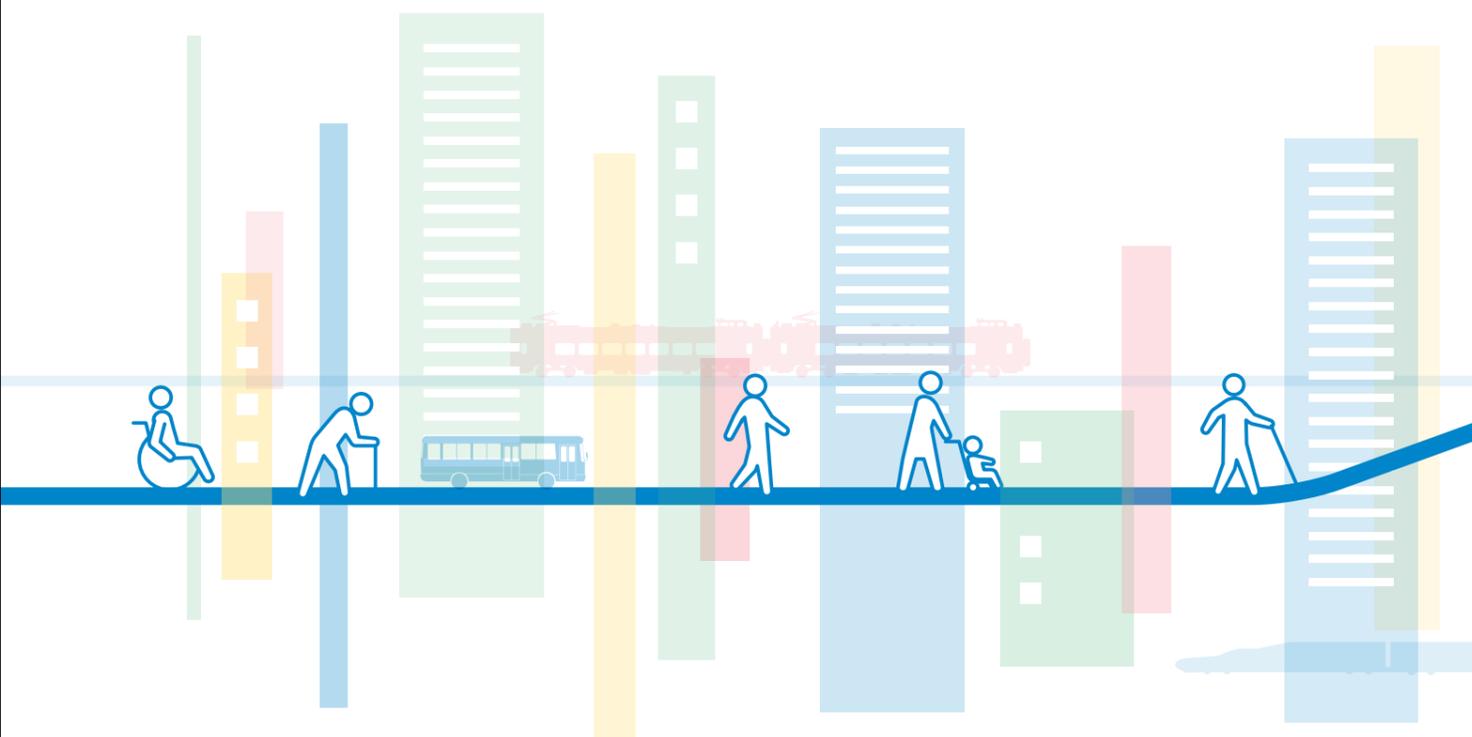


どこにでも行ける!

ユニバーサルデザインの街づくりとバリアフリーの推進

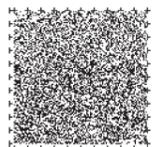


誰もが社会に参加できる環境をつくり、 この国の活力を生み出す

世界に例を見ない速度で進む人口減少、超高齢化。2008年をピークに減少局面に入った日本の人口は2050年には1億人を割ると推計され、同時に2.5人に1人が65歳以上の高齢者となります。

こうした少子高齢化は、労働供給力の減少のみならず、将来の経済規模の縮小や生活水準の低下を招き、経済の持続可能性をも危うくします。日本社会がこれからも活力を維持していくためには、若者も高齢者も障害者も、女性も男性も、1人ひとりの住民誰もが意欲・能力を発揮し、社会に参加できる環境をつくることが不可欠です。

誰もが安心して、活躍できる社会の構築へ。いま私たちが真正面から取り組まなければならない課題です。



どこまでも行ける!

誰もが社会に参加できる環境をつくる

今、都市にあたえられたミッション……

バリアフリー化の取り組みと成果

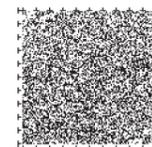


都市のユニバーサルデザイン化による 安心社会の創出

高齢者のみならず、障害者、妊産婦、子どもなどあらゆる人が生活を送る上での障壁をなくすために、2000年に今の「バリアフリー法」の前身となる「交通バリアフリー法」が制定されました。

国土交通省では、この法律に則り、公共交通機関の車両や旅客施設、道路等の歩行空間、公共施設等のバリアフリー化について具体的な数値目標を設定するとともに、バリアフリー化を図るための施設改修やノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシー等の導入に対する支援を実施しています。

また、東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、開催地である東京において先進的な施設を含めたバリアフリー化を集中的に推進しました。この流れを東京オリンピック・パラリンピックのレガシーとして全国に波及させていきます。





バリアフリー法

20年のあゆみ



2000

交通バリアフリー法の制定

高齢者や障害者などが公共交通機関を利用した移動の利便性や安全性の向上を図るために、駅やバスターミナルなどの「旅客施設」、鉄道やバスなどの「車両」等のバリアフリー化を推進することを目的に、「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」（いわゆる「交通バリアフリー法」）が制定されました。

この法律には、①主務大臣による基本方針の作成、②交通事業者に対するバリアフリー基準適合義務、③市町村による基本構想の作成、④基本構想に基づく事業の実施、⑤バリアフリー化に関する情報の提供などの内容が位置付けられています。

2007

移動等円滑化整備ガイドラインの策定

2006年に制定された「バリアフリー法」に基づき、「公共交通機関の旅客施設の移動等円滑化整備ガイドライン」、「公共交通機関の車両等の移動等円滑化整備ガイドライン」が策定されるとともに、「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」が策定され、2006年の「バリアフリー法」制定によるバリアフリー化がより具体的に進むこととなりました。

2011

バリアフリー整備目標を定めバリアフリー化をスピードアップ

2011年4月、「バリアフリー法」に基づき、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に係る2020年度までの10年間のバリアフリー整備目標が定められました。

この整備目標では、従来1日当たり5,000人以上が利用する旅客施設のバリアフリー化に関する目標であったものを、1日当たり3,000人以上が利用する旅客施設に引き下げ、地方部においてもよりバリアフリー化が進むように設定されました。

また、2011年に策定された整備目標から、都市部を中心に設置が進んでいる、「ホームドア」の整備目標が新たに設定されました。

2020

バリアフリー法改正心のバリアフリー等の取組強化

2020年5月、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、「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に、バリアフリー法が改正されました。

また、障害当事者等が参画する検討会において新たなバリアフリー整備目標について議論を行い、同年12月に、地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進、聴覚障害・知的障害・精神障害・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の「見える化」、「心のバリアフリー」の推進等を図るための2021年から5年間の新たな整備目標が設定されました。

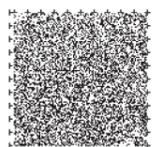


2006

バリアフリー法の制定交通バリアフリー法とハートビル法を統合

2000年に制定された「交通バリアフリー法」と1994年に制定された、「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」（いわゆる「ハートビル法」）を統合し、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（いわゆる「バリアフリー法」）が制定され、「ハートビル法」の「特定建築物」や従来の「交通バリアフリー法」にはなかった「特定路外駐車場」や「特定公園施設」のバリアフリー化に関する規定が追加されました。

また、この法律から視覚障害、聴覚障害を含む身体障害、妊産婦、けが人だけでなく、知的障害、精神障害、発達障害等、全ての障害者が対象として明確化され、「バリアフリー法」に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に係る2011年までの具体的なバリアフリー整備目標が策定されました。



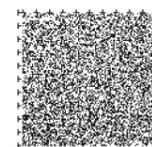
2018

バリアフリー法改正障害当事者の参画とソフト対策の強化

東京パラリンピックの開催を契機として、障害の有無にかかわらず、だれ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ことを目指し、2017年2月に「ユニバーサルデザイン2020行動計画」が策定されました。

2018年5月、「バリアフリー法」が改正され、マスタープラン（移動等円滑化促進方針）制度の創設や公共交通事業者等のハード・ソフト取組計画作成義務の創設、障害当事者、事業者、有識者などの意見を施策により反映するために、「移動等円滑化評価会議・地域分科会」が設置されました。

また、それに基づく障害当事者への公共交通事業者の接遇のあり方を示す基準となる「交通事業者向け接遇ガイドライン」が策定されました。





バリアフリー法

20年の成果



真の共生社会の実現に向けて

国土交通大臣 **赤羽 一嘉**

いよいよ本年、東京オリンピック・パラリンピックが開催されます。本大会は、我が国におけるバリアフリーの取組を全世界に発信する絶好の機会であるとともに、本大会のレガシーである「真の共生社会の実現」に向けて取組を更に加速させるためのターニングポイントの1年とすべきと考えています。

また、本年は、2000年に交通バリアフリー法が施行されてから20年の節目の年となります。

私は、バリアフリー政策は成熟した国家の品格を体現するものと考えており、交通バリアフリー法の施行以来、「障害者のために」「高齢者のために」といった発想ではなく、「誰もが平等に」という発想に立ち、公共交通機関、道路、建築物等のバリアフリー政策が、「社会福祉政策」ではなく「高齢化社会では当たり前の公共政策」と見なされる世の中へ変えていかなければならない、との強い決意の下で取り組んでまいりました。

20年が経過したこの間、ハード整備は着実に進展してまいりました。バリアフリー整備目標に基づき、1日当たりの平均利用者3000人以上の鉄道駅等のうち、実に9割以上のバリアフリー化(段差解消)を実現しました。さらに、一層のバリアフリー化の推進を図るため、昨年12月には新たな整備目標を設定し、新幹線についても、2021年7月以降に導入される全ての列車について、例えば東海道新幹線では6席分の「車椅子用フリースペース」の設置を義務付けることとする等、世界最高水準のバリアフリー環境の実現に向けて歩みを進めています。

その一方で、自治体の財政規模が小さく、人口も少ない地方部のバリアフリー化はまだまだ途上にあり、都市部とは大きな隔りがあるのが現実です。このため、地域におけるバリアフリー計画である、市町村のマスタープラン(移動等円滑化促進方針)やバリアフリー基本構想の策定支援を強化するとともに、全国10の地方ブロックにおいても、地方運輸局や地方整備局等が連携して、地域におけるハード・ソフト両面からのバリアフリーの取組を支援してまいります。

ソフト対策の強化も急務となっています。2020年には「心のバリアフリー」を中心としたソフト対策の強化を内容とする、バリアフリー法改正を行い、市町村等が学校教育と連携してバリアフリー教育を推進するための「教育啓発特定事業」の創設や、バリアフリートイレ、車椅子使用者用駐車施設等の適正利用の推進に向けた広報啓発、交通事業者に対するソフト基準遵守義務の創設等、「心のバリアフリー」の推進に対する一層の理解に向けた取組を進めることとしております。

「バリアフリー政策に終わりはない」、というのが私の信条であります。バリアフリー政策を進めるに当たっては、当事者の声が十分反映されるよう、あらゆる人々の声に耳を傾けながら、政策内容のより一層の充実に向けた不断の取組を図っていく必要があります。

このため、本年3月には、国土交通省の本省と10の地方ブロックに、それぞれ「ユニバーサルデザイン推進本部」を設置することといたしました。本省各部と各地方局が連携し、現場の意見を丁寧に聞きながら、本省・地方の総力を挙げて政策の一層の充実に向けて取り組んでまいります。

「心のバリアフリー」をはじめとして、真の共生社会の実現に向けては、何より国民の皆様のご理解・ご協力が不可欠であります。引き続き、バリアフリー政策の推進への一層のご理解・ご協力をお願い申し上げます。

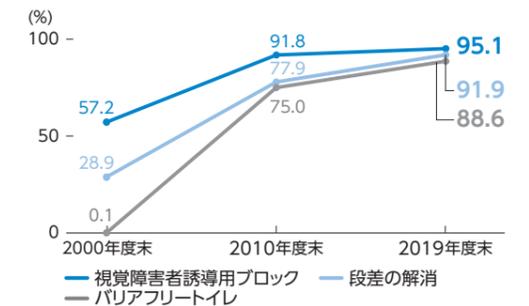


着実に進むバリアフリー化

旅客施設のバリアフリー化が大きく進展

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おいて、「視覚障害者誘導用ブロック」「段差の解消」「高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)」のバリアフリー化がこの20年間で大きく進展しました。特に、「バリアフリートイレ」は、2000年度末にわずか0.1%だったバリアフリー化率が2019年度末には、88.6%と劇的にバリアフリー化が進んでいます。

※2000年度末実績は、平均利用数数が5,000人以上/日の旅客施設が対象。2010年度末、2019年度末実績は、3,000人以上/日の旅客施設が対象。



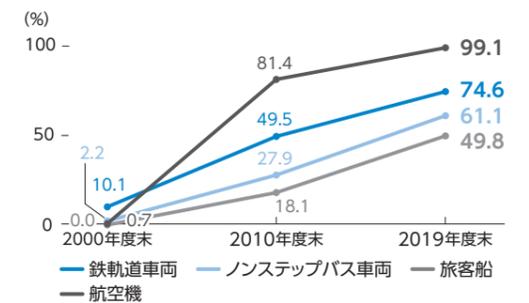
ホームドアの設置駅がこの10年で約1.8倍に

都市部の駅を中心に導入が進んでいるホームドア。統計がある2006年度末に318駅だった設置駅が、2019年度末には858駅と、設置駅数が増えています。2010年度末から2019年度末までの10年間を見ても、484駅から858駅へと約1.8倍に増えています。駅ホームの安全性向上が進んでいます。



車両等のバリアフリー化が大きく進展

鉄道、バス、旅客船、航空機の各モードにおける、いわゆるバリアフリー基準に適合した車両の割合が、この20年で大きく増えています。それぞれのモードにおいて、車両更新の際に、基準に適合した車両を新たに導入するなどバリアフリー化が大きく進展しています。



基本構想の作成でバリアフリー化の波を全国に

バリアフリー法において、市町村は、国が定める基本方針に基づき、市町村の区域内にある旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区について、重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想(基本構想)を作成するよう努めるものとされています。

この基本構想を作成した市町村が、この20年、特に特別区や政令市、中核市などの都市部を中心に着実に増えています。

マスタープラン制度の創設により、地方部での計画策定の動きも増えており、全国におけるハード・ソフト両面の面的バリアフリー化が期待されます。





2021年度以降の バリアフリー整備等の 目標をより高く設定

次期目標の設定に向けた見直しの視点

- 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・知的障害・精神障害・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

■ 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)

段差の解消・視覚障害者誘導用ブロック・案内設備・バリアフリー

トイレを原則として **100%** バリアフリー化

- 従来の目標に「案内設備」(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、標識、案内板等)を追加。

- 対象となる施設を、従来の平均利用者が3,000人以上/日の旅客施設から、鉄軌道駅及びバスターミナルは、3,000人以上/日に加え、2,000人以上3,000人未満/日で基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設に、旅客船ターミナル・航空旅客ターミナルは、平均利用者が2,000人以上/日の施設に対象を拡大。

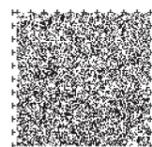
■ 鉄軌道駅 (ホームドアなど)

鉄軌道駅全体で **3,000** 番線

(平均利用者が10万人以上/日の駅で**800**番線)

- 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

- 高齢者、障害者等に迂回による過度な負担を軽減するため、可能な限りバリアフリールートを複数化
- 駅施設・車両の構造等に応じて、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



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の詳細は、国土交通省ホームページ https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000260.htmlにてご確認ください。

■ 車両等 (鉄軌道車両、航空機、旅客船、バス、タクシー)

鉄軌道車両

総車両数のうち、**約70%** バリアフリー化

- 新幹線車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める

旅客船

総隻数のうち、**約60%** バリアフリー化

- 平均利用者が2,000人以上/日にターミナルに就航する船舶は、構造等の制約を踏まえて可能な限りバリアフリー化

貸切バス

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 **約2,100**台導入

航空機

全ての航空機を原則として **100%** バリアフリー化

乗合バス

適用除外認定車両を除く **約80%** バリアフリー化

- 約25%をリフト付きバスまたはスロープ付きバスとするなど、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
- 平均利用者が2,000人以上/日の航空旅客ターミナルのうち、鉄軌道アクセスがない指定空港へアクセスするバス路線の運行系統の約50%をバリアフリー化した車両を含む運行とする

タクシー

福祉タクシーを **約90,000**台*導入

- 各都道府県における総車両数の約25%をユニバーサルデザインタクシーとする
*ユニバーサルデザインタクシーを含む

■ 道路・都市公園・路外駐車場・建築物・信号機等

道路

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

約70% バリアフリー化

都市公園

規模の大きい概ね2ha以上の都市公園について

園路及び広場の **約70%** 駐車場の **約60%**

便所の **約70%** バリアフリー化

路外駐車場

特定路外駐車場の **約75%** バリアフリー化

建築物

床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物の

総ストックの **約67%** バリアフリー化

信号機等

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信号機等

を **全て** バリアフリー化

■ マスタープラン・基本構想の作成

マスタープラン

全市町村の約2割にあたる **約350**市町村

基本構想

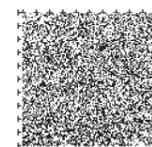
平均利用者が2,000人以上/日の鉄軌道駅及びバスターミナルが存在する市町村の約6割にあたる **約450**市町村

■ 心のバリアフリー

「心のバリアフリー」の用語の認知度 **約50%**

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 **原則100%**

移動等円滑化に関する国民の理解と協力が得ることが当たり前の社会となるよう環境を整備する





有識者のかた、障害当事者のかたからの心のバリアフリーについてのメッセージ

中央大学研究開発機構 教授 秋山 哲男氏

2000年の交通バリアフリー法が初めてできたころは4つのバリア(物理的なバリア、制度的なバリア、文化・情報のバリア、意識のバリア)のうち物理的バリアフリーが対策の中心でした。ここ数年のパラリンピックの東京大会を契機とする共生社会の実現に向け、「物理的バリアフリー」に加え「心のバリアフリー」(意識のバリアフリー)が対策として進められようやく物心両面のバリアフリーが出来つつあります。残された課題は、「情報(主としてデジタル)のバリアフリー」に取り組み、障害をお持ちの方も安心して生活できる共に生きる社会が創られることです。



DPI日本会議 事務局長 佐藤 聡氏

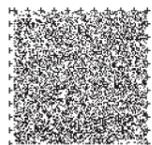
2000年の交通バリアフリー法施行から20年経ち、日本の公共交通機関等のバリアフリーに関しては、ハード整備と共に事業者の方々の意識も大きく変わりました。さて、「心のバリアフリー」とはなんですか？
ユニバーサルデザイン2020行動計画において、①障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること、②障害のある人(及びその家族)への差別(不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供)を行わないよう徹底すること、③自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと、とされています。

全国の公共交通機関、学校、お店、ホテル、スタジアムや劇場等について、バリアフリー化がさらに進み、一人ひとりが差別をしないという意識をもつ、そんな社会を一緒につくっていきたくて願っています。

(一社)日本パラリンピアンズ協会 会長 大日方 邦子氏

東京オリンピック・パラリンピック競技大会をきっかけに、障害のある人たちが義足や車いすを使ってスポーツをする姿を間近に見る機会が増え、障害(者)に対する意識が少しずつ変わってきているように感じます。

障害のある人も含め多様な人々が暮らしている、というあたりまえなことを、一人ひとりが日常生活のなかで意識することが、誰もが住みやすい社会への近道だと思います。エレベーターやトイレを使う時、ベビーカーや車椅子を使う人がすぐ近くにいることを思い、周囲へのちょっとした気遣いを行動や言葉で表現することが、誰もができる心のバリアフリーへの取り組みではないでしょうか。



国民に向けた広報啓発の取組を推進

優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 「車両の優先席、車椅子利用者用駐車施設等、バリアフリートイレ等の適正な利用の推進」を追加



鉄道車両の優先席



車椅子利用者用駐車施設

教育啓発特定事業(例)

- 学校におけるバリアフリー教室の開催
- 障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講演会やセミナーの開催
- 交通事業者等の従業員を対象とした接客研修の実施 等



当事者講師によるセミナー



事業者による接客研修

心のバリアフリーを広めるため啓発活動を実施

1 トイレの利用マナー啓発キャンペーン

東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、ハード整備に加え、「心のバリアフリー」を推進。

2 ベビーカー利用に関するキャンペーン

平成26年度からはじまった公共交通機関等においてベビーカーを一層利用しやすい環境を整備するため、ベビーカーの安全な使用と周囲の理解協力の普及啓発やベビーカーマークの認知度の向上を図るため、キャンペーンを実施。



1 トイレの利用マナー啓発キャンペーン



2 ベビーカー利用に関するキャンペーン

3 エレベーター利用円滑化キャンペーン

高齢者、障害者等、真に必要とする方々がエレベーター、優先席等のバリアフリー施設を使用する際、長時間待たされることがないように、真に必要な方が優先的に使用できるようにエレベーター利用円滑化キャンペーンを実施。



3 エレベーター利用円滑化キャンペーン

障害当事者参画が必要です

旅客施設等のバリアフリー化を行う際、障害当事者にとって使い勝手の悪いものにならないよう、設計段階から予め障害当事者の意見を聞いた上で施設整備を行う等、障害当事者の参画が必要です。障害者権利条約では、「私たちの事を私たち抜きで決めないで(Nothing About us without us)」とあり、障害者当事者の方の意見を取り入れることが必要とされています。

