

独立行政法人 国際協力機構

マレーシア国
バリアフリー社会化計画
情報収集・確認調査

2009 年 11 月

調査状況



1. 障害当事者組織 (BEAT) とのミーティング・ヒアリング調査



2. 関連省庁・部局へのインタビュー (運輸省、女性家族社会開発省等)
(写真: 省庁の集中するプトラジャヤ市)



3. 都市行政へのインタビュー
(写真: クアラルンプール首都特別市)



4. 交通機関へのインタビュー
(写真: マレーシア国営鉄道公社)



5. 交通機関視察調査
(写真: ラピド KL 運行の超低床バス車内)



6. 障害当事者組織 (BEAT) との交通機関視察調査 (写真: KL セントラル駅)

マレーシア国バリアフリー社会化計画情報収集・確認調査

目 次

目次.....	TOC-1
略語一覧.....	i
第1章 調査結果概要.....	1
1-1 調査の目的.....	1
1-2 調査の背景.....	1
1-3 団員構成.....	2
1-4 調査日程.....	2
第2章 調査内容.....	4
2-1 障害者関連及びバリアフリー整備に関する法制度.....	4
2-2 バリアフリー整備関係者.....	6
2-3 各機関と制度の関係分析.....	10
2-4 バリアフリー化動向.....	13
2-5 バリアフリー化が進んでいる交通機関・都市開発の事例調査.....	26
2-6 開発機関による取り組み.....	34
第3章 調査結果の分析.....	38
3-1 現状認識.....	38
3-2 要因分析.....	40
3-3 現状の課題.....	42
第4章 提言及び今後の課題.....	46
4-1 課題分析からの提言.....	46
4-2 今後の検討課題.....	50
第5章 まとめ.....	55
5-1 調査の目的.....	55
5-2 現況概要.....	55
5-3 調査結果.....	56
5-4 今後に向けての提言.....	58

付録1: インタビュー調査議事録（10月12日～10月17日）

付録2: 視察調査結果記録（10月14日～10月16日）

付録3: 収集資料一覧

図表目次

図 2-4-1	交通事業におけるバリアフリー化の推移	14
図 2-4-2	都市行政におけるバリアフリー化の推移	15
図 2-4-3	国家障害者審議会（National Council for Persons with Disabilities）	16
図 2-4-4	クアラルンプール首都特別市内公共交通路線図	21
図 3-2-1	「マ」国におけるバリアフリー社会形成に関する問題構造	41
図 4-2-1	バリアフリー社会化を促進するステークホルダーグループとその連携	53
表 1-4-1	現地調査日程	2
表 2-3-1	日常生活における移動の連続性確保に関する要素とその整備 / 規制主体、関連法規、規準	12
表 2-4-1	ユニバーサルデザイン技術検討委員会（2009 年 6 月 26 日付）	17
表 2-4-2	交通技術検討委員会	17
表 2-4-3	国家重点課題分野(NKRA)	18
表 2-4-4	国家重点課題分野「都市公共交通の改善」における課題分野	18
表 2-4-5	課題分野対応に向けた運輸省による他組織との連携状況	19
表 2-4-6	取り組みの現状を確認した交通機関と対象施設	21
表 2-4-7	ラピド KL 施設バリアフリー化状況	22
表 2-4-8	バリアフリー整備実施駅	23

略語一覧

略語	英語（/ マレー語）	日本語（特性）[所属]
APCD	Asia Pacific Development Center on Disability	アジア太平洋障害者センター
BEAT	Barrier-Free Environmental And Accessible Transport Group	バリアフリー環境・アクセシブル交通グループ (障害当事者組織ネットワーク)
BF	Barrier-Free	バリアフリー
CBR	Community Based Rehabilitation	地域に根ざしたリハビリテーション
CSR	Corporate Social Responsibility	企業の社会的責任
DSM	Department of Standard Malaysia	マレーシア技術標準局 [科学技術環境省]
DB	City Hall / <i>Dewan Bandaraya</i>	首都特別市
EPU	Economic Planning Unit	経済計画局 [首相府]
ERL	Express Rail Link	クアラルンプール国際空港エクスプレス
ISO	International Organization for Standardization	国際標準化機構
JICA	Japan International Cooperation Agency	国際協力機構
JKR	Public Works Department of Malaysia / <i>Jabatan Kerja Raya</i>	公共事業局 [公共事業省]
JKT	Local Government Department / <i>Jabatan Kerajaan Tempatan</i>	地方開発局 [住宅地方政府省]
KL	Kuala Lumpur	クアラルンプール
KLIA	Kuala Lumpur International Airport	クアラルンプール国際空港
KPKT	Ministry of Housing and Local Government / <i>Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan</i>	住宅地方政府省
KTM	Malayan Railway / <i>Keretapi Tanah Melaya</i>	マレーシア国営鉄道
KTMB	Malayan Railway Limited / <i>Keretapi Tanah Melaya Berhad</i>	マレーシア国営鉄道公社
LCCT	Low Cost Carrier Terminal	格安航空会社専用ターミナル

LPKP	Commercial Transportation License / <i>Lembaga Pelesenan Kendaraan</i> <i>Perdagangan:</i>	商用車登録局 [運輸省]
LRT	Light Rail Transit	軽量軌道交通
MAHB	Malaysia Airport Holding Berhad	マレーシア空港ホールディング社
MAS	Malaysia Airlines	マレーシア航空
MB	City Council <i>/ Majlis Bandaraya</i>	特別市
MHA	Malaysian Highway Authority	マレーシア高速道路公社
MOT	Ministry of Transport	運輸省
MP	Municipal Council <i>/ Majlis Perbandaran</i>	一般市
MS	Malaysian Standard	マレーシア規格
MWFC	Ministry of Women, Family and Community Development	女性家族社会開発省
NKRA	National Key Result Area	国家重点課題分野
NGO	Non-governmental Organization	非政府組織
NTCC	National Transit Transport Coordinating Committee	通過運送課 [運輸省 陸上課]
ODA	Official Development Assistance	政府開発援助
OKU	Persons with Disabilities <i>/ Orang Kurang Upaya</i>	障害者
PBT	Local government <i>/ Pihak Berkuasa Tempatan</i>	地方自治体
PLUS	PLUS Expressways Berhad <i>Projek Lebuh raya Utara Selatan</i> <i>Berhad</i>	プラス・エクスプレスウェイズ (マレーシア最大の高速道路運営会社)
PWDs	Persons with Disabilities	障害者
SIRIM	Standards and Industrial Research Institute of Malaysia	マレーシア標準工業研究所
SPC	State Planning Committee	州政府計画委員会
SPNB	Syarikat Prasarana Negara Berhad	シャリカット=プラサラナ=ナショナル社 (政府系公共交通会社)
UBBL	Uniform Building By-Laws	統一建築物細則
UD	Universal Design	ユニバーサルデザイン

UNDP	United Nations Development Programme	国際連合開発計画
UNESCAP	United Nations Economic and Social Commission for Asia and Pacific	国際連合アジア太平洋経済社会委員会
WHO	World Health Organization	世界保健機関

第1章 調査結果概要

1-1 調査の目的

本案件はマレーシア国（以下、「マ」国）において社会的弱者、特に障害者の自立生活を支援するための政策・法制度の整備状況、及び都市、交通機関におけるバリアフリーの達成状況についての情報収集、さらに達成化されていない点については問題分析を行い、国際協力機構（以下「JICA」）による今後の協力の方向性を検討するための基礎情報とするものである。

1-2 調査の背景

発展途上国における公共施設の整備状況は、その量・質ともに多くの課題を有している。整備の道筋としては必要量の確保から始まり、経済的な余裕と社会的な意識の向上、そして政治的リーダーシップのもとに、質への転換が図られる構図が想定される。さらに、社会サービス、特に社会的弱者を対象としたプログラムの実施は、さらに時間を要するものとなっている。2008年の国連障害者の権利条約の発効に代表されるように、経済的状况によらず社会的弱者と呼ばれる障害者、高齢者、子供などを含んだ社会形成を進める動きが活発になりつつあるものの、実際には各国が多くの困難を抱えておりその実現には至っていない。

「マ」国では急速な経済発展を遂げた1990年代を経て、生活の質の向上、社会環境の改善への需要が高まり、草の根から政策まで様々な方策が採られてきた。特に地域に根ざしたりハビリテーション（Community Based Rehabilitation、以下「CBR」）の取り組みは諸外国に比して積極的であり、障害者とその周辺住民、家族のメインストリーミング化を目指したCBRや、障害者自身をエンパワメントする職業訓練、教育機会の創出に向けた政策等、その取り組みは多岐に渡る。これらの経験は第一次アジア太平洋障害者の十年（1993-2002年）において他国をけん引し、その成功に大きく寄与したものと見える。さらに第9次「マ」国計画（2006-2010年）では社会的弱者を対象としたプログラムが強化されており、2008年には障害者法が制定された。それに伴い障害者計画（5カ年）及び政策が作成された。同法律は国連障害者の権利条約の内容を反映しており、機会の均等やアクセシビリティにおける合理的配慮¹が規定されている。

しかし同法律、同計画は具体的な数値目標が設定されていないこと、罰則規定がないこ

¹ 合理的配慮（reasonable accommodation）：国連障害者の権利条約第2条において以下のように定義されており、この否定も差別として認められるものである。「障害者が他の者と平等にすべての人権及び基本的自由を享有し、又は行使することを確保するための必要かつ適当な変更及び調整であって、特定の場合において必要とされるものであり、かつ、均衡を失した又は過度の負担を課さないもの」

とななどの理由から実施能力について問題を抱えていると言われている。「マ」国では CBR や障害者の社会統合、アクセシビリティの向上に向けた取り組みが現在までに多数なされているものの、同法律の執行能力の不透明さに見られるように公共施設や交通機関におけるバリアフリー化は依然進まない状況にある。本調査は「マ」国において総合的なバリアフリー化を実現するために、初段階として現状と課題を整理し JICA の協力の可能性を検討するために各関係機関、企業、当事者組織へのインタビュー調査、視察調査を行うものである。

1-3 団員構成

本調査の団員は以下の 5 名による構成である。

- 総括 / 障害者支援：久野研二（JICA 専門員（社会保障））
- アドバイザー：佐藤克志（JICA 課題別支援委員（障害分野）・日本女子大学准教授）
- 社会インフラ：高木通雅（株式会社 ALMEC）
- 障害者配慮：岩本あき子（株式会社 ALMEC）
- 調査企画：寺門麻美子（JICA 専門調査員）

1-4 調査日程

本調査の現地調査日程は以下表 1-4-1 の通りである。

表 1-4-1 現地調査日程

日付	調査先	記事（面会者等）
10/11	（移動日）	--
10/12	BEAT	[調査内容協議（フォーカスグループミーティング）] <ul style="list-style-type: none"> ● Ms. Christine Lee Soon Kup (BEAT) ● Mr. Sam Wong Chin Kah (Standard Users)
	JICA マレーシア	[調査団内会議]
	スランゴール州社会福祉開発 (Selangor Council of Welfare & Social Development)	[インタビュー調査] <ul style="list-style-type: none"> ● Ms. Noor Yasmin Abdul. Karim (Association of CBR Network Center Malaysia)
	BEAT	[調査内容協議・インタビュー調査] <ul style="list-style-type: none"> ● Ms. Christine Lee Soon Kup (BEAT) ● Mr. Sam Wong Chin Kah (Standard Users) ● Mr. Muhammad Fairuz Bin Abdullah (Malaysian Association for the Blind) ● Mr Anthony Arokia (Persatuan Mobiliti Selangor & KL) ● Mr. Lo Lit Whei (United Voice) ● Ms. Josephine Koo Lee Imm (Pusat Majudiri Y for the Deaf) ● Mr. Fong (Advisor to the Minister of Housing and Local Government Malaysia) ● Ms. Naziaty Mohd Yacob (Head, Dept. of Architecture Faculty of Building Environment) ● Ms. Morley Ng (Sign Interpreter, Pusat Majudiri Y for the Deaf) ● Ms. Yeong Moh Fong (United Voice)
10/13	運輸省航空課 (Aviation Division, Ministry of Transport)	[インタビュー調査] <ul style="list-style-type: none"> ● Mr. Mohammed Hosnie Shahiran B.Ismail (Assistant Secretary) ● Mr. Mohd Najeeb Abdullah (Principle Assistant Secretary, Air Transport)

日付	調査先	記事（面会者等）
		<ul style="list-style-type: none"> Ms. Rosida Ismail (Assistant Secretary, Air Transport)
	運輸省陸上交通課 (Land Division, Ministry of Transport)	[インタビュー調査] <ul style="list-style-type: none"> Mr. Indra Sumantri Eddie Mat Senal (Assistant Secretary, LRT) Ms. Nurdiyana BT Shaharuddin (Assistant Secretary, NTTCC)
	経済開発局社会サービス課 (Social Services Section, Economic Planning Unit)	[インタビュー調査] <ul style="list-style-type: none"> Mr. Dr Chua Hong Teck (Director)
	クアラルンプール首都特別市役所 (City Hall of Kuala Lumpur)	[インタビュー調査] <ul style="list-style-type: none"> Dr. Dalilah Bee BT. Abdullah (Architect Dept.) Ms. Sharifah Junidah BT. Syed Omar (Architect Dept.) Mr. Hew See Seng (Deputy Director, Architect Dept.) Mr. Muhamad Suydb (Town Planning Dept.) Mr. Tan Kim Bock (Urban Transport Dept.)
10/14	ラピド KL コミュニケーション課 (Communication Division, Rapid KL)	[インタビュー調査] <ul style="list-style-type: none"> Mr. Mok Yoke Wah (Manager, Customer Relations Management & Call Centre) Mr. Laililnizan Zamri (Junior Executive)
	「マ」国営鉄道公社通勤ター部 (Commuter Service, Malayan Railway Limited)	[インタビュー調査] <ul style="list-style-type: none"> Mr. Shahril Sahak (Executive Customer Service) Mr. Khair Johari b. Ishak (Operation Manager,) Mr. Khair Johari B. Ishrk Mr. Ahmad Adeli Mohamad Yunus (Project Management Dept.)
	女性家族社会開発省 社会福祉局 (Department of Social Welfare, Ministry of Women, Family and Community Development)	[インタビュー調査] <ul style="list-style-type: none"> Madam Noraini Hashim (Director, Division for Communication Development)
10/15	エア・アジア (Air Asia)	[インタビュー調査] <ul style="list-style-type: none"> Mr. Bo Lingam (People, Quality & Excellence) Mr. V. Loganathan (Customer Experience) BEAT Members
	プタリンジャヤ特別市 開発計画課 (Development Planning Dept. Petaling Jaya Municipal Council)	[インタビュー調査] <ul style="list-style-type: none"> Ms. Sharipah Marhaini Syed Ali (Director) Ms. Khairul Nisa BT. Haron (Assistant Director)
	国連開発計画(UNDP)	[インタビュー調査] <ul style="list-style-type: none"> Ms. Anita Ahmad (Programme Manager, Socio-Economic Development Cluster)
10/16	<ul style="list-style-type: none"> KL セントラル駅 駅ビル (KL Sentral Station Building) KL セントラル (KL Sentral, LRT) マスジットジャメ駅 (Masjid Jamek, LRT) KL セントラル (KL Sentral, KTM) クポン・セントラル (Kepong Sentral, KTM) 	[視察調査] <ul style="list-style-type: none"> Ms. Christine Lee Soon Kup (BEAT) Mr. Sam Wong Chin Kah (Standard Users) Mr. Muhammad Fairuz Bin Abdullah (Malaysian Association for the Blind) Mr Anthony Arokia (Persatuan Mobiliti Selangor & KL) Ms. Wendy Yeong San Kuen (United Voice) Ms. Josephine Koo Lee Imm (Pusat Majudiri Y for the Deaf) Ms. Morley Ng (Pusat Majudiri Y for the Deaf) Ms. Yeong Moh Fong (United Voice)
	JICA マレーシア	[中間報告・会議]
10/17	Dr. アシア (Dr.Asiah)	[インタビュー調査] <ul style="list-style-type: none"> Dr.Asiah Abdul Rahim (Associate Professor, International Islamic University) Ms. Christine Lee Soon Kup (BEAT)
	JICA マレーシア	[調査団内会議]
10/18	JICA マレーシア	[調査結果分析]
	BEAT	[調査結果確認・協議]
10/19	JICA マレーシア (移動日)	[調査結果分析・団内会議] --

第2章 調査内容

2-1 障害者関連及びバリアフリー整備に関する法制度

法制度面からの「マ」国のバリアフリー化状況については、障害に焦点を当てた障害者法や障害者政策、実施に向けての整備計画が制定済みであること、また従来の交通施設や建築を規定づけている法制度に対して障害の視点から新たな基準等を加えるといった調整作業が現在進行中であることが特徴として挙げられる。

2-1-1 障害者法、障害者政策、障害者5ヵ年計画

2008年に施行された障害者法、それに準じて定められた5ヵ年計画と国家政策は「マ」国の障害者支援分野、また障害者を含む今後の社会の方向性を示す指針となるものである。

1) 障害者法

障害者法（Persons with Disabilities Act 2008）は2007年12月に議会によって可決された、「マ」国で初めての障害者福祉に関する包括的な法律である。アジア太平洋障害者の十年を始めとする国際的な流れを受け、2001年頃から政府関係機関、障害当事者団体や非政府組織（以下「NGO」）が同法制定に向けての取り組みを重ねてきた。

この長い取り組みの中で、当初の草案においては「障害」について世界保健機関（WHO）の旧国際障害分類での定義を用い、生活機能の障害（社会的不利）を身体機能の障害に帰結させていたが、制定法では個人の状況と社会との障壁によって構築される参加の疎外であると定義されている。当初は認定を受けられず、各種の障害者支援サービスが受けられなかった精神障害者についても障害者として認定することが明記され、また「マ」国手話が「マ」国における共通手話として正式に認定された。さらに基本姿勢として合理的配慮やユニバーサルデザインの考え方が示されるなど、権利指向の法律として障害に関する国の基本的姿勢を示している。

他方、この法律は当初目指していた差別禁止法としての罰則規定をもたないこと、また障害者政策等の推進母体として設立される国家障害者審議会（National Council for Persons with Disabilities）が常設でないこと（詳細は2-4-2参照）などから、法律や政策で述べられた権利保障や参加促進のための具体的な事業を推進していくための政府の能力開発が今後の課題であるとして多方面から指摘されている。「障害者」の規定については内部機能障害者や神経筋疾患による障害者などが未だに障害者としての政府登録が認められないことや、制定の最終過程において当事者が実質的に

不在であったことなどの問題も指摘されている。

2) 障害者政策、障害者 5 年計画

障害者政策は障害者法と時を同じくして 2007 年 12 月に制定された。障害者の権利、機会の均等、そして社会参加の保障を通して障害者の自立支援を目的としており、15 の課題分野に対しその戦略を提示している。ここでは法律では明記されなかった「差別 (Discrimination) の撤廃」という文言が政策目標として掲げられている。15 の課題分野には、アクセシビリティや住宅といったハード面での社会インフラ設備の整備に関するものを始め、教育や職業といった障害者の社会へのメインストリーミング化に関するもの、研究開発のような障害者固有の問題に対するアプローチや、女性や子どもへの支援に関して言及されるなど、社会のあらゆる側面から障害者の社会統合の促進を目指す姿勢が示されている。

障害者計画は上記政策の 15 の課題分野の下に提示された全 28 の戦略それぞれに関し、全 82 のプログラム及び活動を定めたものである。各プログラムは実施期間が定められているが、具体的な数値目標は示されていない。担当する実施機関はプログラム単位ではなく 28 の戦略単位で定められている。

2-1-2 バリアフリーに係る法制度

バリアフリー化を促進する上で道路、交通施設、建築物、また都市計画の分野の法制度との調整は不可欠である。現在「マ」国では、既存の法律の細則、あるいはガイドラインとして、アクセシビリティに関する設置基準や技術基準が規定されている。

道路交通法 (法律第 333 号) / Road Transport Act (Act 333)

道路交通一般に関して定められた法律。各道路管理者の管理道路、権限などが明記されており、アクセスロードや排水設備の設置は管理者に許可を得、かつ生活者にとって妨げとならないものであることが条件であること、道路上の物体の設置は権利が認められている場合や十分な注意喚起が行われている場合を除き、通行人の危険になるようなものである場合には処罰の対象となることなどが定められている。

街路・下水・建築法 (法律第 133 号) / Street, Drainage and Building Act (Act 133)

地方政府が管理する道路、下水、建物の整備に係る基本法。関係機関の責任分担、許認可の手続きなどを規定しており、この基本法の下に施行規則や設置基準・技術基準などが定められている。

都市計画法 (法律第 172 号) / Town and Country Planning Act (Act172)

都市開発や地方開発計画にかかる基本法。開発の定義、関係機関の責任分担、開発許

可の手続き等について定めている。

統一建築物細則 (Uniform Building By-Laws : UBBL) 34A

街路・下水・建築法 (法律第 133 号) に基づいて制定されているアクセシビリティに関する細則で、公共に使用される建物に対して、障害者の建物の出入り、内部の移動、施設の使用が可能となるように整備することが求められている。新規に建設されるものについてはすべて、制定時までに建設されている建物についても 3 年以内に対応するよう定めている。地方政府が状況に応じて対応の変更などを認めることとしている。対象は民間所有のものを含むが、但し学校などの政府系建築物は建築法上の設計審査、完了審査の手続きを民間建築物と同様には踏む必要はなく、省が所管する指針に従って建てられることを認めている。

マレーシア規格 (Malaysian Standard : MS)

物的環境のアクセシビリティに関しては以下の 4 つの規格が制定されている

- MS 1183:1990 障害者の避難手段の確保に関する細則
(Code of Practice for Means of Escape for Disabled Persons)
- MS 1184:2002 障害者の公共施設へのアクセス確保に関する細則
(Code of Practice for Access for Disabled Persons to Public Buildings)
- MS 1331:2003 障害者の戸外でのアクセス確保に関する細則
(Code of Practice for Access for Disabled Persons Outside Buildings)
- MS 2015: 2006 公衆便所の設計
(Public Toilet - Minimum Design Criteria)

上記のうち、MS 1183 と MS 1184 については統一建築物細則 34A の中で参照されており、法的に拘束力をもった技術基準として位置づけられている。

公共建築物への障害者対応アクセスガイドライン

(Guidelines Requirements for Access into Public Buildings for Disabled Persons)

本ガイドラインは 1999 年にバリアフリーに関連する法令を実施するうえで設計者、建設業者、行政およびその他の関係者に参照されるべく住宅地方政府省 (Ministry of Housing & Local Government / KPKT) によって作成されたものである。建物の種別に応じて必要な整備対応を整理した表、設計上推奨される留意点についての図が記載されているほか、既存の建物の対応、および維持管理に関する考え方も示されている。

2-2 バリアフリー整備関係者

分野横断的な課題であることから、バリアフリー整備における関係者は多岐に渡る。以下に中央政府機関、地方政府機関、民間組織における各関係者、及び各関係者が交通機

関、都市整備を主としたバリアフリー整備に果たす役割を整理した。

2-2-1 中央政府機関

首相府経済計画局 (Economic Planning Unit; EPU, Prime Minister Department)

- ・ 社会サービス課 (Social Service Section)
- ・ 社会インフラ課 (Infrastructure Section)

「マ」国の経済開発計画を所管する行政の最高機関で、開発計画の取りまとめや予算化に大きな権限をもつ。バリアフリー化に係る課としては、社会福祉を担当する社会サービス課と公共交通などを担当する社会インフラ課が想定される。

女性家族社会開発省 (Ministry of Women, Family and Community Development)

- ・ 社会福祉局 (Department of Social Welfare)
- ・ 障害者開発局 (Department of Development of PWDs)

女性の地位向上と社会参加の促進、家族制度の強化などを通じて社会福祉の向上を図ることを目的として設立された機関である。今回の障害者法の監督官庁で国家障害者審議会 (National Council for Persons with Disabilities) の議長を務めている。社会福祉局とその下部に位置づけられる障害者開発局がバリアフリー化の主な担当部局である。障害者開発局は障害者の登録、就労支援、リハビリテーションを含む福祉サービスの管理、またバリアフリーに関する会議などに参加し、社会において多方面から障害者の支援を行っている。

住宅地方政府省 (Ministry of Housing & Local Government / KPKT)

- ・ 都市計画局 (Department of Town Planning)
- ・ 地方開発局 (Department of Local Development)

都市開発と地方開発を所管する省で、地方自治体もこの省の監督下に置かれている。都市計画法 (法令第 172 号) や街路・下水・建築法 (法令第 133 号) などを所管している。また、地方行政予算についても、当省が取り仕切っている。地方政府において、バリアフリー化の事業を促進するために必要とされる予算については、地方自治体の独自予算か同省からの交付金が想定される。関連部局としては都市計画局と地方開発局が挙げられる。

公共事業省 (Ministry of Works / Kementerian Kerja Raya : KKR)

- ・ 公共事業局 (Public Works Department of Malaysia / JKR)
- ・ 交通計画局 (Highway Planning Unit) : 都市交通調査
- ・ 高速道路公団 (Malaysian Highway Authority : MHA) : 高速道路

道路、学校、公園など公共施設や公共建物の建設と維持管理を統括する機関である。様々な設計基準や構造基準を所管する。公共事業局は公共施設の建設、維持管理を担当し、交通計画局は都市交通調査を担当する。高速道路のサービスエリアについては、

高速道路公団（MHA）が監督機関となっている。

観光省（Ministry of Tourism）

観光開発を目的とした機関であるが、観光に伴う移動経路のバリアフリー化の促進の必要性から関係機関の一つに挙げられる。

運輸省（Ministry of Transport）

- ・ 陸上交通部（Land Division）
 - ・ 「マ」国営鉄道公社（Malayan Railway Limited / KTMB）：「マ」国営鉄道を運営する公社
 - ・ ラピド KL：首都圏クランバレー地域の鉄道を除く公共交通の政府運営会社
- ・ 航空部（Aviation Division）
 - ・ マレーシア空港ホールディング社（Malaysia Airport Holding Berhad : MAHB）：国が管理する空港の整備と運営を担当する公社
 - ・ マレーシア航空（Malaysia Airlines : MAS）

運輸事業関連の許認可、車両の検査・登録などを統括している。道路や鉄道などの陸上交通、航空・空港、海上交通などが含まれる。陸上交通部と航空部は交通バリアフリーに関わる上記の運輸関連会社を保有している。また陸上交通部は、国家障害者審議会の下にある交通技術検討委員会のメンバーを務めている。

教育省（Ministry of Education）

教育に関する組織、運営、開発等を統括する機関である。1996年教育法に基づき、特殊学校もしくは普通の小学校・中学校で特殊教育を提供するよう規定し、社会的支援を必要とする子どもたちに4つのプログラム（視覚障害者、聴覚障害者、統合クラス、包括的教育）を通じて教育機会や施設を提供している。学校建設におけるバリアフリー化の申請先は、公共事業省、あるいは教育省が想定される。

マレーシア標準工業研究所・科学技術環境省マレーシア技術標準局

（Standards and Industrial Research Institute of Malaysia : SILIM）

（Department of Standard Malaysia : DSM）

マレーシア標準工業研究所は、主に工業に関する製造工程・製品、標準化・品質管理の促進、工業界に対する技術サービス・相談業務提供サービスを行っている。また、工業標準、国際標準化機構（ISO）等の認証を行う「マ」国唯一の試験機関でもある。1996年9月に法人化され、政府が全株式を保有する会社となっている。この法人化に併せて、科学技術環境省の下にマレーシア技術標準局が設置され、「マ」国法第549号に基づいて標準化の業務を行っている。従って、「マ」国内の標準化の活動は物的環境におけるアクセシビリティについても同2組織によって管理されている状況にある。

2-2-2 地方政府機関

州経済計画局 (State Economic Planning Unit)

各州の経済開発計画と予算を所管する機関である。中央省庁が法制度についての権限を持つのに対して、事業の実施については、州政府のこの機関が重要な役割を持つ。

市行政府

- ・ 首都特別市 (City Hall / Dewan Bandaraya : DB)
- ・ 特別市 (City Council / Majlis Bandaraya : MB)
- ・ 一般市 (Municipal Council / Majlis Perbandaran : MP)

地方自治体組織 (市クラス) でも具体的な事業やその維持管理を行っている。市は規模と機能により上記の3種類に大別される。バリアフリー化に関係する部局としては、下記のものがある。

- ・ 計画局 (Planning Department) : 都市計画等の策定
- ・ 技術局 (Engineering Department) : 道路等公共施設維持管理
- ・ 建築局 (Architect Department) : 公共建物維持管理

2-2-3 民間組織

バリアフリー化に関連する施設を運営管理する民間組織として、以下の組織や機関が挙げられる。

鉄道: クアラルンプール国際空港エクスプレス (Express Railway Link : ERL)

クアラルンプール国際空港と KL セントラル駅を結ぶ民間の高速鉄道である。

高速道路: プラス・エクスプレスウェイズ (PLUS) 他

高速道路の運営管理は、基本的に民営化されており、路線によって管理会社が異なる。南北高速道路など最も長い区間を管理するのがプラス・エクスプレスウェイズ(PLUS)と呼ばれる会社である。

民間バス: イントラ・コタ、パークメイ他

上記のラピド KL のような公営バス会社があるが、基本的に「マ」国のバス交通は民間により運営されている。

民間航空: エア・アジア (Air Asia) 他

定期便を運航する民間航空会社はエア・アジア、ベルジャヤ航空、トランスマイル・エアサービスの3社である。3社のうち他国へも進出し、運航規模が最大のエア・アジアは低コスト民間航空会社で、クアラルンプール国際空港の一角に設けられた格安航空会社専用ターミナル (LCCT) を拠点に運行している。

民営化空港: ジョホール空港

「マ」国の空港は、基本的には上記空港公社が建設と維持管理を行っているが、ジョホール空港のみが民営化されている。

民間ディベロッパー

大規模商業開発や都市開発は上記関係機関の許認可の下に民間投資家や企業が実施している。

フェリー

フェリー交通は場所によって管理主体が異なっており、ペナン島へのフェリーはペナン港湾局が運航しているが、国道に位置付けられるフェリーは公共事業局が任務にあっている。

福祉タクシー/ フィーダーバス : モビリティ (Mobility) 他

障害者（特に車いす利用者）の交通を確保するために福祉タクシーなどが運行されている。民間のモビリティ (Mobility) のほか、プタリンジャヤ特別市でも運行中であり、公共交通機関であるラピド KL でも運行を計画中である。

2-3 各機関と制度の関係分析

上記 2-1、2-2 を踏まえ、法律、細則、ガイドライン、規準について、日常生活における移動の流れ（例：住宅 歩道 バス停 バス バス停 歩道 駅舎 鉄道車両 駅舎 歩道 オフィス/商業施設）に着目し、その利用施設がどの法律/細則/ガイドライン/規準の対象になっているか、また、その施設整備に責任をもつ主体組織を整理したものが表 2-3-1 である。

住宅は、地方自治体への建築申請の街路・下水・建築法との適合性が検査されるが、基本的には個人の資産として土地利用との整合性、容積率や建ぺい率等の検査が実施されるのみである。バリアフリー化に対する技術基準が統一建築物細則 (UBBL) に示されているがバリアフリー化を義務付ける規定はないと思われる。

歩道は、道路種別（国道、州道、市町村道）毎に管理主体が異なるが、都市道路の場合は地方自治体が管理しており、街路・下水・建築法に準じて設計、施行される。バリアフリー化は必要に応じて実施するものとなっており、設計者の判断に委ねられている。竣工検査では、設計図通り実施されているか否かを検査し、設計に配慮されていない限りは実施されない。

バスターミナルや公共駐車場なども、街路・下水・建築法に基づいて整備された新たなものについてはバリアフリー付置義務があるが、従前の施設に対する規定はない。

バス交通についてみると、1990年後半の経済危機により民間バス会社が破綻し、公社(ラピド KL)により運営されているものが多いが、基本的に道路交通、運輸等を規定する道路交通法に基づいて管理運営されている。車両のバリアフリー化の規定はなく、運営会社の営業戦略の拠るところが大である。

鉄道車両や鉄道駅は、「マ」国営鉄道公社によって管理運営されており、バス公社と同様にサービスの向上を目的としてバリアフリー化を促進している。クアラルンプール首都特別市のLRTやモノレールなどの交通機関とその駅施設は、現在ラピド KL と呼ばれる公社が管理運営に当たっている。民間バス会社の破綻と同様、鉄道事業も民間の手によって始められた事業であり、建設段階において各民間会社の判断でバリアフリー整備が実施されていたり、無視されていたりしている。公社化後の新設区間については、統一建築物細則に準じてバリアフリー化が実施される予定になっている。公共トイレや公共建築物等については地方自治体が維持管理しており、新たな建築物については統一建築物細則の規定が適用されるが、既存のものについては自治体の判断に委ねられている。

以上見てきたように、新規の建築物については統一建築物細則(UBBL)が適用されているが、既存の施設についてはバリアフリー化に向けた制度は見当たらない。歩道やバス停などの交通施設については、街路・下水・建築法が根拠となっておりバリアフリーを義務付けるものはない。

表 2-3-1 日常生活における移動の連続性確保に関する要素とその整備 / 規制主体、関連法規、規準

	BFの整備実施主体(BF provider)	許認可組織(Regulating body)	関連法令(Act concern)	細則(Subsidiary/Guidelines)	管轄省庁 (Control Ministry)	関連規準(Standard concern) (マレーシア規格:MS)
住宅 House	ディベロッパー (Developer)	地方自治体 (Local Authority)	街路・下水・建築法 (Street, Drainage and Building Act 1974 (Act 133))	統一建築物細則 (Uniform buildings By-Laws 1991 (UBBL))	住宅地方政府省 (MOHLG)	
歩道 Pedestrian	地方自治体 (Local Authority)	地方自治体 (Local Authority)	街路・下水・建築法 (Street, Drainage and Building Act 1974 (Act 133))	計画ガイドライン (Planning Guidelines)	住宅地方政府省 (MOHLG)	MS 1331: 2003 – Code of Practice For Access For Disabled People Outside Buildings: Department of Standards Malaysia, SIRIM.
交差点 Zebra crossing						
交差点 (信号) Traffic signal	地方自治体 (Local Authority)	地方自治体 (Local Authority)	街路・下水・建築法 (Street, Drainage and Building Act 1974 (Act 133))	計画ガイドライン (Planning Guidelines)	住宅地方政府省 (MOHLG)	
バスターミナルビル Bus Terminal Building	地方自治体 (Local Government)		街路・下水・建築法 (Street, Drainage and Building Act 1974 (Act 133))	統一建築物細則 (Uniform buildings By-Laws 1991 (UBBL) By-law 34A – Building requirements for Disabled Persons)	住宅地方政府省 (MOHLG)	MS 1183: 1990 – Specification for fire Precautions in the Design and Construction of Buildings: Part 8:Code of Practice for Means of Escape for Disabled People: SIRIM
バス停 Bus Stop	地方自治体 (Local authority)	地方自治体 (Local Authority)	街路・下水・建築法 (Street, Drainage and Building Act 1974 (Act 133))			
バス車両 Bus vehicle	バス公社・民間会社 (Rapid KL・other private company)	運輸省 (MOT)	道路交通法 (Road Transport Act 1987(Act 333))		運輸省 (MOT)	
公共駐車場 Public car park	地方自治体 (Local Authority)		(地方自治法 & 街路・下水・建築法) Local Government Act 1976(Act 171)			
民間駐車場 Car park(private property)	民間部門 (Private sector)	地方自治体 (Local Authority)	街路・下水・建築法 (Street, Drainage and Building Act 1974 (Act 133))	駐車細則 (Car park by law)	住宅地方政府省 (MOHLG)	
タクシー Taxi	民間会社 (Private company)					
駅舎 Railway station	国 (Federal Government) (KL CENTRAL st.)		街路・下水・建築法 (Street, Drainage and Building Act 1974 (Act 133))	統一建築物細則 (Uniform buildings By-Laws 1991 (UBBL) By-law 34A – Building requirements for Disabled Persons)	住宅地方政府省 (MOHLG)	MS 1184: 2002 – Code of Practices On Access For Disabled Persons To Public Buildings, Department of Standards Malaysia, SIRIM
	鉄道会社 (Other station) (KTMB/Rapid KL)	地方自治体 (Local Government)		公共建築物への障害者対応アクセスガイドライン(住宅地方政府省) (Ministry of Housing and Local Government administrative document, 'Guidelines Requirements for Access into Public Buildings for Disabled Persons', 1999.)		MS 1331: 2003 – Code of Practice For Access For Disabled Persons Outside Buildings: Department of Standards Malaysia, SIRIM.
鉄道車両 Train car	鉄道会社 (KTM/Rapid KL)	交通省 (MOT)				
公共トイレ Public Toilet	地方自治体 (Local authority)	地方自治体 (Local authority)		(公共トイレに関するクアラルンプール市の細則) DBKL Public Toilet By Laws	クアラルンプール市役所 (City Hall of Kuala Lumpur)	MS 2015: 2006- Public Toilet – minimum Design Criteria
	ディベロッパー (Developer) (民間建築物内にあり、誰でも使用できるもの)			統一建築物細則 (Uniform buildings By-Laws 1991 (UBBL) By-law 34A – Building requirements for Disabled Persons)	住宅地方政府省 (MOHLG)	MS 1184: 2002 – Code of Practices On Access For Disabled Persons To Public Buildings, Department of Standards Malaysia, SIRIM
	国 (Federal Government) 地方自治体 (Local Government) (公的建築物内にあり、誰でも使用できるもの)			公共建築物への障害者対応アクセスガイドライン(住宅地方政府省) (Ministry of Housing and Local Government administrative document, 'Guidelines Requirements for Access into Public Buildings for Disabled Persons', 1999.)	公共事業省 (MOW)	MS 1331: 2003 – Code of Practice For Access For Disabled People Outside Buildings: Department of Standards Malaysia, SIRIM.
公的建築物 Government Building	国 (Federal Government) 地方自治体 (Local Government)	公共事業省が所管する公的建築物に関してはCertificate of Completion & Complianceの手続きは不要 (関連法規、ガイドラインに準拠させることは当然求められている)		ガイドラインがあるとのことだが、今回の調査では入手できていない、「公共建築物への障害者対応アクセスガイドライン(住宅地方政府省) (Guidelines Requirements for Access into Public Buildings for Disabled Persons, 1999, (MOHLG))と同じ可能性あり	公共事業省 (MOW)	MS 1184: 2002 – Code of Practices On Access For Disabled Persons To Public Buildings, Department of Standards Malaysia, SIRIM
公共建築物 Public Buildings	建築主 (Building owner/ Developer)	地方自治体 (Local authority / One Stop Center)	街路・下水・建築法 (Street, Drainage and Building Act 1974 (Act 133))	統一建築物細則 (Uniform buildings By-Laws 1991 (UBBL) By-law 34A – Building requirements for Disabled Persons)	住宅地方政府省 (MOHLG)	MS 1331: 2003 – Code of Practice For Access For Disabled People Outside Buildings: Department of Standards Malaysia, SIRIM.
				公共建築物への障害者対応アクセスガイドライン(住宅地方政府省) (Ministry of Housing and Local Government administrative document, 'Guidelines Requirements for Access into Public Buildings for Disabled Persons', 1999.)		MS 1183: 1990 – Specification for fire Precautions in the Design and Construction of Buildings: Part 8:Code of Practice for Means of Escape for Disabled People: Department of Standards Malaysia, SIRIM

2-4 バリアフリー化動向

ここでは、過去から現在までのバリアフリー化の動向について、インタビュー調査等の結果をもとに取りまとめた。

2-4-1 バリアフリー化の経年変化

バリアフリーに代表される、障害者を含む交通弱者、社会的弱者の統合に向けた「マ」国での事業は障害当事者による運動を契機として開始された。図 2-4-1 は障害当事者による交通事業者への働きかけと、交通事業者の事業開始時期、バリアフリー化の状況、さらに政策や法律の制定状況を時間軸において表したものである。図 2-4-2 は国の中枢でありバリアフリー化事業も他都市に比べ実施されているとされる、プタリンジャヤ特別市とクアラルンプール首都特別市役所という二つの都市行政の取り組みを障害当事者の動きと国の政策、法律の流れと併せて表したものである。交通事業者に至っては 1990 年代以降、都市行政は 2000 年以降にバリアフリー化、障害者支援の取り組みが活発化してきている。都市行政は管轄が幅広く、他部局との取り組みが必要なことからその進行速度は比較的遅いといえる。法制度整備は 1990 年代に開始され、1990 年のマレーシア規格 (Malaysian Standard) を始めとした実施基準やガイドラインは現在まで改訂を重ねている (MS1184、MS1331)。

こうした流れを受け、交通事業者の多くは、バリアフリー化への取り組みを徐々に進める姿勢を見せており、2002 年開業の民間交通機関、クアラルンプール国際空港エクスプレス (ERL) はその整備が評価されている。他方で 2003 年開業のモノレールはそうした流れがあったにも関わらず実施したバリアフリー整備は点字ブロックのみであり、殆ど整備がなされないまま 2003 年に開業した。ラピド KL はこれに対し、モノレール事業が民営化事業から開始されていること、民間の場合にはバリアフリーへの整備予算の確保が困難な場合があるといった説明をしている。

図 2-4-1 交通事業におけるバリアフリー化の推移

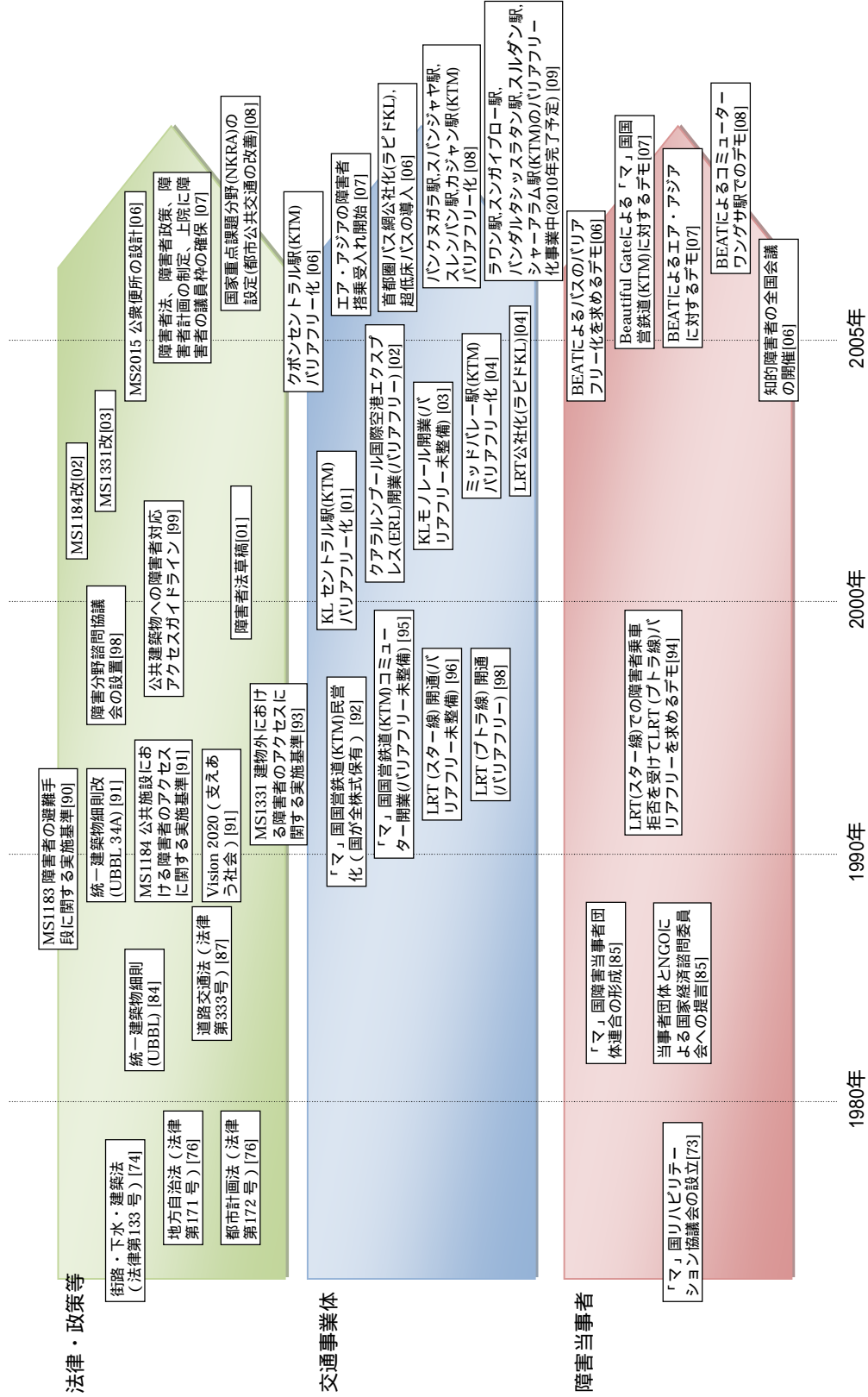
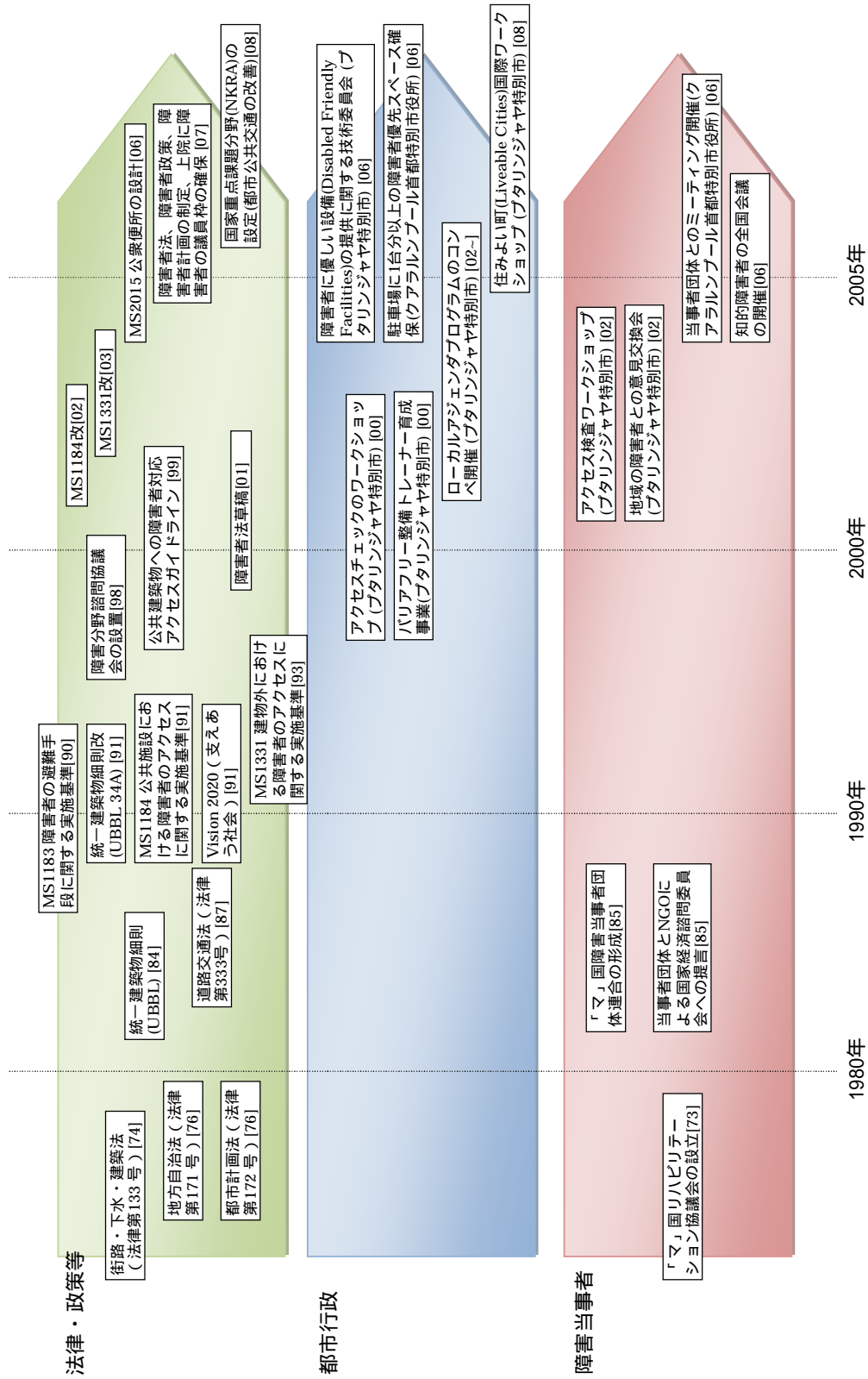


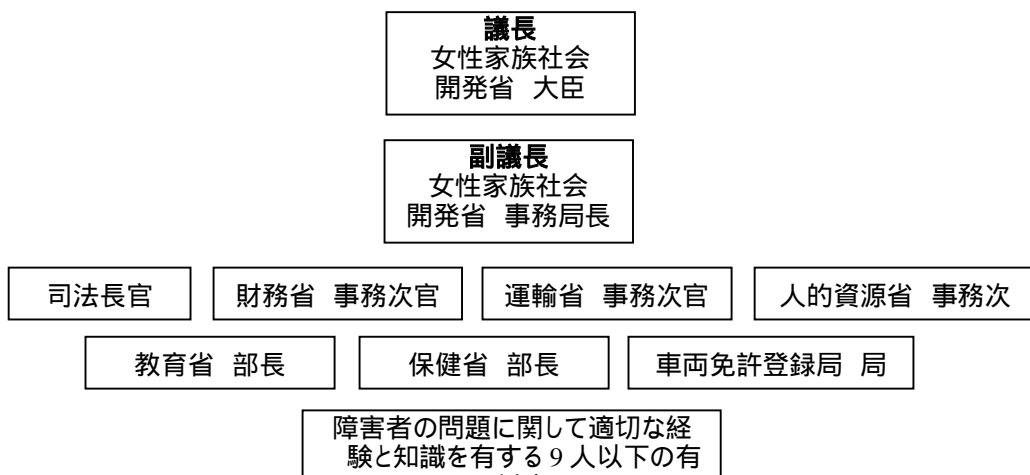
図 2-4-2 都市行政におけるバリアフリー化の推移



2-4-2 国による取り組み

2008年に障害者法が制定され、同時に障害者政策、またそれに準じた障害者5ヵ年計画が制定されている。これらの障害者関連の政策を審議する場として国家障害者審議会（National Council for Persons with Disabilities）が設置されており、障害者に関する国家政策及び国家行動計画の施行に関して本審議会が活動の見直しや実施における提案を政府に行うこととされている。審議会の下には雇用、教育、ユニバーサルデザイン等、各問題に対して技術検討委員会（Technical Working Committee）が設立され、障害者福祉に関わる事業の推進を担っている。

図 2-4-3 国家障害者審議会（National Council for Persons with Disabilities）



出所： 障害者法より作成

技術検討委員会のメンバーは議長による指名制であり、障害当事者も選出されている。建築と街づくりを含めたユニバーサルデザイン技術検討委員会の議長は女性家族社会開発省の事務次官が務めており委員会のメンバーは表 2-4-1 に示す通りである。交通についての課題を扱う交通技術検討委員会は運輸省事務次官が議長を務めているが、その他のメンバーは決まっておらず表 2-4-2 に示す関係機関から代表者が出席している。他の委員会も含め女性家族社会開発省が議長を出している委員会は定まったメンバーで会議が重ねられており報告内容も充実しているが、他の委員会の活動は活発な状況にはないといえる。

表 2-4-1 ユニバーサルデザイン技術検討委員会（2009年6月26日付）

No.	氏名	所属 / ポジション
1	Tan Sri Faizah bt Mohd Tahir	女性家族社会開発省事務次官 / 議長
2	Dato' Shamsiah bt Abd. Rahman	女性家族社会開発省大臣アドバイザー / 副議長
3	Cik Naziaty Mohd Yaacob	マラヤ大学講師（現在すでに本部会員を辞職）
4	Encik Anthony Arokia	NGO モビリティ代表
5	YBhg. Dato' Dr Zaliha Omar	元マラヤ大学リハビリテーション科教授 現リハビリテーションコンサルタント
6	YBrs. Puan Tan Choo Lan	住宅地方政府省 住宅部部长
7	Mr Fong Tian Yong	住宅地方政府省 大臣アドバイザー
8	Farah Abdul Samad	公共事業局 建築士（部長補佐）
9	Puan Ch'ng Gaik Bee	クアラルンプール首都特別市役所
10	（代表者）	「マ」国建築家協会

出所：ユニバーサルデザイン部会第2回議事録

表 2-4-2 交通技術検討委員会

No.	氏名	所属 / ポジション
1	Y.Bhg Dato' Long See Wool	運輸省事務次官 / 議長
2	（代表者）	住宅地方政府省
3	（代表者）	商用車登録局
4	（代表者）	クアラルンプール首都特別市役所
5	（代表者）	運輸省道路交通局
6	（代表者）	マレー半島海上交通局
7	（代表者）	障害者組織
8	（代表者）	公共交通オペレーター
9	（代表者）	運輸省航空課、海上交通課、陸上交通課

出所：調査団資料

これら国の動向を踏まえ、社会福祉政策を担う女性家族社会開発省、公共交通機関のバリアフリー化を担当する運輸省、また国家計画の内容について重要な権限を持つ経済計画局（Economic Planning Unit：EPU）に対しバリアフリーに関わる現在の取り組み状況につきインタビューした。以下その結果である。

1) 女性家族社会開発省社会福祉局

国家審議会の議長は本省の大臣が務めている。社会福祉局、また障害者支援局（Department for the Development of Persons with Disabilities）を有し、社会福祉関連の

政策を担当する省である。障害者局は一連の政策の実施に伴い設置され、現在 50 名の職員が業務に従事している。公的福祉サービスを中心とした取り組みが主だが、バリアフリーについての協議会等にも行政代表として本部局の職員が出席する。

2) 運輸省陸上交通課 (Land Division, Ministry of Transport)

国が定める第 10 次マレーシア計画の国家重点課題分野 (National Key Result Area: NKRA) の 24 項目のうち、6 項目が一般に公表されている (2009 年 10 月現在)。「都市公共交通の改善 (Improving urban public transport in the medium-term)」がその 6 項目に含まれており、運輸省が中心となって課題分野を 3 つ設定している。(1)移動時間、(2)移動の快適性、(3)アクセシビリティと接続性、の中でアクセシビリティの項目にバリアフリー化事業が含まれる。(表 2-4-3, 2-4-4 参照)。現在社会福祉局を含む関係組織との連携を視野に入れて課題分野への政策実行について協議が進められている。(表 2-4-5 参照)

表 2-4-3 国家重点課題分野(NKRA)

No.	分野
1	教育の質と機会の拡大 (Widening access to affordable and quality education)
2	都市公共交通の改善 (Improving urban public transport in the medium-term)
3	組織崩壊/企業倒産の回避 (Combating corruption)
4	犯罪率の減少 (Reducing crime rate)
5	地方における社会インフラ設備の改善 (Improving infrastructure in rural areas)
6	低所得者の生活の質の向上 (Improving standards of living of low income households)

出所：運輸省提供資料

表 2-4-4 国家重点課題分野「都市公共交通の改善」における課題分野

No.	分野	内容
1	移動時間 (Journey Times)	出発地点から到着地点まで、交通車両の利用を含めた移動時間。特に午前中の混雑ピーク時を対象とする。 (Door-to-Door journey times, including in-vehicle and out-of-vehicle travel times during AM peak periods)
2	快適性と利便性 (Comfort and Convenience)	公共交通の利用及び未利用を含めた移動経路を対象とする。 (Journey experience on public transport including out-of-vehicle travel experience)
3	アクセシビリティと接続性 (Accessibility and Connectivity)	自動車利用の代替手段としての公共交通サービスの利用を目指し、そのアクセシビリティと機能性を対象とする。 (Ability of rakyat to have accessibility sufficient to make public transport services an attractive alternative to cars)

出所：運輸省提供資料

表 2-4-5 課題分野対応に向けた運輸省による他組織との連携状況

連携状況	組織
連携組織/企業 (`Positive Interactions with Various Agencies`)	<ul style="list-style-type: none"> ・ シャリカット=プラサラナ=ナショナル社² ・ 「マ」国営鉄道通勤ター ・ ラピド KL ・ 社会福祉局、公共事業局
今後連携を進めていくとされる組織 (`We will start to reach out to the others, critical ones`)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 内務省 ・ 経済計画局

出所：運輸省提供資料

公共交通機関のバリアフリー化については省内に作業グループ (MOT-PMO) が設置されている。現在までに実施された具体的な作業は少ないが³、省内でマレーシア規格 (Malaysian Standard) を含むバリアフリー関連法制度を資料としてまとめている。

3) 経済計画局 社会サービス課 (Social Service Section, Economic Planning Unit : EPU)

「生活の質 (Quality of Life)」をテーマに掲げ、公共の安全、健康、環境、他の社会サービス が重点分野として挙げられており、障害者福祉政策もこれらに含まれる課題であるとしている。

2-4-3 都市行政における取り組み

交通機関、住宅地区、商業地区におけるバリアフリー整備は様々な点を結び連結させることで初めて効果が顕れる。それら総合的なバリアフリー化の実施に向けて、都市計画、都市開発の視点からの取り組みは不可欠である。現在「マ」国として都市整備に関する明確なバリアフリーガイドラインは整備されてはならず、本調査でインタビューを実施したクアラルンプール首都特別市役所、プタリンジャヤ特別市においても独自のガイドラインの制定は実施していない。バスや車両、駅のバリアフリー化が実施されたとしても、街に出る際のバス停、駅周辺の整備が地域行政に委ねられるため、連続性が確保されない事例が多い。他方、プトラジャヤ市のように新興地域においてはガイドラインの整備の如何に関わらずバリアフリー化が推進されており、アクセシブルな場所が比較的多い状況にある。

以下地方政府のバリアフリー化に対する取り組みを紹介する。

² シャリカット=プラサラナ=ナショナル社 (Syarikat Prasarana Negara Berhad : SPNB) は政府の持ち株会社であり、ラピド KL を含む「マ」国におけるインフラ事業の管理会社である。

³ 運輸省陸上交通課へのインタビューによる。

1) クアラルンプール首都特別市

- 障害関係の部局はなく、建築局（Architect Department）の職員 2 名が中心となって同市のバリアフリー化に取り組んでいる。
- クアラルンプール首都特別市では、障害当事者と市職員によるアクセスチェックを実施した後に建築許可を与えることとし、その後もモニタリングを実施するといった取り組みが始められている。
- 2006 年の障害者との意見交換会開催以降、駐車場では必ず 1 つは障害者専用駐車場を設置することとしている。

2) スランゴール州社会福祉開発局（Selangor Council of Welfare & Social Development）

- 12 の地方自治体（Local government / Pihak Berkuasa Tempatan : PBT）から行政官を呼んでバリアフリー研修を実施している。
- プタリンジャヤ特別市を含む 4 つの地方自治体がバリアフリー化に積極的であり、それらを手本に今後バリアフリー化推進のための研修や事業を展開していく予定である。

3) プタリンジャヤ特別市

- 障害関係の部局はなく、開発計画局（Department of Development Planning）の 2 名の職員で対応している。
- 全ての政策関連の問題は幹部会議（Full Board Meeting）によって議論、政策の実施がなされる。障害者関連の施設整備については作業部会が設置されており、代表を障害当事者が務めている。作業部会から社会関連の問題は持続的開発委員会（Sustainable Development Committee）へ、施設関連の問題はワンストップセンター委員会（One Stop Center Committee）で協議され、幹部会議に上げられる。
- アクセスチェック等を行政施設やショッピングセンターで実施している。
- 住みよい街（Liviable City）に向けたワークショップでアクセシビリティについての問題も取り扱っている。
- ローカルアジェンダプログラム事業（Local Agenda Programme）の中でファンド支援を目的としたコンペティションを行っており、障害関連のプロジェクトを採用し、実施した経験をもつ。

2-4-4 交通機関による取り組み

障害当事者の運動を受けて始まった交通機関でのバリアフリー化は、現在徐々に進められている。本調査において取り組みの現状を確認した交通機関と対象施設は表 2-4-6 の通りである。幾つかの組織は施設整備と併せて、乗客として障害者へ適切に対応するための研修や障害認識に関する講習を実施している。

表 2-4-6 取り組みの現状を確認した交通機関と対象施設

No.	交通機関：対象施設
1	ラピド KL ・ 軽量軌道交通（以下「LRT」）：車両、駅施設 ・モノレール：車両、駅施設 ・超低床バス：車体、バス停留所
2	「マ」国営鉄道： 車両、駅施設
3	クアラルンプール国際空港エクスプレス（ERL）：車両、駅施設
4	エア・アジア / 格安航空会社専用ターミナル（LCCT）：機体、空港周辺設備
5	福祉タクシー
6	長距離バス

参考として、クアラルンプール首都特別市及び周辺地域の軌道系公共交通網を次に示す。

図 2-4-4 クアラルンプール首都特別市内公共交通路線図



出所： ラピド KL ホームページ

交通機関の重要な機能として目的地までの連結性が挙げられるが、障害者の視点からはその連結が適切に整備されておらず、バスとバス停の接続、電車と駅の接続、駅から街への接続、航空機と空港ターミナルの接続と、各ポイントで障壁が見られる。運行会社とその他の施設とで管轄が異なることが大きな原因と見られる。また近年新しく導入されたモノレールにおいては、視覚障害者用の点字ブロックが配置されている以外は障害者配慮がなされておらず、運輸省の担当官、またラピド KL の担当職員は民間企業の費用負担におけるバリアフリーについてのインセンティブ付けの難しさについて言及している。既存施設のバリアフリー化における膨大な費用負担だけではなく、新設においても交通弱者対応についての企業の意識の向上が求められる結果となった。

(1) ラピド KL

政府の持ち株会社シャリカット=プラサラナ=ナショナル社 (Syarikat Prasarana Negara Berhad : SPNB) が管理する首都圏クランバレー地域における公共交通 (LRT、モノレール、バス) の運営会社である。2004 年 7 月にそれまで民間で建設、運営されていた 2 つの LRT 路線と 1 つのモノレール路線、そして首都圏のバス路線が、この政府系会社に統合されている。表 2-4-7 にバリアフリーについての取り組み状況を整理した。

表 2-4-7 ラピド KL 施設バリアフリー化状況

施設	バリアフリー整備状況
LRT 路線	<p>クラナジャヤ線 (Kelana Jaya Line : 旧 Putra 線) は既存施設について民営化事業の建設段階で配慮されているが、アンパン線 (Ampang Line : 旧 Star 線) の施設は未整備。</p> <p>【クラナジャヤ線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優先席の設置 ・車いす用スペースの設置 (車両座席を持ち上げて確保) ・車いす用トイレの設置 ・エレベーターの設置
モノレール路線	点字ブロックの設置が実施されているが、概ね未整備である。
首都圏バス路線	2006 年に政府系企業となる際に 1000 台のバスを購入し、100 台の超低床 (ノン・ステップ・バス) バスを障害当事者のデモンストレーション運動を受けて導入。

LRT については、2012 年の完成を目前に延伸整備を実施中であり、新設予定の 26 駅 (各路線 13 駅) を全てバリアフリー化する計画が組まれている。

(2) 「マ」国営鉄道通勤用（Malayan Railway / KTM (Komuter)）

「マ」国営鉄道（KTM）通勤用は 1995 年 8 月から操業を開始した。当時の運行駅は 39 駅であり、現在は 47 駅を操業している。1 日の乗客数は 10 万人を超える。運営管理は「マ」国営鉄道公社（Malayan Railway Limited / KTMB）が行っている。現在も既存路線の電化及び複線化、さらに新駅の建設を実施中である。

「マ」国営鉄道通勤用によるバリアフリー化は障害者対応についての職員研修の実施および以下の 5 つの施設整備を指す。

- エレベーター設置（二台）
- 駅入り口とプラットフォームでのスロープ設置
- トイレの改良
- 点字ブロックの敷設
- 障害者用駐車スペースの設置

上記項目に基づき、以下 7 駅においてバリアフリー施設の整備がなされている。

表 2-4-8 バリアフリー整備実施駅

No.	駅	実施年度
1	KL セントラル駅（KL Sentral）	2001
2	ミッドバレー駅（MidValley）	2004
3	クポンセントラル駅（Kepong Sentral）	2006
4	バンクヌガラ駅（Bank Negara）	2008
5	スバンジャヤ駅（Subang Jaya）	2008
6	スレンバン駅（Seremban）	2008
7	カジャン駅（Kajang）	2008
8	ラワン駅（Rawang）	2010年5月までに整備完了予定
9	スンガイブルー駅（Sungai Buloh）	
10	バンドルタシスラタン駅（Bandar Tasik Selatan）	
11	スルダン駅（Serdang）	
12	シャーアラム駅（Shah Alam）	

出所： 「マ」国営鉄道公社提供資料より作成

第 9 次国家計画では 5 駅のバリアフリー化に対し 1 千万リンギットの予算が運輸省から出された。2010 年 5 月までにこれらの事業は終了予定である。第 10 次計画では新たに 10 駅のバリアフリー化を申請する予定で、予算総額は 2 千万リンギットである。

の職員研修は 2008 年にスランゴール州とクアラルンプールモビリティ協会とのプログラムとして、Mr. Anthony（モビリティ代表・車いす利用者）の協力のもと実施され、

今後も継続する予定である。

(3) クアラルンプール国際空港エクスプレス (Express Rail Link : ERL)

2002年4月に運行を開始、KLセントラル駅からクアラルンプール国際空港(KLIA)を約30分で運行している。また、同路線上ではクアラルンプール国際空港トランジット(KLIAトランジット)と呼ばれる列車が運行されており、新行政都市プトラジャヤ市など3駅に停車し通勤や通学に利用されている。

駅や車両は当初からバリアフリー化されているほか、国際空港駅とKLセントラル駅には支援スタッフが配置され、障害者だけでなく一般旅行者に対して乗降補助サービスを提供している。

(4) エア・アジア (Air Asia)

政府系重工業会社傘下の企業として設立されたが2001年に民営化された。中・長距離路線を運行している。2006年にマレーシア航空の経営再建のため、国内ローカル路線96路線がエア・アジアに移管された。2007年には国際長距離路線にも参入しており、現在はクアラルンプール国際空港の格安航空会社専用ターミナル(LCCT)を拠点して運行している。

運行当初は介助者のいない障害者の搭乗を拒否していたが、障害者のデモンストレーションにより方針を転換し、今では乗降のための機材の導入や障害者マーク(車いすマーク)を機体に張るなど、バリアフリー化を「すべての人に(for all)」という形で営業の重要戦略としている。バリアフリー化への取り組みは主に障害当事者組織ネットワークであるBEATとの定期的な協議の実施、及び障害配慮研修の実施である。新しく加入したスタッフへの障害配慮研修も義務付けており、講師としてデモンストレーション運動を起こしたBEATのメンバーである、障害当事者が呼ばれている。

(5) 福祉タクシー⁴ (Voice、Mobility 他)

ヴォイス(Voice)やモビリティ(Mobility)といったNGOが運営している障害者用タクシーサービスのほか、プタリンジャヤ特別市役所が障害者福祉サービスとして提供しているものなどがある。バスや鉄道事業を展開するラピドKLがラピドKLモビリティ(RapidKL Mobility)として福祉タクシー事業を現在計画中である。

(6) 長距離バス

今回の調査では確認されなかったが、長距離バス車両及びバスターミナルについては、

⁴ 「福祉タクシーとは、道路運送法第3条に掲げる一般乗用旅客自動車運送事業を営む者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のことをいう。」国土交通省自動車交通局旅客課ホームページより
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000007.html (2009年11月)

基本的に介助者の同行が前提とされていると言われている。

2-4-5 障害当事者による取り組み

現在までの「マ」国のバリアフリー化は障害当事者による運動によって達成されてきたといっても過言ではない。BEAT(Barrier-Free Environmental And Accessible Transport Group、以下「BEAT」)に代表される当事者組織は、運動を起こすと共に、バリアフリー化を実施しようとする企業や組織に向けて積極的に協力をしている。障害当事者によるバリアフリー化に向けた取り組みは、大別すると、運動による組織の意識改革と、研修・トレーニングの実施による職員の意識向上とに分けられる。

1) バリアフリー化に向けたデモンストレーション運動

障害者のアクセシビリティの確保に向けて、様々な当事者団体が交通機関、行政への働きかけを行ってきた。2006年にラピド KL が公社化に伴いバスを新しく導入する際に、障害者にも利用可能なバスを導入するよう BEAT が運動を起こした。これにより、ラピド KL が新規に導入したバス 1000 台のうち、100 台が超低床バスとなり、現在ティティワングサ (Titiwangsa) 地区とプタリンジャヤ地区にて運行をしている。

また、格安航空会社エア・アジアの障害者への搭乗拒否については、抗議運動を起こし、搭乗のための車いす用昇降機 (アンピュリフト) を調達させると共にエア・アジアの営業戦略にまで影響を及ぼしている。(上記 2-4-4 エア・アジアの項目参照)

当初、障害当事者 18 団体によって組織され始まったネットワークグループであり、バリアフリーに向けて運動や交渉を行っている。働きかけのひとつとして、運輸省や各交通機関にアクセシビリティのチェックを申し入れ、自ら確認し、フィードバックを先方へ送る活動を続けている。対象者は様々な障害、及び交通弱者であり、運動で使用するプラカードは高齢者や妊婦、病気を持つ人等の絵を描いたものも掲げている。交通機関、都市のバリアフリー化において、障害当事者は団体を組み運動を行うことでその事業の契機をつくる役割を果たしている。

2) トレーニングの実施

交通機関、都市のバリアフリー化において障害当事者の担うもう一つの役割として組織での研修やトレーニングが挙げられる。エア・アジアでは通常の新規職員研修に障害配慮の研修を組み入れ、その実施を BEAT に依頼しており、車いす利用者、聴覚障害者、視覚障害者、知的障害者が講師となり実施されている。「マ」国国営鉄道では車いす利用者に障害についての講義及び車いすの扱い方について講義を依頼し、実施している。

2-5 バリアフリー化が進んでいる交通機関・都市開発の事例調査

関係機関のバリアフリー化の取り組みについては前節でその概要を記したが、ここではそのバリアフリー化の具体例を障害当事者と実施したアクセシビリティ・チェックの結果や視察調査を基に整理する。一般にバリアフリー化が実施されていると言われているものについても適切に管理されていない事例や多くの問題が散見されるのが現状である。

2-5-1 鉄道 [KL セントラル (KL Sentral) 駅]

クアラルンプール首都特別市の中でも最大の規模を誇る駅であり 1 日の利用者数は 10 万人を超える。オフィスや住居などの施設が併設されており、建物外にはバスターミナルも設置されている。本建物に駅をもつ鉄道はクアラルンプール国際空港エクスプレス (ERL)、「マ」国営鉄道コムーター (KTM Komuter)、「マ」国営鉄道インターシティ (KTM intercity trains)、ラピド KL レール (LRT) である。KL モノレールの KL セントラル駅は本駅から約 140m 離れている。

1) バリアフリー化事業

配備されている主なバリアフリー設備は以下の通りである。

- ア) 障害者用駐車スペース、スロープ
- イ) 点字ブロック
- ウ) 障害者対応 (多目的) トイレ
- エ) エレベーター

2) 視察調査結果

ア) 駐車スペース及びスロープの設置

空港へ向かうクアラルンプール国際空港エクスプレス (ERL) の停車駅でもあることから駅まで自動車を利用する乗客も多い。出入り口にはスロープや点字ブロックが整備されているものの、障害者用の駐車スペース横に設置されている縁石の切り下げが車いす利用者には自力で昇ることのできない勾配になっているなど、使用困難な設備も少なくない。(写真 2-5-1 参照)

写真 2-5-1 KL セントラル駅スロープ (出入り口)



イ) 点字ブロックの設置

駅建物内外に点字ブロックが設置されているものの、点字ブロックを挟むように物が置かれている箇所や、‘誘導’と‘警告’のブロックの設置に誤りがある箇所、点字ブロックの上にごみ箱や休憩所が設置されている箇所などが見られる。(写真 2-5-2, 2-5-3 参照)

写真 2-5-2 KL セントラル駅点字ブロック
(出入り口)

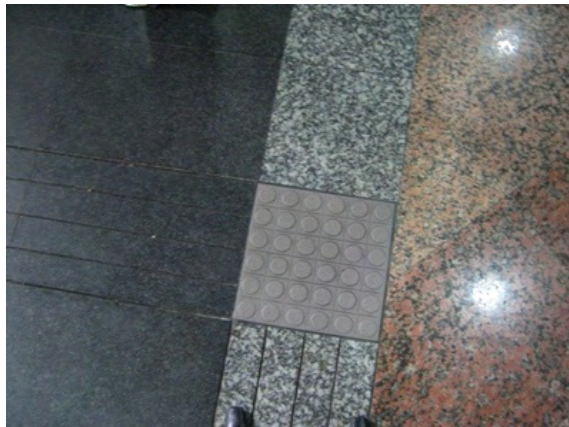


写真 2-5-3 KL セントラル駅点字ブロック
(出入り口)



写真 2-5-2, 2-5-3 のように KL セントラル駅外の点字ブロックの一部は黄色の日本でも見られる種類のブロックだが、駅構内では床と調和するグレー色の凹凸の少ない舗装を施している。(写真 2-5-4 参照)

写真 2-5-4 KL セントラル駅点字ブロック
(コンコース)



灰色の舗装は駅構内のデザイン性においては工夫として見られる点であるが、点字ブロックを利用する弱視の駅利用者には不便なものとなりうる。また写真 2-5-4 に見ら

れるように KL セントラル駅では度々点字ブロックの代替手段として線が 4 本から 8 本程引かれている場所があるが、凹凸が少なく認識しづらい⁵。

ウ) 障害者対応(多目的)トイレの設置

トイレのドアが施錠されているものもあり、管理の方法に問題が見られる。車いす利用者が便器に移動する際に必要とする手すりが付いていないなど、利用者の視点に沿ってデザインされていない部分が目立つ状況にある。

エ) エレベーターの設置

エレベーターに続く経路に対する案内が不足しており、点字ブロックや音声での案内誘導はされていない。エレベーター内のボタンには点字での表記がなされている。

写真 2-5-5 KL セントラル駅エレベーター



オ) 情報保障の不足

スロープや点字ブロックなどの施設整備について利用者の視点に立った設置、管理がされていない状況が目立つと同時に、情報提供についてほとんど整備されていないのが現状である。案内サインに障害者対応トイレのマークが表示されていないことや⁶、エレベーター、トイレに続く目印、点字ブロック、音声案内等は整備されておらず、職員に質問をしても職員が把握していない場合も多々ある。(写真 2-5-6 参照)

⁵ 点字ブロックは他の利用者にとって歩きにくい舗装である場合があること、さらに「マ」国営鉄道公社 (KTMB) へのインタビューからは点字ブロックの材質を「マ」国では手に入れにくいといったことも聞かれており、これらは「マ」国独自の工夫の一端とも捉えられるが、舗装が多様になることによってパリアフリーとしての機能は弱められる可能性が高いといえる。

⁶ マークの表示には、全てのトイレが多目的トイレであることを前提として設置しない場合や、マークを別で表示すべきではないという議論もあるが、「マ」国では未だ障害者対応トイレが少ないため、その表示には一定の必要性があるといえる。

写真 2-5-6 KL セントラル駅 案内表示



情報保障の状況については、知的障害をもつ障害当事者らがその表示の複雑さから LRT のアンパン線を利用しないといった発言も聞かれた。色分けや視覚、聴覚、幾つかの方法で情報提供をする取り組みが望まれる。

2-5-2 バス [ラピド KL の超低床バス]

ラピド KL は市内を走るバス事業者の中で唯一、2006 年の公社化とそれに伴う新規バス購入時に超低床バスを導入した。

1) バリアフリー化事業

主なバリアフリー設備は以下の通りである。

ア) 車いす対応超低床バス 100 台

操業区間はティティワングサ地区周辺及びプタリンジャヤ地区周辺に限られている。20 台は常時スタンバイ状態であり、通常はティティワングサ地区周辺に 30 台、プタリンジャヤ地区周辺に 50 台を振り分けて運行している。

2) 視察調査結果

ア) 100 台の超低床バス

ラピド KL の超低床バスは外面の四方に車いすマークがついており、遠くからでも超低床バスとして判別可能である。2006 年の運動の結果、導入されたものだが、障害者には殆ど利用されていない。主な理由に以下の 2 点が挙げられる。

i) バス停との接続状況

ii) 車内での利用方法

i) バス停との接続状況

ラピド KL で導入されているバスは既存のバスと比較して低く、また入口にステップはない。(写真 2-5-7, 2-5-8 参照)

写真 2-5-7 既存バス(ラピド KL)



写真 2-5-8 超低床バス(ラピド KL)



写真 2-5-9 超低床バスとバス停の接続



写真 2-5-10 ノンステップバス(新宿区)



しかし写真 2-5-9 に見られるようにバス停との接続においてバス停自体の高さを必要とする。写真 2-5-10 のように日本で使用されているノンステップバスも道路との段差はあるもののラピド KL の超低床バスに比較して低く、また斜面に滑り止めが施されている、停車時に車体をさらに下げる仕組みなどの工夫がされている。

本超低床バスの利用に際してはバス停の高さが一定であることが想定されているが、実際にはバス停の高さは様々である。また、バス停自体の整備がなされていない場合が多く、出発地からバス停まで、またバス停から目的地へ肢体不自由者にとって移動することが困難な状況にある。

写真 2-5-11 バスターミナルスロープ（クラナジャヤ駅/Kelana Jaya）

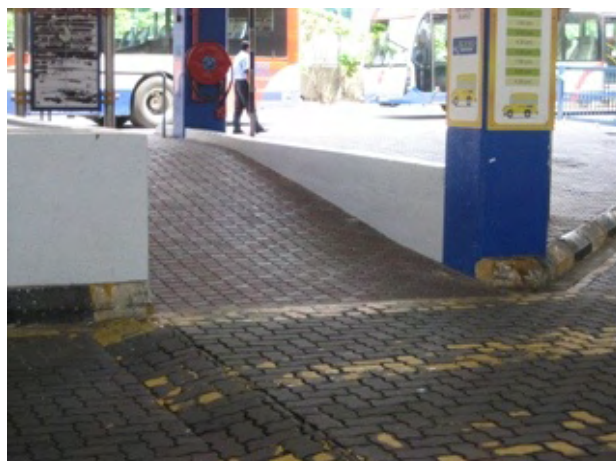


写真 2-5-11 に見られるようにスロープが設置している場合でも傾斜が急である状況や、スロープを降りると車道に出てしまうような危険な状況が見られる。

ii) 車内での利用方法

車いす利用者用のスペースには固定具が設置されているものの、BEATのメンバーである車いす利用者からは、固定が困難であるとの意見が聞かれている。

写真 2-5-12 超低床バス内 車いす利用者スペース



2-5-3 航空事業（エア・アジア/Air Asia）

2007年の運動によりバリアフリー化が開始されたエア・アジアはその取り組みの継続性から障害当事者に高く評価されている。

1) バリアフリー化事業

主なバリアフリー化事業は以下の通りである。

- ア) 機体への移動のための車いす用昇降機（アンビュリフト）の設置
- イ) 障害配慮研修の実施
- ウ) 障害当事者との定期ミーティング開催

2) 視察調査・インタビュー調査結果

- ア) 機体への移動のための車いす用昇降機の設置

車いす利用者が機体に安全に移れるよう、車いす用昇降機を格安航空会社専用ターミナル（LCCT）、コタキナバルターミナルに設置している。（写真 2-5-13、2-5-14 参照）

写真 2-5-13 リフト利用による機体への
乗り込み



写真 2-5-14 リフトによる機体への
乗り込み



出所： エア・アジア提供資料

格安航空会社専用ターミナル（LCCT）には元来ボーディングブリッジが設置されておらず、乗客は徒歩かバスで機体まで移動し、タラップを利用して乗降するため、車いす利用者や肢体不自由者には特に使用困難な状況にある。エア・アジアによる昇降機の設置後、空港管理会社は昇降機を他の航空会社向けにも使用できるようエア・アジアに要望を出している。空港で利用する昇降機は本来「マ」国空港会社によって各航空会社が使用できるよう整備すべき施設であり、エア・アジアは現在、空港で共通の昇降機を設置するよう管理会社との協議を続けている。

イ) 障害配慮研修の実施

障害を持つ乗客に対する実践的な対応方法、また障害とは何かといった理論的なことまでを含む講義を、障害当事者の協力を得て新入職員向けに開講している。車いす利用者だけではなく、聴覚障害者、視覚障害者、知的障害者の組織からの協力も得ている。

写真 2-5-15 障害配慮研修



出所： エア・アジア提供資料

ウ) 障害当事者との協議の定期開催

2007年に運動を起こした障害当事者組織のネットワーク、BEATと定期的にミーティングの機会を持ち、情報のアップデートやモニタリングを実施している。継続的なモニタリングの姿勢について障害当事者からの評価が高い。

2-5-4 ブリックフィールド (Brick Field) 地区周辺

1) バリアフリー整備

主なバリアフリー整備は以下の通りである。

- ア) 標識による障害者の歩行についての注意喚起
- イ) 点字ブロックの設置

2) 視察調査結果

- ア) 標識による障害者の歩行についての注意喚起

ブリックフィールド地区には視覚障害者が多く居住しており、マッサージ店なども多い。杖を持った人物が交差点を渡る様子の標識を地区内の交差点で数多く見ることができる。(写真 2-5-16 参照)

写真 2-5-16 標識（ブリックフィールド地区）



道路の舗装等は他の地区同様、維持管理が適切に実施されていない部分が散見される。

イ) 点字ブロックの設置

モノレールの KL セントラル駅と、LRT やクアラルンプール国際空港エクスプレスが通る KL セントラル駅との接続には歩道が整備されており、点字ブロックが設置されている。屋根の付いた歩道上では露天商も商売を行っており、人の通行量も多い（写真 2-5-17 参照）。車いす利用者にとっては通行の妨げになりうる点字ブロックが面として多量に設置されている場所も見られた（写真 2-5-18 参照）。

写真 2-5-17 KL セントラル駅接続歩道



写真 2-5-18 KL セントラル駅接続歩道



2-6 開発機関による取り組み

「マ」国に限らず開発機関によるバリアフリー化への取り組み事例は多くはない。「マ」国内において現在実施中である国連開発計画によるペナン州でのプロジェクト、本調査でインタビューを行ったクアラルンプール首都特別市役所の職員、プタリンジャヤ特別市の職員、また大学教授ら、バリアフリー化に取り組むする人々が過去に参加し影響を受けたという UNESCAP の研修、さらにバリアフリーを進めるために不可欠な総合的な視点から人々の移動空間について調査を実施した JICA の歩行者空間整備調査について以下にその概要を記す。

2-6-1 国連開発計画（UNDP）によるプロジェクト

国連開発計画（UNDP）は「マ」国政府と協調してペナン州における公共交通アクセシブル事業を2008年から実施している。これら事業は国連障害者の権利条約および障害者法に対応したものである。

ペナン州における公共交通アクセシブル事業（2008~2010年）：

女性家族社会開発省が執行機関、ペナン経済計画局および国連開発計画が実施機関として、障害者にとってアクセス可能な交通システムの整備を促進する事業である。2010年2月までの2年間の実施期間で、公共交通・公共施設のアクセス検査実施、公共交通改善戦略の策定、需要対応型ドアツードア交通サービスの提供、交通事業者の能力開発及び障害平等研修という4つの主な成果が期待されている。

障害者の権利向上のために国連開発計画は障害者法の見直し、障害者法および国連障害者の権利条約に関する民間セクターや市民社会を含む広汎な認知の向上、事業実施の前段階での障害当事者の参加、および法改正もしくは新たな差別禁止法の導入を提案している。

2-6-2 国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）によるプロジェクト

国連アジア太平洋経済社会委員会（以下「UNESCAP」）はアジア太平洋の障害者の主体的な社会参加や開発におけるメインストリーミング化に実践的な方法を探り貢献してきた。アジア太平洋障害者の十年における取り組みとしてアジア太平洋障害者センター（APCD）と実施した「障害者にやさしい環境づくりに関する研修（Regional Training Course for Trainers Course on the Promotion of Non-handicapping Environment for Persons with Disabilities）」に「マ」国から参加した研修生らの多くは、バリアフリー、ユニバーサルデザインに関する国の取り組みに深く関わるキーパーソンとなっている。

障害者にやさしい環境づくりに関する研修（2000, 2002, 2003, 2004年）

2000年から2001年を除く2004年までの4年間にわたりUNESCAPはアジア太平洋障害者センター（APCD）とタイ国社会開発人間保障省の協力の下、同研修をバンコクにて実施した。本研修の目的はアジア太平洋各国から集った参加者らが帰国後にユニバーサルデザインや障害者に優しい街づくりの担い手となるよう、その養成を支援すること、さらに参加者らがネットワークを構築することによってアジア太平洋広域圏における障害者に優しい環境づくりを促進することであった。研修の期間は2週間程度であり、障害に対する認識についての講義、アクセシビリティ・チェック、バンコクや地方都市でのケーススタディなど、理念を実践へとつなげる内容が中心である。

参加者は、建築家、エンジニア、都市プランナー、公共交通プランナー、行政官、障

害 NGO の代表、障害者の自助組織の代表らであり、2003 年度は 9 カ国から 30 名程の参加があった。

2-6-3 国際協力機構（JICA）による取り組み（1998 年）

CBR の取り組み支援や 2-6-2 に示される UNESCAP との共同プロジェクトにおけるアジア太平洋障害者センター（APCD）など、JICA による障害者を取り巻く周辺環境整備への取り組みは多数実施されている。「マ」国ではさらに、住みよい社会環境を整備するにあたり基礎となりうる、歩行者を対象として捉えた空間整備調査を実施している。本調査では障害者の視点も取り入れられ、インフラ整備における障害のメインストリーミング化に向けた試みが実施されている。

「マ」国歩行者空間整備調査

クアラルンプール首都特別市では 1990 年代の中頃になり、公共交通の重要に対する認識の高まりとともに、自家用車利用の抑制策が検討され、LRT 等軌道系公共交通網の整備が積極的に行なわれた。しかし歩行者施設整備が十分でなかったことから公共交通機関の利用が進まず、依然として自動車交通中心の交通体系となっている。クアラルンプール首都特別市では、「人にやさしい都市造り」を目指して歩道のモール化、横断報道の設置等歩行者空間整備事業を進めているが、事業実施のための基礎資料がないため高齢者、児童、身体障害者等交通弱者に対する配慮が十分なされていない等の問題が生じていた。このため「マ」国政府は、1998 年 8 月に我が国（JICA）に対し在外開発調査を要請したものである。調査項目としては、以下のものである。

- 1) 歩行者交通（需要、歩行特性、施設等）に関わるデータの収集と分析
- 2) 歩行者空間に対する問題点と課題の抽出
- 3) 歩行者空間ネットワークの検討・評価と整備プログラムの作成
- 4) 緊急プロジェクトの基本計画の策定と事業化の検討

また、歩行者空間に対する問題点や課題の抽出にあたっては、障害当事者グループによるバリアフリーチェックを実際に実施し、障害者当事者の目から問題点等の抽出が行われた。

この調査を受けて、プキンタン地区を中心として実際の歩行者空間の整備がクアラルンプール首都特別市において実施された。その後も LRT 駅周辺や大規模商業開発地区を中心として歩行者空間の整備が進められてきている。しかしながら、歩行者空間あるいはその中でのバリアフリー化はその対象地区や施設に限定されたもので、ネットワークとしての整備までには至っていない。

当該プロジェクトはバリアフリー化を含む歩行者空間整備において先駆者的な役割を

演じたものとして高く評価される。そしてその精神がその後の新たな開発地域や施設において引き継がれているものと考えられるが、既存施設を含めた街の環境（街づくり）と言った都市政策として確立されたものとはなっておらず、その視点から見ると当該プロジェクトが十分に利用されているとは言えない。このようなパイロット事業が援助の一環として実施されても、政策として認識されるためには、さらに何らかのフォローアップが必要と感じられる。特に今回のテーマとして取り上げられているバリアフリーなど社会環境の整備に係る課題は、関係機関が多岐にわたり、実施における合意形成や追加的費用負担など多くの問題があることから、国際機関としての JICA の関わりが横断的機能連携に役立つものと期待される。

第3章 調査結果の分析

本章では、前の現状調査の結果等を整理し、「マ」国におけるバリアフリー化の現状に対する貢献要因と阻害要因、そこから抽出される現状の課題について分析した。

3-1 現状認識

「マ」国のバリアフリー化に係る政策とその現状は、以下のように整理できる。

1) 法制度

障害者法 障害当事者を含め関係者の努力のもとに、「マ」国障害者法が2008年に制定され、それに基づいて国家障害者審議会と各課題を検討する技術検討委員会が設立され、バリアフリー政策を含めた福祉政策が開始されている。審議会の議長は、女性家族社会開発省大臣、技術検討委員会は運輸省事務次官が任命されている。審議会は年3回程度開催されることになっている。

国家政策 社会福祉に関する政策は、2020年までに先進工業国への仲間入りを目指したビジョン2020（Vision 2020）に示される5つの重点政策の4番目に掲げられている「生活の質（Quality of Life）」を達成するための政策の一つである。但し、バリアフリー化の事業については、現段階では必ずしもその優先順位は高くない。

建築許認可制度 建築物のバリアフリー化については、開発や建築の許認可権を持つ州政府計画委員会（State Planning Committee：SPC）や地方政府都市計画局、建築局などが事業の促進を担っている。クアラルンプール首都特別市では、建築許可を与えるにあたり市政府関係機関担当者と障害当事者を含めた評価チームが対象となる建築物の点検を実施するという取組みが始まっている。スランゴール州においても、州政府の建物を対象としてバリアフリーの点検活動を、点検を実行する行政官を訓練するという段階から実施している。

ガイドライン 建物のバリアフリー化に係るガイドラインや技術標準は策定されているが、それらのガイドや規準は車いす使用者などの肢体不自由者の移動制約を中心とした内容になっており、視覚障害、聴覚障害、知的障害に関する配慮規定は不足している。

2) 交通施設

交通施設[管轄] 公共交通機関や交通施設のバリアフリー化については、運輸省道路交通局に作業グループ（MOT-PMO）が設立され政策の検討を行っている。その政策の実施主体は、通勤鉄道については「マ」国国営鉄道公社（KTMB）、クアラルンプール首都特別市やクランバレー首都圏のLRT・モノレール・公共バスシステムについて

はラピド KL、空港施設についてはマレーシア空港ホールディング社（MAHB）のほか、民間企業であるクアラルンプール国際空港エクスプレス（ERL）など多機関に跨る。またバス停などの道路関連施設は、地方政府の交通部の所管となっている。

交通施設[事業] 公共交通機関や交通施設のバリアフリー化の現状は、空港施設については国際基準に沿ってバリアフリー化が具体化されているほか、空港と KL セントラル駅を結ぶ民間路線クアラルンプール国際空港エクスプレス（ERL）もバリアフリー化が進んでいる。格安航空会社専用ターミナル（LCCT）やエア・アジアなどでは障害者対応がなされていなかったが、障害者の抗議運動を契機としてバリアフリー化が改善されている。また、LRT は現在運行されている 2 路線のうちクラナジャヤ線のバリアフリー整備は進んでいるが、アンパン線は整備されていない。バスについては、運行されている 1000 台のうち 100 台が超低床式で車いす利用者に配慮したものとなっているが、バス停やバス停へのアプローチ（歩道、横断施設等）部分のバリアフリー化が遅れている。なお、バリアフリー化が進んでいないものについても、各担当組織や部局において、バリアフリー化に向けた努力がなされている。

交通施設[公社化] 90 年代に進められた民営化事業の破綻を受けて公社化された交通機関の多くは従前の施設や車両を利用している。ラピド KL が管理する交通機関（LRT、バス）も当初民営化事業として始められたものであり、事業の破綻を受けてラピド KL が設立され、施設の維持管理と運行を行っている。公共交通として担保されるべき利用者の非排除性は、民間会社から引き継がれた施設や車両を使っていることから全施設においては実現されていない現状にある。

3) 施設状況

設置・維持管理 バリアフリー化、ユニバーサルデザインの適用などが進められているが、整備状況や維持管理状況は必ずしも適切なものとはなっていない。まちがって設置されているもの、点字ブロックの上に立てられた広告塔、案内板や商業活動（露店）基準を無視した段差の切り下げや公共空間の不正使用、歩道ブロックの陥没など、不適切な適応事例や維持管理の不足など多くの問題が観察される。

接続性(都市開発) 都市開発の視点から見ると、クアラルンプール首都特別市役所、プタリンジャヤ特別市、ペナン州などでバリアフリー化が積極的に進められているが、バリアフリー化された路線や地区、施設は非常に限られており、利用者の旅行目的に沿った接続性(Connectivity)が確保されていない。総合的な計画が策定されているが、実施に結びつかない状況にあり、また各政府機関において優先順位が必ずしも高くないことから予算が確保されないなど、継続性や自立発展性に問題が残る。

4) 開発機関

開発機関 国連開発計画（UNDP）では、ペナン州経済計画局をカウンターパートとしてラピド・ペナン（ラピド KL の姉妹組織）のバス路線を対象としたバリアフリーに係るパイロットプロジェクトを 2008 年 1 月から 2010 年 2 月までの予定で実施している。施設は「マ」国の基準に基づいて設計されているものの、設計通りに作られていないなどの施工上の問題のほか、関係機関との連携が十分に行われないなどの問題が指摘されている。

3-2 要因分析

「マ」国におけるバリアフリー化は、上述の通り障害当事者の抗議活動や NGO、一部行政職員の努力により徐々に進展しつつあるが、一方では責任範囲の境界部分で連続性（接続性）が確保されていない、バリアフリー整備済みと認識されているが実際には使用できない又は使用困難な状況にあるなどの問題も散見される。これらの現状について、その貢献要因と阻害要因について、以下に整理した。

1) 貢献要因

障害当事者グループの活動 障害者法の制定から現在のバリアフリー化の推進に至る背景として、当事者グループの活動（抗議活動）、BEAT などの NGO 組織の存在が大きな役割を果たしている。

指導者の存在 社会福祉局、障害者開発局を有する女性家族社会開発省、スランゴール州政府、クアラルンプール首都特別市、プタリンジャヤ特別市などでは、バリアフリーに対する知識・知見を持つ指導者の存在が大きい。また、その多くが 2-6-2 に示した UNESCAP での研修を受けている。

2) 阻害要因

政策の体系的な取組み 長期目標としてのビジョン 2020（Vision 2020⁷）、マレーシア国家計画に基づく戦略的な取組み、都市計画（Structure Plan）や地区別計画（Local Plan）に基づいて社会福祉局が中心となってバリアフリー化が検討されているが、建物や交通施設の整備から運営管理までの全ての責任を持つ運輸省や都市計画部局、技術部局との連携が十分でない。地方政府においても、建築局による取り組みが中心であるクアラルンプール首都特別市、都市計画局が事業を展開するプタリンジャヤ特別市など、各行政において担当部局の異なる、アドホックな対応となっている。

⁷ 「マ」国政府は 1991 年に Vision 2020 政策を提唱し、「マレーシア国家の発展」及び「マレーシア国民の知的レベルの向上」を以って 2020 年までに先進国の一員となることを目指している。

モニタリング、維持管理の不足 バリアフリー施設の整備が計画もしくは基準に沿っていない、さらには維持管理の不足などにより施設が効果的に利用されていない状況にある。法令遵守のチェックやモニタリングの欠如など制度面の不備が見られる。

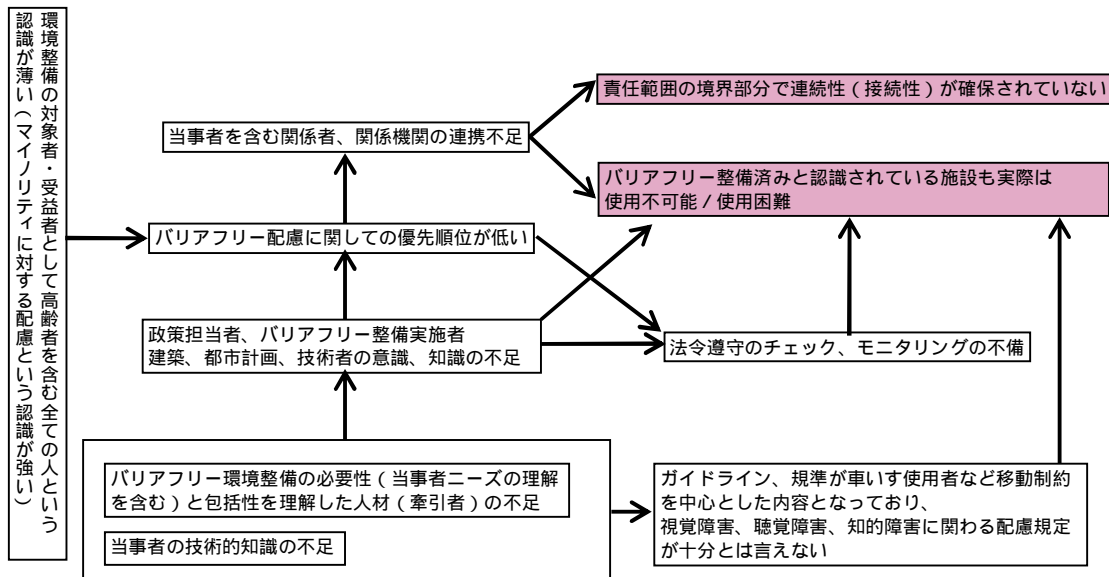
政策の優先順位が低い バリアフリー化についてはその必要性は認められるものの優先順位が低く、十分な対応が採られていない。マイノリティに対する配慮という認識が強く、高齢者や子供を含む全ての市民が環境整備の対象者・受益者であるという認識が低い。

市民の意識 バリアフリー施設の維持管理の状況等から、また障害者は交通機関を利用しないので需要が少ないといった駅職員らのインタビューから、バリアフリー化に対する市民の関心や理解の低さがうかがえる。

人材の不足 指導者の存在は見られるものの、国に障害者開発局が設置されている他は、地方政府ではバリアフリー化を担当する部局が明確になっておらず、人材も非常に限られたものとなっている。

上記の他に阻害要因として財源の確保などが挙げられる。これらの問題点を図式化すると、図 3-2-1 のようになる。

図 3-2-1 「マ」国におけるバリアフリー社会形成に関する問題構造



3-3 現状の課題

以上の現状分析の結果、課題として次の7つのテーマを挙げる事ができる。

(1) 分野横断的な連携

障害者がある目的のために起点から目的地まで移動する場合を想定すると、そこには様々な障害が確認される。例えば車いす利用者がバスを使って移動する場合、まずバス停に行くために歩道の段差が解消されていなければならない。バス停も整備されている必要があり、またバス車両も車いす利用者が乗降できる状態でなければならない。バスを降りてから目的地までの道程も同様である。さらに目的地の建物がバリアフリーでなければ旅行の目的は達成されない。視覚障害者の場合は、点字ブロックや音声信号が未整備であれば道路の横断も困難であり、バス停に辿り着くこともできない。乗換えが必要な場合の経路はさらに複雑となる。公共交通を利用する人々の交通手段を見ると、起点（住宅等） 徒歩（車いすを含む） 公共交通（バス：バス停、バス車両） 乗り換え（ターミナル） 公共交通（鉄道：駅、車両） 徒歩（車いす） 目的地（建物・施設）のような標準的なパターンが想定される。これをそれぞれの管理組織で見ると、起点（個人住宅） 徒歩（地方自治体技術部） 公共交通（バス公社、バス会社） 乗換（ターミナル公社、会社） 公共交通（鉄道公社） 徒歩（地方自治体技術部） 目的地（公共施設：地方自治体建築部）などが一例として想定される。

障害者の自立的な移動を確保するためには、起点から目的地までのシームレスな連続性が求められるが、現状は施設や路線、組織によって対応が異なり、連続性が確保されていない。特に道路施設と建物、道路施設と交通機関との間での連携の不足が著しい状況にある。

バリアフリー化への取り組みが開始されて間もない「マ」国では、現状の批判ではなく今後の組織間の連携をいかに改善するかについての建設的な対応が求められる。そのためには障害者、専門家、行政職といった関係者の協力が重要である。

(2) 政策としての優先度

多機関に跨る施策を効果的かつ効率的に実施していくためには、政府の重点政策としてその取り組み方針が明らかにされ、関係部局がそれぞれに規定された業務や責務を遂行していくことが必要とされる。しかしながら現状の取り組みを見ると、上述のとおり一部の意識の高い人材の活動に支えられているため方法も機関も異なっており、政策として確立されたものとなっていない。上位機関の経済計画局（EPU）がバリアフリー化への取り組みに対して明確な方針を有していないことを現実として捉えることが重要である。

問題構造図（図 3-2-1）にも示されたように、「マイノリティに対する配慮」と言った認識がまだまだ拭えないのが現状と判断される。一方では「生活の質（Quality of Life）」が国家政策の一つとして議論されており、所得の向上や環境に対する配慮などは積極的に取組まれている。バリアフリー化への取組みが、マイノリティへの配慮ではなく「生活の質（Quality of Life）」の一つの要素として議論されることが重要である。電車、バス、車、自転車、ベビーカーと同等に車いすが、そして子供、老人、妊婦と同等に障害者が、配慮の対象として認められる社会の構築に向けた議論が求められる。この観点から、バリアフリー化への取組みについても障害者を対象としたものではなく、障害者を含む交通弱者全体を対象とした取組みに発展させることが重要である。

また交通弱者全体を対象とした取組みを想定する際にも、どのような政策で、どのような機関が、どのような体制で、具体的に施策を実施していくのかが明確にされない限り、政策の持続発展性はない。社会環境の整備には時間が必要であり、政策としての持続性が求められる。バリアフリー化だけでは重点政策には成り得ないことを前提として、バリアフリー化を含むより総合的な政策の枠組みを策定し、その優先度を担保する取組みを進める必要がある。

(3) 牽引役の人材育成

バリアフリー化を技術的に支える人材、またそれを社会的に進めていく人材、それを行政に反映させていく人材、そのどれもが非常に限られている。UNESCAPやJICAの研修を受けた人材がいるものの、これらの研修が2000年から2004年に実施されたものである状況を鑑みると、その後新たな人材育成がなされていないことが想定される。

一部の大学においてはバリアフリー研究科が設立されており、今後若手の専門家が徐々に輩出されることが期待されるが、今日的な課題対応には難しい。

現在、障害当事者グループが重要な役割を演じているが、技術的な専門家、法律の専門家、社会保障の専門家ではなく、障害者当事者としての（示威）運動が中心となっており、具体的な制度改革を求めていくための人材ではない。

社会福祉環境を整えていくためには、上記のとおり分野横断的な連携が求められるが、それぞれの分野においてリーダーシップを執れる人材が必要である。特に、行政機関において牽引役となる人材を確保できるか否かは今後の対応の成否を左右するものとなりうる。また、政策としての優先度を高めるためには、世論を巻き込み意識を高めていくことが肝要であり、ジャーナリストやメディアとの連携を進めていく人材も求められる。

(4) 制度整備と事業実施の連動（施行規則、設置基準、管理瑕疵を含む罰則規定等制度の充実）

法律が制定され、設置基準や技術基準もあるが、実際にはバリアフリー整備が実施されない、整備状況に不備がある、維持管理が適切に行われていない、などの問題が指摘されるのが「マ」国におけるバリアフリー化の現実と捉えられる。これを公共政策の観点から捉えると、大きく二つの問題が想定される。一つは制度の問題、もう一つはガバナンスあるいはコンプライアンスの問題である。

前者、制度の問題とは基本法が制定されてもそれを実施していくための施行法、施行規則、罰則規定など様々な関連法規則が準備されていないことである。後者のガバナンスやコンプライアンスの問題とは、これらの様々な法制度を適切かつ効果的に運用していくための行政組織の業務の規定に不備があることである。

日本では、道路等の公共施設において事故が発生した場合には、管理瑕疵の責任を怠ったものとして国家賠償法に基づいて被害者に対する賠償が保証されている。点字ブロックの上に立てられた標識によって視覚障害者が傷害を負った場合も同様であり、その道路を管理する行政機関がその賠償の責に問われることになる。維持管理についても、不適切な維持管理によって事故が発生した場合には、その管理監督責任が問われる。「マ」国では様々な基準が民間施設に適用され、公共施設については順守規定がないと言われているが、順守規定がないとしても公共施設に対する管理瑕疵規定を作るなどの対応も必要である。また民間会社が運営する施設についても、その公共性を鑑み、より厳しい管理監督責任を監督官庁に求めるべきである。そのためにはモニタリングの実施規定や罰則規定など、法体制の一層の充実が課題として挙げられる。

(5) 障害当事者のエンパワメント（技術的側面との連携）

障害者には当事者運動のような告発的な活動によって「障壁を壊す」役割と、その後新しいバリアフリーを進めるための「建設的・協力的」な役割を担うことが求められるが、障害当事者団体にこの両方の役割を担える力量を備えた障害当事者が十分にはいない。道路の維持管理の不備などから起きる陥没等に対し、建設的な代替案や整備計画等を提示することができれば、協議の円滑化や他の事業へのポジティブな影響が期待される。

90年代に「障壁を壊す」ために運動を繰り広げた当事者らは現在、運動の相手である交通管理組織等での障害平等研修を担当するなど、その活動は多岐に渡る。その活動を受け継ぐ障害当事者の人材の育成も今後課題となりうる。

今後は交通事業者や建設業界等と問題に共にあたる必要があり、そのつなぎとなる

技術的見地からの議論、さらに障害当事者組織全体のエンパワメントが求められる。

(6) 整備裨益者の拡大（バリアフリーからユニバーサルデザインへ）

バリアフリーに関しては、未だ障害者のための措置と考えられ、高齢者や妊婦、病人などより広い利用者をその裨益者として想定した視野によって捉えられていない。その結果、政策としての優先度の低下を招いている。優先度の低下は、分野間での対応の違いにも現れており、連携をより難しくしている。

先進諸国、特に英語圏の国々、障害者の権利条約を制定した国際連合では、物理的な段差解消かつ対象を障害者に限った対応を意識させる「バリアフリー」という言葉の代わりに、より一般的な言葉として「ユニバーサルデザイン」を用いる方向にある。「マ」国においても、障害当事者組織 BEAT では抗議運動に際して「ユーザーフレンドリー(User Friendly)」という言葉を用いて、妊婦や病人、高齢者等多くの交通弱者を含んだ対応を交通事業者に対して求めている。対して交通事業者が抗議運動後に取り上げるのは障害当事者、特に車いす利用者を主眼においた最低限の対応である。社会全体を裨益対象としており特に現在進行中と言われる高齢化にも対応しているユニバーサルデザインの概念を推進することが、優先度の向上につながると考えられる。

そのための適切な担い手は障害者ではなく健常者だが、牽引役として期待されるバリアフリー化に積極的な行政官等も、エレベーターやスロープ等のバリアフリー化事業において設置した施設をマレー語で障害者を指す「OKU」を使用した「OKU Facilities」と呼ぶ状況にある。各組織において社会全体の便益を拡大する事業のひとつとして位置付けるためには、事業のデザイン時から牽引役となる人々に多くの交通弱者を対象としたものとしての認識を持たせることが求められる。

(7) 既存施設のバリアフリー化

新規建設の施設についてはその設計施工の段階からバリアフリー化が進められるが、既存施設のバリアフリー化には多大な費用を要するものがあり、容易にバリアフリー化を進めることが難しい。特に公共交通や公共施設においては、その公共性から公的財源で管理運営されているものが多く、採算性の面からも節約が求められる。民営化で始められた公共交通機関が破綻し、その負債を抱えたまま公社化されているものもあり、厳しい財政運営が強いられている現状をどのように捉えていくかも重要な課題である。

また KL モノレールや地下区間を含む LRT アンパン線などの駅のバリアフリー化には、用地問題や複雑な土木工事が必要になっており、技術的な観点からも困難である。

第4章 提言及び今後の課題

4-1 課題分析からの提言

「マ」国におけるバリアフリー環境整備に関わる課題は第3章でまとめられている通り、バリアフリー環境整備を適切に実施するための「分野横断的な連携が乏しいこと」が最大の問題として挙げられる。(図 3-2-1 「マ」国におけるバリアフリー社会形成に関する問題構造 参照)

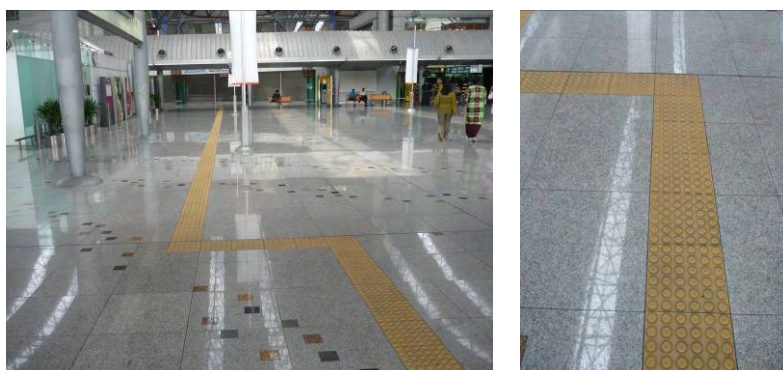
その理由として、行政組織の担当者、建築や交通関係の専門家、技術者が当課題を適切に認識していないこと、それ故に、環境整備に責任を持つ組織において優先度が低く、他分野との連携が必要な整備であっても調整が行われなかったといった問題構造が存在すると考察される。

もちろん、バリアフリー環境整備の必要性、重要性を理解し、建築、都市計画、大学教育などそれぞれの役割領域の中で活動している人材はいるが、その数は限られており、また周囲に理解者が少ない故に孤軍奮闘する状況にある。

また当事者グループもバリアフリー環境整備の必要性、重要性を主張し、様々な活動を展開しているが、問題指摘に留まっている感があり、技術的な視点からの解決策を自らの手で見いだすことに苦労している様子が伺える。

一方、バリアフリー環境整備に重要な役割を担う法律、ガイドライン、規準については、特に建築物のアクセシビリティの視点からは基本的なレベル以上のものが整備されている。しかし、整備主体が「法・規準に従って造られたのでバリアフリー化されている」としているものでも、実際は使えないものである例(個々の要素自体の設計・施工が不備な場合の他に、バスとバス停、歩道と建物のように整備主体の責任範囲の境界部分でバリアが生じている場合など)も見受けられる(写真 4-1-1～4-1-3)。これらは、先に述べた関係者間の連携不足、設計者や施工者の知識不足はもちろんのこと、法遵守チェック(設計審査、完了検査)に関わる担当者、担当組織の意識・理解・知識不足によることも大きい。

写真 4-1-1 KL セントラル駅の点字ブロック



KL セントラル駅のクアラルンプール国際空港エクスプレスの改札と駅出入口の間に敷設された点字ブロック。よく見ると、誘導用ブロック（線状ブロック）ではなく警告用ブロック（点状ブロック）によって誘導されている。

写真 4-1-2 車いす使用者用駐車場から歩道へのアクセス



車いす使用者用駐車場から歩道へのアクセスのために作られたカーブランプ勾配が急（約 1/4 勾配）であり、車いすが転倒する危険性あり。

写真 4-1-3 クラナジャヤ駅の車いす対応手洗い



クラナジャヤ駅にて車いす対応として提示された手洗い所。
奥まった場所にありアクセス困難かつ車いすの膝スペースが確保されていない。

また現在の法律とそれに関わる規準内容は車いす使用者、移動制約者に対するものが中心であり、視覚障害者、特に弱視者や聴覚障害者に対する配慮規定が不十分な部分があり、強化が望まれる。

問題はものづくりに関わる部分だけではないことも明らかである。施設の管理運営者の意識、公共の意識の問題から、車いす対応トイレが施錠されていたり、掃除用具置き場になっていたり（写真 4-1-4）、壊れたもの、または壊されたものがそのままになっていたりと、日本でも以前に起こっていた問題が散見される。以上から施設運営、維持管理を含めたモニタリングの仕組みを強化する必要性が浮かび上がってくる。その役割は当事者を含めた専門家グループが担うべきと考える。

以上のような問題構造を打破するためには、バリアフリー環境整備の必要性和包括性を理解した人材の育成とバリアフリー環境づくりに携わる様々な立場や分野の領域横断的な人的ネットワーク形成が不可欠であると考えられる。

理想的に言えば、関連省庁や関連部局の分野横断的な連携によるバリアフリー環境整備に権限を持った行政組織を設置するということもありうるが、日本やその他の国の状況を見ても短時間でそのような行政の仕組みをつくりあげることが現実的には難しい。

そこで、バリアフリー環境整備に係るステークホルダーがそれぞれの立場を理解し、実践的問題解決方法を議論・研究・開発できる「場とプロセス」づくりからスタートすることを提案したい。

そのような「場」が提供されれば、例えば、行政、建築、都市計画、交通計画、サービス提供者などのバリアフリー環境づくりと運営に携わる人々にとっては、障害者、高齢者などバリアフリー環境の主たる対象者の生活ニーズと環境との対応を理解する機会となり、また障害当事者にとっては技術的知識の習得の場、作り手側の論理を知る場となり、行政関係者や専門家、技術者とのネットワーク拡大につながっていく。

すなわち、相互理解による基盤づくりとそれに基づく実践的問題解決方法の研究・開発

写真 4-1-4 KL セントラル駅のアクセシブルトイレ



かけられていた鍵を開けてもらおうと清掃用具庫となっていた。

活動を通して、今後の「マ」国におけるバリアフリー環境推進を主導する人的ネットワークの形成、拡大を期待するものである。

このような「場」づくりに関しては、日本における「日本福祉のまちづくり学会」の活動が一つの参考になるとと思われる。

「日本福祉のまちづくり学会」は1997年7月に「福祉のまちづくり研究会」という名称で活動を開始した。「学会」と言っても学者による研究活動の場という性格は薄く、すべての人が安心して暮らすことのできる生活基盤（街、住まい、交通、くらし）づくりに関係するあらゆる分野（障害当事者、行政担当者、法律学、社会福祉学、経済学、情報・通信工学、理学療法学、作業療法学、人間工学、リハビリテーション工学、医学、造園学、土木工学、建築学、都市計画学など）の人が結集し、それぞれの分野領域の連携により、市民生活の機会均等と生活の質の向上に向けた新たな「福祉のまちづくり」の枠組みづくりを目指しているグループである。

まだ活動が始まって10年と少しであるが、その活動成果は、学会組織として、あるいは学会活動を通して得た人的ネットワークを資産とした個人として、自治体における「福祉のまちづくり」活動や国における法整備、ガイドライン整備などに重要な役割を担うようになって来ている。

「マ」国においてこのような関係者・関係組織による研究グループを立ち上げ、分野横断的な問題の解決策を議論・研究するためには、何かしらのパイロットプロジェクトをきっかけとすることが必要であると思われる。もちろん、パイロットプロジェクトは触媒的な意味をもち、真の目的はバリアフリー/ユニバーサルデザインを継続的に実践するための研究グループを構築することにある。一つのモデルとして普及させるためのパイロットモデル形成ではない。この「実践」を通して連携を生む「場とプロセス」が形成され、より現実的で実践的な議論・研究を展開することによって、組織間連携の基盤となるであろう、関係者の意識、理解の向上、関係者相互の理解の促進が計れることは間違いない。そうでなければ、議論だけを繰り返すだけで、実践のためのノウハウにはならないことが懸念される。

パイロットプロジェクトを通して展開される研究グループの活動・成果として、以下のようなことが期待される。

- 組織間の連携不足を様々な立場の人（行政関係者、建築関係者、技術者、障害当事者グループ、高齢者グループ他）の意見、考え方の相互理解の促進と人的ネットワーク形成の促進（関係者間の垣根を取り払う仕掛けづくり）
- 法令、ガイドライン、規準の実効性の確保、適切なモニタリング、メンテナンスを実施するための関係者の意識、理解、知識の向上。

- パイロットプロジェクトの実施における住民参加型プロジェクトマネジメント手法の開発、ファシリテーターの育成、一般市民の意識啓発にむけた手法開発。
- 牽引役の人材の育成（研究グループに学生などの若い世代を巻き込むことによって知力、ネットワーク力の継承を計る）
- 設計配慮要件（法律、ガイドライン、規準）の改訂につなげるための研究の促進（例；視覚障害者、聴覚障害者に対する配慮要件の検討）
- 研究グループの活動のゴールとして、バリアフリー整備の優先度向上（バリアフリーからユニバーサルデザインへの意識改革）

以上の課題分析からの提言に対して、障害当事者組織ネットワーク BEAT のメンバーからは以下のように提言意図が理解され、問題解決の一方策となりうる可能性が示されている。

- パイロットプロジェクトだけでは、点の整備に終わり継続性が担保されない。
- 様々な立場からの参画による研究グループを組織し議論を重ねることによって、現在の問題をブレイクスルーすることが期待される。やるべきことと考える。
- 建築家、技術者に対する啓発、理解促進が不可欠であり、そのために重要な役割を担うことが期待できる。

4-2 今後の検討課題

4-2-1 検討課題

調査結果の分析より、(1) 組織間連携、(2) 政策としての優先度、(3) 牽引役の人材（技術的側面）(4) 施行規則、設置基準、管理瑕疵を含む罰則規定等制度の充実、(5) 当事者組織のエンパワメント/技術的側面との連携、(6) バリアフリーからユニバーサルデザインへ（一般市民の参加、啓蒙）(7) 既存施設のバリアフリー化 など7つの課題が抽出されているが、ここではこれらの課題を捉えながら、今後具体的な協力を検討する段階に入った場合、さらに調査や検討が必要と思われる事項について検討をおこなった。

(1) 対中進国への技術協力

「マ」国では2020年までに先進工業国の仲間入りを目指して、順調な経済発展を遂げてきており、我が国からの政府開発援助（ODA）も卒業段階にあると言われている。その状況の下で、必要とされる技術協力の位置づけを明らかにすることがまず必要と考えられる。

特に今後は、経済支援からガバナンスの構築、社会サービスの向上、人材育成、企業の

社会的責任（以下「CSR」）の育成あるいは社会関係資本（ソーシャル・キャピタル）の醸成など、単なる経済発展から社会開発を含む包括的な発展を支援する方向が想定される。今回テーマとなったバリアフリーなど社会インフラの整備は、投資コストの増加こそあれど従来の経済発展の観点から見れば必要とされないもの、あるいは優先度の低いものとして認識される。無論、社会サービスの向上、社会の厚生向上、社会生活の質的向上など、社会的視点からは重要な要素であることは間違いない。

社会インフラの整備を対象とした技術協力においては、社会インフラそのもの（ハード）の整備は「マ」国の経済状況や技術水準から見て、もはや協力の対象とはならないものと考えられる。また技術指針等においても諸外国に様々な事例があり、その事例を参考として「マ」国の国情に応じたものを作成する能力は、既に醸成されているものと判断すべきである。

障害者法やその5ヵ年計画が整備されても実行されないこと、バリアフリー化に関する指針が示されても実行されないこと、交通機関事業者もその必要性を認めるものの実施には至らないこと、障害当事者などによるデモンストレーションがあっても初めて対応されること、しかしその対応は中途半端であり整備されても適切に利用されていないあるいは維持管理が不十分であることなど、行政側だけでなく、施設の管理者、健常者の意識にまで関わる課題が山積している。当事者がデモンストレーションを実施せずとも必要な施設が適切に整備され、それらの施設が有効に利用される社会を作る仕組みが充実されることが重要である。それが、ひいてはビジョン2020（Vision 2020）に謳われる「生活の質（Quality of Life）」の構築に寄与するものと期待される。

今後の課題は、こうした方針のもとで我が国としてどのような協力プログラムがデザインできるかである。デザインしたプログラムが、受け入れ側に理解され、受け入れ側のオーナーシップのもとで合意されるとともに、「なぜ日本が」という質問に答えられるものでなければならない。

（2）重点政策との連携

今回の調査テーマである「バリアフリー化」については、障害当事者あるいはその支援グループの人にとっては権利に関わる重要な課題であるが、全体的な政策面では未だ優先度が低い。優先度が低い限りその整備は場当たりの対応となり、各施設間の接続性やバリアフリーの質の確保が難しくなる。また行政職員や担当者、さらに一般市民の意識やモチベーションを高めることも困難となる。（今回の関係者へのヒアリングと現地視察の結果より。）

優先度を高めるためには、より広い視点で国家の重点政策と結びつけていくことが重要と考えられる。「障害者政策」として取り込んでいくか、「街づくり」として取り組んでい

くか、「高齢者社会への対応」と連携していくか、「人に優しい交通社会の形成」といったテーマで括るのか、様々なオプションが想定される。大きな枠組みでは、国家重点政策の一つに掲げられる「生活の質 (Quality of Life)」を達成することを目標として、各セクターの施策毎に今後設定されるべき目標と優先度を考慮に入れることが必要となる。

どの重点政策と連携させていくかによって、カウンターパート機関やステークホルダー、取組み方法が異なることから、これらの上位計画との整合性あるいは連携についての更なる調査検討と「マ」国政府関係機関との合意形成が必要である。

(3) テーマの確定とカウンターパートの選定

上述のとおり、社会福祉の観点からか、街づくりの観点からか、あるいは別のプログラムか、テーマによって窓口となるカウンターパートが異なることが想定される。社会福祉を前提とすると、新たに制定された障害者法を根拠としてその所管官庁となる女性家族社会開発省が中心になるものと考えられる。街づくりを想定すると住宅地方政府省が対象とされる。交通社会を前提にすると運輸省も窓口となりうる。高齢者政策との連携を図るならば窓口機関がどこになるのかなど、他の可能性についても検討が必要である。

しかしこれらの中央政府機関は、政策や規則・基準を策定することが主な業務であり、施策の実施は、都市施設については地方政府が、交通関連施設については運輸省や公共交通事業者（公社を含む）などが中心である。したがってセクター間の連携を担保しながら効果的に施策を実施していく必要がある、そのための制度、その制度を動かす人材や体制が重要となってくる。

(4) 法体系の確認

今回の基礎調査では、基本的な法律や基準規則は確認されているが、施行法、施行規則・条令、さらにモニタリングや住民参加、罰則規定などに関する詳細は把握されておらず、バリアフリー化の政策を確実に実施していくための全体的な制度設計を前提とした詳細な検討と分析が必要である。それにより適切なカウンターパートの選定も可能になる。

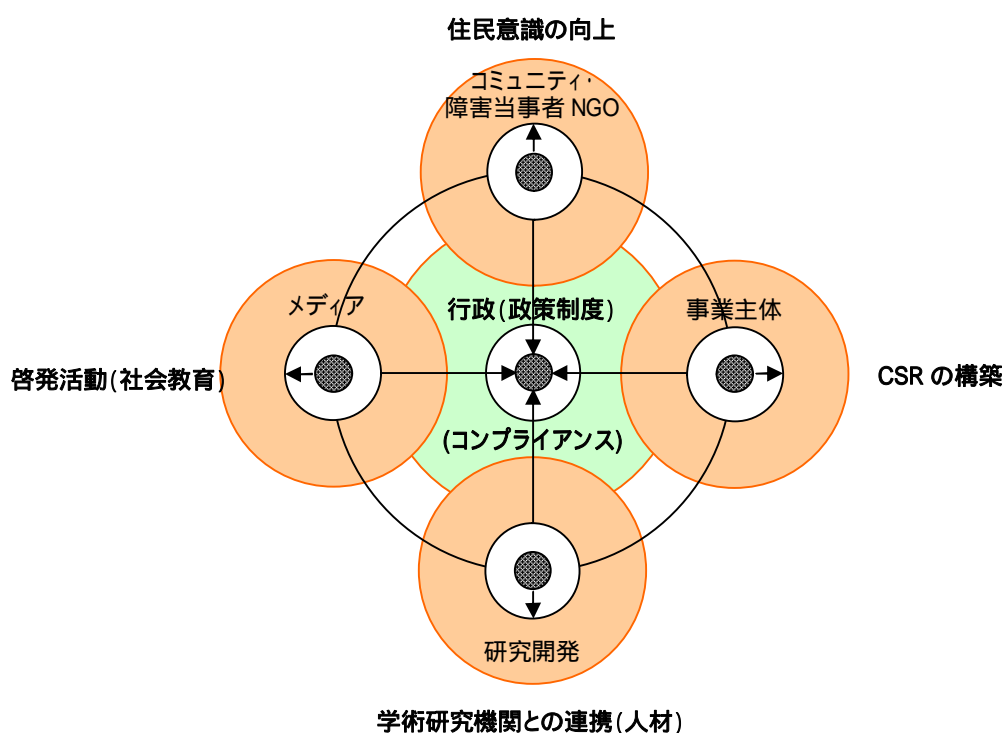
(5) 教育を含めた総合的な取組み

公共交通を含む公共施設ではバリアフリー化への取組みが始められているが、整備された障害者用の施設も、使えない、使われないものが散見される。また施設の整備はされているが情報面での対応が遅れているなど、バリアフリー化事業が行われたと言われるものについても多くの問題が指摘されている。

点字ブロックの上で商業活動が営まれていたり障害者用のトイレに鍵がかけられていたりなど、これらの問題は市民の意識や組織の責任感など社会的倫理観に拠るところが大きく、学校での教育から啓発活動を通じた社会教育の必要性が認識されるところである。

すなわち社会的な課題については、所轄行政機関だけでなく NGO やコミュニティ、メディア、教育研究機関との連携が重要となり、それぞれのステークホルダーにおいて組織としてのキャパシティと個人の知識や能力の向上が必要となってくる。さらには民間企業に対しては CSR の向上を促進させる取組みも求められる。以下にバリアフリー社会化を促進するステークホルダーグループとその連携を図示した。

図 4-2-1 バリアフリー社会化を促進するステークホルダーグループとその連携



(6) 関係機関のコミットメント醸成に向けた取組み

セクター間に跨る政策課題を対象とする協力においては、関係機関における事前の理解とコミットメントが重要となる。総論賛成・各論反対の姿勢では、協力の成果を期待することが難しい。今回実施したフォーカスグループミーティングにおいても、「調査やパイロット事業はスムーズに実施されても、その場限りで持続発展性はない」との指摘もある。今後想定される協力プログラムをより効果的なものとするためには、本格的な協力を始める前にワークショップやセミナー、専門家などによる基礎的な体制や制度、関係機関の合意状況などの確認が必要と思われる。

4-2-2 今後想定されるプロジェクト形成調査への提言

今回の情報収集調査では上述の通り、バリアフリー化の政策に対する支援について議論をする以前に、「マ」国政府における政策の優先順位、「マ」国に対する我が国からの協

力の必要性等、協力の前提となる課題についても明らかにしていくことを提言している。

また中進国「マ」国における協力のあり方という観点でも、他国との技術協力の模範となるような新たな方法でのプロジェクト形成調査が必要である。

第5章 まとめ

バリアフリー（Barrier Free）な社会はアクセシブル（Accessible）な社会もしくはインクルーシブ（Inclusive）な社会とも言い換えることができるだろう。それは全ての人々が心身の機能的な差異に関わらず等しく社会に参加可能な社会を意味する。

国連障害者の権利条約は、障害を単なる心身の機能的制限としてではなく、そういった個々人の差異を考慮しない社会の障壁によって生成される「参加の制約」と定義している。バリアフリーな社会を目指すことはこの「障害」の解決そのものを目指すことになる⁸。またそれは障害者と定義される人々にとってだけではなく、高齢者や病人、妊婦など一時的な心身の機能的な差異（制約）を抱える人々にとってもより生活のしやすい社会を意味するものとなる。

5-1 調査の目的

「マ」国では新都市交通システムなど種々の社会インフラが整備されつつあるが、その多くでバリアフリー化が実現されていない現状がある。また2008年には障害者法が制定されたが、バリアフリーに関してはまだ明確な方向性を示しているとは言い難い。

本調査はこの状況を踏まえ、交通および都市整備に関するバリアフリーの現状に関する網羅的な情報収集を行い、それに基づいてこの両分野のバリアフリーに関する課題状況の分析を行い、JICAによる今後の協力の方向性を検討するための基礎情報とすることを目的とした。

5-2 現況概要

「マ」国では2008年に障害者法が成立し、その中で障害は社会参加の制約として定義され、それに基づく障害者政策と5ヵ年計画の中でバリアフリー化の推進が謳われている。この法律に基づいて設置された8つの委員会のうち、2つがバリアフリーに直接関わるものとなっている。交通機関のバリアフリーに関する委員会は運輸省が、街づくりに関するバリアフリーは女性家族社会開発省が事務局を務めている。

法律に関しては建築に関する細則にバリアフリーに関する事項があり、基準・指針とし

⁸ 従来、障害は個人の機能的な制限に原因があるとされ、その解決は障害者を機能的に回復させ、言い換えれば障害者を“健常者”⁸にすることで、社会への復帰を支援しようとするものであった。それは実のところ障害者の社会復帰を実現しているのではない。それは障害者が“健常者”になることでの社会復帰であって、社会は“健常者”しか参加できないまま社会から排除されてきた。また、教育を受けられない、雇用につけないというのは単に障害者の能力が問題なのではない。学校や職場、通勤のためのバスや電車が車いす利用者などにとって使えるものになっていないことがより大きな原因となっている。（障害者と対比して用いられる“健常者”という表現は、障害者があたかも健康ではないかのような誤解を生むため差別的な表現といえる。本来は「非障害者」を用いるべきだが、ここでは文脈上差別的な論理構成を明確にするためにあえて用いた。）

ても建築に関するものがある。

首都近郊では社会インフラ整備の一環として、地下鉄の延伸や新線の整備などの都市交通整備計画などが第 10 次計画に盛り込まれており、そのような公共社会インフラのバリアフリー化が求められている。

5-3 調査結果

交通および街づくりのバリアフリーに関して、現状の整理と課題の分析に分けて概要をまとめる。それに基づいて、調査団として検討した協力の方向性についても提言としてまとめる。

(1) 現状の整理

交通および街づくりのバリアフリーの現状を一言でまとめるならば、バリアフリー化が進んでいるのは大都市の中でもその一部だけであり、バリアフリーは点として実施されているがそれらが効率的につながっている状況にはなっていない。

交通バリアフリーについては、障害者運動が牽引力となってきた。そのため、運動によって勝ち取った路線のバリアフリー化はなされたものの、そうでないものについては実施されないといった状況になっている。交通のバリアフリー化の契機となったひとつの大きな動きは、1996 年の新都市交通機関として整備された軽便軌道鉄道（Light Rail Transit: LRT）の障害者の利用拒否とそれに対する障害者のバリアフリー化を求める運動であった。それを受け、1998 年に開通した LRT の次路線ではリフトや点字ブロックの設置や段差の解消などバリアフリー化が実施された。しかしその後 2003 年に建設されたモノレールではバリアフリー化が全くなされないなど、それぞれの民営化会社の判断に委ねられ政策として交通バリアフリー化が推進されているわけではない状況が続いてきた。

街づくりについては、UNESCAP や JICA のアジア太平洋障害開発センター（APCD）でバリアフリーに関する研修を受けた建築家や行政官、また障害者などがその推進のひとつの核になってきたといえる。行政区分でいえば、クアラルンプール首都特別市、プタリンジャヤ特別市、プトラジャヤ市などの行政区や市が、これらのキーパーソンの関わる形で少しずつパイロット的な取り組みを実施している。

課題として注目すべきは、責任省庁間の境界で起こっている課題である。例えば、クアラルンプール首都特別市を中心とするクランバレー地区のバス公社の超低床バス（ノンステップバス）導入の例がある。民間バス会社の公社化に伴うバスの導入に際し、障害者運動を受け 100 台の超低床バスが導入されたが、歩道を管理する公共事業局による歩道の高さの一定化がなされないために、フラップを利用したスロープの勾

配が一定に保てず、実際には利用できない状況のままになっているなど、街づくりと交通機関の連携的な取り組みの難しさを示している。

(2) 課題の分析

「マ」国のバリアフリー化は都市部のまたその一部分で実施されているに過ぎず、全国で見ればほとんど実施されていないとすることができる。またもう一つの課題は、所管の範囲ではバリアフリー化がなされていてもそれが他の部分と結合しないため、結果としてそのバリアフリー化が点として存在し、それらが有効につながるようになっていないことである。

しかし、制度上法律や基準は存在し、各機関での指針も存在している。それらが適切に実施されない仕組みが課題であり、解決すべき原因と考えられる。

以下に主要な課題をまとめる。

分野横断的な連携 上記バスと歩道の例で示したように、各関係機関相互での協力した取り組みがないこと。また障害者、専門家、行政職といった関係者の協力連携の不足によって課題が生じている。

政策としての優先度 バリアフリー化に対しては、マイノリティに対する配慮という認識が強く、高齢者を含む全ての人々が環境整備の対象者・受益者であるという認識が薄い。その結果、政策としての優先度が低く、整備の遅れとともに上記分野間あるいは組織間の連携不足の一因となっている。

牽引役の人材育成 バリアフリー化を技術的に支える人材、またそれを社会的に進めていく人材、それを行政に反映させていく人材、そのどれもが非常に限られている。UNESCAP や JICA の研修などを受けた人材がいるもののその拡大は遅いためバリアフリー化の推進が進まない。

制度整備と事業施行の連動 整備主体が「法・規準に従ってバリアフリー整備を行った」としたにも関わらず実際には利用できる状況になっていないものも多い。関係者間の連携不足、設計者や施工者の知識不足はもちろんのこと、法遵守チェックに関わる担当者の意識や知識不足によるところも大きい。

障害当事者のエンパワメント 障害者は当事者運動のような告発的な活動によって「障壁を壊す」役割と、その後新しいバリアフリーを進めるための「建設的・協力的」な役割を担うことが求められるが、障害当事者団体にこの両方の役割を担える力量を備えた障害当事者が十分にはいない。

整備裨益者の拡大 バリアフリーに関しては、未だ障害者のための措置と考えられ、

高齢者や妊婦、病人などより広い利用者をその裨益者として想定した視野によって捉えられていない。

既存施設のバリアフリー化 新規建設の施設はその設計施工の段階からバリアフリー化が進められるが、既存の施設はバリアフリー改修が困難である。

5-4 今後に向けての提言

バリアフリーの課題を考える際、一つ一つの設備をみるようなミクロな視点ではなく、マクロな視点で包括的に全体を見据えた上で課題と対応を考える必要がある。

■ 協力の可能性

以上のような問題構造を鑑みると、協力の可能性としては大きく二つの分野が想定される。一つは、公共政策に係るガバナンスあるいはコンプライアンスに立脚した協力、もう一つはバリアフリー環境整備の必要性和包括性を理解した人材（牽引者）の育成とバリアフリー環境づくりに携わる様々な立場や分野の領域横断的な人的ネットワーク形成などを旨とする社会関係資本形成への協力が上げられる。

具体的には、バリアフリー化（あるいはユニバーサルデザイン）政策を効果的かつ効率的に実施していくための規則制度の強化に係る行政組織を中心としたキャパシティ・ディベロップメントへの協力、特に管理瑕疵を含む法令遵守のチェックやモニタリング制度体制の構築における協力が期待される。またバリアフリー環境整備に係るステークホルダーがそれぞれの立場を理解し、実践的問題解決方法を議論・研究・開発できる「場」づくりとそこでの連携形成というプロセスの形成を支援することもひとつの協力の可能性として考えられる。日本における「日本福祉のまちづくり学会」がその参考になると思われる。

■ より詳細な情報収集と分析、関係機関との連携（合意形成）の必要性

今回「マ」国の街づくりおよび交通の2つの点のバリアフリーの状況と課題に関して、全体像を時系列的および各分野と関係機関の相互的な関係について整理することで、全体像の把握と課題がどこに存在し何がバリアフリー推進の妨げとなっているのかについては明らかにすることができた。しかしその過程を通して、その課題を解決するためにはより詳細な課題の把握と分析が必要であることも明らかになった。特に政策としての優先度の問題や、公共政策に係るガバナンスやコンプライアンスの問題に取り組んでいくためには、その関連法について更にさかのぼって詳細に確認することが必要である。また実際に協力を実施する場合、どこが主要なカウンターパートとなるのかについて、今後の障害者法の委員会の役割や活動の動向も踏まえ、より詳細な状況把握と関係機関との連携（合意形成）が必要である。

付録 1: インタビュー調査議事録 (10月12日～10月17日)

日時	2009/10/12 9:00-11:30	
訪問先	組織名	BEAT (Barrier-Free Environmental and Accessible Transport Group)
	面会者名	・ Ms. Christine Lee ・ Mr. Sam Wong Chin Kah (Standard Users)
参加者	JICA	久野専門家、四方専門家、寺門専門調査員、Shirlyna 所員
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事	1. 参加者紹介 2. 目的・調査内容確認 3. スケジュール確認及び情報共有	
資料	配付資料	・ 質問票 (第一素案、第二素案) 調査スケジュール
	入手資料・保存先	・ Standard Users レポート

- BEAT について
 - ・ 当初は 18 の団体で始まり、現在は 16 - 17 の組織がバリアフリー化を求める運動を行うために集まるネットワーク組織。(車いす利用者、聴覚障害者、視覚障害者、知的障害等) 1994 年の運動以来、各課関係機関からアクセシビリティのチェックや障害者対応の研修の実施などについて声がかかるようになり、バリアフリーに関する問題について責任を持つ立場になった。アクセシビリティについて運動を実施する他の組織 (Beautiful Gate 等) はキリスト教系の団体から資金を得たりする例もあるが、BEAT に関しては特定の財源はない。財源だけでなく人材に関してもボランティアベースである。バリアフリーに関する取り組みは多分野への関与が必要なので、活動範囲が多岐に渡り余裕がない。(Ms.Christine)

- 本調査目的

(参加者紹介後、久野専門家より本調査の目的について説明がなされた。
高木より目的 が追加され、Ms.Christine より同意が得られた。)

 - 目的 バリアフリーの成功・失敗についての要因分析
 - 目的 目的 達成のための情報収集
 - 目的 将来の戦略、方向性への示唆

- 調査内容
 - ・ 比較分析としてのバリアフリーの好例 (good example) と悪例 (bad example) の視察については KL セントラル駅が好例、「マ」 国営鉄道公社 (KTMB) が悪例になりうる。(Ms.Christine)

- 関連情報
 - 2年前に観光バリアフリーについての会合を JICA が開催したが、集まったのは社会福祉関係者のみであった。社会福祉関係者のみの取り組みでは障害のメインストリーミング化は達成されない。(Ms.Christine)
 - 都市計画については地域ごとの計画立案・運営がなされているが、主要 5 都市についてのマスタープランは各州だけでなく交通省 (National Transport Commission) も所管している。(Ms.Christine)
 - 国連開発計画 (UNDP) のプロジェクト担当者は「マ」国の当事者に質問することなく結果を導き出した。(Ms.Christine)

- 「マ」国のバリアフリーに係る課題：
 - 必要なのは点だけの取り組みに留まらない‘Connectivity (連続性) ’、‘シームレス (不断性) ’。(Ms.Christine、佐藤)
 - マインドセットによる社会的な意識の向上、政治的リーダーシップの育成が必要。(高木)
 - 分野ごとに縦割りであり、問題の共有化、解決策の強調が課題。(Ms.Christine)
 - 組織の改善、関係機関をまとめる役割を果たす組織が必要。(Ms.Christine、高木)

- 本調査への期待 (Ms.Christine, Mr.Sam)
 - 次のステップ、レベルへ移行するための具体的な示唆がほしい。
 - 高木が交通安全の例を用いて指摘した通り、これらは地域の課題となりうることであり、障害者の問題だけではないということも含めてのマインドセットを社会に対して実施する方法を知りたい。
 - 障害当事者のコミュニティ開発も必要 (能力開発、人材開発) 。

以上

日時	2009/10/12 15:50-17:10	
訪問先	組織名	スランゴール州社会福祉開発部 (Selangor Council of Welfare & Social Development)
	面会者名	・ Ms. Noor Yasmin Abdul. Karim (Setiausaha Kehormat) (Association of CBR Network Center Malaysia)
参加者	JICA	四方専門家、寺門専門調査員、Shirlyna 所員
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事	1. 参加者紹介 2. スランゴール州実施中のバリアフリープロジェクトインタビュー 3. その他の情報共有	
資料	配付資料	・ なし
	入手資料・保存先	・ なし

- スランゴール州実施のプロジェクト
 - スランゴール州では現在、12 の地方自治体 (PBT) の行政官らにアクセシビリティのチェック方法や障害に対する認識についての研修プロジェクトを行っている。2009 年 1 月にプロジェクトの目的、プログラム等、詳細設計についての会合を実施。その後協議に入り、同年 6 月に 40 名の参加者と共に 2 泊 3 日のプログラムを実施。女性家族社会開発省の担当大臣が理解ある人物であり、彼女が担当していない期間は進まなかったが、今回彼女が再任され、進み始めた。全部で 3 年以内に完了する予定である。UNESCAP でのトレーニングプログラムを踏襲しており、障害体験も実施した。モスクやショッピングモールも訪問し、アクセシビリティの点検を実施。参加者からの反応は良く、特に障害体験学習への評価が高かった。参加者は 3 カ月ごとに結果をプログレスレポートとして提出する義務がある。現在までのところ、プタリンジャヤ市、アンパンジャヤ市、クアラルンプール市、ペナン島市という 4 市が他都市の手本となりうる。トレーニング後は各自が地方自治体の建物についてアクセシビリティを確認し、改善の必要があれば州が予算をつけることになっている。その後は中心地から 5km 以内をアクセシブルにすることを目指し、最終的には地区全体へと拡大するという計画である。物理的バリアフリーに限定しており、これらの建築物改造には障害当事者による許可が必要。プロジェクトに係る総経費は、各地区の経費次第である。スランゴール州の場合、予算をつけるための政治的意思が働いていること、社会参加型の取り組みの実施に対して意欲があること、社会に対して情報開示が比較的なされている点でとても進んでおり、アドバンテージがあるといえる。
- CBR ネットワーク：
 - コミュニティに障害児、特に知的障害児が生まれた場合は CBR センターに送られ

る。現在 400 の CBR センターがあり、教員・専門家らが常駐している。学校を卒業しても就職先のない子供たちにもエンパワメントプログラムを行っている。CBR ネットワークの「マ」国支部は新設されて間もない。

- 「マ」国のバリアフリーに係る課題：
 - 人が変われば情報や利用できる知識も変わってしまう。女性家族社会開発省の人事異動によってプロジェクトが滞る例からも見られるように、持続性が保たれにくい。過去には全体の 1% 程度しかない時期もあったが、現在は社会福祉の予算が多い。障害者法が拘束力をもたないことも大きな問題である。

以上

日時	2009/10/12 18:15-21:15	
訪問先	組織名	BEAT (Damoi Disabled Organization)
	訪問者名	<ul style="list-style-type: none"> • Ms. Christine Lee Soon Kup (BEAT) • Mr. Sam Wong Chin Kah (Standard Users) • Mr. Muhammad Fairuz Bin Abdullah (Malaysian Association for the Blind) • Mr Anthony Arokia (Persatuan Mobiliti Selangor & KL) • Mr. Lo Lit Whei (United Voice) • Ms. Josephine Koo Lee Imm (Pusat Majudiri Y for the Deaf) • Mr. Fong (Advisor to the Minister of Housing and Local Government Malaysia) • Ms. Naziaty Mohd Yacob (Head, Dept. of Architecture Faculty of Building Environment)
参加者	JICA	久野専門家、四方専門家、寺門専門調査員、Shirlyna 所員
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事	<ol style="list-style-type: none"> 1. 参加者紹介 2. 調査の目的確認 3. インタビュー 	
資料	配付資料	• なし
	入手資料・保存先	• なし

- 調査の目的確認
(久野専門家より説明された調査の目的に対し、Ms.Chiristine より「戦略の検討」についても調査事項に含まれることの確認がなされた。)

- 調査における訪問先について
 - クボン・セントラル駅は他駅に比してアクセシブルである。
 - ラピド KL は交渉にかかった時間は長い、成果が伴っていないので見る価値がある。

- 情報共有
 - アクセシビリティは運動によって獲得してきた (Mr. Fairuz)
 - 駅舎や公共施設等でバリアフリーと言われている場所でも未だに利用者の視点に立った整備はなされていない。危険な構造であったり非効率なものだったりともモニタリングの必要がある (Mr. Fairuz)
 - 政策や計画策定と実施におけるギャップが大きい。実施に際して大きく計画と異なることが多い。(「計画段階で考慮されていないことよりも計画を守らない方が事態は悪い」 Ms. Naziaty,Mr. Fong)
 - 地方執行機関は州政府によって編成されるが、これが国からの指名であれば、circular を一度に全州で守らせることも可能。トップダウンの必要性がある。
 - 建築でのバリアフリーガイドラインはあるが、交通にはない。
 - 最近つくられた‘Standard and Cost’ (標準設計とコスト) ではバリアフリーコスト

は含まれていない。

- ・ 連邦政府が地方政府に直接資金を出せるような仕組みづくりが実現化すれば予算配分も適切に行われる。
- 障害者配慮
 - ・ 男女共用トイレの建設が行われることがある（それに対しては反対の立場）。
 - ・ バリアフリーの運動を起こす場合には、それぞれの障害種別の代表者が自分の障害について責任をもって発言をする。
 - ・ バリアフリーでの基本は、車いす利用者のアクセス確保。
 - 1) エレベーター
 - 2) トイレ
 - 3) 駐車場
 - ・ 使用単語は「User-friendly」, 「Universal / Accessible for All」
相手との認識共有のため、バリアフリーやユニバーサルデザインといった言葉を用いることも。

日時	2009/10/13 9:00-	
訪問先	組織名	運輸省 航空課 (Aviation Division, Ministry of Transportation)
	面会者名	<ul style="list-style-type: none"> • Mr. Mohammed Hosnie Shahiran B. Ismail (Assistant Secretary) • Mr. Mohd Najeeb Abdullah (Principle Assistant Secretary, Air Transport) • Ms. Rosida Ismail (Assistant Secretary, Air Transport)
参加者	JICA	寺門専門調査員、四方専門家、Shirlyna 所員
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事	<ul style="list-style-type: none"> • バリアフリーにおける役割 • 空港設備関連の担当確認 	
資料	配付資料	• なし
	入手資料・保存先	• なし

- バリアフリーにおける役割
 - バリアフリー関連については空港管理者に話を聞くべきである。本課（航空課）では航空分野についての政策づくりや計画策定を担当しており、空港や航空機、サービス等のオペレーションは担当していない。運輸省内では国際局もバリアフリーの担当であるはず。本課に関連することとしては、最近では観光の側面からもアクセシビリティの需要が高まってきていることを認識している。

- 空港設備について
 - 「マ」国には 7 つの国際線空港（ジョホール空港だけは他と別の管理会社）と、16 の国内線空港がある。空港建設には政府が関与するが、施設管理は管理会社の業務範囲である。空港建設については公共事業局の管轄でもあるので、公共事業局の職員が運輸省の空港基準局に勤務している。
 - 運輸省によるアクセシビリティについての明確なガイドラインはない。策定はしたがらないはずである。最近の動向としては、BEAT の要請があり、空港のアクセスチェックを実施。そのフィードバックを現在待っている。

以上

日時	2009/10/13 10:00-	
訪問先	組織名	運輸省 交通局 陸上交通課 (Land Division, Ministry of Transportation)
	面会者名	・ Mr. Indra Sumantri Eddie Mat Senal (Assistant Secretary, LRT) ・ Ms. Nudiyana BT Shaharuddin (Assistant Secretary, NTTCC)
参加者	JICA	寺門専門調査員、四方専門家、Shirlyna 所員
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事		
資料	配付資料	・ なし
	入手資料	・ 国家重点課題分野(内部資料)、バリアフリー関連基準一覧(運輸省によるまとめの目次)

- 国家重点課題分野 (National Key Result Area : NKRA)
 - 国家重点課題分野に沿って運輸省では課題分野を設定している。その中でアクセシビリティはひとつの課題分野として挙げられており、バリアフリーに関する事柄も含まれる。課題分野については 2009 年 6 月に 5 回目のミーティングがあり、10 月 15 日に 6 回目のミーティングが開催される予定である。(内部資料を承諾の上で撮影、資料として入手)
- 障害者法・関連法について
 - アクセシビリティについての言及はあるが (Access to public transport facilities) 全ての交通機関について必ず実施しなければならない、といった強制的文言が欠けていると認識している。
- 交通施設について
 - バリアフリー施設は高価である点が大きな懸念事項である。2008 年の経済刺激政策の一環として予算措置があり、「マ」国営鉄道からは 150 million リンギットの要求があったが、10million の予算でバリアフリー化事業を行う予定である。主に駅のバリアフリー化であり、点字ブロック、スロープ、トイレ、駐車場を整備する予定。現在モノレールはアクセシブルではなく、その理由としては民営事業の段階で建設・整備した施設であることが挙げられる。民間企業へのアクセシビリティの要求は難しい。しかし LRT を含む交通機関は公社化されているのでバリアフリー化実施の必要性が高い。
 - 車に取り付ける障害者マークのステッカーはどこでも購入できる。来訪者には不便だが、ライセンス化する必要性があると考えている。

以上

日時	2009/10/13 11:15-	
訪問先	組織名	経済計画局 社会サービス課 (Social Service Section, Economic Planning Unit)
	面会者名	・ Mr. Dr Chua Hong Tech (Director)
参加者	JICA	寺門専門調査員、四方専門家、Shirlyna 所員
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事		
資料	配付資料	・ なし
	入手資料	・ なし

- 社会サービス課の役割
 - ・ スポーツや文化活動を含む社会サービスを担当している。

- 国家重点課題分野（NKRA）
 - ・ 国家 10 次計画では 24 の重点課題分野が設定され現在までに 6 つの課題が公表されており、そのひとつが交通分野である。

- バリアフリーについて
 - ・ 2008 年の障害者法、障害者 5 ヶ年計画については認識している。バリアフリーについては教育へのアクセスや文化活動へのアクセシビリティについての活動も重要だと捉えている。教育や雇用において現在障害者に対する差別的扱いは少なく、むしろ文化活動へのアクセスがないと感じている。しかし同時にバリアフリーは重要なトピックだとは思いますがリソースが足りない。貧困に苦しむ障害者を含んでの社会開発は必要であるが、障害者法や五カ年計画において詳細な計画までは出されていない。重要なのはこうした問題解決に対してどのようにすれば社会の参加を得られるかということである。

以上

日時	2009/10/13 16:00-	
訪問先	組織名	クアラルンプール市役所 (City Hall of Kuala Lumpur)
	面会者名	<ul style="list-style-type: none"> ・ Dr. Dalilah Bee BT. Abdullah (Architect Dept.) ・ Ms. Sharifah Junidah BT. Syed Omar (Architect Dept.) ・ Mr. Hew See Seng (Deputy Director, Architect Dept.) ・ Mr. Muhamad Suyab (Town Planning Dept.) ・ Mr. Tan Kim Bock (Urban Transport Dept.)
参加者	JICA	寺門専門調査員、 四方専門家、Shirlyna 所員
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事		
資料	配付資料	・ なし
	入手資料	・ なし

(Dr. Dalilah のパワーポイントによるクアラルンプール市内のバリアフリー状況説明。)

- ・ クアラルンプール市の高齢化
 - ・ 現在クアラルンプール市では高齢者の割合が増加している。現段階では 4%だが今後増える見込みである。障害者は全体の 1.13%である。

- ・ 障害者対応の仕組み
 - ・ 出産後、生まれた子供が障害児であることが発覚すると看護婦が自宅を訪ねて育児についての指導を行う。その後、特別支援学級にて教育を受け、教育課程が修了すると、地域センター (Public Community Center) で支援を受ける。老後は老人ホームに入居し、生後から老後までを市でケアできる仕組みを整えている。

- ・ バリアフリーへの取り組み
 - ・ クアラルンプール市では 2020 年を見据えたマスタープランを用意しており、その 5 つの方針として経済、安全(Safety)、アクセシビリティ、環境、参加(involvement) を掲げ、障害者を含む市民のアクセス確保に努める必要があると認識している。2006 年に障害当事者とのミーティングを開催したところ、雇用や情報通信技術 (ICT 技術) への要望等、様々な議題が出された。同年からは駐車場に最低 1 台分は障害者用のスペースを設けることとしている。市役所内では、1.13%の障害者が居住していることを踏まえ、1.2%の住居を障害当事者用に用意すべきとの話も議論されている。
 - ・ 障害者法に関する取り組みも開始直後であり、現在 200 名の職員を対象とした障害研修も視野に入れている。アクセシビリティチェック等の実施にあたっては、都市設計局(Urban Design Department)がその後のモニタリングを行う予定である。先ずは市役所をバリアフリー化し、その後徐々に取り組みを拡大する計画を検討

している。またすでにバリアフリーが一部実現しているケースの周辺から事業を開始すること、さらに全ての新しい施設建設は障害当事者と市職員によるアクセシビリティチェックを行う方針で進めている。これらプロジェクトは公共の道路整備や建築物を主としており、聴覚障害者や視覚障害者への情報提供などへの取り組みは不十分である。

- 現在整備予定の鉄道新線は公社事業となり、障害者対応の施設となる予定である。

- バリアフリー化の現状と問題点
 - バリアフリー化に際しての要点：
 - 施設維持管理
 - 関係者の調整
 - 事業行使力（enforcement）
 - 社会の意識（public awareness）
 - 整備費用
 - サイズ等の物理的制限
 - 民間企業の参加
 - 1) 交通機関
 - 視覚障害者のために音付きの信号機も設置したが、クロスジャンクションではどのように音を分ければよいのか、技術面で困難に直面している。
 - 公共バスは様々な製造業者がバスを造っており一様でない点、障害者の乗降に際し運転手の手間をかけるか否かという点について解決策を模索中である。
 - 2) 建築物
 - エレベーターの維持管理に多大な経費がかかる。
 - 緊急時の障害者対応方法が定まっていない。
 - 3) 街中
 - 視覚障害者とのアクセシビリティチェックで見つけた問題点としては、路上の屋台が歩行者の行く先を遮っていることや、マンホールが盗まれて穴があいていることなど、他者への意識の低さが目立つ。
 - クアラルンプール市に多く見られる店先の歩道スペースは道路との段差解消が難しい。各店の負担になること、店毎に出入り口の高さが異なる等、公平性、費用、技術的な問題等が絡んでいる。
 - 4) ホテル
 - 観光におけるアクセシビリティマップの整備が必要。ホテルのバリアフリーを点数化するなどのシステムの導入も検討する必要がある

以上

日時	2009/10/14 9:45-	
訪問先	組織名	ラピド KL
	面会者名	・ Mr. Mok Yoke Wah (Manager, CRM & Call Center) ・ Mr. Lailinizan Samri (Junior Executive) 他 4 名
参加者	JICA	四方専門家
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事	1. バリアフリー化への取り組み事業説明 (パワーポイント) 2. 低床バス、LRT 試乗	
資料	配付資料	・ なし
	入手資料	・ なし

- ラピド KL について
 - ・ 資金は運営資金と開発資金の二種類であり、100% 政府出資の株式会社である。LRT の営業は 2 路線 (ケラナジャヤ線 : 旧称プトラライン、アンパン線 : 旧称スターライン) であり、他にはモノレール、バス事業を行っている。バスは 1000 台弱を保有し、毎日の運行は 600 台である。
 - バリアフリー化への取り組み
 - ・ 専門部署は用意しておらず主に Ms. Norzie Pak Wan Chek が担当している。運輸省や BEAT との協議を実施しており、2009 年 8 月には 2 名のコンサルタントにバリアフリー化の検討を依頼し、実施した。国連開発計画のコンサルタントも視察に来て話をしたが、誰にでも対応可能な施設整備は無理であるとのことで説明を受けた。今後もできるところから対応していくという方針で進めていきたい。
- 1) LRT
- ・ 車いす利用者のためのスペース、また優先席を設置している。クラナジャヤ線は車両だけではなく障害者用施設を設置済みだが、アンパン線は施設が古く、全てには設置していない。両線とも監視カメラを通じて各駅のコントロールセンター (カスタマーサービス) で管理しており、障害者が駅に来た時点でサポートを付ける。延長線ができることになり、各線共に 13 駅増設予定。(2009 年 9 月 15 日に決定) 現在パブリックオピニオンを受け付けており、3 ヶ月間の受付及び協議期間の後は協議を行わない。モノレールは障害者対応ができていない。
- 2) バス
- ・ 100 台の超低床バスを導入済みである。二つの地域に限って超低床バスを毎日 80 台運行している。30 台はワングサマジュ からティティワングサ、50 台

はプタリンジャヤから克蘭ラマ通り周辺、20台はスタンバイ状態である。

3) タクシー

- ・ ラピド Mobility という福祉タクシーを計画中。通常のタクシーよりも価格を安く抑える予定。

- バリアフリー化に際しての問題点
 - ・ 公共交通のバリアフリー化は整備の担当が企業であったり行政であったりと異なることで困難になっている。バスと電車の接続についても、途中の歩道やバス停の管理はクアラルンプール市内であればクアラルンプール市役所であり、連携が難しい。

以上

日時	2009/10/14 14:40-	
訪問先	組織名	女性家族社会開発省 社会福祉局 Dept. of Social Welfare, Ministry of Women, Family and Community Development
	面会者名	・ Ms. Noraini Hashim (Director, Division for Communication Development) (障害者局前局長)
参加者	JICA	四方専門家
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事		
資料	配付資料	・ なし
	入手資料	・ 『Caring for Malaysia – 60 years of Social Welfare』(書籍) ・ 障害 NGO 発行リーフレット

- 障害者法と障害者開発局
 - ・ 障害者開発局(Dept. of Persons with Disabilities)が社会福祉局の下に作られている。「局」の下だが、障害者局も「局」の位置づけであり、他の局の長は「局長(Director General)」だが障害者局の長は「Director」である。職員は 50 名ほどで専門的知識は特に持ち合わせていない。ソーシャルワーカーとしての勉強、大学での専門コースの設置などが障害者関連の仕事に従事するにあたり必要だと感じている。担当業務としては障害者の雇用創出やそれに伴う職業訓練、教育の機会の確保、障害者登録の受け付け等を主な仕事としている。行政職員に対する障害研修やアクセシビリティチェックも実施している。また、障害者法施行によって設置された国家障害者審議会の事務局(Secretariat)も担当している。本審議会に係る担当の経済計画局は社会サービス課である。
 - ・ 行政では 1%の障害者雇用率を達成することが義務付けられている。
 - ・ 障害者法は原則法(Fundamental Law)に過ぎず、実施法(Implementation Law)にしていく必要がある。そのためには法律内容に関わる組織との連携、共同作業が必要。実施や罰則を課すことについての計画はない。また法の執行については地域性、地域の状況を十分に考慮した対応が必要である。

- バリアフリー化に際しての問題点
 - ・ 様々な分野からの専門家の必要性を感じている。社会の認識の不足も大きな問題である。

- 企業の社会的責任(CSR)
 - ・ 障害者関連の事業を企業の社会的責任(CSR)で行う企業も増えている。

以上

日時	2009/10/14 16:00-	
訪問先	組織名	「マ」国営鉄道公社 (KTMB)
	面会者名	<ul style="list-style-type: none"> ・ Mr. Shahril Sahak (Executive Customer Service) ・ Mr. Khair Johari b. Ishak (Operation Manager,) ・ Mr. Khair Johari B. Ishrk ・ Mr. Ahmad Adeli Mohamad Yunus (Project Management Dept.)
参加者	JICA	四方専門家
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事		
資料	配付資料	<ul style="list-style-type: none"> • なし
	入手資料	<ul style="list-style-type: none"> • `Information – Persons with Disabilities Facilities at KTM Komuter Stations` (パワーポイント資料) • Uniform Building by Laws, 1991

(バリアフリー化事業についてのパワーポイント説明)

- 「マ」国営鉄道について
 - ・ 「マ」国営鉄道コミューターは 1995 年 8 月 3 日に 39 駅からスタートし、現在 47 駅の操業である。現在も既存路線の整備及び延伸整備を実施中である。1 日の乗客数は 10 万人。240 名の職員が働いている。

- バリアフリー化事業について
 - ・ プロジェクトマネージメントの部署が 8 名体制で臨んでいる。(責任者である Mr. Ahmad Adeli Mohamad Yunus はプロジェクトマネージメント部所属)独自のガイドライン等はなく、駅舎建築は統一建築物細則(1984)に従っている。現在までにバリアフリー化(駅施設整備)がなされたのは 7 駅。(KL セントラル駅(2001), ミッドバレー駅 (2004), クボンセントラル駅 (2006), バンクヌガラ駅 (2008),スバンジャヤ駅 (2008), スランバン駅 (2008),カジャン駅 (2008)。) 2008 年に整備した 3 駅の費用は 430 万リングットであった。基本的なバリアフリー整備は、以下の 4 点。スロープの設置が容易ではない場合には持ち運び可能なスロープ(モバイルランプ)を使用しつつ対応している。
 - ・ エレベーターの設置(2基)
 - ・ スロープの取り付け(駅入り口、プラットフォーム)
 - ・ 点字ブロックの敷設(未整備の駅もある)
 - ・ 駐車スペースの設置
 - ・ 第 9 次国家計画では 5 駅のバリアフリー化に対し 1 千万リングットが運輸省から出された。2010 年 5 月までにこれらの事業は終了予定である。(ラウン駅, スンガイブルー駅, バンダルタシスラタン駅, スルダン駅, シャーアラム駅) 第 10 次計画では新たに 10 駅のバリアフリー化を申請する。予算は 2 千万リングットの予定

である。また現在使用中の車両は 10 年前に導入したもののなので、新しく買い換えの時期にはバリアフリー施設を搭載したものに予定。

- 2009 年に開通したセレンバン-イポーラインについては、バリアフリー対応とはなっていない。

- 職員研修
 - 職員研修はスランゴール州とクアラルンプールモビリティ協会とのプログラムとして、Mr. Anthony(mobility 代表・車いす利用者)の協力のもと実施している。2008 年に初めて研修を行い、1000 人近い職員のうち 25 人が研修を受けただけなので新しいプログラムを計画するよりは今後も同じプログラムを継続する必要がある。

- 現状の問題点
 - 点字ブロックの材料の不足。生産企業が少なく、現在は中国から輸入している。
 - 駅から外部への連続性(=Connectivity) が保たれていないことについて話題が出されることは多く認識しているが、行政の管轄なので整備は行っていない。

以上

日時	2009/10/15	
訪問先	組織名	エア・アジア (Air Asia)
	面会者名	・ Mr. Bo Lingam ・ Mr. V. Loganathan ・ BEAT
参加者	JICA	シャリーナ職員
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事		
資料	配付資料	・ なし
	入手資料	・ エア・アジア職員対象の障害研修パワーポイント、バリアフリー事業パワーポイント

- エア・アジアについて
 - ・ 現在の従業員数は 6,800 人であり、タイ (従業員数 1,000 人以上)、インドネシア (従業員数 690 人) にも支社をもつ。

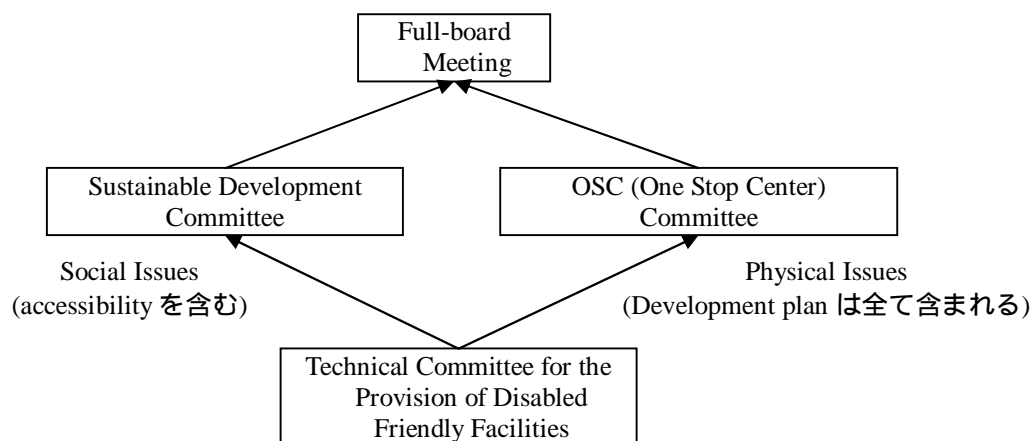
- バリアフリー化事業について
 - ・ 2007 年に BEAT (障害当事者組織ネットワーク) による大規模な運動があり、それによってバリアフリー化事業を開始した。航空の世界では国際標準でもあることをその際に認識した。それ以降、障害を理解し、適切に対応するためのトレーニングクラスを BEAT メンバーでもある Mr. Anthony を中心として聴覚障害者、視覚障害者、知的障害者など障害の異なるメンバーの協力の下、実施している。新しいスタッフが加入した際には必ず受講させており、朝 9 時から夜 6 時までの 1 日のクラスとしている。予算は最低限の確保であり、多くはつけていない。機体へ移動するための専用リフト、障害者誘導のアシスタント、トレーニングクラスの開講の 3 つが現在実施している主なバリアフリー事業である。独自のマニュアル等は整備していない。定期的に BEAT メンバーとミーティングを行っており、その点について BEAT から評価を得ている。(定期的な実施はエア・アジアのみ) 本来、機体へのリフトなどは空港管理会社が整備し、多数の航空会社で使用できるようにすべき。現在は空港管理会社がエア・アジアに借用を求めるなど、空港側の対応が遅れているため、協議を実施している。今後の取り組みとしてはトレーニングの継続と空港管理会社との協議の継続を予定している。

- バリアフリー化成功例とされることについて (Mr. Bo のコメント)
 - ・ バリアフリー化実施に際して必要なのは、1)デリケートな問題であるゆえの慎重な勉強、2)常に評価をする姿勢 (モニタリングの継続)、3)安全、快適性への高い意識 である。実施については企業の意思の有無のみにかかっている。

以上

日時	2009/10/15 14:40-	
訪問先	組織名	プタリンジャヤ特別市 (Putalinjaya / MBPJ)
	面会者名	・ Ms. Sharipha (Director of Dept. of Development Planning) ・ Ms. Khairul Nisa BT. Haron (Assistant Director)
参加者	JICA	四方専門家
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事		
資料	配付資料	・ なし
	入手資料	・ プタリンジャヤ特別市によるバリアフリー化事業パワーポイント資料、プタリンジャヤ写真集

- ・ プタリンジャヤ特別市の政策決定について
 - ・ 市長が議長となって全ての政策は全体会議（full-board meeting）にかけられる。



- ・ バリアフリー化事業について
 - ・ バリアフリー化を進めるにあたり、まずは図書館の整備を実施し、その後市庁舎等へ整備範囲を拡大してきた。アクセシビリティチェックは公的建築物と民間のショッピングセンターで実施している。また Beautiful Gates Disabled Center（障害当事者組織の建物）の周辺のバリアフリー化も実施。現在は障害者向けの無料送迎バンの事業化計画が進行中である。スラヤン市からバリアフリーについてコンサルテーションを依頼されており、今後プタリンジャヤ特別市の経験をシェアしていく予定。
- ・ ローカルアジェンダプログラム
 - ・ 「住みよい街（Livable City）」を目指したプログラム。住宅地方政府省が地方都市行政を選び実施しており、そのひとつがプタリンジャヤ特別市。1999年から計画が開始され、2000年から公式にプログラムが始まった。25万リンギットが広報、トレーニング、コンペティションにつけられる。コンペティションは Best

Neighborhood Fund として、社会統合 (Social Integration)、環境 (Environment)、安全 (Safety)、経済 (Economy) 等のテーマに対し、市民から提出されたアクションプランの中で 1 位には 5 万リンギット、2 位には 4 万リンギット、3 位には 3 万リンギットが授与される。全体に共通するテーマは地域開発 (Community Development)。コンペティション開始は 2002 年からで、この 7 年間で障害関係のプランが採用されたのは 3 本以下だが、安全の項目において、バリアフリーを含んだプランに注目が集まっている (採用されたかどうかは不明)。

- バリアフリー化に際しての問題
 - 技術的なノウハウを含む知識、社会の認識が不足している。組織にとって障害者配慮やバリアフリー事業は重荷になりかねない。その打開策としてどういったことが選択肢として存在するのか、明示的に示すことのできる組織等が必要。
 - 都市計画の中でバリアフリーは描かれており、いくらでも計画することはできるが、実現に至らない。

- 高齢化・就労・貧困について
 - バリアフリーについては車いす利用者との対話が中心である。高齢者や子供たちを含めた市民にとって重要な課題であるにも関わらず、バリアフリーの対象者の範囲が狭い。現在高齢化は着実に進んでおり、老人用の介護ホームも数多く存在する。今後の高齢化対策のひとつとしてもバリアフリー化は必要である。
 - 現在 300 から 400 の貧困世帯があり、それら世帯の障害児のケアも課題のひとつである。
 - 障害者の就労は議題として話が出るが、実際の行動はとられていない。

以上

日時	2009/10/15 16:50-	
訪問先	組織名	国連開発計画 (UNDP)
	面会者名	・ Ms. Anita Ahmad (Programme Manager, Social Economic Development Clusters)
参加者	JICA	寺門専門調査員、四方専門家、シャリーナ職員
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事		
資料	配付資料	・ なし
	入手資料	・ ペナンプロジェクトの写真 (データ)

- ・ 国連開発計画の障害関係のプロジェクト
 ジョホールでの就労支援プロジェクト (本年度で終了)
 ペナンでのバリアフリープロジェクト
 - ・ 昨年 の 1 月に開始されたが、7 月まで本格的な実施が遅れた。来年の 2 月に終了の予定。

- ・ 「マ」国のバリアフリー状況
 - ・ 2006 年に全国アクセスチェックが行われたはずだが、報告書がまだ出ていない。問題が多々見つかったはずだが、フォローアップはなされていない。「マ」は政策執行能力に問題があり、先ず政策を見る必要がある。障害者法の場合、国家障害者審議会のメンバーが大臣ではなく長官 (Director General) であるという点について、執行能力の低さがうかがえる。人材の異動に大きく左右される部分があり、ペナンのプロジェクトも、女性家族地域開発省に障害に理解のある大臣が戻ったので、進み始めた。また大学や研究機関との連携は重要であり、もっとチャレンジすべき課題である。全般的に障害者の現状としては、障害者の状況としては、知的・精神障害者の施設の状況は悲惨。キャパシティの不足と劣悪な状況とが重なっている。

- ・ ペナンでのプロジェクト
 - ・ 社会福祉局からの要望があって実施したプロジェクト。州の経済計画局のもとで、社会福祉局の協力を得て行われた。クアラルンプール市と異なり、ペナンでは貧困との相関、社会的排除も観察され、実施の根拠はある。シンガポールからコンサルタントを呼び、アクセシビリティチェックを実施したが、課題のひとつはバス停の設計。ラピド・ペナンと協力体制を構築してプロジェクトにあたったが、他のバス運営会社との実施体制に課題が残っている。

以上

日時	2009/10/17 13:00-	
訪問先	組織名	プトラジャヤ地区・Dr. Asiah (Putrajaya・Dr. Asiah)
	面会者名	・ Dr. Asiah ・ Ms. Christine (BEAT)
参加者	JICA	寺門専門調査員、四方専門家
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
議事	1. Dr. Asiah の自宅でインタビュー 2. プトラジャヤ地区の散策	
資料	配付資料	・ なし
	入手資料	・ なし

- プトラジャヤ地区
 - ・ プトラジャヤ地区は新行政都市・新興住宅地であり比較的アクセシブルな都市計画、建築物が多い。
- 国際イスラム大学教育におけるバリアフリー
 - ・ 政府の依頼に応じて、障害者、高齢者に関する調査研究を行っている。建築だけでなく、商品設計も含めてユニバーサルデザインを講義に取り入れている。現在、5 大学¹で協力してユニバーサルデザインに関する研究会（ユニット）を作っている。学内でも様々な分野から関心のある人を募って活動をしている。ユニバーサルデザインに関心をもつ建築家は「マ」国には少ないという印象を受けるが、学生らは高齢化の影響もあって関心を持っている。現在、ユニバーサルデザインの博士課程を新設予定。
- バリアフリー事業の実行について
 - ・ 全体の担当振り分けとしては、公共事業省（Ministry of Public Works）が実施を、住宅地方政府省が技術面を、女性家族社会開発省が事務局を務める状況にある。09 年 12 月の障害者の日に合わせてユニバーサルデザインの国際研究会を開催予定。

以上

¹ 寺門専門調査員による追加情報による：
International Islamic University, Malaysia (IIUM)
Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM)
Universiti Teknologi Malaysia (UTM)
Universiti Teknologi MARA (UiTM)
Universiti Sains Malaysia (USM)

付録 2: 視察調査結果記録 (10月14日～10月16日)

視察調査 1

日時	2009/10/14 11:00-13:00	
参加者	JICA	四方専門家
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
	ラピド KL 職員	ラピド KL 職員
行程	<p>1. ラピド KL 本社から超低床バスでケラナジャヤ駅 (LRT)</p> <p>2. ケラナジャヤ駅からアジアジャヤ駅との往復</p> <p>3. ケラナジャヤ駅から超低床バスでラピド KL 本社</p> <p>ラピド KL 本社</p> <p>↓</p> <p>(超低床バス)</p> <p>↓</p> <p>ケラナジャヤ駅</p> <p>↓</p> <p>LRT (ケラナジャヤ線)</p> <p>↓</p> <p>アジアジャヤ駅</p> <p>↓</p> <p>ケラナジャヤ駅</p> <p>↓</p> <p>(超低床バス)</p> <p>↓</p> <p>ラピド KL 本社</p>	

ラピド KL でバリアフリー化事業についてのインタビュー後、2006年に導入した超低床バスに試乗した。続いて、バリアフリー化されているというケラナジャヤ線に試乗し、LRTの整備状況を調査した。

1) 超低床バス（ラピド KL 本社からケラナジャヤ駅）

写真1：バスについての障害者マーク

- 正面、側面、背面と、四方に車いすマークが付けられている。



写真2：車内の車いす用スペース

- 車いす用のスペースが設置されており、固定具や手すり取り付けられている。
- 停車時の衝撃を和らげるためのクッションが取り付けられている（写真2）



写真3：バス停との接続(1)

- バス停の高さは各停留所で異なるが、バスをバス停と接続するスロープ自体はある一定の高さを想定しているため、停留所によっては接続が不安定となる。
- バス停の管理は地方自治体であり、幾つものバス会社が同じ停留所を使用するため調整が難しい。
- 時刻表の設置には広告と同じように使用料を払う必要があるため、各社とも時刻表等の整備をしない場合が多い。

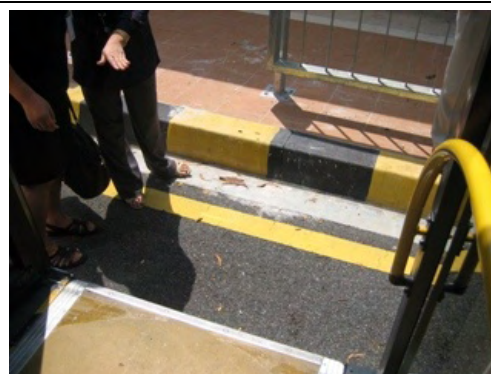


写真4：バス停との接続(2)

- は転落防止用の柵が取り付けられている。
- 極力停留所に接近して停車し、スロープを設置する必要がある。

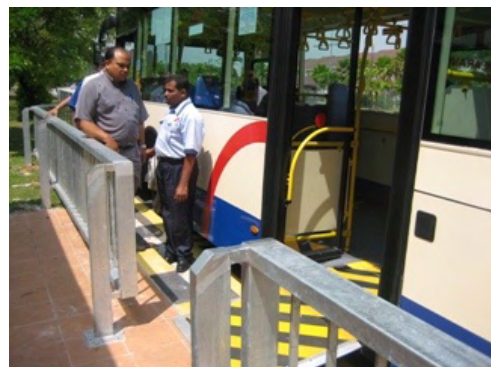


写真 5：バス停との接続(3)

- バス停留所周辺の整備がされていない場合が多く、降車後の移動にも困難な状況が見られる。



2) ケラナジャヤ駅（バスターミナル、LRT 駅）

写真 6： 既存のバス

- 従来運行されているバスは、乗降のドア内側に高いステップがある。
- 肢体不自由者（歩行者）が既存のバスを利用する姿も見られたが、乗降に時間を要するように見受けられた。



写真 7： バスターミナルのスロープ

- 降車後のスロープの勾配が急であり、そのまま車道に続くデザインである。また下った後に高さ 10cm 程上がる箇所があり、車いす利用者の通行は困難である。

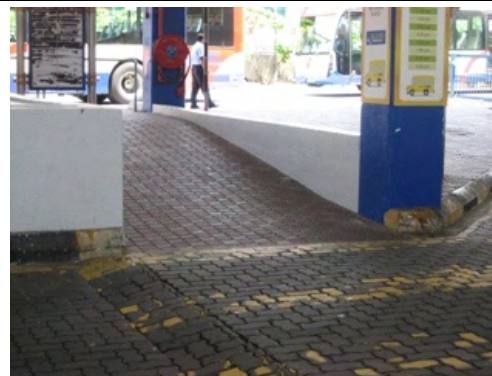


写真 8： 駅（バスターミナル前）の駐車スペース

- バスターミナルの駐車スペースの一角に立つ看板には、障害者とラピド KL の職員のみが駐車できるという注意書きがされている。
- 本駐車場から駅舎への移動の経路には段差があり肢体不自由者には困難な状況にある。



写真 9： 点字ブロック/直線舗装

- 視覚障害者用の床の舗装として度々、点字ブロックだけではなく直線の溝が複数本セットで引かれているのを見かける。実際には足で感知するには難しく、調査当日もその意図に気付かない職員によるものか、上に看板等が置かれていた。

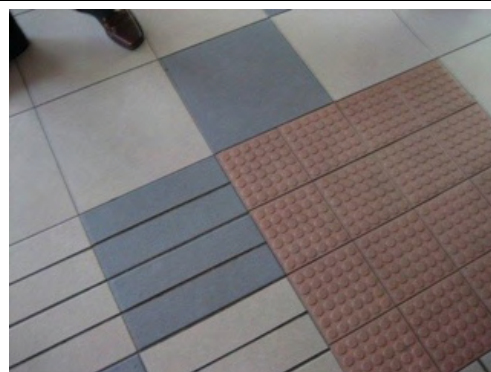
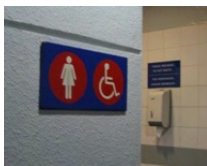


写真 10： 障害者対応トイレ

- 駅構内に障害者対応トイレが設置されている。洗面台の高さは車いす利用者を想定して低く設計されているようだが、ひざ下を入れる場所に掃除用具が置かれている等、分厚い洗面台などを含めて実質上使用しづらい設備である。



3) LRT (ケラナジャヤ線)

写真 11： ホームと電車の隙間

- ケラナジャヤ線は総じてホームと電車の隙間が少なく、平坦である。

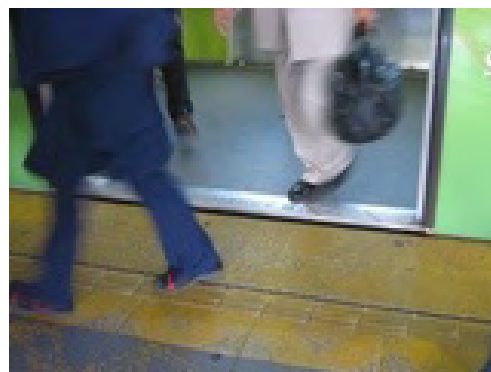
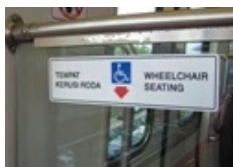


写真 12： 車いす設置スペース

- 車いす設置スペースは座席を上げて用意する。同伴者が仕組みに熟知していれば職員を呼ぶ必要はないとのこと。下部には車いすを固定するレバーが付いている。



4) アジアジャヤ駅

写真 13：駐車スペース (2)

- ケラナジャヤ駅同様、駐車スペースは職員と障害者の兼用だが、アジアジャヤではその表示が消えかかっている箇所が複数見られた。



写真 14：路上の舗装

- クアラルンプール市内で見られる幅の広い排水溝は車いすの車輪や視覚障害者の白杖がはまる可能性が高い。他にも道路の舗装不備による穴や凹凸がクアラルンプール市内では目立つ。



視察調査 2

日時	2009/10/16 10:00-15:00	
参加者	JICA	シャリーナ職員
	専門家	佐藤先生、高木、岩本
	BEAT	<ul style="list-style-type: none"> • Ms. Christine (BEAT) • Mr. Sam (Standard Users) • Mr. Fairuz (MAB) • Mr. Anthony (Mobility) • Ms. Josephine (YMCA) • Ms. Wendy (United Voice) • Ms. Morley (YMCA) • Ms. Moh Fong (United Voice)
行程	<p>1. KL セントラル駅建物 2. LRT (ケラナジャヤ線) でマスジッド・ジャメ駅との往復 3. 「マ」国国有鉄道通勤でクーポン・セントラル駅との往復</p> <p style="text-align: center;">KL セントラル駅建物エントランス ↓ KL セントラル駅建物内部 ↓ LRT (ケラナジャヤ線) ↓ マスジッド・ジャメ駅・駅外 (アンパン線との接続の不備確認) ↓ KL セントラル駅 ↓ 「マ」国国有鉄道通勤 ↓ クoupon・セントラル駅・駅外 ↓ KL セントラル駅</p>	

KL セントラル駅の建物を含む交通施設のアクセシビリティについて、障害当事者である BEAT のメンバーにコメントを用紙に記入してもらい、共に点検を実施した。調査票には移動の目的(切符を購入する、トイレを使用する等)においての不都合の観点から気付いた点についての記入を依頼した。

1) KL セントラル駅建物

写真1： 出入り口のスロープ

- 障害者用駐車スペース横の縁切り下げの勾配が車いす利用者にとって急である。



写真2： 出入り口の点字ブロック

- 点字ブロックの誘導がごみ箱や壁へ続いているなど、その機能が果たされていない整備が多々見られる。



写真3： インフォメーションカウンター（2階）

- トイレや改札を利用するにあたり、場所が表示されていない、点字ブロックが誘導機能を果たしていない等の理由からインフォメーションセンターを利用する必要がある。インフォメーションセンターのテーブルは車いす利用者には利用しづらい高さである。



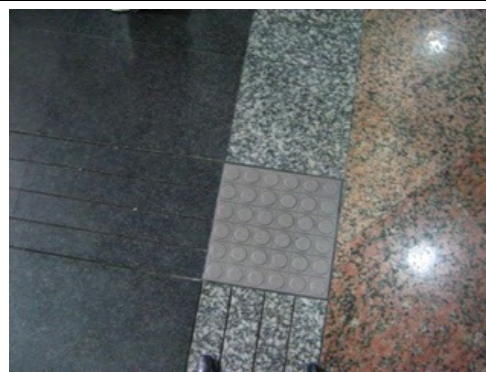
写真4： トイレの案内表示

- トイレを指す表示の内容がタクシーであった。トイレ付近の誘導ブロックも適切に設置されておらず、利用者の視点に立った案内方法がとられていない。
- トイレは施錠されているものや手すりがないなど、自由に使える環境にない。



写真5： 点字ブロック/直線舗装と色

- 凹凸の殆どない、直線を引いた舗装が施されている。色を床と調和させてグレー色で作っているため弱視の利用者には誘導案内としては使用しづらい。



2) LRT (ケラナジャヤ線)

写真6： LRTでの誘導

- 職員以外にも一般の人々が視覚障害者を誘導する姿を度々見かける。インタビュー調査の結果では、職員はカスタマーサービスから随時監視カメラで乗客を監視し、障害者が来ると補助に駆けつけるとのこと。



写真7： LRT車内

- 車内でのアナウンスは頭上からのみ流されるため、視覚障害者にとってはどちらのドアが開くかの分かりにくい状況にある。ラピド KLへの調査で説明のあった座席を動かして確保する車いす固定スペースは、混んだ車内で且つ乗車時間が短い際には困難である。



3) マスジット・ジャメ駅 (Masjid Jamek)

写真8： アンパン線への乗り換え

- アンパン線への乗り換えは案内表示が理解しづらく、異なる矢印の指す方向に同じ目的地の名称が書かれている場合もある。BEATメンバーである知的障害を持つ参加者によると、その案内の複雑さからアンパン線は利用しないとのことであった。



写真9： 車いす利用者の乗り換えルート

- 車いす利用者のルートは駐車場に向かっており、車が経路を遮り移動に困難な状況が生まれている。



写真10： 駅外の様子

- 歩道からの切り下げが急であり、また舗装の維持管理が適切に行われていない。車いす利用者のみならずベビーカーの利用者にとっても移動しづらい状況が一部見られる。



4) 「マ」国営鉄道通勤ター

写真11： ホームアナウンス

- コミューターの到着遅延の際にはその度に乗車位置が変更される。音声案内のみで知らされるため、聴覚障害者は情報を得ることができない。全般的に情報保障は遅れており、課題のひとつである。



写真12： ホームと電車の隙間(2)

- ホームと電車の間が大きく開いている。また電車のドアが狭く車いすのサイズによっては乗降不可能である。



写真 13： ホームと電車の隙間(3)

- 大きく開いているため、車いすの乗降には注意が必要である。



5) クボン・セントラル駅

写真 14： 施錠されたトイレ

- トイレは施錠されており、且つ鍵が壊れて開かない状況であった。清掃も適切に行われておらず不衛生な状態である。入ってすぐにスロープがあり、車いす利用者が内側から鍵をかけるには困難な設計である。



写真 15： スロープの続く先

- 駅出入口から続くスロープは、歩道橋に続いており、最終的には階段にたどり着く。



写真 16： 点字ブロックの設置

- 大周りのルートに点字ブロックが設置されている。設置方法についても一部‘誘導’と‘警告’での間違いが見られた。



アクセス調査票回答結果（回答者：BEAT）（10月16日）

注1) 各自の障害に限った回答ではない点に留意。

注2) 空欄は回答なし。

Access Audit (16th Oct. 2009)			
1st Audit: KL Sentral Station Building	KL Sentral (Putra LRT)	Masjid Jamek	KL Sentral
2nd Audit: KL Sentral (KTM Komuter)	Kepong Sentral	KL Sentral	

Name			Mr. Muhammad Fairuz Bin Abdullah	Ms. Wendy Yeong San Kuen	Ms. Josephine Koo Lee Imm	Mr Anthony Arokia				
Name (Personal Assistance)			Ms.-	Ms. Yeong Moh Fong	Ms. Morley Ng	none				
Impairment (Organization)			Blind (Malaysian Association for the Blind)	United Voice	Deaf (YMCA)	Wheelchair User (Persatuan Mobiliti Selangor & KL)				
Field	No.	Action	✓ or x	Comments	✓ or x	Comments	✓ or x	Comments		
KL Sentral	Station Entrance	1 Come into the station	Slope		Outside the station, a lot of obstacles on the tactile	Information counter should be put in the middle, not in one corner. Signals for toilet and lift is in wrong direction should put facing people coming in from entrance.	No problem for deaf Slope is too high Tactile has big problem for blind - got tactile on front "Stop Taxi" Information counter's table is too high	Drop off point. Disabled parking is available The logo is on the floor, and no sign board standing (upside logo) Curb ramp too steep		
			Tactile	x						
			Information	✓						
			etc.							
	Ticket Gate to Concourse (Putra Line)	2 Go through the station	3 Go to the bathroom / Find the bathroom etc.	4 Use the toilet	Problem to go by alone No tactile guiding	✓	ok	No signage to the lift Information counter is ok		
					No tactile guiding		1 floor - got no signing "Toilet" or "Taxi"?			
					Open the door Come into the room Lock the door etc.	✓	Outside toilet - lights should be brighter signals Signals - arrows wrong directions	✓	No grab handle to pull/close the door which open outwards Should have a proper latch to lock the door	
						✓				
	✓									
	Emergency	5 Buy the ticket	6 Go through the ticket gate	7 Go to the bathroom inside the gate	✓	✓	x	Counter desk high too		
					x	No tactile guiding	✓	Words on information board a bit bigger	✓	
					✓		✓		✓	
					Open the door Come into the room Lock the door etc.	✓	Steel bar on toilet seat is uncomfortable	✓	To pull and close the toilet door which open outwards is difficult. Need a handle.	
	✓									
	✓									
Train (Putra Line)	1 Emergency route	2 Emergency information					x			
							x			
	Comments to Use the Station									
	From the Concourse to the Platform	1 Go up / down to the platform	Step Lift Escalator	x		✓		✓		
				✓		✓		✓		
				✓		✓		✓		
		2 Get on the train	Gap	x		✓		✓		
				✓		✓	No		x	
				x	No, because here the announcement or fellow passengers	✓	No		x	
	To the Other Station	1 Stay in the train	Space			✓	Space ok but train are not well maintain	✓		
Announce information				✓		Sometimes no announcement Sometimes announcement not loud and clear enough	x	Deaf people need sign board information (delay, time, go where) In train, must have sign board information (which to stop, station place)		
2 Get off the train		Sign board information	x				✓			
			Comments to Use the Train							
Masjid Jamek (LRT-MJ) / Kepong Sentral (KTM-KS)	In the Other Station	1 Go down / up to the concourse	Step Lift Escalator		✓ (KS)		✓ (MJ)	✓ (MJ)		
					✓ (KS)		✓ (MJ)	✓ (MJ)		
					✓ (KS)		✓ (MJ)	✓ (MJ)		
					(KS)	No light and dirty when after use cannot flush	✓ (MJ)	✓ (MJ)		
	Emergency	1 Emergency route	2 Emergency information		(KS)	No signales		x(MJ)		
					(KS)	No information at all		x(MJ)		
	Comments to Use the Station									
	Connectivity from Putra line to Star LRT is not possible. Star LRT is not accessible for wheelchair users.									

アクセス調査票回答結果 (続き)

注 1) 各自の障害に限った回答ではない点に留意。
注 2) 空欄は回答なし。

Access Audit (16th Oct. 2009)									
1st Audit: KL Sentral Station Building		KL Sentral (Putra LRT)		Masjid Jamek KL Sentral					
2nd Audit: KL Sentral (KTM Komuter)		Kepong Sentral		er Kepong Sentral		KL Sentral			
Name				Mr. Sam Wong Chin Kah		Ms. Christine Lee Soon Kup		Ms. Morley Ng	
Name (Personal Assistance)				none		none		none	
Impairment (Organization)				Physical (Standard Users)		Wheelchair User (BEAT)		Sign Language Interpreter (YMCA)	
Field	No.	Action	✓ or x	Comments	✓ or x	Comments	✓ or x	Comments	
KL Sentral	Station Entrance	1 Come into the station	Slope	There is a post on the tactile track Got car park, park by others - no ramp - too steep		Entrance (outside) gap Ramp not level, Keep ramp 1:4 (High: Depth)	x	Slight slope to entrance doore, but on roadside have very steep	
			Tactile						
			Information						
			etc.						
	2 Go through inside the station		No tactile cross the road		Information counter too high				
	3 Go to the bathroom / Find the bathroom etc.		No tactile on the floor		No signage	x	No signage		
	4 Use the toilet	Open the door	No lead tactile to toilet (Staffs will take), no signage outside Door should be sliding door Cleaner use OKU toilets		✓ ✓ ✓	No bar at the door Bad signage		No bar	
		Come into the room							
		Lock the door							
		etc.							
Ticket Gate to Concourse (Putra Line)	5 Buy the ticket		No light for the deaf No announcement (direction)	✓	ok		Counter too high		
	6 Go through the ticket gate		The counter too high	✓	ok	✓			
	7 Go to the bathroom inside the gate		No clear signage		ok bad signage	✓			
	8 Use the toilet inside the gate	Open the door	No clear signage Toilet can be used		✓ ✓		✓		
Come into the room									
Emergency	1 Emergency route			x					
	2 Emergency information			x		x			
Comments to Use the Station				Putra LRT has no connection to Star LRT. Star LRT no lift to platform					
From the Concourse to the Platform	1 Go up / down to the platform	Step	Putra got lift Star no access Putra ramp at the back	✓		✓			
		Lift							
	2 Get on the train	Gap	Small gap between	✓		✓			
	Q1 Do you need to ask a staff to support you?		Can ask if needed		yes	x			
Q2 Do you need to ask a staff about where you will get off the train?		no		Need staff to assist me out of train	x				
Train (Putra Line)	1 Stay in the train	Space	(KTM) Crowded	✓	No designated spaces	✓			
		2 Get off the train	Announcement information	(KTM) Announcement is not clear, never tell where to go	✓		x		
Comments to Use the Train				The ramp too long, no landing area					
Masjid Jamek (LRT-MJ) / Kepong Sentral (KTM-KS)	In the Other Station	1 Go down / up to the concourse	Step	(KS) The gap	✓ (KS)		✓ (MJ)		
			Lift						
			Escalator						
			2 Go through the ticket gate						(KS)
	3 Go to the bathroom	(KS)	Cannot open, Toilets block by the stalls	✓ (KS)	Toilet dirty, locked	✓ (MJ)			
	4 Use the toilet	(KS)	Very dirty, not sustainable design	✓ (KS)		✓ (MJ)			
Emergency	1 Emergency route		(KS)						
	2 Emergency information		(KS)			x (MJ)			
Comments to Use the Station				Unnecessary tactile block, turn around tactile lead to the road and staircase, Go to no where Confuse No connectivity, can't connect to other lines.(MJ) Bad Signages, Poorly designed, Car park wrongly placed (MJ) Staircase without grab bar (Kepong Sentral)					

付録 3: 収集資料一覧

表: 現地調査収集資料一覧

No.	資料タイトル	提供元	概要	入手日	媒体
1	GRK Project from Legal Stands Point 2008	Mr. Fong (Advisor to the Minister of Housing and Local Government Malaysia)	地域開発における法的枠組み概略	10月12日	パワーポイント
2	PKP Toilet Design and Technology	Mr. Fong	アクセシブルトイレの状況と改善方法	10月12日	パワーポイント
3	UBBL	Mr. Fong	統一建築物細則についての概略	10月12日	パワーポイント
4	`KANDUNGAN`	運輸省 陸上交通課	バリアフリー関連法制度一覧(資料目次)	10月13日	ハードコピー
5	National Key Result Area (Confidential)	運輸省 陸上交通課	重点課題分野の内容、協議の進行方法	10月13日	写真データ(パワーポイント資料を撮影)
6	By Laws 34 A of the Uniform Building Bylaws	運輸省 陸上交通課	統一建築物細則についての概略と建物内アクセシビリティのガイドライン	10月13日	ハードコピー
7	Persons with Disabilities Facilities at KTMB Komuter Stations	「マ」国営鉄道公社	「マ」国営鉄道通勤ターの駅、車両のバリアフリー化事業概要	10月14日	パワーポイント
8	Caring for Malaysia	社会福祉局	「マ」国における社会福祉の歴史、概要。	10月14日	書籍
9	Employment for people with Disabilities & Entrepreneurship handbook 2008	社会福祉局	障害者雇用、起業についてのガイドブック	10月14日	書籍
10	Implementing `Barrierfree city` Concept	プタリンジャヤ市役所	プタリンジャヤ地区のバリアフリー化事業概要	10月15日	パワーポイント資料のハードコピー

No.	資料タイトル	提供元	概要	入手日	媒体
11	Petaling Jaya `Truly SHE`	プタリンジャヤ市役所	プタリンジャヤ地区のフォトブック	10月15日	書籍
12	(障害者対応に関する発表資料)	エア・アジア	エア・アジアに対する障害当事者のデモの状況、現在の取り組み状況。	10月15日	パワーポイント
13	Memorandum to Rapid KL Regarding Accessible Buses	Ms.Christine (BEAT)	ラピド KL とのアクセシビリティに関する協議議事録	10月15日	ハードコピー
14	(ペナンプロジェクトの写真)	国連開発計画 (UNDP)	国連開発計画がペナンで展開しているプロジェクトの写真	10月15日	写真データ
15	Access Audit Checklist for Non-Technical Persons	Ms.Christine (BEAT)	BEAT で使用しているアクセス点検表。 Ms.Nasiati 監修。	10月17日	ハードコピー
16	Disability Equality Training for Air Asia	Mr. Anthony Arokia (Mobility 代表)	エア・アジアで行っている障害研修資料。	10月18日	ハードコピー
17	How to Interact with, and Assist a Wheelchair User	Mr. Anthony Arokia (Mobility 代表)	エア・アジアで行っている障害研修資料。	10月18日	ハードコピー