

参考資料

参考資料-1. 旅客施設のバリアフリー情報

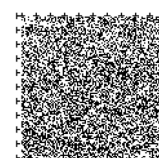
区内の各旅客施設のバリアフリー整備実績について、令和元(2020)年度末(令和2(2020)年3月31日現在)の状況を各事業者へヒアリングした結果を掲載します。

(1) 駅の各種バリアフリー設備状況

鉄道駅では、これまで、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見据えて、障害者、高齢者、外国人等の移動制約者が複数の公共交通機関を利用して円滑に移動できるよう、連続的・一体的なバリアフリー化が図られてきました。平成25(2013)年度時点では未整備の路線がありましたが、現在は多機能トイレの整備や1基以上のエレベーターの整備は全ての路線で整備されています。また、現在整備が進められているホームドアの設置は、令和2(2020)年3月31日現在で 82.8%の進捗率となっています。

【駅の各種バリアフリー設備状況】

整備内容	年度	整備率 (%)	整備済路線数 (路線/全路線)	設置数 (箇所)
エレベーター (基)	H25(2013)	98.4	60/61	159
	H29(2017)	100.0	61/61	183
	R元(2019)	100.0	64/64	188
エスカレーター (基)	H25(2013)	96.7	59/61	581
	H29(2017)	96.7	59/61	617
	R元(2019)	96.9	62/64	622
車いす対応トイレ (箇所)	H25(2013)	95.1	58/61	71
	H29(2017)	95.1	58/61	75
	R元(2019)	100.0	64/64	82
ホームドア (箇所)	H29(2017)	50.8	31/61	31
	R元(2019)	82.8	53/64	53



(2) 移動円滑化経路の確保について

鉄道駅では、水平移動またはエレベーターの利用により、車両への乗降を除けば駅員または介助者なしで移動できる経路の確保がおおむね図られており、地上から各ホームの経路において、ワンルート以上の移動円滑化経路の整備の進捗率は 90.6%(58 路線/64 路線※)(地上から改札口までのルートは 96.9%(62 路線/64 路線※)、改札口から各ホームは 92.2%(59 路線/64 路線※))となっています。

また、その他の地上から各ホームの経路においては、高低差があるが、車いす対応エスカレーター、階段昇降機等の利用により、最少人数の駅員または介助者で移動できる経路として整備されています。

一方で、複数のルートの確保については、路線数では進捗率は 34.4%(22 路線/64 路線※)また、出入口総数に対する移動円滑化経路が確保されている出入口の割合は 35.8%(72 箇所/201 箇所)となっています。

その他の旅客施設では、全ての施設で移動円滑化が図られています。

※路線数は各駅の路線数の合計

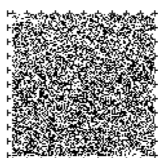
【ワンルート整備状況】

整備内容	年度	路線の整備率 (%)	整備済路線数 (路線/全路線)
地上⇔改札口	H25(2013)	93.4	57/61
	H29(2017)	95.1	58/61
	R 元(2019)	96.9	62/64
改札口⇔各ホーム	H25(2013)	82.0	50/61
	H29(2017)	88.5	54/61
	R 元(2019)	92.2	59/64
地上⇔ホーム	H25(2013)	78.7	48/61
	H29(2017)	85.2	52/61
	R 元(2019)	90.6	58/64

【複数ルート整備状況】

整備内容	路線の整備率 (%)	整備済路線数 (路線/全路線)	出入口の整備率 (%)	整備済の出入口 (箇所)	出入口の総数 (箇所)
複数ルート整備状況	34.4	22/64	35.8	72	201

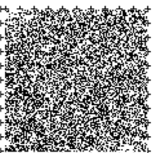
※高輪ゲートウェイ駅は出入口が1箇所でもバリアフリー整備が整備済みのため複数ルートの整備も整備済として算定

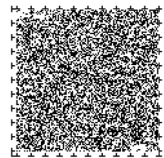


(3) 旅客施設のバリアフリー状況について

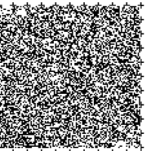
駅名	乗り入れ路線	バリアフリー設備状況										移動円滑化経路の確保								今後のバリアフリー化予定 2020年東京大会後にバリアフリー化整備が行われる予定箇所	平成30(2018)年度 1日の平均乗降客数		
		エレベーター	エスカレーター	車いす対応エスカレーター	車いす対応スロープ	階段昇降機	多機能トイレ					ホームドア	改札階	ホーム階	ワンルート整備状況			複数ルート整備状況				乗継ルートの整備状況	
							車いす対応	乳幼児設備	オストメイト	男女共用	大人用ベッド				地上⇄改札口	改札口⇄各ホーム	移動円滑化評価(地上⇄ホーム)	出入口総数	バリアフリー確保数			自路線間の連続性	別事業者との連続性
新橋駅	JR東日本 山手線	5	20	0	0	0	2	2	2	2	0	整備済	1F	2F	○	○	整備済	3	3	各線間においてエレベーターで乗換可能	ゆりかもめ・銀座線への乗換については、1経路確保		563,942
	JR東日本 京浜東北線											整備済											
	JR東日本 東海道本線											未整備											
	JR東日本 横須賀線											未整備											
	東京メトロ 銀座線	3	1	1	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B2F	○	○	整備済	8	1	未整備(階段)		253,678	
	都営地下鉄 浅草線	2	6	1	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B2F	○	○	整備済	3	2	浅草線及び銀座線はエレベーターと車椅子対応エスカレーターによる乗換可能		101,126	
ゆりかもめ(東京臨海新交通臨海線)	3	10	0	0	0	1	1	1	1	1	整備済	3	4	○	○	整備済	5	3	JR各線・銀座線・浅草線への乗換経路は一度地上に出る必要がある	エレベーター3基更新計画中	68,936		
浜松町駅	JR東日本 山手線	2	7	0	0	2	1	1	1	1	0	整備済	1F・3F	2F	○	○	整備済	2	1	各線間においてエレベーターで乗換可能	東京モノレールへの乗換は、ラッチ内乗換改札にて経路確保		324,286
	JR東日本 京浜東北線											未整備											
	東京モノレール	5	11	0	0	0	1	2	1	1	0	整備済	2F,3F	5F	○	○	整備済	6	5	JR線との乗換については移動円滑化経路整備済み。さらに3階改札のJR線との相互通行化を平成30(2018)年3月17日より開始。	・令和6(2024)年完成予定の「浜松町駅舎改良工事(設計等)」が進行中であり、その中で、より利便性の高いバリアフリー化を検討中。	118,000	
田町駅	JR東日本 山手線	2	8	0	0	0	2	2	2	2	0	整備済	2F	1F	○	○	整備済	2	1	各線間においてエレベーターで乗換可能		312,728	
	JR東日本 京浜東北線											未整備											
品川駅	JR東日本 山手線	8	26	0	0	0	2	2	2	2	0	整備済	2F	1F	○	○	整備済	2	1	各線間においてエレベーターで乗換可能	京急線への乗換は、エレベーターにて経路確保 東海道新幹線への乗換は、ラッチ内乗換改札を含め経路確保	令和9(2027)年度以降順次北側コンコースと各ホームを接続するエレベーターを整備予定	766,884
	JR東日本 京浜東北線											整備済											
	JR東日本 東海道本線											未整備											
	JR東日本 横須賀線											未整備											
	JR東海(東海道新幹線)	2	8	0	0	0	2	2	2	2	0	整備済	2F	1F	○	○	整備済	2	1			37,200 ※乗車人数のみ	
	京急 京急本線	3※	6	0	0	0	1	1	1	1	1	未整備	1F	2F	○	○	整備済	2	2	JR連絡口は整備済(下りホーム部分)		288,196	

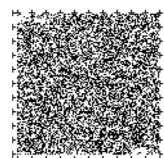
※品川駅の京急とJR東日本の乗換口のエレベーターについては、京浜急行電鉄株式会社の管理のため、京浜急行電鉄株式会社の設備としています。



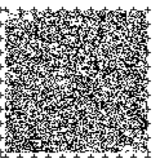


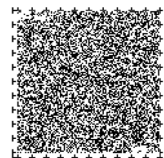
駅名	乗り入れ路線	バリアフリー設備状況										移動円滑化経路の確保								今後のバリアフリー化予定 2020年東京大会後にバリアフリー化整備が行われる予定箇所	平成30(2018)年度 1日の平均乗降客数		
		エレベーター 基	エスカレーター 基	車いす対応エスカレーター 基	車いす対応スロープ 箇所	階段昇降機 基	多機能トイレ					ホームドア	改札階	ホーム階	ワンルート整備状況			複数ルート整備状況				乗継ルートの整備状況	
							車いす対応 箇所	乳幼児設備 箇所	オストメイト 箇所	男女共用 箇所	大人用ベッド 箇所				地上⇄改札口	改札口⇄各ホーム	移動円滑化評価(地上⇄ホーム)	出入口総数 箇所	バリアフリールート確保数 箇所			自路線間の連続性	別事業者との連続性
表参道駅	東京メトロ 銀座線	3	10	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B2F	B1F	○	○	整備済	10	1	千代田線エレベーターによる乗換可能			186,923
	東京メトロ 半蔵門線											整備済	B2F	B1F	○	○	整備済						
	東京メトロ 千代田線	1	7	0	1	0	1	1	1	1	0	整備済	B1F B2F	B3F	○	○	整備済		1	銀座線・半蔵門線エレベーターによる乗換可能			
外苑前駅	東京メトロ 銀座線	3	3	2	0	2	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B2F	○	○	整備済	6	1				82,897
青山一丁目駅	東京メトロ 銀座線	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B1F	△	△	未整備	6	0	エレベーターによる乗換可能	未整備(階段)	1番線側：都交乗換えルート	118,402
	東京メトロ 半蔵門線	2	3	0	0	1	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B2F	○	○	整備済				1	未整備(車いす対応エスカレーター)	
	都営地下鉄 大江戸線	3	13	1	0	0	2	2	2	2	2	0	整備済	B1F	B5F	○	○	整備済	2	1	半蔵門線及び銀座線(浅草方面ホーム)はエレベーターと車椅子対応エスカレーターによる乗換可能	メトロ(銀座線渋谷方面側)との乗換えエレベーター設置可能	78,357
赤坂見附駅	東京メトロ 銀座線	5	8	0	0	0	2	2	2	2	0	整備済	B1F	B1F	○	○	整備済	9	4	エレベーターによる乗換可能			130,450
	東京メトロ 丸ノ内線											整備済	B3F	B2F									
溜池山王駅	東京メトロ 銀座線	2	9	1	0	1	1	1	1	1	0	整備済	B3F	B2F	○	○	整備済	7	1	エレベーターによる乗換可能			161,573
	東京メトロ 南北線	3	21	1	3	0	1	1	1	1	0	整備済	B2F	B3F	○	○	整備済				1		
虎ノ門駅	東京メトロ 銀座線	1	2	0	0	1	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B1F	○	△	未整備	11	0			エレベーターワンルート整備、多機能トイレ整備	115,957
神谷町駅	東京メトロ 日比谷線	5	4	0	0	2	2	2	2	2	0	未整備	B1F	B2F	△	○	未整備	5	0			エレベーターワンルート整備	102,539
六本木駅	東京メトロ 日比谷線	3	6	2	0	1	2	2	2	2	0	未整備	B1F	B2F	○	○	整備済	5	1		未整備(階段)	エレベーター複数ルート整備予定 令和3(2021)年度	138,950
	都営地下鉄 大江戸線	2	24	0	2	0	2	2	2	2	0	整備済	B1F	B5F B7F	○	○	整備済	4	2		日比谷線への乗り換えは、一度地上に出る必要あり		103,793
広尾駅	東京メトロ 日比谷線	3	3	0	0	4	1	1	1	1	0	未整備	1F,B1F,B2F	B2F	○	△	未整備	4	0			ワンルート整備、多機能トイレ整備	63,171
赤坂駅	東京メトロ 千代田線	2	15	0	0	0	2	2	2	2	0	整備済	B1F	B2F	○	○	整備済	6	1				97,768
乃木坂駅	東京メトロ 千代田線	2	3	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B2F	○	○	整備済	4	1				43,434
六本木一丁目駅	東京メトロ 南北線	3	22	0	1	0	1	1	1	1	0	整備済	B2F	B4F	○	○	整備済	3	1				86,306
麻布十番駅	東京メトロ 南北線	2	14	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B3F	○	○	整備済	4	1		整備済		50,564
	都営地下鉄 大江戸線	2	14	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B4F	B6F	○	○	整備済	4	2		南北線はエレベーターによる乗換可能		38,177
白金高輪駅	東京メトロ 南北線	5	14	0	2	0	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B3F	○	○	整備済	4	1		整備済(同一階)		43,264
	都営地下鉄 三田線											整備済											
白金台駅	東京メトロ 南北線	3	22	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B2F	B4F	○	○	整備済	2	1		整備済(同一階)		18,086
	都営地下鉄 三田線											整備済											



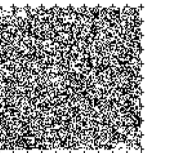


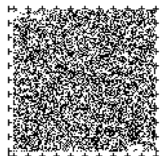
駅名	乗り入れ路線	バリアフリー設備状況										移動円滑化経路の確保								今後のバリアフリー化予定 2020年東京大会後にバリアフリー化整備が行われる予定箇所	平成30(2018)年度 1日の平均乗降客数		
		エレベーター 基	エスカレーター 基	車いす対応エスカレーター 基	車いす対応スロープ 箇所	階段昇降機 基	多機能トイレ					ホームドア	改札階	ホーム階	ワンルート整備状況			複数ルート整備状況				乗継ルートの整備状況	
							車いす対応 箇所	乳幼児設備 箇所	オストメイト 箇所	男女共用 箇所	大人用ベッド 箇所				地上⇔改札口	改札口⇔各ホーム	移動円滑化評価(地上⇔ホーム)	出入口総数 箇所	バリアフリールート確保数 箇所			自路線間の連続性	別事業者との連続性
大門駅	都営地下鉄 浅草線	3	10	0	0	0	2	2	2	2	0	整備済	B1F	B1F	○	○	整備済	6	1	大江戸線はエレベーターによる乗換可能		・地上(A1口)⇔改札口にエレベーターを新設	112,622
	都営地下鉄 大江戸線	2	19	2	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B3F	B5F	○	○	整備済	5	3	浅草線はエレベーターによる乗換可能			135,039
三田駅	都営地下鉄 浅草線	1	6	1	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B2F	○	○	整備済	5	1	三田線は車椅子対応エスカレーターによる乗換可能			112,555
	都営地下鉄 三田線	2	15	2	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B2F B3F	○	○	整備済	3	1	浅草線は車椅子対応エスカレーターによる乗換可能			109,806
泉岳寺駅	都営地下鉄 浅草線 京急 京急本線	1	2	0	1	3	2	2	2	2	0	整備済	B1F	B2F	○	△	未整備	4	1				224,434 202,800
高輪台駅	都営地下鉄 浅草線	1	4	0	0	1	1	1	1	1	0	未整備	B1F	B2F	○	△	未整備	2	1		-		15,024
内幸町駅	都営地下鉄 三田線	2	10	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B2F	○	○	整備済	9	2		-		45,660
御成門駅	都営地下鉄 三田線	2	8	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B2F	○	○	整備済	7	2		-		49,149
芝公園駅	都営地下鉄 三田線	3	5	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B2F	○	○	整備済	4	1		-		32,260
赤羽橋駅	都営地下鉄 大江戸線	2	8	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B1F	B2F	○	○	整備済	2	1		-		43,070
汐留駅	都営地下鉄 大江戸線	3	5	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	B2F	B3F	○	○	整備済	8	3			ゆりかもめはエレベーターによる乗換可能	54,532
	ゆりかもめ(東京臨海新交通臨海線)	3	3	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	2	3	○	○	整備済	2	2			大江戸線へ乗り換える場合、地下1階でエレベーターを乗り継ぐ	多機能トイレ、一般トイレ整備 9,497
竹芝駅	ゆりかもめ(東京臨海新交通臨海線)	2	3	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	2	3	○	○	整備済	2	2			竹芝客船ターミナルへは、改札階から連絡通路で接続している	多機能トイレ、一般トイレ整備 4,818
日の出駅	ゆりかもめ(東京臨海新交通臨海線)	2	3	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	2	3	○	○	整備済	2	1			日の出船客待合所への乗換経路は一度地上に出る必要がある	多機能トイレ、一般トイレ整備 2,538





駅名	乗り入れ路線	バリアフリー設備状況										移動円滑化経路の確保								今後のバリアフリー化予定 2020年東京大会後にバリアフリー化整備が行われる予定箇所	平成30(2018)年度 1日の平均乗降客数		
		エレベーター 基	エスカレーター 基	車いす対応エスカレーター 基	車いす対応スロープ 箇所	階段昇降機 基	多機能トイレ					ホームドア	改札階	ホーム階	ワンルート整備状況			複数ルート整備状況				乗継ルートの整備状況	
							車いす対応 箇所	乳幼児設備 箇所	オストメイト 箇所	男女共用 箇所	大人用ベッド 箇所				地上⇄改札口	改札口⇄各ホーム	移動円滑化評価(地上⇄ホーム)	出入口総数 箇所	バリアフリールート確保数 箇所			自路線間の連続性	別事業者との連続性
芝浦ふ頭駅	ゆりかもめ(東京臨海新交通臨海線)	2	2	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	2	3	○	○	整備済	2	1	-	-	多機能トイレ、一般トイレ整備	5,287
お台場海浜公園駅	ゆりかもめ(東京臨海新交通臨海線)	1	2	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	2	3	○	○	整備済	2	2	-	-		18,160
台場駅	ゆりかもめ(東京臨海新交通臨海線)	1	2	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	2	3	○	○	整備済	2	2	-	-		23,790
高輪ゲートウェイ駅	JR東日本 山手線	4	6	0	0	0	2	2	2	2	0	整備済	2	1	○	○	整備済	1	1	各線間においてエレベーターで乗換可能	-	-	-
	整備済											2	1	○	○	整備済							
虎ノ門ヒルズ駅	東京メトロ 日比谷線	3	0	0	0	0	1	1	1	1	0	整備済	2	2	○	○	整備済	2	2	-	-	-	-
浜松町バスターミナル	高速・観光・路線バス																						
竹芝客船ターミナル	旅客船	2	5	4	2	2	2	0	0	2	0		0	0	○	○	整備済	1	3	-	-		3,070
日の出船客待合所	海上バス	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0		0	0	○	○	整備済	1	1	-	-		-
お台場海浜公園海上バス乗り場	海上バス	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0		0	0	○	○	整備済	1	1	-	-		-





<各項目についての補足説明>

1. 多機能トイレについて

- ・1か所のトイレについて付加されている機能についてそれぞれ1とカウントしています。
(設置されている設備の数とは異なります)
- ・乳幼児設備はおむつ交換台、ベビーチェア、授乳室等の設備いずれかが1つでもある場合にカウントしています。
- ・男女共用は男性入口、女性入口の他にもう1つ男女共用の多機能トイレが設置されている場合にカウントしています。

2. ホームドアについて

- ・ホームドアは上下線両方に設置した場合、整備済としています。
※乗客が基本的におらず、固定柵を整備済で安全対策が取られている番線は整備済としています。

3. 移動等円滑化経路の確保について

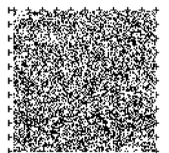
- ・移動等円滑化経路とはホームから出入口までの間に高低差がある場合、高齢者、障害者等が単独でエレベーターや傾斜路等によってスムーズに移動できる経路を定義しています。

4. ワンルート整備状況の凡例について

- ：水平移動またはエレベーターの利用により、車両への乗降を除けば駅員または介助者なしで移動できる経路
- △：高低差があるが、車いす対応エスカレーター、階段昇降機等の利用により、最少人数の駅員または介助者で移動できる経路
- ×：高低差があり、階段のみのため、数名の駅員または介助者が必要な経路
- ・移動等円滑化評価の欄は地上からホームまでを駅員または介助者なしで移動できる経路がある場合を「整備済」それ以外を「未整備」としています。

5. 複数ルート整備状況について

- 都営地下鉄について下記の注釈があります。
 - ・出入口数は自社財産・管理＋自社駅に直結している接続口
 - ・バリアフリールートには階段昇降機、車いす対応エスカレーターを含む
 - ・バリアフリールート確保数は駅及び直近にある利用可能なバリアフリールート数
 - ・時間制限があるものも含んでいる(三田駅 A3)
 - ・新橋駅、汐留駅の地下歩道のエレベーター及び麻布十番の出入口1(東京メトロ)は出入口数に含まない
- ゆりかもめについて下記の注釈があります。
 - ・複数ルート整備状況の数値は区の現地調査による



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）

（1）調査概要

①調査の目的

本調査は、港区バリアフリー基本構想及び特定事業計画における事業の進行管理を行い、スパイラルアップ（継続的発展）を推進するため、港区バリアフリー基本構想に基づく事後評価として、バリアフリーに関する多様なニーズを持った高齢者、障害者、子育て中の親、外国人の方の意向を把握するために実施しました。

②調査期間及び対象

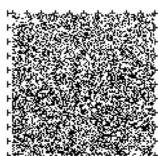
調査期間：令和元（2020）年9月26日～令和元（2020）年10月18日

調査対象者数：3,000人（住民基本台帳から無作為抽出）

調査方法：郵送配布・郵送回収

回収数：964件（回収率32.1%）

	高齢者	障害者	外国人	子育て中の親
対象	介護認定者を含む 65歳以上の区民	身体障害者手帳、 愛の手帳、精神障 害者保健福祉手帳 を所持している区 民	外国人登録をして いる区民	3歳以下の子ども のいる子育て世帯 の親である区民
標本数	985人	815人	400人	800人
回収数 (回収率)	288件 (29.2%)	328件 (40.2%)	40件 (10.0%)	308件 (38.5%)



(2) 調査結果

①外出頻度と目的・手段、傾向について

外出頻度は増加傾向にあります。また、徒歩での外出頻度が増えている一方で、公共交通機関を一人で利用できる方は減少しています。健康年齢の低下等も考えられるため、バリアフリーが要因とは一概には言い切れませんが、一人でも利用できる環境として、ハード・ソフト両面のバリアフリーの整備は必要であり、また、公共交通機関においては、利用しやすい環境の整備が課題です。

ア) 外出状況について

6年前と比較して、「週に3回以上」「ほぼ毎日」外出している方は2.2%増加、「もう少し外出したい」「もっと外出したい」はあわせて5.4%増加しています。

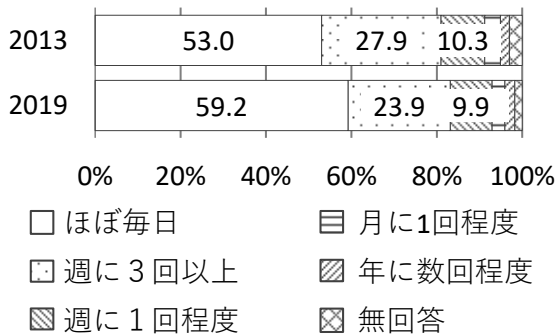


図 外出頻度

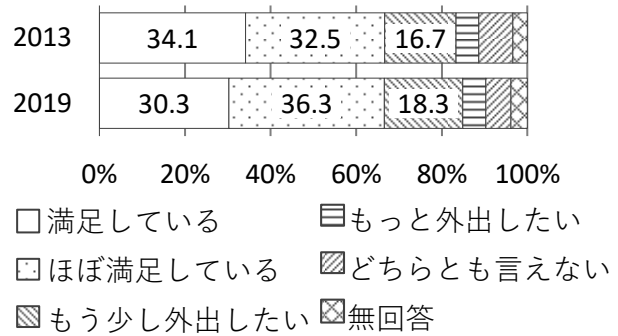


図 外出状況の満足度

イ) 外出目的・手段について

外出目的は、「通勤通学通園通所」「買い物食事」が増加しており、また、外出手段では「徒歩」、子育てにおいては「電車」が増加しています。

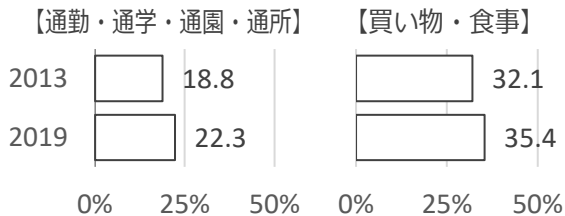


図 外出目的

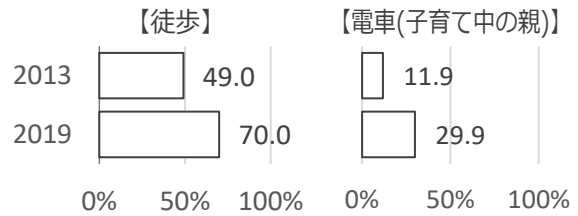
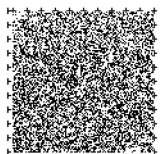


図 外出手段



ウ) 公共交通機関の利用状況について（高齢者・障害者）

電車・バス・タクシーいずれも「一人で利用できる」が減少しています。また、バス、タクシーは「介助者がいれば利用できる」が増加していますが、電車は「介助者がいれば利用できる」が減少しています。

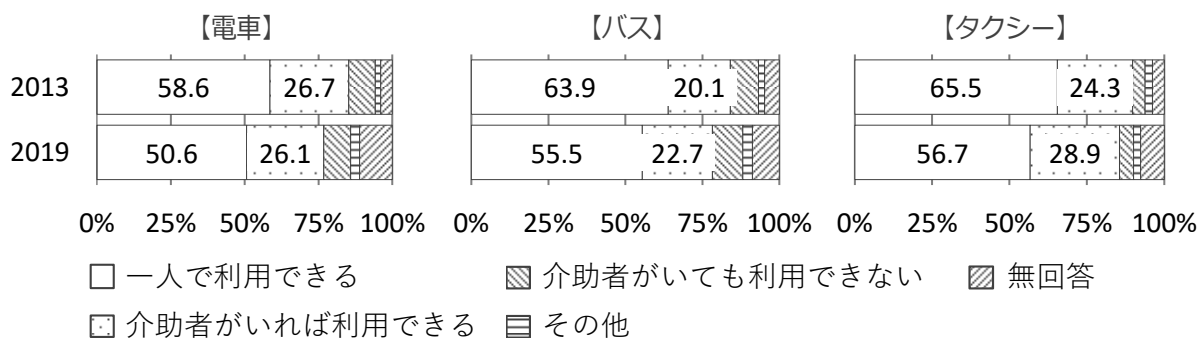


図 公共交通機関の利用状況

②情報の調べ方について

高齢者や障害者自身が調べることは減少していますが、一方で、インターネットのある環境に慣れた世代※の高齢化により、今後は自分で調べる高齢者等の増加が想定されます。

※50歳代以下の90%以上がインターネットを活用（総務省「平成30年版 情報通信白書」参照）

外出前に調べる情報の調べ方はホームページ等の情報の充実等より、電話やFAX等の利用が減少して、一人で調べることができるパソコンやスマートフォン等が増加しています。一方で、高齢者や障害者の「自分が調べる」は減少しています。

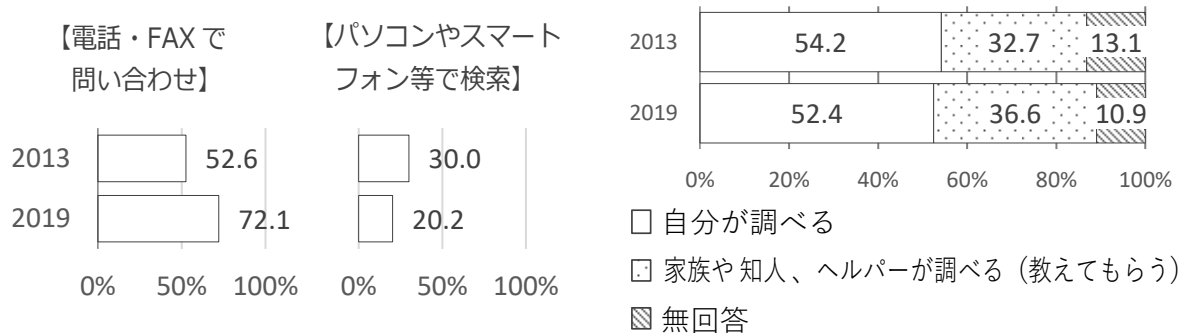
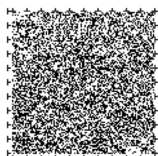


図 情報の調べ方

図 情報を調べる人（高齢者・障害者）



③港区の取組の認知度について

全国的に普及しているヘルプカードやヘルプマークの認知度は高くなっています。一方で自治体ごとに計画や取組が異なるバリアフリー基本構想やバリアフリーマップ、心のバリアフリーについては広く認知されていません。

そのため、区のバリアフリーに関する情報の発信や、心のバリアフリーがバリアフリーの取組の中でどのような位置づけであるのかを明確にする等、意識啓発を推進していく必要があります。

「港区バリアフリー基本構想」や重点整備地区の認知度は 23.7%、「港区バリアフリーマップ」の区ホームページの認知度は 12.2%、心のバリアフリーの取組の認知度は 11.6%といずれの項目も、6年前と比べて大きな変化がみられません。

「ヘルプカード」や「ヘルプマーク」の認知度は約 63.0%と高く、6年前と比べて非常に高くなっています。

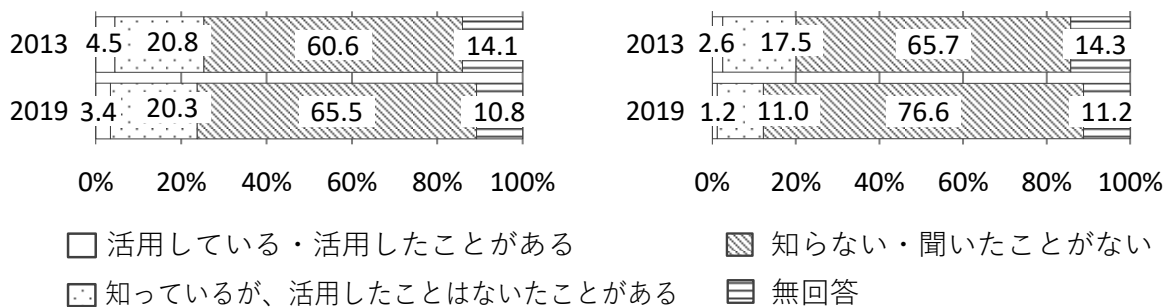


図 左 「港区バリアフリー基本構想」や重点整備地区の認知度
右 港区バリアフリーマップの区ホームページの認知度

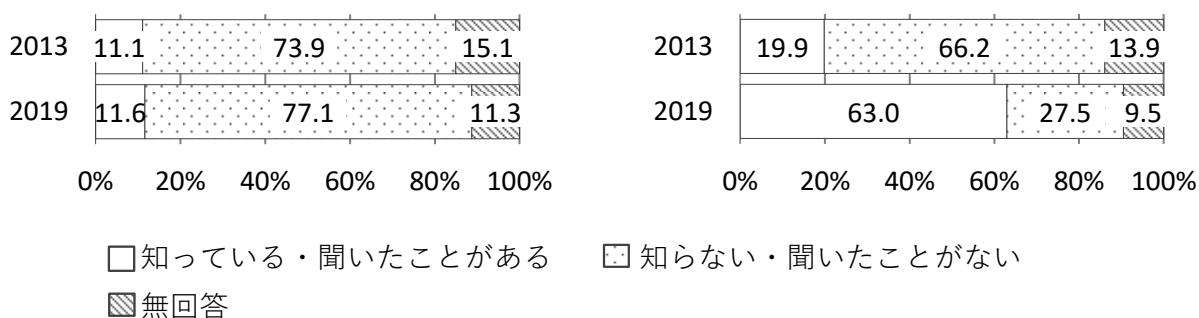
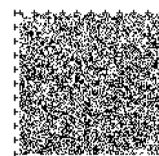


図 左 港区の「心のバリアフリー」の取組の認知度
右 「ヘルプカード」や「ヘルプマーク」の認知度



④道路、電車、バス、施設の利便性の評価について

ア) 道路の利便性の評価について

歩道の拡幅、凸凹や段差の解消等の歩道の整備が特に求められており、便利になった点としても挙げられています。また、港区の特徴である坂への対応も求められており、手すりの設置の他、急斜面地等の開発の際のバリアフリーの経路の設置等、官民連携による歩行空間の連続性の確保の推進が必要です。

6年前と比べた道路・歩道の利便性の変化は、「便利になった」「やや便利になった」の合計が子育て中の親は 30.2% であり、障害者は 41.2%、外国人は 42.5%と一定の評価を得ており、高齢者は 50.6%と特に高くなっています。

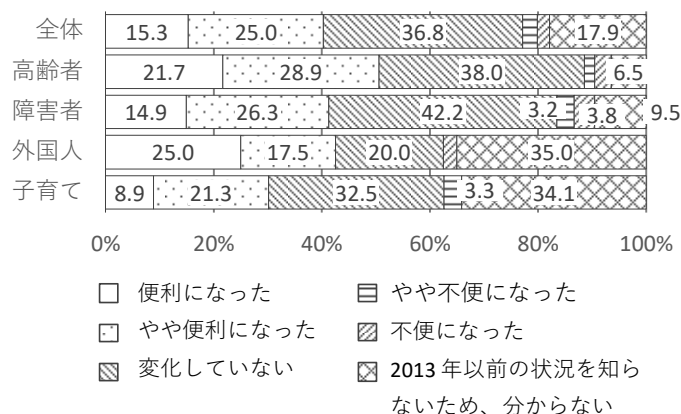


図 道路の利便性の評価

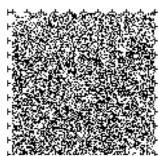
【便利になった点】

便利になった点	高齢者	障害者	外国人	子育て
道が広くなった（歩道が広くなった）	○	○	○	○
歩道の凸凹や斜めに傾いている箇所が緩和された	○	○	○	○
横断歩道部分の歩道と車道の段差が小さくなった	○	○	○	
歩道ができた			○	
歩道と車道の区別が分かりやすくなった			○	

【問題点や不便な点】

問題点や不便な点	高齢者	障害者	外国人	子育て
道が狭い（歩道が狭い）	○	○	○	○
歩道を走る自転車がなくて危険	○	○	○	○
歩道が車道側に傾いている	○	○		○
歩道が凸凹している	○	○		○
歩道橋にエレベーターが設置されていないため・使えない	○	○		○
坂が多い・坂が急である	○	○		○
横断歩道部分の歩道と車道の段差が大きい	○			○
歩道に不法占用の看板・商品等や放置自転車があって歩きにくい	○	○		
歩道がない			○	

※表について、便利になった点や問題点等については選択肢より、回答の割合が 20%を超えた項目を抽出し、回答者属性で分類しました。



イ) 電車の利便性の評価について

電車の利便性では、ホームドアの設置やトイレの整備等が行われ、利便性が高くなっていますが、バリアフリールートへの整備の要望が強いため、利便性の評価が他の事業と比べて低くなっていると思われます。そのため、バリアフリールートへの整備が求められています。

6年前と比べた鉄道の利便性の変化は、「便利になった」「やや便利になった」の合計が高齢者は19.8%、障害者は22.2%、子育て中の親は14.2%と低くなっています。一方で外国人の評価は35.3%と一定の評価を得ています。

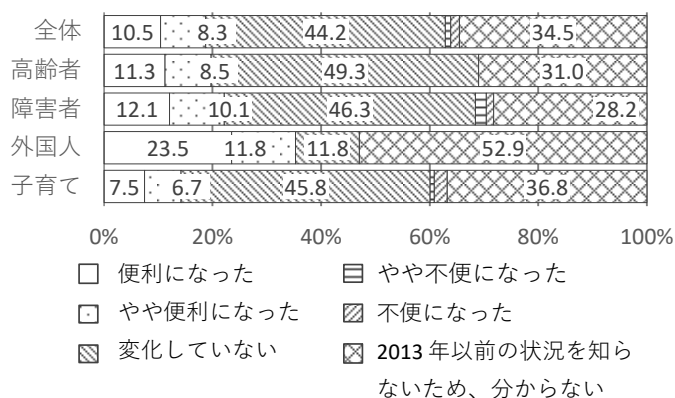
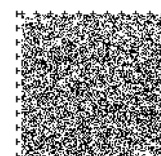


図 6年前と比べた電車の利便性の評価

【整備を進めてほしいこと】

整備を進めてほしいこと	高齢者	障害者	外国人	子育て
ホームから出口までバリアフリールートへの整備		○		○
エレベーターの設置				○

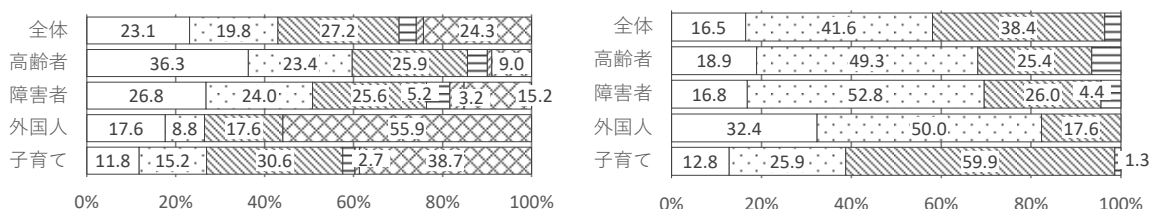


ウ) バスの利便性の評価について

バスの利便性では、バスの運行本数の増加、運行状況が分かりやすくなったこと、バス停に屋根やベンチの設置により、便利になったため、バスの利便性がよくなったの評価が高くなっています。一方で、案内の音量や表示の見えやすさ等の質の向上が求められています。また、子育て中の親は特に課題があると感じており、ベビーカーの使用についての対応が求められています。

6年前と比べたバス車両やバス停等の利便性の変化は、「便利になった」「やや便利になった」の合計が高齢者、障害者の評価は50%以上と高く、高齢者が59.7%、障害者が50.8%です。

また、路線バスに乗った際に問題や不便を感じることは、高齢者、障害者、子育て中の親が20%以上と高くなっており、子育て中の親は59.9%と特に高くなっています。



- 便利になった
- やや便利になった
- 変化していない
- やや不便になった
- 不便になった
- 2013年以前の状況を知らないため、分からない
- バスは利用しない
- バスを利用しているが、特に問題や不便さを感じることがある
- 問題や不便を感じることはない
- 無回答

図 6年前と比べたバスの利便性の評価

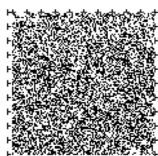
図 路線バスの問題点や不便なこと

【便利になったこと】

便利になった点	高齢者	障害者	外国人	子育て
路線が増えた・バス停が増えた	○	○	○	○
バス停でバスの運行情報を確認できるようになった	○	○	○	○
時刻通りにバスが到着するようになった	○	○	○	
運転手の対応が良くなった	○	○	○	
ノンステップバスの車両が増えた	○	○		○
バス停に屋根やベンチが設置された	○	○		○

【路線バスの問題点や不便なこと】

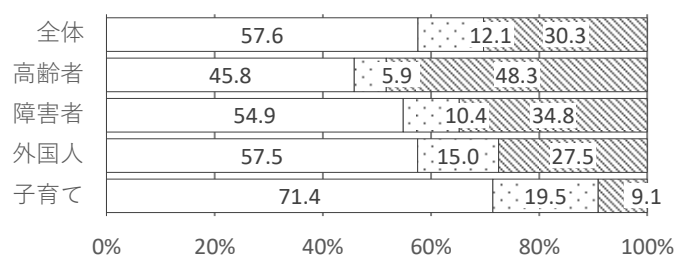
路線バスの問題点や不便なこと	高齢者	障害者	外国人	子育て
運転手の案内が丁寧でない		○	○	
行き先など、アナウンスが聞こえない・聞こえにくい	○		○	
ベビーカー使用について				○



エ) 公共施設の利便性の評価について

公共施設で利用する際に問題や不便と感じている施設がある割合は低いです
が、施設の利用及び窓口の対応では共通して、施設内外の案内や用紙等の表記に
関すること等のユニバーサルデザインの取組や職員の対応の向上等の心のバリア
フリーが求められています。

公共施設を利用する際に「問題や不便と感じている施設がある」は低く、子育て中の
親が 19.5%と最も高く、次いで外国人が 15.0%、障害者が 10.4%です。特に高齢者
は 5.9%と非常に低くなっています。

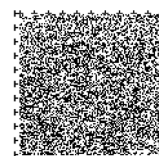


- 特に問題や不便さを感じている施設はない
- 問題や不便と感じている施設がある
- 無回答

図 公共施設の利便性の評価について

【便利になったこと】

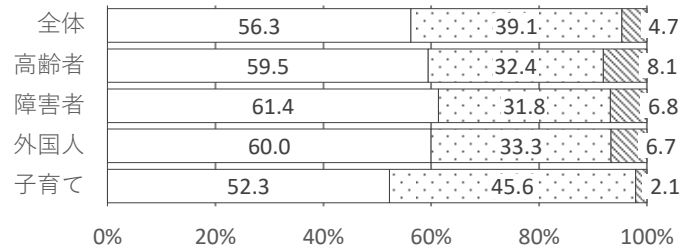
便利になった点	高齢者	障害者	外国人	子育て
道や駅から施設までの案内がない、分かりにくい	○			
休憩スペースがない	○			
スタッフの対応がよくない		○		
施設の入口や施設内の通路が狭い			○	
施設の中に案内がない・分かりにくい			○	
筆談の対応がない			○	
窓口の対応や手続きをする際の問題点や不便なこと	高齢者	障害者	外国人	子育て
用紙に記入する方法や内容がわからない時、すぐに聞ける職員がいない	○	○	○	○
手続き用紙や書類の文字が小さい	○	○	○	
言葉が難しい			○	
漢字に“ふりがな”が付いていない			○	



オ) 公園の利便性の評価について

公園の利便性では、問題や不便と感じている施設があるの割合が高く、日影や雨よけについては、いずれの回答者属性も課題としており、利用しやすい環境の整備が求められています。

公園・児童遊園を利用する際に「問題や不便と感じている施設がある」はいずれの回答者属性も30%以上であり、特に子育て中の親は45.6%と高くなっています。



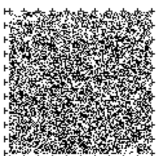
- 特に問題や不便さを感じている施設はない
- 問題や不便と感じている施設がある
- 無回答

図 公共施設の利便性の評価について

【便利になったこと】

便利になった点	高齢者	障害者	外国人	子育て
日影・雨よけがない	○	○	○	○
休憩所・ベンチがない		○		
トイレがない、また、狭く、使いづらい			○	

※表について、便利になった点や問題点等については選択肢より、回答の割合が20%を超えた項目を抽出し、回答者属性で分類しました。



⑤海外の出身国、出身都市と比較した港区のバリアフリーの進捗(外国人)

海外の出身都市と比較した港区のバリアフリーの進捗では、いずれの項目も評価が高くなっています。一方で、周囲の気配りや鉄道は他の項目より低い評価が一定の割合であります。

周囲の気配りについては、公共施設の窓口の対応や手続きについて不便さを感じる事が挙げられます。また、鉄道についてはエレベーターの設置が最も要望されています。

いずれの項目もバリアフリーの進捗状況は約 50%が「進んでいる」と高くなっています。「鉄道駅」は「進んでいる」が 55.0%と最も高くなっています。一方で、「進んでいない」は「周囲の気配り」「鉄道」は 15%以上となっています。

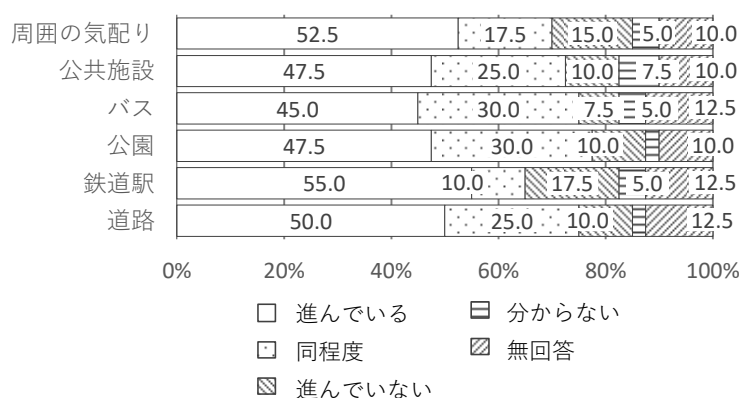


図 海外の出身国、出身都市と比較した港区のバリアフリーの進捗状況

《鉄道で整備を進めてほしいこと》

整備を進めてほしいことについて 20%を超えている割合の高い要望はありませんが、最も高い要望では「エレベーターの設置」が挙げられています。

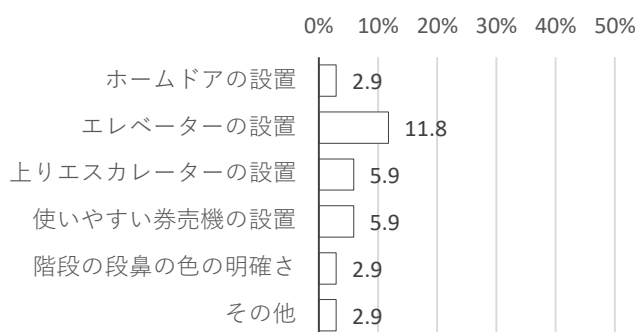


図 鉄道で整備を進めてほしいこと



《窓口の対応や手続きをする際に『不便さ』を感じることの有無》

窓口の対応や手続きをする際に『不便さ』を感じることの有無について、「不便を感じることもある」は外国人が最も高く 25.0%です。

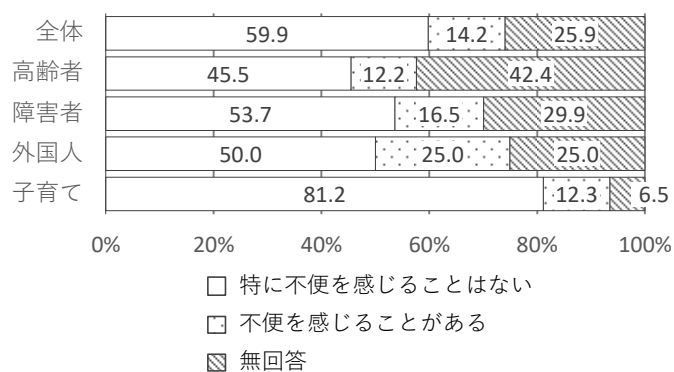
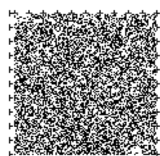


図 窓口の対応や手続きをする際に『不便さ』を感じることの有無

<出身国・出身都市の一覧>

中国（北京、上海、広州、黄州、福建、江蘇省、蘇州市、山東省煙台市、瀋陽）、アメリカ（シカゴ、ニューヨーク、ハワイ、バージニア州、オレゴン州）、フランス、イタリア、インド（ムンバイ）、オーストラリア（パース）、オランダ（ノールトブラバント）、コロンビア（ボゴタ）、サウジアラビア（ジェッダ）、シンガポール、スペイン（サン・セバスティアン）、ドイツ（ボン）、ネパール（カブレ郡）、ノルウェー（ボードー）、フランス（パリ）、ペルー（リマ）、ポーランド（ワルシャワ）、韓国（ソウル）、香港



港区バリアフリー基本構想推進協議会設置要綱

平成25年7月1日
25港街土第730号

(設置)

第1条 港区バリアフリー基本構想(以下「基本構想」と総称する。)に関する必要な事項を協議し、バリアフリー化事業の計画的な推進を図るため、港区バリアフリー基本構想推進協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議し、その結果を区長に報告する。

- (1) 基本構想に基づく事業計画の推進に関する事項
- (2) 基本構想の評価及び見直しに関する事項
- (3) その他事業者とのバリアフリーの推進に関する事項

(組織)

第3条 協議会は、次に掲げる者のうちから、区長が委嘱し、又は任命する委員40人以内をもって組織する。

- (1) 学識経験者
- (2) 高齢者、障害者団体等の区民代表者
- (3) 公共交通事業者
- (4) 交通管理者
- (5) 施設管理者
- (6) 関係行政機関
- (7) 区職員

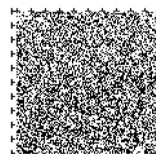
(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない、ただし、委員に欠員が生じた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選により選出する。
- 3 会長は、会務を統括する。
- 4 副会長は、委員のうちから会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。



(運営)

第6条 協議会は、会長が招集する。

2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 協議会は、必要に応じて委員以外の者に対して会議への出席を求め、その意見を聴くことができる。

4 協議会は、公開とする。ただし、会長が必要と認めるときは、非公開とすることができる。

(事業者部会)

第7条 会長は、所掌事項の円滑な遂行を図るため必要と認めるときは、事業者部会を設置することができる。

2 事業者部会長は、街づくり支援部地域交通課長をもって充てる。

3 事業者部会員は、公共交通事業者、交通管理者、施設管理者及び区職員のうちから事業者部会長が指名する。

4 事業者部会長に事故があるときは、あらかじめ事業者部会長が指名する者がその職務を代理する。

(地区部会)

第8条 会長は、所掌事項の円滑な遂行を図るため必要と認めるときは、地区部会を設置することができる。

2 地区部会長は、街づくり支援部地域交通課長をもって充てる。

3 地区部会員は、高齢者、障害者団体等の区民代表者、交通管理者、施設管理者及び区職員のうちから地区部会長が指名する。

4 地区部会長に事故があるときは、あらかじめ地区部会長が指名する者がその職務を代理する。

(庶務)

第9条 協議会及び事業者部会並びに地区部会の庶務は、街づくり支援部地域交通課において処理する。

(委任)

第10条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

付 則

1 この要綱は、平成25年7月1日から施行する。

2 港区交通バリアフリー基本構想策定協議会設置要綱(平成18年9月1日18港環計第233号)は、廃止する。

付 則

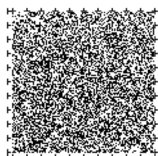
この要綱は、平成28年2月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成29年4月1日から施行する。

付 則

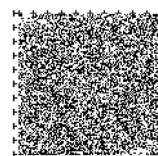
この要綱は、令和2年4月1日から施行する。



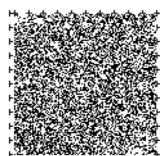
参考資料-4. 港区バリアフリー基本構想推進協議会名簿

(令和3年2月現在)

	区分	委員		備考	
		関係部署	名前		
1	学識経験者	日本大学理工学部交通システム 工学科 教授	藤井 敬宏		
2	区民代表	港区老人クラブ連合会 代表 (会長)	久保 一雄		
3		港区視覚障害者福祉協会 代表 (会長)	葭原 滋男		
4		港区中途障害者会 代表 (会長)	吉田 委史		
5		港区重症心身障害児(者)を守る会 代表 (会長)	堀 信子		
6		港区商店街連合会 代表 (副会長)	大野 岳史		
7		港区観光協会 代表 (会長)	渡邊 仁久		
8		港区子ども・子育て会議 (公募区民代表)	竹地 由佳		
9		社会福祉団体	社会福祉法人 港区社会福祉協議会 事務局次長	西田 京子	地域福祉の推進区 民利用者へのバ リアフリー情報
10	行政	港区	街づくり支援部長	野澤 靖弘	
11			産業・地域振興支援部 国際化・文化芸術担当課長	宮本 裕介	外国人(多言語 化)
12			産業・地域振興支援部 産業振興課長	西川 克介	商店街
13			産業・地域振興支援部 観光政策担当課長	相川 留美子	観光
14			子ども家庭支援部 子ども家庭課長	野上 宏	子育て世代
15			保健福祉支援部 保健福祉課長	山本 睦美	地域保健福祉計画
16			保健福祉支援部 障害者福祉課長	小笹 美由紀	心のバリアフリー
17			保健福祉支援部 高齢者支援課長	金田 耕治郎	高齢者
18			街づくり支援部 建築課長	冨永 純	福祉の街づくり条 例・要綱建築指導
19	施設管 理者 道路・ 公園等	国	国土交通省東京国道事務所 交通対策課長	五味 康真	道路特定事業計 画・国道
20		東京都	建設局 第一建設事務所 補修課長	辻 裕樹	道路特定事業計 画・都道
21		港区	赤坂地区総合支所 まちづくり課長	小林 秀典	道路・公園管理者 (支所代表)・区 道・区立公園等
22			高輪地区総合支所 管理課長	佐藤 博史	施設設置管理者 (支所代表)
23	教育委員会事務局 教育推進部 教育長室長		村山 正一	施設設置管理者 (教育委員会)	
24	教育委員会事務局 学校教育部 学務課長		佐々木 貴浩	施設設置管理者 (教育委員会)	



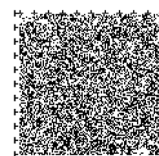
	区 分		委員		備 考
			関係部署	名前	
25	交通管 理者	警視庁	愛宕警察署 交通課長	富田 幸男	交通安全特定事業 計画
26			三田警察署 交通課長	中野 恭介	交通安全特定事業 計画
27			麻布警察署 交通課長	西留 徹	交通安全特定事業 計画
28			赤坂警察署 交通課長	野澤 紀久乃	交通安全特定事業 計画
29			高輪警察署 交通官	伊藤 寿彦	交通安全特定事業 計画
30	交通事 業者	鉄 道	東日本旅客鉄道株式会社東京支社 総務部企画室 副課長	篠塚 博	公共交通特定事業 計画 JR 東日本
31			東京都交通局 総務部 技術調整担当課長	新谷 壮明	公共交通特定事業 計画 都営地下鉄
32			東京地下鉄株式会社 鉄道統括部 計画課 移動円滑化設備整備促進担当課長	村里 誠	公共交通特定事業 計画 東京メトロ
33			東海旅客鉄道株式会社 新幹線鉄道事業本部 企画部 担当課長	田中 隆文	公共交通特定事業 計画 東海道新幹線
34			京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部 事業統括課長	渡辺 正行	公共交通特定事業 計画 京急電鉄
35		バ ス	東京都交通局 自動車部 事業改善担当課長	与田 伸子	公共交通特定事業 計画 都営バス
36			株式会社フジエクスプレス 常務取締役 業務部長	藤森 直登	公共交通特定事業 計画 コミュニティバス 「ちいばす」
37		東京モ ノレール	東京モノレール株式会社 総務部 管理課長	佐藤 圭	公共交通特定事業 計画 東京モノレール
38	ゆりか もめ	株式会社ゆりかもめ 技術部 施設課長	古木 直樹	公共交通特定事業 計画 ゆりかもめ	
事務局	港 区	街づくり事業担当部長	富田 慎二		
		街づくり支援部 地域交通課長	海老原 輔		



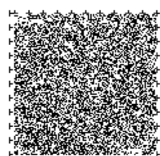
参考資料-5. 港区バリアフリー基本構想推進協議会 事業者部会名簿

(令和3年2月現在)

	区 分		委員	備 考
			関係部署	
1	部会長	港区	街づくり支援部 地域交通課長	
2	施設管理者 道路・公園等	国	国土交通省東京国道事務所 交通対策課 専門官	道路特定事業計画・国道
3		東京都	東京都第一建設事務所 補修課 課長代理 (調査担当)	道路特定事業計画・都道
4			東京都東部公園緑地事務所 管理課 課長代理 (維持担当)	都市公園特定事業計画・都立公園
5		港区	赤坂地区総合支所 まちづくり課 土木担当係長	道路・公園管理者 (支所代表)・区 道・区立公園等
6			赤坂地区総合支所 まちづくり課 まちづくり係長	道路・公園管理者 (支所代表)・区 道・区立公園等
7			高輪地区総合支所 管理課 管理係長	施設設置管理者 (支所代表) 支所等
8			高輪地区総合支所 管理課 施設運営担当係長	施設設置管理者 (支所代表) いきいきプラザ等
9			教育委員会事務局 教育推進部 教育長室 教育総務係長	施設設置管理者 (教育委員会) 運動施設・図書館等
10			教育委員会事務局 学校教育部 学務課 学校運営支援係長	施設設置管理者 (教育委員会) 小学校・中学校
11		交通管理者	警視庁	交通部 交通規制課 都市交通管理第二係長
12	愛宕警察署 交通課 交通規制係長			交通安全特定事業計画
13	三田警察署 交通課 交通規制係長			交通安全特定事業計画
14	麻布警察署 交通課 交通規制係長			交通安全特定事業計画
15	赤坂警察署 交通課 交通規制係長			交通安全特定事業計画
16	高輪警察署 交通課 交通規制係長			交通安全特定事業計画
17	交通事業者	鉄 道	東日本旅客鉄道株式会社東京支社 総務部 企画室 係長	公共交通特定事業計画 JR 東日本
18			東京都交通局 総務部 企画調整課 課長代理	公共交通特定事業計画 都営地下鉄
19			東京地下鉄株式会社 鉄道統括部 計画課 課長補佐	公共交通特定事業計画 東京メトロ
20	交通事業者	鉄 道	東海旅客鉄道株式会社 新幹線鉄道事業本部 企画部 主任	公共交通特定事業計画 東海道新幹線
21			京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部 事業統括課 課長補佐	公共交通特定事業計画 京急電鉄



	区 分		委員	備 考
			関係部署	
22	交通事業者	バス	東京都交通局 自動車部 計画課 事業企画担当 課長代理	公共交通特定事業計画 都営バス
23			株式会社フジエクスプレス 業務部 東京営業所 課長	公共交通特定事業計画 コミュニティバス「ちいばす」
24		東京モノレール	東京モノレール株式会社 総務部 管理課長	公共交通特定事業計画 東京モノレール
25		ゆりかもめ	株式会社ゆりかもめ 技術部 施設課 工務係長	公共交通特定事業計画 ゆりかもめ
26	社会福祉団体		社会福祉法人 港区社会福祉協議会 ボランティア・地域活動支援係長	地域福祉の推進 区民利用者へのバリアフリー情報
27	行政	港区	産業・地域振興支援部 地域振興課 国際化推進係長	外国人 (多言語化)
28			産業・地域振興支援部 産業振興課 産業振興係長	商店街
29			産業・地域振興支援部 産業振興課 観光政策担当係長	観光
30			子ども家庭支援部 子ども家庭課 子ども・子育て支援係長	子育て世代
31			保健福祉支援部 保健福祉課 地域保健福祉副係長	地域保健福祉計画
32			保健福祉支援部 障害者福祉課 障害者福祉係長	心のバリアフリー
33			保健福祉支援部 高齢者支援課 高齢者福祉係長	高齢者
34			街づくり支援部 土木課 土木計画係長	開発事業に関わる公共施設のバリアフリー
35			街づくり支援部 建築課 建築審査係長	福祉の街づくり条例・要綱建築指導
事務局	港区		街づくり支援部 地域交通課 交通対策係	



港区バリアフリー基本構想策定委員会設置要綱

令和元年10月1日

31港街地第904号

(設置)

第1条 港区バリアフリー基本構想の検討及び策定を行うため、港区バリアフリー基本構想策定委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事項)

第2条 委員会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1)港区バリアフリー基本構想の検討及び策定に関すること。
- (2)その他バリアフリーに関し、区長が必要と認める事項

(組織)

第3条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

2 委員長は、街づくり事業担当部長をもって充て、会務を統括する。

3 副委員長は、街づくり支援部長をもって充て、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

4 委員は、別表に掲げる者をもって充てる。

(運営)

第4条 委員会は、委員長が招集する。

2 委員長は、会議録を作成し、これを保存しなければならない。

(意見聴取)

第5条 委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して委員会への出席を求め、その意見を聴くことができる。

(部会)

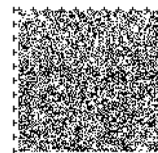
第6条 委員会は、所掌事項の円滑な遂行を図るため、委員会に部会を置くことができる。

2 部会は、部会長、副部会長及び部会員をもって組織する。

3 部会長は、街づくり支援部地域交通課長をもって充て、部会を招集し、会務を統括する。

4 副部会長及び部会員は、職員のうちから委員長が指名する。

5 副部会長は、部会長を補佐し、部会長に事故があるときは、その職務を代理する。



(庶務)

第7条 委員会及び部会の庶務は、街づくり支援部地域交通課において処理する。

(委任)

第8条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、委員長が別に定める。

付 則

この要綱は、令和元年10月1日から施行する。

付 則

この要綱は、令和2年4月1日から施行する。

別表(第3条関係)

芝地区総合支所まちづくり課長

麻布地区総合支所まちづくり課長

赤坂地区総合支所まちづくり課長

高輪地区総合支所管理課長

高輪地区総合支所まちづくり課長

芝浦港南地区総合支所まちづくり課長

産業・地域振興支援部国際化・文化芸術担当課長

産業・地域振興支援部産業振興課長

産業・地域振興支援部観光政策担当課長

保健福祉支援部保健福祉課長

保健福祉支援部高齢者支援課長

保健福祉支援部障害者福祉課長

子ども家庭支援部子ども家庭課長

街づくり支援部都市計画課長

街づくり支援部建築課長

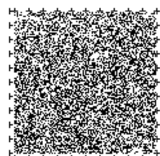
街づくり支援部土木課長

街づくり支援部地域交通課長

企画経営部企画課長

教育委員会事務局教育推進部教育長室長

教育委員会事務局学校教育部学務課長



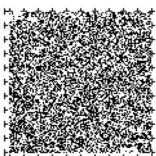
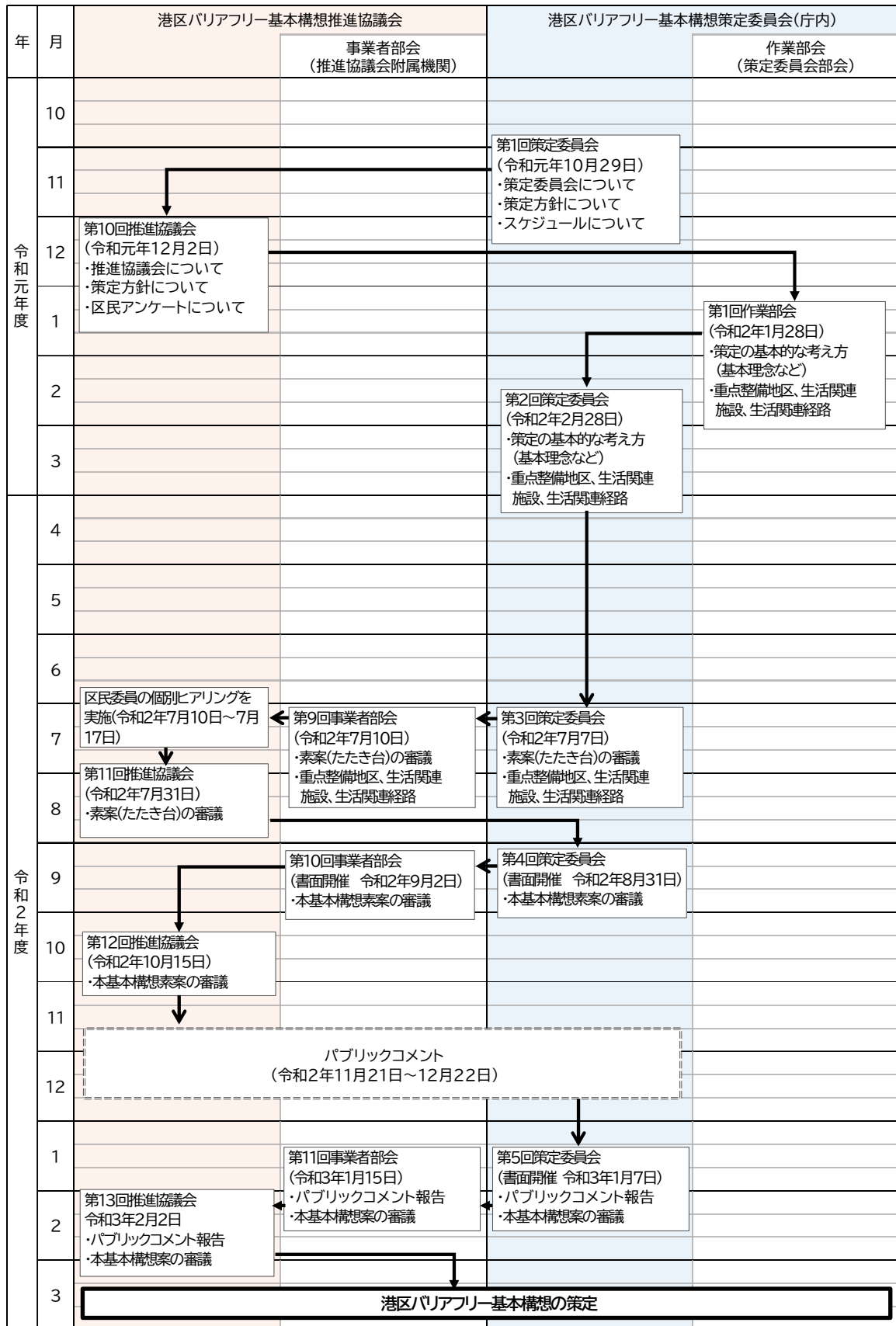
参考資料-7. 港区バリアフリー基本構想策定委員会委員名簿

(令和3年2月現在)

	区 分	委員		備 考
		関係部署	名前	
1	委員長	街づくり事業担当部長	富田 慎二	
2	副委員長	街づくり支援部長	野澤 靖弘	
3	委員	芝地区総合支所 まちづくり課長	村上 利雄	道路・公園特定事業計画 区道、区立公園
4	委員	麻布地区総合支所 まちづくり課長	大久保 光正	道路・公園特定事業計画 区道、区立公園
5	委員	赤坂地区総合支所 まちづくり課長	小林 秀典	道路・公園特定事業計画 区道、区立公園
6	委員	高輪地区総合支所 まちづくり課長	近江 善仁	道路・公園特定事業計画 区道、区立公園
7	委員	芝浦港南地区総合支所 まちづくり課長	香月 佑介	道路・公園特定事業計画 区道、区立公園
8	委員	街づくり支援部 都市計画課長	岩崎 雄一	都市計画マスタープラン
9	委員	街づくり支援部 建築課長	富永 純	建築物バリアフリー・法 規整備
10	委員	街づくり支援部 土木課長	佐藤 雅紀	道路計画・公園計画 (公共施設整備)
11	委員	街づくり支援部 地域交通課長	海老原 輔	バリアフリー基本構想
12	委員	高輪地区総合支所 管理課長	佐藤 博史	建築物特定事業計画 総合支所管理課代表 (支所等)
13	委員	教育委員会事務局教育推進 部 教育長室長	村山 正一	建築物特定事業計画 区有施設 (教育委員会)
14	委員	教育委員会事務局学校教育 部 学務課長	佐々木 貴浩	建築物特定事業計画 区有施設 (教育委員会)
15	委員	産業・地域振興支援部 国際化・文化芸術担当課長	宮本 裕介	外国人 (多言語化)
16	委員	産業・地域振興支援部 産業振興課長	西川 克介	商店街
17	委員	産業・地域振興支援部 観光政策担当課長	相川 留美子	観光
18	委員	子ども家庭支援部 子ども家庭課長	野上 宏	子育て世代
19	委員	保健福祉支援部 保健福祉課長	山本 睦美	保健福祉計画、福祉関連 施設計画 (福祉のまちづ くり)
20	委員	保健福祉支援部 高齢者支援課長	金田 耕治郎	高齢者
21	委員	保健福祉支援部 障害者福祉課長	小笹 美由紀	心のバリアフリー、 ヘルプカード
22	委員	企画経営部 企画課長	大浦 昇	



参考資料-8. これまでの検討経緯



参考資料-9. 用語集

あ行

愛の手帳

東京都愛の手帳交付要綱に基づき、知的障害者(児)の保護及び自立更生の援助を図るとともに、知的障害者(児)に対する社会の理解と協力を深めるために交付するもの。障害の程度により、1度から4度に区分される。

移動等円滑化基準

バリアフリー法に基づき、旅客施設、車両、道路、信号機、建築物、路外駐車場、都市公園等の移動等円滑化に関する基準。

移動等円滑化に関する基本方針

バリアフリー法第3条に基づき、移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するための基本方針。

インクルーシブ公園

障害の有無に関わらず子どもたちが遊ぶことのできる公園。

エスコートゾーン

視覚障害者横断帯の通称。横断歩道の中央部に視覚障害者が認知できる突起を設け、横断歩道内をまっすぐ進めるようにするもの。

オストメイト

疾患部の全部又は一部の摘出手術を受け、腹部に排泄するためのストーマ(人工肛門・人工膀胱)を造設し、排せつ、排尿に対応するためのストーマ装具である人工肛門や人工膀胱を装着している人たちのこと。

大人用ベッド(トイレ設備)

主に多機能トイレ内に設置され、高齢者・障害者等を含む、より多くの人々が共用でき、多目的に利用できる大型のベッド。

音響式信号機

信号機が青になったことを視覚障害者に知らせるため、誘導音を出す装置がついている信号機。

か行

階段昇降機

階段の昇り降りが困難になった方が、機械の力で階段の昇り降りをする乗り物。室内や屋外にガイドレールを設置し、そのガイドレールにそって備え付けた椅子が駆動する。

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」(平成12年(2000)11月施行)の略称。公共交通機関のバリアフリー化と、市区町村が定める移動円滑化基本構想(交通バリアフリー基本構想)の枠組みを定めたもの。バリアフリー法の施行に伴い、ハートビル法と統合、拡充された。

高齢者人口

年齢別人口の65歳以上の人口。

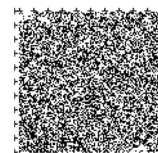
心のバリアフリー

様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が相互に理解を深めようとコミュニケーションを取り、支え合うこと。

さ行

視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者を誘導するために床面や路面などに敷設される、線状、点状の突起をもったブロック。



持続可能な開発目標（SDGs）

平成27(2015)年9月の国連サミットにおいて、「誰一人取り残さない」社会の実現をめざし、採択された2030年までの国際目標。

障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本方針

障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律第6条に基づき、障害を理由とする差別の解消に向けた、政府の施策の総合的かつ一体的な実施に関する基本方針。

障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律

国連の「障害者の権利に関する条約」の締結に向けた国内法制度の整備の一環として制定され、差別の禁止と合理的配慮等について位置づけを定めている(平成28(2016)年施行)。

重点整備地区

バリアフリー法に基づく基本構想に定める地区。バリアフリー化のための事業を重点的かつ一体的に推進すべき地区として区市町村が定めるもの。

新型コロナウイルス感染症

人に感染する「コロナウイルス」として新たに見つかった「新型コロナウイルス(SARS-CoV-2)」による感染症。令和2年より急速に世界中で感染拡大した。

新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン

令和2(2020)年5月4日に改訂された「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」等を受けて、各関係団体等が業種や施設の種別毎に自主的な感染予防のための取組を進めるために作成したガイドライン。

身体障害者手帳

身体障害者福祉法に定める障害程度に該当すると認められた場合に、交付されるもの。障害の程度により、1級から6級に区分される。

スパイラルアップ

計画(Plan)→実施(Do)→評価(Check)→改善(Action)のPDCAサイクルに基づき取組を進めながら理想に向かっていくプロセス。「継続的に改善すること」として用いられる。

生活関連施設

バリアフリー法で定義する高齢者、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、福祉施設等の施設。

生活関連経路

バリアフリー法で定義する生活関連施設相互間の経路のこと。

生産年齢人口

年齢別人口の15歳以上64歳以下の人口。

精神障害者保健福祉手帳

一定の精神障害の状態にあることを証明するもので、障害の程度により1級から3級に区分される。

ソーシャル・ディスタンス

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防ぐための社会的距離の確保、人的接触距離の確保として提唱された考え方。

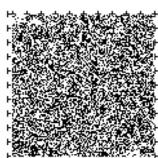
ソフト事業

考え方、システム、制度など主に運用に関する事業のこと。

た行

多機能トイレ

車いす使用者が使用できる広い空間が確保され、さらに足の不自由な人、乳幼児同伴者、オストメイト用流しなどの多様な利用者に対応した設備を設けたトイレ。



特定事業

バリアフリー法に基づき基本構想に記載する事業のことで、事業の内容、実施者、対象施設、整備時期の目安を示したもの。公共交通特定事業、道路特定事業、建築物特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、交通安全特定事業及びその他事業に分類される。

特定事業計画

バリアフリー法に基づき基本構想に記載された特定事業に関し、関係する事業者が作成する実行計画。

な行

年少人口

年齢別人口の14歳以下の人口。

ノンステップバス

車いす使用者の乗降の際はスロープ板など、乗降部に階段がなく、スムーズな乗降が可能なバス。

は行

ハード事業

道路や建築物、設備など主に施設に関する事業のこと。

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」(平成6年(2000)9月施行)の略称。一定規模以上の特別特定建築物の新築などにおける基準適合義務などを定めたもの。バリアフリー法の施行に伴い、交通バリアフリー法と統合された。

パブリックコメント

行政が計画を策定する際に、あらかじめ計画の原案を公表し、寄せられた意見を考慮して最終決定するための一連の手続のこと。

バリアフリー

障害者などが社会生活をしていく上で物理的、社会的、制度的、心理的、情報面など、すべての障壁(バリア)となるものを除去すること。

バリアフリー基本構想

バリアフリー法に基づき、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して定める構想。

バリアフリー法

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18(2006)年12月施行)の略称。

ピクトグラム

文字・言語によらず「絵文字」「絵単語」等、何らかの情報や注意を示すために用いられる視覚記号(サイン)の一つ。

福祉タクシー

道路運送法第3条に掲げる一般乗用旅客自動車運送事業を営む者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のこと。

ヘルプカード

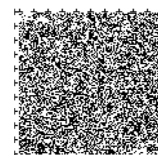
援助や配慮を必要としている人が災害時や日常生活の中で困ったときに、周囲の配慮や手助けをお願いしやすくするカード。

ヘルプマーク

援助や配慮を必要としていることが外見からは分からない人が、援助が得やすくなるよう、東京都が作成したピクトグラム。

ホームドア・可動式ホーム柵

ホーム上の利用者への安全対策の一つで、線路内への転落事故や列車との接触事故を未然に防ぐため、駅のホームで線路に面する部分に設置された可動式の開口部を持った仕切り。



歩行時間延長信号機用小型送信機

視覚障害者が使用することを目的とした製品でボタンを押すと電波を送信し、周囲に設置された歩行時間延長信号機、音声標識ガイドシステム、音響案内装置を動作させることができる機器。

ま行

みんなとパトロール

「自分たちのまちの安全は自分たちで守る」という防犯意識の向上を図りながら、区民、事業者、行政等が一体となって実施する、生活の安全確保と犯罪機会の未然防止のためのパトロール。

や行

ユニバーサルデザイン

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に基づき、7つの原則によって構成された考え方。

ユニバーサルデザイン遊具

スロープがあり車いすの方も登ることができる滑り台や座って等、誰もが遊ぶことのできる遊具

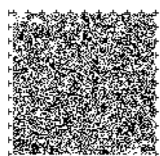
ユニバーサルデザイン 2020 行動計画

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と、ユニバーサルデザインの街づくりを推進する取組を検討し、とりまとめた計画。

ユニバーサル社会実現推進法

「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」(平成30(2018)年12月施行)の通称。

ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策を総合的かつ一体的に推進するために必要な事項を定めたもの。



ら行

リフト付きバス

車イスに乗ったまま車内へ乗り込めるスロープや電動リフトが付いた車両。

わ行

ワンルート

駅のバリアフリー化においてホームから出入口までの間にエレベーターや傾斜路等によって段差のない移動ルートを最低1つ確保することが求められている。

英字

BRT

「Bus Rapid Transit」の略称。連節バスの採用等により、通常の路線バスと比べて速達性・定時性に優れ、電車と寸度のない輸送力と機能の確保が可能となるバス高速輸送システム。

IoT

「Internet of Things」の略称。現実世界の物理的なモノに通信機能を搭載して、インターネットに接続・連携させる技術。

JISZ8210

工業標準化法に基づき、作成されたピクトグラム。

Uni-Voice

JAVIS(日本視覚障がい情報普及支援協会)が開発した2次元コード。スマートフォン用音声コードリーダーアプリ「Uni-Voice」(iOS/Android版)及び、視覚障害者向けアプリ「Uni-VoiceBlind」で読み取ることで、音声コードUni-Voiceに格納された文字情報を音声で読み上げると同時に、テキストにて画面表示される。

刊行物発行番号 2021080-5087

「港区バリアフリー基本構想」

令和3（2021）年7月発行（更新）

発行・編集 港区 街づくり支援部 地域交通課

港区芝公園1丁目5番25号

電話：03-3578-2111（代表）

