

# 東京 2020 大会でバリアフリーは どこまですすんだか？

～共生社会の構築に向けた政策レビューと残された課題～



都市・住宅・地域政策グループ  
首席研究員  
**沼尻 恵子**



道路政策グループ  
上席主任研究員  
**竹本 由美**



道路政策グループ  
兼都市・住宅・地域政策グループ  
総括（研究主幹）  
**牧野 浩志**

## 1 はじめに

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下、オリパラ）に向け、我が国のバリアフリー化整備の取組は、大きく加速したといわれている。本稿では、オリパラに向けたハード整備でどのようにバリアフリー化に進捗が見られたかについてレビューするとともに、オリパラ後の共生社会の構築に向けて、引き続き取り組むべき事項について整理を行った。

## 2 オリパラに向けた動き

### 2.1 政府の取組（ユニバーサルデザイン 2020 行動計画）

オリパラを契機とし、大会以降のレガシーとして残していくための施策を実行するため、2017年2月に、オリパラ担当大臣を議長とするユニバーサルデザイン（以下、UD）関係閣僚会議が設置され、「UD2020 行動計画」が決定された。

この計画において、「UDの街づくり分野」と「心のバリアフリー分野」を重点的に進めることが位置づけられ、関係府省の様々な施策が UD2020 行動計画に基づき取り組むとされた。なお、後述の「心のバリアフリー」はこの計画によって定義がなされ、現在、「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）」における「心のバリアフリー」の考え方として引用されている。

### 2.2 組織委員会の取組（アクセシビリティガイド）

公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会（以下、組織委員会）は、大会に関するアクセシビリティのニーズを理解し、大会を契機としたアクセシブルな環境整備を促進するため、「Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン（以下、アクセシビリティガイド）」を策定した。

アクセシビリティガイドは、アクセシビリティに配慮が必要な会場エリアや会場までのアクセシブルルートに適用されるものであり、国際パラリンピック委員会が公表しているアクセシ

ビリティガイド（以下、IPC ガイド）をベースとしながら、バリアフリー法や関連ガイドラインに基づき、策定された。

一般財団法人国土技術研究センター（以下、JICE）では、IPC ガイド基準と国内関係法令との整合性等を検討し、アクセシビリティガイドの原案作成の支援を行った。

基準の整合性の検討においては、根拠となる基準を参照し、主要寸法表として整理がなされた（図1参照）。これは、例えば歩行者用の通路の場合、大会会場施設における通路（建築物）、アクセシブルルートとなる道路の歩道（道路）、公共交通機関の構内の通路（旅客施設）とでは管理者が異なり、選手村の宿泊施設では IPC ガイドが適用されるなど、施設や管理者によってそれぞれ異なる基準やガイドラインが適用され、さまざまな数値が混在するが、それぞれ利用目的や利用方法が異なることから、数値を統一することは難しいことから考え出されたものである。

またこのアクセシビリティガイドには、カフェテリアのカウンター高さなど選手村に関する内容や非常時の対応策としての一時待機スペース確保など、日本の基準やガイドラインには記載のないものも含まれている。

主要寸法参照表 1 通路の幅

選手村の宿泊施設（屋内）	宿泊施設を除く大会会場施設（屋内）	選手村含む大会会場敷地内の屋外通路	アクセシブルルートとなる道路の歩道	アクセシブルルートとなる公共交通機関の施設（駅・港湾施設等の構内）
【幅】 1,800mm 以上 （推奨：都条例、IPC）	【幅】 不特定の歩行者が極めて多い通路においては、2,000mm 以上 （推奨：都条例）	【幅】 不特定の歩行者が極めて多い通路においては、2,000mm 以上 （推奨：都条例）	【幅】 2,000mm 以上 （標準：国基準）	【幅】 1,800mm 以上 （推奨：国基準、都条例、IPC）
1,500mm 以上 （標準：IPC）	1,800mm 以上 （標準：国基準、都条例、IPC）	1,800mm 以上 （標準：国基準、都条例、IPC）	* 歩行者の多い場合、3,500mm 以上 （標準：国基準）	1,500mm 以上 （標準：IPC）
*1	*2	*2	*3	*2

\*1 1,200mm 以上（例外：都条例）  
\*2 1,200mm 以上（例外：国基準）  
\*3 1,500mm 以上（例外：国基準）  
\*なお、車両乗り入れ部については、そのうち 1,000mm 以上の平坦部分（横断勾配は、1% 以下。但し、特別の理由によりやむを得ない場合においては、2% 以下）を確保する（例外：国基準）  
\*立体横断施設に設けられるエレベーター又はエスカレーターが存する道路の区間について、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、当該区間における歩道等の有効幅員を 1,000mm まで縮小してもよい（例外：国基準）

図1 主要寸法参照表の例 通路の幅  
アクセシビリティガイド<sup>1)</sup> 2-3 ページより引用

## 2.3 バリアフリー法に基づく取組

「バリアフリー法」は交通バリアフリー法とハートビル法を統合拡充したものととして 2006 年に制定され、2018 年、2020 年に改正された。法には、①道路や建築物等の個別施設におけるバリアフリー化、②地域における重点的・一体的な面的バリアフリー化、③心のバリアフリーの推進が位置づけられている。

まず、①の個別施設のバリアフリー化については、オリパラ開催と同じ 2020 年度末までの整備目標等を定めて整備が推進され、例えば道路では、特定道路\*の約 1,700km について 100%整備するという目標に対して、約 9 割の整備が達成された。引き続きバリアフリー化を進めるための次期目標(2021～2025 年度の 5 年間)が 2020 年 11 月に定められ、指定拡大された特定道路約 4,400km の 70%を整備するという目標が設定されるなど、個別施設のバリアフリー化は法に基づく目標の設定とその達成に向け着実に進められているといえよう。

次に、②の面的バリアフリー化では、市町村が基本構想を作成し、重点整備地区内を定めて、一体的に整備をすることとなっている。2018 年のバリアフリー法改正では、基本構想の作成が進まないことに対応し、具体的な事業化の動きがない状況でも市町村が面的・一体的なバリアフリー化の方針を定める「移動等円滑化促進方針(マスタープラン)」を作成する努力義務が追加されたが、2021 年 3 月時点では、11 市区で作成されたのみで、面的バリアフリーの進捗の遅れが目立つ。

\*生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路(国土交通大臣が指定)

## 3.1 会場周辺や観光施設周辺のバリアフリー化

オリパラに向けて、鉄道駅等から競技会場周辺の歩行空間を連続的・面的にバリアフリー化を推進するために、競技会場および観光地周辺の概ね半径 1km 以内の範囲の道路をバリアフリー重点整備区間(約 143km)として設定し、国土交通省、東京都、区市で連携し、管理者横断の面的バリアフリー化整備を行った。これによりバリアフリー法に基づく重点整備地区以外の地区において、オリパラという大規模イベントに合わせて、面的な道路のバリアフリー化が推進された意義は大きい。

また、パラリンピック開催時には、オリンピック・パラリンピック等経済界協議会がパラリンピック東京大会の会場周辺を対象にバリアフリー情報などを提供するサービスを実施した。「Japan Walk Guide」サイトにアクセスして、出発地と目的地の会場を入力すると、経由する駅や所要時間のほか、バリアフリールートを示した駅の構内図、駅から会場までの勾配、エレベーターの設置状況などを提供し、車椅子使用者や高齢者が円滑に移動できるルートが案内された。



図 3 バリアフリールート表示のイメージ  
出典：「JapanWalkGuide」ホームページ

## 3 公共空間(道路)における取組

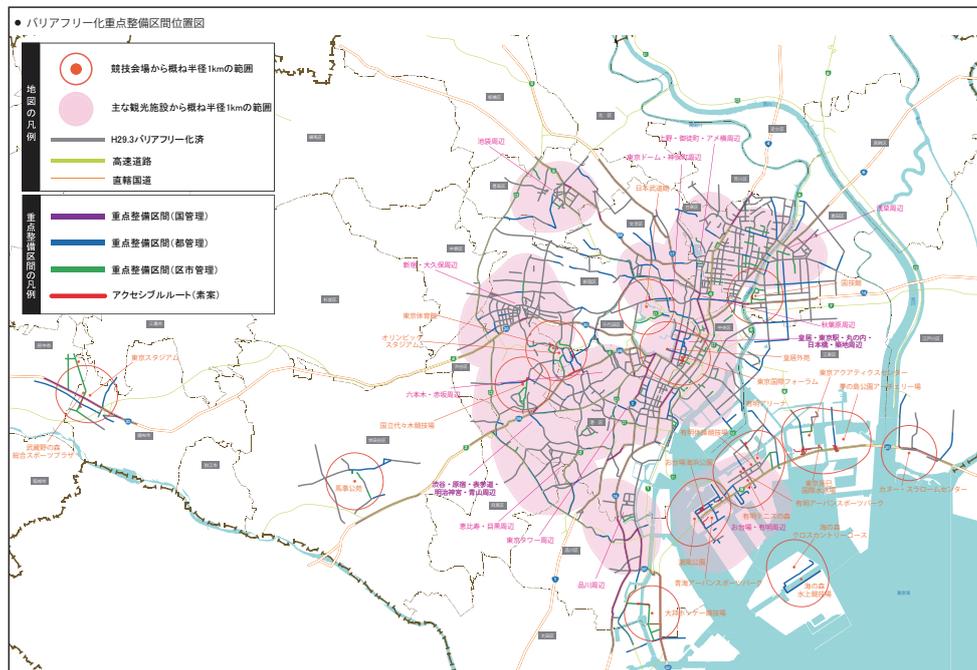


図 2 バリアフリー化重点整備区間位置図  
出典：国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所ホームページ

### 3.2 交通結節点（バスタ等）の基準整備

2020年度のバリアフリー法の改正により、バス等の旅客のための道路施設（旅客特定車両停留施設）の基準適合義務の対象が拡大されたこと、また施設管理者におけるソフト対策の取組強化のため、ソフト基準の遵守が義務付けられたことを踏まえ、国土交通省で設置した「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」において構造基準等について検討が行われた。この検討にあたり、JICEは構造基準案の作成を支援した。懇談会での検討を経て、2021年3月に「①旅客特定車両停留施設の構造」と「②旅客特定車両停留施設の役務の提供」に関する基準が、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める国土交通省令（道路移動等円滑化基準）に追加された。

表1 追加された基準の内容

旅客特定車両停留施設の構造
通路、出入口、傾斜路、エレベーター、エスカレーター、階段、乗降場、運行情報提供設備、便所、乗車券等販売所、待合所及び案内所、券売機、案内標識、視覚障害者誘導用ブロック、休憩施設、照明施設
旅客特定車両停留施設の役務の提供
職員による操作が必要な設備や求めに応じて提供する設備を用いた役務の提供
職員等の配置をもってハード基準の適用除外とされる場合の役務の提供
運行情報提供設備や照明設備等を用いた役務の提供
災害等の場合における役務の提供

これまでなかった旅客特定車両停留施設の基準が、ハード面、ソフト面において追加されたことで、あらゆる利用者に対応した施設が整備されることが期待される。ただし、施設の整備にあたっては、計画段階から障害当事者や関係機関等が協議するなど十分な調整を図ることが重要である。これにより、利用者の目線での利用しやすさや管理者間の効率的な連携などに効果的な整備が可能となると考えられる。

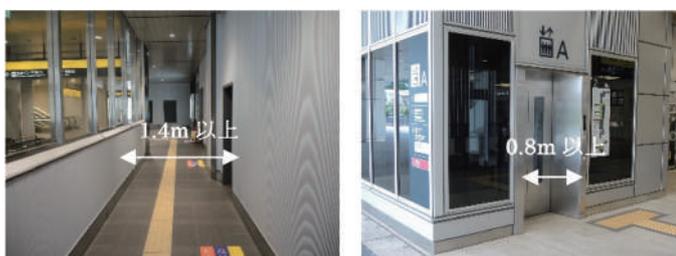


図4 通路やエレベーターの構造基準例

## 4 個別施設（建築物）における取組

建築物におけるバリアフリー化の取組について、ここではオリパラのレガシーとなりうる競技場の車椅子利用者用観覧席、ホテルの車椅子利用者用客室の基準の見直し、最近の取組として、小規模店舗に対する取組を紹介する。なお、ここでは車椅子対応を例として記載しているが、視覚・聴覚障害、知的・精

神・発達障害等、多様な障害への配慮についても検討している。

### 4.1 競技場における車椅子席の割合とサイトライン<sup>2)</sup>

#### (1) 車椅子利用者用客席・観覧席の割合の明示

車椅子使用者が観戦するための席を確保するため、新たな数値基準として「車椅子利用者用客席・観覧席の数は、施設内容や規模に応じ、客席・観覧席総数の0.5～1.0%以上とする」ことが、バリアフリー法に基づく建築設計ガイドライン（以下、建築設計標準）に明記された。数値基準を示したことで、今後の新設の競技場において、車椅子席が確保されることが期待される。

#### (2) 車椅子利用者用客席のサイトラインの確保

例えばサッカーのゴールの際など、前列席の人が立ち上がってしまうと車椅子使用者は視線がさえぎられて観戦ができない。海外の基準に記載のあった内容として、眼高の低い車椅子使用者の視線をさえぎることがないように、「サイトラインの確保」が建築設計標準に明文化された。

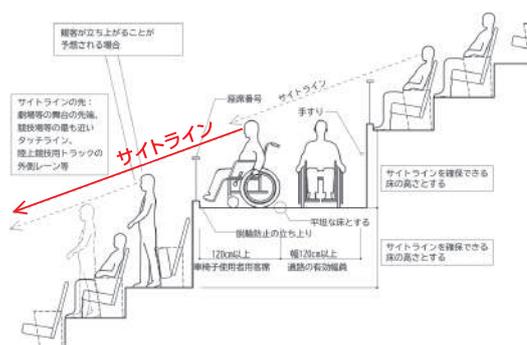


図5 サイトラインの例 出典：建築設計標準 2-205 p<sup>3)</sup>

### 4.2 ホテル・旅館の客室のバリアフリー<sup>4)</sup>

#### (1) 車椅子利用者用客室の基準の見直し

従前のバリアフリー法の移動等円滑化基準（義務基準）として、車椅子利用者用客室は「50室以上のホテルの場合1室以上」整備することが義務付けられていた。この基準では100室でも1,000室でもバリアフリー客室は1室あればよいということであり、車椅子利用者用客室の絶対数が不足していることが課題であった。これに対し、「客室総数の1%以上の車椅子利用者用客室を設ける」と基準が改正（2019.9施行）された。

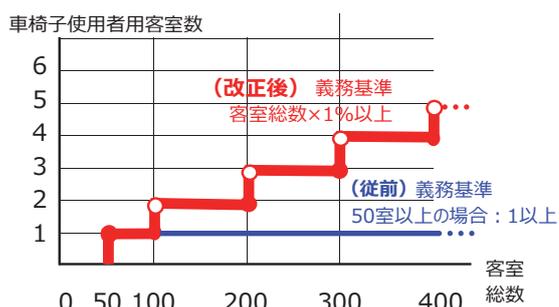


図6 車椅子利用者用客室設置数の基準

## (2) 一般客室でのバリアフリー整備事項を明示

一般客室についても段差を設けないなどの配慮をしておくことで、今後増加する高齢者等へ対応できる可能性が拡大する。そのため、建築設計標準では、バストイレなどの水廻りの入口について段差を設けないことやその出入口について原則 75cm 以上などが明示された。

## (3) 既存客室のバリアフリー改修モデルの追加

新設だけでなく、既存のホテル等の改修の取組も求められる。古いホテルなどではユニットバスなどの水廻りにおいて、配管を床スラブ上に確保することにより、水廻りの入口に段差がある場合が多い。既存ホテル等にバリアフリー客室を整備するにあたっては、この段差解消が必須となることから、建築設計標準では、客室内にスロープを設置するモデル例や客室外の廊下にスロープを設けて客室全体の高さを上げるモデル例などが追加された。

## (4) ソフト面の工夫によるバリアフリー化

特にホテル、旅館などでは、ハード面だけでなく利用者に対する接遇と併せた取り組みが求められる。例えば、脱着式の手すりを貸し出し備品として準備し、必要に応じて設置するなど、ハード整備の不足を補うソフト面の工夫について、記載の充実を図った。

なお、JICE が制作協力した全国旅館ホテル生活衛生同業者組合連合会で発行している「人に優しい宿づくり」リーフレットでは、お客様を受け入れる一連の流れとして、事前の情報提供、お部屋への案内、お風呂、お食事などの利用の場面に応じた取組を整理するとともに、ハード面バリアフリー化だけでなく様々な工夫も整理している。

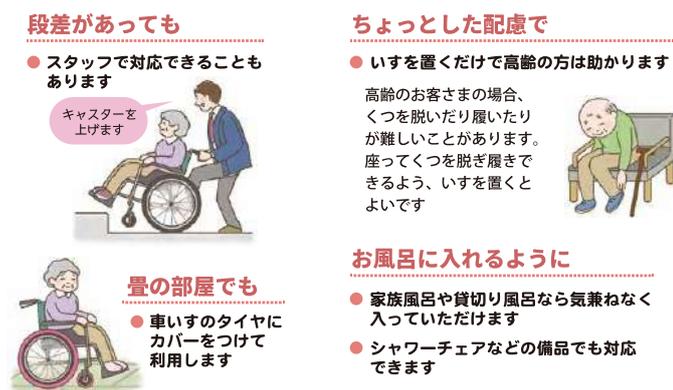


図7 今の施設のままでちょっとした工夫で対応できることがある例  
出典：人に優しい宿づくり 2 p<sup>5)</sup>

## 4.3 小規模店舗のバリアフリー化の推進

### (1) 建築設計におけるポイント等の整理

バリアフリー法の対象となる施設は、不特定多数の者が利用し、または主として高齢者、障害者等が利用する「特別特定建築物」で 2,000㎡以上の新築、増築、または用途変更する場

合に建築物移動等円滑化基準の適合義務がかかる。

店舗は特別特定建築物となるが、2,000㎡未満であれば義務化の対象ではなく、コンビニ等の店舗や飲食店などの身近な施設が使えないという課題が障害当事者から強く指摘されていた。これを受け、建築設計標準において、小規模店舗のバリアフリー設計に関する考え方や留意点の記述を充実させた。

小規模店舗では、そもそも入口に段差があったり、扉の幅が不足したりするなどで、車椅子使用者がお店に入れないことが最大の課題である。そのため、出入口に段差を設けないこと、かつ出入口の有効幅員 80cm 以上、通路の有効幅員は 90cm 以上とする旨が記載された。

また道から出入口までの視覚障害者誘導用ブロックの敷設、会計やレジにおいて利用者から金額表示が見えることや筆談器等の備品の常備、可動式の椅子席や個室又は可動式の間仕切りを設けた席など、様々な障害等に配慮した設計のポイントを整理し、パンフレットとして関係団体等へ配布が行われた。

## 計画・設計・施工 全ての店舗に共通する新築や改修の主な3つのポイント

### 1 出入口

- 前後に高低差なし
- 十分な幅を確保 (有効幅 80cm 以上)



### 2 可動席・通路

- 車椅子使用者が利用できる可動席を確保
- 十分な通路幅を確保



### 3 車椅子使用者用トイレ

- 車椅子使用者やオストメイトの方が、円滑に使えるトイレの設置



## 運用・管理 店舗をより利用しやすくするソフト面の工夫をしましょう

### 4 接遇・コミュニケーションの充実 | 5 バリアフリー情報の提供

図8 誰もが利用しやすいお店をつくるポイント  
出典：小規模店舗に係る建築設計標準 概要版<sup>6)</sup>

## (2) 地方公共団体の条例等の制定による取組促進

バリアフリー法第 14 条第 3 項に基づき、地方公共団体は条例により、適合義務の対象となる建築物の用途の追加や対象規模 2,000㎡の引き下げが可能である。現在、バリアフリー法に基づく条例を制定している地方公共団体は 20 団体 (2020.9 時点)、そのうち物販店舗等の規模の引き下げを規定しているのは 14 団体である。条例で義務化をしていく地方公共団体が増えれば、小規模建築物のバリアフリー化が促進される。

一方で、建築物移動等円滑化基準は、全国一律で適合義務のかかる 2,000㎡以上の特別特定建築物を想定した基準となっており、規模が小さくとも一律に同じ基準が適用されることが課題であった。これを受け、条例で 500㎡未満の小規模な建築物を義務付け対象とする場合に、その規模にみあった基準を柔軟に設定できるよう、政令の改正 (2021.10 施行) が行われ、例えば通路の幅や車椅子使用者トイレなど、地域の実情に応じて条例で定めることが可能となった。

## 5 心のバリアフリー

### 5.1 心のバリアフリーとは

「心のバリアフリー」は、様々な意味や文脈で利用されてきた概念であり、教育分野では「障害理解教育」、バリアフリー施策分野では「意識上のバリアフリー」、交通施策における接遇や情報保障等の「ソフト面のバリアフリー」などがあつた。

現在は、「UD2020 行動計画」において「障害の有無にかかわらず、全ての人がお互いの人権や尊厳を大切に、支えあい、誰もがいきいきとした人生を享受することができる共生社会」を実現するために、「心のバリアフリー」を推進するとされ、体現するためのポイントとして、以下が示されている。

1) 障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること

2) 障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取り扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること

3) 自分とは異なる条件を持つ多様な他者とのコミュニケーションを取る力を養い、全ての人が抱える困難な痛みを想像し、共感する力を培うこと

このように、心のバリアフリーの定義がなされたこと、そこに「障害の社会モデル」を位置づけたことが大きな成果である。

### 5.2 バリアフリー法における心のバリアフリーの目標

ハード面のみならず、ソフト面のバリアフリー化が課題であり、国民の理解と協力が必要であることから、2020年11月に定められたバリアフリー法の次期目標（2021～2025年度の5年間）では、国民の「心のバリアフリー」の用語の認知度を倍（2020.6のアンケートで認知度約24%を約50%）にするとされた。このように、法律において定義が明確にされ、目標が設定されたことはオリパラのレガシーと言えるのではないだろうか。

### 5.3 心のバリアフリー研修コンテンツの開発

JICEでは、UD2020行動計画の前から公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団との共同研究（自主研究）の取組を開始し、「障害の社会モデル」に基づく「心のバリアフリー」研修プログラムの開発を行っている。

「障害の社会モデル」とは、「『障害』は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用（環境）によって創り出されているものである」という考え方であり、研修では、「いかにサポートするか」という「人」に起因する問題だけでなく、「環境」に目を向けさせるプログラムとしている。

例えば、車椅子編研修では、車椅子ユーザーが「エレベーターに乗りたが乗れない」という身近な題材の動画コンテンツを視聴し、なぜエレベーターに乗れなかったのかを問いかける。乗れなかった要因として、「エレベーターに乗っている人が降りなかった」といった「人」に起因する問題だけでなく、エレベーターの台数が少ないといった「ハード面の環境」、車椅子が優

先されないといった「運用面の環境」、エレベーターでないと利用できないユーザーがいることが理解されないという「教育面の環境」など、いろいろな環境要因があることに気づき、環境要因を解決していくことが重要であること（＝障害の社会モデルの考え方）が学べるようにしている。

障害当事者を講師とし、ワークショップ（受講者同士が要因などを意見交換する）形式で実施することで、より理解を深める研修としていたが、コロナ禍により、対面研修が難しくなったことを受け、現在はオンラインで受講できる研修コンテンツの開発を進めている。車椅子編に加え、聴覚障害編、精神障害編などについても開発を進めているところであり、ハード整備と両輪となる「心のバリアフリー」に関する取組を進めている。



図9 車椅子編研修コンテンツより加工

## 6 共生社会実現に向けた課題と提案

オリパラを契機にバリアフリー整備は加速、進化し、一定の成果を上げたと言える。

一方で現在の基準やガイドラインで不足する点や、さらなる理解を深化させていく必要性も見えてきた。今後いまだ十分とは言えない面的なバリアフリー整備を進めるために、大規模イベントの開催をうまく使いながら関係機関が力を合わせて周辺地域のバリアフリー整備を進めていくなど、強化する事項、残された課題への対応、未来に向け進めるべき事項等について、以下に提案する。

### 6.1 管理者が異なる中でのさらなるシームレスな整備

#### (1) 大規模イベントを契機とした整備

オリパラを契機としたアクセシビリティを確保していく取組においては、異なる管理者横断的な取組や当事者参加の取組が行われたことは大きく評価できる。面的なバリアフリー整備が進まない中、今後も国体や全国障害者スポーツ大会など、大規模イベントの機会などを活用し、競技場はもちろんのこと、周辺の道路、駅等からのアクセスなど、管理者が連携してシームレスにバリアフリー整備をしていくことが求められる。

#### (2) まちなか空間や交通結節点における整備

新しい施策として、道路空間そのものを活用する「通称：ほこみち」（道路法等の改正による「歩行者利便増進道路」）や、近接する民地や建築物と一体で整備する「居心地がよく歩きた

くなる」まちなかづくり（一体型滞在快適性等向上事業）など、まちなか空間の整備が進められようとしている。前提としてのバリアフリーに加え、障害の有無に関わらず平等に快適に空間を楽しめるような整備が今後求められることになる。

また、バスタ等の交通結節点や道の駅など、様々な交通モードの乗り換えや各種サービスの利用の拠点となる場所においては、特に利用者の視点にたち、シームレスな利用ができる整備が引き続き求められている。

### (3) 施設によって異なる基準の解消に向けた検討

個々の施設ごとに異なる整備基準があり、管理者が異なるところで齟齬がある場合は、利用に支障がでないよう留意が必要である。スペースの確保などは空間の大きさの違いによって同一の基準の適用が難しいという事情はあるものの、どの基準なら統一化可能なのか、どの範囲が過度な負担とならないのかなど、分野横断で整理していくことが求められる。

## 6.2 平常時に加え災害時の対応も充実

現在の法律や基準は、平常時の利用を対象としており平常時については一定のバリアフリー化が進んできた。一方、多くの観客の集中による雑踏事故対応や、大規模イベントを狙ったテロや地震などの災害時も想定した環境整備も重要である。

特に、高齢者、障害者等の存在も含めた雑踏事故抑制や避難誘導などに必要なハード対策やソフト対策をどのように組み合わせる実施していくかについては、今後の検討課題である。なかでも、歩行者の左側通行は、平時のスムーズな通行の確保のためにも徹底すべきであろう<sup>7)</sup>。

## 6.3 利用場面の拡大への対応

### (1) 観客利用でなくアスリートとしての利用

競技場の検討においては、観客席にフォーカスして検討が行われたが、今後は観客としての施設利用だけでなく、障害を持つ競技者としてその施設を利用するという観点も求められる。

大規模な競技場はもちろんのこと、地域で身近に活用されている学校の体育館なども含めて、平等に利用できる整備が必要であろう。

### (2) 働く場としての利用

これまでのバリアフリー整備は、その施設を訪問して利用するという観点であり、そこで働く場合の環境整備の観点は含まれてない。共生社会の実現に向けては、働く環境の整備が必須であり、現在は義務化の対象となっていないオフィスビルなど、働くことを想定した環境整備への拡張が求められる。

## 6.4 デジタル技術の活用

パラリンピック時にスマートフォン等に会場周辺のバリアフリー情報を提供するサービスができたが、こういった情報提供を平時にも活用できるような環境整備が求められる。

また、音声テキスト化する機能やデジタルサイネージの活用など、デジタル技術を活用することで、情報バリアフリー化を進めることができる可能性がある。

このようなサービスは障害者のためとして提供するのではなく、一般の人や外国人にとっても有用なサービスとして提供、活用されることが求められる。

## 6.5 理解を得るための取組と当事者参加

### (1) 心のバリアフリーのさらなる推進

歩道に敷設した視覚障害者誘導用ブロック上に看板や自転車が置かれてしまうなど、未だにハードを整備しても有効に使用できない状況が発生している。自分とは異なる条件を持つ多様な他者を理解するための心のバリアフリーについて、引き続き取り組む必要がある。

### (2) 設計者等の理解

バリアフリーガイドラインには、移動等円滑化基準の数値基準だけでなく、障害当事者の意見などを踏まえ、様々な解説が盛り込まれている。設計者は、数値基準を遵守することはもちろんのこと、どのようなニーズがあるのかを理解した上で設計をすることが求められる。

### (3) 当事者参加による整備

設計や整備のプロセスにおいて、当事者が参加することにより、ニーズを把握し、様々な制約もある中でベストな解決方法を検討することが重要である。特に公共性の高い施設や面的整備において、当事者参加で整備をすることにより、平等に利用できる環境の構築を目指した取組が求められる。

## 参考文献

- 1) 公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会：Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン, 2017.3.24
- 2) 沼尻 恵子, 伊藤 伸一：建築物のバリアフリーの促進に向けて, JICEREPORT 第 31 号 (2017.7)
- 3) 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：国土交通省, R3.3
- 4) 沼尻 恵子：東京オリパラ競技大会のレガシーを見据えた建築物のバリアフリー化の取組み, JICEREPORT 第 35 号 (2019.7)
- 5) 「人にやさしい宿づくり」：全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会, R2.3
- 6) 小規模店舗に係る建築設計標準 概要版 (令和 2 年度) ※ 店舗事業者・従業員向け：国土交通省, R3.3
- 7) 牧野 浩志, 伊藤 哲朗, 藤井 健, 大口 敬：大規模イベント時における歩行者の通行方法と安全な空間づくり, 土木学会論文集 D3 (土木計画学), 77 巻 3 号, pp.174-183, 2021.