

関係団体等における取組

平成27年1月16日

- ① 特定非営利活動法人DPI日本会議
- ② 一般社団法人日本発達障害ネットワーク



DPIとは、Disabled Peoples' International の略で、日本語では「障害者インターナショナル」と訳します。

- ・ 障害者本人(当事者)の集まりです
- ・ クロスディスアビリティ、障害の種別(精神障害・知的障害・身体障害など)を超えた集まりです
- ・ 人権の問題として、社会の問題として障害者問題に取り組んでいます

特定非営利活動法人DPI日本会議は、国際的なNGOであるDPIに加盟した国内組織です。

(主な活動)

1) 障害者自身の声を「政策」という形に作り上げて、国会や関係省庁などにその実現を積極的に働きかけています

2) 障害者を取り巻く政策や私たちの考え方を全国の障害者に届けるため、各地でのイベントに講師を派遣したり、地方で集会を開いたりしています

3) 途上国の障害者の人権確立、生活条件の向上のための活動、障害者の権利条約の国際的な推進や途上国の障害者リーダー養成などを行っています

4) 相談機関を運営し、障害者自身の視点から権利侵害を受けた障害者の相談に応じています

(加盟団体)

86団体
(全国組織8、地方組織78)

交通アクセスの課題と取組

I. 移動の権利の保障

- ・ 交通政策基本法等に向けた働きかけ
- ・ 乗車拒否、搭乗拒否の解消(事例データベース作成)
- ・ 障害者差別解消法の対応指針に向けた取組
- ・ 無人駅の拡大等、地域間格差の是正

II. バリアフリー整備

- ・ バリアフリー法および移動円滑化基準の見直し
- ・ 移動円滑化ガイドラインの見直し
- ・ 市町村基本構想策定の促進

III. 実質的な当事者参画の実現

- ・ プロセスへの障害当事者の参画
- ・ 交通事業者の研修等への参画(エコモBEST研修)
- ・ バリアフリー障害当事者リーダー研修(2007.3) **資料1**

IV. 東京オリンピック・パラリンピックへの提言

- ・ オリパラ提言会議設置
 - 第一次提言 競技場(2014.3~) **資料2**
8競技場のバリアフリーチェック(2014.6~8)
国土交通省(2014.11.19)、内閣府(2014.11.25)
アクセシビリティ協議会(2014.12.3)へ提出
 - 第二次提言 アクセス(~2015.3)
作成中 **資料3**
 - 第三次提言 ホテル・レストラン(2015.4~)
 - 第四次提言 接遇対応、情報バリアフリー(2015.8~)
 - 第五次提言 観光地のバリアフリー化など

【提言の基本理念】

① 国連障害者権利条約の理念を踏まえ「他の者との平等」を基礎とする
権利条約の理念を踏まえ、障害のある者もないものと同じく、選択権を保障し、観戦を楽しめる環境を構築するものとする。

② 国際パラリンピック委員会(IPC)ガイドラインを包括する基準とする
上記の理念を実現するためにレガシーとして、IPCガイドラインを包括するものを目指し、移動円滑化基準やガイドライン、東京都建築物や福祉のまちづくり条例、その他の施設基準に捉われないことなく海外の先進事例を含め、今後の規範となる様なユニバーサルデザインの基準設定を定め、利用環境の変化に対応できる長期的な展望に立ち進める。

③ 障害当事者の参画を基本とする
ハード整備に向けた計画・設計、施工、完成の各段階及び完成後の評価について当事者参画のもとに行う。また、ソフト整備においても同様に各段階及び事後評価について、当事者参加のものに行う。

④ 観客および競技者の両面に配慮した設計とする
障害者が観客として観戦を楽しみ、選手として出場する、その両面を想定してバックヤードも含めたユニバーサルデザインとする。

⑤ 緊急避難を想定した設計とする
東日本大震災では、障害のある人の死亡率は他の人の2倍であった。この様に、行動上に制約のある人の避難には従来の想定では対応困難が明らかである。従って、高齢者、障害者等を含めたすべての人が安全な避難ができる様に、今後の規範となるような緊急時対応の整備を行うべきである。

障害当事者が行うバリアフリーリーダー研修プログラムの実践と課題

今西 正義¹⁾ 今福 義明²⁾

2006年に施行された「バリアフリー新法」では、ソフト面の整備として「当事者参画」と「心のバリアフリー」が法律の枠組みに明記された。バリアフリー整備を進めていくPDCAサイクルに当事者参画とスパイラルアップが、また、交通事業者が行う社員教育やマニュアル作成等にも当事者の意見を聞くこととされた。このことを実現させるため、市町村基本構想の協議会や事業者が行う研修等で障害者が意見提起できる人材育成の研修プログラムを障害当事者が自ら作り実施した。

バリアフリー1、当事者参画2、人材育成3、スパイラルアップ4、基本構想5、まちづくり6

1. はじめに

「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、バリアフリー新法）」が平成18年12月に施行され、バリアフリー整備の促進にあたって当事者参画が謳われ、「心のバリアフリー」を国民の責務としたところである。そのため基本構想を策定する市町村の取組を促す観点から、基本構想の内容を、高齢者や障害のある人などが市町村に対し具体的に提案できる「基本構想提案制度」が新たに設けられた。また、ユニバーサルデザインの考え方が進展する中、バリアフリー化を進めるにあたり、具体的な施策や措置の内容について、施策に関係する当事者の参加の下、検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図っていく「スパイラルアップ」の考え方が導入されることとなった。

2. バリアフリー整備の現状

交通バリアフリー法が施行され10年が経過する。鉄道の駅舎ではワンルート確保として入り口のスロープ化やホームへのエレベーター、多機能トイレの設置が行われ車いすやベビーカーでの移動がし易くなり、また視覚障害者の転落防止の点字ブロックやホームドアの設置も広がった。路線バスでもノンステップバスが増え、車両にも行き先や現在地を知らせる電光表示装置が設備されるようになった。

しかし、こうしたバリアフリー整備が進む反面で移動円滑化基準に照らして作られた新しい施設や車両が使えなかったり、使いづらいものがあったりする。また、接客サービスでも鉄道やバス、飛行機等の利用で、障害への理解が乏しく配慮を欠く扱いや、設備の不慣れな操作により、一般の人たちと比べ不利益を被る場面が数多く見受けられ、事業者の人的

なサービスや運営のあり方の拙さが浮き彫りになった。他方、市町村が進める基本構想の策定では、協議会がまったく設けられないところや協議会を作っても当事者抜きであったり、当事者不在の状況が目立つ。また、当事者がいても一言の発言がないなど形骸化された運営など、市町村の取り組み姿勢の違いが著しく目立った。

3. 障害当事者による研修プログラム

このような状況が見出された背景には、施設や車両の整備で、また接客サービスなどPDCAサイクルへの実質的な当事者参画が進められてこなかったことが推察される。そのため、スパイラルアップを実現させるには障害者自らが当事者の視点より意見・説明、助言・提案できる人材を育成し、増やしていくことが必要であるとし、当事者による人材育成研修を行うこととなった。

		開催日	
第1回 東京	前期	2007年11月10日(土)・11日(日)	
	後期	2008年3月9日(土)・10日(日)	
東京都障害者スポーツセンター			
第2回 東京	前期	2008年10月4日(土)・5日(日)	
	後期	2009年2月7日(土)・8日(日)	
新宿区立障害者福祉センター			
第3回 愛知	上級	2009年8月1日(土)・2日(日)	
	初級	2010年3月6日(土)・7日(日)	
愛知県産業労働センター ウィンクあいち			
第4回 神奈川	前期	2010年10月30日(土)・31日(日)	
	後期	2011年2月5日(土)・6日(日)	
ウィリング横浜(福祉保健研修交流センター)			
第5回 大阪	前期	2011年11月4日(金)・5日(土)	
	後期	2012年2月7日(火)・8日(水)	
ビッグ・アイ 国際障害者交流センター			

(表 1)

2007年3月にDPI日本会議が呼びかけとなり「障害当事者研修検討会」を設立し、同年11月に「第1回バリアフリー障害当事者リーダー研修」を実施した。その後、毎年各地持ち回りで実行委員会を形成し開催してきている。開催にあたっては、DPI日本会議をはじめ全国自立生活センター協議会（JIL）、日本福祉のまちづくり学会、エコロジー・モビリティ財団が共催となり協力体制で進めてきている。

1) 研修の構成と内容

研修は、4日間のコースで参加者の体力的なことを配慮して前期・後期の2回に分け、宿泊しながら合計約21時間の研修を行ってきた。

研修プログラムでは、いままでの経験から得た知識をベースにししながら、法律や基準に照らして根拠を明らかにしたり、他の障害についての問題の共有を行うなどの座学と、またバリアフリーチェックのポイントの習得やディスカッションの機会を多く設け、地域のリーダーとしての実践的な研修を実施した（図1）。

・研修プログラムの構成

(前期)

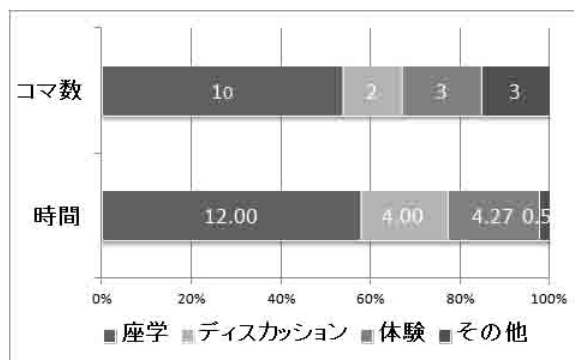
- ①リーダー研修の意義と目的
- ②バリアフリー新法の概要、基本方針
- ③交通アクセス運動の取組の歴史
- ④施設の移動円滑化基準とガイドライン
- ⑤車両の移動円滑化基準とガイドライン
- ⑥各地参加者の運動の取り組み報告
- ⑦気づきについて

(後期)

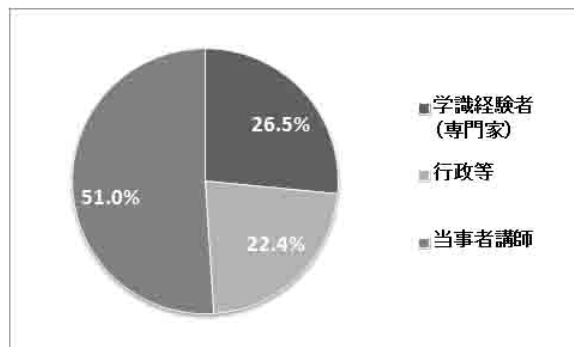
- ①市町村基本構想と重点整備地区のしくみ
- ②各地の基本構想の取り組みと先進事例報告
- ③障害当事者の参画とスパイラルアップ
- ④参加者によるフリーディスカッション
- ⑤他の障害の理解
- ⑥基本構想ワークショップの点検ポイント説明
- ⑦基本構想バリアフリーチェックの体験
- ⑧基本構想のまとめ報告

2) 当事者性を重視した講師陣

講師には交通、建物、まちづくりの研究者や専門家に加えて、各地で活動を行ってきている障害者のスペシャリストが半数を占めている（図2）。



(図1) 講座のコマ数と時間数



(図2) 座学講義における講師比率

障害当事者の講義は主に実践的なもので、過去30年に渡り車いす障害者や視覚障害が鉄道・バスなどの設備改善を国や事業者に求めてきた運動の歴史を顧みながら、各地の整備状況を報告・討議しながら問題や課題を共有すること。また、基本構想への参画や住民提案に向け、障害者の結束や住民の巻き込み方、バリアフリーチェックの方法、マスコミの活用、行政や市議会とのやり取りなどの事例検討を行う。



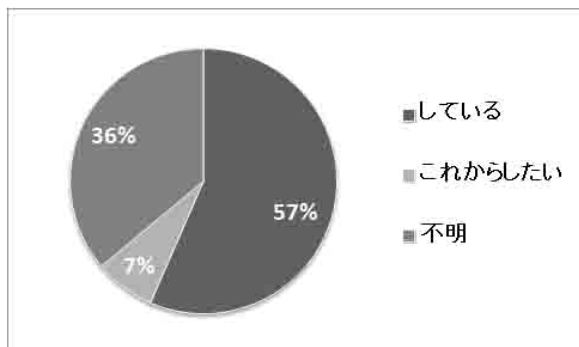
バリアフリーチェックの実践

さらには、基本構想におけるワークショップでのチェックポイントを、障害者視点から多様な人たちの利用上の問題や配慮について、道路、階段やエレベーター、券売機や自動改札、ホームと車両の隙間と段差、可動式ホーム柵、乗り換え経路など移動円滑化基準に沿った実際のフィールドに出て議論を交わ

し確認し合うと云うものである。

3) 研修プログラムへの参加者

研修をはじめて5年間に、121名の障害当事者が研修を修了した。参加者の多くは各地で交通問題、「鉄道駅等の改善」「ノンステップバスの導入」等に長年取り組んできた人 69件 (57%) や、また、新たにこれから取り組もうとする人たちで、いずれも交通・まちづくりの問題に日ごろから感心を高く持つ人たちである。



(図 3) 交通問題の取組状況



(図 4) 地区別の参加状況

参加者は、関東、近畿、中部と大都市を中心に各地より参加された。以下に詳細を示す。

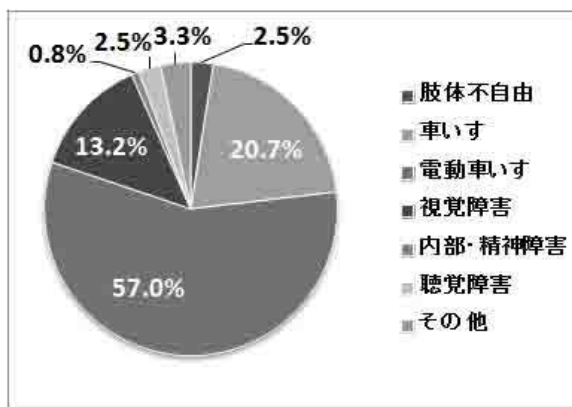
- ①北海道・東北地区 6名 (5.0%)
(札幌1、青森0、秋田1、岩手1、山形1、宮城1、福島1)
- ②関東地区 43名 (35.5%)
(茨城0、栃木0、群馬1、埼玉2、東京33、千葉1、神奈川6)
- ③中部地区 28名 (23.1%)
(新潟0、富山0、石川0、福井0、山梨0、長野0、岐阜1、静岡3、愛知17、三重7)
- ④近畿地区 33名 (27.3%)
(滋賀1、京都3、大阪13、兵庫14、奈良1、和歌山1)
- ⑤中国地区 3名 (2.5%)
(鳥取0、島根0、岡山2、広島1、山口0)

⑥四国地区 0名

(徳島0、香川0、愛媛0、高知0)

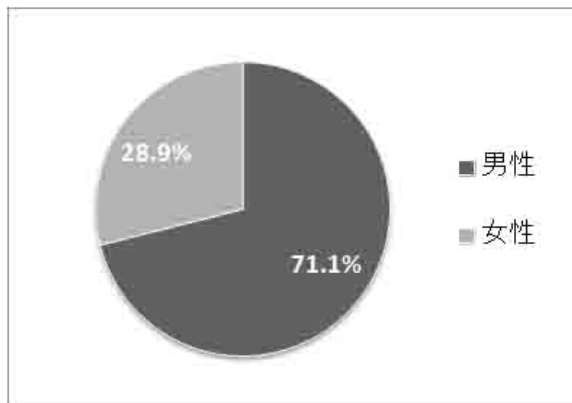
⑦九州・沖縄地区 8名 (6.6%)

(福岡1、佐賀1、長崎0、熊本1、大分1、宮崎0、鹿児島0、沖縄4)

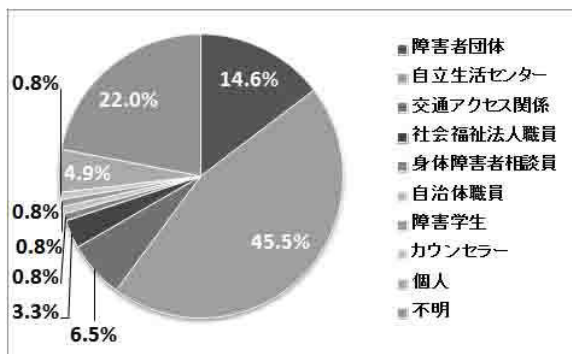


(図 5) 障害別の参加状況

障害では車いす 25名 (20.7%) や電動車いす 69名 (57.0%) 歩行困難な肢体不自由 3名 (2.5%)、視覚障害者 16名 (13.2%)、その内弱視者2名や盲導犬使用者1名が含まれる。その以外の障害としても聴覚障害者 3名 (2.5%)、内部・精神障害者 1名 (0.8%) と多岐にわたる参加である (図 5)。また、性別は男性 86名 (71.1%)、女性 35名 (28.9%) であった (図 6)。



(図 6) 参加者の性別



(図 7) 参加者の所属

参加者の所属では、主なところで障害者団体 18 名 (22.0%)、自立生活センター 56名 (45.5%)、交通アクセス関係 8名 (14.6%) である。それ以外では社会福祉法人職員 4名 (4.9%)、身体障害者相談員 1名 (0.8%)、自治体職員 1名 (0.8%)、障害学生 1名 (0.8%)、カウンセラー 1名 (0.8%)、個人 1 名 (0.8%)、不明 6名 (6.5%) であった (図 7)。

4. 事業者向け研修との連携

いままでも障害当事者を対象にした研修はさまざま行われてきた。しかし、その多くは研修だけに留まり研修での成果を活かす場を見出すことができないままであった。この研修においても同様のことが云え、研修後に地元に戻りすぐに交通事業者へ意見提起したり、基本構想に参画したり、住民提案制度を立ち上げたりすることは容易ではない。

こうしたなか 2007 年よりエコモ財団が全国数か所の都市で交通事業者向けに試行的に取り組んでいる教育トレーニングとの連携であった。従来までは交通事業者が独自に研修を行っていたが、障害当事者がいないため利用上の問題や具体的な配慮の方法などの確な指導がされてこなかった。

そこで、障害当事者リーダー研修プログラムと交通事業者向け教育トレーニングとが連携をすることで双方の課題が解決しようとするものであった。

番号	年度	実施月日	種別	地区	会場	人数
1	2009	2009.11.16-17	バス集合	関西	兵庫県立福祉のまちづくり研究所	20
2	2009	2009.11.11-12	鉄道単独	関西	神戸市交通局名谷業務ビル	21
3	2009	2009.12.8-9	鉄道バス集合	九州	九州運輸局海技試験室	16
4	2009	2010.2.4-5	鉄道集合	関西	兵庫県立福祉のまちづくり研究所	24
5	2010	2010.7.7-8	バス集合	首都圏	東京都交通局研修所	19
6	2010	2010.11.11-12	バス集合	関西	兵庫県立福祉のまちづくり研究所	15
7	2010	2010.11.25-26	鉄道単独	関西	神戸市営地下鉄ハーバランド駅会議室	19
8	2010	2010.12.7-8	鉄道集合	関西	国際障害者交流センタービッグアイ	17
9	2010	2011.1.20-21	バス集合	首都圏	東京都交通局研修所	19
10	2010	2011.2.22-23	鉄道集合	首都圏	ウイング横浜	15
11	2011	2011.7.14-15	バス集合	関西	兵庫県立福祉のまちづくり研究所	20
12	2011	2011.9.28-29	バス集合	首都圏	東京都交通局研修所	30
13	2011	2011.10.26-27	鉄道単独	関西	神戸市営地下鉄ハーバランド駅会議室	20
14	2011	2011.11.24-25	バス集合	首都圏	東京都交通局研修所	19
15	2011	2011.12.01-02	鉄道集合	関西	国際障害者交流センタービッグアイ	15
16	2011	2012.01.19-20	鉄道集合	首都圏	ウイング横浜	11
計						300

(表 2)

エコモ財団が自主事業として取り組んでいる交通事業者向けバリアフリー教育訓練 (BEST: Barrierfree Education System for Transportation) は、交通事業者に特化した、高齢者・障害者等への接遇・介助について学ぶ研修プログラムで、企画から実施に至るまで障害当事者が参画し、単なる知識

の習得ではなく、コミュニケーションの取り方、「気づき」のセンスを磨くことを目標として実施している。これまでに事業者向けトレーニングは、首都圏・関西・九州で実施 (表 2) している。その際には開催地の隣接地域で、障害当事者リーダー研修を修了した人のなかより適任者を講師として派遣を行ってきている。

事業者向け研修では、電動車いすや車いす、白杖を使う人たちが講師として、日頃バスや鉄道を利用するなかで困っていることや改善して欲しいことを話したり、交流したりと「気づき」の効果は高く、参加した乗務員からも評価されている。



バス乗務員と障害当事者講師との意見交換

5. まとめ

交通バリアフリー法が施行され 10 年が経過するなかで大都市のバリアフリー整備は進んだ。その過程で障害当事者の果たしてきた役割は大きいと云える。一方で地方都市との間ではバリアフリー整備の格差が広がった。障害当事者リーダー研修でも各地より交通やまちづくり等への改善に向けて問題意識を持つ障害当事者の人たちが集まってきたが、開催場所が東京・名古屋・大阪ということで参加できる人材に限られてしまったことは否めない。

こうした都市間格差を埋めるには、障害当事者の参画の広がりに関わりの度合い等、事業の強化発展がますます求められる。そのため、全国的な人的ネットワークを持つ団体との密接な連携が欠かせなく、①地域で自立生活するなかから問題意識を持つ障害当事者の発掘、②各地開催時に地域の実情を把握している研究者・専門家との共働、③バス・鉄道や建物、まちづくりの整備実施・運行を行う機関との繋がりがなど、3者の協力による連携が必要とされる。また、国としても障害当事者の育成を含め事業者研修との一体とした教育研修プログラムへの積極的な支援策を講じることであろう。

競技施設のユニバーサルデザインに関する提言

第一次提言 ver. 3. 1

DPI 日本会議バリアフリー部会

2020 年東京オリンピック & パラリンピック提言チーム

● 基本理念

① 国連障害者権利条約の理念を踏まえ「他の者との平等」を基礎とする

我が国が 2014 年に批准した障害者権利条約は、基本的な理念として「他の者（障害のない者）との平等を基礎」としている。その理念を踏まえ、障害のある者もないものと等しく、選択権を保障し、観戦を楽しめる環境を構築するものとする。

② 国際パラリンピック委員会のガイドラインを包括する基準とする

上記の理念を実現するためにレガシーとして、国際パラリンピック委員会のガイドラインを包括するものを目指し、バリアフリー法における移動円滑化基準やガイドライン、建築物設計標準および東京都建築物バリアフリー条例、東京都福祉のまちづくり条例、その他サッカー等競技場の施設基準に捉われることなく海外の先進事例を含め、今後の規範となる様なユニバーサルデザインの基準設定を定め、利用環境の変化に対応できる長期的な展望に立ち進める。

③ 障害当事者の参画を基本とする

ハード整備に向けた計画・設計、施工、完成の各段階及び完成後の評価について当事者参画のもとに行う。また、ソフト整備においても同様に各段階及び事後評価について、当事者参加のものに行う。

④ 観客および競技者の両面に配慮した設計とする

障害者が観客として観戦を楽しみ、選手として出場する、その両面を想定してバックヤードも含めたユニバーサルデザインとする。

⑤ 緊急避難を想定した設計とする。

東日本大震災では、障害のある人の死亡率は他の人の 2 倍であった。この様に、行動上に制約のある人の避難には従来の想定では対応困難が明らかである。従って、高齢者、障害者等を含めたすべての人が安全な避難ができる様に、今後の規範となるような緊急時対応の整備を行うべきである。

もくじ

1. 移動ルート	.....	3
2. 各階層および階層への移動ルート	.....	3
3. エレベーター	.....	4
4. 車いす用席	.....	6
5. サイトラインの確保	.....	8
6. トイレ	.....	9
7. 聴覚障害者への配慮	.....	11
8. 視覚障害者への配慮	.....	11
9. 案内表示	.....	12
10. 休憩室	.....	12
11. 授乳室、ベビーカー置き場	.....	13
12. 総合案内所、チケット売り場と購入方法	.....	13
13. バックヤード	.....	13
14. 駐車場	.....	14
15. 緊急避難	.....	14

1. 移動ルート

健常者と同じルートを使えることを基本とし、複数ルートを確認する。

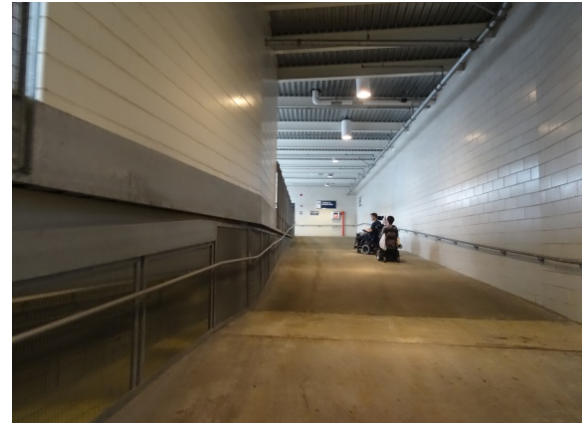
- (1) 最寄り駅から会場までのアクセス
 - ① 水平移動を基本とする。
- (2) 垂直に移動せざるを得ない場合は、幅広のスロープ（一般客も使える）と、車いす4台以上が同時に乗れる30人乗り以上のエレベーターを設置する。入場
 - ① 入場門からすべての観客用出入り口は段差を解消する。
 - ② 垂直移動があるときは、一般客も使う大規模なスロープを設置する。
- (3) 必要に応じて一般客も利用できるエレベーター（30人乗り以上）を設置する。会場内
 - ① 各フロアは段差を解消しフラットとする。
 - ② 複数の移動ルートを確認する。
 - ③ 通路は一般客と車いすがスムーズに移動できるように十分な幅を確認する。

2. 各階層および階層への移動ルート

- (1) 通路
 - ① 縦断勾配は東京都福祉のまちづくり条例の建築編の「敷地内の通路」を遵守（1/20以下）。
 - ② 横断勾配は東京都福祉のまちづくり条例の公園編の「園路」を遵守（1%以下）
- (2) コンコース
 - ① 水が溜まらない様にする。
 - ② 濡れても滑りにくい仕上げとする。
 - ③ ロービジョンの人でも安心して歩行できる照度を確保すること。（IPCの100lxでは暗い。ちなみに、羽田空港国際線旅客ターミナルの300lxでも暗いとの意見がある。）
- (3) 階段
 - ① 東京都福祉のまちづくり条例の建築編の「階段」を遵守。
 - ② ただし、手すりの上下端の水平部分は60cm以上とする（IPC基準より）
 - ③ 手すりは2段手すりとする。
 - ④ 形状は連続した直線の手すりとする。
 - ⑤ 有効幅400cm以上の場合、中間に手すりを設ける。（バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編）
 - ⑥ 上下端部には点状ブロックを敷設する。ただし、踊り場の幅が250cmを超える場合は階段の上端部にあたる踊り場に点状ブロックを敷設する。（東京都福祉のまちづくり条例のP63参照）
 - ⑦ ロービジョンの人でも安心して歩行できる照度を確保すること。（IPCの100lxでは暗い。ちなみに、羽田空港国際線旅客ターミナルの300lxでも暗いとの意見がある。）
 - ⑧ 観客席の上下移動用の階段にも、手すりを設置する。
 - ⑨ 手すりには墨字を併記した点字シート（JIS準拠）を貼付して、視覚障害者等に位置情報等提供する。
- (4) スロープ
 - ① 一般客も使用する十分な幅のスロープを設置する。東京都福祉のまちづくり条例の建築編の「敷地内の通路」を遵守。



スロープ
(ヤンキースタジアム)



一般客も自由に通れる。(避難経路しても有効)

(5) 内装デザイン・カラーコーディネート

- ① 色覚障害（色覚異常、色弱者）への対応に配慮し、案内図、フロアやゾーンごとの色彩計画、部屋の内装、壁の色と戸の色、椅子の色、デジタルサイネージのアラートサインの色彩、電光掲示板の色彩など、これらを一体的にコーディネートすること。一つひとつが配慮されていても、隣接する色や背景にある色彩、視線の先にあるものの色彩とのコーディネートにも配慮して、早い時期からデザインと色彩計画を総合的に検討する。
- ② 上記の検討は、アスリートが使用するゾーンも同様とする。
*色覚異常の人は、男性の5%（20人に1人）と言われている。
- ③ デジタルサイネージについても、情報提供する画面デザインの色彩計画に配慮する。
- ④ ロービジョン者（特に、眩しさを強く感じる人）に配慮して、眩しすぎない輝度とする。

(6) エスカレーター

- ① 踏み板の性能・仕様
- ② 全て、3枚フラットにすること。
- ③ 高齢者、杖歩行者など、安定した姿勢で、ESCを安心して安全に使うためには、3枚フラットが不可欠である。
- ④ 踏み板の四週端部は、ステップの板とはっきりしたコントラストをつけて、視認性を高める。国内では、黄色い線（デマケーションライン）を設置している製品が普及している。
- ⑤ ハンドレールには進行方向を分かりやすく示すハンドレールのデザインとする。
例えば、ハンドレールにマーク等を入れて、その動く方向で、上り、下りをロービジョン者にも、他の利用者にも分かりやすくできる。

3. エレベーター

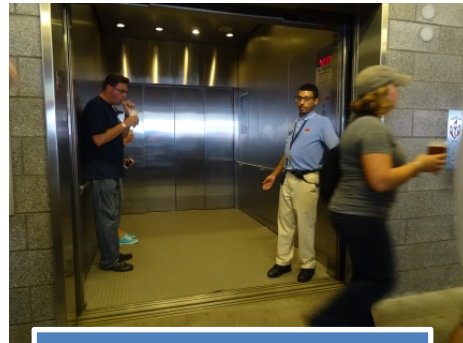
(1) 設置数とカゴの大きさ

- ① 設置数は、全体の席数との関係を考えて複数確保する。
- ② 選手等が利用するバックヤードにもエレベーターを設置する。

- ③ エレベーターは車いす、ベビーカーをはじめ高齢者、一般観客も多く利用するため、かごの大きさについて 30 人定員以上のものとする。
- ④ エレベーターは貫通型が望ましい。貫通型は中で車いすの向きを変えなくて良いので、移動がしやすい。
- ⑤ 外から内部の様子がわるシースルー型とする。



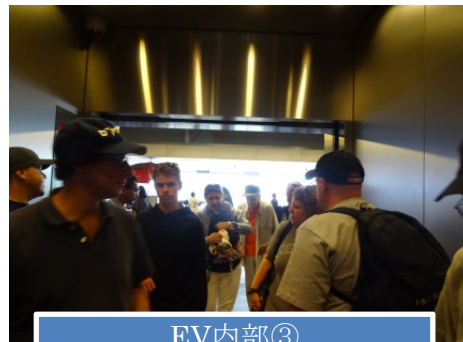
ヤンキースタジアムのEV
(計10台)



EV内部①



EV内部②



EV内部③

(2) カゴ内仕様

- ① 内部仕様は東京都福祉のまちづくり条例の建築編の「エレベーター」を遵守
- ② 扉の有効幅は IPC に遵守
- ③ 床面、扉、ボタンの位置は周囲との判別を容易するため、コントラストを設ける。
- ④ 扉には袖壁を設けず、出入り口の有効幅はかごの幅と同等することが望ましい。
- ⑤ 鏡は、車いす使用者がバックでかごから出るときに出入り口の安全を確認するために利用するものがあるが、正面の鏡はロービジョンの人がかごの中の空間把握ができないため避けること。そのためかご内上部に凸面鏡を設置する
- ⑥ エレベーターのボタンを押した時、ボタン全体が電気で光り、階数などの文字部分が太字で大きく、ロービジョンの人にとっても、分かりやすいものにする。(例：最近の大阪の地下鉄今里筋線など)
- ⑦ 緊急時の外部との連絡方法で、聴覚障害者等言語・言葉・発話に依らないコミュニケーションに対応するために、また言語障害者や日本語を話せない外国人にも対応できるように、インターホンとセットで「双方向モニター」を設置する。
 - ・出入口付近の操作盤には立位で使いやすいものを整備し、車いす使用者等に対応した壁付の操作盤も整備する。
 - ・また、エレベーターのかごが到着したことが分かるための音響案内を設けること。

4. 車いす用席

(1) 車いす用席の設置場所（水平・垂直方向への分散）

① 通路からアクセスしやすい場所に設置する。

具体的には、競技場を囲んで一周フラットなコンコースを設け、ここに設ける。

水平方向への分散。

正面スタンド、バックスタンド、コーナー等全てのエリアに設置する。競技場を囲んで一周全てを車いす用席とするのが望ましい。

② 垂直方向への分散。

各階層に②と同じく全てのエリアに設ける。上階層の場合は最前列に設けることが望ましい。

(2) 席数

① 総席数の1%以上を常設の車いすスペースとする。

② さらに、総席数の0.2%を仮設車いすスペースとして確保できるようにする。

③ 車いす用席は1層のみに集中するのではなく、各階層にその席数の1%を設ける。

※当日売れ残った席は、一般席として販売しても良い。

※カメラなど報道スペースとしては使用しない。

④ エリアごとに色分けするなどの工夫。またそのエリアの座席に行くために、エリアと同じラインが地面にあると分かりやすい。

⑤ 座席に番号がある場合、座面の色と異なる色で、コントラストがはっきりするように、大きく太字で表示する。

(3) 車いす席のサイズ

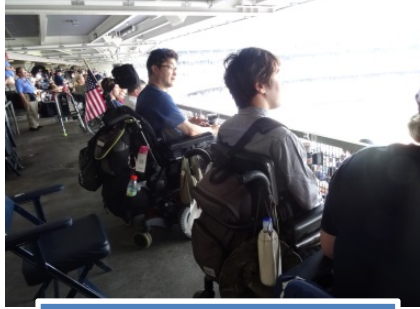
① 1席の場合は幅915mm、2席以上並列する場合は840mm以上とする。

② 奥行きは130cm以上とする

③ 車いす席の後部には車いすが回転可能なスペースを確保する。

観戦中に車いすで席の間を移動することもあるので、それを考慮したスペースが必要。観戦中にトイレを使用して戻ってくる、という状況を踏まえた設計が重要。

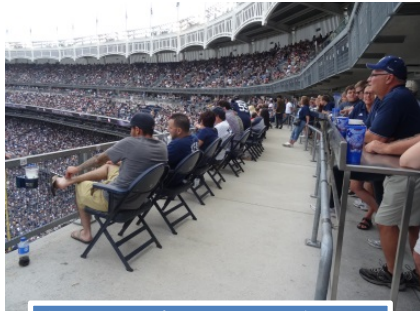
④ リクライニング式車いすなど1席では収まらない車いすでも観戦できるように設計する。具体的には、隣の席とつなげて利用するなど。



車いす席 (2F)



車いす席 (3F)



車いすユーザーが居ない場合は一般客に販売。(後ろは立見席)



2Fからの眺め



3Fからの眺め

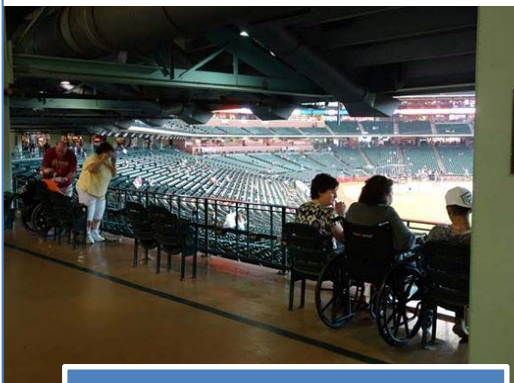


車いす席エリア

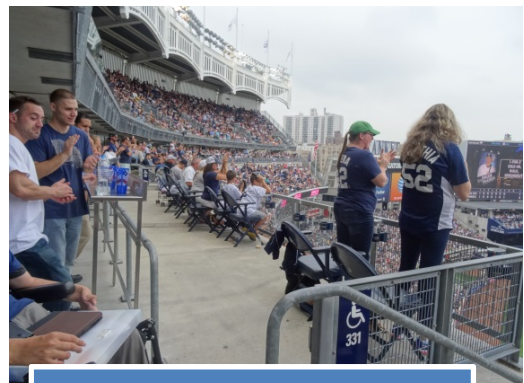
(4) 同伴者席 (コンパニオンシート)

- ① 同伴者とは、一緒に観戦を楽しむ人。介助者も含む。友人等と一緒に観戦を楽しめる設計が必要。
- ② 障害者と横に並ぶように設ける。

最低1名は同伴者席を設ける。2名以上の場合も、前席などすぐ近くの席に座れるように配慮する。



固定の同伴者席



同伴者は折りたたみ椅子で対応 (ヤンキースタジアム)

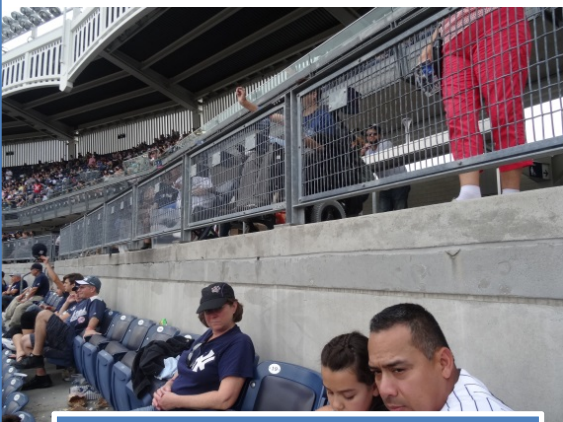
(5) イージーアクセスシート

- ① 車いす利用ではないが、足腰・長身・横幅が広い等何らかの理由で配慮された席が必要な人のための席を設置する。
- ② イージーアクセスシートは通路（階段）に面したところに確保する。（IPCのエンハンスドシートの基準を守る）
- ③ 通路に面した座席に手すりが必要である。
- ④ 「跳ね上げ式ひじ掛け」は、出来るだけ多く導入する。

5. サイトラインの確保

- ① 前席の人が立ち上がっても視界が遮られないようにサイトラインを確保する。
- ② サイトラインは前席の人の身長を175cm以上と想定し、車いすの目の高さは105cmを基本とする。
- ③ トラックの一番外側（手前まで）までの視界を確保する。
- ④ サイトラインの高さの異なる数パターンの席を設ける。

車いす利用者は身長の高い人や、小型の車いす、リクライニング式車いすなど目の高さが低い人も多い。そのため、目の高さが105cmより低い人へサイトライン確保を考慮して、数種類のサイトラインの高さの席を設ける。75cm、90cm、105cm というようにする。



サイトラインの確保例①



サイトラインの確保例②

- ⑤ 手すりの高さ
 - ・ 車いす使用者の視界を遮らない高さとする。具体的には80cm以下にする。
 - ・ 車いす使用者の視界を遮るものを前に設置しない。
- ⑥ 後部座席への配慮
 - ・ 車いすが後ろの席の視界を遮らない構造とする。

6. トイレ

(1) 基本的な設置構造

- ① 多機能トイレを設置する。
- ② 一般トイレ（男性用・女性用）の中に簡易多機能トイレを一カ所以上設置する。
- ③ ベビーベッド、ベビーチェア、小児用小便器は一般トイレ内に設ける。
- ④ オストメイトは多機能トイレと一般トイレの両方に設置する。

(2) 一般トイレ

- ① 入口には視覚障害者の誘導チャイム、設備配置の音声案内および触知案内図を整備する。
- ② 男性用・女性用トイレの中にそれぞれ簡易多機能トイレを一カ所以上設置する。
- ③ 聴覚障害者への緊急時の対応として案内放送が文字で流れるモニターを設置フラッシュライトの設置およびフラッシュライトを各便房に設置する。
- ④ 洗浄ボタンおよび非常ボタン等の操作系についてはJIS S0026による配慮設計とする。また、ロービジョンの人も視認しやすい洗浄ボタンを設置する。
- ⑤ 入り口でセンサーに反応して、男性用・女性用の音声を流すことや、壁の色を男女で分けるなどの工夫をする。
- ⑥ 男女の表示も大きくして分かりやすくする。（大阪市営地下鉄今里筋線や同じ地下鉄のリニューアルトイレの男女表示はとて大きいです。）
- ⑦ トイレの触地図について、その存在が分かるように、触地図の前に立った時に音声が行くと分かりやすい。また、触地図には点字のみではなく、普通文字（墨字）も併記し、弱視の人にも分かりやすいように、バックが黒、線などが白というように、コントラストをはっきりさせる。（例：大阪市営地下鉄谷町線天満橋駅）
- ⑧ ベビーベッド、ベビーチェア、オストメイトを設置する。
便房に高齢者も使いやすいように手すり等をつける。



(3) 多機能トイレ

- ① 車いす用席 15 席につき 1 つの比率で設置する。
- ② 1 層に集中せず、水平・垂直方向に分散する。
- ③ 右勝手、左勝手を考慮する。
- ④ 扉は自動ドアとし、開閉ボタンは押しボタンとする。なお、トイレ内の扉開閉ボタンは扉より 700mm 以上離して設置し、壁には出入りの妨げになるものを設置しない。
- ⑤ 多機能トイレ内は、電動車いすでも十分に回転ができるよう直径 1500mm 以上のスペースおよび介助者による便座への移乗支援がし易い空間を確保する。
- ⑥ 多目的シート（固定あ式）を設置する。

- ⑦ オストメイトを設置する。(ストーマの車いすユーザーも居るため) なお、汚物流しには温水が出る機能を設ける。
- ⑧ 壁に面してない側の手すりは、固定ではなく可動式にする(介助しやすい様に)
- ⑨ 便器の背面には、背もたれを設置する(座位を保ち、介助をし易くするため)
- ⑩ 便器の周りもしくは、入口付近、また簡易式ベッドの付近にプライバシー保護や目隠しのためのカーテンなどを設置する。

《◎好事例 地下鉄九段下駅》



正面左に多機能トイレがある



右手前の便房が簡易多機能トイレ



入り口には図と点字で案内表示。
男女それぞれに簡易多機能トイレ(少し広い便房)があるのがわかる。



ロービジョン(弱視)の人も認識しやすい発光ボタン
(羽田空港国際線TA)

(4) 競技者用の多機能トイレ

- ① 競技者控室に多機能トイレを設置する。
- ② 競技用車いすは安定性を確保するためキャンパー(タイヤをハの字)角をつけているため一般の車いすより幅が広い。そのため扉の幅の1000mm以上を確保すること。

7. 聴覚障害者への配慮

- (1) 電光掲示板を設置する
 - ① 場内アナウンスを文字と手話で流す。非常時は警報を流す。
 - ② コンコース上にもディスプレイを設置する。
 - ③ 緊急時は漢字とひらがなで案内を流す。
- (2) フラッシュライトの設置
トイレの個室の中に設置する。
- (3) 集団補聴設備（磁気ループ）席を設ける
 - ① 複数箇所確保する。垂直・水平方向に確保する。
 - ② 案内図に集団補聴設備が整備されているエリアを表示する。
 - ③ 競技場内に集団補聴設備がある旨を表示すること。
 - ④ 集団補聴設備は特に申込みをすることなく、自由に利用できるようにすること。
- (4) エレベーター
 - ① 非常ボタン（耳マーク）を設置する。
このボタンを押すと音声対応はせず現場に係員がきて対応する。
 - ② モニターを設置し、文字で情報を伝える。
- (5) 筆談対応
 - ① 全ての窓口で対応できるようにする。
 - ② コミュニケーション支援ボードを用意する。
- (6) 手話
できるかぎり手話通訳者を配置する。



8. 視覚障害者への配慮

- (1) 誘導案内
 - ① 視覚障害者誘導用ブロック
 - ・ 視覚障害者誘導用ブロックは JIS 規格遵守。
 - ・ 色は面的に黄色に着色したもの（ベタ）とし、ステンレスとしない。
 - ・ 併せて 10cm 程度の黒色の縁を設ける。
 - ・ トイレの案内板前、EV のボタン前、階段上下端、ESC の上下端等に点状ブロックを敷設（東京都福祉のまちづくり条例を遵守）
 - ② 人的誘導
 - ・ 案内所で申し出たら人的に誘導する仕組みをつくる。
 - ・ 案内が必要な観客については、座席までの同行案内を行う。その場合、できる限り待たせない案内システムを考案頂きたい。

(2) 音声及び音響誘導装置

- ①案内所及び有人改札には誘導鈴を設けること。
- ②エスカレーターにはエスカレーターの項目を参照。
- ③エレベーターのかごが到着したことが分かるための音響案内を設けること。
- ④避難経路、トイレ、売店への、視覚障害者の移動に関する手がかりの整備を検討頂きたい。

(3) 危険防止の構造

階段の下など、視覚障害者が追突しないように配慮した構造にする。

(4) 警告ブロック

階段や危険箇所に警告ブロックを設置する。

(5) 弱視の人への対応

- ①「バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編」を遵守。(盤面のデザインについては、P74～以降を参照)
- ②階段などはコントラストがはっきりするようにする。
- ③色覚障害への対応に配慮する。
- ④当事者参加による検討の実行。
サインのデザインについては、カラーUD、文字のサイズ・書体、多言語、ピクトグラムの活用、見やすい高さなどだったが、確実に当事者参加でデザインの検討を実行するようにする。

(6) 盲導犬、介助犬のトイレスペースを配置する。

(7) アシスティングリスニングシステム

ラジオ放送が受信できる器具の貸し出しを行う。視覚障害者等がFMラジオの受信を利用し、競技の実況中継を聞く。

9. 案内表示

- (1) ピクトグラム (JIS) を使い、知的障害者にわかりやすい案内表示にする。
- (2) 文字は、ルビ付き、ひらがな表記とする。
- (3) 多言語表示とする
- (4) 床サイン、壁、上面など複数箇所から見える案内表示にする。
- (5) 案内表示は大きな文字、サイン、デザイン、色に配慮し、遠くからでもすぐに認識できるようにする。

10. 休憩室

- ・ 精神障害者等は体調が悪いときに休めるベッドが必要。室内で、空調が整備された休憩室を複数箇所設ける。知的障害、自閉症についても落ち着く整備された休憩室が必要とされるため、複数箇所設ける。

11. 授乳室、ベビーカー置き場

- ① トイレとは別に独立して設置する。
- ② 授乳中の女性の中にはドアなど鍵を求める声強い。
- ③ おむつ替えをした後に手を洗う場所を求める声強い（流し台とは別に）。

12. 総合案内所、チケット売り場と購入方法

(1) 総合案内所

- ① IPCの基準（家具、カウンター、サービスエリア）を遵守
- ② 蹴込の高さは70cm以上とし、カウンターの天端は75cm程度とする。
（福祉のまちづくり条例では蹴込の高さ65cm程度、カウンターの天端70cm程度となっているが、電動車いす使用者が増え、膝の高さが高くなってきているため）
- ③ カウンターについたてを設ける場合は、利用者側から30cm程度とする。

(2) チケット売り場

- ① 車いす用席、ループ席はWebで購入出来るようにする。
webの他にも電話やFAXで申し込めるといい。
- ② 窓口販売の場合は、全ての窓口で購入可能とする。
- ③ すべての窓口にローカウンターを設置する。
- ④ チケット売り場のコミュニケーション配慮

13. バックヤード

(1) エレベーター、シャワー、多機能トイレ、ロッカーなど

- ① 障害のある選手が使えるようにバックヤードもバリアフリー化する。
- ② 車いす使用者も使えるような構造にする。
- ③ 競技用の車いすと日常用車いすの乗り換えに十分な広さが必要で、乗り換えた後からの車いすが安全に保管される場所が必要である。
- ④ トイレと更衣室が近接している方が良い。

(2) 更衣室、シャワー室

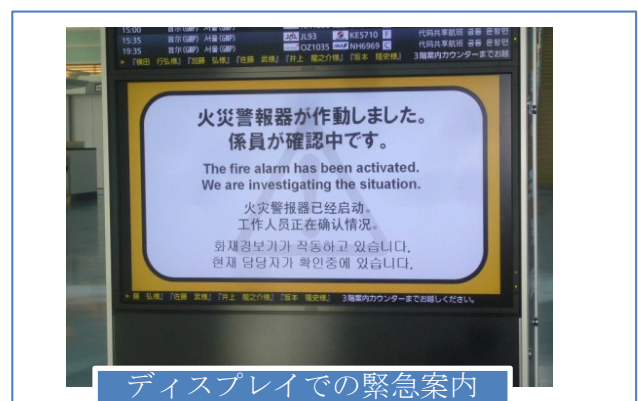
- ① IPCの基準に遵守する。
- ② シャワーを用いる場合は、車いすが濡れないように区画できることが望ましい。
- ③ シャワー室には、車いすから移乗して使える跳上げ式の椅子（シャワー用の椅子）があると望ましい。
- ④ 車いす使用者がシャワーを用いる場合は、シャワー用の椅子に移乗したあと、車いすを水にぬれない場所まで離す。その際、床面の水勾配が不適切だと、車いすから手を放すと、手の届かないところに行ってしまうため、床面の水勾配には注意が必要である。
- ⑤ 車いすが濡れないためには、カーテンでは不適切だという声もある。

14. 駐車場

- (1) 車いす用駐車場の数
駐車台数に応じて最大限確保する。
- (2) 場所
 - ① 出来るだけ施設入り口付近に設ける。
 - ② 乗降時に雨に濡れないように屋根を確保する。
 - ③ 歩車道の完全分離
 - ④ 建物への入口のバリアフリー化確保
 - ⑤ 出入り口は自動ドアとする。
- (3) スペース
 - ① 横幅、奥行きを確保。
 - ② 車止めブロックの後ろに通路を設ける。歩行者の安全を考えた導線経路とする。
 - ③ 床は必ずフラットにする。
 - ④ レーサータイプ等の車いすや車の後部から乗降するため、奥行が必要である。
- (4) 予約
 - ・ Web で予約できるようにする。
- (5) 精算機
 - ・ 手に障害があっても精算しやすい機械を設置する。
 - ・ 電子マネーが使えるといい。
 - ・ スタッフの常駐が望ましいが、難しい場合は使用者の携帯電話から呼び出せるシステムの設置。
- (6) トイレ
 - ・ 駐車スペースにも多機能トイレを設置する。

15. 緊急避難

- ① 上層階は避難エリアを確保する。
- ② 緊急時はエレベーターが使えないので、スロープが有効。一般客も使用する十分な幅を確保したスロープを設置する。
- ③ 誰にも分かり易い非難経路および非難体制を確保する。
- ④ 聴覚障害者への対応として、緊急時のアナウンスや案内放送等については、競技場大型電光掲示板 で知らせると共に、通路にもディスプレイを設置する。館内で利用しているスクリーン（バックスクリーンやVIP ルームの個別のスクリーンなど）すべてに緊急情報を表示させる。
- ⑤ 緊急時の誘導は、映像と音声で避難の案内を流す。手話も設ける。多言語にも対応する。
- ⑥ フリーWi-Fi は競技場どこでも利用することができること。
Wi-Fi は特に申込みをすることなく、自由に利用できるようにすること。



2015年 1月16日
全国バリアフリーネットワーク会議

一般社団法人 日本発達障害ネットワーク
(Japan Developmental Disorders network ; JDDnet)

一般社団法人 日本発達障害ネットワーク (JDDnet) とは

発達障害関係の全国および地方の障害者団体や親の会、学会
・研究会、職能団体などを含めた幅広いネットワークです。

我が国における発達障害を代表する全国組織として、従来制度の谷間に置かれ支援の対象となっていなかった、あるいは適切な支援を受けられなかった、自閉症、アスペルガー症候群その他の広汎性発達障害、学習障害、注意欠陥多動性障害等の発達障害のある人およびそのご家族の権利と利益の擁護者として、理解啓発・調査研究・政策提言等を行い、発達障害のある人の自立と社会参加の推進に向けて活動を行っています。

〇正会員 (全国団体)・・・19団体

【当事者団体】

一般社団法人 日本自閉症協会
NPO法人 アスペ・エルデの会
NPO法人 えじぞんくらぶ
NPO法人 エッジ
NPO法人 全国LD親の会
NPO法人 つみきの会
NPO法人 日本トゥレット協会

【職能団体】

一般社団法人 日本臨床心理士会
一般社団法人 臨床発達心理士認定運営機構 日本臨床発達心理士会
一般社団法人 学校心理士認定運営機構 日本学校心理士会
一般財団法人 特別支援教育士資格認定協会
一般社団法人 日本作業療法士協会
一般社団法人 日本言語聴覚士協会
公益社団法人 日本精神保健福祉士協会

【学会・研究会】

一般社団法人 日本LD学会
日本自閉症スペクトラム学会
日本感覚統合学会
TEACCHプログラム研究会
特定非営利活動法人 星槎教育研究所

JDDnet の主な活動

- ・発達障害の普及啓発
- ・発達障害に関わる研修会の開催
- ・各省庁への要望の発信
- ・各省庁への委員会、審議会等への参画
- ・各政党障害者関連委員会および各種議員連盟への参画
- ・発達障害の支援を考える議員連盟

発達障害者支援法

これまで既存の障害者福祉制度の谷間に置かれ、その気付きや対応が遅れがちであった自閉症・アスペルガー症候群、LD (学習障害)、ADHD (注意欠陥多動性障害) などを「発達障害」と総称して、それぞれの障害特性やライフステージに応じた支援を国・自治体・国民の責務として定めた法律である。

発達障害とは

【発達障害支援法での定義】

知的障害を除く精神発達の障害

○ 自閉症とその中間の障害

(広汎性発達障害、アスペルガー症候群など)

※最近では**自閉症スペクトラム障害 (ASD)** と言われることが多くなっている

○ 注意欠陥多動性障害/ADHD

○ 学習障害/LD

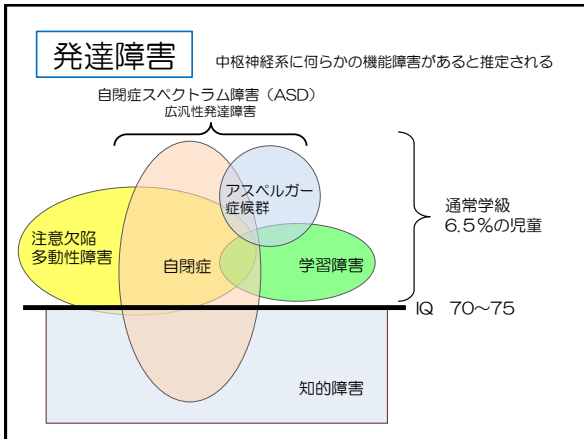
○ トレット障害

○ 運動能力障害 (発達性協調運動障害など)

○ 発達性言語障害 (表出性言語障害、吃音症など)

○ その他

上記の症状が、通常低年齢で発現するものをいう



自閉症スペクトラム障害

- 2つの大きな特性
 - ① 社会性の難しさ
人との社会的な相互関係構築や社会的なコミュニケーションが苦手
 - ② 興味・関心の狭さ、偏り
興味の幅が狭く、こだわりが強い
- 併せ持つことの多い特性
 - 感覚の偏り (敏感・鈍感)
 - 不器用さ (発達性協調運動障害)

注意欠陥・多動性障害

- 3つの特性
 - 不注意
 - ・ 注意の持続ができない
 - ・ 指示を最後まで聞くことができない
 - ・ 活動を順序立てて行うことができない
 - ・ 忘れっぽい
 - 多動性
 - ・ 離席
 - ・ 手足をそわそわ動かす
 - 衝動性
 - ・ 相手の応答を待たずしゃべる
 - ・ 順番を待てない
 - ・ カットになりやすい
- タイプ
 - 不注意優位型
 - ・ 女兒はこのタイプが多く見過ごされやすい
 - 多動性・衝動性優位型
 - 混合型

学習障害

- 教育：全般的な知的発達の遅れはないが
「聞く、話す、読む、書く、計算する、推論する」の能力のうち、特定のものの習得と使用に著しい困難を示す (文科省、1999)
※文字の読み書きのみの障害 → ディスレクシア

発達障害の連続性 (スペクトラム)

- 「連続性」のある障害
- 変動もある障害

気づくのは遅い 気づくのは早い

※ まったく発達障害的要素を持たない人はいるのか？

発達障害 ～どのくらいいる？～

平成21年5月の特別支援学校在籍者：
発達障害を含む知的障害は102084名

平成21年5月の特別支援学級在籍者：135166名
(90%は知的障害学級、自閉症・情緒障害学級)

2012年文部科学省の調査
⇒ 通常学級在籍の児童生徒の 6.5 %