

バリアフリー法の施行状況の検討結果 用語解説

I. はじめに

- ・ノーマライゼーション（p 4）

障害のある者が障害のない者と同等に生活し活動する社会をめざす理念。

- ・「共生社会」（p 4）

国民一人ひとりが豊かな人間性を育み生きる力を身に付けていくとともに、国民皆で子どもや若者を育成・支援し、年齢や障害の有無等にかかわらず安全に安心して暮らせる社会。

- ・「ユニバーサルデザイン政策大綱」（p 4）

平成 17 年 7 月にとりまとめられた「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のバリアフリー施策の指針。

- ・「全国バリアフリーネットワーク会議」（p 4）

国土交通省のバリアフリー施策のスパイラルアップ（段階的・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、施設設置管理者団体等、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、国土交通省総合政策局安心生活政策課）。

- ・基本構想（p 4）

市町村が作成する移動等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的な構想

- ・心のバリアフリー（p 4）

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こと。

II. バリアフリー法に基づく取組みの状況と課題

- ・「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）（p 7）

病院、百貨店、銀行等の不特定多数の人々が利用する特定建築物の建築主には、

廊下、階段等の施設を高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるようにするための措置を講ずるよう努力義務を課し、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築を促進する法律。平成 14 年の改正では、建築物のバリアフリー対応を一層推進するため、特定建築物の範囲を不特定でなくとも多数の者が利用する学校、事務所、共同住宅等の用途の建築物にも拡大した。併せて、特別特定建築物の建築等について利用円滑化基準に適合することを義務づけるとともに、認定を受けた特定建築物について税制上の特例措置に加え、容積率の算定の特例、表示制度の導入等支援措置の拡大を行う等の所要の措置を講じた。

・「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) (p 7)

駅などの旅客施設を新たに建設又は大規模な改良をしたり、車両等を新たに事業の用に供する場合に移動円滑化基準に適合することを交通事業者に義務づけるほか、市町村の主導のもと、駅とその周辺の道路、信号機などを一体的にバリアフリー化するための仕組み（基本構想制度）を設け、駅・鉄道車両・バスなどの公共交通機関と駅等の旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化を進めることを目指した法律。

・ユニバーサルデザイン (p 7)

あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

・重点整備地区 (p 8)

生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区。

・公共交通移動等円滑化基準 (p 8)

移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」(平成 18 年国土交通省令第 111 号) に定める基準

・道路移動等円滑化基準 (p 8)

移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する「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 年国土交通省令第 116 号) に定める基準。なお、都道府県道及び市町村道のバリアフリー構造基準については、「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、条例委任化がなされた。

・特定道路 (p 8)

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って国土交通大臣がその路線及び区間を指定した

もの。

- ・路外駐車場（p8）

道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるもの

- ・路外駐車場移動等円滑化基準（p8）

移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する「移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令」（平成18年国土交通省令第112号）に定める基準。

- ・特定路外駐車場（p8）

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のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの及び建築物に付随しているものを除いた駐車場。

- ・都市公園移動等円滑化基準（p9）

移動等円滑化のために必要な特定公園施設（移動等円滑化が特に必要なものとして「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令」（平成18年政令第379号）第3条に定めるもの）の設置に関する「移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める省令」（平成18年国土交通省令第115号）に定める基準。なお、国の設置するものを除く都市公園のバリアフリー構造基準については、「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、条例委任化がなされた。

- ・特定公園施設（p9）

移動等円滑化が特に必要なものとして「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令」（平成18年政令第379号）第3条に定めるもの。具体的には、園路・広場、休憩所、野外音楽堂、駐車場、便所、掲示板、標識等がある。

- ・建築物移動等円滑化基準等（p9）

移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の構造及び配置に関する「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令」（平成18年政令第379号）に定める基準（建築物移動等円滑化基準）並びに地方公共団体が地域の実情等に応じて建築物移動等円滑化基準への適合義務の対象となる特定建築物の追加や規模の引き下げ及び同基準への必要な事項の付加を行うためにバリアフリー法第14条第3項に基づき定める条例。

- ・2000㎡以上の特別特定建築物（p9）

病院、百貨店、官公署、福祉施設、飲食店その他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で「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進

に関する法律施行令」(平成 18 年政令第 379 号) 第 5 条に定める建築物であって床面積(増築若しくは改築又は用途変更の場合にあつては、その部分の床面積)の合計が 2000 m²(公衆便所にあつては 50 m²)以上のもの。ただし、「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) 第 14 条第 3 項の条例で特別特定建築物に特定建築物を追加すること、また、対象となる規模を床面積の合計が 2000 m²未満(公衆便所は 50 m²未満)に引き下げることが可能。

・特別特定建築物 (p 9)

病院、百貨店、官公署、福祉施設、飲食店その他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で「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令」(平成 18 年政令第 379 号) 第 5 条に定める建築物(「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) 第 14 条第 3 項の条例で定める特定建築物を含む)。

・特定建築物 (p 9)

学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホームその他の多数の者が利用する「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令」(平成 18 年政令第 379 号) 第 4 条に定める建築物。

・建築物特定施設 (p 9)

出入口、廊下等、階段(その踊場を含む)、傾斜路(その踊場を含む)、エレベーターその他の昇降機、便所、ホテル又は旅館の客室、敷地内の通路、駐車場及び浴室又はシャワー室をいう。

・施設設置管理者 (p 9)

公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等。

・「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」(p 9)

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、公共交通機関の旅客施設の望ましい整備内容を示したもの。

・「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)(p 9)

移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、「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) 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。移動等円滑化の意義及び目標に関する事項、施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項、基本構想の指針となるべき事項及び移動等円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項等について定められている。

- ・生活関連施設（p10）
高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設。
- ・生活関連経路（p10）
生活関連施設相互間の経路
- ・提案制度（p10）
利用者や住民等の生活関連施設等の利用に関し利害関係を有する者及びバリアフリー化のための事業を実施することとなる者が基本構想作成のトリガーを引くことを可能とするため、これらの者に対して、市町村に対する基本構想の作成又は変更の提案権を認める制度。
- ・スパイラルアップ（p11）
段階的・継続的改善。段階的・継続的プロセスにより、具体的な施策や措置の内容について、施策に関係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。
- ・ノンステップバス（p13）
「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」（平成18年国土交通省令第111号）第37条から第42条までの基準を満たし、乗降口から車いすを固定することができる設備までの通路に段がないバス。
- ・認定特定建築物制度（p14）
建築物移動等円滑化誘導基準等に適合するよう、より高度なバリアフリー化がなされた特定建築物について、所管行政庁が認定を行う制度。当該認定を受けると、認定特定建築物の建築物特定施設の床面積のうち、移動等円滑化の措置をとることにより通常の建築物の建築物特定施設の床面積を超えることとなるものの一定の床面積については、認定特定建築物の容積率の算定の基礎となる延べ面積に不参入とする容積率の特例措置や、認定を受けている旨の表示を付すことができる表示制度等を活用することが可能。
- ・ホームドア及び可動式ホーム柵（p15）
列車のドア位置に合わせて可動部（ドア）を設けた壁などの固定部（戸袋）を線路面の縁端に沿って設置することにより、列車の乗り降りに際してホーム上の旅客の転落、列車との接触を防止することができるシステム。一般にフルスクリーンタイプのものをホームドア、腰丈タイプのものを可動式ホーム柵という。

<ホームドアの例（東京メトロ南北線）>

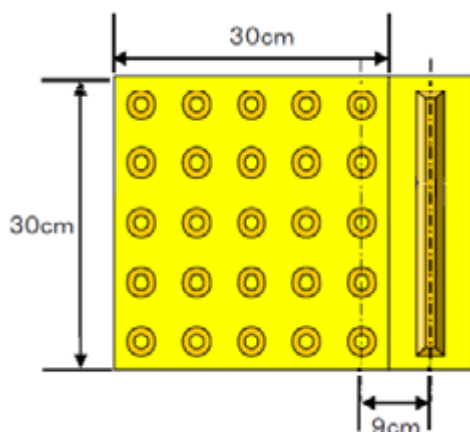


<可動式ホーム柵の例（東京都交通局三田線）>



・内方線付きJIS規格対応の点状ブロック（p15）

駅のプラットホーム上において、線路面の縁端部を警告するブロックのうち、線路面に対してホーム内側であることを認識できるように、点状突起に線状突起を1本付加したもので、点状突起及び線状突起の形状等がJIS T9251規格に準じたもの。



・交通事業者向けバリアフリー教育訓練研修（BEST研修）（p15）

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団によって実施されている。障害当事者が講師となり、障害当事者と交通事業者が意見交換等することを通じて、より深く障害を理解できること等が特長。

・ハンドル型電動車いす（p15）

ハンドルによって向きを変えることのできる電動車いすで、「シニアカー」「電動スクーター」などの呼称で呼ばれ、運転操作が比較的簡易であるため高齢者による利用が進んでいるほか、手や指による細かい操作が難しい障害者にも利用されている。

・特定事業（p16）

基本構想に位置づけられた事業であって、旅客施設、車両等、一定の建築物、道路、公園、路外駐車場及び道路と密接に関連する交通安全施設について移動等円滑化のために実施されるもの。公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業及び交通安全特定事業がある。

・「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)(p17)

地域の実情、ニーズに最も精通している地方自らが、地域公共交通のあり方を主体的に考え、それに基づく具体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もっと個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的として制定された法律。主務大臣が定める「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等について合意形成を図り、地域公共交通総合連携計画を定めることができる。また、当該計画に定められる事業のうち特に重要と考えられるものを「地域公共交通特定事業」とし、当該事業に係る国土交通大臣による認定制度を設け、認定等を受けた事業に対する法律上の特例措置等を講ずることにより、当該事業の促進を図ることとしている。さらに、水陸両用車のような新たな輸送サービス(新地域旅客運送事業)について、導入に係る手続きを合理化する等、導入円滑化を図ることとしている。

・サービス介助士(p22)

高齢者や障害者が安心して外出できるように、街の中の移動や買い物等に適切な手伝いをするスペシャリストをNPO法人日本ケアフィットサービス協会が認定する資格。

・バリアフリープロモーター(p24)

基本構想作成における技術的支援を行うために国土交通省職員や専門家を派遣する制度。

Ⅲ. 今後の取組みの方向性

・社会資本整備重点計画(p26)

「社会資本整備重点計画法」(平成 15 年法律第 20 号)に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画(閣議決定事項)。対象は、道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸及びこれら事業と一体となってその効果を増大させるため実施される事務又は事業。

・交通基本法案(p27)

交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とし、交通に関する施策について基本理念を定め、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者及び国民の責務を明らかにするとともに、交通基本計画の策定その他の交通に関する施策の基本となる事項等を定めた法律案。平成 23 年 3 月に閣議決定され、先の通常国会及び臨時国

会の会期末に継続審議（平成 24 年 7 月末時点）となっている。

・交通基本計画（p27）

交通基本法案第 15 条に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、政府が定めることとされている計画。具体的には、交通に関する施策についての基本的な方針及び目標並びに交通に関し政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策等を定めることとされている。

・STS（スペシャル・トランスポート・サービス）（p27）

要介護者等であって単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者を対象に、必要な介護などと連続して、又は一体として行われる個別的な輸送サービス。

・「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（p27）

中心市街地の活性化に関する法律第 8 条に規定する政府が定める基本方針に基づき、市町村が、当該市町村の区域内の中心市街地について、中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するために作成する基本的な計画。

・モビリティ（p27）

移動の容易性、利便性のことを指す。

・JIS（p28）

日本工業規格。我が国の工業標準化の促進を目的とする工業標準化法（昭和 24 年法律第 185 号）に基づき制定される国家規格。

・ISO（p28）

各国の代表的標準化機関から成る国際標準化機関である国際標準化機構の略称。ここでは、国際標準化機構で作成される、電気及び電子技術分野を除く全産業分野（鉱工業、農業、医薬品等）に関する国際規格のことを指す。

・パーソントリップ調査（p30）

一定の調査対象地域内において「人の動き」（パーソントリップ）を調べる調査。交通に関する実態調査としては最も基本的な調査の一つであり、これにより、交通行動の起点（出発地：Origin）、終点（到着地：Destination）、目的、利用手段、行動時間帯など 1 日の詳細な交通データ（トリップデータ）を得ることができる。

・福祉のまちづくり条例（p30）

地方自治法に基づき地方公共団体によって制定される福祉のまちづくりを目的とした条例の通称。バリアフリー法に基づく条例ではないが、一部バリアフリー法に基づく条例を部分的に含むものもある。

・PDCAサイクル（p31）

Plan（計画）→ Do（実行）→ Check（評価）→ Act（改善）の 4 段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する手法。

- ・地方バリアフリー連絡協議会（p31）

地域の高齢者・障害者等団体、施設設置管理者、学識経験者、行政機関等の関係者がバリアフリーに係る取組み等についての検討や提案等を行うために地方運輸局を中心に開催されている会議。

- ・「マイスター制度」（p33）

より高度な接遇ができる職員等について地方公共団体等が独自に認証して、事業者等のバリアフリーに係る自主的な取組みを後押しする制度。例えば、倉敷市及び倉敷美観地区バリアフリー推進会議が協働で実施している、手助けを必要としている方に対して「おもてなし」ができる人（マイスター）を育てていく制度（「おもてなしマイスター制度」）のようなハード整備によるバリアフリー化が難しい地区等における地方公共団体等の独自の取組みが挙げられる。