

ユニバーサルデザインの考え方に基づく  
バリアフリーのあり方を考える懇談会  
報告書

平成17年5月27日



# ～ 目 次 ～

## I はじめに（座長挨拶）

## II これまでのバリアフリー施策

- i) 交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定の促進
- ii) 公共交通機関のバリアフリー化
- iii) 歩行空間のバリアフリー化
- iv) 住宅・建築物のバリアフリー化
- v) その他公共空間のバリアフリー化
- vi) 「心のバリアフリー」の推進等の取組

## III ユニバーサルデザインの考え方に基づくこれからのバリアフリーのあり方についての基本的な考え方

- 1. ユニバーサルデザインの基本的考え方
- 2. ユニバーサルデザインの考え方に基づく施策の考え方

- ① 多様なニーズに対応した施策
  - a. 事前の当事者参加の促進
  - b. 基準の考え方
  - c. 対象の考え方
  - d. 連続的なバリアフリー空間の形成
  - e. 総合的な対策
- ② 着実な実施のための施策
  - a. 優先順位付けされた重点的な投資
  - b. 事後評価の促進・適切な維持管理
  - c. 爾後の施策への反映
- ③ 関係者の主体的な関与
  - a. 管理者責任と自己責任との関係
  - b. コスト負担のあり方
  - c. 「心のバリアフリー」等の重要性
  - d. 関係者に期待される役割
    - (1) 利用者や住民の役割
    - (2) 事業者や施設管理者の役割
    - (3) 行政の役割

## IV 今後検討すべきバリアフリーの具体的施策

- 1. 対象者・対象施設について
- 2. 面的な計画策定について
- 3. 利用者・住民参加について
- 4. 「心のバリアフリー」等について
- 5. その他

## V 結び

## ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会

### メンバー

座長	野村 歡	日本大学理工学部教授
座長代理	秋山 哲男	首都大学東京大学院都市科学研究科教授
	東 信男	ホテルオークラ常勤監査役
	伊東 弘之	(社) 全国乗用自動車連合会理事長
	尾上 浩二	(NPO法人) DPI 日本会議事務局事務局長
	加賀見俊夫	(株) オリエンタルランド代表取締役社長
	梶原 優	(社) 日本病院会常任理事
	川内 美彦	一級建築士事務所アクセスプロジェクト主宰
	河村 守康	(株) 虎ノ門実業会館代表取締役社長
	黒崎 信幸	(財) 全日本聾唖連盟副理事長
	兒玉 明	(福) 日本身体障害者団体連合会会長
	笹川 吉彦	(福) 日本盲人会連合会長
	佐藤友美子	サントリー (株) 次世代研究所部長
	杉浦 浩	東京都都市整備局技監
	杉浦 義雄	(財) 全国老人クラブ連合会副会長
	杉山 武彦	一橋大学大学院商学研究科教授
	高橋 儀平	東洋大学工学部建築学科教授
	高橋 玲子	(株) トミー安全・環境統括室社会環境チーム
	土野 守	岐阜県高山市長
	妻屋 明	(社) 全国脊髄損傷者連合会理事長
	戸田 晴久	大阪府建築都市部技監〔平成17年4月から〕
	富田 哲郎	東日本旅客鉄道 (株) 常務取締役総合企画本部副本部長
	豊田 直子	元全日空客室乗務員 手話通訳者 NHK手話ニュースキャスター
	西村 泰彦	(社) 日本バス協会理事長
	八方 隆邦	東京急行電鉄 (株) 常務取締役鉄道事業本部長
	原田 和明	(株) 東武百貨店顧客サービス部長
	松尾 正洋	日本放送協会解説委員
	三星 昭宏	近畿大学理工学部社会環境工学科教授
	村上美奈子	(社) 東京建築士会副会長
	村岸 明	前大阪府建築都市部技監〔平成17年3月まで〕
	山本 敏夫	鹿島建設 (株) 取締役

(五十音順 敬称略)

丸山 博	国土交通省総合政策局長
竹歳 誠	国土交通省都市・地域整備局長
谷口 博昭	国土交通省道路局長
山本繁太郎	国土交通省住宅局長
梅田 春実	国土交通省鉄道局長
金澤 悟	国土交通省自動車交通局長
矢代 隆義	警察庁交通局長
荒木 慶司	総務省大臣官房総括審議官
塩田 幸雄	厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部長

## ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会 開催経過

### 第1回懇談会（平成16年10月15日）

検討テーマ「これからのバリアフリーのあり方について」

- \*懇談会開催の趣旨、今後の進め方等について
- \*現在までの取組状況について
- \*これからのバリアフリー施策のあり方に関してフリーディスカッション

### 第2回懇談会（平成16年11月30日）

検討テーマ「施設・建築物・車両等の整備のあり方について」

- \*対象者・対象施設等の範囲について
- \*交通施設・建築物・車両等の単体に係る義務付けのあり方について

### 第3回懇談会（平成17年1月25日）

検討テーマ「総合的・一体的な環境整備のための方策について」

- \*一体的・計画的に整備するエリアのあり方について
- \*連続性の確保方策について
- \*関係者間の調整のあり方について
- \*住民参加のあり方について

### 第4回懇談会（平成17年3月1日）

検討テーマ「ソフト対策等の新たな取組、成果目標のあり方等について」

- \*人的支援のあり方、心のバリアフリーの強化について
- \*情報化のあり方について
- \*連続的なバリアフリー環境の整備のための新たな指標、利用者満足度の把握について

### 第5回懇談会（平成17年4月26日）

検討テーマ「懇談会としての意見のとりまとめについて」

懇談会での議論と並行して、関係する以下の11の団体からのヒアリングを実施するとともに、全地方公共団体を対象としたアンケート調査を実施し、意見・要望を把握

主婦連合会

消費科学連合会

全国精神障害者家族連合会

全国脊髄損傷者連合会

全国老人クラブ連合

全日本手をつなぐ育成会

全日本聾啞連盟

DPI 日本会議

東京都聴覚障害者連盟

日本身体障害者団体連合会

日本盲人会連合

（五十音順）

## I はじめに（座長挨拶）

我が国では、他の先進諸国に例を見ない急速な勢いで高齢化が進んでおり、高齢社会対策は喫緊の課題です。

また、ノーマライゼーションの理念に基づき、障害者や高齢者を含むあらゆる人が、平等に社会資源を享受できる環境を作り、社会参加の機会の平等を推進することが重要な課題となっております。1975年の国連の「障害者の権利宣言」では、「障害者は、その人間としての尊厳が尊重される生まれながらの権利を有している。障害者は、その障害の原因、特質及び程度にかかわらず、同年齢の市民と同等の基本的権利を有する。」「障害者は、他の人びとと同等の市民権及び政治的権利を有する。」と位置付けられました。この流れに沿って国連が定めた1981年の「国際障害者年」では「完全参加と平等」のスローガンの基に様々な取組がなされ、さらに、1983年からの10か年を「国際障害者年10か年行動計画」として国や地方公共団体が障害者の生活権を守るために活動を展開しました。この間の1999年には国連は「国際高齢者年」を定め、高齢者の自立・参加・ケア・自己実現・尊厳を国際原則として訴えました。

このような大きな動きのなかで、我が国においても政策の転換がありました。平成5年には障害者基本法が制定され、平成7年に示された「障害者プラン」では、「地域での共生」「社会的自立」「バリアフリー化」が強く打ち出されました。

いっぽう、われわれの分野では、平成6年に、「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」（以下「ハートビル法」という。）が制定され、また、平成12年には、「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、それぞれの法律に基づき、建築物や旅客施設、歩行空間、鉄道車両等のバリアフリー化が進められてきました。

これにより、個々の施設の整備という側面では一定の成果が得られており、引き続き、その取組を着実に推進することが必要です。さらに、今後は、連続的な移動環境を整備し、総合的なバリアフリー対策を推進することが必要であり、その際には、「ユニバーサルデザイン」という考え方に基づき、当事者参加のプロセスを経て、できるだけ多くの人にとって使いやすい生活環境の整備を継続的に行っていくことが重要です。

また、交通バリアフリー法では、法律施行後5年経過したところで、その達成状況について検討を加え、必要な措置を講ずることとされており、本年度はその見直しを実施すべきタイミングとなっております。

このような状況を踏まえ、関係する様々な分野から幅広いメンバーに参画していただき、総合的な観点から検討を行うため、「ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会」を設置いたしました。

懇談会では、各回のテーマに応じて委員からプレゼンテーションを行った後、積極的な意見交換が行われました。また、懇談会での議論と並行して、関係する 11 の団体からのヒアリングを実施するとともに、全地方公共団体を対象としたアンケート調査を実施し、ハートビル法・交通バリアフリー法などの現行制度や、今後のバリアフリー・ユニバーサルデザイン関連の施策に関する意見・要望をできる限り幅広く把握するよう努めました。

この報告書は、これまでの懇談会の場における議論や、ヒアリング・アンケートを通じていただいた意見・要望を取りまとめたものです。特に、「IV 今後検討すべき具体的施策」に記載した具体的施策は、懇談会の場において議論が尽くせなかった面もあり、ヒアリング・アンケートを通じて頂いた意見・要望を中心にまとめております。なお、いただいた意見・要望等は、報告書の別冊として、主要な論点ごとにも整理しております。

本報告書では、まず、生活環境のインフラを整備するという観点から、ユニバーサルデザインの基本的考え方を整理し、当事者参加やスパイラルアップのプロセスを確立し、継続的に「よりユニバーサルな社会環境」を達成すべく努力することが必要であるとしています。

そのうえで、今後、その考え方に基づき施策を展開するには、

- ① 多様なニーズに対応した施策
- ② 着実な実施のための施策
- ③ 関係者の主体的な関与

という視点から考えることが重要であり、当事者参加の促進や総合的な対策の必要性、プロジェクトで得られた知見を爾後の施策に反映させることの重要性、コスト負担の考え方、「心のバリアフリー」の重要性、多様な関係者それぞれに期待される役割等について述べております。さらに、このような基本的考え方に基づき、今後、具体的に講ずべき施策について提言しております。

このように、本報告書は、様々な視点で幅広く検討を行ってきた成果であり、今後、政府としてバリアフリー施策を推進するに当たり、重要な示唆に富んだものであると確信しております。国土交通省の施策が中心となっておりますが、政府の施策全般に関わる内容も含まれており、政府として、この報告書の内容を十分に踏まえ、より一層積極的に、ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリー施策を展開することを希望いたします。

最後に、懇談会メンバーをはじめ、本報告書の取りまとめにご尽力いただいた各位に対し、厚く御礼申し上げます。

ユニバーサルデザインの考え方に基づく

バリアフリーのあり方を考える懇談会 座長

日本大学理工学部建築学科教授 野村 歡

## Ⅱ これまでのバリアフリー施策

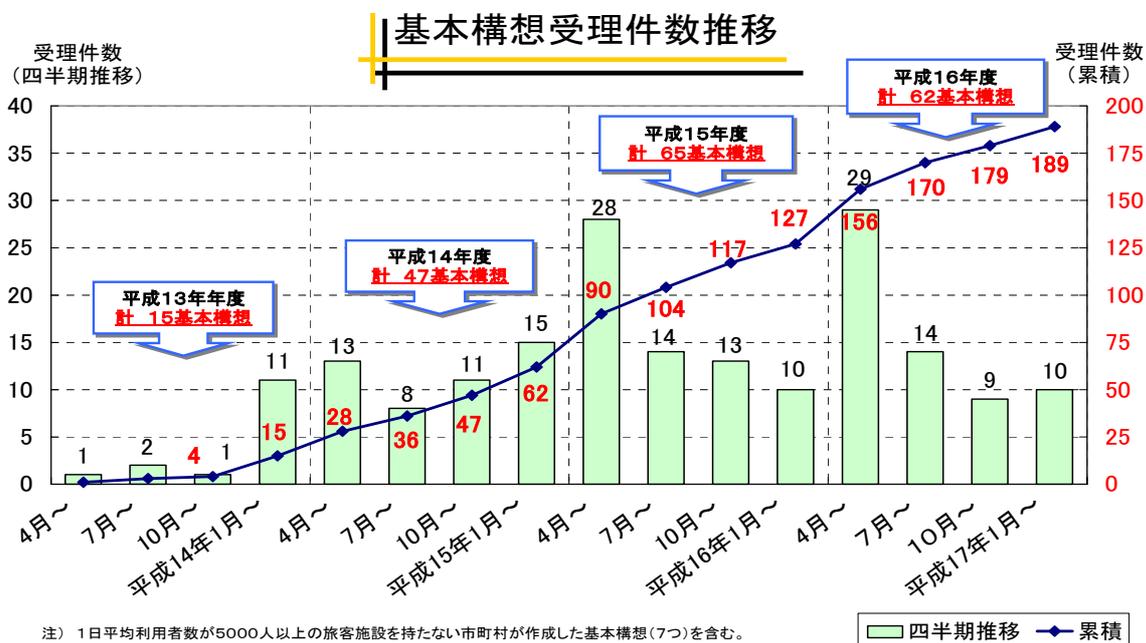
### i) 交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定の促進

#### <施策・事業概要>

- 市町村が、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基本構想（以下「基本構想」という。）を策定し、駅などの旅客施設を中心とした地区について、旅客施設、駅前広場、周辺の主な道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進している。
- 国としては、基本構想策定促進セミナーの開催やバリアフリープロモーターの派遣等により、基本構想の策定の促進に努めている。
- また、基本方針（基本構想の指針となるべき事項を定めている）を改正し（平成16年10月14日告示）、基本構想を策定する際、官公庁施設や福祉施設等についてハートビル法との連携を図ることとした。

#### <目標・実績>

- 平成16年度末現在、189の基本構想が策定されている。



- 基本構想の策定された施設についてみると、1日平均利用者数5,000人以上の旅客施設2,735（鉄軌道駅）に対して、策定された旅客施設が531（鉄軌道駅）（19.4%）である。策定されていない旅客施設のうちで段差解消がなされていないものが1,233（45.1%）となっている。

## ii) 公共交通機関のバリアフリー化

### <施策・事業概要>

- 高齢者、身体障害者等が公共交通機関を安全かつ円滑に利用できるよう、交通バリアフリー法及び「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」等により、鉄道駅等の旅客施設において、エレベーター等の整備、身体障害者誘導用ブロックの設置、障害者対応トイレの整備等を推進している。
- 交通バリアフリー法及び同ガイドライン等により、鉄軌道車両やバス、旅客船、航空機のバリアフリー化を推進しており、平成 15 年度末現在、整備状況は下のとおりとなっている。

### <目標・実績>

#### 【段差解消】

	平成 12 年度末	平成 15 年度末	社会資本整備 重点計画 (平成 19 年度)	基本方針での 目標 (平成 22 年)
鉄軌道駅	28.6%	43.9%	7 割強	原則として 100%
バスターミナル	59.5%	72.1%		
旅客船ターミナル	33.3%	75.0%		
航空旅客ターミナル*	0.0%	5.0%		

\* 航空旅客ターミナルについては、法令に基づく基準を満たしている施設の割合は上記のとおりだが、エレベーター等の設置は、平成 13 年 3 月末までに 100% 達成されている。

#### 【視覚障害者誘導用ブロックの設置】

	平成 12 年度末	平成 15 年度末	社会資本整備 重点計画 (平成 19 年度)	基本方針での 目標 (平成 22 年)
鉄軌道駅	57.7%	74.9%	8 割強	原則として 100%
バスターミナル	47.6%	60.5%		
旅客船ターミナル	33.3%	50.0%		
航空旅客ターミナル	22.7%	45.0%		

#### 【車両等】

	平成 12 年度末	平成 15 年度末	基本方針での目標 (平成 22 年)
鉄軌道車両	10.1%	23.7%	約 30%
バス	低床バス	4.9%	平成 27 年までに 100%
	ノンステップバス	2.2%	20~25%
旅客船	0.0%	4.4%	約 50%
航空機	0.7%	32.1%	約 40%

[参考] (交通バリアフリー法の対象ではないが、参考のために掲載した)

	平成 12 年度末	平成 15 年度末	国土交通省政策評価での目標 (平成 17 年度)
タクシー (福祉タクシー車両数) ※	2,050	4,574	10,000
NPO等によるボランティア福祉有償輸送の許可	<p>平成 15 年に構造改革特区として認められたNPO等によるボランティア福祉有償輸送について、平成 16 年 3 月に全国展開を図り、地方公共団体が主催する運営協議会において必要と認められたNPO等によるボランティア有償輸送について、道路運送法上の許可対象とすることとした。</p> <p>平成 16 年 9 月末現在、20 の地方公共団体において運営協議会が設置されており、47 の団体が同法の許可を受けている。</p>		

※ 福祉タクシー車両とは、車いす・寝台（ストレッチャ）のまま乗降できるリフト等を備えたタクシー車両を指す。

### iii) 歩行空間のバリアフリー化

#### <施策・事業概要>

市街地の駅、商店街、病院等の主要ルートにおいて、高齢者、身体障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・勾配等の改善、エレベーター等が設置された歩道橋の整備等を推進している。

特に、主要な鉄道駅等を中心とする地区において、交通バリアフリー法に基づき、歩行空間のバリアフリー化を推進しており、平成 15 年度末現在、バリアフリー化された割合は 25%となっている。

#### <目標・実績>

	平成 14 年度末	平成 15 年度末	社会資本整備重点計画 (平成 19 年度)
平均利用者数が 5,000 人/日以上 の旅客施設の周辺等の主な道路のうち、 バリアフリー化された道路の割合	17%	25%	約 5 割

## iv) 住宅・建築物のバリアフリー化

### ① 住宅のバリアフリー化

#### <施策・事業概要>

高齢者、身体障害者等がいきいきとした住生活を営むことができるよう、高齢者、身体障害者等のニーズの多様性に的確に対応し、加齢等による身体機能の低下や障害が生じた場合にも、基本的にそのまま住み続けることができるよう手すりの設置、広い廊下幅の確保、段差の解消等がなされたバリアフリー化された住宅の供給及び普及を推進しており、平成 15 年度末現在、全住宅ストックにおけるバリアフリー化の割合は 3.4%となっている。

#### <目標・実績>

	平成 15 年度末	社会資本重点整備計画 (平成 19 年度)	平成 27 年度
全住宅ストックにおける バリアフリー化の割合	3.4%	約 1 割	約 2 割

※バリアフリー化：手すりの設置（2ヶ所以上）、段差のない室内、車いすで通行可能な幅の廊下の3点を備える。

### ② 建築物のバリアフリー化

#### <施策・事業概要>

高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築を促進するため、ハートビル法により、病院、劇場、ホテル、老人ホーム等不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物（特別特定建築物）のうち 2,000 m<sup>2</sup>以上の建築等について、バリアフリー化を義務付けるとともに、学校、事務所、共同住宅等の多数の者が利用する建築物（特定建築物）の建築等についてバリアフリー化の努力義務を課している。また、認定建築物（\*）に対する容積率の特例、表示制度等の支援措置等により建築物のより一層のバリアフリー化を推進しており、平成 15 年度末現在、2,000 m<sup>2</sup>以上の特別特定建築物の総ストックのうち、ハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合は約 3 割となっている。

（\*）認定建築物：利用円滑化誘導基準等に適合するものとしてハートビル法に基づき所管行政庁の認定を受けた特定建築物。

<目標・実績>

	平成 15 年度末	社会資本重点整備計画 (平成 19 年度)
2,000 m <sup>2</sup> 以上の特別特定建築物の総ストックのうち、ハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合	約 3 割	約 4 割

### ③ 官庁施設のバリアフリー化

<施策・事業概要>

- 少子・高齢化の急速な進展等を踏まえ、窓口業務を行う官署が入居する官庁施設について、高齢者、身体障害者等すべての人が円滑かつ快適に施設を利用できるよう、窓口業務を行う事務室出入口の自動ドア化、多機能トイレの設置等による高度なバリアフリー化を目指した整備を推進している。
- 窓口業務を行う官署が入居する既存施設について、手すり、スロープ、視覚障害者誘導用ブロック、身体障害者用トイレ、自動ドア、エレベーター（延べ面積 1,000 m<sup>2</sup>以上の施設を対象）等の改修を実施しており、平成 15 年度末現在、バリアフリー化の割合は 62%となっている。

<目標・実績>

	平成 15 年度末	社会資本整備重点計画参考資料 (平成 19 年度)	新障害者プラン ン (平成 22 年度)
既設官庁施設のバリアフリー化の割合	62%	77%	100%

#### v) その他公共空間のバリアフリー化

### ① 都市公園のバリアフリー化

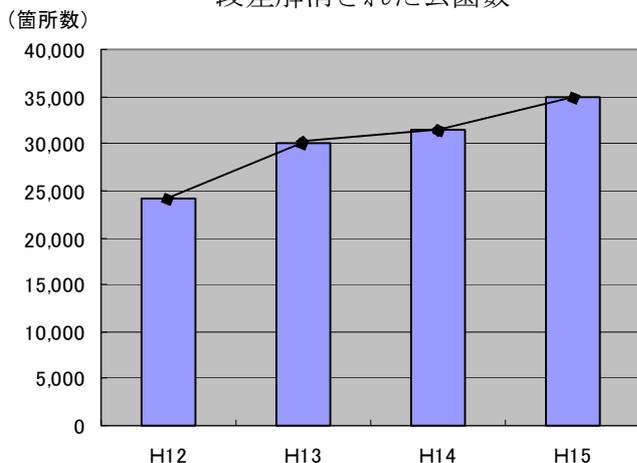
<施策・事業概要>

高齢者、身体障害者を含むすべての人びとが、日常的な健康づくりや機能回復等様々な体験活動を行うことができるよう、誰でも使いやすい都市公園の整備を推進している。

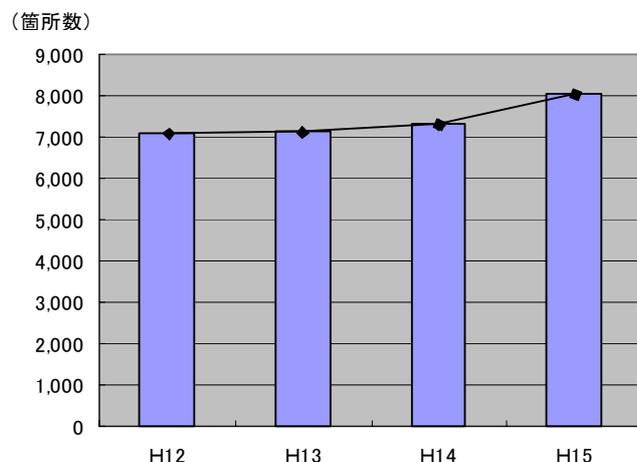
平成 11 年 7 月には地方公共団体への技術的支援策の一環として、ユニバーサルデザイン手法による都市公園の計画・設計指針である「みんなのための公園づくり～ユニバーサルデザイン手法による設計指針～」を取りまとめ、地方公共団体への周知を図っている。

## <目標・実績>

主要な園路・出入口の5割以上において  
段差解消された公園数



車いすでも利用可能なトイレの設置された公園数



## ② 河川・海岸空間のバリアフリー化

### <施策・事業概要>

近隣に病院や老人ホーム、福祉施設などが立地している河川や海岸において、水辺にアプローチしやすいスロープや手すりの整備等を実施し、高齢者、身体障害者等を含むすべての人びとが安心して河川や海岸を訪れ、憩い、親しめる河川・海岸空間を創出する。

### <目標・実績>

#### ・河川空間のバリアフリー化

高齢者、身体障害者等を含むすべての人びとが安心して河川を訪れ、憩い親しめる河川空間を創出する。

#### ・海岸空間のバリアフリー化（以下は、農林水産省所管分を含む。）

人びとが海辺に親しむことができる海岸の延長を、約 6,700km（平成 14 年度）から約 6,800km（平成 19 年度）にする。

## vi) 「心のバリアフリー」の推進等の取組

### ① らくらくおでかけネットによる情報提供

#### <施策・事業概要>

- 高齢者、身体障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにするため、駅構内のバリアフリー施設（エレベーター・多機能トイレ等）、乗換案内等のバリアフリー化情報を統一的に提供するためのシステム（らくらくおでかけネット）を構築している。
- 本ネットは、(財)交通エコロジー・モビリティ財団を運営主体として、平成14年1月より、インターネット（<http://www.ecomo-rakuraku.jp/rakuraku/index/>）を通じて情報の提供を行っている。

#### <目標・実績>

- これまで、本システムには290万件を超えるアクセスがあり、最近では、一日当たり約3,000件のアクセスがあるなど、大いに活用されている。

### ② 交通バリアフリー教室の開催等「心のバリアフリー」の推進

#### <施策・事業概要>

- バリアフリーに係る取組を推進するうえでは、旅客施設の段差解消を図るなどのハード面での取組に加え、国民一人ひとりによる、高齢者、身体障害者等に対する理解と協力、すなわち「心のバリアフリー」の推進を図ることが重要である。
- このため、従来、「交通バリアフリー教室」を開催し、高齢者、身体障害者の疑似体験等を通じ、バリアフリーに関する理解を深めるための取組を進めてきた。
- また、国、地方公共団体、事業者等が連携し、鉄道駅及び駅周辺におけるバリアフリーボランティアも一部で実施されている。

#### <目標・実績>

##### ① 交通バリアフリー教室

- 平成13年度以降、のべ9,000名を超える人数の参加を得ている。
- また、近年では、学校との連携を図り、小学校等の総合的な学習の時間を活用して開催するなど、活動の範囲を拡大している。

##### ② バリアフリーボランティア

- 東日本旅客鉄道(株)・東京地下鉄(株)の王子駅、東京地下鉄(株)の護国寺駅、西武鉄道(株)の航空公園駅・新所沢駅等で既に実施されている。

以上のように、ハートビル法や交通バリアフリー法に基づいた様々な取組が行われた結果、ハード・ソフト両面で一定の進捗が見られているとともに、交通バリアフリー法の基本構想の策定においては、多数の当事者が参加し、有意義な議論が行われた事例もあり、引き続き、着実に整備が行われるよう事業者等による取組を促進していくことが重要である。

一方、これまでのバリアフリーに関する施策では、個々の施設や駅周辺等の一定の地区の整備に重点がおかれ、地域全体のまちづくりや交通ネットワーク全体の将来像を描き、その中でバリアフリーのあり方を考えていくという取組が必ずしも十分ではなかった。

個々の施設の整備についても、既存施設の現状及びバリアフリー化に対するニーズを把握し、改修計画を示す等バリアフリー化を進めていくに当たっての具体的なロードマップ（道筋）が明確に示されていなかった。また、管理者側の意識が低かったり、計画段階で利用者や住民の意見を十分に反映できなかつたり参加を得られなかつたりしたために、関係者の努力により施設の整備は実現したものの、利用者にとって使いにくいものとなつてしまつたり、利用できなかった事例もある。さらに、障害者が利用する施設や設備、利用方法を特別扱いにすることで人びとの注目を集めてしまう「障害を強調するバリアフリー」や、一般の利用者は利用しない専用の通路などで障害者の存在を見えなくしてしまう「障害を隠すバリアフリー」、利用者本人の能力や意思を認めずに、係員の監督、操作の下で利用させる「無能力扱いのバリアフリー」がしばしば行われてきた。

駅や車両などの交通のバリアフリー化と、建築物や各種施設のバリアフリー化との両者を連携させることは、利用者の視点に立った人びとの円滑な移動の確保という観点で重要であるにもかかわらず、そのための取組も不足していたと考えられる。

当事者参加の面では、基本構想の策定段階で一定程度の取組は進んでいるものの、利用者や住民に対して、どのような情報を提供し、そしてどのような形で参加を求めているのか、ということについて、明確な方針が示されていなかった結果、事例ごとに参加の程度に相当のばらつきが出ている現状がある。

今後のバリアフリー施策を展開するうえでは、これらの課題を解決し、より一層質の高い取組が求められている。

### Ⅲ ユニバーサルデザインの考え方に基づく これからのバリアフリーのあり方についての 基本的な考え方

#### 1. ユニバーサルデザインの基本的考え方

我が国において、バリアフリーは、高齢者や障害者などの特定の人に対する様々なバリア（物理的バリア、制度のバリア、文化・情報のバリア、意識のバリア）を取り除いていこうという観点から行われてきた。

近年、「できるだけ多くの人利用可能であるように製品、建築物、環境をデザインする」というユニバーサルデザインの考え方が重視されるようになった。これは、「年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず、はじめからできるだけ多くの人利用可能なように利用者本位の考え方にたったデザイン」にすること、と言い換えることができ、ハード面での施設の整備からソフト面での対策までをも含む概念である。

バリアフリーもユニバーサルデザインも、「すべての人の平等な社会参加の実現」という同じゴールを目指すものであるが、「バリアを最初から作らない」という視点に焦点を当てるユニバーサルデザインは、バリアフリーの経験を踏まえたうえで、根本的な問題解決を目指す考え方であるといえることができる。

米国の建築家であり工業デザイナーであるロン・メイスを含む 10 名により提唱されたユニバーサルデザインの 7 原則は、①公平性の原則（だれにでも公平に利用できること）、②柔軟性の原則（利用者に応じた使い方ができること）、③単純性と直感性の原則（使い方が簡単ですぐ分かること）、④認知性の原則（必要な情報がすぐ理解できること）、⑤効率性の原則（無理な姿勢をとることなく、少ない力でも楽に使えること）、⑥安全性の原則（使い方を間違えても、重大な結果にならないこと）、⑦アプローチのスペースと利用しやすさのためのサイズ（利用者に応じた適切な間隔と十分な空間が確保されていること）である。（高橋儀平「ユニバーサルデザインの思想と普及」(地域開発 2004 年 8 月 Vol.479) をもとに作成)

この 7 原則は、建築物や工業製品のデザインを視野に入れたものであるため、生活環境のインフラを整備するという観点からユニバーサルデザインを捉える際には、実態に合わせて捉え直す必要がある。また、米国と日本とでは、法制度、文化、風習等が異なっているため、我が国の風土、文化にあう形での施策を展開していくことが必要である。米国では、バリアフリーを障害者だけのための施策であるとしてネガティブに捉え、そ

れと対比する概念としてユニバーサルデザインが受け取られているが、日本では、障害者対策から始まったバリアフリーの概念が使われていく過程で徐々に変遷し、ユニバーサルデザインと近い意味に使われてきたという経緯もある。また、法制度の面では、米国では、ADA（Americans with Disabilities Act 障害を持つアメリカ人法）が公民権運動の流れの中で制定され、建築物・公共交通などを包括的にカバーしているのに対し、日本では、「障害者の福祉を増進することを目的とする」障害者基本法等の下で、対象とする分野ごとに、ハートビル法や交通バリアフリー法が制定されている。

ユニバーサルデザインの考え方に基づくデザインを達成するためのポイントは、提供される生活環境自体が利用者を区別しないものとする「公平なデザイン」、個々のニーズに柔軟に対応する「選択可能なデザイン」であり、さらに、公平性や選択可能性を確保する手法として、利用者や住民の参加の下での計画策定を促進する「参加のデザイン」が重要である。この「参加のデザイン」を実現するためには、様々な利用者や住民が、事前の企画から事後の評価に至るまで参加し、意見を交換し、できるだけ多くの人を利用可能であるような生活環境を整備し、さらに、得られた知見を共有化し、爾後の計画での検討の土台として活用したうえで、ニーズや技術レベルの変化に応じてさらなる利便性向上を図るという過程を通じ、段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）を図っていくことが必要である。

ユニバーサルデザインの考え方に基づき事業や整備を評価する際には、前述の「公平性」、「参加」のほか、基本的なルールを予め策定しておくことにより、個々の整備段階での負担を軽減する「効率」、わかりやすさ、利用しやすさ、使いやすさ、柔軟な対応などを含んだ考え方である「アクセス」、さらに、「情報」が十分に提供されているか、という視点が必要である。

利用者や住民の参加や段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）のプロセスを確立し、「人」を中心的な視点に据え、様々な観点から、継続的に「よりユニバーサルな社会環境」を達成すべく努力することが、ユニバーサルデザインの基本的考え方である。

## 2. ユニバーサルデザインの考え方に基づく施策の考え方

日本では、先進諸国の中でも急速に高齢化が進行しており、早急に高齢社会に備えることが必要である。社会全体の負担を軽減し、生産性の向上を図るうえでも、ユニバーサルデザインの考え方に基づく生活環境の整備を推進し、これまでであれば社会参加が困難であった者の社会参加を促すことが必要であり、利用する「人」の視点に立ち、それらの「人」が社会に参加していくための条件整備を行っていくという考え方が重要である。

また、今後の生活環境の整備には、地球環境に負荷をかけないような仕組みを考えることが不可欠となっており、美しい国づくりに資するという観点からは、自然・歴史的遺産、景観等と調和の取れた整備を行っていくとともに、個々の施設・設備自体のデザイン性を向上させることも重要である。

さらに、多様な人の参加の下での政策決定は行政の本来あるべき姿であり、利用者本位の整備、という視点を中心に据えることが重要である。参加を通して、利用者や住民の側にも行政との協働意識が醸成されていくこと、利用者や住民と行政が協働で事業の評価を行うことにより、次の整備につなげていくプロセスができること、このような社会を目指すべきである。

以上のような考え方も踏まえ、今後取り組んでいくべき施策の基本的な考え方は以下の通りである。

## ① 多様なニーズに対応した施策

### a. 事前の当事者参加の促進

利用者や住民が、行政や事業者等と対等なパートナーとして、当事者としての自覚・責任を持ち、当事者参加を促進することにより、得られた意見を踏まえて計画づくりを行うことが、ユニバーサルデザインの考え方を実現するための基本である。

施設の整備の前提として、課題発見の段階において、これまで以上に利用者や住民が参加することが必要である。その意見を積極的に取り入れていく体制整備とともに、現場のニーズと整合の取れた計画とするために設計者の参加も得られるよう工夫するなど、できるだけ幅広い関係者の参加を促すことも重要である。また、参加を効果的なものとするため、十分な情報提供が行われるようにすることも重要である。

ニーズの多様さによっては、求める設備が矛盾する場合もあり、また、景観への配慮が結果としてバリアフリーの観点から求められる要素と矛盾する場合もあり、このような場合に、関係者間で十分な意見調整を行うためにも、事前の検討段階で、利用者や住民の参加の機会を持つことは重要である。

施設の整備は、複数の構想・計画等を経て実施されることも多いが、構想の策定段階から施設の整備に至るまで、できる限り、事業のステップごとに参加を得ることが重要である。また、事業のステップに応じ、必要となる視点や論点も異なることが考えられるため、それぞれの段階にふさわしい参加のあり方の検討も行うべきである。

### b. 基準の考え方

施設等のバリアフリー化に係る基準は、「公平」で「選択可能」なデザインを許容し、推奨するものであることが必要である。

全国一律に定められるべき最低限の基準については、基準の趣旨を踏まえ、建築物の

用途や規模、利用者数などの実情に応じて、最低値に固執せずそれ以上の水準を確保するよう柔軟に対応することが必要である。

### c. 対象の考え方

ユニバーサルデザインの観点から、できるだけ多くの人に配慮する仕組みとすることが必要である。

できるだけ多くの施設をユニバーサルデザインに配慮したものとする必要があるが、既存施設の改良については、空間的・物理的な制約、他の施設への投資との優先順位付け等、新設する場合とは異なる制約が伴うことにも留意したうえで、関係者の取組を促進していく必要がある。

鉄道等の公共交通機関と役割を分担するものとして、タクシー、NPO 等による福祉有償輸送などの個別に輸送するサービスの利用を検討することも重要である。その際、地域全体の交通計画の策定を検討することも有用である。

### d. 連続的なバリアフリー空間の形成

連続性については、他の利用者と比較して、「時間」が過大にかからないこと、「空間」的に、経路が過度に長くないこと、過大な「料金」がかからないこと、必要な「情報」が適切に提供されていること、の観点から判断することが重要である。

利用者側の視点に立ち、自由に移動できる、生活できる空間づくりを進めていくことが必要であり、利用者の移動経路を十分に踏まえたバリアフリー化が推進されるようにすることが重要である。公共交通機関内で、人的介助で対応することを理由に、利用者が普段使用している車いすなどの使用を認めない取扱いを行った結果、その先で利用者が不便を感じるような事例をなくしていくことが重要である。

### e. 総合的な対策

ユニバーサルデザインの観点からバリアフリーに関する施策を実施するに当たっては、対象分野や対象者が広範囲に及ぶことから、総合的な視点に立った計画を策定することが必要である。その際、地域全体としてどのような交通サービスを提供するかという交通計画、都市計画などの他の地域計画、教育、福祉等の様々な分野を含めたまちづくりの全体像を描き、地域の経済、文化との整合性を検証し、その中での位置付けを整理し、幅広い関係者との調整を行うことが重要である。特に、都心部の旅客施設周辺等においては、公共交通・歩行空間等の配置を検討する際に、限られた空間の再配分との視点が必要であることから、都市計画などの他の地域計画との連携が強く求められる。

## ② 着実な実施のための施策

### a. 優先順位付けされた重点的な投資

施設の整備に当たっては、本来は、全ての施設がユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリー化が実施されるべきであるが、国や地方公共団体の厳しい財政事情や、事業者等の限られた投資余力、また、利用者や住民のニーズや整備の効果を踏まえて優先順位付けを行い、重点的に事業を実施していくことが重要である。

利用者の円滑な利用を考えるうえでは、安全の確保が不可欠であるため、この点も十分に踏まえて事業を実施していくことが重要である。

### b. 事後評価の促進・適切な維持管理

事前の利用者や住民の参加を経て計画が策定された後、その計画の実施状況について評価を行うことが必要である。また、事業実施後に適切な維持管理が行われているかの評価も行い、利用者や住民の利便が適切に確保されていることを確認していくことが必要である。

また、政策等によるサービス等の提供の結果として国民にもたらせる成果に着目するアウトカム指標により、明確な数値として評価を示すことも重要であり、このような指標について検討を行うべきである。その前提として、最低限、利用者数等の基礎データを十分に収集するとともに、利用者や住民のニーズを把握することが必要である。また、使いやすさ等の利用者の視点に立った満足度などの成果の数値化の可能性についても検討すべきである。

### c. 爾後の施策への反映

過去に行われたプロジェクトにおける事前検討、事後評価を経て得られた知見を活かし、その後のプロジェクトの前提とし、さらなる改善を図っていく過程を通じ、段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）を行っていくことが重要であり、そのための仕組みを構築する必要がある。

## ③ 関係者の主体的な関与

### a. 管理者責任と自己責任との関係

施設の設置・管理者に対して安全確保の責任があることはいうまでもないが、合理的な範囲を超えて管理者責任を追及される場合や、管理者責任を追及されることを必要以上におそれる場合、それが抑止力となって逆にサービスの質・利用者の利便の低下を招く危険性がある。安全性について、管理者側の責任と利用者側の責任との考え方を整理することが重要であり、この点について検討を行うべきである。この場合に、例えば裁判外紛争処理（ADR）的な制度の検討も考えられる。

## b. コスト負担のあり方

ユニバーサルデザインの観点から整備が進んでいくと、これまで特別なものとされてきた仕様が標準となることを見込まれる。このような技術を普及し、コスト全体を下げていくことが重要である。また、旅客施設等自体のバリアフリー施設の整備を推進することが必要であるが、地下鉄の駅やペDESTリアンデッキ等に隣接する民間所有ビルのエレベーターを、基準に適合するよう必要な改善を行ったうえでビル利用者以外の者の通行の用に供する等、既存ストックの有効活用も重要であり、そのための支援策についても検討すべきである。使用時間に制限がある場合など、セキュリティの確保や、それに伴うコスト負担にも配慮したうえで、利用者の利便の向上につなげていくことが重要であり、このようなシステム面でのバリアの除去のあり方について検討を行うべきである。

施設の整備費用については、国による負担（国税を通して国民全体が負担する）、地方公共団体による負担（地方税を通して住民が負担する）、事業者による負担（運賃・利用料等を通して利用者が負担する）との考え方が可能であり、適切な役割分担についての考え方を整理することが重要である。この際、公共交通事業や既存の施設等の整備について、「補助」と「自律」とのバランスの取れたものとなるよう配慮すべきである。

また、施設の整備が進捗するに従って、維持管理費や更新費の負担も増大することが見込まれるので、これについても検討が必要である。

## c. 「心のバリアフリー」等の重要性

物理面でのバリアフリーや、設備の運用等の課題を解決する「システム面」でのバリアフリーの他に、音声や点字、手話や文字などによる情報提供を促進する「情報」のバリアフリー、障害者に対する差別や偏見を除去する「意識」のバリアフリー化が必要である。この「意識」のバリアフリーに、さらに一歩進んで、国民一人ひとりが、高齢者や障害者の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力していくことが強く求められており、このような社会の形成に向け、総合的な施策を推進していくことが必要である。

このため、学校教育、社会教育、国、地方公共団体や事業者における従業員教育などの様々な機会を最大限に活用して、人びとの「意識啓発」を推進していくことが重要である。

また、地域コミュニティレベルで、ワークショップの開催等を通じて人材の育成を図り、専門家の育成を図るとともに、地方公共団体や事業者が、制度の内容や設備の操作方法を習得させるよう自らの職員・社員を育成するなど、幅広い「人材育成」が重要である。

さらに、施設の整備をするだけでは不十分であったり、整備が不可能であったりする場合に、よりきめ細かな対応をするためには、「人的な対応」を推進することも必要である。ただし、人的な対応の推進が、物理的なバリアを除去する取組をなおざりにする方便とされることがあってはならないことに留意しつつ、ソフト施策を活用することにより、ハード・ソフトが一体となった総合的なバリアフリー施策を構築すべきである。

「情報」のバリアフリーについては、利用者にとって分かりやすい方法での情報提供を行うことが必要であるが、視覚障害者・聴覚障害者・知的障害者等、障害の種別により求める情報提供のあり方や内容が異なることから、提供すべき情報の内容についての整理等も検討したうえで、より一層、情報提供を推進すべきである。

#### **d. 関係者に期待される役割**

##### **(1) 利用者や住民の役割**

利用者や住民に対しては、今後、これまで以上に計画策定のプロセスなどに主体的に参加し、事業者や行政と対等なパートナーとして活躍していくことが求められている。そのため、自ら情報収集・学習する姿勢や、意見内容やコスト、波及効果等についての考察など、当事者としての自覚・責任を持つことが望まれるとともに、自ら能動的に提案を行っていく姿勢も求められている。

このような利用者や住民の意識については、参加の機会が与えられることにより、数年の時間をかけて醸成されていったという事例もあることから、今後ますます参加の機会を確保したうえで、長期的には実現されていくよう望まれている。

このような取組を実現するためには、行政や事業者、施設管理者の協力が必要不可欠である。

また、車内における優先席の利用方法など、利用者同士でのマナーの問題も課題となっている。

##### **(2) 事業者や施設管理者の役割**

公共交通事業者や多数の人の利用する施設の管理者等は、その公益性の高さを認識し、法制度、利用者や住民のニーズなどを踏まえ、設備の整備、サービスの提供、従業員の教育等に努めることが求められている。また、自らのバリアフリー化に対する取組状況や今後の計画等について、積極的に情報発信を行い、利用者等の理解と協力を得るとともに、利用者や住民の参加が効果的なものとなるよう努めることも必要である。

##### **(3) 行政の役割**

行政において、自ら事業を実施する場合には、事業者や施設管理者と同様、法制度

や利用者のニーズなどを踏まえ、施設の整備、サービスの提供、従業員の教育等に努めることが求められている。

市町村は、利用者や住民に最も身近な総合的な行政主体であり、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、主体的かつ積極的にバリアフリー化に係る取組を行うことが大いに期待されている。その際、創意工夫を行うことにより、地域の実情にあわせた施策を展開するよう努めるべきである。

施設が複数の市町村にまたがる場合や、大規模施設やその周辺を整備する場合等、地元市町村の取組では限界がある場合もあることから、都道府県には、これらを支援し、関係者の調整等において一定の役割を果たすことや、必要に応じて市町村に対して積極的な取組を促すことが求められている。また、都道府県内における交通やバリアフリー化についての方針等も策定することが望ましい。

国においては、引き続き、全国に適用されるルール作りや、利用者や住民をはじめとする関係者に対する情報提供、意識啓発及び調査研究の実施や、技術開発や財政面での支援を積極的に行っていくことが求められている。各局間・府省間が縦割りの弊害を排除して協力して取り組むことにより、利用者や関係者等に分かりやすい行政を展開することが求められている。

## IV 今後検討すべきバリアフリーの具体的施策

### 1. 対象者・対象施設について

これまで、ハートビル法や交通バリアフリー法では、「高齢者、身体障害者等」の、身体の機能上行動が制約される人を対象としてきたが、障害者基本法でも3障害を区別せず扱っていることも踏まえ、知的障害者・精神障害者も対象としたバリアフリー施策を展開すべきである。

聴覚障害者等も安心して利用できるよう、建築物内や公共の場において、文字放送等の視覚による情報提供、特に災害時の視覚情報提供をより一層促進すべきである。また、視覚障害者等も安心して利用できるよう、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロック等の視覚障害者の転落防止設備の整備や、バス停の場所や建築物の入り口、エレベーターの階数等の音声案内、階段端部の色分けや照明の工夫などを一層促進すべきである。

利用者数に応じて、柔軟な整備を促進するため、大規模な駅等の利用者の多い場所では十分な設備が確保されるよう図るなど、駅の規模、利用者の特性等に応じた合理的な施設の整備のあり方を検討するとともに、1日平均利用者数5,000人未満の旅客施設における整備促進のあり方や施設の整備のあり方についても検討を行うべきである。

利用者が利用できるという視点に立ち、様々な機能が求められているトイレについて、車いす使用者等が最低限使える面積に便房を広げる等全体的な底上げを図るとともに、複数の便房に機能を分散し、総合力としてニーズを吸収するという取組を促進すべきである。

整備されたものの施錠され、連絡を受けないと自由に利用できない施設等をなくすなど管理のあり方についての検討を行うべきである。道路上の不法占用物件や放置自転車等も、視覚障害者誘導用ブロック等の意義を失わせるものであり、ソフト施策も含め、対策を検討すべきである。また、使用時間に制限がある場合など、セキュリティの確保や、それに伴うコスト負担にも配慮したうえで、利用者の利便の向上につなげていく方策について検討を行うべきである。

道路について、現行の基準は基本構想が定められた重点整備地区のみを対象としているが、全国的に適用される基準を定め、バリアフリー化を推進すべきである。

駐車場において、車いす使用者等も利用できるよう定められた規定に合致したスペースの確保や駐車スペース上の屋根の整備などを促進するとともに、車いす使用者等以外の方が安易に利用しないための方策を検討する必要がある。

タクシーはドア・トゥ・ドアの、利用者の多様なニーズに最も柔軟に対応可能な交通

モードであることから、バリアフリー化の促進が求められており、そのあり方について、事業の実態を踏まえつつ関係者間の議論を深めるべきである。

バスのバリアフリー化に関しては、乗合バスにおけるノンステップバスの導入をさらに促進することが重要である。また、コミュニティバスやデマンドバス、高速バスや観光バスなどを含めたバス全体のバリアフリー化を促進すべきである。

航空機や旅客船等について、機材の更新、代替建造等を進め、バリアフリー化をさらに促進することが必要である。

学校については、不特定多数の者が利用する施設ではないものの、災害時の緊急避難所として指定されている場合が多いことから、バリアフリー化の促進を図るべきである。共同住宅や小規模商店等のバリアフリー化についても検討を行うべきである。

案内表示の統一化・標準化や、障害種別間で意見の異なる歩車道段差のあり方等について、検討を行うべきである。

## 2. 面的な計画策定について

基本構想について、特にニーズが高いと認められる大規模な施設の周辺エリアなどについて、支援策を含めた策定促進を行うべきである。1日平均利用者数が5,000人未満の旅客施設であっても、優先的に整備を進めることが適当である場合には、市町村の発意と熱意に応じ、策定が円滑に進むような施策を検討すべきである。基本構想の策定後には、事業計画の策定促進策や事業実施の促進策も検討すべきである。

現在、基本構想の策定エリアは、旅客施設を中心に徒歩圏となっているが、当該旅客施設利用者が利用する施設が徒歩圏内に位置しない場合もあることを踏まえ、より長距離の経路を一体的に整備していくため、計画策定エリアをより広いエリアへ拡大することを検討すべきである。また、旅客施設や利用する施設の整備が一体的に行われるような施策を検討すべきである。

計画策定・実施後には、事後評価できる体制づくりが円滑に進むようにすべきである。事後評価に当たっては、施設と歩道、施設間などの境界の段差が解消され、連続的な移動経路が実現していることのみならず、時間、空間、料金、情報の観点から適切なものかどうか検討すべきである。

特に、都心部の旅客施設周辺等において、公共交通・歩行空間等の配置についての空間の再配分などを含めて一体的な整備を検討する際には、課題の抽出、関係者の調整等が長期に亘り、整備費が莫大となるなどの理由により、整備計画自体の策定が実現しない場合もあることから、基本的な方向性だけを関係者で合意した「マスタープラン」を作成し、個別の整備については別途協議していくような制度も検討すべきである。また、そのような関係者間の利害が一致しない場合において、第三者が調整・仲裁を行うこと

ができるような仕組みづくりも検討すべきである。

複数の市町村にまたがる移動経路を検討する必要がある場合や、広大なエリアからの利用者が利用する大規模な旅客施設の場合など、都道府県が一定の関与を行う仕組みを検討すべきである。

### 3. 利用者・住民参加について

現在、主務大臣の定める基本方針に基づいて、利用者や住民の参加を得つつ基本構想の策定を行っているところであるが、その後の各事業計画策定・実施の各段階においても、利用者や住民の参加を徹底するように努めるべきである。さらに、利用者や住民の側からの能動的な参加を促進するため、計画策定主体である市町村等に対して素案を提案することができる制度の創設等を検討すべきである。

事後評価段階でも、できる限り、利用者や住民の参加を求め、これらの意見を十分に踏まえ、爾後の施策につなげていき、段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）を図るべきである。

また、公共交通事業者等の従業員は、現場において利用者の状況に最も近く接している点も踏まえ、ここからの意見・提案を積極的に吸い上げていくことが必要である。

### 4. 「心のバリアフリー」等について

国民一人ひとりの意識を醸成していくため、総合的な学習の時間との連携などの学校教育、国民一般向け普及啓発などを通じた社会教育、国、地方公共団体や事業者における従業員教育など様々な機会において、意識啓発を進めるための取組を行う必要がある。制度の内容や障害者の現状についてPRを行い、また、外見上周囲から気がつかれない障害を含め、行動に何らかの困難を持つ人全般について対話等を通じて理解を進めることや、障害者が対等の立場であることを正確に認識すること、差別を行わないこと、偏見を持たないこと等も重要である。

ワークショップの開催等により、まちづくりを行政に任せるのではなく行政や事業者と対等なパートナーとなる住民を育てることが必要であり、また、利用者のニーズを十分に踏まえた施設の整備を推進するためには専門家の育成も必要である。リフト等の機器の操作や障害者に対する割引制度など、設備や制度の内容について周知徹底を行うことによりはじめて利用者の利便が向上するとの観点から、事業者や地方公共団体における社員・職員教育の徹底も必要である。障害当事者の育成も必要である。

近年、施設の整備が一定程度進捗した結果、高齢者、障害者等の外出の機会が増えていくという現状を踏まえ、施設の整備が不可能であったり、設備だけでは不十分であっ

たりするような場合に、きめ細かな対応を促進するためには、人的な対応も重要であり、ボランティア等の配置による対応を推進することも検討すべきである。この際、運用や事故時に、地方公共団体や関係事業者等がどのような役割・責任を果たすのか、施設の整備をしない言い訳に利用されていないかどうか等について考え方の整理が必要である。

バリアフリー情報の提供を今まで以上に推進すべきである。その際、音声や文字など多様な手段で提供するとともに、分かりやすい表現とするなどの情報の内容の整理等も検討する必要がある。また、事業者等の取組状況や先進的な取組状況などに関する情報について、インターネット等を通じてより一層の情報提供に努めるべきである。

## 5. その他

国や地方公共団体が補助等の支援策を講ずる場合に、当該補助等を受ける側にとって使いやすい支援策となるよう、そのあり方を検討すべきである。同様に、バリアフリーに係る業務が多く部署にまたがっていることに鑑み、相談窓口を分かりやすくすることも重要である。

地域の実情に合わせた整備を促進するため、可能な分野においては条例等において独自の取組を行うことができるような仕組みを検討すべきである。

個別の輸送サービス（STS）については、鉄道等の公共交通機関と役割を分担するものとして、それぞれの地域のニーズに応じた運送サービスが提供されるよう、地元地方公共団体や地元の交通事業者等の関係者間で十分に議論することが必要である。また、現在国会で審議中の障害者自立支援法案に基づく移動支援事業など、地方公共団体が主体となって障害者の移動を支援する事業との連携についても検討すべきである。

旅客施設等のバリアフリー化については、工事施工中も事業の用に供されていることがほとんどであることに鑑み、安全面も含めた施工中のバリアフリーのあり方について検討すべきである。

徹底的な利用者や住民の参加により事業を行うもの、ハード整備とソフト施策を一体となって利用者の利便の向上を図るものなど、国として促進していくべきプロジェクトについて、モデル事業として実施し、普及を図るべきである。

## V 結 び

本懇談会では、生活環境のインフラを整備するという観点から、「ユニバーサルデザイン」という考え方について検討を加え、その考え方に基づき、「バリアフリー」施策を今後どのように展開すべきかについて、議論を行ってきた。

ユニバーサルデザインという用語は、「デザイン」という言葉のとおり、文具・家具等の工業製品について、「すべての人（できるだけ多くの人）にとって使いやすいものとするための設計（のあり方）」という意味で用いられる場合も多い。工業製品のように、新たに設計して作り上げるものに関しては、誰か特別な人を想定し、それ以外の人を場合によっては排除する結果にもつながるおそれのある設計とするよりも、すべての人（できるだけ多くの人）にとって使いやすいデザイン、という概念を導入し、その実現に向けた取組を推進することは重要である。

一方、道路等の公共施設や旅客施設、建築物、さらには地域のまちづくりという、我々の生活環境を整備する際には、大半は、既存の膨大なストックの改築という取組を通じて改善が図られることとなる。このような場合に、「すべての人（できるだけ多くの人）にとって使いやすいデザイン」という概念を確立し、その実現を目指すことは、究極の理想であり目的ではあるものの、そのようなデザインを直ちに実現できる可能性は必ずしも高くはない、あるいは、そのようなデザイン自体を標準化して示すことができない、とも言える。

「ユニバーサルデザイン」の目指すところが、できるだけ多くの人にとって利用しやすい環境や施設を整備することであるならば、それを実現するために、一步一步、着実に目標達成に向けた取組を推進することが重要であり、生活環境の整備という観点からは、そのプロセスを確立すること自体がユニバーサルデザインの基本である、ということができよう。

「利用者」を中心的な視点に据えた検討が行われること、利用者や住民自体の意識改革・自己啓発を通じて、行政等の対等なパートナーとしての利用者や住民が育成されること、事前の検討段階から事後の評価の段階に至るまで利用者や住民が積極的に参加すること、この参加プロセスを経て得られた知見を共有化し、他のプロジェクトに活かすことで、段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）が図られること、このような取組を継続的に実施することで、「よりユニバーサルな社会環境」を達成すべく努力が行われること、これが、本懇談会における、ユニバーサルデザインの基本的な考え方である。

現在、我が国には、物理面・システム面でのバリアを始め、情報のバリア、心のバリアなどが存在すると指摘されており、引き続き、それらのバリアをなくすための取組を推進することが重要である。「バリアフリー」という言葉が、その言葉の下でこれまで行われてきた事実により、必ずしも良い意味で受け取られない側面があるとしても、高齢者や障害者等の社会生活・社会参加にとってのバリアを除去する、という「バリアフリー」施策の意義が失われるものではなく、今後とも、物理面・システム面のバリアフリーや情報、心のバリアフリーの取組を、これまで以上に積極的に推進することが必要である。

本懇談会では、以上の認識に立ち、「ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方」の検討を行ってきた。

- ◇ 利用者や住民の参加の促進や、計画策定などを通じた総合的な対策を講ずることにより、多様なニーズに対応した施策を展開すること
- ◇ 事後評価の促進やスパイラルアップの仕組みの構築等により、着実に施設の整備等を実施すること
- ◇ 責任やコストに対する考え方を整理し、当事者としての自覚と責任を持つ利用者等の人材の育成を図り、心のバリアフリーの取組を推進する等により、関係者が主体的に関与できる社会を構築すること

この3つを基本的な考え方として、今後のバリアフリー施策についての主要な考え方・意見を取りまとめたものが本報告書である。

ここに盛り込まれた提案・意見を受け、今後、政府一体となって、ユニバーサルデザインの考え方に基づく施策について、総合的に推進されていくことが必要である。