

アジア諸国等のバリアフリーに関する 情報収集と調査

報告書

平成24年3月

交通エコロジー・モビリティ財団

はじめに

わが国は急速な少子高齢化が進む一方で、障害者の自立と社会参加の重要性も高まり、公共交通機関の安全かつ円滑な移動を推進することが喫緊の課題となってきた。その流れの中、2000年に「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）」が施行された。その後、建築物・駐車場・路外駐車場・公園・道路等の整備を含んだ一体的に整備をすすめるため、ハートビル法と統合した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」が2006年に施行された。

2000年の交通バリアフリー法が施行されてから10年が経過した今、わが国の取り組みの現状を把握すると共に、近年めざましい経済的發展を遂げ、バリアフリー化が急激に進み、高齢化の進展が顕著な東アジア諸国における交通に関するバリアフリーの現状を把握することは、我が国の今後の交通バリアフリー推進のためには重要である。また、各国の交通バリアフリーに関する基礎データの構築、並びに各国とのネットワークを形成することはわが国のバリアフリーの発展に資するものである。

本事業では、韓国、台湾、香港を調査対象とし、交通に関するバリアフリーの動向、政策、先進技術開発等の状況をヒアリング調査、アンケート調査により把握した。また、調査結果のデータ構築と共に、各国の関係機関、関係団体とのネットワークの形成を図った。

今後、東アジア諸国とのネットワークを通じて、交通バリアフリーの発展のために、本事業結果が活用され、その一助となれば幸いである。

最後に、本事業調査にあたっては、快くヒアリング調査のための訪問を受け入れてくださった各国の各機関、団体の皆様、アンケートにご協力いただいた皆様に多大なご協力を頂いた。ここに深く感謝する次第である。

平成24年3月

交通エコロジー・モビリティ財団
会長 井山 嗣夫

目 次

． 概要編

第 1 章 調査の概要	1
1 - 1 調査の目的	1
1 - 2 調査の構成	2
1 - 3 調査の方法	3
1 - 4 調査の対象及び内容	3
第 2 章 韓国・台湾・香港の交通バリアフリーの現状	5
2 - 1 韓国	5
2 - 2 台湾	12
2 - 3 香港	19
第 3 章 市民の交通バリアフリーに対する意識	27
3 - 1 調査の概要	27
3 - 2 調査の結果	27
第 4 章 今後の展望	33

． 本編

第 1 章 韓国	35
1 - 1 基礎情報	35
(1) 国土と人口	35
(2) 移動制約者の状況	35
(3) 公共交通の概況	37
1 - 2 交通バリアフリーに関する法制度	39
(1) バリアフリー関連法制度の変遷	39
(2) 障害者、老人、妊産婦等の便宜増進保障に関する法律	40
(3) 交通弱者の移動便宜増進法	40
(4) 障害者差別禁止及び権利救済等に関する法律	44
(5) バリアフリー生活環境認証制度 (BF 認証制度)	45
1 - 3 行政の政策及び関係団体等の取り組み	47
(1) 韓国政府の取り組み	47
(2) ソウル市の取り組み	54
(3) 障害当事者団体等の活動及び連携	56

1 - 4	交通モード別のバリアフリー化対策.....	60
(1)	地下鉄（ソウル都市鉄道公社）.....	60
(2)	バス.....	70
(3)	福祉輸送.....	73
1 - 5	今後の課題.....	79
第 2 章	台湾.....	81
2 - 1	基礎情報.....	81
(1)	国土と人口.....	81
(2)	移動制約者の状況.....	81
(3)	公共交通の概況.....	82
2 - 2	交通バリアフリーに関する法制度.....	84
(1)	バリアフリー関連法制度の仕組み.....	84
(2)	アクセシビリティ法の変遷.....	84
(3)	建築法及び建築基準.....	85
(4)	道路基準及び交通施設法.....	86
(5)	公共交通機関の車両と施設に関する法律および低床バスの基準.....	87
2 - 3	行政の政策及び関係団体等の取り組み.....	89
(1)	台湾政府の取り組み.....	89
(2)	台北市の取り組み.....	93
(3)	障害当事者団体等の活動及び連携.....	96
2 - 4	交通モード別のバリアフリー化対策.....	98
(1)	地下鉄（台北メトロ）.....	98
(2)	台湾鉄道管理局（TRA）.....	110
(3)	台湾高速鉄道（HSR）.....	113
(4)	バス.....	115
(5)	福祉輸送.....	118
2 - 5	今後の課題.....	120
第 3 章	香港.....	121
3 - 1	基礎情報.....	121
(1)	国土と人口.....	121
(2)	移動制約者の状況.....	121
(3)	公共交通の概況.....	124
3 - 2	交通バリアフリーに関する法制度.....	126
(1)	バリアフリー関連法制度の変遷.....	126
(2)	障害者差別禁止法（DDO）.....	127
(3)	無障害運輸（Transport for All）政策.....	127

3 - 3	行政の政策及び関係団体等の取り組み.....	129
(1)	香港特別行政区政府の取り組み.....	129
(2)	平等機会委員会（EOC）.....	134
(3)	障害当事者団体等の活動及び連携.....	139
3 - 4	交通モード別のバリアフリー化対策.....	143
(1)	地下鉄（MTR）.....	143
(2)	バス（KMB）.....	153
(3)	UD 対応タクシー（ダイヤモンドキャブ）.....	157
(4)	福祉輸送.....	159
(5)	旅客船（スターフェリー）.....	161
3 - 5	今後の課題.....	164
第4章	市民の交通バリアフリーに対する意識.....	165
4 - 1	調査の概要.....	165
(1)	調査の背景・目的.....	165
(2)	調査の実施方法.....	165
(3)	調査内容.....	165
4 - 2	調査の結果.....	167
(1)	調査対象者の基本属性.....	167
1)	回答者の性別、年齢、職業.....	167
2)	外出状況（頻度、目的、利用交通機関）.....	168
3)	外出時の身体状況.....	170
4)	同居家族の状況.....	171
(2)	バリアフリーに対する意識.....	171
1)	日常生活におけるバリアの有無.....	171
2)	外出時の手助けの経験.....	172
3)	障害者に対する意識.....	175
4)	公共交通機関従事者の接遇対応.....	177
5)	困っている人を自然に手助けできる社会構築のための教育の場.....	178
6)	ボランティア活動の経験.....	179
7)	情報のバリアフリー.....	179
8)	施設等のバリアフリー整備に対する費用負担の考え方.....	180
(3)	意識調査結果の考察.....	180

．資料編

資料 1 ．アンケート調査票 資料 1

資料 1 - 1 アンケート調査票（日本語版）

資料 1 - 2 アンケート調査票（韓国語版）

資料 1 - 3 アンケート調査票（中国語版）

資料 2 ．日本の統計資料 資料 2

資料 2 - 1 日本及び東京都の高齢者数、障害者数

資料 2 - 2 日本の公共交通機関及び旅客施設等のバリアフリーの現状と整備目標

概要編

第 1 章 調査の概要

1-1 調査の目的

(1) 調査の背景

交通施設をだれもが利用しやすいものとしていくために、交通バリアフリー法が2000年に制定され、2006年には建築物・駐車場・路外駐車場・公園・道路等の整備を含む新たな法律として「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」が制定、施行された。交通バリアフリー法施行後10年余が経過した現在、わが国のハード、ソフトの取り組みの現状、水準を諸外国の移動円滑化の現状に照らして点検することが必要な時期である。

日本でもかねてから誰もが健康で文化的な最低限度の生活を営むための移動の権利が具体的にどの程度保障されるべきかの議論があるが、すでに香港、韓国においては「障害者差別禁止法」により、「障害者の移動権」及び移動できない場合の救済措置が定められている等、諸外国の取り組みを参考とすることは重要である。

諸外国における高齢者・障害者の移動円滑化については、これまでは欧米主要国における調査が主体であった。一方、近年、アジアで経済的な発展と高齢化の進展が顕著な国々においては、交通におけるバリアフリー化も急速に進んでおり、高齢者・障害者向けの情報・コミュニケーションを確保する施策、旅客施設や車両等における安全・安心を確保するための施策、NPO等ボランティアとの連携等の様々な取り組みが行われている。わが国の今後のバリアフリー化の方向性検討のためにも、アジア主要都市において高齢者・障害者の交通・移動支援に関してどのような取り組みがなされているのか、その現状を把握することは重要である。

(2) 調査の目的

本調査は、韓国、台湾、香港を対象とし、交通に関するバリアフリーの動向、政策、先進技術開発等の状況を把握することを目的とする。

近隣の東アジア諸国の中でもこの3カ国は、わが国の後を追うように高齢社会に移行しつつあるが、一方で公共交通機関のバリアフリー化が急速に進んでいる。こうした現状を把握し、交通バリアフリーに関する基礎データの構築並びに今後の近隣諸国とのネットワークを形成し、わが国のバリアフリーの発展に資するものとする。

1-2 調査の構成

本調査は、事例調査と意識調査で構成される。

(1) 事例調査 (第2章：韓国・台湾・香港の交通バリアフリーの現状)

既存の欧米主要国の先進事例の調査と同様に、公共交通機関のバリアフリー化の状況や課題、将来計画、バリアフリー化を促進する法制度、障害当事者団体等との連携、ソフト面での対応の実態について現地ヒアリングにより調査を行った。調査対象は東アジアの3カ国(韓国、台湾、香港)の行政機関(国及び市)、交通事業者、研究者、その他関連団体とした。

(2) バリアフリー意識調査 (第3章：市民の交通バリアフリーに対する意識)

東アジア圏(韓国、台湾)の一般市民の交通バリアフリーに関する意識調査をアンケートにより行った。ハード面のバリアフリー、障害者への理解度、公共交通機関従事者の接遇対応等について、市民の意識を調査した。

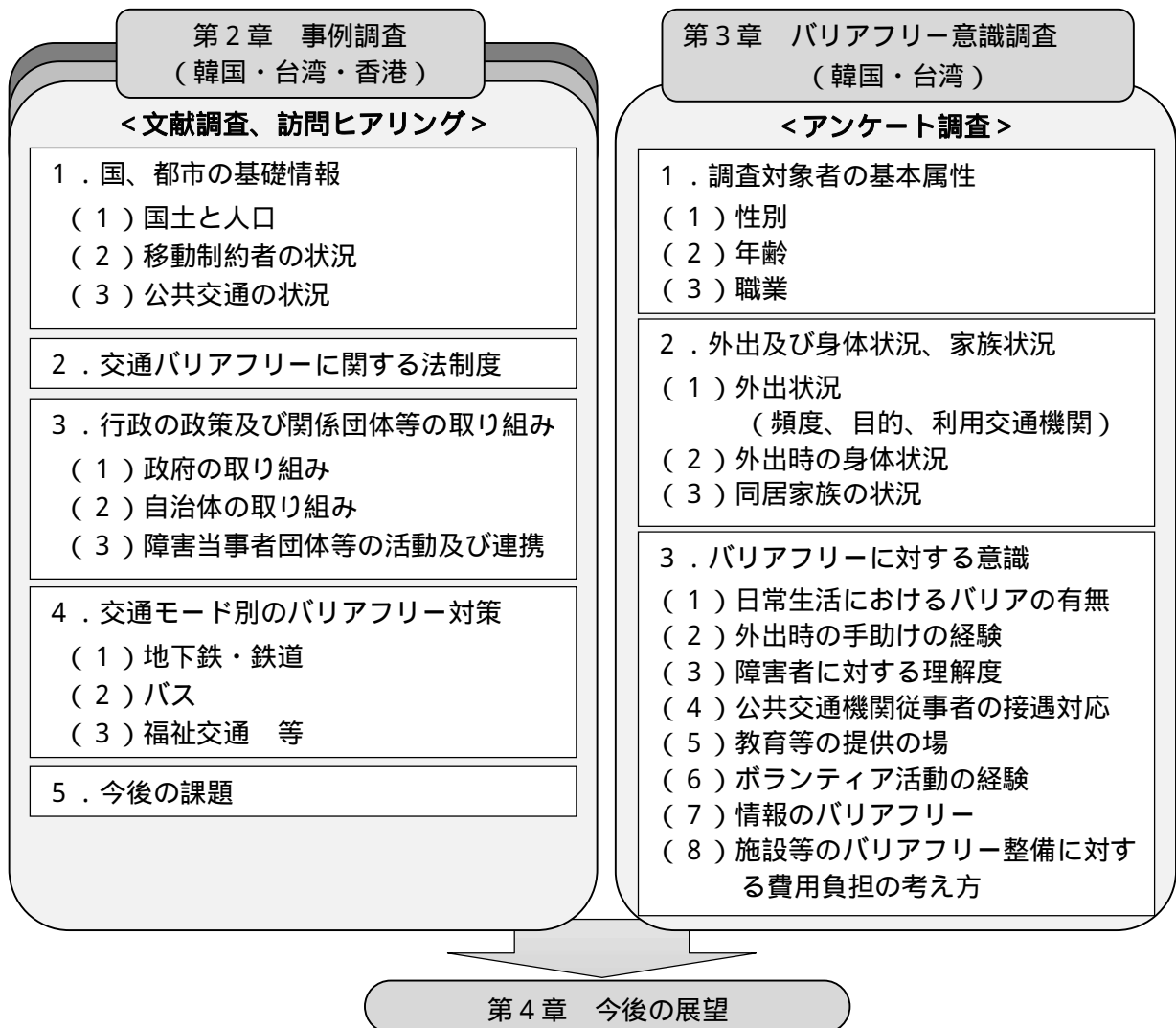


図1 調査の構成

1-3 調査の方法

(1) 事例調査(第2章:韓国・台湾・香港の交通バリアフリーの現状)

調査対象3カ国の公共交通機関のバリアフリー化の状況や課題、将来計画等について既存文献及び統計データを収集整理した。また、関係機関への現地ヒアリング、公共交通の実態調査により、交通分野におけるバリアフリー対策の詳細な実態を整理した。

(2) バリアフリー意識調査(第3章:市民の交通バリアフリーに対する意識)

研究者との連携が図れる可能性のある韓国、台湾については、人的ネットワークを活用し、交通バリアフリーに関する一般市民の意識調査をアンケート形式で実施した。なお、調査結果を国別に比較するため、わが国が過去に実施した類似調査を参考にし、調査項目等を作成した。

1-4 調査の対象及び内容

(1) 事例調査(第2章:韓国・台湾・香港の交通バリアフリーの現状)

韓国・台湾・香港の現地ヒアリングの調査対象は、行政機関(国及び市の交通部門)、交通事業者、研究者、その他関連団体等である。

国ごとの調査対象と調査項目を、表1~3に示す。

表1 韓国の調査対象

調査先	主な調査内容
韓国交通研究院(内閣府所管研究機関)	・バリアフリー政策及び現状に関する意見交換 ・交通弱者移動便宜増進計画 等
障害者開発院(保健福祉部所管研究機関)	・バリアフリー認証制度制定までの経緯 ・バリアフリー認証の実績 等
国家人権委員会 障害差別調査課	・調査・勧告の手順、事例 ・人権委員会の立場としての「移動権」等
ソウル市交通局 歩行自転車課	・障害者コールタクシーの利用資格者、運行体制 ・運転者教育(トレーニング)の内容 等
ソウル市保健福祉部 障害者福祉課	・ソウル市のバリアフリー認証制度(民間施設対象) ・ソウル市が提供する障害者福祉輸送サービス 等
ソウル都市鉄道公社(地下鉄)	・補助制度の活用による駅のバリアフリー化 ・ボランティア等による視覚障害者等の誘導 ・設備別のバリアフリー対策の特長 等
バリアフリー生活環境市民連帯(無障害連帯)	・法律制定におけるNGO・市民団体の関わり ・車いすリフトの墜落事故に端を発する抗議活動の展開 等
ハンボット財団	・韓国における福祉輸送サービス 等

表2 台湾の調査対象

調査先	主な調査内容
交通部運輸研究所	・ バリアフリー関連法制度の仕組み ・ 各種ガイドラインの策定 等
台湾鉄道管理局 (TRA)	・ 鉄道駅のバリアフリー化 ・ 高齢者・障害者の接遇・介助の状況 等
台北市交通局・社会局	・ 台北市のバリアフリー施策、現状
台北メトロ (地下鉄)	・ 地下鉄駅等のバリアフリー化 ・ 高齢者・障害者の接遇・介助の状況 等
台湾自力生活協會 各障害者団体交流会 注)	・ 行政や交通事業者への積極的な働きかけの活動内容 ・ STSに行政が関与し、交通システムとして機能している実態 等

注) 参加団体：自立生活協會、無障礙旅遊協會、樂扶協會、エデン財団

表3 香港の調査対象

調査先	主な調査内容
香港特別行政区政府 運輸省	・ 高齢者・障害者の移動支援に関する法律、施策 ・ 交通事業者への指導 等
香港特別行政区政府 厚生労働省	・ 障害者差別禁止法等の障害者の移動に関する施策 ・ 運輸省との連携 等
MTR (地下鉄)	・ 地下鉄のバリアフリー化の経緯 ・ 障害者団体との連携 ・ 設備別のバリアフリー対策の特長 等
KMB (Kowloon Motor Bus) (バス)	・ ローフロアバスの導入率、特長 ・ 運転者教育 等
ダイヤモンドキャブ (UD対応タクシー)	・ ユニバーサルデザイン対応タクシーサービスの概要 ・ 運行状況、サービス開始のきっかけ 等
香港リハビリテーション協會 (福祉交通)	・ 福祉輸送サービスの対象者、利用時間、運賃 ・ 運行状況 等
スターフェリー (旅客船)	・ 潮位の干満差に対応したタラップの導入 ・ 運輸省バリアフリー施設ワーキングへの参画 等
香港社会福祉協議会 (香港心身障害者連合協会)	・ 行政や交通事業者への積極的な働きかけの活動内容 ・ 改善された移動支援の実態 等
香港視覚障害者協會	・ 公共交通機関等における音響案内の検討経緯 ・ 行政や交通事業者への積極的な働きかけの活動内容 等
平等機会委員会 (EOC)	・ 平等機会委員会の取り組み ・ 障害者の移動権 等

(2) バリアフリー意識調査 (第3章：市民の交通バリアフリーに対する意識)

日本の既往調査(東京都「福祉のまちづくりに関する都民の意識」(平成16年度実施)、内閣府「バリアフリー化推進に関する国民意識調査」(平成17年度実施)、内閣府「障害者の社会参加促進等に関する国際比較調査」(平成18年度実施)、内閣府「障害を理由とする差別等に関する意識調査」(平成21年度実施)を参考に、交通バリアフリーに対する意識、高齢者、障害者に対する考え方等について調査項目を検討した。

第2章 韓国・台湾・香港の交通バリアフリーの現状

2-1 韓国

(1) 基礎情報

今後、人口の高齢化が進む（現在は約11%）

韓国の人口はおよそ4,941万人で、高齢化率は約11.0%である（2010年末）。移動制約者（障害者、高齢者、妊産婦等）は約1,200万人であり、総人口対比約24.5%を占めている（2009年末）。このうち、高齢者が約43.3%を占める。2030年には4人に1人が高齢者となると予想される。

公共交通は公的機関が運営

ソウル市の公共交通は、公的機関（ソウル市が出資する公社）が運営しており、輸送人員及び輸送分担率は増加傾向である。また、福祉輸送は、行政（ソウル市）の公的なサービスとして提供されている。

(2) 交通バリアフリーに関する法制度

交通弱者移動便宜増進法（2005）によりバリアフリー整備が促進

交通弱者移動便宜増進法（いわゆる「交通バリアフリー法」）に基づき、交通弱者移動便宜増進計画を中央政府、地方政府ともに5年ごとに策定するとともに、実態調査を毎年実施し、各交通機関のバリアフリーの整備実態と市民の満足度を調査している。バリアフリーの整備の進捗が日本と比べて早いと考えられる。（例えば、ソウル市地下鉄のホームドアの設置率は100%、ノンステップバス、福祉タクシーの導入も着実に増えている）

心身障害者福祉法（1981）：移動制約者の移動円滑以下についての最初の法律

障害者福祉法に名称変更（1989）：国・自治体に障害者便宜施設の対策を講じるように規定

障害者、老人、妊産婦などの便宜増進保障に関する法律（1997）

↓
：便宜増進の対象者が、高齢者と妊産婦等に拡大

交通弱者の移動便宜増進法（2005）

↓
：交通部分の便宜施設設置の対象（駅、車両、歩道等）と施設設置基準が大幅に拡大。旅客施設及び交通手段、道路のバリアフリー事業を体系的かつ義務的に推進できる基礎ができた

障害者差別禁止及び権利救済等に関する法律（2007）

↓
：バリアフリーを技術的なレベルから人権的なレベルに転換。罰則規定あり

バリアフリー生活環境認証制度の導入（2008）

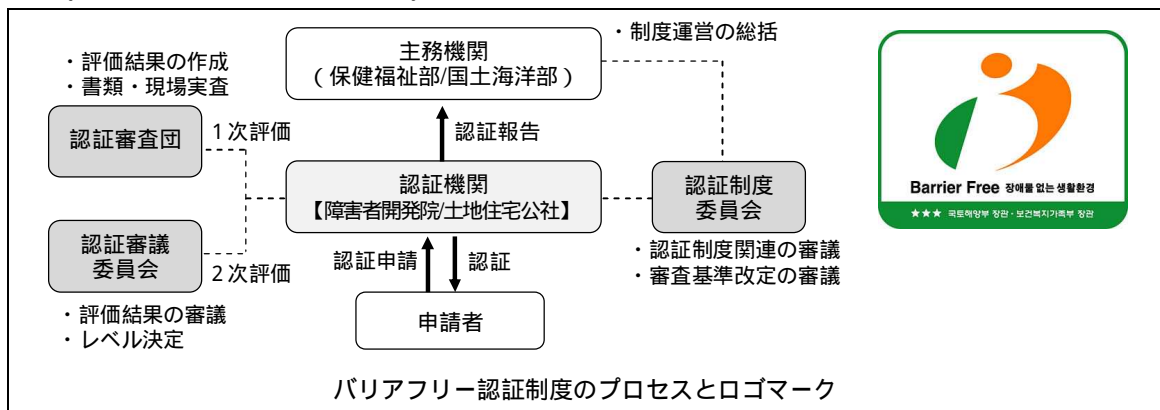
↓
：法律上はワンルートバリアフリー化に対し、認証制度では全ルートのバリアフリー化を求めている。

障害者差別禁止法（2007）により障害者の移動権保障

「障害者差別禁止及び権利救済に関する法律（障害者差別禁止法）」は「障害者差別禁止法」は、障害者の移動権を損害賠償請求まで可能な権利として保障する法律として2007年4月に制定され、2008年4月から施行されている。バリアフリーを技術的なレベルから人権的なレベルに転換したということでその意義が大きい。これは欧米豪など世界的流れとなっている。法律の立案には障害当事者団体やNGO市民団体が大きく関わった。また、国家人権委員会（障害差別調査課）が障害者のあらゆる差別に関する訴えについて権利救済活動をしている。

バリアフリー認証制度の導入（2008）

建築物は障害者開発院（健康福祉部所管）公共交通機関及び旅客施設は土地住宅公社（国土海洋部系の公的企業）がバリアフリーの審査・認証業務を行っている。



(3) 行政の政策及び関係団体等の取り組み

政府の取り組み

バリアフリーに関連する政府の部局は、国土海洋部（交通安全福祉課）保健福祉部である。本調査では、国の研究機関として国土海洋部と関係の深い韓国交通研究院（KOTI）と、保健福祉部管轄の韓国障害者開発院（Koddi）にヒアリングを行った。また、障害者差別禁止法に関連して、国家人権委員会にヒアリングを行った。

ヒアリング先	主な業務内容
韓国交通研究院（KOTI）	・国の交通専門の研究機関として、交通弱者移動便宜増進法の制定及び第1次、第2次交通弱者移動便宜増進計画の策定に関わっている。国土海洋部の交通安全福祉課が取り組んでいるバリアフリー全般の業務、ノンステップバスの導入等に関わっている。
韓国障害者開発院（Koddi）	・保健福祉部（厚生労働省）の管轄の研究機関として、障害者に関する政策研究等を行っている。 ・2008年以降、建築等施設のバリアフリー認証の審査実施機関となった。公共交通機関及び旅客施設は国土海洋部系の韓国土地住宅公社が担当。
国家人権委員会	・2001年人権委員会法により設立され、人権救済全般を担う。 ・2008年に障害者差別禁止法が施行され、人権救済の申請を受け、調

国家人権委員会	<p>査、勧告を行う。解決しない場合は法務省からの是正命令となる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2008 年から障害者の移動問題は福祉から権利の概念に変わった。韓国の行政機関として画期的であるが、英米豪など世界的流れでもある。 ・3つの専門諮問委員会（障害、精神障害、施設）に各5名（当事者含む）の委員がアドバイスしている。
---------	--

ソウル市の取り組み

ソウル市では移動制約者の安全な歩行空間の確保と移動円滑化を進めている「歩行自転車課」と、障害者の福祉サービスに取り組んでいる「障害者福祉課」にヒアリングを行った。

ヒアリング先	主な業務内容						
ソウル市交通局 歩行自転車課	<p>子供、老人、障害者、歩行者、自転車対策を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 障害者・高齢者、子ども等の移動制約者の安全な歩行空間の確保（便宜）と、自転車利用促進に取り組んでいる。 - 障害者コールタクシーは、心身障害者福祉法の施行後、肢体不自由者の施設利用のために運行が開始され、2008 年、管理が障害福祉課から歩行自転車課に移管された。ソウル市内の障害者約 40 万人のうち、重度障害者の 10 万人が障害者コールタクシーの利用資格がある。 						
ソウル市保健福祉部障害者福祉課	<ul style="list-style-type: none"> - ソウル市・バリアフリー認証制度（民間施設の認証が中心） - 視覚障害者等のヘルパーセンター、軽度障害者向けハッピーコールセンター等の福祉輸送を運営する。 <table border="1"> <tr> <td>障害者ヘルパーセンター</td> <td>140 台で視覚障害者 1～3 級、腎臓病患者 1～2 級対象（韓視連ソウル支部が担う）</td> </tr> <tr> <td>ハッピーコールセンター（軽度障害者向けタクシー）</td> <td>個人タクシードライバーの会員を募り、コールセンターを介して利用者紹介する（1,000 台以上の登録あり、ケアが良い、通常運賃）</td> </tr> <tr> <td>シャトルバス</td> <td>市内 16 の区で実施。25 台が稼働し、移動制約者、高齢者や妊産婦が無料で利用できる。</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> - 障害者ニーズ調査の実施（3年ごとにバリアフリーの実態調査を実施） 	障害者ヘルパーセンター	140 台で視覚障害者 1～3 級、腎臓病患者 1～2 級対象（韓視連ソウル支部が担う）	ハッピーコールセンター（軽度障害者向けタクシー）	個人タクシードライバーの会員を募り、コールセンターを介して利用者紹介する（1,000 台以上の登録あり、ケアが良い、通常運賃）	シャトルバス	市内 16 の区で実施。25 台が稼働し、移動制約者、高齢者や妊産婦が無料で利用できる。
障害者ヘルパーセンター	140 台で視覚障害者 1～3 級、腎臓病患者 1～2 級対象（韓視連ソウル支部が担う）						
ハッピーコールセンター（軽度障害者向けタクシー）	個人タクシードライバーの会員を募り、コールセンターを介して利用者紹介する（1,000 台以上の登録あり、ケアが良い、通常運賃）						
シャトルバス	市内 16 の区で実施。25 台が稼働し、移動制約者、高齢者や妊産婦が無料で利用できる。						

障害当事者団体等の活動及び連携

移動権保障に関する法律の制定において、障害当事者団体、市民団体等の役割は大きかった。「交通弱者の移動便宜増進法」、「障害者差別禁止法」の制定等、大きな節目の時に行政への働きかけ、政策提言等を積極的に行い、近年のバリアフリー化の促進に大きく関わっている。

（４）交通モード別のバリアフリー化対策

地下鉄

ボランティア等による移動制約者の誘導

視覚障害者誘導など移動制約者配慮の「ワンストップケアサービス」を 2008 年から

実施し、有人改札で申し出を受けて、職員やボランティア（学生、老人協会の派遣者）のいずれかが対応する。このサービスの利用実績は4.4人/日/駅（2011年1～6月）。職員やボランティア向けの障害者接遇に関するエチケット講習は年2回実施している。



駅のボランティア（学生や老人協会の派遣者）

補助制度の活用による鉄道駅のバリアフリー化（ソウル市の例）

エレベーターはほぼ全駅（96%）が設置済みで、駅の構造的に設置が困難駅においては車いすリフトを階段に設置している。エレベーター及び車いすリフトの設置に係る事業費は国（30%）、ソウル市（35%）、事業者（35%）の3者協調方式である。



エレベーターの地上部はシースルー



車いすの階段昇降機
（ハンドル形電動車いすにも対応）

【ホームドア】

スクリーンドア（ホームドア）はソウル市地下鉄の全駅で設置済みで、設置時にホームと車両との段差、隙間も調整した。

ホームドア設置が一気に進んだ理由：2004年頃、地下鉄駅構内の大気汚染問題（微細ほこり等）が話題となり、国の環境省及びソウル市の早期の対策が求められた。なお、設置にかかる事業費は、ソウル市からの補助金のほか、PFI（BTO方式）により広告利用権を民間会社に長期貸与することでその収益金からあてられた。



スクリーンドア（ホームドア）はソウル地下鉄の全駅に設置されている。

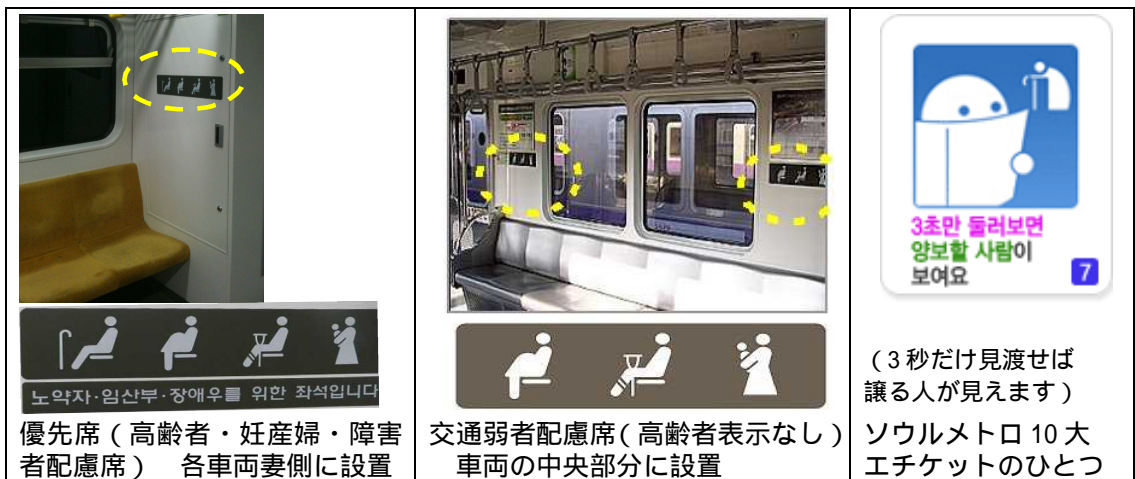


スクリーンドア床面のドア閉ランプ
この路線ではドア位置の警告ブロックの色を変え、号車と扉番号を表示している。



【車両】

ソウル都市鉄道公社では、車両妻側の優先席(1編成8両あたり24ヶ所)のほかに、妊産婦などを配慮し、各車両に交通弱者配慮席(高齢者の表示なし)を7席設置した。優先席には高齢者が主に座るため、障害者や妊産婦などが座りにくいため新たに導入した。



【情報提供】

外国語での案内が充実している。タッチパネル式の自動券売機は英語・日本語も対応可である。また、車内の音声アナウンス（韓国語・英語・中国語・日本語）、車内扉上部及びホームでの情報表示（韓国語・英語）で、次の駅名、ドアの開く側を知らせている。





バス

ノンステップバスの普及率は全国ベースで約 10.5%、首都圏都市に集中

2010 年末現在、韓国全体で約 3 万台のうち、約 10.5%（3,200 台）の普及率である。日本と同様に、事業者が車両購入時に一般車との差額に対して、政府と自治体が補助を行っている。首都圏の都市（ソウル市、インチョン市、京畿道）に普及が進んでいる。ソウル市では 2011 年現在、バス全体約 7,000 台のうち、約 26%の 1,849 台がノンステップバスで、今後 50%の普及率を目指している。



福祉輸送

福祉輸送は自治体別の基準台数を設定し、行政が提供している

障害者 1、2 級の登録者数 200 人に 1 台以上という基準で、各都市別の福祉タクシーの基準台数を設定し、導入している。現在、基準台数に対して、約 4 割～7 割の導入率である。利用資格は自治体によって異なるが、車いす使用者など重度障害者に限定している自治体が多い。ソウル市の場合、障害者コールタクシーを約 300 台運行している。利用料金は地下鉄運賃の 3 倍以内と設定している。このほか、視覚障害者向けのタクシー（障害者ヘルパーセンター）や軽度の障害者向けのタクシーなどを提供している。



（ 5 ） 今後の課題

韓国は今後急速な少子高齢化が進み、社会全般における対応が求められている。

地下鉄等鉄道においては、ここ数年でホームドアやエレベーターの設置などバリアフリー化が急速に進んだが、鉄道車両及び旅客施設全体ではバリアフリー認証の実績がまだ少ない。また、鉄道とバスの結節点におけるバリアフリー化も今後の課題である。ノンステップバスや福祉タクシーは自治体ごとに目標を設定し、着実に導入されつつあるが、日本と同様に地方部においてはバリアフリーの進捗が首都圏に比べて遅れている。また、ユニバーサルデザイン対応のタクシーの導入はまだ検討されていない。路線バスやタクシーの運転者の接遇対応はまだまだ不十分な状況であり、内部障害者など外見上わからない障害者への対応は今後の課題である。

2-2 台湾

(1) 基礎情報

台北市の高齢化率は11.5%で、今後少子高齢化が進み、2030年に4人に1人が高齢者

台湾の人口はおよそ2,312万人、台北市はおよそ262万人（2010年末）である。

台湾の高齢化率は約10.7%で、韓国と同様に今後少子高齢化が急速に進み、2030年には4人に1人が高齢者になると予測される。台北市の高齢化率は現在約11.5%である。

台湾全国の障害者人口は、およそ108万人で、総人口の約4.7%を占める。

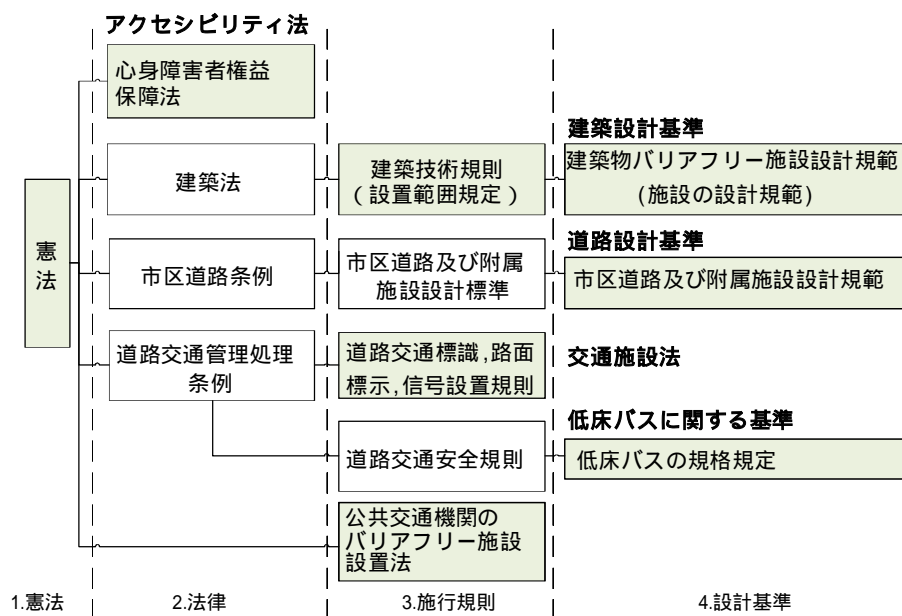
バイクの輸送分担率が27%と最も高い。公共交通（バス、メトロ）は約33%

台北市内の公共交通は、MRT（地下鉄と新交通システム）と路線バス、タクシーなどがある。地下鉄等は現在9つの路線に94駅。バスは300以上の路線、約4,000台が運行。一般タクシーが31,400台、敬老タクシーが約3,400台運行。福祉輸送は台北市が176台のリフト車両を保有し、台湾レンタカー会社とエデン財団に運行を委託している。

台北市における交通手段別輸送分担率をみると、バイクが27.1%と最も高い割合を占め、次にバス（18%）、メトロ（15.2%）などとなる。公共交通の分担率は37.6%である。

(2) 交通バリアフリーに関する法制度

台湾のバリアフリー関連法制度には、「心身障害者権益保障法」、「建築法の建築物バリアフリー施設設計規範」、「道路及び附属施設設計規範」、「道路施設法」、「公共交通機関のバリアフリー施設設置法（1999年、2008年改定）」などがある。



(3) 行政の政策及び関係団体等の取り組み

政府の取り組み

a. 台湾政府交通部、鉄道管理局

台湾政府交通部は、バリアフリーを進めるために2011年に「アクセシブルな輸送振興作業部会」を設置し、交通機関の改善に向けた取り組みを実施している。

また、交通部公路総局では高速公共輸送プロジェクト（2010年～2012年）を実施している。このプロジェクトの目的は、公共交通利用環境を改善し、公共交通の利用をより促進するとともに、移動制約者が移動しやすくすることである。また、低床バスの導入に対する補助金交付等を実施している。

台湾鉄道管理局（TRA）では2008年より「ユニバーサルデザイン研究会」で駅ビル及びサービス施設のリニューアル、車両のリニューアルについて検討している。

b. 台湾政府建築研究所

建築物に関するバリアフリーの推進は、1988年から着手していたが、効果が低かった。なお、2005年の法令では、バリアフリー施設に関する技術規定が詳細に定められていないこと、バリアフリー施設設計規定が統一されていないなどの問題点があった。建築研究所では、これらの問題点を踏まえ、2010年に法令の修正意見を提出した。現法律では、今後建築物を新築する際には全面的なバリアフリー化が必要であり、既存建築物については利用者の多い公共施設について優先的に改善することが定められている。

台北市の取り組み

a. 交通局公共交通部

バリアフリーに関するサービスの企画と実施に際して、台北市の他局（教育局、社会局など）、民間団体（バス事業者、小型福祉バス事業者、タクシー）との連携を図っている。台北市公共交通部が認識している現状の問題点と改善策を以下に示す。

	現状の問題点	今後の改善策
サービス	利用者の移動制約者に対する理解不十分	利用者への広報の強化
	運転者が接遇介助に不慣れ	接遇のマニュアルを構築
	一部運転者の移動制約者の理解不十分	運転者への教育を強化
歩道	一部の歩道が整備されていない 歩道と車道の接続部の段差がある	歩道・アーケードにバイクを駐車禁止とする
	視覚障害者が一人で交差点を渡ることができない	交差点に音声ガイド装置を設置
交通機関 (車両)	低床バスが少ない	路線バスに低床バス ^{注)} を導入
	移動制約者が利用できる交通機関の車両数が少ない	路線バスに低床バスの導入 福祉バスの導入
	移動制約者が利用できる交通機関の種類が限られる	タクシーを代替交通機関とする
情報	バスの到着時間が見込めない	バス運行情報システムを構築
	バス停留所の路線表示板の位置が高すぎる	バス停留所を分かりやすい表示板に更新
	視覚障害者はバスの行き先、番号を判別できない	車内・車外の音声放送システムを構築

注)台湾における低床バスとは、ノンステップバスを意味する。

台北市公共交通部がバリアフリー分野の4つの目的を実現する方法を以下に示す。

目的	実現方法（現状の対応）	
複数交通機関 モードの選択	低床バス （路線バス）	<ul style="list-style-type: none"> ・2008年から3年以内に路線ベースで50%以上、車両台数ベースで25%を導入目標とする。 ・2011年10月現在859台。
	大型福祉バス	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすを2台収容できる車両：6台。 ・予約制で障害者団体の行事等に利用されている。
	小型福祉バス （福祉タクシー）	<ul style="list-style-type: none"> ・2011年運行車両数176台、月4万回運行。 ・3日前から予約（重度障害者は5日前から可能）
	敬老タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・運行車両数：3,417台（既設2,947台） ・移動制約者が敬老タクシーを利用する時に、タクシー料金の一部を台北市が補助 ・支払いは悠遊卡（交通ICカード）
バリアフリー な移動環境	低床バスの路線点検 利用者の多いバス停での音声・音響案内	
情報提供	低床バスの運行状況、バスのリアルタイム運行情報の提供	
移動制約者へ の配慮	車いす使用者接遇マニュアルによる運転手の教育実施、安全運転強化 バス利用者へのマナーキャンペーン	

b. 社会局

高齢者及び心身障害者のバス及び地下鉄優待制度、高齢者及び心身障害者のタクシー優待制度（敬老タクシー）、中度、重度障害者送迎サービス、視覚障害者支援サービス、聴覚障害者のための手話通訳サービス、心身障害者の生活補助器具の補助、社会参加の支援などの施策を実施している。

障害当事者団体（車いす使用者等）の意見

台北市の公共交通手段別バリアフリーの現状について利用者の視点からみた意見を整理した。なお、ヒアリング参加者の発言内容をそのまま掲載している。

[地下鉄・鉄道に対する車いす使用者等の意見]

交通事業者の 対応	<ul style="list-style-type: none"> ・台北メトロと台湾高速鉄道（新幹線）はバリアフリー設備及び駅員の接遇サービスは良いが、台湾鉄道管理局（TRA）は国営のため、駅員の対応が良くない。 ・台北メトロは利用者向けに、視覚障害者が困ったり、迷っていたりしたら、声をかけましょうというキャンペーンをポスター、放送などで積極的に取組んでいる。また、新しい駅ではホームドアが設置されている。
障害者、高齢 者の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の車いす利用が増えてきている。 ・障害者が台北メトロを利用する時は、駅スタッフが改札から乗車まで、降車駅では降車から改札口まで案内してくれるので、視覚障害者は一人で外出できる。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーターが足りないため、利用者が多い時間帯は待ち時間が長い。

[バスに対する車いす使用者等の意見]

現状	・乗車時にスロープ板がバス停の歩道まで着かなかったり、バス停周辺にゴミ等があり、スロープを使用できないことが多い。
利用者の反応	・車いす使用者がバスに乗ることが少ないので、バス利用者も慣れていないこともあり、車いす使用者を珍しく見る時がある。バリアフリーやユニバーサルな考え方が利用者にあまり浸透していない。
雨の日は利用を控える	・雨の時には車内が混雑し、運転手が雨にぬれながら乗降介助をしなければいけないので、運転手にプレッシャーをかけるような気がする。

[小型福祉バス（福祉タクシー）に対する車いす使用者等の意見]

<ul style="list-style-type: none"> ・台北市では小型リフト車両が 176 台、台湾全体で約 700 台運行されているが、まだまだ不足している。今後増やしていく方向であるが、運用コストが高い。 ・タクシー料金の 1/3 程度で利用できる。台北市と周辺市で約 400 台が運行されており、1 ヶ月で計約 4 万回の運行である。月に計約 700～800 万台湾ドルの料金収入がある。 ・利用できるエリアは居住する地域に限定され、バスが運行されているエリアのみである。
--

[敬老タクシー（台北市の移動制約者向けタクシー）に対する車いす使用者等の意見]

<ul style="list-style-type: none"> ・敬老タクシーの運転手への教育について、協力的な運転手への教育訓練はあるが、強制的なものではない。 ・現在は福祉タクシーが不足しているので、政府としては高齢者や軽度の障害者には敬老タクシーの利用を推奨している。補助額が少ないので、あまり利用されていない。
--

[視覚障害者誘導用ブロックを今後敷設しないことに対する車いす使用者等の意見]

<ul style="list-style-type: none"> ・海外でもあまり使われていないことと、設置費用がかかるので、外す方向である。現在は、階段とエレベーターの前だけ設置している。 ・設置業者が視覚障害者誘導用ブロックの意味についてよく分からないまま設置して、間違った方向に誘導する場合がある。また視覚障害者自身もその機能についてよく理解していない。
--

(4) 交通モード別のバリアフリー化対策

地下鉄

駅ボランティア等による案内

主要な駅には案内を行うボランティアが配置されている。また、台北メトロは利用者向けに、困っている視覚障害者への声かけキャンペーンを実施している。



台北メトロの改札前の駅ボランティア（主にメトロの元職員で無報酬）

わかりやすい案内標識（サイン）

エレベーター、トイレまでの距離等の案内標識の文字やピクトグラムは大きく、わかりやすい。また、移動制約者のエレベーターの優先利用の表示がある。



エレベーターの案内表示

見通しがきき出口など空間構成がわかりやすいホーム

エレベーター内の案内（車いす、自転車等の乗車位置表示）

ホームドアの増設、ホームと車両との段差

利用者が鉄道に転落する事故を防止するために、2006年からホームドアを設置し、現在42駅（44.7%）にホームドアが設置されている。既存駅も含め、今後5年以内にホームドア（可動式ホーム柵）の設置を完了する予定である。なお、ホームドアが設置されていない既存の駅では、ロービジョンの方のための黄色ラインと、視覚障害者誘導用ブロックを敷設している。しかし、点字ブロックが路面と同色系のため、弱視者等が識別しにくい可能性がある。ホームと車両間の段差がほとんどない。



ホームドア、ホームと車両の段差（ホームと車両はフラット）

トイレの使用状況が電光表示板でわかる

トイレの入り口で、トイレ（個室）の使用・空き状況がわかるように電光表示板を設置している。トイレの待ち時間が予測できるため、利用者に好評である。



トイレの空き状況表示（電光掲示板）

エレベーターの移動制約者の優先利用への協力を呼びかけるポスター

利用者向けにエレベーターの障害者等移動制約者の優先利用への協力を呼びかけるポスターを駅構内に設置し、キャンペーンを行っている。



台湾鉄道管理局(TRA)

駅のホーム等のバリアフリー化は遅れているが、人的介助で補っている。

駅の案内標識がわかりにくい。また、エレベーターが少なく、駅のホームと車両間の段差が大きく、スロープの勾配が急傾斜である。現在は人的介助で補っている。



台湾高速鉄道(HSR)

高速鉄道車両には車いす用スペースが4席確保されている。

台湾高速鉄道は、駅構内の段差解消や接遇介助サービス等に積極的に取り組んでいる。



バス

ノンステップバスが年々増加している

台北市交通局は低床バス（ノンステップバス）を 2008 年から計画的に導入しており、路線数及び車両数が年々増加している。2011 年 10 月現在 35 路線、859 台運行している。



低床バス車内(スロープ、車いすスペース、LED 行き先表示、車内中央部のディスプレイ)

福祉輸送

福祉タクシーは行政サービスとして提供されている

福祉タクシーは台北市が 176 台保有し、市の委託を受けて、レンタカー会社やエデン財団が運行している。敬老タクシーは、福祉タクシーを補うためのサービスで、登録運転者数（車両数）は約 3,400 台。タクシー料金の一部を市が補助している。



小型福祉バス（福祉タクシー）



敬老タクシーの広報

(5) 今後の課題

台湾も高齢化の加速化と障害者などのより一層の社会参加により、社会全般におけるバリアフリーの対応が著しく求められており、台北市では、駅のホームドア、低床バスの導入、福祉交通の拡大導入など施設等の整備について目標を設定して進めている。しかし、駅の出入口に段差があることや、道路や歩道がバイクに占有されていること、歩道において視覚障害者誘導用ブロックを敷設しない方向に政策を転換していることは、今後どのような影響が出るのか十分に考える必要がある。



課題の一例：歩道を占有するバイク

2-3 香港

(1) 基礎情報

2030年に4人に一人が高齢者（現在は12.7%）

香港の人口は700万人で、高齢化率は約12.7%でおよそ91万人である（2009年末）。今後急速な高齢化が進み、2030年には4人に一人が高齢者となる。なお、人口は増加傾向を続ける。障害者人口は、およそ53.7万人と推定され、人口の約7.7%を占める。

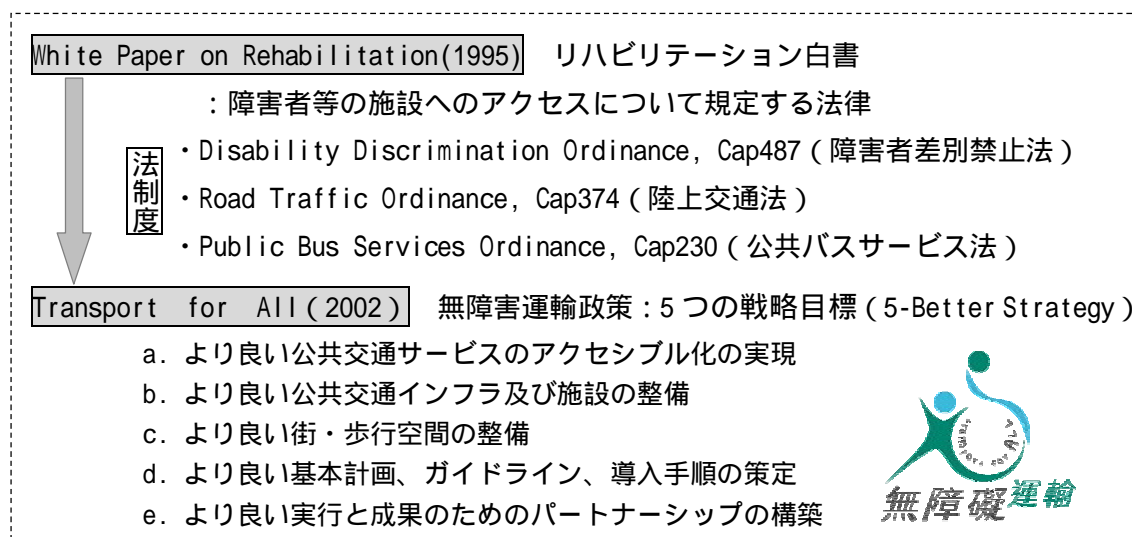
香港の移動制約者（障害者、高齢者、妊産婦など）は約151万人あり、総人口対比約21.5%である。このうち、障害者が35.6%、高齢者が約59.0%を占めている。

公共交通のうち、地下鉄（MTR）の輸送分担率は約45%

香港の公共交通には、地下鉄、バス、タクシー、旅客船等がある。輸送分担率は、MTR（45.4%）が最も高く、バス（36.5%）、ミニバス（15%）の順である。

(2) 交通バリアフリーに関する法制度

香港では1995年「リハビリテーション白書」によって移動制約者の移動便宜に関する法律条項が初めて導入された。以後、「障害者差別禁止法」「陸上交通法」「公共バスサービス法」の制定・改定により障害者の移動権に対する対策を策定するようになった。



障害者差別禁止法（DDO）

障害を持った人等を中傷したり、差別することを禁止する法律として、雇用、宿泊設備、教育、組合への参加、商取引組合と共済会の会員、建築物へのアクセス、教育施設、スポーツ活動と商品、サービスと設備の提供に関して、本人の障害または仲間の障害を理由に差別することを違法とする法令である。1995年より施行された。

無障害運輸（Transport for All）政策

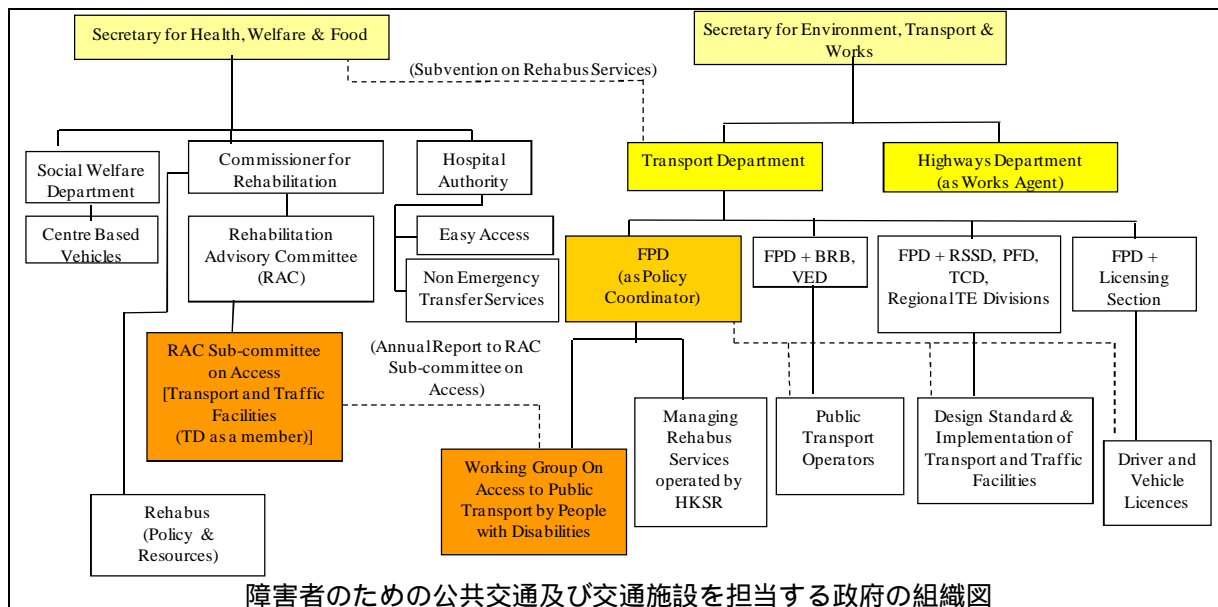
香港運輸省はバリアフリー政策として、無障害運輸（Transport for All）政策を2002年から取り組んでいる。



(3) 行政の政策及び関係団体等の取り組み

政府の取り組み

バリアフリーに関連する香港政府の部局は、運輸省、厚生労働省等である。政府の各局、行政部門には、最低1人は障害者担当が配置されている。香港政府の厚生労働省の「香港リハビリテーション諮問委員会（下図のRAC）」の中の「公共交通アクセスに関するワーキンググループ」には、運輸省における障害者の移動に関する業務を担当する部局（FPD：フェリー・パラトランジット局）もこのワーキングに参加している。



障害者のための公共交通及び交通施設を担当する政府の組織図

香港リハビリテーション諮問委員会(RAC)による政策助言

香港リハビリテーション諮問委員会は、リハビリテーション政策とサービスの開発と実施について、政府に助言する組織である。

平等機会委員会 (Equal Opportunities Commission : EOC)

障害者差別等を排除するための活動

平等機会委員会 (EOC) は、1996年に香港政府によって設立された法定機関である。現在は政府から独立した機関として、差別禁止法 (SDO)、障害者差別禁止法 (DDO)、家族状況差別禁止法 (FSDO)、人種差別禁止法 (RDO) といった4つの法律を実行するための下部委員会がある。

- ・法律及び苦情審議委員会：法律の改定、調査及び調停（和解）、戦略上重要な訴訟
- ・行政および財務委員会：EOCの運営、財務管理
- ・社会参加及び広報委員会：学校教育、キャンペーン
- ・政策及び研究委員会：ガイドラインの策定、政策提言

公共交通機関に関する苦情件数及びその内容

障害者差別禁止法 (DDO) に基づいた公共交通に対する苦情件数は、15年間 (1996年9月から2011年11月まで) で鉄道が75件、バスが77件、タクシーが9件あった。いずれも調停により解決されており、法的な訴訟までは至っていない。

子ども向け教材の作成等の広報・啓発活動の実施

社会において前述の 4 つの差別禁止法を実行するため、特に子供に向けたわかりやすい教材の制作に力を入れている等、積極的な広報活動を進めている。

障害当事者団体等の活動及び連携

香港社会福祉協議会

香港社会福祉協議会は、障害者団体の連合協会として約 130 団体が加盟している。

当協議会の名称は、2008 年までは「心身障害者連合協会」であった。

協議会の中には視覚障害、聴覚障害、肢体不自由者など障害者団体から、障害者の意見や苦情、提案を集約・整理し、毎年政府に提出している。

公的資金、公益法人からの寄付による視覚障害者協会の運営

香港視覚障害者協会は、政府からの補助金（運営費の 60～70%）と、香港ジョッキークラブ（競馬団体として香港最大の慈善団体）等公益法人及び個人からの寄付金（運営費の約 30～40%）で運営されている。視覚障害者が社会で生活していくための総合的な訓練を受けられる施設を有し、歩道、台所等実生活における環境に適応するための訓練を行っている。また、補助具の販売も行っている。

（4）交通モード別のバリアフリー化対策

地下鉄

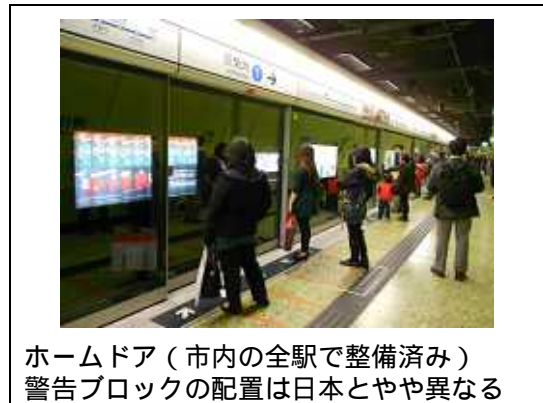
路線相互の乗り換えは、同一ホームでスムーズ

地下鉄（MTR）では、主な乗換駅において同じ方向の路線へ島式ホームで乗換られる。

視覚障害者のための音によるエスカレーターの案内等

香港では、街の横断歩道や駅構内において音による情報提供を重視している。MTR の進入可能なエスカレーターの乗り口端部において、進入可能な音は「タッタタッタ」と小刻みで、進入できないエスカレーターの降り口は「タッ・・タッ・・」とゆっくりとしたテンポの音で案内している。そのほか、IC カードの残額の実数を音声で知らせる自動改札機、車両ドア及びホームドアの開閉音等も工夫されている。





聴覚障害者用の補聴器を補助する磁気ループ、コミュニケーションボード

聴覚障害者用の補聴器を補助する磁気ループ、駅ごとのサービスを案内した「コミュニケーションボード（英語、広東語）」を各駅に設置。サービスセンター職員の手話の習得も検討している。



肢体不自由者の円滑な移動

新駅は各種整備ガイドラインに基づいた設計で、地上から改札階、改札階からホームまで設置されたエレベーターで車いす利用者等がバリアなく地下鉄を利用できる。



利用者向けマナーキャンペーン等の実施

障害者や高齢者など移動制約者に配慮するように優先表示や利用者向けのキャンペーンを実施している。



接遇・介助の教育プログラムの策定、実施

高齢者・障害者の接遇・介助に関する教育を、毎年テーマを変えて実施しているほか、新入社員向け教育プログラムも策定している。



障害者団体からの意見収集、障害者への改善状況の報告

a. 新駅建設前の障害者との会議の開催

MTR 独自の障害者団体との懇談会があり、成果は「バリアフリーガイドブック」にも反映され、駅のサービスセンターで配布されている。新駅を建設する際には、必ず NGO が視察して設備を確認している。

b. 障害者団体への旅客施設改善レポートのメール送信

MTR は、障害者対応の旅客施設の改良について、マンスリーレポートとして、eメール及びホームページで障害者団体に情報提供している。

バス

香港のノンステップバスの普及率は約 60% (2011 年)

香港のローフロアバス (ノンステップバス) の導入率は 2011 年現在、約 60% である。このうち、2 階建バスが約 9 割を占める。車両購入費の約 300 万香港ドル (約 3,180 万円) / 台は、諸税の減免を除いて全額会社で負担している。



訪問した KMB の 2 階建ローフロアバス
(ニーリング機構でバスの床面を下げられる)



床面に折りたためるスロープ
(通常は歩道に展開) 耐荷重は 300kg

車いすスペースは後ろ向き固定

欧州の主要国同様、香港では車いすは後ろ向き固定である。



車いすスペース (進行方向後ろ向きの固定)

車いすスペースの長さは 1,600 mm × 幅員 900 mm で、日本の公共交通機関の車両等ガイドライン (長さ 1,300 mm × 幅員 750 mm) 以上のスペースを確保している。

後部段差の処理

(通路幅は 500 mm 以上)

KMB の運転者教育には車いす使用者団体の代表が講師として参加

KMB は 3 ヶ月に 1 回程度運転者教育を実施しており、車いす使用者団体の代表が講師として参加している。

車内放送は全ての事業者が導入していないため、視覚障害者単独でのバス利用は少ない

ヒアリング対象の KMB は車内放送による次停留所の案内を行っているが、車外への放送設備は無く、視覚障害者単独でのバス利用は困難である。

UD 対応タクシー

社会的企業のための公募型ファンドによるユニバーサルデザイン対応のタクシー

ダイヤモンドキャブは、車いす使用者向けの予約制ユニバーサルデザイン対応のタクシーであり、2010年に社会的企業のための公募型ファンドにより、トヨタ・ノアのスロープ車5台で営業を開始した。香港のタクシー会社として初の事例である。



外観はセダntaxiと同じ塗装色、行灯



車いす使用者は、後部のスロープから乗車する

福祉輸送

香港リハビリテーション協会によるリハバスの運行

リハバスサービスは、香港リハビリテーション協会（香港復康会）が提供する行政による福祉輸送サービスで、1978年に運行を開始し、2011年12月現在の車両は123台である。リハバスは通勤・通学の定時定路線でサービスの提供価格（契約価格）が定まっているが、この部分に関して政府（厚生労働省）の補助金（年間約4,200万香港ドル：約4億4,450万円）があり、収入の約85%を占めている。この他に予約制の有償サービスは利用者負担となり、その収入が年間約800万香港ドル（約8,480万円）である。

表．リハバスサービスの概要

	対象者、目的	利用時間、車両	備考
通勤・通学のための定時定路線サービス	障害者の通勤・通学、トレーニングセンターへの通所等	69路線。月～土曜。 6:30～10:00 15:00～19:00	シャトルバス的なフィーダーサービス
事前予約型のドア・ツー・ドアのサービス	ミニバス、タクシーを利用できない肢体不自由者	走行距離と時間により運賃を収受。	外国人でも利用できるが運賃は高めの設定である。
入寮者（入所者）の週末送迎	学生寮の学生	原則週末に運行。 1ヵ月毎に運賃収受。	事前予約制。相乗り。



リハバス（コースタークラスの車両には、車いす6台を固定できる）



後部リフトでの乗車

旅客船

スターフェリーでは障害者の希望により職員がターミナル～乗船までを介助

ビクトリア港の九龍半島と香港島を結ぶスターフェリーの1日平均の障害者の利用は、車いす使用者（電動式が多い）が6～8人、視覚障害者が1～2人程度である。介助を必要とする障害者は、改札口のインターホンで職員を呼び出せる。

潮位差に対応した岸壁の高さ調整により、車いす使用者が段差なく乗下船できる

乗降用のタラップが潮位の干満差により変化して急勾配になることを防ぐため、岸壁の高さを調整する装置を導入している。



運輸省バリアフリー施設ワーキングへの参画

スターフェリー社は、他の公共交通事業者同様、定期的で開催される運輸省リハビリテーション諮問委員会のバリアフリー施設ワーキングへ参加するとともに、平等機会委員会へ所有する旅客船のバリアフリーに関する取り組みの報告書を提出している。

(5) 今後の課題

香港政府は運輸省と厚生労働省が連携してバリアフリー化の施策を推進している。また、法定機関である平等機会委員会（EOC）は障害者からの苦情を調査し、政府や交通事業者に対して是正を求める仕組みが構築されている。さらに、政府のリハビリテーション諮問委員会には、障害者団体、交通事業者が一同に参画し、交通事業者と障害者団体の直接の交流も活発である。

しかしながら、交通モード別にみると、地下鉄（MTR）で車いす使用者対応のトイレが見つげにくい、バスの車両に放送設備が設置されておらず、視覚障害者が単独でバスを利用しにくい、香港島のトラムは車両構造上バリアフリー化が困難等の課題はある。

福祉輸送のリハバスは、大型ノンステップバスの通らない地域においては貴重な移動手段であるが、より利用者ニーズに対応したサービス内容ではないと考えられる。この課題に対応して、ダイヤモンドキャブは香港初のユニバーサルデザイン対応のタクシーとして登場したが、運行を開始したばかりで供給台数が少なく、運賃が一般のセダンタクシーに比べて高い等の課題は今後克服していかなければならない。

ミニバスの運行事業者、旅客船事業者（スターフェリー）は企業体力が弱く、バリアフリー化の契機となる車両等の更新自体が困難な状況であることも課題である。

第3章 市民の交通バリアフリーに対する意識

3-1 調査の概要

(1) 調査の背景・目的

本調査は、日常生活で利用する公共交通機関におけるハード及びソフト両面の交通バリアフリーに関する韓国（ソウル市）、台湾（台北市）の一般市民の意識等を把握し、日本の既存調査（東京都の「福祉のまちづくりに関する都民の意識」調査、内閣府調査）の結果と比較し、国別の意識の違いや共通点を整理するとともに、今後の日本における利用者教育や啓発活動に資することが目的である。

(2) 調査の実施方法

調査対象は、首都圏在住の市民を対象とし、回答者の属性を考慮し、配布した。

- ・韓国の調査協力依頼機関：大学、研究所等 計261人
- ・台湾の調査協力依頼機関：大学、障害者団体 計113人

3-2 調査の結果

(1) 調査対象者性別、年齢、外出時の身体状況

回答者の性別は、韓国では男性63.7%、女性36.3%であった。同じく台湾では、男性52.3%、女性47.7%であった。

年齢階層は、韓国では20代、30代が最も多く、60代以上は約1割弱の回答である。台湾では50代、20代の順で多く、60代以上は16%程度である。

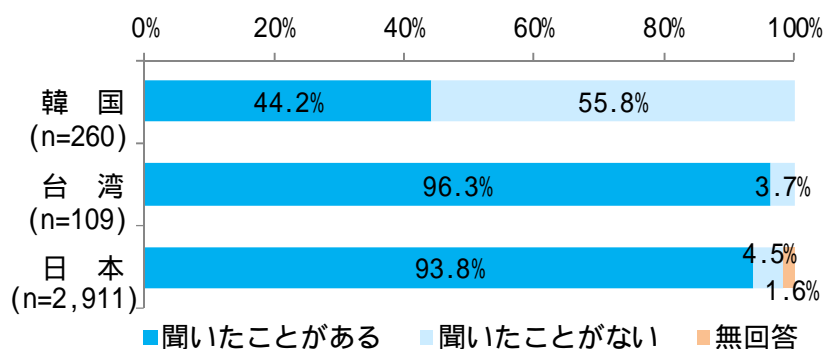
韓国、台湾ともに、回答者のほとんど（8～9割）が外出時にほぼ不自由のない人である。

(2) バリアフリーに対する意識

1) 日常生活におけるバリアの有無

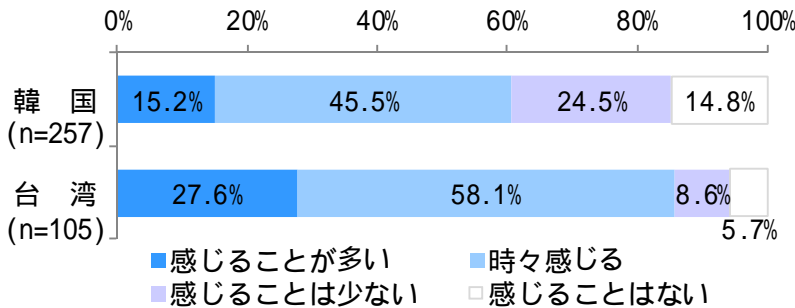
Q1 バリアフリー（無障害）という言葉の認知状況

韓国ではバリアフリー（無障害）という言葉聞いたことがない人の方が多かった。一方、台湾では、96.3%の人が聞いたことがあると回答しており、日本（93.8%）より認知度が高い結果となった。



Q2 日常生活や社会生活をおくるうえで、バリアを感じる頻度

日常生活や社会生活をおくるうえで、バリアを感じる人が多い、時々感じる人を合わせると、韓国では60.7%、台湾では85.7%であった。その中でも、感じる人が多いと回答した人は韓国では15.3%、台湾では27.6%であった。なお、日本の調査（東京都）では道路や駅、交通機関（電車やバス等）などでバリアになっているところはあるか、ないかを聞いたところ、「バリアがある」と回答した人は60.3%であり、韓国調査結果とほぼ同程度の割合である。

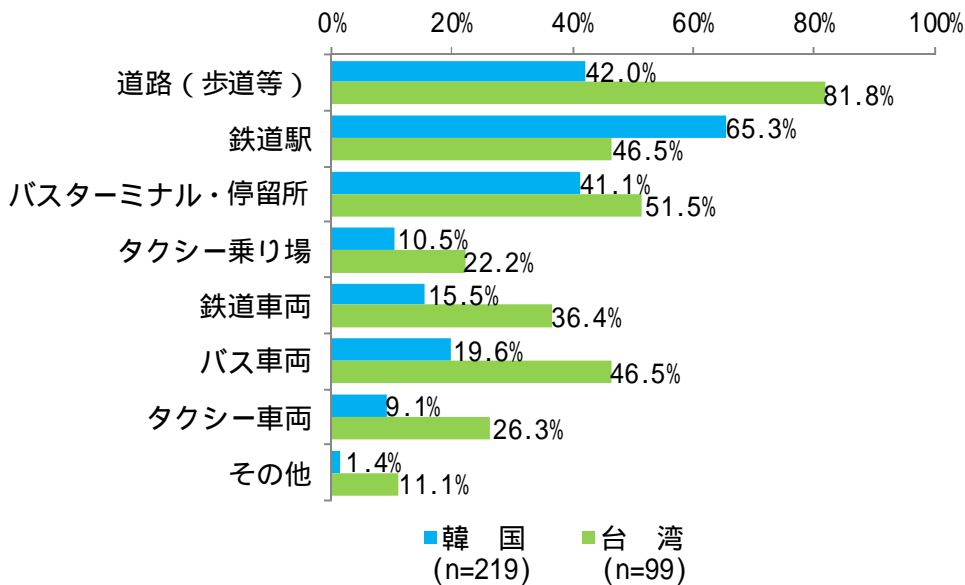


Q3 日常よく行く場所に着くまでの間に、バリアを感じる場所はどこか

バリアを感じると答えた人に、そのバリアの箇所を聞いたところ、韓国では、「鉄道駅」が65.3%で最も多く、次いで、「道路（歩道等）」が多かった。

台湾では「道路（歩道等）」が81.8%で最も多く、次いで「バスターミナル・停留所」が多かった。歩道の整備が遅れていることや、バイクを歩道等に駐車するため、歩行者にとってはバリアとなっていると考えられる。

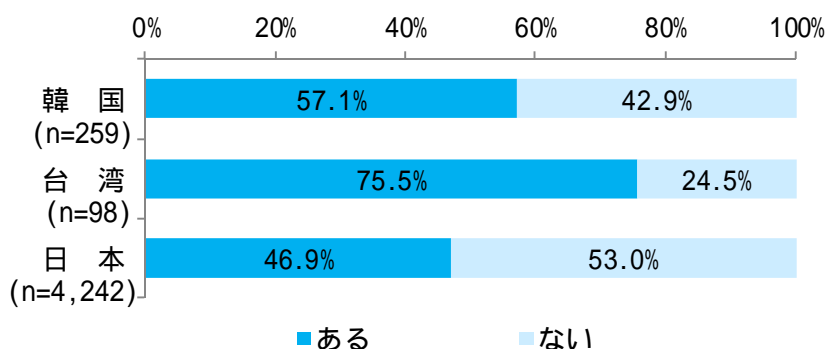
日本の調査（東京都）では、「道路」が74.9%と最も多く、次いで、「公共交通施設（鉄道の駅、バスターミナル等）」56.2%、「公共交通機関（電車、バス等の車両）」34.3%となっている。



2) 外出時の手助けの経験

Q4 過去1年の間での交通困難者との遭遇経験

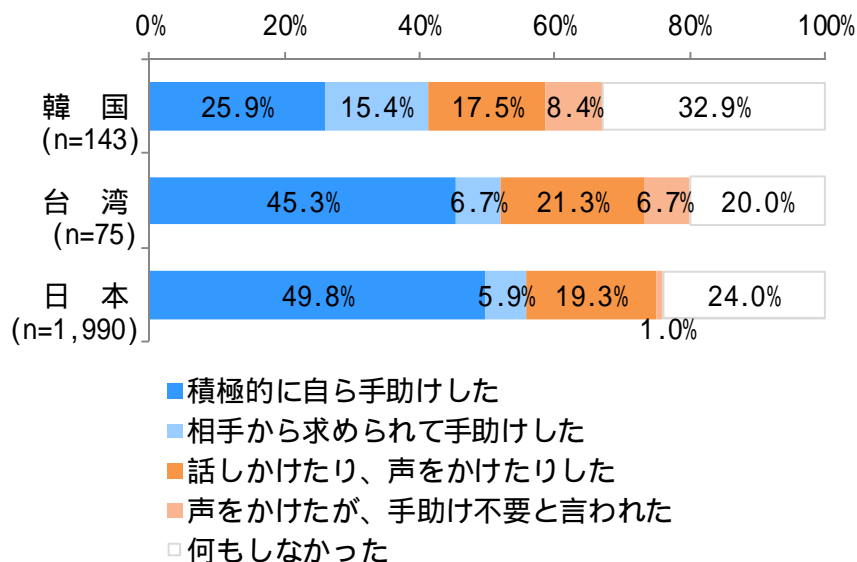
日本の調査(東京都)に比べ、韓国及び台湾調査では過去1年間の間に交通困難者(移動制約者)と遭遇している人の割合が高い。



Q5 交通困難者との遭遇時の対応

交通困難者との遭遇時の対応についてみると、韓国では、「積極的に自ら手助けした」「相手から求められて手助けした」を合わせると4割以上であった。また、台湾では、「積極的に自ら手助けした」が45.3%で「相手から求められて手助けした」を含めると5割を超える人が交通困難者と遭遇した時に手助けをした経験がある。

なお、日本の調査(東京都)では、「積極的に自ら手助けした」が49.8%で最も多かった。



Q6 手助けの内容

手助けの内容では韓国、台湾、日本ともに「電車やバスの車内などで席を譲った」が最も多く、次いで「扉をあけた」が多かった。

Q7 手助けを何もしなかった理由

韓国、日本は、「手助けをしていいものかわからなかった」が最も多かった。

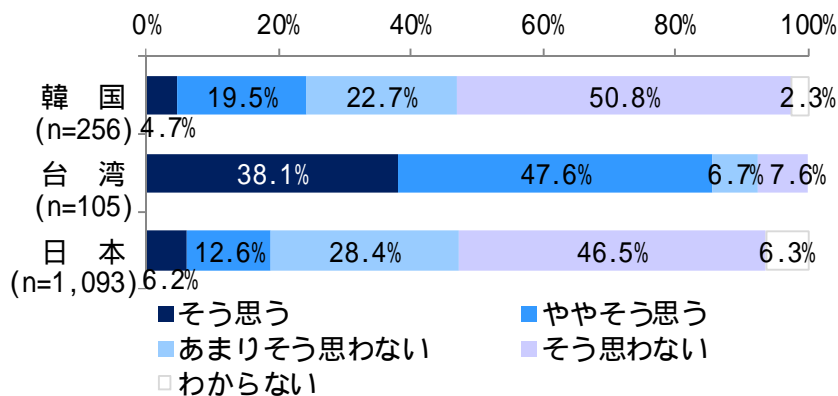
一方、台湾では、「自分も困っていて、他の人を手助けできる状況ではなかった」が最も多かった。

3) 障害者に対する意識

Q8 障害者の生活に関する認識(障害のない人と同等な生活を送っていると思うか)

障害のある人はない人と同じような生活を送っているか、という問いかけに対して、韓国では、「そう思わない」が50.8%で最も多い。同様に、日本の調査(内閣府)では「そう思わない」(46.5%)、「あまりそう思わない」(28.4%)を合わせて4人のうち3人は、同じような生活を送っているとは『思わない』と答えている。

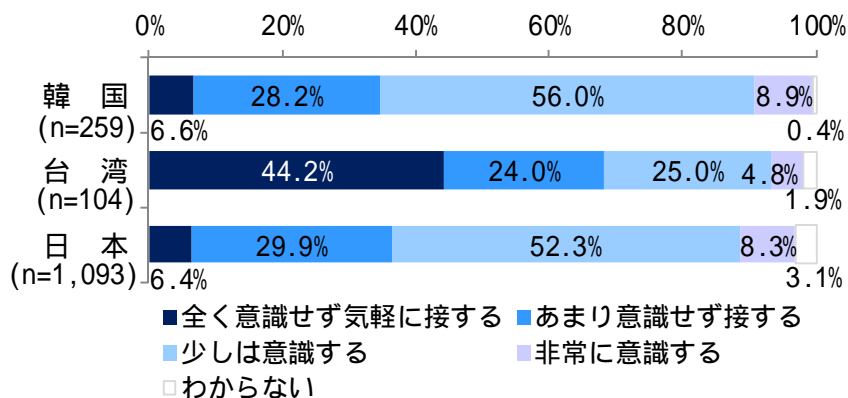
一方、台湾では、「そう思う」(38.1%)と「ややそう思う」(47.6%)を合わせて約8割以上の方が障害者は障害のない人と同等な生活を送っていると考えている。



Q9 障害者を前にした時の意識

何らかの障害のある人を前にした時の意識について、韓国では、「少しは意識する」が56.0%で最も多く、「非常に意識する」(8.9%)を合わせて『意識』して接する人が多数を占める。なお、日本の調査(内閣府)では、韓国とほぼ類似した結果である。

一方、台湾では、「全く意識せず気軽に接する」が44.2%で最も多く、韓国、日本とは異なる結果となった。



Q10 障害者への配慮や工夫を行わなかったことが差別となるか

「障害者への配慮や工夫を行わないことは、「障害者への差別」になるか」の質問に対して、日本の調査では「差別だと思う」が13.2%だったのに対し、韓国、台湾ではともに「差別だと思う」が37.7%、32.0%で最も多かった。

特に韓国では「どちらかといえば差別だと思う」までを含めると、8割以上の回答者が差別と感じており、障害者差別禁止法等の影響があると考えられる。

4) 公共交通機関従事者の待遇対応

公共交通機関従事者の待遇対応については、韓国、台湾ともに鉄道駅の職員の対応が相対的に評価され、バス運転手、タクシー運転手は不十分な対応であるとの回答が多数を占めた。また、台湾では韓国に比べ、全般的にまあまあ対応できているとの回答の割合が多かった。職員の教育プログラムの充実度に影響があると考えられる。

Q11 鉄道駅の職員の障害者等への待遇対応

韓国、台湾ともに「まあまあ対応できている」が38.2%と55.7%で最も多かった。しかし、韓国では5割近くが少なからず不十分な対応であると感じている。

Q12 バス運転手の障害者等への待遇対応

韓国では、「不十分な対応である」が40.2%で最も多かった。「やや不十分な対応である」と合わせると6割以上の回答者が不十分な対応があると感じている。

同じく、台湾でも5割以上の回答者が少なからず不十分な対応があると感じている。

Q13 タクシー運転手の障害者等への待遇対応

韓国、台湾ともに「不十分な対応である」と「やや不十分な対応である」と合わせて、およそ5割の回答者が少なからず不十分な対応があると感じている。

5) 困っている人を自然に手助けできる社会構築のための教育の場

Q14 障害者等を感じるバリアについての理解を深める教育やセミナーの参加経験(複数回答)

台湾、韓国ともに「福祉団体やボランティア団体等が主催するセミナーやイベント」「学校等の教育場面」での参加経験があるとの回答が多い。

Q15 障害者等を感じるバリアについての理解を深める教育やセミナーの望ましい開催場所

韓国では、セミナー等の望ましい開催場所は「学校等の教育場面」が54.8%で最も多かった。台湾では、「学校等の教育場面」が24.8%で最も高いほか、「近所や町内などの集まり」、「福祉団体やボランティア団体等が主催するセミナーやイベント」がともに約2割を占める。なお、日本では、韓国と同様に「学校等の教育現場」が約5割以上を占める。

6) ボランティア活動の経験

Q16 地域でのボランティアへの参加経験

地域でのボランティア活動(高齢者や障害者の方を支えるネットワークや地域での

清掃、ゴミ拾いなど)に参加した経験があるかの問いかけについて、韓国は36.9%、台湾は33.0%の人が参加経験があると回答した。

なお、日本ではこれらの国に比べ、やや低い24.5%の人が地域のボランティア活動に参加経験があると回答した。

7) 情報のバリアフリー

Q17 今後整備を進める上で必要と思われる案内表示等[複数回答]

韓国では、「案内表示を絵(ピクトグラム)で表示する」が50.8%で最も多かった。台湾では、「案内表示等を大きい文字で表示する」が66.3%で最も多く、次いで、「案内表示を絵(ピクトグラム)で表示する」が65.3%であった。

なお、日本では、「案内表示等を大きい文字で表示する」が63.6%で最も多かった。

8) 施設等のバリアフリー整備に対する費用負担の考え方

Q18 施設の整備に対する費用負担

施設のバリアフリー整備に対する費用負担については、3カ国ともに「施設の所有者や管理者が負担すべきだが、国や地方自治体も一部負担すべき」が6~7割程度を占め、行政の負担が必要との回答が最も多かった。

(3) 意識調査結果のまとめ

バリアフリー意識調査の主な結果を整理すると、以下のとおりである。

- ・バリアフリー(無障害)という言葉は、台湾と日本で浸透しているが、日常生活においてバリアを感じている人は多い。
- ・交通困難者(移動制約者)との遭遇時に「自ら積極的に手助けをした」人は台湾、日本では約4割以上を占める。
- ・障害者に対して、韓国、日本は意識上の障壁を取り除くことが課題である。
- ・公共交通機関において、障害者への配慮や工夫を行わなかったことは「差別だと思う」は韓国、台湾ともに3割以上を占める。
- ・教育プログラムの充実度が公共交通機関従事者の接遇対応に影響していると思われる。
- ・障害者等のバリアの理解を深めるための望ましい教育の場は、「学校等の教育場面」が多い。
- ・情報のバリアフリーでは、「案内表示等を大きい文字やピクトグラムで表示」の要望が多数を占める。
- ・バリアフリー整備に対する費用は、「施設の所有者や管理者が負担すべきだが、国や地方自治体も一部負担すべき」が6~7割を占める。

第4章 今後の展望

本報告書は、アジア主要国のうち韓国、台湾、香港を対象とし、交通に関するバリアフリーの動向、政策、技術開発等の状況を把握した。これらの地域では今後急速な少子高齢化が進み、社会全般における移動円滑化の対応が求められている。

韓国と香港では、障害者差別禁止法等が成立し、移動制約者の「移動権」が保障され、韓国では「国家人権委員会」が、香港では「平等機会委員会（EOC）」が、それぞれ障害者からの苦情（陳情）内容を審査（調査）して、交通事業者等の施設管理者に施設のバリアフリー化を促す勧告を行っているなど日本への示唆する点が多い。また、韓国では実績は少ないが「バリアフリー生活環境認証制度」も発足し、旅客施設及び車両等のバリアフリー化を推進する仕組みが構築されている。

これらの行政の仕組みづくりの契機となったのは、障害者団体や市民団体の活動であり、政府や交通事業者との情報の共有化やソフト面の協働の取り組みが行われている。さらに、実際訪問にあたっては、行政機関、交通事業者、障害者団体を問わず、連絡が行き届いており、1人のキーパーソンから訪問先を連続的に紹介してもらい、ミーティングの段取りまで対応してくれた。こうした普段からのつながりは、協働の取り組みの基礎となっていると考えられる。

韓国、台湾で実施した健常者を含む公共交通の利用者アンケート調査においては、障害者に対する全般的な意識が日本と比べて高いことも影響していると考えられる。

今回の調査により3カ国、地域との情報交換のネットワークが形成できたことで、今後も各国間との連携、情報共有を通じて近隣諸国同士のバリアフリー発展に寄与していくことが望まれる。また、公共交通機関の旅客施設及び車両等の規格等を統一することによって、国や地域を越えて誰もが使いやすい公共交通機関、移動環境の実現を目指すことも重要である。

さらに、アジア諸国の障害者からの定量的な意見の収集、障害者団体との情報交換、障害者ニーズの多様化に対応したソフト面の取り組みの更なる充実等も今後の重要な課題である。

本編

第1章 韓国

1-1 基礎情報

(1) 国土と人口

韓国（正式名は大韓民国）の国土面積は約100,212km²で、人口はおよそ4,941万人（2010年12月末）人口密度は約493人/km²である。

調査対象のソウル市の面積は605 km²、人口はおよそ1,058万人（2010年12月末）人口密度は17,472人/km²である。

(2) 移動制約者の状況

高齢者の人口

韓国全体の65歳以上高齢者の人口は、およそ545万人で（高齢化率は11.0%）であるが、2030年にはおよそ4人に1人が高齢者となり、その割合は急速に高まる傾向にある。また、ソウル市では、2010年12月末現在、65歳以上の高齢者が100万人（9.5%）を超えており、今後急速に増加する傾向にある。

表 1-1 年齢層別人口（2010年12月末）

	韓国		ソウル市	
	人数	比率	人数	比率
15歳未満	7,975,374	16.1%	1,488,233	14.1%
15 - 64歳	35,982,502	72.8%	8,079,642	76.4%
65歳以上	5,452,490	11.0%	1,007,572	9.5%
合計	49,410,366	100.0%	10,575,447	100.0%

資料：統計庁「将来人口推計」（2010）

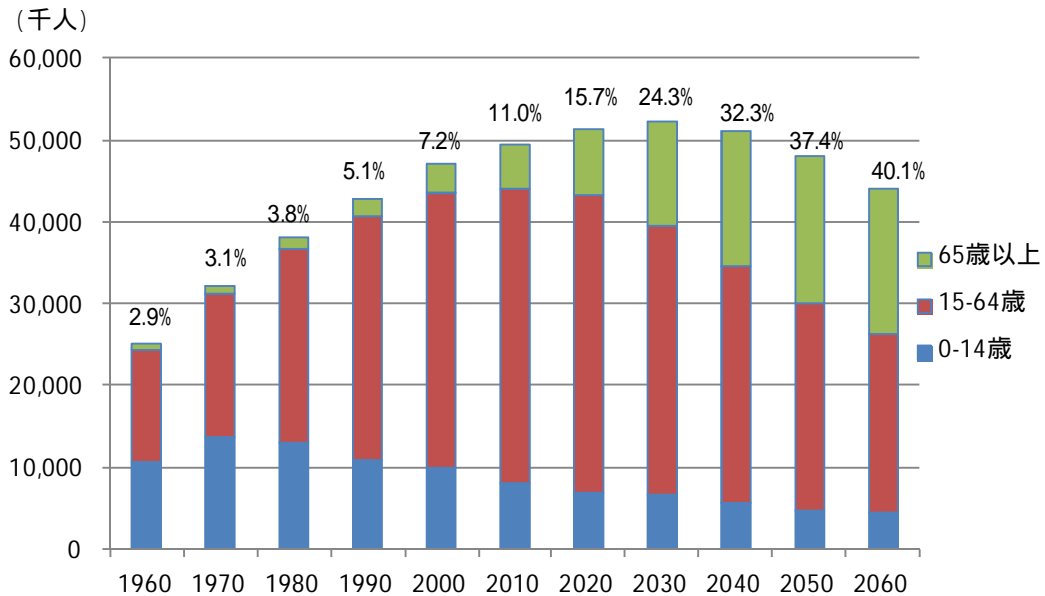


図 1-1 韓国の年齢層別の人口推移

注1) 棒グラフの上の数字 (%) は高齢化率 (65歳以上人口の比率) を示す。

2) 2010年までのデータは実測値、2020年以降は予測値である。

資料：統計庁「将来人口推計」（2010）

障害者の人口(障害者登録者数)

韓国全体の障害者人口(登録者数)は、およそ252万人(全人口の5.1%)と推定される。(障害を持つ幼児、子ども、高齢者も含む)。また、ソウル市の障害者登録者数は約41万人(人口の3.9%)である。

表 1-2 障害類型別の障害者人口

	韓国		ソウル市	
	人数	比率	人数	比率
肢体不自由	1,337,722	53.1%	214,979	51.9%
中枢神経損傷による複合障害(運動機能障害)	261,746	10.4%	45,999	11.1%
聴覚障害	260,403	10.3%	42,886	10.3%
視覚障害	249,259	9.9%	42,653	10.3%
腎臓障害	57,142	2.3%	12,477	3.0%
呼吸器障害	15,551	0.6%	2,752	0.7%
オストメイト	13,072	0.5%	2,731	0.7%
心臓障害	12,864	0.5%	2,569	0.6%
肝臓障害	7,920	0.3%	1,796	0.4%
知的障害	161,249	6.4%	22,041	5.3%
精神障害	95,821	3.8%	15,292	3.7%
言語障害	17,207	0.7%	2,766	0.7%
自閉症	14,888	0.6%	3,433	0.8%
てんかん	9,772	0.4%	1,732	0.4%
顔面損傷障害	2,696	0.1%	416	0.1%
合計	2,517,312	100.0%	414,522	100.0%

内部障害

資料：保健福祉部障害者政策局障害者政策課「登録障害者数」(2010年末基準)

移動制約者(交通弱者)の定義と比率

韓国における移動制約者の定義は「公共交通を利用するにあたって不便を感じる者、すなわち障害者、高齢者、幼児づれ、子どもなど生活を営むうえで移動に不便を感じる者」としている。障害者、高齢者、妊産婦など韓国の移動制約者は約1,200万人(2009年基準)であり、総人口対比約24.5%を占めている。このうち、高齢者が約43.3%を占めており、高齢化の進展に伴い、移動制約者の比率が今後も継続的に増加すると予想される。

表 1-3 韓国の移動制約者の比率

区分	合計	障害者 ¹⁾	高齢者(65歳以上)	妊産婦 ²⁾	子ども(5~9歳)	幼児(0~4歳)同伴者
移動制約者(人)	12,167,904	1,532,027	5,267,708	445,200	2,659,544	2,263,425
総人口対比(%)	24.5	3.1	10.6	0.9	5.3	4.6
移動制約者対比(%)	100	12.6	43.3	3.6	21.8	18.6

1) 障害者：移動制約者人口の重複算定を避けるため、障害者のうち幼児(0-4歳)、子供(5-9歳)、高齢者(65歳以上)は除く。

2) 妊産婦：出生人口をもとに仮定した。

3) 総人口：49,773,145人(2009年末の推計人口)

資料：国土海洋部『交通弱者移動便宜実態調査(2010年)』(2009年末基準)

表 1-4 ソウル市の移動制約者の比率(2010 年末基準)

区分	合計	障害者 ¹⁾	高齢者(65歳以上)	妊産婦 ²⁾	子ども(5~9歳)	幼児(0~4歳)同伴者
移動制約者(人)	2,374,615	414,522	1,007,572	93,000	434,230	425,291
総人口対比(%)	22.5	3.9	9.5	0.9	4.1	4.0
移動制約者対比(%)	100	17.5	42.4	3.9	18.3	17.9

1) 障害者:移動制約者人口の重複算定を避けるため、障害者の中に幼児(0-4歳)、子ども(5-9歳)、高齢者(65歳以上)は除く。

2) 妊産婦:ソウル市の提供資料には示されていないが、出生人口をもとに仮定した。

3) 総人口:10,575,447人(2010年末の推計人口)

資料:ソウル市歩行自転車課資料

(3) 公共交通の概況

公共交通の概要

ソウル市の公共交通は、地下鉄、首都圏鉄道、バス、タクシーなどがある。まず、地下鉄及び鉄道は、公的機関(ソウル市が出資する公社)が運営している。また、バス事業は民間バス事業者が運行するが、ソウル市が路線の設定やサービスレベルを企画・管理する仕組みとなっている。地下鉄とバスなどの公共交通の輸送人員と輸送分担率は増加傾向である。

なお、福祉輸送は、行政(ソウル市)の公的なサービスとして運行されているので、公共交通の一覧にその内容を記載した。

表 1-5 公共交通の概要(ソウル市)

交通機関	特徴
地下鉄・首都圏鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄1~4号線はソウルメトロが、5~8号線はソウル都市鉄道公社が運営しており、ともにソウル市が出資している。このほか地下鉄9号線は、民間会社(フランスのVeolia社)が運営している。 首都圏鉄道として、国鉄(KORAIL)が乗り入れる区間が一部ある。 地下鉄の9路線の総延長は313.9km 1日平均利用者数は約800万人(9路線合計)
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ソウル市が路線の設定とサービスレベルを企画・管理する。 市内を運行するバスは、輸送目的に応じて以下の4つの色に区分。 <ul style="list-style-type: none"> 幹線(青):市内の基幹路線 支線(緑):地下鉄・幹線バスへのフィーダー 広域(赤):ソウル郊外・近郊都市への長距離路線 循環(黄):都心エリアの循環路線 このほか、日本のコミュニティバスに類似する村バスを意味する、マウルバス(緑)があり、住宅地から駅までの短いフィーダーとして運行されている。 バスのカラーリングと系統番号により、運行区間(基点と終点となるエリア)が把握できるように全バスを統一している。 路線は、入札制度によりバス事業者が選定され、運行される。

	<ul style="list-style-type: none"> ・73事業者、413路線、約7,000台運行中。 ・路線あたり平均運行距離は49.4kmと東京に比べてやや長距離。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ソウル市に登録されているタクシー台数：72,339台 ・一般タクシーの初乗り運賃は最初の2kmまでが2,400ウォン^注（約168円）
福祉輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者をはじめ、重度障害者を対象とした障害者コールタクシーをソウル市施設管理公団が約300台運営している。24時間対応であるが、深夜の運行台数は10台。料金は地下鉄運賃の3倍以内。 ・視覚障害者向けの公的サービスとして、ヘルパーセンターによるタクシーサービス（一般タクシー車両）がある。利用料金は一般タクシーの35%。 ・障害者、老人、妊産婦のための無料シャトルバスを各区が運行。市内全体で25台（リフト付き19台、ノンステップ6台）

注) 韓国ウォンの換算レート：1000ウォン 70円（2011年）

輸送分担率

ソウル市の公共交通の輸送分担率は、地下鉄の普及と2004年に実施したバス事業の見直し、バス専用車線の導入や地下鉄とバスの乗換割引制度等に伴い、増加傾向を続けている。一方、乗用車の分担率が徐々に減少している。

表 1-6 交通手段別の輸送分担率

(単位：%)

区分	2004	2005	2006	2007	2008	2009
公共交通	62.0	62.3	62.3	62.5	62.8	63.0
(地下鉄) ^注	35.8	34.8	34.7	34.9	35.0	36.2
(バス)	26.2	27.5	27.6	27.6	27.8	27.8
乗用車	26.4	26.3	26.3	26.3	26.0	25.9
タクシー	6.6	6.5	6.3	6.2	6.2	6.2
その他	5.0	4.9	5.1	5.0	5.0	4.9

注) 地下鉄は、1～9号線の合計

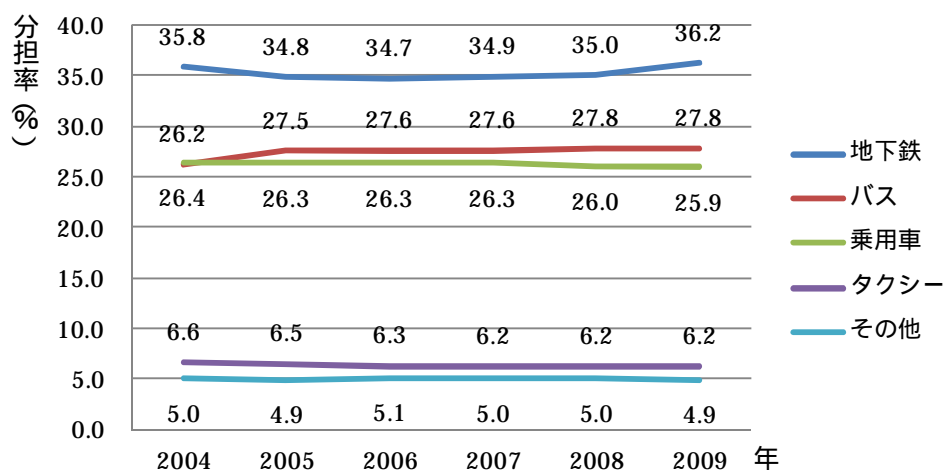


図 1-2 交通手段別の分担率 (2004～2009年)
資料：ソウル市資料

1-2 交通バリアフリーに関する法制度

(1) バリアフリー関連法制度の変遷

韓国では1981年「心身障害者福祉法」の創設によって移動制約者の移動円滑化に関する法律条項が初めて導入された。以後、「障害者福祉法」の改定により国及び自治体が障害者の便宜施設に対する対策を策定するように規定した。

障害者の施設へのアクセス権及び移動権の保障に対する世界的な関心が高まるにつれて、1997年「障害者、老人、妊産婦などの便宜増進保障に関する法律(以下、便宜増進法)」が制定され、便宜増進の対象が高齢者と妊産婦までに拡大された。

さらに、便宜増進法上の移動についての問題点を改善するために「交通弱者の移動便宜増進法」が2005年1月に制定、2006年1月に施行され、交通部分のバリアフリー施設の設置対象と設置基準が大幅に強化された。この法律によって旅客施設及び交通手段、道路におけるバリアフリー事業を体系的、かつ義務的に推進できる契機となったといえる。また、2007年4月に制定、2008年4月から施行されている「障害者差別禁止及び権利救済に関する法律」は障害者の移動権を損害賠償請求まで可能な権利として保障している。バリアフリーを技術的なレベルから人権的なレベルに転換したということでその意義が大きい。

以後、便宜施設の設置中心の考え方から、企画段階からのバリアフリー概念の導入、整備後の維持管理の徹底などを主な内容とした、「バリアフリー生活環境認証制度(バリアフリー認証制度)」が2008年から行政指針として施行されている。これは既存の点的な整備から、線・面的な概念への転換であり、「バリアフリー生活環境」全般に対する向上を図る契機となっている。

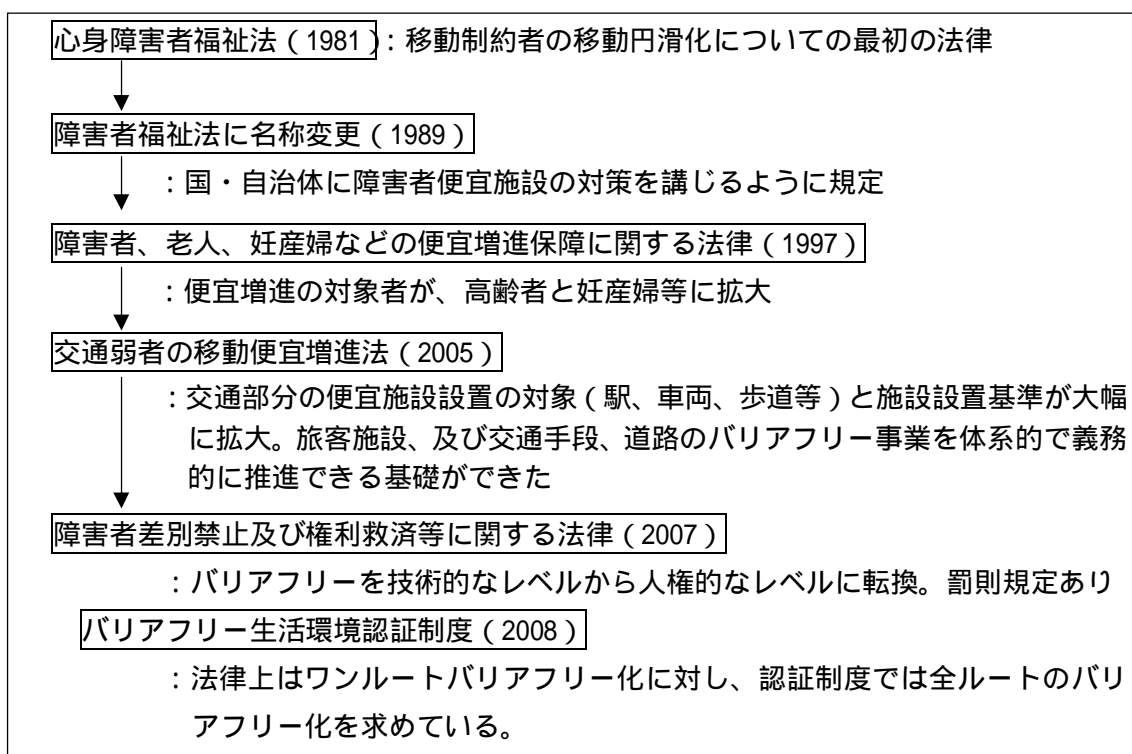


図 1-3 バリアフリー関連法制度の変遷

(2) 障害者、老人、妊産婦等の便宜増進保障に関する法律

1990 年後半は、公共施設にエレベーターが少なく、ノンステップバスもなかった。その頃から、障害者運動の機運が高まった。

表 1-7 便宜増進法の概要

項目	主な内容
対象	公園、公共建物、公共利用施設、共同住宅、通信施設
目的	障害者、老人、妊産婦などが安全で便利に施設と設備を利用し、情報にアクセスできるようにし、障害者等の社会活動の参加と福祉増進を図る。 -公共施設のアクセシビリティの向上 -障害者便宜施設に対する社会認識の改善 -生活空間の住居及び移動便宜施設の拡充
設備の種類	媒介設備（接近路、主出入口、障害者専用駐車場） 内部設備（ドア、廊下、階段、エレベーター） 衛生設備（トイレ、シャワー室、更衣室） 案内設備（視覚障害者誘導用ブロック、誘導・案内・警報・避難施設） その他（客室・寝室、観覧席、受付台・作業台等）
計画	第 1 次計画（2000～04 年） 第 2 次計画（2005～09 年） 第 3 次計画（2010～14 年）

(3) 交通弱者の移動便宜増進法

旅客施設のバリアフリー化、ノンステップバスの導入等、交通インフラ整備についてはコストがかかるため、交通部門を管轄する国土海洋部が担うこととし、2006 年に前述の「便宜増進法」から「交通弱者の移動便宜増進法」へ移行した。

交通部門の便宜施設設置の対象（駅、車両、歩道等）と施設設置基準が大幅に拡大した。各旅客施設及び交通手段、道路のバリアフリー事業を体系的かつ義務的に推進可能な基礎ができた。

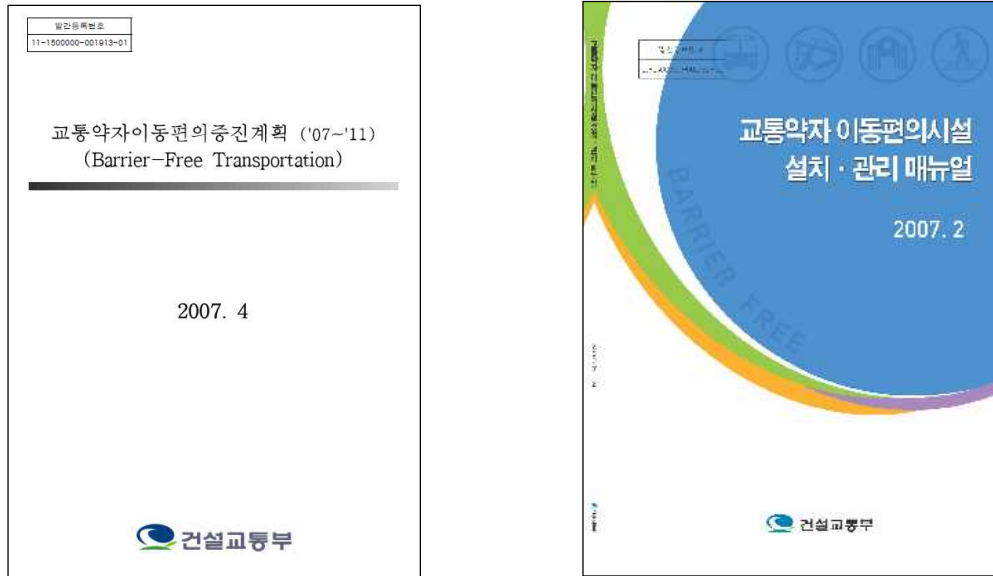
表 1-8 交通弱者の移動便宜増進法の概要

対象	交通手段（バス等）、旅客施設（ターミナル等）、道路
目的	移動制約者が安全で便利に移動できるように交通手段、旅客施設、道路に移動便宜施設を拡大させ、歩行環境を改善して人間中心の交通体系を構築する。 -移動便宜施設改善、拡充 -ノンステップバスの導入 -歩行環境改善 -特別交通手段導入 -財源調達方策
計画	第 1 次交通弱者移動便宜増進計画（2007～11 年） 第 2 次交通弱者移動便宜増進計画（2012～16 年）：現在策定中。

注）韓国のバリアフリー法は、交通（日本の旧交通バリアフリー法）と建築物（旧ハートビル法）に分かれている。

【第1次交通弱者移動便宜増進計画】

第1次交通弱者移動便宜増進計画において、交通機関、旅客施設、道路別に設置すべき移動便宜設備（バリアフリー設備）を整理している。また、交通弱者移動便宜施設の設置管理マニュアルを同年に作成した。なお、第2次計画では、ノンステップバスと福祉輸送の持続的な普及に加え、中型ノンステップバスを開発普及することや情報提供、案内等を重点的に強化することを検討しているとされる。



a. 交通弱者移動便宜増進計画（ 07～11） b. 交通弱者移動便宜施設設置管理マニュアル



c. 交通弱者移動便宜実態調査（国土海洋部）2010年度（ 毎年調査実施）

図 1-4 第 1 次交通弱者移動便宜増進計画とマニュアル、実態調査報告書
資料：国土海洋部資料

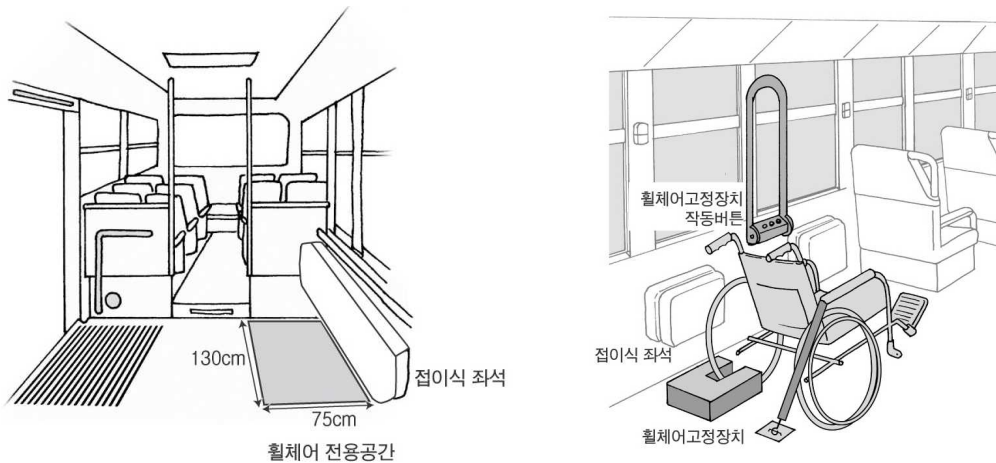
表1-9 公共交通機関における設置すべきバリアフリー設備

			バリアフリー設備								
			案内設備			内部設備				その他設備	
			案内放送	文字案内板	行先表示	車いす乗降設備	車いす収納函	交通弱者用座席	障害者専用トイレ	垂直手すり	障害者アクセス可の表示
交通機関	バス	市内バス（低床型）									
		市内バス（一般型）									
		市内バス（座席型）									
		過疎バス									
		都市間バス									
	鉄道車両										
	都市鉄道及び広域鉄道										
	航空機										
	旅客船										

資料：国土海洋部「第1次交通弱者移動便宜増進計画」



a. バス乗降口の車いすスロープ



b. バス車内の車いす専用スペースと固定装置、折り畳み座席

図 1-5 マニュアルの掲載例（バス車両）

資料：国土海洋部「移動便宜施設設置管理マニュアル」

表 1-10 旅客施設における設置すべきバリアフリー設備

		バリアフリー設備										
		媒介設備			内部設備					衛生設備		
		歩行アクセス路	主な出入口	障害者専用駐車区域	通路	傾斜路 (スロープ)	昇降機	エスカレーター	階段	障害者専用トイレ		
大便器	小便器									洗面台		
旅客施設	バスターミナル											
	バス停留所											
	鉄道駅											
	都市鉄道駅											
	空港施設											
	港湾施設											

		バリアフリー設備										
		案内設備			その他設備							
		点字ブロック	誘導案内設備	警報避難設備	きつぷ売り場	販売機	飲料台	改札口	乗降場	保安検査場	旅客搭乗橋	待機施設
旅客施設	バスターミナル											
	バス停留所											
	鉄道駅											
	都市鉄道駅											
	空港施設											
	港湾施設											

資料：国土海洋部「第1次交通弱者移動便宜増進計画」

表 1-11 道路における設置すべきバリアフリー設備

		バリアフリー設備				
		交通弱者が通行できる歩道	交通弱者が通行できる地下道及び陸橋	障害者専用駐車区域	交通弱者が利用できる休憩室及び地下商店街	交通弱者が利用できる音響信号機
道路施設	歩道					
	港湾施設					

資料：国土海洋部「第1次交通弱者移動便宜増進計画」

(4) 障害者差別禁止及び権利救済等に関する法律

法律の概要

- 障害者差別禁止及び権利救済等に関する法律（以下、障害者差別禁止法）は、すべての生活領域での障害を理由にした差別を禁止し、障害を理由に差別された人の権益を救済することで、障害者の社会参加と平等権の実現を通じて、人間としての尊厳と価値を実現するための法として2007年4月に制定、2008年4月から施行されている。

権利救済の手続き

- 国家人権委員会は陳情人から人権救済の申請を受け、調査、勧告を行っている。解決しない場合は法務省からの是正命令となる（罰則規定あり）
- 社会生活で差別を受けた申請を受け、差別かどうかを判断している。2008年から福祉分野も権利の概念が変わった。画期的で、欧米豪など世界的流れでもある。
- バリアフリーを技術的なレベルから人権的なレベルに転換した。

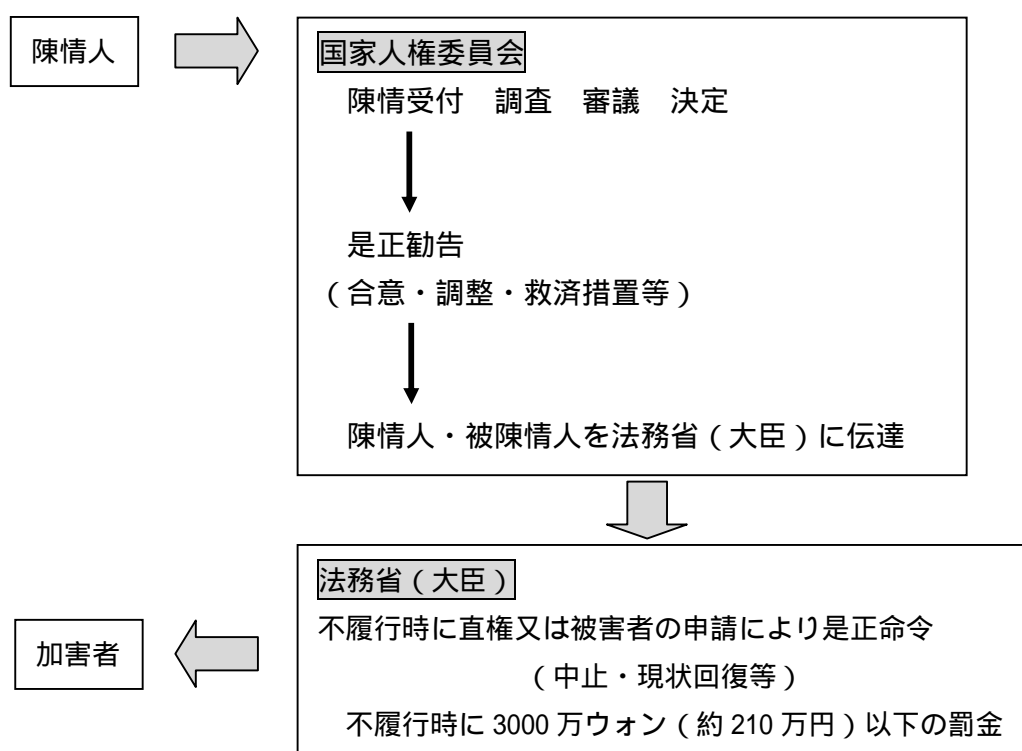


図 1-6 権利救済の手続きの仕組み

日本との比較（国会人権委員会の障害差別調査課担当者の意見）

2009年に日本の国土交通省にもヒアリングした。日本の制度は良いと思ったが、韓国に比べて人権救済の仕組みが非常に弱いと感じた。日本の制度には学ぶべき点はあるが、権利の救済ではなく、福祉施策にとどまっている。韓国は個人の権利を大切にす国、日本は調和を大切にす国という違いが背景にあるかもしれない。韓国ではバリアフリー制度を政策的に義務づけて実施できるようにしている。

(5) バリアフリー生活環境認証制度 (BF 認証制度)

制度の定義と狙い

- バリアフリー認証制度とは、便宜施設及び移動便宜施設のバリアの有無を第3者機関が評価し、認証する制度である。
- 認証制度の狙いは、障害者等社会的な弱者の施設へのアクセス、利用及び移動権保障に対する社会的関心を高め、法律上の強制規定より、誰もが便利に利用可能な建築物等の都市環境を作るための認識改善の機会を提供することである。
- 法律はワンルートバリアフリー化であるが、BF 認証制度では全ルートのバリアフリー化を目指す。
- 設計段階からバリアがないように生活環境を策定。
- 障害者と健常者が共に利用できるようにすることが大前提。
- 許可担当者の判断を認証審議委員会で検証して「利用可能」を国から認証。
- 事前検討と事後認証。

法的根拠

- 「障害者・老人・妊産婦等の便宜増進保障に関する法律」
- 「交通弱者の移動便宜増進法」の「バリアフリー生活環境認証に関する規則」
- 「バリアフリー認証制度施行指針改定」

認証制度の運営の仕組み

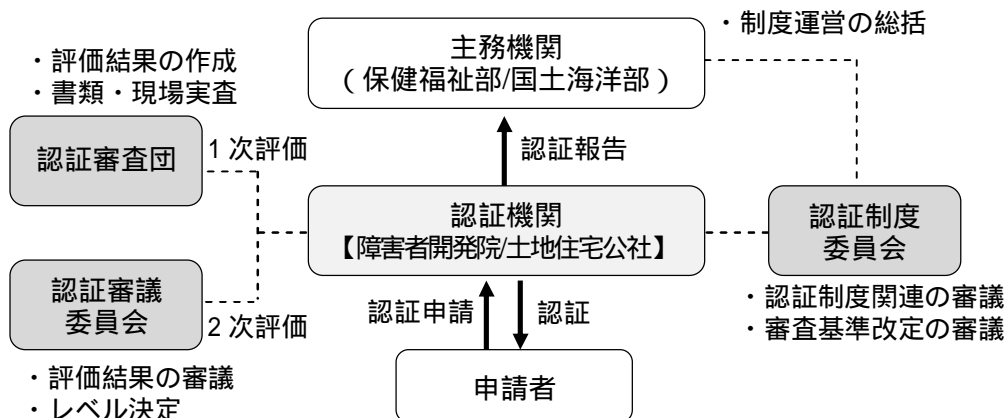


図 1-7 認証制度の運営の仕組み

認証の審査・認定機関

認証機関	対象
韓国障害者開発院	便宜増進法施行令で規定する公共建物及び公共施設と共同住宅に対する認証業務
韓国土地住宅公社	建築物を含む都市、道路、港湾、交通等に対する認証業務


認証申請者

- 所有者、建築主、施行者又は管理者

認証審査団、認証審議委員会

区分	認証対象	審査委員、審議委員の専門分野と構成員数
認証審査団	公園	造園、土木、建築分野 各1名
	建築物	建築3名
認証審議委員会	公園	造園2名、土木2名、建築1名
	建築物	建築5名

認証等級

ランク	評価点数	
最優秀等級 ()	満点の90%以上	
優秀等級 ()	満点の80%以上 90%未満	
一般等級 ()	満点の70%以上 80%未満	
注) 該当項目のうち、一つでも便宜増進法及び移動便宜増進法の最小設置基準に達しない場合は認証しない。		< BF 認証マーク >

マークの下段には「 国土海洋部長官・保健福祉部長官」と書かれている。

認定有効期間

本認証：5年（本認証書交付前に予備認証審査を受ける）

認証分野（範囲）

区分	地方自治体
都市認証	地方自治団体、個別法によって造成された200万㎡以上の事業地域
区域認証	地方自治団体の細部単位、10万㎡以上の事業地域など
個別施設 認証	道路、公園、旅客施設、交通手段、建築物（公共建築物、公衆利用施設、共同住宅）

事業者へのインセンティブ

- ・ 広報効果：認証を受けた施設の持ち主は対象施設の印刷物に認証内容の広告可能。
- ・ 交通影響評価の際に、歩行環境改善及び安全等の交通弱者関連検討項目の省略可。
- ・ 建築物の分譲価格の算定の際などに、関連工事費用の追加認定が可能。
- ・ その他関連政策や事業実施の際に、インセンティブが与えられる。

認証実績（2011年6月末）

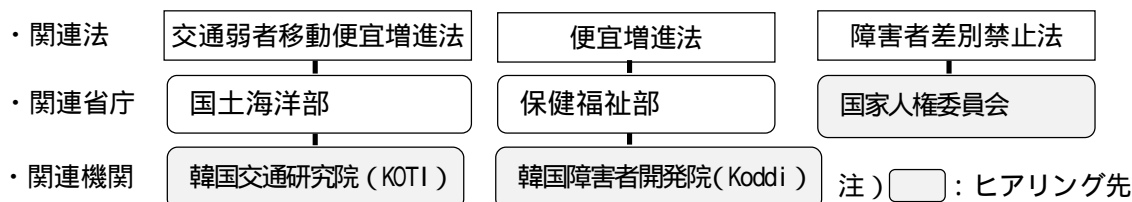
区分	認証実績（箇所）
建築物	97箇所（うち、本認証は22箇所）
旅客施設	13箇所（本認証はなし）
その他	都市1箇所、道路1箇所、公園1箇所（本認証はなし）

旅客施設、交通手段（車両）については、認証実績が少ないのが課題。

1-3 行政の政策及び関係団体等の取り組み

(1) 韓国政府の取り組み

バリアフリーに関連する政府の部局は、国土海洋部、保健福祉部である。本調査では、国の研究機関として国土海洋部と関係の深い韓国交通研究院（KOTI）と、保健福祉部管轄の韓国障害者開発院（Koddi）にヒアリングを行った。また、障害者差別禁止法に関連して、国家人権委員会にヒアリングを行った。



1) 国土海洋部（KOTIにヒアリングした結果をもとに作成）

公共交通手段別のバリアフリー施設のサービス水準の評価結果を以下に示す。

表 1-12 交通弱者移動便宜施設のサービス水準の評価結果

区分		設置及び管理状態の点数	満足度点数	総合点数	現状のサービス水準
交通手段	バス	45	58	49	D
	地下鉄	91	66	84	B
	鉄道	93	62	84	B
	航空機	98	66	88	B
	旅客船	17	58	29	F
旅客施設	バスターミナル	43	56	47	D
	地下鉄駅	78	64	74	C
	鉄道駅	73	62	69	C
	空港	80	66	75	B
	旅客船ターミナル	64	58	62	C
	バス停留場	37	56	43	D
歩行環境	歩道	82	56	74	C
	その他歩行環境	59	58	59	D

注1) 総合点数は、 $(0.7) \times (\text{設置及び管理実態点数}) + (0.3) \times (\text{満足度点数})$ を合算して計算した結果である。

2) サービス水準の定義（5段階）

サービス水準	定義	点数範囲
A	交通弱者が移動する上で不便な点がない	100～90
B	交通弱者が移動する上で不便な点がほとんどない	90～75
C	交通弱者が移動する上で不便な点が少しある	75～60
D	交通弱者が移動する上で不便	60～40
F	交通弱者が移動する上で非常に不便	40～0

交通弱者のバリアフリー対策としての低床バス（ノンステップバス）及び福祉タクシーの導入状況について以下に詳細を整理した。

低床バス（ノンステップバス）の導入

交通弱者移動便宜増進法に基づいて策定する「交通弱者移動便宜増進計画」のうち、ノンステップバスの普及等については国土海洋部（日本の国土交通省にあたる）の交通安全福祉課が担当している。2004年から導入をはじめ、2011年までに全バス車両（約30,500台）の31.5%をノンステップバスに代替することを目標として全国的に導入を進めている。2010年末現在、ノンステップバスの導入台数は、韓国全体で3,204台（全バス車両の10.5%）であり、このうち、7割以上を首都圏（ソウル市、仁川市、京畿道）が占めている。その他の地域も徐々に増加傾向にある。

なお、ソウル市の資料によると2011年7月現在1,849台のノンステップバスが運行されており、ソウル市内バス全体の約7,000台のうち、約26%の普及率である。

表1-13 地域別、年度別の低床バス^(注)の導入状況

(単位：台)

区分	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	導入台数
ソウル市	35	67	194	108	260	482	313	1,459
京畿道	-	-	77	89	125	200	226	717
仁川市	4	20	20	30	17	28	30	149
釜山市	3	5	7	7	5	25	60	112
大邱市	2	5	10	20	30	35	30	132
光州市	2	10	10	10	8	12	10	62
大田市	12	14	8	8	8	12	25	87
蔚山市	2	3	10	7	10	6	12	50
その他	-	38	28	25	37	178	130	436
合計	60	162	364	304	500	978	836	3,204

注) 韓国における低床バスとは、ノンステップバスを意味する。

資料：国土海洋部資料(2010)

バス事業者がノンステップバスを導入する際に、一般車両購入価格との差額（約1億ウォン）について、国と地方自治体がそれぞれ1/2を負担し、政府と自治体が協調補助しているが、この仕組みは日本の補助方式と類似している。2009年から首都圏都市に対しては、政府の補助率を40%に下げている。

国がノンステップバスの導入を政策的に進め、導入台数は増えているが、障害者のバス利用活性化のための方策と運転者教育が必要である。また、車いす使用者のノンステップバスへの乗降に時間がかかるのが運用上の課題である。

事業者にはノンステップバスの保有台数の義務はないが、ノンステップバスを導入した事業者には路線入札の優先権が与えられる。

福祉輸送（福祉タクシー）の導入状況

公共交通利用が困難な重度障害者を対象に福祉タクシー（車いすりフト車両）を自治体が導入し、運行している。利用対象者は各自治体によって多少異なるが、主に車

いす使用者や肢体不自由1～2級など重度障害者となっている。運行地域は各市内を原則とするが、一部隣接する自治体への利用も可能である。

表1-14 地域別の福祉タクシーの運行状況

区分	基準台数 (台)	運行台数 (台)	導入率 (%)	利用資格	運行エリア	
首都圏	ソウル市	409	300	47.3	肢体不自由1～2級、 その他車いす利用者 1～2級	市内原則、一部隣接地 域、空港
	京畿道	562	176	31.3	車いす使用者	市内及び隣接地域
	仁川市	145	104	71.7	肢体不自由1～3級	市内及び隣接地域
	釜山市	205	100	48.8	1、2級障害者 65歳以上の車いす 使用者	市内及び隣接地域
	大邱市	141	60	42.5	1～3級障害者	市内バス運行地域
	光州市	78	30	38.5	1、2級障害者、知的 障害者、自閉症、65 歳以上の車いす使 用者	市内及び隣接地域
	大田市	84	60	71.4	1、2級障害者	市内
	蔚山市	53	20	37.8	1、2級障害者、知的 障害者、自閉症、重 複障害者	市内及び隣接地域
	その他	1,108	468	42.2	1、2級障害者、高齢 者など、地域ごとに 異なる。	地域内
	合計	2,785	1,318	47.3		

注) 基準台数：当初(2010年1月まで)は人口100万以上の自治体は80台、30万～100万人口の自治体は50台、10万～30万人口の自治体は20台としたが、現在は障害者1、2級の登録者数200人に1台以上と移動便宜増進法の施行規則で定めている。

資料：国土海洋部資料(2011年4月)

2) 韓国障害者開発院 (Koddi)

設立の経緯

障害者開発院は、保健福祉部（日本の厚生労働省にあたる）の研究機関として、障害者に関する政策の研究等を行っている。1988年のソウルオリンピックの時にスポーツ支援のために設立された組織が前身である。

障害者開発院の主な業務内容

主な業務の内容は、以下の通りである。

- 障害者の便宜増進施設の促進
- 障害者のための機器開発等の障害者補助事業
- 重度障害者の職業訓練
- 「障害者の日」のイベントの実施
- 障害者政策、問題等の研究

バリアフリー生活環境認証制度

障害者開発院は、建築物等施設のバリアフリー認証の審査・認証実施機関であり、その制度の詳細を以下に示す。

区分	詳細
導入経緯	<ul style="list-style-type: none">・ 法律は供給者の1ルート確保といったミニマムを規定するもので、整備には社会的なコストが必要であるが、利用者目線に立った環境の実現のために、施設管理者の自立的な参加を促し、部分的にバリアフリー化を進める。・ 交通弱者の（移動）便宜増進法（2005年）以降、国土海洋部、保健福祉部が認証機関としてタスクフォースチームを作った。2008年以降、建築物と公園などについては障害者開発院が、交通機関や旅客施設については韓国土地住宅公社が、バリアフリー認証制度の実施機関となった。
BF認証の意義	<ul style="list-style-type: none">・ 法律上は1ルート確保であるが、バリアフリー認証を受けるには全ルートのバリアフリー化を目指す。（日本の鉄道駅のバリアフリー化された1ルート確保と異なる）
旅客施設や車両のバリアフリー認証の状況	<ul style="list-style-type: none">・ 建築物に比べ、鉄道駅などの旅客施設や車両等の認証の実績が少ない。交通施設や車両の認証の場合、バス停の整備も評価項目としてあるので、考慮すべき事項が非常に複雑かつ多いため、認証を受けるのは厳しい。
集合住宅のバリアフリー化基準	<ul style="list-style-type: none">・ 集合住宅は、共用部分のみ建築物の整備指標を定めている。・ インセンティブはないが、建築物は事前に図面を閲覧して改善点を指摘することができる。
今後の展開	<ul style="list-style-type: none">・ 各項目最低基準を設定して、法的基準以上の評価を得たバリアフリー化施設に[]等のランク評価制度を導入している。・ 事前認証時よりも評価が高くなったのか、低くなったのかなどをモニタリングすることが必要である。・ 今後、地方都市（仁川（インチョン）や大田（テジョン）等）の認証実績も増える。

バリアフリー対策の現状についての意見

区分	詳細
スクリーンドア (ホームドア)	<ul style="list-style-type: none"> ・ソウル市地下鉄の全ての駅で設置されており、日本より進んでいる。駅ホームの空気汚染問題が深刻となり、その必要性に対する世論の高まりとともに、ソウル市の予算編成により急速に設置が進んだ。 ・設置作業の際、(車いすの車輪が挟まれないように)隙間と段差を調整する工事を行った。(特に建設時期が古い1、2号線は段差、隙間が大きい) ・視覚障害者のために、ドアに車両番号を点字で示している。ピラー部の点字は視覚障害者の待ち合わせに活用されている。
エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすリフトからの転落事故を受けて、構造的にエレベーターを設置できない駅(46駅)を除いた全ての駅の全ホームにエレベーターを設置した。 ・地方都市のうち、大田(テジョン)駅は建設当時からエレベーターを設置した。中小規模の鉄道事業者は対応できていない。 ・KTX(高速鉄道)の駅はすべてエレベーターが設置されている。
費用対効果分析	<ul style="list-style-type: none"> ・建築物、旅客施設への投資を何年で回収できるか、使用価値、非使用価値(支払い意思額)について、高齢者・障害者及び健常者に対するアンケートを実施し、分析した。 <p>(参考)日本のホームドア整備のための運賃値上げに対する利用者の許容額は10~30円が約75%を占める。(国土交通省鉄道局「鉄道駅の安全利用に関するアンケート調査」2011年)</p>
その他	ロービジョンや内部障害者への対応は、今回の調査ではその対応状況が確認できなかった。



3) 国家人権委員会

人権委員会の設立の経緯、目的

国家人権委員会法により 2001 年に設立。人権救済全般を担う。

2008 年「障害者差別禁止及び権利救済等に関する法律」が成立し、人権救済の申請を受け、調査、勧告を行う。解決しない場合は法務省からの是正命令となる。社会生活で差別を受けた申請を受け、差別かどうかを判断している。2008 年から福祉分野も権利の概念に変わった。韓国の行政機関として画期的であるが、英米豪など世界的流れでもある。

調査・勧告の事例

陳情の例	対応
バスの文字表示が見づらい	聴覚障害者にも見やすくすべきという勧告を行った。
地下鉄の多機能トイレを男女別にしてほしい	構造上の問題がなく極端な費用負担が無い限り事業者は改善するよう勧告した。
視覚障害者向け点字、音声情報が提供されていない箇所がある	点字、音声情報を提供するよう勧告した。

調査の対象範囲

再発防止、教育まで、ソフト面を含めて範囲は広い。

建築物の是正措置の代替策として、(接遇・介助等の) 人的サービスも検討している。例えば、選挙の投票所で段差があった場合、バリアのある環境の改善が最優先であり、人的サービスは最後の手段と考える。

人的サービス(ホームから車両へ車いす使用者が乗り込む際の渡り板での対応) は、全ての駅のホームと車両の隙間と段差を解消することはコスト面等から困難なことから人的サービスをハード整備などは正措置の代替策として考えられる。

調査体制及び諮問委員会の構成

現在年間約 1,200 件の訴えを 8 名の担当で対応している。小さな指摘でも社会的問題となる場合もあり、単なる苦情処理としては扱えないため、業務負担は大きい。

3 つの専門諮問委員会(身体障害、精神障害、障害者施設) に各 5 名(障害当事者、学識経験者を含む) の委員が参画する。

陳情の方法と件数等

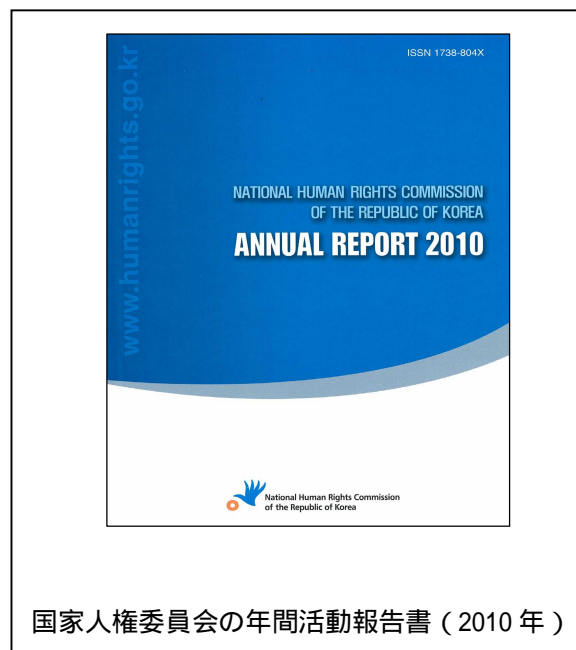
陳情の方法	<ul style="list-style-type: none">・ 陳情はどのような方法でも受け付ける。事務所への訪問、ホームページ、メール等。・ 建築物に関して該当する自治体に調査の依頼をすることもある。
陳情の件数	<ul style="list-style-type: none">・ 障害者差別と精神保健福祉で、年間約 1,200 件を 8 名の職員で現在調査中。
個人的な苦情の割合	<ul style="list-style-type: none">・ 個人の問題でも社会的に他の人に関わる問題があるので、個人的な苦情だと断定することは難しい。

移動権及び仲裁について

移動権と権利の関係	<ul style="list-style-type: none"> ・1997年「障害者、老人、妊産婦等の便宜増進保障に関する法律」、2005年の「交通弱者の（移動）便宜増進法」では、提言的なことを義務化していたが、2008年の「障害者差別禁止及び権利救済等に関する法律」では、「権利」の概念が加わった。
人権委員会の立場としての「移動権」実現についての意見	<ul style="list-style-type: none"> ・国会から提出され、官民が合同とはいえ、政府が主導した。 ・障害当事者の運動（働きかけ）が大きかった。 ・米国、英国、豪州は移動権について先行して検討しており、韓国は2000年頃から準備した。
陳情の仲裁（例：カナダCTA）	<ul style="list-style-type: none"> ・調整（調停）委員会を設置することもある。 ・調整がこじれた場合は、被害者が訴訟する場合もあり、裁判の結果を受けて是正措置を講ずることもある。 <p>（欧米では裁判がシビアで、判決結果が変わる場合がある。また、米国、カナダは懲罰的賠償を重視する傾向があり、権利救済の方向で政策が進められた。）</p>

課題

権利救済においても適用除外記述（例：整備費用が高すぎる）があり、民間ではそれを楯に勧告を受け入れないケースも多い。一部では義務化が必要な領域もあるが、最終的な代替案として人的対応の拡充も必要であるとしている。



(2) ソウル市の取り組み

ソウル市では移動制約者の安全な歩行空間の確保と移動円滑化を進めている「歩行自転車課」と、障害者の福祉サービスに取り組んでいる「障害者福祉課」にヒアリングを行った。本節では、ヒアリング結果をもとに、取り組み内容を整理した。

1) ソウル市交通局歩行自転車課

業務の内容

- 障害者・高齢者、子ども等の移動制約者の安全な歩行空間の確保（便宜）と、自転車利用促進に取り組んでいる。
- 自動車の代替手段としての自転車利用を促進するため、自転車道を整備して、低炭素社会の実現を目指している。
- 後述の障害者コールタクシーは、心身障害者福祉法の創設後、肢体不自由者の施設利用のために運行が開始され、2008年、障害福祉課から歩行自転車課の所管に変更された。ソウル市内の障害者約40万人のうち、重度障害者の10万人が障害者コールタクシーの利用資格がある。

第1次ソウル市交通弱者移動便宜増進計画（2008-12年）

この計画では3つの目的、8つの重点課題及び課題別の改善事業を掲げている。

目的	重点課題	改善事業
移動制約者に配慮した交通手段のアクセス性向上	公共交通（バス）の運行効率化	<ul style="list-style-type: none"> ・低床バスの導入 ・移動制約者の需要に応じた路線、配車間隔の調整 ・低床バスの特性に適合したバス停留所の改善
	移動制約者アクセス施設の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・音響信号機の設置 ・エレベーター近くの横断歩道改善 ・歩道の段差切り下げ
	歩行動線の安全性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道の幅員及び動線合理化 ・歩行障害物の整備及び管理 ・横断歩道の青信号（歩行時間）改善
	移動制約者に要求に対応した情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・バス関連文字、点字案内設備設置 ・鉄道関連音響、文字案内設備設置 ・交通施設別便宜施設整備・情報提供 ・公共交通サービス向上のためのR&D連携
バリアフリー移動環境構築	バリアフリー空間造成	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉センター、病院のバリアフリー ・観光のバリアフリー
	バリアフリー認証制度	<ul style="list-style-type: none"> ・無障害空間認証制度の制度化・管理
社会システムの構築	移動制約者の移動支援	<ul style="list-style-type: none"> ・移動支援センター構築・運営 ・障害タイプ別交通手段の運営・改善 ・障害タイプ別情報提供
	評価体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・評価団構築のための持続的なモニタリング体系の構築 ・移動制約者関連DB構築 ・移動制約者に対する意識転換・認識改善

2) ソウル保健福祉部障害者福祉課

業務の内容

- ソウル市・バリアフリー認証制度（民間施設が中心） 国の制度は公共施設中心。
 - 移動便宜のシンボルと位置づけているヘルパーセンター、軽度障害者向けハッピーコールセンター等の福祉輸送の運営 等
- 各サービスの詳細は、交通モード別のバリアフリー化対策の節に記載した。

ソウル市バリアフリー認証制度（BF 認証制度）

国は公共施設のバリアフリー認証制度であるのに対し、ソウル市の認証制度は民間施設のバリアフリー認証制度である。インセンティブはないが、企業の広報に事業成果が活用されている。ソウル市の認証の評価指標は、国の制度より基準は厳しい。2010 年度末現在、2 件の申請を受け付けている。（ロッテデパート等）

a. 市のバリアフリー認証制度で国のバリアフリー認証制度より強化している点

- 民間の施設を対象とし、 国の制度より手続きを簡素化している。
 - 認証手数料は無料である。（国の認証制度は 800 万ウォン（約 56 万円））
 - トイレ便房内のおむつ交換台や、ビデの設置を促進している。
- トイレ内の傾斜は 1/18 以下の勾配を推奨している。

b. 障害者ニーズ調査の実施

3 年ごとにバリアフリーの実態調査を実施しており、人権に関する調査も並行して実施している。



障害者便宜施設設置マニュアル

資料：ソウル市障害福祉課資料



서울형 무장애 건물
(ソウル式無障害建物)

ソウル市 BF 認証マーク

福祉委員会によるタクシーのしくみづくり

障害者コールタクシー（肢体不自由者 1、2 級対象の車いすリフトタクシー）、障害者ヘルパーセンター（視覚障害者専用のセダntaxi）、ハッピーコールタクシーという 3 つのサービスの実施に際して市長が座長を務め、障害者や大学教授など専門家で構成される障害者福祉委員会がある。また、運転者の選定、運賃の設定などタクシーの仕組みづくりのために障害当事者とタクシー組合との意見交換会を 15 回実施した。

(3) 障害当事者団体等の活動及び連携

韓国の移動権保障に関する法律の制定においては障害当事者団体や市民団体等の役割が大きかった。ここでは、市民団体である「バリアフリー生活環境市民連帯 (NGO)」について紹介する。

団体の活動内容

団体のスローガンは「人が独立 (自立) し、自由に、人間らしく」生活を営むことができるようにすることである。

表 1-15 主な活動内容

<p>バリアフリー 交通環境づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・安全で便利な低床バスの運転者教育 ・BF 交通環境、建築環境のためのセミナー ・移動制約者等のアクセス評価指標開発及び自治体評価に関する研究 ・鉄道、航空、バス等公共交通機関の利用モニタリング ・障害者当事者団体、IL センター、住民自治会等の移動権活動の支援 ・政府 (国土海洋部、文化観光部、国家人権委員会等) の政策諮問活動
<p>バリアフリー 都市環境づくり (建築) : 教育活動</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・便宜施設モニタリング教育及び調査活動 ・観光地便宜施設情報提供及びモニタリング活動 ・近隣生活施設のアクセシビリティ向上支援 (スロープ設置、諮問等) ・BF 生活環境をつくる雑誌「自由空間」の発行 (2カ月ごと) ・全国の大学 (建築学科) を対象に「BF 建築」についての講義 (教育) ・「青少年のための BF 生活環境」アカデミー ・障害者観光の活性化及びそれに向けたインフラ整備に関する研究 ・障害物のない生活環境 (BF) のモニタリング
<p>市民とともに 生活環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「障害者差別禁止法」巡回教育及び差別陳情に対する支援 ・障害者差別に関する電話相談 (1577-1330) の参加 ・ソウル障害者観光案内電話 (1666-4560) の運営 ・障害者用トイレの位置検索サイトの運営 ・「より広く、より近い世の中づくり」キャンペーン ・市民を対象とした教育及び見学プログラムの企画 ・オンライン会員向け会報「自由な人々」の発行

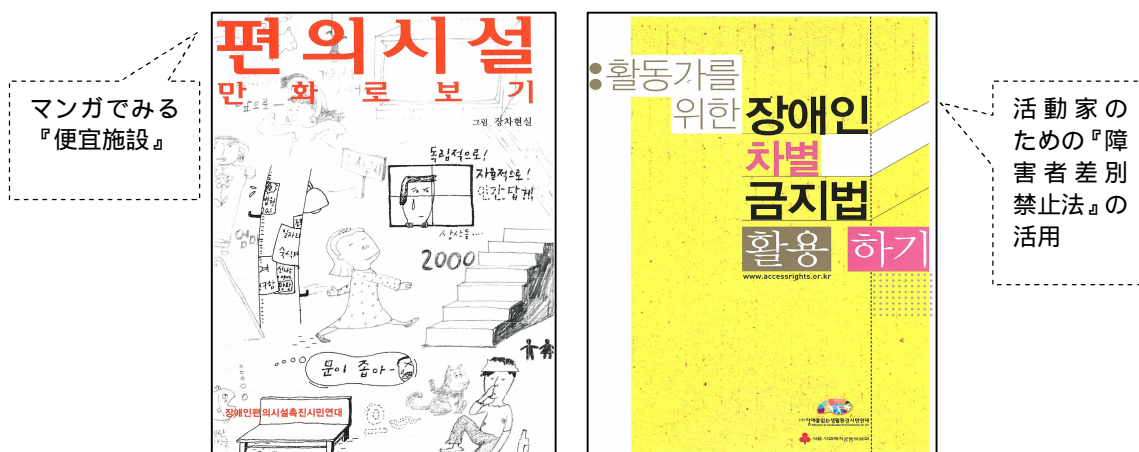


図 1-8 バリアフリー生活環境市民連帯の刊行物

活動の変遷

団体の活動の変遷を以下に整理した。

1996年	「障害者便宜施設の設置を促進する市民の会」として発足し、活動開始
1997年	ソウル地下鉄のプラットフォーム実態調査（車両との段差、隙間の韓国初調査）
1998年	第1回青少年向け便宜施設（バリアフリー設備）アカデミーの開始（2010年まで11回開催）。障害者が社会活動のために、建物・施設を利用する際の障害となること、困難さについて理解してもらうための勉強会
1999年	障害者専用駐車区域：キャンペーン
2001年	移動権をめぐり、市民団体、障害者団体が共同で連帯をつくり、移動権獲得のために活発な運動を展開。当団体が共同代表を務める。
2001年	無障害大学づくり運動：19の大学で便宜施設実態調査 日・韓障害者大学生交流大会の開催 「肢体不自由者向け住宅改造マニュアル」開発
2002年	重度障害者向け住居環境改善事業（12戸住宅改造） 便宜施設市民大学の開催
2003年	第1回「BF建築アカデミー」の開催 障害者移動権保障に関する法律の制定のための運動開始（2007年制定） 障害者差別禁止法制定の推進連帯（NGOの共同代表として参加）
2004年	ソウル市公共施設、便宜施設の実態調査
2005年	「交通弱者の移動便宜増進法」制定
2006年	「ソウル市移動便宜増進条例」制定のための運動（2007年制定）
2007年	障害者の観光に焦点をあてるようになった。 障害者観光活性化のためのアクセシビリティ実態調査 障害者差別禁止法の制定
2008年	「障害者観光ガイドブック」の発刊 顧客サービス・観光従事者向け教育 観光業従事者の障害者接遇サービスについての教育
2009年	社団法人「バリアフリー生活環境市民連帯」の発足 建築学科（大学）障害者に配慮した建築についての巡回講義 差別に関する電話相談窓口の開設

運営の仕組みと財源

a. 運営の仕組み

- ・総会を毎年開催し、事業の予算等を決定。理事の任期は2年。
- ・社団法人であり、国土海洋部（認可）へ活動内容・収支を年1回報告。

b. 財源

- ・7割はプロポーザル（国、自治体、国家人権委員会、社会福祉共同募金等の事業）で採択された業務から、3割は個人会員（約300名）の賛助会費から賄っている。
- ・事務局スタッフ：現在は2名（事業によって増減あり）

法律制定におけるNGO・市民団体の関わり

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・1997年の「障害者・老人・妊産婦等の便宜増進保障に関する法律」議員立法・2005年の「交通弱者の移動便宜増進法（交通バリアフリー法）」の制定
市民団体、障害者団体等の「連帯会議」の役割が大きかった。・1997年の基準について意見を提出（例えば、トイレの段差は cm 以内）・2001年より国家人権委員会の障害者の差別に関する諮問を開始。 |
|---|

当団体が深く関わっており、韓国の障害者の移動権保障に関する法律の制定に大きな影響を及ぼした車いすリフト転落事故の経緯から対応までの詳細を整理した。

車いすリフト転落事故（2001年1月）

- ・2001年1月 ソウル近郊の烏耳島（オイド）駅での車いす使用者のリフト（垂直型）の墜落事故発生（1人死亡1人重傷）。
- ・当時、エレベーターの製造や点検に関する基準が法律に定められていたが、車いす用リフトについては基準がなかった。そのため、業者が独自に製造し、定期的な点検や検査も行われていなかった。事故当時、リフトはロープ方式で細かい4本のワイヤのうち2本が切れて、墜落。安全センサーも壊れていた。

事故に対する政府の対応

- ・国土海洋部も保健福祉部もそれぞれ管轄外だと主張し、責任を回避した。便宜施設は保健福祉部管轄、鉄道駅は国土海洋部管轄であると主張。

連帯会議のデモ（抗議活動）の展開

- ・当初、障害者団体は政府に墜落事故に対する謝罪のみを要求していた。しかし、国が謝罪に応じなかったため、障害者団体及び市民団体が連帯会議を構成し、激しい運動を展開するようになった。
- ・国全体のバリアフリー問題へと焦点が変わった。2001年4月に約40の団体（NGO、障害者団体、市民団体）が集まり、連帯会議を結成した。
移動権保障のために連携活動をした主な市民団体は以下の通り。
 - ・障害者移動権連帯（2001年以降）
 - ・全国障害者差別撤廃連帯
 - ・障害者便宜施設促進市民連帯
 - ・重度障害者自立生活連帯
 - ・IL（韓国自立生活連合会、韓国自立生活協議会）
- ・連帯会議の要求条件は、以下の3つ。
 - 車いすリフトを撤去し、すべての駅にエレベーターを設置すること。
 - ノンステップバスを導入すること。
 - 便宜増進法を改定し、移動権を保障すること。
- ・大規模定期集会の開催、車いす使用者の路線バスの乗車運動（車いす非対応のバス（8番）に毎週水曜日12時に乗車運動を敢行）

連帯会議による法律（障害者差別禁止法）制定運動

- ・車いすリフトも昇降機の定期点検及び設置基準に適合させるように政府に要求
現在は、車いす使用者用リフトもエレベーターと同じく定期検査が行われるようになった。
- ・便宜増進法の改正に向けて、民主労働党弁護士会と障害者団体が協力し、法案（素案）を作成した。
- ・法案に含まれた内容
 - 移動権を国が保障。（第3条 移動権）
 - ノンステップバスの導入。
 - STS（公共交通が利用できない人のための特別交通手段）の運行義務化。
 - すべての地下鉄、鉄道駅に車いすリフトは廃止し、エレベーターを設置。
 - 車両改造、障害者向けの運転装置の開発
 - 歩道の整備（歩行優先区域の指定・整備）
 - 「懲罰的損害賠償」も要求したが、受け入れられなかった。
- 例：車いすが事故に遭った時に、壊れた車いすに対しては補償が十分でない。
- ・連帯会議のメンバーがソウル地下鉄駅のエレベーター設置を要求し、2002年8月に39日間の断食デモを実施。

ソウル市の対応

- ・当時の市長（現大統領のイ・ミョンバク氏）が「エレベーターの設置、ノンステップバスの導入、STSの運行を2004年まで実施する」と表明。

損害賠償の請求事例（車いすリフト転落事故）

- ・ソウル地下鉄5号線でリフト転落事故（2002年）
駅員が不在で電動車いす使用者が一人でリフトを利用し、リフトから転落し、死亡。慰謝料として1億4,270万ウォン（約1千万円）の支給命令（都市鉄道公社）。
- ・ソウル地下鉄1、4号線の乗換区間でのリフト転落事故（2004年）
手動車いす用リフトに、電動車いすで搭乗し、リフトから転落し、けがをした被害者に1,400万ウォン（約100万円）の支給命令（ソウルメトロ）
- ・釜山地下鉄でのリフト転落事故（2007年）
電動車いすリフト転落事故により怪我をした被害者に対し、1億2,000万ウォン（約840万円）の支給命令（釜山地下鉄公社）。原告にも過失比率を40%、駅員に対しても業務上過失致傷で100万ウォン（約7万円）の支給命令。

事故が多発した理由：旧型の車いすリフトはストッパーが不十分であった。

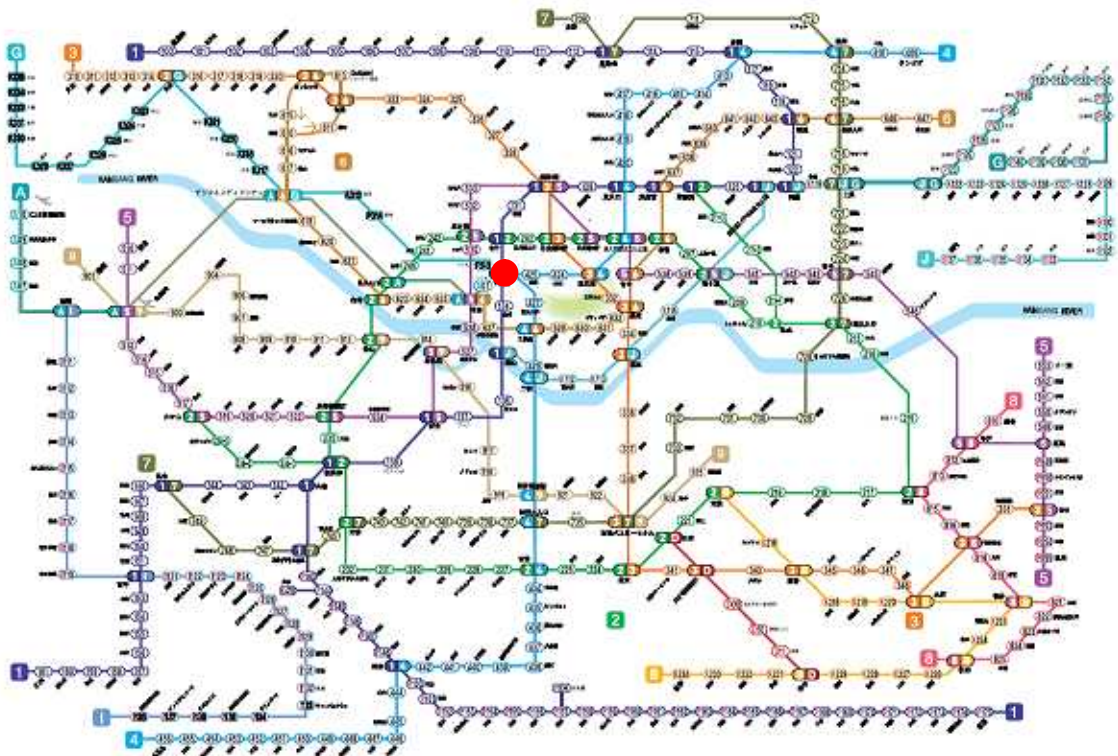
1-4 交通モード別のバリアフリー化対策

(1) 地下鉄(ソウル都市鉄道公社)

ソウル市地下鉄には、ソウルメトロ(地下鉄1~4号線)とソウル都市鉄道公社(5~8号線、9号線)で構成される。本節ではヒアリングを行ったソウル都市鉄道公社及びソウル市のヒアリング資料をもとに整理した。

1) 地下鉄の概要

ソウル都市鉄道公社では地下鉄5~8号線を運行しており、全4路線で148駅、総延長では152kmである。地下鉄1~4号線はソウルメトロが運営している。運賃収入以外にソウル市と国からの支援がある。また、地下鉄9号線は民間会社(フランスのVeolia社)が運営している。



は、ソウル駅

図1-9 ソウル市地下鉄の路線図

2) 高齢者・障害者への対応

国とソウル市の交通弱者移動便宜増進計画に基づいて各施設、設備のバリアフリー化を進めている。

補助制度の活用による駅のバリアフリー化

エレベーターの設置については、国(30%)とソウル市(35%)、運営事業者(35%)の協調補助事業として行われている。2011年現在、1~9号線の全292駅のうち、11駅を除いてエレベーターが設置されている。(未設置駅数:1~4号線7駅、5~8号線は4駅)

ソウル市は市債を発行して補助金に充当している。一部、公社の投資もある。

一方、エスカレーターについては一般旅客の利便も大きいため自費整備と仕分けされている。1～9号線の全292駅のうち、64駅を除いてエレベーターが設置されている。(未設置駅数：1～4号線43駅、5～8号線は21駅)

ボランティア等による視覚障害者等の誘導

2008年から、移動制約者配慮の「ワンストップケアサービス」を実施(視覚障害者誘導など)している。有人改札で申し出を受け、職員、ボランティアの学生、老人協会からの派遣者のいずれかが対応するものである。人材確保のために、ボランティアの学生は、奉仕活動として大学の単位が認定される(ホームページでの申し込み可)、老人協会からの派遣者は、事前にソウル市の補助による教育を受講する仕組みがある。利用実績は約4.4人/日/駅(2011年1～6月)である。



駅入口の係員呼び出しボタン

入口で移動制約者の申し出があった時、目的地の駅まで案内するサービスで、他社線を含め、着駅には電話で連絡してご案内を引き継いでいる。駅の入口に電話番号が表示されており、列車内からも電話できる。

職員の研修

利用者サービスに携わる駅長、職員を対象とした障害、介助に関するエチケット講習をソウル市総合福祉館の専門家等が講師となり、年2回実施している。2009年以降は視覚障害者団体の方を講師として、駅長候補者向けの講習も実施している。



視覚障害者等を誘導する「ワンストップケアサービス」を行う駅ボランティア



駅の券売機前(駅ボランティア)

図 1-10 駅のボランティア

設備別のバリアフリー対策の特長

高齢者・障害者がバリアなく移動できる動線を1駅1ルート確保している。各駅に車いすを常備。各設備別の特長は以下のとおり。

- ・スクリーンドアを全設置済みで、設置時にホームと車両の段差も調整。
- ・優先席には高齢者は座れるが、妊産婦等の他の移動制約者が座りにくかったため、ほかに各車両に交通弱者配慮席を7席設置(高齢者表示無し)している。

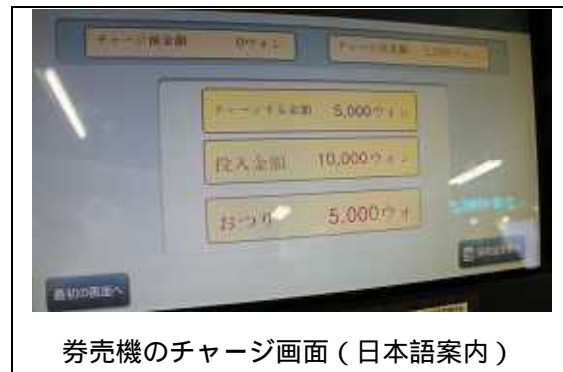
3) 各設備別のバリアフリー対策

設備系

a. 自動券売機

視覚障害者向け点字案内を、145 駅 200 ヶ所に導入した。券売機の 55 mm以内に接近すると、センサーにより音声案内が始まり、操作中も音声案内がある。

券売機は英語、中国語、日本語にも対応しており、外国人でも使いやすい。



券売機のチャージ画面（日本語案内）

b. ホームドア

日本ではホームドアの整備は一部の路線に限られ、視覚障害者等の転落防止のために整備促進を進めている状況であるが、ソウル市ではスクリーンドア（ホームドア）が地下鉄 1～9 号線の全駅で 2009 年末に設置が完了し、設置時にホームと車両の段差も調整されている。

ホームドア設置が一気に進んだ理由：2004 年頃、地下鉄駅構内の大気汚染問題（微細ほこり等）が話題となり、国の環境省及びソウル市の早期の対策が求められた。なお、設置にかかる事業費は、ソウル市からの補助金のほか、PFI（BT0 方式）により広告利用権を民間会社に長期貸与することでその収益金からあてられた。

なお、全てのスクリーンドアには、車両の号車とドア番号が点字案内されている。ドアの右側に 1.5m 高さの位置に設置されている。



スクリーンドアに表示された乗車口の点字案内
車いす利用者の誘導、視覚障害者同士の待ち合わせなどで活用されている。

点字案内の拡大写真
（写真上：9号線、写真下：7号線）
韓国視覚障害者連合協会と共同で制作、設置している。

スクリーンドア（ホームドア）

スクリーンドア床面のドア閉ランプ
この路線ではドア位置の警告ブロックの色を変え、号車と扉番号を表示している。

図 1-11 スクリーンドア（ホームドア）

c. エレベーター、車いすリフト

エレベーターはソウル地下鉄の約 96%の駅で設置されている。なお、構造的にエレベーターの設置が困難な駅においては車いすリフトを階段に設置している。

旧型の車いすリフト（階段昇降機）は電動車いすにも対応した新型に入れ替え中である（旧型は年に 1 件程度事故が起きている）。障害者の要望が強い箇所については、エレベーターを新設することも検討している。

事業費は、協調補助方式である（国 30%、ソウル市 35%、運営事業者 35%）

表 1-16 ソウル地下鉄のエレベーター等の設置状況

	エレベーター	エスカレーター	車いすリフト
設置駅数	281 駅 (96%)	228 駅 (78%)	89 駅
設置台数	779 台	1,682 台	199 台
駅あたり設置比率	2.8 台	7.4 台	2.2 台

地下鉄 1～9 号線の全駅数：292 駅

資料：ソウル市提供資料（2011）

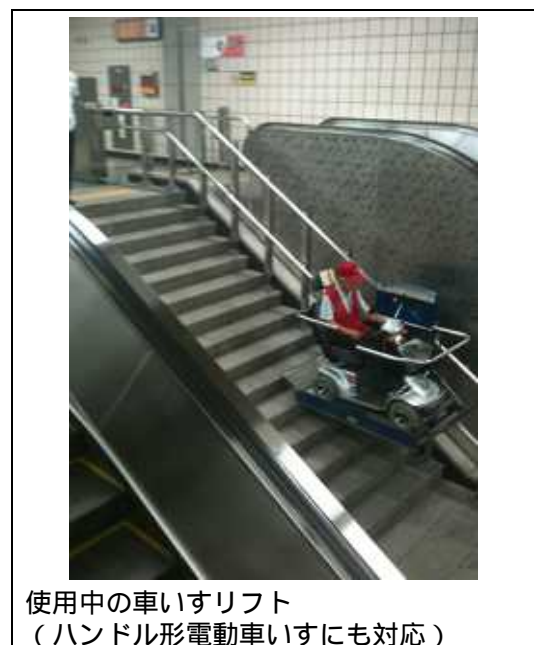
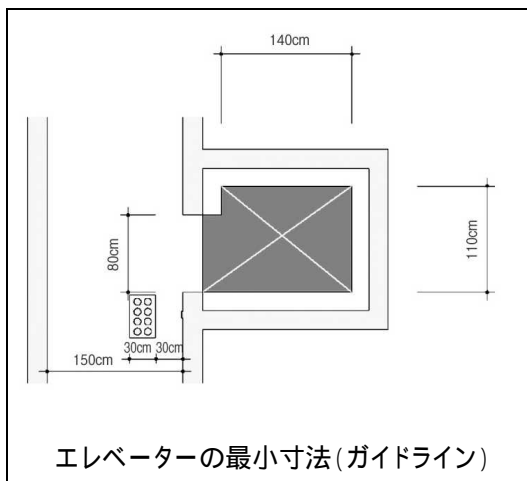


図 1-12 エレベーター、車いすリフト

e. 消火栓上の点滅ランプ

消火栓の上に点滅ランプがあり、火災時に点滅する(2,296カ所)。聴覚障害者には周知している。

車両

車両については、ソウル都市鉄道公社(5~8号線)の列を紹介する。

5~8号線では、全200編成、1,260両で運行されている。

a. 優先席

優先席は1編成8両あたり24カ所(車両妻側)設置されている。優先席は、妊産婦等が座りにくいことから、優先席のほかに各車両に交通弱者配慮席を車両中央部分に7席設けた(高齢者表示無し。2011年7月現在、1,560カ所、1,920席)。

内部障害者、妊産婦等、外見上は移動制約者とわからない人への取り組みとして、今後マーク等を検討する。

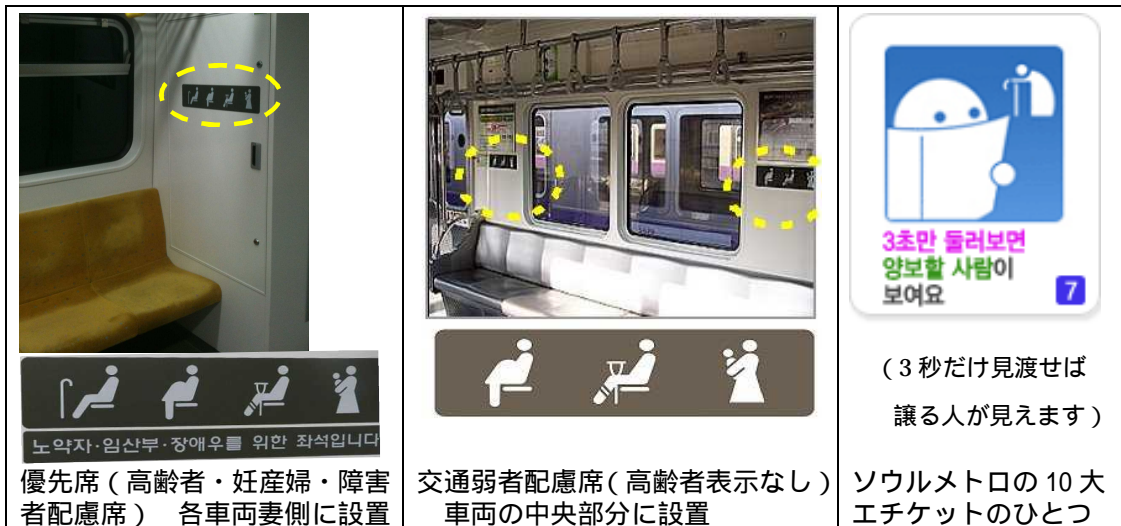


図 1-13 優先席、交通弱者配慮席

b. 車いすスペース

車両1編成(8両)4カ所に車いすスペースを設置している(計780スペース)

c. 情報提供

日本と同様、車内扉上部に、次駅名、ドアの開く側が液晶TVと音声で案内される。



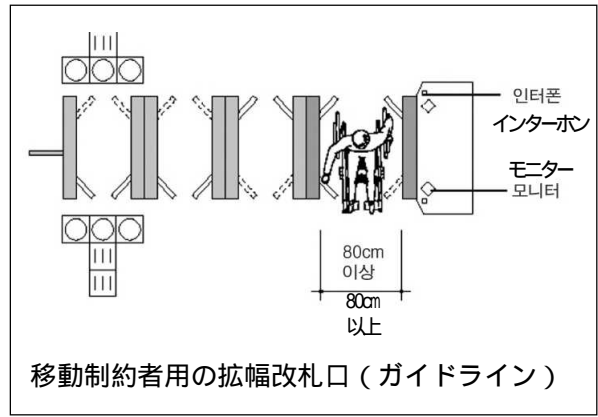
図 1-14 車内液晶表示(乗換案内等)

改札口

都市鉄道公社では、1,000mmの広幅員の改札を30駅、37カ所に設置している。

なお、一般の改札口は550mmである。

また、駅員室と離れた場所にある改札口には、HELPボタンとインターホンが付いており、非常時や係員の助けが必要な場合に係員に連絡できる。



HELP ボタン
（呼び出し用）



図 1-15 拡幅改札口

視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者誘導用ブロックは、どの駅でも乗り口までの案内がほぼ同じになるようにエレベーターからの距離を最短になるように敷設している。また、エスカレーターには警告ブロックがあり、視覚障害者は階段に誘導している。駅の構造上、階段への誘導が難しい場合に限り、エスカレーターへ誘導する。



図 1-16 視覚障害者誘導用ブロック等

ホームと車両の段差、隙間

ホームと車両の段差、隙間は、以下の2タイプである。

- ・レベル1駅(83駅)：段差 50 mm 隙間 90 mm
- ・レベル2駅(65駅)：段差 15 mm 隙間 50 mm

ホームが曲線部のところでは最大 215mm の隙間が生じる部分もあり、ゴムスペーサーを設置した。段差が 50 mm 以上のホームでは、先端部をかさ上げし、高低差 20~30 mm のゆるやかな傾斜をつけている。ただし、段差の大きい駅では渡り板を配備している。

多機能トイレ

多機能トイレは、ほとんどが駅の改札外に設置されている（148 駅、153 ヲ所）。多機能トイレは 2004 年からソウル市デザイン政策課と協働で取り組んでいる。現在、改修工事を進めており、2011 年 7 月現在、49 駅で改修工事が完了した。

便房内の機能は、おむつ交換台、ベビーキープ、子供用トイレ、温水等であり、トイレ内は段差がなく、ドアは自動、手すり、非常用ボタンが設置されている。



多機能トイレを男女別に設置した駅



トイレ内部

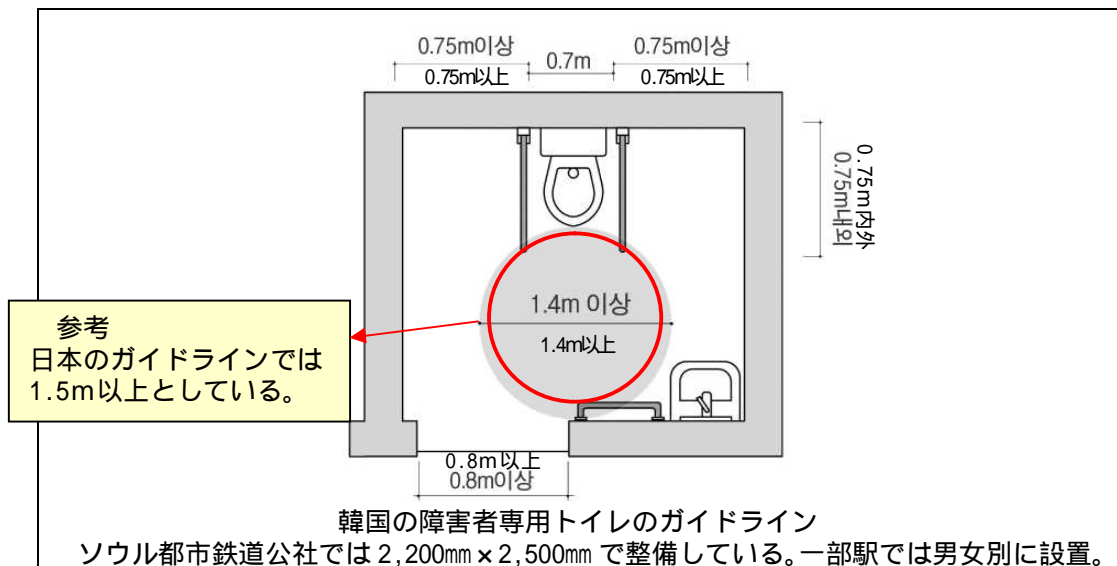


図 1-17 多機能トイレ、障害者専用トイレ

スロープ

スロープは、148 駅に設置され、勾配は標準が 1/12 以下である。一部は 1/8 の勾配もある。

駅の照明、コントラスト

床、壁、天井の順で明度を上げている。リモデリング駅（ソウル市デザイン政策課と協働）の東大門駅は、間接照明を併用して照度をアップし、視覚障害者誘導用ブロックをベージュから黄色に変更して明度差をつけた。



東大門駅 5 号線の間接照明、色彩
出典：<http://www.seoulnavi.com/>

駅の情報提供

a. 駅改札、ホーム

駅の方向誘導に視認性の良い LED を採用し、視覚障害者向け案内図も設置した。

駅ナンバリングの番号は、地上の駅入口部分にも設置されている。

また、全駅のホームにメッセージボード（待ち合わせ場所は 32 インチ、平均 17 インチ）を設置し、IT センターからのリアルタイムの文字情報を提供している。各駅別独自の情報提供も可能である。



地下鉄駅入口の駅ナンバリングの表示



駅ホームの SOS とインフォメーションのボタン。困った時に駅員との会話が可能。



ホームのメッセージボード（液晶 TV）を活用した防災教育（火災時の消火器使用方法）



改札の駅サービスセンター



駅ホームのメッセージボード（液晶 TV）を活用したキャンペーン（妊産婦の配慮）

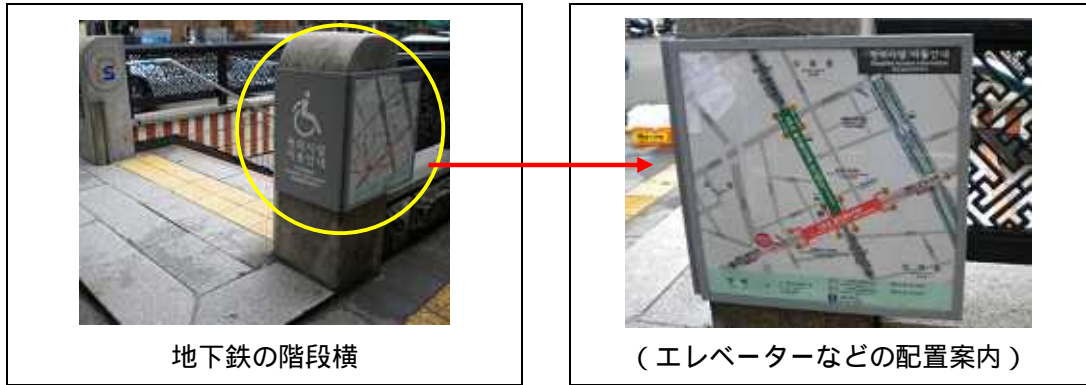


改札付近の情報案内版



駅改札口付近のバスロケーション案内

図 1-18 駅ホーム、改札での情報提供



地下鉄の階段横

(エレベーターなどの配置案内)

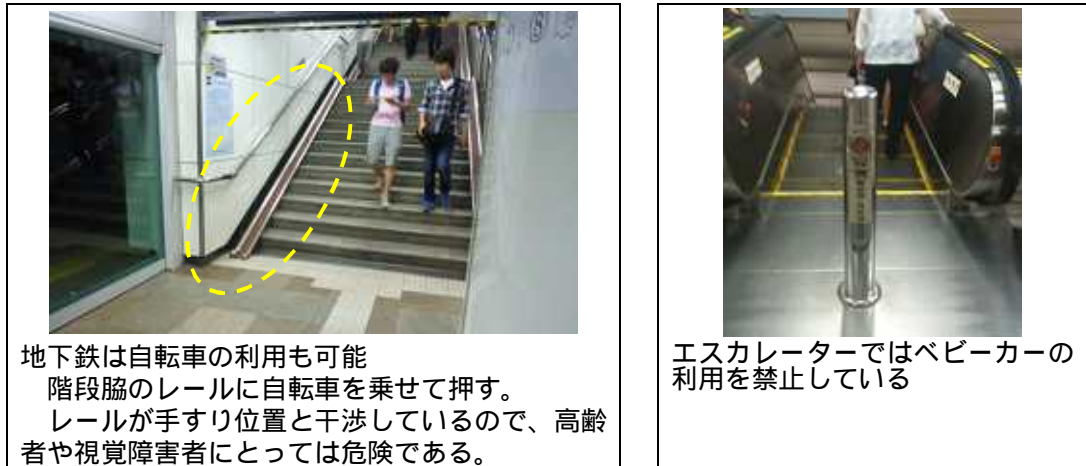
図 1-19 駅出口付近での情報提供

b. ホームページ

ソウル都市鉄道公社のホームページでは、駅別にエレベーター、リフトの位置が図で示されているほか、ホームと車両の渡り板の設置駅も確認できる。障害者の都市鉄道公社ホームページへのウェブアクセス性改善に向けて 2009 年から取り組んでいる。

その他

a. 休日は自転車も地下鉄の利用が可能であるが、自転車レールが危険



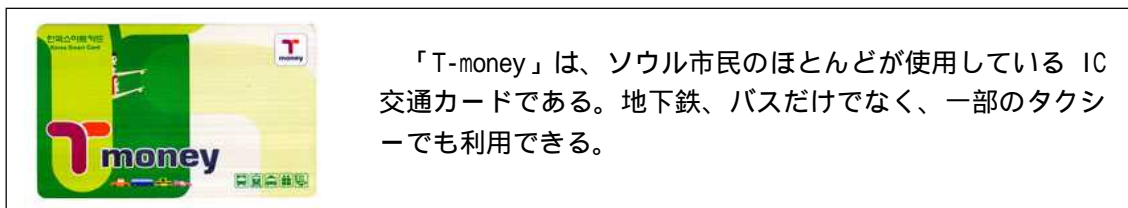
地下鉄は自転車の利用も可能
階段脇のレールに自転車を乗せて押す。
レールが手すり位置と干渉しているため、高齢者や視覚障害者にとっては危険である。

エスカレーターではベビーカーの利用を禁止している

図 1-20 自転車レール、エスカレーターのポラード

b. 高齢者・障害者の運賃割引

ソウル市では高齢者・障害者（精神障害者含む）等に「優待交通カード」を交付しており、年間平均約 10 万人が利用した。2010 年にソウル都市鉄道公社の割引乗車による損失額は 830 億ウォン（約 58 億円）で、財政上の課題となっている。子ども（6～13 歳）は 5 割引、13～19 歳は 2 割引、65 歳以上や国家功労者は無料である。



「T-money」は、ソウル市民のほとんどが使用している IC 交通カードである。地下鉄、バスだけでなく、一部のタクシーでも利用できる。

(2) バス

ソウル市内のバスは、下表のタイプに分類され、ブラジルのクリチバ市の運行形態を参考に計画された。ノンステップバスは2011年7月現在、1,849台でソウル全体の26%の普及率であるが、今後50%の普及率を目標としている。ノンステップバスを導入した事業者は路線入札の際に優先権が与えられる。

表 1-16 ソウル市内のバスの運行形態別の特徴

車体の塗装色	路線のタイプ	運賃 ^(注)	
		現金	T-money
ブルー(幹線)バス	ソウル市内の中でも長距離を走る幹線バス	1,000ウォン	900ウォン
グリーン(支線)バス	幹線バスや地下鉄との連結、乗換えをより便利にし、地域と地域を結ぶ支線バス。	1,000ウォン	900ウォン
レッド(広域)バス	首都圏とソウル都心部を急行で結ぶ広域バス。	1,800ウォン	1,700ウォン
イエロー(循環)バス	ソウルの都心・副都心を循環するバス。	800ウォン	700ウォン
マウル(近距離)バス	支線バスの中でも走行距離が短いバス。	700ウォン	600ウォン

注) バス・地下鉄・首都圏電鉄が距離比例料金制で、10kmまでが基本料金として、乗換は4回まで無料。但し、乗換割引は共通ICカード乗車券(T-moneyなど交通カード)を利用する場合に限る。

韓国ウォンの換算レート：1000ウォン 70円(2011年)

バスのゾーン区分



図 1-21 ソウル市のバスゾーン区分図と車両のカラーリング

南山タワーの電気バス（ノンステップバス）

南山頂上部（観光地）と市街地を結ぶ観光用路線バスで、現在 5 台運行している。外観がピーナッツの殻のような形をしているため、愛称がピーナッツバスである。国土海洋部が定めた韓国型低床バスとして、韓国ファイバー社が炭素複合素材（FRP）で開発し、既存車両に比べ車体が軽く燃費効率はよいが、車両価格が当初より高く設定されたためまだ普及していない。今後、ソウル市は南山タワーバス（14 台）を全てこの車両に置き換える予定である。1 回の充電で最大 80km 走行可能で、現在 2 往復している。充電にかかる時間は急速充電時 30 分程度である。



図 1-22 ソウル市南山タワーバス（電気バス）



車内の車いすスペース、固定装置

日本では約 10 年前までは一部の事業者でこのタイプの固定装置が使われていたが、現在はほとんど使用されていない。その理由として、片輪固定のため急停車の場合車いす車輪が外れるケースがあることや折りたたみ補助席と干渉すること、大型の電動車いすはタイヤサイズより固定できないことなどがあげられる。



車内の交通弱者配慮席

電気バスの充電施設

図 1-23 ソウル市南山タワーバス（車いす固定装置、交通弱者配慮席）

バス停（中央バスレーンの例）



道路の中央部にあるバス停

（注：写真に写るバス車両はソウル市内路線バスではなく、首都圏広域バス）

図 1-24 ソウル市内の路線バスの停留場（中央バスレーンの例）

(3) 福祉輸送

1) 行政(ソウル市)の福祉輸送

サービスの特長

ソウル市歩行自転車課(交通施設移動便宜増進チーム)の障害者コールタクシー、障害福祉課の3種類の福祉輸送サービスがある。

表 1-17 ソウル市の福祉輸送サービスの概要

サービス	対象者	車両、予約	台数	備考	
歩行自転車課 障害者コールタクシー	肢体不自由者 1、2 級	車いすを使用し たまま乗車できる 車両。 運賃は地下鉄運賃 の3倍以下。	300 台 (28 カ所 の配車 点)	ソウル施設管理公 社が運営。運転者は 同行者の職員。 24 時間対応で夜間 は 10 台体制。	
障害福祉課	障害者ヘルパーセンター	一般のセダンタ クシーを活用。 利用料金はタク シー運賃の 35%。 24 時間運行。	140 台 (内、 深夜運 行は 12 台)	韓視連ソウル支部 が担う。 コールセンターの 運営費、142 名の運 転者の人件費はソ ウル市が負担。	
	ハッピーコールセンター	軽度障害者向け	個人タクシード ライバーの会員 を募り、コールセ ンターを介して 利用者を紹介す る。	1,000 台以上 の登録 あり	ケアが良い、料金は 通常のタクシー運 賃。
	無料シャトルバス	交通弱者、高齢者及 び介助者、妊産婦が 無料で利用できる	リフト付中型バ ス。	25 台	16 区が運営。 公共施設、スーパ ー、駅等を結ぶ路 線。

障害者コールタクシー

障害者コールタクシーとは、重度の肢体不自由者(1、2級)が車いすを使用したまま乗車できる車両によるドア・ツー・ドアの輸送を、地下鉄運賃の3倍以内(以前は、一般タクシー料金の35%)で24時間利用できるサービスである。

運行時間	24 時間(年中無休)			
運行地域	原則ソウル市内であるが、隣接する 13 地域及び首都圏は運行可能			
利用料金	地下鉄運賃の 3 倍以下(2008.7 月より)			
	距離	一般タクシー料 金(A)	コールタクシー 料金(B)	比率(B/A)
	2km	2,400 ウォン	1,500 ウォン	62%
	5km	4,500 ウォン	1,500 ウォン	33%
	10km	8,000 ウォン	3,000 ウォン	37%
	20km	14,900 ウォン	3,300 ウォン	22%
	30km	21,800 ウォン	3,700 ウォン	17%
	注) 韓国ウォンの換算レート: 1000 ウォン 70 円			
車庫 (配車拠点)	28 カ所の配車拠点 ・江北エリア: 16 箇所 176 台 ・江南エリア: 12 箇所 124 台			

a. 障害者コールタクシーを保健福祉部が立ち上げた当初

大阪市のタクシーセンターを視察し、参考にした。タクシーの組合も、事業に興味を持って意見交換会に参加したが、給与の条件が折り合わなかったため、タクシー免許を保有する人を募集し、ソウル市施設管理公社の職員として採用した。

b. 利用資格者数

重度障害者（1、2級の肢体不自由者、車いすを使用する1、2級の障害者）が対象で、ソウル市内の障害者約40万人のうち、10万人がコールタクシーの利用資格がある。

c. 運営規模（台数等）

コールタクシーはソウル市施設管理公社が運営している。

300台、28カ所の配車拠点（2011年7月現在）。基本は乗車地域に最も近い車庫から配車している。ソウル市全体で2,500件/日運行。24時間対応で夜間（22時～7時）は12台体制である。

運転者は、タクシー免許を保有するソウル市施設管理公社の職員である。

コールセンターの受付・配車スタッフは30人で、電話受付係りと運転者への連絡係りを分担している。

カーナビゲーションソフトと連携した配車システムを導入した。電話件数は、200コール/日、遅延情報を含めると400コール/日ある。

利用目的は、通院・リハビリ（帰りを含む）が約7割を占めている。

利用距離は、10キロ以下が6割で、そのうち5キロ以下が4割弱である。

参考：障害者コールタクシーの夜間の利用者はどのくらいいるのか

- ・2007年4月から車両を50台増車してコールタクシーの深夜運行を開始した。
- ・22時～7時。2011年3月までは30台が営業していたが、利用者が少ないため、4月以降は10台に削減した。7月以降はパート運転者を雇用して12台運行している。

d. 障害者コールタクシーの職員数、運転者教育（トレーニング）の内容

運転者、事務職の内訳は次のとおり。

運転者	フルタイム	約300人
	パート	40～60人
コールセンターのスタッフ		30人

注)フルタイムとパートの時給は同じ金額。

運転者教育プログラムでトレーニングを実施している。2011年10月から障害当事者、有識者による専門性の高い委託教育を導入予定である。内容は、障害者をさらに理解する（もし、自分が障害者だったら）、心肺蘇生等の技術の習得等が挙げられる。

I 주요 특장장비

슬로프 작동

◇ 승차시 작동요령 ※ 슬로프를 펼치기 전 반드시 평탄한 지면에 주차

- ① "열림" 버튼을 눌러 슬로프 잠금 해제
- ② 슬로프를 펼친 후 휠체어 탑승자를 슬로프 앞에서 휠체어 브레이크를 잠근다.
- ③ 스위치를 "승차모드" 상태로 위치한 후 전면 휠체어 고정고리를 휠체어 앞부분 프레임에 고정
- ④ 스위치를 "안전모드" 상태로 위치하고 휠체어 브레이크를 푼 후 슬로프 경사면의 중앙을 통해 휠체어 탑승



- ⑤ 차량내에 안전하게 오른 후 휠체어 브레이크로 고정
- ⑥ 뒤쪽 휠체어 고정장치로 휠체어 프레임 고정
- ⑦ 휠체어 탑승자 안전띠를 착용 후 견고히 고정토록 길이 조정



◇ 하차시 작동요령

- ① 탑승자 안전띠와 휠체어 뒤쪽의 고정장치 해제
- ② 승하차 스위치를 "승차모드" 상태로 위치 후 후방의 안전을 확인하면서 하차
- ③ 운전원은 하차시 휠체어가 지면에 안전하게 내려올 때까지 휠체어를 붙잡고 하차를 보조



슬라이드 리프트 작동

◇ 승차시 작동요령 ※ 리프트를 펼치기 전 반드시 평탄한 지면에 주차



범퍼도어 스위치를 눌러 범퍼도어를 OPEN시킵니다.

리모콘을 사용하여 리프트 (아래쪽화살표)를 DOWN시킵니다.



리프트가 지면에 닿으면 리모콘을 정지합니다.

좌측 발판 LOCK장치를 해제하고 발판을 내립니다.



휠체어를 플랫폼 안쪽까지 탑승시키고 휠체어 브레이크를 고정 시킵니다.

휠체어 앞/뒤를 휠체어 고정벨트로 견고하게 고정 시킵니다.



- 휠체어 탑승자 안전벨트를 착용 후 견고히 고정되도록 길이 조정을 합니다.

- 발판을 올리고 ④번의 LOCK장치 체결상태를 확인 후 리모콘 (위쪽 화살표)를 눌러 동작 시킵니다.

图 1-25 車いす使用者の乗降用リフト等の操作方法 (現行のマニュアル)



図 1-26 ソウル市障害者コールタクシー
(電動車いすを使用したまま乗車)

e. 課題

障害者コールタクシーの運行には、以下の課題がある。

- ・ 約束した時間の 30 分以内の配車目標はあるが、台数が限られているため達成できていない。平均待ち時間は 31 分。
- ・ 利用地域は、ソウル市及び隣接する 13 地域に限られている。
- ・ 増便の要求はあるが、年間約 202 億ウォン（約 14 億円）の運行経費が必要となる一方、運賃収入は約 16 億ウォン（約 1 億 2 千万円）にとどまっているため、車両増は困難な状況。
- ・ 一般的に、運賃を値下げするとタクシー事業者の反対を招き、利用者の待機時間が増える。

ソウル市の福祉輸送の問題点（民間団体からみた意見）

：予約制の割り当て車両及び予約制運用時間（午前 7 時～8 時）が極めて限定されているため、利用者の予約失敗率が高い。利用したい時に申し込みができないとの意見がある。

障害者ヘルパーセンター

障害者ヘルパーセンターは、視覚障害者 1・2 級、腎臓病患者 1~2 級の人一般のセダンタクシーの一部を運賃の 35%以下で 24 時間利用できるサービスである。視覚障害者からの強い要望により立ち上げられ、運営は韓視連ソウル支部が担っている。

ハッピーコールセンター

軽度障害者向けの福祉輸送で、個人タクシーの運転手が会費を支払って登録し、コールセンターから利用者が紹介される。

ハッピーコールセンターは、2002 年の開設当初は、予約するシステムはなかったが、一般タクシーの共同予約センターを障害者が利用していたことを参考にしてコールセンターを開設した。なお、一般タクシーの共同予約センターでは、ナビコール、親切コールのサービスがある（2007 年以降）。

個人タクシー運転手は月会費 2 万ウォン（約 1,400 円）を支払う。月に 50 人以上乗せると一人あたり、400 ウォン（約 28 円）が還元されるので会費が実質無料となる。利用者は通常のタクシー運賃を支払うが、優先的に予約ができるため予約拒否も無く、運転手にとっては効率的に予約枠を埋めてもらえるので双方にメリットがある。

無料シャトルバス

無料シャトルバスは、高齢者、妊産婦等の移動制約者が無料で利用できる中型バスを漢江の北側地域のみで運行している（漢江の南側に比べて低所得層が多い）。無料シャトルバスの運行経費の負担は、市 5 割、区 5 割である。

2) 民間団体の福祉輸送

社会福祉法人ハンボット財団の福祉輸送の特長

社会福祉法人ハンボット財団では、車いす利用者向けの無料の福祉輸送（ハンボット障害者移動奉仕隊）と、財団所管の旅行会社によるリフト付車両の有償レンタルを実施している。ハンボット財団の移送サービスは 2006 年までに累計 34,000 回の実績があるが、2003 年から導入された自治体（ソウル市）の福祉輸送の拡充により利用は減少傾向にある。

財団から行政に対して、ヘルパー養成、観光、機器支援、車いす貸出、福祉政策に関する提言を行い、その多くが採用されている。

表 1-18 社会福祉法人ハンボット財団の福祉輸送

	対象者	車両、予約	台数
ハンボット障害者移動奉仕隊	車いす利用者（無料）	車いすを使用したまま乗車できる福祉車両。	1 台
リフト付車両の有償レンタル	制限なし（車いす利用者の通学、通院、観光等に使用）	車いすを使用したまま乗車できる大型バス、中型バス、1 BOX 車。	大型バス 2 台 中型バス 2 台 1 BOX 車 3 台

運営以外の課題

- ・韓国ではユニバーサルデザインのタクシー車両として良い車両がない。
- ・街なかの段差解消が進んでいない。
- ・外出先での車いす対応トイレは絶対的に不足している。

ハンボット障害者移動奉仕隊

1978年に設立されたボランティア団体であるハンボット会（社会福祉財団の前身）が1993年9月にハンボット障害者移動奉仕隊を設立し、韓国初の不特定多数の車いす障害者向けの無料移動サービス（予約制）を提供しはじめた。

当初は、車いす対応専用車両1台と職員2名で運営した。運営財源は、ハンボット会の会費で賄った。ソウル、京畿道、忠青道に居住する障害者にサービスを提供している。ハンボット障害者移動奉仕隊は地方都市のボランティア団体、自治体などに呼び掛け、障害者移動奉仕隊の設立を促し、1995年から2000年まで全国10都市で移動奉仕隊が設立された。1998年10月に、障害者移動奉仕隊の全国協議会が設立された。

移動支援の実績（回数）

移動支援回数	達成年
1,000回	1994年12月
5,000回	1996年11月
10,000回	1998年10月
20,000回	2000年8月
28,000回	2002年8月
34,000回	2006年8月

全国の移動奉仕隊の設立年度

都市名	設立年
大田市	1995年
安陽市・釜山市	1996年
仁川市・ソウル市・光州市	1997年
天安市	1998年
源州市	2000年

1998年から、地域に居住する障害者に移動サービスを提供する「個人タクシー運転者会」が地方都市（光州市、ウジョンブ市、テグ市、チャンウォン市）で自発的に結成された。

ハンボット以外の会員制福祉輸送

- ・1988年のソウルパラリンピックに参加する障害者選手の移動支援に参加した自家用車両を所有していた車いす使用障害者らがオリンピック後、「コムヅリ移動奉仕隊」を組織し、障害者スポーツ選手に無料で移動サービスを提供していた。以後、このサービスは全国の大都市に広がった。但し、利用者は車いす使用者に限定された。
- ・1991年から「カトリック個人タクシー運転者会」でミサに参加する地域（ソウル市ノウォン区）に居住する障害者に無料の移動サービスを提供した。
- ・1992年に、江西区の個人タクシー運転者会「カチ奉仕隊」が地域に居住する障害者に限定した無料移動サービスを提供した。

リフト付バスの有償レンタル

ハンボットツアー（ハンボット財団が運営する旅行会社）が運営する車いす対応車両のレンタル事業（韓国では唯一）を開始した。

利用目的は障害児童の通学及び通院での利用が多いが、車両レンタル料金がかかるため、利用率は高くない。

表 1-19 レンタル車両

車種	定員
大型バス	車いす 10 人乗り、一般席 18 人乗り
中型バス	車いす 3 人乗り、合計 17 人乗り
1BOX 車両	車いす 1~2 台、合計 5~7 人乗り

2010 年に文化観光部の助成事業でリフト付き観光バスが 3 台導入されたが、そのうち 1 台はハンボット財団が所有している。残りの 2 台は民間の旅行会社が所有している。

行政（国）は障害者の外出支援の一環として観光にも力を入れている。今後も、毎年 3 台分の補助予算が確保される予定である。



リフト付大型バス（有償レンタカー）

1BOX 車両（有償レンタカー）

図 1-27 ハンボットツアーの福祉レンタルカー

観光旅行について障害者向けに一人年間 15 万ウォン（約 10.5 万円）のバウチャーが交付される。他にも行政やカジノがスポンサーとなるツアーもある。

1-5 今後の課題

韓国は今後急速な少子高齢化が進み、社会全般における対応が求められている。

地下鉄等鉄道においては、ここ数年でホームドアやエレベーターの設置などバリアフリー化が急速に進んだが、鉄道車両及び旅客施設全体ではバリアフリー認証の実績がまだ少ない。また、鉄道とバスの結節点におけるバリアフリー化も今後の課題である。ノンステップバスや福祉タクシーは自治体ごとに目標を設定し、着実に導入されつつあるが、日本と同様に地方部においてはバリアフリーの進捗が首都圏に比べて遅れている。また、ユニバーサルデザイン対応のタクシーの導入はまだ検討されていない。路線バスやタクシーの運転者の接遇対応はまだ不十分な状況であり、内部障害者など外見上わからない障害者への対応は今後の課題である。

第2章 台湾

2-1 基礎情報

(1) 国土と人口

台湾の面積は約35,980km²で、人口はおよそ2,312万人(2010年末住民登録人口基準)、人口密度は約643人/km²である。

調査対象の台北市の面積は272 km²、人口はおよそ262万人(2010年末住民登録人口基準)、人口密度は9,763人/km²である。

(2) 移動制約者の状況

高齢者の人口

台湾全体の65歳以上高齢者の人口は約244万人で、高齢化率は約10.7%(2010年末)である。しかし、韓国と同様に今後少子高齢化が急速に進み、2030年にはおよそ4人に1人が高齢者になると予想される。

台北市では65歳以上高齢者が約33.5万人で、高齢化率は約12.7%(2010年末)である。

表2-1 台湾及び台北市の年少・高齢人口比率

	台湾		台北市	
	0～14歳	65歳以上	0～14歳	65歳以上
2006年	18.1%	10.0%	16.5%	11.6%
2007年	17.7%	10.2%	16.1%	12.0%
2008年	17.0%	10.4%	15.6%	12.3%
2009年	16.3%	10.6%	15.1%	12.6%
2010年	15.7%	10.7%	14.7%	12.7%

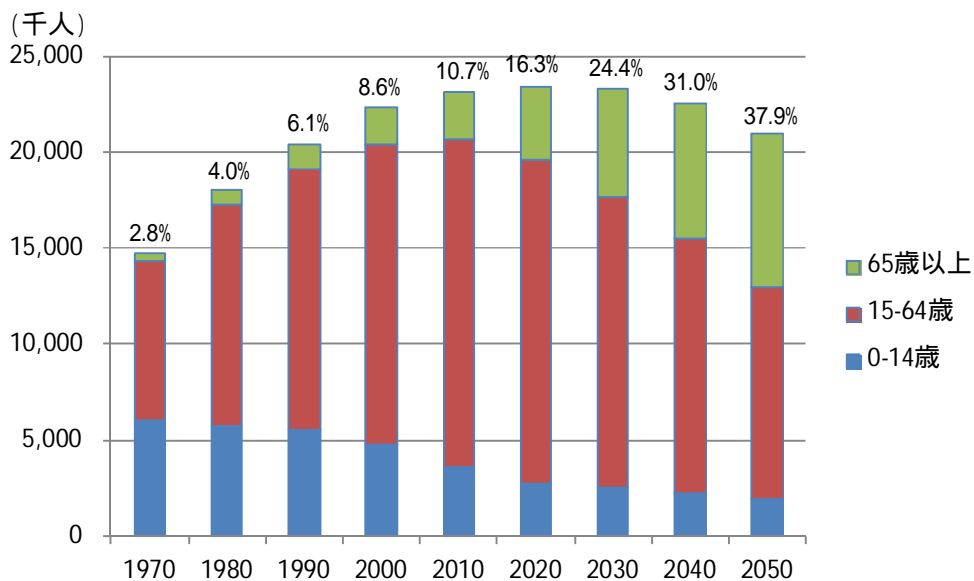


図2-1 台湾の年齢層別の人口推移

注1) 棒グラフの上の数字(%)は高齢化率(65歳以上人口の比率)を示す。

2) 2010年までのデータは実測値、2020年以降は予測値である。

資料: 台湾行政院国勢調査(2010年まで)、行政院経済建設委員会(2020年以降)

障害者の人口

2010年末現在、台湾全国の障害者人口は、およそ108万人であり、総人口の約4.7%を占める。台北市の障害者人口は、約11.5万人である。

表 2-2 障害種類別障害者人口

(2010年12月末)

	台湾		台北市	
	人数	割合	人数	割合
肢体不自由	387,369	36.0%	31,841	27.8%
内部障害	120,776	11.2%	14,346	12.5%
聴覚障害	117,103	10.9%	14,304	12.5%
精神障害	110,809	10.3%	13,976	12.2%
多重障害	109,402	10.2%	14,593	12.7%
知的障害	96,565	9.0%	8,014	7.0%
視覚障害	55,603	5.2%	6,102	5.3%
認知症	32,580	3.0%	5,324	4.6%
音声・言語障害	13,329	1.2%	1,039	0.9%
自閉症	10,160	0.9%	2,513	2.2%
植物状態患者	4,749	0.4%	679	0.6%
顔面神経障害	4,458	0.4%	365	0.3%
平衡機能障害	3,518	0.3%	342	0.3%
難病	4,479	0.4%	285	0.2%
希少疾患による心身機能障害	1,542	0.1%	394	0.3%
その他障害	3,851	0.4%	547	0.5%
合計	1,076,293	100.0%	114,664	100.0%

資料：台湾内政部統計年報 (<http://sowf.moi.gov.tw/stat/year/list.htm>)

(3) 公共交通の概況

公共交通の概要

台北市内の公共交通は、MRT（地下鉄と新交通システム）、路線バス及びタクシーなどがある。公共交通及び福祉輸送の概要を以下に示す。

表 2-3 公共交通の概要（台北市内）

交通機関	特徴
鉄道・地下鉄	・MRTは、地下鉄と新交通システムで構成され、台北メトロ（TRTC：Taipei Rapid Transit Corporations：臺北捷運公司）が運営している。現在9つの路線に94駅、路線長は101.9kmである。
バス	・市内路線バスは、民間事業者14社が300以上の路線に約4,000台を運行している。
タクシー	・一般タクシーが31,400台、うち敬老タクシー（高齢者及び心身障害者の優待制度が利用できるタクシー）は約3,400台が登録している。
福祉輸送	・台北市が176台のリフト車両を保有し、台湾レンタカー会社とエデン財団に運行を委託している。

輸送分担率

2010年に台湾交通部（日本の国土交通省にあたる）が実施した調査によると、台湾全体では、公共交通の分担率が13.9%に対して乗用車・バイクが73.3%を占めている。一方、台北市においては、路線バスと地下鉄が比較的普及していることから、公共交通の分担率は37.6%である。この表ではタクシーを公共交通として分類している。

なお、台湾全体では、バイクの利用が非常に多いことが特徴であり、全交通手段におけるバイクの輸送分担率は、台湾全体では5割弱、台北市においても3割弱を占めている。

表 2-4 交通手段別の輸送分担率

（単位：%）

	台湾	台北市
公共交通	13.9	37.6
（路線バス）	5.9	18.0
（メトロ）	3.7	15.2
（シャトルバス）	1.3	0.7
（長距離路線バス）	0.7	0.5
（台湾鉄道）	1.1	0.7
（タクシー）	0.4	1.5
（高速バス）	0.3	0.4
（その他）	0.4	0.5
徒歩・二輪車	12.9	19.5
（徒歩）	7.5	15.2
（自転車）	5.4	4.4
乗用車・バイク	73.3	42.8
（バイク）	47.8	27.1
（自家用乗用車）	22.9	14.0
（その他）	2.5	1.7

資料：「民衆日常使用交通手段状況調査」（台湾交通部統計局）
（調査期間：2010年10月12日～12月30日）

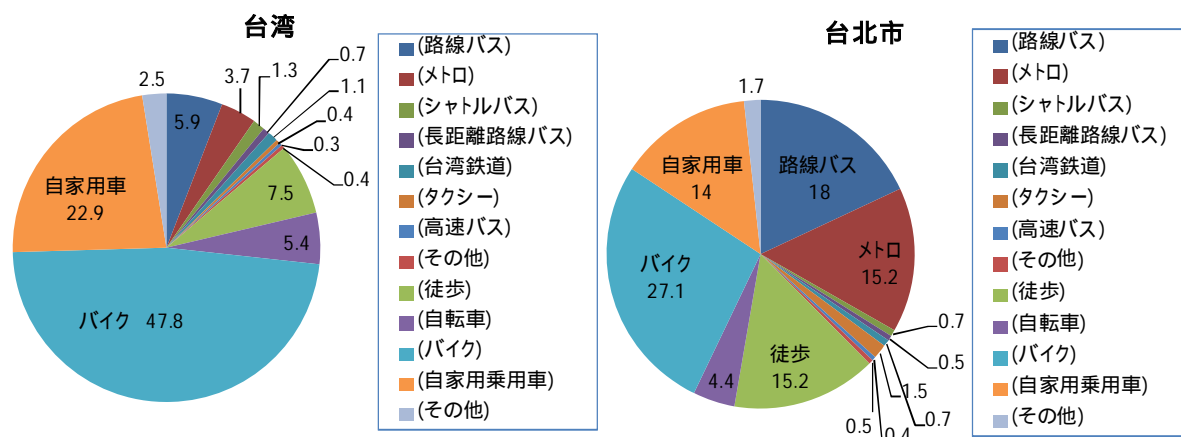


図 2-2 交通手段別の輸送分担率（左：台湾、右：台北市）

2-2 交通バリアフリーに関する法制度

(1) バリアフリー関連法制度の仕組み

台湾のバリアフリー関連法制度には、アクセシビリティ法の「心身障害者権益保障法」、建築法の「建築物バリアフリー施設設計規範」、「市区道路及び附属施設設計規範」、「道路施設法」、「公共交通機関のバリアフリー施設設置法」などがあり、バリアフリー施設の設置範囲、作業プロセスなどが規定されている。制度設計にあたっては、米国、英国、日本の制度を参考にした。

建築法：どの建築物に、どのようなバリアフリー施設をいつ設置すべきかを具体的に規定する。

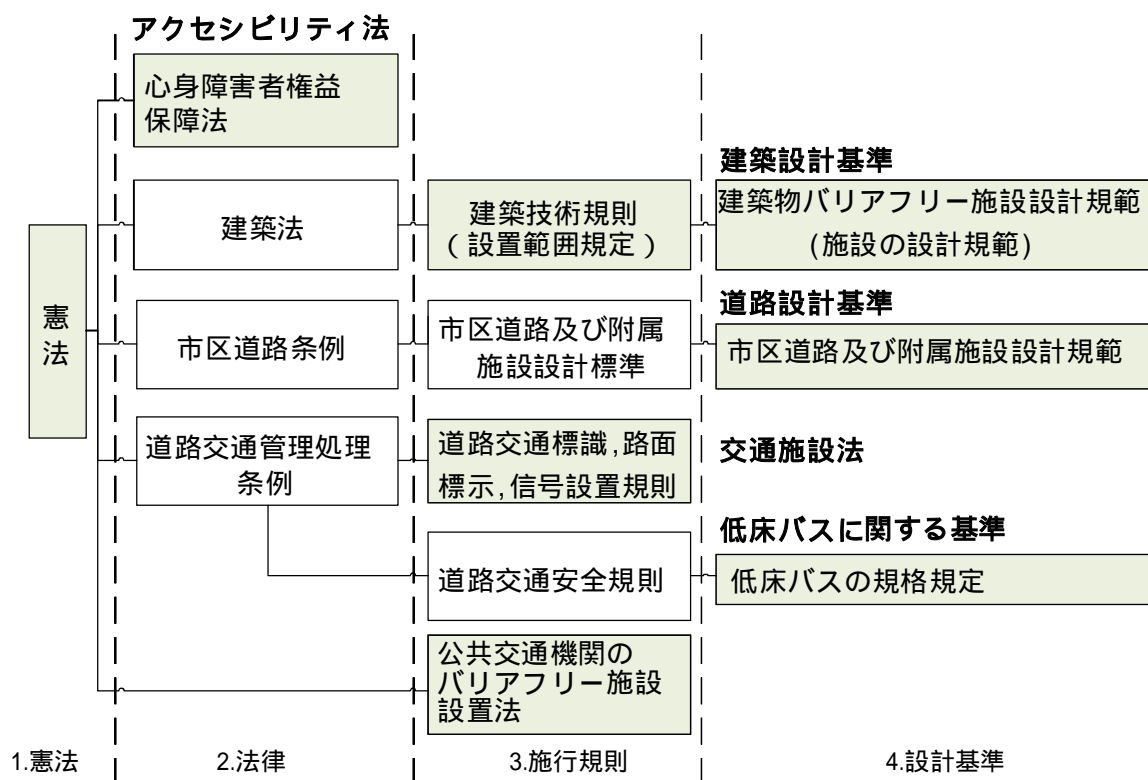


図2-3 バリアフリー関連法制度の仕組み

資料：台湾交通部運輸研究所資料

(2) アクセシビリティ法の変遷

日本のバリアフリー新法に相当する「アクセシビリティ法」の制定までの経緯を示す。

- ・1980年：「身体障害者福祉法」に概念の導入
- ・1990年：新規に建設する公共の建築物及び新規に導入する車両は、アクセシビリティを「考慮」することが義務づけられた。既存の建物は、5年以内に改善することが求められる。
- ・1997年：「心身障害者権益保障法」に名称変更
 - ・刑罰の追加（罰金、および利用の停止）
- ・2007年：「アクセシビリティ法」に名称変更され、以下の点について求められる。

- ・あらゆる身体障害者にとって移動しやすく、利用できる施設を計画・設置する。
- ・既存の建物については、監督官庁の内政部が改善命令を下すことができる。
- ・公共交通機関、交通インフラ及び施設、並びに公営駐車場については、交通部（運輸省）が、計画、促進及び監督を行う。
- ・2008年：バリアフリー環境に関する項目が追加

(3) 建築法及び建築基準

「建築法及び建築基準」の制定までの経緯と建築基準、設計マニュアルの例を示す。

・建築法

- ・1988年：「公共建築物における身体障害者のための施設」に関する章を追加し、アクセシビリティに関する事項を建築基準の要件に含める。
台湾で身体障害者とは、主に肢体不自由者を意味する。
- ・1996年：聴覚障害者および視覚障害者も対象として含める。
- ・2001年：技術上の要件を修正。

・建築基準

- ・新しい建築物の設計基準を2008年に公表し、通路、階段、エレベーター、化粧室、浴室、車いす使用者用の席、駐車場、標識の条項を含める。

・建築基準に関する設計マニュアル

- ・2009年に公表。

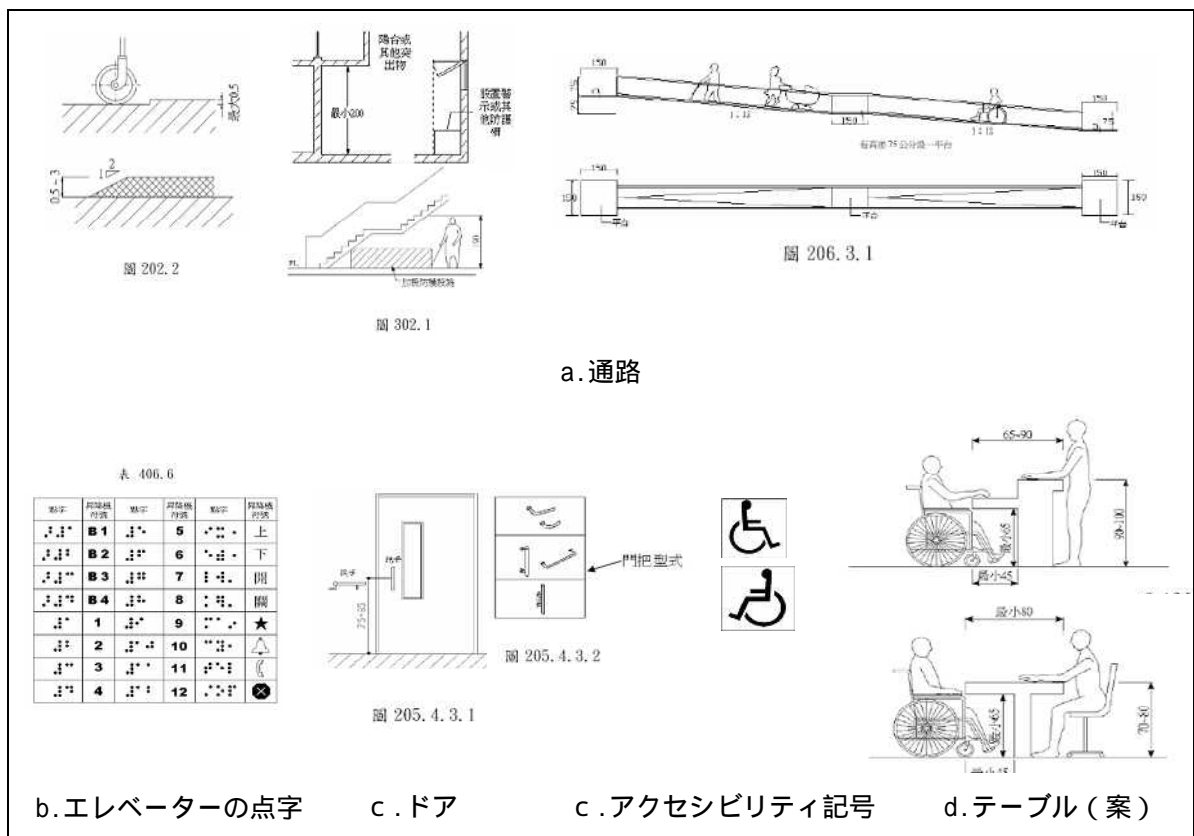


図2-4 建築基準マニュアルの例（通路、点字、ドア、記号、テーブル）

資料：台湾内政部「建築物バリアフリー施設設計規範（2008）」

(4) 道路基準及び交通施設法

「道路基準及び交通施設法」の制定と道路基準設計規則の例を示す。

・道路基準

- ・2009年：歩道および道路空間に、さらなるアクセシビリティの基準を追加

・交通施設法

- ・2007年：歩行者用音響信号機の追加

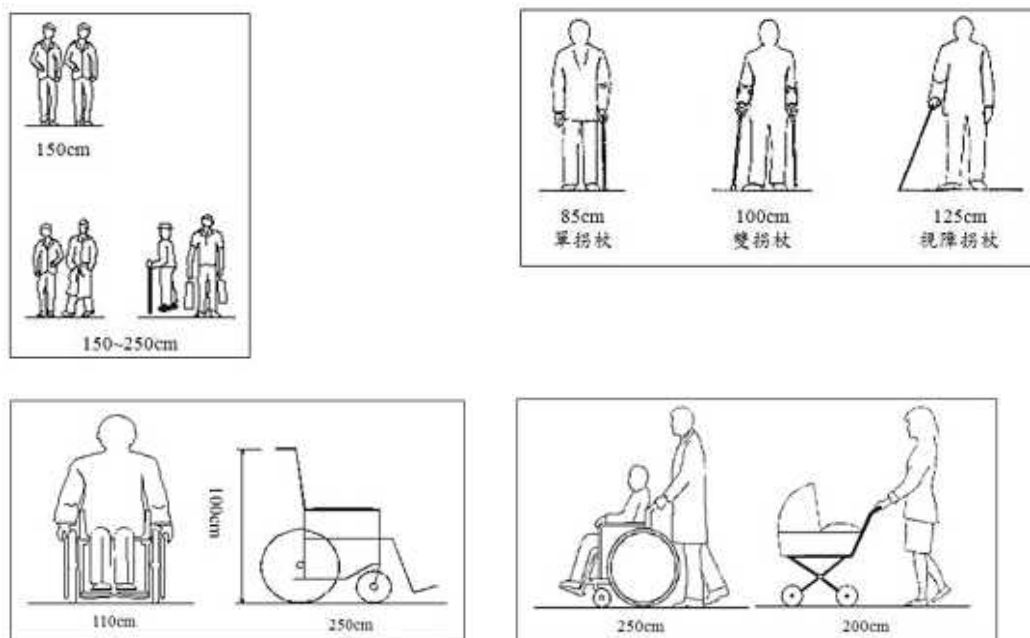


図2-5 歩道設計マニュアルの例（通路の最小スペース）

資料：台湾内政部「市区道路歩道設計マニュアル（2003）」

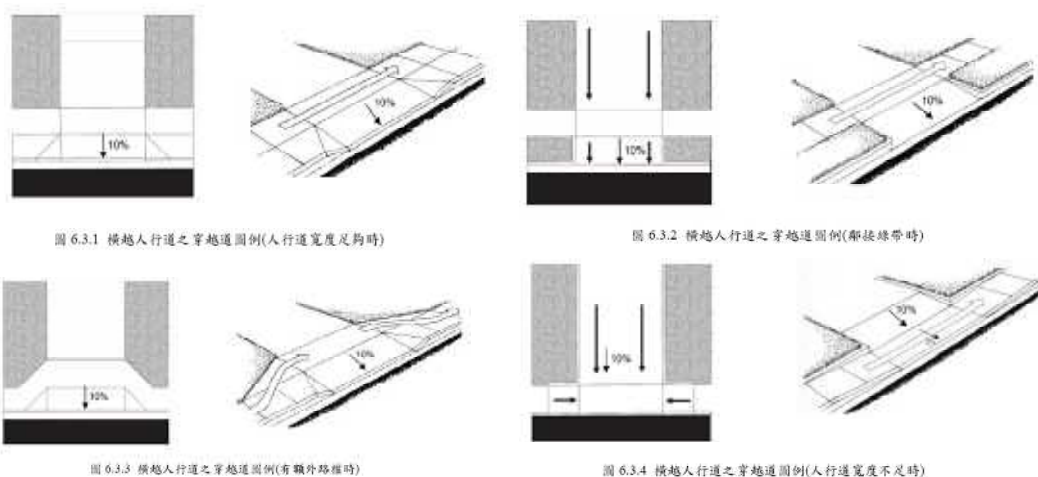


図2-6 道路及び附属施設的设计規範の例（歩道）

資料：台湾内政部「市区道路及び附属施設設計規範（2009）」

(5) 公共交通機関の車両と施設に関する法律および低床バスの基準
公共交通機関施設法の概要と低床バスの基準を示す。

・公共交通機関施設法

- ・2008年の建築物の設計基準の改定に合わせて修正。
- ・乗降設備：運行情報、車両の到着に関する案内放送、聴覚ガイダンス、階段、スロープおよびリフト、並びに出入り口
- ・車内設備：放送または表示システム、車いす用スペースおよび施設、優先席、サービスベル、トイレ、手すり、床

・低床バス^(注)の基準

(注) 台湾における低床バスとは、ノンステップバスを意味する。

- ・2010年に低床バス車両の新仕様を公表した。
- ・EUの基準 (DIRECTIVE 2001/85/EC) に適合するように義務付けた。

【参考：低床バスの規格規定】 注：低床バスとは、ノンステップバスを意味する。

「低床バスの規格規定」の基準について、詳細を以下に整理した。

なお、本資料は台湾の財団法人車両研究テストセンターが作成した「バリアフリー公共交通機関 大型低床乗用車」を翻訳したものである。

低床バスを導入する際には、台湾交通部が策定した「車両安全検査基準」(一般バス)のほかに、「低床バスの規格規定」の基準を満たす必要がある。

低床バスの定義

「低床バスの規格規定」による低床バスとは、以下の3つに分類され、立席スペースがあり、1つ以上の乗降口から客室の立入り空間まで段差がなく、更にもその客室のスペース面積は車両全体の立入り空間面積の35%以上を占めることとする。

第1類	乗車人数(運転者を除く)が22人以上で、利用者が便利に利用できる立席スペースを有する低床バス
第2類	乗車人数(運転者を除く)が22人以上で、主に座席利用であるが、通路やその他空間に立席スペースを有し、かつ前述のその他空間のサイズが2つのダブルシートより小さい低床バス
第3類	乗車人数(運転者を除く)は22人未満であり、立席スペースを有する低床バス

低床バスの規定



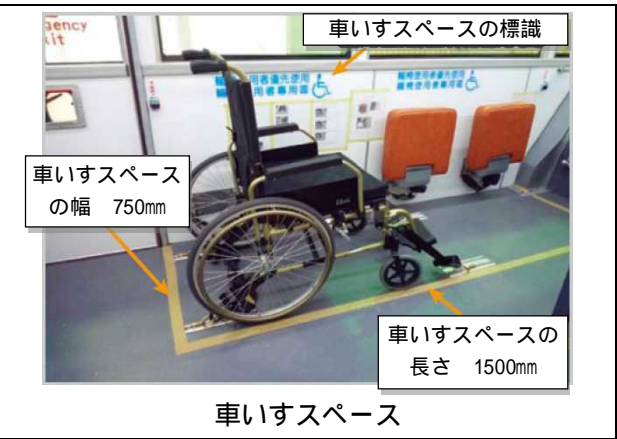
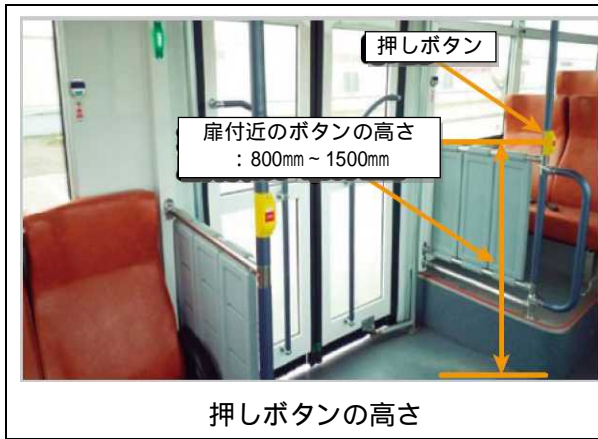
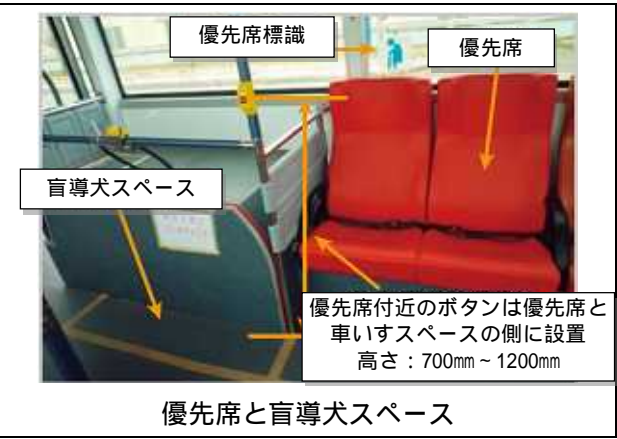


図 2-7 低床バスの規格規定

2-3 行政の政策及び関係団体等の取り組み

(1) 台湾政府の取り組み

政府の交通バリアフリーの取り組みについては、東京で2011年3月に開催した国際セミナーと2011年10月に台北で行われた台湾交通部でのセミナー資料をもとに整理した。

1) 台湾交通部

交通機関別の旅客施設へのアクセシビリティの現状をみると、高速鉄道と台北メトロは、各施設（通路など）へのアクセシビリティは100%である。一方、台湾鉄道は他の施設に比べ割合が低く、改善すべき施設が多い。

表2-5 交通機関別旅客施設へのアクセシビリティの状況

	空港	台湾高速鉄道	台湾鉄道管理局(TRA)	台北メトロ
通路	100%	100%	56%	100%
きっぷ売り場、サービス窓口	100%	100%	52%	100%
乗り降り	56%	100%	100% 注)	100%
トイレ	100%	100%	74%	100%

注) 現在、車両とホームとの間に段差があるため、車いす使用者等の乗り降りはすべて人的サービスで対応している。そのため100%としている。

資料：頼静慧「台湾におけるアクセシブルな交通の取り組みと政策」交通エコロジー・モビリティ財団国際セミナー（2011.3）

また、交通部は、2008年よりユニバーサルデザイン研究会を立ち上げ、利用者視点を取り入れたバス停、駅のサイン等案内標識のデザインを検討している。



ユニバーサルデザインのバス停
（低い位置でも、暗くてもよく見える文字の大きさ、コントラスト）

駅のサインの検討案（CG作成）

検討案に対する利用者評価の実施

図2-8 ユニバーサルデザイン研究会の取り組み（2008年～2010年まで検討）

資料：曹永慶「交通運輸上通用設計実践」大同大学設計科学研究所（2011）

2) 台湾鉄道管理局(TRA)

台湾鉄道管理局のユニバーサルデザイン推進委員会の取り組みについて整理した。

推進委員会の目的と設置経緯

- ・目的：旅客施設及び車両のユニバーサルデザイン化の推進
- ・現状の問題

施設整備	駅標識不明、ホームと車両間の隙間が大きい、駅エレベーター・エスカレータ数の不足、駅スロープ・階段設計の不合理、トイレが古い。
サービス	障害者利用者への接遇サービスの不足、駅職員の訓練不足

推進委員会の検討内容

検討内容	<ul style="list-style-type: none"> ・短期・中期・長期目標の策定 ・研究方向の確定、研究成果の審査 ・管理局ユニバーサルデザインの規範と標準の審議 ・教育プロモーション ・車両及び施設の改善 ・その他ユニバーサルデザイン推進に関する事項
------	---

検討の経緯

- ・2010年11月 準備会議（組織決定）
 - ・2011年2月 第1回会議（駅、車両とサービスの改善、常務委員を決定）
 - ・2011年5月 第2回会議（ユニバーサルデザインマニュアル）
 - ・2011年9月 第3回会議（台北駅標識システムの審査、各執行グループ決定）
- 今後、3ヶ月1回の会議を行う予定である。

今後の目標と現在の取り組み状況

今後の目標	短期目標	ユニバーサルデザインマニュアルの作成（2011年内に予定） <ul style="list-style-type: none"> ・台湾鉄道管理局における旅客施設（駅）の新設・改善等の設計基準であるが、障害者や高齢者以外の利用者への対応方法も内容に含める。 ・どこでも、だれでも簡単にわかるマニュアルとする。 新設駅施設の検査、サービス訓練の強化
	中期目標	既設駅施設の検査、改善計画の策定
	長期目標	ユニバーサルデザインマニュアルとサービス方式の改善
現在の取り組み		<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーターの増設：乗降客多い順の上位90駅を対象（現在37駅が完成） ・駅ホームのかさ上げ：115cm ・車いすスロープの設置 ・鉄道車両のノンステップ化

3) 社会福祉振興委員会

社会福祉振興委員会は、バリアフリーを推進するための政府の委員会である。国際セミナー(2011年3月)の台湾交通部運輸研究所の頼静慧博士の発表資料を参考に整理した。

社会福祉振興委員会に関連した行政の取り組み

社会福祉振興委員会に関連した取り組み内容を関係省庁、台北市別に整理すると以下のとおりである。

表 2-6 社会福祉振興委員会に関連した行政の取り組み

行政院	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1998 年：社会福祉振興作業部会を設置 ・ 2001 年：社会福祉振興委員会に名称変更 ・ 議長：首相 ・ 社会福祉政策および主要プロジェクトについて調整し、助言を求め、審査を行い、かつ計画する ・ 監督：社会福祉部局
内政部 (MOI)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1998 年に「身体障害者の保護委員会」を設置 ・ 議長：大臣 ・ 身体障害者の保護について計画・調査し、助言を求め、調整し、推進する ・ 身体障害者の請求権に関する検討
交通部 (MOTC)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2011 年に「アクセシブルな交通振興作業部会」を設置 ・ 議長：次官 ・ 交通機関の改善計画を立案・実施することを監督する ・ 様々な交通機関に関する計画を調整し、かつ統合する
地方自治体： 台北市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1996 年に「アクセシブルな環境振興委員会」を設置、副市長が議長を務める

バリアフリーに関連したプロジェクト

台湾政府交通部は、バリアフリーを進めるために 2011 年に「アクセシブルな輸送振興作業部会」を設置し、交通機関の改善に向けた取り組みを実施している。

また、交通部公路総局では高速公共輸送プロジェクト(2010年~2012年)を実施している。このプロジェクトの目的は、公共交通利用環境を改善し、公共交通の利用をより促進するとともに、移動制約者が移動しやすくすることである。また、低床バスの導入に対する補助金交付などを実施している。

台湾鉄道管理局(TRA)では 2008 年より「ユニバーサルデザイン研究会」で駅ビル及びサービス施設のリニューアル、車両のリニューアルについて検討している。

4) 建築研究所

建築環境におけるバリアフリー法の沿革と展望について、内政部建築研究所の廖慧燕グループ長の発表資料をもとに整理した。

背景

国のバリアフリー環境の推進は、1988年に着手していたが、効果が低かった。

2005年から、建築研究所は建築環境におけるバリアフリー法に関する研究を始め、当時の法令の問題点は以下の2点であった。

- ・バリアフリー施設に関する技術規定が詳細に定まっていない。
- ・バリアフリー施設設計規定が地方政府により統一されていない。

法令修正の要点

建築研究所は建築環境におけるバリアフリー法に対する修正案を提出し、2005年7月から公表実施している。修正のポイントは以下の2点を明確にすることである。

- ・設置範囲
- ・設計規定

現法令における問題点と修正の方向

現法令における問題点と修正の方向を下表に整理した。

表 2-5 現法令における問題点と修正の方向

問題点	修正の方向
<ul style="list-style-type: none">・バリアフリー施設の設置範囲、設置数<ul style="list-style-type: none">- バリアフリー施設の設置範囲が不十分（例：オフィス、レストラン等が含まれていない）- バリアフリー施設の設置数が不十分・既存建築物の改善が容易ではない<ul style="list-style-type: none">- 既存建築物の改善範囲が広がっている。- 改善標準が統一されていない。	<p>建築研究所は、2010年に法令の修正意見を提出した。</p> <ul style="list-style-type: none">・新規建築物：全面的なバリアフリー化・既存建築物：利用者の多い公共施設は優先的に改善する。

(2) 台北市の取り組み

バリアフリーに関連する台北市交通局、社会局の取り組み内容について、ヒアリングで入手した資料をもとに整理した。

1) 交通局公共交通部

業務の内容

バリアフリーに関するサービスの企画と実施に際して、台北市の他局（教育局、社会局など）及び民間団体（バス事業者、小型福祉バス事業者、タクシー）との連携を図っている。



図 2-8 台北市の他局、民間団体との関係

表 2-7 バリアフリーの現状の問題点と今後の改善策

	現状の問題点	今後の改善策
サービス	移動制約者に対する利用者の配慮不十分	利用者への広報の強化
	運転者が接遇介助に不慣れ	接遇のマニュアルを構築
	一部運転者の移動制約者の理解不十分	運転者への教育を強化
歩道	一部の歩道が整備されていない 歩道と車道の接続部の段差がある	歩道・アーケードにバイクを駐車禁止とする
	視覚障害者が一人で交差点を渡ることができない	交差点に音声ガイド装置を設置
交通機関 (車両)	低床バスが少ない	路線バスに低床バス ^(注) を導入
	移動制約者が利用できる交通機関の車両数が少ない	路線バスに低床バスの導入 福祉バスの導入
	移動制約者が利用できる交通機関の種類が限られる	タクシーを代替交通機関とする
情報	バスの到着時間が見込めない	バス運行情報システムを構築
	バス停留所の路線表示板の位置が高すぎる	バス停留所を分かりやすい表示板に更新
	視覚障害者はバスの行き先、番号を判別できない	車内・車外の音声放送システムを構築

注)台湾における低床バスとは、ノンステップバスを意味する。

バリアフリーの4つの目的別の実現方法

目的	実現方法（現状の対応）	
複数交通機関 モードの選択	低床バス ^(注)	<ul style="list-style-type: none"> ・2008年から3年以内に路線ベースで50%以上、車両台数ベースで25%を導入目標とする。 ・2011年10月現在859台。 ・車いす使用者の利用者数：毎月約700～900人。
	大型福祉バス	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすを2台収容できる車両：6台。 ・予約制で障害者団体の行事等に利用されている。
	小型福祉バス (福祉タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> ・2011年運行車両数176台、月4万回運行。 ・3日前から予約（重度障害者は5日前から可能） ・定時定路線型、観光型
	敬老タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・運行車両数：3,417台(既設2,947台) ・移動制約者が敬老タクシーを利用する時に、タクシー料金の一部を台北市が補助(タクシー料金が100台湾ドル以下の場合、16台湾ドルを補助。100台湾ドル以上の場合32台湾ドルを補助) ・支払いは悠遊卡（IC交通カード） ・年間利用者数：121万人
バリアフリーな移動環境	低床バスの路線点検 利用者の多いバス停での音声・音響案内	
情報提供	低床バスの運行状況、バスのリアルタイム運行情報の提供	
移動制約者への配慮	車いす使用者接遇マニュアルによる運転者の教育実施、安全運転強化 バス利用者へのマナーキャンペーン	

注)台湾における低床バスとは、ノンステップバスを意味する。

2) 社会局

台北市では、今後高齢化が急激に進むことが予想され、バリアフリー施設を早急に整備していく必要がある。台北市のバリアフリーに対する本格的な取り組みはここ 5～6 年前からであり、現在積極的に取り組んでいるところである。ヒアリングで入手した社会局の資料をもとに作成した。

各種サービス、制度の予算（1 台湾ドル 約 2.8 円）

- ・高齢者と心身障害者及び付添者は、公共交通を半額で利用できる。
- ・高齢者乗車補助：6 億 1,638 万台湾ドル（約 17 億 3 千万円）
（バス、地下鉄など的高齢者優待補助経費を含む）
- ・重度・中度障害者の送迎サービス：2,922 万台湾ドル（約 8,182 万円）
（政府内政部補助が約 77%、台北市社会局予算が約 23%）
- ・福祉バスの運行：1 億台湾ドル（約 2.8 億円）
- ・視覚障害者支援サービス：273 万台湾ドル（764 万円）
- ・24 時間手話通訳サービス：226 万台湾ドル（633 万円）
- ・心身障害者生活補助器具購入費の補助：1 億 3,000 万台湾ドル（3 億 6,400 万円）

移動に関連したサービスとその内容

サービス	内 容
高齢者及び心身障害者のバス及び地下鉄優待制度	<ul style="list-style-type: none"> ・市に 1 年以上居住している高齢者、障害者が公共交通を利用する際に、月に 60 回までの利用について、その半額を市が補助する。 ・心身障害者の同伴者も同様に半額を市が補助する。
高齢者及び心身障害者のタクシー優待制度（敬老タクシー）	<ul style="list-style-type: none"> ・社会局と交通局が連携して補助を行う。 ・月に 60 回 480 台湾ドル（約 1,344 円）まで補助する。 ・タクシー料金が 100 台湾ドル（280 円）以下の場合、16 台湾ドル補助（約 45 円）、100 台湾ドル以上の場合 32 台湾ドル（約 90 円）を補助する。
中度、重度障害者送迎サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・対象：65 歳以上高齢者、50～64 歳の心身障害者で中度・重度障害者 ・補助額：1 回あたり 95 台湾ドル（約 266 円）
視覚障害者支援サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・一人でメトロ等に乗車できるように教育訓練を行っている。
聴覚障害者のため手話通訳サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・24 時間手話通訳サービス：毎月 30 時間を上限とする。病院の利用の時に最も多い。 ・インターネットによる手話通訳（1999 手話）：コミュニケーションサービスを提供している。
心身障害者の生活補助器具購入費の補助	<ul style="list-style-type: none"> ・生活補助機器及びリハビリ補助機器など 103 項目の器具の購入・改造時に補助する。 ・補助機器には、白杖、電動車いす、電動三輪車等があり、白杖の購入に対する補助が最も多い。
社会参加の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・恒例の大晦日パーティ（大きな広場で行う）に、車いす専用スペースを設ける。当日は公共交通も混雑するので、専用バスで会場まで送迎する。

(3) 障害当事者団体等の活動及び連携

利用者視点からみた公共交通機関のバリアフリー、外出時に困る点等を把握するため、障害者団体である台北市自立生活センターを訪問し、自立生活センターの障害者（車いす使用者 2 名）、障害者旅行団体代表（車いす使用者 1 名）、エデン財団の担当者（健常者）にヒアリングを行った。なお、ヒアリング参加者の発言内容をそのまま記載した。

自立生活センターについて

2007 年に設置され、障害者の自立のためのサービスを提供しており、肢体障害者に限らず、さまざまな障害者をサポートするために活動している。

公共交通機関のバリアフリー状況に関する利用者の意見

公共交通手段別のバリアフリーの状況について利用者視点からみた意見を整理した。

a. 地下鉄・鉄道に対する車いす使用者等の意見

交通事業者の対応	<ul style="list-style-type: none"> 台北メトロと台湾高速鉄道（新幹線）は、バリアフリー設備及び駅員の待遇サービスが良い。 台北メトロは一般の人向けに、視覚障害者が困ったり、迷っていたりしたら、声をかけましょうというキャンペーンをポスター、放送などで積極的に取組んでいる。また、新しい駅ではホームドアが設置されている。古い駅でも今後 5 年以内に設置される。また、新しい路線の駅では、各駅にエレベーターを 2 台以上設置する。 台湾鉄道管理局（TRA）は国営のため、駅員の対応が良くない。バリアフリー整備が遅れているが、最近の事故で意識が変わってきている。
障害者、高齢者の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の車いす利用が増えてきている。 障害者が台北メトロを利用する時に、駅スタッフが改札から乗車まで、降車駅では降車から改札口まで案内してくれるので、視覚障害者は一人で外出できる。
課題	<ul style="list-style-type: none"> エレベーターが足りないため、利用者が多い時間帯は待ち時間が長い。 今までは肢体不自由者に配慮したバリアフリーを取り組んできたが、今後は他の障害者についても十分に配慮したバリアフリー化を進めていく必要がある。 障害者が外出し、社会参加し、自分達の権利、意見を主張すべきである。

b. バスに対する車いす使用者等の意見

現状	<ul style="list-style-type: none"> 障害者がバスを利用する際に月 20 回まで無料乗車できる。 乗車時にスロープ板がバス停の歩道まで着かなかったり、バス停周辺にゴミ等があり、スロープを使用できないことが多い。
シートベルトの付け方	<ul style="list-style-type: none"> 車いすの車輪には固定せず、人の体のみシートベルトで固定している。
利用者の反応	<ul style="list-style-type: none"> 車いす使用者がバスに乗ることが少ないので、利用者も慣れていないこともあり、車いす使用者を珍しく見る時がある。バリアフリーやユニバーサルな考え方が利用者にあまり浸透していないのが現状だと思う。
雨の日は利用を控える	<ul style="list-style-type: none"> 雨の時にはできればバスに乗らないようにしている。車内が混雑し、運転者が雨にぬれながら乗降介助をしなければいけないので、運転者にプレッシャーをかけるような気がする。

c. 小型福祉バス（福祉タクシー）に対する車いす使用者等の意見

- ・台北市では小型リフト車両が 176 台、台湾全体で約 700 台運行されているが、まだまだ不足している。今後増やしていく方向であるが、運用コストが高い。すべて台湾政府からの補助金で運行されている。
- ・タクシー料金の 1/3 程度で利用できる。台北市と周辺市で約 400 台が運行されており、1 ヶ月で計約 4 万回の運行である。月に計約 700～800 万台湾ドルの料金収入がある。
- ・利用できるエリアは居住する地域に限定され、バスが運行されているエリアのみである。バスが運行していない地域には電車や家族の車で移動している。
- ・台北市では、さまざまな目的で利用できるが、他の市は通院目的のみ利用できる。

d. 敬老タクシー（台北市の移動制約者向けタクシー）に対する車いす使用者等の意見

- ・敬老タクシーの運転者への教育について、協力的な運転者への教育訓練はあるが、強制的なものではない。将来は教育訓練が必要だと思う。
- ・現在は福祉タクシーが不足しているので、政府としては高齢者や軽度の障害者には敬老タクシーの利用を推奨している。補助額が少ないので、あまり利用されていない。
- ・視覚障害者は敬老タクシーよりも福祉タクシーの利用が多い。

バリアフリーに関する行政の委員会運営についての意見

バリアフリー等に関連する国や市の委員会には、障害者団体の代表（障害当事者又は健全者も可能）が委員会メンバーの 1/3 以上出席することとなっている。

予算が少ないのが問題で、予算がないと委員会も開けない。現在はバリアフリーに関連した予算が社会局の予算から出ているが、将来は交通局の運輸の予算から支出すべきである。国から社会福祉予算が各自治体に交付されているが、各市が政策の優先順位を決めてその割合を決めている。

歩道に視覚障害者誘導用ブロックを今後敷設しないことについての意見

歩道に視覚障害者誘導用ブロックを今後敷設しない理由は、海外でもあまり使われていないことと、設置費用がかかることである。現在は、階段とエレベーターの前だけ設置している。もう一つの理由は、設置業者が視覚障害者誘導用ブロックの意味についてよく分からないまま設置して、間違った方向に誘導する場合がある。また視覚障害者自身もその機能についてよく理解していない。

リフトバスや障害者専用駐車場の利用資格の問題で肢体不自由者と視覚障害者との意見の違いがあり、両者の関係が悪化したことがある。現在は協力が難しい状況にある。

2-4 交通モード別のバリアフリー化対策

(1) 地下鉄(台北メトロ)

地下鉄及び新交通システムを運行している台北メトロ(TRTC:台北捷運公司)へのヒアリング結果をもとに現状の取り組みを整理した。

1) 事業概要

台北メトロは1996年に、最初の路線を開業した。建設と運営の事業が分離されている。路線の概要は以下の通りである。乗降客数は年々増加傾向にある。

表2-8 事業の概要

運行路線数	9路線(文山内湖線以外は全て大量輸送システム)
路線延長	101.9 km(運行キロ) 106.5 km(建設キロ)
駅数	94駅(うち、台北駅、忠孝復興駅、忠孝新生駅、民権西路駅及び南港展覽館駅など5駅は乗換駅)
車両数	6両編成が651車両、4両編成(無人運転)が304車両。
1日平均輸送力	4万人(1996年) 153万人(2011年1~9月現在)

表2-9 車両システムの概要

車両種類 (car/車)	利用者数 (人/列車)	最高時速 (km/hr)	車両数 (car)	運行タイプ	備考
6編成車両	2,200	80	651	自動列車運転装置(ATC)で運行(運転者あり)	運行管理センターでは全路線の運行を監視
4編成車両	424	80	304	無人運転	

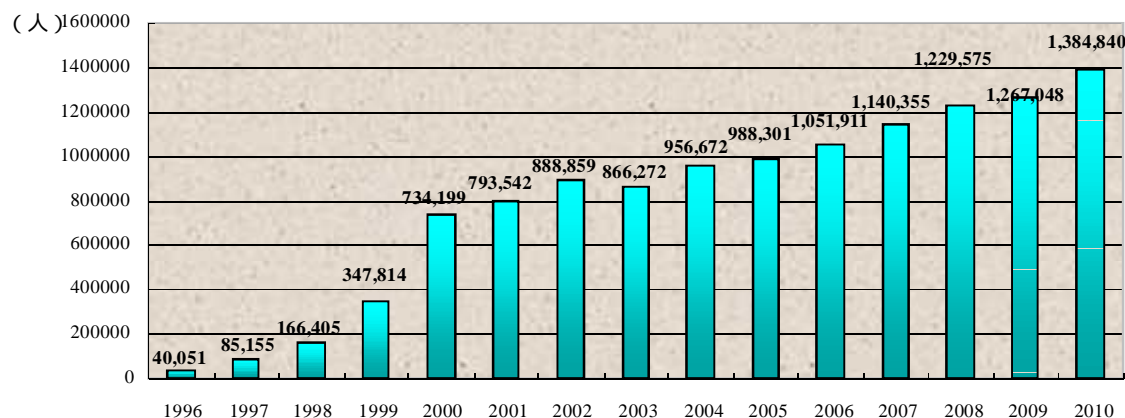


図2-9 運行車両及び車両システムの概要

注) 2011年1~9月の一日平均利用者数は1,533,165人

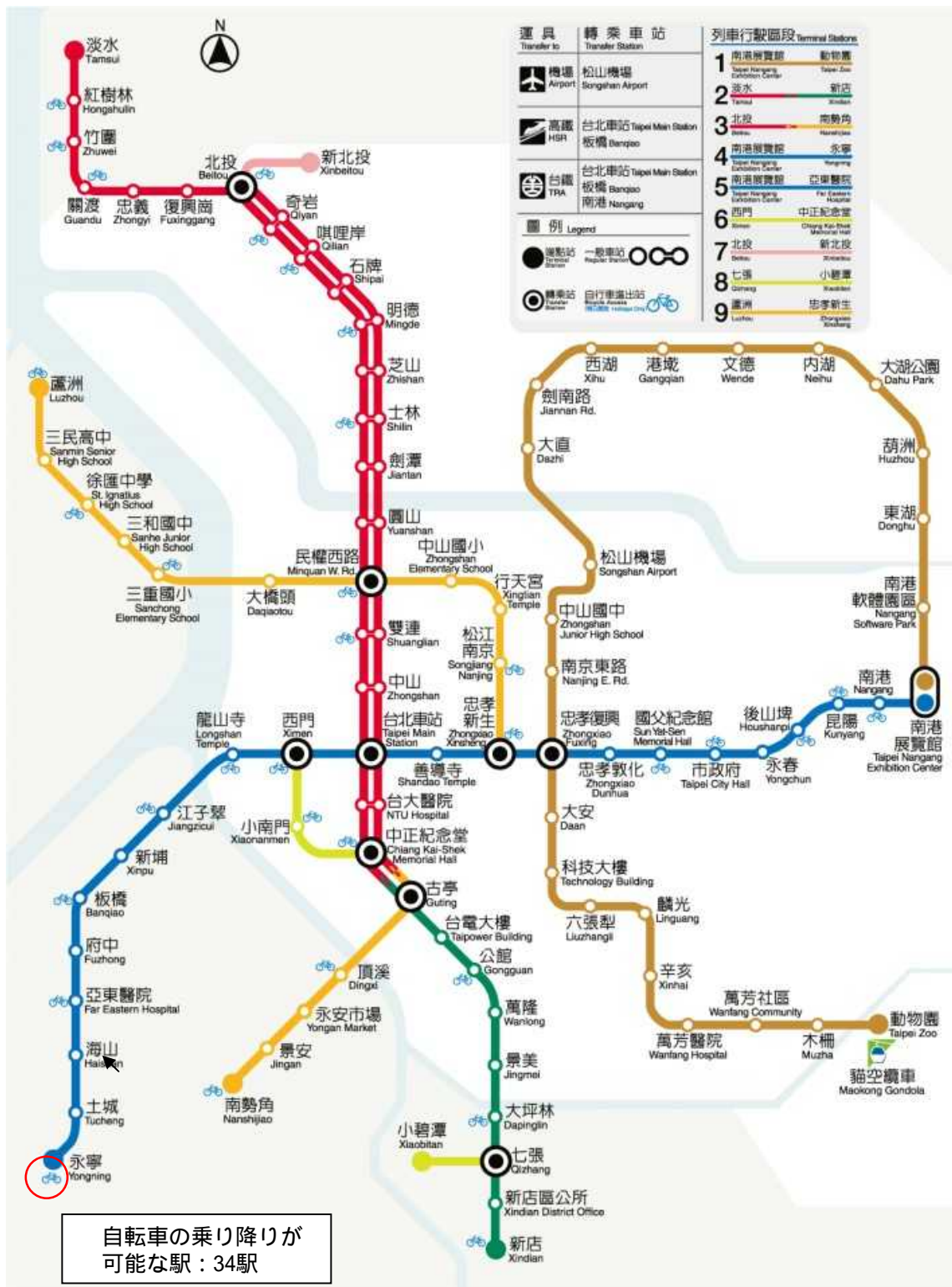


図2-10 台北メトロの路線図

資料：台北メトロホームページ (<http://english.trtc.com.tw/>)

2) バリアフリー設備及びサービスの現状

バリアフリー施設設置基準に基づく駅のバリアフリー化

地下鉄のバリアフリー施設設置基準に基づいて、バリアフリー設備を整備している。

表 2-10 台北メトロのバリアフリー設備

区分	バリアフリー設備
駅構内	きっぷ券売機、自動改札、視覚障害者誘導用ブロック、案内標識、エレベーター、トイレ及び親子専用トイレ、トイレ使用状況表示システム、車いす使用者待ち合わせスペース、ホームドア、公衆電話
車両	車いすスペース、優先席、列車情報システム、車両外標識
駅周辺	縁石スロープ、誘導施設(視覚障害者誘導用ブロック、案内標識)、スロープ及びバイク駐車場

職員の研修

駅員の接遇・介助の教育に力を入れており、障害者の評価も高い。駅スタッフが改札から乗車まで、降車駅では降車から改札口まで障害者を案内している。

ボランティア等による駅の案内

主要な駅には利用者の案内を行うボランティアが配置されている。また、健常者向けに、困っている視覚障害者への声かけキャンペーンを実施している。



図2-11 台北メトロ駅のボランティア

わかりやすいサイン案内

トイレまでの距離等の案内標識のピクトグラムや文字のサイズが大きく、わかりやすい。また、出口等の駅構内の空間構成がわかりやすい駅が多い。



図2-12 サイン

3) 各設備別のバリアフリー対策の詳細

駅の設備

a. 券売機

券売機のタッチパネルは大きく、操作方法に従って利用できる。



図 2-13 発券機

b. 改札口

車いす使用者が利用できる広い幅の改札口は、日本と同様に駅務室に最も近い位置に設置されている。



図 2-14 拡幅改札口

c.エレベーター

エレベーターはメトロのすべての駅に設置されている。健常者向けにエレベーターの障害者等移動制約者優先利用への協力を呼びかける優先利用案内標識、ポスターを設置し、キャンペーンを実施している。



図 2-15 エレベーターの案内



図 2-16 エレベーターの優先利用のキャンペーン

ホームでの情報提供

a. 駅のホームでの情報提供

駅のホームは見通しがよく、出口など空間構成が分かりやすい構造の駅もあり、車いすの乗車位置、運行情報の案内などを行っている。



図 2-17 ホームでの情報案内

b. 視覚障害者向けの音声ガイドシステム

2010年6月に双連駅1番出口で音声ガイドシステムの機能拡充を行い、無線ビデオインターホンを装置した。ポータブル無線送信機を持つ視覚障害者がインターホンに5メートル以内接近すると、インターホンから自動音声で「メトロ双連駅の1番出入口です、係員の手伝いを求める場合は、ベルを押してください」と放送される。

利用者の体験及び評価を行い、今後の設置範囲を検討する予定である。



図 2-18 視覚障害者向けの音声ガイドシステム

ホームドアの増設とホームと車両間の段差

転落事故を防止するために、2006年に2つの主要な乗換駅（台北駅、忠孝復興駅）で6カ所、2010年に3駅（円山駅、市政府駅、国父記念館駅）にホームドアを設置し、現在42駅（44.7%）にホームドアが設置されている。既存駅も含め、今後5年以内にホームドア又は可動式ホーム柵の設置を完了する予定である。なお、ホームドアが設置されていない駅では、ロービジョンの方のための黄色ラインと、視覚障害者誘導用ブロックを敷設した。

ホームと車両間の段差はほとんどなく、車いす使用者が一人で乗り降りできる。



南港展示館駅のホームドア



可動式ホーム柵



ホームドアの開閉時にランプが点滅



車いす使用者が一人で乗り降りしている

図 2-19 ホームドア、ホームと車両の段差

視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者誘導用ブロックは、駅では階段前、エレベーター前、ホームなど、改札口～ホームまでほぼ連続して敷設されている。しかし、路面と同色系のブロックが敷設されているため、ロービジョンの方等が識別しにくい可能性がある。

台湾では、歩道（道路）において、今後、視覚障害者誘導用ブロックを設置しない方針である。



ホームの視覚障害者誘導用ブロックの設置例

図 2-20 視覚障害者誘導用ブロック

参考：視覚障害者向けの地下鉄利用トレーニングサービス

視覚障害者がより安全にメトロを利用できるように、メトロの駅では方向感覚のトレーニングを提供している。また、視覚障害者とその指導者に歩行訓練に使用できる無料の「悠遊 IC カード（交通カード）」を貸し出している。このサービスは 2006 年以降、130 人以上が利用した。

トイレ

【駅内女子トイレの拡充】

男女トイレの個室（大便器）の比率について、女子トイレの比率を高く見直した。その結果、当初の男女トイレの比率 1 : 1.48 から 2010 年末現在 1 : 2.1 になった。なお、今後新規路線の駅では、男女トイレの比率を 1 : 5 に設定している。

【駅内トイレの改修】

毎年平均 3~4 か所のトイレを改修する。駅内装を改修し、スペースに余裕がある場合、最新のバリアフリー法に基づくバリアフリートイレと親子トイレを増設している。2009 年に 22 駅のトイレ改修が完了し、2010 年に 3 駅、2011 年に 3 駅のトイレの改修工事を行っている。

【トイレ使用状況の電光表示板】

トイレの入り口で、トイレ（個室）の使用・空き状況がわかるように電光表示板を設置している。2009 年 12 月に台北駅で設置したのが最初である。トイレの待ち時間が予測できるため、利用者に好評で、新聞・ニュースなどの報道も多数あった。2010 年 9 月に特許を申請した。

【エレベーター及びトイレまでの距離標識の増設】

最初に建設した路線の駅では、出入り口のエレベーターとトイレが一カ所しかない。そのため、利用者から「標識不十分」との指摘があり、主要乗換駅に距離標識を追加した。



図 2-21 駅構内のトイレ

車両内のバリアフリー設備

ドアに車いす乗降口を表示している。また、車いすスペースは日本より狭い。車内の中央部にある手すりは、車いす使用者の通行の妨げになりかねない。日本と同様に乗降口扉上に次停車駅案内がある。



図 2-22 車両内のバリアフリー設備

c. 蛍光色のゴムを使用

車両内の手すりをわかりやすくし、ロービジョンの方の衝突を防止するために、手すりに蛍光色のゴムを使用した手すりを 2010 年から設置した。設置効果を検証し、今後増設の可能性を検討する。



図 2-23 蛍光色の手すり

d. ドアの開く方向のアナウンス

視覚障害者の降車方向をわかりやすくするため、ドアの開く方向をアナウンスしている。2008 年 12 月から設置し、2010 年までにすべての車両に設置完了した。

e. 車両間連結部の転落防止設備

視覚障害者が連結部を乗降口と誤解し、車両間通路とホームの隙間に転落する事故を防止するために、電車車両間に転落防止設備を設置し、利用者の転落防止と安全乗車を確保している。転落防止設備を設置した後、利用者の転落事故は発生していない。

f. 階段の滑り止め

ロービジョンと高齢者に階段の段差をわかりやすくするために、駅や地下街の階段に 2009 年から全面的に滑り止め材を設置し、色のコントラストを活用して利用者の安全な歩行を確保している。

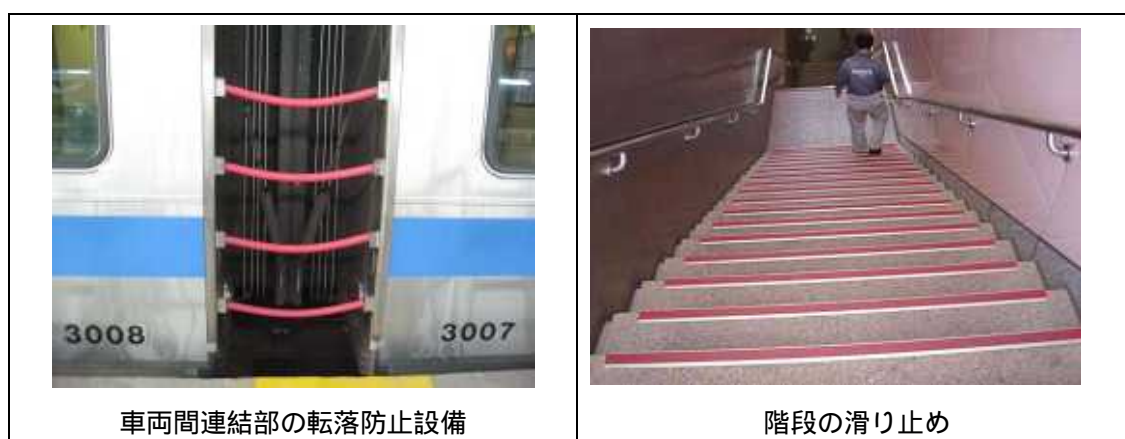


図 2-24 転落防止設備、階段の滑り止め

駅周辺におけるバリアフリー設備

a. エレベーター位置情報掲示板の増設

複数の出入口がある駅では、階段やエスカレーターを利用困難な車いす使用者がエレベーターのある出入口の位置を見つけやすくするため、2009年から「エレベーターの位置図」を増設している。

b. 駅の出口番号とエレベーターロゴの統一（地上での駅の案内）

障害者が遠い所からでもエレベーターの位置を探しやすくするため、エレベーターの図記号とエレベーターまでの距離を示している。また、出口番号の三角形のサインのデザインを統一した。



図 2-25 地上での駅の案内

c. 駅出口周辺の歩道の切り下げやスロープ、障害者専用駐車スペースの設置



図 2-26 駅出口周辺の歩道のスロープ、障害者専用駐車スペース

(2) 台湾鉄道管理局 (TRA)

車両及び駅施設等の現状

台湾鉄道管理局 (TRA: 台鉄) は 124 年の歴史があるが、駅や車両設備が古く、ユニバーサル対応ではない。また、駅職員にはノーマライゼーションの意識が早くから芽生えなかったため、サービスレベルが市民の期待からかなりかけ離れたものとなっていた。

台鉄の現状の主な課題は、次のとおりである。

- ・駅の案内標識がわかりにくい。
- ・エレベーター、エスカレーターが不足。
- ・駅のホームと車両間の段差と隙間が大きく、スロープの勾配が急傾斜。
- ・トイレが汚くて危険。



台北駅は 1 日利用者数が 20 万人以上であり、3 路線、5 通路の地下街に 70 力以上の出口があるが、駅の案内標識がわかりにくい。(写真)



スロープ板による人的介助



ホーム端スロープは急勾配



反対側ホームへの移動用リフト、利用者

図 2-27 台鉄の車両や駅施設の現状

バリアフリー改善プロジェクトの実施

台湾鉄道管理局では、下記の改善プロジェクトを実施している。

a. エレベーターの増設

- ・乗降客数が多い順で上位 90 駅（利用者総数の 95%）を対象とする。
- ・現在 37 駅で増設工事が完了し、残りの 53 駅については 2017 年までに完了する。

b. 駅ホームのかさ上げ

かさ上げの最終目標は 115cm で、次の 2 段階で進めている。

- ・第 1 段階：92cm までにかさ上げ。
経費は約 7.5 億台湾ドル（21 億円）。
- ・第 2 段階：全線 219 駅のホームはすべて 115cm までにかさ上げ。
2015 年の車両改造が完了後に始まる予定で現在計画中である。
経費は約 33 億台湾ドル（約 92 億円）。

c. 車両乗降口の段差解消

- ・第 1 段階：車両とホーム間の段差はステップ一つになるように改造。
ホームの 92cm かさ上げに対応するため 2011 年までに完成。
- ・第 2 段階：車両とホーム間のフラット化
ホームの 115cm かさ上げに対応するため 2015 年までに完成。
経費は約 28 億台湾ドル（78 億円）。

d. 車いす用スロープ板の軽量化

障害者体験利用を経て、2011 年 8 月に各主要駅に装備している。

e. 台北駅の改善

現在、駅のバリアフリー化を進めている。



図 2-28 台北駅のバリアフリー対策

接遇・乗降介助サービスの強化

台鉄は、ハード面での整備が現状遅れているが、今後人的介助を拡充し、現状で可能な取り組みを積極的に進める方針である。

- ・バリアフリーサービス専用ホームページ、電話番号の開設
- ・車両内の非常通報ボタンと電話番号
- ・乗降介助（駅職員・ボランティア）の拡充



車両内の非常通報ボタン、電話番号



障害者・高齢者の乗降介助等を行う駅スタッフ、ボランティア



切符売り場付近で案内する駅ボランティア

図 2-29 台鉄の接遇・乗降介助サービス

(3) 台湾高速鉄道 (HSR)

台湾高速鉄道は、駅構内の段差解消や接客サービスなどに積極的に取り組んでいる。バリアフリー設備をコメント付きの写真で紹介する。なお、本節で紹介する写真は、頼静慧博士の資料をもとに作成した。



出入り口の通路は段差がない



プラットフォーム



チケットカウンターは、妊産婦や高齢者、身体障害者用の窓口が別途設けられている



シンプルでわかりやすい案内標識



車いす用スペース(7両目の車両に電動車いす2席、折り畳み可能な車いす2席のスペースを確保。180度回転が可能なスペースで、側にサービスベルが設置されている。近くの4席は同伴者用の座席)



障害者対応のトイレ（自動ロック機能）



乗降介助サービス（窓口又は電話による事前予約が必要）

図 2-30 台湾高速鉄道のバリアフリー設備及びサービス

(4) バス

台北市交通局は低床バス（ノンステップバス）を 2008 年から計画的に導入しており、路線数及び車両数も年々増加している。2011 年 10 月現在、35 路線、859 台を運行している。また、車いす使用者の月平均利用者数は約 700～800 人である。

台北市は低床バス（ノンステップバス）の導入効果を以下のように整理している。

- ・移動制約者の活動範囲の拡大により、利用者満足度が 81%と高い。
(交通局実施のアンケートによる)
 - ・ハイブリッド車（107 台）の導入により、省エネと CO2 の削減。
 - ・ノンステップバスの運行安全性と運転効率の向上。
- バス事業者が低床バスを購入（輸入）する時に関税は半減、貨物税は免除される。

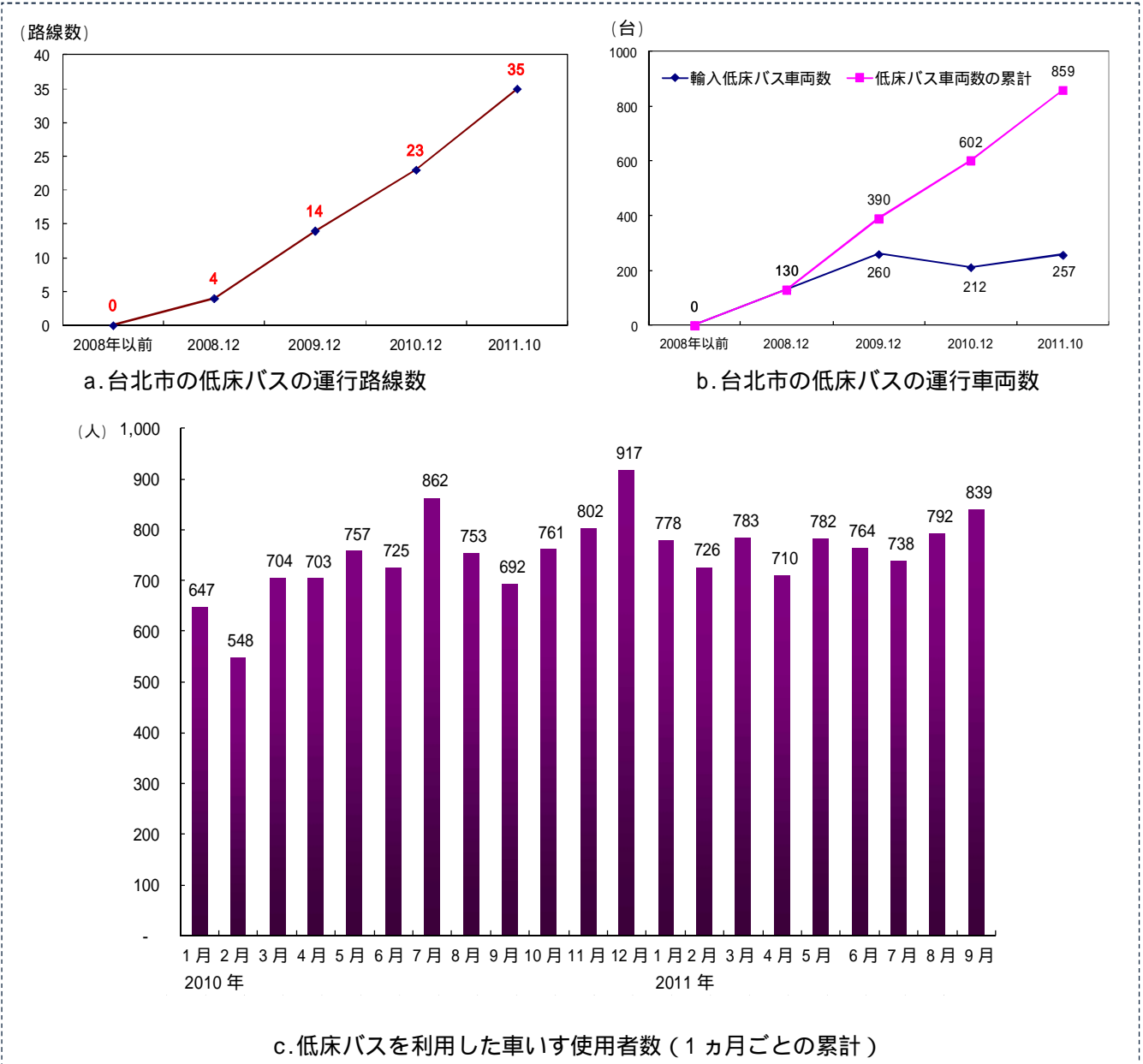


図 2-31 低床バスの運行及び車いす使用者の利用実績

資料：台北市交通局資料

最大手バス会社（首都客運）の低床バスを見学したが、その特徴は以下の通りである。

- ・車いす用スロープ板は運転者が手動で簡単に出し入れできる。（写真 a.b.c）
- ・車内の車いすスペースは優先席付近非常ドアのそばに設けられている。（写真 d）
- ・車いすの固定は、後ろから中間の高さでは左右方向にシートベルトで車いす及び使用者を固定する。また、車いすの車輪の方では、左右 2 箇所をフック付きベルトでフレームを固定する。この固定方法は日本に比べて簡易的である。（写真 e.f）



a. 低床バス車両の外観



b. 車いす用スロープ板



c. 車いす使用者の乗降の様子



d. 車いすスペースと降車ボタン



e. 車いすの固定ベルト(シートベルト)



f. 同左

図 2-32 低床バス

- ・車内のディスプレイは前方と中扉部の両方に設置されており、大きな画面に行き先と現在位置と次停留所を分かりやすく表示している。(写真 g.h.i)
- ・バスの番号と行き先を外から分かりやすく LED の大きい文字で表示している。(写真 j)



図 2-33 低床バス

(5) 福祉輸送

台北市では障害者が利用できる福祉輸送として、大型福祉バス、小型福祉バス（福祉タクシー）を行政サービスとして提供している。

大型福祉バス

車いす 2 台収容可能な大型バスを 6 台保有している。車両は台湾政府から提供してもらった。主に障害者の行事などに利用されている。



図 2-34 大型福祉バス

小型福祉バス（福祉タクシー）

車いす対応の福祉タクシー車両を 2011 年 9 月現在、176 台運行している。予約及び運行はレンタカー会社とエデン財団に委託している。利用者数の増加に合わせて今後も台数を計画的に増やしていく方針である。



小型福祉バス（福祉タクシー）

台北市と県との連携

年度	当年末 車両数	月平均 運行数	月平均 利用者数
2001	40	6,959	12,658
2002	88	17,436	29,329
2003	88	18,502	30,541
2004	90	20,780	36,455
2005	93	22,199	39,706
2006	116	25,178	45,156
2007	124	28,456	52,557
2008	127	30,031	55,788
2009	127	29,728	55,111
2010	149	33,673	62,220
2011 (9月末まで)	176	40,304	75,420

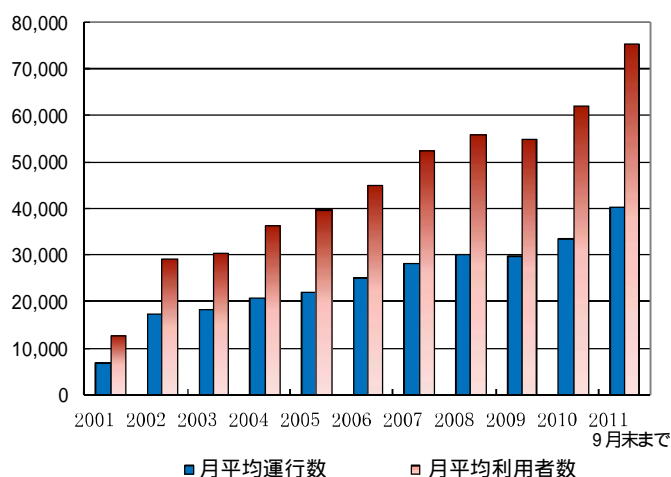


図 2-35 福祉タクシーの車両及び運行状況

敬老タクシー

敬老タクシーは、高齢者、障害者など移動制約者が割引料金で利用できるタクシーであり、悠遊卡（交通 IC カード）と市の社会局と連携して提供するサービスである。定期的な事業者評価を行い、サービス品質を維持している。

表 2-11 敬老タクシーのサービス概要

登録運転者数 （運行車両数）	3,417 台(既設 2,947 台)
開始年	2008 年 11 月
支払い方法	悠遊卡（交通 IC カード）
移動制約者割引 （台北市の補助）	タクシー料金が ・ 100 台湾ドル未満の場合：16 台湾ドル ・ 100 台湾ドル以上の場合：32 台湾ドルを市が補助。
年間利用者数	121 万人

注) 上記のデータは 2010 年 12 月末の統計



注) 敬老タクシーを悠遊卡（交通 IC カード）で会計した領収証をお店で見せると、飲物が無料でもらえるという宣伝チラシ。

図 2-35 敬老タクシーに関する広報



図 2-36 敬老タクシーマークが付いているタクシー

参考．台北市バスターミナル

都市間の長距離バスのターミナルである台北市内のバスターミナルは、新しく整備され、図記号、文字の大きさなどシンプルなサインが工夫されている。



図 2-37 バスターミナル

2-5 今後の課題

台湾も急速な高齢化と障害者などのより一層の社会参加により、社会全般におけるバリアフリーの対応が著しく求められている。

台北市では、駅のホームドア、低床バスの導入、福祉交通の拡大導入などのハード面の整備について目標を設定して着実に進めている。

しかし、駅の出入り口に段差があることや、道路や歩道がバイクに占有されていること、歩道において視覚障害者誘導用ブロックを敷設しない方向に政策を転換していることは、今後どのような影響が出るのか十分に考える必要がある。



図 2-38 課題の一例(台北市の歩道)

第3章 香港

3-1 基礎情報

(1) 国土と人口

香港は、中国の特別行政区として面積は約1,104 km²で、人口はおよそ700万人（2009年12月末）である。人口密度は6,344人/ km²である。

(2) 移動制約者の状況

高齢者の人口

香港の65歳以上高齢者の人口は、およそ91万人（高齢化率は約12.7%）である。今後急速な高齢化が進み、2030年には4人に一人が高齢者となる。なお、人口は増加傾向を続ける。

表 3-1 年齢層別人口（2009年12月末）

	香港	
	人数	比率
15歳未満	875,463	12.5%
15 - 64歳	5,238,768	74.8%
65歳以上	889,470	12.7%
合計	7,003,700	100.0%

資料：「Hong Kong population 2010-2039」（2009）

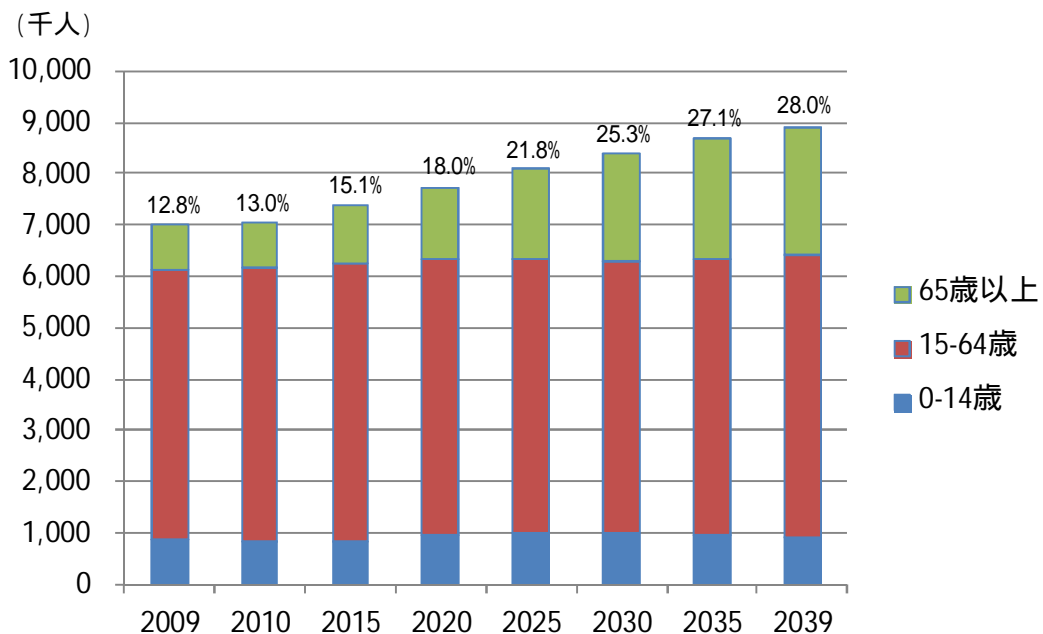


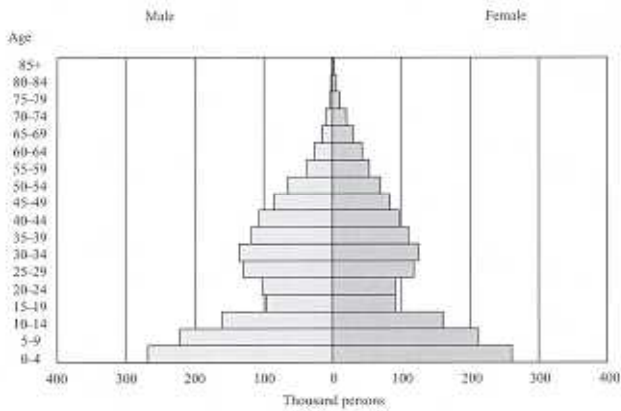
図 3-1 香港の年齢層別の人口推移

注 1) 棒グラフの上の数字 (%) は高齢化率 (65歳以上人口の比率) を示す。

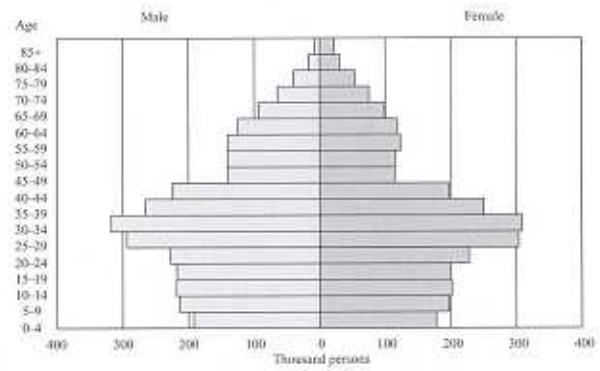
2) 2009年までのデータは実測値、2010年以降は予測値である。

3) 2009年以前の高齢化率：1996年に10.1%、2004年に11.8%

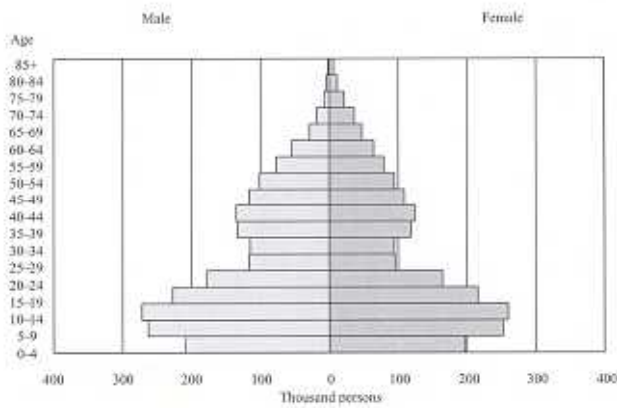
資料：「Hong Kong population 2010-2039」（2009）



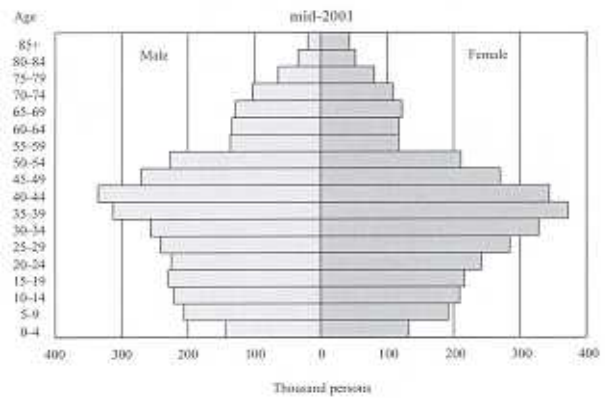
1961年



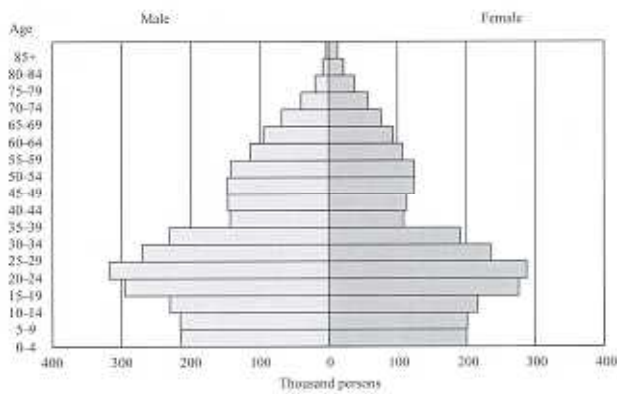
1991年



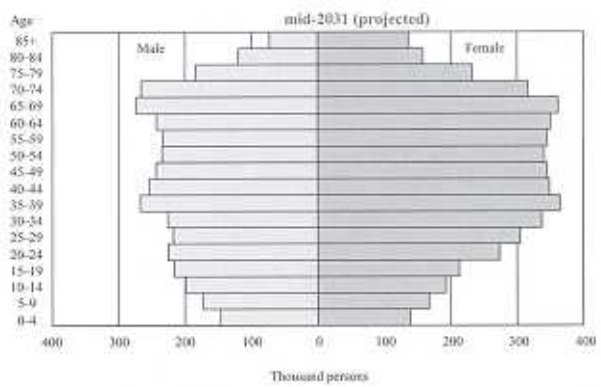
1971年



2001年



1981年



2031年(予測)

図 3-2 香港の年齢層別の人口推移

障害者の人口

香港の障害者人口は、HongKong persons with disabilitiesを参考とし、下表にまとめた。香港全体の障害者人口は、およそ53.7万人と推定され、人口の約7.7%を占める。（香港政府の厚生労働省へのヒアリングによると、47万人）

一方、障害者登録カードの所持者は約5.7万人であり、統計値よりかなり少ない。日本においては障害者手帳と社会福祉サービスが繋がっているが、香港では社会福祉と証明書の関係はない。

表 3-2 障害類型別の障害者人口

	香港	
	人数	比率
肢体不自由	187,800	35.0%
聴覚障害	92,200	17.2%
視覚障害	122,600	22.8%
知的障害	9,900	1.8%
精神障害	86,600	16.1%
言語障害	28,400	5.3%
自閉症	3,800	0.7%
注意欠陥・多動性障害	5,500	1.0%
合計	536,800	100.0%

厚生労働省によると、色弱者の定義に明確な線引きはできていない。

資料：「HongKong persons with disabilities」（2008年12月）

移動制約者

障害者、高齢者、妊産婦など香港の移動制約者は約151万人あり、総人口対比約21.5%である。このうち、障害者が35.6%、高齢者が約59.0%を占めており、高齢化の進展に伴い、移動制約者の比率が今後も継続的に増加すると予想される。

表 3-3 香港の移動制約者の比率

区分	合計	障害者 ¹⁾	高齢者（65歳以上）	妊産婦 ²⁾
移動制約者（人）	1,507,470	536,800	889,470	81,200
総人口対比（%）	21.5%	7.7%	12.7%	1.2%
移動制約者対比（%）	100.0%	35.6%	59.0%	5.4%

注 1) 障害者：HongKong persons with disabilities より 2008 年の数値使用

2) 妊産婦：出生人口をもとに仮定した。

3) 総人口：7,003,700 人（2009 年末の人口）

資料：「HongKong population 2010-2039」

「HongKong persons with disabilities」

(3) 香港の公共交通の概況

公共交通の概要

香港の公共交通は、地下鉄、バス、タクシー、旅客船等がある。地下鉄は、民営のMTRが運営している。バス事業は複数の民間バス事業者が大きくは九龍半島と香港島に営業エリアを分けて運行している。タクシーは約18,000台が運行されており、ユニバーサルデザイン対応のタクシーとして「ダイヤモンドキャブ」が2011年よりサービスを開始している。福祉輸送は行政の公的なサービスとして「リハバス」が運行されている。

表 3-4 公共交通の概要 (香港)

交通機関	特徴
地下鉄等 (MTR)	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄の 9 路線は香港政府が 7 割以上出資している MTR が運営している。 地下鉄の 9 路線の総延長は 175.0km、総駅数は 84 駅。 地下鉄の 9 路線の 1 日平均利用者数は約 390 万トリップ (人) 。 地下鉄のほかに、エアポートエクスプレス (35.2 km)、郊外の LRT (36.2 km) も MTR が運営している。
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 大手 5 事業者を含む複数の民間バス事業者が大きくは九龍半島と香港島に営業エリアを分けて約 6,000 台が運行している。 香港島や九龍半島の市街地を走る一般路線、海底トンネルを通過して香港島と九龍半島や新界を結ぶトンネルバス、深夜 12 時ごろから翌朝 6 時前まで運行しているナイトバスが運行されている。 ローフロアバス (ノンステップバス) の導入率は 2011 年現在、約 60%。 別途、路線バスの通れない狭隘路をミニバスが運行している。 屋根の色が「緑」は定時定路線、「赤」はフレキシブルな運行のバス。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 香港に登録されているタクシー台数：約 18,000 台 一般タクシーの初乗り運賃は最初の 2km までが 20 香港ドル^(注) ユニバーサルデザイン対応のタクシーとして「ダイヤモンドキャブ」は、社会的企業のための公募型ファンドを受けて、トヨタ・ノアのスロープ車 5 台で 2011 年より営業を開始している。
福祉輸送	<ul style="list-style-type: none"> 「リハバス」は香港リハビリテーション協会 (香港復康会) が運営しており、ミニバス、タクシーを利用できない肢体不自由者向けに行政が運営費を補助して運行している。
旅客船 (スターフェリー)	<ul style="list-style-type: none"> ビクトリアハーバーの尖沙咀～中環、尖沙咀～灣仔の 2 航路を運航するスターフェリーは、1 日平均 58,000 人が利用している。ニューワールドフェリーも別の航路で運航している。 乗降用のタラップが潮位の干満差により変化して急勾配になることを防ぐため、岸壁の高さを調整する装置を導入している。

注) 香港ドルの為替レート：1 香港ドル 10.6円

公共交通の輸送分担率

香港の公共交通の輸送分担率（2011年）は、MTR（地下鉄等）の占める割合（45.4%）が最も高く、バス（36.5%）、ミニバス（15%）、トラム&フェリー（3.1%）の順である。地下鉄の整備が進むにつれて、MTR（地下鉄等）の占める割合が増加し、バスなど他の交通手段の割合はやや減少傾向にある。なお、タクシーの輸送分担率は含まれていない。

表 3-5 公共交通手段別の輸送分担率

（単位：％）

区分	2010	2011
MTR（地下鉄等）	44.3	45.4
バス	37.3	36.5
ミニバス	15.1	15.0
トラム&フェリー	3.3	3.1

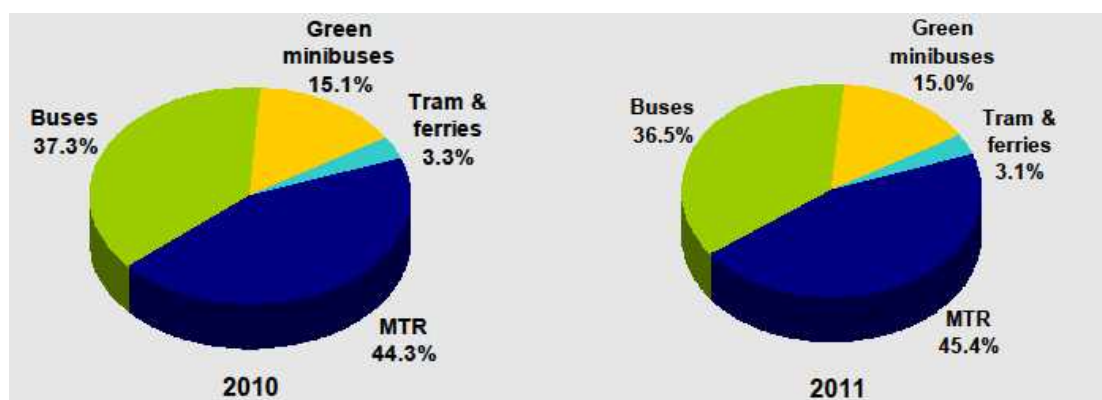


図 3-3 公共交通手段別の分担率（2010年、2011年）

資料：MTR Corporation 2011 Annual Results

3-2 交通バリアフリーに関する法制度

(1) バリアフリー関連法制度の変遷

香港では1995年「リハビリテーション白書」によって移動制約者の移動便宜に関する法律条項が初めて導入された。以後、「障害者差別禁止法」「陸上交通法」「公共バスサービス法」の制定・改定により障害者の移動権に対する対策を策定するようになった。

運輸省では、2002年より、Transport for All（無障害運輸政策）を積極的に進めている。

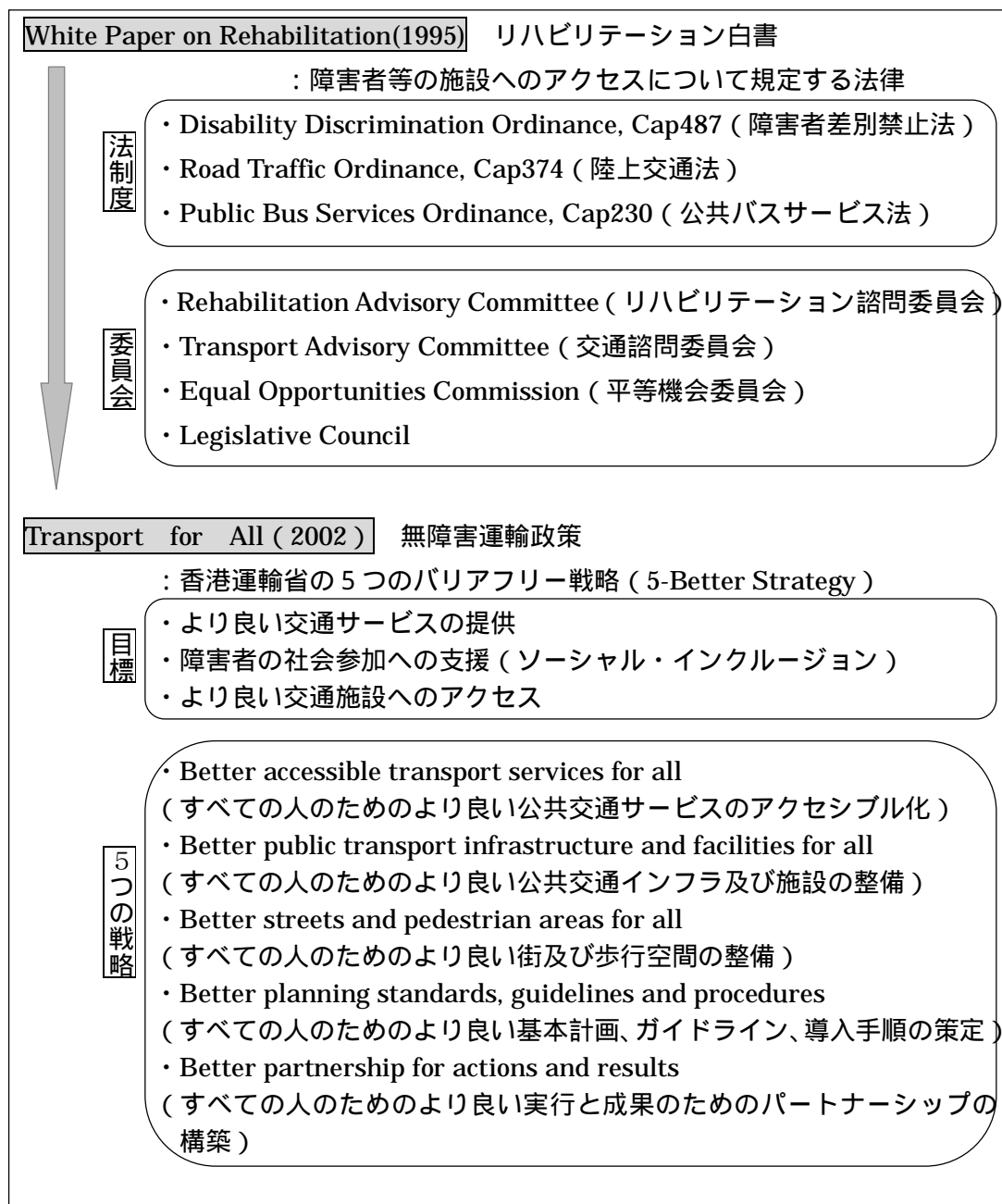


図 3-4 バリアフリー関連法制度

(2) 障害者差別禁止法 (DDO)

障害を持った人等を中傷したり、差別することを禁止する法律として、雇用、宿泊設備、教育、組合への参加、商取引組合と共済会の会員、建築物へのアクセス、教育施設、スポーツ活動と商品、サービスと設備の提供に関して、本人の障害または仲間の障害を理由に差別することを違法とする法令である。1995年より施行された。

【法律の目的】

- (a) 以下の領域において、障害を理由に個人に対して差別することを禁止する。その領域とは、雇用、公共施設、教育、建物のアクセス、事業、職業訓練、クラブとスポーツ組織、品物とサービスを提供する施設、政府機能の行動と実行。
- (b) 障害者が地域の人たちと同等の法的権利を持っているかを出来る限り確認する。
- (c) 障害者が障害を持っていない人と基本的な権利を持つことの重要性を地域住民が認識して受け入れるように促進する。

この法律では、一般的なサービス提供を障害者のニーズに合わせるように要求するものであり、障害に基づいた差別から障害者等の権利を保護するための法律である。本法の実行のために、後述の平等機会委員会 (EOC) が設立された。

また、障害者に対する差別を除去する努力は、以下の方法で取り組んでいる。

- (a) 市民の理解と障害者に対するケアを向上させるために学校教育、社会教育プログラムを強化する。
- (b) 既存の法律を調整して修正する。
- (c) 政策立案が平等機会の原則と、障害者差別を禁止することに位置していることを確実にするために、障害者差別禁止に関わる政府職員の意識を向上させる。

資料：日本福祉のまちづくり学会「香港障害者・高齢者交通に関する調査」(2007)

(3) 無障害運輸 (Transport for All) 政策

香港運輸署 (以下、運輸省) はバリアフリー政策として、無障害運輸 (Transport for All) を2002年から取り組んでいる。5つの戦略目標ごとのバリアフリーに関する取り組み内容を整理した。



図3-5 香港運輸省が作成した障害者向け公共交通利用ガイド

a. より良い公共交通サービスのアクセシブル化の実現

区分	取り組みの内容
バス (車いす乗降可能なバスの導入)	<ul style="list-style-type: none"> ・低床バスとワイドドア ・車いすスロープ板 ・車いす専用スペース ・コントラストで識別しやすい色の手すり
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす専用スペース ・LEDディスプレイ、TVディスプレイ ・案内情報
フェリー	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす専用スペース
ミニバス	<ul style="list-style-type: none"> ・降車用のベル(呼び出しボタン)
リハバス	<ul style="list-style-type: none"> ・香港復興会(リハビリテーション協会)の責任で運行

b. より良い公共交通インフラ及び施設の整備

区分	取り組みの内容
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の段差解消 ・視覚障害者誘導用ブロック ・車いす用スロープ(待機スペース)
鉄道駅	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーター、階段昇降機
鉄道駅のその他施設	<ul style="list-style-type: none"> ・拡幅改札口 ・視覚障害者誘導用ブロック、点字地図 ・バリアフリー施設案内表示板

c. より良い街・歩行空間の整備

区分	取り組みの内容
横断歩道・信号	<ul style="list-style-type: none"> ・音響式信号 ・視覚障害者誘導用ブロックと歩道の段差切り下げ ・車いす用スロープ(ランプ)、エレベーター(横断歩道)

d. より良い基本計画、ガイドライン、導入手順の策定

<ul style="list-style-type: none"> ・施設需要に応じた国際標準に適合した基準の確保 ・交通計画と設計マニュアルの検討と更新 ・都市計画局と協力し、街と建築物の中の通路を障害者と高齢者が利用しやすくする。 ・交通局の他の設計マニュアル

e. より良い実行と成果のためのパートナーシップの構築

実施計画や整備効果について、障害者と連携し、十分に話し合うことでパートナーシップを築く。

<ul style="list-style-type: none"> ・障害者が参加する公共交通利用に関するワーキンググループ会議の開催 ・障害者と一緒に実地調査及び視察 ・市民のバリアフリー教育、広報 ・バリアフリーに関する広報、キャンペーン
--

3-3 行政の政策及び関係団体等の取り組み

(1) 香港特別行政区政府の取り組み

バリアフリーに関連する香港政府の部局は、運輸省、厚生労働省等である。本調査では、政府の運輸省、厚生労働省と、障害者の移動を法律で保障する平等機会委員会にヒアリングを行った。本節では、ヒアリング結果をもとに取り組みを整理した。

政府の各局、行政部門には、最低1人は障害者担当が配置されている。

香港政府の厚生労働省の「香港リハビリテーション諮問委員会（下図のRAC）」の中の「公共交通アクセスに関するワーキンググループ」には、運輸省における障害者移動に関する業務を担当する部局（FPD：フェリー・パラトランジット局）もこのワーキングに参加している。

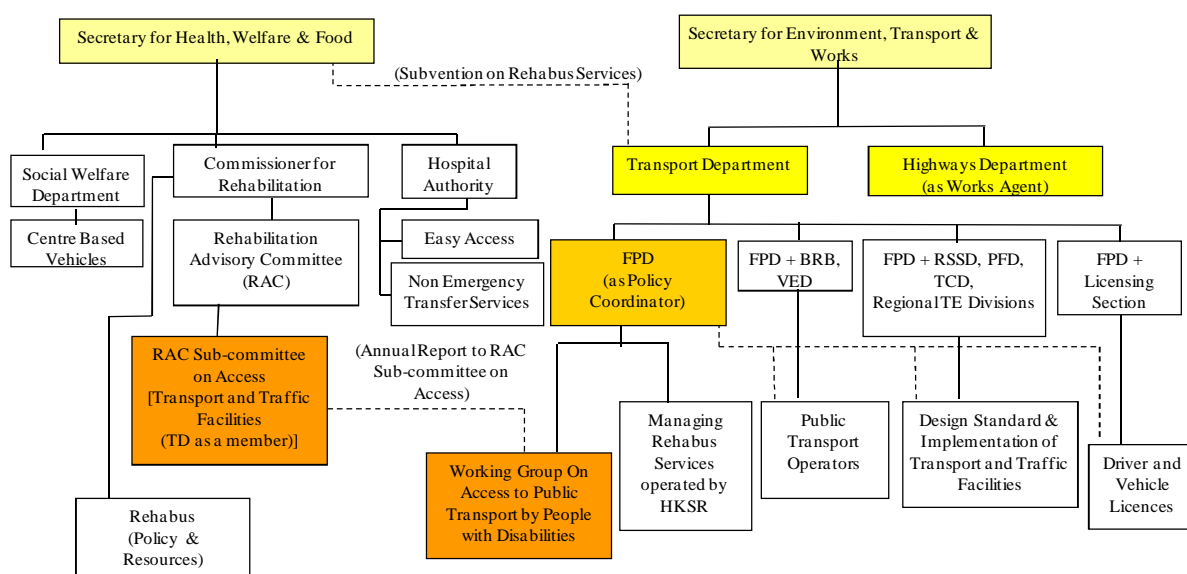


図3-6 障害者のための公共交通及び交通施設を担当する政府の組織

香港リハビリテーション諮問委員会（RAC）

香港リハビリテーション諮問委員会は、リハビリテーション政策とサービスの開発と実施について、政府に助言する主要な団体である。委員会は、雇用、アクセスと教育を担当する3つの下部委員会で構成されている。これらの委員会の委員は、政府、公共団体、非政府組織、障害者、親の組織、自立生活グループと地域代表などと幅広い領域から構成され、委員の大多数は非常任委員である。

障害者に関連する事項について共同で行うための組織もおかれている。政策レベルでは、リハビリテーション監査官が医療・福祉・食料省に対して、リハビリテーションに関連する方針の作成、関連する政府部門と非政府組織の計画と実行に対して責任がある。政策レベルでは、障害者をコミュニティーへの全面参加と統合を促進し、サービス提供レベルでは、リハビリテーション政策の目的に従って、適切なサービスを提供している。

香港でリハビリテーション協会（HKSR）は、香港政府から財政的補助を受けて、リハバスなど障害者輸送サービスを提供している。現在、リハビリテーション事業への約90%以上が、政府系団体とNGOが障害者のための輸送サービスを提供している。

1) 運輸省

諮問委員会、ワーキングの設置

香港政府は、リハビリテーション諮問委員会（RAC）及び障害者の公共交通アクセスに関するワーキンググループの中の20数名で構成されるバリアフリー施設ワーキングには、障害者を支援するNGO代表、学識者等が参画し、2ヵ月に1回会議が定期開催されている。高速鉄道等の大規模プロジェクトを実施する際には、障害者関係のNGOによる現地視察も行われている。

公共交通バリアフリー化の状況

1980年代は、地下鉄（MTR）にエレベーター、エスカレーターはなく、バス車両は2ステップで、障害者は公共交通機関をほとんど利用できなかった。

2011年現在、地下鉄の84の駅において、最低1カ所のバリアフリールートが確保されている。一方、ミニバスやタクシー車両のバリアフリー化は進んでいない。各交通手段別のバリアフリー状況は下表のとおりとなっている。

表 3-6 香港の公共交通機関別バリアフリー化の状況

交通機関	バリアフリー化の状況									
地下鉄	84の駅において、最低1カ所のバリアフリールートが確保されている。MTRは、2001年頃に約10億香港ドルを投資して、施設のバリアフリー化を一気に進めた。2012年以降10年間で更に約2億香港ドルを投資する予定である。									
バス	<p>新車購入の場合、全てノンステップバスにしなければいけないため、2010年12月時点で全バス車両（5,729台）のうち56%の普及率である。2011年末現在は約60%に達する。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>導入台数</th> <th>全車両における割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車いす利用可能な低床バス</td> <td>3,227</td> <td>56%</td> </tr> <tr> <td>バス車内及び次停留場の案内放送設備（アナウンス）</td> <td>4,223</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table>		導入台数	全車両における割合	車いす利用可能な低床バス	3,227	56%	バス車内及び次停留場の案内放送設備（アナウンス）	4,223	4%
	導入台数	全車両における割合								
車いす利用可能な低床バス	3,227	56%								
バス車内及び次停留場の案内放送設備（アナウンス）	4,223	4%								
ミニバス	ミニバスは定路線の「緑バス」とフレキシブルな運行の「赤バス」があり、主に定員16名のマイクロバスを使用するため、既存車両をリハバスのように改造することは困難。リフト付車両もない。また、企業体力が弱く、4,300台車両のバリアフリー化は進んでいない。ミニバスは需要があり採算がとれており、車内に車いす乗車スペースを設けると座席数が減少するため、導入が敬遠される要因の一つにもなっている。									
タクシー	<p>タクシーは企業体力が弱く、車両のバリアフリー化は進んでいない。約18,000台の車両は、LPG式のセダン（コンフォート）で、車いすを使用したまま利用することは困難である。</p> <p>一方、後述のダイヤモンドキャブ（社会的企業）のように、バリアフリー化車両5台を試行的に運行し、社会の反応を見ている事例もある。</p>									
福祉輸送	香港リハビリテーション協会（香港復康会）が1978年に福祉輸送を開始した。当時はMTRなど公共交通が障害者に対応していなかった。現在は約120台のリハバスを運行しており、通学、通所、通勤、通院と障害者の社会参加のために移動手手段を提供している。									

移動円滑化への支援

a. ハード面

政府は、バス停留所の建設、後述する国が全面的に補助しているリハバスの運行等について支援している。

地下鉄を運行する MTR 等の民間交通事業者が、税の減免等の措置はあるが、エレベーターの設置、ノンステップバスの導入費用の大半を自己資金で賄っていることもバリアフリー化の推進に寄与している。

b. ソフト面

MTR 等の交通事業者において、接遇・介助のトレーニングを行っており、政府としては直接の指導は行っていない。

c. 経営権

バス事業者や旅客船事業者の経営権を発行する仕組みのなかで、事業者の指導・監督をどのようにするかが課題である。

d. 障害者の運賃割引等

厚生労働省に記載。

公共交通の整備ガイドライン

公共交通の整備ガイドラインの中には、交通機関及び旅客施設のバリアフリー化に関する規格が示されており、新駅設置及び既設駅の改修時には規格どおりに整備しなければならない。



図 3-7 公共交通の計画及び設計マニュアル

Transport Planning and Design Manual (TPDM)

資料 : http://www.pland.gov.hk/pland_en/tech_doc/hkpsg/full/ch8/ch8_text.htm

2) 厚生労働省

香港政府には、13局、70の行政部門があり、厚生労働省は障害者施策に関する各局との調整、会議の開催等に関与している。運輸省へは、障害者施策の一部について権限を付与した。

障害者に関連する法制度

- a. リハビリテーション白書(1995年)
- b. 障害者差別禁止法(DDO)(1995年)
- c. リハビリテーションプログラム(Hong Kong Rehabilitation Programme Plan)(2007年)

香港リハビリテーションプログラムは、医療、教育等の障害者関係の施策について、全16章で構成され、交通のアクセシビリティについては第11章に明記されている。

障害者の外出機会を保障する仕組み

- a. 平等機会委員会とリハビリテーション諮問委員会の連携

障害者差別禁止法(DDO:1995年)の趣旨に沿って、平等機会委員会とリハビリテーション諮問委員会が連携して障害者の外出機会を確保する仕組みを構築している。

前述のリハビリテーション諮問委員会(RAC)の中のバリアフリー施設ワーキングには、障害者を支援するNGO代表、学識者等が参画し、2ヵ月に1回会議が定期開催されている。

また、平等機会委員会は、施設に障害者対応のトイレが不足している等の障害者が差別を受けた場合の苦情処理と是正のための法的手続き、タクシー事業者向けガイドラインの策定等を行っている。

- b. バリアフリー化施設整備への補助

バリアフリー化された施設の新設、改良を行う際には、施設管理者が香港政府に申請すると、環境諮問委員会の審査を経て整備費用の一部が補助される。

障害者の証明書の発行

障害者であることの証明書の所持者は約5.7万人であり、障害者の統計値(47万人)より少ない。日本では障害者手帳と社会福祉サービスが連動しているが、香港では社会福祉と証明書の関係はない。

一方、各種福祉サービスを受けられる障害者(重度の障害者)は約13万人であり、病院の証明書が必要である。障害者への対応が良くない場合、政府(平等機会委員会)に申告することもできる。

障害者等の運賃割引の計画

日本における障害者等の運賃割引制度は、公共交通事業者における運賃の割引、地方自治体におけるタクシー券の発行等がある。

香港においては、地下鉄(MTR)において心身障害者の運賃を半額とする割引がすでに導入されている。今後は、次の2とおりの方法について、いずれも各種福祉サービスを受けられる障害者、約13万人をベースに検討されている。

- ・1乗車につき、2香港ドル割引。

- ・ 13 万人の障害者に対して、毎月 215 香港ドルの交通手当てを支給する。

これらの施策の実施には、全ての公共交通事業者が応分の費用負担をすることに賛同することが必要である。しかし、タクシーは鉄道やバスに比べて公共性は低いと判断し、割引対象としていない。

建築物のバリアフリー化

1984 年から公共住宅のバリアフリー化に着手し、2011 年現在、約 40%の公共住宅についてバリアフリー化している。

a . 関連法制度

関連法制度として、ノーマライゼーションの考え方の浸透やユニバーサルデザインの生活環境のニーズの高まりに応じて、1997 年に建築物のバリアフリー・デザインマニュアルを公布、2008 年にはデザインの条例を一部改正した。

これらの制度には、以下の整備仕様、整備目標が掲げられている。

- ・ 公共住宅団地は最新のデザインとする

- ・ 2012 年 6 月までに、全建築物の 90%をバリアフリー化し、2014 年までに 100%改善する。

b . 古い住宅の改修

通路幅は基準どおりでも、エレベーターの新設は困難であるため、公共住宅内に車いすが進入できない場合は、障害者にバリアフリー住宅に引っ越してもらうケースもあり得る。なお、1960 年代のエレベーターは、偶数階のみに停止するタイプもあり、改善が必要となっている。

(2) 平等機会委員会 (Equal Opportunities Commission : EOC)

平等機会委員会 (EOC) は、1996 年に香港政府によって設立された法定機関である。現在は政府から独立した機関として、差別禁止法 (SDO)、障害者差別禁止法 (DDO)、家族状況差別禁止法 (FSDO)、人種差別禁止法 (RDO) といった 4 つの法律を実行するための業務を行っている。具体的には、性別、婚姻状況、妊娠、障害者、家族の状態や人種に基づく差別を排除するために活動している。

概要

設立目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平等機会の概念を推進 ・ 社会における差別の撤廃 ・ 公正で調和した社会の構築
委員の構成及び任期	<ul style="list-style-type: none"> ・ 委員長及び委員は香港政府長官により任命される。 ・ 委員は、議員、弁護士、関係団体、NGO 団体の代表、大学教授など 16 名で構成される。 ・ 委員は、2 年に一回半数ずつ入れ替わる。
職員数	<ul style="list-style-type: none"> ・ 職員は約 80 名。このうち、調査スタッフは約 20 名



図 3-8 EOC の組織構成

EOC は 4 つの下部委員会がある。

- ・ 法律及び苦情審議委員会：法律の改定、調査及び調停、戦略上重要な訴訟
- ・ 行政および財務委員会：EOC の運営、財務管理
- ・ 社会参加及び広報委員会：学校教育、キャンペーン
- ・ 政策及び研究委員会：ガイドラインの策定、政策提言

香港の差別禁止法はイギリス、アメリカ、カナダ、オーストラリア、ニュージーランドの法制度を参考にしたとされる。EOC がこれまで広報用に制作した差別禁止法に関する解説書（リーフレット）を以下に示す。



図 3-9 EOC が制作した 4 つの差別禁止法に関する解説リーフレット

苦情申し立てのプロセスと受理件数等

苦情申し立てのプロセスと受理・処理状況等を以下に整理した。

<p>苦情申し立ての流れ（図参照）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・手紙、訪問による記録、FAX、Eメール等の書面により提出。（記録として残すため）。視覚障害者の場合、EOC スタッフが作成し、読み上げた後に障害者がサインする。第 3 者による申請は、申立人から委託を受けた場合に受け付ける。 ・EOC による調査・審議の必要性を判断した上、調査を実施する。
<p>苦情の調査件数（図参照）</p>	<p>年間調査件数は 1,119 件。このうち 2010/11 期の 1 年間に完了したのは 828 件。うち、障害者差別に関する苦情（DDO）が最も多く、半数以上を占める。苦情の内容は、DDO の中で雇用関連苦情が約 7 割を占める。次いで性差別（SDO）が約 3 割を占める。</p>
<p>苦情の処理状況（図参照）</p>	<p>事実不十分による調査終了が 42%で最も多いが、調停が 32%、申立人の訴えの取り下げが 20%等を占める。</p>

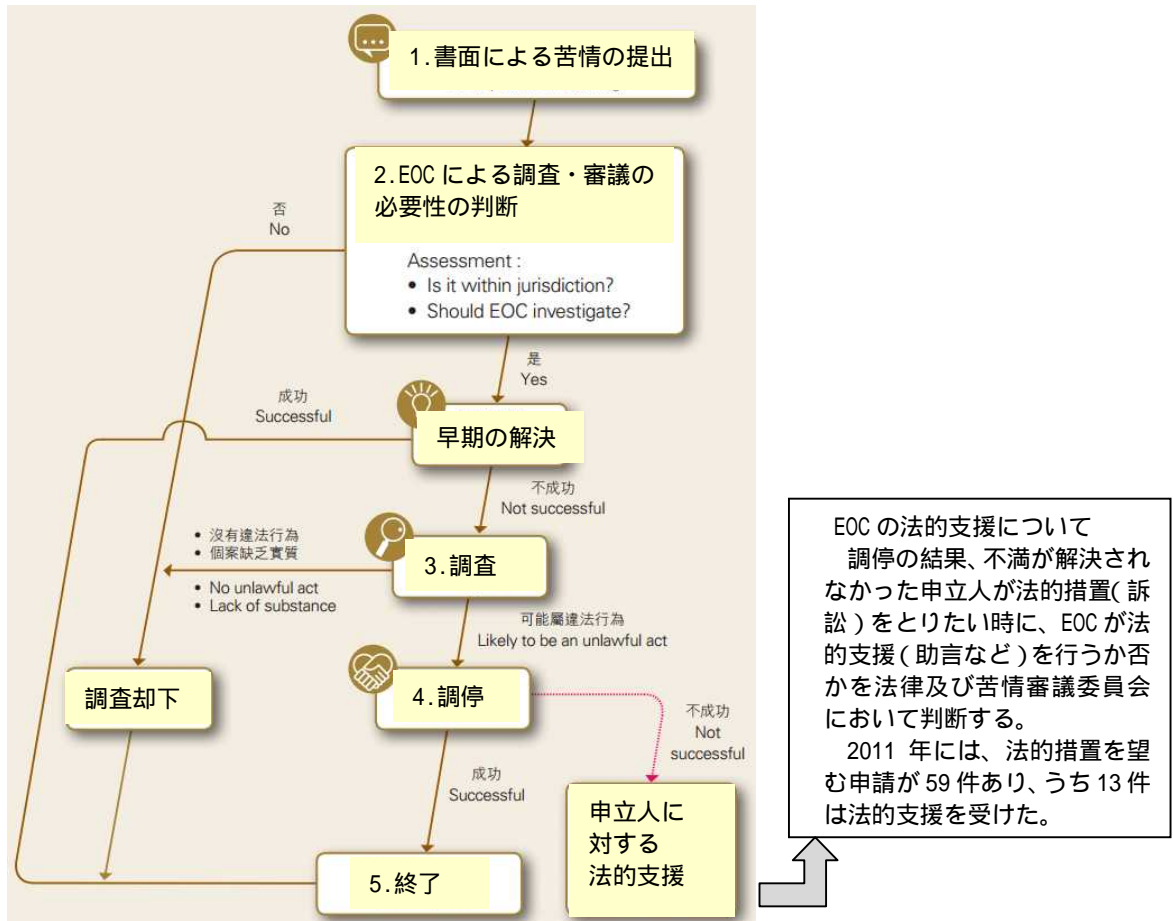


図 3-10 苦情申し立て後のプロセス

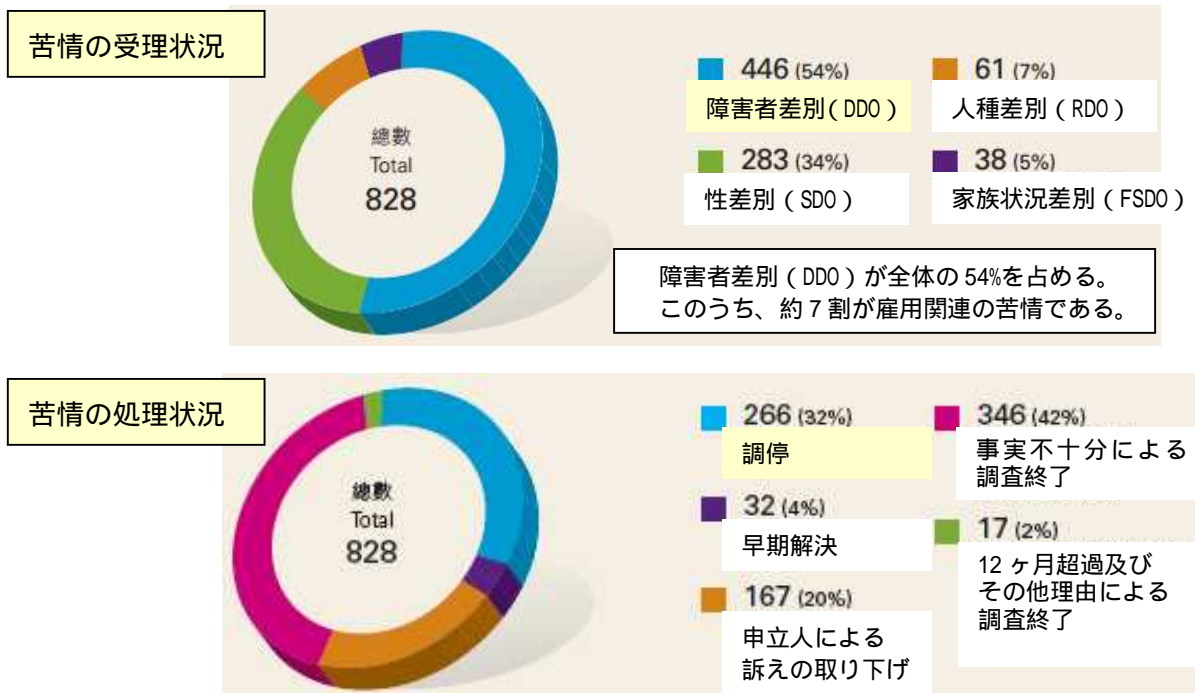


図 3-11 EOC の苦情受理及び処理状況 (2010/11 年度の 1 年間全部門)

資料：平等機会委員会年報 (2010/11 Annual Report of EOC)

公共交通機関に関する苦情件数及びその内容

障害者差別禁止法（DDO）に基づいた公共交通に対する苦情件数は、15年間（1996年9月から2011年11月まで）で鉄道が75件、バスが77件、タクシーが9件あった。いずれも調停により解決されており、法的な訴訟までは至っていない。

表 3-7 公共交通機関に関する苦情内容と EOC の対応例

区分	現状及び苦情内容	EOC の対応例
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす利用者がアクセスできない駅がある。 ・車いす用スロープ、リフト、階段昇降機などが不足。 ・車両内の車いすスペースの不足 ・スクリーンドア（ホームドア）の不足（視覚障害者に危険） 	<ul style="list-style-type: none"> ・MTR の古い駅などのバリアフリーについての EOC の意見を、香港運輸省に提出し、はたらきかけた。
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・低床バスの不足 ・車いす用スロープの不足 ・車いすスペース、固定装置（シートベルトなど）の不足 ・バス車内の案内放送、ディスプレイ・パネルの未設置 ・ドア開閉時のブザー、警告ランプの未設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・監督官庁である運輸省が事業者のライセンス更新時に、条件付きで（2～5年の間に改善する等）ライセンスを発行するようには正させた。
航空機	<ul style="list-style-type: none"> ・香港政府が関与できるのは、香港で事業登録をしている航空会社 2 社（キャセイパシフィック、ドラゴン航空）のみである。かつて身体障害者の利用を拒否したことがあったが、その後航空会社の対応で問題は解決された。 	

注）タクシー、ミニバスなど零細事業者の場合、法律において「バリアフリー化が経営に困難をきたすこととなれば実行しなくてよい」とされている。

広報活動

社会において差別をなくすため、下記の方法で積極的な広報活動を進めている。特に子供向けの分かりやすい教材の制作に力を入れている。

- ・学校教育（小学生向けの教材）や子供向けパンフレット、ゲーム（50種類以上）の制作
- ・差別禁止法の理解を高めるイベント（人形劇等）の開催
- ・差別禁止に関するキャンペーン
- ・テレビ等メディアを活用した広報
- ・NGO の各種イベントでの広報

実際に EOC がこれまで制作した教材や広報パンフレットのの一部を以下に示す。



図 3-12 EOC の広報資料 (教材など)

政府と EOC との関係

政府 (香港政府と中国政府との調整部局) から資金が出ているが、活動において独立性と柔軟な姿勢を持っている。差別に対する訴えがある場合、その対象が政府であっても是正させることができる。

(3) 障害当事者団体等の活動及び連携

香港のバリアフリーの現状について、障害者等の利用者視点からみた意見を収集するため、香港社会福祉協議会と香港視覚障害者協会にヒアリングを行い、以下の通り整理した。

1) 香港社会福祉協議会 (Hong Kong Council of Social Service : HKCSS)

団体の概要

香港社会福祉協議会は、障害者団体の連合協会として約 130 団体が加盟している。

当協議会の名称は、2008 年までは「香港心身障害者連合協会」であった。

協議会の中には視覚障害、聴覚障害、肢体不自由者など障害者団体から、障害者の意見や苦情、提案を集約・整理し、毎年政府に提出している。

組織を立ち上げた時の前会長は、政府の行政委員のひとりであり、政府とのパイプも強かった。

運輸省の公共交通諮問委員会への参画

香港政府が定期開催するバリアフリー施設ワーキングに当協議会も参画している。

また、地下鉄 (MTR) 会社内の検討会 (半年に 1 回開催) に参加しているほか、地下鉄 (MTR) の新駅を建設する場合や既設駅の改善のために当協会と定期的に協議している。

障害者の交通機関の利用状況と課題

2008 年の交通バリアフリー報告書・第 48 号によると、障害者がよく利用する交通機関は、バス、地下鉄、ミニバス、自家用車の順である。

政府に対する要望として、バリアフリー化の投資計画は、地域や施設全体を総合的にみて、連続した移動経路が確保できるようにすることが重要であることを指摘した。

表 3-8 障害者の交通機関の利用状況と課題^(注)

	サービス提供、利用状況	協議会としての意見・課題
地下鉄 (MTR)	<ul style="list-style-type: none"> 各駅に最低 1 ヲ所はエレベーターを設置している。 視覚障害者誘導用ブロック、音響設備あり。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅から離れた場所が目的地の障害者は、移動に不便を感じている。 駅構内でトイレを使用したい場合は、職員用トイレの使用を申し出る必要がある。
バス	<ul style="list-style-type: none"> 約 60% がローフロアバス (ノンステップバス)。 	<ul style="list-style-type: none"> 車いす使用者等からは、「ローフロアバスが不足している」との声がある。 車内の放送設備は、約 40% の車両 (ツーステップバスを含む) にしか装備されておらず、視覚障害者はどこで降車すれば良いかわからない。
ミニバス	<ul style="list-style-type: none"> 主に路線バスの通れない狭隘路を運行。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両はバリアフリー化されておらず、車いすを使用したまま乗車できない。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 流しのセダンタクシー。日本と同じメーター制運賃。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両はバリアフリー化されておらず、車いすを使用したまま乗車できない。

	・ユニバーサルデザイン対応のタクシーとして社会的企業の「ダイヤモンドキャブ（5台）」が運行している。	・ユニバーサルデザイン対応タクシーの「ダイヤモンドキャブ」は今後規模拡大を期待する。
福祉輸送	・香港リハビリテーション協会（香港復康会）の「リハバス（約110台）」が運行している。	

注）ヒアリングした事務局長の発言内容をそのまま整理した。

障害者関係のレポート

香港の基礎自治体（18区）が障害者関係の報告書を毎年発行する前に、その内容を協会所属の障害者等がチェックしている。（2008年、2010年）

市民教育等のソフト面の取り組み

香港における公共交通機関の運転者が障害者と接する際の態度は、10年前より改善されている。しかし、高齢化が進み2030年には、人口の約1/4が高齢者となることが予測されており、高齢者や障害者が健常者と平等に移動する権利を保障する観点で、市民の意識の教育に協会として力を入れている。

その成果として、各区の展示会、学校の担当者、各区の社会福祉担当者等が定期的に独自の審議会を立ち上げ、高齢者・障害者を取りまく問題について議論する機運が高まり、若年層の高齢者・障害者に対する理解の向上に繋がった。

教育の視点を以前と現在で比較すると、以前は社会「福祉」の立場から市民に障害者への平等な対応を求め、現在は障害者が健常者と同じ土俵に立つための「権利」が重要なポイントに変化している。

視覚障害者誘導用ブロックの敷設

視覚障害者と肢体不自由者の意見の対立はあるが、視覚障害者誘導用ブロックの高さを6mm、壁から30cm以上離れた位置に敷設することで両者の意見を調整した。誘導ブロックと警告ブロックの区別は日本と同様で、点の数等の規格は決まっている。



図3-14 視覚障害者誘導用ブロックの設置例

2) 香港視覚障害者協会

団体の活動内容

香港視覚障害者協会は、政府からの補助金（運営費の 60～70%）と、香港ジョッキークラブ（競馬団体として香港最大の慈善団体）等公益法人及び個人からの寄付金（運営費の約 30～40%）で運営されている。

視覚障害者が社会で生活していくための総合的な訓練を受けられる施設を有し、歩道、台所等実生活における環境に適応するための訓練を行っている。また、補助具の販売も行っている。

音響案内の導入経緯

視覚障害者に対して施設の位置等を知らせる音響案内は、横断歩道から導入され、地下鉄駅のエスカレーターに拡大した。

表 3-9 音響案内の導入経緯

導入場所	音響案内の内容	導入の経緯
地下鉄	地下鉄（MTR）の駅では進入可能なエスカレーターの乗り口端部において、音響案内装置を設置している。進入可能な音は「タッタッタッタ」と小刻みで、進入できないエスカレーターの降り口は「タッ・・タッ・・」とゆっくりとしたテンポの案内である。	プラットフォームにホームドアのなかった頃は、視覚障害者には線路への転落の危険があり、音声・音響案内は特に重要であったことが導入の経緯である。
横断歩道	地下鉄同様に音の速さで信号が青と赤を判別できる。地下鉄よりも先に整備され、音質は異なる。周囲の騒音レベルに合わせて音量が変化する機器も導入されている。 当初は昼間のみ音を出していたが、当協会が政府と交渉して終日提供に拡大した。	海外（スウェーデン等）に渡航した視覚障害者から、導入を求める声が強くなり、導入を求めたことが経緯である。 音質の決定に際しては、視覚障害者に複数のサンプル音を視聴してもらった。導入後も市民の意見を参考に音質を変更している。



主な訓練設備

a. 触知案内図

地下鉄駅や公共施設の触知案内図には、スピーカーが内蔵され、押しボタンによって音声、メロディが流れる。また、香港の地下鉄駅数は日本より少なく、駅構内のバリアフリー化施設の種類も少ないため、触知案内図のデザインは簡略化されている。

日本においては、触知案内図が視覚障害者に十分活用されていない可能性があるとして指摘されているが、当協会の訓練施設ではロービジョンを含めた訓練を行っている。しかし、訓練の成果や触知案内図が実際にどのくらい利用されているかの検証はされていない。

b. 視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者の誘導・警告用ブロックの訓練施設がある。



図 3-15 視覚障害者誘導用ブロックの訓練施設等

IT 活用等の研究

香港政府は IT 活用の検討を進めているが、実用化の時期は不透明であり、大学の研究が期待される。現在、視覚障害者は携帯電話の音声機能を活用している。

別途、科学技術大学と当協会の共同研究で、写真を OCR で読み取り、音声に変換する研究を進めている。

政府の委員会への出席

香港政府の年 4 回の会議に視覚障害者分野（当協会を含む 8 団体）から 4 名が参加し、政府及び交通事業者に意見、要望を出している。

（意見・要望の例）

- ・複数のバス事業者に、4 割程度の導入率である「車内放送設備」の拡充を要望した。その結果、2 事業者（KMB、シティバス）から改善に関する回答があった。
- ・車外への放送設備のある車両は現在 1 台もないため、視覚障害者は 1 人でバスに乗ることは極めて難しい。

また、平等機会委員会にも関わっており、障害者と健常者が平等に生活できるようにするため、必要に応じて法律の改正にも言及している。

3-4 交通モード別のバリアフリー化対策

(1) 地下鉄 (MTR)

本節ではヒアリングを行った MTR (香港鐵路有限公司) のヒアリング資料をもとに整理した。

1) 地下鉄等 (MTR) の概要

香港の地下鉄の路線延長は、地下鉄 9 路線、エアポートエクスプレス、香港郊外の新開西部 Light Rail を合算して 246.1km である。地下鉄は 1979 年に觀塘線の一部が営業を開始し、1998 年の香港国際空港の開港にあわせて、東涌線と機場快線 (エアポートエクスプレス) も開通した。

MTR は民営鉄道会社であるが、MTR の株式の 7 割以上は香港政府が保有しており、政府との関係性は強い。

2007 年 12 月、香港の鉄道ネットワークを総合的に管理する必要性等から、KCR (九広鐵路公司) から MTRC (香港地鐵公司) へ運営権が譲渡され、MTR (香港鐵路有限公司) として統合された。



図 3-16 香港 MRT の路線図

2) 高齢者・障害者への対応

地下鉄バリアフリー化の経緯

MTR では、1999 年に障害者の鉄道利用に関する会社としての基本方針を示し、施設のバリアフリー化の方向性を明確にし、2000 年代にはエレベーター、ホームドア等の設置が急速に進んだ。

地下鉄のバリアフリー化が進んでいる背景としては、障害に基づいた差別から障害者等の権利を保護するための障害者差別禁止法（DDO）が制定されたことと、本法律の実行のために、平等機会委員会（EOC）が設立されたことが大きい。

例えば、ホームドア設置が一気に進んだのは、ホームからの転落の危険にさらされている視覚障害者が、ホームドアの設置駅が少なことを平等機会委員会（EOC）に苦情申し立てを行い、この苦情を受けて運輸省が鉄道事業者の MTR を指導したことが影響していると考えられる。

表 3-10 旅客施設等バリアフリー化の検討経緯

1992 年	・香港政庁は、全ての利用者が機会平等に MTR を利用できることを政策提言。
1996 年	・障害者差別禁止法（DDO）が制定。 同年、英国で DDA（Disability Discrimination Act）が制定。
1997 年	・旅客施設を含む建築物のバリアフリー・デザインマニュアルが公布される。 （肢体不自由者、視覚障害者、聴覚障害者を対象とし、新駅建設及び既設駅の改良時に活用している。）
1999 年	・MTRC（旧：香港地下鉄公社）は、障害者の鉄道利用に関する会社としての基本方針を示し、施設のバリアフリー化の方向性を明確にした。

障害者団体との連携

a. 新駅建設前の障害者との会議の開催

MTR は、香港政府のリハビリテーション諮問委員会（RAC）及び障害者の公共交通アクセスに関するワーキンググループに参加するだけでなく、MTR 独自の障害者団体との懇談会も開催し、成果は「バリアフリーガイドブック」にも反映され、駅のサービスセンターで配布されている。新駅を建設する際には、必ず NGO が視察して設備を確認している。

b. 障害者団体への旅客施設改善レポートのメール送信

MTR は、障害者対応の旅客施設の改良について、マンスリーレポートとして、eメール及びホームページで障害者団体^(注)に情報提供している（以下は改良情報の抜粋）。

Monthly update of MTR facilities for passengers with disabilities – December 2011 （84駅の改良箇所がわかる。以下は抜粋。）

2. Sheung Wan Station

エレベータの新設に伴う駅出入口の利用について

Entrance E3 has been re-opened on 13 November 2011. For the construction of new external passenger lift, entrance E4 will be available for wheelchair aid service until the completion of new lift in end of 2012.

4. Tai Wai Station

新コンコースへの視覚障害者誘導用ブロックの敷設等について

Construction of new shops at Tai Wai Station is in progress, alternative tactile guide path will be setup at the concourse. Moreover, the existing braille map will be suspended for revision until January 2012.

駅改良等の情報が障害者に事前に伝わっていないと、車いす等で通行できる経路が通行不能となり引き返すケースも発生するため、事前に工事する箇所を情報提供しておくことは重要である。

注) 香港社会福祉協議会 (Hong Kong Council of Social Service : HKCSS) 等

c. 緊急時を想定した演習の実施

MTR は、障害者とともに事故発生時を想定した実践的な演習を実施しており、緊急時の対応について障害者と情報を共有している。障害者団体から出た意見のうち、消防、警察関係の内容は MTR から消防、警察に情報提供されている。

設備別のバリアフリー対策の詳細

高齢者・障害者対応の設備別バリアフリー対策の特長は以下のとおりである。

- ・ 路線相互の乗換は、同一ホームでスムーズである。
- ・ 視覚障害者のために、音によって進入可能なエスカレーターの乗り口端部の位置や進入の可否がわかるように工夫されている。
- ・ 視覚障害者のために、IC カードの残額の実数を音声で知らせる自動改札機を導入している。
- ・ 聴覚障害者用の補聴器を補助する磁気ループ^{注)}を、各駅の案内所等に最低 1 ヶ所設置している。

注) 磁気 (誘導) ループ

聴覚障害者用の補聴器では聞こえづらい場面や、軽度から重度までの聞こえをサポートする放送設備のこと。磁界を発生させるワイヤーを輪のように這わせることから、通称「磁気ループ」と呼ばれる。

車いす使用者と視覚障害者の意見調整 (台湾との違い)

香港では、車いす使用者や杖使用者と視覚障害者が双方の対立する意見を検討、調整してから視覚障害者誘導用ブロックを着工している。

一方、台湾においては視覚障害者誘導用ブロックが車いす使用者関連団体より移動の妨げとなることが強く指摘され、誘導ブロックの新設が見送られる事態となっている (前述)。

3) 各設備別のバリアフリー対策の詳細

設備系

a. 券売機等の点字表示

券売機のすべてのボタンとテンキー、紙幣等の投入口には点字表示があり、タッチパネル式券売機の操作が困難な視覚障害者でも IC カードへのチャージができる。

点字表示は、階段の手すり等、旅客施設の動線に沿って適所に配置され、視覚障害者の誘導のための情報を提供している。階段手すりの点字では、ホームやサービスセンターの位置を案内している。

b. ホームドア

ホームドアは 2000 年代前半に設置が進み、地下駅はフルスクリーンタイプ、地上駅は可動式ホーム柵で整備された。

なお、日本のガイドラインに明記され、韓国の地下鉄で導入されているホームドアへの点字表示はない。その理由は、香港では音響案内を重視しており、ドアの開と閉で音響を変えることで視覚障害者に案内することで対応可能と考えている。MTR では今後、音で乗り場を区別することも検討しているが、視覚障害者への情報提供は点字と音声の両方を併用することが望まれる。



図 3-17 券売機、ホームドア

c. エレベーター

新駅は各種整備ガイドラインに基づいた設計で、地上から改札階、改札階からホームまで設置されたエレベーターで車いす使用者等がバリアなく地下鉄を利用できる。

エレベーターのない駅は 84 駅中 14 駅で、14 駅のうち 2 駅は構造上、エレベーターの整備が困難な駅である(2011 年 12 月現在)。エレベーターのない駅やエレベーターのない一部出入口においては、車いす用リフト(階段昇降機)により駅職員が対応している。



図 3-18 エレベーター、階段の車いす用リフト

d. 拡幅改札口

拡幅改札口は、標準的な車いすの幅と使用者の動作の余裕を見込んで設計されている。

e. IC カードの残額の実数を音声で知らせる自動改札機

視覚障害者誘導用ブロックのある改札口では、IC カードの残額の実数を音声で知らせる自動改札機があり、IC カード残額が少なくなると通常と異なる音声で知らせている。駅の窓口で申し出ると、一般の IC カードが残額を音で知らせる IC カードに変更できる。



図 3-19 拡幅改札口、視覚障害者の改札口への誘導

駅構内の情報提供

a. エスカレーターの音響案内等

香港では視覚障害者の誘導案内のための音による情報提供を重視している。言葉による情報提供は歩行中に聞き逃してしまうこともあるため、視覚障害者が音によって施設の位置や進入の可否がわかるように工夫されている。

MTR の駅では進入可能なエスカレーターの乗り口端部において、音響案内装置を設置している。進入可能な音は「タッタッタッタ」と小刻みで、進入できないエスカレーターの降り口は「タッ・・タッ・・」とゆっくりとしたテンポの案内であり、他の音と錯綜して聞き取れないことはなかった。なお、道路の横断歩道においても、音質は異なるが、地下鉄のエスカレーターと同じ方式で信号の青と赤を判別できる。

課題として、エスカレーターの上下方向が音質等で区別されていない点が挙げられる。

なお、日本と同様にエスカレーターの乗り口に視覚障害者誘導用ブロックを敷設していない（警告ブロックを敷設）。その理由は、当該駅を使い慣れたロービジョン等に安全にエスカレーターを利用してもらうためである。



図 3-20 エスカレーターの音響案内

b. 補聴器を補助する磁気ループ

軽度から重度までの聴覚障害者の聞こえをサポートするため、補聴器を補助する磁気ループを各駅に最低 1 か所設置している。



c. インフォメーションカード等による案内

聴覚障害者は外見上はわかりづらいため、改札口や案内所において、駅職員との円滑なコミュニケーションが必要となる。

各駅のサービスセンターには駅の案内冊子として「インフォメーションカード(英語、広東語)」を配備し、筆談と組み合わせて聴覚障害者とコミュニケーションを図っている。ただし、日本のコミュニケーションボードのような機能はない。今後は、サービスセンター職員の手話習得も検討している。



図 3-22 インフォメーションカード、インターホン

多機能トイレ

車いすを使用したまま利用できる多機能トイレは、路線によって設置場所が異なる。一部路線ではコンコース内に設置されているが、多くの場合、職員用トイレに併設されており、駅職員の案内がないと利用できない。運輸省によると、公共交通の計画及び設計マニュアル(ガイドライン)に、設置基準までは規定されていない。

車両

a. 停車駅、経路案内

次停車駅の可変式情報提供装置、次停車駅での乗換路線が点滅する路線図を車内に設置している。



図 3-23 地下鉄車内の停車駅、経路案内



参考：駅のルート検索サービス（タッチパネル式）

b. ホームから車両への乗り込み、車いすスペース

車いす使用者のホームから車両への乗り込みは、日本と同様に渡り板で乗車し、車内の多目的スペースを利用できる。



地下鉄車内の多目的スペース
（車いす使用者、ベビーカー利用可能）

車両とホームの段差とすき間

図 3-24 地下鉄車内の多目的スペース、車両とホームの段差とすき間

c. 車内色彩等

ロービジョンの方が手すりの位置を認識しやすいように、手すりを赤色にして背景色（白色）とのコントラストを確保している。



図 3-25 地下鉄車内の手すり等

健常者向けの移動制約者優先表示、キャンペーン

障害者や高齢者など移動制約者に配慮するように優先表示や健常者向けのキャンペーンを実施している。

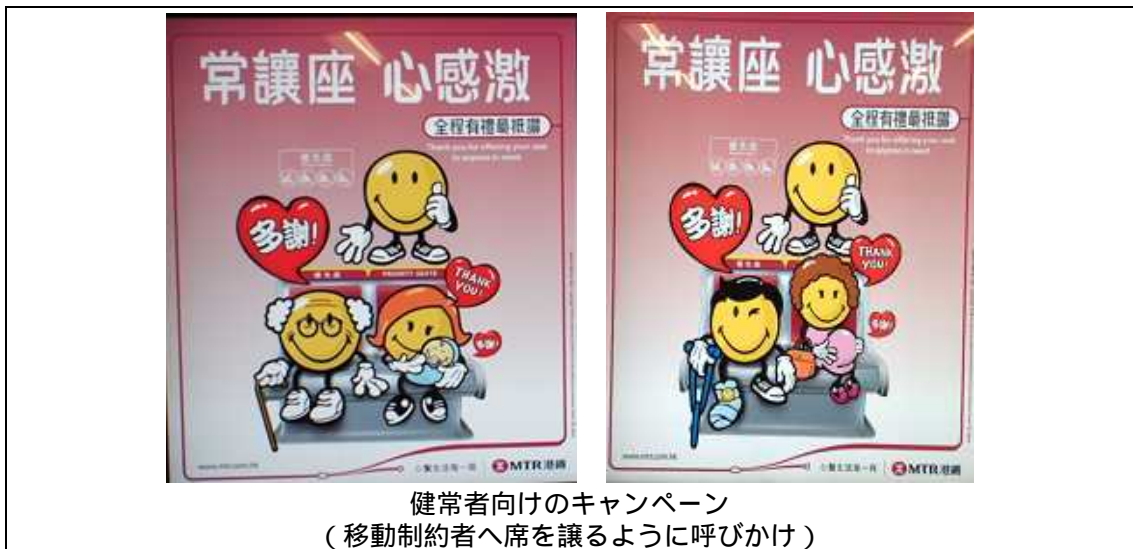


図 3-26 健常者向けの移動制約者優先のキャンペーン等の取り組み

教育プログラム等

バリアフリー設備を有効に機能させるためにも、高齢者・障害者の接遇・介助に関する教育を、毎年テーマを変えて実施しているほか、新入社員向け教育プログラムも策定している。

障害者から介助を依頼する場合には、「利用したい時にすぐにスタッフを探せる。すぐに利用できる。」ことが重要であるが、MTR ではアシスタントスタッフを改札口付近に配置して案内や介助（教育受講者が対応）を行っている。



図 3-27 高齢者・障害者の接遇・介助の取り組み

参考：MTR の海外ビジネスモデル

MTRは、今後収益増を人口増に頼れないこと等に応えるために、海外市場の開拓を積極的に行っている。2011年現在、MTRがオペレーションを行っているのは中国2都市（北京・深圳）、メルボルン、ストックホルムの各地下鉄およびロンドン・オーバークラウドで、今後、中国の杭州・瀋陽の地下鉄への参入も決定している。

MTR がオペレーションに携わっている案件では、欧州・豪はコンセッション契約によるオペレーション主体のローリスク・ローリターンなモデル、中国本土では香港の政府系事業者という安定的な立場を利用した、資金調達・建設から始まる BOT を中心とした積極的な展開というように、展開先によった手法の使い分けがなされている。

下のグラフは MTR の海外鉄道での営業収益を示している。

出典：中野彩香「香港 MTR の海外鉄道事業」運輸調査局（研究員の視点）

MTR Corporation 2011 Annual Results

(2) バス (KMB)

香港の路線バス約 6,000 台は、大手 5 事業者を含む複数の民間バス事業者が九龍半島と香港島に営業エリアを分けて運行しており、香港島や九龍半島の市街地を走る一般路線、海底トンネルを通過して香港島と九龍半島や新界を結ぶトンネルバス、深夜 12 時ごろから翌朝 6 時前まで運行しているナイトバスが運行されている。

別途、路線バスの通れない狭隘路をミニバスが運行しており、屋根の色が「緑」は定時定路線、「赤」はフレキシブルな運行のバスであるが、車両はバリアフリー化されていない。

本調査では、九龍地区を営業拠点として運行するバス事業者であり、情報提供を含む車両のバリアフリー化に積極的に取り組んでいる Kowloon Motor Bus (以下、KMB とする) をヒアリング対象とした。

香港のローフロアバス(日本のノンステップバス)の導入率は 2011 年現在、約 60% であり、将来的には導入率はさらに高まることが予想される。

1) Kowloon Motor Bus のローフロアバス

KMB は大型バス 3,886 台を保有し、うち 2,880 台 (74.1%) がローフロアバス (ノンステップバス) である。ローフロアバスの約 93% は 2 階建である。

ローフロアバスの定員は、上段 53 名、下段 27 名、立席 46 名の計 126 名。

車両メーカーは、デニス・アレキサンダーの車両が約 50%、シャーシはボルボで車体は北アイルランドの装装メーカーの車両が 50%。車両の全長は 12m。車両購入費の約 300 万香港ドル (約 3,180 万円) / 台は、諸税の減免 (前述) を除いて全額会社で負担している。

空港バスは別会社で、164 台全車がローフロアバスである。



図 3-28 KMB のローフロアバス (ノンステップバス)

2) ローフロアバスの特長

乗降口

ローフロアバスの前扉にはスロープが装備されており、車いす使用者の乗降の際には歩道に展開する。2,880 台のうち 300 台は電動スロープであるが、故障の多いことは課題である。

ローフロアバスには、ニーリング（車高を調節できる）するサスペンションを採用することにより、地上高 250 mm程度までバスの床面を下げることができ、車いす使用者だけではなく、高齢者、ベビーカー使用者の乗降利便性をも高めている。



乗降口（床面に折りたためるスロープを展開する）



同、展開されたところ（通常は歩道に展開）耐荷重は 300kg

図 3-29 ローフロアバスの乗降口・スロープ

車いすスペース

欧州の主要国同様、車いすは後ろ向き固定である。車いすスペースの長さは 1,600 mm × 幅員 900 mmで、日本の公共交通機関の車両等ガイドライン（長さ 1,300 mm × 幅員 750 mm）以上のスペースを確保している。



車いすスペース



車いす固定方法についての説明文



車いすスペース（進行方向後ろ向きの固定）

図 3-30 ローフロアバス車内の車いすスペース

KMB においては、A1 系統において車いす使用者の利用が多い。
2 台の車いすで利用する場合は、次のバスに乗車していただくか、後述のリハバス等も紹介している。なお、車いすスペースのベビーカー利用は認めておらず、ベビーカーは折りたたんで乗車する。

案内放送

車外へのアナウンスは視覚障害者がバスの行先等を知るために必要であるが、試験運用して「うるさい」という意見が出たので本格運用を断念した。車内では広東語、北京語、英語の放送がある。

中扉の音響案内

高齢者、視覚障害者等の安全対策として、中扉は運転者がドア閉ボタンを押してから音響案内があり 2 秒後に閉まるように設計されている。

車内の色彩

ロービジョンの人に配慮して、手すりは黄色（日本のガイドラインでは朱色又は黄赤）に統一し、車内の後部通路と座席床面の段差の淵も黄色にして注意喚起している。



図 3-31 ローフロアバスの車内設備、車内色彩等

3) 運転者教育

入社 1 ヶ月までの講習プログラムに、障害者に関する教育が含まれており、内容は車いす使用者の対応が中心となる。

3 ヶ月に 1 回程度、車いす使用者団体の代表が講師として参加している。

4) 運賃の割引制度

子供・高齢者は日曜日に限って運賃半額の割引がある。バスの運賃は通常 1.2 香港ドル～45 香港ドル程度（約 13 円～500 円）で距離によって異なる。

香港政府は新たな割引制度（高齢者・障害者の 1 乗車につき 2 香港ドル（約 20 円）の補助）の導入を 2012 年中に予定している。

参考：ミニバス（Public Light Bus）



図 3-32 香港のミニバス

注) ミニバスは 2011 年末現在 4,350 台で、ライセンスも制限されている。「緑バス」は定時定路線運行で運輸省が路線をコントロールしている。「赤バス」はフレキシブルな運行である。

ミニバスは、主に定員 16 名のマイクロバスを使用するため、既存車両をリハバスのように改造することは困難である。また、企業体力が弱く、車両のバリアフリー化は進んでいない。ミニバスは需要があり採算がとれており、車内に車いす乗車スペースを設けると座席数が減少するため、導入が敬遠される要因の一つにもなっている。

(3) UD 対応タクシー (ダイヤモンドキャブ)

ヒアリング対象としたダイヤモンドキャブは、社会的企業のための公募型ファンドにより、24 時間対応で無線予約によるタクシーサービスを 2010 年より提供している。車両は既存の福祉車両 (トヨタ・ノア) を用いており、高齢者・障害者が車いすを使用したまま車両に乗り込むことが可能で、香港のタクシー会社として初の事例となる。

1) ダイヤモンドキャブのサービス特長

会社の設立経緯

ボランティアグループが外出支援のあり方を検討している際に、外出時に公共交通の利用困難な人の存在が明らかになった。しかし、より多く外出したい移動困難者のニーズを実現するための方法はみつからず、移動困難者が一般の人に知られていないことも問題となっていた。そこで、社会のために何か貢献したいと思っていた 30 代のグループ (30 会) の専門分野を活かして (メディア等活用) 事業を企画し、約 3 年かけてスポンサーと交渉して会社の設立に至った。代表者自身の母親が車いす使用者であることも事業の企画に影響している。

利用できる時間及び運賃

利用できる時間は 24 時間であるが、深夜 0 時以降の利用者は現在までいない。

運賃は路線、距離によって異なるが、基本運賃が 70 香港ドル (約 740 円) で一般タクシー (20 香港ドル: 約 320 円) よりかなり高い。その理由は特別ライセンスの専用車 (貸切) 扱いで運賃設定自由度が高いためである。

利用状況

2011 年 2 月 ~ 12 月の利用者数 (正確には運行件数) は約 12,000 人で、月平均約 1,200 人が利用したことになる。1 台あたり平均約 1 日 8 回の運行となる。利用者数は徐々に伸びている。

利用者の属性をみると、90% 以上は車いす使用者で、半数以上はリピーターである。なお、座席への移乗が可能な手動車いす使用者等は、割安なセダンタクシーを利用していると考えられる。

予約のオーダーの約 6 割が病院から入る。その他、公共施設等からの予約も入る。往復利用は待機時間のチャージがかかるため、ほとんどの予約は片道である。

予約ホットライン

予約事務はタクシー会社のコールセンターに外注し、コールセンターが予約のオーダーを地域性も考慮して運転者に公平に割り当てている。予約は先着順で利用者ひとりあたり何件でも予約できるが、キャンセル料は発生する。

車両の運転者への貸し出し

車両 5 台は、登録運転者 10 名に貸し出して、会社は毎月リース料を受理しており、今後、営業権を取得して 10 台に増車する予定である。燃料費は運転者が負担している。

香港の車両営業権

- ・香港におけるタクシーのライセンス数は、2011年12月現在、上限18,132件と定められており、その取得費用は1台あたり500万香港ドル（約5,300円）で、高価である。
- ・UD対応タクシーの市場が成熟しておらず、夜間の利用が少ないため、運転者がダイヤモンドキャブ社に支払う車両のリース料は、一般タクシーに比べて安価に設定している。

登録運転者の勤務体系

登録運転者10人のうち、主に乗務する8人が、「6時～15、16時」に4名、「15、16時～0時」に4名の2交替制で勤務している。

2) 車両

車両は、日本でも移送サービス等に活用されているトヨタ・ノアの福祉車両仕様車を採用した。

車いすは進行方向前向きに固定するため、車いすの固定強度やヘッドレストの車いすへの設置等が衝突時における安全確保の課題となっている。



図3-33 ダイヤモンドキャブの車いす対応車両

3) 運転者の教育

タクシーの運転経験のある人を採用し、1時間の座学、スロープの展開、車いすの固定等を含む1日の添乗指導を行っている。地元の地理に詳しくない人は採用しておらず、採用後にサービスが悪くなった人は退職させている。

参考：香港の一般セダntaxiの車いす使用者の乗車例



図3-34 車いす使用者の一般セダntaxiへの乗車の例

(4) 福祉輸送

香港リハビリテーション協会（香港復康会）が1978年に福祉輸送を開始した、リハバスについてヒアリング調査を行った。

1) 行政の福祉輸送としてのリハバスの特長

1978年のリハバス運行の開始当時は地下鉄のバリアフリー化が進んでおらず、車いす使用者にとっては貴重な移動手段となっていた。2011年12月現在の車両は123台で、公共交通を利用しにくい地域の車いす使用者にとって生活上欠くことのできない交通手段となっている。2004年にISO9001:2000を取得している。

下表でリハバスの主なサービスの種類別に利用時間、運賃等を整理した。通勤・通学のための定時定路線サービスは、日本のスクールバスに類似しており、定期券を購入して利用する。事前予約型のドア・ツー・ドアのサービスには、政府の補助金はなく、運賃は高めの設定となっている。

表3-11 リハバスのサービス

	対象者、目的	利用時間、車両	備考
通勤・通学のための定時定路線サービス	障害者の通勤・通学、トレーニングセンターへの通所等	69路線。月～土曜。 6:30～10:00 15:00～19:00	シャトルバス的なフィーダーサービス
事前予約型のドア・ツー・ドアのサービス	ミニバス、タクシーを利用できない肢体不自由者	走行距離と時間により運賃を収受。	外国人でも利用できるが運賃は高めの設定である。
入寮者（入所者）の週末送迎	学生寮の学生	原則週末に運行。 1ヵ月毎に運賃収受。	事前予約制。 相乗り。

関連事業として、公共病院への定期通院を行う「イージーバス」、後述のダイヤモンドキャブと類似したサービスの「アクセシブルハイヤー」がある。

2) 運営資金

リハバスは通勤・通学の定時定路線でサービスの提供価格（契約価格）が定まっているが、この部分に関して政府（厚生労働省）の補助金（年間約4,200万香港ドル：約4億4,450万円）があり、収入の約85%を占めている。この他に予約制の有償サービスは利用者負担となり、その収入が年間約800万香港ドル（約8,480万円）である。増車や運賃改定の際は運輸省に届け出ている。

3) 運転者の教育

運転者の待遇・介助、サービスを重視している。全てのリハバスの運転者は、採用時と2年目以降の再教育において、障害者の待遇・介助、特に、車いすの固定時間、方法、危険性のチェックについて習得している。経験の浅い運転者は何度もチェックするプログラムとなっている。

4) 車両

123台の車両は、ハイエース又はコースターを使用し、コースターには1両に6台の車いすのまま乗車できる。

採用しているシートの一例であるが、フロアレールに固定する折りたたみ式の座席がある。車いすはフロアレールを使って床に固定し、折りたたんだシートをヘッドレストとして使用することもある。



リハバス



後部リフトでの乗車



車内の車いすスペース
(車いすはフロアレールに固定し、折りたたんだシートをヘッドレストとして使用する。シートは取り外し可能。)



リハバスのなかでも小型の車両

図 3-35 リハバス(香港リハビリテーション協会)の車両

5) 課題

リハバスの担当者も個人的意見として、「ダイヤモンドキャブは 24 時間対応で急病人の搬送にも利用できるタクシー。もし、政府が経営管理するなら、全面的に公共交通のバリアフリー化を進め、将来はリハバスが不要になる可能性も考えられる」と述べている。

今後、リハバスのサービス改善、地下鉄、バス等の公共交通機関でできる限り高齢者・障害者の移動を担うことが重要と考えられる。

(5) 旅客船（スターフェリー）

ビクトリア港の九龍半島と香港島を結ぶ旅客船には、スターフェリーとニューワールドフェリーが運航している。本調査ではスターフェリー社にヒアリング調査を実施した。

1) 定期航路

2011年現在のスターフェリーの定期航路は、尖沙咀～中環、尖沙咀～湾仔の2航路で、1日平均58,000人が利用している。1982年のMTR 荃湾線の開通により、九龍半島と香港島が地下鉄で結ばれて以降、スターフェリーの利用者は減少した。



図 3-36 スターフェリーの運航路

2) 障害者の利用状況

1日平均の障害者の利用は、車いす使用者（電動式が多い）が6～8人、視覚障害者が1～2人程度である。

介助を必要とする障害者は、改札口のインターホンで職員を呼び出せる。

3) 船内旅客用設備

岸壁の高さ調整

乗降用のタラップが潮位の干満差により変化して急勾配になることを防ぐため、岸壁の高さを調整する装置を導入している。



船側のタラップを受け、潮位により高さ調節できる装置。旅客船の上段用と下段用。

高さ調節できる装置にタラップをかけた状態
舷門からすぐの場所が車いす使用者のスペース

図 3-37 潮位の干満差により岸壁の高さを調整する装置

車いすスペース

舷門（乗船口）に最も近い位置に車いす使用者用のスペースが確保されている。



船内の車いすスペース(出入口付近)

図 3-38 船内の車いすスペース

4) 旅客船ターミナル

エレベーター、通路等の旅客施設は政府が所有しており、スターフェリー社が借用している。

エレベーター

エレベーターの操作ボタンには点字だけでなく、点字の読めない視覚障害者のために浮き文字も導入されている。また、エレベーターのかごの外からかご内部の利用者をモニターで確認できるようになっている。



旅客船ターミナルのエレベーターの操作板



エレベーターのかごの外から
かご内部の利用者をモニターで確認できる

図 3-39 旅客船ターミナルのエレベーター

改札口

旅客船ターミナルの改札口には、車いす使用者に対応した拡幅された改札口が設けられている。



図 3-40 旅客船ターミナルの改札口

5) 運輸省バリアフリー施設ワーキングへの参画

スターフェリー社は、他の公共交通事業者同様、定期的に開催される政府のリハビリテーション諮問委員会のバリアフリー施設ワーキングへ参加し、平等機会委員会へ所有する旅客船のバリアフリーに関する取り組みの報告書を提出している。

6) 職員の教育

新入社員教育のプログラムには、身体障害者の介助技術の習得も含まれている。

7) 緊急時の対応

旅客船の衝突時等の緊急時においては、障害者が優先的に避難できる体制を整えている。海事省の定期監査前における訓練、指導員による新人の実地訓練及び座学でのテスト等も実施している。

8) 障害者・高齢者の運賃割引

通常の運賃は平日 2.5 香港ドル、休日 3.0 香港ドルである。

高齢者は平日休日ともに無料である。子供(3歳~12歳) 障害者はおよそ半額で、その差額はスターフェリー社が負担している。また、年1回(11月2週目の日曜日)は、全ての公共交通無料の日と定められており、スターフェリーも無料対象となっている。

9) 収入

主な収入源は、旅客運賃と広告掲載料である。広告掲載料としての収入は、旅客船のラッピング広告に加え、港湾部施設(旅客船ターミナル)は政府所有であるが、借受人のスターフェリー社が施設内掲示の広告物の掲載料を収受できる。

3 - 5 今後の課題

香港は今後急速な少子高齢化が進み、社会全般における移動円滑化の対応が求められている。

香港政府は運輸省と厚生労働省が連携してバリアフリー化の施策を推進している。また、法定機関である平等機会委員会（EOC）は障害者からの苦情を調査し、政府や交通事業者に対して是正を求める仕組みが構築されている。さらに、政府のリハビリテーション諮問委員会には、障害者団体、交通事業者が一同に参画し、交通事業者と障害者団体の直接の交流も活発である。

しかしながら、交通モード別にみると、地下鉄（MTR）で車いす使用者対応のトイレが見つけにくい、バスの車両に放送設備が設置されておらず、視覚障害者が単独でバスを利用しにくい、香港島のトラムは車両構造上バリアフリー化が困難等の課題はある。

福祉輸送のリハバスは、大型ノンステップバスの通らない地域においては貴重な移動手段であるが、より利用者ニーズに対応したサービス内容ではないと考えられる。この課題に対応して、ダイヤモンドキャブは香港初のユニバーサルデザイン対応のタクシーとして登場したが、運行を開始したばかりで供給台数が少なく、運賃が一般のセダntaxiに比べて高い等の課題は今後克服していかなければならない。

ミニバスの運行事業者、旅客船事業者（スターフェリー）は企業体力が弱く、バリアフリー化の契機となる車両等の更新自体が困難な状況であることも課題である。

第4章 市民の交通バリアフリーに対する意識

本章では、韓国、台湾の一般市民を対象に実施したアンケート調査の結果を用いて、交通バリアフリーに関する意識等について、日本の既存調査結果と比較し、整理した。

4-1 調査の概要

(1) 調査の背景・目的

本調査は、日常生活で利用する公共交通機関におけるハード及びソフト両面の交通バリアフリーに関する韓国（ソウル市）、台湾（台北市）の一般市民の意識等を把握し、日本の既存調査（東京都の「福祉のまちづくりに関する都民の意識」調査、内閣府調査）の結果と比較し、国別の意識の違いや共通点を整理するとともに、今後の日本における利用者教育や啓発活動に資することが目的である。

(2) 調査の実施方法

調査方法は、ヒアリングで訪問した両国の現地関係者と連携し、調査を実施した。

また、調査対象は、首都圏在住の市民を対象とし、回答者の属性（性別、年齢層）を考慮して、配布した。

表4-1 韓国・台湾における回答者の属性と回収票数

	調査機関	回答者	回収票数	
韓国	韓国交通研究院（KOTI）	職員及びその家族	111	261
	建国大学建築学科	大学生	95	
	ソウル市、ハンポット財団	職員及びその家族	55	
台湾	台湾交通部運輸研究所	職員及びその家族	59	113
	大同大學	大学生		
	台湾無障害旅遊発展協会	講演会参加者	54	

(3) 調査内容

日本との交通バリアフリーに対する意識（東京都が実施した福祉のまちづくりに関する都民の意識）、高齢者、障害者に対する考え方などを比較するため、日本の既存調査（以下のア～エ）を活用し、調査項目を検討した。日本の既存調査と今回の調査における共通又は類似した質問項目については、表4-2の備考にその調査名をア～エの記号で示した。

- ア．東京都「福祉のまちづくりに関する都民の意識」（平成16年度実施）
- イ．内閣府「バリアフリー化推進に関する国民意識調査」（平成17年度実施）
- ウ．内閣府「障害者の社会参加促進等に関する国際比較調査」（平成18年度実施）
- エ．内閣府「障害を理由とする差別等に関する意識調査」（平成21年度実施）

表 4-2 調査項目

区分		備考 注)
属性	(1) 性別	ア .東京都調査
	(2) 年齢階層	
	(3) 職業	
外出及び身体、 家族の状況	(1) 外出状況	ア .東京都調査
	外出頻度	
	外出目的	
	外出時に最も多く利用している交通機関	
	(2) 外出時の身体状況	ア .東京都調査
	外出時に杖や松葉づえの使用	
	手押し車やシルバーカートの使用	
	車いすの使用	
	補聴器、手話通訳者、家族の付き添いなど聴覚の手助けが必要	
	視覚障害者用の杖、ガイドヘルパーなど視覚の手助けが必要	
	内部障害(心臓・腎臓)等の理由で、付き添い等手助けが必要	
	ベビーカーを押して外出する	
	乳幼児を連れて外出する(ベビーカーを除く)	
現在妊娠中である		
(3) 同居家族の状況	ア .東京都調査	
6歳未満の子供がいる		
介護・介助を必要とする障害者、高齢者がいる		
バリアフリーに対する意識	(1) 日常生活におけるバリアの有無	イ .内閣府調査
	バリアフリーという言葉の認知状況	
	日常生活や社会生活を送るうえで、何らかのバリアを感じるか。	
	移動におけるバリアの有無、場所(道路、駅、交通機関等)	ア .東京都調査
	(2) 外出時の手助けの経験	ア .東京都調査
	困っている人との遭遇の経験の有無	
	困っている人への手助けの有無	
	手助けの具体的な内容	
	手助けしなかった理由	
	(3) 障害者に対する意識	ウ .内閣府調査
	障害者は、障害のない人と同じような生活を送っていると思うか。	
	障害者を前にした時に、どのように感じるか(意識するか)。	
	障害者への配慮や工夫を行わないことは「障害者への差別」になると思うか。	エ .内閣府調査
	(4) 公共交通機関従事者の接遇対応に対する評価	本調査独自
	鉄道駅の駅員や車掌の接遇対応	
バス運転手の接遇対応		
タクシー運転手の接遇対応		
(5) 困っている人を自然に手助けできる社会構築のための教育の場	ア .東京都調査	
(6) ボランティア活動(高齢者や障害者を支える活動等)の経験		
(7) 情報のバリアフリー		
(8) 施設等のバリアフリー整備に対する費用負担の考え方		

注) 備考の内容は、本調査(韓国、台湾)と比較するために参考とした既存調査名である。

4 - 2 調査の結果

(1) 調査対象者の基本属性

1) 回答者の性別、年齢、職業

回答者の性別は、韓国では男性63.7%、女性36.3%であった。同じく台湾では、男性52.3%、女性47.7%であった。

年齢階層は、韓国では20代、30代が最も多く、60代以上は約1割弱の回答である。台湾では50代、20代の順で多く、60代以上は16%程度である。

		韓国		台湾	
		回答数	割合	回答数	割合
性別	男性	165	63.7%	57	52.3%
	女性	94	36.3%	52	47.7%
	無回答	2	-	4	-
年齢	10代	29	11.1%	0	0.0%
	20代	66	25.3%	25	22.3%
	30代	64	24.5%	21	18.8%
	40代	35	13.4%	20	17.9%
	50代	43	16.5%	28	25.0%
	60代	22	8.4%	13	11.6%
	70代	2	0.8%	5	4.5%
	無回答	0	-	1	-
職業	勤労者	154	59.0%	67	62.0%
	学生	63	24.1%	17	15.7%
	専業主婦	29	11.1%	9	8.3%
	無職	15	5.7%	15	13.9%
	無回答	0	-	5	-
回答者数合計		261		113	

2) 外出状況(頻度、目的、利用交通機関)

外出頻度

韓国調査では63.5%、台湾調査では74.0%の回答者が毎日外出している。

	韓国		台湾	
	回答数	割合	回答数	割合
毎日	165	63.5%	77	74.0%
週3～5日	63	24.2%	20	19.2%
週1～2日	26	10.0%	4	3.8%
月に1～2日	5	1.9%	2	1.9%
殆ど外出しない	1	0.4%	1	1.0%
無回答	1	-	9	-
合計	261		113	

-1 主な外出目的(第1位)

韓国、台湾ともに「通勤」が5割以上で最も多かった。

	韓国		台湾	
	回答数	割合	回答数	割合
通勤	133	51.4%	59	54.6%
通学	51	19.7%	18	16.7%
業務(会議・出張等)	23	8.9%	6	5.6%
買物	20	7.7%	14	13.0%
社交・娯楽	25	9.7%	5	4.6%
通院	4	1.5%	5	4.6%
その他	3	1.2%	1	0.9%
無回答	2	-	5	-
合計	261		113	

-2主な外出目的（第2位）

2番目の外出目的としては、韓国、台湾ともに「社交・娯楽」が最も多かった。

	韓国		台湾	
	回答数	割合	回答数	割合
通勤	6	2.5%	3	2.9%
通学	5	2.1%	7	6.7%
業務(会議・出張等)	57	23.7%	19	18.1%
買物	36	14.9%	28	26.7%
社交・娯楽	121	50.2%	40	38.1%
通院	8	3.3%	5	4.8%
その他	8	3.3%	3	2.9%
無回答	20	-	8	-
合計	261		113	

外出時の主な利用交通手段

韓国では、「鉄道（電車・地下鉄）」が38.1%で最も多く、次いでバス、自家用車の順で多く、自転車やバイクの利用はない。

一方、台湾では、「バイク」が28.4%で最も多く、次いで自家用車、鉄道、バスの順である。

	韓国		台湾	
	回答数	割合	回答数	割合
徒歩のみ(車いすの使用も含む)	7	2.7%	6	5.9%
自転車	0	0.0%	5	4.9%
バイク	0	0.0%	29	28.4%
自家用車	58	22.6%	27	26.5%
鉄道(電車・地下鉄)	98	38.1%	14	13.7%
バス	89	34.6%	17	16.7%
タクシー	5	1.9%	4	3.9%
その他	0	0.0%	0	0.0%
無回答	4	-	11	-
合計	261		113	

3) 外出時の身体状況

韓国の回答者の中で「ベビーカーを使用して乳幼児を連れて外出している」人は3.6%いるが、回答者の約9割は、外出時にほぼ不自由のない人である。

また、台湾の回答者には「外出時に杖や松葉づえを使用している」人が7.8%いるが、内訳は、20歳代1名、40歳代が1名、50歳代が2名、60歳以上が4名である。回答者の約8割は外出時にほぼ不自由のない人である。

	韓国		台湾	
	回答数	割合	回答数	割合
外出時に杖や松葉づえを使用している	2	0.8%	8	7.8%
手押し車やシルバーカートを使用している	0	0.0%	3	2.9%
車いすを使用している	0	0.0%	4	3.9%
補聴器、手話通訳者、家族等の付き添いなど聴覚の手助けが必要	0	0.0%	3	2.9%
視覚障害者用の杖、ガイドヘルパーなど視覚の手助けが必要	0	0.0%	1	1.0%
内部障害等の理由で、付き添いなど手助けが必要	1	0.4%	1	1.0%
乳幼児を連れて外出している (ベビーカーを使用)	9	3.6%	3	2.9%
乳幼児を連れて外出している (ベビーカーを使用しない)	8	3.2%	2	2.0%
現在妊娠中である	6	2.4%	1	1.0%
上記の項目に該当するものはない	225	90.7%	81	79.4%
無回答	10	-	6	-
合計	261		113	

4) 同居家族の状況

韓国、台湾ともに全回答者数のおよそ1割が、同居家族に6歳未満の子供がいる。また、台湾では介護・介助を必要とする障害児・者や高齢者がいる人が16.8%である。

	韓国		台湾	
	回答数	割合	回答数	割合
6歳未満の子供がいる	32	12.3%	11	9.7%
介護・介助を必要とする障害児・者又は高齢者がいる	30	11.5%	19	16.8%

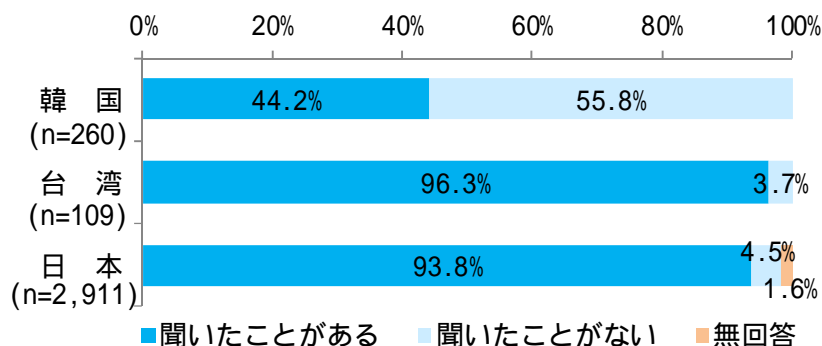
同居家族の状況に関しては、それぞれの全回答数（韓国261人、台湾113人）における各設問の回答者数の割合を示している。

(2) バリアフリーに対する意識

1) 日常生活におけるバリアの有無

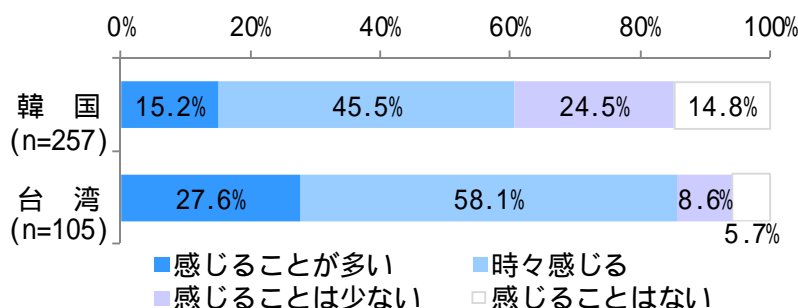
Q1 バリアフリー(無障害)という言葉の認知状況

韓国ではバリアフリー(無障害)という言葉聞いたことがない人の方が多かった。一方、台湾では、96.3%の人が聞いたことがあると回答しており、日本(93.8%)より認知度が高い結果となった。



Q2 日常生活や社会生活をおくるうえで、バリアを感じる頻度

日常生活や社会生活をおくるうえで、バリアを感じる人が多い、時々感じる人を合わせると、韓国では60.7%、台湾では85.7%であった。その中でも、感じる人が多いと回答した人は韓国では15.3%、台湾では27.6%であった。なお、日本の調査(東京都)では道路や駅、交通機関(電車やバス等)などでバリアになっているところはあるか、ないかを聞いたところ、「バリアがある」と回答した人は60.3%であり、韓国調査結果とほぼ同程度の割合である。

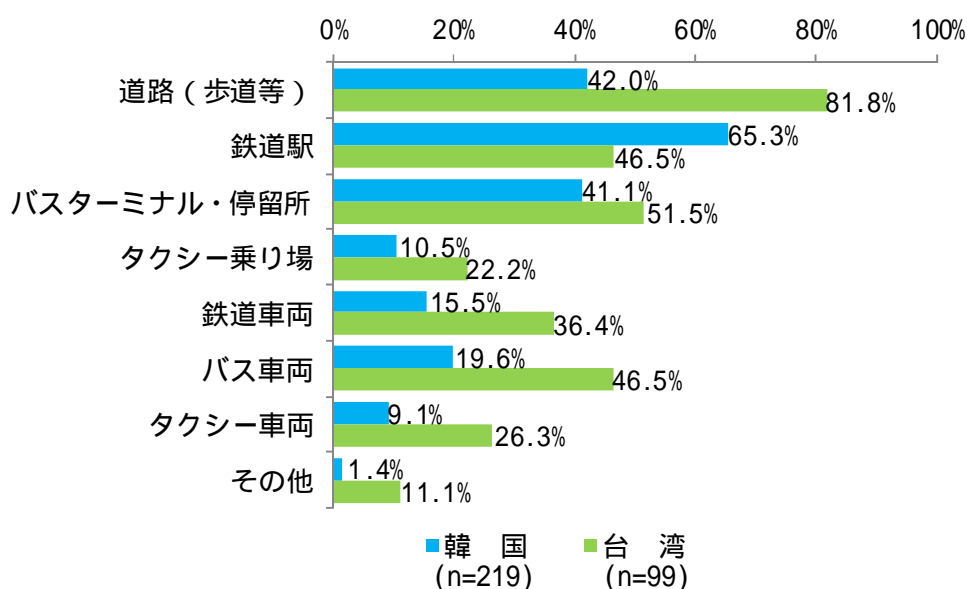


Q3 日常よく行く場所に着くまでの間に、バリアを感じる場所はどこか【複数回答】

バリアを感じると答えた人に、そのバリアの箇所を聞いたところ、韓国では、「鉄道駅」が65.3%で最も多く、次いで、「道路（歩道等）」が多かった。

台湾では「道路（歩道等）」が81.8%で最も多く、次いで「バスターミナル・停留所」が多かった。歩道の整備が遅れていることや、バイクを歩道等に駐車するため、歩行者にとってはバリアとなっていると考えられる。

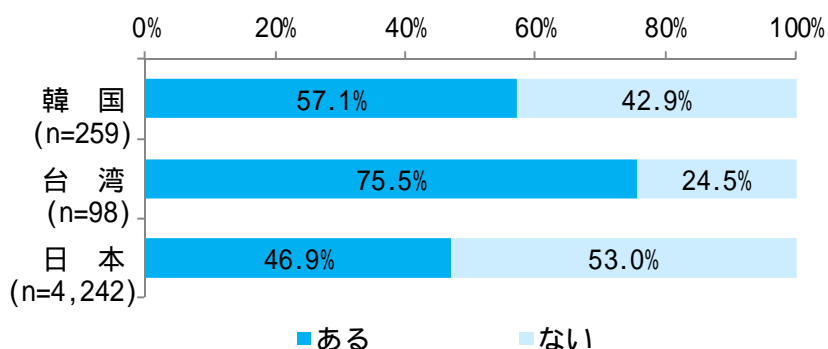
日本の調査（東京都）では、「道路」が74.9%と最も多く、次いで、「公共交通施設（鉄道の駅、バスターミナル等）」56.2%、「公共交通機関（電車、バス等の車両）」34.3%となっている。



2) 外出時の手助けの経験

Q4 過去1年の間での交通困難者との遭遇経験

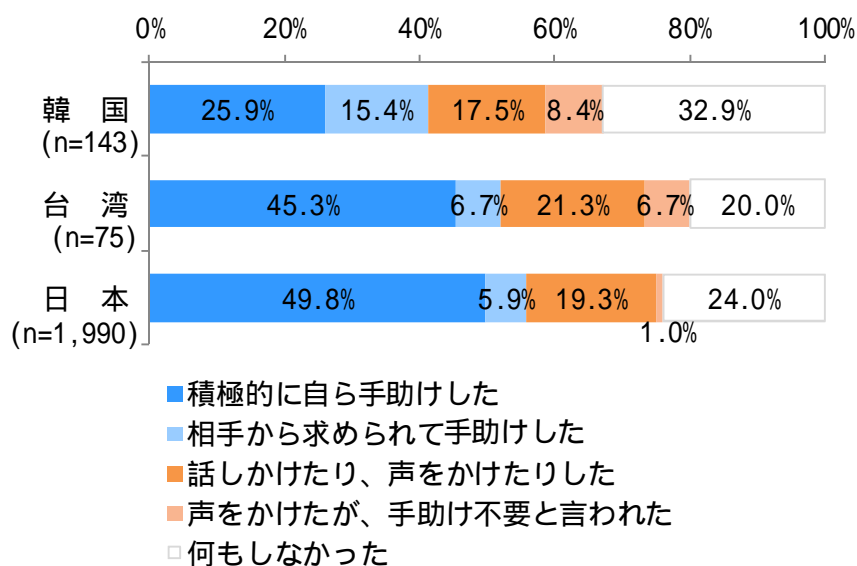
日本の調査（東京都）に比べ、韓国と台湾調査では過去1年間の間に交通困難者との遭遇している人の割合が高い。



Q5 交通困難者との遭遇時の対応

交通困難者との遭遇時の対応についてみると、韓国では、「積極的に自ら手助けした」「相手から求められて手助けした」を合わせると4割以上であった。また、台湾では、「積極的に自ら手助けした」が45.3%で「相手から求められて手助けした」を含めると5割を超える人が交通困難者と遭遇した時に手助けをした経験がある。

なお、日本の調査（東京都）では、「積極的に自ら手助けした」が49.8%で最も多かった。



< 年齢層別、身体属性別の集計結果 >

			積極的に自ら手助けした	相手から求められて手助けした	話しかけたり、声をかけたりした	声をかけたが、手助け不要と言われた	何もしなかった	合計
韓国	性別	男性	28.1%	18.0%	15.7%	5.6%	32.6%	89
		女性	22.2%	11.1%	20.4%	13.0%	33.3%	54
	年齢層	10・20 歳代	29.0%	16.1%	6.5%	6.5%	41.9%	31
		30・40 歳代	19.7%	21.3%	18.0%	11.5%	29.5%	61
		50 歳代	34.4%	6.3%	21.9%	6.3%	31.3%	32
	60 歳以上	26.3%	10.5%	26.3%	5.3%	31.6%	19	
台湾	性別	男性	41.7%	11.1%	19.4%	5.6%	22.2%	36
		女性	48.7%	2.6%	23.1%	7.7%	17.9%	39
	年齢層	10・20 歳代	35.0%	10.0%	30.0%	15.0%	10.0%	20
		30・40 歳代	35.7%	10.7%	17.9%	3.6%	32.1%	28
		50 歳代	82.4%	0.0%	11.8%	0.0%	5.9%	17
	60 歳以上	30.0%	0.0%	30.0%	10.0%	30.0%	10	

Q6 手助けの内容【複数回答】

手助けの内容では韓国、台湾、日本ともに「電車やバスの車内などで席を譲った」が最も多く、次いで「扉をあけた」が多かった。

	韓国		台湾		日本 ^注	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
扉をあけた	22	37.3%	25	64.1%	381	34.4%
荷物を持った	21	35.6%	17	43.6%	287	25.9%
電車やバスの車内などで席を譲った	36	61.0%	26	66.7%	585	52.8%
電車やバスの車内などでベビーカーのスペースをつくるため、居場所を譲った	19	32.2%	16	41.0%	-	-
道順や乗換方法などを教えた	21	35.6%	12	30.8%	324	29.2%
駅や道路で、視覚障害者や車いす使用者等を誘導した	4	6.8%	12	30.8%	-	-
階段の昇り降りに手を貸した	16	27.1%	19	48.7%	260	23.5%
電車、バス、タクシー等の乗り降りに手を貸した	10	16.9%	13	33.3%	271	24.5%
車いすを押したり、持ち上げたりするのを手伝った	12	20.3%	18	46.2%	234	21.1%
ベビーカーを持ち上げるのを手伝った	18	30.5%	10	25.6%	-	-
タクシーを譲った又は代わりに呼んだ	10	16.9%	9	23.1%	-	-
券売機の使い方を教えた	3	5.1%	6	15.4%	-	-
筆談や手話などで対応した	1	1.7%	5	12.8%	-	-
その他	0	0.0%	0	0.0%	-	-
回答者数	59		39		1,108	

注) 東京都調査「福祉のまちづくりに関する都民の意識」(平成16年度実施)

Q7 手助け何もしなかった理由

韓国、日本は、「手助けをしていいものかどうかわからなかった」が最も多かった。一方、台湾では、「自分も困っていて、他の人を手助けできる状況ではなかった」が最も多かった。

	韓国		台湾		日本	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
急いでいた、他のことをしていた	4	8.5%	0	0.0%	55	11.5%
自分も困っていて、他の人を手助けできる状況ではなかった	5	10.6%	5	29.4%	40	8.4%
照れや恥ずかしい気持ちがあった	9	19.1%	4	23.5%	17	3.6%
他の人(係の人)が手助けすると思った	5	10.6%	1	5.9%	26	5.5%
他の人(係の人以外の周囲の人)が手助けすると思った	5	10.6%	0	0.0%	-	-
手助けの方法が分からなかった	2	4.3%	2	11.8%	22	4.6%
自分一人では無理だと思った	1	2.1%	1	5.9%	16	3.4%
手助けをしていいものかどうかわからなかった	13	27.7%	2	11.8%	174	36.5%
手助けの必要がないと思った	2	4.3%	1	5.9%	-	-
その他	1	2.1%	1	5.9%	-	-
回答者数	47		17		477	

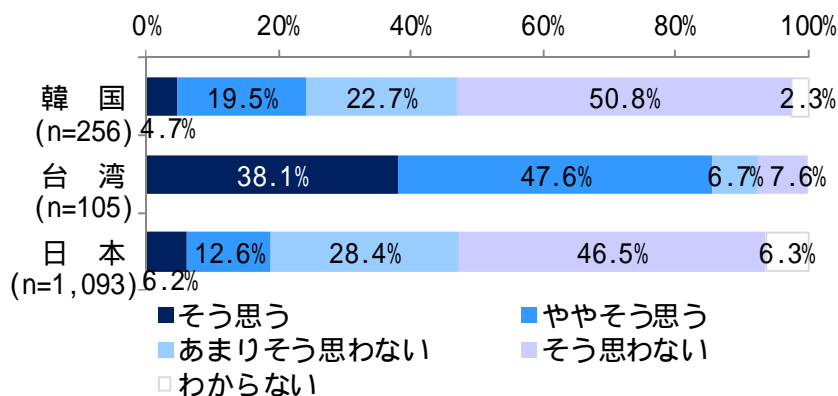
注) 東京都調査「福祉のまちづくりに関する都民の意識」(平成16年度実施)

3) 障害者に対する意識

Q8 障害者の生活に関する認識(障害のない人と同等な生活を送っていると思うか)

障害のある人はない人と同じような生活を送っているか、という問いかけに対して、韓国では、「そう思わない」が50.8%で最も多い。同様に、日本の調査(内閣府)では「そう思わない」(46.5%)、「あまりそう思わない」(28.4%)を合わせて、4人のうち3人は、同じような生活を送っているとは『思わない』と回答している。

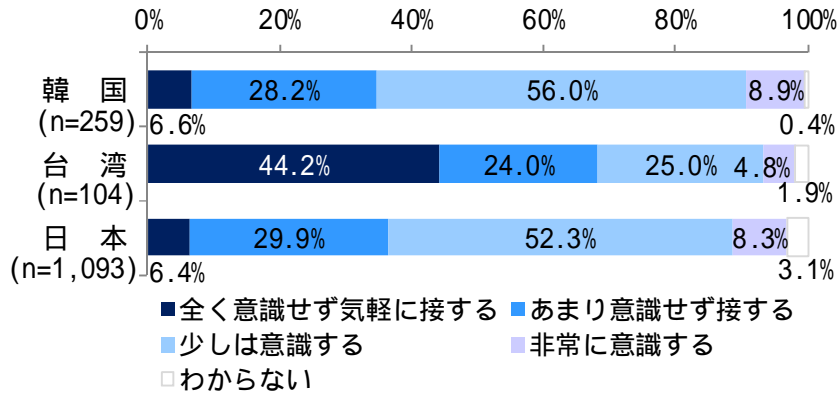
一方、台湾では、「そう思う」(38.1%)と「ややそう思う」(47.6%)を合わせて、約8割以上の人々が障害者は障害のない人と同等な生活を送っていると考えている。



Q9 障害者を前にした時の意識

何らかの障害のある人を前にした時の意識について、韓国では、「少しは意識する」が56.0%で最も多く、「非常に意識する」(8.9%)を合わせて『意識』して接する人が多数を占めるなど日本の調査とほぼ類似した結果である。

一方、台湾では、「障害者を全く意識せず気軽に接する」が44.2%で最も多く、韓国、日本とは異なる結果となった。



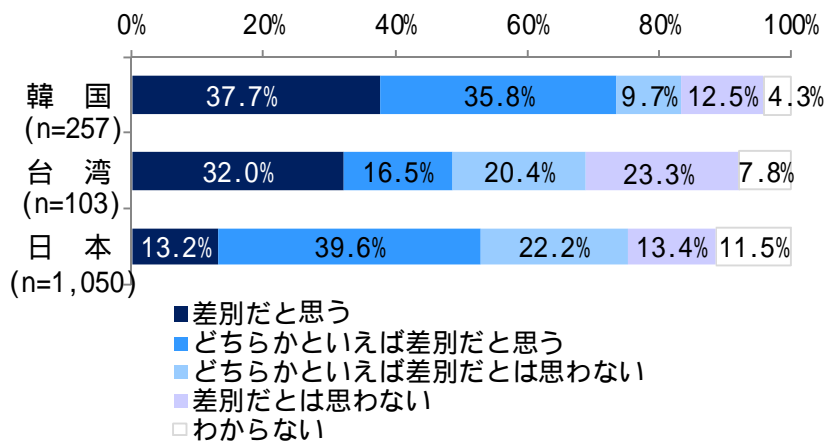
Q10 障害者への配慮や工夫を行わなかったことが差別となるか

(例) 車いすを使う人が鉄道等の公共交通機関を利用する際に、障害のない人と同じ所要時間、同じルートで円滑に利用できるように配慮や工夫をすることが必要である。また、視覚または聴覚障害者のために、駅窓口等では点字の資料を用意したり、筆談で対応することが必要である。

(例)のように、障害者が障害のない人と同じように生活していくためには、いろいろな配慮や工夫が必要となることがあります。このような、障害者への配慮や工夫を行わないことは、「障害者への差別」になると思いますか。

上記の質問について、日本の調査では「差別だと思う」が13.2%だったのに対し、韓国、台湾ではともに「差別だと思う」が37.7%、32.0%で最も多かった。

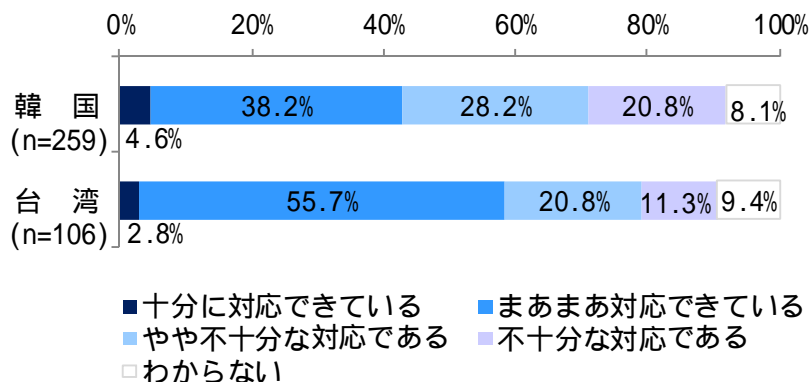
特に韓国では、障害者差別禁止法等の影響があるかは不明であるが、「どちらかといえば差別だと思う」までを含めると、8割以上の回答者が差別と感じている。



4) 公共交通機関従事者の接遇対応

Q11 鉄道駅の職員の障害者等への接遇対応

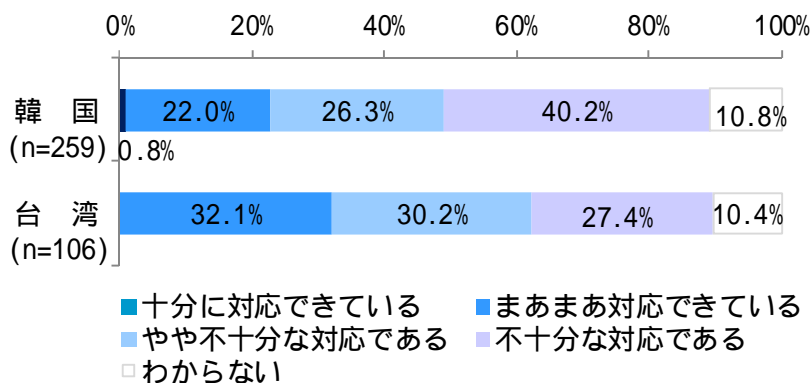
韓国、台湾ともに「まあまあ対応できている」が38.2%と55.7%で最も多かった。しかし、韓国では5割近くが少なからず不十分な対応であると感じている。



Q12 バス運転手の障害者等への接遇対応

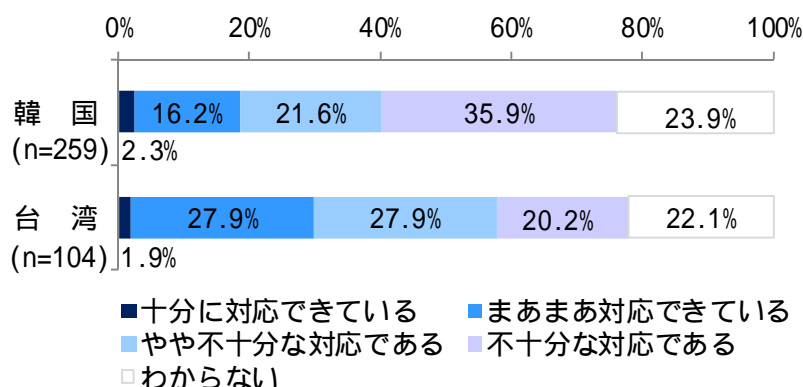
韓国では、「不十分な対応である」が40.2%で最も多かった。「やや不十分な対応である」と合わせると6割以上の回答者が不十分な対応があると感じている。

同じく、台湾でも5割以上の回答者が少なからず不十分な対応があると感じている。



Q13 タクシー運転手の障害者等への接遇対応

韓国、台湾ともに「不十分な対応である」と「やや不十分な対応である」と合わせて、およそ5割の回答者が少なからず不十分な対応があると感じている。



5) 困っている人を自然に手助けできる社会構築のための教育の場

Q14 障害者等を感じるバリアについての理解を深める教育やセミナーの参加経験【複数回答】
台湾、韓国ともに「福祉団体やボランティア団体等が主催するセミナーやイベント」「学校等の教育場面」での参加経験があるとの回答が多い。

	韓国		台湾	
	回答数	割合	回答数	割合
学校等の教育場面	31	12.1%	21	21.4%
近所や町内などの集まり	4	1.6%	3	3.1%
職場	23	8.9%	8	8.2%
家庭	6	2.3%	1	1.0%
行政など公共機関が主催するセミナーやイベント	27	10.5%	10	10.2%
福祉団体やボランティア団体等が主催するセミナーやイベント	34	13.2%	22	22.4%
そのような体験、機会はなかった	165	64.2%	57	58.2%
合計	257		98	

Q15 障害者等を感じるバリアについての理解を深める教育やセミナーの望ましい開催場所

韓国では、セミナー等の望ましい開催場所は「学校等の教育場面」が54.8%で最も多かった。台湾では、「学校等の教育場面」が24.8%で最も高いほか、「近所や町内などの集まり」「福祉団体やボランティア団体等が主催するセミナーやイベント」がともに約2割を占める。なお、日本では、韓国と同様に「学校等の教育現場」が約5割以上を占める。

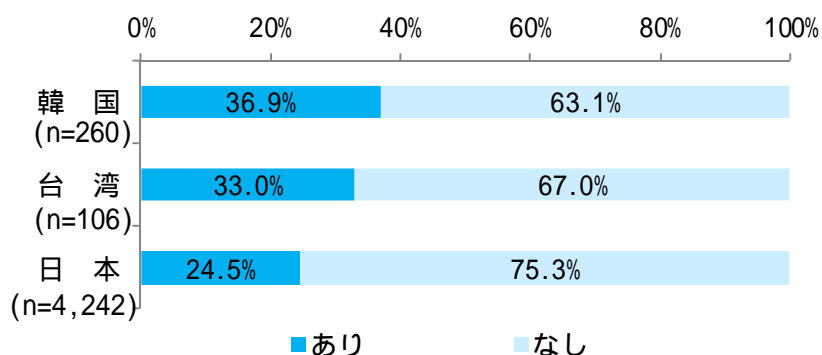
	韓国		台湾		日本	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
学校等の教育場面	142	54.8%	26	24.8%	2,185	51.5%
近所や町内などの集まり	20	7.7%	24	22.9%	1,022	24.1%
職場	21	8.1%	12	11.4%	247	5.8%
家庭	9	3.5%	3	2.9%	515	12.1%
行政など公共機関が主催するセミナーやイベント	32	12.4%	18	17.1%	115	2.7%
福祉団体やボランティア団体等が主催するセミナーやイベント	32	12.4%	21	20.0%		
その他	3	1.2%	1	1.0%		
無回答	2	-	8	-	158	3.7%
合計	261		113		4,242	

6) ボランティア活動の経験

Q16 地域でのボランティアへの参加経験

地域でのボランティア活動(高齢者や障害者の方を支えるネットワークや地域での清掃、ゴミ拾いなど)に参加した経験があるかの問いかけについて、韓国は36.9%、台湾は33.0%の人が参加経験があると回答した。

日本ではこれらの国に比べ、やや低い24.5%の人が地域のボランティア活動に参加経験があると回答した。

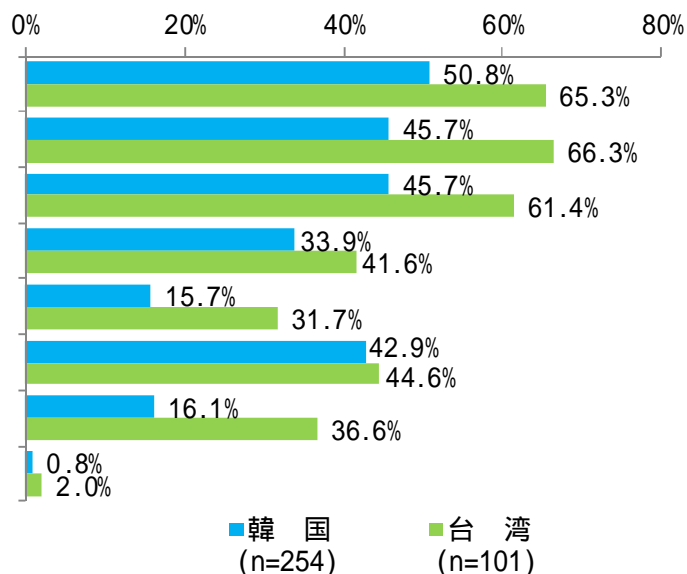


7) 情報のバリアフリー

Q17 今後整備を進める上で必要と思われる案内表示等【複数回答】

韓国では、「案内表示を絵(ピクトグラム)で表示する」が50.8%で最も多かった。台湾では、「案内表示等を大きい文字で表示する」が66.3%で最も多く、次いで、「案内表示を絵(ピクトグラム)で表示する」が65.3%であった。

なお、日本では、「案内表示等を大きい文字で表示する」が63.6%で最も多かった。

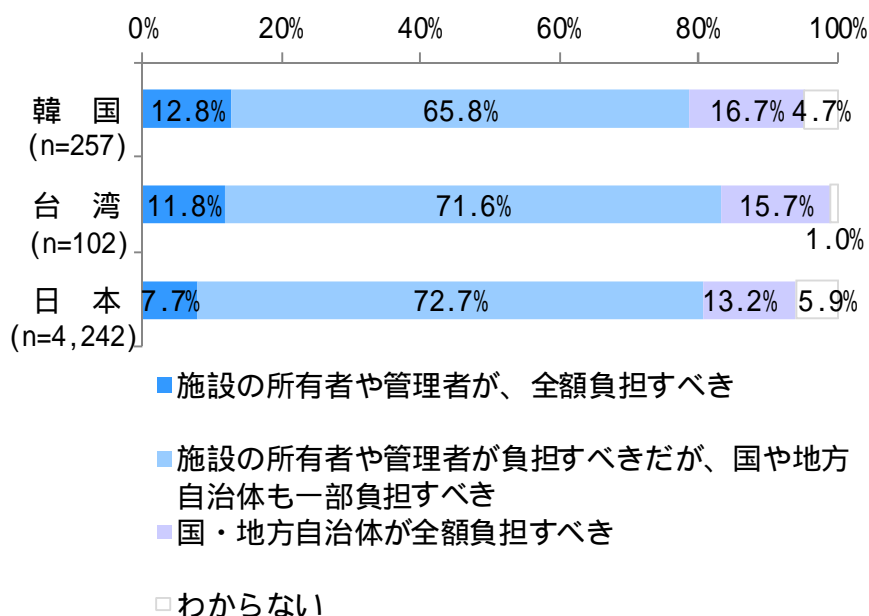


- :案内表示を絵(ピクトグラム)で表示する
- :案内表示等を大きい文字で表示する
- :案内表示等を色覚障害(色盲、弱視)で人でも分かりやすい色の組み合わせで表示する
- :現在の誘導標示に説明を加え、もっと分かりやすくする
- :案内標示等を複数の言語で表示する
- :係員による案内を充実させる
- :案内ボランティアや外国人のための通訳ボランティアを充実させる
- :その他

8) 施設等のバリアフリー整備に対する費用負担の考え方

Q18 施設の整備に対する費用負担

施設のバリアフリー整備に対する費用負担については、3カ国ともに「施設の所有者や管理者が負担すべきだが、国や地方自治体も一部負担すべき」が6~7割程度を占め、行政の負担が必要との回答が最も多かった。



(3) 意識調査結果の考察

バリアフリー意識調査の結果を考察すると、以下のとおりである。

バリアフリー（無障害）という言葉は、台湾と日本で浸透しているが、日常生活においてバリアを感じている人は多い

韓国では法制度及びバリアフリー認証制度が施行されているにもかかわらず、「バリアフリー（無障害）」という言葉を知ることがないという人の回答が半数を超え、日本、台湾に比べて「バリアフリー」があまり浸透していない。

台湾では、「バリアフリー」は浸透しているが、日常生活においてバリアを感じる人の割合が、日本と韓国に比べて多い。台湾では、歩道にバイク等が駐車されている、段差があることなどから、特に道路（歩道等）にバリアがあると感じる回答が多かった。

交通困難者（移動制約者）との遭遇時に「自ら積極的に手助けをした」人は台湾、日本では約4割以上を占める

手助けの内容は、3カ国ともに「電車やバス車内などで席を譲った」が最も多く、次いで「扉をあけた」が多い。これらの行動は、移動制約者等への配慮が社会規範としてある程度定着していると考えられるが、より一層の努力が求められる。

また、手助けをしなかった理由として、韓国、日本では「手助けをしていいものかどうかわからなかった」が最も多く、移動制約者等へ声かけすることをためらっている状況がうかがえる。例えば、駅のホームで視覚障害者が危険と感じたら迷わず声をかけるなど、啓発活動の強化が望まれる。

障害者に対して、韓国、日本は意識上の障壁を取り除くことが課題である

台湾では「障害者を全く意識せず気軽に接する」が半数近くを占める一方、日本、韓国では「少し意識する」と「非常に意識する」をあわせて6割以上を占めた。

台湾調査の回答者は交通困難者との遭遇経験が日本、韓国に比べて高く、街中で障害者と接する機会が多いことと、障害者等への配慮を呼び掛けるキャンペーン等の影響があると推察されるが、回答者属性の片寄りも影響していると考えられる。

地域でのボランティア活動(高齢者や障害者の方を支えるネットワークや地域での清掃、ゴミ拾いなど)に参加した経験がある回答者の割合については、韓国、台湾が日本より高かった。

公共交通機関において、障害者への配慮や工夫を行わなかったことは「差別だと思う」は韓国、台湾ともに3割以上を占める

韓国では、「どちらかといえば差別だと思う」までを含めると、8割以上の回答者が差別だと感じており、障害者差別禁止法等の影響があると考えられる。一方、日本では「差別だと思う」は約1割にとどまり、障害者の外出の機会平等に対する意識が韓国や台湾に比べて低いことがうかがえる。

教育プログラムの充実度が公共交通機関従事者の接遇対応に影響していると思われる

公共交通機関従事者の接遇対応については、韓国、台湾ともに鉄道駅の職員の対応がバス運転手、タクシー運転手に比べ、評価されている。しかし、まだまだ不十分な対応であるとの回答が多数を占めた。交通事業者における教育プログラムの充実度(ヒアリング結果に基づく)が公共交通機関従事者の接遇対応に影響していると考えられる。

障害者等のバリアの理解を深めるための望ましい教育の場は、「学校等の教育場面」が多い

障害者等を感じるバリアを理解するための教育の場としては、3カ国ともに学校等の教育場面が期待されている。また、地域でのボランティアの参加経験の割合は、韓国(36.9%)、台湾(33.0%)であり、日本は24.5%にとどまっている。

情報のバリアフリーでは、「案内表示等を大きい文字やピクトグラムで表示」の要望が多数を占める

情報のバリアフリーについて今後整備を進める上で必要と思われる項目では、3カ国ともに「案内表示等を大きい文字で表示する」、「ピクトグラムで表示する」が多く、空間上の制約がなければ、一目で分かる大型案内標識を普及させることと、デザイン

等の一貫性を徹底することが望まれる。

バリアフリー整備に対する費用は、「施設の所有者や管理者が負担すべきだが、国や地方自治体も一部負担すべき」が6～7割を占める

施設のバリアフリー整備に対する費用負担については、3カ国ともに「施設の所有者や管理者が負担すべきだが、国や地方自治体も一部負担すべき」との意見が6～7割程度を占め、施設等のバリアフリー化は、行政の費用負担が必要との回答が多かった。これは公共施設、公共交通機関のバリアフリー化の円滑な推進のためには、「国」「地方自治体」「事業者（管理者）」の三位一体の取り組みが必要不可欠であることに、多くの利用者也賛同していることを裏付けていると考えられる。

資料編

資料 1 . アンケート調査票

資料 1 - 1	アンケート調査票（日本語版）	資料 1 - 1
資料 1 - 2	アンケート調査票（韓国語版）	資料 1 - 5
資料 1 - 3	アンケート調査票（中国語版）	資料 1 - 9

資料 2 . 日本の統計資料

資料 2 - 1	日本及び東京都の高齢者数、障害者数	資料 2 - 1
資料 2 - 2	日本の公共交通機関及び旅客施設等の バリアフリーの現状と整備目標	資料 2 - 3

交通バリアフリーに関するアンケート調査

本調査は、一般市民を対象に、日常に利用される公共交通機関のサービスや交通バリアフリーに対する意識等について、皆様のご意見をお伺いするために行うものです。

バリアフリー（Barrier Free）とは、車いす使用者や視覚・聴覚障害者、高齢者、妊産婦等が社会参加する上で障害となるもの（バリア）を除去（フリー）して、より暮らしやすく、移動しやすく、利用しやすくすることを言います。例えば、駅等におけるエレベーターやエスカレーター、ノンステップバス、視覚障害者用誘導ブロック、音響信号機等があげられます。

本調査で得られた結果は、今後の公共交通等の質の向上と改善に向けて検討する上で、参考として有効に活用させていただきます。

なお、ご回答いただいた内容は、統計的に処理し、調査目的以外に使用することはありません。また、無記名により調査とし、個人を特定するような分析は行いません。

調査の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようよろしくお願い申し上げます。

2011 年 月

アンケート内容についてのお問い合わせ先

本調査に関連した不明な点等については、下記の連絡先にお問い合わせください。

【調査主体】 韓国・台湾の調査主体

【担当者】

電話： メール

性 別	1 男性 2 女性
年 齢	() 歳
職 業	1 勤労者 2 学生 3 専業主婦 4 無職 週 2 ～ 3 回又は 1 日 5 時間程度のパートタイム勤労者（アルバイト等）は、1 に をつけてください。

． 日常の移動・交通機関の利用等についてお伺いします。

Q1．バリアフリー（Barrier Free）という言葉を知ったことがありますか。

- 1 はい 2 いいえ

聞いたことがない方も上記の [] 内の内容を読んだうえで、以下の質問にお答え下さい。

Q2．日常生活や社会生活を送るうえで、バリアフリーが進んでいないことで、不便や不安などの何らかのバリアを感じていますか。

- 1 感じるが多い 2 ときどき感じる
3 感じることは少ない 4 感じることはない（ ➡ Q4 へ）

Q3. 日常よく行く場所（例えば職場、学校、買い物先など）に着くまでの間に、バリア（物理的な障壁）になっているところは具体的にどこですか。該当するものすべてに をつけてください。

- | | | |
|-----------|----------------|---------------|
| 1 道路（歩道等） | 2 鉄道駅 | 3 バスターミナル・停留所 |
| 4 タクシー乗り場 | 5 鉄道（電車・地下鉄）車両 | 6 バス車両 |
| 7 タクシー車両 | 8 その他（ | ） |

Q4. 過去1年くらいの間に、外出の際に、高齢者・障害者・妊産婦・乳幼児を連れた人などが困っているのを見かけたり、出会ったりしたことはありますか。

- | | |
|------|---------------|
| 1 ある | 2 ない（ ➡ Q8 へ） |
|------|---------------|

Q5. 「ある」と答えた方にお聞きします。その時、どのようにしましたか。

- | | |
|---------------------|----------|
| 1 積極的に自ら手助けをした | } ➡ Q6 へ |
| 2 相手から求められて手助けをした | |
| 3 話しかけたり、声をかけたりした | } ➡ Q8 へ |
| 4 声をかけたが、手助け不要と言われた | |
| 5 何もしなかった（ ➡ Q7 へ） | |

Q6. Q5で「1. 積極的に自ら手助けをした」「2. 相手から求められて手助けをした」と答えた方にお聞きします。どのような手助けをしましたか。（該当するものすべてに をつけて下さい）

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1 扉をあけた | |
| 2 荷物を持った | |
| 3 電車やバスの車内などで席を譲った | |
| 4 電車やバスの車内などでベビーカーのスペースをつくるため、居場所を譲った | |
| 5 道順や乗換方法などを教えた | |
| 6 駅や道路で、視覚障害者や車いす使用者等を誘導した | |
| 7 階段の昇り降りに手を貸した | |
| 8 電車、バス、タクシー等の乗り降りに手を貸した | |
| 9 車いすを押したり、持ち上げたりするのを手伝った | |
| 10 ベビーカーを持ち上げるのを手伝った | |
| 11 タクシーを譲った又は代わりに呼んだ | |
| 12 券売機の使い方を教えた | |
| 13 筆談や手話などで対応した | |
| 14 その他（ | ） |

Q7. Q5で「5. 何もしなかった」と答えた方にお聞きします。その理由は何ですか。次のうち、最も近いものを1つだけ選んで、 をつけてください。

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1 急いでいた、他のことをしていた | |
| 2 自分も困っていて、他の人を手助けできる状況ではなかった | |
| 3 照れや恥ずかしい気持ちがあった | |
| 4 他の人（係の人）が手助けすると思った | |
| 5 他の人（係の人以外の周囲の人）が手助けすると思った | |
| 6 手助けの方法が分からなかった | |
| 7 自分一人では無理だと思った | |
| 8 手助けをしていいものかわからなかった | |
| 9 手助けの必要がないと思った | |
| 10 その他（ | ） |

Q8. 障害者は、障害のない人と同じような生活を送っていると思いますか。

- | | | |
|-------------|----------|---------|
| 1 そう思う | 2 ややそう思う | |
| 3 あまりそう思わない | 4 そう思わない | 5 わからない |

Q9. 何らかの障害のある人を前にした時、あなたはどのように感じますか。

- | | | |
|----------------|--------------|---------|
| 1 全く意識せず気軽に接する | 2 あまり意識せず接する | |
| 3 少しは意識する | 4 非常に意識する | 5 わからない |

Q10. 次の例を読んで、お答えください。

(例) 車いすを使う人が鉄道等の公共交通機関を利用する際に、障害のない人と同じ所要時間、同じルートで円滑に利用できるように配慮や工夫をすることが必要である。また、視覚または聴覚障害者のために、駅窓口等では点字の資料を用意したり、筆談で対応することが必要である。

(例)のように、障害者が障害のない人と同じように生活していくためには、いろいろな配慮や工夫が必要となることがあります。このような、障害者への配慮や工夫を行わないことは、「障害者への差別」になると思いますか。次のうち、最も近いものを1つだけ選び、をつけてください。(は1つだけ)

- | | | |
|---------------------|------------------|---------|
| 1 差別だと思う | 2 どちらかといえば差別だと思う | |
| 3 どちらかといえば差別だとは思わない | 4 差別だとは思わない | 5 わからない |

Q11. 鉄道駅の駅員やスタッフの障害者等への接遇対応について、どのように感じますか。

- | | | |
|---------------|---------------|----------|
| 1 十分に対応できている | 2 まあまあ対応できている | |
| 3 やや不十分な対応である | 4 不十分な対応である | 5 わからない。 |

Q12. バス運転手の障害者等への接遇対応について、どのように感じますか。

- | | | |
|---------------|---------------|----------|
| 1 十分に対応できている | 2 まあまあ対応できている | |
| 3 やや不十分な対応である | 4 不十分な対応である | 5 わからない。 |

Q13. タクシー運転手の障害者等への接遇対応について、どのように感じますか。

- | | | |
|---------------|---------------|----------|
| 1 十分に対応できている | 2 まあまあ対応できている | |
| 3 やや不十分な対応である | 4 不十分な対応である | 5 わからない。 |

Q14. 障害者等を感じるバリア（障壁）についての理解を深めるための教育や体験会（セミナーやイベント、研修会等）を経験したことはありますか。それはどこでしたか。(該当するものすべてに をつけてください)

- | | | |
|--------------------------------|--------------------------|------|
| 1 学校等の教育場面 | 2 近所や町内などの集まり | 3 職場 |
| 4 家庭 | 5 行政など公共機関が主催するセミナーやイベント | |
| 6 福祉団体やボランティア団体等が主催するセミナーやイベント | | |
| 7 そのような体験、機会はなかった | | |

Q15. 障害者や障害のない人、高齢者や若者などが皆で相互に支え合い、困っている人を手助けできるような社会を築くためには、どこでバリア（障壁）を理解したり、体験する機会を提供することが望ましいと思いますか。次の中から一つだけ選んでください。

- | | | |
|--------------------------------|--------------------------|------|
| 1 学校等の教育場面 | 2 近所や町内などの集まり | 3 職場 |
| 4 家庭 | 5 行政など公共機関が主催するセミナーやイベント | |
| 6 福祉団体やボランティア団体等が主催するセミナーやイベント | | |
| 7 その他 () | | |

Q16. 地域でボランティア活動（高齢者や障害者を支えるネットワーク・集まりや地域での清掃、ゴミ拾いなど）に参加した経験はありますか。

- | | |
|------|------|
| 1 ある | 2 ない |
|------|------|

Q17. 外出時に、行きたい目的地までの案内標示や駅などの乗換の誘導標示など、まちの中で分かりやすい標示や説明等について、今後整備を進める上で必要と思われるものを、次の中から、**該当するものすべてに** をつけてください。

- | | |
|---|---|
| 1 | 案内標示を絵（ピクトグラム）で表示する |
| 2 | 案内標示等を大きい文字で表示する |
| 3 | 案内標示等を色覚障害（色盲、弱視）の人でも分かりやすい色の組み合わせで表示する |
| 4 | 現在の誘導標示に説明を加え、もっと分かりやすくする |
| 5 | 案内標示等を複数の言語で表示する |
| 6 | 係員による案内を充実させる |
| 7 | 案内ボランティアや外国人のための通訳ボランティアを充実させる |
| 8 | その他（ <input type="text"/> ） |

Q18. 駅、デパート、映画館、病院など不特定多数の人が利用する施設や公共交通機関を、高齢者や障害者のみならず、すべての人々が安全で快適に利用できるように整備するための費用の負担について、あなたの考えに**最も近いものを一つだけ**お選び下さい。

- | | |
|---|------------------------------------|
| 1 | 施設の所有者や管理者が、全額負担すべき |
| 2 | 施設の所有者や管理者が負担すべきだが、国や地方自治体も一部負担すべき |
| 3 | 国・地方自治体が全額負担すべき |
| 4 | わからない |
| 5 | その他（ <input type="text"/> ） |

. あなたご自身の外出及び移動手段についてお伺いします。

Q19. 外出頻度を教えてください。

- | | | | | | | | | | |
|---|----|---|-------|---|-------|---|--------|---|---------|
| 1 | 毎日 | 2 | 週3～5日 | 3 | 週1～2日 | 4 | 月に1～2日 | 5 | 殆ど外出しない |
|---|----|---|-------|---|-------|---|--------|---|---------|

Q20. 主な外出目的を、下記の選択肢から選んだ上、頻度が多い順で**2つ**をお書きください。

通勤 通学 業務（会議・出張等） 買物
 社交・娯楽 通院 その他（）



第1位:
 第2位:

Q21. 外出時に最も多く利用している交通手段を**一つだけ**お選びください。

- | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|---|-----|---|------|---|------|
| 1 | 徒歩のみ（車いすの使用も含む） | 2 | 自転車 | 3 | バイク | 4 | 自家用車 |
| 5 | 鉄道（電車・地下鉄） | 6 | バス | 7 | タクシー | | |
| 8 | その他（ <input type="text"/> ） | | | | | | |

Q22. あなたの身体状況に関する以下の項目について**該当するものすべてに** を付けてください。

- | | |
|----|-------------------------------|
| 1 | 外出時に杖や松葉づえを使用している |
| 2 | 手押し車やシルバーカート を使用している |
| 3 | 車いすを使用している |
| 4 | 補聴器、手話通訳者、家族等の付き添いなど聴覚の手助けが必要 |
| 5 | 視覚障害者用の杖、ガイドヘルパーなど視覚の手助けが必要 |
| 6 | 内部障害等の理由で、付き添いなど手助けが必要 |
| 7 | 乳幼児を連れて外出している（ベビーカーを使用） |
| 8 | 乳幼児を連れて外出している（ベビーカーを使用しない） |
| 9 | 現在妊娠中である |
| 10 | 上記1～9の項目に該当するものはない |



(例)手押し車



(例)シルバーカート

Q23. 同居する家族の状況について**該当するものすべてに** を付けてください。

- | | |
|---|--------------------------|
| 1 | 6歳未満の子供がいる |
| 2 | 介護・介助を必要とする障害児・者又は高齢者がいる |

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。





) (

() ()

(Barrier Free)

가 ()

()

「 」

2011

【 】

【 】 : E :

	1 2
	()
	1 () 2 3 4
	2~3 1 5 ()
	「 1 」



Q1. (Barrier Free) ?

1 2



Q2. 가 ?

1 2 가 (→ Q4)

3 4

Q3. 가 (: , , ? ())

1 ()	2 (.)	3 .
4	5 (.)	6
7	8 ()	

Q4. 1 , . . ?

1	2 (→ Q8)
---	------------

Q5. 「 」 . ?

1		
2	가	} → Q6
3		} → Q8
4	,	
5	(→ Q7)	

Q6. Q5 「1. 」, 「2. 가

? ()

1	
2	
3	
4	
5	가
6	,
7	
8	, ,
9	
10	
11	
12	가
13	(筆談)
14	()

Q7. Q5 「5. 가 가 1 」 . ?

1	,
2	
3	
4	()
5	()
6	
7	
8	
9	가
10	()

Q8. ?

1	2	
3	4	5

Q9.

1	2	5
3	4	

Q10.

() 가 , 가 가 (筆談)

() , 가 가

「 」 가 가 ? (1)

1	5
2	
3	
4	

Q11.

1	2	5
3	4	

Q12.

1	2	5
3	4	

Q13.

1	2	5
3	4	

Q14.

(,) 가 (/) ? ()

1	2	3
4	가	5
6	,	,
7	가	

Q15.

, , 가 가 , (/) ? (1)

1	2	3
4	가	5
6	,	,
7	()

Q16.

) 가 (? 1 2

Q17.

1	()
2	
3	(,)
4	
5	
6	
7	
8	()

Q18. , , , 가

가 가

1	가
2	가
3	· 가
4	
5	()

Q19 .

1	2	3~5	3	1~2	4	1~2	5
---	---	-----	---	-----	---	-----	---

Q20 . , 가

() ()	➔	1 :
() ()		2 :

Q21. 가 (1)

1	()	2	3	4 가
5	(·)	6	7	
8	()			()

Q22.

1	
2	
3	
4	, 가
5	, 가
6	(,) 가
7	()
8	()
9	
10	1~9



Q23. 가

1	6	가
2		가



關於無障礙交通的問卷調查

本次調查是以一般市民為調查對象，主要目的是了解一般市民對日常生活中所使用公共交通的服務的意見以及對無障礙交通的認識。

無障礙 (Barrier Free) 是指去除輪椅族，視障者，聽障者，老人，孕婦等在社會活動中所遇到的障礙，讓他們能更方便地生活，移動和使用。比如，在車站設置的電梯和自動扶梯，特低地台巴士，視障者專用誘導地磚，交通信號燈的電子發聲信號設備。

本次調查所得結果，將被作為參攷資料應用於改善公共交通服務質量的研究。

注意，調查中所迴答的內容僅限用於統計處理以及本次調查目的的研究。本次調查為不記名調查，不會進行任何個人分析。

請在理解本次調查目的的基礎上，協助完成調查問卷。

2011 年 10 月

關於調查問卷具體內容的聯絡方式

對本次調查問卷有不明之處的話，請聯絡以下機構

【調查機構】

【負責人】

電子郵件：

性 別	1 男 2 女
年 齡	() 歲
職 業	1 就職者 2 學生 3 專業主婦 4 無業 每週 2 ~ 3 天，每天 5 小時程度以上的兼職工作者請選 1。

關於日常移動以及交通工具使用情況的問題。

Q1 . 有沒有聽說過無障礙 (Barrier Free) ?

1 有 2 沒有

如果沒有聽說過的話，請在閱讀以上 [] 內的內容後迴答下面的問題。

Q2 . 在日常生活和社會生活中，有沒有感到過由於無障礙的建設不足而造成的不便和不安？

1 經常感覺到 2 有時會感覺到
3 不常感覺到 4 從未感覺到 (➡ 請直接看 Q4)

Q3. 在去平日常去的場所（比如工作場所，學校，購物中心）途中，具體在緬個地方遇到設施上的障礙？請在以下**所有符合**的選項上畫。

- | | | |
|------------|-------------|--------|
| 1 道路（人行道等） | 2 鐵路（捷運等）車站 | 3 公車站 |
| 4 計程車候車處 | 5 鐵路（捷運等）車輛 | 6 公車車輛 |
| 7 計程車車輛 | 8 其他（ | ） |

Q4. 在過去一年中，外出時有沒有遇見過因為帶著老人，身障人士，孕婦，幼兒而遇到績難的人？

- | | |
|-----|------------------|
| 1 有 | 2 沒有（ ➡ 請直接到 Q8） |
|-----|------------------|

Q5. 如果「有」的話，請回答以下問題。那個時候，睇有何行動？

- | | |
|-----------------------|-------------|
| 1 積極主動伸手幫助 | } ➡ 請直接看 Q6 |
| 2 因為對方要求而伸手幫助 | |
| 3 有詢問是否需要幫助 | } ➡ 請直接看 Q8 |
| 4 有詢問是否需要幫助，但是對方回答不需要 | |
| 5 什麼都沒有做（ ➡ 請直接看 Q7） | |

Q6. 如果在 Q5 中選擇「1. 積極主動伸手幫助」或者「2. 因為對方要求而伸手幫助」的話，請問是緬一種幫助？（請在以下**所有符合**的選項上畫）

- | | |
|--------------------|---|
| 1 幫助開門 | |
| 2 幫助提行李 | |
| 3 在捷運或公車上讓座 | |
| 4 在捷運或公車上為幼兒車讓出空間 | |
| 5 指路或換乘方法 | |
| 6 在車站或道路上誘導視障者或輪椅族 | |
| 7 幫助上下台階 | |
| 8 幫助上下車（捷運、公車、計程車） | |
| 9 幫助推輪椅或抬輪椅 | |
| 10 幫助抬幼兒車 | |
| 11 讓出計程車或者幫助睺計程車 | |
| 12 教對方如何使用售票機 | |
| 13 用筆談或者手語與對方交流 | |
| 14 其他（ | ） |

Q7. 如果在 Q5 中選擇「5. 什麼都沒有做」的話，請問是什麼原因？請在以下選項中**最相符的一個**選項上畫。

- | | |
|----------------------|---|
| 1 有其他急事 | |
| 2 自己也遇到績難，無法幫助他人 | |
| 3 覺得有些害羞或不好意思 | |
| 4 認為有其他人（工作人員）會伸手幫助 | |
| 5 認為有其他人（非工作人員）會伸手幫助 | |
| 6 不知該如何伸手幫助 | |
| 7 認為自己一人無法伸手幫助 | |
| 8 不知道自己是否應該伸手幫助 | |
| 9 認為不需要伸手幫助 | |
| 10 其他（ | ） |

Q8. 睇認為身障人士可以與正常人過一樣的生活稍？

- | | | | | |
|------|--------|---------|-------|-------|
| 1 可以 | 2 也許可以 | 3 也許不可以 | 4 不可以 | 5 不知道 |
|------|--------|---------|-------|-------|

Q9. 遇見身障人士時睇有什麼感覺？

- | | | |
|----------------|-----------|-------|
| 1 完全不在意，與之輕鬆相處 | 2 不太在意地相處 | 5 不知道 |
| 3 有些在意 | 4 非常在意 | |

Q10. 請閱讀以下範例並回答問題。

(範例) 在輪椅族使用捷運等公共交通設施，為了能使他們與正常人花費同樣的時間，乘坐一樣的路線，必須攷慮許多方面的問題並且努力去解決。同時，在車站等地方必須為視障者或聽障者準備盲文資料或者筆談工具。

如範例所示，為了能使身障人士與正常人一樣生活，必須在很多方面下功夫。反之，如果不去下這樣的功夫，睇是否認為這是對身障人士的堪視？請在以下選項中**最相符的一個**選項上畫。

- | | | |
|------------|-----------|-------|
| 1 是堪視 | 2 總的來說是堪視 | 5 不知道 |
| 3 總的來說不是堪視 | 4 不是堪視 | |

Q11. 請問睇對鐵路（捷運等）車站的工作人員對待障礙人士的接待服務有什麼感想？

- | | | |
|---------|--------|-------|
| 1 非常充分 | 2 還算可以 | 5 不知道 |
| 3 有些不充分 | 4 非常不足 | |

Q12. 請問睇對公車司機對待障礙人士的接待服務有什麼感想？

- | | | |
|---------|--------|-------|
| 1 非常充分 | 2 還算可以 | 5 不知道 |
| 3 有些不充分 | 4 非常不足 | |

Q13. 請問睇對計程車司機對待障礙人士的接待服務有什麼感想？

- | | | |
|---------|--------|-------|
| 1 非常充分 | 2 還算可以 | 5 不知道 |
| 3 有些不充分 | 4 非常不足 | |

Q14. 有沒有過為了能深刻理解身障人士所感覺到的障礙而參加各種學習體驗營（講座，活動或者研討會）？如果有的話，請問在緬裡。（請在以下**所有符合**的選項上畫）

- | | | |
|----------------------|-------------------|--------|
| 1 學校等教育場所 | 2 住所附近或街區的集會 | 3 工作場所 |
| 4 家庭 | 5 公共行政機關等主辦的講座或活動 | |
| 6 福利機構或志工團體等主辦的講座或活動 | | |
| 7 沒有這樣的體驗機會 | | |

Q15. 為了建立一個障礙人士和正常人，老人和年輕人之間能相互支持，有績難的人能得到幫助的社會，睇希望在以下**緬一個**場所參加認識和體驗障礙的活動？

- | | | |
|----------------------|-------------------|--------|
| 1 學校等教育場所 | 2 住所附近或街區的集會 | 3 工作場所 |
| 4 家庭 | 5 公共行政機關等主辦的講座或活動 | |
| 6 福利機構或志工團體等主辦的講座或活動 | | |
| 7 其他（ | | ） |

Q16. 有沒有參加過地區的志工活動（為老人或障礙人士服務，地區清掃，檢拾縷綻等）？

- | | |
|-----|------|
| 1 有 | 2 沒有 |
|-----|------|

Q17. 在外出時，關於從出發至目的地期間所見的指示標誌牌以及轉乘的指引標誌牌等市區標示資訊，在以下選項中**所有**睇認為今後需要設置或者改善的內容上畫。

- 1 指示標誌的圖形化
- 2 指示標誌的文字放大
- 3 用色覺障礙（色盲、弱視）者也能分辨的顏色組合製作指示標誌
- 4 在現有的指示標誌上添加說明，使之更簡單易懂
- 5 指示標誌的多種語言表示
- 6 加強資訊工作人員的指示職能
- 7 增加資訊志工以及為外國人服務的翻譯志工
- 8 其他（)

Q18. 不僅為了老人及身障人士，而且為了所有人能有個安全舒適的使用環境，需要對車站，商場，電影院，醫院等不特定人群使用的設施與公共交通工具進行整備。關於這個整備費用負擔，請在以下選項中選擇與睇的想法**最接近的一個答案**。

- 1 應該由設施所有人和管理人全額負擔
- 2 不僅應該由設施所有人和管理人負擔、而且政府部門也應該負擔一部分
- 3 應該由政府部門全額負擔
- 4 不知道
- 5 其他（)

關於睇本人的外出情況以及使用交通工具的問題。

Q19. 請問睇的外出頻率是多少？

- 1 每天
- 2 每週3~5天
- 3 每週1~2天
- 4 每月1~2天
- 5 基本不外出

Q20. 請在以下選項中選擇睇外出時的主要目的，然後寫出其中頻率最高的2個。

通勤 通學 業務（會議・出差等） 購物
社交・娛樂 醫院 其他（)



第1位：
第2位：

Q21. 請在以下選項中選擇**一個**睇外出時最常用的交通工具。

- 1 只步行（包括使用輪椅）
- 2 自行車
- 3 機車（摩托車）
- 4 家用汽車
- 5 鐵路（捷運等）
- 6 公車
- 7 計程車
- 8 其他（)

Q22. 請在以下**所有符合**睇身體情況的選項上畫。

- 1 外出時使用手杖或者柺杖
- 2 使用助行器或者銀髮族購物散步車
- 3 使用輪椅
- 4 需要助聽器，手語翻譯員或者家人陪護等聽覺上的幫助
- 5 需要視障者專用白手杖，引導員等視覺上的幫助
- 6 由于內部障害，需要陪護人員的幫助
- 7 攜帶幼兒外出（使用幼兒車）
- 8 攜帶幼兒外出（不使用幼兒車）
- 9 現在懷孕中
- 10 以上都不是



(例)助行器



(例)銀髮族購物散步車

Q23. 請在以下**所有符合**與睇居住在一起的家族成員情況的選項上畫。

- 1 有未滿6歲的兒童。
- 2 有需要看護或護理的身障人士，身障兒童或者老人。

以上為全部問題。感謝睇的合作。



資料 2 - 1 日本及び東京都の高齢者数、障害者数

(1) 国土と人口

日本、その面積は377,950 km²で、人口はおよそ1億2805万人（2010年10月末）人口密度は343.4人/ km²である。

(2) 高齢者人口

日本の65歳以上高齢者の人口は、およそ2,925万人（高齢化率は22.8%）

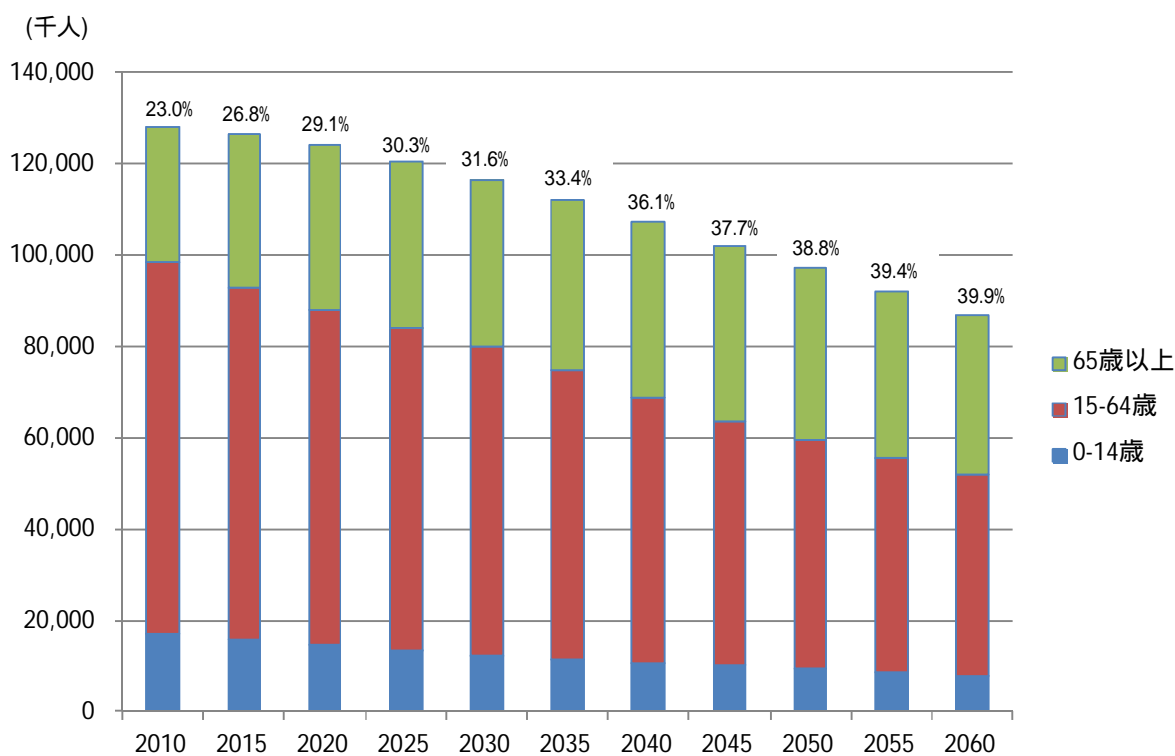
東京都の65歳以上高齢者の人口は、およそ264万人（高齢化率は20.4%）

表．年齢層別人口（2010年10月）

	日本		東京都 ^{注)}	
	人数	比率	人数	比率
15歳未満	16,803,444	13.1%	1,477,371	11.4%
15 - 64歳	81,031,800	63.3%	8,850,225	68.2%
65歳以上	29,245,685	22.8%	2,642,231	20.4%
不詳	976,423	0.8%		
合計	128,057,352	100.0%	12,969,827	100.0%

注)東京都は不詳の人数を除いている。

資料：「平成22年国勢調査」(総務省・統計局)



図．日本の年齢層別の人口推移（将来推計）

注) 棒グラフの上の数字 (%) は高齢化率（65歳以上人口の比率）を示す。

資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」

(3) 障害者数

表 . 障害者数

		日本		東京都	
		人数	比率	人数	比率
身体 障害 者 ^{注)}	肢体不自由	1,760,000	50.5%	238,861	55.0%
	視覚障害	310,000	8.9%	38,338	8.8%
	聴覚・言語障害	343,000	9.8%	48,728	11.2%
	内部障害	1,070,000	30.7%	108,200	24.9%
	心臓機能障害	595,000	17.1%	51,733	11.9%
	じん臓機能障害	234,000	6.7%	27,616	6.4%
	呼吸器障害	97,000	2.8%	9,024	2.1%
	膀胱・直腸機能障害	135,000	3.9%	16,068	3.7%
	小腸機能障害	8,000	0.2%	435	0.1%
	免疫機能障害	1,000	0.1%	3,324	0.8%
合 計		3,483,000	100.0%	434,177	100.0%
知的障害児・者		547,000	-	63,741	-
精神障害者		3,233,000	-	43,103	-

注) 身体障害者数：18 歳以上の在宅者のみのデータである。

資料) 日本の障害者数：厚生労働省「平成 18 年身体障害児・者実態調査結果」

東京都の障害者数：東京都福祉保健局「平成 20 年 10 月末現在の身体障害者手帳、愛の手帳及び精神障害者保健福祉手帳の交付者数」

資料 2 - 2 日本の公共交通機関及び旅客施設等のバリアフリーの現状と整備目標

		現状 ² (H22年3月末)	当初の目標 (H22年度末)	新たな目標案 (H32年度末)	
鉄軌道	鉄軌道駅 ¹	77%	原則 100%	3000人以上を原則100% この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	ホームドア・可動式ホーム柵	38路線 449駅	現行目標なし	車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進	
	鉄軌道車両	46%	約 50%	約70%	
バス	バスターミナル ^{注1}	88%	原則 100%	3000人以上を原則100% その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	乗合バス	ノンステップバス	26%	約 30%	約70% (ノンステップバスの目標については、対象から適用除外車両(リフト付きバス等)を除外)
		リフト付きバス等		現行目標なし	約25%
船舶	旅客船ターミナル ^{注1}	100%	原則 100%	3000人以上を原則100% 離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	旅客船	18%	約 50%	約50% 5000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化	
航空	航空旅客ターミナル ^{注1}	91%	原則 100%	3000人以上を原則100% その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	航空機	70%	約 65%	約90%	
タクシー	福祉タクシー車両	11,165台	約18,000台	約28,000台	
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路	78%	原則 100%	原則100%	
都市公園	移動円滑化園路	46%	約 45%	約60%	
	駐車場	38%	約 35%	約60%	
	便所	31%	約 30%	約45%	
路外駐車場	特定路外駐車場	41%	約 40%	約70%	
建築物	不特定多数の者等が利用する建築物	47%	約 50%	約60%	
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等	92%	原則 100%	原則100%	

注1) 現行の目標については1日平均利用客数5000人以上のものが対象

2) 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。また、現状欄の数値は一部速報値

資料)国土交通省「移動等円滑化の促進に関する基本方針の改正について」(2011年3月31日公表)

【調査担当者】

交通エコロジー・モビリティ財団

岩佐 徳太郎 バリアフリー推進部長

澤田 大輔 " 課長代理

竹島 恵子 " 課長代理

【作業協力】

社会システム株式会社 社会経済部

益森 芳成

金 載旻

庄 暁韻



交通エコロジー・モビリティ財団は競艇の交付金
による日本財団の助成を受けて活動しています。

本報告書の無断引用・転用は堅くお断り致します。

Copy Rights Reserved.

アジア諸国等のバリアフリーに関する情報収集と調査
Reports on barrier-free public transport in Asian countries

報告書

平成 24 年 3 月発行 (2012 March)

交通エコロジー・モビリティ財団

The ECOMO Foundation

〒102 - 0076 東京都千代田区五番町 10 番地 KU ビル 3F

電話 : 03-3221-6672 (代表)

FAX : 03-3221-6674
