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

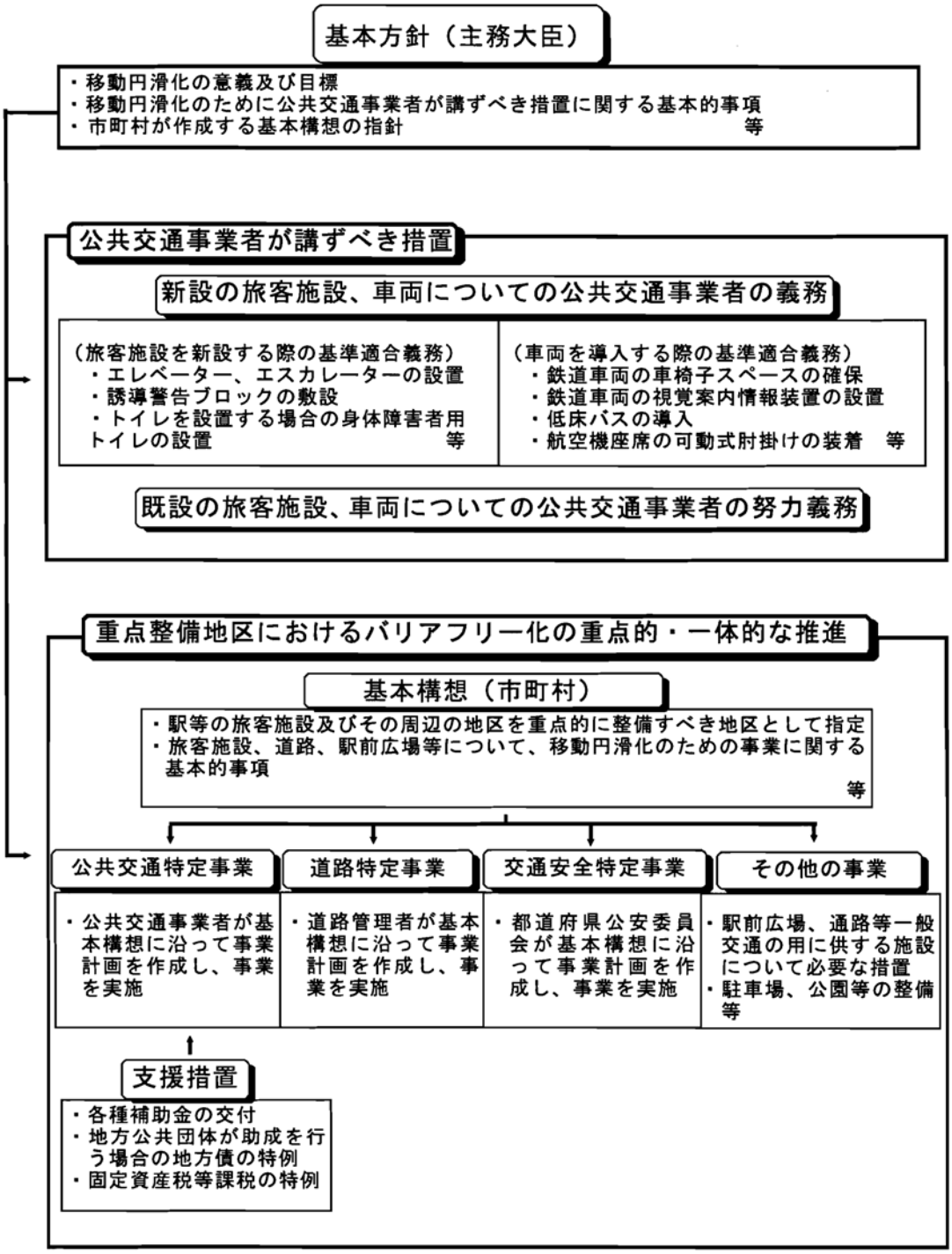
建築物のバリアフリー化に関しては、平成 6 年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（ハートビル法）が施行されました。この法律では、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店その他の不特定かつ多数の人が利用する建築物を「特定建築物」として、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるように通路幅や昇降装置、トイレなどに関して一定の基準が定められました。また、千葉県では平成 8 年に、ハートビル法に定める「特定建築物」のほか、公共交通機関の施設、道路、公園その他の施設までも含んでバリアフリー化を促進する「千葉県福祉のまちづくり条例」が施行されています。

【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）



(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。

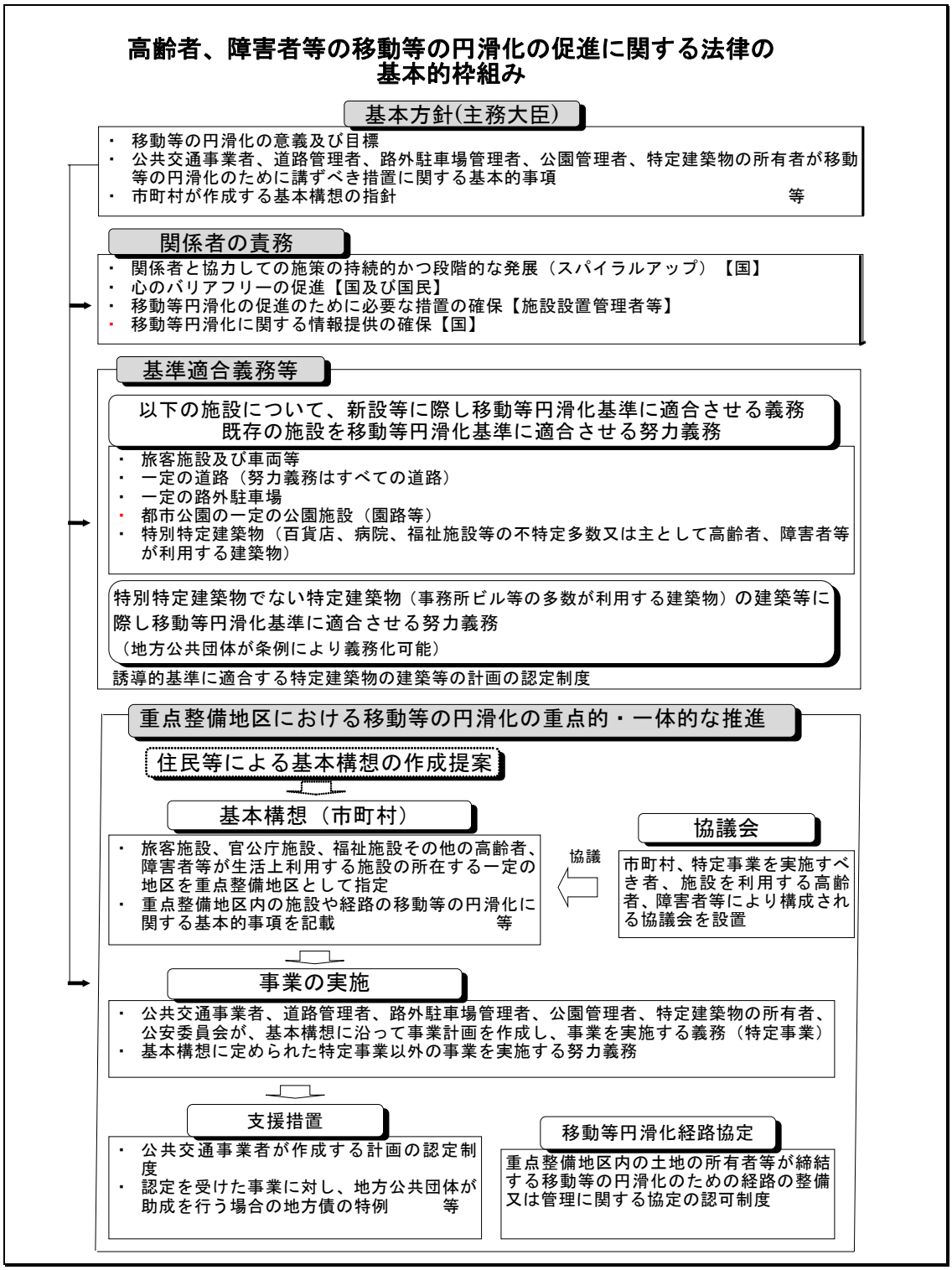
もう一つは、特定旅客施設を中心とした一定の地区等において、市町村が「基本構想」を策定し、旅客施設、周辺道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化の重点的かつ一体的な整備を推進することです。

ハートビル法
- 不特定多数が利用する建築物（特定建築物）のバリアフリー化の推進
- 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）



（4）移動円滑化基本構想の内容

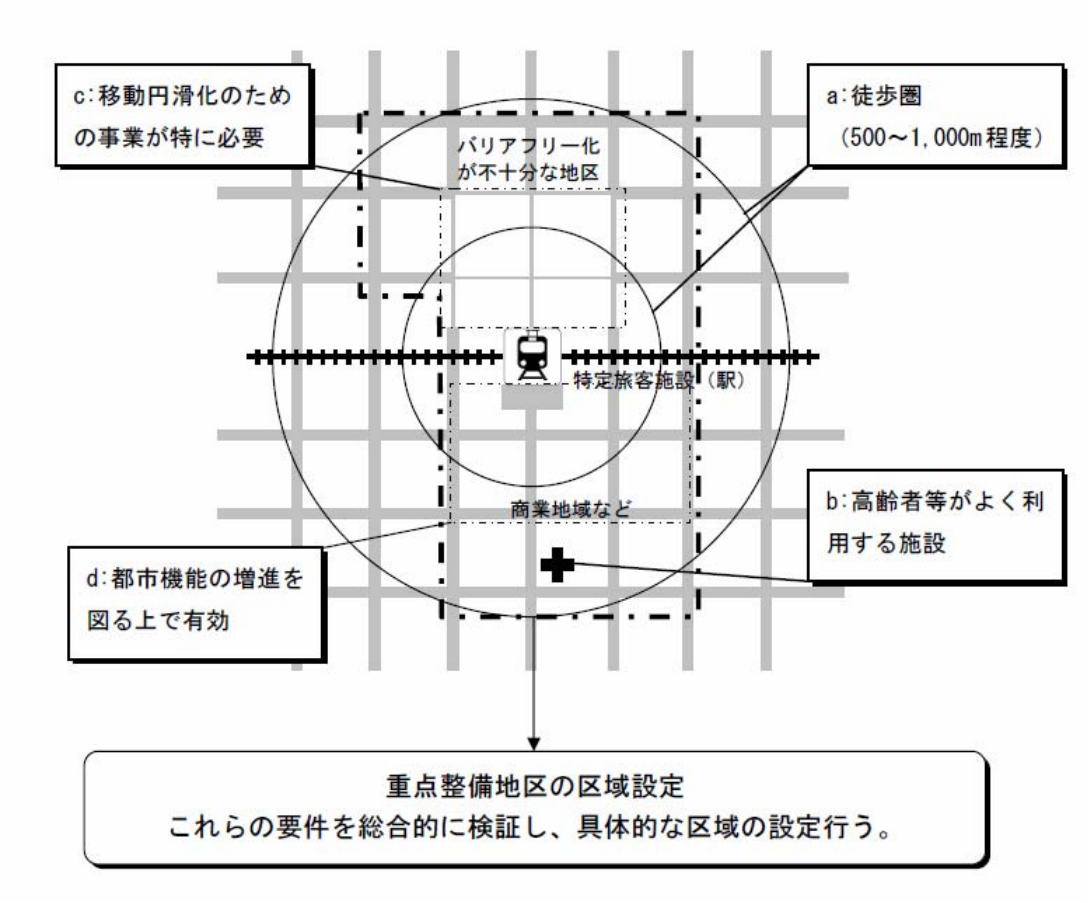
移動円滑化基本構想は、主務大臣が定める「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、市町村が関係する事業者等と協議して定めます。基本構想の作成によって、特定旅客施設を中心として、高齢者等が日常的に利用する施設までの道路等（特定経路）の重点的かつ一体的なバリアフリー化が推進されます。

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）