

四つのバリアの国際比較：海外における 移動制約者の課題について—5か国を事例に—

土橋 喜人¹

¹正会員 金沢工業大学基礎教育部修学基礎教育課程

(〒921-8501石川県野々市市扇が丘7-1)

E-mail: dobashi@neptune.kanazawa-it.ac.jp

宇都宮大学地域デザイン科学部客員教授（兼務）

従来まで日本では障害者への様々なバリア（障壁）を四つに区別して、分類してきた。諸外国でも類似した分類を行っており、その解消のための取り組みを行っている。

日本では、物理的なバリアフリーは進んでいると評価されることが多い。一方、「心のバリアフリー」に関する取り組みが中央政府・自治体ともに盛んである。

本研究では移動が重要な行為であると捉え、交通バリアフリーも中心に諸外国でも同様の「幾つのバリア」の取り組みをしていることから、その国際比較を行い、どのようなバリアの取り組みが有効なのかを明らかにする。有用でまだ十分に知られていない取り組みを取り入れることで、日本の交通バリアフリーの推進に寄与することを目的とする。

Key Words : *Four Battiers, Accessibility, International Comparison, Inclusive Society*

1. 背景

従来まで日本では障害者に対する世の中のバリアを四つに区別して、分類してきた。それは障害者対策推進本部による「障害者対策に関する新長期計画～全員参加の社会づくりをめざして～」(1993)の中で分類した¹⁾。物理的な障壁、制度的な障壁、文化・情報面での障壁、意識上の障壁（心の壁）である。一般に障壁はバリアと呼ばれており、その解消をバリアフリーと呼んでいる。物理的なバリアフリーとしては、例えば駅舎の段差解消（エレベータ等）、視覚障害者誘導ブロック、障害者用トイレ（多機能トイレ）等であり、制度的なバリアフリーとしては法律による制限等に関してその改正や撤廃を求めており、文化・情報面のバリアフリーに対しては視覚障害者や聴覚障害者への情報提供としての点字や音声誘導や可変情報提供装置等をさし、意識上のバリアフリーとは人々の障害者に対する態度や対応に対する啓発や

教育のことを指している。

日本では大都市部での物理的バリアフリー化は進んでいるが、地方部は遅れているという地域間格差があることが指摘されている。また、制度のバリアについては、欠格条項が未だ661個の法令にあるとの報告がある。情報のバリアについては、ようやく2018年の交通バリアフリーの施設のガイドラインで様々な情報提供に関する事項が追記されたばかりである。そして、日本では「心のバリアフリー」に関する取り組みが中央政府・自治体ともに盛んである（実際、海外でも心のバリアが一番問題とする意見もある）。一方、心のバリアフリーを強調するがゆえに、本来、政府・社会がやるべき物理的バリアの解消等の問題をおざなりにするという一方で、一部の当事者や専門家の中では批判的に見る動きもある。

著者の博士論文²⁾において移動制約者に対して行なった調査では、四つのバリアについてアンケートの回答者から得られた回答では重要なのは制度のバリアの解消で

	数	物理的環境	制度・政策	情報・知識・コミュニケーション	態度・社会的	技術的	構造的
日本	4	物理的	制度	情報	心理的		
米国	7	物理的 交通	制度 政策	コミュニケーション	態度 社会的		
カナダ	6	物理的	制度	情報 コミュニケーション	態度	技術的	
英国	4	物理的	実践的		スティグマ 社会的		
豪州	4	環境	制度	コミュニケーション	態度		
ベトナム	5	デザインの悪さ	基準の順守のなさ	意見聴取のなさ 知識のなさ	意識のなさ		
タイ	4	物理的	政策	知識	態度		
インド	8	環境 経済	制度 政治	コミュニケーション	態度 社会的		構造的

ま

図 1. 各国の「バリア」の一覧（出典：本文参照）

あり心のバリアフリーは関心がなかった。先行研究のレビューを行なったところ、四つのバリアによる取り組みについて深く学術的に研究された事例は殆ど見当たらなかった。所与のものとして扱っており、そのことから学術的なアプローチが十分になされていない可能性がある。

申請者が行なった優先席の研究では、混みあっていない状態では実効性があるものの、車中が込み合ってくると、優先利用対象者は座れないといった事態になることも明らかになってきた。事業者等が声掛けをしても、直ぐに人々の行動変容を促すことにはならない。これは何のバリアとなるのか？仕掛けを作らない限りは、うまくいかない。

諸外国でも類似したバリアの分類をして、その解消の取り組みを行っている（図1）。しかし文化的な差もありそのアプローチは同じではない。例えば海外では、政策、コミュニケーション、知識、態度、技術、構造的なバリアを取り上げて取り組んでいる国もある。

本研究の学術的問いは、どのような取り組みによって障害者も健常者も暮らしやすくなるかという点であり、その為に交通バリアフリーによる移動の自由の確保は必須である。それを国際比較を通じた分析で、日本における共生社会の形成に寄与することを目的とする。

2. 先行研究

先行研究としては、以下の参考文献では、日本における四つのバリアとは似ているものの、異なる視点として、下記のような分類が指摘されている。

米国では、態度のバリアがアクセシビリティの最も大きな障壁となっていると指摘する研究団体がある³⁾。あるいは米国の感染症研究で有名なCDCでは障害者による参加の経験を問題視している⁴⁾。カナダでは、オンタリオ州の大学連合において、日本の4つのバリアに加えて、5つ目のバリアとして、技術的なバリアを挙げている⁵⁾。英国においては、実践的なバリアと親の適切なサポートを課題に挙げている民間財団による研究がある⁶⁾。豪州

では、組織的なバリアとコミュニケーションのバリアが指摘されている⁷⁾。

途上国においても、異なる視点が見受けられる。ベトナムにおいては、デザインの悪さ、基準順守のなさ、等が世界銀行の調査で指摘された⁸⁾。タイにおいては政策面が指摘された調査がある⁹⁾。そして、インドにおいては、経済、政治、構造的な面を指摘する調査があった¹⁰⁾。

統一された見解はないものの、いずれの国においても何らかのバリアの存在があり、異なる定義で異なるアプローチによって、バリアの解消を図っていると考えられる。しかし、いずれも日本のように政府が公的な見解として述べているところは見当たらない。

3. 目的と調査方法

そこで、本研究では、諸外国でも同様の「幾つのバリア」の取り組みをしていることから、その取り組みに関する国際比較を行い、交通バリアフリーの実現のために、バリアの解消のためにどのようなバリアの取り組みが有効なのかを明らかにする。日本で十分に組み込まれていない概念の導入によって、日本の交通バリアフリーに寄与することを目的とする。

現時点で新たな枠組みを提案する意義は、従来までと同じようなことを繰り返しても、障害者にとってのバリアを取り除いた共生社会を作り出すことは難しいと考えるためである。

物理的な取り組みは日本で進んでいるとされているが、不十分と考えられる制度、情報、心理的なバリアフリーについて、どのような取り組みが諸外国でなされているのか、またその他にどのようなバリアについての取り組みを諸外国で行っているのかを明らかにしていく。インタビュー調査を主として、その結果から日本に不足している取り組みを詳らかにして、今後の交通バリアフリーの取り組みに活かすことを目的とする。

対象国と対象者は、先進国と途上国、研究者と実務家のバランスに考慮し、筆者が依頼可能な範囲で選定した。

4. インタビュー対象者とその回答概要

各インタビュー対象者の国、所属、回答について、以下の通り、概要をまとめた。

(1) 英国 : Roger Mackett, Ph.D., University College of London, Emeritus Professor of Transport Studies Department of Civil, Environmental and Geomatic Engineering, University College London

① 障害の定義について

様々な変遷を経て、現在は2015年に統計局によって、10種の障害（視覚、聴覚、移動、器用さ、学習能力、記憶、精神的健康、持続力、社会性、その他）が定義されている。DDA（障害者法）からEquality Act(2010)に変わり、全ての人権の中の一つに位置づけられる。

② 同国のバリアについて

特に移動については、物理的なバリア、情報のバリア、財力的なバリア、精神的なバリア、コミュニケーションのバリア、生理学的バリア、社会的なバリア、があると英国政府向けの報告書でマケット氏自身が語っている¹⁾。

③ 同国の交通バリアフリーの課題と対応について

移動に困難のある障害者は割引（無料）のバスの定期券を受領する権利がある。バスの改良がなされ、低床バスに加えて音声と視覚の情報提供がなされてロンドンの95%のバスがバリアフリーとなっている。また、バスの運転手の訓練もなされており、障害啓発もなされている。移動の際の援助カードもあり、介助者の割引、乗客の介助、席を譲ってください、等の様々なカード制度がつけられている。また、移動のための訓練も行われている。更には、安全な場所として、介助者がいるところを作っている。そして、市民の教育も行っている。

(2) 豪州 : Jane Bringolf, Ph.D., Chair of Centre for Universal Design Australia

① 障害の定義について

国連障害者の権利条約と同様に、特定の定義を定めずに日常生活で支障（物理的、感覚、認知、知的、心理社会的等）をきたしている人を差している。それは日常生活において他との平等を基準にした活動であり、医療的な診断に基づくものではない。

② 同国のバリアについて

豪州では、Australia's Disability Discrimination Act (1992)があり、豪州人権委員会が監視している。

障害者政策と障害者の権利は、平等を標榜しているが、必ずしも現実はその通りとはなっていない。

国連障害者権利条約の監査においては、実施の点についての課題が強調された。特に障害者に対する尊敬や移動や市民としての自由が取り上げられた。

国内政策では障害者が同じ市民としてより包摂的な社会となることを掲げている。

自己決定権がNational Disability Insurance Scheme (NDIS)によって2014年から付与され、介助のサービスが選択できるようになった。但し、5%程度しか該当していないのが課題である。そのサービス受給者は65才を過ぎて得られる高齢者向け介護サービスよりもNDISを選択する傾向にある。

その他、住居の問題もある。以前は施設に入るしかなかったが、今は自宅での介護も可能となった。また、公的施設についても基準が設けられているものの、最低限の基準であり、十分とは言えない。また、障害特有のサービスや福祉用具なども提供されている。

各自治体によって、障害者に対する取り組みがあり、それらを中央政府に報告することとなっている。

③ 同国の交通バリアフリーの課題と対応について

最大のバリアは、住居や建造物の課題である。国による基準は設けられているが、新築のみの適用で2023年からの対応となる。

その他では、雇用のバリアがある。障害があることによって、その雇用を妨げてはならないということとなっている。差別やハラスメントも法に反する。

これら以外では、インクルーシブスポーツ、公共交通機関のバリアフリー化が挙げられる。

また、対象としては、車いす使用者、視覚障害、聴覚障害、認知障害、認知症、自閉症、知的障害等が挙げられる。

公共交通では、バスや鉄道や地下鉄のバリアフリー化や駅員による介助などが行われている。全てはまだであるが、予算がつけば改善する予定である。また、コミュニティ交通も発達し、ドアトゥドアのサービスもある。しかし、そうしたアクセスの限界もある。

態度のバリアも存在する。公平性と包摂性が課題である。スティグマもある。

メディアの対応の課題もある。障害者に関する適正な報道がなされていない。

旅行についても、障害を持った家族の旅行に対する対応が不十分で、ビジネスチャンス逃していると言える。

(3) フィンランド : Hisayo Katsui, Associate Professor in Disability Studies, Helsinki University, Finland. (フィンランド大学准教授・勝井久代)

① 障害の定義について

国連障害者の権利条約の批准後、その定義がフィンランドでの定義となっている。しかしながら、医学モデルが機能の評価を行う上で広く使われ、障害者のサービスや給付等に使われている。

フィンランドは、人権に関して非常に良い基盤を持つ

ている福祉国家である。ノーマライゼーションの発祥の国であり、障害者の人権についても重要な用語となっている。しかし、実際の推進については課題がある。

②同国のバリアについて

フィンランドにおいては、人権に対する差別や侵害は日本の四つのバリアを包括するように使われている。それらは政策や計画にも取り入れられており、国連障害者の権利条約の考え方も取り入れられている。フィンランドには反差別法があり、障害を含めあらゆる差別を禁じており、障害は最も多い事例の一つとなっている。

アクセシビリティがバリアフリーに該当する。こ esteettömyys と saavutettavuusであらわされる。前者は物理的バリアであり、後者は物理的ではない情報やサービスや態度に関するバリアである。

しかし教育や住居などについては不十分との見解もある。また、就労についてもバリアがあるとの指摘もある。

現在、勝井氏などにより、人権に関する侵害などの調査が実施されており、強制的な不妊手術や中絶、結婚禁止などが明らかとなっている。

③同国の交通バリアフリーの課題と対応について

交通バリアフリーについては、公共交通機関はほとんどの利用者にとってアクセシブルなものとなっており、重度障害者に対してもドアトゥドアのサービスが提供されている。しかし、一部では感覚障害を持つ人に対する外出先でのサービスの提供の不足も指摘されており、同時に交通網のアクセシビリティが不十分との指摘もされている。

障害者に関する法令は知的障害者法と障害者法が一つに統合されることとなっている。新法によって人権ベースの取り組みがなされることが期待されている。新法によって、これまでサービスを受けられなかった人にもサービスがいきわたることになっている。

また国政府による障害者政策により、予算がついて政策が具体的に実施されることが期待されている。

(4)タイ : A manager of one of the CSOs working with DPOs in Thailand

①障害の定義について

タイにおいては、法令により、社会開発人間の安全保障省による基準において、視覚的、聴覚的、移動、コミュニケーション、精神的、心理的、行動的、知的、学習、等の障害のために、日常生活に支障があるか社会参加ができない人と定義されている。

国連障害者の権利条約の監査においては、タイの法令は先進的であり、人権を保障しているが、有効に実施されていないとされた。

②同国のバリアについて

タイでは5つのバリアがあるとS氏は認識している。

物理的環境と法令、政策、コミュニケーション、態度と理解、そして、コロナ渦の新生活のデジタルプラットフォーム、である。

物理的環境の中でも、都市部でのアクセシビリティは改善しているものの、農村部でのアクセシビリティは課題が残っている。また、各省庁部門で異なる基準があるため、独自の基準によってアクセシビリティが推進されてしまっているという課題がある。

政策面においては、雇用に関することや、国際的な条約等に関する面での課題がある。タイの憲法では、障害者に対する差別は禁じられているし、それにとどまらず政策面で障害者を含めるように示している。また、障害者エンパワメント法 (Persons with Disabilities Empowerment Act (PDEA) (2007) amended (2013)) では障害者に対する慈悲から権利への移行がなされた。また、教育に関する法も整備された (2008) 。これらを含めて、約50もの法律や計画が策定された。これらに関する大きな課題は法律の順守と障害者の意義ある参画にある。

コミュニケーションについては、情報アクセシビリティに関する法令があるものの、多くのウェブサイトなどの情報にアクセシビリティがない状態である。

態度と理解については、国連障害者の権利条約の市民社会によるパラレルレポートでは、タイは社会に対してこの条約の啓発と理解を向上されることに失敗しているとしている。

新たなコロナ渦の新生活のデジタルプラットフォームにおいては、家にも様々なことができるようになった。一方、発達障害を持つ人たちの生活は大きな影響を受けている。高齢者や、英語でのコミュニケーションができない人たちも同様である。訓練によって使えるようになること、克服できることを期待する。

④ 同国の交通バリアフリーの課題と対応について

筆者は、タイにおけるバリアとして、物理的な環境と適切な法令、政策、コミュニケーション、態度と理解、コロナ渦の新生活のデジタルプラットフォーム、と位置付ける。

障害者の権利を保護し促進する政策や法令は十分にあるが、それらを実行・遂行することが大きな課題である。その他のバリアについては、改善の途中といえる。

障害者の運動ではよいサポートを得ているが、調整や資源の活用や動員などに課題がある。例えば、タイの各省庁では、障害者に関する情報やデータを強調せずに収集・活用していたりもする。実際に、国連障害者の権利条約の審査では「統一したデータベースを開発すべき」との指摘を受けている。

今後の課題として、政策や法令の遵守、異なるステークホルダーの協調、権利の促進、資源の協調と動員、包摂的な社会の実現といったことがあると言える。

(5)インド : Dr. Anjlee Agarwal, Accessibility, Mobility & WASH Specialist, Founder & Executive Director, Samarthyam, India

①障害の定義について

(記載なし : 追って確認)

②同国のバリアについて

インドにおいて障害者が尊厳を持って生きるという権利が無視されている。障害者は“健常者”によって、脆弱な、従属した、卑しい存在となっている。

物理的建造物のバリアを克服するだけでなく、他にも態度や制度的な問題もある。公的な場所におけるアクセシビリティの改善については、まだ建設する側の理解が不十分であることがある。また、駅単体だけではなく、周囲を含めたアクセシビリティの向上が必要である。

実施能力の弱さもある。法令や政策は存在するが、それらが施行された後の実施については待漏れられているとは言えない。この「実施」が大きな課題と言える。

また、ユニバーサルデザインの理解のなさがあるといえる。ユニバーサルデザインは高齢者や妊産婦、子ども、移動制約者、全てに裨益するものである。

加えて、交通に関するアクセシビリティ、安全、健康、教育、等々の総合的な計画が欠けている。交通はライフラインとなるものである。これは障害者だけではなく高齢者等の多くの市民にとって役立つものであることが理解されていない。維持管理も不十分である。インドの交通計画が都市部に集中していることも課題と言える。

③同国の交通バリアフリーの課題と対応について

インドにおいて、交通分野におけるアクセシビリティ等の課題は、障害者の権利ではなく、「贅沢品」としてみなされている。

2010年のコモンウェルスゲームがデリーで開催されて以降、シナリオが変わり、大型施設のアクセシビリティが改善した。例えば、段差の切り下げ、点字ブロックの敷設、多機能トイレ、サイン等の敷設である。しかしながら、これらは都市部に限られたものであり、限定であった。課題は資金面にあったが、援助資金により取り組みは進められた。

過去10年の動向では、国中のユニバーサルなアクセシビリティが法政の改正によって、促進された。これらはNGO等の不断の努力による呼び掛けによるものであった。2016年には国の基準が設けられ、歩道や交通に関する法令も整備された。キャンペーンも実施されて、アクセシビリティが強化された。

今後の課題としては、政策とデザインが指摘される。また、下記のSARAが重要である。1.Safety (安全性)、2.Accessibility (アクセシビリティ)、3.Reliability (確実性)、4.Affordability (支払可能)である。

これには実施と管理が重要となる。そして、モニタリ

ングと執行がなされなければならない。そのためには、資金提供するドナーは詳細計画 (detailed project report (DPR)) の中にアクセシビリティが優先されていることを確認するべきである。

5. 分析 : 制約種別や他の地区との比較

(1) 各国におけるバリアの認識

日本政府が公式見解で述べて入れるような形で、政府が明確にバリアを整理している国はなかった。一方で、バリアの状況を確認していくと、類似した点と異なる点が見られた。

当初の先行研究で調べたような「いくつかのバリア」という形で政府が特定している事例はなかった。

それでも、各国のリソースパーソンから挙げられてきたバリアの事例は物理的なバリアや情報コミュニケーションのバリアなどといった類似した点も多く、また後述するように日本にはない概念も共通して見受けられた。

(2) 日本にないバリアの認識

特に目立ったバリアとしては「権利・尊厳」と「実施や遂行」が挙げられる。特に人権意識の高さは日本とは異なっている国が多く、日本における人権や権利の意識の低さが浮き彫りになる形となった。実施や遂行は、程度の差はあれ、いずれの国でも挙げられていた(表には示していない国もある)。日本でも実施や遂行については、国土交通省でバリアフリー化施設の適正利用が議論され、改めて国民向けの啓発が行われている^{12) 13)}。

財政的な点、生理学的な点、デジタル基盤、デザイン、確実性や安全性における課題もあげられていた。日本における交通バリアフリー施策においても取り組まれているのは財政的な点は「鉄道駅バリアフリー料金制度」¹⁴⁾ ¹⁵⁾等といった取り組みが実施され、移動制約者だけではなく、利用者全員によることになっている。加えて生理学的な点、デジタル基盤、デザイン、確実性や安全性などは一般乗客に対してのサービスとして、日本では取り上げられているので、敢えて交通バリアフリーの枠組みでは取り上げていないという解釈も可能であろう。

(3) 今後、日本で導入が想定される新しいバリア

住居は既に建造物のバリアフリーで含まれており、対象とはならない。生理学的なことについては精神障害や発達障害の理解が不十分な日本の文化では困難な取り組みと考える。

人権は、日本にはなじまないものの、今後の成熟した社会を目指すうえでは欠かせない概念と考える。障害者の権利条約を批准しており、障害者差別解消法を「反差別法」と位置付けているおり、各国ともが重視している点であることを踏まえ、日本はこの点においてはもっと取り上げていくべきであろう。

実施や遂行は、例えば近年になってようやく国土交通省でも、既存のバリアフリー設備の有効性についてのレビューを行い、改めてのキャンペーンを行なっている¹²⁾。このことから、重要な視点といえる。

財政面では、購入可能なことについて、日本における交通バリアフリーでは乗客としての障害者等には割引制度が設けられており、むしろそれは交通インフラ全体のバリアフリーの課題と言える。その点では交通バリアフリー料金の導入などがその対応と考えられる^{16) 17)}。この成否が今後のバリアフリーの加速とどのようにつながるかが課題であろう。

6. まとめ（可能性と留意点）

本研究における国際比較によって、日本において30年近く手つかずであった「四つのバリア」の概念で、新たに付け加えうる概念が出てきた。

一つ目は「人権のバリア」である。

二つ目は「実施・実行・実効性のバリア」である。

三つ目は「財政面のバリア」である。

これらを新たな概念として取り入れることで、日本におけるバリアフリー／ユニバーサルデザイン／アクセシ

ビリティの考えが変わりうると考える。

今後の課題と可能性としては、今後、追加で五か国（米国、メキシコ、ベトナム、パキスタン、エジプト）のリソースパーソンからのインタビュー調査を行う予定であり、それらとの比較を行う必要がある。そして、新たなバリアの課題を検討する。そしてそこからこれらの新たな概念について、国内の障害当事者や有識者がどのように考えるのかについてのアンケート調査やインタビュー調査を行い、適切な「バリア」の概念を導き出すことが考えられる。最終的には、障害者団体と共に内閣府に対して、「四つのバリア」の新たな枠組みを作るように求めることも視野に入れることが可能であろう。

謝辞：本調査は科研費21K14259によって実施したものである。また、インタビューおよびレポートの提出にご協力をいただいた5か国のリソースパーソンに心より感謝申し上げる。

表 2：四つのバリアの再考：5か国との比較

(出典：筆者によるインタビュー調査結果を取りまとめたもの)

大項目	物理的		制度・政策			情報・知識・コミュニケーション		態度・社会的・構造的	人権	実施	財政	その他
	物理的	住居等	制度	地域格差	雇用・教育等	情報	コミュ					
日本	物理的		制度	—	—	情報		心理的	—	—	—	—
英国	物理的					情報	コミュニケーション	精神的	人権		財力	生理学的
豪州	交通機関・旅行	住宅・建造物			雇用			態度	尊厳	実施		メディア
フィンランド	物理的	住居			教育・雇用	情報・サービス		態度	人権			
タイ	物理的環境		政策（協調性）・データ	都市農村部格差	教育	情報アクセシビリティ	コミュニケーション	態度と理解	権利	憲法・法令順守		デジタル基盤
インド	物理的建造物		政策・計画・維持管理	都市部の集中	包括的アプローチ			理解と態度	尊厳	法律の実施・遂行	資金・支払可能	デザイン・確実性・安全性

7. 参考文献

- 1) 障害者対策推進本部: 障害者対策に関する新長期計画～全員参加の社会づくりをめざして～. 国立社会保障・人口問題研究所, (1993).
- 2) 土橋喜人: 計画段階からの当事者参加による鉄道事業バリアフリー化の効果発現に関する研究 宇都宮大学大学院工学研究科博士論文, (2020).
- 3) AKEA: Attitudinal Barriers are the Greatest Obstacles to Accessibility. <https://www.akeaweb.com/attitudinal-barriers-are-the-greatest-obstacles-to-accessibility/>, September 18, 2020
- 4) Centers for Disease Control and Prevention (CDC): Common Barriers to Participation Experienced by People with Disabilities. <https://www.cdc.gov/ncbddd/disabilityandhealth/disability-barriers.html>, April 29, 2019
- 5) Council of Ontario Universities: Understanding Barriers to Accessibility. <https://accessiblecampus.ca/understanding-accessibility/what-are-the-barriers/#:~:text=According%20to%20the%20Government%20of,information%20or%20communications%2C%20and%20technological.>, Feb. 14, 2023
- 6) Ilan Katz Vincent La Placa and Sarah Hunter : Barriers to inclusion and successful engagement of parents in mainstream services. Joseph Rowntree Foundation, (2007).
- 7) Australian Federation of Disability Organizations (afdo): Social Model Of Disability. <https://www.afdo.org.au/social-model-of-disability/>, September 27, 2020
- 8) The World Bank: Accessible Transport: Lessons from Urban Transport Projects in East Asia. (n.d).
- 9) Vibulpatanavong Kanokpom: Inclusive education in Thailand. International Conference of Early Childhood Education (ICECE 2017), Atlantis Press, (2017).
- 10) Disability:IN: Disability Definition: India. <https://private.disabilityin.org/global/india/>, September 19, 2020
- 11) Mackett Roger: Building Confidence – Improving travel for people with mental impairments. (2017).
- 12) 国土交通省: 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会. https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000225.html, 2022年6月8日
- 13) 国土交通省: 必要としている人がいます！～「高齢者障害者等用施設等の適正利用推進キャンペーン」を実施します～. https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000311.html, 2023年3月1日
- 14) 鉄道局都市鉄道政策課: 全国の鉄道駅バリアフリー化を加速します！～鉄道駅バリアフリー料金制度の創設、地方部における支援措置の重点化～. 国土交通省, (2021).
- 15) 鉄道局: 軌道法施行規則第 2 1 条第 2 項第 4 号に規定する料金及び鉄道事業法施行規則第 3 4 条第 1 項第 4 号に規定する料金の取扱いについて. 国土交通省, (2021).
- 16) 国土交通省: 都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した施設整備促進に関する検討会. https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk4_000014.html, 2023年2月16日
- 17) 国土交通省: 鉄道駅バリアフリーの加速. https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000008.html, 2023年2月16日

(2023.2.23 受付)

How Many Barriers Do You Recognize? International Comparison of Four Barriers:
Re-Examination for Improvement of Barrier-free Transportation.
-Comparing five counties to find a new concept for Japan-

Yoshito DOBASHI

In Japan, the Cabinet Office, which is in charge of issues in disability in Japan, defined four main barriers as physical, System, Information and Psychological barriers in 1994 in its “Whitepaper for Disability”. Since then, this idea has been used in official and informal events.

However, after nearly 20 years, this has not been revised while many changes have happened after that time. We also need to compare it with other countries which may have different approach to create better society for all.

The purpose of this research is to compare how barriers for person with disability are recognized from

countries to check if there are any missing points in Japanese four barriers which were established in 1994.

Through the interviews and reports provided by five nations, U.K., Australia, Finland, Thailand, and India, the author found that there are no officially defined “barriers” in other countries like in Japan. Yet, there are many common barriers among them.

The possible new concepts to be used for Japan, the author suggests “human rights”, “implementation”, “finance/affordability”.