

1.0%)を行っている(平成22年12月末までの時限措置)。

沖縄振興開発金融公庫においては、障害のある人等に配慮した住宅として、上記の指針に基づき定められた基準に適合する住宅等一定の良質な住宅に対して、金利の優遇を行っている(1戸当たり床面積が175m²以下の住宅について、適用を行っている)。新築住宅については、上記の基準に適合する住宅の場合(160万円/戸)、ホームエレベーター、階段昇降機、車いす対応キッチンユニットなどの設備を併設する場合(260万円/戸)、障害のある人等が同居し比較的規模の大きな住宅を建設する場合(310万円/戸)に融資の増額を行っている。

(3) 住宅リフォーム

障害のある人等が安心して快適に自立した生活を送ることのできる環境の整備を促進し、障害のある人等の居住の安定の確保を図るため、平成21年度税制改正において、障害のある人等が居住する住宅について、一定のバリアフリー改修工事を行った場合に、所得税額を軽減する特例措置(住宅借入金がある場合)を延長するとともに、借入金がなくとも一定のバリアフリー改修工事を行った場合に一定額を所得税額から控除する新たな減税措置が創設された。これに加え、平成22年度税制改正においては、障害のある人等が居住する住宅について一定のバリアフリー改修工事を行った場合の固定資産税額の軽減制度の延長が行われた。

既存住宅ストックを障害のある人の生活や家族の介護に配慮した住みやすいものへと改造することが可能となるよう、適切な設計・施工ができる専門家の育成を目的に一般社団法人住宅リフォーム推進協議会において、増改築相談員及びマンションリフォームマネジャーに対し、高齢化対応リフォーム及び介護保険における住宅改修等に関するテキスト

を作成して、情報提供を行っている。

住宅リフォームを行うに当たっては、住宅分野と保健福祉分野の連携による適切な相談体制の確立が必要である。このため、関係省庁間の密接な連携の下、国及び地方公共団体において、障害のある人が住みやすい住宅増改築、介護機器相談体制を整備している。

また、障害のある人等の居宅を建築関係の専門家等が訪問し、家屋の構造や障害の程度を踏まえた住宅改造に関する適切なアドバイスを行う「住宅改良ヘルパー制度」が平成5年から設けられている。

沖縄振興開発金融公庫においては、住宅の改良につき、段差解消等のバリアフリー化、障害のある人が日常生活を支障なく営むことができるように必要な設備を設置する工事等を行う場合には、平成10年度より融資を大幅に増額している(9年度560万円、10年度以降1,060万円等)。

2 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推進

国土交通省では、高齢者や障害のある人のみならず可能な限りすべての人を対象として想定し、「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に基づき、今後の社会資本整備、交通分野における取組方針を「ユニバーサルデザイン政策大綱」として平成17年7月に公表している。

同大綱を踏まえ、公共交通機関、建築物、歩行空間等の一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に推進するため、「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)」と「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)」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(以下「バリアフリー新法」という)を平成18年6月に制定、12月から施行しており、同法や、バリアフリー化の目標、施設設置管理者が講ずべき措置、基本構想の指針等を示した「移動等円滑化の促進に関する基本方針(18年国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第1号)」に基づき、公共施設等のバリアフリー環境の整備を推進している。

なお、「バリアフリー新法」は、「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」で定められていた内容を踏襲しつつ、この2つの法律では、措置されていなかった新たな内容が盛り込まれており、その内容は、次のとおりである。

(1) すべての障害のある人が対象に

「バリアフリー新法」では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」と、法律名をこれまでの「身体障害者」ではなく「障害者」とし、身体障害のみならず、知的障害、精神障害、発達障害を含む、すべての障害のある人が対象となることを明確にしている。

(2) 生活空間におけるバリアフリー化を推進

「バリアフリー新法」では、バリアフリー化基準に適合するように求める施設等の範囲を、公共交通機関・建築物・道路だけではなく、路外駐車場・都市公園にまで広げ、高齢者や障害のある人などが日常生活や社会生活において利用する施設を広く面的にとらえ、生活空間におけるバリアフリー化を進めることとしている。

また、公共交通機関においても、タクシー事業者を法の対象に新たに取り込み、その上で、高齢者や障害のある人等の輸送を目的とした、車いすや寝台(ストレッチャー)のまま乗降できるリフト等を備えた「福祉タク

シー」を新たに導入する際には、鉄道車両やバス同様、基準に適合させることとしている。

(3) 駅がない地域でも重点整備地区に

市町村は、移動等の円滑化を図ることが必要な一定の地区を重点整備地区とし、移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本構想を作成することができる。

この基本構想の対象となる範囲について、これまで、大きな鉄道駅など「特定旅客施設(主として、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)」と呼ばれる大規模な旅客施設の周辺のみに限定されていたが、「バリアフリー新法」では、5,000人に満たない旅客施設や、旅客施設が存在しない地区であっても、基本構想を策定することができる。

また、これまで公共交通機関・道路・信号機等の3分野に限って、バリアフリー化を進めるための事業を「特定事業」として位置づけていたが、同法では、これらに加え、建築物、路外駐車場、都市公園も特定事業として法定化した。

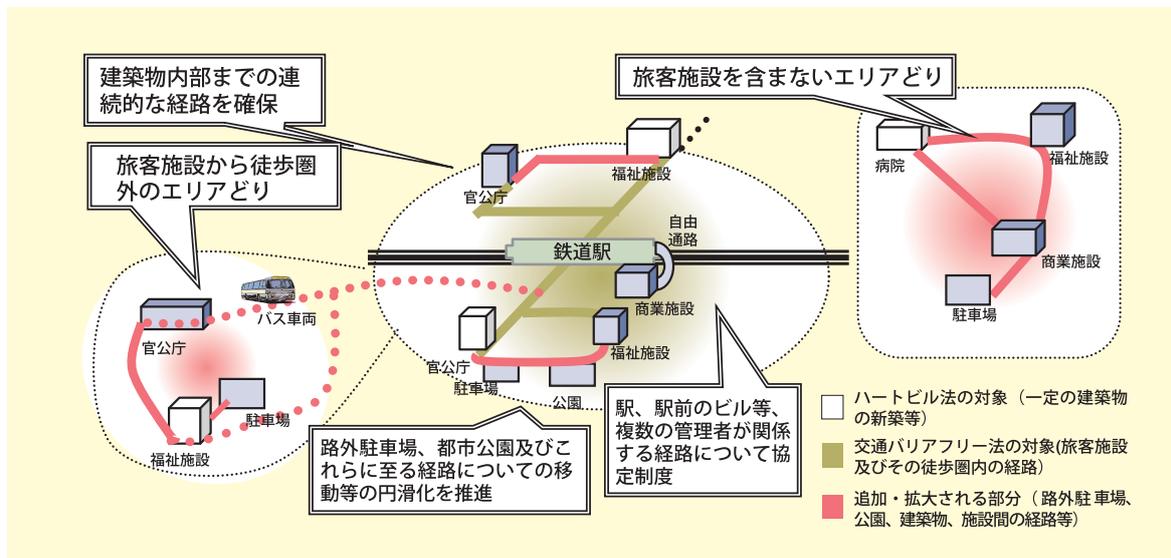
(4) 当事者の参画で利用者の視点を反映

ア 協議会制度を法定化

基本構想の作成の際、高齢者や障害のある人などの計画段階からの参加の促進を図るため、作成に関する協議等を行う協議会制度を法律に位置づけている。この協議会は、特定事業の実施主体はもとより、高齢者や障害のある人、学識経験者その他の市町村が必要と認める者で構成される。

加えて、バリアフリー化の対象となる事業の実施主体は、市町村から通知を受けた場合に、正当な理由がある場合を除き、必ず協議会に参加することとしており、協議の場の設定を法的に担保することで、調整プロセスの促進を図ることとしている。

図表1 48 重点整備地区イメージ図



資料：国土交通省

イ 基本構想作成提案制度を創設

基本構想を策定する市町村の取組を促す観点から、基本構想の内容を、高齢者や障害のある人などが市町村に対し具体的に提案できる提案制度を新たに設けている。

提案できる者には、事業実施が見込まれる者はもとより、整備対象となる施設の利用に関して利害関係のある高齢者や障害のある人などの利用者や、地域住民なども含まれている。また、この制度の実効性を担保する観点から、提案を受けた市町村に検討結果の公表義務と、提案を採用しない場合には、その理由を説明する義務を課している。

(5) 「スパイラルアップ」と「心のバリアフリー」

ア 「スパイラルアップ」の導入等

高齢化やユニバーサルデザインの考え方が進展する中、バリアフリー化を進めるためには、具体的な施策や措置の内容については、施策に係る当事者の参加の下、検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図っていく「スパイラルアップ」の考え方が重要で

あり、「バリアフリー新法」では、これを国の果たすべき責務として新たに位置づけている。

イ 「心のバリアフリー」の促進

「バリアフリー新法」では、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める、いわゆる「心のバリアフリー」を深めていくことを国の責務として定めるとともに、高齢者や障害のある人などが円滑に移動し施設を利用できるようにすることへの協力だけではなく、高齢者や障害のある人などの自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性についての理解を深めることが、国民の責務として新たに定められている。

3 建築物のバリアフリー化の推進

(1) 官庁施設のバリアフリー化

官庁施設の整備においては、昭和48年度以降、公共職業安定所、法務局、税務署等の窓口業務を行う官署、合同庁舎等について、車いす使用者の利用を考慮したスロープ、肢