

1. 「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」 (交通バリアフリー法) の趣旨と概要

(1) 法律の趣旨

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・安全性の向上を促進するため、

- ①鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進する。
- ②鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進する。

(2) 法律の概要

①基本方針

国は、公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動の利便性及び安全性の向上を総合的かつ計画的に推進するため、基本方針を策定。

(基本方針の内容)

- ・移動円滑化の意義及び目標
- ・移動円滑化のために公共交通事業者が講ずべき措置に関する基本的事項
- ・市町村が作成する基本構想の指針 等

②公共交通事業者が講ずべき措置

公共交通事業者に対し、鉄道駅等の旅客施設の新設・大改良、車両の新規導入の際、この法律に基づいて定められるバリアフリー基準への適合を義務付ける。

既存の旅客施設・車両については努力義務とする。

(基準例)

- ・エレベーター、エスカレーター等の設置、誘導警告ブロックの敷設 等

③重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進

1)市町村が、基本方針に基づき、一定規模の旅客施設を中心とした地区において旅客施設、道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、基本構想を作成。

(一定規模の旅客施設の例)

鉄道駅については、1日の利用者数が5千人以上であること又は相当数の高齢者、身体障害者等の利用が見込まれること等。

(基本構想の内容)

- ・目標時期
- ・重点的に整備すべき地区(鉄道駅及び周辺の福祉施設、病院、官公庁等を含む地域)
- ・整備を行う経路、整備の概要 等

2)公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会が、基本構想に従ってそれぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施。

(事業例)

- ・エレベーター、エスカレーター等の設置、使いやすい券売機の設置、低床バスの導入
- ・歩道の段差解消
- ・視覚障害者用信号機の設置 等

3)地方公共団体等は、駅前広場、通路、駐車場等について、基本構想に従ってバリアフリー化を実施。

④その他

国、地方公共団体の支援措置、必要な情報の提供等。

2. 本基本構想における交通バリアフリー関係の用語の解説

①バリアフリー

障害のある人だけでなく、すべての人の社会参加を困難にしている以下に示すすべての障壁を除去すること。

- ①物理的バリア：歩道の段差、車いす使用者の通行を妨げる障害物、乗降口や出入口の段差等
- ②社会的バリア：声案内、点字、手話通訳、字幕放送、分かりやすい表示の欠如などによる文化・情報面での障壁
- ③制度的バリア：障害があることを理由に資格・免許等の付与を制限する等の障壁
- ④心理的バリア：心ない言葉や視線、障害者を庇護されるべき存在としてとらえる等の識上の障壁

②ノーマライゼーション

デンマークのバンク・ミケルセンが知的障害者の処遇に関して唱えたもので、北欧から世界へ広まった、障害者福祉の最も重要な理念である。共に生きる社会こそノーマルな社会であるという考え方。障害があっても社会の構成員として地域の中で共に生活が送れるようにライフステージの各段階で住まいや働く場ないし活動の場や必要な保健福祉サービスが的確に提供される体制を確立すること。

③ユニバーサルデザイン

「全ての人のためのデザイン（構想、計画、設計）」という意味。年齢、性別、身体、言語など、人々が持つ様々な特性や違いを超えて、はじめから、できるだけ全ての人が利用しやすい、全ての人に配慮した環境、建物、製品等のデザインをしていこうという考え方。

④旅客施設のガイドライン（p. 36 参照）

公共交通機関の旅客施設については、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準が義務基準として遵守すべき内容を示したものである。これに対し、旅客施設のガイドライン（「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、交通エコロジーモビリティ財団）」）は、旅客施設のバリアフリー化を進めるために、多様な利用者のニーズに応え、すべての利用者がより円滑に利用できるように、整備の望ましい内容を示したものである。

⑤道路のガイドライン（p. 37 参照）

重点整備地区内の道路については、最低限の基準が「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（平成 12 年 11 月 15 日、建設省令、p.32 参照）」において定められている。このガイドラインは基準に定められていない事項について、高齢者・障害者等をはじめとするすべての利用者のニーズに合った、より質の高い歩行空間の形成のための道路構造を記述したものである。

正式名称は、「道路の移動円滑化ガイドライン」であり、平成 13 年 11 月に公表されている。

⑥重点整備地区

重点整備地区は、交通バリアフリー法に定められている特定旅客施設を中心とした徒歩圏（概ね 500m～1km の範囲）において、高齢者・障害者等が日常利用している官公庁施設・福祉施設等が立地し、バリアフリー化を図ることが必要と考えられる地区である。

この重点整備地区においては、旅客施設（鉄道駅）と周辺の道路を一体的・重点的に整備を図ることとされている。

⑦改札口の IC 化

乗客が改札口を通過する際に、自動改札口に切符や定期券を通さずに、所持している IC カードを機械に軽く接触させるだけで改札が完了するシステム。切符購入の行為が省略されることから、利便性のみではなくバリアフリーの観点からも注目される。

2001 年 11 月に JR 東日本が鉄道での日本初の非接触 IC カードの実用化として SUICA (Super Urban Intelligent CArd) を導入した。定期券と SF (Stored Fare) カードの機能をあわせもつ SUICA もあり、改札機での自動精算という新しいサービスが提供されている。また関西の鉄道事業者の集まりであるスルッと KANSAI や、JR 西日本も 2002 年度からの非接触 IC カードの導入計画を明らかにした。阪急電鉄では、普通乗車券、定期券、回数券等の区別をなくした実績に基づく後払いの支払い方式の導入を平成 15 年度から予定している。

⑧特定経路

特定旅客施設と官公庁施設・福祉施設等を結ぶ道路等であり、移動円滑化のための歩道の拡幅・改良等の道路構造の改良、歩道の設置、案内標識の設置などの施設整備の計画策定を行うこととされている。

⑨ネットワーク

「網状組織にする、網状につなぐ」という意味であり、本基本構想では複数の道路を網状に結ぶことにより、便利で代替性のある経路を確保しようとしている。

⑩ポケットパーク

街角広場の意味。都市空間の中で都市景観の向上、都市環境の改善を目的に整備される小さな公園で、主に休息や語らいの場として点的に設けられる広場空間。

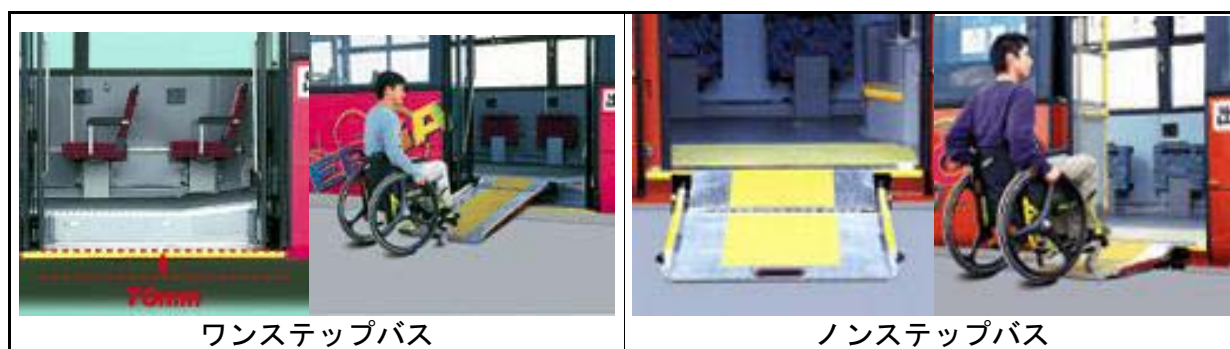
人や車の往来の激しいまち中で、人と車の雑踏から離れることができる小さな広場として人々に親しまれている。ポケットパークとは、ちょうどチョッキのポケットのように小さな公園という意味から名付けられた。

⑪ノンステップバス、ワンステップバス

ノンステップバスとは、その名の通りステップが無いバスの事で、床を極限まで低くして乗降口の段差をなくし、高齢者や車いすの障害者など、誰もが楽に乗り降りできることをめざしたバス。

ワンステップバスとは、出入口の段が 1 段になっているバス。

	従来のバス	ワンステップバス	ノンステップバス
乗降口の段差	2、3 段	1 段	なし
地上から床面までの高さ	約 80～90cm	約 55cm	約 30～35cm



写真：いすゞ自動車ホームページ

⑫バリアフリーマップ

駅およびその周辺地区など、まちなかの一定の地区におけるエレベータ、エスカレータ、障害者用トイレなどバリアフリー化施設の位置を地図上に記載したもの。

⑬パートナーシップ

一般的には「良好な友好関係」の意味である。近年では、まちづくりの分野において行政、市民、NPO、企業などが計画策定、実施等を協働して行う意味でも使われる。

⑭グレーチング

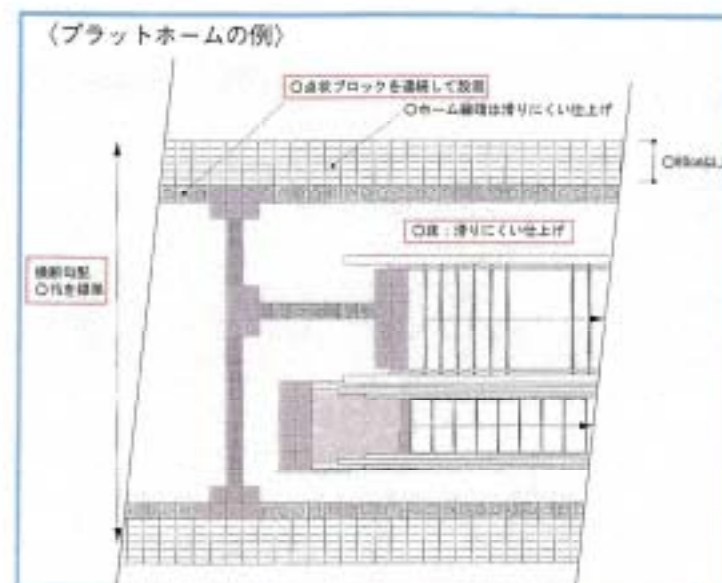
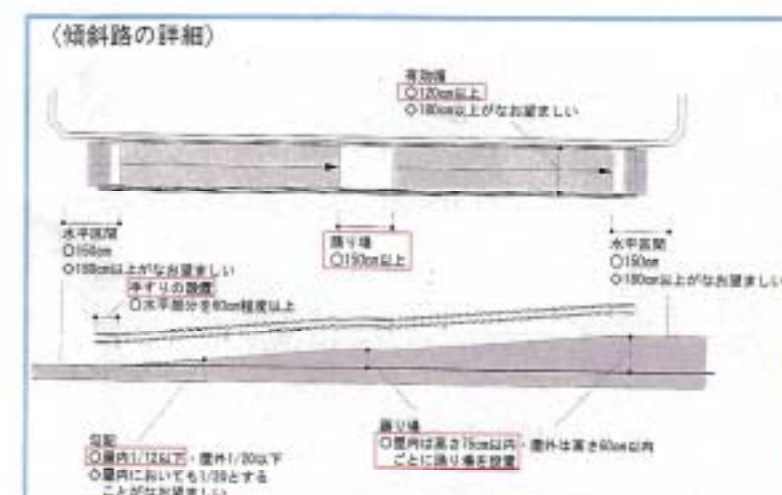
道路側溝や各種排水溝の鉄製みぞ蓋のことで、水捌けの改善や歩行者・走行車両が側溝・排水溝に転落することを防止する。網目の粗いグレーチングでは、車いすの車輪や杖、ハイヒールのかかとなどがはまってしまい、通行上の支障となる場合もある。



長岡京市内のグレーチング（左：網目が粗いタイプ、右：西国街道にある網目が密なタイプ）

■旅客施設における移動円滑化基準、ガイドライン基準の概要

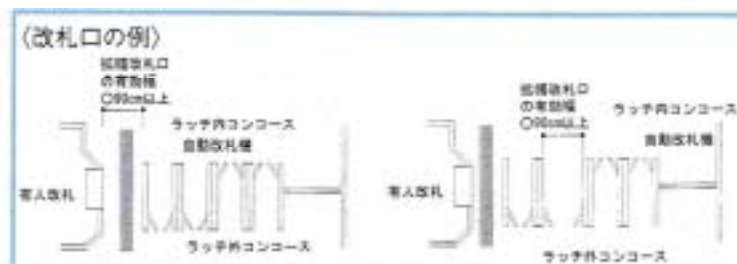
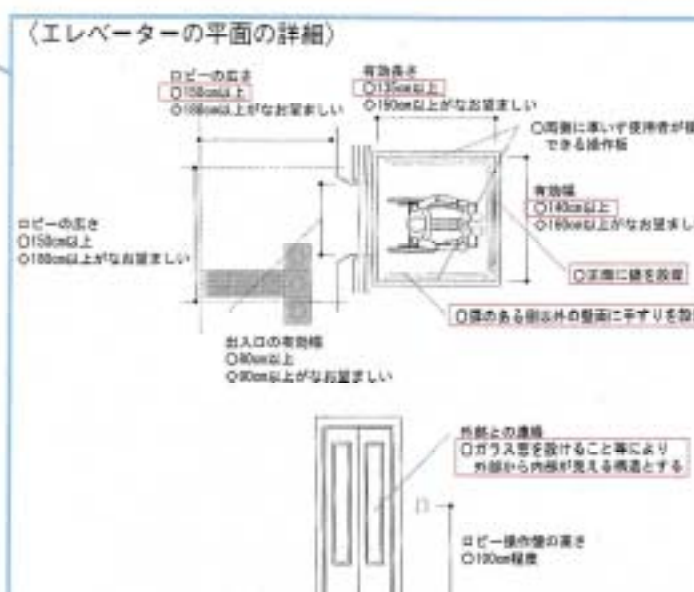
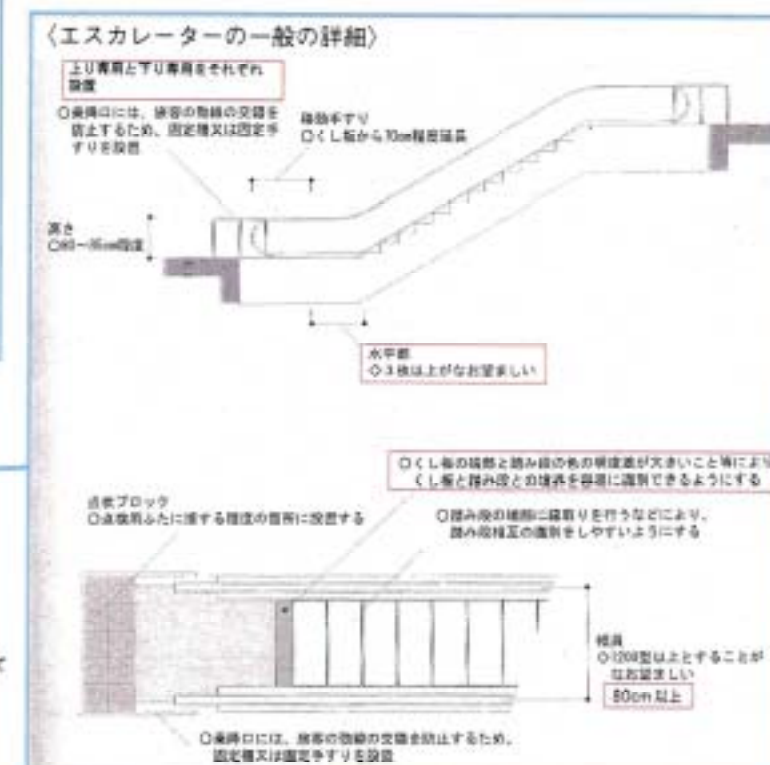
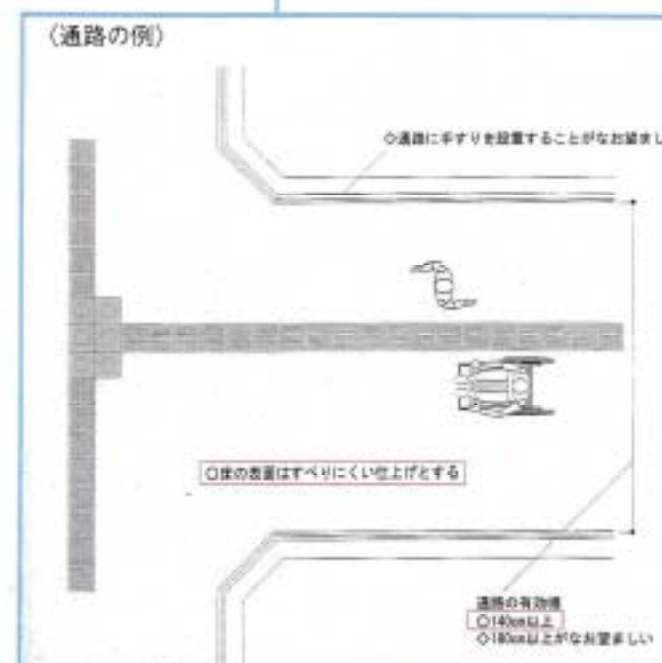
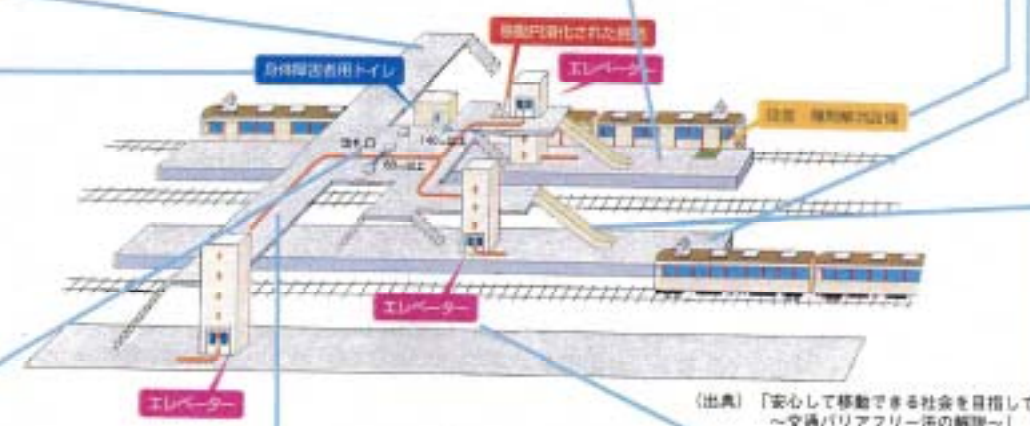
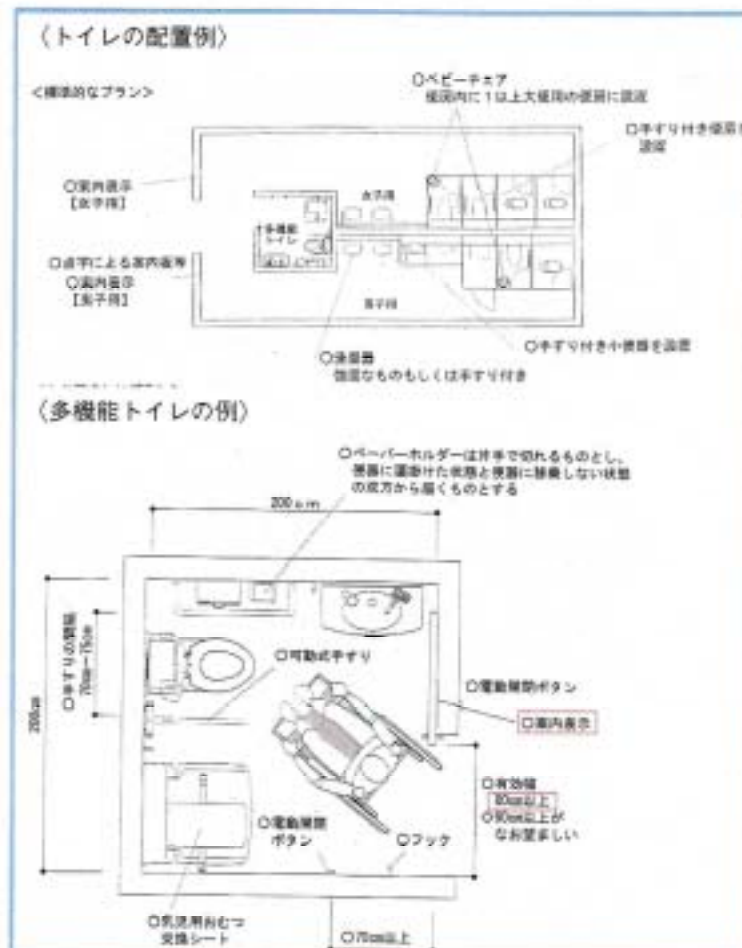
□：移動円滑化基準 ○：ガイドラインの標準 ◇：ガイドラインの望ましい基準



〔段差・隙間解消〕
ブラットホームと
車両出入口の段差・隙間
はできる限り小さくする
〔可動式ホーム構の例〕



（列車接近表示）
列車の接近を文字・音声で知らせる設備

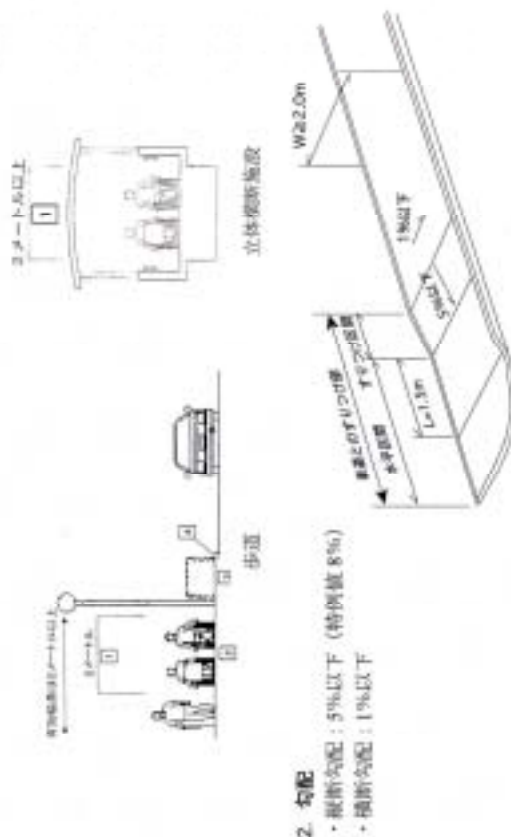


注) ガイドライン＝「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」(平成13年8月、交通エコロジー・モビリティ財団)

移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（概要）

1. 歩道の有効幅員は2.0m以上

- ・舗装は平坦で滑りにくい仕上げ、透水性舗装

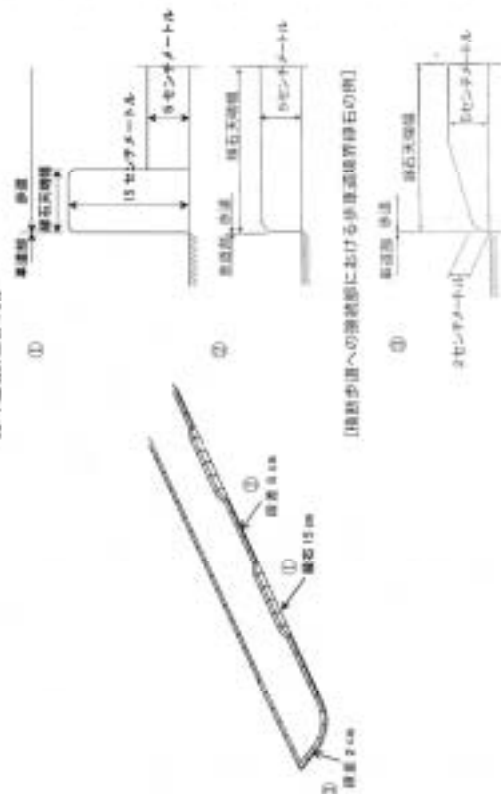


2. 勾配

- ・縦断勾配：5%以下（特例値 8%）
- ・横断勾配：1%以下

3. 歩道高さ、横断歩道に接続する段差

【歩道境界線石の例】

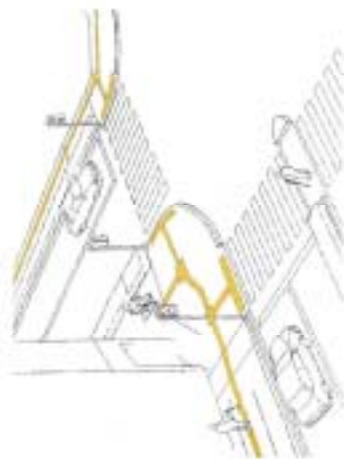


【横断歩道への接続部における歩道境界線石の例】



4. 視覚障害者用ブロック

- ① 視覚障害者の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。
- ② 視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度対比等の大きい色とするものとする。
- ③ 必要に応じて、視覚障害者誘導用ブロックに、音声により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。



5. 案内標識

- 交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、身体障害者等が見やすい位置に、移動の円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるものとする。



3. 交通バリアフリー化に向けた施設整備事例

① 鉄道駅施設

改札内エレベータの設置 (JR 長岡京駅の例) 	改札内エスカレーターの設置 (南海堺東駅の例) 
誘導・警告ブロックの敷設位置等の改良 (泉北高速深井駅の例) 	運行情報設備の設置・改良 (阪急長岡天神駅列車接近表示) 
主要施設案内図の設置・改良 (阪急伊丹駅の例) 	点字・音声誘導設備の設置・改良 (南海堺駅の例) 
拡幅改札口の設置等 (阪急伊丹駅の例) 	トイレの改良 (多機能化など) (南海堺東駅の例) 

②駅前広場

路線図・料金表等の改良

(兵庫県芦屋市内の例)



ベンチ等の設置

(阪急伊丹駅の例)



屋根等の設置

(南海堺駅の例)



③道 路

段差の改善（神戸市の例）



（宮崎市の例）



電柱・柵・車止め等の移設・集約による有効幅員の拡大（他都市の例）



（出典）*1

都市計画道路整備等による歩道整備（堺市駅の例）



歩行者優先道路（長岡京市内の西国街道の例）



（水路敷の有効活用事例）

改良されたグレーチング



道路計画とあわせた交通規制による歩行空間の確保（埼玉県伏松町）



（出典）*1



波打ち歩道の改良（他都市の例）
（改善前）



（出典）*1

（改善後）



*1 バリアフリー歩行空間ネットワーク形成の手引き（監修：国土交通省道路局，編集・発行：（財）国土技術研究センター，大成出版社，2001年1月）

④交差点

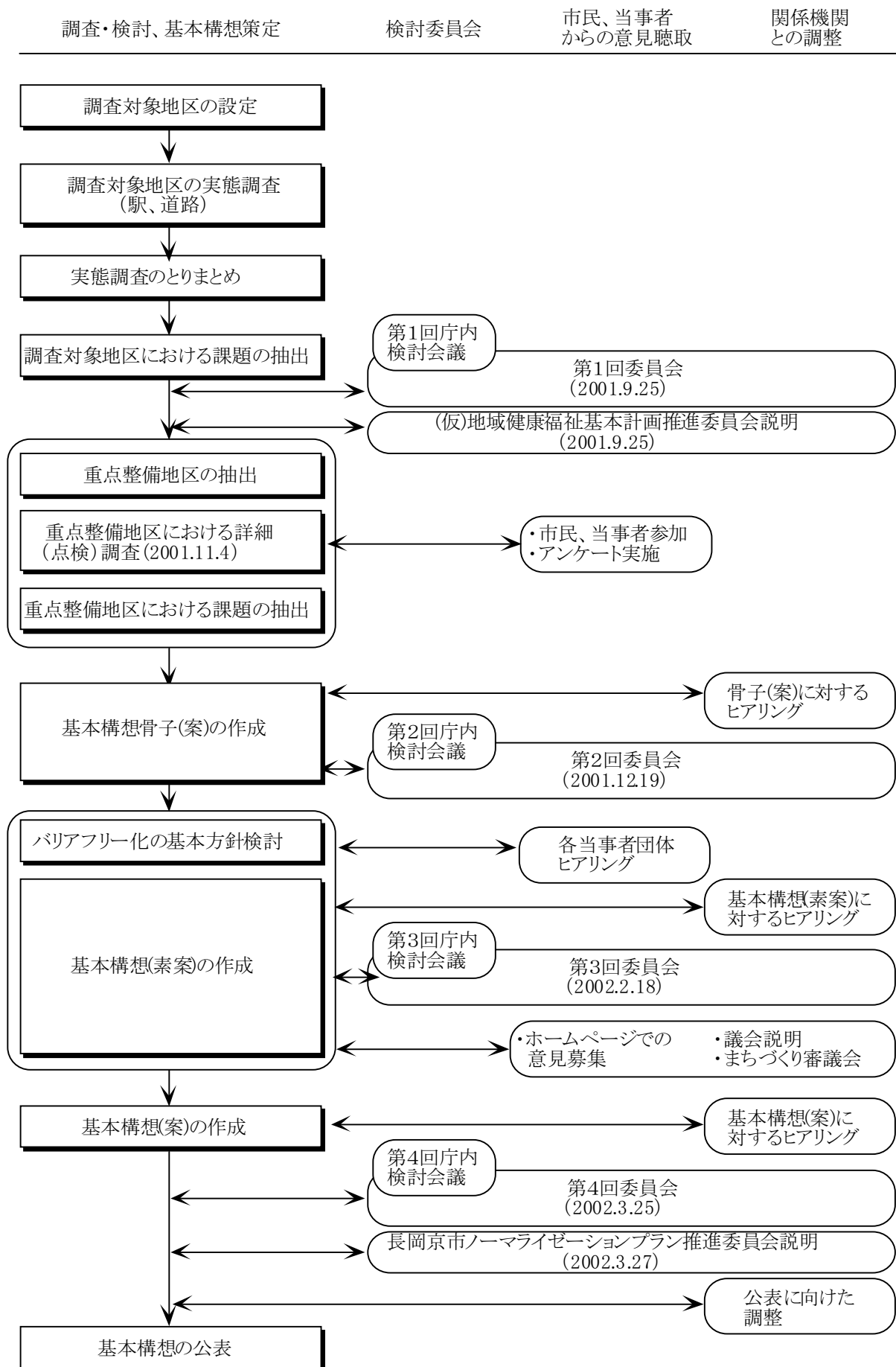
音響信号等の設置・改良（堺市駅前の例）



歩行者青時間の延長等の改良（歩行者支援信号（千里中央駅）の例）



4. 「長岡京市交通バリアフリー基本構想」策定の経過



5. 「長岡京市交通バリアフリー検討委員会」委員名簿

敬称略、順不同。()内は前任者、【 】は平成14年3月まで。

	氏 名	職 名
当事者代表 9名	野村 和 宏	古市(町)自治会長
	増田 強	開田自治会長
	安田 久 枝	老人クラブ連合会会長
	梅田 由 雄	肢体障害者協会会長
	山田 猛	視覚障害者協会会長
	内藤 恵 子	ろうあ協会
	山口 武 彦	難聴者協会会長
	小森 保 孝	商工会
	石井 美 佐	商工会
市民委員 2名	前田 哲 男	市民公募
	中島 恵美子	市民公募
学識経験者 3名	青山 吉 隆	京都大学大学院工学研究科教授
	塚口 博 司	立命館大学理工学部教授
	見上 崇 洋	立命館大学政策科学部教授
公共交通事業者 3名	(曾我 信之) 奈倉 宏 治	JR 西日本旅客鉄道株式会社京都支社総務企画課長
	神谷 昌 平	阪急電鉄株鉄道事業本部技術部調査役
	西山 哲	阪急バス株自動車事業部営業計画課長
道路管理者 2名	岡野 和 夫	京都府乙訓土木事務所長
	井上 政 明	建設部長
公安委員会 1名	(浦川 武 芳) 塩見 教 夫	向日町警察署交通課長
オブザーバー(8名)		
国 関 係 2名	鹿子木 靖	国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課長
	(町田 倫 代) 廣瀬 正 順	(国土交通省近畿運輸局企画部地域交通企画課長) 国土交通省近畿運輸局交通環境部消費者行政課長
京 都 府 1名	(若江 昇) 柴田 伸 之	京都府向日町地方振興局地域振興部長
長 岡 京 市 6名	【小田理事】 三石理事 (寺田) (岡崎) (平山) 島田企画部長、山本環境経済部長、村山健康福祉部長、山本再開発部長	