

第1章 バリアフリー基本構想の改定にあたって

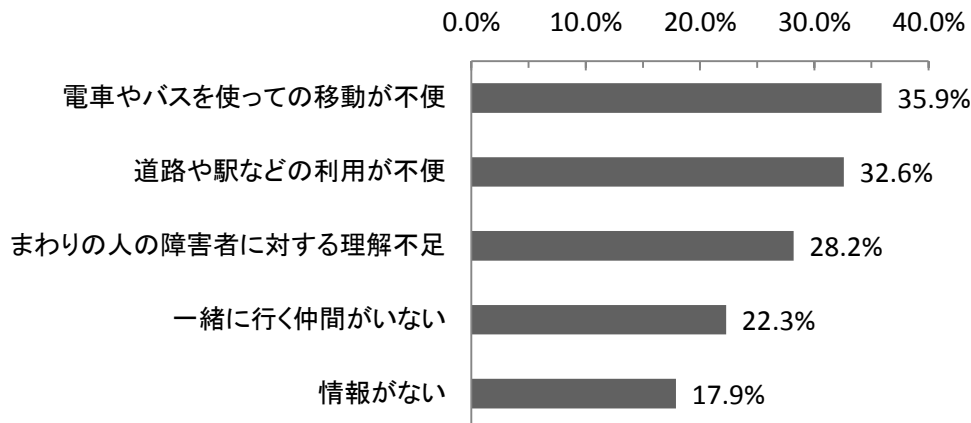
1. 背景と目的

(1) 背景

中野区では、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）」が施行されたことを受け、同法に基づく基本構想として、平成 17 年 8 月に「中野区交通バリアフリー整備構想」（以下「旧構想」という）を策定した。この構想に基づき、区内 5 つの重点整備地区（新中野、東中野・落合、鷲宮、野方、中野）を対象に、順次、駅までの道路の段差解消などを行うほか、鉄道事業者や東京都の協力を得ながら駅舎等のバリアフリー*化を進めてきた。

しかし、平成 26 年度障害福祉サービス意向調査によると、下図に示すとおり、移動手段を含めバリアフリー化が十分でないと感じている障害のある人も少なくなく、より一層のバリアフリー化が必要である。

社会参加をする上で妨げになっていること（複数回答上位 5 位）



出典：平成 26 年度障害福祉サービス意向調査（平成 26 年 9 月/中野区）

一方、平成 18 年に、交通バリアフリー法にかわり、同法と「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）」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）」が施行され、高齢者、障害者等が自立した日常生活や社会生活を送ることができる生活環境の整備が求められている。

(2) 目的

旧構想は、平成 26 年度で計画期間を終えることから、これまでのバリアフリー化の取り組みを継続・発展させるため、旧構想の見直しを行い、バリアフリー法へ対応した「中野区バリアフリー基本構想」へ改定する。

2. バリアフリー法の概要

(1) バリアフリー法制定の経緯

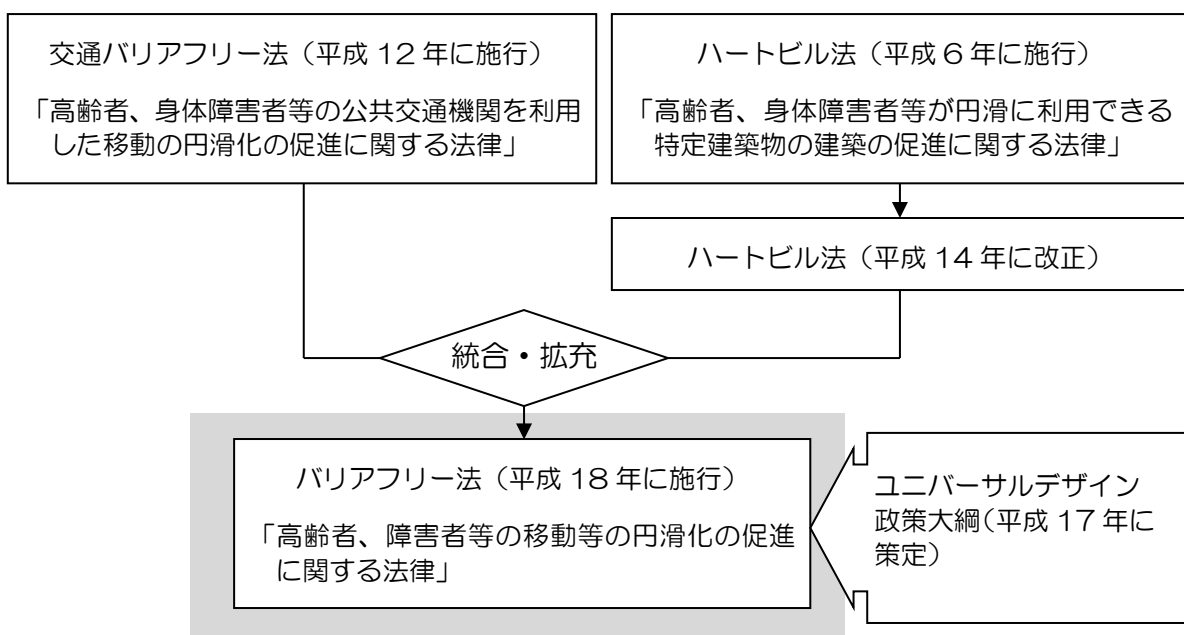
急速な高齢化の進展と、「ノーマライゼーション*」の理念、「ユニバーサルデザイン*」といった考え方が浸透するなか、平成12年には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」が制定され、鉄道やバスをはじめとする公共交通機関に加え、鉄道駅等の周辺の道路や駅前広場、通路等の連続した移動経路について、公共交通事業者や都道府県公安委員会、道路管理者である地方公共団体等の関係事業者が各々の取り組みの整合性を図り、交通用施設の総合的なバリアフリー*化が推進されることとなった。

一方、建築物については、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（ハートビル法）」が制定され、不特定多数の人々が利用する一定規模（2,000㎡）以上の建築物の建築等において移動等円滑化基準への適合が義務づけられた。

平成17年には、「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の考え方を踏まえた、バリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」がとりまとめられた。この中で、交通バリアフリー法とハートビル法という2つの法律によって進められてきたバリアフリー施策をより総合的に推進するためには、2つの法律の一体化に向けた法制度の構築が必要であると示された。

こうして、ユニバーサルデザイン政策の柱として、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（バリアフリー法）」が平成18年12月20日に施行された。

バリアフリー法制定の経緯



(2) バリアフリー法の目的

公共交通機関、建築物、道路等の公共施設のバリアフリー*化を推進するとともに、駅を中心とした地区や高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区において、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進することにより、高齢者や障害者（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む、全ての障害者）、妊産婦、けが人などの移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進することを目的としている。

(3) バリアフリー法の枠組み

バリアフリー法は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化を促進するため、次ページのとおり枠組みを定めている。

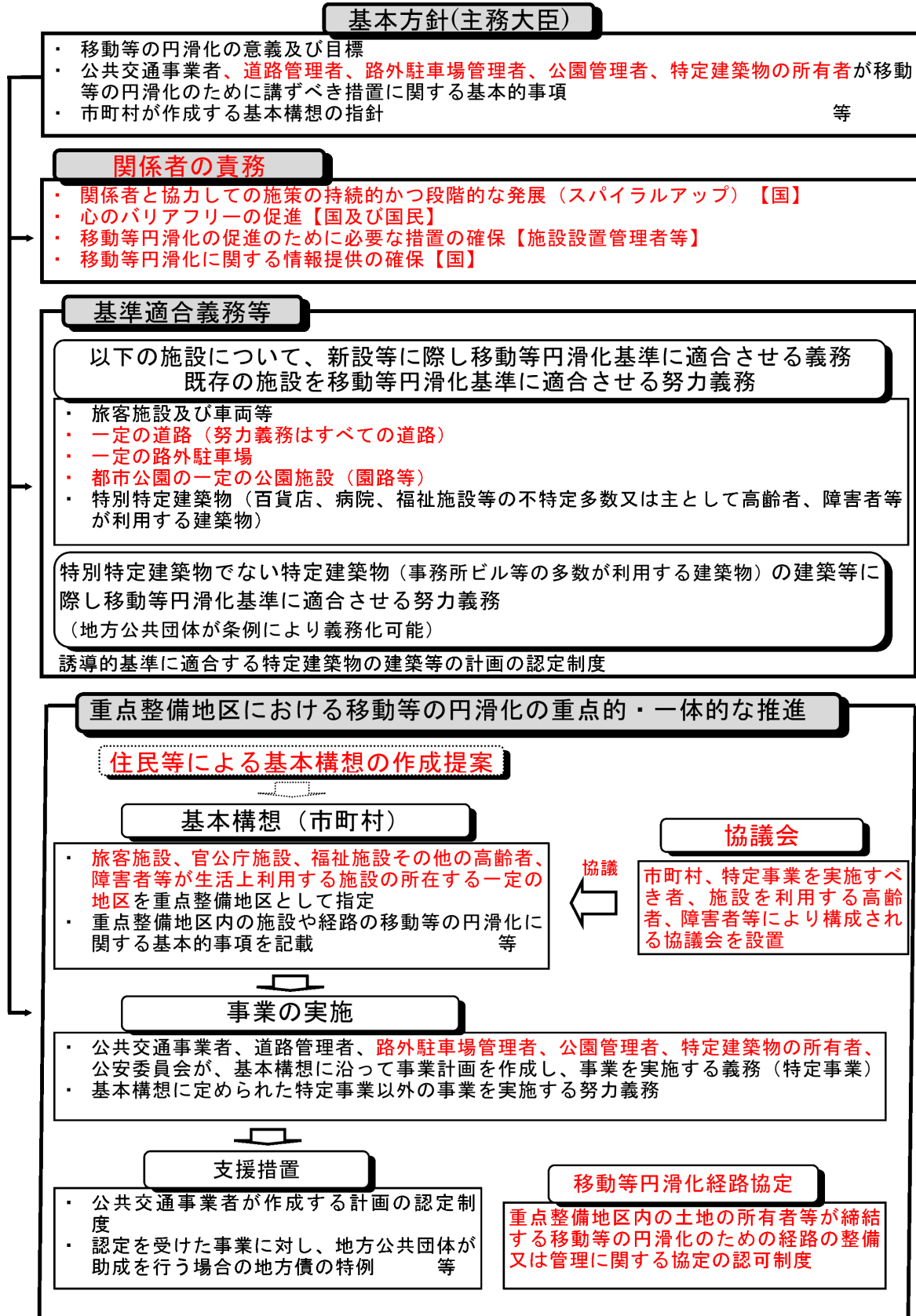
また、バリアフリー法では、ハートビル法と交通バリアフリー法で既に定められている内容に加え、「ユニバーサルデザイン*」の考え方に基づき、以下の内容が新たに盛り込まれている。

バリアフリー法に新たに盛り込まれた内容

- 対象者の拡充
 - ・身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害者等すべての障害者が対象
- 対象施設の拡充
 - ・基準適合義務の対象施設として、従来の建築物、公共交通機関及び道路に、路外駐車場、都市公園、福祉タクシーを追加
- 当事者参加の充実
 - ・基本構想の作成プロセスや、継続的な改善（スパイラルアップ*）の際の当事者参加を明記
- スパイラルアップの考え方の導入
 - ・よりユニバーサルデザインに近づけるために、関係者の参加を得つつ、継続的にバリアフリーの取り組みを積み重ねるべきことを具体的に規定
- 心のバリアフリーの促進
 - ・ハード面の整備と併せて、国民の一人ひとりが、高齢者、障害者等が感じている困難を自らの問題として認識する「心のバリアフリー」について規定
- 基本構想の充実
 - ・バリアフリー化を重点的に進める対象エリアを、旅客施設を含まない地域にまで拡充

バリアフリー法の基本的枠組み

※赤字が交通バリアフリー法・ハートビル法からの拡充部分



出典：国土交通省ホームページより

(4) バリアフリー法に基づく移動等円滑化基本構想の仕組み

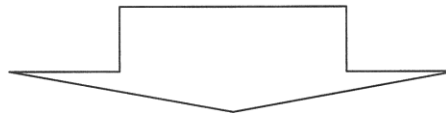
バリアフリー法に基づく移動等円滑化基本構想とは、鉄道駅等の旅客施設、道路や公園等の公共施設、高齢者、障害者などが利用する公共的な建築物等のバリアフリー*化を重点的かつ一体的に推進するため、重点整備地区、バリアフリー化を図る経路（生活関連経路）、バリアフリー化のために実施すべき事業の内容等を定めるものである。

移動等円滑化基本構想は、基準への適合義務規定が個々の施設等のバリアフリー化を図るものであることと比較すると、施設が集積する地区において、面的・一体的なバリアフリー化を図ることをねらいとしている。

バリアフリー化の整備目標（抜粋）

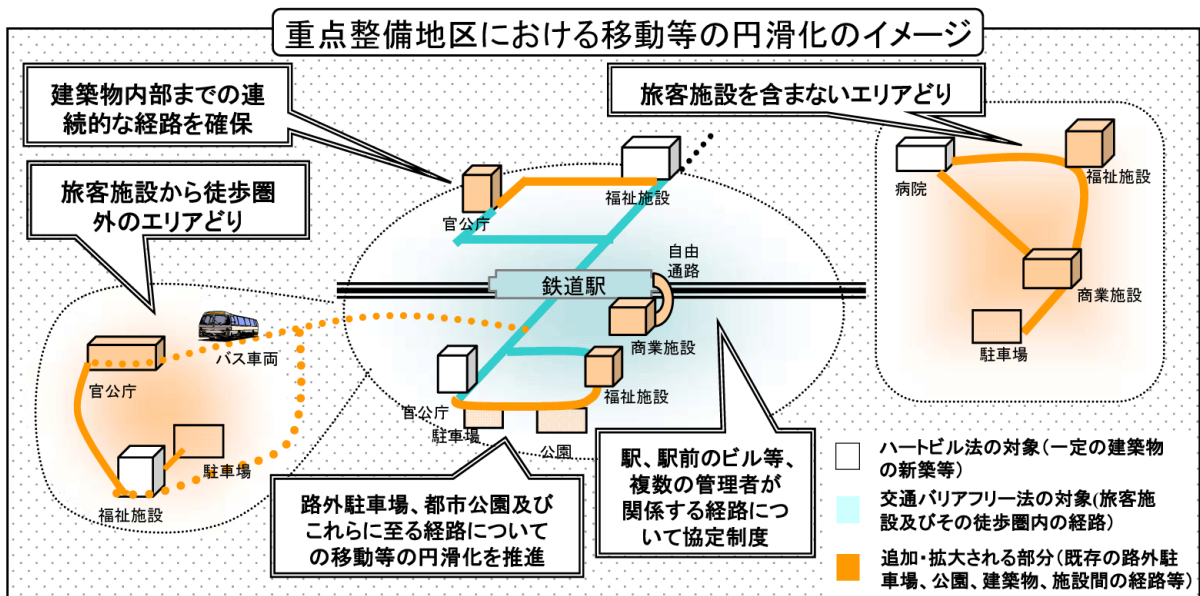
対象地区：重点整備地区

- 要件：① 生活関連施設（旅客施設、官公庁施設、福祉施設等）が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区
 ② 生活関連施設、生活関連経路（施設相互間の経路）についてバリアフリー化のための事業が特に必要と認められる地区 等



移動等円滑化基本構想：市町村が重点整備地区について作成

- 内容：① 重点整備地区のバリアフリー化に関する基本方針
 ② 重点整備地区の位置及び区域
 ③ 生活関連施設、生活関連経路とこれらのバリアフリー化に関する事項（将来像）
 ④ 生活関連施設、特定車両等のバリアフリー化のために実施すべき特定事業等
 ⑤ その他の関連する事項（面的整備事業での配慮事項、駐輪場の整備に関する事項等）



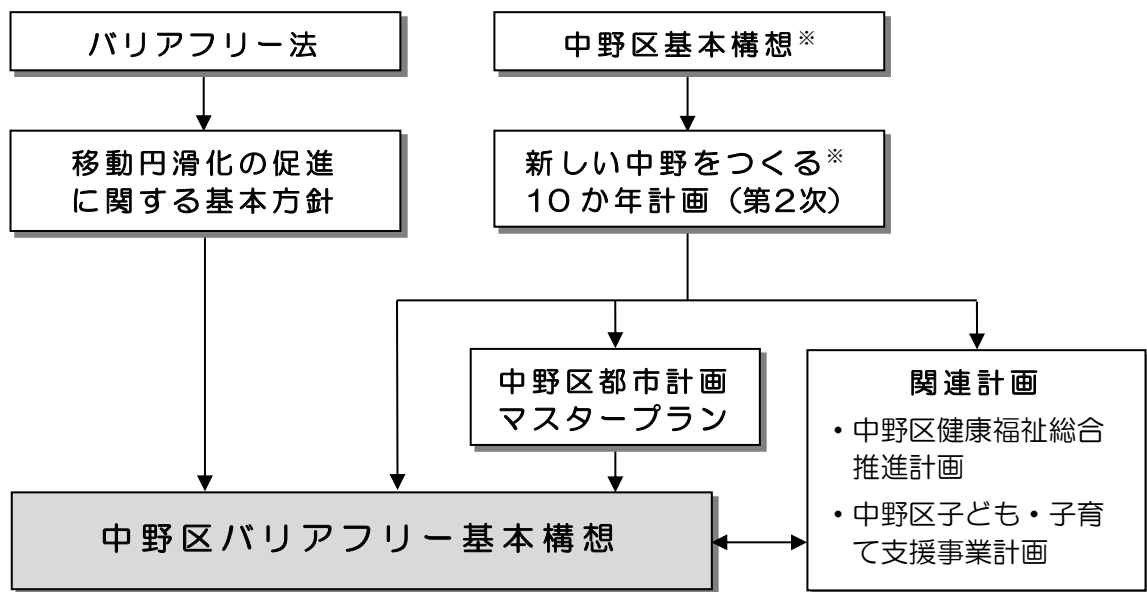
出典：国土交通省ホームページより

3. 構想の位置づけと目標年次

(1) 構想の位置づけ

バリアフリー基本構想は、「バリアフリー法」及び国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき策定するものであり、「中野区基本構想」、「新しい中野をつくる10か年計画（第2次）」、「中野区都市計画マスタープラン」に即すとともに、関連する分野別計画と整合を図った構想とする。

バリアフリー基本構想の位置づけ



※中野区基本構想・新しい中野をつくる10か年計画は、平成27年度中の改定を予定しているが、本構想は、これらの改定後の構想・計画との整合を図るものとする。

(2) 構想の目標年次

バリアフリー基本構想の目標年次は、「中野区基本構想」、「新しい中野をつくる10か年計画」等との整合を図り、平成37年度とする。