

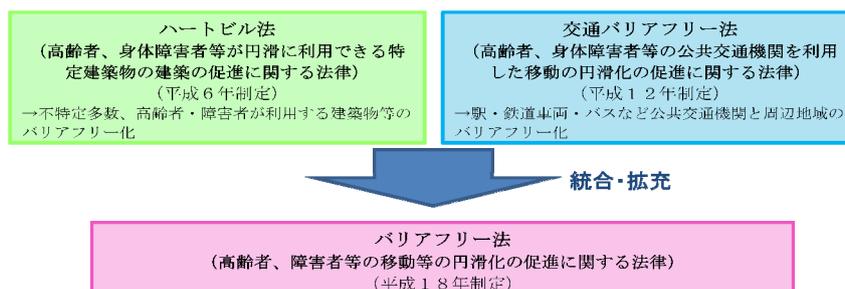
## Ⅱ. バリアフリー法に基づく取組みの状況と課題

### 1. バリアフリー法成立までの経緯

バリアフリー施策に関する法整備としては、まず、平成6年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（平成6年法律第44号。以下「旧ハートビル法」という。）が制定され、不特定多数の人々や、主に高齢者や身体障害者等が利用する建築物のバリアフリー化方策について定められた。また、平成12年には、「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」（平成12年法律第68号。以下「旧交通バリアフリー法」という。）が制定され、駅・鉄道車両・バスなどの公共交通機関と、駅などの旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化方策について定められたところである。以上2つの法律に基づき、補助や税制などの助成措置と相まって、建築物並びに旅客施設及び車両等（以下「施設等」という。）において、段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、バリアフリー化の整備は着実に進展することとなった。

その後、男女共同参画の推進や国際化の流れを受け、平成17年には、「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た国土交通行政を推進するため、バリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」がとりまとめられ、施策の一つとして「一体的・総合的なバリアフリー施策の推進」がとりあげられた。この中で、バリアフリー化を促進するための法律が別々に作られていることで、バリアフリー化自体が施設等ごとに独立して進められ、連続的なバリアフリー化が図られていないといった問題や、バリアフリー化が駅などの旅客施設を中心とした地区にとどまっているなど、利用者の視点に立ったバリアフリー化が十分でないことが指摘された。

この結果、旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法を一体化した法制度の検討が進められ、平成18年に両法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）が成立することとなった。



## 2. バリアフリー法の概要

### 1) 概要

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定めるものである。

### 2) 対象

法の目的とする施策の対象者について、旧ハートビル法、旧交通バリアフリー法では、「高齢者、身体障害者等」と定めていたが、バリアフリー法では、身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者及び発達障害者を含む全ての障害者を含む日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるものを対象とすることを明らかにするために、「高齢者、障害者等」としている。なお、「障害者等」の「等」には、妊産婦、けが人等が含まれる。

### 3) 公共施設等のバリアフリー化の推進

#### ① 基準適合義務等

バリアフリー法においては、バリアフリー化の義務を負う対象者として、旧ハートビル法の建築主等や旧交通バリアフリー法の公共交通事業者等に加え、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等を規定している。これに基づき、各施設等について、新設・改良等を行う際には政省令において定めるバリアフリー基準に適合させる義務付けを行っている一方、既存の施設等についてバリアフリー基準に適合させる努力義務を課している。また、公共交通事業者等に対しては、その職員に対し、高齢者、障害者等に対する適切な対応の仕方等について研修等による教育訓練を行うよう努力義務を課している。各施設等における具体的な義務付け等の内容は以下の表のとおりである。

	基準適合の義務	基準適合の努力義務
旅客施設及び車両等（法 8 条） 公共交通移動等円滑化基準	旅客施設及び車両等 （新設・大規模改良時）	旅客施設及び車両等 （左記を除く）
道路（法 10 条） 道路移動等円滑化基準	特定道路 （新設・改築時）	全ての道路 （左記を除く）
路外駐車場（法 11 条） 路外駐車場移動等円滑化基準	特定路外駐車場 （設置時）	特定路外駐車場 （左記を除く）

都市公園（法 13 条） 都市公園移動等円滑化基準	特定公園施設 （新設・増設・改築時）	特定公園施設 （左記を除く）
建築物（法 14 条、16 条） 建築物移動等円滑化基準等	2,000 m <sup>2</sup> 以上の 特別特定建築物 （新築、増築、改築、用途 変更時）	特別特定建築物 （左記を除く）
		特別特定建築物を除く特定建築物 （新築・増築・改築・用途変更時）
		特定建築物の建築物特定施設 （修繕・模様替時）

## ② ガイドライン

以上のような基準は、施設設置管理者等が施設等を整備する際に義務付け基準等として遵守すべき内容を示したものであるのに対し、「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」等の移動等円滑化整備に関するガイドライン（以下「ガイドライン」という。）は、高齢者、障害者等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応え、すべての利用者がより円滑に利用できるよう、望ましい整備内容を示したものである。公共交通機関、建築物等の各施設や車両等のガイドラインについて、当事者等の意見を勘案した上で作成しており、適宜見直しが行われている。

## ③ 整備目標

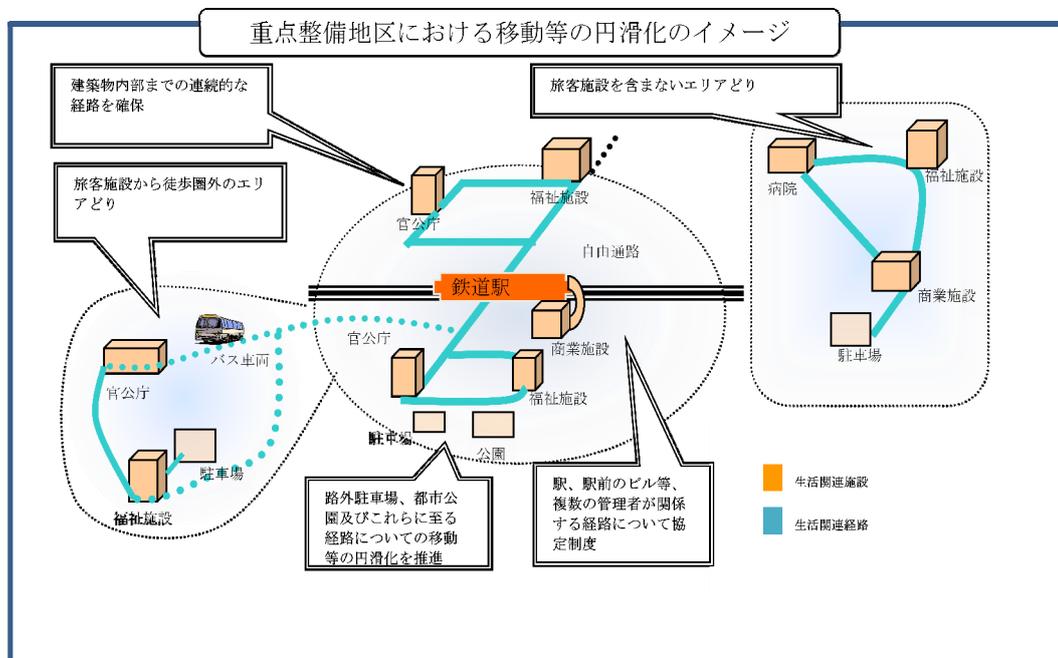
以上の基準適合義務等を課した上で、バリアフリー法第 3 条に基づき主務大臣が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成 23 年国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第 1 号。以下「基本方針」という。）において、各施設等における 10 年間のバリアフリー化の整備目標が定められている。なお、基本方針は平成 23 年 3 月の改正により、原則として全てについてバリアフリー化を行う目標の対象となる旅客施設について、1 日当たりの平均的な利用客数 5,000 人以上の施設から同 3,000 人以上の施設へと拡大するなどの、平成 32 年度を目標年次とする新たな整備目標が設定されたところである。

## 4) 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

### ① 概要

バリアフリー法において、市町村は、移動等の円滑化を図ることが必要な一定の地区を重点整備地区とし、移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本構想を作成することができることとされている。この基本構想の対象となる範囲として、旧交通バリアフリー法においては 1 日当たりの平均的な利用客数が 5,000

人以上といった一定の要件を満たす旅客施設の周辺のみ限定されていたが、バリアフリー法においては、そもそも旅客施設が存在しない地区であっても、基本構想を作成することができるようにされている。



## ② 当事者参画

まず、基本構想を作成する市町村の取組みを促す観点から、基本構想の内容を市町村に対し具体的に提案できる提案制度を設けている。提案できる者には、事業実施主体者のもとより、利害関係のある高齢者や障害者等の利用者や、地域住民なども含んでいる。制度の実効性を担保する観点から、提案を受けた市町村には、作成等の有無及び作成等しない場合にはその理由を通知する義務を課している。

また、基本構想の作成の際、高齢者や障害者等の計画段階からの参加の促進を図るため、作成に関する協議等を行う協議会制度を法律に位置づけている。この協議会は、市町村、事業実施主体者、高齢者、障害者等、学識経験者その他の市町村が必要と認める者で構成されることとなる。

これら以外にも、住民アンケートやまち歩き（現地点検）、パブリックコメント等、住民参加の機会は確保されているところであり、このような制度の下、地域の実情に即した一体的・総合的なバリアフリー化を進めることが可能となっている。

## 5) 心のバリアフリー等の推進

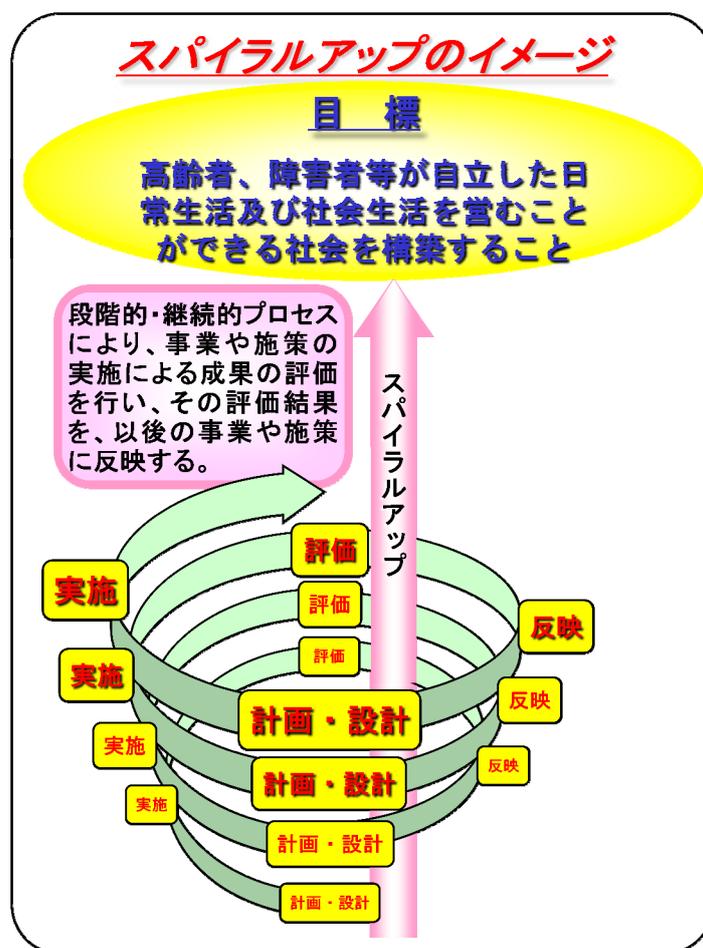
バリアフリー法では、ハード整備だけではなく、ソフト施策の充実を念頭に、様々な責務について規定している。

### ① 心のバリアフリー

バリアフリー法では、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める、いわゆる「心のバリアフリー」についても規定している。国に対して教育活動、広報活動等を通じて心のバリアフリーを深めていくことを責務として定めるとともに、国民に対しても、高齢者や障害者等が円滑に移動し施設を利用できるようにすることへの協力だけではなく、高齢者や障害者等の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性についての理解を深めることが、責務として定められている。

### ② スパイラルアップ

バリアフリー化を進めるためには、具体的な施策や措置の内容について、施策に関連する当事者の参加の下、検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図っていくことが重要であり、このような考え方を「スパイラルアップ」と呼んでいる。バリアフリー法においては、このスパイラルアップを国の果たすべき責務として位置づけており、地方公共団体や施設設置管理者等についても、これに準ずることとされている。



### 3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

#### (1) 公共施設等のバリアフリー化の状況

##### 1) 整備目標の達成状況

以下に見るとおり、各施設等において、改正前の基本方針に定める整備目標に照らし、バリアフリー化は着実に進捗してきているところである。

##### 【旅客施設】

平成 22 年までの整備目標 原則 100%	⇔	平成 22 年度末現在の整備率 段差解消：85.5% 視覚障害者誘導用ブロック：97.1% 障害者用トイレ：83.2%
---------------------------	---	--

##### 【車両等】

平成 22 年までの整備目標 鉄軌道車両：約 50% ノンステップバス車両：約 30% 旅客船：約 50% 航空機：約 65%	⇔	平成 22 年度末現在の整備率 鉄軌道車両：49.5% ノンステップバス車両：35.5% 旅客船：18.1% 航空機：81.4%
---	---	--

##### 【道路、建築物、都市公園、路外駐車場】

平成 22 年までの整備目標 道路 (※1)：原則 100% 建築物 (※2)：約 50% 都市公園 園路及び広場：約 45% 駐車場：約 35% 便所：約 30% 路外駐車場 (※3)：約 40%	⇔	平成 22 年度末現在の整備率 道路 (※1)：74% 建築物 (※2)：48% 都市公園 園路及び広場：約 47% 駐車場：約 39% 便所：約 32% 路外駐車場 (※3)：45%
--	---	---

※1：重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路

※2：床面積 2,000m<sup>2</sup>以上の特別特定建築物の総ストック

※3：特定路外駐車場

## 2) 地域別等に見た場合のバリアフリー化の状況

以上のように全国的に見た場合、各施設等のバリアフリー化は順調に進んでいるところであるが、以下、鉄道駅、乗合バス及び建築物を例に、地域別等のバリアフリー化の進捗状況をみてる。

### ① 地方部における鉄道駅のバリアフリー化の状況

大都市圏に比べた場合、地方部においては整備が遅れているのが現状である。ただし、段差が解消されている駅の割合（段差解消駅数／全ての駅数）に比べると、利用客数で見た場合の段差が解消されている駅の割合（段差解消された駅の利用客数／全ての駅の利用客数）については、地方部においても数字が向上しており、また、各都道府県における1日当たりの平均的な利用客数5,000人以上の駅における段差解消駅の割合を見ても全体的に高い水準となっており、地方部においても、整備目標の対象となっているような利用客数の比較的多い中心駅についてはその多くについてバリアフリー整備がなされていると見ることができる。逆に、基本方針の整備目標の対象となっていない、利用客数の少ない駅についてバリアフリー整備が遅れているものと考えられる。いずれにせよ、地方部において整備が遅れていることは明らかであり、バリアフリー化の更なる全国化を図る必要がある。

### ② 地域別に見た乗合バスのバリアフリー化の状況

乗合バスの移動等円滑化基準適合車両の導入比率について、三大都市圏は60%を超える地域があるなど高いのに対し、三大都市圏以外においては40%を切るなど低くなっている。特にノンステップバスの導入率では、三大都市圏は40%を超える地域がある一方、三大都市圏以外においては10%に満たない地域があるなど大きな差が開いており、地域間格差が生じていることが考えられる。

### ③ 地域別、用途別に見た建築物のバリアフリー化の状況

#### i. バリアフリー法に基づく条例制定状況

地方公共団体は、バリアフリー法第14条第3項に基づく条例を制定することで、義務付けの対象となっていない特別特定建築物以外の特定建築物を義務付けの対象とすることや、義務付けの対象となる建築の規模を引き下げることが可能となっている。さらに、適合させるべき基準についても、地域の実情に応じて基準を付加（強化）することが可能となっている。このような条例を定めることにより、地域の実情に応じた建築物のバリアフリー化が可能となるが、平成23年11月1日現在において、当該条例を制定しているのは以下の13都府県6区市である。

【条例制定済みの地方自治体（平成23年11月1日現在）】

都府県・・岩手県、山形県、埼玉県、東京都、神奈川県、石川県、京都府、大阪府、

兵庫県、鳥取県、徳島県、大分県、熊本県  
区市・・・世田谷区、練馬区、横浜市、川崎市、高山市、京都市

ii. 誘導基準に適合する特定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定件数（地域別、用途別）

建築物においては、義務付け基準とは別に、よりレベルの高い誘導基準に適合する建築物の整備を誘導するため、容積率の特例及び表示制度等のインセンティブがある認定特定建築物制度を設けているところである。

地域別に見ると、関東における認定件数が特に多いほか、大都市圏を含む地域においても多くなっている。地方部においてもバリアフリー化に対する意識が高い地域もあるが、大都市圏と比較すると容積率特例等のインセンティブがそこまで魅力的でないこと等により、認定取得の動きが少ないものと推測される。

用途別に見ると、店舗等の認定件数が特に多いほか、病院・診療所、続いて老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センター等についても認定件数が多くなっている。これらについては、企業イメージや集客力の向上、バリアフリー化の社会的要請等により、認定取得に前向きに取り組んでいるものと推察される。

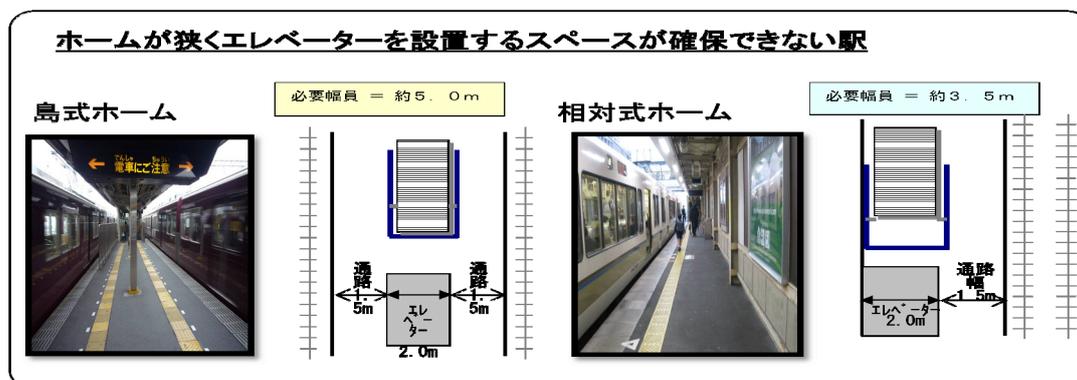
以上のように、誘導基準に適合する特定建築物については、地域や用途によって差が生じているところである。

3) 公共交通の更なるバリアフリー化に向けた取組み

以上のような地域における課題以外にも、バリアフリー化には以下のような課題が残されているところである。

① 地形上の制約等の技術的課題

鉄道駅においては、構造や地形上の問題等により、バリアフリー化を行うことが困難であり、バリアフリー化を実施するためには、一般的なバリアフリー化のための工事規模をはるかに上回る大規模な改修を行わなければならないような整備困難駅が存在している。例えば、以下の図のような例がある。



他にも、地下駅で、地上に道路や商業店舗等があることにより、地上部にエレベーターを設置するスペースが確保できない駅等がある。

このような場合、地域のまちづくり等と一体となってバリアフリー化のための空間を確保が必要になることから、鉄道事業者単独での整備はほとんど不可能である。

## ② ホームドア等の整備状況

昨今、視覚障害者をはじめとする旅客の鉄道駅のホームからの転落事故、列車との接触事故が多発しており、ホームドア及び可動式ホーム柵（以下「ホームドア等」という。）といった転落事故の防止効果の高い対策の必要性が高まってきている。平成23年8月の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」における中間とりまとめにおいて、利用者10万人以上の駅において、ホームドア等又は内方線付きJIS規格対応の点状ブロックの整備を優先的に進める旨を明記したところであり、国においては補助金や税制等による支援を実施している。

## ③ 公共交通事業者等における教育訓練等の状況

公共交通事業者等によるバリアフリーに関する独自の教育訓練の取組みも行われており、バリアフリー法においても、公共交通事業者等に対し、高齢者、障害者等に対する適切な対応の仕方等について研修等による教育訓練を行うよう努力義務を課している。また、教育訓練の一例として、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団による交通事業者向けバリアフリー教育訓練研修（BEST研修）のような、障害当事者が講師となり、障害へのより深い理解を醸成するような取組みも行われているところである。

しかしながら、公共交通事業者等における教育訓練の取組みやハード面の整備は進んできている一方で、バリアフリー整備がなされた車両等においても、ハンドル型電動車いす利用者等に対する乗車拒否等が起こっており、実際に裁判や法務局等で処理されている事例も発生しているところである。

また、無人駅や駅員の少ない駅が存在しており、このような駅においては、障害者等に対する人的対応が十分にできていない状況にある。

## 4) 連続的なバリアフリー化の取組みの状況

移動等の円滑化を実現するためには、施設と歩道、歩道とバス停、施設間などの境界の段差が解消され、連続的な移動経路が実現していることが重要である。

このような連続的なバリアフリー整備を促進するため、例えば「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」において、道路から施設への連続的な誘導の考え方や、ノンステップバス等に対応したバス停の考え方等を示しているところであるが、その実現については、各現場における事業者等の連携によっているのが現状である。

## (2) 基本構想に基づく取組みの状況

### 1) 基本構想の作成状況

基本構想の作成により、地域の実情に即した一体的・総合的なバリアフリー化を計画的に進めることが可能となり、各地域においてそれぞれの特性に合った面的なバリアフリー化が推進され、地域内における移動及び施設の利用がしやすくなることが期待される。基本構想の作成件数が増えることにより、市町村が主体的に面的なバリアフリー化を推進している地域が増え、利用者のニーズにより細かく応えるバリアフリー化が進捗するものと考えられる。

これまで、基本構想の累計作成件数は順次増加しており、重点整備地区の総面積も順調に増加してきているが、平成23年度末現在において未だ272市町村において381基本構想が作成されているに過ぎず、全国の市町村数（約1,750市町村）に比較すると十分な数に達しているとはいえない状況である。また、年度毎の作成件数の推移を見ても、ここ数年は数値が伸び悩んでいる状況であることが分かる。

このように基本構想の作成が伸び悩んでいる理由を探るための分析として、市町村に対し、基本構想作成の予定がない理由についてのアンケートをとった結果によると、「事業の実施のための予算が不足しているため財源の確保が必要」という回答が最も多くなっており、特に財政状況の厳しい地方において、予算が確保できないために基本構想作成を断念しているところが多くあると考えられる。

実際に、都道府県別の基本構想の作成件数について集計した結果によると、地方部においては基本構想の作成が進んでいないことが明らかに示されており、今後、地方部に対する基本構想作成のプロモート活動に力を入れていく必要がある。

### 2) 当事者参画を確保するための取組みの状況

基本構想においては、協議会制度が法律に位置づけられているなど、当事者参画に関する制度が充実している。この当事者参画は、利用者のニーズに合った面的なバリアフリー化を推進するに当たって不可欠な要素であり、住民に近い自治体である市町村が作成する基本構想の制度の根幹をなしている。各市町村が基本構想を作成するにあたり、どういった当事者参画を確保するための措置を行っているかに関する調査の結果によると、基本構想作成時にまち歩き（現地点検）やパブリックコメントを行っている市町村が多いほか、協議会の設置を行ったところがほとんどである。さらに各協議会の構成員には高齢者、障害者の代表が加わっている場合が大半を占めており、各市町村レベルにおいて高齢者や障害者等の利用者の意見をきめ細かに基本構想に反映した上で基本構想の作成がなされていると言える一方、協議会を基本構想の作成の際に活用したのみで、特定事業の進捗状況の管理や事後評価に活用していない場合

が大半となっており、協議会の活動が継続されていない状況にある。

### 3) 基本構想作成・見直しの効果

実際に基本構想が作成されたことにより、どのような効果が出ていると考えているのか、平成 22 年に実施した「バリアフリー新法に対応した基本構想の改正・策定促進についての調査研究」の一環として市町村に調査を行った結果によると、「鉄道駅舎など旅客施設のバリアフリー化が進んだ（事業の目処が立った）」「高齢者や障害者のニーズを理解したり計画に反映することができた」といった回答が特に多くなっており、単に旅客施設等における個別施設のバリアフリー化が進んだだけでなく、基本構想の狙いとする、利用者のニーズをきめ細かに反映した上で一体的・総合的にバリアフリー化を行うという目的が概ね達成されていると言える。

### 4) その他

#### ① 基本構想に関連する計画・支援制度等

##### i) 地域公共交通総合連携計画

地域公共交通総合連携計画とは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成 19 年法律第 59 号）に基づき、市町村、公共交通事業者、住民、公共交通の利用者その他の地域の関係者が、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、作成する計画である。

当該計画の作成に当たっては、バリアフリー法に基づく基本構想等との調和を確保することが求められているほか、同法第 3 条に基づく「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」（平成 19 年総務省、国土交通省告示第 1 号）においては、地域公共交通の活性化及び再生の目標として、高齢者・障害者等を含めた住民、来訪者の移動手段の確保、安全・安心で質の高い運送サービスの提供等を追求すべきであるとされている。

##### ii) 地域公共交通確保維持改善事業

地域公共交通確保維持改善事業とは、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する事業である。

当該事業によって、バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等の支援がなされているところである。

##### iii) 社会資本整備総合交付金

社会資本整備総合交付金とは、地方公共団体が作成した「社会資本総合整備計画」

に基づき、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を総合的・一体的に支援する制度である。

道路、都市公園、路外駐車場、建築物等のバリアフリー化については、社会資本総合整備計画に位置づけることが可能となっている。

## ② 移動等円滑化経路協定制

移動等円滑化経路協定制とは、基本構想で定められた重点整備地区内において、駅～道路～建築物などの連続的なバリアフリー環境を、その土地・建築物の所有権が移転してしまった場合も維持していくために、土地所有者などが、全員の合意により、経路の整備や管理に関する事項を協定として締結することができるようにしたものである。当該協定は市町村長の認可を受ける必要があり、認可によって承継効が付与され、協定の内容に安定性や持続性が担保されることとなる。

以上のように、移動等円滑化経路協定制は連続的なバリアフリー環境の整備のために有用な制度であるが、現在のところ、これが活用された実績はない状況である。

## (3) 心のバリアフリーの推進

### 1) バリアフリー教室の参加人数

バリアフリー化の推進のためには、ハード面の整備を行うだけでなく、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求めるというソフト面の取組みが不可欠である。例えば、施設設置管理者や国民一般にバリアフリーの趣旨が十分に理解されていない結果、視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪、車いす利用者用駐車スペースへの無断駐車等の問題が生じているところである。このため、事業者を含む国民自らが高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することについての理解が必要となっている。こういった「心のバリアフリー」を推進するための国の取組みとして、国民に対し高齢者、障害者等の置かれた状況を模擬体験する等の啓発活動を内容とする「バリアフリー教室」を開催しているところである。このバリアフリー教室の取組みが広まることで、国民のバリアフリーへの理解が向上すると考えられる。

これまでのバリアフリー教室の参加人数、回数は順次増加してきているところであるが、各回に参加できる人数は限られている等の要因により、これまでののべ参加人数は1万人余りにとどまっているところであり、バリアフリー教室によって広く国民に対して啓発活動がなされているとはいえない状況にある。

### 2) 心のバリアフリーの周知度

以上のような取組みによって、心のバリアフリーがどの程度国民に浸透しているの

かを測る指標として、心のバリアフリーの周知度について平成 21 年に調査を行った結果によると、「ほとんどされていない」と「どちらかといえばされていない」を合計すると 76.7%に達し、心のバリアフリーは国民に浸透していないと言わざるをえない。一方、バリアフリーの認知度については、バリアフリー法制定年の平成 18 年調査において、既に言葉も意味も知っているという回答者が 8 割を超えており、バリアフリーについては知っているが、心のバリアフリーについては知らない、という国民の傾向が見て取れる。今後とも、バリアフリー化の推進においては、ハード整備だけでなく、国民一人一人の理解が重要であることについての広報活動に努めるとともに、広く教育活動を推し進めていく必要がある。

#### (4) スパイラルアップ

バリアフリー化の推進に当たっては、当事者の参加の下、検証を行い、結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図っていくスパイラルアップが重要であり、その取組み状況は以下のとおりである。

##### 1) 全国バリアフリーネットワーク会議の開催

バリアフリー施策のスパイラルアップを図るため、広く関係する全国の高齢者・障害者等団体、施設設置管理者団体、学識経験者、行政機関等が一堂に会し、バリアフリー法に基づく取組みの現状把握、課題の抽出、対応方策の検討や提案等を行うため、全国バリアフリーネットワーク会議を年に 1～2 回程度開催しているところである。例えば、平成 23 年 1 月に開催した同会議においては、基本方針の改正について意見を伺い、3 月の改正の内容に反映を行ったところであり、各方面からの意見を施策に反映するための貴重な場となっている。

##### 2) 調査研究等に基づく対応策の実施

バリアフリー法制定後、各種調査研究等を実施し、障害の特性に応じた細部にわたる施策への対応等を行っている。

##### 【調査研究の例】

- 知的障害者、精神障害者、発達障害者に対応したバリアフリー化施策に係る調査研究（平成 19 年度調査研究）  
→当事者団体、学識者、関係事業者等からなる委員会での検討を踏まえ、公共交通機関、商業施設、公共施設等の職員向けの「対応ハンドブック」と「施設整備のポイント集」を作成し公表を行った。
- 視覚障害者用誘導ブロックに関する調査研究（平成 20 年度、21 年度調査研究）、

視覚・聴覚障害者の安全性・利便性に関する調査研究（平成 22 年度、23 年度調査研究）

→当事者団体、学識者、関係事業者等からなる委員会での検討を踏まえ、ガイドライン改正時に反映を予定している。

## 4. 現状の取組みに対する主な課題

### (1) バリアフリー化の推進

#### 1) バリアフリー化の推進

##### ① 地方部等における取組みの推進

平成23年3月には、旅客施設のバリアフリー化に関する整備目標の対象が、一日当たりの平均的な利用客数5,000人以上の施設から3,000人以上の施設へと拡大され、全旅客施設の利用者の約95%がカバーされるようになった他、都府を除く各道県の人口上位3～5都市の全ての駅が整備対象駅となった。このように、基本方針において地方部におけるバリアフリー化に更に取り組むための改正が行われたところであるが、鉄道網が発達していない地域においては生活交通に関する機能についてバス等の自動車交通が果たす役割が大きいことを踏まえ、今後は、バス、タクシーに対応したバリアフリー化にも継続して注力すべきであると考えられる。

また、建築物のバリアフリー化を推進していくためには、その地方の自然的社会的条件の特殊性に応じて、地方公共団体が建築物移動等円滑化基準への適合義務の対象となる建築物の追加や規模の引き下げ、必要な事項の付加について、条例によってきめ細かく規制することが重要であり、このような取組みをいかに広めて行くかが課題である。

さらに、道路について、地域の自主性及び自立性を高めるための改革の一環で道路移動等円滑化基準が条例委任されたこと等を踏まえ、地域の実情にあったバリアフリー化をより一層推進していくことが求められる。

##### ② 公共交通機関の更なるバリアフリー化

ホームドア等の整備は、車両扉等の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用といった問題があり、鉄道事業者単独での整備には限界がある。国においては補助金や税制等による支援制度を設けているが、地方公共団体においては、ホーム上の安全対策は鉄道事業者自らの責務で行うべきという認識が根強く、支援についての理解が得られない場合が多い。

また、鉄道車両や航空機のバリアフリー化を検討していく上では、ハンドル型電動車いす利用者等に対する乗車拒否等の実態も踏まえ、その要因を明らかにし、対策を検討することが必要である。さらに、駅によって、また時間帯によっては、駅員が少なく、困ったときに声のかけようがない場合もあることから、高齢者・障害者等も鉄道サービスを円滑に利用できるかどうかという観点から、施設や車両等の整備を進めるとともに、ソフト面を充実していくことが課題である。

バリアフリー法は、高齢者、障害者等の社会参加を促進することを目的とした法律であり、高齢者、障害者等が公共交通機関を利用する際に直接接することとなる公共交通事業者等の職員においては、高齢者、障害者等からの問い合わせへの適切な対応や、必要な介助を行うことが課題である。一方、個々の現場の職員の対応にはレベルの差があり、乗車拒否等の事例も見受けられるため、施設等のハードの整備と併せて、現場の職員や事業者が現実の施設や設備の中で可能な限り均等な輸送サービスを提供していくという意識を持って対応してもらうことの徹底が課題である。

国としては、事業者等が乗車拒否等に及ぶ要因について情報収集を行い、高齢者、障害者等の公共交通機関の利用に当たって適切な対応が行われるよう、助言・指導等に力を入れることが求められる。

公共交通事業者等においては、職員教育の徹底が急務であり、その職員教育に当たっては、知的障害者・発達障害者・精神障害者への理解も深まるように留意していくことが求められる。

現在、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団によって移動制約当事者が講師となって行われているBEST研修については、評価が高いものの、どのようにして受講する事業者や職員を拡大していくか、如何にして末端の現場まで公共交通従事者として身につけるべき意識や技術を浸透させられるか等の課題もある。また、交通事業者の中には独自の教育訓練を実施しているところもある一方で、外部委託してサービス介助士研修を職員教育の一環として受けさせているところもあり、当該研修が公共交通の分野で求められる内容となっているのかについて検証することも必要である。

### ③ 障害特性に応じたバリアフリー化の推進

視覚障害者・聴覚障害者に対する情報アクセス確保が遅れている。特に、無人駅等における情報アクセス確保には配慮が必要である。また、情報アクセスに関しては、表示やアナウンスについて知的障害者・発達障害者・精神障害者にもわかるような工夫が求められる。

また、例えば、歩道と車道の段差について車いす利用者は全くない方がよいが視覚障害者には境界等の判断のために多少の段差があった方がよいことや、弱視や色覚障害者等は障害の様態によって求める照度や色のコントラストが違う等、障害特性ごとのニーズを踏まえた上で当事者間の話し合いによって合意点を探る等により、各地域で調整を図っていくことが求められる。

### ④ 災害時・緊急時のバリアフリー化への取組み

昨年3月の東日本大震災を踏まえた、災害時・緊急時に備えたバリアフリー化の検

討が急務である。震災等の緊急事態が発生した場合、障害者等は臨機応変に対応することができないため、交通事業者等の対応や障害者等が帰宅困難になった場合の対応、避難施設における情報提供や避難誘導等の方策が課題となっている。

## 2) バリアフリー化の実態把握・情報提供

移動困難者の移動距離等のデータ等、政策立案に当たって必要なデータの整備及び情報提供が不十分である。例えば、道路においては、歩道のバリアフリー基準への適合状況等について調査し、公表していくことが求められる。

また、現状では、最低限の基準に適合するバリアフリーしか対応しない事業者とガイドラインのレベルを超えるバリアフリーを実現している事業者とが混在しており、バリアフリーの評価に関しては、基準の適合率だけでなく、バリアフリーの質や高齢者、障害者等の社会参加がどれだけ促進されたかといった観点からの評価も課題である。

## 3) バリアフリー化の推進・連携体制

ノンステップバスの普及は進んでも、バス停等の整備が進んでおらず、バス路線の実質的なバリアフリー化が進んでいない。このような事態について、異なる分野において連携をとりながらバリアフリー化に取り組むことが重要である。

また、道路移動等円滑化基準の条例委任化等により行政区域をまたぐと基準が変わり、連続的なバリアフリー化が阻害されることが懸念されるため、自治体の枠を越えた地域的な連携の仕組みづくりをしていくことが課題である。

さらに、バリアフリー施策のスパイラルアップを図るため、広く関係する全国の高齢者・障害者等団体、施設設置管理者団体、学識経験者、行政機関等が一堂に会し、バリアフリー法に基づく取組みの現状把握、課題の抽出、対応方策の検討や提案等を行う場として、全国バリアフリーネットワーク会議が開催されてきているところであるが、現在の同会議は、各分野の多数の関係者が出席した中で事務局の報告が議事の大半を占めるという形式的なものにとどまってしまっている。そのため、バリアフリーの今後の取組み方策等について、全国の課題を集約して、当事者等の参加で実質的な議論をできる場が求められる。

## (2) 基本構想の取組みの推進

### 1) 現行の他の計画等との連携

バリアフリー化を効率的に進めていくには、まちづくりや交通に関する現行の他の計画等との連携が重要となってくる。

また、地方部等においてバリアフリー化に力を注いでいく上では、公共交通の確

保・維持そのものが大きな課題となっている地域があることに留意する必要がある。

## 2) 基本構想の作成促進策

基本構想の提案制度が活用されていない状況にあるため、その理由の検証を行い、提案制度を使い易い仕組みに改めることが求められる。

また、基本構想の作成を促進するため、これまで、バリアフリープロモーターの派遣や「バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック」の作成・配布が行われてきているが、基本構想の受理件数は減ってきており、十分な効果が出ているとはいえない。バリアフリープロモーター制度や「バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック」について、当事者を入れた形での見直しが課題である。

## 3) 特定事業の取組み

現在までに作成されている基本構想の中では、路外駐車場、都市公園、建築物が特定事業として位置づけられているものの割合が少ない。この要因は、バリアフリー法においては、旅客施設のみならず、官公庁施設や福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等多岐にわたる施設を生活関連施設として位置づけ、生活関連施設やそうした施設間の経路（生活関連経路）を重点的かつ一体的にバリアフリー化できるようになったにも関わらず、旧交通バリアフリー法に基づいて作成されたままになっている基本構想が少なくないことや、民有地・民間建築物への働きかけを行う意欲のある市町村がほとんどないことであると考えられる。そのため、基本構想を作成した後も協議会等の活用により定期的に進捗管理や事後評価を行うための体制づくりや、地域の実情を勘案した生活関連施設や生活関連経路の設定等により、基本構想の見直しを行うことが求められる。

## 4) 協議会等の体制・取組み

現在の協議会等については、参画している障害者等の代表制と必ずしも広域調整や複数事業者間の調整が行えるようになっていない点に問題がある。メンバーに障害者が入っている協議会の割合は高いが、車いす利用者や視覚障害者だけでなく、最低一人は知的障害者、精神障害者や発達障害者も入れる等、ユニバーサルデザインの観点から工夫を行う必要がある。ただし、幅広い関係者が協議会に参画する際には、実質的な議論ができるような配慮も求められる。また、交通事業者が複数市町村間にまたがって営業を行っており、一つの市町村だけで基本構想を作成して問題を指摘しても交通事業者が受け入れがたいといった問題点等もあるように、他の市町村、都道府県やより広域の地域との連携を深めていくことが求められる。

また、基本構想における特定事業は、事業者任せきりになっており、スパイラルアップがなされていないため、協議会等において特定事業の進捗を管理する仕組みが

必要である。こうした仕組みを作り、当事者や一般市民、研究者などが参加することで人材育成にもつなげていくことが重要である。さらに、基本構想全体について利用者による基本構想の評価手法を検討し、スパイラルアップにつなげていくことが求められる。

#### 5) 市町村における課題

まちづくり等の計画の策定を担う市町村の担当者のバリアフリーの理解が不足しており、基本構想を作成するノウハウがないという市町村も多い中、市町村担当者への教育プログラムがないことが問題である。また、現状では、技術的な相談ができる窓口が存在しないので、技術の情報発信・普及啓発のための相談窓口の設置と併せて、関係学会をはじめとして様々な組織を有機的に結びつけ、専門家を活用するような仕組みの構築が求められる。

### (3) 心のバリアフリーの推進

心のバリアフリーを推進する目的で国において実施されているバリアフリー教室は実績をあげているものの、受講者数が限られることから、今後は学校教育の課程にバリアフリー教育を導入することや、バリアフリー教室の受講者にボランティア活動等の社会活動への参加を呼びかける等、受講者が地域に還元していくような幅広い取り組みが求められる。

また、心のバリアフリーを推進していく上では、知的障害者・発達障害者・精神障害者への理解の促進を図ることが重要である。