

1. 基本情報

1.1. ユニバーサルデザイン化の必要性

今日の我が国では、他の先進諸国に例を見ない急速な高齢化が進んでいる。2015年（平成27年）には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者という本格的な高齢社会を迎えており、高齢社会対策は喫緊の課題である。

少子化も同時進行し、かつて経験したことの無い人口減少社会を迎えた。こうした社会では、高齢者が様々な生き方を主体的に選択できるよう、自立支援のための施策などを進める必要がある。

また、障害者が障害のない人と同じように、自分の意思で考え、決定し、社会のあらゆる活動に参加・参画できる共生社会の実現（ノーマライゼーション）も求められている。そのため、障害者が自らの能力を發揮し、自己実現できるように支援するための施策などを進める必要がある。

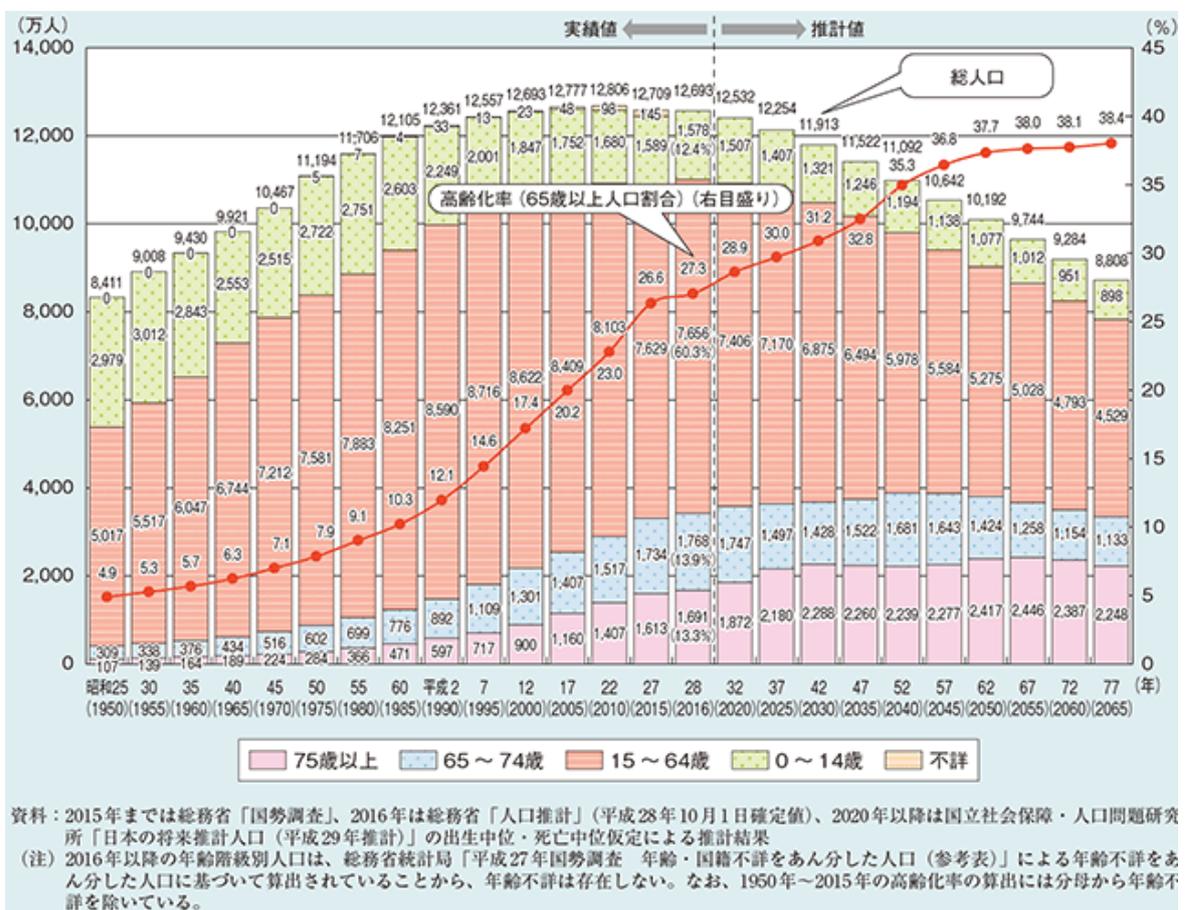


図 1-1 高齢化の推移と将来推計

出典：高齢者白書

障害者数（推計）

	総数	在宅者	施設入所者
身体障害児 ・者(H23)	392.2万人	386.4万人	5.8万人
知的障害児 ・者(H23)	74.1万人	62.2万人	11.9万人
精神障害者 ・者(H26)	392.4万人	361.1万人	31.3万人

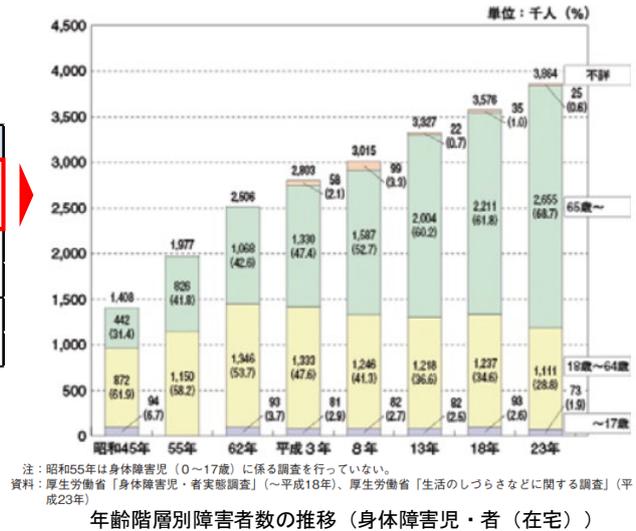


図 1-2 障害者数の状況

出典：平成29年度版障害者白書より作成

このような中、平成12年11月15日に「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」（以下「交通バリアフリー法」という。）が施行され、高齢者、身体障害者等の移動に際しての身体の負担を軽減し、移動の利便性及び安全性の向上を図るために、関係機関による一体的・重点的な移動円滑化の実施・枠組みが位置付けられた。道路空間においても同法に基づいたユニバーサルデザイン化が進められてきたところである。

1.2. ユニバーサルデザイン化推進の枠組み

(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（改正前）の基本的枠組み

平成 18 年 6 月 21 日に公布され、同年 12 月 20 日に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）では、高齢者、障害者等（身体障害者、知的障害者、精神障害者、発達障害者を含む、全ての障害者）の移動や施設利用の利便性や安全性の向上を促進するために、利用者や整備の対象範囲を拡大しつつ、より一層のユニバーサルデザイン化を進展させることとなったところである。

国土交通省では、バリアフリー法の施行に合わせて、全ての人々が安全で安心して利用できる道路空間のユニバーサルデザイン化を目指し、バリアフリー法に基づく特定道路の新設または改築を行うに際して適合させる基準として「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」（平成 18 年 12 月 19 日国土交通省令第 116 号）（以下「移動等円滑化基準」という。）を定めた。

この基準は、道路の構造の遵守すべき最低基準を定めているものであり、実際の道路空間を形成する上では、高齢者、障害者等をはじめ全ての利用者のニーズに合ったより質の高い歩行空間の形成が求められている。

また基準は、バリアフリー法の特定道路に課されるだけでなく、その他の全ての道路に対して適合の努力義務が課されている。

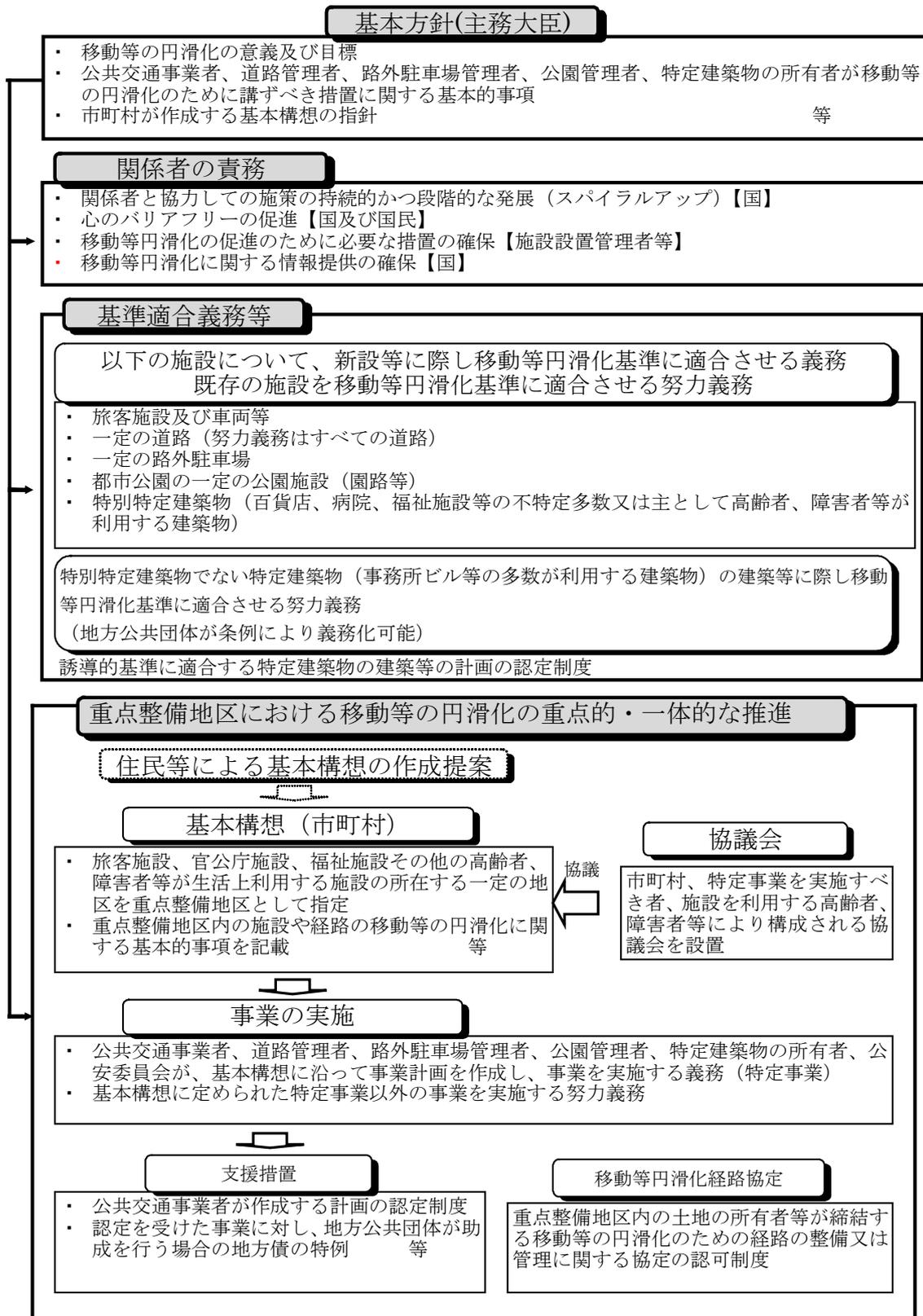


図 1-3 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の基本的枠組み」

出典：国土交通省資料

○参考○高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の概要

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。

○基本方針の策定

○主務大臣は、移動等の円滑化の促進に関する基本方針を策定

○移動等の円滑化のために施設管理者等が講ずべき措置

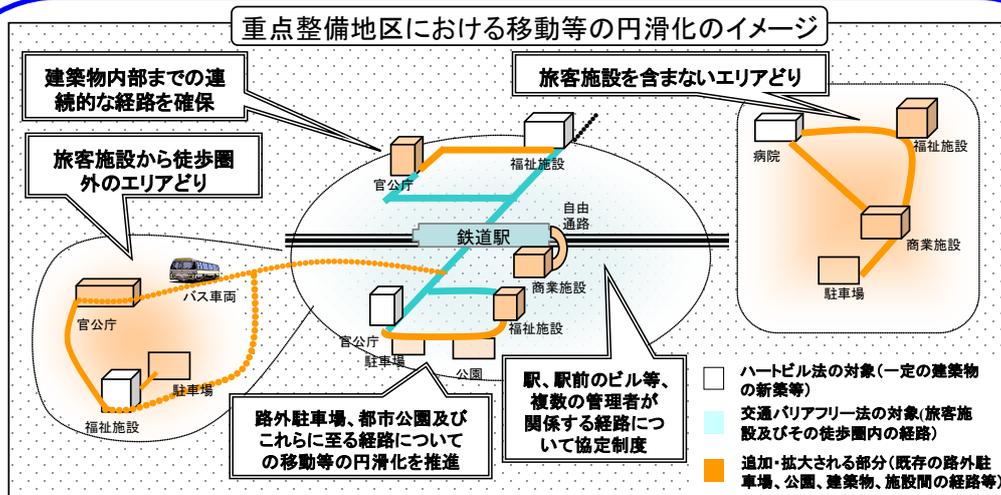


○これらの施設について、新設又は改良時の移動等円滑化基準への適合義務

○既存のこれらの施設について、基準適合の努力義務

等

○重点整備地区における移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施



○市町村は、高齢者、障害者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成

○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、建築物の所有者、公安委員会は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施

○重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路についての協定制度

等

○住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置



○基本構想策定時の協議会制度の法定化

○住民等からの基本構想の作成提案制度を創設

等

出典：国土交通省資料

(2) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（改正後）の基本的枠組み

バリアフリー法が施行されて十数年が経過し、多くの自治体で基本構想が策定され、様々な施設で整備が進むなど、ユニバーサルデザイン化が進んできたところである。一方で、基本構想の策定されていない地域や整備が進んでいない地域も浮き彫りとなっている。

そこで、2020年のオリンピック・パラリンピックを控える中、さらなるユニバーサルデザイン化を進めるため、平成30年度には、バリアフリー法が改正され、バリアフリー法の理念規定を新たに整備し、「共存社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化した。また、国及び国民の責務に、「心のバリアフリー」の取組を推進するための高齢者、障害者等に対する支援（鉄道駅利用者による声かけ等）を明記している。

改正内容には、市町村が駅、道路、公共施設等の一体的・計画的なバリアフリー化を促進するため、個別事業の具体化を待たずにあらかじめバリアフリーの方針を定める「マスタープラン制度」の創設や新たに道路、建築物等のバリアフリー情報の提供が努力義務化されるなどが含まれ、今後、地方自治体の役割が大きくなっていくと見込まれる。

平成 30 年 2 月 9 日
総合政策局安心生活政策課

**「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を閣議決定
～ 「行きたい」を「行ける」社会にするため、取組を強化します ～**

2020年東京オリンピック競技大会・パラリンピック競技大会の開催を契機とした共生社会等の実現を図り、全国におけるバリアフリー化を一層推進するために総合的な措置を講ずる「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」が閣議決定されました。

1. 背 景

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、全ての国民が共生する社会の実現を目指し、全国において更にバリアフリー化を推進するとともに、「一億総活躍社会」の実現に向けた取組を進めることが必要となっております。

2. 概 要

(1) 理念規定／国及び国民の責務

- 理念規定を設け、バリアフリー取組の実施に当たり、共生社会の実現、社会的障壁の除去に留意すべき旨を明確化
- 国及び国民の責務に、高齢者、障害者等に対する支援（鉄道駅利用者による声かけ等）を明記し、「心のバリアフリー」の取組を推進

(2) 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- エレベーター、ホームドアの整備等のハード対策に加え、駅員による旅客の介助や職員研修等のソフト対策のメニューを国土交通大臣が新たに提示
- 公共交通事業者等に対し、自らが取り組むハード対策及びソフト対策に関する計画の作成、取組状況の報告及び公表を義務付け

(3) バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 市町村が、駅、道路、公共施設等の一体的・計画的なバリアフリー化を促進するため、個別事業の具体化を待たずにあらかじめバリアフリーの方針を定める「マスタープラン制度」を創設
- 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、協定（承継効）制度及び容積率特例制度を創設

(4) 更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- 従来の路線バス、離島航路等に加え、新たに貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を義務化
- 従来の公共交通機関に加え、新たに道路、建築物等のバリアフリー情報の提供を努力義務化
- バリアフリー取組について、障害者等の参画の下、評価等を行う会議を設置

図 1-4 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」
閣議決定プレスリリース

背景・必要性

2020年東京パラ大会の開催を契機とした**共生社会の実現**、高齢者、障害者等も含んだ**一億総活躍社会の実現**の必要性

＜課題①：ハード・ソフト両面の課題＞

- 青山一丁目駅ホーム転落事故等を契機に、既存施設を含む更なるハード対策、また、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要



(参考)
車いす利用者のバス利用に係る介助の様子

＜課題②：地域の取組の課題＞

- 市区町村による**基本構想未作成・フォローアップ不足**等により、地域におけるバリアフリー化が不十分

※基本構想作成市区町村数：
 > 全市区町村の約2割(294/1,741)
 3千人/日以上の旅客施設のある市区町村の約半数(268/613)
 [H28年度末時点]

＜課題③：利用し易さの課題＞

- 観光立国実現に向け、**貸切バスや遊覧船もバリアフリー化が必要**
- 公共交通機関に加え、建築物等に関するバリアフリー情報の積極的な提供が必要
- バリアフリー施策の評価等に当たり、**当事者の参画・視点の反映が必要**

＜関連する政府決定等＞

- ユニバーサルデザイン2020行動計画(H29.2 ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定)
 「バリアフリー法を含む関係施策について、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」
- 未来投資戦略2017(H29.6 閣議決定)
 「バリアフリー法を含む関係諸制度の検討を行う」

法案の概要

①公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- ハード対策に加え、**接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニュー**を国土交通大臣が新たに作成
- 事業者は、**ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表**
※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【研修の様子介助の疑似体験】

②バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 市区町村がバリアフリー方針を定める**マスタープラン制度を創設**
 (協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援(※予算関連))

【バリアフリーのマスタープラン】

【基本構想(具体事業調整)】

・市区町村による方針の作成
 ・重点的に取り組む対象地区(※)の指定

・事業を実施する地区の指定
 ・事業内容の特定

地区内事業者等による事業実施

※対象地区内

- ・公共交通事業者等の事前届出を通じた交通結節点の調整
- ・バリアフリーマップ作成に対する地区内事業者等の情報提供

当事者の参画する協議会の活用等により、定期的評価・見直し

- 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、**協定(承継効)制度及び容積率特例を創設**

▶ 駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路及びバリアフリートイレ整備が容易に



【バリアフリー対応のバスが中心】

③更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- **貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を義務化**
- 建築物等の**バリアフリー情報の提供を新たに努力義務化**
- **当事者等の参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記**



【遊覧船】

【目標・効果】高齢者、障害者や、子育て世代など、全ての人々が安心して生活・移動できる環境を実現

《KPI》利用者3,000人以上/日である旅客施設の段差解消率:87.2%(2016年度末)⇒約100%(2020年度)

・国が示す先進的な研修(様々な障害特性への対応充実等)を行う東京大会アクセシブルルート関連交通事業者の割合:約100%(2020年度)

・バリアフリーのマスタープランを定める市区町村数:0 ⇒ 300(2023年度)

図 1-5 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案の概要

出典：国土交通省資料