

運輸政策研究所 研究報告会2001年冬（第10回）

2001年12月5日（水）

「交通バリアフリー法」と地域福祉交通整備のあり方 “Barrier-free Transport Act” and Improvement of Transport Facilities for Disabled

(財)運輸政策研究機構

調査室調査役

和平（わひら）好弘

報告内容

1. 調査研究の背景
2. 交通バリアフリー法と施設整備
3. 地域福祉交通とは
4. 現状と課題
5. まとめと展望

1 . 1 交通バリアフリー法の対象

- ・対象交通機関

- ・鉄軌道・乗合バス・旅客船・航空機

- ・対象施設

- 旅客施設(駅舎、ターミナル)

- ・段差の解消、誘導用ブロックの敷設 等
車両等

- ・鉄軌道、乗合バス、旅客船、航空機

- 一般交通用施設

- ・駅前広場、道路、通路 等

- 信号機等

- ・音響信号機、道路標識、表示 等

1 . 2 バリアフリー化の目標

旅客施設（駅舎、ターミナル）

- ・ 目標年：2010年まで
- ・ 対象の条件：1日平均 5,000人以上の利用
- ・ 目標：段差の解消（E V、スロープの設置）等
案内誘導施設の設置（誘導用ブロック）等
障害者等施設の設置（多機能トイレ）等

車両等の目標（2010年）

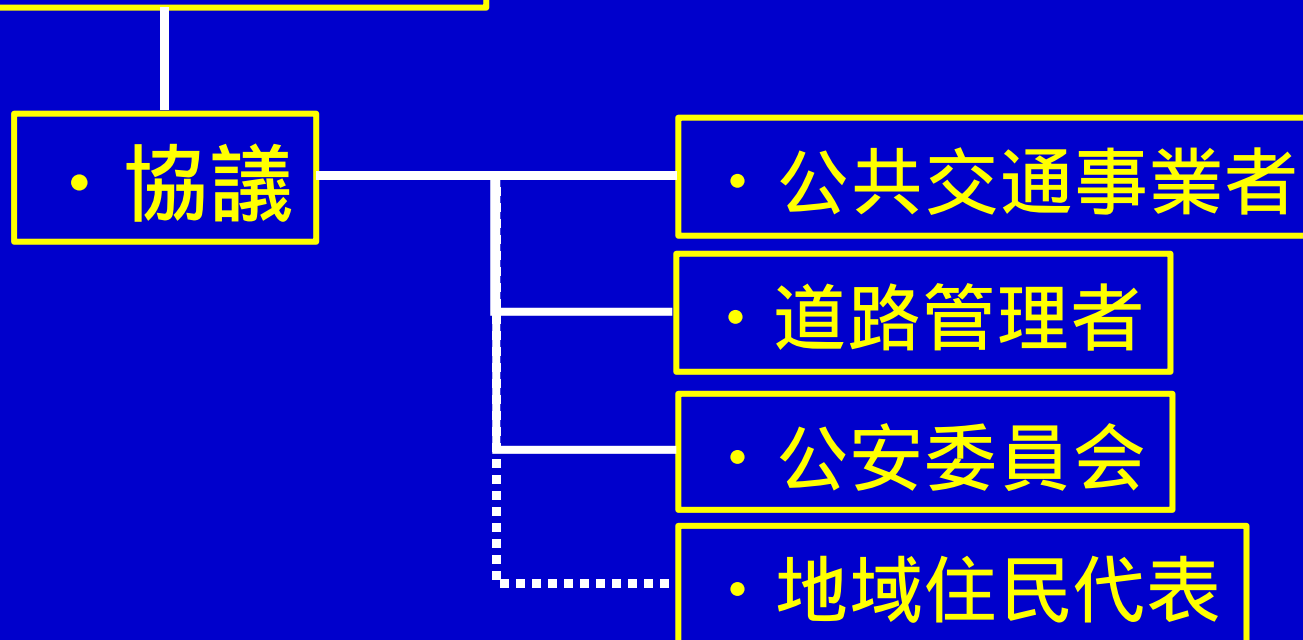
	現在の総数	目 標
・鉄軌道車両	51,000両	15,000両(30%)
・乗合バス	60,000台	ノンステップバス 12,000～15,000台 (20%～25%)
・旅客船	1,100隻	550隻(50%)
・航空機	420機	180機(40%)

1 . 3 市町村の役割

・ 旅客施設を中心とした重点整備地区の指定

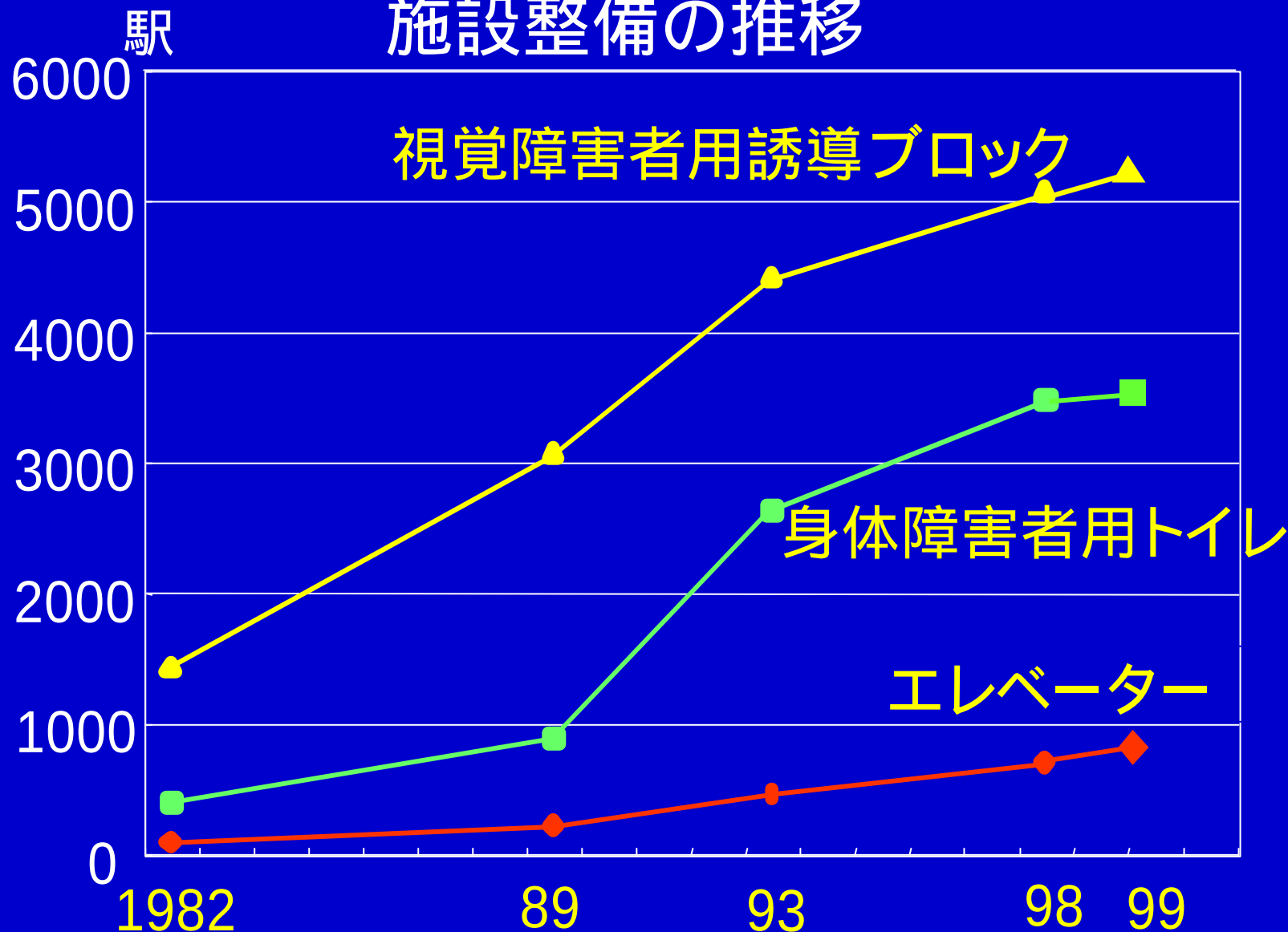
・ 基本構想の作成

・ 協議会の設置



2. 交通バリアフリー法と施設整備

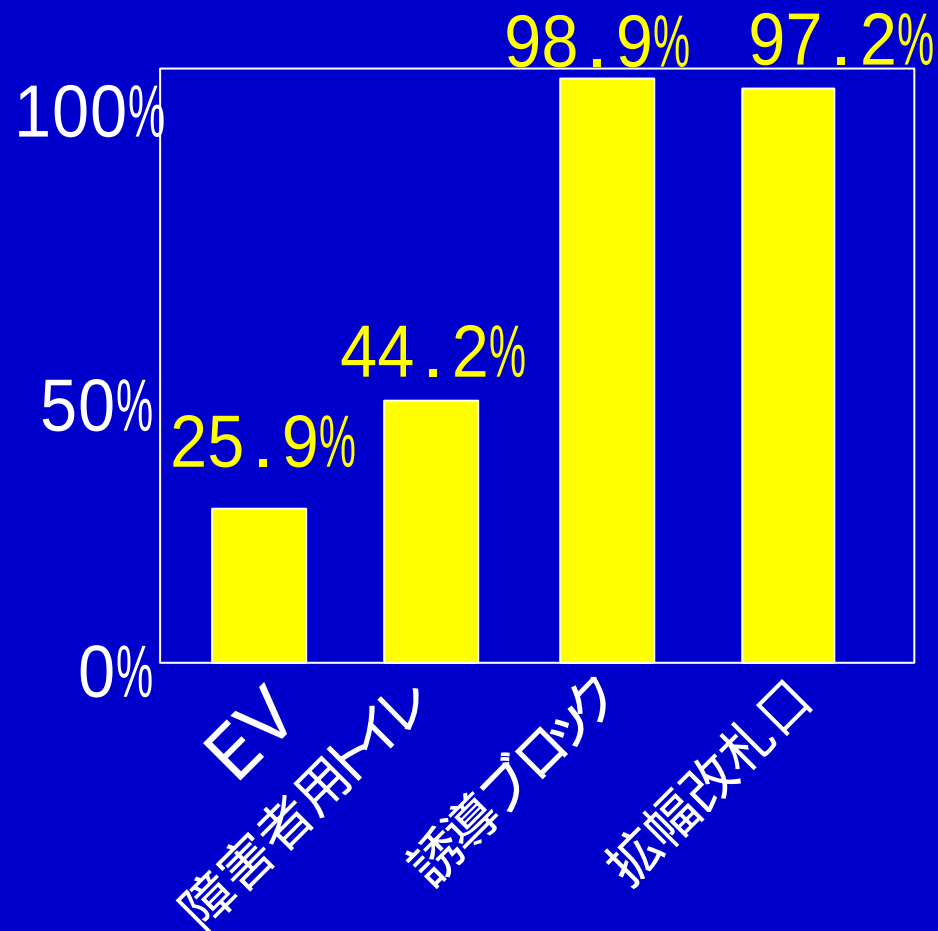
施設整備の推移



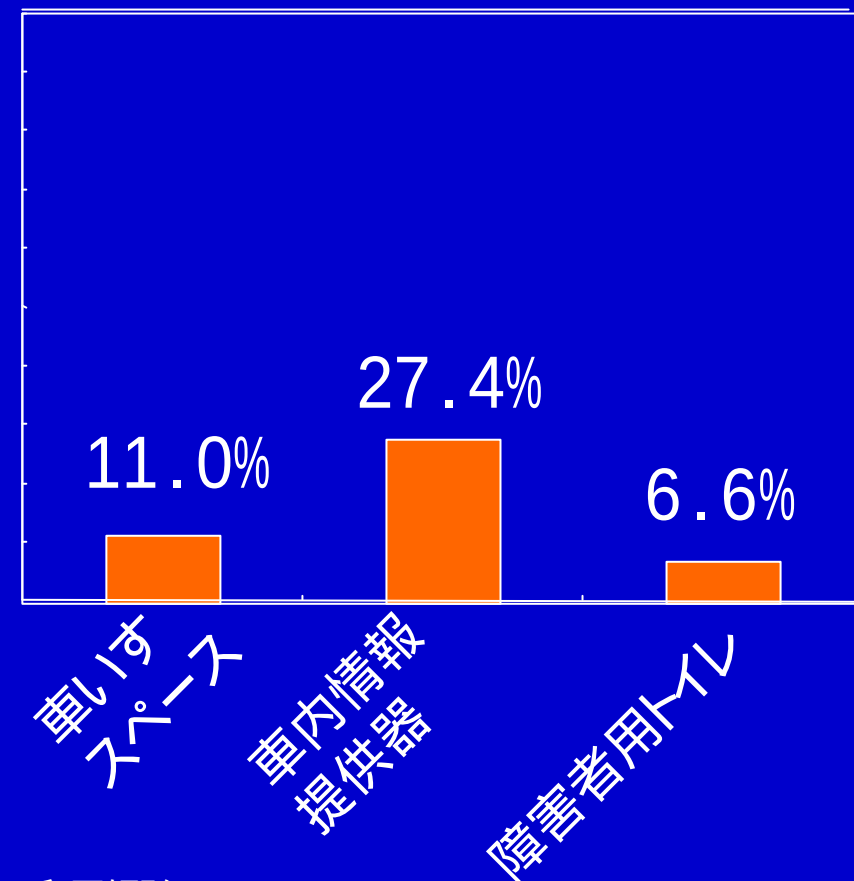
2.1 鉄道バリアフリー施設の達成状況

(99年3月末)

駅施設



鉄道車両

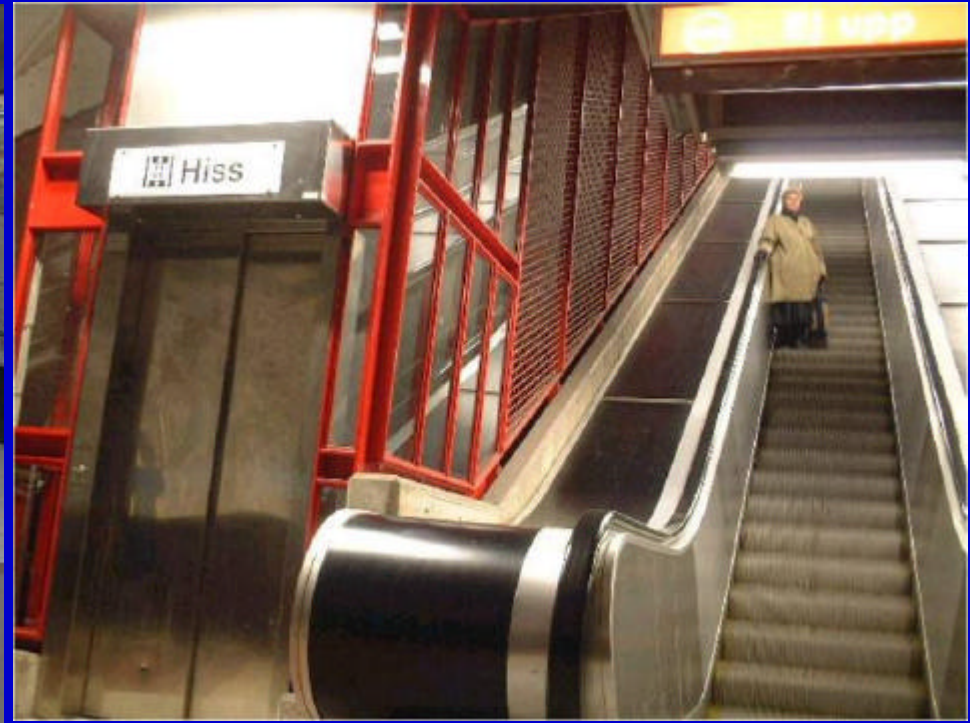


2.2 駅施設：バリアフリー化の工夫例

(1) . 内外のエレベーターの事例

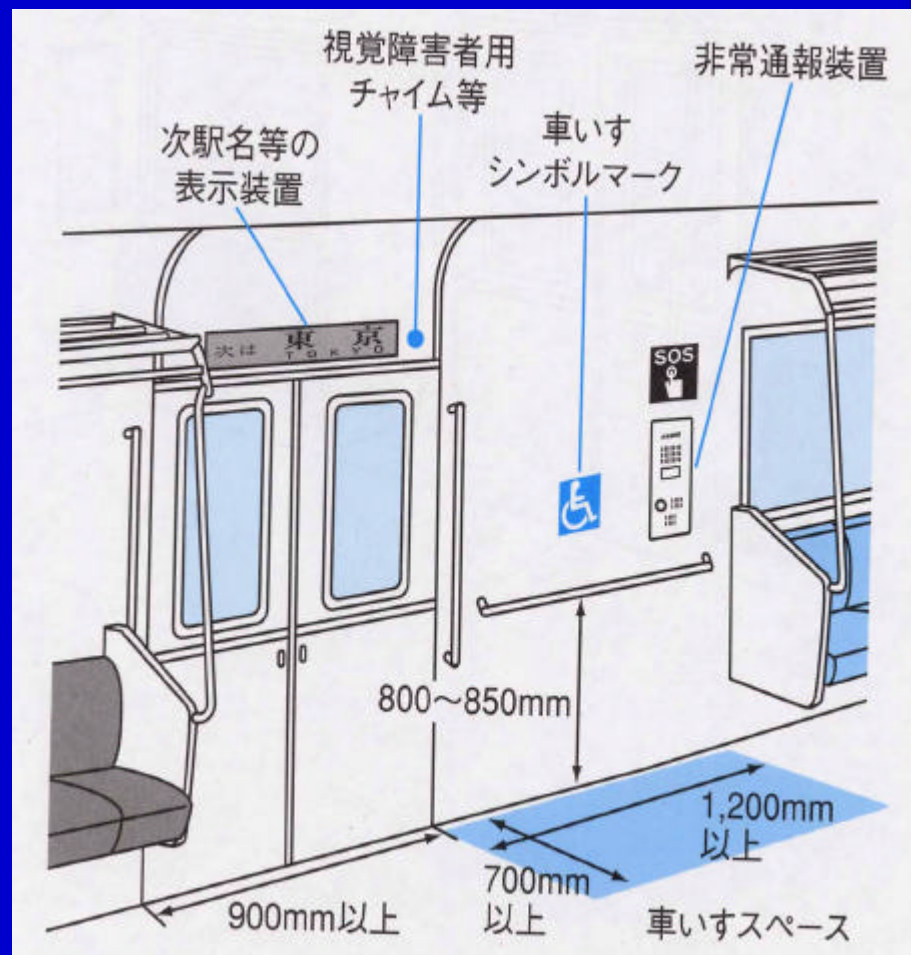


シースルー型エレベーター
(北陸新幹線 長野駅)



斜行エレベーター
(ストックホルム地下鉄)

2.2 鉄道車両施設の事例(通勤鉄道)



(1) 車いすスペース

(2) 障害者対応トイレ

2.3 すき間 段差解消の具体例

(2). LRTの事例



(自動スロープ)



(プラットフォームのマウンド)

ストラスブールのスーパートラム

2.4 シームレスな乗継ぎ施設工夫事例



(1) 鉄道とバス：ドイツの事例

2.4 シームレスな乗継ぎ施設工夫事例



(2) LRTとバス: ストラスブールの事例

2.4 シームレスな乗継ぎ施設工夫事例



(3) LRTとマイカー：
パーク＆ライド
ストラスブールの事例



(4) 鉄道とタクシー：
イエテボリの事例

2.4 シームレスな乗継ぎ施設工夫事例



(5) 鉄道と航空：スイスの事例

c 運輸政策研究機構 和平好弘@2001

3. 交通バリアフリー法の付帯決議（要旨）

1. 本法の適切な運用を図るため、交通事業者への指導、国民の理解を求む。
2. 本法に基づく移動円滑化基準等の策定に当り、高齢者・身障者等の意見を反映。
3. 鉄道駅でのバリアフリー化の重要性に鑑み、できるだけ多くの駅を改善する。
4. 計画的な施設整備が必要であり、5年を目途に本法を見直すこと。
5. 個別輸送、少数輸送の充実を図るため、いわゆるSTSの導入及びタクシーの活用に努めること。

3.1 内外の交通バリアフリー関係法

スウェーデン

1979年「公共交通機関の障害者用施設に関する法律」

1980年「社会サービス法」

イギリス

1985年「運輸法」

1995年「DDA (障害者差別禁止法)」

アメリカ

1990年「ADA (障害を持つアメリカ人法)」

日本

2000年「交通バリアフリー法」

3 . 2 地域福祉交通の領域



3 . 3 各国の対象者数

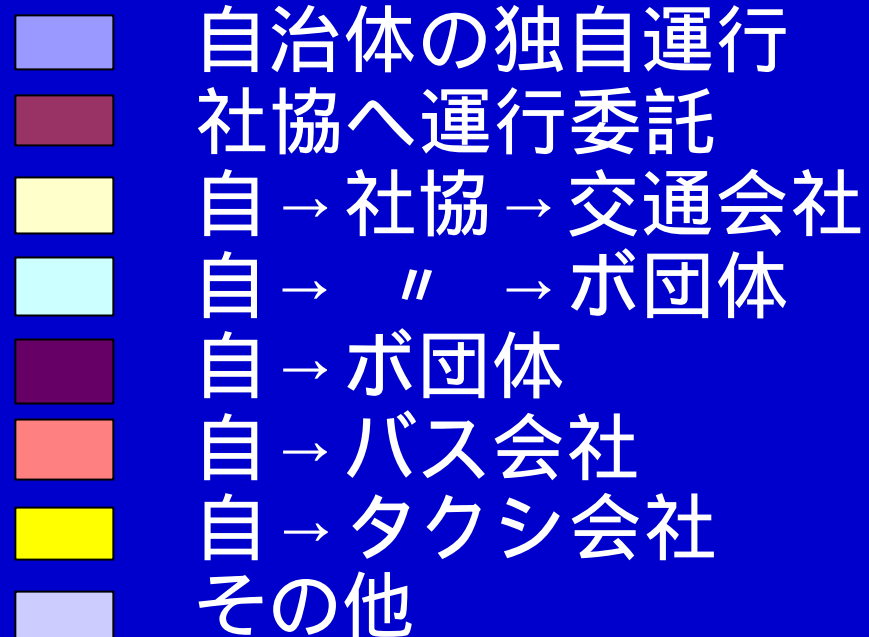
(千人)

項目 \ 国	日本	スウェーデン	イギリス	フランス	アメリカ
総人口	125,000	8,800	51,000	58,000	265,463
障害者総数	2,900	1,000	6,500	5,500	49,000
障害者率 (%)	2.3	11.3	12.7	9.4	18.7
高齢者数	20,500	1,500	9,200	8,000	36,947
高齢化率 (%)	16.3	17.4	18.1	14.3	13.9

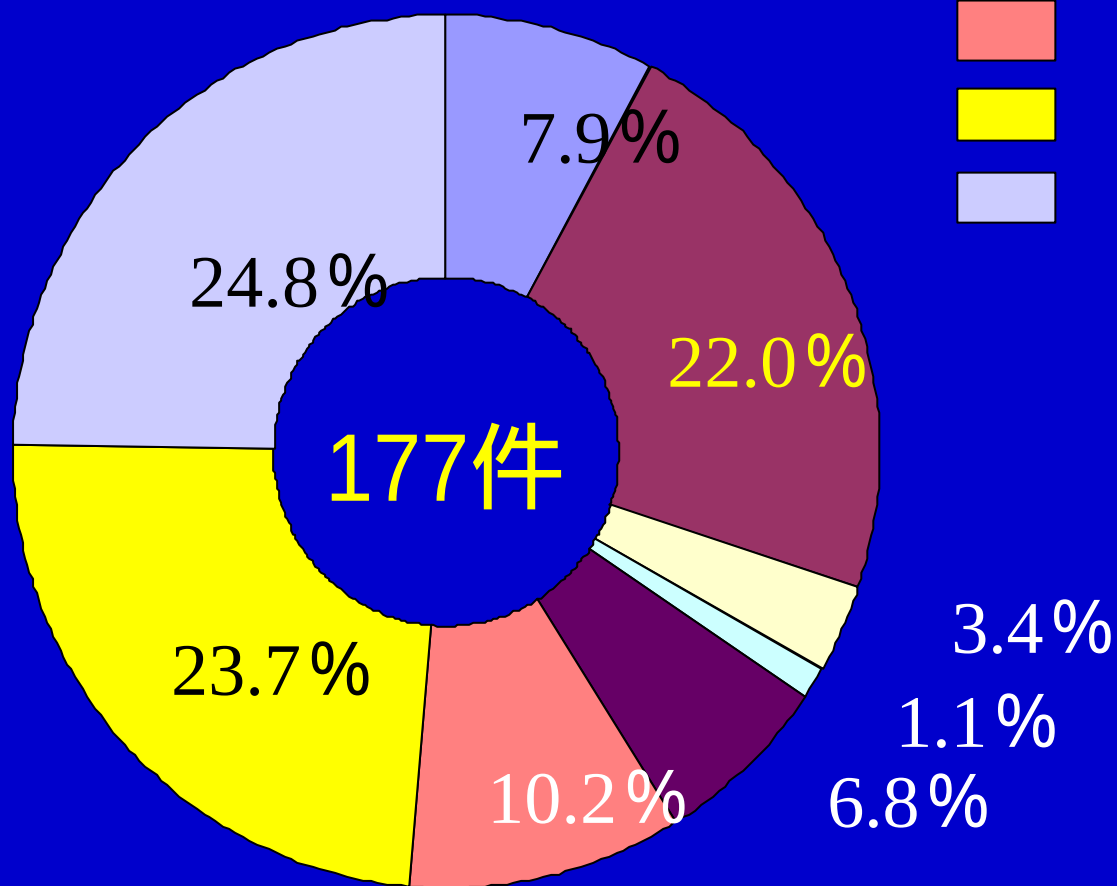
3 . 4 地域福祉交通とは

(対象者)	(車両)	(運行形態)	(日本)
車いす使用者	リフト付きミニバス	ドアツードア	移送サービス
軽度障害者 高齢者	サービスルートバス フレックルートバス	定時定路線 一部デマンド	コミュニティバス
障害者(非車いす)	一般タクシー	ドアツードア	一般タクシー
障害者(運転)	自家用車 (運転補助装置)	ドアツードア	

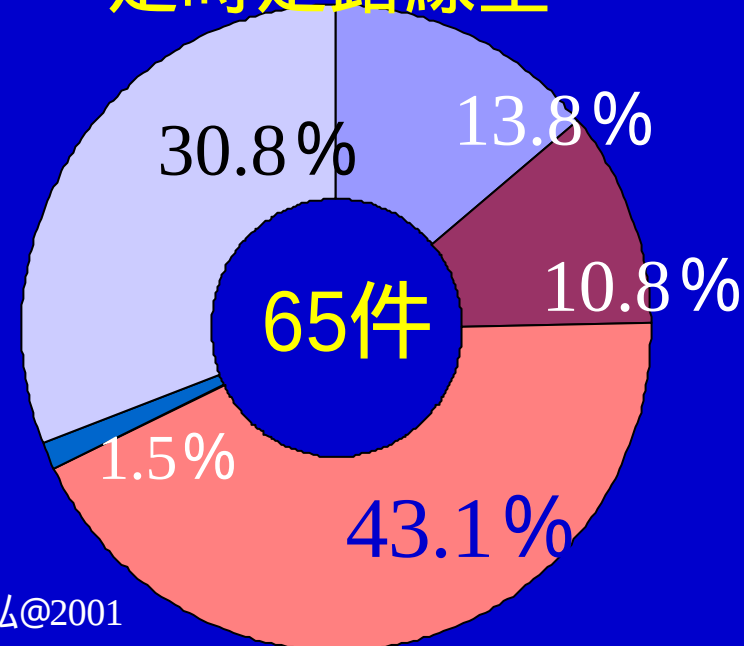
4 現状と課題 移送サービスの実態



ドアツードア型



定時定路線型



4 . 1 欧米の現状：S T S 導入普及国

イギリス	ロンドン	・ダイアル・ア・ライド ・ステーションリンク	1983年 1988年
スウェーデン	全国各地 ボロース	・STS ・サービスレート	1960年 1983年
ドイツ	ベルリン	・テレバス	1979年
アメリカ	ワシントン	・メトロアクセス	1994年
カナダ	トロント	・ホイールトランス	1975年

ロンドンのSTS：ダイアル・ア・ライド



ストックホルムのSTS車両ミニバス



ワシントンのパラトランジット・サービス 「メトロ・アクセス」



4 . 2 欧米の現状：運営主体と財源

S T S : (スウェーデン)

運営：全国286の自治体(コミューン)

財源：国が1/3を支援。残り2/3を県と市が負担

テレバス：(ドイツ)

運営：市の労働福祉局

財源：国(保険金)から18%、州から82%

トランスホイール：(カナダ)

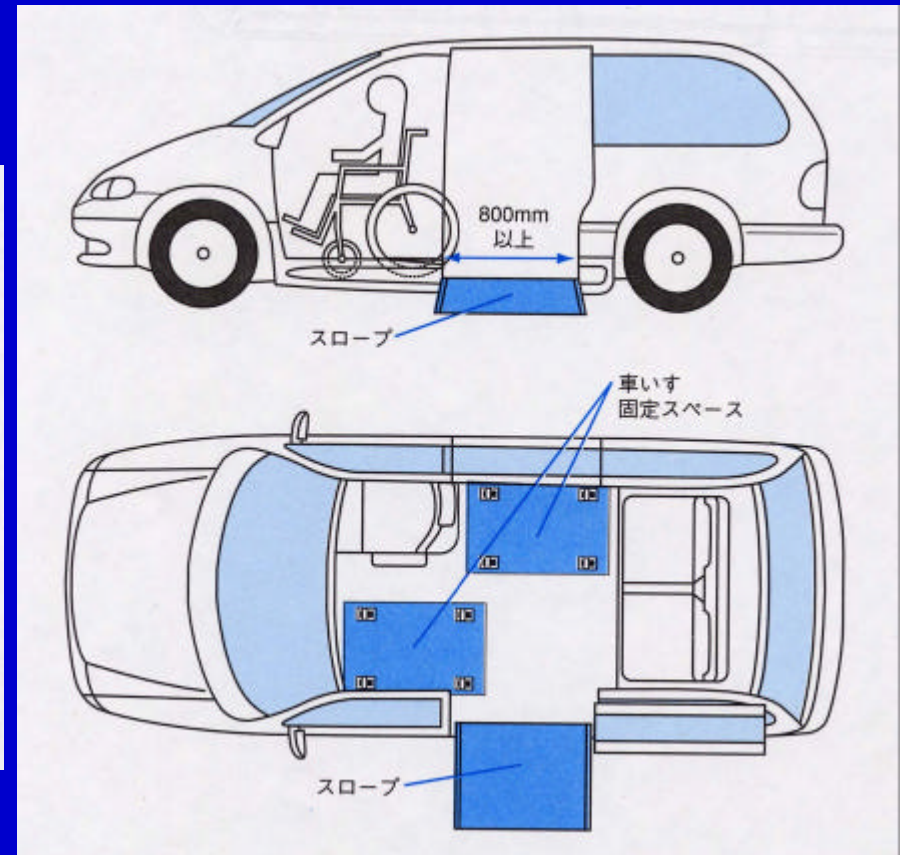
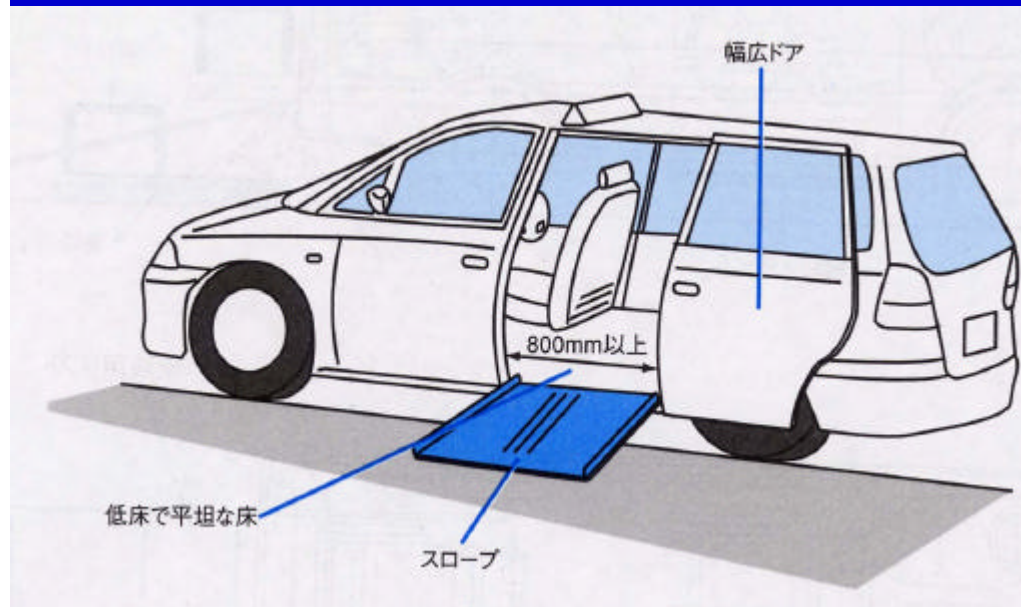
運営：トロント運輸委員会、州政府

財源：州政府50%、残り50%の内40%が市、10%運賃

4 . 3 地域福祉交通の整備課題

- 1 . 地域の利用者数・居住地の未把握
 - ・ 障害別、年齢別人口調査、将来需要予測
- 2 . 運営形態の検討が必要
 - ・ 民間（80条）か交通事業者への委託か
- 3 . 運行方式・利用料（負担者）の検討
 - ・ 利用者ニーズ・OD調査、CVM調査
- 4 . その他課題の検討
 - ・ 車両開発、統一法規、財源の検討
 - ・ クロスセクター・ベネフィット論の実証

モデルデザインのタクシー・モデル ユニバーサル・デザイン・タクシー(案)



5 . まとめと展望

- ・国によるグランドデザインの策定
(体制、システム、車両、財源、新法、他)
- ・地方自治体の体制強化
(担当部署、交通・福祉計画、支援制度、他)
- ・ボランティア、NPO法人への教育・支援
(地域福祉交通の運営、サービスと責任、他)

ご静聴ありがとうございました。