

# 米国における公共交通機関のバリアフリー化の現状

—ADA 法施行後 10 年を経過して—

財団法人自治体国際化協会

(ニューヨーク事務所)

## 目 次

はじめに	
概 要	i
第1章 障害を持つアメリカ人に関する法律（ADA）	1
第1節 ADAの概要	1
第2節 ADAによる交通バリアフリー化推進の枠組み	4
第2章 連邦政府の取り組み	8
第1節 連邦政府における関係組織とその役割	8
第2節 連邦法典第5310条等に基づくプログラムの推進	11
第3章 州政府・地方団体等の取り組み	14
第1節 カリフォルニア州の事例	14
1 カリフォルニア州における公共交通事業の運営主体等	14
2 州政府における関係組織及び機能	15
3 地域公共交通事業体（RTA）の取り組み	18
（1）サンフランシスコ市の事例	18
（2）カウンティレベル（バイエリア高速交通特別区）の事例	26
第2節 ニューヨークの事例	30
第3節 ニューオーリンズ市の事例	34
第4節 公共事業体の課題	39
資料編	
障害を持つアメリカ人に関する法律（抄訳）	42

## はじめに

このレポートは、米国における公共交通機関のバリアフリー化の現状について、1990年に成立の後10年を経過した「障害を持つアメリカ人に関する法律（ADA）」の内容に照らして明らかにしようとするものである。

1988年5月23日、米国ワシントン州の車いすの少女リサ・カールさんが映画館に入ろうとしたところ、映画館側から車いすの使用を理由に入場が拒否されるという事件が起こった。ADAの成立に際しては、ビジネス・コストの増大を恐れる経済界を中心に反対の動きが起こるなど紆余曲折があったと言われているが、カールさんの出来事などを契機に包括的差別撤廃法制定の機運が高まり、公民権法以来最大の人権擁護立法と言われるADAが誕生し、今日に至っている。

わが国においても、「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2000年11月（一部2002年5月）に施行され、障害者の社会参加に関する市民の関心も著しい高まりを見せるなど、バリアフリー社会の実現に向け自治体の果たすべき役割はますます大きくなってきている。

同法の立法過程では、先行事例としてのADAが大きく寄与したと言われており、ADAを柱とした米国自治体での交通バリアフリー化への取り組み状況等を紹介することは、わが国自治体の参考にもなるものと思料される。

本レポートが、交通政策・障害者政策の立案・実施に携わる自治体職員をはじめ、日本の地方自治関係者の皆様に広くご活用いただき、少しでもお役に立てば幸いである。

なお、本レポートの作成に当たっては、Thomas McDonnell氏（カリフォルニア州運輸省）、Paul Fichera氏（MUNI）、Ike Nnaji氏（BART）、Jennifer Barry氏、Augustine Angba氏（MTA）、Karen Wilson-Sider氏（RTA）ほか多くの方々に多大なご助力をいただいた。ここに改めて厚く御礼申し上げる次第である。

（財）自治体国際化協会ニューヨーク事務所長

## 概 要

### 第1章 障害を持つアメリカ人に関する法律 (ADA)

#### 第1節 ADAの概要

1990年に成立した「障害を持つアメリカ人に関する法律 (ADA)」は、障害者の人権擁護を目的とした包括的差別禁止法であり、その範囲は労働、余暇活動、移動、通信など、日常の生活に必要なあらゆる活動に及んでいる。

ADA 第2部「公共サービス」の部分では、州、地方団体等の公共事業者が一般市民に対し提供する公共的サービスに関し、障害者が健常者と等しく受益できるよう必要な措置を取るべきことが定められている。特に、交通手段の確保が社会参加のための重要な要素となっていることに鑑み、公共交通事業を営む事業者に対し、障害者が公共交通機関を容易に利用できるようにするため必要な措置を取るべきことを義務づけている。

#### 第2節 ADAによる交通バリアフリー化の枠組み

ADA 第2部の規制は、州、地方団体又はこれらの設立した地域公共交通事業者等が対象となっており、これらの公共事業者が運営するバス、鉄道その他の輸送機関について適用される。主な規制内容としては、鉄道、バス等の車両及び駅、バス停等の施設を車いすを利用する障害者等にも容易に利用できるように整備すべきことのほか、そもそも既存の公共交通機関を利用することが困難な重度障害者等に対し、自宅から目的地への送迎を行う補助的輸送サービス（パラトランジットサービス）を提供すべきことが規定されている。

### 第2章 連邦政府の取り組み

#### 第1節 連邦政府における関係組織とその役割

連邦運輸長官は、ADAの施行に関し細則の制定、施行状況の監視、法遵守の推進を任務としており、具体的な実務は連邦運輸省公共交通局が担っている。

また、連邦司法省では、連邦法の遵守を司法的手段により確保する役割を担っており、調停及び訴訟提起により ADAに関する一般市民の権利擁護と違法状態の解消を図っている。

#### 第2節 連邦法典第5310条等に基づくプログラムの推進

交通バリアフリー化はハード面の整備が中心であり、多額の経費を要する。このため、連邦政府では、公共交通事業者に対し様々な財政援助プログラムを実施し、負担の軽減に努めている。

### 第3章 州政府・地方団体等の取り組み

#### 第1節 カリフォルニア州の事例

州政府運輸省では、財政的側面及び技術的側面の両面から公共交通事業者の ADA 適合を支援・推進しており、各地域公共交通事業者では、ADA 対策のための専門組織を設け、連邦資金・州資金を活用しつつ、固定経路システムのバリアフリー化とパラトラ

ンジットサービス整備に取り組んできた。多彩な交通システムを擁するサンフランシスコ市営交通やバイエリア高速交通特別区では、障害者施策の形成に市民参加の手法を積極的に採用しており、障害を持つ利用客から高い評価を受けている。

## **第2節 ニューヨークの事例**

ニューヨーク市の公共交通機関は、その規模が大きく、古い歴史を誇るため、そのバリアフリー化のための整備には多額の経費を要してきた。バスについては完全バリアフリー化が完了しており、また鉄道についても計画的に財政措置を行ってきた結果、ADAの要請に見合った整備の進捗は確保できており、今後2020年の完了予定年に向け更に整備を進めていくこととされている。

## **第3節 ニューオーリンズ市の事例**

ニューオーリンズ市において公共交通機関の運営を行っているRTA（地域交通事業公社）では、専用のコンピュータシステムを用いてパラトランジットサービスの運営を行っており、的確かつ効率的なサービス提供が実現している。サービス利用者は増加基調にあり、利用資格審査について従前の書類審査中心の方法を改め、身体機能診断テストを導入する方向で検討が進められている。

## **第4節 公共事業体の課題**

固定経路システム（既存のバス、鉄道等）の車両・施設整備とパラトランジットサービスの提供とを車の両輪とする交通バリアフリー化は、各レベルの政府や公共事業体の努力によってその基本的条件は整いつつある。ただし、パラトランジットサービスの認知度が高まるにつれそのコスト増大が公共事業体共通の課題となっており、今後は固定経路システムとパラトランジットサービスとがバランス良く有効に活用されるようにするため、トラベルトレーニングの推進等、ソフト面での施策の充実が求められている。

## 第1章 障害を持つアメリカ人に関する法律 (ADA)

### 第1節 ADAの概要

「障害を持つアメリカ人に関する法律 (Americans with Disabilities Act。以下「ADA」という。)」は、1990年7月に成立した連邦法である。この法律は、障害を持つ個人に対し、公共的機関・民間事業者が提供する各種サービスや雇用の面で、健常者との機会均等を図ろうとするものであり、障害に基づく差別を広く禁じている。

包括的な差別禁止法である ADA の関心は、労働、余暇活動、旅行、通信など、日々の生活に必要なあらゆる活動に及んでおり、障害者に対し基本的な市民権を保障するものとなっている。また、社会的な観点からは、障害者が保有する能力や識見、経済力を社会の発展のために積極的に活用することにより、すべてのアメリカ市民がより充実した生涯を送れるような社会環境づくりを進めることも大きな目的とされている。1964年に成立した公民権法をモデルに考案されたと言われており、同法に劣らず画期的な立法と捉えられている。<sup>(注1)</sup>

ADA は、「雇用」・「公共サービス」・「公衆用施設等」・「通信」・「雑則」の5部構成となっている。以下、各部ごとに、その中身について概観する。

#### (1) 第1部 雇用

第1部においては、民間事業者・公共事業体に対し、適格障害者（基本的な職務遂行能力を備えた障害者）について、人材募集・採用・解雇・昇進・給料手当・訓練などの職業生活全般にわたり、障害<sup>(注2)</sup>を理由として差別的取扱いを行うことを禁じている。特に、雇用者は、障害者の労働が可能となるよう施設の改変など職場環境の整備を行う義務を負い、この義務を怠って雇用を拒否した場合は違法な差別的行為とされる。適用の対象は従業員15名以上の事業所で、従業員25名以上の事業所については92年7月から、それ以外の事業所については94年7月から発効している。

第1部に係る連邦政府の所管組織は、連邦雇用機会均等委員会 (EEOC) とされている。

#### (2) 第2部 公共サービス

第2部においては、州・地方団体等の公共事業体に対し、障害者が障害を理由として公共サービスの享受を妨げられることがないように必要な措置を講じることを義務づけている。公共事業体が提供する各種サービスは障害者にとっても容易に利用可能なものに整えられていなければならない。庁舎等の公共施設を車いすの障害者にとって利用しやすいものにするべきことはもとより、たとえば公的な催し物へ出席するための交通手段の提供、手話通訳者や字幕スーパーなど活動補助手段の整備、各種審議会への障害者の任命など、あらゆる公的活動への障害者の参加を実質的に保障しようとする広範囲なものとなっている。ADAの前身たる「障害福祉法 (73年 Rehabilitation Act)」では、連邦政府の助成金を受ける公的活動に限って障害者への機会保障を義務づけていたが、ADAではこのような限定を

廃している。

なお、第2部では、交通・輸送手段の確保が社会参加のための重要な要素となっていることを考慮し、かなりの条文を費やして公共交通機関のバリアフリー化に言及している。その内容については、次節で詳述することとしたい。

第2部に係る連邦政府の所管組織は、連邦司法省及び運輸省とされている。

### (3) 第3部 公衆用施設等

第3部においては、公衆の利用に供される施設（ホテル、レストラン、劇場、博物館等）を管理運営する民間事業者に対し、障害者がこれらの施設を容易に利用できるよう整備すべき旨を規定している。民間事業者は、一般に提供する商品、サービス、施設設備等について障害者を差別してはならず、

- ・新設の建物は障害者にとっても容易に利用可能なものに整備すること。
  - ・既存の建物についても実現可能な範囲内でその改変を行うこと。
  - ・サービス提供の方針に適切な障害者施策を盛り込むこと（企業活動に支障が及ぶほどの経済的負荷がかかる場合等を除く。）。
  - ・特定のサービスからの障害者の排除や一般顧客からの分離・区別を避けること。
- などが要請されている。

第3部に係る連邦政府の所管組織は、連邦司法省とされている。

### (4) 第4部 通信

第4部においては、通信事業者に対し、聴覚・言語障害者が通信サービスを容易に利用できるようにするため、通信リレーサービス（障害者がタイプ付き電話で入力した会話文やファクシミリで送付した伝言をオペレーターが仲介し、一方の通話者の電話との間を中継するサービス）等の双方向通信手段を整備すべきことを義務づけている。

第4部に係る連邦政府の所管組織は、連邦通信委員会（FCC）とされている。

### (5) 第5部 雑則

第5部においては、他の関係法令との関係（ADAの他法令に対する優越的な位置付けなど）、州の上乗せ法令の先占、差別的行為に対する救済措置、麻薬常用者や性的障害に関する適用除外などの雑則的規定を設けている。

第5部に係る連邦政府の所管組織は、連邦司法省とされている。

(注1) 商務省国勢調査局の統計によれば、米国国民のおよそ5人に1人（5,400万人）は何らかの形で障害を持っており、8人に1人（3,300万人）は重度の障害を抱えているという。

(注2) ADAは「障害（Disability）」について「基本的な生活が著しく制限される程度の肉体的又は精神的損傷」と定義するにとどまり、具体的な範囲は判例の蓄積が待たれている。2002年1

月 8 日最高裁判決 (Toyota Motor Inc. vs. Williams, No. 00-1089) では、障害について「日常の家事、歯磨き、用便など基本的な生活上の行為が著しく制限される程度のもので、かつ恒久的なもの」であることを要するとし、工場労働において特定の作業に困難を有する程度では ADA 第 1 部の保護に値する「障害」とは言えないとした。

## 第2節 ADAによる交通バリアフリー化推進の枠組み

ADA 第2部 (Title II) は、公共事業体により運営されるバス、鉄道等の公共交通機関<sup>(注1)</sup> について、車いす利用者その他の障害を持つ人々にも容易に利用可能なものとするべきことを定めている。また、公共事業体には、障害者にも健常者に対するのと同等の輸送サービスを保障するため、補助的輸送サービス (パラトランジットサービス) の提供が義務づけられている。以下、公共事業体の運営に係る公共交通機関への義務づけの内容について見ていくこととする。<sup>(注2)</sup> なお、巻末付録の「障害を持つアメリカ人に関する法律」抄訳を併せて参照されたい。

### (1) 規制対象者

州及び地方団体、これらの行政機関、特別区、全米鉄道旅客輸送公社及び通勤交通事業体 (本レポートではこれらを「公共事業体」と総称)<sup>(注3)</sup>

### (2) 規制対象物

- ・バス、鉄道その他の輸送機関 (航空輸送を除く。) で一般公衆に対し定期的かつ継続的に旅客輸送サービスを提供するもの (「特定公共交通機関」と総称)。「固定経路システム (Fixed-route system = 定められた経路を運行するもの)」と「要請対応システム (Demand-responsive system = 固定経路システム以外のもの)」に大別される。
- ・上記のほか、規制の程度が緩やかなものとして、通勤交通サービスを提供する目的で設置された通勤交通事業体の運営する鉄道交通 (Commuter rail transportation = 「通勤鉄道交通機関」と略称) 及び全米鉄道旅客輸送公社の運営する都市間を結ぶ鉄道交通 (Intercity rail transportation = 「都市間鉄道交通機関」と略称) が特に分類されている。

### (3) 主な規制内容

#### 【車両】

新規車両の購入・リースの際は、これらの車両が障害者にとって容易に利用可能なものでなければならないこととされている。また、既存中古車両の購入・リースの際は、これらの車両が障害者にとって容易に利用可能なものとなるよう、明確かつ最大限の努力を払わなければならないこととされている。

なお、車両の耐用年数を5年 (通勤鉄道交通機関及び都市間鉄道交通機関については、10年) 以上延長する目的で行われる大改良に際しては、改良後の車両が障害者にとって容易に利用可能なものでなければならないこととされている (このような大改良を伴わない既存不適合車両については、特に直接規制は設けられていないが、既存不適合車両の運行により障害者が不利益を被ることがないように、後述の補助的輸送サービスを併せて提供することが求められている。)

鉄道交通機関においては、一連の列車のうち少なくとも1車両は障害者にとって容易に利用可能なものとしなければならない、という「1列車1適合車両の原則 (One-

Car-Per-Train Rule)」が採用されているほか、都市間鉄道交通機関において通常連結されている食堂車についても、出入り口の拡充など障害者の利便性確保のため所要の措置を講じるよう義務づけられている。

これらの規制により、たとえば車両の乗降車口を車いすに適したものに改良したり、乗車の中に車いすを停車、格納するための空間や、手すり、障害者用トイレ等の設備を設けるなどの措置が要求されることとなる。

#### 【補助的輸送サービス（パラトランジットサービス）】

公共交通機関の利用に著しい困難を伴う障害者（重度の精神障害者や適合車両の利用機会が得られない車いすの障害者など）に対し、健常者に対するのと同等の利便性を確保するため、自宅から目的地への送迎バスの運行などの「補助的輸送サービス」を、固定経路の運行システムに併設して整備しなければならないこととされている。また、このサービスに関し、各公共事業体はサービス供給計画を策定し、連邦運輸長官に提出しなければならないこととされている。



パラトランジット用リフト付きバン

#### 【施設】

公共交通機関の用に供する駅等の施設を新築する場合は、当該建築後の施設やこれに付随する各種設備が障害者にとって容易に利用可能なものでなければならないこととされている。また、既存の施設を改築する場合は、当該改築に係る部分の建物や、主要な設備（通路のスロープ・手すり、障害者用トイレ、電話、飲料用水栓など）が、改築の結果障害者にとって容易に利用可能なものとなっていなければならないこととされている。<sup>(注4)</sup>

なお、鉄道交通機関における主要駅（Key Station。始発・終着駅、利用者数が一定の数を超える駅その他運輸長官の定める基準に合致するものをいう。）<sup>(注5)</sup>については、公共事業体は、法律の発効日から3年以内に、車いす利用者などの障害者にとって容易に接近、入場及び利用が可能なものに整備しなければならないこととされている。既存の主要駅の整備に著しく多額の費用を要すると認められるときは、整備の期限は、30年（2020年）を限度として延長することができるが、この場合でも、法律の発効日から20年を経過した時点（2010年）で、主要駅のうち少なくとも3分の2について整備を完了しなければならないこととされている。

上記のような施設の整備に関しては、各公共事業体は整備計画を策定し、連邦運輸長官に提出しなければならないこととされている。

#### (4) 細則制定権限の委任

(3)に掲げる規制の執行に関しては、ADA は連邦運輸長官に実施細則の制定権限を付与しており、運輸長官は具体的な規制基準を設定することとされている。<sup>(注6)</sup>

(注1) 連邦運輸省の統計上「公共交通機関 (Public Transportation)」として分類されているものには、次の類型がある。ただし、これらはADA 第2部における類型化と若干異なる。

①バス

②通勤鉄道 (Commuter Rail) 都市中心部 (企業集積地区) と郊外を結ぶ中・短距離の鉄道

③重軌条鉄道 (Heavy Rail) 都市間を結ぶ中・長距離の高速電気鉄道。収容力の大きい車両を有し、自動車など他の交通を排除した専用線路上で運行される。プラットホームは高い。

④軽軌条鉄道 (Light Rail) 都市部を走る比較的短距離の低速電気鉄道。収容力の小さい小型車両 (連結は1~数車両) で路面を走るものが多い。上部電気ケーブルから動力を供給。プラットホームは低いものが多い。

⑤要請対応型車両サービス (Demand Response) 乗用車、バン等を用い、顧客の要請に応じて個別の目的地まで送迎するもの。

⑥バンプール (Vanpool) バン等 (乗員7名以上) を用い、複数の顧客の自宅を回って特定の目的地まで送迎するもの。

(注2) なお、民間事業者の運営に係る公共交通機関への義務づけについては、第3部に若干の規定が設けられている。基本的な考え方は第2部と平行であるが、規制は比較的緩やかである。主要内容については次のとおり。

(輸送を主たる業務とする事業者について)

- ・新規車両の購入・リースの際は、これらの車両が障害者にとって容易に利用可能なものでなければならないこととされている。ただし、収容人数が8人以下のバンは適用除外。
- ・収容人数が8人以下のバンの新規購入・リースの際は、障害者に提供される輸送サービスが全体として見たときに健常者に対するのと同等のレベルとなっていない限り、その車両が障害者にとって容易に利用可能なものでなければならないこととされている。
- ・法発効後2年経過後に行われる鉄道用車両の購入・リースの際は、その車両が障害者にとって容易に利用可能なものでなければならないこととされている。なお、車両の耐用年数を10年以上延長する目的で行われる大改良に際しては、改良後の車両が障害者にとって容易に利用可能なものとなるよう最大限の努力を払わなければならないこととされている。

(輸送を従たる業務 (ホテル等送迎バスの運行など) とする事業者について)

- ・固定経路システムに係る新規車両の購入・リースの際は、当該車両の収容人数が16人を超える場合はその車両が障害者にとって容易に利用可能なものでなければならず、16人以下の場合は、障害者に提供される輸送サービスが全体として見たときに健常者に対するのと同等のレベルとなっていない限り、その車両が障害者にとって容易に利用可能なものでなければならないこととされている。

- ・要請対応システムに係る新規車両の購入・リースの際は、当該車両の収容人数が 16 人を超える場合は、障害者に提供される輸送サービスが全体として見たときに健常者に対するのと同等のレベルとなっていない限り、その車両が障害者にとって容易に利用可能なものでなければならないこととされている。

高床型バス(車室の床が嵩上げされ床下に荷物庫が設けられているタイプのバス)については、ADA遵守が民間事業者に多大な負担を課することになるという理由から、当初は適用除外とされていたが、低費用での設備整備に関する研究が進んだ結果、97年7月(法施行後7年)以後の購入・リースから適用されることとされた。

(注3) 米国における公共交通機関の運営主体は、ごく一部の民間事業者を除き、市、カウンティ等の地方団体や、地方団体により設立される特別区(Special District。自治体の一種に分類される。)が多くを占める。具体例としては第3章参照のこと。

(注4) 駅、バス停等の施設については、連邦行政命令規程(Code of Federal Regulations。連邦政府各省各庁長官が発布した政令を分野ごとに編集したもの)第49款〔運輸〕第37部〔障害者に対する輸送サービス〕付録A(ADA Accessibility Guidelines)において、スロープの角度、エレベーターの間口、便所の構造等に至るまで詳細に基準が設けられている。

(注5) 主要駅の該当基準は次のとおり。

- ①当該駅における乗車数の当該鉄道機関全体の乗車数に対する割合が、15%を上回る場合
- ②他の鉄道路線への乗換え駅となっている場合
- ③他の交通機関との基幹的な接続ポイントとなっている場合
- ④政府機関、教育機関、医療機関など多数の障害者の利用が見込まれる施設へのアクセス駅となっている場合
- ⑤始発・終着駅

(注6) これを受け、連邦運輸長官は91年9月に細則を制定公布した。同細則は、連邦行政命令規程第49款〔運輸〕第37部〔障害者に対する輸送サービス〕及び第38部〔輸送車両に係る具体的基準〕に溶け込んでいる。

## 第2章 連邦政府の取り組み

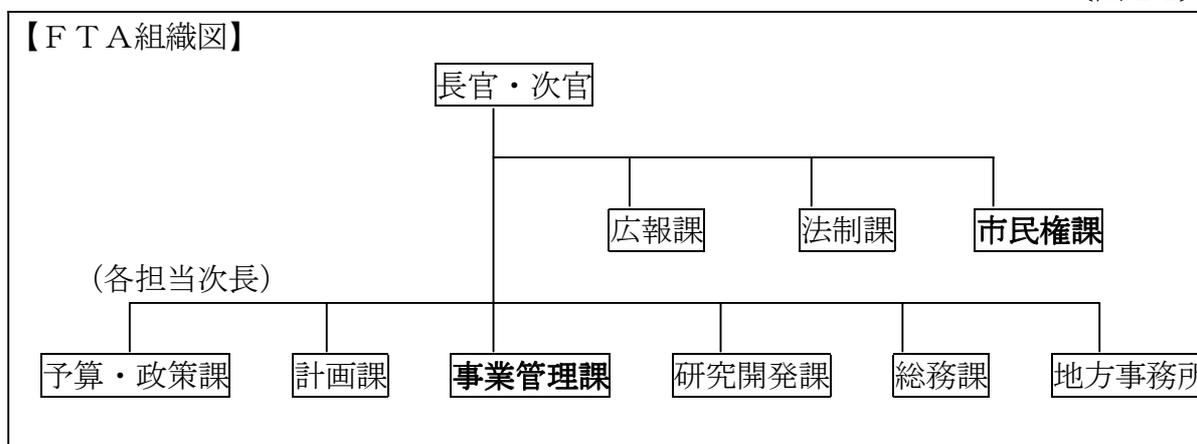
### 第1節 連邦政府における関係組織とその役割

#### (1) 運輸省 (US Department of Transportation)

連邦運輸長官は、ADA 第2部の中の公共交通機関に係る部分について、公共事業体に対する監督権限を有しており、前章で述べたように、整備基準等に関する細則の制定権が委任されているほか、車両・施設の整備計画の提出を求め、その後の整備状況について報告を徴することができるものとされている。

運輸省の下部組織である連邦公共交通局 (Federal Transit Administration = FTA) は、公共交通機関全般を所掌する行政機関であり、全国の公共事業体の監督・支援を行っている。

[図 2-1]



(FTA 作成資料より)

市民権課 (Office of Civil Rights) は、公共交通機関を利用する市民に対し平等に機会保障を行うことを任務とし、ADA の遵守状況に関する監視とその推進を担当しており、市民の苦情審査 ([図 2-2] 参照) や公共交通機関の ADA 適合状況に関する調査・評価を行っている。

事業管理課 (Office of Program Management) は、公共交通事業者に対する各種助成プログラムを実施しており、ADA 適合のための投資的経費を一部補助するプログラムも州政府との協力のもと行っている。プログラムの内容は、次節で詳述する。

#### (2) 司法省 (US Department of Justice)

司法省は、ADA に関する一般市民の不服申立て窓口となっている。公共事業体や民間事業者と申立人との間に立って調停者の立場から裁定を行い、事業者側が違法な状態にあると判断された場合にはこれらの者と法遵守の協定を締結するなど、解決に時間と手間がかかる訴訟事件に発展する事前の段階で、迅速に違法状態を解消するよう努めている。<sup>(注1)</sup> 調停が成立しない場合は、司法省はこれらの事業者を相手取って、必要な措置を採るべきこと、又は被差別者への損害賠償を求め、訴訟を提起する場合もある。

### 連邦公共交通局 市民権課 苦情申立て票

連邦公共交通局市民権課は、公共交通機関を運営する事業者が「障害を持つアメリカ人に関する法律」第 2 部、連邦運輸省細則及び障害福祉法第 504 条を適切に守るよう監督する責務を負っています。公共交通局の苦情審査過程では、交通事業者側に申立てのあったような違法な点があるかどうかについて調査が行われます。もし違法な点が特定された場合は、その検討結果が当該交通事業者に提示され、公共交通局ではあらかじめ定められた期限までに是正が行われるよう支援を行うとともに、連邦司法省に案件の報告を行うこととしています。

#### 第 I 部

氏名 \_\_\_\_\_

住所 \_\_\_\_\_

電話番号 (自宅) \_\_\_\_\_ (職場) \_\_\_\_\_

電子メールアドレス \_\_\_\_\_

#### 第 II 部

問 1) あなたは苦情申立てを行う方ご自身ですか? はい ・ いいえ

(「はい」の方は第 III 部にお進みください。)

※ 「いいえ」に印を付けた方におたずねします。

問 2) あなたが代理をされている方の氏名とあなたとのご関係をお書きください。

問 3) あなたが代理をされている理由をお書きください。

問 4) あなたが代理をしていることについて、ご本人の承諾を得ていますか? はい ・ いいえ

#### 第 III 部

問 5) 以前にも、公共交通局に ADA に関する苦情の申立てを行ったことがありますか?

はい ・ いいえ

問 6) 「はい」の方は、その時の苦情番号をお書きください。(今回の苦情にも同じ番号が付されます。)

問 7) 今回の苦情は、以下のいずれかを対象にしたものですか?

交通事業者 連邦運輸省 連邦司法省 連邦雇用機会均等委員会 その他

問 8) あなたは今回の苦情に関し、訴訟を提起していますか? はい ・ いいえ

問 9) 「はい」の方は、訴状の写しを添付してください。

#### 第 IV 部

問 10) 苦情の対象となる交通事業者の名前・連絡担当者職氏名・電話番号

(別紙に苦情の内容をお書きください。お書きいただく内容には、あなたの申し立てに関する調査が円滑に進むよう、関係者の氏名、日付、時間、路線番号、証人の氏名など、詳しい事情をお示しく下さい。その他にも参考資料がありましたら、添付してください。)

#### 第 V 部

問 11) あなたの苦情申立て票の写しを交通事業者に公開してもよろしいですか? はい ・ いいえ

問 12) あなたの氏名、住所等を交通事業者に公開してもよろしいですか? はい ・ いいえ

申立人署名 \_\_\_\_\_ (署名のない申立ては受理できません。)

日付 \_\_\_\_\_

送付先：公共交通局市民権課長 400 7th Street, S.W., Room 9102, Washington, D.C. 20590

(FTA 作成資料より)

(注1) 1999年7月、2名の申立人から、コロラド州スティームボートスプリング市を相手取り、公共交通機関がADAに照らして不備な状態にあるとして、司法省に不服申立てがなされた。司法省では、①市は2002年8月1日までに全てのバスを車いす利用者にとって容易に利用できるものとする事、②市は30日以内に、その運営するバス路線において2両の車いす用リフト付きバン又はミニバスをリースし、市が96年及び97年に購入したリフトのない5台のバンのうち2台を廃車とし、残り3台についても緊急時以外の利用を差し止めること、等を内容とした協定を市側と締結した。

## 第2節 連邦法典第5310条等に基づくプログラムの推進

2001年2月、ブッシュ政権は連邦政府の障害者施策に関する方針を定めた「ニューフリーダム・イニシアティブ (New Freedom Initiative)」と題する教書を策定し、連邦議会に提出した。大統領はこの中で、「ADA 施行以来、障害者の社会参加の推進については、大きな進歩が遂げられてきたものの、その失業率は70%という高率で推移し、持ち家保有率も低迷するなど、まだまだ課題は多い。」と断じ、「現政権は、障害者にとっての様々な社会的障壁を解消するため、積極的に政策関与を図っていく。」と述べている。

公共交通機関のバリアフリー化に関する連邦政府の政策関与の柱としては、資金的援助と技術的援助の2つがあり、中でも、車両や施設の購入・改良には多額の投資的経費が必要となることから、ADA の実施を担保する方策として資金援助プログラムが重要な位置を占めている。<sup>(注1)</sup>

連邦政府は、70 を超える公共輸送に関する助成プログラムを実施しているが、このうち公共交通機関のバリアフリー化に係るものとして、年間1億ドル程度が地域の公共交通事業者に交付されている。なお、公共交通機関に係る助成プログラムは、連邦運輸省公共交通局 (FTA。前節参照) により管理されている。

ここでは、助成プログラムのうち、バリアフリー化の推進に関連するものを中心に、主なものについて解説することとする。

### (1) 連邦法典<sup>(注2)</sup> 5310条<sup>(注3)</sup> プログラム

連邦法典 (United States Code。以下「USC」という。) 5310条プログラムは、障害者及び高齢者の公共輸送に関する特殊なニーズを満たすため、地域の交通事業者に連邦助成金を交付するもので、各州の障害者・高齢者人口に応じて、一次的には州に対し配分される (2000会計年度予算：7,290万ドル)。

#### ・プログラムの目的

既存の公共交通システムでは障害者・高齢者に関する特殊な輸送ニーズを十分かつ適切に提供できていないような地域について、交通事業者に車両、車両用設備などの固定資本を整備するための補助金を交付すること。

#### ・補助対象者

公共事業体及び民間非営利団体

#### ・補助対象物

車いす用リフト・車いす固定用設備を備えたバン又はバスの新規購入又は買い換え、障害者用情報伝達機器及び輸送システム運営用コンピュータシステムの購入整備

#### ・補助率

連邦政府助成金 80%・事業者負担分 20%

プログラムの具体的な実施管理に当たるのは各州政府であり、交付希望団体の募集、申請審査、交付対象候補の選定、FTA への承認申請等を行っている。なお、州は、配分された5310条プログラム割当金のうち未助成分が生じたときは、次年度への繰越し又は5307

条・5311 条プログラムへの振替えを行うことが可能とされている。

### (2) USC5307 条・5311 条プログラム

USC5307 条プログラムは、都市化地域を対象に、公共輸送に関する車両、旅客施設等の固定資本に係る経費や事業者の運営経費を補助するため、地域の交通事業者に連邦助成金を交付するもので、人口、人口密度、公共交通機関利用者数等の指標に基づき、人口 5 万人以上の都市地域（人口 100 万人超の 34 地域・20 万人以上 100 万人以下の 91 地域・5 万人超 20 万人以下の 283 地域）に配分される。人口 20 万人超の地域については、あらかじめ指定された交通事業者に直接交付され、それ以外の地域については 1 次的には各州政府に配分された後、知事が交通事業者に交付することとなる。この助成プログラムは、バリアフリー化に特化したものではないが、当該助成を受けて購入・整備される車両、施設等は、ADA の定める基準に適合したものでなければならないこととされているほか、地域に配分された助成金総額の 10%までは、ADA に規定する補助的輸送サービス（パラトランジットサービス）提供に係る経費に充てることが認められている。

USC5311 条プログラムは、非都市化地域（人口 5 万人以下）を対象に、公共輸送に関する車両、旅客施設等の固定資本に係る経費や事業者の運営経費を補助するため、地域の交通事業者に連邦助成金を交付するもので、各州ごとの該当地域居住人口に応じて、1 次的には各州政府に配分される。各州における配分は、「州非都市化地域公共輸送整備計画」に基づいて行うこととされている。補助対象は公共事業者、民間非営利団体のほか、これらの交通事業者から輸送サービスの提供業務を請け負う営利企業も含まれている。補助率は、固定資本に係る経費にあつては 80%、運営経費にあつては 50%とされており、このプログラムの助成を受けて購入・整備される車両、施設等は、ADA の定める基準に適合したものでなければならないこととされている。

### (3) 高床型バス整備プログラム

このプログラムは、高床型バス（第 1 章第 2 節（注 2）参照。民間交通事業者による長距離バスサービスに使われる場合が多い。）を用いて公共輸送サービスを提供する交通事業者に対し、当該バスを ADA に適合させるための経費を補助するため、連邦助成金を交付するものである。高床型バスは、リフトの設置などのバリアフリー化に多額の経費を必要とするため、交通事業者にとって過大な負担となる懸念があり、ADA の適用が延期された経緯もあった。このため、リフトの追加設置及び運転手に対するリフト運用訓練に係る経費が補助されることとなったものである。

補助率は、都市間長距離バスについては 90%、その他のものについては 50%とされている。2000 会計年度においては、47 事業が採択され、合計 361 万ドルが交付されることが決定されている。

- (注1) 連邦政府の助成プログラムは、大都市部や遠隔地などの特殊地域、パラトランジット車両購入などの特殊ニーズに着目したものとなっており、また、整備に要する多額の経費をすべて賄いきるほどの規模ではなかったため、公共事業者・民間事業者では車両・施設のバリアフリー化に多額の自己財源を割いて取り組むこととなった。このため交通事業者の間には、ADAは「**Unfunded Mandate**（連邦政府による財源措置を伴わない一方的義務づけ）」であり交通事業の運営を圧迫する、との危惧が根強く存在した。
- (注2) 連邦法典（United States Code）は、官版の現行法律集で、国家・国旗の制定から税制、特許、環境、福祉など連邦政府のあらゆる分野の現行法律を一つの法典に再編集して、編・章・条・項などを新たに付与したものである。ADA、障害福祉法など一見個別法の体裁がとられているものも、USCの該当箇所に溶け込んで存在している。
- (注3) 連邦法典第49編〔運輸〕第3部〔輸送体系整備事業〕第53章〔公共交通機関〕第5310条（障害者及び高齢者の特殊ニーズに係る助成及び融資）