

## バリアフリーの街づくりを進めるために

- 1 みんなのバリアフリーの街づくり
- 2 バリアフリーの街づくりの進め方

# バリアフリーの街づくりを進めるために

## 1 みんなのバリアフリーの街づくり

### 1 誰もが住みよい街づくり

1970年代の初頭、福祉の街づくりがはじまりました。障害のある人たちがそれまでの都市構造のつくり方に疑問を持ち、たとえ車椅子を使用している、車椅子を使用していない人と一緒に生活できる街に改善しようとしたのです。まもなく福祉の街づくりを進めることは障害者だけの問題ではなく、子どもや高齢者、そして妊娠している人達など、誰にとっても便利な街になることが証明され、福祉の街づくりはこうして国内の各地で進みました。

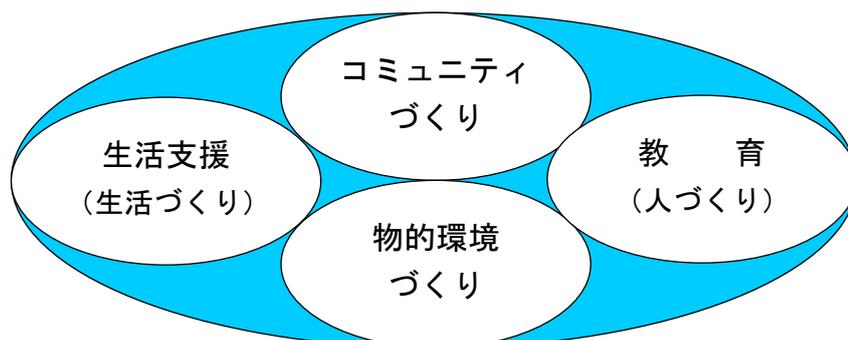
このような「街づくり」とは、可能な限り誰もが安心して、快適に暮らせる街づくりのことを意味しています。その街づくりを推進するためには、地域で生活している人、事業者、行政など、さまざまな分野の人びとが、それぞれの立場で意見を交換し合い、共に支え合っていくことが必要になります。

ノーマライゼーションという言葉があります。1981年の国際障害者年で高らかにうたわれ、その後の国連障害者の10年、アジア太平洋障害者の10年においても重要な社会目標となったキーワードですが、さまざまな立場の人、障害のある人、病気を抱えている人も共にくらす社会を構築していくことを目指しています。これは、2008年に発効した「障害者権利条約」の基本的な考え方のひとつでもあります。

21世紀の超高齢社会の到来は、誰もが必然的に老いを迎え、障害を持つ可能性があることを意味しています。高齢者や障害者など全ての人が自由に行動し、社会参加できる社会的基盤を早急に構築することが求められています。

誰もが住みよい街づくりに当たっては、上記のような考え方を踏まえ、県民、事業者、行政などの一人ひとりが対等な立場で、責任を持ち、お互いの知恵を出し合い、共に支え合ってより住みやすい街づくりを進めることが必要なのです。

図 街づくりが係わる領域



## 2 ユニバーサルデザインの街づくり

ユニバーサルデザインとは、可能な限り誰もが等しく、かつ、快適に社会のあらゆる活動に参加し、豊かな生活を達成するために必要な生活デザインであり、人権尊重の立場に立って公平な社会基盤をつくることを目指した考え方です。1985年に米国の故ロナルド・メイス氏が提唱した考え方で、日本には1990年代後半にアメリカから伝わりましたが、高齢化の進んでいる日本に求められていたものづくり、街づくりの概念として急速に広がっています。

国が東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした共生社会の実現に向けて取りまとめた「ユニバーサルデザイン2020行動計画」（平成29年策定）では、ユニバーサルデザインを「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あらかじめ都市や生活環境をデザインする考え方」として定義しています。

### ◆ ユニバーサルデザイン7原則（1997年米国ノースカロライナ州立大学による）

- ・原則1 公平性の原則  
誰にでも利用できるようにつくられており、かつ、入手が容易であること
- ・原則2 柔軟性の原則  
利用者の好みや能力に応じた使い方ができること
- ・原則3 単純性と直感性の原則  
利用者の経験や知識、言語能力、集中力に関係なく使えるように、つくられていること
- ・原則4 分かりやすさの原則  
必要な情報がすぐに分かること
- ・原則5 安全性の原則  
うっかりミスや危機につながらないデザインであること
- ・原則6 効率性・省力性の原則  
効率がよく、心地よく、しかも疲れないで使えるようになっていること
- ・原則7 快適性の原則  
利用者の体格や姿勢、移動能力を問わず、アクセスしやすく、操作がしやすいスペースや大きさであること

このように見ると、ユニバーサルデザインの考え方は、誰もが住みよい街づくりの基本的な考え方と一致したものであり、また、バリアフリーの考え方を包摂していると考えられます。

このような考え方から、本県では総合計画である「新かながわランドデザイン」（令和6年策定）において、「誰もが自らの意思で自由に移動し、社会に参加することができるまちづくりを進め」ることを、政策の基本方向の一つに位置付け、取組を推進しています。

### 3 みんなのバリアフリー街づくり条例へ

本県では、昭和 50 年代はじめから福祉の街づくりのための仕組みづくりや施策を展開し、平成 8 年からは「福祉の街づくり条例」を施行してきました。その後、少子高齢化の一層の進行やユニバーサルデザインに関する意識の高まりなど、社会状況の変化に対応するため、平成 20 年 12 月に「みんなのバリアフリー街づくり条例」として条例を改正しました。

「バリアフリーの街づくり」とは、障害者、高齢者、妊産婦、乳幼児連れの方などが安心して生活し、自らの意思で自由に移動し、及び社会に参加することのできる街づくりをいいます。

新しい条例では、ユニバーサルデザインの趣旨を踏まえ、総則や施策の基本方針を見直すとともに、「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）（平成 18 年制定）」に基づく法委任規定を盛り込むことで、一定の建築物にバリアフリー化を義務付ける、より実効性のある条例としています。

今後は、この条例に基づき、誰もが住みよい街に向けて、多くの関係者の理解と協力のもとに、ハードとソフト双方の観点から総合的・一体的な取組を進めていきます。

### 1 新規施設を整備する場合の進め方

新規施設を整備するために、計画の早い段階から「みんなのバリアフリー街づくり条例」の整備基準を理解しておく必要があります。その際、留意すべき点は、整備基準がどのような背景により制定されているかについて、まず建築主や設計者自身が学習することです。

また、計画する建築物等の用途、目標とすべき整備範囲を設定し、それらを満たすためにはどのようにデザインすればよいか検討します。

施設等の計画の際には、利用者の多様な行動特性についても理解を深め、利用者による異なるニーズの調整を図りながら進めなければなりません。

また、計画から設計に至る時点では、立地条件、経済性、空間の効率性についても検討を加え、施設等の施工時においても必要に応じて、当初の計画どおり進んでいるか、新たに付け加える福祉的配慮はないかなど、たえずチェックできる体制づくりが必要です。この段階でも可能な限り利用者の意見を反映できる仕組みをつくる必要があります。

### 2 既存施設を整備する場合の進め方

バリアフリーの街づくりを推進していくためには、多くの既存建築物、道路、公園、交通機関等（以下「既存建築物等」という）を速やかに改善していかなければなりません。

しかし、既存建築物等を整備するに際しては、より多くの負担を建築主等に求める場合があります。事業者は整備基準を一挙に達成できない場合は、段階的に整備することを表明して、利用者の信頼を得る必要があります。例えば、建築物出入口から諸室に至る経路について構造上改善が難しい場合は、利用者、建築主、管理者等関係者が協議して、どのように改善することで利用上のバリアを軽減できるか検討する必要があります。

また、既存建築物等を整備する場合は、物的環境改善ばかりでなく、福祉用具や福祉機器の導入、人的な支援体制（人の配置）などソフト面での対応についても、総合的に考え工夫していくことが大切です。

### 3 ユニバーサルデザインを実現するために

誰にとっても住みよい街を実現していくに当たり、建築物等が乳幼児連れの方、高齢者、視覚障害者、聴覚障害者、内部障害者、知的障害者、精神障害者をはじめ、誰もが不自由なく対応できることは大変難しい課題です。場合によっては利害が対立することもあるでしょう。例えば、手すりや椅子の高さが使う人の障害の部位によって異なることも少なくありません。子どもと大人では身長差が大きく、誰もが使いやすくなるためにはサインや鏡、取っ手なども低いところから高いところまで必要となる場合があります。

そのため、建築物等の計画に当たっては、必要に応じて高齢者や障害者などさまざまな利用者の意見を聞き、利用者の多様な使い勝手を理解し、共通な点を探り、合意を得ながら整備を進めていくことが重要となります。

### 4 条例の整備基準への適合

みんなのバリアフリー街づくり条例の整備基準はゴールではありません。これまで繰り返し述べてきたように、街や施設が誰にでも利用できるように改善され、維持されていくことが目標です。

条例の基準には、①バリアフリー法委任規定の基準（政令に規定する建築物移動等円滑化基準）と②施行規則の基準の双方があります。この整備基準は、いわば基礎的な整備水準であり、バリアフリーの街づくりの精神が達成されていくためには、この基準に適合させながら、より質の高い「望ましい水準」をも達成していくことが求められています。同時に地域の特性や施設用途、規模、利用者の特性を十分に把握しながら実情にあったより利用しやすい施設に向けた整備を進めていくことが必要になります。

## 5 ソフト面の充実とハードとの関係

バリアフリーの街づくりを進めるためには、以上のようなハード的な対応はもとより、ソフト面の対応も欠かせません。県民一人ひとりが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について理解を深めるとともに、視覚障害者誘導用ブロックへの駐輪、車椅子使用者用駐車区画への駐車など、障害者等の施設の利用を妨げないことのみならず、必要に応じ、障害者等の移動及び施設の利用を手助けすること等の支援をし、積極的に協力することが重要です。

このように、バリアフリー化の促進に対する理解を深め協力する、すなわち、心のバリアフリーをハードの整備と併せて進める必要があります。事業者や従業員をはじめ、全ての県民が、この問題を自らの問題としてとらえ、高齢者や障害者の利用特性に対する基礎的知識を学習し、介助方法、手話をマスターするなどとともに、互いに交流を深め、理解し合うこともバリアフリーの街づくりを進めるために重要です。

## 6 一体的・総合的な街づくりへ

バリアフリー法においては、バリアフリー化を重点的に進める対象エリアについて、旧交通バリアフリー法が旅客施設を中心とした地区に限定していたところを、旅客施設を含まない地区にまで拡充しています。

これを受けて、市町村は、国が定める基本方針に基づき、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、当該地区におけるバリアフリー化のための方針、事業等を内容とする「基本構想」を作成することができることとなりました。

基本構想の策定に当たっては、計画段階から高齢者、障害者等の参加の促進を図るため、作成に関する協議等を行う協議会制度を法律に位置付けています。これにより、利用者の視点を十分に反映するとともに、地域の実情に即した一体的・総合的なバリアフリー化に向けた取組が期待されています。