

バリアフリー施策に関する主な意見等

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

この資料は、第1回から第4回までの懇談会の場で懇談会メンバーから提出された意見、並びに、懇談会と並行して実施した関係者団体へのヒアリング及び地方公共団体へのアンケート、さらには、本懇談会に提出された関係者からの意見のうち、主要なものを取りまとめたものである。

ユニバーサルデザイン・バリアフリーについて

- ユニバーサルデザインを達成するためのポイントは、 公平なデザイン、 選択可能なデザイン、 参加のデザイン、 である
- 一つのプロジェクトで得られた知見を踏まえ次のプロジェクトを実施する、 という継続的な改良に取り組み、 徐々に高いレベルを目指すこと、「スパイラルアップ」を実施することが、 ユニバーサルデザインの重要な考え方
- すべての人が使えるという視点に立ち、 より安全で安心して快適な環境を作る方向で検討する必要がある、 そのためには、 各プロジェクトにおいて、 事前検討と事後評価が重要
- ユニバーサルデザインを定着させるためには人材育成が不可欠。 市民の側が行政と対等なパートナーとなることが重要
- ユニバーサルデザインを実現するためには、 現在の交通バリアフリーをはじめとする一連のバリアフリーの取り組みの中で人材を育成することが重要であり、 現在の取り組みを無視することは現実的ではない
- ユニバーサルデザインとは社会教育であり、 よい社会を作るために絶対に必要だ という強い意思と姿勢が必要
- ユニバーサルデザインを評価する際には、 公平な視点、 参加の視点、 効率の視点、 アクセスの視点、 情報の視点、 の5つの視点がある
- バリアフリーデザイン、 ユニバーサルデザインでは、 測地的なデザインが相当あり、 考え方から現場まで一貫した流れが必要
- ユニバーサルデザインとは、 人を中心に据えた様々な観点から、 まちづくり・人づくりを、 継続的に進めること
- ユニバーサルデザインという考え方を、 我が国の文化や風土に合うような形で展開することが必要
- ユニバーサルデザインという言葉が、「だれにでも」という意味で用いられることが多いが、 様々な障害の人、 様々な立場の人がいる中で、「だれにでも」はあり得ないのではないか。「一人でも多くの人に」というのが、 本来のユニバーサルデザインの目指すところである
- これまでのバリアフリーに関する取り組みには、 いい側面もあったが、「障害を強調するバリアフリー」、「障害を隠すバリアフリー」、「無能力扱いのバリアフリー」という面があった。

対象施設・対象者について

(1) 旅客施設・建築物等に共通する事項

- 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
- 既存施設においては、新設時と同等の基準への適合が困難な場合もあり、中間的な基準を検討すべき
- 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
- バリアフリーに関する補助金や交付金制度、融資制度、税制を拡充すべき
- バリアフリー化が進めば維持費もかかるため、維持管理に対する助成措置も必要
- 様々なバリアフリー化事業に総合的に活用できる国の支援事業が必要
- バリアフリー化された施設については、機能面では十分かもしれないが、デザイン面で問題がある場合もあり、周囲の雰囲気にもマッチした設備とするなどの工夫が必要
- 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
- ハートビル法、交通バリアフリー法、自治体による福祉のまちづくり条例というそれぞれの制度間の連携が必要
- 日常生活上の様々な生活環境を、連続して「移動」。「利用」するという観点から、ハートビル法、交通バリアフリー法などの従来のシステムを踏襲しつつも、様々な利用者のあらゆる生活の場面に対処できる考え方や仕組みを導入して、計画及び整備を総合的に捉える（仮）「総合アクセス法」の制定が必要
- ハートビル法、交通バリアフリー法や STS、個人住宅の分野も包含するような総合的な体系とすることが必要
- ハートビル法・交通バリアフリー法の合体を単純に先行させるのではなく、現行法制度の改善により、現状の課題をより詳細に分析し解決することも重要
- ハートビル法、交通バリアフリー法との連携強化とともに、地域の総合的なバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を担保する福祉のまちづくり条例、又は（仮）「総合アクセス条例」が必要
- 全国一律の基準とともに、条例などにより地域の実情を反映できる施策が必要
- 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
- 既存建築物と道路との段差解消のための基準、役割分担、費用負担等に係る考え方を示すことが必要
- 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を行うことにより、総合的な多機能化を図ることが必要

- ホテル等における災害時・緊急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
- 文字で表示をする場合、文字の大きさを拡大するとともに、色のバランスをとることが必要
- 知的障害者にとっては、ピクトグラムなどの表示方法の統一が必要
- 工事期間中のバリアフリー対策が必要

(2) 旅客施設の整備

- 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
- 2010 年までの目標達成が困難であり、目標年次の見直しが必要
- 2010 年以降の長期的な整備計画の視点を持つことが必要
- ワンルートではなく複数ルートのアクセスを図るべき
- エレベーターやトイレは、ホームの中央部等、利用しやすく、かつ、わかりやすい位置に設置すべき。また、場所の案内をわかりやすく行うべき
- エレベーターやトイレ等の施設については、数値として示された最低基準を基準とするのではなく、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
- すべての駅に、車いす使用者等の乗降のためのホーム渡り板を設置すべき
- 車いす対応エスカレーターの設置を見直すべき
- ホームドア・ホーム柵、ボタン式券売機、有人改札口など、視覚障害者向けの設備の設置を推進すべき
- エスカレーターやトイレ等の音声案内が必要
- 障害者割引切符を購入できる自動販売機を設置すべき

(3) 建築物の整備

- 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、事務所等のバリアフリー化の推進が必要
- 高齢者、障害者が安心して生活できるという観点からは、住宅自体や、住宅を含めた地域のバリアフリー化が重要
- 2,000 m²以下の建築物や既存の建築物にもバリアフリー化を義務付けるなど、対象の拡大が必要
- 用途別に、ハートビル法の対象となる床面積の基準を定めるべき
- 既存の小規模な民間商業施設等に係る基準を策定したり支援策を講じたりする

- ことにより、それらの建築物のバリアフリー化を進めることが必要
- 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区内の一定規模以上の建築物について、バリアフリー化の義務化・努力義務化を行うべき
 - ハートビル法に基づく認定建築物の整備の促進を図る支援方策が必要
 - 建築物の整備状況に関する細かな現状把握が必要
 - 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
 - 建築物の正面入口までの誘導ブロックの敷設と建物に関する情報の音声案内が必要。また、玄関から受付まで、目的窓口までの誘導が必要
 - エレベーターの乗り口及びエレベーター内、トイレでの音声案内が必要
 - 階段の手すり部分に点字による階数表示が必要
 - 基準の判断根拠について、建築確認業務を行う指定機関と行政の判断が分かれる場合がある。特に、視覚障害者対応の基準の見直しが必要
 - ハートビル法に基づく条例に相当の地域差がでてくるおそれがあり、国として一定の指針・誘導策等を示すことが必要

(4) 道路等の公共施設の整備

- 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等の不法占用物件や放置自転車等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
- 特定経路に係る要件（幅員 2 m 以上、横断勾配 1 %以下など）を緩和してほしい
- 目的施設がない場合でも、特定経路（地区の主要生活道路）として選定する考え方を導入することが必要
- 白線による歩車道分離は危険であり、ガードレールの設置などの安全策を講ずることが必要
- 工事現場における安全を確保すべき
- 音響式信号機を普及するとともに、24 時間稼働させることが必要
- 駐車場を対象とし、障害者・妊産婦等のための駐車スペース確保・屋根の設置などのバリアフリー化を推進すべき
- 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

- 公共的な建築物等と一体的に整備されるペDESTリアンデッキの構造に関する基準が必要

(5) 車両の整備

- 鉄道車両について、車いすスペース車両を全編成に義務付けるべき
- 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応えられきれていない面がある
- タクシーのバリアフリー化を推進し、福祉タクシーの導入について、数値目標を設定すべき
- タクシーを対象とする場合の具体的方策についてさらに議論が必要
- コミュニティバス・観光バス・高速バス等を含め、ノンステップバスを原則として、一層普及を推進すべき
- バス停に停車する際、可能な限り停車位置にきちりと停車してほしい
- 航空機・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
- 航空機への車いす障害者等の単独搭乗を認めるべき

(6) 対象者

- 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
- 高齢者・障害者を含むすべての移動制約者を対象とすべき
- 少子化が進展する中では、子育て中の親や子どもに関する施策の検討も必要

(7) 対象施設・対象者に係るその他の意見等

- 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
- バリアフリーに係る基準は機能・利便性が中心になっているが、周辺の景観との調和という観点も重要
- 高齢化が進んでいる過疎地や地方の農山村地域におけるバリアフリーのあり方についても一定の方向性を示すことが必要
- 積雪寒冷地におけるバリアフリーのあり方についての検討が必要

面的な計画策定等について

(1) 面的な整備計画

- 利用者の視点からすればすべての施設の利用は一連の行動の中にあり、行政や管理主体別ではないので、総合的な計画が必要
- バリアフリーに関する計画においても、都市全体の土地利用計画を踏まえることが必要。また、将来のまちの姿や交通像を描くとともに、様々な地域計画との連携に言及することが必要

- バリアフリーに関する計画を検討するに当たっては、空間の再配分をどうするか、ネットワーク構成をどうするか、ということと同時に検討することが必要
- 基本構想を作成している自治体がまだ少ない。各自治体での作成が必要
- 利用者数が5,000人未満の駅でも基本構想を作成することができるよう、要件を緩和すべき
- 基本構想を作成しようとしている市町村に対し、策定に要する経費に係る財政的支援措置が必要
- 乗降客の多いターミナルの場合や、駅前広場等が複数の市町村にまたがる地区の場合は、市町村ではなく都道府県が基本構想を作成できるようにする必要がある
- 大規模ターミナルのような場合には、事業計画まで含めた基本構想ではなく、当該ターミナル周辺地区の整備に関するマスタープラン的な計画を作成することが必要
- 特定経路の設定などが困難なために基本構想を策定できない場合があることから、計画策定に当たっての自治体の裁量の範囲を拡大すべき
- 駅中心ではなく、より広い範囲でバリアフリー化が推進されるよう、制度の見直しを行うべき
- 旅客施設から離れており重点整備地区外にある公共施設等に至る経路についても特定経路と同様の扱いが必要。また、ミニバスなどの移動手段を活用する場合にも、経路の確保として扱うことも検討すべき
- 基本構想策定委員会のメンバーには、策定市町村以外の住民なども含めるとともに、障害者等当事者の委員比率を明確にすべき
- 特定事業計画の作成を推進するための施策が必要
- 基本構想作成後、自治体の財政事情が厳しいこともあり、その後の線的・面的・総合的なバリアフリー化がなかなか進まない現状にある
- 基本構想を作成した後の事後評価を行う仕組みを作ることが必要

(2) 連続性の確保

- 駅のバリアフリー化は進展してきたが、自宅からバス停・駅までのバリアフリー化が遅れている。自宅から、公共建築物や旅客施設などの最終目的地までの連続したバリアフリー環境の整備が必要
- 建築物と道路のバリアフリー化の連携を図ることが必要。新築のビルの例で、入口にはスロープがあるにもかかわらず、そこに至る道路の段差が大きく車いすで利用できない例がある。また、建築敷地内の誘導用ブロックと歩道の誘導用ブロックの連続性を確保することも必要
- 駅ビルや駅前広場、ペDESTリアンデッキ、自由通路など、従来の制度の境界領域における施設の整備に関しては、利用者の移動、利用という観点から解決の方策を考えることが必要
- 施設の中と交通、町中など、全体の中の連続性が、日本の場合、社会資本の充実しているところとそうではないところの格差が大きい
- 事業者が異なるラッチ外の整備について、事業連携が必要

- 例えば航空機内では乗務員による対応で十分であっても、移動先での行動の際には不安の要素が多く、連動性の確保が重要
- 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

(3) 関係者間の調整

- 特に大規模ターミナルでは関係者が多いこともあり、関係者間の意見調整や費用負担・役割分担等について、第三者が調整する仕組みが必要
- 1日あたりの利用者数が10万人以上の大規模ターミナルの場合は、市町村ではなく都道府県が調整を行うことが必要
- 基本構想を作成したいという意向はあるものの、事業者等との調整が進まないような場合に、市町村がイニシアチブをとれるようなサポートを国レベルで行うことが必要
- 市町村の境界にある駅等では、自治体間の調整を図るための仕組みが必要

(4) 面的な整備計画等に関するその他の意見等

- 基本構想作成後、その構想に従ってみんなで一緒にまちづくりを推進しようという視点を持つことが重要であり、そのための方向性を打ち出すことが必要
- 地域交通計画やまちづくり計画などの関係で自治体側の窓口がいろいろあるが、窓口をわかりやすくすることが必要
- 交通バリアフリー法では、一般的な行政主体としての都道府県の役割が不明確。今後、特に多くの関係者を抱える大規模施設等の整備に当たっての都道府県による調整や、基本構想作成に対する都道府県の積極的関与などの制度化が必要

利用者参加・住民参加について

- ユニバーサルデザインという考え方に基づき、当事者参加をしっかりと進めてニーズを拾い上げることが重要
- 住民や当事者の意見・要望を十分取り入れるための手法を拡充することが必要
- 利用者ニーズの把握段階のみならず、設計や施工段階での当事者参加が必要
- 基本構想作成から事業完成までの一貫した住民参加のルールを確立することが必要
- 基本構想を作成した後の、特定事業計画などの具体的な事業計画を作成する際にも、当事者が参加する仕組みを設けるべき
- 大規模なプロジェクトで、期間の変更や追加コストにもある程度対応が可能な場合に、当事者参加を徹底し事後評価もしっかり行うような、モデルプロジェクトを実施することが必要
- 社員の中から小さな改善提案が出された場合に、それをどのように組織として吸い上げていくかが重要

「心のバリアフリー」について

(1) 人材育成・意識啓発

- 「心のバリアフリー」を推進することが最も重要
- 一般の人の障害者に対する理解を促すための社会教育・市民教育等を積極的に推進し、心のバリアフリーを進めていくことが重要。例えば、視覚障害者誘導用ブロックの役割や必要性を知らない人も多い。また、障害者＝車いす利用者というイメージが強いが、内部障害など見た目には分からない障害もあり、様々なタイプの障害があることについての啓蒙活動が必要
- 海外では車いすを見かけると周囲の人が自然に声をかけてくれる環境にある。日本でもそのようになるのが理想
- 人による介助をお願いした際に、その人が心おきなく援助ができるような体制整備が必要
- 障害当事者とふれあう機会や障害者の疑似体験などの学習を小学校等の教育課程で取り入れるべき
- (善意の)先入観が心のバリアにつながってしまうことがある。バリアを解消する一番のポイントは、相手に興味を持ち、その人をよく知ることであり、知るために聞く勇気を持つことである。また、聞いたことを受け入れる寛容さも必要
- 障害者と健常者が対等な立場に立って、責任を持ってお互いに頑張っていくことが必要
- まちづくりを行政に任せるのではなく、対等なパートナーとなる住民を育てることが必要
- 人材育成の手法としては、講演会や研修会というような座学よりも、ワークショップの開催が有効
- ワークショップ等の取り組みを進めていく中で、3年ほど経過したところで一般の参加者からの発言が出てくる、ということもあり、継続性が重要
- 路線バスの運転手が、リフト付きバスのリフトの操作ができなかった事例があったが、ハード面での整備を行った後、きちんと利用できるようにする必要がある
- 対応マニュアルの作成等により、公共交通機関の職員に対する教育・研修が必要
- 自治体のバリアフリー部局の担当者に対する研修を充実させるべき

(2) 人的な対応

- ハード面や情報面が充実したとしても、人による援助が非常に重要
- 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
- 車いす利用者の介助や高齢者の案内などのソフト施策を充実させることで、ハード面での整備がより有効となる。
- 券売機周辺等に案内してくれる係員等が常駐し、優しい対応をしてもらえるのが望ましい

- 人的支援の体制作りとして、ボランティアの育成等に重点を置いた施策の実施が必要
- 特に大規模駅などで、専門支援員やボランティアを配置することが必要
- 駅員やボランティアの人で、十分な情報提供が可能であり、接遇態度が良好な人による対応が望ましい
- ボランティアの導入に当たっては、ボランティアの責任に対する考え方を整理することが必要
- 本来行政が担当すべきところを、財政事情が厳しいためにボランティアで補完するという考え方は違うのではないか

(3) 情報提供

- 駅の構造や乗るべき電車の検索など、インターネットによる情報提供が重要であり、そういう意味での情報面のバリアフリーが必要
- ピクトグラムの一貫という情報面での取り組みがあったが、さらに情報のバリアフリー化を推進すべき
- 交通バリアフリー法制定後の事業者の取り組み状況に関する情報提供が必要
- 公共交通機関のバリアフリー化の全国的な進捗状況に関する情報提供が必要
- ハートビル法に基づく建築物のバリアフリー化情報の提供が必要
- 緊急時や災害時に、音声による情報提供だけでは聴覚障害者に伝わらないため、文字による情報提供（ホームや車両内のLEDや携帯端末など）とか、ランプ等を使った情報提供が必要
- アクセシブルなバスルートやダイヤなどに関する情報提供を強化すべき
- ユニバーサルデザインの考え方に基づき、都市計画、道路、建築物・住宅などのケースごとの指針の作成、又は施設の整備事例に関する情報提供が必要
- 他の自治体における取り組み事例についての情報提供が必要
- 交通バリアフリー法やハートビル法についてよく知らない人がほとんどなので、法律の内容についてのPRが必要
- バリアフリーマップの表示方法や内容を統一化するための国のガイドラインの作成や全国システム化が必要

(4) 心のバリアフリーに関するその他の主な意見等

- 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。
- 先進的な事業者に対する表彰などのインセンティブが重要
- 管理者責任と自己責任との線引きを行うことが重要
- 管理者責任等の問題も含め、交通上の不利益を受けた人への救済措置として、行政上の紛争処理機関を設けることも考えられる
- 設備面や情報提供面で改善すべき点をそのままにして、人の心で、という情緒的な形で流れてしなわないように留意することが必要
- 「心のバリアフリー」というなかで、知的・精神障害者に対する心のバリアフリーはかなり遅れており、皆にわかってもらうための取り組みが必要

- 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
- 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
- 銀行でのバリアフリー化対応が遅れており、セキュリティの確保とバリアフリーとの関係をうまく整理することが必要

そ の 他

- 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
- ユニバーサルデザインの施策の推進に当たっては、様々な分野でのハード・ソフト両面での取り組みが必要であり、関係府省の連携による取り組みの促進が必要
- バリアフリーに係るアウトカム指標、ベンチマーク指標の策定や、それらの前提となる基礎データの収集が必要
- アウトカム指標としては、「障害者の高校・大学通学手段、通勤手段の変化」「移動制約者の年間旅行階数の変化」「移動制約者の消費行動の変化」「商店街など、駅周辺における商業拠点の客層の変化」などが考えられるのではないか
- バリアフリー化への取り組みを継続するものにするためには、コストを下げているという点と、地球環境への負荷をできるだけ小さくするような仕組みを考えることが必要
- 例えば、視覚障害者誘導用ブロックの凹凸が、車いす利用者や高齢者、一部の知的障害者にとって利用しにくい場合もあり、相反する利益をどのように調整するか難しい
- 既存の施設資源を有効活用するためのハード・ソフト両面を活用した「プログラムアクセス」(アクセスが不十分な施設で催される行事を、整備の行き届いた場所に移して行うなどして、設備の不備を補完する方法)などの手法を整備することも段階的には必要
- 障害者割引制度の周知徹底が必要
- 障害者用に設定されたスイカなどの IC カードができないか (ETC では障害者対応カードがある)
- 精神障害者に対する公共交通機関の割引制度が必要
- 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
- 受動喫煙や化学物質過敏症に関する検討が必要
- 携帯電話による電磁波の問題についての検討が必要
- 移動権の確立が必要
- どのような取り扱いを受けた場合に差別になるのか、明確化することが必要
- 多方面にわたる各種整備は、すべての人が平等に社会資源を享受できる環境を作り、社会参加の機会平等を推進するためであり、それは基本的な人権である。

(参考)ヒアリング・アンケートの概要

<関係団体へのヒアリング>

平成 16 年

- 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
- 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連合会
- 11月2日(火) 日本身体障害者団体連合会

<地方公共団体アンケート>

◇ 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經由して配布)

◇ 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

◇ 平成 17 年 3 月 31 日現在、47 都道府県、928 市町村から回答を受領