

バリアフリー化の推進

国土交通省
平成23年9月

目次

1 バリアフリーの推進

・公共交通施設・建築物等のバリアフリー化の推進	・ ・ ・ ・ ・	- 1
・バリアフリー化の進捗状況	・ ・ ・ ・ ・	- 2
・バリアフリー法に基づく基本構想の作成件数	・ ・ ・ ・ ・	- 3
・移動等円滑化の促進に関する基本方針の改正〈ポイント〉	・ ・ ・ ・ ・	- 4
・移動等円滑化の目標（鉄軌道）	・ ・ ・ ・ ・	- 5
・ホームドア等の整備促進	・ ・ ・ ・ ・	- 6
・移動等円滑化の目標（バス・タクシー）	・ ・ ・ ・ ・	- 7
・移動等円滑化の目標（旅客船）	・ ・ ・ ・ ・	- 8
・移動等円滑化の目標（航空）	・ ・ ・ ・ ・	- 9
・移動等円滑化の目標（道路・信号）	・ ・ ・ ・ ・	- 10
・移動等円滑化の目標（公園・路外駐車場）	・ ・ ・ ・ ・	- 11
・移動等円滑化の目標（建築物）	・ ・ ・ ・ ・	- 12

2 ユニバーサルデザインの考え方に基づいたバリアフリー

・ユニバーサルデザインの考え方に基づいたバリアフリーの推進	・ ・ ・ ・	- 13
・空港ビルと駅が一体となった先導的な整備例（羽田空港）	・ ・ ・ ・ ・	- 14
・ユニバーサルデザインの考えに基づいたタクシーの開発・普及	・ ・ ・ ・ ・	- 15
・ユニバーサル社会に対応した高齢者、障がい者等の歩行者移動支援の推進	・ ・ ・ ・	- 16

目次

3 地域一体となった整備

- ・ 地域の一体的整備のための基本構想 - 17
- ・ 高槻市の基本構想と整備例 - 18
- ・ 北大阪急行桃山台駅及び周辺地域の一体的バリアフリー整備 - 19

4 利用者からの評価

- ・ 障害者施策総合調査における当事者の意向① - 20
- ・ 障害者施策総合調査における当事者の意向② - 21
- ・ バリアフリー法に関する障害当事者等からの意見 - 22
- ・ 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」パブコメに寄せられた意見 - 23

- ・ (参考) 交通バリアフリーに係る主要諸国の法制度 - 24

1 バリアフリーの推進

公共交通施設・建築物等のバリアフリー化の推進

(平成23年以降の新たな整備目標の設定)

■ 高齢者、障害者にも利用しやすい交通や公共施設を実現するため、バリアフリー法に基づく施策が進められているところ。

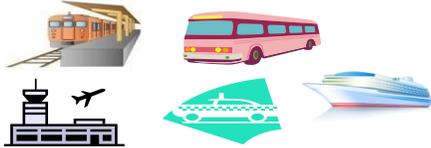
公共交通施設や建築物等のバリアフリー化については、「**高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律**」に基づく「**基本方針**」(告示)において、**平成22年までの整備目標**を定めていたが、**目標期限が到来したため、平成32年度までの整備目標を設定する等の基本方針を改定**(平成23年3月31日告示)。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 (概要)

公共交通施設や建築物のバリアフリー化の推進

基本方針において各施設の整備目標を設定

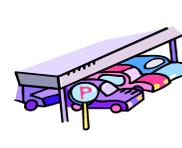
旅客施設及び車両等



道路



路外駐車場



都市公園



建築物



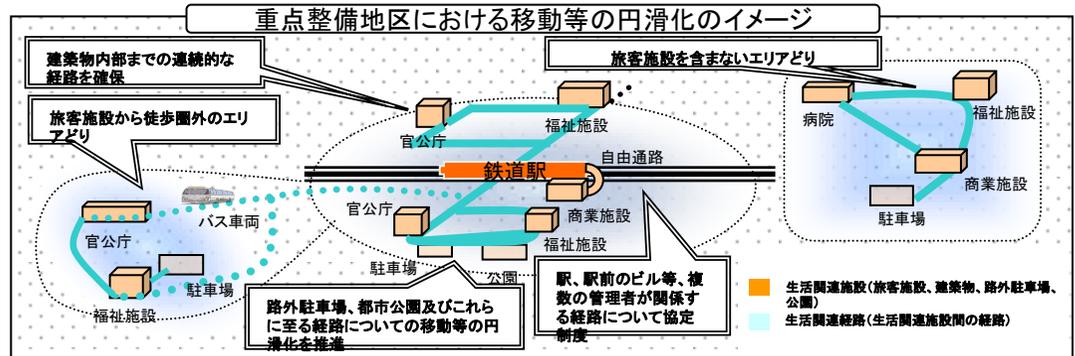
地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施

★住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置



重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ

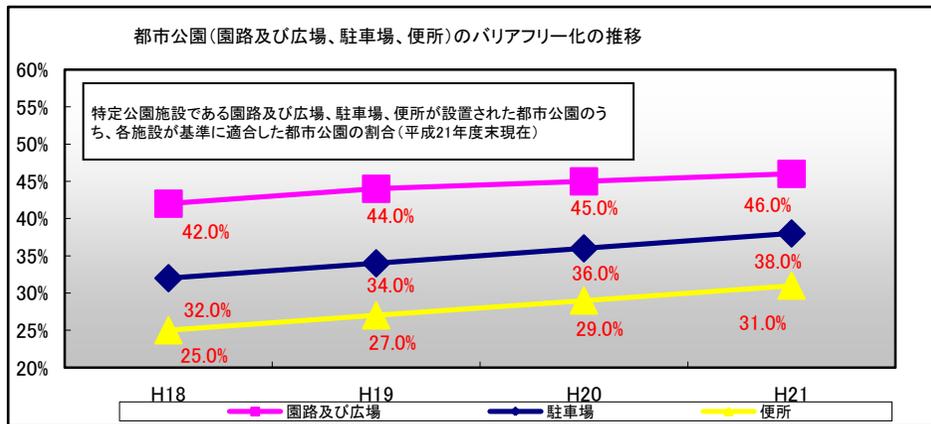
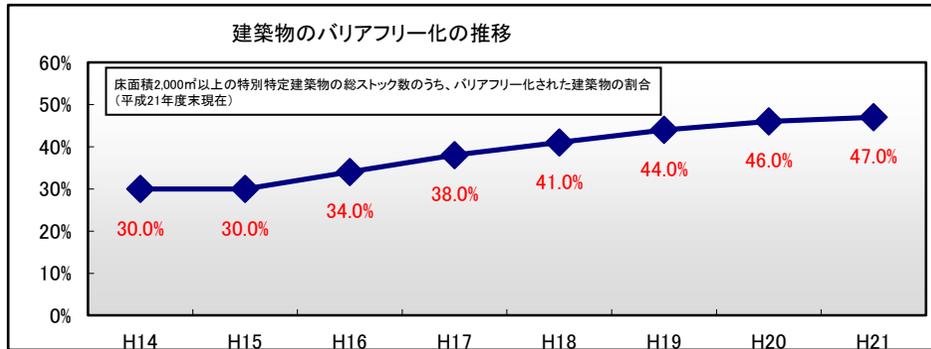
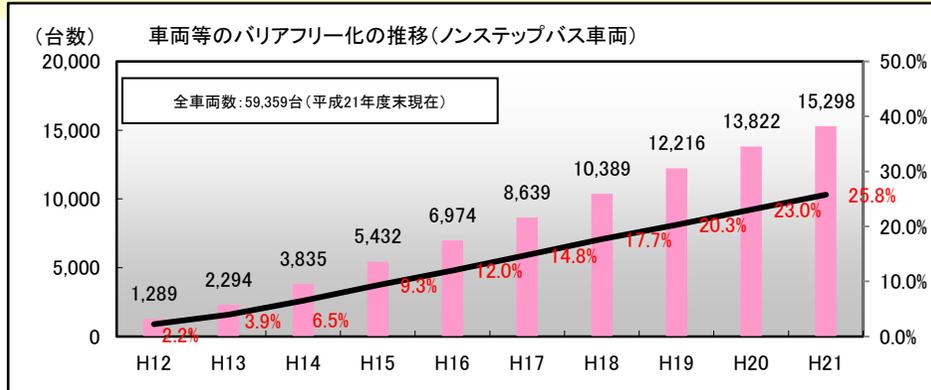
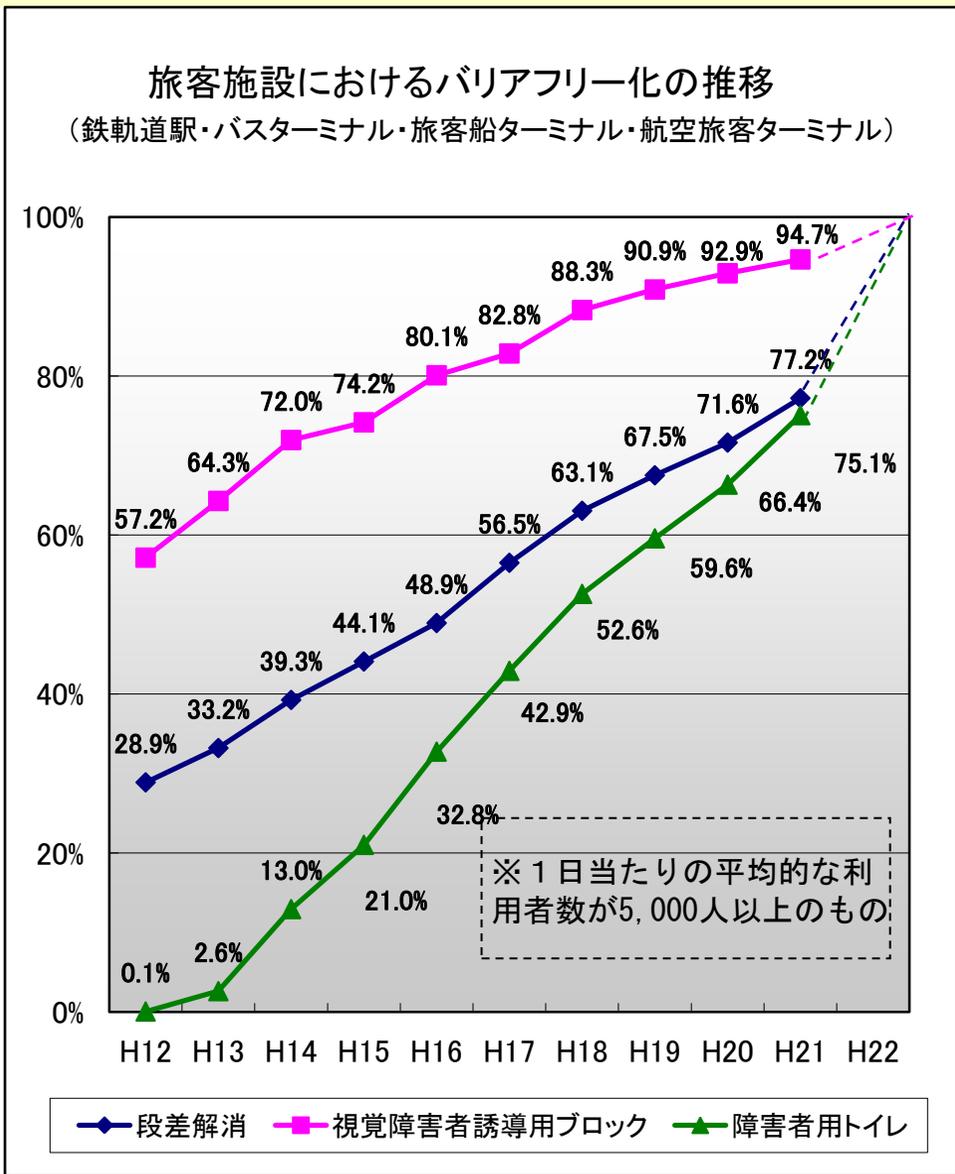


心のバリアフリーの推進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等

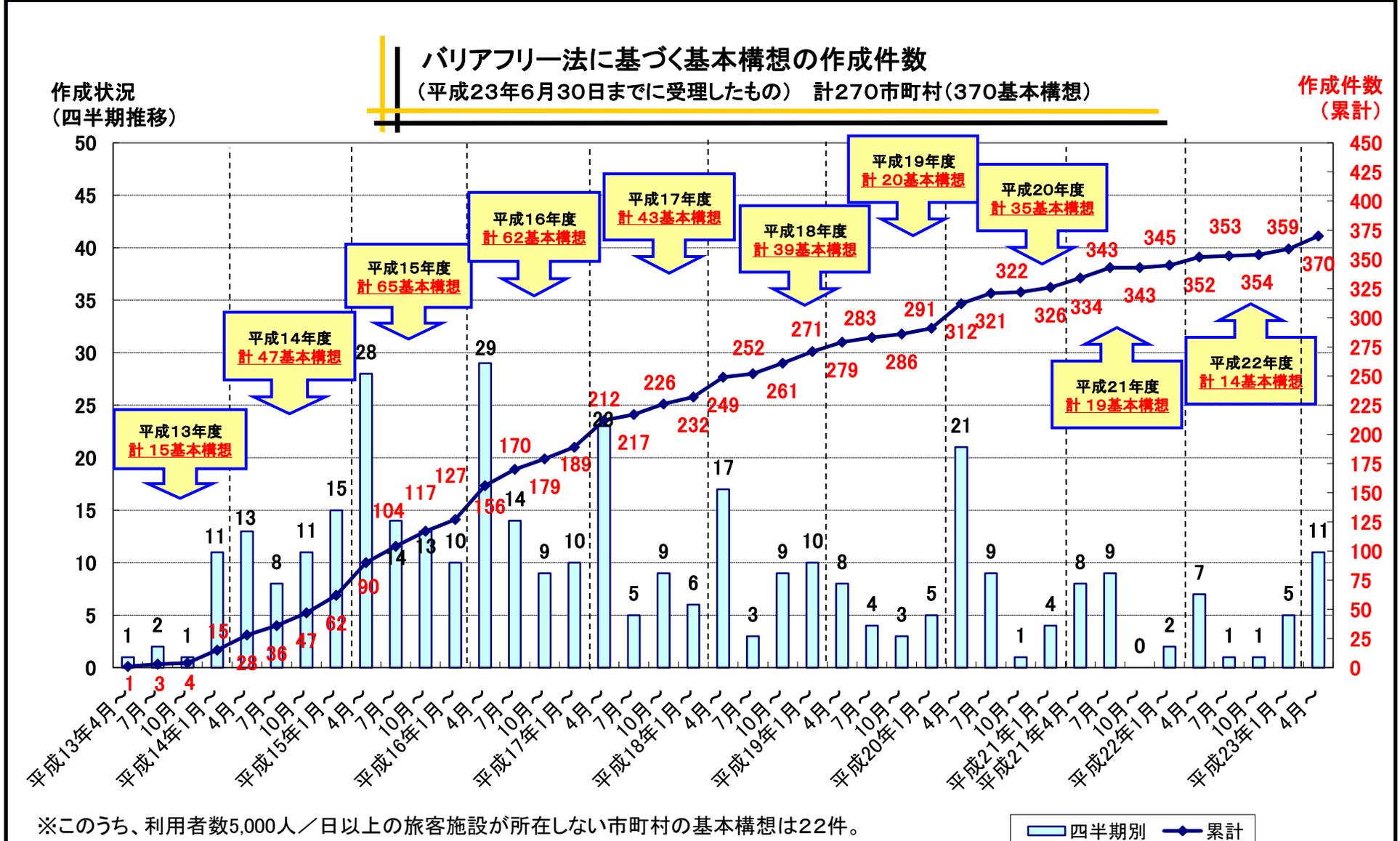
バリアフリー化の進捗状況

■ バリアフリー整備目標の達成に向け、旅客施設・車両等のバリアフリー化は着実に進展。



バリアフリー法に基づく基本構想の作成件数

■ 地域の一体的なバリアフリー化に資する「基本構想」の作成件数は、増加しているものの最近伸び鈍化。



移動等円滑化の促進に関する基本方針の改正〈ポイント〉

■ 平成32年度を目標年次とする新たな整備目標等を告示（平成23年3月「基本方針」を改正）。

移動等円滑化の目標

○ 移動等円滑化の目標

旅客施設や車両、道路、公園、建築物等について、平成32年度末を期限とした新しい目標を設定し、バリアフリー化を一層推進。

（旅客施設について、「5000人以上/日」を「3000人以上/日」の施設に拡大。ホームドア等についての整備目標を新たに設定）

施設設置管理者が講ずべき措置

○ 職員等の教育訓練

施設設置管理者による職員等への教育訓練に関し、PDCAサイクルを取り入れたマニュアル整備や研修実施、更に、この過程での高齢者・障害者等の当事者の参画を推奨

基本構想の指針

○ 重点整備地区における移動等円滑化の意義

市町村が重点整備地区について作成する基本構想の策定を促進するため、その重要性を強調するとともに、段階的かつ継続的發展を図る「スパイラルアップ」の考え方を強く推奨。

基本構想の策定・フォローアップに当たり、地域の住民、高齢者、障害者等の当事者の参画を推奨。更に当事者等による提案制度の活用を推奨。

移動等円滑化の目標（鉄軌道）

- 利用者3,000人以上の駅をバリアフリー化。車両については、70%をバリアフリー化。ホームドアも設置促進。

鉄軌道駅

旧目標

1日平均利用者数5,000人以上の鉄軌道駅（約2,800駅）を、原則として全てバリアフリー化（全駅約9,500駅中）

<参考>

鉄軌道駅のバリアフリー化率

平成12年度:29% ⇒ 平成21年度:77%

新目標

3,000人以上の駅を原則として全てバリアフリー化

この場合、地域の要請・支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限り整備

5,000人以上	約2,800駅
3,000人~5,000人	約650駅

ホームドア・可動式ホーム柵について優先的に整備すべき駅を検討し、可能な限り設置を促進

鉄道のサービス面、技術面、経済面を総合的に勘案した上で整備

鉄軌道車両

旧目標

約50%の車両（約26,000両）をバリアフリー化（総車両数約52,000両中）

<参考>

鉄軌道車両のバリアフリー化率

平成12年度:10% ⇒ 平成21年度:46%

新目標

約70%の車両（約36,400両）をバリアフリー化



ホームドア等の整備促進

■ 駅ホームからの視覚障害者を含む旅客の転落防止対策を検討するため、津川政務官を座長とする検討会を設置し、平成23年8月に中間とりまとめが行われたところ。

1. ホームドア等の転落防止対策の優先整備駅の考え方

- 視覚障害者からの要望が高い駅
 - ・駅周辺の視覚障害者の関連施設やホームの状況等を勘案し、優先度や必要な対策等を検討
 - 駅の利用者数が多い駅
 - ・利用者数1万人以上の駅で、ホームでの事故(1,253件)^{注)}の約8割が発生
 - ・このうち、特に利用者数の10万人以上の駅は、一駅当たりの事故発生件数(1.82件/駅)が多い
- 注)平成14~21年度の間にホームから転落又はホーム上で列車と接触により発生した鉄道人身障害事故件数



2. ホームドア等の転落防止対策の進め方

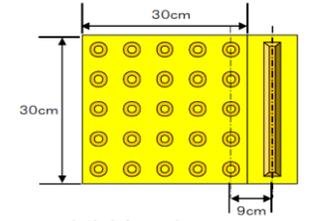
利用者数1万人以上の駅
 内方線付きの点状ブロック等の整備を可能な限り速やかに実施

利用者数10万人以上の駅
 ○ホームの状況等(混雑度や形状、事故の発生状況等)を踏まえ、ホームドア又は内方線付き・JIS規格対応の点状ブロックの整備を優先して速やかに実施(点状ブロックは概ね5年で整備)
 ○車両扉位置が一定である等、ホームドア設置が可能な駅は、停車時分の増加やコスト等の課題の検討を踏まえてその整備を優先。
 この場合、路線や区間単位による整備も検討 注)ホームドアの整備が困難な場合は、音声・音響・光等による列車接近警報装置や係員による人的介助等の総合的な対策を可能な限り速やかに実施し、転落防止対策の効果をより一層向上



【ホームドア】
平成22年度末で484駅に整備

「心のバリアフリー」に関するソフト施策の一体的な推進
 ○鉄道係員に対するバリアフリー教育、研修等の人的対応の充実
 ○旅客による視覚障害者への声かけやマナー、旅客のホームでの安全に関する教育啓発の強化
 ○駅の転落防止対策の状況等、駅に関する視覚障害者への情報提供 等



・点状突起25点(5×5)
 ・ホームの内側を表示する線状突起(内方線)あり

3. 転落防止対策の推進に対する支援

- 国、地方公共団体による必要な支援
- 車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなホームドア等の研究開発の推進
- 国、地方公共団体、事業者等関係者の連携による視覚障害者の誘導案内、啓発活動等のソフト施策の推進

4. 転落防止対策に関する計画の作成・公表

○今後の転落防止対策の進め方に関する方針、計画について、事業者が安全報告書等により公表

移動等円滑化の目標（バス・タクシー）

■ 路線バスの車両の70%をノンステップ化し、高速バス等の車両は25%を車いすでの乗降を可能に。福祉タクシーは28,000台導入。

バスターミナル

旧目標

1日平均利用者数5,000人以上のバスターミナル(40施設)を、原則として全てバリアフリー化（全184施設中）

<参考> バスターミナルのバリアフリー化率
平成12年度:60% ⇒ 平成21年度:88%

新目標

3,000人以上のターミナルを原則として全てバリアフリー化

〔	5,000人以上	40施設
	3,000人～5000人	19施設



バス車両・福祉タクシー

旧目標

○バス車両

- ・平成27年までに、**原則として総車両数約60,000台**について全て低床化
- ・うち、約30%をノンステップ化

<参考> バス車両のバリアフリー化率
低床バス 平成12年度:5% ⇒ 平成21年度:46%
ノンステップバス 平成12年度:2% ⇒ 平成21年度:26%

○福祉タクシー

約18,000台を導入

<参考> 福祉タクシーの台数
平成12年度:2,050台 ⇒ 平成21年度:11,165台



新目標

○バス車両

- ・適用除外認定車両を除く、総車両数約50,000台の**約70%（約35,000台）**をノンステップ化
- ・**高速バス等の適用除外認定車両の約25%（約2,500台）**を車いす利用者の円滑な乗降を可能とする装置の導入等によるバリアフリー化

○福祉タクシー

約28,000台を導入

移動等円滑化の目標（旅客船）

■ 5,000人以上のターミナルに就航する旅客船は、全てバリアフリー化。

旅客船ターミナル

旧目標

1日平均利用者数5,000人以上の旅客船ターミナル(7施設)を、原則として全てバリアフリー化(全689施設中)

<参考>

旅客船ターミナルのバリアフリー化率

平成12年度:33% ⇒ 平成21年度:100%

新目標

3,000人以上のターミナルを原則として全てバリアフリー化

5,000人以上	7施設
3,000人~5000人	13施設

高齢化の進む離島との間の航路等に利用する公共ターミナルについて、順次、バリアフリー化

船舶

旧目標

約50%の旅客船をバリアフリー化(総隻数約1,000隻中)

<参考>

旅客船のバリアフリー化率

平成12年度:0% ⇒ 平成21年度:18%

新目標

- ・ **約50%の旅客船(約400隻)をバリアフリー化**
- ・ **5,000人以上の旅客船ターミナルに就航する船舶は原則として全てバリアフリー化**

これ以外の船舶についても、可能な限りバリアフリー化(簡易な改修により乗船可能となる船舶を可能な限り改修を実施)



電動タラップ



車いす乗下船装置



船内から見た車いす乗下船装置

移動等円滑化の目標（航空）

- 利用者3,000人以上の航空旅客ターミナルをバリアフリー化。航空機については、90%をバリアフリー化。

航空旅客ターミナル

旧目標

1日平均利用者数5,000人以上の航空旅客ターミナル(21施設)を、原則として全てバリアフリー化（全108施設中）

<参考>

航空旅客ターミナルのバリアフリー化率
平成12年度:0% ⇒ 平成21年度:91%

新目標

3,000人以上のターミナルを原則として全てバリアフリー化

5,000人以上	21施設
3,000人～5000人	10施設



航空機

旧目標

約65%の航空機(約340機)を、バリアフリー化（総機数約530機中）

<参考>

航空機のバリアフリー化率
平成12年度:0.7% ⇒ 平成21年度:70%

新目標

約90%の航空機（約480機）をバリアフリー化



移動等円滑化の目標（道路・信号機）

重点整備地区内の主要生活関連経路を構成する道路、信号機は全てバリアフリー化。

道路

旧目標

重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路を、原則として全てバリアフリー化

<参考>

平成21年度末 整備率 約78%
(指定延長 約1,000km中)

新目標

重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路を、**原則として全てバリアフリー化**

信号機

旧目標

重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等について、原則として全てバリアフリー化(音響信号機の設置等)

<参考>平成21年度末 整備率 約92%
(横断箇所 約1万9千箇所中)

新目標

重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等について、**原則として全てバリアフリー化**

今後、市町村の基本構想作成による**重点整備地区の増加に伴い、対象施設も増加**

<重点整備地区イメージ>



移動等円滑化の目標（公園・路外駐車場）

- 都市公園は園路・広場の60%、トイレの45%をバリアフリー化。特定路外駐車場は70%をバリアフリー化。

都市公園

旧目標

都市公園の園路および広場(45%)、駐車場(35%)、トイレ(30%)等をバリアフリー化

<参考>H21年度末 整備率

園路及び広場	46%	(全96,000箇所中)
駐車場	38%	(全 8,700箇所中)
トイレ	31%	(全33,000箇所中)

新目標

都市公園の園路および広場(60%)、
駐車場(60%)、
トイレ(45%)を
バリアフリー化



路外駐車場

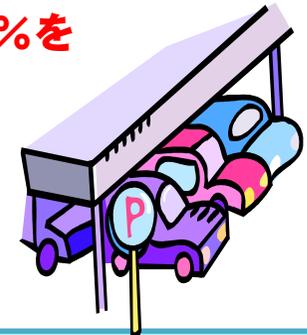
旧目標

特定路外駐車場※の40%をバリアフリー化
<参考> H21年度末 整備率 41%
(全3,100箇所中)

※特定路外駐車場
駐車用の面積が500㎡以上で、料金を徴収する
路外駐車場

新目標

特定路外駐車場の**70%を**
バリアフリー化



移動等円滑化の目標（建築物）

■ 床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の60%をバリアフリー化。

建築物

旧目標

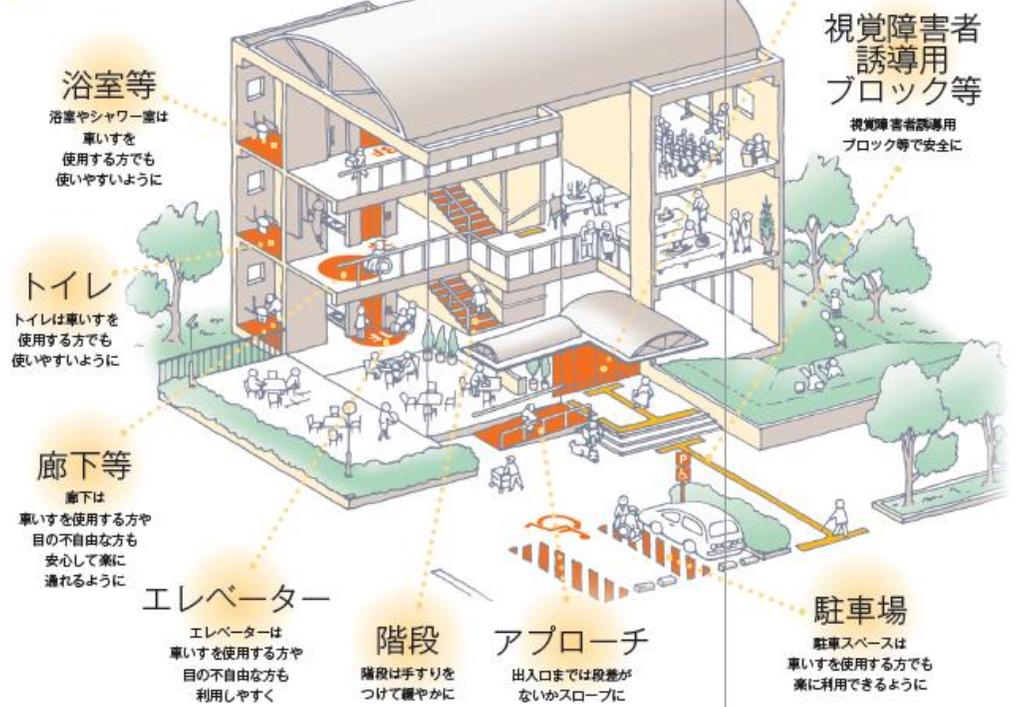
床面積が2,000㎡以上の特別特定建築物の約50%をバリアフリー化

<参考>平成21年度末 整備率 約47%
※特別特定建築物(施設数:約6万7千棟(推計))
不特定多数の者が利用、または主に高齢者・障害者等が利用する特定の建築物で政令で定めるもの(物販店舗、病院、福祉センター、一部官公署、金融機関、ホテル、特別支援学校、その他)

新目標

床面積が2,000㎡以上の特別特定建築物の約60%をバリアフリー化

バリアフリー化とは…



地方公共団体が、条例により、バリアフリー化義務付け対象の建築物の用途追加や規模の引き下げ、整備基準の付加が可能
(H22年12月末現在12都府県・6市区で制定)

2 ユニバーサルデザインの考え方に 基づいたバリアフリー

ユニバーサルデザインの考え方に基づいたバリアフリーの推進

ユニバーサルデザイン政策大綱に示された施策を踏まえつつ、バリアフリー化を推進。

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき、政策を推進

(ユニバーサルデザイン政策大綱 平成17年7月)

5つの基本的考え方

利用者の目線に立った参加型社会の構築

バリアフリー施策の総合化

だれもが安全で円滑に利用できる公共交通

だれもが安全で暮らしやすいまちづくり

技術や手法等を踏まえた多様な活動への対応

10の施策

①ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた多様な関係者の参画の仕組みの構築

②ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた評価・情報共有の仕組みの創設

③一体的・総合的なバリアフリー施策の推進

④ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた基準・ガイドラインの策定

⑤ソフト面での施策の充実（「心のバリアフリー」社会の実現等）

⑥だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現

⑦だれもが安全で暮らしやすいまちづくり

⑧様々な人・活動に応じた柔軟な対応

⑨IT等の新技術の活用

⑩先導的取組みの総合的展開（リーディング・プロジェクト、リーディング・エリア）

具体的施策(例)

バリアフリーネットワーク会議の設置
基本構想策定のための協議会

バリアフリーネットワーク会議の設置
バリアフリー化進捗状況の公表、スパイラルアップ

ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化
バリアフリー基本構想の作成促進

視覚・聴覚障害者等に配慮した情報提供の充実
トイレ・エレベーター等のガイドライン充実

バリアフリー教室の開催、事業者研修の充実
バリアフリーリーダーの育成

案内表示・音声案内拡充
乗り換え経路のバリアフリー化

バリアフリー基本構想の作成促進

ピクトグラムの充実、外国語表記の促進

歩行者移動支援システムの開発・普及
ICカードの導入・普及

バリアフリー功労者への国土交通大臣表彰
先進的取組の紹介

空港ビルと駅が一体となった先導的な整備例（羽田空港）

- ユニバーサルデザインに配慮したバリアフリー化の一例。

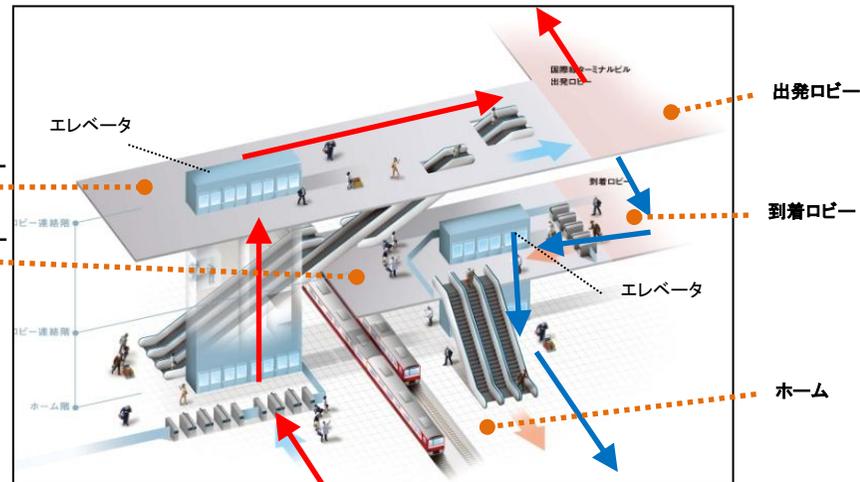


出発ロビーから改札



改札から出発ロビー

ホームから出発ロビーまでフラットな動線の確保(モノレール)



空港ビルと鉄道駅間でエレベータによる出発・到着ロビーに直結した動線の確保(京急線)



色々な利用者を想定した多機能トイレ



トイレの紙巻き機と洗浄ボタンの位置がJISに準拠しており、視覚障害者にも判別しやすい。



ピクトグラム(図記号)を多用した、誰にでも分かり易い案内板



外国人に配慮して4カ国語で表示された案内板

ユニバーサルデザインの考えに基づいたタクシーの開発・普及

- 様々な人が利用できるユニバーサルデザインタクシー車両のガイドラインを策定。一部メーカーからガイドラインに沿った実車が発売。

標準的な車いすで乗車できるスペース



乗車空間



ユニバーサルデザイン
タクシー※

乗降口



安全に乗降するための手すり

乗降しやすい補助ステップ

標準的な車いすで乗降可能な高さ



車いす乗降口

十分な耐荷重

耐荷重
200kg



車いす乗車用スロープ

標準的な車いすで乗降可能な幅

ユニバーサル社会に対応した高齢者、障がい者等の歩行者移動支援の推進

- 少子高齢化社会に向けて、高齢者や障がい者をはじめ、誰もが必要に応じ、移動に関する情報を入手し、積極的に活動できるバリアフリー環境の構築をソフト面からも構築することが必要。
- 平常時において、ICT等を活用した歩行者移動支援の取組みを推進するとともに、災害時における円滑な避難誘導等に繋げる検討を推進。

平常時

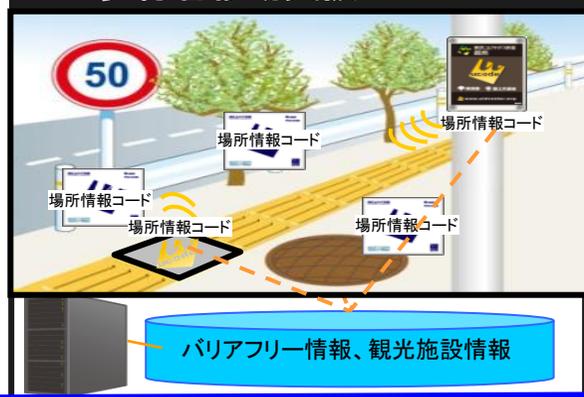
平常時は、位置特定技術や歩行空間ネットワークデータ等を利用し、バリアフリー経路情報等を提供するユニバーサルな施策として活用

- バリアフリー経路情報提供
- 観光情報・店舗情報提供



ユニバーサルなサービスに利用

歩行者移動支援システム



災害情報

災害情報、避難所情報

災害時の避難誘導などに利用

災害時

緊急時は、時々刻々と変化する災害情報と連携し、被災者の現在情報をもとに最適かつ迅速な避難誘導支援などに活用

- 最適な避難所への誘導
- 災害情報の提供



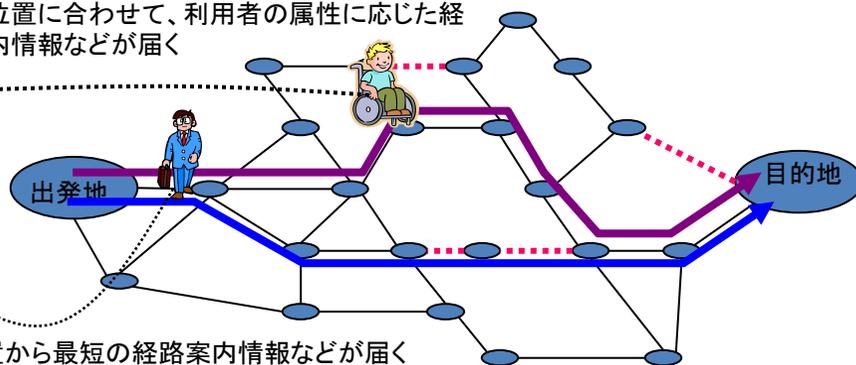
【歩行者移動支援サービスのイメージ】

車いす使用者

段差を回避するルート我希望



現在位置に合わせて、利用者の属性に応じた経路案内情報などが届く



- 場所情報コードを付与したノード
- バリアのないリンク
- バリア情報などを持つリンク (階段や坂道、狭小部など)

探索ルート

- 段差の少ないルートの案内
- 最短ルートの案内

現在位置から最短の経路案内情報などが届く

健常者

最短ルート我希望



3 地域一体となった整備

地域の一体的整備のための基本構想

- 高齢者・障害者等が利用する生活関連施設を中心とする地域（徒歩で移動、約400m程度）の一体的な整備を進めるため、市町村が作成する基本構想が重要。

基本構想に基づく一体的整備

高齢者や障害者など、あらゆる人たちが社会活動に参加し、自己実現できるように、近年、建築物や交通機関などにおいて着実にバリアフリー化が進められてきました。しかし、施設ごとにバラバラにバリアフリー化が進められ、連続的なバリアフリー化が図られていない、ソフト面での対策が不十分などの課題がありました。

そこで、<高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律>が制定されることにより、従来対象となっていた建築物、公共交通機関、道路に加えて、路外駐車場、都市公園にも、バリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合が求められるなど、バリアフリー化が促進されます。また、駅を中心とした地区や、高齢者、障害者などが利用する施設が集中する地区において、面的なバリアフリー化が進められます。

さらに、住民参画などのソフト面での施策の充実も図られます。



スロープ
エレベーター
車いす使用者用トイレなど



高槻市の基本構想と整備例

- 高槻市では、平成15年7月に基本構想を作成し、それに基づく具体的なバリアフリー化が進められているところ。
- 基本構想作成後も、毎年基本構想継続協議会を開催し、フォローアップを実施し、必要に応じて改善。

高槻市の基本構想では、以下のように重点整備地区を設定し、駅舎、連絡通路へのエレベーター、エスカレーターの設置、駅地下通路の整備、道路の段差解消、エスコートゾーン、視覚障害者誘導用ブロック、音響式信号機の設置等により、高槻駅周辺の一体的なバリアフリー整備を行っている。

真上南芥川線
・身体障害者用駐停車帯の設置

白梅町歩道橋2号線
・古曾部こ線橋の設置

白梅町歩道橋2号線
・古曾部こ線橋の設置

JR高槻駅南側
・エレベーターの設置

大手八幡線
・エスコートゾーンの設置

凡例

- 重点整備地区
- 生活関連経路

JR高槻駅西口地下自由通路
・エレベーターの設置
・自転車用エスカレーターの設置

白梅町歩道橋2号線
・古曾部こ線橋の設置

大手八幡線
・エスコートゾーンの設置

JR高槻駅南側
・エレベーターの設置

真上南芥川線
・身体障害者用駐停車帯の設置

白梅町歩道橋2号線
・古曾部こ線橋の設置

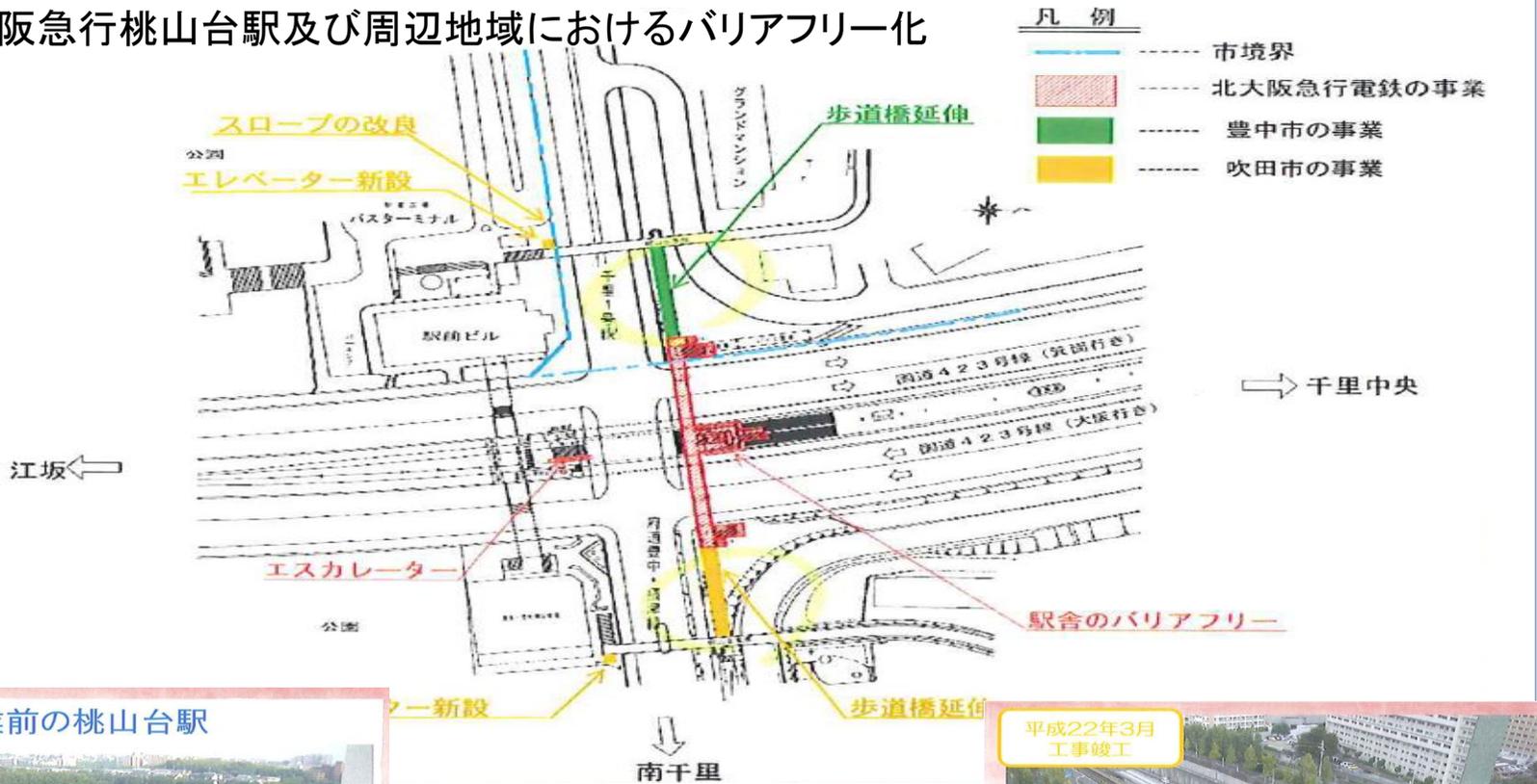
大手八幡線
・エスコートゾーンの設置

JR高槻駅南側
・エレベーターの設置

北大阪急行桃山台駅及び周辺地域の一体的バリアフリー化整備

■ 豊中市と吹田市の市境にある桃山台駅周辺地域について、両市が協働して、平成18年4月に基本構想を作り、鉄道事業者と共に三者協力のもと一体的な整備を実施。

北大阪急行桃山台駅及び周辺地域におけるバリアフリー化



豊中市と吹田市が協働して基本構想作成。両市と北大阪急行が三位一体となって駅周辺地域のバリアフリー化を達成。

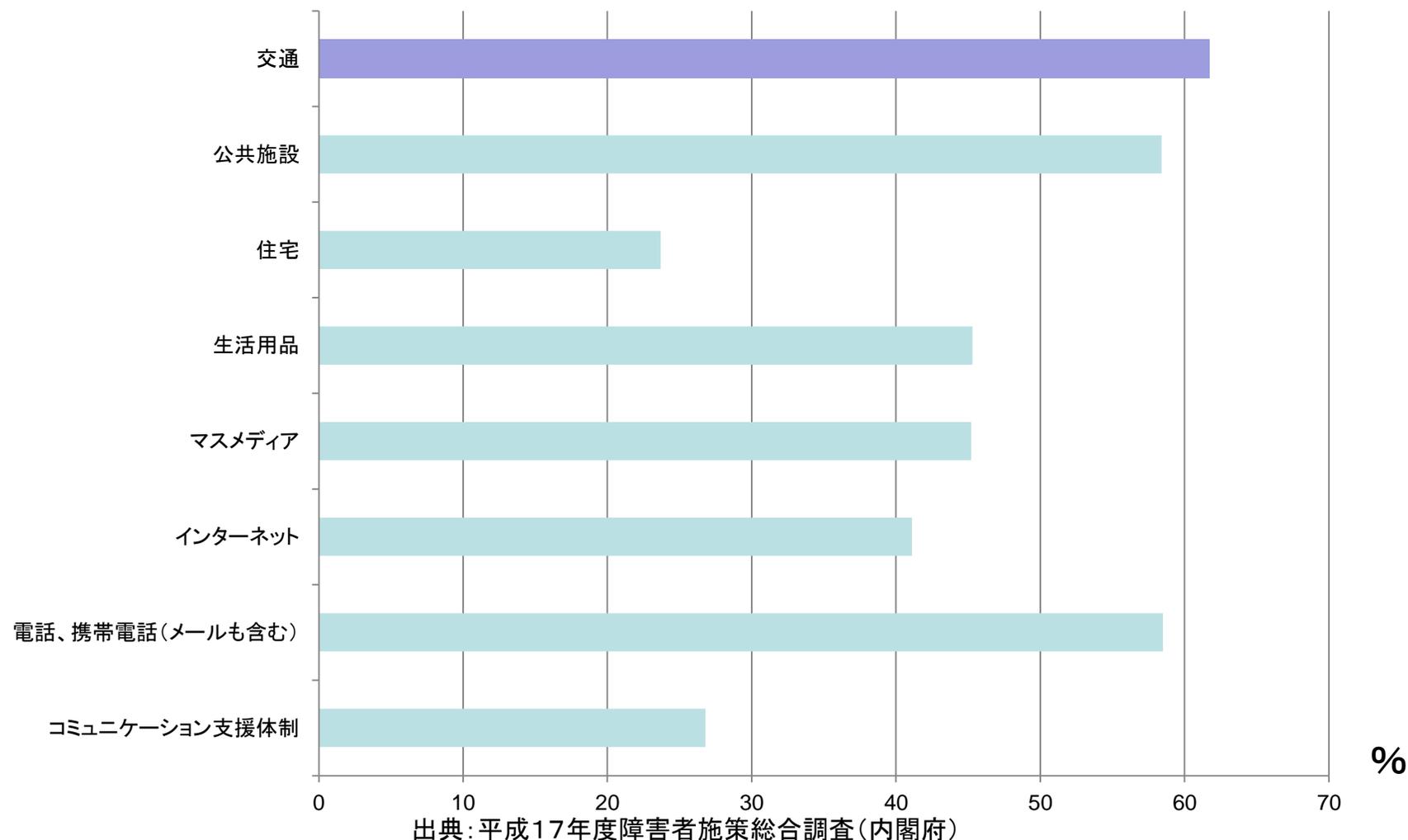


4 利用者からの評価

障害者施策総合調査における当事者の意向（平成17年度：内閣府）①

■ 約60%の障害者が、交通や公共施設のバリアフリー化が進んでいると評価。

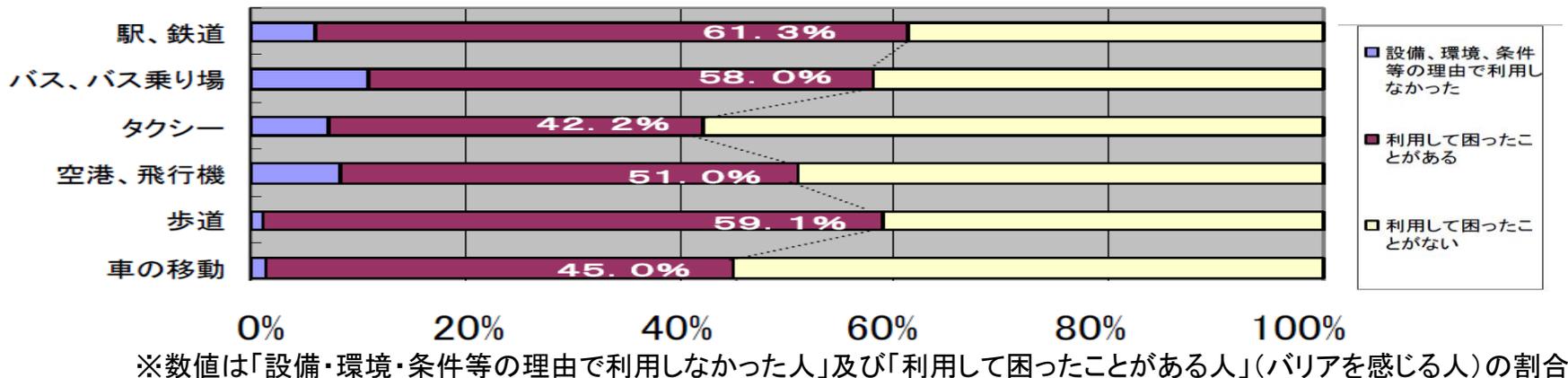
➡ この10年間におけるバリアフリー化の変化（「とても利用しやすくなった」及び「利用しやすくなった」の合計）



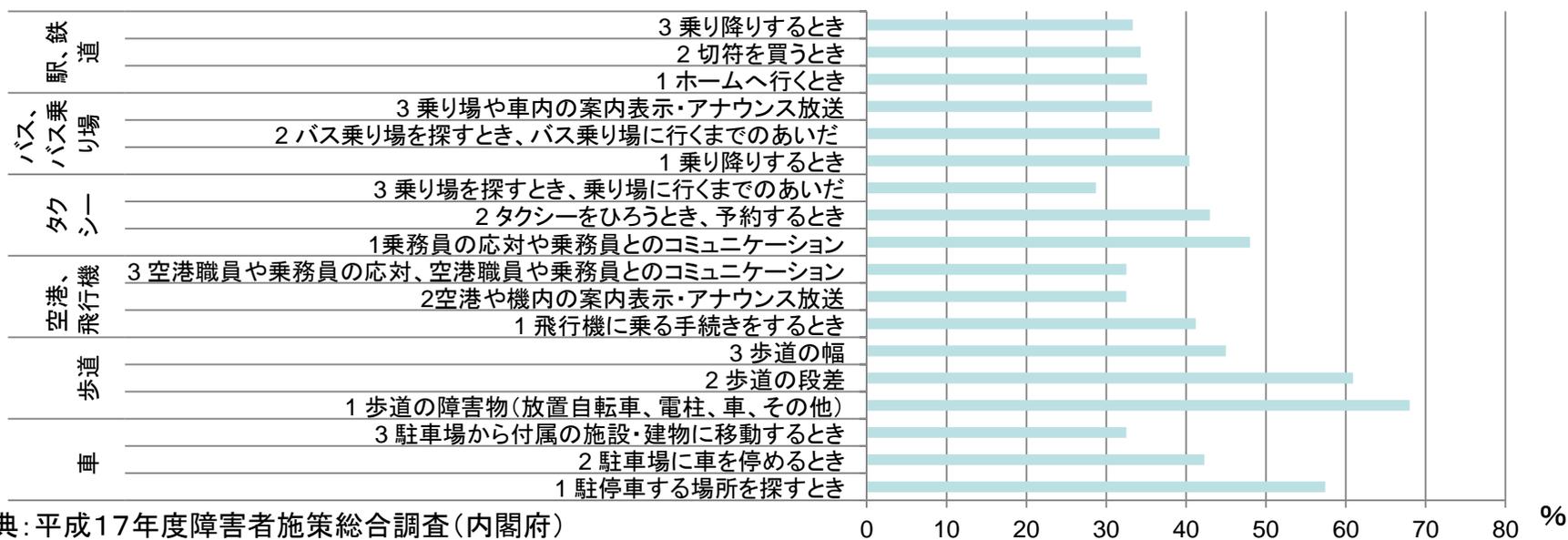
障害者施策総合調査における当事者の意向（平成17年度：内閣府）②

■ 「設備・環境・条件等の理由で利用しなかった人」及び「利用して困ったことがある人」（バリアを感じる人）の割合は、いずれの施設・サービスも4割から6割程度。

施設、サービスの利用の有無と困ったことの有無（交通関係）



障害者が交通施設を利用した際に困ったことの意味



バリアフリー法に関する障害当事者等からの意見

- これまでのバリアフリー化の取組については、一定の評価が得られているが、更なるバリアフリー化の進展が求められているところ。

平成22年6月障がい者制度改革推進会議 「障害者制度改革の推進のための基本的な方向（第一次意見）」（抜粋）

平成18年に制定された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）の制定等により、バリアフリーの取組においては、一定の進展はみられるものの、地方より大都市におけるバリアフリー整備が優先されてきたことにより、**地方における整備の遅れが顕著**となっている。

平成23年1月18日バリアフリーネットワーク会議における意見（抜粋） （毎年定期的開催）

〈旅客施設の目標について〉

- ・3,000人/日未満の旅客施設については、「地域の実情にかんがみ、可能な限り」バリアフリー化としているが、ハード整備が無理ならばソフトで対応するなど、明確にすべき。
- ・バスについては、地方に行くとバス停が整備されておらず、バスの利用する厳しい状況であるため、ハード面の整備に力を入れて欲しい。
- ・ホームドアの整備については、大変であることは承知しているが、できれば数値目標を定めて少しずつ整備して欲しい。

〈職員の教育訓練について〉

- ・職員の教育訓練については、乗車拒否・利用拒否をさせてないということを明記するとともに、マニュアル作成時における当事者参画については、推奨ではなく義務化すべき。

〈情報提供について〉

- ・駅における遅延の情報は、音声案内しかない場合があり、対処できず困る。我が国のLED表示については1行程度だが、ソウルでは3～4行で表示されている。
- ・知的障害児は日本人でも日本語がわからないので、表示の工夫その他ソフトのサポートが必要。

〈基本構想について〉

- ・年々受理件数は減少している。市町村に対し基本構想の策定を義務付けるとともに、基本構想策定のための協議会の設置も義務付けるべき。協議会における当事者参画を徹底すべき。その際、プランニングを行うことができる当事者を参加させるべきであり、そのためには、どういう人材が当事者側としてふさわしいか検討して欲しい。

〈心のバリアフリーについて〉

- ・障害を理解し、障害者の動きやとまどいに対してサポートする取組が重要。知的障害児が地域において生活できるよう、ハード面だけでなくソフト面の取組強化をお願いしたい。

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」パブコメに寄せられた意見

- バリアフリー法に基づく「基本方針改正」時のパブリックコメントには、バリアフリーの一層の推進・深化を望む声が寄せられたところ。

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」 パブリックコメント提出意見（抜粋）

▶ 平成32年度末までのバリアフリー化の整備目標について

- ・3,000人未満の旅客施設についてもバリアフリー化すべき
- ・ホームドア等についても数値目標を設定すべき

など115件

▶ 情報提供のあり方について

- ・施設設置管理者による適切な情報提供のあり方について具体的に記載すべき
- ・公共交通事業者等による事前のバリアフリー情報の内容が不十分

など 8件

▶ 音声案内や文字情報の充実について

- ・バスや鉄道の運行情報、トイレ等の位置など視覚障害者に対する音声案内を充実すべき
- ・緊急時における情報について文字による表示を行うべき

など 13件

▶ 職員に対する教育訓練について

- ・乗車拒否・利用拒否をしないよう職員に対する教育訓練実施に関する取組を強化すべき
- ・教育訓練において当事者参画を得るよう記載すべき

など 9件

▶ 基本構想について(当事者参画等)

- ・協議会への当事者参加を徹底すべき、協議会への事業者の参画を明記すべき
- ・提案制度が活用されるよう改善すべき

など 13件

▶ 心のバリアフリーの推進について

- ・視覚障害者用誘導ブロック上への駐輪等を行わないよう周知徹底すべき
- ・人々が障害者の特性を知ることにより適切なサポートができるのではないか

など17件

(参考) 交通バリアフリーに係る主要諸国の法制度

	日本	イギリス	スウェーデン	アメリカ	カナダ
根拠法	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律	障害者差別禁止法 (Disability Discrimination Act)	公共交通における障害者のための施設に関する法律,公共交通の責任に関する法律 等	アメリカ障害者法 (Americans With Disabilities Act of 1990),※2008年に一部改正	カナダ人権法,カナダ運輸法 (Canada Transportation Act) 第5章
規制内容	<p>2000年に制定された高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律が、2006年に高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律と統合。</p> <p>・公共交通施設、建築物等について、新設・改築の際の移動等円滑化基準への適合を義務付け</p> <p>・既存の公共交通施設、建築物等については、移動等円滑化基準適合の努力義務</p>	<p>DDAに基づき、政府が鉄道・バス・タクシーに係る最低基準を策定。従わない場合は罰則あり。不適切な施設を提供している事業者に対しては、提訴することが可能。</p> <p>・鉄道：1998年の鉄道基準を満たす</p> <p>・バス：2017年までに全てのバスに車いすで乗車可能</p> <p>・タクシー：ロンドンタクシーはスロープ装着義務化</p> <p>・航空機については国際基準に準拠した任意行動基準、船舶については国際海事機構の規定及びガイドラインが作成されている。</p>	<p>2000年に保険総務省が「よりアクセシブルなスウェーデンを目指して」を発表し、2010年までに既存の公共建築物及びその他の公共施設をアクセシブルにする方向を明記。</p> <p>・計画及び建築に関する法律において、建築物の新築・修繕の際に移動制約者のニーズを考慮することを義務付け</p> <p>・公共交通における障害者のための施設に関する法律及び公共交通の責任に関する法律において、公共交通システム及び車両について、障害者のニーズに対応することを義務付け</p> <p>・法律としての位置づけはないが、公共交通規則において、鉄道、バス、航空機等のバリアフリーに係る規則を策定</p>	<p>施設の整備及びサービスの提供に関する細則について、アクセス委員会 (Access Board) が作成するガイドラインをもとに、運輸省又は司法省が作成。</p> <p>・新設の旅客施設、車両、建築物については、細則への適合義務</p> <p>・改良の際は改良部分について細則への適合義務</p> <p>・一部の既存施設(駅)等については、一定期間内における細則への適合義務</p>	<p>カナダ運輸省(CTA)が1991年に、すべてのカナダ人は何ら障害無くカナダの交通機関を利用することができなければならないとする「アクセス・フォー・オール」を発表。</p> <p>以下に関する任意行動基準について、交通事業監察局が原案を作成し、利用者代表等で構成される諮問委員会を経て策定</p> <p>・航空機 ・鉄道車両、鉄道サービス ・フェリー ・障害者とのコミュニケーション ・航空・鉄道・フェリーターミナル</p>