

# 交通バリアフリー法施行1年

室谷正裕  
MUROYA, Masahiro

国土交通省総合政策局交通消費者行政課長

## 1 はじめに

いわゆる「交通バリアフリー法」が平成12年11月に施行されて以来1年余が経過した。最近、鉄道駅でエレベーターなどの工事が目立つようになったと感じるのは職業意識のなせる業だろうか。もちろん、バリアフリー対策の必要性は以前から指摘されてきたし、法制定以前からも関係者により取り組まれてきたところではあるが...

さて、高齢化は確実に進行中であり、世界のどの国もいまだかつて経験したことのない超、かつ、急激な高齢社会は目前に迫っている。また、社会参加、その前提としての自立した日常生活、社会生活確保の必要性、そして、そのために公共交通機関によるモビリティ確保の果たす役割の重要性はますます高まっている。そうした中、本法が制定されたことは誠に時宜を得たものであり、さらに、バリアフリー化の施設整備を義務付けたこと、当事者参加の仕組み、整備目標の設定、5年後の見直し規定等その内容、手法においても画期的なものである。

以下、現下の取り組みを2・3紹介するとともに今後の課題

を展望してみたい。関係者の辛口のご意見等がいただければ幸いである。法の運用にあたるものにとって現実との緊張関係をもちつづけることが何よりも重要と考えるから。

## 2 法の概要等

### 2.1 法の概要

ごく簡単におさらいしたい。法のフローは図1のとおりである。国が作成した基本方針に則り、具体的政策パッケージとしては、1つは公共交通事業者によるバリアフリーの施設整備を義務付けたこと。2つは市町村が駅などの旅客施設を中心として移動経路を構成する通路、駐車場、駅前広場等を一体としてバリアフリー化していくための基本構想を作成し、同構想にしたがって関係事業を集中的、重点的に実施していこうとするものである。

1点目の義務化については、駅などの旅客施設の新設または大規模改良の場合(車両等の新規導入の場合も同様)であって、既設の施設については努力義務が課されている。現在のところは既存の駅などでの対応が中心となることか

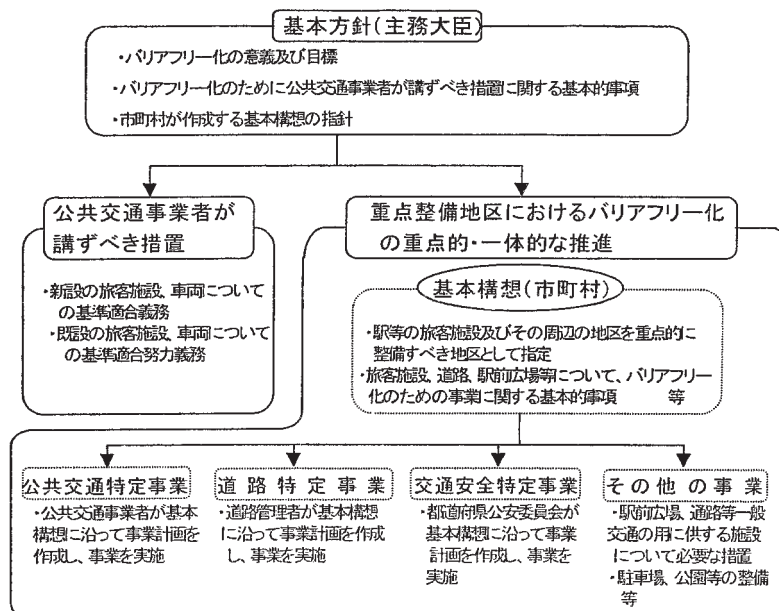


図1 法律の基本的な仕組み

ら、物理的、空間的な制約のある中で改良に向けたさまざまな工夫と努力が続けられている。

## 2.2 バリアフリー化の現状

新たに適合が義務付けられた整備基準(「移動円滑化基準」)に則して平成13年8月末時点でのバリアフリー化度を見ると表 1のとおり。例えば鉄道の駅について見ると、移動円滑化基準では全てのホームについて連続した段差解消が求められていることから、その達成状況は29%にとどまっている。また、車両で見ても、例えばノンステップバスの導入率は全国的に見るとまだ2%に過ぎない。

## 2.3 整備目標

一方、基本方針に定める今後の整備目標は表 2のとおり。駅については平成22年までに対象となる駅100%をバリアフリー化すること、また、バスについては逐次低床化を進め、平成22年までに20～25%をノンステップ化することとしている。

表 1 公共交通機関のバリアフリー化の現状  
旅客施設(1日あたりの平均利用者数が5,000人以上のもの)

	総施設数	移動円滑化基準(段差の解消)に適合している旅客施設数	全体に対する割合
鉄軌道駅	2,775	795	29%
バスターミナル	42	25	60%
旅客船ターミナル	9	3	33%
航空旅客ターミナル	22	1	5%

注)「段差の解消」については交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準(施設の新設等の際の基準)第4条(移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象)を既存の施設に当てはめた場合の適合をもって算定

### 車両等

	車両等の総数	移動円滑化基準に適合している車両等の数	全体に対する割合
鉄軌道車両	51,234	5,193	10%
バス	57,274		
低床バス		2,877	5%
ノンステップバス		1,289	2%
旅客船	1,030	0	0%
航空機	450	3	1%

注)「移動円滑化基準に適合している車両等」は各車両等に関する移動円滑化基準への適合をもって算定

表 2 整備目標(目標年次は平成22年)

旅客施設	1日当たりの平均的な利用者の数が5,000人以上の鉄道駅、バスターミナル等について、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、身体障害者用のトイレの設置等のバリアフリー化		
車両	車両等の種類	車両等の総数	バリアフリー化される車両等の数
	鉄軌道車両	約 51,000	約 15,000(約 30%)
	乗合バス車両	約 60,000	原則として10～15年で低床化うちノンステップ約 12,000～15,000(約 20～25%)
	旅客船	約 1,100	約 550(約 50%)
	航空機	約 420	約 180(約 40%)
一般交通用施設	重点整備地区の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場、通路等のバリアフリー化		
信号機等	特定経路を構成する道路において、音響信号機、高齢者等感知信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを標示する道路標識の設置等のバリアフリー化		

## 2.4 基本構想

また、2点目の市町村における基本構想作りについては、多くの自治体で策定に向けた動きがあるものの、現在(平成13年12月末)までのところ策定済みは福岡県福岡市( JR福岡駅, JR東福岡駅 ), 室蘭市( JR東室蘭駅 ), 広島県呉市( JR呉駅・呉港, JR広島駅・阿賀駅地区)千葉市(千葉駅, 幕張駅, 稲毛駅等を中心とする16地区)の4件である。また、既に協議会等を設置して作成に着手しているところは31市町村となっている。関心が高い割には出足が遅いのではとの指摘もあるが、基本構想は、今後10年先を見通した当該地域における交通バリアフリーのマスタープランのようなものであることから、むしろ拙速は避け、関係者と十分議論を尽くし熟度の高い計画にしてもらいたいと考えている。

## 3 現在までの取り組み状況

### 3.1 施設の整備状況

12年度及び13年度の鉄道駅におけるエレベーター、エスカレーターの設置計画と実績は表 3のとおりであり、ハイペースで整備が進められている。今後の段差解消の主役はエレベーターであると位置付けており、その意味でも特にエレベーターの整備が重点的に進捗していくことは望ましいことである。また、外観上は同じくエレベーターの整備ということではあっても、これからのものは、利用者の使い勝手により配慮した、あるいは計画段階から当事者の意向が反映されるような仕組のもとに整備されるなど従来とは大きく異なったものとなっているといえよう。なお、これらバリアフ

表 3(1) 平成12年度 鉄軌道駅におけるエレベーター・エスカレーターの設置計画と実績( JR, 大手民鉄, 営団・公営 )

平成13年3月31日現在  
国土交通省鉄道局

	エレベーター		エスカレーター	
	H12年度(Ev)新設計画駅数	H12年度中にEvを新設した駅数(実績)	H12年度(Es)新設計画駅数	H12年度中にEsを新設した駅数(実績)
JR小計	30	46	47	38
大手民鉄 小計	41	34	37	21
営団・公営地下鉄 小計	49	55	22	32
JR、大手民鉄、営団・公営地下鉄 合計	120	135	106	91

注1) 実績には平成12年度中に供用を開始した駅を計上している。  
注2) 計画は平成12年4月1日時点のものであり、その後変更されている場合がある。

表 3(2) 平成13年度 鉄軌道駅におけるエレベーター・エスカレーターの設置計画( JR, 大手民鉄, 営団・公営 )

平成13年3月31日現在  
国土交通省鉄道局

	エレベーター		エスカレーター	
	新設	増設・改良	新設	増設・改良
JR小計	43	4	37	5
大手民鉄 小計	49	13	18	10
営団・公営地下鉄 小計	61	3	28	0
JR、大手民鉄、営団・公営地下鉄 合計	153	20	83	15

注1) 平成13年4月1日から平成14年3月31日までに供用開始予定の駅を計上している。  
注2) 今後の調整、工事の進捗状況等により多少の変更があり得る。

リー施設の整備に対しては、国において、地元市町村と協調で事業費の3分の2まで補助するほか、特別償却等税制面で支援措置が講じられている。

また、ノンステップバス等の車両数の推移は図 2のとおり。12年度は、低床バスについては対前年54%増、うち、ノンステップバスについては同78%の大幅な伸びとなっている。これらの低床車両の導入に対しても、補助制度や税制優遇措置が用意されているほか、目下3年計画でノンステップバスの標準化の調査研究(国土交通省自動車交通局)が進んでおり、車両コストの低減が実現すればさらに導入が加速されるものと期待される。

なお、バリアフリー関連の予算(交通関係のみ)は表 4のとおりである。来年度は13年度補正も含めると対前年度当初比約20%の伸びになっており、構造改革の中にあってもバリアフリー対策は最重点分野の一つに位置付けられている。

### 3.2 移動円滑化整備ガイドライン

施設整備の基準としては義務化基準である移動円滑化基準があるが、さらに、昨年8月には、事業者はじめ関係者にとっての今後の整備の方向性を示した「ガイドライン」を策定した。これは、昭和58年策定(平成6年改定)の従来のものを一昨年の法制定を受けて抜本的に見直したものである。いくつかキーワードによりその特徴を見ると、「全ての人が」とすることで対象者を移動制約者に限らず拡大したこと。「円滑化された経路」として、一連の移動動線を確保の対象として捉えていること。「可能な限り単独で」ということで、介助を前提としない移動システムを理想型としていること。「最も一般的な経路(主動線)をバリアフリー化する」とし、バリアフリー化整備をメインに位置付け、付加的・従的なものとしての考えを排したことなど設計思想上も画期的であり、ま

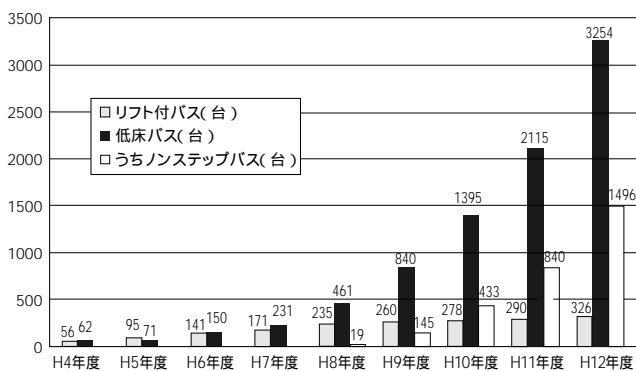


図 2 ノンステップバス等の車両数の推移  
出典：国土交通省資料

た、「オストメイト(人工肛門等造設者)対応のトイレ」について初めて基準を設けるなど先進的な内容になっている。

### 3.3 らくらくお出かけネット

各事業者による施設整備は着実に進展している。そのことを分かりやすい形でしかも居ながらにして、あるいは移動中でも情報が入手できるよう昨年10月1日からインターネットでの情報提供を開始した。安心してお出かけくださいとの思いを込めて「らくらくお出かけネット」と銘打って本年早々の本格稼働を考えている。同ネットではエレベーターや多機能トイレ等のバリアフリー施設の有無、設置場所等の情報のほか、身体的な負担の少ない乗継ぎ経路案内、さらには、駅構内図まで提供可能である。運用を開始した昨年10月以来10万件近いアクセスがあり、さまざまなボランティア団体のサイトともリンクが広がりつつある。さらに内容を充実させ、毎年リニューアルをしていきたい。

【<http://ecomo.mri.co.jp/rakuraku/index/>】

### 3.4 交通バリアフリー教室

バリアフリー対策はハードの整備と併せてソフト面での対応が不可欠である。また、社会全体としての取組みも不可欠で、その前提となるのが国民一人一人の理解と協力であり、いわゆる心のバリアフリーを進めていく必要がある。そのための一つの試みがバリアフリー教室である。これは、車椅子に乗ったりアイマスクをつけることで高齢者や障害者等の疑似体験をしてもらい、併せて介助の仕方を体験することで社会のサポート体制の整備を図っていかうとするものである。「キミに勇気をあげる体験」をキャッチフレーズに、今年度は全国10箇所、さらに来年度は約30箇所での開催を考えている。

表 4 交通関連バリアフリー関係予算

単位：億円

事業名	13年度当初	13年度補正	14年度
鉄道駅におけるバリアフリー化の推進	78.0	15.0	64.9
低床式路面電車システム(LRT)の導入の促進等	3.7	-	3.8
ノンステップバス等の導入の促進等	11.9	-	28.1 注2)
国内旅客船のバリアフリー化の推進	0.2	-	0.8
旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化	97.5	20.8	98.0 注3)
空港のバリアフリー化の推進	14.6	-	16.1
観光地のバリアフリー化の推進	0.1	-	0.4
交通バリアフリー教室の開催等交通バリアフリー化の総合的な推進	0.2	-	0.4
その他(調査等)	0.9	-	0.7
合計	207.1	35.8	213.2 注4)

注1) 13年度補正及び14年度の予算額は政府案ベースである。  
注2) その他17.4億円の内数で予算が計上されている。  
注3) その他3.6億円の内数で予算が計上されている。  
注4) その他21.0億円の内数で予算が計上されている。

## 4 今後の課題

### 4.1 関係者の一層の連携

以上、交通バリアフリー法を中心に公共交通の分野における取組み状況についてみてきた。交通のバリアフリー化は交通サービスへのアクセシビリティを高めることで様々な活動にとっての基盤的な重要性を有するものではあるが、バリアフリー社会の実現のためには交通の分野にとどまらず、住宅から街中まで連続したバリアフリー環境の整備が必要である。交通バリアフリー法の中にも重点整備地区という面的な広がりを持った整備の仕組みが盛り込まれているが、駅及びその周辺ということでは必ずと限界がある。また、公共交通のバリアフリーに限らずSTS(スペシャルトランスポート)などの交通サービスをどう位置付け、どう整備していくかも今後の大きな課題である。このような諸課題に適切に対応していくためには、まずは対応する側のバリアフリーが必要であり、省庁間、部局間のバリアフリーは勿論のこと、さらに事業者、自治体、NPO始め関係者との連携を一層強めていく必要がある。

### 4.2 国民の理解と協力

施設の整備だけでこの課題に応えていくのは困難である。また、施設を整備すれば事足りるとの考えはかえって危険である。大事なのはひとりひとりの気持の問題であり、要はいかに気持の良い社会を作っていくかについての心がけの問題である。交通バリアフリー教室も自らの問題として考えていききっかけになればとの思いから始めたものであるが、さらに地域単位あるいは学校単位での取組みを通じ、理解を深め、実践につなげていっていただきたい。「ハード

面では日本は諸外国と比べてそんなに遜色がなくなっているのに、実際の生活や移動の際になぜ日本ではこんなにもストレスがたまるのだろう」との言葉には実に重いものがある。

今後は、例えば総合学習の場等でもっと取り上げてもらえるよう、児童・生徒向けの介助マニュアルの作成、インストラクターの養成、バリアマップ作成の手引き等も工夫していく必要がある。

### 4.3 ユニバーサルデザインへの志向

バリアに満ちた施設やまちづくりは20世紀の大きな負の遺産であり、21世紀の出来るだけ早い時期に返済していかねばならない。そのためには整備目標を明らかにし、その実現に向けた計画的な取組み、そして、できれば前倒しをするくらいの気構えをもちたいものである。

また、今後の展開としては、誰にとっても使い勝手の良いいわゆるユニバーサルデザイン的な考えも必要である。例えばノンステップバスは誰にとってもやさしい乗り物だし、身障者用トイレも車イス専用トイレとして整備するのではなく、多機能・多目的トイレとして誰でも使えるようなものとして整備すれば世の中がもっと住みやすいものにならないだろうか。バリアフリーとしてやるべきことはまだまだ山ほどあるが、発想としてはユニバーサルデザインを念頭においた取組みを志向すべきと考える。

法が施行されて1年。まだ緒についたばかりであり、その成否は今後の取組み如何にかかっている。バリアフリー社会、ノーマライゼーション社会の実現に向け交通の分野での取組みを強めていきたいと考えており、関係者の引き続きのご支援、叱咤激励をお願いしたい。

交通バリアフリー教室のイメージ



写真 1 車椅子利用者の介助



写真 2 視覚障害者の介助