

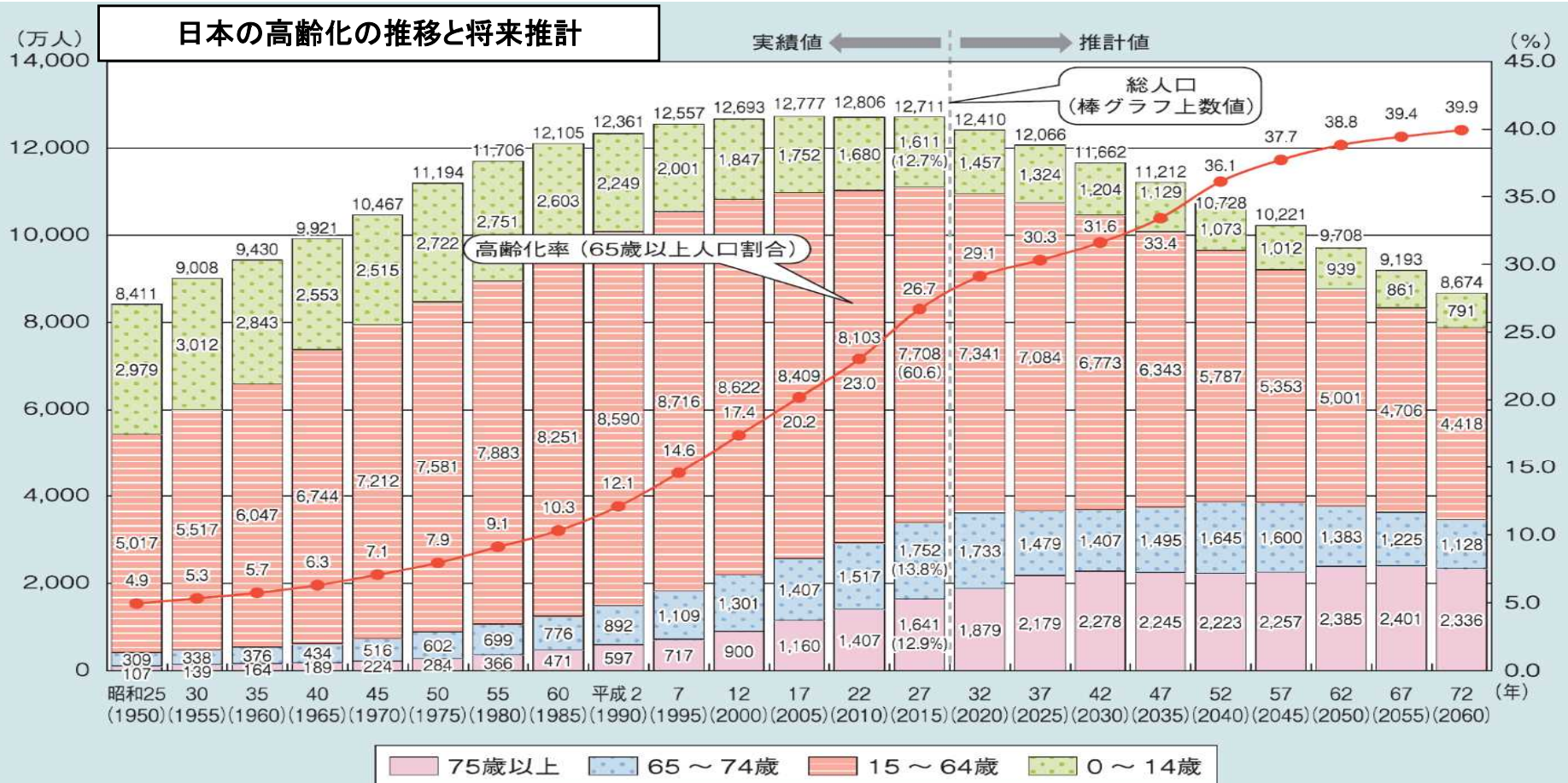
バリアフリー法施行後10年の動き等について

1. バリアフリー法施行後10年の環境の変化等

1-1. 高齢者、障害者の増加等①(高齢者)

▶急速な高齢化の進展

- 我が国の高齢化は急速に進展。2015年（平成27年）の高齢者数は約3,400万人、高齢化率は26.7%であり、2005年（平成17年・バリアフリー法施行前年）に比して800万人強（30%強）増加。また、高齢化率も6.5%上昇。
- 今後も高齢化率は上昇を続け、東京オリンピック・パラリンピック後には30%を超え、2060年には40%近くに達する見込み。高齢者数も今後、約30年間は伸び続けると推計。
- 特に、75歳以上の後期高齢者については、2025年（平成37年）に2,179万人（約18%）に達し、人数、人口比率ともに上昇する見込み。



資料：2010年までは総務省「国勢調査」、2015年は総務省「人口推計（平成27年国勢調査人口速報集計による人口を基準とした平成27年10月1日現在確定値）」、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

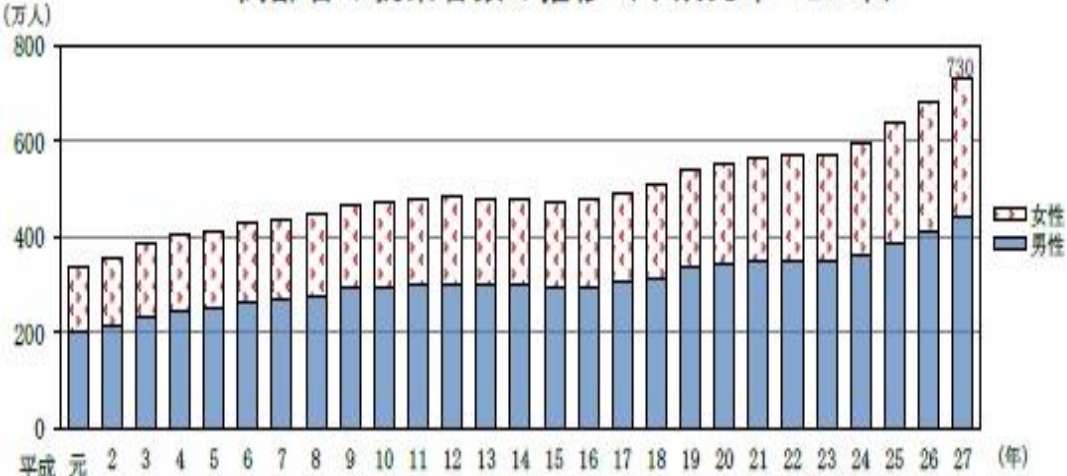
(注) 1950年～2010年の総数は年齢不詳を含む。高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている。

1-1. 高齢者、障害者の増加等②(高齢者)

> 高齢者の就業

○平成27年の高齢者の就業者数・就業者総数に占める割合は、ともに過去最高。

高齢者の就業者数の推移 (平成元年～27年)



出典: 総務省 統計ピックス№97 「統計からみた我が国の高齢者(65歳以上)」

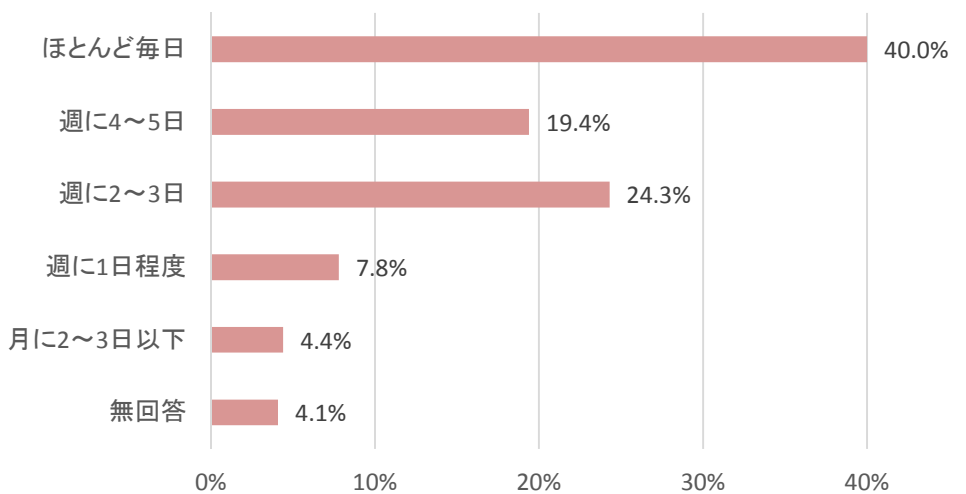
就業者総数に占める高齢者の割合の推移 (平成元年～27年)



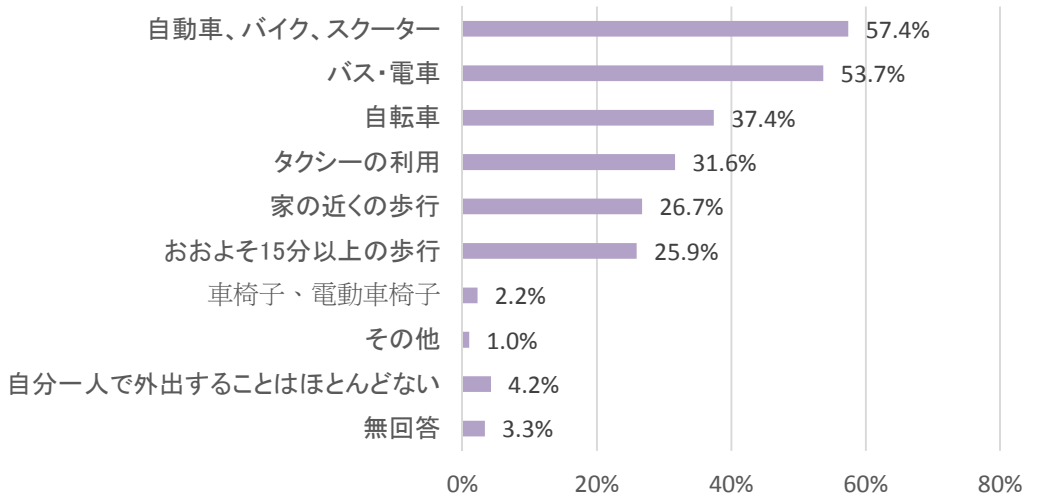
> 高齢者の外出状況

○高齢者のうち、40%がほぼ毎日外出し、週に1回以上外出する人の合計は90%超。また、外出の際、多くの人が公共交通機関を利用。

外出の頻度



主な外出手段(複数回答)



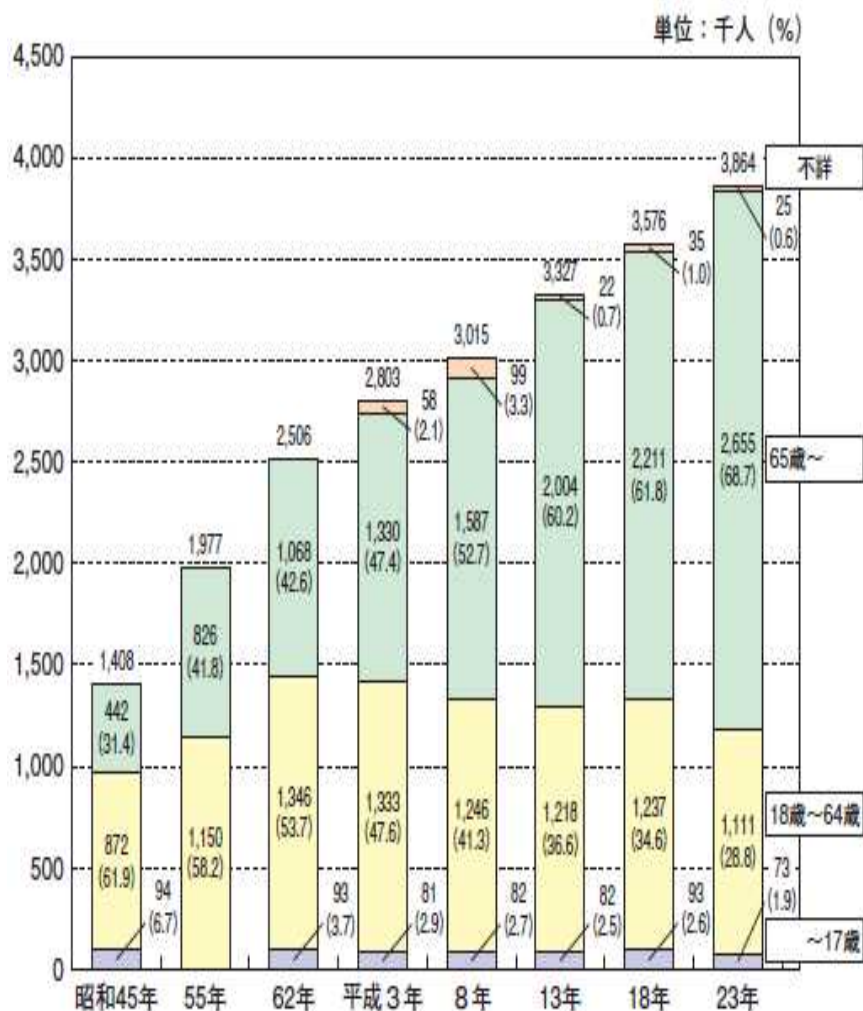
出典: 内閣府 「平成26年度 高齢者の日常生活に関する意識調査」

1-1. 高齢者、障害者の増加等③(障害者)

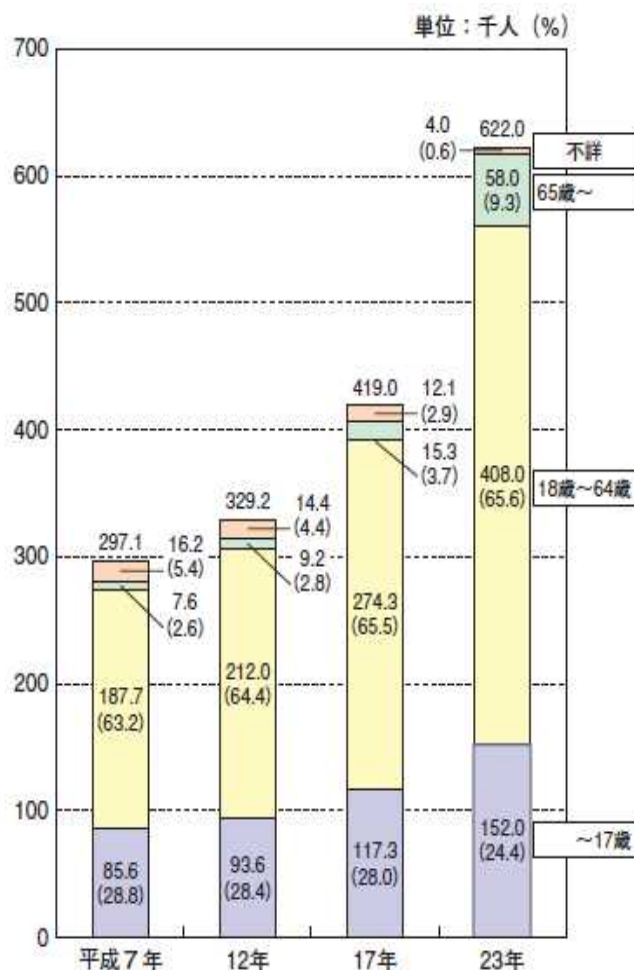
➤障害者数の増加

○平成23年の身体障害者数は約386万4千人で、平成18年に比して約29万人(8.1%)増。また、知的、精神障害者数も増加しており、今後も障害者数は増加することが見込まれる。

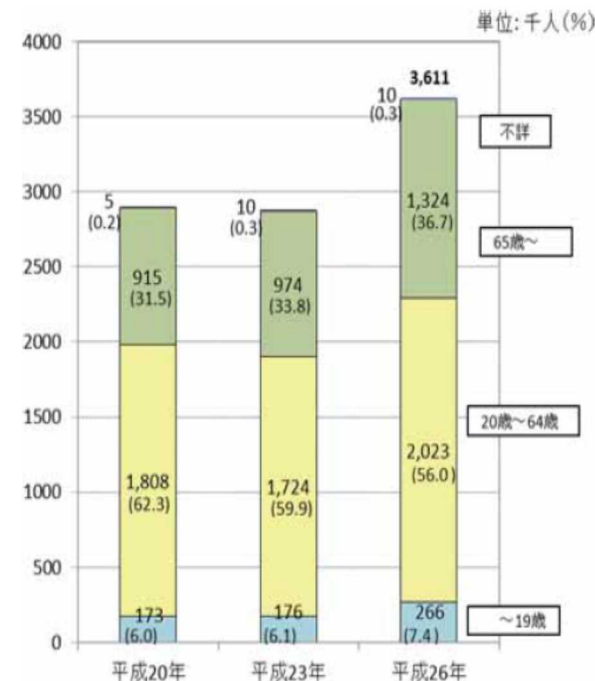
＜身体障害児・者(在宅)＞



＜知的障害児・者(在宅)＞



＜精神障害者(外来)＞



資料：厚生労働省「患者調査」より厚生労働省社会・援護局傷害保険福祉部で作成

注：昭和55年は身体障害児(0~17歳)に係る調査を行っていない。
資料：厚生労働省「身体障害児・者実態調査」(昭和45年、55年、62年、平成3年、8年、13年、18年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(平成23年)

資料：厚生労働省「知的障害児(者)基礎調査」(平成7年、12年、17年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(平成23年)

1-1. 高齢者、障害者の増加等④(障害者)

➤ 障害者の外出の状況

○障害者の外出状況をみると、65歳未満では全体の92.5%、65歳以上では全体の82.3%が頻度にかかわらず外出。
○また、週に1回以上外出する人の割合は、65歳未満で77.0%、65歳以上で58.2%と過半を占める。

(65歳未満)

(65歳以上(年齢不詳を含む))

	総数	障害者手帳所持者					手帳非所持で、自立支援給付等を受けている者	総数	障害者手帳所持者					手帳非所持で、自立支援給付等を受けている者
		障害者手帳所持者	障害者手帳の種類(複数回答)			精神障害者保健福祉手帳			障害者手帳所持者	障害者手帳の種類(複数回答)			精神障害者保健福祉手帳	
			身体障害者手帳	療育手帳	療育手帳					身体障害者手帳	療育手帳	療育手帳		
総数	4,202 100.0%	3,971 100.0%	2,408 100.0%	1,139 100.0%	852 100.0%	231 100.0%	6,199 100.0%	5,779 100.0%	5,454 100.0%	126 100.0%	303 100.0%	420 100.0%		
毎日	1,308 31.1%	1,247 31.4%	774 32.1%	370 32.5%	194 22.8%	61 26.4%	808 13.0%	774 13.4%	731 13.4%	16 12.7%	46 15.2%	34 8.1%		
1週間に3~6日	1,230 29.3%	1,145 28.8%	721 29.9%	288 25.3%	245 28.8%	85 36.8%	1,457 23.5%	1,366 23.6%	1,307 24.0%	21 16.7%	45 14.9%	91 21.7%		
1週間に1~2日程度	699 16.6%	662 16.7%	375 15.6%	172 15.1%	183 21.5%	37 16.0%	1,348 21.7%	1,248 21.6%	1,189 21.8%	20 15.9%	53 17.5%	100 23.8%		
2週間に1~2日程度	198 4.7%	179 4.5%	96 4.0%	52 4.6%	54 6.3%	19 8.2%	378 6.1%	356 6.2%	334 6.1%	10 7.9%	22 7.3%	22 5.2%		
1ヶ月に1~2日程度	297 7.1%	284 7.2%	170 7.1%	107 9.4%	63 7.4%	13 5.6%	791 12.8%	730 12.6%	693 12.7%	23 18.3%	33 10.9%	61 14.5%		
その他	154 3.7%	146 3.7%	88 3.7%	45 4.0%	40 4.7%	8 3.5%	318 5.1%	294 5.1%	277 5.1%	8 6.3%	14 4.6%	24 5.7%		
外出していない	100 2.4%	97 2.4%	64 2.7%	22 1.9%	28 3.3%	3 1.3%	509 8.2%	453 7.8%	418 7.7%	11 8.7%	46 15.2%	56 13.3%		
不詳	216 5.1%	211 5.3%	120 5.0%	83 7.3%	45 5.3%	5 2.2%	590 9.5%	558 9.7%	505 9.3%	17 13.5%	44 14.5%	32 7.6%		

1-2. 障害者権利条約締結及び障害者基本法等国内関連法の整備①

○障害者の人権や基本的自由の享有を確保し、障害者の権利を実現するための国の措置等を規定した「障害者権利条約」を、我が国は2007年に署名。障害者基本法改正、障害者差別解消法の成立等、国内関連法の整備を経て、2014年に条約を締結。

我が国は「障害者の権利に関する条約」を締結しました！

障害者権利条約とは？

■ 「障害者権利条約」は、障害者の人権や基本的自由の享有を確保し、障害者の固有の尊厳の尊重を促進するため、障害者の権利を実現するための措置等を規定しています。

例えば ◆障害に基づくあらゆる差別(合理的配慮の否定*を含む。)を禁止

→ ◆障害者が社会に参加し、包容されることを促進

◆条約の実施を監視する枠組みを設置、等

*過度の負担ではないにもかかわらず、障害者の権利の確保のために必要・適当な調整等(例:段差への渡し板の提供等)を行わないことを指します。



条約成立まで一締結に向けて我が国ではどのような取組が行われたの？



2006年12月 国連総会で条約が採択されました。
2007年 9月 我が国が条約に署名しました。
2008年 5月 条約が発効しました。

2014年10月末時点で
151か国・地域・機関が締結済みです。

条約締結に先立ち、障害当事者の意見も聴きながら、国内法令の整備を推進してきました。

2011年 8月 障害者基本法が改正されました。
2012年 6月 障害者総合支援法が成立しました。
2013年 6月 障害者差別解消法が成立し、障害者雇用促進法が改正されました。

これらの法整備をうけて、国会において議論され、2013年11月19日の衆議院本会議、12月4日の参議院本会議において全会一致で締結が承認されました。

2014年1月20日我が国は「障害者権利条約」を締結し、
2月19日に条約は我が国について効力を発生しました。

条約を締結するとどうなるの？

- 我が国において、障害者の権利の実現に向けた取組が一層強化されます。
(障害者の身体の自由や表現の自由等の権利、教育や労働等の権利が促進されます。)
(条約の実施を監視する枠組みや、国連への報告義務などによって、我が国の取組が後押しされます。)
- 人権尊重についての国際協力が一層推進されます。



1-2. 障害者権利条約締結及び障害者基本法等国内関連法の整備②

参考条文

➤ 障害者権利条約(抄)

第9条 施設及びサービス等の利用の容易さ

1 締約国は、障害者が自立して生活し、及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、障害者が、他の者との平等を基礎として、都市及び農村の双方において、物理的環境、輸送機関、情報通信(情報通信機器及び情報通信システムを含む。)並びに公衆に開放され、又は提供される他の施設及びサービス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。この措置は、施設及びサービス等の利用の容易さに対する妨げ及び障壁を特定し、及び撤廃することを含むものとし、特に次の事項について適用する。

(a) 建物、道路、輸送機関その他の屋内及び屋外の施設(学校、住居、医療施設及び職場を含む。)**【以下、省略】**

2 締約国は、また、次のことのための適当な措置をとる。

(a) 公衆に開放され、又は提供される施設及びサービスの利用の容易さに関する最低基準及び指針を作成し、及び公表し、並びに当該最低基準及び指針の実施を監視すること。**【以下、省略】**

第20条 個人の移動を容易にすること

締約国は、障害者自身ができる限り自立して移動することを容易にすることを確保するための効果的な措置をとる。この措置には、次のことによるものを含む。

(a) 障害者自身が、自ら選択する方法で、自ら選択する時に、かつ、負担しやすい費用で移動することを容易にすること。

(b) 障害者が質の高い移動補助具、補装具、支援機器、人又は動物による支援及び仲介する者を利用する機会を得やすくすること(これらを負担しやすい費用で利用可能なものとするを含む。)

(c) 障害者及び障害者と共に行動する専門職員に対し、移動のための技能に関する研修を提供すること。

(d) 移動補助具、補装具及び支援機器を生産する事業者に対し、障害者の移動のあらゆる側面を考慮するよう奨励すること。

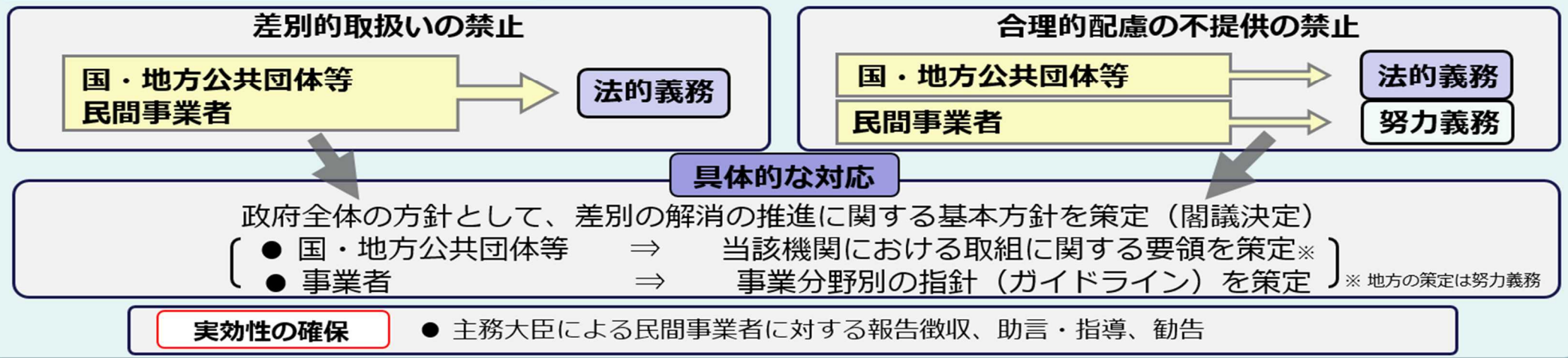
1-2. 障害者権利条約締結及び障害者基本法等国内関連法の整備③

平成23年に改正障害者基本法が公布され、目的規定や定義規定等の見直し、差別の禁止等が規定された。

<p>○目的規定の見直し(第1条関係)</p> <ul style="list-style-type: none">・全ての国民の基本的人権の享有・共生社会の実現	<p>○障害者の定義の見直し(第2条関係)</p> <ul style="list-style-type: none">・障害の社会モデルの考え方を追加	<p>○差別の禁止(第4条関係)</p> <ul style="list-style-type: none">・障害を理由とする差別等の権利侵害行為の禁止・社会的障壁の除去を怠ることによる権利侵害の防止・国による啓発・知識の普及を図るための取組
--	--	--

改正障害者基本法を受け、平成28年4月1日に施行された障害者差別解消法は、障害のある方に対する「不当な差別的取扱い」を禁止し、社会的障壁の除去の実施について「合理的配慮の提供」を求めるとともに、国の責務として、ハード・ソフト両面からのバリアフリー促進を求めている。

I. 差別を解消するための措置



II. 差別を解消するための支援措置

- 紛争解決・相談** ● 相談・紛争解決の体制整備 ⇒ 既存の相談、紛争解決の制度の活用・充実
- 地域における連携** ● 障害者差別解消支援地域協議会における関係機関等の連携
- 啓発活動** ● 普及・啓発活動の実施
- 情報収集等** ● 国内外における差別及び差別の解消に向けた取組に関わる情報の収集、整理及び提供

1-2. 障害者権利条約締結及び障害者基本法等国内関連法の整備④

参考条文

➤ 障害者基本法(抄)

(定義)

第2条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 障害者 身体障害、知的障害、精神障害(発達障害を含む。)その他の心身の機能の障害(以下「障害」と総称する。)がある者であって、障害及び社会的障壁により継続的に日常生活又は社会生活に相当な制限を受ける状態にあるものをいう。
- 二 社会的障壁 障害がある者にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものをいう。

(差別の禁止)

第4条 何人も、障害者に対して、障害を理由として、差別することその他の権利利益を侵害する行為をしてはならない。

- 2 社会的障壁の除去は、それを必要としている障害者が現に存し、かつ、その実施に伴う負担が過重でないときは、それを怠ることによつて前項の規定に違反することとならないよう、その実施について必要かつ合理的な配慮がされなければならない。
- 3 国は、第一項の規定に違反する行為の防止に関する啓発及び知識の普及を図るため、当該行為の防止を図るために必要となる情報の収集、整理及び提供を行うものとする。

➤ 障害者差別解消法(抄)

(社会的障壁の除去の実施についての必要かつ合理的な配慮に関する環境の整備)

第5条 行政機関等及び事業者は、社会的障壁の除去の実施についての必要かつ合理的な配慮を的確に行うため、自ら設置する施設の構造の改善及び設備の整備、関係職員に対する研修その他の必要な環境の整備に努めなければならない。

1-3. 昨年の視覚障害者のホーム転落事故の発生

○昨年の視覚障害者のホーム転落事故の発生を受け、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめにおいて、更なるハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策の取組が必要とされたところ。

「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ概要(平成28年12月)

1. 駅ホームにおける更なる安全性向上に向けた対策の考え方

- ハード面:ホームドアと内方線付き点状ブロックの整備を中心に転落防止対策を講じ、その整備の加速化を図る。
- ソフト面:駅員等による乗車・降車の誘導案内を中心に転落防止対策を講じる。
- フォローアップ:国土交通省において、検討会を活用して進捗管理を実施し、ハード・ソフト両面の取組状況を公表するとともに、好事例を水平展開する等、鉄道事業者の積極的な取組を促進していく。

2. 主なハード対策

- ホームドア: (引き続き10万人以上の駅を優先的に整備)
 - 利用者10万人以上の駅:
 - (ア)整備条件(※)を満たしている場合、原則として平成32年度までに整備。 ※整備条件・・・車両の扉位置一定、ホーム幅を確保できる等
 - (イ)整備条件を満たしていない場合
 - ・新しいタイプのホームドアにより対応する場合、概ね5年をメドに整備/整備着手。
 - ・車両更新により対応する場合、更新後速やかに整備。
 - ・車種等の混在が多く扉位置不揃いの解消が困難な場合等、ソフト対策を重点実施。
 - 利用者10万人未満の駅:駅の状況等を勘案した上で、10万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合に整備。
 - 技術面、コスト面の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアを「新型ホームドア導入検討の手引き」も活用し、積極的に普及促進。また、コスト低減等による一層の普及促進のため、国土交通省と鉄道事業者等による「新型ホームドアに関する技術WG(仮称)」を設置。
- 交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定)において、平成32年度に約800駅としている整備目標について、できる限りの前倒しを図る。

2. 主なハード対策(続き)

- 国は、鉄道事業者に対して必要な支援を行うとともに、地方公共団体に対して支援を求めることとし、引き続き、三位一体の取組により進めていく。
- 内方線付き点状ブロック: (10万人以上の駅は概ね整備済み)
 - 1万人以上の駅:平成30年度までに整備。
 - 3千人以上の駅:可能な限り速やかに整備。

3. 主なソフト対策

- 駅員等による対応の強化:
 - ホームドア未整備駅において、誘導案内の申し出のあった視覚障害のある人に対し、駅員等による誘導案内を実施、危険時に視覚障害のある人が明確に気づく声かけ。
 - 駅員等の接客能力向上に向けた教育の充実。
- 旅客による声かけ、誘導案内の促進等:
 - 視覚障害のある人に対する具体的な誘導案内の方法を盛り込むとともに、歩きスマホ等の迷惑行為を行わないよう呼びかける啓発を実施。
- 心のバリアフリーの理解促進等:
 - 「企業における汎用性のある研修プログラム」検討への協力、バリアフリー教室の内容の充実等。
- 駅における盲導犬訓練等への協力

4. その他の安全性向上に資する考え方

- 短期的に結論を得ることが難しいもの等であり、安全性向上等に資するものは検討を継続。
視覚障害者用誘導ブロックの敷設基準、明度・輝度・コントラストへの配慮、ボランティア活用の検討 等

1-4. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定①

○2020年東京オリンピック・パラリンピック大会を契機に、政府としてハード・ソフト面のバリアフリー化を進めるとともに、バリアフリー法を含む関係施策について、平成29年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図ることとしている。

➤2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会の準備及び運営に関する施策の推進を図るための基本方針（平成27年11月27日閣議決定）【概要抜粋】

1. はじめに

パラリンピックの開催は、障害者の自立や社会参加を促す大きな力。参加国・地域数についても、オリンピックとの差が縮まるよう、過去最多を目指す。

2. 基本的な考え方

- ・パラリンピックをオリンピックと一体的に運営することを通じて障害者の社会参加の拡大を図る。
- ・高齢化社会、環境・エネルギー問題等多くの先進国に共通する課題を踏まえ、有形・無形の遺産(レガシー)を創出し、日本の力を世界に発信する。

4. 大会を通じた新しい日本の創造

大会を弾みとしてスポーツ・運動による健康増進、受動喫煙防止、公共施設等のユニバーサルデザイン化・心のバリアフリーによる共生社会の実現を通じて、障害者・高齢者の活躍の機会を増やす。

➤ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議における安倍総理発言、石井国土交通大臣発言(平成29年2月20日)

➤総理大臣挨拶(抄)

○(前略)東京パラリンピック競技大会を契機として、障害のある人もない人と同じように夢を追い可能性や能力をもっと生かすことができる社会、共生社会を実現し、大会の最大のレガシーの一つとしてまいります。

○行動計画においては、(中略)

- 3) 街づくりのユニバーサルデザインに関する法律を含む諸制度の見直しに着手していただきたいと思っております。

➤石井国土交通大臣発言(抄)

国土交通省としては、(中略) バリアフリー法や関連施策のあり方について、その見直しも視野に入れつつ、検討を行ってまいります。

1-4. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定②

○「ニッポン一億総活躍プラン(平成28年6月2日閣議決定)」においても、誰もが活躍できる全員参加型社会、共生社会の実現を目指す旨が述べられている。

➤ニッポン一億総活躍プラン(平成28年6月2日閣議決定)【抜粋】

1. 成長と分配の好循環メカニズムの提示

(2) 今後の取組の基本的考え方

(一億総活躍社会の意義)

一億総活躍社会は、女性も男性も、お年寄りも若者も、一度失敗を経験した方も、障害や難病のある方も、家庭で、職場で、地域で、あらゆる場で、誰もが活躍できる、いわば全員参加型の社会である。

4. 「介護離職ゼロ」に向けた取組の方向

(3) 障害者、難病患者、がん患者等の活躍支援

一億総活躍社会を実現するためには、障害者、難病患者、がん患者等が、希望や能力、障害や疾病の特性等に応じて最大限活躍できる環境を整備することが必要である。(中略)2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機に、ユニバーサルデザインの社会づくり(心のバリアフリー、街づくり)を推進する。

(4) 地域共生社会の実現

子供・高齢者・障害者など全ての人々が地域、暮らし、生きがいを共に創り、高め合うことができる「地域共生社会」を実現する。

1-5. ユニバーサルデザイン2020行動計画について

○本年2月20日に取りまとめられた「ユニバーサルデザイン2020行動計画」において、「バリアフリー法を含む関係施策の検討、スパイラルアップ」が盛り込まれており、平成29年度中に検討を行うこととされている。

➤ユニバーサルデザイン2020行動計画(平成29年2月20日決定)【抜粋】

平成28年12月で施行後10年が経過したバリアフリー法を含む関係施策について、共生社会の推進や一億総活躍社会の実現の視点も入れつつ、平成29年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図る。

1. 経緯

東京大会を契機として、共生社会の実現に向けたユニバーサルデザイン、心のバリアフリーを推進し、大会以降のレガシーとして残していくための施策を実行するため、28年2月、オリパラ担当大臣を座長とする「ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議」を設置。

同会議の下に設置された「心のバリアフリー分科会」及び「街づくり分科会」における議論、28年8月の「中間とりまとめ」を経て、取り組むべき具体的施策について、2月20日、「ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議」において「ユニバーサルデザイン2020行動計画」として決定。

2. 行動計画の概要(国土交通省関連)

(1) ユニバーサルデザインの街づくり

① 東京大会に向けた重点的なバリアフリー化

空港から競技会場等に至る面的なバリアフリーを推進、東京のユニバーサルデザインの街づくりを世界にアピール

○競技会場周辺エリア等の道路、都市公園、鉄道駅等のバリアフリー化に向けた重点支援

○新宿、渋谷等都内主要ターミナルの再開発プロジェクトに伴う面的なバリアフリー化の推進

○成田空港、羽田空港国際線ターミナルの世界トップレベルのバリアフリー化

○空港アクセスバスのバリアフリー化、UDタクシー導入への重点支援 等

② 全国各地における高い水準のバリアフリー化の推進

今後の超高齢社会への対応、地方への観光誘客拡大等の観点から、全国のバリアフリー水準の底上げを図り、東京大会のレガシーとする

○バリアフリー法を含む関係施策の検討、スパイラルアップ

○交通バリアフリー基準・ガイドラインの改正、建築設計標準の改正による交通施設・建築施設のバリアフリー水準の底上げ

(鉄道車両の車椅子スペースの設置箇所数拡大、トイレ環境の整備、ホテル客室の指針見直し 等)

○観光地のバリアフリー情報の提供促進(統一的な評価指標によるモデル評価の実施、バリアフリー旅行相談窓口の拡大 等)

○各地の中核施設を中心とした面的なバリアフリー化(主要ターミナル等のバリアフリー化、基本構想の策定促進 等)

○公共交通機関等のバリアフリー化(駅ホームの安全性向上、鉄道の車椅子利用環境の改善、主要空港・主要旅客船ターミナルのバリアフリー化、バス・タクシーのバリアフリー化 等)

○ICTを活用した情報発信・行動支援(歩行者のための移動支援サービスの実現、交通機関の利用にあたっての情報提供サービスの実現に向けた取組 等)

○トイレの利用環境改善(機能分散等トイレ環境の整備、トイレ利用のマナー改善キャンペーンの実施 等)

(2) 心のバリアフリー

○交通、観光分野における接遇の向上(接遇ガイドライン等の作成)と職員研修の充実 等

2. バリアフリー法施行後10年の現状と課題

2-1. バリアフリー法概要及びバリアフリー化の現状・整備目標①

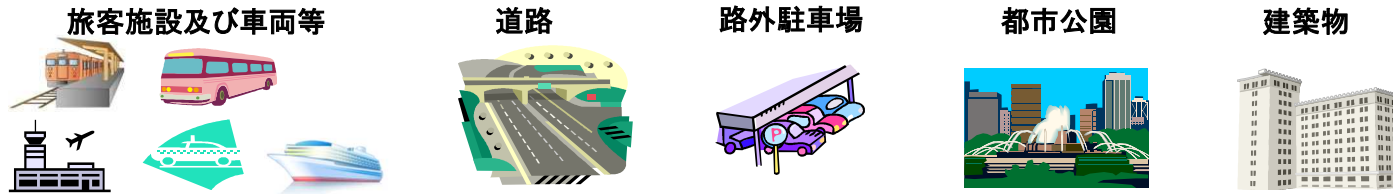
「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)に基づき、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進。

【高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（概要）】

【基本方針（概要）】 ※平成23年3月改正

1. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

基本方針において各施設の整備目標を設定／移動等円滑化基準の適合義務／公共交通事業者等の職員に対する教育訓練の努力義務



○移動等円滑化の意義及び目標

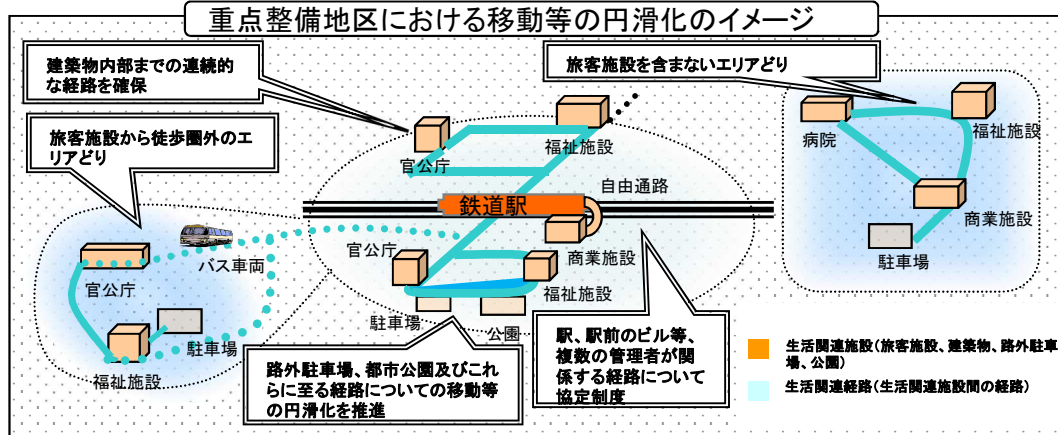
- ・旅客施設、車両、道路、公園、建築物等について、平成32年度までの整備目標を設定
旅客施設: 3000人以上／日の施設について原則100%
(従前: 5000人以上)

○施設設置管理者が講ずべき措置

- ・利用者のニーズに応じた適切な情報の提供
- ・適切な対応を行うよう継続的な教育訓練の実施の必要性

2. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施



★住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置



○基本構想の指針

- ・市町村が重点整備地区を定め各種事業を重点的かつ一体的に推進することの意義
- ・基本構想の作成・フォローアップに当たり、当事者の参画や提案制度の活用
- ・段階的かつ継続的發展を図る「スパイラルアップ」の推進

3. 心のバリアフリーの推進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等

●車いすサポート体験



●視覚障害者サポート体験



●高齢者疑似体験



○その他移動等円滑化の促進

- ・国の責務として、スパイラルアップ及び心のバリアフリーの推進等
- ・地方公共団体の責務として、必要な条例等の制定等の推進

2-1. バリアフリー法概要及びバリアフリー化の現状・整備目標②

基本方針(主務大臣)

- ・移動等の円滑化の意義及び目標
- ・公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者が移動等の円滑化のために講ずべき措置に関する基本的事項
- ・市町村が作成する基本構想の指針

関係者の責務

- ・関係者と協力しての施策の持続的かつ段階的な発展(スパイラルアップ)【国】
- ・移動等円滑化の促進のために必要な措置の確保【施設設置管理者等】
- ・心のバリアフリーの促進【国及び国民】
- ・移動等円滑化に関する情報提供の確保【国】

基準適合義務等

以下の施設について、新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務、既存の施設等を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

- ・旅客施設及び車両等
- ・一定の路外駐車場
- ・特別特定建築物(百貨店、病院、福祉施設等の不特定多数又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物)
- ・一定の道路(努力義務はすべての道路)
- ・都市公園の一定の公園施設(園路等)

上記の基準適合義務対象となっている特別特定建築物以外の特定建築物(事務所ビル等の多数が利用する建築物等)の建築等に際し移動等円滑化基準に適合させる努力義務(地方公共団体が条例により義務化可能)

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制度

重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進

住民等による基本構想の作成提案

基本構想(市町村)

- ・旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の高齢者、障害者等が生活上利用する施設の所在する一定の地区を重点整備地区として指定
- ・重点整備地区内の施設や経路の移動等の円滑化に関する基本的事項を記載 等

協議会

市町村、特定事業を実施すべき者、施設を利用する高齢者、障害者等により構成される協議会を設置

協議

事業の実施

- ・公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、公安委員会が、基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施する義務(特定事業)
- ・基本構想に定められた特定事業以外の事業を実施する努力義務

支援措置

- ・公共交通事業者が作成する計画の認定制度
- ・認定を受けた事業に対し、地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例 等

移動等円滑化経路協定

重点整備地区内の土地の所有者等が締結する移動等の円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定の認可制度

2-1. バリアフリー法概要及びバリアフリー化の現状・整備目標③

平成23年度改正の基本方針等において、平成32年度までの整備目標を設定。

		2015年末 (現状※1)	2020年度末までの目標(平成32年度末)	
鉄軌道	鉄軌道駅	86%	○3,000人以上を原則100% ○この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	ホームドア・可動式ホーム柵	65路線 665駅	車両扉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、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進 ※交通政策基本計画において2020年度までに800駅の整備を行う	
	鉄軌道車両	65%	約70%	
バス	バスターミナル	90%	○3,000人以上を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	乗合バス車両	ノンステップバス	50%	約70% (対象から適用除外認定車両(高速バス等)を除外)
		リフト付きバス等	6%	約25% (リフト付バス又はスロープ付きバス。適用除外認定車両(高速バス等)を対象)
船舶	旅客船ターミナル	100%	○3,000人以上を原則100% ○離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	旅客船	37%	○約50% ○5,000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化	
航空	航空旅客ターミナル	86%	○3,000人以上を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	航空機	96%	約90%	
タクシー	福祉タクシー車両	15,026台	約28,000台	
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路	85%	原則100%	
都市公園	移動等円滑化園路	49%※2	約60%	
	駐車場	44%※2	約60%	
	便所	34%※2	約45%	
路外駐車場	特定路外駐車場	58%	約70%	
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物のストック	55%※2	約60%	
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等	98%※2	原則100%	

※1 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。

※2 現状値は2014年度末の数値。

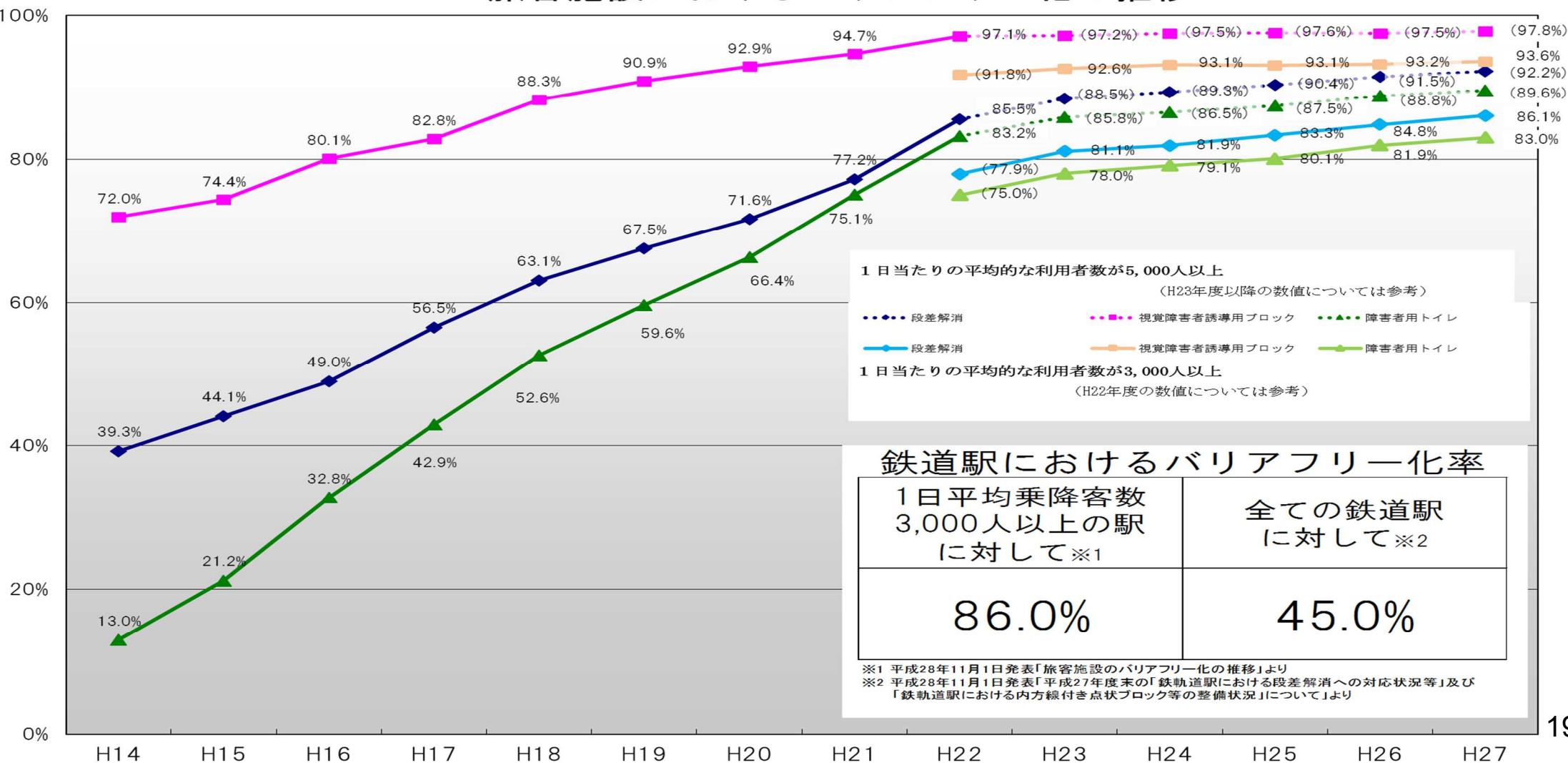
2-2. バリアフリー整備目標の達成状況①(旅客施設)

○1日当たり3000人以上の利用者のある旅客施設について、平成32年度までに原則100%バリアフリー化する等の整備目標に照らし、バリアフリー化は着実に進捗してきているところ。

⇒一方で、例えば、鉄道では地方部においてバリアフリー化が十分に進捗しているとは言えず、また大都市部においては、高度なバリアフリー化への対応等が課題として顕在化。

⇒各施設においてバリアフリー水準の更なる底上げが必要。

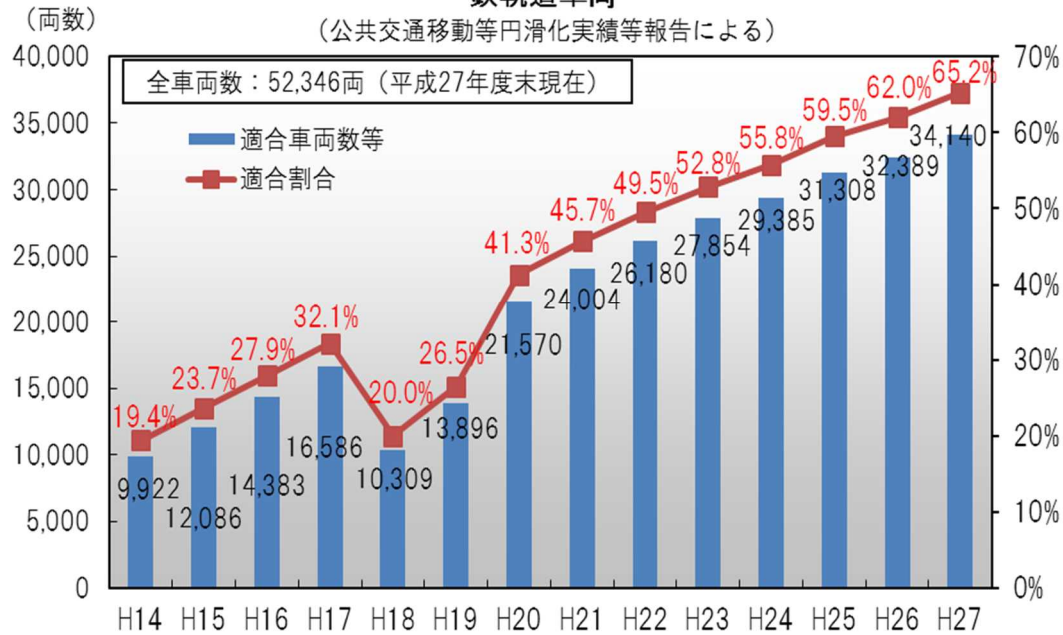
旅客施設におけるバリアフリー化の推移



2-2. バリアフリー整備目標の達成状況②(車両等)

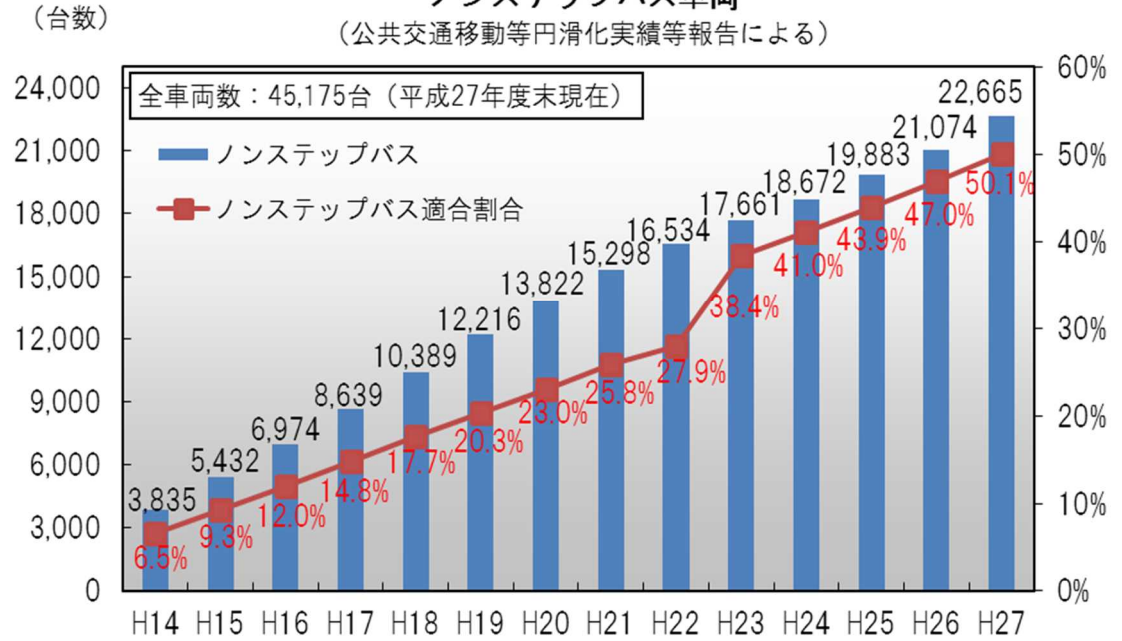
鉄軌道車両

(公共交通移動等円滑化実績等報告による)



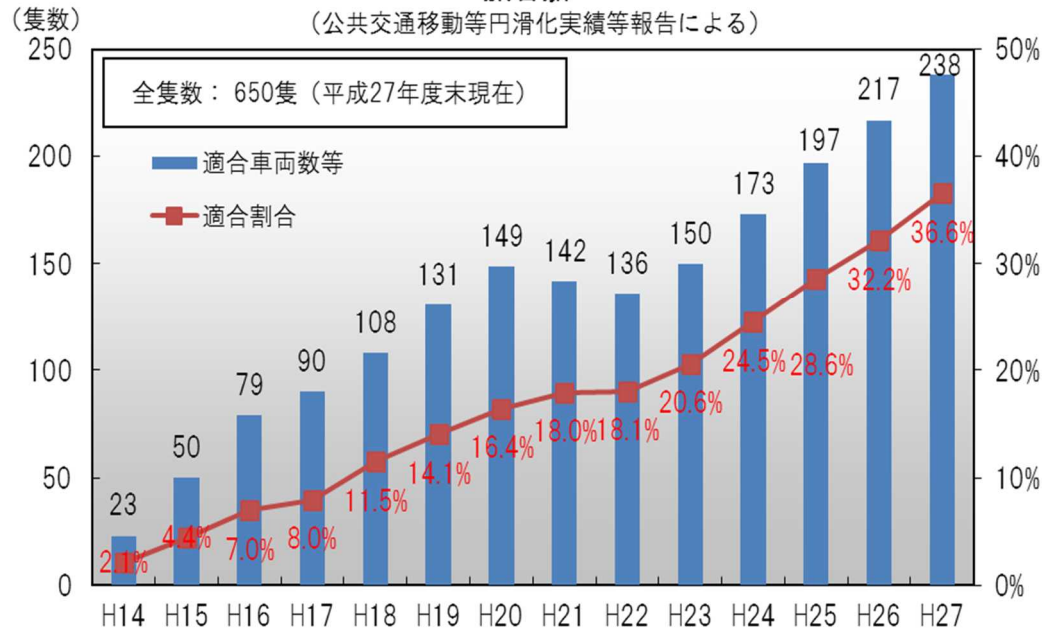
ノンステップバス車両

(公共交通移動等円滑化実績等報告による)



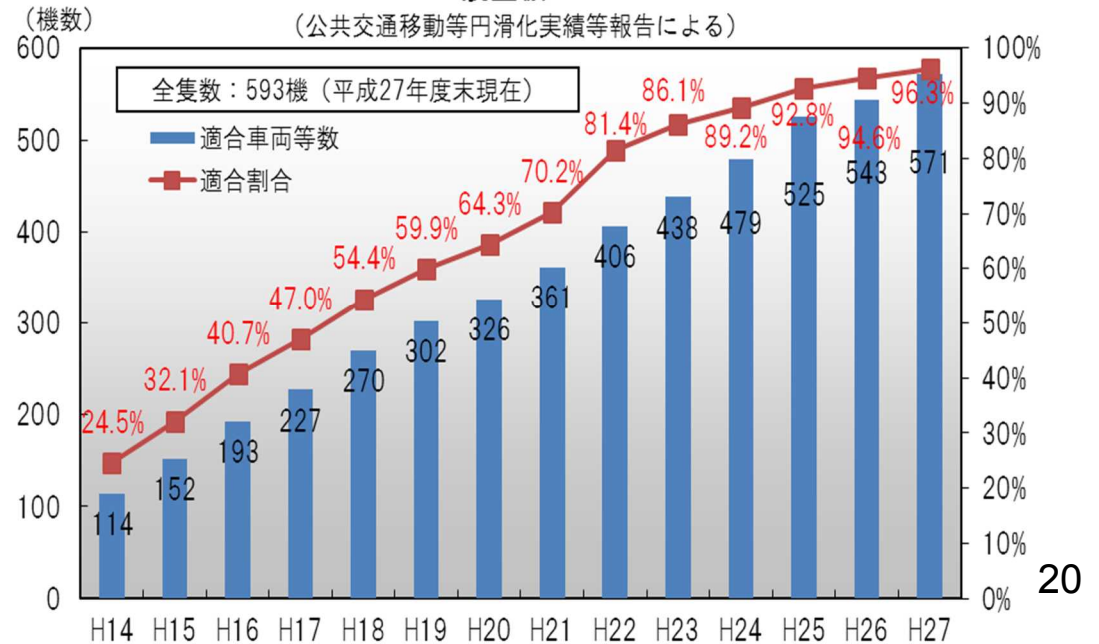
旅客船

(公共交通移動等円滑化実績等報告による)



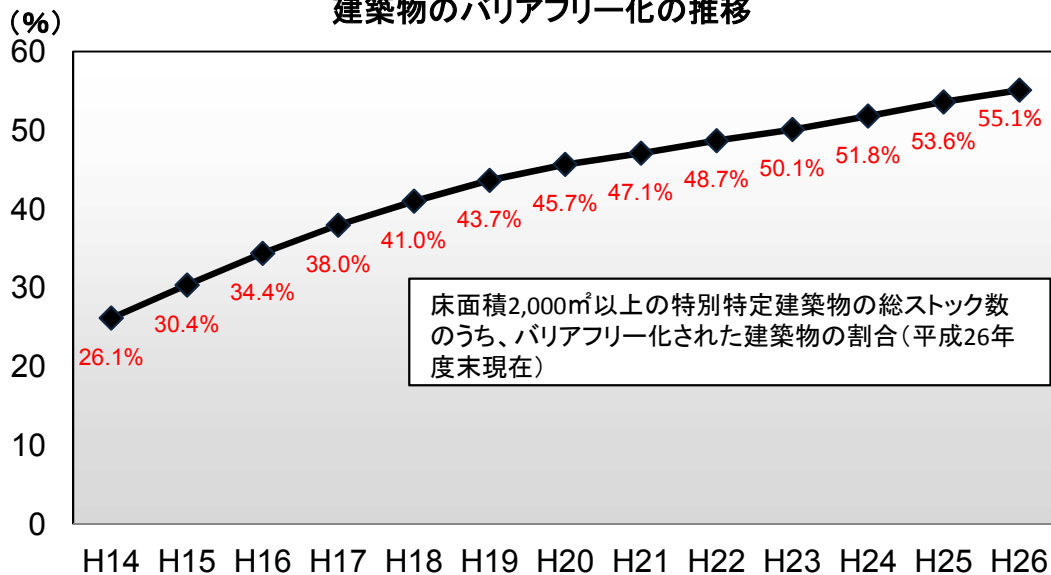
航空機

(公共交通移動等円滑化実績等報告による)

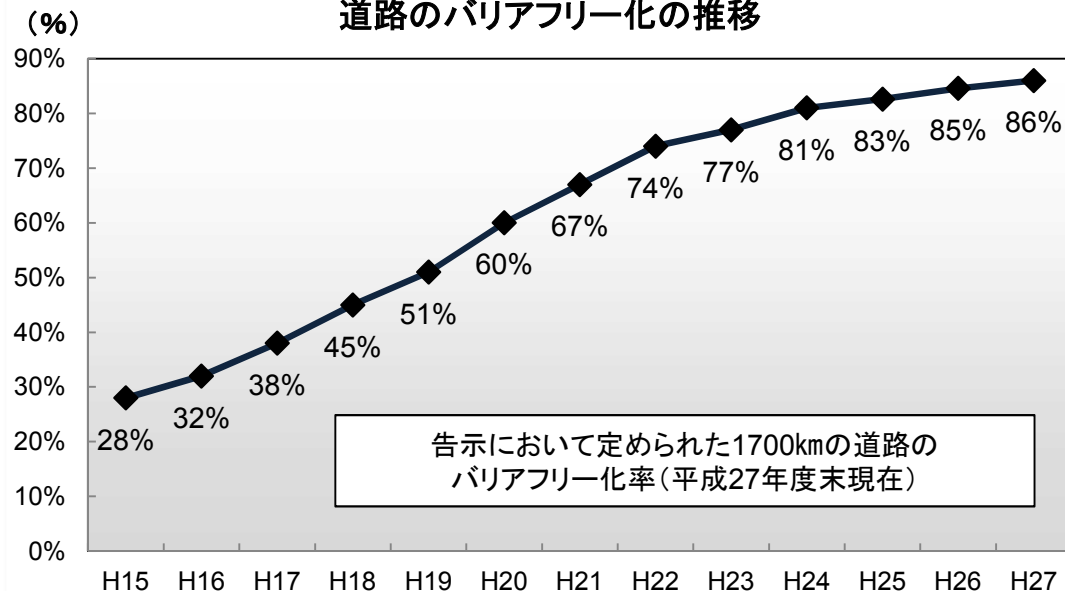


2-2. バリアフリー整備目標の達成状況③(建築物・道路・路外駐車場・都市公園)

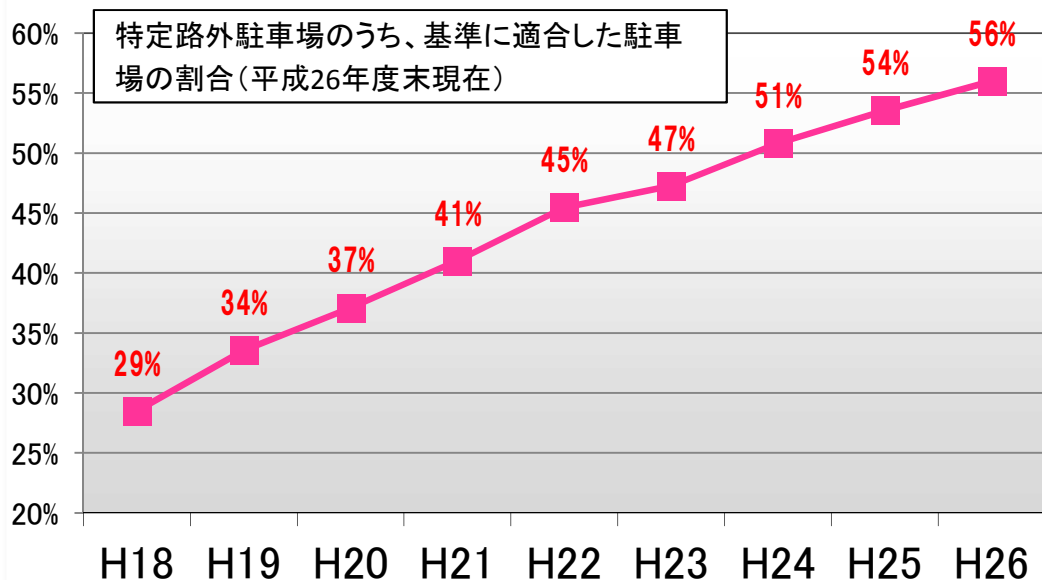
建築物のバリアフリー化の推移



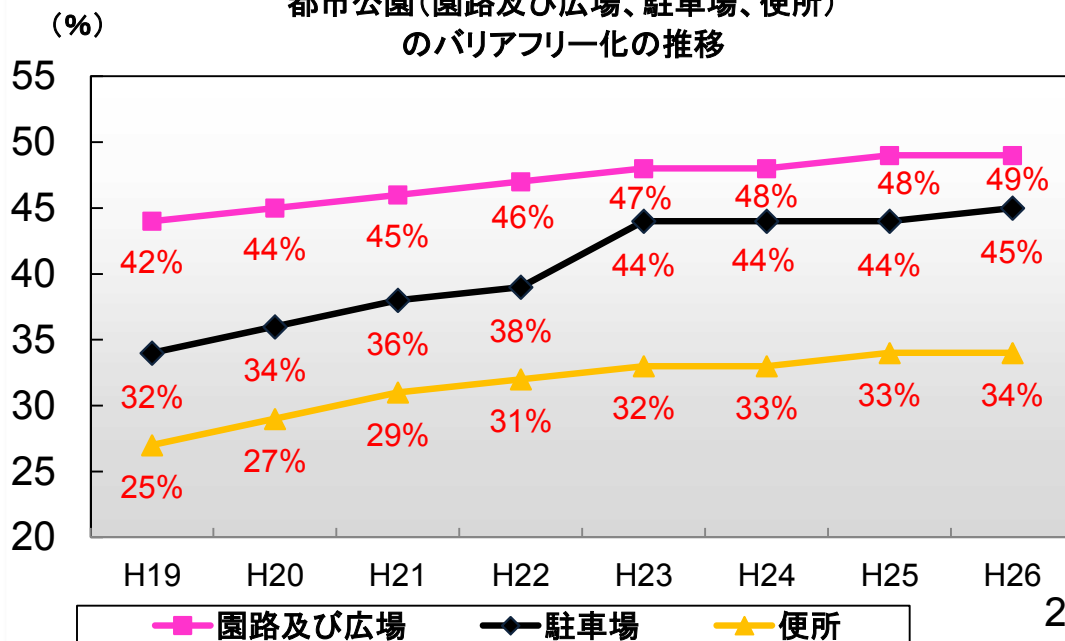
道路のバリアフリー化の推移



路外駐車場のバリアフリー化の推移



都市公園(園路及び広場、駐車場、便所)のバリアフリー化の推移



2-3. バリアフリー法に基づく基本構想の作成状況

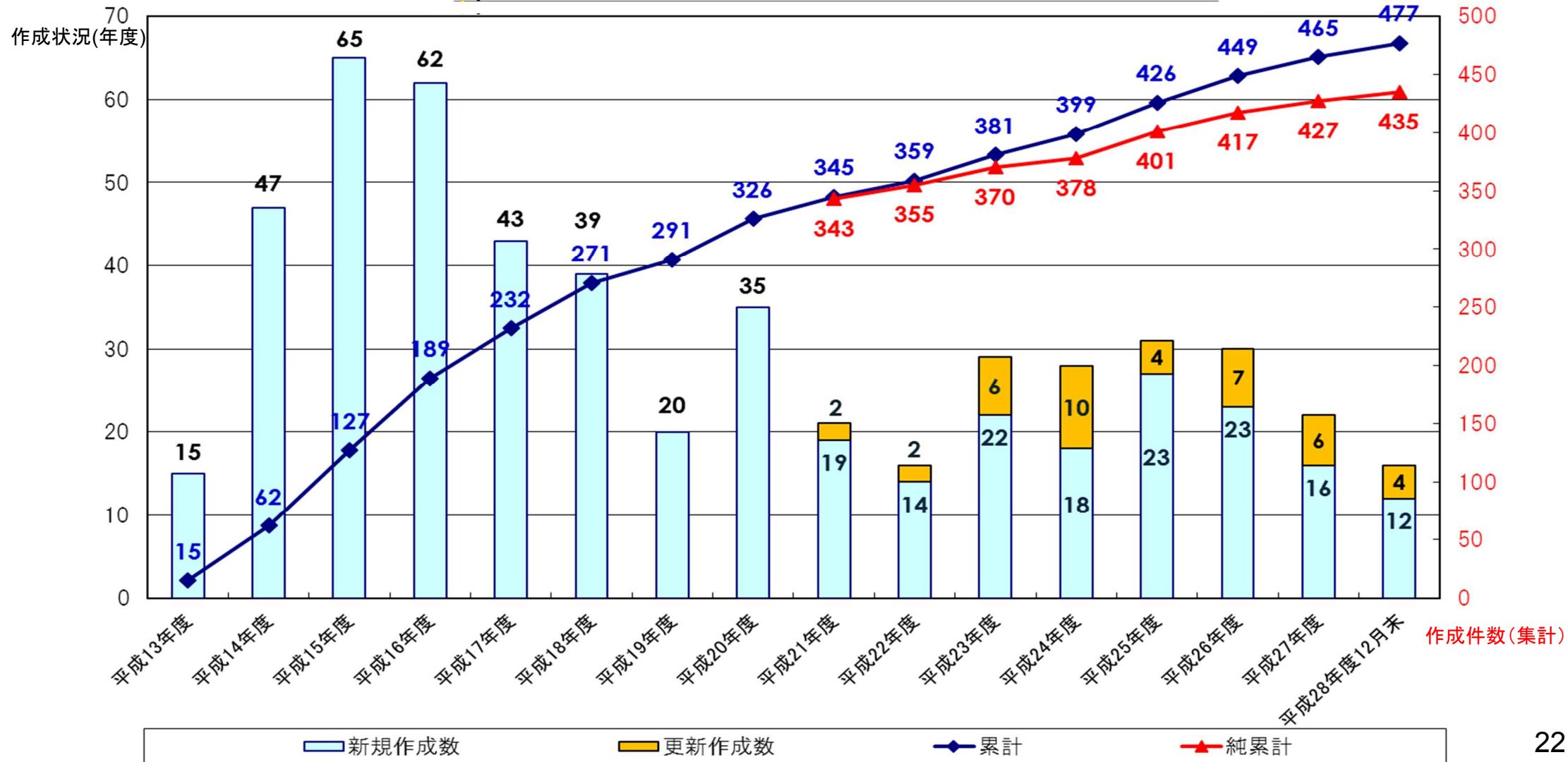
○バリアフリー法に基づく基本構想は、全国1718市町村のうち、291市町村(477基本構想) において策定され(平成28年末時点)、順次増加。

⇒ただし、全国の市町村数と比較すると、約2割の市町村でしか基本構想が未だ作成されていない状況。

1日平均3000人以上の利用がある旅客施設を抱える市町村に限っても約半数程度の策定状況。

⇒地域における面的なバリアフリー化の一層の推進に向け、基本構想制度の活性化が必要。

⇒また、個別施設毎にバリアフリー化がバラバラに進んでおり、連携が必要との指摘も見られる。



2-4. 心のバリアフリー（含 人的対応によるバリアフリー化）

○バリアフリー法において、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。

⇒他方で、教育訓練の内容、具体的実施等は事業者の判断に委ねられているところ。

⇒「ユニバーサルデザイン2020行動計画」において、公共交通事業者等の接遇の向上、研修の充実が課題として整理されたところ。

○心のバリアフリー施策のうち、「バリアフリー教室」の参加人数は順調に増加し、公共交通事業者等においても独自の取組が行われているところ。

⇒ただし、「バリアフリー教室」に参加できる人数が限られているため、国民のバリアフリーへの理解と協力が十分とはいえない。

⇒「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめでも、心のバリアフリーの理解促進に向けた取組が求められているところ。

⇒また、利用者への声かけ等、公共交通等の利用者に対する啓発の必要性が指摘されているところ。

○公共交通事業者における教育訓練の実施例

<京阪電気鉄道株式会社の取組>

研修事業の一環として、全駅係員に「ヒューマンサポート研修」を実施。

実際に高齢者・障害者を呼んでコミュニケーションスキルを学ぶほか、車いすやアイマスクの疑似体験を行い、ソフト面でのバリアフリー化を図っている。



(出典)京阪ライフサポートホームページより

○バリアフリー教室開催回数及び参加人数推移(H13~H27年)

