

バリアフリーのまちづくりに関する 総合的研究

－観光地における高齢者・障害者対応の現状と課題－

高齢化社会の到来により、高齢者や障害者が健常者と同様に社会活動に参加できる社会の構築、“バリアフリーのまちづくり”が緊急に求められるようになってきた。とりわけ、不特定多数の人々が訪れる観光地においては、バリアの除去が不可欠となっている。

こうした状況を背景として、本研究では、観光地サイドの高齢者・障害者への対応の現状と整備意向、阻害要因などを、アンケート調査により把握、整理し、今後のバリアフリー化の方向性を提起している。

＊第18回日本観光研究学会発表論文

●吉澤清良 中野文彦

目次

非公開

本編『バリアフリーのまちづくりに関する総合的研究』

－観光地における高齢者・障害者対応の現状と課題－

序 章 研究の背景と目的

第1章 高齢者・障害者の観光旅行の現状とバリアフリー化の動向

1. 高齢者・障害者の観光旅行の現状
2. バリアフリー化の動向(国レベル)

第2章 観光地における高齢者・障害者対応の現状と課題

1. アンケート調査の実施概要
2. アンケート調査の結果概要

第3章 今後の課題

序章. 研究の背景と目的

我が国における高齢者*¹は現在2,419万人(03年6月現在)、総人口1億2,767万人の18.9%を占めている。¹⁾ 諸外国に例をみない速さで本格的な高齢化社会を迎えており、間近に迫った05年には5人に1人が、25年には4人に1人が65歳以上になると見られている。²⁾

また、現在325万人と推計されている身体障害者*²(以下、障害者)も、今後の高齢化と相まって、その数は増加することが予測されている。³⁾

高齢化の進展を受けて、90年代以降、我が国においても“バリアフリーのまちづくり”が求められるようになってきた。とりわけ、不特定多数の人々が訪れる観光地においては、バリアの除去が不可欠となっている(バリアフリーとすること自体が誘客に直接的に結びつく可能性は低いが、結果として、バリアのない住みよい町、行きよい町に、人々が集まる可能性は高い)。

バリアフリー化の促進に向けて、国レベルでは、「ハートビル法」*³(94年)、また「交通バリアフリー法」*⁴(00年)の制定で、制度面では一定の成果を見たと言われている。

観光業界に目を転じると、発地では、旅行会社を中心に高齢者・障害者が旅行しやすい環境が整いつつある。また移動・交通に関しても、交通バリアフリー法の制定等を受けて、公共交通事業者の対応は、旅客施設や車両のバリアフリー化など、進展を見せている。

その一方で、観光地サイドにおいては、一部に岐阜県高山市などの先進的な事例があるものの、依然として多くの観光地では未だバリアフリー化は進んでいないものと推察される。

こうした状況を背景として、本研究では、観光地サイドの高齢者・障害者への対応の現状と整備意向、阻害要因などを、アンケート調査により把握、整理し、今後のバリアフリー化の方向性を提起することとした。

1. 高齢者・障害者の観光旅行の現状とバリアフリー化の動向

1 高齢者・障害者の観光旅行の現状

『観光の実態と志向』((社)日本観光協会)より、高齢者の宿泊観光旅行の参加率(01年度)をみると、全年齢層平均53.8%に対して、男性60代は52.2%、70歳以上では51.5%、女性の60代は57.7%、70歳以上では40.0%となっている。高齢者の中でもとりわけ60代男女の活発な活動実態が見てとれる。

一方、障害者の旅行参加率は、国民一般の旅行参加率が90年以降53～60%で推移しているのに対して、『障害者の旅行に関する実態調査報告書』((社)日本観光協会、93年3月)によれば、過去1年間の国内宿泊観光旅行の参加率は、障害の種類に係わらず6～7割を示しており、国民一般のそれを上回る(92年度時点の調査結果であるので、その後のバリアフリー化の進展を勘案すると、現状ではさらに旅行参加率が高いことも予想される)。

2 バリアフリー化の動向(国レベル)

高齢化の進展といった内的要因、また91年の世界観光機関による「90年代における障害のある人々のための観光機会の創出」の採択といった世界的な動向(外的要因)などを受けて、90年代以降、我が国においても、バリアフリーに対する社会全体としての取り組み、また、今後ますますの増加が期待される高齢者や障害者旅行の環境改善に向けた観光面での取り組みが、徐々に進展しつつある。

94年の「ハートビル法」の制定、そして95年の「観光政策審議会答申」で、「高齢者や障害者は……(中略)……このような人々が安心して手軽にできる旅行を促進することは極めて重要である」「すべての人には旅をする権利がある」と謳われたことは画期的なことであったと言える。また同答申を受けて、96年に作成された「高齢者や障害者の利用に対応する宿泊施設のモデルガイドライン」には、ハートビル法を補完する形で、ハードに加えてソフト面での対応が幅広く盛り込まれている。

この段階で、特に新規事業にあたっては、「点」としての整備、改善が図られるようになってきた。しか

し、一部に線としての繋がりを見せつつあったものの、対象が“新規事業”、取り組みが“努力義務”といった理由から、面的な整備には至らないケースも多く、利用者や専門家などから指摘されるところとなっていた。

これを受けて、00年、受け入れ体制の“点から線”、“線から面”への整備を、公共交通事業者や市町村、関係各機関に求める「交通バリアフリー法」が制定されることになる。

表1 国レベルの主な取り組み

名 称	関係省庁等	年 月	特 徴
・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（「ハートビル法」）	旧建設省	94年6月公布、9月施行	不特定多数が利用する公共的性格を有する建築物（特定建築物）に対し、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるような措置を講ずる努力義務を課した
・観光政策審議会答申	旧運輸省	95年6月答申	「高齢者や障害者は日常生活の範囲が限られており、旅による充足感が他の人々より深い人々であり、このような人々が安心して手軽にできる旅行を促進することは極めて重要である」「すべての人には旅をする権利がある」と明言
・高齢者・障害者の利用に対応する宿泊施設のモデルガイドライン	旧運輸省、 （社）日本観光協会	96年3月発行	新築・増改築時にはハートビル法に基づく指導で、施設・設備等ハード面まで含めた対応が求められるが、このモデルガイドラインは「施設・設備等の整備による対応」に加えて、宿泊施設のスタッフによる「ソフト面の対応」や「器具・道具・標示等による対応」を幅広く盛り込んだ形で策定された
・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（「交通バリアフリー法」）	旧運輸省、 旧建設省、 旧自治省、 検察庁	00年5月公布、11月施行	上記一連のバリアフリー化への取り組みを経て成立。公共交通事業者や市町村などは、「点から線へ、線から面」の整備が求められる
・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の改正（「改正ハートビル法」）	国土交通省	03年4月施行	特定建築物の範囲の拡大、特別特定建築物の建築等についての利用円滑化基準への適合義務の創設など

2. 観光地における高齢者・障害者対応の現状と課題

交通バリアフリー法において、市町村は「重点整備地区における移動円滑化に係る事業の重点的・一体的な推進」を行うものとして位置づけられ、重要な役割を担うこととなった。しかしながら、重点整備地区内の整備の基本的事項を定める「基本構想」の策定状況を見ると、02年6月現在、作成済み及び作成予定の市町村は594、政令に定められた要件（「1日の利用者が5,000人以上である旅客施設が所

在する」）を満たす市町村に限れば64％に上るが、全国3,241市町村では僅かに18％に過ぎない。⁴⁾

基本構想策定の遅れをはじめとして、市町村レベルでバリアフリー化が思うように進展しないのはなぜなのか。本章では、県庁所在地（政令指定都市を含む）及び東京23区を対象としたアンケート調査により、市区レベルの高齢者・障害者対応の現状と課題を把握、整理することとした。

1 アンケート調査の実施概要

アンケート調査の実施概要（表2）及び回収状況（表3）は次の通りである。回収率は60.6％であった。

表2 アンケート調査実施概要

調査対象	・各県庁所在地（政令指定都市を含む）及び東京23区
送付先	・観光担当課
送付時期	・02年12月から03年1月
送付・回収方法	・郵送による配布、ファクシミリによる回収
設問内容	・高齢者・障害者旅行の増減、地域での取り組み状況（施策等）、実施予定施策、阻害要因等
備考	・回答にあたり、高齢者を“65歳以上の男女”、障害者を“身体障害者、知的障害者、並びに旅行をする上で特別な配慮を必要とする人”と定義した

表3 回収状況

	県庁所在地（政令指定都市を含む）	東京23区	合 計
送付件数	48	23	71
回収件数	30	13	43
回収率	62.5%	56.5%	60.6%

2 アンケート調査の結果概要

本節では、特に今後のバリアフリーのまちづくりの方向性を示唆する調査結果について、その概要をとりまとめている。

① 高齢者・障害者旅行の実態

来訪者数が「増えている」（かなり増えている・少しずつ増えている）との回答は、高齢者で37.2％、障害者で30.2％であった。統計データにもとづく回答は少なく、担当者の感覚によるところが大きいのが、高齢者・障害者の旅行は概ね増加傾向にあるものと言える（表4）。

② 福祉のまちづくり条例の有無

建築物に限らず、道路、公園などを対象とし、面としてまち全体の整備誘導を図る“福祉のまちづく

表4 高齢者・障害者旅行の実態

	今回調査	(参考) 日観協調査
■高齢者		
かなり増えている	7.0	5.6
少しずつ増えている	30.2	44.8
以前と変わらない	18.6	19.6
以前よりも減っている	0.0	0.7
不明・無回答	44.2	—
■障害者		
かなり増えている	0.0	0.0
少しずつ増えている	30.2	35.0
以前と変わらない	11.6	29.4
以前よりも減っている	2.3	0.0
不明・無回答	55.8	—

単位：％

(注) (社)日本観光協会調査データは『すべての人の旅行促進に向けて』(1995年3月)による(以下同様)

表5 福祉のまちづくり条例の有無

	今回調査	(参考) 日観協調査
ある	37.2	3.5
策定中	2.3	4.2
ない	58.1	79.7
不明・無回答	2.3	—

単位：％

り条例”が「ある」との回答は37.2％であった。「ない」が58.1％に上るが、こうした市区の多くは、「県(都)条例に準ずる」とのことであった(表5)。

③ 宿泊施設等への助成制度の有無

高齢者や障害者の受け入れのために、宿泊施設や観光施設が施設整備を行う場合の助成制度(補助制度、融資制度)が「ある」は23.3％にとどまった。財政的に厳しいためか、市区独自の助成制度は少なく、福祉のまちづくり条例同様、「県制度で対応」とするところが多い(表6)。

表6 宿泊施設等への助成制度の有無

	今回調査	(参考) 日観協調査
ある	23.3	2.8
ない	76.7	93.0
不明・無回答	0.0	—

単位：％

④ バリアフリー化施策の有無

バリアフリー化施策の有無については、ハード、ソフトともに、約6割の市区で実施されている(表7)。具体的には、ハード関連施策(表8)では「歩道の段差解消」「身体障害者用トイレの設置」が、ソフト面(表9)では「バリアフリーマップの作成」「ホームページを活用した情報提供」などが行われている場合が多い。

表7 バリアフリー化施策の有無

	今回調査	(参考) 日観協調査
■ハード面での実施施策		
ある	55.8	—
ない	41.9	—
不明・無回答	2.3	—
■ソフト面での実施施策		
ある	60.5	—
ない	37.2	—
不明・無回答	2.3	—

単位：％

表8 ハード面での実施施策

自治体	ハード面での実施施策	自治体	ハード面での実施施策
札幌市	地下鉄駅へのエレベーター・身障用トイレの設置 交差点部の視覚身障者誘導用ブロック、急勾配段差の補修 既設の公園のバリアフリー化	北九州市	小倉城のイス式階段昇降機の設置 小倉・黒崎駅周辺のバリアフリー化(歩道等) 施設へのエレベーターの設置
金沢市	歩道や段差の切り下げ 公共トイレの多目的化 歩道の誘導ブロックの設置	長崎市	グラバー園のバリアフリー化
甲府市	歩道のフラット化	鹿児島市	公共トイレのバリアフリー化 ノンステップバスの導入
長野市	公共施設のバリアフリーの促進	中心市街地歩道の整備	
静岡市	JR静岡駅、新幹線ホーム(3階)から改札口(1階)までのエレベーター・エスカレーター設置 静岡鉄道新静岡駅バスターミナルバリアフリー	荒川区板橋区	日暮里駅周辺について計画 「(仮称)板橋区中期総合計画」及び「板橋区バリアフリー総合計画」(H14策定)に基づき、計画的に整備していく(旅行促進に向けては行っていない)
神戸市	歩道の波うちの改善等 急な坂道へのベンチの設置 統一し、使いやすいサイン、点字ブロックのJIS化	北区	歩道段差解消、放置自転車撤去 駅周辺のバリアフリー化(エレベーター等の設置等) 公共施設のバリアフリー化、公園の整備 ※「旅行促進」とは明記されてはおりません
鳥取市	障害者にやさしい観光地づくり事業(本市を代表する観光地である鳥取砂丘に乗り入れ可能な車を自然公園財団に無償譲渡) 市観光案内所の窓口のバリアフリー化	品川区	側溝の段差解消・歩道の平坦化 視覚障害者誘導ブロック敷設 だれでもトイレ(車いす使用者、乳幼児を連れた者等だれでもが円滑に利用できるトイレの設置)
松江市	バス停整備(ノンステップバス導入) 公共トイレバリアフリー化 歩道整備	墨田区	道路バリアフリー整備事業
岡山市	公共トイレのバリアフリー化	世田谷区	道路バリアフリー化推進
広島市	交通バリアフリー法に基づく広島駅周辺の整備 市が設置・監理する公園・道路のバリアフリー化 その他の施設のバリアフリー化 ※ただし、旅行促進という観点からではない	目黒区	道路・公園のバリアフリー化推進 建築物(民間を含む)のバリアフリー化促進
松山市	ロープウェイ街景観整備事業(～H16) 道後温泉周辺の道路整備事業(～H17)	文京区	バリアフリーの道づくり
高知市	売店への脱着式スロープ設置	港区	歩道の段差解消 歩道改良、設置
(注)原則回答通りに記載している		目黒区	区立施設の新設、増設、改修時にバリアフリー化 鉄道駅エレベーター等整備事業補助等

表9 ソフト面での実施施策

自治体	ソフト面での実施施策	自治体	ソフト面での実施施策
札幌市	車いすガイドブックの作成 ホームページによる情報提供 DPI世界会議札幌大会(H14.10開催)用としてのバリアフリーマップの作成	岡山市	県作成のバリアフリーマップ(おでかけ便利帳) 障害者ふれあいマップ高松2001の作成
盛岡市	盛岡観光協会のホームページでバリアフリー観光マップによる情報提供をしている	高松市	ガイドマップの作成
新潟市	バリアフリーマップの作成	松山市	高知市障害者ガイドマップ
金沢市	バリアフリーマップの作成 ノンステップバスの市内運行	高知市	福祉ガイドブック2000
福井市	観光情報窓口における手話対応者の設置	北九州市	バリアフリーマップの作成
長野市	障害者向けホームページによる情報提供システム構築中	長崎市	城下町くまもとバリアフリーガイド(H13実施)
静岡市	バリアフリーマップの作成 イベントにおける介助スタッフの設置	熊本市	障害者福祉マップ 観光パンフレットに身障者用個室やトイレのあるホテルを紹介している
大津市	リフト付タクシーの運行委託 トイレマップの作成	大分市	南千住散策帳
神戸市	バリアフリーガイドマップの作成・配布 市内主要箇所のバリアフリー状況の調査 「神戸市内交通バリアフリー基本構想」の策定	那覇市	「やさしいまちのタウンガイド」作成(障害者福祉課H13作成)
奈良市	マップ作成	荒川区板橋区	バリアフリーマップ作成(H15.3完成予定)
松江市	ホームページによる情報提供 周遊バスの運行	北区	地域での周知と啓発 区民等のネットワーク化支援等 ※「旅行促進」とは明記されてはおりません
(注)原則回答通りに記載している		品川区	福祉マップホームページ作成中(H15.4開設予定)
		台東区	車いすトイレマップ浅草寺界わい編(H15年度改定予定)
		港区	港区バリアフリータウンマップ

(注)原則回答通りに記載している

写真1
情報バリアフリーに向けた
取り組み(岐阜県高山市)



写真2 高齢者や障害者が低料金で利用できる福祉
バス「のらマイカー」(岐阜県高山市)

⑤ 実施予定施策

今後実施を予定している施策では、歩道や段差の切り下げ等の「公共基盤整備」37.2%、高齢者や障害者等の「旅行者への情報提供」20.9%の比率が高い(表10)。

表10 実施予定施策

	今回調査	(参考) 日観協調査
公共基盤整備	37.2	46.2
施設整備の基準づくり	0.0	11.2
福祉のまちづくり条例の制定	0.0	4.2
建築基準条例の改正	0.0	0.0
施設整備等への補助・融資制度	0.0	0.0
研修・教育	2.3	8.4
旅行者への情報提供	20.9	5.6
啓蒙活動	0.0	5.6
その他	11.6	1.4
不明・無回答	27.9	—

単位：%

⑥ 阻害要因

高齢者・障害者の旅行促進、バリアフリー施策を推進していく上での阻害要因としては、「施設整備にかかわる費用を確保しにくい」48.8%との回答が突出して多い。以下、「課題に取り上げられたことがない」20.9%、「行政レベルでの福祉と観光等、横の連携が充分でない」14.0%と続くが、“超高齢化社

会”の到来を控えた現段階にあって、その認識の甘さが、強く指摘される結果となった(表11)。

表11 阻害要因

	今回調査	(参考) 日観協調査
課題に取り上げられたことがない	20.9	33.6
整備基準を策定していない	7.0	11.2
費用を確保しにくい	48.8	18.2
コンセンサスが得られない	2.3	1.4
旅行者からの要望が少ない	0.0	12.6
相談機関が少ない	0.0	0.0
横の連携が充分でない	14.0	7.0
その他	2.3	1.4
不明・無回答	4.7	—

単位：%

3. 今後の課題

1章で見てきたように、高齢者の旅行参加率は高く、国内宿泊観光レクリエーション旅行性年齢別市場シェアは、将来的にも、2010年には60代のシェアが20.4%(女性10.7%、男性9.7%)となるなど、有望市場であると言える(表12)。一方、障害者の旅行参加率も、バリアフリー化の進展に連れて高まりつつあるものと推察される。

90年代以降、我が国においても、高齢者や障害者が旅行しやすい環境が整いつつあり、国レベルでは、交通バリアフリー法の制定(00年)で、制度面では一定の成果を見るに至った。しかし、2章で見たように、そうした制度面での進展が、市町村レベルにおいては、具体的な対応策となって必ずしも活かされてきた訳ではない。

こうしたバリアフリー施策推進の阻害要因としては、アンケート調査でも、施設整備にかかわる「費用を確保しにくい」がトップに挙げられたが、確かにこれは、長引く不況による税収減、財政悪化を反映したものであると、理解もされる。

本来、バリアフリー化は、“高齢者にも、障害者にも、すべての人に住みよい町をつくる”、といったまちづくりの観点から取り組まれるべき事項あるが、財政的に厳しい現状では、いたしかたないことも言える。ましてや観光地であればなおのこと、コストと誘客効果との関連も問題視されることになる。

しかし、高齢化の急速な進行の中で、21世紀の観光地には、まさにこれに対応した変化が求められている。特にその観光地が個人・グループ客をメイ

表12 国内宿泊観光レクリエーション旅行性年齢別市場シェア（人数シェア）の推定

順位	1990年		2000年		2010年		2020年	
1位	20代 女	11.2%	50代 女	10.1%	60代 女	10.7%	40代 男	9.4%
2位	40代 男	10.5%	20代 女	9.4%	30代 男	9.6%	60代 女	9.0%
3位	20代 男	10.2%	50代 男	9.0%	60代 男	9.7%	50代 女	8.7%
4位	30代 男	9.0%	40代 男	8.9%	40代 男	8.7%	40代 女	8.2%
5位	50代 女	8.4%	60代 女	8.7%	50代 女	8.7%	60代 男	8.1%
6位	50代 男	8.0%	30代 男	8.7%	30代 女	8.0%	50代 男	7.6%
7位	40代 女	7.4%	20代 男	8.5%	50代 男	7.7%	30代 男	7.6%
8位	30代 女	6.9%	60代 男	7.8%	40代 女	7.6%	70代 女	6.5%
9位	60代 女	6.8%	40代 女	7.6%	20代 女	7.4%	70代 男	6.4%
10位	60代 男	6.1%	30代 女	7.1%	20代 男	6.7%	20代 女	6.3%

資料：性年齢別旅行回数は『観光の実態と志向』（（社）日本観光協会）各年データによる。

1990年のデータは1988、1990、1992の平均値をとっている。2000年は1998-2000の平均。

80歳以上の旅行回数は統計がないため、便宜的に70歳代の3割と見なしている。

15-19歳区分の数値は1990年以降は18-19歳の平均旅行回数をもとに算出したもの。

備考：年齢別人口は国勢調査1990、2000による。将来人口は『日本の将来推計人口』（2002/1：国立社会保障・人口問題研究所）中位推計による。

ンターゲットとするならば、今後の市場性等を勘案しても、高齢者・障害者への対応、バリアフリー化への取り組みは必要不可欠である。

本研究の結びにあたり、バリアフリーのまちづくり、観光地づくりに際しての大切な視点、今後の方向性を以下に提起しておく。

- ・ 高齢化社会に観光地として生き残るためには、まずバリアフリー化をまちづくりの観点で捉え、一部の人ではなく、多く人々の利用の可能性を追求し、コストの問題も含めて、皆が理解、納得できる施策を展開していくことが重要である。

観光地の今後の取り組みに際し、本研究が少しでもお役に立てば幸いである。

【補注】

- *1 高齢者の範囲は、健康面・心理面など個々人によって幅があり、必ずしも明確にはされていないが、65歳以上の者を高齢者とするのが一般的である。本研究もこれに従い、原則的には65歳以上の人を高齢者としている。
- *2 身体障害者の範囲については、「身体障害者福祉法」による障害程度等級基準がある。本研究もこれに準拠することとしている。
- *3 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。旧建設省、1994年6月公布、9月施行。
- *4 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。旧運輸省、旧建設省、旧自治省、検察庁、2000年5月公布、11月施行。

【参考文献】

- 1) 総務省：人口統計月報、2003年6月1日現在（確定値）
- 2) 国立社会保障・人口問題研究所：日本の将来推計人口、2002年1月推計
- 3) 内閣府：平成15年版障害者白書、p121
- 4) 国土交通省：交通バリアフリー法に基づく基本構想作成予定調査、2002年6月