

# 高齢社会にむけ

## 今こそバリアフリーのまちづくりの実現を

都市開発部 研究員 白石 真澄

---

### 〈要 旨〉

- これまでの都市環境は社会的弱者への配慮を欠いていることが多く、そのため高齢者や身体障害者など何らかの心身の障害を持つ人々は日常生活に不便を強いられている。
- しかし心身の障害がそのままハンディキャップにつながるわけではない。物理的環境を整え、地域社会に理解が浸透すれば社会参加は十分に可能となり、ハンディキャップも著しく減少する。このように個人にとってハンディキャップの有無は社会的環境との相対的な関係で決まることが多く、人々の意識や制度、都市環境などハンディキャップとなる障壁（バリア）を取り除くため、社会全般で取り組むことが重要である。障壁を除去していくことをバリアフリーと呼ぶ。
- わが国は21世紀のはじめには4人に1人が高齢者になるという超高齢社会を迎えることになる。多くの人が老化によるハンディキャップを抱え生活していかなければならないが、高齢者も住宅や施設内に閉じこもった生活ではなく、積極的な社会参加が出来ることが望ましい。
- わが国で「福祉のまちづくり」の取り組みが開始されてからほぼ25年が経過している。欧米のノーマライゼーション（社会的統合）思想や障害者自立運動が追い風となり、国や自治体を中心にバリアフリーのまちづくりが進められて来た。しかし面的整備にまでは至らないこと、地域間で整備基準が異なる事などいくつかの課題も残している。
- さらに今日のように交通網の発達した都市部においてバリアフリーが面的広がりをもつためには、電車・バスなどの公共交通機関が利用しやすいことが重要な要素である。しかし現状では障害者や高齢者が安全かつ快適に交通機関を利用することは難しくなっている。
- 欧米諸国の交通機関に関するバリアフリー対策は「移動」を基本的人権とみなし、ハンディキャップを持つものの完全な社会参加と平等をめざしている。特にアメリカやスウェーデンは法律や規制により民間事業者に改善を義務付け、連邦政府、国庫等の補助制度を発足させている。
- バリアフリーの公共交通機関、地域環境整備のための基本的考え方は次の5つである。  
①安全である ②統合化されている ③重点的に整備する ④自由に使える ⑤正しく理解する
- ハンディキャップを持つ者自らが行動できるような環境をつくるためには大きな投資が必要である。しかし彼らの自立意欲を喚起し、介護負担を軽減させるなど実現後の効果は大きい。
- 「少数者への高額負担」としてバリアフリーのまちづくりをとらえる考え方は、もはや時代おくれであり、今後の高齢者の増加をにらめば、社会的コストとして今すぐ取り組むべき課題である。
- バリアフリーのまちづくりは一部の物的環境を改善することではなく、建築物などのバリアを除去し高齢者や障害者などの自立や社会参加を促進することにより、すべての人々の生活基盤も改善されるという考え方に立脚するべきである。

## 1. ハンディキャップは社会的環境が生み出すものである

これまで都市環境の多くは健常者や成人を対象として造られてきたために、社会的弱者への配慮を欠いていることが多い。そのため今日のようにますます巨大化、複雑化、高層化していく都市のなかで高齢者・身体障害者は日常生活に多くの不便を強いられている。

しかし心身の障害等がそのままハンディキャップにつながるわけではなく、公共施設や交通機関等を整備し利用しやすくすることにより社会参加は十分可能となる。

ここで1980年に世界保健機関（WHO）によって提案された「国際障害者分類」に着目してみたい。それによると「障害」は以下の3つのレベルで定義される。<sup>(\*)</sup>

### ① Impairment（機能障害）

心理的、生理的あるいは解剖学的な構造または機能の喪失または異常

### ② Disability（能力低下）

機能障害によってもたらされる能力の欠如・制限

### ③ Handicap（社会的不利）

機能障害および能力低下の結果として、人間と環境との相互作用により生み出される社会的不利

たとえば脊椎損傷（機能障害）による歩行障害（能力低下）のために車いすを使用する人でも、それが社会的不利になるかどうかは、障害を持つ人々が生活する社会的環境によるところが多い。

地域社会に弱者に対する理解が浸透し、都市施設や交通機関などが車いすでの活動に適したものであればハンディキャップは著しく減少する。このように個人にとってのハンディキャップの有無

は、都市環境などとの相対的な関係で決まることが多い。

①、②は医学的な見地から対応していくべきものであるが、③は人々の意識や制度改革、都市環境の整備など社会全般で取り組むことができるのである。このようにハンディキャップとなる障壁（バリア）を除去していくことをバリアフリーと呼ぶ。

我が国の身体障害者数は平成3年度で約295万人であり、前回の昭和62年の調査時点よりも12.8%増加している。これは人口の高齢化に伴い、障害をもつ高齢者の割合が増加していることに起因している。<sup>(\*\*)</sup>

わが国は21世紀のはじめに4人に1人が高齢者になるという超高齢社会を迎えることになる。多くの人が老化による何らかのハンディキャップを抱えつつ生活していかなければならないが、高齢者も住宅や施設内に閉じこもった生活ではなく積極的に社会参加が出来るようにすることが望ましい。

わが国でハンディキャップをもつ人の社会参加も可能にすべく、都市環境を改善する「福祉のまちづくり」の取り組みが開始されほぼ25年が経過している。その間、国や自治体を中心に福祉のまちづくりについての検討や都市環境整備がなされ、バリアフリーのまちづくりに一定の役割を果たしてきた。しかし施設間の不連続性や移動の中心となる公共交通機関の未整備などの問題点も指摘されており、十分な水準に到達しているとは言い難い。

本稿ではまず、「福祉のまちづくり」の経緯や現状の問題点を概観した上で、特にハンディキャップをもつ人々の生活圏の拡大に大きくかわる公

<sup>(\*)</sup> WHOが1980年に発表した国際障害者分類（案）の一節

<sup>(\*\*)</sup> 厚生省の「身体障害者実態調査」、「社会福祉施設調査」（いずれも平成3年）による  
身体障害者の人口を年齢階級別にみると70歳以上が全体の33.7%を占める。60歳以上の高齢者の割合は全体の62.7%を占め  
身体障害者の5人に3人は60歳以上の高齢者である。前回調査との比較でも高齢障害者は増加傾向にある

公共交通機関の問題を取り上げる。

- ①公共交通機関に対する取り組みと整備状況
- ②ハンディキャップを持つ人にとっての問題点
- ③鉄道駅舎の垂直移動の具体例
- ④公共交通機関整備を支える欧米の法制度

などに焦点をあて、障害をもつものにとって望ましい公共交通機関や地域環境整備とは何か、基本的な考え方を整理する。

## 2. 福祉のまちづくりの経緯

福祉のまちづくりとは、すべてのひとが人間として尊重され、安全で快適な生活を送れるように都市環境をつくりだしていくことである。たとえ障害があってもまた高齢になっても、地域社会から疎外されることなく、住み慣れた環境のなかで人間関係を維持しつつ生活できるように配慮していくことが望まれる。そのためにはハンディを持つ人々の身体特性を十分に把握したうえで、質の高い生活環境を提供していくこと、自立生活をサポートする多様なサービスが受けられるようにすることが重要となろう。

わが国の福祉のまちづくりは1969年に仙台市ではじまったと言われている。<sup>(\*)</sup> 車いすの少女が「町に出たい」と言ったことがきっかけとなり、ボランティアの生徒たちがそれを支援したことが仙台市のまちづくりに一石を投じることとなった(表-1)。その後、各種の市民運動や障害者の生活圏拡大運動が福祉のまちづくりに先導的役割を果たしてきた。1973年からは厚生省が「身体障害者福祉モデル都市」事業を開始したのを受け、これまでに各省庁や都道府県、市町村が福祉のまちづくり整備指針や整備要綱などを策定し、福祉的観点から地域整備を進めてきた。<sup>(\*\*)</sup>

また指針や要綱以上の実効性をもたせるために

半数の都道府県で建築基準法施行条例の改正や福祉のまちづくり条例制定なども検討されている。

わが国の福祉のまちづくりに大きな影響をおよぼしたものとして国際的な動きがある。そのひとつが「ノーマライゼーション」という思想で1960年代初期にスウェーデンで生まれたものである。もともとこれは精神薄弱者に対する取り組みの中から生まれた考え方であるが、今では国際的な社会福祉の基本的理念となっているものである。「社会的統合」つまり「高齢者や障害者など社会的に不利を負う人々を当然に包含するのが通常の社会であり、保護主義や隔離主義は必ずしもその人間性を十分に尊重したものではない」という考え方である。<sup>(\*\*\*)</sup>

わが国でも1950年代は高齢者や障害者福祉は施設収容型が中心であったが、ノーマライゼーションの考え方が普及するとともに、在宅福祉の重要性が認識されるようになった。

また「障害者を排除する社会は弱く脆い社会である」と規定した1981年の国際障害者年や、「社会のあらゆる領域で障害者の自立活動の妨げとなる障壁を設けることは差別でありこれを禁止する」と定めたアメリカ障害者法(ADA: Americans With Disabilities Act)(1990年)などもそのひとつであろう。

わが国で福祉のまちづくり運動が開始された時には、その対象も身体障害者を中心とし非常に限定的であった。しかしこれは次第に高齢者の人口増加の影響を受け「高齢者や妊婦、怪我などで一時的に障害をもつもの」や「障害者を含めた一般の人も」と広がりを見せ、現在ではその対象が「全ての市民」と理解されるようになっている。

(\*) 荒木兵一郎「福祉のまちづくりに関する研究 大阪府下建築物等の福祉対応整備状況」1993年度日本都市計画学会学術研究論文集 P811~816より引用

(\*\*) 日経地域情報 1993年7月「新局面をむかえた福祉のまちづくり」No.175 P2~13 日経産業消費研究所より引用

(\*\*\*) 「社会福祉用語辞典」中央法規 平成4年 P467

表一 1 福祉的観点からの都市・居住環境整備の流れ

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
法制度	生活保護法 ・公営住宅法			老人福祉法	公営住宅法改正 (高齢者等の単身入居池) ・身障者福祉法改正 ・老人保健法	公営住宅法改正 (高齢者等の単身入居池) ・身障者福祉法改正 ・老人保健法	公営住宅法改正 (高齢者等の単身入居池) ・身障者福祉法改正 ・老人保健法	公営住宅法改正 (高齢者等の単身入居池) ・身障者福祉法改正 ・老人保健法	公営住宅法改正 (高齢者等の単身入居池) ・身障者福祉法改正 ・老人保健法
居住 対策	施設収容中心の時代	老人向け公営住宅充足 ●公営ベア住宅 ●第一期住宅建設5か年計画 (住宅難解消、世帯1住宅を目標)	この年「福祉元年」と呼ばれる ●有料老人ホーム設置運営指導方針 ●金根公庫 「2世帯別居融資」 ●福祉住宅機器リース制度 (通産省)	●老人向け公営住宅充足 ●公営ベア住宅 ●第一期住宅建設5か年計画 (住宅難解消、世帯1住宅を目標)	●公営ベア住宅 ●第一期住宅建設5か年計画 (住宅難解消、世帯1住宅を目標)	●この年「福祉元年」と呼ばれる ●有料老人ホーム設置運営指導方針 ●金根公庫 「2世帯別居融資」 ●福祉住宅機器リース制度 (通産省)	●この年「福祉元年」と呼ばれる ●有料老人ホーム設置運営指導方針 ●金根公庫 「2世帯別居融資」 ●福祉住宅機器リース制度 (通産省)	●この年「福祉元年」と呼ばれる ●有料老人ホーム設置運営指導方針 ●金根公庫 「2世帯別居融資」 ●福祉住宅機器リース制度 (通産省)	●この年「福祉元年」と呼ばれる ●有料老人ホーム設置運営指導方針 ●金根公庫 「2世帯別居融資」 ●福祉住宅機器リース制度 (通産省)
国の動き			施設収容から在宅福祉への転換				80年代後半に高齢者対策増える		
都市 環境			施設収容から在宅福祉への転換						
自治体の動き									
居住 対策									
都市 環境									
諸外国の動き									

(出典)「総合リハビリテーション：障害者とともに生きる環境づくり (18巻7号、1990年7月)、「高齢者の住環境」(第5章 高齢者と都市環境) (第一法規)、「建築文化：高齢化時代の民住環境」(1992年9月等)を参考に作成した

### 3. 自治体による「福祉のまちづくり」関連の動き

1994年6月現在で47都道府県のうち43都道府県が福祉のまちづくり整備指針を策定している。残りの4県についても今年度中に策定の予定もしくは研究中であり、ほぼ全県で整備指針が揃う見通しである。

まちづくり指針は多数の利用が想定される公共的な建築物の改善をはかることを意図したものであるが、「指針」つまり施設事業者に対して協力を求める協議用基準であり、事業者側の事情で基準が達成されなくても罰則規定などはなく強制力を持たない。このため東京都、兵庫県、大阪府、川崎・横浜両市など5都道府県と3市が建築基準法の施行条例改正を実施し、指針よりも実効性を確保することに努めている。<sup>(\*)6)</sup>

しかしこの建築基準法施行条例でも整備誘導できる対象が限られており（建築基準法第2条の特殊建築物が対象で新設のもの）、新設よりも多数を占める既設建築物には規制が及ばないという問題がある。

表-2 福祉のまちづくり条例制定の動き

制定済み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸市（昭和54年4月1日施行）</li> <li>・大阪府（平成5年4月1日施行）</li> <li>・兵庫県（平成5年10月1日施行）</li> <li>・町田市（平成5年12月24日公布、一年後に施行）</li> <li>・山梨県（平成5年10月1日公布）</li> </ul>
制定作業中	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都（平成7年4月施行予定）</li> <li>・埼玉県</li> <li>・愛知県（平成6年10月施行予定）</li> <li>・滋賀県（平成7年10月施行予定）</li> <li>・奈良県</li> <li>・広島県</li> <li>・大分県</li> </ul>
制定意向あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北海道、岩手県、宮城県、神奈川県</li> <li>・長野県、熊本県、沖縄県</li> </ul>
検討中	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福島県、茨城県、栃木県、群馬県、石川県、静岡県</li> <li>・山口県、徳島県、香川県、福岡県、長崎県</li> </ul>

（出典）日経地域情報No175「新局面を迎えた福祉のまちづくり」1993年7月5日号

図-1 大阪府の条例に基づく整備対象施設

		整備基準(まちづくり条例で規定)		誘導基準
		建築法条例の規定		
①建築物(新設)	まちづくり条例(都府市)特定施設 建築法条例の対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>(例)</li> <li>・傾斜路</li> <li>・玄関幅員</li> <li>・車いす転回スペース</li> <li>・便所の仕様</li> <li>・エレベーターの仕様</li> <li>など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(例)</li> <li>・誘導用ブロックの敷設</li> <li>・階段の段高の仕様</li> <li>・車いす使用者駐車可能スペース</li> <li>など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(例)</li> <li>・盲導鈴</li> <li>・扉の形式</li> <li>・点字案内板</li> <li>など</li> </ul>
	官公庁舎 電気、ガス等の営業所 銀行等 冠婚葬祭施設(1千㎡超) 事務所、工場(5千㎡超) 鉄道駅 その他	<u>事前協議</u>		<u>啓発</u>
	その他	<u>努力義務</u>		
②建築物(既設)	まちづくり条例(都府市)特定施設 新設の対象(同一)	<ul style="list-style-type: none"> <li>(新設の基準と同一)</li> <li>(例)</li> <li>・傾斜路</li> <li>・玄関幅員</li> <li>・車いす転回スペース</li> <li>・便所の仕様</li> <li>・エレベーターの仕様</li> <li>など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(例)</li> <li>・誘導用ブロックの敷設</li> <li>・階段の段高の仕様</li> <li>・車いす使用者駐車可能スペース</li> <li>など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(新設の基準と同一)</li> <li>(例)</li> <li>・盲導鈴</li> <li>・扉の形式</li> <li>・点字案内板</li> <li>など</li> </ul>
	官公庁舎 電気、ガス等の営業所 銀行等 冠婚葬祭施設(1千㎡超) 事務所、工場(5千㎡超) 鉄道駅 その他	<u>適合状況調査、改善計画の作成</u>		<u>啓発</u>
	その他	<u>努力義務</u>		

(\*)6) 荒木兵一郎「福祉のまちづくりに関する研究 大阪府下建築物等の福祉対応整備状況」1993年度日本都市計画学会学術研究論文集 P811~816より引用

そこで表-2のように福祉のまちづくり条例を制定する動きが広がっている。その代表的なものが「大阪府福祉のまちづくり条例」である。大阪府では1992年に「大阪府建築基準法施行条例」を改正、ついで1993年に条例施行を行っている。施行条例の改正では不特定多数の人々が利用する公共性の高い特殊建築物、つまり学校、病院、劇場、百貨店などに安全上、防災上必要な福祉整備基準を付加し、違反する場合にはその設計者もしくは工事施行業者に20万円以下の罰金を科している。また条例では施行条例の規制からはずれた建築物だけではなく道路、公園、駐車場などの都市施設や交通施設等も規制対象に含み(図-1)、さらに既設建築物の整備基準適合調査や改善計画提出を義務づけている。新設の場合は市町村に事務委任しており、違反の場合は府が調査・勧告を行うが、既設の場合は府自らが調査、指導、助言等を行う。

一方、兵庫県でも1989年に「すこやかな社会づくりのためのまちづくり整備指針」を策定した。その後1990年に建築基準法施行条例の改正を実施、1992年に兵庫県下の全市町が福祉のまちづくり要綱を指定したことを受け、1993年に「福祉のまちづくり条例」を施行した。兵庫県がまちづくりの考え方について大枠を示し、届け出受理や適合証の交付などの実務を市町が担当し、指導に従わない事業者に対しては公平性を期するために県が勧告を行うという方法をとる。県下では神戸市(1977年)と加古川市(1982年)の2市が条例を制定済みであり市のニーズや自主性を尊重する意向がある。

兵庫県の条例は神戸市の条例より物販・飲食施設の対象面積要件を引下げたとともに、51戸以上の共同住宅と寄宿舎、3,000㎡以上の事務所・工場、公共交通機関の施設などを対象として付加するなど神戸市より厳しくなっている。今後7年間の経過措置を経て、神戸市条例の対象を県の対

象にまで拡大させ整合性をとる予定である。また兵庫県の条例は大阪府条例とも対象となる建築物、面積などが若干異なっている。大阪府では既設建築物も規制対象としているのに対し、兵庫県では既存の特定施設については事業者の整備努力義務を規定するに留まっている。

#### 4. 福祉のまちづくり指針・要綱の問題点

自治体がこれまで進めてきた福祉のまちづくり指針・要綱等は、弱者に配慮した都市環境整備の重要性を行政内部、事業者、市民など各方面に周知させたこと、要綱の制定によって建築物や都市整備を一定水準に引き上げたことなどの効果はあった。しかしその反面いくつかの課題も抱えている。

表-3、4は厚生省の「身体障害者モデル都市(1973年)」、「障害者福祉都市(1919年)」、「障害者の住み良いまちづくり(1986年)」のモデル都市である全国285市に対し、要綱運用上や都市環境改善に関する問題点について調査した結果である。指針の拘束力や整備指針統一の必要性、面的整備、改造経費についての割合が多くなっている。

以下、福祉のまちづくり指針や要綱の問題点、今後の課題について整理する。

表-3 要綱運用上の問題点

市民の理解があまり得られない	13.9%
建設業者の理解がない	16.5%
コンセンサスがあまりない	15.2%
技術的問題がまだまだある	11.4%
指針が街の都市構造に合わない	5.1%
指針の対象範囲が狭い	3.8%
指針に法的拘束力がない	57.0%
指針の全国的な統一が必要である	39.2%
その他	7.6%
不明	11.4%

(注)・「身体障害者福祉モデル都市」 53市  
「障害者福祉都市」 156市  
「障害者の住みよいまちづくり」 76市  
の合計285市に対して福祉のまちづくり関係部局にアンケート調査、電話インタビューを実施した結果である

(出典)「福祉のまちづくり総点検レポート」  
財団法人ハビリテーション協会 福祉のまちづくり事業評価研究会 1991年

表-4 都市施設の環境改善に関する問題点

施設で障害者への配慮が困難である	15.7%
まちづくりの整備効果が少ない	50.2%
交通施設整備の遅れ	19.3%
整備指針統一の必要性	61.0%
障害者配慮の技術情報が不足している	18.8%
改造工事費の増大あり	35.9%
利用状況把握の問題がある	20.2%
整備を進めても利用が少ない	7.2%
利用状況の要求がバラバラである	14.8%
建築基準法以上の整備が困難である	22.0%
その他	3.6%
不明	3.6%

(注) 表-3と同様の調査である

### (1) 努力義務の域を出ない指針・要綱

#### —法制化と資金援助体制の確立が不可欠

指針・要綱等は施設所有者の努力義務であり、罰則規定や法的拘束力が無い。自治体側としては事業者に協力をお願いするのみであり事業者側の事情によって要綱が遵守されない場合もあり得る。福祉のまちづくりを総合的、広域的に推進するためには自治体ごとの行政指導では対応できない部分も多い。大阪府で実施している建築基準法施行条例と福祉のまちづくり条例のような包括的な取組みが期待される所であり、国による法律にまで格上げされ共通ルールが形成されることが望まれる。<sup>(\*)</sup>

また施設の改善や整備には多額の経費がかかる。たとえば駅構内に車いす対応型のエスカレーターを1基設置するためには、エスカレーターの費用約4,000万円に加え工事費、維持管理費がかかる。しかし自治体側に補助費や助成費がなくては、事業者に対して大きな負担を強いることになり整備が思うように実現しない。まちづくりを推進するための環境整備資金の融資・助成制度についての必要性がようやく認識されはじめ、神奈川県や東

京都をはじめとして制度が出来つつある。しかし大部分の自治体は未着手であり、国の財源的支援を期待する声も多い。

建設省が国会に提出した「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の促進に関する法律案」はまさにその第一歩といえるが事業者の努力義務の域を出ないこと、支援措置の予算枠(知事が優良と認定した建築物に対して予算補助など優遇措置を設けるもので平成6年度で4億1,000万円)が小さいことなどいくつかの課題も残している。<sup>(\*\*)</sup>

### (2) 整備基準統一の必要性

各自治体の指針・要綱の基本的事項が統一されておらず、障害者などの利用者を混乱させることになる。また事業者からも自治体間の指導の違いに対して不満が出ており、自治体も事業者に対して理解を求めにくい。

表-5は政令指定都市で定められている福祉のまちづくり指針や要綱を、スロープの項目で比較したものであるが、各都市間で相違点が見られる。このほか視覚障害者誘導用ブロックやタイルの形状、色調なども各自治体で異なっており、敷設方法の明確な統一基準も無い。

各自治体の地理的条件等を付加する余地は残すべきであるが、少なくとも事業者や利用者の混乱を避けるよう全国统一規格、共通ルールなどナショナルミニマムの設定が望まれる。

建設省が平成6年6月に「生活福祉空間づくり大綱」を発表し、ノーマライゼーションの実現を目指した社会資本整備が円滑に進むように、市町村が留意すべき共通の「指針」を検討しており、今後の動向が注目される。

<sup>(\*)</sup> 荒木兵一郎「福祉のまちづくりに関する研究 大阪府下建築物等の福祉対応整備状況」1993年度日本都市計画学会学術研究論文集 P811~816より引用

<sup>(\*\*)</sup> 日経地域情報1993年7月「新局面をむかえた福祉のまちづくり」No.175 P2~13 日経産業消費研究所より引用

表-5 自治体によって異なる整備基準の例

都市名	指針・要綱名 施行年月	スロープに関する整備項目			
		勾配 ≤ Sca	有効幅員 Wcm ≤	踊り場（水平部）の設置 AmごとにBm	手すり Hca
札幌市	「札幌市福祉の街づくり環境整備要綱」 平成5年4月	屋内1/12 屋外1/20かつ、 直線とし庇をかけることが望ましい	屋内90 屋外180 ただし、階段と併設し安全に 通行できる場合は90	高低差50cmを越え スロープの始点、終点、曲がりの部分等にも 踊り場を設置する	85以下 子供の利用の多い施設は、高さ 65cm以下の手すりを同時に設置
仙台市	「仙台市福祉の街づくり環境整備指針」 昭和60年10月	8%	180	A=10 B=1.5	80程度
千葉市	「千葉市福祉の街づくり公共施設整備基準」 平成6年4月	1/12 高低差50cm以下のものは1/8	135 ただし、登り口、降り口付近及び踊り場に待避場所がない場合、あるいは直進傾斜路部分が水平距離15mを越える場合は150	登坂高さ約50cmごとに1.5m以上 方向転換を必要とする踊り場は、1.5m× 1.5m以上	80～85
横浜市	「横浜市福祉の都市環境づくり推進指針」 平成3年4月	屋外1/15 高低差20cm未満の場合は、1/12	140、階段併設の場合は90	高低差75cmごとに150cm以上の水平面を設ける、スロープの始終点前に150cm以上の水平面の設置	80～85 子供の多い施設は65の2段とする
京都市	「福祉のまちづくりのための建築物環境整備要綱」 平成3年9月改正	1/15もしくは1/12	敷地等の状況により 130以上もしくは150以上	A=6 B=1.5	80～85
大阪市	「ひとにやさしいまちづくり整備要綱」 平成5年4月	高低差10cm以上は1/8、それ以下は1/12	90以上	A=9 B=1.5	80～85
広島市	「広島市福祉のまちづくり環境整備指針」 昭和57年9月	1/12	玄関出入り口は150 公共建築物、大規模建築物は180、その他は90以上	A=10 B=1.5	80、小児用は60
福岡市	「福岡型福祉社会」のための環境づくり指針 平成4年4月	屋内1/12 屋外1/20 高低差50cm以下の場合は緩和可	屋内130 屋外180	・高低差が50cmごとに長さ180cm以上の水平部を設置 ・始点、終点、曲がりの部分、降り返し部分等も同様の踊り場を設ける	1本の場合は80 2本の場合は65、 85程度

(注) 政令指定都市から上記8都市を選定した

### (3) 求められる規制対象の規模の縮小化

まちづくり指針や条例で規定できる建築物の範囲には限界がある。そのため不特定多数の利用者が想定される公共性の高い建築物や規模の大きい建築物は比較的整備状況が良好であるものの、スーパーやコンビニエンスストアなど日常的に利用する生活に身近な施設や小規模施設は整備が立ち遅れている。特に障害者や高齢者は生活圏域が小さく自宅周辺で買物等の用事を済ませることが多いため、小規模の施設まで配慮していくことが必要であろう。

ここで福祉のまちづくり指針による具体的な整備状況をみてみよう。表-6は1990年度の1年間に府下各市から確認申請が出された建築物を対

象に整備指針で示されている基準項目の84項目のうち主要10項目についての達成状況を調査したものである。<sup>(\*)</sup> 建築物の用途別、チェック項目別の達成率のクロス集計を基にクラスター分析を行っている。総数ではチェック項目の達成率は約5割であるが、17種類の建築物は5種類のグループにまとめられる。A、Bグループなど文化施設や公共施設で、比較的規模の大きいものは達成率が相対的に高いが、Cグループの居住や日常生活に大きくかかわるものは50～57%の範囲内に留まっている。Dグループは労働や余暇に係わる施設、Eグループは移動に関する施設であるが達成率は相対的に低い。このように施設用途や規模によって整備状況に偏りが見られることが明らかである。

(\*) 荒木兵一郎「福祉のまちづくりに関する研究 大阪府下建築物等の福祉対応整備状況」1993年度日本都市計画学会学術研究論文集 P811～816より引用



表-6 クラスター分類による建築物の用途別・チェック項目別達成率(%)

Complete Linkage Cluster	建物用途別類型 回答施設数	総数	敷地内 通路の 差と幅 の充足	玄関出 入口の 幅員が 90cm以 上	主要室 の出入 口幅員 が80cm 以上	廊下幅 員が 130cm 以上	廊下手 すり	階段幅 員が 130cm 以上	階段手 すり	エレベ- ター	身体障 者用ト イレ	身体障 者用駐 車場
	総数 538	49.9	71.0	85.1	86.1	51.3	24.9	27.3	78.6	50.0	18.2	6.1
A優良	図書館・劇場 4	77.5	75.0	100.0	75.0	50.0	50.0	75.0	100.0	100.0	100.0	50.0
B良好	児童福祉施設等 22	67.7	77.3	90.9	95.5	90.9	50.0	68.2	86.4	50.0	54.5	13.6
	公会堂・集会場 16	61.3	56.2	100.0	100.0	75.0	31.3	56.3	87.5	37.5	62.5	6.3
	スポーツ施設 16	56.3	81.3	93.8	87.5	62.5	31.3	50.0	56.3	37.5	37.5	25.0
	学校 53	54.2	69.8	79.2	92.5	77.4	13.2	75.5	79.2	18.9	28.3	7.5
	公衆浴場 3	60.0	100.0	66.7	100.0	66.7	33.3	66.7	66.7	66.7	0.0	33.3
C中程度	物販店舗 47	57.0	76.6	95.7	68.1	63.8	23.4	44.7	91.5	72.3	23.4	10.6
	お洒落旅館 19	53.7	78.9	89.5	89.5	63.2	0.0	10.5	78.9	84.2	21.1	21.1
	病院・診療所 51	56.1	70.6	92.2	90.2	60.8	52.9	15.7	80.4	56.9	35.3	5.9
	共同住宅 86	50.2	77.9	91.9	94.2	31.4	48.8	9.3	75.6	73.3	0.0	0.0
D要努力	事務所 88	44.4	68.2	86.4	84.1	42.0	8.0	10.2	81.8	51.1	9.1	3.4
	寄宿舍 50	44.0	76.0	72.0	96.0	50.0	14.0	14.0	78.0	36.0	4.0	0.0
	遊技場 31	38.4	51.6	80.6	74.2	58.1	6.5	16.1	71.0	22.6	3.2	0.0
	飲食店 38	36.3	60.5	65.8	68.4	13.2	18.4	18.4	68.4	39.5	7.9	2.6
	展示場 9	43.3	77.8	100.0	88.9	22.2	0.0	11.1	88.9	22.2	11.1	11.1
E不良	駐車ビハダ 5	32.2	40.0	20.0	40.0	40.0	0.0	40.0	40.0	20.0	60.0	20.0

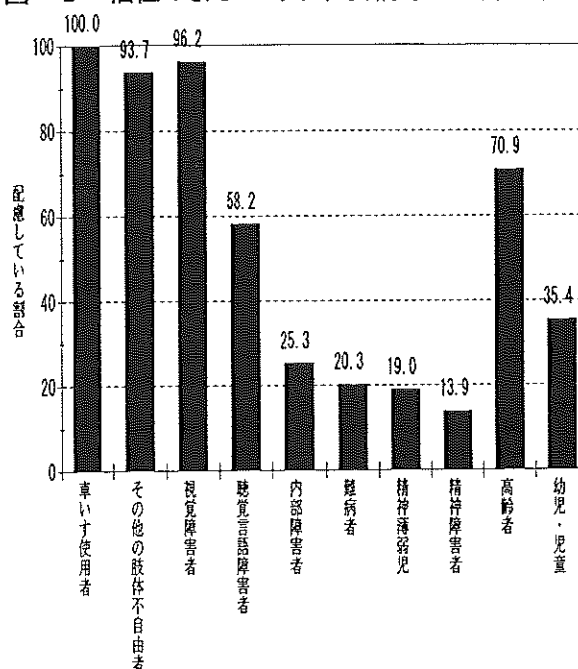
(注) ・達成率(%) = 達成件数 / 建物類型ごとの総件数 × 100  
 ・整備指針で示されている84項目のうち主要10項目について調査しており、残りの74項目については主要項目が達成されないときは当然達成されないものであるとし、ここでは省略している  
 ・調査票発送数は1,000件で有効回答数は538件である。(調査時期: 1991年8月から11月)  
 ・公会堂、集会場、病院、診療所、飲食店は300㎡以上、寄宿舍は500㎡以上、物販店舗と共同住宅は1,000㎡以上が対象  
 (出典) 1993年度第28回日本都市計画学会学術研究論文集  
 「福祉のまちづくりに関する研究 大阪府下建築物等の福祉対応整備状況」 荒木兵一郎

今後はコンビニエンスストアや理・美容院、飲食店など日常的な施設で条例の対象からはずれる小規模の建築物の整備が課題となる。小規模のものについてはスロープなどの共同化等についても考慮していく必要がある。

(4) 障害者の特性把握と配慮対象の拡大

要綱等で配慮されている障害の種類について見ると(図-2)、車いす使用者が100%、視覚障害者96.2%、その他肢体不自由者93.7%の3つは高い割合であるが、聴覚言語障害者や内部障害者などその他の障害者は相対的に低くなっている。これは車いす使用者と視覚障害者が最も重いハンディキャップを持っているとされているためであ

図-2 福祉のまちづくり、要綱等の技術基準対象



(出典) 「福祉のまちづくり総点検レポート」日本障害者リハビリテーション協会1991年

る。高齢者に対する配慮が70.9%とやや高いのは近年の高齢化に対する関心の高まりに呼応しているとも考えられる。表-7に示したようにハンディキャップを持つ人によって配慮すべき点はさまざまに異なる。前述のように建築計画においては、車いすや視覚障害者の移動の問題が中心となりがちであるが、全ての障害者に対して統合化された建築的配慮を行うためには、より幅広い障害の種類に対して理解していく必要がある。

知的障害者や精神薄弱者に対する空間的配慮の研究も現在進行中であり、その結果ゆったりとした空間や認知しやすい標識などの配慮が必要とさ

表-7 ハンディキャップの区分と施設整備上で配慮すべきポイント

ハンディ区分	対象者	特性	施設整備上で配慮すべきポイント
歩行障害者	車いす使用者	・座位で移動 ・車輪で移動 ・狭い幅員での移動が困難 ・手で車いすを漕ぐ	・視点が低い ・高い所は手が届かない ・数センチの段差が乗り越えられない ・車輪が溝にはまりこむ ・スペースが必要 ・傾斜路では負担が大きい
	杖使用者	・杖の接地面積が小さい ・杖の振り幅が必要 ・垂直移動がやや困難	・滑りやすい ・狭いと通りにくい ・移動時は手がふさがっている ・段差は危険
視覚障害者	全盲	・空間把握が困難 ・視覚による危険予知が困難 ・路上、空中の衝突の危険性	・位置や方向の把握が困難 ・複雑な地点では行き先判断が困難
	弱視		・小さな文字が読めない ・路上の凹凸がわかりにくい ・色の明度差が小さいと識別困難
聴覚障害者		・聞き取ることが困難	・表示や案内を頼って移動 ・視覚による危険表示が必要
健常高齢者		・筋力が低下する ・情報伝達が悪い ・行動がゆっくりしている ・平衡感覚に劣る ・環境適応力に劣る ・不安感が強い	・指先や四肢の力が弱まっている ・視覚による危険予知がしにくい ・スピードのあるものについていけない ・新しい複雑なものが認知しにくい ・所在をあきらかにする
その他	子供	・判断力が未発達である ・体の重心が高い位置にある ・活動的で不意の行動に出る	・生活経験が少ないので預推できない ・難しい言葉や文字がわからない ・目的地に到達しにくい(道草) ・高いところは手が届かない
	妊産婦	・足元がみえにくい ・思い荷物が持てない ・行動がゆっくりしている	・階段の昇降等がしにくい ・混雑のなかでは移動しにくい
	荷物を持った人	・手がふさがっている	・長時間、歩行できない ・混雑のなかでは移動しにくい

(出典) 「大阪府福祉のまちづくり条例 設計マニュアル」(社団法人大阪府建築士会)  
「図解バリアフリーの建築設計 障害者・老人のための設計マニュアル」(彰国社)  
「高齢者の住まいと交通」秋山哲男

れている。しかし自治体の作成しているまちづくり設計マニュアル等に盛り込まれているケースは少なくこれからの課題でもある。

今後、障害者などの社会参加意識がさらに高まることにより重度の障害を持った人が余暇や就労の場に参加してることが予想される。さまざまなハンディをもつ人々の生活の場となる諸施設への配慮が重要である。

### (5) 障害者の計画参加や啓蒙活動

さまざまなハンディを持つ人のニーズを探り、まちづくりに活かしていくためには、障害者の計画づくりへの参加が不可欠である。

福祉のまちづくり事業を推進する組織として協議会を設置している都市は全体のうち半数程度である。協議会のメンバーはほぼ10~20人のところが大半であり、行政関係者、社会福祉協議会関係者、障害者団体の代表者などが占める。そのうち障害者が占める割合は1~2割というところが多くっており、1つの協議会への障害者の参加人数を考えると、車いす使用者、視覚障害者、聴覚障害者などという、すべての障害別の人が参加しているということにはならない。<sup>(\*)10</sup> 大阪府はまちづくり条例を制定する際に、障害者の各種団体等へのヒアリングやアンケートを実施し、街のなかでバリアとなるものを調査した。一方で建築設計者など施設計画に大きな影響を与える側にも啓蒙活動の一環として調査を実施している。

このようにさまざまなハンディを持った人々が計画づくりに参加することによって、都市環境の改善点、整備基準の共通性や相違点がより明確になる。さらに都市や施設のデザインが障害者にとっては思わぬバリアとなることもあるため、設計者、事業者や施設管理者等への啓蒙・普及活動が重要である。

<sup>(\*)10</sup> 「福祉のまちづくり総点検レポート」財団法人日本障害者リハビリテーション協会

## 5. 公共交通機関におけるバリアフリーについて

これまで見てきたように、まちづくり指針や条例等によって建築物単体の改善は進みつつあるが、地域の面的整備にまでは至っていないのが現状である。一部の点として見ると非常に福祉的配慮がなされた施設であっても目的地までの線としてのつながりがなかったり、面的な整備がなされていない場合には意味がなくなってしまう。今日のように交通網の非常に発達した都市部において、バリアフリーが面的広がりを持つためには特に電車、バスなどの公共交通機関が利用しやすいことが重要な要素となる。

しかし近年、交通網の複雑化、駅舎等の地下化・橋上化が進み、障害者や老人など移動が困難な人（以下、移動制約者と表現する）にとって、安全かつ快適に公共交通機関を利用することは難しくなっている。

たとえば車いすに乗った人が介助なしで地上レベルから駅の改札、ホームを通り電車に乗れる駅は都内では新設の地下鉄12号線や西武鉄道小川

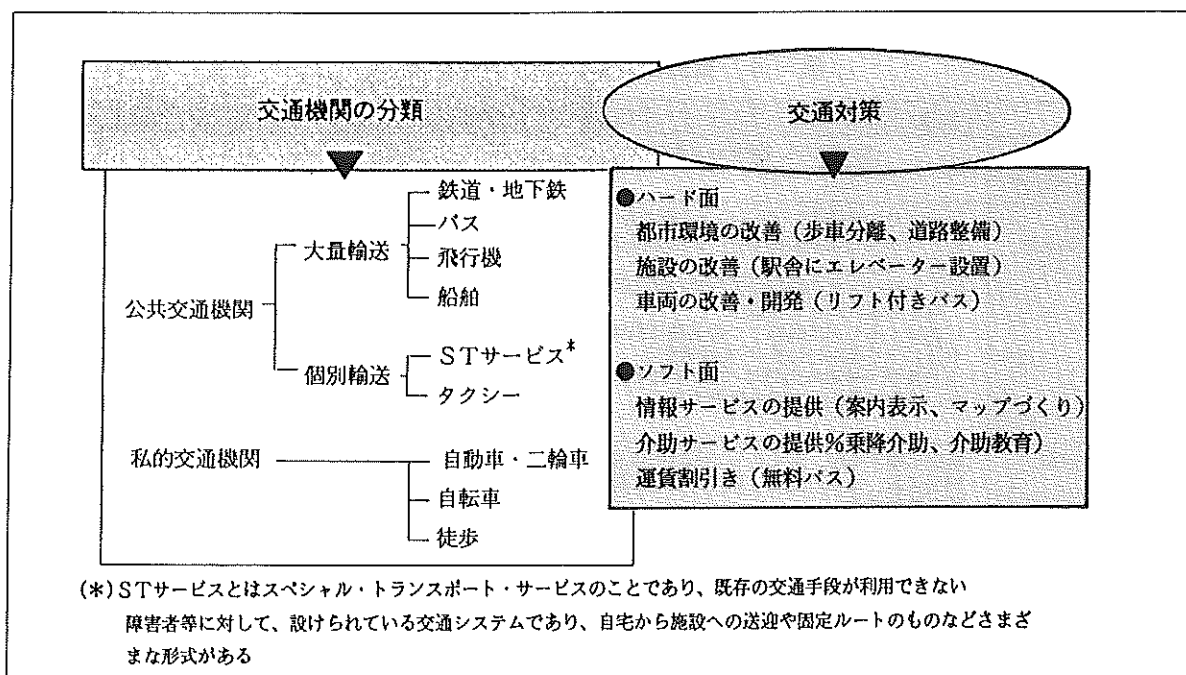
駅（小平市）、JR 国立駅、町田駅など数えるほどしかない。車いすの乗車のためには多くの場合、人手による介助に頼らざるをえず、駅舎の垂直移動についてはとりわけ問題が多い。

交通機関における福祉的対策はおもに歩車分離や道路整備などの都市環境の改善、施設改造などのハード面と運賃割引制度などのソフト面に分ける事ができる（図-3）。わが国の場合、法律や規制で交通事業者に対してハンディキャップ者への配慮を義務づけていないため特に、福祉的対策のなかでも施設改造などのハード面に立ち遅れが見られる。

今後の高齢社会を考慮した場合、高齢者になるほど経済的理由や運転能力から公共交通機関に依存するようになると考えられる。なかでも鉄道やバスは大量輸送、定時運行、比較的運賃が安いため、日常生活にとって欠くことのできない乗物である。

ここでは特に鉄道を中心とする公共交通機関に焦点をあて、整備対策の推移、整備の現状や移動

図-3 交通機関における福祉的対策



（出典）「福祉移送サービス」全国社会福祉協議会 1992年 等を参考に作成

制約者からみた問題点、鉄道駅舎の垂直移動における課題等を整理する。法制度と補助により公共交通機関の整備を着実に進める欧米の例についても紹介する。

(1) わが国の公共交通機関に対する取り組み

わが国の障害者に対する交通関係の施策は、1950年の「障害者に対する旅客運賃の割引方」にはじまる(表-1)。それは身体障害者や介助者が鉄道を利用する場合に運賃を割引く経済的対策であった。

その後、1968年に車いすの車内持ち込みを無料化したり車いすのまま路線バス乗車を可能(1978年)にするといった規制緩和が実施された。

1965年以降には視覚障害者がホームから転落死するという不幸な事故が相次いで発生し、その責任をめぐる訴訟が起こされるケースが増えた。これを契機に視覚障害者に対するプラットホームの安全対策が強化され視覚障害者用ブロックの設置や転落防止策が講じられるようになった。

障害者や高齢者に対するバリアフリーの交通対策が本格的に実施されたのは1980年以降のこと

である。1981年の国際障害者年以降、障害者の生活圏拡大運動の一環として公共交通機関のターミナルの改善や歩行環境の改善が行われるようになった。1983年に運輸省が「身体障害者用施設整備ガイドライン」を作成、続いて東京都が「東京都における福祉のまちづくり指針」をつくり、駅舎へのアプローチ、改札口、ホーム、車いす用トイレなどについて整備基準を示した。

さらに1993年には運輸省が83年ガイドラインの見直しを行い、以下のような新たな考え方を盛りこんだ。

(整備対象の拡大)
・ これまでは鉄道駅舎のみが対象であったが、鉄道に限らず、バスや旅客船、空港旅客ターミナルに拡大
(対象者の拡大)
・ 対象を身体障害者に限定していたが、高齢者や妊産婦・子供連れ、外国人等に拡大
(新技術の導入)
・ 10年間に新しい技術開発が行われたことから、身障者等の安全・利便性等を向上させる設備を付加

表-8 垂直移動に関する整備指針

	「鉄道駅におけるエスカレーター整備指針」	「鉄道駅におけるエレベーター整備指針」
策定年月	1991年6月(93年8月改訂)	1993年8月
設置箇所など		
①新設大改良駅(*)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日当りの乗降客5,000人以上の駅でかつ</li> <li>a. プラットホームと公共通路の昇り方向の高さの累計が5メートル以上</li> <li>b. プラットホームと他の路線のプラットホーム間の昇り方向の高さの累計が5メートル以上に該当するものは最低1つの通路に原則として上り及び下り専用のエスカレーターを設置する</li> <li>・ 上り及び下り専用のエスカレーターをそれぞれ設置できない場合は最低一方向を設置する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各々について1つ以上設置する</li> <li>・ プラットホームと公共通路</li> <li>・ プラットホームと他の路線のプラットホームを結ぶ通路</li> </ul>
②既設駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新設に準ずるが、遅くとも10年以内に設置する</li> <li>・ 利用者数、地域の協力、駅の構造等を勘案し計画的に整備する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 5メートル以上の段差があり、1日当りの乗降客数5,000人以上の駅</li> </ul>
基本的考え方 構造・仕様	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車いすに乗車したまま利用できる(エレベーターまたは30-7'の非設置駅の場合)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車いすに乗車したまま利用できる</li> <li>・ 利用しやすい位置に設置する</li> <li>・ 車いす以外の人も利用できる</li> </ul>

(\*)  
 ・ 大改良とは駅の移動や高架化、地下鉄など駅全体にわたる改築、駅舎の橋上化等、通路や階段部分を含む全面的改良をさす  
 ・ ただしエスカレーター、エレベーターの場合もスロープなどの代替手段や隣接する建物のエレベーター等により円滑な移動が確保される場合、地形上、管理上の問題がある場合はこの限りでない

駅舎等の垂直移動については1991年6月に「鉄道駅におけるエスカレーターの整備指針」、1993年8月に「鉄道駅におけるエレベーター整備指針」を策定し、91年のエスカレーター指針についても改訂を行なった。基本的な考え方は表-8に示したとおりである。移動制約者の垂直方向の負担を軽減すべく、駅の新設や大改良時、既設駅も条件つきでエスカレーターやエレベーターを設置することを求めている。

## (2) 移動制約者にとっての問題点は何か

運輸省は昭和50年代から障害者が公共交通機関を利用する上での問題点を把握するために、継続的に調査を行なっている。平成3年に実施された「公共交通機関における身体障害者・高齢者等のための施設整備の進め方に関する調査」<sup>(\*)</sup>から移動制約者の現状の公共交通機関の利用状況や問題点を概観してみよう。

### ①利用状況（回答者総数）

- ・外出する頻度は「毎日」外出する人の割合が最も多く47.0%、「週2～3回」の28.9%を加えると全体の75.9%となり4人のうち3人はよく外出している。
- ・公共交通機関（電車・バス）を「利用している」人は全体の41.5%、「ときどき利用する」人の18.9%を合わせると60.4%と約6割が利用。・外出時に介助者がつかない者は57.7%、つく者は残りの42.3%である。介助者の内訳は6割が家族、2割強が友人・ボランティア、その他が2割弱である。
- ・主に利用している交通機関で最も多いのは「JR」で48.2%、次いで「バス」36.8%、「タクシー」36.3%、「私鉄」35.8%となっている（複数回答）。

### ②利用上の問題点／要望

- ・現在利用している駅で、利用上不便に感じている設備は「改札口からプラットフォームまで階段があるため利用が難しい」（37.6%）、「雨天時に車で駅舎に近づく場合、ひさしがないため濡れてしまう」（31.0%）、「ホームと車両扉口の段差があり乗り込めない」（30.6%）が上位3位を占める（複数回答）。
- ・駅の施設で必要と思われる施設は「障害者に配慮したエレベーターを設置する」（47.4%）、「身体障害者用便所を設置する」（36.4%）、「改札口を拡幅して車いすで通れるようにする」（30.5%）、「エスカレーターを設置する」（27.8%）、「駅へ近づけるよう斜路をつける」（24.5%）が上位5位となっている（複数回答）。

次に移動制約者の障害別に鉄道駅舎設備の評価を見てみよう（表-9）。各障害別にみると利用上で不便に感じるものと役立っている設備や必要とされる設備はおおむね一致している。すなわち視覚障害者、聴覚・平衡機能障害者等は情報提供の設備に関する要望が多く、肢体不自由者は垂直移動や水平移動に関するもの、内部障害者や高齢者は休憩設備、垂直移動に対する要望が高い。

それでは次に公共交通機関の施設整備状況がどうなっているのか見てみよう。

### (3) 公共機関別の施設整備状況

表-10は交通機関別に施設整備状況をみたものである。鉄道関係で整備率が相対的に高いのは視覚障害者のための誘導・警告ブロックの設置および改札口の拡幅である。例えば平成4年度時点の前者の整備率は営団・公営地下鉄では100%、私鉄大手15社においては95.2%とJRを除き非常に高い割合になっている。一方でエスカレーター

<sup>(\*)</sup> 東京都、神奈川県を主とする関東圏と北海道の障害者1,000人を対象に実施、障害者の内訳は身体障害者700人（肢体不自由300人、視覚障害者150人、聴覚障害者150人、内部障害者100人）と高齢者300人

表-9 障害別にみた鉄道駅舎設備の評価

	項目	第1位	第2位	第3位
視覚障害者	利用上不便に感じるもの	・行先の運賃確認	・ホームからの転落	・盲導鈴等がない * ・便所等の位置確認
	役立っている設備	・誘導・警告ブロック	・点字テープ	・手すり付階段
	必要とする設備	・盲導鈴・誘導チャイム	・誘導・警告ブロック	・点字テープ ・転落防止柵
聴覚障害者 平衡感覚障害者	利用上不便に感じるもの	・FAXがない	・運賃割引の手続き	・職員の対応
	役立っている設備	・エスカレーター	・手すり付階段	・身体障害者用便所 ・大きめのひさし
	必要とする設備	・FAX	・自動販売機 ・ホーム上のベンチ	
音声障害者 言語機能障害者	利用上不便に感じるもの	・FAXがない	・乗車待時間が長い ・身体障害者用便所がない ・運賃割引の手続き	
	役立っている設備	・エスカレーター ・手すり付階段 ・滑りにくい床		
	必要とする設備	・FAX	・エレベーター ・身体障害者用便所	
肢体不自由者 車いす	利用上不便に感じるもの	・ホームと車両の段差、すき間	・階段がある	・ひさしがない
	役立っている設備	・出入口の斜路	・拡幅改札口	・エレベーター
	必要とする設備	・エレベーター	・身体障害者用便所	・拡幅改札口
肢体不自由者 車いすなし	利用上不便に感じるもの	・ひさしがない	・身体障害者用便所がない ・他利用客の手助けがない	
	役立っている設備	・手すり付階段	・大きめのひさし ・ホーム上のベンチ ・エスカレーター	
	必要とする設備	・エレベーター ・エスカレーター	・ホーム上のベンチ	・出入口の斜路
内部障害者	利用上不便に感じるもの	・階段がある	・ひさしがない	・待合室がない
	役立っている設備	・手すり付階段	・大きめのひさし	・エスカレーター
	必要とする設備	・エスカレーター	・ホーム上のベンチ	・エレベーター
高齢者	利用上不便に感じるもの	・待合室がない	・便所等位置の確認	・杖を置く場所
	役立っている設備	・手すり付階段	・大きめのひさし	・エスカレーター
	必要とする設備	・ベンチ	・エスカレーター	・身体障害者用便所

(出典)「公共交通機関における身体障害者、高齢者等のための施設整備ニーズに関する調査」平成4年3月 運輸省

\*: アンケートの回答数が同数の回答は、上位の欄にまとめて記入している

やエレベーターの設置率はJRや私鉄大手15社でとりわけ低い割合になっている。

その原因としてはまず、垂直移動にかかわる施設の設置費用が他の設備と比較して高いため、鉄道事業者が設置、管理運営に消極的になることが挙げられる。例えば自動券売機に点字テープを貼付するのに要する費用は券売機1台あたり2,000～4,000円の範囲内で済むが、エレベーター設置費用は掘削を伴う大工事になる場合も多く、1台あたり5,000万円から1億数千万円を要するといわれている。<sup>(\*)12)</sup> JR 町田駅や国立駅では地元自治体が主体となり設置し経費も全額負担した。西武鉄道小川駅では地元と民間団体の寄付金によって設置され、管理は小平市社会福祉協議会が行なっ

ている。

交通事業者にとっては施設の改善を行なっても、それに見合う収入増加が期待できないため整備がなかなか進まない。従って公的補助が重要になってくるが、自治体として鉄道事業者に対するエレベーター設置等の資金援助制度をもっているのは神奈川県、横浜市、川崎市、大阪府、大阪市、兵庫県、神戸市など現段階では限られている。今後の制度拡充が期待される場所である。

2点めの理由として既設のターミナル等への設置がスペースの確保、高架下のテナントの退去等、物理的な面で制約が多く、新設や駅舎の大改造時などでなければ設置しにくいことなどが指摘される。移動制約者が鉄道に乗車する場合、券売・改

表一10 高齢者・障害者のための公共交通機関施設整備等の状況

● 鉄道関係	57年度末	4年度末	整備率	対57年度比
(1) JR (国鉄)			総駅数(4666)	
・改札口の拡幅	232駅	1,617	34.7%	7.0
・身体障害者用トイレの設置	120	921	19.7	7.7
・自動券売機に点字テープ貼付	384	1,472	31.5	3.8
・誘導・警告ブロックの設置	571	2,021	43.3	3.5
・エスカレーターの設置	73	181	3.9	2.5
・エレベーターの設置	41	112	2.4	2.7
(2) 私鉄大手15社			総駅数(1768)	
・改札口の拡幅	813	1,493	84.4	1.8
・身体障害者用トイレの設置	164	1,319	74.6	8.0
・自動券売機に点字テープ貼付	1,049	1,310	74.1	1.2
・誘導・警告ブロックの設置	598	1,684	95.2	2.8
・エスカレーターの設置	75	249	14.1	3.3
・エレベーターの設置	23	78	4.4	3.4
(3) 官団・公営地下鉄			総駅数(490)	
・改札口の拡幅	320	484	98.8	1.5
・身体障害者用トイレの設置	112	304	62.6	2.7
・自動券売機に点字テープ貼付	151	461	94.1	3.1
・誘導・警告ブロックの設置	256	490	100.0	1.9
・エスカレーターの設置	230	381	77.8	1.7
・エレベーターの設置	18	110	22.4	6.1

(出典)「平成5年度 運輸経済年次報告」

注1) 昭和57年度末(昭和58年3月)は、「国連・障害者の十年」初年にあたる

2) 私鉄の57年度末の数値は大手14社、4年度末の数値は大手15社の集計

3) 低床・広ドアバスの4年度末の数値は平成3年度末現在。リフト付バス及びスロープ付超低床バスの4年度末の数値は平成5年7月末現在  
タクシー関係の4年度末の数値は平成4年11月現在

<sup>(\*)12)</sup> このほかに維持費用が50～140万円/ヶ所・年程度かかる。主に運転費用、定期点検費用などである (平成4年運輸省の調査による)

札のため駅の出入り口（地上レベル）から改札口まで、さらに改札口からホームまで2段階に分けてエレベーターを設置する必要がある。既存の駅では設置工事中の円滑な旅客流動や、地元自治体の用地買収などの条件も加味されるため整備が難しくなっている。

### (3) 垂直移動を支える諸施設

公共交通機関においては移動制約者の垂直移動を支えるエレベーターやエスカレーターなどの施設は整備率が低く、利用者側からも問題点として指摘されていることが明らかになった。

移動制約者にとって最も望ましいのはすべてのホームにアクセスできるエレベーターが駅舎に設置され、一般乗客と共用で自由に乗れることである。しかし現状では荷物用のエレベーターを利用したり、管理上の理由で通常は障害者専用エレベーターに鍵をかけてあり、係員に連絡をしてはじめて利用できる場合も見受けられる。前述のような資金的・物理的制約からエレベーターが設置されていない場合はエスカレーターやそれに代わる手段で係員が介助しながら対応しているところも多い。それでは高低差はあるが、エレベーターの整備されていない駅舎ではどのような対応をしているのだろうか、現状を見てみたい。

一般的に駅舎のエレベーターは鍵や操作の面で係員のコントロール下（写真1）におかれているもの、移動制約者が操作できるものの2つに分けられる。駅舎にエレベーターが設置されていない場合には、現在、以下のような方法で垂直移動を行い電車に乗降する方法がとられている。

- ①一般エスカレーター（写真2）
- ②車いす乗用ステップ付きエスカレーター（写真3、4）
- ③ステッピングカー（写真5、6）
- ④階段昇降装置（写真7）
- ⑤係員がかつぐ（写真8）

①のエスカレーターは大量輸送（エレベーターの約10倍）<sup>(\*)13)</sup>ができる、設置コストがエレベーターより低い<sup>(\*)14)</sup>という点で、乗客輸送にとって効果的であるが、速度についていけない高齢者や車いす使用者は介助なしでは利用しにくい。ホーム等へのエレベーターが1基しか設置されていない場合、たいてい「上り」専用として使われており、下り方向に使用するためには乗客を誘導し逆方向に回転させるなどの時間を要する。

②、③、④はいずれも車いす使用者の垂直移動のために考案された装置である。②は通常は一般のエスカレーターとして使用し、車いす使用者の利用時のみステップを使用する。必ず係員の操作を伴うこと、ステップ操作の間（約5分間）はいったん停止させるため、他の乗客が利用できないことなどの問題がある。③と④は車いす専用として用いられる。③は電車の乗降と階段昇降を介助する装置であるが、昇降機の上に車いすが乗るため重心が高くなり利用者の恐怖心が伴うなどの問題点がある。④の階段昇降装置はJR東日本管内の駅に3箇所設置されている装置<sup>(\*)15)</sup>である。階段等の大改造をすることなく、着脱式でラッシュ時にも対応できるが、係員の操作・介助が必要であり時間もかかる。

また⑤係員がかつぐ場合では、混雑のひどい朝夕のラッシュ時や係員の数が少ない早朝・深夜は対応が遅れること、事前の電話連絡を要すること

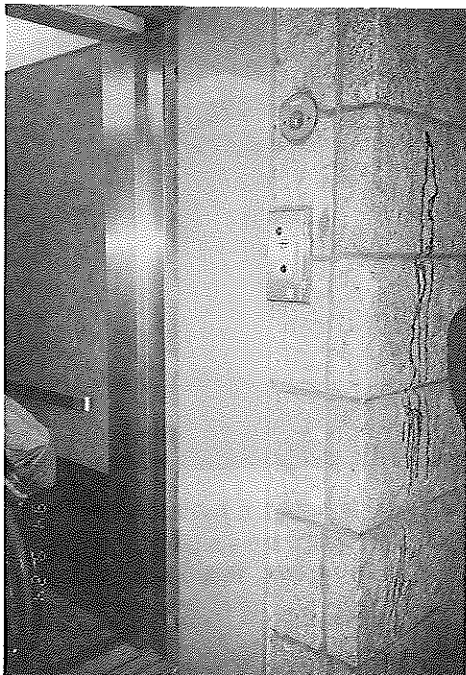
<sup>(\*)13)</sup> 「実践講座障害者と共に生きる環境づくり 交通機関の整備」秋山哲男（総合リハビリテーション18巻11号、1990年11月）P897

<sup>(\*)14)</sup> エスカレーターの設置コストは2,000万円～2億6000万円/基とばらつきがある。維持費用は150～300万円/ヶ所・年である。（平成4年運輸省の調査による）

<sup>(\*)15)</sup> 名称：JD エスカル 本体価格と設置費用で約2000万円



(写真1)  
係員のコントロール下にあるエレベータ



管理上の問題で、ひとりで操作できないエレベータの場合は、いったん係員に連絡し鍵を開けてもらい介助を受けることになる。(非常ベルの下についているのが鍵)

(写真3)  
車いす乗用ステップ付エスカレーター(新宿西口)



車いす使用者が使う時のみステップがオープンする。横浜市営地下鉄、相模鉄道にも設置されている。

(写真2)  
都営三田線のホームに降りるエスカレーター



上りエスカレーターを利用客のいない時を見はからい逆転させて降ろす。昇降は介助が必ず一人必要。

(写真4)  
車いす乗用ステップ付エスカレーター



利用時には他の乗客の利用を止め、駅係員がついて操作する必要があること、ステップ面が出てくるまで回転するのに時間を要するなどの問題がある。このステップは電動車いすに対応するには小さすぎるため、係員がスケールで車輪の大きさを測定している。

(写真5)  
JR総武線 (ステッピングカーによる降車介助)



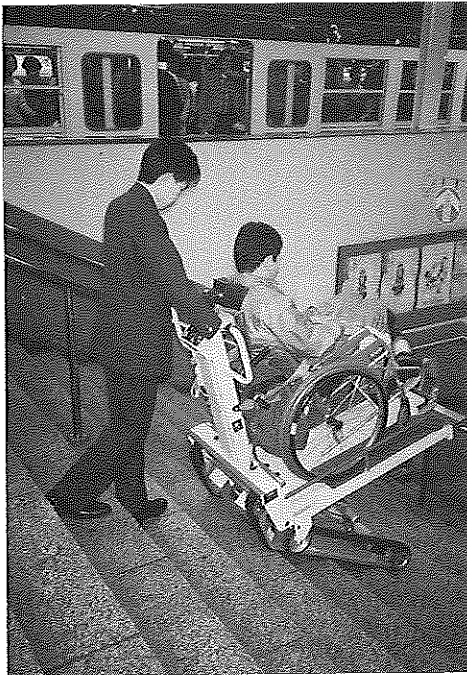
JR総武線本八幡駅ではステッピングカーを使用して車いすを降車させている。ホームと電車床の高低差は10cm程度、一人での乗降が不可能。

(写真7)  
JR王子駅の階段昇降装置



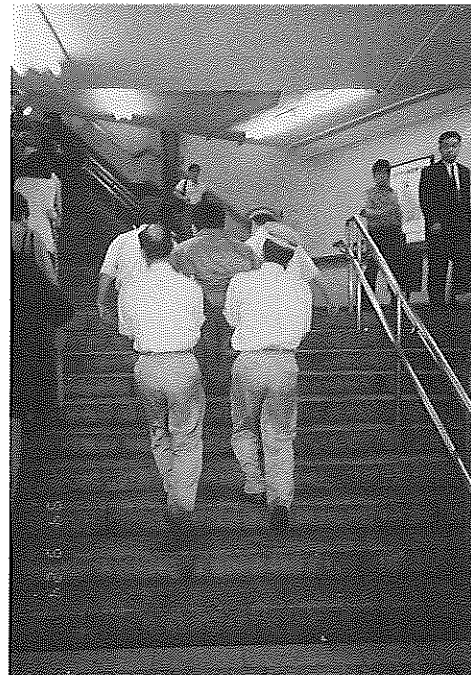
JR東日本と大同工業が開発したもので、五反田、八王子とあわせた3駅に設置、着脱式でラッシュ時にも対応ができ、階段の一部にとりつけられるが、係員の操作と介助が必要。

(写真6)  
階段を昇降できるステッピングカー



昇降機の上に車いすが乗るため重心が高くなり、利用者にとって不安感が伴う。輸送速度、輸送人員等について問題が多い。

(写真8)  
都営地下鉄からJRへの連絡階段



係員が4人で車いすをかつぎ上げる。電動車いすの中には重量80kgを超えるものもあり、持ち上げるのが困難となる。

(写真9)  
JR総武線



ホームと車両の間隔が大きいため乗降介助が必要。

(写真11)  
都営地下鉄12号線



他の鉄道に比べ、電車とホームとの段差・間隔が小さいため、一人でも乗降が可能。

(写真10)  
都営地下鉄12号線のエレベーター



地上レベルから改札、ホームレベルまで連続した垂直移動が可能。一般乗客との共同利用が可能、積載人員が多い、輸送速度が速くて安全であるなど、エレベーターには優れた点が多い。

もある。今後の係員の削減など省力化を考慮すると、事業者側にとっても負担となるはずである。

このように見ると、エレベーターに代替する①～⑤の昇降方法は「車いす専用」、「時間を要する」、「安全性」などの点で何等かの問題がある。またいずれも程度の差はあるが介助を伴うケースで、移動制約者が係員もしくは通行人に依頼して介助を頼む必要性が生じることから心理的な負担も大きいと思われる。

エレベーターはこのような点から考慮すると積載人員が多い、輸送速度が速い、自分で操作できる、安全性が高いなどの点で非常に優れている。車いす使用者だけでなく、高齢者やその他の障害者にとっても使い易い設備である。これから新設される駅はもちろんのこと既設の駅にも可能な限り整備されることが望まれる。

## 6. 欧米における公共交通機関整備<sup>(\*)16)</sup>

ここでは欧米における公共交通機関の整備についてその背景や基本的な考え方、具体的な整備内容に触れる。欧米とわが国では歴史や行財政の仕組み、国民性が異なっていることを踏まえておく必要があるが、ここで紹介するアメリカとスウェーデンはわが国の行政指導より強制力のある法令によって公共交通機関の整備を義務づけるとともに公的補助も導入している。車両・駅舎等の物理的改善や重度障害者のための移送システム、経済的援助など決め細かな対応を見せる両国の交通政策から学ぶところは多い。

### (1) 整備対策の背景／基本的考え方

アメリカにおいて公共交通機関における移動制約者の問題が取り上げられるようになったのは1970年代以降のことである。これに大きな影響を与えたものとしては、カリフォルニア州を中心に起こった障害者の自立生活運動や朝鮮・ベトナム戦争等で負傷した多数の軍人の社会復帰のための権利獲得運動などがある。

一方のヨーロッパにおいて対策が本格的に開始されたのは1980年前後のことである。それまでの対策は福祉当局が障害者等を対象に実施する移送サービスや自治体等による運賃割引制度が主であった。その後、ノーマライゼーション思想の普及、国際障害者年、各国の高齢化の進展などが対策を推し進める契機となった。

欧米諸国では移動を市民権に近い形で捉えており、全ての移動制約者のモビリティを確保し、その社会参加と平等をめざすという目標に共通点がある。ただし、その実現方法には2つのタイプが

ある。

ひとつはアメリカやスウェーデンに見られるように法律や規制で改善を義務付け公共交通機関の改善によって実現しようとするものである。

アメリカではモビリティは人権とみなされており、公共交通機関が利用できないことは差別であると考えられる。交通事業者は鉄道・バスなどの主要路線を使えない障害者に対してパラトランジット（STサービスと同様STサービスについては図3の注参照）を提供することが義務付けられている。<sup>(\*)17)</sup>

スウェーデンではノーマライゼーションの考え方を基本理念に交通政策を進めており、STサービスも広く認めている。

もうひとつはイギリスのように公共交通機関かSTサービスかの選択は費用対効果を考慮して決定すべきという考え方に基づくものである。イギリスでは移動ニーズの充足を優先させるため、歩行可能な障害者に対しては公共交通機関対策を中心に、車いす使用者への対応はコストの低いSTサービスやタクシーを提供するものである。

### (1) アメリカ

アメリカでは身体障害者や高齢者などの移動を「人間の持つ基本的な権利」、つまり公民権のひとつとして捉え、すべての交通機関を利用可能にすることを法律で義務づける「法律保護型」の政策をとる。Mobility handicappedと呼ばれるその対象も広義には妊産婦、一時的障害者、幼児を連れた人などを含む。

アメリカの交通政策に影響を与えた法律と内容は以下のとおりである。

<sup>(\*)16)</sup> 「6. 欧米における公共交通機関整備」に関しては参考文献の4, 5, 8, 12, 13, 14を参考にまとめた

<sup>(\*)17)</sup> ADAではパラトランジットも公共交通として定義し、主要な路線がない場合はパラトランジットを運行しなければならないと定めた、ただしこのような補助的なサービスの提供が財政負担をもたらさない場合に限る

1964年	都市大量輸送交通法 (70年・74年・78年改正法)
1968年	建築障壁法
1969年	環境保護法
1970年	都市公共交通法 改訂
1973年	リハビリテーション法
1986年	運輸省都市大量交通局の勧告
1990年	ADA アメリカ障害者法

(出典)「高齢者・障害者に住みよい福祉のまちづくりに関する研究」

- ・1964年の都市大量輸送交通法では高齢者・障害者が都市大量交通機関の利用に関して、他の人々と同等の権利を有することを定めた
- ・1968年の建築障壁法では障害者等の公共交通機関や公共建築へのアクセスを確保することを規定し、施設改善コストに対し政府から補助金を出すことを定めた
- ・1973年のリハビリテーション法では高齢者・障害者のモビリティの機会均等と大量輸送交通機関のサービスにおいて平等な権利を有することを定め、身体障害者等の公共交通機関利用に対し連邦政府が援助することを定めた
- ・都市大量輸送交通法では以下の事を定めた
  - a. 交通事業者がエレベーターやスロープなど障害に配慮した設計を施す場合、連邦政府から3%の補助を行う
  - b. 州・地方自治体等によるパラトランジットの運行・車両購入に対し連邦政府が補助を行う
  - c. 非ピーク時の障害者・高齢者等の料金の半額化
  - d. 車両、交通施設、情報設備の設計ガイドライン
- ・1986年の運輸省都市大量交通局の勧告では各都市が次のうちいずれかを選択することを定めた
  - a. 大量輸送機関をすべての人に利用できるようにすること
  - b. 障害者・高齢者専用パラトランジットの導入

交通に関する法律の中で最も象徴的なものは1990年のADAで正式名称を「障害に基づく差別の明確かつ包括的な禁止を確立するための法律」という。障害の認定、連邦および地方自治体の公的サービス、すべての交通機関、民間事業者の公共的施設における差別撤廃規定からなり、障害者

の権利を包括的に規定した法律である。

1973年のリハビリテーション法では差別規定が連邦の補助事業に限定されていたのに対し、ADAではそれ以外をも対象に含み内容を強固にしたとともに差別を受けた場合は訴訟可能としている。

交通に関する内容は以下の通りである。

#### ①都市間交通

制定日から5年以内に(1995年7月26日)までに車いす使用者を含め、すべての障害者がアクセスできる車両を1編成に1車両連結する。

#### ②都市内鉄道

高速鉄道、ライトレイル、通勤鉄道は3年以内にアクセシブルにする。

#### ③駅舎

駅舎については新設はすべて車いす対応等、アクセシブルにする。既設の主要駅は3年以内に実施し、コストが莫大な場合は通勤鉄道は20年以内、地下鉄は30年以内を実施する。

#### ④バス

すべての新造車両は車いす対応にする。公的事業者はそれでもバスを利用できない重度障害者のために18ヶ月以内にパラトランジットの提供義務がある。民間事業者の長距離バスは大規模事業者で6年以内、小規模事業者で7年以降に購入するバスが対象となる。

#### ⑤バス停、バスターミナル

公的事業者の新設するバス停、ターミナルは構造上不可能でない場合は障害者対応とする。

ADAのさらなる特徴として各規定の発効に対する猶予機関が最長で30年まで設けられていること、また差別撤廃のための環境改善を規定しながらも物的改善が不可能な場合は人的対応を含む他の解決方法が保障されている点である。

## (2) スウェーデン

スウェーデンの対策はノーマライゼーションに基づいて実施されている。すなわち移動は人間として当然の権利であり、交通システムなどが個人のニーズに合わせていくべきであるといった考え方である。たとえ公共交通機関が改善されたとしても重度の障害を持った人は利用できないこともある。そのため「公共交通機関の利用が相当に困難な」とみなされた人に対し全てのコミュニケーション<sup>(\*)16)</sup>でSTサービスが導入されている。また公共交通機関とSTサービスの中間的な位置付けとしてサービス・ルートと呼ばれる定期路線バスサービスがある。これは一般旅客も利用できるがSTサービスの利用資格<sup>(\*)19)</sup>をもたない高齢者や障害者などの移動ニーズを満たすもので、そのルートや車両についても配慮がなされている。

スウェーデンにおける交通政策で障害者等に対するものは1960年代に他のヨーロッパ諸国に先駆け、公共建築物の一部として地下鉄や鉄道の駅舎を改造することにはじまる。

以下はスウェーデンにおける代表的な交通政策である。

1960年代	コミュニケーションにおいてSTサービスの提供
1969年	建築基準の補遺
1971年	建築法規の改正
1976年	すべてのコミュニケーションでSTサービス導入
1979年	公共交通機関の障害者用施設に関する法律
1980年	運輸委員会設立
1982年	車両に関する規則規定
1983年	サービス・ルート（車いす対応の路線バス）導入
1984年	輸送調査委員会設立
1987年	県規模のSTサービス導入
1988年	車いす対策のための国の補助制度導入

(出典)「高齢者・障害者に住みよい福祉のまちづくりに関する研究」

- 1971年の建築法規の改正ではすべての建築物（官公庁、交通施設、商店）を障害者にとって利用可能にすることが義務づけられた
- 1979年の公共交通機関の障害者用施設に関する法律ではタクシーを除くすべての公共交通機関を障害者対応にするよう義務づけた、しかし改善費がすべて事業者負担であったため改善は進まなかった
- 1982年の車両に関する規則は交通手段別、新旧車両別に改善の猶予機関や規則の内容を定める、新設よりも既設は緩やかで、内容は定期的な見直しを行う（対象車両）新設、既設ともに対象

バス／機関車によって牽引される客車／路面電車／地下鉄／船舶／気動車／通勤電車／25人乗り以上の飛行機

- \*たとえば新設の車両に関する規則は以下の項目を含む

路線番号と行先の表示方法／出入り口の幅／出入り口の手すり／車内の手すり・支柱／視聴覚障害者に停車を知らせる装置／障害者の優先席／床面のスリップ防止

- 1980年に設立された運輸委員会は以下の活動を行う
  - a. 公共交通機関の改善案作成、計画、監査（立ち入り検査と改善命令）
  - b. 障害者団体や事業者、機器メーカーと協議、交通機関の規則や運用基準を作成
- 1984年に設立された輸送調査委員会は以下の活動を行う
  - a. 公共交通機関の改善調査と運輸委員会への報告
  - b. 市民への広報活動
- 1988年から国庫補助制度が導入された、主に車いす対策を主眼に1982年法の規則に定める範囲を超える改善に対し、コスト超過分の50%を補助する

ここではアメリカとスウェーデン両国の交通対策について触れた。いずれも交通事業者に対して、法律・規則により義務づけたハンディキャップ対策が着実な成果をあげているという。

スウェーデンでは高架や地下のホームにはエレベーターとエスカレーターが完備され駅舎の垂直

(\*)16) 日本の市町村に対応する自治体で約280ある。国はコミュニケーションに対し最大35%の補助を出している。30分以内で自宅まで迎えにくるサービスの良さをもつ

(\*)19) 利用に際しては資格の認定が必要で重度の障害をもつものに限られる。総人口の4%、約30万人が認定されている

移動対策はほぼ完了し、低床バスの導入も進んでいる。

両国とも公的補助制度による財政負担、猶予期間導入による整備の遅延が懸念され、特に自動車交通に依存し公共交通網の未整備なアメリカにおいてはどこまでADAの効力で整備が進むかについての議論もあるが、今後の整備動向が注目される場所である。

## 7. 移動制約者にとって望ましい交通機関とは

これまで福祉のまちづくりにおける整備課題、鉄道を中心に公共交通機関の現状、駅舎の垂直移動に伴う困難性を見てきた。

前項では欧米諸国が「移動」を人権としてとらえ、交通機関の改善のために法制度を導入していることについて触れた。

ここでは鉄道駅舎の整備を一例にして、今後のバリアフリーの地域整備に必要な基本的な考え方を示しておきたい。移動面で大きなハンディキャップをもつ車いす使用者・視覚障害者などにとって望ましい交通機関を整備していくことは複合的障害をもつ高齢者が増加する今後の高齢社会にも十分対応できるものであろう。

### ○安全である

車いす使用者などの移動制約者が公共交通機関を利用する上で、最も重要な要素は安全性の確保である。

今後、垂直移動などを介助する装置を新開発していく場合にも安全性は効率性や経済性より優先されるべきものである。

またプラットホームや階段からの転落、売店やベンチなどホーム上の障害物への接触などは生命にかかわる事故となる危険性もある。

まず転落防護柵や点字ブロック敷設、視覚障害

者用誘導システム<sup>(\*)</sup>など移動制約者が危険を察知し回避できるような施設を整備する必要がある。さらに判断力や敏捷性低下により事故が起こった場合でも、車両連結部等にセイフティネットを取り付けるなど生命に危険が及ばないような二重の安全対策を講じるべきであろう。

### ○統合化されている

垂直移動の設備で述べたように、移動制約者専用のエレベーターやトイレを設置するのは資金やスペースの面からみても好ましくない。逆に専用設備や特殊設備は彼らに疎外感を与えたり事故の発見が遅れたりする可能性もある。一般乗客にとっても使用できないなど規制が加わるため、出来る限り統合化し共用として整備することが望ましい。

札幌、仙台、京都、神戸市営、都営12号線など地下鉄のエレベーターはすぐれた事例として知られている。これらの駅舎ではエレベーターについても障害者専用ではなく一般の乗客と共用で利用できる。専用スペースではなく統合化することによりコストとスペースの問題も解決されている。障害者用トイレも同様であり、大きな荷物を持った人や小さい子連れの利用には大変便利であるため、健常者も使用できるスペースとして運営することが望ましい。

### ○重点的に整備する

すべての駅舎内の各ホームにアクセスできるようエレベーター等を設置することが理想であるが、予算や物理的制約のためにすべて十分に整備することは難しい。用途別、乗降客数などから優先順位をつけ重点整備を行うことが望ましい。

障害者施設や多数の利用者のある公共建築物の多い地域を重点駅と決め、周辺道路や駐車場の整備、重点駅へのリフト付きバスやSTサービスの運行など他の交通機関との連携等を合わせて検討

(\*) 磁気反応する専用の白杖と磁気標識体（ブロックやタイル）、音声案内装置の3つで構成される。杖の振動で歩行ラインを知らせ、センサーにより現在地点を音声で知らせる

していくべきである。整備の優先順位について地域内でのコンセンサスが必要であろう。

### ○自由に使える

交通機関や付帯設備を自ら選び、自由に使えることが望ましい。障害者用トイレや専用エレベーターが設置されていても鍵がかかっていたり、係員の管理下におかれているのでは自由に使えないし、利用したい時に出来ないなど制約が多い。

またエスカレーターと階段昇降装置が併設されている場合、その選択について障害者に決定権が無かったり、乗降時の介助者同伴、事前連絡と時間指定を求められるなど煩わしいことが多い。

ハンディキャップがある人でも一般乗客と同様に自由な利用を原則とすべきであろう。

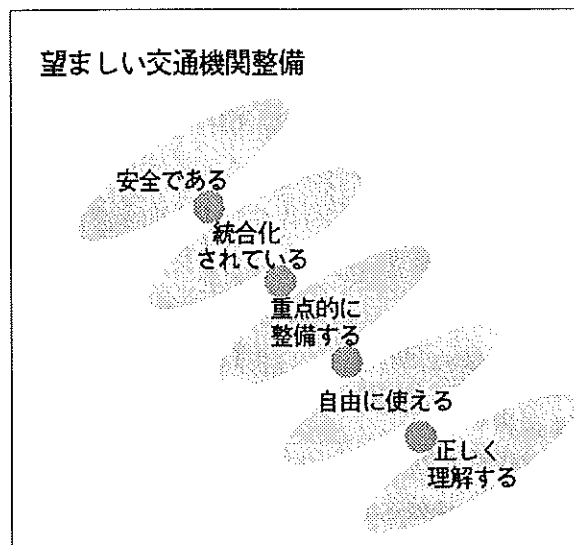
### ○正しく理解する

ハンディキャップをもつ人が安全に交通機関を利用するためには物的環境を整えることが前提であるが、それと同時に周囲の理解と協力が欠かせない。障害者の行動特性を把握し、介助等が必要であれば適切な方法で実施されること望ましい。

たとえば車いす使用者などの介助方法を正しく理解していないために、介助が躊躇されたり間違った方法をとってしまうこともある。車いす使用者を介助して電車に乗車させる場合、車いす自体を持ち上げると前方に転落する危険があり、後輪の内側についているテッピング・レバーを足で押し下げようとするすると自然に前輪が浮き乗車しやすくなることなどは意外と知られていない。

またハンディキャップをもつ人も出来る限り自立したいと望んでいる。自立とは自ら選択し行動する自己決定権のことである。はじめに述べたようにハンディキャップには社会的環境が大きくかかわっており、施設が不備であるという理由で健常者と取り扱いが異なることは好ましくない。一方的に介助を受ける対象としてみなされることや、特別扱いを受ける心理的負担も理解し環境整

備に反映していくべきであろう。



わが国の高齢化のスピードは先進国のなかでも最も速く、今後の高齢社会に対応できるような都市づくりが急務とされている。高齢者のように何らかのハンディキャップを持つものが自ら行動できるような都市環境をつくるためには大きな投資が必要となる。しかし高齢者などの自立意欲を喚起することや、介護にともなう双方の心理的・肉体的負担の軽減を考慮すればその社会的効果は大きいのではないだろうか。

バリアフリーのまちづくりとは一部の物的環境を改善することではなく、建築物などのバリアを除去し、高齢者や障害者の社会参加を促進することがすべての人々の生活基盤を改善することであるという考え方にもとづいて実行されるべきである。バリアフリーのまちづくりを「少数者への高額負担」として見なす考え方はもはや時代おくれであり、4人に1人が高齢者となる21世紀をにらめば社会的なコストとして今こそ、取り組むべき課題であると考えられる。さらに最も重いハンディを持つ人々に照準をあわせたまちづくりは、妊婦や怪我を負った人、幼児連れの人など一時的



にハンディを負う人々、さらに健常者にとっても生活しやすい優しいまちとなるはずである。



#### 《参考文献》

1. 「ADA 障害をもつアメリカ国民法」  
(全国社会福祉協議会、1992年9月5日)
2. 「ADAの衝撃」八代英太・富安芳和  
(学苑社、1991年12月15日)
3. 「アメリカ障害者法と居住環境整備」  
高橋儀平(住宅金融月報、1991年7月)
4. 「イギリスにおける高齢者と障害者のための交通政策(2-1)」中村実男(運輸と経済 第51巻第11号、1991年11月)
5. 「欧米諸国のモビリティ・ハンディキャップ対策」  
総合都市研究第45号(東京都立大学都市研究センター、1992年3月)
6. 「建築文化」(彰国社、1992年9月)
7. 「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設備ガイドライン」  
(財)運輸経済研究センター、1994年3月)
8. 「高齢者・障害者に住みよい福祉のまちづくりに関する研究」  
(平成2年度厚生行政科学研究報告)
9. 「高齢者の社会参加とまちづくり」  
清水浩志郎・秋山哲男  
(公務職員研修協会、1988年12月10日)
10. 「実践講座 障害者と共に生きる環境づくり  
交通機関の整備」秋山哲男(総合リハビリテーション 18巻11号、1990年11月)
11. 「障害者等の利用を考慮した鉄道的环境整備に関する研究報告書」(神奈川県公共交通機関整備推進連絡会議、1987年3月)
12. 「障害者の環境改善に関する海外文献等の調査研究」(財団法人日本障害者リハビリテーション協会、1991年3月)
13. 「スウェーデンにおける福祉と交通-移動制約者対策の現状」中村実男(運輸と経済 第51巻第5号、1991年5月)
14. 「福祉移送サービス」(社会福祉法人 全国社会福祉協議会、1992年11月)
15. 「福祉のまちづくり総点検レポート」  
(財)日本障害者リハビリテーション協会、1991年3月)

\*写真撮影については日米障害者協会、アクセスコンサルタントの川内美彦氏に、イラストは今枝未亜氏に協力頂いた。