

バリアフリー法及び千葉市バリアフリー基本構想について

1. バリアフリー法について

(1) バリアフリー法に関する社会的背景と経緯

●ハートビル法と交通バリアフリー法

今日の我が国では、本格的な高齢社会の到来や、ノーマライゼーションの理念の浸透、ユニバーサルデザインの考え方の導入により、あらゆる人の利用を念頭に置いた環境づくりが求められています。

このような背景の中、平成 6 年に、不特定多数の人たちが利用し、または、主に高齢者、身体障害者等が利用する建築物のバリアフリー化を進めるため、「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）が制定されました。

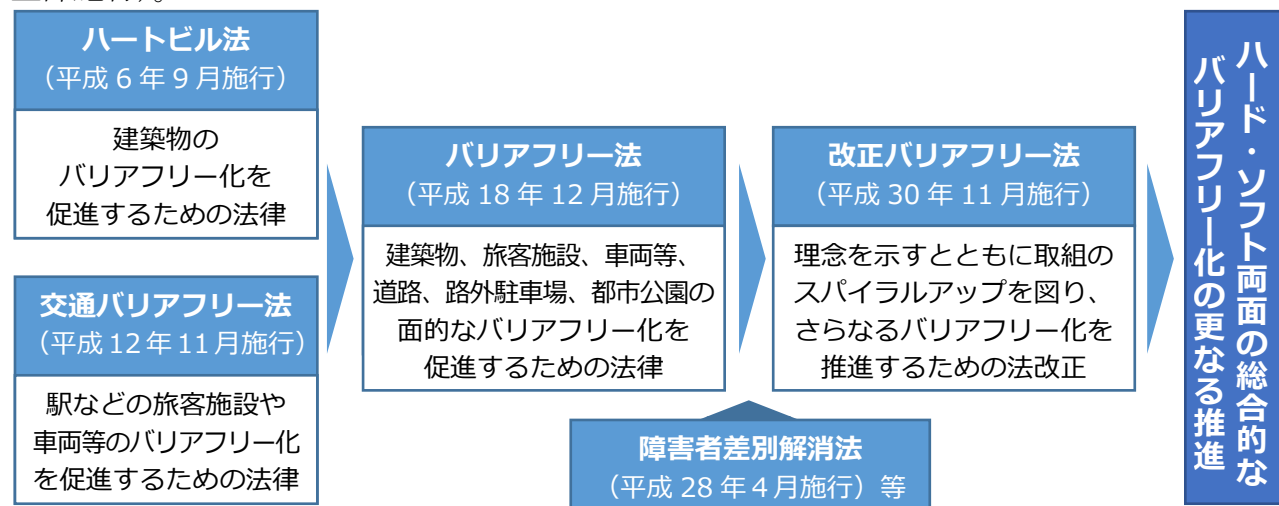
さらに、平成 12 年には、公共交通機関と駅などを中心とした地区のバリアフリー化を目標として「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」という）が制定されました。

●バリアフリー法

平成 18 年には、より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策の推進を目的として、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合し、新たに「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という）が制定されました。

●改正バリアフリー法

平成 26 年に批准した国連の「障害者の権利に関する条約（障害者権利条約）」、平成 28 年に施行した「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）」などを受け、共生社会を実現し、社会的障壁を除去する法の理念を明確に示すとともに、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さらなる取組の推進を図るため、平成 30 年 11 月に改正バリアフリー法が一部施行されました（平成 31 年 4 月全部施行）。

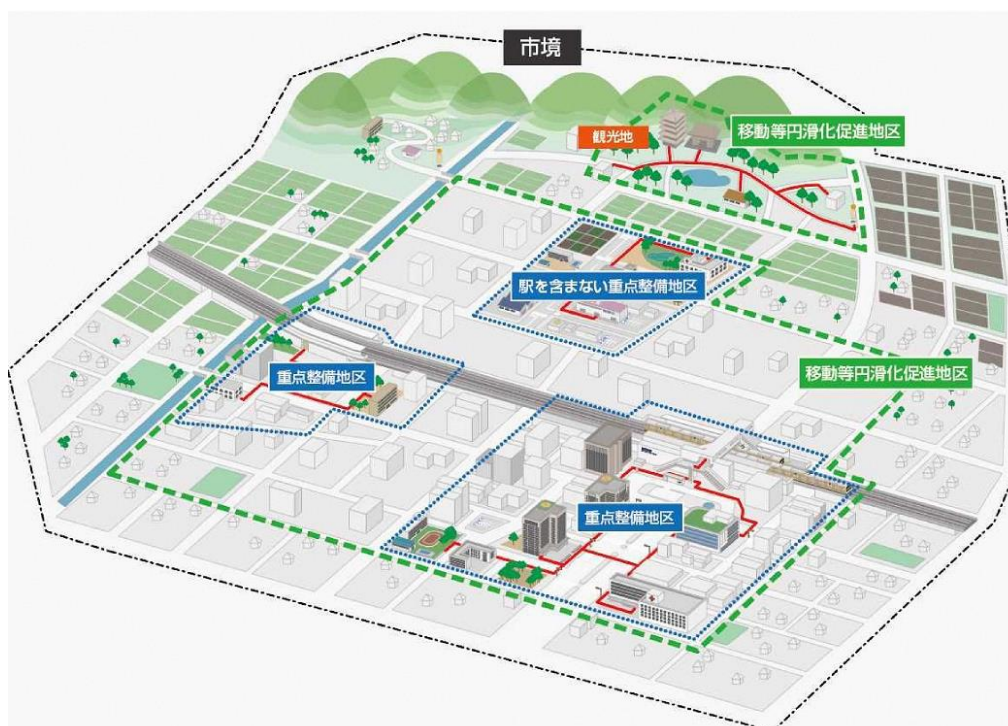


(2) バリアフリー法の概要

1) 目的

バリアフリー法では、高齢者、障害者等^{※1}の、移動や施設利用の利便性や安全性向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設等のバリアフリー化を促進することとされています。

また、本法律では、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（移動等円滑化促進地区（以下、「促進地区」）・重点整備地区）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等の「面的・一体的なバリアフリー化」を推進するために市町村が作成するものとして、移動等円滑化促進方針（以下、「促進方針」）や、移動等円滑化基本構想（以下、「基本構想」）を規定しています。



出典：国土交通省総合政策局：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（平成31年3月）

※1 高齢者、障害者等：高齢者、全ての障害者、妊産婦、けが人等、日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者

2) 法律の枠組み

改正バリアフリー法では、基本理念を示すとともに、旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物について、新設時の基準適合義務や既存施設への基準適合の努力義務を定めています。

また、促進方針及び基本構想制度によって、バリアフリー化事業の重点的かつ一体的な推進を図る枠組みを定めています。あわせて、心のバリアフリー^{※2}の推進や当事者による評価を行うこととしています。

※2 心のバリアフリー：高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するために、施設整備（ハード面）だけでなく、高齢者、障害者等の困難を、すべての人々が自らの問題として意識し、相互に理解を深めようと積極的に協力すること。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（改正後）の概要

※改正法は平成 30 年 5 月 25 日公布、平成 30 年 11 月 1 日施行（一部の規定は平成 31 年 4 月 1 日施行）

※赤字は法改正を受けた規定

1. 基本理念

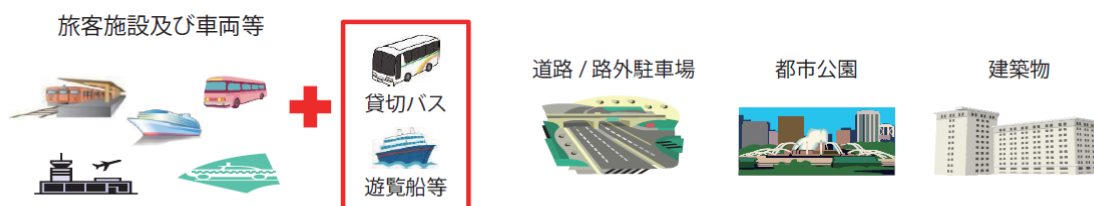
バリアフリー法に基づく措置は、「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」に資することを旨として行われなければならないことを基本理念として明記

2. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ・移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- ・新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進

○貸切バス、遊覧船等について法の適用対象に追加

○各施設設置管理者について情報提供の努力義務



○公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

➡ ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策として、事業者が取り組むべき内容（「判断の基準」）を国交大臣が新たに作成

➡事業者が、ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表を行う制度を創設

※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制 等

3. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

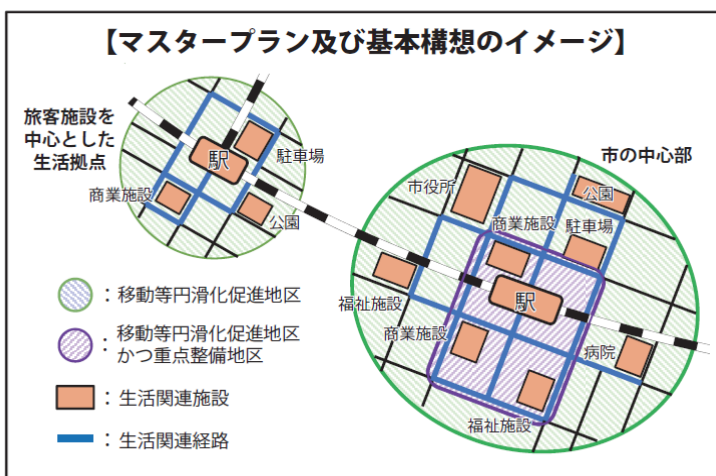
- ・市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施

○市町村が移動等円滑化促進方針

（マスタープラン）を定める制度を創設

○基本構想・マスタープランの作成、定期的な評価・見直しを努力義務化

○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・バリアフリースイレ整備を促進するため、協定（承継効）・容積率特例制度を創設



4. 心のバリアフリーの推進、当事者による評価等

- ・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（「心のバリアフリー」の重要なポイントとして、国及び国民の責務に高齢者、障害者等に対する支援を明記）

○国が、高齢者、障害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、評価する努力義務

国土交通省資料をもとに作成

3) 促進方針・基本構想で定める事項

区市町村は、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針（以下、基本方針）」に基づき、促進地区・重点整備地区について、促進方針及び基本構想を策定するよう努めることとされています。

促進方針と基本構想で定めるべき事項はおおむね重複していますが、基本構想では、重点整備地区において、面的・一体的なバリアフリー化を推進するために必要な事業を特定事業として定めることとしています。

表 促進地区・重点整備地区の要件

移動等円滑化促進地区（法2条20の2）	重点整備地区（法2条21）
イ生活関連施設※ ¹ の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。（共通）	
ロ生活関連施設及び生活関連経路※ ² を構成する一般交通用施設※ ³ について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること。	ロ生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。
ハ当該地区において移動等円滑化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。	ハ当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

※1 生活関連施設：高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設

※2 生活関連経路：生活関連施設相互間の経路

※3 一般交通用施設：道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設

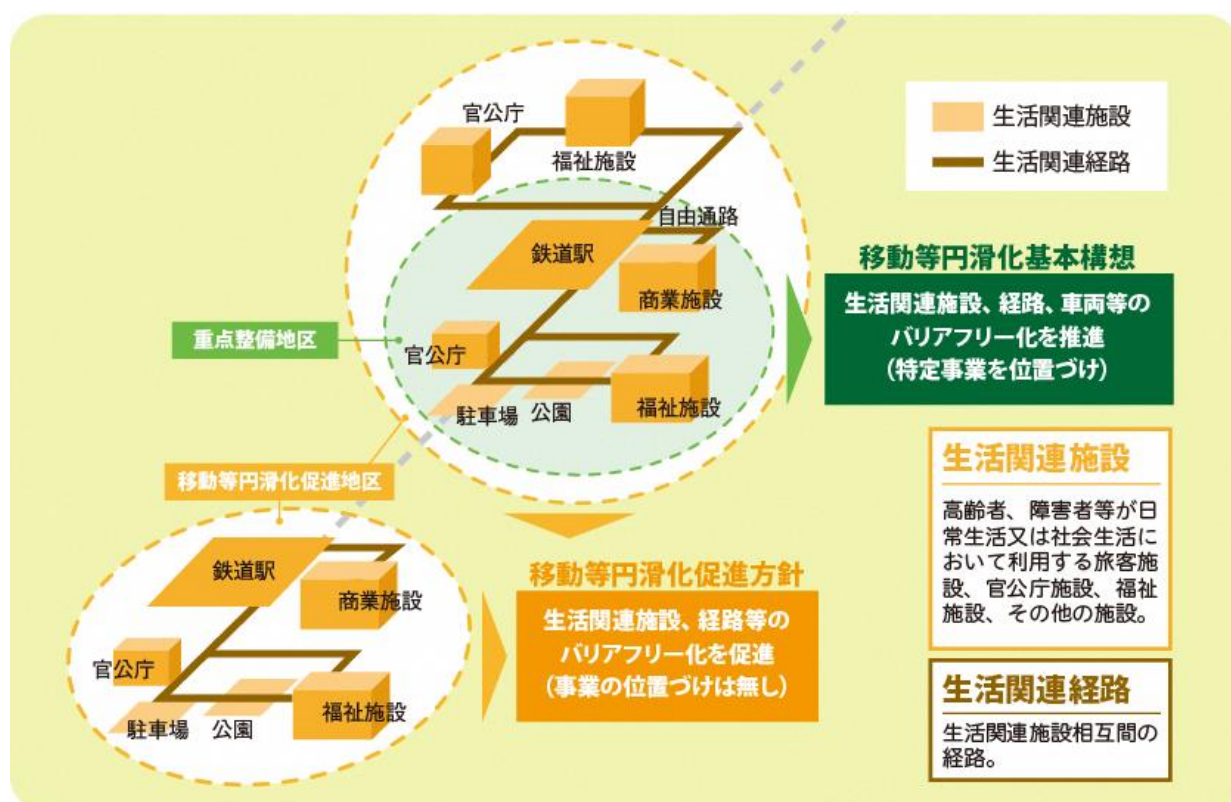


表 促進方針・基本構想で定める事項

促進方針で定める事項（法 24 条）	基本構想で定める事項（法 25 条）
1 移動等円滑化促進地区の位置及び区域	1 重点整備地区の位置及び区域
2 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する事項	2 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項
—	3 移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
3 その他移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項	4 その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項
・移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針について定めるよう努める	・重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針について定めるよう努める
・市町村が行う移動等円滑化促進地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項を定めることができる	・市町村が行う重点整備地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項を定めることができる
・移動等円滑化の促進に支障を及ぼすおそれのあるものの届出について定めることができる	—

（3）バリアフリー化の目標

基本方針では、移動等円滑化の目標として、令和 2 年度末（2020 年度末）までに以下の事項を達成することを目標としています。

表 各施設等の移動等円滑化の目標

施設・車両等			令和 2 年度末までの目標（全国値）
鉄軌道	鉄軌道駅	ホームドア・可動式ホーム柵	・ 3,000 人/日以上を原則 100% ・ 利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 ・ 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	・ 約 70%
バス	バスターミナル		・ 3,000 人/日以上を原則 100% ・ 利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
	乗合バス	ノンステップバス	・ 約 70%（リフト付きバス等を除く）
		リフト付きバス等	・ 適用除外認定車両の約 25%
	貸切バス	リフト付きバス等	・ 約 2,100 台
旅客船	旅客船ターミナル		・ 3,000 人/日以上を原則 100% ・ 利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化
	船舶		・ 約 50%（5000 人以上/日のターミナルに就航する船舶の原則 100%）
タクシー	福祉タクシー車両		・ 約 44,000 台 （ユニバーサルデザインタクシーを含む）
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		・ 原則 100%
都市公園	特定公園施設（園路・広場）		・ 約 60%
	駐車場		・ 約 60%
	便所		・ 約 45%
路外駐車場	特定路外駐車場		・ 約 70%
建築物	不特定多数の者等が利用する建築物（2000 ㎡以上の特別特定建築物）		・ 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		・ 原則 100%

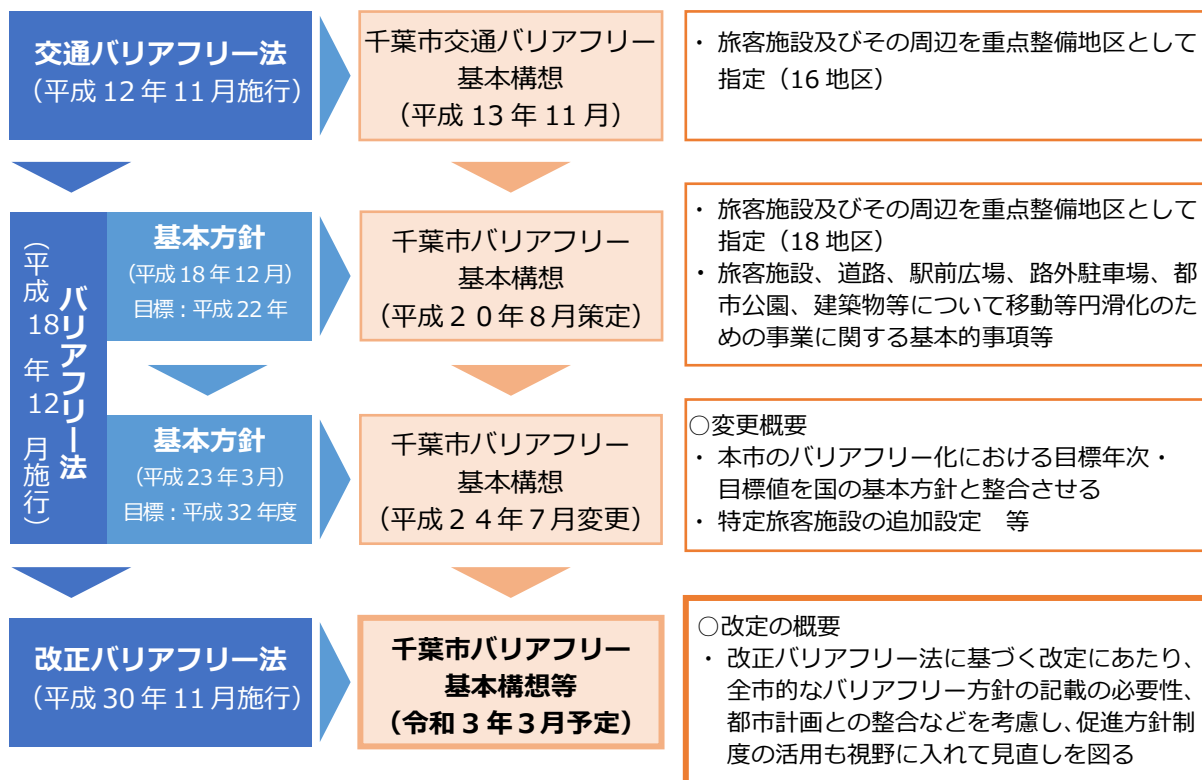
2. 千葉市バリアフリー基本構想について

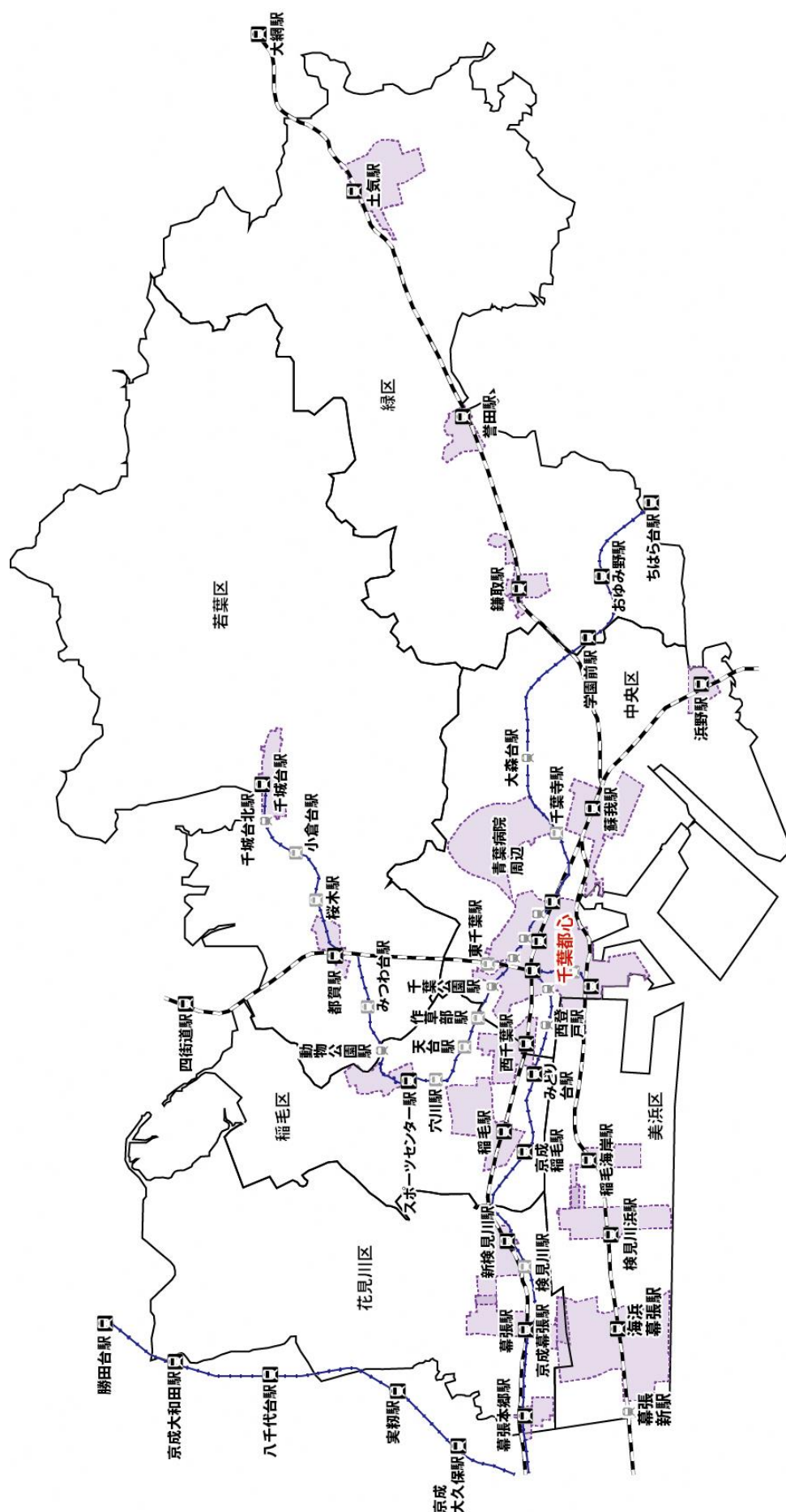
(1) 千葉市バリアフリー基本構想策定の経緯

本市では、交通バリアフリー法に基づき「千葉市交通バリアフリー基本構想」（平成 13 年 11 月）を策定し、さらに、バリアフリー法及び基本方針に基づき「千葉市バリアフリー基本構想」（平成 20 年 8 月）に改正し、18 の重点整備地区を中心にバリアフリー整備を進めています。

さらに、平成 23 年 3 月の基本方針の改正（バリアフリー化の目標の再設定等）を受けて、基本構想を一部変更しています。

今回、令和 2 年度末に現基本構想が目標年次を迎えるため、改定を行います。改定にあたっては、各種調査等の結果を踏まえ、改正バリアフリー法に基づく促進方針としての位置づけも視野に入れて検討し、千葉市バリアフリー基本構想又は（仮）千葉市バリアフリーマスタープラン（以下、「千葉市バリアフリー基本構想等」）を取りまとめます。





(現行) 千葉市バリアフリー基本構想重点整備地区

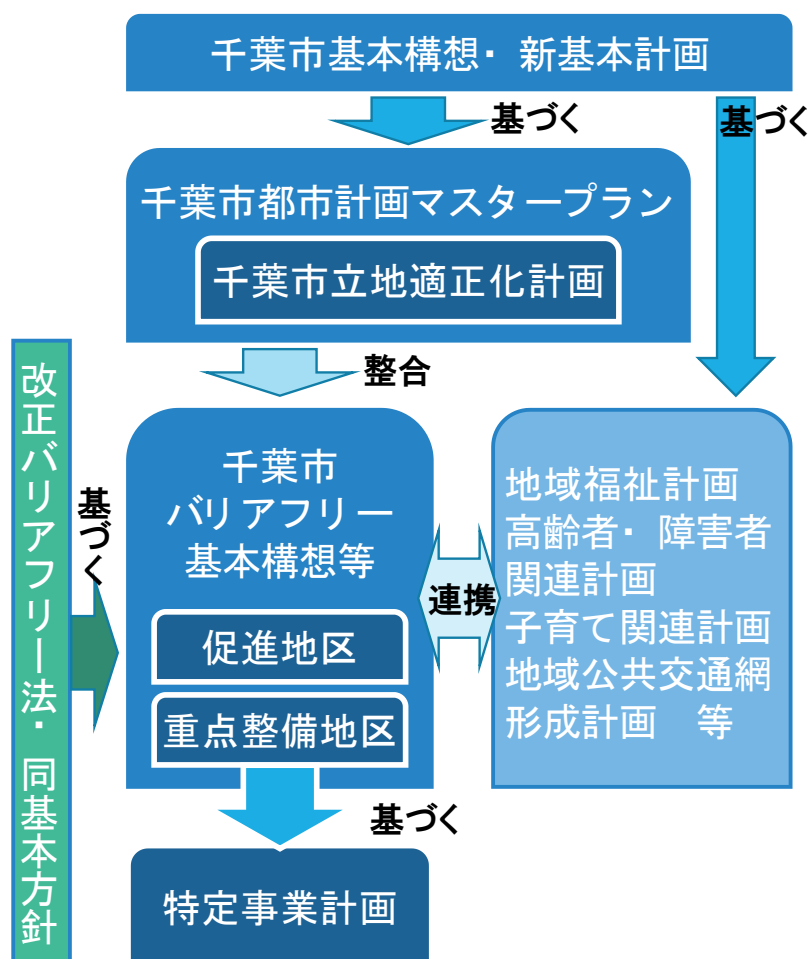
-  特定旅客施設 (乗降客数5000人以上)
-  令和2年度までにバリアフリー化が求められる旅客施設 (乗降客数3000人～5000人)
-  その他の旅客施設 (乗降客数3000人未満)

(2)位置づけ

千葉市バリアフリー基本構想等は、市の上位計画である千葉市都市計画マスタープランや千葉市立地適正化計画をふまえ、市のバリアフリー化を促進するための指針を示すものです。

また、千葉市バリアフリー基本構想等に定める重点整備地区においては、旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物、信号機等について実施すべき特定事業及びその他の事業を定めるとともに、法に基づき特定事業計画を作成し、事業の推進を図ることを目指します。

策定にあたっては、障害者差別解消法等の関連法の考え方を反映するとともに、福祉や交通、都市整備等に関する関連計画や施策と相互に連携を図りながら検討を行います。



(3) これまでのバリアフリーに関する取組の例

1) 旅客施設のバリアフリー化

- ・京成幕張駅の多機能トイレ設置



2) 車両のバリアフリー化

ノンステップバスの導入促進：床高を低くして出入口の段差をなくし、車椅子の方や高齢者の方などの乗降を容易にしたバス。(床面の高さは概ね 35cm 以下となっています)



(出典：千葉市ウェブページ)

3) 道路のバリアフリー化

歩道整備 (千葉市中央公園前)



4) 信号機等のバリアフリー化

・音響式信号機及びエスコートゾーンの設置 (若葉区役所前)



出典：ちばバリアフリーマップ