

5. 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

① バリアフリー法に基づく公共交通機関のバリアフリー化の推進

公共交通機関のバリアフリー化については、2000年11月に施行された高齢者、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（平成12年法律第68号）に基づく取組が行われてきたが、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」という。）においても、公共交通事業者等に対して、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、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）（以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）への適合を義務付けている。また、既設の旅客施設・車両等についても公共交通移動等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している。なお、この公共交通移動等円滑化基準については2018年9月に航空機に乗降するためのタラップ等の基準を新たに規定する改正を行うとともに、2018年5月に改正したバリアフリー法により、2019年4月からは新たに貸切バス及び遊覧船等が公共交通移動等円滑化基準への適合義務の対象となることから、2019年3月にこれらの基準を規定するための改正を行った。

② 旅客施設に関するガイドラインの整備

公共交通機関の旅客施設のバリアフリー整備内容等を示した「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」（旅客施設編）を2018年7月に改訂版を公表し、整備のあり方を具体的に示すことで、利用者にとって望ましい旅客施設のバリアフリー化を推進している。

③ 車両等に関するガイドライン等の整備

公共交通機関の車両等のバリアフリー整備内容等を示した「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」（車両等編）を2018年7月に改訂版を公表し、整備のあり方を具体的に示すことで、利用者にとってより望ましい車両等のバリアフリー化を推進している。

また、2007年8月、「旅客船バリアフリーガイドライン」を策定し、障害のある人等を始めとした多様な利用者の多彩なニーズに応え、全ての利用者がより円滑に旅客船を利用できるようなバリアフリー化の指針として、その望ましい整備内容等を示している。

イ 施設整備及び車両整備に対する支援

① 鉄道駅等旅客ターミナルにおけるエレベーター等の施設の整備に対する助成及び融資

都市鉄道整備事業及び地域公共交通確保維持改善事業などにおいて、鉄軌道駅等のバリアフリー化に要する経費の一部補助を実施している。

また、地方公営企業の交通事業のうち、地下鉄事業のバリアフリー化を含む建設改良事業に対する財政融資及び地方公共団体金融機構の融資制度が設けられている。

② 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、リフト付きバス、福祉タクシー、低床式路面電車（LRV）等の導入に対して、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業などにおいて経費の一部補助を行っている。

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、地方公営企業の交通事業のうち、バス事業及び路面電車事業のバリアフリー化を含む建設改良事業に対する財政融資及び地方公共団体金融機構の融資制度が設けられている。また、ノンステップバス、リフト付きバス及びユニバーサルデザインタクシーに係る自動車重量税及び自動車取得税の特例措置が講じられているほか、低床式路面電車（LRV）に対する固定資産税の特例措置が講じられている。

③ 共有建造における国内旅客船のバリアフリー化の推進

バリアフリーの高度化・多様化に資する船舶（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）を建造する場合に、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構」の共有建造制度が活用されている。

なお、地方公営企業の交通事業のうち、船舶事業のバリアフリー化を含む建設改良事業に対する財政融資及び地方公共団体金融機構の融資制度が設けられている。

（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やホームドア等の転落防止設備の導入、音響式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、バリアフリー法に基づき、公共交通機関、建築物、道路等の一体的・連続的なバリアフリー化を推進している。

このほか、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。

① 公共交通機関の旅客施設等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デストリアンデッキ、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。

さらに、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建築物の整備等を行う「バリアフリー環境整備促進事業」を実施している。

TOPICS

主要鉄道駅・主要ターミナルにおけるバリアフリー化

東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京大会」という。）の関連駅においては、大会を契機として、バリアフリールートの複数化、エレベーターの大型化、ホームドアの設置等のバリアフリーの高度化を進めることとしており、例えば、新国立競技場の最寄り駅である千駄ヶ谷駅、信濃町駅、青山一丁目駅、外苑前駅において、東京大会までにエレベーターの増設又は大型化、ホームドアの整備等を行うなど、高次元のバリアフリーに向けた整備を実施している。2018年度においては、国際展示場駅（りんかい線）、青山一丁目駅（東京メトロ半蔵門線）、有楽町駅（J R京浜東北線）においてホームドアの整備が完了した。

また、新宿駅、東京駅等の大規模駅においては、エレベーターの増設により、移動経路を大幅に短縮することとしており、例えばJ R新宿駅においては、2020年までに、駅の改良にあわせてエレベーターの増設を行うことで、移動経路を大幅に短縮し、UDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー：身体障害者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人等、様々な人が利用できる構造を持ち、流し営業にも活用できるタクシー車両）の普及とあわせて、シームレスかつ最短経路での移動を実現することとしている。

新宿、渋谷、品川等の都内の主要ターミナル等においては、2020年の供用を目標として都市再開発プロジェクトを実施する中でバリアフリー化を推進することとしており、例えばJ R新宿駅では、2016年3月にとりまとめたバリアフリー等に関する「新宿ターミナル基本ルール」の理念に合わせ、東西自由通路の整備を実施している。

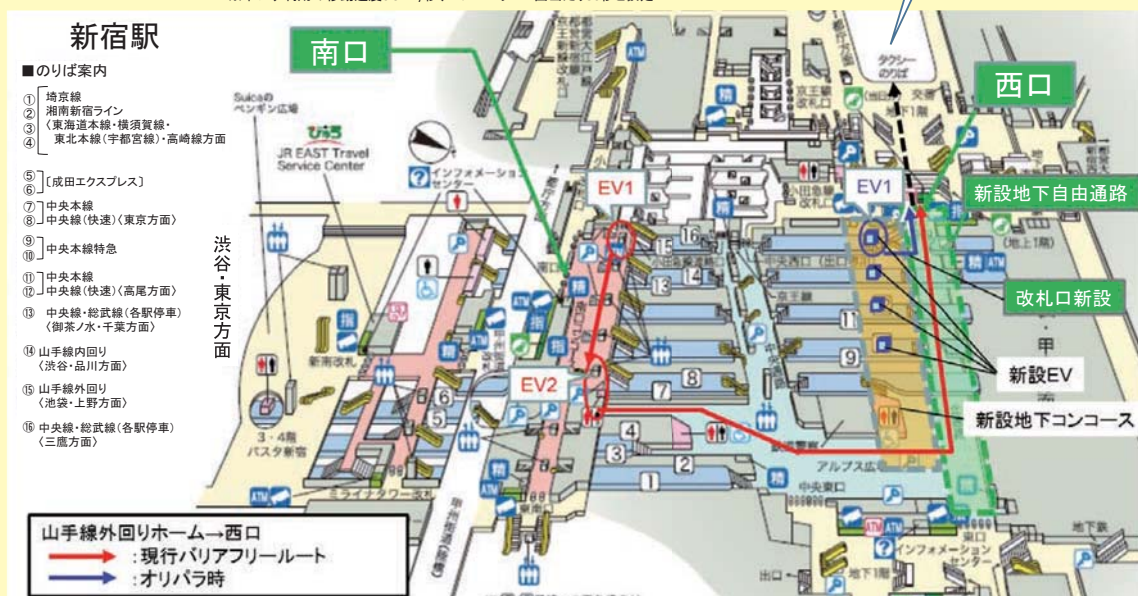
また、東京大会を契機として、全国の鉄道駅についても安全性・利便性を向上させる取組を実施しており、例えば、車椅子使用者の利用環境の改善に向けて、予約時の利便性の向上等の取組を進めるとともに、ハンドル形電動車椅子の鉄道車両等への乗車要件について、車椅子使用者の人的要件を撤廃、車椅子の構造要件を大幅に緩和し、2018年4月より運用を開始している。

大規模駅のバリアフリー化：JR新宿駅の改良例

	現状	オリパラ時
【例】 山手線ホーム→西口改札 (15番線)	エレベーター2基乗り継ぎ (南口コンコース経由) 移動時間※約6分半(約300m)	エレベーター移動1回 移動時間※約1分半(約50m)

※車いす利用の移動速度0.91m/秒、エレベーター1回当たり30秒と仮定

UDタクシー(2020年までに
都内の4台に1台導入)と
連携したシームレスな移動



駅ホームの安全性向上については、ホームドア整備の前倒しや駅員による誘導案内などハード・ソフト両面からの転落防止対策を推進している。このうちホームドアについては、1日当たりの乗降客数が10万人以上の駅において、車両の扉位置が一定など整備条件を満たしている場合には、原則として2020年度までに整備することとしており、2017年度末時点で1日あたりの乗降客数10万人以上の275駅のうち、105駅が整備を完了している。

ホームドアの整備にあわせて、ホームと車両の段差・隙間の最小化も推進している。2018年度より施設・車両の構造等を踏まえて車椅子での単独乗降と鉄道の安全確保を両立しうる段差・隙間の数値化についての検討を始め、その結果を踏まえ、東京大会開催に向けて、山手線内を中心に単独乗降可能駅を路線図上で分かりやすく示す等を行うことで、障害のある人により使いやすくする情報提供を併せて進めることとしている。

単独乗降の実現



段差・隙間の最小化の例

くし状ゴムの設置

ホーム全長にわたり、縁端部を嵩上げ



マップ化のイメージ（ロンドンの例）



Step-free access
from street to train
道路から車両まで段差なし

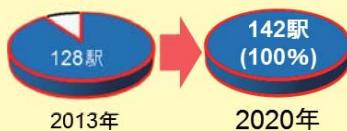


Step-free access
from street to platform
道路からホームまで段差なし

(出典：ロンドン地下鉄ホームページより
国土交通省作成)

〈東京都心部の鉄道駅のバリアフリー化状況〉 ※山手線内側のJR・地下鉄の142駅を集計

バリアフリールート整備駅数



バリアフリーの高度化

複数ルートのバリアフリー化



大型エレベーターの設置基数



ホームドア設置駅数



〈具体例〉

● 新国立競技場（オリンピックスタジアム）最寄駅の取組

- 千駄ヶ谷駅（JR）：エレベーターの大型化・増設、ホームドア整備
- 信濃町駅（JR）：エレベーター増設、ホームドア整備
- 青山一丁目駅（都営、メトロ）：エレベーター増設、ホームドア整備
- 外苑前駅（メトロ）：エレベーター増設、ホームドア整備

- このほか、日本武道館の最寄駅（九段下駅）などにおいて、エレベーターの増設やホームドアの整備を実施。



エレベーター



ホームドア

TOPICS

バス・タクシー・航空のバリアフリー化

都内の路線バスのノンステップバス比率については、2016年度末で91.9%であったところ、2017年度末で92.7%となっており、引き続き導入を促進することとしている。空港アクセスバスについては、新宿と羽田を結ぶ路線において、リフト付バスの運行を開始するなど、バリアフリー化を拡充しており、更なるバリアフリー化の推進策や目標について検討をしている。また、都内のタクシーについては、2020年に4台に1台をUDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー：身体障害者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人等、様々な人が利用できる構造を持ち、流し営業にも活用できるタクシー車両）化することを目指し、支援を実施している。

なお、リフト付バス、UDタクシーについては、既存の導入支援策に加え、2017年10月から交付を開始した2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様ナンバープレートにおける寄付金を活用することとしている。

空港のバリアフリー化については、成田空港、羽田空港等において、2016年度に設定したエレベーターの増設やトイレの機能分散等の数値目標に基づき、取組の具体化を実施するとともに、タラップや搭乗橋を含め、ターミナルビルから航空機搭乗口まで、切れ目のない円滑な移動経路を確保するための取組を推進している。2018年度末時点で、成田空港、羽田空港国際線ターミナルにおいてトイレのフラッシュライト整備が完了しており、今後も各空港において数値目標達成に向け取組を推進していくこととしている。また、発達障害者向けに、成田空港でクールダウン設備を設置するなど、障害種別に応じた対応を推進している。

UDタクシー台数の割合(都内)



ノンステップバス



空港アクセスバス

リフト付きバス



エレベーター式リフト付きバス



各空港のバリアフリー化

主な取組	成田		羽田(国際)		羽田(国内)	
	目標	進捗状況	目標	進捗状況	目標	進捗状況
トイレのフラッシュライト整備	100%設置	完了 (146/146か所)	100%設置	完了 (57/57か所)	多機能トイレに100%設置	今後整備予定 T1(0/22か所) T2(0/29か所)
多機能トイレ又はトイレ機能の分散化	男女別複数設置 (主要動線上)	36%整備済 (4/11か所)	男女別複数設置 (主要動線上)	完了 (16/16か所)	男女別複数設置 (主要動線上)	今後整備予定 T1(0/2か所) T2対応済
その他取組	エレベーターの7台増設,3台改修	今後整備予定 増設:0/7台 改修:0/3台	エレベーターの17台増設	今後整備予定 0/17台	—	—
	固定橋エレベーターの18台新設	今後整備予定 新設:0/18台	ステップレス搭乗橋の11台増設	今後整備予定 0/11台	—	—

航空機への乗降設備の例

段差のない搭乗橋



パッセンジャーボーディングリフト



リフト付タラップ



スロープ式タラップ



成田空港におけるクールダウン設備



② 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、「農山漁村地域整備交付金」や「農山漁村振興交付金」等により農山漁村地域における広幅員歩道の整備や段差の解消等について支援している。

③ 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、ユニバーサルデザインによるまちづくり(全ての人にやさしいまちづくり)が行われている。

総務省では、地方公共団体が行う高齢者、障害のある人、児童等全ての人が自立していきいきと生活し、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特定非営利活動法人(NPO法人)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。

また、国民一人一人が、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、国土交通省では主に小・中学校生を対象としたバリアフリー教室を開催している。

バリアフリー教室

高齢者や障害のある人の自立と社会参加を促進するためには、高齢者や障害のある人等が公共交通機関などの施設を円滑に利用できるようにすることが必要であるが、バリアフリー施設の整備といったハード面の対応だけでなく、国民一人ひとりが高齢者や障害のある人等の移動制約者を見かけた際に進んで手を差し伸べる環境づくりといったソフト面の対応も重要である。

このため、多くの国民が高齢者や障害のある人等に対する基礎的知識を学び、車いす利用体験や視覚障害者擬似体験・介助体験等を行うことを通じて、バリアフリーについての理解を深めるとともに、ボランティアに関する意識を醸成し、誰もが高齢者や障害のある人等に対して自然に快くサポートできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指すことを目的として、全国各地で「バリアフリー教室」を開催している。

2017年度には、全国で257件の「バリアフリー教室」を開催し、約1万3千人の参加を得た。小中学生をはじめとした学生や、鉄道やバスといった公共交通関係事業に関わる現場職員等、様々な方にご参加いただいている。

体験終了後、参加した学生からは、「大変さや苦労を知ることができた」、「とても勉強になった。声をかけることはとても勇気がいると思うが、学んだことを生かし、素直な気持ちで障害のある方のお手伝いのできたらと思う」などの感想をいただくなど、本教室が高齢者・障害のある人等の移動制約者に対する理解とボランティアに関する意識啓発の一助となっている。

