

すべての人々のための交通環境整備・提案概要

はじめに

「すべての人々の交通環境整備」とは、高齢者や障害者はもちろんのこと、大きな荷物を抱えた人やショッピングバッグの使用者、けが人や妊産婦など、何らかの事情により移動を制約される人々を中心に考え、しかしそのような移動を制約される人々を差別化するのではなく、健康な移動に制約を受けない人々にも利用しやすい交通環境整備を示すものです。そして、社会参加する上での公共交通機関は、すべての人々が自立して自由にしかも安全に利用できる環境整備が必要です。

ここで言う“すべての人々”とは、環境整備がなされれば自立して移動ができる人々のことであり、ストレッチャー等の利用者などの交通手段については、今後の課題としてさらに検討が必要だと考えています。

現状

* 鉄道

段差

鉄道を利用する場合に移動の制約を受ける理由としてはなんと言っても段差の多さである。階段を上がったり降りたり、切符を買うために階段を使い、改札を通過してホームまでまた階段を使う。近年ではエレベーターやエスカレーターが設置され解消されつつあるが、その設置方法や使用方法なども課題が多い。例えばエレベーターが改札から離れたところにあり利用しづらかったり、狭かったり、エスカレーターでも上りは多いが下りが少なく、高齢者や足をけがしている人にとっては下りの方がつらい場合もある。また、長い階段だけでなく2～3段の段差でも、車いす使用者はもちろんのこと、高齢者や視覚障害者にも移動を困難にさせる場合が多い。単にエレベーターやエスカレーターを設置すれば移動の制約が解消する駅と、通路やホームなどを含めての改善が必要な駅とがある。

また、駅舎の構造だけではなくホームと車両の段差も移動を困難にさせている。運輸省や鉄道事業者の見解としては、安全性の問題から車両の床面をホームよりも高くしているとのことであるが、その基準の詳細な部分は明確ではない。車いす利用者には、その段差が3cm未満であれば移動可能とのことであり、逆にそれ以上の段差だと移動が不可能だということになる。

このような段差を、自立して移動することが不可能な車いす使用者の対処方法としては、駅員により担いでもらったり、階段昇降機など車いす対応の特別な機械を使用しなければ移動できないのが現状です。

(参考資料 鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーター設置状況；運輸省)

誘導情報伝達システム

誘導情報伝達システムについては、視覚障害者や聴覚障害者、知的障害者の他外国人や高齢者

などで視力の衰えた方、色盲や色弱者などが移動する際に大変重要なものです。現状の問題点としては、重要なひとつとして視覚障害者のホーム転落事故防止のための整備が遅れていることがあげられます。その原因としてホーム端を示す警告ブロックを、跨いでしまったり気が付かなかったりすることによるものからと思われます。現状の点字ブロックは幅 30cm または 40cm が通常であり、警告ブロックでの情報伝達には限界があり、生命にも関係する問題から早急に改善する課題のひとつだと考えます。また、誘導・警告ブロックは床面から隆起しており、高齢者などでは隆起した部分に足をひっかけて躓いてしまうということもあります。

事故や故障などによる緊急時の誘導に関しては、駅内や車内放送などで繰り返し情報を流しても聴覚障害者や外国人などには伝わらず、人の流れに任せるしか対処できないといった問題もありますし、入口や出口、のりばやトイレなど、案内表示もわかりにくかったりといった問題も多く残されています。

* バス・タクシー

- ノンステップバスの普及
- バスベいの改善
- タクシー車両の改善
- サインシステム（表示・音声等）

* 道路・乗り継ぎターミナル

- 段差の解消
- サインシステム（表示・音声・点字ブロック等）

* その他

- S T S 等新たな交通システムの開発と法整備

新たな法律の制定

すべての人々が自立して自由かつ安全に移動することの権利を保障し、移動の制約を受ける人々にも社会への参加を促す、新たな法律「すべての人々のための交通環境を確保するための法律（仮称）」を制定し、その内容を以下のとおり提案する。

< 目的 >

すべての人々が自立して安全に移動することの権利を保障し、公共交通機関をはじめ道路、建築物等公共的なすべてのものから、移動の制約を受ける人々を差別および区別することなく、制約課題を解決するための施策を定め、すべての人々の移動および利用の自由を確保し、社会への参加を促進することを目的とする。

< 国の役割 >

* 交通環境整備総合計画（仮称）策定

国は、公共交通機関をはじめ道路、建築物等公共的なすべてのものから、移動の制約を受ける人々の制約課題を解決するため、交通環境整備総合計画（中・長期計画：仮称）を策定し、広く公表する。

* 交通環境整備基準（仮称）の策定

国は、交通環境整備総合計画（仮称）に基づき、交通環境整備基準（仮称）を策定し、広く公表する。交通環境整備基準（仮称）の策定にあたっては、事業者・管理者・移動制約者・専門家等による交通環境整備基準策定委員会（仮称）を設置し、策定する。なお、交通環境整備基準（仮称）は運輸大臣および建設大臣または委員からの申し出がある時は検討の上見直し、広く公表する。

* 研究開発の促進

国は、事業者・建築主・自治体・国民等と協力し、すべての人々の移動および利用の自由を確保し、社会への参加を促進するために、技術に関する研究開発を促進するとともに情報収集・提供、調査研究を行う。

< 自治体の役割 >

* 整備計画の認定・監督

都道府県知事は、事業者または建築主等が交通環境整備計画（将来計画及び単年度計画：仮称）または整備計画の申請を受け、必要な指導・助言等を行うとともに、交通環境整備基準（仮称）またはハートビル法に基づく判断基準に適合している場合認定を行う。また、認定した計画に従って整備または建築等が行われているか監督し、行われていない場合は改善命令を発し、改善しない場合は認定を取り消すことができる。

* 交通環境および建築物等の情報提供

都道府県知事は、国・地方公共団体・事業者・国民等の協力のもとに、交通環境および建築物等の整備状況を把握し、一定年度ごとに交通環境・施設マップ（仮称）を作成し、広く公表・提供する。

< 事業者・建築主の役割 >

* 整備計画の策定

鉄道事業者、バス・タクシー事業者、航空・船舶事業者など、公共交通に関係する事業者は、国・自治体・国民等と協力のもとに、その事業の車両・船舶・航空機などとそれに関係する施設等を、国が定める交通環境整備基準（仮称）をもとに周辺住民の意見を反映させ、すべての人々が自立して安全に利用できるよう整備する。整備にあたっては、交通環境整備計画（将来計画及び単年度計画：仮称）を策定し、都道府県知事に申請し認定を受け、広く公開する。

* 交通環境整備計画策定・評価協議会（仮称）の設置

交通環境整備計画（仮称）の策定にあたっては交通環境整備計画策定・評価協議会（仮称）を設置し、周辺住民および移動の制約を受ける多くの人々から意見を聴取し、策定する。また、交通環境整備計画策定・評価協議会（仮称）は、整備終了後においてその整備状況等についての評価を行い、広く公表する。

* 特定建築物に関する整備計画の策定

公共的な建築物の建築主は、国・自治体・国民等との協力のもとに、「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かんする法律（ハートビル法）」で定める基準をもとに周辺住民の意見を反映させ、すべての人々が自立して安全に利用できるよう整備する。整備にあたっては、整備計画を策定し都道府県知事に申請し認定を受ける。

< 道路管理者の役割 >

* 交通環境道路整備計画（仮称）の策定

道路管理者は、国・自治体・国民等と協力のもとに、管理する道路を国が定める交通環境整備基準（仮称）をもとに周辺住民の意見を反映させ、すべての人々が自立して安全に利用できるよう整備する。整備にあたっては、交通環境道路整備計画（将来計画及び単年度計画：仮称）を策定し、広く公表する。

* 交通環境道路整備計画策定・評価協議会（仮称）の設置

交通環境道路整備計画（仮称）の策定にあたっては交通環境道路整備計画策定・評価協議会（仮称）を設置し、周辺住民および移動の制約を受ける多くの人々から意見を聴取し、策定する。また、交通環境道路整備計画策定・評価協議会（仮称）は、整備終了後においてその整備状況等についての評価を行い、広く公表する。

< 国民の役割 >

* 協力および理解

国民および日本国に在住するすべての人々は、すべての人々の移動および利用の自由と安全を

確保するためにその施策に協力するとともに、理解を深めるよう努めなければならない。

<その他>

* 教育・広報活動

国・自治体・管理者・事業者等は、教育活動や広報活動を通じて、すべての人々の移動および利用の自由を確保し、社会への参加を促進することに関して、国民・職員・社員等に対して学習会や講習会等の開催および実施により、理解を深めるよう努めなければならない。

予算

駅舎等のバリアフリー化を進めるにあたり、その予算は誰がどのように負担するのかは、事業者にとっても重要な課題である。現状では国・自治体がそれぞれ1/3の予算補助を行い、事業者も1/3負担となっている。これをさらに推進するために、1/3をそれぞれ1/4として、残りの1/4を利用者負担にしようだろうか。例えば電車を利用する際に1回10円の負担金を拠出する。定期券による利用だと1ヶ月に300円の負担となる。この10円の負担金をすべてバリアフリー化のための予算として使うのである。その予算は駅個別のものとして扱うのではなく、同一路線別または事業者別に行い、負担金額の多い駅は当然乗降客も多いことからその順番で事業化するなどの方法が考えられる。前段として、同一路線別または事業者別の中長期的なバリアフリー化の目標年度などを設けた事業計画が必要である。

すべての駅舎で整備が終了した時点で10円の負担金は廃止する。

- ・ JR (1997年度総輸送量) 8,665,085千人 × 10円 = 86,650,850千円
- ・ 民鉄 (1997年度総輸送量) 13,339,175千人 × 10円 = 133,391,750千円

バスベイなどでも同様な負担金により、整備を推進することは可能であると考えられる。

- ・ 乗合バス (1997年度総輸送量) 5,399,848千人 × 10円 = 53,998,480千円
- ・ 営業用乗用車 (1997年度総輸送量) 1,703,449千人 × 10円 = 17,034,490千円

現行法制度の改正

* ハートビル法の改正

「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かんする法律(ハートビル法)」が1994年に施行され、1998年3月までに680戸の建築物がハートビル法に基づく建築物と認定されている。この建築物の数が多いか少ないかはそれぞれの判断に任せるとして、この制度の問題点としては、特定建築物を建築する建築主に対する努力義務でしかないところである。改善の方法としては当然ハートビル法の改正であるが、その内容としては公共性の強い施設(デパート・ホテル・会館・マンション・アパート)などを新築および改築の際には、移動の制約を受ける人々に対する一定の基準以上の措置を義務づけることが必要である。

その手続きとして、隣接する建築物や施設、道路などの建築主・管理者等と協議の上、現行ハートビル法の手続きを経て認定を受け、予算や税制の助成措置を行う。また、現行では「基礎的基準」と「誘導的基準」を定めているが、これについても見直しを行い、原則規定的な「基礎的基準」からより一層の努力義務として段階的または個別に「誘導的基準」を設け、「誘導的基準」

についてはさらに段階的または個別に予算助成措置なども行う。

* ハートビル法による「基礎的基準」および「誘導的基準」の改定

< 基準の基本的な考え方 >

・ 基礎的基準

高齢者・障害者はもとより、移動に制約を受ける人々の移動および利用を促進するため、障壁を除去する基準。

・ 誘導的基準

高齢者・障害者はもとより、移動に制約を受ける人々の移動および利用をより一層促進するための基準。

基礎的基準

< 出入口 >

- ・ 建築物と外部との出入口が三つ以下の建築物は、一つ以上の出入口を車いすが通行できるものとする。出入口が四つ以上ある建築物は、その半数以上の出入口を車いすが通行できるものとする。
- ・ 出入口の幅を 100cm 以上とする。
- ・ 出入口から受付・昇降機・客席・売場等までの間には誘導ブロック・表示等、誘導情報の伝達システムを設ける。
- ・ 客席・売場・駐車場等に通じる一つ以上の出入口は車いすが通行できるものとし、幅 100cm 以上とする。

< 廊下等 >

- ・ 車いすが通行できるよう、幅は 120cm 以上とし、一定区間ごとに車いす使用者が自立して自由に方向転換可能な、また車いす使用者同士がすれ違えるスペースを設ける。
- ・ 高低差は極力設けないようにし、設ける場合には車いす使用者が自立して通行できるスロープを設ける。

< 階段 >

- ・ 手すりを設ける。
- ・ 階段の上に警告ブロックを敷設する。
- ・ 階数表示、案内板等を設置する。
- ・ 床面には滑りにくい材質の床材を使用する。

< スロープ >

- ・ 手すりを設ける。
- ・ 幅を 120cm 以上、勾配を 12 分の 1 以下にする。
- ・ 高さが 75cm を超える場合には一定の踊場を設ける。
- ・ スロープの上に警告ブロックを敷設する。
- ・ 床面には滑りにくい材質の床材を使用する。

< 昇降機 >

- ・ 2 階建て以上の建築物にはエレベーターを設置する。
- ・ 一定以上の規模で、一定以上の利用者が利用する建築物であり、2 階建て以上のものには、エレベーター・乗降エスカレーター・階段を設ける。

< トイレ >

- ・ 一定以上の規模で、一定以上の利用者が利用する建築物には、車いす使用者用トイレを 2 階以内の一つ以上設ける。車いす使用者用トイレはエレベーターから近い位置に設ける。
- ・ 各階のトイレには、腰掛便座を一つ以上設ける。
- ・ トイレの位置は表示・案内板等を設ける。

< 駐車場 >

- ・ 駐車場を設ける場合、車いす使用者用の駐車スペース（幅 350cm 以上）を一つ以上、また駐車スペースの総数が 20 以上の駐車場には、専用・優先あわせて 5 %以上のスペースを設ける。
- ・ 車いす使用者用の駐車スペースは、駐車場の出入口また施設等の出入口の近い位置に設ける。

< 敷地内の通路 >

- ・ 車いすが通行できる出入口に通じる通路は、すべて車いすで通行できるようにし、幅は 120cm 以上とし、一定区間ごとに車いす使用者が自立して自由に方向転換可能な、また車いす使用者同士がすれ違えるスペースを設ける。
- ・ 出入口から受付・昇降機・客席・売場等までの間には誘導ブロック・表示等、誘導情報の伝達システムを設ける。

* 道路運送法の改正