

諸外国のバリアフリーに関する情報収集と会議への参加

2009 年度

海外調査報告書



2010 年 3 月

目 次

I フランス パリ	1
1 International Transport Forum (ITF : 国際運輸フォーラム)	1
II ベルギー ブラッセル	6
1 European Cities and regions Networking for Innovative Transport Solutions (POLIS : 交通刷新のための欧州都市地域ネットワーク)	6
2 European Disability Forum (EDF : 欧州障害者フォーラム)	10
3 STIB (The Brussels Public Transport Company: ブラッセル市交通局)	14
4 European Elder People's Platform (AGE : 欧州高齢者プラットフォーム)	20
III イギリス ロンドン	25
1 DPTAC (Disabled Persons Transport Advisory Committee : 障害者交通諮問委員会)	25
<参考資料 1> POLIS で配布されたスライド	34
<参考資料 2> STIB で配布されたスライド 1 (全体像)	49
<参考資料 3> STIB で配布されたスライド 2 (バス停等の対策)	62
<参考資料 4> Ann Frye 氏のスライド	82

この報告書は交通エコモ財団の自主事業「諸外国のバリアフリーに関する情報収集と会議への参加」の一環として 2009 年に実施した海外調査の記録をまとめたものである。

移動と公共交通機関のバリアフリー化、特に利用者の意見をバリアフリー整備に反映させる仕組みや制度の調査に主眼を置いたものである。訪問先はフランス・パリの ITF (これまでは ECMT: 欧州運輸大臣会議という名称)、ベルギー・ブラッセルの AGE (欧州高齢者プラットフォーム)、EDF (欧州障害者フォーラム)、STIB (ブラッセル市交通局)、POLIS (交通刷新のための欧州都市・地域ネットワーク)、イギリス・ロンドンの DPTAC (障害者交通諮問委員会) である。

なお訪問先のベルギーの AGE、英国の DPTAC からは、同年 12 月に東京・新宿で開催した「高齢者・障害者の移動円滑化国際セミナー」での講演者をお招きし、それぞれの組織の活動内容についてご講演頂いた。

フランス パリ

1 International Transport Forum (ITF : 国際運輸フォーラム)

応対者: Mary Crass 主席事務官、 Jack Short 事務総長(あいさつのみ)

訪問者: 吉川、沢田、山本(通訳)

訪問日・場所: 2009年9月7日 ITF 本部

(1) ITF の概要

従前の名称は欧州運輸大臣会議 (ECMT) であった (OECD : **Organization for Economic Cooperation and Development** の一部門)。名称の通りヨーロッパ中心の組織であった同会議が、運輸問題へのグローバルな対応の必要性の高まりから、**2007**年に現在の **ITF(International Transport Forum : 国際運輸フォーラム)**に名称を変更した。現在 **52**カ国が参加しており、毎年ドイツのライプチヒでフォーラムを開催している。**4**日間のワークショップと、**1**日間の政府ハイレベル担当者会議 (各国運輸大臣が参加) を実施し、これを活動の柱としている。

これまでのものを含めフォーラム開催テーマの例を以下に示した。

<フォーラムテーマ>

2011年 : **Transport & Society** (予定)

2010年 : **Transport & Mobility**

2009年 : **Transport & Globalization**

2008年 : **Transport & Energy, Climate Change**

上記フォーラムに加え、**2010**年**1**月**14**日には **TRB** (ワシントン **D.C.**にて開催の米国交通学会) の最終日にワールドバンク (世銀) との共催により、フォーラムに向けたプレワークショップを開催する。テーマは **"Innovation in Accessible Transport for All"**である。

(2) ITF が関心を寄せる個別テーマについて

高齢ドライバーとその対策について

高齢ドライバーの対策については、運転できない高齢者が増加していること並びに運転の安全性確保の必要性について、世界的にも共通した認識があると考えられる。

欧州の傾向としては「高齢になってもできるだけ長く公共交通機関を使えるように」という方針で取り組んでいる。しかしながら、人口密度が低い地域、過疎化が進む地域では完全な自家用車依存の生活になっているので「もう運転をやめてはどうか」と説得すること自体が困難である。具体的な対応が難しく、例えば、外出できないことによる高齢者の孤立化の問題も深刻である。

ITF では **2001**年に **"Ageing and Transport Mobility Needs and Safety Issues"**という報

告書を取りまとめており、各国の政策決定者に対して、もっと高齢者の外出問題に注意を払うべきとの報告を行っているが、実効策がないのが現状である。

トレーニング

公共交通事業者向けのトレーニングのための冊子（**“Improving Access to Public Transport-Guidelines for Transport Personnel”**）を作成し普及している（2006年、図1）。また、2009年には**“Cognitive Impairment, Mental Health and Transport”**を発行し、認知障害のある人の公共交通機関利用についても配慮事項をまとめている。同書の前書きでは以下のように記されており、特にこうした障害への対応が今後欧州でも重要であることが読み取れる。

認知機能障害や精神衛生上の問題を抱える人は多数いる。その患者にとって公共交通を利用することは、困難な、トラウマにもなりうることで、多くの患者は使うことすらできないのが現状である。身体または知覚に障害を持つ人々のために車両や交通インフラが改善されてきたとはいえ、認知障害や精神衛生上の問題、交通機関の職員訓練といった解決策の多くは簡単で費用がかからず、世界中どこでも取り入れられるもので、広く国際社会に利益をもたらすであろう。交通情報の利用しやすさに関して、他にも改善すべきところがある。例えば、時刻表の掲示方法の再検討、視覚、聴覚サインの明確化、職員が必要なときに手を貸して利用者が自信を持てるようにする、といったことが含まれる。

本書は、認知障害と精神衛生上の問題に関する国際的な交通政策問題を扱った初の出版物である。本書は、交通システムとインフラを企画立案、運営する人々が、この問題を理解し、実践的な解決策を見出して、広く一般市民の交通の円滑化を高めることをも目的としている。

欧州では具体的な取り組みは交通事業者にゆだねているが、米国ではこの分野が進んでおり、政府が支援した体系的な取り組みとなっている（プロジェクト・アクション）。

他にも **UITP(International Association of Public Transport)**のハンドブック**“Travel Awareness Training”**がある。また、英国でもトレーニングが進んでおり、**UCL(University College London)**では様々なワークショップを通じた実績がある。

利用者トレーニングに関しては **ITF** レベルでは進んでいない。必要性は認識されているが、制度的な位置づけもないため、具体的な取り組みに至っていない。**EDF**、**AGE** ではそれぞれの分野での情報を持っていると思われる。

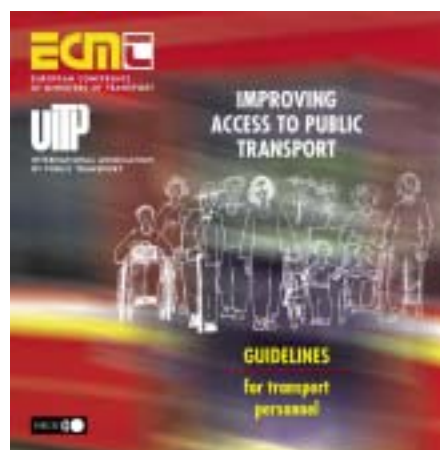


図1 “Improving Access to Public Transport-Guidelines for Transport Personnel”の表紙

バリアフリー化

(a) 各国の法制度

ITF 本部のあるフランスは 2005 年に法律で公共交通機関は 10 年以内にすべてアクセシブル化することが求められており、トレーニングも実施することになっている。アクセシブル化できない部分は代替の手段を提供することになっている。ようやく高齢者、障害者も一般の利用者と同じように利用できることへの枠組みができたことになる。政府は法制化すると安心してしまうところがあるが、成果が上がっているか見届ける必要がある。また、自治体では費用負担が重いので不満が出ていることも事実である。

都市によっては当該地域の高齢者団体等と協議を行いニーズを拾っているが、システムチックなものにはなっていない。

同様の法律については、以下の国々でも施行されている。

1995 年イギリス

2001 年イタリア

2002 年ドイツ

2003 年スペイン、スイス

2005 年アイルランド

(b) 各種ニーズ調査について

具体的な高齢者、障害者のニーズ調査は行っていない。EC で 2008 年に実施した“Euro Access Study”が最も内容としては近いと考えられる。各国レベルでは質の差が大きいが高齢者のニーズ調査がある。仏運輸省のマリボン・デジャム氏や元英運輸省のアン・フライ氏が担当している。

ユーザーグループの意見聴取は進んできている印象である。カナダでは行政レベルの取り組みで良いものがあつたと記憶している。事後のクレーム対応型からプロアクティブ型（前もってクレームが出ない対応を取る）への切り替えになってきている。

(c) バリアフリーのデータベース構築について

情報収集を統一的に行うのは困難と考えている。様々な試みはなされてはいるが、統一性、定義（障害や、何をもちいてバリアフリー化されたとするか）の問題が解決していない。また、国間で調査年次を揃えるのが難しい。EC では情報収集の課題に係る検討を 2002 から 2003 年頃に行ったが解決策は出ていない。

個別交通（STS） 過疎地対策

STS（Special Transport Service）、DRT（Demand Responsive Transport）は過疎地に限らず都市部でもニーズがあると考えている。

地域特性によるが、公共交通機関を提供して移動手段の保障を行うよりも、個別送迎のほうがコスト的にも効率性が高いと考えている自治体もある。ただし、全般的には STS は二次

的なもので、やはり公共交通機関のユニバーサルデザイン化が第一という考えが主流である。個別交通への依存度が高まり費用がかかりすぎることが各国の例でも明らかになってきたことも背景にある。

フランスでは公共交通機関を利用できない場合の個別送迎があるが、利用料は公共交通機関と同程度にするため自治体の負担が大きい。こうした個別交通も法制化後は自治体に任せられるので整備が進まない傾向にある。

(3) その他

スウェーデン

- ・スウェーデンでは公共調達はすべて **UD** 化せよという法律ができた。

スペイン

- ・**ITF** 議長国であるバルセロナは自治体レベルではユーザーサイドの意見も取り入れ、短期間でバリアフリー化を実践した都市として優れていると評される。オリンピックの効果もあると思うが、都市として努力している。短期実現のため多少雑な部分は否めない。バルセロナの **DRT** はトリップチェーン（交通機関利用における連続性）が意識されており、予約センターで **DRT** 利用後の公共交通への乗り継ぎ、さらにその先の乗り換えまで連携され、案内されている。マドリードの地下鉄も良い評価がされている。

フランス

- ・パリの地下鉄は老朽化しているため、現在のところ完全なバリアフリーは難しいと言われている。最終的には駅を移設するなどの方法も検討しなければならないのではないかとされるが、コスト面から現実性が低く課題となっている。

参考 URL

ITF <http://www.internationaltransportforum.org/>

Euro Access <http://www.euro-access.org>

PT Access <http://www.ptaccess.eu>

参考写真 パリの公共交通機関



パリ地下鉄のホームドア



同左(開口部の警告ブロック案内等はない)



ホームドアのない従来の地下鉄(ホーム床と同系色の縁端警告ブロックがある)



厳重なすり抜け防止策をした地下鉄の自動改札機



ノンステップバスだが正着が徹底されていない様子



パリ北駅コンコースにあった視覚障害者誘導用ブロック



パリ北駅の有人案内ブース



駅構内の発着案内板

ベルギー ブラッセル

1 European Cities and regions Networking for Innovative Transport Solutions (POLIS : 交通刷新のための欧州都市地域ネットワーク)

応対者: Suzanne Hoadley 会員都市サービス担当

訪問者: 吉川、沢田、柏原(通訳)

訪問日・場所: 2009年9月8日 POLIS 本部(図2)

参考資料1にプレゼンテーションスライド掲載



図2 POLIS の本部

(1) POLIS の概要

- 経緯：1989年欧州10都市により設立。
1995年非営利団体になる。
- 組織体制：欧州各国の公的交通輸送に責任を持った市や地域の監督官庁を会員とし、パリ市、フランクフルト市、プラハ市、ロンドン市交通局など現在70機関が会員（正会員）として、POLISに加盟している。また準会員として、学識経験者・大学、公的研究機関が参加している。（民間企業は参加できない）
- 代表理事：現在、バルセロナ市。任期は1期1年（1回更新可）で現在2期目。
- 管理委員会：9会員（理事、財務官）、任期1年・1回更新可
- 事務スタッフ：10人（内、1人研修生）
- 年次総会：理事や管理委員会の選任、会計・予算、事業戦略の協議と採択
- 年間予算：€1,200,000（会員費50%、欧州プロジェクトからの助成50%）（約1億7千万円）
⇒会費：€4,000～€12,000
※会費は、会員が事業を行う地域の人口比により設定（人口の多い都市部の機関からは会費が高いとの不満がある）

(2) 事業内容

事業目的

- ・交通輸送機関におけるイノベーションの推進（交通計画を含む）
- ・交通輸送団体、行政機関間の情報交換促進
- ・輸送機関の研究やイノベーションに関する欧州プロジェクトへの会員の参加支援
- ・都市部や地域の交通機関に関する問題に関して、当該地域と欧州機関との間の意思疎通の仲立ち

活動テーマ

以下の4つの柱を位置づけて取り組んでいる。

- ・安全と安心の柱：

以下の分野で積極的活動を行う→ 道路交通の安全（欧州道路安全憲章の推進、交通システムとインターチェンジの安全確保（対テロ対策、小規模犯罪の防止等）

・環境と健康の柱：

以下の分野で積極的活動を行う→ 大気汚染対策、交通のソフト面の対応、騒音の低減等

・移動円滑化と輸送の効率化の柱：

以下の分野で積極的活動を行う→ ITS の推進、ネットワーク管理、システムの共同化等

・社会、経済の柱：

以下の分野で積極的活動を行う→ 公共交通のファイナンス、移動制約者へのアクセシビリティの確保など

主な活動

(a) ネットワーク構築

会員都市のネットワークの構築は以下の活動を通じて行われている。

- ・テーマ別のワーキングを設け、経験や事例の交流を行う
- ・年2～3回のミーティング開催
- ・情報交換、プロジェクトの提案、政策方針の準備
- ・ニュースレター、ウェブサイト（メンバーサイトと一般サイト）
- ・年次協議会や研究会開催
- ・欧州委員会に対する意見提示、プロポーザル

(b) ロビー活動

- ・各都市や地域輸送関連、欧州機関に対する働きかけ
- ・地域、地方輸送に関する欧州政策テーマに対する要望
- ・輸送機関に関するグリーンペーパー（即時アクションプランに反映）、ITS アクションプランの提案、2010年以降の輸送の将来性に関する新しい交通安全アクションプラン（ホワイトペーパー）の提案 など

(c) 欧州プロジェクト

欧州プロジェクトとして、交通に対する諮問機関（ERTRAC：道路輸送諮問委員会、EUROFORUM：都市輸送プラットフォーム）、研究開発、官民の協働、エネルギー効率の公共交通に係る領域に積極的に参加している。

2006年～2007年にはECLIPSE*プロジェクトに取り組んだ。ECの支援により他の国の研究機関等と取り組んだもので、社会政策の実施領域におけるあらゆる社会的排除を無くすというアムステルダム条約の導入を進めるため、交通分野での課題共有と解決方法を探る取り組みである。2006年のペルージャ会議、2007年のブリュッセル会議、それらに関連するワークショップが欧州各地で開催された。

交通分野での社会的排除は、例えば過疎地に住んでいるため移動手段が無く外出がままならない、高齢で自動車が運転できず外出できない、障害があり公共交通機関が利用できないといったことが挙げられる。

プロジェクトの目的：

- ・欧州全域の交通関係者の間において、交通と社会的排除の問題についての認識を高める。
- ・こうした問題に取り組む交通関係者に対し、優れた取り組み事例のメニュー、解決目標、評価のためのツールなどを提示し普及させること。
- ・欧州の各地域、都市において、交通の主体及び利害関係者と永続的に機能する戦略的な協調を図り、交通と社会的排除に関する政策を形成する。
- ・交通における配慮が確実になされるよう、NAP (National Action Plan) プロセスに参加する会員地域と連携する。
- ・欧州レベルで課題を提起する。

※ECLIPSE (European Cooperation and Learning to Implement Transport Solutions to Combat Exclusion : 社会的排除を無くすための交通による実践的解決方法の習得及び協力に関する欧州プロジェクト)

他に POLIS が主体となって取り組んだ実践例として、仏・リールにおけるオーガニック回復センターとの共同事業で、ゴミ処理で出るバイオガスを利用してバスの燃料とした取り組み、西・バルセロナ都心部における貨物輸送の静穏化政策の実現などがある。

(3) 欧州におけるアクセシブルな公共交通機関に対する取組

欧州 (特にブラッセル) では、高齢者・障害者を代表する多くの包括組織が存在する (AGE、EDF 等) ため意見の集約は行いやすい。

法制度については、欧州基準は比較的インフラ対策を重視したものが多く、車両自体に対する対策は少ないと認識している。欧州法としては主に航空輸送と鉄道輸送を対象としている。交通のあらゆる分野での EU 全土における法整備の必要性が挙げられるが、加盟国法との整合が難しく対応が進んでいない。また、法制度を確立したとしてもロンドンの地下鉄のように設備が古く整備が困難という理由で適用除外されることも考えられる。

今後の主要な取り組みとして、公共交通機関のアクセシビリティ改善に向けた手段の創出、欧州における公共交通機関のアクセシビリティの検討・見直し、欧州全土にわたる法的枠組みの検討・見直しが考えられるが、現状では、国や都市により障害者の考え方・定義が一定ではないため、対応が一様に進む状況にはない。

(4) 公共交通機関のアクセシビリティ確保への取り組み、課題等

過疎的な地域 (山間部等) における移動の確保

自治体や国では需要に応じた交通手段を創出し、これに対する財政援助を行うケースや不定期バスを運行するケースがある。現状ではサービスレベルについては地域差が大きく、予算の配分も福祉には手厚い一方で、輸送サービス分野は低いという傾向がある。コミュニティバスやタクシーによる輸送についてもコストがかかる問題を解決できておらず、その点では良い事例と呼べるものがない。スウェーデンのように限度はあるものの、移動権を保障 (法制化済) する方向もある。

運転免許を所持しない人や運転を止めた人への対応

基本的には、公共交通機関によりカバーされるべきである。60～65歳でシルバーパスを発給し実質的な移動費の補助を行う例が挙げられる。健康維持を視野に「ウォーキング」も手段の一つと捉えられており、歩行の安全性確保や、ストリートファニチャーの整備などの取り組みも見られる。

公共交通機関のアクセシビリティに対するニーズや意見の収集方法

会員各都市において一般の利用者グループとその他の利害関係グループ（事業者や関係団体等）を含めた「乗客輸送フォーラム」を実施し意見を集約している。公開諮問（ミーティングやアンケート）的な取り組みも実施している。

通常公共交通機関を利用できない人達のための輸送サービス

需要に対応した輸送機関（STS）を提供する考えが一般的だが、コストがかかる。多くは、社会保障予算から財政支援を行っている実態がある。

2 European Disability Forum (EDF : 欧州障害者フォーラム)

応対者: Maria Nyman 政策担当

訪問者: 吉川、沢田、柏原(通訳)

訪問日・場所: 2009年9月8日 EDF本部

(1) EDFの概要

- ・1974年からECは様々な障害者関連のプログラムを実施して来たが、より本格的な取り組みは諮問組織としてEDFを設置した1993年からと言える。“コンサルテーション”をキーワードにヘリオス(Helios)という名称のプログラムを開始し、12の国を代表するNGOなどの障害者団体が参加した。
- ・1997年にはEUが欧州における条約等について障害者が特に言及されるべき存在であると位置づけ、EDFの飛躍の年となった。
- ・EDFは独立組織で意思決定はすべて障害者が行う。年間予算は約1億5千万円(2007年度)で、約77%がECからの補助金である。現在フルメンバーとして30団体、アソシエイトメンバーとして46団体が参画している。国別の組織で見ると表1の通り。

表1 EDF加盟組織の国別加盟状況

オーストリア、ベルギー、ブルガリア、キプロス、チェコ、デンマーク、フィンランド、ドイツ、エストニア、フランス、ギリシャ、ハンガリー、アイスランド、アイルランド、イタリア、ラトビア、リトアニア、ルクセンブルグ、マルタ、オランダ、ノルウェイ、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、スロバキア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、イギリス及び北アイルランド
--

- ・ヒアリングに立ち会ったNyman氏は交通を担当。交通の領域は欧州レベルで対応すべきものに限りEDFのテーマとなるが、個々の国の政策については個々の障害者団体が取り組むべきものであるためEDFとして特に調査活動等は実施しない。

<欧州の障害者の取り組みに関する略年表>

- 2000年 就労分野で初となるあらゆる障害者差別を禁ずる欧州指示書が採択
- 2000年 基本的権利に関する欧州憲章に二つの障害者関連条項が入る
- 2001年 都市内路線バスのアクセシビリティ規範が欧州指示書に含まれる
- 2003年 欧州障害者年
- 2004年 公共契約における雇用とアクセシビリティに関する特定条項が欧州指示書に組み込まれる
- 2004年 新たに10のメンバーがEDFに加盟
- 2006年 航空における障害のある搭乗者の権利について最初の規則が採択される
- 2007-2013年 非差別とアクセシビリティの原則が欧州基金の規定に盛り込まれる

2007年 人権条約の歴史上初となる障害者権利条約が国連で採択される

(2) 交通分野について

- ・欧州レベルでは特に現行の法制度の改善の働きかけを強めている。
 - バスについては全ての新車でアクセシブル化を求めている
 - 鉄道（ヘビーレール）については全ての新車でアクセシブル化を求めている。しかし鉄道車両は耐用年数が長いため、この分野の進捗状況は良くない。
 - 車両の改善が進んだ場合、既存の低いホーム（インフラ）改善はどのように対応するか？
 - 駅側については、何らかの改築時にフラット化を求めているが、国際列車などは各国の車両の規格が異なり一律に合わせられないことから課題になっている。
- ・規格づくりについては、フォーラムを開催してグッドプラクティスの紹介など、情報交換をしている。EU内で統一的な規格にしていくのは課題が多く難しい状況にあると考えている。（バス、鉄道には欧州委員会の **COST** レポートがあるが、あくまでガイドラインであり、法的拘束力はないためアクセシブル化が進まない状況がある）
- ・EDFの考えとして、アクセシブル化は多くの人に効用があるとして、積極的に進めるよう働きかけている。子ども連れや高齢者などの利用者増につながり、また一般旅客の乗降時間の短縮など長期的に見た経済的メリットがある。
- ・モビリティ（移動性）の低い人についても公共交通機関を利用してできるように求めている。そのためには交通事業者がトレーニングを実施すべきでEDFでも取り組んでいる。

(3) ECとの連携

ECへの意見提案

- ・ECへの意見提案等については、各ワーキンググループの活動状況により異なるが、鉄道と航空については定期会合を持っている。関係官庁や航空産業、事業者など利害関係者が一堂に会する。意見調整がつかないこともある反面、相手の考え方を知る機会にもなり、決まったことの周知がしやすいメリットもある。
- ・重要法案等があるときはECに対してEDF単独で申し入れを行っている。
- ・ECに対してはテーマごとに各ユニットが決まっているため、それぞれのユニットと交渉する。部署によって対応の温度差があるのは事実。最近では旅客サービスに関わる部門とのやりとりが多く、現任の担当者が非常に好意的なため話が進めやすい。

ECでの協議

- ・ECの協議で事業者と障害者の意見のすり合わせはどのように行っているか？
 - EC協議の場以外でも協議は行おうが相手が大きな産業であればあるほど、人材もお金も持っているので、EDFとしては不利である。例えば、ある法案を通したくても、産業側ではその法案が通らないようにロビー活動を活発に行うことがある。最近では業界ともコンタクトの機会を増やすことで理解を深めることに注力している。

提案案件の決定

- ・ EC に提案する案件などを決める際意思決定についてはどのような仕組みを持っているか？
 - EDF ではヨーロッパ全体でどのような障害者施策があるのか常時モニターしている。
 - 動きがあった場合は、**27** カ国の加盟組織に伝達する。同時に欧州レベルの各障害の組織（欧州盲人連合など）にも伝達する。
 - それぞれの組織からの反応を待って、意見を整理する。
 - 対応する必要がある場合：年に **3** 回開催する理事会で意思決定する。さらに重要な案件については通常年に **1** 回の総会で討議する。
- ・ 最終ゴールは障害者が自立して移動できることであり、障害の程度が重度であってもメインストリームを使うことを念頭に置いている。

(4) コンフリクト問題について

- ・ コンフリクト（対立）と言うほど大きな問題はないが、ある障害のニーズに対応すればある障害にとっては問題になるケースがある。しかし、**EDF** が強い組織として活動し、発言権を持つには意見をひとつにまとめる必要があり、そのための **EDF** という自覚を持って取り組んでいる。
- ・ 協議プロセスの中で必ず解決策が見つかるという信念で対応することが重要である。

(5) 就労

- ・ 雇用者側には障害に焦点を当てるのではなく、能力に焦点を当てるよう働きかけている。日本でも同様の状況があると思うが、重度の障害者、知的障害者などは職種も限られ、採用も少なく、低賃金の状況である。

(6) 高齢者の意見収集について

- ・ 高齢者の意見集約については、組織の代表者だけでなくオンラインでの意見募集などを活用すべき。欧州でもかつては組織の代表者が十分に当事者の意見を反映していない面が指摘されていた。最近は改善されつつあるが、旧共産圏ではまだ部分的に権威主義的なところもあり、一般の高齢者の意見が十分に反映されないことはある。
- ・ 意見を聞く際に、なるべく若い人を選択するなどのキャンペーンを **EU** の支援で行ったこともある。

(7) 認知障害等について

- ・ 認知症、知的障害、ロービジョン等についても研究は進んでいる。ニーズを知るところから取り組んでいる。**100%**の解決策はないが、**90** 点を目指している。その対策から漏れる人は個別対応によると考えている。**EDF** は研究機関ではないので、障害者の声を集めてニーズを表明することが重要であり、その先は大学など研究機関の役割であると考えている。

(8) 個別交通手段の考え方

- ・個別の交通手段 (STS) の提供については国レベルというよりは自治体レベルなので EDF では介入していない。過疎地などでは個別の交通手段が使えるべきと考えるが、あくまでも公共交通機関 (メインストリーム) の補助的な役割と考えるべきである。STS が最終的な解決策では問題があると考えている。

(9) 都市間バスについて

- ・リフトの装備だけでなくターミナルや車内での音声や文字による対応を進めることについて取り組んでいる。欧州内の移動について言えば、都市間バスは安くて手軽な移動手段なので、障害者がそれらを利用できることは重要と考えている。

(10) その他

- ・高齢者分野では AGE と連携している。高齢者は人数も多く、高齢者のための対応により、障害者も恩恵を受ける面もある。共通事項も多く連携は重要である。

※EDF から：日本では利害関係者を一堂に集めた常設の意見交換の場はあるか？EDF の経験が役に立つと思うのでそうした機会があるときは協力したい。

※交通分野への意見を出す場合、EDF では基本的に ITF 及び EC レベルの技術検討委員会で検討された内容に対するコメントを出し、それが反映されるよう働きかけるスタンスである。結果的にはそれら委員会のレポートに意見が反映されていれば、EDF の活動の成果になっているという認識であった。(EDF で入手したり見せてもらった参考資料は EDF オリジナルではなく、全て ITF、EC 関係のものであった。また、本報告書記載の Polis や AGE も参画したプロジェクトが多かった。)

以上

3 STIB (The Brussels Public Transport Company: ブラッセル市交通局)

応 対 者: Eddy Houck 氏、Didier Dumont 氏、Maude Sternotte 氏ほか

訪 問 者: 秋山、北川、吉川、沢田、柏原(通訳)

訪 問 日・場 所: 2009 年 9 月 9 日 STIB 本部会議室

参考資料 2・3 にプレゼンテーションスライド掲載

(1) 組織概要

- 1) 組織形態 地域公益法人
- 2) 事業地域 29 自治体、241 km²、地域人口 116 万人
- 3) 路線延長 690 キロ
- 4) モード 地下鉄 4 路線 (地下鉄/トラム混合路線プレメトロ 2 路線)
トラム 20 路線
バス 67 路線 (夜間バスを含む)
- 5) 輸送人員 286 百万人/2008 年
地下鉄: 187 百万人/2008 年 (511, 300 人/日)
- 6) その他 アクセシビリティに係る技術面では、国外におけるエンジニア業務を実施している (技術センター)

(2) 高齢者・障害者等への対応や取組

1) 地下鉄

- ・地下鉄の設計、建設、改装はブラッセル首都圏行政府が行い、維持管理は STIB が担当。
- ・建設は 1960 年代に設計され、徐々に建設が進められ現在に至る。
- ・2009 年 4 月に地下鉄新線が開業した。

全盲及び軽度視覚障害者への対応

a. 標識設置

- ・情報掲示板 (触知案内図) : 点字、読みやすい文字、浮き彫り矢印を使用
- ・誘導ライン: 床面に凸凹レリーフ (プラットフォーム、階段・エスカレーター付近)
- ・「注意」を促す鋏 (視覚障害者代表と協議したモデルであり、リスボンでも使用している) 鋏等は視覚障害者代表との連携で 1990 年よりブラッセル地区の公共交通機関インフラ担当部署により設計
- ・69 駅中 58 駅に軽度視覚障害者用設備を整備、4 駅が設置準備中
- ・「注意」表示は全駅設置済

※視覚障害者の駅構内における自立移動を目的とした訓練を実施

b. 留意点

- ・快適さと安全性の確保のためには、標識類の定期的な更新が必要
- ・駅構内での工事を行う際にも更新が必要

車いす利用者への対応

a. エレベーターの設置

- ・1990年の都市計画規定により全ての新駅（または駅の改修時）は車いす利用者に対応したアクセシビリティを確保しなければならない。
- ・ブラッセル首都圏は新駅に限らず全駅が車いす利用者のアクセシビリティを確保することが決定し、2015年にこの計画が完了予定。

※2009年、69駅中22駅に車いす用設備（エレベーター）を設置（42基）

エスカレーターは574基設置

- ・エレベーターは建設に必要なスペースと技術的問題を考慮した上で、駅の構造と一体化させるか、また追加的に建設する。
- ・エレベーターは全ての乗客が使用可能（自転車も含む）であるが、速度は遅く設定されている。
- ・エレベーター内には監視カメラとインターホンを設置し、緊急時には駅職員を派遣する。

b. 段差の解消

- ・プレメトロ（LRT車両が地下鉄線も運行するもの）用の低いホームと通常車両用のホームの間には必要に応じスロープを設置している。
- ・車両とホーム間に段差があるため、車いすでの乗降はスロープ板が必要である。
⇒現状はSTIBで無料のアシスタントサービスを実施している。

※アシスタントサービス：利用者は、地下鉄利用の24時間から1時間前までにアシスタントサービスを予約する。担当スタッフが利用者をホームで出迎え、乗車駅から降車駅までの全行程に付き添う。

⇒2008年には2,053人がアシスタントサービスを利用し、アンケートによる満足度は高い。

- ・スロープ板は現在35基保有し、70基を発注中。
- ・ブラッセル首都圏とSTIBでは、車両とホームのギャップを幅4cm以下、高さ5cm以下まで縮小するための試験を実施。ただし、旧式のトラム車両については対応不可能である。
- ・将来的には全ての新型車両に電動式スロープを設置し、車いすのアクセス向上を図る。

c. 問題点

- ・アシスタントサービスについて、夜間は人員が減るため21:30以降、十分なスタッフを確保することが必要だが、コストがかかる。
- ・エレベーターの故障といった事前の情報提供が必要である。

2) バス

- ・1路線がアクセシブルとなっている。アクセシブルの基準は車両も停留所も全てアクセシブルであることが前提のため、そうした視点で見れば1路線しかないということ。
- ・ノンステップバスは100%（1993年から導入開始）導入済みである。
- ・バス停数 首都圏19区 : 900停留所
郊外エリア : 1,300停留所
周辺10地域 : 200停留所

- ・バス停の改修（参考資料のスライド参照）
 全てのバス停を評価し下記3グループに区分
 Limit：停留所環境が悪く改善が必要
 Basic：一般者は利用可能（アクセシビリティに問題あり）
 Ideal：全ての利用者が利用可能
 上記を基に、利用者数、道路形状、車線数を考慮し、順次改良を実施している。

3) トラム

- ・35%がノンステップ車両（集中投入している）
 ※新規導入車両は全てノンステップ車両であり、電動スロープを装備している。

4) 情報提供等

- ・地下鉄での情報提供に関しては、障害者団体代表の承認を得たものを導入
- ・ウェブサイトは様々な障害者” Any Surfer” が利用できるよう設計
 ⇒運行情報や工事情報をリアルタイムで提供したい。
- ・バスやトラムの停留所の改造を推進中
- ・地下鉄、トラム、バスの新路線の駅・停留所に視覚による情報提供を導入
- ・地下鉄駅において音声案内を実施（2010年完全実施）
- ・全てのバス運転者に、高齢者・障害者等のニーズに対応し、質の高いサービスを提供するための教育訓練を実施（今後、トラム運転者にも拡大予定）
- ・トイレは1960年代まで設置していたが、バンダリズム（暴力・破壊行為）の横行、衛生面、防犯面での問題により整備を中止した。そのため基本的に地下鉄駅にトイレはない。

5) 組織面での対応

- ・2007年にアクセシビリティ施策を取り扱う部署（調整センター）を新設した。調整センターは、アクセシビリティ改善を担当する部署（技術センター）の代替ではなく、アクセシビリティ関連部署の代表者を集めたWG（身体的障害のある乗客の対応）を設立し、監督官庁やPRM（Passengers with Reduced Mobility・移動に制約のある旅客）への対応を取り扱う部署となることを目的としている。
- ・調整センターは、全社内にPRM志向の設計思想と改善の精神を普及させる試みでもある。
- ・2008年に「アクセシビリティに関する戦略計画2008-2012」をPRMと同時に構築した。

(3) アクセシビリティに関する戦略計画2008-2012の概要

※この戦略計画は、2008年ブラッセル市の監督官庁から承認された。

1) 顧客への対応に向けた計画

- ・情報のアクセシビリティ（行程の前後）
- ・インフラのアクセシビリティ

- ・車両のアクセシビリティ
- ・人的要因への対応

2) 3つの軸

- ・ネットワークのアクセシビリティ改善の継続
- ・アクセシビリティの維持管理手法の開発
- ・ホームと車両との段差縮小（長期的計画で推進）

3) 50のプロジェクト

戦略計画では計50のプロジェクトが示され、STIBの11部署から選任された20名のプロジェクトマネージャーが担当している

(4) 公共交通機関で高質なアクセシビリティを提供するための鍵となる要因

- 代表者組織（例えば障害者団体）との意思疎通
- アクセシビリティの確保が最初の設計時に一体化されていれば、低コストで実現可能
⇒共通の設計
⇒全関係者が「アクセシビリティ志向」の精神で取り組むことが不可欠
- 視覚障害者、車いす使用者に限らず全ての障害者に対する配慮を怠らないこと
- アクセシビリティの維持管理の実施を怠らないこと
- 人為的要因を見逃さないこと（サービスの品質）

参考写真 STIB



100%低床の都市内バス



低床式トラム



地下鉄(縁端警告ブロックは金属製の大型鋳)



地下鉄車内の連結部(車輪系のもので通過できる)



地下鉄プラットフォームにある出口及びエレベータ位置の案内



プラットフォーム上の車いす乗車位置案内



地下鉄ホーム上の点字触知図版



盤面には出口や乗り場を示す案内がある



エスカレーターに使用されている注意喚起のピクト



ホーム上の注意喚起警告ブロック(大型の金属鋳)



ホーム上の通報装置(ボタン位置がやや高い)



地下鉄へのエレベーター入り口(デザイン性重視のためか視覚障害者等にとって棒がじゃまになる)

以上

4 European Elder People's Platform (AGE : 欧州高齢者プラットフォーム)

応 対 者 : Ann-Sophie Parent 事務局長、内藤楠人研究事業アシスタント、Ilenia Gheno 研究事業アシスタント

訪 問 者 : 秋山、北川、吉川、沢田、柏原(通訳)

訪問日・場所 : 2009年9月9日 AGE本部

(1) AGE 概要

- ・ **2001** 年設立。高齢者へのあらゆる差別、特に年齢に関する差別の撤廃を目的とする。
- ・ **EU** レベルで決定される規制へのロビー活動なども行う。
- ・ **Mediate** など **EU** レベルの研究プロジェクトにメンバーとして参画 ((2)以下参照)。
- ・ 事務局長は保険会社に勤めて年金業務の経験があることから **AGE** に参加。内藤氏はベルギーで **15** 年生活し大学では早期退職プログラムに見る日本との意識の差を感じて **AGE** に参加。

(2) AGE が参画するプロジェクトについて

Mediate : Methodology for Describing the Accessibility of Transport in Europe

欧州における交通アクセシビリティの記述方法検討プロジェクト (図3)

専門家グループ、ワーキンググループ、エンドユーザーグループからなる。エンドユーザーには、盲人会、障害者家族会、年金者組合、自立生活支援関連団体なども参加して、現状のアクセシビリティ達成水準をどう評価するか、新たなアクセシビリティ対策の効果をどう評価するかを検討する。



図3 MEDIATE プロジェクトのパンフレット

③ Oasis : Open Architecture for Accessible Services Integration and Standardization

高齢者向けアクセシブルサービスの統合と標準化のためのオープンな機構 (図 4)

このプロジェクトは高齢者の日常生活に関わるあらゆるサービスについて評価し、必要であれば改善を提案していく取組である。特に高齢者の **ICT(Information and Communication Technology)**活用が重要テーマであるが、公共交通機関の利用も当然ながら対象として含まれている。

ECの協調補助による大規模統合プロジェクト第7次フレームワークプログラムとして位置づけられている。



図 4 Oasis プロジェクトのパンフレット

④ Aeneas : Attaining Energy – Efficient Mobility in an Ageing Society

高齢化社会におけるエネルギー効率の高いモビリティの実現 (図5)

高齢者の外出を支援する目的で、エネルギー効率を考慮しつつ、高齢者が積極的に公共交通機関等を活用し移動できるようにワークショップなど (図6) のイベントを通じて周知を行っている。



図5 Aeneas プロジェクトのパンフレット



図6 Aeneas 高齢者向けワークショップ、公共交通利用トレーニングの様子

上記はエネルギー面での効率化であるが、最も大きい問題は運行経費に関するものである。バス路線の廃止は欧州でも生じている。ミニバスやタクシーでの代替的対応を試みているケースが大半だが、多くはコスト面で立ち行かなくなる。自治体の補助金によりタクシーの利用を支援したり、自家用車の運転をやめた人にフリーライドパスを発行するなどの対策も出てきている。OECDでの取り組み報告に、朝のスクールバスを昼間に活用するなど報告されている。

(3) 高齢者の意見集約

- ・EU全体で見た場合、27カ加盟国それぞれに独自の地域性がある。年金システムの違いもあれば、国レベルに止まらず地方と都市や地域ごとの違いもある。さらに収入状況、モビリティが低下していく過程の差異など独自性は多様。ただし、高齢者問題は共通項が多いのも特徴である。
- ・おそらくEDFなどと共通の方法と思うが、各地の高齢者組織から選ばれた人によって意見集約を進めるのが基本である。

(4) EUへの諮問、意思決定など

1) EUへの諮問について

- ・コンサルテーションについてはEU指令により、高齢者分野の意見についてはAGEから意見聴取を行うことが定められている。
- ・ボトムアップ形式の市民参加が制度として成熟している欧州では、意見集約された結果が整理されてEUに伝わることになる。ただし、すべてがうまく行くケースばかりでないのも事実であり、EDFでさえどの障害に対してどういうメッセージを届けることが重要なのが不明確になることもある。
- ・EUについても提案できる分野は限られている。例えば交通は国ごとなので受け入れられない。アクセシビリティは各国で対応すべきものという整理である。こうした分野ではベストプラクティスを通じて情報交流をはかり水準の底上げを図るが、ローカルレベルからでは、なかなか上に伝わりにくい現実がある。
- ・モビリティ関連ではEUの統一化で行われている交通マネジメントなどがある。指標の整理を行い提示した後は、各国で勝手に活用してもらい、結果の出し方については任せるといったもの。

2) 意見の集約

- ・参加主体と働きかける先との意識のギャップを埋める不断の努力をすることが最も重要である。
→日本でのバリアフリー法では市民参加が基本構想を作る場面など一時的になりがち。事後評価が十分にできなくなる。
- ・高齢者、障害者団体などの中間的な団体による諮問的役割については、欧州では新興加盟国が苦勞してそのプロセスを構築しているのもそうした経緯を見ることが日本でも参考に

なるのではないか。

- ・ボトムアップの土壌が十分に無い日本では別の方法を探る必要もあるだろう。
- ・組織の活動が形骸化しないためにも、世代間連帯、異なる価値観のすりあわせが重要である。このプロセスを通じて、異なるステークホルダーの理解が進み、政策レベルに反映させるための意見集約ができるのではないか。(世代間交流についてはレポートあり)

3)その他

- ・権利条約がうまく浸透するかどうか、施策を具体化する受け皿があるか、具体化で誰が決定権を持つかが重要である。法制化する人、具体化する人の力関係、役割関係の連携が重要である。**EU**でもこれらの事情は国によってかなり異なっている。
- ・検討の枠組み提示を日本はどこまでできるか。諮問組織で推進するより、常に変化するニーズを捉えて、指標を明確に示せるような組織体として存在する方法もありうる。
- ・**EU**の手法、メソドロジーがわかる **2,3**の事例を紹介してもらい日本との違いを認識してもらうこともセミナーとしては役に立つのではないか。
- ・オランダでは介護の基準が国から地域に任せられたが質のばらつきが著しくなった。
- ・ベルギーでは **65**歳以上が公共交通無料の施策について地域に任せたところ財政力の強い自治体とそうでないところの差が出てしまい問題になったため、**3**地域の交通公社が再び連携して無料制度が元に戻った経緯がある。

(5)日本の高齢者組織など

- ・日本には **JANCA** という高齢者団体を束ねる組織がある。→要調査
- ・高齢者に積極的に参加してもらおう戦略は日本で検討されているか。
- ・自治体はコストベネフィットでメリットがあると説得しやすい。

以上

イギリス ロンドン

1 DPTAC (Disabled Persons Transport Advisory Committee:

障害者交通諮問委員会)

応 対 者: Dai Powell 新議長、Will Bee 委員 (図 7)、Jimi Adeleye 運輸省事務官

訪 問 者: 秋山、北川、藤山、吉田、岡村、吉川、沢田

訪問日・場所: 2009 年 9 月 10 日 運輸省会議室

訪問日・場所: 2009 年 9 月 11 日 UCL キャンパス Chadwick Bldg. Ann Frye ロンドン大
学客員教授 / Ann Frye Ltd. 代表

参考資料 4 にプレゼンテーションスライド掲載

ロンドンでは 9 月 10 日の運輸省内 DPTAC 事務局でのヒアリング以外に、翌日 UCL (ロンドン大学) の Ann Frye 客員教授からのヒアリングも行った*。アン・フライ氏は元運輸省職員で、DPTAC の創設時の担当官でもあり、創設当時の状況も踏まえて取材を行った。本章ではその内容も合わせて整理した。



図 7 質問に答えて頂いたパウエル委員長(左)、ビー委員

(1) DPTAC の概要

1) 設立と役割

設立: 1985 年

- ・当時の交通法に基づき設置された。それ以前の経緯として、**1981 年** (国際障害者年) 当時、運輸省では障害者に関する全ての側面を調査することになった。フライ氏が担当となり交通機関だけでなく道路や建築物のアクセスなどの調査を実施した。この時の調査委員会が後の **DPTAC** の母体となる。
- ・最初は障害者へのインタビューから開始した。対話する中でこれまで障害者当事者が交通関係者と話をする機会がまったく無かったことに気がついた。同時に、交通産業側でも障害者のニーズが大きいことは予想できたので、積極的なコンタクトを避けていた側面があった。

- ・インタビューを進めていく中で、障害者がアクセシブル化については、コストや時間がかかるということはかなり理解しているということがわかった。当時は、委員会ではドアツードア性の高いタクシーの効果が大きいと判断し、まず改善に着手することにした。
- ・1985年の交通法制定時、この委員会の位置づけを明確にするため、委員会の設置に関する規定を法律に組み込むことを提案した。政権が変わっても委員会が簡単に廃止されることがないように、法律に明記することがとても重要であった。骨子として委員の資格、権限、運輸大臣の指名を受けること、構成人数、障害者の構成比などを定めた。

役割

- ・政府からの政策諮問を受け政策助言を行う（大臣から検討を依頼された案件については対応する義務がある。）
- ・政策助言に基づく検討・作業（具体的には別記）
- ・対象は全ての障害者とし、また公共交通機関のみならず公共施設も対象としている。
※DPTAC は必要ならば政府への批判は行う。独立性が保たれていることが重要であり、これが保障されていなければ存在意義も薄いと言える。しかし、いわゆるキャンペーン（ロビー活動）団体ではなく、広い視野から意見等を把握しアドバイスを行う組織である。
※DPTAC で行わないこと：苦情に対する裏付調査は実施しない（状況報告を受け把握するのみ。苦情は消費系の別組織で対応）
- ・DPTAC の年次報告書は国会で承認されたオフィシャルな刊行物となる（図 8）。

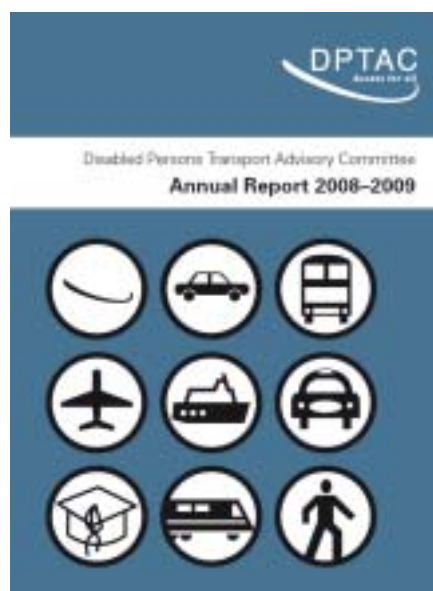


図 8 DPTAC の 2008-09 の年次報告書

2) メンバー構成と運営

- ・構成メンバー21人（内1人は委員長）（委員長以外に10名以上20名以下の委員を選任することになっている）

- ・法律によりメンバーの 50%以上が障害者でなければならない。（現在は構成員の約 80%が障害者）
 - ・メンバーは公募制であり、政府の委員会にて決定され、最終的に運輸大臣が指名する。指名段階では障害者団体等との協議が行われる。
- ⇒選任は、地理的に英国内の多地域に及ぶものとし、全国的な視野をもつ者となるように行っている。

<委員の公募について>

公募を行うと **100** 人くらいの応募がある。障害者は交通に関して意見を持っている人が多いためである。時間をかけて面接を行い単にキャンペーンを目的としたような人は排除する。全国レベルでの物事を判断し、多くの障害者の声を反映できるような人を選ぶよう配慮している。

上述の通り、障害や居住地域なども偏在しないよう配慮するが、実際はロンドン在住の委員が多くなる傾向にあり、都市部重視との批判的意見を受けることもある。（議長ダイ・パウエル氏のコメント）



図9 委員会の様子

- ・事務局は国が支出する資金により運営され、運輸省内の専属職員（現在 6 人）が配置されている。

<運輸省職員が専属スタッフになることについて>

運輸省職員がスタッフを担うことには問題がないわけではない。**DPTAC** の意向に沿って仕事を進める中では省内の別の担当職員と意見が異なる場合がある。自由な議論ができるように当初は **DPTAC** 担当スタッフの部屋を分けるなどの配慮をしたこともあった。運輸省のレスポンスが遅いというような指摘はあったが、幸いこれまで大きな齟齬を来したり、対立するようなことは少ない。

今後何か改革する機会があれば外部スタッフを雇用するのも一考だと思う。
（元運輸省アン・フライ氏のコメント）

- ・DPTAC 内では委員会を設け検討テーマを設定して議論を進めている（図 9）。

主要委員会 ○航空・船舶分野

○鉄道分野

○バス・トラム分野

○個別交通 及び インフラ分野

ワーキング委員会 DPTAC メンバー以外の地方行政政府や諸団体により構成

- ・上記委員会でガイドライン等の策定に関わる。
⇒鉄道のデザインコードなども作成した。こうした成果は、以前はあくまでもガイドライン的位置づけであったが 1995 年の DDA（障害者差別禁止法）以来、強制力を持つものに格上げされた。
- ・メンバーは年間 20 日間を組織の仕事に充てることとされている。主としてロンドンで開催される委員会会議のための日程に充てられる。
- ・これまで無報酬であったが最近有償化された（有職者が仕事を休んで参加することに対する補償の問題が提起されたため）。ロンドンの会議以外に地域や所属組織での情報集等の活動が生じるが、それらは全て無償の活動となる。

<有償化について>

有償化は状況を勘案すると仕方ないだろう。すでに運輸省を離れているので言えることだが、活動日数を設定する方法はあまり良いとはいえない。現在は月に 2 回程度会議を行う前提に日程が設定されているが、1 ヶ月に会議などで 2 回集まればあとは何もしなくても良いという考え方も出てきかねない。さまざまな検討案件が重なって必要性が高い場合でも時間外だからできないということにもなる。これまでは比較的個々人の裁量でかなりの部分がボランティアで対応されていた。有償化を否定しないが日数の設定は得策ではないと思う。

（元運輸省アン・フライ氏のコメント）

3) DPTAC の活動原理

- ・障害者のより広い経験と視点を取り入れること。
- ・障害者の交通機関の利用を最大限奨励すること。（公共交通機関がアクセシブルになってもそれを知らない障害者も多い）
- ・政府投資による事業は全てアクセシブルにする（EU でも同様）。
- ・アクセシビリティはメインストリームの活動であること（全ての人がこれを考慮して仕事を進めること）
- ・アクセシビリティをどうするか決める場合は必ず利用者が参加すること。
- ・アクセシビリティの提供は事業者の責任で行うこと。

4) DPTAC が行わないこと

- ・苦情対応の調査は行わない（どのようなクレームが寄せられているのか傾向を知るためにレポートの参照はする）。
- ・法律の作成には関与しない。
- ・ロビー活動はしない。（批判は自由だがキャンペーンには加担しない）
ー地方自治体で労働党政権でない地域では政府の言うことが受け入れられにくい。そうした地域でも DPTAC の勧告なら受け入れるケースがある。独立性が評価されている証拠だと考えられる。

(2) 障害者のニーズ把握の活動

1) 意見の把握

各委員がつながりのあるメンバー（ネットワークメンバー）から意見を聞くことが多い。主な手段としては電子メールが一般的である。各メンバーからのレスポンスをまとめて会議に提出する。

地方部との連携は不十分な点もあり、改善が必要と認識している。地方自治体連合のメンバーも必要に応じてワーキングに招集しているが、極めて出席状況が良くない。道路整備等は地方主体の案件もあるので、こうした状況は改善しなければならない。

現在、知的障害者がメンバーとして参加できるよう検討中であり、知的障害者がハラスメントを受けることに対する対応についても検討している。

2) 具体的な諮問活動

これまでの諮問活動の成果の主なものとして以下の点が挙げられる。

- ・ **The Railway Act 1993/The Strategic Rail Authority** が **Code of Practice**（実施基準）策定の際に障害者と協議することが明記され、現在民営分社化されても継続されている。
- ・ **1995** 年の **DDA**（障害者差別禁止法）では政府は車両について全て障害者と協議することが義務付けられ、技術指針の定義が進んだ。
- ・ 協議の場が設けられ障害者や車両メーカー（事業者含む）が一堂に会する場ができた。メーカーにとっては何をすればアクセシビリティのニーズにかなうものが作れるのか把握することができ、またコスト面について障害者に対して説明できる機会を得たことになる。お互いに問題点を共有できるまで時間がかかるが、その場で決定されたことには取り組みやすい。プロトタイプの車両についてのユーザー評価を実施したこともある。
- ・ どの基準もそうだが、適用除外の仕組みは残されている。但し、**DPTAC** に対して、なぜできないか、代替案としてどのようなものを考えているかを提示し、合意を得ないと進められない仕組みとなっている。**DPTAC** は説明を受けた後で、大臣に対して「この適用除外は認めるべきではない」「期限を一年延ばして対応することを認める」等の勧告を行い大臣がそれにより最終判断することになっている。

<ロンドン市の位置づけ>

The Greater London Authority Act 1999(GLA 法)によりロンドン市長が誕生した。運輸関係は以前の流れから **DPTAC** に意見を聞くことになっているが、ロンドン市のことなので政策レベルまでの意見として、あまり詳細については言及しない。ロンドン市交通局 (**Transport for London**) においても独自の障害者アドバイザー制度を持っており役割分担をしている。

他の地域ではスコットランドとアイルランドにも **DPTAC** と同じ機能を持った組織がある。
(元運輸省アン・フライ氏のコメント)

- ・DPTAC は全ての障害者の代表であり、政策面から技術面まで幅広い諮問が求められるので委員の活動は多岐にわたり負担も大きい。以前は、一時的だが、建築物の諮問も行った時期がある。現在は別の機関が対応している。

＜諮問書類のアクセシビリティ＞

実際に意見を求められるときには、諮問を投げかけてくる担当部署から **200** ページくらいの書類が届いて、来週までに意見が欲しいというような依頼もある。しかし、障害者に意見を聞く場合は点字や拡大文字にするなど対応が間に合わないこともある。こうした経験から改善もすすみ、最近では学習障害がある人でも理解できるような **Easy Read Version** でも書類を作成することになっている。重要なことを簡潔にわかりやすく書くので、役所の担当者でさえ、通常の書類ではなく、まず **Easy Read Version** を読む人も多い。

(元運輸省アン・フライ氏のコメント)

(3) 高齢者分野との連携について

- ・AGE 等高齢者団体と連携し意見聴取を行っている。
- ・欧州レベルでは、交通弱者を「高齢者、障害者、子ども連れ、荷物を持つ人など、すべて」とする動きがある。
⇒DPTAC もこの点に着目し今後のあり方を検討している。高齢者とのコンフリクトの例ではないが、例えば以下のような事象が生じている。
ex.)バス車内の車いすスペースでは、車いす使用者とベビーカー使用者が車いすスペースを取り合うと言った事象が顕在化している。

(4) DPTAC に対する評価

- ・政府への信頼感向上に貢献した。
- ・一貫性のあるアドバイスを提供した。
- ・ニーズに合う政策提言ができた。
- ・交通業界にリソースを提供してきた。
ー業界団体が設計段階から **DPTAC** に意見を求めるようになるまでには時間がかかったが
- ・**1995** 年のバスのアクセシブル化の義務化前に **DPTAC** はすでに独自の活動で仕様を発表していた。車内の配色コントラストなどは現在も用いられている。(9～22 人乗りの小型バスはまだ法律で規制されていないので課題がある)
- ・設立当初は DPTAC の存在を知る障害当事者は少なかったと思われる。
→多様な障害者と接点をもつ必要性は認識していたが、財政面で難しかった。そのため、政府の一部として政策提言を活動の主としていた。十分な接点を持たなかったことによる政策提言と現実との乖離が生じた時期もある。障害者の意見を反映する仕組みとして、当事者間ネットワークを持ち、それらを代表するような者をメンバーに選任することで現在のような諮問委員会のかたちができあがった。

(5) 現状での課題と将来展望

- ・交通のアクセシブル化を実現していくためには、鉄道等のハード面のガイドラインだけでは不十分であり、現場のスタッフによる介助・安全確保に対する教育の必要性が浮上している。

⇒スタッフの訓練ガイドラインの作成

⇒どのような介助を行うか、ステップ等の使い方、外見上わからない障害に対する配慮

- ・タクシーの分野においては、ブラックキャブ（いわゆるロンドンタクシー）が車いすに100%対応しているが、ロンドン郊外や地方ではプライベートハイヤー（個人タクシー）（図10）の車両が主流でこれらはセダンが主体のため車いす対応ができない。これらへの対応が求められている。



図10 課題の多いプライベートハイヤー

- ・ブラックキャブ事態も電動車いすなど大型車いすへの対応、ステップが高く高齢者の評判が悪いこと、車両価格が高いことが課題となっている。
- ・交通がアクセシブルになると様々な人が利用するため、視覚障害者、外国人、旅行者等への情報提供が複雑になる。とくに多言語対応が重要と考えられる。
- ・バスでの音声案内の標準装備も徐々に進んできている。
- ・鉄道のガイドライン（1998）、バスのガイドライン（2000）が策定され、新車両はこれに準じて製作されている。
- ・基本的には欧州基準での対応
 - ⇒何年までに既存車両が廃止または改造されバリアフリー化されるかが年次で明らかとなるため理解しやすい。
 - ⇒バスは2017～2020年に達成（更新サイクルは17年程度）。鉄道車両の更新期間は30～35年。
- ・DPTACはメンバーが入れ替わっていくが、それによりこれまで蓄積してきた専門知識のバランスが崩れる可能性がある。また、アクセシビリティに関する法律が整ってきたのでDPTACの役割は終わったという意見が出てくるかも知れない。
- ・ハードからソフトへの流れはどこも同じだと思う。教育などの領域はまだ課題が多い。
- ・環境対策から政府は公共交通機関を奨励するが、人や地域によっては自家用車での移動しか

できない場合もあり、そうした際の障害者の移動をどうするかまだ十分な議論がなされていない。

(6) リサーチ

- ・国レベルで一般の人の移動の調査を行った（交通センサスのなもの？）ことがある。**DPTAC**でも同じ手法を使って障害者の移動の調査を行った。障害者は健常者の $1/3$ しか外出できていない実態がわかった。こうした研究的な活動も重要である。
- ・**WG** の中では航空ワーキングが最も活発であるが、空間が限られているため航空機内のトイレがいつも課題になっている。最近ではエアバスが **DPTAC** 規格を採用した（図 11）。

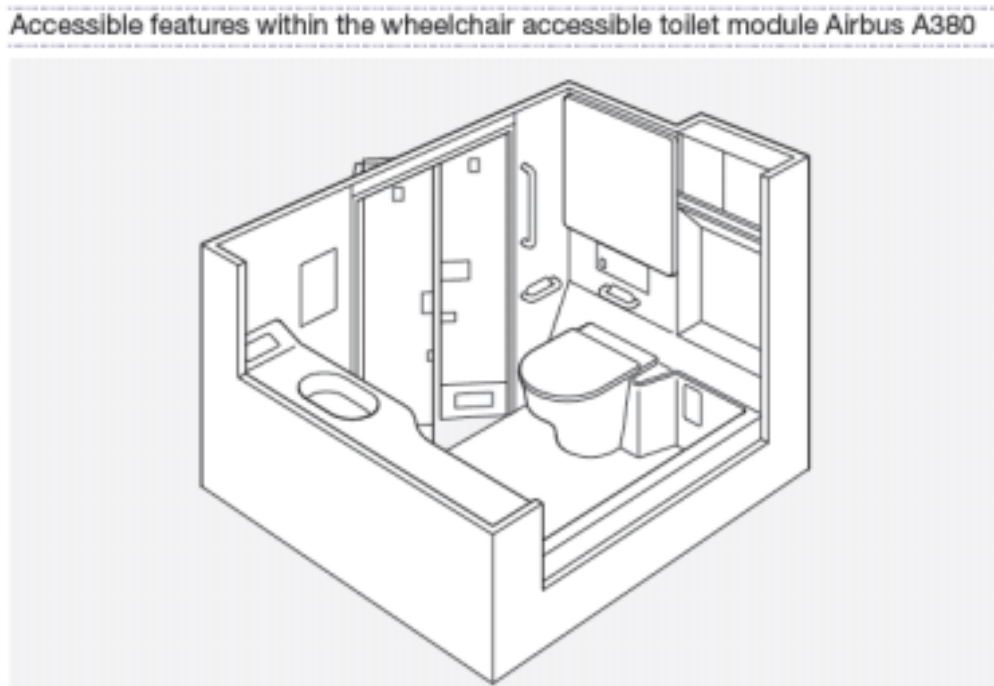


図 11 DPTAC の提案が採用されてエアバスのトイレ図

- ・トレーニング 苦情が多いのはスタッフの接遇に関する問題である。何を配慮すべきかのレポートを出したところである。小中学生へのインクルーシブ教育も考えている。

(7) その他(質疑応答)

<オリンピック対応について>

- ・現在すべてのワーキンググループがオリンピック、パラリンピックの案件に関わっている。

<地域交通計画について>

- ・LTP(地域交通計画)にはアクセシビリティも重要な項目として位置づけられている。

具体的に良い事例はあるか?

→エジンバラカウンシルが所有する送迎バス

→ノッティンガム 〃

<DPTACの独立性について>

- ・独立性確保のポイント→法律に明記したこと、政府諮問以外にも交通産業からの依頼にこたえるなど政府案件以外にも活動を広げていることが組織のバランスを保っている。恒常性という点も重要である。
- ・行政の組織図の中でのDPTACの位置づけは、以前はモビリティユニットの一部であった。今はダイレクターボード(政策審議官部の直属)となっている。
- ・DPTAC無しに政府はノウハウを得ることはできなかったもので、DPTACは良いアイデアだったと考えている。政府、政治家と少し距離を置いた位置づけが良いのだと思う。

<なぜ英国でDPTACが成立し得たか>

- ・欧州全般で見たとき同様の組織が普及していないのは→似た機能を持つところはあるが、フランスの場合はもっと政府寄りのものだ。DPTACもはじめから全ての活動の枠組みが明確だったわけではなく、進化してきた感がある。1985年の交通法はタイミングよくチャンスをつかんだのだと思う。

<他省庁の領域との関わり>

- ・現在はオリンピック委員会への諮問を行っている。空港建設ではプロジェクトごとに意見聴取のために関係部署から呼ばれることがある。車両メーカー等も直接DPTAC事務局に意見を求めるケースが増えてきた。そうしたコンサルティングは有償化という意見もあるが、有償化すると意見を聞きにこなくなるので無料で続けたい。

<委託案件受託への意志決定>

- ・外部の依頼案件は誰がどう決定するか→リソースの問題もあるので状況を見てDPTAC自身で決めてよいことになっている。想定された役割の範囲内ならば政府は干渉しない。事務局に依頼が来たときは関係ないものであれば断るが、関連があるときは議長または各WGの議長に相談して受けるかどうか判断する。

< 参考資料 1 > POLIS で配布されたスライド



Structure I

☞ **Founded in 1989 by 10 cities (informal network)**

• 欧州十都市により1989年に設立(当時は非公式ネットワーク)

☞ **Become asbl (non-profit association) in 1995**

• 1995年に非営利団体となる

☞ **Statutes are published in Belgian official journal**

• 団体の制定法はベルギー官報の公式議事録に記載

☞ **Today, Polis has around 70 members:**

• 現在、POLIS傘下のメンバーは70

☞ **Full members: City and regional authorities with statutory responsibility for transport**

• 正会員: 交通輸送に法的責任を持っている市及び地域の監督官庁

☞ **Associate members: universities, innovation platforms**

• 準会員: 大学、革新的開発支援プラットフォーム



www.polis-online.org

Structure II

☞ **President, currently the city of Barcelona, elected for 1 year term (renewable once)**

• 現在の理事はバルセロナ市で、任期は1年(一回の更新可)

☞ **Management Committee: 9 members (incl. President and Treasurer) elected for 3-year term (renewable once)**

• 管理委員会: 9会員(理事、財務官を含む)から成り、任期は3年(一回の更新可)

☞ **Annual General Assembly:** • 年次総会

☞ **Elect president & Management Committee**

• 理事及び管理委員会の選出

☞ **Adopts accounts, budget and strategy**

• 会計、予算、戦略の採択



Structure III

☞ Office in Brussels *ブリュッセルに事務所をおく

☞ **9 employees** *従業員数9名

☞ Finances:

*財務

☞ **Annual budget of approx. €1 million**

*年間予算は約100万ユーロ

☞ **50% from membership subscriptions & 50% from European projects**

*50%は会員費、50%は欧州プロジェクトからの助成金



Mission

☞ Promote innovation in transport:

*交通輸送機関に於けるイノベーションの推進

☞ **Encourage the exchange of experiences and the transfer of knowledge between local and regional authorities and transport-related organisations in Europe**

*地方、地域監督官庁と欧州に於ける輸送機関関係団体間の経験及び知識交換を奨励

☞ **Actively support the participation of Polis members in European projects in order to make research and innovation in transport accessible to cities and regions**

*都市、地域に乗り入れしている輸送機関の研究及びイノベーションに関する欧州プロジェクトへのPolis会員の参加を積極的に支援

☞ **Act as communication channel to the European institutions for cities and regions on urban and regional transport issues**

*都市部及び地域交通機関問題に関し、市及び地域と欧州機関との間の意思疎通経路の役割を果たす



Core Themes 主要テーマ

☞ **Mobility & Traffic Efficiency** 可動性と輸送の能率性

Intelligent transport systems, network management, cooperative systems...

*知的輸送システム、ネットワーク管理、協働体系(連動システム)



mobility
& traffic efficiency

Safety & Security 安全保障

Road safety, security of transport systems...

*交通安全、輸送機関の安全保障



safety
& security

Environment & Health 環境、健康衛生

Air quality, soft modes, noise reduction, clean vehicle procurement...

*大気環境、ソフト・モード(?), 騒音削減、エコ車輦の調達



environment
& health

Social & economic aspects 社会的 & 経済的側面

Accessibility of public transport, financing of transport...

*公共交通機関の利用可能性(アクセシビリティ)、輸送機関に対する財政援助



social
& economic aspects



Core Activities 中心的活動

☞ **Tailored approach** *状況に応じたアプローチ

☞ **Networking** *ネットワークの構築

☞ **Lobbying** *ロビー活動

☞ **European Projects** *欧州プロジェクト



Networking (core activity I) ネットワーク構築

☞ Thematic working groups *テーマ別ワーキング・グループ

- ☞ Around the 4 core themes *約4つの主要テーマ
- ☞ 2-3 meetings/year 年間2, 3回のミーティング
- ☞ Exchange of experiences, develop project proposals, prepare position papers
*経験交換, プロジェクト提案の開発, 政策方針書の準備

☞ Communication: newsletter and website

- *通信: ニュースレター & ウェブサイト

☞ Events: Annual conference and workshops

- *イベント: 年次協議会 & 研究会



Lobbying (core activity II) ロビー活動

☞ Polis represents the interests of cities and regions *vis-à-vis* the European institutions and other bodies on matters related to urban and regional transport

*Polisは都市及び地域輸送関連機関と欧州機関に対し、市及び地域の利益を代表

☞ Political Group: 政治グループ

- ☞ elected politicians of Polis members *Polis会員の中の政治家(議員)
- ☞ define Polis' position on relevant European policy themes in relation to local and regional transport
*地域, 地方輸送に関する欧州政策テーマに対し, Polis の位置付け, 立場を定義する

☞ EU policy initiatives 欧州政策イニシアティブ

- ☞ Current initiatives: Green Paper on urban transport (contribution to imminent action plan), ITS Action Plan & proposed Directive, new White paper on future of transport 2010 onwards, road safety action programme



進行中のイニシアティブ: 都市輸送に関するグリーン・ペーパー(即時アクション・プランに反映) ITS(知的輸送システム)アクション・プラン&指令書の提案, 2010年以降の輸送の将来性に関する新しいホワイト・ペーパー, 交通安全アクション・プログラム

European Projects (core activity III) 欧州プロジェクト

☞ Polis is part of 'Strategic projects'

* Polis は戦略的プロジェクトの一環

☞ European Road Transport Advisory Council (ERTRAC)

* 欧州道路輸送諮問委員会(ERTRAC)

☞ Urban Transport Platform (EURFORUM)

* 都市輸送プラットフォーム(EURFORUM)



European Projects (core activity III) 欧州プロジェクト

☞ Polis supports members in joining projects

合同プロジェクトへのPolis会員の参加を支援

☞ **MEDIATE: definition of public transport accessibility indicators & a self-assessment tool** 公共輸送機関へのアクセシビリティに関する指標と自己評価ツールの定義
Polis members: Transport for London + others as experts in Working Groups ロンドン輸送機関+ワーキンググループの専門家

☞ **CONDUITS: develop key performance indicators to assist in business decisions on ITS** ITS業務決定の補佐を目的とした主要業績指標の開発
Polis members: Paris, Brussels, Rome パリ、ブリュッセル、ローマ

☞ **SMARTFREIGHT: integrate urban traffic management systems with freight management and onboard systems** 貨物管理を含めた都市交通管理と車載システムの統合
Polis members: Dublin, Bologna, Trondheim, Hampshire through Southampton Uni + reference group ダブリン、ボローニャ、トロンドハイム、ハンブシャー(サザンプトンUniとその関係グループ)

☞ **SILENCE: local measures to reduce traffic noise (European directive)** 交通騒音削減のための地方施策(欧州指令)
Polis members: Bristol, Brussels, Genoa, Barcelona, Dublin, Paris ブリストル、ブリュッセル、ジェノア、バルセロナ、パリ、ダブリン

☞ **ASK-IT: information services for mobility impaired people** 可動障害を持つ人々への情報サービス
Polis members: The Hague, Genoa, Madrid, Bucharest ハーグ、ジェノア、マドリッド、ブカレスト



☞ **PILOT: integrated sustainable urban transport plans, expert group of members and 4 pilot sites** 包括的持続可能な都市輸送プラン、会員から成る専門家グループと試験的サイト4箇所
Polis members: Lancaster, Evora, Braila & Tallinn ランカスター、エヴォラ、ブライラ、タリン

European Projects (core activity III) 欧州プロジェクト

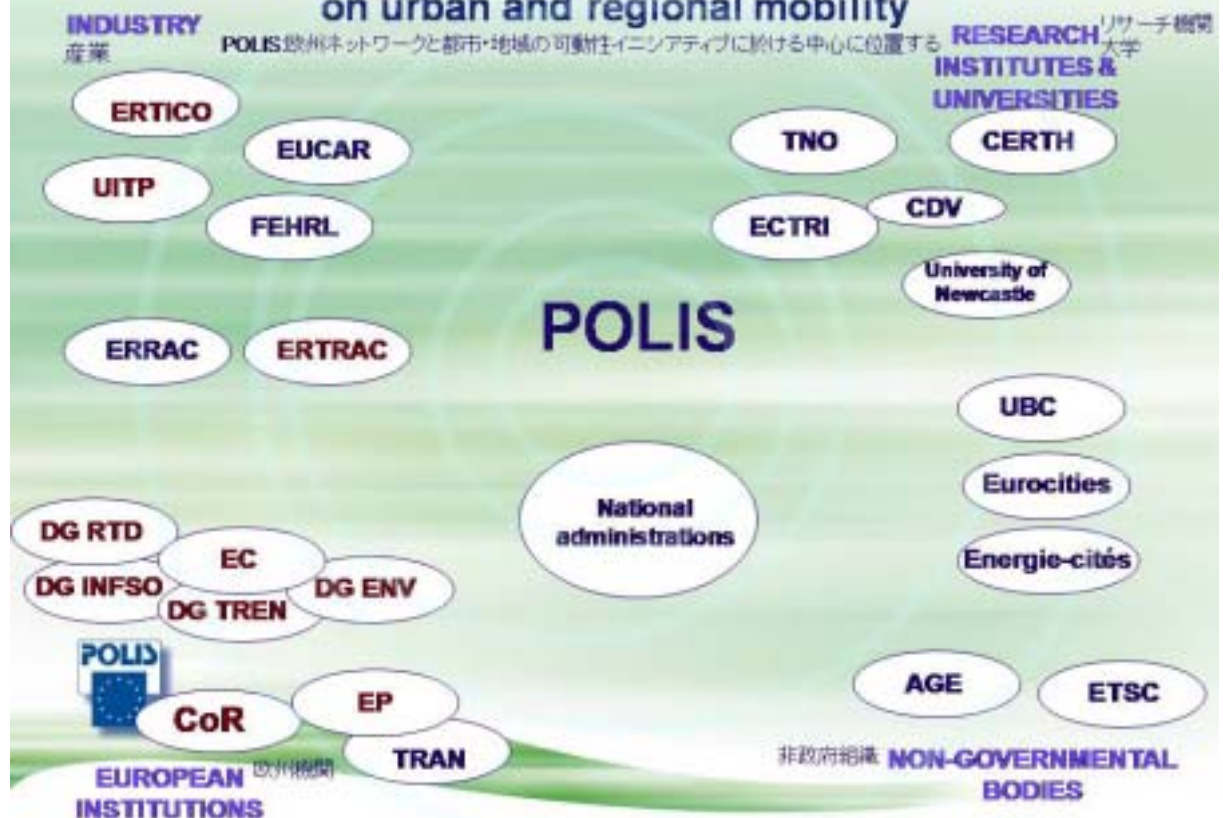
☞ Polis disseminates research results & promotes take-up

★ リサーチ結果の普及と受給の推進

- ☞ **NICHES & NICHES+: mainstream innovative niches solutions for sustainable local transport** 持続可能な地方輸送のための革新的且つ適切なソリューションの主流化
- ☞ **INSAFETY: intelligent roads** 知的な道路
- ☞ **CITEAIR: monitoring systems for air quality** 大気環境監視システム
- ☞ **UNIACCESS: accessibility of public transport for disabled people** 障害者のための公共交通機関へのアクセシビリティ
- ☞ **CURACAO: road pricing** 道路価格
- ☞ **OPTIPARK: e-parking** eパーキング
- ☞ **CVIS: cooperative systems** 協働体系(連動システム)



POLIS: At the heart of European networking and initiatives on urban and regional mobility



How can European networking support local policy?

どの様に欧州ネットワークが地方政策を支援するのか？

Example 1: *Lille organic recovery center and fleet of biogas buses*

例1:リル(フランス)の有機物質回収センターとバイオガス使用バス車両



Lille organic recovery center and fleet of biogas buses

Objective: 目的

- * Sustainable waste treatment, production of methane from organic waste, and development of a fleet of clean buses running on biogas
- * 持続可能な廃棄物処理、有機排気物質からメタンの製造、バイオガスを燃料とするクリーンなバス車両の開発
- * Several stages and investment needed – different sources of funding at different stages
- * 何段階かの開発過程と投資の必要性—段階ごとの異なる財源
- * Development of a fleet of biogas buses
- * バイオガスを燃料とするバス車両開発



Lille organic recovery center and fleet of biogas buses



Lille organic recovery center and fleet of biogas buses

- EIB 50 M€ loan for waste treatment and organic recovery center
 *廃棄物処理及び有機物回収センターに欧州中央銀行が5千万ユーロ融資
- FEDER Objective 2: part of the extra cost of biogas buses: compression station, biogas washing station to reach the required level of purity, bus equipment
 *FEDER 目的2: バイオガス使用バス車輦の追加コストの一部: 加圧式補給所、規定純度に達する為のバイオガス洗浄施設、バス車輦の為の装備
- Biogasmax (Research Framework Programme) – urban landscape around the plant, development around the local project including biomethane injection in the national grid, conversion of waste collection vehicles exchange with partners, planning and managing
 *Biogasmax(リサーチ・枠組みプログラム) – 施設周辺都市の地勢、全国補給網にバイオメタンを導入することを含め、地方プロジェクトに沿った開発、廃棄物回収車改造をパートナーと交換、計画と運営管理
- CIVITAS Trendsetter (Research Framework Programme 6): demonstration, evaluation, exchange of experience and reinforcement of the momentum and strategy, communication
 *CIVITAS Trendsetter(リサーチ・枠組みプログラム6): 実証、評価査定、経験交換、推進力と戦略の強化、通信伝達



How can European networking support local policy? どの様に欧州ネットワークが地方政策を支援するのか?

Example 2: *Barcelona urban freight policy*

例2: バルセロナに於ける都市部貨物政策

Policy objectives: 政策の目的

Contribute to achieve sustainable urban mobility through improved urban freight delivery systems

都市部に於いて改善された貨物配達システムを導入することで持続可能な都市に於ける可動性の達成に貢献

Barcelona Mobility pact

Goal 10: achieve an agile, orderly distribution of goods and products throughout the city

バルセロナ可動性協定

ゴール10: 都市に於いて、迅速且つ整然(規律正しい)とした物資の配達を達成

Mobility pact

Barcelona urban freight policy

バルセロナ都市部貨物政策

CIVITAS Miracles – Multi use lane 車線の多目的使用

Installed with VMS technology Variable Message Sign 可変情報表示装置の設置

- When the lane is dedicated to parking and loading activities, a second VMS shows the actual allowance for a particular user group.
- 車線が駐車及び積み下ろしの為に確保されている場合、2番目の可変情報表示装置が特定使用者に対し現在の許容時間を表示
- Transport operators allowed to use the lane for loading and unloading for max. 30 min.
- 運送者は最大限30分間車線を積み下ろしの為に使用することが許可されている
- To be supported by automated enforcement
- 自動的作動装置の実施がされるべきである
- Specific access to pedestrians zones to freight vehicles during time windows, enforced through camera
- ある一定時間枠を設け、歩行者天国にも物資の搬入、搬出用の車輦に特別のアクセスを許可し、カメラによるもたれを実施



www.civitas-initiative.org



Barcelona urban freight policy

CIVITAS Miracles – Night time delivery trials 試験的夜間配達の実施

Night time delivery trials: 23.00-24.00 and 5.00-6.00

試験的夜間・早朝配達時間: 23:00→24:00 と 05:00→06:00

New measurements for noise levels 騒音レベルの新測定

Adapted 40 t trucks 40tトラックに適合

Adapted loading and unloading devices 積み下ろし装置に適合



www.civitas-initiative.org

Barcelona urban freight policy

SILENCE – extension of night time urban freight delivery scheme SILENCE – 夜間貨物配達スキームの拡張

- extension of the scheme to more districts

-他の地区への拡張計画

- further exemptions to traffic regulations for freight operators for night delivery

-夜間運送者に対し、交通法規適用免除を拡大

- new noise abatement techniques

-騒音削減のための新技術

- better understanding and knowledge of noise sources

-騒音源に対すより良い理解と知識

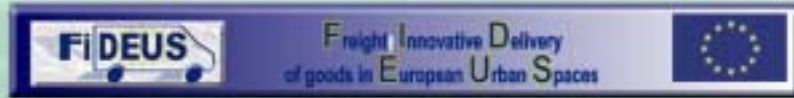


www.silence-ip.org



Barcelona urban freight policy

FIDEUS



Trial of vehicle with enhanced environmental performance in night deliveries in Barcelona : low noise mode designed for the engine, activated according to the data automatically received via telematics from a remote centre.

バルセロナに於ける夜間配達に際し、環境性能の強化された車輛を試験的に使用：リモート・センターよりテレマティック(無線電子情報伝達)で送信されるデータの自動受信に応じて低エンジン音作動設計



www.fideus.org

Mobility pact

Barcelona urban freight policy

更なる技術革新、新車両技術と試験的解決策の拡大展開

スキームの拡張、
更なる技術開発
測定方法と技術知識の
改善

Extension of the schemes,
further technological
developments, improvement of
measurements methods and
technical knowledge

Further technological
innovation, supporting
wider scale deployment
of the trialed solutions
with new vehicle
technologies

車線の多目的使用と
夜間配達の試験的実施

Trial for multi use lane and
night time delivery



Accessible public transport – European efforts

利用可能な公共交通機関－欧州の取組み

- ☞ Various European umbrella organisations representing disabled & elderly (AGE, EDF etc)
- ☞ 障害者及び高齢者を代表する多くの包括組織(AGE, EDF etc)
- ☞ European standards: more frequent in infrastructure but few on rolling stock (vehicles)
- ☞ 欧州基準：インフラ対策は比較的頻繁に為されているが、車輦対策は些少
- ☞ European legislation – mainly air and rail
- ☞ 欧州法－主に航空輸送と鉄道
- ☞ European projects: 欧州プロジェクト
 - ☞ Mediate: Creation of a tools to help improve PT accessibility
 - ☞ 公共交通機関の利用可能性を改善する手段の制作
 - ☞ PTAcess: Review of PT accessibility in EU
 - ☞ 欧州に於ける公共交通機関の利用可能性の検討・見直し
 - ☞ EuroAccess: Review of legal framework across EU
 - ☞ 欧州全土にわたる法的枠組みの検討・見直し
- ☞ Aeneas: Elderly & mobility
- ☞ 高齢者と可動性



Accessible public transport

1. To secure mobility in rural (or mountainous)

areas: 田舎(山地)に於ける可動性の確保

- Mainly Demand Responsive Transport (funded through transport budget) or infrequent fixed bus service
- 主に需要に応じた交通手段(輸送予算から財政援助)又は不定期バスの運行

2. People who do not have driving license or who quit to drive by themselves for the reason of

ageing or other reasons: 運転免許を所持していない人、高齢化やその他の理由で運転を止めた人



Public transport 公共交通機関

Accessible public transport

3. Database relating to achievement of public transportation accessibility of countries concerned, and its problems if any:

公共交通機関の利用可能性を達成した国のデータベース及び諸問題を

- Refer to PT Access report '**State of the Accessibility of Public Transport Systems for People with**

Disabilities in Europe' 公共交通機関利用性報告書「欧州に於ける障害者の公共交通機関利用可能性の現状」を参照

4. Coordination between local governments if their regulation is quite different from others when you develop common rules inter-country or regions.



国内又は地域内で共通規定を開発するに当たり、地方自治体で実施している規定が他と異なる場合の調整

Accessible public transport

5. Method of collecting citizen's opinions or needs regarding public transportation or their mobility.

公共交通機関または可動性に関連する市民のニーズ、意見収集の方法

- '**passenger transport forum/panel**' in individual city comprising end user groups & other local interest groups (businesses, cycling bodies, etc)

- 各都市に於いて一般の利用者グループとその他の利害関係グループ(事業者、自転車協会 etc)を含めた「乗客輸送フォーラム/パネル」

- **Public consultation (meetings, surveys, etc)**

- 公開諮問(ミーティング、アンケート etc)



Accessible public transport

6. Policies for special transport services (STS) for those who can not use regular public transport:

通常の公共交通機関を利用できない人達の為の特別輸送サービス政策(STS)

- Demand Responsive Transport (often funded through social services budget)

- 需要に対応した輸送機関(大抵の場合社会保障予算からの財政支援)

- See CONNECT project for DRT

- 需要対応輸送にかんしてはCONNECTプロジェクトを参照

7. Policies for accessible taxis

アクセス可能なタクシー政策

- No EU rules but left to national/local guidelines

- 欧州規定は存在せず、国家または地方指針に任されている

- See ECMT report 'Improving access to taxis'

- ECMTの報告書「タクシー利用の改善」を参照



More Information

Suzanne Hoadley

shoadley@polis-online.org

Tel: +32 2 500 56 73

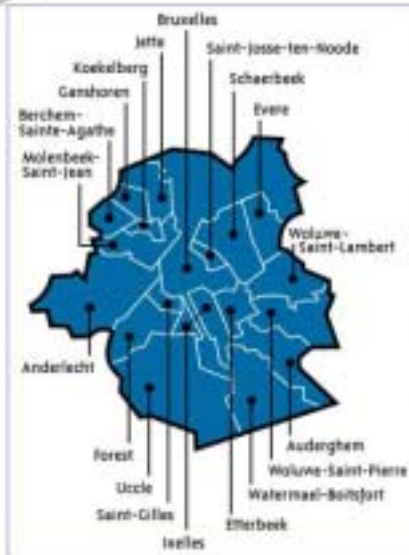
www.polis-online.org



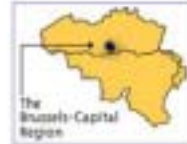
<参考資料2> STIB で配布されたスライド1(全体像)



The Brussels-Capital Region



- City – Region
- Capital of Belgium
- Headquarters of European Institutions
- 162 km²
- 1 Million inhabitants
- 19 Municipalities



STIB - The Brussels Public Transport Company



- **Public regional company** 地域公益法人
- **Service area : 241 km² (29 municipalities)** サービス対象範囲: 241km²(29自治体)
- **at 1 160 000 inhabitants served** 市民116万人サービス受益者
- **at 690 network-km** ネットワーク路線延長690km
- **286 million journeys in 2008** 2008年の延べ運程回数
- **An integrated network of :** 総合ネットワーク
 - **4 Metro lines** 地下鉄 4 路線
 - **20 Tramway lines** トラム 20 路線
 - **67 Bus lines (incl. Night network Noctis)** バス 67 路線



Global figures about public transport accessibility in Brussels in 2009

- **Only 1 accessible bus line** アクセシブル・バス路線は1路線のみ
- **58 (out of 69) subway stations fully equipped for blind or partially sighted persons** 地下鉄69駅中58駅が軽度盲目者用の設備完備
- **22 (out of 69) subway stations accessible for wheelchair person**
地下鉄69駅中22駅が車椅子用設備完備
- **100 % of the bus fleet is low floor** バス車輻100%がノンステップ・バス(低床車)
- **35 % of the tramway fleet is low floor** トラム車輻の35%がノンステップ車輻
- **All new vehicles are low floor and equipped with electrical access ramp(s) for wheelchair**
新車両は全てノンステップ車輻で、更に電動式作動ランプ完備



Global figures about public transport accessibility in Brussels in 2009 (2)

- **New signalization in the metro was approved by representative of disable people** 地下鉄路線の新しい情報伝達方式は障害者代表の承認を得たものを導入
- **The STIB website is designed in order to obtain a certification "Any Surfer"** STIBのウェブサイトは「どのようなサーファーにも利用可能」の認証を受けられる様に設計
- **Progressive improvement of accessibility of bus & tram stop platform**
バス停留所及びトラムのプラットフォームはアクセシビリティの改善が進行中
- **Visual station announcement in metro, bus and new tramways**
地下鉄、バス、トラム新路線の駅に視覚的アナウンスを導入
- **Vocal station announcement in the metro (fully operational for 2010)**
地下鉄の駅に於いて構内音声アナウンスの実施(2010年に完全実施)
- **All bus drivers received a training about the service quality, in particular for person with specific needs** 全バス・ドライバーが特別なニーズが必要な乗客への対応に関し、質のあるサービス提供の為に訓練を受けている



The STIB Department for Person with Reduced Mobility



- Department created in 2007 in order to become the coordination center of the STIB accessibility policy 2007年にSTIBに於けるアクセシビリティ政策の調整センターを目的とした部署を開設
- Doesn't want to substitute to technical departments in charge of improvement of accessibility but drives a working group ("PRM Group") set up with representatives of all departments concerned by accessibility アクセシビリティ改善を担当する技術部の代替ではなく、アクセシビリティに関与する全ての部署の代表者を集めたワーキング・グループ(身体的障害のある乗客の対応)の設立が目的
- Wants to become the STIB representative towards authorities and associations in the PRM matters 監督官庁及びPRM(Passengers with Reduced Mobility)問題を取り扱う組織に対し、STIBの代表者となることが目的
- Try to create and improve the PRM-minded design into the whole company 全社内にPRM志向の設計創作と改善の精神を普及させる試み
- Built in 2008 (with the PRM Group) a "Strategic plan 2008-2012 for accessibility" 2008年に「アクセシビリティに関する2008年-2012年の戦略計画」をPRMグループと共に構築



The STIB Strategic Plan 2008-2012 for accessibility



- Client-focused and very concrete plan – How to improve
 - 顧客に焦点を当て、具体的な計画一どの様に改善をするのか:
 - **Accessibility to information (before and during the journey)** 情報のアクセシビリティ(道程の前後)
 - **Accessibility to the infrastructure** インフラへのアクセシビリティ
 - **Accessibility to the vehicles** 車輛へのアクセシビリティ
 - **The human factor** 人為的要因
- 3 major axes : 3つの支柱
 - **To continue the improvement of the network accessibility**
ネットワークのアクセシビリティの改善を継続
 - **To develop the maintenance of the accessibility**
アクセシビリティの維持管理の開発
 - **To reduce the gap between platform and tram / train (long term action)**
プラットフォームと車輛のギャップを縮小(長期的活動)
- 50 projects (20 project managers from 11 STIB-departments)
合計50のプロジェクト(STIBの11部署から20名のプロジェクト・マネージャーが担当)
- The strategic plan was approved by Brussels-Region authority in 2008 戦略計画は2008年にブリュッセルの監督官庁から承認された



Accessibility of the Brussels Metro



Figures about the Brussels Metro in 2009 2009年のブリュッセル地下鉄の実態

- 4 metro lines 地下鉄4路線
- 2 subway tramway lines (pre-metro) 地下鉄トラム混合路線(プレメトロ) 2路線
- 69 stations 69駅
- 574 escalators エスカレーター574基
- 42 elevators エレベーター42基
- 135,5 millions journeys in 2008 (about 187 millions travelers a year or 511.300 travelers a day) 2008年の利用行程回数は1億3千5百50万 (乗客数にして年間一億8千7百万人、一日51万1千3百人)

Accessibility of the Brussels Metro

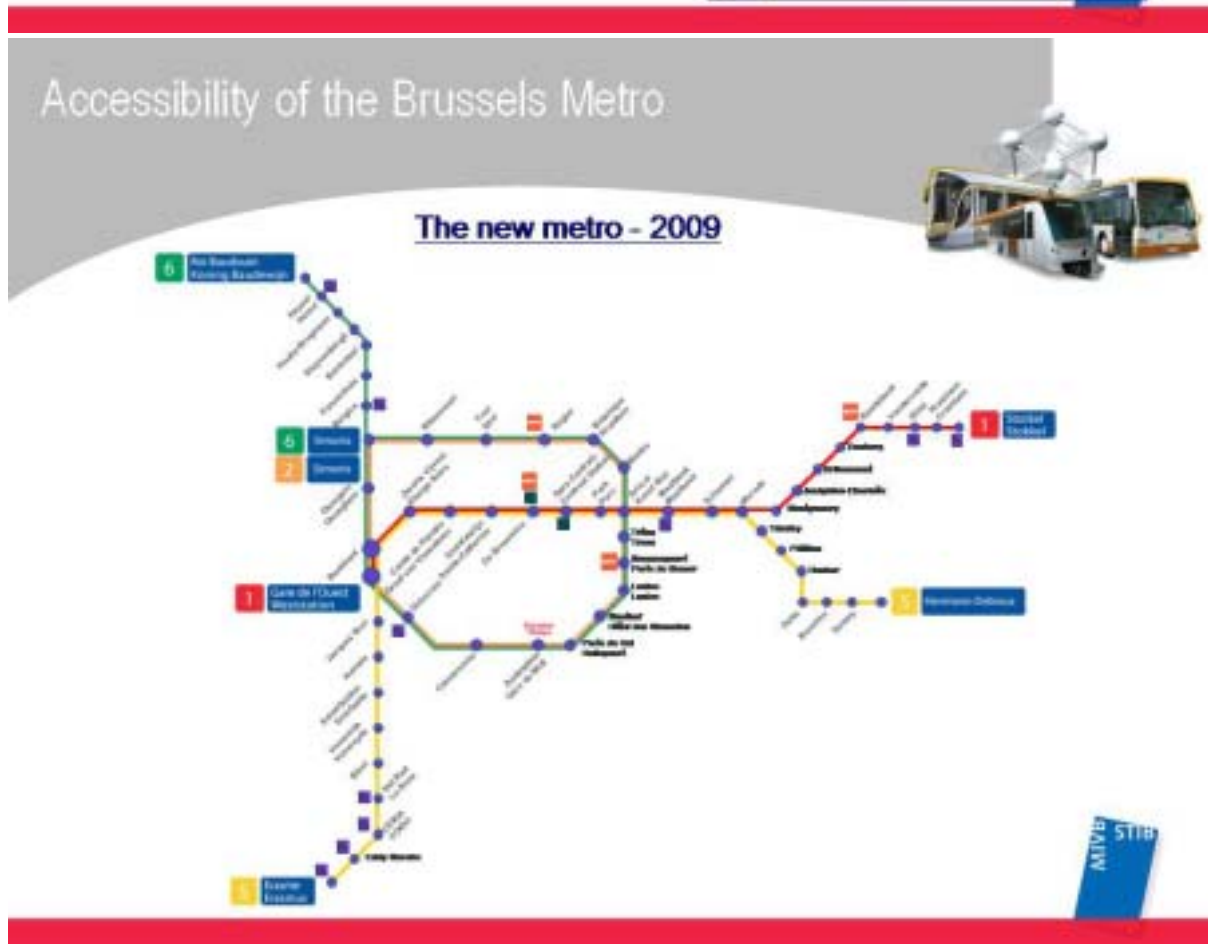
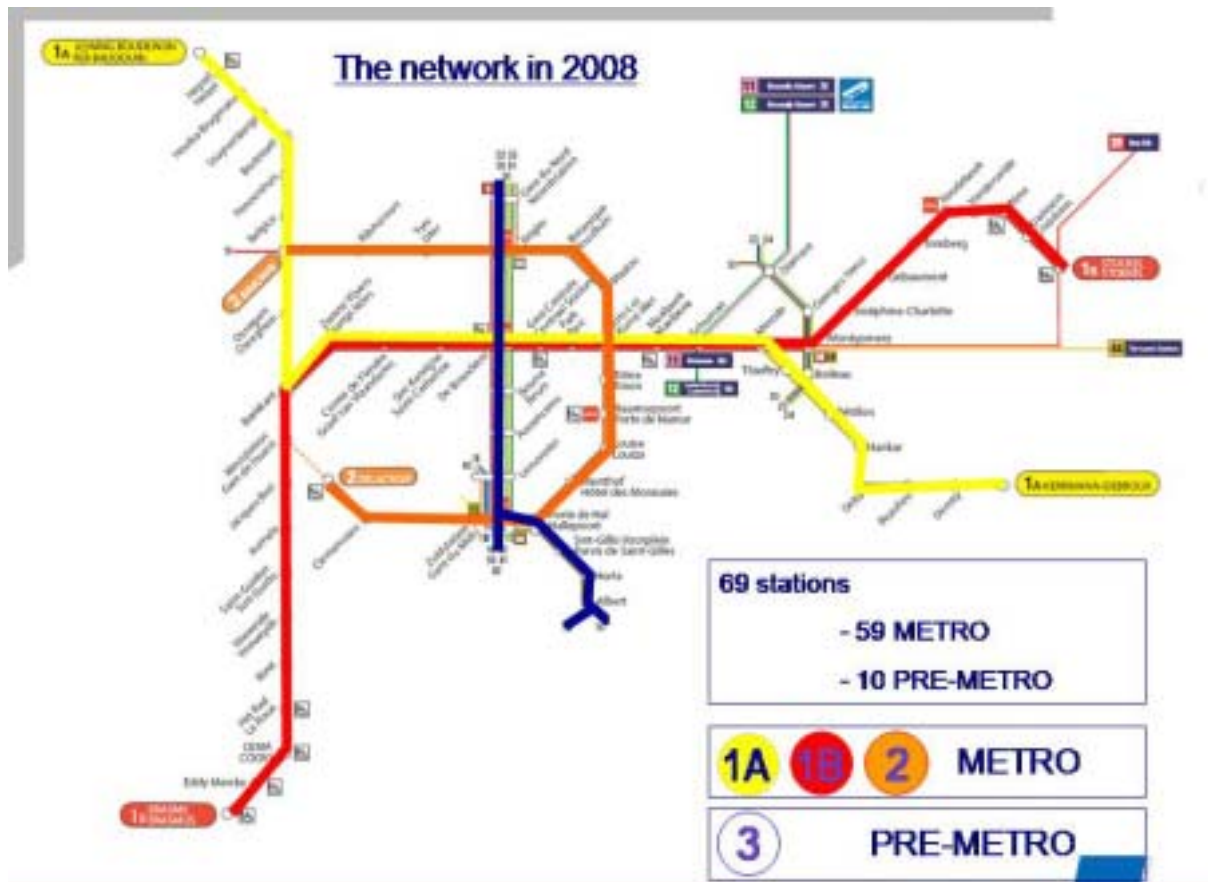


The Brussels Metro infrastructure ブリュッセル地下鉄のインフラ

- The metro infrastructure is designed, built and renovated by the Brussels-Region ; it is operated and maintained by STIB
地下鉄のインフラの設計、建設、改装はブリュッセル首都圏行政府が行い、管理維持はSTIBが担当
- The network was designed in the '60s and progressively built up to now
- ネットワーク建設は60年代に設計され、徐々に建設が進行し現在に至る

April 2009 : the "new metro" 2009年4月: 新しい地下鉄

- Construction of a missing link 路線の欠けていた部分を建設
- New design of the metro network (from 2 lines to 4 lines)
地下鉄ネットワークの新設計(2路線から4路線へ)
- Increase of capacity 定員の増加



Accessibility of the Brussels Metro

Accessibility for blind and partially sighted persons

全盲及び軽度視覚障害者へのアクセシビリティ

- **A specific step by step signalization to help them to move into the station**
 - 駅構内に進入するのを補佐する為の段階的な標識
- **Informative boards, guiding lines and "watch out" indications**
 - 情報掲示板、誘導ライン、「注意」を促す表示
- **Designed and improved, since the 1990's by the Brussels Regions department in charge of PT Infrastructure, in partnership with representatives of blind persons.**
 - 視覚障害者代表者との連携で、1990年よりブリュッセル地区の公共交通機関のインフラ担当部署により設計
- **58 stations (out of 69) are equipped**
 - 69駅中58駅に完備
- **4 stations are being equipped**
 - 4駅が設置準備中
- **All stations are equipped with "watch out" indications**
 - 「注意」表示は全ての駅に設置
- **Trainings are organized with blind people to learn them to achieve autonomy in the stations**
 - 視覚障害者の駅構内に於ける自立習得を目的とした訓練の実施



MIVB
STIB

Accessibility of the Brussels Metro

Accessibility for blind and partially sighted persons (2)

- **Informative boards with Braille and readable writing and in relief arrows**
 - 情報掲示に点字、読みやすい文字、浮き彫りの矢印を使用



MIVB
STIB

Accessibility of the Brussels Metro



Accessibility for blind and partially sighted persons (3)

- Guiding lines : in relief on the floor
- 誘導ライン: 床に凹凸レリーフ

Accessibility of the Brussels Metro



Accessibility for blind and partially sighted persons (4)

- "Watch out" in relief signs on the floor :
 - 床に凹凸レリーフで「注意」の表示
 - On the platform プラットフォーム
 - Near a stair or an escalator 階段及びエスカレーター付近



Accessibility for blind and partially sighted persons (5)

- Point of attention : 留意すべき注意点

A systematic update of the signalization is very important for the comfort and safety of the persons

快適さと安全性の為に、標識の定期的更新は非常に重要

- In case of permanent changes in the station (even for small changes !)
- 駅構内に恒久的な変更を実施する場合(仮に僅かな変更であったとしても)
- In case of temporarily works in the station
- 駅構内で臨時作業を行っている場合

Accessibility for wheelchair 車椅子のアクセシビリティ

- Designed and built from the 1960's, all stations are equipped with escalators : a quite good accessibility for a lot of people

1960年代から設計、建設されており、全ての駅にエレベーターが完備:多数の乗客にとってアクセシビリティは比較的良好

- 1999 - New regional town planning rules : all new (or renovated) stations need to be fully accessible for person in wheelchair

1999年-新しい都市計画規定:全ての新駅(又は駅の改装に当たり)は車椅子に対し完全なアクセシビリティを確保しなければならない

- The Brussels Region decided to equip all stations (not only the new ones) with elevator. The program should be completed in 2015

- ブルッセル首都圏は全駅(新しい駅に限らない)が車椅子のアクセシビリティ確保を決定。2015年にこの計画が完了予定

- 2009 : 22 accessible stations 2009年:22駅がアクセス可能

Accessibility of the Brussels Metro



Accessibility for wheelchair (2)

- The elevator is either integrated in the frame of the station or added, following space and technical constraints

エレベーターは建設に必要なスペースと技術的制限を考慮した上で、駅の構造枠と一体化させるか、または追加的に建設

- Elevators are accessible to everybody (also for bicycles) but move slowly.
- When needed (low platform for the subway tram), a ramp is built to access the platform from the elevator.

エレベーターは全ての乗客に利用可(自転車も含む)。ただし動きは遅く設定されている

必要に応じて(プレmetroの低位置プラットフォーム)プラットフォームへの傾斜路を設置

- For safety, elevators are equipped with camera and direct vocal communication with the dispatching

安全上の理由により、エレベーターには監視カメラと音声通信装置を設置し、必要な場合は駅員の派遣

- They are easy and safely accessible to blind and deaf persons
- 視覚障害者にとって安全且つ容易なアクセス

MIVB
STIB

Accessibility of the Brussels Metro



Accessibility for wheelchair (4)

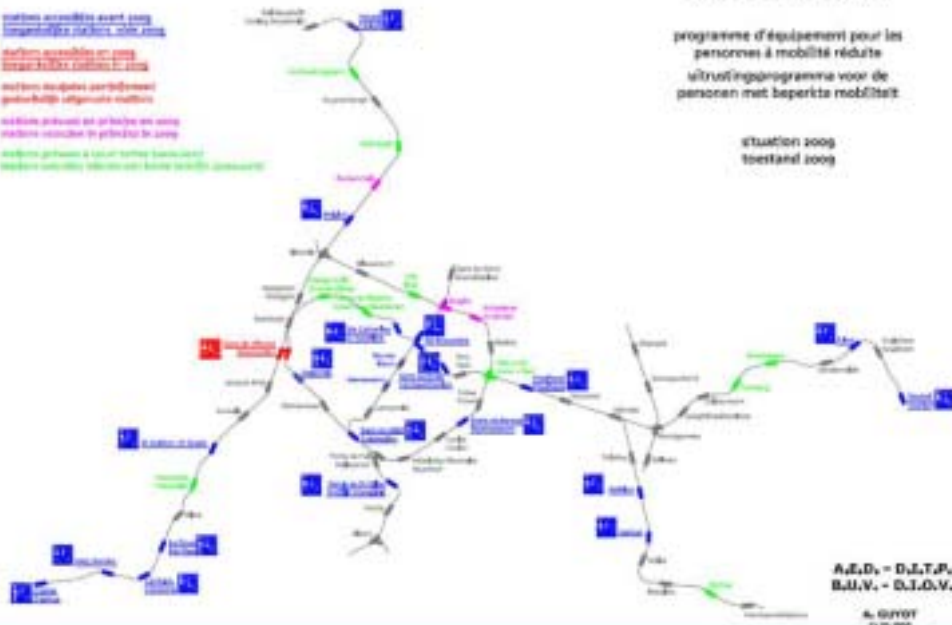
- Examples of elevators



MIVB
STIB

The accessibility of the Brussels Metro

- stations accessibles avant usage (aménagement préalable, voir page 1)
- stations accessibles en cours (aménagement en cours, voir page 1)
- stations nouvelles complètement accessibles (voir page 1)
- stations prévues et prévues en cours (aménagement prévu et en cours, voir page 1)
- stations prévues à court terme (aménagement prévu à court terme, voir page 1)



RESEAU DU METRO DE BRUXELLES BRUSSELS METRONET

programme d'équipement pour les personnes à mobilité réduite
uitrustingsprogramma voor de personen met beperkte mobiliteit

SITUATION 2009
toestand 2009



A.E.D. - D.L.T.P.
B.U.V. - D.I.D.V.
S. GUYOT
11.10.2009



Accessibility of the Brussels Metro

Accessibility for wheelchair (6)

- Due to the gap between the platform and then train (or tramway), the metro is up to now not really accessible for a person in a wheelchair.

地下鉄車両(又はトラム車輛)とプラットフォーム間にギャップがある為、現在は車椅子での地下鉄へのアクセスは困難というのが実情

- The Brussels Region and STIB lead test in order to adapt the platform and the train in order to reduce the gap to less than 5 cm height and 4 cm bread.

ブリュッセル首都圏とSTIBはギャップを高さ5センチ以下、幅4センチ以下まで縮小を図るための試験を実施

- Accessibility is not possible with oldest tramway cars.
最も古いタイプのトラム車輛に於いてはアクセシビリティの確保は不可能
- But new tramways and metro train are equipped with electrical ramp making it possible, in the future, an autonomic access for person in wheelchair
- 将来的には車椅子の自動アクセスを可能とする為、全ての新車輛に電動式自動傾斜路を完備



Accessibility of the Brussels Metro

Accessibility for wheelchair – Accompanying Service

車椅子のアクセシビリティー – アシスタント・サービス

- **Due to the gap between the platform and then train (or tramway), the metro is up to now not really accessible for a person in a wheelchair.**
地下鉄車両(又はトラム車輦)とプラットフォーム間にギャップがある為、現在は車椅子での地下鉄へのアクセスは困難というのが実情
- **STIB organize a free of charge accompanying service.**
現状を考慮しSTIBでは無料の付き添いサービスを提供
- **The client in wheelchair needs to make a reservation between 1 hour and 1 day before the travel.**
乗客は地下鉄利用の24時間から1時間前までにアシスタント・サービスを予約
- **The accompanying staff member will take him in charge on the platform.**
担当のスタッフが乗客をプラットフォームで出迎える
- **He uses a manual access ramp to get into the train and to get out at the destination station. He does accompany the client during all the journey.**
担当スタッフが手動で傾斜路を設置し、乗降を可能にする。担当スタッフは乗車駅から降車駅までの全行程を乗客に付き添う。



Accessibility of the Brussels Metro



Accessibility for wheelchair – Accompanying Service (2)

- **35 ramps putted on the network, 70 are ordered** ネットワーク全体の保有傾斜路35、70が現在発注済み
- **2053 clients where accompanied in the Metro in 2008** 2008年には地下鉄路線に於いて2053名の乗客がこのサービスを利用
- **A recent survey shows that the satisfaction level is high** 最近のアンケートによると満足度は高い
- **Points of attention : 留意すべき注意点**
 - **no more staff enough after 21.30 in the evening**
21.30後に十分な数のスタッフがいない
 - **lack of information if, for instance, an elevator is out of order**
情報が不足: 例エレベーターが故障している場合



Some key success factors for a good accessibility in public transport

公共交通機関において質の良いアクセシビリティを提供する為の成功の鍵となる要因



- Dialogue with representative associations is essential !

代表者組織との意思の疎通、ダイアログは必要不可欠！

- Accessibility can be cheaper... if integrated in the original design:

- アクセシビリティ確保が最初の設計の際に一体化されていれば、低コストである

- Promote the Universal Design

- 共通な設計

- All actors need to be "accessibility minded" (Infrastructure department, purchase of vehicles, maintenance, daily operation, communication, ...)

- 全関係者が「アクセシビリティ志向」の精神で取組むことが不可欠(インフラ部門、車輛調達担当部、管理維持、日常業務、情報通信...)

- Don't forget to consider all disabilities, not only wheelchair and blinds...

視覚障害、車椅子に限らず、全ての身体障害に対する配慮を怠らないこと

- Don't forget to organize the maintenance of accessibility

アクセシビリティの維持管理の実施を怠らないこと

- Don't forget the human factor (quality of service)

人為的要因への配慮を怠らないこと(サービスの品質)

MIVB
STIB

Accessibility of the Brussels Public Transport Network



Thank you
for your attention !

Didier Dumont
dumontd@stib.irisnet.be
www.stib.be

MIVB
STIB

<参考資料3> STIB で配布されたスライド2 (バス停等の対策)



Agenda



1. Surface network overview
2. Accessibility to surface stops: concepts and reality
3. Lane 71 – pilote bus lane for accessibility

"Une personne handicapée dans un aménagement accessible est une personne valide; par contre, une personne valide dans un aménagement non accessible est une personne handicapée".

Louis Pierre Grosbois, Commission Européenne - Un espace public pour tous

MIVE STIB

Road Stamps

Surface network



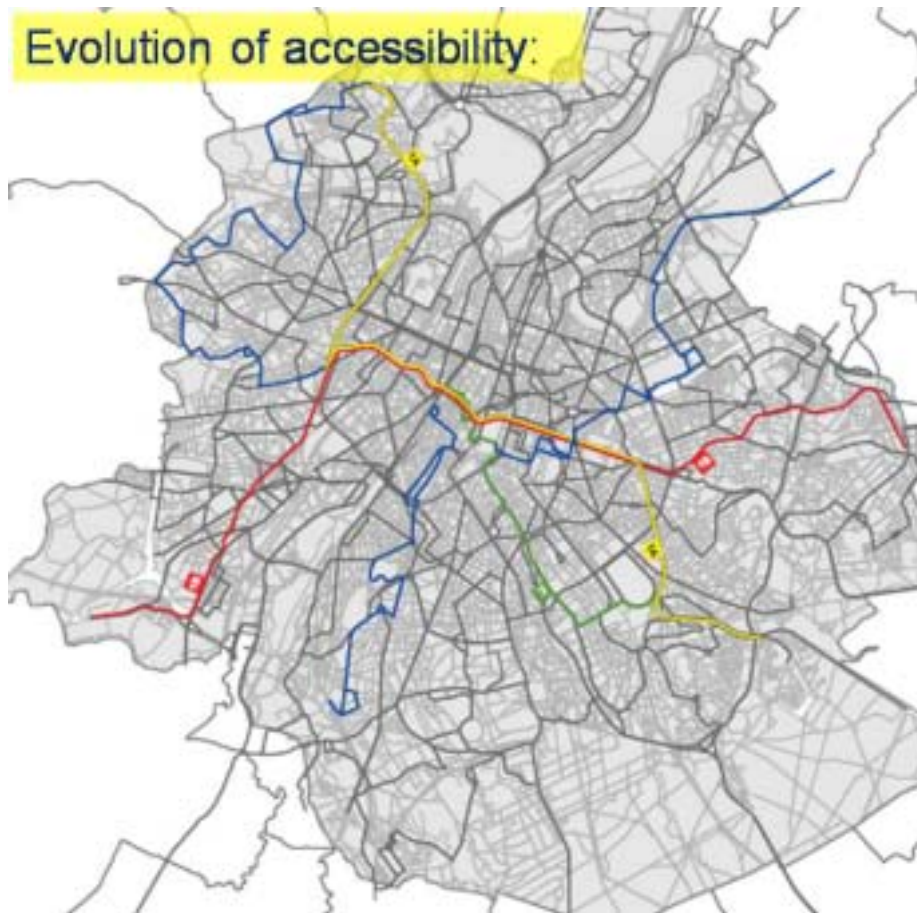
The STIB - surface lanes

- 20 Tram lanes (238 km of railtracks)
- 52 Bus lanes
- 15 Night bus lanes (only during week-end)

- Total of **2400 stops** (in various state)



Evolution of accessibility:



Metro

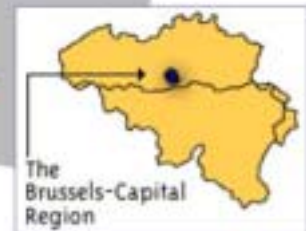
Choice of lanes in collaboration with PMR association

Progressive covering of the surface network

Base accessible : underground network and bus lane 71

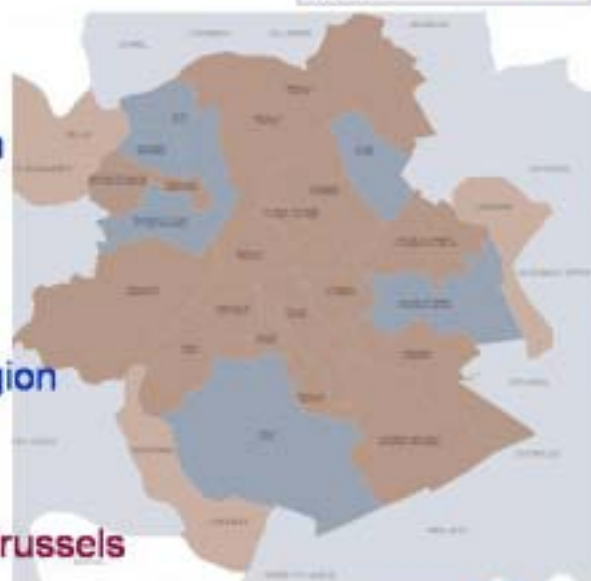
VICOM/Chrono

Administrative organisation:



Who has authority?

- 19 municipalities in the Region
~ 900 stops
- 1 Region administration
~ 1300 stops
- 10 communes outside the Region
~ 200 stops



Mobility is quiet complex in Brussels

Various shelters type



Reality of surface stops



- 90's** **first actions by STIB and Region to improve stops**
first norm plan (relative accessibility)

- 2006** **Surface stops department is created**

- 2008** **1) new norm plan (accessibility for all)**
2) categorization of the stops
3) identification of the most important stops

categories divided in 3 types:



- Limit** has to disappear
- Basic** safe and ok for valids
- Ideal** ok for all (PRM included)

Concepts : towards ideal stops



limit → basic → ideal 1 → ideal 2 & 3

- Our goal: quality and accessibility of all new stop
- Actions in various work site (federal, regional, communal) or following complains...
- Priority: top 30, as VICOM, Chrono lanes, PMR lanes

Limit stop = not acceptable



The reality ...



MIVB STIB

Basic stop = securised



Basic I =

- Always accesible for the bus/tram
- Hard ground (no grass)
- Safety line
- Barreer

Basic II = more confort

- Shelter
- Info board (not above seat)
- Garbage bin

MIVE STIB

basic bus stop: Enlargement to the sidewalk



Constrasted security
lane (white)

MIVE STIB

Basic tram stop :
with access ramp and barriere



RRU

- 5% on 10 m
- 7% on 5 m
- 8% on 2 m
- 12% on 0,5 m

MIVB
STIB

ideal



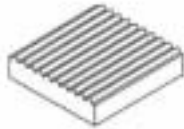
Perfect accessibility for all disables

- tactile guide for blind people
- Conform lope and edge et bordures conformes
- Free walking area (no obstacle)

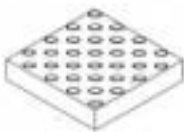
MIVB
STIB

3 types

tactiles infos



- **Direction thanks to line guide**
Only if necessary



- **Danger thanks to « watch out » lines**
Protuberances



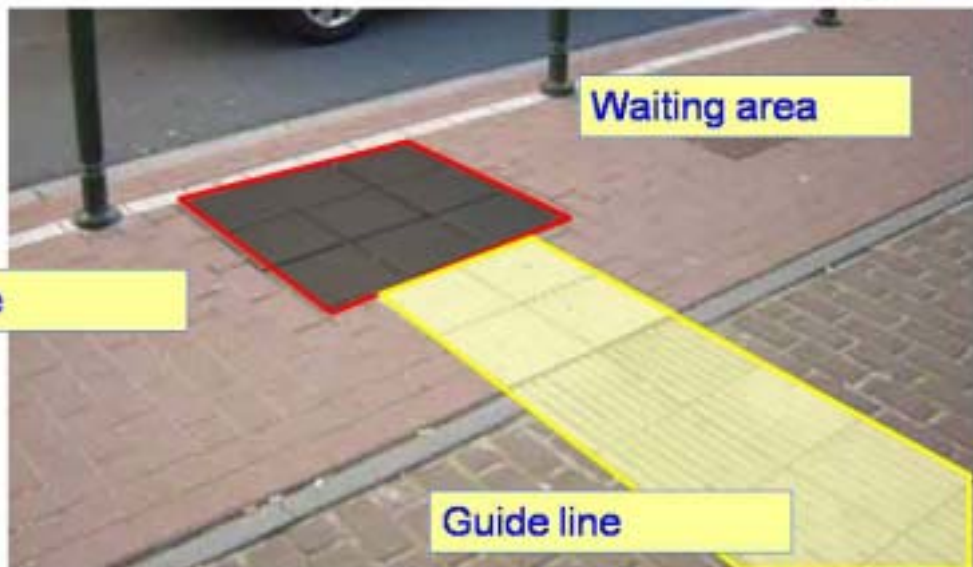
- **Other**
Flexible pavement or info board (Braille)

MIVE STIB

Guide to first door for blind people



Safety line

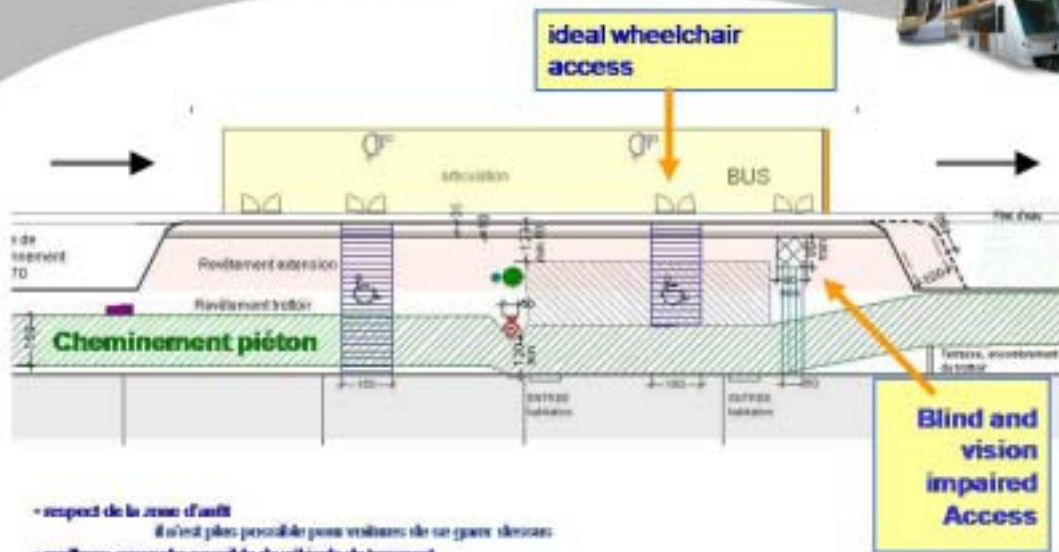


Waiting area

Guide line

MIVE STIB

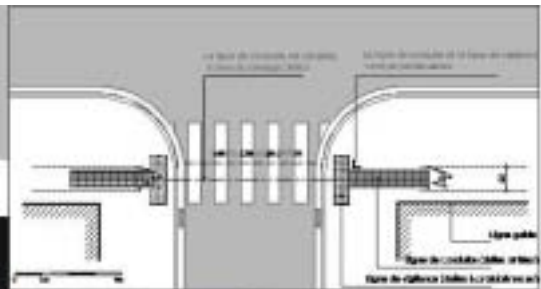
ideal bus stop:



- respect de la zone d'arrêt
 if it's not possible pour voitures de se garer dessus
- meilleur approche possible du véhicule de transport
 moins de manœuvres, meilleur confort dans le bus
- zone d'attente clairement définie et cheminement dégagé
- espace dégagé pour améliorer le confort pour tous
 trottoir, bancs, repaire - frises, poubelle, ...
- embarquement aisé pour les PNH (accès minimale)
 espace trottoir - véhicule autorisé



Cross road adaptations



Free space around shelter

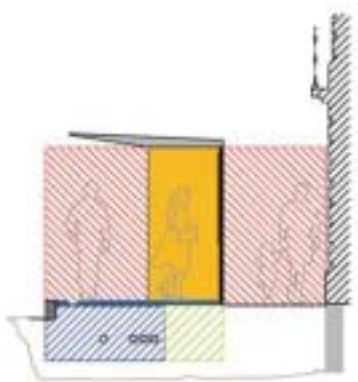


In front
Idéal: 120-150 cm
Min RRU: 90 cm

But also on the sides!
150 cm (RRU)



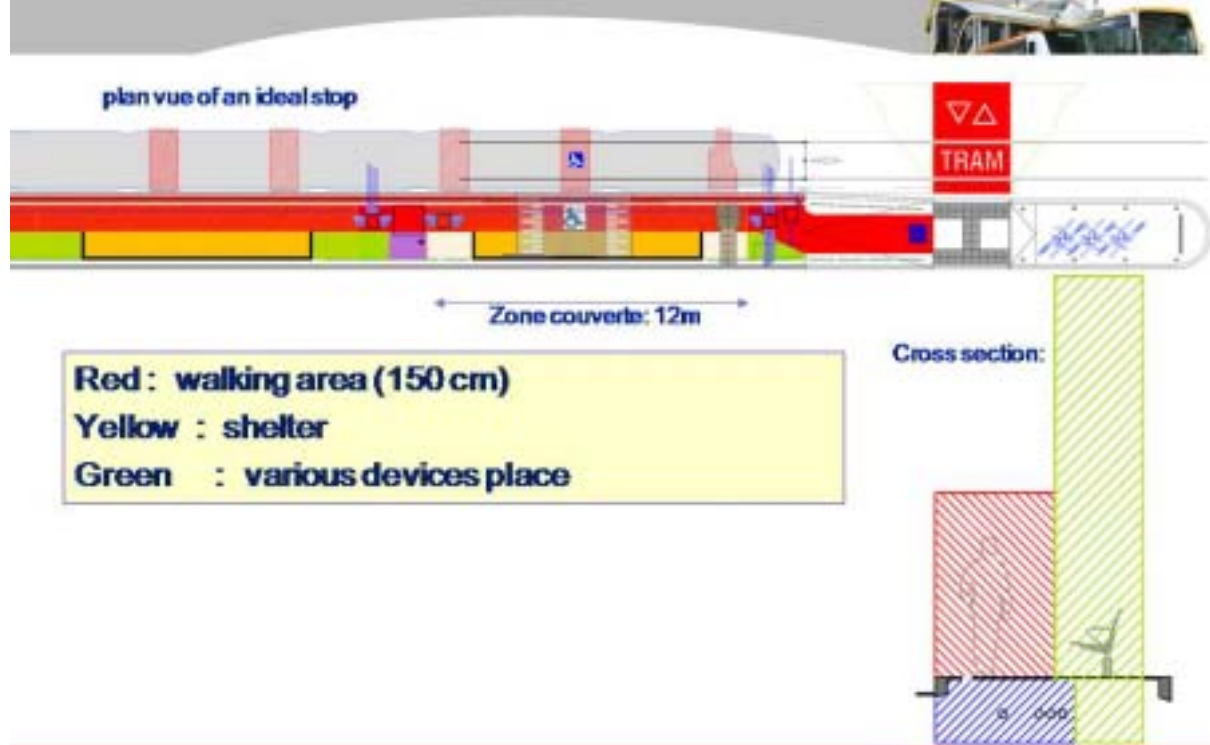
Free space around shelter



Red : free walking area
(150 cm broad)



Organisation of walking area on stop



Tree problem



Ideal for more people

- Longer shelter
- More seats
+ « sit-stands »
- Real time device
- Point of ticket sale
- Info board
- Bicycle parking

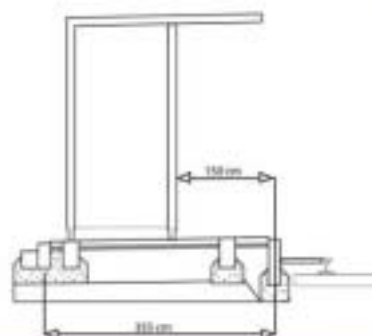


MIVB STIB

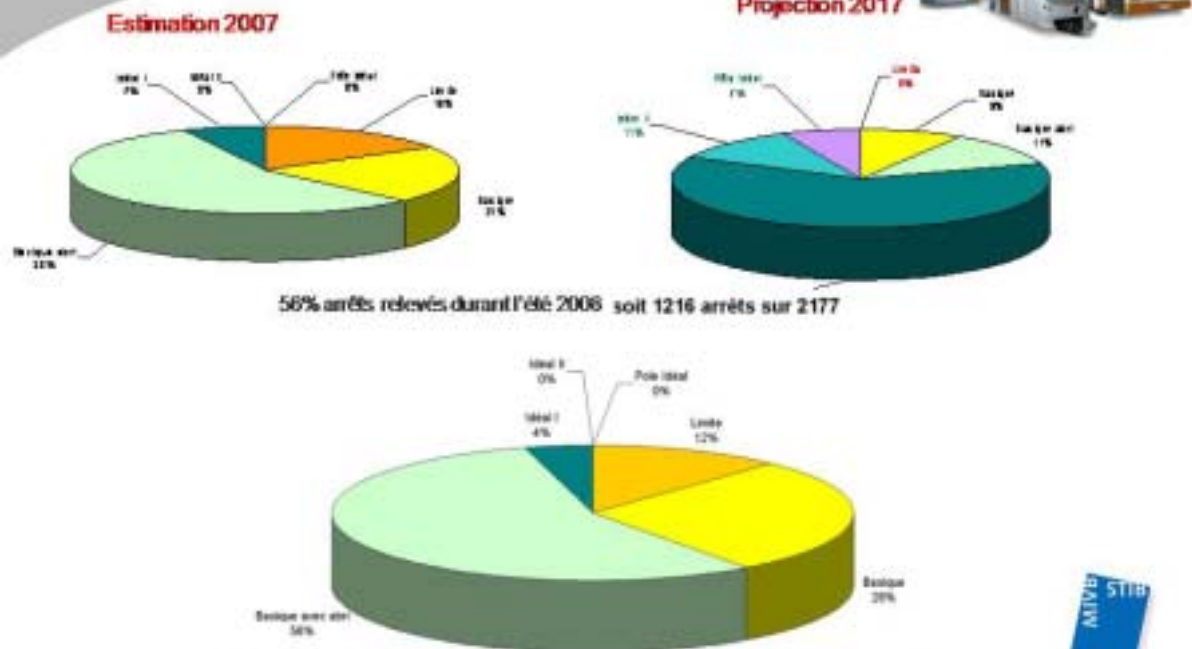
Concept d'arrêt idéal à appliquer à chacun des arrêts idéal III T4000
 → Nécessité de choix quant à l'usage de la voirie



Dimensions du quai (sans rampes d'accès) : 45 m x 3,55 m.
 Dimensions de l'abri : 41 m x 2,37 m.
 PMR : rampe locale 2^{ème} pente, guidage malvoyants.
 Totem, AVM, afficheur temps d'attente, plan réseau.
 24 places assises et appuis ischioligiers.
 Plusieurs panneaux d'informations et publicitaires.
 Parking vélo couvert.
 Tri déchets.



Reality of stops



Categorisation: base element

Handling of stops according to:

- How many people/day
100, 500, 1000, 2000 persons
- Type of lane
- Exchange or local pole of interest
- Number of lanes

Many criteria!



Location and design of the stop influence accessibility



MIVE STIB

The gap problem



MIVE STIB

fusible device under door



T 3000 et T 4000



Access device at 2d door



The gap problem



Survey still in progress



Bus lane 71 pilote lane



Why this lane?

Technical reasons

- Good roads
- Good busses

Network reasons

- 4 millions clients/year
- Radial link to the center
- 3 municipalities



Acces for people in wheel chair



bus lane 71 pilote for accessibility



After 2 years
90% stops fully accessible
in March 2005



Bad situations last sometimes...



MIVE STIB

Human factor: collaboration needed from drivers



MIVE STIB



Thank you a lot for your attention

Ir. Maud Sternotte
Chief of Department Surface Stops
STIB – Infrastructures
[stemoltem @ stib.irisnet.be](mailto:stemoltem@stib.irisnet.be)



< 参考資料 4 > Ann Frye 氏のスライド

Disabled Persons Transport Advisory
Committee (DPTAC)

Ann Frye



The origins of DPTAC

- The Department for Transport first set up an advisory group of disabled people on a voluntary basis in 1981;
- Its purpose was to:
 - Advise ministers and civil servants on the key issues for disabled people;
 - Bring different disability groups together to agree joint priorities and solutions.



Giving DPTAC a legal basis

- Government decided that the idea of an advisory committee of disabled people should be made permanent and given the force of law;
- The Transport Act 1985:
 - Set up the Committee;
 - Determined the composition of its membership;
 - Established its duties.



The Legal Base: Membership

- Members are appointed by the Secretary of State;
- Membership comprises a chairman and between 10 and 20 other members;
- At least half the members must be disabled people;
- The Secretary of State must consult organisations of disabled people before making appointments.

The Legal Base: Principle

"To consider any matter, relating to the needs of disabled persons in connection with public passenger transport, which is referred to them by the Secretary of State, or which they think it is appropriate to consider without such a reference".

Transport Act 1985, Section 125

Legal Base: The Duties

- The Committee **must**:
 - Consider any matter referred to it by the Secretary of State;
 - Publish an Annual Report setting out what it has done;
- The Committee **may** also:
 - Advise the Secretary of State on any other matter it thinks appropriate.

Legal Basis: Administration

- The Department for Transport:
 - Provides the Secretariat for the Committee;
 - Covers expenses of Members (travel to meetings etc);
 - Now also pays Members.

Extending the Legal Base

- Since the Transport Act 1985, DPTAC has been mentioned in many other pieces of transport law;
- This has given it a clear legal function in and influence over a wide range of transport policies and developments.

Extending the Legal Base

- DPTAC also has a number of specific legal roles including:
 - **The Railways Act 1993:** The Strategic Rail Authority must consult them on its code of practice for protecting the interests of disabled people;
 - **The Disability Discrimination Act 1995:** The Government must consult DPTAC before making regulations on vehicle accessibility;
 - **The Greater London Authority Act 1999:** The Mayor of London must consult DPTAC in preparing or revising his transport strategy.

DPTAC's Role

- DPTAC's role in relation to Government and industry is to give credible advice:
 - to represent all disabled people
 - on legislation, regulations or guidance on transport and the built environment and
 - in response to important consultation documents.

DPTAC's Principles

- **DPTAC's principles in relation to disabled people:**
 - To take account of the broad views and experiences of all disabled people
 - To encourage disabled people to travel by public transport where it is accessible, available and affordable.
 - To ensure that all disabled people are aware of developments in transport and access to buildings, which affect their mobility choices and opportunities.

DPTAC's Principles

- DPTAC's principles on advising Government and industry:
 - Accessibility is a condition of any investment;
 - Accessibility must be a mainstream activity;
 - Users should be involved in determining accessibility;
 - Accessibility is the responsibility of the provider.

What DPTAC does not do

- DPTAC has no powers to investigate complaints;
- DPTAC does not make or enforce law;
- DPTAC is not a campaigning organisation - Its role is to give Government timely and credible advice which takes account of the broad views of all disabled people.

Co-operation with other organisations

- DPTAC's main links are with:
 - Department for Transport;
 - Equality & Human Rights Commission;
 - Mobility & Access Committee for Scotland;
 - Local Authorities;
 - Vehicle Manufacturers;
 - Transport Operators.

Links with Vehicle Manufacturers



- DPTAC members frequently visit vehicle manufacturers to:
 - Advise on new design concepts;
 - Try out new vehicles at prototype stage;
 - Advise on resolving problems and conflicts (e.g. train toilets);

Links with Transport Operators

- DPTAC Members work with transport providers (all modes) to advise on reconciling policy conflicts;
- For example between wheelchair users and parents with small children.



What has DPTAC done?

Achievements: General

- DPTAC's key achievements have been:
 - To give Government credibility with disabled people;
 - To help Government formulate policy that meets the needs of disabled people;
 - To provide Government and industry with consistent expert advice;
 - To provide a resource to industry to help with vehicle design.

Ann Frye
Limited

18

Bus Specification

- The DPTAC Bus Specification:
 - Before Government passed laws in 1995 requiring buses to be accessible, DPTAC had developed a specification for bus accessibility;
 - This included features for people with low vision, walking difficulty etc;
 - Even though it had no legal force it was widely adopted on a voluntary basis both by local authorities and the bus industry;
 - When Government drew up technical Regulations for bus access they took the DPTAC guidance as a starting point.



Ann Frye
Limited

19

Small Bus Specification

- Small Bus Specification (9 – 22 passengers):
 - Government has passed laws requiring big buses to be accessible;
 - Technical and economic challenges remain for small buses which are still outside the law;
 - DPTAC has drawn up a small bus specification for accessibility;
 - Local authorities and bus manufacturers are adopting the advice.



Ann Frye
Limited

20

Research

- DPTAC commissioned research into disabled people's use of public transport which showed that:
 - Transport is the major concern for many disabled people;
 - Disabled people travel a third less often than non-disabled people;
 - Even where transport is fully accessible, disabled people often lack the information or the confidence to use it;
- This research has been widely used by Government and others to promote accessibility.

Ann Frye
Limited

21

Aviation

- Aviation:
 - Aircraft on board toilet specification;
 - Air travel: Guidance for disabled people



Ann Frye
Limited

22

Training and Teaching

- Disability Equality and Awareness Training Framework for Transport Staff which aims to:
 - help transport providers identify the requirements of disabled passengers, and
 - Identify and deliver the training staff require to assist them properly; and
- Material to help primary and secondary school children understand inclusive design.

Ann Frye
Limited

23

The Future

Is DPTAC a good idea?

- DPTAC has contributed significantly towards both policy and technical developments in transport accessibility;
- Without it Government would have lacked expertise and the trust of disabled people;
- DPTAC is able to be independent of politics and so is able to influence across the political spectrum.

Future Risks

- DPTAC's strength is in the expertise of its members;
- Its greatest risk is that expertise is lost as new members replace old;
- There is a risk that with legislation in place on transport accessibility, Government will think that the job is done;;
- The Department for Transport has closed down its specialist unit on disability issues: DPTAC now has an even more important role as the champion of accessibility.

Key Factors for Success

- Above all DPTAC must continue to challenge and hold Government to account;
- It must be respected by disabled people and able to reflect the issues that are most important to them;
- It must also be respected by industry and trusted to give sound advice.

Disabled Persons Transport Advisory Committee (DPTAC)

Ann Frye





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.

諸外国のバリアフリーに関する情報収集と会議への参加 海外調査報告書（2009年度）

平成 22 年 3 月発行（March 2010）

発行者 交通エコロジー・モビリティ財団 会長 井山嗣夫
（EcoMo Foundation, Tokyo, JAPAN）

〒102-0076

東京都千代田区五番町 10 番地 五番町 KU ビル 3 階

電話 03-3221-6672（代表） FAX 03-3221-6674

ホームページ <http://ecommo.or.jp/>
