

平成17年度 政策レビュー結果（評価書）

バリアフリー社会の形成

- 交通バリアフリー法等の検証 -

平成18年3月
国土交通省

(評価書の要旨)

<p>テーマ名</p>	<p>バリアフリー社会の形成 - 交通バリアフリー法等の検証 -</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>総合政策局政策課 (課長 瀧口 敬二) 大臣官房官庁営繕部計画課 (課長 藤田 伊織) 総合政策局交通消費者行政課 (課長 奥田 哲也) 都市・地域整備局企画課 (課長 永杉 伸彦) 河川局河川環境課 (課長 久保田 勝) 道路局地方道・環境課 (課長 祢屋 誠) 住宅局住宅政策課 (課長 依田晶男) 住宅局建築指導課 (課長 小川 富由) 鉄道局業務課 (課長 西川 健) 鉄道局技術企画課 (課長 佐伯 洋) 自動車交通局総務課企画室 (室長 一見 勝之) 自動車交通局旅客課 (室長 田端 浩) 海事局国内旅客課 (課長 岡田 光彦) 港湾局環境・技術課 (課長 佐原 光一) 航空局監理部航空事業課 (課長 佐藤 善信) 飛行場部管理課 空港地域活性化調整室 (室長 八木 一夫)</p>
<p>評価の目的、 必要性</p>	<p>急速な少子高齢化に鑑み、高齢者・障害者等を含む全ての人が安全・安心して生活し、社会参加が図られるよう、自宅から交通機関、まちなかまで、ハード・ソフト両面から連続したバリアフリー環境を整備することは喫緊の課題であり、平成 6 年に施行されたハートビル法や、平成 12 年に施行された交通バリアフリー法等に基づき、建築物や公共交通機関、公共施設等における段差の解消などのバリアフリー化を推進してきたところである。</p> <p>特に平成 12 年に施行された交通バリアフリー法については、附則第 3 条において「施行後 5 年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果</p>		

	に基づいて必要な措置を講ずるものとする」旨規定されており、平成 17 年に施行後 5 年を迎えるにあたり、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえつつ、これまでの取り組みの評価を行う必要がある。
対象政策	交通バリアフリー法等のバリアフリー社会の形成に資する各種施策を対象とする。
政策の目的	全ての人々が暮らしやすいバリアフリー社会の形成を目的とする。
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサルデザインを踏まえた、これまでのバリアフリー化に関する施策の現状を把握・評価。 ・評価結果を踏まえ、個々の施設が備えるべき基準のあり方や建築物と公共交通機関相互の連携、施設整備等のハード面のみならず人的介助等のソフト面も含めた今後のバリアフリー施策のあり方について言及。
評価手法	<ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者、有識者、事業者、障害者団体、地方公共団体等からの意見聴取 ・一般国民向けアンケート調査 ・地方公共団体向けアンケート調査
評価結果	<p>利用者・住民の参加や、段階的・継続的発展（スパイラルアップ）のプロセスを確立し、「人」を中心的な視点に捉え、様々な観点から、断続的に「よりユニバーサルである」状況を達成すべく努力することが、ユニバーサルデザインの基本</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多様な対象者を想定し、多様な対象施設をバリアフリー化すること ・より広範囲のバリアフリー化を促進すること ・利用者・住民参加を促進すること ・心のバリアフリーを促進すること
政策への反映の方向	<p>ユニバーサルデザイン政策大綱の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人々が、人格と個性を尊重され、自由に社会参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき国土交通行政を推進するため、「ユニバーサルデザイン政策大綱」を策定。新たな指標の設定 ・今後は、本大綱に基づき各種施策・事業の推進を図るため、検討を進めて行く。
第三者の知見活用	<p>「ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会」において意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）</p> <p>評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）</p>
実施時期	平成 17 年度

- 目 次 -

・ 評価の目的、必要性

・ 現状と課題

1. これまでのバリアフリー施策

(1) 交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定の促進

(2) 公共交通機関のバリアフリー化

(3) 歩行空間のバリアフリー化

(4) 住宅・建築物のバリアフリー化

(5) その他公共空間のバリアフリー化

(6) 「心のバリアフリー」の推進等の取組

2. ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた場合の課題

・ ユニバーサルデザイン政策大綱の基本的考え方

1. 利用者の目線に立った参加型社会の構築

(1) 利用者、住民・NPOなどの多様な参加の推進

(2) 持続的・段階的な取組みの推進（スパイラルアップの導入）

(3) 多様な関係者の連携・協働の強化

2. バリアフリー施策の総合化

(1) 利用者の一連の行動に対応する連続的なバリアフリーの推進

(2) 対象の拡充

(3) ソフト施策の充実

(4) 着実な実施に向けた柔軟かつ弾力的な取組みの促進

3. だれもが安全で円滑に利用できる公共交通

(1) 交通結節点における利便性向上や乗継円滑化

(2) 交通事業者と地域住民等との協働の促進

(3) 公共交通に関する情報提供の必要性

(4) 総合的な取組みの推進

4. だれもが安全で暮らしやすいまちづくり

(1) 歩いて暮らせるまちづくりに向けた取組みの推進

(2) まち全体を視野に入れた取組みの推進

(3) まちの再生、再開発も活用した、居住・福祉・賑わい等生活機能の創出

(4) 安全・安心のまちづくり

5. 技術や手法等を踏まえた多様な活動への対応

(1) 観光など非日常的な行動をも対象とした施策展開

(2) 外国人の受入環境の整備

(3) ITを活用したユニバーサルな情報提供（ユビキタス環境の構築等）

・ 具体的施策

1. ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた多様な関係者の参画の仕組みの構築

2. ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた評価・情報共有の仕組みの創設（ユニバーサルデザイン・アセスメント）

3. 一体的・総合的なバリアフリー施策の推進

4. ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた基準・ガイドラインの策定

5. ソフト面での施策の充実（「心のバリアフリー」社会の実現等）

6. だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現

7. だれもが安全で暮らしやすいまちづくり
8. 様々な人・活動に応じた柔軟な対応
9. IT等の新技術の活用
10. 先導的取組みの総合的展開（リーディング・プロジェクト、リーディング・エリア）
．政策への反映の方向性

・評価の目的、必要性

急速な少子高齢化に鑑み、高齢者・障害者等を含む全ての人が安全・安心して生活し、社会参加が図られるよう、自宅から交通機関、まちなかまで、ハード・ソフト両面から連続したバリアフリー環境を整備することは喫緊の課題であり、平成6年に施行されたハートビル法や、平成12年に施行された交通バリアフリー法等に基づき、建築物や公共交通機関、公共施設等における段差の解消などのバリアフリー化を推進してきたところである。

特に平成12年に施行された交通バリアフリー法については、附則第3条において「施行後5年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする」旨規定されており、平成17年に施行後5年を迎えるにあたり、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえつつ、これまでの取り組みの評価を行う必要がある。

．現状と課題

1．これまでのバリアフリー施策

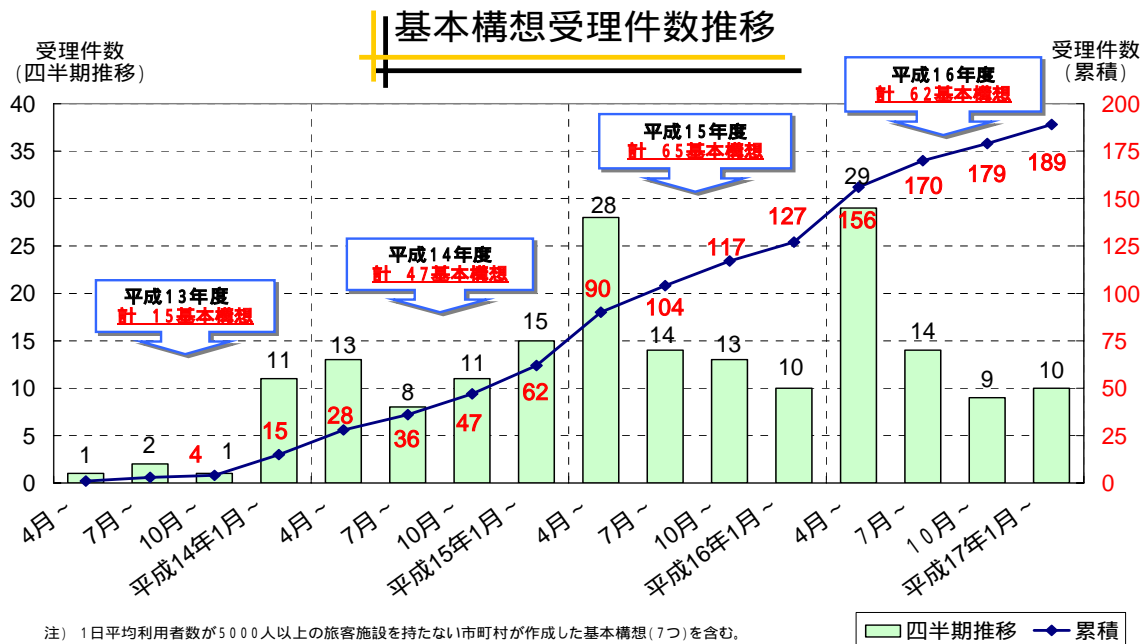
(1) 交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定の促進

< 施策・事業概要 >

- 市町村が、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基本構想（以下「基本構想」という。）を策定し、駅などの旅客施設を中心とした地区について、旅客施設、駅前広場、周辺の主な道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進している。
- 国としては、基本構想策定促進セミナーの開催やバリアフリープロモーターの派遣等により、基本構想の策定の促進に努めている。
- また、基本方針（基本構想の指針となるべき事項を定めている）を改正し（平成16年10月14日告示）基本構想を策定する際、官公庁施設や福祉施設等についてハートビル法との連携を図ることとした。

< 目標・実績 >

- 平成16年度末現在、189の基本構想が策定されている。



- 基本構想の策定された施設についてみると、1日平均利用者数5,000人以上の旅客施設2,758(鉄軌道駅)に対して、策定された旅客施設が670(鉄軌道駅)(24.3%)である。策定されていない旅客施設のうちで段差解消がなされていないものが1,137(41.2%)となっている。

(2) 公共交通機関のバリアフリー化

< 施策・事業概要 >

- 高齢者、身体障害者等が公共交通機関を安全かつ円滑に利用できるよう、交通バリアフリー法及び「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」等により、鉄道駅等の旅客施設において、エレベーター等の整備、身体障害者誘導用ブロックの設置、障害者対応トイレの整備等を推進している。
- 交通バリアフリー法及び同ガイドライン等により、鉄軌道車両やバス、旅客船、航空機のバリアフリー化を推進しており、平成 16 年度末現在、整備状況は下のとおりとなっている。

< 目標・実績 >

【段差解消】

	平成 12 年度末	平成 16 年度末	社会資本整備 重点計画 (平成 19 年度)	基本方針での 目標 (平成 22 年)
鉄軌道駅	28.6%	48.7%	7 割強	原則として 100%
バスターミナル	59.5%	76.7%		
旅客船ターミナル	33.3%	77.8%		
航空旅客ターミナル*	0.0%	31.8%		

* 航空旅客ターミナルについては、法令に基づく基準を満たしている施設の割合は上記のとおりだが、エレベーター等の設置は、平成 13 年 3 月末までに 100% 達成されている。

【視覚障害者誘導用ブロックの設置】

	平成 12 年度末	平成 16 年度末	社会資本整備 重点計画 (平成 19 年度)	基本方針での 目標 (平成 22 年)
鉄軌道駅	57.7%	80.6%	8 割強	原則として 100%
バスターミナル	47.6%	65.1%		
旅客船ターミナル	33.3%	55.6%		
航空旅客ターミナル	22.7%	81.8%		

【車両等】

	平成 12 年度末	平成 16 年度末	基本方針での目標 (平成 22 年)
鉄軌道車両	10.1%	27.9%	約 30%
バス	低床バス	4.9%	平成 27 年までに 100%
	ノンステップバス	2.2%	20 ~ 25%
旅客船	0.0%	7.0%	約 50%
航空機	0.7%	40.7%	約 40%

[参考](交通バリアフリー法の対象ではないが、参考のために掲載した)

	平成 12 年度末	平成 16 年度末	国土交通省政策評価での目標 (平成 17 年度)
タクシー (福祉タクシー車両数)	2,050	7,255	10,000
NPO等によるボランティア福祉有償輸送の許可	<p>平成 15 年に構造改革特区として認められたNPO等によるボランティア福祉有償輸送について、平成 16 年 3 月に全国展開を図り、地方公共団体が主催する運営協議会において必要と認められたNPO等によるボランティア有償輸送について、道路運送法上の許可対象とすることとした。</p> <p>平成 17 年 3 月末現在、32 の地方公共団体において運営協議会が設置されており、80 の団体が同法の許可を受けている。</p>		

福祉タクシー車両とは、車いす・寝台(ストレッチャ)のまま乗降できるリフト等を備えたタクシー車両を指す。

(3) 歩行空間のバリアフリー化

< 施策・事業概要 >

市街地の駅、商店街、病院等の主要ルートにおいて、高齢者、身体障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・勾配等の改善、エレベーター等が設置された歩道橋の整備等を推進している。

特に、主要な鉄道駅等を中心とする地区において、交通バリアフリー法に基づき、歩行空間のバリアフリー化を推進しており、平成 16 年度末現在、バリアフリー化された割合は 31%となっている。

< 目標・実績 >

	平成 14 年度末	平成 16 年度末	社会資本整備重点計画 (平成 19 年度)
平均利用者数が 5,000 人/日以上 の旅客施設の周辺等の主な道路のうち、 バリアフリー化された道路の割合	17%	31%	約 5 割

(4) 住宅・建築物のバリアフリー化

住宅のバリアフリー化

< 施策・事業概要 >

高齢者、身体障害者等がいきいきとした住生活を営むことができるよう、高齢者、身体障害者等のニーズの多様性に的確に対応し、加齢等による身体機能の低下や障害が生じた場合にも、基本的にそのまま住み続けることができるよう手すりの設置、広い廊下幅の確保、段差の解消等がなされたバリアフリー化された住宅の供給及び普及を推進しており、平成 15 年度末現在、全住宅ストックにおけるバリアフリー化の割合は 3.4%となっている。

<目標・実績>

	平成 15 年度末	社会資本重点整備計画 (平成 19 年度)	平成 27 年度
全住宅ストックにおける バリアフリー化の割合	3.4%	約 1 割	約 2 割

バリアフリー化：手すりの設置（2ヶ所以上）段差のない室内、車いすで通行可能な幅の廊下の3点を備える。

建築物のバリアフリー化

<施策・事業概要>

高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築を促進するため、ハートビル法により、病院、劇場、ホテル、老人ホーム等不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物（特別特定建築物）のうち 2,000 m²以上の建築等について、バリアフリー化を義務付けるとともに、学校、事務所、共同住宅等の多数の者が利用する建築物（特定建築物）の建築等についてバリアフリー化の努力義務を課している。また、認定建築物（*）に対する容積率の特例、表示制度等の支援措置等により建築物のより一層のバリアフリー化を推進しており、平成 16 年度末現在、2,000 m²以上の特別特定建築物の総ストックのうち、ハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合は3割となっている。

（*）認定建築物：利用円滑化誘導基準等に適合するものとしてハートビル法に基づき所管行政庁の認定を受けた特定建築物。

<目標・実績>

	平成 16 年度末	社会資本重点整備計画 (平成 19 年度)
2,000 m ² 以上の特別特定建築物の総ストックのうち、ハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合	3 割	約 4 割

官庁施設のバリアフリー化

<施策・事業概要>

- 少子・高齢化の急速な進展等を踏まえ、窓口業務を行う官署が入居する官庁施設について、高齢者、身体障害者等すべての人が円滑かつ快適に施設を利用できるよう、窓口業務を行う事務室出入口の自動ドア化、多機能トイレの設置等による高度なバリアフリー化を目指した整備を推進している。
- 窓口業務を行う官署が入居する既存施設について、手すり、スロープ、視覚障害者誘導用ブロック、身体障害者用トイレ、自動ドア、エレベーター等の改修を実施しており、平成 16 年度末現在、バリアフリー化の割合は65%となっている。

<目標・実績>

	平成 16 年度末	社会資本整備重点計画参考資料 (平成 19 年度)	新障害者プラン (平成 22 年度)
既設官庁施設のバリアフリー化の割合	65%	77%	100%

(5) その他公共空間のバリアフリー化

都市公園のバリアフリー化

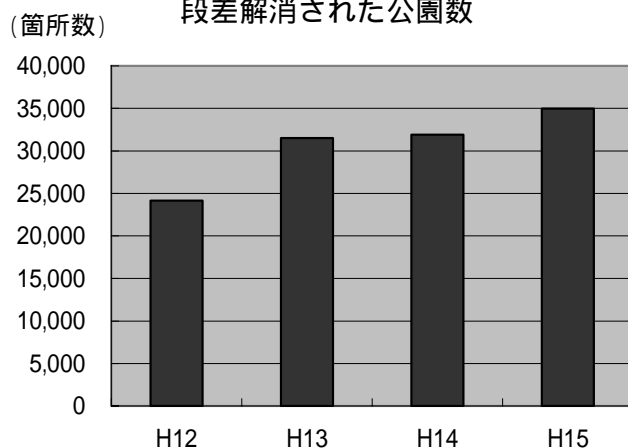
<施策・事業概要>

高齢者、身体障害者を含むすべての人びとが、日常的な健康づくりや機能回復等様々な体験活動を行うことができるよう、園路の幅員と勾配の工夫、縁石の切り下げ、手すりの設置のほか、車いすでも利用可能なトイレ(ゆったりトイレ)を整備するなど、誰でも使いやすい都市公園の整備を推進している。

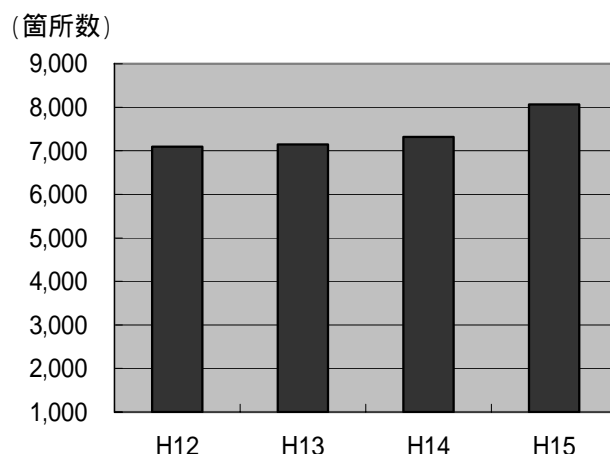
平成 11 年 7 月には地方公共団体への技術的支援策の一環として、ユニバーサルデザイン手法による都市公園の計画・設計指針である「みんなのための公園づくり～ユニバーサルデザイン手法による設計指針～」を取りまとめ、地方公共団体への周知を図っている。

<目標・実績>

主要な園路・出入口の 5 割以上において
段差解消された公園数



車いすでも利用可能なトイレの設置された公園数



河川・海岸空間のバリアフリー化

<施策・事業概要>

近隣に病院や老人ホーム、福祉施設などが立地している河川や海岸において、水辺にアプローチしやすいスロープや手すりの整備等を実施し、高齢者、身体障害者等を含むすべての人びとが安心して河川や海岸を訪れ、憩い、親しめる河川・海岸空間を創出する。

<目標・実績>

・河川空間のバリアフリー化

高齢者、身体障害者等を含むすべての人びとが安心して河川を訪れ、憩い親しめ

る河川空間を創出する。

・海岸空間のバリアフリー化

海岸保全施設にスロープ等を整備することにより、利用しやすく、海辺へのアクセスがしやすい、バリアフリーに配慮した海岸づくりを推進している。

(6)「心のバリアフリー」の推進等の取組

らくらくおでかけネットによる情報提供

< 施策・事業概要 >

- 高齢者、身体障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにするため、駅構内のバリアフリー施設（エレベーター・多機能トイレ等）乗換案内等のバリアフリー化情報を統一的に提供するためのシステム（らくらくおでかけネット）を構築している。
- 本ネットは、（財）交通エコロジー・モビリティ財団を運営主体として、平成 14 年 1 月より、インターネット（<http://www.ecomo-rakuraku.jp/rakuraku/index/>）を通じて情報の提供を行っている。

< 目標・実績 >

- これまで、本システムには 290 万件を超えるアクセスがあり、最近では、一日当たり約 3,000 件のアクセスがあるなど、大いに活用されている。

交通バリアフリー教室の開催等「心のバリアフリー」の推進

< 施策・事業概要 >

- バリアフリーに係る取組を推進するうえでは、旅客施設の段差解消を図るなどのハード面での取組に加え、国民一人ひとりによる、高齢者、身体障害者等に対する理解と協力、すなわち「心のバリアフリー」の推進を図ることが重要である。
- このため、従来、「交通バリアフリー教室」を開催し、高齢者、身体障害者の疑似体験等を通じ、バリアフリーに関する理解を深めるための取組を進めてきた。
- また、国、地方公共団体、事業者等が連携し、鉄道駅及び駅周辺におけるバリアフリーボランティアも一部で実施されている。

< 目標・実績 >

交通バリアフリー教室

- 平成 13 年度以降、のべ 9,000 名を超える人数の参加を得ている。
- また、近年では、学校との連携を図り、小学校等の総合的な学習の時間を活用して開催するなど、活動の範囲を拡大している。

バリアフリーボランティア

- 東日本旅客鉄道(株)・東京地下鉄(株)の王子駅、東京地下鉄(株)の護国寺駅、西武鉄道(株)の航空公園駅・新所沢駅等で既に実施されている。

以上のように、ハートビル法や交通バリアフリー法に基づいた様々な取組が行われた結果、ハード・ソフト両面で一定の進捗が見られているとともに、交通バリアフリー法の基本構想の策定においては、多数の当事者が参加し、有意義な議論が行われた事例もあり、引き続き、着実に整備が行われるよう事業者等による取組を促進していくことが重要である。

2. ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた場合の課題

一人一人がその個性と能力を発揮し、自由に参画し、自己実現を図っていけるような社会の構築に向け、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえると、利用者を区別しないという「公平」、個々のニーズに柔軟に対応する「選択可能（柔軟）」、さらに、利用者や住民の参加の下での計画策定などを促進する「参加」の視点が重要である。

また、得られた知見を共有し、以後の取組みに反映することにより段階的かつ継続的発展のプロセスを確立し、様々な観点から「よりユニバーサルな社会環境」を達成すべく努力すること（スパイラルアップ）が必要である。

このような考え方に立って国土交通省の取組みを見直した場合、以下のような課題がある。

これまでは、特に高齢者、身体障害者等を対象として、その移動制約を除去するためのバリアフリー化を進めてきたため、多様な人々の利用を念頭においたとき、その対応は十分ではない。

- 高齢者や身体障害者等をバリアフリー化の対象とし、知的障害者、精神障害者、外国人、子ども、子ども連れ等多様な利用者を想定していない。
- 施設ごとに独立してバリアフリー化に取り組まれているために、各施設の間の接続部等で連続性が確保されていなかったり、旅客施設を中心とした生活圏の一部のみにバリアフリー化の取組みが留まっている。
- ハード面（施設整備）での施設のバリアフリー化に重点がおかれ、ハード整備とソフト整備を総合的に捉えて支援する仕組みにはなっておらず、情報提供の取組みや心のバリアフリーも不十分である。
- 新築については義務付け等によりバリアフリー化が進められ、また、大部分を占める既存施設についても一定の進捗は見られるものの、全体として取組みは十分でない。

さらに、国土交通行政の総点検を行うと、こうしたバリアフリー化の課題だけでなく、公共交通やまちづくりにもいくつかの課題がみられた。

公共交通においては、異なる事業者間の接続や情報提供について必ずしも十分な対応がなされていない、公共交通サービスの新たな展開に対し従来の政策の枠組みのみでは必ずしも有効な受け皿足り得ていない等の課題がある。

まちづくりでは、中心市街地の衰退や住宅地の遠隔化など、生活者が必要とするサービスの確保が困難であったり、災害に脆弱な状況が現れている。

また、施策を進めるに当たって、様々な観点から段階的かつ継続的に取組みを進めるプロセスは必ずしも確立されてはいない。

．ユニバーサルデザイン政策大綱の基本的考え方

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき、国土交通省として、以下の考え方に沿って政策を推進していく。

1．利用者の目線に立った参加型社会の構築

今後の政策展開に当たっては、利用者を中心的な視点に捉え、利用者の目線に立った政策の推進が必要である。

(1) 利用者、住民・NPOなどの多様な参加の推進

多様な人々の利用を視野に入れた取組みを進めるため、構想策定から施設整備、運用管理に至るまでの各段階において、利用者、住民やNPOなども含めた関係者の多様な参加を求め、そのニーズを反映させることなどを図っていくことが重要である。

(2) 持続的・段階的な取組みの推進（スパイラルアップの導入）

一人一人がその個性と能力を發揮し、自由に参画し、自己実現を図っていけるような社会の実現という理想に向けて、段階的・継続的発展のプロセスを確立し、様々な観点から継続的に「よりユニバーサルな社会環境」を達成すべく努力すること（スパイラルアップ）を基本として施策の展開を進めることが必要である。

(3) 多様な関係者の連携・協働の強化

様々な利用者ニーズに対応するには、多様な関係者の連携・協働が必要であるが、意見の相違や費用負担等を巡り調整がつかない結果、連携が不十分な場合もあることから、適切な責任分担の下で関係者間の連携・協働を促す環境の整備が必要である。

2．バリアフリー施策の総合化

これまでのバリアフリー化の取組みにより一定の進捗が見られているが、ハード面・システム面でのバリアを始め、情報のバリア、心のバリアなどが未だ存在している。バリアフリー化の推進は、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた政策展開の中でも最も重要な政策の一つであり、今後とも、バリアフリー化の総合的な取組みを充実、強化していく必要がある。その際、障害者の自立と社会参加の一層の促進という最近の障害者施策の動向も踏まえ、多様な対象者を視野に入れつつ取り組んでいくことが重要である。

(1) 利用者の一連の行動に対応する連続的なバリアフリーの推進

バリアフリー化に当たっては、利用者の視点に立ち、一連の行動に対応した連続的なバリアフリー化が重要である。

そのためには、総合的な視点が必要であり、まちづくり全体を視野に入れ、幅広い関係者との調整・協力を得つつ、バリアフリー化に関する基本的な構想・計画を策定

する必要がある。

(2) 対象の拡充

交通機関や公共施設、公共空間等について、できる限り対象を拡充する必要がある（例えば、タクシー等の個別輸送サービスや学校等の公共施設等）。

(3) ソフト施策の充実

ハード面だけでなく、人的な対応の充実や、利用者に対する適切な情報提供など、ソフト施策を充実し、ハード・ソフト一体となった総合的なバリアフリー化を推進する必要がある。

国民一人ひとりが、高齢者、障害者、子ども連れ等の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」を推進する必要がある、国民の意識啓発や、人材育成などを進めることが重要である。

(4) 着実な実施に向けた柔軟かつ弾力的な取組みの促進

既存施設については、空間的・物理的な制約等からバリアフリー化が不十分なものがある。対応が不十分な施設が利用され続けることは社会全体のバリアフリー化を遅らせる要因となるため、様々な知恵・工夫により、そのような既存施設のバリアフリー化をさらに進める必要がある。

この場合、必要な整備を行い、施設の規模や利用実態などに応じた柔軟かつ合理的な整備についても検討することが必要である。

さらに、他の手本となる取組みや成功事例について知識・経験を共有・普及することにより、全体レベルを向上させることも有効である。このため、先導的なプロジェクトへのモデル的な取組みなどについて効果的に支援を行うとともに、市場メカニズムを活用したユニバーサルデザインの普及を推進していく必要がある。また、地域特性への配慮も大切である。

3. だれもが安全で円滑に利用できる公共交通

だれもが自由かつ安全に移動できる環境づくりに向け、公共交通が果たす役割は大きい。公共交通機関の乗継ぎを含めた移動全体を円滑かつ利便性の高いものとする「シームレス化」の実現が十分図られていないなどの課題がある。

このため、だれもが公共交通機関を円滑に利用できるよう、公共交通のさらなる改善に向けた取組みが求められている。

(1) 交通結節点における利便性向上や乗継円滑化

人々が円滑に利用できる公共交通の実現を図るため、駅などの交通結節点における利便性向上や乗継円滑化が求められているが、交通結節点は事業者や結節点の整備・管理主体などの様々な主体が関係し、また、そもそも事業者相互間では競争関係にあるなどの事情から、協調が十分でなく、改善に向けた取組みがなかなか進まない場合がある。このため、これら多様な関係者の協働による横断的な取組みを促す必要がある。

(2) 交通事業者と地域住民等との協働の促進

公共交通の利便性の向上について、地域住民等が自らのこととして主体的に考え、交通事業者との協働による取組みを積極的に図る動きが現れてきている。このような地域住民等の主体的な参画は、住民自らの公共交通の利用を促すことにもつながることから、交通事業者と地域住民等との協働による取組みをさらに促進する必要がある。

(3) 公共交通に関する情報提供の必要性

公共交通の全体水準の向上を図るため、行政においては、モデル的な取組みに関する幅広い情報提供を推進する必要がある。また、交通事業者の提供する公共交通サービスが利用者の視点を踏まえているかどうかを客観的に評価する仕組みや、ITの活用を含めた情報提供の改善・充実が求められている。

(4) 総合的な取組みの推進

公共交通の利用円滑化の推進に当たっては、地域における多様な関係者の協働の下、公共施設の整備、交通規制、中心市街地の活性化、まちづくり等関連する事業等と連携して、総合的な取組みを進めることが必要である。

4. だれもが安全で暮らしやすいまちづくり

まちは、人々の生活の基本となる場所であり、まちづくりに当たっては、多様な人々にとって暮らしやすいまちづくりに配慮することが大切である。

(1) 歩いて暮らせるまちづくりに向けた取組みの推進

過度に自動車に依存することなく、街なか居住を進め、徒歩圏内において生活の基本的ニーズに応えられる物品やサービスの取得が可能で、歩行者のスケール感にあった、生活関連施設等が近接するまとまりのある（コンパクトな）まちづくり、「歩いて暮らせるまちづくり」に向けた取組みを推進することが必要である。

(2) まち全体を視野に入れた取組みの推進

人々のまちの中での多様な活動の円滑化を図ることが求められ、特定の施設だけを念頭に置くのではなく、多様な施設利用やそれらへの移動の円滑化等に配慮する必要がある。多様な主体の意見を踏まえつつ、まちづくりの主体である地方公共団体が、まち全体を視野に入れ、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくりの基本的な方針を提示するとともに、整備の必要性、重要性を踏まえ、計画的、段階的に、安全、快適な歩行者空間等の整備を進めることが大切である。

(3) まちの再生、再開発も活用した、居住・福祉・賑わい等生活機能の創出

高度成長期等に作られた市街地やニュータウンの再生等の機会も活用しつつ、福祉部局をはじめ関係部局とも連携し、多様な居住の場の整備や不足する高齢者、障害者、子育て家族等が必要とする施設のまちなか等での整備を支援し、地域における居住・福祉・賑わい等生活機能の創出を図る必要がある。

(4) 安全・安心のまちづくり

だれもが安全に安心して暮らせるように、高齢者、障害者、子ども等にも配慮した防災対策や建築物における日常的な事故防止対策を推進することが必要である。

5. 技術や手法等を踏まえた多様な活動への対応

施策の展開に当たり、観光などの非日常的な行動や、今後増加が見込まれる外国人など、人々の多様な活動への対応が求められる一方、ITの進展などに伴い、様々なニーズに応えるための取組みが進められてきている。

ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、人々の様々な活動を想定して対応を進めていく必要がある。

(1) 観光など非日常的な行動をも対象とした施策展開

観光地や、観光施設、宿泊施設のバリアフリー化など、観光をはじめとする非日常的な行動も対象とした施策展開を図る必要がある。

また、観光などでは、地理不案内の状態に置かれることから、場所や目的地等を容易に把握し、円滑に移動できる環境を整えることが重要である。

(2) 外国人の受入環境の整備

2010年までに訪日外国人旅行者数を1000万人にするという目標を掲げた観光立国に向けた取組みと併せ、外国人に対する情報提供、外国語表記の充実など外国人の受入環境を整備していく必要がある。

(3) ITを活用したユニバーサルな情報提供（ユビキタス環境の構築等）

ITの進展などによりユビキタスな環境づくりが進んでいるが、これにより、多様な人々に対し、いつでもどこでも必要な情報を提供することが可能となり、一人一人がその個性と能力を発揮し、自由に参画し、自己実現を図っていけるような社会の形成にも寄与することが期待される。このため、ユビキタス・ネットワーク技術、GIS等の活用などにより、情報提供の充実などに向けた取組みを進める必要がある。

．具体的施策

国土交通省は、「 ．ユニバーサルデザイン政策大綱の基本的考え方」に沿って、各主体によるこれまでの取組みをさらに深化させるため、下記の施策を展開していく。

1．ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた多様な関係者の参画の仕組みの構築

公共施設等の整備や新たな国土計画の策定に当たり、構想から計画策定、実施、管理に至る様々な段階において、利用者や住民、NPOなどの参加を得て意見を反映させる仕組みを創設する。

住民、NPO等が計画作成主体等に対し提案できる仕組みを創設するとともに、このような地域における多様な活動の担い手としての住民、NPO等に対して支援する。

国土交通省自らが、所管事業において先導的に取組みを実施する。（官庁施設などの整備を行う際に、ワークショップを開催するなど、周辺の地域を含めた住民や関係者との連携を図る。）

2．ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた評価・情報共有の仕組みの創設（ユニバーサルデザイン・アセスメント）

施設整備などの事業やソフト施策の実施による成果に対し多様な関係者の参加を得て評価を行い、その評価結果を、以後の事業や施策の立案・実施に反映する仕組みを創設する（スパイラルアップ）。

国土交通省自らが、所管事業においてスパイラルアップの先導的取組みを実施する（直轄事業等における実施と事例紹介）。

施策の効果について、利用者の視点に立った満足度などを客観的に評価するために、「ユニバーサルデザイン指標」を作成する。

ユニバーサルデザイン度の高い（低い）事例について、情報収集・蓄積を行い、公表する。

3．一体的・総合的なバリアフリー施策の推進

建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法とを一体化し、新たにより総合的なバリアフリーに関する法制度を整備する。

- ・旅客施設だけでなく建築物も含めた連続したバリアフリー空間の形成などに向けた総合的なバリアフリー化に係る国の基本方針を策定する。
- ・旅客施設や建築物に加え、一定の道路、路外駐車場、都市公園の公園施設について、新設時等の基準適合義務を課す等の措置を講じる。
- ・バリアフリー化の基本構想策定対象エリアを拡大するとともに、建築物、路外駐車場、都市公園についても特定事業として位置づけることができるようにする。
- ・様々な利用者の意見を反映させるため、基本構想策定の際の協議会の法定化、基本構想の素案に関するNPO・住民等からの提案制度を創設する。
- ・関係者の連携による一体的・連続的なバリアフリー化の促進を図るため、バリア

フリー経路を構成する施設管理者間の協定制度を創設する。

旅客施設や車両、住宅等について、以下の取組みにより、より一層のバリアフリー化を促進する。

- ・ 駅の構造や導入空間の確保等の問題からバリアフリー化が困難な既存の駅について、その要因を踏まえ、整備促進のための支援を行う。
- ・ ノンステップバスの更なる導入や、コミュニティバス、観光バスなどを含むバス全体のバリアフリー化を促進する。また、福祉車両の導入等によりタクシーのバリアフリー化等を図り、S T S（スペシャルトランスポートサービス）の提供を促進する。
- ・ 公的賃貸住宅の整備や民間住宅への資金面での支援により、バリアフリー化された住宅ストックの形成を促進する。

4. ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた基準・ガイドラインの策定

各種の基準・ガイドラインについて、多様な者の参加を得て、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた見直し等を行う。

- ・ 基本構想に基づく総合的なバリアフリー化の促進を図るための既存建築物のバリアフリー化に関するガイドラインの策定
- ・ 民間建築物のバリアフリー化に参考となる設計標準や公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン等について必要に応じた見直し
- ・ 利用者数5000人未満の旅客施設を対象とした整備のあり方に関するガイドラインの策定など

5. ソフト面での施策の充実（「心のバリアフリー」社会の実現等）

一人一人がその個性と能力を発揮し、自由に参画し、自己実現を図っていけるような社会の実現に資するため、利用者・学生・事業者など多様な人材育成を図るとともに、人々の意識啓発などを促進する。（公共交通事業者や小中学生向け人材育成プログラムの作成、交通バリアフリー教室の開催など）

駅やその周辺地区において高齢者、障害者、子ども連れの介助等を行うバリアフリーボランティアについて、モデル事業の実施などによりその普及を促進し、ハード整備だけではない、人による対応を促進する。

路線番号方式による道路案内の充実を図る。

福祉施策による居住支援サービスと連携した住まいの確保を支援するとともに、これらの住宅への住み替えが円滑に行われるよう、情報提供・相談体制の整備等を推進する。

6. だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現

利用者や地域住民等と交通事業者等との協働による利便性向上に向けた取組みに対する支援の拡充を図る。併せて、関係者の意見を適切に反映させるとともに、交通事業者と地域住民の団体等との間の協議を円滑化する仕組みを導入する。

鉄道やバスなどが乗入れるターミナルなどの交通結節点において、交通事業者や施設管理者等の関係者間で協議会を設ける等により、統一された分かりやすい乗り場

案内や乗継経路の改善などの取組みに関する合意形成を促進する。さらに、交通事業者等が協議結果を遵守する仕組みづくりや具体的な改善方策の推進に対する支援の拡充を図る。

鉄道・バス等の異なる交通機関間や異なる交通事業者間における乗継割引運賃の導入などの乗継円滑化措置や、乗継情報案内システムの整備による統一的な情報提供など公共交通の情報提供の高度化の取組みに対し、支援の拡充・重点化等により促進を図る。

コミュニティバス、乗合タクシー、福祉タクシー等、地域の実情に即した新たな形態の運送サービスの提供を促進する。

7. だれもが安全で暮らしやすいまちづくり

歩いて暮らせるまちづくりに向けて、まちなかに、住宅、生活関連施設等の集約的な立地を誘導するとともに、快適な歩行空間等の整備を図るため、新たに、関連施策を総合的、計画的に展開する。この際、先進的事例をモデルとして積み上げ、全国展開を図る。

(関連施策)

- ・まちなかでの住宅供給を専門的に行う目的で設立される法人(SPC)を出資により支援し、まちなか居住の促進、まちなかの人口回復を図る
- ・都市計画のインセンティブ等による、まちなかでの生活関連施設等の集約的立地を誘導
- ・まちなかでの歩行空間のバリアフリー化、福祉部局との連携による地域医療センターやケア付公共住宅の整備等について、地方の取組みを助成により支援

都市計画におけるユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくりの理念、取組方針を明らかにするため、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた政策課題対応型都市計画運用指針を策定する。

まちづくりの観点から、道路、公園、民間敷地等の一体的、連続的な整備に対する助成を行い、安全、快適な歩行者空間の整備を推進する。この際、地権者、住民、企業等の地域の関係者が自らの地域を整備・管理運営する取組みを支援する。

歩道の段差の改善、無電柱化、駐輪スペースの確保等による安全で快適な歩行空間の整備を旅客施設や多くの人々が利用する建築物等のバリアフリー化と一体的・総合的に進めることにより、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくりを推進する。

ニュータウン等の既存計画開発住宅市街地において、老朽化・陳腐化した公共・公益施設の再整備等を総合的・戦略的に行い、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた市街地として再生するほか、公共住宅団地の建て替え等に際し、福祉施設等の併設を進め、福祉の拠点としての整備を推進する。

住宅の耐震化の促進、災害時における避難のための情報提供体制の整備、建築物における転倒事故等を防止するための指針の作成、公共施設や住宅における犯罪防止に配慮した環境設計などにより、高齢者、障害者、子ども等にも配慮した安全・安心のまちづくりを推進する。

8. 様々な人・活動に応じた柔軟な対応

観光地に適した基本構想の作成の促進、ホテルなどの宿泊施設についてのバリアフリー化の推進などにより、観光地におけるバリアフリー化を推進する。

地理不案内者や外国人も念頭においた案内標識等の整備の促進、公共交通機関における外国語等による情報提供措置の導入、我が国の地域観光に精通した通訳ガイドの育成・確保やボランティアガイドの活動支援、観光関係従事者の人材育成などにより、地理不案内者や外国人が一人歩きできる環境整備を促進する。

バリアフリー化や一人歩きできる環境整備と併せ、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた観光地づくりに取り組むNPO等の活動や、外国人や高齢者、障害者も参加できる旅行商品の造成を支援することにより、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた観光振興を総合的に推進する。

9. IT等の新技術の活用

ICタグ等の通信機器と携帯型情報端末等によるユビキタス・ネットワーク技術を活用した「場所情報システム」を活用し、「移動経路」、「交通手段」、「目的地」等の情報を音声、文字、多言語等を用いて利用者に提供し、高齢者・障害者の自律移動支援や訪日外国人観光客等への観光情報の提供を行うシステムについて、実証実験の成果を踏まえ、地方自治体等との連携を図りつつ、全国各地への展開に向けた取組みを推進する。

だれもが容易かつ効果的に地理情報を利活用できるよう、地理情報の電子化等の推進、GIS技術を活用した情報提供システムの構築、視覚障害者向けの触地図などユニバーサルデザインの考え方を踏まえた地図のガイドライン作成などを推進する。

鉄道とバスなど異なるモード間でもカード一枚で利用できるよう共通化したICカードシステムを全国に普及させ、利用者利便の向上、サービスの多様化、情報提供の高度化を図る。

10. 先導的取組みの総合的展開（リーディング・プロジェクト、リーディング・エリア）

国土交通省を挙げて普及に資する先導事例を育成するため、地域の実情などに応じて発生している問題の特徴を踏まえて、エリア毎又はプロジェクト毎に行われる効率的、先導的な取組みに対し効果的な支援を行うことを通じて、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた施策のさらなる高度化を図るとともに、その成果を広く全国に普及させる。

．政策への反映の方向性

ユニバーサルデザイン政策大綱の策定

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき国土交通行政を推進するため平成17年7月に策定した「ユニバーサルデザイン政策大綱」に基づき各種施策・事業の推進を図るため、施策等の具体化を図るとともに、各施策等の進捗状況について定期的にフォローアップを実施する。

また、ハートビル法及び交通バリアフリー法を一体化したより総合的なバリアフリー法案を国会に提案中であり、当該法案が成立した後は、新たな基本方針を策定することとなるため、必要に応じて現行の交通バリアフリー法に基づく基本方針で定めている目標値の見直しを図るとともに、新たに追加する施設に関する目標値の設定を行う。