

# 序章 はじめに

## 序 - 1 背景と目的

我が国においては、先進国の中でも急速に高齢化が進み、高齢者や障害者など誰もが安心して社会参加でき、快適に暮らせる生活環境の確保が重要な課題となっています。また、高齢者を含む利用者の声としても、歩行者空間の整備に関するニーズが高く、連続性を確保したバリアフリー<sup>1</sup>歩行空間整備の必要性が増しています。

こうしたなか、「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」(以下「交通バリアフリー法」と言います。)が平成12年5月17日に公布され、同年11月15日から施行されました。当法律では、公共交通事業者にはバリアフリー化に向けた施設整備を義務付ける一方で、自治体によっては、一定規模の旅客施設を中心とした地区(重点整備地区)において面的なバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するための「交通バリアフリー基本構想」を作成できることが規定されています。

嬉野町においては、高齢者や障害者をはじめ、誰もが生きる喜びを感じられるようなユニバーサルデザイン<sup>2</sup>の観点からのまちづくりを重要な施策と位置づけています。交通バリアフリー法に基づいた人々の円滑な移動を目指した地域づくりは、嬉野町にとって今後とも大変重要な施策となると考えます。

このようなことから、交通バリアフリー法に基づき、公共交通事業者による鉄道駅等のバリアフリー化の促進と、これを中心とした一定の地区における旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化の重点的・一体的な推進に向けた「嬉野町交通バリアフリー基本構想」(以下「基本構想」と言います。)を策定するものです。

1「バリアフリー」とは、体の不自由な人でも、生活に不自由がないよう障壁や障害を取り除くこと、あるいはその状態を意味します。

2「ユニバーサルデザイン」とは、“すべての人のためのデザイン”を意味し、年齢や障害の有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人利用可能であるようにデザインすることをいいます。

## 交通バリアフリー法について

### (1) 法律の趣旨

交通バリアフリー法は、以下のような施策によって、高齢者や身体障害者の方をはじめとする移動制約者の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進することを目的としています。

駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などのバリアフリー化を推進する。

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、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。

### (2) 基本的な法の枠組み

交通バリアフリー法の基本的な仕組みは、以下のようになっています。

#### 基本方針の作成

主務大臣が、バリアフリー施策を総合的かつ計画的に推進するための「基本方針」を作成する。

#### 交通事業者に対するバリアフリー基準適合義務

交通事業者に対し、鉄道駅等の旅客施設を新しく建設する場合、あるいは車両等を新しく導入する場合に「バリアフリー基準（移動円滑化基準）」への適合を義務づける。

#### 市町村の主導による地域のバリアフリー施策の推進

##### 1) 市町村による基本構想の作成

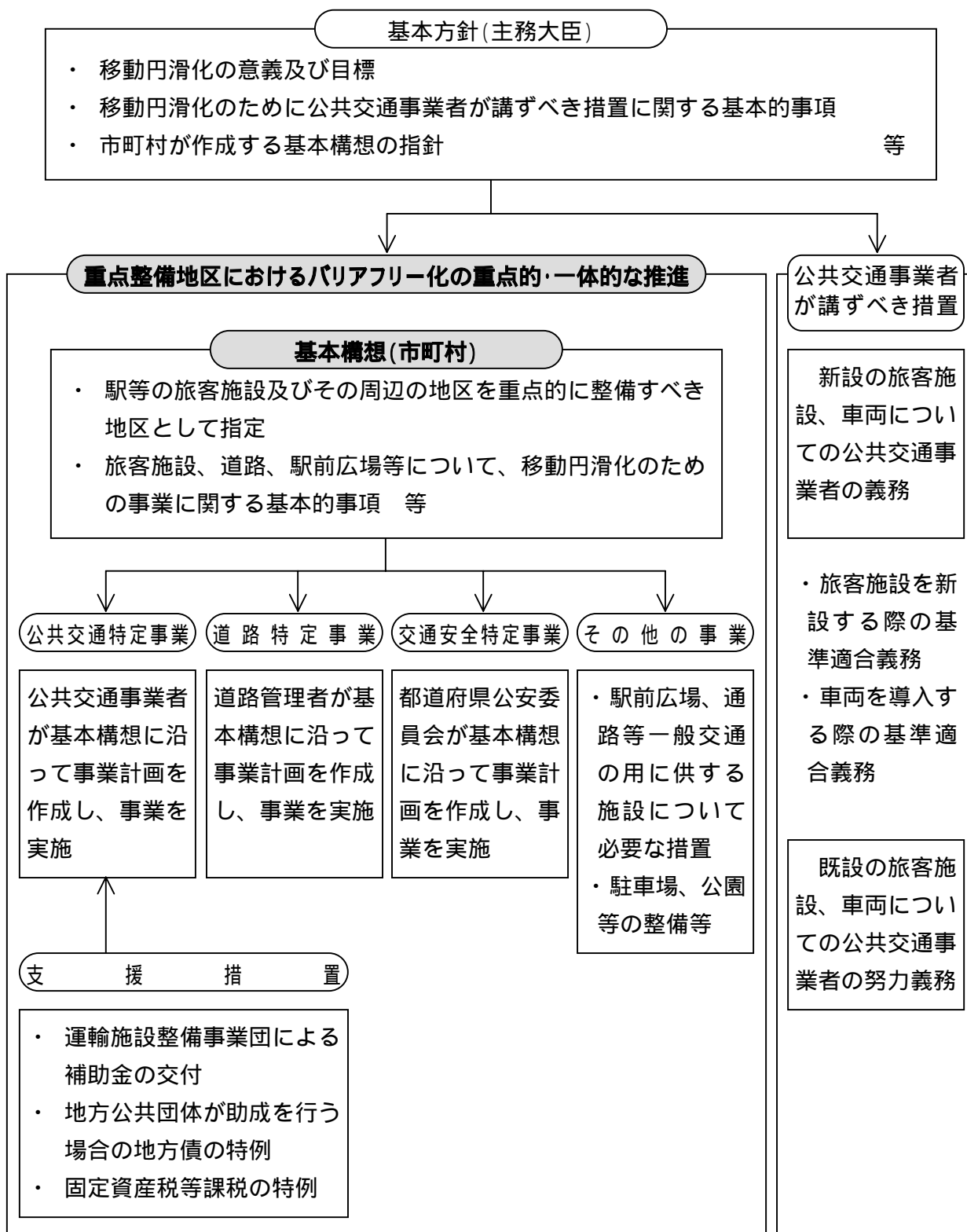
市町村は、基本方針に基づき、一定規模の旅客施設（「特定旅客施設」）を中心とした地区（「重点整備地区」）について、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、当該重点整備地区におけるバリアフリー化のための方針、実施する事業等を内容とする「基本構想」を作成することができる。

##### 2) 基本構想に基づく事業の実施

交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会は、基本構想に基づい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する。

#### バリアフリー化に関する情報の提供

安心して公共交通機関を利用してもらえよう、駅施設等のバリアフリー化の状況について情報を提供する。



### (3) バリアフリー化の意義及び目標

主務大臣による「移動円滑化の促進に関する基本方針」のなかで、バリアフリー化の意義及び目標が次のように示されています。

#### バリアフリー化の意義

- ・ 高齢者、身体障害者等が自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会を実現すること。
- ・ すべての利用者に利用しやすい施設・設備の推進。
- ・ 移動円滑化を進めるに当たっては、高齢者、身体障害者等の意見の反映が重要。

#### バリアフリー化の目標

##### 旅客施設

2010年（平成22年）までに、1日当たりの平均的な利用者の数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルのバリアフリー化（段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、身体障害者用トイレの設置等）を実施する。

##### 車両等

2010年までに、以下のバリアフリー化を達成する。

車両等の種類	車両等の総数	バリアフリー化される車両等の数
鉄軌道車両	約 51,000	約 15,000（約 30%）
乗合バス車両	約 60,000	原則として、10～15年で 低床化された車両に代替 （うちノンステップバス） 約 12,000～15,000（20～25%）
旅客船	約 1,100	約 550（約 50%）
航空機	約 420	約 180（約 40%）

##### 一般交通用施設

重点整備地区の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場、通路等について、原則として2010年までに、バリアフリー化を実施する。

##### 信号機等

2010年までに、音響式信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等のバリアフリー化を原則としてすべての特定経路を構成する道路において実施する。

## 序 - 2 目標年次

基本構想の目標年次は、移動円滑化の促進に関する基本方針に基づき、2010年（平成22年）とします。

しかし、交通バリアフリー化は早急に実現すべき課題である一方、2010年までに残された期間は限られています。そこで、基本構想では、2010年までに実現すべき施策を位置づけるとともに、長期的な検討のもとに進めるべき事項等についても明らかにすることとします。

## 序 - 3 基本構想の位置づけ

基本構想は、交通バリアフリー法及び基本方針に基づくとともに、「第4次嬉野町総合計画」をはじめとする上位・関連計画との整合を図ったものとします。

また、基本構想は、町民の意見を反映するとともに、ここに定める重点整備地区のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、町民、公共交通事業者、道路管理者、県公安委員会等との協議を通じて作成します。

基本構想の作成により、公共交通事業者、道路管理者及び県公安委員会は、それぞれ具体的な事業計画を作成し、その事業を推進することになります。