

JICA事業における障害主流化の推進 分野別ガイダンスノート

運輸交通

目次

1. 障害者と運輸交通に関する基本的理解	1
2. 運輸交通分野における障害主流化の重要性	3
3. 障害の視点から見る運輸交通分野の問題	6
4. 事業における障害主流化の実践	7
巻末資料 1: 運輸交通分野において障害者のアクセスや参画を阻む障壁	14
巻末資料 2: 障害主流化の取組事例(運輸交通)	15
参考文献	17

基本を理解したい方は [1・2・3](#) を、
障害主流化に関する具体的なステップを知りたい方は [4](#) をご参照ください。

《ガイドンスノートが対象とする主な取組領域》

本ガイドンスノートでは、運輸交通および都市・地域開発分野の JICA グローバル・アジェンダ（課題別事業戦略）に基づき、以下の 4 分野を主な取組領域とします。

1. グローバルネットワークの構築：空港の拡張/整備、交差点の改良（フライオーバー等）
2. 道路交通安全：交差点の改良（平面交差）、交通管制システムの導入
3. 都市公共交通推進：軌道系交通機関（都市鉄道）および BRT（Bus Rapid Transit）の整備、都市鉄道・BRT・バス等の公共交通機関の運営組織の人材育成、公共交通機関の利用促進のためのモビリティマネジメント
4. 都市マネジメント・まちづくり：（公共交通を中心とした）都市開発/都市交通マスタープランの策定

1. 障害者と運輸交通に関する基本的理解

運輸交通分野における障害主流化を推進する上で欠かせない、基本的な考え方について解説します。

(1) 障害の社会モデルの適用

- 障害は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会や環境のあり方・仕組みといった社会的障壁を取り除くことは社会の責務であるとする考え方を「障害の社会モデル」と言います¹ [1]。
- 公共交通事業者はすべての利用者に対して公平にサービス提供できるよう、社会的障壁をなくす努力が必要です。そのためには物理的インフラ等のハード面の整備だけでなく、接遇等のソフト面も総合的に機能させて、より公平なサービス提供を目指すことが重要です。
- また、障害を理由として乗車を拒否したり（利用拒否）、特定の時間帯しか乗車できないよう制限したり（制限）、障害者ではない者には課さない条件を課したり（条件の賦課）することは「不当な差別的取扱い」であり、禁じられるべきであるとされています²。

(2) 環境の整備と合理的配慮

- 「環境の整備」とは、「企業や店舗などの事業者や行政機関等に対して、個別の場面において、個々の障害者に対する合理的配慮が的確に行えるよう、不特定多数の障害者を主な対象として行う事前の改善措置」のこと、すなわち、ユニバーサルデザインを取り入れることです [2]。
- 「合理的な配慮」とは、「障害者から社会の中にある障壁を取り除くために何らかの対応を必要としている」との意思が伝えられたときに負担が重すぎない範囲で対応することが求められるもの」を指します [2]。

¹ 「障害の社会モデル」では、車いす利用者が、車両や施設のユニバーサルデザインが未整備の公共交通機関を利用できないのは、障害当事者に機能障害があるからではなく、スロープやエレベーター等が整備されていないという社会的障壁によるものである、と考える。

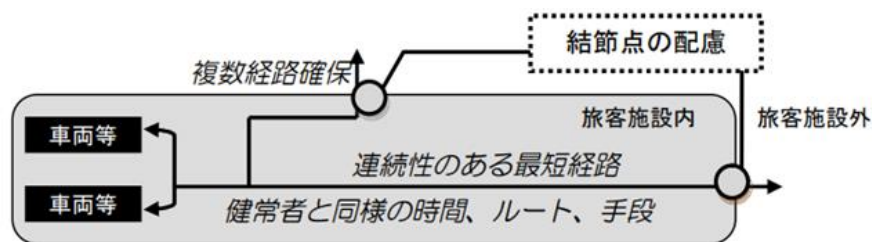
² 日本国内では障害者差別解消法によって、不当な差別的取扱いは法的に禁止されている。また、国土交通省は同省が所管する事業の事業者が差別の解消に向けた具体的取組を適切に行うにあたり、そうした取組の一般的な考え方を記載したものとして同法の規定にもとづき、「国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針 [17]」を公表するとともに、相談窓口の設置を義務化している。

- 合理的配慮を必要とする障害者が多数見込まれる場合や障害者との関係性が長期にわたる場合は、その都度、合理的配慮を提供するよりも環境の整備を行うことが効果的であるとされています。このため、公共交通機関の整備においては、まずは環境の整備に取り組むことが不可欠です³。

(3) 自立的な移動環境の構築

- 公共交通機関における「環境の整備」においては、障害者が可能な限り単独で、障害のない人と同様の時間・ルート・手段によって移動できるようにすることが求められます。
- 旅客施設および車両等において、連続性のある移動動線を可能な限り最短経路で確保（移動円滑化）するとともに、その他の交通機関との結節点の移動動線の最適化を図ることで、自立的な移動環境を構築することが重要です [1]。

《図：移動円滑化の基本イメージ》



出所: [1]

³ ただし、障害者から合理的配慮の申出があった際には、障害者と事業者が建設的対話を重ね、解決策を検討していくことも必要である。

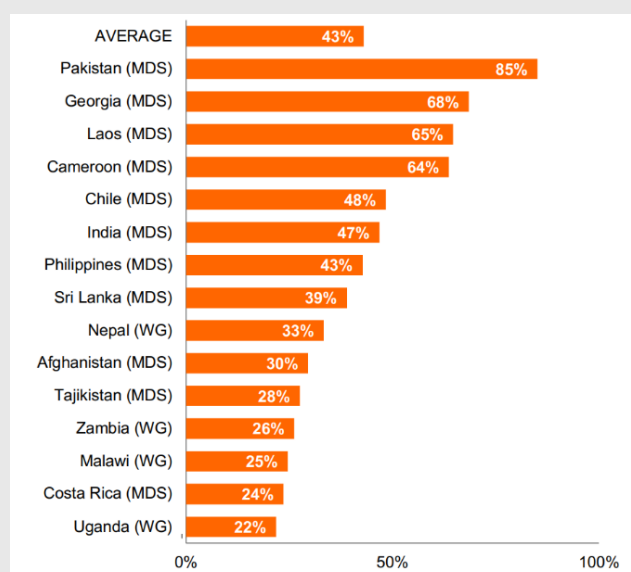
2. 運輸交通分野における障害主流化の重要性

(1) 交通アクセシビリティの確保の重要性

- 障害者の権利に関する条約（障害者権利条約）は、障害者が尊厳ある生活を営むために必要な道路や輸送機関、関連する施設・サービスへの平等なアクセスの確保を、締結国に対して求めています [3]。
- しかしながら現状では、障害者は移動に関する問題に多く直面し、障害のない者と比較すると移動頻度が少ないとされています [4]。
- 障害者の交通アクセシビリティの欠如は、障害者に対して経済的・社会的な損失をもたらします⁴。アクセシビリティの制約による経済的・社会的な機会からの排除は、開発途上国において障害者が貧困状態から抜け出すことを妨げる要因となっています [5]。
- 開発途上国における障害者の貧困状態の改善に向けては、雇用、教育、医療、趣味や余暇活動といった機会へのアクセシビリティを保障することが重要であり、そのためには、交通インフラに対する障害者の交通アクセシビリティの確保が不可欠です。

《開発途上国における障害者の交通アクセシビリティの不足》

世界保健機関（WHO）等のデータによれば、開発途上国 15 か国において、交通アクセシビリティが不足していると考える障害者の割合は平均 43%に上る。特に、パキスタン（85%）やジョージア（68%）、ラオス（65%）、カメルーン（64%）といった国において高い割合となっている。



出所：[6]

図：交通アクセシビリティが不足していると考える障害者の割合（2021 年/データの最新年）

⁴ 経済的な損失としては、通勤が難しいために雇用機会が制限され、結果として障害者の労働所得が上がらないケースがあり、マクロ経済への影響という観点では、一部の先行研究によると、低所得国においては障害による年間 GDP 損失は約 1,400～1,900 億ドルに上ると推定されている [18]。一方、社会的な損失としては、通学が難しいために障害のある子どもの教育の機会が限定されることや、病院への移動が難しいために適切な医療を受ける機会が限られてしまうこと等が挙げられる。加えて、知人や地域コミュニティとの交流機会の減少といった損失もある。

(2) 持続可能な開発目標(SDGs)達成への貢献

- 運輸交通分野における障害主流化は、SDGs の貧困撲滅(ゴール 1)、飢餓・栄養(ゴール 2)、健康(ゴール 3)、教育(ゴール 4)、経済成長・雇用(ゴール 8)、インフラ・産業(ゴール 9)、格差是正(ゴール 10)、都市(ゴール 11)の達成に重要な役割を果たします。
- 特にゴール 11(都市)のターゲット 11.2 と指標 11.2.1 では、障害者を含むすべての人々が公共交通機関に容易にアクセスできることの重要性が明記されています。

ターゲット11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

指標11.2.1 公共交通機関へ容易にアクセスできる人口の割合
(性別、年齢、障害者別)

(3) 障害者権利条約の履行 [3]

- 障害者権利条約は、障害者が尊厳ある生活を営むために必要な道路や輸送機関、関連する施設・サービスへの平等なアクセスを、締約国の義務として明記しています。
- 特に第 9 条「施設およびサービス等の利用の容易さ」においては、運輸交通に関する規定として、以下の事項を締結国に求めています。

- 障害者が自立して生活し、および生活のあらゆる側面に完全に参加することを可能にすることを目的として、都市と農村の双方において、道路、輸送機関その他の屋内および屋外の施設(学校、住居、医療施設および職場を含む。)等を利用する機会を有することを確保するための適当な措置をとること
- 利用の容易さに関する最低基準および指針を作成し、および公表し、並びに当該最低基準および指針の実施を監視すること
- 公衆に開放され、または提供される施設およびサービスを提供する民間の団体が、当該施設およびサービスの障害者にとっての利用の容易さについてあらゆる側面を考慮することを確保すること
- 施設およびサービス等の利用の容易さに関して障害者が直面する問題についての研修を関係者に提供すること

(4) JICA グローバル・アジェンダ達成への貢献 [7]

- 運輸交通分野における JICA グローバル・アジェンダは、モーダルシフト施策等の推進を通じて運輸交通分野における低・脱炭素化を進めつつ、国内およびグローバルにひろがる運輸インフラの整備や持続可能な維持管理、安全の確保に取り組むことにより、(障害者を含む)すべての人が安全で自由に移動できるようになり、必要なモノがあまねく世界にいきわたる社会を目指すことを重要な目標としています。
- 人やモノの移動を支える運輸交通は、障害者を含む社会的に脆弱な立場に置かれている人々の雇用機会の増大や教育および医療アクセスの向上に寄与し、ひいては経済成長や貧困削減にも貢献する経済的・社会的に不可欠な社会基盤です。そのため、上記の目標の達成には、運輸交通分野における障害主流化の推進が極めて重要です。

(5) 質の高いインフラ投資に関する G20 原則 [8]

- 「質の高いインフラ」とは、自然災害などに対する「強靱性」、誰ひとり取り残されない「包摂性」、社会や環境への影響にも配慮した「持続可能性」を有するインフラを指します。2019 年 6 月の大阪サミットにおいて「質の高いインフラ投資に関する G20 原則」が承認されました。
- 同原則の原則 1(持続可能な成長と開発へのインパクトの最大化)および原則 5(社会への配慮(利用の開放性を含む))の中で、運輸交通分野における障害者のアクセシビリティの確保や包摂が言及されています。

原則1 持続可能な成長と開発へのインパクトの最大化

原則1.2 インフラの設備やサービスは持続可能な開発を中核に据えるべきであり、また、あらゆる人々にとってアクセス可能で有益である必要がある

原則5 社会への配慮(利用の開放性を含む)

原則5.2 インフラの設計、提供、管理に際しては、あらゆる人々、特に、女性や子ども、移転を強いられるコミュニティや個人、障害者、原住民や貧困層、社会の周縁に追いやられた人々など、とりわけ脆弱な状況にある人々の人権やニーズを尊重すべき

3. 障害の視点から見る運輸交通分野の問題

(1) 交通アクセシビリティに関する法律や基準、指針の整備の不足

- 多くの開発途上国は交通アクセシビリティの確保を規定した障害者権利条約に批准しており、アクセシビリティ確保のためのユニバーサルデザインの推進が求められています。
- ユニバーサルデザインの推進にあたっては、国家レベルで交通アクセシビリティに関する法律・基準・指針の策定が有効ですが、これらが策定されていない国も多く存在します。
- 政策や計画の実行にあたっての明確な基準や専門的な知識を持った人材、資金等が不足しているために、それらの政策や計画の多くが実現できていない国・地域も存在します。

(2) 政策や計画の策定段階における障害者の参画の不足 [9]

- 政策や計画段階において、障害当事者団体との意見交換等を通じて障害者のニーズや意見を把握する機会を設けなかった場合、障害者のアクセシビリティを考慮した交通関連施設や車両の整備が実施されない、実施されたとしても障害者の実際のニーズに応えることができないといった問題が生じることがあります⁵。
- また、アクセシブルな交通を提供するためのコストは、施設や設備を新設する場合と比較して、既存の施設や設備に追加導入する方が高額な費用がかかることから、障害者のアクセシビリティはプロジェクトの計画段階から検討する必要があります⁶。

(3) 公共交通機関の職員や他の利用者の障害理解の不足 [10] [11]

- 障害者が公共交通機関の利用を検討する際には、車両や関連施設（駅、バス停等）がバリアフリーであるかに加え、公共交通機関のスタッフや他の利用者の障害者に対する態度や認識も重要な要素となっています。スタッフや他の利用者が障害者に対して否定的な態度をとった場合には、障害者は公共交通機関を利用することを避けるようになります⁷。
- 障害者の交通アクセシビリティの向上に向けては、公共交通機関や道路等の交通インフラの計画・設計・整備・運営にかかわるすべての関係者およびそれらの利用者である一般市民に対して、障害者の移動に対する理解を深めるために、研修や啓発活動を推進していくことが必要です。

⁵ 国際公共交通協会（UITP）は、英国の地方自治体の交通計画をレビューした結果として、政策や計画を策定する際に障害者との協議を通じたニーズ把握が十分に行われていない場合には、アクセシブルな交通に関する政策や計画の質が一般的に低くなっている、と指摘している [15]。

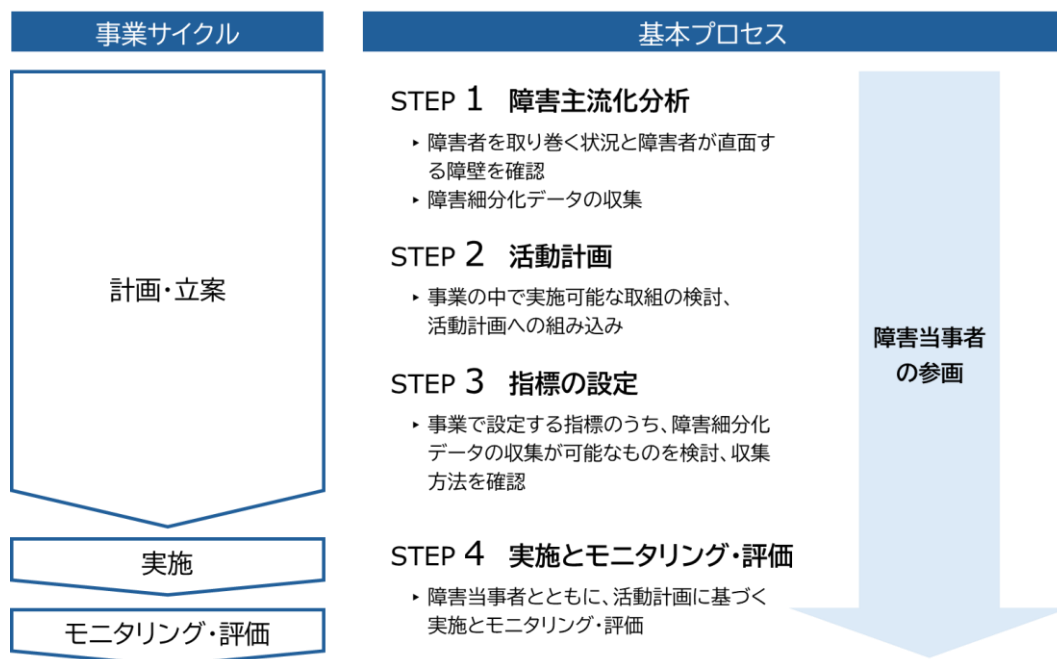
⁶ 障害者のニーズ・意見を把握する際は、物理的な障壁、情報・コミュニケーション面の障壁等、様々な障壁について把握する必要があるため、複数の障害種別の障害当事者（団体）と意見交換をすることが必要である。

⁷ 変革的都市モビリティイニシアチブ（TUMI）は、世界中の障害者が公共交通機関を利用する際に日常的に差別を経験しており、また、地域社会が障害者の移動ニーズに対してほとんど注意を払っていないことが障害者の自信に悪影響を与え、外出する意欲を妨げていると指摘している [10]。

4. 事業における障害主流化の実践

- 事業における障害主流化とは、各事業の計画、実施、モニタリング、評価のすべての段階に障害の視点を取り込み、実践することです。本ガイダンスノートでは、下図の基本プロセスで示す 4 つの STEP で障害主流化の実践方法を紹介します。
- STEP 1～3 が事業サイクルの事業形成段階、STEP 4 が実施・終了後の段階にあります。事業終了までのすべての STEP を念頭に置きつつ、特に事業形成段階において障害主流化に取り組むことが重要です。
- なかでも、相手国政府からの要請書取り付けの段階において、障害主流化の取組や障害者が排除されるリスクについて、カウンターパートや JICA 現地事務所と協議を行うことが大切です。

《図：事業における障害主流化の基本プロセス》



- 技術協力、有償資金協力、無償資金協力の事業サイクルと各 STEP の関係性は下表のとおりです。

スキーム	事業サイクル	STEP
技術協力	基礎情報収集・確認調査、詳細計画／基本計画策定調査の特記仕様書作成時	STEP 1(分析)
	R/D における Main Points Discussed(障害主流化に関する取組)、PDM、事前評価表作成時	STEP 2(活動計画)
		STEP 3(指標設定)
	本体事業特記仕様書作成、事業実施、モニタリングシート確認時	STEP 4(実施、モニタリング・評価)
有償資金 協力	基礎情報収集・確認調査、協力準備調査の特記仕様書、案件計画調書①作成時	STEP 1(分析)
	M/D、案件計画調書②③、審査調書、事前評価表作成時	STEP 2(活動計画)
		STEP 3(指標設定)
	事業監理、Project Status Report 確認時	STEP 4(実施、モニタリング・評価)
無償資金 協力	基礎情報収集・確認調査、協力準備調査の特記仕様書、案件計画調書①作成時	STEP 1(分析)
	M/D、案件計画調書②③、事前評価表作成時	STEP 2(活動計画)
		STEP 3(指標設定)
	事業監理、Project Monitoring Report 確認時	STEP 4(実施、モニタリング・評価)

STEP 1 障害主流化分析

- 事業の計画・立案時に、障害主流化分析を実施し、分野における障害者を取り巻く状況と障害者が直面する障壁を明らかにします。また、ターゲットグループに関し、障害細分化データを収集します。
- 障害主流化分析を通じて、事業の設計において障害者が排除されるリスクがないか、あるいは障害者に対して不利益や負の影響を及ぼす可能性がないかについても、十分に検討・確認してください。

JICA 国別障害関連情報には、JICA が事業を実施する 55 か国の障害に関する情報が国別にまとめられています。事業対象国のものがある場合は、まずそちらを確認されることをお勧めします。

1) 考える：事業と障害との関連性を考える

- 障害とプロジェクトとの関連性を明確にします。プロジェクトのどの部分が障害者と特に関連性が高いかを検討しましょう。

2) 尋ねる：障壁について、障害当事者(団体)に尋ねる

- 事業が対象とする運輸交通分野のサービスへの障害者のアクセスや参画を阻む障壁は何か、障害当事者(団体)に意見を尋ねてください。その際には、多様な障害種別の障害当事者や女性障害者等に、幅広く意見を尋ねるようにしましょう。
- そして、後述の STEP2～4 への参画も依頼してみましょう。
すべての段階において、障害当事者に参画してもらうことが大切です。

CHECK

障害当事者(団体)へのヒアリング方法を含め、共通ガイダンスノートでは、「4. 障害主流化の実践の具体的方法」で以下を紹介しています。ぜひご参照ください。

- ▶ 障害当事者の参画の方法
- ▶ 障害当事者の参画の形態
- ▶ 基礎的環境整備と合理的配慮
- ▶ 情報保障とアクセシブルフォーマットでの情報提供
- ▶ インクルーシブなイベント(会議、セミナー、研修等)の実施

- 以下は質問の例です。

なお、障壁(例)については巻末資料 1 に整理していますので、参考にしてください。

障壁	質問(例)
制度的障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 運輸交通に係る政策や計画の策定段階において、障害者の参加を阻む障壁にはどのようなものがあるか？
物理的障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通機関の車両や関連施設(例：駅、バス停、空港等)へのアクセスを阻む障壁には、どのようなものがあるか • 道路上での移動や交差点の横断時に、どのような障壁があるか
情報面の障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通機関の運行に関する情報にアクセスできない時は、どのような障壁があるか • 公共交通機関の利用時に、どのような障壁があるか(例：筆談を拒まれる)
態度や意識上の障壁	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通機関の利用を妨げるような、職員や他の利用者の意識・態度にはどのようなものがあるか

3) 確認する：障害細分化データ⁸を収集し、確認する

収集項目	情報源
<ul style="list-style-type: none"> • 事業対象となる運輸交通インフラの対象地域内人口に占める障害者の割合 	<ul style="list-style-type: none"> • 政府統計 • 障害者に関わる省庁の報告書等 • 障害当事者(団体)へのヒアリング

4) 調べる：分野における障害者を取り巻く状況を調べる

収集項目	情報源
<ul style="list-style-type: none"> • 運輸交通インフラに係るアクセシビリティ基準の有無 • 運輸交通に関する法律、政策、戦略、行動計画などにおける障害者や障害インクルージョンの視点に立った内容の有無 	<ul style="list-style-type: none"> • 政府文書
<ul style="list-style-type: none"> • 障害者権利委員会による総括所見(Concluding Observations)における第 9 条に関する記載事項 	<ul style="list-style-type: none"> • 障害者権利条約総括所見 <p>※障害者権利条約の検索画面(States parties reporting)で国と文書の種類を指定</p>

⁸ 性別や年齢別のデータと同様の、障害の有無や機能障害別等のデータのこと。

収集項目	情報源
<p>ステークホルダー：実施におけるリソースおよび連携先</p> <ul style="list-style-type: none"> 障害者に関わる省庁・担当部署 障害当事者団体 JICA による障害と開発分野の活動実績（技術協力、草の根技術協力、JICA 海外協力隊等） 障害と開発分野に国際協力実績のある国際援助機関や他二国間援助機関 	<ul style="list-style-type: none"> JICA 国別障害関連情報

STEP 2 活動計画 《事例は巻末資料 2 を参照》

- STEP 1 の障害主流化分析で確認した、分野における障害者を取り巻く状況と障壁を踏まえ、事業の中で実施可能な取組を検討し、活動計画に組み込みます。
- また、事業全体の計画にあたっては、事業の目的や計画が障害者のインクルージョンと参加を促進するものであり、障害者の隔離や孤立を助長するものとならないよう留意しましょう。

《障害主流化の取組(例)》

※優先度が高かつ実現可能な項目を、障害当事者(団体)を含む関係者等と協議して決定する。

障壁	取組例
制度的障壁	<ul style="list-style-type: none"> 運輸交通に係る政策や計画の策定段階における障害当事者の参画 障害者の交通アクセシビリティの確保に必要な付加的費用のための予算配分
物理的障壁	<ul style="list-style-type: none"> 既存の運輸交通インフラのアクセシビリティチェックにおける障害当事者の参画および当事者ニーズの把握 プロジェクトに関連する公共交通機関の車両や関連施設におけるユニバーサルデザインの導入 プロジェクトに関連する道路関連インフラにおけるユニバーサルデザインの導入 プロジェクト終了後における障害当事者によるアクセシビリティ監査
情報面の障壁	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の路線図や運行情報等に関する、アクセシブルフォーマットによる情報提供(点字、音声読み上げ、字幕や手話通訳付き動画、イラストを用いた分かりやすい表現など)
態度や意識上の障壁	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の職員に対する障害と人権に関する研修の実施(障害者の権利、インクルージョンの原則、無差別でアクセシブルなサービス提供の方法など) 業務マニュアルへの障害者のアクセシビリティ確保や合理的配慮に関する内容の追加

STEP 3 指標の設定

- 事業で設定する指標（プロジェクト目標および成果の指標）のうち、障害細分化データの収集が可能なものを検討し、収集方法を確認します。
- また、STEP 2 で計画した取組によって期待される成果（変化）を測る指標を検討し、既存の指標に統合、または追加します。以下は障害の視点を組み込んだ指標例です。

指標例
<ul style="list-style-type: none"> - 政策文書（制度、戦略、ガイドライン等）の策定過程における障害当事者へのコンサルテーションの有無、実施した場合のコンサルテーションの概要 - 国際的に認識されたアクセシビリティ基準に合致した公的文書（法律、基準、指針等）の有無 - 計画策定段階から障害当事者の参加を要求するプロジェクトの数 - 計画策定段階における障害当事者（団体）へのコンサルテーションの有無、実施した場合のコンサルテーションの概要 - 公共交通機関を利用する障害者を対象とした公共交通事業者向け接遇ガイドラインの有無 - バリアフリー対応に関する接遇・介助技術に関する研修受講者の数（人） - 公共交通機関を利用する際に高齢者や障害者等の立場を理解して行動できていると回答した人の割合（％）⁹
<p>※公共交通機関整備に関連する事業効果の定性的効果としては「障害者の鉄道利用の促進と利便性の向上」等が考えられる。</p>

STEP 4 実施とモニタリング・評価

- 活動の実施とモニタリングにあたっては、障害当事者（団体）と連携し、活動内容が適切か、実施する活動、成果品、サービスがアクセス可能か、また利用しやすいかを確認しましょう。
- また、事業の活動の広報や実施が、障害者の多様性を尊重し、障害者の尊厳、権利、可能性を促進する形で行われているかについても十分留意してください。
- 評価にあたっては、障害主流化の視点に立った取組の実績とそれらの実施プロセス、および効果を確認します。以下の表は、障害主流化の視点に立った設問の例です。

⁹ 国土交通省は改正バリアフリー法・UD 推進会議において、「心のバリアフリー」に関する目標として、アンケート調査において「公共交通機関を利用する際、高齢者、障害者、妊産婦等の立場を理解して行動ができている」と回答する人の割合を原則 100%とすることを設定している（2020 年時点：約 80%）[16]。

《障害主流化の視点に立った設問例》

評価 6 項目	設問例
妥当性	<p>相手国の開発政策・開発ニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> 障害主流化の取組が、相手国の障害政策あるいは当該分野の政策で掲げられた優先取組とその内容に合致しているか <p>事業計画やアプローチの適切性</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業形成時に、障害主流化について検討が行われたか 案件形成時に、障害者や障害当事者団体からの情報収集が実施されたか 事業実施プロセスにおいて、障害当事者の参画が推進されたか 特定の障害の種類や、特定の障害者のグループ(女性障害者、少数民族、マイノリティなど)を排除しない方法が取られたか
整合性	<p>日本政府・JICA 開発協力方針との整合性、JICA 内の他の事業との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> 障害主流化の取組は日本および JICA の方針に整合していたか 障害主流化の取組を推進するために、JICA の他事業と連携がなされたか <p>国際的枠組み等との協調</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業は障害者権利条約に整合していたか 障害主流化の取組が、SDGs などの国際目標の達成に貢献したか
有効性	<ul style="list-style-type: none"> 障害主流化の取組により、障害者に対して達成された成果はどの程度か 障害主流化の取組は、事業目的・成果の達成に貢献したか
インパクト	<ul style="list-style-type: none"> 障害主流化の取組により、正の長期的あるいは間接的効果が生じることが予想できるか (例: 障害者のリーダーシップの醸成、障害者の意思決定過程への参画、制度の改定など) 障害主流化の取組を実施しなかった、あるいは障害主流化分析が不十分であったために、負の間接的効果は発現していないか (例: 障害者に対する差別やスティグマの助長など)
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 障害主流化の取組は、計画された予算・期間の下で達成されたか 障害者など特定の集団の利用を想定しないことで事業効率性を優先していないか
持続性	<ul style="list-style-type: none"> 障害当事者(団体)が、今後も障害主流化のプロセスに関わるか 障害者に対し達成された成果の継続が適切に計画されているか 事業で確立した行政サービスや制度は、障害者の平等と参加を確保した形で今後も波及・維持されていくか

巻末資料 1: 運輸交通分野において 障害者のアクセスや参画を阻む障壁

障害者は運輸交通インフラの利用において、制度的・物理的・情報面・態度的な複合的障壁に直面しています。障害者の権利に基づく制度設計には、こうした障壁を体系的に把握し、排除のリスクを最小化する視点が不可欠です。

《運輸交通分野において障害者が直面する障壁》

障壁	具体例
制度的障壁	<ul style="list-style-type: none"> アクセシビリティ基準の未策定: アクセシビリティ基準が未策定である、または策定されていても実践に乏しいため、道路や公共交通機関のユニバーサルデザインが進まない。 政策・計画策定段階での障害当事者の参画の不足: 政策や計画の策定段階での障害当事者の参加が限定的であり、運輸交通に係る政策や法制度、計画に障害者のニーズが十分に把握されていない。 差別的取り扱いを禁止する法律等の未整備: 差別的取り扱いを禁止する法律や指針および相談、解決の仕組みがないために、差別的な扱いを受けた際に障害者個人では解決できない。
物理的障壁	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の車両や関連施設におけるユニバーサルデザインの遅れ: ユニバーサルデザインが進んでいない公共交通機関の車両や関連旅客施設があるために、公共交通機関の利用が困難である。(例: 駅のホームに傾斜があったり、転落防止柵が設置されていないために、安心して鉄道を利用することが難しい。) 道路関連インフラにおけるユニバーサルデザインの遅れ: 道路のユニバーサルデザインが進んでおらず、歩道の利用や交差点の横断に難しさを感じる。(例: 障害者によっては、横断歩道や歩行者用信号が設置されていない場合、道路を横断する場所の判断が難しく、ストレスにもなる。)
情報面の障壁	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関に関する情報提供におけるアクセシビリティの欠如: ウェブサイトや視覚表示装置、音声案内設備等の各種情報提供設備の整備が不十分で、公共交通機関に関する情報を得ることができない。(例: 障害によっては、駅改札に駅員の代わりに設置されているインターホンではコミュニケーションをとることが難しい、タッチパネルによる予約は難しい等。)
態度や意識上の障壁	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の職員や他の利用者による偏見や差別的な態度: 公共交通機関の職員や他の利用者による障害者への偏見や差別的な態度/対応のために、障害者が公共交通機関の利用を避けたり、躊躇したりする。 公共交通機関利用時における合理的配慮の欠如: 公共交通機関の職員の無理解により、サービス提供場面において合理的配慮が提供されない(例: 窓口で障害者が切符を購入する際に、障害の特性に応じたコミュニケーション手段をとらない。)

巻末資料 2: 障害主流化の取組事例(運輸交通)

(1) 空港施設の改良・ユニバーサルデザイン(UD)推進の各フェーズへの障害当事者参加(日本) [12]

成田国際空港株式会社は 2020 年東京オリンピックの開催に向けて、学識者、空港関係者、各障害者団体の代表者等で構成されるユニバーサルデザイン(UD)推進委員会を 2017 年に設立し、UD 推進のための指針となる「成田空港 UD 基本計画」を 2018 年に策定しました。この UD 基本計画に基づき、障害当事者の参加により様々な施策を具体化し、事後評価とそれを踏まえた改善までを実施しています。

《図:成田空港における UD 推進の各フェーズへの障害当事者参加》



出所: [12]

(2) バス高速輸送システム(BRT)整備事業における障害者のインクルージョン(アフガニスタン) [13]

アジア開発銀行とフランス開発機構の協調融資によって実施された「Peshawar Sustainable Bus Rapid Transit Corridor Project」では、プロジェクトの計画・実施・運営の各段階において、障害者や女性を含む様々な属性の市民が参加する手法を導入しました。例えば、プロジェクトの計画段階で包括的な調査を行い、プロジェクトの利害関係者を特定し、特定した利害関係者と調整を行うための利害関係者マップを作成した上で、ワークショップ、公聴会、インタビュー、ソーシャルメディアやモバイルアプリを通じたユーザーフィードバック等を行いました。特に地域の障害者団体と密接に協力し、整備するバス高速輸送システム(BRT)に関連する施設や車両のアクセシビリティの確保を図りました。

(3) 公共交通機関の職員の障害者理解を促進するための研修ツールキットの開発 [14]

世界銀行は、バス運転手などの公共交通機関の職員が、障害者や高齢者を含むすべての乗客に対して安全でアクセシブルなサービスを提供するための研修ツール「Transit Access Training Toolkit」(リンクは[こちら](#))を 2009 年に作成しています。同ツールキットの構成は以下のとおりです。

- ▶ より良いサービス提供に向けた公共交通機関の運転手と職員の動機付けのための実践手法
- ▶ 公共交通機関の運転手と職員のためのポケットサイズのモデルガイド
- ▶ 公共交通機関の運転手と職員に対して安全でアクセシブルなサービス提供を促すポスター
- ▶ 公共交通機関の職員と地域社会全体に向けた公共広告モデル
- ▶ 公共交通機関の運転手と職員に対する障害啓発イベントの準備方法
- ▶ より包括的な研修のためのリソース

参考文献

1. 国土交通省. 公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン(バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)). (オンライン) 2024 年. (引用日: 2025 年 8 月 1 日.) https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html.
2. 内閣府. 障害者の差別解消に向けた理解促進ポータルサイト. (オンライン) (引用日: 2025 年 8 月 1 日.) <https://shougaisha-sabetukaishou.go.jp>.
3. 外務省. 障害者の権利に関する条約(外務省仮訳). (オンライン) (引用日: 2025 年 5 月 27 日.) <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000018093.pdf>.
4. Park ほか. Investigating the barriers in a typical journey by public transport users with disabilities. *Journal of Transport & Health*, 2018.
5. The World Bank. Improving Accessibility to Transport for People with Limited Mobility; Practical Guidance Note. (オンライン) 2013 年. (引用日: 2025 年 8 月 1 日.) <https://documents1.worldbank.org/curated/en/575221468278939280/pdf/Accessibility0Report0Final.pdf>.
6. Secretariat, The Department of Economic and Social Affairs of the United Nations. Disability and Development Report 2024; Accelerating the realization of the Sustainable Development Goals by, for and with persons with disabilities. (オンライン) 2024 年. (引用日: 2025 年 8 月 1 日.) <https://social.desa.un.org/publications/un-flagship-report-on-disability-and-development-2024>.
7. 国際協力機構(JICA). JICA グローバル・アジェンダ(課題別事業戦略)2. 運輸交通. (オンライン) (引用日: 2025 年 8 月 1 日.) https://www.jica.go.jp/Resource/activities/issues/transport/ku57pq00002cyb22-att/transport_text.pdf.
8. 外務省. 質の高いインフラ投資に関する G20 原則(日本語仮訳). (オンライン) 2023 年. (引用日: 2025 年 8 月 1 日.) <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/bunya/infrastructure/index.html>.
9. The World Bank. For Persons with Disabilities, Accessible Transport Provides Pathways to Opportunity. (オンライン) 2015 年. (引用日: 2025 年 8 月 1 日.) <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2015/12/03/for-persons-with-disabilities-accessible-transport-provides-pathways-to-opportunity>.
10. Transformative Urban Mobility Initiative. Disability Inclusive Public Transport; Practical steps to making public transport disability inclusive. (オンライン) 2019 年. (引用日: 2025 年 8 月 1 日.) https://www.transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2023/03/HVT-Disability_STANDARD_ONLINE_v2A-E49nOR.pdf.
11. United Nations Development Programme. A Review of International Best Practice in Accessible Public Transportation for Persons with Disabilities. (オンライン) 2014 年. (引用日: 2025 年 8 月 1 日.) <https://www.undp.org/malaysia/publications/review-international-best-practice-accessible-public-transportation-persons-disabilities>.
12. 成田国際空港株式会社・中央大学研究開発機構. 成田国際空港におけるユニバーサルデザインの取り組み. (オンライン) 2020 年. (引用日: 2025 年 8 月 1 日.) <https://www.narita->

airport.jp/files/fd437499547767bcb50530a9e53f32eee76ecd7e7b617533c498ecadb758d635.

13. Institute for Transportation & Development Policy. Peshawar: Building out Accessible and Inclusive Public Transport for All. (オンライン) 2022 年. (引用日: 2025 年 8 月 1 日.)
<https://itdp.org/wp-content/uploads/2022/06/MOBILIZE-PESHAWAR-HIGH.pdf>.
14. The World Bank. Transit Access Training Toolkit. (オンライン) 2009 年. (引用日: 2025 年 8 月 1 日.) <https://documents1.worldbank.org/curated/en/656911604339592731/pdf/Transit-Access-Training-Toolkit.pdf>.
15. Transport Association of PublicInternational. Improving access to public transport. (オンライン) 2004 年. (引用日: 2025 年 8 月 1 日.) <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/04access.pdf>.
16. 国土交通省. 国土交通行政インターネットモニターアンケート「心のバリアフリー」に関するアンケート 調査の結果について. (オンライン) 2020 年. (引用日: 2025 年 8 月 1 日.)
<https://www.mlit.go.jp/monitor/R1-kadai01/30.pdf>.
17. 国土交通省. 国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針. (オンライン) 2023 年. (引用日: 2025 年 8 月 20 日.)
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001733879.pdf..>
18. MettsL.Robert. Disability Issues, Trends and Recommendations for the World Bank. (オンライン) 2020 年. (引用日: 2025 年 12 月 1 日.)
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/503581468779980124/pdf/multi0page.pdf>.