

バリアフリー化に関する利用者の意向調査事業 報告書

平成21年

社会福祉法人 日本身体障害者団体連合会

本事業の実施にあたり

誰もが暮らしやすい地域社会について考える時、私たちは、日頃から移動を含めた生活空間に点在するさまざまなバリアについて意識する姿勢を持つことが大切です。それは、バリアが、日常生活のなかで往々にして見慣れていたりするため、自分自身で気づかない、あるいは気づいていても受け入れてしまうことがあるからです。このようなことから、障害者や高齢者等の社会参加の促進を考える上で、さまざまなバリア(物理的、社会的、制度的そして心理的障壁)を当事者側から指摘し、改善への取り組みを提言することは重要なことと言えます。

この事業の取り組みは、まさに身近なこと・ものを当事者の視点で点検することで、日常にあふれている生活空間のハード面・ソフト面にかかるバリアを明らかにし、誰もが安心して暮らせる街づくりのあり方を考え、そして提言していくことが、これからの私たちの自立した生活と社会参加の促進を図ることにあります。

生活空間(環境)は多種多様です。そこで、未だ見落とされがちな「歩道橋」を課題の一つとして考えてみました。特に、「歩道橋」は昭和40年代から車社会の象徴であり、車から人を守る存在として全国に急速に設置されました。現在では、全国に約11,500橋設置され、増加傾向にあります。

「歩道橋」は、児童等にとり道路を渡るための安全な横断施設である一方、障害者や高齢者等にとってはバリアとなって困難を強いる施設でもあります。この事業では、「歩道橋」の公共の施設としての機能、環境といったものに対する実態や意識に関する調査を身体障害者相談員と老人クラブ会員の方々にアンケート調査へのご協力をいただきました。また、アンケートによる調査だけではなく、身体障害者相談員の方にご協力をいただき、地域の歩道橋やペDESTリアンデッキの現地調査も行いました。

今回の事業の実施にあたっては、日身連関係者と学識経験者の方で構成した企画実行委員会を設け、事業の企画や調査内容、調査結果の分析等にあたっていただくほか、現地調査(取材)にも同行いただくなど慎重かつ丹念に作業を進めていただきました。

また、アンケート調査結果や現地調査を踏まえ、誰もが安心して利用しやすい環境の整備を考え提案するとともに、現在、当たり前のように使われている「バリアフリー」・「ユニバーサルデザイン」の意味を再確認し、さらに理解を深めるために、シンポジウムもあわせて企画しました。

今回の事業の実施により、誰にも優しい社会環境(ハード面・ソフト面)に対する意識の啓発が図られ、さらにまた、障害に対する理解の輪が一層広がることを期待するものです。そして、

近年、進展するユニバーサルデザインの考え方が社会に広がるとともに、障害者や高齢者等の社会参加の促進と共生社会の実現に、日身連としても努めてまいりたいと思います。

最後になりましたが、本事業の助成をお寄せいただいた独立行政法人福祉医療機構はじめ、事業の実施に対し特段のご理解ご支援を賜った日身連加盟団体、全国老人クラブ連合会、全日本手をつなぐ育成会、全国精神保健福祉会連合会、そして、アンケート調査にご協力を賜りました各地の身体障害者相談員並びに老人クラブ連合会会員の皆さまに、衷心より厚くお礼申し上げます。

社会福祉法人日本身体障害者団体連合会
会長 小川 榮一

目次

本事業の実施にあたり

I. 概要	1
1. 基本方針	
2. 企画及び調査方針	
3. 調査の概要	
4. 調査結果の扱い	
II. 調査結果	7
1. 調査対象者に関すること	
(1) 年齢	
(2) 障害の有無	
(3) 障害の種類及び補装具の利用状況	
2. 歩道橋に関すること	
(1) 階段(自転車等用スロープ併設含む)の歩道橋	
(2) スロープ(階段部がない)の歩道橋	
(3) エレベーターが設置されている歩道橋	
(4) 歩道橋に対する意見	
3. 施設や歩道等に対する不便や不安等に関すること	
(1) 役所	
(2) デパート・スーパー等	
(3) 映画館・劇場、体育館等	
(4) 病院・診療所	
(5) 公共交通機関	
(6) 道路・歩道等	
(7) 施設や歩道等に対する具体例一覧	
4. ユニバーサルデザインに関すること	
(1) 言葉の認知度	
(2) ユニバーサルデザインに対するイメージ	
III. 座談会 バリアフリー化に関する利用者の意向調査をめぐって	61
事業の概要	
バリアフリー施策の経緯	
アンケート及び現地調査結果	
歩道橋に関するアンケート調査結果からの考察	

現地調査からみえたこと

生活空間に関するアンケート調査結果からの考察

ユニバーサルデザインに関するアンケート調査結果からの考察

IV. 参考資料 101

1. アンケート調査集計表
2. 全国の横断歩道橋数一覧(都道府県別)
3. 障害者等にかかるバリアフリー化に向けた国の施策関連一覧
4. 障害者白書平成 21 年版(内閣府)抜粋

バリアフリー化に関する利用者の意向調査事業企画・実行委員会委員一覧

『バリアフリー化に関する利用者の意向調査事業報告書』

文言に間違いがありましたので、以下について訂正ください。

頁	誤	正
39頁4行目	「ない」を大きく上回る	「 <u>ある</u> 」を大きく上回る
50頁1行目	26.3%上回った。	26.3% <u>を</u> 上回った。
126頁	H6('94)6 「生活福祉空間づくり大綱」策定	H6('94)6 「生活福祉空間づくり大綱」策定

I . 概 要

1. 基本方針

障害者及び高齢者の社会参加の促進は、生活環境(生活空間)と密接に関係しており、その環境の改善点を当事者の視点から点検し、提言することは重要なことである。日々の生活環境において、ハード面またはソフト面でバリアとなっているものを明らかにし、バリアフリーの必要性を共通意識として見出すとともに、ユニバーサルデザインの街づくりを視野に、障害者や高齢者だけでなく一般社会へ発信していくことに大きな意義があると考えます。

本事業では、特に、昭和 40 年代に急速に設置された歩道橋に対する意識や利用状況及び公共施設や道路といった生活環境に対する実態を障害者相談員及び高齢者を対象にアンケート調査するとともに、地域の歩道橋やペDESTリアンデッキの現地調査を行い、その集計分析とユニバーサルデザインの街づくりにおける在り方を考えていく。そして、本報告書をもとに、シンポジウムを開催し、誰もが暮らしやすいユニバーサルデザインの街づくりについて考え、さらには、障害への理解を深め、意識の啓発を図りたい。

2. 企画及び調査方針

企画及び調査にあたっては、「バリアフリー化に関する利用者の意向調査事業企画実行委員会」を設置し、上記基本方針に基づき事業にあたる。また、アンケート調査の実施については、関係団体を介し、身体障害者相談員および会員等への調査を行う。また、現地調査については、地域の身体障害者相談員の協力を得て、歩道橋やペDESTリアンデッキの調査を行う。なお、作業を円滑に進めるため、作業部会を委員会の下に設置し、諸作業にあたる。

3. 調査の概要

(1) アンケート調査

調査主体 社会福祉法人日本身体障害者団体連合会(日身連)

調査協力 日身連都道府県・政令指定都市加盟団体
財団法人全国老人クラブ連合会及び政策委員会幹事県

調査期間 平成 21 年 10 月から同年 11 月

調査対象 身体障害者相談員並びに老人クラブ会員 1,780 名
内訳 身体障害者相談員 1,580 名
老人クラブ会員 200 名

調査方法 郵送によるアンケート用紙の配布及び回収

調査結果 全回収数 825 件 有効回答数 825 件(有効回収率 46%)
内訳 身体障害者相談員 681 名 (43%) うち男性 510 名・女性 171 名
老人クラブ会員 144 名 (72%) うち男性 91 名・女性 53 名

(2) 現地調査(各地歩道橋及びペDESTリアンデッキ)

調査主体 社会福祉法人日本身体障害者団体連合会(日身連)

調査協力 社団法人東京都身体障害者団体連合会並びに身体障害者相談員の方
財団法人仙台市身体障害者福祉協会並びに身体障害者相談員の方
社団法人横浜市身体障害者団体連合会並びに身体障害者相談員の方

調査概要 調査期間 平成 21 年 10 月 31 日～同年 12 月 3 日
調査対象 各地の歩道橋及びペDESTリアンデッキ
主な現地調査 ①日程 平成 21 年 10 月 31 日
場所 新横浜駅前ペDESTリアンデッキ及び周辺歩道橋
②日程 平成 21 年 11 月 20 日
場所 飯田橋交差点、後楽歩道橋、六本木ヒルズ周辺
③日程 平成 21 年 12 月 3 日
場所 仙台駅前ペDESTリアンデッキ及び周辺歩道橋
④その他、東京都、愛知県、大阪府、兵庫県等の歩道橋

調査方法 ビデオカメラ等による取材を行い、各地の歩道橋やペDESTリアンデッキの状況を調査する。また、身体障害者相談員の方々にも、現地に赴いていただき調査にあたっていただく。

備 考 取材映像は DVD に収録、シンポジウムで上映するほか、パンフレットを作成し、事業の『報告書』と併せ、無償頒布する。

4. 調査結果の扱い

アンケート調査の結果については、前述の「バリアフリー化に関する利用者の意向調査事業企画実行委員会」において、座談会形式で議論・分析し、提言を含めて『報告書』として作成し、行政機関、障害者団体、老人クラブ連合会、民間団体等へ広く無償頒布する。

また、今回の分析と併せて、歩道橋やペDESTリアンデッキに関する現地調査を踏まえシンポジウムを開催し、情報の共有とともに、社会参加の促進が図れる街づくりや社会環境への優しい配慮等について考える機会の場を提供する。

(1) 座談会

日程 平成22年2月11日 13時～16時

会場 東京ステーションコンファレンス会議室
(東京都千代田区丸の内1-7-12 サピアタワー)

出席者 発言者 バリアフリー化に関する利用者の意向調査事業企画実行委員

阿部 一彦 (仙台市身体障害者福祉協会会長)

坂巻 熙 (淑徳大学名誉教授 元毎日新聞論説委員 潤沢会理事長)

末田 統 (兵庫県立福祉のまちづくり研究所所長 徳島大学名誉教授)

竹田 勉 (熊本県身体障害者福祉団体連合会常務理事)

森 祐司 (日本身体障害者団体連合会常務理事・事務局長)

八木 三郎 (天理大学講師)

米田 郁夫 (東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科教授)

進行 小野 隆

(2) シンポジウム

日程 平成22年3月17日 10時15分～16時

会場 全社協・灘尾ホール
(東京都千代田区霞が関3-3-2 新霞が関ビル)

プログラム

基調講演 「見渡せば、まだあるバリアフリー化～タウンウォッチングから始めよう～」

講師 八代 英太 (総務省顧問、帝京平成大学教授)

シンポジウム「ユニバーサルデザインの街づくりを考える～歩道橋のあり方を手がかりに～」

シンポジスト 阿部 一彦 (仙台市身体障害者福祉協会会長)

齋藤 秀樹 (全国老人クラブ連合会常任理事事務局長)

竹田 勉 (熊本県身体障害者福祉団体連合会常務理事)

細川 瑞子 (全日本手をつなぐ育成会中央相談室長)

八木 三郎 (天理大学講師)

八代 英太（総務省顧問、帝京平成大学教授）

米田 郁夫（東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科教授）

良田かおり（全国精神保健福祉会連合会事務局長）

コーディネーター 坂巻 熙（淑徳大学名誉教授、元毎日新聞論説委員、潤沢会理事長）

総括 末田 統（兵庫県立福祉のまちづくり研究所所長、徳島大学名誉教授）

（順不同・敬称略）

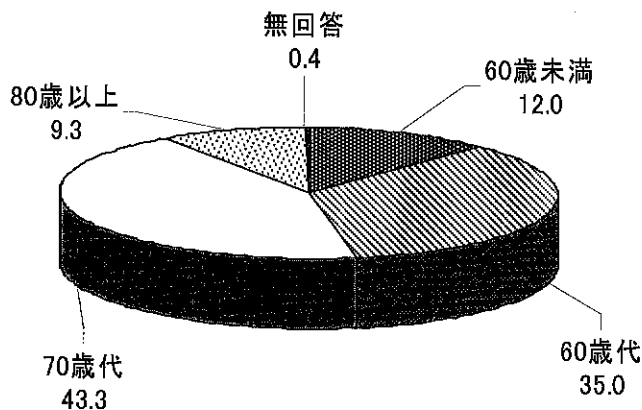
II. 調查結果

1. 調査対象者に関すること

(1) 年齢

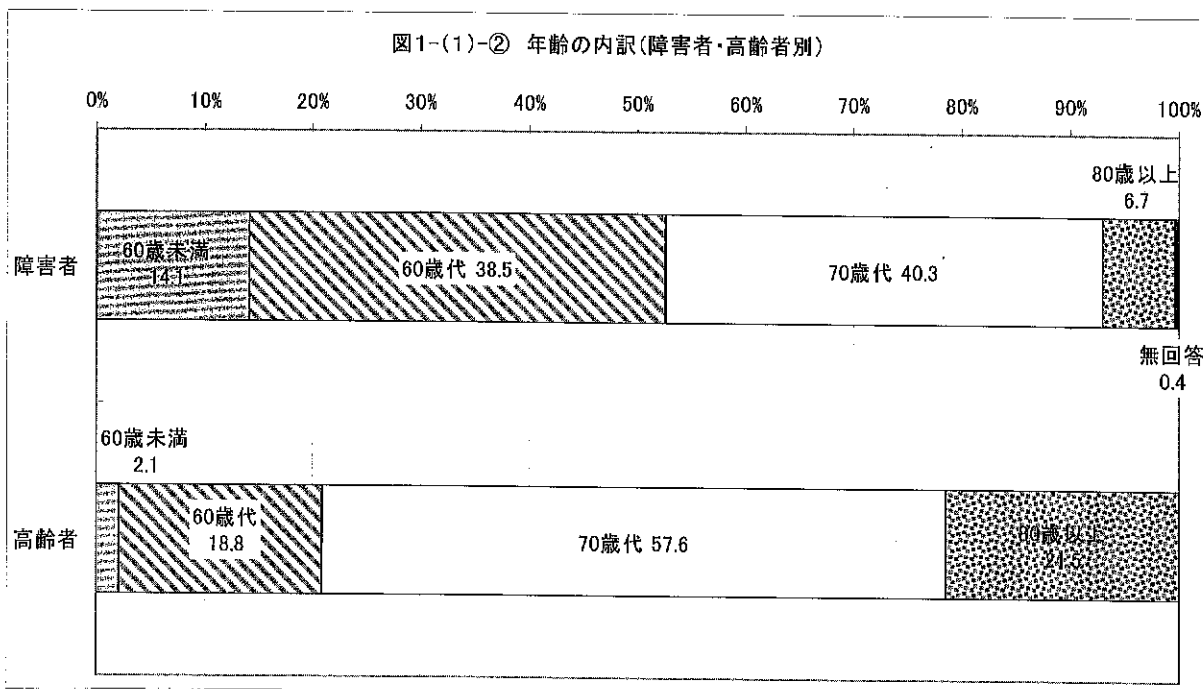
調査対象者の年齢層は、全体で60歳未満が12.0%、60歳代が35.0%、70歳代が43.3%、80歳以上が9.3%という回答になった。特に、障害者、高齢者ともに60歳代と70歳代の占める割合は約80%であり、高齢者では80歳以上が20%を超えた。

図1-(1)-① 年齢の内訳(合計)



数字は回答数に対する割合 (%)

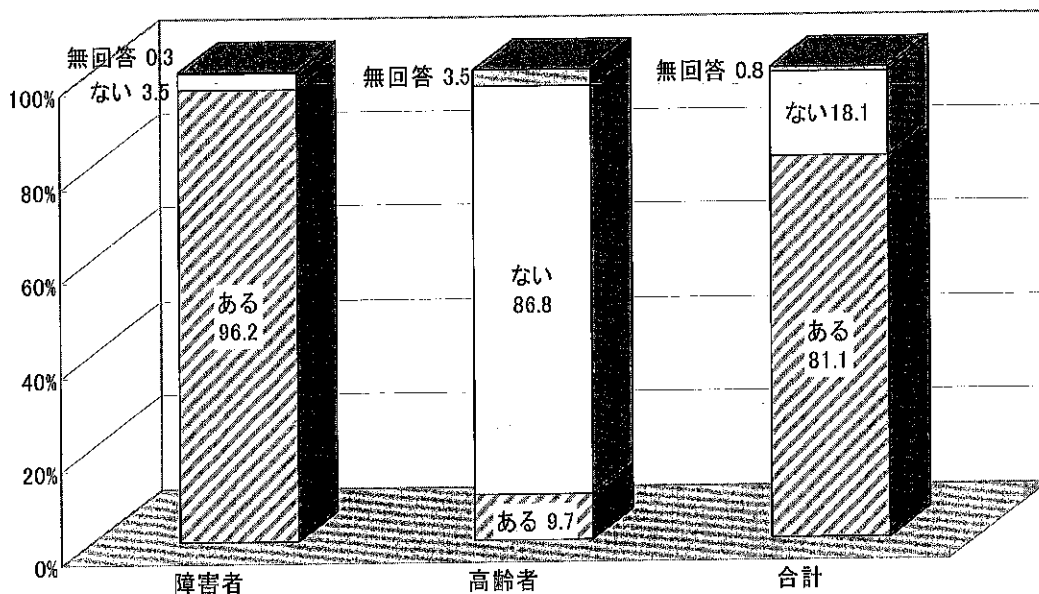
図1-(1)-② 年齢の内訳(障害者・高齢者別)



(2) 障害の有無

調査対象者の障害の有無の状況は、障害者の96.2%が「ある」とした一方、高齢者で「ある」とした回答は9.7%で、全体では81.1%が「ある」という結果になった。

図1-(2)-① 障害の有無の内訳

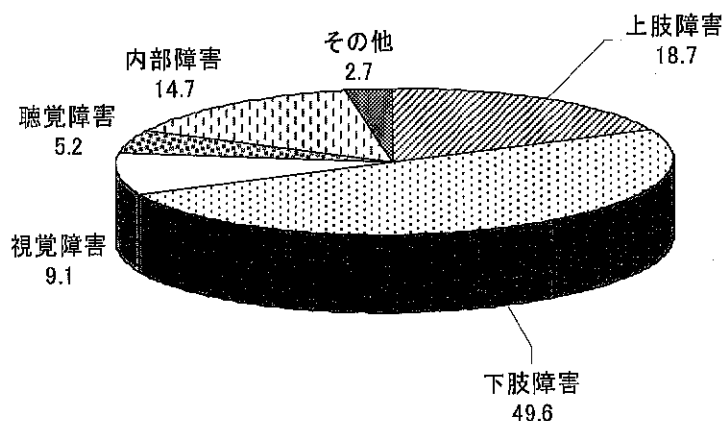


(3) 障害の種類及び補装具の利用状況

障害の種類については、全体で下肢障害が49.6%と一番多く、続いて、上肢障害18.7%、内部障害14.7%、視覚障害9.1%、聴覚障害5.2%となった。その他の種類では、体幹機能障害や言語障害という回答があった。また、高齢者のうちで、上肢、下肢、内部障害に該当があった。

補装具の利用については、義手・義足・装具が31.4%、次に補助杖が30.6%、白杖が11.8%、車いすが11.6%、歩行器が0.5%となり、その他では補聴器や矯正眼鏡という回答があった。

図1-(3)-① 障害種類の内訳(障害者・高齢者)



数字は回答数に対する割合 (%)

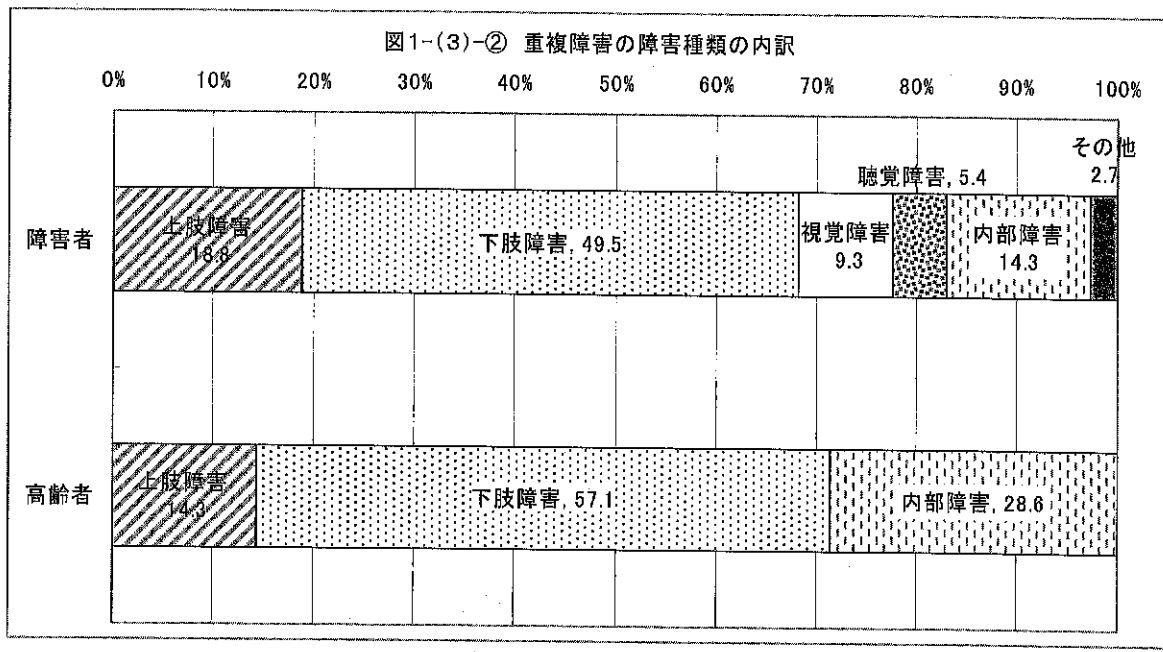
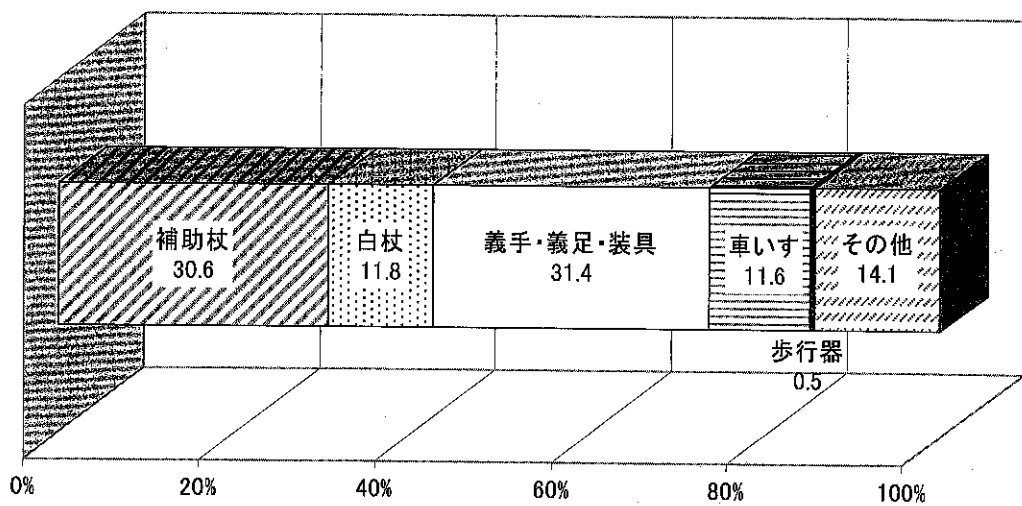


図1-(3)-③ 補装具の内訳

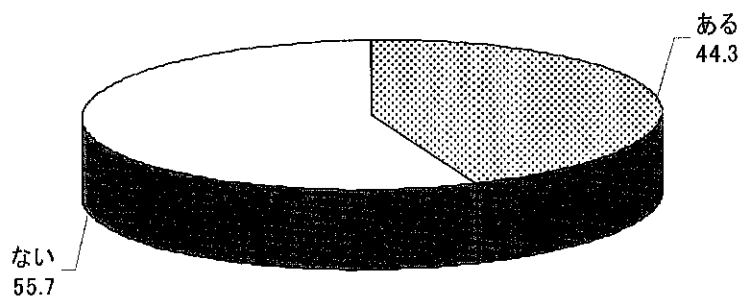


2. 歩道橋に関すること

(1) 階段（自転車等用スロープ併設含む）の歩道橋

「あなたの周辺に階段型の歩道橋がありますか」という問いには、全体で「ある」が 44.3%で、「ない」が 55.7%となり、障害者の 45.6%、高齢者の 38.0%が「ある」という回答だった。その利用状況は、全体で「利用しない」が 48.9%、「あまり利用しない」が 27.3%で、合わせると約 80%あり、利用頻度の低いことがうかがえる。また、障害者では「利用しない」が 51.4%、「あまり利用しない」が 25.8%で、高齢者は「利用しない」「あまり利用しない」がともに 35.3%で、それぞれ利用しない傾向ではあるが、その割合には違いがみられた。

図2-(1)-① 歩道橋(階段)の有無の内訳



数字は回答数に対する割合 (%)

図2-(1)-② 歩道橋(階段)の有無の内訳(障害者・高齢者別)

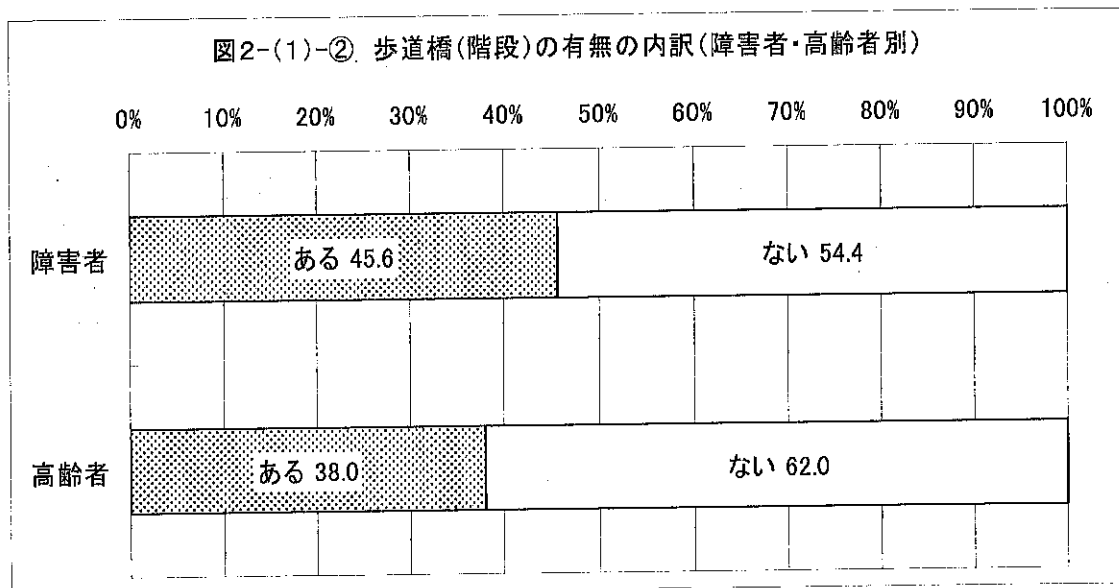
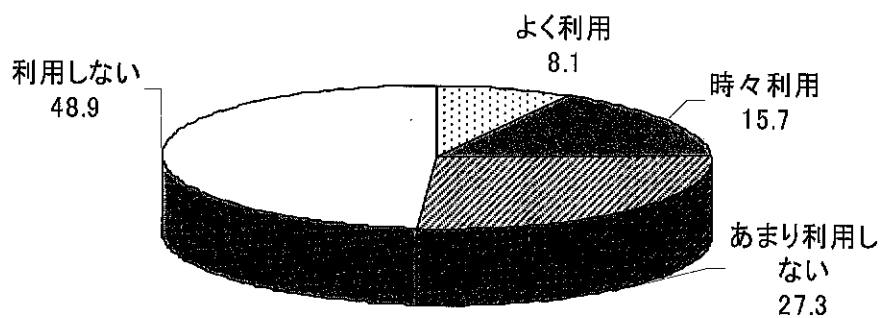
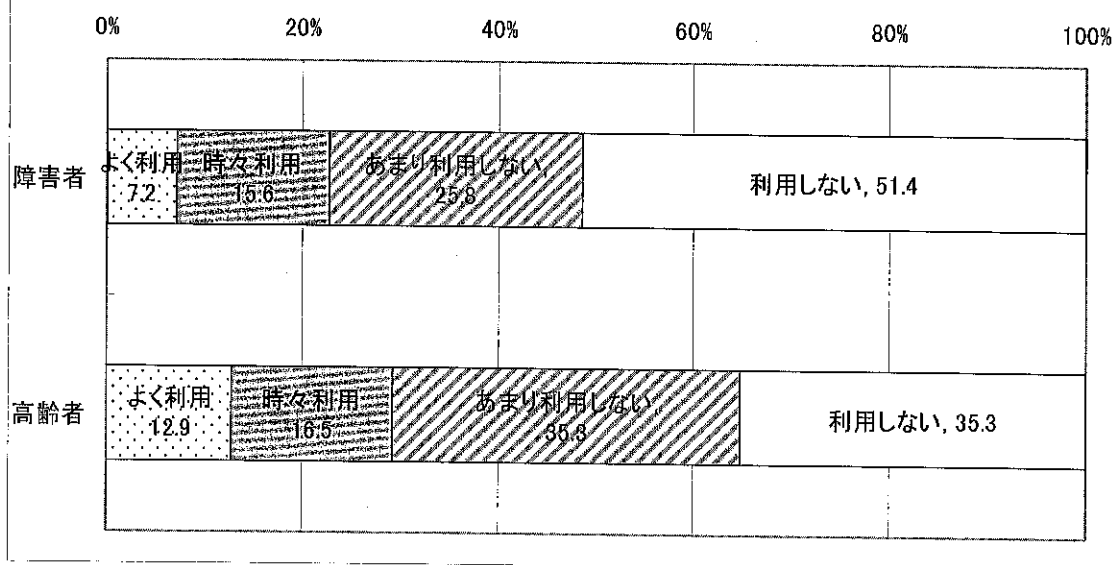


図2-(1)-③ 歩道橋(階段)の利用状況の内訳



数字は回答数に対する割合 (%)

図2-(1)-④ 歩道橋(階段)の利用状況の内訳(障害者・高齢者別)



利用している理由としては、全体の 49.1%が「安全」をあげ、次に多かった「横断歩道がない」の 26.2%を大きく上回った。また、障害者、高齢者ともに約 50%が「安全」という回答だった。障害種類別では、どの障害も全体と同様に「安全」が一番多く、次に「横断歩道がある」という回答だったが、視覚障害だけは「信号待ちがない」が二番目に多い結果となった。

図2-(1)-⑤ 歩道橋(階段)を利用している理由の内訳

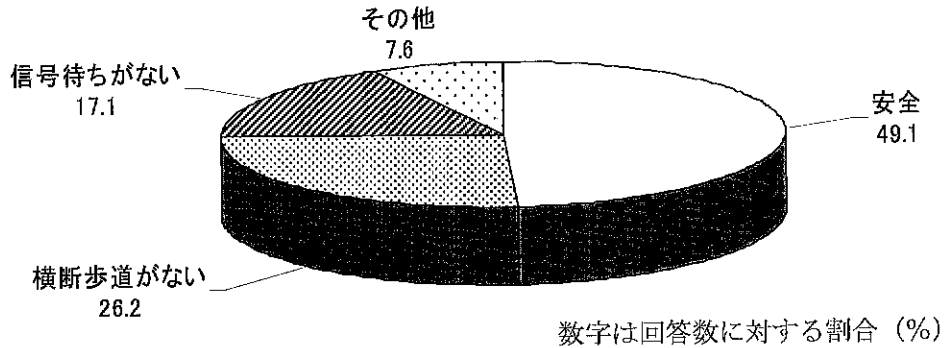


図2-(1)-⑥ 歩道橋(階段)を利用している理由の内訳(障害者・高齢者別)

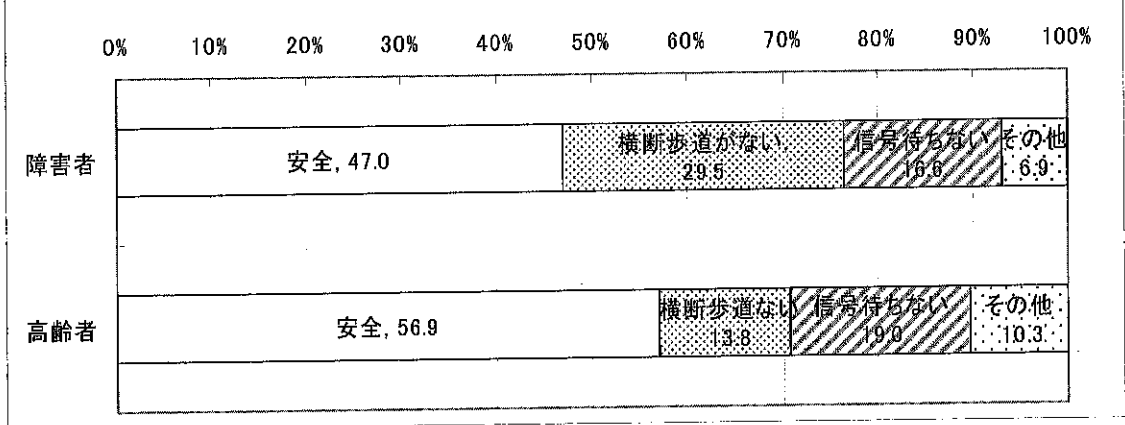
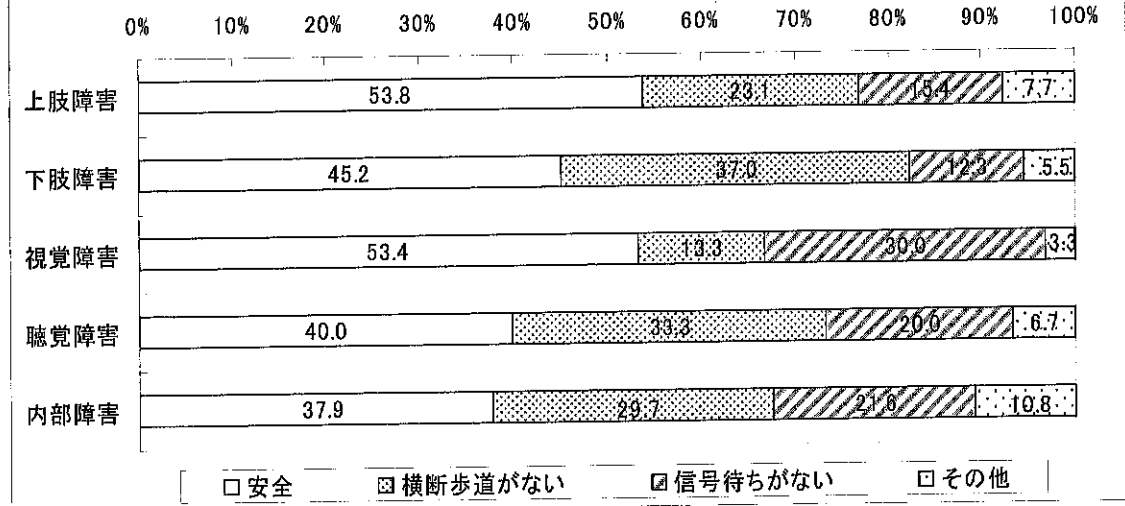


図2-(1)-⑦ 歩道橋(階段)を利用している理由の内訳(障害種類別)



また、利用していない理由としては、全体で「階段の昇降困難」が 36.7%と一番多く、「エレベーター等の未設置」11.4%、「手すりや階段部の不安(老朽や滑りやすい)」5.4%で約 54%が歩道橋の構造に関する理由をあげた結果となったが、その一方で「横断歩道がある」が 35.5%あり二番目に多い理由となった。障害者では「階段の昇降困難」が 38.4%で一番多かったが、逆に高齢者は「横断歩道がある」が 46.3%と一番多い結果となった。障害種類別では、「階段の昇降困難」を理由にしたのが一番多かったのは下肢障害の 47.6%のみで他の障害は「横断歩道がある」とする回答が一番多く、特に聴覚障害では 72.2%あった。

図2-(1)-⑧ 歩道橋(階段)を利用していない理由の内訳

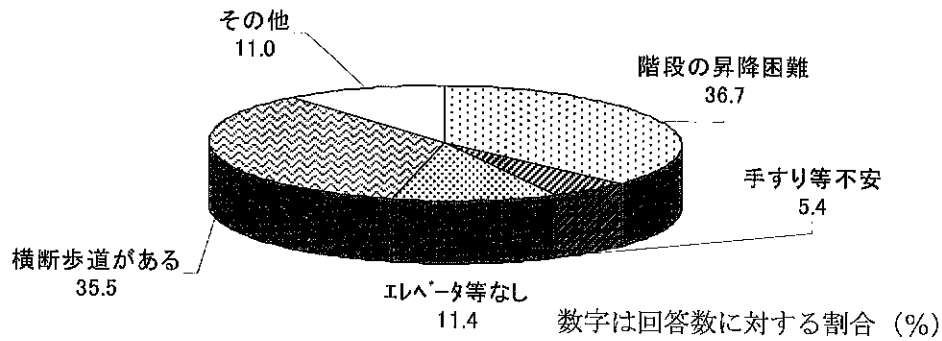


図2-(1)-⑨ 歩道橋(階段)を利用していない理由の内訳(障害者・高齢者別)

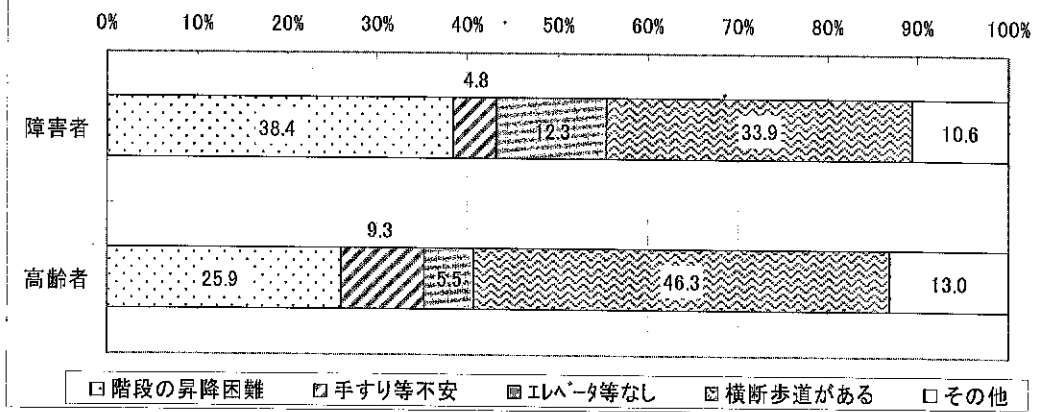
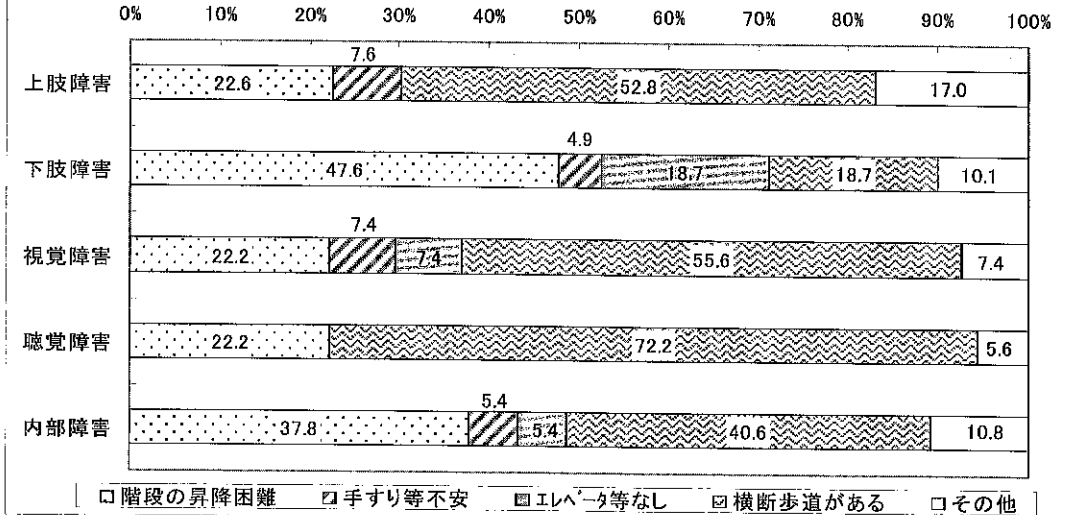


図2-(1)-⑩ 歩道橋(階段)を利用していない理由の内訳(障害種類別)



(2) スロープ（階段部がない）の歩道橋

スロープの歩道橋が周辺にあるかについては、全体で「ある」が 20.4%で、「ない」が 79.6%となり、障害者、高齢者ともに全体と同様の割合となった。その利用状況は、全体で「利用しない」が 50.7%で、「あまり利用しない」の 25.7%と合すると約 76%を占め、上掲の階段の歩道橋と同様、利用頻度の低い傾向がうかがえた。また、障害者、高齢者ともに全体と同様に、利用頻度の低さがみられたが、高齢者に限っては、「時々利用する」が 23.7%あり、障害者とは違う傾向となった。

図2-(2)-① 歩道橋(スロープ)の有無の内訳

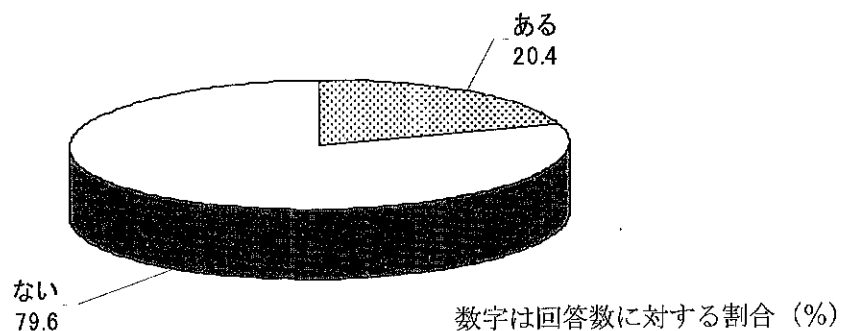


図2-(2)-② 歩道橋(スロープ)の有無の内訳(障害者・高齢者別)

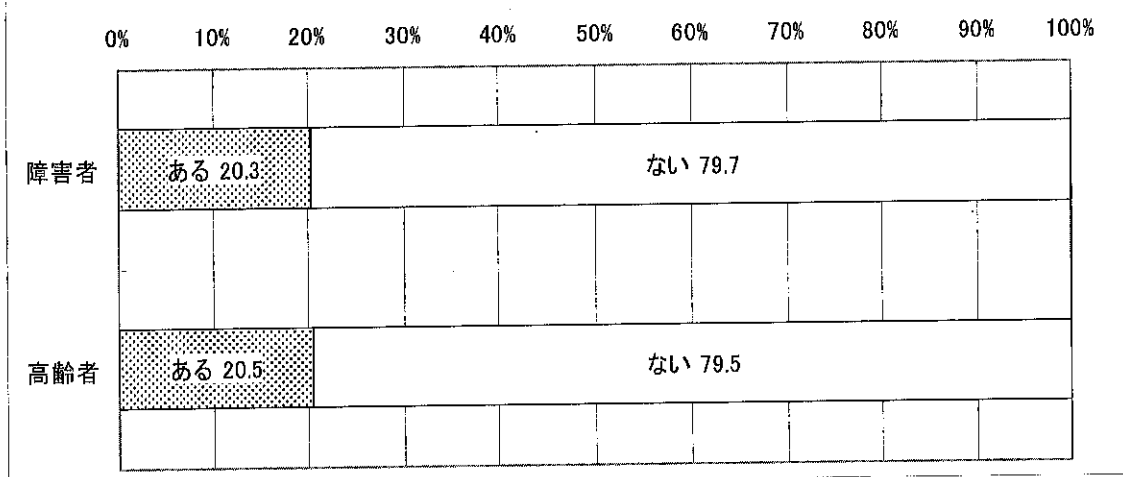


図2-(2)-③ 歩道橋(スロープ)利用状況の内訳

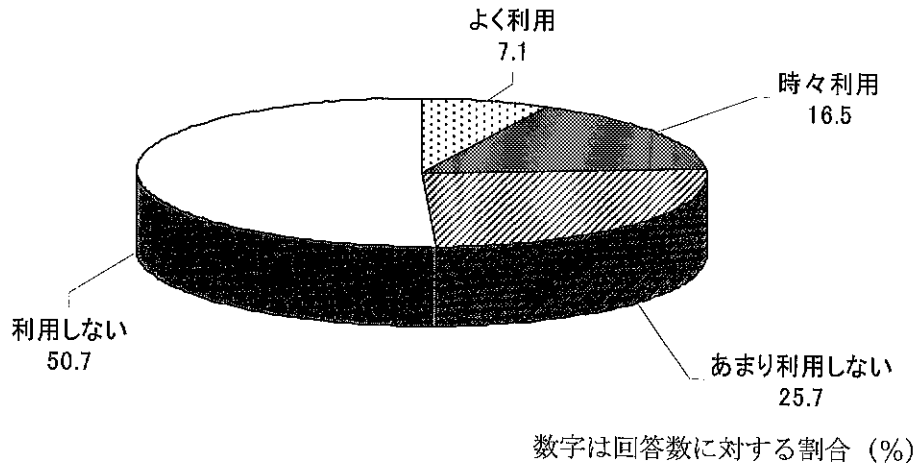
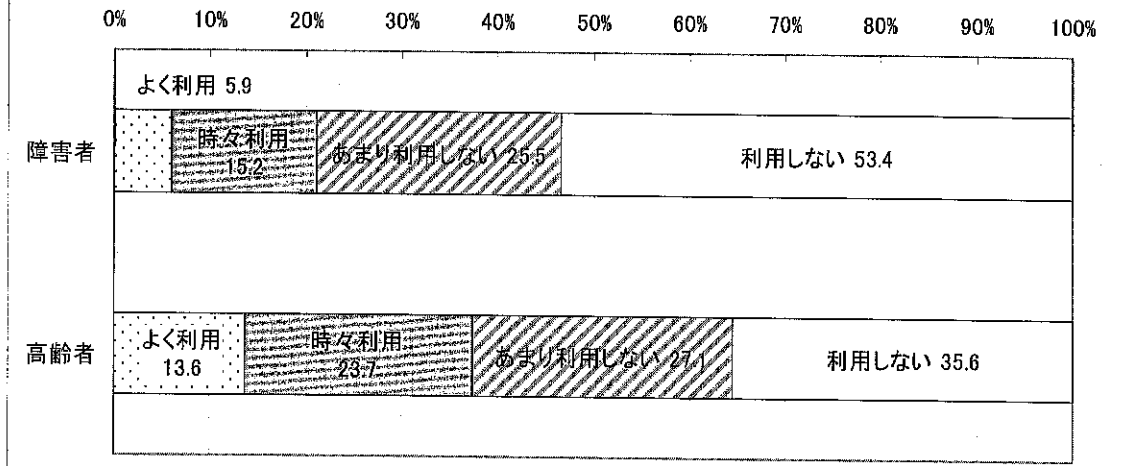


図2-(2)-④ 歩道橋(スロープ)の利用状況の内訳(障害者・高齢者別)



利用している理由としては、上掲の階段の歩道橋と同様、全体の 54.6%が「安全」をあげ、次に多かった「横断歩道がない」の 22.0%を大きく上回った。また、障害者、高齢者でも、全体と同じく「安全」が 50%以上を占めた。障害種類別でみると、上肢、下肢、視覚、内部障害は、全体と同じく「安全」が一番多く、上肢、下肢、視覚障害は 53%以上を占めたが、聴覚障害については 44.5%が「信号待ちがない」とし違う傾向がみられた。

図2-(2)-⑤ 歩道橋(スロープ)を利用している理由の内訳

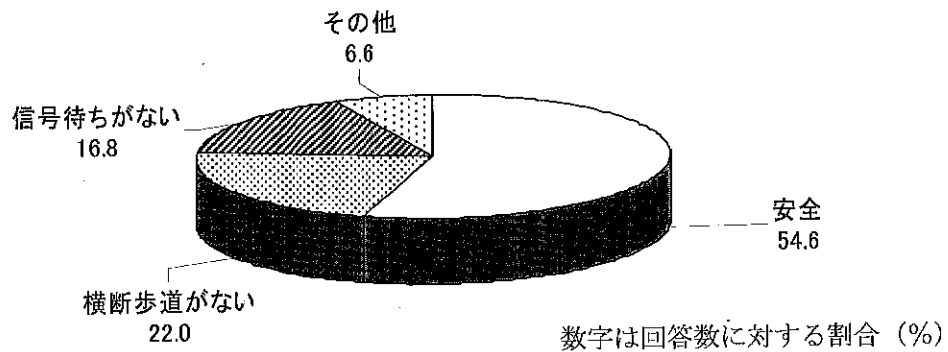


図2-(2)-⑥ 歩道橋(スロープ)を利用している理由の内訳(障害者・高齢者別)

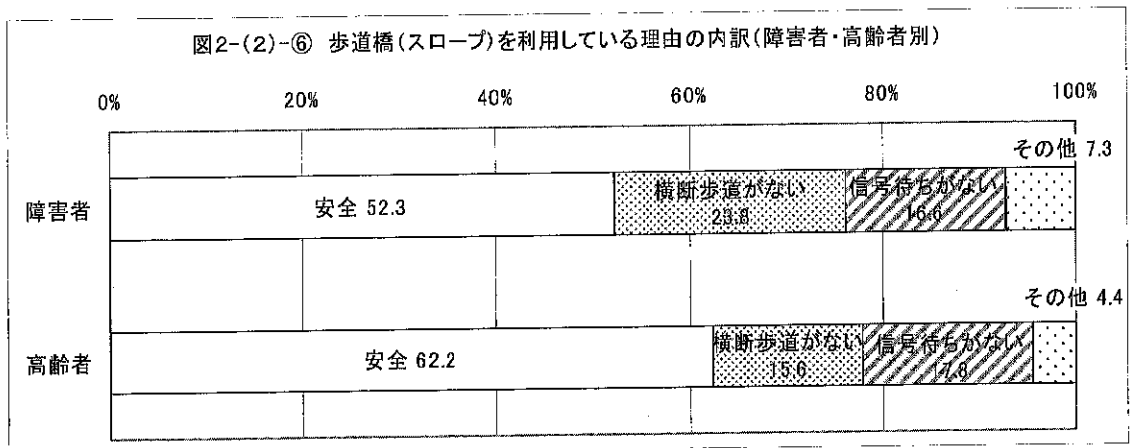
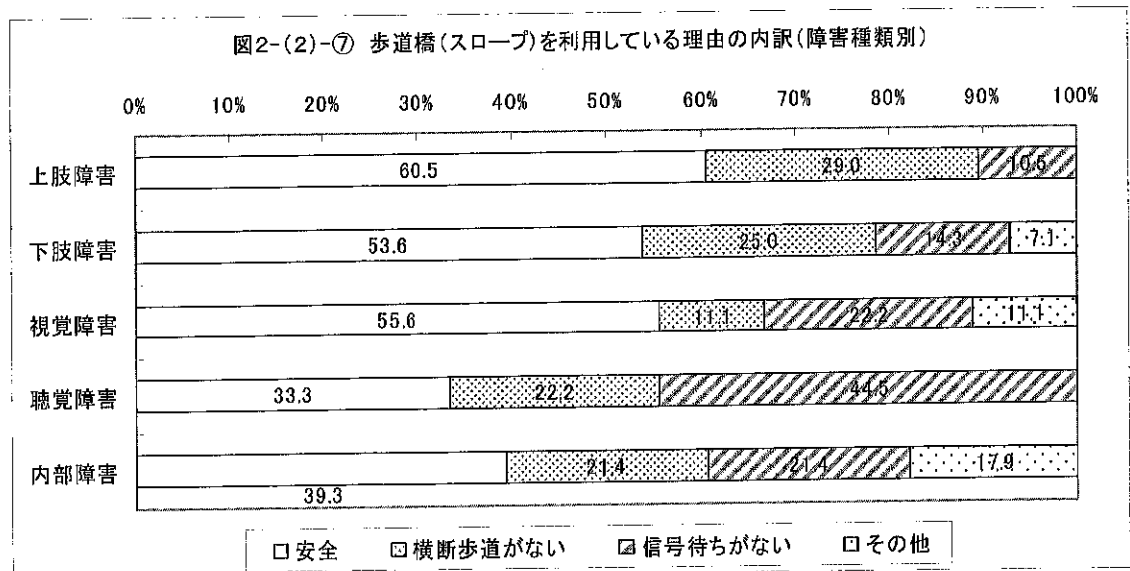


図2-(2)-⑦ 歩道橋(スロープ)を利用している理由の内訳(障害種類別)



利用していない理由としては、全体で「横断歩道がある」が 48.8%と一番多く、「スロープの傾斜がきつい」や「スロープが長い」、「歩行面が滑りやすい」といった理由を大きく上回った。また、障害者、高齢者でも同じ傾向となり、「横断歩道がある」とする回答が約 50%近くを占めた。障害種類別も、全体と同様で「横断歩道がある」が一番多く、特に、視覚、聴覚障害は 60%以上の回答があり、他の理由を大きく上回った。

図2-(2)-⑧ 歩道橋(スロープ)を利用していない理由の内訳

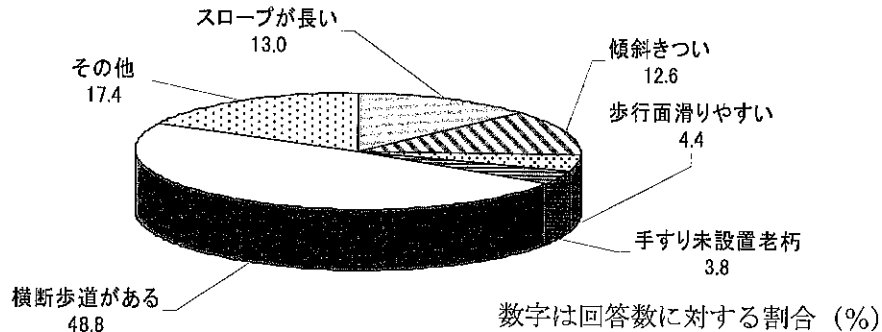


図2-(2)-⑨ 歩道橋(スロープ)を利用していない理由の内訳(障害者・高齢者別)

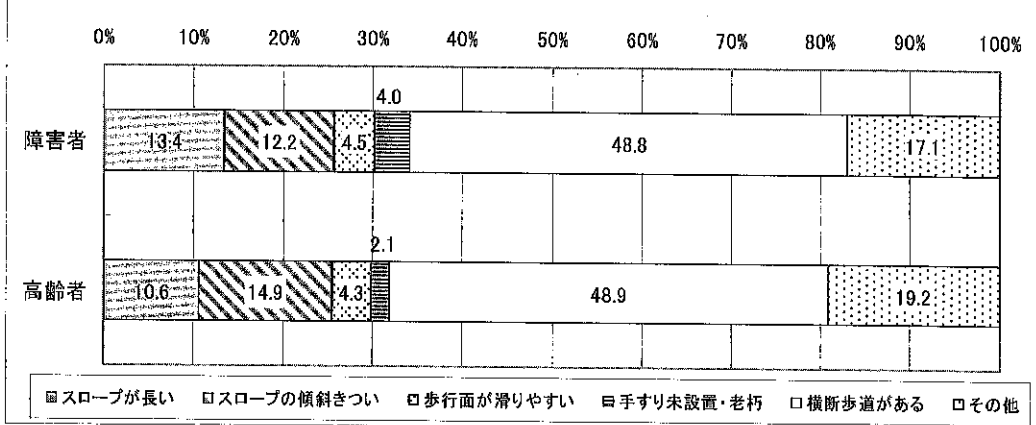
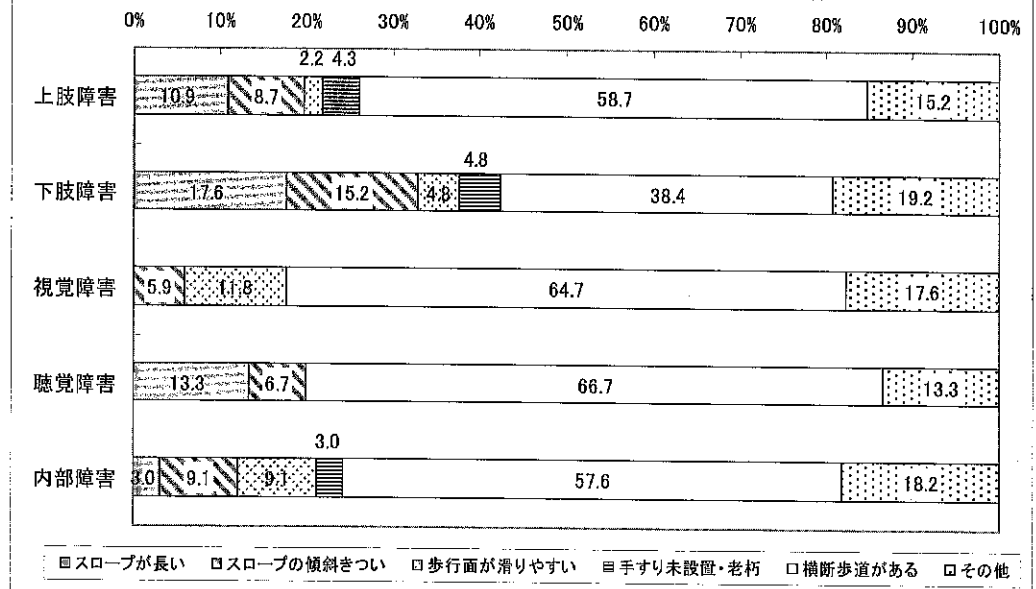


図2-(2)-⑩ 歩道橋(スロープ)を利用していない理由の内訳(障害種類別)



(3) エレベーターが設置されている歩道橋

エレベーター設置の歩道橋が周辺にあるかについては、全体で「ある」が 14.1%、「ない」が 85.9%となり、障害者の 84.0%、高齢者の 94.4%が「ない」という回答だった。その利用状況は、全体で「利用しない」が 45.1%、「あまり利用しない」が 25.8%で、上掲の階段やスロープの歩道橋と同様、大半が利用頻度の低い傾向がうかがえた。また、障害者、高齢者ともに全体と同様に利用頻度の低い傾向となったが、障害者に限っては、「時々利用する」が 20.1%あり、上掲スロープの歩道橋とは逆の結果となった。

図2-(3)-① 歩道橋(エレベーター)の有無の内訳

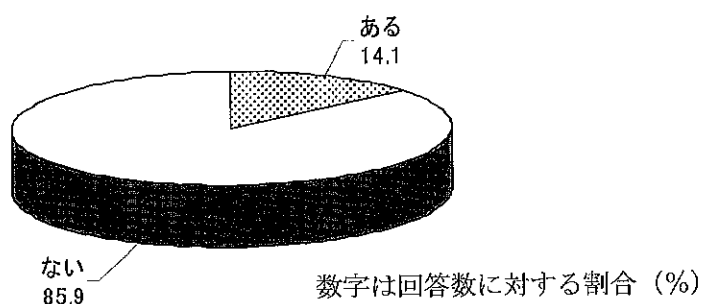


図2-(3)-② 歩道橋(エレベーター)の有無の内訳(障害者・高齢者別)

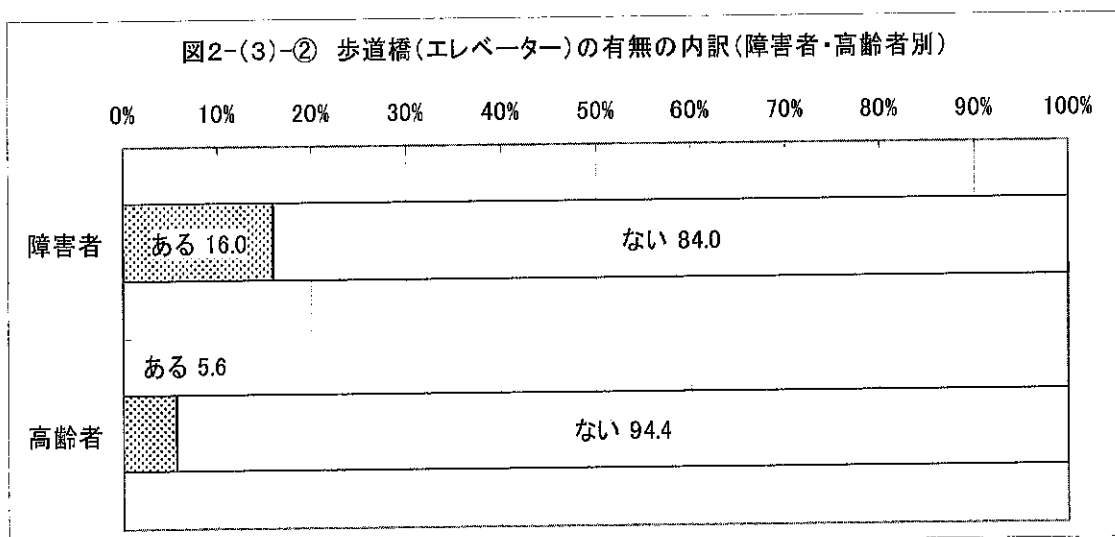
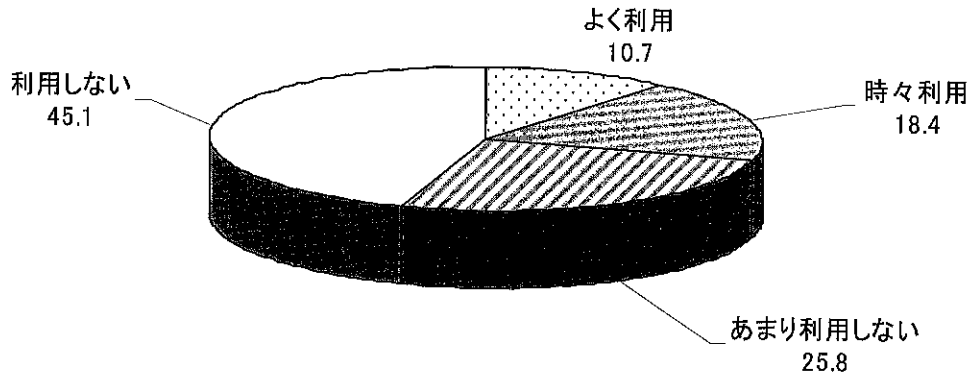
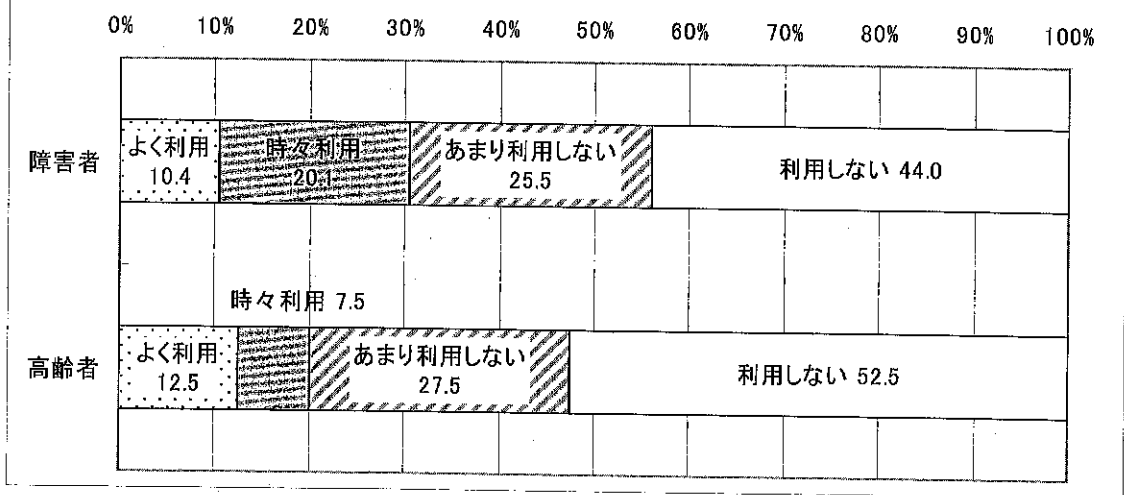


図2-(3)-③ 歩道橋(エレベーター)の利用状況の内訳



数字は回答数に対する割合 (%)

図2-(3)-④ 歩道橋(エレベーター)の利用状況の内訳(障害者・高齢者別)



利用している理由としては、全体で 61.9%が「安全」と回答し、「横断歩道がない」の 16.2%や「信号待ちがない」の 12.7%を大きく上回った。また、障害者、高齢者ともに「安全」を理由とした回答が60%以上と一番多かったが、障害者では「横断歩道がない」の18.2%が二番目だったのに対し、高齢者は「信号待ちがない」の 23.3%が次に多かった。障害種類別でみると、どの障害も「安全」とする回答が一番多く、他の理由を大きく上回った。特に、下肢障害では約70%を占める結果となった。

図2-(3)-⑤ 歩道橋(エレベーター)を利用している理由の内訳

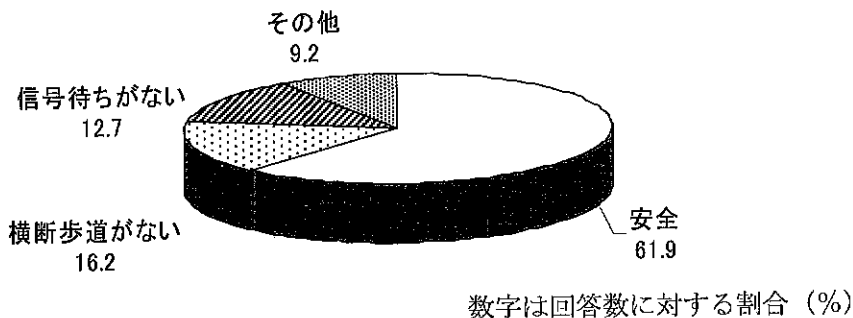


図2-(3)-⑥ 歩道橋(エレベーター)を利用している理由の内訳(障害者・高齢者別)

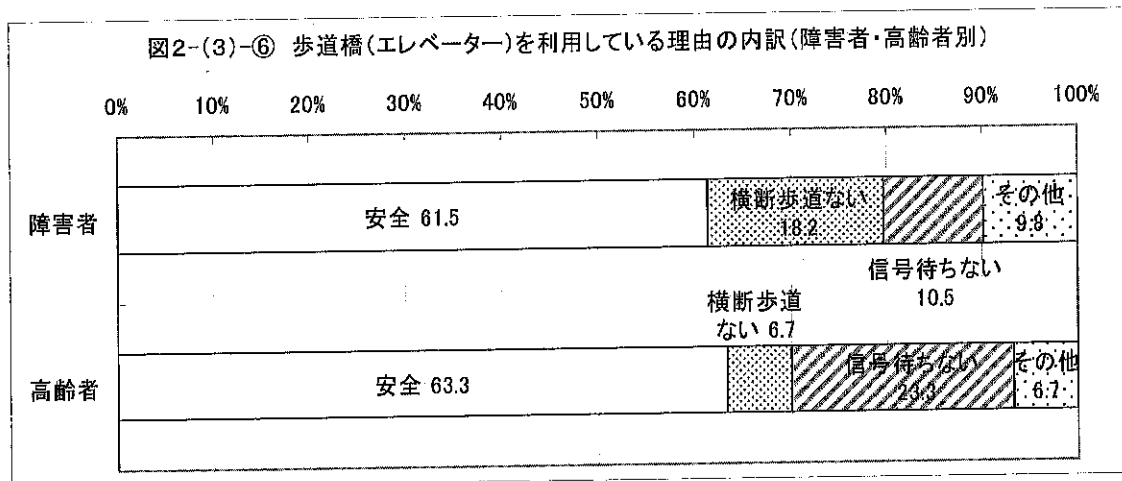
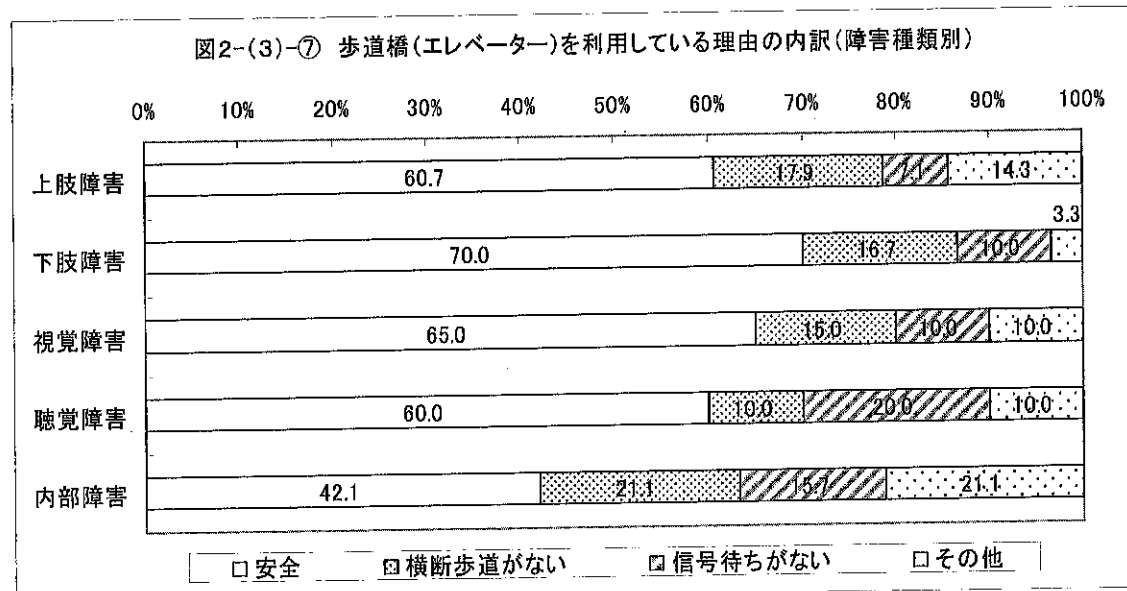


図2-(3)-⑦ 歩道橋(エレベーター)を利用している理由の内訳(障害種類別)



また、利用していない理由としては、全体で「横断歩道がある」が 66.8%を占め、「治安等の不安」や「利用時間の制限」、「ボタン操作の困難」といった他の理由を大きく上回った。また、障害者、高齢者ともに「横断歩道がある」が約 70%弱で全体と同様の割合となった。障害者種類別でも、どの障害者ともに約 60%以上が「横断歩道がある」との回答で、他の回答を大きく上回った。

図2-(3)-⑧ 歩道橋(エレベーター)を利用していない理由の内訳

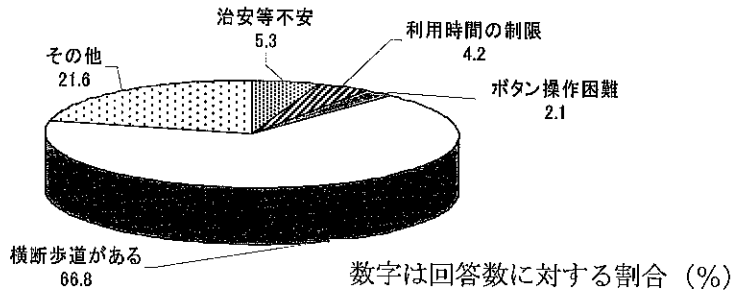


図2-(3)-⑨ 歩道橋(エレベーター)を利用していない理由の内訳(障害者・高齢者別)

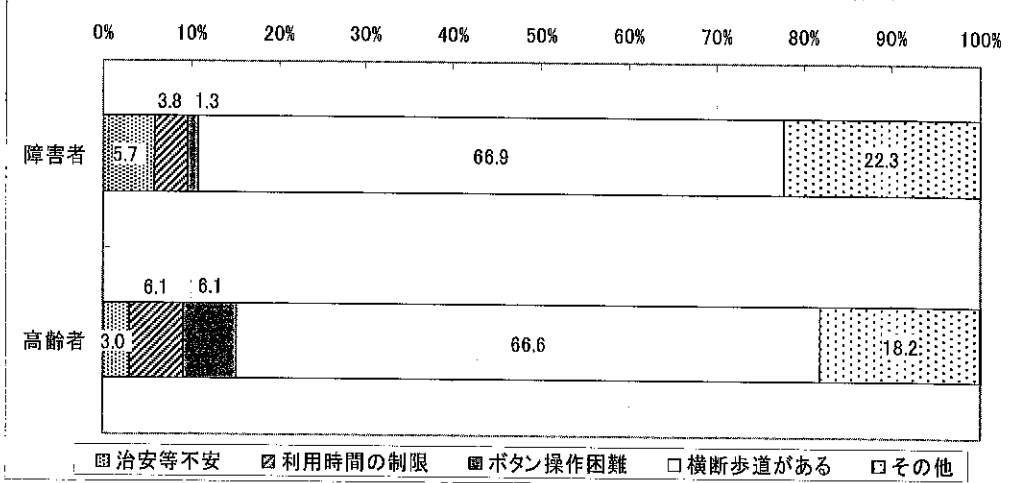
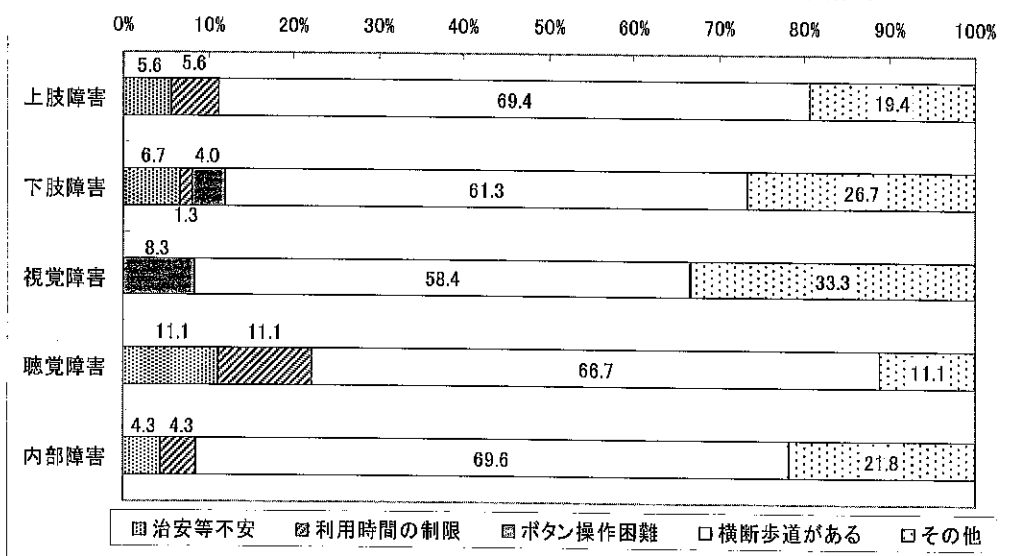


図2-(3)-⑩ 歩道橋(エレベーター)を利用していない理由の内訳(障害者種類別)



(4) 歩道橋に対する意見

「歩道橋に対してどのようなご意見をお持ちですか」という問い(複数回答)については、全体で「エレベーター等の配慮した改善が必要」が 51.5%と一番多く、次に「安全面から必要」の 46.4%、「ふだんの清掃管理が必要」の 16.0%となった。「構造の安全面・定期点検の不十分」や「環境(空間・景観)に考慮した設計が必要」、「不要(撤去)」とした回答は、それぞれ 10%以下となった。また、障害者は全体と同様、「エレベーター等の配慮した改善」が 54.3%、「安全面から必要」が 44.4%となったが、高齢者は「安全面から必要」が 55.5%、「エレベーター等の配慮した改善」が 38.1%となり違う傾向がみられた。また、その他の意見で 20%を超えたのは高齢者で「清掃管理の必要」のみで、割合の違いがみられなかった。障害種類別では、「エレベーター等の配慮した改善」が一番多かったのは、下肢、聴覚、内部障害でともに 50%を超え、次に「安全面から必要」が多かった一方、視覚障害は「安全面から必要」が 52.5%で一番多く、「エレベーター等の配慮した改善」は 47.5%で二番目となり、上肢障害は「安全面からの必要」と「エレベーター等の改善」が 49.6%と同じ割合となった。年齢別では、「安全面から必要」が、80 歳以上で 53.2%、70 歳代で 45.9%、60 歳代で 45.3%、60 歳未満で 47.5%となり、「エレベーター等の改善が必要」は、80 歳以上で 35.1%、70 歳代で 48.5%、60 歳代で 56.4%、60 歳代未満で 62.6%という結果になり、「清掃管理の必要」が約 16%前後あったものの、その他の定期点検や環境に配慮した設計、撤去といった他の意見を大きく上回った。

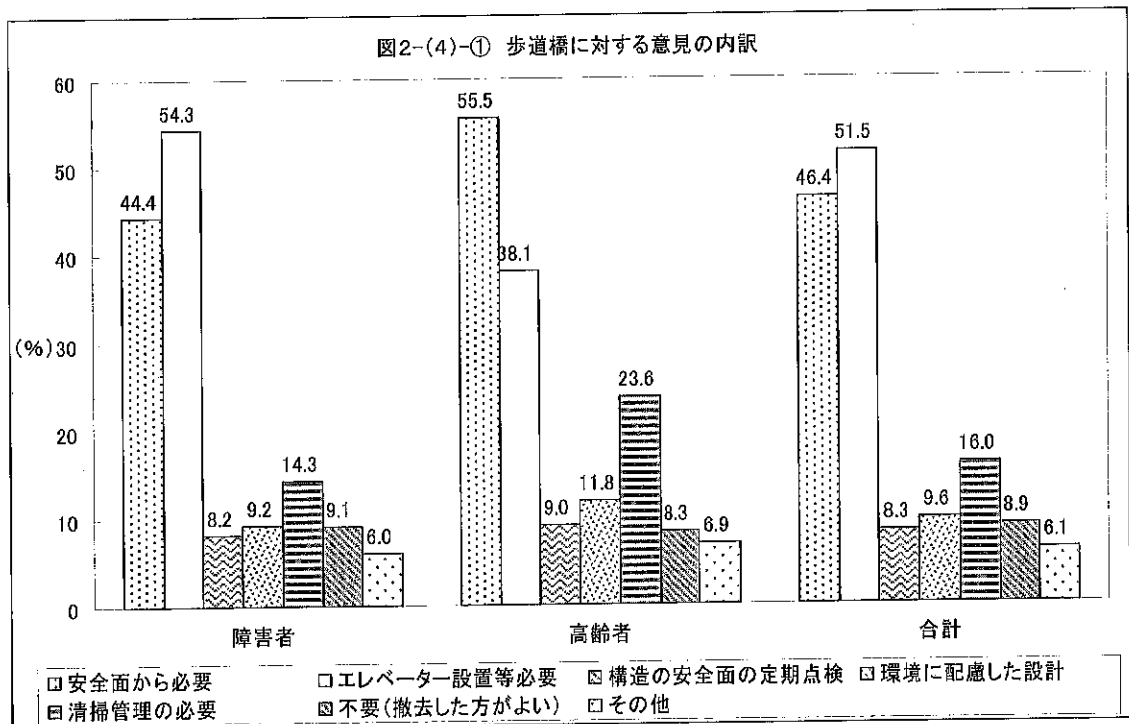


図2-(4)-② 歩道橋に対する意見の内訳(障害種類別)

(複数回答)

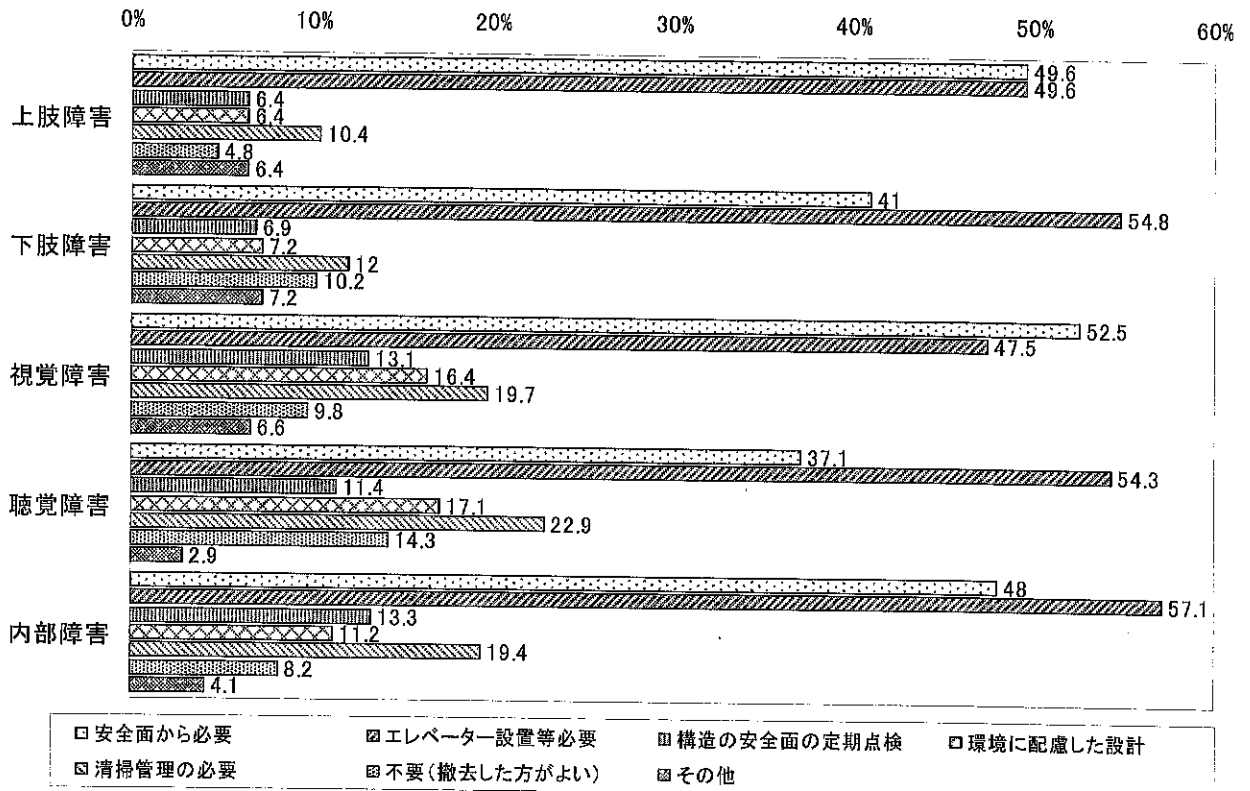
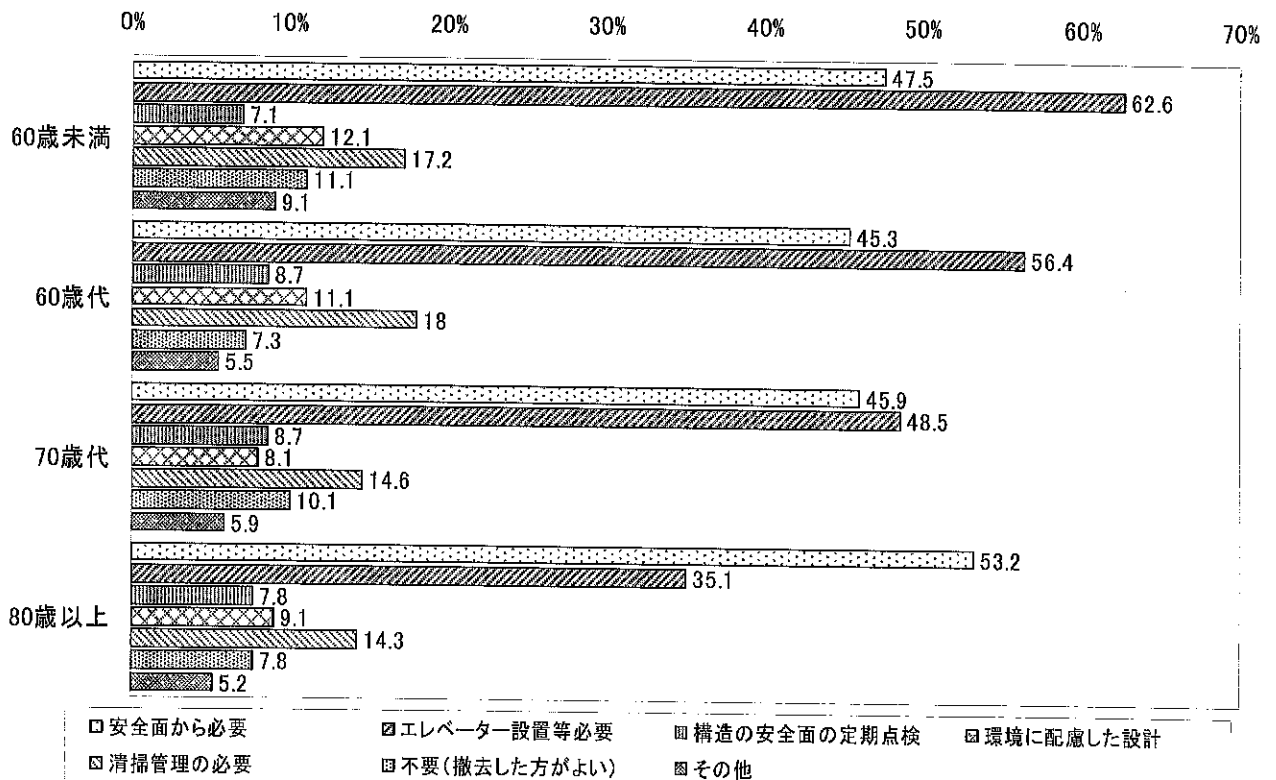


図2-(4)-③ 歩道橋に対する意見の内訳(年齢別)

(複数回答)



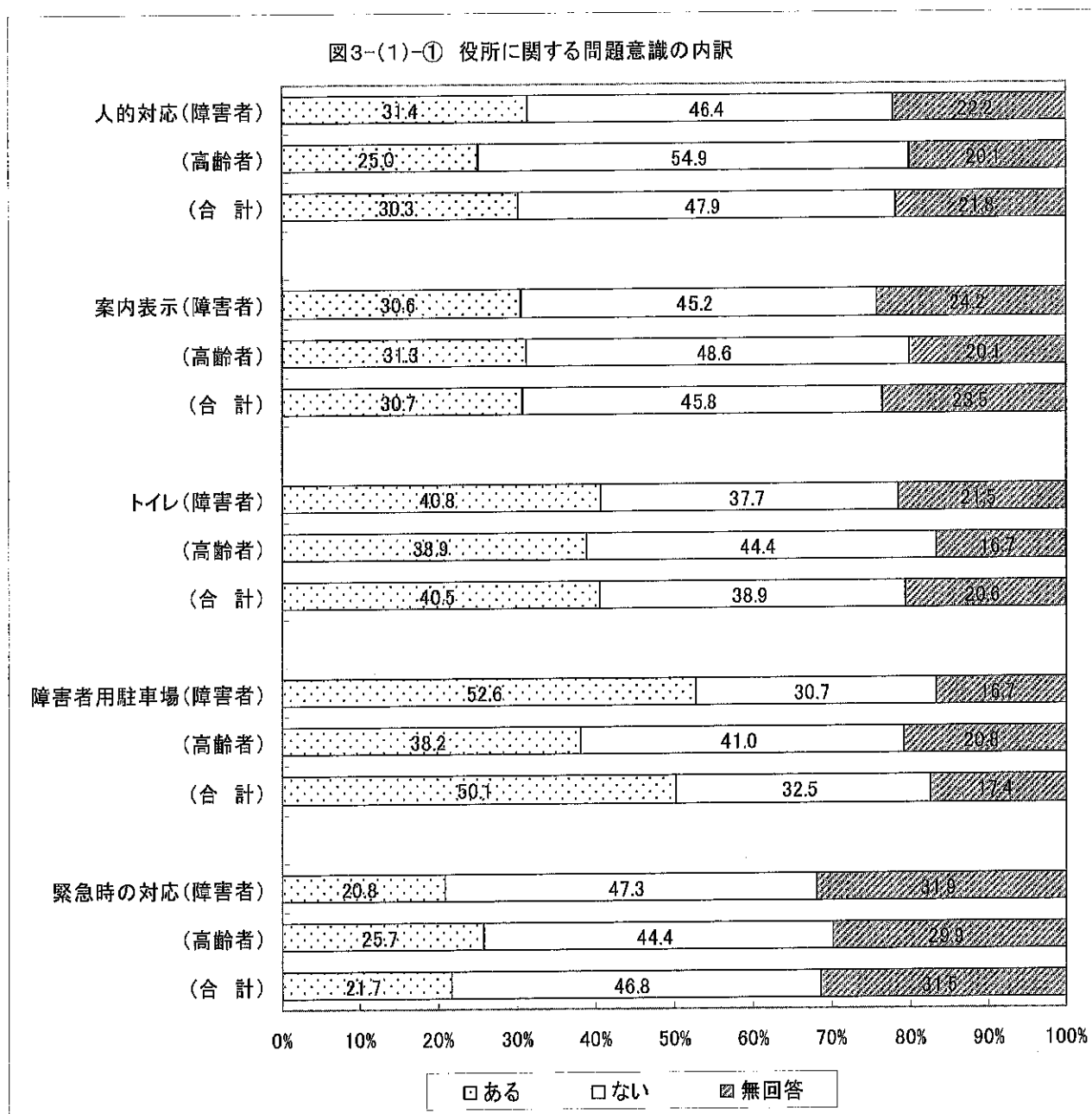
また、その他の意見(自由記述)としては、以下のような内容があった。

- 近くに歩道橋がないため何も思わない。実感がない。(同意見他1名)
- あまりに少ない利用者のために作るのは一般の理解を得るのが難しいのでは。
- 積雪時の対策を充分にしてもらいたい。
- 段差を小さくする。(同意見他1名)
- 歩道橋の幅が狭いので(高い所が苦手)、怖くて通れない。
- 右手の使用不能者の対応として手すりを左右端と中央につけてもらいたい。
- 構造の老朽化
- 雨の日が滑る。
- 階段の段差が分かりにくいので、段鼻に統一された「黄色」の色づけが是非必要。
- 歩行、移動に時間がかかるので、安心して移動するためには必要だし、利用しやすいように、是非、改善してほしい。
- エレベーターが設置され、車いすの人と出かけた時にはとても助かる。
- 全ての歩道橋にエレベーターかスロープを設置してほしい。
- まず歩道橋設置が必要。
- 全盲者には歩道橋がどこにあるのか分からない。
- 歩道橋を使用しない環境を作ることの方が大事なことと思う。
- 誰もが安心してスムーズに移動できる歩行空間の整備が必要。
- 歩道橋は車の安全を重視したもので、歩行者の安全を重視してほしい。
- 歩行者が車の上を歩くより、車が歩行者の上を通る設計が必要。
- 歩行困難な者にとっては大変。
- 車いす利用者にはエレベーターやスロープを緩やかにしてもらってもやはり利用できない。
- 歩道橋よりも信号機の方が皆が使えるのではないか。
- 横断歩道を作り信号をつけるようにしてほしい。
- 普通の信号や手押し信号などを設けた横断歩道でよい。
- 浜松市では取り外して2ヶ所しかない。
- 不要と思われる所は撤去してもよい。
- 田舎には不要と思われるが、全地域では不要とは言えない。
- 居住地の条件によっては異なるが、足腰の悪い人や老人には歩道橋の昇降は苦痛。
- 住んでいる地域では田園が多く歩道橋の必要をなしていない。(同意見他1名)
- 田舎の歩道橋は、生徒の登下校に使用する程度で、一般的には一人での通行はあまりない。
- 交通量の多い国道等で、通学路等の横断者の多いところでは、信号機では待ち時間が長く、交通渋滞ができるような場所には歩道橋が必要。

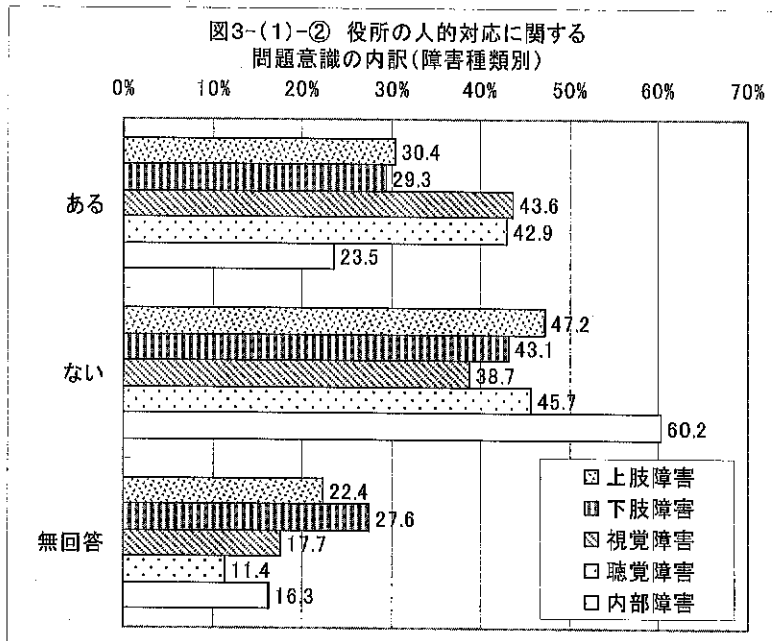
- 小学生の通学には、安全上利用が望ましい。(通学用に必要が他2名)
- 歩道橋を渡らないと信号をいくつも渡って回り道しなければならない。
- 学生のたまり場になっている。
- 若者がたむろし、特に女性は恐くて通れない(駅用歩道橋)、壁・屋根付のため風雨は防げるが外からの視線が妨げられ密室状態同様になる。
- 治安を考えると子供や高齢者には不安。
- マナーを大切にしてほしい。

3. 施設や歩道等に対する不便や不安等に関すること

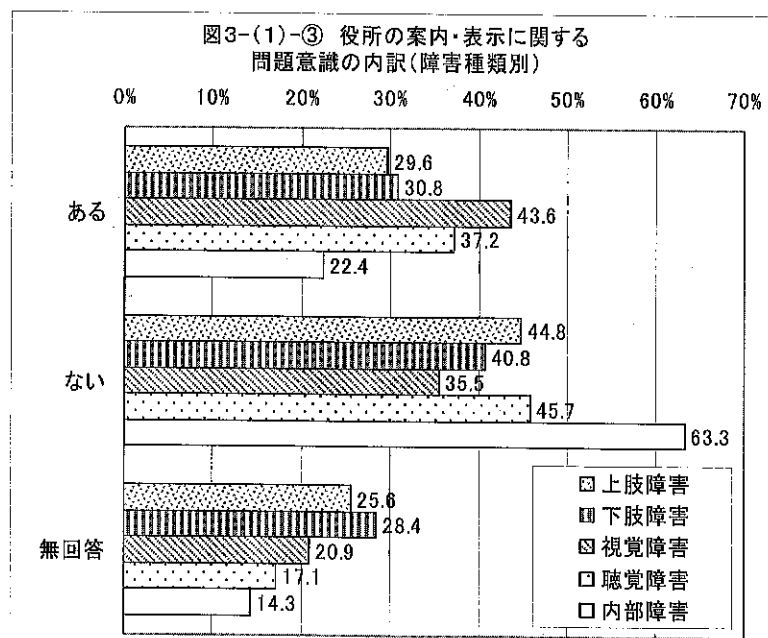
(1) 役所



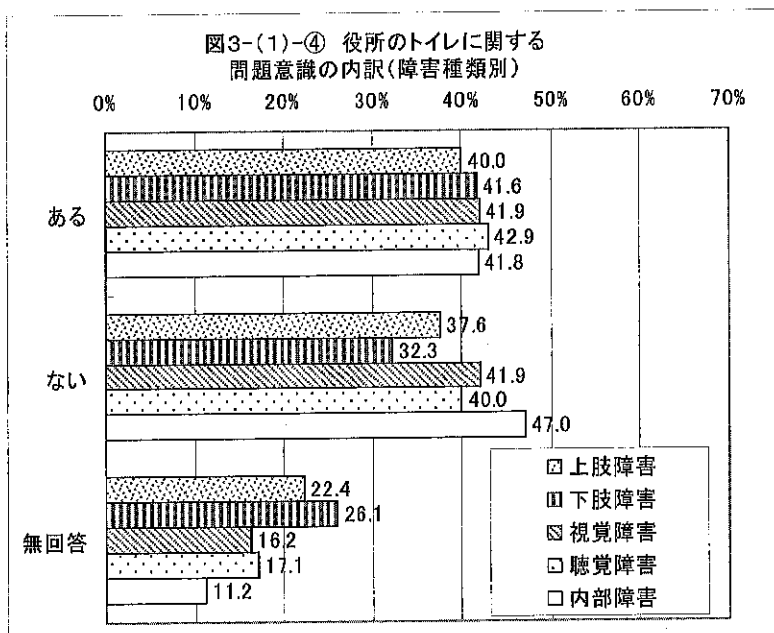
役所の人的対応に対する不便や不安等では、全体で「ある」が30.3%、「ない」が47.9%となった。また、障害者は「ある」が31.4%で「ない」が46.4%、高齢者は「ある」が25.0%で「ない」が54.9%となり、障害者の「ある」とする割合が高齢者より若干多い結果となった。障害種類別では、視覚、聴覚障害で「ある」が40%以上となった一方、内部障害で60.2%が「ない」という結果となり、視覚障害の「ない」38.7%と大きな違いがみられた。



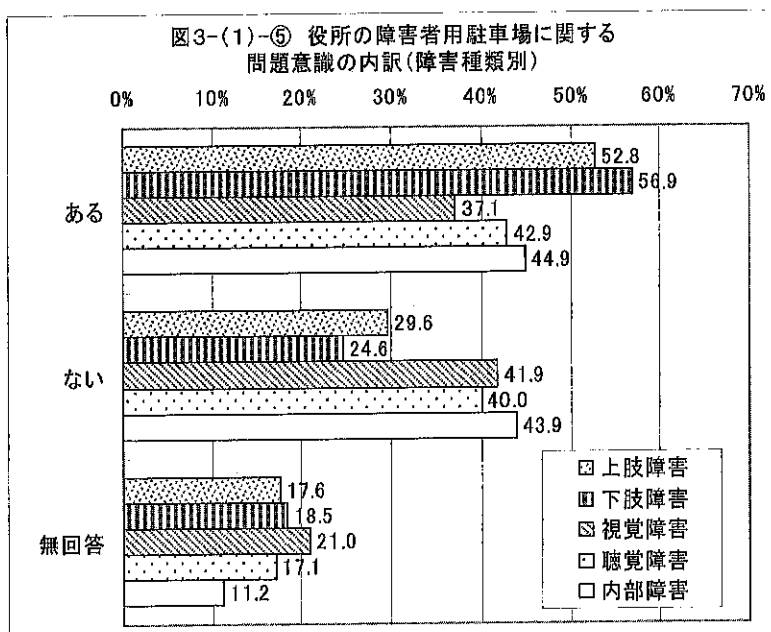
案内・表示に対する不便や不安等では、全体で「ある」が30.7%、「ない」が45.8%となった。また、障害者、高齢者では、ともに全体と同様の割合となった。障害種類別では、視覚、聴覚障害で「ある」とする割合が約40%であり、他の障害より多い傾向がみられた。その一方、内部障害は「ない」とする割合が63.3%と際立ち、他の障害とは違う傾向となった。



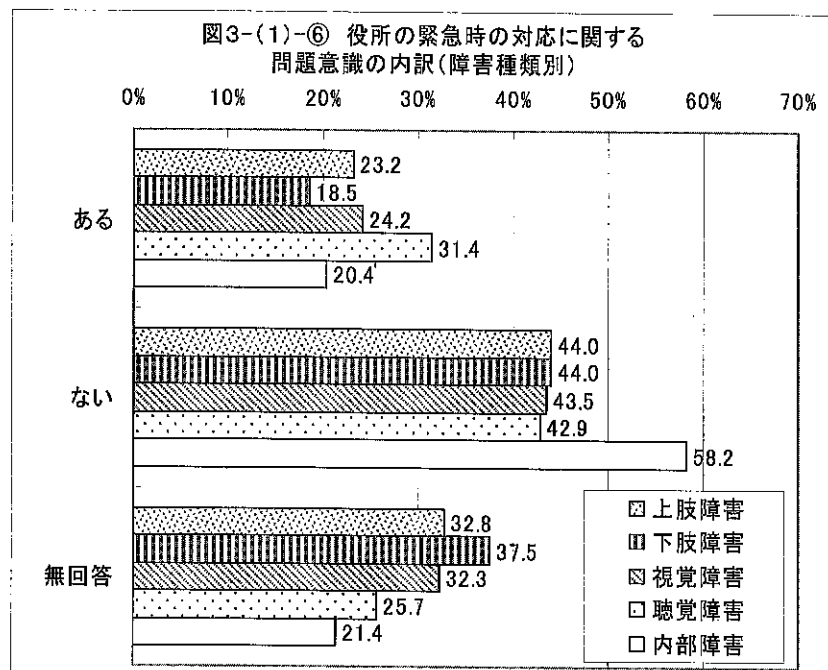
トイレに対する不便や不安等では、全体で「ある」が 40.5%、「ない」が 38.9%でほぼ同じ割合となった。また、障害者、高齢者も、ともに全体と同様の割合となった。障害種類別では、どの障害も「ある」とする回答が40%以上となった一方で、内部障害は「ない」が47.0%となり、他の障害より多い割合となった。



障害者用駐車場に対する不便や不安等では、全体で「ある」が 50.1%あり、「ない」の 32.5%を上回る結果となった。また、障害者は「ある」が 52.6%で「ない」が 30.7%と全体と同じ割合となったが、高齢者は「ある」が 38.2%で、「ない」の 41.0%とほぼ同じ割合となった。障害種類別では、視覚障害で「ない」が 41.9%で「ある」の 37.1%を若干上回ったが、その他の障害は「ある」の割合が「ない」より多く、特に、上肢と下肢障害では 50%以上を超える結果となった。



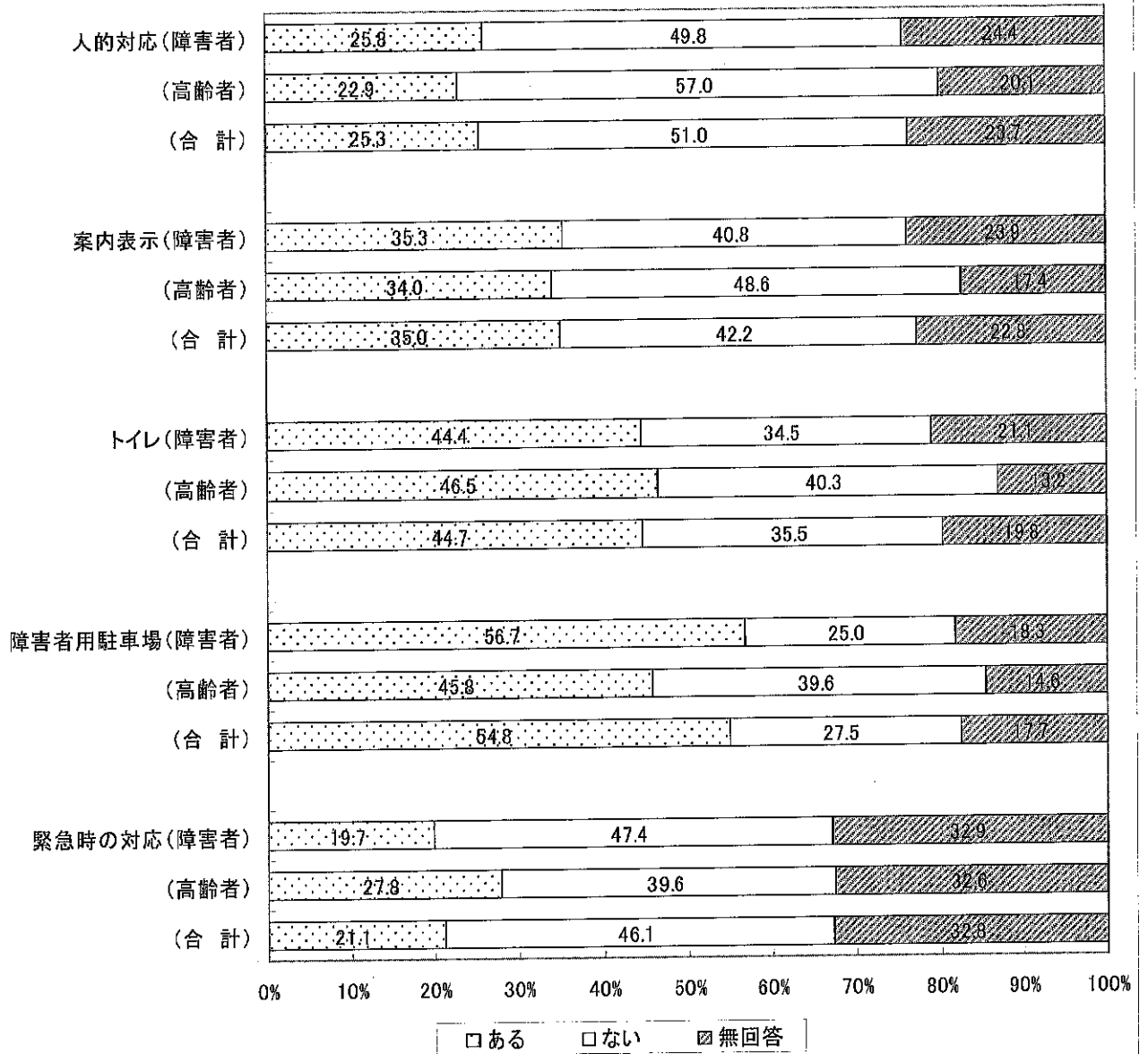
緊急時の対応の不便や不安等では、全体で「ある」が21.7%で、「ない」の46.8%と大きな差がみられた。また、障害者、高齢者でも全体と同様の割合となった。障害種類別でも、どの障害ともに「ない」とする割合が40%を超え、特に、内部障害は58.2%を占めた。その一方、聴覚障害は「ある」が31.4%となり、他の障害より多い傾向がみられた。



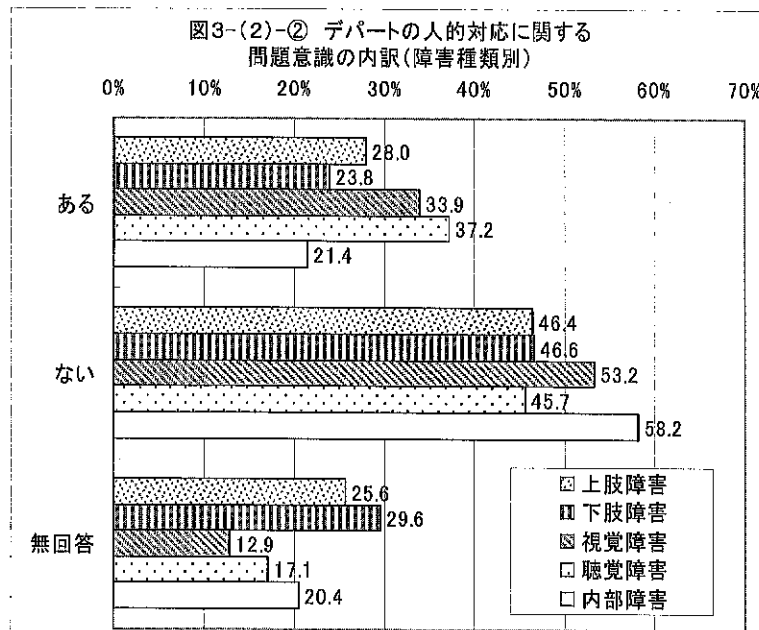
なお、上掲の人的対応等の設問項目に対する「無回答」の割合については、緊急時の対応が全体で約30%あり、他の設問項目の約20%前後とは違う傾向がみられた。

(2) デパート・スーパー等

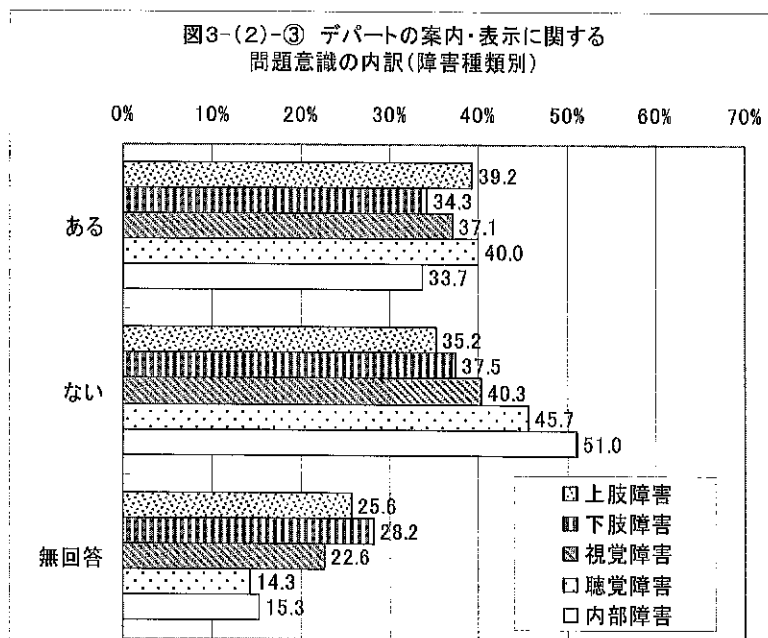
図3-(2)-① デパートに関する問題意識の内訳



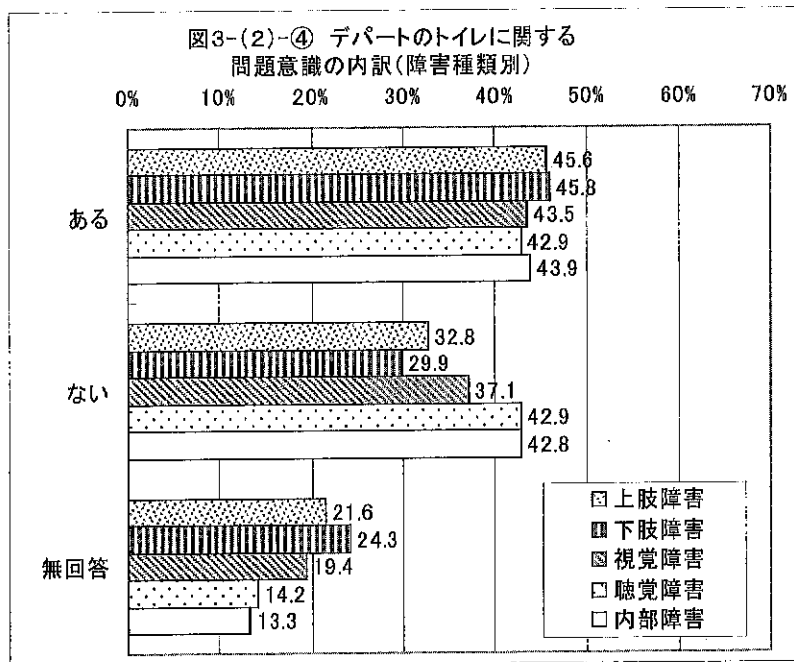
デパート・スーパー等の人的対応に対する不便や不安等については、全体で「ある」が25.3%、「ない」が51.0%となり大きな違いがみられた。また、障害者、高齢者では、「ある」は全体と同じ割合となったが、「ない」については、高齢者が57.0%と若干多い結果となった。障害種類別では、どの障害も「ない」が50%前後となったが、視覚、聴覚障害については「ある」が30%を超え、他の障害より多い傾向がみられた。



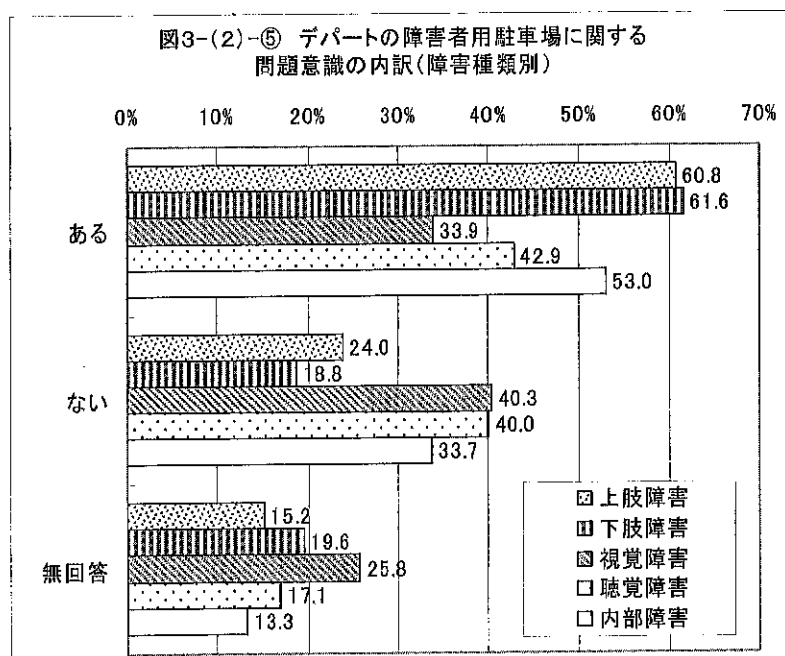
案内・表示に対する不便や不安等では、全体で「ある」が35.0%、「ない」が42.2%だった。また、障害者、高齢者も全体と同様の割合だった。障害種類別では、上肢障害で「ある」が39.2%で「ない」の35.2%を若干上回ったほかは、他の障害は「ない」とする割合の方が多く、特に、内部障害では51.0%を占める結果となった。



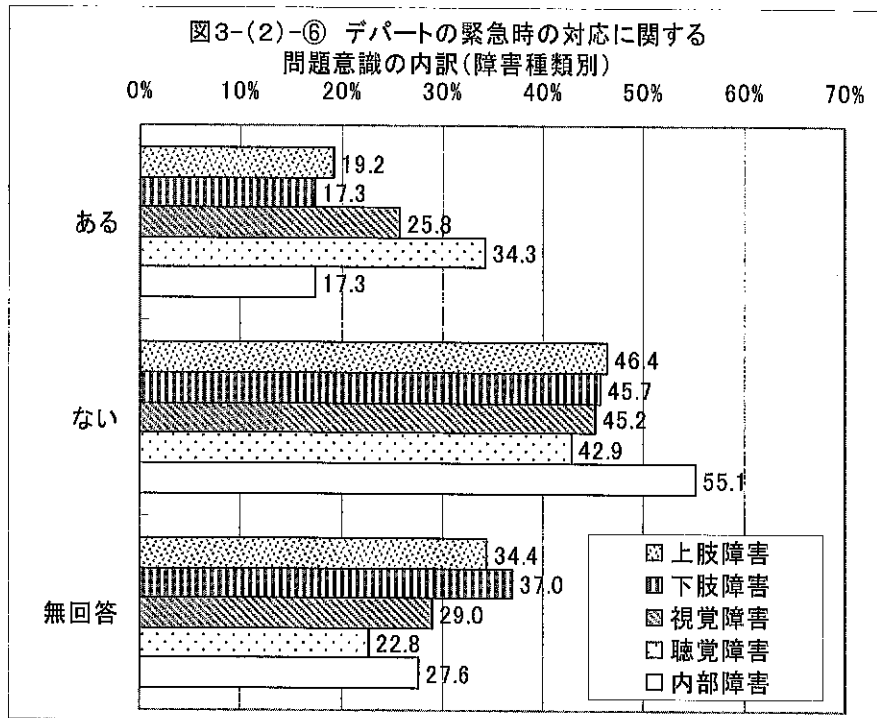
トイレに対する不便や不安等では、全体で「ある」が44.7%、「ない」が35.5%だった。また、障害者、高齢者ともに全体と同様の割合となった。障害種類別では、どの障害ともに「ある」とした割合が40%を超え、「ない」の割合を上回ったが、下肢障害で「ない」とする割合が29.9%だったことに比べ、聴覚障害で42.9%、内部障害で43.9%が「ない」とし、障害により大きな差がみられた。



障害者用駐車場に対する不便や不安等では、全体で「ある」が54.8%、「ない」が27.5%となり大きな違いがみられた。また、障害者で56.7%、高齢者で45.8%が「ある」とし、「ない」とする回答を、それぞれ大きく上回った。障害種類別では、上肢、下肢障害がともに60%を超え「ある」とし、「ない」は20%前後に止まった一方、視覚障害は「ある」が33.9%、「ない」が40.3%となり、他の障害と違う傾向がみられた。



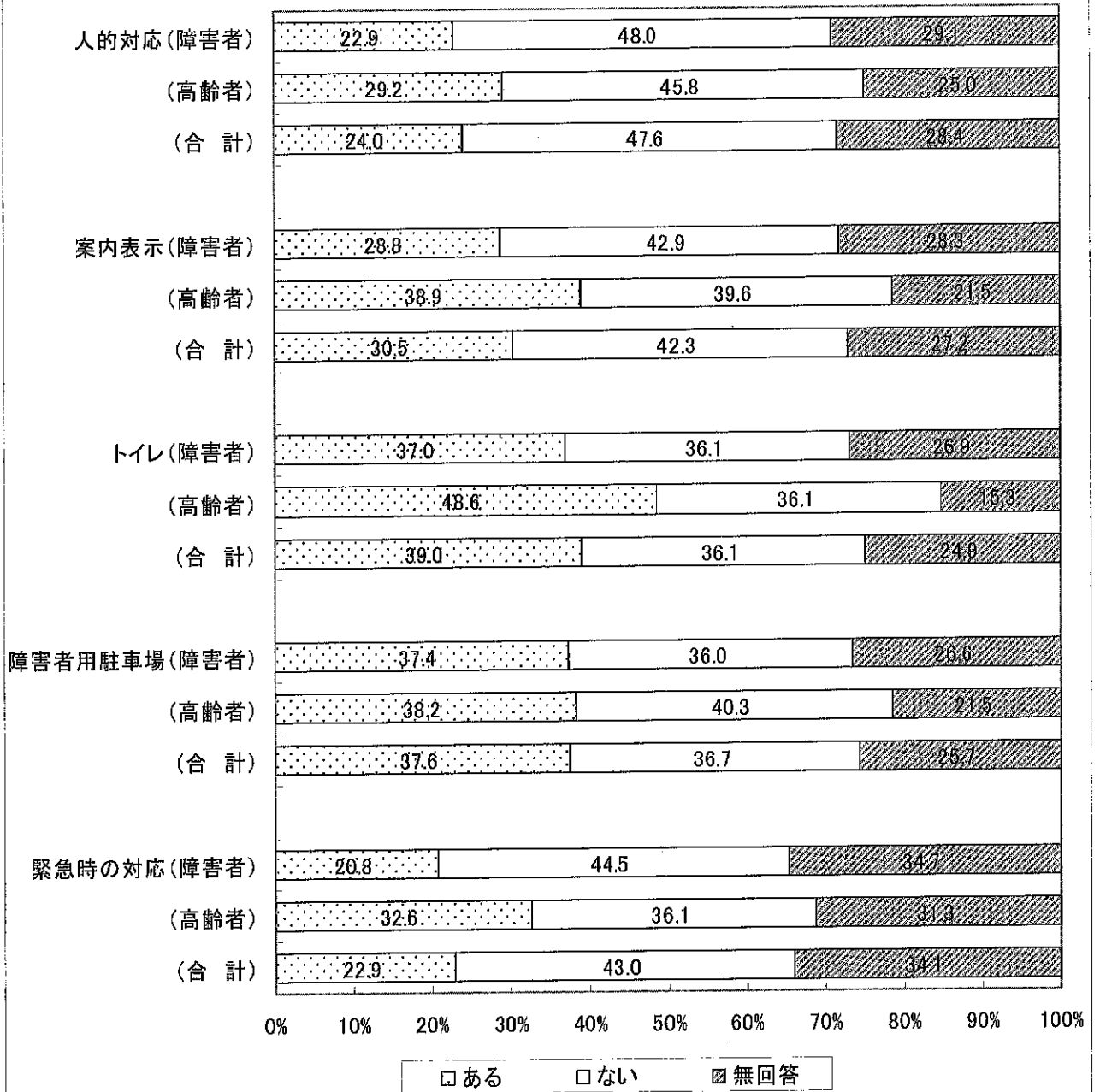
緊急時の対応に対する不便や不安等では、全体で「ある」が21.1%、「ない」が46.1%となり大きな違いがみられた。また、障害者、高齢者も、ほぼ全体と同様の割合となった。障害種類別では、聴覚障害で「ある」が34.3%となった一方、下肢、内部障害はともに「ある」が17.3%に止まり違いがみられた。特に、内部障害は「ない」が55.1%あり、他の障害よりもだいぶ多い割合がみられた。



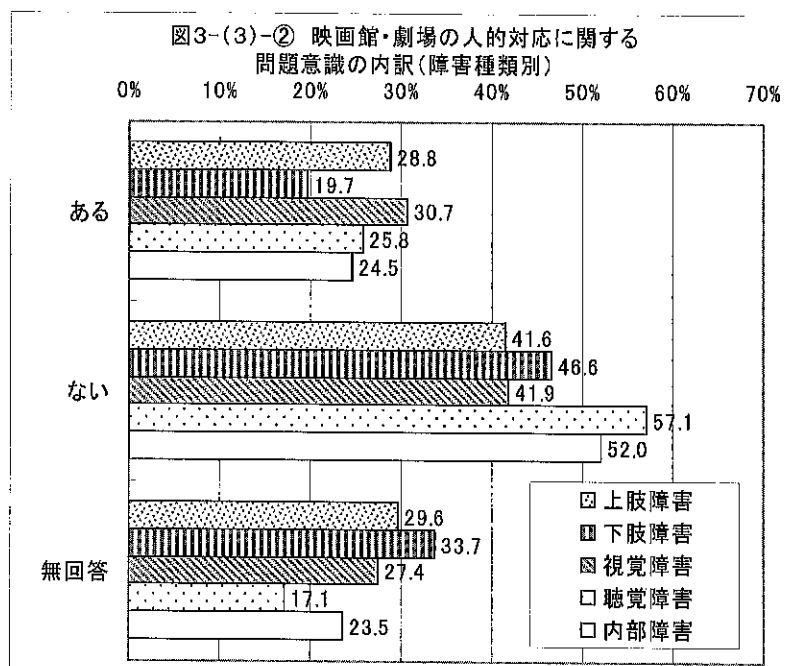
なお、上掲の人的対応等の設問項目に対する「無回答」の割合については、緊急時の対応で全体の約30%あり、他の設問項目の約20%前後と違う傾向がみられた。

(3) 映画館・劇場、体育館等

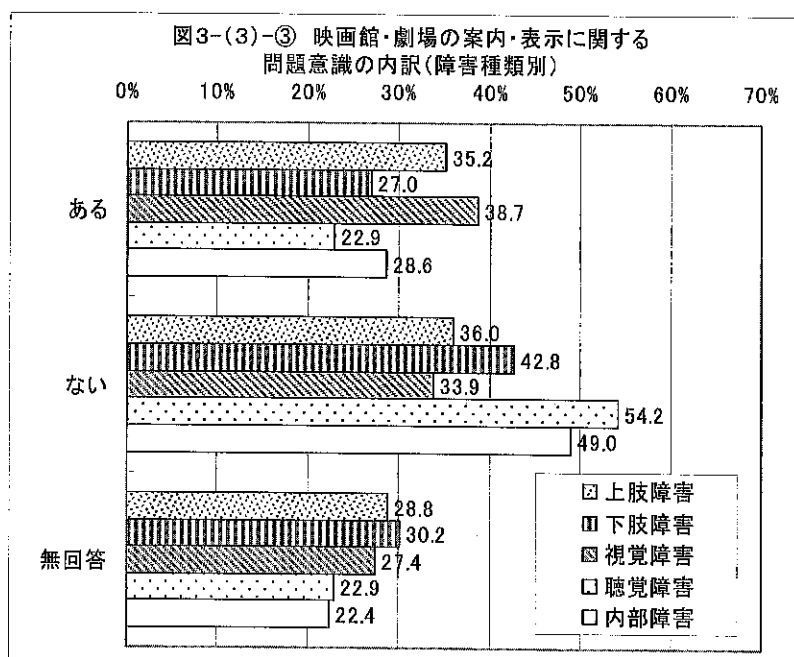
図3-(3)-① 映画館・劇場に関する問題意識の内訳



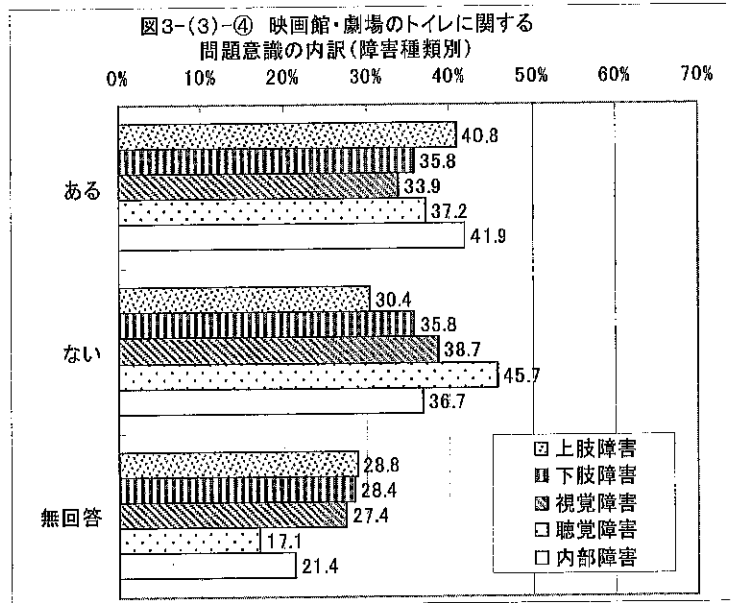
映画館・劇場、体育館等の人的対応については、全体で「ある」が 24.0%、「ない」が 47.6%となり大きな違いがみられた。また、障害者、高齢者も、ともに全体と同様の割合となった。障害種類別では、どの障害とも「ない」とする割合が多く、特に、聴覚障害は 57.1%が「ない」とし、他の障害に比べ際立った結果となった。



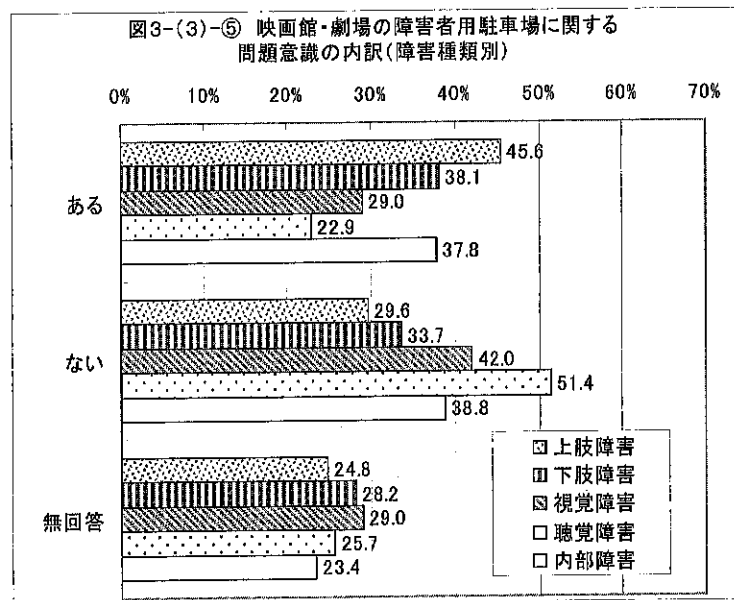
案内・表示に対する不便や不安等では、全体で「ある」が 30.5%、「ない」が 42.3%となった。また、高齢者で 38.9%が「ある」とし、障害者より約 10%高い割合となった。障害種類別では、視覚障害で「ある」が 38.7%で「ない」の 33.9%をやや上回ったが、他の障害については、「ない」とする割合の方が「ある」より多い結果となった。特に、聴覚障害では 54.2%が「ない」という結果だった。



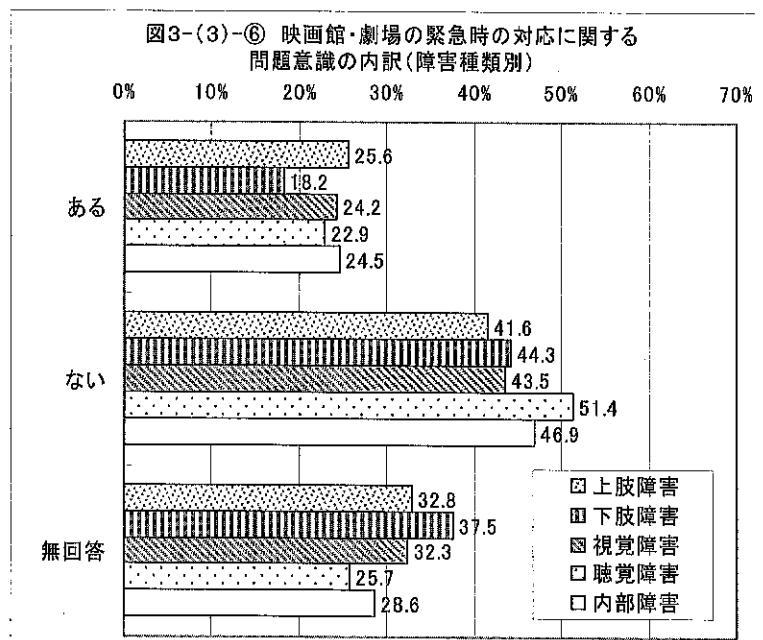
トイレに対する不便や不安等では、全体で「ある」が 39.0%、「ない」が 36.1%で、ほぼ同じ割合となった。また、障害者も全体と同様の割合であったが、高齢者では「ある」が 48.6%あり、「ない」の 36.1%を上回る結果となった。障害種類別では、上肢、内部障害で「ある」が 40%強を占め「ない」を上回ったが、視覚、聴覚障害は逆に「ない」が「ある」を上回る結果となり、特に聴覚障害は 45.7%が「ない」という結果だった。



障害者用駐車場に対する不便や不安等では、全体で「ある」及び「ない」が、ともに 37%前後で同じ割合となった。また、障害者も全体と同様の割合となったが、高齢者は「ない」が 40.3%で、「ある」の 38.2%をわずかに上回る結果となった。障害種類別では、上肢障害で「ある」が 45.6%となり「ない」の 29.6%を大きく上回り、下肢障害でも「ある」の 38.1%が若干だが「ない」を上回った一方、他の障害は「ない」とする割合が「ある」より多く、特に聴覚障害では 51.4%を占めた。



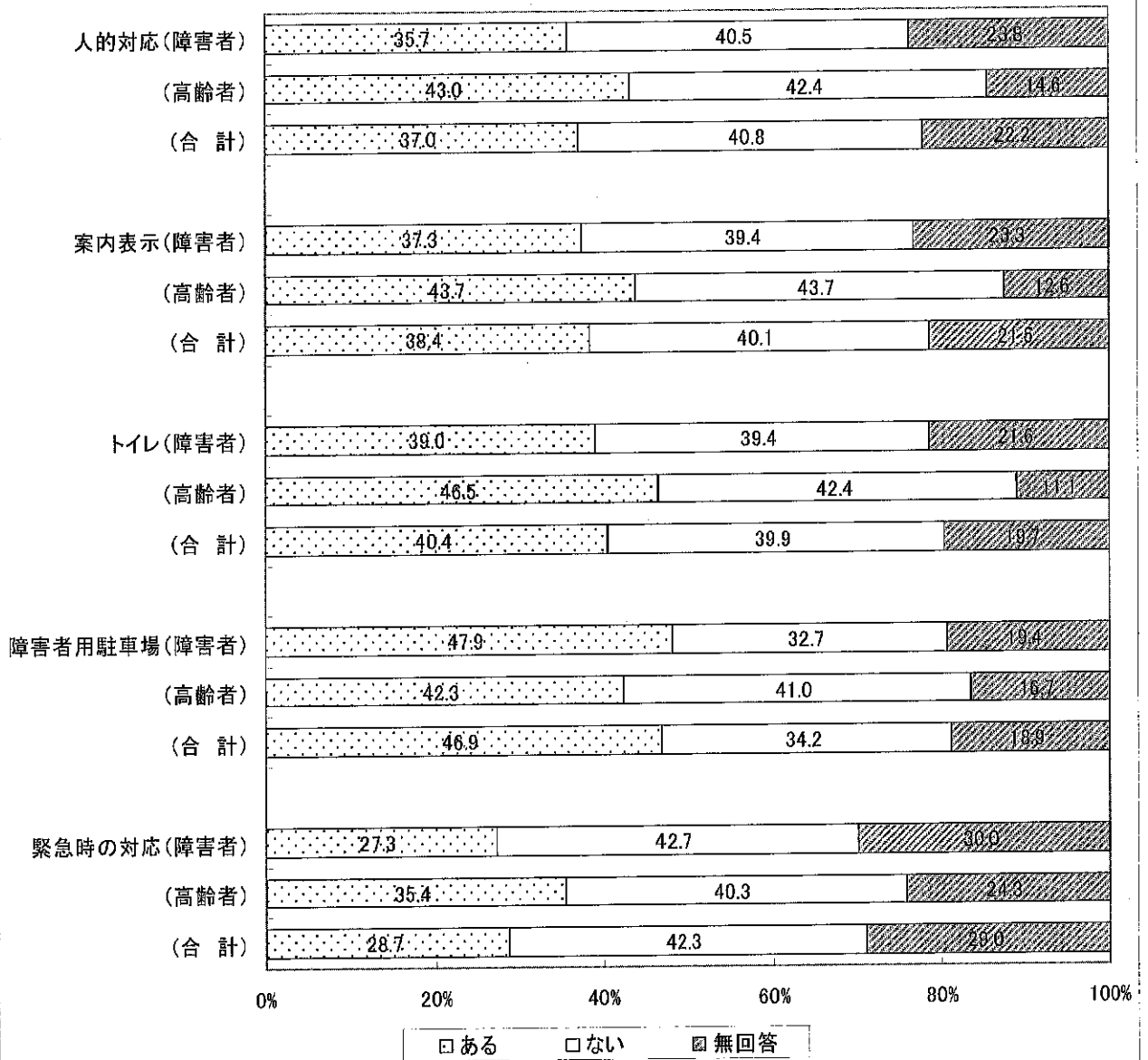
緊急時の対応に対する不便や不安等では、全体で「ある」が 22.9%で、「ない」の 43.0%と大きな差がみられた。また、障害者も全体と同様の割合となったが、高齢者は「ある」が 32.6%、「ない」が 36.1%とほぼ同じ割合を示す結果となった。障害種類別は、どの障害も「ない」が 40%を超え、「ない」を大きく上回る結果となった。特に、下肢障害は「ある」が 18.2%で「ない」の 44.3%と比べ大きな差がみられた。



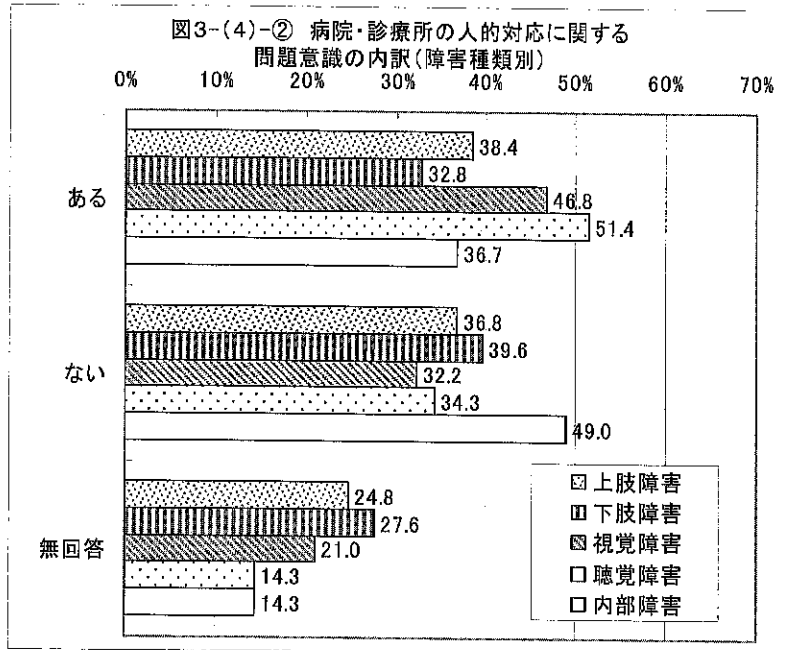
なお、上掲の人的対応等の設問項目に対する「無回答」の割合については、緊急時の対応が全体の約 35%あるものの、他の設問項目が 30%に達しないなど多少の差がみられた。

(4) 病院・診療所

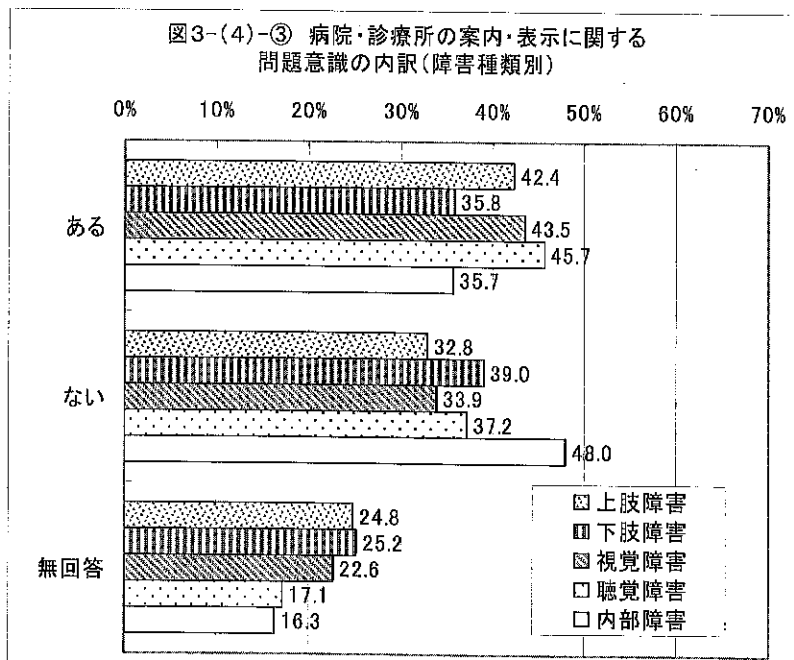
図3-(4)-① 病院・診療所に関する問題意識の内訳



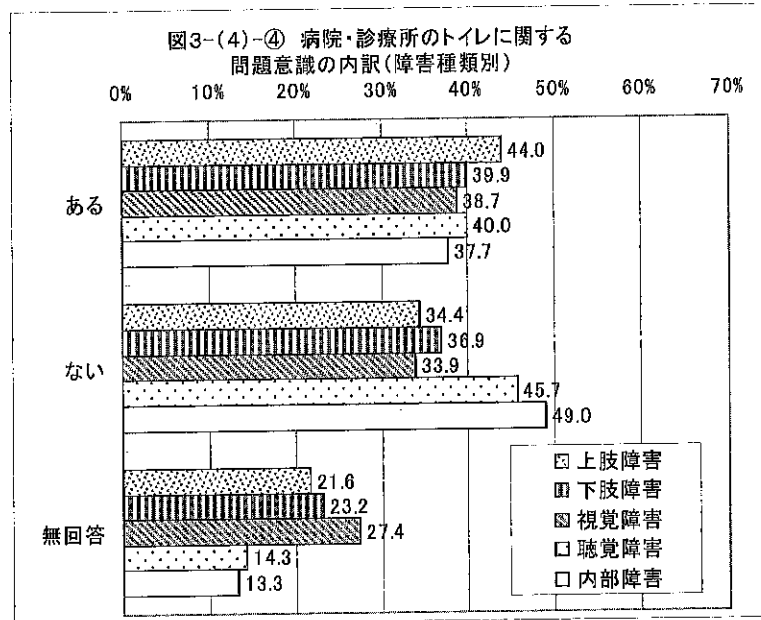
病院・診療所の人的対応に対する不便や不安等では、全体で「ある」が37.0%、「ない」が40.8%でほぼ同じ割合となった。また、障害者、高齢者も、ともに全体と同様の割合となった。障害種類別では、上肢、視覚、聴覚障害で「ある」とする割合が「ない」に比べて高く、特に聴覚障害で51.4%、視覚障害で46.8%を占める結果となった。一方、下肢、内部障害は「ない」とする割合の方が多く、逆の結果となった。



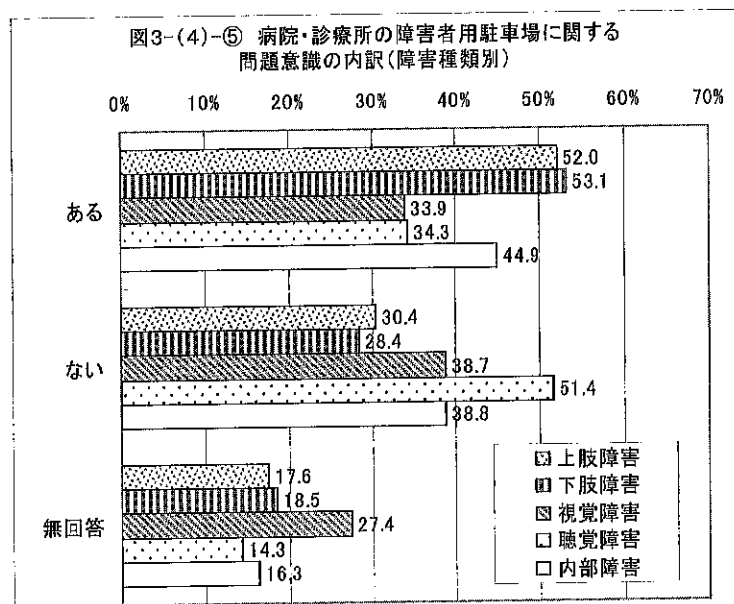
案内・表示に対する不便や不安等では、全体で「ある」が38.4%、「ない」が40.1%とほぼ同じ割合となった。また、障害者、高齢者も、ともに全体と同じ割合となった。障害種類別では、上肢、視覚、聴覚障害で「ある」が40%を超え「ない」を上回ったが、下肢、内部障害は「ない」とする割合の方が多く、特に、内部障害は48.0%の結果となった。



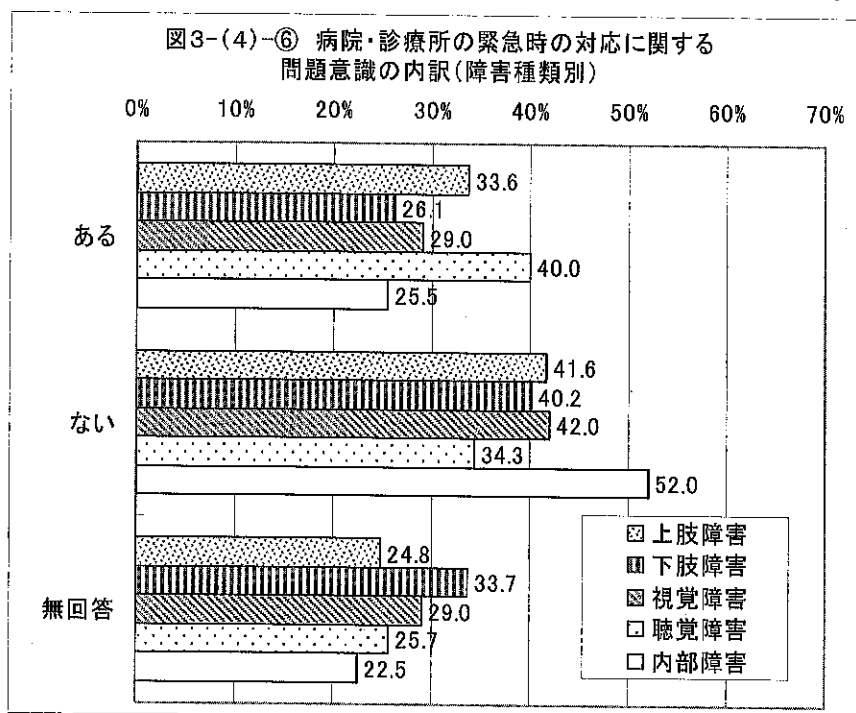
トイレに対する不便や不安等では、全体で「ある」が 40.4%、「ない」が 39.9%とほぼ同じ割合となった。また、障害者は「ある」と「ない」が約 40%で同じ割合となったが、一方、高齢者は「ある」が 46.5%で、「ない」の 42.4%をわずかながら上回った。障害種類別では、「ある」がどの障害も約 40%前後となり高い割合となったが、聴覚、内部障害については、「ない」45%以上となり「ある」を上回った。



障害者用駐車場に対する不便や不安等では、全体で「ある」が 46.9%で、「ない」の 34.2%を上回った。また、障害者も全体と同じ割合となったが、高齢者は「ある」が 42.3%、「ない」が 41.0%となり、障害者と違う傾向がみられた。障害種類別では、上肢、下肢、内部障害で「ある」が「ない」の割合を上回り、特に上肢、下肢障害は「ある」が50%を超える結果となった。一方、視覚障害は「ない」の方が多かったが大きな差はなかったのに対し、聴覚障害は「ない」が 51.4%となり、「ない」の 34.3%と大きな差があった。



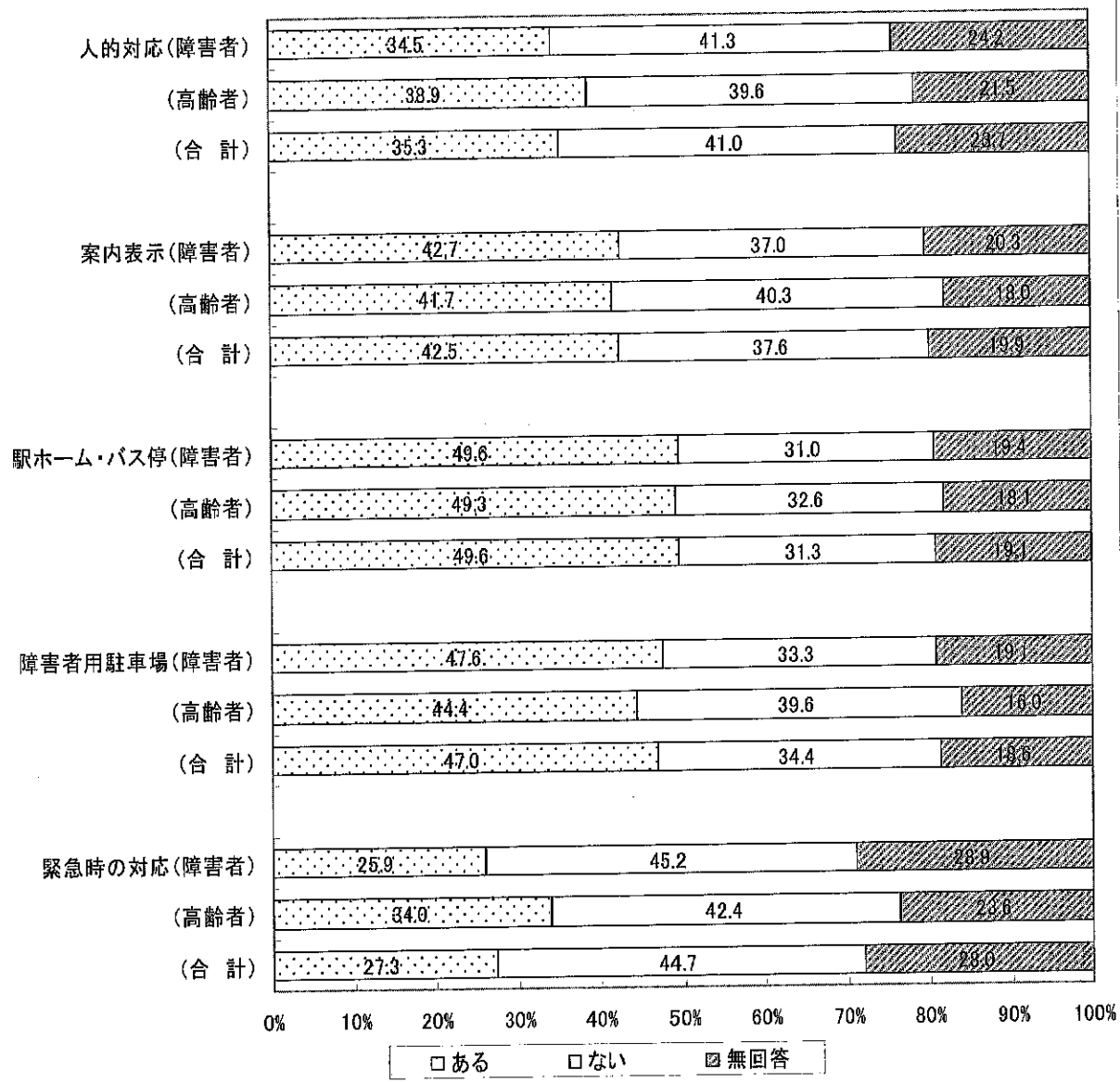
緊急時の対応に対する不便や不安等では、全体で「ある」が 28.7%、「ない」が 42.3%と大きな違いがみられた。また、障害者は全体と同様の割合となったが、高齢者は「ある」が 35.4%、「ない」が 40.3%とやや違う傾向となった。障害種類別では、聴覚障害で「ある」が 40.0%で「ない」の 34.3%を上回ったほかは、他の障害では「ない」とする割合の方が多かった。特に、内部障害は 52.0%が「ない」で、「ある」の 25.5%と大きな差があった。



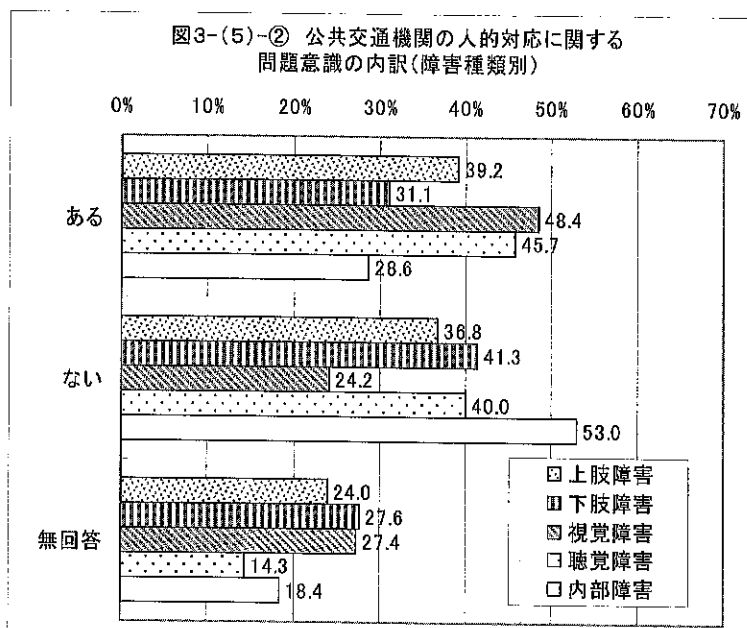
なお、上掲の人的対応等の設問項目に対する「無回答」の割合については、緊急時の対応が全体の 29%あり、他の設問項目の 20%前後より多少だが、多い割合となった。

(5) 公共交通機関

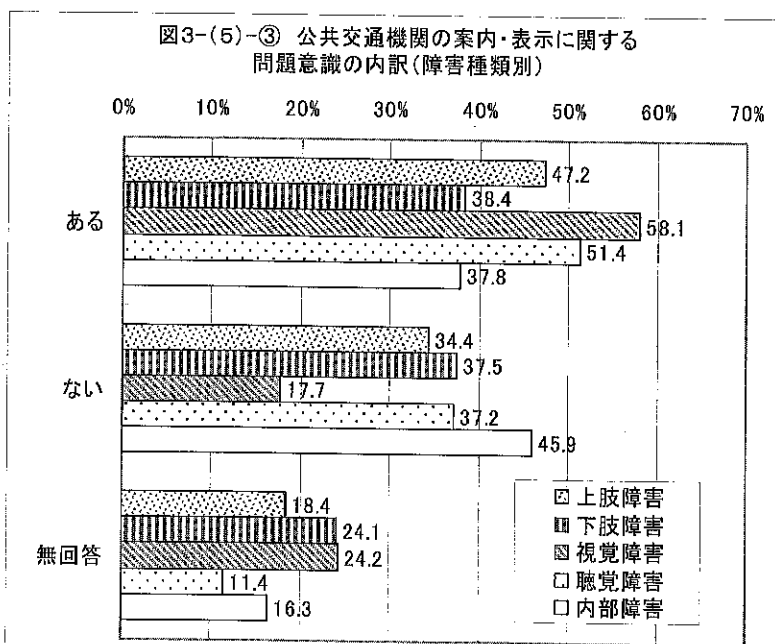
図3-(5)-① 公共交通機関に関する問題意識の内訳



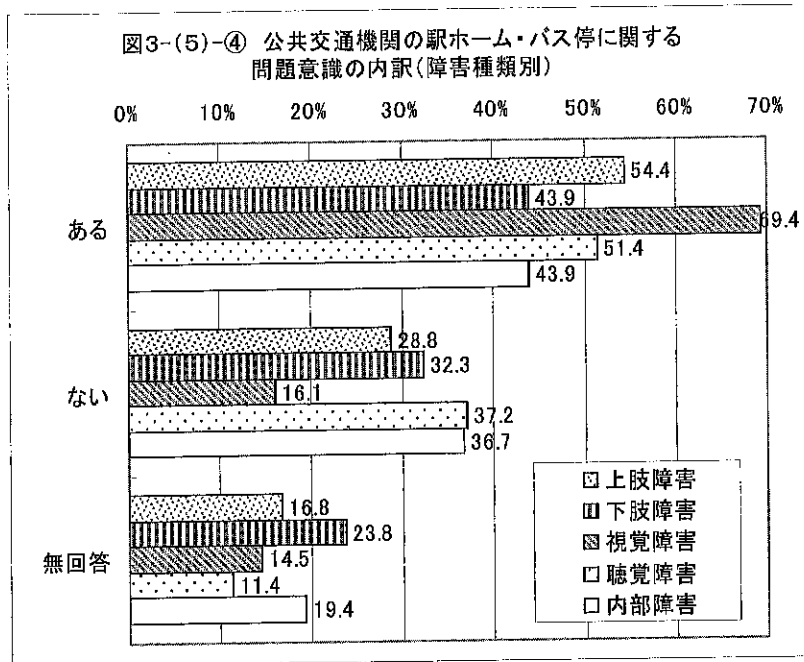
公共交通機関の人的対応に対する不便や不安等では、全体で「ある」が 35.3%、「ない」が 41.0%となった。また、障害者、高齢者も、ともに全体と同様の割合となった。障害種類別では、上肢、視覚、聴覚障害で「ある」が 39%を超え、視覚障害は 48.4%を占めたが、一方、下肢、内部障害は、「ない」が「ある」を上回る結果となり、特に、内部障害は「ない」が 53.0%で、「ある」の 28.6%を大きく上回った。



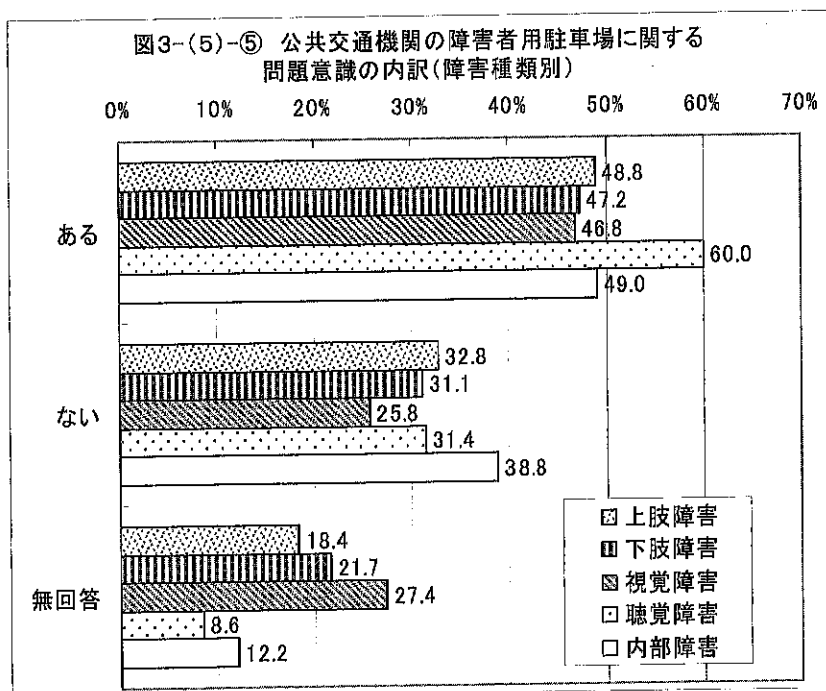
案内・表示に対する不便や不安等では、全体で「ある」が 42.5%で、「ない」の 37.6%をやや上回った。また、障害者、高齢者も、ともに全体と同様の結果となった。障害種類別では、内部障害で「ある」の 37.8%を「ない」の 45.9%が大きく上回ったが、その他の障害は、「ある」とする割合の方が多く、視覚、聴覚障害は「ある」が 50%以上あり、特に、視覚障害は「ある」の 58.1%と「ない」の 17.7%と大きな違いがみられた。



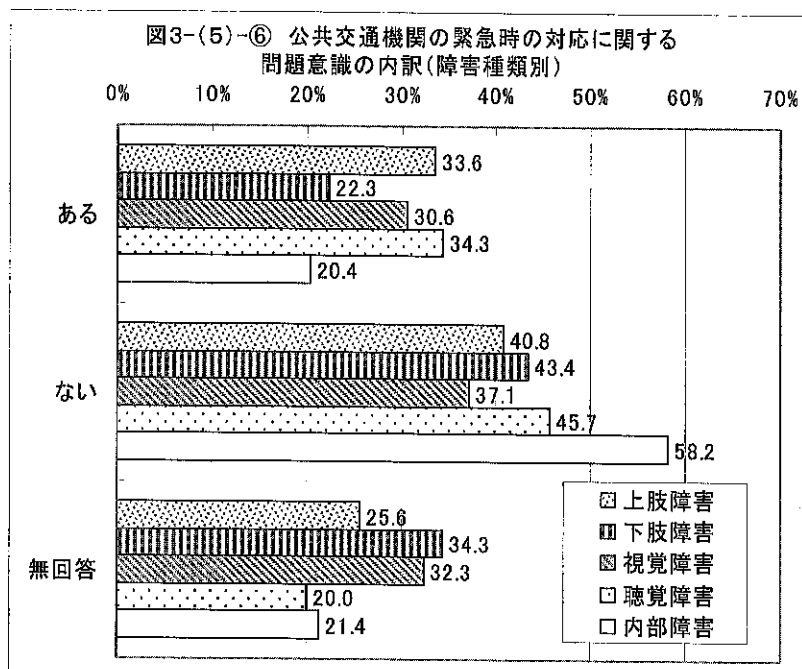
駅ホーム・バス停に対する不便や不安等では、全体で「ある」が49.6%で、「ない」の31.3%を上回った。また、障害者、高齢者も、ともに全体と同様の割合となった。障害種類別では、どの障害も「ある」とする割合が40%以上を占め、特に、視覚障害は「ある」が69.4%となり、「ない」の16.1%と比べ際立って大きな差があった。



障害者用駐車場に対する不便や不安等では、全体で「ある」が47.0%で、「ない」の34.4%を上回った。また、障害者、高齢者も、ともに全体と同様の割合となった。障害種類別では、どの障害も「ある」とする割合が半分以上となり、「ない」を大きく上回った。特に、聴覚障害は、「ある」が60.0%あり、「ない」の31.4%を大きく上回った。



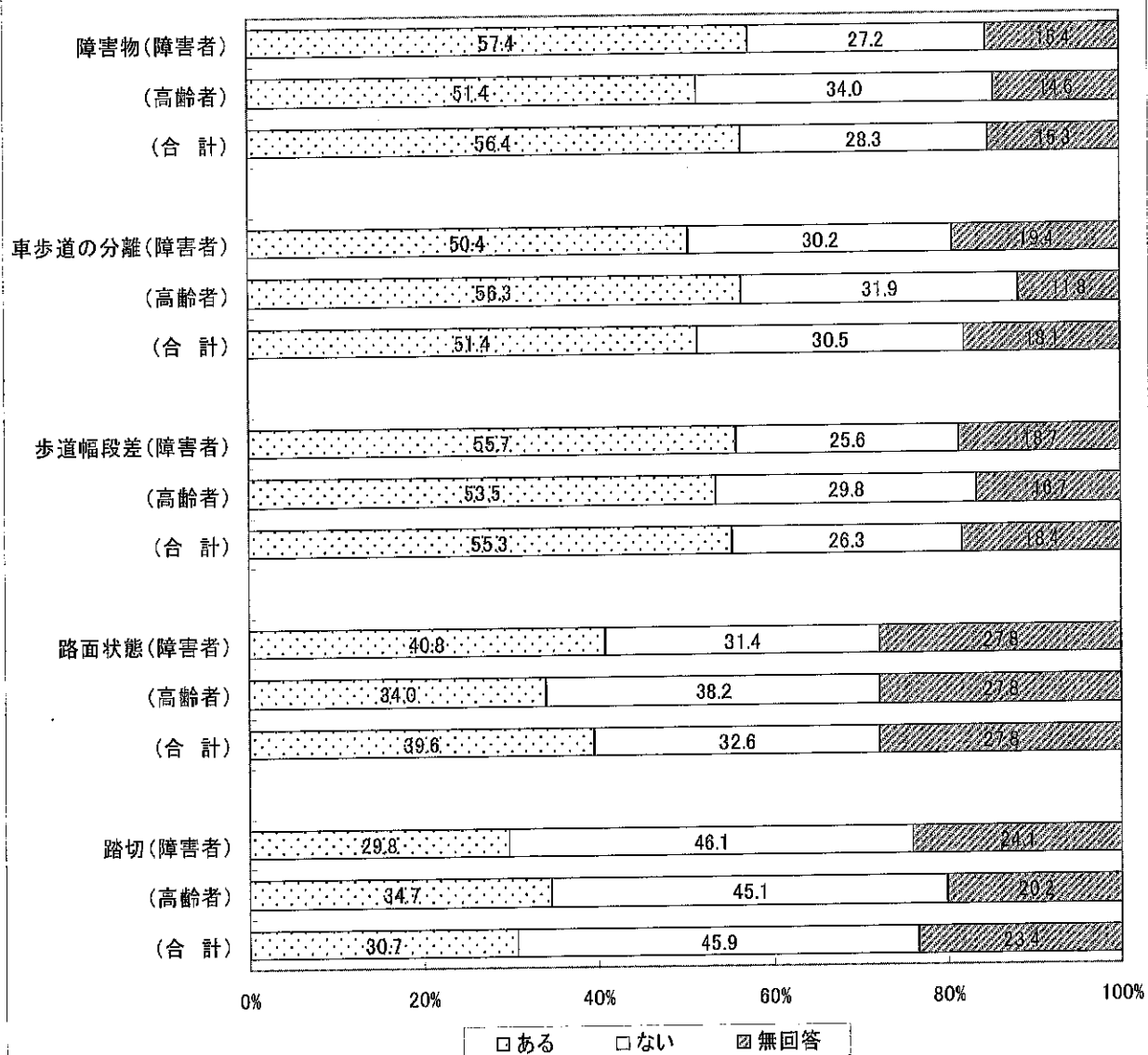
緊急時の対応に対する不便や不安等では、全体で「ある」が 27.3%、「ない」が 44.7%となった。また、高齢者で「ある」が 34.0%と、障害者の「ある」とする割合をやや上回ったが、全体と同様の結果となった。障害種類別では、どの障害も「ない」とする割合が 37%以上あり、「ある」の割合を上回った。特に、内部障害は、「ない」が 58.2%あり、「ある」の 20.4%を大きく上回った。



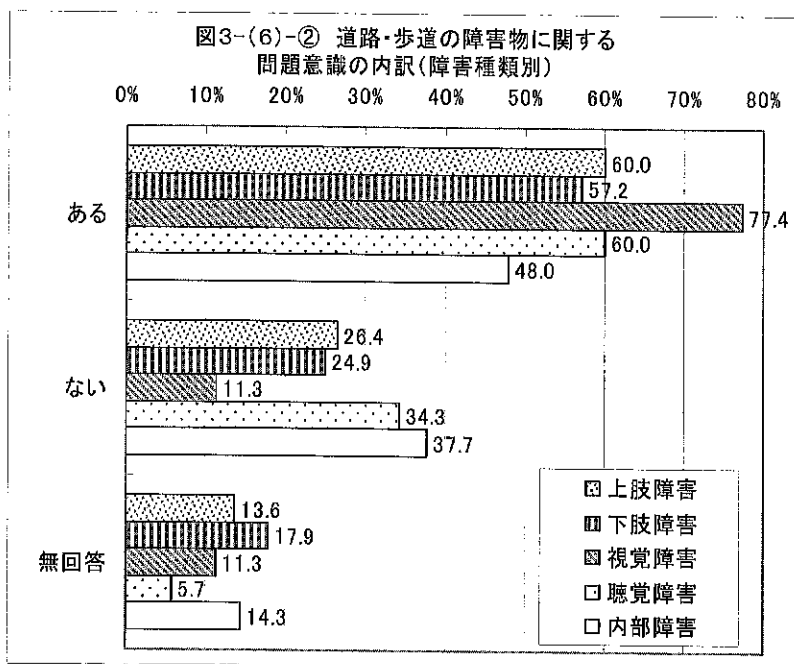
なお、上掲の人的対応等の設問項目に対する「無回答」の割合については、緊急時の対応が全体で 28.0%あり、他の設問項目の 20%前後と多少の差がみられた。

(6) 道路・歩道等

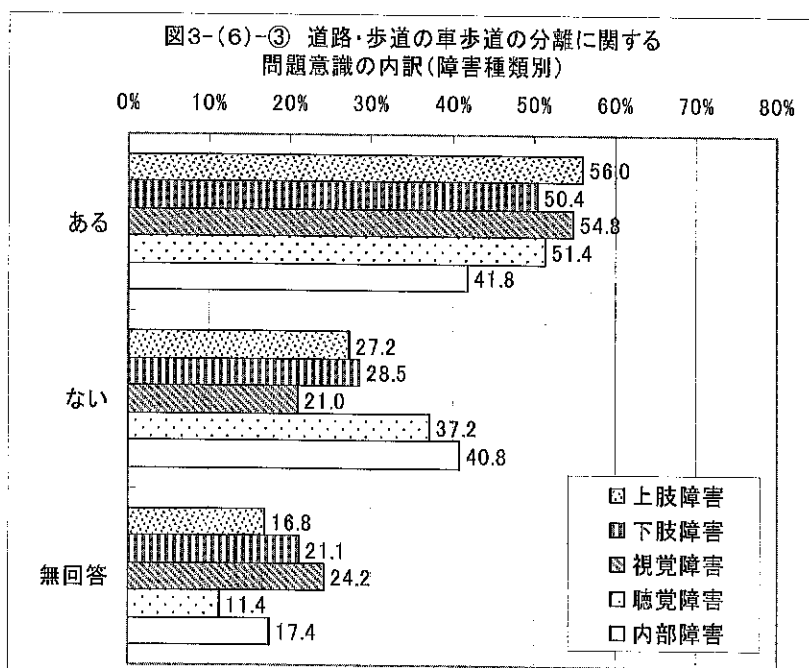
図3-(6)-① 道路・歩道に関する問題意識の内訳



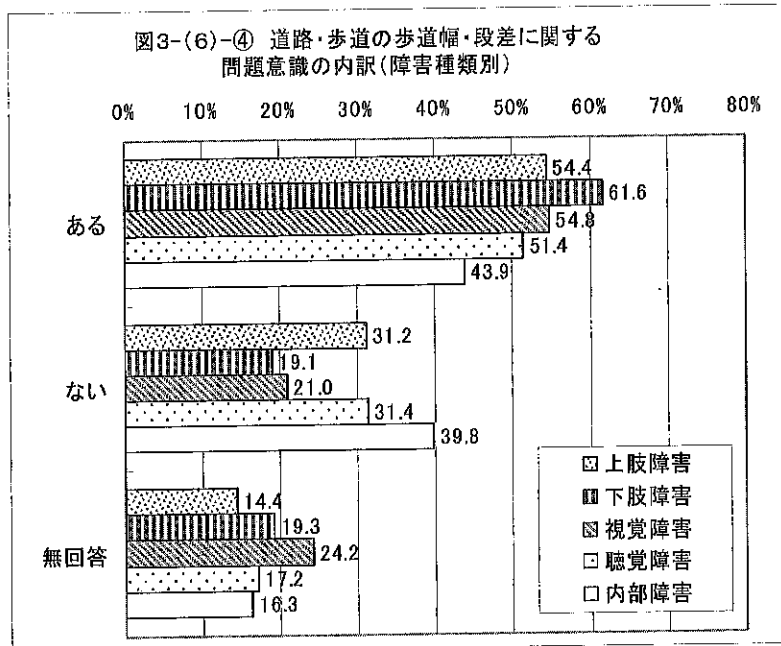
道路・歩道等の障害物(電柱、看板、放置自転車等)については、全体で 56.4%が「ある」とし、「ない」の 28.3%を大きく上回った。また、障害者、高齢者も、ともに全体と同様の割合となった。障害種類別では、どの障害も「ある」とする回答が多く、内部障害の 48.0%を除けば、57%以上が「ある」を占め、「ない」とする回答と大きな差がみられた。特に、視覚障害は「ある」が 77.4%で、「ない」の 11.3%と大きな違いがみられた。



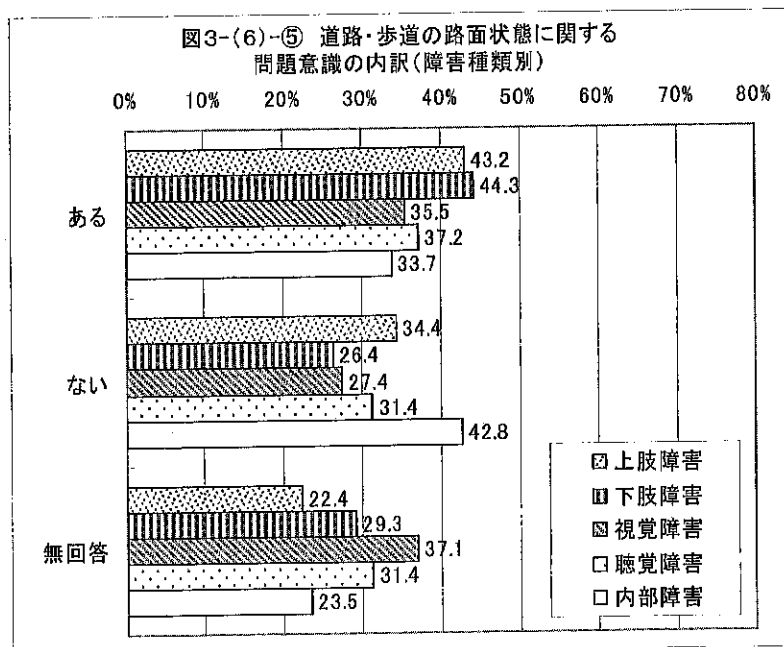
車道、歩道の分離では、全体で 51.4%が「ある」で、「ない」は 30.5%だった。また、障害者、高齢者も、ともに全体と同様の結果となった。障害種類別でも、どの障害も「ある」が「ない」を上回り、上肢、下肢、視覚、聴覚障害は 50%を超えて「ある」が占めた。



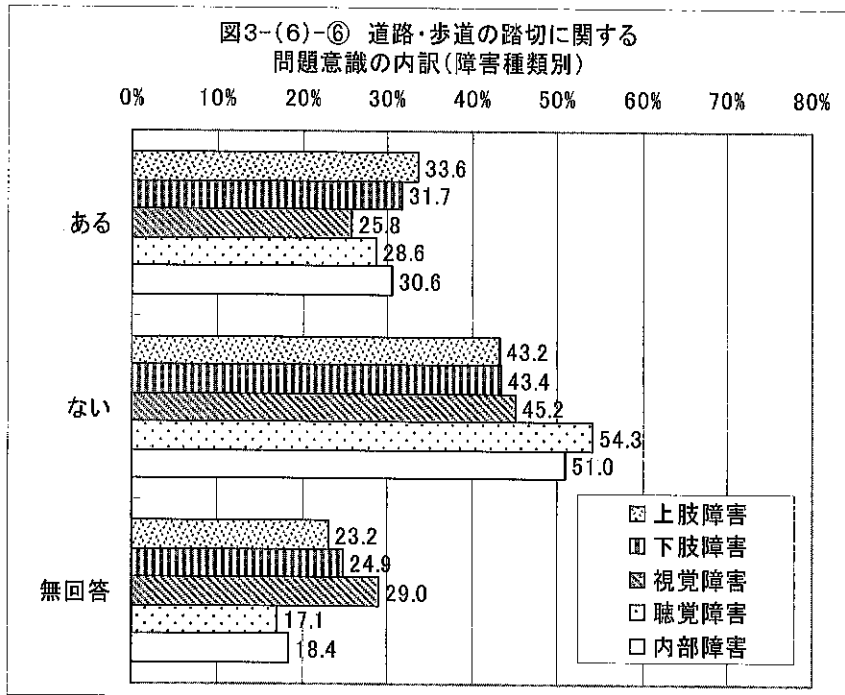
歩道幅、段差、勾配では、全体で 55.3%が「ある」と、「ない」の 26.3%上回った。また、障害者、高齢者も、ともに全体と同様の割合となった。障害種類別でも、どの障害も「ある」とする割合が多く、上肢、下肢、視覚、聴覚障害は 51%を超えて「ある」とし、「ない」を大きく上回った。特に、下肢障害は 61.6%が「ある」となり、「ない」の 19.1%と比べ違いが際立った。



路面状態では、全体で「ある」が 39.6%、「ない」が 32.6%となりほぼ同じ割合となった。また、障害者、高齢者も、ともに全体と同様の割合となった。障害種類別では、内部障害を除き、上肢、下肢、視覚、聴覚障害では「ある」が「ない」とする回答を上回り、上肢、下肢障害は「ある」が 40%を超えた。特に、下肢障害では 44.3%が「ある」とし、「ない」の 26.4%を大きく上回る結果となった。



踏切では、全体で「ある」が 30.7%、「ない」が 45.9%と違いがみられた。また、障害者、高齢者ともにもほぼ全体と同様の割合となった。障害種類別は、視覚障害で「ある」が 25.8%と一番低かったものの、他の障害はほぼ 30%を占めたが、全体的に「ない」とする割合が「ある」を上回る結果となった。特に聴覚障害は「ない」が 54.3%と「ある」の 28.6%を大きく上回った。



なお、上掲の人的対応等の設問項目に対する「無回答」の割合については、全体で路面状態が 27.8%、踏切が 23.4%あり、他の設問項目に比べ多少多い割合となった。

(7) 施設や歩道等に対する具体例一覧

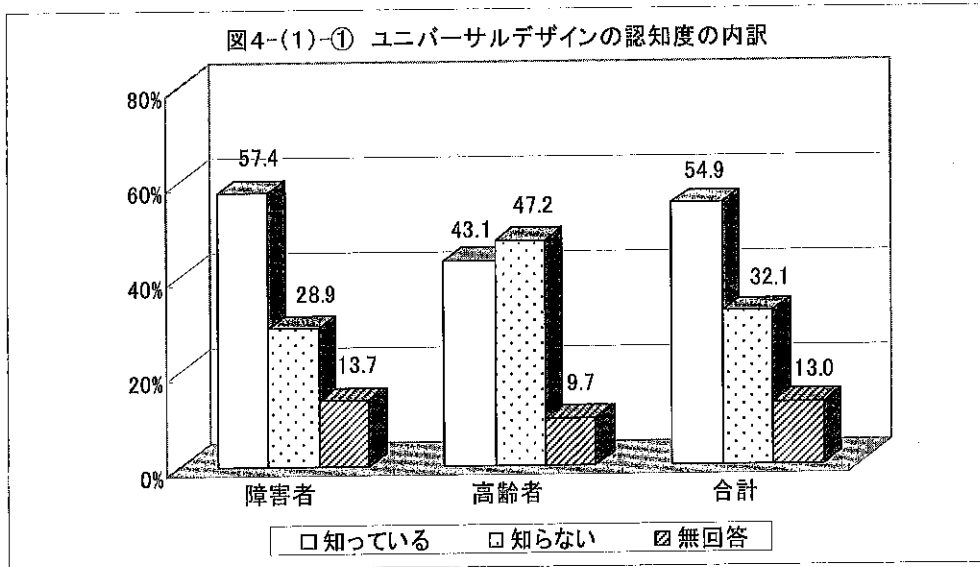
場所	人的対応	案内表示等	トイレ	障害者駐車場	緊急時の対応
役所	①職員の接遇に関する事 ②職員の知識不足に関する事 ③窓口の人員不足 ④手話通訳者の未配置	①案内表示の不備の問題 ・文字の大きさ、位置、高さ(車いすに合っていない)、設置数の不足	①洋式トイレの不足(多数) ②車いすやオストメイト対応のトイレ不足	①健常者の駐車(大多数) ・一定のスペースが確保されていない(特に幅について) ・雨天時に屋根がなく不便	①避難場所についての不安 ②避難場所までの誘導に対する不安 ③聴覚障害者への情報保障
デパート スーパー	①従業員の接遇に関する事	①表示がわかりにくい ・表示場所、大きさ、数 ②店舗によって差がある	①「役所」とほぼ同じ意見	①健常者の駐車に関する事が大多数	
映画 劇場 体育館	①接遇に関する事	①「役所」「デパート・スーパー」と同意見	①「役所」「デパート・スーパー」と同意見	①「役所」「デパート・スーパー」と同意見	①避難時に関する不安を訴える人があった ②出入口の狭さ、館内の暗さ、安全な誘導に対する不安など ③避難情報の伝達方法
病院 診療所	①接遇の改善を求めるもの以外に案内係の人員を増やしてほしいとの意見が多くあった ②聴覚障害者から医師とのコミュニケーション問題(順番を呼ばれても聞こえない等)	①電光掲示板を使った案内や呼出しについて ・聴覚障害/掲示板を中心にした案内だと便利 ・視覚障害/掲示板+音声案内がないと不便 ②その他表示の分かりづらさについては、「役所」等と同じ意見	①洋式トイレ、障害者用トイレの不足、狭さ等 ②その他「役所」等と同じ意見 ・病院であっても他の施設と大差はあまり見受けられない	①健常者の駐車の問題 ②特に駐車場の数の不足を訴えるものが目立った ③診療所等規模の小さい病院には障害者用駐車場の設置のない所も見受けられる	①視覚、聴覚障害から緊急での診療についての不安あり
公共交通機関	①無人駅で、対応自体そのものがないという意見が幾つかあった	①「役所」等と同じ意見	①「役所」等と同じ意見		
道路 歩道等	①放置自転車や電柱という意見が目立った ②店の商品や看板が歩道にせり出して危険等				

駅ホーム、バス停	車道歩道の分離	歩道幅、段差、勾配	路面状態	踏切	その他
					①店内の通路に品物が置いてあり通りにくい
					①聴覚障害で医師がマスクをしていると読唇できないとの意見があった
①エレベーターの設置希望(多数) ②ホームや停留所にイスを置いてほしい					①駅、バス停と同じく、エレベーター設置の希望
	①分離ができていない所で、動線が途切れてしまうこと不安 ②自転車の走行が怖い	①車道と歩道の段差が大きすぎる ②歩道が狭すぎる ③傾斜がきつい	①デコボコ状態・補修工事後のデコボコ ②冬期の路面凍結 ③積雪による通行不能など	①レールの溝に車いすの前輪や杖がはまって危険 ②勾配や幅の狭さが危険 ③遮断機そのものの設置がなく、聴覚障害には大変危険	①冬期の除雪対策など

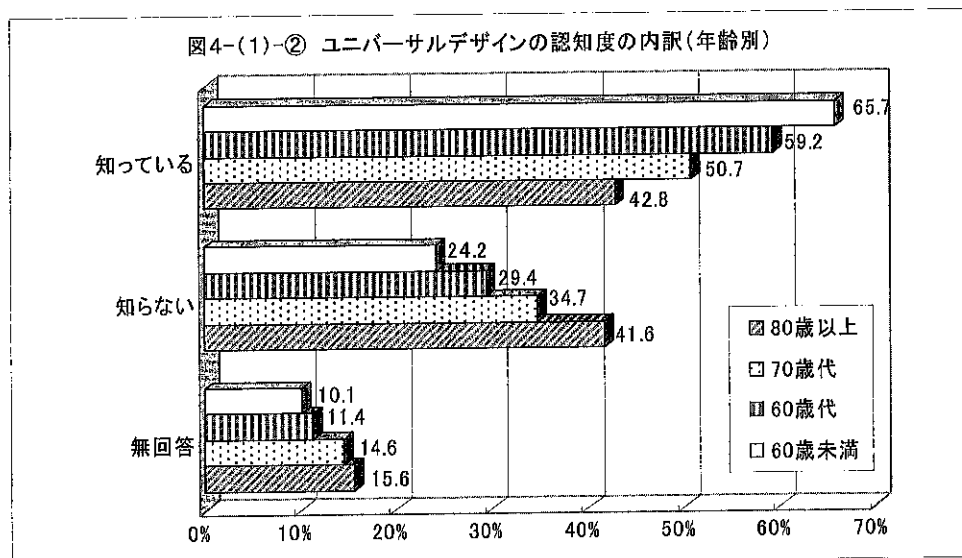
4. ユニバーサルデザインに関すること

(1) 言葉の認知度

「ユニバーサルデザインという言葉を知っていますか」という問いには、全体の 54.9%が「知っている」とし、「知らない」は 32.1%、「無回答」は 13.0%という回答だった。また、障害者は「知っている」が 57.4%、「知らない」が 28.9%となった一方、高齢者は「知っている」が 43.1%、「知らない」が 47.2%となった一方、高齢者は「知っている」が 43.1%、「知らない」が 47.2%と逆になり、「無回答」は 9.7%という回答だった。



年齢別では、「知っている」が「知らない」とする割合より全体的に上回った。また、「知っている」については、60歳未満で65.7%と一番多く、次に60歳代の59.2%、70歳代の50.7%となり、80歳以上では42.8%となった。また、「知らない」については、年齢によってあまり大きな差はみられなかったが、80歳以上で41.6%一番多く、続いて70歳代の34.7%、60歳代の29.4%、60歳未満の24.2%となった。「無回答」も、「知らない」と同様の傾向となり、80歳以上が15.6%が一番多く、続いて70歳代の14.6%、60歳代11.4%、60歳未満の10.1%という結果となった。



(2) ユニバーサルデザインに対するイメージ

「ユニバーサルデザインについて、どのようなイメージをお持ちですか」という問いについては、自由記述による回答を求めた。

全体で323件(20.4%)の回答が寄せられ、それらの回答はさまざまであり、それらの主な内容について、以下のとおり、整理、記述した。

- 非常に良いイメージをもっている。
- 環境に優しくという意味だと思う。心にも溶け込んでくるような豊かな気持ちにされる。
- 気持の良さを感じる。
- 人にやさしい言葉。(他3名)
- 人に優しい作り。
- 弱者に対しいたわる心を持って対応してくれること。
- 障害者や高齢者等(健常者にも)誰にでもやさしく。この頃忘れられている事を思い出させてくれるイメージがある。
- 誰にでも優しい。(他4名)
- すべての人のバリアをなくす理念。
- 誰にも使いやすく、安全な建物やまちづくりを目指すこと。(他2名)
- 障害者・高齢者に優しい町づくりをする。(他3名)
- 各障害者に全般的にやさしい街づくり。(他1名)
- いつでもどこでも誰もが快適に暮らせる町のデザイン。安心安全快適。(他7名)
- 年齢や障害のあるなしに関わらず、どのような人でも楽に便利に利用できるような設計、出入口の状態のこと。
- 障害者、高齢者が住み良いまちづくりには欠かせないデザインと思う。これを形だけにとどめず、実効性のあるものにしてほしい。
- 誰もが安全で美しい街づくり。
- 障害者の住みやすい町づくり。(他2名)
- 障害者にも優しく、差別のない街づくり。(他2名)
- これから補修したり新しく作る時に、ただ美しいからというのではなく、皆で考えを持ち寄り、意見を聞いて住みよい街づくりをしていくという方向づけの言葉。障害者、健常者ともに活動できる、社会構造が建築及び公共施設の構造などで普通の生活ができる社会環境。(他3名)
- 誰もが使いやすい環境づくり。暮らしやすい生活。(他14名)
- 明るい生活環境の出現。

- 高齢者や障害者に良い住環境であれば、誰にでも生活しやすい。障害があっても自立した社会参加ができ、卑屈にならないで生活できる。
- 障害者が安心して活動できる環境の整備と考える。(他4名)
- 安全性、利便性第一のすべての面ですぐれた環境。(他2名)
- 高齢者や障害者が行動しやすい環境。(他2名)
- 車いす生活者でも安心して国内外旅行が楽しめるような世界。
- すべての人にやさしい環境を提供することを目指して実施し、使ってみて、助かるなあという実感が得られること。
- みんなが助け合い、支え合って生きる平和な社会をイメージ。
- 使いやすい機能の様式という意味にとらえ、障害者や高齢者に配慮した施設・設備のイメージがある。(他2名)
- 障害者や妊婦、老人等、弱者に対応した施設、建物。(他3名)
- エレベーター、エスカレーター階段等、それぞれ平等、公平に利用できるようにすることが、ユニバーサルデザインだと思う。
- エレベーターのある建物。
- ホテル等の客室の段差をなくしてほしい。
- 障害者、高齢者などの移動、居住間のやさしさを得る権利。
- 人にやさしい安全な設計、デザイン(他8名)
- 計画の段階から利用者の声を反映し、ソフト、ハード両面で幅広い分野にわたって障害の有無にかかわらず、すべての人にやさしいデザイン。
- 情報面—わかりやすい、理解されやすい、表現にする。意識面、制度面—障害を理解する。思いやりを育てる。物理面—歩行空間を確保する。だれもが使いやすい駅舎やバス停にする。案内板、サイン、誘導システムを整備する。
- 全世界の図案とか、宇宙全体の設計、全世界の計画、全体総ての意図や目的、構想のことで、前世界中の人類がいつでもどこでも障害者に対してのいたわりや安心、安全な生活が自由に使いやすくなるようにとの意図あるいは構想だと思う。
- 盲人の方、車いすの方、共に全世界の基準がほしい。
- 近代都市形成の上で、もっと良い総合的なデザイン化の促進を図り、地域住民のコンセンサスを得るべき。
- 健常者、障害者(全ての人)に使いやすい製品が広まるのはいいことだと思うが、見方によっては中途半端な物になる危険もあるかもしれない。
- 障害者、健常者の垣根のないベーシックな物。
- 特に、障害者や弱者、高齢者の目線で作った物。

- 日用品のフタに印がある。
- 誰でもが利用（使用）しやすく、便利であること、安全。（他 15 名）
- 障害者の有無にかかわらず全ての人に利用しやすい環境、設備、器具。（他 3 名）
- 誰もが使いやすい補助器具、また（体感）手で解る表示。
- 障害者にとって使いやすい表示やシステム。（他 8 名）
- 小さな子供からお年寄りまで自由に使える、優しさをもった器具のイメージ。
- 誰でも使えて邪魔にならず、便利な物。
- 子供から大人まで分かりやすい標示板。
- 誰もが自由に使いやすい。特に、障害者に対するバリアフリー。
- 障害者に限定されないバリアフリー化。
- 安全基準のマーク。
- 国際表示。
- 障害者団体でユニバーサル研修（現地、講演等）を実施。
- 当町計画、福祉計画でもバリアからユニバーサルデザイン化で、基本計画が策定され、今後の町づくりへ反映されるよう、PR 中。
- 弱者の強い味方。
- 視覚障害者に対して必要不可欠。
- 障害者の社会参加に便利。（他 1 名）
- バリアフリー法からすれば当然である。
- 障害者意識をもって生活環境を見直すことが必要。
- ユニバーサルデザインの街づくりの必要性を痛感する。（他 1 名）
- ユニバーサルデザインの町づくりは理想であり必要。身近なところからの実現化。
- すばらしく整備された完全バリアフリーの町並みを期待する。
- 障害者にも高齢者にも生活しやすいように設計の段階からデザインを考えて作る建物や施設、バリアフリーと重なる面あり。
- ユニバーサルデザインの考え方も大切だが、障害個々のニーズにあった開発も必要。
- バリアフリーは障害（物）があるから取り除くという意味であり、ユニバーサルデザインは障害物を作らないとの意味。難しいと思うが、行政等が作成時の対応をしてほしい。
- もう少し当事者の意見等を取り入れて、設計する前に相談などしてほしい。実際に作成する人たちが使用するハンデを持つ人たちを考えて施行してほしい。

- 観光地でも宿泊施設でも交通機関でも、障害者や高齢者に配慮した現場を見受ける。障害者も高齢者も車いすも電動車も気楽に行動できる社会生活の実現を期待する。
- 社会生活の中で、誰でも安心安全に生活できることは大切。現在では、まだまだ不便な面が多々あると思う。
- 障害者としてはバリアフリーとユニバーサルデザインを結びつけて考えるが、街づくりを考えた場合、スペースの確保が必要であり、安全性、公平性等の面で困難があると思われる。
- 全ての地域住民に情報不足があるので、住民の知識高揚が特に必要と思う。
- ユニバーサルデザインはノーマライゼーションと心のバリアフリーと三位一体のイメージ。
- バリアフリーの理念、思想が明確に確立した社会環境があつてのユニバーサルデザインであつて、現在は多くが砂上の楼閣で虚しく残念でならない。
- 生涯を通じた人々に対するデザインで、人々に何のバリアもなく共通したものというイメージ。
- ハード面が整備されればされるほど、心のバリアが高くなる傾向がある。特に行政、学校、障害当事者も。
- デザインに問題はないが、一般の方があまり関心、道徳がなくなっている。
- 生活する上でかけ離れている事（物）が多い感がする。
- 大変喜ばしいことだが、言葉のカゲの部分も忘れずに、個々の持つ性質も大事にすることを忘れてはならないと思っている。
- 誰もが使いやすいということは本当に素敵なことではあるが、一人ひとり思いが違うので難しいことだと思う。
- このアンケートで初めて知った。初めからみんなのためのデザイン。とても難しいことと思うが、大切なこと。
- 根本的な考え方。但し、流行語のように容易に使われることがある。大切なのは、相手（健常者、高齢者、お客様等）の立場に立ったものの見方、考え方。
- バリアフリーからユニバーサルデザインに考え方が変わったが、折角バリアフリーという言葉が浸透したのに理由がわからない。バリアフリーの概念は、内容が深められているのに惜しい。今にインクルージョンに置き換えられるのでは。
- 何でも中心は良いのだが、一寸地方になると何もやってもらえない。辺鄙な場所ほど必要だと思う。
- 身近に感じられない。
- もっと一般に発信してほしい。理解してほしい。（他7名）

- 完全にユニバーサルデザインになるのは時間がかかるかもしれない。
- 障害者の総論的には目的は達成しているが、各論的には達していない。
- 全ての人々が障害のあるなしに関わらず、普通の生活、同じ様な生活をするための社会的制度や施設等、世の中一般がその様な構造になることだと思う。そのためには、世間一般の人々の意識の改革はもちろん、障害者自身の意識改革がもっと必要。
- 考え方には異論はない。自治体の財政難を理由に構想するだけに終わることが多い。
- 誠によいと思うが、いつになれば市町がそういう言葉に適応した町になるのかな？
- 田舎では役に立たない計画。農村部は、いつまでたっても人の配慮がおざなりになっている。
- 公共施設を中心にユニバーサルデザインの意識が拡大している実感は出てきたが、民間施設の多くはまだまだ普及はいきわたっていない。
- アンケートが歩道橋中心に限定されているので、特に下肢、内臓疾患の方は、その要望も変わり設備も相対的に対応を考え、取り入れなければならない。
- 初めからできるだけ誰でも使えるという考え方？
- 言葉ばかりで、理解できている人が少ない。前進していない。(他4名)
- 言葉が先走りしていて、本当の中身が必要であるのではないか。(他3名)
- 特に関心がない。特別なイメージがない。(他1名)
- 専門家という人が考えたもので、実際に応じたものではない。
- 有り難いが、企業が無理した製品を作ろうとしているように思える。
- 内容がよく分からない。分かりづらい。言葉だけが独り歩きしている。(他10名)
- バリアフリーと区別がつけにくい。
- みんなががまんする。
- きれいごとに聞こえる。
- とても大切なことなのに、カタカナのためか、一般に周知不足だと思う。学校教育、社会教育共に学習の機会を多くしたいと思う。
- 加齢により段々カタカナが周囲に多くなって、なぜ日本語にできないのかと思うことが増えている。ユニバーサルデザインのイメージはデザイン商社。
- どうして、横文字ばかり使うのか、日本語の表現を希望する。(他4名)
- 日本語で何と言うのか分からない。(他7名)
- 世界共通語？

- バリアフリーとどう違うのか？よく分からない人が多い。(他1名)
- 年をとった障害者、老人等、知っている人が少ない。もっと分かりやすい方法で。
(他2名)

Ⅲ. 座 談 会

バリアフリー化に関する利用者の意向調査をめぐって

座談会 バリアフリー化に関する利用者の意向調査をめぐって

開催日 : 2010年2月11日 13時~16時

開催場所: 東京ステーションコンファレンス会議室

出席者 : バリアフリー化に関する利用者の意向調査事業企画実行委員

阿部 一彦 (仙台市身体障害者福祉協会会長)

坂巻 熙 (淑徳大学名誉教授、元毎日新聞論説委員、潤沢会理事長)

末田 統 (兵庫県立福祉のまちづくり研究所所長、徳島大学名誉教授)

竹田 勉 (熊本県身体障害者福祉団体連合会常務理事)

森 祐司 (日本身体障害者団体連合会常務理事・事務局長)

八木 三郎 (天理大学講師)

米田 郁夫 (東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科教授)

司会 : 小野 隆 (日本身体障害者団体連合会 相談員)

(五十音順・敬称略)

事業の概要

事業目的に関する趣旨について

小野 : 本日は、バリアフリー化に関する利用者の意向調査事業の座談会ということで、当該事業の実行企画委員会委員の皆さまにお集まりいただきました。今回全国的に行ったアンケート調査の結果の分析ということで、委員の皆さまにはご意見をいただきたいと思います。また、これからのバリアフリー・ユニバーサルデザインといったことについても、お考え等いただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、はじめに、当該事業を提案・企画し、そして、調査を統括してきました日身連の森さんからお話を伺いたいと思います。

森 : それでは、本事業の提案者という立場から、まず、この事業の必要性ということを確認しておきたいと思います。現在バリアフリー化の進捗ということは、障害者の社会参加の問題より先に早いペースで促進がされてきているのではないかと思います。しかし、その一方では、障害者等に対する移動環境をみますと、歩道橋をはじめとして、移動の際にバリアとなる建造物があり、その改善の必要が求められていると思います。従って、地域の生活圏の実状を一番把握している障害者、あるいは障害者団体の視点で、見落とされている移動環境の課題を明らかにして、その改善への提言を行うことで、社会的問題として、問題提供することだけでなく、建造物の改修等といった具体的な解決策の実用を果たすた

めにも、当調査事業を行う必要があると考えてきたわけです。

そしてまた、当事者として、障害者等の視点や意識に基づいて、いわゆる昭和40年代当時の車優先思想の構造物である歩道橋等のバリアフリー化の現状を点検し、環境整備の改善の必要性がある場合は、その課題を解決することにより、障害者をはじめとして、一般市民にも資する、万人のためのバリアフリーを進めるために、障害者を中心としながら意識調査を行い、具体的な問題点の析出を行うとともに、それなりの対応策を提示したいとの意図があります。また、具体的な障害当事者と一般市民との対応を通じまして、共生社会実現のためのバリアフリーとは何かをテーマとしたシンポジウムなどを開催し、バリアフリーについての、障害当事者および一般市民の意識の啓発を図るとともに、具体的な解決策に関して情報収集を行う、このような意図から調査を行ったところです。

実際に調査に携わっていただける人につきましては、身体障害者相談員、あるいは老人クラブ会員の方々のお力をお借りするという事を考えておりました。老人クラブにお願いしたということは、一つは、急速な高齢化、65歳以上の高齢者人口が2割を越え、さらに出生率も1.32と、世界有数の少子高齢化社会になってきているという現状があります。また、身体障害者相談員の力を借りるということについては、身体障害者相談員は、昭和42年(1967)に設置されたのですが、その頃は、障害者自身のことを行政もあまりよく知らなかったということもありまして、やはり同じ障害者同士の目線、いわゆるピアカウンセラーという力を借りるということから出発したわけです。

振り返りますと、一方では、社会状況が急速に変化し、特に昭和40年代は、車社会へと変貌をしていき、交通渋滞問題、また、幼児、生徒、学生たちについての安全性の問題が取り上げられるようになり、対処策として歩道橋などが作られるようになったのだと思います。また、一方においては、行政の考え方が、地域に障害者が住むということ、「施設から地域生活へ」と変わってきたわけです。これは歴史の流れとして、当然のことかもしれません。関係法令もさまざまな改正が行われました。現在問題になっております、国連の障害者権利条約などに示されている理念を体現することを目指す時、地域重視というものが浮かび上がってくると思います。障害者の地域生活を支援するためには、地域＝町ぐるみの問題を解決していかなければならない。

こういうようなことになりますと、障害者相談員が大変重要な役割を果たすものとして、その必要性が問われてくるのだと考えます。従いまして、副次的な事柄として、当該調査には地域を一番よく知っている障害者相談員の方に調査へ協力してもらうのがよいのではないかとお願いしたわけです。

坂巻： 一つのテーマに障害者の視点と高齢者の視点が一緒になって調査をしたというのは、私が知ってる限りは今までに無く、これは画期的な調査だと思うのです。

「高齢社会というのは、障害者の社会だ」と言われているけれども、その一つの先駆的な取り組みで、老人と障害者が同じテーマで調査をしたという意味は、とても大きいと思います。

森： おっしゃる通りです。ですから、そういった意味からも、先程、私が申し上げた、園児や児童や生徒の問題を考えれば、PTA 関係者やあるいは幼稚園の関係者や保護者の方まで幅を広げられればよかったです。それができなかったことは残念なことだったと思います。

小野： 今、森さんからこの事業の説明をしていただきましたが、その中でやはり一番大切な問題としては、従前から、障害者を中心として、一般市民も含めて、社会参加をするために、いろいろなバリアがあると。そういうことに関心を向けようではないか、ということに対して、調査をやりながら取り組んでいきたいということだったと思います。

キーワードとして、バリアフリーという言葉が出てきたわけですが、バリアフリーとは何なのか。この点につきまして、専門的にお仕事をされてきております末田さんから、日本におけるバリアフリーの考え方の変遷等を含めて、概略の説明等をお話し願えればと思います。

バリアフリー施策の経緯

バリアフリーに関する考え方の歴史的経緯と施策への反映について

末田： 障害者問題に関心のある人たちがバリアフリーということを経験する場合には、よく言われる物理的なバリア、言いかえるとハードウェア的なバリアと、制度的なバリアとか、社会・文化的なバリアとか、心理的なバリアといったソフトウェア的なものを含む4つのバリアがあり、これら4つのバリアを取り除くことがバリアフリーであるといわれますが、世間一般的には、おそらく物理的なバリアである段差の解消がバリアフリー化であると考えられる方が多いのが実情であると思います。また、かなり一般的になってきたユニバーサルデザインという言葉もバリアフリーと同じく段差の解消であると考えている人もかなりいますが、ユニバーサルデザインには、いろいろな使いやすい器具や機器も含まれていると理解している人も増えてきていると思います。

ユニバーサルデザインという考え方は、アメリカのロナルド・メイス氏が言い出したような印象が世間にはありますが、最近の研究（名古屋工業大学の堀越哲美教授）によると、我が国にも結構昔からそういう考え方があったと思われます。例えば江戸時代には、庶民にとっての宗教的空間のみならず行楽地であり、憩い

の場所であった神社仏閣へのアクセスについてみると、石段を登っていったりする険しい道、いわゆる男坂と、遠回りする比較的ゆるやかな道、女坂があったそう、弱者に対する配慮は既にあつたと思われ、たいへん興味深い研究であると思っています。もちろんロナルド・メイス氏が言い始めたといわれるユニバーサルデザインの7原則に類したものがあつたとは思いませんが、それとは別に日本にも、より多くに人々が参加できるようにするという、そういう考え方があつたのだと私は思います。

日本では、どちらかという中国からの儒教的な考え方でもって障害者対応がされてきたので、血縁・近隣による相互扶助という思想が施策でも色濃く取り入れられていたと思います。それから障害者福祉が世界的には、戦争を契機に発展してきたという歴史があり、国のために働いて障害を負った傷痍軍人をどう処遇するか、ということから政策的ないろいろなことが始まり、物理的あるいは精神的なものも含めて発展してきたと言われていています。我が国における障害者福祉もその例外ではありません。第二次世界大戦以前にも、我が国は、近代になってから、日清戦争、日露戦争、第一次世界大戦を経験してきましたが、一般的な障害者福祉制度・施策は見られず、盲人や傷痍軍人など限定された者を対象にして特別な保護施策がとられてきました。なかでも盲人保護の歴史は古く、室町時代に当道座という制度が作られ、その後、江戸時代に検校制度が確立したと言われていています。室町時代が250年、その後、江戸時代が300年あって、明治時代になるわけですが、明治になってから、先に述べた日清、日露、第一次世界大戦とあり、そこで傷痍軍人とか貧困とかいう問題が出てきて、救護法とかが作られることとなります。第二次世界大戦の敗戦によって、根本的に日本が考え方を変えざるを得なくなってくるわけです。儒教的なものに合わせて、西洋的な様式・思想が入ってきて、ここから新しい日本の福祉行政が始まったのではないかと思っています。その後、我が国の復興にあわせ、それぞれの、時の政権の思惑も織り交ざりながらいろいろな福祉施策が展開してきたと思います。

こと、バリアフリー化について見るというか、まちの中で生活をしていく上でのバリアを取り除くという面でいうと、1960年（昭和35）頃から始まる仙台の「まちづくり運動」がきっかけで、まちの中の整備とか、まちの中の市民の意識改革というものが始まってきたんだろうと思います。バリアフリーそのものの言葉、バリアフリー法案と言えるようなものとしては、アメリカのジョン・F・ケネディが1961年（昭和36）に、建築基準法の中に、バリアフリーをしる、というのが入り、それを翌々年、イギリスが同じような建築基準の法律を作り、それに関わったゴールド・スミス氏が、「Designing for the Disabled (デザインニング・フォー・ザ・ディスエイブルド)」という本を出し、これが世界で使われるようになり、日本でも1970年（昭和45）頃に紹介され、建築関係者の中にバ

リアフリーという概念が入ってきたと言われていました。

精神的な面で、国として、いろいろな市民啓発をしたというのは、やはり1981年の「国際障害者年」、それに続く1983年（昭和58）から1992年（平成4）に「国連障害者の十年」というのが行われ、日本でもそれに対応して国際障害者年推進本部が作られ、長期計画が策定されたことでしょうか。この「国連障害者の十年」が終わった後も、我が国では10年単位の長期計画を作ろうということで、障害者対策に対する新長期計画というのが平成5年（1993）に出されてきました。ちょうどこの少し前ぐらいから、高齢者の問題が出てきて、「ゴールドプラン」が作られたという道筋を歩んできたということであったと思います。

その後、10年経って、「ハートビル法」が1994年（平成6）に制定され、2000年（平成12）に「交通バリアフリー法」ができ、新たに平成15年から24年（2003から2012）の、次のバリアフリー化推進要項として「バリアフリー新法」ができてきて、今度は、すべての人に対して生活空間のバリアフリーとか、当事者参加、それから、今までの行政はやりっ放しだったのが、「やり直し・見直し」というのを考えようという形になってきたと思います。

そして、2007年（平成19）に国連で「障害者権利条約」が採択されたことを受けて、我が国の関係閣僚会議の決定として、「バリアフリー・ユニバーサル推進要綱」というものがでてきました。また、各都道府県が「障害者差別禁止条例」というものを準備する方向できていますので、物理的なことだけでなく、情報の格差の解消という話も含め、これからより一層バリアフリー化が進み、障害者の機会均等な社会生活が進展するものと思っています。

小野： どうも、ありがとうございました。日本の明治期以前からあったバリアフリーの考え方も含めて、歴史的にお話をいただきましたが、その中で、比較的早い段階から——1960年代というところ、だいぶ前ですけども——仙台を中心に具体的なまちづくり運動が行われるようになったという話に触れられましたが、その運動の中で働いてこられた阿部さんから、その体験とか、その当時のお話などをお願いできればと思います。

阿部： はい。仙台では、いくつかの活動がありました。障害のある本人を中心とした活動、そして支援をする人たちが加わった活動がある中で、ただいまお話の中に出てきたのは、生活圏拡張運動といわれる活動です。1969年、70年（昭和44、45）ぐらいから始まりました。私は仙台から北に40キロのところに住んでいたのですが、ちょうど大学に入るために、仙台に住み始めた1971年（昭和46）頃が、生活圏拡張運動の重要性が、いろんなところで認識され始めた頃でした。

私は子どものころ、肢体不自由児施設に入所していたものですから、仙台に住むようになって、自分の先輩、友達が生活している施設に遊びにいきました。その西多賀ワークキャンパスというところが中心になって活動が行われていまし

た。きっかけというのは、西多賀ワークキャンパスに入所している方々が、ちょうど肢体不自由児協会募金活動のお手伝いをし、そして、終了後、市民の方々に誘われて喫茶店に行ったことです。「コーヒーにする？紅茶にする？ケーキは何に？」皆、何にも言えなかった。トイレがなかったために、前の日から水を飲まないで我慢していたのですが、そのような問題に気付いて、学生たち、市民たちが一緒に活動したのが、いわゆる生活圏拡張運動の始まりでした。私も、その募金に参加させていただいたこともあったんですけど、そのような時に、ちょうどそのころ国際シンボルマークが採択されたのが1970年(昭和45)だったので、いち早くそのマークを、車いすでも使えるトイレを作ってくれたところには貼りましょうという活動、それから、学生たちがアルバイトで鉄板を購入し、車道と歩道の段差にはその鉄板を敷いていく活動をしたのが始まりでした。そうしましたら、ちょうど仙台市の行政が、「なんで鉄板があるのか」ということで調査しまして、「それであれば」ということで、歩道の段差カットが始まりました。そして、歩道の段差カットと、車いす用のトイレがだんだん普及していきました。だんだんといっても、徐々に、ということだと思います。いわゆるシンボルマークを貼ったトイレは三越デパート仙台支店で最初に整備されました。

一方、私の大学でも、そのような活動を知って、いわゆる植木の手入れをする植栽費を使ってエレベーターを設置したり、スロープを作ったりしましたので、大学のバリアフリー化も進みました。教室間の移動が楽になって本当に助かりました。

さて、そのようにして生活圏拡張運動が、全国的にも知られることになりました。1973年(昭和48)、車いす市民交流集会というのが仙台でありました。今もそのような話をすると、皆さん、「その当時、仙台に行ったよ。」という人たちがとても多くて、声をかけていただきます。そのような方々が各地のリーダーとして、今、活動されています。その後の車いす市民交流集会は、車いす市民全国集会として2年に一度ずつ行われるようになっていきました。そしてまた、仙台市は、1973年(昭和48)、身体障害者福祉モデル都市ということで、厚生省から指定されることになりました。

そのようにして、街に出ることができる環境が整ったのですけれども、街の中で仕事をして生活するというのが十分にはできなかった。行政が関わった限度はハード面の整備に終わったのではないか、という評価が、いろいろな方からなされています。その当時、生活圏拡張運動で主体的に活動した方々は、地域で仕事をして暮らせる場所を求めて、埼玉県の方に行った人たち、東京町田を中心に行った人たち、いろいろなところに行きました。当時、例えば施設で働いていたある人は福祉工場に期待をかけていて出て行ったのですが、第一次石油ショックで、残念ながら福祉工場ができなかったからということで仙台に戻って、福

社機器のジェシーアイという会社を興している人がいたりします。

とにかく仙台では、漢字で表現しますと、生活圏というのがハード面の生活圏であって、生活の権利までは十分には達成できなかったという指摘や反省があります。それで私たちも、これからは、先ほども末田先生からもありましたが、障害者の権利条約の批准に伴う条例作りということで、「生活圏域」から「生活権利」に基づいた生活の充実を図っていく必要を強く感じています。それが、今の仙台の状況です

小野： どうも、ありがとうございました。ご自身が身近なところから運動を始めてきたという体験と、今の仙台市が取り組んできた歴史などを、具体的に事例を挙げながらお話をいただきました。

今の阿部さんのお話には、いろんな言葉が出てきたと思います。例えば、生活圏拡張運動だとか、それから、圏という字も、当時は圏域のことであつたけども、これからは障害者権利条約の問題もあるから、むしろ権利の問題としてということまでいかなければいけないのではないか。ということは、ハードの問題だけではなくて、ソフトの面までも含めて、トータルに検討していく、また、取り組んでいく。そういうことも考えなければいけないのではないかというようなことに話が進んでいくところかと思うのですが、では、八木さんには、そういう少し理念的なお話を含めて、ご自分のご意見で結構ですのでお聞かせていただきたいと思います。

八木： 私は、1968年（昭和43）より車いすの生活となりました。当時のことを思い起こすと、大変懐かしくもあるのですが、退院して家に帰ってきて、家の中での生活にまず困りました。玄関の階段が上がれない、和式用トイレが使えないというように、全く歩けなくなった私には大変なことばかりでした。また、車いすの私が一人で街に出かけた時もいろんなことがありました。例えば、車道から歩道には段差があり、それを車いすの前輪を上げ、勢いをつけて段差を乗り越えようとするのですが、上手くいかない。それで、通りがかりの人に助けを求め、段差を上げてくださいとお願ひするのですが、なかなか手を貸してもらえないような状況でした。データをとったわけではありませんが、10人に声をかけると8人が空振りになったのです。みな無言で行ってしまう。「なぜ、力を貸してくれないの！」という思いでした。そのことが14歳の私には、とても悲しかったです。また、やっとのことで歩道に上がり、歩道を車いすで移動する私に、後方からマイクで呼び止められたこともありました。パトカーだったのです。それで警官がパトカーから降りてきて、「ここは歩道専用です。車いすは歩行者ではなく軽車両だから車道を行くように。」と歩道から降りるように言われたのです。今から思うと、考えられないことです。しかし、当時は物理的バリアとともに、社会的なバリアも分厚かったのです。

退院してから間もない頃、診察のため病院に行く時の話です。私の家には車がありませんでした。私鉄を利用して行こうということになったのです。私の居住する地域の駅には階段もなく、プラットホームがなだらかな坂で、車いすの私には絶好の交通機関でした。ところが、電車に乗った途端に、駅員から「車いすの方は危険ですので、降りていただけますか。」と、乗車拒否にあったのです。理由は、急停車することもあり、車いすは危険なので降りてくださいということでした。

また、家族で行ったお好み焼きの店で、「車いすのお客さんをご遠慮ください。」と言われて、店の中に入れてもらえなかったこともありました。当時、このようなことは日常茶飯事でした。その度にいつも悲しい思いになり、社会の厳しいバリアに、はね飛ばされている私でした。そんな私が初めて関わった障害者運動が、車いすで電車に乗れるようにという署名運動でした。

ここで、少し今日までの歴史を振り返ってみます。戦後、昭和 24 年（1949）に身体障害者福祉法、翌 25 年（1950）に国土総合開発法が制定されています。その法律の中で、国土総合開発計画が盛り込まれ『福祉のまちづくり』が定められています。法的には、憲法第 25 条の生存権を保障するべく、社会福祉が国土総合開発計画にも位置づけられているのですが、現実には程遠い内容で展開していきます。それは、資本主義の経済優先主義とする、経済成長第一主義とした国策と絡み、第一次産業から第二次産業、第二次産業から第三次産業へと産業構造も変化し、それによって人口が都市に集中していきます。そこで、大量輸送、効率主義を重視し、まちづくりも展開します。そうした社会背景のもとで、障害のある人をはじめ、マイノリティの人たちは、どうしても標準、平均を大事にする我が国の国策からはずれてしまうのです。

しかし、画期的な出来事がありました。それは、昭和 39 年（1964）の東京パラリンピックでした。当時の見方として、「障害者は施設にいる人」というのが、当たり前だった我が国の障害者観を打ち壊したのです。日本の選手はみな、施設か病院にいて、一人ひとりに医師が同行する我が国に対して、海外から参加したパラリンピックの選手は、みな社会人であったということです。障害者は施設にいる人という我が国の一般的見方に一石を投じ、新たな価値観の転換を余儀なくしたのが、東京パラリンピックであり、それは「障害者福祉の黒船」的出来事だったのです。

その後、障害者の社会への台頭が顕著となって、昭和 40 年代半ばから、障害当事者による福祉のまちづくりが、仙台を中心として展開していきます。そして、1975 年（昭和 50）に国連で「障害者の権利宣言」があり、障害があっても、一人の人間として尊重される、尊厳ある存在であることが世界的に高らかに宣言され、1981 年（昭和 56）の国際障害者年、1983 年（昭和 58）からの国連・障害者

の十年、1992年（平成4）からアジア太平洋障害者の十年といった一連の国際的な動きとして連動して、我が国の障害者を取り巻く社会環境も大きく変化し、福祉のまちづくりも展開してきました。

その福祉のまちづくりもハートビル法やバリアフリー新法、各都道府県の福祉のまちづくり条例等を根拠として現在、公的施設のバリアフリー化を義務付けているわけですが、この背景には、障害当事者運動の他に、我が国の高齢化社会の到来といったことも、福祉のまちづくりに拍車をかけているといえます。ですから、当初、バリアフリーとした障害者用施設から、今では誰もが使えることを主眼としたユニバーサルデザインの施設へと変容してきています。

アンケート及び現地調査結果

バリアフリー問題の具体例としての歩道橋を取り上げたことについて

小野： どうも、ありがとうございました。ご自分の体験を通じて、日本の歴史について、具体的なお話も含めてお話をいただきました。

さてそれでは、本題に入りたいと思いますが、私ども、皆さんのご協力も得ながら、アンケート調査と実施調査を行いました。アンケート調査は、先程森さんからのお話にもありましたように、日身連の加盟団体を通じて全国の身体障害者相談員の方に協力してもらい、それから、高齢化社会を迎えて、もう現に高齢化社会になっているわけですから、やはり同じような問題性を抱えているのではないかとということで、全国老人クラブ連合会の会員の方にも調査に協力してもらいというような形でアンケートを行いました。実際には、身体障害者相談員の方1,580人と老人クラブ会員の方200人を対象に調査を実施いたしました。回収が全部できなくて残念だったのですが、半数ぐらいの回収率がありまして、ある程度の傾向というものは見られたのではないかと考えています。

アンケートの内容は、一つは歩道橋に関すること。もう一つは、役所や駅舎や歩道等といった生活空間やユニバーサルデザインに関することについてです。みなさんに調査結果に対する具体的なご意見をお伺いする前に、どうして今回バリアフリーの代表的な例として歩道橋を取り上げたかについて、この調査の企画立案をされました森さんの方からご説明いただけますか。お願いいたします。

森： 私の整理ですれば、物的バリアには2つあるだろうと思うんですね。一つが建物を造った場合に、例えば、段差があつて利用できないということ。これはもう、不利益といいますか、とにかく利用できないんですね。それを解消するというのがあった。もう一つの点は安全性と利便性です。そういうものが二つ、実はある。

そして、歩道橋というのは間違いなく安全性の観点からできた。だから、これは、意外と当たり前のような気になってしまっていて、直さなくてもとさえ思えてしまう。建物や移送や段差といったバリアについては、対策を講じなければならないという意識が既に確立している。しかし、歩道橋はというと、注目されてこなかった。見落とされていたんですね。それで、私自身は、やはり歩道橋を見ていて、これは何とか問題にしなくてはいけないということが、高齢化の問題も含めて、今回、歩道橋を取り上げた私の着眼点です。

小野： どうも、ありがとうございました。先程から問題になっているように、障害者問題と共に、高齢者問題として、森さんは当時、東京都でいろいろと福祉行政に携わってこられたなかで、歩道橋に対して疑問を抱き、調査をやってみよう、というのが一番の切り口だったと思います。

少し、森さんのお話に専門的な立場から歩道橋の歴史というところとちょっと難しいんですけども、歩道橋の設置基準等も含めて分かっている範囲で、米田さんからお話をお伺いしたいと思います。

米田： 歩道橋については、今、森さんがおっしゃられたように、使える人にとっては非常に安全なものですが、使えない人には、本当に大きなバリアになっています。ちょっと調べましたけども、そもそも歩道橋がなぜできたかという点、多分、日本の経済成長、経済状況とおおに関係あると思います。というのは、昭和30年代になって、日本も戦後からの復興が始まって、経済成長をしました。その時に、やはり車がどんどん増えてきていますね。ただ、その時は道路事情も今ほど良くなって、多分、舗装されてない道も多く、また信号機もそれほどきちんと設置されていなかったらと思うられます。私も経験がありますが、子供たちは道路で遊んだりしていました。そして、そこに車が増えたということもあって、交通事故が増えてきました。当時、車社会という言い方も出てきていましたけれども、交通事故もそれに伴って増えてきました。特に、学童、子供の交通事故の犠牲が多いということが社会問題になりました。

そこで何とかしなくてはいけないということで、政府や自治体も動いています。そもそも歩道橋というのが最初にできたのは、1959年、昭和34年の西枇杷島町の西枇杷島歩道橋と言われています。そのきっかけは、そこで小学生が交通事故で亡くなったことです。それで、住民と行政が協議して、そこに歩道橋ができました。

昭和34年(1959)というのは、本当に車社会が進展している最中でした。それとあと、同じ年に、やはり学童を交通事故から守ろうということで、学童養護員制度、通称「みどりのおばさん」という制度が始まっています。そして、もっと安全な施設として歩道橋というのがあるわけです。これは車と歩行者を分けるという考え方ですけども、確かに、安全面では非常に確実なわけで、これが全国

でかなり建てられるようになったといういきさつがあります。

政府の方でも、確か昭和 40 年（1965）だと思いますが、横断歩道橋設計基準というのを作っております。その後昭和 42 年（1967）に、立体横断施設設置要項が作られています。これが初めての歩道橋に関するガイドラインというか、基準だと思います。前後しますけれども、昭和 41 年（1966）には、こういった交通事情がありますので、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法というのでできています。そして、先ほど言った、横断歩道橋の設計基準と設置要項が昭和 52 年（1977）に見直されています。道路協会が、立体横断施設分科会を作って最終案を出していますけれども、そこで、それまでの技術基準を少し変えようということになりまして、昭和 52 年（1977）に最終案を出しました。

その翌年に、都市局長、道路局長通達として、各道路管理者に通達されています。その内容は、まずは、Ⅰとして設置基準。Ⅱとして横断歩道橋編というのがあります。そしてⅢとして、地下横断歩道橋編というのがあります。設計基準と横断歩道橋編というのは、これは従来の基準を改定したもので、Ⅲの地下横断歩道橋編については、これは新しい基準ということで作っております。そこでは何をやったかという、それまでの基準では、車いすとか、乳母車とか、そういったものはあまり対象になかったような気がしますね。ところで、先ほどの八木先生の話では、当時、車いすというのは、歩行者ではないということでした。それで除外されたのかな、と思いましたが、そこで昭和 52 年（1977）の段階で、やっとならば車いすとか乳母車等、あと自転車のことも含めて、見直しがなされています。

詳しい内容には触れませんが、そこで、きちんと横断歩道橋を設置するための基準が作られています。例えば、歩行者、横断者が非常に多いところとか、右折左折の交差点で非常に危ないところとか、そういったところに付けましょうという基準が示されています。

次に、ハード面の問題として、昇降方式についても基準を設けています。横断歩道橋というのは、当然、利用者に対して身体的な負担をかけるものですから、その昇降方式についても、勾配をいくつにしないでくださいといったことを示しています。例えば、勾配は小さいほど望ましいとは言っていますが、例えば、車いすについて言いますと、自力で登れる勾配は 8%—これは 12 分の 1 ぐらいなんですね—である、と言っていますが、ただ、これですべての人が登れるというわけではありません。私も研究していますが、12 分の 1 というのは、かなり力の強い車いすユーザーでないと登れないことがあります。あとは、自転車が楽に走れる勾配は 5%であると言っています。これは多分、どこかの研究結果を参考にしていると思いますが、そういった基準を作っています。けれども、これを登れない人も当然いるわけですね。

あと一つ、エスカレーターについても触れています。ただ、エスカレーターについては管理上の問題があり、工費も大幅にかさむので、特に必要と考えられる特殊な地域、あるいは、管理の容易な箇所に限って設置を検討すべき、というようなことをうたっています。だから、別にそれが奨励されているわけではなくて、うたってはいるんだけど、かなり限定された形になっています。

あと、手すりについても、いろいろ設置基準が示されています。それに沿って歩道橋というのは作られるようになったのだと思いますが、最近は当然ユニバーサルデザインということが言われています。今のままの歩道橋では使えない人がいっぱいいます。車いすの人だけではなくて、子供連れの人、あるいは高齢者など使えない人や使いにくい人がいっぱいいます。それをどうにかする必要があります。今回の調査の中でも、例えば、「信号機の方が渡りやすい。」という意見も現実に出ています。歩道橋の基準はありますが、まだまだ、すべての人が使いやすいということにはなっていません。これからは、ハートビル法とか、交通バリアフリー法、あるいはバリアフリー新法という流れの中で、この歩道橋についてはまた見直すべきではないかと、私は個人的に感じております。

歩道橋に関するアンケート調査結果からの考察

3つのタイプの歩道橋と利用者からみる歩道橋に対する意見について

小野： どうも、ありがとうございました。それでは本題の調査内容をめぐってご意見を願いたいと思います。

今回のアンケートでは、3つのタイプの歩道橋、一つは階段式の歩道橋、それからスロープを使った歩道橋、そしてエレベーターが付いている歩道橋について、利用状況等について問いました。スロープの歩道橋やエレベーター付きの歩道橋でも利用しないとする人が多い傾向にあったことなどは少し意外な感じもありますが、全体の回答結果からでも結構ですので、この辺についてはどうお考えでしょうか。また、歩道橋に対して利用者としてどのような意見を持っているのかについても調査していますが、このことについても、皆様からのご意見をお願いしたいと思います。考察というのなかなか難しいかとも思いますが、初めに、車いすを実際に使用されて、また、車いすのためのバリアフリーの問題に取り組んでいらっしゃる竹田さんから、感じたご意見というのをお願いします。

竹田： 非常に難しい問題です。私は実際、歩道橋というものを利用してない立場なんですが、基本的には、利用したいけれどできないという人たちがいるのではないかと思います。今回こういうアンケートを取ったところ、ちょっと意外なこと

がいくつか出ています。

まずスロープがあるという歩道橋を、私は見たことがなかったんですね。関心がないので、あまり気がつかないのかなという気がしたので、2、3調べてみたんです。私は熊本に住んでいるのですが、やはり、中央にスロープが併設されてるものがあつたんですね。2カ所ぐらいありました。今日、写真に撮ってきたので、見ていただくとわかるのですが、非常に勾配が強くて、まるで坂道のようなのです。そういう危険性があり、利用しようとしてもできない状況にあるのです。確かに滑り止めも付いて、幅も結構あるんですね。しかし、先ほど言われたような12分の1とかいう勾配のスロープではなく、もっと急で、見るとわかりますが、もうこれは坂道ですよ、完全に。そういうのを平気で設置しているというのが現状ではないかと思うんです。そこも、大きい交差点の国道に架かっている横断歩道橋だったんですが、そういった意味で、利用するといっても、当然歩ける人でないとできないというレベルですね。車いすで行こうにも、利用できるタイプではないんですね。

また、この間大阪に行った時のことですが、大阪の方もやはり同じく、バリアフリーを考慮して作ってあるんでしょうが、現実的には使えないのです。天王寺駅付近に急勾配で下降している地下歩道橋があり、近くに横断歩道がなかったもので、しかたなく危険を承知で車道を渡り、とても怖い目に合ってきました。

だから、スロープが設置されていれば、歩道橋を障害者が利用できるというように勘違いされているという気がしました。実際には、障害者が利用できる歩道橋はあまりないと思います。

やはりエレベーター付きの歩道橋の設置は、予算がかかるため進んでいないのでは、という気がします。

小野： どうも、ありがとうございました。それでは次に、坂巻さんをお願いしたいのですが、いかがですか。

坂巻： そもそも歩道橋というのは、障害者のために作ったものではないと思っているんですよ。

小野： はい。初めは、ですね。

坂巻： はい、初めは、あくまでも交通事故防止で、障害者は目の中に入ってなかったと思う。なぜかと言うと、私は34年(1959)に新聞記者になったのですが、そのころの福祉の記事というのは、「施設を作れ、障害者の施設をたくさん作れ、高崎に国立のコロニーを作って障害者を集めて、そこで一生安楽に暮らしていただく」、こういう発想だったんですね。だから、地域社会に障害者がいて、そこに暮らすという発想ではなかった。障害者は、地域でなくて、施設を作って、そこで幸せに暮らしていただく、こういう発想が根っこにあったと思うんですね。それが昭和34、35年(1959、1960)のころですね。昭和36年(1961)ぐら

いになって、高度経済成長の時代になってくる。福祉国家ということが言われて、施設を作れ作れというので、どんどん施設が作られていった時期なのです。そういう中で、モータリゼーションで交通事故がどんどん増えてくる。そうすると、障害者ではなく、老人でもない、普通の人たちが事故に遭わないためにというので、そもそも作られたのだと思うのです。

ちょっと調べたんですが、昭和 35 年 (1960) に、通産省が国民車構想という、これから自動車をどんどん作ろう、という構想を出しているんですね。それで、トヨタパブリカだとか、いろんな国民車が作られ、車の時代になってくる。そうすると、当然事故が増えてきて、交通戦争という言葉があったのです。これが最初に使われたのが 1961 年、昭和 36 年なんです。この年は、交通事故の年間死者が 1 万 2000 人を超えた。新聞でもキャンペーンで、交通戦争と呼んで、ようするに、障害者対策ではないのです。普通の人々の交通事故を何とか守ろうという、その中にももちろん障害者を除外するわけではないけども、障害者の方は施設にいるのだから町の中にいない、という前提、あるいは老人も、昭和 36 年 (1961) というと高齢者問題というのは、あまり焦点が当たっていなかったんですね。私は、昭和 36 年 (1961) に『どう生きる、あなたの明日』という高齢化社会の本を書いて、全然これは売れません。とにかく当時、老人問題も視野になかった。それで、健常者というか、普通の町の人たちが交通事故に遭わないためにどうしたらいいか、ということが国の最大のテーマになっていたわけですね。

交通を司る総務庁の歴史、総務庁史で交通安全対策という 1 項目で、かなり詳しく書いているんですけども、これも要するに、モータリゼーションが進み、道路が整備され、信号機なんか整ってくるけれども、死者がどんどん増えてくる。この死者を何とかしなければいけない、ということで、昭和 45 年 (1970) に交通安全対策基本法というのが作られまして、そして、第 1 次交通安全基本計画というのが昭和 46 年から 50 年 (1971 から 1975)、それで今、第 7 次の計画がずっと続いているわけです。とにかく交通事故を防ぐため。だから障害者とか老人とかという視点は、ほとんどそこに入っていない。普通の人々の交通安全の対策になってきている。

ところが社会の方は、障害者がどんどん外に出て、あるいは老人がどんどん増えて、町の中に住むようになった時に、そこでミスマッチが起きている。だから、今、竹田さんの言われた、スロープがあったとしても、これは車いすの人や杖をつく老人のためではないんですね。あくまでも元気な人が自転車に乗って、さっと上がれるようなスロープになっている。その辺りで、最近の横断歩道橋と、昔作られた歩道橋の違いが出てくる。だから、エスカレーター付き、エレベーター付きのは、ごく最近作られたものであって、それは 1981 年 (昭和 56) の国際障害者年以來、障害者が地域で暮らさなきゃいけない、当たり前なんだという思想

が膨らんで、施設から地域へ、という流れが出た時に、従来の、健常者発想の歩道橋では、もうだめだという形でエレベーターが作られたのではないかと。そういう気がするんですね。

だから、その3つの形の前に、やっぱり、歩道橋が作られたのは、障害者、老人のためではない、という認識をしっかりと持たなければいけないのではないかと、私は思ってるのです。

小野： どうも、ありがとうございます。今、私たちの視点から抜けてたというか、見落とした点を突かれたというのもあるんですが、確かに、歩道橋のもともとの作られた意味にさかのぼってみると、そういうことだったんだという思いがします。

今、坂巻さんからのお話で、建築の話というか、都市工学の話の側から見ると、そのような視点が非常に強いんだというお話を、今、していただきましたが、次に考えたいのは、歩道橋はあまり利用されていないということがほぼ現実であって、まさに竹田さんが言われたように、歩道橋は使いませんよと。もう、ここに答えが出てしまっているのですね。実際に、傍に横断歩道があれば、そちらを使ってしまうということが出ていますが、そのようなことについて、米田さんは当時のあり方というのか、いろいろな点を考慮して、この3つの歩道橋のタイプというのが非常に無理なものであったのかどうか、お話しいただけますか。

米田： 今、坂巻先生が言われたことは、それはもう完全に私もそう思いますね。そもそも、最初は子供を交通事故から守るとか、あと、健常者という言い方が良いかわかりませんが、そういう人たちが交通事故に巻き込まれないための施設である、ということですね。今、社会というのは、どんどん進化しますよね。日本でもだんだん、すべての建物をバリアフリーにしよう、ということが言われています。交通機関もそうですね。少し話がずれるかもしれませんが、移動通行権—通行の権利、これはもうみんなに平等に与えられているものだと思います。ある施設があるために、一部分の人が利益を受けて、一部分の人は利益どころか使えない。あるいは、例えば、本来信号機があれば渡れるのに、階段式の横断歩道橋があるばかりに信号機が作れなかったとすると、階段を使えない人にとっては、そこはもう完全にバリアになってしまうわけです。そういうのは通行権を阻害しているわけだから、やはりその辺をきちんと解決しなければならないと思います。

あと、先程言い忘れたんですが、併設は良くないという基準があるんですね。

坂巻： 横断歩道とですか。

米田： そうですね。こういう一文があるんだなと思いました。確かに、両方付いているところもありますけども、そういうのが書かれるということは、多分、自動車の観点かなと思います。確かに、路上横断施設と立体横断施設は、本来併設しな

い方が良いという書かれ方がなされています。それは、使用者が戸惑うからということ。この場合の使用者というのは、歩行者ではなくて、自動車を運転している人ですね。条件が揃えば併設してもいいのですけれど、その場合には、こういう施設があるということを、きちんと運転者がわかるような措置を講ずることとどうなっています。そういう観点なので、そこでもやはり、交通弱者という言い方が良いかどうかわからないんですけども、そういう人たちが後回しにされているなという感じがします。

小野： どうも、ありがとうございました。今、お二人のお話を伺っていると、どうもやはり歩道橋の成り立ちそのものが、今のあり方と、我々が思いを入れているものと、だいぶ違っていたのではないかとということが、だいたい明白になってきたと思うのです。今回いろいろ調査を行ったわけですが、特に、先程申し上げましたように、歩道橋に対する意見に関して、利用者としての自由なご意見もいただきました。これは、私たちが普段何気なく言っているようなことを、やはり一般の方々も言っているのだなということが、ここから見えてくるわけですが、この後はフリートキングにしたいと思いますが、書かれたご意見も含めて、「そうだ、そうだ」というのももちろん結構ですけども、何らかの、もうちょっと積極的なものがあれば、お願いしたいと思えますけど。阿部さん、いかがでしょうか。

阿部： はい。私は、小学校のそばの歩道橋というのには大きい意味があるのではないかと思います。仙台でも去年4月に新しく小学校がオープンし、保護者の方々からの設置の要望をもとに、8月に新しい歩道橋ができました。但し、その時には、横断歩道を3ヵ所、付けるということを最初から予定されていたそうです。子どもたちが遅刻しないように急いだり、慌てたりして、交通事故になったら困ります。そこで、緩やかな階段の歩道橋が8月にできたばかりです。仙台ですから、融雪の仕組みや暴風板もあります。そのようなことから、すべての歩道橋が否定されるものでもなくて、やっぱりニーズはあるんだなと思っています。

小野： どうも、ありがとうございます。では、森さん、どうでしょうか。例えば、視覚障害の方のアンケートの答えの中には、全盲の者には歩道橋がどこにあるのかわからないというご意見もありました。利用者によって、また違った意味で、本当は必要なだけども、という問題があると思うのですが、そういうことも含めて、何でも結構ですがお話をください。

森： 去年の7月に東京都の建設局に行って、都の考え方を聞いてきました。その時、歩道橋を設置する場所について何うと、都建設局管理下では、都道には全体で637橋ある。そのうち、線路に架かっているのは4橋。全国的にみれば、1万1500橋ぐらいありますが。また、従来の歩道橋からバリアフリー化の普及ということをお聞きしましたら、現在エレベーターの設置は3橋ということでした。毎年1

橋設置予定とのことですが、しかしそれは、阿部さんからもお話があったように、地元の要請、要望等がなければやらない、つまり地元の要望によって施工されるそうです。また、その時出た別の問題は、エレベーターの使用時間の制限についてで、新宿西口の駅前にあるペDESTリアンデッキとのエレベーターも時間の制限がされているのが実状です。それから、歩道橋の撤去、および新設する歩道橋の予定についてですが、21年度（2009）の撤去予定は7橋で、前年度は4橋撤去したそうです。また、撤去については、利用状況や、地域住民、学校、警察などの同意を踏まえて撤去する。但し、新道については歩道橋を設置する場合もあり得るということでした。ですから、これは反対ですね。要望が強ければ、ということだと思えます。地域住民に対する調査の実施の有無については、アンケートした事例はあるが少数だということですし、事例では、歩道橋近くの住民だけでなく、例えば、駅までの導線に関係すると予想される地域住民までアンケートをしたことはあると。また、住民とのバリアフリー化に対する意識の連携を軸に、都として必要な事業を行うスタンスを取っていく必要があると考えているとのことですが、平成16年（2004）にプレス発表したように、歩道橋の形態は地域の要望を検討し決定するとしているが、エレベーターの管理、特に治安についてや、道路外に設置する場合の土地の買い上げ等、自治体の抱えている問題点もあるようです。

実は、撤去の問題で思い出したのですが、明治通りに心身センターがありまして、以前、そこに歩道橋があったのです。それを撤去するかしないかという問題があって、これを新宿区の障害者団体の人たちが撤去して欲しいと。撤去した時にどうなるかということ、いろいろ話し合ったのです。撤去した場合、交通量の多い明治通りなので渋滞してしまい、どうにもならないだろうということが言われ、反対に撤去するのは非常に危険であるという意見がありました。最終的には確認をしなかったのですが、結果としては、今、歩道橋はありません。それと、新宿の話をしてしまいましたが、その当時、新宿駅も大変混雑して横断歩道に行けないのです。それで、解決するための運動もありました。断言はできませんが、もしかすると、新宿の歩道橋にエレベーター、エスカレーターが付いたのは、そういう経過ではないかなと思っております。

小野： ありがとうございます。アンケートの自由記述のなかで少し気になることが、いくつかありました。これは障害当事者として、ややもするといろいろな問題に遭遇しているかとも思いますので、竹田さんにちょっとお伺いしたいのですが、例えば、アンケートの回答に「若者がたむろしてて、女の人が使いにくい。」とか、「治安を考えると、子供や高齢者は心配だ。」とか、それから「マナーが問題だ。」等いろいろありました。実際に歩道橋に関わる運動というか、そういうところからも、やっぱりこういう問題というのは出てくるんでしょうか。

竹田：　そうですね。治安やマナーという問題は出てくるでしょうね。

今回のアンケートのように、障害者団体の方に聞くと、自分たちは使っていないのに、意見を言うのはおかしいと思いますが、「歩道橋を外してほしい。」という意見が出てきますよね。しかし、歩道橋の初めの成り立ちは、障害者のためのバリアフリー化ではなく、一般の方の、特に学童の安全のために始まったわけで、本来の意義が少しずつ薄れていって、あまり使っていないような歩道橋がたくさん見受けられるようになったと思います。これは時代の流れだと思うのですが、なぜ、これがまだ必要なのか、なぜ取り残されてきているのか、ということが問題ですよね。

新しく整備されたところ、例えば駅前周辺というのは、非常に人が集まる場所で、それはまず利用が多いところですね。そういうところは、必ずエレベーターを付けようという意識が出てくると思います。なぜかって、これはすべて同じだと思うんです。公共交通機関でもそうなんですが、やはり利用頻度が高いところに関しては、やはり必然的に優先度が高いので、バリアフリー化しようという意識が働いてくると思います。今回のアンケートの歩道橋には、そういう意識がなかったのではないのでしょうか。今後は歩道橋も新バリアフリー法の中でも、優先度の高いところになってくるのかなという気がします。安全だけでなく障害者のためのバリアフリー化という観点を含めて検討が必要だと思います。

小野：　それでは、末田さんは、この中で何か気になるところがありましたか。これはちょっと意外だった、とか。皆さん、もつともだな、ということが多いんですが。

末田：　そうですね。意外だったのは、メンテナンスがあまりできてなくて、非常に使いにくいのが結構あるという点です。結局どこが管理することになっているのか、その管理体制が明確になってないのが問題かなと思いました。

小野：　そうですね。前にもそんな意見が、この作業部会のなかでもありました。使いにくいということで、危ないとか、そんな問題もあるんですね。

阿部：　私は、たまに歩道橋を使うのですけれども、手が真っ黒になりますね。私には下肢障害がありますので、手すりを使わなければいけません。また、手すりがガタガタなところもあるんです。そうすると、メンテナンスがないのかなって、本当に思いますね。使いながら私が手すりを掃除しているようなもので（笑）。だから使うのが嫌ですね。できれば、使いたくありません。

小野：　メンテナンスは、やっているという話を聞いたことがありますけど...

森　：　確か、先程の東京都建設局の話では、5年に一度と聞きました。

小野：　ところで、八木さんも歩道橋については、いろいろと思いがあるとは思いますが、お話し願えますか。

八木：　私の住んでいる奈良県は、あまり歩道橋がないんですね。ですから、身近なものとしては捉えにくいということ。もう一つ、1973年（昭和48）、福祉元年と言

われたあの頃に、新聞社から頼まれてまして、奈良市にある歩道橋を車いすで上れるか、通れるかどうかを一度試してみてもらえませんかと頼まれました。デモンストレーションをみんなの前でやったことがあります。歩道橋のスロープは車いすには大変きつかったです。その企画が何だったのか、ちょっと記憶にないのですが、歩道橋を設置する際、車いすのことは、当時は全然考えていなかったと思います。

現地調査からみえたこと 歩道橋のバリアフリー化ということについて

小野： そうですね。いろいろと歩道橋については話があると思います。今ほどの話の中でメンテナンスのことが出てきましたし、歩道橋の話というのは、結構、尽きないと言えば尽きないし、いろいろとあるということですね。そこで、先程はなされたように、歩道橋というものが段々と街の中で、単なる歩道橋ではなくて、もっと違った形で使おうという傾向が現れてきています。ここでは、あえてモデル地区ということで、今回の現地調査として、新横浜駅前と仙台駅前のペデストリアンデッキを見に行きました。新横浜駅前へは米田さん中心に行っていただきましたし、仙台駅前については阿部さんに行っていただきました。お二人から実地体験をしてきた感じとして、「ああ、これは良い。」とか「これは、ちょっとな。」とかいうことがありましたら、お話いただけませんか。

坂巻： エッセイストで林望(文学者・作家)さんという、有名な方でイギリスにも大変詳しい方です。この方の本の中におもしろい記述があるんですね。信号というのは自動車を止めるための機械であって、歩行者を止めるためのものではない。イギリスではそういうふうに考えているということなんですね。例えば、歩行者用の信号というのは、それ以外の場所は渡ってはならないと。こういう日本の社会ですよね。柵を作って、横断歩道以外は渡ってはいけない。ところが、どこでも好きなところを渡っていいんだという思想がイギリスにはあるっていうんですね。だから、横断歩道橋なんて最も悪い、ああいうのは本来人間をばかにした思想である。物事をよく考えない安易な発想である。それが世界に通用するというのは、大きな間違いである。という、そういう表現をしている。その通りなんですね。

僕は、イギリスはあんまりよく知らないんだけど、歩道橋のあるところって、ほとんどない。で、信号があろうとなかろうと、ニューヨークでは赤だろろうがなんだろろうが、安全なところではどンドン渡るんです。それが当たり前なんですね。

で、渡っているのを見たら、車が予測して、ちょっとスピードを緩めないといけない、こういう形でうまく動いている。それからイギリスの場合は、横断歩道が無いことはないんだけど、その横断歩道が長い時には、途中で島がある。都電の安全地帯みたいなものがあって、渡りきれない人は、そこで一旦止まって、また隙を見て、また渡る、そういうのがあちこちにある、そこがまた夜はライトが点いて、煌々として、誰もが気が付くようなものが道のあちこちにある、というわけです。日本みたいに100m行かないと渡れないのではなくて、その島目がけて、ちょっと5mぐらい行ったら渡れる。そこでまた隙を見て渡れる、という、そういう仕掛けになってる。

そもそも横断歩道とか、横断歩道橋というのは発想にないんですね。もし作るとすれば、地下のサブウェイを作れと、こういうことを主張してるんですね。やっぱり、その発想、人間を大事にする思想でもって、歩道橋というのを考え、新しい時代にふさわしい歩道橋とはなんだ、という、そういう議論をこれから実地体験を踏まえてしていかなければならないなど、そういうふうに私は理解しています。

小野： ありがとうございます。今の坂巻さんのお話は、非常に有益な話だったと思います。この委員会でも、なんで外国には無いのかな、ということが話題になったこともありました。

では、今の、新しい方向性として、現地調査していただいた新横浜駅と、それから仙台駅の例について、努力している姿があると思いますので、米田さんからご感想などをお話してください。

～新横浜駅前の事例～

米田： はい、わかりました。今の坂巻さんのお話、非常に私も感じ入りました。新横浜の駅前の歩行者用施設を見に行きましたが、ちょうど休日でした。だから、結構、人通りが多かったです。それで、先程の坂巻さんのお話がありましたが、新横浜駅前の施設はあってもいいかな、という感じがします。あれは歩道橋ではないと、私は定義します。あれは、駅前の広場、ペDESTリアンデッキです。新横浜は新幹線も来ているし、在来線の横浜線も来ているし、あと地下鉄も来ています。人がたくさん集まる場所です。また、スタジアム、アリーナの最寄駅でもあります。それに大きな病院や横浜市総合リハビリテーションセンターもあります。いろんな人が使うところです。それに駅前の道路が非常に広いんです。だから、安全のためにも、やはり立体横断の施設があると良いと思います。それに結構広場としても使えそうな感じがします。人が多く集まる場所ですので、あれはあれで非常に良いと思います。しかも、その新横浜駅前の歩行施設には、もちろん全部階段もありますけれども、エスカレーターやエレベーターもあります。

そこで、一つ気になったのが、夜間はどうなんだろうということです。それで、調べてみますと、24時間運用しているということです。だから通行権は確保されているわけです。それからメンテナンスについてですが、横浜市が民間のビルメンテナンスの会社に委託をしているようです。定期的に巡回し、エレベーターやエスカレーターの状態もチェックをしているようです。エレベーターやエスカレーターは必ずメンテナンスが必要ですから、それもやっていますね。あと、例えばエレベーター内で何かあった時のために、非常ボタンがありますね。それは、監視室で24時間人が詰めているので連絡が取れるようになっています。そこと連絡が取れない場合には、その委託しているビルメンテナンス会社につながって対応できるということになっているので、これは理想に近いユニバーサルデザインの施設ではないかなと思っています。

竹田： そのデッキは、どこどこをつないでるんですか。ビルとビルをつないでいるのですか。駅とビルをつないでいるんですか？

米田： 駅の広場みたいになっていて、道路をまたいで向こう側に行けるわけです。

竹田： それで、それはビルにつながっているんですか。

米田： 向こう側はビルにはつながっていません。駅ビルからは直接出入りできるようになっていますけれど、向こうの民間のビルへ行くには、向こう側の歩道を降りるようになっています。そこからスタジアムとかリハビリセンターに行くことになります。

それと、その施設を作る過程ですけども、あそこは新しいですから、バリアフリー関連の法律に則って開発を進めているようです。最近では街づくりに関しては、必ずいろんな人が意見を出し合って作るというのが一般的になっています。横浜市では、新横浜駅前の歩道橋、ペDESTリアンデッキを作る時には、健康福祉局が窓口となって、いろんな当事者の人たちと協議をしながら進めたということです。いろんな人の意見を聞きながら作った。これはユニバーサルデザインの施設作りの方法です。新横浜は商業地でもあるので、そのような施設があることによって、いろんな人が集まりやすくなります。経済もそれだけ活性化するということで、行政としても非常に計画しやすいものだったのではないかと感じました。

小野： どうも、ありがとうございました。今、お話の中で出てきたことは、ややもすると、先程も出てきているように、国土交通省サイドが道路対策的なところからやっている。横浜の場合をみると、福祉サイドの局が当事者との主な窓口担当者としてやったというところで、そういう新しい観点から作ることができたのではないかと思いますけども、仙台市の場合はいかかでしょうか。

～仙台駅前の事例～

阿部： 仙台駅のペDESTリアンデッキは1977年（昭和52）の12月にできましたの

で、もう 30 年以上の歴史になっています。その後、少しずつ改善されてきたのであって、最初にできた時には、エレベーターは朝 7 時から夜 7 時までしか使えなかったりとか、エレベーターの数も少なかったりしました。それが、だんだん、バスプールに行く時に必要だということで増設したり、また、もう 1 つのバスプールにも必要だということで、少しずつ使いやすくなってきました。そして、仙台の場合の大きな特徴は、先ほど米田さんがお話されたのと同じなのですけれども、駅前の広場を作るということです。30 年以上になる西口のペDESTリアンデッキは、まだ延長しています。昨年の 12 月もまた新しいビルの竣工に伴い拡張しました。これからも必要に応じて拡張していくと思います。大きな特徴はといいますと、ペDESTリアンデッキからそれぞれのビル、建物に入って、直接ビルと一体化しているところもあることです。ペDESTリアンデッキからバス発着所などが多い、ビル街にエレベーターを増設したのですが、通行人の数も多いために、エレベーターに加えてエスカレーターを整備しました。そのような所が 3 箇所あります。それぞれの階段設置箇所にはエレベーターが 1 つでは多分足りないと思うので、エスカレーターを作らざるを得ないというようなことです。

その中で、西口の方は 30 年以上経つんですけどもまだ変化し続けています。東口のペDESTリアンデッキは 5 年前にできたので、ここは最初からバリアフリーを意識して整備されています。東口は、それまでは本当に寂しいところだったのですが、ペDESTリアンデッキができて、もう一つ言いますと、プロ野球楽天イーグルスの本拠地野球場まで歩いていけるんですね。そういうようなこともあって便利になってきています。

つまり、仙台駅西口ペDESTリアンデッキは、最初できた当時は不便なことも多かったのですが、必要に応じて増設、バリアフリー化していったのです。新横浜駅のように、これから新たに設置される場所は少ないと思いますので、仙台駅西口ペDESTリアンデッキのように、必要に応じて、バリアフリー化を意識してエレベーターが増設されたり、エスカレーターが増設されたり、スロープが設置されて段差が解消されたりしていくことはとても大切なことだと思います。

仙台市でも民間の企業・団体が数多く会員になって、ひとにやさしいまちづくり推進協議会がつくられています。昨年、たまたま、推薦を受け、私はその会長になりました。副会長さんは、仙台市連合町内会連合会の会長さんと建築士会の副会長さんです。また、公的には福祉整備審議会というのがあります。私はそちらの委員にもなっているのですが、民間と公的なものが連携を取り合っていることは良いことだと思います。

～その他の地区の事例～

竹田： 熊本でも熊本駅周辺工事が行われていて、平成 23 年（2011）に、九州新幹線

が全線開業するために大幅な改装工事をしているところです。その時に先ほどの新横浜駅や仙台駅のようなペDESTリアンデッキと言われるデザイン性に富んだ歩道橋を計画しています。熊本駅周辺は、あまり整備されていなかったため、今回の九州新幹線全線開業を機会に周辺環境を整えようと考えたんだと思います。少し計画を見たんですが、エレベーター等のバリアフリー化について考えられているだけでなく、雨風の配慮として屋根付きの通路や広場を意識した広いスペースが計画されていました。歩道橋として、向こう側に渡すことだけを目的と考えるとそこまでの必要性は無いと思いますが、新しい駅や駅周辺にある水辺への散策までも考慮した発想になっていて、人の集まりや誘導を目的にペDESTリアンデッキを取り入れたのだと思います。駅周辺は他に、市電のサイドリザベーション化や駅前広場のバリアフリー化などが計画されています。

阿部： 仙台も、新幹線の開通に伴って新しい駅がつけられたということから始まったんです。

生活空間に関するアンケート調査結果からの考察 施設・駅舎・歩道等にかかる実態と利用者の意識について

小野： 初めは歩道橋をきっかけに始まった話が、今ではペDESTリアンデッキ、むしろ歩道橋に限定されないで、広場としての機能とか、人が集まる場所とか、楽しむ場所とか、それからまた、多目的に使える場所とかというように、概念がだいぶ広がってきているのではないかと、こういう話が出てきました。

そこでやはり問題になるのは、そういうものがある反面、我々の近くには、一番初めに末田さんから指摘いただいたように、バリアフリーの問題というのは、まだ依然としていろいろある。だから、そういうものを無視してはいけない、また、そういう素晴らしいものだけに興味がいつてはいけないと思いますので、次に、アンケートの調査項目としてあげた、役所や、公共交通機関、これは乗り物は除いて駅等ですが、また道路、歩道ということについて考えてみたいと思います。調査の結果をみると、いろいろな問題が指摘されていますが、利用者としてどういう不便、不安を感じていますかというようなことに対して、共通するところは随分多いと思います。自由にご意見をお願いできればと思います。では、末田さんからいかがでしょうか。

末田： 町の中の話で言うと、いろんな精神的なものに対するサポートといいますか、心のバリアフリー、ソフトウエアの話になってくると思います。それともう一つは、ここにある、道路、歩道等でちょっと出てこなかったのが気になっているの

は、休憩所が町の中にあるという話です。最近、まちの中にベンチを置いてはどうかという課題が、高齢者対応のまちづくりとして出てきています。高齢者以外の、運動機能障害の方も途中で休みたいということもあります。先ほど江戸時代のお話を少ししましたが、江戸の町並みには、お店から縁台がいくつも出され、そこで休みながらお茶を飲んだり、品定めをしながら話しをする場所があったといいます。それが時代と共に町の形態が変わってきて、そういう休むところなくなってしまうというような話もありますので、やはり、もう一度、町並みを作る時に、そこらあたりも含めて考えていかないと、という気がしています。

竹田： お金がある時代、20年ぐらい前は作っていたんですけどね。

小野： 末田さんの意見は確かだと思うのですが、その設問の中で、バス停等についての話の中には、そういうところがありますか。

末田： はい、ありますね。バス停のところに休むところがない、とか。

小野： そうですね。立ったままで大変だ、というのは。

末田： 全体的に、移動空間すべてにわたって、やはりそのバス停だけではなくて。

阿部： ヨーロッパなんかは結構多いですね。

末田： 多いですね、いろんなところに。

小野： 坂巻さん、どうですか。工作上、国内のいろいろな場所へ行かれることが多いと思いますが、いかがですか。

坂巻： 意外だったのが、役所の数値が良くないんですね。例えば、不便や不安があるかというのが、役所の場合は30%あるというんだけど、スーパーは20何%、スーパーやデパートの方が逆に低い。役所というのは、真っ先にユニバーサルデザインの発想になって変えていってるはずなのに、ちょっと意外に思いました。東京都は、もう役所優先で、まず役所から始めよう、という形で、ほとんど役所は変わってます。全国レベルで言うと、役所が先頭を切って変わるという状況にはなっていない、という気がしたのが非常に印象的でしたね。

小野： そうですね。八木さん、どうですか。今、東京の話ですけど、奈良が地方だという申し訳ないのですが、昔は奈良は中心でしたから。

八木： 昔、都だったんですよ（笑）。1300年前は。

小野： どうですか、今は。

八木： アンケート項目の、生活空間の部分についてですが、役所、病院系、劇場、デパート、いわゆるバリアフリー新法、それ以前のハートビル法、福祉の街づくり条例、それに指定された施設だと思っんですけど、日常生活という部分に関していうならば、まだまだ、点の存在でしかないんですよ。線になり得てない。例えば、日常生活で、東京でもそうなんですけど、新宿で昼ご飯を食べに行こうと思うと、お店に必ず段があり、車いすで行けないことがあります。必ず、という言い方は違うかもしれないですけど、結構多いと思っんですけど、だから、そういうこ

とを考えると、もっともっと今後の課題として、線にするために、さらなる知恵を出して、努力をして、町を変えていかななくてはいけないのではないかな、というふうに、東京に来るたびに思います。

小野： ほかにはどうでしょうか。

竹田： 私は25年ぐらい前に東京に住んでいたのですが、このような会議で最近東京に来る機会が増え、さすがに昔に比べると東京は人も物も変わってきたと思っています。何が一番変わったかと言うと、車いすでも一人で電車に乗れることですね。私もそうなんです。地方に住んでいる車いすの障害者の移動手段はほとんどが車です。近距離の公共交通機関のバリアフリー化が発達していないので、なかなか公共交通機関だけでは目的地に行くことが出来ません。例えば東京から熊本に飛行機やJRで来ても、それから熊本市の目的地に行くにはバスや市電でということになります。ところがバスや市電は一部しかバリアフリー化されていないため、どうしても車やタクシーを利用しなくてはならないんです。

私も以前、東京では車に乗っていましたが、最近の東京の道路交通事情は相変わらず大変だと聞きますので、移動手段として、車だけではなく電車に乗れるということは地方との大きな違いだと思います。

もう一つ変わったと思うことは「人の教育」だと思います。まず駅員さんの対応がとても親切丁寧です。「乗り換えは浜松町で目的地は目白ですか。連絡をしておきます。」というように、JRだけではなく、乗り換えるモノレールや私鉄にまで連絡をとり、駅に着くと車いす用の携帯スロープを広げ手際よく乗降の手伝いをしてくれます。その後はエレベーターの場所へと誘導して、目的地目白駅への乗り換えの電車へ無事に案内してもらえます。この間は新橋の駅員さんが次の駅まで電車と一緒に乗って来てお手伝いをしてくれました。電車やホームでの段差を解消するだけではなく、目的地までの案内にはとても助かっています。

駅のホームにエレベーターが出来たというだけでなく、駅員さんが障害者への安全や案内を考えた人的な対応が出来ているということは、公共交通機関においてはありますが、一般社会にユニバーサルデザインの考え方が浸透していることの現れだと思います。

それからバスも今までとは対応が全然違いますね。私は、まだ覚えてますよ。3人の車いすの方達と一緒にだったんですが、羽田空港で横浜駅行きのバスの運転手に「私たちは手助け出来ませんから。乗りたかったら自分たちで乗ってください。」と言われたんです。そのときは数人のお客さんに手伝って乗せてもらいましたが、とても気分が悪かったのを覚えています。今は違いますね。ちゃんと係の人が乗せてくれます。それぐらい公共交通機関の対応は変わったと思いますので、こういう機会に知らせておくべきだと思います。

小野： どうも、ありがとうございました。以前、委員会の時に、八木さんの方からト

イレについて話をお聞きしました。誰でも使っていていいですよ、というトイレになってしまったために、不都合が起きているという話も聞きましたけれど、八木さん、いかがでしょうか。

八木： 今、竹田さんがおっしゃられたように、昔を知っているものからすると、今はもう隔世の感がしますね。「お前は電車から降りろ。」と言われた者の一人から言うと、今、新幹線はVIP扱いですので、本当に変わったなというふうに思います。

それで、今、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化された、そしてすべての人が使えるように、というような流れで来ています。このことについては、私自身は何も異論はないんですが、ただ、現実には、今日も新幹線で来たわけですが、京都駅に2つ多目的トイレがあります。そこには、車いすと、お年寄りの絵と、妊婦さんのマークがピクトグラムで貼り付けてあります。そうすると、誰もが使えるということで、これも地域性がきっとあるんだろうと思いますが、最近関西では、優先という言葉がもう削除されているんです。誰もが使えます、と。ですから、場所によっては、ファミリートイレとか、共用的トイレ、多目的トイレ、みんなのトイレ、表示自体も様々ですね。それで、前は、車いすの方優先とします、という文言が入っていたんですが、関西に関しては、そういうものがほとんど入ってないですね。東京では、新宿では入っているところを何か所か知っておりますけども、関西ではないんです。

そのことによって、実はそこに優先順位があって、その優先順位とは何かというと、先着順ということですね。そのことで一番必要とする人が大変困るんです。いや、それはみんな一緒だろう、ということだと思ってしまうんですが、ただ、京都駅なんかで遭遇する場面では、修学旅行の時期になると学生がずらっと並ぶんですね。それは何かというと、向こうがいっぱいだからこっちに来た、ということなんです。「あなたも並んでくださいよ。」ということが多いいんです。こういうことが、果たしてソーシャルインクルージョン、すべての人のための、というまちづくりに本当に合致しているのかどうか、というのはすごく気になっています。

平成12年(2000)の内閣府の『障害者白書』のユニバーサルデザイン理念の登場の中に、障害のある人を含めて、みんなが使えるようになると、この人は障害者なんだからという、そういうステイグマ的な部分が薄れていくんですよということが、ユニバーサルデザインの登場のところに書かれているんです。このことは確かにそうなんですが、現実には、一番必要とする人が使えなくて、平均の原理というんですか、「みんな使えたらいいじゃん。何も車いすだけのトイレじゃないよ。」ということを使う。それは異論はないのですが、ただ、異論があるのは、なぜ車いす用のトイレだけをみんなですべて使うという発想にするのか。ここに私は、今のまちづくりの問題点があるのではないかと、いうふうに思っています。一般のトイレもみんなが使えるように変えていくのならいいですよ。なぜ、車い

す用のトイレ1つしかないものを、「みんなが使っていいんですよ。」「みんなのトイレです。」「なぜ車いすだけを優先するのか、そこがわからない。」という考えで、多目的施設として正当化していくのか。それに異議あり、と思っている一人です。

小野： どうも、ありがとうございます。これは結構、大切な議論ですよ。案外そういうことが、これからも増えてくるのではないかと思うんですけども、例えば、阿部さんにちょっとお伺いしたいんですけど、いろんな団体の方とお付き合いがあるなかで、多種多様の案内の表示というのがありますよね。特に、視覚障害者の場合とか、知的障害の方の場合とか。そういうことを含めて、広い立場から見ているかがでしょうか。

阿部： 例えば、また仙台のペDESTリアンデッキですが、使いやすくなっただけでも、エレベーターがどこにあるのかというのが、なかなかわかりづらいところもあります。だんだん拡張、改良していったものですので、わかりづらいのです。表示はあるのですけれども、初めて訪れた人にはわかりづらい。ペDESTリアンデッキの点検には5人の障害者相談員さんがかかわったのですが、仙台駅を利用する機会の少ない相談員さんはとても戸惑いました。私たちは、どこに何があるのかわかっているから、便利だ、使いやすいと思ってたんですけども、実は初めて訪れる人には表示がわかりづらいのです。おそらく、知的障害の方とか、高齢の方には使いづらいのではないかと思います。また、後から付け足してエレベーターが設置されたので、そこまで行く通路が狭かったりします。さまざまな問題も先ごろの障害者相談員による調査で出てきました。特に表示ですね。美観と表示の関係というのも難しい問題なのかなと思いました。

竹田： さっき、八木先生が言われたように、ユニバーサルデザインというのを進めるに当たって、どうしてもぶつかる問題があるんですね。トイレの問題もそうなんですけど、電車の優先シートってありますよね。この問題とよく似ているのではないかと思いますよ。

基本的に、「ここが障害者のシートですよ。」というようにすると、一般の人は、ここには座ってはいけない、というモラルが発生するんですね。でも、日本人にモラルを教えるのは非常に難しいんです。確か横浜では、全バス、全車が優先シートと聞いたのですが、地下鉄もそうですよね。一見良いことのように思えます。ところが、果たしてそれを皆さんが守るかという問題が出てくるんですね。今までは、一つの枠を作って、優先シートとしたわけなんですよ。モラルが伴っていない場合は、そうした方がいいのではないかと、という発想だったと思います。同じようなことがトイレの問題にも言えるのではないのでしょうか。

もう一つは、駐車場という問題がありますよね。障害者専用駐車場がなければ誰が何処にでも駐車できますよね。そこで障害者専用駐車場という枠を作りまし

た。そうすると、一般の人はそこに駐車することに引け目を感じてしまうんですね。それぐらいの効果しか、今のところないんですね。だから日本人に対して、モラルをどこで教えるかというところが、非常に、一番重要ではないかと思えます。

ユニバーサルデザインの考え方では、全部の駐車場を車いすが乗降できるようにすれば、車いす専用というのは、全然いらないうです。ところが、そういうようにすると、一般の方が駐車するので、車いすの障害者が駐車しようとするときに空きがない事があります。そうすると、「嫌だ。」って言うのです。でも、それがユニバーサルデザインかという、そうなんです。

障害者の立場から理想を言えば、すべてがバリアフリー化され、なおかつ障害者の優先枠があるというのが理想だと思います。しかしそれはユニバーサルデザインの考え方ではないですよ。

小野： 竹田さんから、バリアフリーからユニバーサルデザインの問題についてありましたが、このことについては、後でまた話を進めたいと思います。

一つ気になるのは、これは道路とか踏切についてですが、米田さん、どうでしょうか。踏切対策、道路、路面、そういうことについて、何かお考えがありますか。

米田： 踏切ですか。踏切は、私はもう、無くすべきだと思ってますけど（笑）。

小野： 踏切は危ない？

米田： それはそうです。理想論から言えば、無くすのが当然だと思ってます。昔は仕方がなかったのかもしれませんが。特に車いすの人だけではなくて、ベビーバギーのお母さんでも、踏切の溝にはまってしまうと、パニックになったりして大変なんです。だから、私はもう、歩行者が安全にかつ楽に通やすいような立体交差にするべきではないかなと思っています。

竹田： しかし、それ、車いすも行けますか。

米田： もちろん、車いすも行けるように、何か知恵を出す必要があります。

森： 戸塚駅の西口は、今、バリアフリー工事をやってるんですよ。それで、これは何かなどのぞいてみると、下を通して歩道を作るっていうんです。

小野： 地下道ですか。

森： 地下道です。だから、結局、線路の上をやればいいんだけど、それができないから、下を。ものすごい工事ですよ。あまり詳しいことは聞いてないんだけど、大変だなと思ってます。でも、それが、今、なかなか進まないんです。なぜかという、電車が全部止まった時にしか工事する時間しかないんだそうですよ。まだ全貌が見えないんだけどね。でも、良いことではないかな。今までは、開かずの踏切みたいだったから。

米田： でも、地下道の場合、今度は防犯の問題が出てきます。

森 : それは、ありますね。だけど仕方がない。

米田 : そうなんですよね。だから、それをやはり解決しないといけないと思います。踏切って危ないですよ。本当に。

森 : 全く同感です。

米田 : 特に車いすとか、ベビーバギーとか。

森 : 実は、私の家が昔、運送屋をやっていたんですよ。それで軽井沢の方に行くところだったんですが、これがお天気が悪くて、こっちが行こうとしている方から、向かってくる車が出て、車と車がお見合いしちゃってね。それで、ガタンって落ちてしまったことがあるんだよね。今でもあそこは一車線だと思うんだけど、ああいう事故も出てくると。だけど、これは、今さっき言っているように、ルールをちゃんと知っていれば、そんなことはないんですよ。

小野 : いろいろとお話がありましたけど、先程、竹田さんの方から、ユニバーサルデザインに踏み込んだようなお話がされました。最後に、アンケートの中で、ユニバーサルデザインに関する事で、その言葉を知っていますか、という問いをしました。イメージについて、いろいろな回答をいただきました。その辺りについて、ご意見をいただきたいんですが、坂巻さん、いかがでしょうか。

街づくりに関連して、坂巻さんの場合は、わりと広く捉えて、さっき言われているようにお話しされていますので、特にユニバーサルデザイン、街づくりというのでしょうか、そういうものとの関係から一般の人の認知度は、どうですか。

ユニバーサルデザインに関するアンケート調査結果からの考察 ユニバーサルデザインから見出すべきこととは

坂巻 : ユニバーサルデザインは、街づくりだけではないんです。街づくりは、その一部であって。だから、この設問になっちゃうと、街づくり＝ユニバーサルデザインみたいになるんだけど、例えば日用品から何から全部が使いやすく、誰もが使えてというような、それこそシャンプーの容器からお札まで、非常に幅の広い概念だということが一つ。だから、それを街づくりに縮小してしまうと、ちょっとユニバーサルデザインというのは誤解を招くという感じがしますね。回答している人は、殆どが街づくりと歩道橋がらみで答えを言っていますから。むしろ大事なのは、心のユニバーサルデザインも含めた、もっと幅広いイメージだということ、何らかの形で市民に広げていかなければいけない、というふうに私は思いますね。

それと、先程、八木さんが言われたトイレの話。これは大事なテーマで、私も

専用の思想というのはおかしいということを書いて歩いたんだけど、ここは障害者専用とか、優先とか付ける、ということになると、逆にまたそこで、「なんで、あの人たちがばかりが。おしっこしたいのは私も同じなのに、車いすに乗ってるから先に通せていうのはおかしいじゃないの。」という議論も当然出てくる。そういう意味では、逆の差別意識につながっていく危険性がある。それを、どう克服していくかというのは、竹田さんが言われた教育とか、市民のモラルというものを、いかに高めていくかという、そういうものを、やはり教育していかなければいけない。教育にもユニバーサルデザインの視点が必要だと思うんですね。

もう一つは、歩道橋というものの用途が、いくつもあると思うんですね。さっきも言ったように、車や健常者のための交通事故防止で発達したのが、今や高齢化社会になり、その人たちが地域で住む時に、その歩道橋の役割が違ってくる。そうすると、正にこれからの歩道橋のあり方というのを、私は前にも申し上げたけれども、都市の美観という視点で、もう一度見直すべきだと思うんですね。本当に必要なら、田舎に——今、川越にもあるんだけど、学校の前に歩道橋がついて、これがあつたら安全で、それは子供だけ渡るから良いけれども、もっと横断歩道のあり方を、もう1回見直す。それと同時に、渡ってみたいくなるような歩道橋を作っていく。現代における公園にしたらいいと、私は思うんですよ。例えば、仙台にしても新横浜にしても、一つの公園みたいになってるわけ。そうすると、いっそのこと、全部平面にしちゃって、交差点の上に公園を作っちゃったら、地域の人が集まったり、そこでお茶を飲んだり、フリーターがギターを弾いたり、やっぱりそういう新しい発想で歩道橋を作り直していく必要があるんじゃないかなど。美観という視点が、これからの課題だろうというふうに、僕は思ってるんですね。そういう意味で、現在の歩道橋を、このまま維持しようとか、増やせとか減らせとかではない、もう一度、歩道橋とは何かということを考え直して、障害者や老人のためにだけあるんじゃない、全市民のためにあるんだという視点から、どうあるべきかを考える一つのきっかけになればいいかと、私は思っています。

小野： どうも、ありがとうございます。まとめのような意見で、非常にありがたかったという気がしますけども。

末田さんは、実際に神戸で街づくりのことを示唆してやっていたらしゃるようですが、どうですか、今のご意見等。相通じるところが多いと思いますけど。今のユニバーサルデザインの話も含めて、単に歩道橋から出発した話が、今、ユニバーサルデザインを含めた、街づくりにも関係してくるわけですけども、ユニバーサルデザインから見た街づくりというんですか、そういうような観点から考えて、これからのあり方というんですか。または、さっき竹田さんから言われてい

るように、一般の人にいかに周知していくかということも必要ではないかという、そういう面もあると思うんですけど。

末田： やはり、いろんなハードウェアを作る人にしても、当事者にしても、それから一般市民にしても、コンセンサスが得られないと今は物事が進みません。昔は、一為政者が、「おれがするぞ。」と言えば済んだのでしょうが、そういう時代ではなくなりましたから、市民を教育して、そういう意識を作るといことは非常に大切な、根本的なことだろうと思います。そういう点からすると、若い時から教育をして育てるのでないと、歳を取った人に根本から違う意識を植え込むというのはなかなか難しいので、やはり小中学校とかの教育の中で培っていくとか、経験を通して学んでいくようにしていけないといけないと思います。

ところが一方で、まち中がユニバーサルデザインになってしまって、段差とかいろんなバリアが無くなってくると、バリアを経験するところが無くなってきて、それが当たり前になってくる。そうすると、設計者しか、いや設計者もバリアフリーの意識が低くなり、また、一般市民の意識が低下することも、一方で考えておかないといけないのではないかと危惧しています。ですから、そういうのも含めて、どうすれば今後問題意識が繋がって行くのか、次の世代につなげて行けるのかということにも配慮していけないのではないかと思います。

小野： 八木さん、いかがですか。先程、昔からの経験などお聞かせいただきましたが、まさに教育だということに、一つはなってくると思うんですけども。

八木： はい。こういう話をすると燃えてくるんですよ（笑）。まさしく今の中では、全ての人のための社会なんだ、ということですので、やっぱりその視点で考えていくべきだと思います。その時に、僕の言葉で言うと、平均の原理ではないと思うのです。なぜかという、やっぱりハンディがある人とハンディがない人を一緒にして、同じスタートラインに立たせて、みんな平等なんだから、ということではないと思うのです。

例えば、ユニバーサルデザインというのは、アメリカのロナルド・メイスの主張、あれはアメリカからの移入なわけです。では、アメリカの社会は何かというと、機会の平等を大事にしている国ですね。日本は機会の平等かということ、違います。働きたくても「あなた、障害があるからだめですよ。」という国なんです。その違いがある国のアメリカの考え方を、さも、あのユニバーサルデザインが良いということで普及させても、日本の国民はそれを良しとしないと思うんですよ。

ならば、今の時代の人たちが、どう考えるかということ、しっかり対話して、ダイアログしながら進めていけないといけない。一つは、モラルの育成というのは、大事な要素だと思うんですが、しかしモラルだけでは、やはり弱い立場の人

というのは、人によって全然違うということがあり得るんで法的規制をかけていく。モラルと法的規制と、この二つの両輪で、みんなと確認しながら、どうあったら良いかということを進めていく。今、設置したらいい時代ではなくて、そういう施設をどう運用していくのかという次の段階に、まちづくりは今、来ているのかなというふうに思います。

小野： なるほど。竹田さん、どうですか。

竹田： 今、九州各県で施行されているパーキングパーミットという車の駐車場利用証制度なんですけど、熊本はハートフルパス制度と言っています。このハートフルパス制度施行前に障害者用駐車場についてアンケート調査を取った時に、どういう回答が一番あったかというのと、一般の方が駐車して困っているという回答がいっぱいあったんですね。そこで、モラルに頼るだけではない有効な方法はないかと検討した結果、アメリカが発祥の制度ですが、利用証を発行しようということになったんです。熊本県では去年から発行して、今、もう約 9000 枚出ています。

実は、この制度の施行後、二つの反応が出てきています。当然、先程言われたように良かったという人もいっぱいいるわけです。ところが障害者の中で、車いす以外の障害者も交付対象になっているからその利用証をもらうわけです。それで駐車場を車いすの人と同じ条件で利用できます。そうすると、車いすの人が駐車しようとしたときに駐車できない場合があるわけです。今までとどっちが良いのかなど。この反応は当然予想していたことです。ハートフルパスの発行は 9000 枚しかないんです。熊本県民は約 180 万人いますから、県民に対する障害者のしめる割合は、わずかなものだから、障害者専用駐車場という枠を作ってはどうか、ということ提案して、納得して今回作ったわけですが、車いすの人たちは「私たちが一番優先されるべき。」という権利の主張をどうしてもされるんですね。

私も車いすを使用していますから、当然ハートフルパスを提示して駐車場を利用しますが、まだハートフルパスを提示していない車がいっぱい駐車しているんですよ。そういう車を見ると変なもので頭に来るんですよ。ところが、かけてあると、それで安心します。私の意識として、ここが今までとは随分変わったと思います。これは、ユニバーサルデザインの考え方からすると違うかもしれないですが、モラルというのは、日本人というのは、「守りなさい。」と押しつけても守れない。なんらかの形で、ルールを示す方法を、やはり、規則、法、何かそういう形で作っていかなければ、モラルだけに頼るわけにはいかないと思いました。

私は、今回ハートフルパスを自分が実際に使ってみて思ったのは、障害者と一般の方たちにルールを、ハートフルパスという目に見える解りやすい方法で示すだけでも全然違うと思いました。やはり、ルールを解りやすく示すということを今後もやっていって良いと思います。

小野： どうも、ありがとうございました。竹田さんから、貴重な意見を伺いましたけ

ど、森さんは行政経験もありますので、少しそういう立場に置き換えて、一つは、ちょっと違った言葉を借りると、合意形成という言葉が、今、あると思うんですよ。だから、モラルだけだと、なかなか合意形成できないわけですけど、規則を作るとか、ルール作りということになると、障害者同士の中でも問題がある。ましてや障害者とそれ以外の人と問題がある。どういうふうにして、その合意形成の場を作るかというのは、まさに森さんが中心になってやっている障害者運動ですね。いかがでしょうか。

森： 本当に、これはやっているうちに、僕もだんだんよくわかんなくなってきたんですけど、八木さんが言われたようなお話で、僕はユニバーサルデザインというのは理念としては立派だと思うんですよ。だけど、現実問題への対応とすると、まだバリアフリーと言っていた方が良いのではないかなということ、僕は今、このところずっと思っているんです。それと今回、初めにちょっと言わなかったですけども、歩道橋について、エレベーターを付けるのが良いか、あるいは撤去してしまった方が良いかとか、そういうことまで考えたいと思ったんですけども、この調査を見ていると、エレベーターが付いている歩道橋も使わないという人が結構いるんですよ。

それと、もう一つ気が付いたのは、駅前のデッキは、僕に言わせれば歩道橋ではないのではないかと。だから、もっと田舎だとか、僕のところもそうですが、街道のようなどころに作られている歩道橋をどうするか、というところでちょっと悩んでいるんですけど。それはやはり残した方が良いのか、エレベーターを全部付けてくれと。残すのならエレベーターを付けてください、と言おうと思っただけですけども、この問題というのは、そう簡単にいかない。運営の問題だとか、時間、安全の問題とか、それを見ていると、エレベーターというのは、そういうわけにもいかないなという気がしてきました。

それで、今、小野さんのおっしゃってるような合意するということは、やっぱり教育が一番問題ではないかなということと、もう一つ、結局、障害者が外に出て、みんなと悩みながらも一緒にやっていくという、その姿がやはり良いんだろうという気がしております。

昨日、横浜の車いすを利用している団体の理事長さんと池袋から、最寄りの戸塚駅まで一緒に帰ったんです。そうしたら、駅で全部サポートしてくれるんですよ。それでは、ここからこう行ってください、とかね。それを聞いて、戸塚駅に着いたら、戸塚駅では、「はい。」と言って、駅員さんはさっさと行っちゃったんです。だから、あれは教育かなと思ったんですけど（笑）。どういうことかという、一旦上がらないと下に行けないんです。そのルートがよくわからない。「これは、どこに行くんだろう。」って。だから、案内板のこともそうなんですけど、やはり教育は大切だなと思って（笑）。

小野： 阿部さん、いかがですか。阿部さんは学校で教える立場にもありますよね。

阿部： 教育は、とても大事だと思います。それで、障害者相談員さんたちも、小学校や中学校に講師として呼ばれることがあります。もっと、多くの学校でいろいろ話したりすることができればいいなと思います。私の協会では2つの相談支援事業所がありますが、学校教育の場からピアカウンセラーさんたちに依頼がくることが多いですね。

ちょっとだけずれそうでもあるのですが、実は、今回のバリアフリー化に関する利用者の意向調査という企画がありましたので、私の協会では、特に障害者相談員さんを中心に街に出ることに意識的に取り組みました。昔から、私たちの地域、仙台では「街に慣れる、街が慣れる」と言われています。そこで、3回ほどバリアフリー調査に参加しました。一つはこの企画に基づいたペDESTリアンデッキ、歩道橋の調査です。次は、東勝山地区交通安全総点検というのに参加しました。この時は雨が降っていたんですけど、参加した障害者相談員は6人でした。その他に協会の事務局も3人参加しました。町内会の会長さんたちと一緒に、4つのグループに分かれて点検しました。小雨が降っていたこともあったためか、平日であったためか、町内の参加者は少ないように思いました。私たちは律儀だから、予定されていた障害者相談員はみんな参加しました。町内会長さんが一つひとつ丁寧に説明してくれたことが、とっても新鮮で、もっとこういう機会を持ちたい、という感想を参加した障害者相談員さんたちからいただきました。

点検した地域はとても広い道路に分断されていました。交通がすごく激しい道路なので、横断歩道には信号があるんですけども、横断するのに時間がかかるんですね。小学校の校長先生も参加して話していたのですが、子どもたちには横断するのがとてもたいへんだそうです。信号の点灯時間というのは、調節して長くすることができるのだそうですね。すぐに対応してくれるそうです。みんなで調査するというのは、すごく大事ですね。障害がある視点、不便を感じている視点を含めて、調査することの大事さというのに、すごく気付きましたね。

それから街路樹を植えたために、根が歩道を盛り上げてしまっているところが数多くありました。そのため、街路樹を切ってしまったら、そこにちょっとした切り株が残っているのですが、暗いとき、夜などは、それに気づきにくくて危険だとか、いろんな問題というのが、地域の人たちと私たちの中で共有できました。不便、危険という指摘には応えてくれるということなので、これからも、どんどん出ていく必要があると思いました。今回のバリアフリー化に関する企画は本当に良い機会を提供してくれて、とても良かったと思いました。

それから、もう一点だけいいですか。実は駐車場の問題です。私たちはパーキングパーミットの取り組みはまだないのですが、今度、いわゆる仙台市内の公的施設では、車いすの人の駐車スペースの他に、車いす使用者以外の人の駐車スペ

ースを造ろうとする動きがあります。例えば、私のような車いすを使わない下肢障害のある人や、内部障害の人も建物施設に近いところに駐車スペースが必要です。そこで、車いすを使用している方のための駐車場の数を減らさないで、今度、「思いやり駐車区画」というのを整備することになりました。これは、妊娠している人、高齢者で移動がたいへんな人、怪我をしている人、内部疾患があり介助が必要な人など、歩行が困難な方々が優先的に利用できる駐車スペースの確保です。ただし、これで心配なのは、車いす利用者の方の駐車場がなくなったら困ります。そこで、車いすを利用していない人は、車いす利用者用の駐車スペースは使わないということです。さて、このこともモラルに関してどうなっていくのか、心配はあります。

小野： ありがとうございます。次に、八木さん、どうぞ。

八木： よろしいですか。こういう話、燃えるんです（笑）。今、おっしゃられた部分は、例えば、バリアフリー新法の中で、駐車場の規定があるわけですね。そこに何と書いてあるかという、車いすの利用者、もしくは車いすで乗車する人が対象になっているわけですね。それで、その幅を3.5メートルとするというふうに。

阿部： そうです。こちらは、2.5メートルを新たに作って、車いす以外は2.5メートルの方を使いましょう、と。

八木： 別に作られるということですか？

阿部： 別に作るんです。3.5メートルは残して。

八木： わかりました。それは残すわけですね。

阿部： そして、2.5メートルを作って。車いすを使うことのない私たちは、そっちを使いましょう、と。

八木： それならOKです（笑）。それをちょっとおたずねしたくて。

阿部： 上手くいくのかどうか（笑）。3.5メートルは絶対に減らさないという約束です。

八木： それで、さっき言われたパーキングパーミット方式は、今、全国で11県と1市、合わせると12か所でその方式が普及しているわけですが、さっき言われた合意形成を、どう作っていくのかというのが、大きな課題だと思います。

竹田： 一つは、時代とともに、いろいろ変化していかなければいけないと思うんですよ。だから、やはりニーズもそれなりに、皆さんのモラルが変わったら少しずつ変わっていくと思うんですね。そういうところを教えるという目的では非常に良いと思います。障害者の優先を、どういうふうな扱いをするか。横浜では、優先シートがなくなった、と聞いていますが、そういうやり方ではなくて、やっぱり優先がまだ残っていないといけないような気がしますね。

八木： 熊本で、2005年（平成17）に西島衛治（九州看護福祉大学教授・バリアフリーデザイン研究会会長）という方が、熊本県民に障害者駐車場に関して意識調査

をしておられます。その結果から見ると、賛否両論あって、最初から障害者駐車場ありきの人もいれば、「なぜそんなものを作るのか、それこそ逆差別ではないか。」という、そういうのがアンケートの中にかなり見えています。その時に、「そんなに大事だと言うならば、そのモラルというのは、どこで教えているんだ。」という反論があるわけですね。「自動車学校の中で、そういうことを教えているのか、教えてないだろう。ならば、そんなこと言うなよ。」という反論も、その熊本県民のアンケートの中に、確か出てきたと思います。だから、そういう部分で、人々の意見というのは、賛否両論あるものですから、両方に耐え得るようなものを、どう作っていったらいいのか、いわゆる合意形成を、きちっとしていかなければいけないと思います。

小野： 米田さん、どうですか。米田さんは大学で教えられているわけですけど——理科系の工学部の方ですけど、そういう人たちに意図的に、授業のところで、「君たち、こういうことを気を付けてくれよ。」という、そういうような授業ってあるんですか。

米田： 私の授業では、モラルのことは一応押さえているつもりです。さっきモラルとルールの話が出ましたね。いくらモラルを教えても、現実には守らない人はいます。やはり罰則があるのも仕方がないと思います。あのイギリスだって日本より罰則が重いですよ。車いすマークのところに勝手に駐車すると、えらい罰金取られるそうです。

竹田： そうですね。

米田： やはり、そういう面も必要だろうと思います。

竹田： アメリカもありますね。

米田： ああ、そうですね。だから、日本だけなんです。緩いのは。ユニバーサルデザインというのは、それでもうおしまい、というのではなくて、スパイラルアップという考え方が必ずありますので。一つは、ハードだけ作るのがユニバーサルデザインではなくて、先程からさんざん出ていますけれども、やはり街の人全員が、意識を高めていかないと、絶対に良い街にはならないと思います。一つの顕著な例があります。みんなが使いやすいようにと歩道を切り下げて、全部平らにして段差を無くしたのですが、車が停めやすいものだから、歩道に駐車してしまう例がよく見られます。そうすると車いすの人は通れない。これはもう、完全にモラルの問題ですよ。歩道に車を停めるというのは。

竹田： だから、ボラード（車輛の進入を規制する杭。車止め。）ができたんです。

米田： ええ。では、以前のとおり段差を高くして車が停めにくいようにした方がいいのかというと、やはり、そうではないですよ。だから、そういうのは、嫌なんですけど、高い罰金を取るとかで対応するしかないのかもしれない。

あと、知恵を出し合うのも必要かなと思います。例えば、私は駐車場のことは

非常に深刻だと思います。一般の人が停めているので、本当に停めたい人が停められないということがあります。だから、一つの方法として障害者用駐車スペースは有料にすることが考えられます。よくスイミングプールとかにコインロッカーがありますね。それは、後からお金が返ってきますよね。そこで、一般の人が駐車すると、そのお金が返ってこないようにする。しかも、えらく高い駐車料金にしておくというのではないかと思います。例えば、30分ぐらい停めても2000円、3000円ぐらい取るようにすればいいのではと思います。障害者用の駐車許可証を持っている人のときは、お金が戻ってくるようにします。ルールを守らない人が多くて、本当に使いたい人が困っているのだったら、そういう運用も——本当は嫌なことなんですけどね——考えられるかなと思っています。

やはりシステムを良い方に変えるというのは、ハードもソフトも含めてやっていく必要があります。例えば、自動車教習所も、今後は、そういうモラルのことも習得しなければ免許を与えない、というふうにしてしまえばいいのではないのでしょうか。道路交通法を教えるのも、もちろん大切なのですが、駐車場に限らず、運転のマナーも当然教える必要があると思います。例えば、「車いすマークというものを、あなたたちは知っていますか。」ということも教える必要があります。それをクリアしないと免許を貰えませんよ、というような形でやるのではないかなというような気がします。

小野： どうも、ありがとうございます。それでは、坂巻さんどうですか。一番初めに、途中で、お話の機会がうまくなかったんですけども、この調査、この座談会も調査の一端なんですけど、おもしろい試みだったというお話をされてたんですけども、締めくくりとして、その辺りについて、お話をお伺いできますか。よろしくお願いします。

坂巻： 我々はみんな、障害者に関わっているんですよ。市民の目でもって我々の議論を聞いたら、どういうふうを感じるんだろうか、というのが一つ。障害者の視点だけでいくと、社会でいえば少数派です。やはり多数派を味方に付けなかったら、喧嘩をしたら負けです。多数派を味方に付けるための議論をしなければいけないというのがあります。そうすると、例えば、歩道橋にはエレベーターを付けなさい、という時に、1日に1人か2人が歩道橋を渡るために何千万もかけて、税金を使って、エレベーターを建てるのが良いのか、という議論が当然出てくる。で、我々は、それが良いんだ、と言い切れるのか、それに代わる何かを考えるべきか、ということも必要になってくる。

そういう意味では、歩道橋にしても、障害者のため、老人のため、ではなく、誰もが使えるようにするにはどうしたらいいのか。それから、いらぬものは壊しても当然だろうと思うし、いるものはどういう形で作るのかという、元に戻った議論をした方がいいのではないだろうか。今、正にその時期に来ているんだろ

うと、私は思うんですね。だから、それをユニバーサルデザインという切り口で、どう切っていくかということが、これからの課題だろうと思うんですね。

歩道橋というのは、かなりマイナーで放っておかれてるんですね。だから、総務庁の調査でも、歩道橋のことは、ひと言も触れていない。やはり、一番わかりやすい歩道橋を切り口にして、ユニバーサルデザインを考えていくきっかけにしたいなと思って、この調査は大変良い調査だなというふうに、私は評価しています。

小野： どうも、ありがとうございました。

3月には、座談会も踏まえたシンポジウムがありますから、その時に、また、パワーアップされた議論ができるのではないかと思います。よろしくご協力をお願いしたいと思います。今日は、長時間、どうもありがとうございました。

IV. 参 考 資 料

1. アンケート調査集計表

*「Ⅱ. 調査結果」に記載したグラフに対する表の一覧

表1-(1)-①、② 年齢の内訳

単位:件

区分	60歳未満	60歳代	70歳代	80歳以上	無回答	合計
障害者	96(14.1)	262(38.5)	274(40.3)	46(6.7)	3(0.4)	681(100.0)
高齢者	3(2.1)	27(18.8)	83(57.6)	31(21.5)	0(0.0)	144(100.0)
合計	99(12.0)	289(35.0)	357(43.3)	77(9.3)	3(0.4)	825(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表1-(2)-① 障害の有無の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
障害者	655(96.2)	24(3.5)	2(0.3)	681(100.0)
高齢者	14(9.7)	125(86.8)	5(3.5)	144(100.0)
合計	669(81.1)	149(18.1)	7(0.8)	825(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表1-(3)-①、② 障害種類の内訳

単位:件

	上肢障害	下肢障害	視覚障害	聴覚障害	内部障害	その他	合計
障害者	123(18.8)	324(49.5)	61(9.3)	35(5.4)	94(14.3)	18(2.7)	655(100.0)
高齢者	2(14.3)	8(57.1)	0(0.0)	0(0.0)	4(28.6)	0(0.0)	14(100.0)
合計	125(18.7)	332(49.6)	61(9.1)	35(5.2)	98(14.7)	18(2.7)	669(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表1-(3)-③ 補装具の内訳

単位:件

	補助杖	白杖	義手・義足・ 装具	車いす	歩行器	その他	合計
障害者	117(30.5)	46(12.0)	121(31.6)	43(11.2)	1(0.3)	55(14.4)	383(100.0)
高齢者	2(33.3)	0(0.0)	1(16.7)	2(33.3)	1(16.7)	0(0.0)	6(100.0)
合計	119(30.6)	46(11.8)	122(31.4)	45(11.6)	2(0.5)	55(14.1)	389(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(1)-①、② 歩道橋(階段)の有無の内訳

単位:件

	ある	ない	合計
障害者	301(45.6)	359(54.4)	660(100.0)
高齢者	52(38.0)	85(62.0)	137(100.0)
合計	353(44.3)	444(55.7)	797(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(1)-③、④歩道橋(階段)の利用状況の内訳

単位:件

	よく利用	時々利用	あまり利用し ない	利用しない	合計
障害者	33(7.2)	72(15.6)	119(25.8)	237(51.4)	461(100.0)
高齢者	11(12.9)	14(16.5)	30(35.3)	30(35.3)	85(100.0)
合計	44(8.1)	86(15.7)	149(27.3)	267(48.9)	546(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(1)-⑤、⑥ 歩道橋(階段)を利用している理由の内訳

単位:件

	安全	横断歩道が ない	信号待ちが ない	その他	合計
障害者	102(47.0)	64(29.5)	36(16.6)	15(6.9)	217(100.0)
高齢者	33(56.9)	8(13.8)	11(19.0)	6(10.3)	58(100.0)
合計	135(49.1)	72(26.2)	47(17.1)	21(7.6)	275(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(1)-⑦ 歩道橋(階段)を利用している理由の内訳(障害種類別)

単位:件

	安全	横断歩道がない	信号待ちがない	その他	合計
上肢障害	28(53.8)	12(23.1)	8(15.4)	4(7.7)	52(100.0)
下肢障害	33(45.2)	27(37.0)	9(12.3)	4(5.5)	73(100.0)
視覚障害	16(53.4)	4(13.3)	9(30.0)	1(3.3)	30(100.0)
聴覚障害	6(40.0)	5(33.3)	3(20.0)	1(6.7)	15(100.0)
内部障害	14(37.9)	11(29.7)	8(21.6)	4(10.8)	37(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(1)-⑧、⑨ 歩道橋(階段)を利用していない理由の内訳

単位:件

	階段の昇降困難	手すり等不安	エレベータ等なし	横断歩道がある	その他	合計
障害者	137(38.4)	17(4.8)	44(12.3)	121(33.9)	38(10.6)	357(100.0)
高齢者	14(25.9)	5(9.3)	3(5.5)	25(46.3)	7(13.0)	54(100.0)
合計	151(36.7)	22(5.4)	47(11.4)	146(35.5)	45(11.0)	411(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(1)-⑩ 歩道橋(階段)を利用していない理由の内訳(障害種類別)

単位:件

	階段の昇降困難	手すり等不安	エレベータ等なし	横断歩道がある	その他	合計
上肢障害	12(22.6)	4(7.6)	0(0.0)	28(52.8)	9(17.0)	53(100.0)
下肢障害	99(47.6)	10(4.9)	39(18.7)	39(18.7)	21(10.1)	208(100.0)
視覚障害	6(22.2)	2(7.4)	2(7.4)	15(55.6)	2(7.4)	27(100.0)
聴覚障害	4(22.2)	0(0.0)	0(0.0)	13(72.2)	1(5.6)	18(100.0)
内部障害	14(37.8)	2(5.4)	2(5.4)	15(40.6)	4(10.8)	37(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(2)-①、② 歩道橋(スロープ)の有無の内訳

単位:件

	ある	ない	計
障害者	112(20.3)	439(79.7)	551(100.0)
高齢者	24(20.5)	93(79.5)	117(100.0)
合計	136(20.4)	532(79.6)	668(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(2)-③、④ 歩道橋(スロープ)の利用状況の内訳

単位:件

	よく利用	時々利用	あまり利用しない	利用しない	合計
障害者	19(5.9)	49(15.2)	82(25.5)	172(53.4)	322(100.0)
高齢者	8(13.6)	14(23.7)	16(27.1)	21(35.6)	59(100.0)
合計	27(7.1)	63(16.5)	98(25.7)	193(50.7)	381(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(2)-⑤、⑥ 歩道橋(スロープ)を利用している理由の内訳

単位:件

	安全	横断歩道がない	信号待ちがない	その他	合計
障害者	79(52.3)	36(23.8)	25(16.6)	11(7.3)	151(100.0)
高齢者	28(62.2)	7(15.6)	8(17.8)	2(4.4)	45(100.0)
合計	107(54.6)	43(22.0)	33(16.8)	13(6.6)	196(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(2)-⑦ 歩道橋(スロープ)を利用している理由の内訳(障害種類別)

単位:件

	安全	横断歩道がない	信号待ちがない	その他	合計
上肢障害	23(60.5)	11(29.0)	4(10.5)	0(0.0)	38(100.0)
下肢障害	30(53.6)	14(25.0)	8(14.3)	4(7.1)	56(100.0)
視覚障害	10(55.6)	2(11.1)	4(22.2)	2(11.1)	18(100.0)
聴覚障害	3(33.3)	2(22.2)	4(44.5)	0(0.0)	9(100.0)
内部障害	11(39.3)	6(21.4)	6(21.4)	5(17.9)	28(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(2)-⑧、⑨ 歩道橋(スロープ)を利用していない理由の内訳

単位:件

	スロープが長い	スロープの傾斜きつい	歩行面が滑りやすい	手すり未設置・老朽	横断歩道がある	その他	合計
障害者	33(13.4)	30(12.2)	11(4.5)	10(4.0)	120(48.8)	42(17.1)	246(100.0)
高齢者	5(10.6)	7(14.9)	2(4.3)	1(2.1)	23(48.9)	9(19.2)	47(100.0)
合計	38(13.0)	37(12.6)	13(4.4)	11(3.8)	143(48.8)	51(17.4)	293(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(2)-⑩ 歩道橋(スロープ)を利用していない理由の内訳(障害種類別)

単位:件

	スロープが長い	スロープの傾斜きつい	歩行面が滑りやすい	手すり未設置・老朽	横断歩道がある	その他	合計
上肢障害	5(10.9)	4(8.7)	1(2.2)	2(4.3)	27(58.7)	7(15.2)	46(100.0)
下肢障害	22(17.6)	19(15.2)	6(4.8)	6(4.8)	48(38.4)	24(19.2)	125(100.0)
視覚障害	0(0.0)	1(5.9)	2(11.8)	0(0.0)	11(64.7)	3(17.6)	17(100.0)
聴覚障害	2(13.3)	1(6.7)	0(0.0)	0(0.0)	10(66.7)	2(13.3)	15(100.0)
内部障害	1(3.0)	3(9.1)	3(9.1)	1(3.0)	19(57.6)	6(18.2)	33(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(3)-①、② 歩道橋(エレベーター)の有無の内訳

単位:件

	ある	ない	計
障害者	87(16.0)	458(84.0)	545(100.0)
高齢者	7(5.6)	117(94.4)	124(100.0)
合計	94(14.1)	575(85.9)	669(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(3)-③、④ 歩道橋(エレベーター)の利用状況の内訳

単位:件

	よく利用	時々利用	あまり利用 しない	利用しない	合計
障害者	27(10.4)	52(20.1)	66(25.5)	114(44.0)	259(100.0)
高齢者	5(12.5)	3(7.5)	11(27.5)	21(52.5)	40(100.0)
合計	32(10.7)	55(18.4)	77(25.8)	135(45.1)	299(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(3)-⑤、⑥ 歩道橋(エレベーター)を利用している理由の内訳

単位:件

	安全	横断歩道が ない	信号待ちが ない	その他	合計
障害者	88(61.5)	26(18.2)	15(10.5)	14(9.8)	143(100.0)
高齢者	19(63.3)	2(6.7)	7(23.3)	2(6.7)	30(100.0)
合計	107(61.9)	28(16.2)	22(12.7)	16(9.2)	173(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(3)-⑦ 歩道橋(エレベーター)を利用している理由の内訳(障害種類別)

単位:件

	安全	横断歩道がない	信号待ちがない	その他	合計
上肢障害	17(60.7)	5(17.9)	2(7.1)	4(14.3)	28(100.0)
下肢障害	42(70.0)	10(16.7)	6(10.0)	2(3.3)	60(100.0)
視覚障害	13(65.0)	3(15.0)	2(10.0)	2(10.0)	20(100.0)
聴覚障害	6(60.0)	1(10.0)	2(20.0)	1(10.0)	10(100.0)
内部障害	8(42.1)	4(21.1)	3(15.7)	4(21.1)	19(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(3)-⑧、⑨ 歩道橋(エレベーター)を利用していない理由の内訳

単位:件

	治安等不安	利用時間の制限	ボタン操作困難	横断歩道がある	その他	合計
障害者	9(5.7)	6(3.8)	2(1.3)	105(66.9)	35(22.3)	157(100.0)
高齢者	1(3.0)	2(6.1)	2(6.1)	22(66.6)	6(18.2)	33(100.0)
合計	10(5.3)	8(4.2)	4(2.1)	127(66.8)	41(21.6)	190(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(3)-⑩ 歩道橋(エレベーター)を利用していない理由の内訳(障害種類別)

単位:件

	治安等不安	利用時間の制限	ボタン操作困難	横断歩道がある	その他	合計
上肢障害	2(5.6)	2(5.6)	0(0.0)	25(69.4)	7(19.4)	36(100.0)
下肢障害	5(6.7)	1(1.3)	3(4.0)	46(61.3)	20(26.7)	75(100.0)
視覚障害	0(0.0)	0(0.0)	1(8.3)	7(58.4)	4(33.3)	12(100.0)
聴覚障害	1(11.1)	1(11.1)	0(0.0)	6(66.7)	1(11.1)	9(100.0)
内部障害	1(4.3)	1(4.3)	0(0.0)	16(69.6)	5(21.8)	23(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(4)-① 歩道橋に対する意見の内訳

(複数回答)

単位:件

	安全面から必要	エレベーター設置等必要	構造の安全面の定期点検	環境に配慮した設計	清掃管理の必要	不要(撤去した方がよい)	その他
障害者 (681)	303(44.4)	370(54.3)	56(8.2)	63(9.2)	98(14.3)	62(9.1)	41(6.0)
高齢者 (144)	80(55.5)	55(38.1)	13(9.0)	17(11.8)	34(23.6)	12(8.3)	10(6.9)
合計 (825)	383(46.4)	425(51.5)	69(8.3)	80(9.6)	132(16.0)	74(8.9)	51(6.1)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(4)-② 歩道橋に対する意見の内訳(障害種類別)

(複数回答)

単位:件

	安全面から必要	エレベーター設置等必要	構造の安全面の定期点検	環境に配慮した設計	清掃管理の必要	不要(撤去した方がよい)	その他
上肢障害 (125)	62(49.6)	62(49.6)	8(6.4)	8(6.4)	13(10.4)	6(4.8)	8(6.4)
下肢障害 (332)	136(41.0)	182(54.8)	23(6.9)	24(7.2)	40(12.0)	34(10.2)	24(7.2)
視覚障害 (61)	32(52.5)	29(47.5)	8(13.1)	10(16.4)	12(19.7)	6(9.8)	4(6.6)
聴覚障害 (35)	13(37.1)	19(54.3)	4(11.4)	6(17.1)	8(22.9)	5(14.3)	1(2.9)
内部障害 (98)	47(48.0)	56(57.1)	13(13.3)	11(11.2)	19(19.4)	8(8.2)	4(4.1)

()内は回答数に対する割合(%)

表2-(4)-③ 歩道橋に対する意見の内訳(年齢別)

(複数回答)

単位:件

	安全面から必要	エレベーター設置等必要	構造の安全面の定期点検	環境に配慮した設計	清掃管理の必要	不要(撤去した方がよい)	その他
60歳未満(99)	47(47.5)	62(62.6)	7(7.1)	12(12.1)	17(17.2)	11(11.1)	9(9.1)
60歳代 (289)	131(45.3)	163(56.4)	25(8.7)	32(11.1)	52(18.0)	21(7.3)	16(5.5)
70歳代 (357)	164(45.9)	173(48.5)	31(8.7)	29(8.1)	52(14.6)	36(10.1)	21(5.9)
80歳以上 (77)	41(53.2)	27(35.1)	6(7.8)	7(9.1)	11(14.3)	6(7.8)	4(5.2)

()内は回答数に対する割合(%) 分母=回答数

表3-(1)-① 役所に関する問題意識の内訳

単位:件

		ある	ない	無回答	合計
人的対応	障害者	214(31.4)	316(46.4)	151(22.2)	681(100.0)
	高齢者	36(25.0)	79(54.9)	29(20.1)	144(100.0)
	合計	250(30.3)	395(47.9)	180(21.8)	825(100.0)
案内・表示	障害者	208(30.6)	308(45.2)	165(24.2)	681(100.0)
	高齢者	45(31.3)	70(48.6)	29(20.1)	144(100.0)
	合計	253(30.7)	378(45.8)	194(23.5)	825(100.0)
トイレ	障害者	278(40.8)	257(37.7)	146(21.5)	681(100.0)
	高齢者	56(38.9)	64(44.4)	24(16.7)	144(100.0)
	合計	334(40.5)	321(38.9)	170(20.6)	825(100.0)
障害者用駐車場	障害者	358(52.6)	209(30.7)	114(16.7)	681(100.0)
	高齢者	55(38.2)	59(41.0)	30(20.8)	144(100.0)
	合計	413(50.1)	268(32.5)	144(17.4)	825(100.0)
緊急時の対応	障害者	142(20.8)	322(47.3)	217(31.9)	681(100.0)
	高齢者	37(25.7)	64(44.4)	43(29.9)	144(100.0)
	合計	179(21.7)	386(46.8)	260(31.5)	825(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(1)-② 役所の人的対応に関する問題意識の内訳(障害種類別)

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	38(30.4)	59(47.2)	28(22.4)	97(100.0)
下肢障害	100(29.3)	147(43.1)	94(27.6)	247(100.0)
視覚障害	27(43.6)	24(38.7)	11(17.7)	51(100.0)
聴覚障害	15(42.9)	16(45.7)	4(11.4)	31(100.0)
内部障害	23(23.5)	59(60.2)	16(16.3)	82(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(1)-③ 役所の案内・表示に関する問題意識の内訳(障害種類別)

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	37(29.6)	56(44.8)	32(25.6)	93(100.0)
下肢障害	105(30.8)	139(40.8)	97(28.4)	244(100.0)
視覚障害	27(43.6)	22(35.5)	13(20.9)	49(100.0)
聴覚障害	13(37.2)	16(45.7)	6(17.1)	29(100.0)
内部障害	22(22.4)	62(63.3)	14(14.3)	84(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(1)-④ 役所のトイレに関する問題意識の内訳(障害種類別)

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	50(40.0)	47(37.6)	28(22.4)	97(100.0)
下肢障害	142(41.6)	110(32.3)	89(26.1)	252(100.0)
視覚障害	26(41.9)	26(41.9)	10(16.2)	52(100.0)
聴覚障害	15(42.9)	14(40.0)	6(17.1)	29(100.0)
内部障害	41(41.8)	46(47.0)	11(11.2)	87(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(1)-⑤ 役所の障害者用駐車場に関する問題意識の内訳(障害種類別)

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	66(52.8)	37(29.6)	22(17.6)	103(100.0)
下肢障害	194(56.9)	84(24.6)	63(18.5)	278(100.0)
視覚障害	23(37.1)	26(41.9)	13(21.0)	49(100.0)
聴覚障害	15(42.9)	14(40.0)	6(17.1)	29(100.0)
内部障害	44(44.9)	43(43.9)	11(11.2)	87(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(1)-⑥ 役所の緊急時の対応に関する問題意識の内訳(障害種別)

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	29(23.2)	55(44.0)	41(32.8)	84(100.0)
下肢障害	63(18.5)	150(44.0)	128(37.5)	213(100.0)
視覚障害	15(24.2)	27(43.5)	20(32.3)	42(100.0)
聴覚障害	11(31.4)	15(42.9)	9(25.7)	26(100.0)
内部障害	20(20.4)	57(58.2)	21(21.4)	77(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(2)-① デパート・スーパーに関する問題意識の内訳

単位:件

		ある	ない	無回答	合計
人的対応	障害者	176(25.8)	339(49.8)	166(24.4)	681(100.0)
	高齢者	33(22.9)	82(57.0)	29(20.1)	144(100.0)
	合計	209(25.3)	421(51.0)	195(23.7)	825(100.0)
案内・表示	障害者	240(35.3)	278(40.8)	163(23.9)	681(100.0)
	高齢者	49(34.0)	70(48.6)	25(17.4)	144(100.0)
	合計	289(35.0)	348(42.2)	188(22.8)	825(100.0)
トイレ	障害者	302(44.4)	235(34.5)	144(21.1)	681(100.0)
	高齢者	67(46.5)	58(40.3)	19(13.2)	144(100.0)
	合計	369(44.7)	293(35.5)	163(19.8)	825(100.0)
障害者用駐車場	障害者	386(56.7)	170(25.0)	125(18.3)	681(100.0)
	高齢者	66(45.8)	57(39.6)	21(14.6)	144(100.0)
	合計	452(54.8)	227(27.5)	146(17.7)	825(100.0)
緊急時の対応	障害者	134(19.7)	323(47.4)	224(32.9)	681(100.0)
	高齢者	40(27.8)	57(39.6)	47(32.6)	144(100.0)
	合計	174(21.1)	380(46.1)	271(32.8)	825(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(2)-② デパート・スーパーの人的対応に関する問題意識の内訳(障害種類別)

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	35(28.0)	58(46.4)	32(25.6)	125(100.0)
下肢障害	81(23.8)	159(46.6)	101(29.6)	341(100.0)
視覚障害	21(33.9)	33(53.2)	8(12.9)	62(100.0)
聴覚障害	13(37.2)	16(45.7)	6(17.1)	35(100.0)
内部障害	21(21.4)	57(58.2)	20(20.4)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(2)-③ デパート・スーパーの案内・表示に関する問題意識の内訳(障害種類別)

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	49(39.2)	44(35.2)	32(25.6)	125(100.0)
下肢障害	117(34.3)	128(37.5)	96(28.2)	341(100.0)
視覚障害	23(37.1)	25(40.3)	14(22.6)	62(100.0)
聴覚障害	14(40.0)	16(45.7)	5(14.3)	35(100.0)
内部障害	33(33.7)	50(51.0)	15(15.3)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(2)-④ デパート・スーパーのトイレに関する問題意識の内訳(障害種類別)

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	57(45.6)	41(32.8)	27(21.6)	125(100.0)
下肢障害	156(45.8)	102(29.9)	83(24.3)	341(100.0)
視覚障害	27(43.5)	23(37.1)	12(19.4)	62(100.0)
聴覚障害	15(42.9)	15(42.9)	5(14.2)	35(100.0)
内部障害	43(43.9)	42(42.8)	13(13.3)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(2)-⑤ デパート・スーパーの障害者用駐車場に関する問題意識の内訳(障害種類別)

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	76(60.8)	30(24.0)	19(15.2)	125(100.0)
下肢障害	210(61.6)	64(18.8)	67(19.6)	341(100.0)
視覚障害	21(33.9)	25(40.3)	16(25.8)	62(100.0)
聴覚障害	15(42.9)	14(40.0)	6(17.1)	35(100.0)
内部障害	52(53.0)	33(33.7)	13(13.3)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(2)-⑥ デパート・スーパーの緊急時の対応に関する問題意識の内訳(障害種類別)

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	24(19.2)	58(46.4)	43(34.4)	125(100.0)
下肢障害	59(17.3)	156(45.7)	126(37.0)	341(100.0)
視覚障害	16(25.8)	28(45.2)	18(29.0)	62(100.0)
聴覚障害	12(34.3)	15(42.9)	8(22.8)	35(100.0)
内部障害	17(17.3)	54(55.1)	27(27.6)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(3)-① 映画館・劇場、体育館等に関する問題意識の内訳

単位:件

		ある	ない	無回答	合計
人的対応	障害者	156(22.9)	327(48.0)	198(29.1)	681(100.0)
	高齢者	42(29.2)	66(45.8)	36(25.0)	144(100.0)
	合計	198(24.0)	393(47.6)	234(28.4)	825(100.0)
案内・表示	障害者	196(28.8)	292(42.9)	193(28.3)	681(100.0)
	高齢者	56(38.9)	57(39.6)	31(21.5)	144(100.0)
	合計	252(30.5)	349(42.3)	224(27.2)	825(100.0)
トイレ	障害者	252(37.0)	246(36.1)	183(26.9)	681(100.0)
	高齢者	70(48.6)	52(36.1)	22(15.3)	144(100.0)
	合計	322(39.0)	298(36.1)	205(24.9)	825(100.0)
障害者用駐車場	障害者	255(37.4)	245(36.0)	181(26.6)	681(100.0)
	高齢者	55(38.2)	58(40.3)	31(21.5)	144(100.0)
	合計	310(37.6)	303(36.7)	212(25.7)	825(100.0)
緊急時の対応	障害者	142(20.8)	303(44.5)	236(34.7)	681(100.0)
	高齢者	47(32.6)	52(36.1)	45(31.3)	144(100.0)
	合計	189(22.9)	355(43.0)	281(34.1)	825(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(3)-② 映画館・劇場、体育館等の人的対応に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	36(28.8)	52(41.6)	37(29.6)	125(100.0)
下肢障害	67(19.7)	159(46.6)	115(33.7)	341(100.0)
視覚障害	19(30.7)	26(41.9)	17(27.4)	62(100.0)
聴覚障害	9(25.8)	20(57.1)	6(17.1)	35(100.0)
内部障害	24(24.5)	51(52.0)	23(23.5)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(3)-③ 映画館・劇場、体育館等の案内・表示に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	44(35.2)	45(36.0)	36(28.8)	125(100.0)
下肢障害	92(27.0)	146(42.8)	103(30.2)	341(100.0)
視覚障害	24(38.7)	21(33.9)	17(27.4)	62(100.0)
聴覚障害	8(22.9)	19(54.2)	8(22.9)	35(100.0)
内部障害	28(28.6)	48(49.0)	22(22.4)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(3)-④映画館・劇場、体育館等のトイレに関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	51(40.8)	38(30.4)	36(28.8)	125(100.0)
下肢障害	122(35.8)	122(35.8)	97(28.4)	341(100.0)
視覚障害	21(33.9)	24(38.7)	17(27.4)	62(100.0)
聴覚障害	13(37.2)	16(45.7)	6(17.1)	35(100.0)
内部障害	41(41.9)	36(36.7)	21(21.4)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(3)-⑤ 映画館・劇場、体育館等の障害者用駐車場に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	57(45.6)	37(29.6)	31(24.8)	125(100.0)
下肢障害	130(38.1)	115(33.7)	96(28.2)	341(100.0)
視覚障害	18(29.0)	26(42.0)	18(29.0)	62(100.0)
聴覚障害	8(22.9)	18(51.4)	9(25.7)	35(100.0)
内部障害	37(37.8)	38(38.8)	23(23.4)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(3)-⑥ 映画館・劇場、体育館等の緊急時の対応に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	32(25.6)	52(41.6)	41(32.8)	125(100.0)
下肢障害	62(18.2)	151(44.3)	128(37.5)	341(100.0)
視覚障害	15(24.2)	27(43.5)	20(32.3)	62(100.0)
聴覚障害	8(22.9)	18(51.4)	9(25.7)	35(100.0)
内部障害	24(24.5)	46(46.9)	28(28.6)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(4)-① 病院・診療所に関する問題意識の内訳

単位:件

		ある	ない	無回答	合計
人的対応	障害者	243(35.7)	276(40.5)	162(23.8)	681(100.0)
	高齢者	62(43.0)	61(42.4)	21(14.6)	144(100.0)
	合計	305(37.0)	337(40.8)	183(22.2)	825(100.0)
案内・表示	障害者	254(37.3)	268(39.4)	159(23.3)	681(100.0)
	高齢者	63(43.7)	63(43.7)	18(12.6)	144(100.0)
	合計	317(38.4)	331(40.1)	177(21.5)	825(100.0)
トイレ	障害者	266(39.0)	268(39.4)	147(21.6)	681(100.0)
	高齢者	67(46.5)	61(42.4)	16(11.1)	144(100.0)
	合計	333(40.4)	329(39.9)	163(19.7)	825(100.0)
障害者用駐車場	障害者	326(47.9)	223(32.7)	132(19.4)	681(100.0)
	高齢者	61(42.3)	59(41.0)	24(16.7)	144(100.0)
	合計	387(46.9)	282(34.2)	156(18.9)	825(100.0)
緊急時の対応	障害者	186(27.3)	291(42.7)	204(30.0)	681(100.0)
	高齢者	51(35.4)	58(40.3)	35(24.3)	144(100.0)
	合計	237(28.7)	349(42.3)	239(29.0)	825(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(4)-② 病院・診療所の人的対応に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	48(38.4)	46(36.8)	31(24.8)	125(100.0)
下肢障害	112(32.8)	135(39.6)	94(27.6)	341(100.0)
視覚障害	29(46.8)	20(32.2)	13(21.0)	62(100.0)
聴覚障害	18(51.4)	12(34.3)	5(14.3)	35(100.0)
内部障害	36(36.7)	48(49.0)	14(14.3)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(4)-③ 病院・診療所の案内・表示に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	53(42.4)	41(32.8)	31(24.8)	125(100.0)
下肢障害	122(35.8)	133(39.0)	86(25.2)	341(100.0)
視覚障害	27(43.5)	21(33.9)	14(22.6)	62(100.0)
聴覚障害	16(45.7)	13(37.2)	6(17.1)	35(100.0)
内部障害	35(35.7)	47(48.0)	16(16.3)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(4)-④ 病院・診療所のトイレに関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	55(44.0)	43(34.4)	27(21.6)	125(100.0)
下肢障害	136(39.9)	126(36.9)	79(23.2)	341(100.0)
視覚障害	24(38.7)	21(33.9)	17(27.4)	62(100.0)
聴覚障害	14(40.0)	16(45.7)	5(14.3)	35(100.0)
内部障害	37(37.7)	48(49.0)	13(13.3)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(4)-⑤ 病院・診療所の障害者用駐車場に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	65(52.0)	38(30.4)	22(17.6)	125(100.0)
下肢障害	181(53.1)	97(28.4)	63(18.5)	341(100.0)
視覚障害	21(33.9)	24(38.7)	17(27.4)	62(100.0)
聴覚障害	12(34.3)	18(51.4)	5(14.3)	35(100.0)
内部障害	44(44.9)	38(38.8)	16(16.3)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(4)-⑥ 病院・診療所の緊急時の対応に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	42(33.6)	52(41.6)	31(24.8)	125(100.0)
下肢障害	89(26.1)	137(40.2)	115(33.7)	341(100.0)
視覚障害	18(29.0)	26(42.0)	18(29.0)	62(100.0)
聴覚障害	14(40.0)	12(34.3)	9(25.7)	35(100.0)
内部障害	25(25.5)	51(52.0)	22(22.5)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(5)-① 公共交通機関に関する問題意識の内訳

単位:件

		ある	ない	無回答	合計
人的対応	障害者	235(34.5)	281(41.3)	165(24.2)	681(100.0)
	高齢者	56(38.9)	57(39.6)	31(21.5)	144(100.0)
	合計	291(35.3)	338(41.0)	196(23.7)	825(100.0)
案内・表示	障害者	291(42.7)	252(37.0)	138(20.3)	681(100.0)
	高齢者	60(41.7)	58(40.3)	26(18.0)	144(100.0)
	合計	351(42.5)	310(37.6)	164(19.9)	825(100.0)
駅ホーム・バス停	障害者	338(49.6)	211(31.0)	132(19.4)	681(100.0)
	高齢者	71(49.3)	47(32.6)	26(18.1)	144(100.0)
	合計	409(49.6)	258(31.3)	158(19.1)	825(100.0)
障害者用駐車場	障害者	324(47.6)	227(33.3)	130(19.1)	681(100.0)
	高齢者	64(44.4)	57(39.6)	23(16.0)	144(100.0)
	合計	388(47.0)	284(34.4)	153(18.6)	825(100.0)
緊急時の対応	障害者	176(25.9)	308(45.2)	197(28.9)	681(100.0)
	高齢者	49(34.0)	61(42.4)	34(23.6)	144(100.0)
	合計	225(27.3)	369(44.7)	231(28.0)	825(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(5)-② 公共交通機関の人的対応に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	49(39.2)	46(36.8)	30(24.0)	125(100.0)
下肢障害	106(31.1)	141(41.3)	94(27.6)	341(100.0)
視覚障害	30(48.4)	15(24.2)	17(27.4)	62(100.0)
聴覚障害	16(45.7)	14(40.0)	5(14.3)	35(100.0)
内部障害	28(28.6)	52(53.0)	18(18.4)	341(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(5)-③ 公共交通機関の案内・表示に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	59(47.2)	43(34.4)	23(18.4)	125(100.0)
下肢障害	131(38.4)	128(37.5)	82(24.1)	341(100.0)
視覚障害	36(58.1)	11(17.7)	15(24.2)	62(100.0)
聴覚障害	18(51.4)	13(37.2)	4(11.4)	35(100.0)
内部障害	37(37.8)	45(45.9)	16(16.3)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(5)-④ 公共交通機関の駅ホーム・バス停に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	68(54.4)	36(28.8)	21(16.8)	125(100.0)
下肢障害	150(43.9)	110(32.3)	81(23.8)	341(100.0)
視覚障害	43(69.4)	10(16.1)	9(14.5)	62(100.0)
聴覚障害	18(51.4)	13(37.2)	4(11.4)	35(100.0)
内部障害	43(43.9)	36(36.7)	19(19.4)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(5)-⑤ 公共交通機関の障害者用駐車場に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	61(48.8)	41(32.8)	23(18.4)	125(100.0)
下肢障害	161(47.2)	106(31.1)	74(21.7)	341(100.0)
視覚障害	29(46.8)	16(25.8)	17(27.4)	62(100.0)
聴覚障害	21(60.0)	11(31.4)	3(8.6)	35(100.0)
内部障害	48(49.0)	38(38.8)	12(12.2)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(5)-⑥ 公共交通機関の緊急時の対応に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	42(33.6)	51(40.8)	32(25.6)	125(100.0)
下肢障害	76(22.3)	148(43.4)	117(34.3)	341(100.0)
視覚障害	19(30.6)	23(37.1)	20(32.3)	62(100.0)
聴覚障害	12(34.3)	16(45.7)	7(20.0)	35(100.0)
内部障害	20(20.4)	57(58.2)	21(21.4)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(6)-① 道路・歩道に関する問題意識の内訳

単位:件

		ある	ない	無回答	合計
障害物	障害者	391(57.4)	185(27.2)	105(15.4)	681(100.0)
	高齢者	74(51.4)	49(34.0)	21(14.6)	144(100.0)
	合計	465(56.4)	234(28.3)	126(15.3)	825(100.0)
車道・歩道の分離	障害者	343(50.4)	206(30.2)	132(19.4)	681(100.0)
	高齢者	81(56.3)	46(31.9)	17(11.8)	144(100.0)
	合計	424(51.4)	252(30.5)	149(18.1)	825(100.0)
歩道幅・段差	障害者	379(55.7)	174(25.6)	128(18.7)	681(100.0)
	高齢者	77(53.5)	43(29.8)	24(16.7)	144(100.0)
	合計	456(55.3)	217(26.3)	152(18.4)	825(100.0)
路面状態	障害者	278(40.8)	214(31.4)	189(27.8)	681(100.0)
	高齢者	49(34.0)	55(38.2)	40(27.8)	144(100.0)
	合計	327(39.6)	269(32.6)	229(27.8)	825(100.0)
踏切	障害者	203(29.8)	314(46.1)	164(24.1)	681(100.0)
	高齢者	50(34.7)	65(45.1)	29(20.2)	144(100.0)
	合計	253(30.7)	379(45.9)	193(23.4)	825(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(6)-② 道路・歩道の障害物に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	75(60.0)	33(26.4)	17(13.6)	125(100.0)
下肢障害	195(57.2)	85(24.9)	61(17.9)	341(100.0)
視覚障害	48(77.4)	7(11.3)	7(11.3)	62(100.0)
聴覚障害	21(60.0)	12(34.3)	2(5.7)	35(100.0)
内部障害	47(48.0)	37(37.7)	14(14.3)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(6)-③ 道路・歩道の車歩道の分離に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	70(56.0)	34(27.2)	21(16.8)	125(100.0)
下肢障害	172(50.4)	97(28.5)	72(21.1)	341(100.0)
視覚障害	34(54.8)	13(21.0)	15(24.2)	62(100.0)
聴覚障害	18(51.4)	13(37.2)	4(11.4)	35(100.0)
内部障害	41(41.8)	40(40.8)	17(17.4)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(6)-④ 道路・歩道の歩道幅・段差に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	68(54.4)	39(31.2)	18(14.4)	125(100.0)
下肢障害	210(61.6)	65(19.1)	66(19.3)	341(100.0)
視覚障害	34(54.8)	13(21.0)	15(24.2)	62(100.0)
聴覚障害	18(51.4)	11(31.4)	6(17.2)	35(100.0)
内部障害	43(43.9)	39(39.8)	16(16.3)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(6)-⑤ 道路・歩道の路面状態に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	54(43.2)	43(34.4)	28(22.4)	125(100.0)
下肢障害	151(44.3)	90(26.4)	100(29.3)	341(100.0)
視覚障害	22(35.5)	17(27.4)	23(37.1)	62(100.0)
聴覚障害	13(37.2)	11(31.4)	11(31.4)	35(100.0)
内部障害	33(33.7)	42(42.8)	23(23.5)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表3-(6)-⑥ 道路・歩道の踏切に関する問題意識の内訳

単位:件

	ある	ない	無回答	合計
上肢障害	42(33.6)	54(43.2)	29(23.2)	125(100.0)
下肢障害	108(31.7)	148(43.4)	85(24.9)	341(100.0)
視覚障害	16(25.8)	28(45.2)	18(29.0)	62(100.0)
聴覚障害	10(28.6)	19(54.3)	6(17.1)	35(100.0)
内部障害	30(30.6)	50(51.0)	18(18.4)	98(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表4-(1) ユニバーサルデザインの認知度の内訳

単位:件

	知っている	知らない	無回答	合計
障害者	391(57.4)	197(28.9)	93(13.7)	681(100.0)
高齢者	62(43.1)	68(47.2)	14(9.7)	144(100.0)
合計	453(54.9)	265(32.1)	107(13.0)	825(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

表4-(2) ユニバーサルデザインの認知度の内訳(年齢別)

単位:件

	知っている	知らない	無回答	合計
60歳未満	65(65.7)	24(24.2)	10(10.1)	99(100.0)
60歳代	171(59.2)	85(29.4)	33(11.4)	289(100.0)
70歳代	181(50.7)	124(34.7)	52(14.6)	357(100.0)
80歳以上	33(42.8)	32(41.6)	12(15.6)	77(100.0)
合計	450(54.8)	265(32.2)	107(13.0)	822(100.0)

()内は回答数に対する割合(%)

2. 全国の横断歩道橋数一覧(都道府県別)

(箇所)

都道府県 及び 政令指定 都市名	横断歩道橋				
	合計	高速 自動車 国道	一般 国道	都道府 県道	市町 村道
北海道	171		91	35	45
青森県	91		45	19	27
岩手県	76		54	13	9
宮城県	68		46	18	4
秋田県	47		32	10	5
山形県	72		57	13	2
福島県	151		89	41	21
茨城県	297		198	66	33
栃木県	271		133	107	31
群馬県	204		91	61	52
埼玉県	812		363	264	185
千葉県	271		148	67	56
東京都	1,079		271	621	187
神奈川県	352	1	169	122	60
新潟県	65		38	17	10
富山県	38		10	24	4
石川県	35		15	14	6
福井県	41		14	20	7
山梨県	100	1	65	29	5
長野県	271		173	67	31
岐阜県	356		159	124	73
静岡県	238		108	101	29
愛知県	719		212	310	197
三重県	222		116	75	31
滋賀県	78	1	38	24	15
京都府	76		44	25	7
大阪府	442	1	176	186	79
兵庫県	433		192	129	112
奈良県	141		61	50	30
和歌山県	93		64	14	15
鳥取県	61		21	14	26
島根県	63		49	7	7
岡山県	227		106	81	40
広島県	150		96	25	29

都道府県 及び 政令指定 都市名	横断歩道橋				
	合計	高速 自動車 国道	一般 国道	都道府 県道	市町 村道
山口県	161		66	61	34
徳島県	86		52	31	3
香川県	135		66	54	15
愛媛県	184		120	47	17
高知県	40		31	6	3
福岡県	142		86	36	20
佐賀県	66		54	10	2
長崎県	79		52	10	17
熊本県	116		79	28	9
大分県	96		68	13	15
宮崎県	77		46	15	16
鹿児島県	109		45	26	38
沖縄県	93		72	18	3
札幌市	81		30	28	23
仙台市	65		29	16	20
さいたま市	112		70	35	7
千葉市	100		46	11	43
横浜市	354		67	87	200
川崎市	129		33	54	42
新潟市	33		12	11	10
静岡市	92		47	34	11
浜松市	64		30	11	23
名古屋市	350		132	147	71
京都市	80		38	26	16
大阪市	260		88	118	54
堺市	85		29	42	14
神戸市	180		68	40	72
広島市	122		52	31	39
北九州市	121		53	33	35
福岡市	76		34	12	30
合計	11,349	4	5,239	3,884	2,372
H19/4/1 合計	11,406	4	5,229	3,808	2,365
H18/4/1 合計	11,373	4	5,216	3,832	2,321
H17/4/1 合計	11,375	13	5,216	3,836	2,310

(全国道路利用者会議発行「道路統計年報2009」をもとに表を作成)

3. 障害者等にかかるバリアフリー化に向けた国の施策関連一覧

年	月	障害者施策関連の動き		備考
S56('81)	2	・「官庁営繕における身体障害者の利用を考慮した設計指針」策定	建設省	○国際障害者年
57('82)	3	・「身体障害者の利用を配慮した建築設計標準」策定	建設省	
58('83)	3	・「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設設計ガイドライン」策定	運輸省	○「国連障害者の十年」開始年
60('85)	8	・「視覚障害者誘導用ブロック設置指針について」通達	建設省	道路における視覚障害者誘導用ブロックの形状設置方法について定めた
H3('91)	3	・「官庁営繕における身体障害者の利用を考慮した設計指針」をすべて盛り込んだ『建築設計基準』制定	建設省	
	6	・「鉄道駅におけるエスカレーターの整備指針」策定	運輸省	
H5('93)	8	・「鉄道駅におけるエレベーターの整備指針」策定	運輸省	
H6('94)	3	・公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」策定	運輸省	
	6	・「生活福祉空間づくり大綱」策定	建設省	
		・「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」公布		
	8	・「みんなが使いやすい空港旅客施設新整備指針(計画ガイドライン)」策定	運輸省	
	10	・「高齢者・身体障害者の利用に配慮した建築設計標準」策定	建設省	
H11('99)	4	・「鉄道駅におけるエレベーター及びエスカレーターの整備指針」策定	運輸省	
H12('00)	5	・「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」成立	建設省	
H13('01)	8	・「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」策定	国交省	○WHO「国際生活機能分類(ICF)」採択
H14('02)	10	・「旅客施設における音による移動支援方策ガイドライン」策定	国交省	

年	月	障害者施策関連の動き		備考
	12	・「道路の移動円滑化整備ガイドライン」策定	国交省	
H16('04)	6	・「バリアフリー化推進要綱」バリアフリーに関する関係閣僚会議決定	内閣府	
H17('05)	2	・「歩道の一般的構造に関する基準」改正	国交省	重点整備地区以外の歩道においてもバリアフリーの観点を踏まえた整備を行うための改正
	7	・「ユニバーサルデザイン政策大綱」公表	国交省	ユニバーサルデザインの考え方の基づき、今後の社会資本整備、交通分野における取組方針
H18('06)	6	・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(「バリアフリー新法」)」成立	国交省	「ユニバーサルデザイン政策大綱」を踏まえ、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(「ハートビル法」)」と「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(H12.11.15 施行「交通バリアフリー法」)」を統合・拡充した。
		・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」施行	国交省	
	12	・「移動等円滑化の促進に関する基本方針」、「公共交通移動等円滑化基準」、「道路移動等円滑化基準」公表	国交省	バリアフリー新法に基づき、バリアフリー化の意義や目標、基本構想の作成の考え方を示した→平成19年にガイドライン策定
		・「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」制定	国交省	バリアフリー新法の制定を受けて制定。

年	月	障害者施策関連の動き		備考
H19('07)	7	・「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」策定	国交省	「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン（H13.8 策定）」をもとに見直し。「バリアフリー新法」と「公共交通移動等円滑化基準」の施行を契機に必要な見直しを行う
		・「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」策定	国交省	「公共交通機関の車両に関するモデルデザイン（H13.3 策定）」をもとに見直し。「バリアフリー新法」と「公共交通移動等円滑化基準」の施行を契機に必要な見直しを行う
H20('08)	3	・バリアフリーに関する関係閣僚会議（「バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱」の決定）	内閣府	
	10	・「バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック」策定	国交省	

（「障害者白書」（内閣府）を参考に作成）

4. 障害者白書平成 21 年版（内閣府）抜粋

第 5 章 住みよい環境の基盤づくり

第 1 節 障害のある人の住みよいまちづくりのための施策

2 ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー施策の推進

国土交通省では、高齢者や障害のある人のみならず可能な限りすべての人を対象として想定し、「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基づき、今後の社会資本整備、交通分野における取組方針を「ユニバーサルデザイン政策大綱」として平成 17 年 7 月に公表している。

同大綱を踏まえ、公共交通機関、建築物、歩行空間等の一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に推進するため、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（以下「ハートビル法」という）」と「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）」を統合・拡充した「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「バリアフリー新法」という）」を平成 18 年 6 月に制定、12 月から施行しており、同法や、バリアフリー化の目標、施設設置管理者が講ずべき措置、基本構想の指針等を示した「移動等円滑化の促進に関する基本方針（18 年国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第 1 号）」に基づき、公共施設等のバリアフリー環境の整備を推進している。

なお、「バリアフリー新法」は、「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」で定められていた内容を踏襲しつつ、この 2 つの法律では、措置されていなかった新たな内容が盛り込まれており、その内容は、次のとおりである。

(1) すべての障害のある人が対象に

「バリアフリー新法」では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」と、法律名をこれまでの「身体障害者」ではなく「障害者」とし、身体障害のみならず、知的障害、精神障害、発達障害を含む、すべての障害のある人が対象となることを明確にしている。

(2) 生活空間におけるバリアフリー化を推進

「バリアフリー新法」では、バリアフリー化基準に適合するように求める施設等の範囲を、公共交通機関・建築物・道路だけではなく、路外駐車場・都市公園にまで広げ、高齢者や障害のある人などが日常生活や社会生活において利用する施設を広く面的にとらえ、生活空間におけるバリアフリー化を進めることとしている。

また、公共交通機関においても、タクシー事業者を法の対象に新たに取り込み、その上で、高齢者や障害のある人等の輸送を目的とした、車いすや寝台(ストレッチャー)のまま乗降できるリフト等を備えた「福祉タクシー」を新たに導入する際には、鉄道車両やバス同様、基準に適合させることとしている。

(3) 駅がない地域でも重点整備地区に

市町村は、移動等の円滑化を図ることが必要な一定の地区を重点整備地区とし、移動等の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構想を作成することができる。

この基本構想の対象となる範囲について、これまでは、大きな鉄道駅など「特定旅客施設(主として、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の旅客施設)」と呼ばれる大規模な旅客施設の周辺のみ限定されていたが、「バリアフリー新法」では、5,000人に満たない旅客施設や、旅客施設が存在しない地区であっても、基本構想を策定することができる。

また、これまで公共交通機関・道路・信号機等の3分野に限って、バリアフリー化を進めるための事業を「特定事業」として位置づけていたが、同法では、これらに加え、建築物、路外駐車場、都市公園も特定事業として法定化した。

(4) 当事者の参画で利用者の視点を反映

ア 協議会制度を法定化

基本構想の作成の際、高齢者や障害のある人などの計画段階からの参加の促進を図るため、作成に関する協議等を行う協議会制度を法律に位置づけている。この協議会は、特定事業の実施主体はもとより、高齢者や障害のある人、学識経験者その他の市町村が必要と認める者で構成される。

加えて、バリアフリー化の対象となる事業の実施主体は、市町村から通知を受けた場合に、正当な理由がある場合を除き、必ず協議会に参加することとしており、協議の場の設定を法的に担保することで、調整プロセスの促進を図ることとしている。

イ 基本構想作成提案制度を創設

基本構想を策定する市町村の取組を促す観点から、基本構想の内容を、高齢者や障害のある人などが市町村に対し具体的に提案できる提案制度を新たに設けている。

提案できる者には、事業実施が見込まれる者はもとより、整備対象となる施設の利用に関して利害関係のある高齢者や障害のある人などの利用者や、地域住民なども含まれている。また、この制度の実効性を担保する観点から、提案を受けた市町村に検討結果の公表義務と、提案を採用しない場合には、その理由を説明する義務を課している。

(5)「スパイラルアップ」と「心のバリアフリー」

ア 「スパイラルアップ」の導入等

高齢化やユニバーサルデザインの考え方が進展する中、バリアフリー化を進めるためには、具体的な施策や措置の内容について、施策に関係する当事者の参加の下、検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図っていく「スパイラルアップ」の考え方が重要であり、「バリアフリー新法」では、これを国の果たすべき責務として新たに位置づけている。

イ 「心のバリアフリー」の促進

「バリアフリー新法」では、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める、いわゆる「心のバリアフリー」を深めていくことを国の責務として定めるとともに、高齢者や障害のある人などが円滑に移動し施設を利用できるようにすることへの協力だけでなく、高齢者や障害のある人などの自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性についての理解を深めることが、国民の責務として新たに定められている。

3 建築物のバリアフリー化の推進

(1)官庁施設のバリアフリー化

官庁施設の整備においては、昭和48年度以降、公共職業安定所、法務局、税務署等の窓口業務を行う官署、合同庁舎等について、車いす使用者の利用を考慮したスロープ、肢体不自由者用トイレの設置や視覚に障害のある人の利用を考慮した構内通路の整備等、所要の措置を講じてきた。

更にきめ細かい障害者・高齢者施策を推進するため、平成14年度からは、窓口業務を行う官署が入居する官庁施設について、高齢者や障害のある人等すべての人が円滑かつ快適に施設を利用できるよう、窓口業務を行う事務室の出入口の自動ドア化、多機能トイレの設置等による高度なバリアフリー化を目指した整備を推進している。また、22年度までに、窓口業務を行う官署が入居するすべての既存施設について、手すり、スロープ、視覚障害者誘導用ブロック、高齢者や障害のある人等に対応した便所、自動ドア、エレベーター(延べ面積1,000m²以上の施設を対象)等の改修を実施することとしている。

また、平成18年度からは、新営する国のすべての官庁施設を、「バリアフリー新法」の移動等円滑化誘導基準に照らし、「全ての施設利用者が、できる限り、円滑かつ快適に利用できる」施設として整備をすることとしている。さらに、24年度までに、国の合同庁舎の50%につい

て、窓口までの経路、高齢者や障害のある人等に対応した便所(オストメイト対応)、駐車スペース等の整備を「バリアフリー新法」に基づいて実施することとしている。

(2)人にやさしい建築物の整備

デパート、ホテル等の多数の人々が利用する建築物を、障害のある人等が利用しやすくするためには、昇降装置の設置、廊下の幅員等の確保、各種設備の充実等を図る必要がある。このため、「バリアフリー新法」に基づき特別特定建築物の建築等についての移動等円滑化基準への適合義務化、認定特定建築物に対する支援措置等の措置を講じている。

(3)「バリアフリー新法」に伴う助成等

「バリアフリー新法」に基づき、障害のある人等が円滑に利用できる特定建築物の廊下・階段等に関する基準を定め、特定建築物の建築主等への指導・助言を行っている。

また、同法に基づく認定を受けた優良な建築物(認定特定建築物)のうち一定のものに対して、障害のある人等の利用に配慮したエレベーター、幅の広い廊下等の施設整備に対する補助制度(バリアフリー環境整備促進事業)や税制上の特例措置(所得税・法人税における割増償却)が設けられている。

また、地方公共団体が行う、公共施設等のバリアフリー化を支援している。

(4)表示方法の統一

<1>点字表示

多くの公共施設等では、設置された製品等に点字表示を付すことによる情報提供が進みつつあるが、点字の表示方法については統一されていないのが現状である。今後、更に拡大するであろう点字による情報提供において、表示方法の混乱を避けつつ更なる普及を図るため、20年度には「高齢者・障害者配慮設計指針—点字の表示原則及び点字表示方法—消費生活製品の操作部(JIST0923)」を制定した。

<2>案内用図記号

不特定多数の人々が利用する交通施設、観光施設、スポーツ文化施設、商業施設などの公共施設や企業内の施設において、文字や言語によらず対象物、概念又は状態に関する情報を提供する図形(案内用図記号)は、一見してその表現内容を理解できる、遠方からの視認性に優れている、言語の知識を要しないといった利点があり、一般の人だけでなく、視力の低下した高齢者や障害のある人、さらに外国人等でも容易に理解することができ、文字や言語に比べて優れた情報提供手段である。

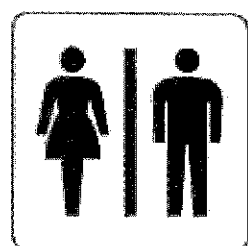
案内用図記号については、その標準となるものを示すため、平成 13 年3月に案内用図記号 125 項目を策定し、このうち、104 項目が 14 年3月に JIS として制定された。

平成 21 年3月には「津波避難場所」や「津波注意(津波危険地帯)」などの案内用図記号3項目を追加するための改正を行った。

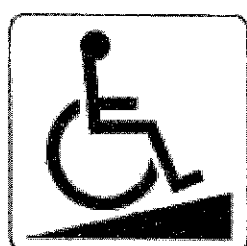
〈3〉公共トイレ、触知案内図

視覚障害のある人が、鉄道駅、公園、病院、百貨店などの不特定多数の人が利用する施設・設備等を安全で、かつ、円滑に利用できるようにするため、「高齢者・障害者配慮設計指針—公共トイレにおける便房内操作部の形状、色、配置(JISS0026)」及び「高齢者・障害者配慮設計指針—触知案内図の情報内容及び形状並びにその表示方法(JIST0922)」が平成 18 年度に制定された。

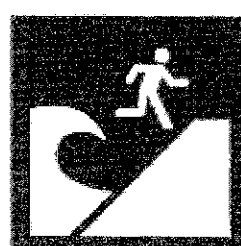
案内用図記号の一例



お手洗い



車椅子スロープ



津波避難場所

4 公共交通機関、歩行空間等のバリアフリー化の推進

(1) 公共交通機関のバリアフリー化

ア 法令等に基づく公共交通機関のバリアフリー化の推進

〈1〉「バリアフリー新法」に基づく公共交通機関のバリアフリー化の推進

公共交通機関のバリアフリー化については、平成 12 年 11 月に施行された「交通バリアフリー法」に基づく取組が行われてきたが、「バリアフリー新法」においても、公共交通事業者等に対して、鉄道駅等の旅客施設の新設、大改良及び車両等の新規導入に際しての移動等円滑化基準(「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準」(18 年国土交通省令第 111 号))への適合を義務付けている。既設の旅客施設・車両等についても移動等円滑化基準に適合させるよう努めなければならないこととしている。

〈2〉旅客施設に関するガイドラインの策定

平成 13 年8月に策定された「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」について、「バリアフリー新法」及び「公共交通移動等円滑化基準」の施行を契機に必要な見直し

を行い、19年7月に「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」を策定した。整備ガイドラインの対象施設は、同法に定められた旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル施設）とし、主な対象者は、高齢者、障害のある人など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配慮することとしている。

〈3〉車両等に関するガイドライン等の整備

平成13年3月に策定された「公共交通機関の車両に関するモデルデザイン」について、「バリアフリー新法」及び「公共交通移動等円滑化基準」の施行を契機に必要な見直しを行い、19年7月に「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」を策定した。整備ガイドラインの対象は、同法に定められた車両等（鉄軌道車両、バス車両、福祉タクシー車両、航空機）とし、主な対象者は、旅客施設のガイドラインと同様である。

平成15年3月に「次世代普及型ノンステップバスの標準仕様」を策定し、16年1月に標準仕様ノンステップバスの認定制度を創設した。

また、「バリアフリー新法」が施行されたことを受け、「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」の見直しを行い、平成19年8月、新たに「旅客船バリアフリーガイドライン」を策定した。本ガイドラインは、障害のある人等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応え、すべての利用者がより円滑に旅客船を利用できるようなバリアフリー化の指針として、その望ましい整備内容等を示している。

イ 施設整備及び車両に対する支援体制の整備

〈1〉交通ターミナルにおけるエレベーター、エスカレーター等の施設の整備に対する助成及び融資

鉄道駅及びバスターミナルにおけるバリアフリー施設の整備に対しては、国と地方公共団体が協調して補助を実施している。

また、地方公営企業の交通事業のうち、既存の公営地下鉄のバリアフリー化に係る事業に対する公営企業金融公庫の融資制度が設けられている。

鉄道駅のバリアフリー化のために設置されるエレベーターについて、法人税、不動産取得税、固定資産税、都市計画税の特例措置が講じられており、また、ICカードの乗車券の共通化・相互利用化に係る設備について、固定資産税の特例措置を講じている。

〈2〉障害のある人にやさしい車両の整備についての助成及び融資

ノンステップバス、低床式路面電車(LRT)等の導入に対して、公共交通移動円滑化設備整備補助事業等において補助を行っており、平成16年に標準仕様ノンステップバスの認定制度を創設し、補助を重点化して交付している。

障害のある人のための車両整備に対する低利融資制度として、リフト付きバス・タクシー、スロープ付きバス・タクシー及びノンステップバス等に対する日本政策金融公庫の融資制度が設けられているとともに、地方公営企業が行うバス事業及び路面電車事業においても同様の融資制度が公営企業金融公庫において設けられている。地方公営企業の交通事業のうち、リフト付き又は超低床型車両の導入に係るバス事業及び路面電車事業に対する公営企業金融公庫の融資制度が設けられている。

また、低床式路面電車(LRT)に対する法人税、固定資産税の特例措置、リフト付バス、ノンステップバス、バリアフリー対応型航空機に対する法人税の特例措置が講じられている。

＜3＞離島航路構造改革支援制度及び共有建造における国内旅客船のバリアフリー化の推進

平成 21 年度より、離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図るため、国庫補助対象航路に就航する船舶の代替建造等に当たって、船舶の建造費に対する一部補助を実施することとしている。

バリアフリーの高度化・多様化に資する船舶(車いす対応トイレ、エレベーター等障害のある人等の利便性及び安全性の向上に資する設備を有する船舶)を共有建造する場合に、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構」の分担割合の上限を引き上げる措置が講じられており、平成 18 年度より、事業金利の引き下げ措置が講じられている。

(2)歩行空間等のバリアフリー化

ア 福祉のまちづくりの推進

障害のある人が自立して生活し、積極的に社会参加していく上で、まち全体を障害のある人にとって利用しやすいものへと変えていくことの重要性が、近年、広く認識されるようになっている。このため、幅の広い歩道の整備や建築物の出入口の段差の解消、鉄道駅舎のエレベーターの設置、音響信号機等の整備等による障害のある人の円滑な移動の確保、公園整備等による憩いと交流の場の確保等、福祉の観点も踏まえた総合的なまちづくりが各地で進められている。

国土交通省においては、障害のある人等に配慮した活動空間の形成を図り、障害のある人等が積極的に社会参加できるようにするために、快適かつ安全な移動を確保するための動く通路、エレベーター等の施設の整備や障害のある人等の利用に配慮した建築物の整備等を行う「バリアフリー環境整備促進事業」を実施している。

このほか、福祉のまちづくりへの取組を支援するため、以下のような施策を実施している。

＜1＞公共交通機関の旅客施設等を中心としたまちのバリアフリー化の推進

障害のある人が介助なしに外出し、公共交通機関を利用できるようにするためには、歩行者交通、自動車交通、公共交通が連携し、一連の円滑な交通手段を確保することが必要である。このため、駅等の交通結節点において道路・街路事業等により駅前広場やペデストリ

アンデッキ、自由通路等を整備するとともに、エレベーター、エスカレーター等の歩行支援施設の整備や沿道の建築物との直接接続を行っている。

「駅内外歩行者快適化作戦」を展開し、駅内外を通じて連続性の高い快適な歩行空間確保のための施設を、関係者の連携の下に推進している。さらに、路面電車の新設・延伸の支援を目的として、道路・街路事業により路面電車が走行する路面等の整備を推進するとともに、駅周辺における歩行空間の整備を推進している。

また、「バリアフリー新法」に基づき、公共交通機関、建築物、歩行空間等の一体的・連続的なバリアフリー化を推進している。

〈2〉農山漁村における生活環境の整備

農林水産省においては、障害のある人に配慮した生活環境の整備を図るため、「農村振興総合整備事業」及び「水産基盤整備事業」等を実施している。

これらの事業を活用して、農山漁村地域においては、広幅員の歩道整備、福祉施設の用地整備、生きがい農園の整備及び農業施設のバリアフリー化の整備等が行われている。

〈3〉普及啓発活動の推進

最近における地方公共団体の動きとしては、総合的なまちづくりを効果的に進めるために、福祉のまちづくりに関する条例の制定など制度面の整備が行われるとともに、事業面においても、ユニバーサルデザインによるまちづくり(すべての人にやさしいまちづくり)が行われている。

総務省では、地方公共団体が行う高齢者、障害のある人、児童等すべての人が自立していきいきと生活し、人と人との交流が深まる共生型の地域社会の実現に向けた取組を支援するため、ハード・ソフト両面から必要な地方財政措置を講じている。ソフト事業として、ユニバーサルデザインによるまちづくりやNPO等の活動の活性化を推進する地方公共団体の取組に要する経費に対して、普通交付税措置を行うとともに、ハード事業として、ユニバーサルデザインによるまちづくり、地域の少子高齢化社会を支える保健福祉施設整備、共生社会を支える市民活動支援のための施設整備等に対して、地域活性化事業債等により財政措置を講じている。

また、国民一人ひとりが、高齢者や障害のある人の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」社会を実現するため、国土交通省では小・中学校の総合学習等とも連携しながらバリアフリー教室を開催している。

さらに、平成20年度には、バリアフリー新法の対象として明確化された知的障害のある人、発達障害のある人、精神障害のある人が安心して移動や施設利用できるよう、公共交通機関、商業施設等において職員が対応する際のポイントを内容とし、障害の理解にも資する「対応ハンドブック」を作成し、周知を図っている。

イ 都市計画等による取組

都市計画における総合的な福祉のまちづくりに関する取組としては、適切な土地利用や公共施設の配置を行うとともに、障害のある人に配慮した道路、公園等の都市施設の整備、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的な都市整備を着実に進めていることが挙げられる。

中心市街地等における面的な都市整備に当たっては、社会福祉施設の適正かつ計画的な立地を進めている。

市町村が具体の都市計画の方針として策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針(市町村マスタープラン)」の中に、まちづくりにおける高齢者や障害のある人等への配慮を積極的に位置付け、都市計画に反映することもできる。

平成16年度より全国の都市の再生を効率的に推進する観点から、地域の創意工夫を生かした個性あふれるまちづくりを実施するため「まちづくり交付金」が創設された。本制度の活用により、全国各地において、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化に向けた取組が進められており、その一環として、バリアフリー化等を通じて、安心・快適に過ごせるまちづくりが多くの市町村で実施されている。

市街地再開発事業等においては、施設建築物に一定の社会福祉施設等を導入するものを「福祉空間形成型プロジェクト」と位置付け、通常の補助対象に加え、共用通行部分整備費、駐車場整備費等を補助対象とすることにより、社会福祉施設等の再開発事業への円滑な導入を可能としている。また、社会福祉施設等を一体的に整備する場合の整備費補助額の割増を実施しており、「介護保険法」に基づく施設を整備費補助額の割増措置の対象にしている。

また、バリアフリー化等に先導的に対応した施設建築物を整備する場合に生じる付加的経費について、別枠で補助を行っている。

ウ 歩行空間のバリアフリー化

移動はあらゆる生活活動に伴い発生する要素であり、また、就労、余暇を支える要素である。したがって、その障壁を取り除き、すべての人が安全に安心して暮らせる道路交通環境づくりを行うことが重要な課題となっており、信号機、歩道等の交通安全施設等の整備を推進している。

平成5年11月に、歩道等において車いす利用者も安心して通行できるよう「道路構造令」を改正し、歩道の最小幅員を拡大した。

平成12年には「交通バリアフリー法」に基づき、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」(12年建設省令第40号)を制定、13年4月には、身体に障害のある人や高齢者等が安全に、安心して通行できる歩行空間の確保のために、歩道

や自転車道のための空間を独立して位置づける等を内容とする「道路構造令」の改正を実施した。

さらに、平成17年2月には重点整備地区以外の歩道においてもバリアフリーの観点を踏まえた整備を行うため、「歩道の一般的構造に関する基準」(都市・地域整備局長、道路局長通達)を改正した。

平成18年12月には、「バリアフリー新法」の制定を受け、従来の移動円滑化基準と比べて歩道幅員、歩道の設置についての選択肢が広がった「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」(18年国土交通省令第116号)を制定した。

駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路について、だれもが安心して通行できるよう、十分な幅員が確保された歩道等の整備、既設歩道の段差解消及び勾配の改善、立体横断施設へのエレベーター設置等を推進している。整備に当たっては、「バリアフリー新法」を踏まえて、駅構内、病院など公共的施設のバリアフリー化やノンステップバスの導入等と連携して整備を行っている。

「バリアフリー新法」の重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等については、平成22年までに、原則としてすべての当該道路においてバリアフリー化を実施することを目標として、整備を推進している。

携帯端末等を用いた安全で快適な歩行を支援するための情報提供を行う歩行者向けのITS(高度道路交通システム)を推進するとともに、PICS(歩行者等支援情報通信システム)について、平成15年度以降、視覚障害のある人等の利用の多い信号交差点等を中心に順次導入している。

冬期の安全で快適な歩行空間を確保するため、中心市街地や公共施設周辺等における除雪の充実や消融雪施設の整備等の冬期バリアフリー対策を推進している。

エ 路外駐車場のバリアフリー化

自宅から交通機関、まちなかまで連続したバリアフリー環境の実現を目指し、高齢者、身体に障害のある人等を含むすべての人々が安全で快適な社会生活を送ることができるよう、路外駐車場のバリアフリー化を図ることが必要である。

「バリアフリー新法」に路外駐車場のバリアフリー化が位置づけられ、同法の規定に基づき、「移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令」(平成18年国土交通省令第112号)を制定し、バリアフリー化を推進している。(19年度末現在の特定路外駐車場のバリアフリー化率:約33%)

また、同法の規定に基づく基本方針において、路外駐車場のバリアフリー化の目標を定めており、引き続き、目標達成に向け、地方公共団体及び関係団体等に対して周知・徹底を図り、路外駐車場のバリアフリー化を一層推進していくこととしている。

(3) 移動支援

ア 福祉タクシー等の普及促進

障害のある人等の輸送をより便利にするため、福祉輸送普及促進モデル事業により共同配車センターの設置や福祉車両の導入に対して支援を行うなど、福祉タクシーの普及促進を図っている。また、バス事業者やタクシー事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要であると合意した場合に NPO 等による福祉有償運送を可能とする登録制度を創設し、平成 18 年 10 月 1 日より施行された。今後、福祉タクシーと NPO 等による福祉有償運送がそれぞれ多様なニーズに応じた輸送を提供することにより、障害のある人等の外出が促進されることが期待される。

平成 19 年度末における福祉タクシーの導入状況は、10,514 両となっている。

また、屋外での移動が困難な障害のある人について、外出のための支援を行うことにより、地域における自立生活及び社会参加を促すため、「障害者自立支援法」に基づく地域生活支援事業において、各市町村の判断により地域の特性や利用者のニーズに応じて、個別支援型、グループ支援型及び車両移送型など柔軟な形態でのサービスを提供する「移動支援事業」を実施している。

イ 移動支援システムの研究開発

経済産業省では、障害のある人等が IT を活用して社会・経済に積極的に参画できる環境を整備するため、平成 15 年度から「障害者等 IT バリアフリープロジェクト」を実施し、携帯端末を用いた移動支援システムの開発、愛・地球博及び東京大学構内における実証・評価試験を行い、規格原案のたたき台を作成した。19 年度は、前記たたき台の規格・標準化に向けた検討が行われた。

ウ 「オムニバスタウン構想」の推進

警察庁及び国土交通省では、バスの有する社会的意義(マイカーに比べて人・まち・環境にやさしい)が最大限に発揮されたまちづくりを目指す市町村及び関係者の取組を支援する「オムニバスタウン構想」を推進しており、障害のある人等交通弱者に配慮したノンステップバス、リフト付きバス等の導入の促進やバス停の整備等バスの利便性の向上を図っている。平成 20 年度末現在 14 市をオムニバスタウンに指定している。

エ 障害のある人に対する運賃・料金割引

鉄道、バス、タクシー、旅客船、航空等の各公共交通機関では、身体障害者手帳の交付を受けた身体に障害のある人・療育手帳の交付を受けた知的障害のある人及び常時介護を要するこれらの人の介護者に対して運賃・料金の割引を実施している。

有料道路では、身体障害者手帳の交付を受けた身体に障害のある人が自ら運転する場合や、身体に重度の障害のある人又は重度の知的障害のある人の移動のために介護者が運転する場合において、通行料金の割引を実施している。

また、従来の精神障害者保健福祉手帳は写真貼付欄がなく、本人確認が困難であるため、公共施設の入場料や公共交通機関の運賃に対する割引等の支援の協力を得にくいという実態があったことから、身体障害者手帳及び療育手帳と同様に平成 18 年 10 月 1 日より精神障害者保健福祉手帳においても写真貼付を行うこととした。これにより、本人確認を容易にし、手帳の信頼性を向上させ、一層の支援策が講じられるように促進を図ることとしている。

オ 駐車禁止の除外指定

各都道府県公安委員会が認める一定の身体障害のある人については、本人に対して駐車禁止除外指定車標章を交付し、駐車禁止規制の適用が除外されるよう措置しているところである。

カ 自律移動支援プロジェクトの推進

ユビキタス技術を活用し、身体的状況、年齢、言語等を問わず、「いつでも、どこでも、だれでも」移動等に必要な情報を入手可能にする自律移動支援システムの開発・普及に取り組んでいる。平成 20 年度は、プロジェクト全体を評価し、これまでの成果や課題を取りまとめた。

(4) バリアフリー情報の提供

平成 19 年 6 月に閣議決定した「観光立国推進基本計画」においても観光旅行者の利便の増進としてユニバーサルデザインの考え方に基づく観光の促進等が定められているが、観光庁では、ユニバーサルデザインの考え方に基づく観光を定着させるため、ユニバーサルデザインに配慮した旅行商品・旅行システムのあり方及び観光地のユニバーサルデザイン化のための手引き集「誰もが旅行を楽しめる環境づくりのために」を 20 年 3 月に策定し、その普及・啓発を行った。また、社団法人日本旅行業協会では、高齢者や障害のある方の旅行参加事例紹介等のセミナーを開催したり、JATA 世界旅行博でバリアフリー旅行情報センターのブースを出展し、業界関係者及び一般消費者から、バリアフリー旅行に対する様々な質問や相談に応じる等、バリアフリー旅行の促進に向けた広報活動を行っている。

さらに、財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、高齢者や身体に障害のある人等の移動支援のため、インターネットによるバリアフリー情報「らくらくおでかけネット」を運用している。当該ネットでは、約 6,000 の駅・ターミナルのバリアフリー情報を提供し、平成 20 年 12 月末時点で約 680 万件(14 年 1 月の運用開始時からの累計)のアクセス数となっている。

なお、国土交通省では、地方公共団体の意識の向上や基本構想作成促進を図り、面的なバリアフリー環境の整備を進めるため、旅客施設、道路、都道府県庁舎等の公共建築物、バ

ス車両等のバリアフリー化の状況、「バリアフリー新法」に基づく基本構想の策定状況等の個別指標について情報収集を行い、地方公共団体毎に取りまとめ公表している。

(5) 公園、水辺空間等のバリアフリー化

ア 公園整備における配慮

都市公園は、良好な都市環境の形成、地震災害時の避難地などの機能を有するとともに、スポーツ、レクリエーション、文化活動などを通じた憩いと交流の場であり、障害のある人の健康増進、社会参加を進める上で重要な役割を担っていることから、利便性及び安全性の向上を図ることが必要である。

平成 18 年 12 月には、「バリアフリー新法」に基づき、同法施行令に定めるバリアフリー化が必要な公園施設(特定公園施設)の新設、増設又は改築を行う際の移動等円滑化の基準(都市公園移動等円滑化基準)を制定した(「移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める省令」(18 年国土交通省令第 115 号))。

都市公園のバリアフリー化については、障害のある人を含むすべての人の利用に配慮した公園施設とするため、園路の幅の確保や段差・勾配の改善、車いす使用者を始め、多くの人にとって利用可能な駐車場やトイレの設置など、公園施設のバリアフリー化を行ってきており、都市公園移動等円滑化基準の運用等により、今後一層推進していくこととしている(平成 19 年度末現在の公園施設のバリアフリー率【園路及び広場:約 44%、駐車場:約 34%、便所:約 27%】)。

また、平成 20 年 1 月には、バリアフリー化のための整備の具体的な指針として、「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」を策定し、公園管理者へ通知したほか、21 年度より「都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業」を創設し、都市公園のバリアフリー化を推進していくこととしている。

全国の国営公園においては、身体に障害のある人や介添する人等に対する入園料金を免除することにより、野外活動の機会の増進や経済的負担の軽減を図っているほか、国営昭和記念公園等においては、障害のある人も楽しく安全に遊ぶことができるバリアフリー化した遊具等を設置している。

環境省では、国立公園等において、誰もが自然とふれあい、その魅力を楽しめるよう、利用拠点である集団施設地区等におけるユニバーサルデザイン化に関するガイドラインを策定するとともに、ビジターセンターや園路、公衆トイレ等の主要な公園利用施設のバリアフリー化を推進した。

イ 水辺空間の整備における配慮

河川、海岸等の水辺空間は、公園と同様に、障害のある人にとって憩いと交流の場を確保するための重要な要素となっている。このため、水系環境整備事業、海岸環境整備事業等を

通じて、障害のある人等にも配慮した水と緑の空間の確保を行い、堤防・護岸の緩傾斜化、堤防及び親水広場におけるスロープの設置、休憩施設の設置などの自然空間と調和のとれた河川、海岸等の親水空間づくりに取り組んでいる。

ウ 港湾緑地・マリーナ等における配慮

港湾緑地は、人々が港を訪れ、海に親しみながら寛げる空間として、重要性が高まってきており、誰もが快適に利用できるよう、計画段階から周辺交通施設との円滑なアクセス向上に配慮するとともに、施設面においてもスロープ、手すりの設置や段差の解消等のバリアフリー対応の整備を推進している。また、マリーナ等については、障害のある人でも気軽に安全に海洋性レクリエーションに参加できるよう、バリアフリー化のための施設整備を今後一層推進していくこととしており、平成 13 年度には愛知県の三河港において、障害のある人の利用に配慮したプレジャーボートの係留施設であるバリアフリーポンツーン(浮棧橋)を整備した。

エ 森林・施設の整備における配慮

森林は、心身の癒しや健康づくりの場等として、幅広い国民に利用されている。平成 18 年 9 月に策定された「森林・林業基本計画」においては「国民参加の森林(もり)づくりと森林の多様な利用の推進」の中で、里山林の利用のための施設の整備に当たっては、年齢や障害の有無等にかかわらず多様な利用者に対応するユニバーサルデザインを取り入れるよう努めることとされている。このため、ユニバーサルデザイン手法の普及を進めるとともに、森林空間総合整備事業、森林(もり)づくり交付金事業(森林の多様な利用・緑化の推進)、共生保安林整備統合補助事業等において、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた森林・施設の整備を支援している。

5 安全な交通の確保

(1) 安全かつ円滑な通行の確保

ア 生活道路対策の推進

近年の交通死亡事故の発生状況を状態別に分析してみると、自動車乗車中に比較して、歩行中の減少割合が小さく、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を一層確保することが必要であることから、すべての人が安全に安心して歩くことができるよう、生活道路を中心に、都道府県公安委員会と道路管理者が連携し、「生活道路事故抑止対策マニュアル」を活用するなどして、信号機の新設・高度化、歩道等の整備、車両速度を抑制するような道路構造の採用など、面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を推進した。

イ 沿道等を活用した道路施設の整備

建築空間との協調を図りつつ、沿道と一体となった道づくりを進める。特に、交通安全施設等整備事業等による整備と併せ、「道路交通環境改善促進事業」により、道路空間と一体と

なって機能する沿道や駅等の公共施設の空間を活用して、歩行者道路や交通広場等の整備を推進している。

ウ 利用する視点からの歩行空間の整備

歩行空間の整備に当たっては、様々な利用者の視点を踏まえて整備され、整備後も、不法占用や放置自転車のない歩行環境が確保されるよう、行政と住民・企業など地域が一体となった取組を行っていく必要がある。このようなことから、様々な利用する人の視点に立って道路交通環境の整備が行われ、適切な利用が図られるよう、「交通安全総点検」の点検結果を新規整備の際に活用するなど計画段階から住民が参加した整備を推進している。

エ 障害のある人等の利用に配慮した信号機等の設置

鳥の声を模した音を出して歩行者に歩行者用青信号を表示していることを知らせる視覚障害者用付加装置付信号機や、押ボタンを押したり携帯用発信機を操作したりすることにより歩行者用青信号の時間が延長される高齢者等感応信号機、携帯情報端末等を通じて安全な歩行に必要な情報を提供する PICS(歩行者等支援情報通信システム)等、障害のある人等の利用に配慮した交通安全施設の整備を推進している。

また、道路を横断する目の不自由な人の安全性、利便性を向上させるために、目の不自由な人が横断歩道を横断するとき横断方向の手がかりとなる「エスコートゾーン」を横断歩道上に設置することに関する基準を示している。

オ 障害のある人等が運転しやすい道路交通環境の整備

障害のある人を含むすべての人が安心して運転できるよう、ゆとりある道路構造の確保や視環境の向上、疲労運転の防止等を図ることとし、道の駅等の休憩施設の整備、付加車線(ゆずり車線)の整備、道路照明の増設を行うとともに、高速自動車国道等のサービスエリア(SA)やパーキングエリア(PA)、自動車駐車場等において障害者用トイレや障害者用駐車スペース等の設置を推進している。

障害のある人を含むすべての人が運転しやすい環境を実現するために、信号灯器の LED 化、道路標識の大型化・高輝度化、道路標示の高輝度化、交通情報提供装置の整備、道路情報板、情報ターミナル等の道路情報提供装置やそれを支える光ファイバ網等の情報通信基盤の整備を推進している。

また、「道路交通法」においては、肢体不自由を理由に免許に条件を付された者が、身体障害者標識を表示して普通自動車を運転している場合には、他の運転者は、危険防止のためやむを得ない場合を除いて、その普通自動車に対して幅寄せや割込みをすることが禁止されている。さらに、同法においては、身体に障害のある歩行者等その通行に支障がある歩行者が道路を横断し、又は横断しようとしている場合において、当該歩行者から申出があったときその他必要があると認められるときは、警察官等その他その場所に居合わせた者は、当該歩行者が安全に道路を横断することができるように努めなければならないこととし、車両等の

運転者は、身体に障害のある歩行者等その通行に支障のある者が通行しているときは、その通行を妨げないようにしなければならないこととされている。

このほか、これまで運転免許を受けることのできなかつた聴覚障害のある人について、ワイドミラー装着を条件に、普通自動車免許を取得できることとし、聴覚障害者標識の表示を義務付けることなどを内容とする「道路交通法の一部を改正する法律」が平成 20 年 6 月 1 日に施行された。聴覚障害者標識を表示した自動車に対する幅寄せや割込みは禁止されており、警察では、聴覚障害者標識に関する広報啓発を行うとともに、聴覚障害のある人が安全に運転できるよう、関係団体と連携し、免許取得時の教習等の充実や周囲の運転者が配慮すべき事項についての安全教育に努めている。

(2) 電動車いすの型式認定

「道路交通法」上、一定の基準に該当する原動機を用いる身体障害者用の車いすを通行させている者は歩行者とされるが、平成 20 年度において、その基準に該当する 11 型式が型式認定された。

(3) 運転免許取得希望者への配慮

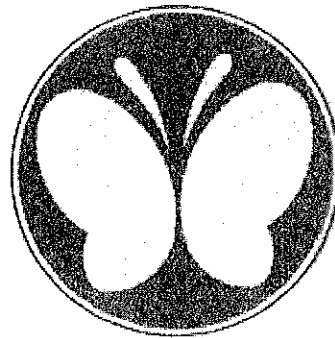
身体に障害のある運転免許取得希望者の利便の向上を図るため、各都道府県警察の運転免許試験場に、スロープ、エレベーター等を整備することに努めているほか、運転適性相談窓口を設け、身体に障害のある人の運転適性について知識の豊富な職員を配置して、運転免許取得に関する相談を行っている。

また、身体に障害のある人が、身体の状態に応じた条件を付すことにより、自動車の安全な運転に支障を及ぼすおそれがないと認められるときは、標準の試験車両以外の車を運転免許試験場に持ち込んで技能試験を受けることができることとしているほか、指定自動車教習所に対しても、身体に障害のある人の持ち込み車両による教習の実施や施設の改善等を指導している。

このほか、知的障害のある運転免許取得希望者の利便の向上を図るため、学科試験の実施に当たり、試験問題の漢字に振り仮名を付けるなどの対応をしている。

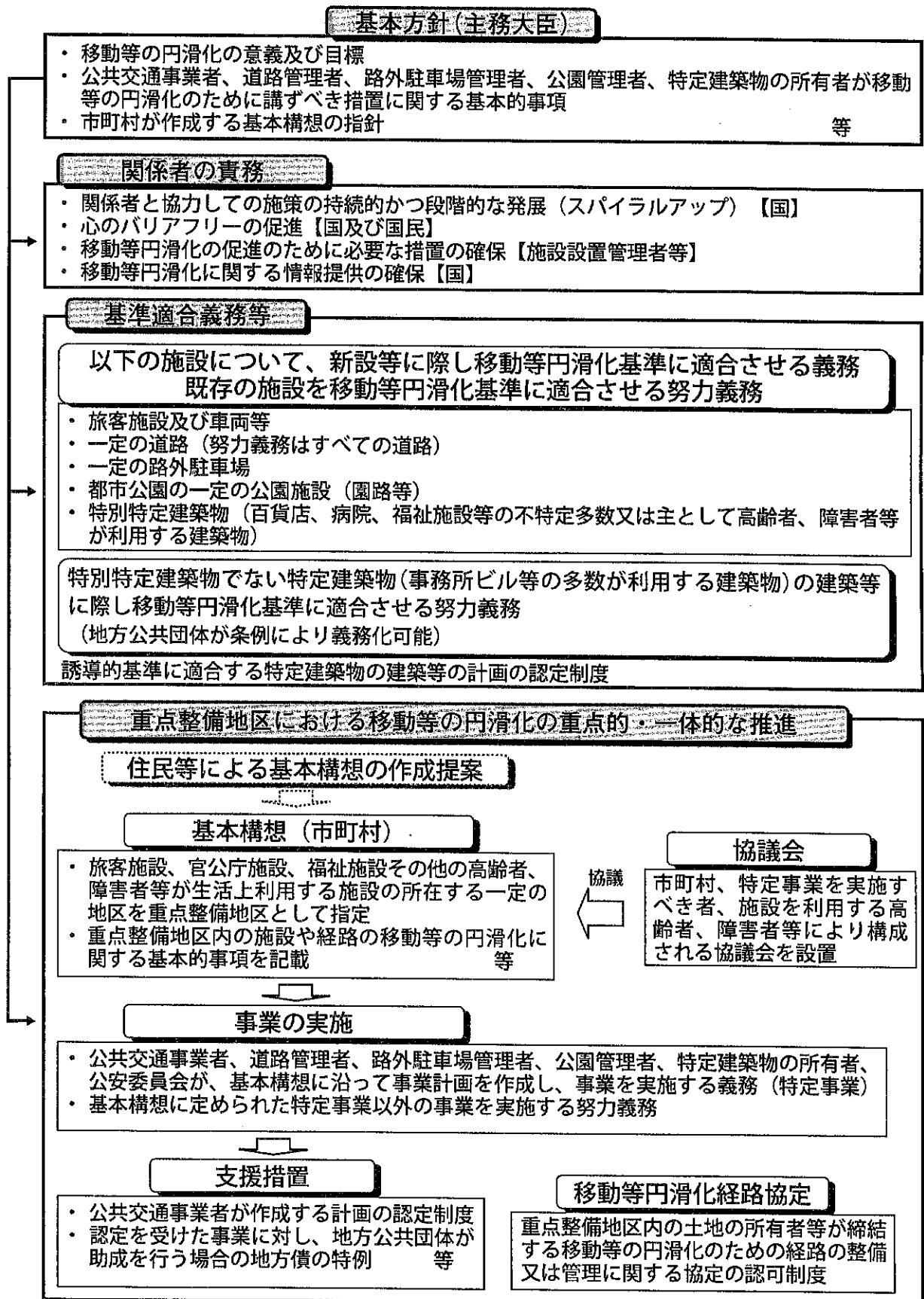


身体障害者標識



聴覚障害者標識

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の基本的枠組み



資料：国土交通省

バリアフリー化に関する利用者の意向調査事業

企画実行委員会委員一覧

委員長	竹内 正直	社会福祉法人山梨県障害者福祉協会理事長
委員	阿部 一彦	財団法人仙台市身体障害者福祉協会会長 ※
	坂巻 熙	淑徳大学名誉教授、元毎日新聞論説委員、潤沢会理事長 ※
	末田 統	兵庫県立福祉のまちづくり研究所所長、徳島大学名誉教授
	竹田 勉	社会福祉法人熊本県身体障害者福祉団体連合会常務理事
	森 祐司	社会福祉法人日本身体障害者団体連合会常務理事・事務局長
	八木 三郎	天理大学講師
	米田 郁夫	東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科教授 ※

※印は、当該事業実行委員会作業部会委員

(敬称略・五十音順)

バリアフリー化に関する利用者の意向調査事業報告書

平成 22(2010)年 3 月 31 日 発行

編集者 バリアフリー化に関する利用者の意向調査事業企画実行委員会

委員長 竹内 正直

発行者 社会福祉法人日本身体障害者団体連合会

会長 小川 榮一

発行所 〒171-0031 東京都豊島区目白3-4-3

TEL 03-3565-3399 FAX 03-3565-3349

<http://www.nissinren.or.jp>

(無断複写転載を禁ずる)