

第1章 総論

1 はじめに

我が国は本格的な超高齢化社会を迎え、総務省統計局によると、総人口1億2,586万人(令和2年9月15日現在)のうち、65歳以上人口が占める高齢化率は、28.7%となっています。また、令和2年度障害者白書による障がい者数の概数は、身体障がい者436万人、知的障がい者109万人、精神障がい者419万人となり、複数の障がいを併せもつ方もいることから単純な合計にはならないものの、国民のおよそ7.6%が何らかの障がいを有しているとのことです。このうち、障害者手帳を所持していない方は含まれていないことからそれ以上の割合だと考えられます。高齢者、障がい者を取り巻く問題は、他人事ではなく、私たち全員が当事者として考えていくべきものです。

このような中、荒川区では、平成18年度に策定されたバリアフリー法に基づき、平成21年度に荒川区バリアフリー基本構想(全体構想)を策定し、平成22年度から平成25年度にかけて、区内4地区を重点整備地区と定める重点整備地区基本構想を策定し、区民や関係事業者の方々の協力を得ながらバリアフリーの推進に取り組んでまいりました。

本基本構想は、全体構想策定から10年経過し、当初設定していた特定事業計画の長期目標年を迎えることから、特定事業計画の更新とこれまでの取組の評価を実施し、全体構想と地区別基本構想を荒川区バリアフリー基本構想(更新版)として、1つに取りまとめを行いました。一方、バリアフリー法については、平成30年度から令和3年度にかけて改正法が施行されることとなり、本基本構想では、これら法改正にも対応するものとしたしました。本基本構想で、区内におけるバリアフリーをより一層促進・強化し、だれもが安全・安心・快適に生活できるまちづくりの実現を目指していきます。

2 バリアフリー法の概要

(1) バリアフリー法

① 法律の背景

平成12年に「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（交通バリアフリー法）」が制定され、鉄道やバス等の公共交通機関と、鉄道駅の旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化が進められてきました。一方、建築物については、平成6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（ハートビル法）」により、高齢者や身体障がい者が利用する一定規模以上の建築物についてバリアフリー化が進められてきました。

従来は2つの法律により生活環境のバリアフリー化が進められてきましたが、一般的・総合的なバリアフリー施策の推進を図るため、交通バリアフリー法とハートビル法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」がバリアフリー法として、平成18年に制定されました。

② 法律の目的

高齢者、障がい者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置等を講ずることにより、高齢者、障がい者等の移動や施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としています。

③ 法律の概要

I 基本方針の策定

国は、平成18年度、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」（以下、基本方針と称す）を策定し、バリアフリー化の目標値を設定しています。令和2年度には、基本方針を改正し、図1-1のとおり、2025年までの目標値を設定しています。

○移動等円滑化の促進に関する基本方針における次期目標について（抜粋）

| 各施設等 | | 2019年度末 | 2025年度末までの目標 | |
|------------|--------------------------------|---------------|--------------|---|
| 鉄軌道 | 鉄軌道駅 | 段差の解消 | 92% | ○3,000人以上/日の施設を原則100% ○生活関連施設は2,000人以上/日の施設を原則100% |
| | | 視覚障がい者誘導用ブロック | 95% | |
| | | 案内設備(※2) | 74% | |
| | | 障がい者用トイレ | 89% | |
| | | ホームドア・可動式ホーム柵 | 858駅 | |
| | 鉄軌道車両(※4) | | 75% | 約70%(新基準適合は現状50%程度と想定) |
| バス | バスターミナル(※1) | 段差の解消 | 95% | ○3,000人以上/日の施設を原則100% ○生活関連施設は2,000人以上/日を原則100% |
| | | 視覚障がい者誘導用ブロック | 98% | |
| | | 案内設備(※2) | 76% | |
| | | 障がい者用トイレ(※3) | 84% | |
| | 乗合バス車両(※4) | ノンステップバス | 61% | 約80% |
| | | リフト付きバス等 | 5% | 約25% |
| 貸切バス車両(※4) | | 1,081台 | 約2,100台 | |
| タクシー | 福祉タクシー車両(※4) | | 37,064台 | 約90,000台 ※各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシーとする |
| 船舶 | 旅客船ターミナル | 段差の解消 | 100% | 2,000人以上/日の施設を原則100% |
| | | 視覚障がい者誘導用ブロック | 100% | |
| | | 案内設備(※2) | 54% | |
| | | 障がい者用トイレ | 100% | |
| | 旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)(※4) | | 48% | 約60% |
| 航空 | 航空旅客ターミナル(※1) | 段差の解消 | 87% | 2,000人以上/日の施設を原則100% |
| | | 視覚障がい者誘導用ブロック | 95% | |
| | | 案内設備(※2) | 95% | |
| | | 障がい者用トイレ | 97% | |
| | 航空機(※4) | | 99% | 原則100% |

| | | | | |
|-------|------------------------------|-----------|----------------------------------|--|
| 道路 | 重点整備地区の主要な生活関連経路を構成する道路 | 63%(※5,6) | 約70% | |
| 都市公園 | 園路及び広場 | 57%(※6) | 規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% | |
| | 駐車場 | 48%(※6) | 規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約60% | |
| | 便所 | 36%(※6) | 規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% | |
| 路外駐車場 | 特定路外駐車場 | 65%(※6) | 約75% | |
| 建築物 | 2,000㎡以上の特別特定建築物のストック | 61% | 床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物を約67%(※7) | |
| 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 | | 99% | 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については原則100% |
| | | 音響機能付加信号機 | — | 主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている信号機については原則100% |
| | | エスコートゾーン | — | 主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている信号機については原則100% |
| 基本構想等 | 移動等円滑化促進方針の作成 | | 8自治体(※8) | 約350自治体(全市町村(約1,740)の約2割) |
| | 移動等円滑化基本構想の作成 | | 304自治体(※9) | 約450自治体(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(約730)の約6割に相当) |
| | 「心のバリアフリー」 | | — | ○移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境を整備する ○「心のバリアフリー」の用語の認知度を約50%(現状:約24%(※10)) ○高齢者、障がい者等の立場を理解して行動ができていない人の割合を原則100%(現状:約80%(※10)) |

- ※1 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。
 ※2 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。
 ※3 便所を設置している旅客施設が対象。
 ※4 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を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。福祉タクシーにあっては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記。
 ※5 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約4,450kmが対象。
 ※6 2019年度末の数値は集計中であるため2018年度末の数値。
 ※7 公立小学校等は、文部科学省において目標を定め、障害者対応型便所やスロープ、エレベーターの設置等のバリアフリー化を実施する。
 ※8 2020年6月末の数値。
 ※9 2020年3月末の数値。
 ※10 2020年6月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」による。

出典 国土交通省ホームページ抜粋

図 1-1 移動等円滑化の目標達成状況

II 移動等円滑化のために施設設置管理者等が講ずべき対策

- 公共交通機関（駅・バスターミナルなどの旅客施設、鉄道車両・バスなどの車両）、並びに特定の建築物、道路、路外駐車場及び都市公園を新しく建設、導入する場合、施設設置管理者に対して、施設ごとに定めた「バリアフリー化基準（移動等円滑化基準）」への適合義務があります。
- 既存のこれらの施設等については、基準適合の努力義務があります。

III 重点整備地区における移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施

- 市町村等は、国が定める基本方針に基づき、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障がい者などが利用する施設が集まった地区において、基本構想を作成することができます。
- 基本構想作成に伴い、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円滑化のための特定事業を実施することとなります。
- 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についての協定制度がありません。

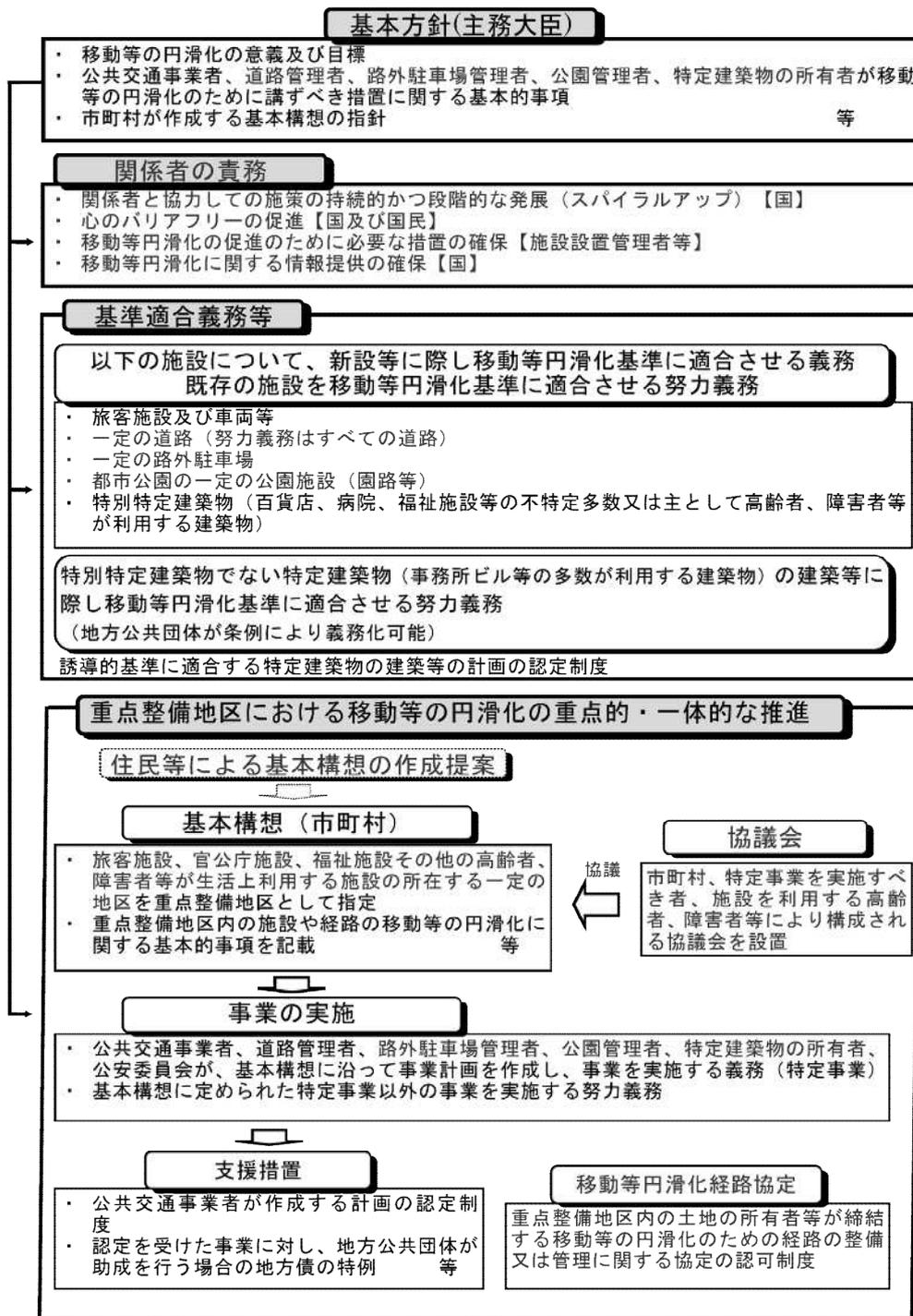
IV 住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置

- 協議会制度を法律に位置付け、高齢者、障がい者等から市町村等に対して、基本構想の作成・見直しを提案できる制度が創設されました。

V 「スパイラルアップ」と「心のバリアフリー」の促進

- 具体的なバリアフリー施策などの内容について、高齢者、障がい者等当事者の参加の下で検証し、その結果に基づき新たな施策や措置を講じることで、段階的・継続的な発展を図っていく「スパイラルアップ」の考え方が導入されました。
- 心のバリアフリーの促進のために、国（市町村等）、施設設置管理者等、国民の責務が明記されました。

(2) バリアフリー法の基本的枠組み



出典 国土交通省ホームページ

(3) 改正バリアフリー法

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機とした共生社会等の実現を図り、全国におけるバリアフリー化を一層推進するために総合的な措置を講ずることを目的として、「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案」（以下、改正バリアフリー法と称す）が平成30年（2018年）5月に公布され、同年11月、平成31年4月に施行されました。

令和2年5月には、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、ソフト対策の強化を目的とした改正バリアフリー法が公布され、同年6月、令和3年4月に施行されます。改正バリアフリー法では、主に以下の内容を定めています。

① 基本理念、責務

○ 理念規定として、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」が明確に位置付けられました。

※共生社会とは、全ての国民が年齢、障がいの有無その他の事情によって分け隔てられることなく共生する社会のことです。

※社会的障壁とは、高齢者、障がい者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のもののことです。

○ 国及び国民の責務に、「心のバリアフリー」として、高齢者、障がい者等に対する支援を明記しています。

② 国、地方公共団体、施設設置管理者等におけるバリアフリー化の推進

○ 公共交通事業者がハード・ソフト計画の作成・取組状況の報告・公表を行う制度が創設されました。

○ 国が接遇、研修のあり方を含むソフト対策のメニューを作成しました。（交通事業者向け接遇ガイドライン（平成30年5月）、交通事業者向け接遇研修モデルプログラム（平成31年3月））

○ バリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設し、市町村等の基本構想・マスタープラン作成が努力義務となりました。

○ 基本構想・マスタープランの定期的な評価・見直しが努力義務となりました。

○ 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が創設されました。

③ 公共施設や建築物等のバリアフリー化の推進

○ 「バリアフリー化基準（移動等円滑化基準）」適合義務の対象が拡大され、公立小中学校、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）及び貸切バス・遊覧船等が追加されました。

- 駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に、近接建築物への通路・バリアフリートイレ整備を促進するため、協定・容積率特例制度が創設されました。

④ 「心のバリアフリー」の推進、当事者による評価

- 公共交通事業者のハード・ソフト取組計画の記載項目に「車両の優先席、車椅子用駐車施設、バリアフリートイレ等の適正な利用の推進」等が追加されました。
- 障がい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）の情報提供を促進しています。
- 目的規定、国が定める基本方針、市町村等が定めるマスタープランの記載事項に「心のバリアフリー」に関する事項が追加され、市町村等が定める基本構想には、「心のバリアフリー」に関する教育啓発特定事業が位置付けられました。
- 公共交通事業者等に対してスロープ板の適切な操作、明るさの確保などのソフト基準遵守義務が創設され、旅客支援、職員に対する教育訓練が努力義務となりました。
- 施設設置管理者等に対して、優先席、車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動が努力義務となりました。
- 国が高齢者、障がい者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に移動等円滑化の進展の状況を把握し、評価することとなりました。

3 本基本構想の位置づけ

バリアフリー基本構想の位置づけ

本基本構想は、全体構想とこれまで区内 4 地区別に策定されたバリアフリー基本構想をバリアフリー基本構想（更新版）としてまとめ、全体構想で定めた基本理念、基本方針及び重点整備地区を継続しつつ、生活関連施設、生活関連経路、特定事業計画等を更新したものです。

基本構想更新に際しては、「バリアフリー法」及び「移動等円滑化の促進に関する基本方針」等の主旨を踏まえ、上位計画である「荒川区基本構想」や「荒川区都市計画マスタープラン」と関連計画である「荒川区障がい者総合プラン」や「荒川区高齢者プラン」等、各計画との整合性を図っていきます。

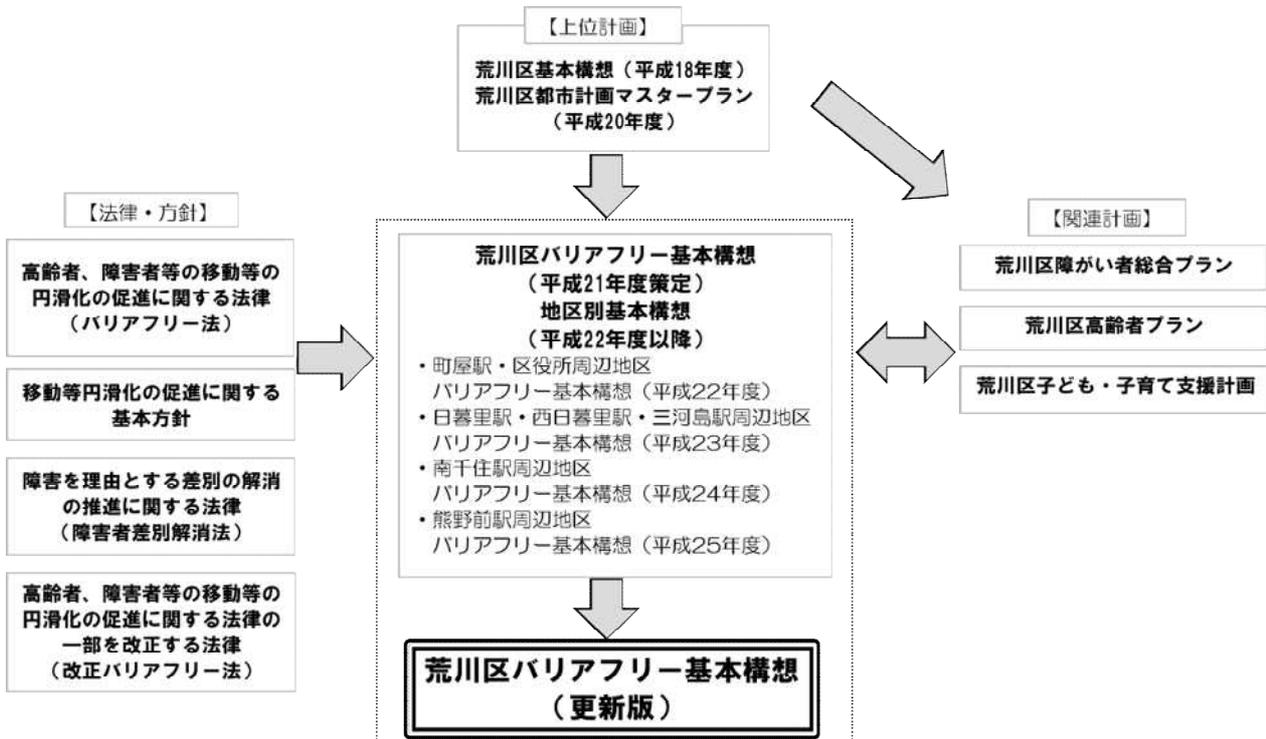


図 1-1 本基本構想の位置付け