

IV-362

身体障害者の利用しやすい公共施設に関する研究

東京大学 学生会員 須澤浩之
 東京大学 フェロー会員 國島正彦
 東京大学 正会員 吉田恒昭

1. 本研究の背景と目的

日本国民の約 42 人に 1 人は身体障害者であり、高齢化の進展に伴い今後も増加傾向にある。身体障害者も健常者と同様、文化的な生活や職業選択の自由、ひとしく教育を受ける権利などを当然保持しており、個人として尊重されるべきであるが、現状では極一部を除いて身体障害者が介助なしに生活するには十分な設備が整備されているとは言えない。本論文は、我々が日常の生活で必要とする公共施設を身体障害者にも利用しやすくするための方策を提言することを目的とした。

2. 調査の概要

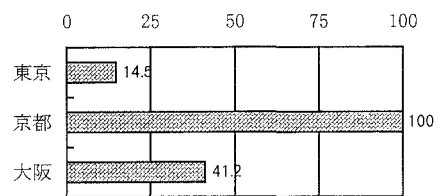
障害者を支援する方法には、介助依存型施設に介助者を配置する方法と、自立型施設を整備する方法があるが、身体障害者が自らの意志で行動し利用できるなどの理由から自立型施設の整備が望ましいと考えられる。このような身体障害者の自立した利用という観点に立ち、身体障害者の身体的特性と公共施設の不具合を把握するために、文献調査、ヒアリング調査、車椅子による実体験調査、関西地区の訪問調査および都道府県の作成するまちづくりに関するマニュアルの比較検証を行った。その結果、

- A. 現在の役所や交通施設などの公共施設は、最近建設された極一部を除いて、身体障害者が自立して利用するのが不可能であるか、あるいは非常に利用しづらいものである。



- B. 車椅子用リフトなど介助者による操作を前提とする設備は、介助者の不慣れ・不手際などにより、利用できない場合がある。
- C. 現地訪問調査およびデータの両面から、関西地区は関東地区と比較して、障害者が自立して公共施設を利用できるよう配慮され、障害者支援設備の整備が積極的に行われている。

公営地下鉄のエレベータ普及率



- D. ほとんどの都道府県がまちづくりに関するマニュアルを作成しているが、その内容や数値は不十分である。

等の事実が明らかとなった。

3. 公共施設を身体障害者にも

利用しやすくするための提案

我が国の幾つかの公共施設を調査研究した結果、身体障害者を支援する設備の計画・設計において実現すべきこととして、以下に示す事項が挙げられる。

A. 共通設備

- 設備周辺には一定のスペースを設け、車椅子・杖使用者にも利用可能とする。
- 点字ブロックの規格を統一する。
- トイレには車椅子対応トイレを併設し一般の人にも開放する。
- スロープは直線を基本とし、勾配は 5%以下で可能な限り緩い値とする。

キーワード: 身体障害者・バリアフリー・車椅子

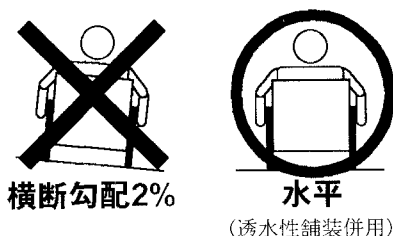
〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1 TEL 03-3812-2111 ex.6143 FAX 03-5689-7267

- e. 昇降機は、身体障害者が介助なしに利用できるものとし、一般の人にも開放する。

B. 道路

- a. 歩道には横断勾配を設けない。

歩道 横断勾配の禁止



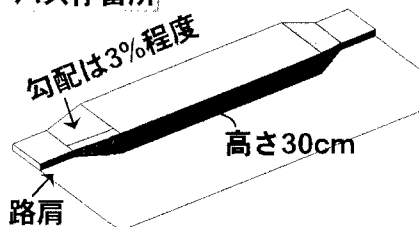
C. 建物

- a. 扉の有効幅は 90cm 以上とし、不特定の人が利用する場合は自動扉か引き戸にする。
b. 不特定の人が利用する部屋へは、車椅子使用者が入室できる通路を設ける。
c. 地上に通じないフロアがあり、不特定の人が利用する建物には昇降機を設ける。
d. 同一フロア内には高低差を設けない。
e. 地上に通じるフロアは地上と同じ高さにする。
f. 触知図案内板を設置し、各部屋の表札には点字を併記する。

D. バス

- a. 停留所付近の歩道の高さを 30cm とし、駐車車両の多い道路の場合は歩道を車道側に張り出させる。

バス停留所



- b. ノンステップバスを導入する。

E. 鉄道

- a. スロープなどにより車椅子使用者が利用可能とならない駅には昇降機を設置する。
b. 一定割合の券売機の高さを下げ、車椅子使用者にも利用可能とする。また、視覚障害者

にも利用しやすいよう点字を併記する。

- c. 一定割合の改札の通路の有効幅を 90cm 以上とする。
d. ホームと車両床面との段差を解消する。
e. 視覚障害者や聴覚障害者にも情報が伝わるよう、光および音による情報伝達装置を設置する。
f. 触知図案内板および誘導チャイムを設置する。

F. 器具

- a. 車椅子のキャスターの幅を 6cm にする。

G. 制度

- a. 業務上、車椅子用リフトなどの介助設備を操作する必要のある者を適切に訓練する。
b. 身体障害者と健常者を同じ学校で教育する。
c. 身体障害者が公共施設を利用する時に、不自由がないか、差別的な待遇がないかを定期的に検査する制度を作る。

4. おわりに

現在の公共施設は長い時間をかけて整備されたものである。したがって、全ての公共施設を身体障害者にも利用しやすいようにするには長い時間と決して少なくはない費用が必要であると考えられる。しかし、これは、身体障害者が公共施設を自立的に利用できない期間が長かったことをも意味しているのである。個人を尊重し、真に豊かな社会を実現するためには、身体障害者の利用にも配慮した公共施設の整備が必要なのである。

5. 謝辞

本研究を進めるに当たり、面接調査にご協力頂いた清水建設株式会社渡辺泰充様、坂本俊夫様、および車椅子による実体験調査にご協力頂いた方々に厚くお礼申し上げます。

6. 参考文献

- 運輸省運輸政策局消費行政課 監修『バリアフリーと交通』（中央法規出版、1997年）
- 誰もが使える交通機関を求める全国運動実行委員会『誰もが使える交通機関を求める全国行動 10周年記念大会 資料集』（1997年）
- 総理府 編『障害者白書』（1997年） 他