

バリアフリー社会の形成

- 交通バリアフリー法等の検証 -

施策の効果等

【対象】 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についての評価

【視点】 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の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

【これまでのバリアフリー施策】

建築物、公共交通などで、高齢者や身体障害者等を対象とするバリアフリー化の取り組みを推進

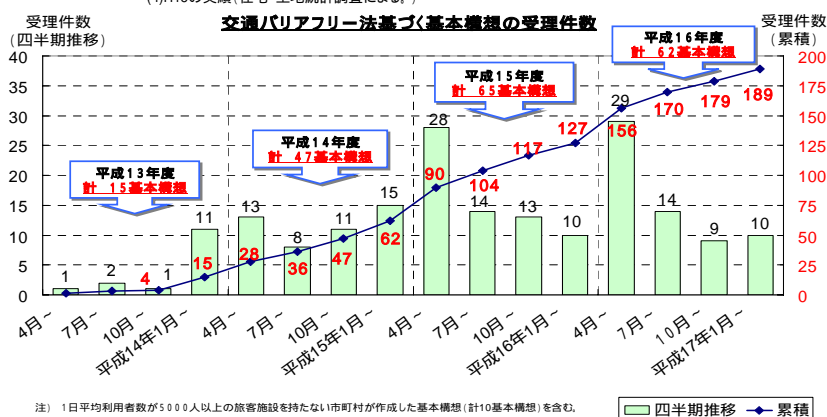
平成6年 高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律 **(ハートビル法)** 制定

平成12年 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 **(交通バリアフリー法)** 制定

バリアフリー化の現状と目標

施設	バリアフリー化の内容	バリアフリー化率	
		現状(H16)	社会資本整備重点計画における目標(H19)
旅客施設 ⁽¹⁾	段差の解消	49%	7割強
	視覚障害者誘導用ブロック	80%	8割強
道路 ⁽²⁾	幅の広い歩道等	31%	約5割
建築物 ⁽³⁾	手すり、広い廊下の確保等	3割	約4割
住宅	手すり、広い廊下の確保等	3.4% ⁽⁴⁾	約1割

注 (1)平均利用者数5,000人/日以上の旅客施設(例:鉄軌道駅、バスターミナル等)
 (2)(1)の周辺等の主な道路
 (3)不特定多数の者等が利用する一定の建築物(例:病院、劇場、ホテル等)
 (4)H15の実績(住宅:土地統計調査による。)



主な課題

「公平」、「選択可能(柔軟)」、「参加」等のユニバーサルデザインの考え方を踏まえ見直した場合、その対応は十分ではない

外国人など多様な利用者を想定していない

利用者の視点に立ったバリアフリー化が十分でない

- ・施設ごとに独立してバリアフリー化が進められており、連続したバリアフリー化が実現されていない
- ・バリアフリー化が旅客施設を中心とした生活圏の一部にとどまっている

心のバリアフリーや情報提供等、ソフト面での対策が不十分

公共交通について、異なる事業者間の乗り継ぎの対応等が十分でない

まちづくりについて、生活者が必要とするサービスの確保が困難、災害に脆弱な状況

様々な観点から段階的かつ継続的に取り組みを進めるプロセスが必ずしも確立されていない

今後の対応方針

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、政策を推進

今後は、施策等の具体化を進めるとともに、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が成立した後、新たな基本方針策定の際は、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