

第1章 バリアフリー基本構想の主旨

1. バリアフリー法について

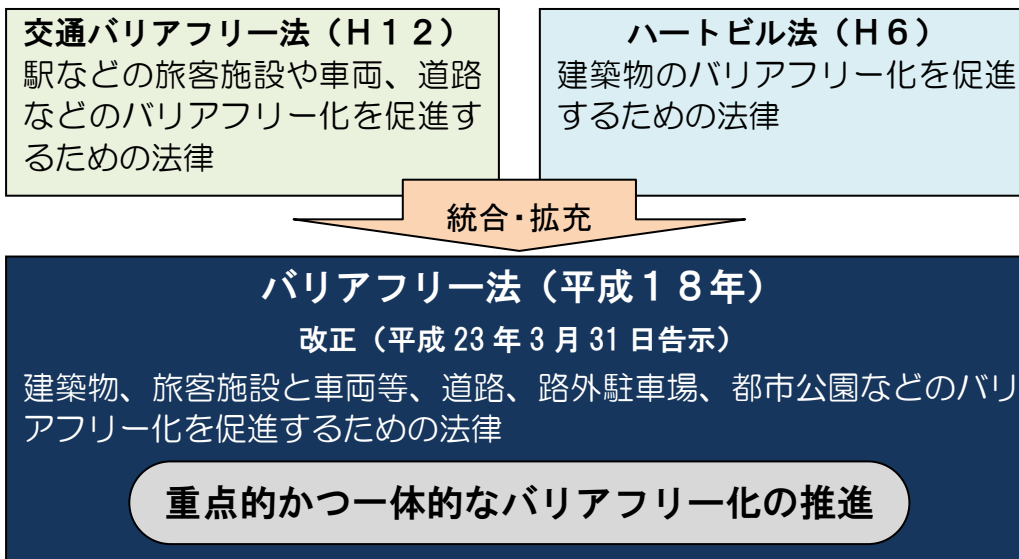
(1) バリアフリー法とは

我が国では、本格的な高齢社会の到来と、障がい者の自立と社会参加の要請を背景に、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、鉄道駅等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、不特定多数の人々や主に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。

このように、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、より一体的・総合的なバリアフリー施策の推進を図るため、2つの法律を統合・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（バリアフリー法）」が平成18年に制定されました。

この法律の目的は、高齢者や障がい者（身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者・発達障がい者を含む、全ての障がい者※）、妊産婦、けが人などが日常的に利用する施設（公共交通機関、建築物、都市公園、路外駐車場、道路等）の新設等の際に、バリアフリー整備の基準への適合義務を課す（既存の施設については、努力義務を課す）ことによって、これらの施設が集積している地区（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を推進しようとするものです。 ※出典：「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」



注）栃木市では、人及び人の身体状況を表す場合には「障がい」と表記し、法令や身体障害者手帳などの固有名詞については「障害」と表記しています。

また、バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の改正が平成 23 年 3 月に行われ、新たな目標への対応が不可欠となりました。バリアフリー基本構想策定は、下記の新たな目標のもと、調査の実施と策定を行うことになっています。

基本方針の概要

《改正の背景》

- ◇ 各種施設等のバリアフリー化に関する当初の目標は平成 22 年末が期限。
- ◇ 本格的高齢社会において、バリアフリー化された生活環境は国民生活に不可欠の重要な共通社会基盤。これまでの取組により、バリアフリー化は相当程度進展したが道半ばであり、引き続き着実な取組が必要。



一. 移動円滑化の意義及び目標

- 移動等円滑化の意義
本格的高齢社会の到来や自立と共生の理念の浸透など、高齢者・障がい者等を取り巻く社会情勢の変化等に対応
- 移動等円滑化の目標
旅客施設や車両、道路、公園、建築物等について、平成 32 年度末を期限として、より高い水準の新たなバリアフリー化の目標を設定

二. 施設設置管理者が講ずべき措置

- 適切な情報提供
視覚障がい者や発達障がい者など、情報に係る障がいを持つ人への対応を含めた多様な障がい者等への対応をより具体的に推奨
- 職員等の教育訓練
施設設置管理者による職員等への教育訓練に関し、PDCA サイクルの中でマニュアル整備や研修実施への高齢者・障がい者等の意見反映や参画を推奨

三. 基本構想の指針

- 重点整備地区における移動円滑化の意義
 - ・市町村が重点整備地区について作成する基本構想の必要性を強調
 - ・作成した基本構想について、地域の高齢者・障がい者等が参加しつつ、関係事業の実施状況等を把握しながら成果の評価を行い、内容の段階的かつ継続的発展を図る「スパイラルアップ」をより強く推奨

四. 移動円滑化施策に関する基本的事項その他

- 国民の責務
国民が高齢者・障がい者等の自立した生活の確保の重要性等について理解を深める「心のバリアフリー」において、外見上わかりづらい聴覚、精神、発達障がいなど障がいに多様な特性があることに留意する必要性を明示

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における各施設等の整備目標

施設分類		現状※2 (H22年3月末)	改正前の目標 (H22年度末)	新たな目標 (H32年度末)	
鉄軌道	鉄軌道駅※1	77%	原則100%	○ 3000人以上を原則100% この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	ホームドア 可動式ホーム柵	38路線 449駅	現行目標なし	車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、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	46%	約50%	約70%	
バス	バスターミナル※1	88%	原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふ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	26%	約30%	約70% (ノンステップバスの目標については、対象から適用除外車両(リフト付きバス等)を除外)
		リフト付きバス等	—	現行目標なし	約25%
船舶	旅客船ターミナル※1	100%	原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ 離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	旅客船	18%	約50%	○ 約50% ○ 5000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○ その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化	
航空	航空旅客ターミナル※1	91%	原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	航空機	70%	約65%	約90%	
タクシー	福祉タクシー車両	11,165台	約18,000台	約28,000台	
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	78%	原則100%	原則100%	
都市公園	移動等円滑化園路	46%	約45%	約60%	
	駐車場	38%	約35%	約60%	
	便所	31%	約30%	約45%	
路外駐車場	特定路外駐車場	41%	約40%	約70%	
建築物	不特定多数の者等が利用する建築物	47%	約50%	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	92%	原則100%	原則100%	

※1 改正前の目標については1日平均利用客数5000人以上のものが対象 出典：国土交通省資料

※2 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。また、現状欄の数値は一部速報値

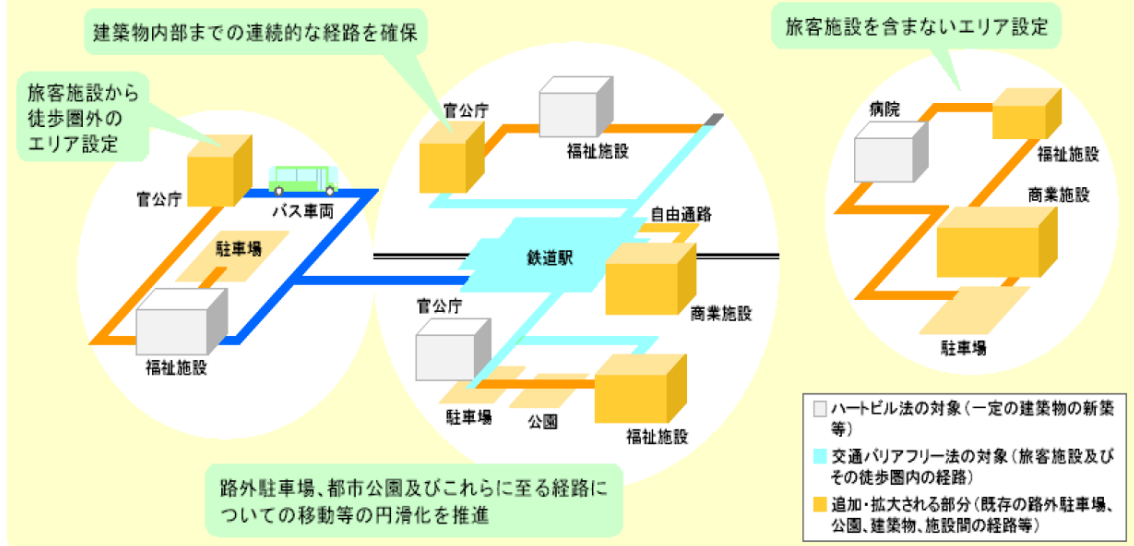
(2) バリアフリー基本構想とは

バリアフリー基本構想とは、バリアフリー法に基づき、重点整備地区を設定し、地区内の生活関連施設とそれらを結ぶ生活関連経路(道路や通路など)について、バリアフリー化を図るための特定事業の内容等を定めるものです。

【重点整備地区とは】

- 面積が概ね400ha未満であり、主な生活関連施設が概ね3以上あり、高齢者、障がい者等によるこれら施設間の移動が通常徒歩で行われる地区
- 生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設間を結ぶ移動経路）についてバリアフリー化が特に必要な地区
- バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区

重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ



【生活関連施設の種類（道路は生活関連経路）】



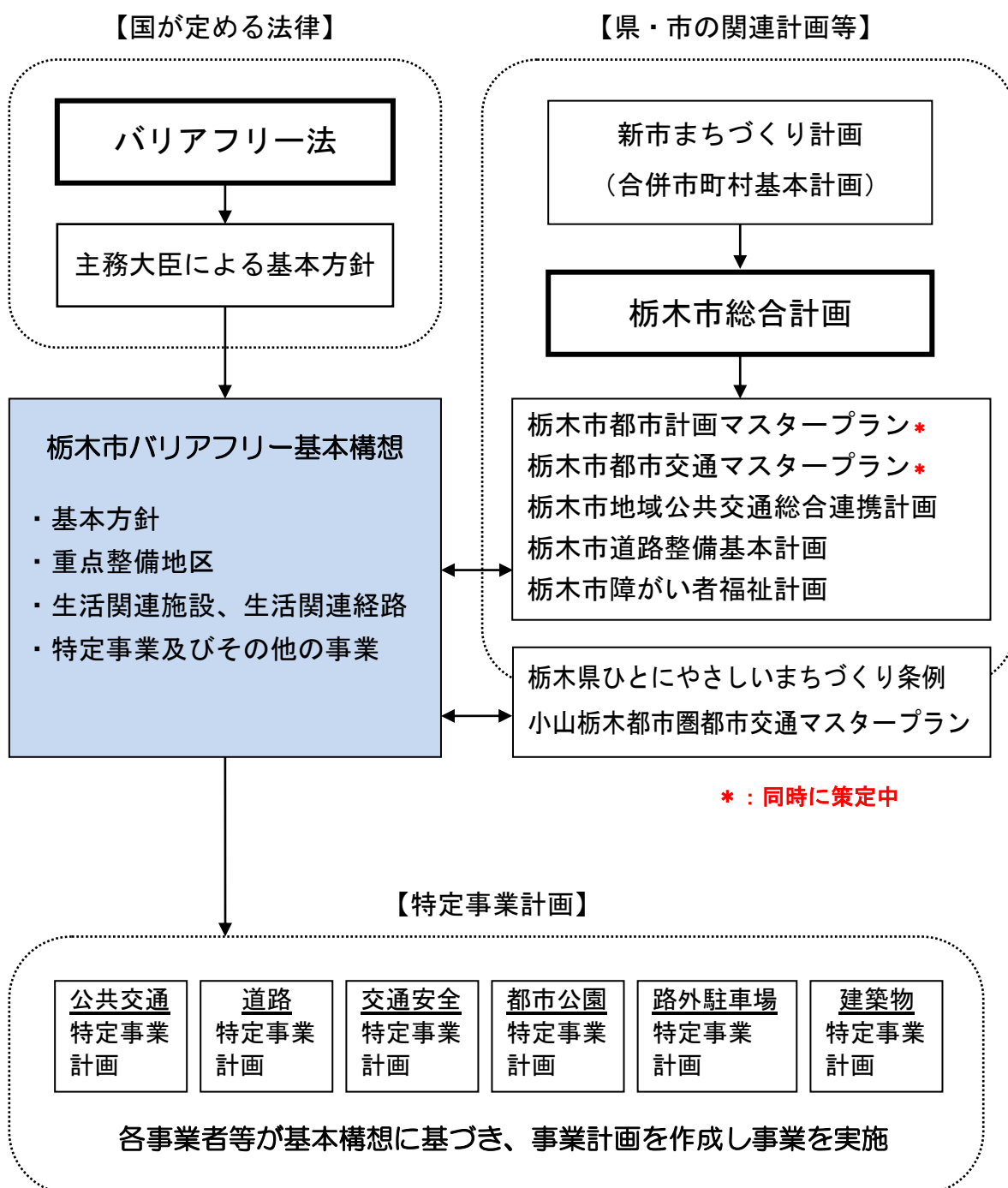
- 新しくつくる施設はバリアフリー化が義務づけ
- 既存の施設はバリアフリー化するよう努力義務づけ

2. 基本構想の位置づけ

基本構想の策定にあたっては、バリアフリー法に準拠するとともに、市の様々な関連計画等と整合を図るものとします。

基本構想策定後は、各事業者が具体的な事業計画を作成し、事業を実施することとなります。

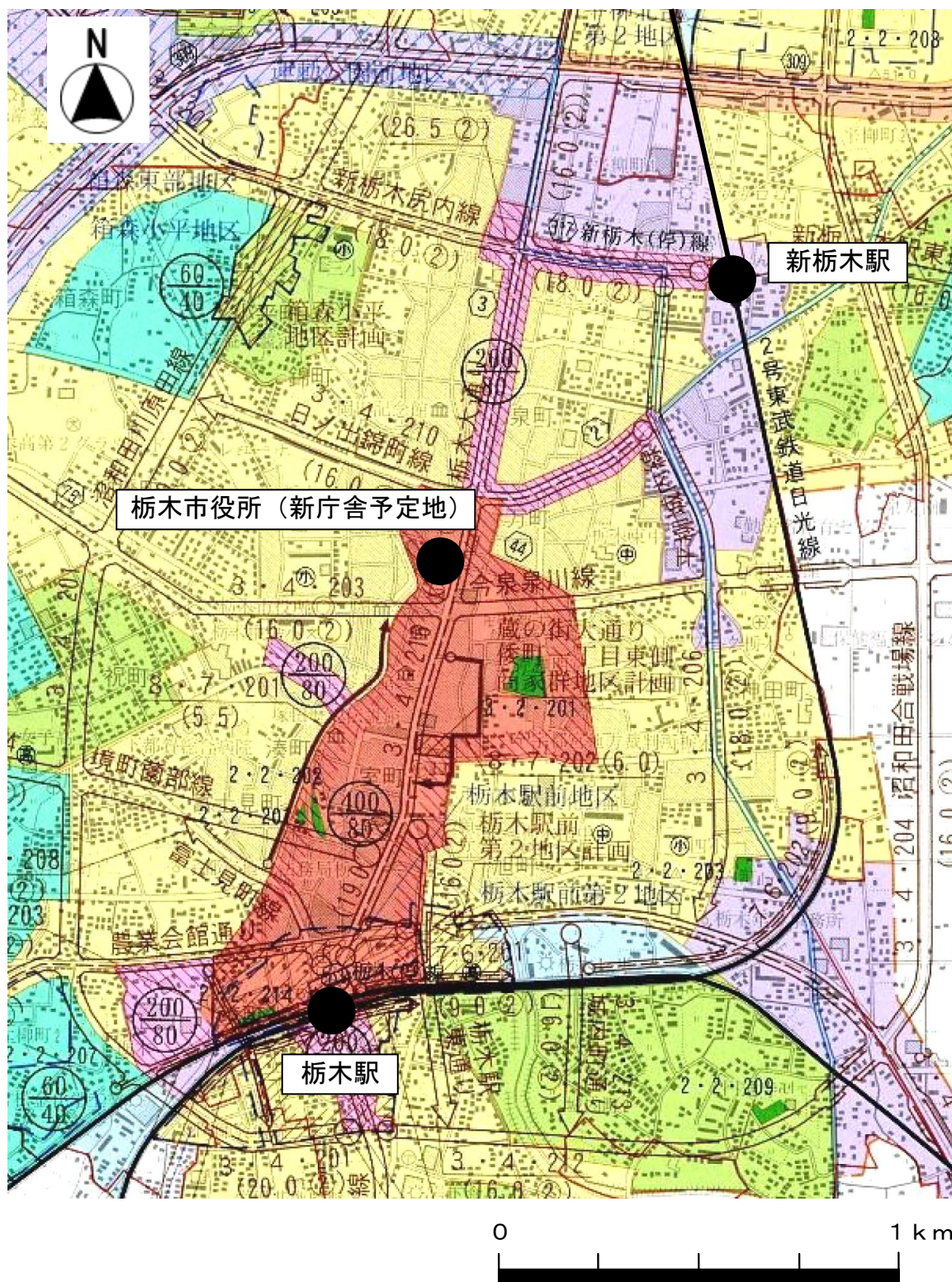
基本構想の位置づけ



3. 基本構想の検討範囲

基本構想の検討範囲は、市内でも特に高齢者・障がい者等の移動が多い中心市街地及び市内11駅のうち乗降客数が3,000人以上である栃木駅・新栃木駅を含む範囲とします。

基本構想の検討範囲



4. 基本構想の策定体制

バリアフリー法では協議会制度が規定されており、協議会の設置により関係事業者及び利用者間の協議・調整や合意形成の円滑化・効率化が図れるとともに、基本構想策定後の特定事業等の進行管理や事後評価なども円滑に行うことが期待できます。

本基本構想も検討協議会により策定しました。また、策定にあたっては各種の市民意見等を参考にしています。

基本構想の策定体制

