

特集

「ユニバーサルデザイン」や「ユニバーサル社会」という言葉を耳にすることが多くなってきたと思いませんか？ 高齢者、障害者はもちろん、子ども、子育て世代、妊産婦など…すべての人々が安心して生活できる環境や社会の実現への関心が高まっています。

一方、食品などの安全に関する事件、悪質な商取引など、消費者の安全や安心を脅かす事件によって、消費者行政の重要性も再認識されています。

これらはいずれも、生活者や消費者だれもが、もっと安心できるような社会が求められているということの表れです。

行政にも、生活者や消費者視点への転換が求められています。昨年、国土交通省でも、このような視点の重要性から、だれもが安心できる生活環境を目指した施策、「ヒト着目」の施策を担当する「安心生活政策課」が設置されました。

今回の特集では、だれもが安心できる生活環境の実現に向けた施策、ユニバーサル社会の実現のための施策を中心に、さまざまな取組みなどを紹介します。

- 座談会** 多様な主体に配慮したユニバーサルデザインの生活空間づくり
仙田 満（放送大学教授・環境デザイン研究所会長）
三星 昭宏（近畿大学理工学部社会環境工学科教授）
園田真理子（明治大学理工学部建築学科准教授）
武川 恵子（司会：前総合政策局安心生活政策課長）
- 解説** 「安心生活政策課」創世記 ～人はその課を「ユニバーサルデザイン政策課」と呼ぶ～
総合政策局 安心生活政策課
バリアフリー新法の推進に向けた総合的な取組み
総合政策局 安心生活政策課
消費者施策と共生社会施策
総合政策局 安心生活政策課
- トピック** 知っていますか?! まちで見かけるバリアフリー・ユニバーサルデザイン
総合政策局 安心生活政策課
- 寄稿** 欧州における公共交通などのアクセシビリティ
秋山 哲男（首都大学東京都市環境科学研究科観光科学副専修教授）
- 紹介** 第1回国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰 受賞者の概要
総合政策局 安心生活政策課
バリアフリー基本構想 住民提案への取組み ～土浦市～
「バリアフリー新法にもとづく基本構想策定を実現させる会」世話人会
大阪市交通局におけるバリアフリーの取組み
大阪市 交通局
佐賀県パーキングパーミット制度 ～本当に必要な人のために～
佐賀県 健康福祉本部地域福祉課

だれもが

安心できる生活環境へ



多様な主体に配慮したユニバーサルデザインの生活空間づくり

仙田 満 (放送大学教授・環境デザイン研究所長)

三星 昭宏 (近畿大学理工学部社会環境工学科教授)

園田眞理子 (明治大学理工学部建築学科准教授)

武川 恵子 (同会・前総合政策局安心生活政策課長)

武川 本日は、お忙しいところをご出席いただきましてありがとうございます。

今回の座談会は、「多様な主体に配慮したユニバーサルデザインの生活空間づくりについて」というテーマで、皆様からご意見を頂戴できればと考えております。

まず、このテーマの前提として、平成18年12月に施行しました「バリアフリー新法」ですが、この法律が施行されてから1年半が経過しまして、法を運用する市町村などにおいても新法の考え方が少しずつ浸透してきたのではないかと考えております。新法の評価や今後の課題をどのように考えていらっしゃるかお話を伺えればと思います。

バリアフリー新法の評価と課題は?

仙田 今日のテーマは全体的には「ユニバーサルデザイン」ということで、さまざまな障害を持った方だけでなく、お年寄りや、私の専門で

ある子どもたちなど、現在の環境デザインのテーマの1つである「多様性」と同様、すなわち多様な方々が社会参画できる、あるいは快適に生活することを可能とする法的な裏付けとしてバリアフリー新法が有効に効いてきているのではないかと思います。

この間もアメリカで、100年前にできたレッドソックスの球場を見てきたのですが、アメリカでさえもバリアフリーという問題についてまだまだパーフェクトではないとあります。

日本でも古いスポーツ施設などでは多くの方が容易に参加できる形になっていません。今後は、古い建物、あるいは古い環境をどのように早く修正していくかということが大きな問題ではないかと思えます。それには、民間と公的なもの双方の知恵と資金の活用という問題も解決していかなければいけないのではないかと考えています。

三星 新法は画期的です。交通バリアフリー法のときも画期的でしたが、簡単にはいかない、すなわち非常に困難なものがいっぱい入っていることが、一段と画期的なのです。

1つは、これまでの公共性の強い駅舎や道路に加えて、民間の建築物などが法律の対象となり、一体的になったことです。そして、既存の建築物をどう改善するかという点が困難なのです。

富田林市の例ですが、某大型スーパー

の抜本的改善が基本構想に入りました。実際には大手の大型店舗はみんなバリアフリー化に取り組んでいるのですが、このように公的なテンプルを囲んで話し合っただけで改善計画を作ったのは初めてです。

もう1つは、ある地方公共団体の条例改正をお手伝いしているのですが、小規模の民間建築物の改善を店主の良心でやるだけではなくて、バリアフリー新法に基づく基本構想を活用し、システムとしてやることを検討しています。全国でそこまで手をつけているところはほとんどありません。

建築指導部局が、従来からの規制行政、指導行政から、計画行政をやるということになると、頭の切り換えが必要になります。ここ2、3年の私の仕事は、その仕組みを作って、前例を出して「こうやってやるのだ」というのを見せていくことかと思っています。

園田 通称ハートビル法ができて、その後、交通バリアフリー法ができて、その今回のバリアフリー新法ということ、点と線をつなげば面的なエリアが整備されるということになりました。そもそも、利用者の立場からすれば、ここは誰が管理しているかとか、これは誰の建物かということを意識しないで生活しているわけですね。そういう意味で建物とそれをつなぐ交通の部分の併せて整備していきましようということ、今回のバリアフリー新法の一番画期的な点ですし、そこは

の抜本的改善が基本構想に入りました。実際には大手の大型店舗はみんなバリアフリー化に取り組んでいるのですが、このように公的なテンプルを囲んで話し合っただけで改善計画を作ったのは初めてです。



放送大学教授・環境デザイン研究所長
仙田 満

1964年東京工業大学建築学科卒業。菊竹清訓建築設計事務所、環境デザイン研究所所長、琉球大学教授、名古屋工業大学教授、東京工業大学教授などを経て現職。日本建築学会会長、日本建築家協会会長、日本学術会議会員、子ども環境学会会長などを歴任。

すごく評価されるのではないかと思います。

ところで、80年代以降、自治法上の「福祉のまちづくり条例」が制定され、現状ではほぼ全都道府県で、また、市町村でも同様の条例を持つ所が増えていきます。この福祉のまちづくり条例ができた頃、もちろんハートビル法も交通バリアフリー法もないし、介護保険法もなければ障害者自立支援法、発達障害者支援法もありませんでした。つまり、それらを全部地方自治の中で「どうやって取り組むか」と悩んだ分、福祉のまちづくり条例には哲学が入っていたわけです。

しかし、今、このバリアフリー新法が非常に画期的であったが故に、各自自治体の福祉のまちづくり条例の問い直しが必要になってきています。私が関わっている条例見直しの中でも、「どういう魂を入れようか」という難しい課題に直面して

います。

仙田 1998年に韓国のソウルで「環境デザイン国際会議」が開かれたのですが、そのときに1つの柱として「ユニバーサルデザイン」がありました。

それまでの「まちづくり」と「ユニバーサルデザイン」の視点の違いは、「多様性」「関係性」、あるいは「参加性」というところではないかと思うのです。このあたりの問題が80年代から90年代にかけて出てきました。さらには、2000年代になって「持続可能性」という、「最終的にあらゆるまちづくりを地球環境というグローバルな視点で見なければいけない」という視点になってきているのではないかと思われ

ます。そういう意味で国土交通省の法律、バリアフリー新法もそうですし、景観法もそうですが、文化とか景観のような、今までどちらかと言うと非常に特殊だと捉えられていたところまで法的に捉えていこうという大きな流れは、今後、日本全体の環境デザイン的な質をパワーアップしていく方向になるのではないかと思います。

三星 仙田先生のお話に付け加えて、まちづくりでも、総合的に進めるといことはまだ全然できていません。まだこれからなのです。

いろいろな検討をするときには必ず「環境」も目的関数の中に入れて、環境面で最善、バリアフリーで最善、安心・安全で最善、そういういろいろなものを総

合するという点ではこれからですね。

仙田 道路とか交通施設、もちろん建築公園、私の専門から言えばおもちゃとかドアノブとか調理器具とかの製品までユニバーサルなデザインの思想でずつと貫いていかないと、そういうユニバーサルな環境になっていかないわけです。そういう意味で、縦割りでなく横串の部分が必要なのではないかと思えます。

高齢者、障害者への配慮は？

武川 多様性というお話が出ました。もちろん人も多様なわけですが、今まで高齢者、障害者を法律の主なターゲットとして施策が進められてきました。まず、

高齢者、障害者に対して、今後どのような対策が求められるのか、ご意見をお聞かせいただきたいと思えます。

園田 実は、高齢者、障害者と小さいお子さんに共通するところがあるのですが、何だと思われませんか。

答えは「地域に密着して生活している」ということなのです。高齢者は、元気に運転されている方は別ですが、車の運転がおっくうになって、自転車になり、それから徒歩になる。小さいお子さんはいくらがんばっても移動手段は自転車がせいぜいです。障害者も移動ということに関していろいろな面でハンディキャップがある。そういう意味で非常に地域密着的な生活をしているのが共通する特徴だ

と思うのです。

そうすると、法律の枠組みの方は、バリアフリー新法もありますし、居住の面でも住生活基本法、住宅セーフティネット法など、だいぶ整備されてきたのですが、これからは地域々々の高齢者、障害者、小さいお子さんをもっているお母さん、そういう方たちが実感できる生活空間の質の充実が大きな課題だと思うのです。

人口は減り始めていますし、これからは、まちをどうやって適正な規模にしていくのか、地域にはこれまで作ってきた既存の駅舎もあれば道路や建物もあるわけで、そういうものをどうやって活かしていくのかも課題です。

特に既存のものは、別の見方をすれば貴重な財産・資源ですから、そういうものを地域の生活を高めていくために上手につなぎ合わせていく。セーフティネットのネットとは、網目が細かいほど、その密度が高ければ高いほど丈夫で安全なものになるわけです。

ですから、そういう地域資源を上手につなぎ合わせて身近な環境のクオリティを上げていくことが、ユニバーサルデザインの目指す方向ではないかと思えます。

仙田 その中でポイントは、点と点をつなぐネットワークが極めて重要ということとです。

それは何かと言うと結局は道なのです。

しかもその道が安全で安心して歩ける、あるいは走れる、マラソンができるとか、車いすでも乳母車でも押して通れる、そういう道、歩行のネットワークがバリアフリーの基本だと思うのです。かろうじて段差はだんだんなくなってきましたが、そういう点が日本の公共空間の非常に大きな課題であり、誰もが歩ける道をもつと十分に整備していくことが、健康という点でも非常に重要ではないかなと思います。

三星 ご承知のように「パーソナルリッパ調査」というのがありますね。10年に1回行うこの調査の3回分のデータで最大の特徴は何かといいますと、もちろん「公共交通が衰退した」「車が増えた」「飛行機が増えてきた」などいろいろあるのですが、データを見て大変なことだと思った最大の点は「歩かなくなった」ということです。「徒歩トリップ」は全国で激



近畿大学理工学部
社会環境工学科教授

みほし
三星
あきひろ
昭宏

1968年名古屋大学卒業、名古屋大学大学院修了。阪急伊丹駅整備検討委員長、神戸メリケン埠頭中突堤の船客ターミナルと駅前広場整備検討委員長、国土交通省ユニバーサルデザイン懇談会委員などを歴任。

減しています。

人類が生まれて20万年、最近の30年で「歩く」ということが基本的になくなってきた。これは大変なことです。ですから、「健康まちづくり」というのは何を差し置いても最大の問題だと思えます。

仙田 これは日本学術会議でも議論しているのですが、小さな子どもから歩かなくなっています。

園田 子どもが外に出られないということなのか、あるいは出ないのか、ここを見極める必要があります。

仙田 両方でしょね。ともかく運動量が小さいときから少なくなっている。

今、日本の子ども全体の公園の利用が下がっています。これは1つには大人の犯罪によってお母さん方が子どもたちを公園に出さないということももちろんありますが、子どものときの運動不足の習慣が大人に続くのです。

子どもにとってよりよい生活空間とは？

武川 話が子どもの健康や遊びのことに移ってきましたので、その観点でお話をさせていただきます。今後、子どもの遊び、子どもの安全ということから、国土交通省の施策としてやれることはいろいろあると思いますが、そのあたりはどのようなお考えになりますか。

園田 みんなが歩けるようにすると一石二鳥、三鳥です。ある住宅地の例ですが、

リタイアした男性が大勢いて、最近、皆さん、生きがいのある生活が見つかったと。1つは、「てくてくパトロール」です。みんなが散歩がてら歩いてまちのパトロールをするのです。犬と一緒に歩く「わんわんパトロール」もあります。1年続けた結果、空巣や不審者などが目に見えて減ったそうです。子どもたちも安心して外で遊べます。

もう1つは公園の作り方です。まことにうまく溶け込み、「見守り」や「安全」にも配慮した遊びやすいデザインをもう1回本気で考えてみなければなりません。実際、欧米では、犯罪を抑止するための環境デザインとしての公園づくりが行われています。

さらに、先ほど「貴重な財産・資源がある」と言ったことに関係しますが、これからの時代はメンテナンスとマネジメントだと思えます。公園の遊具のメンテナンスや、子どもの見守りなども「続ける」「継続する」ことが、すごく重要ですね。

日本、あるいは国土交通省は、プロダクトとその技術はすばらしいのですが、それをどう上手に長く使っていくかが課題です。それがひいてはサステイナビリティなどにつながっていくというあたりは、逆におもしろいのではないかと思っています。

仙田 国土交通省で5年ごとに全国的に「公園利用実態調査」というのをやっているのですが、

るのですが、公園の利用率、特にかつて児童公園といわれた街区公園の利用率がもの見事に下がっています。その原因はいろいろありますが、全体の安全性の担保という問題と、もう1つは、子どもたち自身、子どもたちのコミュニティ、集団そのものが変質してきていることにあります。

実は公園や広場での遊び方ですが、遊び方そのものが伝承されなくなっていて、いわゆる外遊びの方法というものがどんどん貧困化しています。

ヨーロッパでは1900年代の初めから「プレイリーダー」的な仕組みが、主に青年たちによって行われていたのですが、日本でもかつてはあり、その当時は公園課というハードの部局の中にソフトの部分が入っていました。その人たちが「児童遊戯係」といって子どもたちを遊ばせるというのを仕事にしていたのです。

これから日本の公園行政もハードだけではなくて、ソフトをどう作っていくかというマネジメントの問題をより考えていかなければいけないのではないかと思います。

武川 マネジメントにも、きちんと地域の方がかわってやっていくということが一番重要ということですね。

仙田 例えば、公園の一角にコーヒーストップがあれば、そこにはいつも誰かがいてコーヒーを飲みながら見守ってくれているので、安全が担保でき安心して皆さん

明治大学理工学部
建築学科准教授

そのだまりこ
園田眞理子



1979年千葉大学工学部建築学科卒業、1993年千葉大学大学院自然科学研究科博士課程修了。(株)市浦都市開発建築コンサルタンツ、(財)日本建築センター建築技術研究所を経て1997年より現職。

が使えらるか。官民がもう少し共同した形でまちづくりができるような形があるといいのですが。

園田 公衆トイレも、みんなが見ているところにあるとすごく使いやすいのですが、今、公園の車いす用のトイレはカギがかけられていて「ご利用のときにはお電話をしてください」という例がすごく多いのです。ただ車いす用トイレを作るだけでは、ネガティブな面もいろいろ出てきてしまいます。

三星 確かに、これからの課題は、成熟した市民社会を作っていくかといけなということなのです。例えば、公園のトイレの管理なども、現場に行きますとカギをかけるだけの理由がしつかりあって、実は、それは住民に原因があったりするのです。

行政側が住民のことを考えながらやらなければならないというだけではすまな

いのです。その施策が次に市民、国民に返ってくることを理解して、我が国の市民社会はもうワングレード成熟しなければいけないのです。そうしないと公共物が機能しません。

園田 先ほど仙田先生がコーヒーショップとおっしゃいましたが、みんなが見ている方向に入口を設けるとか、交番と背中あわせに設けるとか、ハードでできることもたくさんあるのです。

仙田 こうやればすべてうまくいくという方法はあまりないのですが、地域や場所ごとに知恵を出せばうまくいける方法があると思います。

横浜の山下公園のレストハウスの例ですが、市がそこに併設されたトイレの維持管理に苦慮していました。レストハウスの売店の運営を受けたコンビニエンスストア、これは子育て支援のコーナーを設けてとても評判がよいのですが、これがトイレなどをすべて一体化して管理するという形をとりまして、今では、とてもよい管理運営がされています。

三星 もう1つ、「今後の我が国のまちづくり課題」の中の最大級の問題だと思うのは、子どもの通園、通学問題です。公共交通が崩壊しつつある中で、車での送り迎えが必要となってきました。これは世界的な問題で、イギリスでは我が国よりさらに深刻なのですが、子どもの送り迎えに社会の手がとられてしまっているのです。

これに対しては、例えば、地域の既存輸送サービスをうまく有効活用することも考えられると思います。これは当然、子どもだけではなくて、お年寄りにも障害者にも使えるようにするのですが、そういう地域をつくっていかねばいけないと思います。

住民参加でつくる生活空間

武川 「成熟した市民社会」という言葉がキーワードとして出たと思いますが、リアフリー新法の中でも、「当事者参画」ということが重要とされているわけです。まさに「まちをつくるのは住民や当事者である」という考え方が位置付けられたと思うのですが、そのあたりはいかがですか。

三星 この10年間のリアフリー法のおかげで、従来は散発的にしかなかった参加・参画がシステムとして認知されました。数の問題からいくと、今までは、車いすの方、視覚障害の方、合わせて3人ぐらいの方に参加いただくことが多かったのですが、いや、それでも参加いただいているのは結構なのですが、これからの10年では、参加者数の桁を増やしていきたいのです。行政の人が朝から晩まで参加者全員に電話するなんてことは無理なので、今度は障害者の方が自分たちで参加するシステムを作ることが大事です。行政側に頼まれて何かするのはなくて、

参画というのはそういうことですから。それを条例の中で、つまり、各地で公的な施設の整備をする際には、参加・参画を義務化してもいいのではないかと考えているのです。そのあたりが次の課題になってくるのではないかと思います。

仙田 要するに住民同士でより議論がされるならばいいのですが、多くは行政側に対するクレームとか要望で、住民が全体として議論する形が少ない場合が非常に多いのです。例えばこの間、噴水で遊ぶ子どもの声が大いという件がありました。そういうところについても本来的にはもう少し住民同士で話し合い、このまちをどうするかということを考えていかねばいけないし、こういう部分を何とか切り崩すシステムを作っていくような参画・参加型のまちづくりをぜひ進めていかなければいけないと思います。

園田 住民の皆さんは最初は要求型なのです。しかし、私が基本構想をお手伝いしているところの例では、「そうは言っても要求することを全部やってもらうと膨大な税金がかかりますよね」というような言い方をしていくと、皆さん「おっ」と立ち止まるのです。「皆さんが少しずつがんばればすぐできることと、皆さんが行政とちよっと手を携えることができることと、相当年月をかけて、しっかりと予算をとってやらないとできないことと、そういう判断基準をつけて考えませんか」と言うと、皆さん考えてくださるのです。

それが先ほど三星先生がおっしゃった「市民の成熟」ということだと思うのです。

もう1つは、まちづくりでは、実はいろいろな地域でいろいろな別の計画が動いていたりするのです。例えば、営々と区画整理事業をやっているところとリアフリー新法の基本構想のエリアがかぶることもありませんが、事業としては分かれていても場所は同じというわけです。

そうすると行政も、市民に対して事業の動きなどの情報をいろいろと出してくれたほうが、市民も、立ち止まって考えたり、これを重ね合わせたらもっと他にいい答えが出るのではないかなどと考えたりするのはないかと思えます。参加する市民を信頼して、少し考える機会の提供などをキメ細かくやっていくと、参加ということが生きてくると思います。

三星 この課題を達成するためには、予



前総合政策局
安心生活政策課長
武川 恵子

武川 恵子

東京大学教養学部教養学科卒業後、1981年総理府入府。内閣府官房政策評価官、日本学術会議企画課長、国土交通省総合政策局交通消費者行政課長を経て、2007年7月より総合政策局安心生活政策課長。2008年7月より内閣府大臣官房審議官。

算の確保などいろいろな言いですが、本当に必要なものは「時間」です。計画、設計段階から市民が参画して一緒にやるのです。福祉施設や病院では最初から参加した例がありますが、そういうことには時間がかかるのです。

仙田 私も今、参加型でやらなければいけないという案件に関わっています。新しくモノを作るという場合にはわりと

まくいきますが、まちを少しずつ変えながらより住みやすいものを作るときには、全体の協働の意識を変えながら、参加・参画のシステムとしてどういうやり方としなければいけないかということテーマとして考えています。この間、元ホルル市長のジェレミー・ハリスさんと話をしたのですが、全米の建築家協会から表彰されたぐらいホルル市を非常に住みやすいまちに変えたのです、サステイナビリティシティに。

ホルル市は、新しいまちではないのですが、将来的にどういうまちにしたい



かということ、まちを20地区に分けて、建築家と、市民、役所がとにかく絵を描くという作業をしたのだそうです。そういう中で、それに投資したいとか、お店を開きたいという民間の企業も参加してという形で進んでいって、非常に成果が上がったということを書いていました。やはり何かみんなでわかりあえるというシステムが必要ですね。

園田 それがとても重要だと思います。みんなが「こんなまちになるのか」というのが見えてくるということがすごく重要です。そういう意味では建築家や都市計画家の人たちはみんなの頭の中にあるイメージを具現化できる能力を持っているので、模型を作ったり絵を描いたり、夢が共有化できればみんながんばりますよね。

三星 フランスのストラスブールはLRT（路面電車）が有名ですが、向こうの方が笑いながら言うのは、「日本から来ると写真だけ撮ってあわてて帰っていきませんが、日本には写真がないのですか」と。彼らが言いたいのは、そのプロセスを見に来てほしいということなのです。あのユニバーサルデザインは何年もかけているのですよ。まず情報公開、議論の途中を全部さらして、途中でまたイメージを模型づくりしながら関係者に出したりしています。

粘り強くやらないといけないのです。通常だったら「ここで終わりだな」と思

った例を2つ申し上げます。泉北高速鉄道のとある駅のことです。ここには今エレベーターがありますが、普通に考えたからエレベーターの設置は到底無理だったのですが、粘り強い障害者の方がおられたのです。4カ月粘って粘って、この問題をクリアしてしまいました。

その最後にひねりだした解決策は、今となつては平凡ですが、スルー型のエレベーター（22ページ参照）でした。当時としてはほとんど最初のものでした。困難だったのは下に店舗とかいろいろなものがあったことなのですが、下にピットスペースがいらない、いわゆる「置くだけエレベーター」だったため、入れることができたのです。あれは時間をかけた参画の中でできた産物です。1カ月や2カ月では解決できなかったと思います。もう1つは、阪急のとある駅のことなのですが、ここには線路に下りるスロープがついているのです。僕らが習った鉄道工学では、危ないからそんなものを作ってはいけないとされています。しかし、それを作ったのです。車いすの方が「煙がきたら私はどうすればいいのですか」と、災害時にホームに一人取り残されず避難ができるようにと、粘り強く訴え続けました。「それは無理ですよ」という本音みたいところが腹にありました。しかし、思いついたら簡単なことが1つあったのです。スロープをつけておいて、火が出てきたら車いすが入っていく。そ

こにはふだんは門がついていますがカギはかけておかない。そのことは車いすの市民の方全員に知らされている。万が一のときは、かまわないからそこを車いすで下りてくださいと。

これは普通ではできませんでしたね。やはり市民参加・参画というのはものすごく大きな役割を果たします。

武川 そういう例を皆さんに知っていただとと勇気がわいてくるのではないのでしょうか。

子ども連れ・妊産婦の方への配慮は？

武川 サステイナブルという面では、日本の少子化は大きな問題なのですが、小さいお子さん連れの方や妊婦の方について、今後どのような施策が必要か、ご意見があればお伺いしたいと思います。

園田 「妊婦、子連れの方はどうでしょうか」「高齢者の方はどうでしょうか」「障害者の方はどうでしょうか」などといった質問ですが、実は、根底で通じる部分があります。例えば、ケキ屋さんと道路の間にすごい段差があると、お母さんは赤ちゃんの乳母車を道に置いたままにできないのでケキが買えない。これは、高齢者や障害者の方も同じです。

トイレも同じです。バギーに赤ちゃんを乗せたお母さんは赤ちゃんを外においてトイレに入るわけにはいきませんが、車いす用のトイレだと一緒に入れる。



「これは〇〇の方のためです」というのは、言われるほうも面はゆい感じがありますが、デザインという点で見ると共通する部分を上手に見つけ出して、そこを仙田先生のようなすごい建築家の方にポジティブにデザインしていただくと、ものすごく良くなっていくのではないかと思うのです。

仙田 私も基本的には同じ考えで「特別な」というところを考えることはあまりありません。

先ほどのスロープのお話ですが、私もスロープがすごく好きなのです。小さいところでも階段よりスロープ。なぜかと言うと歩きやすい、あるいは駆けやすい、また、ジョギングしながらでも移動できるといふ、そういう空間のほうがさまざまな移動空間としていいと思います。

そういう点で、お店でも段が1段あるだけであらゆる意味でそれがバリアになる。私の研究では、お店の前に段が3段あると目的がないとお客さんはほとんど入りません。フラフラッと入るには段があつてはいけないのです。

ですから、段はある意味では商業的な利益に反比例する、段が高くなればなるほど拒否的になると、よく商業施設の人によっています。それは他のさまざまなところでも同じことです。

三星 高齢化と全く同じランクで、これからの子育て支援というのはあらゆる施策の中に入れていかなければいけないと思います。

子育てだけ単独で展開してもコスト的にも質的にもいいものが得られません。それから、市民の協力も、子育てする人だけの問題になってくると、子どもがいない人も多いのだから他人事になってしまいません。

そのために、人間発達の中で子育ても高齢者も全部一緒に入れて、要するに人間中心で発想する必要があります。そのあたりが行政の仕組みとしても、さらに1つ知恵が欲しいですね。

仙田 先ほど「歩きやすさ」と言いましたが、もう1つ重要なのは「休みやすさ」だと思います。小さな赤ちゃんを抱いているお母さんもお年寄りも、どちらかと言うと休むところがないのです。疲れたからちよつと腰掛けるといった空間がもつともつと必要だし、それがあつたことによつて見守る人が増えるという効果もあると思うのです。

また、そういうものを公だけでなくとも、例えばビルの前にも道に沿つてちよつと腰掛けられるようなベンチが、民

間のビルなりあるいは商業施設にあるような作り方をもつともつと奨励したいと思います。

三星 民間の知恵だけで大した金をかけずにやれるスペースだつてかなりあると思うのです。銀行などは、たいてい周りに植え込みを持っています。あの植え込みをちよつと配慮していただくと非常に見事な休息のためのスペースになることがあります。また、道路管理者のほうでも、いわゆるベンチから、ベンチ以前のお尻を乗せるだけのバーをいろいろなところに作つていくのかも考えられますし、これはみんなで取り組んでいくことが大事ですね。

武川 いろいろお話をお伺いしましたが、今後の「ユニバーサルデザインの生活空間づくり」ということで、まとめのお話を一言ずつお伺いできればと思います。

三星 「国から地方圏まで生活者の目線を」、これはけっこう大事なのです。地方圏というのは生活者の目線のはずなのです。国の顔色をうかがつてはだめです。

園田 自分たちに合つたスケール感での生活空間を大切にすることです。先ほどはホノルルが20地区に分けられたという話でしたが、実は日本のまちもそういうふうにして見てみると、いっぱいおもしろいことができそうです。地域資源もいろいろあると思いますので、それをどううまくつないでいくかということをつ

フト、ハードの両面で見直してみる。国土交通省としてはそういうことを励ましたり応援するなど、「こんなやり方もありますよ」ということを広く知らしめる。それに力をつけた住民もがんばつて、日本発の写真を持ってストラスプールに行けるように。そういうことにつながると思います。

仙田 基本的にはユニバーサルデザインなり、あるいはバリアフリーの本質は人の心で、「慈しむ」という気持ちです。150年前の日本は「子どもの樂園だつた」と、その当時、外国の人が日本に来て評価していたように、子どもたちや弱者に対する「慈しむ」気持ちがありました。しかし現代では利己的な方向に流れているのは非常に残念です。そういう意味では、心の問題をぜひ国土交通省でももっと考えていただくといいのではないかと思います。景観は「美しさをめぐる心」であり、観光にしても「もてなしの心」が基本ですからね。

武川 きょうは、有意義なお話をいただきました。本当にありがとうございました。

この座談会は平成20年5月29日に実施されたものです。

「安心生活政策課」創世記

「人はその課を「ユニバーサルデザイン政策課」と呼ぶ」

総合政策局 安心生活政策課

「安心生活政策課」とは

「安心生活政策課」は一体全体どんな業務を行っているのでしょうか。

平成19年7月に設置された新課ですが、国民のみならずにも、国土交通省内にも、安心生活政策課（安心課）の業務は、あまり知られていないのではないのでしょうか。

安心課はこの国土交通省においても大変珍しい切り口から業務を行っていると思えます。これを機に、安心課の業務をその生い立ちから紹介していきたいと思えます。

安心課を理解するための鍵

安心課といえば「バリアフリー」が担当の課だろうと思いかもかもしれませんが、それだけではありません。一言で言えば、安心課は「ユニバーサルデザイン政策課」なのです。この意味を理解するためには、以下のポイントをひも解く必要があります。

・「ユニバーサルデザイン」＝「バリアフリー」ではないこと。両者は一致する点もありますが、異なる概念です。

・「ヒト」に着目した施策を行う部署であること。国土交通省にあつて、「モノ」ではなく「ヒト」に着目する課なのです。

「バリアフリー」と「ユニバーサルデザイン」の概念整理

昨今、「バリアフリー」だけでなく、「ユニバーサルデザイン」という考え方が広まっています。

定義では、「バリアフリー」とは、お年寄りや障害のある方などが生活する上でのハード・ソフトの障壁を除去していくという考え方である一方、「ユニバーサルデザイン」とは、あらゆる人々が利用しやすい生活環境などをデザインするという考え方であるとされています。

また、概念的に整理すれば、「バリアフリー」が施設整備や制度などの「モノ」に着目した物理的・具体的な概念であるのに対し、「ユニバーサルデザイン」は、「ヒト」に着目した理念的・抽象的な概念です。

すなわち、「あらゆる人々が利用しやすい」ものをヒトに着目しながらデザインしようとするが、真に「あらゆる人のため」というのは実際には困難です。ですから、「ユニバーサルデザイン」は、理念的・抽象

的な概念といえるでしょう。そして「ユニバーサルデザイン」を志向していたとしても、現実的には、モノに着目しながら「バリアフリー」の取組みを積み重ねることになるということなのです。

なお、このように、「両者とも最終的に志向するところは同様です。「今ある障壁を取り払っていく（バリアフリー）ことで、だれもが安心して快適な生活を送ることができる（ユニバーサル）」ことを目指しているのです。

また、「ユニバーサルデザイン」の考え方を社会のあり方にまで拡張して言えば、「ユニバーサル社会」の実現が理想像ということになるでしょう。

バリアフリーからユニバーサルデザインへ

国土交通省では、平成6年に制定した建築物のバリアフリー化に関する「ハートビル法」、平成12年に制定した公共交通機関などのバリアフリー化に関する「交通バリアフリー法」などに基づいて、バリアフリー施策に取り組んできました。しかし、ユニバーサルデザインという考え方の広まりのもと、これに照らすと、これまでの取組みには、次のような課題がありました。

・高齢者、身体障害者をバリアフリー化の対象の中心とし、知的障害者、精神障害者、子ども、子ども連れ、外国人など

さまざまな人を想定していなかったこと

・施設ごとに独立してバリアフリー化に取り組んでいるために、各施設間の接続部などで連続性が確保されていなかったり、生活圏の一部のみにバリアフリー化の取組みが留まっていたこと

・ハード面でのバリアフリー化に重点が置かれ、ハードとソフトを総合的に捉えて進める仕組みにはなっていなかったこと

ユニバーサルデザイン政策大綱の策定

国土交通省では、以上のような課題や考え方を踏まえ、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた政策を推進することとし、国土交通行政の全分野について総点検を実施した結果、平成17年7月に「ユニバーサルデザイン政策大綱」をとりまとめました。

同大綱において、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限りすべての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念を打ち出しました。

また、この理念に基づき、利用者の目線に立った参加型社会の構築、バリアフリー

化施策の総合化などの考え方に沿って、次の政策などを推進していくこととしました。

- ・ 多様な関係者の参画の仕組みの構築
- ・ ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた評価・情報共有の仕組みの創設
- ・ 一体的・総合的なバリアフリー施策の推進
- ・ ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた基準・ガイドラインの策定
- ・ ソフト面での施策の充実（「心のバリアフリー」社会の実現など）

この大綱は、国土交通行政の分野において、ユニバーサルデザインの理念を示す大きな役割を果たすものとなりました。

バリアフリー新法の制定

大綱の大きな成果の1つとして、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図った「高齢者、障害者などの移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が平成18年6月に制定、12月に施行されたことが挙げられます。

基本的なスキームは従前の2法を踏襲しつつも、新法においては、「ユニバーサルデザイン」の考え方に基づく内容として、次の内容が盛り込まれました。

・ 対象者を拡充（すべての障害者が含まれることを明記）

・ 当事者参加の充実（基本構想の作成プロセスや、国の継続的な改善（スパイラルアップ）の際の当事者参加を法律に明記）

・ 一体的・総合的なバリアフリー施策の推進（基準適合義務の対象施設と、市町村が面的なバリアフリー化を図るために策定する基本構想制度に係る対象施設について範囲を拡充）

・ 心のバリアフリーの促進（国、地方公共団体、関係事業者、国民の責務を規定）

また、同法では、スパイラルアップという考え方が導入されました。これは、ユニバーサルデザインに近づけるために、継続的にバリアフリーの取組みを積み重ねるべきことが具体的に規定されたものです。

総合政策局安心生活政策課の設置

このような大綱の策定や、新法の制定などを踏まえ、一体的・総合的に、そして、ヒトに着目しながら、ユニバーサル社会の実現に向けた取組みができるよう、国土交通省において組織再編が行われることとなりました。

こうして平成19年7月、総合政策局政策課と交通消費者行政課がベースとなって、このような取組みを横断的に所掌する「安心生活政策課」が設置されました。

そして、現在、安心課では、お年寄り、障害のある方、子ども、妊産婦などが「安心して生活する」ことができるよう、移動する際や公共施設などを利用する際の利便性・安全性の向上などを図るための施策を企画・立案し、省内関係部局を横断的に取りまとめています。

そして、バリアフリー新法の担当課として、次のような業務を行っています（これらについては、18ページでも紹介しています）。

・ 平成19年7月、「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編・車両等編）」を策定

・ 「心のバリアフリー」への理解を深めていただくため、全国各地で高齢者や障害者の疑似体験を行う「バリアフリー教室」の開催を企画

・ 平成20年3月、全国の関係事業者、当事者団体、有識者、行政などが一堂に会し、意見交換などを通じてスパイラルアップを図るため、第1回「全国バリアフリーネットワーク会議」を開催

・ 平成19年度より、国土交通省バリアフリー化推進功労者表彰を実施

また、バリアフリーだけでなく、国土交通省に関わる障害者・高齢者・少子化・消費者・男女共同参画施策などを横断的に取りまとめています（これらについては、20ページでも紹介しています）。

「ユニバーサル社会」実現のために「ヒト」に着目した施策を推進する

ここまででもうおわかりかとは思いますが、もはや安心課の業務は「バリアフリー」施策だけに限られません。

安心課の業務は、障害者・高齢者・少子化・消費者・男女共同参画施策など、「モノ」ではなく、さまざまな「ヒト」の切り口で講ずる施策、ユニバーサル社会の実現に向けた施策ということになります。

つまり、安心課は、「ユニバーサルデザイン政策課」なのです（実は、課の英語名はそのようになっていきます）。

国土交通省が一般的に「モノ」づくりの組織である中で、安心課はまさに「ヒト」に着目した施策を集めている大変珍しい課だと思っています。

なお、本年4月からは、課内の担当者の業務分担を見直し、社会資本整備施策担当と交通施策担当のダブルラインを廃することにより、さらに一体的・総合的に業務を行っていくこととしています。

以上が安心課の業務です。今後、バリアフリー新法や、ユニバーサルデザイン政策大綱に示された考え方などに基づき、あらゆる人々が安心して生活することができるよう、ユニバーサル社会の実現に向けたさらなる取組みを推進してまいります。

バリアフリー新法の推進に向けた総合的な取り組み

総合政策局 安心生活政策課

平成18年12月、建築物のバリアフリー化を推進する「ハートビル法」と、公共交通機関などのバリアフリー化を推進する「交通バリアフリー法」を統合・拡充したバリアフリー新法が施行されました。

この法律では、公共交通機関、建築物、歩行空間、路外駐車場、都市公園を新しく建設・導入する際などのバリアフリー基準への適合義務のほか、次のような横断的・総合的な内容が規定されました。

- ・国による基本方針の策定
 - ・市町村におけるバリアフリー基本構想制度
 - ・国などの施策の継続的な改善（スパイラルアップ）
 - ・心のバリアフリーの促進
- このほか、これらの横断的・総合的な内容について、国土交通省の取組みを紹介します。

基本方針

国土交通省では、関係省庁と共同で、バリアフリー化を総合的・計画的に推進して

いくための基本的な方針として、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を定めています。

基本方針では、公共交通機関、建築物、歩行空間などの個別の施設などのバリアフリー化を計画的に進めるため、これらの施設などごとに、原則として平成22年までのバリアフリー化の目標を設定しています。また、併せて、市町村が定めるバリアフリー基本構想の指針を定めています。

バリアフリー基本構想の作成促進に向けた取組み

バリアフリー新法では、公共交通機関、歩行空間、建築物などの面的なバリアフリー

化を推進するため、市町村がバリアフリーに関する基本構想を作成することができず。また、この場合、関係事業者は、この基本構想に基づき事業を実施しなければなりません。

市町村によるこれまでの基本構想の作成件数は、

平成17年度末	232件
18年度末	271件
19年度末	291件
20年5月末	308件

であり、着実に増えているところです。

国土交通省では、各地方で、市町村の基本構想の作成をさらに促進するため、基本構想策定支援セミナーの開催やバリアフリープロモーターの派遣などの取組みを行っ

	現状 (H18年度末ストック)	基本方針の目標 (H22年/2010年)	
旅客施設(鉄軌道駅・バスターミナル・旅客船ターミナル・航空旅客ターミナル) ^(注1)	63.1% ^(注2)	100%	
鉄軌道	鉄軌道駅 ^(注1)	62.8% ^(注2)	100%
	鉄軌道車両	20.0%	約50%
バス	バスターミナル ^(注1)	76.2% ^(注2)	100%
	乗合バス(ノンステップバス)	17.7%	約30%
船舶	旅客船ターミナル ^(注1)	88.9% ^(注2)	100%
	旅客船	11.5%	約50%
航空	航空旅客ターミナル ^(注1)	65.2% ^(注2)	100%
	航空機	54.4%	約65%
タクシー	福祉タクシー	9,651台	約18,000台
道路	主要な旅客施設周辺などにおける主な道路	44%	100%
建築物	不特定多数の者などが利用する建築物 ^(注3)	37% ^(※H17)	約50%
都市公園	移動等円滑化園路	約42%	約45%
	駐車場	約32%	約35%
	便所	約25%	約30%
路外駐車場		28%	約40%

(注) 現状と目標の数値は、施設ごとに設定されたバリアフリー化に係る基準の達成割合などを示す

(注1) 利用者数5,000人/日以上のも

(注2) 段差解消されているものの割合

(注3) バリアフリー新法に基づく特別特定建築物

ています。

なお、新法では、高齢者、障害者などの利害関係者が、市町村に対し、基本構想の作成や変更を提案することができる「基本構想提案制度」が新たに創設されたところです。現在、いくつかの市町村で、この提案制度の活用動きが見られるようになってきました。さらに、今後の積極的な活用が期待されます。

①基本構想策定支援セミナー

国土交通省では、基本構想を作成していない市町村を中心に、各地方で、公共交通事業者、障害者団体などにも参加していただき、基本構想の作成に関するセミナーを開催しています。

セミナーでは、バリアフリー新法の制定



東北運輸局で開催されたセミナー



千葉県に派遣されたバリアフリープロモーター

による制度拡充などを踏まえ、基本構想の作成の必要性などに関する普及・啓発を行っています。

平成19年度は、全国10都市においてセミナーを開催し、191市町村約1800人の参加を得ることができました。

②バリアフリープロモーターの派遣

国土交通省では、各地方支分部局の職員や専門家からなるバリアフリープロモーターを県や市町村などに派遣し、ノウハウに困っている市町村における迅速な基本構想の作成を促進しています。

バリアフリープロモーターは、派遣された市町村などにおいて、直近の基本構想の作成状況や作成までの流れ、バリアフリー新法の説明だけではなく、基本構想作成の

メリットの紹介、バリアフリー化実現のための国土交通省の補助制度の説明、他市町村の実例の紹介などを説明して、基本構想の作成の促進を図っています。

平成19年度は、全国58市町村などにバリアフリープロモーターを派遣し、基本構想作成の働きかけを行いました。

バリアフリー施策のスパイラルアップのための取組み

バリアフリー新法では、関係する当事者の参加のもと、バリアフリー施策を検証し、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・継続的な改善を図る「スパイラルアップ」の重要性がうたわれています。

このため、国土交通省を含め、バリアフリーに関係する事業者、当事者、有識者、行政などが全国または地域レベルで一堂に会し、状況報告、意見交換、施策の提案などを行う「バリアフリーネットワーク会議」を開催し、バリアフリー施策のスパイラルアップを図っています。

本年3月10日には、第1回全国バリアフリーネットワーク会議が開催されました。今後、バリアフリーに関するさまざまな取組みの紹介、課題の提示や対応方針に関する議論、協働して行うべき情報発信や普及活動などに取り組むとともに、各地方

ブロックでも同様に開催することにより、バリアフリー施策のスパイラルアップを図り、相互の理解と連携のもと、生活環境の質の向上を図っていききたいと思えます。

このほか、各種施設などに共通する技術的課題についても、継続的な改善を図るべく、有識者、障害者団体、交通事業者、行政機関などにご参加いただき、調査検討を行っています。具体的には、昨年度より、ハンドル形電動車いすによる施設利用や、知的・精神・発達障害者に対応したバリアフリー施策の調査などを、また、今年度からは、視覚障害者誘導用ブロックのより適切な敷設方法などについての調査を行うこととしています。

「心のバリアフリー」を推進するための取組み

国土交通省では、「心のバリアフリー」に関し、各地方でバリアフリー教室の開催やバリアフリーボランティアの普及などを進めています。

バリアフリー教室は、高齢者や体の不自由な方に対する介助体験、疑似体験などを通じて、バリアフリーについての理解を深めていただき、誰もが当たり前のように自然に声をかけ、快くサポートできるように社会の実現を目指すものです。平成19年度は、駅などの旅客施設や学校などにおいて全国で

106回実施し、約5000人以上の方々の参加を得ることができました。バリアフリーボランティアの普及に関しては、駅とその周辺においてボランティアモデル事業を実施し、人的対応の組織化・活性化の促進などを図っています。

このほか、バリアフリーに関する地域のリーダーの選定・育成など、総合的な人材育成を図っています。



バリアフリー教室の様子



消費者施策と共生社会 施策

総合政策局 安心生活政策課

ここでは、消費者・障害者・少子化・高齢者施策など、前ページで紹介したバリアフリー施策以外のヒトに着目した施策について、政府全体の動きを含め、国土交通省の取り組みを紹介します。

消費者施策の推進

近年、規制緩和が進展し、市場メカニズムの活用が進められている中で、消費者は「自立した主体」として市場に参画し、積極的に自らの利益を確保することが必要となつていきます。一方で、行政には消費者が自立できるように支援していくことが求められています。

このため、政府は、平成16年6月に消費者基本法を制定し、また、平成17年4月に消費者基本計画を策定するなど、消費者施策を総合的に推進しているところです。

国土交通省では、これらを踏まえつつ、各分野において消費者施策を進めています。

が、ここでは、横断的取り組みとして「国土交通ホットラインステーション」「公益通報窓口」について紹介します。

国土交通ホットラインステーション（HLS）は、当省における業務が国民生活に直結する以上、国民の皆様とのアクセスを密にし、世の中の変化に即応した行政を行うことが不可欠であるとの認識のもと、国民各層からの声に即応した行政の推進を図るために、国民の皆様からのご意見、ご要望、ご相談などに一元的に対応する窓口として、平成16年7月から設置しています。

現在、HLSは、大臣官房広報課、大臣

官房上席監察官、総合政策局安心生活政策課が連携し、3課より課長補佐相当の職員が常駐（輪番制）するという体制で運営しています。

HLSへの相談については、国土交通省のホームページから365日24時間アクセスできるようにしているほか、電話やFAXなどによる受付も可能となっています。

平成19年度については、約1万5千件の問い合わせや意見などの相談がありました。

なお、HLSは中央合同庁舎3号館の地下1階の入口付近に設置されています。

公益通報窓口は、事業者内部からの通報（いわゆる内部通報）を契機として、国民生活の安心や安全を損なうような企業不祥事が相次いで明らかになったことを受け、そのうした法令違反行為を労働者が通報した場合、解雇などの不利益な取扱いから保護するために、平成18年4月に施行された公益通報者保護法に基づくものです。

国土交通省としても、公益通報者保護制度の円滑な運用を図るために、ホームページ、あるいは封書など文書にて公益通報の受付ができるよう、専用の受付窓口と相談窓口を設置しています。

なお、昨今の政府全体の動きとして、国民の安心を脅かすような事件・事故などが頻発していることを背景に、昨年来、国民が安全で安心して暮らせるよう、国民生活

に密接に関係のある行政のあり方について、消費者・生活者の視点から総点検を実施し、施策の改善に取り組んでいるところです。また、その一環として、現在、「消費者庁」の設置に向けた検討が積極的に行われているところです。

共生社会施策の推進

今、日本の社会は未曾有の少子高齢化を迎えているとともに、ライフスタイルの多様化が進んでいる中、自立と共助の精神に基づく人と人との新しい関係を構築することが必要となっています。

このため、政府は、国民みんなで子どもや若者を育成・支援し、年齢や障害の有無にかかわらず、安心して暮らせる「共生社会」を実現するため、障害者施策、少子化社会対策、高齢社会対策などを総合的に推進しているところです。

なお、この「共生社会」という考え方は、16ページで紹介している「ユニバーサル社会」と方向性や考え方を同じくするものと考えています。

障害者施策

障害の有無にかかわらず、国民だれもお互いに認め合い、支え合って暮らすことができる社会を実現するため、政府は、平



HLSロゴマーク

成15年から24年までを計画期間とする「障害者基本計画」に基づき、障害者施策を推進しています。

平成19年12月には、基本計画の後期5年間に於ける諸施策の着実な推進を図るため、平成20年度からの5年間に重点的に取り組むべき課題について「重点施策実施5か年計画」を定めたところです。

これを踏まえ、国土交通省では、バリアフリー新法に基づき、公共交通機関、歩行空間、建築物などの一体的・連続的なバリアフリー化や「心のバリアフリー」などソフト対策を推進しています。

なお、旧ハートビル法、旧交通バリアフリー法では、法の目的とする施策の対象者を「高齢者、身体障害者等」と定めていましたが、バリアフリー新法では「高齢者、障害者等」とし、身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者、発達障害者を含むすべての障害者を含むことを明らかにしています。

このほか、住宅・官庁施設、高速道路などのサービスエリア、河川利用の拠点施設、港湾緑地などのバリアフリー化や、災害時要援護者の入院・入居施設の保全、テレワークなどを推進しています。

少子化社会対策

我が国では、1970年代半ば以降、出

生率、出生数の低下傾向が続いています。少子化の進行などによる急速な人口減少は、経済産業や社会保障の問題にとどまらず、国や社会の存立基盤にかかわる問題であり、少子化対策は、国の重要政策課題の1つに位置付けられています。

このため、政府では、平成15年に少子化社会対策基本法を制定するとともに、平成16年には少子化社会対策大綱やこれを具体化した「子ども・子育て応援プラン」を策定し、施策を推進してきたところです。

このような少子化の進行に対応するため、国土交通省では、子ども同士で自由に遊べる場所を確保することが子どもの健全な育成のために重要であることから、子どもの遊び場の確保のための都市公園の整備を行っています。

また、情報通信機器を活用して、時間と場所に制約されない柔軟な働き方を可能とするテレワークを、職住近接の実現による通勤負担の軽減のみならず、特に育児や介護、障害などの個々の事情を抱える人にとって、仕事と家庭の両立ができる働き方として推進しているところです。

一方、住宅については、子育てを支援するゆとりある住宅の確保の支援、公共賃貸住宅における子育て世帯の支援などに取り組んでいます。

このほか、公共交通機関、建築物、都市

公園、河川空間などのバリアフリー化の推進に取り組んでいます。

高齢社会対策

我が国の人口構造は、65歳以上人口が2千500万人を超え、総人口に占める割合が20%を超えるなど極めて急速に高齢化が進んでいます。今後、我が国の活力を維持・増進していくため、高齢者自身が社会の担い手の一員として、その能力や経験を活かしつつ一層活躍できる社会を実現する必要があります。

我が国においては、平成7年に高齢社会対策基本法を制定するとともに、同法に基づき、平成8年に高齢社会対策大綱を策定し（平成13年に改定）、高齢社会対策に取り組んでいるところです。

国土交通省においても、高齢者などだれもが社会の活動に参加・参画できる社会の実現に向けて、バリアフリー新法に基づき、自宅から交通機関、まちなかまでハード・ソフト両面にわたり連続したバリアフリー環境の整備を総合的に推進しています。

また、生涯を通じて安定したゆとりある住宅の確保を図るため、良質な民間賃貸住宅の供給促進のための支援制度の活用や、公共賃貸住宅の適切な供給、住宅市場の環境整備などに取り組んでいます。

このほか、健康づくりを推進するため、

海岸浴のための施設と連携した海岸づくりや、散歩や散策のための歩行者専用道などの整備、自然と触れ合うことができる水辺空間の整備などを行っています。

男女共同参画社会施策

男性も女性も、性別にかかわらず、その個性と能力を十分に発揮することができ、男女共同参画社会の実現は、我が国の重要課題の1つであり、政府は、平成17年12月に閣議決定した「男女共同参画基本計画（第2次）」に基づき、男女共同参画社会の形成に関する施策を推進しています。

国土交通省では、仕事と子育ての両立に係る負担感や子育ての負担感を緩和・除去し、安心して子育てができ、多様なライフスタイルに対応した子育て環境の整備を進めるため、公共賃貸住宅と保育所などの一体的整備による生活拠点の形成や、子育て世帯などの住み替えを円滑化する制度による子育てに適した広い賃貸住宅の供給を図っています。

また、多くの人が利用する公共交通機関、建築物、歩行空間、都市公園などについて、妊産婦や子連れの方にも利用しやすいように、段差の改善などのバリアフリー化を推進しています。

知っていますか?!

まちで見かけるバリアフリー・ユニバーサルデザイン

いつも暮らしているまちの中には、さまざまなバリアフリーやユニバーサルデザインの工夫や配慮がされています。

何気なく見かけるものにも、見逃していたり、気付かないような意味や工夫があるのです。

みなさんは「スルー型エレベーター」に乗ったことがありますか？ スルー型エレベーターとは、最近駅などでよく見られるもので、乗った時に向いた方向のまま、正面に出口の扉が開くエレベーターのことです。

乗ったことがある方は、なぜこのような構造になっているのか不思議に思った方もおられるのではないのでしょうか？

これは車いすの方が利用する際に、狭いエレベーターの中で向きを変えずに出られるように、また、同方向に扉が設けられないなどの空間上の制約を解消できるように設計されたものです。

現在、平成22年までに規模の大きな駅すべてにエレベーターなどを設置し、だれもが気持ちよく駅を利用できるようにしようという目標に向け、バリアフリー化が進んでいます。

しかし、せっかくエレベーターを設置しても、元気な方ばかりが利用して、車いすの方など本当に必要としている方が利用できなくては意味がありません。なるべく階段やエスカレーターを利用するなど、自分自身が「バリア」となってしまわないよう配慮しましょう。



このマーク、トイレや駐車場でおなじみですね。いわゆる「身体障害者用設備のマーク」です。

「車いす使用者用」ではないのでしょうか？
実は、このマークは、本来、「移動能力が限定され

ている者が使用可能な建築物・施設」という意味になります。これは、国際的にも共通です。

車いすを使われない障害者の方など、「移動能力が限定」された方も対象者であると考えられています。

また、「使用可能な建築物・施設」に付けるマークですから、それ以外の使い方も趣旨に反しますので注意が必要です。



このマークを身につけた女性やポスターなどを電車内などで見かけたことはありませんか？

このマークは「マタニティマーク」といいます。妊産婦の方には外見からは妊産婦であることが判断しにくかったり、「つらい症状」がある場合もあります。

このマークの狙いは、妊産婦の方が身につけると、妊産婦であることを示すことができ、これによって、周りの方々が妊産婦の方への配慮をしやすくなることです。また、ポスターなどに用い、趣旨をお知らせし、妊産婦の方にやさしい社会環境づくりを図るものです。



これは、平成18年2月に、厚生労働省が事務局の「健やか親子21推進検討会」で決定されました。

マークのデザインについては、公募し、この検討会で審査をして決定しています。

国土交通省では、これまで、全国各地の鉄道駅、バスターミナル、空港ターミナルなどにおいて、

PRポスターやステッカーの掲示、キーホルダーの配布を行っていただけでなく、多数の交通事業者へ呼びかけを行ってきています。

皆さんも、周りでのこのマークをつけている方を見かけたら、思いやりある行動や気遣いをお願いします。

「らくらくおでかけネット」。皆さん、この言葉を耳にしたことはありませんか？

これは、高齢者や障害者などの移動を円滑化するための情報をインターネットなどを通じて提供するための検索システムです。

どのような情報を提供しているのかといいますと、例えば駅構内では、「どこにトイレがあるか」「そのトイレは、車いす・オストメイト対応か」「ベビーカーを設置しているか」「エレベーターの場所はどこか」「乗り換えの時、車いすでの移動のしやすさはどうか」「車いすでどのくらいどの時間を要するか」など、施設や乗り換え案内のバリアフリー情報などを提供しています。

しかも、駅構内の情報だけでなく、空港や高速バスターミナル・旅客船ター

ミナルといった情報もあり、とても充実しています。

この運営は、交通エコロジ・モビリティ財団が行っています。現在、多くの高齢者や障害者の方に活用されていますが、最近では、ベビーカーを利用する方にも活用されるようになり非常に好評となっています。

しかも、この「らくらくおでかけネット」はパソコンだけではなく、携帯電話からも利用できます。

皆さん、ぜひ一度、ご覧になってはいかがでしょうか。



パソコン版：<http://www.ecomo-rakuraku.jp/>
携帯電話版：<http://www.ecomo-rakuraku.jp/rakuraku/mobile>

このマークは「オストメイト対応トイレ」が設置されていることを表しています。

直腸がんや膀胱がんなどが原因で臓器に機能障害を負い、手術によって人工肛門や人口膀胱の排泄口を造設した人を「オストメイト」と言います。国内に約20万〜30万人といわれています。オストメイトの方は括約筋がなく、便意や尿意

を感じたり、我慢することができないため、便や尿を溜めておくための袋（パウチ）を腹部に装着しています。パウチに溜まった排泄物は一定時間ごとに捨て、パウチや腹部を洗浄する必要があります。

このため、最近では、シャワーなどの特別な設備を備えた「オストメイト対応トイレ」が設置されるようになってきました。

また、「オストメイト対応トイレ」の設置は、これまででも公共交通機関などで取り組まれてきましたが、平成18年12月に施行されたバリアフリー新法では、大規模な建物を新築する場合にも義務化され、今後、一層の普及が期待されます。



まちでよく見かける、この黄色のブロック。正式名称をご存じでしょうか。「点状ブロック」と呼ばれることがあります。が、正しくは「視覚障害者誘導用ブロック」と呼びます。このブロックには大きく分けて「点状ブロック」「線状ブロック」

の2種類があります。点状ブロックは、点状の突起があるもので、歩行者に警告を発するもの。エレベーター乗降口、階段の始めと終わり、歩道の交差点部分などに設置されます。

線状ブロックは線状の突起があるもので、歩行者の進行方向を示すものに誘導すべき経路上などに設置されています。

組み合わせると、例えば分岐点ではこのようになります。中心に点状ブロックを、いずれの進行

方向にも線状ブロックを置きます。

まちを歩くとき、こんなことを気に留めてみたら、少し見方が変わるかもしれませんね。お年寄りや障害のある方を大事にしよとか、ブロック上に自転車を置くのはやめようとか。



寄稿

欧州における公共交通などのアクセシビリティ



首都大学東京
都市環境科学研究科観光科学副専修
教授

あきやま てつお
秋山 哲男

アフリーのみを中心とした対策ではない。人々のモビリティと都市環境、つまり都市そのものをいかに良くするかに焦点がある。

フランスの観光の実力については、海外からフランスに来る人、つまりインバウンドが、日本では800万人を超えたばかりのところ、7千万人である。つまり、フランスの魅力に人々は引きよせられていて、その吸引力を発揮している一つが、世界遺産である。文化遺産の中で、歴史的都市そのものが世界遺産になっている例は、フランスにおいてはボルドー、ストラスブル、サンテミリオンがあるほか、他国でも、バース、エディンバラ（イギリス）、プラハ（チェコ）、ザルツブルグ（オーストリア）などがある。とりわけ、交通（LRT）・建築物・河川整備で世界遺産となったボルドーは、結果として都市のバリアフリーもある程度達成している。

欧州のバリアフリーの新段階がどの様に展開しているのか、興味あるところである。世界のバリアフリーのリーダーシップをとっている欧州では、特に、イギリス、スウェーデンが中心となるが、フランスにも見逃せない点がある。筆者は、本年5月に、バリアフリーなどに関する研究のため欧州各国へ訪問してきた。ここでは、その時に調査したものを含め、主にフランス、イギリスの状況を紹介する。

フランス

フランスに限ったことではないが、欧州の公共交通の新しい対策の鍵は、バリアフリー

の産地であり、ローマ時代から良港をもつ町として発展し、18世紀にはワイン貿易で、黄金時代を築いてきた。また、2007年には、世界遺産に指定されている。

市街地「月の港」として世界遺産に登録された理由は、18世紀の建築遺産が非常によく保存され、ガロンヌ河川整備、トラム（LRT・路面電車の進化したものの）の開通も含めたまとまりのある都市



写真1 19世紀の建築物（ボルドー）

構成が評価されたからである。登録されている「月の港」とは三日月型に蛇行するガロンヌ川を中心に発展したボルドーの通称である。

フランス全体でのLRTの戦略は目を見張るものがある。LRTのデザインは各都市とも異なるデザインを用いている。グルノーブルでは、環境対策と障害者のモビリティ対策として15年前にはノンステップ車両を実現していた。これは、環境対策や歴史的都市を自動車から守る対策の一つとして、グルノーブルのみならず、ストラスブルなど各都市で対策が行われてきた。特にグルノーブルでは、1992年に車いす使用者が完全に乗降できるノンステップ車両と、車両とホームの溝をなくす装置も設置されていた。

ボルドーのLRTは、こうした他都市の経験（環境問題・障害者のモビリティ

問題）をさらに進化させ、都市を美しく、わかりやすくし、そして素敵な車両が走っている。しかも新しい都市のあり方を模索した公共交通の導入や、LRTの駅を歩行者専用道にするなどの工夫が見られる。特にLRTの3路線（写真3）が都市の軸を構成し、わかりやすい都市の移動しやすさを実現している。



写真3 LRTのABC3路線の地図



写真2 LRTの街中走行

パリの事例を一つだけ紹介する。ルーブル美術館のエントランスである。この地下1階の入り口へは、外かららせん階段を下りて入ることができる。そして、その入り口まで車いす使用者は、らせん階段の中心を昇降路なしでシリンドラーがせり上がるような、美術館に相応しく美しいデザインのエレベーターを利用してアクセスできる。



写真4 ルーブル美術館のエレベーター

イギリス

ここでは、日常的な交通問題を中心に、イギリスの事例を通して我が国との比較をしてみたい。

イギリスにおいては、1970年代から80年代初頭までは、高齢者・障害者専用のSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）.. 個別対応の輸送サービス）が主要な公共交通対策であった。その後、Transport Act（1985年）に基づく障害者輸送諮問委員会が発足し、公共交通の本格的な整備が始まった。総合的にみて、実は、歴史的にかなり古いロ

ンドン地下鉄（パリの地下鉄も同様）は、我が国の東京・大阪の地下鉄のバリアフリー対策に対して格段に悪い対策レベルである。しかし、バリアフリー対策のみでなく、総合的な公共交通の取組みと見た場合、見るべきところは多い。

① ロンドン地下鉄とその補完対策

ロンドンの地下鉄は、1990年頃には20駅程度しかエレベーターがなく、現在でも、増えたといってもそれほど多くない。写真5はステップ・フリー（バリアフリーのこと）について、地下鉄車内に書かれたアクセス可能情報である。ステップ・フリーとはエレベーターなどアクセスが確保された駅を指す。筆者も、先日訪れたときに30キロ近い旅行かばんを持って移動していたため、ステップ・フリーの情報が不可欠であった。

つまり、ロンドン地下鉄のアクセスは、日本の地下鉄と比べると問題が大きい



写真5 地下鉄のステップ・フリー（アクセス可能情報）

その分アクセス情報提供で補い、かつ、100%アクセシブルなスロープ付きタクシー車両やノンストップバスで補っている。さらに、重度の障害者に対するSTS（資格のある障害者が利用できるドア・ツー・ドアサービスのDAR (Dial-a-Ride) やコミュニティトランスポート）の普及は、東京のレベルからすると格段に高い水準で整備されている。つまり、イギリスでは、弱点を他の交通手段でカバーする仕組みが出来上がっている。

② 緊急時の連絡（ヘルプ・ポイント）

写真6はロンドンの地下鉄の通路に整備されているヘルプ・ポイントである。

これは火災、緊急連絡、情報が必要な人が利用できる。聴覚障害者にも磁気ループが備えられていて会話が可能とされている。これはロンドンに限らず欧州の各地で見ることができる。



写真6 欧州で普及しているヘルプ・ポイント

③ 歴史的建築など

筆者が滞在したロンドン大学のアクセスシビリティは、古いビルであるため不十分であった。例えば、筆者が使っていた部屋は、3階まではエレベーターで移動可能だが、4階へは階段を使うことになった。

このような例もあるが、イギリスでは、一定の努力を払った建築物には「車いすシンボルマーク」がビルの各所に示されているほか、我が国と異なり、歴史的遺産や観光地のアクセシビリティの確保が進んでいる。歴史的遺産には建築物が特に多いが、そのアクセス確保には、障害当事者、歴史の専門家、建築の専門家が、どのようなアクセス確保をすべきかを検討し整備することになっている。例えば、クイーンズハウスが、バリアフリーの専門家、歴史の専門家、建築の専門家の参加によりアクセシブルの案を検討して改修が行われている。



写真7 ロンドン大学のアクセス可能ビル

プロフィール

工学博士。都市のユニバーサルデザイン、道路・交通ターミナルのバリアフリーデザイン・サインシステム、高齢者・障害者のモビリティ確保を前提としたバス・STサービスなどの生活交通に関する研究に従事。

著書（いずれも共著）に、「住民参加のみちづくり」（学芸出版社 01年）、「都市交通のユニバーサルデザイン」（学芸出版社 01年）、「都市の科学」（東京都立大学出版会 02年）など多数。

第1回国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰受賞者の概要

総合政策局 安心生活政策課

さいたま新都心バリアフリーまちづくりボランティア

さいたま新都心では、ハード面の整備のみならず、まち案内や移動支援などソフト事業の必要性も重視して、まちのバリアフリー化を推進しており、「さいたま新都心バリアフリーまちづくりボランティア」では、平成12年5月（さいたま新都心のまちびらき）より、県・市と協働したボランティア活動を行っています（平成20年1月現在、63名が登録）。

具体的には、要望のあった団体に、さいたま新都心のまち案内、車いす補助や視覚障害者誘導など移動支援、車いす体験などの疑似障害者体験補助、5カ国語（日・英・中・韓・ポルトガル語）ガイドマップ配布、手作りマップ作成（レストラン・ショップのバリアフリーガイドマップ）などを行っています。特に、次世代を担う小学生には、積極的に利用案内をPRして、その体験を通してバリアフリーへの関心を高められるよう活動を行っています。



白杖体験を補助するボランティア

国土交通省では、国土交通分野におけるバリアフリー化の推進に多大な貢献が認められた個人または団体を表彰し、優れた取り組みを広く普及・奨励することを目的として、平成19年度より「国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰制度」を創設し、平成20年3月に第1回の表彰式を行いました。今回は、第1回の表彰案件である以下の5件について、その概要を紹介いたします。

今後とも、この制度により優れた取り組みを普及・奨励することによって、国土交通分野におけるバリアフリー化に向けた取り組みがより一層推進することを期待しています。

また、バリアフリーに関するもののみならず、まちのにぎわいづくりを目指して、だれもが無料で自由に参加することができ各種イベントなどの企画・実施も行っています。

このように、市外から来訪する団体への対応など対象が広範囲に及び、また、小中学校への対応などによりバリアフリー化の推進を次世代に受け継ぐことに貢献するこれらの活動が、継続的に実施されていることを高く評価し、表彰することとしました。

特定非営利活動法人伊勢志摩バリアフリーツアーセンター

平成14年に、日本初で唯一のバリアフリー観光の案内システム（施設の調査、アドバイス、案内、情報提供など）を地元の障害者を含む市民で立ち上げました。すでに6年目となる活動は、伊勢志摩に至る交通、伊勢志摩地域のバリアフリー化や情報発信、さらに旅館へのヘルパー派遣、学校での福祉教育にまで及んでいます。

特に、バリアの数は障害者の数だけあ（障害者の障害の度合いは、一人ひとりが違う）という認識により、障害者起点で観光を捉え、観光客それぞれの状態や欲求に合わせてバリアフリー観光を提供する精神とそれを可能とするさまざまな手法を総称して「パーソナルバリアフリー基準」とし、この基準により、どのような障害者にも対応でき、ハード整備の整っていない施設でも受け入れが可能になりました。

設でも受け入れが可能になりました。

さらに、この基準は、「障害者旅行者は、バリアフリーを求めに来るのではなく、観光を楽しみに来る」という考え方に基づいて相談に乗り、観光の楽しみを優先したバリアフリー旅行を実現しています。

このように、その活動が、開設以来しつかりとした組織体制のもと着実に取り組まれ、障害者、高齢者などの誘致を劇的に伸ばすとともに、観光・交通・福祉・教育などの各分野に横断的に発展し、また、積極的な情報発信などにより他地域にまで発展していることを高く評価し、表彰することとしました。



専門員による調査活動
（パーソナルバリアフリー基準の下で、地元の障害者が中心となった専門員が旅館を調査。実際に宿泊や入浴もする）

豊中市（大阪府）

豊中市では、市内13駅のすべて（いずれも1日あたりの平均利用者数5000人以上）について、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想を策定し、駅と周辺地区のバリアフリー化に取り組んでいます。



券売機のチェックの様子

また、事業進捗状況の管理や、継続的改善を円滑に進めるため、策定に係った高齢者、障害者、住民、事業者および市などによる「バリアフリー推進協議会」を設置し、継続的な市民参画により（平成20年2月末現在、幹事会10回、説明会11回、ワークショップ6回を実施）、基本構想に基づく事業の着実な実施が図られています。

さらに、豊中市では、事業者が設計・工

事段階で障害者の意見を聴くことができる「バリアフリーチェックシステム」を導入しています。
 チェックの対象は、基本構想に基づく事業で、細部の仕様を決定する必要がある施設としており、強制ではなく、事業者が必要に応じて行います。また、事業全体のチェックではなく、設計・工事を進めて行く上で、わからないことなどがあつた時に手軽に利用できるシステムを目指しています（平成20年2月末現在、16件のチェックを実施）。

このように、協議会の設置により、バリアフリー新法の制定に先立って「スパイラルアップ」を実現するための体制を構築するとともに、チェックシステムの制度化により、事業実施段階における障害当事者参画を実現していることを高く評価し、表彰することとしました。

廿日市市（広島県）

廿日市市では、広島電鉄宮島線の「平良」駅（現「廿日市市役所前」駅）から市役所までのシンボルロードの一部である平良駅通線が平成18年度に完成しました。

この平良駅通線の駅前整備にあたって、交通広場と既設の電車ホームが離れていたことから、交通広場を整備する街路事業と並行して、まちづくり総合支援事業による駅周辺の施設整備を行うとともに、幹線鉄道等活性化事業による乗継の円滑化を行いました。

これにより、交通広場がある場所へ電車ホームが移転されるとともに、上りと下りのホームを連絡する通路の設置、バス停上屋とホーム上屋の一体化といった施設の整備を行い、また、これまで通ることができなかったバスが駅前に入り入れになるなど、自動車や歩行者の駅へのアクセス性が格段に向上しました。
 また、周辺のバリアフリー化を進めたことから、駅前においてはバス停と電車ホームが段差なく一体となった特色のある施設を整備することができました。

このように、交通結節点の機能強化を図りつつ、踏切によって分断されていた鉄道駅とバス停の一体整備などにより、異なる交通機関の間のシームレス（継ぎ目のない）な乗継円滑化を図っており、稀な事例であることのほか、シンプルな事例であることにより他への波及効果が期待できることを高く評価し、表彰することとしました。



一体化されたバス停とホーム
 （電車下りホームとバス停が段差なく一体となりシームレス化された）

して、平成13年4月から19年12月末までに733件の民間建築物に適合証を交付するとともに（小規模施設が442件（60%）、それ以外の300㎡を超える建築物が291件（40%）、適合証を交付した建築物は、宮崎県や宮崎市のホームページに掲載しています）。

さらに、既存の民間建築物のバリアフリー化を促進するため、条例の整備基準に適合するスロープやトイレなどの改修工事費用の2分の1かつ120万円を限度として助成しています（平成13年度から19年末までに31施設がこの制度を利用）。

このほか平成17年2月に市民協働の組織「宮崎市バリアフリー検討委員会」を設立し、地域のバリアフリー化を進めるために、高齢者や障害者の行きたい街なかの調査やその情報を「観光バリアフリーホームページ」で提供するとともに、20年度からは優れたバリアフリーデザインの民間建築物の顕彰を行う予定です。

このような、継続的な民間建築物のバリアフリー化促進の取組みを高く評価し、表彰することとしました。

宮崎市

平成13年4月に施行された「宮崎市福祉のまちづくり条例」において、事前協議すべき建築物を、工場や共同住宅、事務所を除き、その規模に関わらずすべて対象とするとともに、おおむね延べ面積300㎡未満の小規模施設の整備基準を、「国際シンボルマーク」を掲示するための最低基準と同様にしています。
 また、条例の整備基準に適合するものと



整備基準適合証
 （デザインは障害者の作業所に依頼して作成した）

住民基本構想 提案への取り組み ～土浦市～

「バリアフリー新法にもとづく基本構想策定を実現させる会」世話人会

を考える会」(代表・金子和雄、つくば市市議会議員)が、電動車いすで電車やバスなどを乗車点検し、交通バリアフリーを訴える障害当事者の今福義明氏(DPI日本会議常任委員交通問題担当)を講師に毎年「集い」を開催してきた。

このほか、手作りのバリアフリーで有名な京成ホテルや障害者でも自由に操れるヨットがある京成マリナーの見学と体験、霞ヶ浦湖畔から亀城公園までのまちのバリアフリーチェックなどに取り組んできた。

高齢者、障害者などが社会参加できるまちづくり

2007年7月、土浦市の中川清市長に、高齢者・障害者など当事者参画によるバリアフリー新法にもとづく基本構想策定を求め、235名が住民提案を行った。これを受けて、市長は平成20年度の第1回市議会冒頭の市政方針演説で、基本構想を策定する旨公表し、今、詰めの手続きが急がれている。

ここでは、基本構想の住民提案に至る活動と、基本構想策定に向けた取り組みを紹介する。

高齢者や障害者が外出しやすいまちに

まちのバリアフリー化に向けた取り組み開始は2004年秋。滝野嘉津子を事務局として「介護保険と福祉を考える女性の会」(代表・中村洋子)と「コミュニティバス

を倒すだけで操縦は簡単、水上をスイスイ移動、「転覆しない」「沈まない」など、安全第一につくられ人気が高い。バリアフリーなマリンスポーツコミュニティ「セイラビリティー土浦」の秋元昭臣代表らスタッフやボランティアの方々の優しく丁寧な指導で、初心者もすぐにベテランになる。笑顔と歓声が湖上に広がっていく。



視覚障害者は触れて形を確認 港の触地図も

土浦市は上野駅からJR常磐線で55分。オリンピック銀メダリスト有森裕子さんも参加する春の風物詩「かずみがうらマラソン兼国際盲人マラソンかずみがうら大会」は、JR土浦駅に近い霞ヶ浦湖畔の川口運動公園から約2万人が力走する。07年には人気グループ「嵐」の二宮和也さんが演ずる自閉症の青年が主人公のドラマ「マラソン」の撮影もあった。

また、市内では、ボランティアを中心とした取り組みにより、高齢者、障害者などが楽しめるイベントなどが開催されている。

「かずみがうら海の駅」ラクスマリナーナ(元京成マリナー)は、「誰でも楽しもう霞ヶ浦」のイベントを開催している。参加者は2〜300人。大人も子どもも、障害者も高齢者も、ヨットやカヌー、モーターボート、20人で漕ぐ長さ12メートルのドラゴ

ンボートなどで、さわやかな風を切って走りまわる。特に、小型ヨット、アクセスディンギーは障害者でも進みたい方向にレバーを倒すだけで操縦は簡単、水上をスイスイ移動、「転覆しない」「沈まない」など、安全第一につくられ人気が高い。バリアフリーなマリンスポーツコミュニティ「セイラビリティー土浦」の秋元昭臣代表らスタッフやボランティアの方々の優しく丁寧な指導で、初心者もすぐにベテランになる。笑顔と歓声が湖上に広がっていく。

「基本構想策定を実現させる会」発足

このため、07年4月、「集い」においてシンポジウムを開き、基本構想の「住民提案」を訴えた。その後すぐに、会名称を「バリアフリー新法にもとづく基本構想策定を実現させる会」とし、この取り組みを進めてきた6人の世話人のほか、村山一人(土浦視覚障害者福祉協会会長)、尾崎征生(土浦市手をつなぐ育成会会長)、館二千雄(茨城青い芝の会土浦支部代表)、井坂正典(NPO法人いきいきネットワーク事務局





「住民提案」を訴えた07年4月1日の「集い」

坂正典市議が市議会で質問し、審議され、前向きな答弁を得て、気運を盛り上げ、7月には235名で「住民提案」に漕ぎ着けた。

参加したい人すべてが参加可能に！

提案の内容は、基本構想を策定するためにあって、①高齢者・障害者がよく利用し、観光客も多い土浦駅周辺―土浦港、ショッピングモール505―亀城公園までを一体的に整備する②企画から現場の調査、施工、事後評価まで高齢者・障害者などの当事者が深く関与できる参画の仕組みをつくる③ユーザーエキスパート（自身や近親者が障害を持つなどの理由でバリアフリーに詳しい人）や、参加したい人すべてが参加できる公募の仕組みをつくる―の3つ。

長・市議

会議員)

が加わり、具体化に動き出した。一人ひとりと話し込み、提案者を募る活動を2カ月間行った。また、井

市の担当者も参加、「勉強会」

7月28日、茨城大学工学部都市システム工学科の山田稔先生を招き、「住民提案の意義や基本構想の作り方」「ワークショップの内容」などを学び、実際にキララバスに乗降し、市街地を歩き、歩道の横傾斜、段差、点字ブロックなどを点検した。

この勉強会には、市の都市計画課と社会福祉課の担当者にもお願いしてご参加いただいた。参加者との話し合いが直接でき、その後の活動に大きくつながった。

その一番の成果は、55歳の時に網膜剥離で失明した田所正員さん(70)の訴えが、参加者の気持ちを揺り動かし、心一つにその後の取組みを進めることができたことだ。田所さんは、勉強会に出かけてくるとき、猛暑の中でバス停を探し、さまざま羽目になった。バス停が廃止されていたからだ。訓練でバス停までやつと来られるよう



土浦市の担当者も参加、山田先生の勉強会

になった矢先だった。

私たちは直ちに、関東鉄道バスや市への陳情、地域へのチラシ配り、聞き取りのアンケート調査などを全力ですすめた。土浦市も関係者とねばり強く話し合い、副市長までが動き出し、2カ月後の10月1日、バス停が復活した。復活の日には、田所さんを先頭に、復活バス停から「初乗り」し、市の担当者の方々やバス事業者と市の会議室で、今後の公共交通を展望しながら、お祝いのトークを行った。



亀城公園噴水脇のでこぼこ橋は怖い



バス停復活！喜びの初乗り 田所さん

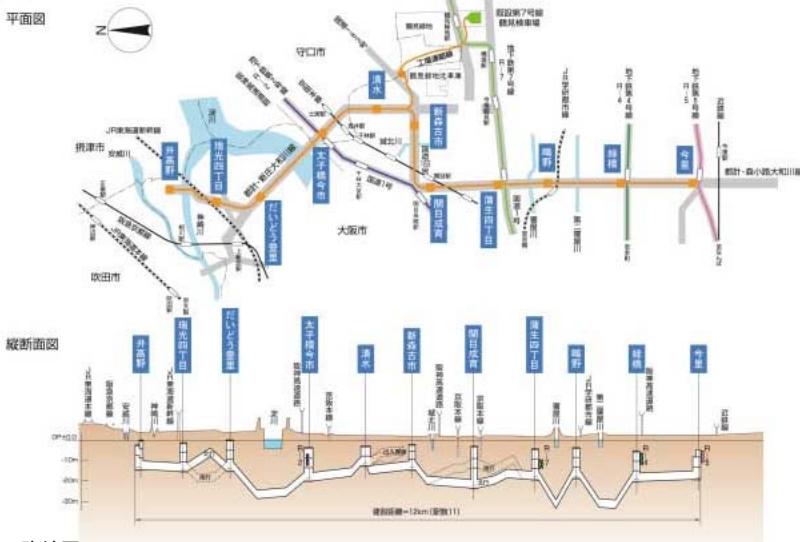
これに弾みをつけ、「意見交換会」を実施。「北口再開発」「亀城公園の園路・皿形側溝問題」「市民会館」「国民宿舎水郷」などの段差、「歩道のタイルがはがれ危険」など、一つ一つを市議会に、または直接担当部署をまわって解決を迫った。直ちに解決されたこともあったが、縦割り行政の中で右往左往し、難問も多かった。

新法の基本構想策定に大きな期待

バリアフリー新法では、市が調整役で、高齢者や障害者などの当事者、事業者、関係者などが一堂に集まり討議し、理解を深め、課題を解決していく。「誰でも、どこでも、自由に、使いやすく」のユニバーサル・デザインの考え方で包括的メニューも拡充し、スパイラルアップ(段階的・継続的・試行的発展)的な展開をめざす。その過程であらゆる人が社会活動に参加し、自己実現するための施策も広がる。社会参加できず家に閉じこもらざるを得ない方々の声が反映できる仕組みも模索し、さらに、障害者・高齢者への理解が深まれば、新法規制対象以外の施設でも、高齢者や障害者などが日常生活や社会生活において利用できる施設や管理者などのバリアフリー化への取組みも進んでいくと期待している。

※ 文中、当会「世話人」は敬称略

大阪市交通局における バリアフリーの取組み



大阪市 交通局

大阪市交通局では、「市営交通バリアフリー計画」を平成15年に策定し、すべてのお客さまが安全で快適に利用できる地下鉄となるよう改良を進めています。例えば、すべての駅におけるホームから地上までのエレベーターによるワンルート整備や、地下鉄などの乗換経路におけるエレベーターによるワンルート整備を行っており、計画期間である平成22年度までに133駅すべてにおいてワンルート整備を行う予定です。また、車いすで利用できるトイレや車いすスペースの設置などその他のさまざまなお取組みも、ますます快適にご利用いただけるよう行っているところです。

路線図

既設地下鉄路線においてバリアフリー設備の充実を図っていくとともに、安心して便利に利用できる大阪市内の地下鉄ネットワークの拡充にも取り組み、平成18年12月に地下鉄今里筋線が開業しました。今里筋線は、既成市街地で人口が密集する大阪市東部地域において、都心に対して放射状に整備されている既設地下鉄（谷町線・長堀鶴見緑地線・中央線・千日前線）、JRや京阪などの鉄道と連絡することにより、放射状路線の混雑緩和や東部地域の移動を円滑するとともに、同地域のまち

バリアフリー設備の充実した今里筋線

づくりを促進し、地域の活性化に寄与する路線として整備されました。今里筋線は、既設地下鉄の下を通過する深い構造となるため、エスカレーターやエレベーターの上下移動のための設備の充実が重要となりました。さらには、どなたにも利用しやすい、快適で便利な施設にするために、積極的にバリアフリー設備の充実を図りました。

今里筋線では基本的に各駅2カ所の出入口があり、それら両方にエレベーターが設置されているため、どの方向から地下鉄にアプローチしても必ずエレベーターで駅構内に移動することができます。駅構内の中階ホームもエレベーターを設置しており、すべてのルートに段差のない駅となっています。また、既設地下鉄に連絡する駅では、その乗換えルートにおいてもエレベーター、エスカレーター、ムービングウォ



エレベーター

ーク、スロープなどを設置し、連続的なバリアフリーに取り組み、だれもが安全で快適に利用できる施設となっています。その他にも、出入口から乗降口まで連続した視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、要所には音声案内設備を配置しました。

ひとにやさしい駅施設

各駅のトイレは基本的に利用しやすい場所に配置し、コンコース通路床面とトイレ床面の高さを等しくして段差をなくし、車いす利用の方もこれまで以上にご利用いただきやすい構造としました。またすべての男子トイレ・女子トイレそれぞれに男女別の多機能トイレを設置し、すべての多機能トイレに洋式便器やオストメイト用温水器付汚物流し、折りたたみ式おむつ交換シートを備えるなど、どなたでも利用が可能なように工夫した便利で安全な多機能トイレを設置しています。その他にも、2段手すりや点字誘導トイレの設置、眼の不自由な



多機能トイレ

方のための点
字案内板、点
状運賃表を設
置しています。

各駅のプラ
ットホームに
は、液晶モニ
ターを使用し
た電車接近・
行先を表示す

る旅客案内装置を設置しています。また、
情報コーナーを設けて、駅構内の案内をは
じめ、駅周辺の情報や出入口の案内、路線
図など種々の情報を1カ所にまとめて掲示
し、その付近に駅長室と連絡ができるイン
ターホンを設置して、ソフト的な面からも
より一層利用しやすい地下鉄を目指しまし
た。また、ホームと車両の床面の高さの差
による段差も極力小さくしています。

安全対策

これまで既設線において、プラットホー
ム端におけるお客さまと列車との接触事故
やプラットホームから軌道への転落事故を
防止するため、車両連結面間転落防止装置
などさまざまな取組みを行ってきました。
しかし、完全に接触・転落事故を防ぐこと
ができないため、今里筋線では大阪市交通
局で初めて可動式ホーム柵を導入しまし
た。可動式ホーム柵は、乗降時以外はホー
ム柵を閉じることにより線路とホームを区



旅客案内表示

分し、接触・転落事故などを防止して飛躍
的に安全性が向上しました。可動式ホーム
柵を導入するにあたっては、プラットホー
ム上の狭隘部^{きょうがいぶ}の幅員の確保など構造上の問
題があり既設線での導入には課題を解決し
ていく必要がありますが、新規路線である
今里筋線では、そのような課題を設計段階
から解決していくことで実現することがで
きました。さらに、可動式ホーム柵上面に
各扉位置を示す点字プレートを設置し、開
閉時にはメロディーを鳴らすなどの機能を
設け、分かりやすさの向上に努めました。



可動式ホーム柵

ひとにやさしい車両

今里筋線の車両は、ひとにやさしい車両
を目指してバリアフリー化を積極的に進め
ていくとともに、お客さまの快適性を重視
し、新鮮さや爽やかさを取り入れました。

壁や天井の化粧板は白系を基調とし、窓を
大型1枚窓にして車内をより明るく、開放
感が持てるように配慮しました。

車いすスペースは各車両1カ所ずつ設け
ており、緊急時には乗務員もしくは指令所
と連絡を取ることができるよう非常に非常通報
装置（インターホン）を設置し、車いすの
方でも容易に利用できるよう取り付け位置
についても配慮しています。



車いすスペース

また、各車両の乗降口上部に乗換え案内
やPRなどの情報を表示することが可能な
車内案内表示器を1両あたり3カ所、千鳥
配置で設けました。さらに、車内案内表示
器の反対側乗降口上部にも、次駅で開く乗
降口の側を視覚的な表示とチャイムの音で
お客さまに案内する扉開閉案内器を設け、
車両のバリアフリー化に取り組みました。



車内案内表示器



扉開閉案内器

地下鉄今里筋線のバリアフリーへの取組
みを評価していただき、大阪市交通局は内
閣府の平成19年度バリアフリー化推進功勞
者表彰において、「内閣府特命担当大臣表
彰 奨励賞」を受賞しました。奨励賞はバ
リアフリー化の推進に関する取組みが地域
における模範となり、表彰の授与による啓
発効果が期待できるものに対して贈られる
賞です。

大阪市交通局では、従来からのバリアフ
リーに対する積極的な姿勢が新線で結実
し、評価をいただけたものと考えており、
今後とも「市営交通バリアフリー計画」の
着実な実施など地下鉄ネットワークのます
ますのバリアフリー化に取り組んでいき
たいと考えています。

紹介

佐賀県パーキングパーミット制度 ~本当に必要な人のために~

佐賀県 健康福祉本部地域福祉課



そして、このUDのまちづくりの具体的な取組みの1つとして、「佐賀県パーキングパーミット（身障者用駐車場利用証）制度」を平成18年7月から実施しました。

制度の内容

この制度は、ショッピングセンターや図書館といった多くの人が利用する公共施設で、身障者用駐車場について県と利用の協定を締結してもらい、県内共通の利用証を発行して、それを利用できる方を明らかにすることで、本当に必要な方のために駐車スペースを確保するものです。

次の2種類の利用証を発行しています。

①身体障害者や、高齢者で要介護の方など身体の状態が変わらない方を対象とした、5年間有効の緑の利用証

②妊産婦やけが人など一時的に歩行が困難な方を対象とした、1年未満で必要な期間有効なオレンジの利用証

この制度の特徴の1つは、車ではなく、身体に障害のある方など本人に対して交付されることです。

また、もう1つは身体に障害がある方だけでなく、高齢や妊娠、ケガ、あるいは難病などにより歩行困難な方まで広く対象としていることです。

高齢者の場合は介護認定の要介護1以上の方、妊産婦の場合は妊娠7カ月から産後3カ月、ケガの方の場合は医師の診断書により歩行が困難な期間（ただし1年未満・

佐賀県では、止まらない身障者用駐車場の不適正利用への対策として、「佐賀県パーキングパーミット（身障者用駐車場利用証）制度」を平成18年7月から実施しています。

これは、県が身障者用駐車場の利用証を発行し、協定を結んだ施設と連携して不適正利用を防ぐもので、自治体が行うものとしては、全国初の取り組みです。

ここでは、制度制定までの経緯や制度の内容、施行から約2年を経過して表れている効果や、これからの課題について紹介します。

制定の背景・経緯

近年、ショッピングセンターやホテルな

ど多くの公共的な施設には、バリアフリーの考え方が浸透し、身体障害者のための駐車場が整備されてきました。

これは、ご承知のとおり、ハートビル法（平成6年）、バリアフリー新法（平成18年）や地方公共団体の条例で、一定規模以上の公共的施設については、最低1台3・5m以上の広い幅の身障者用駐車場を入口に近いところに設置することが定められていることにもよります。しかし、このスペースをどのように管理するかについては、統一のルールがなく、誰が停めてよいかもはっきりしていません。

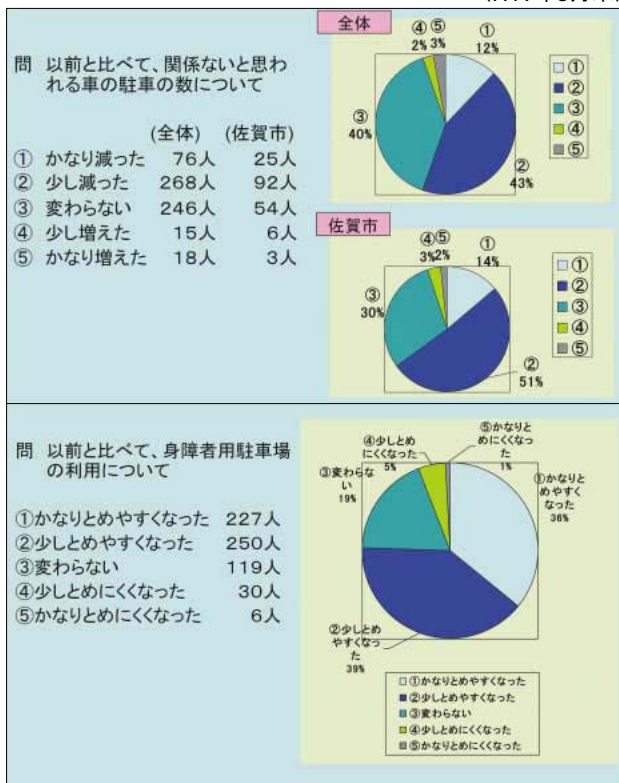
また、障害のある方々がよく話題にされるのが、身障者用駐車場になかなか停められないというものです。もちろん確保されている駐車台数の問題もありますが、「障害のない人が身障者用の駐車スペースに車

を停めているため、駐車できずに困っている」という多くの声が聞かれます。「車いすマーク」のステッカーが市販され、容易に手に入ることから、障害のない人が悪用しているという話も聞きます。

これらは、もちろん車を運転する人のモラルの問題ではありますが、身障者用駐車場を管理するための統一したルールがないことから、誰が停めてよいか明確でないことも、健常者が軽い気持ちで停めてしまっている理由ではないかと思われま

す。今、佐賀県では「誰もが地域で自分らしく安全に暮らせる住みよいまち」「安心して子どもを生み育てることができると社会を実現するため、すべての人にとって安全安心で、利用しやすいユニバーサルデザイン（UD）の考えに立つてまちづくりを進めています。

利用者アンケート結果 (H19年3月末)



更新制度あり」としています。制度実施にあたっては、海外のように罰則を設けることも検討しましたが、まずは、罰則があるから停めないのではなく、身障者用駐車場の意味を理解してもらい、停めないようにすることが必要であると思いい、あくまでも、協力施設管理者と一緒に、平成19年3月に実施した利用者へのアンケート調査でも、不適正駐車が減ったと回答した人が54%、止めやすくなったと回答した人が75%という結果が出ています。また、制度実施後、県内はもとより全国各地の自治体、議員、身障者団体、マスコミなどからの問い合わせが相次ぎ、あらためて身障者用駐車場は全国共通の大きな問題であることを実感しています。

今後、協力施設における不適正駐車状況をしっかりと検証することが重要となりますが、現在までのところ、確実に減少しています。これまで、ちよつとだからという軽い気持ちで停めていた人が、制度の実施によって、減っているようです。また、「このような制度を県が実施していただいて大変ありがたい」との多くの声とともに

に、「画期的な取組みだと思う」「県民として誇らしい」「全国に広めてもらいたい」などの心強いご意見やご感想もいただいています。また、利用者からは、「外見上健常者に見えるため周りの視線を気にしていたが、どこからでも見える利用証を使うことで安心して駐車できる(内部障害者)」「体調が悪くても病気でないからと遠慮してきたが、これで堂々と止められ、大変ありがたい(妊産婦)」「身障者手帳をダッシュボードにおいて停めていたが、大切なものなので、抵抗感があった。これなら安心して置いておける(身体障害者)」などの声が届いています。

一方で、民間の施設管理者からも、「苦情が一番多いのが身障者用駐車場であったが、県に協力していますということでも不適正駐車に対する指導がしやすくなった」「利用証は遠くからでも見えるので、管理がしやすい」などのご意見を頂いています。また、民間の施設管理者からも、「苦情が一番多いのが身障者用駐車場であったが、県に協力していますということでも不適正駐車に対する指導がしやすくなった」「利用証は遠くからでも見えるので、管理がしやすい」などのご意見を頂いています。

課題もあります。まだまだ県内でも一般の県民の方々への浸透が十分ではないと思っています。制度の浸透は不正駐車の減少につながるのので、さまざまな広報媒体や、県内各地のイベントでのPRなどを行っています。また、身障者用駐車場の不適正駐車は、

全国共通の問題であり、今、この制度を佐賀県モデルとして全国に発信しています。九州地方知事会での制度実施に向けた協議や、身障者団体の大会での決議や要望、国会や地方議会での質問などが行われ、その結果、平成19年度には、山形県、長崎県、福井県、熊本県で同様の制度が制定されており、今後もいくつかの自治体で実施に向け検討中と聞いています。さらに、身障者用駐車場のスペースの確保の問題もあります。この制度を通じて不正駐車が減少すれば、それぞれの施設で、身障者用駐車場が現実にはどれくらい必要とされているのかが明らかになります。協力施設とも協定書の中で、「利用状況を把握して、必要な台数の確保に努めること」としてはいますが、身障者用駐車場の利用状況の検証をしっかりと行いながら、本当に必要とする人のために、スペースの確保に努めていきたいと考えています。