

# 障害者政策委員会 第5小委員会（第2回）

## 資料一覧

資料1	論点②に関する国土交通省資料	1
資料2	論点②に関する委員意見	25
資料3	ヒアリングに関する資料	43

# 障害者政策委員会 第5小委員会（第2回）

## 国土交通省提出資料

### 公共施設及び交通機関等のバリアフリー化の推進

平成 24 年 11 月 12 日

国土交通省総合政策局安心生活政策課

## 1. バリアフリー法について

### (1) バリアフリー法成立までの経緯

#### ◆ハートビル法：平成6年制定

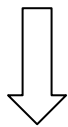
(高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律)

→不特定多数、高齢者・障害者が利用する建築物等のバリアフリー化

#### ◆交通バリアフリー法：平成12年制定

(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)

→駅・鉄道車両・バスなど公共交通機関と周辺地域のバリアフリー化



《統合・拡充》

#### ◆バリアフリー法：平成18年制定

(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)

### (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。

#### ① 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



#### ② 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

#### ③ 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

## ■バリアフリー法の体系

### ◆基本方針（主務大臣）

- ・ 移動等の円滑化の意義及び目標
- ・ 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者等、特定建築物の所有者が移動等の円滑化のために講ずべき措置に関する基本的事項
- ・ 市町村が作成する基本構想の指針 等

### ◆関係者の責務

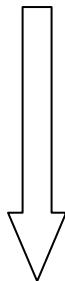
- ・ 関係者と協力しての施策の持続的かつ段階的な発展（スパイラルアップ）【国】
- ・ 心のバリアフリーの促進【国及び国民】
- ・ 移動等円滑化の促進のために必要な措置の確保【施設設置管理者等】
- ・ 移動等円滑化に関する情報提供の確保【国】

### ◆基準適合義務等

- 以下の施設について、新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務、既存の施設等を移動等円滑化基準に適合させる努力義務
  - ・ 旅客施設及び車両等
  - ・ 一定の道路（努力義務はすべての道路）
  - ・ 一定の路外駐車場
  - ・ 都市公園の一定の公園施設（園路等）
  - ・ 一定の特別特定建築物（百貨店、病院、福祉施設等の不特定多数又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物）
- 上記の基準適合義務対象となっている特別特定建築物以外の特定建築物（事務所ビル等の多数が利用する建築物等）の建築等に際し移動等円滑化基準に適合させる努力義務（地方公共団体が条例により義務化可能）
- 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制度

◆重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進

住民等による基本構想の作成提案



基本構想（市町村）

協議会

市町村、特定事業を実施すべき者、施設を利用する高齢者、障害者等により構成される協議会を設置



協議

- ・ 旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の高齢者、障害者等が生活上利用する施設の所在する一定の地区を重点整備地区として指定
- ・ 重点整備地区内の施設や経路の移動等の円滑化に関する基本的事項を記載 等



事業の実施

- ・ 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者等、特定建築物の所有者、公安委員会が、基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施する義務（特定事業）
- ・ 基本構想に定められた特定事業以外の事業を実施する努力義務



支援措置

- ・ 公共交通事業者が作成する計画の認定制度
- ・ 認定を受けた事業に対し、地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例 等

移動等円滑化経路協定

重点整備地区内の土地の所有者等が締結する移動等の円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定の認可制度

## 2. バリアフリー化の取組み状況について

### (1) 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

#### ■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。

#### 【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 2,000m<sup>2</sup> 以上の特別特定建築物の総ストック

※3 : 特定路外駐車場

## ■基本方針の改正の概要

公共交通施設や建築物等のバリアフリー化については、バリアフリー法に基づく「基本方針」において、平成 22 年までの整備目標を定め推進してきたが、その目標期限の到来を踏まえ、平成 32 年度までの整備目標の設定をはじめとする基本方針の改正を行った(平成 23 年 3 月 31 日告示)。

### ○新たな目標の設定（平成 32 年度まで）

- ・旅客施設：対象を 5000 人以上/日→3000 人以上/日の施設に拡大
- ・車両、都市公園、建築物等について新しい目標を設定

### ○基本構想の指針

- ・市町村が重点整備地区について作成する重要性を強調
- ・段階的かつ継続的發展を図る「スパイラルアップ」の考え方を強く推奨
- ・基本構想の策定・フォローアップに当たり、当事者の参画を推奨
- ・当事者等による提案制度の活用を推奨

### ○職員等の教育訓練

- ・P D C A サイクルを取り入れたマニュアル整備や研修実施の推奨
- ・高齢者・障害者等の当事者の参画の推奨

## ■バリアフリー化整備目標

		現状※ <sup>2</sup> （平成 24 年 3 月末）	平成 22 年までの目標	平成 32 年度末までの目標	
鉄軌道	鉄軌道駅	81%	原則 100%※ <sup>1</sup>	○ 3000 人以上を原則 100% 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 ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	ホームドア・可動式ホーム柵	47 路線 519 駅	目標なし	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を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	
	鉄軌道車両	53%	約 50%	約 70%	
バス	バスターミナル	80%	原則 100%※ <sup>1</sup>	○ 3000 人以上を原則 100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	乗合バス車両	ノンステップバス	39%	約 30%	約 70% (対象から適用除外認定車両（高速バス等）を除外)
		リフト付きバス等	3%	目標なし	約 25% (リフト付バス又はスロープ付きバス。適用除外認定車両（高速バス等）を対象)

船舶	旅客船ターミナル	87%	原則 100% <sup>※1</sup>	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	旅客船	21%	約50%	○ 約50% ○ 5000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○ その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
航空	航空旅客ターミナル	90%	原則 100% <sup>※1</sup>	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	航空機	86%	約65%	約90%
タクシー	福祉タクシー車両	13,099台	約18,000台	約28,000台
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	77%	原則 100%	原則100%
都市公園	移動等円滑化園路	47% <sup>※3</sup>	約45%	約60%
	駐車場	39% <sup>※3</sup>	約35%	約60%
	便所	32% <sup>※3</sup>	約30%	約45%
路外駐車場	特定路外駐車場	45% <sup>※3</sup>	約40%	約70%
建築物	床面積2000平方メートル以上の特別特定建築物の床面積の総ストック	50% <sup>※3</sup>	約50%	約60%
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等	96% <sup>※3</sup>	原則 100%	原則100%

※1 平成22年までの目標については1日平均利用客数5000人以上のものが対象

※2 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。1日平均利用客数3000人以上のものが対象。  
また、現状欄の数値は一部速報値

※3 平成23年3月末時点の数値



## ■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。

○教育訓練の一例として、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



### 【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（BEST研修）】

交通エコロジー・

モビリティ財団

交通事業者

