

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会 名簿

(敬称略・順不同)

【有識者】

座長	久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科 教授
委員	秋山 哲男	中央大学 研究開発機構 教授
	中野 泰志	慶應義塾大学 経済学部 教授
	川内 美彦	東洋大学人間科学総合研究所 客員研究員
	隆島 研吾	神奈川県立保健福祉大学 名誉教授
	稲垣 具志	東京都市大学 建築都市デザイン学部 准教授

【関係団体等】

藤平 淳一	一般財団法人全日本ろうあ連盟 理事
小出 隆司	全国手をつなぐ育成会連合会 副会長
小林 光雄	公益社団法人全国脊髄損傷者連合会 副代表理事
佐藤 聡	特定非営利活動法人DPI日本会議 事務局長
三宅 隆	社会福祉法人日本視覚障害者団体連合 組織部長
市川 宏伸	一般社団法人日本発達障害ネットワーク 理事長
平野 祐子	主婦連合会 副会長
荻津 和良	社会福祉法人日本身体障害者団体連合会 理事
小幡 恭弘	公益社団法人全国精神保健福祉会連合会 事務局長
平沢 善幸	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 総務部 部長 (バリアフリー推進部 部長 兼務)
古橋 友則	日本歩行訓練士会 会長

【事業者】

稲田 浩二	公益社団法人日本バス協会 常務理事
熊谷 敦夫	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 ケア輸送等統括
斉藤 真二	日本バスターミナル協会会長

【官公庁】

前田 隆志	東京都 建設局 道路管理部 安全施設課 課長
柚本 真介	大阪市 建設局 道路河川部 交通安全施策担当課長
中川 誠	警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長

オブザーバー

国土交通省 大臣官房
国土交通省 総合政策局
国土交通省 都市局
国土交通省 道路局 (事務局)
国土交通省 住宅局
国土交通省 鉄道局
国土交通省 自動車局
警察庁 交通局

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会 WG 名簿

(敬称略・順不同)

【有識者】

WG 長	久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科 教授
委員	秋山 哲男	中央大学 研究開発機構 教授
	中野 泰志	慶應義塾大学 経済学部 教授
	川内 美彦	東洋大学人間科学総合研究所 客員研究員
	隆島 研吾	神奈川県立保健福祉大学 名誉教授
	稲垣 具志	東京都市大学 建築都市デザイン学部 准教授

【事務局】

国土交通省 道路局

踏切道等における視覚障害者誘導対策 WG 名簿

(敬称略・順不同)

【有識者】

WG 長	久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科 教授
委員	秋山 哲男	中央大学 研究開発機構 教授
	中野 泰志	慶應義塾大学 経済学部 教授
	川内 美彦	東洋大学人間科学総合研究所 客員研究員
	隆島 研吾	神奈川県立保健福祉大学 名誉教授
	稲垣 具志	東京都市大学 建築都市デザイン学部 准教授
	三宅 隆	日本視覚障害者団体連合 組織部長
	古橋 友則	日本歩行訓練士会 会長

東日本旅客鉄道株式会社

東海旅客鉄道株式会社

西日本旅客鉄道株式会社

阪急電鉄株式会社

東武鉄道株式会社

【事務局】

国土交通省 道路局

国土交通省 鉄道局

第1部 道路の移動等円滑化に関するガイドラインの活用と基本的な考え方

1章 道路の移動等円滑化に関するガイドラインの活用にあたって

1.1. ガイドライン作成の背景

(1) 背景

今日のわが国では、他の先進諸国に例を見ない急速な高齢化が進んでおり、高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会の実現が求められている。

また、障害の有無にかかわらず、女性も男性も、高齢者も若者も、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切に、支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる「共生社会」の実現が求められている。

このような中、平成12年11月15日に「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。）が施行された。この法律では、高齢者、身体障害者等の移動に際しての身体の負担を軽減し、移動の利便性及び安全性の向上を図るために、関係機関による一体的・重点的な移動等円滑化の実施・枠組みが位置づけられ、道路空間においても同法に基づいたバリアフリー化が進められた。

また、平成18年6月21日に公布、同年12月20日に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）では、高齢者、障害者等（身体障害者、知的障害者、精神障害者、発達障害者を含む、全ての障害者）の移動や施設利用の利便性及び安全性の向上を促進するために、利用者や整備の対象範囲を拡大しつつ、一層のバリアフリー化を進展させることとなった。

バリアフリー法の施行に合わせて、全ての人々が安全で安心して利用できる道路空間のユニバーサルデザイン化を目指し、バリアフリー法に基づく特定道路の新設又は改築を行うに際して適合させる基準として「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」（平成18年12月19日国土交通省令第116号）（以下「道路移動等円滑化基準」という。）を定めた。この道路移動等円滑化基準は、道路の構造の遵守すべき最低基準を定めているものであり、実際の道路空間を形成する上では、高齢者、障害者等をはじめ全ての利用者のニーズに合ったより質の高い歩行空間の形成が求められている。また、道路移動等円滑化基準は、バリアフリー法の特定道路に課されるだけでなく、その他の全ての道路に対して適合の努力義務が課されている。

平成30年5月のバリアフリー法改正により、「障害者の権利に関する条約」（以下「障害者権利条約」という。）及びこれに伴う他法律の改正等を踏まえ、「高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものの除去に資すること及び全ての国民が年齢、障害の有無その他の事情によって分け隔てられることなく共生する社会の実現に資することを旨として、行われなければならない」旨の理念規定が整備された。

この理念規定に示されているとおり、「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する考え方を「障害の社会モデル」という。「障害の社会モデル」は、平成18年に国連総会で採択された障害者権利条約において随所に反映されており、日本では、条約の締結に当たり平成

23年に改正された「障害者基本法」で示され、平成25年に制定された「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」（以下、「障害者差別解消法」という。）で具体化されているほか、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機にとりまとめられたユニバーサルデザイン2020行動計画では、その考え方が明確に記されている。

また、令和2年5月のバリアフリー法改正により、バス等の旅客のための道路施設（旅客特定車両停留施設）が基準適合義務対象として拡大されるとともに、道路管理者は、移動等円滑化された旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準（ソフト基準）を遵守するよう努めなければならないこととされた。これを受け、令和3年3月に道路移動等円滑化基準が改正された。

本ガイドラインは、道路事業に携わる担当者が上記の多様なニーズを実現する上で、ユニバーサルデザインを目指した道路空間を形成するため、必要とされる道路の構造を理解し、計画の策定や事業の実施、評価などを行う際に、バリアフリー法及び道路移動等円滑化基準に基づき特定道路及び旅客特定車両停留施設の新設、改築及び管理を行うだけでなく、その他の道路の整備を行う場合にも、活用することを目的として策定することとしたものである。

障害者にとっての社会的障壁は、事物、制度、慣行、観念等の様々なものがあり、日常生活や社会生活において相当な制限を生み出しており、社会の責務として、この障壁を取り除いていくため、「心のバリアフリー」の取組と「ユニバーサルデザインの街づくり」の両面を推進していく必要がある。

(2) バリアフリー法の改正

バリアフリー法が施行されてから十数年が経過し、多くの市町村で基本構想が作成され、様々な施設で整備が進むなど、バリアフリー化が進んできたところである。一方で、基本構想が作成されていない地域や整備が進んでいない地域も浮き彫りとなっている。

そこで、令和2年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会を迎える中、さらなるバリアフリー化を進めるため、平成30年にバリアフリー法が改正（平成30年5月25日公布、同年11月1日施行（一部の規定は、平成31年4月1日施行））された。改正バリアフリー法においては、障害者権利条約等を踏まえ、「共生社会の実現」及び「社会的障壁の除去」に係る理念規定が新たに整備された。また、国及び国民の責務に、「心のバリアフリー」の取組を推進するための高齢者、障害者等に対する移動支援（鉄道駅利用者による声かけ等）が明記された。

加えて、市町村による駅、道路、公共施設等の一体的・計画的なバリアフリー化を促進するため、個別事業の具体化を待たずにあらかじめバリアフリーの方針を定めることができる移動等円滑化の促進に関する方針（以下「移動等円滑化方針（マスタープラン）」という。）の創設や、道路、建築物等のバリアフリー情報の提供の努力義務化などが整備された。

さらに、令和2年には、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化するために、バリアフリー法が改正（令和2年5月20日公布、令和3年4月1日施行（一部の規定は、令和2年6月19日施行））された。

改正内容には、交通事業者などへのソフト基準遵守義務の創設や、優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正利用の推進に向けた責務等の追加、市町村等による「心のバリアフリー」の推進のための事業メニューの追加、公立小中学校やバス等の旅客のための道路施設（旅客特定車両停留施設）の基準適合義務対象への追加などが含まれる。

参考 1-1-1 障害者の権利に関する条約（略称：障害者権利条約）

障害者権利条約は、国連総会で平成 18 年 12 月に採択された、障害者に関する初めての包括的・総合的な国際条約である。日本は、平成 19 年 9 月にこの条約に署名し、平成 26 年 1 月に、批准書を寄託した。

障害者権利条約の目的は、「全ての障害者によるあらゆる人権及び基本的自由の完全かつ平等な享有を促進し、保護し、確保すること並びに障害者の固有の尊厳の尊重を促進すること」であり、合理的配慮を行うことなどを通じて、共生社会を実現することを目指している。

本条約は、障害者の間で使われているスローガン「“Nothing About Us Without Us”（私たちのことを、私たち抜きに決めないで）」に表れている、障害者が自身に関わる問題に主体的に関与するとの考え方を反映し、各障害者が自身に係る問題に主体的に関与するという考え方を規定している。

また、「ユニバーサルデザイン」は、調整又は特別な設計を必要とすることなく、最大限可能な範囲で全ての人が使用することのできる製品、環境、計画及びサービスの設計をいい、ユニバーサルデザインの製品、サービス、設備及び施設の研究及び開発の実施や促進、利用可能性及び使用の促進、基準及び指針にユニバーサルデザインが含まれることを促進することなどが規定されている。

従来の障害のとらえ方は、障害は病気や外傷等から生じる個人の問題であり、医療を必要とするものであるという、いわゆる「医学モデル」の考え方を反映したものだ。障害者権利条約では、障害は主に社会によって作られた障害者の社会への統合の問題であるという、いわゆる「社会モデル」の考え方が随所に反映されている。



図 1-1-1 障害者権利条約のパンフレット

出典：外務省ホームページ

参考 1-1-2 障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（略称：障害者差別解消法）

国連の障害者権利条約の締結に向けた国内法制度の整備の一環として、全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生社会の実現のため、障害を理由とする差別の解消を推進することを目的として、平成 25 年 6 月、障害者差別解消法が制定され、平成 28 年 4 月 1 日から施行された。

この法律では、国・都道府県・市町村などの役所や、会社やお店などの事業者が、障害のある人に対して、正当な理由なく、障害を理由として不当な差別的取り扱いをすることを禁止している。

また、この法律では、国・都道府県・市町村などの役所や、会社やお店などの事業者に対して、障害のある人から、社会の中にあるバリアを取り除くために何らかの対応を必要としているとの意思が伝えられたときに、負担が重すぎない範囲で対応する（事業者に対しては、対応に努める）合理的配慮を求めている。

令和 3 年 5 月の改正（公布の日（令和 3 年 6 月 4 日）から起算して 3 年を超えない範囲内において施行）により、障害を理由とする差別の解消の一層の推進を図るため、事業者は社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮をすることが努力義務から義務へと改められることとなった。また、行政機関相互間の連携の強化を図るほか、障害を理由とする差別を解消するための支援措置を強化する措置を講ずることとされている。



図 1-1-2 障害者差別解消法リーフレット

出典：内閣府ホームページ

参考 1-1-3 平成30年のバリアフリー法の改正概要

背景・必要性

2020年東京パラ大会の開催を契機とした**共生社会の実現**、高齢者、障害者等も含んだ**一億総活躍社会の実現の必要性**

《課題①：ハード・ソフト両面の課題》

- 事故、トラブルの発生等を踏まえ、既存施設を含む更なるハード対策、また、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要



(参考) 車いす利用者のバス利用に係る介助の様子

《課題②：地域の取組の課題》

- 市町村(特別区を含む)による基本構想未作成・フォローアップ不足等により、地域におけるバリアフリー化が不十分

※基本構想作成市町村数：
 ▶ 全市町村の約2割(294/1,741)
 3千人/日以上の旅客施設のある市町村の約半数(268/613)
 [H28年度末時点]

《課題③：利用し易さの課題》

- 観光立国実現に向け、貸切バスや遊覧船もバリアフリー化が必要
- 公共交通機関に加え、建築物等に関するバリアフリー情報の積極的な提供が必要
- バリアフリー施策の評価等に当たり、障害者等の参画・視点の反映が必要

《関連する政府決定等》

■ユニバーサルデザイン2020行動計画(H29.2 ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定)

「バリアフリー法を含む関係施策について、29年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図る」

法律の概要 ※赤字：平成30年11月1日施行、青字：平成31年4月1日施行

①理念規定／国及び国民の責務

- 理念規定を設け、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
- 「心のバリアフリー」として、高齢者、障害者等に対する支援(鉄道利用者による声かけ等)を明記

②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

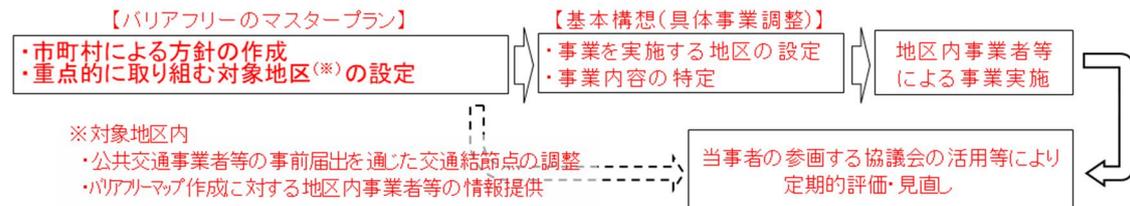
- ハード対策に加え、**接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニュー**を国土交通大臣が新たに作成
- 事業者は、**ハード・ソフト取組計画**※の作成・取組状況の報告・公表
※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【研修の様子(介助の疑似体験)】

③バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 市町村が**バリアフリー方針**を定める**マスタープラン制度**を創設
(協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援)



- 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、**協定(承継効)制度及び容積率特例**を創設

- ▶ 駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路及びバリアフリースイレ整備が容易に



【バリアフリー対応のバス(リフトバス)】

④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- **貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を義務化**
- **建築物等のバリアフリー情報の提供を新たに努力義務化**
- **障害者等の参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記**



【遊覧船】

図 1-1-3 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律(平成30年法律第32号)の概要

参考 1-1-4 令和2年のバリアフリー法の改正概要

背景・必要性

2018年12月のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行やオリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化する必要

○ハード面のバリアフリー化を進める[※]一方で、使用方法等ソフト面の対応が十分ではないため、高齢者・障害者等の移動等が円滑になされない事例が顕在化

※利用者数3千人以上/日の旅客施設の90%で段差解消、87%で障害者用トイレ設置(2018年度末)

①公共交通事業者等における課題

例1)車椅子の乗車方法に関し、公共交通事業者の習熟が必要との指摘。
例2)交通結節点における接遇を含めた関係者の連携が必要であるとの指摘。(平成30年改正時の附帯決議)



○公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード整備とともに、**ソフト面の対策の強化が必要**

②国民における課題

例)車両の優先席について、高齢者等に対し、声かけが恥ずかしい等の理由で譲らないケースも存在。



○オリパラ東京大会を契機とした**共生社会実現に向けた機運醸成^{※1}**を受け、**市町村、学校教育^{※2}等と連携して「心のバリアフリー」を推進することが必要**

※1 「ユニバーサルデザインの街づくり」と「心のバリアフリー」に取り組む「共生社会ホストタウン」の拡大

※2 新学習指導要領[※]に基づき「心のバリアフリー」教育を実施(※小学校で2020年度から、中学校で2021年度から全面实施)

法律の概要 ※赤字:令和2年6月19日施行 青字:令和3年4月1日施行

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対する**ソフト基準[※]遵守義務の創設**(※スロープ板の適切な操作、明るさの確保等)
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からの**ハード・ソフト(旅客支援、情報提供等)の移動等円滑化に関する協議への応諾義務を創設**
- 障害者等へのサービス提供について国が認定する**観光施設(宿泊施設・飲食店等)の情報提供を促進**

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(1) 優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「**車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進**」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「**上記施設の適正な利用の推進**」等を追加

(2) 市町村等による「心のバリアフリー」の推進(学校教育との連携等)(主務大臣に文科大臣を追加)

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「**心のバリアフリー**」に関する事項を追加
- 心のバリアフリーに関する「**教育啓発特定事業**」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、**作成経費を補助**(※予算関連)
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への**国の助言・指導等**

【教育啓発特定事業のイメージ】



高齢者疑似体験 車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設(旅客特定車両停留施設)**を追加

図 1-1-4 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律(令和2年法律第28号)の概要

参考 1-1-5 関連するガイドライン

【建築】

「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」

令和3年3月 国土交通省住宅局建築指導課

https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/jutakukentiku_house_fr_000049.html

【旅客施設】

「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編」 令和3年3月 国土交通省総合政策局安心生活政策課

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html

【車両】

「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン 車両等編」 令和3年3月 国土交通省総合政策局安心生活政策課

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html

【役務】

「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン 役務編」 令和3年3月 国土交通省総合政策局安心生活政策課

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html

【船舶】

「すべての人に快適な船旅を 旅客船バリアフリーガイドライン」

令和2年3月 国土交通省海事局安全政策課

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001442944.pdf>

【公園】

「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」 【改訂第2版】

令和4年3月 国土交通省都市局公園緑地・景観課

<https://www.mlit.go.jp/toshi/park/parkun.html>

「バリアフリー・ユニバーサルデザイン」 国土交通省ホームページ

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/index.html>

国土交通省に関連するバリアフリー等の情報を掲載

(3) 道路移動等円滑化基準の改正

令和2年のバリアフリー法の改正により、バス等の旅客のための道路施設（旅客特定車両停留施設）が基準適合義務の対象に追加されたこと、また施設管理者におけるソフト取組強化のためのソフト基準の遵守が義務付けられたことを踏まえ、令和3年3月に「道路移動等円滑化基準」に旅客特定車両停留施設の構造と旅客特定車両停留施設の役務の提供に関する基準が追加された。

旅客特定車両停留施設の構造に関しては、旅客特定車両停留施設に設ける通路、出入口、エレベーター、傾斜路、エスカレーター、階段、乗降場、運行情報提供設備、便所、乗車券等販売所、待合所及び案内所、券売機、案内標識、視覚障害者誘導用ブロック、休憩施設並びに照明施設のハード基準を規定している。

また、旅客特定車両停留施設の役務の提供に関しては、以下の基準を規定している。

- ① 職員による操作が必要な設備や求めに応じて提供する設備を用いた役務の提供
当該設備を使用して、円滑な乗降等に必要となる役務の提供を行う旨を義務付ける。
- ② 職員等の配置をもってハード基準の適用除外とされる場合の役務の提供
職員等が人的対応を行うことでハード基準の適用除外とされている場合に、当該人的対応をすることにより役務提供を行う旨を義務付ける。
- ③ 運行情報提供設備や照明施設等を用いた役務の提供
当該設備を使用して、情報提供や適切な照度の確保を行う旨を義務付ける。
- ④ 災害等の場合における役務の提供
災害時に臨時・仮設で設置するような一時使用目的の旅客特定車両停留施設における役務の提供や、災害等のためハード基準に基づく設備を使用することができない場合の役務の提供については本基準によらないこととする。
- ⑤ ソフト基準を遵守するために必要な体制の確保
役務の提供の方法に関する基準を遵守するために必要な体制を確保することを義務付ける。

参考 1-1-6 旅客特定車両停留施設の概要

旅客特定車両停留施設とは、令和2年5月の道路法改正により、新たに道路の附属物に加えられた交通の混雑緩和を図る目的のため道路に接して道路管理者が設けるバス・タクシー・トラック等の事業者用の停留施設（特定車両停留施設）のうち、旅客用車両を同時に2台以上を停留させる施設である。



図 1-1-5 バス待合空間のイメージ



図 1-1-6 バス乗降空間のイメージ

出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画（国土交通省・神戸市）

道路移動等円滑化基準では、旅客特定車両停留施設の通路、乗降場、待合所などの旅客用場所についての基準を規定している。

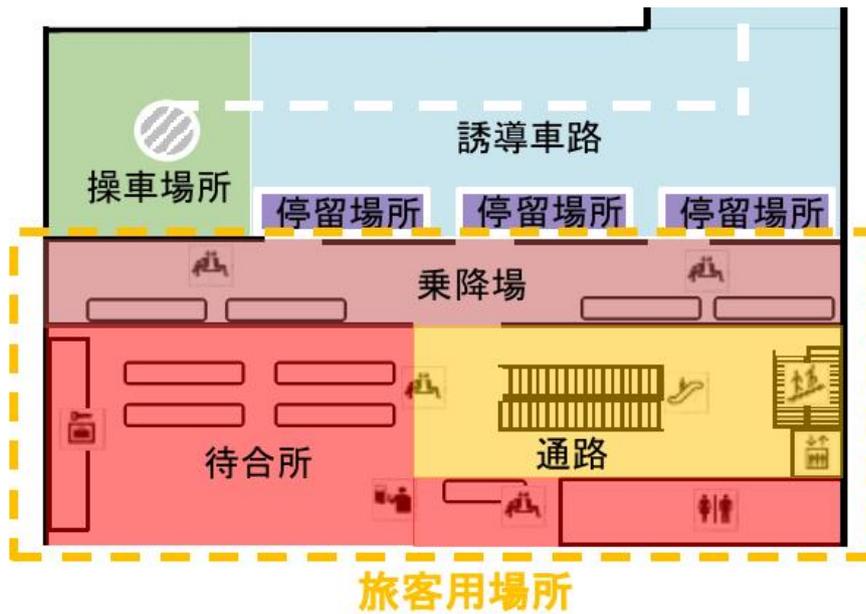


図 1-1-7 旅客特定車両停留施設の平面イメージ

1.2. ガイドラインの位置づけ

(1) ガイドラインの位置づけ

道路管理者が、道路施設等を新設、改築及び管理する際に、バリアフリー法や同法に基づく道路移動等円滑化基準に加えて、高齢者、障害者等をはじめとした全ての人が利用しやすいユニバーサルデザインによる道路空間のあり方を具体的に示した目安である。

そのため、道路移動等円滑化基準に基づく整備内容を除いて、本ガイドラインに従うことを義務付けられるものではなく、本ガイドラインは、道路管理者が、特定道路や歩行者利便増進道路、旅客特定車両停留施設をはじめとした管理する道路の新設、改築等の機会を捉えて、高齢者や障害者を含む全ての人が利用しやすいユニバーサルデザインによる道路空間を実現するために検討することを促すものである。検討にあたっては、地域特性、交通特性、ネットワーク特性など地域の状況や道路整備に関する全体計画を考慮することが重要である。

なお、バリアフリー法及び道路移動等円滑化基準に基づく特定道路及び旅客特定車両停留施設の新設、改築及び管理だけでなく、その他の道路の整備を行う場合にも本ガイドラインを活用することで、全ての道路空間が利用者にとって安全で快適な空間となるよう努めることが重要である。

ユニバーサルデザインの概念

ユニバーサルデザインとは、障害を持つ米国建築家、ロナルド・メイスにより 1980 年代に提唱されたもので、高齢者や身体障害者という特定の人に限定せず、また、あらゆる体格、年齢、障害の度合いに関係なく、「できるだけ多くの人々が利用可能であるように製品、建物、空間等をデザインすること」と定義されている。さらに低コストかつ美しいデザインであることが重要であるとされている。

ノースカロライナ州立大学のユニバーサルデザインセンター(ロナルド・メイスを含むユニバーサルデザインのリーダー達)では、ユニバーサルデザインの「7つの原則」を提唱している。

- 公平性：誰もが平等に利用できる
- 自由度：あらゆる人に応じた使い方が選択できる
- 単純性：使い方が直感的に理解でき、簡単
- わかりやすさ：必要な情報が容易に理解できる
- 安全性：危険がなく、安心して利用できる
- 身体への負担の少なさ：無理な姿勢をとることなく、楽に利用できる
- スペース確保：利用するのに適切な広さと幅がある

※この「7つの原則」は以下の 10 名によって作られた。

Bettye Rose Connell, Mike Jones, Ron Mace, Jim Muller, Abir Mullick, Elaine Ostroff, Jon Sanford, Ed Steinfeld, Molly Story & Gregg Vanderheiden

(2) ガイドラインの構成

第1部では、本ガイドラインを作成するにあたっての背景となるバリアフリー法や道路移動等円滑化基準の改正をはじめ、ガイドラインの位置づけについて記載するとともに、道路移動等円滑化の対象とする道路計画の考え方や更にバリアフリー化の水準をあげるために配慮すべき事項として、計画立案や整備など各段階における関係機関との連携協力や心のバリアフリーの推進、当事者参加の考え方、バリアフリー整備の継続的な推進について記載している。

第2部では、各整備箇所に関して、整備にあたっての考え方を示した上で、義務となる道路移動等円滑化基準に基づく内容を「道路移動等円滑化基準に基づく整備内容」、これに準じて積極的に整備することが求められる「標準的な整備内容」、さらに高い水準を求める「望ましい整備内容」に分けて記載している。

- ・「道路移動等円滑化基準に基づく内容」(◎)

道路移動等円滑化基準に基づく、最低限の円滑な移動を実現するための内容の記述を行ったものであり、記号“◎”で示す。

- ・「標準的な整備内容」(○)

整備内容のうち現地で既に汎用的に実施されているものであり、記号“○”で示す。

- ・「望ましい整備内容」(◇)

利用者の利便性・快適性への配慮を行った整備内容のうち、実績が少なく標準的に実施することが困難なものであり、記号“◇”で示す。

また、ガイドライン本文の内容を補足する資料を「参考」、ガイドライン本文の内容を実施している具体的な事例を「事例」として記載し、関連する内容を参照できるようにしている。加えて、ガイドライン本文には記載していないものの、配慮すべき観点を「コラム」として整理している。

1.3. 対象施設等と対象者

(1) 対象施設等

本ガイドラインの対象施設等は、以下とする。

- ・道路移動等円滑化基準(道路法第三条第二号の一般国道以外は移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例)に基づき新設又は改築を行う特定道路及び努力規定に基づき同基準に適合した整備を行うその他の道路
- ・道路移動等円滑化基準に基づき新設又は改築を行う旅客特定車両停留施設

(2) 対象者

高齢者、障害者等の移動制約者を念頭におきつつ、「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にも配慮している。

表 1-1-1 本ガイドラインにおける対象者

<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者 ・ 肢体不自由者（車椅子使用者） ・ 肢体不自由者（車椅子使用者以外） ・ 内部障害者 ・ 視覚障害者 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 聴覚・言語障害者 ・ 知的障害者 ・ 精神障害者 ・ 発達障害者 ・ 高次脳機能障害者 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 妊産婦 ・ 乳幼児連れ ・ 外国人 ・ その他
---	---	--

※：高齢者・障害者等においては、重複障害の場合がある

表 1-1-2 本ガイドラインにおける対象者の主な特性（より具体的なニーズ）の整理

高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・視覚・聴覚能力の低下により情報認知やコミュニケーションが困難 など
肢体不自由者 （車椅子使用者）	車椅子の使用により <ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差の昇降が不可能 ・移動及び車内で一定以上のスペースを必要とする ・座位が低いと高いところの表示が見にくい ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・脳性まひなどにより言語障害を伴う場合がある など
肢体不自由者 （車椅子使用者以外）	杖、義足・義手、人工関節などを使用している場合 <ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差や坂道の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・片まひがある場合、トイレの戸が右開きか左開きかで使いにくいことがある など
内部障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・外見からは気づきにくい ・急な体調の変化により移動が困難 ・疲労しやすく長時間の歩行や立っていることが困難 ・オストメイト（人工肛門、人工膀胱造設者）によりトイレに専用設備が必要 ・障害によって、酸素ボンベ等の携行が必要 など
視覚障害者	全盲以外に、弱視（ロービジョン）者や色覚異常により見え方が多様であることから <ul style="list-style-type: none"> ・視覚による情報認知が不可能あるいは困難 ・空間把握、目的場所までの経路確認が困難 ・案内表示の文字情報の把握や色の判別が困難 ・白杖を使用しない場合など外見からは気づきにくいことがある など
聴覚・言語障害者	全聾の場合、難聴の場合があり聞こえ方の差が大きいとため <ul style="list-style-type: none"> ・音声による情報認知やコミュニケーションが不可能あるいは困難 ・音声・音響等による注意喚起がわからないあるいは困難 ・発話が難しく言語に障害がある場合があり伝えることが難しい ・外見からは気づきにくい など
知的障害者	初めての場所や状況の変化に対応することが難しいため <ul style="list-style-type: none"> ・道に迷ったり、次の行動を取ることが難しい場合がある ・感情のコントロールが困難でコミュニケーションが難しい場合がある ・情報量が多いと理解しきれず混乱する場合がある ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・読み書きが困難である場合がある ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
精神障害者	状況の変化に対応することが難しいため <ul style="list-style-type: none"> ・新しいことに対して緊張や不安を感じる ・混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・ストレスに弱く、疲れやすく、頭痛、幻聴、幻覚が現れることがある ・服薬のため頻繁に水を飲んだりすることからトイレに頻繁に行くことがある ・外見からは気づきにくい ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
発達障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・注意欠陥多動性障害（AD/HD）等によりじっとしてられない、走り回る

	<p>などの衝動性、多動性行動が出る場合がある</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広汎性発達障害等により特定の事柄に強い興味や関心、こだわりを持つ場合がある ・反復的な行動を取る場合がある ・学習障害（LD）等により読み書きが困難である場合がある ・他人との対人関係の構築が困難 ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
高次脳機能障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・半側空間無視や注意障害がある場合、歩道等を移動する際に転落や人・ものにぶつかる危険がある ・注意障害などにより、必要な情報を見つけるのが難しいことがある ・失語や失認などにより、案内や表示を見ても内容が理解できないことがある ・記憶障害や地誌的障害などにより、道順や経路、目印が覚えられないことがある など
妊産婦	<p>妊娠していることにより</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行が不安定（特に下り階段では足下が見えにくい） ・長時間の立位が困難 ・不意に気分が悪くなったり疲れやすいことがある ・初期などにおいては外見からは気づきにくい ・産後も体調不良が生じる場合がある など
乳幼児連れ	<p>ベビーカーの使用や乳幼児を抱きかかえ、幼児の手をひいていることにより</p> <ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差などの昇降が困難（特にベビーカー、荷物、幼児を抱えながらの階段利用は困難である） ・長時間の立位が困難（子どもを抱きかかえている場合など） ・子どもが不意な行動をとり危険が生じる場合がある ・オムツ交換や授乳できる場所が必要 など
外国人	<p>日本語が理解できない場合は</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本語による情報取得、コミュニケーションが不可能あるいは困難 など
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・一時的なけがの場合（松葉杖やギブスを使用している場合など含む） ・難病、一時的な病気の場合 ・重い荷物、大きな荷物を持っている場合 ・初めての場所を訪れる場合（不案内） など

注：高齢者・障害者等においては、重複障害の場合がある。

※「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）」を引用。
（一部加筆）

2章 道路計画及び移動等円滑化に関する連携協力や当事者参加の考え方

バリアフリー化した歩行空間ネットワークは、施設と施設をつなぎ連続性を確保することで高齢者、障害者等の円滑な移動等が可能となる。その連続性を確保するため、当事者を含めた関係機関が協力して計画を作成するほか、事業の実施、評価等においても連携協力が必要である。

市町村は、具体的な事業化の動きがない状況でもバリアフリーの方針を定めることができる移動等円滑化方針（マスタープラン）及び移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を策定し、そのなかで生活関連経路を設定する。設定にあたっては、連続性ととも高齢者、障害者等の安全性や利便性に配慮することや既存の道路整備に関する計画と整合を図ることなどが重要である。

2.1. 道路計画の考え方

(1) 移動等円滑化方針（マスタープラン）や基本構想の策定

バリアフリー法において、市町村は、国が定める基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区について、移動等円滑化の促進に関する方針及び移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想を作成するよう努めるものとされている。

移動等円滑化方針（マスタープラン）は、生活関連施設が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区（以下「移動等円滑化促進地区」という。）において、バリアフリー化の方針を示すもので、関係者間で広くバリアフリーの考え方を共有することが可能となる。また、作成後も関係者とバリアフリー化の状況等について継続的に確認し、必要に応じて移動等円滑化方針（マスタープラン）の見直しや具体的な事業の調整が可能となった時点で、基本構想の策定につながっていくことが期待される。移動等円滑化方針（マスタープラン）では以下について定める。

- ① 基本的な方針
- ② 移動等円滑化促進地区の位置・区域
- ③ 生活関連施設、生活関連経路
- ④ 住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保

基本構想は、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（以下「重点整備地区」という。）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成するもので、重点整備地区における移動の連続性の観点から面的・一体的なバリアフリー化を図るための計画で、以下について定める。

- ① 基本的な方針
- ② 重点整備地区の位置・区域
- ③ 生活関連施設、生活関連経路
- ④ 生活関連経路を構成する一般交通用施設（道路等）の特定事業
- ⑤ あわせて実施する土地区画整理事業、市街地開発事業など

移動等円滑化方針（マスタープラン）や基本構想には、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する生活関連施設を設定した上で、生活関連施設間を接続する経路を生活関連経路として設定する。

生活関連施設や生活関連経路の設定にあたっては、高齢者や障害者等が参画する協議会等において利用者の意見を踏まえつつ、高齢者、障害者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の状況やこれらの将来の方向性等を総合的に判断し、実態に即して客観的に選定することが必要である。

また、施設間の接続という観点に加え、例えば住宅地から駅までの経路や小中高等学校等への通学路、避難所までの避難経路を考慮するなど、地区のあるべきバリアフリー歩行空間ネットワークを確保するという観点にも留意すべきである。そのため、必要な歩道の有効幅員を確保できる道路だけではなく、ネットワーク形成に必要な道路は生活関連経路として設定する必要がある。道路移動等円滑化基準で原則確保すべきとされている歩道の幅員を確保できない道路や歩道の設置が困難な道路については、経過措置を適用することによりネットワークに組み入れることができ、これにより長期的に望ましい姿を見据えることができる。

また、都市計画等の道路整備に関する計画との整合はもちろんのこと、地区内における歩行者と自転車、自動車の交通を総合的に考えた地区交通計画、交通安全に関する計画などとの整合を図ることにより、歩行空間整備や交通規制等とも連携のとれたバリアフリー化を推進することが重要である。施設間の距離が長いなどの理由により、徒歩のみによるネットワークの形成が困難な場合は、バス等の公共交通も組み合わせる必要があることから、地域の公共交通網との整合を図ることが望ましい。

参考 1-2-1 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）

平成 30 年のバリアフリー法の改正で、市町村が駅、道路、公共施設等の一体的・計画的なバリアフリー化を促進するため、具体的な事業化の動きがない状況でも基本構想の前段として、バリアフリーの方針を定めるマスタープラン制度が創設された。

移動等円滑化促進方針（マスタープラン）は、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区である「移動等円滑化促進地区」において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を市町村が示すもので、広くバリアフリーについて考え方を共有し、具体の事業計画であるバリアフリー基本構想の作成に繋げていくことをねらいとしたものである。



図 1-2-1 移動円滑化促進地区と重点整備地区のイメージ

出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（令和 3 年 3 月）

事例 1-2-1 明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画（兵庫県明石市）

明石市では、「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画」のなかで移動等円滑化促進方針（マスタープラン）を策定している。移動等円滑化促進方針（マスタープラン）には、市域全体のユニバーサルデザインのまちづくりに関する基本方針とともに、バリアフリー化の優先的な促進が必要な地区及びその地区の方針等を定めている。

移動等円滑化促進地区は、駅周辺の地区のほか、地域発案があった地区や駅周辺以外の生活拠点が形成されている地区を12地区設定した。

【移動等円滑化促進地区の設定方針】

- ① 多くの市民や来訪者が利用する駅（乗降者数の多い駅から優先して設定）の周辺地区で、当該駅から徒歩圏（概ね半径 500m、施設の立地状況等によっては1 km以内）に、3か所以上の不特定多数の市民、高齢者・障害者等が常に利用する施設「生活関連施設」が立地する地区を促進地区とする。（平成14年策定の基本構想で重点整備地区等に設定していた地区を含む）
- ② 地域発案があった地区や、駅周辺以外で生活拠点が形成されている地区で、地区の中心地から徒歩圏に、3か所以上の生活関連施設が立地する地区についても、促進地区としての設定を検討する。
- ③ 今後のまちづくりの進展、社会状況の変化等に応じ、促進地区の設定・変更を検討する。

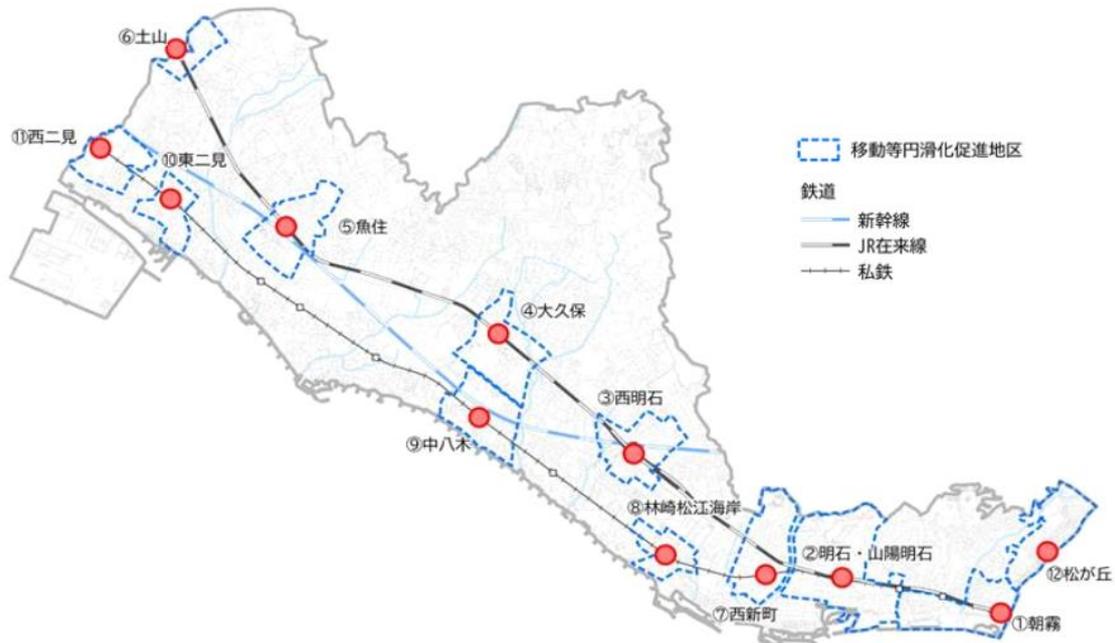


図 1-2-2 移動等円滑化促進地区の位置・区域

生活関連施設は、多くの人々が利用し、また高齢者・障害者の利用が多い施設や、災害時に多くの人々が利用する避難所である学校を設定している。

生活関連経路は、生活関連施設の立地状況等を踏まえ、生活関連施設への移動の利便性や地区の回遊性向上に資する生活関連施設相互間の経路やより多くの人々が安全に通行できる経路を設定している。

表 1-2-1 生活関連施設に設定する施設と設定基準

施設区分	設定基準
公共施設等	常に多数の人が利用する公共性の高い施設
旅客施設	鉄道駅、旅客船ターミナル
教育・文化施設	バリアフリー法に基づく基準の適合義務がある延べ面積 2,000 ㎡以上の施設
商業施設	
医療・保健・福祉施設	
宿泊施設	
都市公園	多数の人の利用が想定される広域公園、総合公園、地区公園、近隣公園
路外駐車場	生活関連施設に隣接しているか、又は生活関連経路の途中にある 500 ㎡以上の路外駐車場
観光施設	地域の観光資源として地域外からの来訪者も多く訪れる観光施設
避難所	移動等円滑化促進地区内にある避難所(学校)
その他	上記以外で、地域等で要望が高い施設については、地区の状況を踏まえ設定

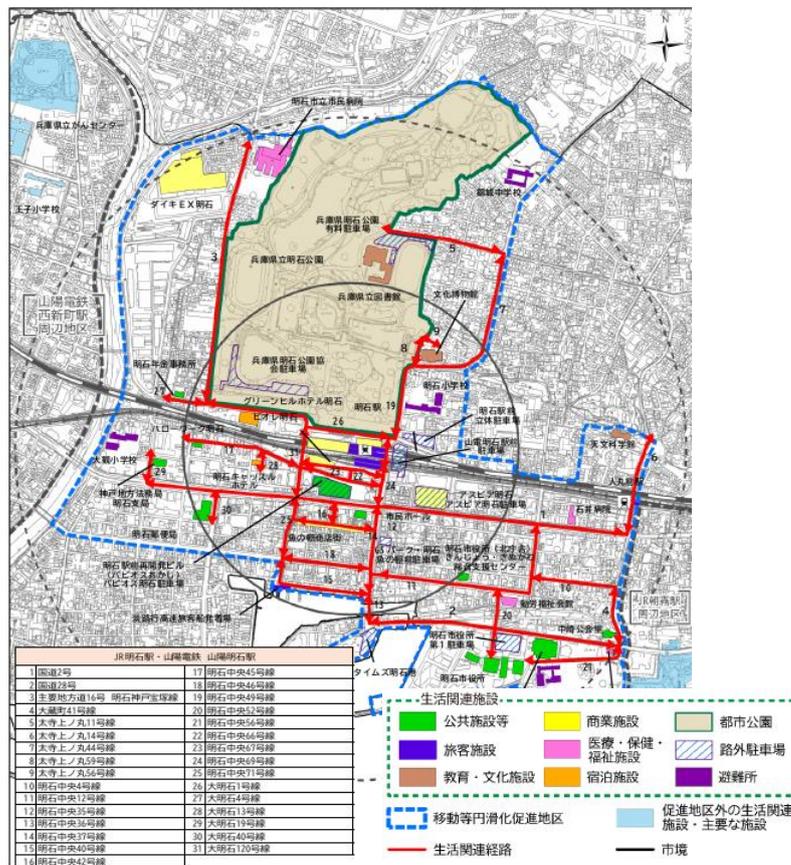


図 1-2-3 JR 明石駅 山陽電鉄山陽明石駅周辺地区の生活関連経路の例

(2) 道路特定事業計画の作成

バリアフリー法において、基本構想が策定されたときは、関係する道路管理者は道路特定事業計画を作成し、これに基づいて特定事業を実施することとされている。道路特定事業計画には、道路事業を実施する区間や事業内容、事業期間等を定めることとされている。

道路特定事業とは、次に掲げる道路法による道路の新設又は改築に関する事業（併せて実施する必要がある移動等円滑化のための施設又は設備の整備に関する事業を含む。）をいう。

- ① 歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識その他移動等円滑化のために必要な施設又は工作物の設置に関する事業
- ② 歩道の幅員又は路面の構造の改善その他の移動等円滑化のために必要な道路の改良に関する事業

道路特定事業を計画するにあたっては、関連する道路事業の内容と調整・整合を図るとともに、他の道路管理者や都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）、沿道施設管理者等と連携し、一体的な整備となるように留意する必要がある。また、具体的な道路事業計画を作成するにあたっては、沿道の民地の高さや乗合自動車停留所の有無等によって歩道の高さ等を計画する必要があることもあるなど、路線全体で計画する必要がある場合があることにも留意する必要がある。

(3) 特定道路の指定

特定道路は、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路等で国土交通大臣がその路線及び区間を指定したものである。

特定道路に指定された道路は、道路の新設又は改築を行う際に道路移動等円滑化基準又は地方公共団体の条例への適合が義務付けられる。また、特定道路として指定された道路は、新設・改築時の基準等への適合義務だけでなく、基準等の適合に必要な措置を講ずる努力義務及び整備後に基準に適合した状態を維持する義務がある。

平成20年に、「【特定道路の指定要件】（平成20年の指定時）」に基づき約1,700kmが指定された。その後、市町村が作成するバリアフリー基本構想が127地区作成されたことや、特定道路の整備率が約9割に達したことから、さらなるユニバーサルデザイン化の推進のため、指定要件を追加し、「【特定道路の指定要件】（令和元年の指定時）」に基づき令和元年7月には新たに約2,740kmの特定道路を追加し、幅広く道路のバリアフリー化を推進することとしている。

特定道路は、バリアフリー法に基づく基本方針における目標の対象であり、令和7年度末までに約70%バリアフリー化することを目指している。

【特定道路の指定要件】（平成20年の指定時）

要件① 基本構想に位置づけられた生活関連経路のうち道路特定事業を実施する道路

要件② 要件①の他、基本構想に位置づけられた生活関連経路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路

【特定道路の指定要件】（令和元年の指定時）

要件① 基本構想に位置づけられた生活関連経路（道路特定事業の有無は問わない）

要件② 要件①の他、2以上の特定旅客施設、特定路外駐車場、主な福祉施設等を相互に連絡する主要な道路で、高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるもの

要件③ 要件①、②の他、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路

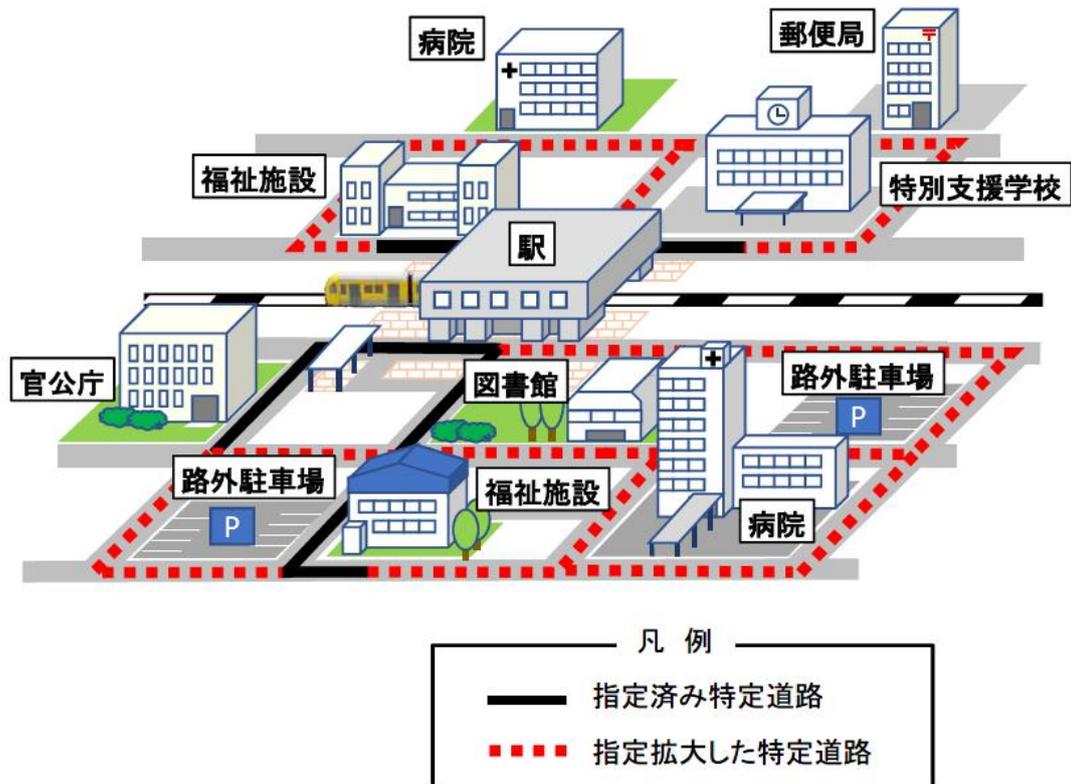


図 1-2-4 特定道路の指定拡大のイメージ

2.2. 関係機関等との連携協力の考え方

(1) 関係機関等との連携

基本構想は、移動等円滑化に関わる事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想であり、バリアフリーネットワークを形成する上で必要となる非常に重要な計画である。しかしながら、基本構想策定の主体となる部局と整備を実施する部局間の連携が円滑に図られていない場合は、策定された基本構想が十分に機能しないことも想定される。

そのため、地方公共団体内の他の計画との整合を図りつつ、基本構想作成や事業実施を円滑に推進するためには、地方公共団体内の関連部局が連携することが必要である。

また、整備を推進する複数の事業主体間の連携が不十分な場合は、建築物と道路など管理者が異なる境界部などにおいて、不整合が生じることとなる可能性がある。

そのため、地域内において、面的に整合のとれた整備を実施するためには、地域内の関係者の連携が重要である。基本方針では、「移動等円滑化に係る各種の事業が相互に連携して相乗効果を生み、連続的な移動経路の確保が行われるように、施設管理者、公安委員会等の関係者間で必要に応じて十分な調整を図って整合性を確保するとともに、事業の集中的かつ効果的な実施を確保する。」とあるように、道路管理者においても、国道、都道府県道、市町村道の各管理者同士の連携及び公安委員会や他の施設管理者等との連携を図ることが必要である。

(2) 道路と建築物等との一体的な整備の推進

バリアフリー法では、「移動等円滑化促進地区内又は重点整備地区内の一団の土地の所有者及び建築物その他の工作物の所有を目的とする借地権その他の当該土地を使用する権利を有する者は、その全員の合意により、当該土地の区域における移動等円滑化の経路の整備又は管理に関する協定を締結することができる。」とある。

歩行者のバリアフリーネットワークを考える際に、道路幅員が狭く道路区域内にエレベーターを設置できない場合に沿道施設に設置されているエレベーターを利用することや、道路との段差の調節や必要な幅員が確保されるよう民地との一体的な整備を検討するなど、道路と建築物との一体的な整備に配慮することが必要である。よって、道路管理者と沿道施設管理者とが十分な調整を図ることにより、段差の解消や勾配を改善することが必要である。

特に生活関連施設と道路の接続箇所については、段差の解消、勾配の改善を図ることが必要であり、さらに一般の建物に関しても、段差の解消、勾配の改善を図ることが望ましい。

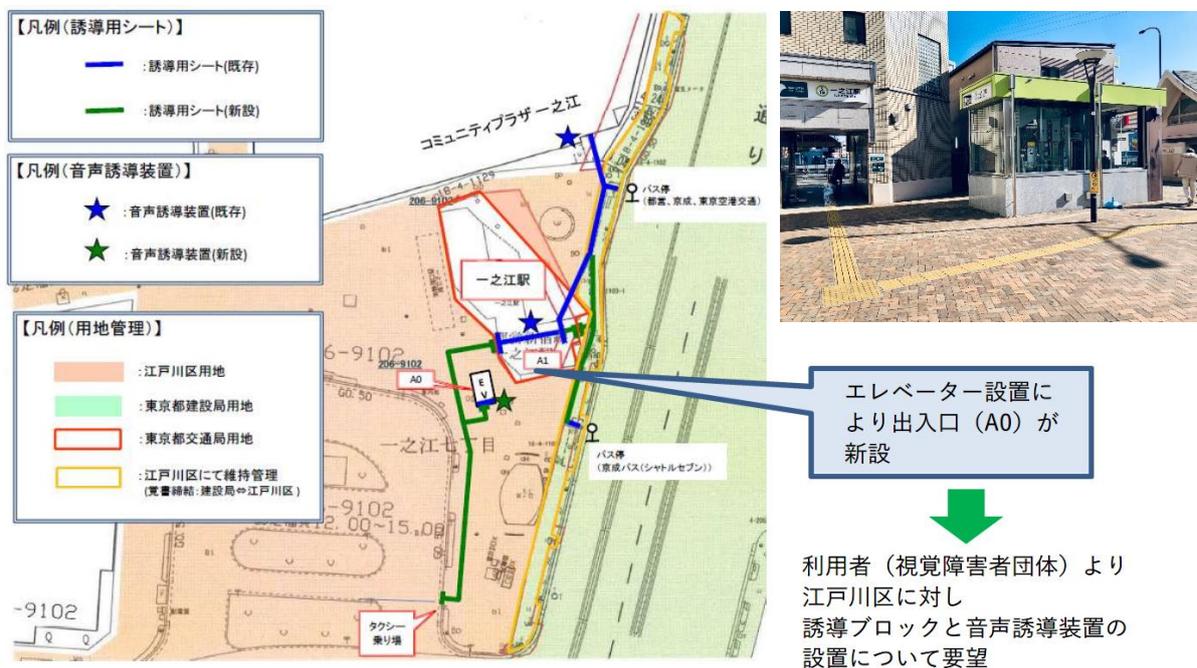
また、沿道土地の高さが均一でない道路では、沿道との段差解消を図るために道路が波打たないように、道路全体の高さの見直しや、道路の高さに順次沿道土地の高さをすり付ける等の調整を図ることが望ましい。

事例 1-2-2 施設間連携（駅・タクシー乗り場・バス停の連携）により移動の連続性を確保した事例（東京都江戸川区）

江戸川区、東京都（交通局・建設局）による連携により、一之江駅の新設出入口周辺の駅・タクシー乗り場・バス停・駅前施設間で連続した視覚障害者誘導用ブロックと音声誘導装置を設置し、移動の連続性を実現した。

東京都（交通局・建設局）の用地にわたる工事となるが、区が東京都を訪問し、利用者の要望の背景や一体的な整備の必要性について説明したことで、連携した整備が可能となった。

駅構内は交通局にて整備し、公道側へ新規に敷設するものと連続するよう調整を行った。建設局管理の歩道部については、維持管理を区が行うという覚書を締結していることから、視覚障害者誘導用ブロックの線形や材質等について協議を行った。



<フィールドワークの内容>

- 利用者(視覚障害者団体)の要望から区で視覚障害者誘導用ブロックの線形を考えた後、利用者と現地でフィールドワークを行い、計画している線形について説明しながら一緒にたどってみることで、要望に沿っているか、使いやすいものであるかを確認した。
- 同様のフィールドワークは、線形を確定させる前に再度最終確認として実施している。
- 音声誘導装置については、区が考えた案内文を実際に読み上げ、利用者にとってわかりやすい表現かどうか確認した。

出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（令和3年3月）（一部加筆）

事例 1-2-3 施設間連携（歩道、横断歩道）により移動の連続性を確保した事例

道路管理者が設置する歩道上の視覚障害者誘導用ブロックと公安委員会等が設置する横断歩道上のエスコートゾーンの中心線を一致するように敷設するなど、道路管理者と公安委員会の施設を一体的に設置することにより、視覚障害者の移動の連続性を確保している。

音響信号機の音響スピーカーとエスコートゾーンの位置とをできる限り一致させて設置することで、視覚障害者が進行方向を認識しやすくしている。



写真 1-2-1 視覚障害者誘導用ブロックとエスコートゾーン、音響スピーカーの位置を一致させている事例

2.3. 心のバリアフリーの推進

(1) 心のバリアフリー

バリアフリー化にあたっては、段差など物理的なバリア（障壁）を取り除くことに加え、「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」をすべての人が理解し、それを自らの意識に反映させ、具体的な行動を変えていくことで、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現に向けて社会全体の人々の心のあり方を変えていく「心のバリアフリー」が重要である。

「障害の社会モデル」については、平成18年に国連総会で採択された障害者権利条約において、障害が「機能障害を有する者とこれらの者に対する態度及び環境による障壁との間の相互作用であって、これらの者が他の者との平等を基礎として社会に完全かつ効果的に参加することを妨げるものによって生ずる」ものであると規定されるなど、その考え方が随所に反映されている。日本では、障害者権利条約の締結に当たり平成23年に改正された障害者基本法において、「社会的障壁」の除去について規定されるなど「障害の社会モデル」の考え方が示され、平成25年に制定された障害者差別解消法においてはその考え方が具体化されている。

障害者差別解消法は、全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格を尊重し合いながら共生する社会の実現に向け、障害者差別の解消を推進することを目的としており、国、地方公共団体や民間事業者に対して「不当な差別的取り扱いの禁止」と「合理的配慮の提供」を求めている。なお、令和3年の同法改正により、公布日（令和3年6月4日）から3年以内に、民間事業者による合理的配慮の提供が努力義務から義務へと改められることとなった。

また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機にとりまとめられたユニバーサルデザイン2020行動計画では、「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことである。そのためには、一人一人が具体的な行動を起こし継続することが必要である。」とされており、各人がこの「心のバリアフリー」を体現するためのポイントとして以下の3点が挙げられている。

- ①障害のある人への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」を理解すること。
- ②障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること。
- ③自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

この「心のバリアフリー」の取組、ユニバーサルデザインの街づくりを推進する取組（街づくり分野）が検討されており、2つの取組両面からバリアフリー化を推進していく必要がある。

(2) 道路での心のバリアフリー

道路では、計画、整備、管理、評価の各段階において多くの人が継続的に関わっている。それら全ての人々が、お互いの人格や尊厳を大切に支え合う「共生社会」の実現に向けて、様々な社会的障壁に気づき、心身に機能の障害がある方が社会的障壁によってどんな困りごとや痛みがあるのかに気づき、その原因や解決策を考え、具体的な行動を起こすことが重要である。また、計画、整備、管理、評価の段階において様々な障害のある人が参加し、どのような状況が困難であるのか、どのような整備が必要であるかなどを適切に把握し、理解を深めた上で、移動等円滑化につなげていくことが重要である。

基本方針では、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」の取組の推進に当たっての関係者の基本的な役割を示している。

国は広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する関係者の連携及び国民の理解を深めるとともに、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要となる支援、高齢者、障害者等の高齢者障害者等用施設等の円滑な利用を確保する上で必要となる適正な配慮その他の移動等円滑化の実施に関する国民の協力を求めるよう努めることとしている。

地方公共団体においては、国の取組に準じ、広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて住民の「心のバリアフリー」の推進に努めることとされている。

そのため、国や地方公共団体の道路管理者は、計画、整備、管理、評価の段階において、高齢者、障害者等が参画する機会を設けるなど様々な社会的障壁を理解した上で移動等円滑化を進めるとともに、利用者の視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪や車椅子使用者用駐車施設・車椅子使用者用便房・エレベーター等の適正でない利用等により高齢者、障害者等の道路や施設の利用等を妨げないこと、必要に応じ高齢者、障害者等を手助けすることが必要であることの広報活動及び啓発活動を行うことが求められる。

また、施設管理者その他高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において利用する施設を設置又は管理する者は、継続的な教育訓練を通じ、職員等に対し、高齢者、障害者等と適切なコミュニケーションを取りながら積極的に声かけや支援を行うよう促し、さらに、職員等関係者のみならず、施設の一般の利用者が、困っている高齢者、障害者等を手助けすることや、車両の優先席、車椅子使用者用駐車施設等の利用について配慮することが、高齢者、障害者等の移動等円滑化に重要であることに鑑み、一般の利用者の「心のバリアフリー」を推進するための広報活動及び啓発活動等を行うよう努めることが望ましいとされている。

そのため、バリアフリー法改正により新たに基準適合義務対象に追加された旅客特定車両停留施設の管理者は、施設・設備の使用・操作、維持管理や体制の確保等を適切に実施するなどあらゆる人が利用する環境を整え、維持管理するとともに、利用者の利便性・満足度を高めるため、職員等に対する継続的な教育訓練を通じた適切な接遇を行うことが重要である。また、利用者の車椅子使用者用便房・エレベーター・優先席等の適正でない利用や視覚障害者誘導用ブロック上へ物を置くこと等により高齢者、障害者等の道路や施設の利用を妨げないこと、必要に応じ高齢者、障害者等を手助けすることが必要であることの広報活動及び啓発活動を行うことが求められる。

本ガイドラインでは、関係機関等との連携協力や当事者参加の事例、研修の事例、個別の施設整備における留意すべき事項等を記載しており、これらを参考にサービスを具現化していくことが求められる。

事例 1-2-4 障害当事者と考える障害平等研修(Disability Equality Training:DET)

障害平等研修(以下「DET」という。)は、障害者差別解消法を推進するための研修で、障害者の社会参加や多様性に基づいた共生社会を創ることを目的として、障害者自身がファシリテーターとなって進めるワークショップ型の研修である。世界 39 か国で 530 名のファシリテーターが育成され、DETに取り組んでいる。

この研修は、障害当事者がファシリテーターを担い、ファシリテーターとの対話、視覚教材とグループワークを活用したワークショップを実施し、「障害は障害者が努力して解決すべき」から「障害は周りの環境をみんなで変えていくことで解決していける」という意識の変革をもたらす。対話を通じた「発見」を積み重ねていくなかで、差別や排除など、社会のなかにある様々な「障害」を見抜く力を獲得し、それらを解決していくための行動を形成する。

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会のフィールドキャストのほか、地方公共団体、企業、学生、一般市民など数多くの研修実績がある。



写真 1-2-2 研修の様子

出典：NPO 法人障害平等研修フォーラムホームページ

事例 1-2-5 交通サポートマネージャー研修

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、交通事業者（鉄道・バス）を対象に、高齢の方や障害のある方への接遇・介助の基本を習得する研修プログラムを平成21年度より実施している。この研修は、バリアフリー法の「交通事業者の職員への適切な教育訓練（努力義務）」に対応し、障害者差別解消法の「合理的配慮の提供」にあたる接遇の向上につながる研修内容であり、公共交通事業者に向けたガイドラインに準拠している。

障害当事者が講師として参加し、座学、実技、グループワークを通じて、障害の社会モデルの考え方の理解、コミュニケーションの取り方、ニーズに対する気づきの感覚を磨くことを重視している。

バリアフリーに関する法制度や取組の最新事例、さまざまな障害を対象とした接遇・介助の必要性や心構え、日常生活の困難な点や公共交通利用時の移動・介助のニーズ、接遇・介助方法等について、講義と実技演習、グループディスカッションにより学ぶ研修である。



写真 1-2-3 障害当事者（講師）と接遇・介助について意見交換



写真 1-2-4 接遇・介助方法の習得・実技演習（視覚障害）

表 1-2-2 研修プログラムの例（2日間で実施）

プログラム例		
1	オリエンテーション	研修内容やスケジュールを説明
2	バリアフリー法と接遇・介助の必要性	バリアフリーに関する法制度や取組の最新事例、接遇・介助の必要性や心構え
3	グループディスカッション	グループごとにディスカッションを行い、障害当事者講師とのコミュニケーションを図る（自己紹介など）
4	障害の理解とコミュニケーションの基本	障害の全般について理解を深めるとともに、コミュニケーションの基本を学ぶ
5	障害のあるお客さまの日常生活と移動①	車椅子使用の当事者が講師となり、日常生活の困難な点や移動・介助のニーズ
6	接遇・介助方法の修得・実技演習①	実際の場面を想定した実習を通して、車椅子使用のお客さまに対する接遇・介助方法の基本を学ぶ
7	障害のあるお客さまの日常生活と移動②	聴覚障害者の日常生活の困難な点や移動・介助のニーズを学び、コミュニケーション手段としての手話などを体験する
8	グループディスカッション	グループごとにディスカッションを行い、障害当事者講師とのコミュニケーションを図る（学んだ内容の振り返り、疑問点の確認など）

9	障害のあるお客さまの日常生活と移動③ 【知的障害、精神障害、発達障害、内部障害、難病、高齢者など】	さまざまな障害のある当事者が講師となり、日常生活の困難な点や移動・介助のニーズについて学ぶ
10	障害のあるお客さまの日常生活と移動④ 【視覚障害】	視覚障害の当事者が講師となり、日常生活の困難な点や移動・介助のニーズについて学ぶ
11	接遇・介助方法の修得・実技演習②	実際の場面を想定した実習を通して、視覚障害のお客さまに対する接遇・介助方法の基本を学ぶ
12	気づきのトレーニング	グループディスカッションを通して、対応困難事例に対する解決策、対応例などを受講者と障害当事者、さらに受講者どうしで意見交換をする

出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団ホームページ

事例 1-2-6 障害当事者講師と考える「心のバリアフリー」研修

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向け整備されるアクセシブルな施設を有効に活用するために不可欠な人的サポートを充実させるため、一般財団法人国土技術研究センターと、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団は共同で、障害当事者の主体的な参画、有識者のアドバイザーからなる協議会を組織して、「障害の社会モデル」の考え方を習得するための研修コンテンツの開発を進めている。

この研修では、「障害の社会モデル」の考え方を習得できるようにするために、障害当事者が講師となり、障害当事者の視点で作成した動画を見ながら、グループ討議を通じて、「障害は個人にあるのではなく環境にある」ということを発見し、受講者自らの行動を見いだすことを目的としている。

車椅子使用者と精神障害者が講師となる研修プログラムが用意されており、地方公共団体や交通事業者、学生、一般市民などへの研修実績がある。



写真 1-2-5 車椅子使用者がエレベーターに乗れない動画の一コマ



写真 1-2-6 グループ討議を通じた発見型研修

表 1-2-3 基本の研修プログラム（車椅子講師と考える体験型研修）

《基本プログラム》

導入 動画上映・説明 (2分)	<ul style="list-style-type: none"> ・研修の狙い(=エレベーターに乗れないという課題を一緒に考えよう)を伝える。 ・研修の流れ(ステップ1~3)を理解する。
ステップ1 講師の体験談 講師との対話 (5分)	<ul style="list-style-type: none"> ・動画コンテンツにより、このような問題が起きていることが現実にあることを実感し、理解する。 ・講師が現実に遭遇している生々しい現状を語ることで、どれだけ不利益(不当な差別)を受けている現実があるかを理解する。
ステップ2 グループ討議 要因の分析 (15分)	<ul style="list-style-type: none"> ・いろいろな要因によって、問題が発生しているという多角的な視点を獲得する。 ・要因の分析において、自分や周囲の人という「人」の対応に帰属する問題だけでなく、「施設」や「制度」、「教育」といった社会の様々なことにも要因があること(=社会モデルの視点)を理解する。
ステップ3 要因グループに対する 解決策の検討(8分)、 発表、講評 (25分)	<ul style="list-style-type: none"> ・要因ごとの解決策を考えることで、やさしさだけで解決できない、解決すべき問題ではないことを理解する。 ・社会や環境への働きかけが重要であること、社会として考えていくべき課題であることを認識する。(=社会モデルをベースとした解決策の理解)その上で自らの行動を見出す。
まとめ 補強、結びと閉会 (5分)	<ul style="list-style-type: none"> ・社会モデルをベースとした行動イメージ(共生社会の実現方法)を具体的な動画で補強する。

出典：一般財団法人国土技術研究センターホームページ

事例 1-2-7 公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン

国土交通省は、平成 29 年度に高齢者、身体障害者（肢体不自由者、視覚障害者、聴覚障害者等）、発達障害者、知的障害者、精神障害者等を想定した交通事業者向けの接遇ガイドライン「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」※¹（以下「接遇ガイドライン」という。）を作成している。

接遇ガイドラインでは、接遇の前提として身につけるべき基本的な心構えや障害の社会モデルの理解、基本の応対、交通モード別の応対、緊急時・災害時の応対、PDCA を備えた体制の構築についてとりまとめている。

バス事業者の接遇に関する基本的な心構えは、以下のよう示している。

- 接遇を実施するにあたっては、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性を確保するため、支援を適切に行うよう努める。
- 年齢や障害の有無等の事情によって分け隔てられることなく共生する社会を実現するように努める。（共生社会の実現）
- 高齢者、障害者等にとって日常生活・社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念等を除去するように努める。（社会的障壁の除去）

障害者等の特性ごとの基本的な接遇方法、利用場面別に基本的に実施することが望ましい接遇方法や対応の留意点、対応の好事例などを示している。

また、接遇ガイドラインの追補版として、「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン 新型コロナウイルス感染症対策を踏まえた高齢者・障害者等に対する接遇のあり方について（追補版）」※²を令和 3 年に作成し、感染症対策を踏まえた上での接遇のあり方を示している。

高齢者・障害者等から見ると、対人距離の確保や接触を避けるといった感染症対策によって接遇ガイドラインに記載されているような接遇や、乗客からのサポートが受けにくい状況になっており、マスクの着用やアクリル板の設置等の対策によって今までのようなコミュニケーションがとりにくくなっているなど、コロナ禍での接遇において新たな課題が生じている。

そのため、接遇ガイドラインとあわせて、コロナ禍においても高齢者・障害者等が安心・安全に外出できるよう、公共交通サービスを提供していくことが望まれている。特に、「コミュニケーションにより必要な支援を伺う・伝える」ことが必要な高齢者・障害者等にとっては、コミュニケーションがとりにくい状況下で大きな支障が生じており、公共交通機関の安全な利用を図るには、感染症対策を講じた上で、必要な支援を、できるだけ簡潔なコミュニケーションによって行うことが必要である。追補版の接遇ガイドラインでは、必要な感染症対策を踏まえた上で、高齢者・障害者等が安全に公共交通機関を利用するための接遇のポイントを整理している。

※1 「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」

平成 30 年 5 月 国土交通省総合政策局安心生活政策課

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000143.html

※2 「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン新型コロナウイルス感染症対策を踏まえた高齢者・障害者等に対する接遇のあり方について（追補版）」

令和 3 年 7 月 国土交通省総合政策局バリアフリー政策課

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000267.html

表 1-2-4 障害別の基本の接遇方法

障害別	基本の接遇方法
高齢者	高齢者は、文字情報や周囲の様子が見えにくい、アナウンスや係員の声が聞こえにくい、筋力が低下し歩きにくいなどの状況があるため、困っている様子の場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。
肢体不自由者・車椅子使用者	肢体不自由者・車椅子使用者は、移動や設備の利用に困難な状況があるため、困っている様子の場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。
視覚障害者	視覚障害者は、文字情報や周囲の様子が見えない・見えにくいなどの状況があるため、困っている様子の場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。
聴覚障害者・言語障害者	聴覚・言語障害者は、アナウンスや係員の声が聞こえない・聞こえにくい、自分の要求が伝えられない・伝えにくいなどの状況があるため、困っている様子の場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。
発達障害者・知的障害者・精神障害者	発達・知的・精神障害者は、アナウンスや文字情報、ルールや常識が理解できない・理解しにくい、自分の要求が伝えられない・伝えにくい、困ったときに助けを求められないなどの状況があるため、困っている様子の場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。
内部障害者	内部障害者は、外見では理解されない、体調が変化しやすいなどの状況があるため、困っている様子の場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。
その他	その他の心身の機能障害、妊産婦、乳幼児連れ（ベビーカー使用者含む）、けが人などの移動が困難な人が困っている様子を見かけた場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。

※「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン（平成30年5月）」をもとに道路局にて作成

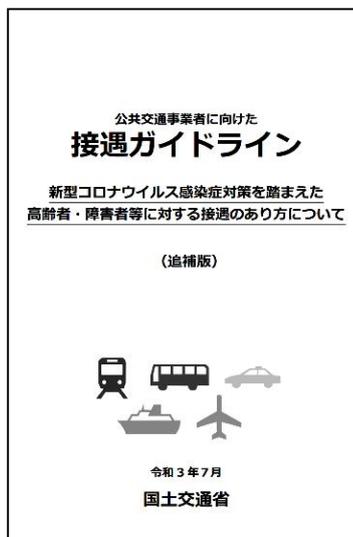


図 1-2-5 接遇ガイドライン追補版 (表紙)

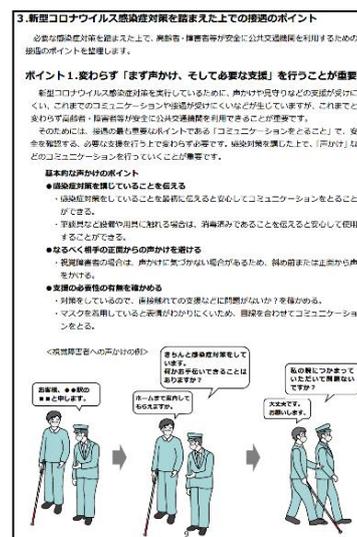


図 1-2-6 感染症を踏まえた接遇のポイントの例

2.4. 当事者参加の考え方

道路や施設、設備等の整備を一度行った後で改善を図ることは物理的な制約やコストを考慮すると対応が容易でない場合がある。また、利用者の状況によりガイドライン通りに整備を行っても必ずしも十分な対応とならないことがある。

そのため、新設や大規模な改修を行う場合は、専門家等だけでなく、高齢者、障害者等の利用者に計画・立案の段階から参加を求め、社会的障壁を作らないために、なるべく幅広く意見収集や意見交換を行い、現状を把握し、どのような課題があるのか、どのような整備が必要であるかなどを適切に把握したうえで整備を進めることにより、多くの利用者にとって利用しやすい道路や施設、設備等となる。さらに、多様な関係者の参加により整備後の評価を行い、以後の計画の立案や事業へ反映していくことが重要である。

高齢者、障害者等が参画する機会を設けるにあたっては、道路管理者や施設管理者はそれぞれの趣旨を十分理解することができるよう、配慮すべき事項などの知識を持つことが必要であり、様々な障害の特性をお互いに理解しあい、バリアフリーに関する正しい理解と知識をもった高齢者、障害者等を含む道路利用者を育成することなどにより、道路や施設利用者自身の意識の向上を図ることも重要である。

さらに、多様な関係者に加え、地域住民の積極的な参画などにより、高齢者、障害者等の困難な状況や必要な整備などの知識や知見を共有し、バリアフリーに関する理解を深めるための啓発を行うことでスパイラルアップを図ることも必要である。

事例 1-2-8 当事者によるバリアフリーチェックの実施（北海道札幌市）

(1) 概要

札幌市では、市有施設のバリアフリー化を進めるにあたり、従来の数値化されたバリアフリー基準のみに頼るのではなく、障害者・高齢者によるバリアフリーチェックを実施し、誰もがより利用しやすい「バリアフリー化された」施設となるよう取組が行われている。



写真 1-2-7 現地での点検の状況

(2) 対象とする施設

- 建築物：主に不特定多数が利用する床面積の合計が 2,000 平方メートル以上の建築物を新たに整備する場合（増改築部分が 2,000 平方メートル以上である場合を含む）
- 道路：基本構想に基づくバリアフリー化事業のうち、障害者・高齢者の意見を活用する場合
- 公園：地区公園及び総合公園を新たに整備する場合（全面改修を含む）
- その他市長が必要と認める場合

(3) 実施体制

バリアフリーチェックは、「公益社団法人札幌市身体障害者福祉協会」及び「一般社団法人札幌市老人クラブ連合会」の 2 団体との協定により実施し、実際にチェックを行う障害者・高齢者は、各団体が選任する。

(4) 意見の公開

バリアフリーチェックにより、これまで出されてきた意見をまとめた一覧表を作成し、市のホームページにて公開している。一覧表は、平成 22 年度から令和元年度に、市有施設整備にあたっていただいたご意見を、設備種別ごとにまとめている。

表 1-2-5 ウェブ公開しているバリアフリーチェック意見一覧（一部抜粋）

バリアフリーチェック等の意見一覧

別紙

★ 市有施設整備に関して、過去のバリアフリーチェックでの意見等を列挙・整理したものです。
 ☆ 備考欄では、意見内容に対応した「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」（国土交通省ガイドライン）の項目等を、参考情報として示しました。

設備	意見内容	対象施設・要望	備考（関連する設計標準等）
音声案内	音声案内は、外国語も対応できるようにするべき。	H26 市民交流プラザ	
補聴設備	メインホールや会議室に補聴設備を備えてほしい。	H26 市民交流プラザ R1 M I C E 施設	<参考：建築設計標準2-11（劇場、競技場等の客席・観覧席）設計標準> 客席・観覧席には聴覚障害者用集団補聴装置（磁気ループシステム、FM補聴装置（無線式）、赤外線補聴システム）等を設ける。
敷地内の通路	スロープが長く勾配が1/20である。この距離と勾配では車いすでの移動は難しい。変更が難しい場合は段差解消用のエレベーターを設置してほしい。（スロープは、車いすでの移動が可能な長さや勾配になるよう配慮してほしい）	R1 M I C E 施設	勾配1/20自体は法令で求める1/12以下ですが、距離が長いので移動が難しいのではないかとこの主旨です。
敷地内の通路	車いす利用者と健常者が同じように（同じ経路を通って）移動できるのが理想的なので、そのように設計してほしい。	R1 福祉のまちづくり推進会議	<参考：建築設計標準2-1（敷地内の経路）設計のポイント> 高齢者、障害者等他の利用者が同じ通路を利用できるように計画する。やむを得ず高齢者、障害者等用の通路を別に設ける場合は、他の利用者と著しく異なる経路としない。
エレベーター	入口の操作盤に、上下ボタンと現在の階の点字表示をお願いしたい。	R1 M I C E 施設	<参考：建築設計標準2-6（エレベーター）設計標準> 乗り場ボタンの点字表示は「立位で使用する」ボタンに設けるものとし、また、点字表示は「ボタンの左側に」設ける。
エレベーター	エレベータに音声案内を付けてほしい。	H26 厚別駅自由通路	<参考：建築設計標準2-6（エレベーター）設計標準> かご内、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する装置を設ける。出入口が2方向あるエレベーターのかご内には、扉の開く方向、階数等をわかりやすく案内する音声案内装置を設けることが望ましい。
エレベーター	弱視の方が利用できるよう、「壁と上下ボタン等の色」「扉と壁の色」のコントラストを強めたり、ダウンライトを設置する等の工夫をお願いしたい。（黒っぽい壁に黒のボタンでは、手探りでボタンを探す必要がある）	H26 厚別駅自由通路 H25 白石区複合庁舎	<参考：建築設計標準2-6（エレベーター）設計標準> ボタン部分と周辺部分のコントラストを十分に確保することが望ましい。
エレベーター	EV内外部に設置されるボタンは、床から100cm程度だと操作しにくいので、もっと低い位置に設置して欲しい。（車いす使用の方からの意見）	H23 白石駅 H25 白石区複合庁舎 R1 M I C E 施設	
エレベーター	聴覚障がい者に対応した仕様にしてほしい。	その他	<参考：建築設計標準2-6（エレベーター）設計標準> 聴覚障害者の利用に配慮し、かご内には緊急時等に情報提供を行う表示装置等を設けることが望ましい。
エレベーター	エレベーターへ誘導する点字ブロックは、ブロック位置から操作ボタンに手が届くよう設置すべき。	H25 白石区複合庁舎	<参考：建築設計標準2-6（エレベーター）設計標準> 視覚障害者が乗り場ボタンの位置を認知しやすいよう、乗り場ボタンの手前点字ブロック等を敷設する。
階段 エスカレーター	階段手すりにも点字表示があると良い。階段手すりにアルミ点字版を使用した場合、手がひっかかることが多い。段差を感じにくいものにしてほしい。	H23 JR白石駅 R1 M I C E 施設	<参考：建築設計標準2-5（階段）階段の設計標準> 手すりの水平部分に現在位置及び上下階の情報を点字表示すること。点字の表示方法等についてはJIS T 0921（日本産業規格）を参照すること。手すりは連続させ、途中で途切れないようにすることが望ましい。

(5) 「要綱」「要領」による当事者参加及び意見の反映の原則化

「優しさと思いやりのバリアフリーに関する要綱（以下「要綱」という。）」及び「公共的施設のバリアフリーチェックシステム実施要領（以下「要領」という。）」に、バリアフリーチェックシステムについて明記している。要綱には、チェックで出された意見を反映させるよう努力することと、反映できない場合は説明の必要性を記している。要領には、チェックの複数回の実施及び、意見を反映できる余裕をもったスケジュールを立てること、チェック結果を市の障がい保健福祉部へ報告するようにしている。

要綱第2条 ～意見反映～

事業実施部局は、バリアフリーチェックが実施され、意見が出された場合は、これを反映させるよう努めるとともに、反映が困難な場合は、チェック実施者に理由を説明しなければならない。

要領第3条 ～実施時期～

「企画・設計段階」「施工段階」等、事例に応じて複数回実施することを原則とし、工事内容等を十分に考慮のうえ実施時期を設定すること。設計又は施工内容の変更が可能な時期までに実施すること（工事終了後に実施するものを除く）

要領第7条 ～結果報告～

事業実施部局は、チェック実施日から 14 日以内に、障がい保健福祉部に結果報告し、障がい保健福祉部からチェック実施者に送付する。（実施日に回答を保留した事項も含めて報告する）

図 1-2-7 バリアフリーチェックに関する要綱・要領

H バリアフリーチェックの流れ

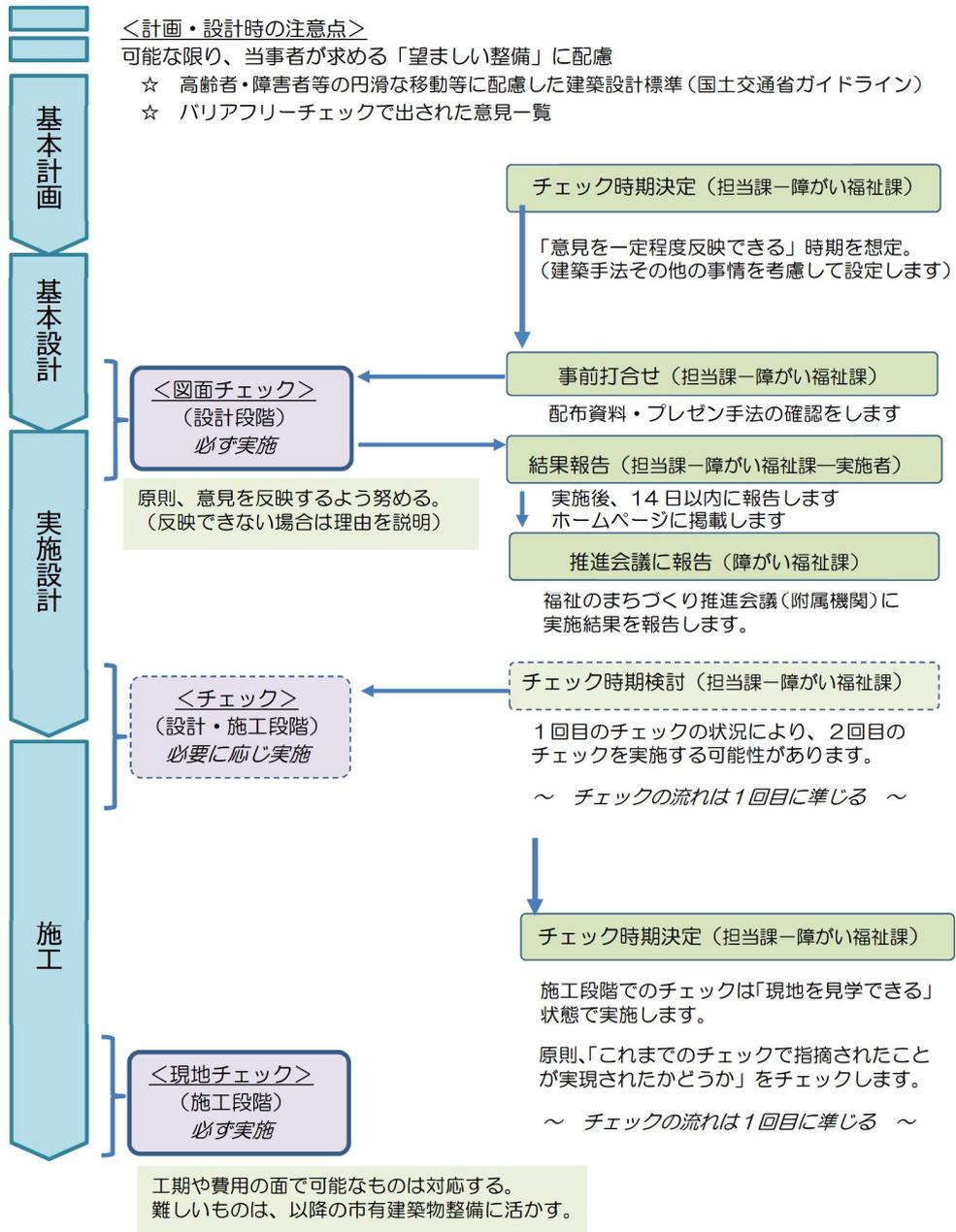


図 1-2-8 バリアフリーチェックの流れ

(6) バリアフリーチェック実施事例（札幌市歩道バリアフリー整備事業（計画段階））

平成26年5月に「新・札幌市バリアフリー基本構想」における生活関連経路についての見直しのため、計画段階においてチェックを実施した。チェック実施者は、公益社団法人札幌市身体障害者福祉協会5名、介助者2名、一般社団法人札幌市老人クラブ連合会2名。具体的な意見及びそれらに対する市の考え方を以下に示す。

表 1-2-6 札幌市歩道バリアフリー整備事業の当事者意見と市の考え方（一部抜粋）

当事者	要望	市の考え方
車椅子使用者	・施設（バリアフリー化する経路で誘導する施設）の入口前では、歩道と車道の境界部分にある段差を解消することが必要である。今のままでは車椅子で乗り上げが出来ない。	・施設の入口前や車道横断部の段差解消について検討する。
	・狭幅員道路においても、交差点など車道を横断する部分の段差解消をしてもらえると助かる。	
視覚障害者	・道路標識柱等は、柱の色がグレーだと目立たないため、ぶつかる危険性がある。目立つ色（黄色や白色など）で、着色又はテープを貼る等の対策がされると、障害物として認識しやすくなる。	・整備を進める上で参考にする。
	・点字ブロックが色あせていると、ブロック等の材料による舗装と色の差が小さく認識しづらい。	・現場の状況等もふまえながら、適切な維持管理に努める。
その他	・ごみステーションがあり、歩道幅員を確保できていない場合がある。	・バリアフリー化すべき経路上で通行の支障となるごみステーション等については、移設等を検討した上で整備を進める。

出典：札幌市ホームページ

事例 1-2-9 当事者の意見を聞くバリアフリーチェックシステムの導入（大阪府豊中市）

(1) 概要

安全で利用しやすい施設を設置するため、事業者が設計・工事段階で障害者の意見を聞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る。バリアフリー整備の実施詳細（例：トイレ内のフックの位置と数など）は、バリアフリー基本構想策定時のタウンウォッチングやワークショップだけでは不明瞭なこともあり、施工段階での使い勝手の確認をしている。

多機能トイレ、エレベーター、券売機、点字案内板、音声案内装置、誘導経路、視覚障害者誘導用ブロック、手すりの点字等について、きめ細かい仕様の決定に役立っている。

(2) バリアフリーチェックの実施体制

事務局（基盤整備課）は事業者からバリアフリーチェック依頼を受けると、協力機関である障害者福祉センターひまわりに連絡し、ひまわりがチェックパーソンである障害者を選出し、日程調整等を実施する。

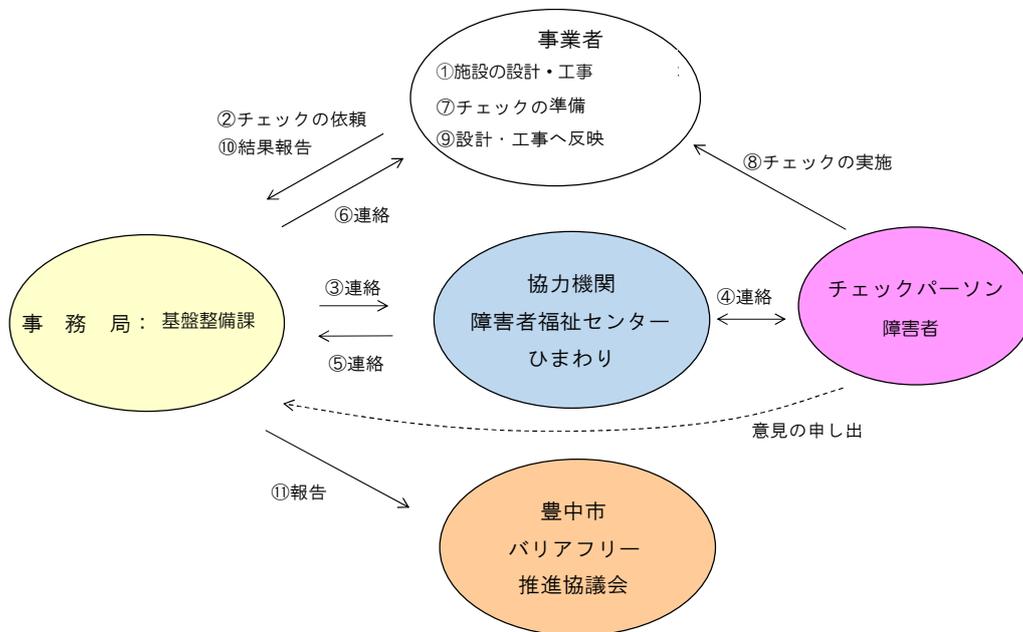


図 1-2-9 豊中市バリアフリーチェックシステムの進め方

(3) バリアフリーチェック実施事例

① 服部踏切：「視覚障害者用誘導標示」※の移設後評価（事業者：大阪府池田土木事務所）

1) 「視覚障害者誘導用標示」の設置

視覚障害者の横断の手がかりとなる突起体を有した「視覚障害者用誘導標示」を、平成 22 年 11 月に全国で初めて大阪府が踏切内に試験設置した。視覚障害者 8 名による試験設置直後の現地評価とその後の意見交換において、踏切横断者と視覚障害者の接触の危険性が指摘されたことを受け、平成 23 年 12 月の本設置時に「視覚障害者用誘導標示」を線路側へ移設した。なお、試験設置前の平成 22 年 8 月にも「視覚障害者用誘導標示」の現物評価を行っている。



試験設置時（平成 22 年 11 月）



本設置時（平成 23 年 12 月以降）

写真 1-2-8 試験設置時と本設置時の「視覚障害者用誘導標示」

2) バリアフリーチェックシステムによる本設置後の評価

本設置後の平成 24 年 1 月に「バリアフリーチェックシステム」を活用して、視覚障害者 7 名による現地での評価を行い、歩行時の安全性を確認した。

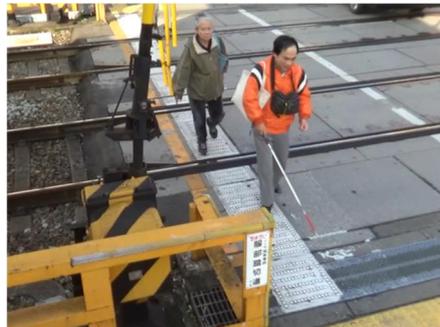


写真 1-2-9 視覚障害者による現地評価（平成 24 年 1 月）



図 1-2-10 「視覚障害者用誘導標示」設置と当事者による確認行為の実施経緯

※ 「視覚障害者用誘導標示」は法定の名称ではない。

② 注意喚起のための白線（リブ式）の試験設置チェック（事業者：大阪府池田土木事務所）

視覚障害者が車道へはみ出さないための注意喚起として、歩道未設置区間における車道外側線の活用可否を検討するために、厚さ等を変更した白線（1.5 mm、2.0 mm、2.5 mm、3.0 mm、リブ式）を駐車場に試験設置し、効果等についてチェックを行った（平成24年6月）。



写真 1-2-10 試験設置チェック実施状況と白線（リブ式）

表 1-2-7 試験設置の当事者意見と対応

	要望・意見	対応
視覚障害者 (10名)	<ul style="list-style-type: none"> ・2.0 mmまでは認識が難しく、3.0 mm以上の厚みになると足で認識できるためより厚みがある方が良い ・リブ式が最もわかりやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・意見をふまえ今後検討を進める（大阪府道の特定道路に整備）

出典：バリアフリーチェックシステム要綱、バリアフリーチェックシステム実施報告書（豊中市資料）を基に作成

事例 1-2-10 UDまちかどウォッチャーによるまちづくり活動の実施（滋賀県守山市）

(1) 概要

「UDまちかどウォッチャー制度」は、ユニバーサルデザインのまちづくりを様々な分野から検討、提案するとともに、基本理念の普及及び啓発を推進するため、平成15年に設置された。UDまちかどウォッチャーは、市民、障害当事者で構成され、公共施設整備のバリアフリーチェック（計画、設計、施工段階の市民、障害当事者による点検のしくみ）やユニバーサルデザインの普及啓発活動を中心に、UDまちかどウォッチャーと行政職員が協働で取組を進めてきた。UDの理念が普及し、一般施策化したことにより、UDまちかどウォッチャーの活動は現在も行っていないものの、普及啓発活動については、UDまちかどウォッチャーが立ち上げた民間団体が継続して活動を行っている。

(2) UDまちかどウォッチャーの実施体制

UDまちかどウォッチャーは指名、又は公募による市民、障害当事者20名以内で構成。また、庁内の関係各課の担当で構成されるUD推進会議を設け、UDまちかどウォッチャーと一緒に活動していた。

(3) UDまちかどウォッチャー活動事例

公共施設整備のバリアフリーチェック（計画、設計、施工段階）を実施していた。守山市におけるバリアフリー基本構想による重点整備地区は1地区のみであったため、道路、鉄道駅等のハード整備事業は比較的早い段階に完了した。そこで、UDまちかどウォッチャー制度を活用し、公共施設改修にともなうバリアフリーチェックを基本活動としながらも、基本構想の枠組みにとらわれずに、ユニバーサルスポーツ大会、防災訓練のユニバーサル化、出前講座など小さな活動ながらも多様なテーマで活動が展開された。



写真 1-2-11 公共施設のサインチェック



写真 1-2-12 公共施設の改築工事などで、設計段階からのUDチェック

(4) 継続による成果

UDまちかどウォッチャーという市民活動組織とUD推進会議という庁内組織と一緒に活動する体制が継続することで、ソフトを中心に多様な取組が展開された。バリアフリーチェックシステムや出前講座などが継続していることで、庁内、地域に活動が認知され、広報を特に行わなくても毎年出前講座の依頼が数件くるようになった。

また、サイン計画の取組など、市民、障害当事者の発案による活動が提案書の作成や整備マニュアルの制作などになるなど、課題解決要望型から提案型に変化していった。

出典：守山市ホームページ、石塚裕子，高橋 富美，新田 保次，三星 昭宏「ユニバーサルデザインのまちづくりにおける継続的な市民参加の効果と課題に関する研究」，土木学会論文集 D3（土木計画学） Vol. 72, No. 5（土木計画学研究・論文集第 33 巻），I_1155-I_1166, 2016. を基に作成

事例 1-2-11 当事者が参画する浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（東京都）

(1) 概要

浮間舟渡駅駅前広場及びその付近における事業の実施にあたり、利用者の参画に基づき、意見交換をしながらバリアフリー化を図ることを目的に、東京都は「浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会」を設置した。検討会にて意見交換した内容を整備方針や整備内容に反映している。

また、計画・設計段階に加え、施工段階においても一部工事が完了した時点で検討会により点検・意見交換を行い、その後の工事にフィードバックするようにしている。

(2) 実施体制

平成 30 年度東京都を事務局に、学識経験者、高齢者、障害者団体等、公共交通事業者、関係行政機関で構成する「浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会」を設置した。検討会は 7 回（令和 3 年 10 月時点）開催しており、整備方針や工事の概要、工事の進捗状況などについて、意見交換を実施した。

(3) 検討会での意見を踏まえた今後の方針

浮間舟渡駅駅前広場のバリアフリー化における個々の対策に関する今後の整備方針や整備内容については、議論した上で合意形成を図り、総意として決定している。

施工段階においても、工事期間中の障害者の安全確保のためのバリアフリー対策等について、現場を見ながら当事者の意見を踏まえた方針として示した上で、今後実施する工事にもフィードバックしている。



図 1-2-11 工事期間中のバリアフリー対策（令和 3 年 7 月時点）

表 1-2-8 一部工事完了後の意見及び今後の方針

番号	項目	意見	今後の方針	参照資料
1. カラーアスファルト舗装				
1-1	舗装色	舗装色が白っぽく、緑内障や白内障の方には、舗装面が反射してまぶしい。(一般)	東京都施工のカラーアスファルト舗装は、東京都工事着手時点のJR敷地の舗装色に近い色とし、明るさを抑えた舗装とする。	資料3:p.6 参考資料2:p.5
2. タクシー乗降場(兼一般車乗降場)				
2-1	形状	横乗りタクシーは乗降口に段差があったほうが乗り降りしやすいが、利用方法によりスロープ部も必要。浮間舟渡駅のように他所でも段差ありとスロープと両方を整備してほしい。(一般)	本事業で得られた知見は今後の整備に活用していきたい。今後の検討課題とする。	
2-2	利用方法	段差ありのタクシー乗車待ちの列とスロープ部の入口が近く、乗車待ちの列があるとスロープ部に入りにくい。(一般)	事業者に対し、利用方法について周知する。	
2-3	安全対策	乗車及び降車それぞれのスロープの間に柵が設置されていない箇所があり、隙間が空いている。(会長)	東京都工事で設置予定である。	
2-4	その他	スロープ部について、歩道のカラーアスファルト舗装と斜路部の黒舗装部分のコントラストの差が大きく、発達障害の方には「穴」に見えしまう。(会長)	本事業での対応は困難であるが、今後の検討課題とする。	
3. 視覚障害者誘導用ブロック				
3-1	設置位置	JR敷地側からの誘導ブロックが途切れている。(会長)	説明や周知方法について検討する。	資料3:p.6 参考資料2:p.8
4. 信号機等				
4-1	信号機	音響スピーカー、エスコートゾーン、誘導用ブロックは一直線になるように整備してほしい。(会長)	今後の対応について、関係機関と調整を図る。	資料3:p.7 参考資料2:p.15

一般：一般利用者からの意見
 会長：現場確認時(令和2年12月時点)の会長からの意見

出典：東京都提供資料、浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会資料(東京都)

事例 1-2-12 当事者参加により対応策の具体化を図る成田空港UD推進委員会の取組

(1) 概要

成田空港では、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、障害者、有識者、空港関係者などで構成される UD 推進委員会を設立し、当事者参加による現場視察や十分な議論を踏まえて、UD を推進するための指針である「成田空港 UD 基本計画」を決定（平成 30 年 4 月）した。

本計画に基づき、問題理解から具体的な対応策の決定まで、障害者、有識者、空港職員担当で時間をかけて議論を行い、ハード・ソフト両面から着実に対応策の具体化を図っている。

(2) 体制

障害者、有識者、空港関係者で構成する「成田空港 UD 推進委員会」では、当事者参加により「成田空港 UD 基本計画」を決定（平成 30 年 4 月）している。

平成 30 年 4 月からは、分科会・取組別ミーティングを 22 回行い、様々な取組の具体化を行っている。

令和 2 年以降は、様々な取組の具体化、定期的な評価・改善を行い、ユニバーサルデザインの継続的な推進を図っている。

(3) 改善事例

1) トイレの機能分散

多機能トイレを多様な方が利用することにより、そこしか利用できない車椅子使用者の待ち時間が発生している。そのため、多機能トイレに利用者が集中しないよう、多機能トイレの機能の一部（ベビーチェア、オストメイト等）を一般用トイレ内に分散している。

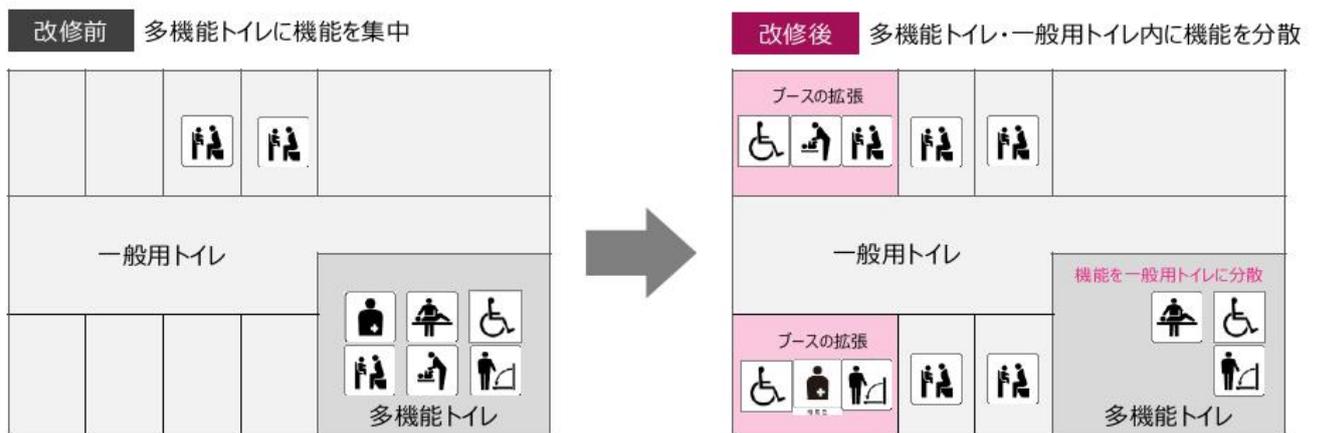


図 1-2-12 多機能トイレの機能を一般用トイレ内に分散

2) 視覚障害者の単独移動環境の整備

カーブサイドからご案内カウンターまで、極力分岐・合流がないように視覚障害者誘導用ブロックを敷設した。館内よりカーブサイドのほうが交錯等の危険性が比較的低いため、カーブサイドを線状ブロックで誘導することとした。

<出発カーブサイドの例>

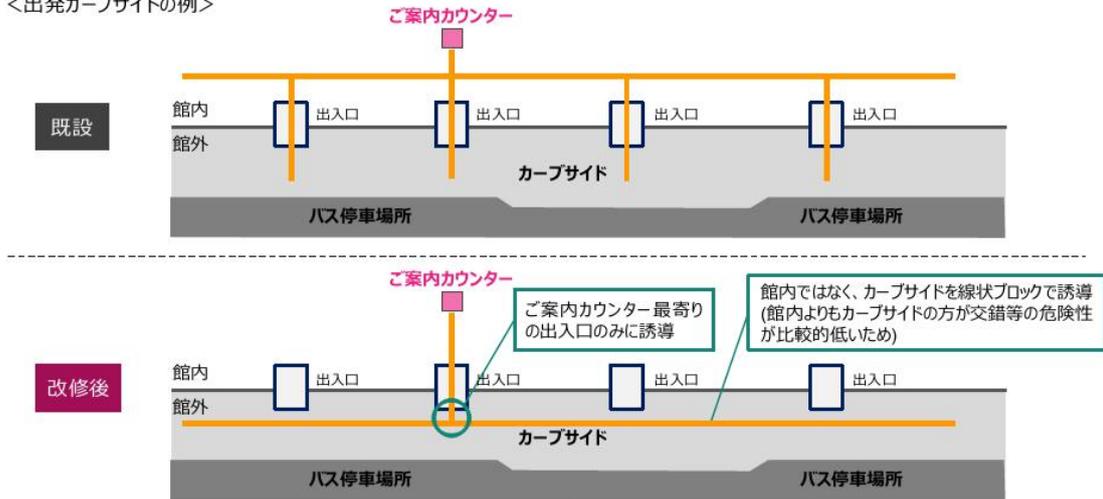


図 1-2-13 視覚障害者誘導用ブロックの改修

3) 聴覚障害者の単独移動環境の整備

聴覚障害者は、緊急時にエレベーター内から外部に連絡がとれないことが不安。現行の「電話マーク」だと音声通話が必要になると考えて押すのをためらう。聴覚障害者でも安心して利用できる SOS ボタンを設置するとともに、籠内と監視側で手話や筆談等での映像を利用した双方向コミュニケーションが可能な TV モニターを試験的に整備した。

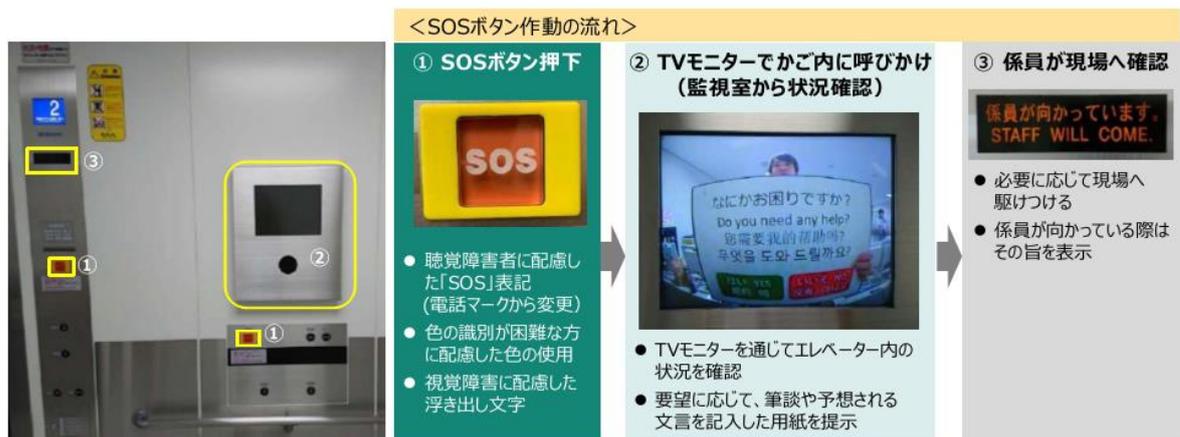


図 1-2-14 エレベーター内の SOS ボタン

(4) 当事者参加による効果

障害者、有識者、担当者で十分な議論を重ねることにより、施設・サービスの使いやすさの向上を図るだけでなく、担当者の人材育成にも寄与している。

出典：成田国際空港におけるユニバーサルデザインの取り組み（中央大学研究開発機構・成田国際空港株式会社）

2.5. バリアフリー整備の継続的な推進

バリアフリー化の推進にあたっては、継続的に取り組んでいくことにより、段階を経て水準が向上していくものである。よって、整備が実施された後においても高齢者、障害者等の視点から不足しているものを明らかにし、関係者が連携してその不足を補うための整備について検討し、実際の整備に反映させるというプロセスを、継続的に行っていくことが重要である。

バリアフリー整備の水準を更に向上させるためには、バリアフリー整備の実施後、その成果に対し、障害者や専門家等を含む多様な関係者が参加する評価を行い、その評価結果を以後の計画の立案や事業に反映していく、スパイラルアップ（計画（Plan）→事業（Do）→評価（Check）→改善（Action）（PDCA））の取組が重要である。

また、地域内における評価結果を同一地域内の改善につなげるとともに、その評価結果を外部に対して情報発信することが望ましい。他の地域の道路管理者がその評価結果を参考にし、自らの事業や計画の立案に反映させることが可能となるからである。このような地域間のフィードバックも含む、社会全体としてのスパイラルアップを図ることも重要である。

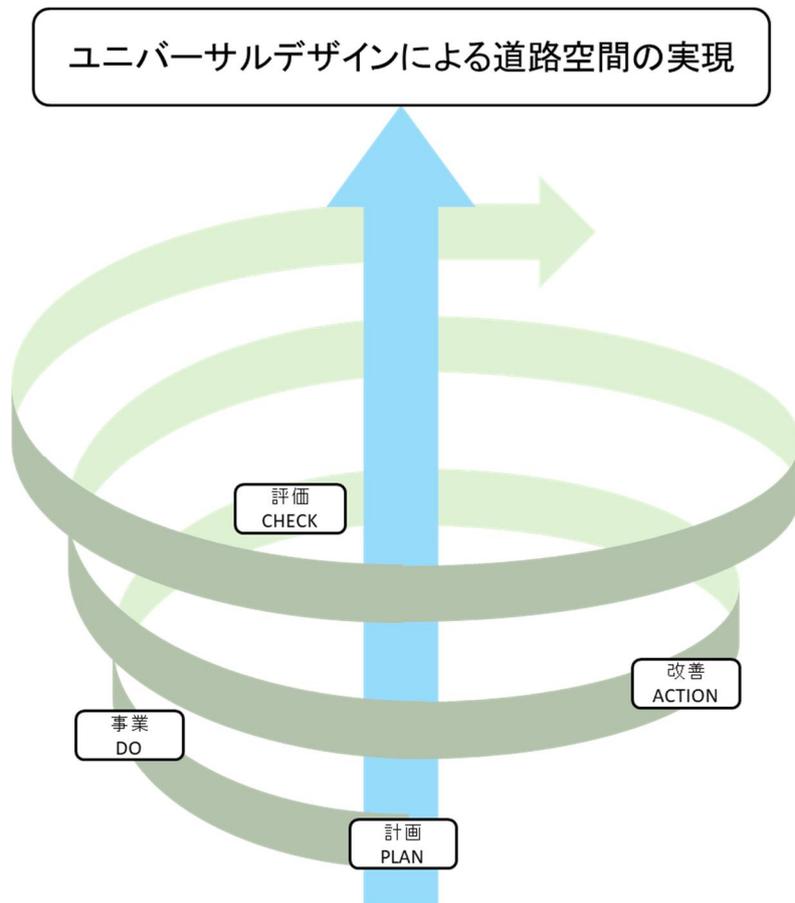


図 1-2-15 PDCA サイクルによるスパイラルアップのイメージ