

バリアフリー化（移動等円滑化）に係る今後の課題

— バリアフリー法改正に係る国会論議 —

蓮沼 奏太

(国土交通委員会調査室)

1. はじめに
2. 改正案の提出に至る経緯
 - (1) バリアフリー法の制定
 - (2) ユニバーサルデザイン 2020 行動計画の策定と平成 30 年のバリアフリー法改正
 - (3) ユニバーサル社会実現推進法の施行と改正案の提出
3. 改正案の概要
 - (1) 公共交通事業者を始めとした事業者によるソフト対策の取組強化
 - (2) 国民に向けた広報啓発の取組推進
 - (3) バリアフリー基準適合義務の対象拡大及び施行期日
4. 主な国会論議
 - (1) 公共交通事業者を始めとした事業者によるソフト対策に係る論議
 - (2) 心のバリアフリーの推進に係る論議
 - (3) バリアフリー整備に係る論議
 - (4) その他バリアフリー法に関する論議
5. おわりに

1. はじめに

第 201 回国会（常会）において、「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「改正案」という。）が衆参両院において全会一致で可決され、令和 2 年 5 月 13 日に成立した。改正案の審査の中ではバリアフリー化に係る様々な課題が指摘され、衆議院国土交通委員会では 14 項目の附帯決議が、参議院国土交通委員会では 18 項目の附帯決議がそれぞれ付されている。

本稿では、改正案の提出に至る経緯及び概要を整理するとともに、改正案の審査を中心に、バリアフリー整備に係る主な国会論議について、参議院国土交通委員会における附帯

決議（以下「参議院附帯決議」という。）に触れながら紹介したい。

2. 改正案の提出に至る経緯

（1）バリアフリー法の制定

我が国の高齢化は急速に進展しており、令和2年1月1日現在で65歳以上の高齢者数は約3,593万人、総人口に占める65歳以上人口の割合（以下「高齢化率」という。）は28.5%となっている¹。今後も高齢化率は上昇を続け、2025年に30.0%、2065年には38.4%に達すると見込まれている²。また、障害者については、平成28年における在宅の身体障害者数が約429万人となっており、23年と比べて約42万人増加しているほか、知的障害者数、精神障害者数についても増加傾向にある³。障害者の外出の状況を見ると、厚生労働省「平成28年生活のしづらさなどに関する調査」（平成30年4月9日）によれば、65歳未満で週に1回以上外出する人の割合は79.7%、65歳以上でも64.5%となっている。

我が国では、急速な高齢化の進展や障害者の社会参加の機会の確保が求められていることを踏まえ、国土交通分野において平成6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）（ハートビル法）が、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」（平成12年法律第68号）（交通バリアフリー法）がそれぞれ制定され、建築物、公共交通機関及び公共施設のバリアフリー化が進められた。その後、移動等に係るバリアフリー施策を一体的・総合的に推進するため、「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」を統合して新たに「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）が平成18年に制定され、対象者を全ての障害者とすることや対象施設に路外駐車場、公園施設等を加えるなどの拡充がなされている。

（2）ユニバーサルデザイン2020行動計画の策定と平成30年のバリアフリー法改正

バリアフリー法制定後、我が国のバリアフリー整備が推進される中、オリンピック競技大会・パラリンピック競技大会が東京で開催されることとなった。同大会は、ユニバーサルデザイン化⁴・心のバリアフリー⁵を推進することによる共生社会の実現に向けた絶好の機会と捉えられた。そこで、これらを推進し、大会以降のレガシー（有形・無形の遺産）として残していくための施策を実行するため、「ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議」において、平成29年2月に「ユニバーサルデザイン2020行動計画」が策定された。

¹ 総務省「人口推計」（令和2年1月1日確定値）〈<https://www.stat.go.jp/data/jinsui/new.html>〉（以下、URLの最終アクセスの日付はいずれも令和2年7月10日。）参照

² 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

³ 内閣府『令和元年版障害者白書』235～236頁参照

⁴ 「ユニバーサルデザイン」とは、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あらかじめ都市や生活環境をデザインする考え方。

⁵ 後述するユニバーサルデザイン2020行動計画において取り組む「心のバリアフリー」とは、「様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと」とされ、そのために国民一人一人に必要なことの一つとして「障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという『障害の社会モデル』を理解すること」が挙げられている。

同計画においては、国民の意識やそれに基づくコミュニケーション等個人の行動に向けて働きかける取組（心のバリアフリー分野）と、「ユニバーサルデザインの街づくり」を推進する取組（街づくり分野）を共生社会の実現に向けた二つの柱として、基本的な考え方や具体的な取組が取りまとめられている。特に、「ユニバーサルデザインの街づくり」の具体的な取組の中では、競技会場及びその周辺エリアのバリアフリー化のほか、各地におけるバリアフリー水準の底上げを図ること、また、バリアフリー法を含む関係施策について、共生社会の推進や一億総活躍社会の実現の視点も入れつつ、平成 29 年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図るとされた。

同計画を踏まえ、国土交通省において、平成 29 年 6 月に「バリアフリー法及び関連施策の見直しの方向性について」が取りまとめられた。同取りまとめにおいては、高齢者、障害者等の社会参画の拡大の推進、バリアフリーのまちづくりに向けた地域連携の強化、ハード・ソフト一体となった取組の推進の三つの視点を基本として、①バリアフリー施策の基本的考え方、②施設設置管理者等の取組促進、③地域の更なる面的バリアフリー化、④心のバリアフリーについて施策の方向性が示された。

同取りまとめを経て、平成 30 年 5 月にはバリアフリー法改正法⁶が成立した。同法律は、公共交通移動等円滑化基準等の適用対象となる事業者の範囲の拡充、公共交通事業者等の講ずる措置に関する計画作成の義務付け（後述のハード・ソフト計画制度）、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措置及び移動等円滑化施設協定制度の創設等を主な内容としている。

（3）ユニバーサル社会実現推進法の施行と改正案の提出

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の開催を控え、共生社会の実現に向けた機運が高まる中、共生社会ホストタウン⁷への登録など、ユニバーサルデザインのまちづくりと心のバリアフリーに取り組む地方公共団体が全国に拡大してきている。

また、平成 30 年 12 月に成立し施行された「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）（ユニバーサル社会実現推進法）では、ユニバーサル社会⁸の実現に向けた諸施策の策定等に当たって特に留意しなければならない事項として、障害者、高齢者等の移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を確保することが掲げられたほか、国及び地方公共団体は、ユニバーサル社会の実現に対する国民の理解と協力を得るため、教育及び学習の振興並びに広報活動の充実に必要な措置を講ずるとされた。

こうした状況を踏まえ、学識経験者、関係当事者団体の代表等から成る「バリアフリー

⁶ 正式名称は「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）。

⁷ 「共生社会ホストタウン」とは、パラリンピアンとの交流を契機に共生社会の実現に向けた取組を推進する地方公共団体を登録する取組で平成 29 年 11 月に創設された。令和 2 年 6 月 30 日現在で 92 件となっている。

⁸ 「ユニバーサル社会」とは、障害の有無、年齢等にかかわらず、国民一人一人が、社会の対等な構成員として、その尊厳が重んぜられるとともに、社会のあらゆる分野における活動に参画する機会の確保を通じてその能力を十分に発揮し、もって国民一人一人が相互に人格と個性を尊重しつつ支え合いながら共生する社会。

法及び関連施策のあり方に関する検討会」において、令和2年1月に『「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』が取りまとめられた。同報告書においては、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、国民に向けた広報啓発の取組推進から成る心のバリアフリーなどのソフト施策の推進、②個別施設の更なるバリアフリー化に向けた施設設置管理者等の取組促進について今後の対応策が整理されている。その上で、対応策に沿った具体の政策立案、具体化の際に高齢者、障害者等の当事者の声を踏まえること、関係事業者とも十分調整を図りつつ検討を進めることを求めている。

以上を背景として、令和2年2月4日、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の一層の促進を図るため、改正案が内閣から衆議院に提出された。

3. 改正案の概要

(1) 公共交通事業者を始めとした事業者によるソフト対策の取組強化

ア 公共交通事業者等が遵守すべきソフト基準の創設

公共交通事業者等には、旅客施設の新設若しくは大規模な改良又は車両等の新規導入の際に、当該旅客施設又は車両等（以下「新設旅客施設等」という。）につき、主務省令で定める基準への適合維持義務に加え、当該新設旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関する基準（以下「ソフト基準」という。）への遵守を新たに義務付けることとしている（第8条第2項⁹）。

イ 公共交通機関の乗継円滑化のための協議応諾義務の創設

複数の路線や交通モードが乗り入れる交通結節点（例えばターミナル駅や空港等）においては、施設の規模が大きく、利用者が多いことから、高齢者、障害者等にとって利用上の負担が大きく、乗継ぎが複雑化していること等の課題が指摘されている。また、平成30年のバリアフリー法改正時の参議院国土交通委員会の附帯決議では「高齢者、障害者等の移動に配慮し、交通結節点における移動の連続性を確保するため、接遇を含めた関係者の連携が十分に図られるよう、必要な措置を講ずること」が求められた。

改正案では、公共交通事業者等に、高齢者、障害者等である旅客の乗継ぎを円滑に行うため、他の公共交通事業者等その他の関係者と相互に協力して、移動等円滑化のための措置を講ずる努力義務（相互協力努力義務）を課すこととしている（第8条第8項）。また、各公共交通事業者等による交通結節点における移動等円滑化のための措置について、建設的な協議が確実に行われるよう、公共交通事業者等が他の公共交通事業者等に対し移動等円滑化のための措置に関する協議を求めたときは、当該協議を受けた者は、当該措置により旅客施設の有する機能に著しい支障を及ぼすおそれがあるときその他の正当な理由がある場合を除き、これに応じなければならない（協議応諾義務）こととしている（第8条第9項）。

⁹ 改正後のバリアフリー法の条項を示している。以下同じ。

ウ 観光施設のバリアフリー情報の提供促進

高齢者、障害者等が旅行する場合に、事前に観光施設に関するバリアフリー情報を収集したいというニーズに対応した情報提供の在り方が課題となっている。改正案では、国に対するこれまでの移動等円滑化に関する情報提供の確保の努力義務に加えて、情報提供の確保を行うに当たっては、高齢者、障害者等による観光施設その他の施設の円滑な利用のために必要と認める用具の備付けその他のこれらの施設における移動等円滑化に関する措置に係る情報が適切に提供されるよう、必要な措置を講ずるものとするとしている（第52条の3第2項）。なお、具体的には、ソフト面のバリアフリー化に取り組む観光施設を国が認定する仕組みを設けることが想定されている。

(2) 国民に向けた広報啓発の取組推進

ア 優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進

施設・設備のバリアフリー化が進展する中、移動等円滑化が図られた施設・設備が適切に利用されていないケースが見受けられることを踏まえ、国と国民の責務規定において、国が移動等円滑化の実施に関する国民の協力を求める事項及び国民が高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を確保するために必要な協力の例示として「高齢者、障害者等の高齢者障害者等用施設等¹⁰の円滑な利用を確保する上で必要となる適正な配慮」をそれぞれ追加することとしている（第4条第2項及び第7条）¹¹。また、施設設置管理者¹²に対しては、高齢者障害者等用施設等を円滑に利用するために必要となる適正な配慮についての広報活動及び啓発活動に関する努力義務を新たに課すこととしている（第8条第7項、第11条第6項、第13条第7項及び第14条第7項）。

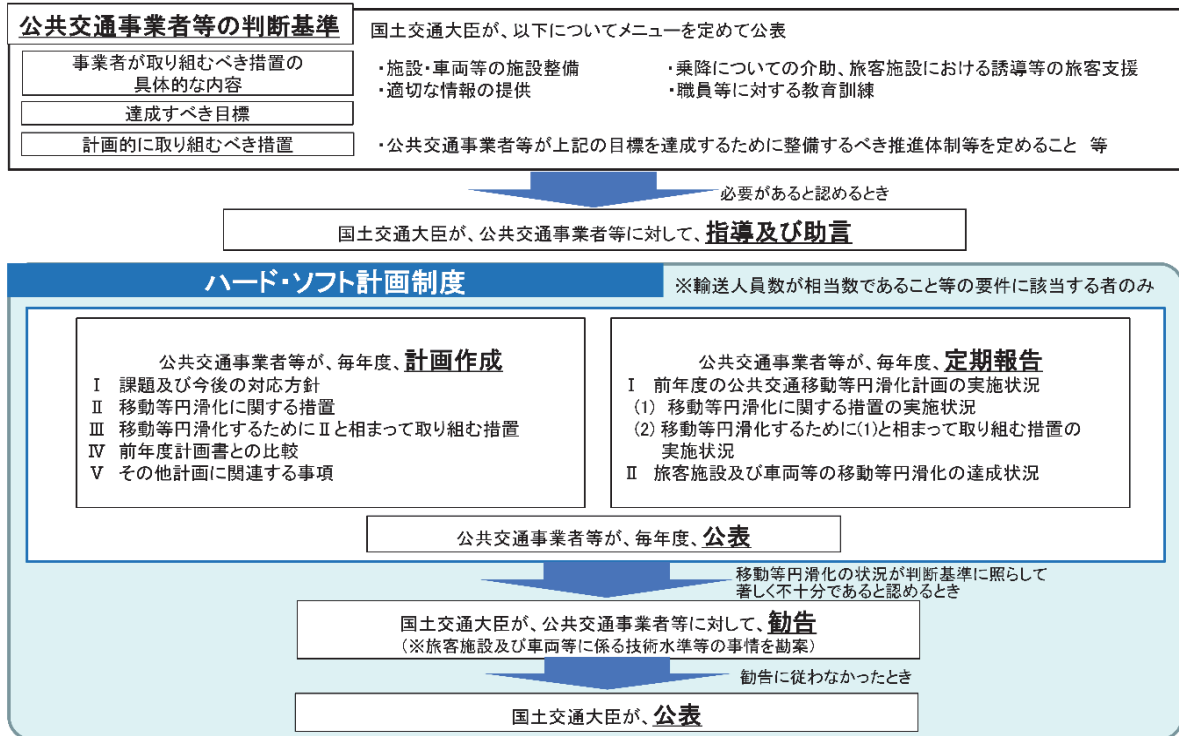
そのほか、平成30年のバリアフリー法改正により創設されたハード・ソフト計画制度（図表1参照）において、公共交通事業者等が計画を作る際の判断基準に①前述のソフト基準を遵守するために必要な措置、②高齢者、障害者等が高齢者障害者等用施設等を円滑に利用するために必要となる適正な配慮についての旅客施設及び車両等の利用者に対する広報活動及び啓発活動を追加することとしている（第9条の2第2号及び第6号）。

¹⁰ 「高齢者障害者等用施設等」とは、高齢者、障害者等が円滑に利用することができる施設又は設備であって、主としてこれらの者の利用のために設けられたものであることその他の理由により、これらの者の円滑な利用が確保されるために適正な配慮が必要となるものとして主務省令で定めるものをいうこととしている（第2条第4号）。なお、主務省令で定めるものとしては、車両等の優先席、車椅子利用者用駐車施設、車椅子利用者用トイレなどが想定されている。

¹¹ 地方公共団体については、国の施策に準じて、移動等円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない（第5条）とされており、国に準じた責務を有する。

¹² 公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等をいう（第2条第3号）。

図表1 ハード・ソフト計画制度の概要



(出所) 国土交通省「移動等円滑化評価会議」第3回資料4(令2.3.17)2頁

イ 市町村等による心のバリアフリーの推進

心のバリアフリーに係る施策などソフト対策をバリアフリー法の一つの柱と位置付けるため、目的規定に「移動等円滑化に関する国民の理解の増進及び協力の確保を図るための措置」(第1条)を、主務大臣が定める基本方針¹³の記載事項に「移動等円滑化の促進に関する国民の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関する国民の協力の確保に関する基本的な事項」(第3条第2項第5号)を、市町村が作成する移動等円滑化促進方針¹⁴の記載事項に「移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項」(第24条の2第2項第3号)をそれぞれ追加することとしている。

また、市町村が作成する基本構想¹⁵に記載する事業メニューの一つに教育啓発特定事

¹³ 移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため主務大臣が定める方針(正式名称は「移動等円滑化の促進に関する基本方針」)。第3条第1項)であり、移動等円滑化の意義・目標や脚注14及び15に記載の移動等円滑化促進方針及び基本構想の指針となるべき事項などを記載している。主務大臣については、同方針記載事項のうち、移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項は国土交通大臣、その他の事項は国土交通大臣、国家公安委員会及び総務大臣であるが、改正案によりその他の事項に主務大臣として文部科学大臣を追加することとしている(第54条第1項)。

¹⁴ 「移動等円滑化促進方針」(マスタープランとも呼ばれる。)とは、基本方針に基づき、市町村が単独又は共同で作成するよう努めることとされているもので、市町村の区域内におけるバリアフリー化の方向性を示すものである(第24条の2)。

¹⁵ 「基本構想」(移動等円滑化基本構想とも呼ばれる。)とは、基本方針及び(作成されていれば)移動等円滑化促進方針に基づき、市町村が単独又は共同で作成するよう努めることとされているもので、地区単位での作成を想定しており、バリアフリー化の具体事業を示すことが必要とされている(第25条)。

業（①移動等円滑化の促進に関する児童、生徒又は学生の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業及び②移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進又は移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業（①を除く。）をいう。）を追加することとしている（第36条の2）。

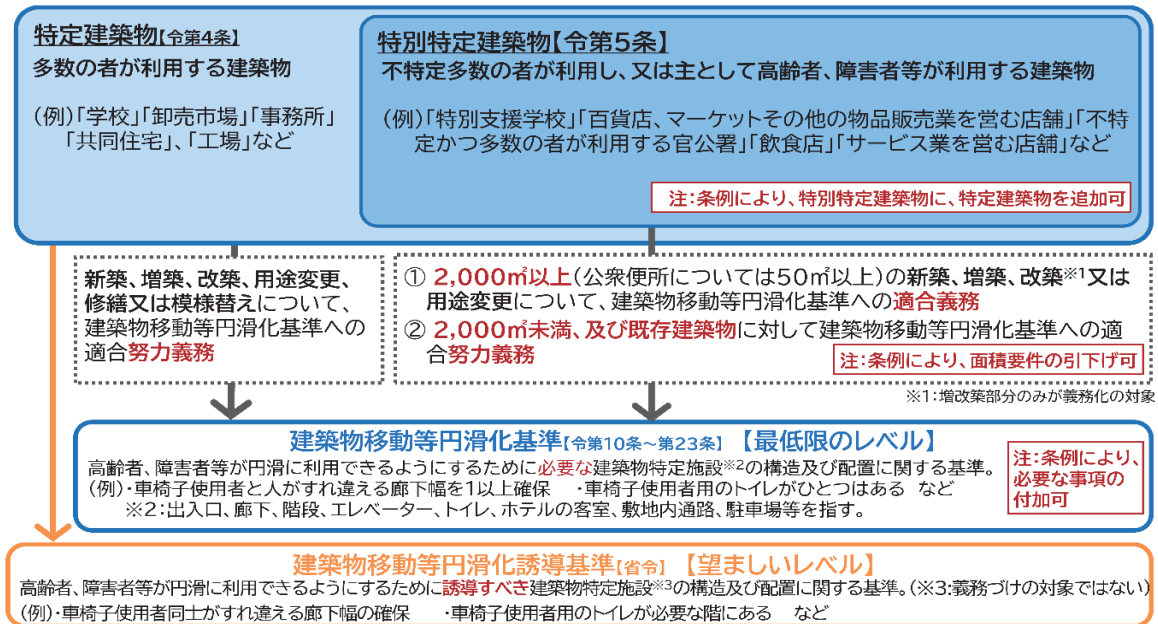
そのほか、国は、地方公共団体が移動等円滑化の促進に関する施策を円滑に実施することができるよう、地方公共団体に対し、助言、指導その他の必要な援助を行うよう努めなければならないこととしている（第52条）。

（3）バリアフリー基準適合義務の対象拡大及び施行期日

ア 特別特定建築物の範囲拡大

建築物のバリアフリー化に関し、バリアフリー法上は、図表2に示すとおり「特定建築物」と「特別特定建築物」に分類し、「特別特定建築物」について政令で定める規模¹⁶以上の建築（用途の変更をして特別特定建築物にすることを含む。）をしようとするときは、当該特別特定建築物を、建築物移動等円滑化基準（移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の構造及び配置に関する政令で定める基準）に適合させなければならないこととされている（第14条第1項）。

図表2 建築物分野のバリアフリー法の概要



計画の認定【法第17条】（建築物移動等円滑化誘導基準を満たし、所管行政庁の認定を受けると、「シンボルマークの表示制度」、「容積率の特例」などの支援措置を受けることができる。）

（出所）国土交通省「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準の改正に関する検討会及び小規模店舗WG」第1回資料4（令2.1.31）3頁

¹⁶ 「政令で定める規模」とは、床面積（増築若しくは改築又は用途の変更の場合にあっては、当該増築若しくは改築又は用途の変更に係る部分の床面積）の合計2,000㎡（公衆便所にあっては50㎡）とされている（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令（平成18年政令第379号）第9条）。

なお、当該特別特定建築物以外の特別特定建築物と建築しようとする特定建築物については、建築物移動等円滑化基準に適合させるための努力義務が課されている（第14条第5項及び第16条第1項）。

改正案では、「特別特定建築物」の定義を、「不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する特定建築物その他の特定建築物であって、移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定めるものをいう」（下線部を追加）こととし、「その他の特定建築物」に該当する公立小中学校を政令で位置付けることが想定されている（第2条第19号）。

イ 旅客特定車両停留施設に係る基準適合義務等の創設

駅周辺のバス停やタクシーの乗降所を集約する道路施設（バスタ新宿が例として挙げられる。）は、バリアフリー法上の旅客施設に当たらず、バリアフリー化の在り方が課題となっている。改正案では、旅客特定車両停留施設（特定車両停留施設¹⁷であって、公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他の用に供するものをいう（第2条第12号）。）の新設又は改築を行うときは、当該旅客特定車両停留施設（以下「新設旅客特定車両停留施設」という。）について道路移動等円滑化基準（移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例で定める基準）への適合維持を義務付けることとしている（第10条第1項及び第3項）。

そのほか、旅客特定車両停留施設の道路管理者に対しては、①新設旅客特定車両停留施設以外の旅客特定車両停留施設についての道路移動等円滑化基準への適合努力義務、②その管理する旅客特定車両停留施設における誘導支援、情報提供及び教育訓練に関する努力義務、③前述の相互協力努力義務、協議応諾義務並びに広報活動及び啓発活動に関する努力義務も課すこととしている（第10条第4項～第10項）。

ウ 施行期日

改正案は、一部の規定（前述（1）ウ及び（2）イは令和2年6月19日に施行）を除き、令和3年4月1日から施行することとしている（附則第1条本文）。

4. 主な国会論議

（1）公共交通事業者を始めとした事業者によるソフト対策に係る論議

ア 公共交通事業者等が遵守すべきソフト基準創設の背景及び具体的な内容

公共交通事業者等が遵守すべきソフト基準創設に関して、その背景及び具体的な内容が問われ、国土交通省は、近年旅客施設や車両等のバリアフリー化が進展する一方、事業者がこれらに設けられたバリアフリー設備の使用方法を把握していない等の理由によ

¹⁷ 「特定車両停留施設」とは、第201回国会（常会）で成立した道路法等の一部を改正する法律（令和2年法律第31号）による改正後の道路法第2条第2項の道路の附属物として同項第8号に規定されたものであり、「旅客の乗降又は貨物の積卸しによる道路における交通の混雑を緩和することを目的として、専ら道路運送法（昭和26年法律第183号）による一般乗合旅客自動車運送事業若しくは一般乗用旅客自動車運送事業又は貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）による一般貨物自動車運送事業の用に供する自動車その他の国土交通省令で定める車両を同時に2両以上停留させる施設で道路に接して第18条第1項に規定する道路管理者が設けるもの」をいう。

り、高齢者、障害者等が公共交通機関を円滑に利用できない等の事案が発生していることを背景として挙げている¹⁸。また、ソフト基準の内容としては、車両におけるスロープ板やリフトの適切な操作、駅等の旅客施設における適切な明るさの確保、旅客施設や車両等における文字等や音声による運行情報の提供などを想定しており、具体的には、障害者団体や公共交通事業者等が参画する検討会¹⁹において関係者の意見を伺い定めていきたいと述べている²⁰。

高齢者、障害者等が公共交通機関を円滑に利用できない等の事案としては、ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の乗車拒否の問題が取り上げられ、改善の取組や事業者へのインセンティブについて質疑がなされた（乗車拒否件数の概要は図表3参照）。国土交通省は、スロープの設置工程を63から24に減少するとともに、車内に工程を指示する紙を貼ることで時間短縮を図っている。また、令和2年3月にスロープの耐荷重を200kgから300kgに改善している。さらに、UDタクシー導入に対する補助金の交付条件に実車を用いた研修の年2回以上の実施を求めていると述べている²¹。事業者へのインセンティブについては、運転手への給与の改善を求めるとともに、一部地域で取組の優れた優良な運転手の表彰を行っており、表彰を全国に広げることや当事者団体からの推薦による表彰も考えている旨述べている²²。衆議院で行われた参考人質疑においては、車椅子の乗客を乗せるのに要した時間分を追加的な手当として会社が補う形で障害のある乗客を乗せるほどインセンティブが働く仕組みの検討が必要である旨の発言もあった²³。なお、参議院附帯決議では、「ユニバーサルデザインタクシーが活用されるため、運転者の負担軽減とともに、研修支援に必要な措置を講ずること」を求めている。

図表3 UDタクシーの乗車拒否件数（DPI日本会議調査）の概要

	乗車(配車)できた件数	乗車(配車)できなかった件数
流しで乗車	20件 (80%)	5件 (20%)
タクシー乗り場で乗車	28件 (76%)	9件 (24%)
電話予約	35件 (71%)	14件 (29%)
乗車方法未記入等 (営業所予約、配車アプリ含む)	5件 (56%)	4件 (44%)
合計	88件 (73%)	32件 (27%) (注)

(注) 32件の車椅子タイプ別内訳は手動19件、簡易電動5件、電動8件

(出所) DPI日本会議バリアフリー部会の令和元年10月の調査結果を基に筆者作成
(http://dpi-japan.org/wp-content/uploads/2019/11/taxi_open.pptx参照)

¹⁸ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第11号11頁(令2.5.12)

¹⁹ 国土交通省は、令和2年6月に有識者、障害当事者団体、事業者団体等から成る「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」を設置し、ソフト基準の検討を開始している。

²⁰ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第11号8頁(令2.5.12)

²¹ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第11号5頁(令2.5.12)

²² 第201回国会衆議院国土交通委員会会議録第6号10～11頁(令2.4.3)

²³ NPO法人ちゅうぶ代表理事尾上参考人発言。第201回国会衆議院国土交通委員会会議録第5号15頁(令2.3.31)参照

イ 観光施設のバリアフリー情報の提供促進

観光施設のバリアフリー対応に係る情報提供を促進する仕組みについては、民間のウェブサイトに誤った掲載情報が多く、正確にバリアフリーの理解が深まるよう事業者への周知を図る必要性や情報提供も含めた事業者との積極的な連携が効果的であるとの指摘がなされた。観光庁は、情報の紹介に長けた事業者の協力を得ることが必要であるとした上で、多くの旅行者が宿泊施設や飲食店の情報を探すために利用している予約サイトや検索サイトの協力の下、旅行者にとり分かりやすく効果的に情報が提供されるよう工夫していきたい。引き続き関係団体等からも意見を伺い、民間事業者に共有していきたいと述べている²⁴。なお、参議院附帯決議では観光施設の情報提供の促進に当たり、「情報提供を行う事業者等と連携し、正確な情報が分かりやすく効果的に発信されるよう努めること」を求めている。

(2) 心のバリアフリーの推進に係る論議

ア 「心のバリアフリー」の認知度及び高齢者、障害者等の駐車施設の利用

国土交通省が行ったアンケート²⁵によれば、「心のバリアフリー」という言葉を「知っている」と回答したのは全体の約24%であり、同省は2030年度に「心のバリアフリー」の認知度を約75%とする指標を掲げている。これについて「心のバリアフリー」を言葉として知っているだけでは内実が伴わないのではないかとの懸念が示され、国土交通省は、言葉を定着させると同時に、内実が伴うようにしていきたいと述べている²⁶。また、パーキング・パーミット制度²⁷の導入促進や車椅子使用者、歩行困難者等障害の程度に応じた駐車施設の整備の推進など、車椅子使用者用駐車施設の利用に関連した具体的な意見も出された²⁸。なお、参議院附帯決議では、「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に当たっては、国民の具体的な行動につながるよう、関係事業者等と連携して積極的かつ集中的な広報活動及び啓発活動を実施すること」を求めている。

イ ハード・ソフト計画制度による計画策定における障害当事者等の参画

ハード・ソフト計画制度において計画を策定するに当たって、障害当事者等の参画を更に促す必要があるとの指摘がなされた。国土交通省は、ハード・ソフト取組計画の策定マニュアルの中でも、障害当事者等に対し検討段階、評価段階で意見を聴くなど可能な限り意見を反映させるための措置を講じることが望ましいと規定し周知しているとし

²⁴ 第201回国会衆議院国土交通委員会議録第6号12頁(令2.4.3)

²⁵ 国土交通省『「心のバリアフリー」に関するアンケート調査の結果について』(令和元年12月9日～23日実施、2年6月公表)26頁<<https://www.mlit.go.jp/monitor/R1-kadai01/30.pdf>>参照

²⁶ 第201回国会参議院国土交通委員会議録第11号13～14頁(令2.5.12)

²⁷ 「パーキング・パーミット制度」とは、バリアフリー法に基づく車椅子使用者用駐車施設やその他の一般駐車区画を含めた障害者等用駐車区画につき、その利用対象者を、障害者、介護が必要な高齢者、妊産婦、けが人など、歩行が困難と認められる人に限定して利用証を交付することで適正利用を図る制度である(第201回国会参議院国土交通委員会議録第11号2頁(令2.5.12)及び国土交通省「パーキング・パーミット制度事例集～障害者等用駐車区画の適正利用に向けた取組～」(平31.3)1頁<<https://www.mlit.go.jp/common/001285172.pdf>>参照)。

²⁸ 第201回国会参議院国土交通委員会議録第11号2頁及び20～21頁(令2.5.12)

た上で、双方向のコミュニケーションを通じて相互理解を深めながら中身を検討、実際の施策に反映させていくことが非常に重要である。改正案の施行に際して事業者等関係者に対し改めて周知徹底を行い、障害当事者の参画がより実りのあるものとなるよう、バリアフリー政策の中でしっかりと取り組みたいと述べている²⁹。

ウ 市町村における心のバリアフリーの推進

市町村の移動等円滑化促進方針の策定状況について国土交通省は、令和2年4月末までに、策定済みが6件、10件超が作成中、約40件で今後作成の意向があると把握していると述べている³⁰。これを踏まえ、今後どのように策定地方公共団体を増やしていくのかとの指摘や、障害者団体の意見を十分に反映させる必要があるとの意見が出された。これらに対し国土交通省は、全国の地方支分部局において各地方公共団体に来訪し地域の実情を聞きながら作成の働きかけを行うほか、作成に係る調査経費の助成を行っている。また、移動等円滑化促進方針や基本構想の作成に関するガイドラインを作成し全国に展開している。障害者の方々の意見の反映については、作成の際に協議会を設ける制度を法律上位置付けており、ガイドラインにおいても多様な障害種別の団体の参画の重要性についても明記している。関係者においてしっかりとコミュニケーションができるように運用する必要があると述べている³¹。

教育啓発特定事業については、実施段階においても国として支援すべきとの指摘がなされ、国土交通省は、現在実施されている高齢者や障害者に対する理解を深める取組との連携が非常に重要だと認識している。例えば、厚生労働省が実施している障害者の理解を深めるための教室や講演会等に対する支援スキームの活用が可能である旨を周知することなどを予定しているほか、地方支分部局が開催するバリアフリー教室との連携実施やノウハウの提供等に努めることで、市町村が教育啓発特定事業を推進しやすい環境の整備に努めたいと述べている³²。

その他、教育啓発特定事業の実施に当たり、企画から開催まで障害当事者の参画を地方公共団体に促すべきではないかとの指摘がなされ、国土交通省は、教育啓発特定事業が当事者参画の下で実施されることは重要であるとした上で、企画運営に役立つようなマニュアルの作成を検討し、作成に当たっては様々な障害当事者団体が参画する検討会において内容等の検討を行うとともに、マニュアルにおいて当事者参画の重要性に触れた上で市町村を始めとする関係者への周知も検討したいと述べている³³。

(3) バリアフリー整備に係る論議

ア 駅のバリアフリー化

鉄道駅等の旅客施設について令和2年度末までに一日当たりの平均利用者数3,000人

²⁹ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第11号13頁(令2.5.12)

³⁰ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第11号14頁(令2.5.12)。なお、令和2年6月末時点では8市区において策定されている。

³¹ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第11号8頁(令2.5.12)

³² 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第11号13頁(令2.5.12)

³³ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第12号23～24頁(令2.5.14)

以上の施設を原則バリアフリー化すると現行目標に関して、現状をよりきめ細やかに把握した上で、地域の要望を聞きながら優先的に整備を進めていくことが重要であるとの意見や、「3,000人」という数値で目標を明確にするよりも利用者の視点を反映して弾力的にバリアフリー化を考えてはいけないのかとの意見が出された。これらに対し、国土交通省は、地元の実情に合わせて優先度を決めてもらうことが大事との認識を示したほか³⁴、本当に地域において重要と位置付けられている駅やニーズのある駅を拾っているかが検討課題となっている。市町村が作成する基本構想等に位置付けられたものについては一日当たりの平均利用者数が3,000人という要件を引き下げるなどにより対象を拡大する方向で検討していると述べている³⁵。なお、平均利用者数が3,000人以上の駅でも、予算化した国の補助が凍結されて工事を見送りせざるを得なかった事案もあるとした上で、要望が強い地方公共団体に対する補助について早期に実現できるよう求める意見も出された³⁶。参議院附帯決議では、「地方の旅客施設のバリアフリー化を進めるため、基本方針に一日の平均的な利用者数が三千人未満の駅も含めた整備目標を定めるよう検討すること」を求めている。

鉄道駅の無人化³⁷に関する安全性の観点からの認識について、国土交通省は、利用者の安全性や利便性について何の検討もされず、必要な対策が講じられないままに駅の無人化がされるべきではないと述べている³⁸。また、駅の無人化が進み見守りや介助をする駅員が減少すると、鉄道を利用できない障害者が増加し社会参加ができなくなることから、どんな障害者でも安心して鉄道駅を利用できるよう、駅のハード、ソフト両面のバリアフリーを実現するため、国土交通省、鉄道事業者、障害当事者の三者による話し合いの場の設置を求める意見が出された。国土交通大臣は、話し合いの場を設置する方向で検討していきたいと述べている³⁹。なお、参議院附帯決議では、「無人駅の増加が当該駅を利用する障害者の社会的障壁とならないよう個々の障害に対応した合理的配慮を推進するために、介助を希望する障害者に対しては介助要員の常設配置を進める取組や乗降時に即応できる支援体制の整備を検討し、介助を要しない障害者に対しては単独乗降可能な駅ホームの整備等、事業者が取り組むべき事項をガイドラインに定めた上で、当該事業者が遵守するように必要な措置を講ずること」を求めている。

イ 学校施設のバリアフリー化

改正案において公立小中学校に限ってバリアフリー化を義務付けることとした理由について、国土交通省は、特別支援学級が8割の学校に設置され、在籍する児童生徒がこ

³⁴ 第201回国会衆議院国土交通委員会会議録第6号2～3頁（令2.4.3）

³⁵ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第11号14～15頁（令2.5.12）。なお、令和2年7月3日に次期目標に関する考え方を整理した中間とりまとめが公表された。おおむね5年間を目標期間とするとりまとめの中では、基本構想に位置付けられた一日当たりの平均利用者数が2,000人以上の鉄軌道駅について原則全てバリアフリー化などの目標が示されており、今後、最終とりまとめにおける目標値の具体化に向けて、更に検討を進めるとしている。

³⁶ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第11号6頁（令2.5.12）

³⁷ 平成30年度末時点で、全国の総駅数9,464駅のうち無人駅は4,478駅（47.3%）となっている（第201回国会参議院国土交通委員会会議録第11号18頁（令2.5.12）参照）。

³⁸ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第11号18頁（令2.5.12）

³⁹ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第11号20頁（令2.5.12）

の 10 年間で倍増するなど定常的に障害者用の利用が想定される状況になってきた。また、近年新築、増築、改築された施設の 9 割以上においてバリアフリー化がされており、原則として基準の義務付けが新たな負担を課すものにはなりにくい。加えて（公立小中学校の）約 9 割が避難所に指定されており、バリアフリー化により災害時の高齢者、障害者等の安全・安心の確保につながる効果が期待されると述べている⁴⁰。

また、基準適合義務は新築や大規模改修時にしか課されないことに対し、既設も含めた公立小中学校のバリアフリー化の具体的な数値目標や実施計画を策定する必要性、既設の学校施設のバリアフリー化を推進する必要性について意見が出された。数値目標に関して国土交通省は、特別特定建築物全体のバリアフリー化目標については公立小中学校を加えることも踏まえて全体の中で検討していくと述べている。学校単独での数値目標に関して文部科学省は、学校施設については各地方公共団体の責任で設置、管理され、限られた財源の中で優先順位をつけながら計画的な整備が行われており、バリアフリー化の実態を把握するとともに、設置者の考えを十分に聞いた上で、国土交通省とも連携しながら検討すると述べている⁴¹。既設の学校施設のバリアフリー化の推進について、文部科学省は、改正案を踏まえ、学校施設バリアフリー化推進指針の改定とともに災害に備えて平時からバリアフリー化を図ることの重要性を伝えつつ、取組紹介事例集の周知、横展開を図りたい。また、国庫補助制度による財政支援においても既存施設の改修時にバリアフリー化対策に係る事業を優先的に採択しており、引き続き必要な予算の確保に努めながら各地方公共団体の取組を支援したいとしている⁴²。なお、参議院附帯決議では、「設置主体の別、規模を問わず、高校、大学も含めた全ての学校施設のバリアフリー整備を推進すること」、「公立の小中学校が災害時の避難所になっているケースが多いことに鑑み、既設であっても、数値目標を示し、そのような施設のバリアフリー化を積極的に進めること」及び「既設の公立小中学校のバリアフリー化に対する財政支援を充実すること」を求めている。

ウ 店舗・共同住宅のバリアフリー化

改正案において、建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けられる「政令で定める規模」（前掲脚注 16 参照）が見直されなかった理由とともに、店舗内のバリアフリー整備基準の策定の必要性が問われた。国土交通省は、小規模店舗のバリアフリー基準の義務付けについては関連省庁や業界からも、事業者の経営への影響も大きいことから慎重な検討が必要との指摘を受けている。また、店舗内のバリアフリー化については、学識経験者、高齢者・障害者団体、事業者団体などで構成される検討会（高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準の改正に関する検討会）を令和 2 年 1 月に立ち上げ、小規模店舗を効果的にバリアフリー化するための知見や優良事例をガイドラインとして 2 年度中にまとめることとしている。店舗内におけるバリアフリー上の工夫、優良事例もガイドラインに盛り込み、業界団体や地方公共団体にも周知していきたいと述

⁴⁰ 第 201 回国会衆議院国土交通委員会議録第 6 号 20 頁（令 2.4.3）

⁴¹ 第 201 回国会衆議院国土交通委員会議録第 6 号 14～15 頁（令 2.4.3）

⁴² 第 201 回国会衆議院国土交通委員会議録第 6 号 19 頁（令 2.4.3）

べている⁴³。

特定建築物に該当する共同住宅については、バリアフリー整備を義務付けるべきとの指摘がなされた。国土交通省は、現在義務付け対象となっている高齢者、障害者も含め様々な不特定多数の者が行き交う施設、出入りする施設とは性格が異なるので対象にしていなが、条例によりバリアフリー化が進められることは望ましいと述べた上で、こうした条例の横展開を図る観点から地方公共団体に要請しているところとしている。また、国土交通省は、規制措置だけでなく、住宅金融支援機構によるバリアフリー化された共同住宅の取得に係る金利の引下げやバリアフリー改修に対する税制上の優遇措置、融資や財政措置などと合わせてバリアフリー化を進めていくとしている⁴⁴。なお、参議院附帯決議では、「二千平米未満の小規模店舗及び特別特定建築物内における店舗内部の障壁となっている入口の段差解消、扉幅の確保、可動席の設置等のバリアフリー整備を進めるため、ガイドラインを定めること」、「条例によるバリアフリー基準適合義務の対象規模の引下げ及び建築物特定施設の見直しを要請すること」及び「障害者が居住可能な共同住宅を増やすため、そのバリアフリー整備の実態調査、建築設計標準の見直し等必要な措置を講ずること」を求めている。

エ 空港アクセスバスのバリアフリー化

空港アクセスバス路線へのバリアフリー車両の導入が遅れている（令和元年12月末現在で17台⁴⁵）ことから、空港アクセスバスを移動円滑化基準適用除外認定⁴⁶から外すべきとの意見が出された。国土交通省は、収納スペースを設けるため低床化が物理的にできず除外認定に適用していたが、近年新たな車両が開発され、（当該認定に係る）省令の適用除外をする方向で見直しを進めていると述べている⁴⁷。なお、参議院附帯決議では、「移動円滑化基準適用除外認定車両を見直し、鉄道のない地方空港の空港アクセスバス路線に重点的にバリアフリー車両の導入が促進されるように必要な措置を検討すること」を求めている。

オ ホテル又は旅館のバリアフリー化

令和元年9月から、一定規模以上のホテル又は旅館の建築等を行う場合には、客室総数の1%以上の車椅子利用者用客室を設けることが義務付けられているが（図表4参照）、バリアフリールームの設置率の更なる引上げやバリアフリールームの稼働率が低い原因を分析し稼働率のよい事例を収集して横展開すべきとの意見や、一般客室のユニバーサルデザイン化を義務付けるべきとの意見が出された。国土交通省は、平成29年10月から12月にかけて行った調査によれば車椅子利用者用客室の稼働率は客室全体の稼働率に比べ2割程度低く、誰もが利用しやすい魅力ある空間整備に努めてもらうよう関係団

⁴³ 第201回国会衆議院国土交通委員会議録第6号11頁（令2.4.3）

⁴⁴ 第201回国会衆議院国土交通委員会議録第6号14頁（令2.4.3）

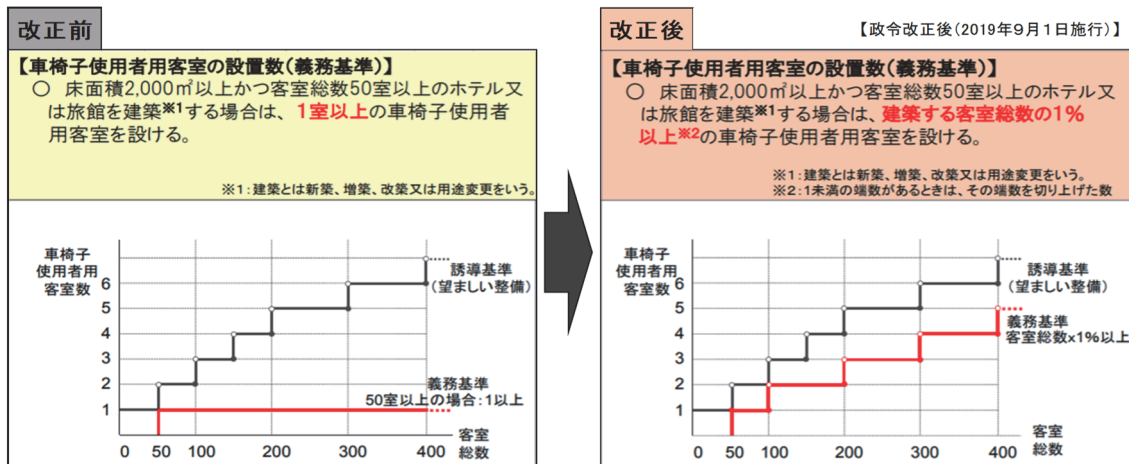
⁴⁵ 第201回国会参議院決算委員会議録第1号36頁（令2.4.1）

⁴⁶ 「移動円滑化基準適用除外認定」とは、認定を受けようとする者の申請により、地方運輸局長がその構造又はその運行の態様により省令で定める基準により難い特別の事由があると認定したバス車両について、一部の基準を適用除外とすることができる制度である（移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第111号）第43条）。

⁴⁷ 第201回国会参議院国土交通委員会議録第11号10頁（令2.5.12）

体に要請している。車椅子使用者用客室についても内装の色彩などに工夫をするなどデザイン性を高めた事例も承知しており、こうした工夫を横展開することが非常に重要と考えており対策に努めると述べている⁴⁸。また、ホテルなどの一般客室については、ガイドラインの周知に努めているが、東京都や大阪府においては一般客室についても条例で一定のバリアフリー化を義務付けており、他の地方公共団体でも地域の実情に応じて前向きに検討するよう要請していると述べている⁴⁹。なお、参議院附帯決議では、「一般客室におけるユニバーサルデザイン化を推進するとともに、バリアフリー客室の設置率を国際的な水準に引き上げるため、必要な措置を講ずること」を求めている。

図表 4 車椅子使用者用客室設置数の基準見直しの概要



(出所) 国土交通省「ホテル又は旅館における高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準(追加補版)の概要」2頁の図表を一部加工 (<<https://www.mlit.go.jp/common/001283044.pdf>>参照)

(4) その他バリアフリー法に関する論議

障害者の権利に関する条約⁵⁰を踏まえ、バリアフリー法において移動の権利を明記することが重要な課題との意見が出された。国土交通省は、移動権で保障されるような内容を体現できるようなユニバーサルデザインの社会づくりを目指しており、移動権を日本の法律に入れることにはコンセンサスが得られない⁵¹とする一方、将来、継続的に検討しながらも実態としては進めていかなければならないとも述べている⁵²。なお、参議院附帯決議で

⁴⁸ 第201回国会衆議院国土交通委員会議録第6号12～13頁(令2.4.3)

⁴⁹ 第201回国会衆議院国土交通委員会議録第6号7頁(令2.4.3)

⁵⁰ 平成18年に国連総会において採択され、我が国において26年2月に発効した障害者の権利に関する条約の第20条では、「障害者自身ができる限り自立して移動することを容易にするための効果的な措置をとる」と明記され、その措置には、「障害者自身が、自ら選択する方法で、自ら選択する時に、かつ、負担しやすい費用で移動することを容易にすること」等が含まれている。

⁵¹ 平成30年のバリアフリー法改正時には、25年の交通政策基本法制定時、関係審議会において議論が行われた際、「保障する権利の内容や保障する責務を有する主体、権利を保障する仕組みや財源の確保について、実定法上の権利として規定できるだけ国民のコンセンサスが得られているとは言えないとして、移動権を法定化することは時期尚早とされた」と説明されている(第196回国会参議院本会議録第18号7頁(平30.5.11)参照)。

⁵² 第201回国会衆議院国土交通委員会議録第6号9頁(令2.4.3)

は、「障害者が公共交通機関の利用において、様々な制約が存在する状況に鑑み、障害者権利条約の理念を踏まえて移動の権利について検討を進めること」を求めている。

5. おわりに

バリアフリー化については、国土交通大臣は「終わりのない旅」あるいは「終点がない」とし、不断の改善をしていくべき課題と述べている⁵³。様々な課題が提示された前述の国会論議以外にも、今後を見据えてみると、前述4.（3）アでも言及した鉄道駅も含め、バリアフリー化に関する令和3年度以降の整備目標の在り方や目標達成に向けた取組が課題となっている。また、高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準の見直しも議論されている。さらには、今般の改正で記載事項が変更されるハード・ソフト計画制度は、平成30年のバリアフリー法改正後最初の年度の取組が終了したばかりであり、事業者からの定期報告の提出状況や取組内容など、同制度の施行状況についても注視していく必要がある。

加えて、改正案の審査の中では本稿で取り上げた以外にも、多くの委員から障害者の意見の反映や参画を求める質疑がなされた。地方部のバリアフリー化、個別の施設整備の設計段階など様々な場面における障害者の参画が一層求められている⁵⁴。

多くの課題が山積する中、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が延期されたが、ハード・ソフト両面からのバリアフリーの取組が進み、共生社会の実現に向けた更なる機運醸成が望まれる。

(はすぬま そうた)

⁵³ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第11号1～2頁及び7頁（令2.5.12）

⁵⁴ 参議院附帯決議でも、当事者の意見反映や参画を求める項目として、「東京オリンピック・パラリンピック競技大会のメインスタジアムである新国立競技場の整備に当たり行った当事者からの意見反映の仕組みをレガシーとして残す観点からも、建築物やユニバーサルデザイン等の設計に際しては、当事者からの意見を反映させるため、建築士の資格取得における教育内容や設計業務に当たる者に対する研修等においてインクルーシブデザインによる設計が行われるよう制度の構築を検討すること」及び「移動等円滑化評価会議及び同地域分科会において、地域の特性に応じた施設、先進的な施設の整備等を通じ、多様な障害当事者が参画を継続的に実施する等必要な措置を講ずること」が盛り込まれている。