

# バリアフリー施策に関する主な意見等

(施設・建築物・車両等の整備のあり方)

第2回 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

# ヒアリング・アンケートの概要

## 関係団体へのヒアリング

### ■ ヒアリング実施団体及び開催日

10月18日（月）	東京都聴覚障害者連盟
10月19日（火）	日本盲人会連合 全日本聾啞連盟
10月20日（水）	消費科学連合会 全日本手をつなぐ育成会
10月22日（金）	全国老人クラブ連合会
10月25日（月）	主婦連合会
10月27日（水）	DPI日本会議
10月28日（木）	全国脊髄損傷者連合会
10月29日（金）	全国精神障害者家族会連合会
11月2日（火）	日本身体障害者団体連合会

（ヒアリングの際に提出された資料は別紙で配布）

## 地方公共団体へのアンケート

### ■ アンケート実施概要

- ▶ 全都道府県及び全市町村に対し、メールによりアンケートを実施（市町村に対しては都道府県を経由して配布）
- ▶ 主な質問項目は以下のとおり

- \* バリアフリー、ユニバーサルデザインに関する独自の取組・施策（福祉のまちづくり条例の制定、「ユニバーサルデザイン室」など担当組織の設置等）
- \* 住民等からバリアフリー、ユニバーサルデザイン関連施策について寄せられている意見・要望等
- \* 交通バリアフリー法、ハートビル法に基づく制度や基準等に関する意見等
- \* 今後、国土交通省が取り組むべきバリアフリー、ユニバーサルデザインに関する施策についての意見等

### ■ 回収状況

平成16年11月25日現在、28都道府県、825市町村から回答を受領



## 主な意見・要望等

---

● 旅客施設・建築物等に共通する事項 . . . . .	3
● 旅客施設の整備 . . . . .	6
● 建築物の整備 . . . . .	8
● 道路等の公共施設の整備 . . . . .	10
● 車両の整備 . . . . .	11
● その他の主な意見等 . . . . .	12

# 旅客施設・建築物等に共通する事項（その1）

## 主な意見等

\*懇談会メンバーの意見等    ○関係団体の意見等    ◇地方公共団体の意見等

\*○◇新設の場合には義務付けることで対応ができるが、既存の施設の整備をどうするかが課題

\*◇バリアフリー化に対応するためにはコストもかかるので、その費用負担のあり方が課題

○◇ハード面のみならず、人的対応・丁寧なコミュニケーションなどのソフト対策が必要

◇全国一律の基準とともに、地域の実情を反映できる施策が必要

## 関連する主な現行制度等

- ▶旅客施設の新設・大改良、不特定かつ多数が利用し、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）で、一定規模以上のものの新築等、車両等の新規導入の際には、バリアフリー化を義務付けている。また、既存の旅客施設や車両等にはバリアフリー化の努力義務が課せられている。
- ▶バリアフリー建築物の整備費に対する日本政策投資銀行による融資に関して、改修工事の場合には新築の場合に比べ金利等を優遇している
- ▶バリアフリー化設備等を導入する際の補助制度等により、事業者、地方公共団体及び国が整備費用を負担している。また、税制上の特例も措置されている。
- ▶ハードビル法に基づき、条例で、特別特定建築物の規模の引き下げや、利用円滑化基準に必要な事項の付加等を行うことができる。

## 旅客施設・建築物等に共通する事項（その2）

### 主な意見等

\*懇談会メンバーの意見等    ○関係団体の意見等    ◇地方公共団体の意見等

- \* ○文字による情報提供を推進すべき
- \* ○音声による誘導を推進すべき
- 文字等により提供すべき情報の内容の基準を設定すべき
  
- \* ○多機能トイレのみならず、普通のトイレでも、間口を少し広げる、人が転回できるスペースを確保するなどの取り組みが必要
  
- ピクトグラムなどの案内表示を統一化して、わかりやすくすることが必要

### 関連する主な現行制度等

- ▶ 移動円滑化基準（旅客施設・車両等に係るバリアフリー化の基準）では、旅客施設や車両内等に、車両等の運行に関する情報を文字及び音声により提供する装置を設置することとされている。
- ▶ 旅客施設ガイドラインでは、改札口やホーム階段の位置等を音声により知らせる設備を設置することとされている。
- ▶ 移動円滑化基準・利用円滑化基準（建築物に係るバリアフリー化の基準）では、トイレを設ける場合には、1以上、障害者用の基準に適合するトイレを設けることとされている。
- ▶ 旅客施設ガイドラインでは、男女それぞれに1以上の簡易型多機能トイレを設置することがなご望ましいとされている。
- ▶ エレベーターやトイレ等のピクトグラムについてJIS化が図られている。

## 旅客施設・建築物等に共通する事項（その3）

### 主な意見等

\*懇談会メンバーの意見等    ○関係団体の意見等    ◇地方公共団体の意見等

- ◇ホテル等における災害時の聴覚障害者対策が必要
- デパートや駅等では、休憩するためのベンチが必要
- 弱視者からすると、照明の明るさや階段端部の視認性の向上が必要

### 関連する主な現行制度等

- ▶建築設計標準では、フラッシュライトやバイブレーターにより情報を伝達する非常警報装置を設置又は貸し出すことが望ましいとしている。
- ▶旅客施設ガイドラインでは、旅客の移動を妨げないよう配慮しつつ、主な経路上に休憩のためのベンチ等を設けることとされている。
- ▶移動円滑化基準・利用円滑化基準では、階段端部の明度差について規定するとともに、旅客施設ガイドラインでは、通路や階段等において十分な明るさを確保することとされている。

# 旅客施設の整備（その1）

## 主な意見等

\*懇談会メンバーの意見等    ○関係団体の意見等    ◇地方公共団体の意見等

○既設の5,000人以上の旅客施設に対し、エレベーターの設置を義務化すべき

○すべての駅にエレベーター・エスカレーターを設置すべき

○5,000人以上の旅客施設の中でも、利用状況や立地特性を踏まえた優先順位付けが必要

○◇5,000人未満の旅客施設でも、通勤通学などの時間帯に混雑する場合もあり、バリアフリー化に関する工夫が必要

\*○安全性を最優先に考え、その後、利便性について検討すべき

\*大規模な工事における工事期間中の安全対策等、ソフト対策の取り組みも重要

## 関連する主な現行制度等

▶既設の旅客施設も含めたバリアフリー化等を実施すること目的として「基本構想」が制度化されており、当該構想に基づいて施設整備を推進している。

▶既設の旅客施設については、法律上、バリアフリー化の努力義務が課せられている。

▶交通バリアフリー法の目的は、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を」図ることであり、移動円滑化基準においても安全性に係る基準が設けられている。

## 旅客施設の整備（その2）

### 主な意見等

\*懇談会メンバーの意見等    ○関係団体の意見等    ◇地方公共団体の意見等

- エレベーター等がホームの端等の使いにくいところに設置されることもあるが、できればホームの中央部等利用しやすい場所に設置すべき
- エレベーターやトイレ等の施設については、利用者数に応じた規模の整備を行うべき
- ◇エスカレーターは上下双方向のものを設置すべき
- ホームドア・ホーム柵の設置を推進すべき
- 障害者割引切符を購入できる自動販売機を設置すべき

### 関連する主な現行制度等

- ▶旅客施設ガイドラインでは、エレベーターの配置に当たっては、主動線上から認識しやすい位置に設置し、すべての利用者が自然に利用できるよう配慮することとされている。
- ▶旅客施設ガイドラインでは、上下それぞれ専用のエスカレーターを設置することが望ましいとされている。
- ▶移動円滑化基準では、ホームドア、可動式ホームさく、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備を設けることとされている。

# 建築物の整備（その1）

## 主な意見等

\*懇談会メンバーの意見等    ○関係団体の意見等    ◇地方公共団体の意見等

\* 学校等、他省庁所管でハートビル法対象となっている施設に関する検討も必要

○ 学校のバリアフリー化の推進が必要

◇ バリアフリー化義務付け対象の拡大が必要

\* ○ 普通の駐車場よりも大きな車いす使用者用の駐車場の設置数を増やすとともに、一般の人が駐車しないよう徹底させる取り組みが必要

## 関連する主な現行制度等

▶ 学校の建築に当たっては、利用円滑化基準に適合させる努力義務が課せられている。

▶ 不特定かつ多数が利用し、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）で、一定規模以上のものの新築等の場合にバリアフリー化が義務付けられており、具体的には、病院、劇場、百貨店、ホテル、身体障害者福祉ホーム等が規定されている。

▶ 利用円滑化基準では、駐車場を設ける場合には1以上車いす使用者用駐車場を設けることとされている。

▶ 利用円滑化誘導基準では、駐車台数が200台以下の場合にはその2%、200台を超える場合はその1%＋2台の車いす使用者用駐車場を設けることとされている。

## 建築物の整備（その2）

### 主な意見等

\*懇談会メンバーの意見等    ○関係団体の意見等    ◇地方公共団体の意見等

○事故時に閉じこめられた場合の対応を考えると、エレベーターにはガラス窓が必要

\*交通機関に接続している建築物のエレベーターの運転時間を延長すべき

\*交通機関に接続している建築物のエレベーターの運転時間に関しては、管理上・セキュリティ上の問題等の課題もある

○入り口は自動ドアとすべき

◇公共交通機関と主要施設の間を継ぎ目無くバリアフリー化することが必要

### 関連する主な現行制度等

▶建築設計標準では、エレベーターの出入口戸にはガラス窓を設けることが望ましいとされている。

▶利用円滑化基準では、利用円滑化経路を構成する出入口は自動ドアその他車いす使用者が容易に開閉して通過できる構造とすることとされている。

▶主要な駅周辺等を中心とした主な道路のバリアフリー化を推進している。

# 道路等の公共施設の整備

## 主な意見等

\*懇談会メンバーの意見等    ○関係団体の意見等    ◇地方公共団体の意見等

\*公園等に整備されたトイレの管理方法など、できあがった施設をうまく利用するという観点でのソフト対策が必要

○◇自宅から目的地までの移動という観点からは、道路のバリアフリー化の推進が重要であり、道路のバリアフリー化に関する全国的な基準が必要

○◇道路上の看板や商品などの占用物件や放置自転車などを取り除くことが必要

○電線類の地中化を推進すべき

○◇歩道と車道の段差について、

- ・段差をなくすべきである
- ・段差がないのは非常に危険である
- ・ゼロとしているところや段差を設けているところなどバラバラなため、運用の統一化を図るべきである

## 関連する主な現行制度等

▶「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」及びガイドラインを策定している。

▶「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき電線共同溝の整備を推進。また、「無電柱化推進計画」（H16～H20）を策定し無電柱化を推進している。

▶上記基準では、横断歩道等に接続する歩道等の部分の縁端は、当該車道等の部分よりも高くするものとし、その段差は2cmを標準とするものとされている。

▶重点整備地区以外の歩道についてもバリアフリーの観点を踏まえた整備を推進するため、歩道の一般的な構造に関する基準案について現在検討中。

# 車両の整備

## 主な意見等

\*懇談会メンバーの意見等    ○関係団体の意見等    ◇地方公共団体の意見等

\*タクシーは、高齢者・身体障害者の輸送に最も適した公共交通機関であるが、必ずしも利用者のニーズに答えられきれていない面がある

○◇福祉タクシーの導入について、数値目標を設定すべき

○コミュニティバス・観光バス・高速バス等を含め、ノンストップバスを原則として、一層普及を推進すべき。

## 関連する主な現行制度等

▶国土交通省政策評価において、平成17年度末における福祉タクシーの導入目標を10,000台としている。

▶移動円滑化基準では、バス車両は床高65cm以下とすることとされている。（車両構造等により一部例外あり）

## その他の主な意見等（その1）

### 主な意見等

\* 懇談会メンバーの意見等    ○ 関係団体の意見等    ◇ 地方公共団体の意見等

\* ○◇身体障害者に限定せず、知的障害者・精神障害者も含めるべき

\* 自然・歴史的遺産とバリアフリーとの関係をどのように考えるかが課題

\* 建築設計者への浸透が遅れており、未だ、デザインとバリアフリー・ユニバーサルデザインが対立する概念と捉えられている

○交通バリアフリー法やハートビル法の積極的なPRが必要。その際、横文字の使用を減らすべき

○障害者割引制度の周知徹底が必要

○精神障害者に対する公共交通機関の割引制度が必要

### 関連する主な現行制度等

▶ 法律上、「高齢者、身体障害者等」と規定されており、高齢者や身体障害者のほか、妊婦、けが人等は対象とされている。

▶ 法律の内容を紹介するパンフレットの作成や、交通バリアフリー法に関する市民向けセミナーの開催等の取り組みを推進している。

▶ 障害者割引に関しては事業者の自主的判断により実施されているところである。精神障害者に対する割引については、一部の公営事業者で実施されている。

## その他の主な意見等（その2）

### 主な意見等

\* 懇談会メンバーの意見等    ○ 関係団体の意見等    ◇ 地方公共団体の意見等

\* 道路運送法第80条の運用についての検討が必要

○ STS（個別移送サービス）について、制度上の位置付けを明確化すべき

○ 移動権の確立

### 関連する主な現行制度等

▶ NPO等による有償ボランティア輸送に関しては、本年3月より、道路運送法第80条に基づく許可要件の明確化を図ったところである。