

高齢社会における空間整備のあり方(自主研究 ゆとりと福祉)

～「福祉のまちづくり連続討論会」を通じて～



杉山義孝
常任参与



沼尻恵子
研究第一部 主任研究員



瀬尾卓也
調査第二部 部長



藤村万里子
調査第二部 研究員



林 隆史
ITS企画推進室
上席主任研究員

はじめに

JICEでは社会資本整備にかかわる調査・研究機関として、高齢社会対応のまちづくりに関する様々な調査研究を実施しているが、活動の一環として、1995年より「福祉のまちづくり」をテーマに自主研究としての研究及び調査活動を実施している。

この自主研究の中で、今後の超高齢社会に対応する望ましい空間整備のあり方について、これまでの福祉のまちづくりの到達点を明らかにしつつ、利用者の観点を中心とする検討を実施するため、表-1に示すように、学識者、有識者をパネリストに招聘した連続討論会を、3回にわたり開催した。(図-1参照)

本連続討論会の第1回では、2000年11月に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(以降「交通バリアフリー法」と略す)に基づく市町村の基本構想を策定する体験や過程

を通じて得られた策定の現状や課題に対する発表をもとに「計画論」について討議を行った。第2回では、市民やNPO等による福祉のまちづくり活動など、実践的な活動事例報告をもとに「実践論」について討議を行った。第3回目は、これまでの空間整備に関する制度、手法、体制に関する到達点と課題を確認した上で、国土交通省における担当者を交えて、既存空間や社会基盤を活用した整備を進める上での重要なポイント「制度、手法論」について討議を行った。

本稿では、この討論会での議論をベースとしつつ、福祉のまちづくりに関するこれまでの取組みや現状についての検証、問題や課題の再整理、今後の展望について、「計画」、「実践」、「制度・手法」の3つの視点から整理を行ったものである。

なお、本討論会には、行政、コンサルタント、市民活動者等、延べ200人に及び方々の参加がなされ、熱心な討論が行われた。関係者のこのテーマに対する関心の高さが伺えるとともに、ご出席頂き討論会にご協力頂いた方々に感謝申し上げたい。



図-1 連続討論会開催の様子

福祉のまちづくりに関するこれまでの取組み

わが国のまちづくりの基本法である都市計画法は、1968年に施行された。制定当時は、高度成長時代の経済発展に必要な住宅地、商業地、工業用地などの整備や、車社会に対応するための道路等を整備するため、土地利用計画や、都市施設の整備を中心とした計画への対応が必要とされていた。

福祉のまちづくりのきっかけとなったのは、1973年の厚生省施策である「身体障害者福祉モデル都市制度」であり、モデル都市における取組みから全国的な取組みへと広

がりをみた。

自治体レベルでは、1974年に「町田市福祉環境整備要綱」が制定され、後にこの要綱をモデルとした整備要綱の策定が相次いだ。自治体ではこの整備要綱による指導から、1990年代に福祉のまちづくり条例制定へと移行し、現在では46都道府県と6政令市において条例が既に定められ、すべての政令指定都市が条例、要綱、指針、技術指針のいずれかを策定したという状況となっている。

国レベルの障害者対策は、1981年の国際障害者年に対応しての10年間の取組みの後、1993年に「障害者基本法」が制定された。高齢者対策としては、1986年の長寿社会対策要綱から、1989年のゴールドプランの策定と続き、

表－1 連続討論会の開催概要

	第1回 平成14年6月17日（月）	第2回 平成14年7月8日（月）	第3回 平成14年8月6日（火）
テーマ	福祉のまちづくり計画論～交通バリアフリー法における計画策定を通じて	福祉のまちづくり実践論～空間整備実践における市民参画、空間の使い方	テーマ 福祉のまちづくり手法論～高齢社会に向けた空間整備のあり方について
講演 テーマ	交通バリアフリー法による計画策定の動向	市民・NPOの参画による先進的な取組み、活動事例の紹介	基調講演 整備手法の現況と限界
講演 1	藤沢市における基本構想策定の取組み	牛久における市民のネットワークを活かした柔軟で多様な活動実践	講演者 高橋 儀平氏（東洋大学助教授）
講演者	藤沢市役所土木部土木計画課 須山 はる菜氏	牛久市民福祉の会・茨城県立医療福祉大学講師 秦 靖枝氏	施策紹介等 担当施策におけるこれまでの活動と今後の方針
講演 2	バリアフリー法による計画策定の状況と今後の展望	浜松における市民提案型の戦略的な福祉のまちづくりの推進及び実践	1 交通バリアフリー社会の実現に向けた取組みについて 金指 和彦氏
講演者	東京都立大学教授 秋山 哲男氏	福祉のまちづくり市民ネットワーク（NPO） 事務局長 内田宏康氏	2 バリアフリーのための道路構造に関する最近の取組み 畠中 秀人氏
講演 3		荒川区における市民団体との協働による交通バリアフリー基本構想の策定	3 ハートビル法の一部改正について 淡野 博久氏
講演者		荒川区都市整備部都市計画課課長補 松土 民雄氏	4 利用者の視点でみた到達点と課題 山崎 泰広氏
討議テーマ	空間整備計画手法の確立とバリアフリー整備の今後の展望	空間整備における市民・NPO参画の意義と手法	討議テーマ 既存の社会基盤を活用した望まれる整備とは
パネリスト	秋山 哲男氏（東京都立大学教授） 高橋 儀平氏（東洋大学助教授） 川内 美彦氏（アクセスプロジェクト主宰） 須山 はる菜氏（藤沢市担当職員） 横山 哲氏（社団法人建設コンサルタント協会 バリアフリー専門委員会幹事）	秋山 哲男氏（東京都立大学教授） 高橋 儀平氏（東洋大学助教授） 秦 靖枝氏（牛久市民福祉の会） 内田 宏康氏（福祉のまちづくり市民ネットワーク（NPO）事務局長） 松土 民雄氏（荒川区都市計画課課長補佐）	パネリスト 秋山 哲男氏（東京都立大学教授） 高橋 儀平氏（東洋大学助教授） 金指和彦氏（国土交通省総合政策局交通消費者行政課バリアフリー対策室専門官） 畠中 秀人氏（国土交通省道路局企画課課長補佐） 淡野 博久氏（国土交通省住宅局建築指導課課長補佐） 山崎 泰広氏（日本障害者シンクタンク代表・㈱アクセスインターナショナル社長）
司会者	瀬尾 卓也（（財）国土技術研究センター調査第二部長）	斉藤 憲晃（独立行政法人 建築研究所 住宅・都市研究グループ長）	司会者 杉山 義孝（（財）国土技術研究センター研究第一部常任参与）

この1993年以降、障害者、高齢者を意識した施策が次々と打ち出されることとなった。これらの動きを意識した1993年の「道路構造令の改正」では、歩道幅員2m（車いすのすれ違いができる幅）の確保を基準として改正された。

1994年には、建設行政の視点を高齢者、障害者、子ども、女性等を含めた幅広いものへと大きく転換した「生活福祉空間づくり大綱」が定められ、社会資本整備をになう建設省全体として、福祉インフラ整備の体系と21世紀初に向けた整備目標が示された。

建築の分野では、1994年に「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」（以降「ハートビル法」と略す）が施行され、特定建築物（不特定多数の人が利用する施設）に対する基準適合への努力義務が打ち出された。個人の資産として扱われていた住宅の分野でも1995年に人間の長寿寿命化に対応した住宅づくりの指針として「長寿社会対応住宅設計指針」がまとめられた。

これらの個別分野だけでなく、1995年には、高齢社会への対策の基本理念を示した「高齢社会対策基本法」、1996年には、基本法に基づく政府が推進すべき基本的かつ総合的な高齢社会政策の指針として「高齢者対策の大綱」が相次いで制定された。

2000年には、交通バリアフリー法（次項で詳細に記述）が施行され、利用者参加を得ながら交通結節点とその周囲の市街地の一体的なバリアフリー化を推進し、モビリティを確保していくことが法律に位置付けられた。

さらに、2001年には、「高齢者の居住の安定確保に関する法律」、2002年には、特定建築物の範囲拡大（学校、事務所、共同住宅を含む）、利用円滑化基準への適合義務化が盛り込まれた「ハートビル法の改正」がなされている。

これらの法律施行には、対象施設整備にあたってのガイドラインも同時に制定されており、従前のガイドラインに対し、ユニバーサルデザイン的な視点や、視覚、聴覚、知的障害者対応など、内容の拡充、充実が図られたものとなっている。

高齢社会に対応したまちづくりに関しては、この10年間で急速に整備の必要性に対する認識の向上と、法

律制定、個別施設整備におけるガイドラインの制定などの環境整備が進んでおり、個々の施設整備におけるハード面の整備水準は明らかに向上している。

しかし、その一方で個々の施設間や分野間の連携不足による不連続などの問題が顕在化してきている。地域における福祉のまちづくりは、さまざまな手法を最大限活用しつつ、利用者の視点を持った整備や、ネットワークの形成など、ハードとソフトを含めた総合的な整備がより求められる新たな段階に入ったといえる。

交通バリアフリー法における基本構想策定を通じた福祉のまちづくり計画論（第1回） ～視点：計画～

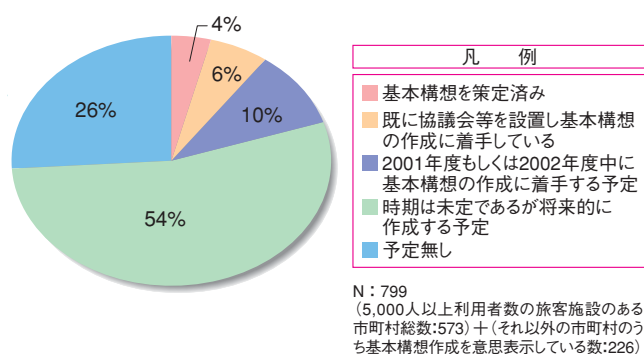
交通バリアフリー法が施行されて2年が経つにあたり、第1回討論会においては、今まで策定された基本構想及び計画策定にまつわる問題点・課題について当事者や行政担当者などを交えて議論した。

1 交通バリアフリー法

「交通バリアフリー法」の主旨は、身体障害者などを含めた全ての人に対して公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性を促進することを目的としている。ここでは、法律に基づいて作成される「基本構想」に焦点をあて、その状況と今後の課題について整理する。

2 基本構想とその作成状況

交通バリアフリー法の基本方針では、2010年までに1日当たり平均利用者数が5,000人以上の旅客施設を中心とした「重点整備地区」においてバリアフリー化することを目標としている。こうしたバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するための方針や実施事業を総合的かつ計画的に推進するため、市区町村ごとに「基本構想」を作成できることとなっており、対象となる旅客施設のある市町村



図－2 交通バリアフリー法に基づく
基本構想作成予定調査（平成14年6月現在調べ）

をはじめ、現在47市区町（2002.12現在）において基本構想が策定されている。

2002年6月国土交通省総合政策局消費者行政課による調査では、「基本構想を作成済み及び基本構想の作成を予定している」市区町村は594であった（図－2参照）。その内、「時期は未定であるが将来的には作成する予定」が438市町村、「5,000人/日以上旅客施設があるにもかかわらず、作成の予定がない」が205市町村あり、早急には基本構想作成が進まない現状が伺える。

(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/mokuji_.html)

今回の討論の中では、東洋大学 高橋教授から「受理された基本構想を見てみると、できることだけが盛りこまれている、従来と変わらない整備計画であるような印象を受けるものもある。」との指摘を受けたが、基本構想の内容を見ても、本質的なバリアフリー、ユニバーサルデザインを目指すためには、まだまだ解決すべき問題点がたくさんあると言える。

以下は、第1回討論会の概要を整理したものである。

3 基本構想作成のポイント

討論会に参加いただいた東京都立大学 秋山教授による講演「バリアフリー法による計画策定の状況と今後の展望」の中で、基本構想作成において間違いをおかさないための

ポイントとして以下の3点を挙げていただいた。

- ①法定都市計画にみられるような形式的な手続きでは実施できない
- ②住民参加は、実質的なものでなければいけない
- ③基準で示されている寸法などは、その考え方を理解しなければいけない

ここで重要なのは、必要としている人（特に障害者等）のための計画を立てることが大原則であり、その上で全ての人に対応した計画を立てること、いわゆるノーマライゼーションを保証することが基本的な考え方になる。そのためには、今まで手続き上「住民説明」が実施されてきたところを、実質的な住民参加として、高齢者・障害者等のできるだけ多様な意見を反映することが大切である。また、多くが基準やマニュアル通りに計画、設計、施工されてきたが、現場に合わせたバリアフリーの理解が無かったために不都合な部分ができ、かえってバリアのある構造になってしまったところもある。これからは、バリアフリー整備の流れの中でユニバーサルデザインの考え方を理解した上で進めていくことが重要であり、ユニバーサルデザインを実現するためには、ハードとソフトの総合的な整備、社会基盤のグレードアップを目指すことが基本構想作成においても重要である。

4 討論から導き出された論点や問題点

討論会には、行政、学識者、市民、コンサルタントといった様々な関わりを持った方が参加していただいた。討論に基づき、基本構想作成を進めるにあたっての様々な問題点として以下の3点について整理した。

（1）関連部局の連携

『3.基本構想作成のポイント』において「形式的な手続きで実施してはいけない」とあったが、役所の内外においては、関連部局間の連携を保ち、横断的な組織で対応することが大切である。神奈川県藤沢市の計画策定においては、庁内研究会（市職員担当者レベル：6部11課参加）を設置し、市の内部の横断的な組織として、勉強会を開催する

など連携を図っている。また、今後は担当者レベルだけでなく、課長レベルの研究会も発足させ、ワークショップ運営や整備実施までの対応を考えていく予定とのことである。

基本構想作成においては、市役所内部の連携だけでなく、関係機関との調整も必要であり、そちらは大変苦労があるようである。特に、交通事業者、公安委員会との調整が必要になってくるが、認識の違いからその調整は大変であったようであり、今後の重要な課題の一つである。

(2) 住民（利用者の）参加

『3.基本構想作成のポイント』で「実質的な住民参加を行う」ことについて触れたが、その意味としては、住民や当事者の意見をどれだけ計画に反映できるかということである。そのポイントとして、発言できる雰囲気づくりをすることであり、参加してよかったと思える委員会やワークショップにすることが大切である。

また、住民参加で大事なことは、異業種の人々が一緒に検討するため、共通言語を持つことであり、共通言語としては模型などが有効である。

さらに今後の課題として、基本構想作成の際の参画だけでなく、実際に整備される段階でも利用者が参画しなければ、基準だけを見て作られることになり、今までと変わらないことになる可能性もある。荒川区の基本構想に参加した市民からは「意見を言える場ができたことは大変良かった。今後事業実施していく段階でも参加して意見を言っていきたい。」といった感想が寄せられ、区では事業実施の段階に住民が参加できるよう、基本構想にその旨が記述された。



図－3 藤沢市における参加の様子

このような積極的な住民参加により、参加住民がその後バリアフリーアドバイザーとして地域に根付くことが期待される。そういった意味においても、住民自身がまちをつくる側として意識を持ち、コミュニティをどう作っていくかを考える時期である。行政はそのきっかけ及び仕組み作りをするべきである。人づくりがまちづくりにつながっていくことを意識しなければいけないが、住民参加を含め使い手側の意識の共感を持つ仕掛けづくりを考えていくことが、実施する側に求められている。

(3) 道路等における技術的問題点

技術的問題点としては、設計者が基準に頼りすぎているところがあり、その意味や考え方を理解していないのではないかと危惧される。基準どおり施工できる箇所は現実の都市では限られているからである。福祉部門の担当者からは、「技術職の方はまじめに構造基準を守っている部分があり、もう少し柔軟な対応があってもよいのではないと思う」との意見があった。

計画策定にしろ、設計・事業実施にしろ、利用者を見ず、基準を見るようではバリアフリーは実現できない。利用者への共感を持つことが最も大切である。そして基準の最低ラインで計画するのではなく、基準を超えたより使い勝手の良いものをつくることが大切であり、バリアフリー化に向けて、基本構想の理念や目的、目標といったことに対して志を高く持つことが重要である。

5 まとめ

計画策定にまつわる主たる問題点・課題は以上であるが、その他、討論会では①特に人事異動が避けられない役所における職員のスキルアップ、専門家の確保の問題、②空間の絶対的不足や既存不適格箇所への対応問題、③沿道の建築物との関係で、土木屋と建築屋、ハートビル法との連携の必要性、④ネットワークで考えることや、地区交通計画・公共交通計画との連動の必要性等が議論された。最後に基本的認識として、これまで主に福祉部局で行われてきた社会保障的な視点から、自立的な社会との関わりの視

点に転換しなければならないことが指摘された。

交通バリアフリー法の基本構想は、21世紀における都市を再生する有力な計画である。

利用者参加による福祉のまちづくりの実践（第2回） ～視点：実践～

1 市民・NPO等による福祉のまちづくり活動の動向

討論会においては、活動事例報告を中心とした発表、討議が進められた。討論会で報告された具体的な活動事例は、24～25ページに紹介している牛久市における「牛久市民福祉の会」及び、浜松市における「NPO福祉のまちづくり市民ネットワーク」を参照されたい。

ここでは、別途自主研究調査として具体の活動事例調査を中心に実施した「市民、NPO等による福祉のまちづくり活動研究」（1999～2001年度）より、市民等による福祉のまちづくり活動の現状について概括する。

（1）市民参加のまちづくりをめぐる近年の動向

市民、NPO等による福祉のまちづくり関連する法律等としては、1998年12月に施行された「特定非営利活動促進法」（以降NPO法と略す）、介護保険制度の導入（2000年4月）、交通バリアフリー法の施行（2000年11月施行）があげられる。介護保険制度の導入は、サービス事業者としてのNPOの成長を促し、交通バリアフリー法においては、基本構想策定における当事者参加の法的な位置付けという大きな環境変化があった。また、まちづくり分野においては、NPO等による都市計画の提案制度が創設（2002年）されるなど、住民参加による取組みや、手法を活用することのニーズは高まっている。

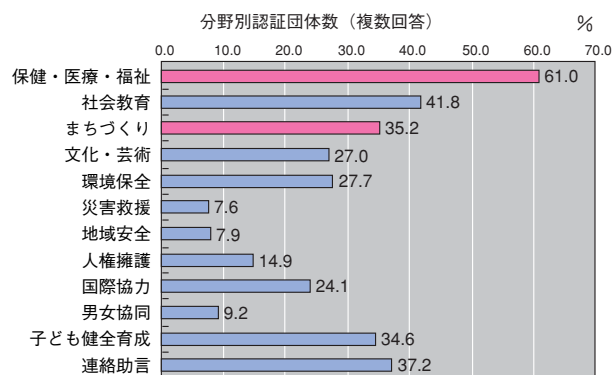
福祉のまちづくりにおいては、高齢者や障害者を含む利用者の多様なニーズを踏まえ、利用者の満足度を向上させることが整備上の視点として重要である。しかしながら、交通バリアフリー法基本構想策定時の当事者参加についても、まだ十分に機能しているとはいえない。また、改善整備後の適切な評価や評価のフィードバックの重要性が指

摘されており、評価が利用者主体で実施されるべきであることから、利用者参加を地域の実情に応じて展開することが求められている。

（2）福祉のまちづくりに関するNPO等の動向

市民やNPOの活動分野で、福祉のまちづくりに関連する分野としては、分類される12分野のうち、「福祉」及び「まちづくり」の2分野が関連分野として対象と考えられる。（図－4参照）

前出のJICEの自主研究においては、内閣府の「市民活動レポート 市民活動団体基本調査報告書（2001年）」と「特定非営利活動法人の活動・運営の実態に関する調査（2000年）」のデータをもとに、この2つの分野に着目して、表－2のようにその傾向を整理している。



図－4 特定非営利活動法人の認証数
（5,680団体2001.12現在）資料：内閣府

2 活動事例から導き出されたポイント

ここでは、第2回討論会において、活動事例を中心とした議論の中から導き出された福祉のまちづくりの市民活動に関するポイントについて整理する。

（1）新しい活動のスタンス

福祉のまちづくりにおける「参加」は、障害者の運動論として始まっている経緯から、「〇〇を改善して欲しい」といった「陳情型」であった。障害者が個人的に困った点を改善して欲しいという要望は、行政としても受け入れるシステムを持たず、結果として、市街地等はいつまでたっ

ても改善されずに使いにくいまま放置され、当事者は不満を募らせるという悪循環を生んでいた。

報告された事例は、このような「対峙」、「上下」、「一方的」な関係から脱却し、行政等との「対等なバランス」を保っている新しい形の住民運動のスタイルと位置付けられる。

(2) 活動を有効に実施・継続・発展させる

図-5に示すように、個人が活動を開始した後、それを継続させ、まちづくりへと展開していくプロセスをまとめられる。そのプロセスにおける大切な視点として、以下のように整理できる。

- イ) 発意：市民として個人単位でできることから始める。
- ロ) 蓄積：活動はコツコツと蓄積し、実力をつける。
- ハ) 繋ぐ：ネットワークの利点を最大限活用する。
- ニ) 発展：活動を徐々にステップアップする。
- ホ) 提案：提案は戦略的に、かつ知恵を絞る。

(3) 活動における課題

活動が目に見える形としての成果になるまでのプロセス上に、乗り越えるべきハードルがある。活動の内容や組織の形態によって、その時期や直面する課題は異なるが、以下を共通的な課題としてとらえることができる。

- イ) 活動を継続させるための資金確保
- ロ) 依存する個人的なパーソナリティからの脱却
- ハ) 行政と連携するための環境（手法）の確立

(4) 行政側の課題

荒川区におけるバリアフリー基本構想策定においては、

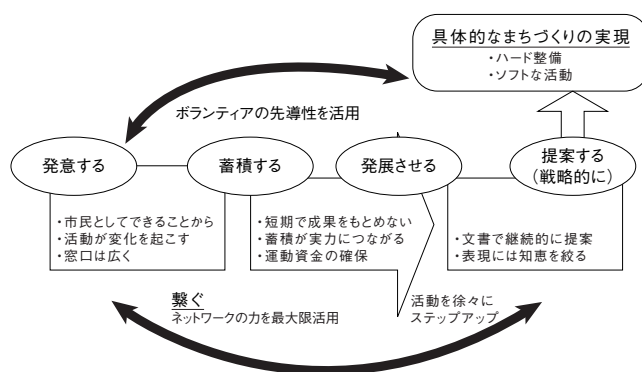


図-5 活動のプロセスと視点

行政が手探りながらも、市民との協働を目指した例と言える。

行政内部の課題としては、以下が指摘されている。

- イ) 住民参加に対する行政の意識改革、（手法改革）の必要性
- ロ) 部局間の連携の強化
- ハ) 財政との折衝（必要コストに対する整備の必要性を説明するツールの確保）

3 まとめ

地域のおかれた状況によって、市民活動は多様であり、紹介事例のように必ずしも活動が成功するという訳ではない。

しかし、参加型の福祉のまちづくりの意義や効果は、誰しもが認めるところであり、これを進めるために、市民、行政、専門家、コンサルタントがそれぞれ担うべき役割を

表-2 福祉系・まちづくり系NPO法人の特徴（出典：市民、NPO等による福祉のまちづくり活動研究報告書）

<福祉系NPO法人の特徴>	<まちづくり系NPO法人の特徴>
・会員数が少ない小規模な団体が多い。 ・活動地域が一つの市区町村内の区域であるなど、地域性が強い傾向。 ・NPO法人では、サービス提供による事業収入を得ている法人が多く、財政規模のかなり大きい法人もみられる。 ・NPO法人格取得理由として、委託事業が受けやすくなることをあげる法人が多い。 ・公共福祉の代替・補完という性質を有していたことから、行政との関係性が強い。 ・活動の財源として、行政の補助金・助成金から、介護保険制度に関するサービス提供による事業収入の比率が増加し、事務局スタッフなど組織体制が整備されつつある状況もうかがえる。	・会員数が少ない小規模な団体が多い。 ・活動地域が一つの市区町村内の区域である団体が非常に多く、地域密着性がきわめて強い。 ・「介護保険制度」を契機としてNPO法人化が進んでいる福祉分野に比べて、まちづくり分野では、多くの団体が現状では法人化する必要性をそれほど感じていない。 ・活動の内容は、調査研究活動やイベント等の企画・開催が多い。 ・活動が生まれてきた大きな流れの一つとして「行政計画への住民参加」があり、行政との関連性は強い。 ・行政との協働による活動・事業が行われている状況が推察される。

意識して実践すべきである。特に専門家やコンサルタントは、中立的な立場を保ちつつ、専門的見地からのまちづくり支援をしていく必要がある。

今後、市民と行政が継続的かつより有効な連携の関係を構築するためには、活動団体側の枠組み（NPO法人としての組織化）や、それを活用できる環境整備（行政との連携）などや、地域における福祉のまちづくりを進める上で核となる人材を確保育成するための仕組みづくりが必要と考えられる。

空間整備手法の現況と限界（第3回） ～視点：制度・手法～

既存社会基盤を活用した望まれる整備について、実現を推進するための法制度等を担当している方々、当事者を交え、現況と課題について議論した第3回討論会の概要。

1 国における取組み

国で取り組んでいる法制度の変更点やポイントについて、討論会に参加いただいた国土交通省の担当者からの意見を中心に課題を整理した。

（1）交通バリアフリー法

交通バリアフリー法の内容についてここでは詳しく記述しないが、交通バリアフリー法のポイントである住民参加や当事者の参画という理念については、これまでに策定された基本構想では実現している例が多い。しかし、既に顕在化している主な課題は以下に示すとおりである。

- イ）民間施設との連携など、移動の連続性を確保していくために、関係する施設との連携を図る仕組みをどのように作り上げるべきか検討していく必要がある。
- ロ）基本構想策定後には特定事業計画によりフォローアップしていく必要があり、基本構想提出済みの市町村では現在取組みが進められている。さらに今後、継続的にチェックしていく仕組みを組み込んでおく必要がある。

ハ）上記を速やかに展開して行くためには、専門家として行政のアドバイスが可能な体制を構築する必要がある。

二）基本構想作成の目安として示している5,000人以上の利用のある旅客施設が存在する573都市のうち約4割の市町村で策定の予定が無く、これら自治体の取組みを促進していかなければならない。

（2）ハートビル法

1994年9月に施行されたハートビル法は、既に8年を経過しており、これまでの課題を解決するべく2002年に改正を行った。

改正された主なポイントは、以下の3点である。

- ・特定建築物の範囲を不特定でなくとも多数のものが利用する学校、事務所、共同住宅等の用途の建築物にも拡大した。なお、新築で2,000㎡以上の建築物は義務付けであるが、それ未満であっても努力義務としている。
- ・都道府県等の権限を建築主事を置く市町村等に委譲して、より身近な行政機関で指導・助言・認定が行えるようにした。国は基準等の最低ラインを引いて、地域での実情に応じた基準の上乗せ等が行いやすいようにしている。
- ・中小企業への低利融資など認定建物に対する融資制度、融資の支援措置の範囲を拡大している。

今後改正を行った事も含めフィードバックしながら継続的に見直しを進めていく必要があるが、改正直後であることから、当面は執行機関となる市町村等へのPRや周知が重要となっている。

（3）道路の構造基準等

交通バリアフリー法を受けて「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」を制定することとされているが、道路は、重点整備地区内や特定経路だけでなくあらゆる道路を対象とするべきであり、下に示すような基準等により整備を進めている。

歩道全般に対して、歩道は1m以上の幅を確保、縦断勾配5%以下、横断勾配2%標準、歩道と横断歩道の段差2cm等としている。重点整備地区の特定経路においては、歩道を最低2m確保、段差2cm、必要な場所にエレベータ

設置、バス停・電停・駐車場についても基準が示された。また、歩行者交通量等に応じて幅の広い歩道を設置、速度抑制のためのデバイス（ハンプ・狭さく等）が設置可能なように、道路構造令が改定されている。

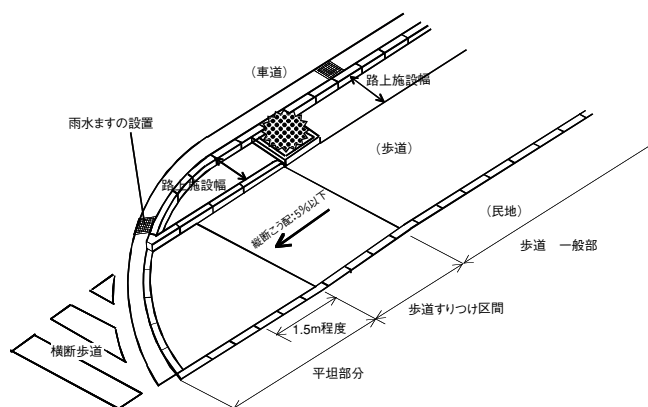


図-6 セミフラット型の横断歩道接続部等における構造
(植樹帯等がある場合)
道路の移動円滑化整備ガイドライン 国土交通省道路局

「道路の移動円滑化整備ガイドライン」では、歩道と立体横断施設、視覚障害者の誘導用ブロック等について冊子として出版済みであり、その他の部分もパブリックコメントが実施された。

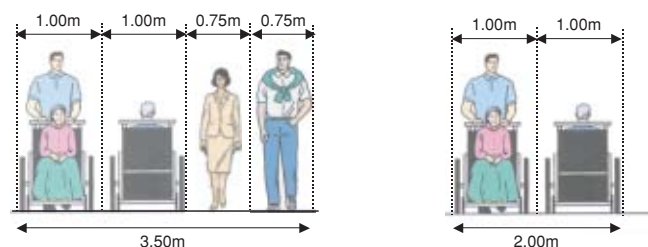


図-7 歩道の幅員の考え方

課題として、さらに見直し等が必要であるが、道路の計画、整備、管理全般に渡り、住民の参加により進めることを優先的に行うことが重要である。

2 空間整備における今後の課題

今回の討論会では法律等の検討やその後の計画策定・事業実施の経験のもとに、

イ) ネットワークとして目的経路を一人で歩けないバリアが存在

ロ) 必要なところで必要な支援ができるシステムでない

ハ) 中途半端な参加による弊害

二) 特定の人を対象としたバリアフリー対策

というような現況が見受けられることが、指摘された。以下に主な意見を整理した。

(1) 制度上の課題

『1.国における取組み』において空間整備に係わる法律等について現状と課題を示したが、新たに顕在化してきた制度上未整備な課題を整理すると次のような点が挙げられる。

①法律でカバーできない対象への対応

交通バリアフリー法で特定経路を設定する場合には、歩道を設置する必要がある。しかし、木造密集市街地などの既存市街地においては、歩道が確保できない基盤の脆弱な地域が多数存在しており、現実的に対応できない状況が生じている。

また、経路が確保できた場合でも、公園や民地などとの接点がバリアフリーでないためにルート全体として機能できなくなる可能性がある。特にハートビル法などで範囲の対象外となる既存建築物についてはほとんど対応できていない。

②サイン・デザイン等のバリアフリー化

ハードの空間整備に加えて、特定経路を有効に活用するために必要なサイン計画等が行われる必要があり、並行して整備が行われることが望ましい。これを実現するためには、建築物の色等も含めたまち全体での景観への取組みも必要となる場合がある。

(2) 基本構想の策定及び事業実施上の課題

①総合的な空間整備の課題

福祉のまちづくりを実現するためには、ハード整備だけをとっていても交通事業者、道路管理者、建築主など複数の関係者が存在しており、交通バリアフリー法はその一部を示したにすぎない。さらに、その対象物によりそれぞれ独立した法律等が策定されており、公園・駐車場なども含めたまち全体の連続性を考慮した一体的・総合的な計画・

整備による連携が必要である。

②住民参加と地域の取組みに関する課題

計画から事業化に至るまでのプロセスには、十分な住民参加による時間をかけることが重要であり、つくり手から使い手側の論理への転換と住民参加を取り組むための仕組みづくりが課題のポイントとなる。これらを実現するためには、行政内部の意識改革、組織づくりに加えて、住民や事業者など幅広い層への参加の呼びかけが必要であり、信頼を得るためには情報の公開も合わせて行うことが重要になる。

③地域による工夫

法律等は最低限のレベルを示しているものであり、基準やガイドラインなどに頼らない工夫を行うことにより、地域独自の課題解決の可能性も生まれてくる。例えば、対象建築物の面積引き下げ等を国の基準のみでなく、地域の実情を踏まえた独自の基準を目指すことなども必要となる。

④行政の課題

地方の自立を目指した制度としては位置付けられているが実際に事業化するには国と地方自治体の役割分担の明確化が必要になる。

福祉のまちづくりは単独のセクションで行うものではなく、縦割りの弊害を無くした総合的な取組みとして進めていかなければ好ましい連携が図られない。このため自治体内部で、組織として一貫性を確保し、単年度予算、人事異動、縦割りのセクショナリズム等から生じる弊害を極力排除する必要がある。実現方策としてはトップダウンによる取組みで実施した例があるが、当面こうした方法も実現可能性が高いものである。

⑤評価手法に関する課題

財政状況が逼迫している中で予算を確保したり、更なる展開を図るためには、適正な評価を示していかなければならない。これには、計画策定時に行う「空間の評価」、住民参加を取り入れた手順に関する「計画プロセスの評価」、ユニバーサルデザインにより多くの人が使いやすくなったということを含む「経済的評価」などが課題として提言された。

⑥人材育成に関する課題

事業の実現には、推進する人材と参加する人材の双方を確保し、育成しなければ、まちづくりを完成させて維持していくことはできない。このため、住民参加やコミュニケーションのための行政及び住民の中から人材育成を行う必要がある。また、複数の地域で広く展開して行くためには学識経験者以外の専門家としてのコンサルタントの実力向上と地位の確保も必要となる。

全体のまとめ

以上、討論会各回の内容とまとめは各段落ごとに行っているが、ここでは討論会全体を通してのまとめを今後の課題として五点述べておきたい。

(1) 実践から制度そして制度から実践へ

バリアフリーを実現していく動きは実践活動と制度の確立とが一体となって展開し、発展をしてきたものである。障害者等の車椅子利用を可能とするためのさまざまな団体、個人の要請行動や働きかけが行政や建物所有者の考えを変えて行き、段差の解消やわかりやすい表示等具体的な空間整備となり、そしてそれが制度として地方公共団体での福祉のまちづくり要綱や条例の制定へと展開していった。そして要綱や条例に依拠した実践や運動が交通バリアフリー法やハートビル法の制定へと結びついていったことは運動の大きな成果である。

そして今はこうした法制度化された仕組みが本当に利用者の為になっているか、課題があるとすれば何かを明らかにする時に至っていることが討論会のさまざまな意見の中で明らかになった。制度はさらに実践を踏まえて課題が明らかにされ、更なる改善を進めて行くことが求められている。

(2) 現場実態の中で具体的な課題の解決を

次に討論会を通じて明らかにされたのはこの問題を考える上で大事なのは現場実態の中で問題や課題を明らかにして行く現場の視点の重要性である。例えば設計基準やガイドラインの適用にあたっては個々の現場で適用する条

件が違っている。地形や沿道条件が違う中で機械的にマニュアルどおりすればいいというものではなく個別の区間ごとに道路や建物のレベルを合わせながら具体的に解決策を見つけ出さなくてはいけない。とにかく作ることに追われたり、形だけを作ってもそれは問題の解決ではなく常に利用者の実態の解決を考えなければならないということが、さまざまな実践を行っている方々から指摘された。これは何の為の、誰の為のバリアフリー社会を目指して行くのかという基本的命題につながることである。そしてその為には利用者の参加も大事であるが、作り手側と利用者側がいかにして共感を持つようになるか、お互いの境界を越えられるかどうかが大事であると討議された。

(3) 継続的な既存空間の改変作業と人材育成

戦後日本経済の成長とともに建築物や公共空間を猛烈なスピードで形成してきたがそれは主として新しい空間の形成であった。しかし低成長の社会が続く中であってこれからバリアフリー空間を作っていくことは既存の空間を改変していく作業になる。このことは既存の権利者や利用者等との理解と協力を要することであり調整には時間とエネルギーを必要とする困難なことも多い。また行政内部に関しては担当窓口部局のみならず関連する部局との連携や調整が不可欠となる。行政部局はそれぞれ従来の目的と業務を持って行っておりバリアフリーを実現するために調整することは従前からの使用者や管理者を説得し理解がなくてはできないことである。このことは新しい空間を作る場合と違う手順や方法を作り出さなければならないことを意味している。討論会の中でも基本構想策定の中で作られた庁内協力体制が事業が施行され監理されて行く中で継続的に機能して行くことの重要性が強調された。また合わせてこうして継続的な空間の改変作業には市民、専門家、行政等こうした課題に係る人の教育が重要であり、またコーディネーターのある人材の育成が不可欠であるとの指摘があった。

(4) 空間診断と代替手法の研究開発

既存空間を改変して行く場合に重要なことはバリアフリーの為の空間診断をしっかり行い、創意工夫をして実態をつかんだ改変を行って行くことである。診断を行うについ

て利用者等の住民参加やワークショップを通じた現場での診断の重要性が指摘された。図上や机上では把握しきれない空間の障害が幾つもありこうしたきめ細かい空間診断は利用者の立場にたっておこなうことが必要で、そのための診断評価の手法の開発も大事である。また整備するにあたってはさまざまな代替手段の開発が大切である。建築物や移動空間に対しては制度に基づく基準がつくられているが、これらの基準を守りつつ空間の仕様レベルにあっては柔軟な対応が求められる。基準を機械的に守ることによって利用しづらい整備となることの危惧が多くの意見として出された。そのためにも設備装置的な方法も含めて更なる研究開発が求められる。

(5) 優先順位とコストバランス

今日バリアフリーの理念は多くの利用者が対象になるユニバーサルデザインへと進化していつている。障害のある人や高齢者等のためだけでなく全ての人にとって障害のない空間や社会を目指そうという理念である。ハイスピードで高齢社会を迎えた我が国は現在まだ更なる高齢者予備軍が膨大に存在している。バリアフリー社会の構築は待った無しの状態であるが、整備すべき対象はあまりにも膨大である。急ぐとともに相当長期的な視点を持って継続的に取り組む必要のある課題である。その為には整備すべき空間の優先順位を明確にすることが必要であり、また空間整備に要する投資に対して費用対効果のコストバランスを明らかにすることも大事になってくる。多々益々便すではやり遂げられることではない。そうした優先順位とコストバランスについて行政が中心的にコーディネートする役割も一層重要になっているが、さらに行政、利用者、専門家、市民が一緒になって合意形成を築きあげて行く努力を惜しんではならない。

参考文献

道路の移動円滑化整備ガイドライン 2003.1 国土交通省道路局企画課 監修
住民参加のみちづくり 2001.6 秋山哲男編著
市民、NPO等による福祉のみちづくり活動研究 2002.8 (財)国土技術研究センター

基本構想事例 神奈川県藤沢市

http://www.city.fujisawa.kanagawa.jp/dobokubu/dokei/douro/ind_barrier.htm

藤沢市は、1996年度より歩行空間のネットワーク事業(人にやさしいまちづくり)において市民参加で取り組んできた経緯がある。この経験を踏まえ、2000年11月交通バリアフリー法施行と同時に、基本構想策定の体制づくりを始め、2001年度に庁内外による検討委員会を設置し、藤沢市交通バリアフリー化基本方針を策定し体系化を図った。こうして2001年9月20日から翌年3月4日にかけて委員会形式での検討を行い、「藤沢市交通バリアフリー化基本方針」と重点整備地区の「藤沢駅周辺地区」並びに「湘南台駅周辺地区」の移動円滑化基本構想(案)をまとめた。以下特徴的な事項について紹介する。

■ 計画づくりの方針

藤沢市では、「藤沢市交通バリアフリー化基本方針」を市の総合計画に組み込んでいる。基本構想の方針の中で基本的視点は、以下の4点としている。

- ①自由と自立を支援する
- ②ユニバーサルデザインによる施設整備を目指す
- ③市民参加で多様な意見を反映させる
- ④既存施設の有効利用により即効性を実現する

また、基本構想を作成する2地区は、ターミナル駅であること、乗降客数がトップ2であることなどから選定され、モデル地区として基本構想を作成し、他の17駅周辺地区については、類型化した整備メニュー、特定経路の設定マニュアル、駅周辺地区以外の整備方針などが盛り込まれている。今後は、順次地区指定し整備を進めていくこととしている。

■ 検討体制

藤沢市では、検討体制として3つの機関を組織した。

【藤沢市交通バリアフリー化検討委員会】

- ・ 藤沢市交通バリアフリー化基本方針の策定、検討部会と事務局で提案する2地区の基本構想案の審査

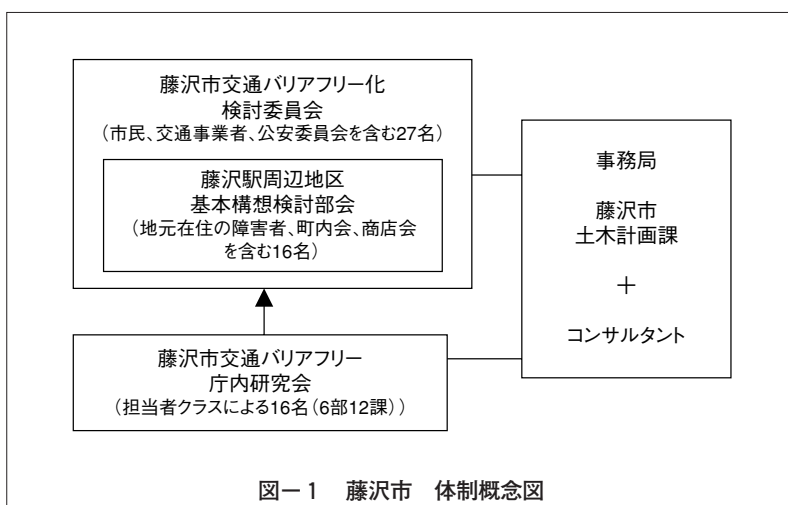
【藤沢駅周辺地区基本構想検討部会】

- ・ 藤沢駅周辺地区の基本構想案の作成

【藤沢市バリアフリー化庁内研究会】

- ・ 法の特徴の「総合性」や「PI」に対応し組織横断的及び施策の広がりの可能性を展望したとき、既存の行政組織・体制や意思決定システムが機能するよう設置
- ・ 事務局のねらいは①各課の温度差改善②PIのスキルアップ③心のバリアフリー向上④各課による施策展開の誘発⑤行政としての継続性

基本構想検討部会は、藤沢駅についてのみ組織されている。これは、湘南台駅周辺地区については、市民参加型で取り組んできた経緯があり、既存の情報ストックや職員のスキルを前提として、事務局で基本構想案を作成している。ただし、以前に実施されたもののタイムラグを補正するため、当事者参加による点検ワークショップを実施している。

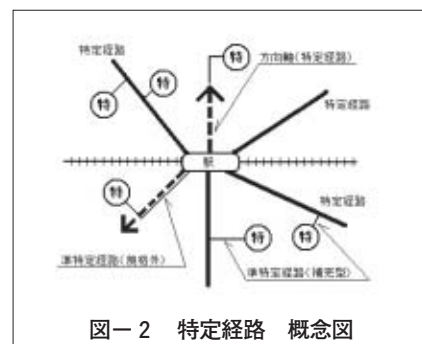


図一 藤沢市 体制概念図

■ 特定経路の設定

特定経路の設定については、「わかりやすさ」を第一義としたため、経路をネットワークとして構築することにこだわらず設定した。その結果、駅を中心として放射状に経路を配し、主な方角をカバーする形となった。現行の道路規格が、特定経路になじまない場合や必要な方向に道路がない場合は、望ましい方向軸を提示している。事業実施に際しては、道路事業や面整備事業のなかで具体的なルートを設定していくこととしている。

また、特定経路から特定施設に至る経路を準特定経路として位置付けていく予定としている。



図二 特定経路 概念図

基本構想事例 東京都荒川区

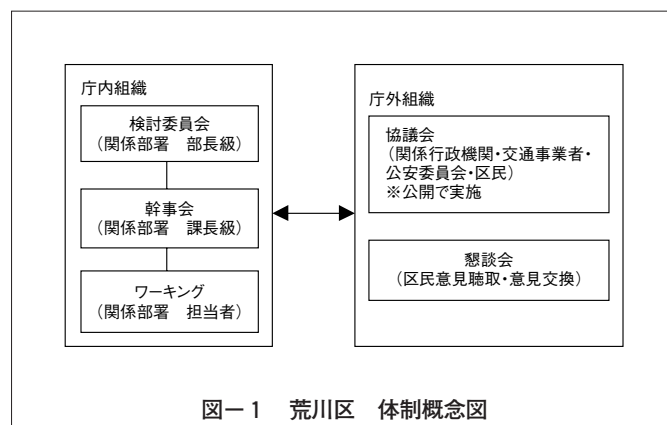
http://www.city.arakawa.tokyo.jp/8/barrierfree/kotu_barrierfree.htm

荒川区は、JRや京成電鉄、営団地下鉄、都電、バスなどの公共交通機関が発達しており、これらをより利用しやすくするため駅、停留所や道路などのバリアフリー化を進め、全ての人が移動しやすい環境を整備することが課題となっていた。そこで、特に改善が求められている日暮里駅周辺地区を重点整備地区として、交通バリアフリー基本構想を策定した。以下特徴的な事項について紹介する。

■ 検討体制

検討にあたっては、以下の5つの組織を設置した。荒川区の検討では、区がイニシアティブを持って地区の実情に応じた構想を短期間で策定するためにコンサルタント委託を行わず、事務局とワーキングメンバーを中心に実質的な作業を進めた。また、高齢者、障害者等をはじめ関係者の意見が十分に反映されるよう、協議会や懇談会を設置した。そのため、住民や関係事業者と共に知恵を出し合いながら進められ、利用者の意見が反映される結果となった。

その他検討に際しては、アンケート調査、現況調査、意見交換会、区報やHPによる意見募集などを実施し、様々な視点からの意見を求めている。



■ 計画づくりにおける住民参加

荒川区の特徴的な事項として、市民グループの積極的な参加が挙げられる。市民グループが主体となり、様々な活動を実施し、障害者を含め様々な人の意見を反映した基本構想となっている。市民グループ主体で実施した活動として、

- ・ 駅や道路のまち点検→点検内容は、会報やHPで報告
- ・ 日頃まちづくりに関心を持っている人達に働きかけ、協議会への参加、協議会の一般公開を実現
- ・ 勉強会の開催
- ・ 作成の経過報告、基本構想のPR→区のHPで不足している情報を市民グループのHPで情報提供
- ・ 区長と歩くバリアフリーチェックを開催
- ・ 会報を月1～2回発行
- ・ 基本構想の音声版、点字版を作成

などがある。このような住民による木目細かなフォローがあったため、短期間で作成された基本構想ではあるが、住民の意見が反映されたものとなっているといえる。

公共交通施設	道路	交通安全施設
・ 垂直方向の移動は、エレベーターを基本とする ・ 高低差の小さい段差は、傾斜路を設けること ・ エスカレーターを設置する場合は、乗車部分が三段分のスペースがあるタイプとすること ・ 階段は下りのほうが不安であるため、下りのエスカレーターを設置して欲しい ・ 中途視覚障害者のためにも情報伝達の手段として音声案内も含めること ・ 移動のための誘導案内は、音声案内や統一された分かりやすい標示板とすること ・ 障害者用トイレ及び洋式トイレには手すりを設置する ・ 視覚障害者用誘導ブロックは適切に設置する ・ 障害者対応型自動券売機の設置と位置（高さ）の工夫 ・ 手すりは上下二段の構造で連続かつ両側に設置する	・ 視覚障害者用誘導ブロックの規格は統一する ・ 放置自転車は撤去すること ・ 歩道幅を狭めている植樹帯は、2m以上の有効幅員を確保するため、縮小すること ・ 歩道に設けられた車乗り入れ部や隅切り部の勾配を緩やかにすること ・ インターロッキングブロック舗装をアスファルト舗装に替えるとともに、透水性とすること	・ 視覚障害者用音声信号機を設置すること ・ 横断時間の残り時間を知らせる表示信号機を設置すること ・ 青信号の時間延長等高齢者、障害者等の安全性を高めるようにすること

図二 重点整備地区に対する区民等からの要望

■ 今後の取組み

区では、基本構想策定後においても利用者の声を反映するシステムを確立するため、基本構想の中に「事前調査、設計、施工、評価の各段階で密接に連携し、相互に協力する。」「区民・荒川区・事業者が密接な連携をとり、協力してバリアフリー化を推進する」などが記述され、また、基本構想の整備プログラムを確実に進めることを目的として、関係機関による事業推進協議会の設置、情報公開と意見交換の場の設置がなされた。

牛久市民福祉の会（茨城県牛久市）

<http://homepage3.nifty.com/2-sff/>

多くの市民の関わるネットワークと、企画力のあるコーディネーターの存在により、市民ニーズを吸い上げ、それに対応した様々な福祉の実践活動を展開。市は会の実績を認め、パートナーとして連携しており、役割分担や連携体制が構築されつつある。

■ 活動の概要

1992年「誰でもが安心して暮らせるまちづくり」をスローガンに発足し、1999.12月現在の会員数は335名である。ニュースの発行（発足時から毎月）、まちの点検や福祉マップの作成、福祉関連の上位計画策定への参画、デイサービスや移送サービスの実施など、多くの活動実績を積んでいる。

その行動指針は、図-1に示す4項目であり、様々な分野のプロである市民が、その技術をボランティアとして活かし、市民としてできることを実践することが特徴である。現在では『『いきいき』パソコン教室』、『サロン『にこにこ』』、『相談室『いろいろ』』など6つの部会にて事業を実施している。

市民ニーズに近く、小回りのきく会にて、事業を先行的に実施し、継続的に必要とされるサービスは行政につないでいくなど、行政との役割分担を明確に意識したスタンスで活動を展開している。あえてNPOはとらず、自由に活動をしている。（図-2参照）

なお、この牛久市民福祉の会を母体として、下記の活動が展開している。

■ 活動の展開：その1＞NPO法人おおぞら

茨城県第一号のNPO法人である。設立のきっかけは、①知的障害者・保護者が長年にわたり障害者の働ける職場を求めていたこと、②市長が新設斎場の売店運営を提案したこと、③個人や支援団体が開業資金の提供を申し出たこと、である。

おおぞらの事業は図3に示すように、斎場内の売店・喫茶室「あさぎ」、「おおぞら農園」などであり、なかでもレスパイトサービス「モア」では常勤のスタッフにより、事業が発展しつつある。（図-4参照）

■ 活動の展開：その2＞地域交流スペース「ハモナカフェ」

地域住民を含めた多様な人が交流する場をまちの中に創るため、牛久市役所の目の前という立地にカフェをつくった。ユニバーサルデザインを念頭におき、スロープや手すりの設置、自動ドア、エレベーター、一坪のトイレをつくり、空間をゆったりと使っている。（通常60席のところ34席、図-5参照）

このカフェをまちづくり拠点（交流の拠点）として、様々な活動を実践しつつ、福祉のまちづくりを市民が学び、情報の発信、交換をする場として活用している。（図-6参照）

- ・利用登録者：23名
- ・利用料：登録料1万／年、利用料500円／h、送迎料300円／回
- ・利用時間：平日15：00～19：00、土日：9：00～19：00
- ・予算規模：460万／年　うち人件費380万（学生アルバイト850円／h）　市からの助成200万
- ・活動の原則：楽しく過ごしてもらう＋礼儀
- ・活動例：みかん狩り、山登り、陶芸教室、水泳、フリーマーケット、国際交流等

図-4 レスパイトサービスの概要



図-5 カフェハモナの店内



図-6 2階の集会室で話し合う

- ①ゆるやかなネットワークをつくりましょう。
- ②よき蝶番（ちょうつがい）になりましょう。
- ③すべての市民は何かの専門家ですーその専門家が自分のプロの力を使ってボランティアをやりましょう。
- ④それによって先例をつくり、一番効果的にやってくれるところに引き継いでいきましょう。

図-1 行動指針



図-2 社協に移管された移送サービス

- ◆売店・喫茶室「あさぎ」の運営
 - ・作業所通所生の職場実習も実施
- ◆「おおぞら農園」の運営
 - ・5反歩の農園から50軒へ宅配
- ◆作品の展示・販売
 - ・売店、喫茶室での作品販売
- ◆レスパイト・サービス「モア」
 - ・1ヶ月のトライアルの後、通年サービスを実施

図-3 おおぞらの事業

NPO法人福祉のまちづくり市民ネットワーク（静岡県浜松市）

<http://www.wbs.ne.jp/cmt/f-map/infos/npo-hojin.htm>

高齢社会に備えた福祉のまちづくりを実現することを目的として、健常者と多様な障害をもった人（半分を占める）で構成されたNPO法人である。将来を見据えた政治家タイプのリーダーのもと、継続的に活動実績を積むことで、活動に対する信頼と評価を得るとともに、陳情でなく、解決策提案型で行政に提案していくことを戦略的に実践。市のよきサポーター（対等な立場）としての活動を進めている。マップの作成や、民間企業との連携など活動は幅広い。

■ 活動の経緯

1996年の障害者に対するアンケート、マップづくりから活動を開始。アンケートに寄せられた意見やデータが活動の原点となっている。

また、情報提供のためのマップづくりでは、オレンジブック（活字版）の販売に加え、CD-ROM版（音声ガイドつき）も作成している。（図-1）

2002年4月にはNPO法人を取得し、現在では、「福祉マップ制作部会」、「まちづくり推進部会」、「ユニバーサルデザイン研究部会」等5つの部会にて精力的な活動を展開中である。これら組織や、活動の経過についてはHP上に詳細が公開されている。

■ シンポジウムを活用した市への提言活動

福祉のまちづくりシンポジウムは、1997年から年一回実施し、都市のバリアに対する市民の提案をまとめて、市長へ提言を行っている。また研究シリーズ5回の総まとめとして「21世紀に向けた提言」を発行、現在では実践シリーズとして継続している。

シンポジウムによる実績をもとにした市への継続的な働きかけは、市との信頼関係を構築し、提言項目の実現に結びついた。提言は段階的に整理し、「すぐにできるバリアフリー」として提案した13項目のうち、9件が解決済みとなっている。（表-1参照）

■ 病院のバリアフリー化計画

ユニバーサルデザイン（以降UD）に関する研究では、総合病院からの委託調査として利用者からみたUD化計画を実施している。今後は市内の病院建替え計画へ展開させていくことを視野に入れた活動である。（図-2参照）

■ OA機器のリユース

パソコンは障害者にとって情報のバリアを解消する重要なコミュニケーションツールであり、日常時のみならず非常時にも活用可能である。障害者へ広く普及させるため、企業から不要になったパソコンを無償で提供してもらい、リサイクルの再生作業を障害者自身が担うことで雇用を創出し（現在5,000円/台）、障害者へ支給していく事業を実施している。

■ 出前塾

バリアフリーへの取組みとして、情報バリア、都市バリア、社会的バリア、（身体的バリア）への取組みを実施（図-3参照）しているが、障害者は心のバリアフリーを求めている。そのための取組みとして、小学校、中学校等へ出前塾を実施しており、実績をあげつつある。



図-1 福祉マップ

表-1 提案が実現した項目

- ・浜松市にユニバーサルデザイン室を設置
- ・はまホール正面玄関にスロープを設置
- ・アクトシティ外周道路に点字ブロックを敷設
- ・アクトシティ1階市民ロビー障害者用トイレの改善（押しボタン式自動扉への改修）
- ・浜松市役所のバリアフリー化（点字ブロックの敷設、改修、スロープの設置、サインボードの設置、車椅子駐車場への屋根設置）
- ・浜松駅・東海道本線のバリアフリー（EV、エスカレータの設置）等



図-2 総合病院の現地調査

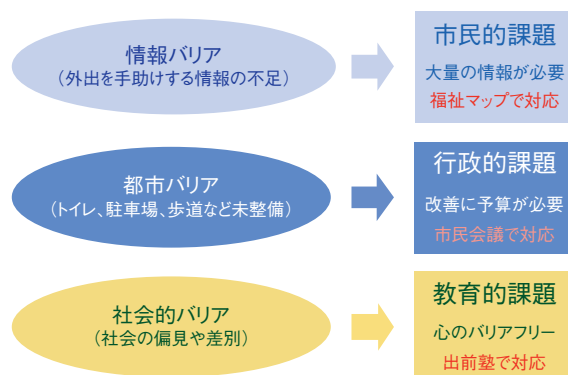


図-3 バリアフリーへの取組み概念図