

# 公共施設のアクセシビリティとユーザビリティを 適切に整備する

障害当事者・技術者参加・行政参加

中央大学開発機構教授  
秋山哲男

**A:考え方**

# 1. 理念と計画技術

理念

ノーマライゼーション

1. 一日のノーマルなリズム
2. 一週間のノーマルなリズム
3. 一年間のノーマルなリズム
4. ライフサイクルにおけるノーマルな発達経験
5. ノーマルな尊厳と自己決定権
6. その文化における性的関係
7. その社会における経済水準とそれをえる権利
8. その地域におけるノーマルな環境形態と水準

格差をなくす

## • 1. 計画技術：基本構想

- ➡計画を主体とするもの：**バリアフリー基本構想**を立てる

## • 2. 技術整備：**ガイドラインと特定事業**

- ➡事業を主体とするもの：**公共交通特定事業、公共道路特定事業**

## • 3. 管理・運営技術：**役務のガイドライン**

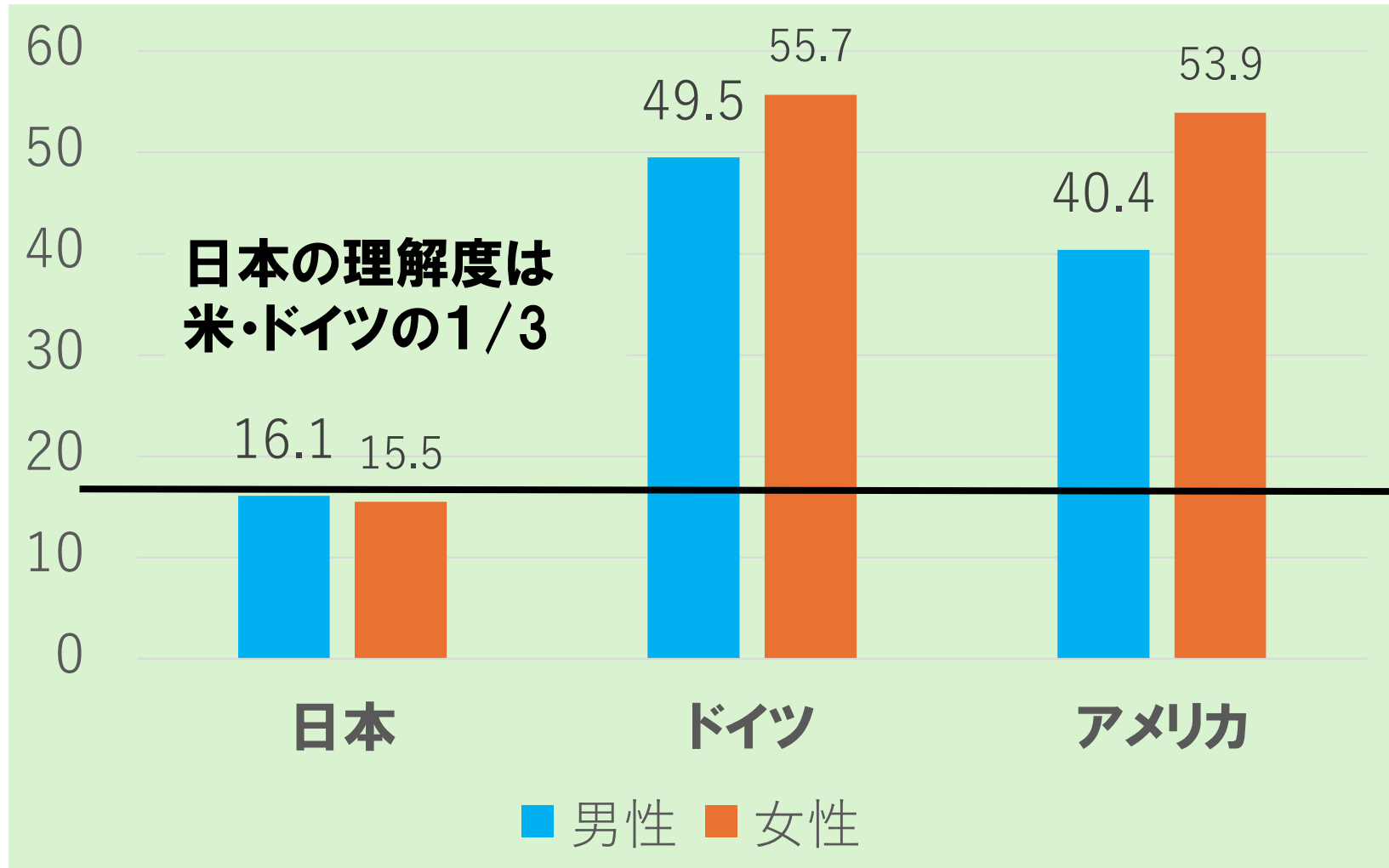
- ➡役務の提供➡合理的的配慮

## 2. ノーマリゼーションの理解度

### ノーマリゼーション：

障がいを持つ人も地域で安心して生活できる環境。知的障害者が他の市民が享受しているごくあたり前とされている権利を同じように享受できること

1953年、デンマークのバンク－ミケルセン(Bank-Mikkeisen, N.E.)と知的障害者の親の会が共同して要望をまとめた。



出典：水野和代：ノーマリゼーション原理に関する一考察,名古屋市立大学大学院人間文化研究科 第19号2013年6月 pp.72を参考に秋山が作成

### 3. 施設設計は理念を前提に

1. 計画技術

2. 整備技術

3. 管理・運営技術

#### 1. 計画技術を支える考え方(理念)

1. ノーマライゼーション:
2. Reasonable Accommodation
3. インクルージョン(包括・包含):
4. 共生社会と社会的障壁 (バリア)
5. 合理的配慮
6. D&I+E

#### 2. 整備技術を支える考え方

1. 用強美 (ウィトル・ウィウス)
2. バリアフリーデザイン
3. ユニバーサルデザイン
4. Mobility as a Human Right
5. アクセシビリティ
6. ユーザビリティ

3. 管理運営技術：役務の提要ガイドライン

参考：

同じものを与える「イコリティ」と  
同じスタート地点に立たせる「エクイティ」

「ダイバーシティ&インクルージョン (D&I)」

は企業存続の必須条件といわれていますが、グローバル規模で見るとD&I領域に変化が見られ、エクイティの概念が加わるようになってきています。

「イコリティ (Equality、平等)」と「エクイティ (Equity、公正性)」は似て非なる言葉です。

「平等」は一人ひとりの置かれた状況にかかわらず、すべての人に同じ支援を行うこと。「公正性」は、スタート地点の違いに着目し、一人ひとりの状況に応じて支援内容を変えること。「平等」の考え方は浸透していますが、「公正性」が近年注目されている背景には、本人の努力だけでは挽回できないような社会構造の不均衡が認識されてきたことがあります。

# 4. バリアフリー・ユニバーサルデザインの目標となる理念

## 1. 計画技術を支える考え方(理念)

(障害者等生活を中心とする考え方)

### 1. ノーマライゼーション:

1953年: デンマーク・スウェーデン:  
地域で安心して生活できる

### 2. Reasonable Accommodation

(妥当な調整) 1990年ADA

### 3. インクルージョン(包括・包含):

2005年文科省の中教審

### 4. 共生社会と社会的障壁(バリア) 2017年

ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会

### 5. 合理的配慮: 2024年: 事業者による障害

のある人への合理的配慮の提供が義務化

### 6. D&I+E ダイバーシティ(多様性)エクイティ

(公正性)に加わったE(ダイバーシティ、インクルーシブ、エクイティ: 一人一人支援内容が異なる)

## 2. 整備技術を支える考え方

(ガイドラインなど)

### 1. 用強美(ウィトルウィウス) BC27以前:

丈夫で使いやすく美しい建築

### 2. バリアフリーデザイン: 1950年代に建築

環境において身体障害者を阻むバリアを取り除く運動として始まったもの。

### 3. ユニバーサルデザイン: Ron Maceの提案

(1985年)によれば「ユニバーサルデザインは、製品や建築ができるだけすべての人に使えるようにデザインするアプローチ。

### 4. Mobility as a Human Right(スウェーデン・1992年Transed): 移動は人権、

(1964年米国の公民権法)

### 5. アクセシビリティ: 利用しやすい設計

### 6. ユーザビリティ(使いやすさ): 利用者が効

果的・効率的・満足のできるように使える

# B. バリアフリーの制度

- I. バリアフリーの法制度の動き
- II. 公共交通機関におけるハード・ソフト一体的なバリアフリー
- III. 役務の基準
- IV. まちづくりのバリアフリー
- V. 心のバリアフリー
- VI. バリアフリー整備目標



# I. バリアフリーの法制度の動き

# I.「バリアフリー法の制定<日本> バリアフリー法施策の変遷」>

- 我が国では、**高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性の増大**等を背景として、平成6年に**ハートビル法**、平成12年に**交通バリアフリー法**がそれぞれ制定された。
- その後、**バリアフリー化のための諸般の施策を総合的に講じることが目的**として、これらを統合・拡充する形で、**平成18年にバリアフリー法を制定した**。

**H12年 交通バリアフリー法**  
旅客施設や車両等、道路等のバリアフリー化を促進するための法律

**H6年 ハートビル法**  
建築物のバリアフリー化を促進するための法律

## 【課題】

- 公共交通と建築物が別々の法体系で措置されるなど、一体的・連続的なバリアフリー化の促進に支障
- 法律の対象として、身体障害者のみが明示されており、全ての障害者が対象であることが不明確
- 「心のバリアフリー」の推進に関する規定が未措置 等

## I.2 バリアフリー法の制定<日本> バリアフリー法施策の変遷Ⅱ

### H18年 バリアフリー法

- 建築物、公共交通、道路、路外駐車場、都市公園など様々な施設の一体的・連続的なバリアフリー化の促進に向けて、既存の法律を統合
- 全ての障害者が対象になることを明記するとともに「心のバリアフリー」に関する国や国民の責務に関する規定を整備



- ハード整備は着実に進展
- 「障害の社会モデル」の理念の浸透

### H30年 改正バリアフリー法

- 共生社会の実現等の基本理念を明記、面的なバリアフリー推進のためのバリアフリーマスタープラン制度の導入、当事者の評価を施策に反映する法定会議の設置



- 東京オリパラ大会に向けた機運の高まり
- ハード対策に加えてソフト対策強化の要請

### R2年 改正バリアフリー法



## I.3 バリアフリー法の目的とする施策の対象者

- **バリアフリー法の目的とする施策の対象者は、高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるものを含む、「日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者」としている。**
- **バリアフリー法における「障害者」については、身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者、発達障害者を含む全ての障害者を含むこととしている。**
- また、**妊産婦やけが人などもバリアフリー法の対象**としている。

<移動の際に発生しうるニーズごとの分類>

### 「見ること」に困っている人

- 全盲の人
- ロービジョン（弱視）の人
- お年寄り
- 子ども 等

### 「動くこと」に困っている人

- 車椅子を使っている人
- 杖を使っている人      • お年寄り
- 妊娠している人      • 子ども
- ベビーカーを押している人
- 大きな荷物を持った人 等

### 「聞くこと」に困っている人

- ろう者（全く聞こえない人）
- 難聴者（聞こえにくい人）
- お年寄り 等

### 「伝えること・理解すること」に困っている人

- 日本語になれていない人      • 発声障害のある人
- 知的障害のある人      • 記憶障害のある人
- 言語、読み書きに障害のある人
- お年寄り      • 子ども・コミュニケーションが苦手な人 等

# I.4 バリアフリー法の対象施設

- バリアフリー法では、**高齢者、障害者等の移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上する観点**から、下記の施設・車両等について、新設や大規模改修などのタイミングを捉えた**バリアフリー基準への適合義務**を課している。

## 旅客施設

(新たに建設するとき又は一定以上の大規模な改良を行うとき)

鉄軌道施設



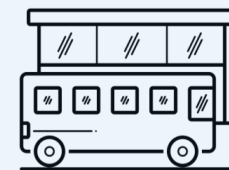
航空旅客ターミナル



旅客船ターミナル



バスターミナル



## 車両等

(新たにその事業の用に供するとき)

鉄軌道車両



バス



(路線バスは定期運行の用に供するもの  
(貸切りバスは車椅子対応型車両))

タクシー



(車椅子対応型車両)

旅客船



(一般旅客定期航路事業の用に供するもの、  
旅客不定期航路事業の用に供するもの)

航空機



## 特定道路／旅客特定車両停留施設

(新設又は改築を行うとき)

特定道路



移動等円滑化が特に必要なものとして  
国土交通大臣が指定するもの

旅客特定車両停留施設



## 特定路外駐車場

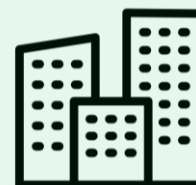
(設置するとき)



500m以上の駐車料金を徴収する路外駐車場

## 特別特定建築物

(一定規模以上の建築をしようとするとき)



## 特定公園施設

(新設、増築又は改築を行うとき)



(都市公園内の園路、広場、休憩所、駐車場、便所等)

## Ⅱ. 公共交通機関における ハード・ソフト一体的なバリアフリー

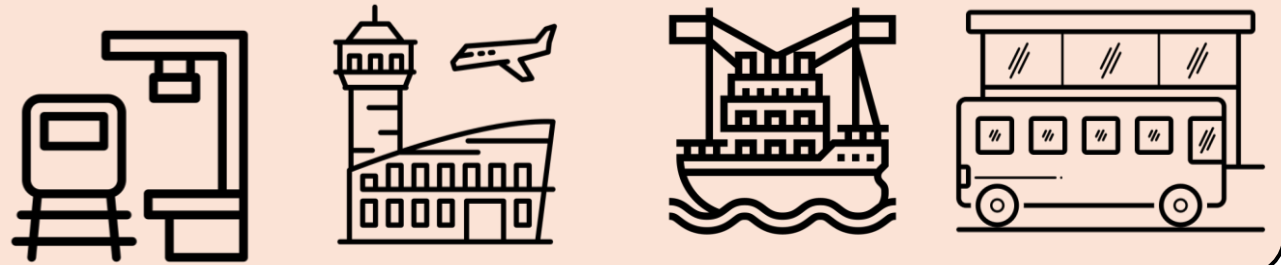
# II.1 公共交通機関におけるバリアフリー化に向けた措置

- バリアフリー法において、旅客施設について新設・一定規模以上の改修を行う場合には、ハード基準への適合を義務付けている。また、こうした施設を使用した役務の適用の方法について、ソフト基準への適合を義務付けることで、ハード・ソフト一体的なバリアフリー化の推進に取り組んでいる。（それ以外については、努力義務）
- また、基準の他に、ガイドラインを策定・周知することで、更なるバリアフリー化に向けた取組を進めている。

## <バリアフリー法体系の概要>

公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他の用に供するもの（鉄軌道駅、バスターミナル、輸送施設（一般旅客定期航路事業又は旅客不定期航路事業の用に供するものに限る。）、航空旅客ターミナル施設）

### 旅客施設



新たに建設し、若しくは主務省令で定める大規模な改良を行う際について、**公共交通移動等円滑化基準への適合義務**

当該旅客施設らを使用した役務の提供の方法に関し、移動等円滑化のために必要な**役務基準への適合義務**



新たに建設し、若しくは主務省令で定める大規模な改良を行う際について、  
**公共交通移動等円滑化基準への適合義務**

当該旅客施設らを使用した役務の提供の方法に関し、移動等円滑化のために必要な  
**役務基準への適合義務**

ハード基準

公共交通移動等円滑化基準(構造・設備) (施行規則)

【最低限のレベル】

高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために必要な旅客施設の構造等※に関する基準。

- (例) ・バリアフリールートをもとに1以上確保  
・バリアフリールートを構成するエレベーターの籠の寸法は、一定以上とすること など

※ ホームドア、エレベーター、視覚障害者誘導用ブロック、経路、通路、案内設備、便所など

ソフト基準

公共交通移動等円滑化基準(役務) (施行規則)

【最低限のレベル】

高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために必要な、旅客施設を使用した役務の提供の方法に関する基準。(※施設整備がされていることが前提)

- (例) ・音声案内設備を使用して視覚障害者を誘導すること  
・乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合には、当該窓口において、求めに応じて乗車券等の販売を行う など

【標準的なレベル、望ましいレベル】

ガイドライン

公共交通移動等円滑化整備ガイドライン (ガイドライン) (構造・設備、役務)

高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために標準的な整備・役務内容や望ましい整備・役務内容について定めるもの。(義務ではない)

- (例) ・ 直角二方向出入口型エレベーターの設置は、他の方式エレベーターの設置が構造困難な場合等に限定する。 (標準的な整備内容)  
・ 車椅子使用者の円滑な移動の観点等から、設置可能な場合は、スルー型エレベーターを設置することが望ましい。 (望ましい整備内容)

# 11.2 (例) 鉄軌道駅におけるハード基準とソフト基準の関係

職員等が求めに応じて  
提供する設備の役務の提供

**ハード基準：プラットフォーム**

車椅子使用者の円滑な乗降に支障がある段差又は隙間がある場合は、**渡り板等を設置**すること。

**ソフト基準：**

ハード基準に基づき渡り板等が設けられた場合は、当該**渡り板等を使用して、車椅子使用者の円滑な乗降に必要な役務の提供**を行うこと。



職員等が求めに応じて提供する設備の役務の提供

**ハード基準：乗車券等販売所、案内所**

筆記用具を備え、筆記用具があることを表示すること。

**ソフト基準：**

聴覚障害者からの求めに応じ、**筆記用具を使用すること**

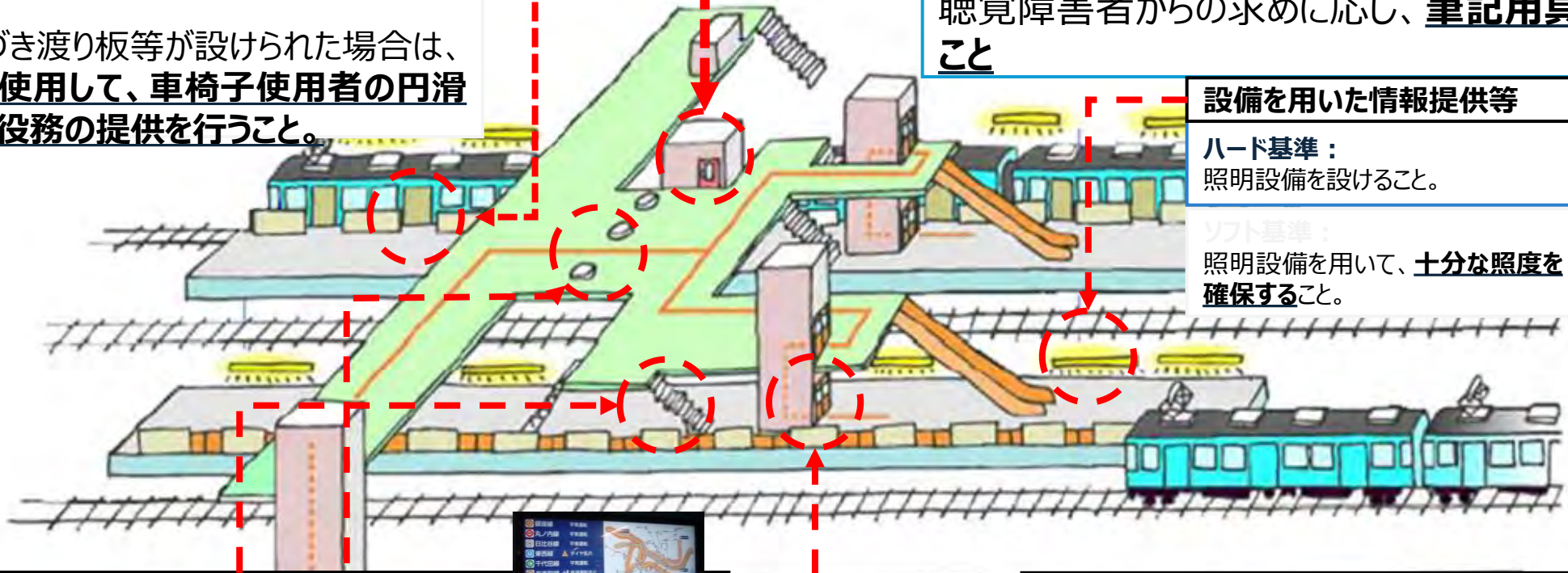
設備を用いた情報提供等

**ハード基準：**

照明設備を設けること。

**ソフト基準：**

照明設備を用いて、**十分な照度を確保**すること。



設備を用いた情報提供等

**ハード基準：運行情報提供設備**

運行情報を**文字等により表示する設備、及び音声により提供する設備を設置**すること

**ソフト基準：**

ハード基準に基づき設置された**運行情報提供設備を使用して、運行情報を文字等及び音声により提供**すること。

設備を用いた情報提供等

**ハード基準：**

かごの昇降方向、戸の開閉等を音声により知らせる設備を設置すること。

**ソフト基準：**

ハード基準に基づき設置された設備を用いて、かごの昇降方向、戸の閉鎖等を**音により知らせ**ること。

## Ⅲ. 役務の基準

バリアフリー整備ガイドライン（役務編）  
Ⅲ.1 移動可能な環境づくりの5つの要素

- ① バリアのないルートの確保
- ② わかりやすいルートの確保
- ③ 安全で使いやすい施設・設備
- ④ 情報収集手段の提供
- ⑤ 役務の提供

①～③の施設・設備の機能が十分に発揮されるよう、バリアフリー設備の操作、維持管理や人的対応を適切に実施すること。

## Ⅲ.2 役務の提供

- ① 人的対応の実施
- ② 設備・機器等の維持管理
- ③ 設備・機器等の操作方法や接遇方法の習得
- ④ 体制の整備

不当な差別的取扱い及び合理的配慮の具体例

差別的取扱い：

- ① 正当な理由なく不当な差別的取扱い：障害があることのみをもって乗車できる時間場所を指定すること

合理的配慮の提供：

- ② 過重な負担とならない場合に提供することが望ましい：障害のある方が列車に乗車・駅構内の移動をする際に手伝うこと。

## IV. まちづくりのバリアフリー



# IV.2 (参考) 基本構想に基づくバリアフリー化の例

## 情報アクセス・コミュニケーション



## 心のバリアフリー



教育・文化施設等

保健・医療・福祉施設



歩道

保健・医療・福祉施設

宿泊施設

官公庁等

信号機

生活関連経路

生活関連経路

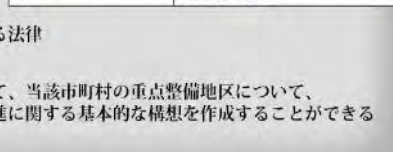
商業施設

旅客施設



案内表示

駐車場



情報提供装置

重点整備地区

※バリアフリー法  
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

※バリアフリー法 25 条  
市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想を作成することができる



# IV. 3 (参考) 移動等円滑化促進方針 (マスタープラン)

- **面的・一体的なバリアフリー化の方針を示す**
  - 旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等※が利用する施設が集積している地区において、市町村が面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すもの。
- **バリアフリー化の考え方を共有する**
  - 具体的な事業化の動きがなくても市町村全域にわたる方針を示すなど、地域におけるバリアフリー化の考え方を共有することが可能。

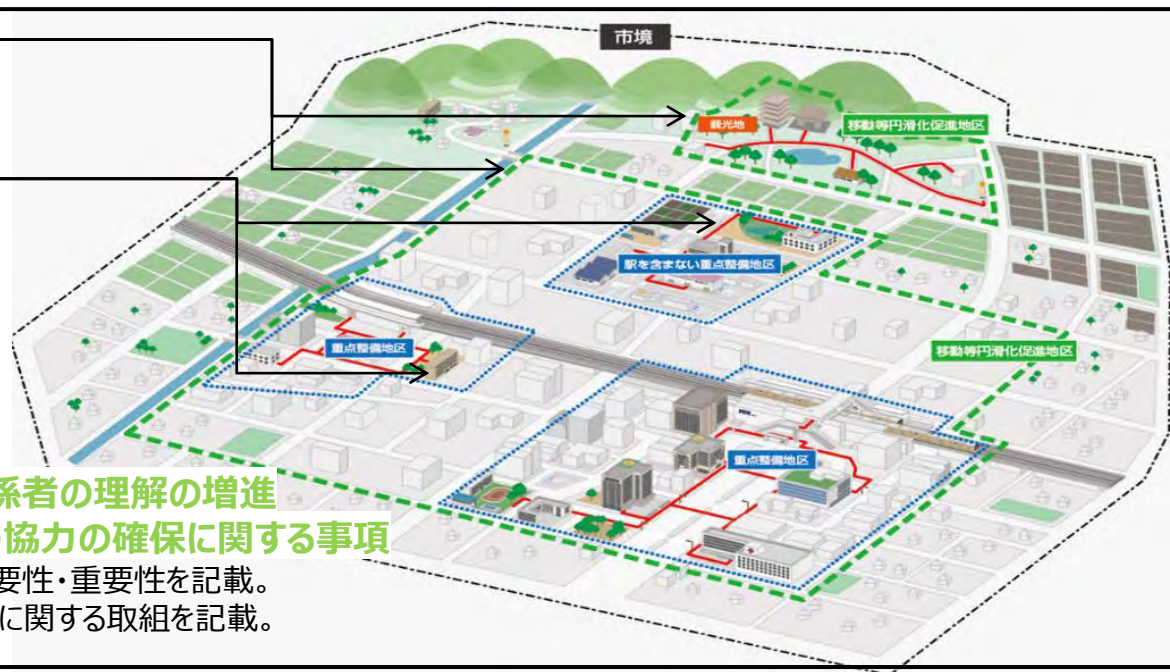
※高齢者、障害者等：高齢者、全ての障害者（身体障害者のみならず知的障害者、精神障害者、及び発達障害者を含む。）及び妊産婦等、日常生活又は社会生活において身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれる。

## ○ 移動等円滑化に係る基本的な方針

- **マスタープラン**の位置づけ、マスタープラン作成の背景、移動等円滑化促進地区の特性、マスタープランの計画期間等を記載。

## ◎ 移動等円滑化促進地区

- **移動等円滑化促進地区の位置・区域**
  - 移動等円滑化促進地区の位置、地区の範囲、地区の境界設定の考え方を記載。
- **生活関連施設・生活関連経路**
  - 生活関連施設、生活関連経路を位置づけ。
  - 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化の促進に関する事項を記載。
- **移動等円滑化の促進に関する事項**
  - 移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化の促進に関する事項を記載。
- **移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項**
  - 住民その他の関係者における障害の理解や協力の必要性・重要性を記載。
  - 住民その他の関係者が取り組むべき「心のバリアフリー」に関する取組を記載。



## ◎ 行為の届出に関する事項

- 旅客施設、道路の新設等の際に届け出る事項を記載。

## ○ バリアフリーマップの作成等に関する事項

- 市町村の求めに応じて提供すべき情報の内容等を記載。

# IV.4 バリアフリー法に基づく基本構想

## <特定事業の種類>

- **基本構想**：旅客施設など、**高齢者、障害者等が利用する施設が集積する地区(重点整備地区)**において、公共交通機関、建築物、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進し、面的なバリアフリー化を実現するための「基本構想」を市町村が作成。
- **特定事業**：基本構想に、ハード・ソフト整備に関する事業（**公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業、交通安全特定事業及び教育啓発特定事業**）を位置付けることで、関係者に事業の実施が義務付けられる。

### 公共交通特定事業

- ✓ ノンステップバスの導入、ホームドアの設置 等



### 道路特定事業

- ✓ 歩道への視覚障害者誘導用ブロックの設置、
- ✓ 車道との段差解消、滑り止め舗装 等



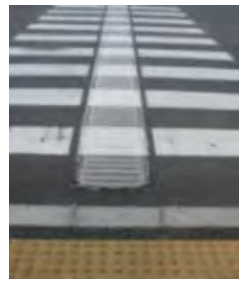
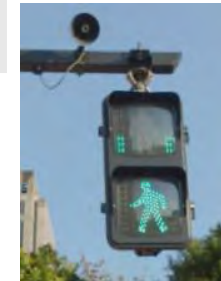
### 建築物特定事業

- ✓ 建築物内のエレベーター設置、
- ✓ 障害者対応型便所の整備 等



### 交通安全特定事業

- ✓ 音響式信号機、
- ✓ 残り時間のわかる信号機、
- ✓ エスコートゾーンの設置 等



### 教育啓発特定事業

- ✓ 学校におけるバリアフリー教室の開催
- ✓ 障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講演会やセミナーの開催
- ✓ 交通事業者等の従業員を対象とした接遇研修の実施 等

高齢者  
疑似体  
験



車椅子  
サポート  
体験



当事者  
講師による  
セミナー

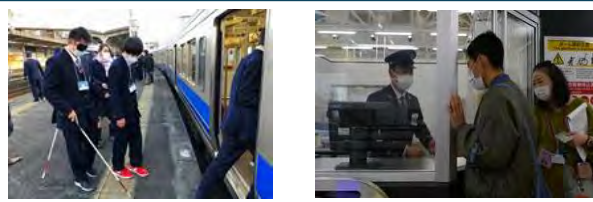


## V. 心のバリアフリー

# V.1 心のバリアフリー推進に係る国土交通省の取り組み

## 心のバリアフリーのモデル事業

優良な  
取組



実証調査を通じ取組を普遍化

モデル的取組の横展開

## バリアフリー教室の開催



視覚障害者疑似体験

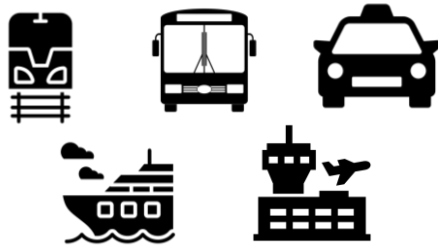


障害当事者からの講話

## 接遇向上に向けたガイドラインの作成



【公共交通事業者】



## 高齢者障害者等用施設等の適正利用推進

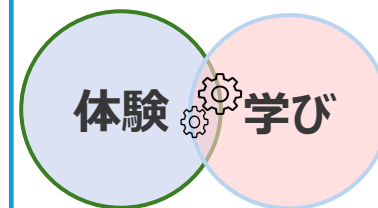


## ベビーカー利用円滑化推進



【ベビーカーマーク】

## 教育啓発特定事業の円滑な実施に向けた取組



バリアフリー教室▲

## V.2 高齢者障害者等用施設等の適正利用推進やあり方の検討

- **ポスター等によるキャンペーン**：高齢者障害者等用施設等（バリアフリートイレ、車椅子使用者用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター、車両等の優先席等）の適正な利用の推進に向け、**ポスター等によるキャンペーンを実施**
- **ベビーカーキャンペーン**：国土交通省では、平成26年から毎年5月頃、**ベビーカーキャンペーン**として、「ベビーカー利用にあたってのお願い」と「ベビーカーマーク」を広く周知・浸透させる取組を実施
- **ポスターやチラシ、デジタルサイネージ**などを活用して広くPR



トイレ



車椅子用駐車スペース



エレベーター



優先席の例



鉄道車両



【ベビーカーマーク】



バス車両



### ■ 適正利用キャンペーン実施期間

毎年12月3日～1月9日

※12月3日(土)～12月9日(金) 障害者週間

#### ● ポスター・チラシ配布枚数

- ポスター 約43,000枚
- チラシ 約138,000枚

#### ● 協力団体、機関等

- 公共交通事業者等
- ショッピングセンター

#### ● SNSを活用したキャンペーン実施の周知

- 国土交通省公式Twitter
- トイレマナー講習会の実施
  - 地方運輸局主催のバリアフリー教室の1コマ(2回)

### ■ ベビーカーキャンペーン実施期間

毎年5月1日～31日

#### ● ポスター・チラシ配布枚数

- ポスター 約40,000枚
- チラシ 約35,000枚

#### ● 協力団体、機関等

- 公共交通事業者等
- ショッピングセンター

#### ● SNSを活用したキャンペーン実施の周知

- 国土交通省公式Twitter

## V.3 心のバリアフリー推進のためのモデル検討調査

### 背景・必要性・概要

- バリアフリー法改正により、「心のバリアフリー」等のソフト施策の推進が位置付けられたところ、取組普及の支障となるボトルネック解消のためのノウハウの周知等を図り、心のバリアフリーの推進を加速するため、心のバリアフリーの普及・啓発等に関するモデル的な取組の実証調査を行う。

### 事業概要

- 心のバリアフリーの推進に向け、交通事業者の接遇やバリアフリー教育等に関するガイドラインの策定や普及・啓発を進めており、当事者団体や事業者等により着実に取組が行われつつある。
- しかしながら、現状では、一部の交通事業者や地域・教育機関における一過性の体験・イベントに留まっている状況であり、自立的・継続的かつ効果的な接遇研修や学校教育と連携した取組等の実施については、ノウハウ不足等により、積極的拡大には至っていない。

#### ■ 事業内容

- ✓ 「心のバリアフリー」の浸透に向けて、汎用性や実効性のあるモデル的な取組の実証調査を行い、ボトルネックの分析や解消に資するノウハウ等の抽出・とりまとめや横展開を実施  
(想定される課題：外部専門家や障害当事者との連携、地域や事業者内部調整・インセンティブの不足、実効性のあるプログラムの企画、事業者、施設・店舗、教育機関等の理解促進 等)

#### ■ 効果

- ✓ 課題解決に資するモデル的な取組の横展開により、交通事業者や商業施設等における接遇向上、障害者用施設等の適正利用、障害当事者の社会参画を促進

#### 心のバリアフリーに係る取組のイメージ



接遇研修  
(知的・発達・精神障害当事者の  
鉄道利用・接遇体験の実施)



学校教育との連携  
(視覚障害者の車両乗降体験)

# V.4 バリアフリー教室の開催

- 高齢者・障害者等のバリアの体験等を通じ、**バリアフリーに対する国民の理解増進**を図ると共に、「**心のバリアフリー**」の普及を目指し、各地方運輸局等が「**バリアフリー教室**」を開催



車椅子体験



視覚障害者疑似体験

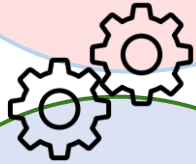


障害当事者からの講話

# V.5 学校教育との連携

- 令和2年バリアフリー法改正により、児童や住民の「**心のバリアフリー**」理解促進等のために市町村等が実施する事業として、「**教育啓発特定事業**」を創設

学び



体験





## VI. バリアフリー整備目標

# VI.1 バリアフリー整備目標について

- バリアフリー法では、主務大臣は、**移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、基本方針を定めることとしている。**
- 基本方針には、移動等円滑化の意義のほか、**公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の整備目標**などを掲げており、国・地方公共団体・民間事業者等が協力しながら、バリアフリー化の推進に取り組んでいる状況。
- 現在は、**2021年度から5年間を目標期間とする第3次整備目標**の期間中となっている。

<バリアフリー整備目標に位置付けられている各種整備施設等>

## 旅客施設

鉄軌道  
施設



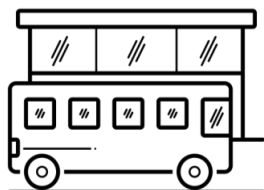
Air Passenger  
Terminal



旅客船  
ターミナル



バス  
ターミナル



## 車両等

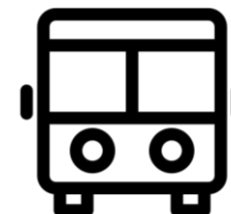
鉄軌道車両 航空機



旅客船



バス



タクシー



## 道路／路外駐車場



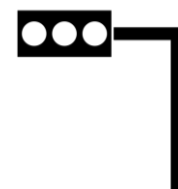
## 都市公園



## 建築物



## 信号機等








## ソフト面

- ✓基本構想・マスタープランの策定数
- ✓「心のバリアフリー」の認知度

## VI.2 バリアフリー整備目標の進捗状況①

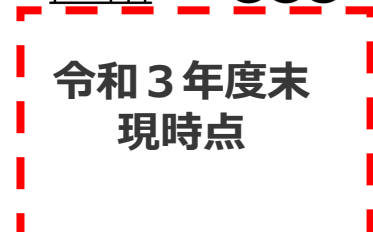


<b>旅客施設※</b>	平成18年度末 バリアフリー法制定時 対象施設：5,000人 ／日以上	平成23年度末 第二次整備目標開始時 整備目標見直しにより 対象施設が5,000人／日 →3,000人／日	令和3年度末 現時点	令和7年度末 (第三次整備目標末)
段差の解消 	65.2% <span style="color:red">↑</span>	81.1% <span style="color:red">↑</span>	93.7%	
視覚障害者誘導用 ブロックの設置 	91.3% <span style="color:red">↑</span>	92.6% <span style="color:gray">↓</span>	42.8% <sup>※1</sup>	原則100%
障害者用トイレの設置 (便所がある場合) 	95.7% <span style="color:gray">↓</span>	78.0% <span style="color:red">↑</span>	91.8%	
ホームドア等の転落防止 設備の整備 	(318駅) <span style="color:red">↑</span>	(519駅)	2,337番線 <sup>※2</sup>	3,000番線
案内設備の設置 第三次整備目標 から追加 		令和2年度末 第三次整備目標開始時	406番線 <sup>※3</sup>	800番線 <sup>※3</sup>
※第三次整備目標における整備対象の施設規模 鉄軌道駅・バスターミナル：3,000人／日以上のも及び2,000~3,000人／日で重点整備地区内の生活関連施設であるもの 旅客船ターミナル・航空旅客ターミナル施設：2,000人／日以上のもの				






※1：令和3年度からJIS規格に適合したものをカウントするよう変更

※2：第三次目標から番線数をカウント

※3：10万人／日以上鉄軌道駅における設置番線数



## VI.3 バリアフリー整備目標の進捗状況②

車両等	平成18年度末 バリアフリー法制定 時		平成23年度末 第二次整備目標 開始時		令和3年度末 現時点	令和7年度末 (第三次整備目標)		
鉄軌道車両 	20%	↗	52.8%	↘	52.4% <small>鉄軌道車両に係る基準改正 (令和2年4月施行)</small>	約70%		
乗合バス (ノンステップバス) 	17.7%	↗	38.4%	↗	65.5%	約80%		
乗合バス (リフト付き又はスロープ付きバス)			3.3%	↗	6.0%	約25%		
空港アクセスバス 第三次整備目標から追加	2,000人/日以上航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスが無い施設への バス路線運行系統の総数におけるバリアフリー化した車両を含む運行系統数 の割合				37.6%	約50%		
貸切バス	平成30年度からバリアフリー法の基準適合義務対象に追加				1,013台 <small>(平成30年度末)</small>	↗	1,157台	約2,100台
福祉タクシー (UDタクシーを含む) 	9,651台	↗	13,099台	↗	42,622台	約9万台		
				UDタクシーの割合 (総数)	16.9% (29,657台)	各都道府県で 約25%		
船舶 	11.5%	↗	20.6%	↗	55.0%	約60%		
航空機 	54.4%	↗	86.1%	↗	100%	約100%		

# VI.4 バリアフリー整備目標の進捗状況③

	平成18年度末 バリアフリー法制定時		平成23年度末 第二次整備目標 開始時		令和3年度末 現時点	令和7年度末 (第三次整備目標)	
<b>建築物</b> (2,000m <sup>2</sup> 以上の特別特定建築物の 総ストックのバリアフリー化率)	41%	↑	50%	↑	63%	約67%	
※令和3年度から2,000m <sup>2</sup> 以上の特別特定建築物(公立小学校等を除く)の総ストックのバリアフリー化率							
<b>道路</b> (重点整備地区の主要な生活関連経 路を構成する道路のバリアフリー化率)	45%	↑	77%	↓	69%	約80%	
					※令和3年度から国土交通 大臣が指定する特定道 路に範囲変更		
<b>路外駐車場</b> (特定路外駐車場のバリアフリー化率)	29%	↑	47%	↑	71%	約75%	
<b>都市公園</b> (右記の設置された都 市公園のバリアフリー化 率)	<b>園路・広場</b>	42%	↑	48%	↑	64%	約70%
	<b>駐車場</b>	32%	↑	44%	↑	56%	約60%
	<b>便所</b>	25%	↑	33%	↑	63%	約70%
※以下は第三次整備目標から追加							
			令和2年度末 第三次整備目標開始時				
<b>マスタープランの策定市町村数</b>			11	↑	22	約350	
<b>基本構想の策定市町村数</b>			309	↑	316	約450	
<b>「心のバリアフリー」の認知度</b>			約24%	→	24%	約50%	

C. 建築の基準・ガイドラインを  
今後どう考えるか？

## 特定建築物【令第4条】

多数の者が利用する建築物

(例)「学校」「卸売市場」「事務所」  
「共同住宅」「工場」など

## 特別特定建築物【令第5条】

不特定多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物他

(例)「公立小中学校」「百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む店舗」「不特定かつ多数の者が利用する官公署」「飲食店」「サービス業を営む店舗」など

※条例により、特別特定建築物に特定建築物の追加が可能

※1:増改築部分のみが義務化の対象

新築、増築、改築、用途変更、修繕又は模様替えについて、建築物移動等円滑化基準への適合**努力義務**

2,000㎡以上(公衆便所については50㎡以上)の新築、増築、改築※1又は用途変更について、建築物移動等円滑化基準への**適合義務**

※条例により、面積要件の引下げが可能

## 建築物移動等円滑化基準【令第10条～第24条】【最低限のレベル】

高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために**必要な**建築物特定施設※2の構造及び配置に関する基準

(例)・車椅子使用者と人がすれ違える廊下幅を1以上確保 ・車椅子使用者用のトイレがひとつはある など

※2:出入口、廊下、階段、エレベーター、トイレ、ホテルの客室、敷地内通路、駐車場等を指す。

※条例により、必要な事項の付加可。また、500㎡未満の建築物に対する建築物移動等円滑化基準の一部を規模等に応じて設定可

## 建築物移動等円滑化誘導基準【省令】【望ましいレベル】

高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために**誘導すべき**建築物特定施設※3の構造及び配置に関する基準。(※3:義務づけの対象ではない)

(例)・車椅子使用者同士がすれ違える廊下幅の確保 ・車椅子使用者用のトイレが必要な階にある など

**計画の認定【法第17条】** (建築物移動等円滑化誘導基準を満たし、所管行政庁の認定を受けると、「シンボルマークの表示制度」、「容積率の特例」などの支援措置を受けることができる。)

# 1 出入口

建物の出入口、居室の出入口などは  
車いすで円滑に利用できるようにす  
ることが必要です。出入口の幅と前  
後のスペースを確保してください。

- 玄関出入口の幅 (1以上)  
80cm 以上    170cm 以上
- 居室などの出入口  
80cm 以上    90cm 以上



# 2 廊下等

車いすを使用する方の通行が容易な  
ように十分な幅を確保することが必  
要です。

- 廊下幅  
120cm 以上    180cm 以上



# 3 傾斜路

スロープは緩やかなものとし、手す  
りを設け、上端には点状ブロック等  
を敷設してください。長いスロープ  
には踊り場を設けることも必要です。

- 手すりの設置  
片側    両側
- スロープ幅  
120cm 以上    150cm 以上
- スロープ勾配  
1/12 以下    1/12 以下  
(屋外は 1/15 以下)





## 7 アプローチ

建物の出入口に通じる通路を車いすで円滑に利用できるようにすることが必要です。広い幅ですべりにくい表面とし、高低差のある場合には緩やかなスロープ等を設けてください。

### ■ 通路の幅

120cm 以上

150cm 以上



## 8 駐車場

駐車場を設ける場合は、車いすを使用する方や体の不自由な方のために、建物の出入口の近くに車いすを使用する方が使える十分な幅の駐車スペースを確保してください。

### ■ 車いす使用者用駐車施設の数

1つ以上

原則2割以上

### ■ 車いす使用者用駐車施設の幅

350cm 以上

350cm 以上



## 9 浴室等

共用の浴室やシャワー室を設ける場合には、1つ以上の浴室等を十分な広さとし、車いすを使用する方が使える仕様としてください。

(建築物移動等円滑化誘導基準)



## 4 エレベーター

階と階の間の移動には、エレベーターで行けるようにすることが原則必要です。車いすを使用する方や目の不自由な方の利用に配慮した仕様としてください。

### ■ 出入口の幅

80cm 以上      90cm 以上

### ■ かこの奥行

135cm 以上      135cm 以上

### ■ かこの幅（一定の建物の場合）

140cm 以上      160cm 以上

### ■ 乗降ロビ

150cm 角以上      180cm 角以上



## 5 トイレ

トイレを設ける場合には、車いすを使用する方や足の弱っている方も使えるようにすることが必要です。車いすを使用する方が使える十分な広さの便房を設けてください。

### ■ 車いす使用者用便房の数

建物に1つ以上      各階ごとに原則2%以上

### ■ オストメイト対応便房の数

建物に1つ以上      各階ごとに1つ以上

### ■ 低リップ小便器等の数

建物に1つ以上      各階ごとに1つ以上



## 6 ホテルや旅館の客室

ホテルや旅館の客室内の便所や浴室等は車いすを使用する方も使えるようにすることが必要です。

### ■ 車いす使用者用客室の数

1%以上      原則2%以上



## 10 「案内表示」 について

バリアフリー化されたエレベーターやトイレ、駐車場の付近には、見やすくわかりやすい表示が必要です。これらの施設の配置がわかる案内板や案内所を設けてください。



## 11 案内設備に 至る経路

道等から案内板や案内所に至る経路には、目の不自由な方が安全に通れるように視覚障害者誘導用ブロックを設置するか、音声による誘導装置を設けてください。



## 12 増築等の場合

増築等の部分とその部分に至る経路が基準の適用範囲となります。なお、増築等の範囲にかかわらず多数の者が利用する便所、駐車場などを設ける場合には、一以上を車いすを使用する方などが利用できるよつにする必要があります。

## 13 修繕等の場合

修繕等の部分とその部分に至る経路が基準の適用範囲となります。なお、修繕等の範囲にかかわらず多数の者が利用する便所、駐車場、浴室等を設ける場合には、一以上を車いすを使用する方などが利用できるよつにする必要があります。

(建築物移動等円滑化誘導基準)

# I. 垂直移動の基準・ガイドライン

1. エレベーター

2. エスカレーター

3. 階段

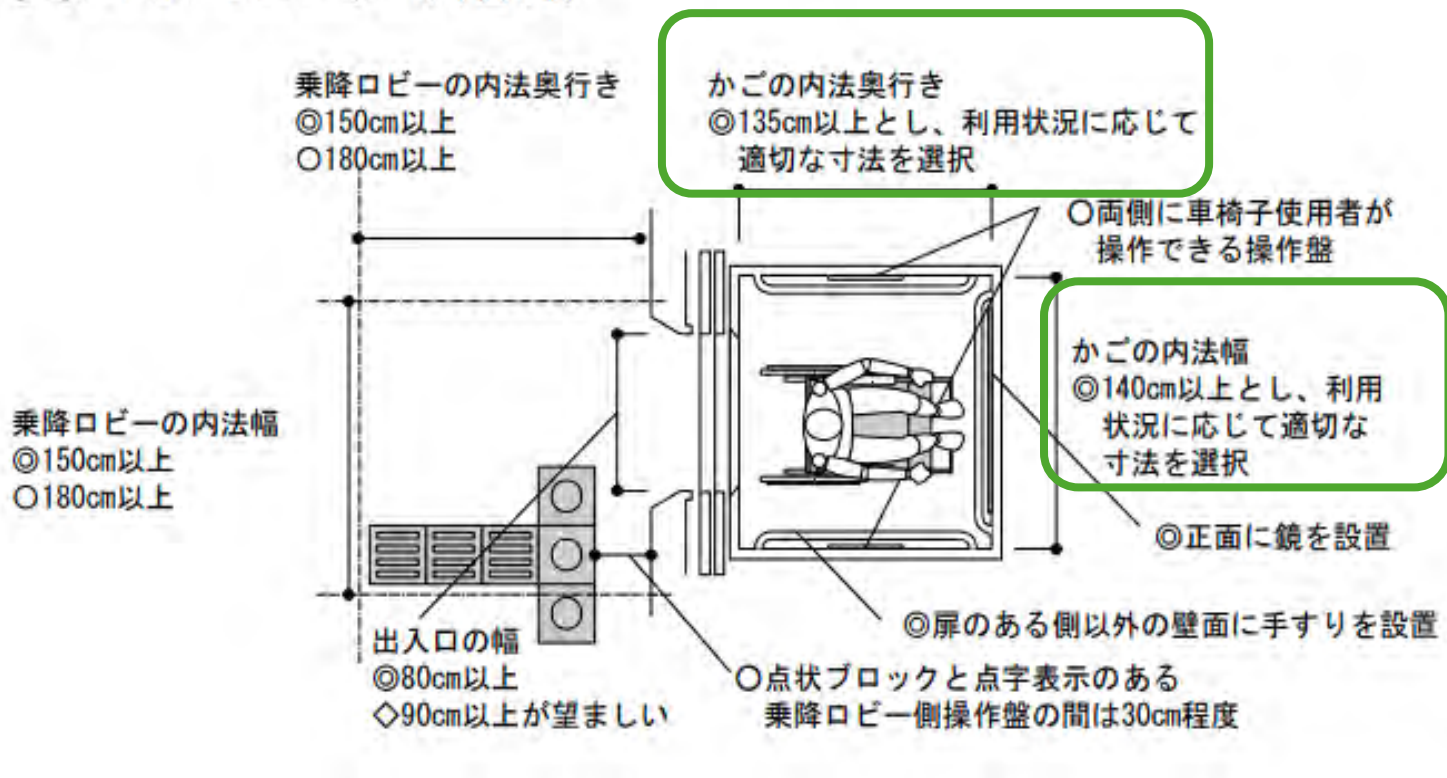
# 1. エレベーター

エレベーターの  
かごの内法 幅は、140cm 以上、  
内法奥行き 135cm 以上  
(11 人乗り程度) とする

<エレベーターのかご及び昇降路寸法[JISA4301]抜粋>

最大定員[人]	かごの内法幅[cm]	かごの内法奥行き[cm]	備考
11	140	135	
13	160	135	
15	160	150	
17	180	150	アクセシビリティ・ガイドラ
	200	135	イン <sup>※</sup> における標準
20	180	170	
	200	150	
24	200	175	アクセシビリティ・ガイドラ
	215	160	イン <sup>※</sup> における推奨

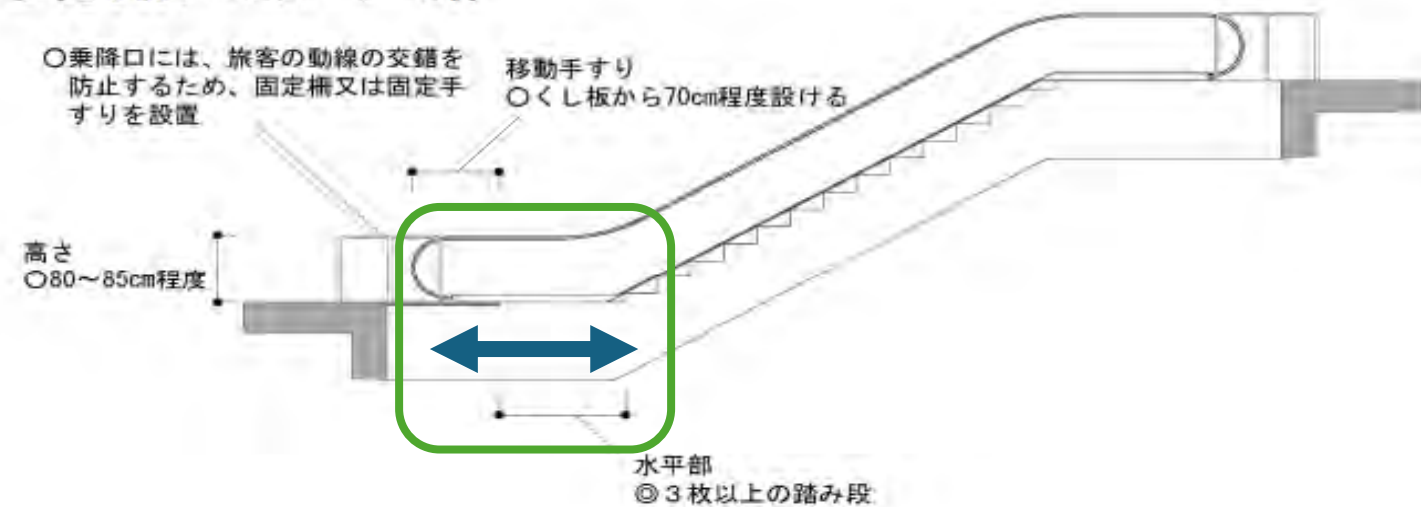
参考 2-1-22 : エレベーターの平面の例



## 2. エスカレーター

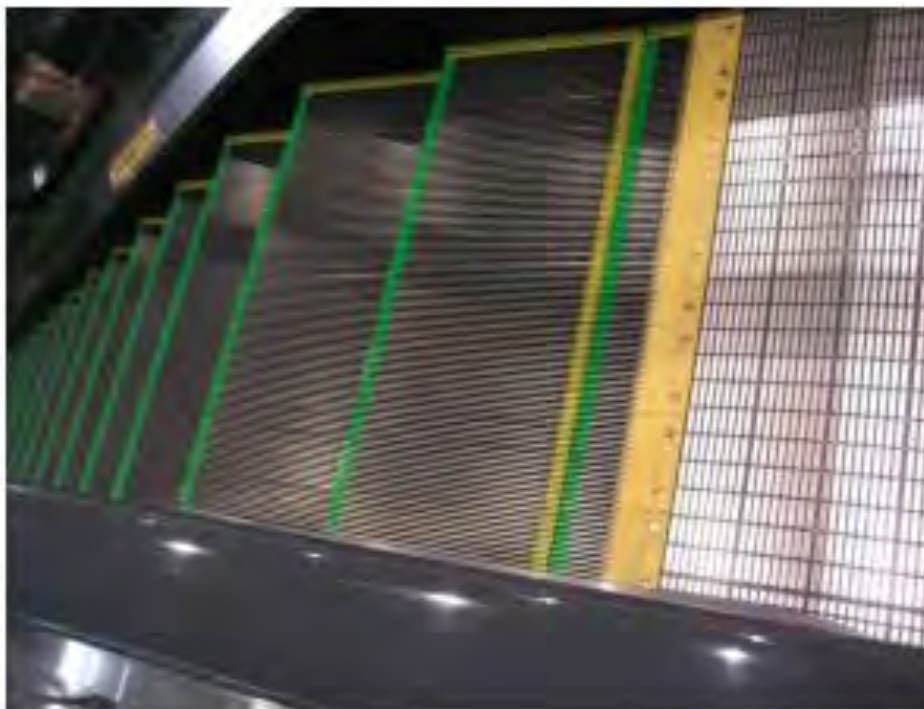
①昇降口において、**三枚以上の踏み段が同一平面上にあること。**

参考 2-1-31：エスカレーターの例



参考 2-1-34：踏み段の識別に関する例

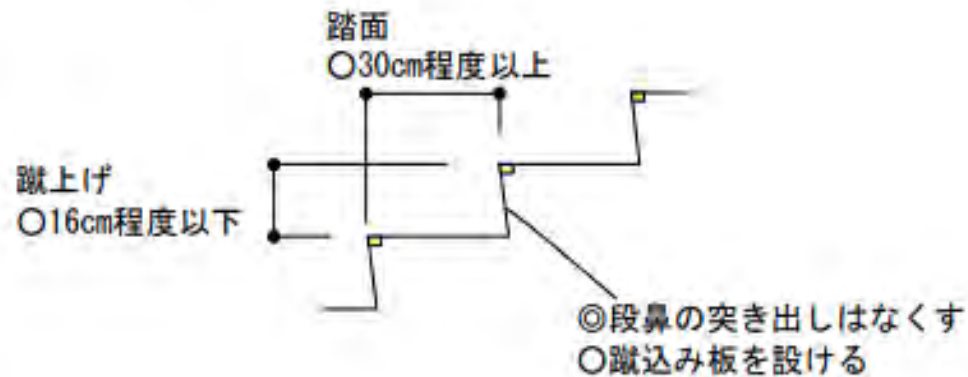
◇四方を縁取りすることで、踏み段の範囲を視認しやすくしている例



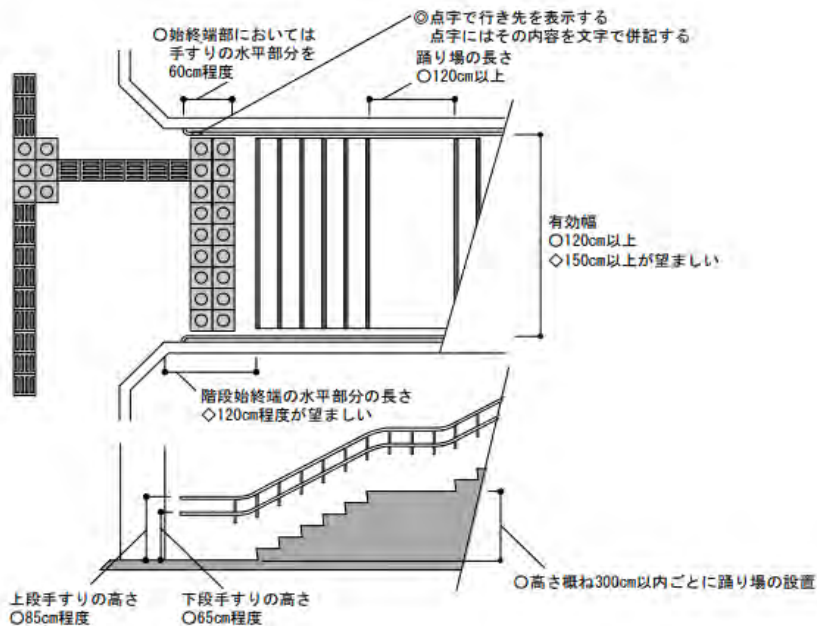
# 3. 階段

- ・ 階段とブロックの敷設： 階段の上と下、2枚、階段から30cm離す
- ・ 2段手すり： 65, 85センチ

・ 階段の形状： 踏み面30cm、蹴上16cm  
段鼻を識別できる

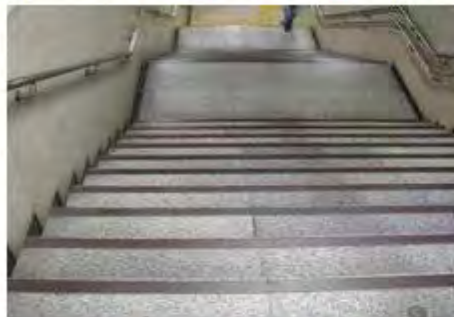


参考 2-1-18：階段の例



注) 上図は、直棒状の2段手すりを設置した場合の例

参考 2-1-21：踏面端部（段鼻部）の識別しやすい例



# 4. 階段と手すりの形状



端部処理の例（その2）



端部処理の例（その1）

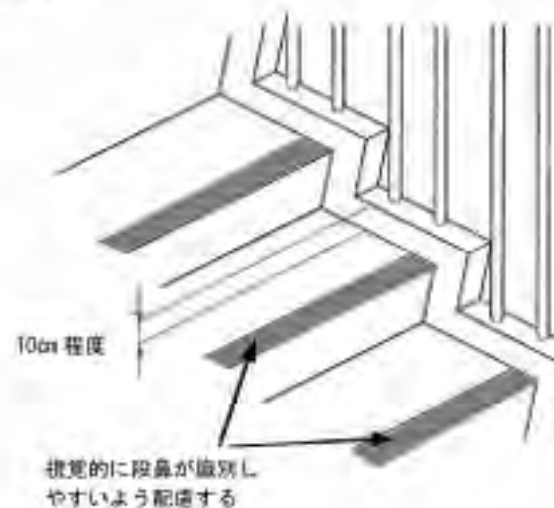
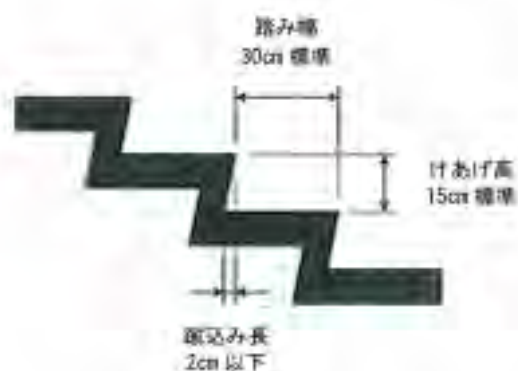
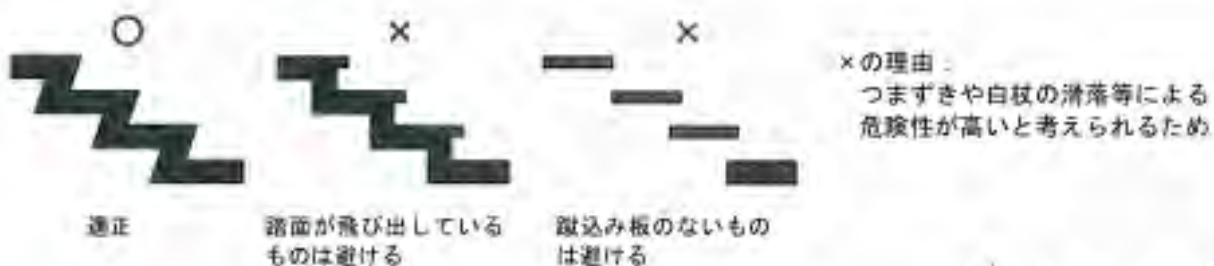


図 2-2-18 階段の構造と評価



# 5. トイレの変遷

出現 → 問題が顕在化 → 制度の変更

①車いす使用者  
1990年頃

車いす使用者が利用  
できるトイレ

②ユニバーサル  
デザイントイレ  
2000年ころ

車いす以外の人  
も誰でも使える  
トイレ

③車いすの人が  
他の人の利用で  
使えない  
2015年頃

トイレの機能分散  
して車いす使用者  
も待たずに使える  
トイレに

## 成田のオールジェンダートイレ



カートや大きなバッグを  
持った人が入る



知的障害児と母親等

視覚・聴覚障害者

LGBT

外国人

...

...

# 車いす使用者便房のサイズ

車いす使用者便房：

① サイズ縦横200cm程度

② 入り口の袖壁20~25センチ

③ 便座の高さ40cm

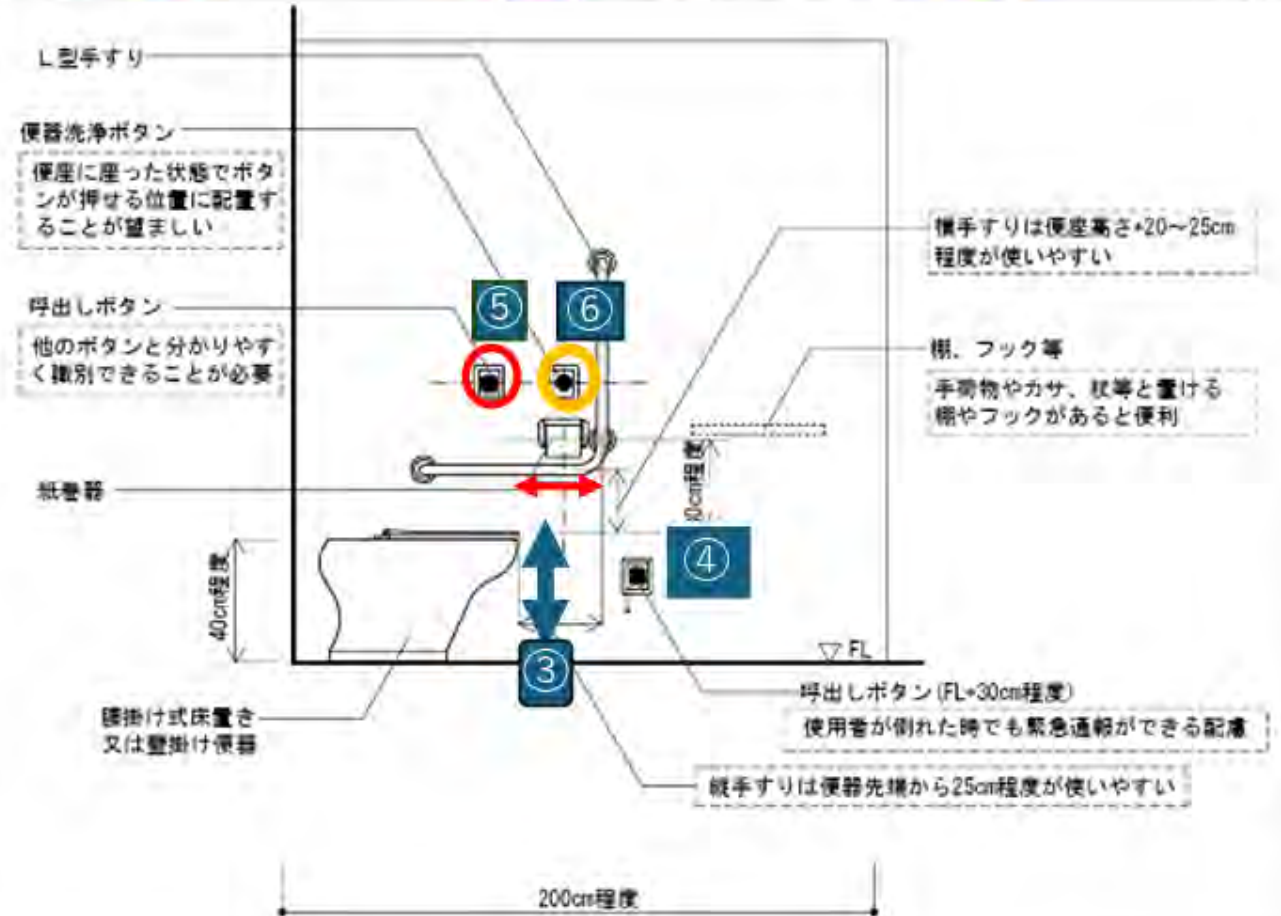
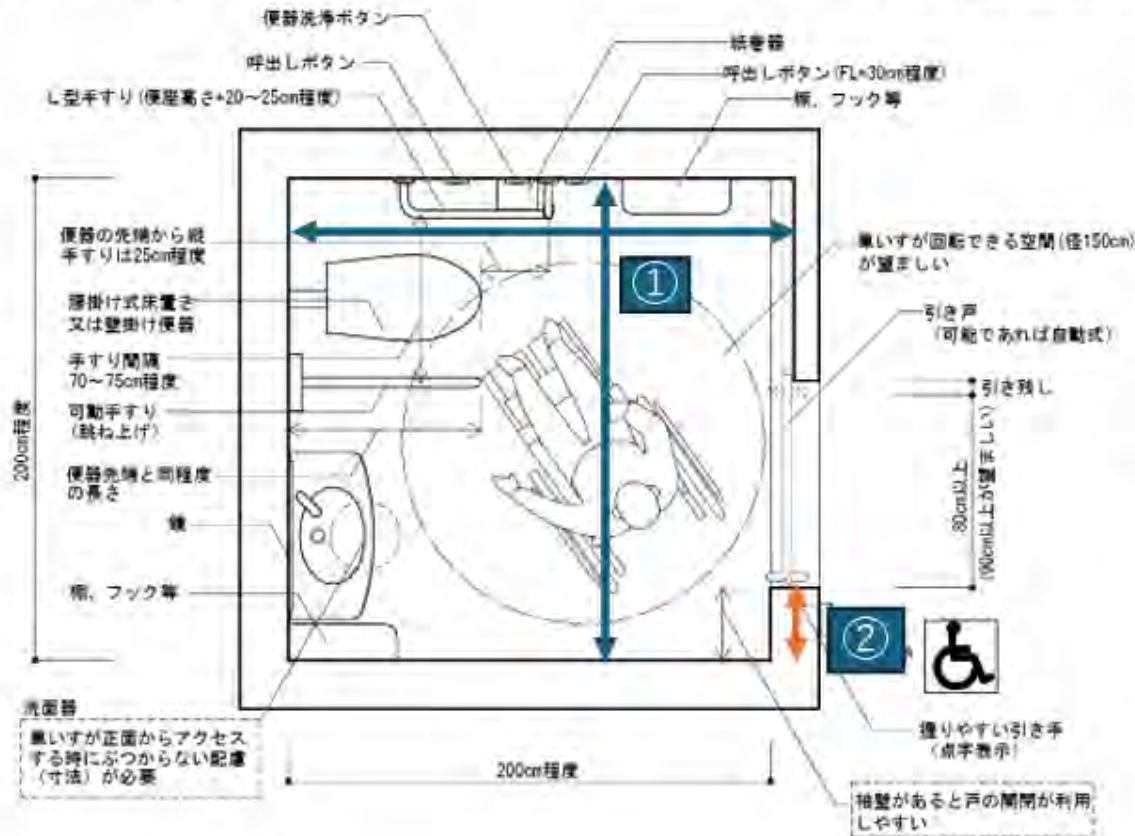
④ 便座から鉛直の手すり25cm

⑤ 呼び出しボタン

⑥ 便器洗浄ボタン

●車いす使用者便房

便所・洗面所 1



## Ⅱ. 建築デザインの共通ルールがなぜ必要か？

1. バリアフリーの基準やガイドラインは施設の部品の基準である
  - ・ 車いす使用者など外見でわかりやすい障害者を中心に、寸法（幅、高さ）材質などを決定しアクセシビリティやユーザビリティを確保しようとするものが中心である。
2. BFの基準・ガイドラインを生かす方策が必要
  - ・ ①複数の施設・設備の関係や空間的な位置を考えた配置、色、材質を考える必要がある
  - ・ ②その基本は安全、分かりやすさ、ユーザビリティである。
3. インクルーシブデザイン
  - ・ 障害当事者が調査段階から参加する

# 1. 建築デザインの共通ルール

## 1. バリアフリーガイドライン

- 車いす使用者など外見でわかりやすい障害者を中心に、寸法（幅、高さ）材質などを決定しアクセシビリティやユーザビリティを確保しようとするものが中心である。
- しかし、このルールは個別の施設・設備をを中心に考えるもので、
  - 複数の設備の関係や空間的な位置には言及していない
  - 空間そのものの設計は考えられてない

## 2. 建築デザイン共通ルール

- ①事故防止の視点から⇒安全、安心のためのデザイン
- ②空間認知の視点⇒誰もが直感的にわかりやすいデザイン
- ③主にユーザビリティの視点から⇒誰もが使いやすいデザイン

# 錯視を無くすデザイン

床の模様が見え、安心して歩けない。  
➡ このようなデザインは避ける。



通路部分とそれ以外が視覚的・触覚的にも明確に分けられ、進行方向がわかりやすい。  
➡ 今後のデザインの参考とする。



## 2. 建築デザインの共通ルール

- 1. 歩行エリアと滞留エリアで床素材を変えて、直感的にわかりやすく目的地に誘導
- 2. 床はシンプルなデザインとし、柱と十分なコントラストを確保することで、誤認を発生しないように配慮
- 3. 床、柱、家具はコントラストを確保し、誤認を発生しないように配慮

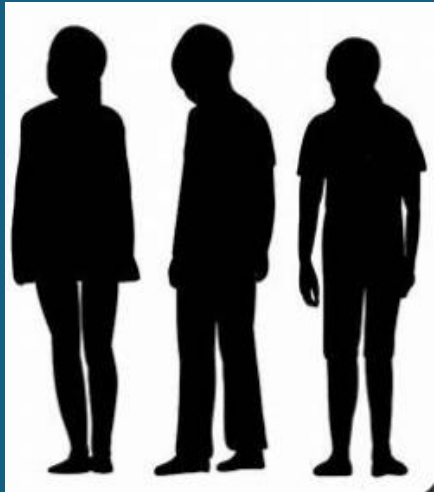
# コントラストなどによるシンプルなデザイン



# 第一は、施設設計の考え方の「計画技術」

一般的デザイン

環境(空間)  
People in Place



human-centered design

空間性能×要求水準

空間(環境)の性能  
車いす・視覚障害者聴  
覚障害者等多様な人が  
が利用可能な建築

関係の調整・創造

人間(集団)の行為・行  
動面からの要求  
アクセシビリティ確保  
ユーザビリティ確保

ユニバーサルデザイン

アクセシブル建築  
すべての人が利用  
できる建築物





## 2. 障害者の差別に 大きな役割を果たした世界の動き

- ① 米国ADA (1990年)
- ② 国連権利条約 (2006年)

# 改訂バリアフリー法2018年～2020：国土交通省

## 共生社会の実現

**「共生社会」**とは：これまで必ずしも十分に社会参加できるような環境になかった**障害者等**が、積極的に参加・貢献していくことができる社会（文部科学省）

差別禁止法  
共生社会の第一歩

①1990米国連邦政府：障害を持つ人のアメリカ国民法  
4つの柱：雇用、交通運輸、民間や公共の施設・サービス、電話リレーサービス  
●英国199：5年差別禁止法/日本2000年：交通バリアフリー法

社会モデル

②2006年国連の障害者権利条約/2013年日本は批准  
障害は個人ではなく社会にある：「われわれのことを我々抜きで勝手に決めないで！」  
( Nothing about us without us! )

2017年2月ユニバーサルデザイン2020 関係閣僚会議  
社会モデル

### 3. オリパラの準備段階で 大きな流れを作った内閣官房（2017年）

ユニバーサルデザイン2020 行動計画

# 社会モデル

## ユニバーサルデザイン2020 行動計画(内閣官房)

分科会：①街づくりのユニバーサルデザイン、②心のバリアフリー  
(2017年2月ユニバーサルデザイン2020 関係閣僚会議) 決定)」

- 「心のバリアフリー」とは（内閣官房）：行動計画
  - ①社会モデルの理解：
  - ②差別をしない
  - ③コミュニケーション力・共感する力

「障害の社会モデル」：「障害」は個人の心身機能の障害とモノや環境（人的環境も含む）等の「社会的障壁」との相互作用によって、創り出されているもの。

「医学モデル」：「障害」が個人の心身機能の障害によるものとする考え。

**社会的障壁**：「障害がある者にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のもの」

「心のバリアフリー」の目指す共生社会

上記の理解のもとこの社会にある「バリア」に気付き、それを取り除き、または取り除くための手助けをし、差別を行わない。多様な人々とコミュニケーションする力を磨き、行動することが「心のバリアフリー」の目指す共生社会の一員として、求められていること

4. UDの必要な設計の理解  
「空間のづくり」と「人の必要とするニーズ」  
の調整

空間の  
改修

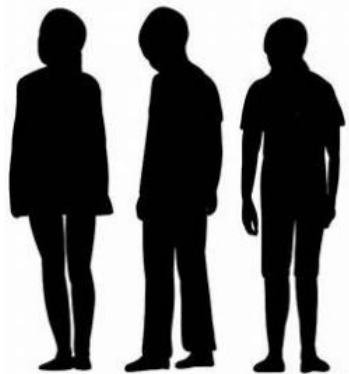
人の必要とする  
ニーズ

サイン・  
設備など  
の対応

# ユニバーサルデザイン

## 一般的デザイン

環境(空間)  
People in Place



human-centered design

空間(環境)の性能

車いす/視覚障害/聴覚障害等多様な人が  
利用可能な建築

人間(集団)の  
行為・行動面の要求

アクセシビリティ確保  
ユーザビリティ確保

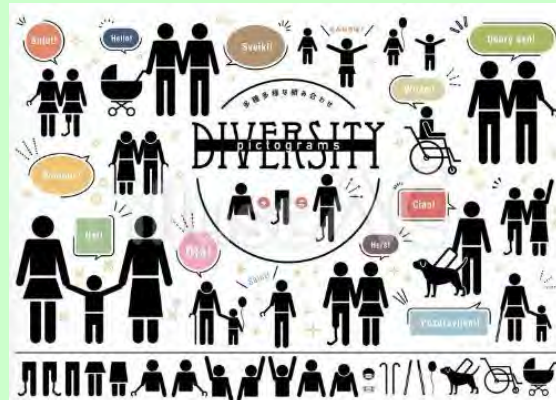
ユニバーサルデザイン

要求に沿って見直す→整備→検証(スパイラルアップ)

関係の調整・創造

調整・創造

アクセシブル建築



すべての人が利用  
できる建築物

調整・創造

建築物

## 4.1 空間の改修

# 避けるデザイン・滞留空間と通行空間

## 建築デザインの共通ルール

### 建築デザインの「共通ルール」の設定

困りごと

視覚障害者や発達障害者等にとっては、建築空間（床・壁・天井・光環境）のデザインによって不安や誤認、錯視等を誘発される。また、直感的にわかりやすい空間が求められている。

対応

「建築デザインの共通ルール」を設定し、施設の改修等に活用。

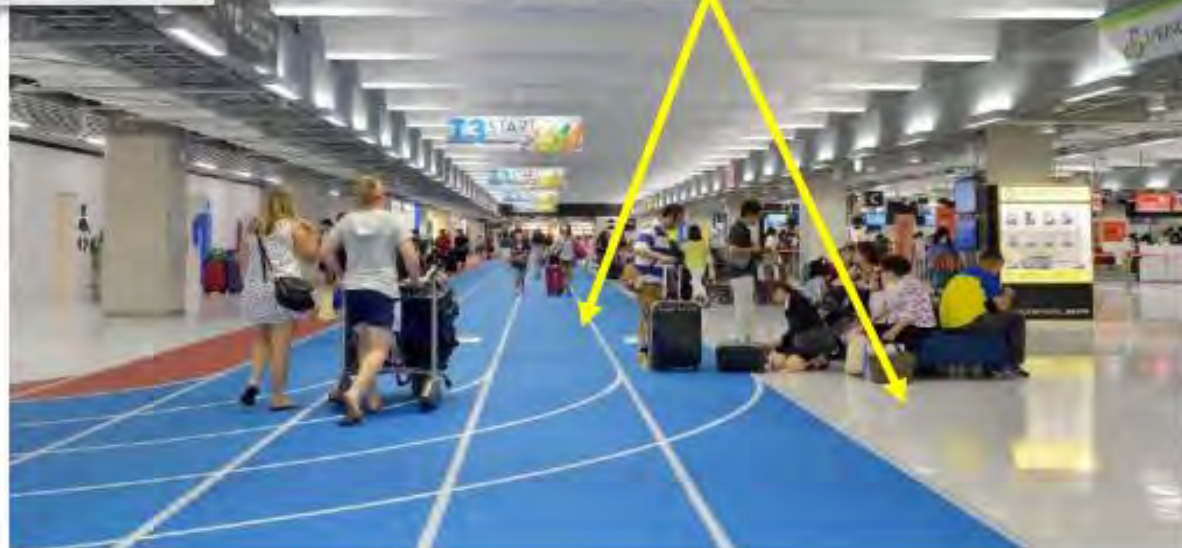
#### <共通ルール（抜粋版）>

- 安全・安心のためのデザイン（事故防止の観点）
- 誰もが（直感的に）わかりやすいデザイン（空間認知の観点）
- 誰もが使いやすいデザイン（主にユーザビリティの観点）

床の模様が穴のように見え、安心して歩けない。  
➡ このようなデザインは避ける。



通路部分とそれ以外が視覚的・触覚的にも明確に分けられ、進行方向がわかりやすい。  
➡ 今後のデザインの参考とする。





# 滞留空間と通行空間

## 建築デザインの共通ルール

### 第1 旅客ターミナル：中央ビル新館 4 階

#### 対応

改修時に建築デザインの共通ルールに基づき整備

- ・ 歩行エリアと滞留エリアで床素材を変えて、直感的にわかりやすく目的地へ誘導。
- ・ 床はシンプルなデザインとし、柱と十分なコントラストを確保することで、誤認を誘発しないよう配慮。
- ・ 床、柱、家具はコントラストを確保し、誤認を誘発しないように配慮。



## 4.2設備のデザイン

# カラーの組み合わせの要求水準

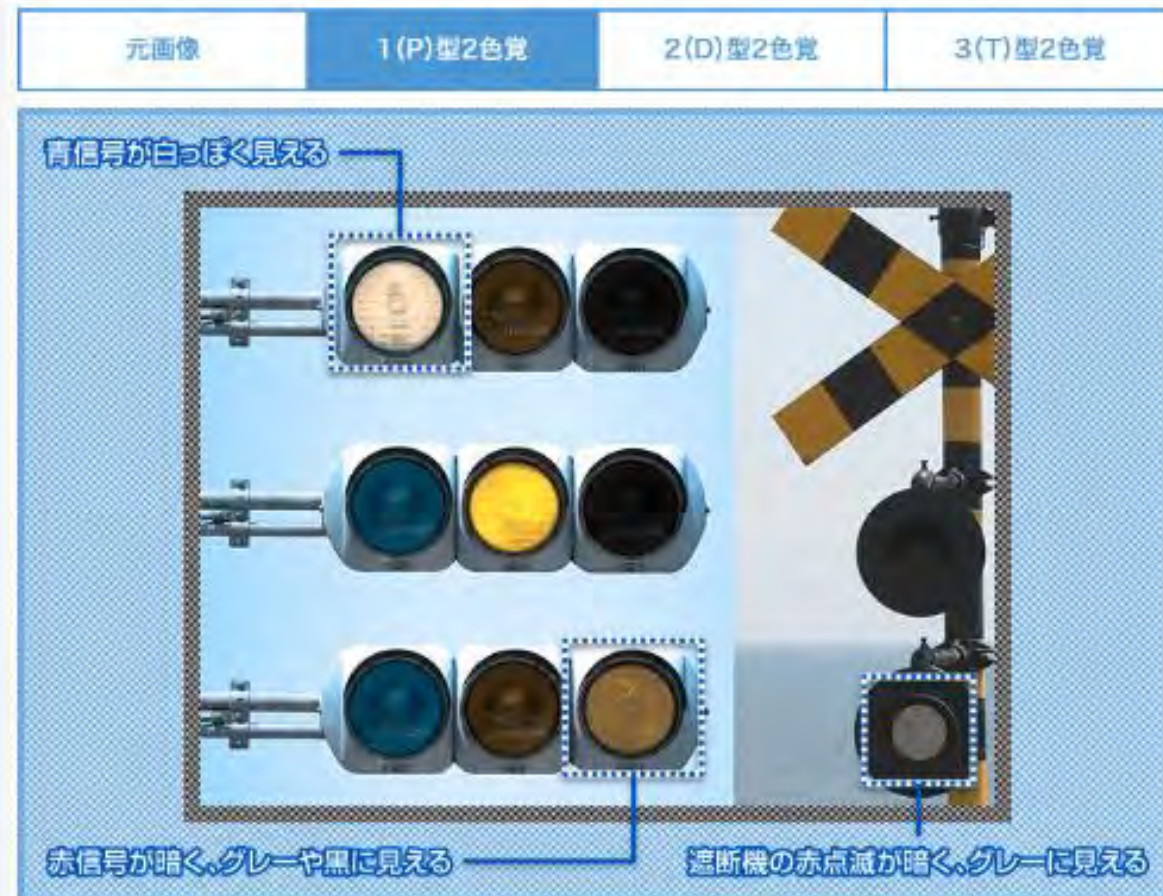
色覚異常の方が見えてない  
赤と緑に注意

C(一般型色覚)、 P(1型2色覚)赤色、 D(2型2色覚)緑色



## 赤色

交通標識



## 4.3 移動空間のデザインのルール

# 三枚以上の踏み段が同一平面上にない

エスカレーター要求水準

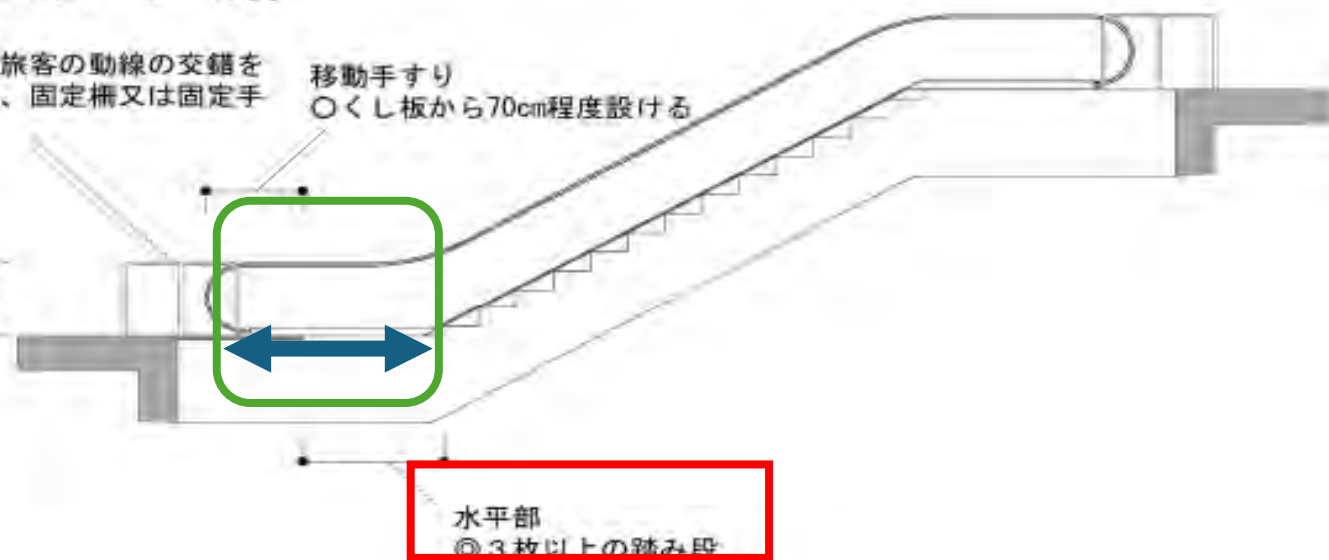


参考 2-1-31 : エスカレーターの例

○乗降口には、旅客の動線の交錯を防止するため、固定柵又は固定手すりを設置

移動手すり  
○くし板から70cm程度設ける

高さ  
○80~85cm程度



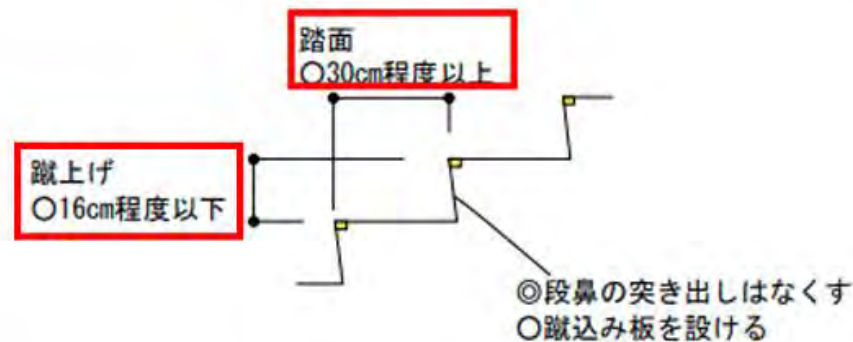
# 階段の手すりと段鼻

## 階段の要求水準

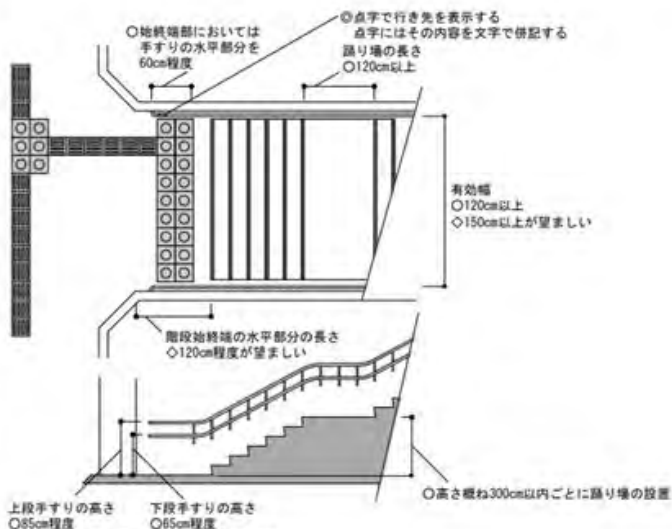
### 階段のガイドライン

- ・ 階段とブロックの敷設： 階段の上と下、**2枚、階段から30cm**
- ・ 2段手すり：**高さ65, 85センチ**

- ・ 階段の形状： 踏み面30cm、蹴上16cm  
段鼻を識別できる



参考 2-1-18：階段の例



注) 上図は、直梯状の2段手すりを設置した場合の例

参考 2-1-21：踏面端部（段鼻部）の識別しやすい例



## 4.4 トイレの設計

# 車いす使用者便房のサイズ

車いす使用者便房：

① サイズ縦横200cm程度

② 入り口の袖壁20~25センチ

③ 便座の高さ40cm

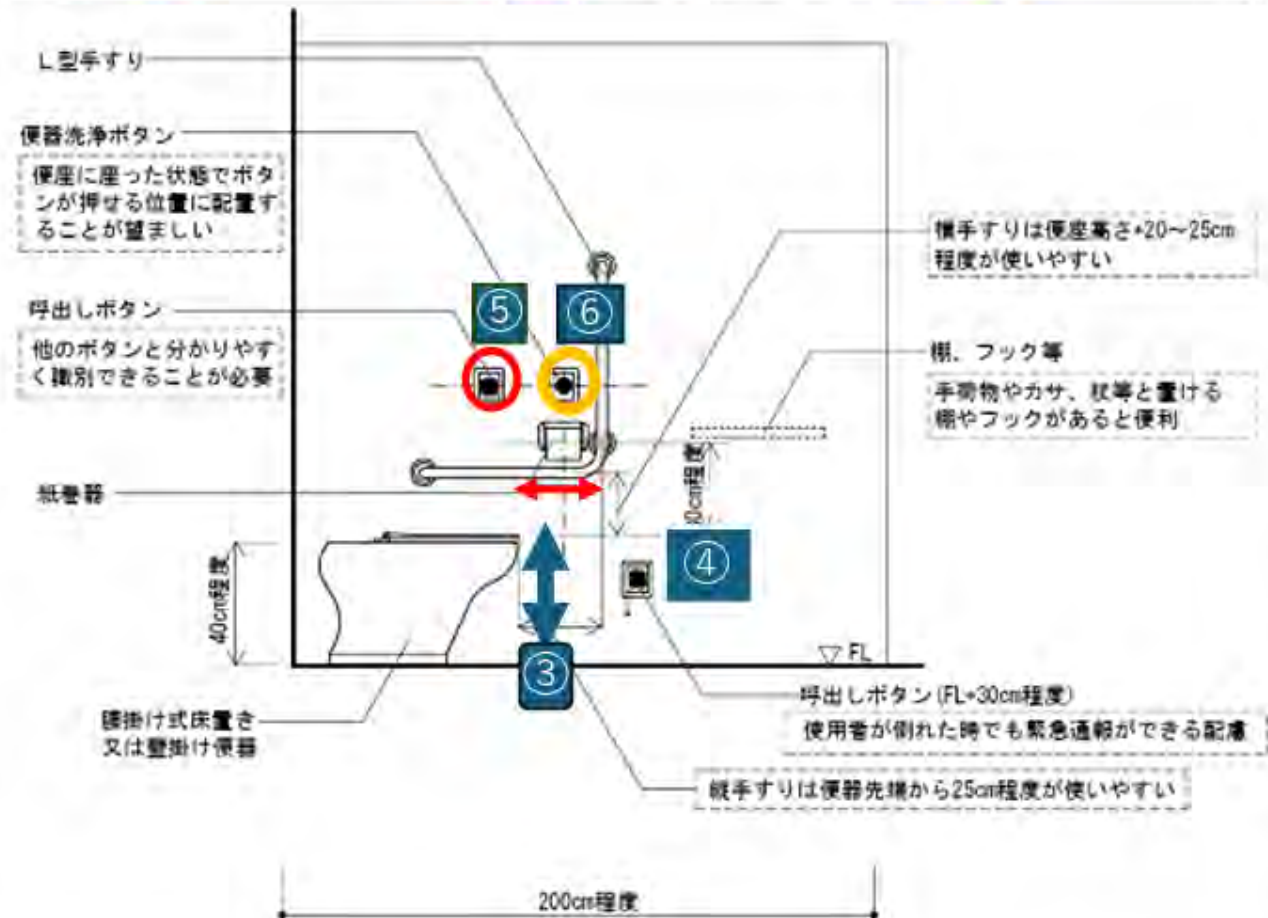
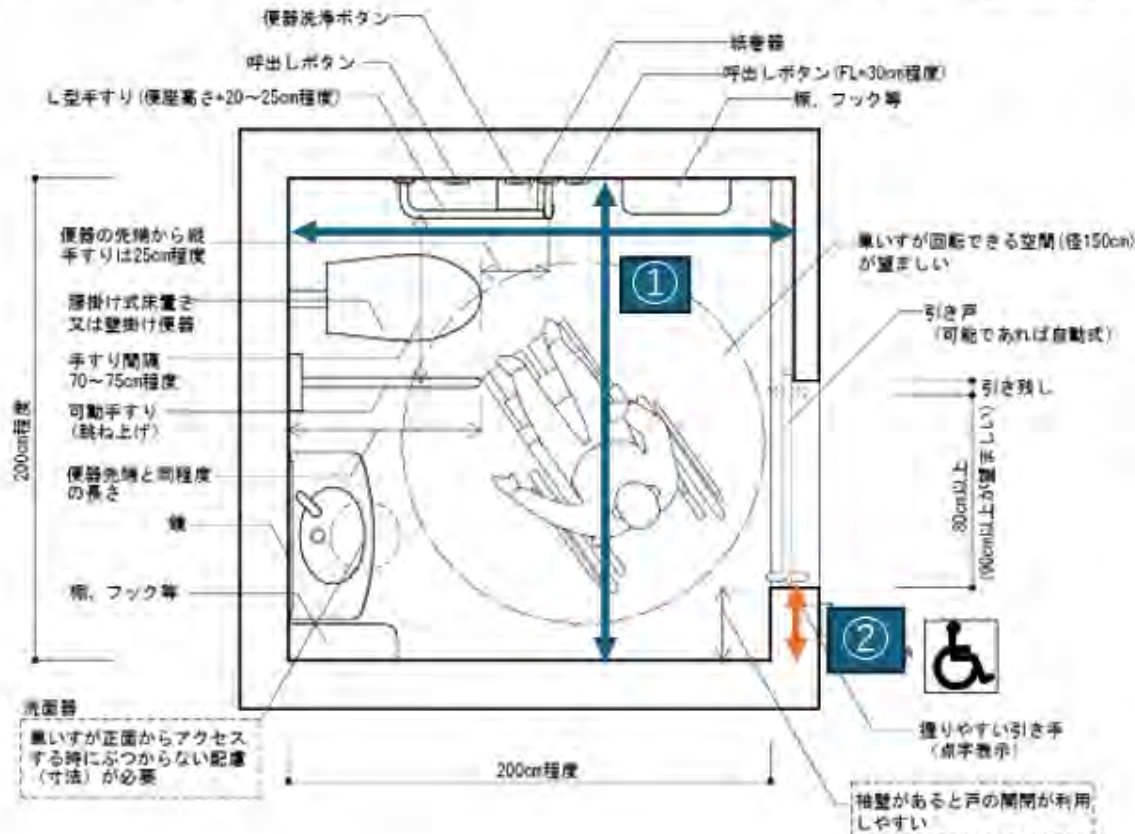
④ 便座から鉛直の手すり25cm

⑤ 呼び出しボタン

⑥ 便器洗浄ボタン

●車いす使用者便房

便所・洗面所 1





# トイレのデザインの進化

## トイレの変遷

出現 → 問題が顕在化

①車いす使用者  
1990年頃

車いす使用者が  
利用できるトイレ

②ユニバーサル  
デザイントイレ  
2000年ころ

車いす以外の人  
も誰でも使える  
トイレ

③車いすの人が  
他の人の利用で  
使えない  
2015年頃

トイレの機能分  
散して車いす使  
用者も使えるト  
イレに:3つ

## 成田のオールジェンダートイレ

カートや大きなバッグを持った人が入る



## 5. 空港は 二次交通の努力が必要

# 二次交通の要求水準

同じルートで、同じ時間で、同じ運賃で、移動できない

一般バス・タクシー



要求水準にこたえ  
られているか？

ノンステップバス・タクシー



## 6. SDG'sの環境と障害者

# 環境問題

■1992年の国連環境開発会議：地球サミット（リオデジャネイロ）

①気候変動枠組条約、②アジェンダ21

③生物多様性条約、④森林原則声明

①気候変動枠組条約⇒「持続可能な開発委員会(CSD)」が設立

②アジェンダ21⇒実践するための行動計画  
(温室効果ガス排出量を5%削減(1990年比))

■1997年⇒京都議定書：温室効果ガス排出量の削減  
目標を数値化：日本1990年と比べ**6パーセントの削減**

■パリ協定(2015年COP21):世界共通の「2度目標(努力目標1.5度以内)」

# 障害者の差別・格差問題

米国ADA1990：American with Disability act  
合理的配慮 (reasonable accommodation)

- 2006年国連の障害者権利条約
- 2013年日本の批准（承認2014年）
- 基本的自由の完全かつ平等
- 障害は個人ではなく社会にある
- 「われわれのことを我々抜きで勝手に決めるな!」(Nothing about us without us!)
- 第9条 アクセシビリティ
  - 2013年6月制定：「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」制定
  - 2016年4月施行：「障害者差別解消法」がから

2012年：London オリンピック・パラリンピック：レガシー・サステナビリティ・インクルーシブ

2015年STGSの17の目標：誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、2030年を年限とする17の国際目標

# 環境問題

■ 1992年の国連環境開発会議：地球サミット（リオデジャネイロ）

■ 1997年⇒京都議定書：

温室効果ガス排出量の削減：1990年と比べ6パーセントの削減

■ パリ協定（2015COP21）：

世界共通の「2度目標（努力目標1.5度以内）」

サステイナビリティ

2012年ロンドンオリ・パラ

レガシー

インクルージョン

2015年STG'S：「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、2030年を年限とする17の国際目標

# 障害者の差別・格差問題

障害を持つ人のアメリカ国民法1990  
ADA：American with Disability Act  
合理的配慮（reasonable accommodation）

2006年国連の障害者権利条約

障害は個人ではなく社会にある

「われわれのことを我々抜きで勝手に決めないで！」  
（Nothing about us without us!）

2013年：日本の国連の障害者権利条約を批准（承認2014年）  
2013年6月：「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」（いわゆる「障害者差別解消法」）が制定  
2016年4月：「障害者差別解消法」が施行

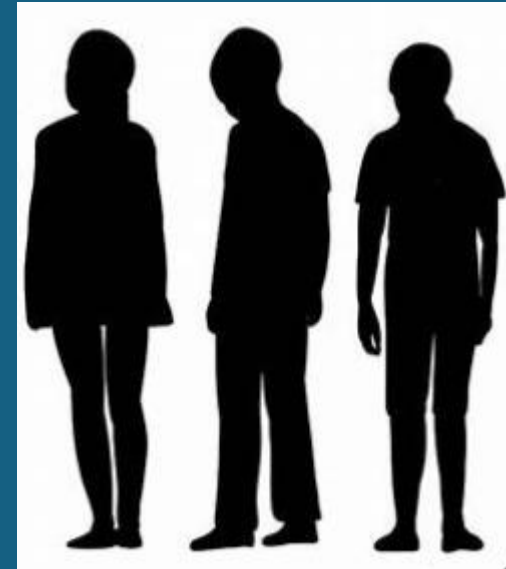
# 公共施設の利用者の困りごとを解消するための3つの技術

- **第一は、施設設計の考え方の「計画技術」である。**
    - 考え方政策に関連：権利条約、SDGS、心のバリアフリー
  - 道路の設計に考え方：UDを実現するためには
    - 道路の設計の具体例:UDの具体的事例
  - 建築物の考え方：用強美 + UD
  - 建築物の事例：悪い事例・良い事例
    - 大切なことは考え方を具体化できる力を持てるかどうか、出来なければその人の力不足になります。
  - 考え方技術に関連：UD、バリアフリー
- 
- **第二は、整備の具体的方法である「整備技術」である。**
    - 道路の設計に考え方：UDを実現するためには
      - 道路の設計の具体例:UDの具体的事例
    - 建築物の考え方：用強美 + UD
    - 建築物の事例：悪い事例・良い事例
- 
- **第三は、利用者が適切に利用できるための「管理・運営技術」である。**

第一は、施設設計の考え方の「計画技術」である。

- 建築計画
- 環境（空間）に存在する人間（集団）の視点 (people in place) から「建築」空間をいかに「計画」・設計するかを論じる (human-centered design)
- 人間（集団）の行為・行動面からの要求と、空間（環境）性能との関係の調整・創造を設計（デザイン）と捉え、それらの対応関係を明らかにしようとする学問と考えられる。
- すなわち、住宅、集合住宅、福祉施設、病院、学校、劇場・ホール、図書館、地域施設、事務所、庁舎...等の対象とする施設に関する知識としての建築計画学と、設計・デザインをどのように進めればよいかを扱う設計方法論とを考えることができる。
- 土木計画学
- 土木計画には、国土計画や都市計画、交通計画など空間や施設システムの計画を主体とするもの
- 各種土木事業の**実施における計画の立案**並びに**実施過程の計画**といった事業マネジメントを主体にするものの2通りに大別される内容がある。

## 環境(空間) human-centered design





第一は、施設設計の考え方の「計画技術」である。

- 建築計画
- 環境（空間）に存在する人間（集団）の視点 (people in place) から「建築」空間をいかに「計画」・設計するかを論じる (human-centered design)
- 人間（集団）の行為・行動面からの要求と、空間（環境）性能との関係の調整・創造を設計（デザイン）と捉え、それらの対応関係を明らかにしようとする学問と考えられる。
- すなわち、住宅、集合住宅、福祉施設、病院、学校、劇場・ホール、図書館、地域施設、事務所、庁舎...等の対象とする施設に関する知識としての建築計画学と、設計・デザインをどのように進めればよいかを扱う設計方法論とを考えることができる。

環境(空間)  
People in Place



human-  
centered design

関係の調整・創造

人間(集団)の行為・行動  
面のからの要求

空間(環境)の  
性能

# 第一は、施設設計の考え方の「計画技術」である。

考え方政策に関連：権利条約、SDGS、心のバリアフリー

道路の設計に考え方：UDを実現するためには

- 道路の設計の具体例:UDの具体的事例
- 建築物の考え方：用強美＋UD
- 建築物の事例：悪い事例・良い事例
  - 大切なことは考え方を具体化できる力を持てるかどうか、出来なければその人の力不足になります。
- 考え方技術に関連：UD、バリアフリー

## 1. 計画技術：

- 考え方政策に関連：権利条約、SDGS、
- 考え方技術に関連：UD、バリアフリー
- 2. 整備技術
- 道路の設計に考え方：UDを実現するためには
- 道路の設計の具体例:UDの具体的事例
- 建築物の考え方：用強美+UD
- 建築物の事例：悪い事例・良い事例
- テーマ:公共施設のアクセシビリティとユーザビリティ

• 中央大学研究開発機構 秋山哲男

## • 要旨

• 公共施設は利用者(障害者を始めとするすべての人)が困ることなく利用できるためには3つの技術が必要である。第一は、施設設計の考え方の「計画技術」である。第二は、整備の具体的方法である「整備技術」である。第三は、利用者が適切に利用できるための「管理・運営技術」である。ここでは、主として整備技術とそれを支える計画技術を建築物・道路・空港を事例としてお話する。

•

# 計画技術の理念の具体化

## ①誰も取り残さない

- 事例1. 交通サービスで誰も取り残さない
  - 地方都市で、自動車しかない場所で人里離れている地域に住んでいる人のための公共交通(バス・鉄道・タクシー等)は整備すべきですか？
  - 結論：お金がかかりすぎて整備できない
- 交通でUD