

誰でもわかる 交通の バリアフリー

(財)運輸政策研究機構 調査役

和平好弘



誰でもわかる 交通のバリアフリー

(財)運輸政策研究機構 調査役

和 平 好 弘

成 山 堂 書 店

だれ 誰でもわかる交通のバリアフリー

定価はカバーに表示してあります。

平成14年3月28日 初版発行

©2002

著者 和 平 好 弘
発行者 株式会社成山堂書店
代表者 小 川 實
印刷者 亜細亜印刷株式会社

発行所 株式会社成山堂書店

東京都新宿区南元町4番51
(郵便番号160-0012) 成山堂ビル

TEL 03 (3357) 5861

FAX 03 (3357) 5867

振替口座 00170-4-78174

<http://www.seizando.co.jp>

E-mail:publisher @ seizando.co.jp

Printed in Japan

ISBN4-425-92491-6

はじめに

人々が社会生活を営む上で、交通の重要性・利便性は、誰もが認めることです。しかし、便利な交通を充分に利用できない人々がいます。身体障害者や高齢者、妊産婦や外国人など、いわゆる移動制約者の人々です。移動制約者は、何らかの要因により移動が制約されている人々です。代表的な移動制約者である身体障害者や高齢者は、ともに身体的問題により移動可能性（モビリティ）が制約（ハンディキャップ）されていますが、必要な対策も共通であることが多くあります。したがって、それらの人々のモビリティ・ハンディキャップの解消のためには、一体的に対応を考える必要があります。

欧米諸国においては、身体障害者も健常者と生活や行動を共にすることが普通の社会の姿であるというノーマライゼーションの理念に基づき、移動制約者に対応した（バリアフリー化した）公共交通機関の施設整備が進展しています。さらに、公共交通を補完する交通手段として、身体障害者・高齢者専用のスペシャル・トランスポート・サービス（STS）が普及しています。

わが国では、20世紀最後の年である2000年5月に「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」通称「交通バリアフリー法」が制定され、公共交通のバリアフリー化が義務付けられました。この法律により、公共交通のバリアフリー化は促進されることでしょう。

しかし、同法には駅・ターミナル施設や鉄道・バス車両の具体的、かつ詳細なバリアフリー化の方法、望ましい寸法や形態までは図示されていません。また、タクシーやSTSといった地域の個別輸送交通は対象になっていません。

そこで本書は、身体障害者や高齢者などの移動制約者に対応した交通の施設整備を、法律に基づく「移動円滑化基準」を必要最小限の基準として、欧米先進国の事例、国内の先進事例も含め、バリアフリー化という視点で総合的に施設整備のあり方を示し、その工夫事例をまとめたものです。

本書の具体的な内容は、次のとおりです。

第1章では、この分野の勉強をする上で最も基本となるキーワードを25項目選択し、概説しました。

第2章では、わが国における交通のバリアフリー化の必要性和その背景、「移動制約者」の定義、「障害」の定義、身体的ハンディキャップの特長と対応策、身体障害者人口の国際比較、交通の種類、諸外国とわが国の移動制約者に

対する基本政策等，基本事項をまとめました。

第3章では，「交通バリアフリー法」の内容と「移動円滑化基準」の内容をわかりやすく解説しました。

第4章では，バスのバリアフリー対策と工夫について，バス車両とバス停留所施設，バスの運行システム，職員の接遇，国内の最新事例，海外の事例を含め解説しました。

第5章では，タクシーのバリアフリー対策と工夫

第6章では，鉄道のバリアフリー対策と工夫

第7章では，航空機，旅客船・フェリーのバリアフリー対策と工夫

第8章では，S T Sについて，詳述しました。

本書の特徴は，①各種の交通を総合的にまとめたこと ②写真やイラスト，図を多用しビジュアルにまとめたこと ③可能な限り，外国の事例と国内の事例を比較してまとめたこと ④各章ごとに完結した構成にまとめたことです。

したがって，全体では大部な総頁数になりましたが，短編の8つの内容が1冊にまとまった本と考えていただいて結構です。ですから，必ずしも第1章から読まなくともかまいません。交通機関別に必要と思われる章だけ読まれてもかまいません。

ただし，筆者としては，できるだけ全体を通して読んでいただき，すべての交通のバリアフリー化について，考え，意見し，行動する人が1人でも増えることを期待しています。

最後に，本書をまとめるにあたり，調査研究に対する根幹部分のアドバイスと外国への調査に快く送り出していただいた運輸政策研究所の中村英夫所長，国や研究機関のさまざまな委員会などで有益なアドバイスをいただいた東京都立大学の秋山教授，東京大学の鎌田助教授，図表の作成や多数の写真・イラストのキャプション記入など地味ではあるが重要な作業を手伝ってくれた調査室の大沼さん，川上さん，それに本書の企画の段階から足かけ2年半にわたり，筆の進まぬ筆者に叱咤激励を続けられた成山堂の原田氏に，改めてお礼申し上げます。

平成14年2月

わ ひ ら
和 平 好 弘

目 次

はじめに

第1章 基本用語25の解説	1
第2章 移動制約者と各国のバリアフリー対策	9
1 バリアフリー化への背景	9
1) ノーマライゼーションの理念の普及	9
2) 施設福祉から在宅福祉・地域福祉への変化	9
3) 高齢化社会から高齢社会へ	10
2 移動制約者とは	12
1) 移動制約者の定義	12
2) 「障害」の定義	12
3) 移動制約者の身体的ハンディキャップと対策	13
4) 身体障害者数の国際比較	17
3 交通の種類とバリアフリー対策の対象	22
1) 交通の種類	22
2) バリアフリー対策の対象	23
3) 諸外国との比較：基本理念と基本政策	24
第3章 交通バリアフリー法の概説	27
1 法律制定以前の交通バリアフリー化への対応	27
2 「交通バリアフリー法」の目的と対象	28
1) 「交通バリアフリー法」の目的	28
2) 「交通バリアフリー法」の対象者、対象施設および法のしくみ	28
3 公共交通事業者の役割	29
4 市町村の役割	31
5 国によるバリアフリー化の目標	32
6 移動円滑化基準の概要	33
1) 旅客施設	34

2) 車両等	35
3) 道 路	36
第4章 バスのバリアフリー対策と工夫	39
1 バスの種類と対策の視点.....	39
1) バスの種類	39
2) バスのバリアフリー対策の視点	40
2 車両構造の工夫（路線バスを中心に）	41
1) 低床化の工夫	41
2) 乗降口（幅、手すり）の工夫	44
3) 降車ブザーの工夫	45
4) 座席の工夫	46
5) 優先席の工夫	47
6) 立席ポスト、つり革の工夫	48
7) 車いす用スペースの工夫	48
8) 床面の工夫	50
9) 行き先・案内表示の工夫	50
10) 車いす用リフトの工夫	51
11) スロープ（ランプ）の工夫	52
12) 車いす固定装置・金具の工夫	52
13) トイレの工夫	52
3 バリアフリーからユニバーサル・デザインへ.....	53
1) リフト付き路線バスからノンステップバスへ	53
2) 中型・小型ノンステップバス開発の遅れ	54
4 バス停とバスターミナルの対策と工夫.....	55
1) バス停・シェルターの工夫	55
2) バスターミナルの工夫	60
5 コミュニティバスの国内事例.....	60
1) 武蔵野「ムーバス」	60
2) 三鷹市の「モデル運行バス」	65
3) 北海道栗山町の「モデル運行バス」	67
4) 東急「トランセ」のミニバス	70
5) 金沢市の「ふらっとバス」	73
6) 大阪市の「赤バス」	76

6 英国, スウェーデンのバリアフリーなバスの事例	81
1) ロンドンの事例 (「ステーションリンク」他)	81
2) ストックホルムの事例 (「サービスライン」他)	89
第5章 タクシーのバリアフリー対策と工夫	94
1 タクシーの種類と対策の視点	94
1) タクシーの種類	94
2) タクシーのバリアフリー対策の視点	97
2 車両構造の工夫	98
1) セダン型の一般タクシー	98
2) バン型タクシー	100
3) ユニバーサル・デザイン・タクシー	103
4) 乗降場所の工夫	104
5) 制度や心のバリアフリー	105
3 日本の新しいタクシーの事例	106
1) 日立自動車交通の地域乗合タクシー「風ぐるま」「さくら」	106
2) 京浜ボラダの「ユニバーサル・タクシー」	111
3) メディスの「介護タクシー」	112
4) 福祉タクシーの全国ネットワークを展開する「ユニネット」	113
4 欧米のユニバーサル・デザイン・タクシーの事例	115
1) ロンドン・タクシー	115
2) バンクーバー・タクシー	117
3) サンフランシスコ・イエローキャブ社の「ランプ・タクシー」	120
4) ヨーロッパのユニバーサル・デザイン・タクシー	125
5 日本のユニバーサル・デザイン・タクシー車両	129
第6章 鉄道のバリアフリー対策と工夫	130
1 駅舎・ターミナルのバリアフリー対策と工夫	131
1) 駅舎・ターミナルへのアプローチの工夫	131
2) 乗車券購入時の工夫	132
3) 改札口の工夫	134
4) 通路の工夫	135
5) 段差解消の工夫	137
6) プラットホームのバリアフリー対策と工夫	143

7) 駅の副次的施設の工夫	145
8) 情報提供のための施設、設備の工夫	149
2 車両のバリアフリー対策と工夫	155
1) 乗降口の工夫	156
2) 乗降口のすき間、段差の工夫	156
3) 座席・優先席の工夫	159
4) 車いすスペースの工夫	160
5) つり革・立席ポスト・手すりの工夫	163
6) 車内案内表示装置・放送の工夫	164
7) 障害者対応トイレの工夫	165
3 ホームと乗降口の工夫	170
1) すき間・段差が少ない鉄道	170
2) ホーム側からのすき間・段差解消策	173
3) 車両側からのすき間・段差解消策	178
4 LRT, 新交通システムの工夫	180
1) LRTのバリアフリー対策と工夫—ストラズブールのスーパー tram	181
2) 新交通システムのバリアフリー対策と工夫 —バンクーバーのスカイトレイン	183
5 シームレスな乗継ぎ施設と工夫	185
1) 鉄道とバス（ドイツ）	185
2) LRTとバス（ストラズブール）	186
3) LRTとマイカー（ストラズブール）	186
4) 鉄道とタクシー（イェテボリ）	186
5) 鉄道と自動車（ワシントン）	186
6) 鉄道と自転車（ロンドン）	187
7) 鉄道と航空（スイス）	188
6 その他の工夫	188
1) 駅前広場、周辺公共スペースの見直し、障害者乗降スペース	188
2) 多目的車両（障害者等専用車両）の開発・接続	189
第7章 航空、旅客船・フェリーのバリアフリー対策と工夫	191
1 航空のバリアフリー対策と工夫	191
1) 空港ターミナルのバリアフリー対策と工夫	191
2) 航空機への搭乗のための機器の工夫	195

3) 機内の工夫	196
2 旅客船・フェリーのバリアフリー対策と工夫	198
1) ターミナル内の施設の工夫	198
2) 旅客船・フェリーへの乗船のための設備・機器の工夫	199
3) 旅客船・フェリーの船内施設のバリアフリー対策と工夫	205

第8章 スペシャル・トランスポート・サービス（STS）

について	211
1 STSとは	211
1) STSの定義	211
2) STSの領域と種類	212
3) STSと公共交通の違い	213
2 STSの変遷と現況	214
1) STSの変遷	214
2) STSの現況	217
3 欧米諸都市のSTSの具体事例	224
1) ヨーロッパのSTS	224
2) 北米のSTS；パラトランジット・サービス	234

第9章 今後の課題と対応（あとがきにかえて）

1 STSの導入・普及について	247
2 移動制約者対応交通の整備に関するグランドデザインが必要	248
3 自治体の交通部局の創設，強化	249
4 グランドデザインに対応した財源確保	249
5 ユニバーサル・デザインのタクシー車両の開発	250
6 ノンステップ・ミニバスの開発	250
7 教育の重要性	251
8 その他の課題	252

付録資料

1 「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）	254
2 「移動円滑化のために必要な施客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準」（移動円滑化基準）	266

第1章 基本用語25の解説

本章では、交通・運輸部門において総合的にバリアフリー問題を勉強する上で、キーワードとなる重要な用語を25選り、わかりやすく解説しました。

① アクセシブル、アクセシビリティ (Accessible, Accessibility)

アクセシビリティは、「接近可能性」「接近容易性」「利用しやすさ」等の意味に使われる用語です。鉄道やバス等の公共交通を身体障害者や高齢者等の移動制約者が利用する場合、リフトやスロープを設置したり、ノンステップで乗車できる車両である場合、「アクセシブルな車両である」というように表現します。もともとは建設用語として北欧で生まれた「バリアフリー」は、ヨーロッパでは交通用語としても使われていますが、アメリカでは「アクセシブル」の方が一般的です。

② ADA

ADAは、Americans with Disabilities Act の略称で、「障害を持つアメリカ人に関する法律」といいます。1988年の議会にブッシュ大統領の支持を得て提案され、1990年7月にレーガン大統領の署名により制定されました。公共交通のバリアフリー整備に限った法律ではなく、障害者の「雇用」、「公共施設」、「電気通信」、「人権」の各分野において、かつ、公的部門と民間部門の双方において障害者への差別を禁じており、すべての人々に平等にサービスが与えられるように定められた法律です。ただし、公共交通分野に関する規定の比重が高く、特に公営交通事業者に対しては、公共交通のバリアフリー施設整備の義務化と共に、障害者用の個別・少数輸送「パラトランジット・サービス」の提供義務を課しています。

③ アダプテーション

「適合」を意味する言葉です。アダプテーション (adaptation) は、公共交通の駅や車両の施設・機器などの機能・性能・形状を、利用者の身体条件に「適合」させることです。

④ 移動円滑化

平成12年5月に制定、11月に施行された法律「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」(以下「交通バリアフリー法」とする)において、法の中心となる目標。高齢者、身体障害者等の移

動制約者は、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して移動する際に、障害のない人よりも大きな身体負担を負っています。このため、「交通バリアフリー法」では、その負担を軽減する事により、移動制約者の移動をより容易かつ安全にすることを目指しており、これを「移動円滑化」と定義しています。

⑤ 移動円滑化基準

「交通バリアフリー法」の目指す「移動円滑化」を実現するためには公共交通サービスを提供する事業者等が、移動円滑化を達成するための基準が必要です。「交通バリアフリー法」では、「公共交通事業者等は、鉄道駅等の旅客施設を新たに建設し若しくは旅客施設について大規模な改良を行うとき、又は乗合バス車両等を新たにその事業の用に供するときは、これらを、移動円滑化のために必要な構造及び設備に関する基準（以下「移動円滑化基準」という。）に適合させる事が義務付けられている。」としています。ただし、「交通バリアフリー法」では、「移動円滑化基準」の具体的内容は示していません。

「移動円滑化基準」の内容は、平成12年11月、運輸省・建設省令第10号により「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準」として定められています。

⑥ 移動制約者

「移動制約者」は、「身体的要因等、何らかの要因のために移動することに制約がある人」と定義することができます。英語では「Mobility Handicapped People（もしくはPerson）」といいます。「何らかの要因」は、多岐にわたっており、身体障害者や高齢者のように恒常的な身体的要因もあれば大きな荷物を持った人のように物理的要因の場合もあります。また、身体的要因でも妊産婦やけが人のように一時的な場合もあります。

具体的にどのような人が「移動制約者」であるかについては、第2章の図2-3「移動制約者の種別」を参照下さい。

⑦ インテグレーション

「統合」を意味する言葉です。インテグレーション（integration）は、日本では、障害者を普通学校に入れる「統合教育」の意味に使われることが多いですが、アメリカでは、「人種の統合」の意味が強く、障害者の場合は、障害者を社会の主流（メインストリーム）に組み入れようとする政策から、同様の意味合いで、メインストリーミング（mainstreaming）といっています。なお、インテグレーションとは逆に、障害者を特殊学校や施設に入れることをセグレーション（segregation「分離・隔離、人種差別」の意味）といっています。

⑧ オストメイト

人工肛門保有者および人工膀胱保有者をオストメイトといいます。オストメイトは、ストーマという排泄口から排泄を行うため、ストーマ用装具を装着しています。ストーマは、腹壁に穴をあけて、結腸の一部を体外に引き出し、腹部に作られます。ストーマを持つことで、便は肛門から排泄されなくなり、その代わりにストーマから排泄されるようになります。しかし、ストーマには括約筋がないため、排便を自由にコントロールすることができません。そこで、排泄物を収納しておくパウチ（便の収納袋）をストーマのある腹部に装着して便や尿の処理を行っています。

したがって、オストメイトは、使用済みのパウチを処分（排泄物をトイレに捨て、小さく折りたたんでビニール袋と新聞紙等で包み捨てる、等）するのに駅や車両のトイレには、必ず汚物入れが必要です。さらに、パウチの予備がない場合など、洗って再使用することもあり、トイレに清潔な水の出るシンク（手洗い器）の設置が望まれています。

⑨ 介護タクシー

タクシー会社が高齢者や障害者等の介助を行いながら送迎・輸送を行う新しいサービス形態です。運転手はホームヘルパー（2級程度）等の資格を取得しており、利用者の自宅ベッドからタクシーへの乗降を介助するだけでなく、病院や福祉施設への送迎、買い物や食事の介助まで行う事もあります。欧米のSTSによるドア・ツー・ドアのサービスを越えたベッド・ツー・ベッドのサービスを行う資格を持った運転手を「ケアドライバー」、サービス形態を「ケアタクシー」と呼ぶこともあります。

福岡県遠賀町のタクシー会社メディスタタクシーが全国初の「介護タクシー」を平成10年8月に開始して注目され、急速に全国に広がっています。

⑩ 交通バリアフリー法

第147回国会に運輸省、建設省、国家公安委員会及び自治省が共同して法案を提出し、平成12年5月10日に成立、5月17日に公布、11月15日から施行された法律です。正式名称は、「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」ですが、長いので略して「交通バリアフリー法」と呼んでいます。

「交通バリアフリー法」は、名称が示すとおり、高齢者や身体障害者等が公共交通を利用する際に、移動が円滑にかつ安全に行われるように、鉄道駅などの旅客施設や車両の構造を移動円滑化基準に適合し、バリアフリーになるように交通事業者等に義務付けた法律です。同法では同時に、鉄道駅等の旅客施設

に加え、その周辺の移動経路を構成する道路、駅前広場等についても一体的にバリアフリー化を進めることが望ましいとしています。

そのため、市町村は一定の要件（1日当たりの平均的利用者数が5千人以上等）に該当する鉄道駅とその周辺道路、駅前広場等を重点整備地区に指定し、連続的なバリアフリー化の基本構想を策定し、交通事業者、道路管理者、公安委員会等の関係者は、同構想に基づいた実施計画を作成し、事業を実施する事となっている点が「交通バリアフリー法」の画期的なしくみといえます。

⑪ 高齢化、高齢社会

人口構成の中で高齢者人口の占める割合が相対的に高くなることを人口の「高齢化」といいます。高齢者の定義は、国連などでは以前は60歳以上としていましたが、先進国での長寿化・高齢化が進み、各国で政策的・統計的に「65歳以上」とする傾向が強まり、現在では、「65歳以上」が一般的で、日本も「65歳以上」を定義としています。ただし、発展途上国などでは「60歳以上」を高齢者とする国が多くあります。

1956年の国連会議で、当時の先進国の高齢化率をもとに、65歳以上の割合が7%以上の社会を、高齢化が進んでいる社会である「高齢化社会」と定義しました。その後、その倍の水準である14%を超えた社会を、高齢化が安定した社会ということで「高齢社会」と呼ぶようになりました。日本は、1995年（平成7年）に高齢化率が15%を超えたので「高齢社会」になっています。

⑫ コミュニティバス

「コミュニティバス」という用語は、必ずしも体系的に整備され、定義付けられているものではありません。一般的には「路線バスと乗合タクシーの中間の需要をカバーする小型バスを使用した、市町村が計画・支援し、バス不便地域等を運行する新しい乗合バスサービスの総称」といえます。

また、運輸省（現国土交通省）と財運輸政策研究機構が行った『コミュニティバスの今後の推進方策に関する調査』では、「既存のバスサービスだけでは、カバーしきれないニーズに対応する路線バスである。このため、そのサービス内容は、これまでの路線バスの考えによらず、利用者の利便性を最大限考慮し、かつ多様化する需要へ対応する新たなバスシステムである。同時に、福祉サービス、環境に与える影響の軽減を視野に入れたバスである。」と提言しています。事例としては、武蔵野市が平成7年11月から運行開始した「ムーバス」が有名です。

⑬ サービスライン

障害者・高齢者専用の交通サービスであるSTSの発展型といえます。一般

的には、障害者・高齢者専用のリフトもしくはスロープ付きの小型バスを使った、定時定路線の交通サービスの総称です。STSは、1人の障害者をドア・ツー・ドアで隣人やボランティアが移送したのが始まりですが、その後、利用者の増加に伴い運営が組織化され、事前の予約が前提のドア・ツー・ドアの交通サービスとして普及しました。さらに、利用目的、利用時間、ルートなど、同一条件の利用者の増加に伴い、車両も大型化し、超低床マイクロバスを定時定路線で運行するサービスが、スウェーデンのボロース市で1983年から開始され「サービスライン」と呼びました。同サービスは、特に高齢者のニーズに合致し、今日ではスウェーデン全国に普及しています。地域によっては、サービスルート、サービスルートバスと呼んでいます。

⑭ 障害

リハビリテーション医学の分野では、身体障害者の「障害」を表す3つの英語を使い、3段階に分けて、それぞれ定義付けをし、対応を考慮しています。

最初は、「インペアメント」(impairment)で、【機能障害】と訳し、心身の働きが異常をきたす、あるいは、器官に異常が生じ、その状態が長期間もしくは一生続くこととしています。【機能障害】を軽減するには医学による治療が必要です。

2つ目は、「ディスアビリティ」(disability)で、【能力障害】と訳し、機能障害のために生じた身体的能力の低下を意味します。【能力障害】を軽減するには、医学による治療と共に「車いす」や「補聴器」といった補装具で対応します。

3つ目は、「ハンディキャップ」(handicap)で、【社会的な不利】と訳し、機能・能力障害によりもたらされた社会的に不利な状態を示します。「ハンディキャップ」を軽減するには、医学的治療、補装具・自助具による対応の他に、生活環境・社会環境の改善による対応が必要です。つまり、行動の「障壁」であるバリア(barrier)を除去したバリアフリー(barrier-free)な生活環境と社会環境を整備する必要があります。

⑮ スペシャル・トランスポート・サービス(STS)

STSは、Special Transport Serviceの略で、障害者や高齢者のための福祉交通サービスの総称です。欧米諸国で普及している障害者・高齢者専用の交通サービスで、既存の公共交通サービス(鉄道、バス等)が使えない人々のために特別に設けられた交通サービスです。運営は、市町村の自治体が直営する場合と、自治体が地場のバス・タクシー事業者へ委託する場合がほとんどで、自治体が地場のボランティア団体に委託する場合もあります。いずれの場合でも、

運営資金は自治体（税金、保険・年金、他）から拠出されています。スウェーデンでは、1960年代からドア・ツー・ドアの個別輸送サービスとして導入され、近年では、相乗り・定時定路線のサービスラインへの移行が進んでいます。障害者・高齢者専用の交通サービスであるため、車両もリフトやスロープ、ニーリング・システムを設けた、低床・ノンステップ化したバリアフリーなものを使用しています。

⑩ トラム

いわゆる路面電車のことです。近年、低床式で音が静かで軽快なバリアフリーな路面電車が欧米で導入・普及してきましたが、それらは一般的にLRT「ライト・レール・トランジット」（Light Rail Transit）と呼ばれています。「トラム」と呼ぶ場合は、一般的に旧式の床高で音が大きく重たい路面電車を指しています。

⑪ ニーリング・システム

障害者・高齢者等のバスや路面電車の高いステップが利用困難な人々の乗降を補助する装置です。バスや路面電車の前方車輪のエアサスペンションのエアまたは油圧式サスペンションのオイルを抜くことにより、車高を下げる装置の事です。横から見ると、あたかも車両が利用者に対し「ひざまずく」ように見えることからニーリング（kneering）システムと呼ばれています。

⑫ ノーマライゼーション

1959年デンマークの「知恵遅れの子を持つ親の会」の運動の中から提唱されてきた考えを表現したものです。その後、欧米諸国に広まり、日本でも1970年代から注目され、今日では広く浸透してきた理念です。意味するところは、障害者も健常者も等しく、人間として普通の生活を送るため、共に暮らし、共に生き、共に活動してゆく社会こそノーマルである、という考え方です。

⑬ パラトランジット・サービス（PTS）

アメリカ運輸省によって使われた用語で、マイカーとバスや路面電車、鉄道などの定時定路線を運行する公共交通との中間に位置する交通サービスの総称です。パラトランジット・サービス（Para-Transit Service）の直訳は、準交通サービスです。バスや鉄道は大量交通機関としてマス・トランジット（mass-Transit）とも呼ばれており、パラトランジットは、マストランジットほどの輸送力・公共性はないが、マイカーのように完全な私的・個別輸送でもないとして両者の中間に位置付けられた輸送サービスです。

近年は、欧州諸国のSTSと同様に、障害者・高齢者専用の交通サービスとして、リフトやスロープを設置したアクセシブルな小型バスやバンタイプの車

両を使った交通サービスの総称として使われています。また、1990年に制定されたADAでは、市交通局等の公営交通機関にはパラトランジットの提供を義務付けています。

②0 バリアフリー・デザイン

障壁（バリア）のない設計のことです。具体的には、階段に手すりを整備したり、階段の代わりにエレベーターやスロープを設置し、障害者や高齢者等の移動制約者が利用できるように設計・整備する事です。また、バリアには、こうした設備などの「物理的バリア」の他に法律や社会のしくみ等の「制度的バリア」、差別や偏見等による「心のバリア」が存在します。いずれのバリアも除去しないと真のバリアフリー社会とはいえません。

②1 メインストリーム

「主流」という意味です。アメリカでは、鉄道・バス等の公共交通機関を（交通の）「メインストリーム」（mainstream）ということがあります。また、障害者を一般の人々と「統合」（インテグレーション）していくことを、「メインストリーミング」（mainstreaming）といっています。

②2 モビリティ

「移動能力」「移動性」の意味です。交通の分野では、「徒歩・歩く」ことから「種々の交通機関利用」による「移動」のすべてがモビリティ（mobility）に含まれます。そうした「移動」に何らかの制約がある人々を「移動制約者」（Mobility Handicaped People もしくは Mobility Handicaped Person）と呼びます。

②3 リフト付バス

車いすのまま乗降できるリフト（昇降装置）を装備した路線バス。アメリカでは、1990年に制定されたADAにより、路線バスについてもバリアフリーデザインが義務付けられ、すべての路線バスにリフトが設置されることになっています。これは、当時アメリカのバス車両メーカーは、ローフロアバス（ノンステップバス）を開発していなかったため、バリアフリーデザインは、1986年5月の国際ワークショップ以降、普及の進んでいたリフト付バスが運輸省により採用され、補助金が拠出されたためです。日本では、平成3年に大阪市が最初に路線バスとして導入し、続いて京都市、横浜市等が導入しました。

②4 ユニバーサル・デザイン

アメリカのロン・メイス教授（ノースカロライナ州立大学）を中心とする建築家や工業デザイナーが、ノーマライゼーションの理念に基づいて提唱した誰にでもやさしいデザインの考え方です。リフト付きバスは、車いす使用者のバ