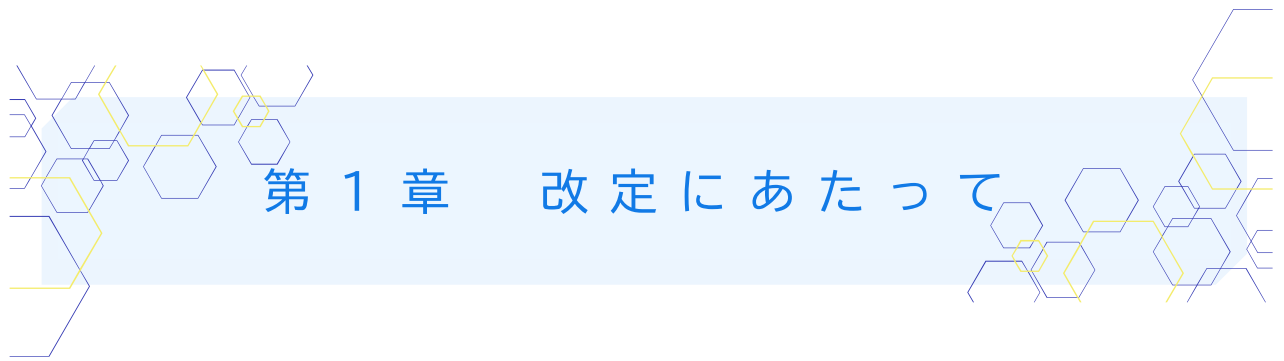


江東区
バリアフリー基本構想
中間のまとめ（案）

令和8年1月 江東区

目 次

1 改定にあたって	2
1-1 改定の背景と目的	2
1-2 旧基本構想における改定のポイント	4
1-3 バリアフリー基本構想の位置づけ	5
1-4 計画期間	5
1-5 法律等の概要	6
1-6 検討方法	13
2 区のバリアフリーに関する現状と課題	16
2-1 上位・関連計画	16
2-2 区の概況	18
2-3 これまでのバリアフリーに関する主な取組	34
2-4 バリアフリーに関する区民からの意見	41
2-5 課題の整理	46
3 バリアフリー化の基本的な考え方	50
3-1 基本目標・基本方針	50
3-2 バリアフリー化の進め方	54
3-3 移動等円滑化促進地区の設定	55
3-4 生活関連施設の選定の考え方	57
3-5 生活関連経路の選定の考え方	59
3-6 重点整備地区・バリアフリー整備推進地区の選定	60



第 1 章 改定にあたって

1-1 改定の背景と目的

(1) 交通バリアフリー法の制定及び江東区交通バリアフリー基本構想の策定

平成12年に、旅客施設周辺を中心とした地区のバリアフリー化推進を目的とした「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」（以下「交通バリアフリー法」という。）が制定されました。

江東区では、交通バリアフリー法に基づき、「江東区交通バリアフリー基本構想」（以下「旧基本構想」という。）を平成18年3月に策定しました。

旧基本構想では、東陽町駅及び南砂町駅を中心に、鉄道駅、道路、信号機等の主にハード面のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進してきました。また、江東区長期計画（以下「長期計画」という。）等に基づき、ソフト面の取組も推進してきました。

(2) バリアフリー法の制定

平成18年には、より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策の推進を目的とし、交通バリアフリー法と「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（通称：ハートビル法）（平成6年）」が統合され、新たに「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。）が制定されました。

(3) バリアフリー法の改正

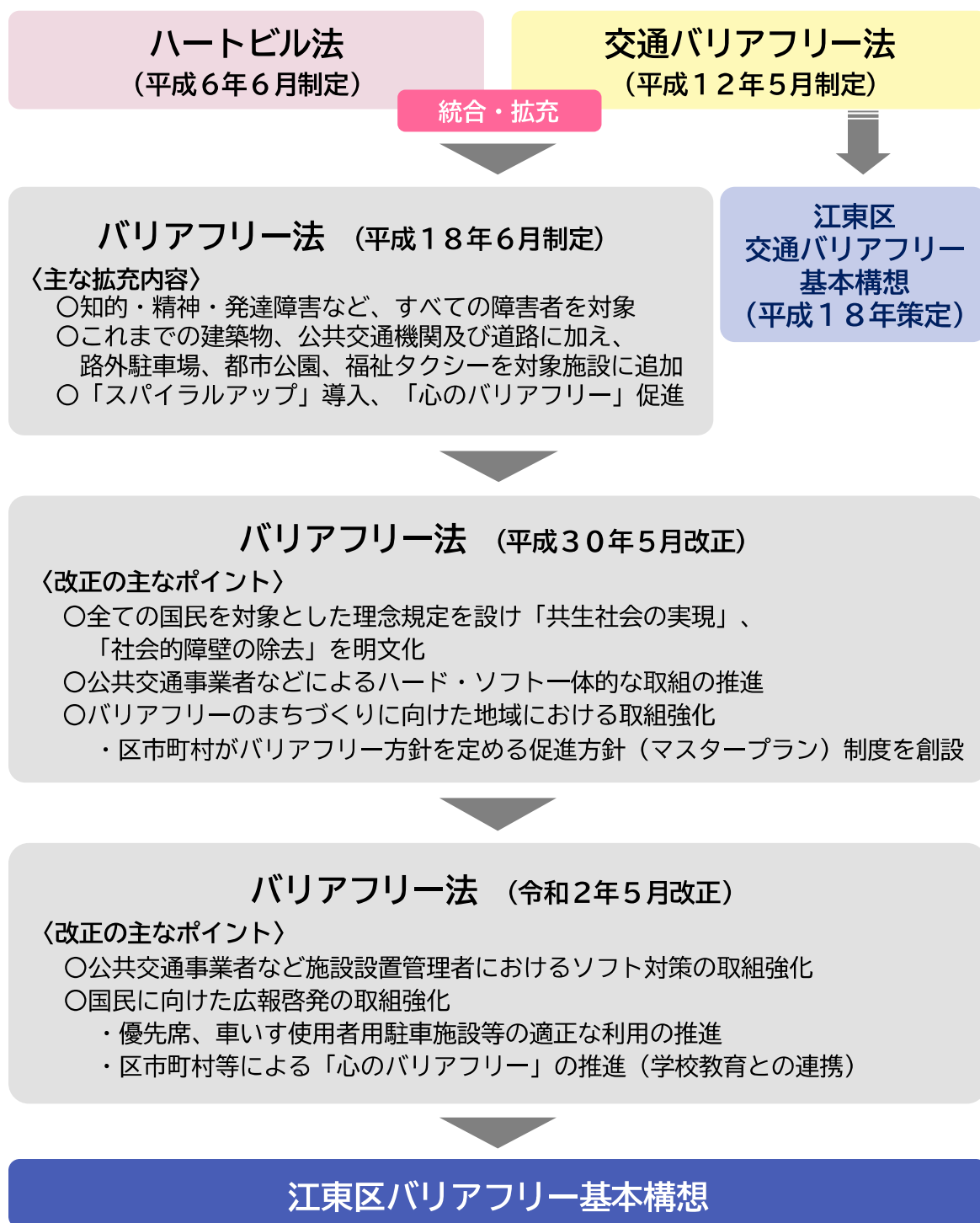
平成30年および令和2年には、施設管理者によるソフト面の対策強化や心のバリアフリーの更なる取組の推進を図るため、バリアフリー法の改正が行われました。

また、公共交通、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等の「面的・一体的なバリアフリー化」の方針を示す「移動等円滑化促進方針（マスタープラン）」制度が創設され、これまでの移動等円滑化基本構想と併せて、区市町村による方針の策定が努力義務となりました。

(4) 旧基本構想の改定と目的

旧基本構想の策定から約20年が経過し、関連する法改正の趣旨を踏まえ、また、その間の社会情勢や地下鉄8号線延伸を契機としたまちづくりの動向を勘案し、区全域のバリアフリー化の方針となる移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想を包含した「江東区バリアフリー基本構想（以下「バリアフリー基本構想」という。）」への改定を行います。

図 1-1 バリアフリー法の沿革と改定経緯



1-2 旧基本構想における改定のポイント

旧基本構想からの改定のポイントは以下のとおりです。

更新点 (UPDATE)

● 名称の変更

法改正を踏まえ、本構想を交通に限定せずに総合的なバリアフリー方針とすることから、新しい名称は、旧基本構想の名称にあった「交通」の文言を削除し、「江東区バリアフリー基本構想」とします。

● 生活関連施設・生活関連経路の見直し

旧基本構想における重点整備地区の生活関連施設・生活関連経路を見直します。また、新たに設定する「移動等円滑化促進地区」において、生活関連施設・生活関連経路を設定します。

● 重点整備地区の見直し

旧基本構想で重点整備地区と定めていた「東陽町駅周辺地区」と「南砂町駅周辺地区」を再度、重点整備地区に設定します。現状の生活関連施設の配置状況や特定道路の整備状況等を鑑みて、従前の区域を見直します。

追加事項 (NEW)

● 移動等円滑化促進方針の策定

バリアフリー法の改正に伴い創設された、「移動等円滑化促進方針」(マスタープラン)を新たに定め、区全域のバリアフリー化の方針を示します。

● 移動等円滑化促進地区の設定

区全域のバリアフリー化を促進するため、江東区都市計画マスタープラン 2022 の拠点を移動等円滑化促進地区として設定し、地区別のバリアフリー化の方針を定めます。

● バリアフリー整備推進地区の設定 (区独自)

移動等円滑化促進地区のうち、今後、優先的に重点整備地区へ移行していく候補の地区として「バリアフリー整備推進地区」を新たに設定します。

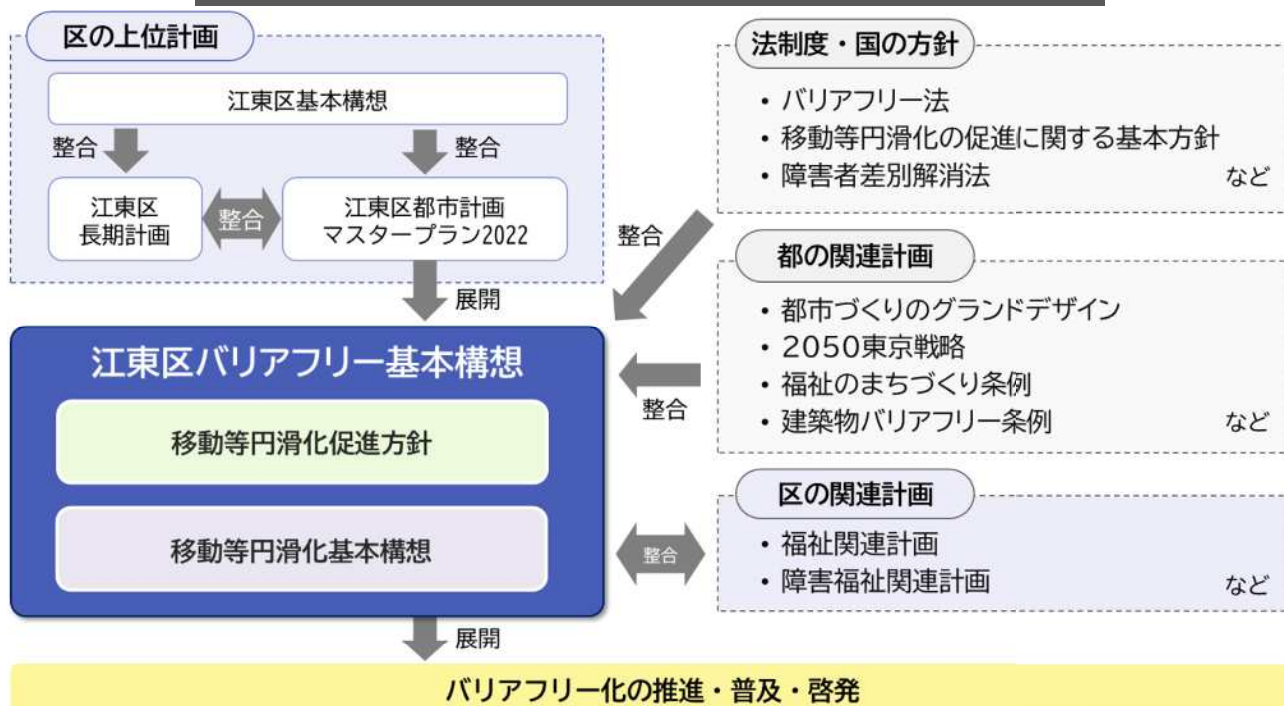
● 特定事業の追加

バリアフリー法の改正に伴い創設された「教育啓発特定事業」を新たに設定し、心のバリアフリーの取組等を推進するほか、「建築物特定事業」、「都市公園特定事業」、「路外駐車場特定事業」を新たに設定し、バリアフリー化を推進します。

1-3 バリアフリー基本構想の位置づけ

バリアフリー基本構想は、上位計画である江東区基本構想、江東区長期計画、江東区都市計画マスタープランに準拠し、バリアフリー法や移動等円滑化の促進に関する基本方針（以下「国が定める基本方針」という。）、東京都、区の関連計画とも整合を図りながら、区全域のバリアフリー化の方針や地区別計画を策定しています。

図 1-2 バリアフリー基本構想の位置づけ



1-4 計画期間

バリアフリー法では、バリアフリー化のために実施する事業（以下「特定事業等」という。）の実施状況の調査、分析及び評価を概ね5年ごとに行うよう努めることとされています。

このことから、バリアフリー基本構想の計画期間は、令和9年度から令和18年度までの10年間とし、概ね5年ごとに検証し、必要に応じて見直しを図ります。

図 1-3 計画期間の流れ



1-5 法律等の概要

(1) バリアフリー法の概要

バリアフリー法では、基本理念が示されるとともに、新設等される旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物に対する移動等円滑化基準への適合義務や既存施設に対する移動等円滑化基準への適合努力義務が定められています。

また、市区町村は、国が定める基本方針に基づき、移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想を策定するよう努めることとされています。

移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想では、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（移動等円滑化促進地区・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「重点的・一体的なバリアフリー化」を推進します。

図 1-4 移動等円滑化促進方針・移動等円滑化基本構想のイメージ



出典：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）を基に加工

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概要

※法改正の内容について、だいたい字は平成30年11月1日、平成31年4月1日施行
 緑字は令和2年6月19日施行
 青字は令和3年4月1日施行

1 基本理念

バリアフリー法に基づく措置は、「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」に資することを旨として行われなければならないことを基本理念として明記

2 国が定める基本方針

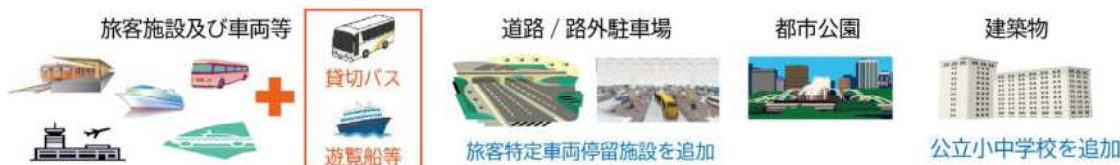
- 移動等円滑化の意義及び目標
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 情報提供に関する事項
- 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の指針
- その他移動等の円滑化の促進に関する事項
- 基本構想の指針

3 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

4 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- 各施設設置管理者に対し、**情報提供**、**優先席**、**車椅子用駐車施設**等の適正利用推進のための**広報・啓発活動の努力義務**
- 公共交通事業者等に対し、次の事項を義務・努力義務化
 - ・旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守（新設等は義務、既存は努力義務）
 - ・他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務
 - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
 - ・ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務（一定規模以上の公共交通事業者等）

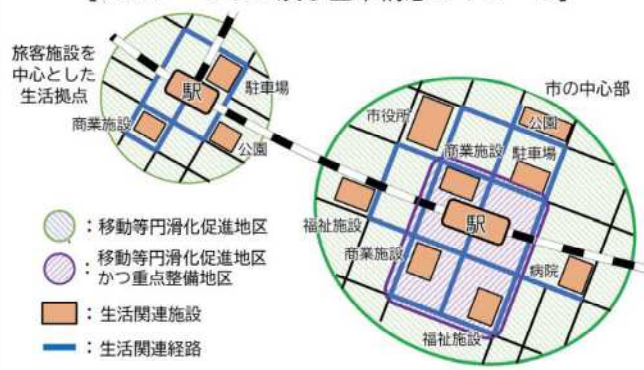
【バリアフリー化基準適合義務の対象施設】



5 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・市町村が作成する**マスタープラン**や基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進
- ・基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び「心のバリアフリー」に関する**教育啓発特定事業**を位置付けることで、関係者による事業の実施を促進（マスタープランには具体の事業について位置付けることは不要）
- ・定期的な評価・見直しの**努力義務**

【マスタープラン及び基本構想のイメージ】



6 当事者による評価

- ・高齢者・障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、**移動等円滑化の進展の状況を把握・評価**（移動等円滑化評価会議）

国土交通省資料から作成

(2) 移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想の概要

バリアフリー基本構想では、主に、移動等円滑化促進地区・重点整備地区、移動等円滑化促進方針・移動等円滑化基本構想を定めます。

移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想で定めるべき事項は概ね重複していますが、移動等円滑化基本構想では、重点整備地区において、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進するために必要な事業を特定事業として定めることとしています。

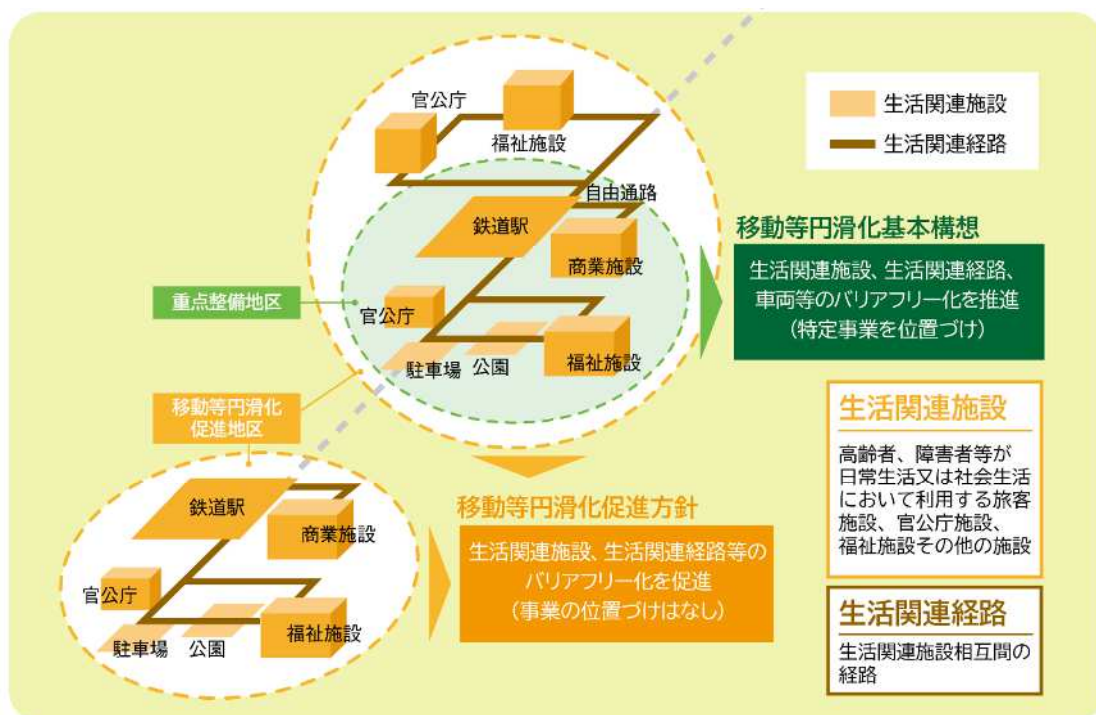
移動等円滑化促進地区：高齢者、障害者等が利用する施設が集まった、通常徒歩で移動が行われる地区で、バリアフリー化を促進する地区

重点整備地区：高齢者、障害者等が利用する施設が集まった、通常徒歩で移動が行われる地区で、重点的かつ一体的にバリアフリー化を進める地区

移動等円滑化促進方針：区全域及び移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化の促進に向けた方針を示したもの

移動等円滑化基本構想：重点整備地区について具体的な特定事業（バリアフリー化推進のために必要な事業）を定めるもの

図 1-5 移動等円滑化促進地区及び重点整備地区におけるバリアフリー化のイメージ



国土交通省資料から作成

表 1-1 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の要件

	移動等円滑化促進地区の要件 (バリアフリー法第2条第23号)	重点整備地区の要件 (バリアフリー法第2条第24号)
配置要件	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	
課題要件	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	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
効果要件	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	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

表 1-2 移動等円滑化促進方針・移動等円滑化基本構想で定める事項

移動等円滑化促進方針で定める事項 (バリアフリー法24条の2)	移動等円滑化基本構想で定める事項 (バリアフリー法25条)
<ul style="list-style-type: none"> 移動等円滑化促進地区の位置及び区域 	<ul style="list-style-type: none"> 重点整備地区の位置及び区域
<ul style="list-style-type: none"> 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する事項 	<ul style="list-style-type: none"> 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項
<ul style="list-style-type: none"> 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項 	<ul style="list-style-type: none"> 移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
<ul style="list-style-type: none"> その他移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項 	<ul style="list-style-type: none"> その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項
<ul style="list-style-type: none"> 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針について定めるよう努める 	<ul style="list-style-type: none"> 重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針について定めるよう努める
<ul style="list-style-type: none"> 市町村が行う移動等円滑化促進地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項を定めることができる 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村が行う重点整備地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項を定めることができる
<ul style="list-style-type: none"> 移動等円滑化の促進に支障を及ぼすおそれのあるものの届出について定める(24条の6) 	—

(3) 国の移動等円滑化の促進に関する基本方針の概要

国の基本方針では、バリアフリー法に基づき、バリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、各施設等のバリアフリー化の目標等を定めています。

表 1-3 各施設等の移動等円滑化の目標（航空に関するものは省略）

施設・車両等		令和12年度末までの目標（全国値）	
鉄軌道	鉄軌道駅	段差の解消	<ul style="list-style-type: none"> 平均利用者数が3,000人以上/日の施設及びバリアフリー基本構想の生活関連施設に位置づけられた2,000人以上/日の施設では原則100% 利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 利用状況や制約条件等を踏まえ、可能な限りバリアフリールート複数化
		転落防止設備	
		視覚障害者誘導用ブロック	
		案内設備	
		障害者用トイレ	
		障害者対応型券売機	
		拡幅改札口	
	ホームドア・可動式ホーム柵	<ul style="list-style-type: none"> 4,000番線 10万人/日以上以上の駅は900番線 	
プラットホームと車両の段差・隙間の縮小	4,000番線		
鉄軌道車両		約80%	
バス	バスターミナル	段差の解消	<ul style="list-style-type: none"> 平均2,000人以上/日の施設では原則100% 利用実態等を踏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	
		案内設備	
		障害者用トイレ	
	乗合バス	ノンステップバス	約90%（リフト付きバス等を除く。）
リフト付きバス等		<ul style="list-style-type: none"> 適用除外認定車両の約25% 指定空港への路線のバリアフリー車両導入60% 	
貸切バス	リフト付きバス等	約2,100台	
タクシー	福祉タクシー車両	<ul style="list-style-type: none"> 約90,000台 各都道府県における総車両数の25%をユニバーサルデザインタクシーとする。 	
旅客船	旅客船ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> 2,000人以上/日の施設を原則100% 利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化 	
	旅客船	約70%	
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	約77%	
都市公園	特定公園施設（園路・広場）	<ul style="list-style-type: none"> 概ね2ヘクタール以上の施設の約70% 利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 	
	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 概ね2ヘクタール以上の施設の約60% 利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 	
	便所	<ul style="list-style-type: none"> 概ね2ヘクタール以上の施設の約70% 利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 	

施設・車両等		令和12年度末までの目標（全国値）
路外駐車場	特定路外駐車場	・約35%
建築物	特別特定建築物	<ul style="list-style-type: none"> ・床面積の合計が2,000㎡以上の施設の約70% ・床面積の合計が2,000㎡未満の施設のバリアフリー化促進 ※公立小学校等は文部科学省の目標に沿ってバリアフリー化を実施 ・2,000㎡以上の国等の公共特別特定建築物について、着工前の段階（基本構想～実施設計）での当事者参画の実施した工事について、原則100%
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	・道路・交通の状況に応じ、必要な部分について、原則100%（音響式・エスコートゾーン）
基本構想等	促進方針の作成	・約350自治体
	基本構想の作成	・約450自治体
	当事者の参画の下で継続的にスパイラルアップ（事後評価）の実施	・約60%（基本構想等を策定自治体のうち）
心のバリアフリー		<ul style="list-style-type: none"> ・「障害の社会モデル」の理解度を約60% ・障害のある人へ支援をしようとする人の割合を原則100% ・多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合を原則100%

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）（国土交通省）から作成

(4) 障害者差別解消法の概要

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、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」（以下「障害者差別解消法」という。）が平成25年に制定されました（令和3年改正）。

障害者の権利に関する条約では、「障害」は、個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務である、という「障害の社会モデル」の考え方が示されています。

これを踏まえ、障害者差別解消法では、企業や店舗などの事業者や行政機関等が、障害のある人に対して、「不当な差別的取扱い」を禁止し、「合理的配慮の提供」及び「環境の整備」を行うこととしており、これにより、障害のある人もない人も共に暮らせる共生社会の実現を目指しています。

バリアフリー法の基本理念においても、「共生社会の実現」及び「社会的障壁の除去」が位置づけられており、「障害の社会モデル」の考え方に基づく取組を進める必要があります。

図 1-6 「障害の社会モデル」の考え方

● 階段しかないので、2階には上がれない

▶ 「障害」がある



● エレベーターがあれば、2階に上がれる

▶ 「障害」がなくなった!



車いすの方は、何も変わっていない
変わったのは、あくまでも周囲の環境

- ▶ 「障害」とは、障害者本人の機能障害のみならず、社会の様々な障壁によって生じるもの
- ▶ 障害者権利条約の基本理念（「社会モデル」）



出典：障害者の差別解消に向けた理解促進ポータルサイト（内閣府）

1-6 検討方法

(5) 検討体制と役割

バリアフリー基本構想の策定にあたっては、「ユニバーサルデザインまちづくりワークショップ」（以下「ワークショップ」という。）や「バリアフリー基本構想推進会議」（以下「推進会議」という。）により、区民や障害当事者等の意見を取り入れながら検討を行いました。

ワークショップや推進会議における検討を踏まえ、バリアフリー法に基づく法定協議会である「江東区地域公共交通推進協議会」（以下「協議会」という。）において検討・承認を経て策定しています。

図 1-7 検討体制

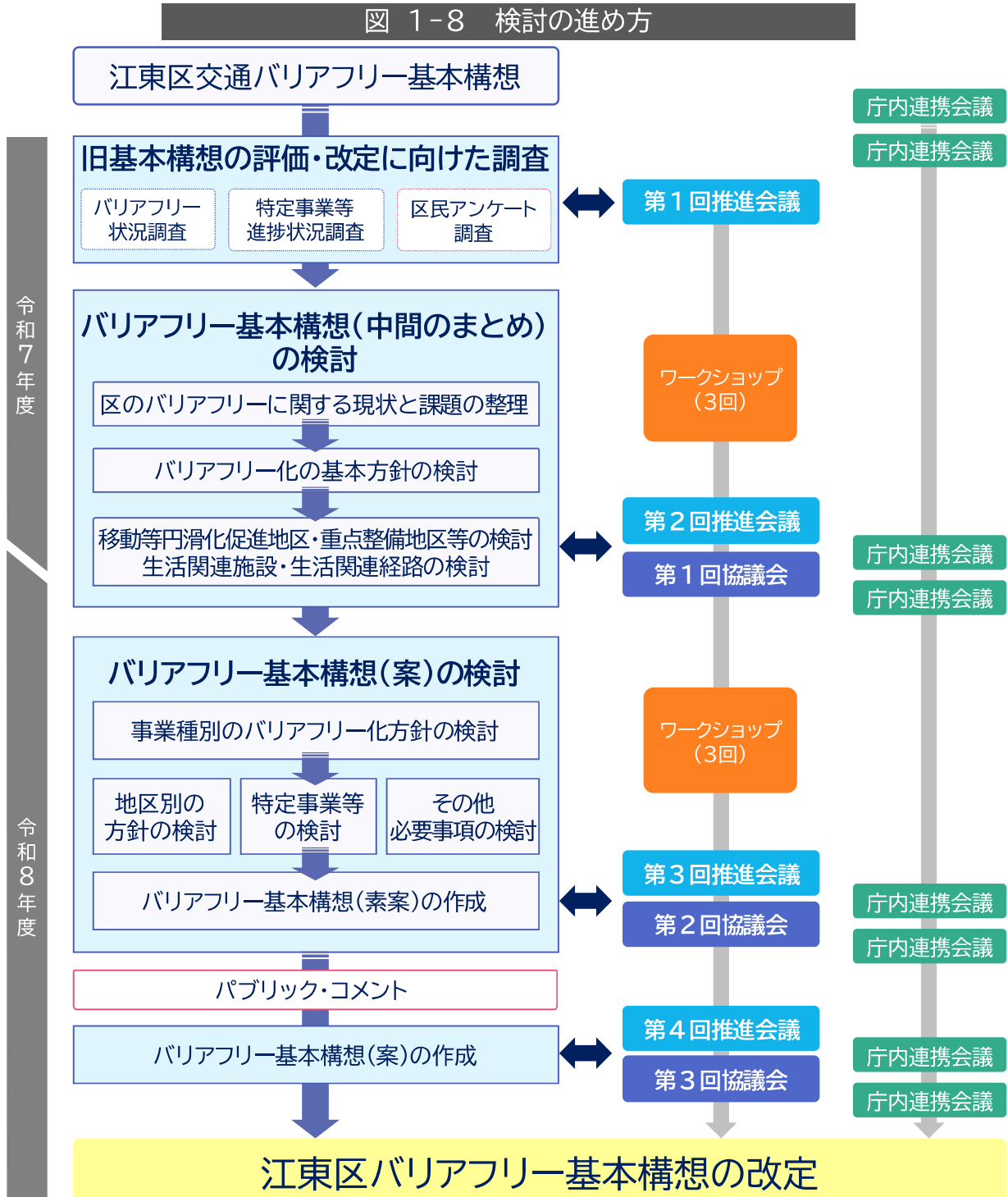
組織・活動	活動内容	参加者の構成
協議会	バリアフリー法の法定協議会として、バリアフリー基本構想の検討・承認を行う。	学識経験者、区民代表、関係行政機関、公共交通事業者 等
推進会議	移動等円滑化促進地区や重点整備地区をはじめ、生活関連施設・生活関連経路、バリアフリー方針、特定事業等、バリアフリー基本構想の具体的な検討を行う。	学識経験者、町会連合会、老人クラブ、商店街連合会、障害者団体、観光協会、社会福祉協議会 等
庁内連携会議	協議会や推進会議の検討内容について、事前調整・報告し、庁内で連携して取り組む施策について協議する。	都市整備・道路・交通・観光・公園・福祉系等の庁内担当所管
ワークショップ	現地確認や意見交換を実施し、区内のバリアフリー課題や改善策を整理・検討する。	学識経験者、やさしいまちづくり相談員（障害当事者、介助者等）、その他公募区民 等
区民意見収集 区民アンケート調査/ パブリック・コメント	区内施設のバリアフリー状況や課題、バリアフリー基本構想（素案）について、意見を収集する。	区民等全般

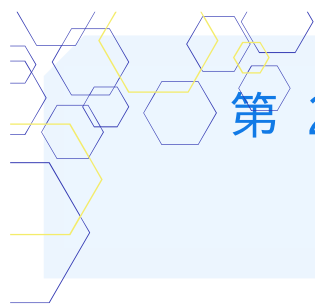
(6) 検討の進め方

令和7年度は、区内のバリアフリー状況調査や区民アンケート調査等をもとに、改定に向けた課題を整理し、バリアフリー化の基本方針や地区の設定などを行い、バリアフリー基本構想の中間のまとめを検討します。

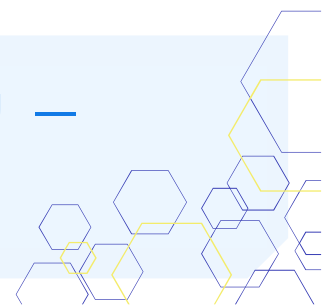
令和8年度は、バリアフリー化に関する方針を設定し、これを踏まえて重点整備地区における特定事業等の検討や、移動等円滑化促進地区別の方針の検討を行い、バリアフリー基本構想をとりまとめます。

図 1-8 検討の進め方





第 2 章 区のバリアフリー に関する現状と課題



2-1 上位計画

(1) 江東区長期計画

江東区長期計画は、江東区基本構想を具体化するための10カ年の計画です。令和7年度から令和11年度までを第2期長期計画の後期と位置づけ、将来像の実現に向けて7つの重点プロジェクトと27の施策を定めています。

施策の1つとして定めた「計画的なまちづくりの推進」の実現に向けた具体的な取組として、バリアフリー基本構想の改定を伴うユニバーサルデザインまちづくりを推進することとしています。

図 2-1 江東区長期計画 分野別計画（抜粋）

取組方針

4. ユニバーサルデザインの推進

- ワークショップの開催や小学校での出前講座などの意識啓発の取組みにより、世代を超えたユニバーサルデザインへの理解度の向上を図ります。
- ユニバーサルデザインのまちづくりを一体的に推進するため、多言語表示やピクトグラムなどの情報提供とともに、重点整備地区を追加するなど、「バリアフリー基本構想」の改定を検討します。
- バリアフリースイレ整備などを進めるとともに、駅や民間建築物のバリアフリー化への支援を行います。

指標

江東区ではユニバーサルデザインの取組みが進んでいると思う区民の割合

現状値(6年度)

46%



目標値(11年度)

53%

出典：江東区長期計画（後期）を基に作成

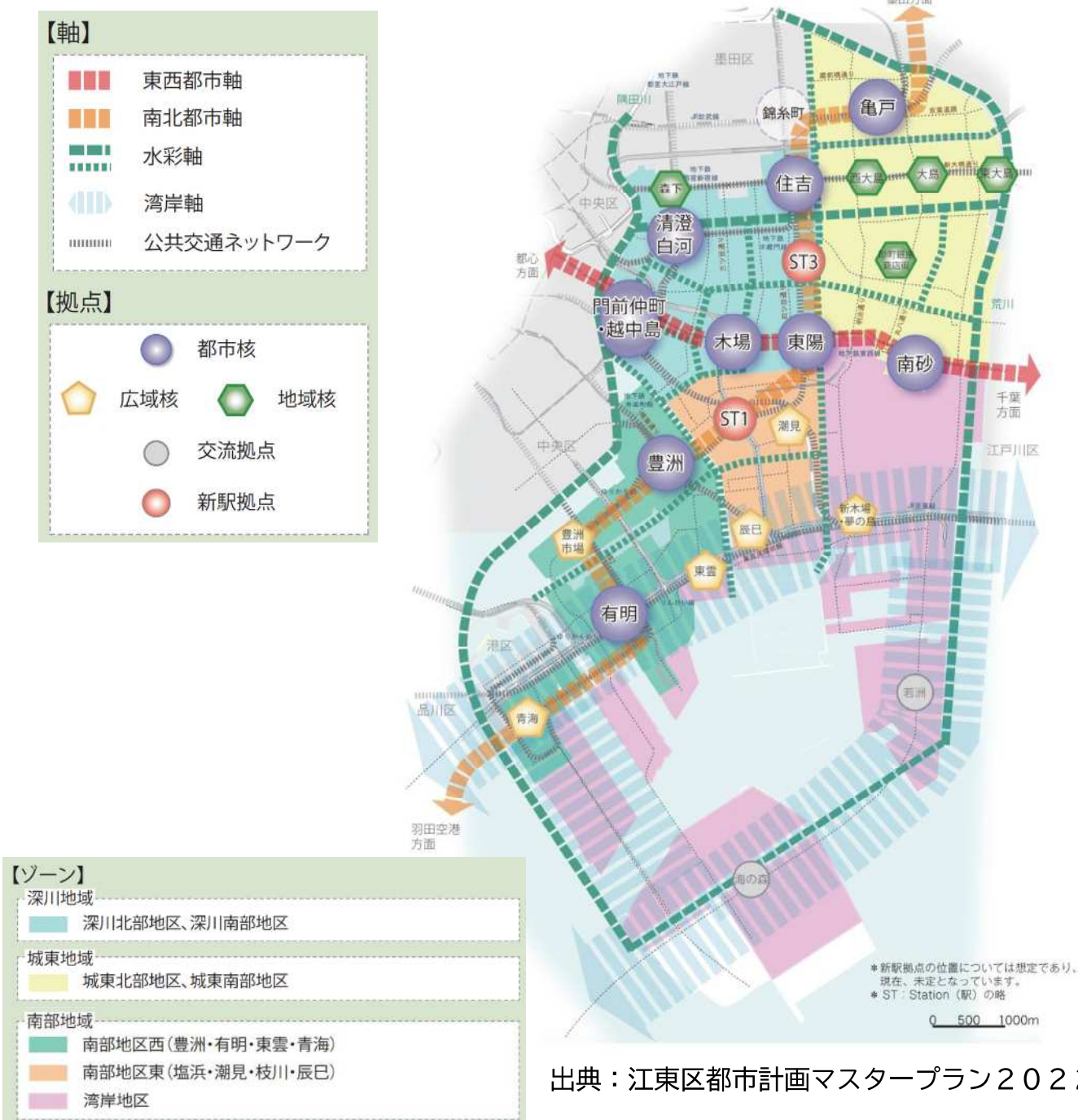
(2) 江東区都市計画マスタープラン2022

江東区都市計画マスタープラン2022は、都市の長期的な将来像を見据えたまちづくり方針を示す計画として、令和4年3月に策定されました。

まちづくりのテーマとして8つの方針が定められており、テーマ6「快適に移動できるネットワーク都市」において、バリアフリー化による利用しやすい公共空間の形成が位置づけられています。

また、目指す将来都市構造として「軸」「ゾーン」「拠点」を定め、拠点ごとに「地区まちづくり方針」を定めることで拠点の形成や地域の魅力増進、課題解決を図っていくこととしています。

図 2-2 目指す将来都市構造図



出典：江東区都市計画マスタープラン2022

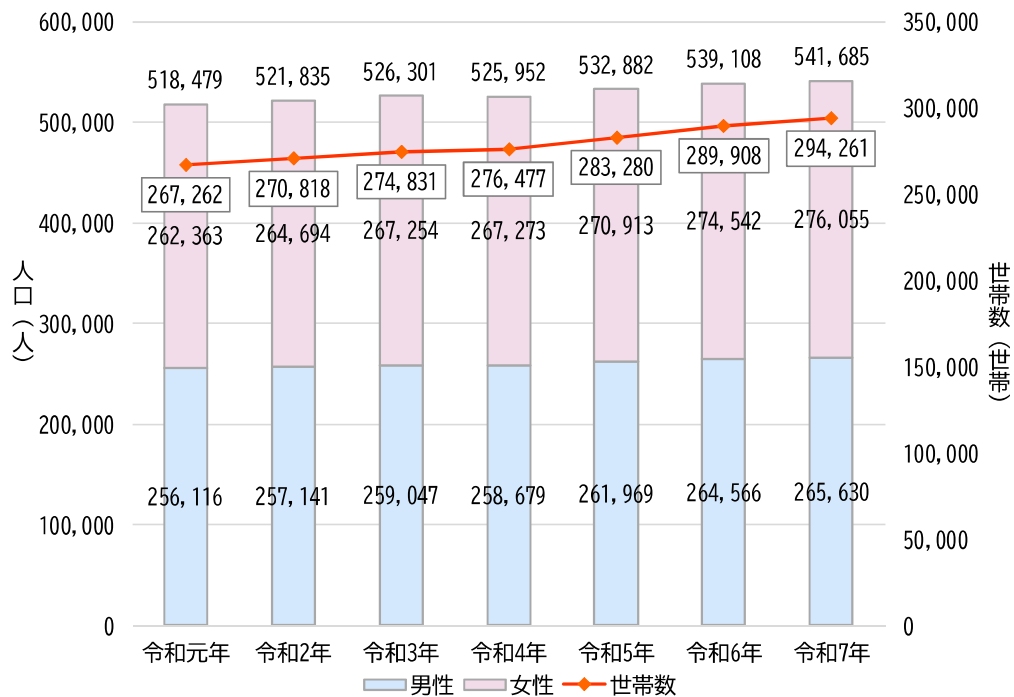
2-2区の概況

(1) 人口・世帯数

令和7年1月1日時点で、総人口は541,685人となっており、年々微増傾向にあり、今後も当面の間は、増加することが予測されています。

世帯数についても、294,261世帯と令和元年から継続的に増加しています。

図 2-3 人口・世帯数の推移



参考：住民基本台帳（各年1月1日の数値）

図 2-4 年齢別将来人口推計



(実績値) 住民基本台帳 / (推計値) 江東区長期計画における将来人口の推計を基に作成

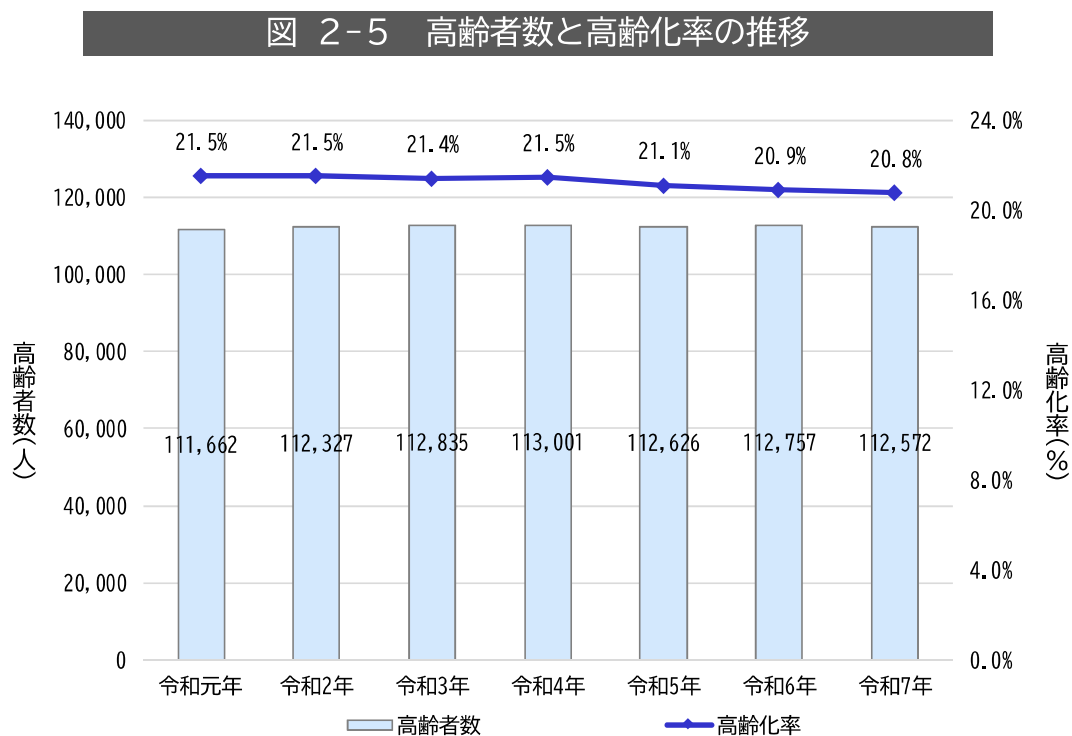
出典：江東区都市計画マスタープラン2022

(2) 高齢者数

令和7年1月1日時点で、65歳以上の高齢者数は112,572人となっており、令和元年の111,662人から概ね横ばいで推移しています。

高齢化率※は、令和元年の21.5%から令和7年の20.8%と6年間で微減傾向にあります。今後は高齢者数が増加することが予測されています。

※高齢化率：総人口に占める65歳以上の割合



参考：住民基本台帳（各年1月1日の数値）

(3) 障害者数

■ 身体障害者

令和7年3月31日時点で、身体障害者手帳所持者数は15,275人となっております。

総人口に対する割合は2.83%となっており、6年間で微減していますが、今後は高齢者数が増加することで、加齢に伴う障害の発生が増すものと考えられます。

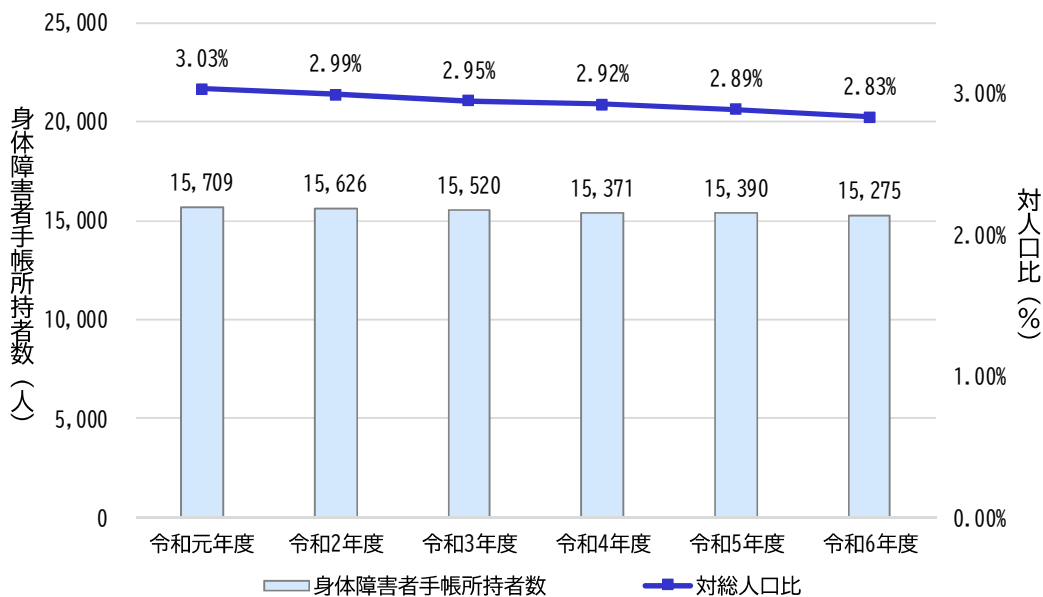
表 2-1 身体障害者手帳所持状況

(単位：人)
(令和7年3月31日時点)

区分	1級	2級	3級	4級	5級	6級	合計
視覚障害	344	369	69	97	199	76	1,154
聴覚・平衡機能障害	130	396	161	357	8	383	1,435
音声・言語・そしゃく機能障害	-	16	154	75	-	-	245
肢体不自由	1,279	1,387	1,337	1,899	797	426	7,125
呼吸器機能障害	54	2	98	46	1	1	202
心臓機能障害	1,614	17	492	416	-	-	2,539
じん臓機能障害	1,411	1	9	4	-	-	1,425
ぼうこう・直腸・小腸機能障害	4	4	52	696	-	-	756
免疫機能障害	45	110	114	81	-	-	350
肝臓機能障害	32	5	3	4	-	-	44
合計	4,913	2,307	2,489	3,675	1,005	886	15,275

参考：江東区事務概説 ー令和6年度版ー

図 2-6 身体障害者手帳所持者数の推移と対人口比



参考：江東区データブック2025。各年度末（3月31日）の数値。
人口は住民基本台帳（各年1月1日の数値）

■ 知的障害者

令和7年3月31日時点で、愛の手帳所持者数は3,849人となっております。総人口に対する割合は0.71%となっており、令和元年度から令和4年度までは微増、令和4年度以降は横ばいとなっています。

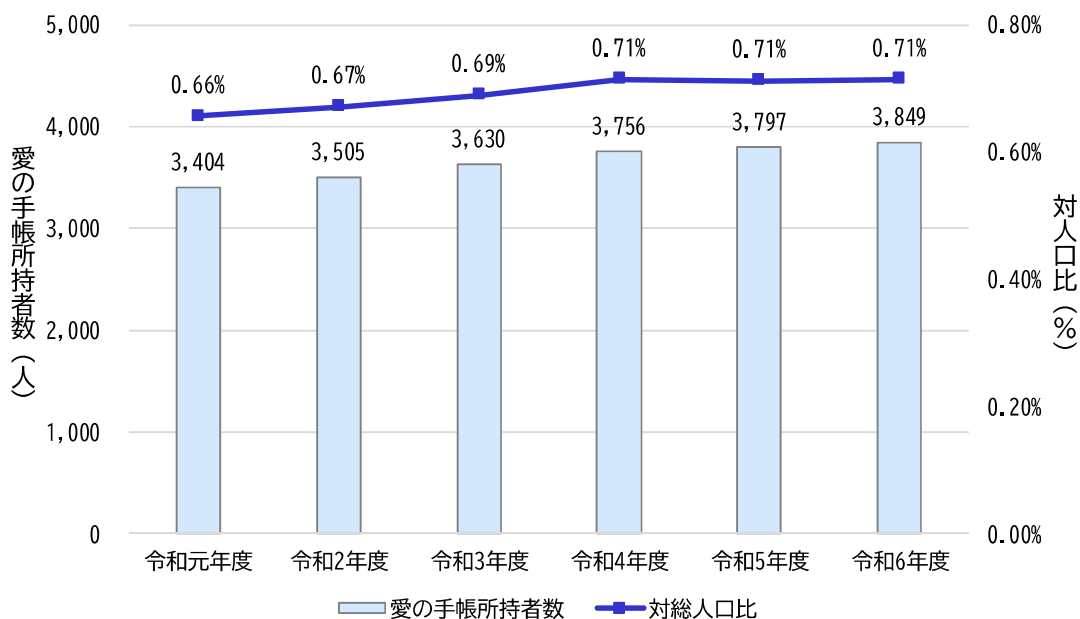
表 2-2 愛の手帳所持者の状況

(単位：人)
(令和7年3月31日時点)

区分	18歳未満	18歳以上	合計
1度〔最重度〕	18	86	104
2度〔重 度〕	296	681	977
3度〔中 度〕	229	537	766
4度〔軽 度〕	539	1,463	2,002
合計	1,082	2,767	3,849

参考：江東区事務概説 ー令和6年度版ー

図 2-7 愛の手帳所持者数の推移と対人口比



参考：江東区データブック2025。各年度末(3月31日)の数値。
人口は住民基本台帳(各年1月1日の数値)

■ 精神障害者

令和7年3月31日時点で、精神保健福祉手帳所持者数は6,322人となっております。

総人口に対する割合は1.17%となっており、令和4年度からは増加傾向にあります。

表 2-3 精神保健福祉手帳所持者の状況

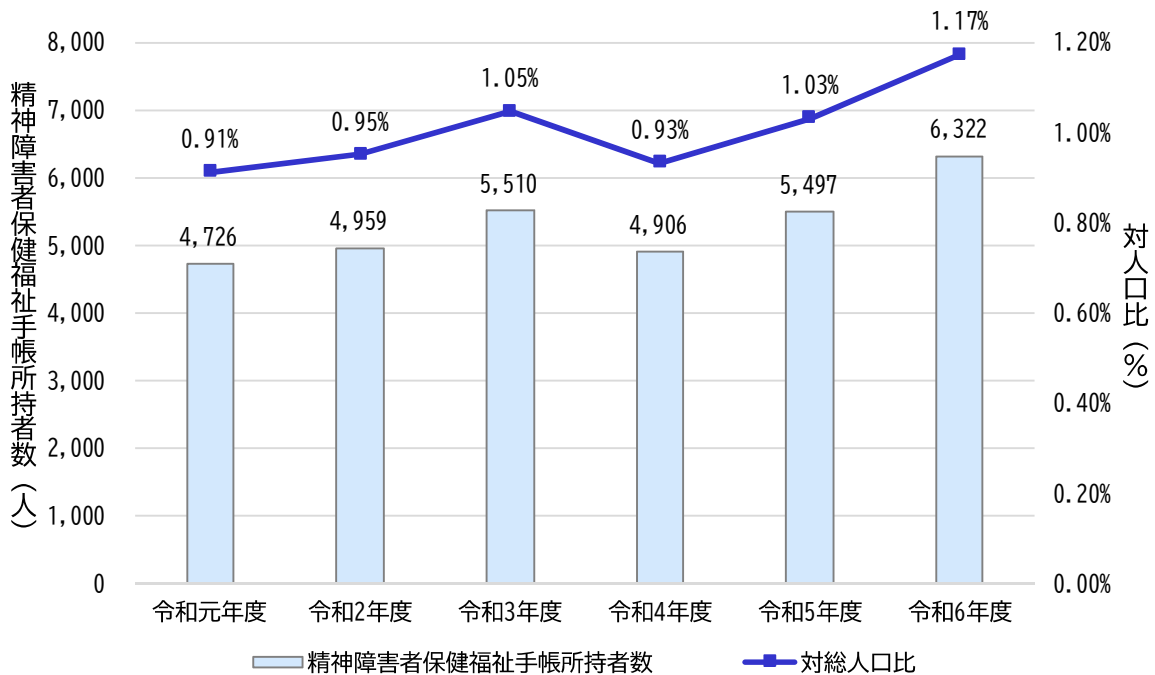
(単位：人)
(令和7年3月31日時点)

級別	人数
1級	290
2級	3,090
3級	2,942
合計	6,322

(18歳未満:174人、18~64歳:5,412人、65歳以上:736人)

参考：区資料

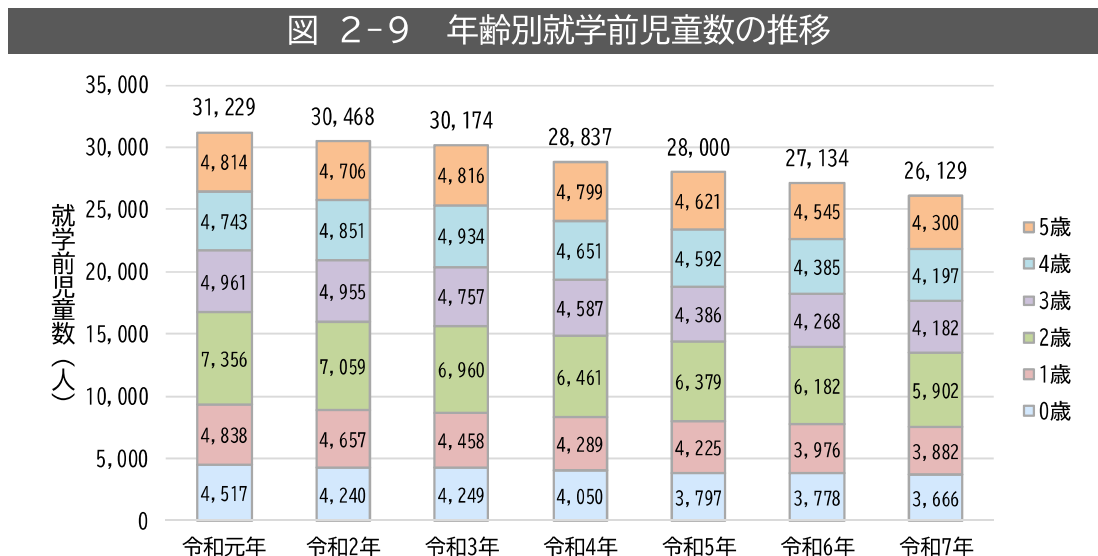
図 2-8 精神障害者保健福祉手帳所持者数の推移と対人口比



参考：江東区データブック2025。各年度末（3月31日）の数値。
人口は住民基本台帳（各年1月1日の数値）

(4) 就学前児童数

令和7年1月1日時点の就学前児童数(0~5歳)は、26,129人となっており、令和元年の31,229人から約16.3%減少しています。

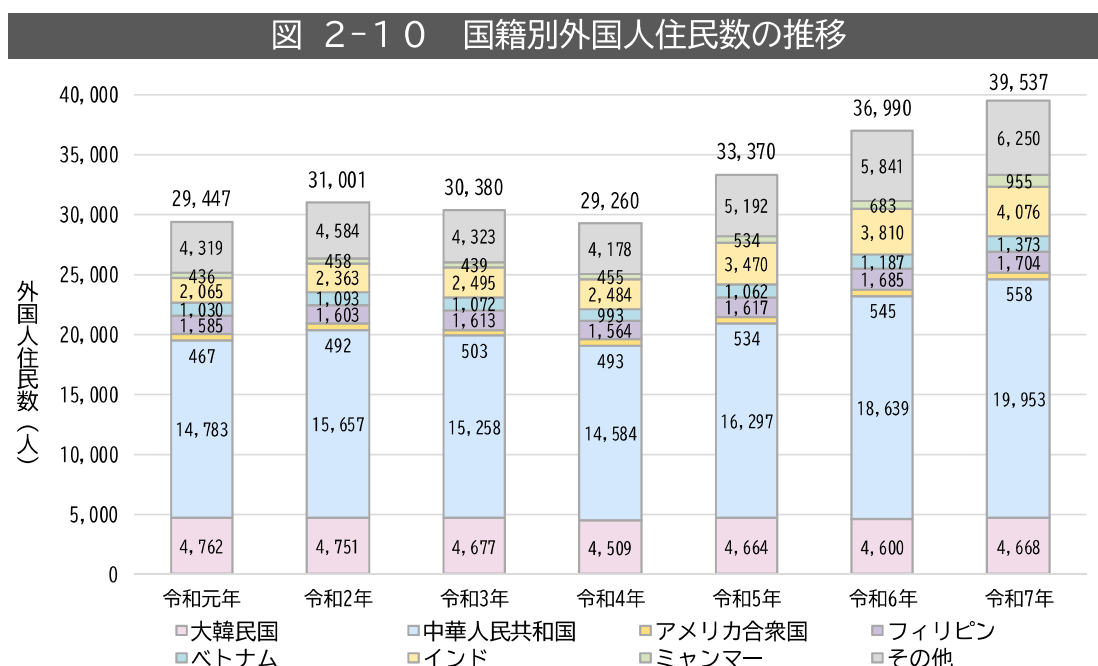


参考：住民基本台帳（各年1月1日の数値）

(5) 外国人住民数

令和7年1月1日時点の外国人住民数は、39,537人となっており、令和元年から約34.3%増加しています。

内訳をみると、中華人民共和国が最も多く19,953人(50%)、次いで大韓民国が4,668人(12%)、インドが4,076人(10%)となっており、この上位3国で全体の約7割を占めています。



参考：住民基本台帳（各年1月1日の数値）

(6) バリアフリー化の状況

■ 鉄軌道駅

江東区には、以下の6事業者が運営する計10路線36駅が立地しております。

また、2030年代半ばの開業を目指している地下鉄8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉間）により、新たな鉄道駅の整備（1路線3駅）が予定されています。

東日本旅客鉄道(株)	2路線4駅
東京地下鉄(株)（東京メトロ）	3路線9駅
東京都交通局（都営地下鉄）	2路線8駅
東武鉄道(株)	1路線2駅
東京臨海高速鉄道(株)（りんかい線）	1路線4駅
(株)ゆりかもめ	1路線9駅

1日当たりの乗降人員が最も多いのは有楽町線豊洲駅で202,030人、次いで接続駅である京葉線新木場駅で134,412人、東西線東陽町駅で111,204人となっています。

複数路線を合計した駅の乗降人員としては、新木場駅が最も多く282,940人となっています。

バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、バリアフリー化の達成目標として、1日平均乗降人員が3,000人以上の鉄軌道駅、並びに1日平均乗降人員が2,000人以上の重点整備地区内の生活関連施設である鉄軌道駅は、令和12年度までに原則としてバリアフリー整備を実施することが設定されています。区内36駅のうち、3,000人/日未満の3駅を除いた33駅がバリアフリー整備の対象に含まれます。

図 2-1 1 区内の各駅1日平均乗降人員

(単位：人)

鉄道事業者	路線名	駅名	1日平均乗降人員
東日本 旅客鉄道(株) [※]	京葉線	新木場駅	134,412
		潮見駅	29,668
		越中島駅	10,442
	総武線各駅停車	亀戸駅	105,714
東京 地下鉄(株)	東西線	門前仲町駅	101,848
		木場駅	69,105
		東陽町駅	111,204
		南砂町駅	58,300
	有楽町線	新木場駅	91,236
		豊洲駅	202,030
		辰巳駅	27,148
	半蔵門線	住吉駅	52,392
	清澄白河駅	54,925	
東京都 交通局	都営地下鉄 大江戸線	森下駅	61,803
		清澄白河駅	38,213
		門前仲町駅	75,746
	都営地下鉄 新宿線	森下駅	70,246
		住吉駅	39,815
		西大島駅	26,736
		大島駅	30,671
	東大島駅	29,477	
東武鉄道(株)	亀戸線	亀戸駅	14,972
		亀戸水神駅	2,256
東京臨海 高速鉄道(株) [※]	りんかい線	新木場駅	57,292
		東雲駅	14,124
		国際展示場駅	67,550
		東京テレポート駅	42,252
(株) ゆりかもめ	ゆりかもめ 東京臨海 新交通臨海線	豊洲駅	33,959
		新豊洲駅	11,257
		市場前駅	13,998
		有明テニスの森駅	8,148
		有明駅	9,243
		東京ビッグサイト駅	19,353
		青海駅	1,483
		テレコムセンター駅	8,507
東京国際クルーズターミナル駅	2,964		

参考：各社ウェブサイトで公表している2023年度の数値。

※JR・りんかい線の1日平均乗降人員：1日平均乗車人員を2倍したもの。

現在、以下のとおり、3,000人/日未満の3駅を含む全ての駅で、移動等円滑化基準に基づく整備が実施済みとなっています。

- 全ての駅でバリアフリー経路が1ルート以上確保されています。
- 車椅子使用者用トイレが全ての駅に整備されています。
- オストメイト対応設備や乳幼児用設備（ベビーチェア・ベビーベッドなど）が全ての駅に整備されています。
- ホームの安全対策として、29の駅に可動式ホーム柵またはホームドアが設置されており、可動式ホーム柵等が未整備の駅では内方線付点状ブロックが設置されています。

さらなるバリアフリー化に向けて、一般トイレへのバリアフリー化された設備や機能の分散による車椅子使用者用トイレへの利用集中の抑制や、大人の介助が可能な大型ベッドの設置、可動式ホーム柵等の整備推進、車椅子使用者が単独で乗降しやすいように段差や隙間が解消された乗降口の整備などが求められます。

表 2-4 区内鉄軌道駅のバリアフリー化の対応状況

事業者	路線名	鉄道駅	バリアフリールート		バリアフリートイレ		ホームの状況	
					車椅子使用可	大型ベッド	ホーム柵等	段差隙間解消
旅客鉄道 東日本 （株）	京葉線	新木場駅	1(全)ルート		2以上	×	△	×
		潮見駅	1ルート		1	×	△	×
		越中島駅	1ルート		1	×	△	×
東京地下鉄 （株）	東西線	亀戸駅	1ルート	乗換ルートあり	1	×	○	○
		門前仲町駅	1ルート	乗換ルート未確保	2以上	×	○	×
		木場駅	1ルート		1	×	○	×
		東陽町駅	1ルート		2以上	×	○	×
	有楽町線	南砂町駅	2ルート以上		2以上	×	△	×
		新木場駅	1(全)ルート		1	×	○	○
		豊洲駅	2ルート以上	乗換ルートあり(路上)	2以上	×	○	○
	半蔵門線	辰巳駅	2(全)ルート		1	×	○	○
		住吉駅	1ルート	乗換ルート未確保	2以上	×	○	×
	東京都交通局	都営地下鉄大江戸線	清澄白河駅	1ルート	乗換ルートあり	2以上	×	○
森下駅			2ルート以上	乗換ルートあり	1	×	○	○
門前仲町駅			1ルート	乗換ルート未確保	1	×	○	×

事業者	路線名	鉄道駅	バリアフリールート		バリアフリースイレ		ホームの状況	
					車椅子 使用可	大型 ベッド	ホーム 柵等	段差隙間 解消
東京都交通局	都営地下鉄 新宿線	森下駅	2ルート 以上	乗換ルート あり	2以上	×	○	○
		住吉駅	1ルート	乗換ルート 未確保	2以上	×	○	○
		西大島駅	1ルート		2以上	○	○	○
		大島駅	1ルート		2以上	○	○	○
		東大島駅	2(全)ルート		2以上	○	○	○
東武 鉄道(株)	亀戸線	亀戸駅	1(全) ルート	乗換ルート あり	1	×	△	×
		亀戸水神駅	1(全)ルート ※スロープ勾配改善工事中		1	○	△	×
東京臨海 高速鉄道(株)	りんかい線	新木場駅	1(全)ルート		2以上	○	○	○
		東雲駅	2(全)ルート		2以上	○	△	○
		国際展示場駅	2(全)ルート以上 ※有明駅との 乗換ルートあり(路上)		2以上	○	○	○
		東京テレポ ート駅	2(全)ルート		2以上	○	○	○
(株)ゆりかもめ	ゆりかもめ 東京臨海新 交通臨海線	豊洲駅	1ルート	乗換ルート あり(路上)	2以上	○	○	○
		新豊洲駅	2(全)ルート		1	×	○	○
		市場前駅	2(全)ルート		1	×	○	○
		有明テニス の森駅	2(全)ルート		1	×	○	○
		有明駅	2(全)ルート ※国際展示場駅との 乗換ルートあり(路上)		1	×	○	○
		東京ビッグサ イト駅	2(全)ルート		2以上	○	○	○
		青海駅	1ルート		1	×	○	○
		テレコムセン ター駅	2(全)ルート		1	×	○	○
		東京国際クル ーズターミナル駅	1ルート		1	×	○	○

参考：バリアフリー便利帳（2025年8月 東京地下鉄株式会社・東京都交通局発行）
各社ウェブサイト駅構内図、移動等円滑化取組報告書（2024年度）
東京都心部バリアフリー鉄道MAP（2022.4.1国土交通省鉄道局作成）
現地確認結果より作成

バリアフリールート：各改札からホーム、改札から出入口へのルート、乗換ルートにおける段差解消（エレベーター、スロープ、同一階（フラット）であるなど、車椅子での単独移動が可能なルート）

バリアフリースイレ：車椅子利用者用トイレ及び一般トイレにおける広めの便房など、車椅子で利用可能な便房の数および、大人の介助に利用できる大型ベッドの有無

ホーム柵等：可動式ホーム柵またはホームドア（○）、内方線付点状ブロックのみ（△）

段差隙間解消：フラットホームから車両間で車椅子使用者が単独乗降しやすいように段差や隙間の解消が図られた乗降口の有無

■ バス

江東区では、都営バス、京成バス、東京BRT、コミュニティバスしおかぜの4つの路線バスが運行しています。

都営バス：35系統の路線が乗り入れており、区内バス交通の基幹を担っています。

京成バス：1系統の路線が区内の一部を運行しています。

東京BRT：Bus Rapid Transitとして、都心部と臨海副都心を結ぶ4ルート（幹線、晴海・豊洲、勝どき、選手村）で運行しており、区内においては、2ルート（幹線、晴海・豊洲）運行しています。

コミュニティバスしおかぜ：全3ルートあり、区内南部地域における交通不便地域の解消を図り、高齢者等の交通手段を確保する目的で運行しています。

区内に乗り入れている全ての路線バスでバリアフリー対応車両（ノンステップバス、フルフラットバス）が導入されており、導入率が100%となっています。（参考：各社ウェブサイト）

さらなるバリアフリー推進に向けて、バリアフリー法の改正を踏まえ、事業者によるソフト面の対策強化や心のバリアフリーの更なる取組の推進を図ることが求められています。具体的には、車椅子利用者等への適切な人的対応（役務の提供）や円滑な乗降支援を行うためのリフト・スロープ等の維持管理、障害の社会モデルを前提とした対応を行うための乗務員の教育訓練を図ることなどが挙げられます。



ノンステップバス
（都営バス）



ノンステップバス
（東京BRT）



ノンステップバス
（コミュニティバスしおかぜ）



フルフラットバス
（都営バス）



東京BRTの車内

出典：各社ウェブサイト

■ タクシー

区内に事業所のあるタクシー会社は20社あり、全ての会社で車椅子で乗降することができるユニバーサルデザインタクシーを導入しています。(参考：東京ハイヤー・タクシー協会資料をもとに各社ウェブサイトを確認)

また、区の福祉タクシー券を使用することができるタクシー会社・組合は85社あり、車椅子対応車を取扱う会社・組合は70社となっています。(参考：区障害者支援課資料)

東京都におけるユニバーサルデザインタクシーの導入状況は、令和5年度末時点で合計19,530台、導入率は65.2%であり、全都道府県で最も導入が進んでいます。

(参考：国土交通省資料)

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が示す目標(ユニバーサルデザインタクシーの割合が全車両の約25%)は現時点で達成しているものの、引き続き推進が求められます。

また、バスと同様に、バリアフリー法の改正を踏まえ、車椅子利用者等への適切な人的対応(役務の提供)や円滑な乗降支援を行うためのスロープ等の維持管理、障害の社会モデルを前提とした対応を行うための乗務員の教育訓練を図ることなどが重要です。



ユニバーサルデザインタクシー

出典：大和自動車交通株式会社ウェブサイト

■ 道路

区内の都市計画道路及びその他の幹線道路は概ね完成又は概成しており、一部事業中
区間や今後再整備を進める区間、今後のネットワーク強化に向けた構想路線があります。

優先整備路線や未着手路線の整備にあたっては、移動等円滑化基準への適合を遵守す
るとともに、周辺施設や管理者の異なる道路での整備の連続性にも配慮した整備が求め
られます。

図 2-12 都市計画道路の整備状況（区全域）



出典：江東区道路網整備計画

江東区内では、旧構想の重点整備地区である東陽町駅周辺地区・南砂町駅周辺地区をはじめ14駅の周辺地区において、国土交通省が定める特定道路が指定されています。

特定道路は、特定旅客施設から近隣の福祉施設等に至る経路が設定されており、改修時には移動等円滑化基準への適合義務が生じます。バリアフリー基本構想における生活関連経路についても、特定道路との整合を勘案して設定したうえで、駅から施設までの連続的な整備促進を図る必要があります。

区全域の特定道路の整備率は、令和5年度末時点で80%であり、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が示す目標（特定道路の約70%を移動等円滑化）に達しています。（参考：国土交通省資料）

表 2-5 特定道路の整備状況（駅別）

駅名	特定道路(km)	
	うち整備済	うち未整備
住吉駅	1.16	0.54
清澄白河駅	0.35	0.00
越中島駅(中央区月島・晴海地区の一部)	0.54	0.00
木場駅	1.20	0.00
東陽町駅	2.85	0.45
亀戸駅	0.92	0.80
南砂町駅	1.85	0.20
豊洲駅	0.57	0.00
有明駅・国際展示場駅	0.08	0.00
潮見駅	1.25	0.34
大島駅	0.48	0.09
東大島駅	0.84	0.00
菊川駅(区外駅を始点とする道路指定)	0.45	0.00
合計	12.54	2.42

（参考：区資料における整備実績に都道の道路延長（整備済み）を加算）

特定道路における主な整備内容

- 歩道のセミフラット化
- 横断歩道部の歩道と車道の段差を2cmにする
- 歩道の縦断横断勾配を緩やかにする
- 視覚障害者誘導用ブロックを設置する など

■交通安全施設（信号機）

バリアフリー対応型信号機とは、視覚障害者のために音で歩行者用信号の青を知らせる信号機（音響式信号機）や、高齢者等のために歩行者用信号の青時間を延長させる信号機（高齢者等感応式信号機）、赤や青の色が変わるまでの時間が確認できる信号機（経過時間表示式信号機）、あるいは、これらを組み合わせた信号機のことです。

バリアフリー対応型信号機は、区内212箇所の交差点に設置されており、各駅500m圏域内で設置されているのは136箇所です。そのうち音響式信号機は66箇所、高齢者等感応式信号機は30箇所、経過時間表示式信号機は93箇所となっています。

表 2-6 バリアフリー対応型信号機の整備状況（鉄軌道駅500m圏域別）

駅名	バリアフリー対応型信号機				
	設置数	音響式 信号機	高齢者等 感応式信号機	経過時間 表示式信号機	複数機能の 併用
新木場駅	4	4	1	3	4
潮見駅	4	2	1	4	2
越中島駅	3(2)	0	2(1)	1(1)	0
亀戸駅	4	2	0	3	1
門前仲町駅	13(2)	3	7(1)	7(1)	3
木場駅	5(1)	2(1)	0	4	1
東陽町駅	15(1)	13(1)	3	6	6
南砂町駅	8	8	5	2	7
豊洲駅	9	4	2	8	5
辰巳駅	2	2	0	0	0
住吉駅	3	0	0	3	0
清澄白河駅	6	4	1	4	3
森下駅	6	1	2	5	1
西大島駅	3(1)	1	1	2(1)	1
大島駅	6(1)	2	1	4(1)	1
東大島駅	4	3	1	3	3
亀戸水神駅	6	2	2	3	1
東雲駅	5	0	1	5	1
国際展示場駅	6(6)	0	0	6(6)	0
東京テレポート駅	0	0	0	0	0
新豊洲駅	4(3)	2(1)	0	4(3)	2
市場前駅	5(3)	1(1)	0	5(3)	1
有明テニスの森駅	3(2)	1	0	3(2)	1
有明駅	5(5)	0	0	5(5)	0
東京ビッグサイト駅	3(2)	0	0	3(2)	0
青海駅	0	0	0	0	0
テレコムセンター駅	4(2)	1	1(1)	3(1)	1
東京国際クルーズターミナル駅	4(2)	1	1(1)	3(1)	1
（仮称）枝川駅	7	2	0	6	1
（仮称）千石駅	7	7	0	3	3
駅500m圏合計	136	66	30	93	49
駅周辺以外	76	16	11	60	11
区内合計	212	82	41	153	60

※カッコ内の数値は他の駅の500m圏域にも含まれる信号機の設置数
参考：警視庁資料

表 2-7 バリアフリー対応型信号機の種類と特徴

種類	特徴
音響式信号機	<ul style="list-style-type: none"> ・「音響用押ボタン」を機能させると、歩行者用青信号の表示を開始したこと、または表示を継続していることを知らせる「ピヨピヨ」または「カッコー」、あるいはメロディーを発することができる信号機。 ・押ボタン箱から「ピッ、ピッ」という音が出て、目の不自由な方へ位置を知らせる。押ボタン箱の上部ボタンには点字で「ボタン」、タッチ式スイッチの上部スイッチには点字で「タッチスイッチ」と表記。 
高齢者等感応式信号機	<ul style="list-style-type: none"> ・「青延長用押ボタン」又はタッチ式スイッチの下部スイッチを機能させると、歩行者青時間の延長を行うことができる。 
音響式信号機と高齢者等感応式信号機の併用	<ul style="list-style-type: none"> ・上部にあるボタンまたはスイッチを機能させることにより、歩行者青時間を音で知らせるとともに、歩行者青時間の延長を行う。 ・下部にあるボタンまたはスイッチを機能させることにより、歩行者青信号の時間が延長される。 
経過時間表示式信号機	<ul style="list-style-type: none"> ・待ち時間（赤開始点から青開始点までの時間）及び残り時間（青開始点から青点滅開始点までの時間）を信号表示面に表示し、歩行者の安全性を向上させる。 

注) これらの信号機には、押しボタンを押すだけでなく、身体障害者福祉法に基づく日常生活用具の給付制度により給付される小型送信機で作動するものもある。

参考：警視庁資料及び警察庁通達

2-3 これまでのバリアフリーに関する主な取組

(1) 旧基本構想における特定事業の推進等

旧基本構想では、東陽町駅及び南砂町駅周辺地区を重点整備地区に位置づけ、特定事業として、公共交通特定事業（鉄道駅・バス停）、道路特定事業（都道・区道）、交通安全特定事業（信号機等）、その他の事業（公園）を推進してきました。

また、駅や道路等の改修工事の機会をとらえて、特定事業に位置づけていない内容についてもバリアフリー化の取組が進められています。

■ 主な特定事業の進捗率・実施状況

表 2-8 主な特定事業の進捗率

(令和7年8月調査時点)

重点整備地区	公共交通特定事業	道路特定事業	交通安全特定事業	その他の事業（公園）	全体
東陽町駅周辺	鉄道 100%	都道 100%	100%	71%	87%
	バス 53%	区道 100%			
南砂町駅周辺	鉄道 100%	都道 100%	100%	100%	92%
	バス 50%	区道 100%			
全体	76%	100%	100%	86%	90%

※「江東区交通バリアフリー基本構想に基づく特定事業計画」（平成19年）において設定された特定事業の進捗率

公共交通特定事業

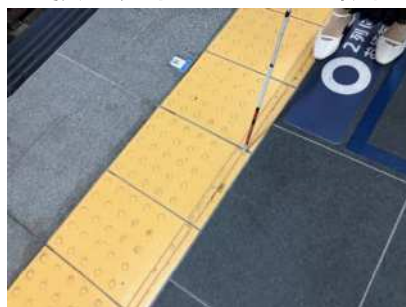
東陽町駅：エレベーターの設置、案内表示の改善、筆談具の設置、階段段鼻の見やすさの改善 など

南砂町駅：案内表示の改善、連続した手すりの設置、筆談具の設置、内方線付点状ブロックの設置 など

バス停：屋根の設置、バス接近表示、ベンチの設置、待合スペースの改善 など



地上ゆきエレベーター
(東陽町駅)



内方線付点状ブロック
(南砂町駅)



バス停の整備
(東陽町駅前)

道路特定事業

東陽町駅周辺：四ツ目通りの拡幅に合わせたバリアフリー化、永代通り・コミュニティ道路への視覚障害者誘導用ブロックの設置、深川高校北側道路の歩道拡幅 など
 南砂町駅周辺：丸八通り・永代通り・明治通り・駅前広場等への視覚障害者誘導用ブロックの設置 など



視覚障害者誘導用ブロックの連続設置
 (永代通り・コミュニティ道路)



バリアフリー化された歩道
 (四ツ目通り)

交通安全特定事業

交差点等における音響式信号機の整備、信号機の歩行者用青延長ボタンの設置、横断歩道の新設、道路標識の超高輝度化、違法駐車取締り など



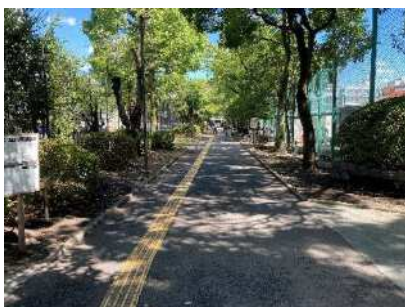
音響式信号機 (四ツ目通り)



策定時には「試行段階」とされていた
 エスコートゾーンも整備が進んだ (江東区役所前)

その他の事業 (公園)

園路への視覚障害者誘導用ブロックの設置、出入口の有効幅員の確保、園路の横断勾配・縦断勾配をゆるやかに改善 など



園路への視覚障害者誘導用ブロックの設置 (南砂三丁目公園・新砂あゆみ公園)

■ やさしいまちの誘導システムの整備

平成15年に策定した「やさしいまちづくり推進計画」に基づき、区と区民の協働による「砂町地区ワークショップ」にて整備を検討し、旧基本構想とも整合を図り、平成18年度～19年度に砂町地区にサインシステムを整備しました。

交差点などの辻の目印として、「設置しやすい場所」ではなく、可能な限り「必要な場所」に設置することとしました。

だれにでも見やすい全体の色、盤面の配色や表記、夜間の照明の工夫を行ったほか、全盲の方の歩行パターンを調査し、音を出すことで街の中に目印を増やすこととしました。



やさしいまちの誘導システム

■ やさしいまちづくり施設整備助成の実施

不特定多数の方が利用する店舗や診療所などでバリアフリー改修工事を行う際に、工事費の一部を助成する「やさしいまちづくり施設整備助成」を実施しています。

車椅子を使用している方や高齢者の方なども利用しやすくなる、狭い出入口の改修、スロープや手すりの設置、トイレの洋式化などを対象としています。

平成26年度から令和6年度末までに42施設の改修工事に対して助成を行いました。



整備事例（手すり・便器洗浄ボタン）

■ トイレや公園のバリアフリー化

区内において、「東京都福祉のまちづくり条例」の施設整備マニュアルに基づいてトイレや公園のバリアフリー化が進められています。

表 2-9 トイレや公園のバリアフリー整備状況

項目	整備数	全体数	整備率
バリアフリートイレ	151	198	76%
福祉のまちづくり公園※	271	271	100%

※「東京都福祉のまちづくり条例」の施設整備マニュアルに基づいて整備した公衆便所・公園

出典：江東区データブック2025（令和7年4月1日時点）



バリアフリー化されたトイレ

(2) ソフト施策の推進

まちのバリアフリー化に向けたハード整備とあわせ、障害当事者の参画による様々なソフト施策を進めてきました。

■ やさしいまちづくり相談員

江東区では、年齢、能力及び特性の違いにかかわらず、だれもが使いやすく安心して安全な環境を作るため、区、区民及び事業者が協働で進める「やさしいまちづくり」を推進してきました。

障害当事者とその介助者の方に依頼をする「やさしいまちづくり相談員」が中心となって、ユニバーサルデザイン出前講座、ユニバーサルデザインまちづくりワークショップなどの心のバリアフリーの推進に向けた取組や東京都福祉のまちづくり条例における現地立合調査などを行っています。

令和6年度末時点で、15人の登録があります。



東京都福祉のまちづくり条例における適合証交付に係る現地立合調査の様子

■ ユニバーサルデザイン小学校等出前講座の実施

ユニバーサルデザインの考え方を広げ、だれもが安全・快適・安心して暮らせるまちづくりを進めるために、区民と行政が協働により小学校等へ出向いて、子どもたちと交流しながら授業を行っています。

平成22年度から令和6年度において、区内小学校4年生児童を対象に、延べ実施回数は270回、延べ参加児童数は22,784人になります。



出前講座の様子

■ ユニバーサルデザインまちづくりワークショップの実施

江東区では、ユニバーサルデザインまちづくり（以下「UDまちづくり」という。）を、「年齢・性別・国籍・能力などの違いを尊重しつつ、だれもが使いやすい安全で安心な環境をつくるため、住民と事業者および自治体が協働で進めるまちづくり」と定義しています。

UDまちづくりを推進するためには、様々な立場の人のことを考え、理解することが大切です。江東区では、多くの人のことを考える機会を広げ、一人でも多くの人々が利用しやすいまちをつくるための取組として、毎年テーマを替えてユニバーサルデザインまちづくりワークショップを実施しています。

主な取組

● 平成15年度以前

まちの課題解決等の提案やUDまちづくりの考え方等を小学生に伝える出前講座等を実施して「やさしいまちづくり推進計画」を策定しました。

● 平成16～20年度

推進計画に基づく重点施策「砂町地区ワークショップ」を実施。南砂町駅北側エリアの「やさしいまちの誘導システム」（平成18年度）を整備しました。

● 平成21年度～

小学校との交流をしながら、小学生向けのハンドブックとDVDを作成し、それをもとに平成22年度からは新たなプログラムで、小学校へのUD出前講座を実施。

● 平成28年度

商店街、金融機関等を対象として、UDの考えを伝えるための研修方法を検討実施し、その成果を「UD TRY!」としてまとめました。

● 令和5年度

深川高校と連携しながら、高校の授業で「UDまちづくり講座」のプログラムの作成、実践を通して「UD TRY!6」と動画にまとめました。



ワークショップの成果物の例

■ 江東区商店街ユニバーサルデザイン意識啓発事業の実施

だれもが気持ちよく買い物ができる環境を整えるため、区から実施証明をうけた障害当事者が商店街の店舗を訪問します。実際に買い物をしながら、当事者の視点で「必要な支援」や「配慮してほしいこと」などを、商店員の方へお伝えします。

平成30年度の事業開始から令和6年度末までに延べ7つの商店街（延べ38店舗）で事業を実施しました。

障害当事者、商店員の方、お互いがコミュニケーションを図り、建設的な対話を通じて「合理的配慮」や「心のバリアフリー」について理解を深めています。



商店街訪問の様子

■ ユニバーサルデザイン窓口研修の実施

来客者と接することの多い窓口職員のためにユニバーサルデザイン窓口研修を実施しています。

区から委託をうけた障害当事者やその介助者をメンバーとするNPO法人が受講希望のあった事業者に対して、寸劇やロールプレイを通じた実践的な研修を提供します。

平成30年度から令和6年度末までに5つの団体（延べ8回）に対して研修を実施しました。

障害当事者、窓口職員の方、お互いがコミュニケーションを図り、実践的な研修を行うことで「合理的配慮」や「心のバリアフリー」について理解を深めています。



研修の様子

2-4 バリアフリーに関する区民からの意見

本計画の策定に向けて、旧基本構想の評価や新たな課題の整理等を目的として、区民参加によるワークショップ及び区民アンケート調査を実施しました。

(1) ユニバーサルデザインまちづくりワークショップ

旧基本構想の評価・点検、区内のバリアフリー課題や改善策を整理するため、ユニバーサルデザインまちづくりワークショップを開催し、区民や近隣の深川高校の生徒等と現地確認・意見交換を行いました。

表 2-10 ユニバーサルデザインまちづくりワークショップ 実施概要

回	第1回	第2回	第3回
日程	令和7年7月26日(土) 13時30分～17時00分	令和7年9月6日(土) 13時30分～17時00分 ※高校生は9月18日(木) に別途実施	令和7年11月30日(日) 13時30分～17時00分
点検箇所	東陽町駅周辺の 鉄道駅・道路	南砂町駅周辺の鉄道駅 ・道路・案内システム	—
内容	旧基本構想に基づき、これまでバリアフリー化を進めてきた東陽町駅・南砂町駅周辺において、バリアフリーの観点で現地確認を行い、良い点や課題点等について意見交換を実施しました。		「江東区バリアフリー基本構想」の中間まとめについて意見交換を実施しました。



まちあるき（現地確認）の様子（左：東陽町駅周辺、右：南砂町駅周辺）



グループワークの様子（左：東陽町駅周辺、右：南砂町駅周辺）

主な意見（東陽町駅周辺）（◎：良い点 △：課題として指摘された点）

【東陽町駅】

- ◎ ホームドアがあり安心。
- ◎ 1番出入口のエレベーターはスルー式で、車椅子使用者が転回せずに出られる。
- △ 改札口に駅員がいないことがあり、障害者等にとっては困ったときに不便。
- △ 東側の出入口にもエレベーターを設置して、バリアフリールートを増やせるとよい。

【都道（四ツ目通り）】

- ◎ 視覚障害者誘導用ブロックが連続設置されており、歩道の舗装との輝度比を確保するために、15cm程度の側帯（黒色）がある。
- ◎ 経過時間表示式信号機があってよい。
- △ 駅前と区役所前以外の交差点でもエスコートゾーンがあるとよい。
- △ 自転車運転者へのマナー啓発が必要。

【コミュニティ道路（区役所前）】

- ◎ 道幅が広い。
- △ 側溝のふたの穴が大きいところがあり、白杖などがひっかかる恐れがある。

【東陽町駅から区役所間の区道】

- ◎ 歩道が狭い箇所でも自転車通行位置が示されているのはよい。
- △ 歩道の高さが一定でないマウントアップ形式の歩道のため、傾斜が生じて車椅子使用者にとっては通行しにくい。



東陽町駅：ホームドア



四ツ目通り：音響式・経過時間表示式信号機



コミュニティ道路（区役所前）：側溝のふた



区道：自転車通行位置の表示

主な意見（南砂町駅周辺）（◎：良い点 △：課題として指摘された点）

【南砂町駅】

- ◎ バリアフリートイレが2つあり、左右対称になっている。
- ◎ トイレの案内サインが大きいと、遠くからでも位置が分かりやすい。
- △ 券売機が照明のグレアにより画面が見えにくい。
- △ 電車とホームの間に段差がある。

【都道（丸八通り）】

- ◎ 幅員が広く、歩きやすい。
- △ 音響式信号機が設置されているが、音が鳴っていない。
- △ 局所的に視覚障害者誘導用ブロックが劣化している。

【区道】

- △ 視覚障害者誘導用ブロックが車道に寄っており、車止めに衝突してしまう。
- △ 自転車が歩道を走行するため、怖い。

【南砂三丁目公園】

- ◎ 園路の幅員が広く、ほぼ段差がないため通行しやすい。
- ◎ 視覚障害者誘導用ブロックが全ての出入口から誘導していてよい。
- △ 出入口が進入防止柵で通行しにくく、視覚障害者誘導用ブロックも不適切。

【やさしいまちの誘導システム（南砂三丁目公園内・道路上）】

- ◎ デザインが統一されており、色が目立つため見つけやすい。
- △ 音声案内が鳴らない、表示内容が古いなど、維持・管理が課題。
- △ 板面の色づかい（紺色）や見る人の向きに合わせた方位、小さな音での位置確認など、当時の検討成果をレガシーとして活かせる方法を考えてほしい。



南砂町駅：券売機



都道（丸八通り）：歩道



区道：視覚障害者誘導用ブロック



南砂三丁目公園：出入口

(2) 区民アンケート調査

高齢者、障害者等の視点による主要施設や交通施設等のバリアフリー状況の評価や具体的な課題を幅広く把握するため、区民アンケート調査を実施しました。

表 2-11 区民アンケート 実施概要

対象者	高齢者、障害者（肢体不自由、視覚・聴覚障害、知的・精神障害等）、子育て世代（妊産婦・乳幼児連れ・ベビーカー利用者）、区民全般
調査方法	関係団体及び施設へ調査票を配布又はWEBフォームへの回答を案内し、返信用封筒にて郵送回収またはWEBアンケートでの回答
調査期間	令和7年7月下旬～令和7年8月下旬の約1か月間
回答数	192票 / 714件（回答率：26.9%） （紙配付446票、WEBアンケート案内268件）
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・外出頻度・移手段 ・施設（建築物・公園）の利用状況及び良い点・課題点 ・旅客施設（鉄軌道駅）の利用状況及び良い点・課題点 ・旅客施設（鉄軌道駅）周辺の道路の良い点・課題点 ・路線バス・しおかぜ・タクシーの利用状況及び良い点・課題点 ・心のバリアフリー・情報バリアフリーについて ・回答者属性 ・バリアフリーの取組に関する自由意見

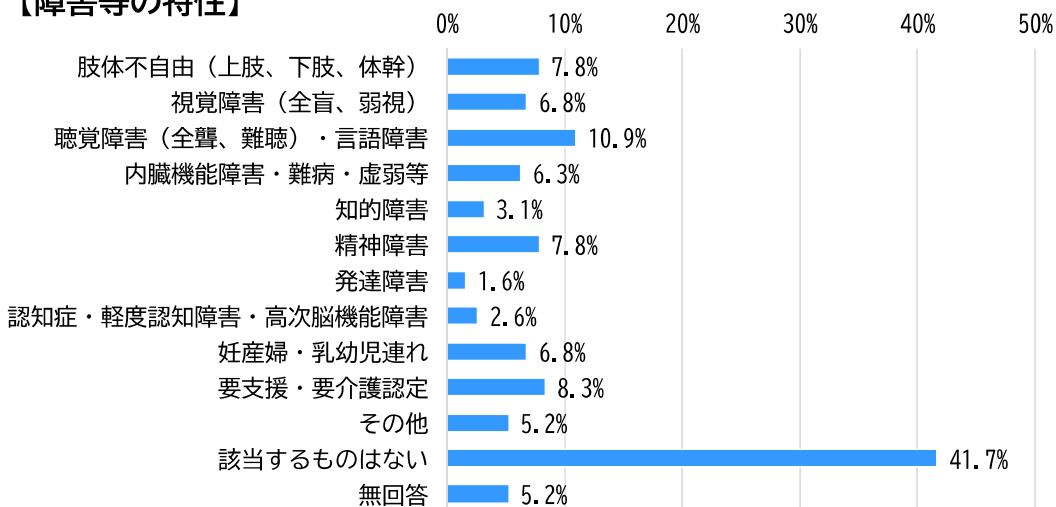
回答者の属性

【性別】男性：45% 女性：50% 回答しない・無回答：5%

【年齢】20歳未満～64歳：41%、65～74歳：13%、75歳以上：44%、無回答：2%

【住所】江東区内90%、江東区外8%、無回答2%

【障害等の特性】



※各特性の支援者による回答も含む

調査結果の概要

【よく利用されている施設】カッコ内は回答者数

鉄軌道駅	J R総武線亀戸駅（19）、東西線木場駅（17）、東西線南砂町駅（16）
公共施設	江東区役所（29）、江東区文化センター（16）、総合区民センター（16）
文化・スポーツ・教育施設	城東図書館（7）、江東図書館（5）、東陽図書館（4）
保健・福祉施設	障害者福祉センター（14）、城東ふれあいセンター（9）、深川ふれあいセンター（9）
医療施設	順天堂東京江東高齢者医療センター（19）、江東病院（18）、昭和大学江東豊洲病院（14）
商業施設	アリオ北砂（45）、イトーヨーカドー木場店（31）、トピレックプラザ（14）
宿泊施設	ホテル イースト 21 東京（11）、ラビスタ東京ベイ（1）、ダブルツリーby ヒルトン東京有明（1）、アパホテル〈東京大島〉（1）
公園	木場公園（41）、仙台堀川公園（15）、猿江恩賜公園（15）

【バリアフリーの満足度等】※無回答者を除いた回答者の割合

- 鉄軌道駅 移動しやすさ 36%、案内のわかりやすさ 14%、設備（券売機・トイレ・休憩施設など）の使いやすさ 16%
- バス・タクシー 路線バス 15%、しおかせ 10%、タクシー 12%
- 道路 歩道の移動しやすさ 39%、交差点の移動しやすさ 29%、案内のわかりやすさ 19%
- 心のバリアフリー 言葉を知っている人は 69%、満足度は 15%
- 情報バリアフリー 言葉を知っている人は 50%、満足度は 12%

主な意見

- 鉄軌道駅 ベビーカーや車椅子等で乗り換える際に、エレベーターの場所が遠く利用しにくい/駅全般に音サインがもっと増えるとよい
- バス・タクシー バス停に屋根や椅子がほしい/バス停から離れて停車すると乗降しにくい/乗務員の配慮やサポートが不足している/タクシーに乗車拒否されることがある
- 道路 歩道が狭い/音響式信号機の音が小さい/横断時間が短い
- 建築物 エレベーターやスロープの位置が分かりにくい/トイレが狭い/設備等に視覚障害者に対する配慮が少ない/職員の対応が親切
- 公園 バリアフリートイレがあり助かる/日陰になるベンチが少ない
- 心のバリアフリー 見た目でわからない内部障害は理解されにくい/講座があるとよい
- 情報バリアフリー 視覚障害者や聴覚障害者に配慮した情報提供が不足している

2-5 課題の整理

第1章に示した背景や関係法令、本章で示した区の概況等を踏まえ、バリアフリー基本構想策定に向けた課題を以下に整理します。

表 2-12 バリアフリー基本構想改定に向けた課題

項目		バリアフリー基本構想改定に向けた主な課題
関連法令 ・ 上位計画 ・ 関連事業	関連法令	<ul style="list-style-type: none"> ■ バリアフリー法の改正等を踏まえた方針の設定 <ul style="list-style-type: none"> － 共生社会の実現、社会的障壁の除去に向け、「障害の社会モデル」の考え方に基づく基本理念の設定 － 移動等円滑化促進地区制度（マスタープラン）の活用による区全域のバリアフリー化の方針・地区の設定 － 人的対応・心のバリアフリーの施策の充実 － 情報提供等の施策の充実 － 施設整備における計画・設計段階からの当事者意見の収集・整備等への反映 － 継続的改善（スパイラルアップの仕組み）等 ■ 各種ガイドラインの改正を踏まえたバリアフリー化の推進
	上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ■ 江東区長期計画に掲げる「ユニバーサルデザインまちづくりの推進」に向けた取組の推進 ■ 江東区都市計画マスタープランにおける拠点等の位置づけやまちづくりの動きと整合した取組の推進
	関連事業	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地下鉄8号線延伸や市街地再開発等のまちづくりと連動したバリアフリー化の促進
江東区 の概況	人口等	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者等の増加を想定した、施設や経路等のバリアフリー化の推進 ■ 外国人住民や外国人旅行者の増加を踏まえた情報提供の充実
	鉄道駅	<ul style="list-style-type: none"> ■ トイレの機能分散、大型ベッドの設置、ホームと車両との段差・隙間解消、役務の提供等、国が定める基本方針を踏まえた移動・利用のしやすさ向上のためのバリアフリー化
	バス	<ul style="list-style-type: none"> ■ 事業者によるソフト面の対策強化や心のバリアフリーの更なる取組の推進、教育訓練の実施
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ■ ユニバーサルデザインタクシーの普及促進 ■ 乗務員等による役務の提供や情報提供

項目		バリアフリー基本構想改定に向けた主な課題
江東区 の概況	道路・信号機等	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市計画道路、無電柱化、駅周辺まちづくり、市街地再開発等と連携した整備推進 ■ 段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの整備・維持管理・更新 ■ 特定道路の未整備区間も含めた生活関連経路や特定事業等の設定等による駅周辺道路の連続的な整備の促進 ■ バリアフリー対応信号機やエスコートゾーンの整備推進・維持管理・更新 ■ 移動を支援するわかりやすい案内サインや情報提供の充実
	建築物・公園・ 駐車場等	<ul style="list-style-type: none"> ■ 改修計画等に合わせたバリアフリー整備の推進 ■ 「利用のしやすさ・わかりやすさ」を向上させる合理的配慮（可能な範囲での改善・対応）やバリアフリーに関する情報提供 ■ 適切な維持管理、人的対応などによる利便性の確保・向上 ■ トイレや駐車場などの利用者マナーの啓発
旧基本構想における 特定事業等の推進状況		<ul style="list-style-type: none"> ■ 未完了の事業や、旧基本構想策定時からの課題が解消していない箇所における継続的な事業推進 ■ 駅周辺の状況の変化等に合わせた施設・経路の見直し ■ 重点整備地区における特定事業の追加（建築物・都市公園・路外駐車場・教育啓発）
区民 意見等	ワークショップ ・アンケート等	<ul style="list-style-type: none"> ■ 区民等の具体的な意見を踏まえた、地区の特性や事業種に応じたバリアフリー方針及び特定事業の設定 ■ やさしいまちづくり相談員やユニバーサルデザインまちづくりワークショップの取組を活用した継続的な区民意見の反映の仕組み

これらの課題をまとめ、改定の方向性を以下に示します。

図 2-13 課題の総括と改定の方向性

課題1
法改正等の反映及び
上位計画・関連事業
との整合

- 法改正等を踏まえた理念・方針の設定
- 江東区長期計画・都市計画マスタープラン等との整合
- 地下鉄8号線沿線まちづくり等と連動した取組
- 地区特性や事業種に応じた区民等の意見の反映

改定の
方向性

バリアフリー法の枠組みを活用し、
上位計画で定める各拠点のまちづくりや関連事業と連携した
一体的なバリアフリー化を推進

課題2
歩行空間における
バリアの解消

- 事業機会を捉えた歩道の整備
- 課題箇所の改善及び継続的な維持管理・更新
- 駅等から主要施設までの連続的なバリアフリー化
- 信号機・エスコートゾーン等の整備推進・維持管理・更新
- 移動を支援する情報提供の充実

改定の
方向性

優先的に整備を推進する重点整備地区等を設定し、
生活関連経路や特定事業の設定により、
歩行空間の安全性・連続性を高めるバリアフリー化を推進

課題3
施設等における
バリアの解消

- 新たな目標に応じた鉄軌道駅のさらなるバリアフリー化
- 事業機会を捉えた建築物・都市公園・路外駐車場等の整備促進
- 施設の利用しやすさ・わかりやすさを向上する合理的配慮
- 施設のバリアフリーに関する情報提供の充実

改定の
方向性

優先的に整備を推進する重点整備地区等を設定し、
生活関連施設や特定事業の設定により、
ハード・ソフト両面から施設等のバリアフリー化の推進

課題4
心のバリアフリーの
普及・啓発

- 施設設置管理者等による研修・教育・人的対応の充実
- バリアフリー設備等の適正利用に関する利用者マナーの啓発
- やさしいまちづくり相談員などによる啓発活動の継続的な実施

改定の
方向性

「障害の社会モデル」の考え方にに基づき、
区、事業者、区民それぞれにおける心のバリアフリーを推進