



## 施策の概要

概要 背景 取組 成果 まとめ

**基本政策 (1層)** 生命を守り生き生きと暮らすことができるまちづくり

**政策 (2層)** 安全に暮らせるまちをつくる

**施策 (3層)** ユニバーサルデザインのまちづくりの推進

**直接目標** 誰もが訪れやすく暮らしやすい「ユニバーサルデザインのまち」にする

主な事務事業	
ユニバーサルデザイン推進事業	
バリアフリー重点整備地区交通安全施設整備事業	
ユニバーサルデザインタクシー導入促進事業	
南武線駅アクセス向上等整備事業	
鉄道駅ホームドア等整備事業	
福祉のまちづくり普及事業	

# 実施計画に位置付けた成果指標

概要 背景 取組 成果 まとめ

## 成果指標① バリアフリー化すべき重要な特定の道路の整備割合

算出方法	バリアフリー化を行った項目数(50)／バリアフリー化を要する項目数(141)×100(%)			
指標の考え方	子育て世代から高齢者や障害者等が日常的に利用する公共的施設と駅などを結ぶ道路をバリアフリー化することが、ユニバーサルデザインのまちの実現につながるため、これらの道路を特定の道路として位置づけ、その整備割合を指標として設定する。			
指標の目標値	35%(H26)	65%以上(H29)	100%(H32)	100%(H37)
目標値の考え方	国の基本方針では、H32までに、特定の道路のバリアフリー化率を原則100%としていることから、本市においても、同様に目標値を原則100%として設定する。			

## 成果指標② 市内法人タクシーに占めるユニバーサルデザインタクシーの割合

算出方法	ユニバーサルデザインタクシー車両数(32台)／法人タクシーの登録台数(1,435台)×100(%)			
指標の考え方	子育て世代から高齢者、障害者をはじめ誰もが安全・安心で快適に利用できるユニバーサルデザインタクシー車両の導入促進により、移動しやすい交通環境の提供につながるため、台数割合を指標として設定する。			
指標の目標値	2.5%(H26)	10%(H29)	10%(H32)	10%(H37)
目標値の考え方	国がH32までに約28,000台(福祉タクシー車両を含む)の導入を目標として掲げており、その数値が法人タクシー及び個人タクシーの合計車両数の約10%にあたることから、本市では、国に先駆けて10%に到達することを目標とする。			



# 実施計画に位置付けた成果指標

概要 背景 取組 成果 まとめ

## 成果指標③ 誰もが安全・安心に公共的施設を利用できると感じる人の割合

算出方法	市民アンケート回答者のうち、安全・安心に利用できると感じている人(そう思う+やや思う)の割合			
指標の考え方	市民アンケートにより、誰もが安全・安心に公共的施設を利用できると感じているか実態を把握することで、各事業の取組の成果を測ることができる。			
指標の目標値	49.1%(H26)	49.3%(H29)	49.7%(H32)	50.0%(H37)
目標値の考え方	H27のアンケートの数値を基準とし、H29はH27値+0.2%、H32はH29値+0.4%、H37はH33値+0.3%とする。			



# ユニバーサルデザインのまちづくりの推進

概要 背景 取組 成果 まとめ

- これまで、市民生活に身近な鉄道駅を中心に高齢者、障害者にも使いやすい環境整備に向け、バリアフリー化の取組を推進してきました。
- 今後、少子高齢化の進展や、訪日外国人の増加、東京2020オリンピックパラリンピックの開催などを見据えながら、ハード・ソフトの両面で、誰もが暮らしやすいユニバーサルデザインのまちづくりが求められています。



基本構想の策定	川崎駅周辺地区【2駅】(H16.12策定、H27.12改定) 溝口駅周辺地区【2駅】(H16.12、H29.3改定) 武蔵小杉駅周辺地区【3駅】(H17.3) 新百合ヶ丘駅周辺地区【1駅】(H18.3策定、H27.3改定) 武蔵中原・武蔵新城駅周辺地区【2駅】(H19.11) 登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区【3駅】(H20.2) 新川崎・鹿島田駅周辺地区【2駅】(H21.3) 宮前平・鷺沼駅周辺地区【2駅】(H21.3)
推進構想の策定	元住吉駅周辺地区【1駅】(H22.3) 高津・二子新地駅周辺地区【2駅】(H22.3) 平間・向河原・武蔵小杉新駅周辺地区【3駅】(H23.3) 生田・読売アパ前・百合ヶ丘駅周辺地区【3駅】(H23.3) 梶が谷・宮崎台駅周辺地区【2駅】(H23.3) 小田急多摩線沿線地区【5駅】(H24.3) J R南武支線沿線地区【4駅】(H24.3) 柿生駅周辺地区【1駅】(H25.3) 京急大師線沿線地区【6駅】(H25.3) 中野島・稲田堤駅周辺地区【3駅】(H26.3) 津田山・久地・宿河原駅周辺地区【3駅】(H26.3)



施策1-2-3 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進



5

# ユニバーサルデザインタクシーの普及

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 高齢者や子育て世代、車椅子利用者をはじめとした、誰もが利用しやすい交通手段の確保に向け、車椅子のまま利用できるユニバーサルデザインタクシーの普及に向けた取組を推進しています。

## 【ユニバーサルデザインタクシーの必要性】

(課題)

- 高齢化の進む我が国にとって、社会の持続的な発展や地域の社会活動を支えるためには、高齢者等の社会参加は必要不可欠であり、円滑な移動手段のひとつとして、多様なニーズに対応できるタクシーに対する期待、重要性が高まっている。

(方向性)

- 本格的な高齢社会を迎え、2000年には交通バリアフリー法が制定され、路線バスのバリアフリー化や福祉タクシーの導入は進められてきたが、一般タクシーへの乗り降りのしやすさや車内の広さを求める高齢者の声や、障害者にとっては、流し営業のタクシーの止めにくさなどが指摘され、高齢者や障害者等にとって、やさしいタクシー利用環境の整備が必要である。

課題解決に向けた取組

【取組1】ユニバーサルデザインタクシー導入促進補助金交付制度の創設

【取組2】ユニバーサルデザインタクシー車両に対応した乗り場の整備

【取組3】利用促進策の実施

【取組4】公共交通の利用環境の向上に向けた連携・協力に関する協定の締結



ユニバーサルデザインタクシー



施策1-2-3 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進



6

# 南武線駅アクセス向上等の整備

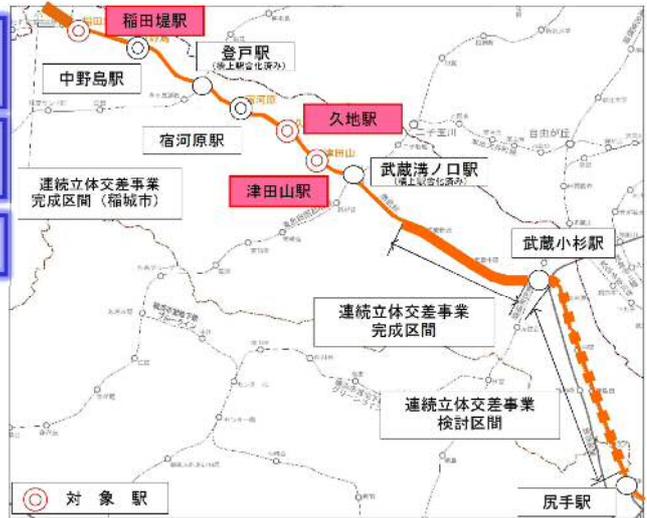
- 武蔵溝ノ口駅以北の片側改札口の5駅(津田山駅、久地駅、宿河原駅、中野島駅、稲田堤駅)については、鉄道による地域分断の改善や踏切を横断する駅利用者の安全性・利便性の向上など、駅へのアクセス向上に向けた取組を推進しています。

## 現状の課題

- 線路片側にしか改札口がなく、通勤通学時には改札口が混雑し、道路まで人が溢れる。
- 踏切遮断時間が長く、多くの歩行者が滞留するため、自動車との接近等の危険性がある。
- 踏切を通学路とする児童にとって危険性が高い。



踏切遮断時(稻田堤駅改札口周辺)



南武線駅アクセス向上等整備事業対象駅位置図

# 南武線駅アクセス向上等の整備

- 平成22年に南武線駅アクセス向上方策案を策定し、順次取組を進めています。
- 平成28年度の川崎市公共事業評価審査委員会においては、付帯意見として、早期の供用開始や早期の課題解決に向けた対応策についての御意見をいただきました。

## これまでの取組

H22.2	南武線駅アクセス向上方策案策定
H24.12	稲田堤駅・津田山駅の橋上駅舎化等に関する基本覚書をJR東日本と締結
H28.6	津田山駅施行協定の締結
H29.3	津田山駅橋上駅舎工事着手



朝の通学状況(津田山駅周辺)

## 【平成28年度 公共事業評価審査委員会意見】

● 計画の推進に当たっては、現状として踏切横断の安全性に課題があることから、用地交渉の手法や施工計画をより一層工夫することで、早期の供用開始に向けて、事業を推進していくことが望まれる。

● また、供用開始までに時間を要することから、並行して稲田堤駅及び津田山駅前の踏切の安全確保に向けた対策を十分検討するとともに、今後整備を予定している武蔵溝ノ口駅以北の3駅についても、現状の安全性を確認した上で、早期の課題解決に向けた対応策を検討していくことが望まれる。

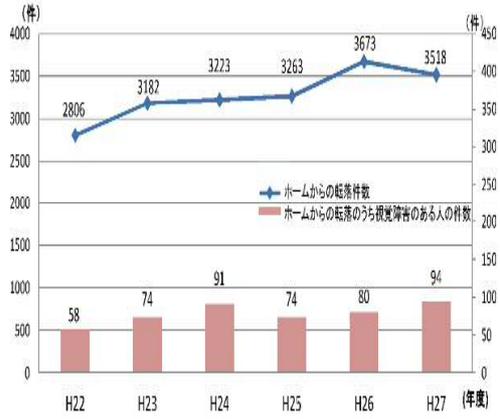
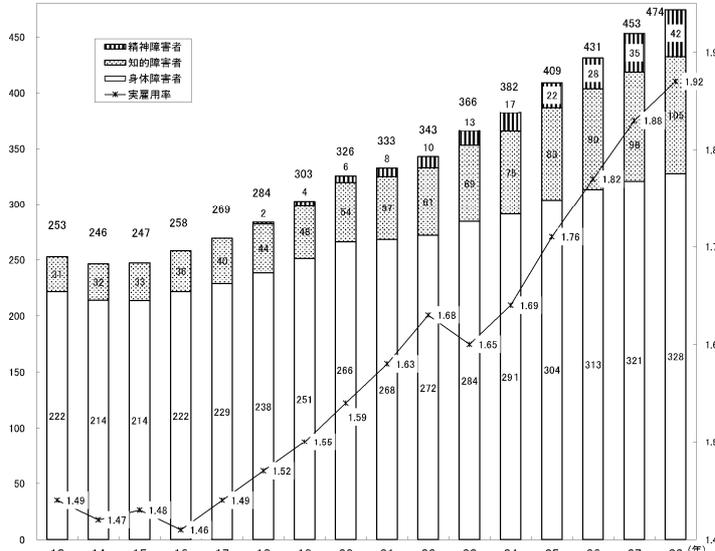
# ホームドア等の整備

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 身体障害者等の移動制約者がより社会参画しやすい環境づくりが重要です。
- 駅利用者のホームからの転落、列車と接触する人身障害事故が多発しています。
- 市民にとって身近な鉄道駅の利便性と安全性の確保に向けて、片側改札口駅の改良やホームドア等の整備に向けた取組を推進しています。

<障害者の数(千人)>

<実雇用率(%)>



ホームからの転落件数の推移 (出典: 国土交通省)

民間企業における障害者の雇用状況 (出典: 厚生労働省)

# ユニバーサルデザイン推進事業

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 溝口駅周辺地区を対象に、地域の障害者・高齢者等の市民を中心にまち歩き点検を実施し、道路管理者等関係者との協議・調整も踏まえ、公共的施設間を結ぶ経路を点検するなど、新法の内容に対応したバリアフリー基本構想を改定しました。
- また、ユニバーサルデザイン方針の策定に向けた検討を進めました。

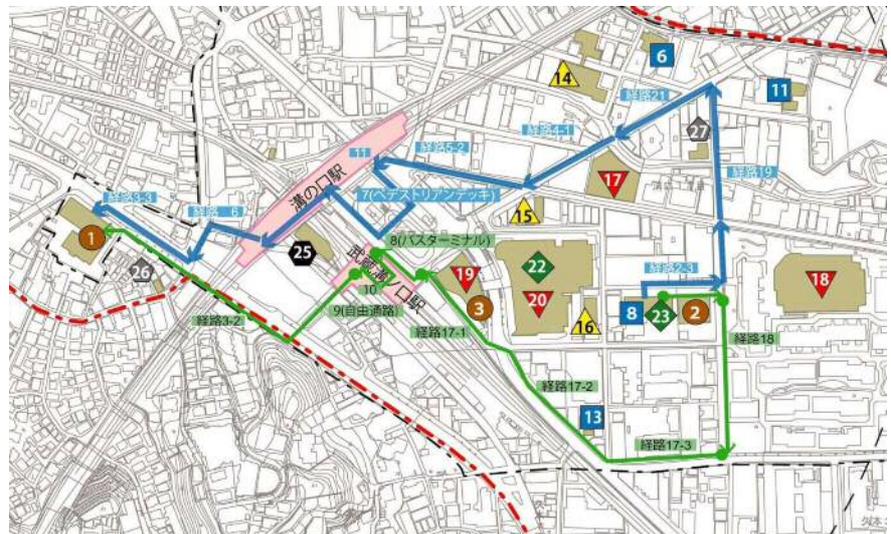
【まち歩き点検】



案内板の点検



歩道幅員の点検



溝口駅周辺地区バリアフリーまち歩き点検ルート地図

# ユニバーサルデザインタクシー導入促進事業

概要 背景 取組 成果 まとめ

- タクシー事業者がUDタクシーを購入する際の補助金の交付及び鉄道駅や病院等の施設におけるUDタクシー乗り場の整備に向けた調整・実施を行いました。

## <補助>

平成28年度については、タクシー事業者に対して、UDタクシー4台の導入補助を行いました。  
 ※補助額：UDタクシー車両本体に対して1台あたり20万円を上限として補助(参考：国は1台あたり60万円を上限として補助)

## <UDタクシー乗り場の整備>

平成28年度は、武蔵溝ノ口駅南口の整備を行いました。  
 整備済・・・川崎駅東口・西口、武蔵小杉駅東口、新川崎駅、武蔵新城駅、登戸駅南口、武蔵溝ノ口駅南口  
 整備予定・・・新百合ヶ丘駅南口、井田病院



ユニバーサルデザインタクシー



武蔵溝ノ口駅南口UDタクシー乗り場の整備

# 南武線駅アクセス向上等整備事業

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 稲田堤駅については、橋上駅舎化に必要な用地取得に向けた交渉を進めました。
- 津田山駅については、平成28年6月、津田山駅自由通路新設及び橋上駅舎化に係る工事の施行に関する協定書をJR東日本と締結し、平成29年3月に工事着手しました。
- 中野島駅については、既存ストックを活用した暫定的な臨時改札口設置に向けた検討を進めました。

## ○稲田堤駅の整備計画

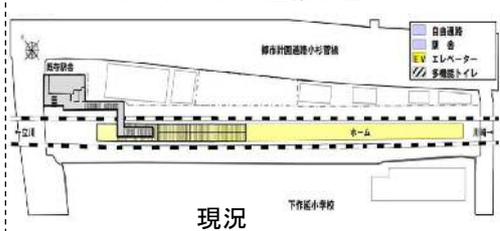


現況



稲田堤駅の整備後イメージ

## ○津田山駅の整備計画



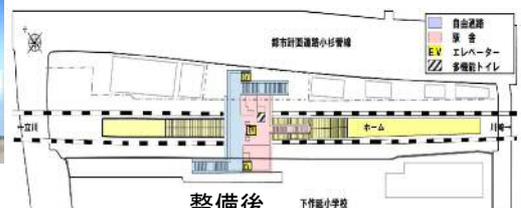
現況



整備後



津田山駅の整備後イメージ



整備後

# 鉄道駅ホームドア等整備事業

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 平成28年度は、県のホームドア設置促進連絡調整会議等を通じて、事業者と情報交換を図るとともに、平成29年度の東急田園都市線溝の口駅のホームドア設置に向けた調整を行いました。

平成26年より、ホームドア等の整備による転落防止対策の支援として、1日あたりの駅乗降者数が10万人以上の駅舎において鉄道事業者へ補助金を交付するなど、ホームドア等整備の促進を図っています。

<市内の設置状況> ※青枠は市補助金交付

	市内駅のホームドア設置状況
平成25年度	東急新丸子駅、東急元住吉駅
平成26年度	東急東横線武蔵小杉駅
平成27年度	東急大井町線溝の口駅 東急田園都市線宮前平駅

<市内1日あたりの乗降者数が10万人以上の駅>

JR東日本	川崎駅、武蔵小杉駅、武蔵溝ノ口駅、登戸駅
京急電鉄	京急川崎駅
小田急電鉄	登戸駅、新百合ヶ丘駅
東急電鉄	武蔵小杉駅、溝の口駅

<行政の補助状況>

	国	市	県
補助対象駅	対象要件無し (利用者が多い駅を優先)	原則、利用者10万人以上の駅	原則、利用者10万人以上の駅 視覚障害者施設が近くにある駅
補助対象事業費の上限	なし	なし	なし
補助対象工事	転落防止設備設置工 ホーム補強工 定位置停止支援装置設置工	転落防止設備設置工 — —	転落防止設備設置工 — —
補助割合	国：1/3	市：1/12	県：1/12



施策1-2-3 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進



13

## 成果指標①の達成状況

概要 背景 取組 成果 まとめ

### バリアフリー化すべき重要な特定の道路の整備割合

- 各対象エリアにおいて、計画的に整備を進めていることにより、バリアフリー化すべき重要な特定道路の整備割合については、目標どおり達成できました。

	H28
目標	55%
実績	58%
現状値	51%(H27)

バリアフリー化すべき重要な特定の道路の整備割合実績

年度	整備割合
平成26年度	35%
平成27年度	51%
平成28年度	58%

平成28年度の主な整備箇所



川崎駅周辺地区の経路に視覚障害者誘導用ブロックを設置



新百合ヶ丘駅周辺地区の経路に視覚障害者誘導用ブロックを設置



施策1-2-3 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進



14

## 成果指標②の成果分析(目標未達成)

概要 背景 取組 成果 まとめ

### 市内法人タクシーに占めるユニバーサルデザインタクシーの割合

- 市内法人タクシーに占めるユニバーサルデザインタクシーの割合は、平成28年度の目標値を下回りました。これは、新車両の発売を見込んだ各タクシー事業者の事業計画の見直しによるものです。なお、平成29年度には新たな車種の発売が予定されており、導入台数の増加が期待されます。

	H28
目標	7.5%
実績	2.7%
現状値	2.5%(H27)

#### <ユニバーサルデザインタクシーの割合>

平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
0.21%	1.24%	1.86%	2.21%	2.48%	2.75%

#### <ユニバーサルデザインタクシーの導入に関する補助件数>

補助額：UDタクシー車両本体に対して1台あたり20万円を上限として補助(参考：国は1台あたり60万円を上限として補助)

導入実績：

平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	合計
3台 (一)	15台 (一)	9台 (8台)	5台 (5台)	4台 (3台)	4台 (4台)	40台 (20台)

( ) は導入台数のうち補助台数

## 成果指標③の達成状況(目標未達成)

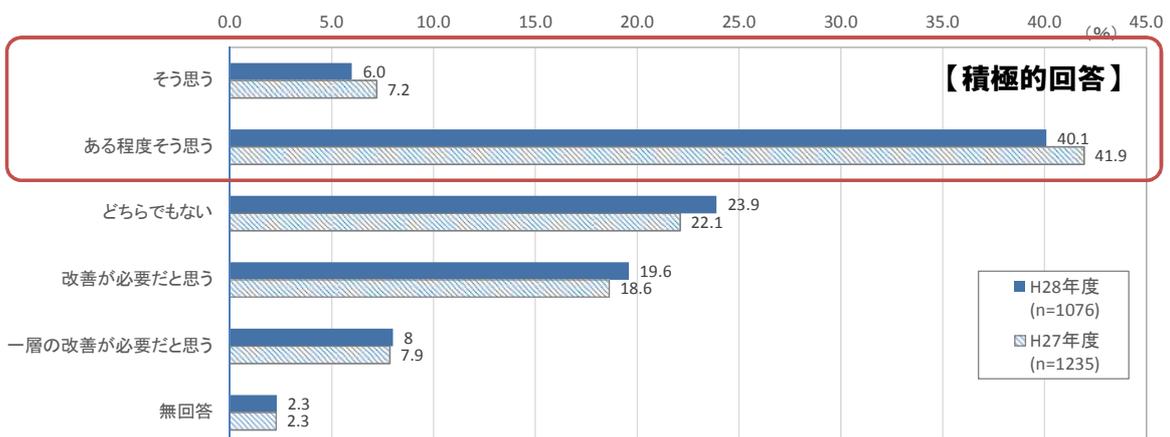
概要 背景 取組 成果 まとめ

### 誰もが安全・安心に公共的な施設を利用・できると感じる人の割合

- 市民アンケート(無作為抽出3,000人)の「誰もが安全・安心に利用・移動できていると思う」と答えた人の割合を成果指標としており、平成28年度の実績については、平成27年度に行った前回調査から3.0ポイント下がりました。

	H28
目標	49.2%
実績	46.1%
現状値	49.1%(H27)

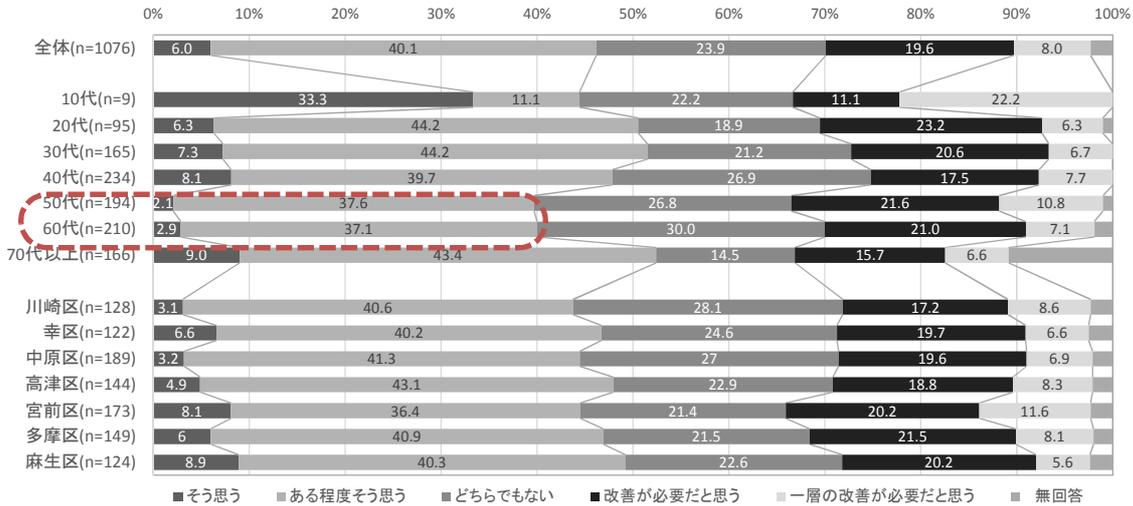
**設問の内容** 川崎市では、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方のもと、官公庁、商業施設、鉄道駅、道路などの公共的な施設を、誰もが安全に安心して利用・移動できるまちづくりを進めています。これらの取組に対するあなたのご意見をお伺いします。



# 成果指標③の成果分析(目標未達成)

## 誰もが安全・安心に公共的な施設を利用・できると感じる人の割合

- アンケートについて、年代別、区別のクロス集計の結果をみると、年代別では、50代、60代の世代で、積極的回答の割合が低く、区別での積極的回答では、それ程、明確な差はありませんでした。
- 消極的回答の中で多い意見として、車椅子やベビーカーが通りづらい等の歩道に関する意見、自転車の運転マナーが悪い等の自転車に関する意見、ホームドアを設置してほしい等の駅に関する意見、ユニバーサルデザインという意味が分からない等のユニバーサルデザインの普及に関する意見などが見受けられます。



# 施策の進捗状況

## 施策の進捗状況 C 進捗は遅れている(目標達成が遅れる可能性がある)

### 理由

成果指標①バリアフリー化すべき重要な特定の道路の整備割合については目標を達成したものの、成果指標②市内法人タクシーに占めるユニバーサルデザインタクシーの割合及び成果指標③誰もが安全・安心に公共的施設を利用できると感じる人の割合については、目標達成に至りませんでしたので、UDタクシーの普及や利用促進など、市民や利用者のユニバーサルデザインに対する理解度を高めつつ、より一層施策を推進します。

なお、ユニバーサルデザイン方針については、平成28年度中の策定予定でしたが、平成29年2月に国が策定したユニバーサルデザイン2020行動計画などと整合を図る必要が生じたことから、策定には至りませんでした。今年度策定予定の第2期かわさきパラムーブメント推進ビジョンと整合を図りながら、平成29年度も引き続き検討を進めます。

【施策の進捗状況区分】 A 順調に推移(目標達成している)、B 一定の進捗がある(目標達成に向けて進捗している)  
C 進捗は遅れている(目標達成が遅れる可能性がある)、D 進捗は大幅に遅れている(目標達成が難しい可能性がある)

## 今後の方向性

### Ⅱ 概ね効果的な構成である(一部見直し等の余地がある)

#### 理由

これまでは、施設のバリアフリーなどをメインに施策を位置付けていましたが、ユニバーサルデザインのまちづくりのためには、ソフト面の取組(心のバリアフリー)と連携しながら取組を進める必要があることから、構成する施策に見直しの余地があります。

【今後の方向性区分】 I 効果的な事業構成である(現状のまま継続する)、Ⅱ 概ね効果的な構成である(一部見直し等の余地がある)  
Ⅲ あまり効果的な事業構成でない(見直し等の余地が大きい)、Ⅳ 事業構成に問題がある(抜本的な見直し等が必要である)



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市