

公共交通機関の移動等円滑化

— 公共交通機関におけるバリアフリー施策について —

国土交通省総合政策局安心生活政策課交通バリアフリー政策室長

高橋 紀夫

1. はじめに

(1) バリアフリー法の制定

わが国においては、高齢者、身体障害者等の自立した日常生活および社会生活を確保することの重要性の増大等を背景として、平成6年に主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物におけるバリアフリー整備を定めた旧ハートビル法¹⁾が、平成12年に公共交通機関におけるバリアフリー整備を定めた旧交通バリアフリー法²⁾が制定され、バリアフリー化の取組が進められてきた。

その後、より総合的・一体的な法制度を構築するため、両法を統合・拡充し、平成18年に現在のバリアフリー法³⁾が制定された。

(2) バリアフリー法制定後の環境の変化

バリアフリー法の制定から12年以上が経過した現在では、一日の利用者数3,000人以上の駅等の旅客施設の約9割で段差解消が実現されるなど、わが国のバリアフリー化は一定程度進展してきた。

一方で、バリアフリー法制定後には、国連において障害者の権利に関する国際条約⁴⁾が採択され同条約にわが国も署名したこと、さらに、平成28年には障害者差別解消法⁵⁾が制定された。

また、令和2年に東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されることとなり、これを契機として、すべての国民が共生する社会の実現を目指して全国各地のバリアフリー化を一層促進するとともに、高齢者、障害者等の増加を背景とした「一億総活躍社会」の実現に向けた取組を進めることが必要となったことや、平成29年に決定された「ユニバーサルデザイン2020行動計画」においては、「バリアフリー法を含む関係施策について、共生社会や一億総活躍社会の実現の視点も入れつつ、平成29年度中に

1994年	「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（通称：ハートビル法）」施行
1995年	「高齢社会対策基本法」成立
2000年	「バリアフリーに関する関係閣僚会議」設置 「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（通称：交通バリアフリー法）」施行
2001年	「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」策定
2003年	「ハートビル法」改正
2006年	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：バリアフリー法）」施行 <small>【2006年国連総会「障害者の権利、尊厳の保護、促進に関する包括的、総合的国際条約」採択（20ヶ国の批准により2008年9月に発効。日本は2007年9月に署名し、2014年1月に批准。2016年現在、174ヶ国・地域が締結）】</small>
2011年	「障害者基本法」改正
2016年	「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（通称：障害者差別解消法）」施行
2018年	「バリアフリー法」改正

図-1 バリアフリー法制定に関する経歴

検討を行うこと等により、そのスパイラルアップを図る。」と記載されるなど、バリアフリーに関係する環境が大きく変化してきた。

(3) バリアフリー法等の改正

前段のとおり、高齢者、障害者等を取り巻く環境が大きく変化してきたことから、共生社会の実現を図り、全国各地のバリアフリー化を一層促進するため、平成30年にバリアフリー法および公共交通移動等円滑化基準⁶⁾、バリアフリー整備ガイドライン⁷⁾を改正したところである。

本稿においては、公共交通機関におけるバリアフリー整備の基本的な考え方、基準・ガイドライン等の制度および国の取組について説明する。

2. 公共交通機関におけるバリアフリー整備の基本的な考え方

(1) 概要

高齢者、障害者等が自立した日常生活および社会生活を営むためには、生活を支えるための移動が可能な社会環境の整備が必要である。

移動可能な環境の整備とは、旅客施設、

車両等、その他、旅客施設周辺のビルや旅客施設前広場等との連続的移動の確保、表示や音などの情報提供など、施設・設備面の整備とともに、ウェブサイト等による情報提供、業務要因による接遇も含めて、高齢者、障害者等が生活に必要な移動等を達成できるようにすることである。

(2) 移動可能な環境づくり

以下の4つの要素を満たすことにより、円滑に移動できる環境を作り出すことができる。

① バリアのないルートの確保

高齢者、障害者等が、可能な限り単独で、健常者と同様の時間、ルート、手段によって移動できるよう、連続性のある移動動線を可能な限り最短経路で確保すること。

② わかりやすいルートの確保

高齢者、障害者等を含めた全ての人にとってわかりやすい空間、経路を確保すること。

③ 安全で使いやすい施設・設備

高齢者、障害者等を含めた全ての人にとって安全な輸送手段であること。

④ 情報収集手段の提供

高齢者、障害者等を含めた全ての人

公共交通機関を利用するために必要な情報を収集できるよう提供すること。

(3) 一体的な整備

① 多様な利用者を総合的に捉える

一口に障害といっても、肢体不自由者、視覚障害者、聴覚・言語障害者、知的障害者、精神障害者、発達障害者、コミュニケーションに障害がある人など、人により機能状況は異なるが、個別の障害ごとに捉えるのではなく、移動の際に発生するニーズに応じて捉えるという考え方がバリアフリーにおいて重要である。

例えば、「動くこと（移動すること）」「見ること」「聞くこと」「伝えること・理解すること」について、その場面、場所ではどのようなニーズが発生するのか、把握することが重要となる（図-2）。

② 事業者内での一体的な対応

常日頃、公共交通事業者等においては、多岐にわたる専門分野の方々が協力・連携し、安全・安定輸送を実現しているところである。

バリアフリー整備においても、施設、車両等、旅客対応、情報の発信等の、一部だけに着目して整備を進めるのではなく、誰もがその全てを利用する可能性があるため、一体的に捉えて整備することが重要である。

③ 周辺地域との一体的な対応

更に、公共交通機関を利用する人は、道路やビル、他の公共交通機関から乗り継ぐなど、施設等を跨いで移動することから、周辺地域と一体的に捉える必要があり、事業者内の各部署の連携のみならず、周辺の管理者等と連携し、バリアフリー整備を行うことによって、継ぎ目のない、より連続性のあるバリアフリー整備が達成される。

(4) 当事者参加によるより効果的なバリアフリー整備

施設や車両等、ウェブサイト等の整備については、一度整備を行った後で改善を図ることは物理的制約やコストを考慮すると容易ではない場合がある。また、個々の施設がもつ地域特性（積雪地帯、山間など狭隘な箇所、都市中心部など）や利用者の傾向（観光、通勤通学、長距離利用、短距離利用）などにより、ある施設で好評であった整備や方法が別の施設では同じ効果を得ることができない場合がある。

高齢者、障害者等をはじめとする地域

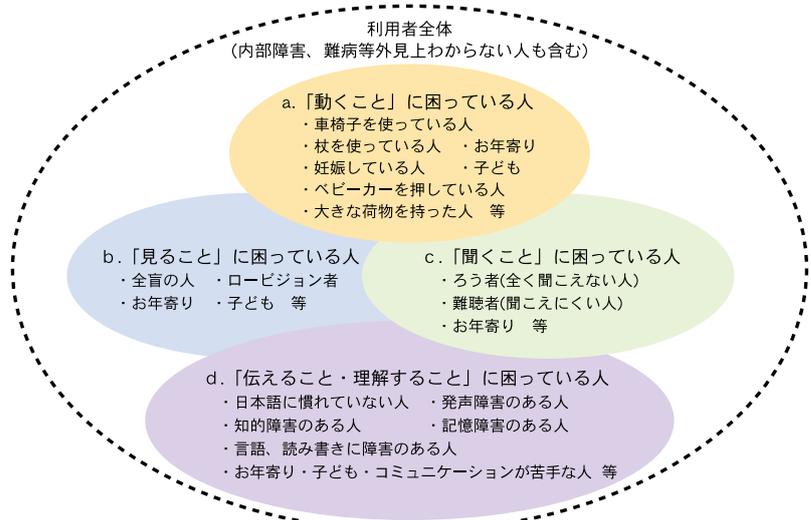


図-2 多様な利用者を移動の際に発生しうるニーズに基づいて整理したイメージ図

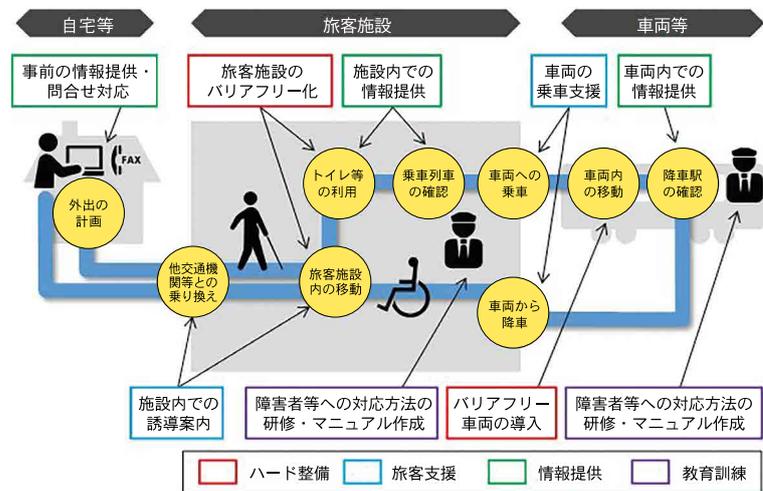


図-3 ハード・ソフトの一体的なバリアフリー整備例

の利用者や専門家と意見交換を行う等、当事者参加で整備を行っていくことにより、より効果的なバリアフリー整備を行うことができる。

また、その際には、例えば、先天的な全盲の方が空間を認識する際の感覚を、目を閉じても経験により視覚情報を想像し、補完できる健常者がその感覚を理解することや、事業者の責任や立場、特有の事情等を利用者が理解すること等、事業者、利用者が相互に相手の状況を理解することがバリアフリー整備をすすめるにあたり重要である。

3. 公共交通機関における基準およびガイドライン、ハード・ソフト取組計画

(1) 概要

高齢者、障害者等を含めた不特定多数の者が移動手段として利用する公共交通機関においては、高齢者、障害者等が健

常者と同様に利用できるよう、ハードとソフトの両面から環境を整える事が求められている。

わが国の公共交通機関における旅客施設および車両等のバリアフリーに関するハード面の基準等は、新たに整備・導入等する際に義務基準として遵守しなければならない項目を定めた「公共交通移動等円滑化基準」と、新たに整備・導入等する際の整備のあり方を具体的に示した「バリアフリー整備ガイドライン」がある。

また、平成30年5月にバリアフリー法が改正され、一定規模以上の公共交通事業者等は、ハード・ソフト両面のバリアフリーに関する計画を提出・公表する義務があらたに規定され、平成31年4月より施行された。

この項では、公共交通移動等円滑化基準およびバリアフリー整備ガイドライン、ハード・ソフト取組計画について説明する。

バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編・車両等編）について 概要

- 国土交通省では、公共交通事業者等が旅客施設又は車両等を新設・導入等する際に、高齢者、障害者等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応えることができるよう、旅客施設及び車両等のバリアフリーに関する整備のあり方を具体的に示したガイドラインを作成、公表している。
- ガイドラインを作成する際には、有識者、障害当事者、公共交通事業者等が参画した検討会を開催した。
- ガイドラインでは、各整備箇所における整備にあたっての考え方を示した上で、各整備内容を整備水準で分けるとともに、図や写真で事例を紹介している。



図-4 バリアフリー整備ガイドライン

ハード・ソフト一体となった取組（ハード・ソフト計画制度）

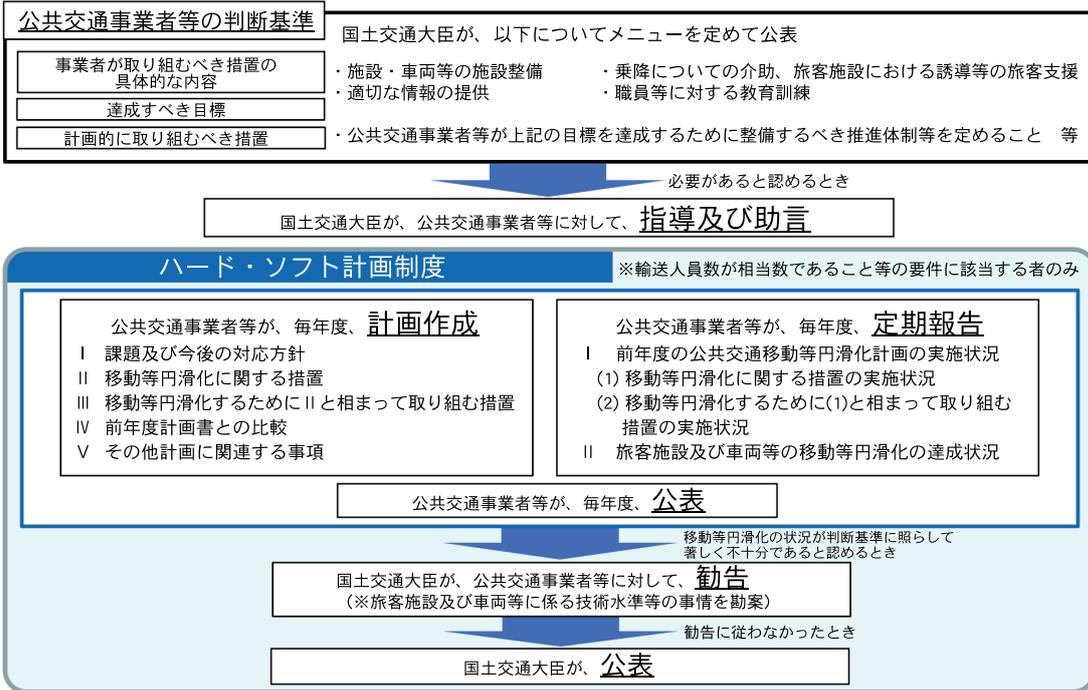


図-5 ハード・ソフト取組計画制度について

(2) 公共交通移動等円滑化基準

高齢者、障害者等が公共交通機関を円滑に利用するためには、周囲の理解と協力が必要不可欠だが、一方で、バリアフリーとして、健常者と同様にできる限り単独で利用できるよう、ハード面が整備されている必要がある。

高齢者、障害者等がもつ、施設を利用するにあたって制限となる身体的な特性

は、その障害の特性によって様々である。例えば、車椅子利用者にとって段差は乗り越えることが困難であり、移動範囲の大きな制限に繋がる。

そのため、公共交通移動等円滑化基準の制定においては、障害当事者および学識経験者、公共交通事業者等が参画した検討会にて検討され、平成18年に規定されるとともに、平成29年度および30

年度において一部の規定が見直しされたところである。

(3) バリアフリー整備ガイドライン

公共交通移動等円滑化基準に規定されている以上のバリアフリー整備については、各事業者が各事情等を考慮し必要に応じて整備することとなるが、公共交通機関としての役割の観点から、全国的に求

められている共通のニーズもあるところだ。

そのため、国土交通省では、公共交通事業者等が旅客施設または車両等を新設・導入等する際に、高齢者、障害者等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応えることができるよう、旅客施設および車両等のバリアフリーに関する整備のあり方を具体的に示したガイドラインを作成、公表している。

バリアフリー整備ガイドラインは旅客施設編と車両等編に分けており、機会あるごとに改訂している（図-4）。

直近では、令和元年10月に、ウェブアクセシビリティの配慮について、また、鉄道駅における車両とプラットフォームの間の段差および隙間について、障害当事者および学識経験者、公共交通事業者等が参画した検討会における検討を経て、改訂、追記したところである。

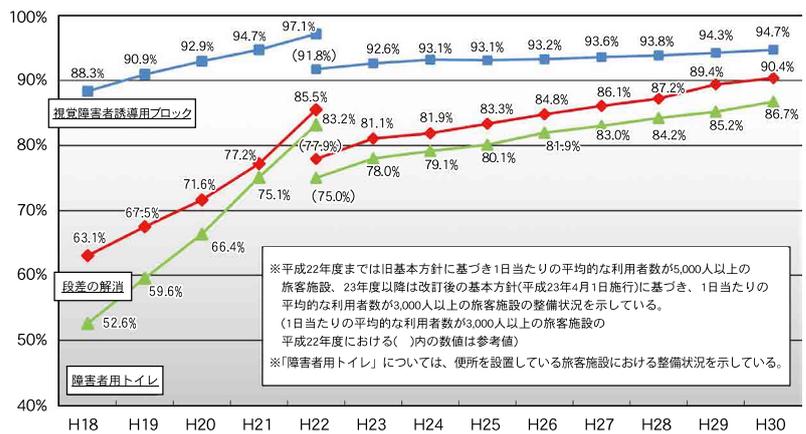
(4)ハード・ソフト取組計画

公共交通事業者等によるバリアフリー化の取組は、これまで一定程度進展してきたところだが、事故・トラブルの発生等を踏まえ、既存施設を含むさらなるハード整備や、旅客支援等のソフト対策の一体的な取組が必要となっている。

そこで、平成30年5月に改正したバリアフリー法においては、公共交通事業者等による旅客支援の努力義務規定を新たに設けることとした。加えて、事業者の取組を継続的に進行管理する計画制度を導入し、ハード・ソフト対策を一体的に推進することとした（図-5）。

具体的には、国土交通大臣が、ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニューを新たに作成し、バリアフリー化促進の必要があると認めるときは、公共交通事業者等に対して指導・助言ができることとした。また、一定の要件を満たす公共交通事業者等が、施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制等を盛り込んだハード・ソフト計画を毎年度作成し、国土交通大臣に提出しなければならないこととし、取組状況の報告・公表を行うよう義務づけた上で、公共交通事業者等によるバリアフリー化の取組状況が著しく不十分である場合は、当該事業者等に対して国土交通大臣が勧告を行い、さらに、勧告を受けた当該事業者等がその勧告に従わなかった時はその旨を公表できることとした。

これにより、公共交通事業者等による



(公共交通移動等円滑化実績等報告による)

図-6 旅客施設におけるバリアフリー化の推移

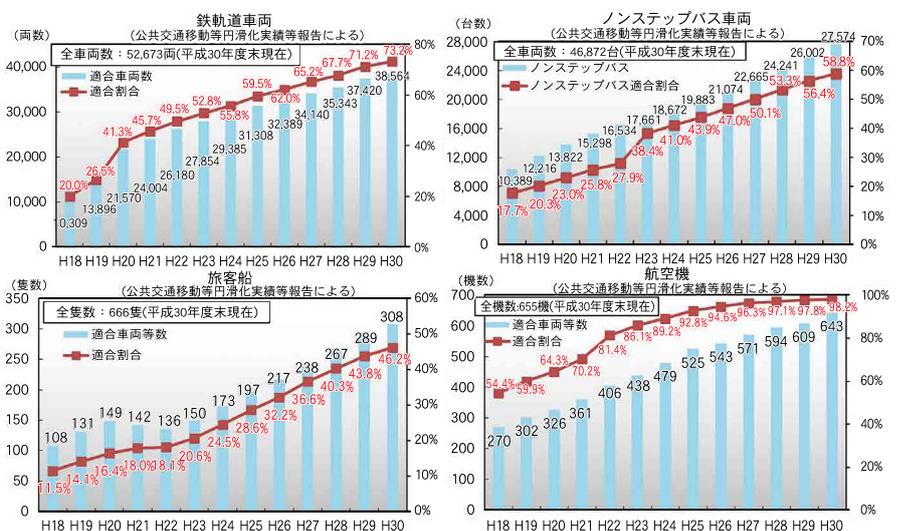


図-7 車両等におけるバリアフリー化の推移

ハード・ソフト一体的なバリアフリー化の取組を推進していきたいと考えている。

4. 今後の展望

(1)次期バリアフリー整備

旅客施設および車両等においては、「移動等円滑化に関する基本方針」に基づき、例えば、駅等の旅客施設においては、一日の利用者数が3,000人以上のものについては、令和2年度までに、原則全ての旅客施設において、段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの敷設、障害者用トイレの設置（トイレがある旅客施設に限る）によるバリアフリー化を行うことを目標としている。

基本方針の目標に基づき、各公共交通事業者等はバリアフリー整備を行い、平成30年度末時点においては、視覚障害者誘導用ブロックの設置が約95%、段差の解消が約90%、障害者用トイレの

設置が約87%の整備率となるなど、進展してきているところである（図-6、7）。

一方で、現在の整備目標の期限まで約1年となったことから、更なるバリアフリーの促進のため、次期整備目標について検討を行う必要がある。国土交通省においては、令和元年11月に、高齢者、障害者等当事者および学識経験者、公共交通事業者等が参画した「バリアフリー法および関連施策のあり方に関する検討会」にて、現行目標の期限から途切れることなく令和3年度以降の整備目標を設定するための基本方針の見直しを行っているところである（図-8）。

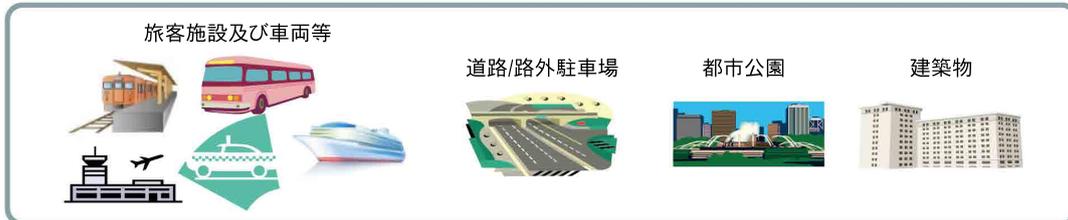
(2)バリアフリーの更なる推進について

冒頭においても記載したように、社会全般において、共生社会実現に向けた機

移動等円滑化の促進に関する基本方針の見直し

- ▶ 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」第3条第1項に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(告示)において、整備目標を定め推進しているところ。
- ▶ 現行の整備目標期間は、平成23年度(2011年度)から令和2年度(2020年度)までの10年間。
- ▶ 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、公共交通機関等のバリアフリー化を一層推進することが必要。
- ▶ 今般、目標期限が到来するため、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を開催し、関係者からのご意見を踏まえつつ、現行目標の期限から途切れることなく令和3年度(2021年度)以降の整備目標を設定する等の基本方針の見直しを行う。

公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進



<参考：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(抄)>

(基本方針)

第三条 主務大臣は、移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動等円滑化の促進に関する基本方針(以下「基本方針」という。)を定めるものとする。

2 基本方針には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 移動等円滑化の意義及び目標に関する事項

二 移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項

三 第二十四条の二第一項の移動等円滑化促進方針の指針となるべき次に掲げる事項(移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進の意義に関する事項等)

四 第二十五条第一項の基本構想の指針となるべき次に掲げる事項(重点整備地区における移動等円滑化の意義に関する事項等)

五 移動等円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項

3 主務大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

4 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

図-8 基本方針の見直しについて

運賃成等をうけ、「心のバリアフリー」などソフト対策を強化する必要がある。

また、ハード面のバリアフリー化を進める一方で、設備等の使用方法等のソフト面の対応が十分でないことから、バリアフリーが阻害される事例が報告されている。

そのため、公共交通事業者等においては、ハード整備とともにソフト面の対策の強化が必要となっていることから、国土交通省においては、ソフト面に関する強化等について検討を行っているところである。

5. おわりに

公共交通機関においては、管理者である公共交通事業者等がバリアフリーに関する理解を深め、整備を実施することにより、バリアフリー法制定当初よりハード対策、ソフト対策が充実してきたところである。

しかし、同時に少子化、高齢化が社会的に更に進むなど、社会環境も変化し、バリアフリーの重要性や意義も時代により変化しているところである。

国土交通省としては、共生社会の実現を目指して、全国各地における高い水準のバリアフリー化に努めていく。

鉄軌道事業者等、公共交通事業者等の皆様におかれましては、今後も、ユニバーサルデザイン化された公共交通機関の整備や心のバリアフリーの推進など、バリアフリーに関する行政にご理解・ご協力いただければ幸いです。

【参考資料】

- 1) 「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物の促進に関する法律」
- 2) 「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」
- 3) 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」
- 4) 「障害者の権利、尊厳の保護、促進に関する包括的、総合的国際条約」
- 5) 「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」
- 6) 「移動等円滑化のために必要な旅客施設または車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」
- 7) 「公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」