

## 7 . 交通バリアフリー法とその基本構想による移動円滑化に関する研究 A Study on the Transportation Accessibility Improvement Law

東京大学工学部都市工学科 10117 小富士 貴

In Japan, rapid aging of the population is recently the serious problem and the measure we have taken for the barrier free society is not effective.

Under such conditions, the Transportation Accessibility Improvement Law came into force in November 2000. It is expected to make the public means of transportation barrier free and promote the participation of elderly people and the handicapped in society, but I am doubtful of the effect of the basic plans based on the law made by the autonomies.

The purpose of this study is, first of all, to understand the present conditions of the basic plans and single out the problems they had, and finally to propose the better way of them to realize the barrier free society.

### 1 . 研究の背景と目的

日本ではいま急激な高齢化が進行している。またノーマライゼーションの理念の浸透や、従来のバリアフリー施策の行き詰まりもあり、まちのバリアフリー化が強く求められている。

そのような経緯から、2000年に交通バリアフリー法が施行された。この法律によって、まちの連続的なバリアフリー化の進展が期待されているが、自治体が作成している基本構想の現状を見ると、果たしてその効果を楽し観視しているものが疑問である。

本研究では、すでに策定されている基本構想のレビューや現地調査、自治体へのヒアリング調査などによって、基本構想の持つ課題を抽出し、望ましいと思われる基本構想のあり方について提案していく。

### 2 . 交通バリアフリー法とは？

交通バリアフリー法は、正式名称を「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」といい、移動制約者の公共交通機関を利用した移動の利便性や安全性を向上させることを目的としている。同法の大きな特徴として、次の2点が挙げられる。

#### (1) 移動円滑化基準への適合

整備目標年次は2010年。一定規模以上の旅客施設や車両について、新設・大改良などを行う場合は適合義務、既存の旅客施設や車両については努力義務が課せられる。また道路、信号機等についても2010年までにバリアフリー化することを目標としている。

#### (2) 基本構想の策定

これまでのバリアフリーは、自治体や事業者がそれぞれ単独に事業を実施し、また住民の意見を聞く機会もあまりなかったことが、不連続なバリアフリー化、利用者にとって不便なバリアフリー施設を産んだ原因の1つと考えられる(図1)。

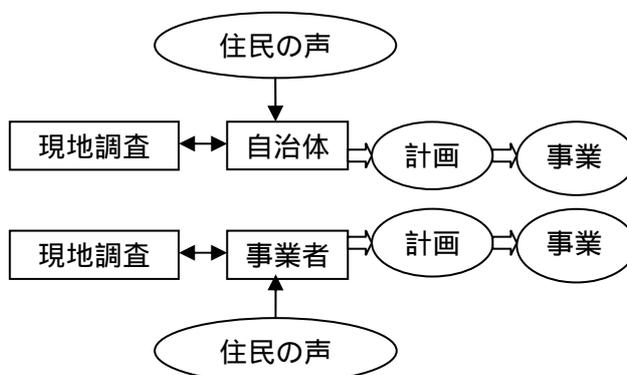


図1 交通バリアフリー法施行前の事業

交通バリアフリー法では、協議会等を通じて自治体や事業者、住民との協働を図る取り組みがなされている（表2）。また自治体は事業者に対して事業計画の提出を求めることができる。

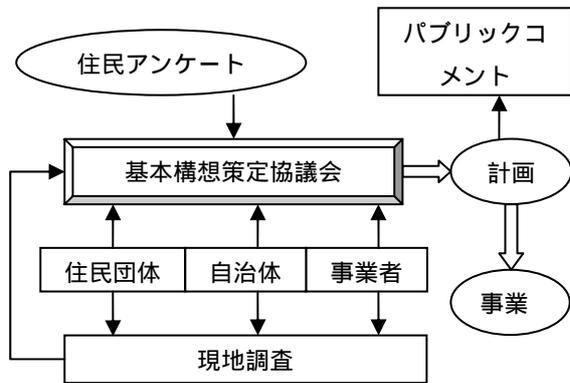


図2 基本構想での典型的な策定システム

### 3. 基本構想とは？

基本構想は協議会での討議を経て作成される。自治体の財政難や事業者の資金不足を考慮し、特にバリアフリー化の整備効果が高い地域を重点整備地区と定め、その中の特定旅客施設や特定経路を集中的に整備する。

基本構想の特徴として次のようなものがある。  
 策定が国の補助の採択条件である  
 事業計画に強い拘束力はない  
 策定方法に関するマニュアルはない

### 4. 基本構想のレビュー

基本構想の策定状況（表1）

まだ法律が施行されて間もないこともあり、策定済みの自治体は少ない。しかし策定予定である自治体を合わせても、今の時点で交通バリアフリー法が「全国的な取り組み」になっているとは言いがたい。

重点整備地区の数（図3、図4）

1～2地区という限定的な部分を集中的にバリアフリー化するという構想が多い。これは交通バリアフリー法の基本的な考え方にも即しているが、基本構想が作成されなかった地区をどうバリアフリー化していくかは課題となるだろう。

一方で柏市のように、自治体の管轄する全ての旅客施設について基本構想を作成している場合、時間的・財政的に本当に基本構想の計画通りバリアフリー化が進んでいくのかという疑問が残る。

表1 基本構想の策定状況（平成14年4月時点）

基本構想を策定済みの市町村	28（23市1区4町）
既に協議会を設置し、基本構想の作成に着手している市町村	47（44市1区2町）
平成13年度もしくは平成14年度中に基本構想の作成に着手する予定の市町村	81（67市3区11町）
時期は未定であるが将来的に作成する予定の市町村	438（210市11区197町20村）
合計	594（344市16区214町20村）

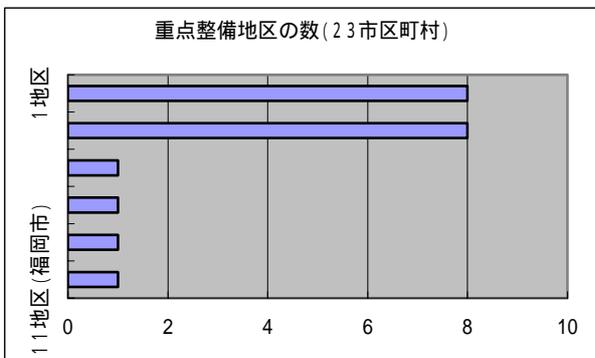


図3 重点整備地区の数

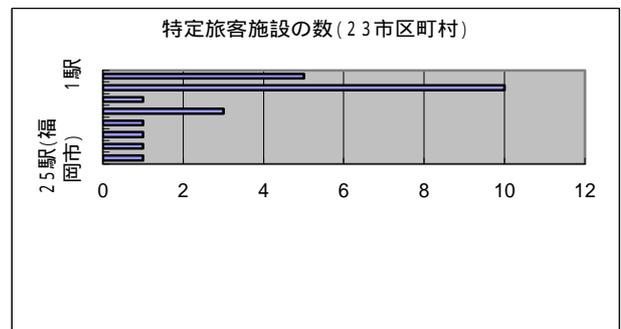


図4 特定旅客施設の数

）整備内容と整備箇所の詳細性（図5）

基本構想の中で、どれだけ事業内容に関する詳細な計画が示されているかを見る。約半分は理念的な表現しかされておらず、どの部分にどのような整備を行うといった言及はない。

事業者は基本構想作成後に詳細な事業計画を提出することになる。しかし、それが住民に縦覧されたり、住民参加の元で議論されるとは限らないため、事業者都合のよい計画になりかねない。その意味でも、基本構想の段階で詳細な事業計画が盛り込まれることが望ましいと考える。

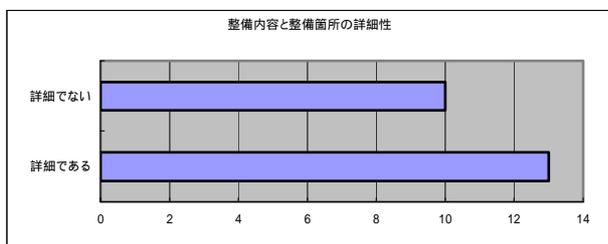


図5 整備内容と整備箇所の詳細性

）整備目標時期の考え方（図6）

法律の整備目標が2010年であるので、基本構想もそれに倣って、全ての事業の目標年次を一律に2010年に設定している場合が多い。

しかしバリアフリー事業の中には、短期で対応可能なもの、長期の取り組みが必要なもの、段階的な施策が求められるものなど様々ある。それらの目標年次を一律に定めてしまうと、計画的・効率的なバリアフリーが進まない可能性があると思われる。荒川区では1年度ごとの事業計画を作成していて、高く評価できる。

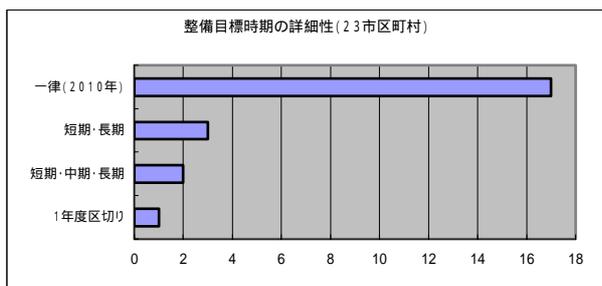


図6 整備目標時期の詳細性

）事業推進体制（図7）

多くの自治体では、基本構想を策定した後に協議会などの組織を解散させてしまっている。協議会を継続した形での事業推進機関の設立や、独立した住民組織などによってバリアフリーの進行をチェックする体制がないと、基本構想の実効性に疑問も出てくる。

またバリアフリーに対して（2010年以降も）継続的に取り組むためにも、このような体制を組織しておく必要があると思われる。

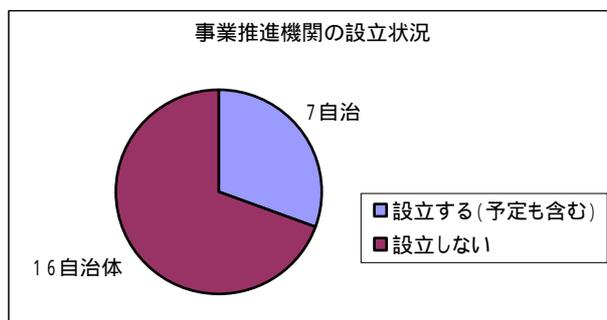


図7 事業推進機関の設立状況

5. 柏市の現況調査

柏市は千葉県北西部にある人口約30万の地域である。2002年に基本構想を作成済みである。柏市役所へのヒアリングと共に、柏市の拠点駅である柏駅周辺を現地調査して、現状のバリアの様子を表すマップを作成した（図8）。



図8 バリアの様子（柏駅東口周辺）

駅周辺は比較的整備が進んでいる。しかし、大

型店が立ち並び、人の往来が多い地域であるため、違法駐輪や立看板が並んで、歩行者にとって大きなバリアとなっている。

柏市が策定した基本構想によると、これらのバリアの多くが解消されることになるが、基本構想通りに整備が進む保証はなく、また違法駐輪などに対する効果的な解決策が定まっていないため、まだまだバリアフリー化への課題は多い。

## 6. 課題の考察と提案

### (考察1) バリアの情報提供

旅客施設のバリアフリー情報は、国の指定法人によって「らくらくおでかけネット」で提供されているが、各地域のバリアフリー情報はどの自治体でも提供できていない。

基本構想による整備でもすぐにバリアフリーなまちができるわけではない。当面はソフト面での対応として、安全性や快適性の高い経路を選択してもらうために、駅前にまちのバリア情報を記した案内板を設置するなどの対策が必要だろう。

### (考察2) 基本構想の実効性

基本構想の事業計画には強い拘束力があるわけではなく、また事業を推進する機関の設立が少ないため、果たして基本構想通りに整備が進むか疑問が残る。またバリアフリーの理念を表しただけの計画が多いため、住民のチェックも経ないままに事業者の都合によって実際の事業計画が作られてしまう可能性もある。

基本構想に実効性を持たせるためにも、住民が参加しての事業推進機関の設立や協議会の継続、バリアフリーに取り組むNPOなどが必要になるだろう。

### (考察3) バリアフリーへの継続的な取り組み

基本構想通りに整備しても、完全なバリアフリー化がなされるわけではなく、また時間の経過によっても新たにバリアが発生してしまう。基本構想による整備後のアセスメントも重要になる。

長期的・継続的にバリアフリーに取り組むため

に、自治体がそのような機関を設立するべきである。特に住民が中心となる組織を育てることは、住民のバリアフリーに対する意識を育てるという意味でも大切である。

### (考察4) 住民参加の手法

基本構想の策定過程では、様々な住民参加の手法が取られているが、ほとんどが高齢者や障害者の参加で、健常者の参加が少ない。これは住民のバリアフリーに対する意識が薄いことが原因である。またアンケートなどによる住民からの一方的な意見の収集が多いため、自治体と双方向のやりとりができていないのが現状だ。

住民のバリアフリー意識を育てるために、自治体による定期的なバリアフリーイベントの開催や、学校の総合学習の時間を活用したバリアフリー講習会などの取り組みが必要だろう。

### (考察5) 重点整備地区以外の地域

遠隔地などの交通バリアフリー法では対象とされない地域や、重点整備地区以外の地域をどう整備するかも大きな課題になる。

現実的にはこれらの地域を整備するのは困難であるが、地域の住民が定期的にバリアのチェックをするなど、地域の現状や整備ビジョンを共有しておく必要はあるだろう。

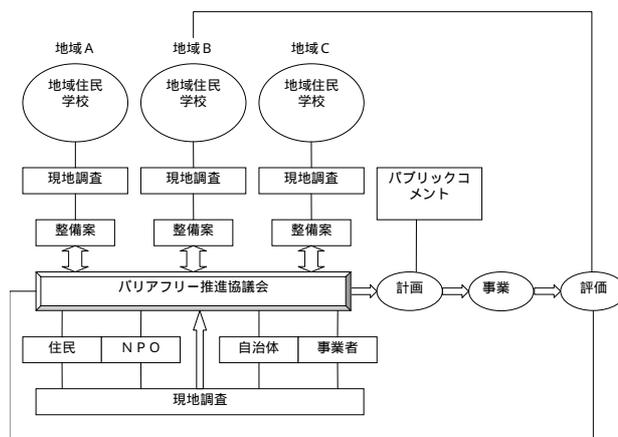


図9 バリアフリー推進体制の提案