリー基本構想においては、ユニバーサルデザインの取扱う範囲を以下のとおり整理し、明確にすることで、ユニバーサルデザインのまちづくりを加速し、多様性が尊重され、社会参加ができる環境の形成を図ります。

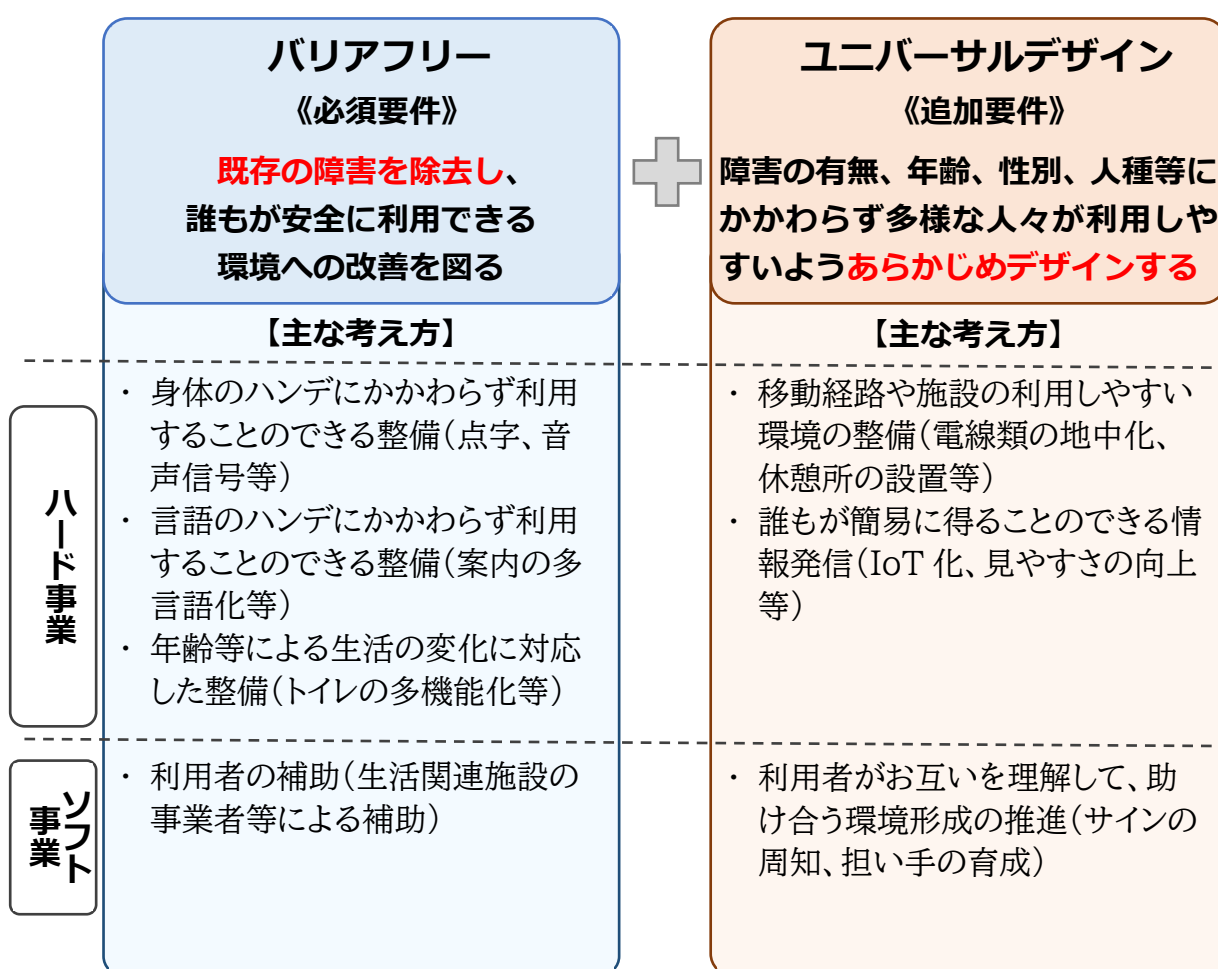
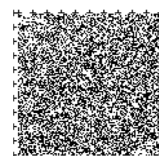


図 港区バリアフリー基本構想におけるユニバーサルデザインの考え方



(2) ユニバーサルデザインの主な取組

ユニバーサルデザインは「多様な人々が利用しやすいよう、あらかじめ都市や生活環境をデザインする考え方」に基づく取組のため、多様な分野にわたります。そのため、港区バリアフリー基本構想においては、移動等の円滑化に関するユニバーサルデザインを推進します。また、関連計画との事業連携を図ることにより、区全体のユニバーサルデザインの推進を図っていきます。

ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律

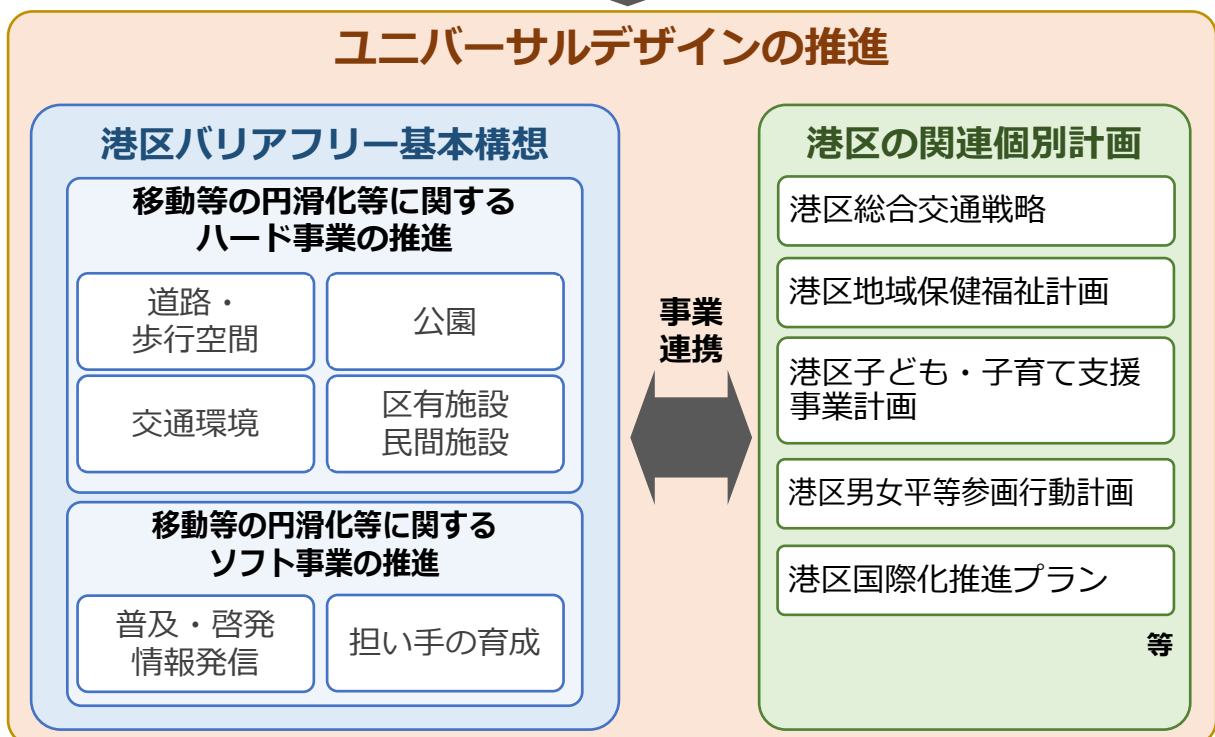
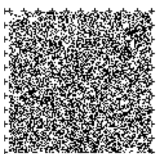


図 ユニバーサルデザインの主な取組



(3) ユニバーサルデザインの施策例

ユニバーサルデザインの位置づけを踏まえて、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた以下の事業を進め、多様なニーズに対応していきます。

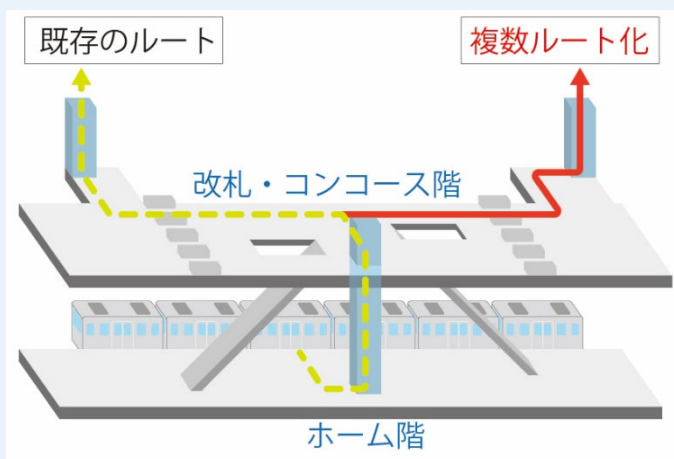
①ハード事業

ユニバーサルデザインの視点を重視することで、円滑に移動できる施設整備の促進を図ります。

公共交通機関における地上出口の複数ルート化

バリアフリー化された経路が1つのみでは、公共交通機関の地上出入口から目的施設まで、バリアフリーの経路が確保されていたとしても、遠回りの経路を利用する必要がありました。

ホームから地上出入口まで複数の経路が確保されることで、車椅子やベビーカーの利用者、高齢者等がより移動しやすい環境になります。

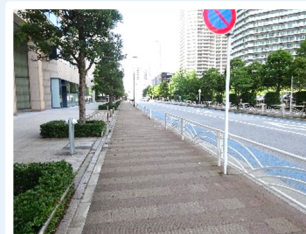


複数ルート整備概念図

電線類地中化

通行することはできますが、電柱により、幅員が狭くなっている歩道があります。

電線類地中化により、電柱が歩道から無くなり、より幅員が広く、誰もが歩きやすい歩道になります。

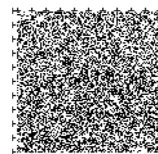


左：電柱により幅員の狭い歩道
右：電柱が無く、幅員が広い歩道

ベンチの設置

港区は坂が多いこともあり、段差等が少ない経路でも、体力を必要とする経路があり、高齢者や障害者等にとって負担となっています。

歩道や沿道の民間敷地にベンチを設置することで、休憩しながら歩くことのできる歩道になります。



多機能トイレの機能の分散

多機能トイレの設置により、誰でもトイレを利用できるよう、各建物等で整備されています。一方で、多機能トイレにオストメイト用流しやベビーベッド等の多くの機能が集約されることで、利用が集中し、必要としている利用者が利用できない状況があります。

一般トイレにベビーチェア等の分散が可能な機能を分散することにより、トイレ全体で多様な人々が使いやすい環境になります。

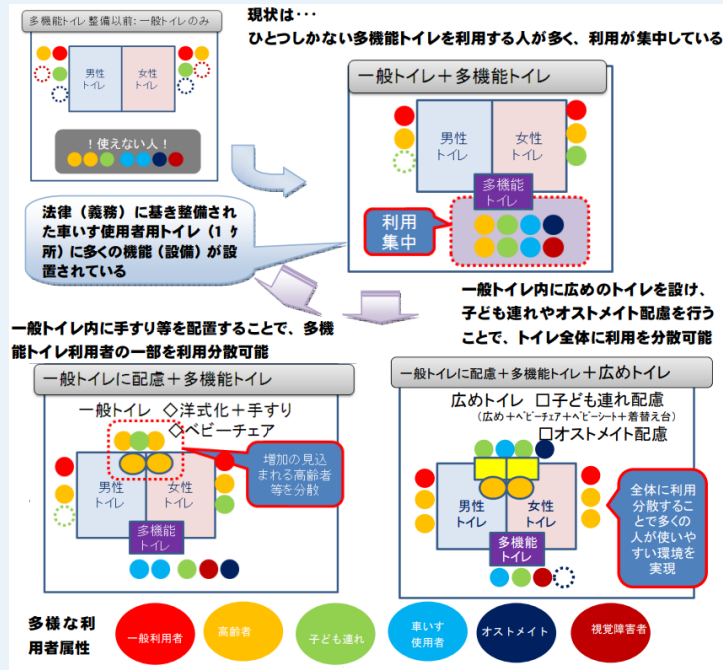


図 公共トイレの機能分散の考え方

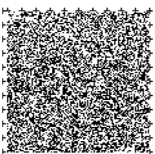
出典 多様な利用者に配慮したトイレの整備方策に関する調査研究（国土交通省）

エレベーター周辺等の視覚障害者誘導用ブロック等の適切な配置

エレベーターまで、視覚障害者を誘導するために視覚障害者誘導用ブロックが設置されています。一方で、乗降口の前に設置してある場合、視覚障害者にとって、ボタンの位置が分かりにくく、利用しにくいだけでなく、車椅子やベビーカー、シルバーカー等の利用者にとっては通過しにくい障害となります。



あらかじめ障害のない環境を形成するため、エレベーターボタンの前に視覚障害者誘導用ブロックで誘導することで、視覚障害者誘導用ブロックを必要とする視覚障害者にとって利用しやすく、他の利用者の障害にならない適切なバリアフリーになります。



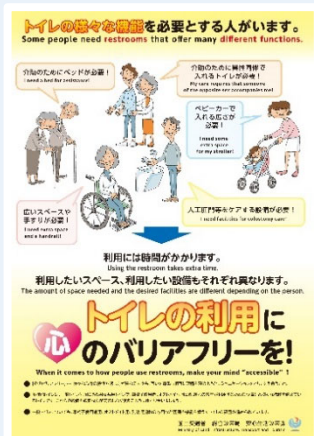
②ソフト事業

情報のユニバーサルデザイン化の充実を図り、多様な人々が利用しやすい環境を形成します。

心のバリアフリーの普及・啓発

ハード事業のバリアフリー化は整備に時間を要することが課題のひとつです。そのため、既存のバリアフリー設備を多様な人々が利用することができる環境の形成も必要です。

心のバリアフリーの普及・啓発により、ユニバーサルデザインの考え方である、障害の有無、年齢、性別、人種等に関わらず多様な人々が利用しやすいよう、利用者がお互いを理解して、助け合う環境形成の推進を図っていきます。



トイレに関する心のバリアフリーの普及・啓発のポスター

多言語化や「やさしい日本語」による港区バリアフリーマップや案内板等の情報発信

港区バリアフリーマップや案内板等について多言語化や誰にでも分かりやすく表現された日本語(やさしい日本語)を用いて、外国人の方も利用しやすい情報の発信に取り組みます。

港区バリアフリーマップは日本語と英語の2カ国語ですが、「バリアフリーまち歩きMAP in 港区」では、中国語とハングルを加えた4カ国語で作成する等、多様な人々が利用できるよう情報の充実を図っています。



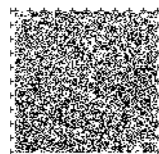
港区バリアフリーマップ

Uni-Voice 等を用いた情報発信

視覚障害者の方に必要な情報を発信するにあたっては、情報が多い場合に点字では多様なスペースを必要とし、また、点字に慣れていない方は読むことができない等の課題がありました。専用機器以外にスマートフォンのアプリ等でも読み取ることができるUni-Voiceを用いることで、少ないスペースで必要な情報や多くの情報を視覚障害者の方に発信することができます。

港区バリアフリー基本構想においても、視覚障害者の方も読むことができるよう、Uni-Voice を使用しています。

また、Uni-Voice 以外にも点字やデータのテキスト化など様々なニーズに対応した情報の発信を行っていきます。



誰もが読み取ることができるピクトグラムの表示

文字・言語によらず対象物、概念または状態に関する情報を提供する図形です。同じピクトグラムを用いることで、視力の低下した高齢者や障害のある方、外国人観光客等も情報を得ることができます。



図 JIS Z8210 に対応した案内用図記号（公共・一般施設） 1

出典 国土交通省HP

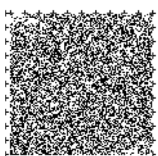




図 JIS Z8210 に対応した案内用図記号（公共・一般施設）2

出典 国土交通省HP

