

(バリアフリー法)

バリアフリー施策を総合的・計画的に推進するため、従前のハートビル法と交通バリアフリー法を発展的に統合
(平成18年12月施行)

1. 基本方針

旅客施設(駅等)や道路、建築物などのバリアフリー化の目標などを主務大臣が定める。現行の整備目標は、原則として平成22年末を期限としている。

2. 各施設等の基準適合義務等

旅客施設や特定の道路・建築物などの新設や大規模改良等を行う場合に、その施設の所有者・管理者等に対し、移動等円滑化基準への適合を義務付け。既存の施設については、基準適合への努力義務を課している。

3. バリアフリーのまちづくりと当事者参加の推進

- ・ 市町村は、旅客施設や官公庁、福祉施設などの生活関連施設が所在する一定の地区を重点整備地区として定め、これらの施設内や施設間の経路のバリアフリー化を進めるための面的なまちづくり計画である基本構想を定めることができる。
- ・ 市町村は、基本構想を作成しようとするときには、高齢者、障害者等の利害関係者の意見を反映させる措置をとる必要がある。地域の高齢者、障害者等から、構想の素案を提案することも可能。
- ・ 市町村は、基本構想の作成のための協議や実施のための連絡調整を行う協議会を組織することができる。同協議会は、市町村、施設設置管理者、高齢者、障害者、学識経験者などにより構成する必要がある。

4. スパイラルアップと心のバリアフリーの推進

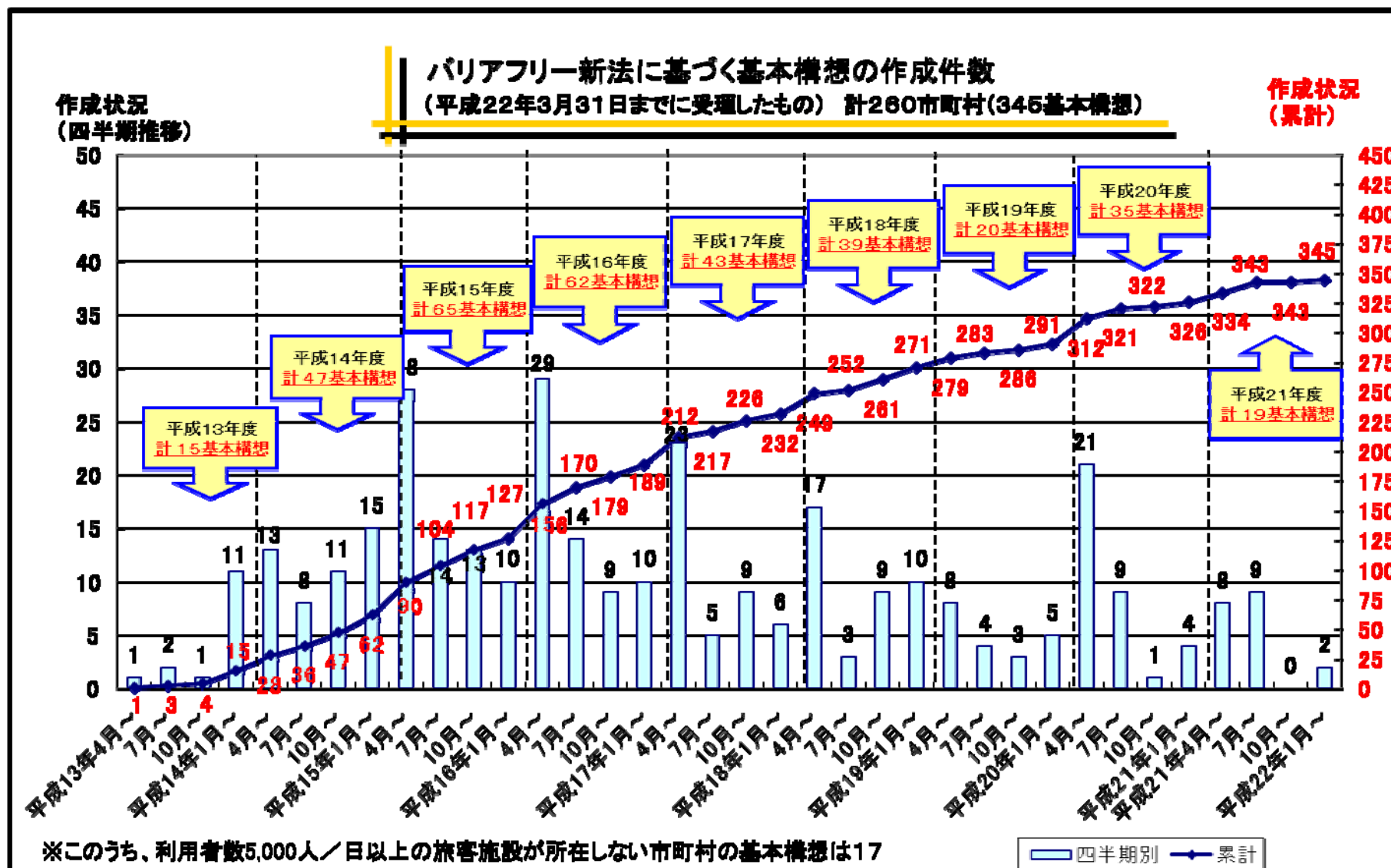
- ・ 施策の内容について、適時、適切に検討を加えて、段階的、継続的に発展させるスパイラルアップを図る。
- ・ 国は、啓発活動などを通じて、国民の高齢者、障害者等に対する理解・協力や、バリアフリー化の促進に関する理解を深める「心のバリアフリー」を実施。

公共施設・旅客施設等のバリアフリー化の現状及び目標

		現状 (H20 年度末ストック)	基本方針の目標 (H22。低床バスは H27)	
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) ⁽¹⁾		71.6% ⁽²⁾	100%	
鉄軌道	鉄軌道駅 ⁽¹⁾	71.3% ⁽²⁾	100%	
	鉄軌道車両	41.3%	約 50%	
バス	バスターミナル ⁽¹⁾	83.7% ⁽²⁾	100%	
	乗合バス	低床バス	41.7%	100%
		ノンステップバス	23.0%	約 30%
船舶	旅客船ターミナル ⁽¹⁾	87.5% ⁽²⁾	100%	
	旅客船	16.4%	約 50%	
航空	航空旅客ターミナル ⁽¹⁾	90.5% ⁽²⁾ (100% ⁽³⁾)	100%	
	航空機	64.3%	約 65%	
タクシー	福祉タクシー	10,742 台	約 18,000 台	
道路	主要な生活関連経路	70%	100%	
建築物	不特定多数の者等が利用する建築物 ⁽⁴⁾	46%	約 50%	
都市公園	移動等円滑化園路	約 45%	約 45%	
	駐車場	約 36%	約 35%	
	便所	約 29%	約 30%	
路外駐車場		37%	約 40%	
<p>(注) 現状及び目標の数値は、施設毎に設定されたバリアフリー化に係る基準の達成割合等を示す。</p> <p>(1) 利用者数 5,000 人/日以上のもの。</p> <p>(2) 段差の解消について定めた公共交通移動等円滑化基準第 4 条への適合をもって算定。航空旅客ターミナルについては、「エレベーターについて内外の者が互いに視覚的に確認できる構造とする」という基準のみを満たせないこと等により、この数値にとどまる。</p> <p>(3) 身体障害者が利用できるエレベーター・エスカレーター・スロープの設置 (事実的な段差解消) はすでに平成 13 年 3 月末までに 100% 達成されている。</p> <p>(4) バリアフリー新法に基づく特別特定建築物</p>				

基本構想の策定件数

- 市町村が策定する基本構想の作成件数の推移



バリアフリー化のための主な支援制度

< 予算補助 >

・公共交通機関

1. 鉄道駅のバリアフリー化の推進

交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金（予算額：国費3,940百万円の内数）

費用負担：鉄道事業者等 1 / 3、地方自治体 1 / 3、国 1 / 3

地下高速鉄道整備事業費補助（予算額：国費21,120百万円の内数）

費用負担：公営事業者等 30%、地方自治体 35%、国 35%

2. ノンステップバス等の導入促進

・公共交通移動円滑化設備整備費補助（予算額：国費769百万円）

費用負担：事業者 1 / 2、地方公共団体 1 / 4、国 1 / 4 等

・公共施設・市街地整備、住宅・建築物整備

・社会資本整備総合交付金（予算額：国費2兆2,000億円の内数）

費用負担：道路 地方公共団体 1 / 2、国 1 / 2 等

建築物 事業者 1 / 3、地方公共団体 1 / 3、国 1 / 3（民間事業の場合）

< 政策融資 >

・公共交通機関（日本政策金融公庫による融資〔基準金利〕）

バス関係（ノンステップバス購入等）、 タクシー関係（リフト付きタクシー購入等）

< 税制 >

1. 公共交通機関

交通バリアフリー設備（航空機等）に係る法人税等の特別償却（20%等）

駅のバリアフリー化改良工事により取得した施設に係る固定資産税の特例措置（5年間 2/3）等

低床型路面電車に係る固定資産税の特例措置（5年間 1/4）

離島航路事業用の新造船隻に係る固定資産税の特例措置（5年間 1/6、その後5年間 1/3）

2. 住宅・建築物

認定特定建築物に係る法人税等の割増償却（5年間 10%）

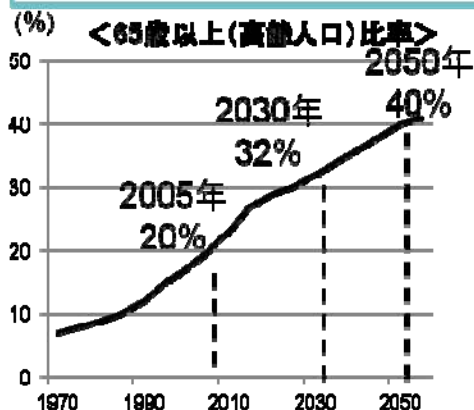
住宅における一定のバリアフリー改修工事に係る所得税の税額控除（5年間 借入金残高の1%）等

交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて —中間整理のポイント—

問題意識

- くるまを使える者と使えない者の間に発生している「交通の格差社会」を解消し、急速な高齢化が進むなかで人々の社会参加の機会を確保していくためには、移動する権利を位置づけていくことが必要ではないか。
- 環境にやさしい交通手段に転換していくと同時に、交通網の充実により地域の活性化につなげていくことが必要ではないか。

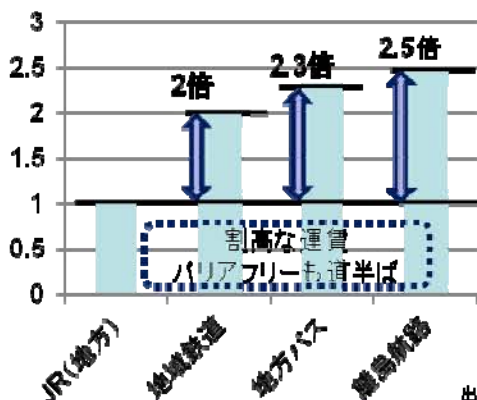
高齢化の進展



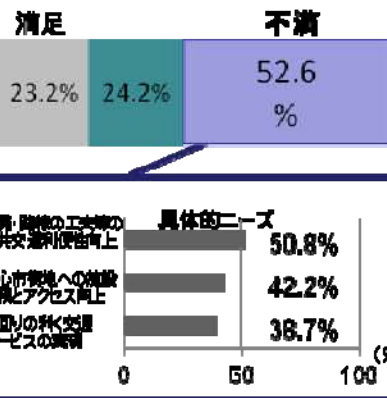
出典: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所資料

公共交通の低いサービス水準

<JR(地方)の運賃を1とした場合の水準>



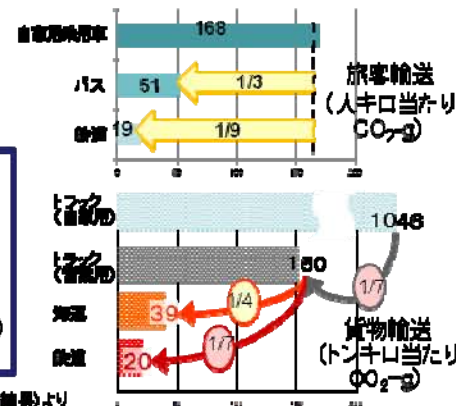
公共交通に対する不満度



出典: 20年度国土交通白書 全国乗車乗船出脚量(地方部の集計結果)より

地球環境問題への対応の必要性

<輸送機関別のCO₂排出原単位>



出典: 国土交通省資料

移動権の保障と支援措置の充実

- ◆ すべての人々が健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な「移動権を保障」すべき。それには、地域公共交通を維持・再生し、活性化することが必要。
- ◆ 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を構想し、持続可能な方策を構築することが基本。
- ◆ 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に拡充・再構築が必要。
- ◆ 国の補助制度は、予算を拡充するとともに、地域の協議会の自主的な取組みに対して一括交付する仕組みへ。
- ◆ 交通分野において、健常者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、「公助」の内容を大幅に拡充すべき。



【デマンド交通】

環境にやさしい交通体系の実現

- ◆ 経済的誘因(インセンティブ)等により、環境にやさしい交通体系の実現が必要。自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」へ。
- ◆ 法律、予算、税制を組み合わせた通勤交通のグリーン化を推進すべき。
- ◆ 経済的誘因や交通規制の活用による都市部の渋滞対策が必要。
- ◆ 効率的な輸送機関を荷主が選択する魅力や誘因の充実により貨物輸送の自営転換やモーダルシフトを推進。
- ◆ 環境負荷の少ない都市・国土構造に誘導。

地域の活力を引き出す交通網の充実

- ◆ 交通網の充実により、人々がたくさん集まり、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。
- ◆ 「幹線交通網の総点検」により、今後の幹線交通体系を総合的な視点から再検討。
- ◆ 都市内、都市間の交通網は、日本国民のみならず、訪日外国人にとっても必要であり、世界の公共財。日本発の新しい交通技術を海外にも普及へ。