

ISSUE BRIEF

バリアフリーからユニバーサルデザインへ

交通バリアフリー法の見直し

国立国会図書館 ISSUE BRIEF NUMBER 526(MAR. 29. 2006)

第 164 回国会に、交通バリアフリー法とハートビル法を統合した法案が提出された。これまでの課題として、交通バリアフリー法の対象が多様な利用者を想定していない点、駅等と隣接する建物との連続的なバリアフリー化が進んでいない点、ハード整備に重点が置かれてきたため情報提供や人的サポートなどソフト対策が不十分であった点の指摘がなされてきた。

法案には、「国による移動円滑化の基本方針等の策定」、「バリアフリー化対象施設の拡大」、「基本構想策定時の協議会制度、住民等による基本構想の作成提案制度」等の内容が盛り込まれた。これにより、「点」や「線」の形で進めてきたバリアフリー化が「面」として町全体に拡大することとなる。今後は、多様な利用者の声を反映し、地域の実情に応じたバリアフリー施策の展開が求められている。

国土交通課

すずき けんいち
(鈴木 賢一)

調査と情報

第 5 2 6 号

はじめに

我が国は、諸外国に例を見ない速さで高齢化が進展しており、平成 27 年には国民の 4 人に 1 人が 65 歳以上となる本格的な高齢社会を迎えようとしている¹。このような社会では、高齢者と身体障害者を含むすべての人々が自立した生活をおくり、社会に参加できるようにすることが要請され、生活空間におけるバリア（障壁）を取り除くことが喫緊の課題となっている。こうした課題の解消を目的とする「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」平成 12 年法律第 68 号）は、施行から 5 年が経過し見直しの時期を迎えており、同法と「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」（いわゆる「ハートビル法」平成 6 年法律第 44 号）とを統合した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案」が第 164 回国会に提出されている。本稿では、バリアフリー施策の経緯、現状を概観し、法案の内容、今後の課題等についてまとめた。

バリアフリー施策の経緯

我が国のバリアフリー化に向けた取組は、1970 年代の福祉のまちづくり運動²から始まる。これは、「すべての人が地域で安心して健常な市民とともに生活できること」という北欧のノーマライゼーションの理念を基本としており、この理念の具体化として「物理的障害（バリア）の問題」への対応を中心に制度化が進められてきた³。

まず、町田市などの地方公共団体でバリアフリーを進めるための要綱や条例が制定された。1980 年代の、国際障害者年（1981 年）、国連・障害者の十年（1982 年）により障害者への配慮が社会に浸透すると、バリアフリー化に向けた取組が活発化し、1990 年代にかけて同種の条例化が全国に広がった。

一方、国においては、1970 年代以降、建築物・道路・公園の個別施設に対する指針や要綱などのガイドラインが策定され、施設ごとにバリアフリー化が進められてきた。また、旧建設省の「人にやさしいまちづくり事業」（平成 6 年）では、それまでガイドラインでは難しかったモデル地域の面的整備が推進された。さらに、平成 6 年 6 月、旧建設省は高齢社会における建設行政の目標と今後の施策をまとめた「生活福祉空間づくり大綱」を公表し、同年 9 月には不特定多数の利用が見込まれる建物のバリアフリー化を趣旨とした「ハートビル法」が施行された。

こうした地方と国における様々な取組を経て、公共交通機関と駅等の旅客施設を中心とした地区のバリアフリー化を総合的に推進するため、平成 12 年 5 月に交通バリアフリー法が制定された（平成 12 年 5 月成立、11 月施行）。

¹ 「第 1 章 高齢化の状況」内閣府編『高齢社会白書 平成 17 年版』2005.6, pp.2-4. を参照した。

² 昭和 46 年（1971 年）仙台市において車椅子利用者とボランティアにより市内の公共施設を点検する活動が行われ、市への改善要望が提出された結果、施設の改善整備がなされたことが始まりといわれる。

³ 高橋儀平「福祉のまちづくりの歴史的展開」『作業療法ジャーナル』35 巻 6 号, 2001.6, pp.470-479. 等を参照した。

バリアフリー化の現状

1 バリアフリー化整備目標に対する実績

バリアフリー化の整備目標は、「社会資本整備重点計画」⁴と交通バリアフリー法に基づく「移動円滑化の促進に関する基本方針」⁵で定められている。旅客施設、公共交通機関の車両等の具体的目標と進捗状況は、表1と表2のとおりであり、バリアフリー化は概ね着実に進展していることがわかる⁶。その中で、旅客船は平成22年時点で約5割の目標に対し7.0%と実績値の低さが目立っている。また、国土交通省の調査によれば、こうした数値は地域によって大きな格差があることが明らかになっている⁷。

表1 バリアフリー化の現状と目標

| 施設 | バリアフリー化の内容 | バリアフリー化率 | |
|---------------------|----------------------------|---------------|-----------------------|
| | | 現状(H15) | 社会資本整備重点計画における目標(H19) |
| 旅客施設 ⁽¹⁾ | 段差の解消 | 44% (H16は49%) | 7割強 |
| | 視覚障害者誘導用ブロック | 74% (H16は80%) | 8割強 |
| 道路 ⁽²⁾ | 段差の改善、幅員の確保、視覚障害者用ブロックの設置等 | 25% (H16は31%) | 約5割 |
| 建築物 ⁽³⁾ | 手すり、広い廊下の確保等 | 3割 | 約4割 |
| 住宅 | 手すり、広い廊下の確保等 | 約3% | 約1割 |

(出典) 国土交通省『ユニバーサルデザイン政策大綱』2005.7, p.5等を基に作成。

注(1)平均利用者数5,000人/日以上旅客施設(例：鉄軌道駅、バスターミナル等)、(2)(1)の周辺等の主な道路、(3)不特定多数の者等が利用する一定の建築物(例：病院、劇場、ホテル等)

表2 公共交通機関における車両等のバリアフリー化の割合

| | 総施設数 | 基準適合施設数 | 全体に対する割合 | | | 基本方針で定められたH22年までの目標 | |
|-------|----------|------------|----------|--------|--------|---------------------|-------------------|
| | | | H16年度末 | H12年度末 | H15年度末 | | H16年度末 |
| 鉄軌道車両 | 51,593 | 14,383 | 10.1% | 23.7% | 27.9% | 約15,000(約30%) | |
| バス | 低床バス | 58,197 | 13,144 | 4.9% | 18.0% | 22.6% | 原則、平成22～27年に低床バス化 |
| | ノンステップバス | (全てのバス車両数) | 6,974 | 2.2% | 9.3% | 12.0% | |
| 旅客船 | 1,129 | 79 | 0.0% | 4.4% | 7.0% | 約550(約50%) | |
| 航空機 | 474 | 193 | 0.7% | 32.1% | 40.7% | 約180(約40%) | |

(出典)「公共交通事業者等からの移動円滑化実績等報告書の集計結果概要」(平成17年3月31日現在)、国土交通省ホームページ<<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/01/011104/01.pdf>>等を基に作成。

2 市町村における基本構想策定状況

交通バリアフリー法における基本構想とは、主要な旅客施設とその周辺地域のバリアフリー化を進める際に、市町村が主体的に作成することができるもので、そのメリ

⁴ 国土交通省ホームページ<<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/01/011009/01.pdf>>

⁵ 国土交通省ホームページ<http://www.mlit.go.jp/barrierfree/transport-bf/laws/kihon2_.html>

⁶ 「平成16年度政策チェックアップ結果評価書」(平成17年7月29日省議決定)、国土交通省ホームページ<<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-review/h16cu.pdf>>などを参照した。

⁷ 「都道府県別バリアフリー情報 取りまとめ結果の概要について」2005.3、国土交通省ホームページ<<http://www.mlit.go.jp/barrierfree/transport-bf/BFI/syukei/about.html>>

ットは経路を構成する施設管理者たる公共交通事業者、道路管理者、都道府県公安委員会等の多様な関係者を束ねて、一体的にバリアフリー化を進めることに効果を発揮するものである。しかし、市町村の基本構想作成状況に関する調査結果(平成 17 年 3 月末現在)⁸によれば、1 日あたり平均 5,000 人以上の利用者がある旅客施設を有する 539 市町村のうち、既に基本構想を作成済みの市町村は、約 3 割(182 市町村)に留まっており、依然としてその割合は低い(ただし、作成予定の自治体を含めると約 7 割に及ぶ)。一方で、162 の市町村では未だ作成の見通しが立っていない状況である。

交通バリアフリー法とハートビル法の一体化

1 バリアフリーからユニバーサルデザインへ

交通バリアフリー法(公共交通機関が対象)とハートビル法(不特定多数が利用する建築物が対象)は、旅客施設と一定以上の規模の建築物のバリアフリー化を個別限定的に規定していることから、駅やバスターミナルと隣接する建物との間の経路に段差が残されるなどの問題が指摘されていた⁹。

また、ノーマライゼーションの理念は、障害者がバリアを意識せず健常者と同等の生活を送ることができる社会を目指すのに対し、過去のバリアフリー施策では、特に高齢者や身体障害者を対象としたバリアフリー化を進めてきた。このため、駅の段昇降機のように駅員を呼び出さないと使えない施設が作られる¹⁰、改札口から離れた場所にエレベーターが設置されたり、不便な場所にスロープが設置されるなどバランスを欠いた設計・整備がなされる¹¹、これらの施設が障害者専用として設計・配置され、一般利用者が使用できないなど、バリアフリー化の非効率な点が指摘されてきた¹²。こうした問題意識を背景として、近年では、バリアフリーからユニバーサルデザインへとあらゆる人の利用を念頭に置いた環境作りが進められるようになってきている。

2 ユニバーサルデザイン政策大綱

平成 17 年 7 月、国土交通省は「ユニバーサルデザイン政策大綱」(以下「大綱」とする。)¹³を策定した。これは、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」をテーマに、公共交通や公共施設、さらには街全体をカバーし高齢者のほか障害の有無、国籍の違いに関わりなく、ハードとソフトの両面からバリアフリー化を進めるための基本政策となるものである。平成 18 年度からはこの大綱に基づき具体的施策が展開される。

大綱は、「利用者の目線に立った参加型社会の構築」、「バリアフリー施策の総合化」、「だれもが安全で円滑に利用できる公共交通」など 5 つの基本的な考え方と、10 の具

⁸ 「交通バリアフリー法に基づく基本構想作成(予定)調査の結果」2005.10.5, 国土交通省ホームページ<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/01/011005_.html>

⁹ 後藤靖子「公共交通機関及びその周辺地区におけるバリアフリー化の推進」『地域開発』479号, 2004.8, p.24.

¹⁰ 大原一興「駅から広がるユニバーサル・デザイン」『区画整理』47巻5号, 2004.5, pp.15-16.

¹¹ 「へんてこバリアフリー」実例集」『SPA!』55巻11号, 2006.2.28, pp.20-23.

¹² 秋山哲男ほか編『都市交通のユニバーサルデザイン: 移動しやすいまちづくり』学芸出版社, 2001, pp.15-16.

¹³ 国土交通省ホームページ<<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/01/010711/01.pdf>>

体的な施策を提示している。「ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化」については、この中で法制度として取組む項目を次のとおり列挙している。

旅客施設だけでなく建築物も含めた連続したバリアフリー空間形成に向けた、総合的な国の基本方針の策定

バリアフリー化の計画エリアの拡大、旅客施設に加え周辺施設についてのバリアフリー化の促進、バリアフリー経路と連絡する建築物についてバリアフリー整備にかかる制度創設

基本構想の内容のうち、バリアフリー化の基本的な方向性について合意がある場合、その方向性だけを先行して定めることが出来る仕組みの創設

大規模旅客施設や、複数の市町村にまたがる移動経路のバリアフリー化にあたり、基本構想等の策定に都道府県が関与できる仕組みの創設

基本構想策定の際の協議会の設置による当事者参加、基本構想の素案に関するNPO・住民からの提案の制度化

3 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案」の概要

第164回国会に提出された同法案は、大綱の法制度として取組む項目を踏まえ「面的整備エリアの拡大」、「きめ細かな整備」、「当事者、住民等の参加」、「国や自治体の命令、罰則によるバリアフリー化の実効性確保」の要素が反映されている。一方、の内容は法案に盛り込まれていない。主な内容は以下のとおりである。

(1) 主務大臣の基本方針等（ ）に対応）

主務大臣は、高齢者、障害者等の身体の負担を軽減することを念頭に、徒歩や交通機関の手段によって安全かつ円滑に移動でき、施設についても安全かつ円滑に利用できるようにするための施策を総合的に推進することを定めた基本方針及び施設の構造に関する基準を定める。

(2) 施設設置管理者の基準適合義務（ ）に対応）

従来のバリアフリー化の対象施設は、旅客施設と車両、建築物とされていたが、新たに道路、路外駐車場、公園施設を加えた。各施設設置管理者はこれらの施設を新設又は改良する時に、施設ごとの移動等円滑化基準¹⁴に適合させることが義務づけられる。また、既存の各施設については基準に適合させるための努力義務が課せられる。

(3) 重点整備地区の指定と基本構想作成

高齢者や障害者が生活上よく利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設などの施設をまとめて「生活関連施設」と定義している。市町村は、生活関連施設と施設相互間の経路を構成する地域を「重点整備地区」に指定し、地区内をどのように連続的にバリアフリー化するかなど基本的事項を定めた基本構想を作成することができる。

¹⁴「移動円滑化基準」とは、国が定めるバリアフリー化の基準のことで、高齢者、障害者等が容易かつ安全に移動又は利用できるようにするため、車両や施設等の新設または改良時に義務づけられるバリアフリー化措置を規定したものである。新しい法案に基づく移動等円滑化基準には、福祉タクシーの車両基準が追加される予定である。

ような公共交通機関の整備やドアツードアで経路を結ぶSTSの普及といった地域のモビリティ（移動性）確保が必要となる。

欧米諸国では、高齢者・障害者の個別輸送サービスとしてのSTSが早くから発達してきたが、我が国はこの点で大きく遅れをとっており¹⁵、平成12年の交通バリアフリー法制定時の衆参両委員会における附帯決議には、「STSの導入に努めること」という一項目が盛り込まれた。

福祉有償輸送¹⁶については、平成15年度にNPO等の非営利法人によるボランティア有償運送（福祉有償輸送）を可能とする構造改革特別区域制度が導入され、地方公共団体主催の運営協議会で必要と認められたNPO等の福祉有償輸送に対し、車両など一定の条件を付けた上で、特区の中での事業が許可されることとなった。しかし、有償輸送は、本来、タクシーなどの許可事業者にしかな認められず、NPO等の自家用車（白ナンバー）による有償輸送は道路運送法第80条違反にあたるとして批判された。こうした状況を改善するため、平成16年3月には、特区に適用された要件・手続きを踏襲したガイドライン（通達）¹⁷が公表され、全国で許可されるようになった。さらに、国土交通省と厚生労働省の間で「介護輸送に係る法的取扱い方針について」が定められ、介護タクシー¹⁸にも同ガイドラインが適用されるなど徐々に制度が整備されてきた。

STSの需要拡大に応じて、民間のタクシー業者やNPO等が、福祉有償輸送に参入しており、平成12年度から平成16年度の間に、その事業者数は1,033から3,771（約3.6倍）に、車両台数は2,050から7,255（約3.5倍）に増加している¹⁹。しかし、事業者数全体の増加に対して、実際に許可を受けているNPO等の団体数は90に留まっている（平成17年7月末現在）²⁰。

こうした背景として、地方公共団体での運営協議会の設置が進まないこと²¹、法的位置づけが不明確（通達により可能とされた道路運送法第80条の例外許可²²）なこと²³に加えて、要望の多かった一般のセダン型車両がガイドラインの対象となっていなかったこと²⁴など制度上の問題が指摘されている。

他方、民間業者を含めた現在運行中の福祉有償輸送に対しては、新規事業者やNPO等は介助技術や運転技術が未熟である、民間の福祉タクシー専門業者は評価が高い反面、料金が高額である、台数が少ないため常に予約が一杯であるなど、重い障害のあ

¹⁵ 秋山哲男「高齢者・障害者専用のSTサービスの現状と将来展望」『老年社会科学』25巻3号、2003、10、p.349ほか、多くの識者から指摘されている。

¹⁶ 高齢者や身体障害者等の移動制約者の輸送を目的とした、車椅子・寝台（ストレッチャー）のまま乗降できるリフトなどを備えた専用のタクシーによるサービス。病院・施設への通院等に利用されている。

¹⁷ 国土交通省関東運輸局ホームページ<http://www.ktt.mlit.go.jp/jidou_koutu/tabi2/np0_80.pdf>

¹⁸ 介護保険の指定訪問介護事業者指定を受けているタクシー会社による、通院・外出介助サービス（「新しいタクシーへの取り組み事例集 3.やさしいタクシー」国土交通省東北運輸局ホームページ<<http://www.tht.mlit.go.jp/jk/jk03.pdf>>）

¹⁹ 「平成16年度末 自動車交通関係移動円滑化実績等について（患者等輸送の現状について）」2005.10.25、国土交通省ホームページ<<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/09/091025/05.pdf>>

²⁰ 国土交通省「NPO等によるボランティア有償運送検討小委員会報告書」（地域住民との協働による地域交通のあり方に関する懇談会）、2006.1、p.2。<<http://www.mlit.go.jp/jidosha/iinkai/tiikikoutu.pdf>>

²¹ 「NPOの有料送迎なぜ進まない？協議の場自治体が開かず」『朝日新聞』2004.12.8。

²² 道路運送法第80条第1項但書き「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」を適用。

²³ 国土交通省 前掲注20、p.21。

²⁴ 平成16年3月、リフトやスロープ等を装備した福祉車両を使用することがガイドラインに定められ、セダン型一般車両については特区の認定を受けた場合のみ使用可能とされた。

る人への利便性向上につながっていないといった実態面での問題が指摘されている²⁵。

これらの課題については、平成 17 年 8 月から政府の構造改革特別区域推進本部・評価委員会と国土交通省において検討がなされ、そこでの結果²⁶を受けて、第 164 回国会に事実上 STS の制度化を図る道路運送法の改正案が提出されている。

福祉有償輸送に関しては、セダン型の自家用自動車を福祉有償輸送に使用可能な対象車両に加える²⁷、許可制から登録制に緩和する等の規定が盛り込まれている。加えて、上述のバリアフリー法案に基づく移動等円滑化基準には、福祉タクシーの車両基準が追加される見通しである。

海外のバリアフリー制度

建築物及び公共交通のバリアフリー化について先進的なアメリカ、イギリス、スウェーデンの 3 カ国を取上げ、その制度の特徴を簡単に紹介する（巻末表を参照）²⁸。

バリアフリーを義務付ける法律は、バリアフリーを障害者の権利として位置づける包括的反障害者差別法と建築物及び公共交通機関にバリアフリー化を義務付ける個別法とに大別される。

前者に該当するのは、アメリカの「障害を持つアメリカ人法 1990」と、イギリスの「障害者差別法 1995」である。これらの法律では、障害者が利用できないか、利用に著しい困難をきたす状態を差別とみなし、その事業主、所有者を告訴できる訴訟法のかたちをとっている。アメリカは公民権運動の流れを背景にもっているため、人権擁護的な色彩が強い。イギリスは、そうした運動を経験せず、歴史的にも障害者・高齢者を福祉施策で扱ってきたため、その内容は負担者である事業者に配慮したものとなっている。スウェーデンではノーマライゼーションの思想に基づいた福祉施策を展開してきたため、障害者だけを対象とする反障害者差別法はない。

後者に該当する法令のうち建築物については、アメリカの「ADA アクセシビリティガイドライン」、イギリスの「建築規則パート M」、スウェーデンの「建築規則 1994」があり、基本的には、建築物を新築又は改築する場合にバリアフリー化が義務づけられている。なお、アメリカでは建築物の規制は各州が行っている。

公共交通については、アメリカの「安全、責任、柔軟及び効率的交通公平化法 2005」、イギリスの「交通法 1985」、スウェーデンの「交通機関の障害者施設に関する法律 1979」及び「公共交通責任法 1998」がある。責任主体は、いずれの国も州か地方自治体とされている。車両等については、アメリカとイギリスが航空機、旅客船を除く公共交通機関に対して新規導入時にバリアフリー化の義務を課しているのに対し、ス

²⁵ 「生活コミュニティー 福祉タクシー増えたけど 使い勝手なお課題 利用者の不満募る」『日本経済新聞』2006.2.14 夕刊。

²⁶ 国土交通省 前掲注 20 を指す。

²⁷ セダン型導入の課題として 安全の確保、白タク行為へつながるおそれ、タクシー事業者との共存が挙げられていた(国土交通省 前掲注 20, p.3.)。

²⁸ 太谷悟・岡井有佳「海外のバリアフリーに係る法制度：アメリカ、イギリスおよびスウェーデンの事例」『土木技術』56 巻 4 号, 2001.4, pp.31-34; 『バリアフリー化の社会経済的評価に関する研究』建設省建設政策研究センター, 2000.6; 『バリアフリー化の社会経済的評価の確立へ向けて』国土交通省国土交通政策研究センター, 2001.6; 『欧米主要国における高齢者・障害者の移動円滑化に関する総合調査報告書』交通エコロジー・モビリティ財団, 2001; 秋山哲男ほか「高齢者・障害者の交通政策・計画に関する国際比較」『総合都市研究』第 85 号, 2005.3, pp.5-14.ほか、関係法令等を参照しまとめた。

ウェーデンでは全ての公共交通機関について新規・既存を問わず義務を課している(既存については基準が緩和されている模様)。旅客施設については、鉄道駅やバス停を中心にバリアフリー化の義務を課しているが、既設のものを対象に含めるかどうかは、国により異なっている。また、アメリカで交通機関によって旅客施設の構造や運営状況を加味して例外を認めたり、イギリスで交通政策の一環として段階的にバリアフリー化を進めるなど、交通事業者の負担にも一定の配慮がなされている。STSについては、アメリカとスウェーデンでは法律上、自治体にその提供を義務づけている。一方、イギリスでは特別の法令はないものの、古くからボランティア組織によるSTSとしてダイヤルアライド(バスとタクシーの中間)が運行されている。

バリアフリー施策の問題点、課題

平成18年1月19日、総務省は交通バリアフリー法の行政評価・監視結果に基づき国土交通省と国家公安委員会に対し、次の3点を勧告した²⁹。

基本構想制度運営の見直し：構想を作成せず独自の施策を進めている市町村の方がバリアフリー化率が高いところがある、特定事業計画の作成が低調であるなど制度が機能しているとは言い難い状況がみられる。バリアフリー化率の実態把握の精度の向上：事業者が移動円滑化基準の内容を十分理解していなかったため、基準を満たしていないにもかかわらず適合していると報告しているなど国土交通省の実績調査結果と実態に差異がみられる。交通バリアフリー法の対象に色覚障害者を含めること。

この勧告以外にも、多くの有識者がバリアフリー施策の問題点を指摘している。以下ではそれらのなかから、特徴的と思われる指摘について説明する。

(1) 多様な関係者の連携の必要性

基本構想を作成していない市町村は、全市町村の7割に上る。背景に、市町村の財政事情が厳しいこと、大都市圏の大規模ターミナルなどが所在する市区町村には複数関係者の複雑な権利関係が絡むため対応が難しい点がある。こうした問題に対して、今後、国や県と連携して進める必要性が指摘されている³⁰。また、既に実行されている自治体の「福祉のまちづくり」計画と連携を図ることについても指摘されている³¹。

他方、交通バリアフリー法に基づく施策には、当事者の自立という福祉施策の観点から総合的に結果を評価する仕組みがないことや、地方自治体の「地域福祉計画」³²において交通バリアフリー法との関係が明確にされていないケースが多く見られるとして、厚生行政がそうした部分を補完し連携する必要性を指摘する声がある³³。

²⁹ 「バリアフリーの推進に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」2006.1.19, 総務省ホームページ < http://www.soumu.go.jp/s-news/2006/pdf/060119_1.pdf >

³⁰ 「財政難・合併が壁に 交通バリアフリー、進まぬ自治体の基本構想」『朝日新聞』(東北版)2005.5.17.

³¹ 清水浩志郎『高齢者・障害者のための都市・交通計画』山海堂, 2004, pp.52-55.

³² 地域福祉計画とは、社会福祉法に基づき、高齢者保健福祉計画、障害者福祉計画、児童育成計画等の個別計画を総合化したもので、地方自治体が主体的に策定するもの(「地域福祉計画」ホームページ)厚生労働省ホームページ, < <http://www.mhlw.go.jp/topics/bukyoku/syakai/c-fukushi/index.html> >

³³ 「特集1 ざ・真剣勝負第2回 障害者基本計画を語る どう変える?交通バリアフリー法」『DPI』19巻3号, 2003.8, pp.15-16.

(2) ハートビル法の問題点

ハートビル法について、建築主が大規模な改築届を怠ることや、同法に基づく地方自治体の改善命令に建築主が従わない場合の罰金（100万円以下）は罰則として軽いという指摘がある³⁴。また、高齢者、身体障害者を含めた不特定多数の人が利用する建築物（特別特定建築物）のうち、2,000㎡以上の新築・増改築を行う場合にバリアフリー化の利用円滑化基準への適合を義務づけているため、日常よく利用する商店など2,000㎡未満の小規模建築物に対しては拘束力を持たない。

(3) 交通バリアフリー法の問題点

交通バリアフリー法の対象には、知的障害者、精神障害者、外国人、子ども、子ども連れなど多様な利用者が想定されておらず、不十分とする指摘が見られる。

また、同法に基づく移動円滑化基準の自動車（路線バス）に関する規定では、新規導入車に「床高 65cm 以下」にするよう定めているが、ワンステップスロープ付きバスの場合、床面高からのスロープ勾配角度が急で、車椅子使用者がバス乗降時に転倒する危険があるとして、移動円滑化基準を改善する必要性が指摘されている³⁵。

その他、ハンドル式電動車いすを使用する障害者が鉄道の利用を拒否されているという問題、障害者（視覚、聴覚）へのサイン計画や情報提供のあり方³⁶、ノンステップバスが時刻や路線を決めずに運行されている問題³⁷が指摘されている。このため、高齢者、障害者の自由な移動を保障する「移動の権利」の創設を求める意見もある³⁸。

おわりに

これまで見てきたように、我が国のバリアフリー施策には様々な課題が提起されており、日常生活においてバリアフリーな環境を実感しにくい状況となっている³⁹。これは、主にバリアフリー化の対象施設が限定されていたり、事業者の投資余力が考慮された基準となっているためである。また、総務省の勧告にあるとおり、事業者が移動円滑化基準自体をよく理解しておらず実際にはバリアフリーとなっていない例もある。そのため、バリアフリーに精通した人材の育成や、基本構想の意義を説明する効果的なプロモーター事業の実施が求められる。国土交通省では、これらに加え、ITを活用した自律移動支援システムの展開、心のバリアフリー等のソフト面の対策を併せて実施する見通しである。今後は、多様な利用者の声を反映した基本構想の策定と地域の実情に応じたバリアフリー施策の展開が期待されているといえよう。

³⁴ 平成 18 年 1 月 27 日、ビジネスホテルチェーン「東横イン」(本社・東京都大田区)が全国の系列ホテルでハートビル法や市条例で義務づけられている身障者用設備や駐車場を完了検査後に無届けで不正改造を行っていたことが明るみとなった。2 月 6 日の会見で北側国土交通相は交通バリアフリー法とハートビル法の統合においても罰則の強化の検討の必要性を示唆した。

³⁵ 今福義明「交通バリアフリー法見直しに関する見解」『DPI』21 巻 1 号, 2005.4, pp.29-31.

³⁶ 大原一興 前掲注 10, pp.17-18.

³⁷ 川内美彦「「移動」から、「暮らし」への転換」『DPI』21 巻 2 号, 2005.8, p.7

³⁸ 今福義明「移動・交通のバリアフリーを検証する：今秋の交通バリアフリー法改正に向けて」『ノーマライゼーション』25 巻 9 号, 2005.9, pp.13-15.

³⁹ 「駅のエスカレーターなぜ上りばかり？弱った足、下りを優先して」『朝日新聞』2004.5.12.

巻末表：海外のバリアフリー制度（建物、交通）

| | アメリカ | イギリス | スウェーデン |
|---------------------------------|--|--|---|
| 根拠法 | 障害を持つアメリカ人法 (ADA) 1990 ADA 第3部 (公的建築物、旅客施設) 建築バリア法 ADA アクセシビリティガイドライン ADA 第2部 (公共交通機関：車両) 第3部 (民間交通機関：車両) 安全、責任、柔軟及び効率的な交通公 平化法 2005 ADA アクセシビリティガイドライ ン | 障害者差別禁止法(DDA)1995 障害者差別禁止法(DDA)2005 以下、イングリランド、ウェールズに適 用。 DDA 第3部 (公的建築物、旅客施設) 建築規則パートM (建物、住宅) DDA 第5部 (公共交通機関：車両) 交通法 1985 交通法 2000 鉄道バス(低床バス除く)車両アクセ ス規則 2000 | なし 計画建築法 1987 建築規則 1994 交通機関の障害者施設に関する法律 1979 公共交通責任法 1998 公共交通規則 |
| 担当省庁 | 州 司法部、運輸省連邦公共交通局 | 教育技能省(DfES) 交通省(DfT) | 持続的開発省、国家住宅・建築及び計 画委員会、コミュニティ(市町村に相当) 産業・雇用及び通信省、道路庁 |
| バリアフリー化義務の概要 | 建築物、施設の新築又は改築時、既存 建築物、施設の一部変更時 車両については、鉄道、バスその他の 輸送機関(航空、旅客船を除く)の新 規導入時。旅客施設については、鉄道 駅、バス停が新設又は改修時(主要駅 については既設のものも)、空港が新 設時 | 建築物、住宅の新築時、既存建築物の 改築又は材料変更時、用途変更時 車両については、鉄道、バスその他の 輸送機関(航空、旅客船を除く)の新 規導入時。旅客施設については、新 設・既設を問わず鉄道駅、バス停、空 港、港等 | 建築物、住宅の新築又は改築時(公衆 が利用する建物等については既存の ものも) 全ての公共交通機関の車両(既存につ いては基準が緩和されている模様)、 旅客施設については新設時、改修時 |
| 規制対象者(責任主体) | 州及び地方団体、又はこれらが設立し た地域公共交通機関 | 地方自治体 | 公共交通責任法 1998 では、主たる責 務は県とした上で、市と県が協力分担 |
| 諮問委員会又は意見具申等 を行う組織(住民、当事者参画) | 全米障害者評議会 (NCD:National Council on Disability) | 全国障害者評議会 (NDC:National Disability Council) 障害者交通諮問委員会 (DPTAC:Disabled Persons Transport Advisory Committee) | 全国アクセシビリティセンター (National Accessibility Center) 地域障害者委員会 (Regional Disability Committees) |
| STSの提供枠組み | ADA1990 とその規則により、公共交 通機関の利用に著しい困難を伴う障 害者向けに自宅から目的地への送迎 を行う補助的輸送サービス(パラトラ ンジットサービス)の提供を義務付け | 交通法 1985 に、地域交通局の高齡 者・障害者への配慮義務の規定はある が、STS 提供を義務付ける特別の法律 はなし | コミュニティの STS 法 1998 により、 コミュニティに対して STS の提供を義 務付け |

(出典) 前掲注 28 掲載資料ほか関係法令等を参照し作成。