

# 交通バリアフリー法の新たな局面

東京都立大学大学院 都市科学研究科 秋山哲男

## 1. はじめに

交通バリアフリー法とは「高齢者、身体障害者の公共交通機関を利用した移動の円滑の促進に関する法律」の略称であり、平成12年5月11日公布、11月15日施行されたものである。その目的、目標は表1、表2に示した通りである。本論では、交通バリアフリー法の基本構想の進め方がある程度形ができつつある段階であり、これからどのような方向を辿るのかを検討するために、交通バリアフリー法との関連計画、関連事業、との関係を論じ、何が今後の課題となるかを整理することを目的とする。

表1 交通バリアフリー法の目的

目的：法律の目的は高齢者・身体障害者の自立した日常生活及び社会生活を保証するために、鉄道事業者と地方自治体に次のことを求めている。 鉄道事業者：公共交通機関の旅客施設（鉄道駅のターミナルなど）と車両等の構造及び設備を改善。 地方自治体：旅客施設を中心とした一定地区（鉄道駅及びその周辺500m～1kmなど）にお
---

表2 交通バリアフリー法の目標

目標：旅客施設については2010年までに1日あたり平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、バリアフリーの整備を行うことである。 内容：バリアフリーの整備とは、段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、身体障害者用トイレの設置、等を整備することである。 車両：2010年までに、各手段ごとにバリアフリーにする目標値を定めている。鉄軌道車両が51,000両（30%）、乗り合いバス60,000両を10～15年で低床化車両に代替。ノンステップバスは20～25%含む。旅客船は、1,100船の50%、航空機が420機の40%。
--

## 2. 交通バリアフリー法とその関連計画

### 2.1 関連計画・事業との関係

交通バリアフリー法が実施されてから数年を経過し、基本構想も100以上の自治体で策定を終えている。過去の論文にも様々な問題点や課題の指摘が成されているが、今回は私自身の基本構想に拘わってきた範囲での計画上の問題点と課題を整理しておく。図1は交通バリアフリー法の基本構想と（1）自治体の根本的な計画、（2）都市・交通関連の構想、（3）基本構想と近い計画等との関連、との関係を示したものである。

#### （1）基本構想と他の上位計画の関係

交通バリアフリー法の基本構想は計画という観点から考えると、かなり曖昧である。その理由は、

構想でありながら、極めて即知的なデザインにまで踏み込まざるを得ない、事業計画と類似したところがある。構想の性格からすれば自治体のバリアフリーの大きな方針を示すことが必要である。その点から総合計画や基本計画の中にバリアフリーの視点を明確に入れる作業を行うことが不可欠であるが、これらの計画の改訂時期の対応を待たなければならない。この点が多くの基本構想で曖昧にされている可能性が高い。また、駅周辺のバリアフリーの計画に関しては交通バリアフリー法の都市計画や交通計画と不可分に結びつき、これらの計画との調整や関係がほとんど整理されていない。つまり、自治体の構想（将来構想に関連する長期計画、総合計画）や都市計画・交通計画（都市計画マスタープラン／交通マスタープラン）などと密接な関係をつけることが求められる。

### （２）基本構想と他の関連構想と調整

基本構想対象地区の他の事業（地区計画、再開発、区画整理など）とバリアフリーをどのような関係にするかルールが不十分である。具体的な面の問題点は以下の通りである。計画そのものがバリアフリーとの関連性を明確にしてない（従来の事業制度の見直しが必要） 運用面でバリアフリーが個人の資質に任されている（組織的な仕組みで対応することが必要）

### （３）基本構想と近い計画等との関連

**歩行空間計画・地区交通計画：**交通針フリー法の基本構想は言い方を変えると歩行空間計画や地区交通計画の中にあるはずである。しかし、取り立ててバリアフリーを強調して展開してできなかったのは、単にバリアフリーを部分的デザイン計画として見なしていたからではないか。そのためにバリアフリーをネットワークの計画おろそかにしてきたからである。しかし逆に駅周辺のバリアフリーの基本構想を実施する場合、地区交通計画の歩行者と自動車の空間の再配分が抜け落ちたり、歩行空間整備のネットワークとしての観点が抜け落ちたりする。

この点から交通バリアフリー法基本構想には安全性確保の観点からこの２つの計画を取り込んだ計画が必要である。とくに「歩行者と自動車の空間の再配分など」が重要事項である。

**ハートビル法：**従来のハートビル法は2000m<sup>2</sup>以上の建築物に対して障害者等のアクセスを保障するために建築物をバリアフリーにすることが義務づけられている。しかし、交通バリアフリー法では特定経路・道路特定事業ではその沿道の店舗等のアクセスには全く関与しない状況にある。これが、建築側と道路側の隘路にある問題である。これについては地方自治体の福祉のまちづくりの中で、沿道店舗等に対して「入り口の段差を解消する」こと、「幅員80cmを確保する」努力をすることによって、バリアフリー化された特定道路と地域施設（建築物・その他）との連携ができ、初めて地区のバリアフリーが達成できるのである。

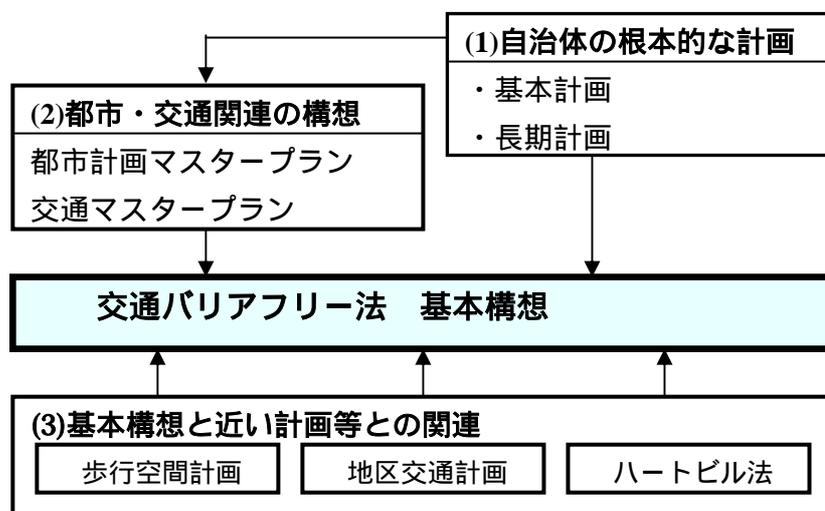


図1 交通バリアフリー法とその関連計画

## 2.2 交通バリアフリー法と関連事業

### (1) 事業の種類と活用方法

交通バリアフリー法の事業制度はズバリ対応したものは無く、鉄道、道路・駅前広場、公共用施設などが存在し、鉄道駅等を支援する制度（1～8）道路・駅前広場・公共用施設（5～7、9～14）を支援するものに分けられる。利用に際しては対象者、採択要件、補助対象、補助率など様々な条件があり、その利用も簡単ではない。詳細は以下の14種類について表3に示した。また、これらの制度はそれぞれ以下の特徴がある。

**補助の主体：**国土交通省に多様な補助制度があり、その他自治省、東京都である。国土交通省は鉄道局、道路局、都市・地域整備局、住宅局が補助の中心を担っている。

**補助対象：**補助対象の多くは地方公共団体であり、その他、鉄道事業者、交通エコロジーモビリティ財団、都市基盤整備公団、第三セクター等である。

**補助予算の確保：**例えば鉄道駅の補助の「1.交通施設バリアフリー化設備整備費補助金制度」は鉄道事業者(1/3)、国(1/3)、地方(1/3；都 1/6、市区町村 1/6)など鉄道事業者、国、地方の3者の予算が準備されている必要がある。そのために、地方自治体などでは予め予算をあらかじめ準備しておかなければならない。

表3 鉄道駅等、道路・駅前広場・公共用施設を支援する制度

対象	事業の名称と事業担当部局
鉄道等	1.施設バリアフリー化設備整備費補助金制度（国土交通省鉄道局業務課） 2.鉄道総合改善事業費補助（鉄道移動円滑化施設整備事業）制度（国土交通省鉄道局業務課） 3.鉄道駅エレベーター整備事業（東京都福祉局） 4.地下高速鉄道事業補助（国土交通省鉄道局財務課） 5.都市再生交通拠点事業（国土交通省都市・地域整備局街路課） 6.人にやさしいまちづくり事業（国土交通省住宅局市街地建築課） 7.地域活性化事業（総務省自治行政局地域振興課） 8.鉄道駅施設のバリアフリー化についての地方財政措置（総務省自治財政局地域財政課）
道路、駅前広場、公共用施設	5.都市再生交通拠点事業（国土交通省都市・地域整備局街路課） 6.人にやさしいまちづくり事業（国土交通省住宅局市街地建築課） 7.地域活性化事業（総務省自治行政局地域振興課） 9.道路交通環境改善促進事業（国土交通省都市・地域整備局/道路局） 10.交通結節点改善事業（国土交通省都市・地域整備局/道路局） 11.まちづくり総合支援事業（国土交通省都市・地域整備局） 12.特定交通安全施設等整備事業（国土交通省道路局） 13.電線共同溝事業（国土交通省道路局、都市地域整備局） 14.東京都土木費補助（交通安全施設等整備事業）（東京都建設局）

東京都：基本構想の手引き、平成15年4月

**計画に利用可能な予算：**計画に用いることができる予算が少ないため、地方自治体の交通バリアフリー法の基本構想の計画予算が極めて少ない。住民参加など手間がかかるはずの費用が見込まれ

てないためそのしわ寄せをコンサルタントに押しつけているのが自治体の現状である。しかし、現行制度でも計画の予算が無いわけではなく、「11.まちづくり総合支援事業」などに計画の予算が多少組まれている。「11.まちづくり総合支援事業」は、まちづくり事業調査：現地調査・まちづくり事業計画案作成など事業活用調査、法律に基づく地区や特定地区の事業活用調査、啓発・研修活動、専門家派遣等のまちづくり活動推進調査、などである。

**補助事業の限定性**：例えば鉄道に限定したもの、道路や駅前広場に限定したものなど「**対象の限定性**」があること。また、「9.道路交通環境改善促進事業」では、首都圏整備法・近畿圏整備法の既成市街地、近郊整備地帯・国土交通省都市・整備局、道路局都市開発区域、県庁所在地の都市・人口5万人以上の市の区域、など比較的都市部に限定した「**地域限定性**」があること。

### 3. その他の注意事項

#### (1) 工事中(事業進行中)のバリアフリー

地区計画、再開発、区画整理、駅の大改造、自由通路、駅前広場の整備、道路整備など様々な事業が動いている地域を対象とする場合、従来まで事業の進行中は我慢して待つことが多い。障害者・高齢者が都市を安全に通行できる空間にするには、一定以上通行遮断や経路の迂回など長期(数ヶ月以上)に続く場合は、工事期間中(事業進行期間中)のバリアフリー対応にすることが必要だ。

#### (2) 大規模駅・複数市町村をまたがる駅・大規模工事を伴う駅のバリアフリーの特殊性

大規模鉄道駅(新宿、東京駅、上野、池袋、横浜)や大規模の工事が伴う可能性がある駅(お茶の水など)、複数市町村にまたがる駅は、通常の基本構想の手法では重たすぎるので、計画予算・事業予算なども含め国や県などと連携して進める必要がある。さらに、大規模駅に関しては、さらに、駅の拠点性・広域性、駅周辺の地権者の複雑性、構造物の重層性、などが加わる。

#### (3) 2005年の見直し

中間年の見直しにおいて、どのような対応をするか、具体的な考え方を示す時期に来ている。その点から幾つかの重要事項を示しておく。2010年をどのように考えるか：確実に達成できない目標に対して、国はその目標をどうするか。バリアフリー法に対応した計画や事業費用を創出する。

他の計画や事業との関連性を明確にする。住民参加、P Iの参加標準を明確にする。エレベーター設置に関する国・県・に対応した市町村予算の確保。S T S・タクシーの付帯決議。エリアの規定と乗降客5000人以上、駅周辺500~1000m、などの対象の範囲をどのように考えるか？

#### (4) 様々な計画・事業と交通バリアフリー法基本構想の再整理

#### (5) 高齢者・障害者の位置づけ

高齢者・障害者のモビリティをどこまで保障するか、そのための現状を捉える調査が必要である。

### 参考文献

- (1) 交通エコロジー・モビリティ財団：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13年8月
- (2) 国土技術研究センター：道路の移動円滑化整備ガイドライン(基礎編),平成13年11月
- (3) 東京都：基本構想の手引き、平成15年4月