



改正バリアフリー法”理念と実践”のための10章

はじめに

2018(平成30)年に高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律が改正されました。改正された法律には、新たに基本理念が掲げられ、社会的障壁の除去に資すること、誰もが分け隔てられることのない共生社会の実現を位置づけました。

具体的な施策としては、移動等円滑化促進方針(以下、マスタープランと示す)の創設、情報提供の充実、心のバリアフリーの推進などが強化されています。特にマスタープランの策定にあたっては、従来の基本構想の枠組みを超えて、総合的、長期的な視点で市町村全体の包括的なバリアフリー化指針として策定することが望まれます。

本テキストは、国が定めた基本方針やガイドラインを踏まえた上で、改正バリアフリー法の活用方法を解説しています。第1章では日本におけるバリアフリー施策の経緯を振り返り、課題を整理し、第2章では最も大切な「障害当事者参加」、「市民参加」の理念、実践上の留意点を述べています。第3章はマスタープランの意義と効果を、第4章では心のバリアフリー、第5章と6章でマスタープランに定める事項を解説しています。実作業の参考となるよう第7章では調査方法の工夫を、第8章ではバリアフリーマップ、第9章ではハード面の課題について紹介します。最終10章では、発展的な取り組みを行っている自治体の好事例をとりあげています。すべてQ&A方式とし、どこから読んでいただいても使えるようにしました。

本テキストの内容は、バリアフリー施策に志高く取り組んでいる複数の自治体において、執筆者らが障害当事者、市民、事業者、行政と共に考え、取り組んできた経験を踏まえて執筆しています。この場をかりて、これまでお世話になったみなさまに心より感謝申し上げます。

これから先の10年、20年、30年をかけて、質の高いバリアフリー施策を促進するためには、地域の個性を尊重し、障害当事者をはじめとする市民の経験知、事業者の実践知を反映させ、多様な主体が協働して共創知を生みだしていかなくてはなりません。本テキストが、そのプロセスを楽しく、充実したものにする一助となれば幸いです。

改正バリアフリー法は、その後も継続的に改正が行われており、2020(令和2)年には公立小中学校が特別特定建築物に指定されるなど、スパイラルアップされています。このテキストも発展途中であることを申し添えておきます。読者のみなさんからもお知恵をいただき、バージョンアップしていきたいと考えています。

2020年10月

執筆者一同

目次

第1章 バリアフリー施策の経緯とこれから	1
Q1-1 現在にいたるバリアフリー施策のあゆみ.....	1
【コラム1】障害者自立生活運動とバリアフリーの経緯.....	3
Q1-2 注目・参照すべき国際的な動きにはどのようなものがありますか?	4
【コラム2】障害者権利条約とアクセシビリティ.....	5
Q1-3 今回のバリアフリー法改正では何が期待されていますか?.....	6
Q1-4 従来の基本構想の成果と弱かった点は何ですか?	7
Q1-5 そもそも基本構想は、なぜ必要だったのですか?	9
Q1-6 これからのマスタープラン・基本構想で強化したい課題にはどんなものがありますか?	10
第2章 真の当事者参加をめざして.....	11
Q2-1 なぜ障害当事者参加が必要なのでしょうか?.....	11
【コラム3】国際基準に見合ったバリアフリーの発展を～「量」も「質」も.....	12
Q2-2 バリアフリーでの市民参加で大切なポイントは何ですか?.....	13
Q2-3 これまでの障害当事者参加、市民参加には課題があるのでしょうか?.....	14
Q2-4 参加のデザインはどのようにあるべきでしょうか?	15
【コラム4】「茨木の街のバリアフリー化を考える連絡会」による改善提案.....	15
【コラム5】IPC アクセシビリティガイド～「アクセスは人権」.....	16
Q2-5 継続的な参加のしくみはどのようにつくればよいのでしょうか?	17
第3章 マスタープラン(移動等円滑化促進方針)の意義と効果	18
Q3-1 改正バリアフリー法の理念に、「社会的障壁の除去」と「共生社会の実現」とが盛り込まれましたが、それぞれどのようなことを意味しているのですか?	18
【コラム6】障害の社会モデル	19
Q3-2 従来の基本構想に加えて、新たにマスタープランを作成するよう努めるものとしてありますが、なぜマスタープランを作成する必要性が生じたのですか?	20
Q3-3 マスタープランを作成すると、地域にとって、どのようなメリットがありますか?.....	21
Q3-4 マスタープランの作成を担当することになり、バリアフリーについての知識と理解を深めたいと思います。どのような勉強をしたらよいかを教えてください。.....	22
Q3-5 マスタープランを、地域の実情に合った、個性あるものにするにはどうしたらよいですか?.....	24
第4章 心のバリアフリーの促進.....	26

目次

Q4-1 移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」を促進するための取組をマスタープランや基本構想に記載することが可能になりましたが、ここでいう「心のバリアフリー」とは、思いやりや配慮を行ったりすることですか？.....	26
Q4-2 「心のバリアフリー」では何に取り組んだら良いのでしょうか？.....	27
【コラム7】「心のバリアフリー」取り組み事例.....	28
第5章 移動等円滑化促進地区の設定の考え方.....	30
Q5-1 重点整備地区と移動等円滑化促進地区では何が違うのですか？.....	30
Q5-2 移動等円滑化促進地区を設定する特に考慮すべきことは何ですか？.....	32
【コラム8】マスタープラン(移動等円滑化促進方針)の地区選定方針の事例.....	33
Q5-3 移動等円滑化促進地区にはどのようなタイプがあるのでしょうか？.....	35
Q5-4 移動等円滑化促進地区(以下、促進地区)以外のエリアは、どのように対応したら良いですか？.....	36
【コラム9】市独自の地区選定の事例.....	37
Q5-5 移動等円滑化促進地区の候補が行政界に位置し、隣接自治体への施設への移動も多いのですが、どうしたら良いですか？.....	38
【コラム10】隣接自治体連携事例.....	39
第6章 生活関連施設・生活関連経路の考え方.....	40
Q6-1 生活関連施設の拡大についてについて教えてください.....	40
【コラム11】学校施設におけるバリアフリー化の加速に向けた緊急提言.....	41
Q6-2 社会参加を促進する施設の設定のあり方について教えてください.....	42
【コラム12】新規店舗を生活関連施設に位置づけた事例「スーパー・コノミヤ」.....	43
第7章 基礎調査の工夫.....	44
Q7-1 なぜ調査が必要なのでしょう？.....	44
Q7-2 調査では何に注意をすればいいですか？.....	45
Q7-3 調査結果をどうまとめればいいのでしょうか？.....	47
【コラム13】大阪府池田市の調査事例.....	48
Q7-4 関連計画の調査を活かすことはできますか？.....	49
第8章 バリアフリーマップのあり方.....	51
Q8-1 バリアフリーマップを作成することにどんな意義がありますか？.....	51
Q8-2 バリアフリーマップ作成時の留意点は何がありますか？.....	52
Q8-3 一度作成したバリアフリーマップを長く維持するコツはありますか？.....	53
【コラム14】<Fix My Street>.....	53

目次

Q8-4 より使いやすい情報とするためのトレンドはありますか?.....	54
第9章 バリアフリー施策の課題.....	55
Q9-1 現在、国などで取り組まれているバリアフリー施策における課題はどのようなものがありますか?.....	55
Q9-2 歩車分離交差点における視覚障害者への配慮方法について教えてください.....	56
Q9-3 歩道が確保できない生活道路ではどのような工夫をすればよいでしょうか?.....	57
【コラム15】伝建地区へのアクセス道路の一方通行化とバリアフリー化.....	58
Q9-4 信号機押ボタンにはどのような問題があるのでしょうか?.....	59
【コラム16】押しボタンと補助装置.....	59
Q9-5 プラットホームと車両乗降口の段差・隙間の目安はどのくらいですか?.....	60
Q9-6 車両の課題について教えてください.....	61
Q9-7 広域移動のバリアフリー化はどうなっていますか?.....	62
第10章 まちづくりと連動した発展的な取り組み事例.....	63
事例10-1 駅周辺地域整備(京都府京都市 京都市西院駅).....	64
事例10-2 駅前広場のバリアフリー(大阪府富田林市 富田林駅).....	65
事例10-3 基本構想の継続改善の取り組みの一環として道路上に「バリアサイン」を表示(大阪府豊中市).....	66
事例10-4 観光、寺院・神社のバリアフリーを重点化し、マップや事例集を作成(奈良県奈良市).....	67
執筆者一覧.....	68

【表記について】

交通バリアフリー法:

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,2000(平成12)年

バリアフリー法:

高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律,2006(平成18)年

改正バリアフリー法:

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,2018(平成30)年 *その後の改正も含みます。

第1章 バリアフリー施策の経緯とこれから

Q1-1 現在にいたるバリアフリー施策のあゆみ

A1:バリアフリーは障害者の外出運動とともに発展してきました

モビリティ(移動性)が抑制されていたわが国の障害者は、「そよ風のように外に出よう」を合言葉に外出運動を始めました。それまで障害者が利用できなかった公共交通、道路、建物などの外出環境を改善する運動です。この流れをもとにして、障害当事者、事業者、行政、市民がハード、ソフト両面にわたり「まち」をすべての人のものにかえてゆく「バリアフリー」のまちづくり、すなわち「福祉のまちづくり」が進んできました。この60年余の動きを下記に年代別に大別してみました。障害者の運動の経緯については【コラム1】(p3)で述べています。

表 バリアフリーの動き

[1960・70年代] □外へ出よう運動、□鉄道・道路の取組み開始 □町田市要綱(1974)

[1980年代] □当事者の組織的運動、□国際障害者10年、□自治体取組み

[1990年代] □アジア障害者10年、□阪神・淡路大震災、□ハートビル法、□都道府県・市町村福祉のまちづくり条例、都市計画法改正(参加型まちづくり推進)(1992)

[2000年代] □交通バリアフリー法(2000)→□バリアフリー新法(2006)、□都道府県福祉のまちづくり条例改正、□地域福祉計画、□ユニバーサルデザイン(UD)取組み

[2010年代] □新ガイドライン、□道路運送法改正、□道路権限地方委譲、□差別解消法、□交通政策基本法、□障害者権利条約(2014批准書寄託)、□バリアフリー法改正(2018年、移動等円滑化促進方針(バリアフリーマスタープラン))

A2:バリアフリーは世界中で取り組まれています

公共交通のバリアフリー化は公共交通の発達している欧州やアメリカ・カナダの大都市部で進んできました。近年は台湾、韓国、香港など世界に広がっています。

欧州ではわが国より早くバリアフリー化が始まりました。その背景として、20世紀初頭から始まった高齢化、人権思想の普及、戦争からの復興、国家による公共交通重視などがありました。欧州はEC(欧州共同体)、EU(欧州連合)で連携しながらバリアフリー化を勧めてきました。アメリカでは1990年にADA法(障害を持つアメリカ人法)が策定され生活すべてにわたるバリアフリー化が進みました。カナダも歩調をあわせてきました。

グローバル化が進んだ今、各国は競って、また連携してバリアフリー化に努めています。国連の持続可能な開発目標(SDGs)でもバリアフリーは重要な位置を占めています。最近の「移動等

円滑化基本構想」や「移動等円滑化促進方針(バリアフリーマスタープラン)」でもSDG'sを目標にかかげるものが多いです。

A3:日本のバリアフリーの特徴は以下のとおりです

バリアフリー施策には、世界で共通した施策に加えてその国の条件を反映した特徴もあります。わが国は欧米に遅れてバリアフリー化をスタートさせたことから、欧米レベルに追いつくことが課題でした。かなり頑張ってきましたが欧米レベルやアジア近隣諸国レベルより遅れているといわざるをえないものも多くあります。一方、「点字ブロック」のように日本から世界に普及しているものもあります。交差点での歩車道段差解消も早かったです。バリアフリー法で導入されている「移動等円滑化基本構想」や「バリアフリーマスタープラン」制度も面的バリアフリー整備のための行政手法としてユニークです。

一方、障害者の権利やバリアフリーに対する国民的理解はまだまだ遅れているといわざるをえません。世界で取り組まれている障害の「社会モデル」に対する理解もこれからの課題です。

【コラム1】障害者自立生活運動とバリアフリーの経緯

旧・交通バリアフリー法が制定されたのは2000年ですが、それまでに30年に及ぶ長い歴史がありました。

1970年代から障害者の自立生活運動が始まりました。重度障害者が自らの意思に基づいて地域で暮らせる社会を目指した運動です。介護や住宅と並んで大きなテーマとなったのが交通機関のバリアフリーやまちづくりでした。それまで暮らしていた施設や親元では、外出する機会もほとんどありませんでした。一方、地域で自立生活を始めると、働く、活動する、買い物をする、レストランで食事をする、映画に行く…、様々な参加の場面が増えます。それらは、いずれも障害のない人が日常的に当たり前に行っていることばかりです。ところが、当時は、車いすで街に出ること自体が「事件」になるような状況で、乗車拒否や入店拒否が頻発していました。交通機関、建物、まちは障害者の参加を全く想定せずにつくられていました。物理的なバリアとともに、好奇の目でジロジロ見るなど障害者を異端視する風潮があからさまにあり、「障害者が街に出れば差別に当たる」と例えられる程でした。そうした中、「そよ風のように街に出よう」を合い言葉にした外出運動が繰り広げられ、「誰もが乗れる地下鉄をつくる会」など駅にエレベーター設置を求める運動なども各地で進められました。

今では、全駅にエレベーターが設置されている大阪の地下鉄に、初めてエレベーターが設置されたのは1980年に開業した喜連瓜破駅でした。5年近くの運動の末、ようやく設置されたのでした。ただ、そうした改善は散発的なできごとにとどまりました。

1981年にはノーマライゼーションの理念を掲げた国際障害者年がありましたが、日本では1983年に「公共交通ターミナルにおける障害者用施設設備ガイドライン」がつけられた程度でした。駅の地下化や高架化、橋上化が進む一方で、電動車いすが普及し始め外出する障害者が増えるといった状況の中、バリアフリー運動の機運が高まっていきました。また、世界初の障害者差別禁止法であるADAが1990年にアメリカで制定されたことも、大きな追い風になりました。1990年代、DPI日本会議は毎年交通アクセス全国行動を呼びかけ、全国30カ所、3000人の障害者が参加する行動になりました。集団乗車やバリアチェック等を行うことでバリアを可視化するとともに、バリアフリーを義務づける法制度を求めました。

当事者運動の高まりを背景に、1992年には、全国に先駆けて大阪府・兵庫県で「福祉のまちづくり条例」が制定され、全国各地に広がっていきました。また、大阪市地下鉄はエレベーター整備計画を作成し全駅バリアフリー化に取り組み始めました。都市交通を中心に一般路線バスにリフト付きバスやノンステップバスの運行も始まりました。1990年代、バリアフリーは自治体を舞台に進展しました。こうした当事者運動や自治体の取り組みを受けて、国も動き始め1994年にハートビル法、2000年に旧・交通バリアフリー法が制定されるに至ったのでした。

法律や制度が最初にてきてバリアフリーが進んだのではなく、バリアだらけの中でも地域で暮らし社会に参加していく障害者の行動がバリアをブレイクし、それが法制度につながっていったことを押さえておきたいと思います。

Q1-2 注目・参照すべき国際的な動きにはどのようなものがありますか？

A1:2006(平成18)年に障害者権利条約が採択されました

障害者権利条約が2006(平成18)年12月に国連で採択されました。「障害者の人権及び基本的自由の享有を確保し、障害者の固有の尊厳の尊重を促進すること」を目的とした条約で、日本も2014(平成26)年に批准しています。世界中の障害者が「私たち抜きに私たちのことを決めないで!」をスローガンに積極的に参画して出来上がった障害者権利条約は、「医学モデルから社会モデルへの転換」「合理的配慮の不提供を含むあらゆる形態の差別禁止」「インクルージョン」「アクセシビリティ」「地域生活の権利」など、画期的な内容が盛り込まれています。

※詳しくは、【コラム2】「障害者権利条約とアクセシビリティ」(p5)をご覧ください。

A2:アクセシビリティガイドでは「アクセスは人権」とされています

また、2013(平成25)年にはIPC(パラリンピック国際委員会)がパラリンピック大会の指針である「アクセシビリティガイド」をまとめました。「アクセスは人権」と明記し、「アクセシビリティとインクルージョン」の原則のもと、「公平」「尊厳」「機能性」といった重要コンセプトが打ち出されています。

これらの国際基準に基づき、我が国のバリアフリーを、「私たち抜きに私たちのことを決めないで!」=当事者参画のもとバージョンアップしていくことが求められています。

※詳しくは、【コラム5】「IPC アクセシビリティガイド～アクセスは人権」(p16)をご覧ください。

【コラム2】障害者権利条約とアクセシビリティ

障害者権利条約（以下、権利条約）は 2006 年に国連で採択され、2008 年に発効しました。日本も 2014 年に批准しています。

権利条約は、障害を個人の機能障害と社会的障壁によって作り出されるものと捉え、社会的障壁の除去を取り除くのは社会の責務とする、社会モデルを採用しています。そして、障害の有無によって分け隔てられることのないインクルーシブな社会づくりを求めています。

権利条約の様々な条文がバリアフリーに関係していますが、直結した条文として第 9 条「アクセシビリティ」があります。第 9 条では「障害者が自立して生活し、及び生活のあらゆる側面に完全に参加することを可能にすることを目的として、障害者が、他の者との平等を基礎として、都市及び農村の双方において、物理的環境、輸送機関、情報通信（情報通信機器及び情報通信システムを含む。）並びに公衆に開放され、又は提供される他の施設及びサービスを利用する機会を有することを確保するための適当な措置」を批准国に求めています。

国連の障害者権利委員がまとめた解釈文書では、「条約第 9 条では、障害のある人が自立して生活し、社会に完全かつ平等に参加し、そのすべての人権と基本的自由を、他の者との平等を基礎として、制限されることなく享有するための前提条件としてのアクセシビリティを、明確に謳っている」と述べ、アクセシビリティは「障害者が地域で自立生活をし、社会に参加し、各種権利を行使する前提条件」であることを明らかにしています。

そして、「アクセシビリティは、障害のある人が自立して生活し、社会に完全かつ平等に参加するための前提条件であることから、…アクセスの否認は、差別に照らして検討されなければならない」と差別禁止との関係も明確にしています。

Q1-3 今回のバリアフリー法改正では何が期待されていますか？

AI:マスタープランの策定により、まち全体のバリアフリー化の方針を示すことです

この半世紀あまりでバリアフリーは社会課題として認知されるようになり改善が進んできました。しかし目的・目標である障害者の自立はまだ達成されていないといえません。依然存在するバリアと社会環境整備の遅れが原因です。この間主要駅のエレベーター・エスカレーター整備は進展しましたが、自宅から駅・ホーム・車内・目的地・職場まで「シームレス」なバリアフリーは基本的にまだ達成されていません。また、多様な人々が共生する社会に対応した、すべての人に使いやすく、よく作り込んだ「ユニバーサルデザイン」による環境整備もこれからの課題です。

これらの遅れの原因のひとつとして、その施設・空間・道具を利用する当事者である障害者などの多様な人々が計画・設計・施工に参加する仕組み・習慣が遅れていることがあげられます。また既存のタテ割りの仕組みや習慣もその障害になっている場合があります。

このような背景のもとに、わが国は2000(平成12)年交通バリアフリー法、2006(平成18)年のバリアフリー法の成果をさらに発展させることを目的として2018(平成30)年に法改正を行いました。その内容は、バリアフリーのレベルアップ、対象者拡大、シームレス化、選択性・代替性向上、新しい社会課題対応などにありますが、とくに注目されるのは従来の面的整備である「移動等円滑化基本構想」(以下「基本構想と略す」)に加えて「移動等円滑化促進方針(以下「バリアフリーマスタープランまたはマスタープランと略す」)制度を新設したことです。基本構想はバリアフリーの事業計画としての性格が強いため事業化が見込みにくいエリアでは策定しにくい面がありました。

また、国土交通省領域以外の分野との連携やまちづくりとの融合も十分とはいえませんでした。さらに設定地区以外の全市の方針や定められた事業分野(公共交通、道路、路外駐車場、都市公園、建築物、交通安全)以外のそのまち固有の重点課題(たとえば観光、リクリエーション、寺社仏閣、交通サービスなど)を展開しづらい面がありました。これらが基本構想策定の遅れの原因と考えてより自由度の高いマスタープラン制度を作りました。

マスタープランは直ちに事業化に至らない場合でもバリアフリー化を促進する方針を作成することであり、基本構想の上位の性格を持ちながらもそれと対となって策定されるものです。これまで基本構想策定済みの自治体については後追いのマスタープラン策定でもよいでしょう。この制度を加えたことにより面的な促進方針と事業化が一段と促進され、当事者の自立生活のための社会整備が進むことが大いに期待されます。

Q1-4 従来の基本構想の成果と弱かった点は何ですか？

A1:これまでの基本構想づくりと事業による成果は次のようになります

1) 大都市とその周辺都市の多くが基本構想づくりに取り組み、事業を推進しました。

基本構想策定状況と個別施策の達成率は国土交通省ホームページ (https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000003.html) などにあります。地方ではとくに関西の基本構想策定率が高いです。首都圏、関西圏の都市での策定率・整備率が高く、どちらかといえば大都市とその周辺で整備が進んだといえます。

この20年でまちなかで車いす・視覚障害者の姿をみるが多くなったことが成果(アウトカムズ)ではないでしょうか。

2) 基本構想を策定した市町村では、

一つめに、国の基準やガイドラインで義務または努力義務とされるバリアフリー内容の多くが整備されました。(例えば、エスカレーター、エレベーター、歩道、点字ブロック、ホームドアなど)

二つめに、障害当事者の意見を聞き、話し合っ改善された例も多くなりました。また、その中で障害当事者の意見を聞く習慣ができた自治体や事業者も多いです。三つめに、行政・事業者のバリアフリー理解のレベルが向上しました。

さらに策定後も「継続改善の協議会(名称はいろいろあります)」を続けている自治体では、当事者の意見によりバリアフリー改善が途切れることなく継続されています。また、自治体内のバリアフリー担当経験者が増えることによりスムーズな合意形成、レベル向上がなされています。

A2:一方、弱かった点は次のようになります

1) 基本構想策定をしなかった市町村では、

エレベーター・エスカレーター等の基本的なバリアフリー整備が済んでいる場合や、法で示す利用者数のレベルが該当しない場合は、基本構想がいらないと考えて策定せず、結果としてエレベーター・エスカレーター等以外の当事者の意見を反映したバリアフリー施策を行わず放置しています。

そして、国や都道府県の基準やガイドラインを網羅的に検討する場がないため初歩的・基本的なバリアが放置されています。(中には、基本構想がなくてもバリアフリー施策に取り組んでいる自治体もありますが、継続性(PDCA サイクル)の保障がありません。)

さらに、民間建築物のバリアフリー化は基本構想がないと継続的な運動とすることが難しいです。

*PDCA サイクルとは

PDCA サイクルとは、Plan (計画)・Do (実行)・Check (評価)・Action (改善) を繰り返すことによって、事業の推進や整備の質などを管理し、継続的に改善していく手法のことです。

第1章 バリアフリー施策の経緯とこれから

- 2) 基本構想を策定した市町村であっても次のような傾向があります。
- ✓ 基準やガイドラインの義務のみを果たせばよいと考え、全体にレベルが低く凡庸な構想となっています。ユニバーサルデザインの指向がありません。
 - ✓ その市・地域固有の重点課題がとりあげられず、どの市も同じ「金太郎飴」といわれるものもある。(もちろん策定だけでもプラスはあります)
 - ✓ 策定後に継続改善の協議会を設置せず、基本構想の進捗管理は事業者任せとなり、新しいまちづくりの状況が反映されず、年々加わるバリアフリー社会課題の検討もせず結果的に遅れていることとなります。
 - ✓ 建築物については規制を受ける大型の建築物のみに対応し、飲食店・商店などの小規模建築物のバリアフリー化事業を検討しません。
 - ✓ 障害当事者の範囲、数が少ないです。また、知的・精神障害者(発達も含む)や LGBT など新しく対象者とされる人の検討もしません。
 - ✓ 10年以上たつてまちの様相がかわっているのに「基本構想追補版」を策定せず放置しています。継続改善の協議会が開かれていないためです。
 - ✓ 何らかの理由で当面事業化がはかれないものについては全く検討しない傾向があります。
→この問題は今回のバリアフリーマスタープラン制度で解決されるはずです。
 - ✓ 他の部局が所管する大型のプロジェクトとの連携が弱いです。タテ割りが脱却できません。
 - ✓ 地域福祉計画など福祉分野との連携が弱いです。
 - ✓ 全市をどうするかが弱く市民が見たとき自分の地域のバリアフリー化がみえません。

Q1-5 そもそも基本構想は、なぜ必要だったのですか？

A1:なぜ必要だったかは以下の点であると思います

2000(平成12)年当時の認識として、エレベーターを設置するだけでなく、幅広い障害にシームレスに対応しようという考えがでてきました。また、バリアフリーはまちづくりとして面的に計画・整備されるべきであるという考えが広がりました。バリアフリー設備の法的規制だけでは施設新設・増改築のときにしか適用されないので、既存で不適格な施設を改善するための何らかの制度が必要でした。

これまで、当事者が参加、点検できなかつたために、結局は「使えない」整備になってしまうことが多く、障害者の間で「私達のいないところで勝手に決めないで下さい。」という声が発しられ続けていました。

また、タテ割り組織の中では、解決困難なものが多いため関係者が集まり、検証しながら解を求めることが必要になっていました。これらを勘案して基本構想制度ができました。

以下に基本構想の必要性を列挙しておきます。

1. バリアフリーレベルの向上
2. 目標がブレない
3. 当事者自身の自己決定
4. 連携して困難を乗り越える組織的保障
5. 市民の理解
6. 情報普及
7. 継続的・持続的改善

Q1-6 これからのマスタープラン・基本構想で強化したい課題にはどんなものがありますか？

A1:まち独自のバリアフリーニーズを反映させることです

Q1-4 で述べた従来の基本構想の弱点を克服し、Q1-5 で述べた7つの必要性を強化することが課題です。

まず、基本的な内容は、国のガイドライン等、地方の条例・ガイドライン等に沿ってください。（「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」国土交通省 2019(平成31)年、その他都道府県によるガイドライン等）。その具体化については当事者による検証と徹底した討論を行って下さい。これらは基本的課題とします。

その上で、その市町村独自のバリアフリーニーズを調査・検証し改善の方針や事業計画を付加して下さい。そのような付加事項例を以下に示します。いずれもガイドライン類で詳しく記述されていませんが、バリアフリーとして重要な内容を含むものなので検討してみてください。

- 防災・減災とバリアフリー(近年の基本構想には採り入れる自治体が増えています)
- 一体的なまちづくり
 - (病院・公園・道路・スポーツ施設・ターミナル・大学・住宅など施設とその周辺)
- 観光・スポーツ施設
- 寺社仏閣等歴史施設
- 海浜・自然公園・山岳地・リクリエーション施設
- 積雪時、雨季のバリアフリー(積雪地では必ず検討してください)
- 子育て子育て施設
- 知的障害者・精神障害者(発達障害者を含む)・認知症対応
- まちづくり・市街地活性化・まちなみ保全
- 交通サービス(公共交通(タクシーを含む)、ST(福祉有償運送等を含む))
- 健康まちづくり、安全対策・通学路対策と結合
- 公立小中校に加えて高校・大学・専門学校等、私立学校のバリアフリー化、学校周辺と通学動線のバリアフリー化(公立小中学校のバリアフリー化は2020(令和2)年に改正バリアフリー法により義務化されました)

第2章 真の当事者参加をめざして

Q2-1 なぜ障害当事者参加が必要なのでしょうか？

A1: 利用する当事者の声に基づいて社会基盤を創っていくためです

社会基盤は誰が利用するのでしょうか？市民一人ひとりです。障害者自立生活運動のスローガンに“Nothing about us without us (私たち抜きで私達のことを決めないで)”というものがあります。利用者である障害当事者が参加することなく、計画や整備が進められることは、本来、あってはならないのです。

障害当事者をはじめ高齢者や妊産婦、一時的にケガをしてる人などを含めた移動困難者は利用者の約3割を占めています。これらの利用者の声をきちんと反映して社会基盤は造っていかなくてはなりません。

A2: 健常者中心に設計されたまちのバリア(障壁)に気づくためです

日本の社会基盤は、戦後の高度経済成長期に健康な成人を標準とした最大公約数に対応した、多量、迅速、効率性を重視した整備が行われてきました。このため、マイノリティとされる少数派の人々、声が届きにくい社会的弱者の人々にとっては、利用することが困難、または利用できない社会基盤をつくってしまったと言えます。

社会基盤整備を中心的に担ってきた行政、事業者、設計者、施工者の多くは、健康な成人である場合が多く、何がバリア(障壁)となっているのか、気づきにくいものです。また、マイノリティと言っても同様ではなく、感じているバリアもさまざまです。可能な限り多様な人が参加することで、健常者には気づきにくいバリアに気づくことができます。

A3: 対等な立場で建設的な議論を行うためです

社会基盤は社会共通資本です。そのため最近のまちづくりは、市民意見の反映、市民参加、合意形成が大切とされています。まちの使い勝手の専門家である多様な市民が、整備を担う行政や事業者と対等な立場で意見交換を行う場が必要です。

そのような意見交換の場とは、市民が苦情を言ったり、陳情を行ったりする場ではなく、行政が市民を説得する場でもなく、お互いの考えや事情を聴きあい、理解しあい、対等な立場で建設的に解決策をみつけていく場となります。

A4: 多様な人々の異なるニーズを調整するためです

障害者といっても様々で、ニーズも多様です。例えば、車いすユーザーにとって道路の段差はバリアとなりますが、視覚障害者にとっては歩道と車道を区別する大切な情報となっています。このように異なるニーズを調整するためにも、多様な障害者が参加し、互いの事情を知り、理解し、妥協点を共に考えていく場が必要となります。

【コラム3】国際基準に見合ったバリアフリーの発展を～「量」も「質」も

日本では、「移動の権利」が法律に明記されず、ともすれば「思いやり」「やさしさ」といった情緒的な理解が前面に立ち、「公平」「尊厳」に見合った「機能性」が求められることなくバリアフリーが進められてきました。旧・交通バリアフリー法が制定されて以降、バリアフリー基準の大きな見直しはされずに来ました。例えば、エレベーターのかごの大きさは久しく11人乗り以上とされてきましたが、オリパラ2020開催が決まり前述のIPCアクセシビリティガイドに基づく議論が進められて、ようやく17人乗り以上などの基準が取り入れられたのでした。2000年の法律制定から18年もの時間を要しました。

21世紀に入って以降の20年の間に、韓国や台湾、香港などのアジア諸国では当事者の意見を反映して、高水準のバリアフリー化がなされた鉄道や地下鉄、バスが導入されました。そうした動きに比して周回遅れの状況にあるのが、日本の現状とも言えます。

権利条約の批准のための法整備として、2013年に障害者差別解消法が制定されました。バリアフリー法も2018年、2020年と、二度にわたって改正されました。特に、バリアフリー法の1条の2として「社会的障壁の除去」「共生社会の実現」を「基本理念」とする条文が設けられました。「社会的障壁の除去」は社会モデルに基づいた条文であり、さらには、障害者差別解消法の合理的配慮にも大きく関係するものです。様々なバリアフリーに向けた取り組みは、合理的配慮を提供しやすくする環境整備の一環として行うことが求められるようになったわけです。

バリアフリー法制定以降、確かにバリアフリー化は大きく進みました。しかし、国が定めた最低限の基準を満たすといった形で、「量」を達成することが主眼となっていたのではないのでしょうか。また「社会的障壁の除去」「合理的配慮の環境整備」が加わることで、これからは「量」も「質」も共に求められる時代になったと言えます。そうした時代に対応するためには、これまで以上に企画・設計段階からの当事者意見の反映、さらに、その後の評価といった、全てのプロセスへの当事者参画が重要になってくるということを押さえておきたいと思います。

Q2-2 バリアフリーの市民参加で大切なポイントは何ですか？

A1:特に多様な主体、多様な人々の参加と協力が必要です

マスタープラン、基本構想の協議の場は、他分野での計画づくりよりも多様な事業主体（（道路管理者、交通事業者、交通管理者、公共施設管理者、民間事業者等）が参加します。また、市民参加も高齢者、肢体不自由者、視覚障害者、聴覚障害者、知的・精神障害者、外国人など多様性を確保することが必要となります。このため、事業者、行政、市民の相互理解だけでなく、市民間、事業者間、行政の担当部署間の相互理解が求められます。このため、それらを連絡、調整する事務局機能を有する「行政」の役割が大きくなります。

A2:継続的な参加の場を意識的に確保する必要があります

マスタープラン、基本構想の策定後は、PDCAサイクルに基づき、継続的な市民参加の場が必要ですが、事業主体が行政でない場合など、詳細設計や施工の場に、市民が直接参加できる機会は多くはありませんでした。

また、街区公園など身近な公共施設の整備とは異なり、整備後の施設の運用や維持管理への協力といった形で、市民が関わることも少ないです。

バリアフリー計画では、行政によって参加の場を意識的に設けられて、はじめて事業の進捗管理や事後評価など、継続的な参加の場を確保することが可能となります。

Q2-3 これまでの障害当事者参加、市民参加には課題があるのでしょうか？

A1:課題把握のための参加に留まっています

これまでも、まち歩き点検など、現状の課題把握段階では障害当事者が意見をのべる機会が設けられてきましたが、計画段階（経路選定や優先順位の設定など）の検討では、必ずしも十分な機会や時間が与えられていないケースも散在しています。

さらに利害が相反する課題などについて、実証実験など十分な検討を行うケースは極めて希であり、技術基準を満たしていればよいと考える傾向がみられます。

また、事業段階において参加の場を設けることは非常に少なく、エレベーターの規模や位置、トイレの数や位置、その他細かな配慮が十分でなく、結局、使いにくいものが整備されてしまうことも多々あります。課題把握のための参加から、共に考え、創る参加へ発展させることが必要です。

A2:参加者が限定的で数が少なく、実際に利用している人の参加が不十分でした

これまでの協議会では、「〇〇市障害者団体」といった組織の代表だけが参加するケースが多く、参加者が限定的で参加人数が少ない傾向にありました。代表者が必ずしもすべての地区を把握しているわけではありません。

基本構想策定地区別にまち歩きなども実施されていますが、当該地区に立地する福祉事業所の職員や障害のある居住者、利用者が参加するケースは少なく、参加者は限定的でした。このため実際に利用している当事者のニーズを反映するという点では不十分でした。

また、これからは知的障害者や精神障害者など、ハード整備よりもソフトの対応、理解を充足させていくことが必要な中で、顔のみえる関係づくりが大切になってきます。まち歩き点検調査などの機会を、生活圏レベルでのネットワークづくりや、事業者と障害当事者のコミュニケーションをとる場として活用していくことも考えていくべきでしょう。

A3:継続的な参加の場が不十分でした

事業段階における参加のしくみは、一部の自治体で継続協議会として維持されているところもありますが、事業結果の報告に留まる傾向があり、協議の場としてはまだ十分ではありません。また、継続協議会の位置づけが曖昧であったため、担当者の移動や首長の交代、方針転換などにより、消滅するケースもあります。事業の進捗管理加えて、事業内容（設計・施工）の検討、計画の見直しの協議の場として、条例で位置付けることなども考慮して、参加の場を担保することが必要です。

Q2-4 参加のデザインはどのようにあるべきでしょうか？

A1:ダイバーシティ(多様性)に配慮した参加のデザインが必要です

2006(平成18)年に交通バリアフリー法とハートビル法が統合され、新法として制定された時に、法律名称が「高齢者、身体障害者等の……法律」から「高齢者、障害者等の……法律」に変更されました。このため身体障害者(肢体不自由者、視覚障害者、聴覚・言語障害者、内部障害者)だけでなく、知的障害者、精神障害者、発達障害者の参加を促進していく必要があります。また、難病者、妊産婦、子育て世代、外国人、LGBT(性的少数者)などの参加、配慮も考えていく必要があるでしょう。

このため、参加の方法は一堂に会する協議会の場だけでなく、少人数でのワークショップやヒアリングなど、介助者の協力も得ながら多様な方法で参加のデザインを組み立てましょう。注意が必要なのは、代表者だけでなく、複数の当事者に聞くこと、介助者だけでなく当事者本人に意見を聞くことです。同じ障害であっても個人差があり、ニーズは多様であることを知ったり、介助者の意見だけでなく障害当事者の想いを聞くことが大切です。(第7章 基礎調査の工夫を参照)

A2:課題解決・共創知を生み出す参加のデザインが必要です

これまでの参加の場の多くは、まち歩きワークショップに代表されるように、まちの問題点を確認し共有する場でした。これは大切な場ですが、さらにもう一步すすめる必要があります。

課題解決に向けても利用者の観点は重要です。ちょっとした改善で大きく使い勝手が良くなることもしばしばあります。また、限られた空間、予算の中で、さまざまなニーズに対応するには、異なる立場の事情を相互理解することも必要であり、共に考えるプロセスそのものが、課題解決に向けて必要といえます。

【コラム4】「茨木の街のバリアフリー化を考える連絡会」による改善提案

JR 茨木駅の改修工事あたって、設計段階でトイレ通路の“かど”をとることを障害当事者が提案し、車椅子の方が通行できるようになり、一般のトイレも使えるようになりました。



出典)六條友聡:障害当事者によるバリアフリー法の深化に向けた取組み報告,第60回土木計画学研究発表会資料,2019

A3:長期的な展望を考える場としての参加のデザインが必要です

改正バリアフリー法(第24条3)では、市町村は、移動等円滑化促進方針を作成した場合において、おおむね5年ごとに、当該移動円滑化方針において定められた移動等円滑化促進地区における移動円滑化に関する措置の実施状況について調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、移動等円滑化方針を変更するものとされています。

これは先5年間の計画をたてるだけでなく、長期的な展望をもって段階的に考えるということです。マスタープラン制度が設けられたことにより、これまでの基本構想策定にはなかった、長期的な展望を持ち、行政や事業者が行う事業計画ではなく、行政、事業者、市民の協働によって実現していく計画づくりの参加をデザインしていくことが必要となっています。

【コラム5】 IPC アクセシビリティガイド～「アクセスは人権」

今後のバリアフリーを考える上で重要な国際文書に、IPC(国際パラリンピック委員会)が2013年にまとめた「アクセシビリティガイド」があります。その冒頭には、「アクセスは基本的人権であり、社会的公正の基本である」と「人権としてのアクセス」が明確に示されています。

さらに、「アクセシビリティとインクルージョン」を基本原則に掲げて、その下に「公平」「尊厳」「機能性」の3つの原則を示しています。

「公平」には「全ての人々が、個人の機能的能力に関係なく、同じ体験あるいは同じ水準のサービスを受けられるようにする。どんな利用者または利用者グループも分離してはならない」といったことが記されています。「尊厳」は「その利用者が誰であっても、必ずその人を尊重し名誉を守らなければならない。各人は、自らのペースで、自らが好む利用方法を選択できなければならない」とされています。「機能性」は「サービスまたは施設が、障害者を含めた全ての構成員グループの特有のニーズを満たす、目的に相応しいものであるようにしなければならない」とされ、「公平」「尊厳」に見合った機能性を確保することを求めています。

日本では未だに、障害者だけ別の入口・ルートからしか入れない建物や、大きく迂回しなければならない「バリアフリー経路」が多く見受けられます。これらは、障害のある者となし者を分離し、公平と尊厳を尊重しているとは言えません。

Q2-5 継続的な参加のしくみはどのようにつくればよいのでしょうか？

A1:実行(DO)、評価(CHECK)を可能にするしくみを設けます

マスタープランや基本構想の策定段階(PLAN)における市民参加、当事者参加は、充実してきましたが、第1章で述べたとおり、事業実施段階(DO)や事業実施後の評価の段階(CHECK)の市民参加、障害当事者参加は、これまで十分ではありませんでした。

公共建築物の新設などでは障害当事者参加を実施している自治体が増えてきましたし、事業者が独自に地元の障害当事者団体に協力を求めて整備基準を検討している事例(ex.大阪メトロ)などもありますが、まだまだ少数です。

マスタープラン、基本構想に位置付けられる事業は、国、都道府県、民間事業者など事業主体、管理者が多様ですが、事業実施、事後評価の段階で対象となる地域の市民、特に障害当事者が確認し、意見を言えるしくみを設けることが望まれます。

A2:年に1回程度は、進捗状況を確認する場を設けます

改正バリアフリー法ではマスタープランを作成した場合、おおむね5年ごとに移動等円滑化促進地区の状況を調査、分析および評価を行うよう努めるとともに、場合によっては移動等円滑化促進方針を変更するものとされています。

事業の推進にあたっては、経済状況や新たな技術の進展などの変化をはじめ、市民との合意形成など流動的な要因により、さまざまな課題が生じます。このような事業推進のプロセスを、計画策定時と同じように市民、障害当事者と共有しておくことが大切です。目安としては1年に1回程度、状況の共有の場をもつことが望ましいでしょう。

このような継続的な場を設けてきた自治体(ex.大阪府高槻市)では、事業が推進された時は市民から感謝の言葉が述べられ、事業が遅延している時は、その事情を理解し必要に応じて建設的な意見交換が行われます。また、事業者間、行政と事業者の情報共有、交換の場ともなり、新たなアイデアが萌芽することもしばしばです。

継続的な協議の場は、陳情や苦情の場でなく、立場を越えて建設的な意見交換の場となり、バリアフリー整備の質を高める貴重な機会となります。

A3:行政の都合で参加の場を廃止してはいけません

マスタープランは5年ごとに見直しを行うことになっています。基本理念に掲げた「共生社会」の実現まで継続的に取り組むことが原則です。

ただし、協議会などを必ずしも同じ状態で維持しつづけるという意味ではありません。事業の進捗状況や市民の心のバリアフリーの醸成状況に応じて、取り組みの体制や方法は変化していくと言えるでしょう。そこで大切なのは、事務局を担う行政の都合だけで廃止しないということです。必ず、これまで一緒に取り組んできた市民、障害当事者、事業者等と相談し、取り組み内容や体制を決めていくことが重要です。

第3章 マスタープラン(移動等円滑化促進方針)の意義と効果

Q3-1 改正バリアフリー法の理念に、「社会的障壁の除去」と「共生社会の実現」とが盛り込まれましたが、それぞれどのようなことを意味しているのですか？

A1:改正バリアフリー法第1条に示されていますので紹介します

改正バリアフリー法の第1条の2に、基本理念が示されていますが、その内容は、次のようになっています。「第一条二 この法律に基づく措置は、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、観念その他の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。」

A2:社会的障壁は、人々が生活をする上で障壁となるものを指し、障害の社会モデルの考えに基づくものです

この条文の前半部が「社会的障壁の除去」を説明しています。ここで示された社会的障壁には、事物、制度、慣行、観念が具体的に示され、これに含まれないものも含めて、全ての人の日常生活や社会生活を営む上で障壁となるものが該当します。この考え方は、障害の社会モデルに基づくもので、それまでの医学モデルに代わる考え方です。詳しくは、【コラム6】で説明しますので、ご覧ください。

A3:共生社会は、全ての人が支え合って生き生きとした生活をおくる社会のことです

条文の後半部が「共生社会の実現」に関する部分です。共生が示すように、全ての人が共にお互いの人格や個性を尊重して、支え合って、生き生きとした生活を送ることができる社会のことです。この条文では、年齢や障害の有無が具体的なものとして示されていますが、全ての国民には、女性や子ども、病人やけが人なども含まれることを忘れてはなりません。そして、日本に居住・滞在する外国人も対象に含めて考える必要があります。

【コラム6】障害の社会モデル

「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」に基づき策定された、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本方針」において、合理的配慮の提供は障害の社会モデルを踏まえたものであることが明示されています。具体的には「合理的配慮は、障害者が受ける制限は、障害のみに起因するものではなく、社会における様々な障壁と相対することによって生ずるものとのいわゆる「社会モデル」の考え方を踏まえたものであり…」となっています。なお、この社会モデルは、2006年に国連で採択された「障害者権利条約」において示されました。

それまでは、「医学モデル」に基づいた考え方でしたが、その考えは、「障害は個人の心身機能の障害に基づくもの」という考えで、障害の克服を個人に負う立場を取り、「個人モデル」とも言われます。一方、社会モデルの考え方は、先に示したように、社会が障害を顕在化させるという立場です。例えば、車いすの人が、駅にエレベーターがないために、段差の克服ができず、電車に乗ることができないといった状況では、まさに移動に障がいが生じていますが、このとき、エレベーターがあり、スムーズに電車に乗ることができれば、障害は顕在化しません。社会モデルの立場に立ち、人々が生活する上での障壁を社会が取り除く努力をすることが大切です。

Q3-2 従来の基本構想に加えて、新たにマスタープランを作成するよう努めるものとするとされていますが、なぜマスタープランを作成する必要が生じたのですか？

A1:理由の一つには、市町村における基本構想の策定が当初予定したほど進まなかった点が挙げられます

バリアフリー法の前身である、交通バリアフリー法が2000(平成12)年11月に施行され、当初は順調に基本構想を作成する自治体は増加しましたが、2006(平成18)年のバリアフリー法の施行後から伸びは鈍化しています。2007(平成19)年度には、全国1741市区町のうち、235市区町(13.5%)が作成していましたが、2018(平成30)年度では303市区町(17.4%)となり、11年間で68市区町の伸び(3.9ポイント)にとどまっています。人口が多い市・区に注目しても、34.4%であり、大幅な基本構想の作成が求められる状況です。

また、地域別にみても温度差があり、近畿、関東、北海道、中部は全国平均を上回るものの、それ以外の地域は下回っています。このような状況を反映して、重点整備地区での各種事業を柱とする基本構想を作成する段階にまで至らないが、事業計画を導出する前段階の姿を描く青写真、つまりマスタープランが求められるようになった訳です。

A2:もう一つの理由は、基本構想とは違った性格を持つ点です

先に示したように、基本構想は各種事業計画を柱とすると書きましたが、少し詳しく見ると、重点整備地区内の生活関連施設や生活関連経路などに関する事項について、その整備内容を具体化し、年次を追った整備計画を詳しく作成する必要があります。これには、予算の手立てや技術的課題の克服、関係者間の調整、人材の確保などの多くの取組や労力が必要になり、なかなか基本構想作成に取り組めない状況もあったのではないかと思います。マスタープランでは、基本構想作成につながる前段階での位置づけですから、詳しい事業計画の作成までは求めていません。

ガイドラインでは、「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(「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す。」と示されているように、移動等円滑化促進地区の設定、面的・一体的なバリアフリー化の方針の提示がポイントになります。市町村のバリアフリー化の取組のハードルを下げ、まず、マスタープランの作成により、市民・住民のバリアフリーについての啓発を行い、意識の向上を目指すこと、また、関連事業者においては基本構想で示される具体の事業計画のための準備段階として位置づけていただくといった、性格を有しています。いずれにせよ、将来的には全地域をバリアフリー化するという高い志のもとに、マスタープランを作成することが求められます。

Q3-3 マスタープランを作成すると、地域にとって、どのようなメリットがありますか？

A1:住民にとって、将来の生活を展望する上で指針となるものです。そして、参加型で取り組むことにより、住民の“まちづくり力”の醸成にも繋がります

マスタープランでは、全域的なバリアフリー化の方針を示すことが問われています。地域には、住民、事業者、就業者、学生、来訪者など多様な人々が存在しますが、特に、住民にとっては、暮らしを営む上で、現在のことはもちろんのこと、将来を見据えて、いかに快適で豊かな生活をおくることができるかに思いをはせていますので、マスタープランは、移動の面から地域の将来展望を持たせてくれる意味で、重要な拠り所、指針となるといったメリットがあります。いつでもどこへでも不自由なく移動できれば、人々の生活の利便性は向上し、快適に豊かになることでしょう。

もちろん、いきなり完璧なまちになるとはいえませんが、おおむね5年ごとに見直すわけですが、このとき継続的に住民参加で成果と課題をチェックし、改善していきます。このような参加の仕組みは、住民の“まちづくり力”を養成し高めるというメリットもあります。

A2:具体の事業につながる基本構想づくりが容易になるというメリットがあります

基本構想は「構想」と銘打っていますが、実質は事業実施計画です。いきなり事業の実施計画を策定するには、先に示したように、多くの困難な課題を克服する必要があります。そこで、計画づくりの基本に立ち返って、マスタープランという事業実施計画の上位に位置づけられ構想的な計画を作るというわけです。このことは、事業者と自治体にメリットをもたらしています。

個々の事業者でバリアフリー化を推進しようとしても、関連する関係者との調整が必要になりますが、このときマスタープランを作るという共通の目標のもとに、バリアフリー化の推進が共通の認識となると、次の段階の事業実施が容易になるというメリットがあります。また、改正バリアフリー法では、市町村が主体になり、バリアフリーマップの作成をすることになっていますが、このとき、旅客施設、道路、建築物、公園、駐車場などといった多様な施設からの情報提供が必要になってきます。これらの情報を所有する関係者も多数に上りますので、マスタープランを作ることにより、関係者との協議や調整がより円滑に行われるという利点があります。また、マスタープランを作ることにより、対象地区の道路事業では、交付金の重点配分の対象となるといったメリットがあります。

さらに、すでに基本構想作成済みの地区においても、新たな事業の実施などの更なるステップを目指した取組を考えている場合は、バリアフリー化の方針を再設定するマスタープランはバリアフリー化の推進に有効に機能することでしょう。

Q3-4 マスタープランの作成を担当することになり、バリアフリーについての知識と理解を深めたいと思います。どのような勉強をしたらよいかを教えてください

A1: 国や地方自治体などが発行している、最新のガイドラインやマニュアルなどに加えて、バリアフリーの歴史や到達点を学ぶことができる教材を勉強することが大切です

国土交通省総合政策局安心生活政策課では、最近では、次のガイドラインやマニュアルを発行しています。加えて、各地方自治体においても、バリアフリー関連の制度等に関する指針などの資料を作成されていますので、ご覧ください。

- 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、2019年3月
- 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2年5月法改正 追補版)、2020年3月
- “みんなでつくる”バリアフリーマップ作成マニュアル～市町村による一元的なバリアフリー情報の提供のための手引き～、2020年3月

業務上、上記のような資料について、もちろん勉強することになるでしょう。ただ、これらの勉強だけでは、バリアフリーの理解が十分進んだとはいえないので、過去に、学識者、実務家、障害当事者などがまとめた書物をじっくり読まれることをお勧めします。交通バリアフリー法が施行された、2000(平成12)年以降では、移動円滑化に関するものでは、主に次のものが挙げられます。

- 「参加型福祉の交通まちづくり」(社)土木学会土木計画学研究委員会監修、交通エコロジー・モビリティ財団、(財)国土技術センター編、学芸出版社、2005年
- 「日本の交通バリアフリー～理解から実践へ」(社)土木学会土木計画学研究委員会福祉の交通・地域計画研究小委員会、(財)災害科学研究所交通まちづくり学研究会、学芸出版社、2008年
- 「建築・交通・まちづくりをつなぐ 共生のユニバーサルデザイン」三星昭宏、高橋儀平、磯部友彦、学芸出版社、2014年

A2: 最新の状況を知るためには、積極的に講習会やセミナー、シンポジウムなどに参加する必要があります

教材に当たる書物では、どうしても過去の総括になりますので、最新の成果や課題は含まれていません。最新の状況を学ぶためには、国・自治体などの公的機関、各種の財団、学会、研究会などが主催するセミナー、シンポジウム、研究報告会などに参加して、情報収集する必要があります。自分の職場内に閉じこもることなく、積極的に外に出る機会をつくりましょう。最新情報を得ることと同時に、多様な人々との交流も生まれ、他分野・異業種を交えた幅広い人脈作りにもつながります。

A3:何より重要なのは、移動に制約をもった当事者の方を知ることです

バリアフリー法の正式名称は、「高齢者、障害者等の移動円滑化の促進に関する法律」です。ここの「等」には、高齢者、障害者以外の、すべての移動に制約を持った人が含まれると解釈する必要があります。つまり、移動に不便を感じている、けが人や病人、妊産婦や子供連れ、大きな荷物を持った人、外国人なども含まれます。特に、障害者には、身体、精神、知的、発達など多様な機能障害を持った人たちがいますので、これらの人が移動上、どのような困難を感じているかを知る必要があります。そのため、各種の施設点検やまち歩き、さらにはワークショップなどを通じて、これらの方と一緒に行動して、どこにどのような問題を感じているのか、どのようにしたら解決することができるのかなどについて、情報や意見を交換し、一緒に考えることが必要になります。つまり、移動に困難を感じている当事者と一緒に行動し、いろいろ学んでいただきたいと思います。頭でっかちに陥らずに、肌で感じて行動することが大切です。

Q3-5 マスタープランを、地域の実情に合った、個性あるものにするにはどうしたらよいですか?

A1: まず、地域全体のバリアフリーに関する方針において、地域の個性を出しましょう

マスタープランでは、地域全体のバリアフリーに関する方針について明確にした上で、移動等円滑化促進地区を設定することが望ましいです。地域全体のまちづくり方針については、上位計画である総合計画に示されていますし、都市、交通、福祉などの関連計画においても基本方針が個々に示されています。これらの方針との整合性を保ちつつ、マスタープランの方針を作成する必要があります。

また、当該地域の動向にとどまらず、世界的な動向にも注意を払う必要があります。たとえば、国連が進める SDGs(持続可能な開発目標)との関連性を調べ、その目標を方針に取り込むことも個性につながりましょう。

そして、この方針には、マスタープランの内容を、簡潔に的確に反映する必要がありますので、マスタープランの骨格を構成する、移動等円滑化促進地区、生活関連施設・生活関連経路の設定、さらに心のバリアフリーにおいて、いかに地域の実情を反映した、個性あるものになっているかが問われることになります。それには、法に定める 移動等円滑化の対象主体である、幅広い「高齢者・障害者等」の参画により、充実した内容に仕上げることが必要です。

A2: 「高齢者・障害者等」の「等」の具体化で、地域の個性を出しましょう

バリアフリー法の対象者には、移動や利用に困難を抱えるすべての人が含まれます。障害者には、身体障害者、精神障害者、知的障害者、発達障害者が含まれますが、「等」の中に、2020(令和2)年5月の法改正においては、妊産婦が含まれることが明確化されました。また、高次脳機能障害や認知症を抱える人々も積極的に対象に加えることが必要です。さらに、外国人居住者や来訪者が多い場合には、観光客の外国人も対象に含み、個性を出すことも考えられます。地域の実情に合わせて、すべての人たちの移動等円滑化を目指して、対象者を広げることが求められます。

A3: 移動等円滑化促進地区の設定で、個性を出しましょう

対象者が設定出来たら、対象者となる人々がよく訪れる地区を、移動等円滑化促進地区として設定することになります。地域には、駅やバスターミナルなどといった旅客施設はもちろん、買物施設や役所、金融機関などが多く集まる中心市街地、病院、福祉施設や文教施設などが存在する地区、歴史的街並みや美術館、博物館などへの来訪者が多い地区など、様々な特徴を持つ地区が存在します。このような特徴を生かして、移動等円滑化促進地区を設定することで、個性を出すことができます。(第5章参照)

第3章 マスタープラン(移動等円滑化促進方針)の意義と効果

たとえば、伝統的建造物群保存地区を促進地区に設定し、ハードとソフトの両面からバリアフリー化を促進するとか、高齢化が進む郊外の住宅地や医療・福祉・文教関連施設が集まる地区においてバス停を中心に地区を設定するなど、いろいろ工夫することで当該地域の特色を出せるでしょう。

さらに、改正バリアフリー法により、公立小中学校が特別特定建築物に指定され、バリアフリー基準適合義務が発生することになりますが、災害時の避難場所として重要な施設となるため、このような学校を含めて促進地区を設定することも積極的に検討していただきたいと思います。

第4章 心のバリアフリーの促進

Q4-1 移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」を促進するための取組をマスタープランや基本構想に記載することが可能になりましたが、ここでいう「心のバリアフリー」とは、思いやりや配慮を行ったりすることですか？

A1: 思いやりや配慮も必要ですが、それだけではありません

「心のバリアフリー」という言葉は、わかりにくい言葉ですね。バリアフリー法では、2006(平成18)年のバリアフリー法(「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」)の第7条(国民の責務)において「国民は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性について理解を深めるとともに、これらの者の円滑な移動及び施設の利用を確保するために協力するよう努めなければならない。」とありますが、この部分が「心のバリアフリー」を意味します。つまり、「理解と協力」が国民に求められています。そのため、高齢者、障害者等の心身機能や行動特性などについての理解を深めたり、接遇・介助・支援等の方法を学ぶ各種の講習会、勉強会などが行われるようになりました。

A2: 「心のバリアフリー」は、オリパラに向けてUD2020 行動計画の検討が始まったときに再定義され、改正バリアフリー法にもこの定義が使われています

改正バリアフリー法の第1条(目的)に、「移動等円滑化に関する国民の理解の増進及び協力の確保を図るための措置」として、「心のバリアフリー」が位置付けられ、第3条(基本方針)において基本的事項として示されました。そして、心のバリアフリーの定義及び取組に当たっての留意事項として、①障害の社会モデルの理解 ②障害のある人(及びその家族)への不当な差別や合理的配慮の不提供の禁止 ③多様な他者とのコミュニケーション力、困難や痛みを想像・共感する力の養成・醸成 が示されています。また、心のバリアフリーの促進に関連する事業として、新たに「教育啓発特定事業」が含まれることになりました。このように、心のバリアフリーは、単なる思いやりや配慮にとどまらず、より深い多様な人々への理解や様々な困難を抱えている人への具体的な支援の行動も含むようになっていきます。

Q4-2 「心のバリアフリー」では何に取り組んだら良いのでしょうか？

A1:既存の取り組みの確認し、課題を整理しましょう

自治体や社会福祉協議会、そして民間事業者も、それぞれにこれまでに取り組んできたことがあります。例えば、人権に関する勉強会やマナーアップ研修、広報・啓発資料の作成などです。また、交通事業者をはじめ、商店会等においても研修やバリアフリーマップの作成など取り組んでいる事例もあります。

これらの**既存の取り組みを確認、整理し、相互理解を図ることからはじめます**。そして、対象者、障害当事者の協力の有無、参加者の動向などを整理し、事業効果を検証し、残っている課題を整理しましょう。また、各取り組みの補完関係の整理し、連携による相乗効果の可能性などを調べることが大切です。

A2:情報や資料、制度を確認しましょう

国や都道府県では、各種マニュアルやパンフレット、事例集が発行されています。それらを確認し、活用すること検討しましょう。また、地方運輸局等が主催するバリアフリー教室や、福祉のまちづくり条例等に基づく、障害当事者参加のバリアフリーチェック&アドバイス制度(ex.兵庫県)をもつ都道府県もあります。

また、ソフトの取り組みに対して独自に助成制度を設けるなど、先進的な取り組みを実施している自治体(ex.明石市)もあります。そのような新しい情報に関心を持ち、参考にしてマスタープランや基本構想に具体的な取り組み(教育啓発特定事業)を位置づけましょう。

A3:市民が自発的に、楽しく取り組める施策を考えましょう

心のバリアフリーの取り組みは、上から教えられ、受け身の取り組みでは長続きせず、真の心のバリアフリーは実現しないといえるでしょう。市民一人ひとりが、自分の中にある心のバリアに気づき、障害の社会モデルを理解し、社会の障壁を取り除く活動の主体となることが大切です。

そのためには、取り組みが楽しく、自発的に取り組める施策を考える必要があります。そのポイントは、多様な障害当事者と直接、交流できる機会を設けること、身近なことから実際に行動してみる機会をつくること、そして、できないことではなく、できることを見つけて褒めることです。

【コラム7】「心のバリアフリー」取り組み事例

◆高槻市バリアフリー総合学習

高槻市では障がい福祉課、教育指導課、社会福祉協議会が行う教育・啓発活動に加えて「都市づくり推進課」が、バリアフリー基本構想の基本理念を実現していくために毎年市内の小学校4年生を対象に実施しています。出前講座、体験学習、懇談会の3日間で構成され、懇談会では障害当事者の体験を聴き、給食を一緒に食べて交流を図っています。また、2016年度に「バリアフリー教育用副読本」を作成し、疑似体験セット貸し出しとともに、学校が主体的に体験学習を行える支援体制を整えています。

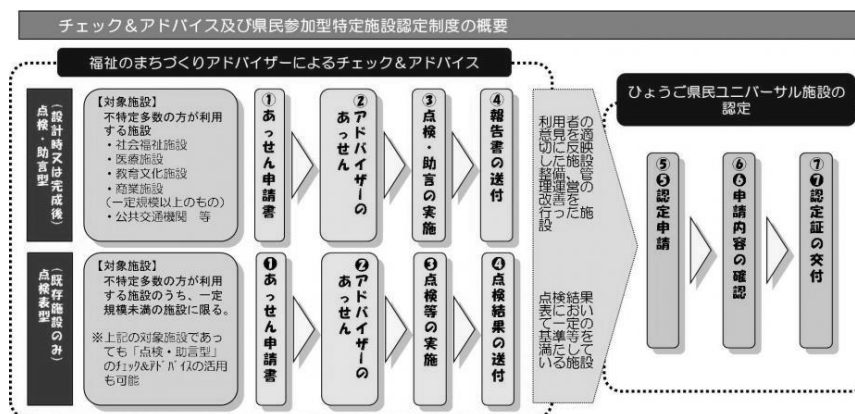


(出典) 高槻市ホームページ

http://www.city.takatsuki.osaka.jp/m/kakuka/toshi/toshiduk/gyomuannai/bf/soft_bf/index.html

◆兵庫県 チェック&アドバイス制度

兵庫県では、福祉のまちづくり条例に基づき、病院、商業施設、銀行など多数の方が利用する施設について、県が登録する「福祉のまちづくりアドバイザー」を紹介し、利用者目線から施設整備と管理運営に関して点検・助言を実施する制度を設けています。福祉のまちづくりアドバイザーは、障害当事者などの「利用者アドバイザー」と、建築士や理学療法士などの「専門家アドバイザー」で構成されています。



(出典) 兵庫県ホームページ

https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks18/kendo-toshiseisaku/hukumachi/201209_renewal/check_and_advice.html

◆明石市「合理的配慮の提供を支援する助成制度」

明石市では、商業者や地域の団体が障害者に必要な合理的な配慮を提供するためにかかる費用を助成しています。助成対象は「コミュニケーションツールの作成」、「物品の購入」、「工事の施工」となっています。



(出典)明石市ホームページ

https://www.city.akashi.lg.jp/fukushi/fu_soumu_ka/sabetsu/joseikin.html

◆倉敷市おもてなしマイスター制度

倉敷市では、重要伝統的建造物群保存地区に指定されている美観地区のバリアフリー化を推進するにあたり、ハード面のバリアが解消できない部分を人の手によるサポートで解消することを目的に「おもてなしマイスター制度」、「おもてなし処認定制度」を設けています。

おもてなしマイスターは市が行う研修を受けると市長が認定し、2020年現在、407名が登録されています。

また、おもてなし処は、トイレの開放、視覚障害者や聴覚障害への対応、車いすの貸し出しなど、店舗・事業所が3つ以上の取り組みを行うことを申請すると認定されます。31施設が認定され市のホームページで紹介されています。



(出典)倉敷市ホームページ <https://www.city.kurashiki.okayama.jp/9129.htm>

第5章 移動等円滑化促進地区の設定の考え方

Q5-1 重点整備地区と移動等円滑化促進地区では何が違うのですか？

AI:移動等円滑化促進地区は、交通結節点だけでなく高齢者、障害者等の社会参加の促進に向けて面的なバリアフリー化が必要な地区です

移動等円滑化促進地区は、共生社会の実現に向けて、高齢者や障害者等の社会参加を促進するような生活関連施設が立地し、徒歩による周遊が想定され、面的な位置づけが必要な地区を設定します。このため、従来の重点整備地区よりも柔軟に、多様に設定するという観点が大切です。

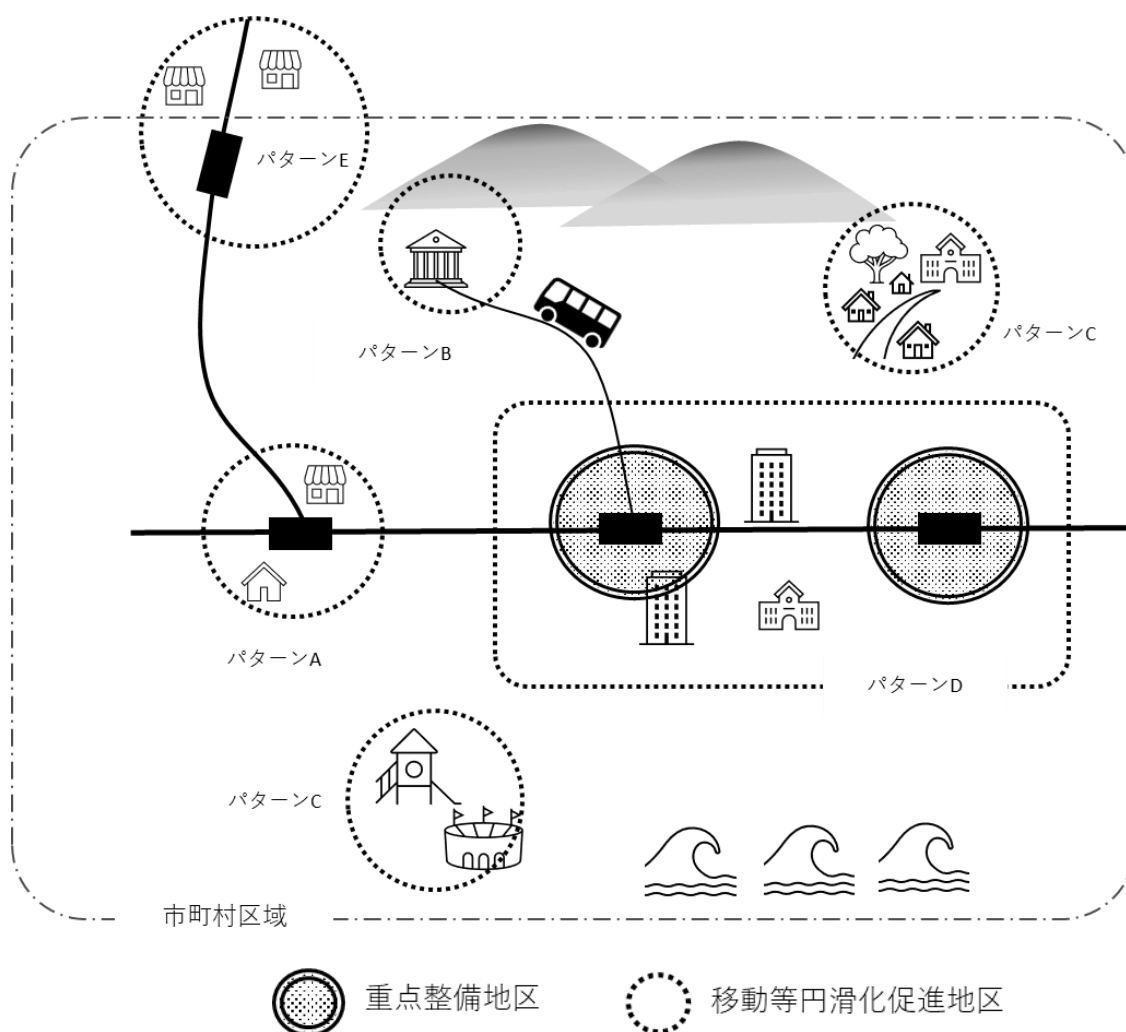
重点整備地区は事業計画であるため選択と集中が必要ですが、マスタープランはおおむね5年ごとに評価、見直しをしていくことになっており、長期的に段階的に事業計画を位置づけていく全域の方針づくりです。このため移動等円滑化促進地区は、地域特性を踏まえて柔軟に、自由な発想で考えていく必要があります。

次図に示すとおり、従来どおり交通結節点を中心に新たな移動等円滑化促進地区を設定したり(パターンA)、重点整備地区が設定された鉄道駅と路線バス等で結ばれた生活関連施設を中心とした地区(パターンB)を飛び地指定したり、学校などコミュニティの中心となる生活関連施設の集積地区や駅から離れたレクリエーション施設などが集積した地区(パターンC)なども想定できます。

また、複数の重点整備地区を包括するような広い地域(パターンD)を設定したり、市町村区域境界の隣接するまちとまたがって地区(パターンE)を設定するなど多様な移動等円滑化促進地区を設定しましょう。

このため、重点整備地区を既に設定していても、移動等円滑化促進地区の設定を改めて検討することが必要です。

第5章 移動等円滑化促進地区の設定の考え方



パターン A	交通結節点などを中心とした生活関連施設集積地区を設定
パターン B	重点整備地区内の交通結節点が玄関口となり、バス等の移動手段により結ばれた生活関連施設がある地区（飛び地指定）
パターン C	交通結節点からは離れているが、一定の生活関連施設の集積があり面的なバリアフリー化が必要な地区
パターン D	重点整備地区間も市街地が連続し、生活関連施設が立地するなど、包括的な区域設定が望ましい地域
パターン E	市町村区域境界の隣接するまちとまたがって、面的なバリアフリー化が望ましい地区

図 移動等円滑化促進地区の設定イメージ

Q5-2 移動等円滑化促進地区を設定する特に考慮すべきことは何ですか？

AI:指定要件だけでなく、市民の視点から日常生活において重要な地区を設定することです

移動等円滑促進地区の要件として、バリアフリー法第2条第20の2号及び基本方針の三の2において以下のように定められています。

ここで大切なのは、法の原則に基づく該当地区を設定していくことは必要ですが、市民の視点、特に高齢者や障害者の観点からみて、当該要件を満たしていなくても、日常生活においてよく利用する地区や施設を確認することが大切です。

高齢者や障害者は、健常者とくらべて日常生活圏が狭くなる傾向があり、身近な地区のバリアフリー化も推進していく必要があります。学校など地域コミュニティの拠点を中心に生活圏のバリアフリー化は全国共通の課題です。マスタープラン策定を機に、次世代のバリアフリー整備を推進していくことをめざしましょう。

また、既に基本構想を策定して中心市街地など一定の整備が進んでいる自治体では、より広い視野から移動等円滑化促進地区の設定を検討することが望まれます。

移動等円滑化の促進に関する基本方針 三の2

法では、市町村は、法第二条第二十の二号イからハまでに掲げる要件に該当するものを、移動等円滑化を促進すべき移動等円滑化促進地区として設定するよう努めることとされている。また、移動等円滑化促進地区の区域を定めるに当たっては、次に掲げる要件に照らし、市町村がそれぞれの地域の実情に応じて行うことが必要である。

① 「生活関連施設（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旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。」（法第二条第二十の二号イ）

生活関連施設に該当する施設としては、相当数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等多岐にわたる施設が想定されるが、具体的にどの施設を含めるかは施設の利用の状況等地域の実情を勘案して選定することが必要である。また、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区をいい、地区全体の面積がおおむね四百ヘクタール未満の地区であって、原則として、生活関連施設のうち旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものがおおむね三以上所在し、かつ、当該施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われる地区であると見込まれることが必要である。

② 「生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること。」（法第二条第二十の二号ロ）

③ 「当該地区において移動等円滑化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。」（法第二条第二十の二号ハ）

【コラム8】マスタープラン(移動等円滑化促進方針)の地区選定方針の事例

◆奈良市ユニバーサルデザインマスタープラン

奈良市は2020(令和2)年3月、『奈良市ユニバーサルデザインマスタープラン(「だれひとり取り残さない!」プロジェクト)』を策定しました。その中で移動等円滑化促進地区の選定方針を国のガイドラインの選定方針に加えて以下のようにしました。

- ① は基本構想の重点整備地区と重ねた地区
- ② は駅周辺で新規整備が予定されている地区
- ③ は新駅を予定している地区

であり、②③は従来の基本構想では選定されにくい地区です。とくに③は事業化の「絵」が書けない段階ですが促進の方針を策定しそれに従って今後新駅と周辺エリアを整備してゆくことになります。マスタープランの特徴をよくあらわしていると思われます。

奈良市: 移動等円滑化促進地区の選定の考え方

- ① JR奈良駅、近鉄奈良駅は、既存のバリアフリー基本構想における重点整備地区と重ねる形で移動等円滑化促進地区を設定する。
- ② 大和西大寺駅は、鉄道の乗換機能を有しており、駅南北自由通路の整備や駅周辺整備が予定されていること、整備中の平城宮跡の最寄り駅であること等を踏まえ、移動等円滑化促進地区として位置づける。
- ③ 今後新たに整備が予定されているJR新駅およびその周辺は、(仮称)奈良ICと隣接し、新たな地域拠点の形成を目指し、新規に整備される駅であることから、バリアフリー化のモデル地区となりえること等を踏まえ、移動等円滑化促進地区として位置づける。

◆池田市移動等促進地区選定の考え方(協議会資料より)

池田市では基本構想を策定していますが、2019(令和元)年度からマスタープランづくりに着手しています。移動円滑化促進地区の設定にあたっては、立地適正化計画における都市機能誘導区域を考慮していることが注目されます。

池田市: 移動等円滑化促進地区の選定の考え方(協議会資料より)

- 平成18年基本構想で設定している重点整備地区の範囲を基本とし、改正バリアフリー法の趣旨を踏まえて見直しを行う。
- また、平成30年度に策定した立地適正化計画における都市機能誘導区域について、同区域内の移動等円滑化の向上は重要な観点であると考えられるため、これらの2つの範囲を踏まえた区域設定を行うこととする。
- その上で、これらの区域内及び周辺に存在する高齢者、障がい者等の利用が多いと考えられる施設を整理し生活関連施設として位置づけるとともに、移動等円滑化促進地区の範囲を調整する。

◆「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画：マスタープラン

明石市は「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画（2020年（令和2年）3月）を策定し、その中で移動等円滑化促進地区の選定方針を国のガイドラインの選定方針に加えて次の表のようにしました。

注目されるのは②の方針です。住民による地区改善の取り組みが起きている地区を選定方針にいられたことです。これは地域の住民の力に依拠してバリアフリー整備を行っていく方針をしめたものであり、実際に一地区選定しました。今後の展開が期待されます。

また、③の方針は、今後のまちや社会の変化に対応して柔軟に地区を指定していくことを示しています。このようにマスタープランは一度作ったものを固定するのではなく、柔軟に継続的改善をしていくPDCAサイクルが重要であるということです。

明石市：移動等円滑化促進地区の選定の考え方

①多くの当事者・市民が利用し、バリアフリー化を進めることが有効な地区の設定

鉄道駅や福祉施設、大規模商業施設、病院など、多くの高齢者・障害者等が利用する施設が複数立地する地域や、総合的な都市機能の増進を図るうえで重要な拠点として関連計画等で位置づけられた地域など、面的なバリアフリー化が必要である地区を促進地区として設定します。

②地域発案による地区の設定—まちづくり協議会との連携—

「ユニバーサルデザインのまちづくり推進モデル地域」等、地域においてユニバーサルデザインに関わるまちづくり活動が活発化し、地域のニーズが高まり、促進地区の設定や範囲・内容についての見直しについて、地域から提案された地区を促進地区として設定することを検討します。

③まちや社会の変化に応じた見直し

本計画は、まちづくりの進展や移動環境の変化、法令改正や基準の改定などを踏まえ、当事者、市民の意見をもとに、本計画の検証・改定を継続的に行っていきます。また、促進地区の設定においても、まちや社会の状況に応じて、適宜、地区の設定やその範囲・内容について見直しを検討します。

Q5-3 移動等円滑化促進地区にはどのようなタイプがあるでしょうか？

A1:移動等円滑化促進地区は多様なタイプがあります

交通バリアフリー法では鉄道駅など交通結節点を中心に地区設定をしていましたが、改正バリアフリー法の移動等円滑化促進地区の設定では、高齢者、障害者等の社会参加を促進するという観点から様々なタイプが想定できます。必ずしも鉄道駅の徒歩圏内でもなく、路線バス等により主要な鉄道駅からアクセスが可能であったり、拠点施設を中心に徒歩による周遊が望ましい地区などを積極的に位置づけていきましょう。

このため、既に重点整備地区を設定している自治体においても、再度、市域全体を見直して、**移動等円滑化促進地区の指定を検討する必要があります**。特に新たに学校のバリアフリー化が義務化されたことから、学校を拠点に日常生活圏のバリアフリー化を推進していくチャンスです。

表 移動等円滑化促進地区のタイプ

タイプ名	中心施設	考え方
交通結節点型	鉄道駅 バスターミナル 等	従来どおり、まちの交通結節点となる公共交通旅客施設を中心に、高齢者、障害者等が利用する施設を含むエリアを設定
医療・福祉 拠点型	病院、福祉センター等	病院や福祉センターを拠点に、周辺の施設（商業や公園など）との連続性を確保することが望ましいエリアを設定
観光施設 拠点型	動物園、水族館 等	観光施設を拠点にまち歩きなど周遊性を確保することが望ましいエリアを設定
商業施設 拠点型	ショッピングセンター、商店街	商業施設を拠点に連携が望まれる施設（周辺の小規模店舗やバス停など）を含むエリアを設定
文化施設 拠点型	図書館、博物館 等	文化施設を拠点に、周辺の施設（商業、公園など）との連続性を確保することが望ましいエリアを設定
レクリエーション 拠点型	大規模公園、海岸等	市民の憩いの場であるレクリエーション施設又は空間を拠点に交通施設（バス停等）、その他施設を含むエリアを設定。
コミュニティ施設 拠点型	公民館、学校等	鉄道駅から離れて開発された住宅団地等で、地域のコミュニティ施設（公民館、学校等）を拠点に、周辺の施設（商業、文化、福祉施設など）との連続性を確保することが望ましいエリア。

★学校の扱いについて

コミュニティ施設拠点型以外のタイプであっても、移動等円滑化促進地区内又は近隣に立地する学校施設は、生活関連施設として位置づけることが望ましいです。

なぜなら、学校施設は緊急時の避難先となることが想定され、地区内利用者の避難先となるからです。

Q5-4 移動等円滑化促進地区（以下、促進地区）以外のエリアは、どのように対応したら良いですか？

A1: マスタープランで、市町村域全体のバリアフリーの方針を定めます

マスタープランでは、促進地区を定め、促進地区の方針を記載しますが、市町村域全体のバリアフリーの方向性を明示することが必要です。

道路整備、建築物のバリアフリー化等、促進地区内で事業化の見通しがたった地区は重点整備地区として基本構想を定めることとなります。しかし、現実的には促進地区以外でも各種整備は進められます。そのため、それぞれの施設のバリアフリー整備方針を定めることが重要です。また、ソフト施策は、地区内に限定されることなく、市町村域全体で実施される施策が多いため、促進地区以外のエリアも含めた方針を明示することが必要です。重点的にバリアフリー化が望まれる地区を促進地区として、優先的に事業化をめざしていきませんが、マスタープラン作成を通じて、全域のバリアフリー化を図りながらボトムアップを図り、全域のバリアフリー化をめざしていくことが必要です。

A2: マスタープランは、定期的な見直し・改訂を前提としています

マスタープランは策定したら終了ではありません。社会的状況や、事業の進捗といった周辺状況は変化していきます。そのため、マスタープランの定期的な見直しや改訂を行い、促進地区の見直し（追加）を段階的に行いながら、市町村域全体のバリアフリー化を図っていくことが必要です。

A3: 独自の地区設定でフォローしましょう

促進地区は、徒歩圏内に一定数の移動等円滑化促進施設が立地し、それらの施設間の移動が行われていることが、基本的な設定要件となります。しかし、地域によっては、駅周辺が主に住宅地で生活関連施設は立地していないが、地域住民がバリアフリー調査を積極的に行っている、多くの高齢者・障害者が居住しているなど、何らかの対策が必要という市民ニーズが高いエリアが存在する場合があります。

そのような場合は、地域の特性に応じて、市独自の地区設定を行い、促進地区以外のエリアを計画に位置づけることが考えられます。

【コラム9】市独自の地区選定の事例

ユニバーサルデザインのまちづくり推進モデル地域(兵庫県明石市)

明石市では、小学校区ごとに設置されたまちづくり協議会を中心として地域活動が行われており、協議会の中には、地域主導でユニバーサルデザインのまちづくりに取り組んでいる地域もあります。

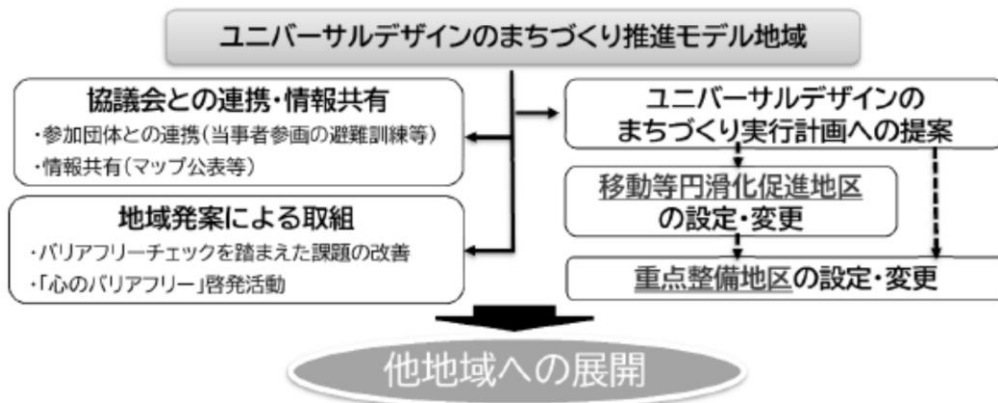
そこで、市独自の取組として、地域単位でユニバーサルデザインのまちづくりを積極的に実践している地域を、「ユニバーサルデザインのまちづくり推進モデル地域(以下、「モデル地域」という。)」に指定し、当該地域の取組を後押しするとともに、その取組を市域全体の取組につなげていくこととしました。

■想定される取組

- 多様な参加者によるまちあるきの実施
- バリアフリーマップの作成、情報発信
- 「心のバリアフリー」啓発活動
- 当事者参画のもと避難訓練を実施
- 本計画に対する提案 など



取組例(地域によるバリアフリーチェック)



ユニバーサルデザインのまちづくり推進モデル地域のイメージ

(出典)「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画(2020年)3月

Q5-5 移動等円滑化促進地区の候補が行政界に位置し、隣接自治体への施設への移動も多いのですが、どうしたら良いですか？

A1:隣接自治体と連携した計画策定も可能です

地区に住む住民は、日常的な生活において行政界を意識することはありません。また、隣接自治体を含めた生活圏として、地区の特性を分析することが、正確な住民の移動特性やニーズ・課題を把握することにつながります。そのような場合は、隣接自治体と協働で計画を策定することが望まれます。

A2:隣接自治体との調整を継続しましょう

隣接自治体と協働で計画を策定するためには十分な調整が必要で、調整結果によっては、計画策定が困難な場合が想定されます。このような場合は、当該自治体エリア内のみでの地区設定とならざるを得ませんが、計画に、隣接自治体との継続協議を行うことを明記するとともに、地区住民にもその旨を真摯に伝え、ご理解いただくことが必要です。

また、できるだけ早い段階で隣接自治体との調整を開始するとともに、計画策定後も継続して調整を進め、隣接自治体と連携したバリアフリーの推進をめざしていくことが重要です。また、調整が困難な場合は、都道府県に、円滑な自治体間調整、協働した計画策定の支援を依頼することも考えられます。

【コラム10】隣接自治体連携事例

桃山台地区基本構想(吹田市・豊中市):2006(平成18)年3月策定

吹田市、豊中市は、ともに早期に基本構想に取り組みました。桃山台と駅前広場は両市にまたがっているため基本構想策定は両市が協働して一本化しました。タテワリ行政の中で複数の市が完全協働した事例はほとんどなく模範例といえます。徹底した当事者参画により細かい点までバリアフリー改善しました。

○桃山台駅の1日の平均乗降客数は約41,500人で、吹田市内の14駅のうち2番目に利用者が多く、高齢者も多く利用していました。加えて、吹田市・豊中市の両市の住民から早急な駅舎のバリアフリー化を望む要望が多くありました。

○当該地区は、吹田市の西端で豊中市と隣接し、桃山台駅は吹田市民だけでなく豊中市民も多く利用しています。このため、駅周辺地区を含めて両市民にとって安全で、より使いやすいバリアフリー化を進めるため、豊中市と吹田市が協働して基本構想を作成しました。

○「吹田市交通バリアフリー基本構想策定委員会」に、豊中市の交通バリアフリー担当がオブザーバーとして参加し、3回にわたって検討を行いました。また、4回のワークショップの実施、吹田・豊中両市の広報誌、ホームページ等で基本構想(素案)に対し意見を募集するなど、両市が連携して作成しました。



桃山台駅(事前)



桃山台駅(事後)

第6章 生活関連施設・生活関連経路の考え方

Q6-1 生活関連施設の拡大について教えてください

A1: バリアフリー法適合義務が発生する特別特定建築物に公立小中学校が追加されました

生活関連施設はバリアフリー法において「高齢者、障害者等が日常生活または、社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設」と定義されています。該当する施設としては旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等の施設が想定されています。

改正バリアフリー法では、バリアフリー基準適合義務の対象拡大がされ、バリアフリー法適合義務が発生する特別特定建築物に公立小中学校が追加されています。そのため、災害避難所の役割も考慮すると、公立小中学校を積極的に生活関連施設に位置づけていくことが重要になります。さらに、1次避難所だけでなく、2次避難所、広域避難所に指定されている公立高校や私立学校、大学なども生活関連施設として考慮する必要があります。

*特別特定建築物とは、

不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する特定建築物であって、移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定めるもの(改正バリアフリー法 第2条第17項)

A2: 多様な来訪者が利用する施設を設定しましょう

高齢者や障害者だけでなく、多様な来訪者が利用する施設を生活関連施設として、設定しましょう。事前に利用者アンケート調査やヒアリング等を実施し、利用頻度の高い施設・経路を把握しましょう。例えば、妊産婦等(妊産婦・乳幼児連れ・ベビーカー利用者)の来訪者が多い施設も生活関連施設としての優先度は高くなります。また、外国人の来訪の多い施設も考慮する必要があります。これらについて、施設利用者数や入場者数を考慮し、多様な来訪者が多い施設も生活関連施設として設定しましょう。

【コラム 11】学校施設におけるバリアフリー化の加速に向けた緊急提言

学校施設のバリアフリー化を一層加速していくために、以下の方策が2020(令和2)年9月に緊急提言されました。国として、バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標期限となる2025(令和7)年度末までの5年間に緊急かつ集中的に整備を行うための整備目標を設定することとなりました。

(1) 国における方策

- ①バリアフリー化の実態を踏まえた整備目標の設定・周知と進捗状況の公表
 - ・実態を把握した上で、国としての整備目標を設定。進捗状況を定期的にフォローアップ
- ②学校施設のバリアフリー化に対する支援策の充実
 - ・既存の学校施設に係る支援策の充実(補助率の嵩上げなど)
 - ・エレベーターの整備に係る建築単価を現場の実情を踏まえ改定
 - ・適切な維持管理が行えるよう必要な地方財政措置を実施
- ③学校施設のバリアフリー化推進のための普及啓発や技術的支援
 - ・研修会やセミナーの開催等を通じた普及啓発や相談窓口の設置
 - ・技術職員が不在の教育委員会も円滑な取組が行えるよう国土交通省と協力体制を構築
- ④学校施設の周辺も含めた面的・一体的なバリアフリー化の推進
 - ・国土交通省と連携し、学校施設にアプローチする通学路等も含めてバリアフリー化を推進
- ⑤学校における心のバリアフリー化の推進
 - ・地方公共団体へ好事例の普及啓発を実施

(2) 学校設置者等における推進方策

- ・学校施設のバリアフリー化の実態についての的確に把握した上で、整備目標を設定
- ・バリアフリー化に関する整備計画を策定し、既存施設も含め整備を計画的に実施
- ・都道府県は域内の学校施設のバリアフリー化が加速するよう支援

(出典) 文部科学省ホームページ

https://www.mext.go.jp/b_menu/shingi/chousa/shisetu/059/mext_00512.html

Q6-2 社会参加を促進する施設の設定のあり方について教えてください

A1:社会参加の促進には、2000m²未満の小規模店舗のバリアフリー化が重要です

改正バリアフリー法適合義務が発生する建築物は2000m²以上の特別特定建築物であり、多くの自治体の移動等円滑化基本構想では、特別特定建築物が生活関連施設に設定されています。しかし、それらの施設だけでなく、コンビニやスーパーなどの物販店、飲食店、銀行、郵便局、薬局、理髪店・美容院などのサービス店舗なども社会参加を促進するような施設として考えられます。改正バリアフリー法第14条第3項に基づく条例を制定し、店舗を対象に条例で義務付け対象となる規模を引き下げも可能となっています。今後、2000m²未満の小規模店舗におけるバリアフリー化の促進を図ることは、社会参加を促進するために必要であり、小規模店舗も生活関連施設に位置づけていくべきでしょう。

2019(令和元)年10月時点で改正バリアフリー法第14条第3項に基づく条例を制定している都道府県は、岩手県、山形県、埼玉県、東京都、神奈川県、石川県、長野県、京都府、大阪府、兵庫県、鳥取県、徳島県、大分県、熊本県の14か所である。また、市区町村では、東京都世田谷区、東京都練馬区、神奈川県横浜市、神奈川県川崎市、岐阜県高山市、京都府京都市の6か所です。

例えば、大阪府の条例では、改正バリアフリー法で定める特別特定建築物に加え、共同住宅など(多数の者が利用する建築物)にもバリアフリー化を義務付けています。

対象規模については、改正バリアフリー法で定めるバリアフリー化の義務付け対象となる規模(2,000m²以上)の要件を引き下げ、特別特定建築物の用途に応じて、全ての規模、200m²以上、500m²以上、1,000m²以上としています。

整備基準の強化も行い、バリアフリー法が定める建築物移動等円滑化基準に上乘せし、誰もが利用しやすい建築物に係る経路の規定を強化するとともに、ベビーチェア・ベビーベッドや授乳室といった子育て支援の整備を求めています。

詳細は、大阪府HPをご参照ください。

http://www.pref.osaka.lg.jp/kenshi_kikaku/fukushi_top/chikujo-kaisetsuh27.html

A2:地域のコミュニティの拠点となる公民館を生活関連施設として位置づけましょう

公民館は地域住民にとって最も身近な交流の場として重要な役割を果たしています。さらに、子どもや若者、子育て・働き盛りの世代も含めて、地域住民全体が気軽に集える、人間力の向上などを中心としたコミュニティ(地域社会)のためのサービスを総合的に提供する拠点となることが期待されています。社会参加を促進させるため、多様な人々が利用する公民館を生活関連施設として位置づけましょう。

【コラム12】新規店舗を生活関連施設に位置づけた事例「スーパー・コノミヤ」

大阪府富田林市では既存のスーパーが閉店し、新たな店舗スーパー・コノミヤが新規オープンするにあたり、生活関連施設に追加で位置づけました。

基本構想策定協議会およびその後のバリアフリー推進協議会において、新店舗を「生活関連施設」に指定しました。店長予定者に協議会の委員に就任してもらい協議会の場でバリアフリー施策を検討するとともに、現地で当事者が点検して作り込みをいたしました。

国や府の諸規定で不明確なものについて当事者の意見を聞き、直接反映させることができました。またスーパーというサービス業を反映して、入口での呼び出しによるサポート依頼システムなどソフト施策が充実しました。事業者はこの経験をもとにチェーン各店のバリアフリーのレベルアップをはかっています。

改正バリアフリー法の基本構想では「建築物特定事業計画」をたてることになっていますが、民間建築物については協力の同意がえにくいとか、費用負担の問題などの理由で「生活関連施設」に指定しない傾向もあります。富田林市基本計画ではこのスーパーを生活関連施設に指定するとともに、国道とのアクセス道路を準生活関連経路に指定し整備しました。

このように公共的な民間建築物は法に定める最低レベルを超えて当事者参加で整備したいものです。また民間小規模店舗も果敢に事業計画の対象とすることが望まれます。マスタープランはバリアフリー促進の方針をたてるものであり、大中小の民間建築物、商店・店舗のバリアフリー化促進方針作成は今後の重要課題といえましょう。

第7章 基礎調査の工夫

Q7-1 なぜ調査が必要なのでしょう？

A1:地域に関わる様々な特徴を持つ人達の多様な視点を、一部の計画者が把握・理解することは非常に難しいためです

計画を立案するのは、法律・制度・対策技術等についての専門的な知識技術を保有する、行政担当者やコンサルタントです。しかし、様々な特徴を持つ人たちの多様な視点を、一部の計画者が全て把握・理解することは困難です。分かっているつもりでも気づいていないことがたくさんあります。実態を分からずに、今後に向けて何をしなければならぬかを適切に考えることは不可能です。地域の実情を反映し、多様な属性を持つ市民に寄り添う継続的な計画とするため、まず、当事者・市民参加の一環である調査を通じて多様な視点からみたまちのバリアや、バリアに対する考え等を把握・理解し、その解決に向けた検討や施策の実施を推進していくことが必要です。

A2:まちづくりの現状・課題に気づくためです

多様な属性の住民を対象とした調査を実施し、上記のような実態を把握することができれば、まちやくらしの望ましい姿に対して、なぜそうなっているのか、何が足りないのかを考えて行くことができます。行政、市民、障害当事者を含めた全ての関係者が、多様な属性や価値観を持つ人がまちに暮らし、様々なバリアに直面していることを踏まえ、まちづくりの課題を考えて行くことがマスタープラン策定の第一歩となります。

例えば、マスタープラン策定時には障害の社会モデル【コラム6を参照(p.19)】も考慮し問題の状況を把握していくため、以下のようなことを調査することが考えられます。

- ・外出の状況や活動範囲
- ・本来のニーズ、あきらめている外出・活動や理由
- ・道路や公共交通機関、店舗・施設等において困ること
- ・外出時の情報収集方法や情報発信に対するニーズ

A3:対応していくことが望まれる具体的なバリア・問題を把握するためです

基本構想段階では、具体の事業メニューを設定する必要があります。多様な価値観に基づく解決すべきこと(ハード・ソフト含め)を一通り共有したうえで、対象の地区において対応していくことが望まれるバリアや問題を具体的に把握することが必要です。その地域で暮らす生活者の視点、実際にまちのバリアにより社会的参加が阻害されている当事者等の視点から具体的なバリアを確認・共有していくことで、ガイドラインや移動等円滑化基準からだけでは見えてこない、多くの示唆、その解決のヒントを得ることができます。また、単に物理的なバリアを排除するだけではなく、ソフトも含めた総合的な取組が必要となることも、調査を通じて共有することが可能です。

Q7-2 調査では何に注意をすればいいですか？

A1:できるだけ多くの属性の住民を対象に、実施しましょう

調査対象は、高齢者、子育て世代、車いす利用者、視覚障害者、聴覚障害者を対象とする事例が多くみられますが、地域の実態を知るためには、知的・精神障害者（発達障害含む）、外国人（居住者・訪問者）などを含めて、できるだけ幅広い属性の住民を考慮することが望まれます。また、当事者の家族や、支援、介助者などの意見も把握することで、当事者に関わる生活全般の現状や課題を知ることができます。

なお、外出をしたいけど外出が出来ない、ワークショップなどの調査に参加できないといった市民や当事者も一定数存在していることを十分に認識し、対象者の基本属性として、外出の有無や外出時の負担状況を把握するとともに、このように外出できない方々の意見を把握する工夫が求められます。

A2:段階・目的に応じて、調査の組み合わせや調査の工夫を行いましょう

各自治体の社会状況等の現況分析調査にくわえ、障害当事者や市民のニーズやその解決方法を目的に応じて把握し、計画や事業実施に反映させるための調査を実施することが必要です。

これまでよく実施されているまち歩き点検だけでなく、マスタープラン（地域課題整理）⇒基本構想⇒事業実施⇒維持管理の各段階に応じ、ヒアリングやアンケート等も考慮して、調査を選択・実施し、指摘された課題や問題点を反映していくことが求められます。

また、「移動等円滑化」の「等」には、利用のしやすさも含まれています。調査対象として、駅舎や歩道にくわえ、建築物（施設）、公園、駐車場などが、どのように利用されているのかを現地調査、管理者や利用者へのヒアリングなどで把握しておくことも重要です。

表 調査手法の例

調査	特徴	メリット	留意点	配慮事例
ヒアリング調査	検討過程で、十分な意見を把握することが困難な属性の方(団体)を対象に、ヒアリングを実施。	特定の属性の当事者や市民のバリアや問題を詳細に把握することが可能。 アンケート調査の補完調査としての実施も有用。	対象とする属性の特性を事前に把握したうえで、設問の意図を明確にし、回答しやすい工夫を行うことが必要。	<ul style="list-style-type: none"> ・当事者の参加が困難な知的・精神障害者に対して、関連団体を通じて、ヒアリングを実施。 ・点字ブロックの敷設位置を視覚障害者にヒアリングする際に、簡易な触知模型を作成。
アンケート調査	計画策定段階において、自治体全体の傾向を把握することを目的に実施される場合が多い。	統計的に多数の市民等の意見の傾向を把握することができる。	一般市民の意見・ニーズに偏る傾向にあり、障害当事者等の個別ニーズがもれてしまう場合がある。	<ul style="list-style-type: none"> ・点字調査票の配布や、設問を口頭で読んで回答してもらうことで、視覚障害者の意見を把握。 ・障害者団体等を通じて会員への配布を依頼することで、無作為抽出では母数が少なくなる属性の市民を重点的にフォロー。
まち歩き点検(ワークショップ)	複数の市民、障害当事者が集まり、現地を点検しながらバリアを確認し、解決策を話し合う。計画、事業、維持管理等、あらゆるプロセスで導入可能。	対面で意見交換をするため、共通認識を持ちやすい。 現場を確認することで、より詳細な課題把握や改善策の検討が可能。ハード整備だけでなくソフト対策を検討する際にも有用。	参加者の属性に応じて全員が議論に参加できる工夫が必要。 参加者が固定化される傾向にあるため、幅広い参加者を募ることが必要。 当事者だけでなく、事業者・地域住民等の参加促進も有用。	<ul style="list-style-type: none"> ・現地点検を目的としたまち歩き点検だけでなく、事業者が作成した事業計画に対して、当事者の視点でチェックする場を設ける。 ・課題を見つけるだけでなく、課題解決の優先順位、解決方法を議論する。 ・障害当事者団体が自発的に実施した調査結果を活用。 ・学校の総合学習の機会を通じて、まち歩き点検を実施。 ・事業者が参加し、専門的な知見も含めて意見交換。

Q7-3 調査結果をどうまとめればいいでしょうか？

A1:意見を大切にしつつも、現実的・実効性の高い計画づくりが必要です

前項のような考え方で調査を実施していくと、様々な観点からたくさんの意見が集まります。しかし、実際には全ての意見にすぐに対応することは難しいということも想定されます。また、意見の中には相反するものも出て来ると考えられます。ここで大事になるのは、どのような考え方や手順で、望ましい状況に近づけていくかを考えることです。特にマスタープランの策定においてはこのような観点が重要になります。

そのために、地域の現状や特性、これまでの取組経緯、地域内外の動向や資源を踏まえ、どこから進めるのが重要か、効果的か、現実的か等を考えながら、把握した多くの意見や問題をとらえ、対応していく必要があります。行政やコンサルタント等の計画者には、このようなコーディネートが求められているのではないのでしょうか。

A2:地域の課題を考えるには、なぜそのような意見が出るのか、そのような状況になっているのか要因を考えましょう

どこから進めるのが良いかを考える際、目に見えるハードルの内容・状況だけでなく、それにつながっている地域の人々の意識や習慣、制度等も含めて、体系的に地域の状況を整理することが重要です。そのためには、多様な調査結果を整理するだけでなく、なぜそのような意見・実態が現れるようになったのか、なぜこれまで対応ができてこなかったのか等、要因を考えることが大事です。また、計画者が考えるだけでなく、意見を踏まえた当事者・関係者との意見交換・議論を行うことも重要と考えられます。このように要因を整理・体系化し、地域の資源や動向と併せて考えていくことで、目指す状況に向けて今後必要なことや課題が整理しやすくなると考えられます。

A3:具体的な取り組みに対しては、当事者を中心に意見を出し合って共有することが重要です

基本構想段階等における区域内の具体的な取り組みにつながる意見の整理は、表面的な対応だけでなく、関係者の認識・連携を深め、より適切な対応・PDCA サイクルを進めていけるように実施することが重要です。そのため、当事者を中心としたまち歩きやワークショップ等により、具体的・体験的に確認・共有化していくことが大事です。

また、可能な範囲で事業主体も一緒になり意見交換する機会を設けることが重要です。これにより、技術的・時間的に対応できることを共有しつつ、基準通りに整備するだけでなく、ユーザービリティ向上の視点にたち、利用者の意見をいかに反映していくのかを協働で検討していくことが望めます。調査結果は、多くの関係者を含め、当事者とも共有していくこととなります。専門用語を多用する・文字や図が小さい・理解するのが難解であるといった資料にならないよう、誰がみてもわかりやすい、要点を絞った資料としてとりまとめる技術が必要です。

【コラム13】大阪府池田市の調査事例

大阪府池田市では、バリアフリーマスタープラン作成に向けて、2019(令和元)年度に身体障害者、視覚障害者、知的・精神・発達障害者、高齢者、妊産婦、外国人を対象にしたヒアリングやアンケート調査を実施しました。

その結果把握された多様な意見を踏まえて、地域の活動団体との議論も行いながら、背景や要因を整理し、マスタープラン策定において検討すべきことを整理しました。

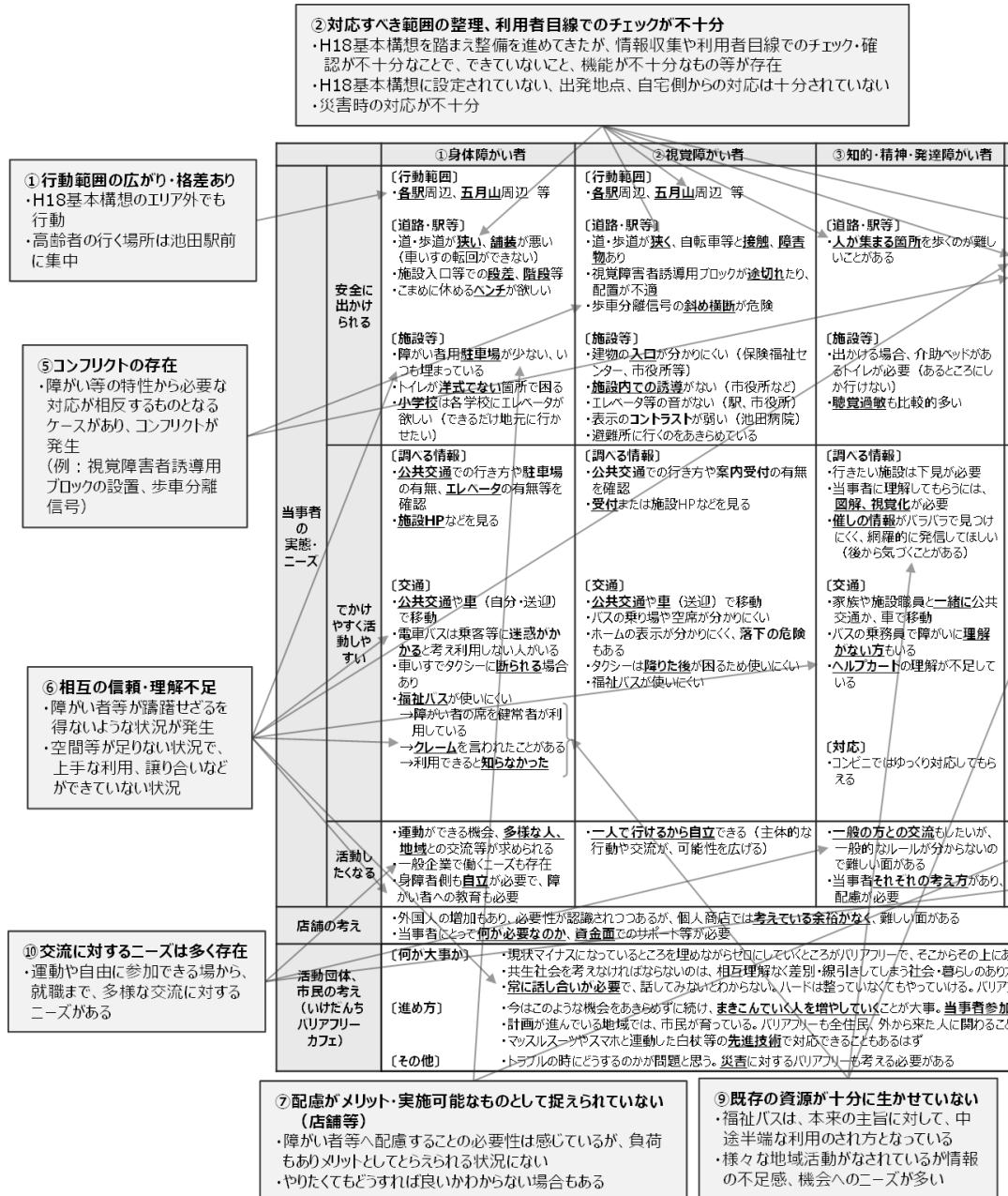


図 各当事者の意見概要と背景・要因等の整理(抜粋)

Q7-4 関連計画の調査を活かすことはできますか？

A1:当事者の意見を反映する上で、活用できるものは活用しましょう

マスタープランや基本構想を策定するためには、多様な当事者の意見を反映することが必要です。

基本構想においては、対象の地区において具体的な意見・問題を把握、反映する必要があり、その後のPDCAサイクルを考えたも一定の調査や連携構築が必要になると考えられますが、マスタープランにおいては比較的広い範囲・場面での全体的な意見・問題を把握することがポイントとなります。そのため、マスタープランの策定では、関連計画の調査を活用できる場面が多くなると考えられます。

A2:多様な視点での意見には障害者計画や福祉計画に関する調査が参考になるはず

例えば、障害者計画や地域福祉計画、介護保険事業計画等において、各対象者の生活の実態やニーズ等を把握するための調査を実施している場合が多いと考えられます。

これらの調査結果では、道路や公共交通機関、各施設等の利用状況やバリアについての問題は把握できないかもしれませんが、各当事者の生活の実態や困っている状況等を把握することができ、課題整理のヒントになると考えられます。

またマスタープラン作成において調査を実施する場合、これらの結果を踏まえて踏み込んだ調査を実施することなども効果的であり、調査対象となる当事者との連携の深まるものと考えられます。

表 関連計画の例

関連計画	調査の例	把握内容例
障害者計画・ 障害福祉計画 等	・障害者、介助支援者へのアンケート調査 ・障害者団体への聞き取り調査	・生活やサービスの利用状況、福祉施策への意識
地域福祉計画	・市民アンケート調査	・地域生活での関わり、支援等に関する実態、ニーズ
高齢者福祉計画・介護保険事業計画	・要支援認定、要介護認定者へのアンケート調査 ・介護関係事業事業所へのアンケート調査	・ニーズ、介護サービス利用状況 ・介護労働の実態
こども子育て支援事業計画	・小学生以下の児童を持つ保護者へのアンケート調査	・教育、保健事業の利用状況、ニーズ

A3:移動に関連した計画もおさえましょう

改正バリアフリー法では、主に徒歩による移動を想定しています。しかし、障害当事者を含め、市民は、自家用車、バス、タクシーなど、多様な移動手段を利用して社会生活を営んでいます。そのため、移動に関連した計画、例えば道路整備、公共交通、自転車といった計画検討時に分析した調査結果などは積極的に活用し、徒歩を含めた移動全体の状況を調査することが必要です。特に、高齢者や障害当事者にとっては、福祉有償運送やスペシャルトランスポートサービス(STサービス)のニーズも高いため、これらの施策の動きや利用動向の調査結果を活用することも重要です。

また、「近畿圏パーソントリップ調査」では、2010(平成22)年度より大都市圏ではわが国で初めて、身体的理由による移動制約に関する項目が設けられました。これらのデータを活用することで、生活交通の問題点を定量的・定性的に分析することが可能です。

A4:オープンプラットフォームの情報活用も考えられます

基本構想段階における課題把握には、近年普及し始めているバリアフリーに関するマップやオープンプラットフォームの情報なども活用することが考えられます。(マップ等の情報提供については第8章を参照)

なお、マップやプラットフォームの設置趣旨により店舗や施設、道路等対象範囲が異なり、データ量のばらつき等もあるため、目的に応じて適切に利用することが必要です。反対に、まち歩き点検で収集した情報をプラットフォームに反映して共有化していくことも、PDCA サイクル、当事者参加を進めていく上で、効果的な方法と考えられます。

第8章 バリアフリーマップのあり方

Q8-1 バリアフリーマップを作成することにどんな意義がありますか？

A1:移動に障害を持つ人が社会参加をするために公共が中心となって移動に関する情報提供を行うものです

バリアフリーマップの作成は、日常生活における移動に障害を持つ人々が安心して外出ができ、社会参加ができる環境を整備することが目的です。バリアフリーマップは「経路情報」と「施設情報」が一体的に組み合わせられて「お出かけ支援情報」として提供されます。また、「事前情報」（行動前に調べる）と「案内情報」（行動中に調べる）の役割があります。マップというより集約された情報が一元的に整理され、移動情報の提供により外出時の支援を行うことに意味があります。

A2:バリアフリー情報を一元的に集約する仕組みを構築します

市町村は、マスタープランあるいは基本構想にバリアフリーマップの作成を明記すると、各施設の管理者から情報提供を受け、情報を市町村に集約することができます。公共交通事業者及び道路管理者は市町村の求めに応じて情報提供しなくてはならず、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等は必要な情報を市町村に提供するように努めなければならないとされています。ですから、バリアフリーマップに必要な情報を市町村が積極的に収集する姿勢が重要なのです。バリアフリーマップ作成をマスタープラン等に明記することは、経路情報、施設情報を市町村に一元的に集約するための方策と言えます。

主に行政が作るマップですので、情報の網羅性と正確性が求められます。網羅性と正確性を維持するために、組織的に情報の精査や変化確認を行うことが重要です。マップは出来た後も利用者の利便を確保することが求められます。また、マスタープランあるいは基本構想に記載することで民間からの適切な情報提供が得られる仕組みをつくることが重要です。

A3:移動に様々な障害を持った人が利用できる情報提供を行います

利用者にとって何があると活動しにくく、何があると活動しやすいかを理解して情報を整理することが重要です。バリアの感じ方は、は障害の種類にもよりますし、人によってバリアの大きさも異なること、すなわち多様性を理解していると使いやすいマップになります。当事者参加ができていると、どこに課題があるのかが適切に判断できるので、作成には多様な利用者の参加により意見を頂き、反映させることが重要です。

「みんなでつくる」バリアフリーマップ作成マニュアル(以下「作成マニュアル」といいます。)」5～6pに対象者ごとの特性と必要な情報の一覧表がありますが、これらすべてを一つのマップに集約することは難しいかもしれません。すなわち情報が多すぎて煩雑になり、ほしい情報が探せない状態になってしまいます。むしろ、探したい情報を確実に伝えられるマップが使いやすいのです。

Q8-2 バリアフリーマップ作成時の留意点は何がありますか？

A1:マップの範囲は利用者が使いやすいように決めることが大切です

事前情報としても案内情報としても多くの人の行動に対応できる範囲、日常の行動圏を意識した範囲設定が重要です。主に公共交通ターミナルを中心とした「徒歩圏」を範囲とすべきでしょう。徒歩圏が広い場合は公共交通ターミナルからの方面別に分割するなど、情報過多にならない配慮が使いやすさにつながります。

利用者の状況は多種多様です。どのような情報を利用者が望んでいるかをよく考えることが重要です。作成マニュアルのp5、p6には障害の特性と必要な情報の関係が整理されていますので参照されるとよいでしょう。ただし、マップを利用される方の意見を伺い、本当に必要な情報は何かを柔軟に判断して取捨選択することが良いマップ作成につながります。民間施設内の状況も必要に応じて取り入れていきましょう。そのために民間施設と協議が必要な場合があります。含めない場合でも公共通路からの民間施設の出入り口までの情報は必要です。

A2:情報収集のコツをつかむことも重要です

提供する情報内容については作成マニュアル11～20pに詳しく書かれています。これらの情報項目を満足するように情報収集を行うことが重要です。

情報収集には①マップ作成者が直接確認・計測する方法、②障害者・ボランティアなどに協力いただき収集する方法、③施設管理者に情報を提供いただく方法、④既存情報を活用する方法などが考えられます。方法によって情報収集コストと情報の確からしさが大きく異なりますので、作成するバリアフリーマップの性格や限界を判断しながら方法を選定することが重要です。特に④既存情報の活用は、市町村の他部署や民間で作成されたものも含まれますが、作成時期や情報収集の方法などバリアフリーマップに使用可能かどうかの確認が必要です。また、①マップ作成者が直接確認・計測する方法、②障害者・ボランティアなどに協力いただき収集する方法では、本書の第7章にまとめた基礎調査の工夫を参照されるとよいでしょう。

どの方法を選択するかは、利用者との合意の上決定すべきだと言えます。情報の質を理解いただき利用してもらうことが効率的な情報収集につながります。一方、マップ作成に当たり利用者に提供する情報の信用性を明示し、信用できる範囲の情報収集を確実に実行することが信頼性確保のために必要です。

収集する情報はできるだけ客観的な情報として記録しておくべきです。「行ける」「行けない」というような主観的な情報では後で使えなくなります。また、基準を満足する、しないだけの情報も後で使えなくなります。情報レベルでは客観的な数値や写真を用い、情報提供時にわかりやすく加工すべきでしょう。利用者が独自に判断できる情報であることが使いやすいマップにつながります。

*国土交通省「“みんなでつくる”バリアフリーマップ作成マニュアル」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001338556.pdf>

Q8-3 一度作成したバリアフリーマップを長く維持するコツはありますか？

A1:情報は時々刻々変化するものだと理解してください

施設情報の更新ができるだけ早く行われないと利用者に不利益を与えます。ですから、施設改修等の情報が早急に入手できる体制が必要です。施設の老朽化による撤去や対策工事などで使用できない期間が生じるなどの状況変化もバリアフリーマップには反映させる必要があります。

その実現には、一般的にはタイムラグをできるだけ短くする更新体制を構築することが必要でしょう。①規定の届け出と情報のリンクを測る方法、②定期的なデータチェックを行う方法、③利用者からの通報により更新する方法などがあり得ます。バリアフリーマップ作成主体の体制やコスト負担能力を加味した体制作りが必要です。また、継続的に維持更新可能な体制構築が不可欠でしょう。③の方法ではアドプト制度で協定を結んだ市民ボランティアと連携することが考えられます。

また、市民の自発的な参画による既存施設の状況変化のレポートや、SNS 情報から変化状況を把握し施設状況を確認に行くこと等、ICT やビッグデータの活用も今後の一方策だといえます。(以下の FixMyStreet はその事例です。)

【コラム 14】<Fix My Street>

FixMyStreet Japan は市民と行政が協力し、道路の破損、落書き、街灯の故障、不法投棄など、地域・街の課題をスマホを使って解決・共有していくための仕組みです。

この仕組みはスマホを活用して市民と行政が地域や街の課題を共有、解決するもので、現在 20 以上の自治体で運用されています。



出典: <https://www.fixmystreet.jp/>

<https://www.atmarkit.co.jp/ait/articles/1807/06/news094.html> より

図 「FixMyStreet Japan (愛称:まちもん)」の仕組み

Q8-4 より使いやすい情報とするためのトレンドはありますか？

A1:個々の区域でのマップから区域をまたいだ使いやすさへの発展

隣接する地域のバリアフリーマップの共通化など、利用者が個々に意識しないで他の地区の状況把握ができるように標準化を進めることは、場所を選ばないお出かけを可能にします。各施設の情報内容の共通化、地図表現の共通化などを進めることが利用者の利便向上につながります。

A2:外出先での案内情報はマップとともにサインも有効です

現地ではバリアフリーマップを確認しながら移動することも想定されますが、実際に経路上にサインを表示することも効果的です。サインは、マップを持たない人や普段移動に障害がない人でも現地の移動障害の有無を知ることができます。このように社会全体での情報共有としてもサインは意味があります。その一例として、豊中市では「障害情報サイン」を表示しています。第10章に事例を収録していますので、ご参照ください。

A3:行政情報のオープンデータ化など民間によるサービス向上につなげよう

多様な利用者への対応を考慮すると、民間が提供するアプリの利用が一般化すると考えられます。スマホアプリで多様な状況に応じた案内情報（上下移動が少ないルートや日陰を選んで移動できるルートの案内など）を提供することや、飲食店のメニューや営業時間とともに、車いす対応の可否などの情報を受けて行動することは既に一部実現しています。このような民間が情報を利用することが可能になるように、バリアフリー情報のオープン化に取り組むことも考慮すべきです。

なお、バリアフリー情報のオープン化にあたっては、民間情報などの収集の際に、情報の再利用の可能性などを含めた利用規約を定めておくと、オープン化にも適切に対応できるようになります。

第9章 バリアフリー施策の課題

Q9-1 現在、国などで取り組まれているバリアフリー施策における課題はどのようなものがありますか？

A1: バリアフリー施策は主にハード施策とソフト施策に分けられます

ハード施策は、主に道路、旅客施設、建築物、車両があり、ソフト施策は、教育・啓発、情報提供などがあります。その他、バリアフリー施策を進めるための、仕組みや制度などにも留意点があります。

ソフト施策については、本テキストの4章、8章に課題も含め書かれています。バリアフリー施策を進めるための留意点も1章～3章などで触れられています。

この9章では、主に、ハード施策における技術的課題について紹介します。

表 ハード施策における主な技術的課題

	主な課題
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・歩車分離交差点の問題点 ・生活道路のバリアフリー化 ・信号機用押しボタンの種類
旅客施設	<ul style="list-style-type: none"> ・プラットフォームと車両乗降口の段差・隙間 ・広域交通施設(空港、客船ターミナル)へのルート
建築物	<ul style="list-style-type: none"> ・空港 ・旅客船ターミナル
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線 ・リムジンバス ・ユニバーサルタクシー

Q9-2 歩車分離交差点における視覚障害者への配慮方法について教えてください

A1:事前に視覚障害者団体などに相談し、理解を得るとともに、音響信号機は音響を順次出力する方式で設置してください

歩車分離式信号は車両用信号を全て赤にして車を止め、歩行者が渡る方式ですが、車の走行音を頼りにする視覚障害者にはわかりづらく、歩車分離式信号が設置されていることも認識できません。そのため、「歩車分離式信号に関する指針の制定について(通達)」(2019(平成31)年3月20日付け警察庁丁規発第47号)では、歩車分離式信号の導入に当たっては、当該地域の住民、視覚障害者の団体等に対して事前に歩車分離制御の効果及び影響を説明し、理解を得ることとされています。また、音響信号機の設置方針としては、スピーカにより、「ピヨ」→「ピヨピヨ」→「カッコー」→「カカッコー」の音響を順次出力する方式により設置するものとされています。

Q9-3 歩道が確保できない生活道路ではどのような工夫をすればよいでしょうか？

AI:道路移動等円滑化基準への適合が困難である生活道路においては、車両速度抑制対策を実施して歩行空間を確保することが必要となります

特別特定建築物に公立の小・中学校が位置付けられたことから、そこに至る経路、つまり通学路を含む生活道路の対策も重要となります。特に、地形等により勾配や幅員等、道路移動等円滑化基準への適合が困難である生活道路においては、車両速度抑制対策を実施して歩行空間を確保することが必要となります。

例えば、通学路の交通安全対策と合わせて、ライジングボラード(自動昇降する車止めで、通学路等の通行規制時間の通過交通の進入を排除)の設置による車両の時間通行規制や電柱を移設もしくは地中化し、路側帯のカラー化により、歩行空間を確保するなどの方法があります。弱視の方は、外側線(白線)を目印に歩行する方も多く、路側帯のカラー化は、弱視の方への歩行の支援にもなります。

また、国土交通省の生活道路安全対策と連携し、一步通行化や乗り入れ規制など、交通運用の変更により歩行空間の確保をする方法など、交通量抑制策(交通静穏化)のあわせて取り組むことが大切です。

参考事例は、国土交通省「道路のユニバーサルデザイン化推進のための参考事例集」道路の移動等円滑化基準附則(経過措置)の活用事例

(https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/design_activities/pdf/jirei06.pdf)
を参照してください。

国土交通省の生活道路安全対策については、以下を参照してください。

(<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html>)

【コラム15】伝建地区へのアクセス道路の一方通行化とバリアフリー化

大阪府富田林市の寺内町は大阪府下唯一の重要伝統的建造物群保存地区です。近鉄富田林駅からここへのアクセス道路は、狭小で車いすは自動車にはさまれ危険な状態でしたが、その重要性に鑑み基本構想でこの道路を「準生活関連経路」に設定しました。

バリアフリー歩道を確保するため当事者、道路管理者(市)、交通管理者(警察)は粘り強く話し合い、この約8mの2車線道路を一方通行化することにより、両端に約2mの平面で歩道整備を行いました。あわせて視覚障害者などの歩行環境改善に取り組みました。

重要な道路ではあるが2mのバリアフリー歩道が確保できないため、その道路を生活関連経路からあえてはずしてしまうケースも見受けられる中で、富田林市では関係者が粘り強く話し合っで交通管理の解を見出し、最終的にはバリアフリー化を達成したことが注目されます。



寺内町アクセス道路(改良前)



寺内町アクセス道路(改良後)

Q9-4 信号機押ボタンにはどのような問題があるのでしょうか？

A1:信号機押ボタンには、様々な種類と機能を持ったボタンが存在するため、視覚障害者にとって、どのような機能の押しボタンがどこに設置されているのかわかりづらくなっています

信号機押ボタンには、「歩行者用押しボタン」（青信号に変える）、「音響用押しボタン」（歩行者信号の青を表示した時に「青になりました」や「ピヨピヨ」「カッコー」と発する）、「青延長用押しボタン」（歩行者用信号の青の時間が延長される）があります。また、ボタンではなく、タッチ式のものもあります。

「歩行者用押しボタン」は黄色ボックス、「青延長用押しボタン」は白色ボックスを用いており、一か所に複数個の押しボタンボックスが設置されているところもあり、視覚障害者にとっては、統一された形式が良いと思われます。これは、課題ではなく、好事例になりますが、信号が見えにくい方のための補助装置なども設置されています。

【コラム16】押しボタンと補助装置



左（和歌山県警 歩行者押しボタンと青信号延長押しボタンが1つのボックスで2つのボタンがあるタイプ）

真ん中（島根県警 歩行者押しボタンと青信号延長押しボタンの2つのボックスがあり、信号が見えにくい方の補助装置が一番上についている）

右（大阪府警 信号が見えにくい方の補助装置と青信号延長押しボタンがついている。歩行者信号機が子どもや車いすの目の高さに設置してあるのが特徴）

写真提供: 篠原電機(株)

Q9-5 プラットホームと車両乗降口の段差・隙間の目安はどのくらいですか？

AI:現実的な段差と隙間の目安値は、段差 3cm、隙間 7 cmと考えられています

鉄道駅におけるプラットフォームと車両乗降口の段差・隙間については、「移動等円滑化基準」及び「鉄道技術基準の解釈基準」において、段差はできる限り平らであること、隙間はできる限り小さいものであることと規定されています。

実際のプラットフォームと車両乗降口には、旅客の円滑な乗降と列車の安全な走行に支障しないよう一定の段差・隙間が設けられ、車椅子利用者等が乗降する際には渡り板が必要となり、駅員等の介助なしに単独で乗降することができない場合がほとんどです。国土交通省による検討会にて、実証実験を行ったところ、現実的な段差と隙間は段差 3cm、隙間 7 cmが目安値と考えられています。

大阪市高速電気軌道株式会社(大阪メトロ)や北大阪急行(4 駅・全駅対応)、東京地下鉄株式会社(東京メトロ)では、プラットフォーム縁端部にくし状ゴムを取り付けることにより、プラットフォームと車両の隙間を縮小している路線もあります。駅員がスロープを設置することが不要になり、単独乗降が可能となっています。この対応では、段差約 2 cm、隙間約 3 cmと多くの車いす利用者が単独で乗降が可能です。

詳細は、公共交通機関の移動等円滑化ガイドライン(旅客施設編、車両等編)第3部I. 鉄軌道駅を参照してください。

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

Q9-6 車両の課題について教えてください

A1:新幹線

新幹線についても同様に新幹線駅へのアクセス、駅内施設、駅入り口から車両への乗降、車両内での車いす座席、および予約システムの問題があります。これらについてもマスタープラン、基本構想で現状評価と課題を記してもよいと思います。新幹線の車いす座席数は長らく車いす使用者から増やしてほしいという要望が出されてきました。今回、この点の改善がはかられることになりましたが、国際的観点から今後も検討を続ける必要があります。

現在の一般客室内の車椅子スペースは、①数が限られており(1編成につき1~2席)、グループで乗車することができない、②車椅子に乗ったままでは通路にはみ出してしまう、③予約・購入に当たっては、介助者(駅係員)確保等により時間を要する場合があるほか、ウェブ上で予約・購入手続きが完結しないなどの課題がありました。

そこで、今後の対策としては、「車椅子用フリースペース」の導入を検討しています。①座席数に応じて1編成に3~6席(多目的室を除く)の車椅子が利用可能、②移乗の有無や介助が必要な方、ストレッチャー式車椅子使用者など、様々な障害の状態に対応可能なレイアウト、③ウェブ上で予約・購入が完結するシステムの導入が検討されています。

A2:リムジンバス

空港のリムジンバスは鉄道のエレベーターや都市内のノンステップバスの整備に比べて極めて遅れていましたが、日本で最初に、東京空港交通株式会社/三菱ふそうトラック・バス株式会社/三菱ふそうバス製造株式会社の3社は、スロープ+車内エレベーターで車椅子のまま地上から約1.35メートルの高さに移動し、専用スペース(6座席を取り外して車内エレベーターを設置し4座席を折りたたんで車椅子席を整備)に固定される仕組みのバスを開発し、2018(平成30)年から運行しています。これにより空港のリムジンバスによる移動の可能性が高くなりました。関西においても、現在、大阪空港交通株式会社、関西空港交通株式会社がそれぞれエレベーター付きリムジンバスを運行しています。

A3:ユニバーサルタクシー

ユニバーサルタクシーとは、健康な方、高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい新しいタクシー車両であり、街中で呼び止めても普通に使える一般のタクシーです。トヨタ自動車、日産自動車が開発しています。ただし、横乗り型の車両は、タクシー運転手の慣れ等により、車いすの利用者が乗り込むときに時間をかなり要することもあります。またスロープは車体の横に取り付けるため幅の狭い道路では設置ができず、乗り降りの場所を選ぶ必要もあります。

Q9-7 広域移動のバリアフリー化はどうなっていますか？

A1:広域的なバリアフリー計画が必要です

マスタープランや基本構想はエリアを設定してその徒歩圏のバリアフリー化を図る仕組みです。したがって、空港、新幹線、主要駅などの広域的な施設や交通機関のバリアフリー化や、そこへのアクセスのバリアフリー化は対象となりにくいがあります。また域内にあっても広域的な施設、たとえば東京駅、大阪駅、名古屋駅、成田国際空港、関西国際空港などのバリアフリー化も同様に地元市町村の基本構想では手に負いきれないものです。

しかし、行動圏が拡大した現代にあって、広域的な移動のバリアフリー化問題は徒歩圏と同じ重要な課題であり、バリアフリー化のPDCAサイクルが抜け落ちるわけにはいきません。

マスタープランや基本構想策定過程ではこの観点から、広域的な移動についても可能な限り検討してみたいものです。各市のマスタープランでニーズ、問題点、要望、改善案を検討し持ち寄ることは意味があります。なお、これらの広域施設のバリアフリー化のマスタープラン・基本構想を策定するPDCAサイクルの仕組み構築は国全体としても早急に必要と思われます。

A2:空港のバリアフリー化を進める必要があります

空港については、地区からそこへのアクセスのバリアフリールートが一つ以上確保されることと、空港内部のバリアフリー化が課題となります。ルート問題では空港リムジンのバリアフリー化やその複数化が課題となります。

近畿の主要な空港は、関西、伊丹、神戸空港となりますが関西国際空港と伊丹空港については建設から年数が経ちバリアフリー化については問題も多いです。関西国際空港は1992年当時バリアフリー化に力をいれてはいましたが、今となっては障害当事者が計画・設計・施工・維持管理の各段階で参画した中部国際空港(セントレア)や、多面的にバリアフリーの新課題にチャレンジした羽田の東京国際空港国際線ターミナルと較べると立ち遅れている部分もあります。伊丹空港は改修したばかりですが同様です。関西万博も予定している今、関西国際空港と伊丹空港について当事者参画したバリアフリー化の見直しや、関西3空港の相互移動のバリアフリー化などを行い、世界の先進レベルに引き上げる必要があると思います。

第10章 まちづくりと連動した発展的な取り組み事例

この章では「パーツ」としての個別的バリアフリー整備を超えて、まちづくりの中で面的なバリアフリーを達成している事例について紹介します。いわば、まちづくりの目的・目標にバリアフリー・ユニバーサルデザインがしっかり掲げられており、よく工夫されたレベルの高いまちが実現している例といえます。

国土交通省ではそのような事例について、この13年間で約60件のすぐれたバリアフリー整備を大臣表彰してきました。それらは以下のHPにまとめられており内容を見ることが出来ますのでぜひご覧になってください。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000001.html

事例10-1 駅周辺地域整備(京都府京都市 京都市西院駅)

京都市は、「歩くまち・京都」を重点施策としてバリアフリー化を推進してきました。京都駅八条口駅前広場整備事業、四条通歩道拡幅事業など全国的に注目される特徴ある事業を達成しました。また、2013(平成25)年度に策定した「西院地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」に基づき、阪急西院駅及び京福西院駅のバリアフリー化に向けた取組を進めました。また、基本構想と「西院駅周辺地域公共交通総合連携計画」とを結びつけました。

京都市、鉄道事業者が連携し、両駅の乗継利便性を向上させたほか、エレベーターの新設などにより段差を解消しました。阪急西院駅の西改札口の改良や 駅ビルの建替え等に取り組み、駅機能の高度化を図りました(阪急 HP より引用)。

基本構想を策定しバリアフリー化を目標とした市街地の大規模な改造の例といえます。基本構想と公共交通総合連携計画とを結合した「あわせ技」であることもユニークです。京都市はこのほか、四条河原町の車線削減と歩道拡幅や公共交通アクセス改善などの大規模なバリアフリー化に取り組んできています。同時に歩道のバス停空間の確保、歩道の波打ち解消、段差切り下げなどの地道なバリアフリー化にも取り組んでいます。なお、京都市は国のバリアフリー法に加えて、「京都市建築物等のバリアフリーの促進に関する条例(整備マニュアル)」を制定しています。

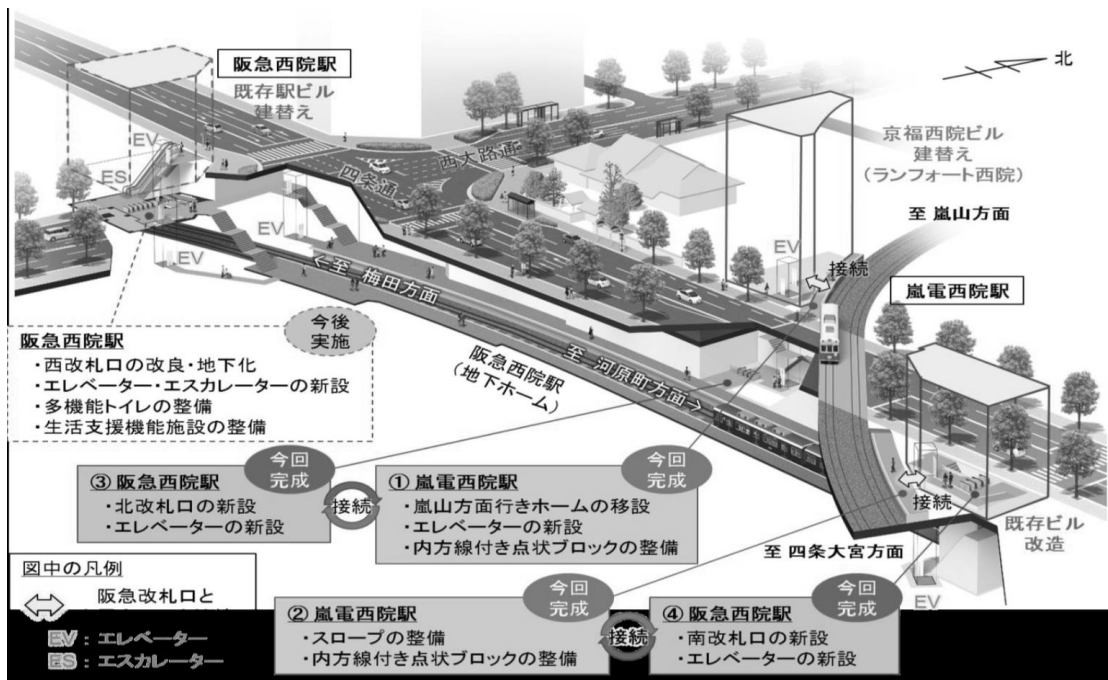


図 西院駅周辺地域整備 (事業者 HP より)

事例10-2 駅前広場のバリアフリー（大阪府富田林市 富田林駅）

狭く、高低差があり、錯綜した駅前広場を、ユニバーサルデザインの観点による丁寧な当事者参画と技術工夫で改善しました。基本構想の中でも特に重要視された事業です。

国道旧170号から駅改札口まで、連続した歩道を整備し、円滑な公共交通機関の利用動線を確認し、富田林寺内町の玄関口としてもふさわしい景観に配慮しました。局所の細かい改善・処理を障害当事者に何度も立ち会ってもらって意見を聞き丁寧にバリアフリー化を行ったことが特徴です。

富田林駅南広場は駅舎の高さが高く、道路との間の広場の高低差調整もあり「バリアフリー化」は困難とさえいわれていました。市は障害当事者と緊密に協働して「へらをなめるように」丁寧な設計・施工を行いました。リニューアルされた駅前広場は障害者、高齢者、ベビーカー等には利用しやすいものとなり、また駅前活性化に貢献しています。



富田林駅前広場（事前）



富田林駅前広場（事後）

事例10-3 基本構想の継続改善の取り組みの一環として道路上に「バリアサイン」を表示(大阪府豊中市)

豊中市は早期に基本構想づくりを行い、それを推進するための協議会を継続しています。その中で数々の特徴あるバリアフリー施策を実現してきました。公共施設に対する事前・事後バリアフリーチェックシステム、工事中のバリアフリー対策と情報提供のルール化、バリアフリー実証実験、サインシステム整備指針などです。

その一環として、車いす使用者から要望が多かった「道路上でこの先の障害情報が欲しい、行ってみたら先に進めなくて困る」の声にもとづき、当事者参画のもとで仕様を決めました。2019(令和元)年、市内19箇所での路面表示施工を開始し、今後さらに拡大、改良をすすめることにしています。

本来バリアを解消することが基本ではあるが現実にはすぐに解消できない場合その情報が事前に必要です。当事者、道路管理者(市)、交通管理者(警察)が協働して設置した全国的にも貴重な事例であり今後広げたいと思います。このシステムの維持・管理を行うシステムも作られています。障害情報はこのように道路空間だけでなく、観光地、寺社仏閣、レクリエーション施設などでも必要とされています。坂の多いまちでは必須かもしれません。バリアマップやWEBなどで情報提供することも考えられます。



バリアサインのデザイン例

<サイン設置箇所>



分岐点にバリアサイン設置



<バリア箇所>



階段と急勾配の坂道

階段と急勾配の坂道がある。
分岐点からでは認識できない。

サインの設置例

事例10-4 観光、寺院・神社のバリアフリーを重点化し、マップや事例集を作成(奈良県奈良市)

奈良市は基本構想策定に続き、2020(令和2)年3月に全国に先駆けて「奈良市ユニバーサルデザインマスタープラン-誰ひとり取り残さないプロジェクト-」(バリアフリーマスタープラン)を策定しました。基本構想では奈良市の特徴である観光、寺院・神社のバリアフリー化を【実施すべきその他の事業】としています。内容としては、①観光バリアフリー：国際文化観光都市奈良として、バリアフリー化に資する観光関連事業について、ハード・ソフトを含めた整備方針を定めます。②寺院・神社におけるバリアフリー：これまで宗教施設・文化施設としてバリアフリーに取り組まれてきた歴史を踏まえつつ、各寺院・神社が検討・保有している境内の整備計画等との整合を図りながら、現代のバリアフリーへの展開の方向性(整備方針等)を検討・整理します、としています。当面の取組として、(1) バリアフリーマップに係る情報提供(2) 補助制度 3) 寺院・神社のバリアフリー事例集、をあげています。

基本構想で国は観光事業を特定事業としてあげていませんが、奈良市のような観光と寺院・神社のまちではそのバリアフリー化を無視することはできません。また、一般の都市でも観光と寺社・仏閣は課題であることが多いです。奈良市はそれに取組み、事例集を作成しました。このように通常のバリアフリー化に加えてその市町村の特徴・風土に対応した促進の方針、事業計画も重要と思います。



執筆者一覧

石塚 裕子 大阪大学大学院人間科学研究科附属未来共創センター(第2、4、5章)*

大島 明 国際航業(株)(第8章)

尾上浩二 DPI 日本会議(第1章、コラム1, 2, 3, 5)

高橋富美 (株)建設技術研究所(第5、7章)

土崎 伸 (株)オリエンタルコンサルタンツ(第7章)

新田 保次 大阪大学名誉教授(第3、4章)

三星 昭宏 近畿大学名誉教授(第1、9、10章)

柳原 崇男 近畿大学工学部(第6、9章)

50 音順 ()内は担当した章

*編著代表者