

第5章 住みよい環境の基盤づくり

第1節

障害のある人の住みよいまちづくりと安全・安心のための施策

1. 移動等の円滑化の一層の促進

改正「バリアフリー法」の全面施行及び更なるバリアフリーの推進

2006年に「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」（平成6年法律第44号。通称「旧ハートビル法」）と「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」（平成12年法律第68号。通称「旧交通バリアフリー法」）が統合・拡充され、「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。）が制定されて以来、10年以上が経過した。

こうした中、2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）を契機とした、全ての国民が共生する社会、いわゆる「共生社会」の実現を目指し、全国において更にバリアフリー化を推進するため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」（平成30年法律第32号）が2018年5月に成立し、2019年4月に全面施行を迎えた。

さらに、2020年5月には、2018年12月の「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」（平成30年法律第100号）の公布・施行や東京2020大会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、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「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」（令和2年法律第28号）が2020年通常国会において成立し、2021年4月に全面施行を迎えた。本改正では、公共交通事業者等に対するソフト基準適合義務の創設、優先席・車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進、市町村等による「心のバリアフリー」の推進等の内容が盛り込まれている。

TOPICS

バリアフリーに係る制度・仕組みの見直し

2017年3月に、障害当事者も参画する「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「検討会」という。）を開催し、「バリアフリー法」及び関連施策の見直しについて議論を行った。

2018年2月には、交通事業者によるハード対策・ソフト対策一体となった取組の推進、バリアフリーの街づくりに向けた地域における取組強化、「バリアフリー法」の適用対象の拡大、利用者へのバリアフリー情報の提供の推進等の措置を講ずること等を内容とした改正「バリアフリー法」が2018年5月に成立、2019年4月に全面施行された。

さらに、2019年11月には第8回検討会を開催し、2018年12月の「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・施行や、東京2020大会のレガシーとしての共生社会の実現に向けた機運の高まり等、バリアフリーを取り巻く新たな動きにより「心のバリアフリー」の重要性が益々高まっていることを受け、東京2020大会のレガシーとして共生社会の実現に資するバリアフリー施策を推進するため、「心のバリアフリー」などソフト施策のあり方等について議論を行った。2020年1月には、第9回検討会を開催し、「バリアフリー法」及び関連施策のスパイラルアップに係る今後の対応策を『「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』として取りまとめ、本報告書に沿って具体の政策立案を速やかに行い、実行に移していくべきとした。

そして、本報告書を踏まえ、公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化、優先席・車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進、市町村等による「心のバリアフリー」の推進等の措置を講ずること等を内容とした、改正「バリアフリー法」が2020年5月に成立、2021年4月に全面施行された（改正法の概要は以下のとおり）。

法律の概要

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対する**ソフト基準※遵守義務**の創設（※スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト（旅客支援、情報提供等）の**移動等円滑化に関する協議への応諾義務**を創設
- 障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設（宿泊施設・飲食店等）の情報提供を促進

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(1) 優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「**車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進**」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「**上記施設の適正な利用の推進**」等を追加

(2) 市町村等による「心のバリアフリー」の推進（学校教育との連携等）（主務大臣に文科大臣を追加）

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「**心のバリアフリー**」に関する事項を追加
- 心のバリアフリーに関する「**教育啓発特定事業**」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、「**作成経費を補助**」（※予算関連）
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等

【教育啓発特定事業のイメージ】



高齢者疑似体験 車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設（旅客特定車両停留施設）**を追加

2. ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー施策の推進

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた、「バリアフリー法」に基づき、施設等（旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等）の新設等の際の「移動等円滑化基準」への適合義務、既存の施設等に対する適合努力義務を定めている。

こうした中、2020年通常国会において、東京2020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、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の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」が成立した（2021年4月に全面施行）。

また、「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」（令和2年国家公安委員会・総務省・文部科学省・国土交通省告示第1号）に係るバリアフリー整備目標について、障害当事者団体や有識者の参画する検討会において議論を重ね、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化の一層の推進、聴覚障害及び知的障害・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」の推進等を図るとともに、新型コロナウイルス感染症による影響への対応等も考慮して、2020年11月に最終取りまとめを公表し、基本方針を改正して5年間の新たなバリアフリー整備目標を2021年4月に施行した。

加えて、「交通政策基本法」（平成25年法律第92号）に基づく「交通政策基本計画」においても、バリアフリー化等の推進を目標の1つとして掲げている。

また、市町村が作成する「移動等円滑化促進方針」及び「移動等円滑化基本構想」に基づき、移動等円滑化促進地区及び重点整備地区において面的かつ一体的なバリアフリー化を推進しているとともに、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め協力を求める「心のバリアフリー」を推進するため、高齢者、障害のある人等の介助体験や擬似体験を行う「バリアフリー教室」等を開催しているほか、バリアフリー施策のスパイラルアップ（段階的・継続的な発展）を図っている。

■ 図表5-1 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における新たな整備目標について

項目		2020年度末 (現状値)	2025年度末までの 数値目標	
鉄軌道	3,000人以上/日及び 基本構想の生活関連施設に 位置付けられた2,000人以上/ 日の鉄軌道駅における バリアフリー化率	段差の解消	約95% ^{※1 ※2}	原則100%
		視覚障害者誘導用ブロック	約97% ^{※1 ※2}	原則100%
		案内設備	約80% ^{※1 ※2}	原則100%
		障害者用トイレ	約92% ^{※1 ※2}	原則100%
	ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数	2,192番線 (334番線) ^{※3}	3,000番線 (800番線) ^{※3}	
鉄軌道車両		約49% ^{※4}	約70% ^{※5}	
バス	3,000人以上/日及び 基本構想の生活関連施設に 位置付けられた2,000人以上/ 日のバスターミナルに おけるバリアフリー化率	段差の解消	約91% ^{※2}	原則100%
		視覚障害者誘導用ブロック	約91% ^{※2}	原則100%
		案内設備	約73% ^{※2}	原則100%
		障害者用トイレ	約71% ^{※2}	原則100%
	乗合バス車両	ノンステップバス	約64%	約80%
		リフト付きバス（適用除外車両）	約6%	約25%
		空港アクセスバスにおけるバリアフリー車両 ^{※6}	— ^{※8}	約50%
貸切バス車両		1,975台	約2,100台	
タクシー	福祉タクシー車両		41,464台	約90,000台
		ユニバーサルデザインタクシー ^{※7}	— ^{※8}	約25%

旅客船	2,000人以上/日の旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消	100% ^{**2}	原則100%
		視覚障害者誘導用ブロック	100% ^{**2}	原則100%
		案内設備	約89% ^{**2}	原則100%
		障害者用トイレ	約89% ^{**2}	原則100%
	旅客船（旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。）		約53%	約60%
航空	2,000人以上/日の航空旅客ターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消	約95% ^{**2}	原則100%
		視覚障害者誘導用ブロック	100% ^{**2}	原則100%
		案内設備	100% ^{**2}	原則100%
		障害者用トイレ	100% ^{**2}	原則100%
	航空機		約99%	原則100%
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等で国土交通大臣が指定する特定道路		約67%	約70%
都市公園	規模の大きい概ね2ha以上の都市公園におけるバリアフリー化率	園路及び広場	約63% ^{**9}	約70%
		駐車場	約55% ^{**9}	約60%
		便所	約61% ^{**9}	約70%
路外駐車場	特定路外駐車場		約71% ^{**9}	約75%
建築物	床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物		約62%	約67%
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のバリアフリー化率		約98%	原則100%
		音響機能付加信号機	約91%	原則100%
		エスコートゾーン	約50%	原則100%
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成		11自治体	約350自治体
	移動等円滑化基本構想の作成		309自治体	約450自治体
心のバリアフリー	「心のバリアフリー」の用語の認知度		約24% ^{**10}	約50%
	高齢者、障害者の立場を理解して行動ができている人の割合		約87% ^{**10}	原則100%

※1：鉄軌道駅については、2018年3月に改正された公共交通移動等円滑化基準の改正前の基準を以て適合率を算定。

※2：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ついては、新型コロナウイルス感染症の影響で旅客需要の減少が継続。

※3：1日当たりの平均的な利用者数が10万人以上の駅

※4：2020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か所以上とすること等を義務付け）への適合状況であるため、前年度よりも数値が減少。

※5：2020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か所以上とすること等を義務付け）への適合状況（50%程度と想定）を踏まえて設定。

※6：1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。

※7：各都道府県におけるタクシーの総車両数に占める割合

※8：2021年度から2025年度までの数値目標が設定されており、2020年度末時点は未集計。

※9：2019年度末の数値

※10：2021年6月に実施したインターネットモニターアンケート「公共交通機関を利用する際の配慮について」による。

資料：国土交通省

（1）基本理念

2018年の「バリアフリー法」改正により、同法に基づく措置は、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」に資することを旨として行わなければならないことが基本理念として明記された。

（2）公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

「バリアフリー法」では、公共交通機関・建築物・道路・路外駐車場・都市公園について、「バリアフリー化基準」に適合するように求め、高齢者や障害のある人などが日常生活や社会生活において利用する施設の整備の促進によって、生活空間におけるバリアフリー化を進めることとしている。

なお、公共交通機関には、車両等も含まれるが、これらを新たに導入する際には、基準に適合させることとしている。