

**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
(最終とりまとめ)**

令和2年11月

バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会

はじめに

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(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、令和元年 11 月より、学識経験者、障害者団体及び事業者団体の代表等から構成された、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」(以下「あり方検討会」という。)において目標の見直しに向けた検討を重ねてきたところである。

一方、令和 2 年 5 月には、ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律の公布・施行(平成 30 年 12 月)や東京オリンピック・パラリンピック競技大会(以下「東京大会」という。)を契機とした共生社会の実現に向けた機運の醸成等を受け、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」2020 報告書等を踏まえ、東京大会のレガシーとしての真の共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化するため、バリアフリー法が改正された。

このような中、同年 7 月に、次期目標に関する考え方を整理した「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)」を取りまとめた。

他方、新型コロナウイルス感染症について、同年 8 月に開催された第 43 回交通政策審議会交通体系分科会計画部会において、交通業界への影響として、鉄道、乗合バス、タクシーのいずれも、同年 3 月頃から需要が急激に減少しているが同年 6 月以後は一定の回復の兆しが見られる旨が報告されているものの、今後の影響については依然不透明な状況にある。

新型コロナウイルス感染症への対応として、「3つの密」(密集・密接・密閉)の回避等の「新しい生活様式」の実践やテレワーク・時差出勤、Web 会議の定着等の行動・意識の変化への対応が必要となるウィズコロナ・ポストコロナ時代にこそ、より安全で安心、きめ細かな利用者ニーズの実現が益々求められ、全ての人が、とりわけ、高齢者、障害者等が、いつでもどこへでも、安全・安心かつ円滑に移動し、施設を利用することができるような社会の実現が求められている。

このような状況を踏まえつつ、中間とりまとめに沿って目標値を具体化して令和 3 年度以降の次期目標の考え方に関する最終とりまとめを行った。

今後、国土交通省においては、本報告書に取りまとめられた次期目標の考え方に沿って現行目標の期限から途切れることなく令和 3 年度以降の次期目標を設定するよう、速やかに基本方

針を改正し、関係者に周知徹底を行うことが必要であり、次期目標の達成に向けて、国、地方公共団体、公共交通事業者を始めとする施設設置管理者等が連携してバリアフリー化を推進することが必要である。

また、高齢者、障害者等の移動等円滑化を一層推進するため、国土交通省においては、本検討会の議論にとどまらず、不断の検討を加え、バリアフリー施策のさらなるスパイラルアップに努めることを期待する。

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。

他方、新型コロナウイルス感染症について、交通業界では需要が急激に減少しており、今後の影響については依然不透明な状況にあるが、ウィズコロナ・ポストコロナ時代において高齢者、障害者等が、いつでもどこへでも、安全・安心かつ円滑に移動することができるような社会を実現することが重要となる。

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・創意工夫しながら、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日当たり平均利用数 3,000 人という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、令和元年度末(2019年度末(速報値))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92%となっており、着実に整備が進んでいるものの、残りの約8%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、令和元年度末(2019年度末(速報値))までの実績は858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(全国の総駅数で約800駅)は本年度中に達成できる見込みとなっている。ただし、10万人以上駅に限ってみると、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54%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、きめ細かな進捗をフォローするため、優先的な整備を引き続き推進することとしている 10 万人以上駅のみならず、10 万人未満駅も含めた全体についても、番線単位の数値目標を設定する。具体的には、利用者数のみならず、転落・接触事故の発生状況、駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、全体で 3,000 番線に整備する。そのうち、1 日当たり平均利用者が 10 万人以上の駅については、800 番線に整備する。なお、整備実績について、整備済番線数とともに、整備済駅数についても公表する。

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、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軌道駅の整備を進めるため、駅施設及び車両の構造に応じて、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及び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、令和元年度末(2019 年度末(速報値))までのバスターミナルにおける段差の解消の実績は約 95%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様ではないため、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、令和元年度末(2019年度末(速報値))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、令和元年度末(2019年度末(速報値))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、音等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、令和元年度末(2019 年度末(速報値))までの実績は約 75%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)への適合状況が約 50%であることを踏まえて、総車両数約 5 万 3,000 両についてバリアフリー化率を約 70%へ引き上げることとする。

新幹線の車両については、令和2年8月 28 日に取りまとめられた新幹線のバリアフリー対策検討会における「新幹線の新たなバリアフリー対策について」を踏まえ、車椅子用スペースの整備を可能な限り速やかに進める。

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できているところ、令和元年度末(2019年度末(速報値))までの実績は、ノンステップバスが約61%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を約80%へ引き上げる。

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2,000人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(以下「指定空港」という。)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、指定空港へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。

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できているところ、令和元年度末(2019年度末(速報値))までの実績は、1,081台となっており、残りの約1,000台については、そ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できているところ、令和元年

度末(2019年度末(速報値))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37,064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を約90,000台へ引き上げる。また、各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシーとする。

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。
- ・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、令和元年度末(2019年度末(速報値))までの実績は、総隻数約700隻のうち約48%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、原則として全てバリアフリー化を目標としているところ、構造上の理由で施工が困難であること等から約48%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約700隻に占める旅客船のバリアフリー化率を約60%へ引き上げる。

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、旅客船事業者等の中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、令和元年度末(2019年度末(速報値))までの実績は、約99%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、総機数約670機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。

(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り、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は約 63%となっている。

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 のバリアフリー化率を約 70%へ引き上げることとする。

(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し、さらに重点化を図るため、子どもから高齢者、障害者等の多くの方が利用する規模の大きい概ね 2ha 以上の都市公園について、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績が、園路及び広場(約 9,000 箇所)の約 63%、駐車場(約 6,000 箇所)の約 53%、便所(約 9,000 箇所)の約 61%となっているところ、バリアフリー化率を園路及び広場は約 70%、駐車場は約 60%、便所は約 70%へ引き上げる。

なお、これ以外の都市公園についても、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、園路及び広場、駐車場、便所の移動等円滑化を可能な限り実施する。

(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を約 75%へ引き上げる。

(6) 建築物

現行目標においては、床面積の合計が 2,000m²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、令和元年度末(2019 年度末(速報値))までの実績は、約 61%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 2,000m² 以上の特別特定建築物のバリアフリー化率を約 67%へ引き上げる。

また、床面積の合計が 2,000m² 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制定の促進、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った公立小中学校については、文部科学省において目標を定め、障害者対応型便所やスロープ、エレベーターの設置等のバリアフリー化を行う。

(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全ての道路において、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、令和元年度末(2019 年度末(速報値))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全ての道路において、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及びエスコートゾーンについては、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている信号機は原則としてすべて音響機能付加信号機にするとともに、当該部分に設置されている道路標示に原則としてすべてエスコートゾーンを設置する。

(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主として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・基本構想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。

マスタープランは令和2年6月末時点で全国8市区において、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、それぞれ作成されており、現在作成中や今後作成予定の市町村も一定程度存在する。

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ついては、約 1,740 の全自治体数の約2割である約 350 自治体とするとともに、基本構想の作成市町村数については、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約 450 自治体とする新たな目標を設定することとする。

なお、基本構想の次期目標については、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数である約 730 の約6割に相当する。

(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」、「障害のある人(及びその家族)への差別(不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供)を行わないよう徹底すること。」及び「自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。」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、まずは「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」の用語の認知度について、令和2年6月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」の結果である約 24%の現状を踏まえ、約 50%とする目標値を設定する。

さらに、「心のバリアフリー」という用語の認知度だけではなく、高齢者、障害者等との交流や疑似体験等を通じて、一人でも多くの方が「心のバリアフリー」の考え方を理解しつつ、実際の行動に結びつけることが重要であるため、令和2年6月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」の結果である、高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合が約 80%であるという現状を踏まえ、原則として全ての方が高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができているようにする。

以上

【参考】バリアフリー法及び関連施策のあり方検討会 構成員

氏名	所属等
秋山 哲男	中央大学研究開発機構 教授
高橋 儀平	東洋大学 名誉教授
新田 保次	大阪大学 名誉教授
阿部 一彦	社会福祉法人日本身体障害者団体連合会 会長
三宅 隆	社会福祉法人日本視覚障害者団体連合 情報部 部長
唯藤 節子	一般財団法人全日本ろうあ連盟 理事
小林 光雄	公益社団法人全国脊髄損傷者連合会 副代表理事
佐藤 聡	特定非営利活動法人DPI日本会議 事務局長
平野 祐子	主婦連合会 副会長兼社会部 部長
田中 正博	全国手をつなぐ育成会連合会 専務理事
日詰 正文	一般社団法人日本発達障害ネットワーク 副理事長
正立 斉	公益財団法人全国老人クラブ連合会 事務局長
小幡 恭弘	公益社団法人全国精神保健福祉会連合会 事務局長
阿部 真臣	東日本旅客鉄道株式会社 サービス品質改革部 次長
山口 英孝	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 投資計画部 担当部長
加藤 勇樹	西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 企画統括部 担当部長
滝澤 広明	一般社団法人日本民営鉄道協会 運輸調整部長
船戸 裕司	公益社団法人日本バス協会 常務理事
熊谷 敦夫	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 ケア輸送等統括
川村 泰利	一般財団法人全国福祉輸送サービス協会 副会長
須田 弘次	一般社団法人日本旅客船協会 常務理事
奥山 哲也	定期航空協会 事務局長
高柴 和積	一般社団法人全国空港ビル事業者協会 常務理事
岩佐 英美子	一般社団法人日本ホテル協会事務局長
坂本 努	一般社団法人日本ビルディング協会連合会 常務理事
村上 哲也	一般社団法人日本ショッピングセンター協会 参与
善本 信之	一般社団法人全日本駐車協会 専務理事
吉田 哲朗	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 理事兼バリアフリー推進部長
佐藤 研一	公益財団法人建築技術教育普及センター 審議役