

ユニバーサルデザインの街づくり 取組状況

平成28年3月25日

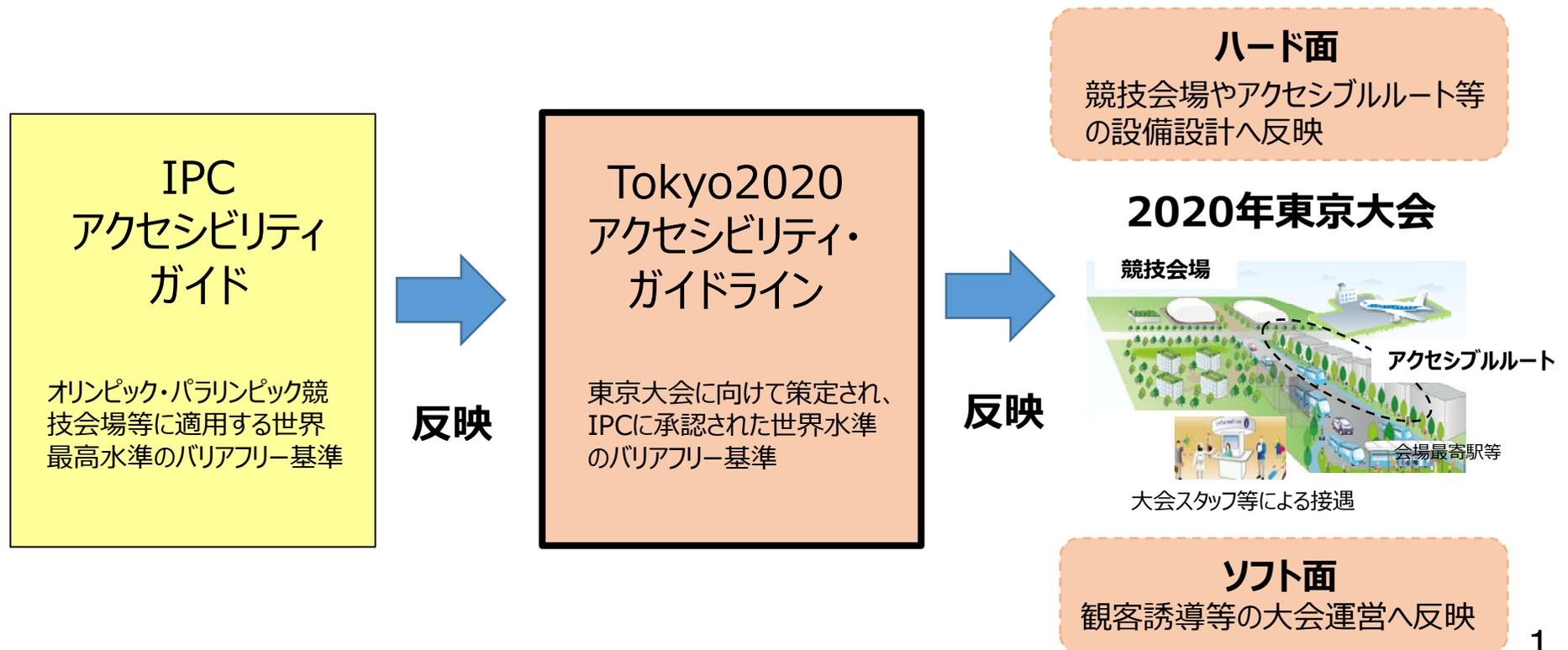
内閣官房オリパラ事務局

(内閣官房東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部事務局)

1. Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン

① 国際パラリンピック委員会（IPC）のアクセシビリティガイドを踏まえた東京大会におけるバリアフリー対応の概要

- ・東京大会は、国際パラリンピック委員会（IPC）で承認された世界水準のバリアフリー基準（**Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン**）に沿って運営される。
- ・Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインは、**競技会場やそのアクセス経路**（“**アクセシブルルート**”として組織委員会が選定するもの*）等における**施設整備等のハード面**や**大会スタッフ等による接遇のソフト面**との両面が規定される。 *現時点でアクセシブルルートは未決定



1. Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン

② 暫定基準の具体例（トイレ）

項目		内容
障害者用 トイレ*1の 設置数 (競技会場)	標準	競技会場における障害者用座席*2は、 オリンピック大会会場で0.75%、 パラリンピック大会会場1.0～1.2% 用意することとし、それに対応して、 障害者用トイレは、「利用者15人に1か所」の 割合で設置(IPCの遵守基準)
障害者用 トイレの 設置数 (選手村)	標準	一律規定なし (入居する選手の需要を踏まえて必要な整備 を行う)

*1 アクセシビリティ・ガイドライン暫定基準ではアクセシブルトイレと記載。

*2 アクセシビリティ・ガイドライン暫定基準ではアクセシブルな座席と記載。

1. Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン

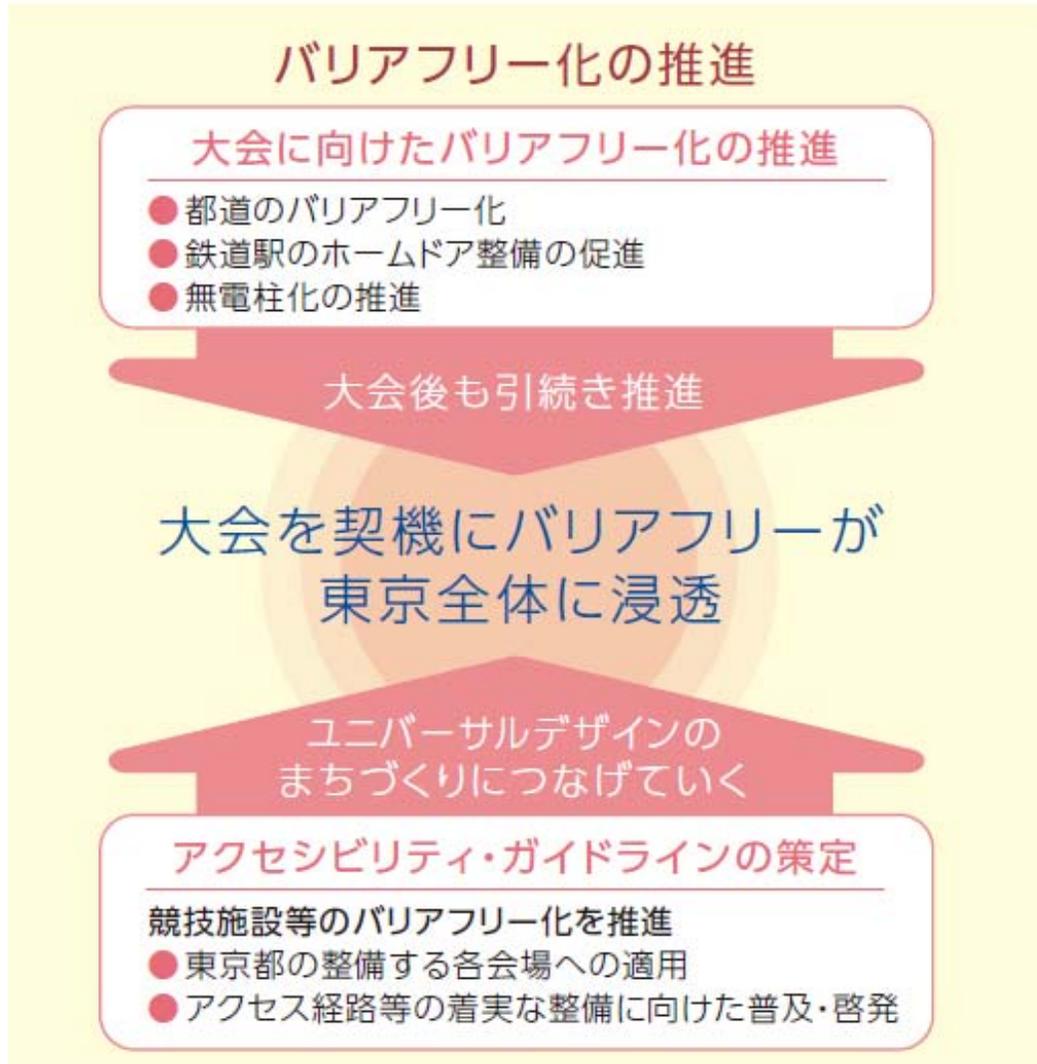
③ 暫定基準の具体例（その他）

項目		内容
エレベーターのかごの大きさ	推奨	幅2,100mm×奥行1,500mm(IPCの推奨)、又は同等水準のサイズ ※鉄道駅等は、複数台設置により全体容量で推奨基準を達成する場合、当該基準を満たしたものとみなす。
	標準	幅1,700mm×奥行1,500mm(IPCの遵守基準)、又は同等水準のサイズ
		※構造上の理由等によって標準を満たせない場合 幅1,400mm×奥行1,350mm(国の遵守基準)
出入口のドア幅	推奨	950mm(IPCの推奨)
	標準	大会会場では850mm(IPCの遵守基準) 公共交通機関では900mm(国の推奨)
		※構造上の理由等によって標準を満たせない場合 800mm(国の遵守基準)
傾斜路の踊り場	推奨	高低差500mm以内ごとに設置(IPCの推奨)
	標準	高低差750mm以内ごとに設置(国の遵守基準) ※公共交通機関の屋外部分は高低差600mm以内ごとに設置(国の推奨基準)を標準とし、構造上の理由等でそれを満たせない場合にのみ、上記規定を適用

1. Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン

④東京都「2020年に向けた東京都の取組－大会後のレガシーを見据えて－」（抜粋）

- 競技会場周辺等のバリアフリー化、アクセシビリティ・ガイドライン*の策定等、大会に向けてバリアフリー化を推進



・競技会場周辺等の都道、都立公園、鉄道駅のバリアフリー化とともに都道等の無電柱化を推進します。

・アクセシビリティ・ガイドラインを組織委員会、関係機関とともに策定し、東京都の競技施設整備に反映します。また、アクセス経路等の整備を促進します。

・そして、アクセシビリティ・ガイドラインの考え方をユニバーサルデザインのまちづくりの一層の推進につなげていきます。

*アクセシビリティ・ガイドライン：正式名称は「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」。組織委員会が国際パラリンピック委員会の求めに応じて策定する、ハード・ソフト両面のバリアフリー化の推進を目的とする東京2020大会用のガイドライン

2. バリアフリーの進捗状況と目標

- ・バリアフリー法や交通政策基本計画等に基づき、2020年度までに1日の利用客数3,000人以上の旅客施設を100%バリアフリー化することなどを数値目標としており、その着実な達成に向けて取組みを推進中。

		全国現状 (2014年度末)	全国目標 (2020年度末)
鉄道	鉄軌道駅	85% (92%) ※	原則100%
	ホームドア	55路線 615駅	約800駅
	鉄軌道車両	62%	約70%
バス	バスターミナル	84%※	原則100%
	ノンステップバス	47%	約70%
	リフト付きバス等	6%	約25%
船舶	旅客船ターミナル	100%※	原則100%
	旅客船	32%	約50%
航空	航空旅客ターミナル	85%※	原則100%
タクシー	福祉タクシー車両	14,644台	約28,000台

※段差解消済みの施設の比率。鉄軌道駅の「()」内は移動円滑化基準第4条に適合していないが、段差を解消している駅を含めた数値。

		全国現状 (2013年度末)	全国目標 (2020年度末)
道路	特定道路	83%	原則100%
都市公園	園路及び広場	49%	約60%
	駐車場	44%	約60%
	便所	34%	約45%
路外駐車場	特定路外駐車場	54%	約70%
建築物	特別特定建築物	54%	約60%

3. オリパラを見据えたバリアフリー化の推進に関する調査研究 (概略)

○2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据え、高齢・障害のある外国人をはじめとした移動制約者が、羽田・成田空港への到着時から競技会場、主要な都内の観光地まで円滑に公共交通機関を利用して移動できるよう、ハード面の施設整備にとどまらない、使い勝手の良い、ワンランク上のバリアフリー化を目指す。

- 3つの視点**
- ① **連続的なバリアフリー**・・・これまでは個別に整備が進んでいた、複数事業者が関係する施設・経路等での整備や案内のあり方
 - ② **ソフト面のバリアフリー**・・・物理的な段差等のバリアだけでなく、案内サインや人的な対応等のあり方
 - ③ **ユニバーサルデザイン**・・・高齢者や障害者等へのバリアフリーだけでなく、外国人や小さな子供、女性など多様な人々が使いやすい施設のあり方

調査概要

(1) 乗換経路等を含めた連続的・一体的なバリアフリー化に係る調査

- モデルルートを設定し、具体的施設・設備の現状に則して課題を抽出
→調査対象エリアの検討、現状調査、障害者等移動需要調査を実施
- 外国人をはじめ、視覚障害者、聴覚障害者などの情報制約のある者にとって、ソフト面での対応は特に重要であることから、人的対応を含めたソフト面の検討に重点を置く。

<調査対象イメージ>

【主な調査ルート(想定)】

- ・成田空港第一・第二ターミナル～成田空港駅～
～東京駅(シャトルバス乗り場含む)～信濃町
～日暮里～秋葉原～信濃町
- ・羽田空港国際線ターミナル～羽田空港国際線駅～品川+品川駅周辺ホテルまでの経路、有楽町～辰巳駅 等
- ・上記経路から、浅草エリア(都内の主たる観光地)

(2) 連続的・一体的な誘導案内のあり方(案内サインの統一等)に係る調査

- 複数事業者が関係する大規模ターミナル等を対象として、案内サインのわかりやすさや連続性について調査・検討を行う(モデルターミナル:東京駅)。

検討会

○調査結果を踏まえた検討会を開催し、連続的なバリアフリー整備の方向性を取りまとめる。

- ・需要ピーク時の人的対応
- ・ホームと車両の段差への対応
- ・車いすマークによるルート案内
- ・東京駅におけるサインのあり方、等

第1回 (10/30)	第2回 (1/7)	第3回 (3/22)
調査の視点、方向性等の共有	課題の抽出と改善方策の検討	とりまとめ案の検討

モニター調査実施

- チェック結果の整理(イメージ)

- サインのあり方アウトプット(イメージ)

出典:「見やすわかりやすい交通拠点のサイン計画の手引き」(平成21年3月 交通エコロジー・モビリティ財団)

とりまとめ(3月)

公共交通機関の連続的なバリアフリー・ユニバーサルデザインのあり方

連続的なサインシステムのモデル構築

<活用イメージ>

- 整備の推進・加速化

- 次期バリアフリー整備ガイドライン等への反映

- 他の協議体との連携
 - ・アクセシビリティ協議会
 - ・新宿ターミナル協議会
 - ・渋谷駅中心地区まちづくり調整会議
 - ・東京駅丸の内地下周辺基盤整備検討会 等

※バリアフリーは障害によりもたらされるバリア(障壁)に対処するとの考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインはあらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。(「障害者基本計画」平成14年12月閣議決定)

4. オリパラを見据えた観光地のバリアフリー化の評価に関する調査研究 (概略)

- 2020年東京大会の開催、更にはその先の超高齢社会への対応という観点から、全国的により高いレベルのバリアフリー化を進めていく必要がある。
- しかし現状、地方の観光地においてバリアフリー化の指針や情報提供のあり方が明確ではなく、移動制約者にとっては、地方の観光地がどの程度バリアフリー化を進めているのか、また、どのようなバリアが存在するのか、比較・検討することは困難な状況である。
- こうした状況を踏まえ、既存情報の把握や現地調査を通じて多様なニーズに対応できるバリアフリー評価指標を作成し、観光地におけるバリアフリー情報提供のあり方や、全国の観光地への普及方策等について議論を行う。

調査概要

＜調査方針＞

①観光地・観光施設の特性を考慮

- 観光地・観光施設においては自然資源や歴史資源の保全が求められることも多く、画一的なバリアフリー化を促すことは難しいことに留意。



②ソフト面の対応の重要性を考慮

- ハード面の対応だけではアクセシビリティの改善が困難な場合は、人的対応等ソフト面の対応によるカバーが重要。



③多様な観光客のニーズに対応する指標を検討

- 様々な特性を持った観光客のニーズに応えるには、一律の基準化は難しいため、本当に欲しい情報を把握し、現況を正確に分かりやすく伝えるという観点が必要。



④情報の鮮度を考慮

- 情報が古いままのバリアフリー情報は有害になることがあるため、情報の鮮度も重要な指標としてとらえる。



⑤評価指標の汎用性・標準化を考慮

- 本調査における現地調査の実態把握が目的ではなく、全国の各観光地域で使用できる指標を作成することを目標とする。

＜業務概要＞

a.事前調査等の実施

- 全国の主要な観光地のバリアフリー情報を収集・分析

b.対象エリアにおける現地調査の実施

- 拠点駅等からの観光地アクセス、周辺施設、宿泊施設等の現状調査。




c.バリアフリー化指標の検討

- aおよびb(既存資料や今回対象エリアの調査結果)に基づき、バリアフリー化の状況の評価する指標を検討する。

d.検討会の開催

- a～cの検討を行うにあたって、有識者、国、自治体、交通事業者等による検討会を開催し、評価指標を取りまとめる。

オリパラを見据えた観光地のバリアフリー化の評価に関する検討会

<p>第1回 (11/11)</p> <p>業務の全体計画・進め方、調査対象の設定</p>	<p>第2回 (1/18)</p> <p>全国の既存情報の整理結果、対象観光施設等の現状、指標案の検討</p>	<p>第3回 (3/17)</p> <p>バリアフリー化指標の検討</p>
--	--	--

モニター調査実施

とりまとめ (3月)

○アクセシブルな観光地の条件を抽出し、評価のあり方、指標のあり方をとりまとめ

アクセシブルな観光地の評価指標

▼

＜活用イメージ＞

- 旅行前の比較検討手段として
- 他の観光地の整備目安として

※イメージ

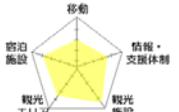
奈良公園

バリアフリー指数

4.0

★★★★☆

〇コミ: 35件






(写真提供: 一般社団法人奈良県ビジターズビューロー)

観光地・施設区分	対象	評価
観光施設	段差、トイレ、通路、...	○
飲食施設	段差、トイレ、通路、...	◎
宿泊施設	段差、トイレ、通路、...	◎
駐車場	段差、トイレ、通路、...	...
...

5. 新宿駅における取組

- ・昨年10月、遠藤オリパラ大臣が、舩添東京都知事及び新宿区長とともに、新宿駅においてユニバーサルデザインと多言語対応の取組状況について視察。
- ・乗換ルートのうち段差が解消されていない箇所や、わかりにくい案内表示等の課題を確認するとともに、東京都及び新宿区が「新宿ターミナル協議会」を立ち上げ、課題の解決に向けた検討を行っていることを確認した。
- ・また、ユニバーサルデザイン社会の実現に向けた取組を、新宿駅をモデルとして、大会関連の他の旅客施設等、東京の他のエリアにも広げていく必要性を確認したところ。



(昨年10月 遠藤オリパラ大臣による新宿駅視察の様子)

<新宿ターミナル協議会について>

1 目的

新宿駅及びその周辺部を対象として、利用者本位のターミナルの実現に向け、多様な関係者が連携して利便性の向上に取り組むことを目的として、新宿ターミナル協議会を設置する。

2 取組内容

案内サインの充実や乗換ルートのバリアフリー化などの利用者の利便性向上に関すること

3 対象範囲

新宿駅周辺(右図)(駅周辺の共用スペース(自由通路等)、駅ビル・地下街、地上道路)



(新宿ターミナル協議会 対象範囲)

6. 多機能トイレへの利用集中の実態把握と今後の方向性について

- 国土交通省において、平成23年度に多機能トイレの利用実態を調査し、今後のトイレ整備の方向性について取りまとめた。これを基に**一般の利用者のマナー向上**に関するパンフレットを作成し、広く展開するとともに、機能分散の考え方等をバリアフリーガイドラインに記載。
- しかし、現在、依然として、一般の利用者のマナー向上が**継続的な課題**として残るとともに、**目に見えない障害のある利用者への配慮**が課題となっている。

<調査の背景>

駅や建築物などに、近年、子ども連れなど利用できる**多機能トイレ**が数多く設置。

車いす使用者などの障害者だけではなく、**高齢者、子ども連れなどによる利用が集中し、車いす使用者が使いにくくなっている**という指摘

<調査結果概要>

- 車いす使用者のうち約94%の方が、多機能トイレで待たされた経験がある。**
- 多機能トイレで待たされた車いす使用者のうち約83%の方が子ども連れ、約71%の方が障害者に見えない人が多機能トイレから出てくることを経験している。**
- 車いす使用者のうち約75%の方が、多機能トイレが不足していると感じている。**

<今後のトイレ整備の方向性>

1. **一般の利用者のマナー向上が必要**

- 車いす使用者は広いトイレ空間が不可欠のため健康者が長時間占有することがないよう啓発が必要

→ **一般利用者のマナー向上に関するパンフレット**を作成(平成24年3月)。

2. **多機能トイレの機能分散を図る等のトイレ空間の充実が必要**



一般利用者のマナー向上に関するパンフレット

7. リフト付きバス及びUDタクシーの導入促進

○リフト付きバスの導入促進

※空港アクセスバスへのリフト付き車両導入に向けた実証運行

羽田・成田空港路線においてリフト付大型バスの実証運行を本年実施予定。
ケーススタディの結果から課題等を検証し、更なる導入の検討を行う。

＜参考＞
リフト付バス等整備目標
2014年度末：6%
→2020年度末：約25%



いすゞGALA12m リフト付きバス



導入支援

- 地域公共交通確保維持改善事業費補助金
補助率：1 / 4 又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1 / 2のいずれか低い方
- バリアフリー対応車両に係る減税措置
 - ・自動車重量税：適合基準車両の初回分を免除
 - ・自動車取得税：適合基準車両の取得価額から乗車定員に応じて650万円又は200万円を控除

○ユニバーサルデザイン（UD）タクシーの導入促進

ユニバーサルデザイン
タクシーとは？

流し営業にも活用されることを想定し、身体障害者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人等、様々な人が利用できる構造となっているタクシー車両



写真の出典：
・日産自動車ホームページ、
パンフレット等

認定制度

- ユニバーサルデザインタクシーの構造を標準仕様化し、標準仕様を満足する車両を国が認定する制度を平成24年3月に創設

(ユニバーサル
デザインタクシー
マーク)



導入支援

- 地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (補助率 1 / 3)
- ユニバーサルデザインタクシーに対する減税措置
 - ・自動車重量税：認定車両の初回分を免除
 - ・自動車取得税：認定車両の取得価額から100万円を控除

※ユニバーサルデザインタクシー等の専用レーンを羽田空港国際線ターミナルと東京駅に設置（昨年9月）

※東京都は、環境性能が高いユニバーサルデザインタクシーの購入補助制度（上限60万円/台）を導入する方針で、28年度予算案にその予算を計上（5年間で61億円）

8. ICT移動支援

・ユニバーサル社会の構築に向け、大会を当面の目標とし、屋内外の電子地図や屋内測位環境等の空間情報インフラの整備・活用、及び移動に資するデータのオープンデータ化等を推進し、民間事業者等 が多様なサービスを提供できる環境を整備する。さらに、社会全体のICT化実現に向け、産学官共同で検討する「2020年に向けた社会全体のICT化推進に関する懇談会」における平成27年7月の「アクションプラン（第一版）」においてスマートフォンや交通系ICカードを活用した入国から出国までのスムーズな移動や言語等の属性情報に応じた情報提供などを明記し、平成28年度には、「IoTおもてなしクラウド事業」により、複数地域で実証実験を実施。

歩行者移動支援サービスのイメージ

空港

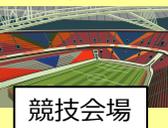


屋内外問わず、自分の現在位置、目的地までの経路等の情報が詳細に入手可能

主要駅



目的地ハシームレスに移動



多言語で場所に
応じた観光案内

競技会場の自分の
座席まで案内

例えば、障害者や高齢者、ベビーカー等が楽に移動できる段差の少ない経路を案内



都市サービスの高度化 (IoTおもてなしクラウド事業)

【概要】

IoT時代の技術進歩の成果を踏まえ、訪日外国人等のスムーズな移動、観光、買い物等の実現に向け、スマートフォン、交通系ICカードやデジタルサイネージ等と、共通クラウド基盤を活用した多様なサービス連携(個人の属性・言語等に応じた情報提供や支払手続の簡略化等)を可能とするため、複数地域で実証を実施

【目標】

2020年に向けて、我が国における訪日外国人の行動を支援するための仕組みを確立する。



9. デジタルサイネージ等による情報発信

災害情報等一斉配信

- ① 災害等の緊急時において、災害情報、避難所情報、交通機関情報、支援物資の配布情報等を一斉配信すること。
- ② 最短の避難所までデジタルサイネージから発信される情報をきっかけとして、スマートフォンなどと連携させて、安全に誘導すること。
- ③ 2020東京大大会では、訪日外国人を含む我が国に滞在する人に対して、オリンピック・パラリンピック競技に関する最新情報（スケジュール、競技結果、選手情報等）を一斉配信すること。



帰宅困難者等に対する
災害情報の提供



競技情報の提供

個人に最適な双方向による情報提供

あらかじめ、属性情報（言語、宿泊先、アレルギー、宗教、障がい、滞在期間、観戦予定、観光先等）を登録しておくことで、主要な観光地やショッピングモール等において、デジタルサイネージとスマートフォンやICカード等の他のデバイスと連動させ、利用者の属性（言語等）に応じた情報提供・サービスを実現すること。

【都市機能の高度化・景観美化の実現】

- ① 障がい者、高齢者含む、訪日外国人の動線をスムーズに誘導し、街の交流人口の拡大を促すこと
- ② 街の魅力を最大化する情報通信基盤となること



スマートフォン等と連携で
多言語で情報入手



都市機能の高度化・
景観美化