

JICA事業における障害主流化の推進 分野別ガイダンスノート

都市・地域開発

目次

1. 障害者と都市・地域開発に関する基本的理解	1
2. 都市・地域開発分野における障害主流化の重要性	3
3. 障害の視点から見る都市・地域開発分野の問題	6
4. 事業における障害主流化の実践	8
巻末資料 1: 都市・地域分野において障害者のアクセスや参画を阻む障壁	16
巻末資料 2: 障害主流化の取組事例(都市・地域開発)	18
参考文献	21

基本を理解したい方は [1・2・3](#) を、
障害主流化に関する具体的なステップを知りたい方は [4](#) をご参照ください。

《ガイドランスノートが対象とする主な取組領域》

本ガイドランスノートでは、都市・地域開発分野の JICA グローバル・アジェンダ(課題別事業戦略)および「まちづくり」クラスター事業戦略に基づき、以下の 2 分野を主な取組領域とします。

- 1 **都市開発**: 都市マスタープラン(都市計画・開発マスタープラン、都市交通マスタープラン)、開発管理(土地利用規制、市街地開発事業制度、TOD 公共交通指向型開発(Transit Oriented Development: TOD、スマートシティ)、まちづくり(コミュニティまちづくり、エリアマネジメント)、G 空間(地理空間)情報の整備・活用など
- 2 **地域開発**: 地域総合開発、回廊開発(地域のコネクティビティを向上させることによる新たな成長機会の創出)など

なお、公共交通に関しては「運輸交通」、防災・災害復興に関しては「防災・復興」分野ガイドランスノートもご参照ください。

1. 障害者と都市・地域開発に関する基本的理解

都市・地域開発分野における障害主流化を推進する上で欠かせない、基本的な考え方について解説します。

(1) 障害と都市・地域開発

- 都市に居住する人口の割合は増加傾向にあり、2050年には世界の人口に占める都市人口の割合は70%に達すると見込まれています [1]。障害者人口が現在とほぼ同率で推移した場合、2050年の都市人口のうち、およそ10億人が障害者人口となることが予測されます [2]。
- 開発途上国では都市の急激な人口増加により、交通渋滞、インフラ整備不足など、生活環境の悪化が課題となっていますが、さらに気候変動による災害の甚大化など都市の安全も脅かされる中、障害者の生活にも様々な影響を及ぼしていると考えられます [2] [3]。

(2) 障害インクルーシブな都市・地域開発のアプローチ

- 障害インクルーシブな都市・地域開発を進めるにあたっては、障害者とみなされる人々に対する社会的排除や社会参加の制約そのものを障害ととらえる「障害の社会モデル」の視点が重要です。この視点に基づき、良好なインフラ、公共サービス、就労機会などへのアクセシビリティを確保するとともに、政策策定を含む多様な社会活動への障害者の参画を推進することが求められます。
- 施設・サービスのデザイン・設計はユニバーサルデザインを取り入れることが必要です。当初からバリアフリーの仕様を取り入れておくことで、施設・インフラのライフサイクルコストを低減するとともに、障害者に限らず、高齢者、子どもなど多様な利用者にとっても使いやすいものとなります [2]。
- 障害当事者が政策・施策の検討から事業のモニタリングに至るプロジェクトサイクルに参画することも重要です。障害の社会モデルに基づき適切でニーズに対応した効果の高い施策や対応には不可欠な取組です [2] [4]。
- 障害の多様性に加え、個人の性別、年齢、国籍、性的指向、社会的地位、文化的背景など、複数の社会的要因に留意することが必要です。これらの要因が重なり合うことで生じる経験や困難（交差性：intersectionality）の事例として、例えば、障害のある女性が直面する困難が挙げられます。都市・地域における様々な課題においても、交差性について留意することが求められます。

(3) 都市・地域開発とアクセシビリティ

- アクセシビリティは、すべての人が都市環境や経済活動に完全かつ効果的に参加するための不可欠な要素であり、持続可能でインクルーシブな都市・地域開発では、その中核に位置付ける必要があります [5]。
- アクセシビリティは、物理的環境、交通、情報通信、公共施設と、社会のあらゆるインフラ、サービス、活動に及びます [2]。アクセシビリティは複合的な概念であり、物理的要素、コストの規模や支払い能力などの経済的要素、コミュニティ・社会の安全性や特定の主体に対する受容性などの社会的要素によって決まります [6]。
- 空間的な移動を伴う場合、アクセシビリティは単一の施設やサービスだけでなく、最終的な移動を完了するために必要な、出発地から目的地に至るまでのすべての要素（歩行環境、交通機関、乗り継ぎ地点、施設の物理的環境など）を含む「移動の連鎖（Travel Chain）」を考慮することが必要です。また、スロープやエレベーターが遠い場所に設置され、車いすユーザーに遠回りを強いるような構造ではなく、障害のない人と同じようにスムーズに移動や乗り換えができることが大切です。プライバシー、安全性、防犯性といった観点についても十分な配慮が求められます。
- まず、インフラ整備やシステムの構築を可能とする統合的な土地利用計画、都市計画、交通計画、法規制の策定、実施・執行が必要です。有効な移動の連鎖のために、障害者自身の参加とそれを可能とする適切な補装具や介助等サービス、ユニバーサルアクセス、合理的配慮の組み合わせも求められます [4] [7]。障害インクルーシブな都市は、都市・地域開発とそのマネジメントの幅広い分野における積極的な対応と配慮によって形成されます。

2. 都市・地域開発分野における障害主流化の重要性

(1) 障害インクルーシブな都市・地域開発の必要性

- 障害者は、住環境、移動などで制度的・物理的・情動的な障壁に直面し、就労機会やアメニティへのアクセスが十分に確保されないなどの課題に直面します。交通事故等の安全や災害リスクの観点からも、障害者が不適切な環境におかれる事例が多いことが指摘されています。

- ヨーロッパ諸国 36 か国の 2020 年の調査では、平均 16%の障害者が適切な住宅の確保に深刻な困難を抱えているとしている [7]。また、ホームレスの人に占める障害者の割合は、障害のない人と比べて高い [8]。
- 国連の障害と開発報告書(2024 年)では、世界 90 か国の生産年齢人口に占める労働人口の割合は、障害のない人の 56%に対し、障害者が 27%としている。また、アジア・アフリカ 8 か国の調査では、平均で 30%の障害者が職場の就労環境に困難を感じているか、アクセスが困難と回答している [7]。
- 国連の障害と開発報告書(2024 年)では、先進国においても、車いす利用者が利用できない公衆トイレが 33%存在すると報告している [7]。

- 障害者が社会のあらゆる側面に主体的に参加できる生活を送るためには、インクルーシブな都市・地域の形成が不可欠です。

(2) 持続可能な開発目標(SDGs)達成への貢献

- 都市・地域開発分野における障害主流化は、SDGs の達成に大きく貢献します。ゴール 11 は「包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市および人間居住を実現する」を目指しており、障害者、女性、高齢者、子どもなどのニーズに特に配慮しながら、すべての人に対して安全かつ手ごろで持続可能な交通システムや、住宅および基本的サービスへのアクセスを提供することが求められています。また、安全で包摂的で利用可能な緑地や公共空間への普遍的アクセスの提供も掲げられています。

- ターゲット 11.1** 2030 年までに、すべての人々の、適切、安全かつ安価な住宅および基本的サービスへのアクセスを確保し、スラムを改善する。
- ターゲット 11.2** 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
- ターゲット 11.3** 2030 年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、すべての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。
- ターゲット 11.7** 2030 年までに、女性、子ども、高齢者および障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。

(3) 障害者権利条約の履行 [9]

- 障害者の権利に関する条約（障害者権利条約）では、第 3 条「一般原則」において個人の自律および自立、無差別、社会への参加と包摂、施設、サービス等の利用の容易さなどの原則を示すとともに、第 4 条で各締約国の義務として、法制度、政策・計画、ユニバーサルデザインの使用促進など、都市・地域開発に関連深い事項を定めています。
- 第 9 条「施設整備およびサービス等の利用の容易さ」は、都市・農村における物理的環境、輸送機関、情報通信、公共施設・サービスの利用機会への平等なアクセスを義務づけています。
- 第 20 条「個人の移動を容易にすること」も、個人の自立した移動を容易にするための効果的な措置を求めています。
- 第 19 条「自立した生活および地域社会への包容」、第 28 条「相当な生活水準および社会的な保障」は自立した生活と地域への包容、衣食住等相当な生活水準を維持する権利とその保障に向けた適当な措置をとることを確認しています。

(4) JICA グローバル・アジェンダ達成への貢献 [10]

- 「都市・地域開発」グローバル・アジェンダでは、その目的を「望ましい地域空間や地域社会を形成するという観点から、様々な開発資源を集め、調整し、最適な形で動員する機能を担う」とし、「地域の目指す姿を見据え、適切な土地の利用や施設の空間配置を定め、各主体の利害を調整し、計画、整備、運営管理等を行い、土地・空間機能を高めていく総合的なマネジメント機能を強化する」としています。
- 障害インクルーシブな取組は、障害者だけでなく、高齢者や子どもなど、多様な人々に共通するニーズに応えるものです。そのため、都市におけるサービス提供や地域開発における政策立案、計画策定から実施に至る都市・地域マネジメントに障害インクルーシブな取組を主流化することは、グローバル・アジェンダが志向する「誰一人取り残さない」、統合的な都市・地域形成に欠かせない取組です。

(5) ニュー・アーバン・アジェンダ [11]

- 2016 年に開催された国連住宅および持続可能な都市開発会議（HABITATIII）では、人間の居住に関する幅広い問題と急速に進展する都市化に対応するために、国際的な取組の方針をまとめたニュー・アーバン・アジェンダが採択されました。
- ニュー・アーバン・アジェンダは原則として、①誰も取り残さない、②持続可能でインクルーシブな都市経済の実現、③環境の持続可能性の確保を挙げています。障害者を含めたインクルーシブな都市を実現するため、多様なステークホルダーとの協力による国家および地方など適切なレベルでの都市政策の実施、ガバナンスの強化、長期計画、資金枠組みや手法について定めています。

3. 障害の視点から見る都市・地域開発分野の問題

(1) 障害者の適切な住居のアクセスの問題

- 教育や雇用へのアクセス等の複合的な状況から貧困に陥る障害者が多くなか、住宅困窮に直面する障害者の割合は高いと考えられます。また、ホームレスの人に占める障害者の割合は障害のない人も含めた全体と比較して高くなっています [8]。
- 都市の貧困層を中心に借地借家権や土地所有権の保証が十分になされず、強制退去の防止等が十分に機能していないことが指摘されます [12]。加えて、女性に対する借地借家権や土地所有に関する権利の保証がより不十分であるケースも見受けられます [8]。
- 住居を確保することができても、設計や仕様が障害や補装具等の利用に適さず、改装が必要となる場合が多くあり、経済的な負担が大きいと考えられます。また、必要な費用を負担できないために、不適切な環境での居住を強いられる障害者も少なくありません。
- 女性にとって水・電力等基礎インフラ、清潔でアクセシブルなトイレ等の衛生設備は特に重要です。しかし、これらの設備が未整備であったり、整備されていても仕様や設置場所に問題があるため、健康被害や暴力を受けるリスクがあることが指摘されています [13]。

(2) 移動とネットワークの問題

- 就労、教育、医療、日常生活に必要な各種サービスへのアクセシビリティは、移動に関する課題が大きく影響します。移動においては①補装具などの支援機器、②介助者などの人的な支援、③交通手段とその仕様、④動きやすい環境、⑤器具やサービスを利用するための資金などの条件がそろっている必要があります [7]。
- アクセシビリティは移動の連鎖(Travel Chain)がシームレスにつながっていることが不可欠です。公共交通機関だけでなく、トリップの起点と終点の施設等のアクセシビリティ、乗り継ぎ地点(トランジットポイント)、各交通手段の状況も、すべてアクセシブルである必要があります。スロープやエレベーターが遠い場所に設置され遠回りを強いられることがないなどの設計も必要です [14] [15]。また、誰もが移動しやすい環境を整えるには、歩きやすさや安全を確保することが重要です [6]。

(3) 経済機会へのアクセスと生活の質の問題

- 都市生活は、地方や農村と比べて、より多くの機会やサービスへのアクセスを提供する一方で、交通手段やインフラの仕様による物理的な性質、価格水準などの経済的な側面、差別・偏見等の社会的な状況、施設利用に関する規則といった制度に影響を受け、障害者が十分なアクセシビリティを確保できない懸念が指摘されます。
- 雇用へのアクセスが限られることによる経済的な困窮、生活の質が低いことやアメニティへのアクセスの不足などの問題も指摘されます。

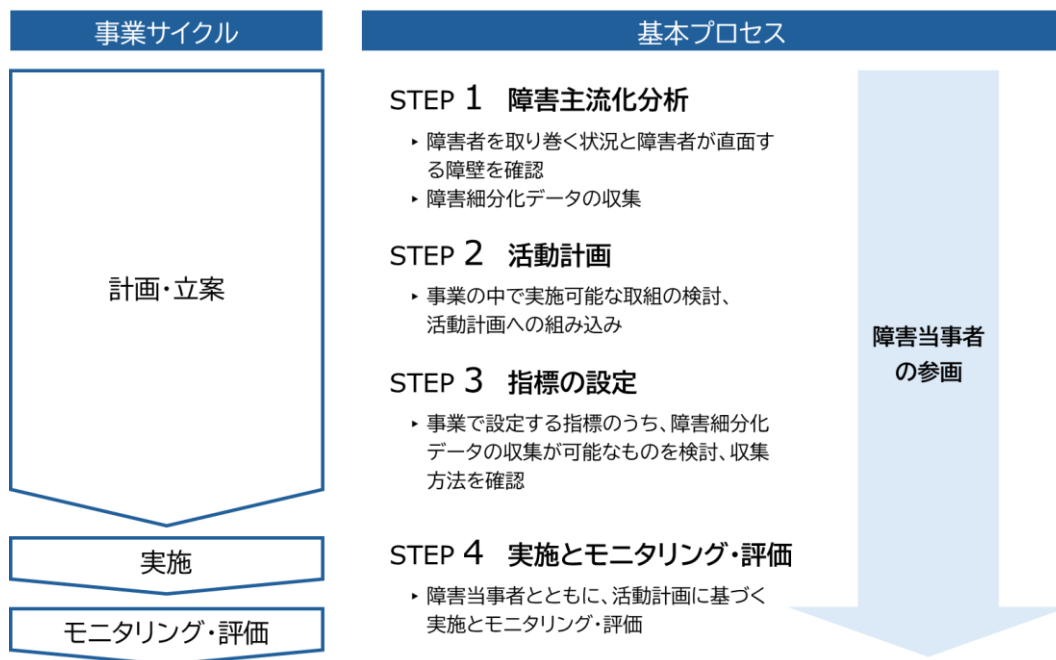
(4) 安全・安心の確保の問題

- 障害者が都市・地域において安全・安心に暮らすためには、交通事故、防犯、防災などの観点での配慮が必要です。
- 障害者が移動する際には、信号、標識、警告音、道路等の路面や障害物の状況などに気づきにくいことや、車いす等の補装具での通行に適した通路がないことなどから、事故にあいやすく、特に歩行者の死傷者が多いという問題があります [16]。
- また、障害者は偏見・差別を背景にした暴力にあうケースが多く、女性の場合、さらにリスクが高まります。
- 障害者が経済的な困窮から、ハザードに対する曝露が高い地域や都市基盤の整備が不十分な地域に居住している場合、災害時の被災リスクが高まります。また、教育や地域活動への参加機会が限られることで、災害への備えや知識が十分でないことも指摘されます。発災時には警報等の受信が困難であることが避難の遅れにつながります。また移動時や避難所の状況によっては避難が困難となることもあり、被災だけでなく、応急・復旧局面においても健康被害を受けやすくなります [14]。

4. 事業における障害主流化の実践

- 事業における障害主流化とは、各事業の計画、実施、モニタリング、評価のすべての段階に障害の視点を取り込み、実践することです。本ガイダンスノートでは、下図の基本プロセスで示す 4 つの STEP で障害主流化の実践方法を紹介しします。
- STEP 1～3 が事業サイクルの事業形成段階、STEP 4 が実施・終了後の段階にあります。事業終了までのすべての STEP を念頭に置きつつ、特に事業形成段階において障害主流化に取り組むことが重要です。
- なかでも、相手国政府からの要請書取り付けの段階において、障害主流化の取組や障害者が排除されるリスクについて、カウンターパートや JICA 現地事務所と協議を行うことが大切です。

《図：事業における障害主流化の基本プロセス》



- 技術協力、有償資金協力、無償資金協力の事業サイクルと各 STEP の関係性は下表のとおりです。

スキーム	事業サイクル	STEP
技術協力	基礎情報収集・確認調査、詳細計画／基本計画策定調査の特記仕様書作成時	STEP 1(分析)
	R/Dにおける Main Points Discussed(障害主流化に関する取組)、PDM、事前評価表作成時	STEP 2(活動計画) STEP 3(指標設定)
	本体事業特記仕様書作成、事業実施、モニタリングシート確認時	STEP 4(実施、モニタリング・評価)
有償資金 協力	基礎情報収集・確認調査、協力準備調査の特記仕様書、案件計画調書①作成時	STEP 1(分析)
	M/D、案件計画調書②③、審査調書、事前評価表作成時	STEP 2(活動計画) STEP 3(指標設定)
	事業監理、Project Status Report 確認時	STEP 4(実施、モニタリング・評価)
無償資金 協力	基礎情報収集・確認調査、協力準備調査の特記仕様書、案件計画調書①作成時	STEP 1(分析)
	M/D、案件計画調書②③、事前評価表作成時	STEP 2(活動計画) STEP 3(指標設定)
	事業監理、Project Monitoring Report 確認時	STEP 4(実施、モニタリング・評価)

STEP 1 障害主流化分析

- 事業の計画・立案時に、障害主流化分析を実施し、分野における障害者を取り巻く状況と障害者が直面する障壁を明らかにします。また、ターゲットグループに関し、障害細分化データを収集します。
- 障害主流化分析を通じて、事業の設計において障害者が排除されるリスクがないか、あるいは障害者に対して不利益や負の影響を及ぼす可能性がないかについても、十分に検討・確認してください。

JICA 国別障害関連情報には、JICA が事業を実施する 55 か国の障害に関する情報が国別にまとめられています。事業対象国のものがある場合は、まずそちらを確認されることをお勧めします。

1) 考える：事業と障害との関連性を考える

- 障害とプロジェクトとの関連性を明確にします。プロジェクトのどの部分が障害者と特に関連性が高いかを検討しましょう。

2) 尋ねる：障壁について、障害当事者(団体)に尋ねる

- 事業が対象とする都市・地域における、障害者の住宅、公共サービス、施設、移動等のアクセシビリティの状況や、計画・政策の策定や地域活動等への参画を妨げている障壁について、障害当事者(団体)に意見を尋ねてください。その際には、多様な障害種別の障害当事者や女性障害者等に、幅広く意見を尋ねるようにしましょう。
- そして、後述の STEP2～4 への参画も依頼してみましょう。
すべての段階において、障害当事者に参画してもらうことが大切です。

CHECK

障害当事者(団体)へのヒアリング方法を含め、共通ガイダンスノートでは、「4. 障害主流化の実践の具体的方法」で以下を紹介しています。ぜひご参照ください。

- ▶ 障害当事者の参画の方法
- ▶ 障害当事者の参画の形態
- ▶ 基礎的環境整備と合理的配慮
- ▶ 情報保障とアクセシブルフォーマットでの情報提供
- ▶ インクルーシブなイベント(会議、セミナー、研修等)の実施

- 以下は質問の例です。
 なお、障壁(例)については巻末資料 1 に整理していますので、参考にしてください。

障壁	質問(例)
制度的障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 現在の制度設計において、障害者の都市・地域における移動、施設等へのアクセスの向上を阻む障壁にはどのようなものがあるか (例: 学校、生活関連施設、公共機関等への移動およびアクセシビリティに関する基準、規制、ユニバーサルデザイン適用に関する規制が未整備、等)
物理的障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 学校、生活関連施設、公共機関等への移動やアクセスを阻む障壁として、地域や各施設周辺の歩行空間、公共交通機関等の物理的な状況はどのような状況か • 障害者が居住するのに適切でアフォーダブルな(手ごろな価格の)住宅が提供されているか
情報面の障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 公共機関、生活施設、公共交通、道路上の標識、案内がアクセシブルな方法で提供されているか
態度や意識上の障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通、公共サービス、各種施設の職員や従業員の障害者およびバリアフリーに対する意識・態度にはどのようなものがあるか

3) 確認する: 障害細分化データ¹を収集し、確認する

収集項目	情報源
<ul style="list-style-type: none"> • 事業が対象とする都市・地域において、安全な水、安全に管理された衛生関連施設(トイレなど)、保健、教育施設、公園等へアクセスできる障害者の比率 	<ul style="list-style-type: none"> • 政府統計 • 障害者に関わる省庁の報告書等
<ul style="list-style-type: none"> • 事業が対象とする都市・地域において公共交通機関を利用できる障害者比率 	<ul style="list-style-type: none"> • 障害当事者(団体)へのヒアリング
<ul style="list-style-type: none"> • 事業対象地域のターゲットグループの障害細分化データ(スラム、非正規居住地区の住民に占める障害者の割合等) 	
<ul style="list-style-type: none"> • 周縁化されているグループについてのデータも可能な範囲で収集(女性障害者、特定の民族、障害児等) 	

¹ 性別や年齢別のデータと同様の、障害の有無や機能障害別等のデータのこと。

4) 調べる：分野における障害者を取り巻く状況を調べる

収集項目	情報源
<ul style="list-style-type: none"> 都市・地域開発に関する法律、政策、戦略、行動計画などにおける障害者や障害インクルージョンの視点に立った内容の有無 	<ul style="list-style-type: none"> 政府文書
<ul style="list-style-type: none"> 障害者権利委員会による総括所見 (Concluding Observations) における第 9 条、第 19 条、第 20 条、第 28 条に関する記載事項 	<ul style="list-style-type: none"> 障害者権利条約 総括所見 <p>※障害者権利条約の 検索画面 (States parties reporting) で国と文書の種類を指定</p>
<p>ステークホルダー：実施におけるリソースおよび連携先</p> <ul style="list-style-type: none"> 障害者に関わる省庁・担当部署 障害当事者団体 JICA による障害と開発分野の活動実績 (技術協力、草の根技術協力、JICA 海外協力隊等) 障害と開発分野に国際協力実績のある国際援助機関や他二国間援助機関 	<ul style="list-style-type: none"> JICA 国別障害関連情報

STEP 2 活動計画 《事例は巻末資料 2 を参照》

- STEP 1 の障害主流化分析で確認した、分野における障害者を取り巻く状況と障壁を踏まえ、事業の中で実施可能な取組を検討し、活動計画に組み込みます。
- また、事業全体の計画にあたっては、事業の目的や計画が障害者のインクルージョンと参加を促進するものであり、障害者の隔離や孤立を助長するものとならないよう留意しましょう。

《障害主流化の取組(例)》

※優先度が高くかつ実現可能な項目を、障害当事者(団体)を含む関係者等と協議して決定する。

障壁	取組例
制度的障壁	<ul style="list-style-type: none"> インフラ、公共サービス施設、建造物に関するバリアフリーや合理的配慮等に関する法令、施行細則等規制、基準、標準運用ルールなどの整備 都市・地域におけるコンパクトでだれもが住みやすい都市・地域形成に向けた、障害細分化データなども活用した都市計画、地域計画、交通計画の策定 制度設計、政策、計画の策定や見直しにおける障害当事者の参画

障壁	取組例
物理的障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 年齢、性別、社会経済指標で細分化した障害統計データの整備 • 障害インクルーシブな都市・地域の基礎インフラ整備 • インフラ、施設等へのユニバーサルデザインの採用 • ユニバーサルデザイン、建築物等に関する基準等アクセシビリティに係る規制、基準等の許認可業務に向けた体制整備
情報面の障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 施設、交通に関する情報のアクセシビリティの確保（点字、音声、手話、分かりやすい言語や図・絵などアクセシブルフォーマットによる作成） • 災害に関する情報へのアクセシビリティの確保（ハザードマップ、気象・災害情報、早期警戒のフォーマット、伝達方法の改善、障害者が参加した防災教育、避難訓練の実施等） • 多様な手段による苦情申し立ての仕組みの確立
態度や意識上の障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 行政職員に対する障害と人権に関する研修の実施（障害者の権利、インクルージョンの原則、無差別でアクセシブルなサービス提供の方法など） • 一般、民間ビジネスを対象とした障害と人権に関する啓発等

出所： [2] [6]等を基に作成

STEP 3 指標の設定

- 事業で設定する指標（プロジェクト目標および成果の指標）のうち、障害細分化データの収集が可能なものを検討し、収集方法を確認します。

《例》

- プロジェクト目標の指標として政府・公共機関、学校・医療機関、公園、防災施設、交通施設等施設のアクセスの向上が設定されている場合、そうした機関等に「アクセスが可能となる、または利用した障害者数」を障害細分化データとして設定する。
- 都市計画マスタープラン等の策定であれば、「障害者が参加した研修、会議の割合／数」などを設定する。

- また、STEP 2 で計画した取組によって期待される成果(変化)を測る指標を検討し、既存の指標に統合、または追加します。以下は障害の視点を組み込んだ指標例です。

指標例
- 政策文書(制度、戦略、ガイドライン等)、技術的な基準、規則の策定過程における障害当事者へのコンサルテーションの有無、実施した場合のコンサルテーションの概要
- 障害視点が反映された政策文書の有無/数 (障害者のアクセシビリティ確保、サービス等へのアクセスに必要な付加的費用のための予算配分など)
- 都市整備事業により整備された施設(政府・公共機関、公園、防災施設、交通施設等インフラ、住宅等)の障害者の利用可否や利用者割合/数
- 地理空間情報等での障害者に関する細分化データの整備有無
- アクセシブルフォーマットで提供された災害ハザード情報の有無
- アクセシブルなフォーマットで提供された地図、交通アクセス、施設等の情報の有無/数
- 都市・地域開発計画・事業において、多様な手段による情報提供や苦情申し立て手段の有無/数
- 都市計画、交通計画や公共サービスに係る行政職員研修やマニュアルへの障害と権利に関するコンテンツの追加、研修実施有無/数

STEP 4 実施とモニタリング・評価

- 活動の実施とモニタリングにあたっては、障害当事者(団体)と連携し、活動内容が適切か、実施する活動、成果品、サービスがアクセス可能か、また利用しやすいかを確認しましょう。
- また、事業の活動の広報や実施が、障害者の多様性を尊重し、障害者の尊厳、権利、可能性を促進する形で行われているかについても十分留意してください。
- 評価にあたっては、障害主流化の視点に立った取組の実績とそれらの実施プロセス、および効果を確認します。以下の表は、障害主流化の視点に立った設問の例です。

《障害主流化の視点に立った設問例》

評価 6 項目	設問例
妥当性	<p>相手国の開発政策・開発ニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> 障害主流化の取組が、相手国の障害政策あるいは当該分野の政策で掲げられた優先取組とその内容に合致しているか <p>事業計画やアプローチの適切性</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業形成時に、障害主流化について検討が行われたか 案件形成時に、障害者や障害当事者団体からの情報収集が実施されたか 事業実施プロセスにおいて、障害当事者の参画が推進されたか 特定の障害の種類や、特定の障害者のグループ(女性障害者、少数民族、マイノリティなど)を排除しない方法が取られたか
整合性	<p>日本政府・JICA 開発協力方針との整合性、JICA 内の他の事業との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> 障害主流化の取組は日本および JICA の方針に整合していたか 障害主流化の取組を推進するために、JICA の他事業と連携がなされたか <p>国際的枠組み等との協調</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業は障害者権利条約に整合していたか 障害主流化の取組が、SDGs などの国際目標の達成に貢献したか
有効性	<ul style="list-style-type: none"> 障害主流化の取組により、障害者に対して達成された成果はどの程度か 障害主流化の取組は、事業目的・成果の達成に貢献したか
インパクト	<ul style="list-style-type: none"> 障害主流化の取組により、正の長期的あるいは間接的効果が生じることが予想できるか (例：障害者のリーダーシップの醸成、障害者の意思決定過程への参画、制度の改定など) 障害主流化の取組を実施しなかった、あるいは障害主流化分析が不十分であったために、負の間接的効果は発現していないか (例：障害者に対する差別やスティグマの助長など)
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 障害主流化の取組は、計画された予算・期間の下で達成されたか 障害者など特定の集団の利用を想定しないことで事業効率性を優先していないか
持続性	<ul style="list-style-type: none"> 障害当事者(団体)が、今後も障害主流化のプロセスに関わるか 障害者に対し達成された成果の継続が適切に計画されているか 事業で確立した行政サービスや制度は、障害者の平等と参加を確保した形で今後も波及・維持されていくか

巻末資料 1: 都市・地域分野において障害者のアクセスや参画を阻む障壁

障害者は都市・地域において、国情や経済発展、各種インフラの整備の状況により度合いや性質の違いはありますが、制度的・物理的・情報面・態度的な複合的障壁に直面しています。障害者の人権を明示した政策・基準・規範の未整備、さらにこうした政策策定や個別の施設整備の設計・デザインへの障害当事者(団体)の参画が不十分といった政策・制度の障壁、障害者を取り巻く地域社会全体の意識上の障壁があります。また、物理的障壁は、住宅、地域の交通やその他の公共施設単体に関する障壁だけでなく、都市・地域全体のインフラの未整備、接続性など、面的に存在していることを認識する必要があります。

《都市・地域開発において障害者が直面する障壁》

障壁	具体例
制度的障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 法規制・政策の未整備： <ul style="list-style-type: none"> - 障害者権利条約、国際人権規約に対応する国内法の未整備 - 施行法・細則など施行・執行に係る制度整備不足 • インフラ・公共サービス施設、建造物に関するバリアフリーに関する基準・規制の整備が不十分： <ul style="list-style-type: none"> - アクセシビリティにかかわるインフラ、公共サービス施設におけるバリアフリー、合理的配慮に関する基準、規制の未整備 - 住宅・店舗・建造物等の建築基準等での基準、規制の未整備 - 基準・規制の行政の施行体制、能力、資金の不足 • モニタリングや苦情申し立ての機能の未整備： <ul style="list-style-type: none"> - 障害当事者(団体)も参加した政策・施策実施に関するモニタリングの不十分さ、苦情申し立ての仕組みの未整備 • 障害別統計データの不備： <ul style="list-style-type: none"> - 障害者の人数や支援ニーズが把握されておらず、十分な予算確保が行われていない
物理的障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 都市・地域における基礎インフラの未整備： <ul style="list-style-type: none"> - 円滑な移動が可能な環境の欠如 - サービスへのアクセスを困難にするインフラ整備の遅れ - 無秩序な開発とスプロールによるサービス拠点の分散 • 適切でアフォーダブルな住宅の供給不足： <ul style="list-style-type: none"> - アフォーダブルな住宅の供給量の不足 - 住宅およびその周辺の施設の設計、仕様がバリアフリーでない • 各種施設等の設計や仕様のアクセシビリティ： <ul style="list-style-type: none"> - 上下水道、トイレ、廃棄物処理等の施設の供給不足と設計や仕様がバリアフリーでない、または障害者の利用が容易でない - 道路、交通インフラがバリアフリーでない

障壁	具体例
	<ul style="list-style-type: none"> - 公共施設、商業施設など生活に必要な施設、公園等アメニティ、レクリエーション施設がバリアフリーでない • 経済的状況、人的な支援の不足： <ul style="list-style-type: none"> - 生活を支える補装具、適切な住居の確保や既存住居の整備を困難にする貧困、雇用アクセスの不足等経済状況 - 日常の行動を可能にする補装具や介助者、利用可能な交通手段の不足、必要なサービス等にアクセスするための資金などの不足
情報面の障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 施設、交通に関する情報へのアクセシビリティの欠如： <ul style="list-style-type: none"> - 施設に関する情報、公共交通や道路上の標識、案内板などがアクセシブルなフォーマットで提供されていない • 災害に関する情報へのアクセシビリティの欠如： <ul style="list-style-type: none"> - 災害に関する情報、早期警戒や避難情報等の伝達方法が一媒体に偏るなどアクセシブルなフォーマットで提供されていない
態度や意識上の障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 政府、行政職員、公共サービス提供にかかわる職員の知識、意識の欠如： <ul style="list-style-type: none"> - 政府や行政職員における、障害と人権に関する知識と意識啓発の不十分さ - 公共交通や公共サービスを提供する機関の職員の、障害と人権、バリアフリーに関する知識不足 • 一般の障害者に対する偏見・差別： <ul style="list-style-type: none"> - 障害者の居住やサービス利用に関する、コミュニティや社会にある障害に対する偏見・差別

巻末資料 2: 障害主流化の取組事例(都市・地域開発)

(1) 面的な整備および障害当事者参加を重視した法制度整備(日本) [17]

日本では、公共施設や交通機関の利用における高齢者や障害者の利便性向上を目的として、1994年に「ハートビル法」(特定建築物のバリアフリー化)、2000年に「交通バリアフリー法」(駅や車両等のバリアフリー化)が制定された。2006年にこの二つの法律が統合され、バリアフリー法が制定された。

バリアフリー法は政策の対象を「点」から「面」へ、「施設」から「移動の連続性」へと拡大し、ユニバーサルデザインに基づく誰もが利用しやすい都市環境整備を目指している。これに基づき、本法とその後の制度改善の特徴は①面的なバリアフリー施策、②基準設定による制度的障壁の除去、③障害当事者参画による政策・制度のスパイラルアップの三点に対応する施策を盛り込んだことである。この主な施策は下表のとおりである。

《バリアフリー法における各種施策》

施策	内容
バリアフリー基本構想と移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の策定 [18] [19]	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー基本構想では、市町村が重点整備地区等を設定し、面的かつ一体的なバリアフリー化を推進することが可能。障害当事者等による移動環境の点検・検証や住民による提案制度も設けられている 移動等円滑化促進方針では、合意形成や事業化に要するタイムラグを考慮し、事業化の動きがなくとも市町村全域の方針を共有可能
施設整備の具体的な基準設定 [20] [21]	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー法では整備義務化の対象主体を拡大。地方自治体が条例で地域状況に応じた基準設定も可能 建築設計標準では、建築物のハード・ソフト両面の標準的整備の計画・具現化方法を提示。移動等円滑化基準では、駅・車両・駐車場・都市公園・道路等を対象に、高齢者や障害者の移動しやすさを確保する構造・設備・案内等の基準を規定
障害当事者参加の仕組みとスパイラルアップの仕組み [22] [23] [24]	<ul style="list-style-type: none"> 関係機関、障害当事者、施設設置管理者等で構成される「移動等円滑化評価会議」において、定期的にバリアフリー化の状況を評価・検証² 「建築プロジェクトの当事者参画ガイドライン(2025)」では、建築プロジェクトの構想段階から維持管理までの当事者参加の手法を明示

² 具体的な取り組みとして、東京オリンピック新国立競技場整備では、障害者や高齢者ら当事者とワークショップを実施し設計に反映した。

(2) 住民や専門家の参画によるアクセシブルなインフラ開発(ベトナム) [25]

2017年から2024年にかけて、世界銀行の支援のもと、ベトナム国内7都市を対象に持続可能な都市インフラの整備を目的とした「Vietnam Scaling Up Urban Upgrading Project」が実施された。本プロジェクトは、急速な都市化に対応しつつ、高齢者や障害者を含む多様な市民が等しく開発の恩恵を受けられるよう取り組まれた。

本プロジェクトでは、計画段階からユニバーサルデザインの専門家や障害当事者を含む多様なステークホルダーが関与し、実地調査やアクセシビリティ監査を通じて策定された技術基準や設計方針には、インフラ開発におけるユニバーサルアクセスの設計原則が組み込まれた。また、住民参加型意思決定を重視し、準備段階で99.1%、実施段階でも97.8%の世帯が定期的な会合に参加している。住民は技術基準や設計内容について議論を行い、特に障害者や高齢者、女性など多様な立場の意見が公平に集約されるよう、各世帯を訪問して意見聴取を行うなどの取組もなされた。こうしたプロセスにより、計画から実施に至るまで一貫して利用者視点が担保され、物理的インフラ整備においてアクセシビリティを確保するための具体的な配慮が実現された。

(3) 包摂性を重視した事業計画立案・策定と都市環境の評価(スペイン) [26] [27] [28] [29]

スペイン・バルセロナ市は、基礎的な公共サービスやアメニティへのアクセシビリティを確保し、インクルーシブなまちづくりを進めてきた。また、「ピープル・ファースト(人間中心)」の都市の構築を目指しており、その中で、「その場所に暮らす人々を主な構成要素とする生態系(エコシステム)」として都市を捉える「エコシステムミック・アーバニズム(Ecosystemic Urbanism)」という理論を提唱している。バルセロナ市は本理論に基づき4つの評価軸と45の指標で都市環境を測定し、評価軸の一つとして「社会的包摂性」を挙げている。これは、異なる所得層や文化・民族背景を持つ人々の住宅環境や公共施設へのアクセス、施設までの所要時間などを基に評価するものである。

また、同市はその都市開発の理念に基づき、「スーパーブロック構想」を推進している。本構想は、複数街区を一体化して歩行者優先空間を創出するものである。各街区中、車両の進入を制限することで生み出された空間を、コミュニティで決めた整備方針や使い方に基づき活用し、歩行者空間や公共空間の提供、緑化などを実現している。本構想の計画段階では、同市は、障害当事者も参加したアクセシビリティ確保に関するプラットフォームである「バルセロナ・アクセシビリティ委員会(Mesa de Accesibilidad de Barcelona)」と協働し、ユニバーサルアクセスに関する基準等を共同で策定した。これにより、ブロック内では段差や障害物の排除、視覚障害者向けの誘導用ブロックを設置した歩道や案内板・案内装置などの設置が進み、障害者や高齢者を含むすべての人が安全に移動できるようになっている。

ブロック内での都市環境や市民団体によるイベントなどの活動量は上述の指標に基づき測定され、その結果をもとに合理的かつ効果的な政策の策定が進められている。

同市では、市民参加型デジタルプラットフォーム「Decidim」や「参加型予算制度」を通じ、市民自身がプロジェクト提案や施策の実施に参加できる仕組みも整えられている。「スーパーブロック構想」の推進でも、このプラットフォームが活用されている。障害者や子ども・若者などの参加を促す特別セッションを設け、市民全体の意見を取り入れる工夫もなされている。同市では、常に市民を中心に捉え、恒常的に意見を吸い上げ、予算措置によって施策が実現され、効果を適切に評価するための、継続的かつ自律的な制度設計がとられている。

参考文献

1. United Nations Conference on Trade and Development. Handbook of Statistics 2024. (オンライン) 2024 年. (引用日: 2025 年 4 月 10 日.)
<https://unctad.org/publication/handbook-statistics-2024>.
2. Disability Inclusive and Accessible Urban Development Network. The Inclusion Imperative: Towards Disability-inclusive and Accessible Urban Development. (オンライン) 2016 年. (引用日: 2025 年 5 月 10 日.)
<https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Housing/Disabilities/CivilSociety/CBM-TheInclusionImperative.pdf>.
3. World Health Organization, World Bank. World Report on Disability. (オンライン) 2011 年. (引用日: 2025 年 5 月 10 日.) <https://www.who.int/teams/noncommunicable-diseases/sensory-functions-disability-and-rehabilitation/world-report-on-disability>.
4. World Bank. Kotaku Guideline for Disability Inclusion. (オンライン) 2023 年. (引用日: 2025 年 8 月 12 日.)
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099819401222443265/pdf/IDU175f35c9f149be1458318ec61979fcfa7dd5e.pdf>.
5. Department of Economic and Social Affairs of the United Nations(DESA). Accessibility and Disability Inclusion in Urban Development. (オンライン) (引用日: 2025 年 3 月 20 日.) <https://www.un.org/disabilities/documents/2015/accessibility-urbandevelopment.pdf>.
6. Institute for Transportation & Development Policy (ITDP), World Enabled. Access and Persons with Disabilities in Urban Areas. (オンライン) 2022 年. (引用日: 2025 年 3 月 18 日.) <https://itdp.org/publication/access-for-all-persons-with-disabilities/>.
7. United Nations. Disability and Development Report 2024. (オンライン) 2024 年. (引用日: 2025 年 4 月 8 日.) <https://reliefweb.int/report/world/disability-and-development-report-2024-accelerating-realization-sustainable-development-goals-and-persons-disabilities>.
8. UN Habitat. Housing for Persons with Disabilities. (オンライン) 2015 年. (引用日: 2025 年 7 月 10 日.) [https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/right%20to%20accessible%20housing%20Final%20word%20footnotes%20%20JO%2004%2008%20%202016%20\(3\).pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/right%20to%20accessible%20housing%20Final%20word%20footnotes%20%20JO%2004%2008%20%202016%20(3).pdf).
9. 国際連合. 障害者の権利に関する条約. (オンライン)
https://www.mofa.go.jp/mofaj/fp/hr_ha/page22_000899.html.
10. 国際協力機構(JICA). グローバル・アジェンダ(都市・地域開発). (オンライン) 2022 年. (引用日: 2025 年 3 月 20 日.)
<https://www.jica.go.jp/activities/issues/urban/index.html>.
11. UN-Habitat. ニュー・アーバン・アジェンダ(和文). (オンライン) 2016 年. (引用日: 2025 年 5 月 10 日.)
https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/bunyabetsu/bunya/page18_000146.html.

12. Special Rapporteur on Adequate housing. Guiding Principle on Security of Tenure for the Urban Poor. (オンライン) 2014 年. (引用日: 2025 年 7 月 10 日.)
<https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Issues/Housing/Guide-SecurityTenureGuidelinesEN.pdf>.
13. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). A crisis on the horizon: Ensuring affordable, accessible housing for people with disabilities. (オンライン) 2021 年. (引用日: 2025 年 7 月 10 日.)
https://www.oecd.org/en/publications/crisis-on-the-horizon-ensuring-affordable-accessible-housing-for-people-with-disabilities_40e857a1-en.html.
14. Patrick, M. ほか. Delivering Inclusive Design in Cities: A Global Action Report. (オンライン) (引用日: 2025 年 7 月 10 日.) www.at2030.org/inclusive-cities.
15. World Bank. Building Code Checklist for Universal Accessibility. Global Facility for Disaster Risk Reduction. (オンライン) 2025 年. (引用日: 2025 年 7 月 25 日.)
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099012725142095036/pdf/P1760681fae1720ec1883910910368435cb.pdf>.
16. Vinand M Nantulya R, Reich Michael. The neglected epidemic: road traffic injuries in developing countries. (オンライン) 2002 年. (引用日: 2025 年 5 月 9 日.)
<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC1123095/>.
17. 国土交通省総合政策局安心生活政策課. バリアフリー法に基づく取組の状況と今後の課題. (オンライン) 2014 年. (引用日: 2025 年 8 月 8 日.)
<https://cir.nii.ac.jp/crid/1520009407557157376>.
18. 東京都都市整備局. 面的なバリアフリー化の取組について. (オンライン) 2024 年. (引用日: 2025 年 6 月 25 日.)
https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/machizukuri/chiki_shuyaku/machizukuri_link/area.
19. 国土交通省. 移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドラインの改訂について. 国土交通省. (オンライン) (引用日: 2025 年 8 月 25 日.)
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001387556.pdf>.
20. 国土交通省. 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. (オンライン) 2025 年. (引用日: 2025 年 8 月 8 日.)
https://www.mlit.go.jp/report/press/house05_hh_000658.html.
21. 国土交通省. バリアフリー法関連情報. (オンライン) (引用日: 2025 年 8 月 6 日.)
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/index.html>.
22. 国土交通省. 移動等円滑化評価会議. (オンライン) (引用日: 2025 年 8 月 6 日.)
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000160.html.
23. 国土交通省. 建築プロジェクトの当事者参画ガイドライン. (オンライン) 2025 年 5 月. (引用日: 2025 年 8 月 21 日.)
https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/jutakukentiku_house_fr_000049.html.
24. 独立行政法人日本スポーツ振興センター. 新国立競技場整備事業におけるユニバーサルデザインワークショップについて. 独立行政法人日本スポーツ振興センター. (オンライン) 2019 年. (引用日: 2025 年 8 月 25 日.)

<https://www.jpnsport.go.jp/newstadium/Portals/0/sonota/universaldesignworkshopnitsuite.pdf>.

25. World Bank. Learning from Vietnam's Urban Upgrading Projects. (オンライン) 2020年. (引用日: 2025年6月2日.)
https://www.thegpsc.org/sites/default/files/vietnam_urban_upgrading_draft_202004_rev_0.pdf.
26. 鷺尾和彦. 車道の使い方を市民が決める。バルセロナの「スーパーブロック計画」とは. (オンライン) 2020年. (引用日: 2025年7月1日.)
<https://forbesjapan.com/articles/detail/36266>.
27. RuedaSalvador. Superblocks for the Design of New Cities and Renovation of Existing Ones: Barcelona's Case. (オンライン) 2018年. (引用日: 2025年8月6日.)
<https://feut.org/wp-content/uploads/2017-RUEDA-S.-SUPERBLOCKS-FOR-THE-DESIGN-OF-NEW-CITIES-AND-RENOVATION-OF-EXISTING-ONES-BARCELONAS-CASE.pdf>.
28. Barcelona City. New participatory budgets: decide what's best for your neighbourhood. (オンライン) (引用日: 2025年8月19日.)
https://www.barcelona.cat/barcelona-pel-clima/en/news/new-participatory-budgets-decide-whats-best-for-your-neighbourhood-1439847?utm_source=chatgpt.com.
29. 生活総研. CITY BY ALL. (オンライン) 2021年. (引用日: 2025年9月8日.)
<https://seikatsusoken.jp/seikatsuken2050/16819/>.