

トピックス

バリアフリー新法の概要とJICEの取り組み



林 隆史
ITS企画推進室
首席研究員



沼尻恵子
研究第一部
主任研究員



藤村万里子
ITS企画推進室
主任研究員

1. はじめに

現在日本においては、少子高齢化が急速に進展し、2005年には高齢化率が20%を越え、超高齢社会も目前に迫ってきている。一方障害者の数も年々増加しており、身体障害者数（在宅）332.7万人、知的障害者（在宅）32.9万人であり、そのうち65歳以上の高齢者は60%以上を占めており、高齢化の進展により障害者数も増加の傾向にある。

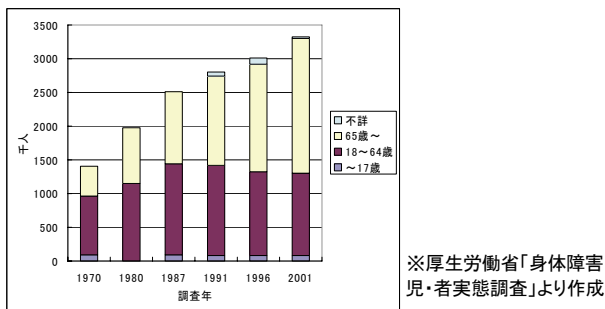


図-1 年齢階層別障害者数の推移（身体障害者・在宅）

このような中で、厚生労働省等による高齢者対策は施設サービスから在宅での介護サービスに転換し、障害者対策も保護から自立支援に変化しており、地域において高齢者等を支える社会基盤整備が早急な課題となっている。

2. これまでの経緯

全国各地における活動により、1970年代には各自治体で福祉のまちづくり条例が制定されはじめ、地域でのバリアフリー化が推進されてきた。国においても1980年代よりガイドライン作成などの動きが始まったが分野別に対応しているにすぎなかった。

国土交通省に関連する主な法律の概要を以下に示す。

2.1 ハートビル法

建築分野においては、1994年にハートビル法「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」が施行され、建築主は、出入口・廊下・階段・便所等を高齢者、障害者等が円滑に利用できる

ようにするための措置を講ずるよう努めなければならないとし、特定建築物におけるバリアフリーの対応を推進してきた。

2003年には改正を行い、特定建築物の範囲を、不特定多数が利用するデパート・劇場・ホテル等に加え、多数の者が利用する学校・事務所・共同住宅等の用途の建築物にも拡大した。また、特別特定建築物（改正前の特定建築物用途及び老人ホーム等）について2千㎡以上の建築には、バリアフリー対応に係る利用円滑化基準に適合させなければならないとし、是正命令等の規定を設けた。さらに、2千㎡未満の特別特定建築物と特定建築物に対して努力義務を課すとともに、認定を受けた特定建築物について容積率算定の特例、表示制度の導入等支援措置の拡大を行った。

2.2 交通バリアフリー法

公共交通機関及び道路、駅前広場等について、2000年に交通バリアフリー法「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」が施行された。移動の利便性・安全性の向上を促進するために、鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるエレベータ等の設置、視覚障害者誘導用ブロックの敷設等のバリアフリー化を推進した。さらに、鉄道駅等を中心とした重点整備地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会が、具体的な事業計画を作成し、エレベータ等の設置、低床バスの導入、歩道の段差解消、視覚障害者用信号機の設置等のバリアフリー化のための事業を実施してきた。

また、バリアフリー化の目標を基本方針として示しており、例えば旅客施設では1日あたり5000人以上の利用者がいるターミナルを対象として、2010年までにバリアフリー化を実施するものとしている。

3. バリアフリー新法の施行

ハートビル法と交通バリアフリー法が統合され、バリアフリー新法「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が2006年12月20日に施行された。この

法律では、高齢者、障害者等（以下「高齢者等」という）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ている。

[主な特徴]

(1) 対象に関する表現の変更

従来の対象は、「高齢者・身体障害者等」とされていたが、「高齢者・障害者等」に変更され、身体障害者に限らず知的障害者、精神障害者及び発達障害者を含むものとして拡大された。

(2) 移動等の円滑化のために施設管理者等が講ずべき措置

施設管理者は、生活関連施設（高齢者等が日常生活または社会生活において利用する鉄道駅・バスターミナルなどの旅客施設及び車両、官公庁施設、福祉施設、路外駐車場・都市公園等の施設）及び生活関連施設を結ぶ生活関連経路を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場その他の一般交通の用に供する施設）において、高齢者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図るため、新設及び改良時には移動等円滑化基準への適合義務が課さ

れ、既存の施設には、基準適合の努力義務が課された。すなわち、対象となる施設が拡大されるとともに、従来基本方針に示されていた5000人以上利用者がいる駅周辺に限定されないこととなった。

(3) 重点整備地区における移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施

市町村は、高齢者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成する。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、建築物の所有者、公安委員会は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施する。重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路の整備・管理について協定を締結するとされた。具体的には、立体横断施設における民間施設とのエレベータの共用や、民地の道路利用等があげられる。

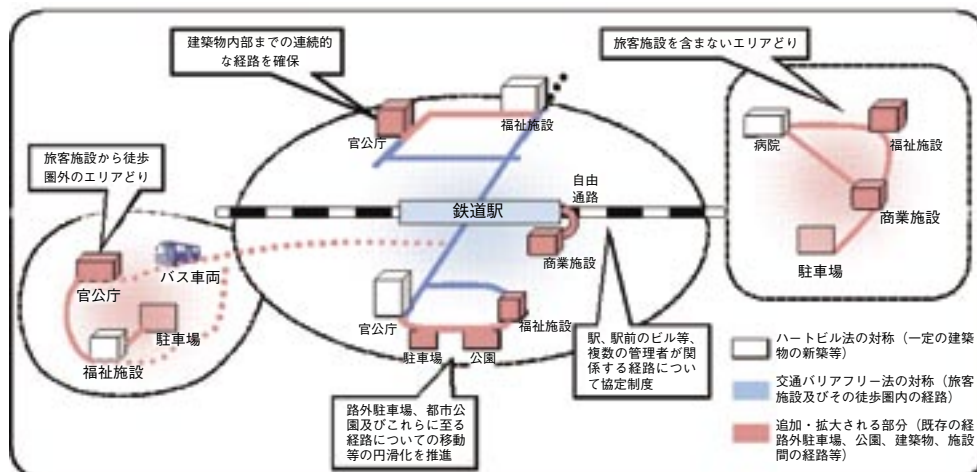
(4) 住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置

基本構想策定時の協議会制度の法定化や住民等からの基本構想の作成提案制度が創設された。

(5) 道路事業に関する措置

バリアフリー化した道路で電柱などの占用物が有効幅員確保の支障となる場合は、歩道上に設置させないこととした。

これまで市町村は、市町村道しか整備できなかったが、



国土交通省HPより作成

バリアフリー歩行空間のネットワーク化を一体的に進めるため、バリアフリー事業については、本来都道府県が整備・管理する国道（指定区間外）と都道府県道について整備でき、国が費用の一部を負担することができるよう定めた。

狭い道路でも歩行空間を効率的に確保するため、沿道スペースを持つ土地所有者と協定を結び、歩行空間として自由に利用できるよう定め、土地所有者が変わっても、その協定が効力を持つこととされた。

(6) 建築物に関する措置

建築物特定施設にホテルまたは旅館の客室が追加された。また、特定建築物・特別特定建築物の対象規定として公共用歩廊、オストメイト（人工肛門・人工膀胱保有者）用の水洗器具等について規定が加えられた。

4. JICE における取り組み

(1) 過去の取り組み

JICEにおいては、これまでバリアフリー化に関連する業務を道路・建築・公園・河川など幅広い分野で実施してきており、以下のような出版を行っている。

- ・参加型福祉の交通まちづくり（2005年）学芸出版社
- ・道路の移動円滑化整備ガイドライン
（2003年）大成出版社
- ・バリアフリー歩行空間ネットワーク形成の手引き
（2001年）大成出版社
- ・福祉インフラ整備ガイドライン
（1996年）ケイブン出版社

(2) 現在の取り組み

バリアフリー新法の「移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」に基づき、道路のユニバーサルデザインを考える懇談会及びWGを設置し、指導を受けながら、事業を行う際の考え方、配慮すべき事項などを取りまとめる「道路の移動等円滑化整備ガイドライン（案）」改訂版の作成に向けて取り組んでいる。

また、バリアフリー新法の「建築物移動等円滑化誘導基準」に基づき、建築設計標準改訂委員会の指導を受けながら「高齢者・障害者等の利用を配慮した建築設計標準（案）」の作成に向けて取り組んでいる。

5. おわりに

あなたも必ず高齢者になります。しかし、多くの方は、自分が年を取ってから介護サービスを受けるとは思っていません。さらに、身体障害者全体の約6割、視覚障害者の約4割が40歳以上で発症しているのが現状です。社会基盤整備には時間がかかりますが、予算制約が厳しい現実の中で、早急に取り組む必要があります。バリアフリー化は、あなたが自分自身のこととして取り組めば着実に進展します。