

2016年3月25日

ユニバーサルデザイン 2020 街づくり分科会 DPI 日本会議意見

DPI 日本会議 佐藤聡

1. 基本理念

(1) 国連障害者権利条約の理念を踏まえ「他の者との平等」を基礎とする

我が国が 2014 年に批准した障害者権利条約は、基本的な理念として「他の者（障害のない者）との平等を基礎」としている。その理念を踏まえ、障害のある者もないものと等しく、すべての者が選択権を保障された生活を送れるように、環境を整備する。

街づくり整備の対象は、交通アクセス（タクシー、バス、空港アクセスバス、長距離バス、電車、特急、飛行機、船舶など）、商業施設、飲食店、宿泊施設、劇場・スポーツ観戦施設、公園など余暇活動を含めた日常生活全般に関わるものとする。

(2) 国際的な整備基準を踏まえたユニバーサルデザイン整備

国際パラリンピック委員会が策定した IPC アクセシビリティガイドは、競技場の整備にとどまらず、まちづくり全般のわたる基準を示している。これら世界的な整備基準を踏まえて街づくりを行う。

(3) 当事者参画を基本とする

大型施設、複合施設、ICT 等では、計画・設計、施工の各段階及び完成後の評価について当事者参画のもとに行う。

(4) 緊急避難を想定する

高齢者、障害者を含めたすべての人が安心して避難できることを想定した街づくりを行う。

2. 交通アクセスにおける現在の課題点

(1) 空港アクセスバスのバリアフリー化

現在、全国の空港アクセスバスでリフト付き車両は1台もない。車いす使用者は鉄道がない地方空港では空港から市内への移動方法がない。世界的に見れば、空港アクセスバスは先進国ではスロープ又はリフト付き車両の導入が進んでおり、日本は極端に遅れている。

(2) 新幹線・特急車両におけるフリースペースの設置

現在は車いすから座席に移乗することを前提とした設計で、移乗ができない重度障害者は車いすのまま乗車するスペースがない。東海道新幹線では、1編成で定員 1,300 人だが、車いすのまま乗車できるのは 1 台のみ（多目的室）。

海外ではフリースペースを設けて、車いすのまま複数台乗車可能な車両が一般的。日本だけが座席への移乗を前提とする古い設計思想のまま、世界から取り残されている。

(3) ハンドル型電動車いすの乗車制限の解除

海外ではハンドル型電動車いすは一般の電動車いすと全く同じ取り扱いで、どの公共交通機関も利用できる。日本だけが乗車制限を続けている。

(4) 在来線は、一車両に一方所のフリースペースを確保する

生活スタイルの変化を踏まえ、すべての車両に 1カ所以上車いす・ベビーカー等が乗車できるフリースペースを設ける。

(5) 駅の規模に応じたエレベーター等の設置基準の見直し

バリアフリー法では駅の規模に応じた基準が設定されていないため、1日に 100 万人以上利用する駅も、バリアフリールートはワンルートしかなく、11 人乗りエレベーターが 1 台しかない。駅の規模に応じた整備基準が必要。

(6) 駅ホームの隙間と段差の解消、ホームドア設置の推進

車いす利用者が駅員の手助けなく単独で利用できるように、ホームと車両との隙間と段差を解消する。
ホームドアの設置を促進する。

(7) ユニバーサルデザイン (UD) タクシーの普及

海外では UD タクシーの普及が進んでおり、日本だけが著しく遅れている。

3. 今後改善が必要な重要課題

(1) 店舗の UD 化

バリアフリー法では、床面積が 2,000 m²以上の特別特定建築物しか整備対象に含まれていないため、一般的な店舗の UD 化が全く進んでいない。新たにオープンする店舗でも段差や固定椅子等があり、車いすで利用できないものが続々とつくられてしまっている。

アメリカでは ADA ですべての店舗が法的対象となっているため、どの店舗も車いすで利用できるように整備が進んでいる。一方、日本では車いす利用者が 3 人いたら、入れる飲食店を探すのは至難の業である。この状況は 2000 年のバリアフリー法施行以前と比べて全く改善されていない。**飲食店を含めた店舗の UD 化を進める施策が必要**である。

(2) 宿泊施設の UD 化

バリアフリー法では、車いす使用者客室（バリアフリールーム）の 2%以上の設置を求めている。しかし、設置が十分進んでいないことと、バリアフリールーム 2%では対応出来ない問題の 2つの課題がある。

たとえば、車いす使用者 3 人で旅行した場合、多くのホテルはバリアフリールームがあったとしても 1 部屋しかないため、3 人バラバラのホテルに泊まらざるを得ない。これは 2%の整備をしていない問題と、2%整備しても部屋が足りないという 2つの問題があるからである。まずは**バリアフリールーム 2%の整備を進める**こと、さらに、**一般客室の UD 化を押し進める施策が必要**である。

一般客室も段差を解消し、トイレ・浴室への間口を広げる（67cm 程度）ことによって、手動車いす程度の大きさであれば利用可能となる。バリアフリールームが埋まっても（なくても）、手動車いす利用者は一般客室への宿泊が可能となる。バリアフリールームへの利用集中を分散し、全体としてより多くの車いす利用者が宿泊可能となるのである。段差の解消は高齢者などにも有効である。

2016年3月25日

全日本ろうあ連盟の 「バリアフリー」「ユニバーサルデザイン」に対する考え

一般財団法人全日本ろうあ連盟
副理事長 長谷川芳弘

街づくり施策における聞こえない人の「情報アクセス」「情報保障」については、これまで、ソフト面の施策、あるいは心のバリアフリーの施策の一部として位置づけられることが多く見られました。

情報アクセス・コミュニケーションに関するバリアについては、移動に伴うバリアと同様にハード面、ソフト面両方からの解消施策が必要です。また、人的資源についても、介助者や移動支援者と同様に手話通訳者・要約筆記者が位置づけられることが出来ます。

よって、移動系のバリア施策と同様に、情報アクセス・コミュニケーション系のバリア施策についても基本施策として位置づけ、整理・検討を進めて頂けるようお願いいたします。

