

【研究ノート】

ユニバーサルデザインによる公共交通の整備の考え方

鈴木 克典
秋山 哲男

研究ノート

ユニバーサルデザインによる公共交通の整備の考え方

鈴木 克典
秋山 哲男

もくじ

はじめに

1. 計画の基本的考え方

1.1 公共交通改善の基本的考え方

1.2 人権にかかわる米国の「差別禁止」の動き

1.3 国際連合の障害者の「権利」

1.4 知的・精神・発達障害

2. 法律とガイドラインの変遷

3. 政策的課題

4. 技術的課題

4.1 音サイン

4.2 鉄道のホームドア

4.3 階段踊り場の視覚障害者誘導用ブロックの敷設

4.4 今後の課題

5. 結論

5.1 計画の基本的考え方

5.2 旅客施設の政策的課題

5.3 技術的課題

5.4 今後の検討課題

はじめに

本論文は平成24(2010)年に議論が始まった交通バリアフリー法のガイドラインにおける最新の議論をもとにして、ユニバーサルデザインの視点で公共交通の整備の在り方について述べることを目的としている。具体的には、これまで政策・制度等では十分に示されていなかった計画の考え方、政策や技術に関する課題について総括を行っている。

現在における我が国の交通バリアフリー法

の動向は、交通バリアフリー法が1981年の運輸政策審議会の長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向の中に交通弱者(現在は移動制約者)をきっかけとし、1983年、1994年の改訂、そして2000年にはこれらをベースに「高齢者、身体障害者の公共交通機関を利用した移動の円滑の促進に関する法律」(交通バリアフリー法)が施行された。その後2001年に「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」が出され、そして2006年12月にハートビル法と交通バリアフリー法を一体化し、施策の拡充が図られたバリアフリー新法が施行された。そして2011年においては2020年を目標年とした新たな目標値を示している。公共交通のガイドラインは現在、2012年1月から委員会を設置し見直しを開始している。

平成24(2010)年度の「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」の論点は、主として4つあり、本論ではそれぞれについて整理を行う。第一は計画の考え方や人権問題である。今までの計画の原則は不十分で原則的な考えをどこまで示し得るかである。特に人権にかかわる「障害者権利条約」や「移動権」をどの様に扱うのか。また、精神・知的・発達障害者等をどの様に位置づけ、どこまで対応できるかである。第二は、法律とガイドラインがどの様に変遷してきたかを整理する。第三は政策的課題であり、法律ができて10年以上経過し、施設・設備の整備は未

だ十分とは言えない。特に、移動経路確保の考え方、使いやすい施設・設備の配置、わかりやすい誘導案内の改善（音サイン、表示サイン、LED）について論ずる。第四は技術的課題で、音サインや音声等の基準を周辺の暗騒音に対して性能規定にするか数値基準にするか、鉄道のホームドア、鉄道の車両のフリースペース、LCCの航空機、都市間バスのノンステップ化などについて論ずる。

1. 計画の基本的考え方

1.1 公共交通改善の基本的考え方

2000年に、我が国最初の交通バリアフリー法が施行された。そして2006年には、交通バリアフリー法が対象者と対象施設の拡大を伴い、新法として改定された。その後交通バリアフリー法のガイドラインが2001年、2007年に整備された。2001年のガイドラインの役割は初期であり必要なことを網羅的に揃えることに意味があった。そして2007年のガイドラインはマイナーチェンジのような改訂であった。2006年の法律では、法律の対象者として精神障害や知的障害を新たに加え、法律の対象施設も公園、建築物、駐車場を加え範囲を拡大した。2012年からは、ここ10年の社会的な考え方の変化や技術的進歩により、交通バリアフリー法に基づくガイドラインの大幅な改訂の必要性が生じている。

基本的な考え方で共通するものとして、第一は障害者に対応する差別や人権などの理念に関するものである。例えば、2006年から「知的・精神・発達障害」が新たに加わったが、ガイドラインとして具体的にどのような対応にすべきか必ずしも十分に考えられていないことである。

第二は障害者に対する差別が具体的にどのような存在するかである。障害者と一般者は公共交通の利用においていかなる差別もない状況になっていること。例えば障害者と一般

者は公共交通利用において同じルート・運賃・時間で移動できることである。

第三は交通機関の乗換時の不利益である。利用者にとっては、長距離の移動（移動負担）、複雑な移動経路（わかりにくさ）、何度も初乗り料金を支払う乗換（余計な費用支出：鉄道やバスの経営の一元化）などの問題がある。これらの対策は空間的シームレス、及び経営的シームレスの実施が解決策となる。

1.2 人権にかかわる米国の「差別禁止」の動き

(1) 1964年の公民権法以後の動き

米国のアメリカ国民（障害者）法（American with Disabilities Act 1990: ADA）は国際的に各国へ大きな影響をもたらしたもので、障害者権利条約への影響も少なくない。またADAを語る場合、『公民権法（Civil Right Act 1964）とリハビリテーション法504項（Rehabilitation Act 1973）』を抜きには考えられない。

米国の人権の問題は1964年の『公民権法（Civil Right Act）』が前例になっている。当時の『公民権法』は黒人、女性、ヒスパニック系の人を対象に差別をなくす方向はできたが、障害者が取り残された経緯がある。1984年に障害者やその家族、ボランティアの人が要求していたことは「公民権」と「平等な機会」であることで、その前例になっているのが『リハビリテーション法504項、1973年』である。同法は「合衆国において資格のある障害者個人が単に障害があるからという理由だけによって、連邦政府の財源援助を受けているいかなる計画、あるいは事業のもとで参加を閉め出されたり給付を拒否されたり差別を受けることがあってはならない。」と移動権にかかわる具体的な内容を定めている。

リハビリテーション法の中に ADA が取り込んだ重要な概念である合理的配慮（reasonable accommodation）と重大な支障（undue

hardship) という概念があった。「合理的配慮」の解釈は問題となる対象によって左右され、ADA の中で重要な部分を占めている。

「合理的配慮」(あるいは妥当な配慮)とは、例えば、ホームドアを整備するか否かで共通理解が得られるかどうかである。ホームドアを例に「合理的配慮」を説明すると、その整備において、過度な財政的負担がある場合である。過度な財政負担がある企業は、ホームドアを整備しなくても良い場合もある。

また「重大な支障」とは企業に「合理的配慮」によって重大な支障を生ずる場合に限り雇用主はそれをしなくてよいことである。この「合理的配慮」は様々な立場を超えた調整がそこにはあると考えられる。(廣岡治哉・渡部與四郎編, 1991, 八代英太・富安芳和, 1993)

(2) 差別禁止法 (1990年障害を持つアメリカ人法)

この1973年のリハビリテーションの法律が1990年の ADA に制定につながった。この内容は、障害者に対する差別を撤廃し、障害者をアメリカの経済・社会の主流に参加させるための明確で包括的な国の権限を提供するものである。そして、その提供により障害者に対する差別に取り組む実行可能な基準を作り出し、連邦政府がその基準を実施する中心的な役割を果たすことを保障することとしている。さらに障害者の権利を交通に限らず、雇用・住宅・建築・通信など包括的に規定したものとなっている。

これらの動きが、英国の障害者・差別禁止法 (1995年) や、日本のバリアフリー法 (2000年) に影響をもたらしたことは言うまでもない。さらに、ADA では障害を持つ人の対策として公共交通を利用できるようにしたことの意味が大きい。そして公共交通が利用できない人に対して、公共交通がサービスしている地域 (路線や鉄道沿線1, 200m以内) はパラトランジットサービスを提供しなければなら

ないことが規定されている。そのために多くの地方自治体は、パラトランジットを運行しサービスに努めている。以上、米国の法律の移動権について述べたが、米国はこうした法律ができたことにより対策が進んできた。

(廣岡治哉・渡部與四郎編, 1991, 八代英太・富安芳和, 1991)

1.3 国際連合の障害者の「権利」

(1) 完全参加と平等

障害者に関しては、国際連合において1971年に「精神薄弱者の権利宣言」、1975年に「障害者の権利宣言」を採択された。さらに1981年を「国際障害者年」とすることが決議されている。

「完全参加と平等」をテーマに1983～92年までを「国連・障害者の十年」と宣言し、各国が計画的な課題解決に取り組むこととなった。我が国では1981年6月に参議院本会議で国際障害者年に当たり、障害者の「完全参加と平等」の実現を図る決議を行った。そのうち交通に関連する内容は『障害者が公共建築物や交通機関等を利用しやすくするため、所要の改善を図ること。』とした。(参議院ホームページ, 2012)

(2) 障害者の権利に関する条約

1) 権利条約の概要

障害者権利条約は、2006年12月13日の国連総会で採択された「国連障害者の権利条約」は、障害のある人の基本的人権を促進・保護すること、固有の尊厳の尊重を促進することを目的とする国際的原則である。2008年4月にエクアドルが批准し、批准国が20カ国に達している。

これにより2008年5月3日、障害者の権利条約は発効した。また、障害者権利条約は7つ目の人権に関する条約であり、国際権利規約はすべての人に適用される市民的な権利、政治的な権利、経済的、文化的、社会的な権

利などであるが、これらの一般的条文だけでは障害者などに十分に保障できないことから、個別的な人権保障により詳しく突っ込んだ法律が必要であるという認識でできたものである。(小川秀俊, 2007)

2) 権利条約の移動権にかかわるもの

国連の障害者権利条約の基本概念と交通関連の条文を以下に示す。

第一条の目的では、『人権及び基本的自由の完全かつ平等な享有を促進し、保護し、及び確保すること並びに障害者の固有の尊厳の尊重を促進する』とされ、交通に関連する。第九条は、施設およびサービスの利用可能性と締結国の取るべき措置について、都市及び農村の双方において、自然環境、輸送機関、情報通信（情報通信技術及び情報通信システムを含む。）並びに公衆に開放され、又は提供される他の施設およびサービスを利用することができることを確保するために「建物、道路、輸送機関その他の屋内および屋外の施設（学校、住居、医療施設及び職場を含む。）」、「情報、通信その他のサービス（電子サービス及び緊急事態に係るサービスを含む。）」に対して適切な措置をとることを規定している。第二〇条は『障害者ができる限り自立して移動することを容易にすることを確保するための効果的な措置をとること』とされ、①移動の費用、②移動の補助具・支援、③移動に関する研修、が規定されている。

- ① 移動の費用：障害者が自ら選択する移動において妥当な費用で個人的な移動を容易にする。
- ② 移動補助具・支援：障害者が質の高い移動補助具、装置、支援技術、生活支援及び仲介する者の利用を容易にする。
- ③ 移動に関する研修：障害者及び障害者と共に行動する専門職員に対し、移動技術に関する研修を提供する。

特に、これまでなかった概念の「合理的配慮」“Reasonable Accommodation”をどのよ

うに捉えるべきかに関して、言及しておく。交通上においても合理的配慮を行わないと差別になる。合理的配慮は、技術や環境により変化すると考えられる。例えば、日本において20年前にホームドアを整備し、障害者や全ての人がホーム上での安全を確保するということは、過度な整備費や技術的な困難さがあり、ホームドアの整備は、当時としては合理的配慮ではなかったかもしれない。しかし現代では合理的配慮としてホームドアを位置づける可能性が高くなり始めている。（「日本リハビリテーション講演会，2008」）

1.4 知的・精神・発達障害

(1) 『コミュニケーションハンドブック』

国土交通省では知的障害・精神障害・発達障害のある方との対応について、『コミュニケーションハンドブック』により、公共交通機関や公共施設、商業施設等を利用する際に障害者のより手を貸してほしい場面、コミュニケーション困難からの通常とは異なる対応について説明している。記述された主な内容は以下の10点である。（国土交通省総合政策局安心生活政策課，2011）

- ① 障害の理解のために、知的障害、精神障害、発達障害とは何かを説明。
- ② 基本的な対応のコミュニケーション：話しかける、話を聞く、説明をする、の3点を説明。
- ③ パニック対応：生命危険の回避、落ちつくための不安などの取り除くこと。さらに保護者等の連絡方法を確保すること、等を説明。
- ④ 緊急時：地震災害の発生時、普段と異なる列車等の遅延・運転中止の対応方法。
- ⑤ 場面の対応：自分で乗り場や目的地に戸惑っている場合、列車・バスなどでバス停が分からない場合、乗り換えや終点でも降りていない等の時の対応。
- ⑥ 物販施設・レストラン：わかりやすい資

料や実物を示す。会計はせかさず、代金などを分かりやすく伝える。

- ⑦ 公共交通機関：運賃の収受、券売機などの機械の前での立ち往生している場合は、やさしい口調で声かけしたり、必要に応じて手助けする。
- ⑧ 窓口：書類の記載を分かりやすく説明、場合により手助けなどもする。待ち時間の説明や必要に応じて別の場所に案内する。
- ⑨ トラブル対応：必要に応じてルールを理解できるように伝える。レジの並び方等を伝える。
- ⑩ その他：大声を出したり、独り言を言ったり走り回ったりする場合、最初にやさしい口調で話しかける。自分のこだわりを押し通そうとして、周囲の人とのトラブルになった場合、両者の間に入り周囲の人に簡潔に状況を説明する。さらに障害のある人に状況が理解できるように説明する。

以上の対策から見て、知的・精神・発達障害の対策はコミュニケーションや優しさを伴った対応や支援によるところが大きい。したがって、以上の議論においては、最初に考えるべきことはハードウェアや情報システムなどのできる対策を考えることである。第二は、ハードウェアで対応できない領域を教育プログラム等のソフトウェアに委ねることである。現在実施されている交通企業の教育プログラムにおいては、「サービス介助士」が主流である。「サービス介助士」の問題点は、車いす使用者に重点を置いた内容で、情報を必要とする視覚障害者、聴覚障害、知的障害者、精神障害者に対する対応が不十分であり、さらに実習を伴わない教育である。そのため、コミュニケーションや親切的な対応を重視した教育プログラムを加えなければならない。

2. 法律とガイドラインの変遷

表1は1980年代からのアクセスに関する政策・制度を整理したものである。

表1 アクセスに関する政策・制度

年	政策・制度	内容
1981	運輸政策審議会 長期展望に基づく総合的な交通政策の基本的方向	交通弱者（現在の移動制約者）を初めて定義
1983	「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」	我が国最初の施設整備ガイドライン
1990	「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン」	我が国最初の車両に関するガイドライン
1994	「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者のための施設整備ガイドライン」改訂	改訂されたガイドライン

表2 公共交通機関旅客施設の法律と移動円滑化整備ガイドラインの主要な施行・告示

年	法律・ガイドライン
2000	「高齢者、身体障害者の公共交通機関を利用した移動の円滑の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）が施行
2001	公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン
2006	「高齢者・障害者等の移動等の円滑化促進に関する法律（バリアフリー新法）」の施行 「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（ハートビル法）」と「高齢者・身体障害者等の公共交通機関旅の利用した移動の円滑化促進に関する法律（交通バリアフリー法）」を一体化
2007	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン （バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）） （バリアフリー整備ガイドライン（車両編））
2007	高齢者・障害者等の移動等に配慮した建築設計基準
2008	都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン
2012	移動等円滑化の促進に関する基本方針」について改正し、3月31日に告示
2012	（ガイドラインの改訂を検討中）

これによると、アクセシビリティの対策は1981年に始まり、1983年に最初の鉄道のガイドラインが作成された。これがバリアフリー法の原型である。2006(平成18)年には「高齢者・障害者等の移動等の円滑化促進に関する法律(バリアフリー新法)」という新しい法律ができた(表2参照)。この法律の特徴の第一は、建築物と道路、交通、公園、駐車場が一体になったことである。第二は、対象者が高齢者、身体障害者に加え、知的障害者、精神障害者が加わったことである。

2006(平成18)年には「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(ハートビル法)」と「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(交通バリアフリー法)」を一体化した「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」が制定され、対象が極めて広範囲になってきた。本論では多くの問題が集約されている技術の課題を「公共交通機関」に限定して論ずることとする。

我が国の公共交通のガイドラインの発展を簡潔にまとめると次のとおりである。本格的な対策は、1981(昭和56)年の運輸政策審議会の「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」のなかに交通弱者(現在は移動制約者)について盛り込まれたことから始まり、1983年、1994年のガイドラインを踏まえて2000年の交通バリアフリー法に集約され、大きな形が整い始めた。

その後、2006年の改定で対象者の範囲が広がり社会的認知が進んだことから、量から質への変化というものもさることながら、対象者・対象範囲の拡大からの新たな問題の発生(新たに加わった知的・精神・発達障害の対応、また今まで忘れがちであった色覚異常の人や全盲対策の陰に隠れていた弱視の人の対応方法、建築物と公共交通施設の階段の基準が異なる部分をどう考えるか、公園の様に自然地

形でアクセスを保障すべき領域はどの範囲まですべきか、などである)や新しい技術の開発(LEDなどにどこまで情報機能を持たせるか〔新技術〕、車両のスペース確保にベビーカーなどの利用がかなり増えた部分をどの様に扱うか)等から新たなバリアフリーの対応が求められる段階に入った。(国土交通省総合政策局安全安心生活政策課監修、平成19年、財団法人国土技術研究センター、大成出版社、2008年)

3. 政策的課題

法律ができて10年以上経過し、施設・設備の整備はまだ十分とは言えないが、かなりの公共交通機関で整備が進んできた。特に「わかりやすさ」や「使いやすさ」が強調される理由は、ある程度進んできた施設・設備の整備の質の向上を図る段階に来ていることを意味する。また、車いす使用者を中心とする肢体不自由などの移動系の障害者対応から視覚障害や聴覚障害など情報系の障害者対応にも重点が置かれ始めたことを意味する。

「わかりやすさ」や「使いやすさ」を実現するため旅客施設の空間に関しては、①移動しやすい経路、②使いやすい施設・設備、③わかりやすい誘導案内の改善(音サイン、表示サイン、LED)がある。

(1) 移動経路確保の考え方

考え方として、多様な移動制約者の特性を考慮した自立(律)移動の保障すること。具体的整備では、「1ルート以上確保すること」から大規模駅においては複数経路の確保が望まれる。

(2) 使いやすい施設・設備配置

多機能トイレに多様な利用者が集中し、このトイレしか利用できない車いす使用者などの利用し難い状況が生じている。これを解消するために、多機能トイレの機能を一般便房に分散化(ベビーカーやオストメイトの

機能)を図る。

(3) わかりやすい誘導案内の改善 (音サイン, 表示サイン, LED)

今までの情報提供である表示サインはある程度普及し, 多少の改善の余地はあるものの一定の成果を上げている。しかし, 音サインやLEDなどによる案内は, 障害者等を配慮しある程度普及をしてくれているが, 量的な拡大を図りつつも必ずしも十分な情報提供設備になっていない。

(4) 技術的なバリアフリーを補完する教育プログラム

鉄道・バスなどのターミナルの技術的な整備で障害者が安全かつ快適に利用できるわけではない。つまり, 技術的対策を補完する, 駅員等の接遇などの教育プログラムが不可欠である。

(5) 評価・見直しの仕組み

ユニバーサルデザインの考え方の中に, PDCA (計画・実施・評価・改善) によるスパイラルアップがある。羽田国際空港はこの計画・実施・評価・改善を具体的に行っている数少ないターミナルの例である。今後はPDCAを広めてゆく必要がある。

(6) その他

鉄道駅などでは, 利用者へのマナーの周知が必要である。さらに災害時や事故時等, 非常時の対応が必要である。

4. 技術的課題

4.1 音サイン

2000年の交通バリアフリー法以降の公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドラインの追補版において, はじめて音サインのガイドラインが出された。具体的には改札口, ホーム, ホームから階段, トイレ位置と男女の区別, 道路から地下鉄の入口などの階段の5か所が決められた音声の導入箇所であった。この当時は, 音声を導入し視覚障害者に役に

立てることが先決であった。

音の環境設計には3つの大切な要素は, ①音声の内容, ②音と周辺環境, ③音の一連の提供方法である。

(1) 音声の内容

高齢者に聞き取りやすい音や音声や聞き取りにくい音や音声を考慮すること。音声の音質, 音量などを考慮すること。

(2) 音と周辺環境

従来までエスカレーター利用に音声を整備したが, その設置位置が聞こえにくい箇所にあったことから今回は適正な聞こえやすい場所 (全盲の方の歩行動線上) に整備することや, 案内の音声が聞き消されないために周辺の暗騒音に対して10dB (A) の差を必要とすること, などを配慮する方向で検討が進んでいる。特にエスカレーターへの誘導においては動線方向に音声を発することなどがまとめられている。

(3) 音の一連の提供方法

公共交通を利用する際の一連の行動において, 何処の場所にどのような音サインを提供すべきか, 系統的, 連続的に考えることが必要である。例えば, エスカレーターでは動線方向に向けて音声を発することや, エレベーターなどでは乗り込む場合と, 降りる場合を考慮して音声を発する位置や内容, 上下の移動で音声の質を分けるなど様々な議論が行われた。

4.2 鉄道のホームドア

2011 (平成23) 年には移動円滑化の促進に関する基本方針の改定以後, 施設整備などの目標値が変更され, バリアフリーの対象駅が1日当たりの平均的な乗降客数が5,000人から3,000人に変更された。

また2011 (平成23) 年8月「ホームドア整備促進等に関する検討」の中間とりまとめでは, ホームドア等の整備について乗降客1日平均1万人以上の駅に関しては内方線付き誘

導ブロックを可能な限り速やかに実施し、10万人以上の駅に関しては車両扉位置が一定である等、ホームドア設置が可能な駅は、停車時分の増加やコスト等の課題の検討を踏まえてその整備を優先するとされた。

4.3 階段踊り場の視覚障害者誘導用ブロックの敷設

建築物と公共交通などにおける誘導用ブロックの敷設の仕方である。具体的には階段の踊り場のブロック設置方法をどのような考えで行うか等である。階段の踊り場に関しては2.5～3.0メートル以上の距離に対して誘導ブロック敷設を義務付けるかどうかを検討中である。

4.4 今後の課題

(1) 鉄道の車両のフリースペース

鉄道車両の車いす用スペースはかなり定着してきた。しかし、大都市ではエレベーターが整備された結果、多くの駅で子連れのバギーで鉄道に乗り込む姿が各地で見られるようになった。今までは車いす使用者のスペースであったが、最近はバギーやキャリーバッグなど新たな利用者も目立つようになってきた。この点からも車両のフリースペースの必要性が出てきた。

(2) LCCの飛行機

LCC(格安航空会社/Low-Cost Carrier)の出現により、サービスの縮小が想定される。その影響が、飛行機へのアクセス、機内移動、トイレなどに影響すると考えられる。問題がこれから生じてくると考えられるため、新たな議論が必要である。

(3) 都市間バスのノンステップ化

都市間の観光バスのバリアフリー化はこれからの課題である。障害者の移動の自由、観光の自由を保障してゆくためにも都市間バスによるアクセス確保が必要である。

5. 結論

バリアフリーの歴史からみると、1980年代のバリアフリーは、車いす使用者などの改善が顕著であった。しかし、今後のターミナルの改善は情報や教育などを加えてゆく必要がある。

本論では近年における政策と技術的課題の整理を行った。バリアフリーの政策的課題では、計画の考え方、人権、教育等で整理を行った。また技術的課題では、音サイン、ホームドア、車両のフリースペース、都市間バス、LCC等で整理を行った。

5.1 計画の基本的考え方

計画の基本的な考え方について、主として以下に示すような整理を行った。

- ①「障害を持つアメリカ人法」や「障害者の権利に関する条約」の制度がバリアフリーに大きく影響していること。
- ②障害者に対応する差別や人権対応が不十分であること。例えば、「知的・精神・発達障害」の扱い、障害者の公共交通利用において不利益克服が重要であること。
- ③知的・精神・発達障害対策はコミュニケーション対策など教育面での支援によるところが大きいこと。

5.2 旅客施設の政策的課題

旅客施設の政策的課題として、

- ①移動しやすい経路、②使いやすい施設・設備、③わかりやすい誘導案内の改善、が有効である。さらに技術的なバリアフリーを補完する教育プログラムや評価・見直しの仕組み、も必要であることを論じた。

5.3 技術的課題

技術的課題として、

- ①音サイン：今までの量的対応から、音の質を確保するために、1) 音声の内容、2)

音と周辺環境，3) 音の一連の提供方法である音の長さ，音量，音の質，種類等，を考える必要がある。

②鉄道のホームドア：乗降客一日平均1万人以上の駅に関しては内方線付き誘導ブロックを，10万人以上の駅に関しホームドア設置などを優先する（中間報告）。

③階段踊り場の視覚障害者誘導用ブロックの敷設：具体的には階段の踊り場のブロック設置方法をどの様な考えで行うか。

等であることを論じた。

5.4 今後の検討課題

今後の検討課題として，主として以下に示すような整理を行った。

①鉄道の車両のフリースペース：車いす専用のスペースからバギーやキャリーバックを加えたフリースペースの必要性が高まっている。

②LCC（格安航空会社）：LCCの出現が飛行機へのアクセス，機内移動，トイレなどに影響すると考えられる。今後新たな議論が必要である。

③都市間バスのノンステップ化：障害者の都市間移動の自由，観光の自由を保障してゆくためにも都市間バスのアクセス確保が必要である。

参考文献

小川秀俊（外務省国際社会協力部人権人道課 首席事務官）『国際セミナー特別報告』2007

国土交通省総合政策局安全安心生活政策課『知的障害・精神障害・発達障害のある方とのコミュニケーションハンドブック』2011.3

国土交通省総合政策局安全安心生活政策課監修，交通エコロジーモビリティ財団発行『公共交通機関の旅客施設に関する移動円滑化整備ガイドライン：旅客施設編』2007.7

国土交通省総合政策局安全安心生活政策課監修，交通エコロジーモビリティ財団発行『公共交通機関の旅客施設に関する移動円滑化整備ガイドライン：車両等編』2007.7

財団法人国土技術研究センター，大成出版社『改訂版 道路の移動円滑化整備ガイドライン』，2008

参議院ホームページ www.sangiin.go.jp/japanese/san60/s60_shiryou/ketsugi/094-.2011

日本リハビリテーション講演会，「障害者権利条約制定に向けての動き」2008.8

廣岡治哉・渡部與四郎編：『都市交通』，秋山哲男著『高齢者・身障者のための都市交通』pp.215～230，1991.11

八代英太，富安芳和：『ADAの衝撃』，秋山哲男『モビリティは市民権の一部』pp.27～34，1991.12

八代英太・富安芳和：『ADAの衝撃』，秋山哲男『モビリティは市民権の一部』pp.163～189，1991.1