

## バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について (中間とりまとめ)

令和2年7月

「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。以下「バリアフリー法」という。)においては、バリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、主務大臣がバリアフリー化の促進に関する「基本方針」を定めることとされており、平成18年12月に各種施設等のバリアフリー化の整備目標などを盛り込んだ基本方針を定め、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携して、バリアフリー化が推進されてきたところである。

平成23年4月には、令和2年度までの10年間を目標期間とする現行の基本方針への改正がなされ、例えば、旅客施設に関しては、これまで1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の施設について原則としてすべて段差の解消等のバリアフリー化を行う目標から、地方部も含めた一層のバリアフリー化を推進するため、1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の施設について原則としてすべてバリアフリー化を行う目標とされた。

さらに、平成31年4月には、平成30年のバリアフリー法改正に伴い、新たにバリアフリー基準の適合対象に追加された貸切バス及び遊覧船等に関する目標を設定するとともに、福祉タクシーや航空機に関する目標の上方修正等を行った。

現行の基本方針におけるバリアフリー化の目標は令和2年度までの期限となっていることから、今般、次期目標に関する考え方を整理し、中間とりまとめを行う。

今後、新型コロナウイルス感染症による影響その他の状況の変化も見極めつつ、最終とりまとめに向け、さらに検討を進め、目標値を具体化していくこととする。

### 1. 次期目標の設定に向けた見直しの視点

現行目標においては、施設等の種別ごとにバリアフリー化の目標を設定し、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携してバリアフリー化に取り組み、一定程度の進捗がみられるところであるが、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

また、現行目標については、利用者数に着目した重点化がなされていること、個々の施設等のハード面の目標にとどまっていること等から、地方部におけるバリアフリー化、聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化、移動等円滑化促進方針(以下「マスタープラン」という。)及び移動等円滑化基本構想(以下「基本構想」という。)による重点的・一体的なバリアフリー化、ハード面のみならずソフト面のバリアフリー化等が課題となっている。

このため、次期目標については、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していく観点から、以下の点に留意して検討する。

- ・各施設等について地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進
- ・聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化
- ・マスタープラン・基本構想の作成による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進

・移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる「心のバリアフリー」の推進

## 2. 目標期間

現行の基本方針の目標期間は、平成 23 年度(2011 年度)から令和2年度(2020 年度)までの 10 年間となっている。

一方、同じく施設整備に関する施策を記載している社会資本整備重点計画については、社会資本整備重点計画法施行令第3条に基づき、おおむね5年を一期とされている。

また、バリアフリー法第 24 条の3及び第 25 条の2に基づき、市町村は、マスタープラン及び基本構想をおおむね5年ごとに見直すよう努めることとされており、同方針及び同構想に紐付く施設や車両等もおおむね5年を単位に整備状況が進展することを前提としている。

さらに、少子高齢化社会への対応、新型コロナウイルス感染症による影響への対応や技術の進捗状況を踏まえ、時代の変化により早く対応することが必要となっている。

以上のことから、次期目標の期間については、おおむね5年間とする。

なお、新型コロナウイルス感染症による更なる影響(旅客施設等における平均利用者数の大幅な減少等)、新技術の開発など予見し難い状況の変化が生じた場合には、次期目標期間内であっても、必要に応じて目標の見直しに努めることとする。

## 3. 次期目標に関する考え方

上記1. 及び2. を踏まえ、次期目標においては、以下のような考え方にに基づき、各施設等のバリアフリー化を一層推進するとともに、面的なバリアフリー化やソフト面でのバリアフリー化を推進していくこととする。

なお、目標の達成に向けた施策の推進にあたっては、新型コロナウイルス感染症による影響等も踏まえ、施設設置管理者の負担についても考慮し、引き続き、必要な財源措置を含め、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携しながら、利用者ニーズが高いものを優先して取組を進めていくこととする。

### (1) 旅客施設

旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)に関しては、現行目標において、令和2年度までに、1日当たり平均利用者数が 3,000 人以上の施設(以下「3,000 人以上の施設」という。)について、原則としてすべて段差の解消等のバリアフリー化を行うことを目標として取り組んできている。

次期目標においては、旅客施設におけるバリアフリー化の指標として、これまでの段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、障害者対応型便所の設置等に加え、聴覚障害及び知的・精神・発達障害に関するバリアフリー化の進捗の把握に資するものとして、運行情報案内設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備)、案内用図記号による標識(ピクトグラム)等の案内設備(以下「運行情報提供設備その他の案内設備」という。))の設置を明確に位置づけることとする。

そのうえで、まず、3,000 人以上の施設でバリアフリー化されていないものについて、可能な限り早期に原則として全てバリアフリー化を行う。さらに、1日当たり平均利用者数 3,000 人とい

目標値を引き下げることによりそれ未満の施設のバリアフリー化を進めること、地域の主体的な取組により対象施設を拡大することなど、地方部を含めた更なるバリアフリー化を推進する。

なお、個々の旅客施設のバリアフリー化の検討の際に考慮する年度ごとの1日当たりの平均利用者数は、新型コロナウイルス感染症のような特殊な外的要因により、年度によっては前年度に比べ著しく増減する可能性があることから、例えば、過去3年度における1日当たりの平均利用者数の平均値を用いるなど、適切に補正した結果も考慮したうえで、取組むこととする。

具体的には、施設の種別に応じ、以下のように取り組んでいくこととする。

#### ①鉄道駅及び軌道停留所

現行目標においては、

- ・3,000人以上の施設については、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための設備の整備等のバリアフリー化を行う。
- ・この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う。
- ・これ以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を行う。
- ・ホームドア又は可動式ホーム柵(以下「ホームドア等」という。)については、車両扉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について総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進する。

を掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までの3,000人以上の施設(約3,600駅)において、例えば段差解消の実績は約90%となっており、着実に整備が進んでいるものの、残りの約10%については実質的に段差が解消されているが移動等円滑化基準に適合していないこと(スロープ勾配、エレベーター扉に窓がない等)、今後予定している大規模改良工事と合わせて整備予定であること、設置スペースがない等の理由により施工が困難であること等によるものであり、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

また、ホームドア等については、交通政策基本計画における2020年度までに約800駅の整備を行うという目標に対して、平成30年度末までの実績は84路線、783駅となっている。これについては、ホームからの転落事故件数の半数近くを占める、1日当たり平均利用者数が10万人以上の駅(以下「10万人以上駅」という。)におけるホームドアを優先的に整備することとし、可能な限りホームドアの設置を促進したことから、交通政策基本計画における目標は本年度中に達成できる見込みとなっている。ただし、10万人以上駅については、転落・接触事故が減少し、ホームドア整備の効果が出てきているものの、整備率は約44%と道半ばとなっている。

次期目標においては、鉄軌道駅におけるバリアフリー化の指標として、運行情報提供

設備その他の案内設備の設置を追加することとする。

そのうえで、まず、3,000人以上の鉄軌道駅のうちバリアフリー化されていない施設について、国、地方公共団体、鉄道事業者等の間でより一層の連携を図り、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえて、可能な限り早期に原則として全てバリアフリー化する。

また、地域においてバリアフリー化が必要なものとして基本構想の生活関連施設に位置づけられた1日当たり平均利用者数が2,000人以上の鉄軌道駅について、原則として全てバリアフリー化することとする。これは、3,000人以上の駅で既に利用者の約97%以上をカバーしている一方、3,000人未満の駅は赤字路線を有する事業者も多く含まれるなど地域における位置付けが一樣ではないため、財源を有効に活用する観点から、各地域における個別の事情を勘案し関係者の合意によって選定することで、他の施設との間で優先順位をつけて整備を進めていくことが適切であることによる。

さらに、これら以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

ホームドア等については、10万人以上駅の優先的な整備を引き続き推進することとし、あわせて、きめ細かな進捗をフォローするため、番線単位の数値目標を設定することとする。ただし、降車専用番線や支線に相当する番線など事故発生リスクの低い番線や車両の扉位置の相違など物理的に整備が困難な番線については優先整備の対象としない。また、1日当たり平均利用者数が10万人未満の駅についても、10万人以上駅と同等に事故発生リスクが高いなど、ホームドアの必要性が認められる番線があるため、1日当たり平均利用者数が10万人未満の駅を含む全体の番線単位の数値目標を設定する。

高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないように、大規模な鉄軌道駅については、当該駅及び周辺施設の状況や当該駅の利用状況等を踏まえ、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める。

車椅子使用者が単独で列車に乗降しやすい鉄道駅の整備を進める観点から、駅施設・車両の構造、運行の状況、駅の利用状況等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める。

## ②バスターミナル

現行目標においては、

- ・3,000人以上の施設については、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等のバリアフリー化を行う。
- ・これ以外のバスターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を行う。

を掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までのバスターミナルにおける段差の解消の実績は約94%となっている。これは、将来的に施設一体の再開発の時期に合わせた改修、他のバスターミナルとの統合又は移転を予定していることによる

ものであるが、本年度中に概ね達成できる見込みとなっている。

次期目標においては、バスターミナルにおけるバリアフリー化の指標として、運行情報提供設備その他の案内設備の設置を追加することとする。

そのうえで、まず、3,000人以上のバスターミナルのうちバリアフリー化されていない施設について、国、地方公共団体、バス事業者等の間でより一層の連携のもと、可能な限り早期に原則として全てバリアフリー化する。

また、地域においてバリアフリー化が必要なものとして基本構想の生活関連施設に位置づけられた1日当たり平均利用者数が2,000人以上のバスターミナルについて、原則として全てバリアフリー化することとする。これは、鉄軌道駅と同様に、3,000人以上のバスターミナルで既に利用者の約88%以上をカバーしており、一方3,000人未満のバスターミナルは赤字路線を有する事業者も多く含まれるなど地域における位置付けが一律ではないため、財源を有効に活用する観点から、各地域における個別の事情を勘案し関係者の合意によって選定することで、他の施設との間で優先順位をつけて整備を進めていくことが適切であることによる。

さらに、これら以外のバスターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

### ③旅客船ターミナル

現行目標においては、

- ・3,000人以上の施設については、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等のバリアフリー化を行う。
- ・高齢化の進む離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについては、地域の実情を踏まえて順次、バリアフリー化する。
- ・これ以外の旅客船ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を行う。

を掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までの旅客船ターミナルにおける段差の解消の実績は100%となっており、現行目標を達成している。

次期目標においては、旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化の指標として、運航情報提供設備(船舶の運航に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備)、案内用図記号による標識等の案内設備の設置を追加することとする。

そのうえで、1日当たり平均利用者数が2,000人以上の旅客船ターミナルについて、原則として全てバリアフリー化する。なお、3,000人以上の旅客船ターミナルで利用者の約26%のカバーに留まるうえ、鉄軌道駅やバスターミナルとは異なり、航路に関しては代替となる移動手段が少ないことや、埋立地に立地し工場等に囲まれている等の理由で、他の生活関連施設が通常徒歩で行われる距離に存在しないことも多く、基本構想における

生活関連施設として位置づけにくいことから、基本構想とは紐付けない。

また、引き続き、高齢化の進む離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについては、地域の実情を踏まえて順次、バリアフリー化する。

さらに、これら以外の旅客船ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

#### ④航空旅客ターミナル

現行目標においては、

- ・3,000人以上の施設については、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等のバリアフリー化を行う。
- ・これ以外の航空旅客ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を行う。

を掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までの航空旅客ターミナルにおける段差の解消の実績は約87%となっている。これは、構造的に大改修等が必要な施設が一部残存していることによるものであるが、本年度中に概ね達成できる見込みとなっている。

次期目標においては、航空旅客ターミナルにおけるバリアフリー化の指標として、運航情報提供設備(航空機の運航に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備)、案内用図記号による標識等の案内設備の設置を追加することとする。

そのうえで、1日当たり平均利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルについて、原則として全てバリアフリー化する。なお、3,000人以上の航空旅客ターミナルで利用者の約94%をカバーしているものの、鉄軌道駅やバスターミナルとは異なり、航空路に関しては代替となる移動手段が少ないことや、空港が航空機等の離着陸や待機等のために広大な土地を要するとともに航空機騒音も発生することから、他の生活関連施設が通常徒歩で行われる距離に存在しないことも多く、基本構想における生活関連施設として位置づけにくいことから、基本構想とは紐付けない。

また、これら以外の航空旅客ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

#### (2)車両等

車両等(鉄道車両及び軌道車両、乗合バス車両、貸切バス車両、タクシー車両、船舶、航空機)に関しては、現行目標において、令和2年度までに、各車両等の種別に応じてバリアフリー化を行うことを目標として取り組んできている。

次期目標においては、車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備。福祉タクシーにあっては、音声による情報提供設備及び文字により意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記する。

具体的には、各車両等の種別に応じ、以下のように取り組んでいくこととする。

### ①鉄道車両及び軌道車両

現行目標においては、総車両数約 5 万 2,000 両のうち約 70%について、令和2年度までにバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は約 73%となっており、現行目標を達成している。

次期目標においては、令和2年4月に施行された新たなバリアフリー基準(鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2箇所以上とすることを義務付け)への適合状況を踏まえて、バリアフリー化率に関する目標値を設定する。

新幹線車両については「新幹線のバリアフリー対策検討会」での議論を踏まえ、公共交通移動等円滑化基準を改正したうえで、必要なバリアフリー化を推進する。

### ②乗合バス車両

現行目標においては、

- ・総車両数約6万台から乗合バス車両の構造及び設備に関する移動等円滑化基準の適用除外認定車両(以下「適用除外認定車両」という)約1万台を除いた約5万台のうち、約 70%について、令和2年度までにノンステップバスとする。

- ・適用除外認定車両については、その約 25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

を掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は、ノンステップバスが約 59%となっており、本年度中に概ね達成できる見込みである。一方リフト付きバス等は約 5%となっているが、残りの約 20%については、リフト付きバス等の車両が通常の車両価格より高額であること、乗降時にリフトやスロープを展開するために必要なスペースを確保しなければならないこと等によるものであり、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

次期目標においては、乗合バス車両のバリアフリー化を更に推進するため、総車両数から適用除外認定車両を除いた車両数に占めるノンステップバスの割合に関する目標値を引き上げる。

また、適用除外認定車両については、引き続き、その約 25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

さらに、1日当たりの平均的な利用者数が一定数以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へのバス路線を運行する乗合バス車両におけ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 101 号)第 43 条第 1 項に基づく適用除外の認定に係る基準を見直すとともに、新たな目標値を設定する。

### ③貸切バス車両

現行目標においては、令和2年度までに、約 2,100 台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入することを掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度

末(2018年度末)までの実績は、1,013台となっており、残りの約1,000台については、これらの車両が通常の車両価格より高額であること等によるものであり、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

次期目標においては、引き続き、約2,100台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

#### ④タクシー車両

現行目標においては、令和2年度までに、約44,000台の福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシーを含む。)を導入することを掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までの実績は、ユニバーサルデザインタクシー(JPNタクシー等)の販売増加等を踏まえて28,602台となっており、本年度中に達成する見込みとなっている。

次期目標においては、タクシー車両のバリアフリー化を更に推進するため、福祉タクシーの導入台数の目標値を引き上げるとともに、ユニバーサルデザインタクシーの導入に関する目標値を新たに設定する。

#### ⑤船舶

現行目標においては、

- ・一般旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の用に供する総隻数約700隻のうち約50%をバリアフリー化する(旅客不定期航路事業は令和元年度より適用)。
- ・1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客船ターミナルに就航する船舶については、令和2年度までに、原則として全てバリアフリー化する。
- ・これ以外の船舶についても、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

を掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までの実績は、総隻数約700隻のうち約46%となっており、本年度中に達成する見込みとなっているが、5,000人以上である旅客船ターミナルに就航する船舶については、構造上の理由で施工が困難であること等から約42%となっている。

次期目標においては、船舶のバリアフリー化を更に推進するため、一般旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の用に供する総隻数に占める旅客船のバリアフリー化率に関する目標値を引き上げる。

特に、1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上である旅客船ターミナルに就航する船舶については、国、旅客船事業者等間でより一層の連携のもと、可能な限りバリアフリー化することとする。

さらに、これ以外の船舶についても、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

#### ⑥航空機

現行目標においては、総機数約620機について、令和2年度までに、原則として全てバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)ま

での実績は、約 98%となっており、本年度中に概ね達成する見込みとなっている。

次期目標においても、引き続き航空機代替時等のバリアフリー化を推進するため、原則として全てバリアフリー化することとする。

### (3)道路

現行目標においては、原則として重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する全ての道路について、令和2年度までにバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は約 89%となっている。これは、用地取得が難航していること等によるものである。

一方、令和元年7月に重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路について、面的なバリアフリー化を推進するために、現行の約 1,700km に、約 2,740km を加え、全体約 4,450km に拡大したところである。

次期目標においては、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約 4,450km のバリアフリー化に関する目標値を設定することとする。

### (4)都市公園

現行目標においては、園路及び広場(特定公園施設であるものに限る。以下同じ。)約 97,000 箇所のうち約 60%のバリアフリー化、駐車場約 9,000 箇所のうち約 60%のバリアフリー化、便所約 36,000 箇所のうち約 45%のバリアフリー化を掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は、園路及び広場が約 57%、駐車場が約 48%、便所が約 36%となっており、園路及び広場は本年度中に概ね達成できる見込みとなっているものの、駐車場、便所については引き続きバリアフリー化を進める必要がある。これは、規模の大きい公園から順次バリアフリー化を進めているものの、小規模な公園の割合が極めて高く(都市公園の約8割が街区公園)、またバリアフリー化する場合も他の公園施設と一体的な改修等を要すること等が要因となっている。

次期目標においては、引き続き①園路及び広場、②駐車場、③便所のバリアフリー化を推進することとし、その際、規模の大きい公園のバリアフリー化率の目標値を引き上げる。

### (5)路外駐車場

現行目標においては、特定路外駐車場(約 3,900 箇所)の約 70%についてバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は、約 65%となっており、本年度中に概ね達成する見込みとなっている。

次期目標においては、特定路外駐車場のバリアフリー化を更に推進するため、特定路外駐車場のバリアフリー化率の目標値を引き上げる。

### (6)建築物

現行目標においては、床面積の合計が 2,000m<sup>2</sup>以上の特別特定建築物の総ストックの約 60%についてバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は、約 59.9%となっており、現行目標をほぼ達成している。

次期目標においては、特別特定建築物のバリアフリー化を更に推進するため、床面積の

合計が 2,000m<sup>2</sup> 以上の特別特定建築物のバリアフリー化率の目標値を引き上げる。

また、床面積の合計が 2,000m<sup>2</sup> 未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進する。

さらに、今回、新たに特別特定建築物に位置づけることとなる公立小中学校については、文部科学省において、バリアフリー化の実態を的確に把握し、整備目標を検討する。

#### (7) 信号機等

現行目標においては、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する原則としてすべての道路において、設置されている信号機等についてバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は約 99%となっており、現行目標を概ね達成している。

次期目標においても、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する原則としてすべての道路において、設置されている信号機等についてバリアフリー化する。

また、障害者団体等から要望が多い音響機能付加信号機等及びエスコートゾーンについて、施設毎の整備状況を把握した上で、目標値を明記する。

#### (8) 移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想

マスタープラン及び基本構想制度は、市町村が中心となり、施設単体ではなく、施設間を結ぶ経路を含めたハード面での面的なバリアフリー化を促進するために設けられた制度である。国土交通省としては、マスタープラン及び基本構想の作成に関するガイドラインを作成し周知しているほか、自治体向け相談会を開催するなど、マスタープランの作成及び基本構想の見直しについて積極的に働きかけを行ってきたところである。

令和2年5月末時点で、マスタープランは全国7市区において作成されており、その他 10 数市町村が作成中となっている。また、基本構想は令和2年3月末時点で、全国 304 市区町において作成されている。今後、基本構想は約 55 市町村で作成予定であり、マスタープランは約 40 市町村で作成予定となっている。

次期目標においては、市町村による計画作成を更に促進するため、マスタープランの作成市町村数に関する数値目標を設定するとともに、1日当たり平均利用者数が 2,000 人以上である鉄軌道駅及びバスターミナルが所在する市町村に占める割合を勘案して基本構想の作成市町村数に関する数値目標を新たに設定することとする。

#### (9) 移動等円滑化に関する国民の理解と協力(「心のバリアフリー」)

東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした共生社会の実現に向けて策定された「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」(平成 29 年 2 月ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議決定)においては、「障害の有無にかかわらず、女性も男性も、高齢者も若者も、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切にし支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会を実現する」との考え方を基本として、「『心のバリアフリー』とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことである」とされており、そのために国民一人一人

に必要なことの一つとして「障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務である」という『障害の社会モデル』を理解することが挙げられている。

また、バリアフリー法においては、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」を推進する観点から、「教育活動、広報活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する国民の理解を深めるとともに、高齢者、障害者等が移動等円滑化の実施に関する国民の協力を求めるよう努める」ことが、国及び地方公共団体の責務とされ、また、国民もこれらの理解と協力に努めることが責務とされている。

さらに、令和2年5月に成立した改正バリアフリー法においては、車両の優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正利用の推進や学校教育との連携など移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」に関する施策を強化することとしたところである。

このような状況を踏まえ、次期目標においては、共生社会の実現に向けて、ハード面の目標のみならず、ソフト面の目標として移動等円滑化に関する国民の理解と協力に関する目標を新たに設定することとする。具体的には、国、地方公共団体、施設設置管理者が連携して教育活動、広報活動等を行うことにより、移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境整備を推進する。また、「バリアフリー」と同様に「心のバリアフリー」という用語自体が国民の間に定着するよう、「心のバリアフリー」の用語の認知度に関する数値目標を設定する。

以上