

バリアフリーの推進に関する行政評価・監視の勧告に伴う改善措置状況（回答）の概要

【調査の実施時期等】

- 1 実施時期 : 平成16年8月～18年1月
- 2 調査対象機関 : 国土交通省、国家公安委員会（警察庁）等

【勧告日及び勧告先】 平成18年1月19日、国土交通省及び国家公安委員会（警察庁）に対し勧告

【回答年月日】 平成19年5月22日 国土交通省
平成19年5月23日 国家公安委員会（警察庁）

【行政評価・監視の背景事情等】

- 高齢者、障害者等が安全で快適な社会生活を送れるよう、社会全体のバリアフリー化の推進が重要
- 平成12年、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。以下「交通バリアフリー法」という。）制定
- 国は、同法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針（平成12年運輸省等告示第1号。以下「基本方針」という。）において平成22年までにバリアフリー化を達成することとし、「社会資本整備重点計画」（平成15年10月10日閣議決定）において19年度までのバリアフリー化の目標を設定
- この行政評価・監視は、交通バリアフリー法に基づく基本構想制度を中心に、関係施策の実施状況とその効果等について調査

主 な 勧 告 事 項	関 係 府 省 が 講 じ た 改 善 措 置 状 況
<p>1 基本構想制度の運営の見直し (勧告)</p> <p>国土交通省等は、基本構想制度を効率的・有効に機能させるため、当面、次の措置を講ずること</p> <p>その上で、実態把握を行い、基本構想制度が有効に機能していない場合には、制度の在り方について見直しを行うこと</p> <p>① セミナー及びプロモーター事業は、効率的・重点的に行うこと（国土交通省）</p> <p>② 基本構想の作成から特定事業計画の作成までの標準的な期間を設け、この期間を超えてなお未作成の場合は早期作成の指導・助言を行うこと（国家公安委員会、国土交通省）</p> <p>③ 基本構想作成後の連絡会議の設置の重要性や、連絡会議の構成員の範囲を明確にすること（国家公安委員会、国土交通省）</p> <p>(説明)</p> <p>《制度・仕組み》</p> <p>○ 基本構想制度</p> <p>特定旅客施設（1日当たりの利用者数が5,000人以上の駅等）を有する市町村が、同施設を中心とする地区について基本構想を作成（任意）。基本構想を作成した場合は特定事業計画の作成が義務付けられ、これに基づきバリアフリー化を推進</p> <p>○ バリアフリー化の目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本方針 <p>平成22年までに、すべての特定旅客施設、特定経路（特定旅客施設と官公庁施設等の間の経路）を構成する道路及び信号機をバリアフリー化</p>	<p>→：「回答」時に確認した改善措置状況</p> <p>→ 基本構想制度を効率的かつ有効に機能させる観点から、当面、次の措置を実施</p> <p>基本構想制度については、勧告後の平成18年6月、旅客施設や道路に加え、建築物、路外駐車場及び都市公園施設における移動等の円滑化について規定した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー新法」という。）において、重点整備地区内の建築物を含めたバリアフリー化の推進、基本構想の作成に関する協議及び基本構想の実施に係る連絡調整を行うための協議会の制度化、住民提案制度の導入等その内容の見直しが行われたところ</p> <p>交通分野のバリアフリー化の目標については、バリアフリー新法に基づき主務大臣が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成18年12月15日、国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第1号。以下「新基本方針」という。）において、平成22年までに、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設については、原則としてすべてのバリアフリー化を、道路及び信号機等については、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成するすべての道路のバリアフリー化及び当該道路における音響信号機の設置等のバリアフリー化を実施する方針を定めたところ（国家公安委員会（警察庁）、国土交通省）</p> <p>① セミナーについては、バリアフリー新法の制定により、i) 市町村に対する住民等による基本構想の作成提案、ii) 市町村、公共交通事業者、高齢者、障害者等により構成される協議会の設置等の仕組みが新たに導入されたことから、平成18年度においては、市町村、公共交通事業者、高齢者・障害者団体等に対するバリアフリー新法の周知手段として用いているが、平成19年度以降は、勧告の趣旨を踏まえ、主</p>

主 な 勧 告 事 項	関 係 府 省 が 講 じ た 改 善 措 置 状 況
<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会資本整備重点計画 <ul style="list-style-type: none"> 平成14年度 19年度 i) 特定旅客施設 <ul style="list-style-type: none"> 段差解消 39% ⇒ 7割強 視覚障害者誘導用ブロック 72% ⇒ 8割強 ii) 道路 17% ⇒ 約5割 iii) 信号機 約4割 ⇒ 約8割 ○ 基本構想の作成促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ セミナー：市町村等を集め、基本構想の作成の意義等を説明 ・ プロモーター事業：基本構想の作成が具体化している市町村に出向き、ノウハウの提供、アドバイス等 ○ 特定事業計画の作成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 基本構想が作成されたときは、公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会に特定事業計画の作成を義務付け ・ 関係機関は、特定事業計画に基づく事業を移動円滑化基準に適合するように実施 ○ 連絡会議の設置 <ul style="list-style-type: none"> ・ 基本方針：必要に応じ連絡会議を設置するなど、関係者が十分な情報交換を行い連携を図ることが必要 ○ 関係者の意見の反映 <ul style="list-style-type: none"> ・ 基本方針：高齢者・身体障害者等の参画等により、関係者の意見が十分反映されるよう努めることが必要 <p>《現状・実態》</p> ★ 基本構想制度が十分有効に機能しているとは言い難い <ul style="list-style-type: none"> ○ 該当市町村の6割で基本構想の作成が具体化していない ○ 基本構想未作成市町村は、人口規模が大きく独自の施策によりバリアフリー化が進んでいる市町村と、人口規模が小さくバリアフリー化 	<p>に基本構想を未作成でバリアフリー化が進んでいない市町村を対象として事業の効率化・重点化を図っていく所存</p> <p>プロモーター事業については、市町村の要請等を踏まえ、平成18年度は10地方運輸局等から49市町村に職員を派遣しているが、平成19年度以降は、基本構想を作成中又は近々に着手予定の市町村のほか、旅客施設の規模及びバリアフリー化の状況等を勘案し、事業の効率化・重点化を図っていく所存（国土交通省）</p> <p>② i) 新基本方針において、市町村が基本構想を作成した場合には、関係する都道府県公安委員会が作成することとされている特定事業計画を早期に作成することの重要性を新たに盛り込んだところ</p> <p>特定事業計画の作成までの標準的な期間の設定については、「バリアフリーの推進に関する行政評価・監視結果に基づく勧告への対応について」（平成18年3月27日付け警察庁丁規発第28号警察庁交通局交通規制課長通達（以下「平成18年3月交通規制課長通達」という。）において、市町村が基本構想を作成した場合には、関係機関と連携の上、できる限り早急に特定事業計画を作成するよう、都道府県警察に対して指導</p> <p>また、「交通バリアフリー法に基づく交通安全特定事業計画の早期作成について」（平成18年5月31日付け警察庁丁規発第40号警察庁交通局交通規制課長通達（以下「平成18年5月交通規制課長通達」という。）において、i) 基本構想の作成から特定事業計画の作成までの期間については、おおむね1年を目安とすること、ii) 都道府県警察は、特定事業計画の作成に当たって、大幅に作成時間を要する場合などは警察庁交通局交通規制課と対応方針を相談すること、iii) 特段の理由なく、大幅に上記i)の期間を超えても特定事業計画が作成されない場合には、警察庁に各都道府県警察の担当者を招致し指導を行うことを都道府県警察に対</p>

主な勧告事項	関係府省が講じた改善措置状況
<p>の推進体制や財政面の問題を有する市町村に二極分化の傾向</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 早期（平成12年11月の法施行～13年度末）に基本構想を作成した市町村（11）の方が未作成市町村（37）よりもかえってバリアフリー化率が低い ★ セミナー及びプロモーター事業の運用は、効果的・効率的とは言い難い <ul style="list-style-type: none"> ○ セミナーの開催回数、参加者数とも急減 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成14年度：14回（参加者数約1,600人）⇒15年度：11回（約700人）⇒16年度：4回（約300万人）、セミナー初参加で基本構想未作成の市町村は33%のみ（16年度） ○ プロモーター事業の運用は趣旨に合致しておらず、効果も不十分 <ul style="list-style-type: none"> ・ 派遣先（平成15・16年度118件）の71%は事業の趣旨に合致せず ・ 派遣効果は、派遣先市町村（57、15年～16年10月）のうち、基本構想の作成に「着手」又は「作成済み」は9%のみ（16年10月） ★ 基本構想制度を有効に機能させるためには、特定事業計画の作成が重要 <ul style="list-style-type: none"> ○ 特定事業計画の作成時期に関する定めなく、作成は低調 <ul style="list-style-type: none"> ・ 基本構想作成済みの市町村（35）で、特定事業計画作成済みは全268機関の44%（平成16年11月） ・ 特定事業計画未作成の機関（151）の58%が、基本構想作成から2年以上経過（うち3年以上10%） ○ 早期（平成13年度までに）に基本構想を作成した市町村（11）の場合は、特定事業計画作成済みの方がバリアフリー化率が高い ★ 基本構想作成後の連絡会議の継続設置が、特定事業計画の作成推進に重要 <ul style="list-style-type: none"> ○ 基本構想作成後も連絡会議が継続設置されている市町村（18）では、特定事業計画の作成が進展（13機関の50%） 	<p>し通知</p> <p>平成19年度以降も特定事業計画の早期作成を推進するべく、その作成実態を把握し、必要な措置を講じる所存（国家公安委員会（警察庁））</p> <ul style="list-style-type: none"> ii) 新基本方針において、市町村が基本構想を作成した場合には、関係する公共交通事業者等及び道路管理者がそれぞれ作成することとされている特定事業計画を早期に作成することの重要性を新たに盛り込んだところ <p>特定事業計画の作成までの標準的な期間の設定については、平成18年度から19年度にかけて、公共交通事業者等及び道路管理者による特定事業計画の作成状況及び作成が進んでいない原因・理由について調査・分析を行っているところであり、この結果を踏まえ、できるだけ早期に特定事業計画の作成の早期化措置を検討する所存（国土交通省）</p> <ul style="list-style-type: none"> ③ i) 基本構想作成後における特定事業計画の作成を推進する観点から、バリアフリー新法において、「市町村は、基本構想の作成に関する協議及び基本構想の実施に係る連絡調整を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる」ことが新たに規定 <p>これを受けて、新基本方針において、「基本構想策定後、特定事業その他の事業が早期に、かつ、当該基本構想で明記された目標に沿って順調に進展するよう、市町村は、事業の実施状況の把握、これに係る情報提供、協議会の活用等による事業を実施すべき者との連絡調整の適切な実施等事業の進展に努めることが必要である」ことを規定（国家公安委員会（警察庁）、国土交通省）</p>

主な勧告事項	関係府省が講じた改善措置状況
<p>連絡会議が継続設置されていない市町村（17）では、特定事業計画の作成は低調（133機関の37%）（平成16年10月現在）</p> <p>○ 基本構想作成後の連絡会議設置市町村（18）の50%で、高齢者・身体障害者等や特定事業実施機関が不参加（平成16年10月）</p> <p>2 バリアフリー化率の実態把握の精度の向上 （勧告）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>国土交通省等は、バリアフリー化率の実態把握の精度の向上を図るため、次の措置を講ずること</p> <p>① 公共交通事業者等及び道路管理者に対し、バリアフリー化率の提出について、移動円滑化基準により実施するよう周知徹底すること（国土交通省）</p> <p>② 一交差点内にバリアフリー化済みの信号機と未済の信号機が混在している場合のバリアフリー化率の算定の方法を明確化するとともに、特定経路上の全信号機について調査を行うこと（国家公安委員会）</p> </div> <p>（説明） 《制度・仕組み》</p> <p>○ 社会資本整備重点計画</p> <p>国土交通大臣等は、目標に照らして、毎年度の評価を行わなければならない</p>	<p>ii) バリアフリー新法において、協議会の構成員として、特定事業を実施する者のほか、高齢者、障害者等、学識経験者等の市町村が必要と認める者が規定</p> <p>これを受けて、新基本方針において、i) 高齢者、障害者等を始め関係者の参画によりその意見が基本構想に十分反映されるよう努めること、ii) 意見を求めるべき対象のうち障害者については、「視覚、聴覚、内部障害等の身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者及び発達障害者も含まれることに留意する必要がある」と定める等、基本構想の作成に当たって留意すべき事項を明記（国土交通省）</p> <p>→① i) 平成18年3月及び同年5月、公共交通事業者等に対し、通知（注）を发出し、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準への適合について十分確認を行い報告するよう指導</p> <p>（注）「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施行規則第7条に基づく移動円滑化実績報告書について」（平成18年3月30日付け国鉄技第211号鉄道局技術企画課長通知、平成18年5月19日付け国自総第92号国自旅第37号自動車交通局総務課企画室長自動車交通局旅客課長通知、平成18年3月28日付け国海外第393号国海旅第54号海事局外航課長海事局国内旅客課長通知、平成18年3月30日付け国港環第79号港湾局環境・技術課長通知、平成18年3月1日付け国空管第197号航空局飛行場部管理課長通知、平成18年3月17日付け国空事第681号航空局監理部航空事業課長通知）</p> <p>この結果、平成17年度末における1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の旅客施設のi) 段差解消率は56.5%（平成15年度末から16年度末までに4.9ポイント増加、16年度末から17年度末までに7.5ポイント増加）、ii) 視覚障害者誘導用ブロック整備率は82.8%（平成15年度末から16年度末までに5.7ポイント増加、16年</p>

主 な 勧 告 事 項	関 係 府 省 が 講 じ た 改 善 措 置 状 況
<p>《現状・実態》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 特定旅客施設について公表されたバリアフリー化率(平成15年度末：段差解消率44%、ブロック設置率74%等)は実態と差異 <ul style="list-style-type: none"> ・ 段差解消済み施設(45)の9%、ブロック設置済み施設(61)の8%、身障者対応型便所設置済み施設(27)の4%は、移動円滑化基準を満たさず ○ 道路について公表されたバリアフリー化率(平成15年度：約25%)は実態と差異 <ul style="list-style-type: none"> ・ 15年度の調査では、道路管理者に対し、移動円滑化基準により判断するよう通知していない 当省の調査対象市町村(74)のうち、移動円滑化基準により判断しているものは41%のみ ・ 16年度の調査では、移動円滑化基準に基づき判断するよう通知はされたが、検証が行われておらず、実態を反映しているか不明 ○ 歩行者用信号機について公表された平成16年度末のバリアフリー化率(51%)は実態と差異 <ul style="list-style-type: none"> ・ 当省の調査対象市町村(17)のうち、 <ul style="list-style-type: none"> i) 特定経路上の全信号機を調査していないもの：6%、 ii) バリアフリー化済みの信号機と未済の信号機が混在している交差点について、一括してバリアフリー化済みとしているもの：24% 	<p>度末から17年度末までに2.7ポイント増加)、iii) 身体障害者用便所の整備率は42.9% (15年度末から16年度末までに11.6ポイント増加、16年度末から17年度末までに10.1ポイント増加)</p> <p>また、バリアフリー化の進捗率の把握・公表については、平成15年度実績は平成16年10月26日に、平成16年度実績は平成17年11月4日に公表したが、平成17年度実績は従前より早い平成18年9月29日に取りまとめ、公表</p> <p>バリアフリー新法に基づき、「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。以下「公共交通移動等円滑化基準省令」という。)を定め、公共交通移動等円滑化基準省令において、i) 一定要件に該当するプラットホームのホームドアの設置、ii) エスカレーターの行き先・昇降方向を音声で知らせる設備の設置、iii) 自動改札機の進入の可否の表示等の新たな基準を追加したところであり、平成19年度以降は、従前の移動円滑化基準、ガイドライン等から変更及び追加した基準の具体的な内容について、公共交通事業者等に対する周知徹底を図る所存(国土交通省)</p> <p>ii) 道路管理者に対し、「平成18年度「歩行空間のバリアフリー化率等」に関する調査」(平成18年5月実施)において、道路の移動円滑化基準に基づきバリアフリー化率の算出を行うよう周知徹底</p> <p>また、平成18年12月、道路管理者に対し、「平成18年度「歩行空間のバリアフリー化率等」に関する調査」結果の検証を主要な箇所において行うよう指示し、19年5月頃を目途に検証結果の取りまとめを行った上で、その結果を「平成19年度「歩行空間のバリアフリー化率等」に関する調査」に反映する所存(国土交通省)</p> <p>→② 信号機のバリアフリー化率の把握・公表については、平成15年度末</p>

主 な 勧 告 事 項	関 係 府 省 が 講 じ た 改 善 措 置 状 況
<p data-bbox="114 1010 698 1086">3 新たな観点からの移動円滑化基準の充実 (勧告)</p> <div data-bbox="129 1098 1086 1246" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p data-bbox="136 1107 1072 1230">国土交通省は、色覚障害者にも識別可能な色面の組合せでの表示又は色の組合せ以外の方法による表示を行うことを定めるなど基本方針、移動円滑化基準等の充実を図ること</p> </div> <p data-bbox="129 1273 212 1305">(説明)</p>	<p data-bbox="1189 209 2130 331">現在の進捗率は公表していないが、16年度末現在の進捗率は17年9月に公表し、17年度末現在の進捗率は18年8月に公表。今後も進捗率の速やかな把握及び公表を確実に進めていく所存</p> <p data-bbox="1189 341 2130 555">バリアフリー化率の算定の方法の明確化については、平成17年度実績評価経過報告書（平成18年8月公表）において、「交差点上の信号機の場合、バリアフリー化が必要と認められる横断方向の歩行者用信号機がバリアフリー化されていれば、当該交差点に設置されている信号機はバリアフリー化済みとしている」と明記</p> <p data-bbox="1189 564 2130 954">信号機のバリアフリー化の調査に当たっては、平成18年3月交通規制課長通達において、一つの交差点において、高齢者、障害者等の利用状況や交通状況等を踏まえてバリアフリー化が必要と認められる横断歩道の歩行者用信号機がバリアフリー化されていれば、当該交差点の信号機はすべてバリアフリー化済み信号機として計上するよう算定方法を明確化するとともに、道路管理者と警察との間で想定している特定経路が同一であるか再確認し、特定経路上の全信号機について、実地調査により、計上漏れ、過剰計上等の有無を確認するよう、都道府県警察に対し指導（国家公安委員会（警察庁））</p> <p data-bbox="1131 1098 2130 1305">→ 色覚障害者に対する配慮等については、有効な手段が十分確立しておらず、直ちに新基本方針及び公共交通移動等円滑化基準省令に盛り込むことは困難であったが、現在見直しを進めている「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」（平成19年7月頃を目途に作成予定）において、地方公共団体等の取組み事例等を参考に、色覚障害者に</p>

主 な 勧 告 事 項	関 係 府 省 が 講 じ た 改 善 措 置 状 況
<p>《制度・仕組み》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通バリアフリー法の対象者 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者、身体障害者等：知覚機能や運動機能の面で日常生活等に制限を受ける者 ・ 実態上、色覚障害者は、法の対象者として想定されていない <p>《現状・実態》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 色覚障害者は、推計325万人（男性312万人、女性13万人） 在宅身体障害者数（平成13年6月現在325万人）と同数 ○ 色覚障害者に区別が困難な色面の組合せのみにより時刻表、路線図等の表示が行われているものあり（当省の調査対象特定旅客施設（91）の5％） ○ 色覚障害者及びその団体からの意見・要望 <ul style="list-style-type: none"> ・ 黒い背景に濃い赤色の色面の組合せのみの券売機等の表示は分かりにくい ・ 色の組合せを変えるほか、文字や図を用いて色覚障害者にも分かりやすく表示してほしい 	<p>対する配慮事項について盛り込む方向で検討中（国土交通省）</p>