第11期東京都福祉のまちづくり推進協議会 中間取りまとめ

資料１

「これまでの福祉のまちづくりの進展を踏まえたより望ましい整備等の方向性について」（案）

【目次】

１　福祉のまちづくりにおけるこれまでの進展　・・・ 2

　(1) 都における福祉のまちづくり条例等に基づく整備　・・・ 2

　(2) 国における最近の動向　・・・ 3

　(3) より望ましい整備を進めるために　・・・ 3

２　これまでの都の取組状況について　・・・ 5

　(1) ハード整備を進めるための現在までの都の主な施策　・・・ 5

　　ア　公共交通におけるバリアフリー化

　　イ　建築物におけるバリアフリー化

　　ウ　道路・公園等におけるバリアフリー化

　　エ　面的なバリアフリー整備

　(2) 都におけるバリアフリー化の進捗状況　・・・ 7

　　ア　都内鉄道駅のバリアフリー化

　　イ　都内のノンステップバスの普及状況

　　ウ　福祉のまちづくり条例の届出件数

　　エ　特定道路（都道）のバリアフリー化

　　オ　道路の無電柱化

　　カ　高齢者・視覚障害者等用の信号機・エスコートゾーンの整備

　　キ　バリアフリー基本構想の策定状況

３　福祉のまちづくりに関する現状について　・・・10

　(1) 東京2020大会に向けた動向　・・・10

　(2) 当事者参加による施設等の調査　・・・10

　(3) 福祉施設等における整備基準の弾力的な適用　・・・11

４　今後に向けた整備等の方向性について　・・・12

　(1) 東京版ガイドラインや国の建築設計標準等を踏まえた整備内容の見直し　・・・12

　　ア　車いす使用者等に対応した客席の整備

　　イ　だれもが利用しやすいトイレの整備

　　ウ　車いす使用者用客室の普及

　　エ　店舗内などその他の配慮事項

　(2) 高齢者や障害者など当事者による施設等の調査　・・・15

　(3) 整備基準の適切な弾力的運用　・・・16

１　福祉のまちづくりのこれまでの進展

　(1) 都における福祉のまちづくり条例等に基づく整備

　〇　都における福祉のまちづくりは、昭和48年に「身障者のための公園施設設計基準」、昭和51年に「都立施設の障害者向け整備要綱」、昭和54年に「視覚障害者誘導ブロック設置指針」を策定するなど、主として障害者を対象にした取組から進められた。

　〇　昭和63年には「東京都における福祉のまちづくり整備指針」を策定し、高齢者や障害者を含むすべての人々が、安全かつ快適に施設を利用できるよう公共建築物や公共交通機関、道路、公園などについての具体的な整備基準を初めて定めるとともに、建築物については、平成５年に「建築安全条例」に障害者及び高齢者に配慮を要する特殊建築物についてのバリアフリー化基準を定めた。

〇　そして、平成７年に「福祉のまちづくり条例」（以下、「条例」という。）を制定し、不特定かつ多数の人が利用する建築物、道路、公園、公共交通施設、路外駐車場の整備基準に基づく整備を推進した。

〇　平成14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」が改正されたことを受け、法で定める対象建築物の拡大や整備基準を強化した「高齢者、身体障害者等が利用しやすい建築物の整備に関する条例」を制定した。（※１）

〇　さらに、平成21年には条例を改正し、基本理念としてユニバーサルデザインの考え方を明確に位置づけるとともに、整備基準について努力義務から遵守義務とした。

〇　また、条例では、福祉のまちづくりに関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画である「福祉のまちづくり推進計画」（以下、「推進計画」という。）の策定について定めている。

（※１）平成18年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、「バリアフリー法」という。）が制定されたことから、名称を「高齢者、障害者等が利用しやすい建築物の整備に関する条例」（以下、「建築物バリアフリー条例」という。）に改正した。

〇　現行の推進計画は、平成26年度から平成30年度までの5年間を計画期間とし、福祉、教育、住宅、建設、交通、安全・安心、観光等のあらゆる分野から計102事業を掲げている。

〇　これまでの取組により、都内の多くの鉄道駅では、エレベーター等が整備され、駅の出入口からホームまで誰もが円滑に移動できるようになり、また、路線バスもノンステップ化した車両が多く見られるようになった。

〇　また、建築物、歩道、公園等では、段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置、だれでもトイレの整備などが大幅に進んできた。

(2) 国における最近の動向

〇　国は、平成26年に、障害者の権利を実現するための措置等を規定した「障害者の権利に関する条約」を批准するとともに、平成28年には、条約締結の際の国内法の整備の一環として定められた「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」（以下、「障害者差別解消法」という。）が施行された。

（※１）合理的配慮・・・障害者から日常生活や社会生活で受ける様々な制限をもたらす社会的障壁の除去について意思の表明があった場合に、障害者の権利利益を侵害することとならないよう、個別の状況に応じて行われる配慮。

（※２）障害の社会モデル・・・障害は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用により創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという、障害者権利条約に反映された理念。

〇　障害者差別解消法では、行政機関等や民間事業者に対し、障害を理由とする不当な差別的取り扱いを禁止するとともに、障害のある人が直面する社会的障壁について、本人の求めに応じて合理的配慮（※２）を行うことを義務付けている。

〇　平成29年には、東京2020大会を契機に、共生社会の実現に向けて、世界に誇れるユニバーサルデザインの街づくりを実現するとともに、「障害の社会モデル」（※３）をすべての人が理解し、実践できるよう、国民全体を巻き込んだ心のバリアフリーの取組を展開するため、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」（以下、「行動計画」という。）をとりまとめている。

　(3) より望ましい整備を進めるために

〇　障害者差別解消法や行動計画が目指しているのは、すべての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会である。

（※２）合理的配慮・・・障害者から日常生活や社会生活で受ける様々な制限をもたらす社会的障壁の除去について意思の表明があった場合に、障害者の権利利益を侵害することとならないよう、個別の状況に応じて行われる配慮。

（※３）障害の社会モデル・・・障害は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用により創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという、障害者権利条約に反映された理念。

〇　そして、合理的配慮や障害の社会モデルの考え方は、ハード面の整備とともに、整備された施設や設備を必要としている人が利用できるよう、施設等の管理者や利用者が適切に配慮することなども含まれており、障害のある人だけでなく、すべての人が暮らしやすい社会にもつながるものである。

〇　そのため、今後、誰もが利用しやすいより望ましい整備を進めるためには、施設等の整備とあわせて、日常的な管理や利用に当たっての適切な配慮のほか、わかりやすい情報提供等、ソフト面の取組を推進することも重要である。

２　これまでの都の取組状況について

(1) ハード整備を進めるための現在までの都の主な施策

ア　公共交通におけるバリアフリー化

（ア）民営鉄道駅のエレベーター、ホームドア等の整備促進

　　　民営鉄道駅における高齢者や障害者等の円滑な移動を確保するためのエレベーター等の設備や、ホームからの転落事故を防止するためのホームドアの整備を促進する補助を区市町村と連携して行っている。

（イ）民営バスのノンステップ化への支援

　　　都内民営バス事業者が、ノンステップバスを購入する際の購入経費の一部を補助している。

（ウ）都営交通におけるバリアフリー化

都営地下鉄では、平成25年度に全駅でのエレベーター等による１ルート確保を完了しており、より一層のバリアフリー化に向けて、乗換駅でのエレベーター設置やホームドアの整備を進めている。また、都営バスでは、平成24年度末にすべての車両のノンステップバス化が完了している。

イ　建築物におけるバリアフリー化

（ア）区市町村福祉のまちづくりに関する基盤整備事業

　　　区市町村が自ら行う条例に適合した公共的施設、道路、公園等の整備や、小規模店舗など身近な建築物のバリアフリー化整備を行う民間事業者に対する整備費の一部を助成する事業に対して支援を行っている。

　　 （イ）宿泊施設のバリアフリー化支援事業

　　　　　民間宿泊事業者を対象に、宿泊施設における通路の段差解消や階段、廊下等への手すり設置等の経費、バリアフリーコンサルティングに要する経費等のバリアフリー化の支援を行っている。

　　 （ウ）店舗等内部のユニバーサルデザイン整備ガイドライン

　　　　　店舗等の内部について、利用しやすくするための構造やレイアウト、工夫等について、具体的な整備事例も交えながら紹介したガイドラインを平成22年度に作成し、区市町村や民間事業者等に配布した。

　　ウ　道路・公園等におけるバリアフリー化

　　 （ア）特定道路等のバリアフリー化

　　　　　高齢者や障害者等が日常生活又は社会生活で利用する主要な施設を結ぶ道路について、重点的に歩道の縦横断勾配、歩車道境界段差解消等のバリアフリー化を推進している。

　　 （イ）道路の無電柱化の推進

　　　　　都市防災機能の強化、良好な都市景観の創出、安全で快適な歩行空間の確保を図るため、電線共同溝の整備により、地上に架設されている電線類を道路の地下に収容し、無電柱化を推進している。また、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するため、平成29年に「無電柱化推進条例」を制定した。

　　 （ウ）高齢者や視覚障害者等が安全に歩行できる横断歩道の整備

　　　　　バリアフリー法に基づき区市町村が策定した基本構想における重点整備地区周辺等において、高齢者や視覚障害者等が安全に横断できるよう、横断歩行者の状況に応じて青時間を延長する信号機やエスコートゾーン（※４）の整備を進めている。

　　エ　面的なバリアフリー整備

　　 （ア）ユニバーサルデザイン福祉のまちづくり事業

　　　　　不特定多数の者が利用する施設を中心とする周辺地域でユニバーサルデザインの視点から総合的な整備を行う区市町村に対する補助を平成19年度から平成25年度まで実施した。

　　 （イ）バリアフリー基本構想策定費補助

　　　　　バリアフリー基本構想を区市町村が作成するに当たり、都は、その経費の一部を補助するとともに、情報提供や技術的助言を行っている。

（※４）エスコートゾーン・・・道路を横断する視覚障害者の安全性、利便性を向上させるために横断歩道上に設置され、横断時に横断方向の手がかりとする突起帯の列

　(2) 都におけるバリアフリー化の進捗状況

　　ア　都内鉄道駅のバリアフリー化

　　　　エレベーター等による段差解消やだれでもトイレ、視覚障害者誘導用ブロックの整備状況は、いずれも９割を超えているが、ホームドアの整備状況は３割程度である。



イ　都内のノンステップバスの普及状況

　　合計では９割を超えており、都営バスは既に100％を達成している。



ウ　福祉のまちづくり条例の届出件数

　　条例に基づく届出件数は、平成21年の条例改正により、200㎡未満の物販店舗、飲食店、サービス店舗等が小規模建築物の整備基準の対象に追加されたことから、件数が大幅に増加している。



エ　特定道路（都道）のバリアフリー化

　　平成27年度末で、特定道路（都道）のバリアフリー化は完了している。



オ　道路の無電柱化

　　都道における電柱の地中化率は着実に上昇しており、センター・コア・エリアでは、９割を超えている。



カ　高齢者・視覚障害者等用の信号機・エスコートゾーンの整備

　　高齢者や視覚障害者に配慮した信号機やエスコートゾーンの整備個所は着実に増加している。平成27年度からは、高齢者等感応式信号機に替えて、横断歩道を渡りきれない恐れがある場合に青信号の長さを延長する機能等を備えた歩行者感応式信号機を設置している。



キ　バリアフリー基本構想の策定状況

　　バリアフリー法に基づき、重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想であるバリアフリー基本構想を策定している区市町村は、平成27年度末で19区9市となっている。



３　福祉のまちづくりに関する現状について

　(1) 東京2020大会に向けた動向

　　〇　東京2020大会が、大会に訪れるすべての人々にとって、選手や観客等として参加しやすい大会となるよう、競技会場や会場までの経路についての整備基準や、ボランティアへの接遇トレーニングの要件等を定めた、ハード・ソフト両面のバリアフリー化を目的とした指針である「Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン」（以下「東京版ガイドライン」という。）を、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会（以下、「大会組織委員会」という。）が策定し、国際パラリンピック委員会（以下、「ＩＰＣ」という。）の最終承認を経て、平成29年3月に公表された。

　　〇　東京版ガイドラインは、世界中のアクセシビリティ（アクセスのしやすさ）に関する情報を分析した指針であるＩＰＣガイドの内容を踏まえ、ＩＰＣガイドが基本原則として掲げる「公平」、「尊厳」、「機能性」の３点を重視し、すべての人々が同じ水準のサービスを受けられることなどを目指している。

　　〇　東京版ガイドラインの検討に当たっては、国や都などの行政機関や民間事業者のほか、学識経験者や障害者団体等も参加し、意見を聞いている。

　　〇　ハード面の整備基準については、ＩＰＣガイドによる基準と国内法令を踏まえながら、オリンピック・パラリンピックを開催する施設として必要な内容を定めている。

　　〇　大会会場までの経路については、円滑な移動が確保できるよう、大会組織委員会が選定するルート上の歩道や公共交通機関の施設、鉄道やバスなど輸送機関についての技術的仕様が盛り込まれている。

　　〇　国においては、バリアフリーの一層の推進を図るため、関係する基準等の見直しが進められており、平成28年度末には「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」（以下「建築設計標準」という。）が改正されるとともに、平成29年度中には交通バリアフリー基準・ガイドラインが改正される予定である。

　(2) 当事者参加による施設等の調査

　　〇　都内では、バリアフリー法に加え、条例や建築物バリアフリー条例に基づき建築物等の整備基準を定め、建築物等の新設や改修時における整備を進めることで、ハード面のバリアフリーは着実に進展してきた。

　　〇　東京2020大会における都立競技施設においては、国内の法令を遵守することや東京版ガイドラインを適切に反映することに加えて、福祉のまちづくり推進協議会とも連携して、障害者等の意見を聴取し、設計に反映する「アクセシビリティ・ワークショップ」の取組が行われている。

　　〇　また、身近な地域の施設や設備において、高齢者や障害者等を含めた地域住民が参加して、利用者の視点から調査を行い、その結果を実際の整備につなげる「福祉のまちづくりサポーター」に取り組んでいる自治体もある。

〇　都の交通局においても、障害のある児童・生徒に都営地下鉄の利用体験を通じて、改善点を見出すプログラムが実施されており、参加者からの意見を踏まえて、実現可能なものについては順次改善を図っていくこととしている。

　(3) 福祉施設等における整備基準の弾力的な適用

　〇　都内での建築物等の新設や改修時においては、条例や建築物バリアフリー条例に基づく整備基準を遵守しなければならない。

〇　ただし、この基準によらずに高齢者や障害者等が施設等を円滑に利用できると認められる場合や、建築物や敷地の形態上やむを得ないと認められる場合に、一部の整備基準を適用しないことができるよう、整備基準の弾力的な適用についてそれぞれ定めている。

　　〇　都では、条例や建築物バリアフリー条例の適正な運用を図りつつ、高齢者の多様なすまいの整備や障害者が地域で安心して暮らすための基盤等の充実、保育サービスの拡充、特別な支援を要する子供への対応強化等、福祉施設等の整備における課題に対応するため、平成26年10月及び平成28年6月に「福祉施設等におけるバリアフリーに関する基準の考え方について」を区市町村等に対して発出し、適用の考え方を示した。

　　〇　建築物バリアフリー条例第14条に基づく制限の緩和を行った件数は、次のとおりである。

平成27年度　97件（うち福祉施設~~71~~47件）

４　今後に向けた整備等の方向性について

　〇　都内では、建築物や公共交通、歩道、公園等、ハード面のバリアフリーは着実に進展しており、国内外から多くの人々が訪れる東京2020大会も見据えて、建築物等の施設や施設における設備について、条例等の整備基準に基づく整備をより一層推進する必要がある。

〇　また、施設や設備を誰もが円滑に利用するためには、施設等の管理者や利用者が適切な配慮を行う心のバリアフリーの推進や、必要な情報を多様な情報伝達手段により入手及び発信できる環境の整備も重要であり、施設等の整備に当たっては、利用者の視点に立って、ハード面とソフト面の取組を一体的に検討することが必要である。

〇　都は、すべての都民が福祉のまちづくりの進展を実感できるよう、より望ましい整備を進めていく必要がある。

　(1) 東京版ガイドラインや国の建築設計標準等を踏まえた整備内容の見直し

　　〇　世界中から選手や観客など多くの人が訪れる東京2020大会が、だれにでも参加しやすい大会となるよう、ハード・ソフト両面のバリアフリー化を目的とした指針として、東京版ガイドラインが策定された。

〇　東京版ガイドラインは、ＩＰＣガイドの基本原則である「公平」、「尊厳」、「機能性」を踏まえており、ハード面の基準などその内容は、国内法令等を踏まえながら、東京2020大会の多数の参加者と、その移動やサービスに関わる必要な水準等に対応することを目的としている。

〇　東京版ガイドラインの中には、車いす使用者用客席からのサイトライン（※５）や店内の通路幅員等、現行の条例に基づく整備基準や、整備基準等を解説した施設整備マニュアルにおける望ましい整備には示されていない視点もある。

〇　そのため、東京版ガイドラインの内容は、多くの人が一緒に活動したり、観客として観覧する施設の整備に活用することで、高齢者や障害者等を含めたすべての人が、円滑に移動できることに加えて、他の者と一緒に楽しめ、快適に過ごし、社会参加できるための環境整備を進めることにつながるものと言える。

〇　一方、東京版ガイドラインは、東京2020大会の運営のための指針であり、恒設での対応が難しい場合には、仮設による整備や人的対応も認めている。

〇　また、条例に基づく整備基準は、新築や改修等の際に整備主が遵守しなければならないものであり、身近な地域における小規模の物販店や飲食店、福祉施設等にも広く適用されることへの留意は必要であることから、建築物の規模や用途を踏まえて、これまでなかった新たな視点等を取り入れることが重要である。

（※５）サイトライン（可視線）・・・劇場等の客席・観覧席の各々の人が、前列の人の頭又は肩を越して視焦点（舞台や競技場）を見ることのできる視野の限界線。

〇　国は、建築設計標準におけるトイレや宿泊施設の客室等の内容について改正し、現在、交通バリアフリー基準・ガイドラインの見直しに向けた検討が行われており、これらの状況を踏まえながら、都の福祉のまちづくりにおける、より望ましい整備を促進することが重要である。

　【より望ましい整備に向けて検討を要する項目】

　　ア　車いす使用者等に対応した客席の整備

〇　条例に基づく整備基準では、観覧席・客席を設ける施設において、車いす使用者対応客席を１以上設けることが遵守基準となっており、座席の配置については、施設整備マニュアルで複数の選択が可能なよう配慮することが望ましいとしている。

〇　車いす使用者等が、劇場やホール、競技会場等で他の観客等と一緒に楽しむためには、水平方向や垂直方向に分散した座席の中から希望する座席を選択できることが必要であることから、建築物等の構造上の制約があることには留意しつつ、こうした整備を一層推進することが求められる。

〇　また、車いす使用者用客席からのサイトラインについては、現行の整備基準や望ましい整備には示されていない。

〇　すべての観客が同じように会場で楽しめる環境を整備するためには、サイトラインの考え方は重要であることから、車いす使用者用客席からのサイトラインの確保を推進する必要がある。

〇　さらに、東京版ガイドラインに示されている付加アメニティ座席（※６）についても、これまで都の福祉のまちづくりにはなかった考え方であり、車いす使用者以外にも配慮が必要な人に配慮した座席の確保に向けた取組を推進する必要がある。

イ　だれもが利用しやすいトイレの整備

〇　トイレは日々の生活において不可欠な設備である。特に、高齢者や障害者等にとって、外出時に利用できるトイレが身近に見当たらないことは、移動する際の大きな制約要因となることから、高齢者や障害者等の社会参加をより一層促進するためには、円滑に利用できるトイレの整備が必要である。

〇　また、トイレには多様なニーズがあることから、利用者特性に配慮した設備や便房を設置し、様々な利用者に配慮する必要がある。

（※６）付加アメニティ座席・・・車いすを使用していないが、歩行困難である場合や補助犬ユーザー等、何らかの配慮が必要な人のための座席

〇　建築物の規模が小さい等により、トイレのスペースを十分確保できない場合には、誰もが利用できる多機能な「だれでもトイレ」として整備する必要があることから、都の福祉のまちづくりにおいては、条例に基づく整備基準でだれでもトイレの設置を定め、その整備を推進してきた。

〇　一方、多機能なだれでもトイレに利用者が集中することで、広い空間を必要とする車いす使用者が円滑に利用できなくなることがある。

〇　そのため、施設の用途や利用状況を勘案して、車いす使用者用トイレや、オストメイト用設備を有するトイレ、ベビーチェア・ベビーベッドを設置したトイレのほか、大型ベッドの配置や異性介助に配慮したトイレ等をトイレ全体に分散して配置することを一層進めるとともに、それぞれの設備や機能をわかりやすく表示し、高齢者、障害者、介助者、乳幼児を連れた者等、様々な利用者がより快適に利用できる環境を整備する必要がある。

〇　また、便器については、高齢者など下肢機能が低下している者にとって、和式便器の利用は困難を伴うこと、また、都内における外国人旅行者が増加していることを踏まえ、腰掛式便器の設置をより一層推進すべきである。

ウ　車いす使用者用客室の普及

〇　高齢者や障害者等が他の利用者と同様に外出や旅行等ができる機会を確保するためには、宿泊施設において、車いす使用者用客室の整備や一般客室の改修等により、誰もが円滑に利用できるよう配慮することが必要である。

〇　現行の施設整備マニュアルにおいては、車いす使用者用客室の整備に当たって、留意すべき事項は記載されている一方、既存の客室の改修についての記載はない。

〇　都内に来訪する外国人旅行者も増加しており、宿泊施設の利用客が増えている中で、高齢者や障害者等が円滑に利用できる宿泊施設を十分確保するためには、既存の客室を改修することも有効であり、施設整備マニュアルにおいて、既存の客室を改修する際の留意点についても記載する必要がある。

〇　改修に当たっては、車いす使用者用客室として必要な空間の確保のほか、トイレや浴室の出入口の段差解消等を原則としつつ、それが難しい場合には、一人でも多くの高齢者や障害者等が円滑に、かつ、快適に利用できるよう、設備の配置の工夫やソフト面での対応も含めて、室内環境を整備する必要がある。

エ　店舗内などその他の配慮事項

　〇　誰もが他の者と同様に社会参加ができるまちづくりを進めるためには、例えば、物販店において、自由に商品を見て、選びながら買い物ができるようにするなど、店舗内における構造等にも配慮が必要である。

〇　バリアフリー法や条例においては、移動等円滑化経路の整備を基準として定めているが、これは誰もが建築物等を円滑に利用できるよう、建築物の出入口から利用居室等に至る経路のうち、段差がなく通行しやすい幅とした経路であり、経路の先にある店舗内など居室の内部についての定めはない。

〇　東京版ガイドラインでは、売店や飲食施設の店内における通路幅員の確保について盛り込まれている。

〇　また、同ガイドラインには、非常時の対応として、高齢者や車いす使用者など、エレベーターを使わなければ上下移動ができない利用者のために、屋内における避難用エレベーター付近に一時的に待機し、救援を待つことができる場所の確保についての記載がある。

〇　こうした店舗内等における設計上の配慮や非常時の対応についてより一層推進できるよう、施設整備マニュアルを活用して、積極的に周知する必要がある。

〇　さらに、誰もが建築物等を円滑に、かつ、安全に利用できるためには、ハード面の整備とあわせて、事業者の社員、従業員等による対応等、ソフト面の取組も重要であることを周知する必要がある。

(2) 高齢者や障害者など当事者による施設等の調査

　　〇　建築物等の新設や改修に当たって、条例等に基づく整備基準を遵守することに加えて、高齢者や障害者など当事者による意見を踏まえて整備を進めることは、すべての人に使いやすい建築物等を整備する上で重要である。

〇　その場合、聴取した意見を整備に反映できるよう、計画や設計の段階から当事者が参加することが有効である。

〇　また、竣工後であっても、施設における移動や設備の利用のしやすさ等について利用者の視点から調査を行い、意見を聴取することで、施設や設備の改善につなげることができる。

〇　東京2020大会に向けて、都が整備する恒設の競技施設については、東京版ガイドラインの適切な反映に加え、より障害者の目線に立った施設となるよう、障害者等から直接意見を聴取して、それらを設計に反映する取組が行われており、他の施設においても参考になる取組である。

〇　調査の実施に当たっては、参加者が当該施設や設備の意義や、整備に関する基準等について理解することが必要であることから、参加者に対して事前に研修を行うことも有効である。

〇　調査の方法や内容を工夫することで、施設までの経路に関する情報提供の内容や施設職員の対応等、ソフト面の取組にも活用することができる。

【より望ましい整備に向けて検討を要する項目】

　　〇　施設・設備の新設や改修に当たり、計画や設計の段階から高齢者や障害者を含めた利用者が参加したバリアフリーに関する意見聴取を実施し、整備に反映する取組を推進する必要がある。

　　〇　効果的な意見聴取が行えるよう、参加者に対する研修の機会の確保に留意する必要がある。

　　〇　都や区市町村が設置する公共施設においては、当事者参加による意見聴取に率先して取り組むとともに、民間事業者等の参考となるよう取組事例を公表する必要がある。

　　〇　意見聴取に当たっては、ハード面の使いやすさに加えて、わかりやすい情報提供や職員の対応力向上等にも活用できる内容にする必要がある。

(3) 整備基準の適切な弾力的運用

〇　不特定多数が利用する施設は、本来はその規模に関わらず、すべての施設をだれもが利用しやすいものに整備する必要がある。

〇　都では、バリアフリー法に加えて、条例や建築物バリアフリー条例を制定し、用途によってはすべての規模の施設に対して、整備基準を定めている。

〇　一方、敷地や構造上の制約等のため、一部の整備基準の遵守が困難な場合に、当該基準を適用しないことができるという規定を設けている。

〇　個々の事例に対する弾力的運用の判断は、特定行政庁や区市町村に委ねられており、既存施設の改修による福祉施設への活用など、弾力的運用が見込まれるケースについて、区市町村等において適切な判断が行われるよう、あらかじめ都から考え方を示すことは有効である。

〇　弾力的運用を認める場合には、それによって高齢者や障害者等の円滑な利用が妨げられないよう、本来整備すべき内容に代わる代替策を確保することや、その内容を利用者にあらかじめ示すことが重要である。

【より望ましい整備に向けて検討を要する項目】

〇　条例や建築物バリアフリー条例に基づく整備基準は、高齢者や障害者等が施設等を円滑に利用するために定められたものであることを踏まえ、その弾力的運用については、施設等の利用に支障が生じることのないよう、都から区市町村等に対して考え方や具体的な代替策等を示すことで、適正な運用の推進を図る必要がある。

〇　弾力的運用を認める場合の代替策等については、高齢者や障害者等の当事者の意見を聴取する機会を設け、施設等の利用の機会を確保するよう配慮する必要がある。