

はじめに

我が国は、20世紀を中心として進められた近代化、産業化を通じて、世界でも有数の経済大国となった。とりわけ、戦後の半世紀には、急速な都市化と産業化を経験し、それに適したまちや交通体系を築き上げてきた。これらは、成長を基調とする社会に適したものであった。

しかしながら、21世紀に入った今日、我が国の社会は大きな変動期に直面している。急速な高齢化と少子化が同時進行し、かつて経験したことのない人口減少社会を迎えようとしている。こうした社会では、高齢者が様々な生き方を主体的に選択することができるよう配慮した自立支援の施策等が進められている。女性も男性も互いにその個性と能力を十分に発揮できる男女共同参画社会の実現に向けた取組みが進められている。

障害者が自己選択と自己決定の下に社会のあらゆる活動に参加、参画する共生社会の実現が求められており、障害者が自らの能力を発揮し、自己実現できるよう支援するための諸施策等が進められている。

さらに、国際化が進む中、ビジネス、観光など様々な領域で外国人の我が国社会との関わりが深まっている。

このように一人一人がその個性と能力を発揮し、自由に参画し、自己実現を図っていけるような社会づくりに向けて、取り組むべき時代に直面している。

国土交通省は、こうした社会の実現に向けて21世紀の社会を支える社会資本・交通の整備について、「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^{*1}の考え方を踏まえた国土交通行政を推進することとした。

このため、昨年10月から省内に「ユニバーサルデザイン政策推進本部」を組織し、延べ15回にのぼる議論を積み重ねてきた。そのなかで、国土交通行政の全分野について総点検を実施し、また、内外の有識者との討議を行うとともに、バリアフリー^{*2}のあり方、公共交通の利用の円滑化及び自律移動支援プロジェクト^{*3}の推進については、それぞれ設けられた懇談会等とも

*1 ユニバーサルデザイン・・・あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。（障害者基本計画【平成14年12月24日 閣議決定】より）

*2 バリアフリー・・・高齢者・障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方。（障害者基本計画【平成14年12月24日 閣議決定】より）

*3 自律移動支援プロジェクト・・・革新的なユビキタス・ネットワーク技術の活用により、「いつでも、どこでも、だれでも」が必要な情報をリアルタイムで提供する「場所情報システム」を活用することで、「移動経路」、「交通手段」、「目的地」等の情報を音声、文字、多言語等を用いて利用者に提供し、高齢者・障害者等が行きたい場所へ自由に移動することを可能とするシステムの構築を目指すプロジェクト。

連携を図り、この大綱をとりまとめた。

これを契機に、国土交通省としても、職員一人一人に至るまで意識改革を行い、組織全体としてユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、国土交通行政を進めていくこととしたところであり、様々な役割を担う主体や人々が、相互に連携し、積極的に取り組むことを期待する次第である。

I. 現状と課題

1 これまでの取組み

これまで、我が国のまちや交通は、健常な人々を主たる利用者として整備されてきた。

高齢社会の到来が明らかになり、また、障害者の社会参画への要請の高まりなどに伴い、建築物、道路、公共交通など、それぞれの領域で、高齢者や身体障害者等を対象とするバリアフリー化の取組みが始まった。

○昭和57年には、身体障害者の利用を配慮した建築設計標準が策定された。

○昭和58年には、公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドラインが策定された。

○平成3年より、新設の公共賃貸住宅は原則バリアフリー化することとされた。

住宅のバリアフリー化の例

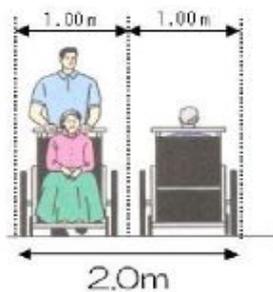


手すりの設置

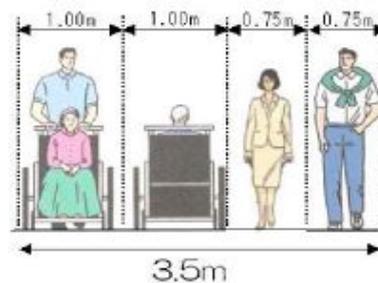
広い廊下

段差の解消

○平成5年には、車いす使用者等が安全かつ円滑にすれ違えるよう道路構造令が改正された。

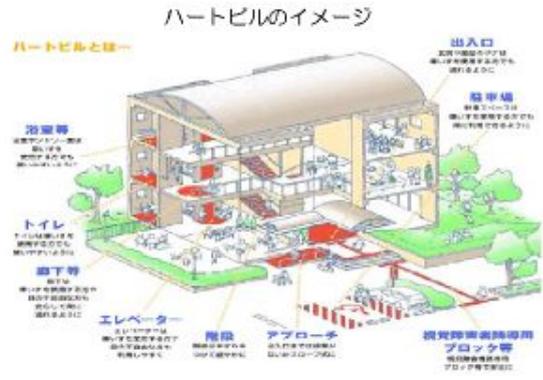


歩行者の少ない道路における歩道の例



病院等の周辺における歩道の例

○平成6年には、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（以下、「ハートビル法」という。）が制定された。



○平成12年には、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（以下、「交通バリアフリー法」という。）が制定された。

交通バリアフリーの取組み例



エレベーターの設置



ノンステップバス^{*4}



歩道の段差・勾配の改善、視覚障害者用ブロック等の設置

*4 ノンステップバス・・・床面の地上面からの高さが30cm以下で乗降口の段差がなく、車いすスペースや車いすが通るのに十分な幅の通路が確保されている等、車いすのまま乗降できる仕様のバス。

また、社会資本整備や交通政策において、目標を設定し計画的に推進してきた。

バリアフリー化の現状と目標

施設	バリアフリー化の内容	バリアフリー化率	
		現状(H15)	社会資本整備重点計画における目標(H19)
旅客施設 ⁽¹⁾	段差の解消	44%	7割強
	視覚障害者誘導用ブロック	74%	8割強
道路 ⁽²⁾	段差の改善、幅員の確保、視覚障害者用ブロックの設置等	25%	約5割
建築物 ⁽³⁾	手すり、広い廊下の確保等	3割	約4割
住宅	手すり、広い廊下の確保等	約3%	約1割

注

(1)平均利用者数5,000人/日以上上の旅客施設(例:鉄軌道駅、バスターミナル等)

(2)(1)の周辺等の主な道路

(3)不特定多数の者等が利用する一定の建築物(例:病院、劇場、ホテル等)

公共交通機関における車両等のバリアフリー化の割合

	現状(H15)	移動円滑化基本方針における目標(H22)
鉄軌道車両	24%	30%
ノンステップバス	9%	20-25%
旅客船	4%	50%
航空機	32%	40%

交通バリアフリー法に基づく基本構想の受理件数推移

