

3 . 重点整備地区の設定

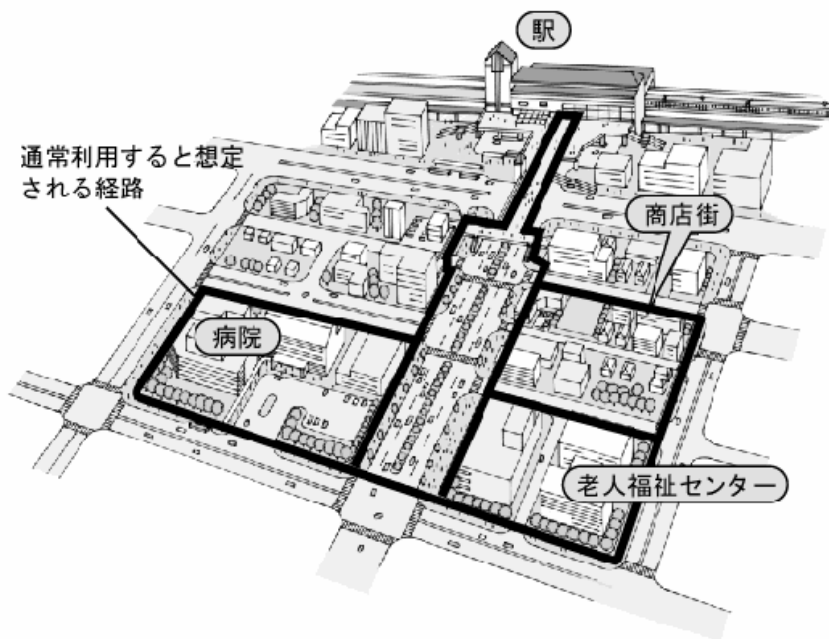
3 - 1 重点整備地区設定（選定）の方針

(1) 重点整備地区とは

一定規模の駅など（「特定旅客施設」）を中心として、「駅などの旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化」の事業を行う地区を「重点整備地区」として定め、整備の内容を「基本構想」として作成します。

* 基本構想に基づく事業の実施

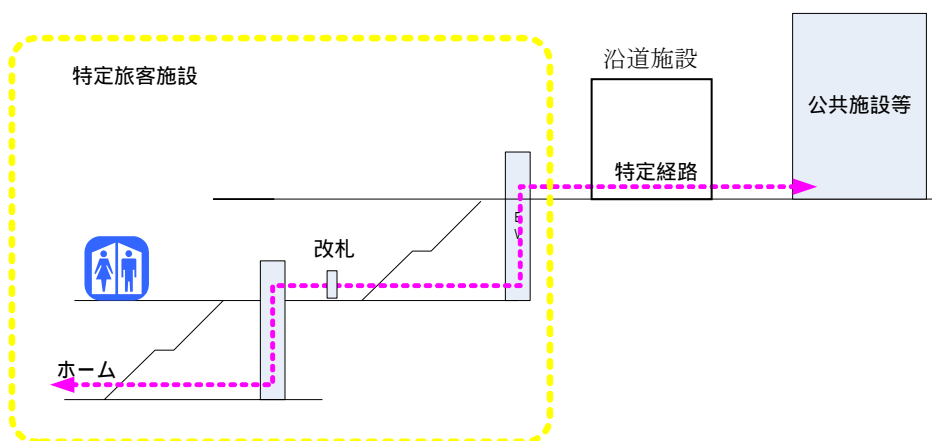
関係者は、具体的な事業計画を作成し、「特定旅客施設」のバリアフリー改善（公共交通特定事業）、「重点整備地区」内の「特定経路」のバリアフリー改善（道路特定事業）、視覚障害者用信号機の設置等の設置（交通安全特定事業）等を行い、平成 22（2010）年度までに整備することとしています。



(2) 重点整備地区における整備内容

- ① 特定施設のバリアフリー整備
- ② 特定経路のバリアフリー整備
- ③ 自転車使用のルール遵守、及び歩道における障害物の排除
- ④ バスのバリアフリー整備、及びバス停の利便性向上
- ⑤ 区民参加等による理解増進、意識向上への取組み

- ① 交通バリアフリー法の対象となる特定旅客施設（5,000人以上の乗降客のある駅）については、順次バリアフリー化の（移動円滑化基準への適合を目指した）整備を進めます。
- ② 駅を中心とした主要な利用施設までの経路（特定経路）に関する整備については、利用者が多い、高齢者・障害者の利用が多いなど、整備効果の高い地区を「重点整備地区」として選定し、特定経路の移動円滑化の整備を進めます。
なお特定経路については、具体的に移動円滑化の整備が進められることが必要です。
- ③ 自転車の歩道内通行や放置自転車が、歩道の通行を危険にしています。そのほか商品のはみ出しや看板の歩道内設置など、有効な道路復員を確保しても、安全な通行が確保できないなど、歩道の利用についてルールの遵守が重要な課題となっています。
- ④ 江東区の特徴として、バス利用が多いことから、バス車両のノンステップ化の方針、及びバス停のバリアフリー整備についても取組みます。
- ⑤ 区民意識の向上が、様々な民間施設の整備促進につながることから、区民への働きかけや参加を推進します。



(3) 重点整備地区の選定の方針

重点整備地区の設定は以下の考え方で行います。なお、江東区内の駅は亀戸水神駅を除き全て5,000人以上の駅利用者があり、交通バリアフリー法の対象駅となっています。

対象となる地区：

区内32駅について、500m以内の圏域に近接して立地している駅を集約し、交通バリアフリー法の対象を18地区に整理しました。

また、地区の圏域は、駅を中心とした**徒歩圏内**（約500m）の主要な利用施設までとします。

優先度の考え方：

駅及び駅を中心とした利用施設までの道路等の整備について、**整備効果が高いもの**を選定します。整備効果については、多くの区民が整備により**安全性、利便性が向上し、事業連携等により一体的な整備が実現**すると考えられる地区を優先的に選定します。

整備効果を図る指標：

整備効果を図る指標として、優先度指標1～4を設定し、指標1～2で一次選定を行い、指標3～4で二次選定を行い、2段階のプロセスにて重点整備地区の選定を行います。

優先度指標1：駅の利用者数（乗降客数）が多い地区

優先度指標2：地区の人口、高齢化率、障害者数が多い地区

* 優先度が低い指標として人口密度が極端に低い地区を対象外

優先度指標3：福祉のまちづくり事業を実施していない地区

* 実施地区では既に一定の整備が達成されているため

優先度指標4：駅の周囲に利用施設（高齢者、障害者等が駅から利用する機会の多い施設）が多く立地している地区

3 - 2 重点整備地区の設定

(1) 重点整備地区の一次選定

駅の利用者数（優先度指標1）

駅の利用者数が多いと云うことは、駅及び駅を起点とした利用施設までの整備効果が高いと云えます。駅の利用者数は以下のように10万人以上が4地区、3万人以上が7地区、3万人以下5千人以上が7地区となっています。

このうち、3万人以上の11地区を当面の対象駅として選定する。因みにこの11駅で、区内の駅利用者数約113万人の内、約87%（99万人）が利用しています。

駅の利用者数	3万人以上
10万人以上 ① 新木場駅地区 ② 門前仲町・越中島駅地区 ③ 亀戸駅地区 ④ 東陽町駅地区	⑤ 青海駅地区 ⑥ 木場駅地区 ⑦ 住吉駅地区 ⑧ 豊洲駅地区 ⑨ 有明駅地区 ⑩ 南砂町駅地区 ⑪ 清澄白河駅地区

地区の人口、高齢者数（高齢化率）、障害者数が多い地区（優先度指標2）

地区において高齢者数が多いか、高齢化率が高い地区、或いは障害者数が多いことは、整備効果が高いことを意味します。高齢者数や障害者数は、地区の人口にもリンクしており、ここでは、優先度が低い指標として人口密度が極端に低い地区を抽出し重点整備地区の選定の対象とはしないこととします。

これらの地区では駅の利用者は乗り換えが主であったりオフィスへの通勤、イベント等の一時的な利用者と考えられるため、地区の人口密度が極端に低い12人/ha未満の以下の地区については、重点整備地区の対象外と考えます。

人口密度12人/ha未満の地区	
	① 新木場駅地区 ⑤ 青海駅地区 ⑨ 有明駅地区

一次選定地区

優先度指標 1～2 による判定の結果、以下の●印の 8 地区を一次選定地区とします。

地 区	優先度指標 1 駅の利用者数	優先度指標 2 地区の人口（高齢者数／障害者数）	優先度指数 1 及び 2 による 一次選定地区
①新木場駅地区	224,964	14 (2 / 1)	
● 門前仲町・越中島駅地区	163,110	19,808 (3,338 / 318)	
● 亀戸駅地区	133,863	25,450 (4,696 / 434)	
● 東陽町駅地区	113,107	15,154 (3,067 / 355)	
⑤青海駅地区	64,356	107 (0 / 1)	
● 木場駅地区	61,871	12,640 (2,291 / 263)	
● 住吉駅地区	51,039	13,206 (2,309 / 265)	
● 豊洲駅地区	50,726	6,632 (962 / 101)	
⑨有明駅地区	45,200	609 (16 / 0)	
● 南砂町駅地区	41,066	15,703 (2,960 / 406)	
● 清澄白河駅地区	38,137	11,298 (2,232 / 190)	

(2) 重点整備地区の二次選定

福祉のまちづくり事業を実施していない地区（優先度指標 3）

1995（平成 7）年以降、福祉のまちづくりに取組んできた地区については、既に計画に基づいて一定程度の整備が進んでいること、今後も取組みが継続することなどから、今回の交通バリアフリー法に基づく基本構想に拠らない整備の枠組みで整備が進むことを念頭に、重点整備地区の選定の対象とはしないこととします。

なお、福祉のまちづくりに係る計画は、交通バリアフリー法以前のものであることから、交通バリアフリー法に基づく整備基準を適用するなど、適宜見直しを行うことが望まれます。

福祉のまちづくり事業実施地区

* 取組みの継続

- ②門前仲町・越中島駅地区
- ③亀戸駅地区
- ⑥木場駅地区
- ⑪清澄白河駅地区

この結果、下表●印の4地区が優先度指標4の検討対象となります。

地 区	優先度指標3 福祉のまちづくり 事業を実施してい ない地区
②門前仲町・越中島駅地区	
③亀戸駅地区	
●東陽町駅地区	
⑥木場駅地区	
●住吉駅地区	
●豊洲駅地区	
●南砂町駅地区	
⑪清澄白河駅地区	

駅の周囲に利用施設（高齢者、障害者等が駅から利用する機会の多い施設）が多く立地している地区（優先度指標4）

利用施設としては、広域からの利用が想定され、鉄道やバスを使って駅から利用施設まで歩行でアクセスすると考えられる施設の数により判断します。

なお、主に自宅からアクセスする近隣性の施設（保育所、幼稚園、小学校、中学校）や商業施設・商店街については、必ずしも駅からの特定経路を使用しないと考えられるために、優先度指標4には取り上げていません。

この結果、下表●印の3地区が二次選定の対象となります。

地 区	優先度指標4 駅の周囲の 利用施設
●東陽町駅地区	
●住吉駅地区	
⑧豊洲駅地区	
●南砂町駅地区	

なお、豊洲地区は現在再開発が行われており、その整備の中でバリアフリー整備を推進することとします。

二次選定地区

優先度指標 3～4 による判定の結果、以下の 3 地区を二次選定地区とします。

重点整備地区については、優先度指標に加えて**地区の特性、実現可能性、上位計画である「やさしいまちづくり推進計画」との整合性**を総合的に勘案し、「東陽町駅地区」「南砂町駅地区」を重点整備地区として設定します。

地区	地区の特性	実現可能性	「やさしいまちづくり推進計画」との整合
東陽町駅地区	都市核 * 主要な駅周辺を中心にした商業・文化・行政などが集積する広域的な拠点	・四ツ目通りの駅から区役所までの間については、都市計画事業として、道路拡幅事業が計画されています。	
住吉駅地区	地域核 * 各駅周辺や主要商店街を中心にした地域の生活や文化の拠点	・住吉・毛利地区再開発事業が完了しています。	
南砂町駅地区	都市核	・ユニバーサルデザイン福祉のまちづくり推進モデル事業（平成 16 年～18 年）	・やさしいまちづくり促進地区として、平成 16 年度より、基盤整備に取り組み住民参加のワークショップによる検討が進んでいます。

3 - 3 重点整備地区設定外の地区についての取り組み

(1) 重点整備地区設定外地区における取り組み方針

重点整備地区以外の地区については、必ずしも駅及びその周辺の道路等の整備を中心に進める交通バリアフリー法に基づく整備に限ることなく、「江東区やさしいまちづくり推進計画」に基づき、道路や施設の改善などの整備事業の中にバリアフリー整備を組み込んで、地区に相応しい事業を展開していきます。

例えば、駅の利用者数 3 万人以下の地区についても、地区の高齢化率が高く、障害者数の多い地区もあり（「西大島駅地区」「大島駅地区」「東大島駅地区」など）、これらの地区については、地区に居住する住民の日常の暮らしの視点から、バリアフリー整備の必要性が高いと考えられます。

そのような地区については、「江東区やさしいまちづくり推進計画」に基づいて、日常生活利用する生活関連の施設へのアクセス整備など、地域の身近な整備、ソフト面や地域コミュニティを育成する仕組みづくりなど、暮らしに関わる幅広いテーマを射程に入れた取り組みが相応しいと考えられます。

(2) 地区別取組み方針の整理

地 区	取組みの方針
①新木場駅地区	交通バリアフリー法に基づく駅の整備を中心に進めます
②門前仲町・越中島駅地区	基盤整備は進んでおり、福祉のまちづくり事業を継続します
③亀戸駅地区	基盤整備は進んでおり、福祉のまちづくり事業を継続します
東陽町駅地区	交通バリアフリー 重点整備地区
⑤青海駅地区	都市基盤及び駅の整備は完了しています
⑥木場駅地区	基盤整備は進んでおり、福祉のまちづくり事業を継続します
⑦住吉駅地区	「やさしいまちづくり推進計画」に基づく整備を検討します
⑧豊洲駅地区	臨海部の再開発の整備の中でバリアフリー整備を推進します
⑨有明駅地区	都市基盤及び駅の整備は完了しています
南砂町駅地区	交通バリアフリー 重点整備地区 「やさしいまちづくり推進計画」に基づく「促進地区」整備 「東京都のEバ-カルデザイン福祉のまちづくり推進プログラム事業」
⑪清澄白河駅地区	基本的な基盤整備は完了しており、福祉のまちづくり事業を継続します
⑫大島駅地区	「やさしいまちづくり推進計画」に基づく整備を検討します
⑬東大島駅地区	「やさしいまちづくり推進計画」に基づく整備を検討します
⑭森下駅地区	基本的な基盤整備は完了しており、福祉のまちづくり事業を継続します
⑮西大島駅地区	一部の基盤整備はできているが、 「やさしいまちづくり推進計画」に基づく整備を検討します
⑯潮見駅地区	交通バリアフリー法に基づく駅の整備を中心に進めます
⑰辰巳駅地区	交通バリアフリー法に基づく駅の整備を中心に進めます
⑱東雲駅地区	臨海部の再開発の整備の中でバリアフリー整備を推進します