

調査と情報—ISSUE BRIEF—

No. 1180 (2022. 3.10)

公共交通機関のバリアフリー対策

—現状と課題—

はじめに

I バリアフリー法

- 1 制定及び改正の経緯
- 2 バリアフリー法の概要
- 3 新たなバリアフリー化目標

II バリアフリー化の現状

- 1 旅客施設
- 2 車両等
- 3 バリアフリー化の評価

III 課題と対応

- 1 旅客施設の課題
- 2 車両等の課題
- 3 その他の課題（有識者の意見）

おわりに

キーワード：公共交通、バリアフリー、ユニバーサルデザイン、旅客施設、車両、鉄道、バス、タクシー、ホームドア

- 公共交通機関のバリアフリー化は着実に進展し、令和 2（2020）年度には主な旅客施設、車両等ともハード面ではおおむね目標値に近づいたと評価される。
- 近年では共生社会の実現に向けて、バリアフリー法の改正を経て、ハード面に加えてソフト面の取組が強化されている。
- 一方、バリアフリー化においては様々な課題が生じており、国は個々に対応している。今後は、地方部のバリアフリー化やソフト面の取組等を強化するため、多様な当事者の参画による継続した議論が求められる。

国立国会図書館 調査及び立法考査局

国土交通課 すずき けんいち 鈴木 賢一

第 1 1 8 0 号

はじめに

平成 18 (2006) 年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」) が制定されてから、既に 15 年が経過した。公共交通機関については、これまでの取組により、ハード面(旅客施設及び車両等)のバリアフリー¹化が一定程度進展したとして、近年では 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会(以下「東京 2020 大会」)の開催を契機とした共生社会の実現に向けて、移動等円滑化の観点からソフト面(旅客支援、情報提供、教育訓練等)の取組が強化されている²。

本稿では、公共交通機関を対象として、バリアフリー法の制定及び改正の経緯、バリアフリー化の現状を概観し、近年のバリアフリー化の課題と国の対応状況を整理する。

I バリアフリー法

1 制定及び改正の経緯

(1) 制定の経緯

急速な高齢化の進展等を背景に、高齢者・身体障害者等の自立した生活環境の確保が急務となる中、平成 6 (1994) 年に建築物のバリアフリー化を目的とした「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」(平成 6 年法律第 44 号)が、平成 12 (2000) 年に公共交通機関と旅客施設周辺のバリアフリー化を目的とした「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」(平成 12 年法律第 68 号。以下「旧交通バリアフリー法」)が制定され、この 2 つの法律によりバリアフリー化の取組が進められてきた。

旧交通バリアフリー法の施行から 5 年後、国土交通省は内外の有識者と議論を重ねて「ユニバーサルデザイン政策大綱」³を策定した。この内容を受けて、より一体的・総合的な法制度を構築するため、平成 18 (2006) 年に両法を統合・拡充したバリアフリー法が制定された⁴。

(2) 改正の経緯

バリアフリー法は、平成 30 (2018) 年(一次改正)と令和 2 (2020) 年(二次改正)の 2 回にわたって主要な改正が行われた。平成 18 (2006) 年に国際連合総会で採択された「障害者の

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2022 (令和 4) 年 3 月 1 日である。

¹ 障害者基本計画は、バリアフリーについて「障害のある人が社会生活をしていく上で障壁(バリア)となるものを除去するという意味」と説明している(「障害者基本計画」(平成 14 年 12 月 24 日閣議決定) p.37. 内閣府 HP <<https://www8.cao.go.jp/shougai/suishin/kihonkeikaku.pdf>>)。

² ハード面とソフト面の具体的な取組の例は、「公共交通事業者向けハード・ソフト取組計画策定マニュアル」2019. 3. 国土交通省 HP <<https://www.mlit.go.jp/common/001282551.pdf>> を参照。なお、強化された内容は後述する。

³ 大綱では「各施設間の接続部等で連続性が確保されていない」等の課題が指摘された。国土交通省「ユニバーサルデザイン政策大綱」2005.7. <<https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/01/010711/01.pdf>>

⁴ バリアフリー法制定の経緯については、鈴木賢一「バリアフリーからユニバーサルデザインへ—交通バリアフリー法の見直し—」『調査と情報—ISSUE BRIEF—』No.526, 2006.3.29. <https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_1000663_po_0526.pdf?contentNo=1> を参照。

権利に関する条約」への我が国の署名⁵と、それに伴う障害者基本法の改正（平成 23 年法律第 90 号）に加えて、平成 25（2013）年の東京 2020 大会の招致決定等により、共生社会⁶の実現に向けてバリアフリー諸施策の一層の推進が求められたことが背景にある。

一次改正の検討は、平成 29（2017）年 2 月の「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」（ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議⁷決定）の要請⁸が契機となった。この要請に合わせて、同時期に国土交通省 2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会準備本部の下に設置された「バリアフリーワーキンググループ」（座長：末松信介国土交通副大臣）が開催され、同年 3 月に同省に設置された「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」（以下「あり方検討会」）の議論も踏まえて、バリアフリー法等の見直しの検討が開始され、同年 6 月に見直しの方向性が取りまとめられた⁹。その後、平成 30（2018）年 2 月、バリアフリー法改正案（第 196 回国会閣法第 23 号）が第 196 回国会に提出され、同年 5 月に改正バリアフリー法（一次改正）¹⁰が成立した（平成 31（2019）年 4 月に全面施行）。

二次改正の検討は、平成 30（2018）年 12 月の「ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律」（平成 30 年法律第 100 号）の公布・施行や東京 2020 大会を契機とした共生社会の実現に向けた機運醸成等を受けて、ハード対策に加え、心のバリアフリー¹¹に係る施策¹²などソフト対策の強化が求められたことが契機となった。この要請を受けて、あり方検討会は、令和元（2019）年 11 月からバリアフリー法等の見直しについて議論を始め、令和 2（2020）年 1 月に今後の対応策等をまとめた「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」2020 報告書¹³を公表した¹³。その後、同年 2 月、バリアフリー法改正案（第 201 回国会閣法第 14 号）が第 201 回国会に提出され、同年 5 月に改正バリアフリー法（第二次改正）¹⁴が成立した（令和 3（2021）年 4 月に全面施行）。

⁵ 「障害者の権利に関する条約（略称：障害者権利条約）」外務省 HP <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/jinken/index_shogaiisha.html> 我が国は平成 19（2007）年 9 月に条約に署名し、平成 26（2014）年 2 月に効力が発生した。

⁶ 障害者基本法（昭和 45 年法律第 84 号）は、第 1 条で「全ての国民が、障害の有無にかかわらず、等しく基本的人権を享有するかけがえのない個人として尊重されるものであるとの理念にのっとり、全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会」と定めている。

⁷ 東京 2020 大会を契機として、ユニバーサルデザイン化・心のバリアフリーを推進し、大会以降のレガシーとして残していくための施策の実行を目的として設置された。議長は東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会担当大臣、副議長は内閣官房長官、構成員は関係閣僚である（「ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議の開催について」（平成 29 年 2 月 20 日東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部決定）首相官邸 HP <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tokyo2020_suishin_honbu/ud2020kkkaigi/pdf/konkyo.pdf>）。

⁸ 「バリアフリー法を含む関係施策について、共生社会の推進や一億総活躍社会の実現の視点も入れつつ、平成 29 年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図る。」とした（「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」（平成 29 年 2 月 20 日決定、令和 2 年 12 月 20 日一部改正）p.26。同上 <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tokyo2020_suishin_honbu/ud2020kkkaigi/pdf/2020_keikaku.pdf>）。

⁹ 取りまとめでは、①バリアフリー施策の基本的考え方、②施設設置管理者等の取組促進、③地域の更なる面的バリアフリー化、④心のバリアフリーについて、施策の方向性を示している（「バリアフリー法及び関連施策の見直しの方向性について—国土交通省 2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会準備本部バリアフリーワーキンググループとりまとめ—」2017.6.27。国土交通省 HP <<https://www.mlit.go.jp/common/001190225.pdf>>）。

¹⁰ 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」（平成 30 年法律第 32 号）

¹¹ 「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり支え合うことであると説明されている（「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」前掲注(8), p.5。）。

¹² 心のバリアフリーの施策の例として、地方運輸局主催による「バリアフリー教室」の開催、交通事業者等の接遇向上ガイドラインの作成、障害者用トイレ等の適正利用のための広報啓発などがある。

¹³ 「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」2020.1。国土交通省 HP <<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001324361.pdf>>

¹⁴ 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」（令和 2 年法律第 28 号）

2 バリアフリー法の概要

現行のバリアフリー法は、施設・車両等（道路、路外駐車場、都市公園、建築物を含む。）のバリアフリー化によって、高齢者、障害者等（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む全ての障害者、妊産婦、けが人等）の移動及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上等を目的としている。

主な枠組みは、①国の基本方針（「移動等円滑化の促進に関する基本方針」）の策定¹⁵と関係者（国、地方自治体、施設設置管理者（公共交通事業者等を含む。）、国民）の責務、②省令で定める移動等円滑化基準への適合義務¹⁶、③市町村による移動等円滑化促進方針（以下「マスタープラン」）又は移動等円滑化基本構想（以下「基本構想」）の作成¹⁷、の3つの柱により構成されている¹⁸。

一次改正及び二次改正では、ハード面が一定程度進展したとして（Ⅱ参照）、ソフト対策が強化された（表1）。

表1 バリアフリー法の一次改正及び二次改正の主な改正点

一次改正（平成30（2018）年）	二次改正（令和2（2020）年）
①基本理念の規定、国及び国民の責務の整備 ②公共交通事業者等によるハード・ソフト取組計画の作成・公表義務 ③市町村がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度の創設 ④移動等円滑化基準への適合義務の対象に貸切バス事業者と遊覧船等の事業者を追加 ⑤バリアフリーに関する情報提供の強化（道路管理者等、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等に対するウェブサイト等によるバリアフリー情報提供の努力義務） ⑥高齢者、障害者等が参画するバリアフリー施策内容の評価等を行う会議の設置	①公共交通事業者等に対するソフト基準（スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）適合義務の創設 ②交通結節点における移動等円滑化に関する協議への応諾義務の創設 ③障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設の情報提供の促進 ④優先席・車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進（国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加等） ⑤市町村等による「心のバリアフリー」の推進（市町村の基本構想に記載する事業の1つとして、学校と連携して実施する教育活動や住民等への啓発活動の実施に関する事業（教育啓発特定事業）を追加。基本構想の作成経費を補助） ⑥移動等円滑化基準への適合義務の対象に、公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設（旅客特定車両停留施設）を追加

（出典）「バリアフリー法の一部を改正する法律（平成30年法律第32号）概要」国土交通省HP <<https://www.mlit.go.jp/common/001236949.pdf>>; 「バリアフリー法の一部を改正する法律（令和2年法律第28号）概要」同 <<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001348477.pdf>> 等を基に筆者作成。

¹⁵ 基本方針には、各旅客施設・車両等のバリアフリー化の整備目標等が規定される。

¹⁶ 具体的内容は「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令」（平成18年国土交通省令第111号）国土交通省HP <<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001410425.pdf>> に規定されている。公共交通事業者等は施設・車両等の新設又は大規模改良に際して、移動等円滑化基準への適合義務が課せられ、既存施設等には基準適合への努力義務が課せられる。これに加えて、バリアフリー整備の在り方を示した「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」に従ってバリアフリー整備が進められる。

¹⁷ 市町村は、重点的にバリアフリー化を進める地区（移動等円滑化促進地区・重点整備地区）を定め、市町村全体の方針を定めるマスタープラン又は具体的な特定事業を記載した基本構想を作成することができる。基本構想が作成された場合、各施設設置管理者により、同構想に沿って特定事業計画が作成されて事業が実施される。

¹⁸ 国土交通省総合政策局政策課・交通消費者行政課監修，バリアフリー新法研究会編『Q&A バリアフリー新法—高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の解説—』ぎょうせい，2007；国土交通省資料等を参照。

公共交通機関に関して、平成 30（2018）年の一次改正では、事故・トラブルの発生等に対応し、公共交通事業者等による旅客支援を努力義務とした上で、公共交通事業者等の取組を継続的に進行管理する計画制度が導入された（表 1 の一次改正①②）¹⁹。令和 2（2020）年の二次改正では、ユニバーサルデザインタクシー（以下「UD タクシー」）²⁰の乗車拒否問題等（Ⅲ2（3）参照）への対応として、公共交通事業者向けの移動等円滑化基準が規定するそれまでのハード基準への適合義務に、バリアフリー化された旅客施設や車両等を使用した役務の提供方法に関するソフト基準の遵守が追加された（表 1 の二次改正①）²¹。

3 新たなバリアフリー化目標

バリアフリー法に基づく基本方針は、これまでに目標期限の到来やバリアフリー法の改正等に伴い見直され、対象施設等を加えるなどして整備目標も徐々に拡充されてきた²²（表 2）。

表 2 バリアフリー法制定以降のバリアフリー化の対象及び指標の変遷

	平成 18(2006)年 12 月 基本方針の制定	平成 23(2011)年 4 月 基本方針の改正	令和 3(2021)年 4 月 基本方針の改正
目標期間	平成 18(2006)～平成 22(2010) 年度	平成 23(2011)～令和 2(2020) 年度	令和 3(2021)～令和 7(2025) 年度
旅客施設	1 日当たり平均利用者数 5,000 人 以上の旅客施設	・1 日当たり平均利用者数 3,000 人以上の旅客施設に修正 ・ホームドア整備の目標を追加	・1 日当たり平均利用者数 2,000 人以上の旅客施設に修正 ^(注) ・運行情報提供設備その他の案 内設備の設置を追加 ・ホームドア整備の番線単位の数 値目標、鉄軌道駅でのバリアフ リー経路の 2 以上設置を追加
車両等	鉄軌道、バス、タクシー、旅客船、 航空機についてそれぞれの目標 を規定	・高速バス等の適用除外認定車 両のバリアフリー化の数値目標を 追加 ・タクシーの目標にユニバーサル デザインタクシーを含む旨を追加	・車両等に運行情報提供設備を 追加 ・新幹線車両の車椅子用フリース ペース整備を追加 ・空港アクセスバス及びユニバー サルデザインタクシーの数値目 標を追加

* 上記の主要な改正に加えて、平成 31（2019）年 4 月の基本方針の改正では、貸切バス、遊覧船等に関する目標が追加されるとともに、タクシー及び航空機に関する目標の上方修正等が行われた。

(注) 旅客施設のうち、鉄軌道駅とバスターミナルについては、従来の平均利用者数 3,000 人以上/日の施設に加え、同 2,000 人以上 3,000 人未満/日であって基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設が対象となる。

(出典) 「移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部を改正する告示」（令和 2 年国家公安委員会・総務省・文部科学省・国土交通省告示第 2 号）を始めとする関連の告示を基に筆者作成。

¹⁹ 「法令解説 バリアフリー法の改正—東京オリパラ大会を契機とした共生社会の実現に向け、バリアフリー化を促進—高齢者、身体障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律（平成 30 年法律第 32 号）平 30.5.25 公布 平 30.11.1/平 31.4.1 施行—」『時の法令』2067 号、2019.2.15, pp.38-39.

²⁰ 車内が広く、車椅子のまま乗降できるスロープや手すりを備え、低床で高齢者や障害者等を始めとして誰でも使いやすい点に特徴がある。

²¹ 「法令解説 「心のバリアフリー」の推進に向けて—施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化及び国民に向けた広報啓発の取組推進—高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 28 号）令 2.5.20 公布 令 3.4.1 施行（一部を除く）—」『時の法令』2115 号、2021.2.15, pp.21-24.

²² バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）」2020.11, p.2. 国土交通省 HP <<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001373538.pdf>>

平成 18（2006）年のバリアフリー法制定以降では、平成 23（2011）年 4 月の基本方針の改正により、目標期間を令和 2（2020）年度までの 10 年間に設定し、旅客施設については、地方部も含めたバリアフリー化を推進するため、1 日当たりの平均利用者数 5,000 人以上から 3,000 人以上に引き下げられ、車両等も高速バス等やタクシーの目標が拡充された。また、平成 31（2019）年 4 月の基本方針の改正では、貸切バス及び遊覧船等の目標が追加されるとともに、タクシーや航空機に関する目標の上方修正等が行われた。

令和 3（2021）年 4 月の基本方針の改正²³では、新たな目標期間を令和 7（2025）年度までの 5 年間とし、①地方部を含めた一層のバリアフリー化の推進（1 日当たり平均利用者数 2,000 人以上の施設を対象を拡大）、②聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化（運行情報提供設備その他の案内設備の設置を追加）、③マスタープラン・基本構想の作成による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進（マスタープラン及び基本構想の作成市町村数の目標値を追加）、④移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる心のバリアフリーの推進（「心のバリアフリー」という用語の認知度及び行動できる人²⁴の割合を目標値に追加）、を図るための見直しが行われた。

II バリアフリー化の現状

バリアフリー化の整備目標は、バリアフリー法に基づく基本方針に具体的に規定されている。本章では、平成 23（2011）年 4 月改正の基本方針（以下「旧基本方針」）²⁵の目標最終年度である令和 2（2020）年度までの整備目標に照らし、主な旅客施設、車両等のバリアフリー化の達成状況を確認する。

1 旅客施設

1 日当たりの平均的な利用者数が 3,000 人以上の旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）については、移動等円滑化基準により、エレベーター、スロープ等による段差の解消、線状ブロック及び点状ブロックを適切に組み合わせて床面に敷設した視覚障害者誘導用ブロックの整備、障害者用トイレの整備等の対応が求められる。

旅客施設のバリアフリー化の主な状況について、平成 22（2010）年度末と令和 2（2020）年度末を比較すると、段差の解消率は約 78%から約 95%へ、視覚障害者誘導用ブロックの整備率は約 92%から約 97%へ、障害者用トイレの整備率は約 75%から約 92%へ増加している。このように旅客施設のバリアフリー化については、着実に進展し、おおむね目標値に近い数値となっている。なお、平成 22（2010）年度末の値は、国土交通省が対象施設を「1 日当たり平均利用者数 3,000 人以上の旅客施設」にそろえて集計し直したものである（表 3）。

²³ 「移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部を改正する告示」（令和 2 年国家公安委員会・総務省・文部科学省・国土交通省告示第 2 号）

²⁴ 基本方針では、心のバリアフリーの取組に当たっての国民の役割として、高齢者障害者等用のトイレ、駐停車施設、旅客施設のエレベーター、車両等の優先席の利用を譲る等の適正な配慮に努めることが規定されている。

²⁵ 令和 2（2020）年度までを目標期間とし、平成 31（2019）年の基本方針の改正を含む。

表3 旅客施設のバリアフリー化の現状と整備目標

対応内容	旅客施設	平成22(2010)年度末実績値		令和2(2020)年度末実績値		令和2(2020)年度までの目標値 ^(注)
		個別	全体	個別	全体	
段差の解消	鉄軌道駅	77.8%	78.0%	95.0%	95.1%	3,000人/日以上を原則100%
	バスターミナル	78.9%		94.4%		
	旅客船ターミナル	84.2%		100.0%		
	航空旅客ターミナル	92.3%		100.0%		
視覚障害者誘導用ブロックの設置	鉄軌道駅	92.1%	91.8%	97.1%	97.2%	
	バスターミナル	75.4%		97.2%		
	旅客船ターミナル	68.4%		100.0%		
	航空旅客ターミナル	96.2%		100.0%		
障害者用トイレの設置	鉄軌道駅	75.2%	75.0%	92.1%	92.1%	
	バスターミナル	51.1%		81.5%		
	旅客船ターミナル	58.8%		100.0%		
	航空旅客ターミナル	100.0%		100.0%		

(注) 旧基本方針は、令和2(2020)年度末までに1日当たりの平均利用者数3,000人以上の施設を原則100%にすることを目標値に設定。障害者用トイレの総施設数については便所を設置している旅客施設のみを計上。

(出典) 「公共交通事業者等からの移動等円滑化取組報告書又は移動等円滑化実績等報告書の集計結果概要(令和3年3月31日現在)」国土交通省HP <<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001462898.pdf>>; 「(参考)平成23年3月31日告示「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に照らした実績 公共交通事業者等からの移動等円滑化実績等報告書の集計結果概要(平成23年3月31日現在)」同 <<https://www.mlit.go.jp/common/000235097.pdf>> を基に筆者作成。

2 車両等

車両等(鉄軌道車両、乗合バス車両、貸切バス車両、タクシー車両、船舶、航空機)については、移動等円滑化基準に交通機関ごとに適合すべき基準が定められており、例えば、鉄軌道車両では、乗降口とホームとの段差や隙間の解消、車椅子用スペースの設置等が、乗合バスでは、スロープ板など車椅子利用者の乗降を円滑にする設備を備えていること、低床にすること等が求められる。

車両等のバリアフリー化の主な状況について、平成22(2010)年度末と令和2(2020)年度末の基準に適合した車両等の導入割合を比較すると、鉄軌道は約50%から約76%へ、ノンステップバスは約36%から約64%へ、福祉タクシーは約1万2千台から約4万1千台へ、旅客船は約18%から約53%へ、航空機は約81%から約100%へ増加した(表4)。

表4 車両等のバリアフリー化の現状と整備目標

		平成22(2010)年度末 実績値	令和2(2020)年度末 実績値	令和2(2020)年度まで の目標値 ^(注1)
鉄軌道車両		49.5%	76.0%	約70%
バス 車両	ノンステップバス(適用 除外認定車両を除く。)	35.5%	63.8%	約70%
	リフト付きバス(適用 除外認定車両)	3.0%	5.8%	約25%
福祉タクシー ^(注2)		12,256台	41,464台	約44,000台
旅客船 ^(注3)		18.1%	53.1%	約50%
航空機		81.4%	99.7%	原則100%

(注1) 旧基本方針は、令和2(2020)年度末までに各車両等の総数に占める割合を目標値に設定。

(注2) 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。なお、車両等の導入割合に関するデータがないため、ここでは台数を示す。

(注3) 一般旅客定期航路事業の用に供する船舶及び旅客不定期航路事業の用に供する船舶

(出典) 「公共交通事業者等からの移動等円滑化取組報告書又は移動等円滑化実績等報告書の集計結果概要(令和3年3月31日現在)」国土交通省HP <<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001462898.pdf>>; 「(参考)平成23年3月31日告示「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に照らした実績 公共交通事業者等からの移動等円滑化実績等報告書の集計結果概要(平成23年3月31日現在)」同 <<https://www.mlit.go.jp/common/000235097.pdf>> を基に筆者作成。

3 バリアフリー化の評価

バリアフリー化の状況について、国土交通省の「令和2年度政策チェックアップ評価書」は、バス車両の実績値が令和2(2020)年度末までに目標値に到達しない見通し(特にリフト付きバスの伸び悩みを指摘)を示した上で、旅客施設及び車両等を含めた全体として「相当程度進展あり」と評価した²⁶。また、DPI日本会議²⁷事務局長の佐藤聡氏は、心のバリアフリー等の課題を指摘する一方、公共交通機関のバリアフリー化の取組は東京2020大会を契機として大きく進展したと述べている²⁸。有識者の論稿においても、個別の課題を示しつつも、バリアフリー法施行後に確実に進展した旨の言及がなされている²⁹。

III 課題と対応

1 旅客施設の課題

(1) 駅の無人化問題

近年、駅員が終日不在の「無人駅」が全国的に増えている。全国の無人駅の数、この20年間で1割程度増え、令和元(2019)年度末の時点で全国に9,465ある鉄道駅のうち、48.2%を占

²⁶ 「施策目標個票 総合的なバリアフリー化を推進する」(令和2年度政策チェックアップ評価書)2021.8.26. 国土交通省HP <<https://www.mlit.go.jp/common/001430433.pdf>>

²⁷ 国際障害者運動のネットワーク DPI (Disabled Peoples' International) の国内組織として昭和61(1986)年に発足したNPO法人。障害者団体の育成、障害者に関する施策の研究と普及等に関する事業を行う(「定款」DPI日本会議HP <<https://www.dpi-japan.org/about/organization/articlesofincorporation/>>)。

²⁸ 佐藤聡「これからの社会福祉の展望 バリアフリー分野における東京2020オリンピック・パラリンピックの成果と次の課題」『月刊福祉』105巻1号, 2022.1, pp.42-45.

²⁹ 三星昭宏「オリ・パラにむけたバリアフリーの歩みと今後の課題」『リハビリテーション』621号, 2020.2・3, pp.15-18; 秋山哲男「福祉のまちづくりの総括—交通を中心に—」『福祉のまちづくり研究』54号, 2021, pp.28-30.

める4,564駅が無人駅となっている³⁰。また、時間帯によって駅員不在の駅もある³¹。本格的な人口減少により乗客が減少する中、鉄道事業各社は経営効率化を図っている事情がある³²。

駅の無人化は、駅利用者の安全、円滑な利用に課題があり、特に障害者等への影響が大きい。鉄道事業各社は、定期的な巡回やインターホンを設置するなどして対応するが、視覚障害者からは券売機等の駅務機器や車両の停車位置が分かりにくい、車椅子の利用者からは乗降介助等について事前連絡がないと利用できない³³など利便性に係る問題点が指摘された³⁴。

令和2(2020)年11月に鉄道事業者の無人駅での対応に係るガイドラインを作成することを目的として国土交通省に設置された障害者当事者団体・鉄道事業者・同省による意見交換会は、令和3(2021)年9月に中間とりまとめを公表した³⁵。中間とりまとめでは、ガイドラインの方向性について、①連絡窓口のワンストップ化、②事前連絡がないことや無人駅であることのみをもって駅の利用を断ることがないように研修等の場を活用して社内へ周知徹底する、③乗務員による乗降介助の実施の検討³⁶等の3点に整理された。

帝京大学経済学部教授の浅井康次氏は、駅の無人化について「行政が地域住民からボランティアを募るなどし、地域と行政が一体となって障害者の補助に取り組む必要がある」と指摘している³⁷。

(2) 駅ホームのバリアフリー

(i) ホームドア整備とIT等を活用した新たな方策

視覚障害者がホームから転落する事故は、平成22(2010)年度から令和元(2019)年度までの10年間で年平均約75件発生している³⁸。ホームドア整備は、「交通政策基本計画」³⁹(平成27年2月閣議決定)に定められた令和2(2020)年度までの約800駅の整備目標⁴⁰に対して、

³⁰ 国土交通省鉄道局鉄道サービス政策室「現在の無人駅を巡る環境について」(駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会(第1回)資料1)2020.11.6。(「無人駅の現状」)<<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001371424.pdf>>

³¹ 「車いす利用者に大きな負担 JR 東、駅員不在の時間」『産経新聞』2020.3.3.

³² 国土交通省鉄道局鉄道サービス政策室「鉄道事業者の無人駅等に係る取組等」(駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会(第2回)資料1)2020.12.21, p.12。(鉄道事業者が駅の無人化等要員配置の見直しを行う理由(鉄道事業者からのヒアリング結果))<<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001379652.pdf>>;「無人駅 多彩な魅力に脚光」『朝日新聞』2021.9.7.

³³ 令和2(2020)年9月、大分県で車椅子で生活を送る沿線利用者が、介助が必要な利用者に対し健常者に求められる事前予約を課すことは、障害を理由にした差別的な取扱いであり、「障害者差別解消法」等に違反しているとして、JR九州を相手に損害賠償請求訴訟が提起され、現在係争中である(「ニュースの深層 障害者「計画撤回を」 JR 駅無人化問題、大分地裁で審理始まる」『大分合同新聞』2021.2.5.)。

³⁴ 社会福祉法人日本視覚障害者団体連合会常務理事・橋井正喜「駅の無人化に関する要望事項」(駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会(第1回)資料2)2020.11.6.<<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001371424.pdf>>

³⁵ 「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会の中間とりまとめ」2021.9.24.国土交通省HP<<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001425348.pdf>>

³⁶ JR東日本は東北などの一部の無人駅で、車椅子利用者の乗降を乗務員が介助すると発表した。「無人駅の車いす乗務員が手助け JR 東、対応迅速化」『日本経済新聞』2022.1.31, 夕刊.

³⁷ 「検証：障害者阻む、無人駅 音頼り／介助手薄」『毎日新聞』2020.11.30.

³⁸ 新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策について—中間報告—」2021.7.2, p.2.国土交通省HP<<https://www.mlit.go.jp/common/001426521.pdf>>

³⁹ 「交通政策基本法」(平成25年法律第92号)第15条第1項に基づき、政府が交通に関する施策を総合的・計画的に定めた基本的な計画。

⁴⁰ 旧基本方針ではホームドア整備の数値目標は設定されていなかった。

令和元（2019）年度末には 858 駅まで整備された⁴¹。しかし、ホームからの転落事故の半数を占め、1 日当たり平均 10 万人以上が利用する駅に限ると整備率は約 54%にとどまっている⁴²。

ホームからの転落事故を防止するため、鉄道事業者は国土交通省の「バリアフリー整備ガイドライン」（以下「整備ガイドライン」）⁴³等に基づき、ホームドアや内方線付き点状ブロック（点状ブロックのホーム内方側に線状突起を配置したもの）等を整備するハード対策や、駅員等による誘導案内、声かけ等のソフト対策を進めてきた⁴⁴。中でも、最も有効な対策とされるホームドア整備は、多くの費用と時間が必要とされるなど課題が多い⁴⁵。

令和 2（2020）年 10 月、ホームドアによらない方策について検討することを目的として国土交通省に設置された「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」⁴⁶は、令和 3（2021）年 7 月に中間報告書を公表した⁴⁷。中間報告書は、視覚障害者のホーム転落防止策として、ホームドアのない駅では、駅員及び周囲の鉄道利用者等による直接の誘導案内、「声かけ」、「見守り」が非常に有効な対策である⁴⁸、とした上で、白杖を持つ人や車椅子利用者の改札通過やホーム上の歩行を AI カメラ等で検知して駅員に通知する、あるいは、視覚障害者がスマホアプリを用いて駅員及び周囲の鉄道利用者に介助要請をする等の AI の活用策等を提言した⁴⁹。

（ii）ホームと車両の段差・隙間の縮小

駅のプラットホームと車両乗降口には一定の段差・隙間が設けられている。そのため、車椅子利用者等が乗降する際には渡り板が必要となり、駅員等の介助がなくては単独で乗降することができない場合がある。

平成 30（2018）年 10 月に国土交通省に設置された「鉄道駅におけるプラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する検討会」⁵⁰は、段差・隙間の縮小に関する実証実験等を行い、列車の走行における安全性を踏まえて「段差 3cm、隙間 7cm」を当面の目安値とした⁵¹。その後、令

⁴¹ バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会 前掲注(22), p.5.

⁴² 同上

⁴³ 「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン）」国土交通省 HP <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html>

⁴⁴ 新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会 前掲注(38), p.1. 過去の国交省の検討と対策は、古川浩太郎「駅ホームの安全確保—現状と対策—」『レファレンス』800 号, 2017.9. pp.57-80. <https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_10954499_po_080005.pdf?contentNo=1> に詳しい。

⁴⁵ 費用は、1 駅（上下 2 線）当たり数億～十数億（ホーム補強含む。）の初期費用と 1 線当たり年間 300 万～2000 万円前後の維持管理コスト及びその他多額の更新コストがかかり、工事は一般的に営業時間終了後から始発点検までの、極めて限られた時間内に行う必要があるとされる（国土交通省鉄道局「ホームドア整備に関する WG 報告書」p.16. <<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001380214.pdf>>）。

⁴⁶ 視覚障害者団体・支援団体、学識経験者、鉄道事業者等で構成される。

⁴⁷ 「「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」における中間報告の公表について」2021.7.2. 国土交通省 HP <https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo07_hh_000199.html>

⁴⁸ 成蹊大学理工学部教授の大倉元宏氏は、「当面、最も即効性があり、現実的な転落の防止対策は、健全者による駅舎内の適切なケアであろう。」と述べている。大倉元宏「視覚障害者の駅ホームにおける安全安心な移動をめざして（最終回）転落の未然防止を考える」『視覚障害』350 号, 2017.7, p.27.

⁴⁹ 新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会 前掲注(38), pp.7-14.

⁵⁰ 学識経験者、障害者団体、鉄道事業者等で構成される。国土交通省鉄道局技術企画課「車椅子利用者の単独乗降と列車の安全な走行の両立に向けた検討を開始」2018.10.5. <<https://www.mlit.go.jp/common/001303892.pdf>>

⁵¹ 「車椅子使用者の単独乗降と列車の安全確保を両立しうる段差・隙間の目安がとりまとめられました」2019.8.26. 国土交通省 HP <https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo07_hh_000158.html>

和元（2019）年 10 月に、整備ガイドラインがこの目安値等を追加して改正された⁵²。なお、駅に構造上の問題があるため、段差・隙間の解消が難しい路線では、独自の連絡用アプリを開発し、車椅子利用者の乗降車両や位置を駅間で共有する取組が見られる⁵³。

（3）鉄道駅のバリアフリー化の加速（運賃加算制度等）

鉄道事業者は、人口減少により長期的には運賃収入の拡大が見込めず、様々な投資が求められる中、バリアフリー化を企業努力で進める場合、財源の確保が大きな課題となる。

そこで、令和 3（2021）年 12 月、国土交通省は、バリアフリー設備が高齢者や障害者に限らず幅広い世代に活用されている現状を踏まえ、鉄道駅のバリアフリー化を加速させるため、鉄道事業者が鉄道駅のバリアフリー設備（エレベーター、エスカレーター、ホームドア等）の整備費用を運賃に加算する制度を創設した⁵⁴。また、地方部における支援措置の重点化として、基本構想に位置付けられた鉄道駅の施設整備については、既存の「鉄道駅総合改善事業」⁵⁵の補助率を現行の 1/3 以内から 1/2 以内に拡充し、バリアフリー化の加速化を図ることが令和 4 年度予算案に盛り込まれた⁵⁶。

2 車両等の課題

（1）新幹線における車椅子用フリースペースの導入

新幹線普通車の車椅子用スペースは、1 編成につき 1～2 席と数が限られており、グループ乗車ができないことに加え、車椅子乗車のままでは通路にはみ出す等の課題があった。令和 2（2020）年 8 月、新幹線のバリアフリー対策を検討するために国土交通省に設置された検討会は、取りまとめを公表した⁵⁷。この内容を受けて、同年 10 月、全ての新幹線普通車に車椅子用フリースペースを増設するために、移動等円滑化基準及び整備ガイドラインが改正された⁵⁸。

（2）空港アクセスバスのバリアフリー化

空港アクセスバスは、都市間路線バス及び観光バスとともにバリアフリー化の遅れが指摘されており、障害者団体等からリフト付きバス等の導入促進が要望されていた⁵⁹。

⁵² 「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン）」前掲注(43)

⁵³ 「車いす乗車 アプリでスムーズ 介助する駅員 乗降位置や時刻共有」『朝日新聞』2021.8.10, 夕刊。

⁵⁴ 「全国の鉄道駅バリアフリー化を加速します！—鉄道駅バリアフリー料金制度の創設、地方部における支援措置の重点化—」2021.12.24. 国土交通省 HP <https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo02_hh_000148.html> なお、3 大都市圏において、1 乗車当たり 10 円程度を運賃に加算する仕組みで、令和 5（2023）年春頃からの開始が想定されている（「いちからわかる！ 駅のバリアフリー化運賃に上乗せされる？」『朝日新聞』2021.12.15.）。

⁵⁵ 「I-3 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）」『バリアフリー化推進に関する支援制度の紹介（詳細版）』国土交通省 HP <<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001401036.pdf>>

⁵⁶ 国土交通省鉄道局「令和 4 年度鉄道局関係予算決定概要」2021.12, p.15. <<https://www.mlit.go.jp/page/content/001447038.pdf>>

⁵⁷ 新幹線のバリアフリー対策検討会「新幹線の新たなバリアフリー対策について—真の共生社会の象徴として—」2020.8.28. 国土交通省 HP <<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001361005.pdf>>

⁵⁸ 令和 3（2021）年 7 月以降、新規車両は、1 編成当たりの座席数に応じて、3～6 席以上の車椅子用フリースペースの設置が義務付けられるとともに、既存車両は努力義務が課された（国土交通省総合政策局安心生活政策課・鉄道局技術企画課「東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて世界最高水準のバリアフリー環境を有する新幹線の実現を目指します！—「車椅子用フリースペース」の導入に向けた移動等円滑化基準等の改正—」2020.10.30. <<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001373614.pdf>>）。

⁵⁹ 「公共交通機関や建築物のバリアフリー化について（要望）」2015.10.13. 全国脊髄損傷者連合会 HP <<https://www.normanet.ne.jp/~SIJ/pdf/151013-3.pdf>>; 「ともに・2020 バリアフリー社会へ リフト付きバス乗り場 バスタ新宿、車いす可能に 国交省、年内に設置方針」『毎日新聞』2017.9.6.

リフト付きバス等は、高額な車両価格に加え、乗降時のスペース確保（車体の下部に荷物収納スペースを確保するため床を低くすることが難しい）等の課題があるため、地方運輸局長の認定を受けることにより、移動円滑化基準の一部の規定について適用が除外されてきた。こうした結果、令和2（2020）年度末の導入割合は同年度までの目標値約25%に対して5.8%にとどまっている⁶⁰。

国土交通省は、空港アクセスバスについて、リフト付きバス等のバリアフリー車両の導入を計画的に進めるため、全国27の指定空港へのバス路線を対象とする方針を決め⁶¹、令和3（2021）年4月、乗合バス車両の「移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領」を改正⁶²し、空港アクセスバスの移動円滑化基準適用除外の認定の取扱いを追加した⁶³。

これにより、事業者は基準適用除外の認定を受ける場合、おおむね3年以内にリフト付きバス等のバリアフリー車両を導入する内容の計画書を提出し、また導入後は導入報告書を地方運輸局長に提出することが義務付けられた。一方で、認定要領改正の意見募集時には、リフト付きバスの導入に当たって、バス停に乗降スペースがないことや、ワンマン運行のバスでは荷物の出し入れに加えて車椅子利用者に対応するため時間がかかり過ぎる等の課題が指摘された⁶⁴。

（3）UD タクシーの普及と乗車拒否の問題

国は、東京2020大会に向けて、UD タクシーの導入を推進した。この結果、UD タクシーは近年、急速に全国に普及し⁶⁵、全国ハイヤー・タクシー連合会の統計によると、全国のUD タクシーの台数は、令和2（2020）年度末で約2万4千台に上る。しかし、東京都の1万3080台に対して、徳島県で3台、地方で2桁台の県が目立つなど普及には地域格差が生じている⁶⁶。

UD タクシーをめぐるのは、車椅子利用者の乗車拒否の事例が相次いでいる。令和元（2019）年10月のDPI日本会議の全国調査では、車椅子利用者（延べ120人）の27%がUD タクシーの乗車拒否を経験していること、運転手が車椅子の乗降方法を知らず、研修を受けていないこと等が報告され、特に地方で不適切な運用が目立っていると指摘された⁶⁷。

この結果を踏まえて、DPI日本会議は、国土交通省と業界団体に対し、乗車拒否のない適切な運用の徹底や実車を使った運転士の研修の徹底を求める等の要望書を令和元（2019）年11月に

⁶⁰ 「バス車両のバリアフリー化について（令和3年3月末現在）」国土交通省 HP <<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001462623.pdf>>

⁶¹ 令和3（2021）年4月以降、車椅子利用者が乗降できるリフト付きや床の低い車両を少なくとも1台導入することを運行事業者に求めるとした（「車いす対応バス、27空港で4月から義務化、国交省」『共同通信』2021.2.25.）。

⁶² 「「移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領」を一部改正する達」（令和3年4月12日達第2号）国土交通省北陸信越運輸局 HP <<https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/000235410.pdf>>

⁶³ 次の文書（公募時の内容）に改正概要がまとめられている。国土交通省旅客課、安全・環境基準課「（別紙）「移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領」の一部改正等について」2021.2. e-gov パブリックコメント HP <<https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/PcmFileDownload?seqNo=0000215134>>

⁶⁴ 「（別紙）いただいたご意見の概要及び国土交通省の考え方」（移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領）の一部改正等について結果の公示 [2021.4.1]. 同上 <<https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/PcmFileDownload?seqNo=0000217475>>

⁶⁵ 平成29（2017）年秋にトヨタ自動車がJPN TAXI（ジャパンタクシー）を発売し普及したとされる（「バリアフリー車両の整備目標引き上げ 福祉タクシー1.6倍、貸切バスも設定 大きい地域差、人員研修もネックに」『日経グローバル』357号、2019.2.4, p.22.）。

⁶⁶ 全国ハイヤー・タクシー連合会「ユニバーサルデザインタクシーの導入状況」2021.3.31. <http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/toukei_chousa/r3y3m31dyunibasaru.pdf>

⁶⁷ DPI日本会議バリアフリー部会「全国一斉行動！UD タクシー乗車運動 アンケート集計結果（2019年10月30日調査）」<https://www.dpi-japan.org/wp-content/uploads/2019/11/taxi_open.pptx>; 「車いす OK のタクシーなのに 乗車拒否 流し2割 予約3割」『朝日新聞』2019.11.13.

提出し⁶⁸、これを受けて、国土交通省は業界団体に対して、乗車拒否が「道路運送法」（昭和26年法律第183号）第13条に定める特定の旅客に対する差別的な扱いを禁じた規定に違反するとして厳正に対処すること等を通知した⁶⁹。中央大学研究開発機構教授の秋山哲男氏は、「タクシー会社が教育などを徹底する一方、自動車メーカー側もさらに車両の改良を検討すべきだ」⁷⁰と指摘している。

3 その他の課題（有識者の意見）

その他、バリアフリー法をめぐっては「都市と地方の格差」、「情報アクセシビリティ」、「心のバリアフリー」について有識者から課題が指摘されている。

「都市と地方の格差」については、東洋大学人間科学総合研究所客員研究員の川内美彦氏は、駅において3,000人以上をバリアフリー化の対象とすることについて、「利用客数だけでなく、それぞれの地域の人にとっての重要度を反映する仕組みが必要ではないだろうか」とし、「令和3（2021）年以降の新しい整備目標が1日の利用客2,000人以上に下げられたとしても、地方にはハードルが高すぎる」と指摘する⁷¹。また、市町村の基本構想の作成が全体の約2割にとどまっていることについて、東洋大学名誉教授の高橋儀平氏は、計画策定に関わる策定費と住民参加を課題に挙げる⁷²。

「情報アクセシビリティ」について、近畿大学名誉教授の三星昭宏氏は、「視覚・聴覚障害者向けの有効な情報提供はまだ部分的で、視覚障害者が一人で初めての所へ行くことは困難である」と指摘する⁷³。また、先述の秋山哲男氏は、「交通においてMaaS⁷⁴、CASE⁷⁵など情報化が急速に進む中での障害者を取り残さない対策が不可欠である」と指摘している⁷⁶。

「心のバリアフリー」について、慶應義塾大学経済学部教授の中野泰志氏は、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」は、共生社会の実現のためには、心のバリアフリーの推進が必要であるとし、「障害の社会モデル」⁷⁷の理解、普及の重要性に言及している⁷⁸。

⁶⁸ 「ユニバーサルデザインタクシーの適切な運用を求める要望書を国土交通大臣へ提出しました」2019.11.14. DPI 日本会議 HP <<https://www.dpi-japan.org/blog/demand/%E3%83%A6%E3%83%8B%E3%83%90%E3%83%BC%E3%82%B5%E3%83%AB%E3%83%87%E3%82%B6%E3%82%A4%E3%83%B3%E3%82%BF%E3%82%AF%E3%82%B7%E3%83%BC%E3%81%AE%E9%81%A9%E5%88%87%E3%81%AA%E9%81%8B%E7%94%A8%E3%82%92%E6%B1%82/>>

⁶⁹ 「ユニバーサルデザインタクシーによる運送の適切な実施の徹底について」（令和元年11月19日国自旅第191号の2）国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 HP <<https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/nagano/pdf/20191127universaldesign%20taxi.pdf>>

⁷⁰ 「車いす 乗車拒否3割 作業複雑 運転手「自信ない」」『読売新聞』2019.11.19, 夕刊。

⁷¹ 川内美彦『尊厳なきバリアフリー—「心・やさしさ・思いやり」に異議あり！—』現代書館, 2021, pp.89-90.

⁷² 高橋儀平『福祉のまちづくり その思想と展開—障害当事者との共生に向けて—』彰国社, 2019, p.88.

⁷³ 三星 前掲注(29), p.19.

⁷⁴ Mobility as a Service の略。公共交通機関等を利用して、出発地から目的地への移動を最適な交通手段による1つのサービスとして捉え、シームレスな交通を目指す新たな移動の概念（「MaaS」『日本大百科全書』JapanKnowledge Lib（有料オンライン辞書））。

⁷⁵ 100年ぶりとされる自動車の大きな技術革新や新ビジネス創出のトレンドを表す概念。Connected（インターネットとの接続）、Autonomous（自動運転）、Shared & Services（シェアリング&サービス）、Electric（電動化）の頭文字をつなげた造語（「CASE」『日本大百科全書』JapanKnowledge Lib（有料オンライン辞書））。

⁷⁶ 秋山 前掲注(29), p.30.

⁷⁷ 「障害の社会モデル」とは、「障害」は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるとする考え方（「ユニバーサルデザイン2020行動計画」前掲注(8), p.2.）である。

⁷⁸ 中野泰志「ノーマライゼーションと心のバリアフリー」『三田評論』1228号, 2018.12, pp.30-31.

おわりに

公共交通機関のバリアフリー化は、ハード面での進展が評価された。一方で、過疎化や高齢化が進む地方でのバリアフリー化の遅れ、聴覚・知的・精神・発達障害への対応、心のバリアフリーの理解・普及等が今後の課題とされた。

全国的には、市町村のマスタープランや基本構想の作成による、地域の実情に応じたバリアフリー化の促進が求められる。地方部で基本構想の作成が進むことで、交通のバリアフリー化も街づくりとの連携により一体として進むことが期待される。なお、その際重要となるバリアフリー化の費用は、自治体を中心となって負担の在り方を検討する必要がある指摘されている⁷⁹。

一方で、ハード面の整備だけではバリアフリーを実感するには乏しい。円滑な移動を確保するためには、利用者への的確な情報提供、画面や音声による利用案内のほか、困っている人への声かけなど心のバリアフリーの理解・普及も欠かせない。バリアフリー化は高齢者や障害者のみならず、様々な人に恩恵をもたらす。今後、これらの課題を解消するため、多様な当事者の参画による継続した議論が一層求められる。

⁷⁹ 「ニッポンの議論 鉄道バリアフリー化」『産経新聞』2018.4.20.

お詫びと訂正

『調査と情報—ISSUE BRIEF—』1180 号（公共交通機関のバリアフリー対策—現状と課題—）に誤りがありましたので、次のとおり訂正いたします。

みなさまに大変ご迷惑をおかけいたしましたことを、深くお詫び申し上げます。

p.4 表 2

- ・「令和 3（2021）年 4 月基本方針の改正」の「旅客施設」欄
（誤）生活関連施設に位置付けられた 1 日当たり平均利用者数 2,000 人以上を追加
（正）1 日当たり平均利用者数 2,000 人以上の旅客施設に修正^{（注）}
- ・（出典）の前に次の（注）を挿入する。
（注）旅客施設のうち、鉄軌道駅とバスターミナルについては、従来の平均利用者数 3,000 人以上/日の施設に加え、同 2,000 人以上 3,000 人未満/日であって基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設が対象となる。

p.5 本文 8～9 行目

- （誤）...バリアフリー化の推進（生活関連施設に位置付けられた 1 日当たり平均利用者数 2,000 人以上を追加）
- （正）...バリアフリー化の推進（1 日当たり平均利用者数 2,000 人以上の施設を対象を拡大）

p.5 本文 12 行目

- （誤）④バリアフリーに関する国民の理解
- （正）④移動等円滑化に関する国民の理解

p.5 本文 最終行の「(表 3)。」の前に次を挿入する。

。なお、平成 22（2010）年度末の値は、国土交通省が対象施設を「1 日当たり平均利用者数 3,000 人以上の旅客施設」にそろえて集計し直したものである

p.7 表 4 （注 2）

- （誤）...道路運送法第 3 条に基づき、
- （正）...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、

p.10 本文 下から 2～1 行目

- （誤）乗合バス車両のうち、地方空港と市街地を結ぶ空港アクセスバスは、特にバリアフリー化の遅れが指摘されており、
- （正）空港アクセスバスは、都市間路線バス及び観光バスとともにバリアフリー化の遅れが指摘されており、