

< 参考資料 > 交通バリアフリー法の概要

< はじめに >

高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図るため、運輸省、建設省、国家公安委員会及び自治省は、「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「法」という。）を第 147 回国会に提出し、法は、平成 12 年 5 月 10 日に成立し、同月 17 日に公布された。また、同法は、平成 12 年 11 月 15 日から施行されることとなった。

< 法律制定の経緯と背景 >

我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展し、平成 27 年（2015 年）には国民の 4 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者となる本格的な高齢社会が到来すると予測されている。

また、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念の社会への浸透が進み、障害者が障害のない者とともに活動し、サービスを受けることができるよう配慮することが強く求められるようになってきている。このため、高齢者、身体障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる環境を整備することが急務となっている。

そのためには、鉄道やバスを始めとする公共交通機関を利用した移動の果たす役割は極めて大きい。したがって、公共交通機関の各施設について、例えば、鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーターの整備、低床バスの導入等を進め、さらに、その周辺における道路、駅前広場、通路等の連続した移動経路についても、拡幅や段差の解消等のバリアフリー化のための措置を講ずる必要がある。

しかしながら、国及び地方公共団体の財政事情が厳しいこと、公共交通事業者等の投資余力には限りがあることなどから、このような措置が十分にとられているとは言い難い状況にある。

また、鉄道駅等旅客施設からの徒歩による移動の経路についても、複数の公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会から通路等を管理する市町村等に至るまで関係者が多岐にわたるため、各々の取組みを統合的に推進することは困難である。

このような状況を踏まえ、交通のバリアフリー化を促進するための各般の施策を総合的に講ずることが必要であることから、今回、法が制定された。

< 法律の概要 >

(1) 法律の目的 (第1条)

この法律は、高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性が増大しているという社会状況にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等の構造及び設備を改善するための措置(下記(4)で記述)、旅客施設を中心とした一定の地区における道路、駅前広場、通路その他の施設の整備を推進するための措置(下記(5)で記述)その他の措置を講ずることにより、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

(2) 定義 (第2条)

1) 「高齢者、身体障害者等」(第1項)

この法律の直接の対象となる者を定めるものである。知覚機能や運動機能といった身体の機能の面で日常生活又は社会生活に制限を受ける者であり、具体的には、高齢者のうち加齢により知覚機能や運動機能が低下したものの、身体障害者、妊産婦、けが人などである。

2) 「移動円滑化」(第2項)

高齢者、身体障害者等は、公共交通機関を利用して移動する際に、障害のない者よりも大きな身体の負担を負うこととなる。このため、法では、その負担を軽減することにより、移動をより容易かつ安全にすることを目指しており、これを「移動円滑化」と定義している。

(3) 基本方針の作成 (第3条)

運輸大臣、建設大臣、国家公安委員会及び自治大臣は、移動円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動円滑化の促進に関する基本方針を定めることとしている。

この基本方針においては、次に掲げる事項について定めることとしている。

移動円滑化の意義及び目標に関する事項

移動円滑化のために公共交通事業者等が講ずべき措置に関する基本的な事項

市町村が作成する基本構想の指針となるべき事項

移動円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動円滑化の促進に関する事項

(4) 移動円滑化のために公共交通事業者等が講ずべき措置

(第2章(第4条・第5条))

公共交通事業者等は、鉄道駅などの旅客施設を新たに建設し若しくは旅客施設について大規模な改良を行うとき、又は乗合バス車両などの車両等を新たにその事業の用に供するときは、これらを、移動円滑化のために必要な構造及び設備に関する基準(以下「移動円滑化基準」という。)に適合させることが義務付けられている。

また、既に事業の用に供している旅客施設及び車両等についても、それらを移動円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならないこととされている。

さらに、移動円滑化のためには、旅客施設及び車両等を移動円滑化基準に適合させるのみならず、高齢者、身体障害者等に対する必要な情報の適切な提供と公共交通事業者等の従業員の適切な対応といったソフト面の対応が非常に重要である。したがって、公共交通事業者等に対して、路線案内、運賃案内、運行情報などの適切な情報提供を講ずることについて努力義務を課すとともに、介助の仕方などの研修等職員に対して必要な教育訓練を講ずることについて努力義務を課している。

(5) 重点整備地区における移動円滑化に係る事業の重点的・一体的な推進

(第3章(第6条~第14条))

移動円滑化を進めるためには、旅客施設に加え、その周辺の移動経路を構成する道路、駅前広場等についても一体的にバリアフリー化を進めることが望ましい。

しかしながら、すべての旅客施設を対象にこのような取組みを進めることは、国及び地方公共団体の財政事情が厳しいこと、公共交通事業者等の投資余力に限りがあることから困難である。また、旅客施設及びその周辺の移動経路については、公共交通事業者等、道路管理者、都道府県公安委員会、市町村等の関係者が多岐にわたっているため、現状のままではバリアフリー化に向けた各々の取組みを統合的に推進することは困難である。

したがって、地域の実情に応じて、一定の要件(1日当たりの平均的な利用者の人数が5千人以上など)に該当する旅客施設(特定旅客施設)とその周辺の道路、駅前広場、信号機等について整合性をとりつつ、重点的かつ一体的に移動円滑化を進めるため、市町村が、基本方針に基づき、当該特定旅客施設を中心として設定する重点整備地区について基本構想を作成することができる仕組みを設けることとしている。

市町村は、移動円滑化のための事業を実施する関係する公共交通事業者等、

道路管理者及び都道府県公安委員会と協議をして基本構想を作成するとともに、基本構想が作成されたときは、それらの者は、それぞれ、当該基本構想に即して各々の移動円滑化のための事業を実施するための計画を作成し、これに基づき、当該事業を実施するものとされていることから、相互に整合性のとれた事業の実施が可能になる。

また、市町村が基本構想を作成する際に関係者との協議を円滑に進めることができるよう、法では一定の仕組みを設けている。すなわち、法では、関係する公共交通事業者等、道路管理者、都道府県公安委員会、一般交通用施設（駅前広場、通路等）及び公共用施設（駐車場、公園等）の管理者は、市町村による基本構想の作成に協力するよう努めることとされている。さらに、市町村は、基本構想の作成に当たり、関係する公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会に対し、基本構想の案を作成するよう求めることができ、その案の提出を受けた場合には、その案の内容が基本構想に十分反映されるよう努めるものとされている。

このほか、国及び地方公共団体は、基本構想において定められた一般交通用施設又は公共用施設の整備、市街地開発事業の施行など必要な措置を講ずるよう努めなければならないこととされているとともに、基本構想において定められた一般交通用施設又は公共用施設の管理者で国及び地方公共団体を除く民間主体は、当該基本構想の達成に資するため、その管理する施設について移動円滑化のための事業の実施に努めなければならないこととされている。

さらに、基本構想において定められた事業を促進するため、土地区画整理事業の換地計画において特定旅客施設等の用に供するための保留地の特例措置を講ずるとともに、主務大臣の認定を受けた公共交通特定事業計画に基づく公共交通事業者等による事業に対する地方公共団体の助成に要する経費について、地方債の特例措置を設けたところである。

今回導入する基本構想の制度においては、新設又は既設の旅客施設に関わらず、市町村が関係者と協議調整を行って基本構想が作成される場合には、公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会は、これに即して具体的な事業計画を作成し、移動円滑化のための事業を実施しなければならないこととなることに大きな意義を有するものである。

(6) 指定法人（第4章（第15条～第19条））

高齢者、身体障害者等が安心して外出し、公共交通機関を利用できるようにするためには、どの施設がバリアフリー化されているか、どのような経路を選択すれば支障なく公共交通機関を利用できるかなどの情報を、それらの

人があらかじめ知ることができるようにすることが極めて重要である。情報が提供されている場合でも、その内容、表記方法等が公共交通事業者等ごとに異なることがあること、複数の交通機関を乗り継ぐ場合、それぞれの公共交通事業者等に問い合わせるのは過大な負担となることを考慮すると、公共交通事業者等からの情報を総合的な視点から整理し、高齢者、身体障害者等の立場から利用しやすいものに加工した上で一元的にこれらの者に提供する公益的な業務を行うことが必要となる。したがって、これらの公益的な業務を国が指定する公益法人に行わせ、国が必要な監督を行う制度を設ける。

(7) 国、地方公共団体及び国民の責務（第 20 条）

国は、公共交通事業者等の設備投資等に対する必要な支援措置その他の移動円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならないとともに、移動円滑化に関する研究開発の推進及びその成果の普及に努めなければならないこととする。

移動円滑化を進めるためには、公共交通機関の旅客施設及び車両等の改善、道路、駅前広場、通路その他の施設の整備だけでなく、国民の高齢者、身体障害者等に対する理解と協力、すなわち、国民の「心のバリアフリー」が不可欠である。これを踏まえ、国民は、高齢者、身体障害者等に対する理解を深めるとともに、高齢者、身体障害者等の移動を手助けする等、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した円滑な移動を確保するために協力するよう努めなければならないこととする。一方、国は、広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて、移動円滑化のための措置を講ずることの必要性、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動について国民が協力することの重要性等について国民の理解を深めるよう努めなければならないこととする。

地方公共団体も、地域住民の福祉の増進を図る観点から、国の施策に準じて、地域の実状に即し、移動円滑化のための事業に対する支援措置、移動円滑化に関する地域住民の理解を高めるための広報活動等移動円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならないこととする。