

交通バリアフリー化に関する国の取り組み

Transportation Accessibility Improvement Policies in Japan

奈良 和美 (国土交通省)

Kazumi NARA, Accessible Transport Office, Transport Consumer Division,,
Ministry of Land, Infrastructure and Transport, 2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku,
Tokyo

This paper describes Transportation Accessibility Improvement Policies in Japan. Three years have passed since Transport Accessibility Improvement Law went into force in 2000. Stations, bus terminals, buses and trains have been becoming accessible recently. But improvement of accessibility is not well fulfilled, as compare to the targets established by the government, which consist of major stations are to be accessible, and 20-25% of all buses are to be non-step low-floor buses by 2010, etc. Recognizing these situations, the government not only continues to give incentives to public transportation operators, but also take community based approaches to support steady improvement of accessibility.

In addition to these measures, the government is tackling remaining tasks, such as the handle-type electrically-powered wheelchair adapted for the public transportation, audio guide for the visually impaired, etc.

Key words : Transportation Accesibility Improvement Law,

交通バリアフリー法とその概要

約3年前となる2000年11月15日、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、いわゆる交通バリアフリー法が施行された。この法律の制定以前にも、建築物のバリアフリー化の推進に関して、ハートビル法が制定されるなど、わが国におけるバリアフリーへの取り組みは以前から存在したが、特に公共交通機関の利用という分野に着目して、交通バリアフリーへの取り組みが制度として確立されたことは極めて画期的なことであった。また、特筆すべきは、主務大臣の定める基本方針中に、概ね10年後における具体的な数値目標¹を盛り込んだことである。

本論に入る前に、最初にこの法律の2つのポイントを挙げさせていただき、後の説明に続けさせていただきたい。

- ① 公共交通事業者が駅等の旅客施設を新設・大改良する際や車両等を新規に導入する際には、バリアフリー化基準への適合を義務付ける（既存の旅客施設については努力義務）。
- ② 旅客施設に加えその周辺の道路、信号機などを一体的にバリアフリー化するため、市町村は国の基本方針に基づきバリアフリー化の基本構想を策定できる。公共交通事業者、道路管理者等は基本構想に即してバリアフリー化の計画を作成し、計画に基づき事業を実施する。

交通バリアフリー化の現状

法施行後現在に至るまでの3年間、鉄道駅をはじめ

として、エレベーターや視覚障害者誘導用ブロック、身体障害者用トイレの設置などのバリアフリー化が着実に進んできた。例えば、法施行後すぐの2001年3月末の実績²では、1日の平均的な利用客数が5000人以上ある鉄道駅における段差の解消³率は29%であったのが、2年後の2003年3月末には39%に上昇している。同じく、ノンステップバスの導入率も2.6%から6.6%に上昇している。

表一 旅客施設・車両等のバリアフリー化の状況

旅客施設の 種類 (1日の平均 利用客数 5000人以上)	移動円滑化基準第4条 (段差の解消)に適合 している旅客施設の割 合		バリアフリー 化目標(※2) (2010年)
	2001年	2003年	
鉄軌道駅	29%	39%	100%
バスターミ ナル	60%	71%	100%
空港	5%	18.2%(※1) (100%)	100%

車両等の種類	移動円滑化基準適合 車両の割合		バリアフリー化 目標(2010年)
	2001年	2003年	
鉄軌道車両	10%	19%	30%
低床バス	2.6%	6.6%	100% (2010～2015 年)

※1 航空旅客ターミナルについては、身体障害者が利用できるエレベーター・エスカレーター・スロープの設置はすでに平成13年3月末までに100%達成されている。

※2 この他、2003年10月10日に閣議決定された社会資本整備重点計画において、2007年までに1日あたりの平均利用者数5000人以上の旅客施設の7割強について段差解消を図ることが決定されている。

一方で、この数字のみを見た場合、現在の整備ペースでは、基本方針に定める目標に及ばない可能性もある⁴。また、主に既存の旅客施設を対象として面的なバリアフリー化を推進するスキームである基本構想の作成状況についても、2003年10月末までに受理した基本構想は107、(市町村)、作成中の市町村は36となっており、1日の利用者数が5000人以上の旅客施設が所在する565市町村に絞っても、基本構想を作成済み、又は基本構想を作成する意志があるとしている市町村は66%程度と⁵、まだ数が限られている。

このため、我々としても、基本構想策定促進のため、様々な支援策を講じてきたところであるが⁶、以上の状況を踏まえ、より地域に密着したアプローチや情報開示など関係者がさらに知恵を絞ってその推進を加速化していく必要があると考えている。

積み残された課題と今後の展望

一方で、この交通バリアフリー法及び法律に基づく様々な基準を策定する際に積み残しとなっていた課題についても、引き続き取り組む必要が生じている。例えば、当初高齢者向けに開発された自操式ハンドル形電動車いす(以下、「ハンドル形」。電動スクーター等の通称がある。)については、現在、身体障害者が補装具として利用している等の実態があり、これを利用して公共交通機関を利用する際の課題・対応方策等について、研究会を設けて検討した。その結果、①回転性能 ②小段差・溝の乗り越えのため介助者が持ち上げることを想定した取っ手、③介助者が手押しで誘導できるよう操作しやすいクラッチ等が具備された、公共交通機関の利用を想定したハンドル形の開発が必要な旨、報告書がとりまとめられた。また、同報告書では、かかる機器の開発・普及には相当の期間を要するため、それまでの間、鉄道の利用については

①補装具制度によりハンドル形を給付された者
②エレベーターの設置等により段差が解消された駅等の条件が考えられる旨盛り込まれた。本報告書を受けて、関係者間において検討を進めるほか、近日中にはインターネット上で駅ごとのバリアフリー化情報等を提供している「らくらくお出かけネット」上に、ハンドル形で利用可能な駅等について情報提供を行う予定である。

また、視覚障害者の移動を円滑化するための方策のうち、音声・音響による案内の具体的な方法・内容については課題として残されていた。このため、昨年10月、旅客施設における音声・音響案内について案内を行うべき場所、案内の内容等についてのガイドライン

「旅客施設における音による移動支援方策ガイドライン」を作成した。ここにおいても、携帯端末を利用した音声誘導システムについて、現状では特定の方式へ統一を行えるほど絶対的に優位な方式はないとされ、今後の技術開発動向を見定めていくこととされた。

こうした課題も踏まえ、本年度においては、主に鉄道駅を中心としたITを活用した移動支援サービス(例えば携帯端末等を利用した情報提供や操作システム等)に関する検討を行うこととしている。

このように、公共交通機関のバリアフリー化の更なる推進にあたっては、公共交通機関における利用に十分に配慮した機器を検討することが不可欠である。この点について、国土交通省としても、様々な関係者の協力を得て、さらに高齢者、身体障害者等にとって使いやすい福祉機器となるよう積極的に取り組みたいと考えている。

なお、交通バリアフリー法附則第3条においては「政府は、この法律の施行後5年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする」と定められている。本規定に基づき、法施行後5年を経過した場合に、それまでの進捗状況も踏まえ検討し、さらにバリアフリー化を推進する上での課題を抽出して検討を行って行くことになるだろう。

法制定当時から現在までの期間に限っても、先述した課題のほか、STS(スペシャル・トランスポート・サービス、高齢者、障害者に特化したドア・ツー・ドア・サービス)等の様々な課題が指摘されているところである。

今後、現行法に基づいて交通バリアフリー施策を推進していくことは勿論であるが、一方で、2006年以降の動きに備え、様々な課題に対し、幅広い調査を行っていくことも必要と考えている。

- 1 移動円滑化の促進に関する基本方針(平成12年11月15日 国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号)
- 2 法施行規則第7条に基づき、公共交通事業者等は、毎年5月31日までにバリアフリー化に関する報告書を提出しなければならない。
- 3 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)を当てはめた場合の適合をもって算定。
- 4 鉄道駅などの計画から実際の完成までには、規模にもよるが、非常に長い年数を要するものもある。また、鉄軌道車両や船舶、航空機については、移動円滑化基準適合義務等に関する規定が施行されたのは昨年5月15日である⁴ことに留意されたい。
- 5 基本構想作成状況については、2003年5月～6月調査をベースに2003年10月末までに基本構想を受理した市町村や協議会等を設置した旨の連絡があった市町村を反映した。また、1日の利用客数5000人以上の旅客施設のある市町村に関しては、同調査に併せ、2002年3月末の移動円滑化実績等報告などによりとりまとめた。
- 6 補助、税制、手引きの作成、普及用パンフレットの配布等