

**移動等円滑化基準・バリアフリー整備ガイドライン
見直しの必要性**

1. バリアフリー化の進捗状況

注) 2015年度(平成27年度)末のバリアフリー化の実績数値は、現時点では未公表の速報値であるため、お取り扱いにはご注意ください。

1-1. 公共交通機関のバリアフリー化の整備目標

○平成23年改正の基本方針において、1日当たり3,000人以上の利用者のある旅客施設について、平成32年度までに原則100%バリアフリー化する等の整備目標を設定。

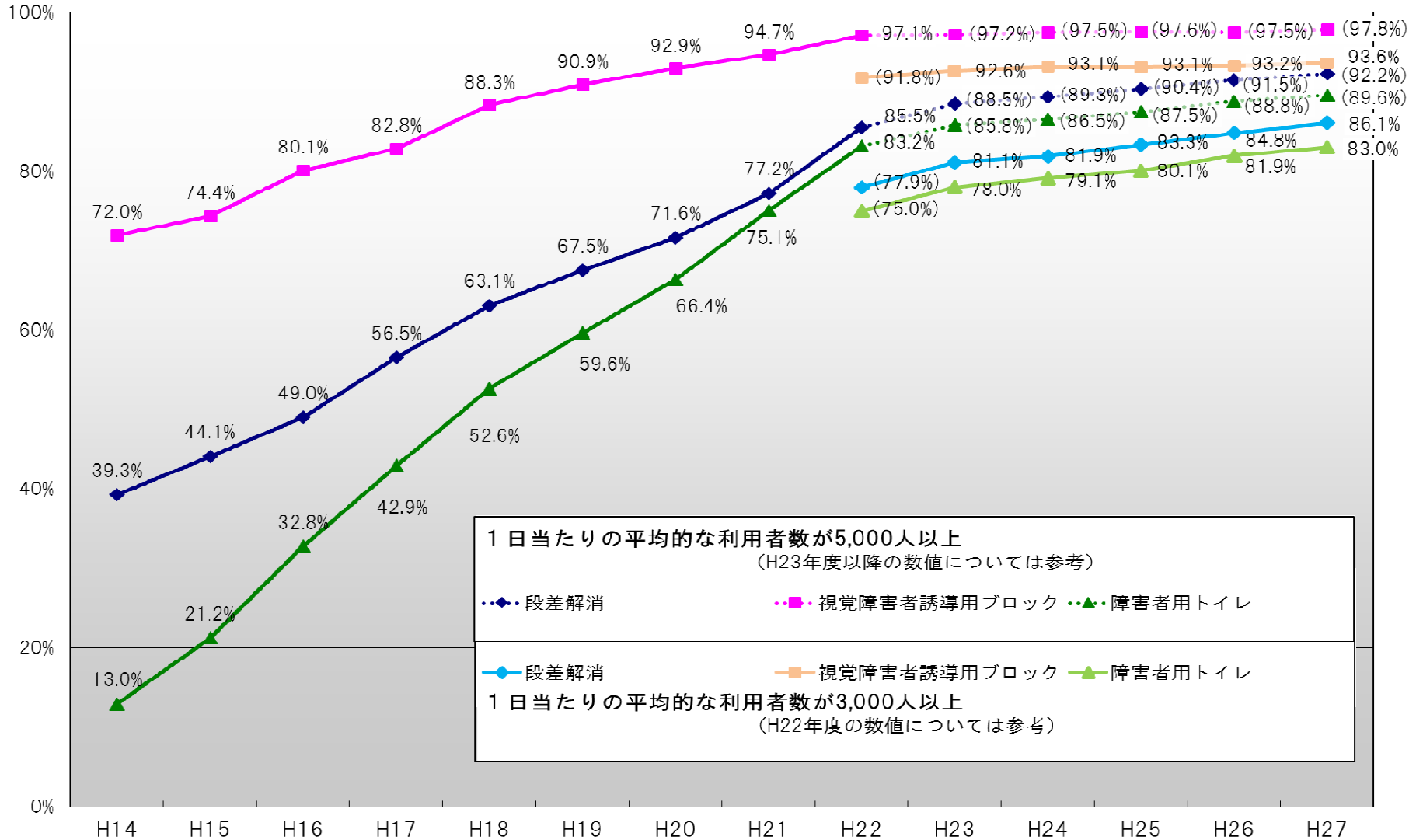
		現状* (2015年度末)	2020年度末までの目標 (平成32年度末)
鉄軌道	鉄軌道駅	86%	○3,000人以上を原則100% ○この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化
	ホームドア・ 可動式ホーム柵	65路線 665駅	車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進
	鉄軌道車両	65%	約70%
バス	バスターミナル	90%	○3,000人以上を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	乗合 バス 車両	ノンステップバス	50% (対象から適用除外認定車両(高速バス等)を除外)
		リフト付きバス等	6% (リフト付バス又はスロープ付きバス。適用除外認定車両(高速バス等)を対象)
船舶	旅客船ターミナル	100%	○3,000人以上を原則100% ○離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	旅客船	37%	○約50% ○5,000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
航空	航空旅客ターミナル	86%	○3,000人以上を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	航空機	96%	約90%
タクシー	福祉タクシー車両	15,026台	約28,000台

※ 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。

1-2. バリアフリー整備目標の達成状況①(旅客施設)

○平成22年度までに1日当たり5,000人以上、また、平成23年度以降は1日当たり3,000人以上の利用者のある旅客施設について、基本方針の目標に基づきバリアフリー化が着実に進展。

旅客施設におけるバリアフリー化の推移 (公共交通移動等円滑化実績等報告による)

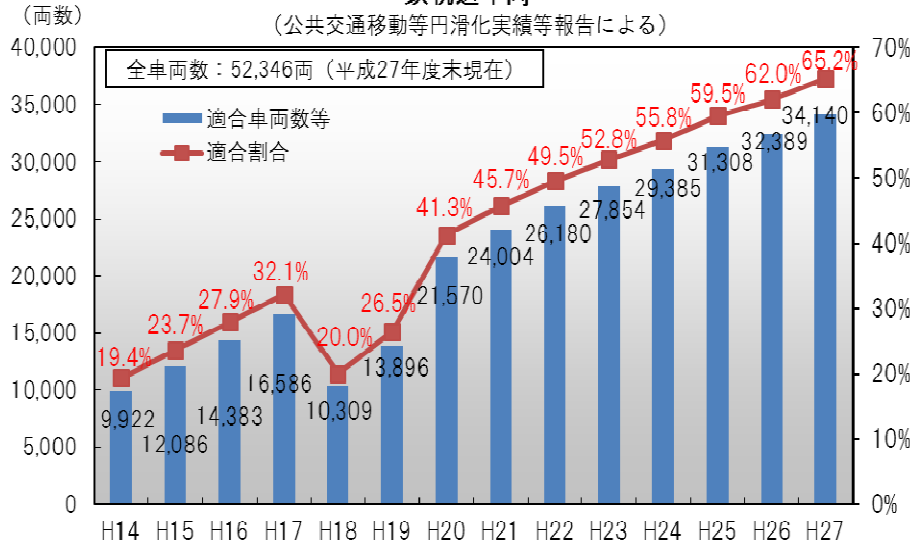


1-2. バリアフリー整備目標の達成状況②(車両等)

○鉄道、路線バス、船、航空の各モードにおいて、バリアフリー化が着実に進展。

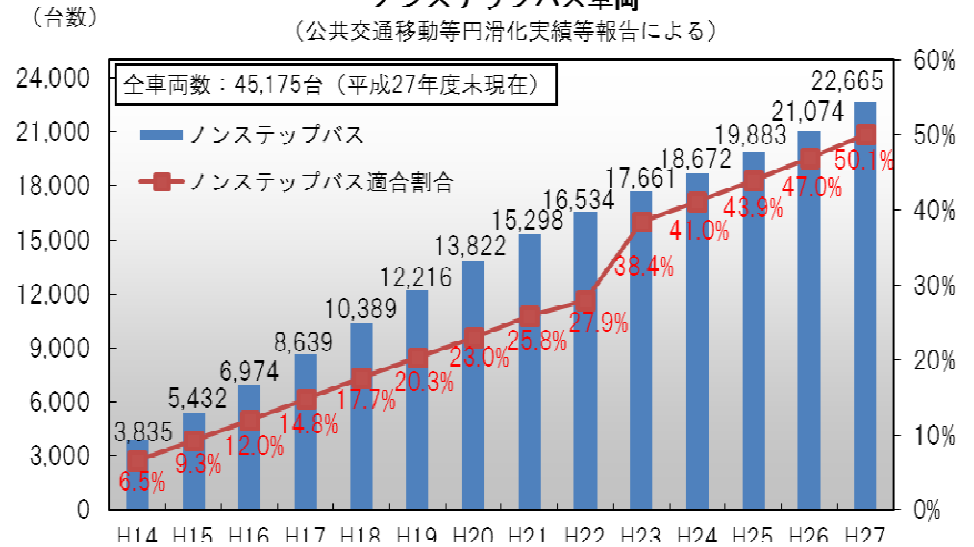
鉄軌道車両

(公共交通移動等円滑化実績等報告による)



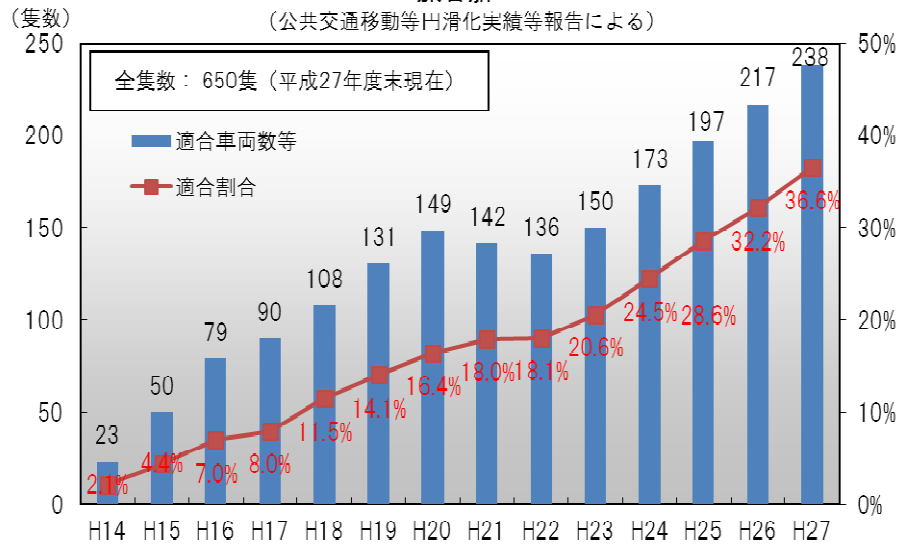
ノンステップバス車両

(公共交通移動等円滑化実績等報告による)



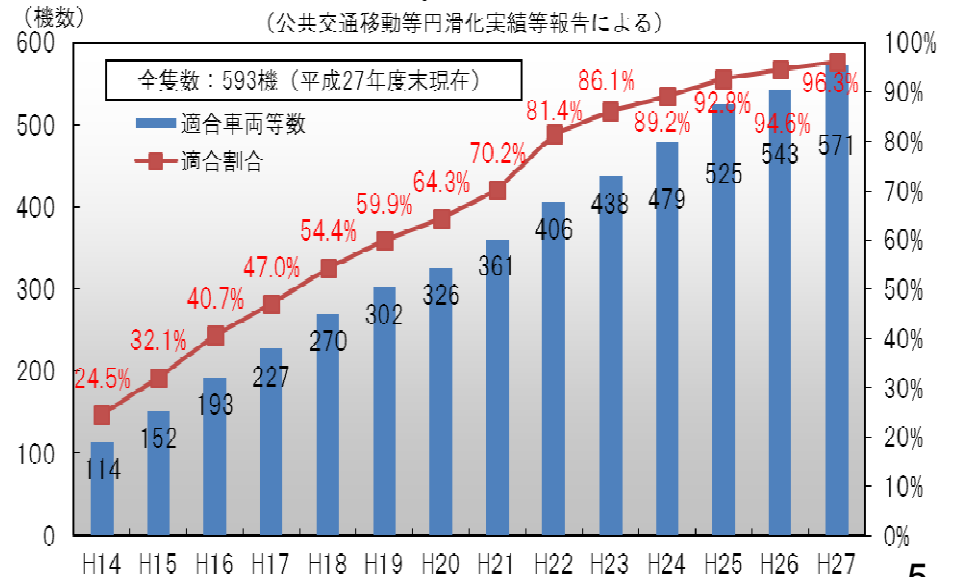
旅客船

(公共交通移動等円滑化実績等報告による)



航空機

(公共交通移動等円滑化実績等報告による)



2. バリアフリーを取り巻く環境の変化等

2-1. 移動要配慮者の状況①(高齢者)

➤急速な高齢化の進展

- 我が国の高齢化は急速に進展。2015年（平成27年）の高齢者数は約3,400万人、高齢化率は26.7%であり、2005年（平成17年・バリアフリー法施行前年）に比して800万人強（30%強）増加。また、高齢化率も6.5%上昇。
- 今後も高齢化率は上昇を続け、東京オリンピック・パラリンピック後には30%を超え、2060年には40%近くに達する見込み。高齢者数も今後、約30年間は伸び続けると推計。

日本の高齢化の推移と将来推計



資料：2010年までは総務省「国勢調査」、2015年は総務省「人口推計（平成27年国勢調査人口速報集計による人口を基準とした平成27年10月1日現在確定値）」、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

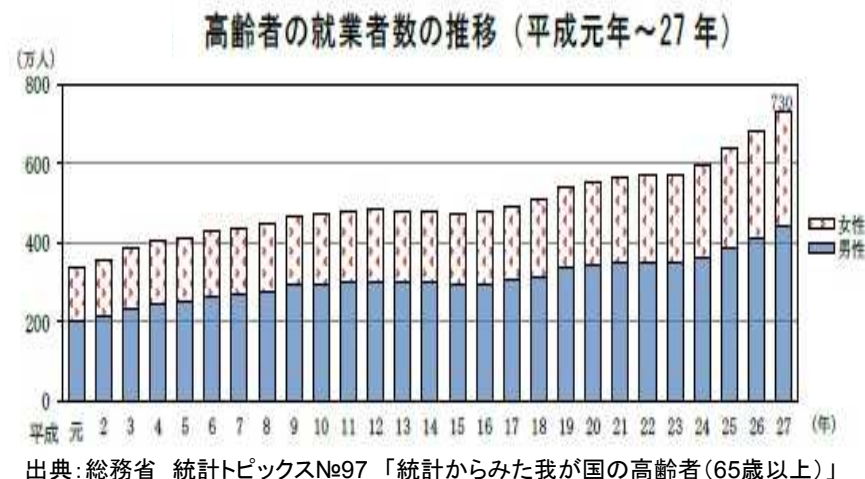
(注) 1950年～2010年の総数は年齢不詳を含む。高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている。

出典：平成28年版高齢社会白書

2-1. 移動要配慮者の状況②(高齢者)

➤高齢者の就業

○平成27年の高齢者の就業者数・就業者総数に占める割合は、ともに過去最高。



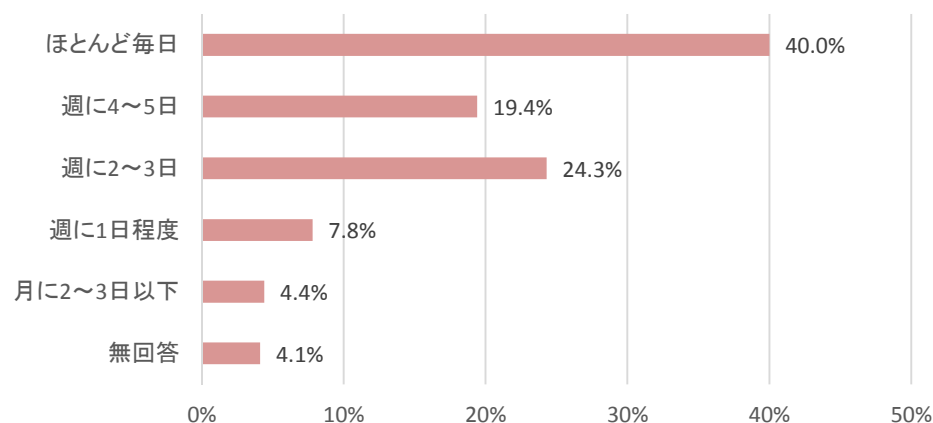
就業者総数に占める高齢者の割合の推移 (平成元年～27年)



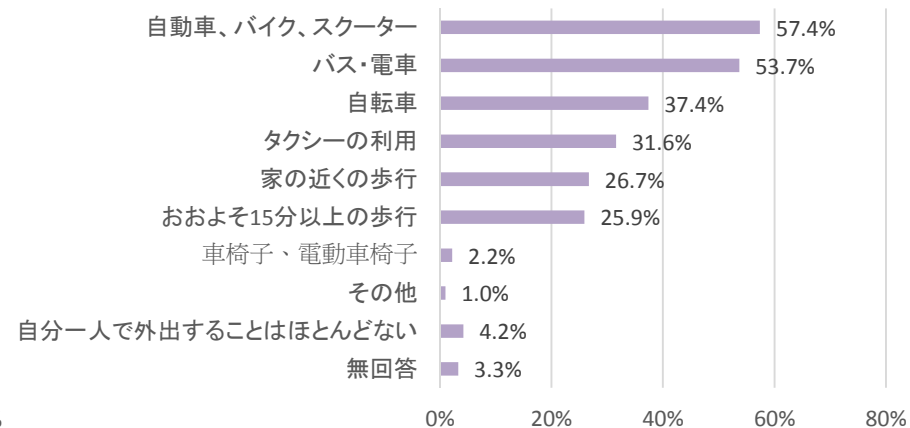
➤高齢者の外出状況

○高齢者のうち、40%がほぼ毎日外出し、週に1回以上外出する人の合計は90%超。また、外出の際、多くの人が公共交通機関を利用。

外出の頻度



主な外出手段(複数回答)



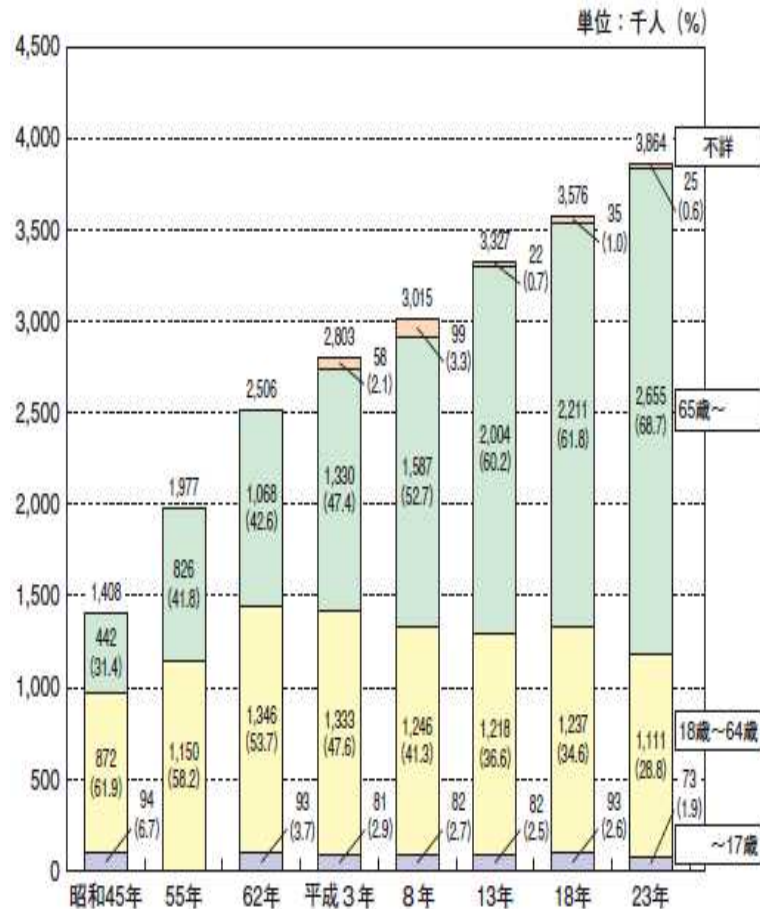
出典:内閣府 「平成26年度 高齢者の日常生活に関する意識調査」

2-1. 移動要配慮者の状況③(障害者)

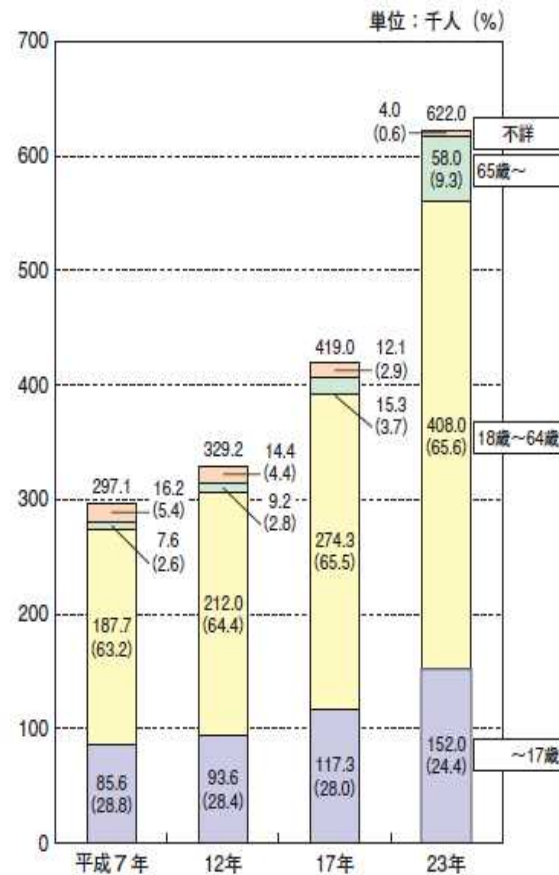
➤ 障害者数の増加

○平成23年の身体障害者数は約386万4千人で、平成18年に比して約29万人(8.1%)増。また、知的、精神障害者数も増加しており、今後も障害者数は増加することが見込まれる。

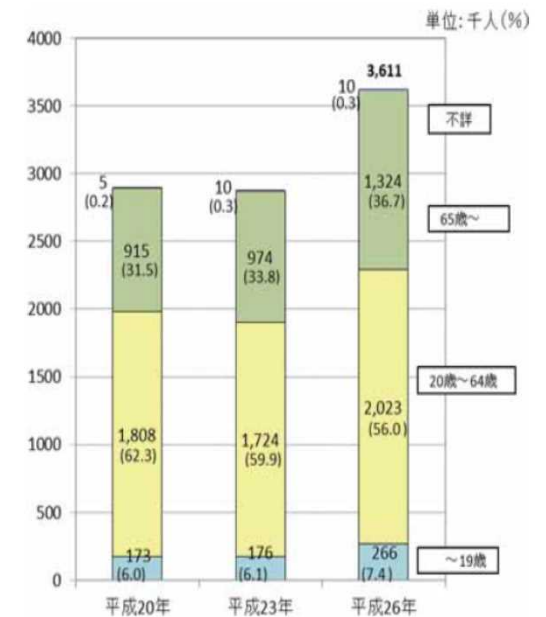
<身体障害児・者(在宅)>



<知的障害児・者(在宅)>



<精神障害者(外来)>



資料:厚生労働省「患者調査」より厚生労働省社会・援護局 障害保険福祉部で作成

注:昭和55年は身体障害児(0~17歳)に係る調査を行っていない。
資料:厚生労働省「身体障害児・者実態調査」(昭和45年、55年、平成3年、8年、13年、18年)。
厚生労働省「生活のしづらさに関する調査」(平成23年)

資料:厚生労働省「知的障害児(者)基礎調査」(平成7年、12年、17年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(平成23年)

2-1. 移動要配慮者の状況④(障害者)

➤ 障害者の外出の状況

○障害者の外出状況を見ると、65歳未満では全体の92.5%、65歳以上では全体の82.3%が頻度にかかわらず外出。
 ○また、週に1回以上外出する人の割合は、65歳未満で77.0%、65歳以上で58.2%と過半を占める。

(65歳未満)

(65歳以上 (年齢不詳を含む))

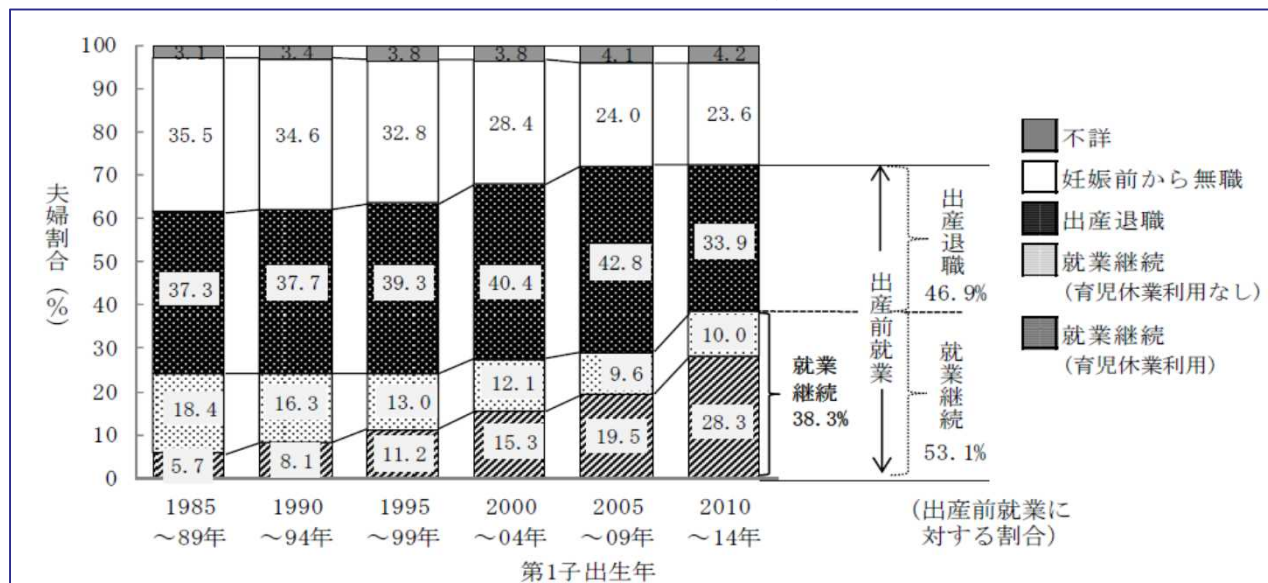
	(65歳未満)						(65歳以上 (年齢不詳を含む))					
	総数	障害者手帳 所持者	障害者手帳の種類 (複数回答)			手帳非所持で、自立支援給 付等を受けている者	総数	障害者手帳 所持者	障害者手帳の種類 (複数回答)			手帳非所持で、自立支援給 付等を受けている者
			身体障害者 手帳	療育手帳	精神障害者 保健福祉手帳				身体障害者 手帳	療育手帳	精神障害者 保健福祉手帳	
総数	4,202	3,971	2,408	1,139	852	231	6,199	5,779	5,454	126	303	420
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
毎日	1,308	1,247	774	370	194	61	808	774	731	16	46	34
	31.1%	31.4%	32.1%	32.5%	22.8%	26.4%	13.0%	13.4%	13.4%	12.7%	15.2%	8.1%
1週間に3~6日	1,230	1,145	721	288	245	85	1,457	1,366	1,307	21	45	91
	29.3%	28.8%	29.9%	25.3%	28.8%	36.8%	23.5%	23.6%	24.0%	16.7%	14.9%	21.7%
1週間に1~2日程度	699	662	375	172	183	37	1,348	1,248	1,189	20	53	100
	16.6%	16.7%	15.6%	15.1%	21.5%	16.0%	21.7%	21.6%	21.8%	15.9%	17.5%	23.8%
2週間に1~2日程度	198	179	96	52	54	19	378	356	334	10	22	22
	4.7%	4.5%	4.0%	4.6%	6.3%	8.2%	6.1%	6.2%	6.1%	7.9%	7.3%	5.2%
1ヶ月に1~2日程度	297	284	170	107	63	13	791	730	693	23	33	61
	7.1%	7.2%	7.1%	9.4%	7.4%	5.6%	12.8%	12.6%	12.7%	18.3%	10.9%	14.5%
その他	154	146	88	45	40	8	318	294	277	8	14	24
	3.7%	3.7%	3.7%	4.0%	4.7%	3.5%	5.1%	5.1%	5.1%	6.3%	4.6%	5.7%
外出していない	100	97	64	22	28	3	509	453	418	11	46	56
	2.4%	2.4%	2.7%	1.9%	3.3%	1.3%	8.2%	7.8%	7.7%	8.7%	15.2%	13.3%
不詳	216	211	120	83	45	5	590	558	505	17	44	32
	5.1%	5.3%	5.0%	7.3%	5.3%	2.2%	9.5%	9.7%	9.3%	13.5%	14.5%	7.6%

2-1. 移動要配慮者の状況⑤(妊産婦)

➤ 出産前後の女性の就業変化

- 第1子出産前後の女性の就業状態の変化をみると、第1子出産後の就業継続者の割合は、2005～09年の29.0%から2010～14年の38.3%へと10%近く上昇しており、妊娠中も勤務を継続している女性が増加。
- 特に、いわゆる正規の職員である女性についてみると、就業継続率は2005～09年の56.5%から2010年～14年には69.1%と約13%上昇。

◆ 第1子出生年別にみた、第1子出産前後の妻の就業変化



◆ 結婚・出産前後の妻の就業継続率、および育児休業を利用した就業継続率

結婚年/ 子の出生年	結婚前後	第1子 出生前後	第1子妊娠前の従業上の地位			第2子 出生前後	第3子 出生前後
			正規の職員	パート・ 派遣	自営業主・ 家族従業 者・内職		
1985～89年	60.3 %	39.2 (9.2)	40.7 (13.0)	23.7 (2.2)	72.7 (3.0)
1990～94年	62.3	39.3 (13.0)	44.5 (19.9)	18.2 (0.5)	81.7 (4.3)	81.9 (16.3)	84.3 (17.6)
1995～99年	65.1	38.1 (17.6)	45.5 (27.8)	15.2 (0.8)	79.2 (-)	76.8 (28.8)	78.1 (19.1)
2000～04年	71.8	40.5 (22.6)	52.4 (37.5)	18.1 (2.2)	71.4 (2.5)	79.2 (33.5)	77.0 (27.6)
2005～09年	71.8	40.4 (27.1)	56.5 (46.3)	17.8 (4.7)	71.1 (2.2)	76.3 (43.2)	81.0 (30.7)
2010～14年	81.0	53.1 (39.2)	69.1 (59.0)	25.2 (10.6)	73.9 (8.7)	78.1 (51.1)	79.2 (44.6)

注：図表Ⅱ-4-2、図表Ⅱ-4-3に同じ。就業継続率は、結婚前・妊娠時に就業していた妻に占める結婚後・出産後に就業を継続していた妻の割合、()内は育児休業制度を利用して就業を継続した割合を示す。

出典：第15回出生動向基本調査
(国立社会保障・人口問題研究所)

2-1. 移動要配慮者の状況⑥(妊産婦)【参考】

➤子育てしやすい環境、女性が活躍しやすい環境の整備

○少子化対策、男女共同参画の観点から、政府において、妊娠中の女性のためのバリアフリー化等の取組を推進。

◆少子化社会対策大綱（平成27年3月20日閣議決定）（抜粋）

IV きめ細かな少子化対策の推進

（2）社会全体で行動し、少子化対策を推進する。

（結婚、妊娠、子供・子育てに温かい社会づくり）

安心して妊娠・出産、子育てをする上で、妊娠中の方や子供連れで外出する際に生じる様々な支障を取り除き、外出しやすい環境を整備することが重要である。こうした環境整備は、若い世代が妊娠・出産、子育てに対して前向きに考えることにもつながる。

マタニティマーク、ベビーカーマークの普及など、妊娠中や子育て時のバリアフリー化を進めるとともに、地域において子供連れにお得なサービスを提供する取組の全国展開などを行う。

◆第4次男女共同参画基本計画（平成27年12月25日閣議決定）（抜粋）

第2部 施策の基本的方向と具体的な取組

I あらゆる分野における女性の活躍

2 家事・育児・介護等に男性が参画可能となるための環境整備

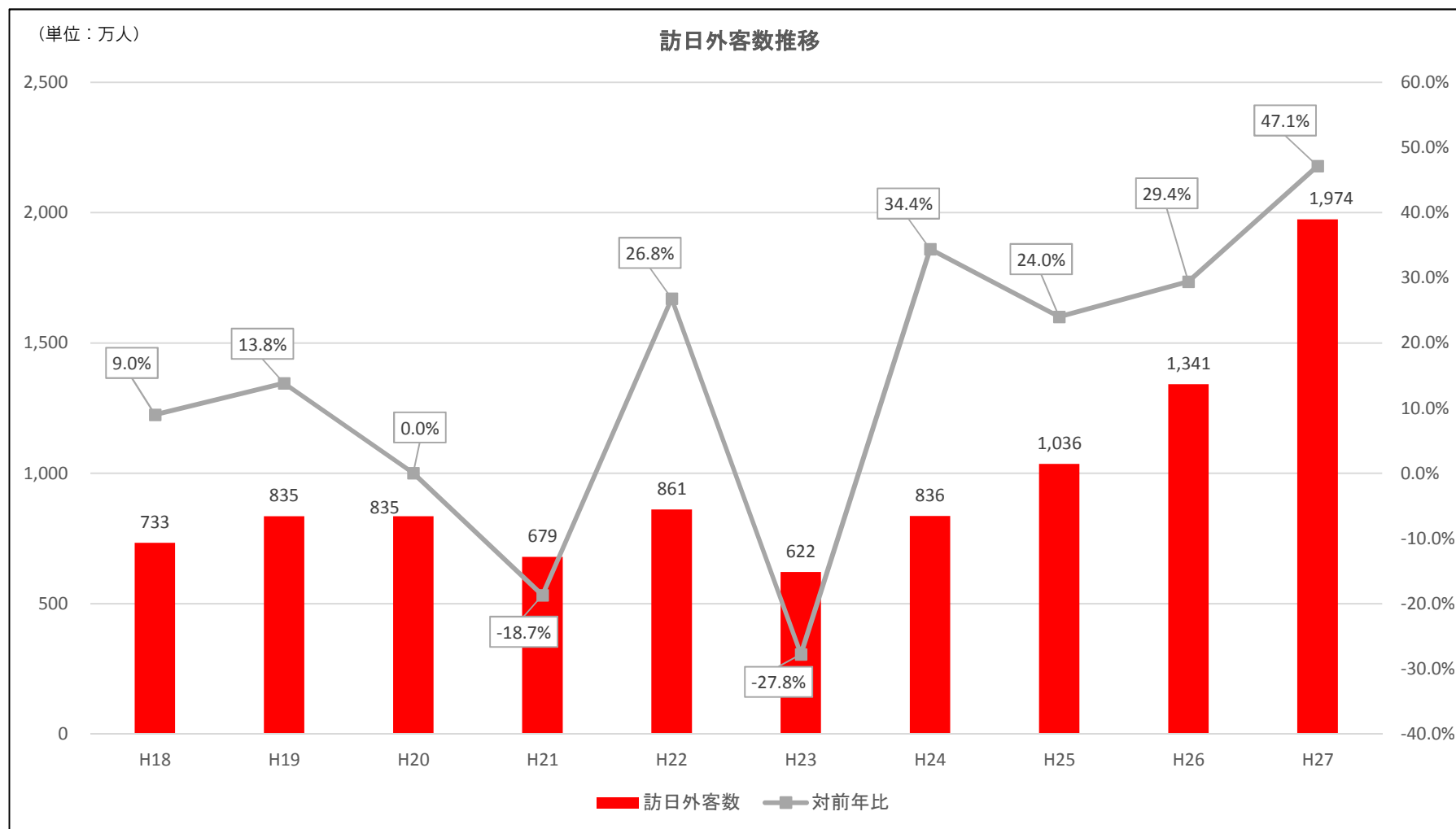
イ 地域等における環境整備

① 男性が子育てに参画しやすくなるための環境整備（ベビーベッド付男性トイレの整備、交通機関での子供連れの乗客への配慮等）を推進する。

2-1. 移動要配慮者の状況⑦(外国人)

➤訪日外国人旅行者数の増加

- 平成27年における訪日外国人旅行者数は1,974万人と、平成18年に比して約2.7倍に大幅に増加。
- また、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年（平成32年）に、訪日外国人旅行者数を4,000万人とする新たな目標が「明日の日本を支える観光ビジョン（H28.3.30）」において設定。今後、さらに訪日外国人旅行者が増加することが見込まれる。



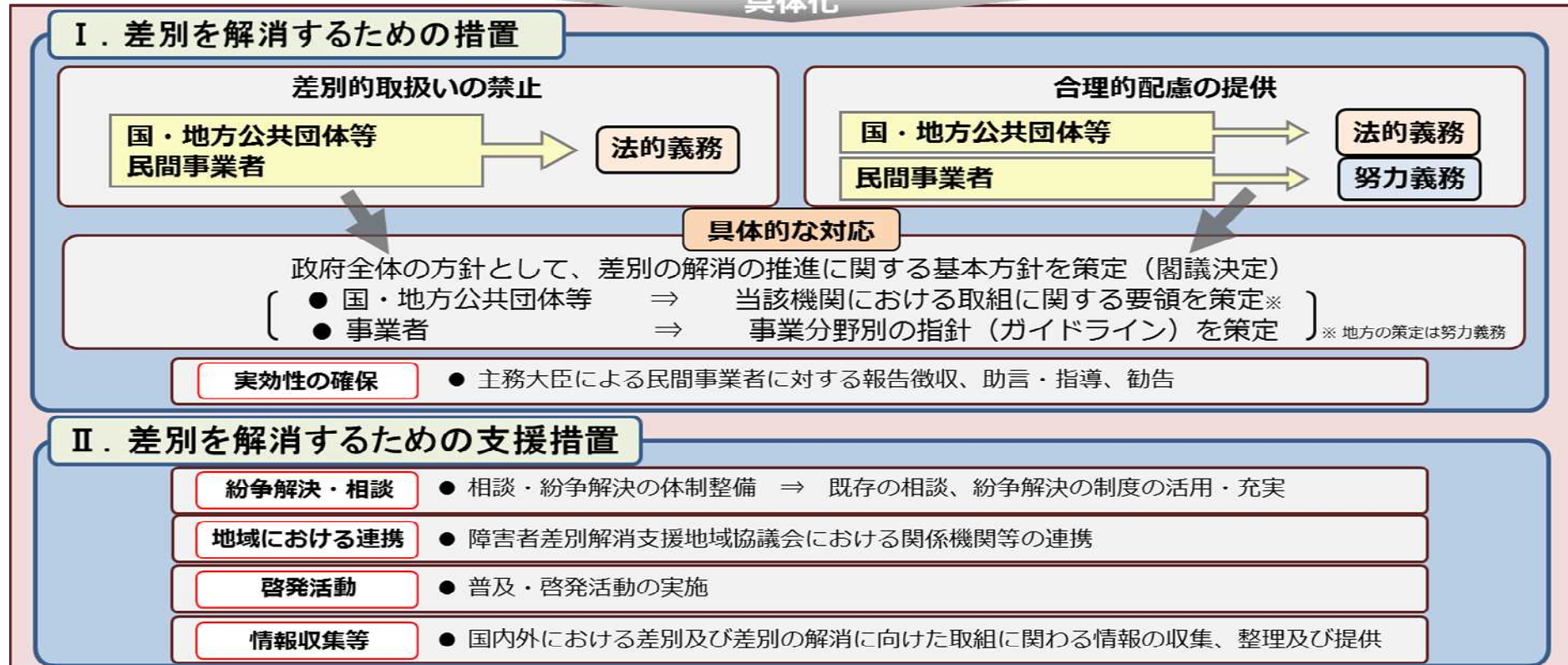
出典：JNTO(日本政府観光局)「訪日外客数」より安心生活政策課作成

2-2. 障害者差別解消法の施行(平成28年4月1日施行)

○平成28年4月1日に施行された障害者差別解消法は、障害のある方に対する「不当な差別的取扱い」を禁止し、社会的障壁の除去の実施について「合理的配慮の提供」を求めている。

<p>障害者基本法 第4条</p> <p>基本原則 差別の禁止</p>	<p>第1項：障害を理由とする差別等の権利侵害行為の禁止</p> <p>〔何人も、障害者に対して、障害を理由として、差別することその他の権利利益を侵害する行為をしてはならない。〕</p>	<p>第2項：社会的障壁の除去を怠ることによる権利侵害の防止</p> <p>〔社会的障壁の除去は、それを必要としている障害者が現に存し、かつ、その実施に伴う負担が過重でないときは、それを怠ることによつて前項の規定に違反することとならないよう、その実施について必要かつ合理的な配慮がされなければならない。〕</p>	<p>第3項：国による啓発・知識の普及を図るための取組</p> <p>〔国は、第一項の規定に違反する行為の防止に関する啓発及び知識の普及を図るため、当該行為の防止を図るために必要となる情報の収集、整理及び提供を行うものとする。〕</p>
---	---	--	--

具体化



施行日：平成28年4月1日（施行後3年を目途に必要な見直し検討）

2-3. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定①

○2020年の東京パラリンピックを契機に、政府としてハード・ソフト面のバリアフリー化を進めることとしている。

➤2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会の準備及び運営に関する施策の推進を図るための基本方針（平成27年11月27日閣議決定）【概要抜粋】

1. はじめに

パラリンピックの開催は、障害者の自立や社会参加を促す大きな力。参加国・地域数についても、オリンピックとの差が縮まるよう、過去最多を目指す。

2. 基本的な考え方

- ・パラリンピックをオリンピックと一体的に運営することを通じて障害者の社会参加の拡大を図る。
- ・高齢化社会、環境・エネルギー問題等多くの先進国に共通する課題を踏まえ、有形・無形の遺産（レガシー）を創出し、日本の力を世界に発信する。

4. 大会を通じた新しい日本の創造

大会を弾みとしてスポーツ・運動による健康増進、受動喫煙防止、公共施設等のユニバーサルデザイン化・心のバリアフリーによる共生社会の実現を通じて、障害者・高齢者の活躍の機会を増やす。

➤第5回 東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部会合における安倍総理挨拶、石井国土交通大臣発言について

➤総理大臣挨拶（抄）

パラリンピックについては史上最高の盛り上げを実現し、ユニバーサルデザインや心のバリアフリーによる共生社会への弾みとします。

➤石井国土交通大臣発言（抄）

国土交通省としては、円滑な輸送対策や外国人観光客の受入環境の整備などにしっかりと取り組んでまいります。その際、(略)「ユニバーサルデザイン2020中間とりまとめ」を踏まえ、東京だけではない全国各地における高い水準のバリアフリー化(中略)にも取り組んでまいります。

2-3. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定②

➤UD2020関係府省等連絡会議 中間取りまとめについて①

○本年8月に取りまとめられた「ユニバーサルデザイン2020中間取りまとめ」において、「交通バリアフリー基準・ガイドラインの改正」が盛り込まれており、“平成29年度中を目途に改正する”こととされている。

1. 経緯

東京大会を契機として、共生社会の実現に向けたユニバーサルデザイン化、心のバリアフリーを推進し、大会以降のレガシーとして残していくための施策を実行するため、本年2月、遠藤オリパラ担当大臣を座長とし、総合政策局長を含む関係府省庁担当局長等を構成員とする「ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議」を設置。

同会議の下に設置された「心のバリアフリー分科会」及び「街づくり分科会」における議論を経て、本年8月、取り組むべき具体的施策について「中間とりまとめ」としてとりまとめ。

2. 中間とりまとめの概要（国交省関連）

(1) ユニバーサルデザインの街づくり

① 東京大会に向けた重点的なバリアフリー化

空港から競技会場等に至る面的なバリアフリーを推進、東京のユニバーサルデザインの街づくりを世界にアピール

- 競技会場周辺エリア等の道路、都市公園、鉄道駅等のバリアフリー化に向けた重点支援
- 新宿、渋谷等都内主要ターミナルの再開発に伴う面的なバリアフリー化の推進
- 成田空港、羽田空港国際線ターミナルの世界トップレベルのバリアフリー化
- 空港アクセスバス・UDタクシー導入への重点支援 等

② 全国各地における高い水準のバリアフリー化の推進

今後の超高齢社会への対応、地方への観光誘客拡大等の観点から、全国のバリアフリー水準の底上げを図り、東京大会のレガシーとする

- パラリンピック・アクセシビリティ基準を踏まえた交通バリアフリー基準・ガイドラインの改正、建築設計標準の改正
(鉄道車両の車椅子スペースの設置箇所数、ホテル客室の指針見直し 等について検討)
- 観光地のバリアフリー情報の提供促進 (モデル評価の実施、バリアフリーツアーセンターの拡大)
- 各地の中核施設(大規模ターミナル等)を中心とした面的なバリアフリー化
- 公共交通機関等のバリアフリー化 (鉄道の車いす利用環境改善、主要空港・主要旅客船ターミナルのバリアフリー化 等)
- ICTを活用した情報発信・行動支援(歩行者移動支援サービスの実証、バリアフリー情報のオープンデータ化、乗換検索システム実現 等)
- トイレの利用環境改善 (多機能トイレの機能分散、マナー改善キャンペーンの実施 等)

(2) 心のバリアフリー

- 交通、観光分野における接遇の向上と職員研修の充実 等

3. 今後の予定

11月～12月 年末	心のバリアフリー分科会、街づくり分科会 第4回連絡会議（最終とりまとめ）
---------------	---

2-3. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定③

➤UD2020関係府省等連絡会議 中間取りまとめについて②

○東京大会は**共生社会の実現に向けて社会構造を変える絶好の機会**。成熟社会における**先進的な取組を世界に示す契機**
 ○「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**」の考え方を共有し、全国で、人々の心にある障壁に向けた取組（**心のバリアフリー**）及び物理的障壁や情報にかかわる障壁に向けた取組（**ユニバーサルデザインの街づくり**）を進めるべき

【中間とりまとめ 主な施策（国交省関連）】

ユニバーサルデザインの街づくり（東京）

空港から競技会場等に至る連続的かつ面的なバリアフリーを推進、世界水準での重点的なバリアフリー化を実現

○競技会場周辺エリア等の連続的・面的なバリアフリー化の推進



- ・アクセス道路について、重点整備区間を決定の上、バリアフリー化を重点支援
- ・主要な都市公園について、2020年（平成32年）までにバリアフリー化し、特に高水準のバリアフリー化を達成するものに対しモデル事例として重点支援
- ・主要建築物におけるトイレの実態調査に基づき、効果的な改修方法を検討・提案し、バリアフリー化を推進

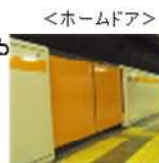


○成田空港、羽田空港国際線ターミナル等のバリアフリー化の推進

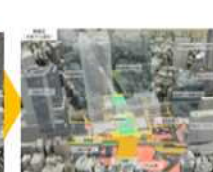
- ・成田空港・羽田空港国際線ターミナルにおける世界トップレベルのユニバーサルデザイン化に向け、今年度中に数値目標を設定し、取組を具体化
- ・UDタクシー乗降の利便性向上に向け、羽田空港国際線ターミナルタクシー乗り場の再配置を今年度中に完了

○主要鉄道駅・ターミナル等におけるバリアフリー化の推進

- ・大会関連駅のエレベーター増設やホームドア整備等への重点支援



- ・都内主要ターミナル（新宿、渋谷、品川、虎ノ門等）について、都市再開発の中でバリアフリー化（平成32年供用目標(部分含む)）



- ・都心～臨海部BRT計画（平成31年運行開始予定）へのバリアフリー新技術の導入検討

○リフト付バス・UDタクシー車両等の導入促進

- ・空港アクセスバス・UDタクシー等の導入に向けた重点支援



- ・併せて、オリパラ特別仕様ナンバープレート等の寄付金を活用し、空港アクセスバス、UDタクシーの導入を促進



2-3. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定④

➤UD2020関係府省等連絡会議 中間取りまとめについて③

ユニバーサルデザインの街づくり（全国各地）

超高齢社会への対応、地方への観光誘客拡大等の観点から、全国のバリアフリー水準を底上げし、東京大会のレガシー化

○バリアフリー基準・ガイドラインの改正

東京大会に向けた基準を踏まえ、国内基準・ガイドラインを改正し全国のバリアフリー水準を底上げ

- ・交通バリアフリー基準・ガイドライン改正（平成29年度中目途）
- ・建築物に係る設計標準改正（今年度中目途）



○観光地のバリアフリー化

障害のある人が訪れやすい観光地づくりに向け、観光地エリア全体の面的なバリアフリーを推進

- ・観光地のバリアフリー化について、モデル評価を実施（今年度）
- ・バリアフリーツアーセンターの充実

○都市部等における複合施設（大規模駅や地下街等）を中心とした面的なバリアフリーの推進

地域の中核となる施設を中心に連続的かつ面的なバリアフリーを推進

- ・主な道路1700kmを重点的にバリアフリー化（平成32年完了目標）
- ・その他主要鉄道駅等周辺の道路について、実態調査に基づき、各市町村の取組を支援
- ・市町村によるバリアフリー基本構想の策定促進に向け、ガイドブックを改訂
- ・パーキングパーミット制度の導入に向け、検討会を設置 等

○公共交通機関等のバリアフリー化

鉄道、旅客船ターミナル、空港、バス・タクシー等におけるバリアフリー化の更なる推進

- ・鉄道における車いす利用環境（待ち時間、車椅子集中時対応）の改善につき、今年度中に検討会設置
- ・ハンドル型電動車椅子の鉄道車両等への乗車要件を見直し（今年度末目途に結論）
- ・主要旅客船ターミナルにおける陸上交通機関からの連続的なバリアフリー化状況を今年度中に点検し、バリアフリー化を促進
- ・関西空港、中部空港、新千歳空港、那覇空港等のバリアフリー化について、今年度中に数値目標を設定し、取組を具体化 等



○ICTを活用したきめ細かい情報発信・行動支援

ICTを活用し、障害のある人等が自立して移動できる環境の整備

- ・空港から競技会場までの移動支援に向け、歩行者移動支援サービスの実証を実施
- ・バリアフリールート・所要時間を提供する乗換検索システムの実現に向け、今年度中に対応方針をとりまとめ
- ・鉄道車両内で障害者向けの走行位置案内を行うスマートフォンアプリの実現に向け、今年度中に技術調査を実施 等

○トイレの利用環境の改善

様々な障害のある人にとって利用しやすいトイレ環境の整備

- ・ガイドライン等を改正し、多機能トイレの機能分散を図る（今年度、来年度）
- ・多機能トイレのマナー改善に向けたキャンペーンを実施



心のバリアフリー

○交通・観光分野における接遇の向上と職員研修の充実

- ・接遇ガイドラインを平成29年度中に作成するとともに、交通事業者の研修を充実

等



2-3. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定⑤

➤Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン 暫定基準の概略について①

○東京大会の組織委員会において、国際パラリンピック委員会の求めに応じ、大会時のバリアフリー化のガイドラインとして「Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン」を策定。ハード面について暫定基準を取りまとめ。

I アクセシビリティ・ガイドライン

1 概要

組織委員会が、国際パラリンピック委員会（IPC）の求めに応じて策定する、大会運営に係るハード・ソフト両面のバリアフリー化を目的とする大会時のガイドライン

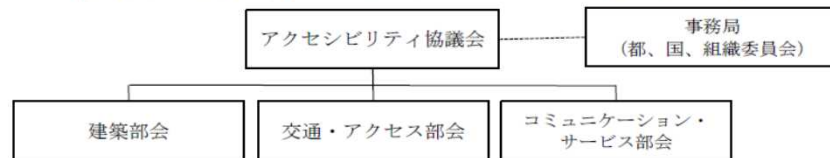
2 アクセシビリティ・ガイドラインの性格

ガイドラインに法的拘束力はないが、組織委員会は、対象施設の管理者等の大会関係者に整備の働きかけを行うとともに、仮設施設の整備やソフト的対応も含めガイドラインを踏まえた大会運営を確保

II Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン

1 検討体制

都は、国・組織委員会と共催で、アクセシビリティ協議会を設置



※策定に当たり、障害者団体、関係機関、有識者等の意見を聴取

(1) 建築部会

各会場における通路、エレベーター、会場の座席、トイレ等におけるバリアフリーの技術仕様を検討

(2) 交通・アクセス部会

アクセス経路に関わる空港・駅・港湾・道路・バス停における通路、エレベーター、トイレ等のバリアフリーの技術仕様を検討

(3) コミュニケーション・サービス部会

組織委員会による刊行物・案内サイン等情報発信の技術仕様や大会スタッフ・ボランティア向け接遇トレーニングの指針を検討

2 策定スケジュール

- 本年1月、ハード編（暫定基準）についてIPCが承認
- 現在、設備や情報発信等の技術仕様に加え、ソフト面についても取りまとめており、平成28年度中に最終承認を得る予定

III 暫定基準の適用

1 暫定基準

大会施設や会場までの経路等、構造物の設計段階で必要となる「通路、スロープ、階段、出入口、エレベーター、会場の座席」等ハード面に係る約180項目（数値基準：約50項目）について先行的に「暫定基準」として取りまとめ

ハード面のうち、家具やカウンター等住宅設備機器は現在検討中

2 適用の範囲

- (1) 東京オリンピック・パラリンピック大会の会場であってアクセシビリティに配慮が必要な観客等（パラリンピック選手、大会関係者等その他のクライアントを含む。）のエリア
- (2) 両大会の競技会場へのアクセス動線のうち、アクセシビリティに配慮して、組織委員会が選定する経路や輸送手段などの動線

3 暫定基準の設定と適用の考え方

推奨	『東京都条例等による望ましい整備』及び『IPCガイドの推奨基準』の水準を総合的に勘案 ⇒新設の会場、主要駅等において、仮設対応を含めて、可能な限り実現を目指す
標準	『IPCガイドの遵守基準』『国の推奨基準』『国の遵守基準を上回る東京都条例等の整備基準（遵守基準/努力基準）』の水準のうち、相対的に高いものを総合的に勘案 ⇒既存の会場、多くのアクセシブルルートにおいて、大会後の利用ニーズ等を勘案し、仮設対応を含めて、可能な限り実現を目指す

但し、構造上等の理由等によって、標準基準を満たせない場合、少なくとも現行の『国の遵守基準』は満たす

※ 現場条件、大会時及び大会後の利用ニーズ、会場施設の規模・用途、維持管理等により、適用対象施設ごとにこれらの基準を組み合わせて対応する場合がある。

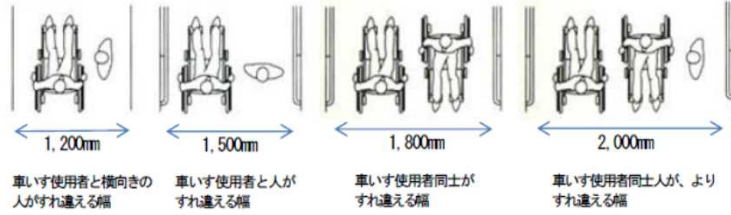
※ IPCの示す『アクセシビリティガイド』及び関係国内法令等に基づき基準をとりまとめ
【関係国内法令等】
都：福祉のまちづくり条例、施設整備マニュアル 等
国：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、建築設計標準 等

2-3. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定⑥

➤Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン 暫定基準の概略について②

(参考) 暫定基準の具体例

項目	数値基準/数値以外の基準		
会場・公共交通の 出入口のドア幅	推奨基準：950mm 標準基準：大会会場は850mm 公共交通施設は900mm その他：公共交通施設では800mm ※競技用車いすを利用する選手動線は1,000mm以上		
	手動車いす	電動車いす	競技用車いす
	  540mm 操作に必要な幅 740mm	  625mm 操作に必要な幅 725mm	  900mm 操作に必要な幅 1,000mm
競技会場の アクセシブルな 座席比率	標準基準：オリンピック大会会場は0.75% パラリンピック大会会場は1.0%～1.2% 同伴者席は同比率で横に設置 ※アクセシブルな座席は複数の位置から座席の選択が可能となるよう分散して配置することが望ましい。		
サイトライン (可視線)の確保	車いす使用者がアクセシブルな座席と前席の床の高さの差は、前席の観客が立ち上がった際にも視覧が可能となるよう、舞台やスクリーン、競技スペース等へのサイトライン(可視線)を確保したものとする。		

項目	数値基準/数値以外の基準		
会場・公共交通の 通路幅	推奨基準：不特定多数の歩行者が極めて多い通路は2,000mm以上 選手村・公共交通機関は1,800mm以上 標準基準：不特定多数の歩行者が極めて多い通路は1,800mm以上、 選手村・公共交通施設は1,500mm以上 その他：1,200mm以上 ※歩道は、歩行者の多い場合3,500mm以上、標準基準2,000mm以上、国内基準1,500mm以上。ただし、地形の状況、その他の特別な理由によりバリエーションを得ない場合は当該区間を1,000mmまで縮小可能		
			
会場・ルートの エレベーターの かごの大きさ	推奨基準：幅2,100mm×奥行1,500mm 又は同等水準のサイズ 標準基準：幅1,700mm×奥行1,500mm 又は同等水準のサイズ その他：幅1,400mm×奥行1,350mm ※鉄道駅等は、同一ホーム等に複数台設置することにより全体容量で推奨基準を達成する場合も、当該基準を満たすものとする。		
	<目安>	手動車いす (幅540mm×長さ850mm)	電動車いす (幅625mm×長さ980mm)
	2,100mm×1,500mm (24人乗り)	4台	3台
	1,700mm×1,500mm (17人乗り)	3台	2台
1,400mm×1,350mm (11人乗り)	2台	2台	

3. さらなる対応の必要性

3-1. 視覚障害者の方の人身傷害事故の発生

○平成28年8月の東京地下鉄青山一丁目駅、10月の近鉄河内国分駅と、視覚障害者の方がホームから転落し死亡する事故が相次いで発生。障害者の方の安全確保対策は喫緊の課題。

東京地下鉄銀座線・青山一丁目駅での人身障害事故の概要等

1. 概要

平成28年8月15日(月)17時44分頃、銀座線青山一丁目駅南青山方面改札口から入場した盲導犬をお連れのお客様(男性・55歳)は渋谷方面行きホーム上の白線付近を歩行したため、ホーム整理中の駅係員がマイクにて「下がってください」と注意喚起放送を実施したが、当該お客様は軌道内に転落した。このため、駅係員は進入してくる列車に対して合図等による停止合図を送るとともに、ホーム上にある非常停止合図器を操作した。当該お客様が軌道内へ転落した約2秒後に、列車は転落箇所を通過して急停車した。

2. 今後の同種事故防止策

(1) ホームドア設置のより一層の促進

青山一丁目駅を含む銀座線、千代田線、日比谷線の全駅及び東西線、半蔵門線の先行設置駅について、既に最短となる工程で計画しているが、工程を再度精査し、一日でも早く設置できるよう努力する。また、東西線、半蔵門線の先行設置駅以外の駅についても、引き続き早期設置に向けて、課題解決に取り組む。

(2) 目の不自由な方等がご利用する際に見守り体制を強化する取り組み

ア 8月16日付で全駅係員等に対して、目の不自由なお客様等がご利用される場合、その動向等を注視し、可能な限り必要なお声掛けを行うことや、異常時の取扱いについて改めて周知した。
イ 社会全体でお身体の不自由なお客様等を見守ることができるような風土を醸成するため、ご利用のお客様にもご協力をお願いする取組み(ポスターの掲出、放送等)を進める。

近畿日本鉄道大阪線・河内国分駅で発生した鉄道人身障害事故について

1. 概要

平成28年10月16日(日)11時8分ごろ、大阪線鶴橋駅から榛原行き区間準急(6両編成)にご乗車されていた視覚に障害をお持ちのお客様は、同列車が河内国分駅1号線で後続の特急列車を待避するため停車中、同列車の1両目から一人でホーム上に出た後、2号線に転落した。

一方、2号線を通過しようとした大阪上本町発鳥羽行き特急(4両編成)の運転士は、ホーム区間に進入直後、ホームと進行方向左側のレールとの間に影を認め、直ちに急停止の処置および汽笛を吹鳴するとともに防護無線を発信した。列車が影に近づくとつれ、それが人であることが判明したが、間に合わず列車全面左方下部と接触し、停車した。

3. その他

- (1) 当該お客様には、女性のお客様2名が付き添っておられた。
- (2) 当該お客様は白い杖を使用していなかった。
- (3) 当該お客様が視覚に障害をお持ちとの情報は、付添いのお客さまからの証言による。
- (4) 同駅ホームには非常通報装置が設置されているが、他のお客様による操作はされなかった。
- (5) 同駅ホームには視覚障害者誘導ブロック(警告ブロック・誘導ブロック)は設置されているが、内方線は設置されていない。

3-2. 当事者からの要望

○バリアフリー法に基づく基本方針、移動等円滑化基準等により、旅客施設等のバリアフリー化は着実に進捗してきているが、障害当事者の方々からは移動、施設利用等のさらなる円滑化に対し、様々な要望が出されているところ。本委員会の開催にあたり、事前に委員の皆様方から多くの意見を頂いたところ。その主なものは以下のとおり(詳細は「資料3 各委員からの意見について」参照)。

移動等円滑化された経路関係

- 駅の規模に応じて複数ルート化、1ルート化の基準を示してほしい
- 駅の規模に応じてエレベーターの大型化、複数化 等

通路等関係

- 各事業者の施設と公共空間との間で、経路誘導のラインの色を統一するなど 等

案内設備関係

- 各施設の入口で音声誘導装置の設置
- 公共空間や交通機関などで事故や緊急情報を流すなど、デジタルサイネージを活用した整備を普及するよう基準化を図ること 等

便所関係

- 便房内設備の統一化と音声案内
- 障害者用トイレの増設の他、一般トイレの個室の数に余裕があるようにしてほしい 等

鉄軌道駅関係

- 内方線付き点状ブロックは、必ず敷設をする必要がある。
- 視覚障害者はICカードのみの改札と切符も利用できる改札の区別がつかないことが多い、鉄道事業者によって改札機のICカードをタッチする場所が異なる
- ホームドアの設置を早急に進める必要がある 等

鉄軌道車両関係

- 車いすのまま乗車できるスペースを増設し、自由席にも設置する。また、車いすのまま乗車できるスペースは、車いすが通路にはみ出さない広さを確保し、ベビーカーも同じように乗車可能とする
- 点字案内の位置の統一、音声案内の充実 等

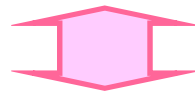
バス車両関係

- バス車両の低床化とバス停のマウント化
- 新車購入はワンステップバスではなく、ノンステップバスを義務付ける
- 車いす座席は2席を基準としてほしい 等

4. まとめ

4. スパイラルアップの考え方に基づくさらなるバリアフリー化の必要性

➤公共交通機関の旅客施設や車両等のバリアフリー化は着実に進展



➤一方で、バリアフリー法の施行（H18.12）から約10年が経過。

➤この間、バリアフリー・ユニバーサルデザインを取り巻く環境は以下のように変化してきている。

1. 高齢者・障害者等移動要配慮者の増加
2. 障害者差別解消法の施行
3. 東京オリンピック・パラリンピックの開催決定

➤また、以下のような事象の発生等によりバリアフリー化について、さらなる対応の必要性が生じている。

4. 東京地下鉄銀座線青山一丁目駅等における視覚障害者のホーム転落事故の発生
5. 当事者の方々からの移動・施設利用等のさらなる円滑化に対する要望

以上を踏まえ

◆東京オリンピック・パラリンピックを契機とし、上記の変化に対応し、東京にとどまらず、全国各地における高い水準のバリアフリー化を推進する必要

→バリアフリー法に基づく公共交通機関の移動等円滑化基準やバリアフリー整備ガイドラインの改正