交通バリアフリー

大阪産業大学
人間環境学部
吉川　耕司

概念の進展と拡張

バリアフリー (BF)

ユニバーサルデザイン (UD)

ノーマライゼーション

バリアフリーの考え方と法制度

- アメリカ (1961,1968)：障壁のない設計
- 「ハートビル法」(1994)
- 「交通バリアフリー法」(2000)
- 「バリアフリー新法」(2006)
- 高齢者や身体障害者が社会生活を送るうえで障壁となる物を除去すること

ハートビル法

ハートビル法

法律の骨子

1 デパート
建築主
者等が

2 高齢者、
準として
① 基礎
高
② 誘導
高

3 都道府
する事務
① 特定
② 特定

4 認定建
① 公益
る。
② 所得
③ 政府
④ 新築

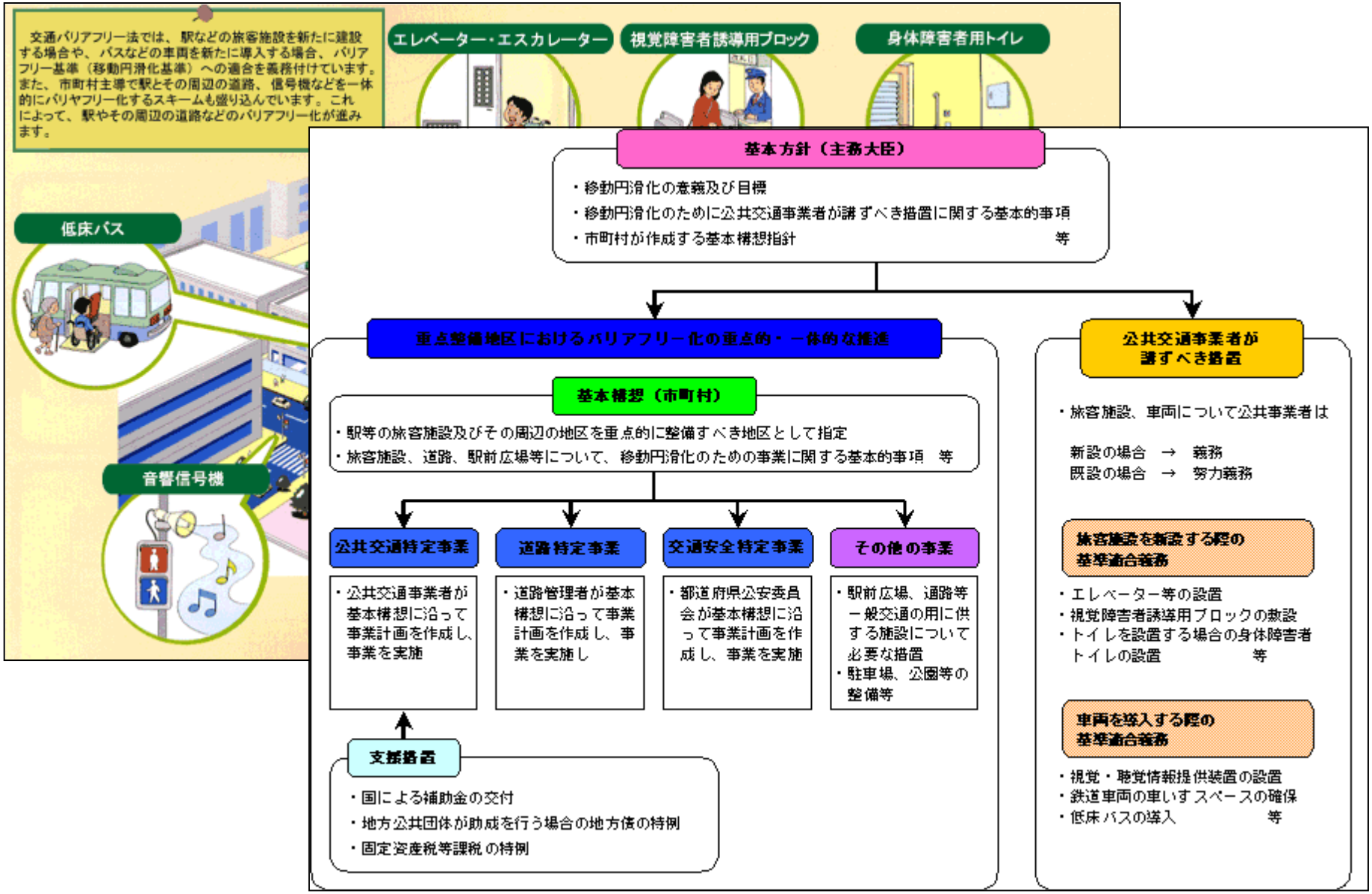
5 特定
① 病
② 劇
③ 集
④ 展
⑤ 百
⑥ ホ
⑦ 老
⑧ 体
⑨ 博
⑩ 公
⑪ 飲
⑫ 理
⑬
⑭
⑮
⑯

6 特定
①
②
③
④
⑤
⑥
⑦

7 判断基準の概要

	基礎的基準	誘導的基準
出入口	①建築物の一つの出入口を車いすが通行できるものとする 幅80cm以上 ②客席、売場等の出入口は幅を80cm以上とする。	①建築物すべての出入口を車いす使用者が円滑に利用できるものとする 主要な出入口は自動扉とし、幅を120cm以上とするとともに、他の出入口についても幅を90cm以上とする。 ②客席、売場等の出入口は、幅を90cm以上とする。
廊下等	①幅を120cm以上とし、一定区間ごとに車いす使用者が回転可能なスペースを設ける。	②幅を原則として180cm以上とする。
階段	①手すりを設ける。	①両側に手すりを設ける。 ②幅150cm以上、けあげ16cm以下、踏面30cm以上以上とする。
スロープ	①手すりを設ける。 ②幅を120cm以上、勾配を12分の1以下とする。	①両側に手すりを設ける。 ②幅を150cm以上、勾配を勾配を12分の1以下とする。
昇降機	①床面積の合計が2,000m²以上で2階建て以上のものには、原則として出入口の幅80cm以上、かご床面積1.83m²以上、奥行き135cm以上、乗降ロビー150cm角以上のエレベーターを設ける。	①2階建て以上の建築物に設ける1以上のエレベーターは出入口幅90cm以上、かご床面積2.09m²以上、奥行き135cm以上、乗降ロビー180cm角以上とし、その他のエレベーターは基礎的基準のとおりとする。
便所	①便所を設ける場合には、車いす使用者用便房を当該建物に1以上設ける。 ②床置式小便器を当該建物に1以上設ける。	①便所を設ける場合には、車いす使用者用便房を各階の便房数の原則2%以上設ける。 ②各階の便所には、床置式小便器を1以上設ける。
駐車場	①駐車場には車いす使用者用の駐車スペース(幅350cm以上)を1以上設ける。	①駐車場には車いす使用者用の駐車スペース(幅350cm以上)を原則として総数の2%以上設ける。
敷地内の通路	①幅を120cm以上とし、高低差がある場合には、スロープ等を設ける。	①幅を180cm以上とし、高低差がある場合には、スロープ等を設ける。

交通バリアフリー法


交通バリアフリー法では、駅などの旅客施設を新たに建設する場合や、バスなどの車両を新たに導入する場合、バリアフリー基準（移動円滑化基準）への適合を義務付けています。また、市町村主導で駅とその周辺の道路、信号機などを一体的にバリヤフリー化するスキームも盛り込んでいます。これによって、駅やその周辺の道路などのバリアフリー化が進みます。
エレベーター・エスカレーター
視覚障害者誘導用ブロック
身体障害者用トイレ
低床バス
音響信号機
基本方針（主務大臣）
・移動円滑化の意義及び目標
・移動円滑化のために公共交通事業者が講ずべき措置に関する基本的事項
・市町村が作成する基本構想指針 等
重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進
基本構想（市町村）
・駅等の旅客施設及びその周辺の地区を重点的に整備すべき地区として指定
・旅客施設、道路、駅前広場等について、移動円滑化のための事業に関する基本的事項 等
公共交通特定事業
・公共交通事業者が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施
道路特定事業
・道路管理者が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施し
交通安全特定事業
・都道府県公安委員会が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施
その他の事業
・駅前広場、通路等一般交通の用に供する施設について必要な措置
・駐車場、公園等の整備等
支援措置
・国による補助金の交付
・地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例
・固定資産税等課税の特例
公共交通事業者が講ずべき措置
・旅客施設、車両について公共事業者は
新設の場合 → 義務
既設の場合 → 努力義務
旅客施設を新設する際の基準適合義務
・エレベーター等の設置
・視覚障害者誘導用ブロックの敷設
・トイレを設置する場合の身体障害者トイレの設置 等
車両を導入する際の基準適合義務
・視覚・聴覚情報提供装置の設置
・鉄道車両の車いすスペースの確保
・低床バスの導入 等

バリアフリー新法

交通バリアフリー法

「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」

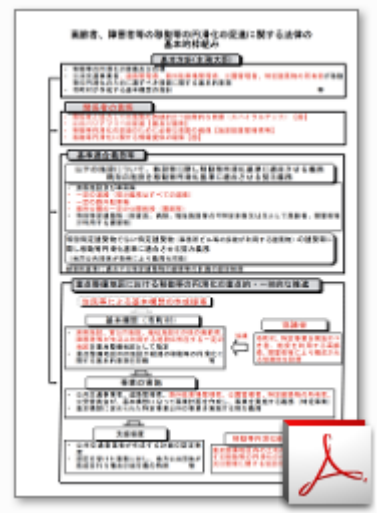
ハートビル法

「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」

統合
拡充

バリアフリー新法

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」



「４つのバリア」

物理的バリア

•行動を阻害する形のバリア

情報のバリア

•情報が伝わらないために行動できないこと

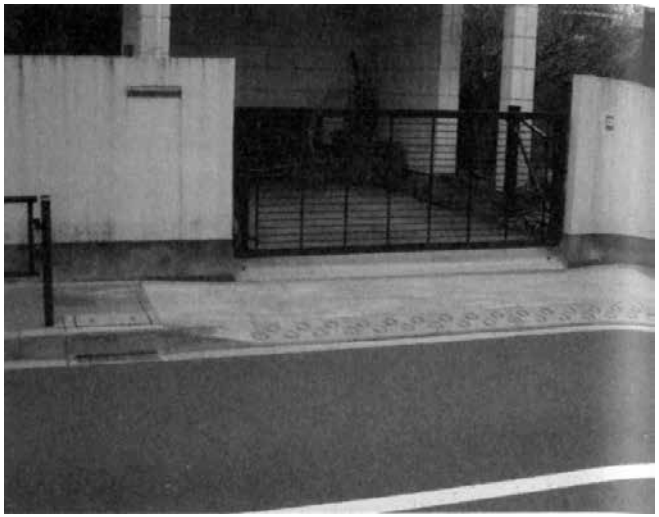
制度のバリア

•高齢者や障害者などに対する法律や規則のバリア

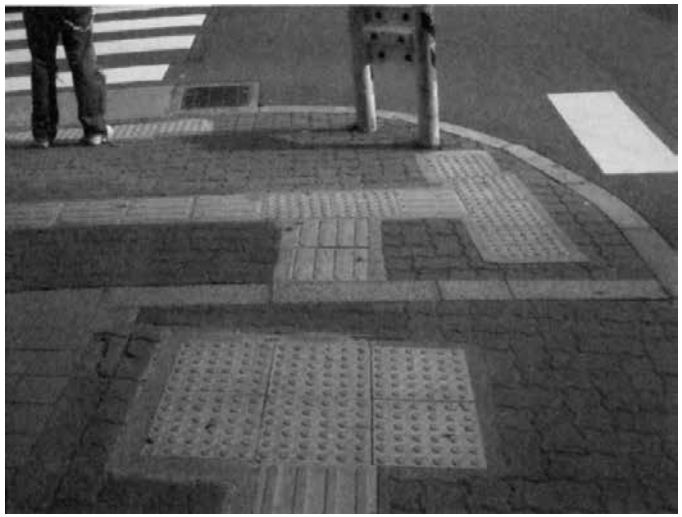
心のバリア

•高齢者や身体の不自由な人を差別する心、馴染もうとしない心、自分さえよければよいという気持ち

「４つのバリア」の実例



道路の段差と傾斜



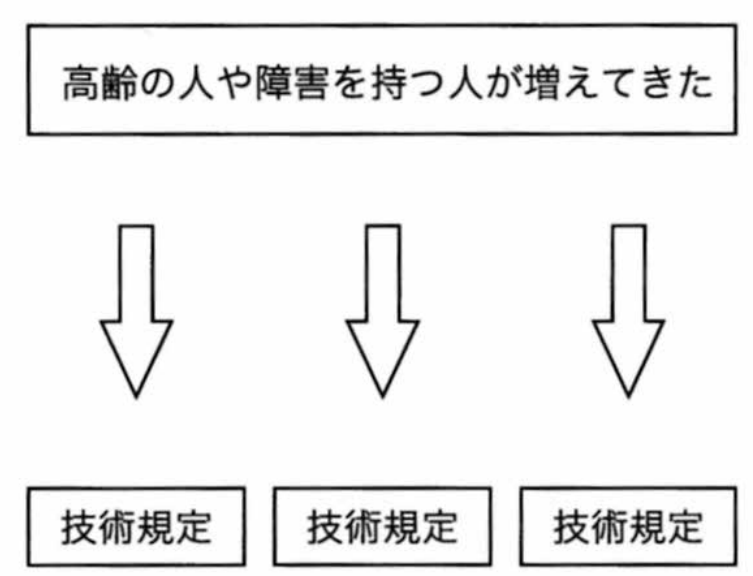
途中で途切れる視覚障害者誘導用ブロック

違法だとされる店の入り口の段差修正スロープ

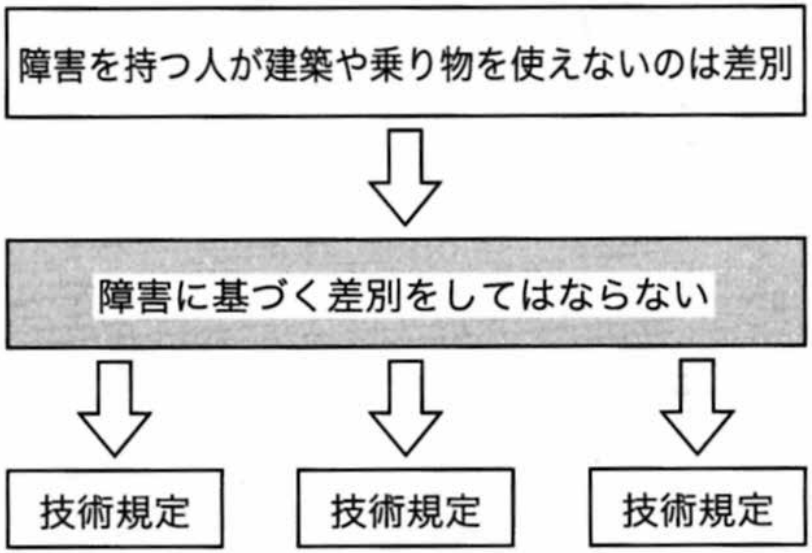
視覚障害者誘導ブロック上の違法駐輪

ユニバーサルデザインの考え方と法制度

- 「ADA法（障害を持つアメリカ人法）」（アメリカ、1990）
- 「できるだけ多くの人が利用可能であるように製品、建物、空間をデザインすること」（ロナルド・メイス）
- 「バリアフリー」→「アクセシブル＆ユーザブル」

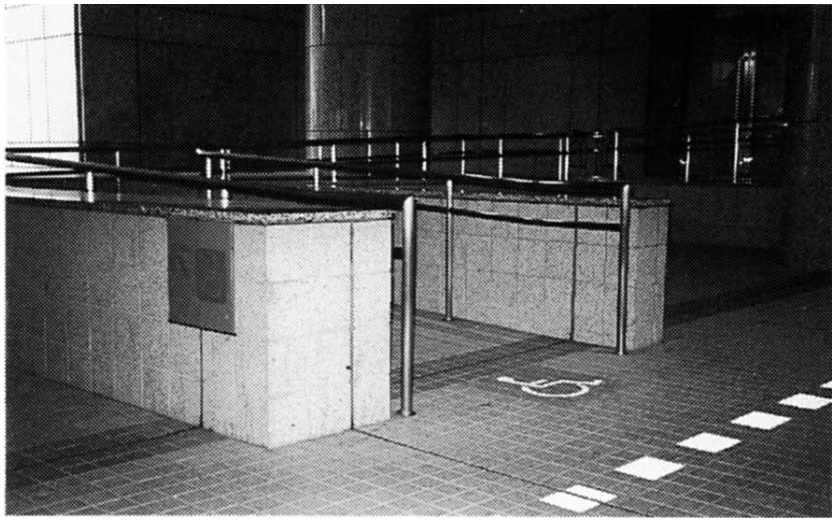


日本の考え方



米国の考え方

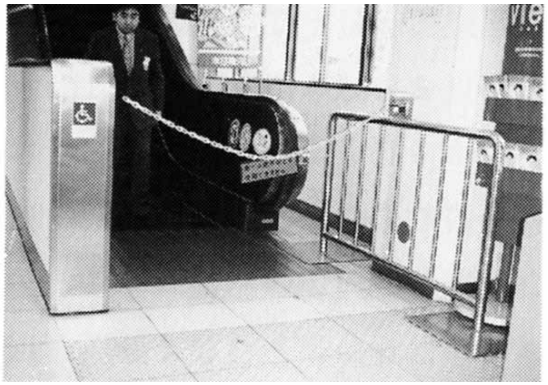
“ 阻害するデザイン ”



床に大きなシンボルマーク
（スペシャルな扱い）

「身障者以外の方の
操作はご遠慮ください。
ドアの開閉が遅くなり
皆が迷惑します」

障害の強調と隠蔽

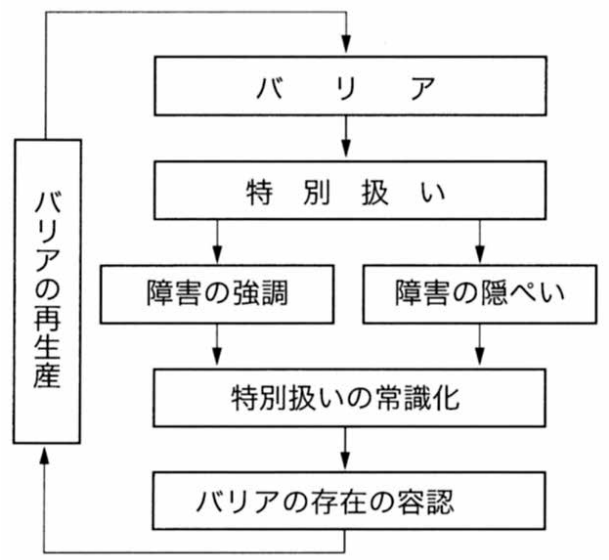


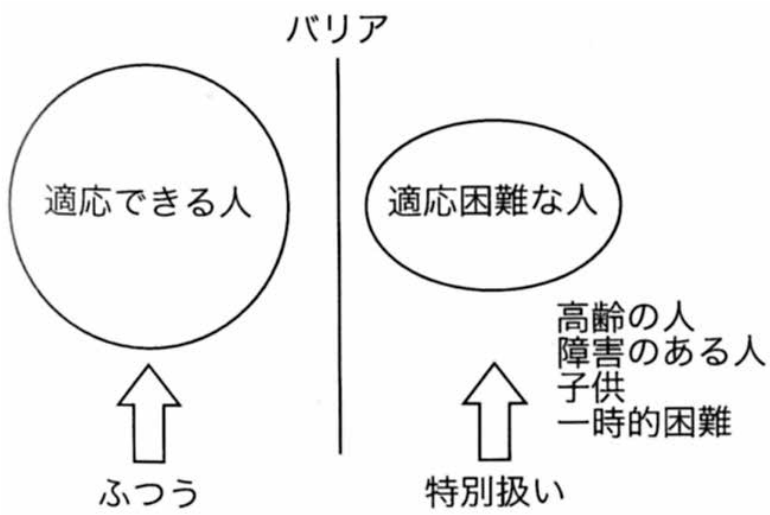
特殊なリフトや台車で階段を下りる。周りの人がみつめている。

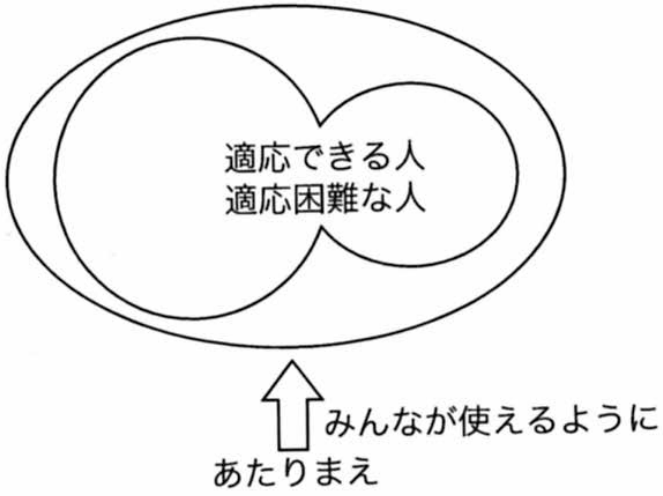
車いす対応エスカレーター。車いす使用者が利用しているときは、一般客は使わせてもらえない。多くの人の注目の的。

特別な通路への入口。「関係者以外立入禁止」と書いた札がある。特別な通路は業務用通路であることが多い。

バリアフリー VS ユニバーサルデザイン





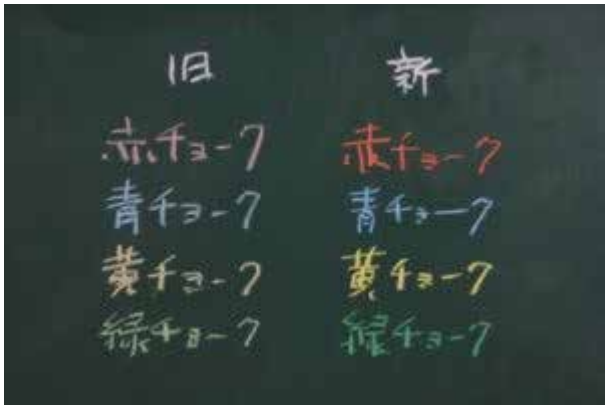


バリアフリーの発想

ユニバーサルの発想

ユニバーサルデザインの例

ユニバーサルデザインの例



障害の分類と概念

障害の分類（障害者基本法）

- 障害
  - 身体障害
    - 運動機能障害
    - 視覚障害
    - 聴覚言語障害
    - 内部障害
  - 知的障害
  - 精神障害

ICIDH（国際障害分類）による障害の概念

- 障害
  - 身体レベル — 機能障害 — 疾患や外傷が原因で身体的、精神的な機能や形態に異常をきたすこと
  - 個人レベル — 能力の低下 — 機能障害により。行動能力が制限されたり、喪失したりすること
  - 社会レベル — 社会的不利 — 障害があるために、設備や精度、法律の不備や偏見などによって、人々に保障されるはずの生活水準や社会活動への参加、社会的評価などが不利になること

ノーマライゼーション

- 身体障害者が特別視されることなく、社会に生活する個人として、健常者とともに社会に参加し、共に行動できるようにすべきであるという考え方。
- 施設福祉 → 在宅福祉、地域福祉

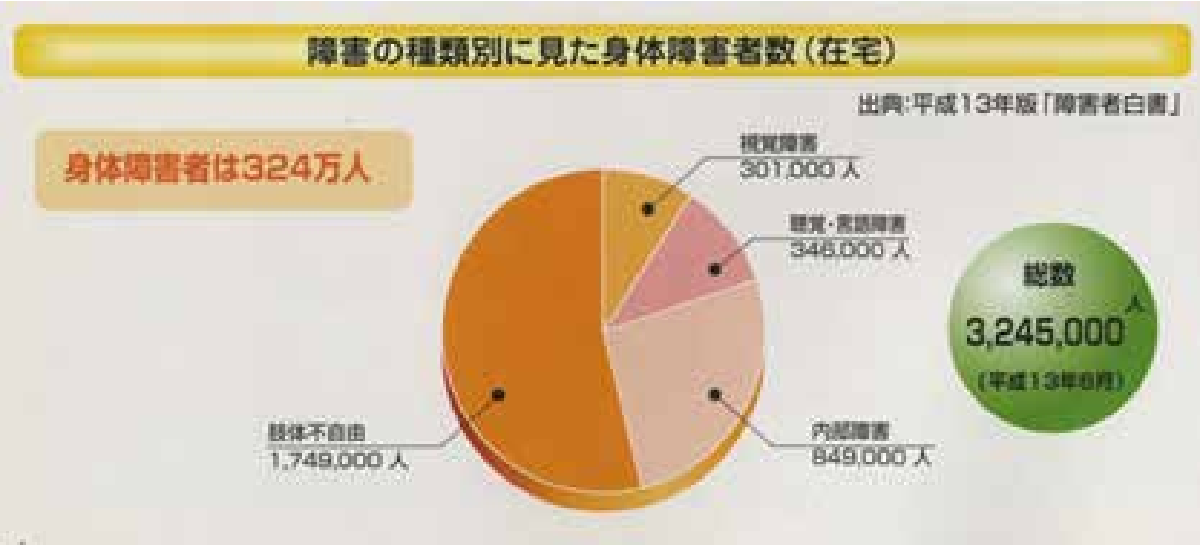
国内交通基本法（1982，フランス）

第1条では、国内交通体系に対して「すべての利用者の交通に関する権利、移動手段を選ぶ自由、並びに輸送を自身で実行し又はある機関若しくは企業に依頼する権利を有効にする」ことを求めている。この条文は、交通に関する権利（いわゆる「交通権」）の保障を明記したものといえる。

交通権

京都市のバリアフリー構想

交通バリアフリーの現状



旅客施設のバリアフリー化

	総施設数			移動円滑化基準適合している旅客	
	H14年度末	対前年度比	H13年度末	H14年度末	対前
鉄軌道駅	2,739	(100%)	2,742	1068	(11
バスターミナル	45	(102%)	44	32	(10
旅客船ターミナル	9	(113%)	8	5	(16
航空旅客ターミナル	22	(105%)	21	4	(20

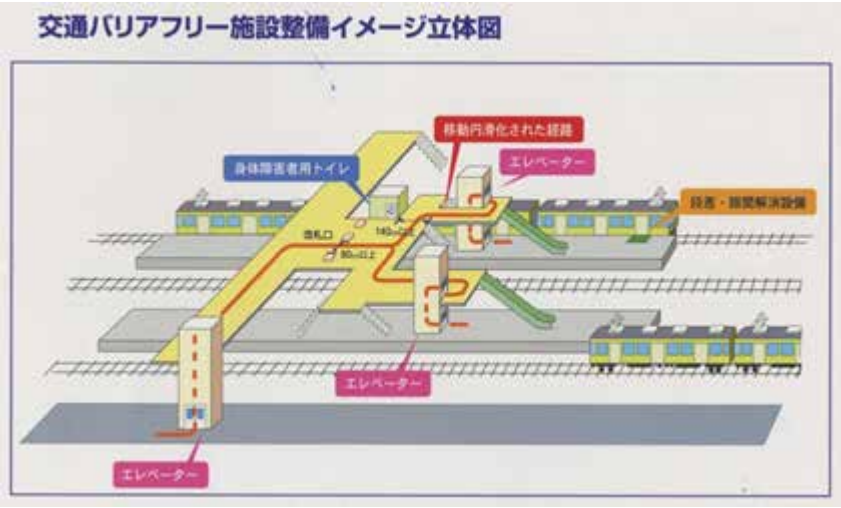
1)「設置の解消」については、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準（施設の
第4条（移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象）を既存
2)航空旅客ターミナルについては、身体障害者が利用できるエレベーター・エスカ
3月末までに100%達成されている。

車両等のバリアフリー化の現状

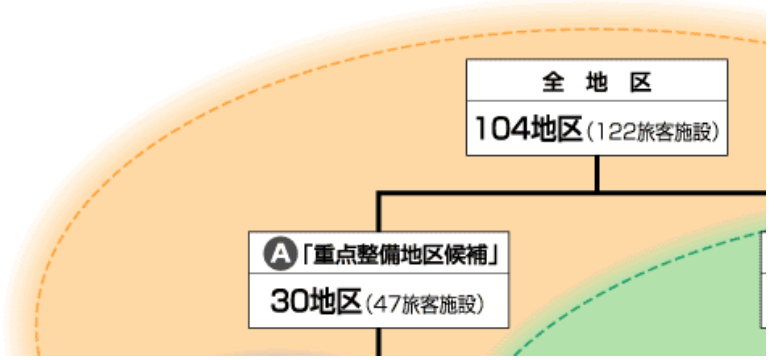
	車両等の総数			移動円滑化基準に適合している車両等の数			全体に対する割合	(昨年度の割合)
	H14年度末	対前年度比	H13年度末	H14年度末	対前年度比	H13年度末	H14年度末	H13年度末
鉄軌道車両	51,136	(100%)	50,967	9,922	(131%)	7,565	19%	15%
バス	58,424	(100%)	58,273	—	(—)	—	—	—
低床バス	—	—	—	8,095	(159%)	5,105	14%	9%
ノンステップバス	—	—	—	3,835	(167%)	2,294	7%	4%
旅客船	1,116	(100%)	1,114	24	(1200%)	2	2%	0.2%
航空機	465	(102%)	455	114	(200%)	57	25%	13%

※( )内は対前年度比

交通バリアフリー法での取り組み内容

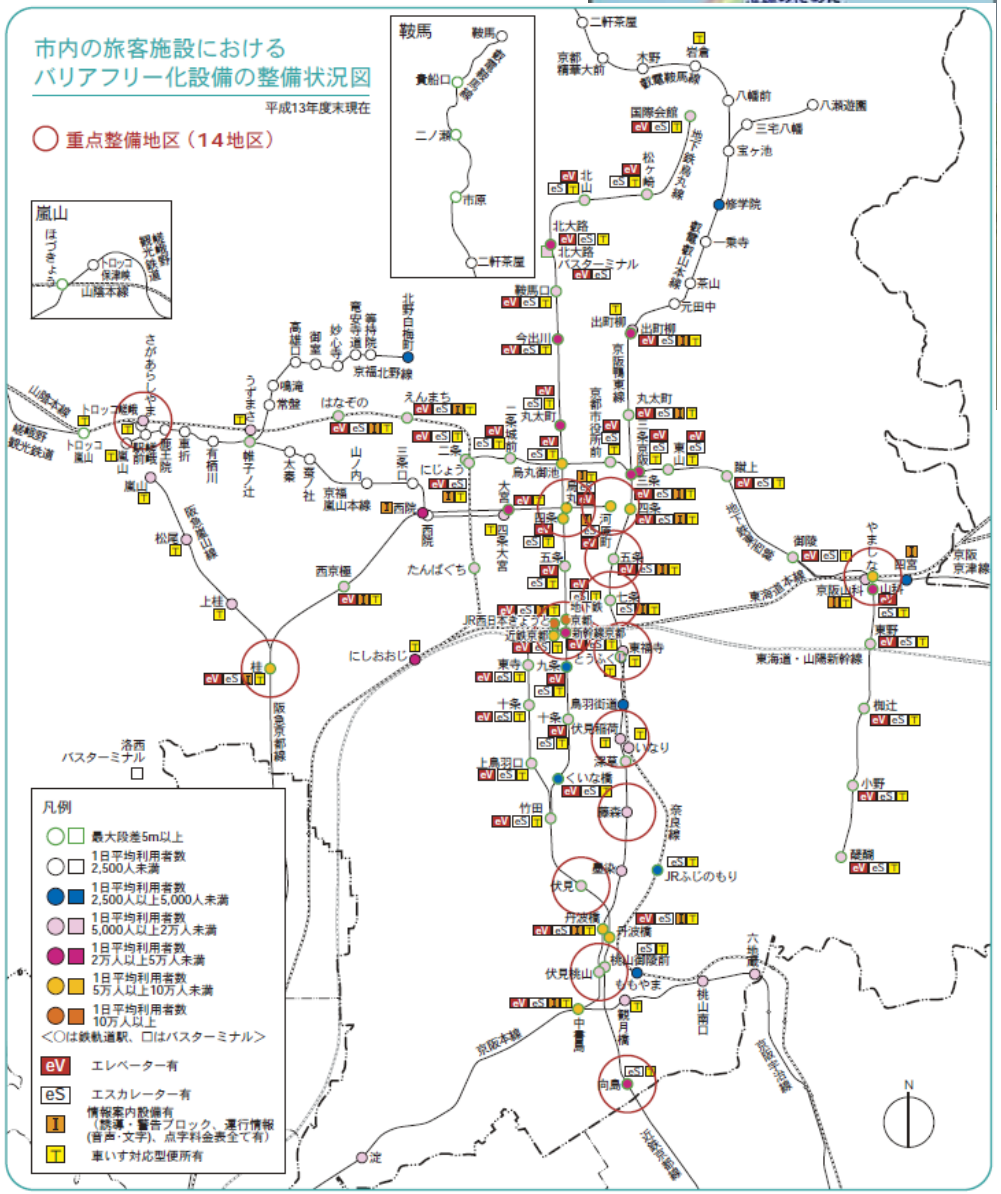


京都市バリアフリー全体構想



A1 重点整備地区（14地区，25旅客施設）

移動円滑化基本構想策定に向けた取組を開始する時期		地区名	旅客施設
前期	平成14年度	桂	阪急桂駅
		山　科	JR山科駅，京阪山科駅，地下鉄
	平成15年度	烏　丸	阪急烏丸駅，地下鉄四条駅
		向　島	近鉄向島駅
	平成16年度	嵯峨嵐山	JR嵯峨嵐山駅，京福嵯峨駅前駅 ロッコ嵯峨駅
		京　都	JR京都駅，新幹線京都駅，近鉄
後期	平成17年度	河 原 町	阪急河原町駅
		稲　荷	JR稲荷駅，京阪伏見稲荷駅
	平成18年度	桃山御陵前	近鉄桃山御陵前駅，京阪伏見桃
		七　条	京阪七条駅
後期（平成19～20年度）		京阪五条	京阪五条駅
		京阪藤森	京阪藤森駅
		東 福 寺	JR東福寺駅，京阪東福寺駅
		伏　見	近鉄伏見駅
合計		14地区	25旅客施



稲荷地区での取り組み

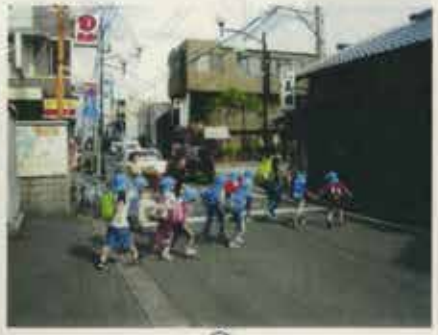
問題意識の共有（事例ピックアップ）

参考資料：稲荷地区拡大写真

①

②

③


④

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

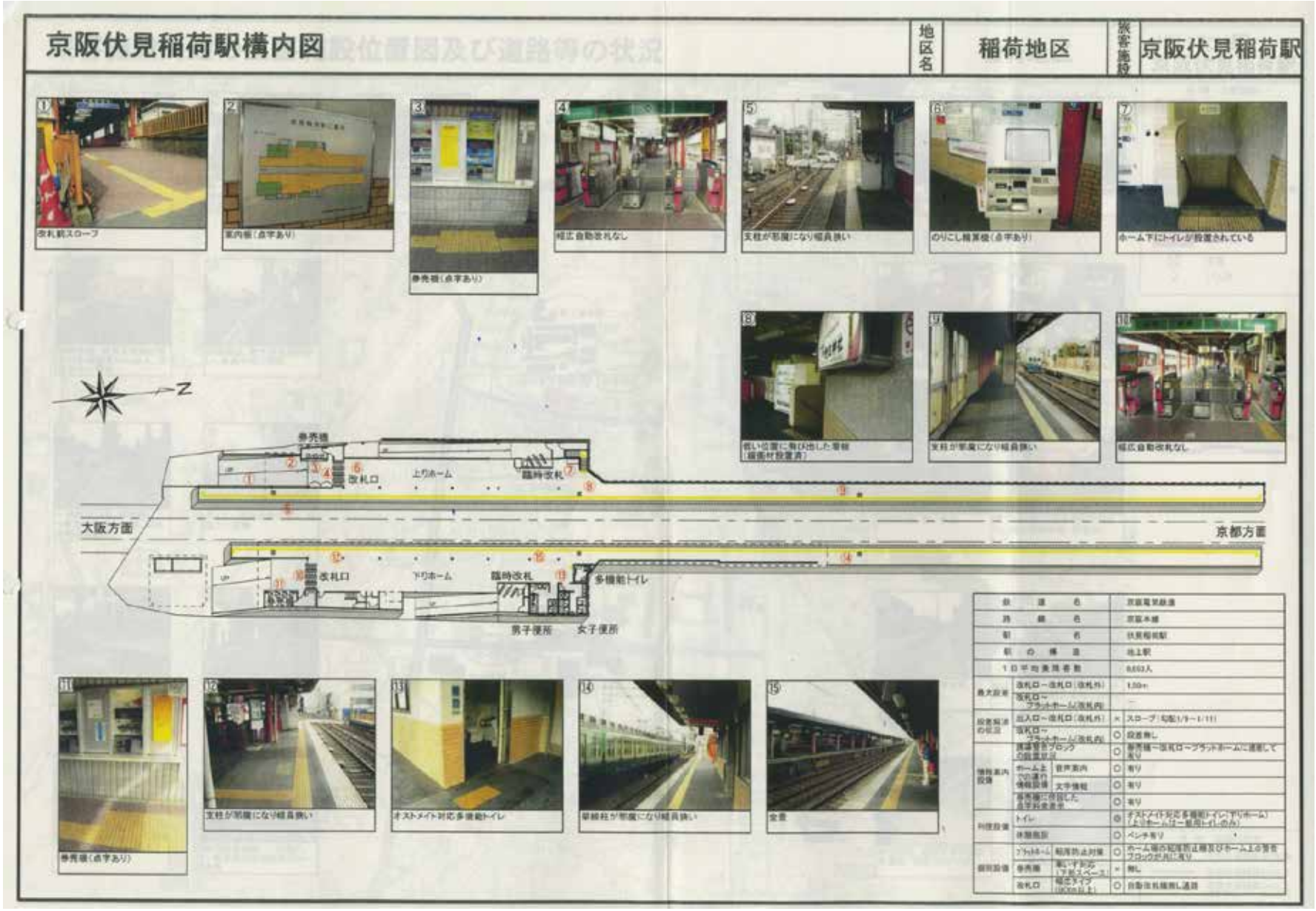
⑩

⑪

⑫

状況把握その１（JRいなり駅）

状況把握その２（京阪伏見駅）

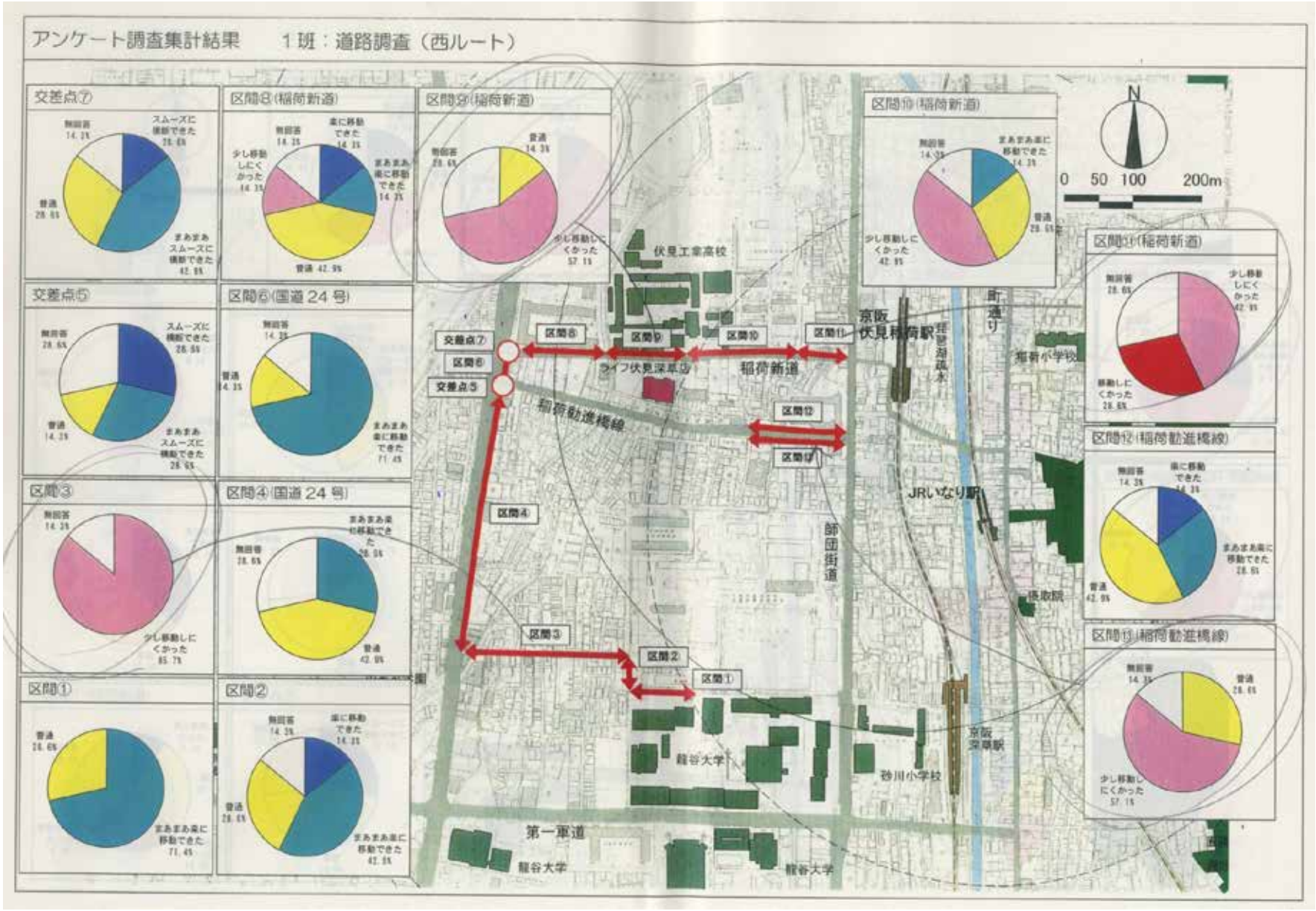


状況把握その３（周辺施設・道路）

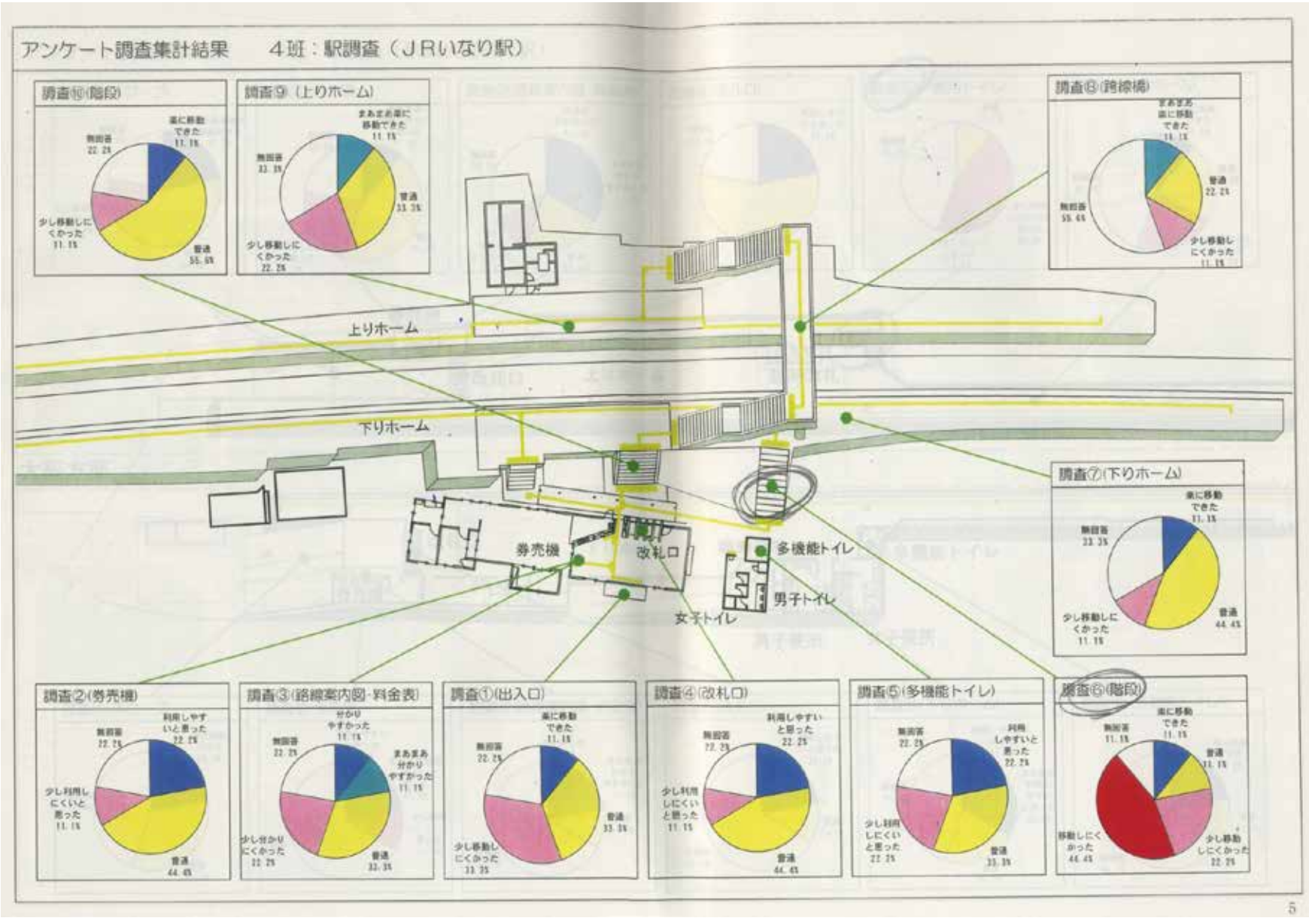
調査（道路と駅）

調査風景
道路調査風景
（1班）
道路調査風景
（2班）
道路調査風景
（3班）
駅調査風景
（4班）
意見交換会風景
調査ルート
N
0 50 100 200m
2班
道路調査
4班 駅調査
・JRいなり駅
・京阪伏見稲荷駅
1班
道路調査
3班
道路調査

調査ーアンケート集計（道路）

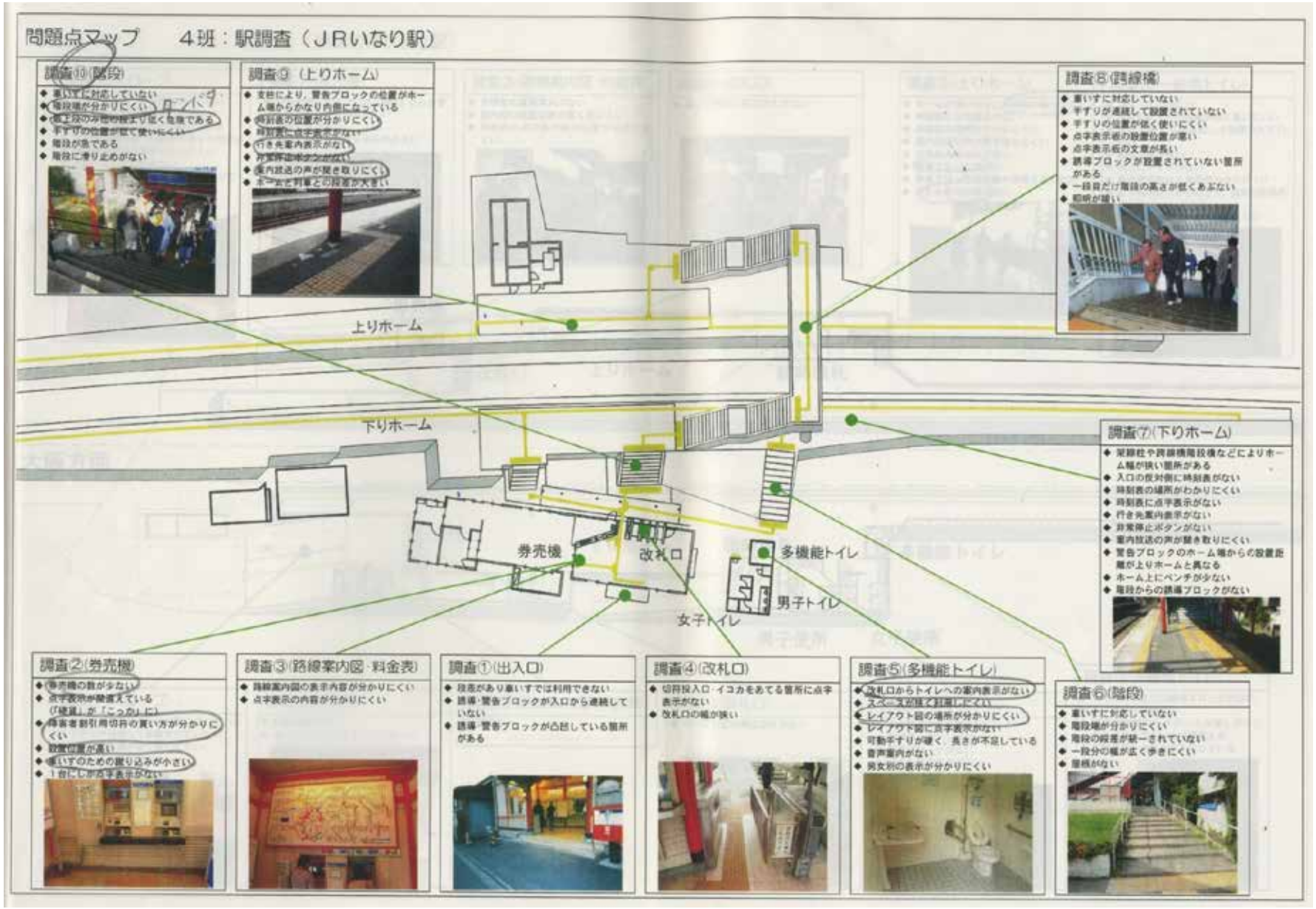


調査ーアンケート集計（駅）



調査ー問題点マップ作成（道路）

調査ー問題点マップ作成（駅）



道路詳細調査（箇所と調査項目）

調査の概要

調査日：平成１８年２月１３日・１４日

調査項目：

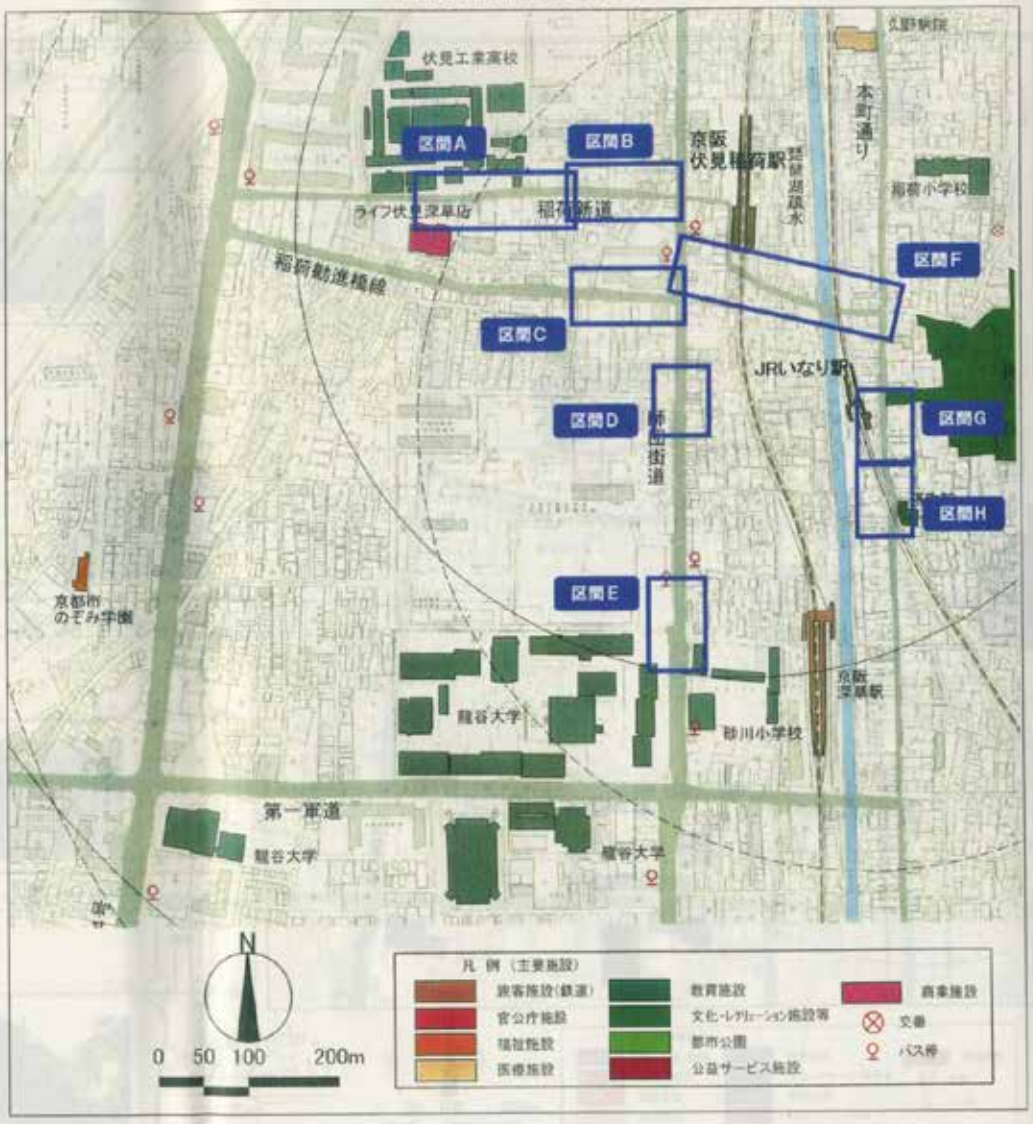
①歩道・道路（単路部）

- 歩道の有無（タイプ）
- 歩道の幅員（全幅員，有効幅員）
- 歩道の勾配（横断勾配，縦断勾配）
- 路面状態（材質，凸凹）
- 側溝（形式，グレーチング）
- 視覚障害者誘導ブロック
- 障害物（種類）　電柱等
- 防護柵・ガードレール

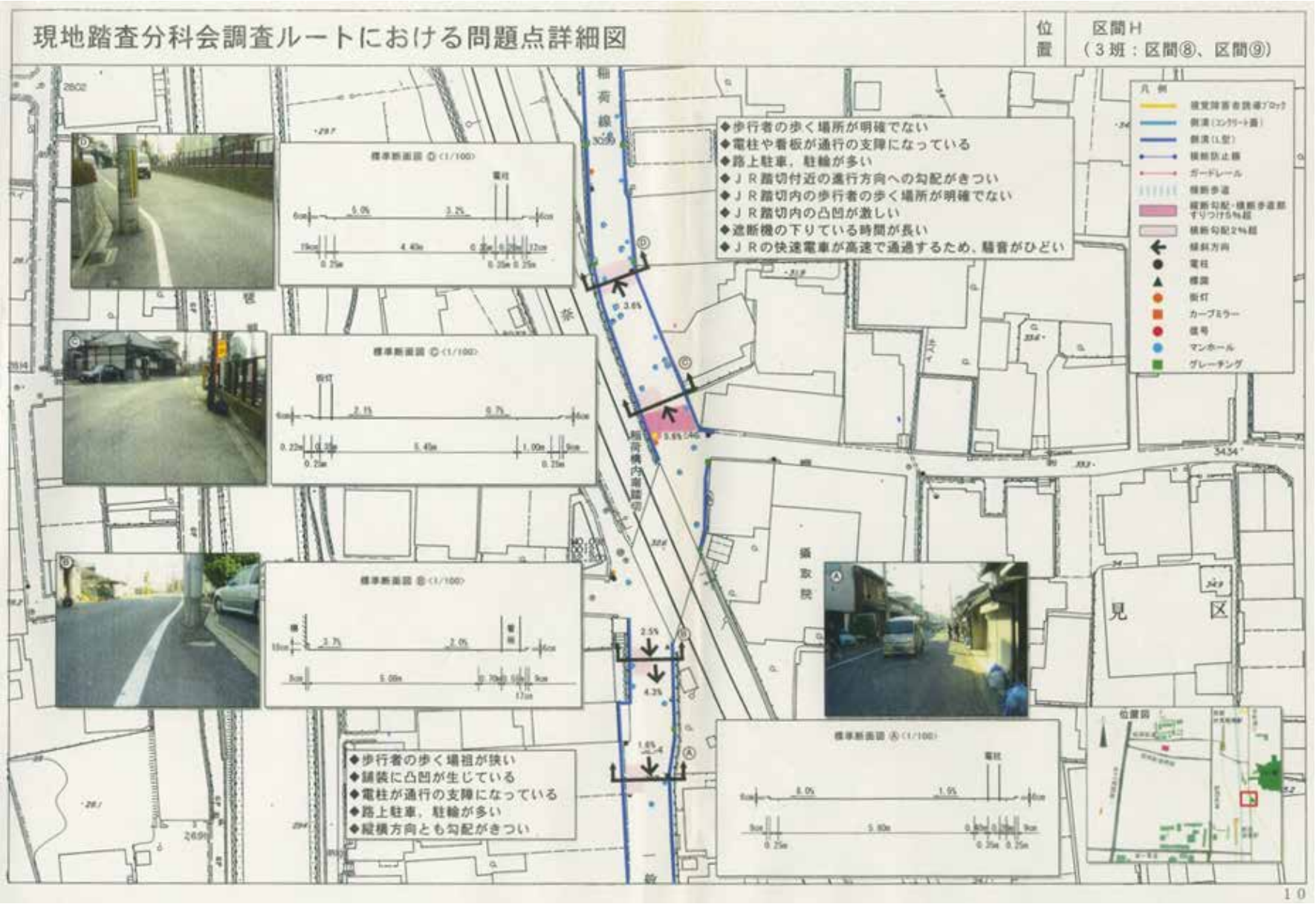
②交差点等

- 切り下げ部（段差，横断勾配，縦断勾配，平坦部の有無）
- 信号機（歩行者用信号機，音響信号機の有無）
- 障害物（種類）

道路詳細調査箇所図



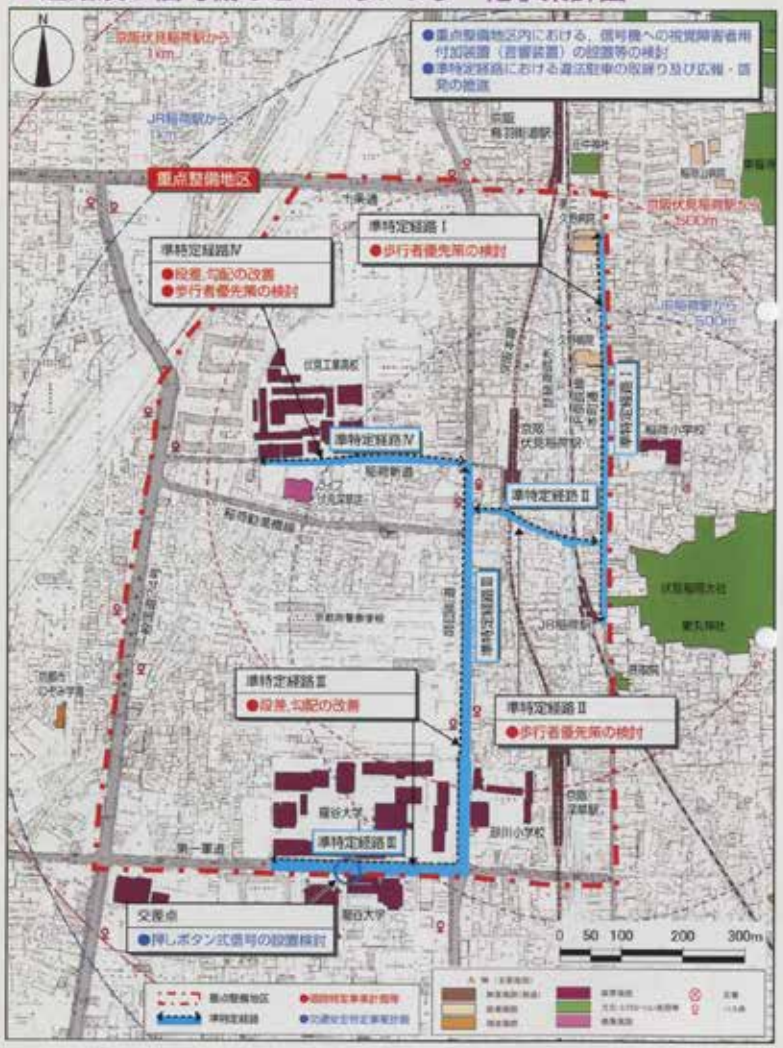
道路詳細調査（問題点詳細図）



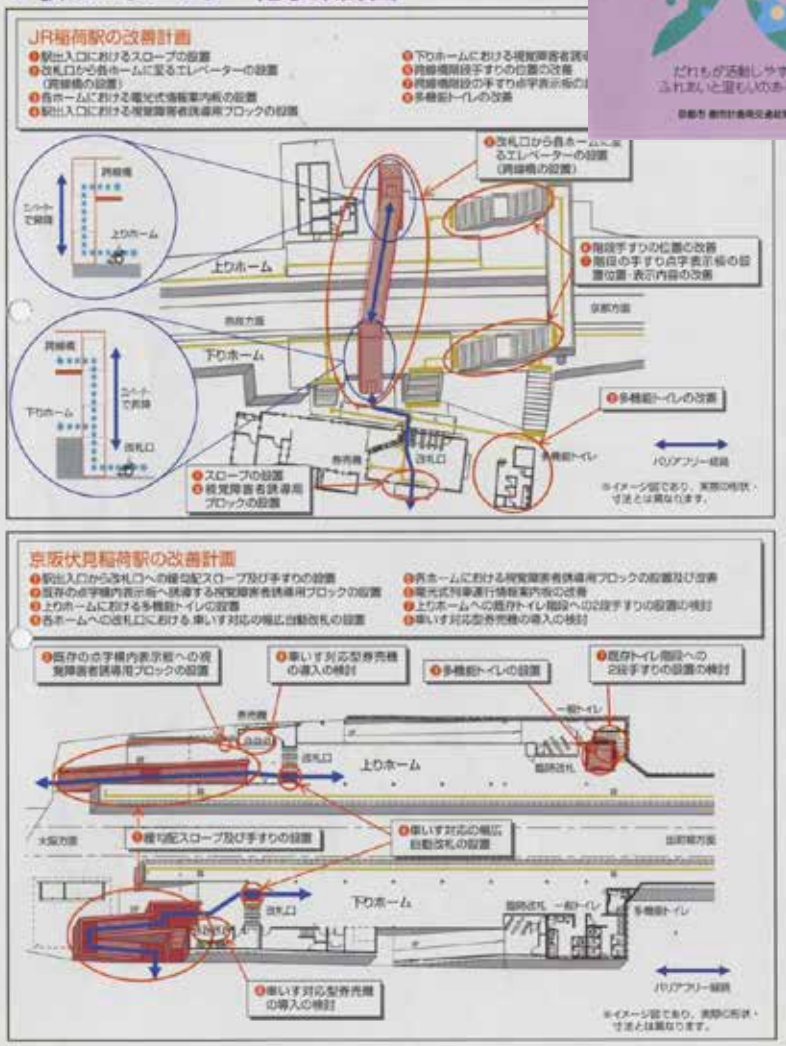
基本構想と事業計画（その１）

稲荷地区バリアフリー化事業計画

●道路及び信号機などのバリアフリー化事業計画



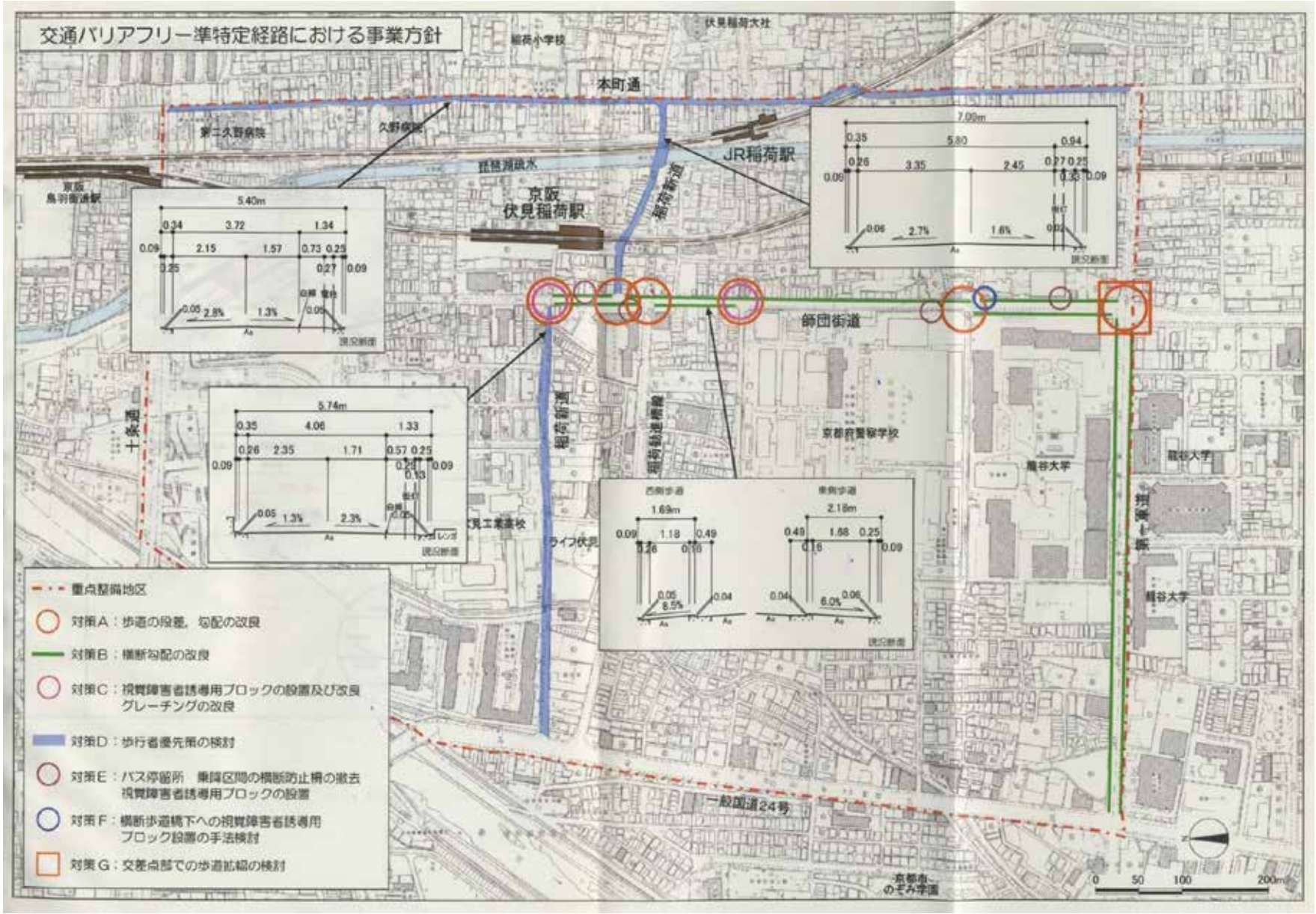
●駅のバリアフリー化事業計画



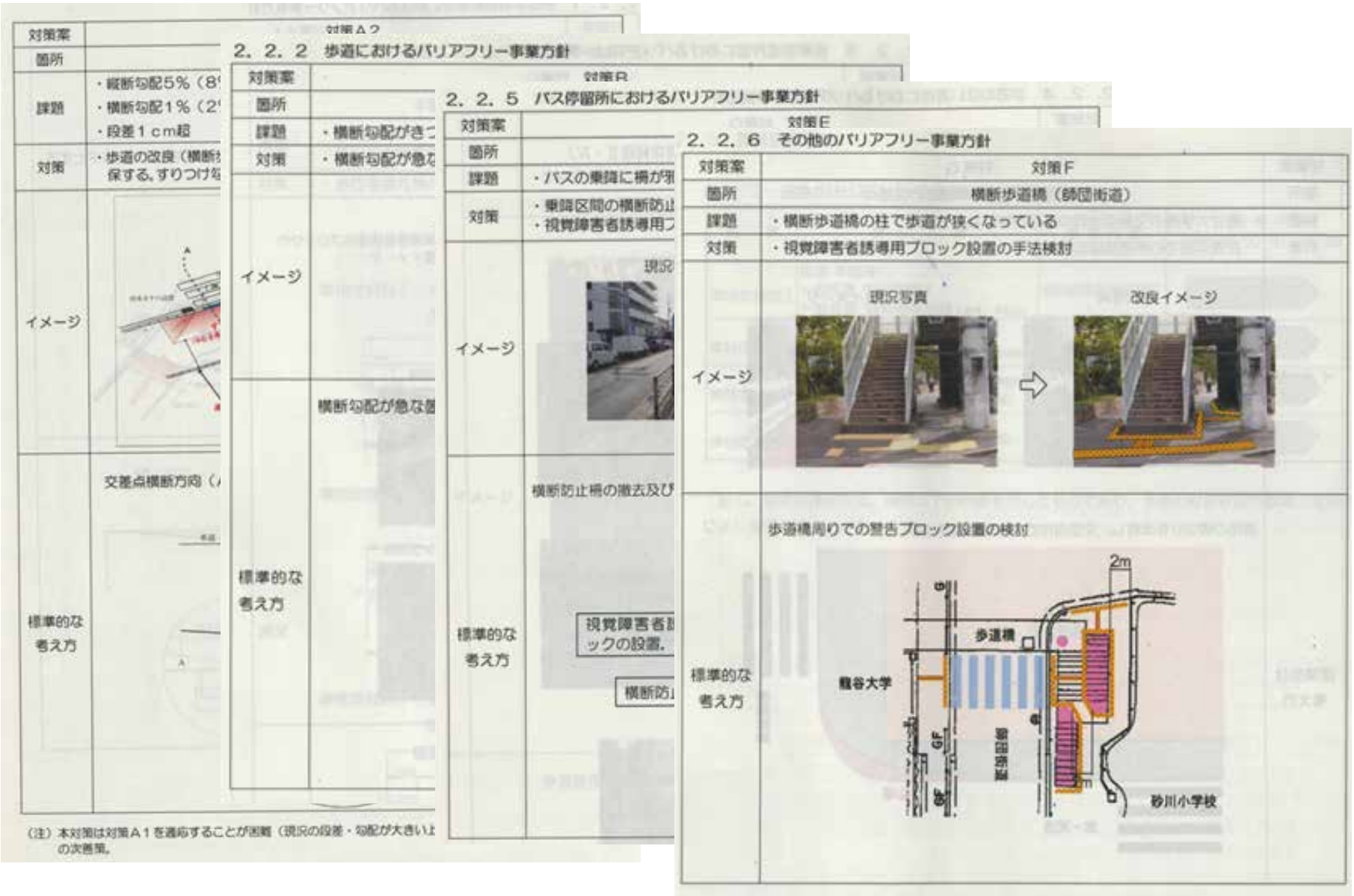
基本構想と事業計画（その２）

特定経路の事業方針（その１）

特定経路の事業方針（その２）



特定経路の事業方針（その３）



2．2．2　歩道におけるバリアフリー事業方針

2．2．5　バス停留所におけるバリアフリー事業方針

2．2．6　その他のバリアフリー事業方針

対策案	対策F
箇所	横断歩道橋（師団街道）
課題	・横断歩道橋の柱で歩道が狭くなっている
対策	・視覚障害者誘導用ブロック設置の手法検討
イメージ	現況写真　改良イメージ
標準的な考え方	歩道橋周りでの警告ブロック設置の検討

特定経路の事業方針（その４）

路線別事業計画

番号／路線名	① ／ 市道 本町通 ， 一般府道 稲荷停車場線 ， 一般府道中山稲荷線
事業区間	始点：市道 十条通（東山区本町二十丁目） ～ 終点：一般府道 中山稲荷線（伏見区深草直違橋九丁目）
経路種別	準特定経路、その他経路 ／ 0.65km（事業区間延長：1.12km）

平面図

横断図

S=1/100

事業内容	事業量（延長／箇所数）	事業実施予定期間 着手	完了
・歩行者優先策の検討（対策D）（歩行者通行部分の明確化など）	0.65km（1.12km）	H20	H22

事業実施時に配慮すべき重要事項

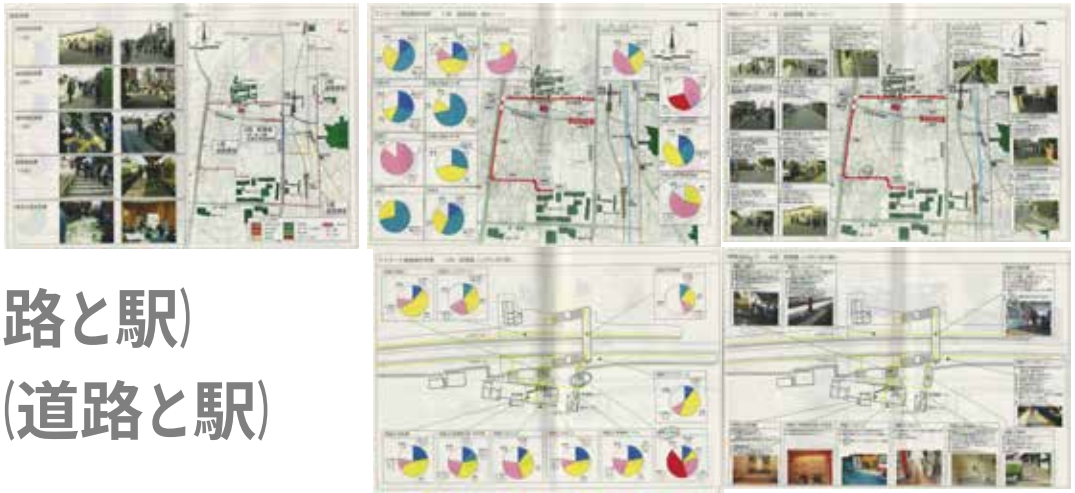
・歩行者等の安全性をより確実にするため、自動車の速度を抑制するための路面標示等について公安委員会と調整を行うとともに、地元商店街や住民との合意形成を図る。

現況写真

※事業実施予定期間は、現時点での目標を示したものであり、今後の財政状況や事業の進捗状況により変更することがあります。

稲荷地区での取り組み

- 問題意識の共有
- 状況把握
  - 駅
  - 周辺施設
  - 道路
- 調査
  - アンケート集計（道路と駅）
  - 問題点マップ作成（道路と駅）
- 道路詳細調査
  - 箇所と調査項目
  - 問題点詳細図

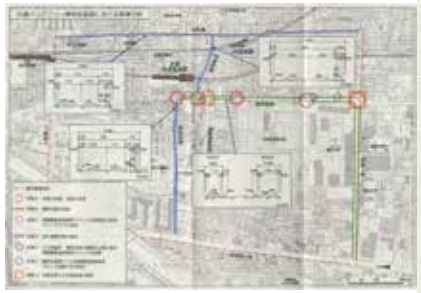


稲荷地区での取り組み

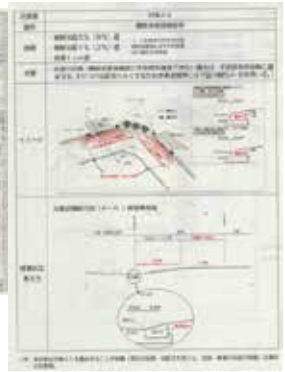
- 基本構想
- 事業計画
  - 道路および信号機
  - 駅

  - 道路特定事業計画 (特定経路)

現況と課題



事業方針



対策案

計画文書

さまざまな課題

音声情報と視覚情報

案内板の高さ

音がなると、進め？止まれ？

コミュニティ道路の功罪

ヨーロッパのまちのにぎわい

東日本大震災を受けて

- 災害時要支援者支援
  - 個人情報の扱い
  - 申告制
  - 地域で管理
  - 緊急時のみオープン
  - 情報を自らが持つ方法

東日本大震災を受けて

- 分かり易い説明（漫

高齢者救う「赤いポット」

病歴、家族の連絡先記載　冷蔵庫に保管

自宅で急に体調を崩し、救急車が必要になった際に備え、病歴や家族の連絡先などを記した緊急連絡カードを専用の容器に入れて冷蔵庫に保管しておく「赤いポット」運動が福山市西部で広がっている。患者の情報をいち早くつかみ、迅速な救助につなげるのが狙いで、一人暮らしの高齢者らを救う切り札と期待されている。

カードには、名前▽生年月日▽血液型▽治療中の病名▽通院中の病院名▽家族や親せきの連絡先などを記載。「緊急連絡カード」のシールを貼った赤色の容器に入れ、家庭内で見つけやすい冷蔵庫内に保管する。中に容器があることを示す赤いマグネットシートを冷蔵庫の外側に張り付け、近隣の消防署や警察署にはあらかじめ知らせておく。

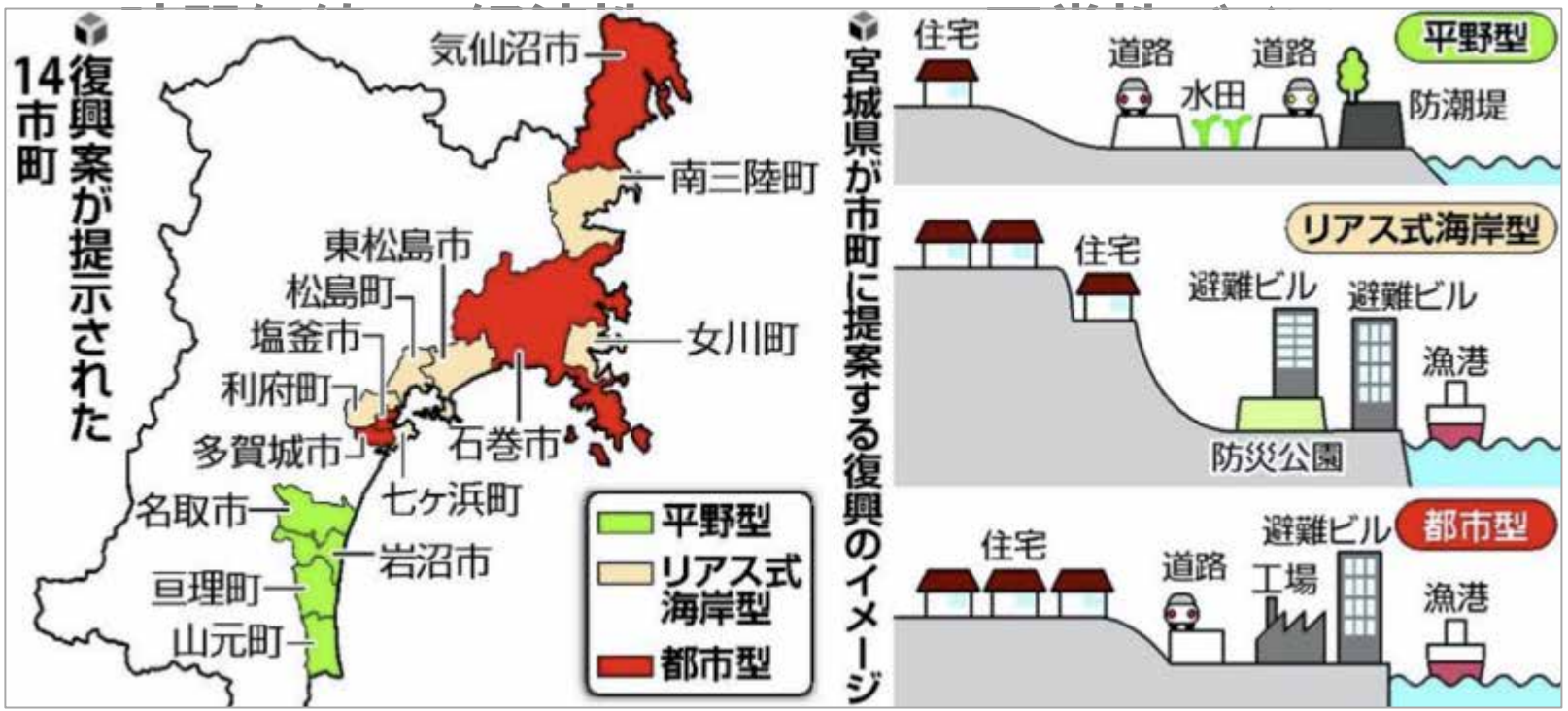
緊急連絡カードとポット

東日本大震災を受けて

- 為政者の基本ポリシー
  - 最大多数の最大幸福
- 交通計画の基本ポリシー
  - 総旅行時間最小
  - 時間価値　→経済性
- 環境まちづくり
  - コンパクトシティ　→低炭素
- 平野部に都市
- 住民（漁業者）の意識
  - リスクと利便性
  - 「覚悟の上だ」
  - 正常性バイアス
- 自己責任論と規制

東日本大震災を受けて

- 為政者の基本ポリシー
  - 最大多数の最大幸福
- 交通計画の基本ポリシー
  - 総旅行時間最小
- 平野部に都市
- 住民（漁業者）の意識
  - リスクと利便性
  - 「覚悟の上だ」



おわりに－メッセージ

- **専門性**
  - バリアフリー論、バリアフリー研究所
  - 教科の枠に入らない世の中の動き、仕組み。
  - 文系、理系はナンセンス。知識とスキルの総動員。
  - プロフェッショナリズム
  - 基礎的能力の重要性
- **企画・計画力**
  - 手順を考える側になる。マクドナルドのバイト
  - 選択も必要
  - 機械で代替できない仕事（自動販売機、自動改札機）
- **クールな知性と暖かい心**
  - 総○○最小の概念と、人の気持ちを考え、相互信頼をベースに
- **社会への提案**
  - 政治家や大学の先生にならなくてもよい
  - 民間の提案や技術が社会を変える力に