

バリアフリー法の施行状況の検討結果（案）

平成 24 年 7 月

バリアフリー法施行状況検討会

目次

I. はじめに

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

2. バリアフリー法の概要

- 1) 概要
- 2) 対象
- 3) 公共施設等のバリアフリー化の推進
- 4) 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進
- 5) 心のバリアフリー等の推進

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
- 2) 地域別等に見た場合のバリアフリー化の状況
- 3) 公共交通の更なるバリアフリー化に向けた取組み
- 4) 連続的なバリアフリー化の取組みの状況

(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
- 2) 当事者参画を確保するための取組みの状況
- 3) 基本構想作成・見直しの効果
- 4) その他

(3) 心のバリアフリー等の推進

- 1) バリアフリー教室の参加人数
- 2) 公共交通事業者等における教育訓練の状況
- 3) 心のバリアフリーの周知度

(4) スパイラルアップ

- 1) バリアフリーネットワーク会議の開催
- 2) 調査研究等に基づく対応策の実施

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
 - 2) バリアフリー化の実態把握・情報提供
 - 3) バリアフリー化の推進・連携体制
- (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
 - 2) 基本構想の作成促進策
 - 3) 特定事業の取組み
 - 4) 協議会等の体制・取組み
 - 5) 市町村における課題
- (3) 心のバリアフリー等の推進
 - 1) 職員教育関係
 - 2) 心のバリアフリーの周知関係

Ⅲ. 今後の取組みの方向性

- (1) 一体的・総合的なバリアフリー化の推進
 - 1) 交通計画やまちづくり等との連携によるバリアフリー化の推進
 - 2) バリアフリー基本構想作成ガイドブック・プロモーター派遣等の見直し
 - 3) 災害時・緊急時に対応したバリアフリー化方策の検討
 - 4) バリアフリー基準及びガイドラインのスパイラルアップ
 - 5) バリアフリー技術の開発・普及等の推進
- (2) 様々な障害特性に対応したバリアフリー化の推進
 - 1) 災害時・緊急時の情報提供方策の検討
 - 2) 弱視・色覚障害等に配慮したバリアフリー化の検討
 - 3) 知的障害者・発達障害者・精神障害者に配慮したバリアフリー化の検討
- (3) バリアフリー化に係る情報発信の強化
 - 1) 基礎データの整備・公表
 - 2) バリアフリー化に関する地域の取組みの収集・情報発信
 - 3) バリアフリー化の評価・指標の検討
- (4) 当事者が主体となったスパイラルアップの推進
 - 1) 全国バリアフリーネットワーク会議及び地方バリアフリー連絡協議会のあり方の見直し
 - 2) 乗車拒否・利用拒否等の課題分析・解決方策の検討
 - 3) バリアフリー基本構想の作成・進捗管理・事後評価の実施方策・体制の検討
- (5) バリアフリー化に係る教育・普及方策の強化

平成 24 年 7 月 19 日現在

- 1) 心のバリアフリーの普及方策の見直し
- 2) 事業者等へのバリアフリー研修のあり方の検討
- 3) バリアフリー技術の情報発信・相談受付体制の整備

IV. おわりに

I. はじめに

我が国においては、世界のどの国もこれまで経験したことのない本格的な高齢社会を迎え、今後更なる高齢化が進展すると見込まれており、高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会の実現が求められている。また、今日、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す、ノーマライゼーションの理念の社会への浸透が進み、自立と共生の理念の下、障害の有無にかかわらず国民誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う「共生社会」の実現が求められている。

このような背景の下、平成 18 年 12 月 20 日に「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）（平成 18 年法律第 91 号）が施行され、平成 23 年 12 月で 5 年が経過した。同法では、附則第 7 条において、「政府は、この法律の施行後 5 年を経過した場合において、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。」と規定されていることから、これを受けて、当事者の意見等も十分反映しながら検討を進めることが重要であるため、「全国バリアフリーネットワーク会議」※の下に「バリアフリー法施行状況検討会」（座長：秋山哲男北星学園大学客員教授）を設置し、平成 23 年 2 月よりバリアフリー法の大きな 3 つの柱である、バリアフリー化の推進、基本構想の取組み、心のバリアフリーの取組みを中心に、施行状況についての検討の具体的な作業を行ってきた。

本検討会としては、これまでの議論を踏まえ、以下のとおり、バリアフリー法の施行状況について評価するとともに、課題を整理し、その課題解決に向けた今後の取組みの方向性についてとりまとめを行うものである。

※国土交通省のバリアフリー施策のスパイラル・アップ（継続的改善）を図るため、関係する全国の高齢者・障害者等団体、施設設置管理者、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に開催するもの（事務局は安心生活政策課）

バリアフリー法施行状況検討会 構成

○有識者委員：

(座長) 秋山	哲男	北星学園大学	客員教授
北川	博巳	兵庫県立福祉のまちづくり研究所	研究第一グループ長
佐藤	克志	日本女子大学	助教授
高橋	儀平	東洋大学	教授
三星	昭宏	関西福祉大学	客員教授
山田	稔	茨城大学	准教授

○オブザーバー：全国バリアフリーネットワーク会議委員

＜高齢者、障害者等団体＞

小川	榮一	(福)	日本身体障害者団体連合会	会長
大橋	由昌	(福)	日本盲人会連合	情報部部长
久松	三二	(財)	全日本聾唖連盟	本部事務所長
千葉	均	(社)	全国脊髄損傷者連合会	専務理事
三澤	了	(NPO)	DPI 日本会議	議長
安元	杏		主婦連合会	常任委員
北原	守	(福)	全日本手をつなぐ育成会	理事長
氏田	照子	(一社)	日本発達障害ネットワーク	副代表
齋藤	秀樹	(財)	全国老人クラブ連合会	理事・事務局長
有村	律子	(NPO)	全国精神障害者団体連合会	

＜施設設置管理者等＞

石川	明彦	東日本旅客鉄道(株)	総合企画本部	投資計画部長
藤井	高明	(社)	日本民営鉄道協会	土木部会長
船戸	裕司	公益社団法人	日本バス協会	常務理事
岡本	八重子	(社)	全国乗用自動車連合会	理事
川村	泰利	一般財団	全国福祉輸送サービス協会	副会長
高田	達	(社)	日本旅客船協会	業務部長
石山	齊	(社)	全国空港ビル協会	常務理事
岩佐	英美子	(社)	日本ホテル協会	事務局長
丸山	裕弘	(社)	日本ビルディング協会連合会	運営企画室長
篠原	一博	(社)	日本ショッピングセンター協会	専務理事
中村	誠	(社)	全日本駐車場協会	

＜その他＞

岩佐	徳太郎	交通エコロジー・モビリティ財団	バリアフリー推進部長	
藤本	俊樹	(財)	建築技術教育普及センター	情報・普及部長

○行政出席者：総合政策局安心生活政策課（事務局）、関係各局等

バリアフリー法施行状況検討会 開催経過

- 第 1 回検討会（平成 24 年 2 月 27 日）
検討会の設置・進め方について
- 第 2 回検討会（平成 24 年 4 月 23 日）
バリアフリー化の推進の取組みについて
- 第 3 回検討会（平成 24 年 5 月 31 日）
基本構想の取組み・心のバリアフリーの取組みについて
- 第 4 回検討会（平成 24 年 6 月 28 日）
今後の取組みの方向性等について
- 第 5 回検討会（平成 24 年 7 月 19 日予定）
検討結果（案）の提示・意見交換
- 第 6 回検討会（平成 24 年 7 月 26 日予定）
検討結果の取りまとめ

※ 検討会での検討と並行して、同会議メンバーの以下の高齢者・障害者団体等に対して
ヒアリング等を行い、意見・要望を把握

- ・主婦連合会
- ・(社) 全日本手をつなぐ育成会
- ・(財) 全日本聾唖連盟
- ・(特定非営利活動法人) DPI 日本会議
- ・(社) 日本盲人会連合
- ・(一社) 日本発達障害ネットワーク

(五十音順)

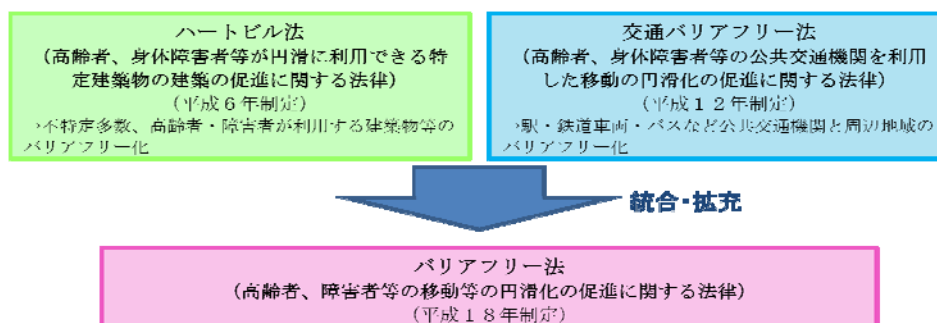
Ⅱ．バリアフリー法に基づく取組みの状況と課題

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、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）が制定され、不特定多数の人々や、主に高齢者や障害者等が利用する建築物のバリアフリー化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」（交通バリアフリー法）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、建築物や公共交通機関・公共施設など（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、この中で、「一体的・総合的なバリアフリー施策の推進」が施策の 1 つとしてとりあげられた。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、ハートビル法と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」（バリアフリー法）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、ハートビル法、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、本法では、身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者、発達障害者を含む全ての障害者を含む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、ハートビル法の建築主等や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。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。

	【施設の新設・改良時】 基準適合の義務	【既存の施設】 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	
道路（法 10 条） 道路移動等円滑化基準 ※1	一定の道路 ※2	全ての道路
路外駐車場（法 11 条） 路外駐車場移動等円滑化基準	一定の路外駐車場 ※3	
都市公園（法 13 条） 都市公園移動等円滑化基準 ※1	都市公園の一定の公園施設 ※4	

建築物（法 14 条） 建築物移動等円滑化基準等 ※7	一定の特別特定建築物 ※5	全ての特別特定建築物 ※6
-----------------------------------	---------------	---------------

- ※1 「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」（平成 23 年法律第 105 号）により、地域主権改革の趣旨を踏まえ、道路（都道府県道・市町村道のみ）・都市公園（国の設置するものを除く）のバリアフリー構造基準については、条例委任化がなされた。
- ※2 特定道路とは、生活関連経路を構成する道路法による道路のうち多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであるであって国土交通大臣がその路線及び区間を指定したもの（施行令 2 条）
- ※3 特定路外駐車場とは、一般公共の用に供される自動車の駐車のための施設で自動車の駐車のために供する部分の面積が 500 ㎡以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの（法 2 条 11 号）
- ※4 特定公園施設とは、園路及び広場、屋根付広場、休憩所、野外劇場、野外音楽堂、駐車場、便所、水飲場、手洗場、管理事務所、掲示板、標識（施行令 3 条）
- ※5 特別特定建築物とは、病院、百貨店、官公署、福祉施設、飲食店等の不特定多数の者又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物（法 2 条 17 号、施行令 5 条）
基準適合義務の対象となるのは、床面積の合計が 2,000 ㎡以上の建築等をしようとする特別特定建築物（施行令 9 条）なお、地方公共団体の条例により、上記床面積の合計の引き下げ等が可能（法 14 条 3 項）
- ※6 基準適合義務の対象となる特別特定建築物を除く特定建築物（官公署以外の事務所、保育所、共同住宅等の多数の者が利用する建築物）についても建築等に際し建築物移動等円滑化基準に適合させる努力義務（法 16 条、施行令 4 条）
- ※7 建築物移動等円滑化基準を超え、かつ、高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき基準である建築物移動等円滑化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について、所管行政庁の認定を受けることができる。認定を受けると、容積率の特例を受けるなどのメリットがある。

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基準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。

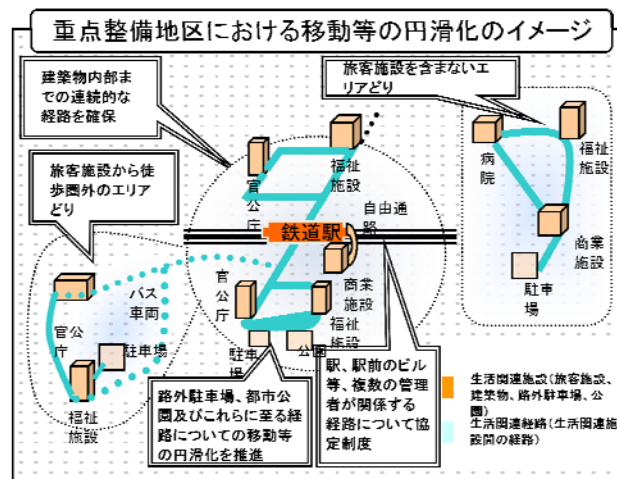
③ 整備目標

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」（基本方針）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、当該基本方針は平成 23 年 3 月に改正され、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。

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、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した。



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、事業実施主体者はもとより、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、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

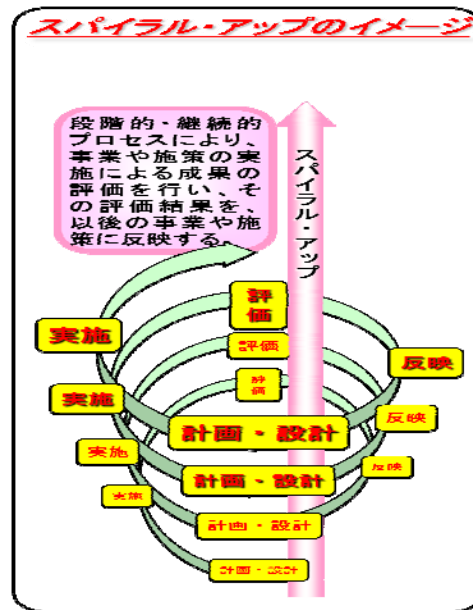
バリアフリー法では、ハード整備だけではなく、ソフト施策の充実を念頭に、様々な責務について位置づけている。

① 心のバリアフリー等

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。国について教育活動、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。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ところである。

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、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 2,000m²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、特に鉄道駅、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みる。

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、段差解消駅数／全ての駅数に比べると、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、三大都市圏の導入比率は 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。

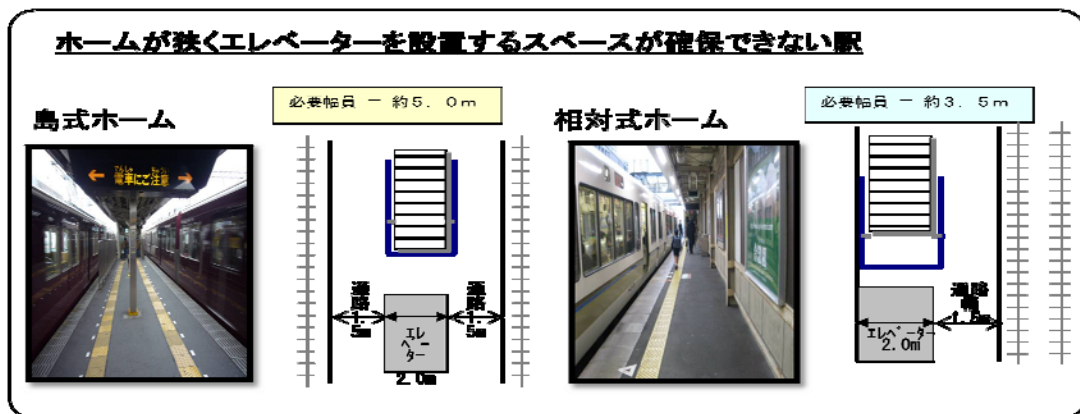
以上のように、誘導基準に適合する特定建築物については、地域や用途によって差が生じているところである。

3) 公共交通の更なるバリアフリー化に向けた取り組み

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出来ない駅等がある。

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、ホームドア等、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、ホームドア又は内方線付き J I S 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 乗車拒否等の発生等

ハード面の整備は進んできている一方、バリアフリー整備がなされた車両等においても、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、無人駅をはじめとした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り、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

一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ので財源の確保が必要」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」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度

移動等円滑化経路協定制度とは、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永続性が担保されることとなる。

以上のように、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、移動等円滑化経路協定制度が活用された実績はない状況である。

(3) 心のバリアフリー等の推進

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、車いす使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) 公共交通事業者等における教育訓練の状況

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必要である。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ところであり、当該努力義務に伴い、バリアフリーに関する教育訓練に取り組む公共交通事業者等が増えてきているところである。

また、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が行われているところである。

このように、公共交通事業者等における教育訓練への取組みは進展してきているところであるが、前述のとおり、障害者の乗車拒否等も発生しており、国としては、事

業者等の教育訓練への取組みがさらに充実するよう、助言・指導等に力を入れる必要がある。

3) 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図る指標として、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得ない。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

バリアフリー化を進めるにあたっては、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) 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（継続的改善）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、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約 1 回のペースで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、地方部においても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の乗車拒否等の実態も踏まえ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。

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。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にもわかるような工夫が求められる。

また、例えば段差について、車いすの方は全くない方がよいが、視覚障害者の方は多少の段差があった方がよい等、障害の様態によって求めるところが違うことから、障害特性ごとのニーズを踏まえた上で基準の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、政策立案にあ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可能性があるので、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（継続的改善）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、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、大勢の人が集まって、事務局が報告して終わり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り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) 基本構想の取り組みの推進

1) 現行の他の計画等との連携

バリアフリー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

基本構想の住民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、住民提案制度を使いやす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) 特定事業の取り組み

現在までに作成されている基本構想の中で、路外駐車場、都市公園、建築物について、特定事業として位置づけられている割合が少ない。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が要因になっていると考えられる。基本構想を作成した後も定期的にフォローアップを行うような体制づくりや、民有地・民間建築物への働きかけをいかに行うかが課題である。

4) 協議会等の体制・取り組み

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、車いすの方や視覚障害者の方だけでなく、最低一人は知的障害者、精神障害者や発達障害者の方も入れる等、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。また、交通事業者が複数市町村間にまたがって営

業しており、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。

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

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、各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) 心のバリアフリー等の推進

1) 職員教育関係

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るが、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、職員教育の徹底が急務であり、事業者による職員教育についての指針を国から示す必要がある。その際には、特に外見上わかりにくい知的障害・発達障害・精神障害者への理解の促進を図るため、当事者参画による職員教育の実施が重要であることを考慮しなければならない。あわせて、交通事業者の中には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るが、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。

現在交通エコロジー・モビリティ財団によって当事者参加で行われているBEST研修については、評価が高いものの、どのようにして参加者を拡大していくか、如何にして末端の現場まで浸透させられるか等の課題もある。

2) 心のバリアフリーの周知関係

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取り込むことや、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組みが求められる。

平成 24 年 7 月 19 日現在

また、一般の人だけでなく、まちづくり等の計画の策定を担う市町村の担当者の心のバリアフリーの理解の促進も課題である。

Ⅲ. 今後の取組みの方向性

(1) 一体的・総合的なバリアフリー化の推進

各施設等のバリアフリー化については着実に進捗しつつあるものの、大都市圏と地方部の格差が生じていることや、施設間の連続的なバリアフリー化の遅れ、乗車拒否等が発生しており、高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができるようなバリアフリーが実現されている状況とは言い難い。

そのため、より効果的・効率的に実質的なバリアフリー化を実現するためにも、公共交通に関する計画や他のまちづくり計画等と基本構想、ハード整備とソフト対策の連携等に配慮しつつ、一体的・総合的なバリアフリー化の推進が必要と考えられる。

1) 交通計画やまちづくり等との連携によるバリアフリー化の推進

バリアフリー化の取組みを効果的・効率的に推進していくためには、既存の施策の中にバリアフリーの考え方を基本的な要素として入れ込み、各種事業の実施と併せて総合的に実施していくことが重要と考えられる。そのため、社会資本整備重点計画など国が作成する計画において、バリアフリーの観点を明確に位置づけることなどにより、その推進を図るべきである。

今後、鉄道網の発達していない地域のバリアフリー化を推進していくためには、バス交通、タクシーのバリアフリー化にも注力して取り組んでいく必要がある。また、公共交通の確保・維持が大きな課題になっている地域もあることから、交通基本法成立後に策定予定の交通基本計画において、今後の交通を考える上での基礎的な事項としてバリアフリー化を位置づけることにより、公共交通の確保・維持等の各種施策と併せてバリアフリー化の取組みを総合的に実施していくことが重要である。その際、現在その普及が遅れている STS（スペシャル・トランスポート・サービス）についても、積極的に活用がされるよう方針を示す必要がある。

また、鉄道駅等の周辺の商店街等を含んだ市街地一帯のバリアフリー化をより一層推進するため、「中心市街地の活性化に関する法律」（平成 10 年法律第 92 号）第 9 条に規定する基本計画において定められた区域等においては併せて基本構想を作成することや、鉄道事業者単独ではバリアフリー化が難しい駅のバリアフリー化を図るため、市街地再開発事業等と一体となった事業の実施を推進すること等、まちづくりと一体となったバリアフリー化を推進していくべきである。

さらに、ホームドアについてはバリアフリー施策の一環として整備を進めており、地域住民の福祉の増進を図る観点から、地方公共団体に対して具体的な支援を前提

とした取組みを求めるべきである。

バリアフリー化の事業の実施にあたっては、様々な事業が一体的に実施されることにより、バリアフリー化の効果がより発揮されるようにするべきである。

2) バリアフリー基本構想作成ガイドブック及びバリアフリープロモーター派遣等の見直し

1) に示した交通やまちづくり等と連携したバリアフリー化の推進を図るためには、基本構想の作成において交通ネットワークの維持やモビリティの確保をどう実現するかを、分かり易く示していく必要がある。そのため、国が作成し公表しているバリアフリー基本構想作成ガイドブックを見直し、交通ネットワーク計画やモビリティの概念を位置づけるとともに、バリアフリープロモーター派遣等において積極的に活用していくことが重要である。一方、地方運輸局等が行っているプロモーター派遣事業についても、当事者や専門家等と連携して実施するなど、より効果の高い方法へと見直すことを検討するべきである。

また、取組みの主体となる市町村や高齢者、障害者等の当事者との協働によるバリアフリー基本構想の作成を支援していくことが重要である。そのため、活用実績の少ない提案制度についてもより活用が進むよう、高齢者、障害者等の当事者が参加してモデル的に基本構想を作成するなどにより課題を洗い出し、推進方策を検討する必要がある。併せて、国が作成しているバリアフリー基本構想作成ガイドブックについて、より市町村の担当者や提案を行う住民、利用者、事業者にとって使い易いものへと改定する必要がある。

3) 災害時・緊急時に対応したバリアフリー化方策の検討

東日本大震災を踏まえ、災害時・緊急時における避難施設・避難経路のバリアフリー化方策を検討し、その方向性を示すことは、国の喫緊の課題である。そのため、高齢者、障害者等への災害時の避難施設・避難経路のバリアフリー化のあり方について早急に検討を行い、今後の防災まちづくりにおける指針として活用を図るほか、バリアフリー基本構想作成ガイドブック等にも位置づけることにより、災害時・緊急時に対応したバリアフリーの実現を図っていく必要がある。

併せて、東日本大震災の被災地の復興計画の中においても、バリアフリーのまちづくりを位置づけ、実施していくことも重要である。

4) バリアフリー基準及びガイドラインのスパイラルアップ

バリアフリー法の理念の一つである「スパイラルアップ」を実現するためには、高齢者、障害者等の利用実態等を踏まえ、ハード整備とソフト対策の両面から検討を行い、より利用者にとって使い易い設備や、整備効果の高い方法へと見直しを図ること

が重要である。そのため、現在各施設や車両等のガイドラインの見直しが進められているが、今後様々な障害の特性に関する最新の学術的な知見を活用しながら、望ましい設備等の推奨事項について盛り込むとともに、将来的な検討課題について明らかにし、順次見直しに反映できるよう、引き続き研究を進めることが必要である。

また、現在のガイドラインに示された推奨事項が一般的に普及したことが明らかであると認められる等の場合にあつては、それをバリアフリー基準の中に位置づけていくことも重要と考えられる。そのため、ガイドラインに示された推奨事項等の普及の実態等を評価することにより、バリアフリー基準そのものの見直しを検討していくべきである。

5) バリアフリー技術の開発・普及等の推進

バリアフリー技術に関しては、例えば、ホームドアや可動式ホーム柵では、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、膨大な投資費用等の課題があり、これらを解決するための技術開発が行われつつある。そのため、新たな技術開発や、より安価に整備できる方法等の技術開発を推進し、その普及を図ることが重要である。

また、JIS や ISO 等の規格化を推進することにより、バリアフリー化された製品や施工法の標準化を促すことにより、それらの普及促進を図ることも重要である。

(2) 様々な障害特性に対応したバリアフリー化の推進

今日、バリアフリー施策の対象者は、高齢者、障害者にとどまらず、子供連れの人等にも広がっている。また、障害特性についても様々であり、それぞれへの対応の両立についても望まれている。

そのため、今後は、様々な障害の特性に応じたバリアフリー化対策の両立・共存にも配慮しつつ、更なる取組みの推進を図ることが重要と考えられる。

1) 災害時・緊急時の情報提供方策の検討

東日本大震災を踏まえ、災害時・緊急時における避難等の情報提供方策を検討し、その方向性を示すことは、国の喫緊の課題である。特に、視覚障害者や聴覚障害者に対する情報アクセスについては、現在検討が進められているガイドラインの見直しにおいても一部対応しているものの、平時であれば特段問題なく移動等できる場合であっても災害時・緊急時には適切にその情報を得られないため対応が困難となる場合が考えられることから、早急に災害時・緊急時の情報提供方策について検討を行うべきである。

2) 弱視・色覚障害等に配慮したバリアフリー化の検討

視覚障害者への対応については、従来、全盲者への対応を中心に検討が進められてきたため、弱視や色覚障害者等への対応が遅れている。

そのため、弱視や色覚障害に関する最新の研究成果を踏まえつつ、バリアフリー基準やガイドラインへの反映方法について、早急に検討を進めるべきである。

3) 知的障害者・発達障害者・精神障害者に配慮したバリアフリー化の検討

知的障害者・発達障害者・精神障害者への理解のより一層の促進を図るため、これまで行っていた「コミュニケーションハンドブック」や「施設整備のポイント集」などの冊子や「コミュニケーションボード」等のツールの配布等に加え、当事者にも参加頂く形での研修会の実施等を推進することが有効と考えられる。

そのため、関係団体と協力し、当事者が参加した事業者向け研修の実施拡大を図る他、地方運輸局等で実施しているバリアフリー教室等も当事者参加により実施していくことを検討すべきである。

また、医療分野等の最新の研究成果等も踏まえ、施設整備における留意点や表示方法、アナウンス等について更に研究を深め、ガイドラインや基準等の充実を図っていくべきである。

(3) バリアフリー化に係る情報発信の強化

バリアフリー化の推進を図るにあたっては、単に施設ごとの整備状況を把握することだけでなく、地域ごとのより詳細な整備状況や整備水準など、バリアフリー化の実態等について国において把握し、情報発信していくことが重要と考えられる。

1) 基礎データの整備・公表

バリアフリー化に関する政策立案にあたっては、移動困難者の人数等のデータを詳細に把握する必要がある。

今般、近畿圏におけるパーソントリップ調査において移動困難者に関するデータが整備されたところであるが、今後は全国調査においても同様のデータを整備し、公表することにより、高齢者、障害者等の移動の実態把握に努め、施策の検討等に活用していくべきである。

2) 道路、建築物等のバリアフリー化に関する地域の取組みの収集・情報発信

まちづくりの主体は市町村をはじめとする地域であることから、地域が主体となった取組みがより一層推進されるよう、その取組み状況を把握し、公表していくことが重要と考えられる。

そのため、基本構想作成予定等調査を活用し、各市町村における基本構想作成状況や、作成済みの基本構想に関するデータを公表することで、地域の取組みを促進していくべきである。

また、道路については、特定道路以外の道路については現状が十分には把握されておらず、地域の取組みを促進するためにも、地方公共団体の取組み状況・整備状況を国において把握し、公表していくことが望ましい。

さらに、建築物については、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、必要な事項の付加を行い、地域の実情に応じた取組みを行う仕組みが確立している。福祉のまちづくり条例からバリアフリー法に基づく条例への移行やバリアフリー法に基づく条例の制定を一層促進するためにも、条例の内容等に関する情報を国において収集し、情報発信していくことが望ましい。

その他、路外駐車場、都市公園等についても、できる限り詳細なバリアフリー化の実態把握に努め、公表していくことが望ましい。

3) バリアフリー化の評価・指標の検討

バリアフリー化の評価については、これまで、主に各施設等の事業進捗率を用いていたものの、統一的な評価指標は存在しないことから、一体的・総合的なバリアフリー化がされているのかについての評価を行うことが困難であった。また、バリアフリー化により、どの程度、高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができるようになったのか等についても、適切なデータの整備や指標を設定する等により、把握・公表していくことが必要である。

そのため、今後、統一的な評価指標について検討し、利用者の視点に立ったバリアフリー化の評価に用いることが重要である。

(4) 当事者が主体となったスパイラルアップの推進

バリアフリー法に基づく取組みのスパイラルアップを図るためには、国や地域のそれぞれのレベルにおいて、当事者等の参画により地域の問題点を拾い上げ、それを元に課題分析や対応策を検討していく PDCA サイクルを実施する体制の整備が必要不可欠と考えられる。

1) 全国バリアフリーネットワーク会議・地方バリアフリー連絡協議会のあり方の見直し

全国バリアフリーネットワーク会議については、これまで、年1～2回を基本とし

て実施してきているものの、これからは年間開催回数も含めて開催方法を再検討するとともに、部会等の設置により実質的な議論を行う場を設定するなどの見直しが必要である。

また、地方運輸局を中心に開催されている地方バリアフリー連絡協議会についても、地域の施設間の連携等の課題の洗い出しや、行政区域の枠を越えた広域的な調整等の議論が実質的に行われる場へと見直すとともに、全国バリアフリーネットワーク会議との連携も強化し、地方で行われている議論を中央において集約・分析し、今後の施策のスパイラルアップにつなげられるようにしていくべきである。

2) 乗車拒否等の課題分析・解決方策の検討

乗車拒否等の発生は、利用者にとっての実質的なバリアフリーの実現が図られていないことを意味しており、早急にその実態を把握するとともに、課題分析や解決方策の検討に着手することが必要である。一方、その実態については、調査や統計等で網羅的に把握することは困難と考えられる。

そのため、1) の全国バリアフリーネットワーク会議等の場に検討会を設け、当事者の参画のもと事例収集を行う他、その内容を詳細に検討し、課題の所在の分析や解決方策の検討を行う必要がある。

3) バリアフリー基本構想の作成・進捗管理・事後評価の実施方策・体制の検討

バリアフリー基本構想については、その作成をする時点においては協議会等の形成により施設設置管理者や高齢者、障害者等の当事者等の幅広い参画によって作成されていることが多いものの、作成後は、特定事業の進捗管理や事後評価が行われていない場合が多い。

基本構想に基づく取組みを推進するとともに、さらなるスパイラルアップを図るためにも、協議会等の継続により当事者等の幅広い参画による特定事業の進捗管理や事後評価の方法や体制について検討していくことが必要である。

その際、高齢者、障害者等の中から協議会に参画する人の代表制についても、地域の実情等を踏まえつつ、多様な人々の参画が得られるよう、その指針について明確にすることが重要である。

(5) バリアフリー化に係る教育・普及方策の強化

バリアフリー化を推進するための根幹には、国民等の各層におけるバリアフリーへの理解が不可欠と考えられるが、国民等へのバリアフリーへの理解を進める「心のバリアフリー」は一朝一夕に成果が出る分野ではなく、今後も地道な取組みが求められる。また、バリアフリー施策の中心となる事業者や自治体等の職員の知識やスキルの

向上に加え、日々革新するバリアフリー技術の情報発信や相談受付の体制を整備することも重要であると考えられる。

1) 心のバリアフリーの普及方策の見直し

「心のバリアフリー」については、今後も継続的に実施していくことが求められるものの、より効果的な方策を検討していく必要がある。

このため、現在、地方運輸局等において行われているバリアフリー教室について、より波及効果を高めるため、小中学生等に対し直接教室を開催するだけでなく、教師等を対象とした教室の開催や、小中学校の児童・生徒向けの副教材を作成し、全国のすべての小中学校での活用に供する等により、教室で学んだ人がさらに地域で還元していくような仕組みへ見直していくことが必要である。

また、まちづくり等の中心となる市町村等の職員に対しバリアフリーの基礎的な知識を持ってもらうための研修制度のあり方について、検討していく必要がある。

2) 事業者等へのバリアフリー研修のあり方の検討

公共交通機関等のバリアフリー化は、旅客施設や車両等のハード対策と接遇等のソフト対策が一体となって初めて実現できるものであり、ハード整備は進んでも、ソフト面の遅れから乗車拒否等の事案が起きている場合もあることから、公共交通事業者の職員の教育訓練について徹底する必要がある。

このため、公共交通事業者が最低限提供すべきサービスに関するガイドラインを整備するとともに、例えば事業者ごとの研修の実施状況等についても国で把握・公表し、今後の施策検討につなげていくことが必要である。

また、当事者参加による事業者研修の実施の推進や、より高度な接遇について実施できる職員等について認証する「マイスター制度」など、事業者の自主的な取り組みを後押しする制度の創設についても検討するべきである。

3) バリアフリー技術の情報発信・相談受付体制の整備

バリアフリーに係る技術開発については、学会や産業界でそれぞれに研究が進められ、日々革新を続けていることから、それらの情報について集約して情報発信することが必要である。また、様々な技術的な相談を受け付ける団体をネットワーク化し、窓口を設置することにより、市町村等の担当者等が専門家に相談しやすい環境整備を行うことが必要である。

IV. おわりに

本検討結果は、バリアフリー法の 3 つの柱である、バリアフリー化の推進、基本構想の取組み、心のバリアフリーの取組みを中心に、施行状況について、関係者の意見を聞きながら検討を行ってきた成果をまとめたものである。

バリアフリー法施行から 5 年を経過し、各施設等におけるバリアフリーは着実に進捗してきていると言える。しかしながら、高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができる社会を構築するため、交通施策やまちづくり政策との連携等を図りながら、障害者等団体や施設設置管理者等の当事者の主体的な参画の下、更なるバリアフリー化の促進に向けた取組みの実施が求められる。

今後、国においては、本検討結果における今後の取組みの方向性をもとに、順次可能なものから必要な措置を講ずるよう要請したい。

なお、この検討結果はバリアフリー法附則第 7 条の規定に基づき行ったものであるが、バリアフリー化の推進に当たっては、具体的な施策や措置の内容について、施策に関係する高齢者、障害者等の当事者参画の下、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・継続的な発展を図るというスパイラルアップが重要である。したがって、今後も関係者の意見を聞きながら、一歩でも二歩でもバリアフリー施策が前進し、スパイラルアップが図られるよう、国をはじめ関係者がたゆまぬ努力を積み重ねていくことが求められる。