

福祉のまちづくりの根拠となる 1990 年～2000 年代のわが国の法律について少し触れてみたい。前号で紹介した「ハートビル法」以外の法律は次のとおりである。

交通バリアフリー法

交通バリアフリー法は 2000 年（平成 12）に施行された法律で、正式には「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」という。この法律は、障害者等が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問われる現代社会をかんがみ、移動権を確保する法律として制定された。その対象者も移動障害のある車いす利用者だけでなく、高齢者、妊婦等も含め、公共交通機関を利用し、移動の利便性及び安全性の向上を促進するための法律となっている。主に駅舎、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、鉄道車両、バス、旅客船、航空機等のバリアフリー化を促進することを趣旨としている。公的な建築物、施設のバリアフリー化を求めるだけでなく、日常生活にかかわりのある公共交通機関の「移動権」を確保する法律である。

具体的には、交通事業者に対して施設の新築或いは新しく車両、旅客船、航空機等を導入する場合に「バリアフリー基準（移動円滑化基準）」への適合を義務付けている。また、市町村主導により、一定規模の駅などの特定旅客施設を中心とした地区について、駅などの旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、バリアフリー化のための事業を実施することとしている。例えば、

- ・ 駅構内のエレベーター、エスカレーター、スロープ等の設置による段差対策の促進。
- ・ 車いすやオストメイト（人工膀胱・人工肛門利用者）対応トイレの設置。
- ・ 運賃表や案内板などへの点字表示。鉄道車両の車いすスペースや、次駅表示装置などの設置。
- ・ ノンステップバス、ワンステップバス、低床路面電車の導入。
- ・ 交差点などへの音声案内付き信号機の設置。駅プラットフォームや歩道などへの点字ブロックの設置。
- ・ 他、各施設・車内・機内にかかわらず聴覚に障害のある人への対応・筆談具を常設する。

身近な例として、高架駅である J R 天理駅には以前は荷物用エレベーターがあるだけであったが、この交通バリアフリー法によりエレベーター設置が義務化され、平成 14 年以降に乗降客用エレベーターが設置されている。それ以前は荷物用のリフトで対応していた J R 天理駅が車いす利用者もアクセス可能な駅舎に様変わりしている。

その他、某私鉄電車車両には車いす利用者用に空間スペースが確保されている。高速バスについては、内装はバリアフリー化対応適用車とされているものの、車体構造については除外されており、交通弱者の乗り降りの困難さや車いす使用者がトイレを利用できないなどの問題が残っている。現在、運用上の工夫（トイレ休憩などで配慮する）で対応するように定められている。しかし、一部事業者においてリフト付きタイプ車両を用意して対応しているケースもある。

また、高速バスやリムジンバスを対象として、車いす用リフトの設置を促進するため、国土交通省は 2000 年 11 月に同法

に基づき「車いす用リフト新設補助制度」を新設し、設置に当たり補助を行うことになったが、新設から 13 年になる 2013 年になっても、座席数の減少や高額な経費などを理由に、設置が進んでいないのが現状である。

バリアフリー新法

この法律は、正式名称を「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、バリアフリー新法）といい、2006 年（平成 18）に施行された。バリアフリー新法は、公共交通機関や駅などの旅客施設を中心にバリアフリー化を進める先述の「交通バリアフリー法」と 1994 年に制定された「ハートビル法・（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）」とを統合、拡充した新たな法律である。

法律の趣旨は対象者を広げ、高齢者、障害者（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む全ての障害者）、妊婦、けが人等の移動や施設利用の利便性及び安全性の向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設のバリアフリー化を推進するとともに、駅を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区において、重点的に、一体的にバリアフリー化を推進することを目的とした総合法となっている。

建築物、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園などを新設する場合、それぞれバリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合が義務付けられ、既存の施設においても、基準適合への努力義務が課せられる。その義務付け対象と主な基準は次のとおりとなっている。

公共交通機関（旅客施設・車両等）

【鉄軌道駅】

- ・ 駅の出入口からプラットフォームへ通ずる経路について、原則としてエレベーター又はスロープにより、高低差を解消すること（移動等円滑化された経路）。
- ・ 車いすが通るための幅を確保すること。
- ・ プラットホームと鉄軌道車両の床面とは、できる限り平らにすること。また、プラットフォームと鉄軌道車両の床面との隙間は、できる限り小さくすること。隙間や段差により車いす使用者の円滑な乗降に支障がある際は、車いす使用者の乗降を円滑にする設備を 1 以上備えること。
- ・ プラットホームにホームドア、可動式ホームさく、点状ブロックその他視覚障害者の転落を防止するための設備を設けること。車両の乗降口が一定しているなど一定の要件に該当するプラットフォームでは、ホームドア又は可動式ホーム柵を設置すること。
- ・ 通路、プラットフォームなどに照明設備を設けること。
- ・ エレベーター、エスカレーター、トイレ、券売機などについて、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とすること。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロック、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること。
- ・ エレベーター、トイレなど主要な設備の付近には、J I S 規格に適合する図記号による標識を設置すること。
- ・ 乗車券等販売所、案内所に筆談用具を設け、筆談用具があることを表示すること。

現在、福祉のまちづくりはこうした法律によってバリアフリー化が進められている。