

案内用図記号については、その標準となるものを示すため、平成13年3月に案内用図記号125項目を策定し、このうち、104項目が14年3月にJISとして制定された。

公共トイレ、触知案内図

視覚に障害のある人が、鉄道駅、公園、病院、百貨店などの不特定多数の人が利用する施設・設備等を安全で、かつ、円滑に利用できるようにするため、「高齢者・障害者配慮設計指針 - 公共トイレにおける便房内操作部の形状、色、配置（JISS0026）」及び「高齢者・障害者配慮設計指針 - 触知案内図の情報内容及び形状並びにその表示方法（JIST0922）」が平成18年度に制定された。

2．公共交通機関、歩行空間等のバリアフリー化の推進

（１）公共交通機関のバリアフリー化

ア 法令等に基づく公共交通機関のバリアフリー化の推進

障害のある人が、安全かつ身体的負担の少ない方法で公共交通機関を利用して移動できるよう、法令や各種ガイドライン等に基づき、公共交通機関のバリアフリー化を推進している。

「交通バリアフリー法」

平成12年11月15日に、公共交通機関を利用する身体に障害のある人等の移動に係る身体の負担を軽減することにより、その移動の利便性及び安全性の向上を促進することを目的とする、「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（交通バリアフリー法。平成18年12月よりバリアフリー新法）」が

施行された。

「交通バリアフリー法（バリアフリー新法）」では、鉄道駅等の旅客施設の新設、大改良及び車両等の新規導入に際しての移動円滑化基準（「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準」（平成12年運輸省建設省令第10号））への適合義務を規定している。既設の旅客施設・車両等についても移動円滑化基準に適合させるよう努めなければならないこととされている。

また、鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺道路、駅前広場等の重点的・一体的なバリアフリー化を進める制度を導入することを内容としている。

同法に基づき、バリアフリー化の目標や交通事業者等が講ずべき措置、基本構想の指針等を示した、「移動円滑化の促進に関する基本方針（平成12年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号、平成18年12月より国家公安委員会総務省、国土交通省告示第1号）」が策定されている。平成16年10月には、市町村が作成する基本構想の指針となるべき事項について、重点整備地区内の建物も含めた一体的なバリアフリー対応について配慮されるよう基本方針を改正しその旨を明確化した。

ガイドラインの策定

昭和58年に「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」として作成され、平成6年に「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」として改訂されたガイドラインについて、位置付けを含めた見直しを行い、平成13年8月に「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライ

ン」を策定した。整備ガイドラインの対象施設は、「交通バリアフリー法（バリアフリー新法）」に定められた旅客施設（鉄道駅・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施設）とし、主な対象者は、障害のある人、高齢者、妊婦、外国人等、移動に何らかの不自由のある、いわゆる移動制約者とするとしているが、移動制約者はもとよりすべての人にとって使いやすいものが望ましいという、いわゆるユニバーサルデザインの考え方に配慮することとしている。

本ガイドラインの検討過程において残された課題について、平成14年10月に「旅客施設における音による移動支援方策ガイドライン」を策定するとともに、同12月には、「鉄軌道駅プラットフォームにおける視覚障害者誘導用ブロックに関するガイドライン」を取りまとめた。

障害のある人にやさしい車両等の整備

平成2年に策定した「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン」の内容等について的大幅な見直しを行い、平成13年3月、新たに

「公共交通機関の車両に関するモデルデザイン」として策定した。新モデルデザインは、平成2年策定のモデルデザインと比べ、利用対象者として内部障害のある人、知的障害のある人を、対象車両等として旅客船等を追加したほか、車両について、各モードごとの車両の種別・運行の態様等に応じ細かく分類するとともに、設備・部位項目について大幅に内容の拡充を図っている。平成15年3月に「次世代普及型ノンステップバスの標準仕様」を策定し、16年1月に標準仕様ノンステップバスの認定制度を創設した。

旅客船事業者等に対して、バリアフリー基準の周知・徹底を図るため、平成12年12月に「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」、17年3月に「旅客船バリアフリーハンドブック」、18年3月に「旅客船のバリアフリー化に関する事例集」をそれぞれ策定した。

イ 施設整備及び車両に対する支援体制の整備

公共交通ターミナルにおけるエレベーター、エスカレーター等の設置や障害のあ

■ 図表1-65 旅客施設のバリアフリー化の状況

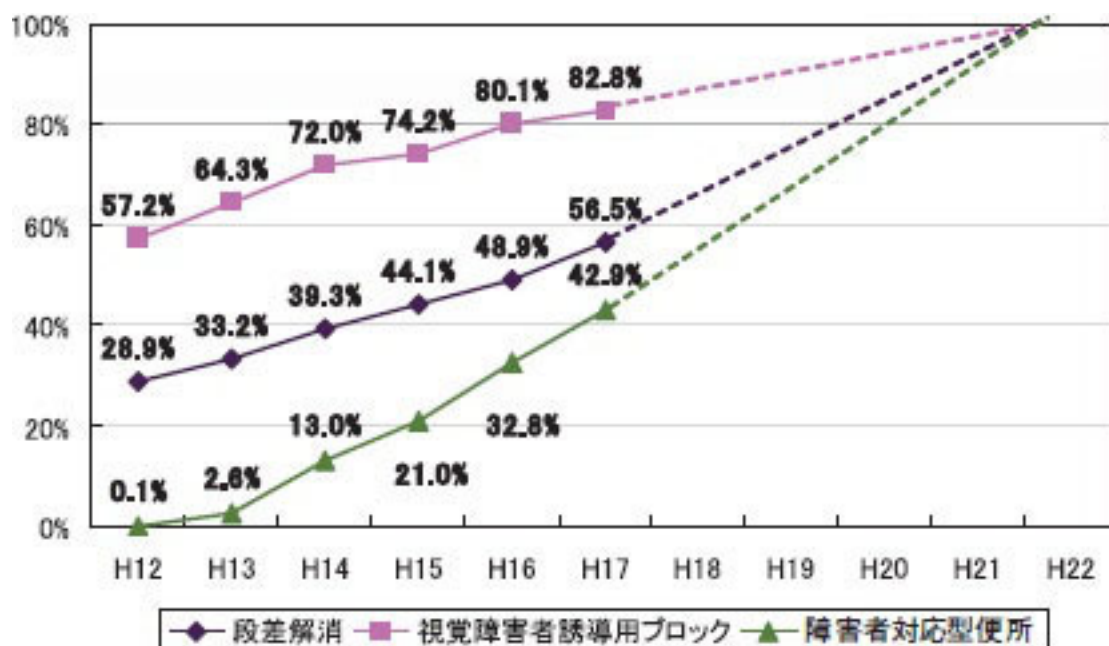
	1日当たりの平均利用者数 5,000人以上の 旅客施設数	平成17年度末		1日当たりの平均利用者数5,000人以上かつトイレを設置している旅客施設数	平成17年度末 障害者 対応型便所
		段差の解消	視覚障害者 誘導用 ブロック		
鉄軌道駅	2,771	1,560(56.3%)	2,309(83.3%)	2,651	1,137(42.9%)
バスターミナル	44	33(75.0%)	24(54.5%)	35	7(20.0%)
旅客船ターミナル	7	5(71.4%)	4(57.1%)	7	2(28.6%)
航空旅客ターミナル	23	10(43.5%) (100%*2)	20(87.0%)	23	20(87.0%)

注1：交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準に適合するものの数字。なお、1日当たりの平均利用者数が5,000人以上であり高低差5m以上の鉄軌道駅において、エレベーターが1基以上設置されている駅の割合は69.1%、エスカレーターが1基以上設置されている駅の割合は70.9%となっている。

注2：航空旅客ターミナルについてのエレベーター・エスカレーター等の設置は平成13年3月までに100%達成済み。

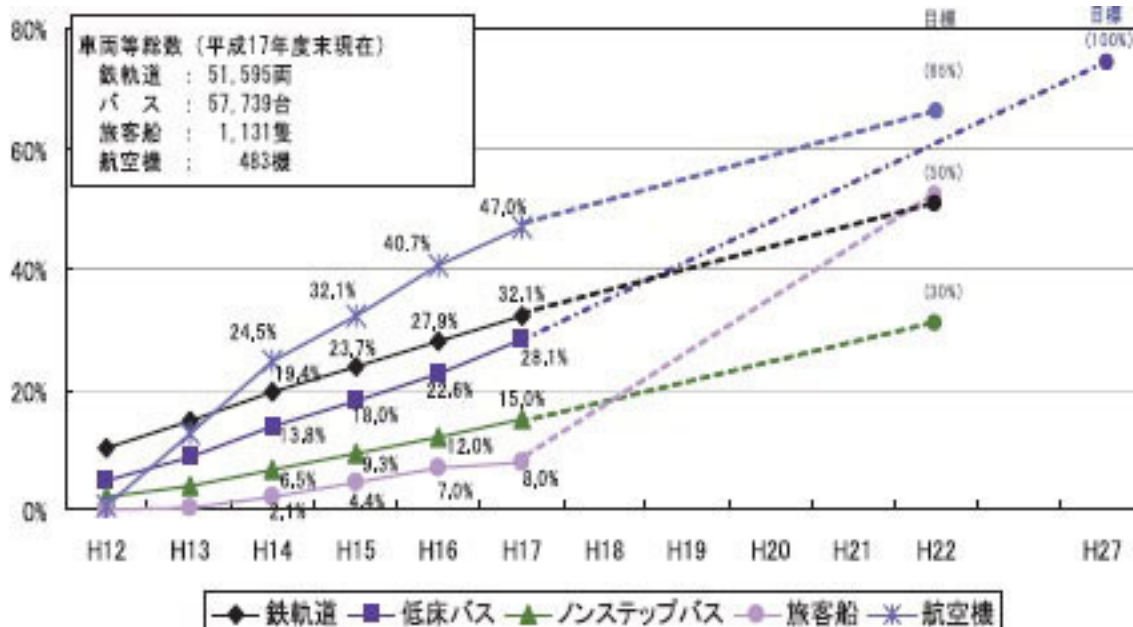
資料：国土交通省

■ 図表1-66 旅客施設におけるバリアフリー化の推移（移動等円滑化実績等報告書による）



資料：国土交通省

■ 図表1-67 車両等におけるバリアフリー化の推移（移動等円滑化実績等報告書による）



資料：国土交通省

■ 図表1-68 主要な鉄道駅等周辺における主な道路のバリアフリー化率の目標

	平成17年度	平成19年度	平成22年度
バリアフリー化率	39%	約5割	100%

資料：国土交通省

バリアフリー新法基本方針における目標設定

《平成22年（2010年）までの達成目標》

● 旅客施設

1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上のすべての鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、原則として、

＊ 段差の解消

＊ 視覚障害者誘導用ブロックの整備

＊ 障害者対応型便所

等のバリアフリー化を実施します。

● 車両等（資料：国土交通省）

	車両等の総数	バリアフリー化される車両等の数
鉄軌道車両	約52,000	約26,000（約50％）
乗合バス車両	約60,000	平成27年までに、原則総車両数約6万台のすべてを低床化された車両に代替（うちノンステップバス） 約18,000（約30％）
タクシー車両	-	約18,000台の福祉タクシーを導入
旅客船	約1,000	約500（約50％）
航空機	約530	約340（約65％）

る人の利用しやすい車両の導入を促進するため、以下の支援策を講じている。

交通ターミナルにおけるエレベーター、エスカレーター等の施設の整備に対する助成及び融資

平成10年度から、公営地下鉄等の駅における、エレベーター、エスカレーターの整備、JR、民間鉄道が行う鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備に対し、国と地方公共団体が協調して補助を実施しており、さらに、平成12年度から第3セクターが行う鉄道駅の総合的な改善のうち、バリアフリー施設の整備に対し、国と地方公共団体が協調して補助を実施している。

バスターミナルにおけるバリアフリー施

設の整備に対しては、国と地方公共団体が協調して補助を実施している。

障害のある人のための施設整備に対する低利融資制度として、鉄道駅、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おけるエレベーター、エスカレーター等の施設の整備に対する、日本政策投資銀行の融資制度が設けられており、また、地方公営企業の交通事業のうち、既存の公営地下鉄のバリアフリー化に係る事業に対する公営企業金融公庫の融資制度が設けられている。

鉄道駅に一定の要件の下で設置されるエレベーター、エスカレーターについて、平成10年度から法人税の特例措置、また、鉄道駅のバリアフリー化のための改良工事に

より取得した施設について、平成12年度から、不動産取得税、固定資産税、都市計画税の特例措置を講じており、15年度からICカードの乗車券の共通化・相互利用化に係る設備について、固定資産税の特例措置を講じている。

障害のある人にやさしい車両の整備についての助成及び融資

ノンステップバス、低床式路面電車（LRT）等の導入に対して、公共交通移動円滑化設備整備補助事業（平成12年度創設）等において補助を行っており、平成16年に標準仕様ノンステップバスの認定制度を創設し、補助を重点化して交付している。

障害のある人のための車両整備に対する低利融資制度として、リフト付バス、スロープ付バスの導入、低床式路面電車（LRT）、ノンステップバス等のバリアフリー化設備に対する日本政策投資銀行の融資制度が設けられているとともに、地方公営企業の交通事業のうち、リフト付き又は超低床型車両の導入に係るバス事業及び路面電車事業に対する公営企業金融公庫の融資制度が設けられている。

また、低床式路面電車（LRT）に対する固定資産税の特例措置が講じられている。

平成13年度には、リフト付バス・タクシー、ノンステップバスに加え、スロープ付タクシー及び低床式路面電車（LRT）に対する法人税等の特例措置が講じられた。

離島航路におけるバリアフリー化建造費補助及び共有建造における国内旅客船のバリアフリー化の推進

平成16年度から、離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図るため、国庫補助

対象航路に就航する船舶の代替建造又は改造工事に当たって、バリアフリー化に係る工事費に対する一部補助を実施している。

平成11年度から平成13年度の間、運輸施設整備事業団とバリアフリー対応の船舶（車いす対応トイレ、エレベーター等障害のある人等の利便性及び安全性の向上に資する設備を有する船舶）を共有建造する者の船舶使用料の軽減を図るための財政措置が同事業団に対して講じられた。また、平成14年度以降は、バリアフリーの高度化・多様化に資する船舶を共有建造する場合に、同事業団（平成15年10月からは「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構」）の分担割合の上限を引き上げる措置が講じられており、さらに平成18年度からは、事業金利の引き下げを行うこととしている。

（２）歩行空間等のバリアフリー化

ア 福祉のまちづくりの推進

障害のある人が自立して生活し、積極的に社会参加していく上で、まち全体を障害のある人にとって利用しやすいものへと変えていくことの重要性が、近年、広く認識されるようになってきている。このため、幅の広い歩道の整備や建築物の出入口の段差の解消、鉄道駅舎のエレベーターの設置、音響信号機等の整備等による障害のある人の円滑な移動の確保、公園整備等による憩いと交流の場の確保等、福祉の観点も踏まえた総合的なまちづくりが各地で進められている。

国土交通省においては、障害のある人等に配慮した活動空間の形成を図り、障害のある人等が積極的に社会参加できるようにするために、快適かつ安全な移動を確保するための動く通路、エレベーター等の施設の整備や障害のある人等の利用に配慮した

視覚障害者用誘導案内用設備

「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」(平成13年8月)において引き続き検討課題とされていた視覚に障害のある人の移動支援設備について、平成14年12月に同ガイドラインの追補版が策定され、視覚障害者誘導用ブロックと音案内についてのガイドラインが示された。

(1) 視覚障害者誘導用ブロック



線状ブロック

歩く方向を示すもの。駅構内など誘導を目的とした所に設置される。



点状ブロック

このラインを超えると危険であるなどの注意を示すもの。階段の上り口・下り口、線状ブロックの分岐・屈曲・停止位置などに設置される。



ホーム縁端警告ブロック

ホーム縁端の警告を示すもの。点状ブロックと1本の線状突起で構成され、線状突起のある方がホーム内側になるように設置される。

(2) 音案内(標準的なもの)

改札:「ピン・ポーン」又はこれに類似した音響案内

エスカレーター:「(行き先)(上下方向)エスカレーターです」などの音声案内

トイレ:「向かって右が男子トイレ、左が女子トイレ」などの音声案内

ホームからの階段:鳥の鳴き声を模した音響案内

地下鉄の地上出口:「ピン・ポーン」又はこれに類似した音響案内



改 札



エスカレーターの音響装置(埋込型)

■ 図表1-69 車両等のバリアフリー化の状況

		車両等の総数	平成17年度末移動等円滑化基準に適合している車両
鉄軌道車両		51,595	16,586 (32.1%)
バス	低床バス	57,739	16,237 (28.1%)
	うちノンステップバス		8,639 (15.0%)
旅客船		1,131	90 (8.0%)
航空機		483	227 (47.0%)

注：「移動円滑化基準に適合している車両等」は、各車両等に関する移動円滑化基準への適合をもって算定。

資料：国土交通省

■ 図表1-70 鉄道駅のエレベーター・エスカレーター整備状況（平成17年度）

		JR 旅客会社	大手民鉄	東京地下鉄・公営地下鉄	合計
総駅数		4,570	1,679	595	6,844
1日当たりの平均利用者が5000人以上、かつ高低差5m以上の駅数		721	747	568	2,036
エレベーター（Ev）を設置している駅数	全体	597	540	505	1,642
	うち5000人以上かつ5m以上駅数	452	473	480	1,405
	5000人以上かつ5m以上駅に対する割合（%）	62.7%	63.3%	84.5%	69.0%
エスカレーター（Es）を設置している駅数	全体	514	513	545	1,572
	うち5000人以上かつ5m以上駅数	441	469	519	1,429
	5000人以上かつ5m以上駅に対する割合（%）	61.2%	62.8%	91.4%	70.2%

注1：新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み全体で1駅として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合には、別駅として計上している。

注2：2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

資料：国土交通省

建築物、障害のある人等が安心して通行できる幅の広い歩道、昇降装置付きの立体横断施設の整備等を行う「バリアフリー環境整備促進事業」（平成18年度に「人にやさしいまちづくり事業」を拡充して創設）を

実施している。

市町村による福祉のまちづくりへの取組を支援するため、以下のような施策を実施している。

LRT (Light Rail Transit) システム

LRT システムとは、従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させたもので、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力等を持った、人や環境に優しい都市公共交通システムです。

低床で車内に段差のないLRV（低床式車両）の導入や電停へのスロープ整備等の段差解消の取組によりバリアフリー化を図り、高齢者や障害者も安心して利用できるようになります。

路面電車車両と LRV の違い

通常車両



段差があるためステップが必要

低床式車両 (LRV)



ホームから段差なしで直接乗降可能

床の高さが 780mm 330mm



段差のある場合



段差のない場合

公共交通機関の旅客施設を中心としたまちのバリアフリー化の推進

障害のある人が介助なしに外出し、公共交通機関を利用できるようにするためには、歩行者交通、自動車交通、公共交通が連携し、一連の円滑な交通手段を確保する

ことが必要である。このため、駅等の交通結節点において道路・街路事業等により駅前広場やペDESTリアンデッキ、自由通路等を整備するとともに、エレベーター、エスカレーター等の歩行支援施設の整備や沿道の建築物との直接接続を行っている。

平成8年度より駅内外歩行者快適化作戦を展開し、駅内外を通じて連続性の高い快適な歩行空間確保のための施設を、関係者の連携の下に推進している。さらに、路面電車の新設・延伸の支援を目的として、道路・街路事業により路面電車が走行する路面等の整備を推進するとともに、駅周辺における歩行空間の整備を推進している。

「バリアフリー新法」においては、市町村は、移動等の円滑化を図ることが必要な一定の地区を重点整備地区とし、移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本構想を作成することができることとしている。この基本構想の対象となる範囲は、「交通バリアフリー法」では、大きな鉄道駅など「特定旅客施設（主として、1日当たりの利用客数が5,000人以上の大規模な旅客施設）」と呼ばれる大規模な旅客施設の周辺のみ限定されていたが、「バリアフリー新法」では、1日当たりの利用客数が5,000人に満たない場合や、そもそも旅客施設が存在しない市町村であっても、基本構想を策定することができるようになっている。

農山漁村における生活環境の整備

農林水産省においては、障害のある人に配慮した生活環境の整備を図るため、農村振興総合整備事業及び水産基盤整備事業等を実施している。

これらの事業を活用して、農山漁村地域においては、広幅員の歩道整備、福祉施設の用地整備、生きがい農園の整備及び農業施設のバリアフリー化の整備等が行われている。

普及啓発活動の推進

最近における地方公共団体の動きとしては、総合的なまちづくりを効果的に進める

ために、福祉のまちづくりに関する条例の制定など制度面の整備が行われるとともに、事業面においても、共生のまちづくり推進の活用により、ユニバーサルデザインによるまちづくり（すべての人にやさしいまちづくり）が行われている。

共生のまちづくり推進事業では、地方公共団体が行う高齢者、障害のある人、児童等すべての人が自立して生きいきと生活し、人と人との交流が深まる共生型の地域社会の実現に向けた取組を支援するため、ハード・ソフト両面から必要な地方財政措置を講じている。ソフト事業として、ユニバーサルデザインによるまちづくりやNPO等の活動の活性化を推進する地方公共団体の取組に要する経費に対して、普通交付税措置を行うとともに、ハード事業として、ユニバーサルデザインによるまちづくり、地域の少子高齢化社会を支える保健福祉施設整備、共生社会を支える市民活動支援のための施設整備等に対して、地域活性化事業債等により財政措置を講じている。平成18年度は161事業（事業費192億円）、うち「ユニバーサルデザインによるまちづくり」は121事業（事業費128億円）が実施された。

また、国民一人ひとりが、高齢者や障害のある人の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」社会を実現するため、国土交通省では平成18年度において、小中学校の総合学習の時間等とも連携しながら94箇所交通バリアフリー教室を開催した。また、人的対応の組織化・活性化を促進するため、NPO等の取組と連携を図りつつ、全国6箇所の駅やその周辺地区において、高齢者や障害のある人の介助等を行うバリアフリーボランティアモデル事業を実施した。

イ 都市計画等による取組

都市計画における総合的な福祉のまちづくりに関する取組としては、適切な土地利用や公共施設の配置を行うとともに、障害のある人に配慮した道路、公園等の都市施設の整備、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的な都市整備を着実に進めていることが挙げられる。

中心市街地等における面的な都市整備に当たっては、社会福祉施設の適正かつ計画的な立地を進めている。

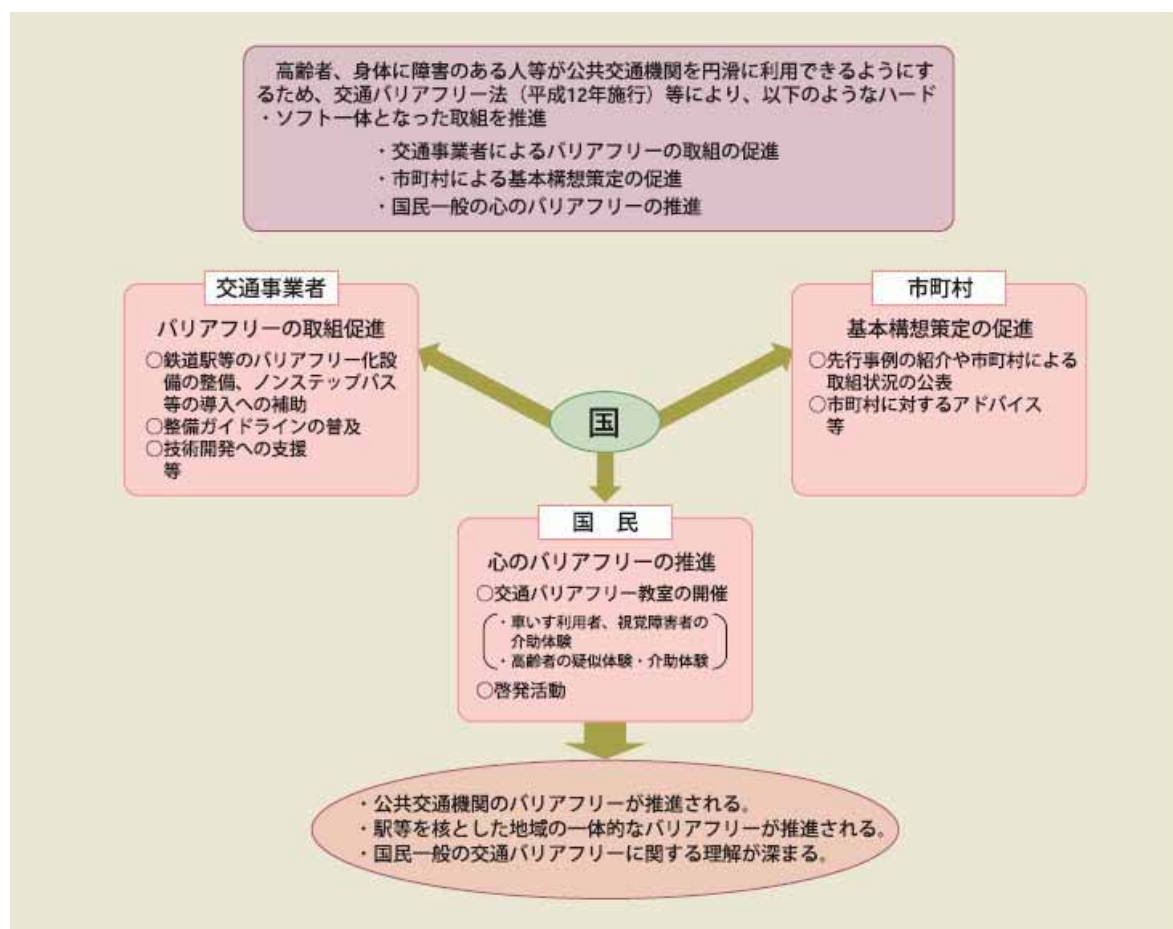
市町村が具体的な都市計画の方針として策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針(市町村マスタープラン)」の中に、まちづくりにおける障害のある人や高齢者等への配慮を積極的に位置付け、都市計画

に反映することもできる。

平成16年度より全国の都市の再生を効率的に推進する観点から、地域の創意工夫を生かした個性あふれるまちづくりを実施するため「まちづくり交付金」が創設された。本制度の活用により、全国各地において、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化に向けた取組が進められており、その一環として、バリアフリー化等を通じて、安心・快適に過ごせるまちづくりが多く各市町村で実施されている。

市街地再開発事業等においては、施設建築物に一定の社会福祉施設等を導入するものを「福祉空間形成型プロジェクト」と位置付け、通常の補助対象に加え、共用通行部分整備費、駐車場整備費等を補助対象と

■ 図表1-71 交通バリアフリーの推進



資料：国土交通省