

バリアフリー法施行状況検討会の検討結果 について(説明資料)

平成24年8月3日

総合政策局安心生活政策課

バリアフリー法施行状況検討会について

1. 背景・趣旨

○平成18年12月に「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）」が施行され、平成23年12月で5年が経過。このため、同法附則7条に基づき、「法律の施行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」必要。

○障害者団体等の当事者の意見等も聞きながら、具体的な課題や求められる対策の検討を行うため、当事者団体等もメンバーとする「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24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実施。

○検討会として、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実施。

2. 検討会の構成

- ・有識者委員：6名
- ・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
- ・オブザーバー：全国バリアフリーネットワーク会議委員

3. 検討会のスケジュール

- 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）
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）
検討結果の取りまとめ
- 全国バリアフリーネットワーク会議（平成24年8月3日）
検討結果の報告・意見交換

※検討結果の公表：8月上旬頃

バリアフリー法施行状況検討会 委員等名簿

有識者委員

| | |
|--------|---------------------------|
| ◎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 准教授 |
| 高橋 儀平 | 東洋大学 教授 |
| 三星 昭宏 | 関西福祉科学大学 客員教授 |
| 山田 稔 | 茨城大学 准教授 |

(五十音順、敬称略。◎は座長)

オブザーバー参加者(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 情報部部長 |
| 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 |
| 宮武 秀信 | (福)全日本手をつなぐ育成会 事務局長 |
| 加藤 永歳 | (一社)日本発達障害ネットワーク 事務局長 |
| 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 常務理事・事務局長 |

<施設設置管理者団体等>

| | |
|--------|--------------------------|
| 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 | (一社)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 | (一社)全国ハイヤー・タクシー連合会 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 | (一社)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 裕宏 | (社)日本ビルディング協会連合会 運営企画室長 |
| 篠原 一博 | (一社)日本ショッピングセンター協会 専務理事 |
| 中村 誠 | (一社)全日本駐車場協会 |

<その他>

| | |
|--------|-----------------------------------|
| 岩佐 徳太郎 | 公益財団法人 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 |

検討結果の全体像

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(概要、対象、公共施設等のバリアフリー化の推進、地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進、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(整備目標の達成状況、地域別等に見た場合のバリアフリー化の状況 等)

(2) 基本構想に基づく取組みの状況(基本構想の作成状況、当事者参画を確保するための取組みの状況 等)

(3) 心のバリアフリーの推進(バリアフリー教室の参加人数、心のバリアフリーの周知度 等)

(4) スパイラルアップ(バリアフリーネットワーク会議の開催、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(バリアフリー化の推進、バリアフリー化の実態把握・情報提供 等)

(2) 基本構想の取組みの推進(現行の他の計画等との連携、基本構想の作成促進策、協議会等の体制・取組み 等)

(3) 心のバリアフリーの推進(知的障害・発達障害・精神障害者への理解の促進、バリアフリー教室の見直し 等)

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(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、災害時・緊急時に対応したバリアフリー化方策の検討 等)

(2) 様々な障害特性に対応したバリアフリー化の推進(災害時・緊急時の情報提供方策の検討 等)

(3) バリアフリー化に係る情報発信の強化(バリアフリー化の評価・指標の検討 等)

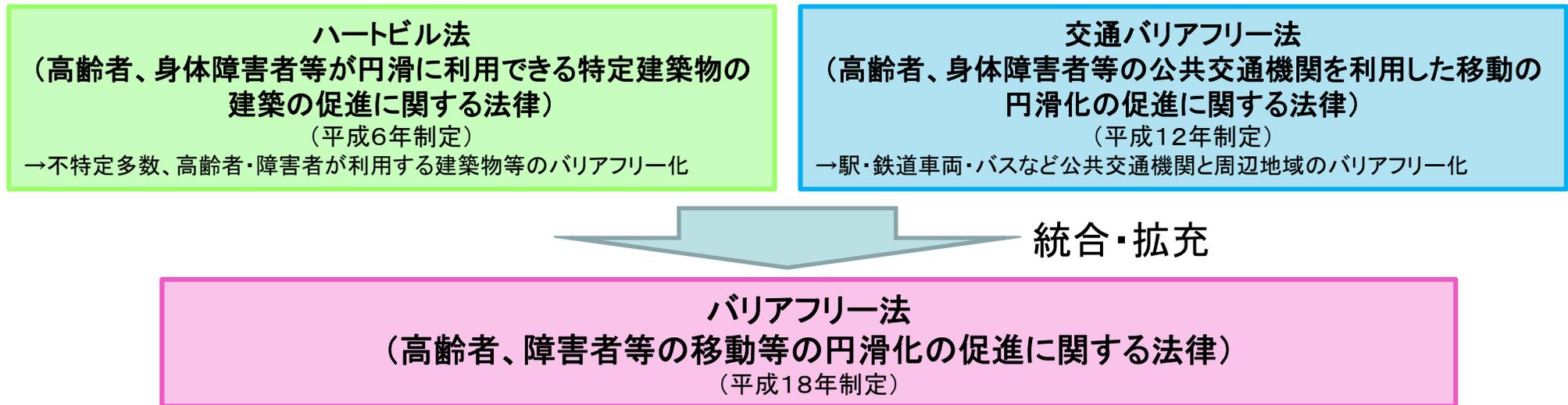
(4) 当事者が主体となったスパイラルアップの推進(全国バリアフリーネットワーク会議・地方バリアフリー連絡協議会のあり方の見直し 等)

(5) バリアフリー化に係る教育・普及方策の強化(事業者等へのバリアフリー研修のあり方の検討 等)

IV. おわりに

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



✚ 対象者の拡充

- ・身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害者等全ての障害者が対象

✚ 対象施設の拡充

- ・建築物、公共交通機関及び道路に加え、路外駐車場、都市公園、福祉タクシーを新たに追加

✚ 基本構想制度の充実

- ・バリアフリー化を重点的に進める対象エリアを旅客施設を含まない地域にまで拡充

✚ 基本構想策定の際の当事者参加

- ・協議会制度を法定化
- ・構想作成提案制度を創設

✚ ソフト施策の充実

スパイラルアップの導入

- ・関係者と協力して、バリアフリー施策の持続的かつ段階的な発展を目指す。

心のバリアフリーの促進

- ・ハード面での整備と併せて、国民の一人ひとりが、高齢者・障害者等の困難を自らの問題として認識。

2. バリアフリー法の概要

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。

公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

基本方針において整備目標を設定／移動等円滑化基準の適合義務

旅客施設及び車両等



道路



路外駐車場



都市公園



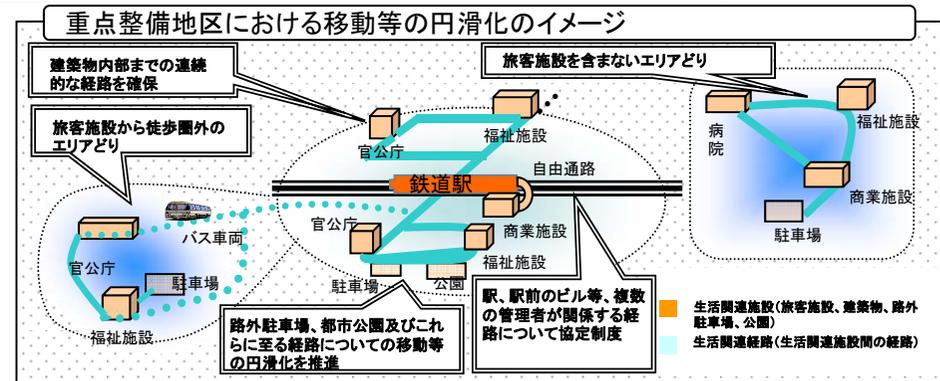
建築物



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



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



3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

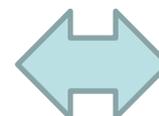
(1) 公共施設等のバリアフリー化の状況

○整備目標の達成状況

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

3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

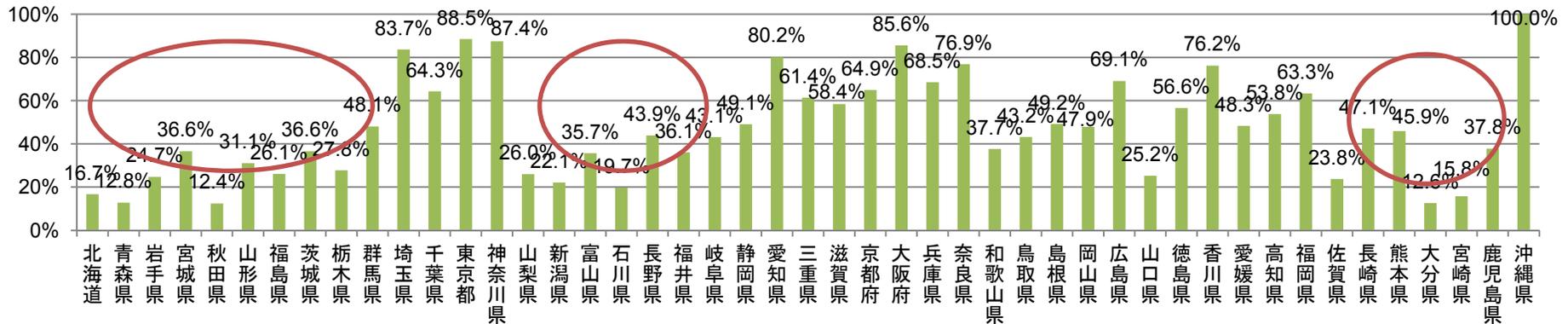
○地域別等に見た場合のバリアフリー化の状況

●地方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。
 ○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が、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。

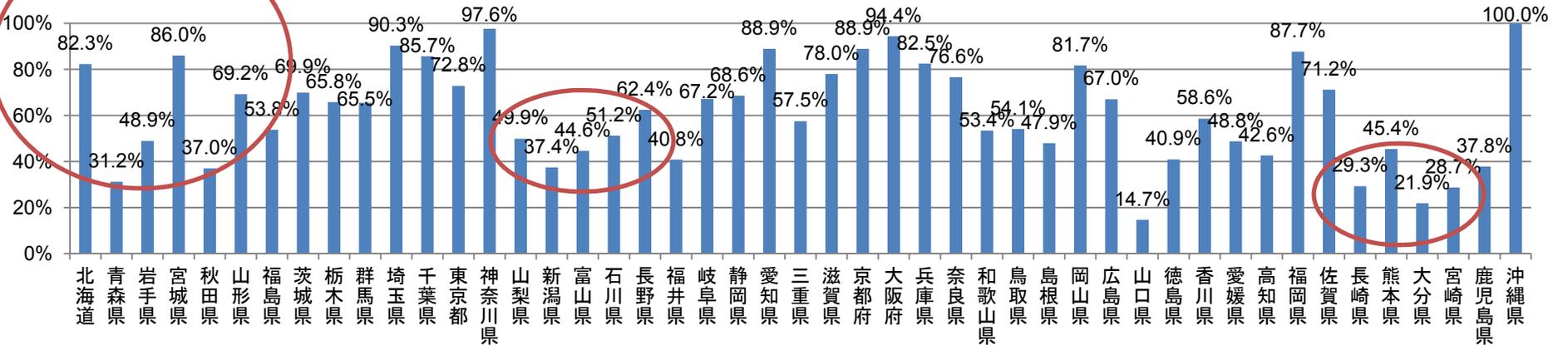
段差が解消されている駅の割合

※平成22年度末時点
 (国土交通省調査)



利用客数でみた場合の段差が解消されている駅の割合

(国土交通省調査)



3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

●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。

都道府県別移動円滑化基準適合車両の導入状況

平成23年3月
31日現在

| 県名 | 総車両数 (台) | 基準適合車両数(台) | | 導入比率(%) | | | |
|---------|-------------|------------|----------|---------|----|----------|----|
| | | 合計 | ノンステップバス | 適合車両 | 順位 | ノンステップバス | 順位 |
| 上位5都道府県 | | | | | | | |
| 東京 | 8,532 | 6,785 | 5,109 | 79.52 | 2 | 59.88 | 1 |
| 愛知 | 2,227 | 1,770 | 1,303 | 79.48 | 3 | 58.51 | 2 |
| 京都 | 1,771 | 1,293 | 915 | 73.01 | 5 | 51.67 | 3 |
| 埼玉 | 1,891 | 1,502 | 932 | 79.43 | 4 | 49.29 | 4 |
| 神奈川 | 4,212 | 3,714 | 1,762 | 88.18 | 1 | 41.83 | 5 |
| 下位5都道府県 | | | | | | | |
| 福岡 | 3,033 | 1,382 | 51 | 45.57 | 13 | 1.68 | 43 |
| 岩手 | 743 | 137 | 11 | 18.44 | 39 | 1.48 | 44 |
| 沖縄 | 715 | 32 | 9 | 4.48 | 47 | 1.26 | 45 |
| 秋田 | 634 | 111 | 5 | 17.51 | 41 | 0.79 | 46 |
| 青森 | 815 | 133 | 5 | 16.32 | 44 | 0.61 | 47 |
| 合計 | 59,195 | 29,216 | 16,534 | 49.36 | | 27.93 | |

3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

●地域別、用途別に見た建築物のバリアフリー化の状況

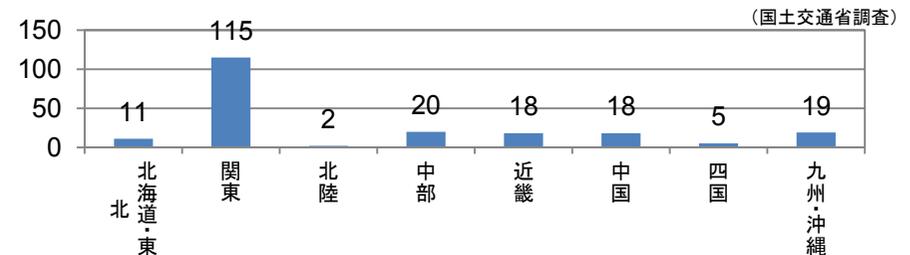
○建築物においては、義務付け基準とは別に、よりレベルの高い誘導基準に適合する建築物の整備を誘導するため、容積率の特例及び表示制度等のインセンティブがある認定特定建築物制度を設けているところ。
 ○地域別に見ると、関東における認定件数が特に多いほか、大都市圏を含む地域において多い。
 ○用途別に見ると、店舗等の認定件数が特に多いほか、病院・診療所、続いて老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センター等についても認定件数が多い。

●バリアフリー法に基づく条例策定状況 (平成23年11月1日現在)

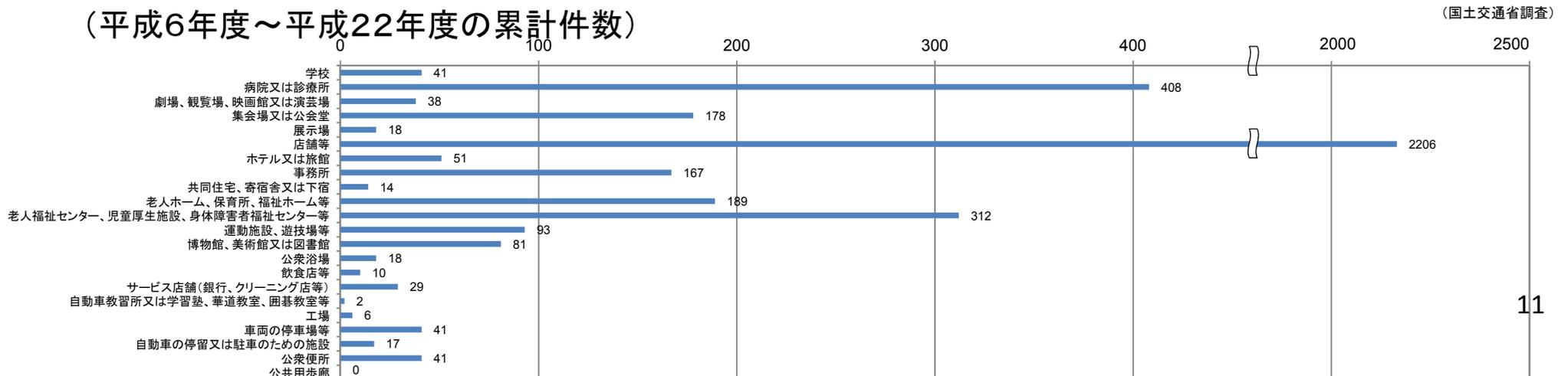
(国土交通省調査)

| 13都府県 | 6区市 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県 ・山形県 ・埼玉県 ・東京都 ・神奈川県 ・石川県 ・京都府 | <ul style="list-style-type: none"> ・大阪府 ・兵庫県 ・鳥取県 ・徳島県 ・大分県 ・熊本県 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・世田谷区 ・練馬区 ・横浜市 ・川崎市 ・高山市 ・京都市 |

●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) (平成22年度実績)



●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(用途別) (平成6年度～平成22年度の累計件数)



3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

○公共交通の更なるバリアフリー化に向けた取組み

●地形上の制約等の技術的課題

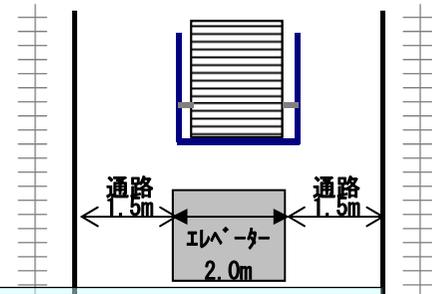
○構造や地形上の問題等により、バリアフリー化を行うことが困難な駅があり、鉄道事業者単独での整備はほとんど不可能。

ホームが狭くエレベーターを設置するスペースが確保できない駅

島式ホーム



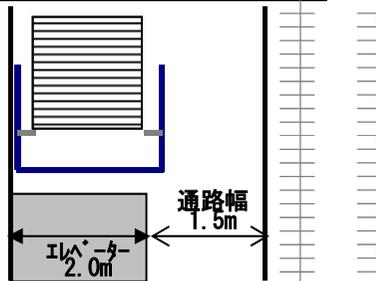
必要幅員 = 約 5.0 m



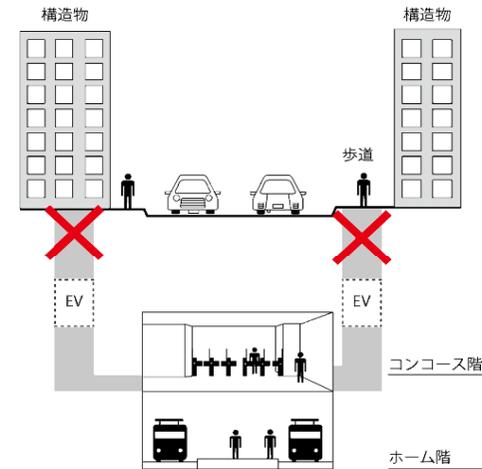
相対式ホーム



必要幅員 = 約 3.5 m



地下駅で、道路や商業店舗等により、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。



路面電車 道路に挟まれ、ホーム幅員が確保できない



その他課題

○地下駅が、シールド区間にあり、シールド構造に開口部を設けると強度不足を生じる駅

○地下駅で、天井が低く、エレベーターを設置するための高さを確保できない駅

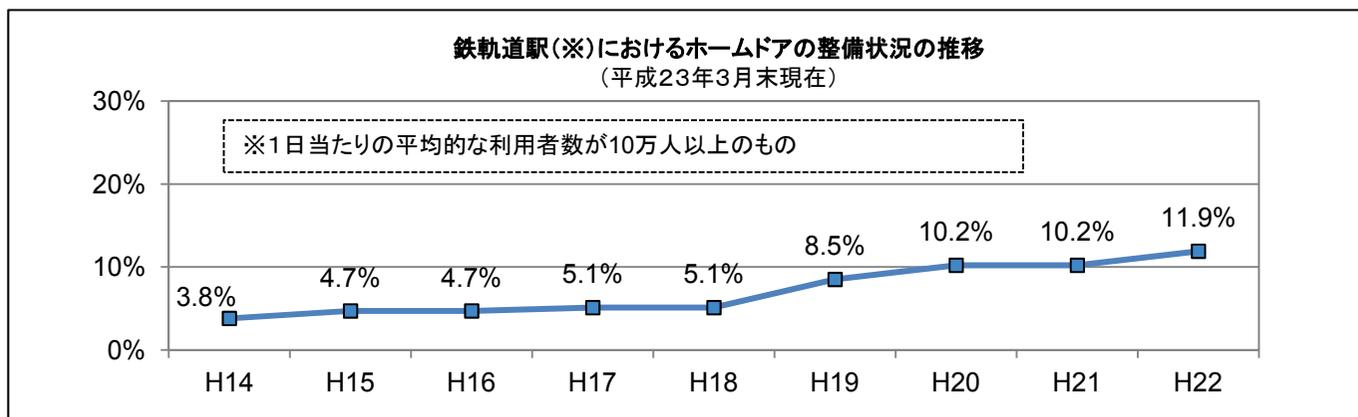
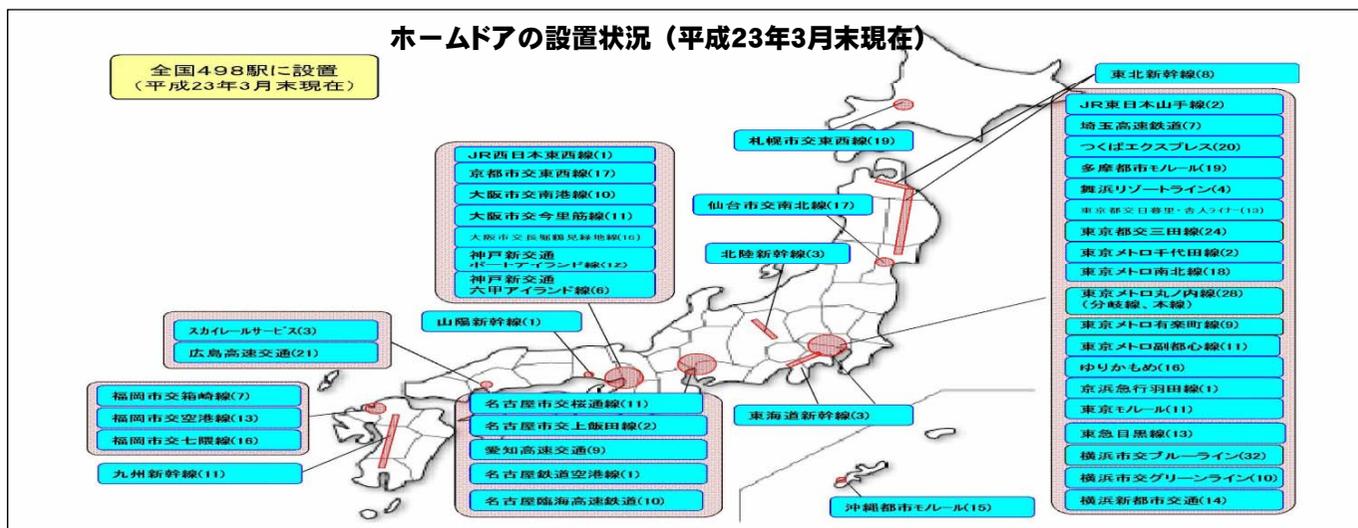
○新幹線の高架橋が傍にあり、運行に影響を及ぼさないよう、柱等の大規模な補強が必要となる駅

等

3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

●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、ホームドア等といった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、ホームドア等又は内方線付きJIS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。
- 国においては補助金や税制等による支援を実施。



3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

●公共交通事業者等における教育訓練等の状況

- 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。
- 公益財団法人交通エコロジー・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も行われているところ。
- 公共交通事業者等における教育訓練の取組みやハード面の整備は進んできている一方で、バリアフリー整備がなされた車両等においても、ハンドル型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。
- 無人駅や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。

○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

3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

【公共交通機関等における「乗車拒否」・「搭乗拒否」に関する紛争事例】

【裁判事例】

- ・車いすでバスを利用できなかった事例（停留所の狭隘によるスロープ利用不可）
- ・身体障害者が航空機に単独搭乗できなかった事例（単独搭乗の事前連絡不備）
- ・身体障害者（外国人）がバスを利用できなかった事例（コミュニケーション不良）

※いずれも原告の請求棄却となっている。

【道路運送法による処理事例】

- ・車いすでバスを利用できなかった事例（車内混雑を理由とした次のバスへの乗車指示）
※乗車拒否理由がないとして文書警告した。
- ・車いすでバスを利用できなかった事例（道路構造上の理由による利用不可）
※停留所の車いす利用者の乗降扱いの可否についての検討が十分に行われておらず、車いす利用者への適切な対応を行っていたものとして文書警告した。

3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

【交通事業者向けバリアフリー教育訓練プログラムの一例(BEST研修)】

交通エコロジー・モビリティ財団



意見の収集

協議会

(学識経験者、障害者、交通事業者等)



障害当事者の意見を反映した
トレーニングマニュアル作成

【受講のねらい】

- ・障害当事者が講師となり、より深く障害を理解する
- ・障害当事者と交通事業者が意見交換し、それぞれの立場の相互理解、共有化を図る
- ・具体的な接遇・介助技術を身につける
- ・高齢者や障害者の多様なニーズ、特性を理解する基本知識の習得
- ・円滑なコミュニケーション方法の取得

交通事業者



障害者参加による研修実施



障害当事者、専門家の講師を交えた
グループディスカッション



実際の場面を想定した実習



障害当事者による講義

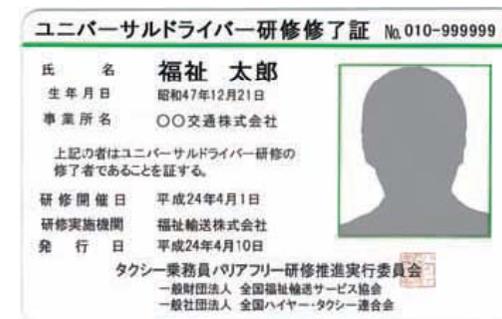
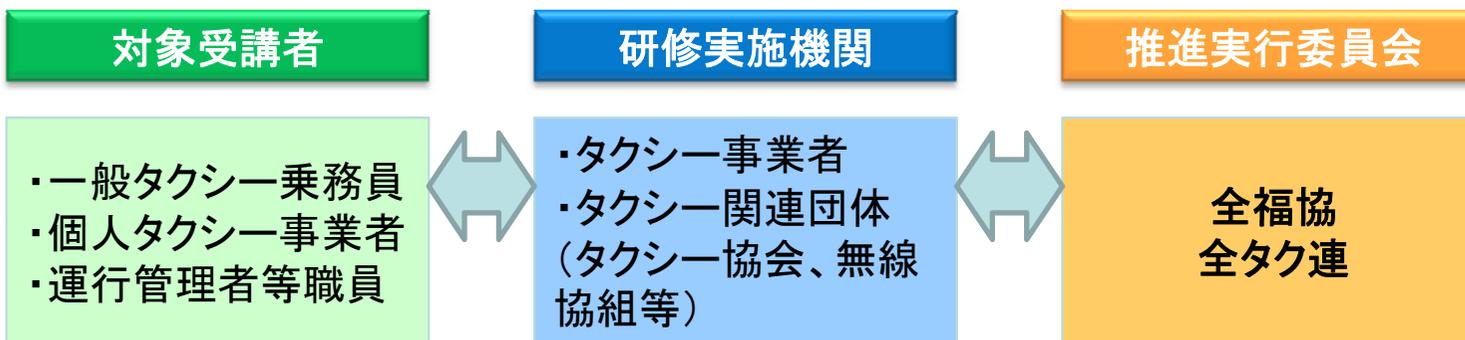
3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

【交通事業者向けバリアフリー教育訓練プログラムの事例(ユニバーサルドライバー研修)】

【ユニバーサルドライバー研修(バリアフリー研修)とは】

ユニバーサルデザインタクシーの導入が国の目標に示されるなど、近年の社会状況に即して必要なタクシー乗務員の「バリアフリー教育研修」として、利用当事者、福祉関係者、事業者などの意見を踏まえ業界としてシステム化・推進しているもの。高齢者や障害者などの多様なニーズや特性の理解、お客様との円滑なコミュニケーションの確保など、適切な対応ができるように一般タクシー乗務員の「待遇向上」を目指す。

【研修の実施体制】



《ユニバーサルドライバー研修修了証》
サンプル

【研修の内容】

| 研修科目 | 時間 | 研修内容 |
|-----------------|------|----------------|
| タクシーとユニバーサル社会 | 50分 | 講義(一部:映像) |
| お客様とのコミュニケーション | 30分 | 講義 |
| お客様の理解と接遇・介助方法 | 250分 | 講義(一部:演習) |
| 車いすの取り扱い方と乗車・降車 | 90分 | 映像・講義、車いすによる演習 |

【研修の様子】



3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

(2)基本構想に基づく取組みの状況

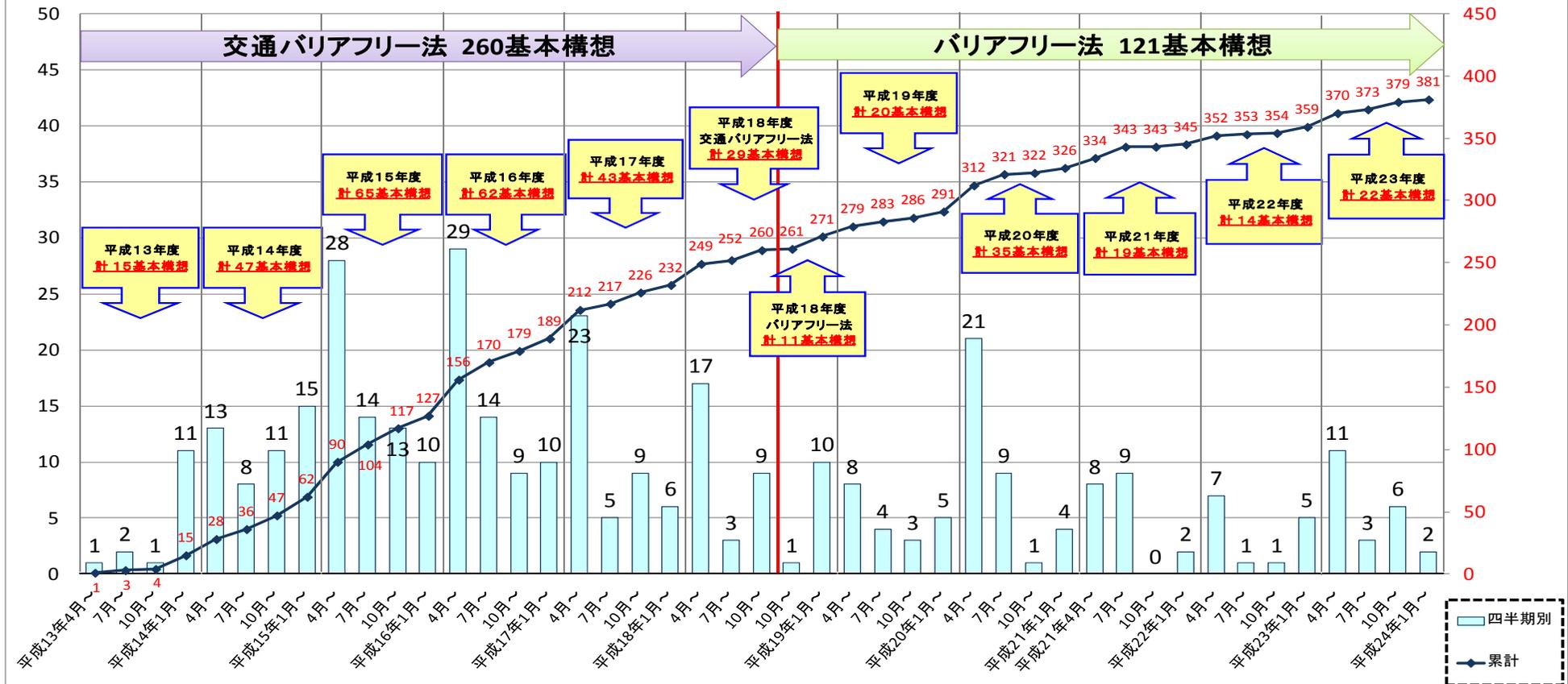
○基本構想の作成状況

- 平成24年3月末時点で、計272市町村、381基本構想が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。
- 平成23年度の作成件数は22件で、前年度より増えているが、数年前と比べると伸び悩んでいる状況。

交通バリアフリー法及びバリアフリー法に基づく基本構想の作成件数

(平成24年3月31日までに受理したもの) 計272市町村(381基本構想)

作成状況
(四半期推移)

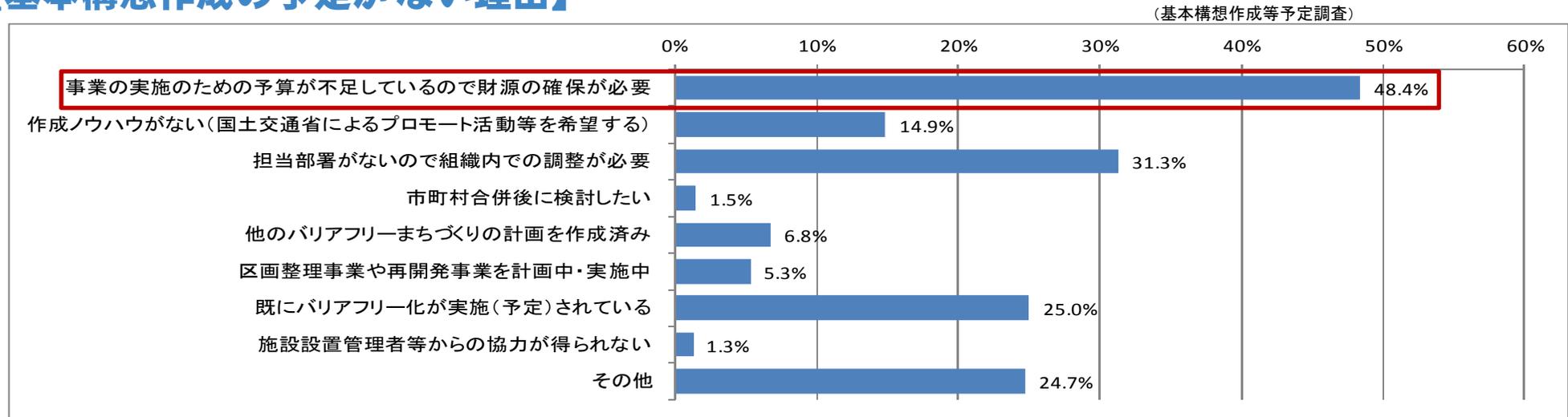


※このうち、利用者数5,000人/日以上旅客施設が所在しない市町村の基本構想は22件。

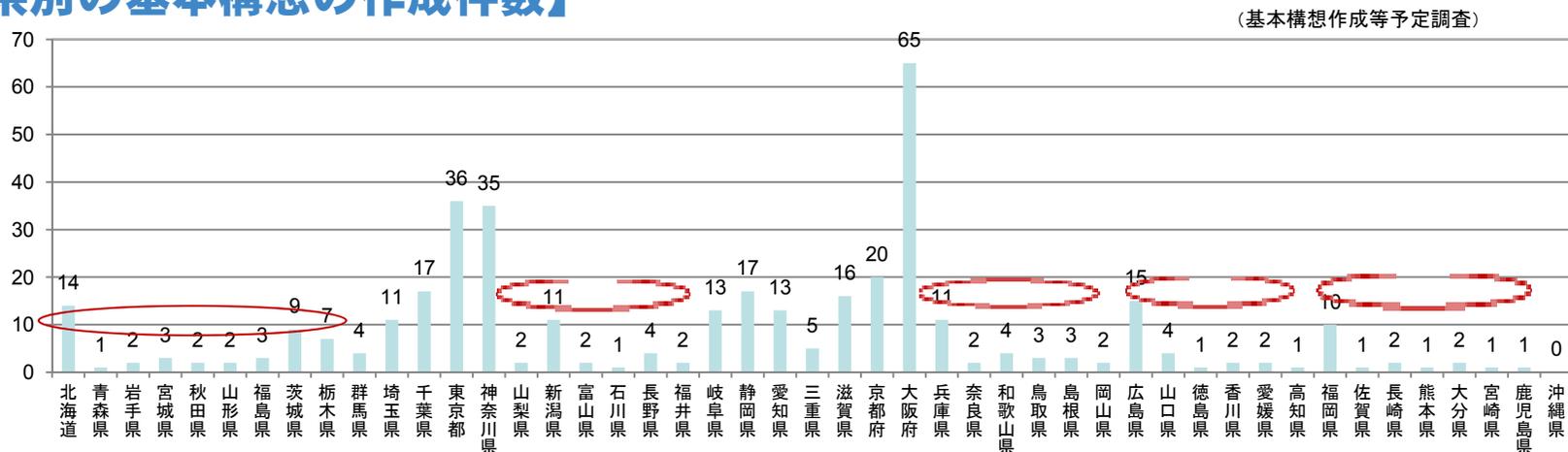
3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

- 基本構想作成の予定がない理由についてのアンケート結果によると、「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、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。
- 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。

【基本構想作成の予定がない理由】



【都道府県別の基本構想の作成件数】



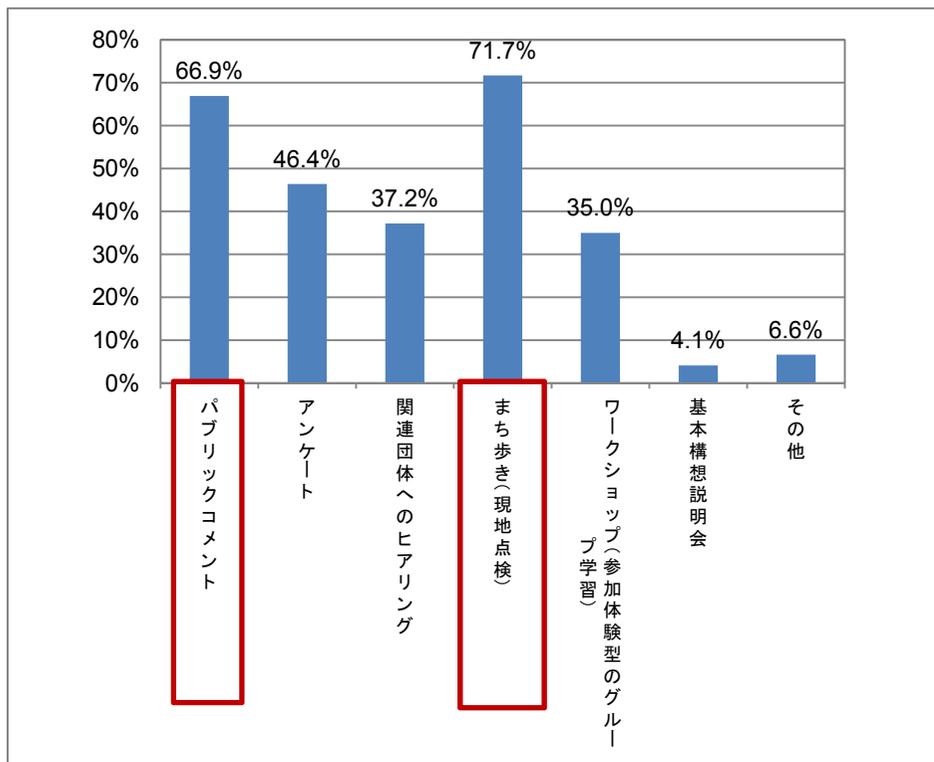
(平成24年3月末時点)

3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

○当事者参画を確保するための取組みの状況

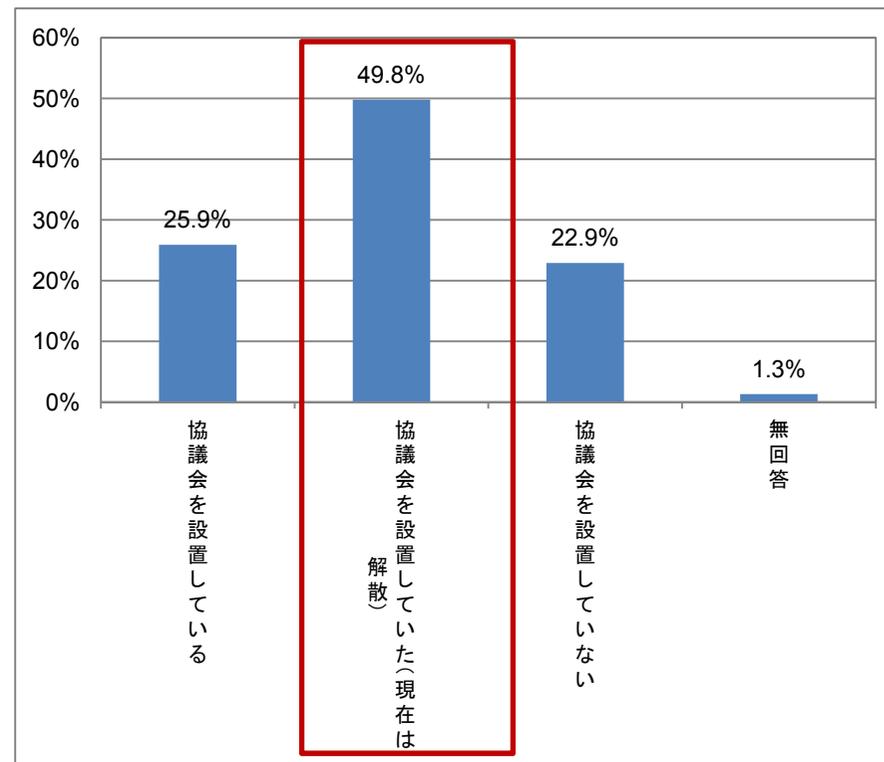
- 基本構想においては、協議会制度が法律に位置づけられているなど、当事者参画に関する制度が充実。
- 各市町村が基本構想を作成するにあたり、どういった当事者参画を確保するための措置を行っているかに関する調査結果によると、基本構想作成時にまち歩き(現地点検)やパブリックコメントを行っている市町村が多いほか、協議会の設置を行ったところがほとんど。
- 一方、協議会を基本構想の作成の際に活用したのみで、特定事業の進捗状況の管理や事後評価に活用していない場合が大半となっており、協議会の活動が継続されていない状況。

【住民等の意見を反映するための措置】



(基本構想作成等予定調査)

【協議会の設置の有無】



(基本構想作成等予定調査)

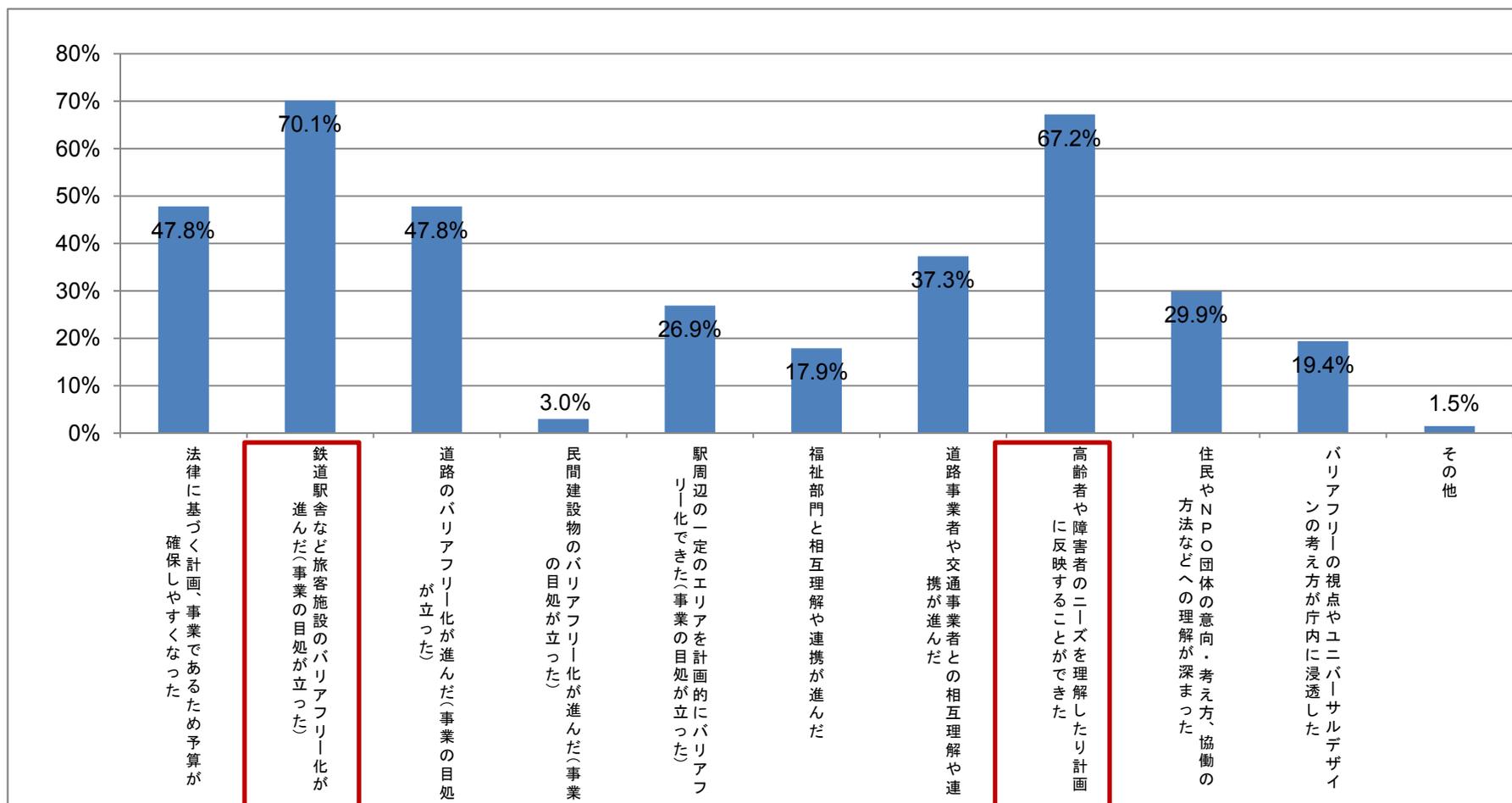
3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

○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年に実施した調査結果によると、「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い。

○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。

(国土交通省調査)



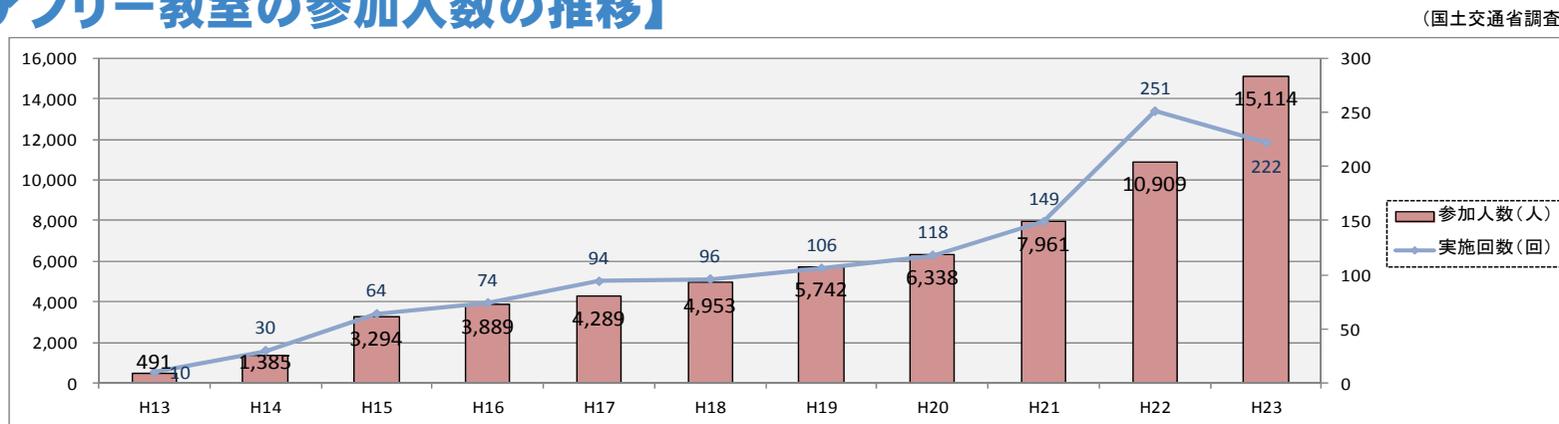
3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

(3)心のバリアフリーの推進

○バリアフリー教室の参加人数

- 「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。
- 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1万人余りにとどまっている。

【バリアフリー教室の参加人数の推移】



【バリアフリー教室の参加者の内訳（平成23年度）】

- ・小学生
- ・中学生
- ・高校生
- ・専門学校生
- ・大学生
- ・教職員
- ・行政職員
- ・イベント来場者
- ・交通事業者
- ・建設事業者
- 等

【参加者の声】

- ・少しの勾配でも、車いすに乗っている人が大変であることがわかった。
- ・バスに車いすの方のための席があることは知っていましたが、実際にどのように使用するのを見るのは初めてで勉強になりました。
- ・アイマスクをしている人の介助をしてみて、周りの状況を伝えることの難しさを感じました。
- ・日頃あまりバリアフリーについて考えたことはなかったが、これからは障害者用の駐車場などの使い方を考えようと思った。

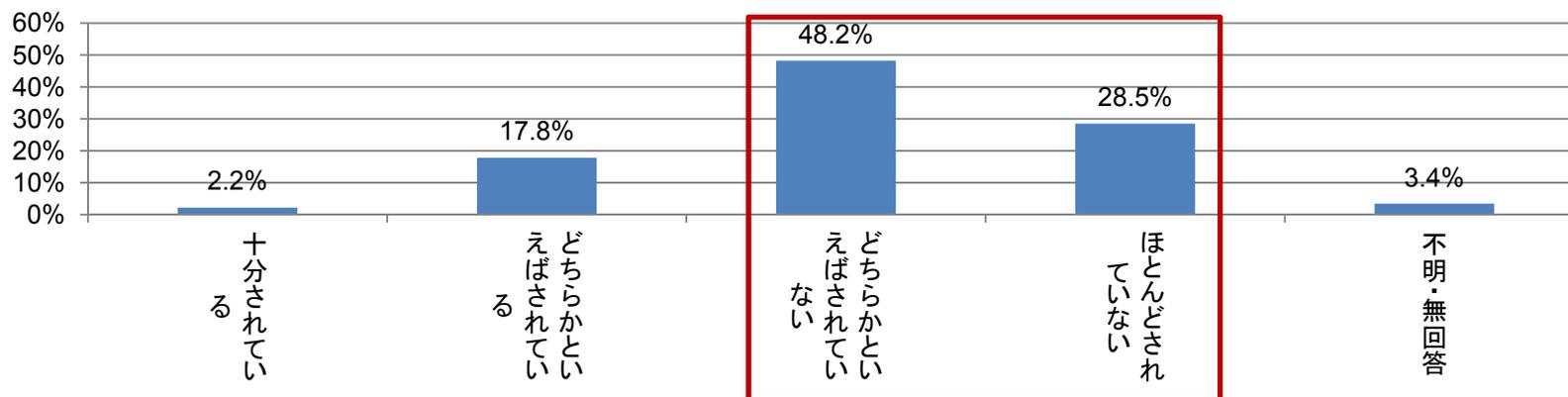
3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

○ 「心のバリアフリー」の周知度

○心のバリアフリーの周知度について平成21年の調査結果によると、「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えない。

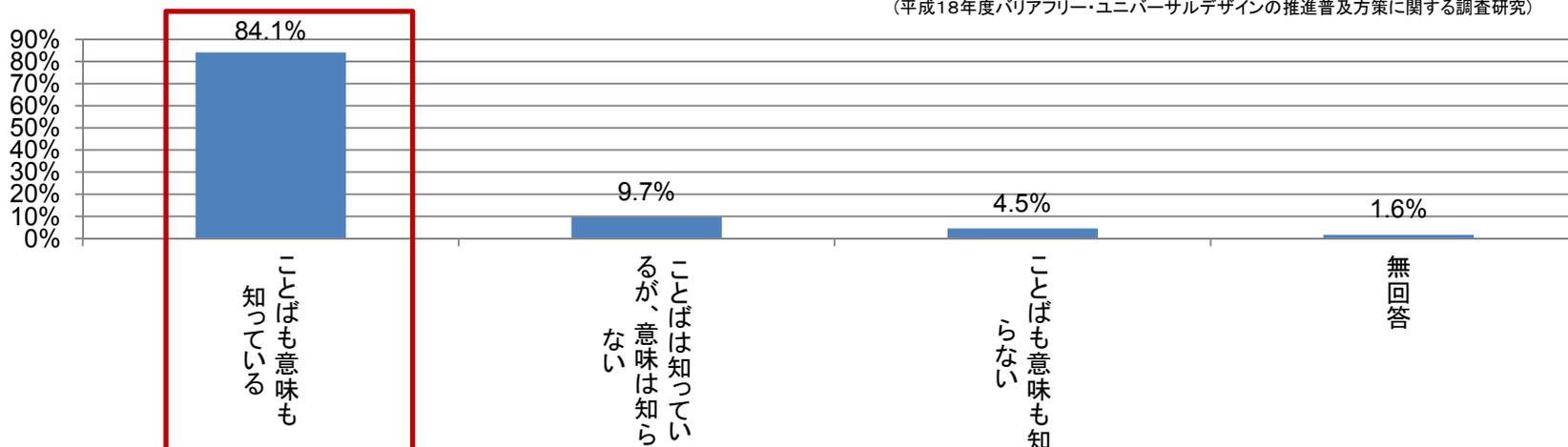
○一方、バリアフリーの認知度については、バリアフリー法制定年の平成18年調査において、既に言葉も意味も知っているという回答者が8割を超えている。

(平成21年度障害者施策総合調査)



【(参考) 「バリアフリー」の認知度】

(平成18年度バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進普及方策に関する調査研究)



3. バリアフリー法に基づく取組みの状況及び評価

(4)スパイラルアップ

○バリアフリー化を進めるに当たっては、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。

○バリアフリーネットワーク会議の開催

○目的

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

○構成員

- ・学識経験者
- ・高齢者・障害者団体等
- ・施設設置管理者等
- ・国土交通省

※全国会議は平成20年度より年1回程度開催。

○調査研究等に基づく対応策の実施

○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(H19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。

○視覚障害者用誘導ブロックに関する調査研究(H20、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(H22、23年度調査研究)

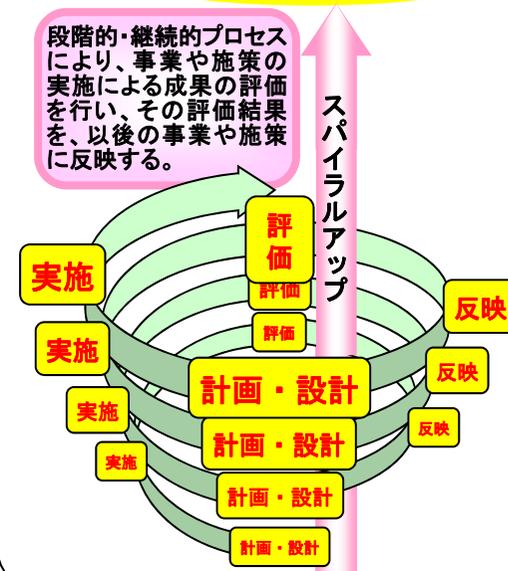
→当事者団体、学識者、関係事業者等からなる委員会での検討を踏まえ、移動等円滑化整備ガイドライン改正時に反映予定。

スパイラルアップのイメージ

目標

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こと

段階的・継続的プロセスにより、事業や施策の実施による成果の評価を行い、その評価結果を、以後の事業や施策に反映する。



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

- ・鉄道網が発達していない地域では、鉄道よりもバス等の役割が大きいため、バス、タクシーのバリアフリー化を推進すべき。
- ・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、規模の引き下げ、必要な事項の付加について、条例できめ細かく規制することが重要。
- ・地域の実情にあった歩行空間のバリアフリー化のより一層の推進を図るべき。

② 公共交通機関の更なるバリアフリー化

- ・ホーム柵の設置等、公共交通機関の更なるバリアフリー化が必要であるが、地方公共団体の支援についての理解が得られない。
- ・乗車拒否、人員配置等の実態も踏まえ、施設や車両等のハード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。
- ・個々の現場の接遇に差があり、現場の職員や事業者の、可能な限り均等な輸送サービスを提供していくという意識の徹底が課題。
- ・当事者参加で行われるBEST研修は評価が高いものの、参加者拡大や現場への浸透が課題。

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。
- ・知的障害者・発達障害者・精神障害者にとっては、表示やアナウンスについても工夫が必要。
- ・障害特性ごとのニーズを踏まえた基準の調整をするべき。

④ 災害時・緊急時のバリアフリー化への取組み

- ・東日本大震災を踏まえ災害時・緊急時に備えたバリアフリー化の検討が急務。

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の整備・情報提供が不十分。
- ・歩道のバリアフリー基準への適合状況等の基礎情報が必要。
- ・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等の観点の評価も必要。

3) バリアフリー化の推進・連携体制

- ・ノンステップバスとバス停等、連続的なバリアフリー化を確保するために更なる連携が必要。
- ・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。 25
- ・当事者等の参加で実質的な議論をできる場や全国の課題を集約できるような仕組みが必要。

4. 現状の取組みに対する主な課題

(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

・これからの基本構想には、公共交通の確保・維持の観点やまちづくりの視点が必要。

2) 基本構想の作成促進策

・提案制度について、使い易い仕組み作りが必要。
・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」について当事者を入れた形で見直しが必要。

3) 特定事業の取組み

・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る割合が少ない。
・バリアフリー法においては、旅客施設のみならず、官公庁施設や福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等多岐にわたる施設を生活関連施設として位置づけ、生活関連施設やそうした施設間の経路(生活関連経路)を重点的かつ一体的にバリアフリー化できるようになったにも関わらず、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。
・旧交通バリアフリー法に基づいて作成された基本構想等、民有地・民間建築物への働きかけ等により基本構想の見直しが必要。

4) 協議会等の体制・取組み

・現在の協議会等は、参画している障害者等の代表制や、広域調整・複数事業者の調整を行えるようになっていない点が問題。
・協議会等において事業の進捗を管理する仕組みが必要。また当事者や一般市民、研究者などが参加することで人材育成にもつながる。
・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必要。

5) 市町村における課題

・市町村の担当者のバリアフリーの理解が不足しているほか、ノウハウのない市町村も多い中、担当者への教育プログラムが必要。
・技術の情報発信・普及啓発のための相談窓口の設置、様々な組織を有機的に結びつけ専門家を活用する仕組みの構築も必要。

(3) 心のバリアフリーの推進

・バリアフリー教室は実績を上げているものの受講者が限られるため、地域に還元していくような幅広い取組みが必要。
・心のバリアフリーを推進していく上で、知的障害者・発達障害者・精神障害者への理解の促進が重要。

4. 現状の取組みに対する主な課題



今後の取組みの方向性

III. 今後の取組みの方向性

短期的に実施すべき取組み

中長期的に実施すべき取組み

(1) 一体的・総合的な バリアフリー化の推進

- ・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
- ・災害時・緊急時に対応したバリアフリー化方策の検討
- ・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
- ・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

- ・災害時・緊急時の情報提供方策の検討
- ・弱視・色覚障害等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

- ・バリアフリーに関する基礎データの整備・公表
- ・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
- ・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

- ・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
- ・乗車拒否等の課題分析・解決方策の検討
- ・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

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

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

●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

- ・社会資本整備重点計画など国が作成する計画に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、各種事業の実施と併せて総合的な実施の推進を図るべき。
- ・交通基本法案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。その際、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されるよう方針を示すことが必要。
- ・鉄道駅等の周辺の商店街等を含んだ市街地一帯や建築物のバリアフリー化をより一層推進するため、中心市街地活性化基本計画の区域等におい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。
- ・ホームドア等については、地域住民の福祉の増進を図る観点からも、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。

●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。
- ・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、今後の防災や減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が必要。
- ・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。

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

●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

- ・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考え方を位置づける**とともに、積極的に活用していくことが重要。
- ・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べき。
- ・バリアフリー基本構想の**提案制度についてより使い易い環境**を整えるよう、改善方策を検討するとともに、バリアフリー基本構想作成ガイドブックについて、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、より使い易いものへと改定することが必要。

●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

- ・高齢者、障害者等の利用実態等を踏まえつつ、ハード整備とソフト対策の両面から検討を行い、利用者にとって、より使い易い設備や、整備効果の高い方法へと見直しを図ることが重要。
- ・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ガイドラインに盛り込む**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。
- ・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。

●バリアフリー技術の開発・普及等の推進

- ・バリアフリーに関する**新たな技術開発**や、**より安価に整備できる施工方法等の開発**を推進し、その普及を図ることが重要。
- ・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**を促し、より迅速かつ安価に均質な製品の供給、施工の完了等を実現するとともに、それらの普及促進を図ることも重要。

III. 今後の取組みの方向性

(2) 様々な障害特性に対応したバリアフリー化の推進

●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。
- ・**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、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・緊急時の情報提供や避難誘導方策について検討を行うべき。
- ・**知的障害者・発達障害者・精神障害者等にもわかり易いもの**となるよう配慮することが必要。

●弱視・色覚障害等に配慮したバリアフリー化の検討

- ・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が、**対象となる者の数が多く、その特性も多様である**ことから、それらを考慮した検討が望まれる。
- ・照度や色のコントラストのあり方等、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。

●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、**「コミュニケーションハンドブック」などの冊子や「コミュニケーションボード」等のツールの活用状況等**や**当事者が参加した研修の実施状況**についてフォローアップを行う等によりその拡大を図る他、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。
- ・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。

III. 今後の取組みの方向性

(3) バリアフリー化に係る情報発信の強化

● バリアフリーに関する基礎データの整備・公表

- ・ 移動困難者の人数等のデータを詳細に把握することが必要。
- ・ 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、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。

● 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

- ・ 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。
- ・ 道路については、特定道路以外の道路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、地方公共団体等の取組み状況や面的な整備状況を国において把握し、公表することが望ましい。
- ・ 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等を行い、地域の実情に応じた取組みを行う仕組みが確立。福祉のまちづくり条例による取組みの状況を再点検しつつ、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、条例の内容等に関する情報を国において収集し、情報発信することが望ましい。
- ・ 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、公表することが望ましい。

● バリアフリー化の評価指標の検討

- ・ 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、適切なデータの整備や指標を設定する等により把握・公表することが必要。
- ・ 面的なバリアフリー化を評価する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。

III. 今後の取組みの方向性

(4) 当事者が主体となったスパイラルアップの推進

●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、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。
- ・地方バリアフリー連絡協議会について、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。

●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。
- ・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ことが必要。

●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

- ・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、協議会等の活用により当事者等の幅広い参画による継続的な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。
- ・協議会等による継続した取組みが、幅広い知識を備えた当事者等の育成にもつながることを念頭に、地域の実情等を踏まえた多様な人々の参画が得られ、かつ、実質的な議論ができるような協議会等の体制づくりをすることが重要。

III. 今後の取組みの方向性

(5) バリアフリー化に係る教育・普及方策の強化

●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職員の対応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、ソフト面の取組み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を徹底することが必要。
- ・公共交通事業者が様々な利用者に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、事業者ごとの研修の実施状況等について国で把握・公表し、今後の施策検討につなげていくことが必要。
- ・当事者参加による事業者研修実施を推進するとともに、より高度な接遇が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組みを後押しする制度の創設についても検討するべき。
- ・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、検討することが必要。

●バリアフリー技術の情報発信・相談受付体制の整備

- ・単独で乗降等が可能な車両等や、よりわかり易い音案内・文字情報の提供方法等の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、それらの情報を集約して情報発信することが必要。
- ・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、市町村や事業者等の担当者等が専門家に相談し易い環境整備を行うことが必要。

●心のバリアフリーの普及方策の見直し

- ・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、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すことが必要。

おわりに

IV. おわりに

- 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し、社会参加をより一層促進するためには、実質的に移動又は施設の利用ができるような環境の実現が不可欠であることを踏まえ、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。
- また、高齢者、障害者等の社会参加を一層促進するのみならず、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、全ての利用者に利用しやすい施設及び車両等の整備を行うことは、国民の生き生きと安全に暮らせる活力ある社会の維持に寄与することを、国民全体の共通認識として共有することが必要不可欠。



- 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。
- 国をはじめ、都道府県、市町村、高齢者、障害者等、施設設置管理者その他の関係者が、バリアフリー法や基本方針に規定する責務を踏まえ、たゆまぬ努力を積み重ねていくことが求められる。