

2008年12月5日

札幌市市民まちづくり局
総合交通計画部交通企画課 様

D P I 北海道ブロック会議
議長 西村正樹

「(仮称)新・札幌市バリアフリー基本構想(案)」に関する意見について

拝啓 時下 ますますご清祥のこととお喜び申し上げます。

また、日頃から障害者の社会参加の促進にご尽力を頂いていることに、心から感謝申し上げます。

さて、この度、貴職が募集していた標記について別紙のとおり提出しますので、よろしくお願ひ申し上げます。

また、併せて参考資料も資料1～3のとおり提出します。

下記の内容については、貴職管轄および所管外となるものがありますが、交通機関および建築物等に関するまちづくりの課題は、広範囲におよぶものであり、できれば札幌市民からの意見として、今後の関係機関との会議等において、課題として提起して頂ければと思っておりますので、特段のご配慮をお願い申し上げます。

記

- 別紙 (仮称)新・札幌市バリアフリー基本構想(案)に関する意見
資料1 民主党・道民連合障害児・者権利擁護条例(仮称)検討プロジェクト提出資料
資料2 障害のある人もない人も共に暮らしやすい千葉県づくり条例～寄せられた障害者差別と思われる事例～
資料3 東京都福祉保健局生活福祉部地域福祉推進課福祉のまちづくり係意見提出

D P I 北海道ブロック会議事務局
〒062-0008 札幌市豊平区美園8条1丁目3-23
コーポリボンハウス
TEL:011-842-9337 FAX:011-842-9330
e-mail : info_hokkaido@dpi-japan.org
ホームページ : <http://www.dpi-japan.org/hokkaido>

(仮称)新・札幌市バリアフリー基本構想(案)に関する意見

2006年12月に国連で成立し、昨年9月に日本政府が批准し、今年5月から発効した「障害者権利条約(以下、権利条約)」は、現在、日本政府は批准し履行するための準備を進めている。

今回、私たちが提出する意見は、この条約の理念と障害当事者および支援者としての体験に基づき提出するものであり、その趣旨は、障害があっても障害のない人々と同じように社会参加ができることを望む立場からのものである。

なお、権利条約では、以下の事項をその基本的理念としていることを申し添えておく。

1. 権利条約は、障害のない人がもっていない新しい権利を障害者にもたらずものではなく、障害のない人々と均等な社会参加を保障することを求めている。
2. また、権利条約では、「障害」を、「見えない」、「聞こえない」、「歩けない」等といった個人の属性としての「機能障害(インペアメント)」と障害のない人が当たり前利用している公共交通機関等が「機能障害(インペアメント)」等のために利用できない状態も「障害(ディスアビリティ)」と定義している。
3. そして、権利条約が定義する差別とは、障害者を直接差別することだけではなく、障害者が障害のない人と同様に公共交通機関等を利用できない社会的「障害(ディスアビリティ)」を軽減または解消するために必要なバリアフリー等を「合理的配慮」と定義し、この「合理的配慮」を提供しないことを、過度で不釣り合いな負担が生じる場合を除き、障害者に対する差別と定義し、その改善を批准した国、その国の地方自治体および企業等にもとめている。

< 共通項目 >

1. 基本的視点について

< 意見 > バリアフリーや生活空間は、点ではなく面におよぶものであり、本基本構想は、札幌のまちづくりの方向性を定め、創りあげていくものなので、以下の項目を基本的な視点として確認し、作成することが必要である。

- (1) 単一の施設や拠点の整備としてではなく、その地域を包括し、札幌市全体をつくりあげる広がり当事者・市民参画の中で進める。
- (2) 超高齢化社会を迎えても活力あるまちづくりを推進できる「未来への投資」として進める。
- (3) 国際会議・観光都市として国内外に誇れるまちをつくるための事業として進める。

2. 当事者参画について

< 意見 > 基本構想の各種事業等については、ユニバーサルデザインとスパイラルアップの観点を盛り込むことが必要である。特にスパイラルアップのあり方として、計画や設計段階から、常に障害者等の当事者の参画を必須要件として検証・検討等を進めることが重要である。また、将来的には、バリアフリーアドバイザーとして障害当事者を養成するとともに養成された障害当事者が、検証・評価する制度を創設することが有効

である。

<理由> バリアフリーは、それを必要としない者だけで進めた結果、実際には効果のないものとなった事例が多くある。これは設備投資やシステム経費の無駄である。こうした問題を未然に防止し、本来の目的を効果的に達成するためには、様々な制限と制約を体験してきた障害者等の参画が必要である。ちなみに、中部国際航空では、障害当事者団体が参画して整備されたため他の空港と比較して、その施設状況が高く評価されている。

3．車いすスペースとその基準について

<意見> ハンドル式電動車、ストレッチャー型車いす、外国製電動車いすや歩行器などを使用する人の利用を想定した基準・仕様（例 エレベーターの仕様を現行の11人乗りから大きな規模に変更。地下鉄やJR車両の車いすスペースの見直し）とすること

<理由> 従来、車いすスペース等は、手動車いすを主な利用者として基準が考えられていたが、福祉機器の発展と普及及び重度障害者等の社会参加の促進によって、そうした従来の基準だけでは対応できない状況が生じているため。

4．垂直移動について

<意見> 建築物や駅舎内および公共歩廊等への垂直移動手段については、エレベーターまたはスロープを原則とすること。また、エレベーターを使用する際は、建築物や駅の閉鎖時間帯を除き、時間制限を設けることなく常時利用可能とすること（利用時間のバリアフリー）。なお、スロープの設置に当たっては、その傾斜に留意するとともに、長距離におよぶ場合は、車いす使用者の負担軽減を図ること。

<理由> 昇降機や車いす対応エスカレーターは、安全性及び時間的負担から例外規定とすることが必要である。特に、車いす対応エスカレーター利用による事故やトラブルが数多く報告されており（当団体も体験者がいる。）その安全性に疑問がある。現実には道外では、障害当事者団体がその導入に反対している。また、エレベーターの利用に関する時間制限は、車いす使用者等の社会参加を制限するバリアであり、その改善が必要である。

5．研修の実施と苦情処理対応について

(1) <意見> 乗車・搭乗・利用拒否が起きることなく、安全・快適に乗降・移動・利用をできるようにするため、バリアフリー新法の理念・内容と障害および障害に対応する機器等の取り扱いと接遇に関する研修を実施すること。

<理由> ハード面のバリアフリーが十分でない現状や十分であったとしても、そこで使用する機器等（スロープ・リフト等）の取り扱いに関する知識・経験不足による誤った対応があり、事故に結びついた実態もある。

また、ソフト面の対応の充実は、公共施設や公共サービスとしての質の向上を図るとともに、国際会議・観光都市としての発展に寄与できる。

(2) <意見> 乗車・搭乗・利用拒否や施設の不備等に関する苦情処理および問題を解決するための機関を設置すること。

<理由> バリアフリー新法に関する国会審議で乗車拒否・利用拒否、事故への対応が議論されたことや札幌市内でもこうした実態があるため。

6．情報面について

(1) <意見> バリアフリーの最新情報を視覚や聴覚障害者など誰でも入手できるようにするとともに、事業者がその情報をホームページ・時刻表（書面・表示版等）・案内図（書面・表示版等）・パンフレット等で公開すること。

<理由> ユニバーサルデザインな情報を入手できる環境整備の促進と事業者への意

識啓発および障害の有無等に関わりなく利用者の便宜を高めることができる。

(2) <意見>いつでも(暗くなって、雨の日でも) どこでも(乗換、建物、地下街、雑踏等) だれにでも(高齢者、視覚・聴覚・知的・色覚・精神障害者、妊婦、怪我人、外国人等)という視点からわかりやすいサイン等による案内や情報が提供できる環境を整備すること。

<理由>この分野に関する検証及び検討が不十分であると思われることから多様なニーズへの適切な対応を確立して普及するために必要である。

(3) <意見>聴覚障害者に対する情報保障としてホームや車両での電光表示には事故発生等の施設内放送も含めること。設備上対応できない場合は、掲示板使用等の代替対応を実施すること

<理由>ガイドライン等で示されているが、実際には一定時間以上の遅延が発生すると電光掲示板の表示が止められて、音声アナウンスのみで対応している事例がある。こうした状況では、聴覚障害者が情報を入手できなくなり、トラブルに対応した行動や対処もできなくなるため。

7. バリアフリー計画の策定について

<意見>各事業者は、それぞれの施設等のバリアフリー状況を確認し、必要に応じて、バリアフリー改善計画を策定して順次、実施すること。

<理由>バリアフリー状況の確認等は、意識啓発に有効である。また、その改善のための取り組みに障害当事者を加えることによって、ちょっとした工夫で改善できる場合もある。そして、こうした意識啓発によって、ソフト面での対応の向上も期待できる。

8. 広報について

<意見>バリアフリー新法と基本構想の内容と目標と意義および効果について、広報誌、テレビ・新聞・雑誌・インターネット・集会等で周知して、市民および各種関係機関(各種事業者・関係する団体)に広報・周知し理解を広げること。

<理由>正しい情報を提供し周知を促進することにより、地域社会全体が、バリアフリーに対する意識の向上を図り、その整備に向けた取り組みの推進が期待できる。

9. トイレについて

(1) <意見>新築の建築物等のトイレは、その形態に関係なく、すべて入り口はフラットにすること。

<理由>新築の建築物なのに一般のトイレの入り口が階段になっており車いす利用者が入ることができなく、高齢者や歩行可能な下肢障害者の利用も困難にしている実態があるため(事例 JR55ビル)

(2) <意見>新築の建築物等の一般のトイレの便器を使用するための出入り口のドア幅を80cm以上とし段差は設けないこと。

<理由>車いすを使用している障害者等でも使用できる者がいるため。

(3) <意見>介助を必要とする障害者が利用しやすいものとするため、バリアフリートイレの設置場所は、男女共用できる独立した場所に設置すること。また、男女別に設置する場合は、男女別トイレの入り口付近に設置すること。

<理由>介助者と介助を必要とする障害者が同性でない場合は、バリアフリートイレが男女別トイレの奥にあると利用しづらいが入り口付近にあると大丈夫である。(事例 千歳空港ターミナルビル 南北線すすきの駅)

(4) <意見>バリアフリートイレを複数設置することが可能な場合は、多様なタイプを設置するとともに入り口に各トイレの形状をユニバーサルデザインで表示すること。また、札幌式トイレの設置と普及については、再考願すること。(例 か

でる2.7 きたえーる)

<理由> バリアフリートイレのタイプについては、その障害の状況によって使いやすいタイプが異なるため、複数のバリアフリートイレが設置できる場合は、多様なタイプの設置が好ましい。視覚障害者からはトイレのタイプが違っていると使用しづらいという声があるが、視覚障害者は一般トイレの使用が可能であるため、車いす利用者のニーズを優先するべきである。

また、トイレの入り口にトイレのタイプをユニバーサルデザインで表示すると車いす使用者がトイレの選択を円滑にできるとともに、視覚障害者もトイレのタイプを把握できる。

なお、札幌式トイレについては、当団体の車いすを使用している脊髄損傷・脳性マヒ・筋ジス等の障害者およびその介助者へ確認した範囲では、全員から、利用できないまたは、利用しづらいとの評価となったため、その設置と普及については、再考願いたい。(「ちえりあ」のトイレがすべてこのタイプのため地下鉄のトイレを利用している者もいる。)

(5) <意見> バリアフリートイレの広さとアプローチについては、手動の車いすだけではなくハンドル式電動車、ストレッチャー型車いす、外国製電動車いすや歩行器などを使用している障害者もいることから、こうした車いす等の利用者が利用できる空間および経路を確保すること。

<理由> バリアフリートイレの当初の規格が手動車いすを対象としていたため、その後、ベッドやストマー対応をすることにより狭くなったものなどがある。(千歳空港の搭乗待合室)

(6) <意見> バリアフリートイレの室内灯は、自動ドアと連携することなく、独立して設定・設置すること。

<理由> 介助を必要とする障害者も排せつ中は、介助者がトイレの外で待機し、排せつ後に入室して必要な介助をすることがあるが、この場合、トイレの室内灯と自動ドアが連携していると介助者が外から自動ドアを閉めると室内灯が消灯されてしまうため。

10. 点字ブロックについて

<意見> 点字ブロックは、黄色を原則とするとともに、点字ブロックと設置された歩道等の色との識別が明確にできるようにすること。

<理由> 弱視の視覚障害者は、点字の色によって移動をしている者がいるため。

<建築物関連について>

1. ホテルについて

(1) <意見> ホテルの新築に当たっては、客室数に対して一定の割合(例50室ごとに1室等)でバリアフリールームと多目的トイレの設置を義務化すること。

<理由> 最低限必要なバリアフリーを確実に推進するため。

(2) <意見> ホテルの客室内のバス・トイレは、原則としてドア幅80cm以上とし段差は設けないことを標準化すること。

<理由> こうした基準が標準化されると、車いす使用者の多くが使用可能なユニバーサルデザインとなるため。

(3) <意見> 「バリアフリールーム」での宿泊を必要とする障害者等については、他の通常の部屋と比較して過度な負担を求めないこと。

<理由> 「バリアフリールーム」は、その広さやツインである場合は、シングルユ

ースなどを理由として一般客室よりも宿泊費が高額に設定されていることがある。しかし、車いす使用者等は、その障害の状況から一般客室が利用できないため、バリアフリールームを使用することから、その必要性を考慮して、一般客室と比較して負担が多いことは障害者等の利用における弊害であり不利益となるため。

(4) <意見> 客室の見取り図、バス・トイレ入り口のドア幅や段差状況等およびバリアフリー情報(車いす対応トイレ・バリアフリールーム・介助犬・手話・等)を当該ホテルの情報としてホームページやリーフレット等に掲載すること。

また、温泉ホテル等については、温泉や附帯施設の設備の規格や状況およびバリアフリーに関する情報も掲載すること

<理由> 利用者の利便性を高めるとともに、情報内容によっては、一般客室でも利用できる車いす使用者等がいるため。

2. 学校について

<意見> 盲・聾・養護学校以外のすべての学校をバリアフリーの対象とすること。

<理由> すべての学校は、児童、生徒、学生および親が障害者である場合や地域開放および避難所として利用されている。

また、以前、当団体の障害者が、講師として対応した小学校の総合学習のテーマが「地域のバリアフリー」だったが、このテーマを検証した子どもたちは、「障害者や高齢者の社会参加を困難にする地域のバリアを検証した結果、一番多くのバリアが存在したのは私たちの学校だった。まず、私たちの学校のバリアをなくすことが必要です。」と報告していた。こうした事実を挙げるまでもなく、バリアフリーに関する理解と認識を市民レベルで向上するためには、教育現場での実践が必要である。もし、その推進ができないのであれば、その合理的な理由を説明願いたい。

3. テナントビルにおける入居テナントについて

<意見> ビルの共用部分以外の、テナントについてもバリアフリーの対象とする。

<理由> 新築の建築物であってバリアフリー基準適合施設であると表示されていても、パブリックスペース以外の入居テナントでは入り口に段差があって障害者等の利用に支障が生じている実態があることから、その改善及びそうした建築物が増加しないために必要である。(事例：札幌駅のステラプレイス6Fのレストラン)

4. 飲食店について

<意見> 不特定多数の利用者を対象とする飲食店については、入り口をバリアフリーにし、多目的トイレを設置するとともに車いす使用者等の円滑な利用ができるように客席までのルートと着席できる客席を確保すること。また、視覚障害者に対するメニューの情報を保障すること。

<理由> 新しい飲食店でも入り口が階段や段差や通路の構造により車いす使用者が入店できない店がある。また、入店できてもテーブル間が狭く客席まで行けないこともあるため。なお、店によっては、視覚障害者のために点字のメニューを置いている店もある。

<公共交通機関について>

1. 共通事項について

(1) <意見> ユニバーサルデザインの考え方に基づき「いつでも」「どこでも」「誰でも」

利用できるという原則を明確に確認すること

<理由> 障害者が公共交通機関（JR・路線バス）を利用するに当たっては、事前申し出を求められたり、事前申し出をしても乗車を拒否されることがある。これはユニバーサルデザインの7つの原則の一つである「誰もが公平に使えること」に反するものであることから、こうした理念を明確にするため。

(2) <意見> 内部障害者や難病患者が優先席を利用できるような配慮をすること。

<理由> 内部障害者や難病患者は、外見から障害等の把握が困難なため、こうした席を使用しづらい。こうした現状を改善するためには、現在、地下鉄等の優先席付近に、妊婦さんへの配慮を啓発するポスターを掲示し、そのポスターには、妊娠していることを周囲に伝えるマークが示されているが、こうした事例を参照して、取り組むことができる。なお、横浜市では、内部障害者への理解を深めるための具体的な取り組みを実施している。

2. バスについて

(1) <意見> 新規に導入するバスは、床面高を30cm以下のノンステップバスの車両（スロープ搭載）を基本とすること。また、ノンステップバスを円滑に利用できるように運行路線及び時刻の情報提供を義務化すること。

<理由> 車いす利用者等が一番利用しやすいものであり、その利便性を図るため。

(2) <意見> ノンステップバスの利用に当たっては、事前予約や申し出が無くても、いつでも乗車できるようにすること。また、乗車に当たっては、乗務員が迅速、的確にサポートできるよう機器の操作の習熟および車いす使用乗客に対応するための研修を実施すること。

<理由> 東京に乗り入れている全路線バス事業者は、事前申し出が無くても乗車可能であることから対応可能であると思われる。

(3) <意見> ノンステップやリフト設置等のバリアフリー対応がされていない車両（高速バス・長距離バスを含む）であっても、乗車できるような配慮をすること。

<理由> 車いす利用者等であっても障害のない市民・道民と同様に公共交通機関を利用できるようにするため。

3. 鉄道・電車・地下鉄関連について

(1) <意見> 視覚障害者等がプラットホームから転落することを防止するためにもっとも有効なホームドア・可動式ホーム柵を設置すること。

<理由> 視覚障害者のほとんどが転落を経験している事実から必要である。

設置に当たっては、車両の構造上の問題（ドアの位置等）が指摘されるが、大規模な駅では、車両の乗り入れの整理等での対応できないのか？

また、こうした課題がある場合は、障害当事者および関係者による検討の場を設置して、解決するための努力をすることが必要である。こうした検討に基づく検証や改善策の検討は、障害者に限らず、多くの乗客にとって利用しやすい環境整備にもつながることが期待できる。

なお、ホームドア等は、道外で起きた突き落としの事件等に対するセキュリティとしての側面もある。

(2) <意見> バリアフリーでない駅舎等であっても障害者等の利用に対応すること。

<理由> 札幌市営地下鉄は、車いす利用者が利用を希望する駅が、バリアフリーでない場合は、当日でも他の駅の駅員がその駅に来てサポート体制を組む。

また、事前に利用希望時間を連絡すると、その時間に対応体制を整えている。

これは、ハード面で不十分でもソフト面でのバリアフリー対応であり、札幌市営地下鉄の乗客に対する姿勢の表れと感じる。同様の姿勢と対応をJR北海道

道にも望む。(当団体の手動車いす使用者等の関係者が JR 北海道から乗車拒否を複数受けている。)

(3) <意見> 特急車両における「車いすスペース」を車いすに乗ったままで利用できるようにすること。

<理由> 体幹機能障害等による座位保持等の維持及び身体的な負担を軽減する等の事情で自らの車いす使用が必要な人への対応として必要であるが、現在の「車いすスペース」では他の乗客や車内販売の移動経路に重なるため、その改善を図ることが必要である。

(4) <意見> 地下鉄における「車いすスペース」は、各車両に設置しフリースペース方式とすること。

<理由> 車いす使用乗客のみならず、ベビーカーや通勤混雑時等も有効なことから、各車両毎に設置されることが望ましく、順次設置改造していくこと。なお、跳ね上げ座席仕様の導入による車いすスペースの確保は、車いす使用乗客自らが跳ね上げ困難であることや一般乗客が使用していたら使いづらいことは他都市の鉄道で教訓済みであることから絶対に導入しないこと。そして、車いす使用乗客のプライオリティー確保の観点から、フリースペース方式とすること。

(5) <意見> 車いす使用者に対しては、以下の対応を実施すること。なお、これはらのほとんどは、札幌市営地下鉄が、既に実施している

乗車場所は、第一に車いす使用乗客の意向を尊重すること。第二に車いす使用乗客がリクエストをしないときは、車いすスペースまたは、下車した場所がエレベーターに近い場所を説明して、選択を求める。

バリアフリーでない駅の利用については、事前に申し出をしなくても利用を拒否することなく、状況を説明し、対応している。

各駅へのエレベーターとホーム柵等を設置する。

<理由> 上記対応は、車いす使用者にとって適切な対応であるため。

4. タクシーについて

(1) <意見> タクシーの総台数に対するバリアフリー化車両の数値目標を設定すること

<理由> タクシーのバリアフリーの確実な推進に効果的であるため。

(2) <意見> バリアフリー車両のタクシーを他のタクシーと同様に深夜等においても自由に利用できるようにすること。

<理由> 現在のバリアフリーなタクシーのほとんどが、当日だけではなく事前に予約しても深夜の利用ができないため。

5. STS について

<意見> STS を公共交通として確立し、その充実を図ること。

<理由> 電動車いす使用者等で公共交通機関の利用が困難な移動制約者の移動方法を確保するために必要不可欠である。また、STS の活用にあたって生じる課題については、現在の運営協議会を地域交通会議として位置づけ、関係団体を含めて解決にむけた検討を進め、必要な改善を図ることが必要である。

6. 航空機関連について

(1) <意見> 空港内及び空港外から空港までのバスのバリアフリー化を進めること

<理由> 冬期間の降雪等が原因で JR の運行停止が発生している現状から、多様でバリアフリーな移動体制を確保するために必要である。また、ハード面での対応が困難であればソフト面で対応することが必要である。

(2) <意見> 搭乗するために航空会社が求める診断書の提出義務を廃止または、その提

出範囲及び回数を大幅に見直すこと。

<理由> 診断書提出にあたってはその都度、金銭的・時間的負担が生じることから当該利用者にとっては、大きな経済・心理的負担となっている。やむを得ず提出が必要な場合は、その提出を要する要件の見直しや診断書の有効期間の拡大及び費用負担の軽減策を講じて、当該利用者の負担の軽減を図ることが必要である。

(3) <意見> 電動車いす、シーティングバギー、人工呼吸器等、障害者がその生活及び社会参加に必要な福祉機器等についての使用制限の撤廃をすること

<理由> シーティングバギーを使用している障害児が、修学旅行において航空会社が搭乗拒否をしている実態がある。これは大人社会が障害を理由として子どもの人生の貴重な機会を奪う対応であり、差別であることから、こうした状況の改善を図ることが必要である。また、もし航空機運行上に危険性がある場合は、その証明責任を航空会社に義務化するとともに、当該福祉機器製造者へ改善を指示することや事態発生時には、代替対応の実施を奨励する制度等を創設することが必要である。

(4) <意見> 障害ゆえに必要な配慮について、障害のない乗客と比較して過度な負担を求めないこと

<理由> 体幹障害等により複数座席の使用が必要不可欠な障害者の利用に当たっては、航空会社が一般的な座席利用者と比較して極めて高額な運賃を求めている。しかし、これは障害ゆえに必要な配慮であることから、通常の利用と同額の料金設定が必要である。

(5) <意見> 搭乗前に報告を求められた障害や車いす等に関する情報を航空会社のカウンターは、事前に共有し、同じ説明を繰り返し障害者等に求めないこと。

<理由> 搭乗申込み時に車いすのサイズや重量。電動か手動か。バッテリーの使用様式等を報告していても同じ内容をカウンターで聞かれたり、ときには、カウンターの対応者が変わると、その都度、最初から同じ内容を聞かれることが多くある。これでは、最初の報告の意味がないだけでなく、障害者にとっても体力的・精神的な負担となる。これは航空会社の内部の連絡・連携体制の問題と思われるので、その改善が必要である。

7. その他

現在、導入が検討されているLRT(路面電車を含む)は、これら車両の設計の段階及び事業運用開始前の段階に至るまで、当事者の参画ができるしくみを構築すること。

また、ハンドル式電動車いすやストレッチャー型車いすなどの乗車も想定して車両と停留所の設計と事業運用をすること。

<道路関連>

1. <意見> 歩道橋しかない交差点のバリアフリー化(横断歩道やエレベーターの設置)を進めること。

<理由> 階段しかない歩道橋は、車いす利用者およびその他の下肢障害者等の通行は困難であるため、その改善を図ることが必要である。

2. <意見> 全身性障害者等も押せるように押しボタン式信号の見直しをすること。

<理由> 電動車いすの普及等により、全身性の障害者も単独で外出する機会が増えてきているが、現在の押しボタン式信号では、押すことができないため、その改善

が必要である。

- 3 . < 意見 > 近年、一部で進められている歩道と車道間に創設している縁石は、車道と歩道間が凸状態となり、車いす使用者の乗降ができなくなる。また、バス停が同様の形状になるとノンステップバスの低床化を無意味にしてしまうことから、この工事を取りやめ、現実に支障が生じている場所は、元に戻すこと。
< 理由 > この工事については、着工時に同様の意見を申し出ている。そのときには、車両の乗り入れを防止するとの説明と対応に工夫するとの回答があったが、現在も散見される。これは車いす利用者のタクシー等の円滑な乗降を阻害するものであり、同じくノンステップバス等の円滑な利用を困難にするものでもある。これは、正に新たなバリアを意図的、人為的に造りだすものであり、到底認められることではない。交差点等を除き、即時、工事の取りやめが必要である。
- 4 . < 意見 > 車歩分離の交差点は、視覚障害者の通行に支障が生じていることから、その改善方法を当事者も含めて検討し実施すること。
< 理由 > 車歩分離は、視覚障害者が方向を見失い利用が困難であることが報告されているため。
- 5 . < 意見 > 冬期間の歩道および交差点等の歩道と車道間の除排雪を実施し、歩行者の移動環境の整備を図ること。
< 理由 > 冬期間は、降雪以外にもロードヒーティングや交差点の車道と歩道の切れ目に生じる積雪により生じる段差やツルツル路面は、車いす使用者、高齢者および歩行に障害のある者の移動を困難にするものであることから、その改善を検討し実施すること。
- 6 . < 意見 > 重点整備地区の商店街等の歩道にアーケードの設置とその効果を検討し、必要に応じて設置を進めること。
< 理由 > ロードヒーティングは、上記のとおり段差の創出、維持費の負担、降雪のみの対応等の課題があるがアーケードは、降雨、降雪への防御となり、ロードヒーティングの抱える課題を解消または軽減できると想定されることから、その検証を進め、その効果によっては、積極的な設置が必要と思われる。
- 7 . < 意見 > 歩道の車道への傾斜を解消し、歩行・移動環境の整備を図ること。
< 理由 > かつて歩道の車道への傾斜は、排水を目的としたものであることと、この傾斜は、歩道の素材によって解消できる可能性があり、その試行が実施されることの説明を札幌市の担当者から受けたが、その結果が公表されていないと思う。具体的な排水への対応として、排水性舗装工法により雨水を多孔質なアスファルト混合を用いる工法とその他の専門的に開発したものを積極的に検証して今後の歩道のあり方を検証し未来の歩道を開発することを期待したい。

< 駐車場 >

- 1 . < 意見 > 路外の障害者用駐車スペースに屋根を設置すること。
< 理由 > 車いす使用者等は、傘を使用することや車上の降雪を取り除くことが困難なために必要である。

- 2 . < 意見 > 障害者用駐車スペースに当該駐車場を必要としない者が駐車しないようにすること。
- < 理由 > 障害者用駐車スペースを必要としない者が駐車しているために、この駐車場を必要とする車いす利用者等の障害者や高齢者が使用できない現実が多いため。
- 具体的な対応方法としては、体育館や図書館等の公共施設であれば駐車スペース利用の申し出を窓口で受け、利用の申し出をしていない車両が駐車しているときは、その車両の運転手を呼び出したり、館内放送で当該スペースに関する意識啓発を実施すること。駐車禁止除外指定車標章の掲示の義務化等が考えられる。
- 3 . < 意見 > 駐車料金支払機器が障害者でも利用可能なものにすること。
- < 理由 > 上肢障害者にとっては、使用困難であるため自動販売機の事例を参考に、その改善が必要である。

民主党・道民連合

障害児・者権利擁護条例（仮称）検討プロジェクト提出資料

～関係分抜粋～

（４）バスや電車など交通機関、デパートや飲食店などの建築物

<不便、困ったこと>

- ・ 身体と知的障害者は手帳を提示して交通費の割引が受けられますが、精神障害者は、手帳を提示しても割引を受けられません。民間が実施するためにも、まず、札幌市交通局といった自治体が率先して実施して欲しいと思います。（40代 男性 精神）
- ・ 空港で障害者対応の窓口（JAL）で搭乗手続き後、搭乗口に向かっていると対応した職員が走ってきていきなり「ご自身の身のまわりのことは、こちらはお手伝いできませんの」と言われた。（40代 男性 肢体）
- ・ 航空機（JAL）の搭乗口に空港職員の案内で機側の入り口で航空会社の車いすで待機していると、同じ航空会社の職員が案内してきた職員に向かって「こんなところにいたら邪魔だろう」と本人がいる前で、発言した。（40代 男性 肢体）
- ・ バリアフリートイレに荷物が積まれて倉庫状態だった。（40代 男性 肢体）
- ・ 札幌駅のステアプライスの建物全体は、バリアフリーでそのことを証明する適合マークもあるのに、建物内の飲食店は、段差だらけで、車いすでは入れません。こんな建物が増えていると感じる。これが福祉のまちづくりなのだろうか？（40代 男性 肢体）
- ・ 車いすで、停車しているタクシーに乗車しようとして向かって行ったら、ふり向いた運転手と目が合い、そのタクシーは、急発進して行ってしまった。（20代 男性 肢体）
- ・ バスに乗るためには、前日か朝一番に連絡しなければならない。でも、ノンステップバスなら連絡しなくても乗せて欲しい。都営バスは、連絡しなくても乗せてくれる。（40代 男性 肢体）
- ・ JR 札幌駅から車いすで乗車して JR 稲積公園駅で下車して、用事をすませたので、JR 稲積公園駅から乗車して札幌駅まで行こうとしたら JR 稲積公園駅で、この時間は、駅員がいないからタクシーで JR 琴似駅まで行くように言われた。下車するときには、何も言われなかったのに……………（20代 女性 肢体）
- ・ 公共交通機関のバリアフリーが不十分なため、利用が制限されてしまう。（40代 男性 肢体）
- ・ 公共交通機関を利用できない移動制約者のための体制が不十分だ。（40代 男性 肢体）
- ・ 札幌市社会福祉総合センター周辺の飲食店のほとんどは、段差や階段があって車いすでは入店できません。（40代 男性 肢体）

<よかったこと>

- ・ 札幌市営地下鉄は、車いす利用者が乗車を申し出ると、乗車位置の希望を乗客に確認して対応する。乗客が、意向を表明しない場合は、下車駅の乗り継ぎやエレベーターの位置関係を説明してから乗車位置を決める。また、下車駅がバリアフリーでなく駅員も少

ないときは、他の駅から駅員が来て、手伝ってくれる。そのときに帰路の時間を言えば、その時間に併せて駅員を配置すると言われた。(40代 男性 肢体)

- ・ 事前に連絡していなかったけど、バスに乗せてくれた。(20代 男性 肢体)

(6) 観光・レジャー施設

<不便、困ったこと>

- ・ バリアフリーが不十分で利用できないところが、たくさんある。(40代 男性 肢体)
- ・ 温泉に行って、バリアだらけで障害者が、温泉に入れないのに入湯税だけは、取られるけど、これって納税の義務と入浴の権利から考えて変だと思う。(40代 男性 肢体)
- ・ レジャー施設によっては、障害者が利用できる遊具等が限定的なため優先利用等の対応をしているところがあるが、こうした配慮を利用して障害のない人が優先利用している実態がある。そのため、こうした対応をやめたレジャー施設もあると聞き、すごく心ない時代だと感じる。(40代 女性 肢体)
- ・ ホテルの客室は、広いけどインテリアの配置で車いすでは、使用できない。(40代 男性 肢体)
- ・ バリアフリールームは、使いやすいけど、他の部屋より高くて旅行ができない。(30代 男性 肢体)
- ・ バリアフリーなのにデザインのためか、レストランが階段と階段の間にあったり、階段で上がらなければ入れないつくりのホテルやレジャー施設がある。(50代 男性 肢体)
- ・ 映画館やコンサート会場では、ときどき、とても見づらい場所に車いす席が用意されている。(30代 女性 肢体)
- ・ コン서트やスポーツ観戦に行くと、みんなが立ち上がって、何も見えなくなってしまう。(20代 男性 肢体)

<よかったこと>

- ・ バリアフリールームでないが、バス・トイレのドアをはずすと車いすでも利用できると事前にホテルに申し出たら、ドアを外してくれた。(40代 男性 肢体)
- ・ バリアフリーなホテルではないが、以前宿泊したとき求めたこと(シャワーやバスタオル等の場所の変更等)を常に配慮してくれる。(40代 男性 肢体)
- ・ エレベーターのない展望レストランだったが、複数の従業員で対応してくれた。
- ・ 施設改修等で障害者団体の意見を丁寧に聞き取りながら進めている。(40代 男性 肢体)

障害のある人もない人も共に暮らしやすい千葉県づくり条例

～寄せられた障害者差別と思われる事例～

関係分抜粋

建築物

- 83 公共機関の駐車場について、ある郵便局では勾配のある、障害がなくても不便な場所が車椅子のマークの駐車場になっている。
- 84 駅の改札口周辺にベンチ・椅子等を設置してほしい。
- 85 車道・歩道を、車いすやベビーカー等が通行しやすくしてほしい。
- 86 県営住宅の自治会長が集会所での車いすの利用を認めてくれない。
- 87 ある温水プールの障害者用更衣室は男女共用になっている。突然巡回の係員（男女ともに）が入ってくることがあるが、健常者ならば女子更衣室に男性の係員が入ることはまずないはず。また、トイレも施錠できないシステムになっており、毎回びくびくしながらトイレに入っている。
- 88 公共のほとんどの場所で、障害者用トイレは男女兼用になっており、設置場所もどちらかのトイレの入り口付近にあることが多い。
- 89 障害者用の駐車場に健常者が車を置いてしまう。係員に駐車した人を呼んでもらうと、にらまれたり、「少しの時間なのに」「私も障害者です」と言われたりする。
- 90 車止めの柵がある歩道で、車いすが通れない箇所がある。
- 91 スーパーマーケットの身体障害者用トイレ入り口に「故障中につき使用禁止」の色あせた張り紙が長い間貼ってある。健常者用トイレであれば遅くとも数日後には直っている。
- 92 車線数の多い道路で、健常者でも急いで渡っても歩行者信号が点滅してしまうようなところは、身体の不自由な人には渡りきれない。
- 93 公共施設等の公衆トイレには、車いす用の表示はあるが、洋式・和式の表示はないところが多い。和式便器がまだまだ多いのだが、車いす用トイレを使うほどではなくても、洋式でないとい用を足せない障害者やお年寄りも多い。
- 94 コンビニ等、店内が狭く、車いすが不便。手すり・スロープは当たり前のように設置してほしい。障害者用トイレを増やしてほしい。また、おむつを使用している人もいるので、大人用ベッドも設置してほしい。
- 95 聴覚障害者。マンションのエレベータが緊急停止し、インターフォンで意思疎通できず40分も閉じこめられた。
- 96 エレベータの重量オーバーのブザーが聞こえず、先客に手で「しっ、しっ、降りろ！」というしぐさをされてショックだった。

交通アクセス

- 97 ノンステップバスの運行時刻・配車状況がわからず事業者に問い合わせたが明確な回答が得られなかった。公共交通機関は誰にでも利用できるものでなければならない。
- 98 子供だからとエレベータに乗せてもらえず、悔しい思いをした。

- 99 聴覚障害者が自動車を運転するとき、いつどこから救急車等の緊急車両が来るかが気になり、時々バックミラー・サイドミラー等でランプが見えないか確認するのは本当に疲れる。
- 100 低床バスの運行を増やしてほしい。
- 101 知的障害のある方が一人でバスに乗ろうとしたとき、まだ何も誰にも迷惑をかけていないのに、運転手が「乗るな！降りろ！」と言いき、何故だかわからないまま降りると、また運転手に「バカ！」と言われたそうです。その人は悲しくて悔しくて、母親がバス会社に問い合わせましたが納得のいく回答はなかったそうです。
- 102 心臓の身体障害で、見かけは普通に見える。そのため、以前、障害者用駐車場に駐車使用としたとき、警備員に「そこに止めないで下さい。車いすの人のみの使用ですから。」と言われた。同じように、障害者同士で「車いすを使うんだから」ともめた経験もある。
- 103 無人の電車で切符を紛失しても説明ができない。乗車中に電車が緊急停止してもなぜ止まったのか分からない。駅構内で事件・事故が発生しても状況が把握できない。
- 104 駅の構造上、車いすで入退場・乗降車できず、折り返したり経路を迂回して乗り換えたりする必要のあるところがある。
- 105 バスに乗ったとき、子どもが一番前の席に座りたがり騒いだ。運転手に「教育のせい」と言われ、とてもいやな顔をされた。
- 106 他の人の目が気になり、交通機関等を利用することがなかなかできない。遠慮せざるをえない世間の方が変わってほしい。まわりの子どもに「キヤー」「怖い」とか言われたり、顔を見て笑われたり、不愉快な思いをします。
- 107 動作が遅いので、時間がかかり迷惑ではないかと気にかかり、子どもをせかすと、ますます意固地にさせてしまう。運転手に理解があればと思う。
- 108 バスのステップが上がれない。運転手をお願いしていいのでしょうか。
- 109 電車を無賃で乗り継いでいることがあります。注意なりチェックなりをしてほしい。また不審であつたら通報してほしい。
- 110 聴覚障害者。電車が遅れているときに、何が起きているのか分からず、筆談で駅員に尋ねたら面倒くさいと嫌な顔をされた。
- 111 聴覚障害者。交通機関の自動券売機にある係員呼出ボタンで係員を呼べるが、音声でコミュニケーションできず精算するのに10分もかかった。
- 112 電車の乗り換え案内や事故遅延情報が聞こえない。
- 113 市営バスで「手帳を持っていると無料だからといって、やたらめつたらに乗り降りするんじゃない。」「そんなにバスに乗りたいのなら、他のルート of バスに乗ってくれ。」と言われた。悪い事をしている訳ではないのに、後味の悪い思いをした。その後はバスに乗らなくなった。
- 114 バスに乗り、減免の為、障害者手帳を見せた時に、写真が無いからと言われた。
- 115 電車、バスなど、他の障害と比べて、割引が認められない。
- 116 精神障害者の福祉手帳には写真貼付が無く、バスの利用などの際、身元確認ができないと言われることが、よくある。
- 117 タクシーが呼んでも来ない。

東京都福祉保健局生活福祉部地域福祉推進課福祉のまちづくり係 意見提出

福祉のまちづくり条例整備基準（案）建築物編の方向性について

（１）条例対象施設（別紙「条例の対象施設（建築物）と届出範囲（案）」参照）

現行の福祉のまちづくり条例施行規則では、別表第2「1 建築物」の「一般都市施設」の欄に掲げる施設のことである。改正後も対象施設の範囲に変更はない。ただし、対象施設の分類方法はバリアフリー新法及び建築物バリアフリー条例との整合性を図った。

〔意見001〕

上記の〔改正後も対象施設の範囲に変更はない。〕とあるが、〔公共交通施設〕は、BF新法の旅客施設の新ガイドラインの方が適用されるので、対象施設に含める効果がないから、削除すべき。

〔意見002〕

改正福祉のまちづくり条例対象施設の所有者は、対象施設（建築物）建築物の規模に関係なく、BF新法の対象となった移動制約者を利用客・利用者として強く認識すること。これらの移動制約者の利用客・利用者がどうしたら自ら所有する建築物を安全・円滑・快適に利用・使用してもらえるかの観点に立ち、下記改正基準の適合に努めること。下記改正基準に止むを得ず適合できない場合は、当該利用・使用できない移動制約者によく分かる様に説明掲示・案内を行うこと。また、常にスパイラルアップ努力を怠らないこと。

〔意見003〕

まず、この度の改正福祉のまちづくり条例で施工後の東京都内の条例対象建築物は、どれだけBF新法の対象となった移動制約者が利用客・利用者（当然、来都者含む）として良くなるのか？の明確なビジョン・年次計画（条例対象建築物毎に2015年までのバリアフリー化達成目標数値を定め、概ね5年毎に見直すべき）を示すべき。

〔意見004〕

届け出があった条例対象施設の基準適合審査及び相談・促進は、一定研修を得た都民資格有移動制約者当事者の参画の下で行うべき。

（２）届出対象規模（別紙「条例の対象施設（建築物）と届出範囲（案）」特定施設の項目参照）

現行の福祉のまちづくり条例施行規則では、別表第2「1 建築物」の「特定施設」の欄に掲げる施設のことである。一般都市施設のうち、一定規模以上の施設についての届出を求めている。以下の施設については、届出対象となる規模を引き下げ、一層のバリアフリー化を進めていく。

事務所、工場

- ・ 現行3,000 m²以上を2,000 m²以上に引き下げ
物品販売業を営む店舗、飲食店、サービス店舗等、給油取扱所
- ・ 現行200 m²以上をすべての施設に引き下げ
共同住宅

・ 現行 5,000 m²以上を 2,000 m²以上に引き下げ
なお、バリアフリー新法及び建築物バリアフリー条例の適用を受ける用途、規模の建築物については、これまでと同様に福祉のまちづくり条例による届出を省略する。

〔意見 005〕

上記の〔・ 現行 200 m²以上をすべての施設に引き下げ〕た場合、いわゆる 2008 年現在時点オープンの飲食店舗で、店舗内玄関口段差やハイカウンターのみ、ハイ固定椅子のみ、というような車いす利用客の利用を想定していないと見なされる飲食店舗は、バリアフリー化されるのか？ これらの規模の飲食店舗がバリアフリー化されないとなると福祉のまちづくり条例整備基準(案)建築物編の改正に意味があるのか？効果があるようにすべき。

(3) 整備基準(案)

現行の福祉のまちづくり条例施行規則では、別表第 3「建築物に関する整備基準」に規定している。改正後の整備基準の考え方は、以下のとおりである。

整備基準を二種類設定する。(別紙「整備基準 A・B(仮称・案)」参照)

特定の用途については、200 m²未満の施設を対象とした小規模建築物基準を設定する。

〔意見 006〕

〔建築物整備基準(案)小規模〕について、小規模建築物のバリアフリー化努力の方向性について理解はできるもののバリアフリー化除外理由の〔(イ)敷地の状況、施設の構造、その他やむを得ない場合において、当該建築物を管理する者の介助等により、高齢者、障害者等が通行することが可能である場合〕〔(2) 通行の際に支障となる段差を設けないこと。ただし、敷地の状況、施設の構造、その他やむを得ない場合において、当該建築物を管理する者の介助等により、高齢者、障害者等が通行することが可能であればこの限りでない。〕の〔介助可能要件〕は、不明確である。介助可能であれば適合とされる要件をある程度明確にすべき。例、可搬型スロープの性能規定や運用方法についてなど。

〔意見 007〕

〔建築物整備基準(案)小規模〕について、バリアフリー化要望の強さに鑑み、もっと詳細にバリアフリー化記対象メニューを追加し例示しバリアフリー化を促進すべき。

例、点字メニュー、和食店のストローやフォーク、可搬型メニュー、客席レイアウトの工夫、出入口の構造(防犯風避け機能による直角開き戸の改善)・車いす利用客等の動線確保、誘導接遇、居酒屋ファミレス等のボックス席の固定化からレイアウト変更可能化など。

〔意見 008〕

〔道路整備基準(案)〕について、交差点の歩道面の平坦性の確保についての基準を追加すべき。理由は、横断歩道を横断する前の信号黄及び赤状態で停止する際、手動車いす使用者及び老々介護者の介助車いす等の停止状態を確実に確保することが必要だと思ふからです。この状態が確保されている都道のなんと少ないことか。

〔意見 009〕

〔道路整備基準(案)〕について、バス停、タクシー乗り場、障害者用駐車スペース、リフト付タクシーやハンディキャブ等の移送サービスの車等の駐車スペースとの経

路連関についても追加すべき。特に、都道の最近のバリアフリー化セミフラット化歩道における新設または改修バス停において、マウントアップ化(歩道高15cm)していない、路線バスの公共交通移動等円滑化基準に適合していない箇所が問題となっています。また、「広告付バス停留所」の車いす使用乗客に対する差別的接遇として問題化している屋根無し状態の改修も考慮に入れるべきです。

〔意見010〕

〔道路整備基準(案)〕の〔7 歩道と車道との段差 (交差点における切下げ)〕について、歩道と車道との段差のバリアフリー化パターンが12種類以上もある中で、近年都内の各区市町が各々良かれと独自に判断して歩道と車道との段差のバリアフリー化パターンを整備し始めていますが、それに輪を掛けて、都道・国道・県道・隣接市町村道の連携・共通化・統一化調整を早期にしないと視覚障害者は戸惑うばかりか、車いす使用障害者等も大変困ります。歩道と車道との段差のバリア(=障壁)抵抗値感の総和は、車いす使用障害者等の歩道利用の円滑性・安全性を著しく阻害し、道路走行へと誘導する誘因となり、交通事故の原因となります。

〔意見011〕

〔公園整備基準(案)〕の〔"12案内・標示"〕の〔高齢者、障害者等が円滑に利用できる施設の配置や経路を表示した案内板や標識等を設置する場合は、そのうち1以上は、高齢者、障害者等が円滑に利用できる園路及び広場の出入口の付近に設けること。〕の〔そのうち1以上〕では効果が無い、少なすぎる。公園という様態から、〔すべての出入口付近に設けること。〕とすべき。

〔意見012〕

〔路外駐車場整備基準(案)〕の〔2 路外駐車場移動等円滑化経路〕について、同路外駐車場を利用する車いす使用障害者が問題化している同路外駐車場への経路をコーン等で出入り困難を強いることのない様に基準に盛り込むべき。この場合も安易に駐車場係員またはガードマン等の接遇介助があればよいなどというエクスキューズを設けるべきではない。

〔意見013〕

〔建築物整備基準(案)(共同住宅以外)〕の〔8 宿泊施設の客室〕の〔福祉のまちづくり条例 整備基準 A(仮称) (案)〕の〔〔1〕宿泊施設には、車いす使用者が円滑に利用できる客室(以下「車いす使用者用客室」という。)を一以上設けなければならない。〕は、評価できるが、〔福祉のまちづくり条例 整備基準 B(仮称)(案)〕の〔〔1〕ホテル又は旅館には、客室の

総数が50以上の場合は、車いす使用者が円滑に利用できる客室(以下「車いす使用者用客室」という。)を一以上設けなければならない。〕は現代の宿泊施設のバリアフリー化要求水準に適合していないので、〔福祉のまちづくり条例 整備基準 A(仮称) (案)〕の〔〔1〕宿泊施設には、車いす使用者が円滑に利用できる客室(以下「車いす使用者用客室」という。)を一以上設けなければならない。〕に〔客室の総数が50以上の場合は、車いす使用者が円滑に利用できる客室(以下「車いす使用者用客室」という。)を10%以上設けなければならない。〕とすべき。

〔意見014〕

〔建築物整備基準(案)(共同住宅以外)〕の〔8 宿泊施設の客室〕の〔福祉のまちづくり条例 整備基準 A(仮称) (案)〕の〔(1) 便所は、次に掲げるものであること。ただし、当該客室が設けられている階に不特定又は多数の者が利用する便所(車いす使用者用便房が設けられたものに限る。)が1以上(男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれ1以上)設けられている場合は、この限りではない。〕は、次の〔ただし、客室にトイレが標準設置されている場合は、上記のただしは、無効である。〕の様にしないと現代感覚に合わない。移動制約者宿泊客のみがトイレに行くた

めに一々客室から出て行かなければならない様な情けない宿泊施設のトイレ除外基準を設けるべきではない。

〔意見015〕

〔建築物整備基準(案)(共同住宅以外)〕の〔福祉のまちづくり条例 整備基準A(仮称)(案)〕の〔18 公共的通路〕に建築物としての地下通路及び地下街も含めるべき。地下通路及び地下街は、移動制約者の安全・円滑な移動にとっても寄与する効果が大であるから。

〔意見016〕下記〔意見〕は、都外のハンドル式電動車いす使用高齢者の方からの〔意見〕です。

・届け出対象規模は、店舗、サービス関係をすべての施設に変えようとしているのは画期的で素晴らしいが、事務所や共同住宅の2,000平米以上はまだ広すぎる。1,000平米に下げられないか。

・一般用トイレ(各対象共通)は、車イスでも入れることを原則とする。手摺を付けた便房のドア幅を80cm以上にする。出入口は段差をつけない。

・案内標識は、歩道設置の案内標識：駅と地下鉄エレベータ位置案内を加える〕