Ⅰ 移動円滑化基本構想の背景と目的

1 背景

(1) 高齢社会の到来

平成 17 年度の国勢調査確定値によれば、全国の 65 歳以上の高齢者人口は、約 2,567 万人で、全人口約 1 億 2,777 万人に占める割合(高齢化率)は 20.1%に達し、他の国に例を見ない急速な高齢化が進んでいます。

野田市においても、平成 12 年 4 月 1 日現在は 20,429 人 (13.3%) (旧関宿町分含む。) だった高齢者数 (高齢化率) が平成 17 年 4 月 1 日現在では 25,702人 (16.8%) に達しています。平成 18 年 3 月に策定した野田市シルバープランでは、野田市の高齢者人口が平成 20 年度には 30,020人 (18.8%) に達すると推計しています。

このように、高齢化が進む中で、高齢者が住み慣れた地域で生活が継続できるようにするまちづくりやサービス提供に対する関心が高まってきています。

(2) ノーマライゼーションの必要性

厚生労働省が平成13年度に実施した身体障害児・者実態調査によれば、18歳以上の身体障害者数(在宅)は、324万5,000人と推計され、前回調査(平成8年11月)の293万3,000人と比較すると、10.6%増加しています。

野田市においても、平成17年度の身体障害者数は3,806人、知的障害者数は653人、精神障害者数は298人となっています。

障害の有無を問わず、同じ条件で生活を送ることができる社会にしていこうという営みのすべてを「ノーマライゼーション」といいます。昭和56年の国際障害者年を契機に、障害のある人の社会参加に対する意識が高まりを見せています。平成14年12月に内閣府が策定した「障害者基本計画」では、「障害の有無にかかわらず、国民誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う共生社会」を21世紀に目指すべき社会としています。

野田市では、平成10年度に「野田市障害者基本計画」を策定して以来、ノーマライゼーションを基本理念としたまちづくりを進めています。

2 バリアフリーに向けて

近年、障害のある方々の社会参加機会の増加や高齢化の進展などに伴って、まち並みや交通機関、建物の「バリアフリー」化の必要性が高まっています。

「バリアフリー」とは、段差などの「障壁」(バリア)を「除去」(フリーに)するという意味の言葉です。昭和 49 年、身体等に障害のある人々の生活上の障壁を解消することを目的とした国連障害者生活環境専門家会議が「バリアフリーデザイン」と題する報告書を発行して以来、30 年以上の歴史があります。

国内でも、昭和56年、運輸政策審議会が「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」と題する答申で、高齢化社会の到来と身体障害者等の社会参加の拡大を念頭に「安全かつ身体的に負担の少ない方法で移動ができるよう長期的視点から着実に交通施設の整備を進めることが重要である」としており、それ以来、着実に施設等の改善が進められてきました。

平成13年8月には、国土交通省において「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」が策定されました。これは「公共交通ターミナルにおける高齢者・身体障害者等のための施設整備ガイドライン」(昭和58年策定、平成6年改訂)の見直し等を行ったもので、公共交通ターミナル全体のバリアフリー化の考え方に触れたほか、高齢者、障害者、妊婦、外国人等の移動制約者等、すべての人に使いやすいといういわゆるユニバーサルデザインの考え方にも配慮したものとなっています。

(1) ハートビル法

建築物のバリアフリー化に関しては、平成6年に「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関する法律」(ハートビル法)が施行されました。この法律では、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店その他の不特定かつ多数の人が利用する建築物を「特定建築物」として、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるように通路幅や昇降装置、トイレなどに関して一定の基準が定められました。また、千葉県では平成8年に、ハートビル法に定める「特定建築物」のほか、公共交通機関の施設、道路、公園その他の施設までも含んでバリアフリー化を促進する「千葉県福祉のまちづくり条例」が施行されています。



【図・千葉県福祉のまちづくり条例に定める整備基準に適合している公共施設等の所有者等に交付される適合証】

(2) 交通バリアフリー法

平成12年、「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)が施行されました。この法律では、1日あたりの利用客が5,000人以上の駅等を「特定旅客施設」とし、エレベーターやエスカレーターをはじめとする施設整備によって移動の円滑化を図ることのほか、車両の設備や従業員教育などに関する交通事業者や市町村などの義務等について定められました。また、市町村は、特定旅客施設から徒歩で移動する範囲内に高齢者や身体障害者等が日常的に利用する施設がある地域を「重点整備地区」に設定し、交通事業者、道路管理者及び公安委員会等と協議の上、移動円滑化基本構想を定めることができるとされました。

(図1 交通バリアフリー法の基本的枠組み図)

基本方針(主務大臣)

- ・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

公共交通事業者が講ずべき措置

新設の旅客施設、車両についての公共交通事業者の義務

(旅客施設を新設する際の基準適合義務)

- ・エレベーター、エスカレーターの設置
- ・誘導警告ブロックの敷設 ・トイレを設置する場合の身体障害者用 トイレの設置

(車両を導入する際の基準適合義務)

- ・鉄道車両の車椅子スペースの確保
- 鉄道車両の視覚案内情報装置の設置
- ・低床バスの導入
- 航空機座席の可動式肘掛けの装着

既設の旅客施設、車両についての公共交通事業者の努力義務

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

基本構想(市町村)

- ・駅等の旅客施設及びその周辺の地区を重点的に整備すべき地区として指定 ・旅客施設、道路、駅前広場等について、移動円滑化のための事業に関する
- 基本的事項

公共交通特定事業

道路特定事業

交通安全特定事業

その他の事業

等

- 公共交通事業者が基 本構想に沿って事業 計画を作成し、事業 を実施
- 道路管理者が基本 構想に沿って事業 計画を作成し、事 業を実施
- · 都道府県公安委員 会が基本構想に沿 って事業計画を作 成し、事業を実施
- 駅前広場、通路等一般 交通の用に供する施設 について必要な措置 駐車場、公園等の整備

支援措置

- 各種補助金の交付
- ・地方公共団体が助成を行 う場合の地方債の特例
- 固定資産税等課税の特例

(3) バリアフリー新法

平成18年、「交通バリアフリー法」と「ハートビル法」を一体化した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)が制定され、同年12月に施行されました。これにより、交通機関と不特定多数の利用者がある建築物のバリアフリー化が、一体のものとして促進されることとなります。

バリアフリー新法では、大きく二つの枠組みが定められています。

一つは、交通事業者や特定建築物の所有者、公園管理者等によって、駅、バスターミナル等の旅客施設及び鉄道車両、バスなどの車両、多数の人が利用する建築物、公園等のバリアフリー化を推進すること。

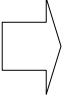
もう一つは、特定旅客施設を中心とした一定の地区等において、市町村が「基本構想」を策定し、旅客施設、周辺道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー 化の重点的かつ一体的な整備を推進することです。

ハートビル法

- ・不特定多数が利用する建築物 (特定建築物)のバリアフリ 一化の推進
- ・行政庁による基準適合命令、 指導及び助言

交通バリアフリー法

- ・交通事業者による旅客施設や 車両等のバリアフリー化、従 業員教育等
- ・市町村による移動円滑化基本 構想の策定による旅客施設、 周辺道路、駅前広場、信号機等 のバリアフリー化の推進促進



バリアフリー新法

・移動等円滑化基本構想の策定 によって、特定建築物、旅客施 設、周辺道路、駅前広場、信号 機等などを含めたまちの一体 的なバリアフリー化の推進

(図2 バリアフリー新法の基本的枠組み図)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の 基本的枠組み

基本方針(主務大臣)

- 移動等の円滑化の意義及び目標
- 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者が移動 等の円滑化のために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

関係者の責務

- 関係者と協力しての施策の持続的かつ段階的な発展(スパイラルアップ)【国】
- 心のバリアフリーの促進【国及び国民】
- 移動等円滑化の促進のために必要な措置の確保【施設設置管理者等】
- 移動等円滑化に関する情報提供の確保【国】

基準適合義務等

以下の施設について、新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務 既存の施設を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

- 旅客施設及び車両等
- 一定の道路 (努力義務はすべての道路)
- -定の路外駐車場
- 都市公園の一定の公園施設(園路等)
- 特別特定建築物(百貨店、病院、福祉施設等の不特定多数又は主として高齢者、障害者等 が利用する建築物)

(特別特定建築物でない特定建築物 (事務所ビル等の多数が利用する建築物) の建築等に 際し移動等円滑化基準に適合させる努力義務

(地方公共団体が条例により義務化可能)

誘導的基準に適合する特定建築物の建築等の計画の認定制度

重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進

住民等による基本構想の作成提案

基本構想(市町村)

- 旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の高齢者、 版書記録、日本月記録、福祉記録での他の局間では、 管書者等が生活上利用する施設の所在する一定の 地区を重点整備地区として指定
- 重点整備地区内の施設や経路の移動等の円滑化に 関する基本的事項を記載

協議会

市町村、特定事業を実施すべ き者、施設を利用する高齢 者、障害者等により構成され る協議会を設置

事業の実施

- 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、 公安委員会が、基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施する義務 (特定事業) 基本構想に定められた特定事業以外の事業を実施する努力義務

支援措置

- 公共交通事業者が作成する計画の認定制
- 。 認定を受けた事業に対し、地方公共団体が 助成を行う場合の地方債の特例

移動等円滑化経路協定

協議

重点整備地区内の土地の所有者等が締結 する移動等の円滑化のための経路の整備 又は管理に関する協定の認可制度

(4) 移動円滑化基本構想の内容

移動円滑化基本構想は、主務大臣が定める「移動円滑化の促進に関する基本 方針」に基づき、市町村が関係する事業者等と協議して定めます。基本構想の 作成によって、特定旅客施設を中心として、高齢者等が日常的に利用する施設 までの道路等(特定経路)の重点的かつ一体的なバリアフリー化が推進されま す。

なお、野田市では交通バリアフリー法に基づいて、既に平成 13 年度から移動 円滑化基本構想の策定作業に着手しています。

野田市が策定する移動円滑化基本構想では、次の事項について定めることとしています。

- ① 重点整備地区における移動円滑化に関する基本的な方針
- ② 重点整備地区の位置及び区域
- ③ 移動円滑化のために実施すべき特定事業及びその他の事業に関する基本的な事項
- ④ その他必要な事項

重点整備地区は、「特定旅客施設」を中心として以下の要件に該当する地区について設定します。

- ① 特定旅客施設から徒歩で移動できる範囲(500~1,000m程度)
- ② 高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる施設を含む地区
- ③ 移動円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる 地区
- ④ 総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区

(図3 重点整備地区の概念図)

