

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

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

カリフォルニア州は、米国太平洋岸に位置する南北に細長い州である。総面積は約 40 万平方キロメートルで日本の国土面積とほぼ同じであり、アラスカ州、テキサス州に次いで米国第 3 位となっている。人口は、3,387 万人^(注1)で、50 州の中で最も多い。

ロサンゼルス、サンフランシスコ、サンディエゴ、サンノゼ等の大都市地域を擁する一方、北部及び東部には公共輸送が未発達の広大なへき地を抱えており、州内に約 300 存在する交通事業者の規模、形態も様々である。公共交通機関の運営を主に担っているのは、地方団体（58 のカウンティ、市^(注2)）及び交通事業特別区（Transit District）であり、その財源は独自の収入（利用料金）、州政府が州公共輸送改善法に基づき分配する売上税を原資とした交付金、連邦政府が USC5307 条、5310 条、5311 条等に基づき分配する補助金（前章第 2 節参照）などとなっている。

州内で公共輸送の運営・整備を担う関係主体を掲げると、概ね次表のとおりである。

[表 3-1]

関係主体	特徴・機能
【地域・自治体レベル】	
地域公共交通事業者 (Regional Transit Agency = RTA)	・ 交通事業の運営
自治体（市・カウンティ）	・ RTA の運営補助（資金助成） ・ RTA への運営関与（理事等への就任） ・ 土地利用計画策定・用途規制の実施を通じ交通事業に間接的影響
【広域レベル】	
地域公共輸送計画機構 (Regional Transportation Planning Agency = RTPA) [48 団体]	・ 州の特別立法により設置されたものが多い。 ・ 連邦の助成プログラムに関し、広域的観点から交通事業者による申請事業の 1 次審査・調整 ・ 自治体・州・連邦による助成資金につき、広域的観点から地域に資源配分
【州レベル】	
カリフォルニア州公共輸送委員会 (California Transportation Commission = CTC)	・ 知事に任命された 9 人の委員から構成 ・ 州議会に対し公共輸送政策に関する提言 ・ 州・連邦の資金助成に関し対象事業を最終決定 ・ 州運輸省の監督
州運輸省 (Department of Transportation)	・ 州の公共輸送整備事業の実施 ・ 州助成資金の管理・連邦助成申請取りまとめ
【その他】	
カリフォルニア公共交通事業者協会 (CalACT)	・ 交通事業者を会員とする業界団体 ・ 事業者の利益代表・情報ソース

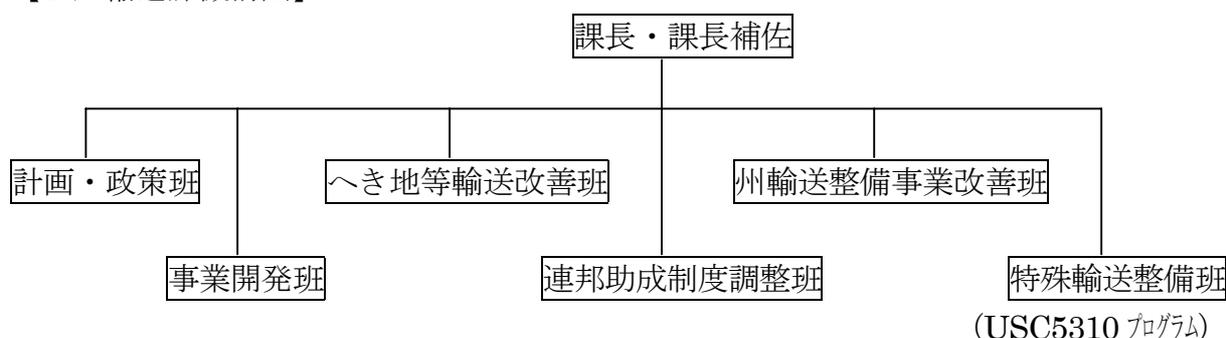
(州議会事務局政策調査室発行 California Travel より)

2 州政府における関係組織及び機能

州内の公共交通機関を所管する州政府機関は、運輸省公共輸送課（Division of Mass Transportation）であり、課員 50 余名と 12 のディストリクト・オフィス（地方出先機関）を擁する。

〔図 3-1〕

【公共輸送課機構図】



公共輸送課では、州内の交通事業者に対し次のとおり資金的・技術的援助を行っている。

[資金的援助]

- ・ USC5310 条プログラム（前章第 2 節（1）参照）の実施管理（申請支援、取りまとめ、連邦政府への承認申請等。具体的な事務スケジュールについては次ページ〔表 3-2〕参照）〈特殊輸送整備班〉
- ・ USC5307 条・5311 条プログラム（前章第 2 節（2）参照）の実施管理（申請支援、取りまとめ、連邦政府への承認申請等）〈連邦助成制度調整班〉
- ・ 州が公共輸送改善法（Transportation Development Act）^{（注 3）}に基づき交付する地方公共輸送整備資金（Local Transportation Fund）等の管理

[技術的援助]

- ・ 複数の小規模公共交通事業者に対し、パラトランジットサービス提供用車両（バン・ミニバス）を代理で一括調達し、これらの事業者の ADA への適合を確保〈特殊輸送整備班〉
- ・ カリフォルニア公共交通事業者協会（CalACT）等と連携し、公共交通事業者の担当者を対象に、パラトランジットサービスの運営方法や、車いす用リフトなどの設備の維持管理方法等についてワークショップを開催

なお、州では ADA 施行以前から行政運営法（Government Code）第 4500 条及び公共サービス法（Public Utility Code）第 99682 条において公共交通機関のバリアフリー化を義務づける規定を置いていたが、ADA 施行とともに ADA の遵守義務を謳った条項が追加され、以後は ADA が州域内のバリアフリー化を実質的に規定する事実上唯一の法源として定着することとなった。

[表 3-2]

障害者・高齢者用輸送整備（USC5310 条）プログラム
2002-2003 業務スケジュール

内 容	責任主体	時期・期限
プログラムの実施要領・助成金総額の発表 (報道発表・公共交通事業者への通知)	州政府運輸省	2001 年 10 月
補助対象資格に関する書類審査	申請者・州運輸省	2001 年 11 月
補助申請及び申請審査に関する基準策定・ 補助対象有資格者への通知	州運輸省	2001 年 11 月 30 日
申請審査基準・審査留意事項を地域公共輸 送計画機構 (RTPA) 及び州検討委員会へ通 知	州運輸省	2001 年 11 月 30 日
RTPA への申請書類送付	申請者	RTPA の定める期 日 (2002 年 3 月 8 日まで)
州運輸省への申請書類送付	申請者	2002 年 3 月 8 日ま で
地域審査委員会による検討会	地域審査委員会	2002 年 4 月 19 日 まで
地域での事業優先順位付け・順位リストの 州検討委員会への提出 (州運輸省経由)	地域審査委員会	2002 年 5 月 3 日ま で
州検討委員会による申請審査	州検討委員会	2002 年 5 月・6 月
公聴会開催・採択する事業の決定	カリフォルニア州公共 輸送委員会 (CTC)	2002 年 8 月
採択された事業の連邦公共交通局 (FTA) への承認申請	州運輸省	2002 年 10 月 1 日

(カリフォルニア州運輸省公共輸送課作成資料より)

(注1) 2000年センサスの結果による。

(注2) カリフォルニア州では、**Incorporated Area**（基礎自治体が設立されている地域）は全て **City**（市）と呼称され、それ以外の地域の行政サービスはカウンティが直轄で提供している。したがっていわゆる町・村には実態がない。

(注3) 州公共輸送改善法（**TDA**）は州の交通事業者に対する主要な資金供給源である「地方運輸整備資金（**Local Transportation Fund = LTF**）及び州運輸援助資金（**State Transit Assistance = STA**）の設置根拠となっている。以下、その概要を説明する。

- ・ **LTF** 売上税の一定部分を財源とし、税収に応じてカウンティ（各カウンティが設置する **LTF** 会計）に分配される。分配された **LTF** 資金は、さらに各地の **RTPA**（表 3-1 参照）が人口数に応じて所管下のカウンティ・市への実際の配分額を決定する。地域公共交通事業者は、**RTPA** に対して助成金の交付申請を行い、当該事業者のサービス提供地域に割り振られた配分額に応じて交付が行われることとなる。
- ・ **STA** ガソリン・軽油に係る売上税を財源とし、州議会で決定された交付総額は一旦州財務官に寄託される。資金の 50%は各 **RTPA** の所管人口数に応じて配分され、50%は各 **RTPA** 所管地域内における交通事業者の収入総額の州全体に対する割合に応じて配分される。
- ・ 交付申請 助成金の交付を希望する地域公共交通事業者は、毎年度、**RTPA** に対し、**RTPA** の定める手続きに従って行うこととされ、交付の際に付された条件を遵守して支出に充てなければならないこととされている。

3 地域公共交通事業者 (RTA) の取り組み

(1) サンフランシスコ市の事例

ア 概要

サンフランシスコ市営交通 (Municipal Railway = MUNI) は、1912年に全米初の公営交通機関として発足した市営の公共事業者であり、輸送業務・維持管理・労務・総務財政・保安訓練・建設・企画渉外・総支配人公室の8部門に3,800名の職員を擁する。MUNIは主に、

- ・ディーゼルバス (Motor Coach)
- ・トロリーバス (Trolley Coach = 上部ケーブルから供給される電力を動力とする。)
- ・鉄道 (「ミュニ・メトロ」と称される地上・地下の軽軌条鉄道)
- ・鉄道 (「Fライン」と称される旧式車両を用いた路面電車)
- ・ケーブルカー

の5種類を運行しており、利用者数は年間延べ2億1,600万人にのぼる (99年・全米第7位)。



坂の街サンフランシスコでは、古くから公共交通機関が発達してきた



トロリーバス



ミュニ・メトロ



Fライン

MUNIのバリアフリー化を担当するアクセシブルサービス部では、MUNIの障害者施策^(注1)の具体的実施に当たるほか、MUNIが設置する障害者施策助言委員会 (Accessibility Advisory Committee) やその他の障害者団体からフィードバックを受け、将来の施策に反映させるなど、障害を持つ顧客とMUNIの組織全体の橋渡し役として活動している。

イ 具体的なバリアフリー化施策

(ア) 割引料金・補助動物

障害者は、料金割引 ID カードの交付を受けることができる。この ID カード若しくは障害を有することを証明するもの（運転免許証、医療保険カード等）を提示した者には、次のとおり割引料金が適用される。また、障害者に付き添う者に対しても、同様の割引料金が適用となる。

	通常料金	割引料金
1 回当たり（鉄道・バス）	\$1.00	\$0.35
1 ヶ月定期券	\$35.00	\$8.00
ケーブルカー	\$2.00	\$1.00

なお、盲導犬、ガイド犬等の補助動物^(注2)については、無料で乗車が認められている。

(イ) バス

MUNI では ADA 成立に先立つ 1980 年代前半、既にリフト付きバスの導入を開始しており、大部分の車両は ADA に適合したものとなっている。バリアフリー路線として指定された基幹路線では適合車両のみが運行されている。当初の計画では 2001 年に全車両のバリアフリー化が実現する見込みであったが、整備に多額の経費を要するトロリーバスを中心にスケジュールに遅れが生じており、アクセシブルサービス部では計画を修正した上で 2002 年中には整備を終えたいとしている。

車両の特徴は、以下のとおりである。

- ①ニーラー（Kneeler） 道路面と車室の高低差を緩和し乗車を容易にするため、利用客の求めに応じて車両の前部を低くする（ひざまずく＝Kneel）機能が付設されている。
- ②車いす用リフト 車両前部の乗車口に、道路面から車室までの高低差を解消するため、車いす（呼吸器・心臓疾患等のため階段を使用できない者を含む。）を上昇・下降させるリフトが設置されている。
- ③車いす固定用器具 乗車時に車いすを固定して乗客の安全を確保するため、シートベルトとクランプ（固定金具）が備え付けられている。



車いす用リフト



車いす固定用器具

(ウ) 鉄道 (ミュニ・メトロ)

ミュニ・メトロは地上・地下 (市街地部分) を走行する都市型鉄道機関である。

地下駅には、地上からプラットホームにつながるエレベーターが設置されているほか、聴覚・言語障害者用の通信リレーサービス付き電話 (TDD) が備え付けられている。地上の停車場には、道路面から乗車口までの高低差を解消するため、「ウェイサイド (路側)・プラットホーム (Wayside Platform)」と呼ばれるスロープが設けられている。

車両入り口には、車いすによる乗車が容易となるよう、プラットホームと乗車口のギャップを最小化するための装置 (Gap filler) が設けられているほか、乗車中の車いす用スペースとして、跳ね上げ式座席 (Jump seat) が相当数用意されている。



プラットホームへ降りるエレベーター



ホームと車両のすき間は2cm程度に解消されている

(エ) 鉄道 (「Fライン」路面電車)

MUNIは19世紀末から20世紀中頃までの間に製造され米国各都市や世界各地で活躍していた旧式車両を集め、改良を加えて「Fライン」と称する路面線路上を運行させている。この路線においても、各停車場にウェイサイド・プラットホーム (車いす用スロープ) が設けられており、運転手が車内に用意されたブリッジを架けることにより乗降車が可能とされている。また、一部の停車場 (スロープ設置のスペースが十分確保できない場合) には「ウェイサイド・リフト」が設置されており、車いすの乗客が自らボタン操作により高低差を調節できるようになっている。



ウェイサイド・プラットホーム

(オ) ケーブルカー

19世紀後半から市民の足として親しまれてきたケーブルカーは、現在2路線において運行が続けられ、貴重な観光資源となっている。ケーブルカーは「文化財的車両」としてADAへの適合義務が緩和されており^(注3)、車いす用リフトの設置等が技術的

に困難であるため、バリアフリー化は進んでいないが、乗員の人力補助により補完されている状況にある。

(カ) 運転手に期待されている役割

- ・ 常に乗客に対し礼儀正しく敬意を持って接し、積極的に補助する姿勢を持つこと。
(注4)
- ・ 停車場や主要な交差点の名称、乗換え地点について音声で乗客に知らせること。
- ・ 乗客の求めに応じ、ニーラーを操作して乗降口を低くし、リフトを操作して乗客を乗降させ、乗車中の車いすを固定器具を用いて固定し、その他バリアフリー化に係る設備器具の説明を行うこと。

(キ) 障害者トレーニングプログラム

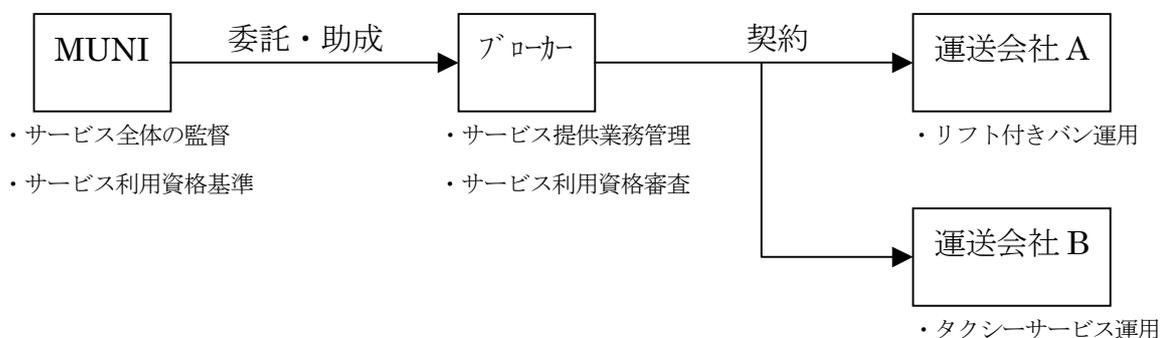
障害者が MUNI の交通機関を容易に使いこなせるようにするため、無料で実地訓練の機会を提供している。受講者は1名でも団体でも良く、トレーナーは MUNI が一般市民から公募したボランティア（トレーナー本人も障害者である場合が多い）が務めている。なお、このプログラムを修了した個人には、1ヶ月間有効の乗車割引券が交付される。

(ク) パラトランジットサービス

MUNI ではパラトランジットサービスの提供を民間事業者へ委託（パラトランジット・ブローカーと呼ばれる仲介者がサービス全体を管理し、個別の運送会社と提携してサービス提供を請け負わせている。）しており、当該事業者では MUNI の補助を受け、及びその監督に服しながらサービス提供業務に従事している [図 3-2]。

MUNI の固定経路システム（バス路線・鉄道路線）を利用できない重度の障害者（旅行者等一時的滞在者を含む。ただし、サービスの利用は年間 21 日までに限定）は、受託事業者に対しパラトランジットサービスの利用資格を申請でき、事業者側では MUNI の定める資格審査基準に照らして審査を行っている。

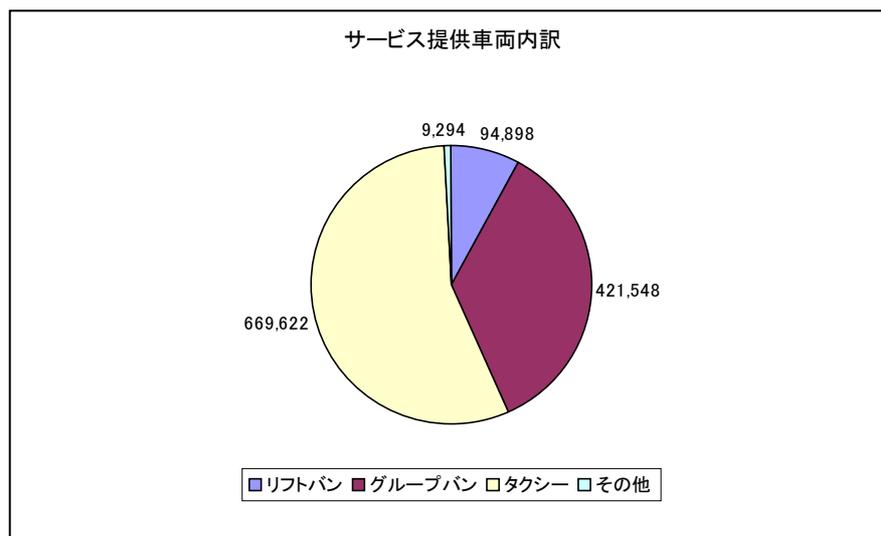
[図 3-2]



利用資格の認定を受けた障害者は、固定経路システムが運行されている時間帯は、車いす用リフト付きバン又はパラトランジットタクシーを自宅に呼び寄せ、目的地まで移動することが可能となっている。^(注5) なお、利用料金は、固定経路システムを利用した場合と同額とされている。

2000年におけるパラトランジットサービス利用件数は1,195,402件で、その種類別内訳は〔図3-3〕のとおりである。

〔図3-3〕



- 備考1 「リフトバン」は車いす用リフト付きバンにより個別の目的地へ送迎するサービスで、予約が必要。MV Transportation 社により提供
- 2 「グループバン」は高齢者施設、デイケアセンターなど定められた目的地に複数の乗客の自宅を回って送迎するサービスで、Centro Latino 社ほか12社により提供
- 3 「タクシー（パラトランジットタクシー）」は要請に応じて自宅から個別の目的地へ送迎するサービスで、予約は不要。SF Taxi Dispatch 社ほか12社により提供

ウ 障害者等による市民参加

MUNIではアクセシブルサービス部を中心に、障害者団体その他障害を持つ個人の意思を施策に反映させるため、助言委員会等の外部諮問監視機関の設置や意見陳述の機会の提供など、市民参加に基づく事業運営手法を積極的に採用している。^(注6)

(ア) MUNI 障害者施策助言委員会

MUNI 障害者施策助言委員会 (Accessibility Advisory Committee) は、障害者や高齢者である一般市民から構成 (2001年度13名) され、MUNIの公共輸送サービスのあり方や施設設備の整備事業の改善点等について助言を与えることを任務としている。会議は月1回開催され、委員に加えてMUNIの関係部署の職員がオブザーバーとして参加しているほか、一般市民にも公開されており、誰でも会議の傍聴が可能となっている (会議の具体的内容例については、〔表3-3〕参照)。

MUNI 障害者施策助言委員会 議事録 (抜粋) 例

期 日	2001 年 10 月 25 日
出席委員数	11 名 (うち途中退席者 2 名) 欠席者 2 名
MUNI からの参加者	6 名 (アクセシブルサービス部 3 名・乗客サービス部 1 名・サービス計画部 1 名・保安訓練部 1 名)
議 事	<p>(1) MUNI の優良職員に対する委員会表彰 障害者・高齢者に対する優れた補助サービスを認定し、Flynn 地区の Christine Eglip 運転手を次回の委員会に招き表彰することが決定された。</p> <p>(2) MUNI 乗客サービス部の Lovette 氏から、先月分の ADA に関する苦情件数やその内容について報告が行われた。</p> <p>(3) MUNI 保安訓練部の Viviani 氏から、運転手監視プログラム (市民から公募したボランティアがバス運転手の障害者補助サービス等の状況について監視し、MUNI への報告を行うもの) の参加者の拡大について協力要請があった。</p> <p>(4) ADA 適合バスの新たな配置 (Filmore バス路線)、駐車場のバリアフリー整備 (マーケット通り・7 番街交差点) について提案が行われた。</p> <p>(5) MUNI 保安訓練部から委員会に対し、新任バス運転手を対象に行う ADA 関連の研修会に参加者を出すよう要請があり、これを受けて委員の中から 5 名の参加者が選出された。</p> <p>(6) Jackson 委員から、Forest Hills 駅において入口階段付近に腰掛ける者が多く、視覚障害者の駅への入場を妨げている、との報告があった。他駅での類似のケースも報告され、MUNI に妨害予防のための標識設置と駅員による監視を要請していくことが議決された。</p> <p>(7) デジタル音声車内アナウンスシステムの導入により、障害者・高齢者用シートの適切な利用促進に大きな効果が見られること、システムが未導入の車両においても運転手によるアナウンスを一層奨励すべきことが報告された。</p> <p>(8) Oka 委員から、11 月 28 日に障害者トレーニングプログラム (障害者が固定経路を単独で利用できるようにするための無料プログラム) の初回分を実施するという報告が行われた。</p>

(MUNI 障害者施策助言委員会事務局作成資料より)

(イ) パラトランジットサービス調整協議会

パラトランジットサービス調整協議会（Paratransit Coordinating Council）は、1978年に設置された。^(注7) 障害者や高齢者である一般市民、MUNIの委託を受けたサービス提供者、社会福祉団体の代表者及び関係行政機関から構成され、パラトランジットサービスの提供のあり方についての助言やサービスの質の監視を行うことを任務としている。協議会の構造はピラミッド型になっており、その詳細は内規で定められている。

- ・一般会員及び総会 市民は誰でも申込書をMUNIに提出するだけで無料で入会できる。会員には四半期ごとに発行されるニュースレターが配布されるほか、年1回開催される総会への出席が認められる。
- ・評議会（Executive Committee） MUNIへの助言事項を主に検討する組織であり、評議員は総会で選出され、任期は2年とされている。年間10回程度評議会を開催し、会議は一般に公開されている。なお、MUNIアクセシブルサービス部の長及びパラトランジット担当者も評議員の一員となっている。
- ・小委員会（Subcommittee） 助成制度検討小委員会、会員制度小委員会、パラトランジット調整運営小委員会及び適宜個別の問題に対応するため組織される特別小委員会がある。
- ・執行理事（PCC Officers） 評議会により選出され、議長、副議長及び事務局長から成る。議長は評議会を統括し、調整協議会全体を代表して公的会議に出席する。

協議会では、助成制度検討小委員会を中心に、MUNIのパラトランジットサービス提供事業者に対しUSC5310条プログラムの周知、申請支援、地域での申請事業の優先順位付け・順位リストの州運輸省への提出（〔表3-2〕に掲げる「地域審査委員会」の役割）も行っている。^(注8)

(注1) MUNIが99年7月に策定した「MUNI10ヶ年戦略計画2000」では、大目的として「顧客と地域社会の利便性の向上」を掲げ、「バリアフリー化の推進は、障害を持つ人々のみならず、すべての利用客にとっての利益につながる。したがってMUNIの戦略は、ADA適合への取り組みにとどまらず、街を訪れるすべての利用客の利便性向上をテーマに、より広範な視野で取り組みを行うものとする。」としている。施策の目標として、①2000年12月までに主要駐車場の100%ADA適合の達成②2001年6月までにすべてのバスのバリアフリー化を達成③ADAの要請（主要駅のバリアフリー化）を超えた他の駅の整備を推進するための財源確保等を列挙し、運転手の訓練、駐車場名等を示す車内電光掲示システムの整備及びパラトランジットサービスの拡充を行うこととしている。

(注2) 補助動物の乗車は一般的に認められているが、極端な例としては精神的安定のために蛇を伴って乗車したケースなどがあり、どの範囲までを補助動物と認めるか問題も起きている。MUNIではIDカードの添付写真を補助動物と一緒に撮影することを奨励している。

- (注3) ADA 第 222 条 (c) 及び第 228 条 (b) 参照。
- (注4) アクセシブルサービス部で Accessibility Coordinator を務める Fichera 氏によれば、初期の頃は車いす利用者の乗車補助等を嫌う運転手が相当数おり、乗車拒否を受けた市民による訴訟に発展することもあったという。現在は、バス番号の通報システム導入や、障害者団体の協力を得て実施する従業員研修 (Sensitivity Training) の充実により、事態は改善されつつある。
- (注5) ただし、ADA の要請は、あくまでも障害者に対しても「健常者に対するのと同程度の」輸送サービスが提供されることであるため、固定経路システムが運行されていない場所はカバーされていない。たとえば、サンフランシスコ国際空港には現在のところ MUNI のバス・鉄道路線が通じていないため、空港への送迎サービスを受けることはできないこととされている。
- (注6) 障害者施策助言委員会では委員を務める Bruce Oka 氏によれば、他の公共事業体においては障害者からの意見聴取が形式的なものにとどまる傾向があり、結果として問題への対応が後手に回ることが多い一方、MUNI は助言委員会や一般からの意見・苦情を施策形成に積極的に活用しており、このため施策実施後に問題が顕在化することが少なく、市民から高い評価を受けているという。
- (注7) MUNI は 1978 年からパラトランジットサービスの提供を開始しており、全米でピッツバーグに次ぎ最も早くから同サービスを提供している公共事業体の一つとされている (Fichera 氏)。
- (注8) 2001 会計年度においては、サンフランシスコ地域では 3 つの非営利団体が助成対象に決定され、合わせて 6 台のリフト付きバンが追加購入 (80%補助) されることとなった。カリフォルニア州全域で毎年およそ 200 件を超える申請があり、極めて競争率が高い中で獲得した助成となっている。

(2) カウンティレベル (ベイエリア高速交通特別区) の事例
ア 概要

[図 3-4]

ベイエリア高速交通特別区 (Bay Area Rapid Transit District = BART) は、サンフランシスコ湾岸地域の交通渋滞を緩和するため計画された広域通勤高速鉄道を運営する主体として、1957年に州法により設立された。1961年にルートや駅の立地を定めた事業計画が採用され、8年の施工期間を経て、1972年9月から全米初の完全自動列車統御システム (無人運転) を備えた鉄道機関として供用が開始された (5路線・39駅 [12地上駅、13高架駅及び14地下駅]) ・サービス圏域人口約300万人)。

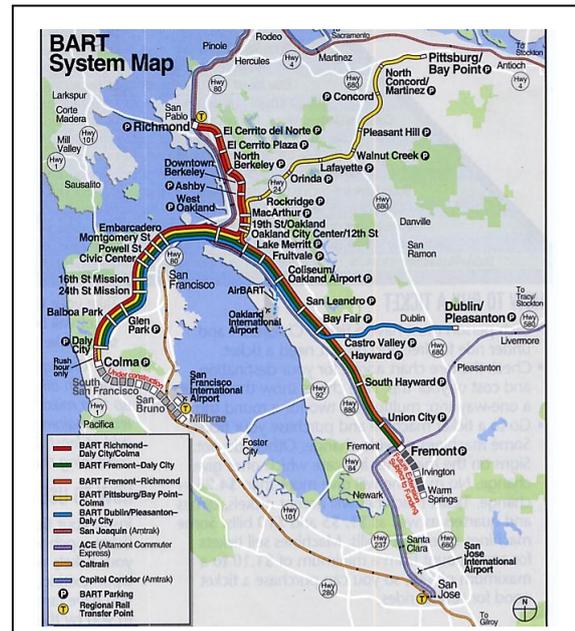
BARTの運営はアラメダ (Alameda) ・コントラコスタ (Contra Costa) ・サンフランシスコ (San Francisco) の3つのカウンティの共同により行われている。運営に係る最高機関である理事会は9名で構成されており、各理事は3カウンティを分割した9つの選挙区において一般選挙により選出 (注1) されている。

理事会の下には、総務、輸送業務、渉外、輸送システム開発、予算・業務運営、路線拡張の6部門が置かれ、予算・業務運営部のカスタマーアクセス (Customer Access) 課がBARTのバリアフリー化の総合調整を担当している。(注2)

イ 具体的なバリアフリー化施策

(ア) 車両

車両入り口は、車いすによる乗車が容易となるよう、プラットフォームと乗車口のギャップは最小化されており、乗車中の車いす用スペースとして、専用座席が設けられている。



BART 路線図



BART 車両



車いす用乗車スペース

(イ) 駅の施設設備

BART では路線の供用開始時から既に全駅においてエレベーターを設置するなど、ADA 施行前から駅の施設設備のバリアフリー化に取り組んできていた。一方、90年にADAが施行され、主要駅におけるバリアフリー化基準適合義務（第1章第2節（3）参照）が明記されるとともに、整備基準が精緻化されたため、BARTではこれを受け92年に「主要駅整備計画」を策定し、整備を要する主要駅の特定と、整備内容及び整備に要する経費の見積もりを明らかにした。

主要駅整備計画によると、

- ・全駅を評価した結果、全39駅のうち20を主要駅（うち最優先主要駅11・準優先主要駅9）として指定する案が内部決定された（BART事務局案の19駅に、障害者施策特別委員会が追加の提案をしたRichmond駅を加えたもの）。
- ・主要駅指定案の公表、パブリックコメントの募集及び公聴会の開催^(注3)後、20の主要駅が正式決定されるとともに、各駅ごとの整備内容が決定された（各駅ごとの整備内容、整備年度等については、次ページ〔表3-4〕参照）。



聴覚・言語障害者用テキスト電話



プラットフォームのタイル、手すり、電光掲示板



障害者対応切符自動販売機は点字・音声案内機能を備え、車いすからも届くよう低く設置してある。

〔表 3-4〕

BART 主要駅整備計画

駅名	整備内容	予算年度	完成時期	必要経費
12th Street	エレベーター改変	96年度	1997年6月	\$800,000
	構内照度改善	93年度	1993年6月	\$2,334
	駅名標示板改良	93年度	1993年12月	\$1,500
19th Street	クレジット・デビット用券売機整備		1997年1月	\$104,000
	構内照度改善	93年度	1993年6月	\$2,333
	駅名標示板改良	93年度	1993年12月	\$1,500
Berkeley	クレジット・デビット用券売機整備		1997年1月	\$109,000
	駅名標示板改良	93年度	1993年12月	\$1,500
	クレジット・デビット用券売機整備		1997年1月	\$109,000
Concord	クレジット・デビット用券売機整備		1997年1月	\$109,000
Coliseum				
Fremont				
Embarcadero	駅名標示板改良	93年度	1993年12月	\$1,500
	クレジット・デビット用券売機整備		1997年1月	\$109,000
Montgomery	駅名標示板改良	93年度	1993年12月	\$1,500
	クレジット・デビット用券売機整備		1997年1月	\$109,000
Powell	駅名標示板改良	93年度	1993年12月	\$1,500
	クレジット・デビット用券売機整備		1997年1月	\$109,000
Civic Center	駅名標示板改良	93年度	1993年12月	\$1,500
	クレジット・デビット用券売機整備		1997年1月	\$109,000
Daly City				
Bay Fair	クレジット・デビット用券売機		1997年1月	\$109,000
Lake Merritt	駅名標示板改良	93年度	1993年12月	\$1,500
Hayward	クレジット・デビット用券売機整備		1997年1月	\$109,000
Macarthur	構内照度改善	93年度	1993年6月	\$2,334
EC del Norte	クレジット・デビット用券売機整備		1997年1月	\$109,000
Richmond				
Walnut Creek	クレジット・デビット用券売機整備		1997年1月	\$109,000
24th/Mission	駅名標示板改良	93年度	1993年12月	\$1,500
Balboa Park	駅名標示板改良	93年度	1993年12月	\$1,500
全駅共通	障害者用通路整備	95年度	1995年9月	\$400,000
	案内標示板等改良(一次整備)	93年度	1993年12月	\$80,000
	案内標示板等改良(二次整備)	95年度	1995年10月	\$250,000
	自動券売機改良	96年度	1997年1月	\$8,840,000
合計				\$11,695,001

備考 BART ではこの整備計画を連邦運輸長官に提出する際、整備完了時期に関し 97 年 6 月までの延長（法定期限 93 年 7 月）を要請し、承認されている。

(ウ) 市民参加

BART 障害者施策特別委員会 (Accessibility Task Force) は、障害者・高齢者が BART 路線を容易に利用できるようにするためこれらの利用者を代弁して BART 理事会に対し障害者施策に関する提言を行うための外部機関である。委員会は毎月 1 回開催され、会議は一般に公開されている。委員は BART 理事会により任命され、2001 年においては 18 名（障害者団体代表、一般利用者、学識経験者等）が委員として活動している。

(注 1) 設立当初は、各カウンティ 4 名ずつ（うち 2 名はカウンティ理事会により任命、2 名はカウンティ内の市長会により任命）の 12 名であった。

(注 2) カスタマーアクセス課の Ike Nnaji 氏によれば、障害者施策の推進に当たっては変化を好まない組織文化が障壁となることが多く、BART 発足以後（ADA 施行後は特に）各関係部門にバリアフリー化の意義を理解させることが大きな課題であったという。このためカスタマーアクセス課では、各部門間の意思疎通と障害者施策の徹底を図るため、月に 1 度のペースでスタッフミーティングを開催し、バリアフリー化をめぐる諸問題を討議する場を設けている。

(注 3) ADA 第 227 条 (b) (3) の規定により、パブリックコメントの募集・公聴会の開催による障害者の意思の反映が義務付けられている。

第2節 ニューヨークの事例

1 概要

ニューヨーク市の地下鉄、バス、通勤電車などの公共交通機関は、州の設立した公社である MTA(Metropolitan Transportation Authority)が運営している。MTA の運営における最高機関は理事会であり、17 名の理事は州知事の指名（一部の理事候補はニューヨーク市長及びナッソー・サフォーク・ウェストチェスター・ダッチェス・オレンジ・ロックランド・プットナムの各カウンティの長の推薦を受け指名される。）を受け、州上院議会の承認を経て任命される。MTA 管下の公共交通機関は、ニューヨーク市とその郊外地域を含む大都市圏において運営されているだけに、その規模が極めて大きく、このため交通機関の種類に応じて 5 つの比較的独立的な下部組織による運営が行われている。

- ①ニューヨーク市内交通局（New York City Transit）^(注1) 市内のバス・地下鉄を運営
- ②メトロ・ノース鉄道局（Metro-North Railroad） 市内と北部郊外を結ぶ通勤鉄道を運営
- ③ロングアイランド鉄道局（Long Island Railroad） 市内と東部郊外を結ぶ通勤鉄道を運営
- ④ロングアイランドバス局（Long Island Bus） 東部郊外のバスを運営
- ⑤橋梁トンネル局（Bridge and Tunnel） 市内外を結ぶ有料の 7 橋梁 2 トンネルを運営

以下では、主に①ニューヨーク市内交通局②メトロ・ノース鉄道局の運営するバス・地下鉄及び通勤鉄道に焦点を当てることとする。

2 具体的なバリアフリー化施策

MTA では ADA 遵守を担当する専門の組織を設け、駅施設や車両の改善などバリアフリー化に向けた取組みを推進してきており、その結果ニューヨーク市内及び周辺の公共交通機関は、その規模の大きさと歴史の古さにもかかわらず、整備が順調に進みつつある。

(1) 地下鉄

交通局では、ADA 対応を担当する部門に車両・駅施設・バス・パラトランジット・従業員訓練の 5 つのセクションを置いてバリアフリー化を推進している。

地下鉄の駅施設には、連邦公共交通局 (FTA) の定める基準に基づき、スロープ、エレベーター、点字付き標示板等による障害者用経路の確保、プラットフォームの縁の視覚障害者用タイル敷設による身体的安全確保、聴覚障害者用 TTY 電話(キーボードと文字ディスプレイを組み込んだ電話で、Tele Typewriter の略)設置による通信手段の確保、点字案内及び音声案内付き自動券売機や障害者用トイレの設置による利便性



エレベーター（地上部分）

の確保など、様々なバリアフリー化のための措置が講じられている。

主要駅として指定された100駅のうち、2001年現在で約3分の1の33駅がADAに適合したものと整備済みであり、2010年までに3分の2に当たる67駅、2020年までに全100駅がADAに適合したものとなるよう整備を進めている。^(注2)

車両については、地下鉄車両の耐用年数の長さから、まだADAの基準に適合しない旧型車両も多く残っているが、更新時期を捉えて順次バリアフリー化された車両の導入を進めている。新しい列車の場合、すべての車両に車いす用スペースが設けられているが、障害者はプラットフォーム中央付近のサインがある場所で待っていれば車掌が乗り降りを手伝ってくれるようになっている。またその位置は、ホームの位置が少し高くなっており、一人でも乗り降りしやすいような配慮がなされている。

(2) バス

MTAの運行する約4,300台のバスは、既に全車両がADAの基準に適合している。各車両には車いす用スペース、障害者・高齢者用の優先席が設けられており、また車いす用リフト又は自動スロープのいずれかが備えつけられている。^(注3)最近導入された最新車両は、前部乗降口のステップがせり出してスロープになる装置を備えており、運転席からの操作で簡単に出し入れが行える。MTAの統計によれば、月平均で延べ49,000人がこのようなリフトやスロープを使って乗り降りをしているという。

(3) 通勤鉄道

メトロ・ノース鉄道局では、ハーレム線・ハドソン線・ニューヘブーン線など5路線を運営しており、これらの駅施設の整備も、地下鉄と同様、主要駅を中心に整備が進められている。^(注4)5路線全120駅のうち24駅が主要駅に指定されており、そのほとんどにおいて、既にADAに適合したものと整備が完了している。整備内容は地下鉄の場合とほぼ同じ（スロープ、エレベーター、点字ブロック、点字サイン、TTY電話などの設置）となっている。

なお、ADAの要請を超えて、主要駅以外の駅においてもスロープやエレベーターの設置など車いす利用者にとってアクセスしやすい駅づくりが進められているが、駅の構造上スロープやエレベーターの設置が困難な駅や、スロープが備えられてはいるも



TTY 電話（キーボード入力部分）



ハーツデール駅では車いすによるホーム間の移動が不可能であり、その整備は今後の課題

この ADA の基準が定める緩やかな角度が確保できていない駅などもあり、今後の課題となっている。

車両については、耐用年数が残っている旧型車両と新型車両が混在している状況にあり、車両の買い換え時期を捉えてバリアフリー化を推進している。ただし、旧型車両においても、乗降口近くに車いす用スペース、障害者用優先席を設け、車いすでの乗り降りを容易にするため、乗車口とホームとのギャップを解消するブリッジ板（乗務員が利用客の要請に応じて操作）が備え付けられている。最新車両においては、車いす用スペースはもちろん、車いす利用者用トイレ、車両間の自動ドア等 ADA の要請する設備が完備されており、これらの新旧車両は、ADA 所定の「1 列車 1 適合車両の原則（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できるものでなければならないとする原則）」に基づき、組み合わせて運行されている。



障害者用トイレ



車いす乗降車用ブリッジ板

（4）パラトランジットサービス

ADA の規定により固定経路システムを運営する公共事業体に提供が義務づけられている補助的輸送サービス（パラトランジットサービス）については、MTA では「アクセス・ア・ライド（Access-A-Ride）」と称するドア・トゥー・ドアの輸送サービスを運営している。利用資格のある障害者は、MTA のサービスセンターに事前に電話で出発地、目的地、時間を予約することができ、自宅まで巡回される小型の乗合バスにより送迎サービスを受けることができる。サービスを利用するためには MTA への登録が必要で、申請後承認を受けて ID カードが発行されれば、いつでもこのサービスを一回 1.5 ドルで利用できる。MTA の固定経路システム（地下鉄・バス）は 24 時間運行されているため、パラトランジットサービスもそれとの均衡上 24 時間運行となっている。利用目的には特に制限は設けられていないが、一般に通勤、通院目的の利用が多いとされている。

2001 年現在、パラトランジットサービス受給者として約 56,000 人が登録されており、一日平均、平日で約 8,000 人、週末で約 3,500 人の障害者が利用している。利便性の高い

サービスであることから利用者が急増しており、98年に延べ96万3千人であった利用者数が99年には119万8千人に増加するなど、毎年20パーセント以上の伸びを示している。

サービスの提供業務は3つの民間事業者に外部委託されているが、利用者の急増によって、契約車両数も増加を続けている（98年307台→99年584台）。2001年現在640台で運営されているが、今後さらに150台の増車が見込まれている。

（5）トラベルトレーニングプログラム

施設・車両の整備、補助的輸送サービスの充実とともに、MTAでは、障害者が固定経路システムを用いて容易に外出できるようにするための訓練プログラムも実施している。これは、障害者に対し、各人が通勤や通院などのため頻繁に訪れる場所について、鉄道やバスを使って安全かつ確実に移動できる方法を専門家が指導するというプログラムである。2000年には25人がプログラムに参加・修了しており、2003年までの3年間でさらに150人の障害者にトレーニングを行う計画になっている。ただし、プログラムの充実に必要なトレーナーの数が絶対的に不足しているため、その育成・確保がMTA側の大きな課題となっている。

（注1）市が独自に運営していた地下鉄・バスは1953年に州法で設立された交通公社により運営されることとなり、さらに68年にMTAが設立されるとその傘下に組み込まれ、監督下に置かれることとなった。

（注2）MTAでは地下鉄の駅施設のバリアフリー化工事に92年から累計約3億ドルを費やしており、2004年までに2億ドルをかけてさらに15駅を整備することとしている。

（注3）バスのリフトを設置するための費用は一台当たり約25,000ドルということであり、約4千台の車両に装備するためには単純計算で1億ドル程度の経費を要したことになると考えられる。

（注4）マンハッタン区中心部の一大ターミナルであるグランドセントラル駅では、2001年現在バリアフリー化のための工事が進められており、その経費は約500万ドルを見込んでいる（MTA・ADA対策官）。

第3節 ニューオーリンズ市の事例

1 概要

ニューオーリンズ市は、ミシシッピ川の沿岸（メキシコ湾河口から上流に約 170 km）に広がり、48 万人の人口を擁するルイジアナ州最大の都市である。ミシシッピ川の水の利に恵まれたことから、水運を通じて発展を遂げ、現在では地域における商業の中心地となっているほか、かつてスペイン・フランスの植民地であった歴史を活かして国際観光都市としての地位も確立している。

市内の公共交通機関（バス・軽軌条鉄道）は、州法により設立された公社である RTA（Regional Transit Authority＝地域交通事業公社）により運営されている。RTA の運営における最高機関は理事会であり、7 名の理事のうち、4 名はニューオーリンズ市長により任命され、3 名は隣接するジェファーソン・パリッシュ^(注1) 議会により任命を受けるとされている。

以下では主に、RTA が提供しているパラトランジットサービスを中心に解説することとする。

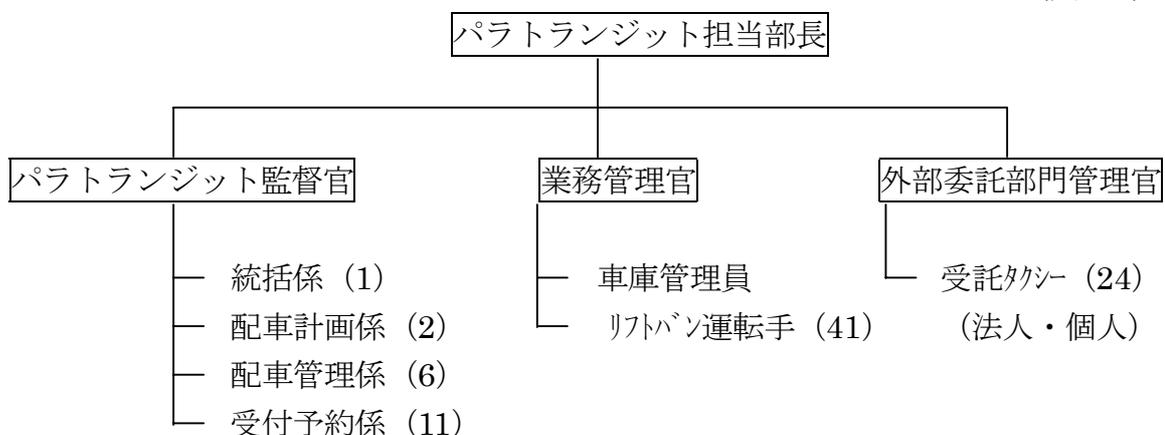
2 RTA のパラトランジットサービス

(1) サービス提供業務

RTA では、ADA の施行以来、ADA により義務づけられたパラトランジットサービス提供を担当する専門の組織を設け、サービスの円滑な提供に向けた取組みを推進してきている。その結果、利用者は増加を続けており、現在サービス利用登録者は約 8,000 人で、1 日当たりの利用者は平均で約 1,200 人にのぼっている。なお、利用料金は 1 回につき 1 ドルと、低廉な価格が設定されている（バスの乗車料金は 1 回 1.25 ドル、軽軌条鉄道は 1.5 ドル）。

なお、パラトランジットサービスの提供に係る RTA の組織体制は、[図 3-5] のとおりとなっている。

[図 3-5]



(RTA 作成資料より)

RTAのパラトランジットサービス提供に用いられる車両は、次の2種類となっている。

① リフトバン (Lift Van)

車いす乗降車用リフト、車いす乗車用スペース及び車いす固定用器具を備えたバンで、4台の車いす利用者の乗車が可能となっている。RTAでは41台の車両を直営で運用しており、運転手もRTAの従業員となっている（〔図3-5〕参照）。



リフトバン



リフトバン内部

② タクシーキャブ (Taxi Cab)

車いす利用者以外の重度障害者を対象に、タクシーサービスにより自宅から目的地への送迎を行うものである。サービスの提供については、民間運送会社2社（Coleman Transportation Co.; Martin's Transportation Co.）及び17の個人タクシーに外部委託しており、全部で32台の車両を運用している。受託者は、委託契約に示された時間中はパラトランジットサービス提供者としての職務専念義務を負い、市中で一般の利用客をピックアップすることが禁止されている。

これらの車両を用いたパラトランジットサービスの利用申込みの受付、スケジュールリング、配車、サービス提供状況の管理等は、2001年4月に導入した「TRAPEZE 4」と称するコンピューターシステムで行っている。個々の運転手の行動管理はTRAPEZE 4で作成したMANIFESTと称する行動計画表（利用者氏名・自宅住所・IDナンバー・付添人の有無・徴収料金額・目的地・到着予定時間等が記載された1日毎の予定表）により行っており、MANIFESTは運転手に配布されるほか、業務管理本部の各担当者間でサービス提供業務の基本情報として共有されている。なお、TRAPEZE 4導入前は手作業で配車作業を行っており、大変な労力を要していたとされる。

具体的なサービス供給は、次のとおり分担して行われている。

① Reservationist (受付予約係・11名)

利用客からの電話申込み（1日平均1,000件程度）を受け、予約画面に入力する。

なお、利用受付は、利用日の2週間前から行っている。

② Router (配車計画係・2名)

受付予約係により入力された予約状況を見ながら、車両・運転手の割当て、MANIFEST (行動計画表) 調製を行う。

③ Dispatcher (配車管理係・6名)

日々のサービス提供状況を監視し、キャンセル等事情の変更に即応して配車計画の変更を行うなど、MANIFEST の進捗状況の管理を行う。

④ Editor (統括係・1名)

調製された MANIFEST の適否のチェック、業績の評価・フィードバックなど、サービス提供状況全体の進行管理に当たる。



受付予約係



配車計画係

(2) 利用資格審査業務

RTA の運営する固定経路システムは、文化財的車両に認定されているセントチャールズ線(路面電車)を除きほぼ100%バリアフリー化が完了しているため、RTA のパラトランジットサービスの利用資格がある者は、バリアフリー化された固定経路システムでさえ利用できない程度の重度障害者に限定されている。

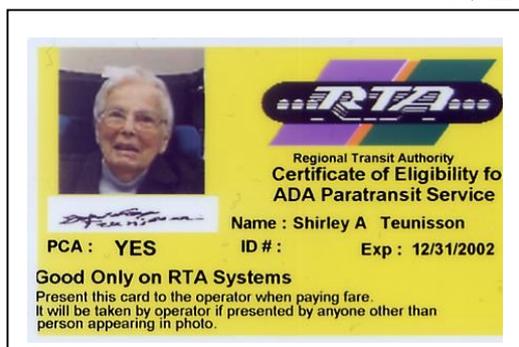
RTA の ADA 対策室(ADA Compliance Office)では、利用希望者からの申請受け、申請審査、申請者への結果通知、不認定者による不服申立ての処理等、パラトランジットサービスの利用資格に関する事務を取り扱っている。

利用資格審査に係る具体的な事務の流れは、次のとおりとなっている。

- ① 申請書の記入 (Part I - 本人記入 Part II - 医者記入) 及び提出を求める。
- ② 資格審査官 (Eligibility Determinator ・ 3 名) による申請書の審査。また、必要に応じ、申請書の補正要求。
- ③ 有資格認定・不認定につき、申請者に通知。
- ④ 被認定者について、ID カードの作成・交付及び TRAPEZE 4 への登録
- ⑤ 不認定者については、不服審査委員会 (Appeal Board) への申立て機会がある。



申請審査

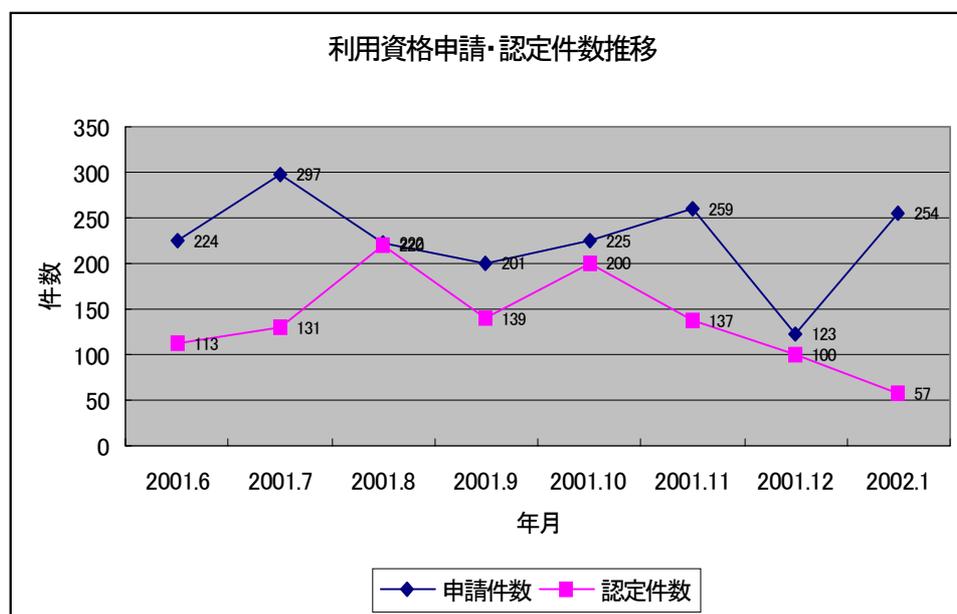


ID カード

委員会の構成は、RTA スタッフ 1 名（ADA 対策室長）と一般市民（RTA の設立した外部機関である特殊輸送サービス助言委員会（STSAC）の委員） 4 名の計 5 名となっている。委員会では口頭で意見陳述の機会が与えられ、申請者ほか、医者、ケースワーカーの同席が認められている。^(注2)

サービスの利用資格申請件数は、毎月約 200 件から 300 件程度で推移している（図〔3-6〕参照）。現在、有資格認定の判断は書類審査のみで行っているが、審査の適正を期するため、またサービス利用者の急増によるコストの増大に対応するため、審査過程に実地身体機能診断テスト（In-person Functional Assessment。身体（Physical）・視力（Visual）・認識力（Cognitive）診断の 3 つに分けられる。）を導入することが検討されている。また、現在有資格認定を受けている約 8,000 人の登録者についても、順次、再認定（Re-certification）のための身体機能診断テスト受検を義務付ける方向で検討が進んでいる。さらに、RTA では現在未実施のトラベルトレーニングを改定後の資格審査過程に取り込む形で実施することとし、身体機能診断において、訓練を受ければ固定経路システムの利用が可能となるレベルと判断された障害者については、トラベルトレーニングの受講を奨励していくことも検討されている。^(注3)

〔図 3-6〕



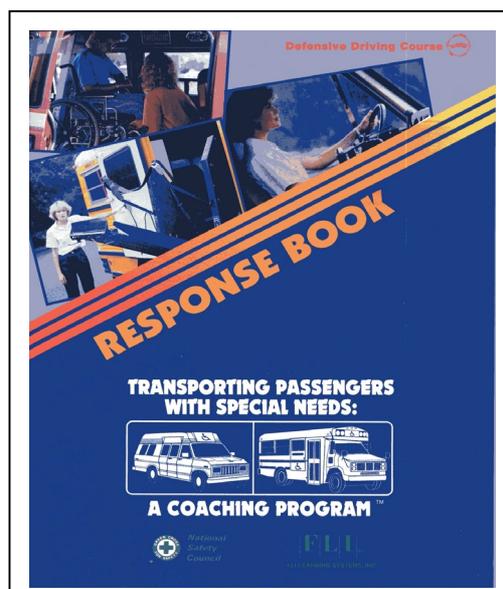
(RTA 統計より作成)

注 申請件数・認定件数は、当該月の月間処理件数を示す。したがって、各月の認定件数には前月以前に申請のあったものが含まれ、必ずしも当該月の申請件数に対応したものではない。

3 従業員訓練等

新規採用の運転手は、240時間の研修受講が必須となっており、うち12時間がADA関係の研修に充てられている。研修内容は、車いす用リフトや車いす固定用器具の操作方法、障害者の補助の仕方、障害を持つ利用客に対する言葉遣いに至るまで細かに教授するものとなっている。

また、従業員の意識啓発を図り、障害者補助を推進するため、月間、四半期、年間の単位で優良従業員を表彰する「ADA Championship Incentive Program」を実施しており、認定バッジ・景品の授与、ニュースレターでの紹介などの褒賞を行っている。



ADA 関係教習用資料

- (注1) 「パリッシュ」は、他州における「カウンティ」に相当する。州内には64のパリッシュが存在し、RTAはオーリンズ・パリッシュ（ニューオーリンズ市域と同一）とジャクソン・パリッシュの一部に交通路線を展開している。
- (注2) 不服審査後の再審査では、およそ50%の申立人が有資格認定を受けているという（Karen Sider・ADA対策室長）。
- (注3) RTA・ADA対策室による。

第4節 公共事業体の課題

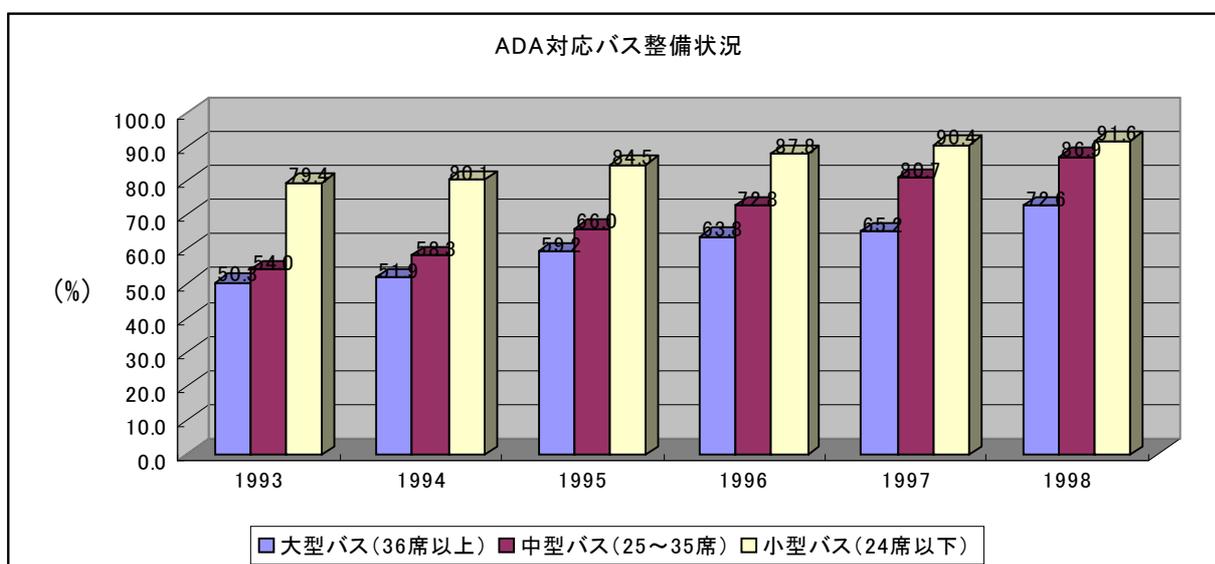
前節までで見てきたように、公共事業体のバリアフリー化への取り組みは、

- ①固定経路システムにおける車両・施設の整備
- ②補助的輸送サービス（パラトランジット）の提供

の2つを柱に行われてきた。

ADA 施行後 10 年を経過し、①車両・施設の整備については、各公共事業体とも専門の組織や担当官を設け、連邦・州資金を活用しながら積極的に対応してきた結果、着実に法適合が推進されつつある。

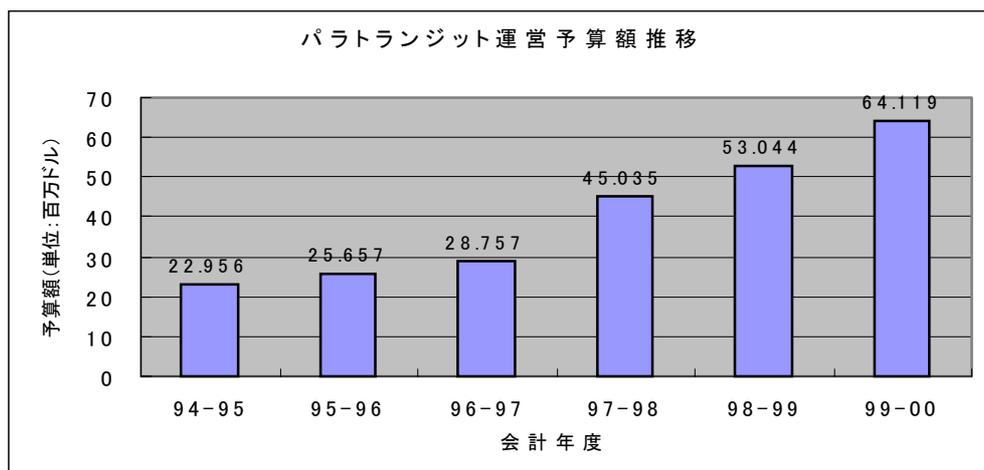
〔図 3-7〕



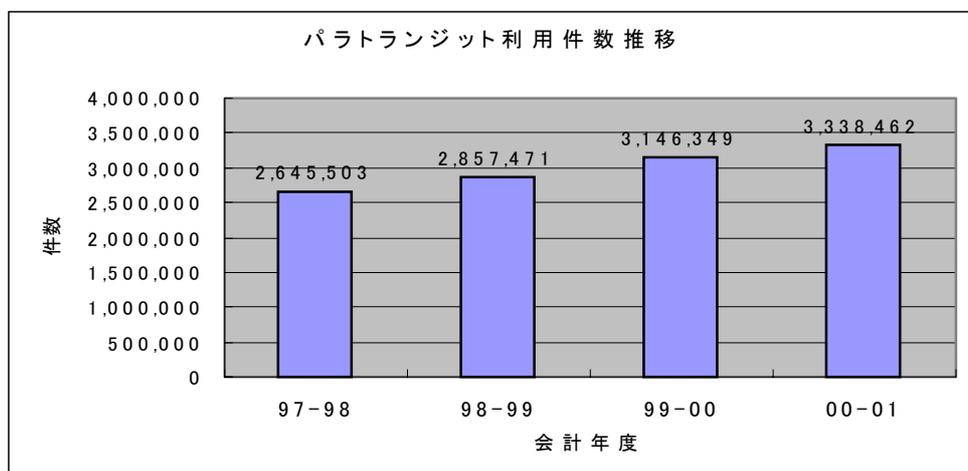
(連邦運輸省発行 National Transit Summaries and Trends より)

②パラトランジットサービスの提供についても、公共事業体は民間輸送事業者と提携するなどしてサービス提供の態勢を整えてきており、その運営は軌道に乗ってきている。しかしながら、パラトランジットサービスの存在やその利便性が市民の間に認知されるにつれ、利用希望者の数は年々増大し、地域によってはサービス供給側の能力を超えた需要が発生する事態となっており、サービス供給コストも年々増加している(〔図 3-8〕~〔図 3-10〕)。このため、利用目的によりサービス提供に優先順位を設けたり、サービス提供の時間に制限を設けたりせざるを得ない事業体も出てきており、ADA の要請と運営経費負担との間のバランスをどう取るかが各事業体の間で問題化している。人口の高齢化の進展に伴い、今後 20 年間でサービスの需要はますます増大するものと見られており、公共事業体の抱える課題は、上記の①から②へ移行してきていると言える。

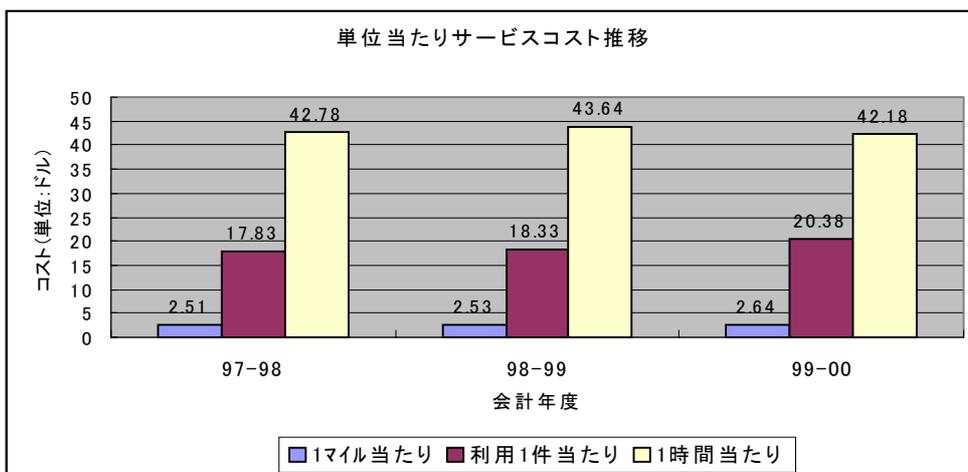
[図 3-8]



[図 3-9]



[図 3-10]



備考 Metropolitan Transportation Commission 発行「State of the Region 2000」より。
MTC はサンフランシスコベイエリア 9 カウンティを所管する地域公共交通計画機構であり、
上記資料は管内の 21 の公共交通事業者の状況をまとめたものである。

このような課題に対応するため、州、広域公共輸送計画体、交通事業者協会等のコーディネートのもと、経営効率化のための様々なセミナーやワークショップが開催されているが、中でも有効な手法として注目を集めているのが、取り組み事例の中でも触れられてきた「トラベルトレーニング」である。トラベルトレーニングは、障害者がパラトランジットではなく通常の固定経路システム(バス・鉄道)を積極的に活用できるようにするため、駅構内への入場、券売機の利用、実際の乗降車に至るまで、交通機関の利用に係る実地訓練を行うもので、ノウハウを身につけた障害者が固定経路システムに乗り換えることにより、パラトランジットの運営経費削減に大きな効果が見込まれるのみならず、障害者の社会参加を促進する効果もあり、障害者側の評価も高い。

ただし、トラベルトレーニングの実施にもいくつかの課題があり、

- ①トレーニングを受けてしまうとパラトランジットサービスの提供が受けられなくなるのではないかという障害者側の危惧
- ②トレーナーの確保(特に視覚障害者に対するもの)と、その雇用に要する経費
- ③障害者側の関心の低さ(固定経路システムに対する低い信頼度とパラトランジットサービスの利便性に対する評価)
- ④公共事業体側の広報不足・固定経路システムの利用を促進するという基本方針の欠落といった要因がプログラムの推進の妨げとなっている。

このため、公共事業体側の対応としては、

- ①トレーナーの確保等における社会福祉団体との連携
 - ②トレーニングを利用客の選択の幅を広げる重要な顧客サービスとして位置付け、広報に努めるとともに、トレーニングへの参加がパラトランジットサービスの利用を妨げるものではないことを徹底
 - ③トレーニング参加者への無料パス配布などの経済的インセンティブの付与
- などの方策をとることにより、トラベルトレーニングの一層の推進に資することができるものと考えられている。^(注1)

* * * * *

障害者の移動の自由を保障するという目的を掲げた ADA の施行後 10 年を経過し、固定経路システムとパラトランジットを車の両輪とするバリアフリー化のための基盤整備は、ほぼ完成に近づきつつある。パラトランジットサービスがその利便性により高い評価を享受する一方、これまでバリアフリー化のための莫大な投資が行われてきた既存の固定経路システムの施設・車両も併せて活用することが社会経済上の要請に適うものであり、今後は両者のバランスを保ちつつ、バリアフリー化された公共交通機関の総合的な有効活用を図っていくことが課題となっている。そのためには、公共事業体側と障害者側双方の意識のあり方が重要であり、整備されたハードをどう活用していくか、ソフト面での施策の充実が求められている。

(注1) 前掲 MTC 「State of the Region 2000」

資料編

障害を持つアメリカ人に関する法律 (Americans with Disabilities Act) (抄訳)

(1990 年第 101 議会公法第 336 号)

第 1 条 法律の呼称及び目次 (略)

第 2 条 現状の認識と法の目的

(a) 現状認識 (略)

(b) 目的

この法律の目的は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 障害を持つ個人に対する差別の廃絶について国が負う義務を、明確かつ包括的に定めること。
- (2) 障害を持つ個人に対する差別の問題に取り組むための明確、強力、包括的かつ強制力のある基準を定めること。
- (3) この法律により障害を持つ個人のために設定された基準を現に適用するため、連邦政府に中心的役割を付与すること。
- (4) 障害を持つ国民が日々直面する差別に関する各種の問題に取り組むため、憲法修正第 14 条の施行及び商業の自由の規制に関する議会の権限を発動すること。

第 3 条 定義 (略)

第 I 部 雇用

第 101 条～第 108 条 (略)

第 II 部 公共サービス (公共事業体の運営する公共交通機関)

第 A 章 差別の禁止及び総則

第 201 条 定義

- (1) 公共事業体 州及び地方政府、これらの行政機関及び特別区、全米鉄道旅客輸送公社及び鉄道旅客サービス法第 103 条に規定する通勤交通事業体をいう。
- (2) 適格障害者 障害を持つ個人で、公共事業体により提供される各種のサービスを受けるのに必要とされる資格を備えた者をいう。

第 202 条 差別

全ての適格障害者は、障害があることを理由として、公共事業体が提供する各種サービスを享受する機会を奪われ、又は他のいかなる差別も受けることがあってはならない。

第 203 条 執行 (略)

第 204 条 実施細則 (略)

第 205 条 本章の発効期日 (略) (原則として施行後 18 ヶ月を経過した日から適用)

第 B 章 公共交通機関に適用される差別と認定しうる行為

第 1 節 航空輸送及び特定の鉄道輸送以外の公共交通機関

第 221 条 定義

- (1) 要請対応システム 固定経路システム以外の輸送サービス供給システムをいう。
- (2) 特定公共交通機関 バス、鉄道その他の輸送機関（公立学校用通学輸送、航空輸送及び都市間又は通勤鉄道交通（第 241 条に規定するものをいう。）に係るものを除く。）で一般公衆に対し定期的かつ継続的にサービスを供給するものをいう。
- (3) 固定経路システム 特定公共交通機関があらかじめ決められたスケジュールに基づき所定の経路について車両を運行するシステムをいう。
- (4) 運行 この節にいう「運行」には、公共事業体との契約に基づき私人が提供するサービスの提供を含む。
- (5) 公立学校用通学輸送 公立小中学校への通学及び学校関連活動に係る送迎用のバス等による輸送をいう。
- (6) 長官 連邦政府運輸長官をいう。

第 222 条 固定経路システムを運営する公共事業体

(a) 新規車両の購入及び賃借

固定経路システムを運営する公共事業体が、新たにバス、高速鉄道車両、軽軌条鉄道車両その他の車両を購入又は賃借し、当該システムの用に供する場合は、当該購入又は賃借に係る車両が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっていない場合であって、かつ当該購入又は賃借に係る契約がこの節の発効の日から 30 日を超えた日において行われたときは、当該購入又は賃借を公共事業体による差別的行為と認定する。

(b) 既存中古車両の購入又は賃借

固定経路システムを運営する公共事業体が、既存のバス、高速鉄道車両、軽軌条鉄道車両その他の車両を購入又は賃借し、当該システムの用に供する場合は、当該購入又は賃借が、障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できる車両を確保するための真摯な努力を払った結果であることを明確に示さない限り、当該購入又は賃借がこの節の発効の日から 30 日を超えた日において行われたときは、当該購入又は賃借を公共事業体による差別的行為と認定する。

(c) 車両の改良

固定経路システムを運営する公共事業体が、既存の車両の耐用年数を 5 年以上延長する目的で当該車両を改良した場合、又は当該改良された車両を購入若しくは賃借した場合で、これらの改良後の車両が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっていないときは、当該改良等がこの節の発効の日から 30 日を超えた日において行われた場合にあっては、当該改良等を公共事業体による差別的行為と認定する。

ただし、固定経路システムが国登録歴史保存地区を含む場合であって、車両（当該地区内に限り運行されるものに限る。）が一定の文化財的特徴を有し、かつ、当該車両を障害者にとって容易に利用できるものとするための改良を行った場合にはその文化財的特徴が著しく損なわれると認められるときは、公共事業体は、その文化財的特徴を損ねない範囲内で車両の改良を行えば足りるものとする。

第 223 条 固定経路システムによるサービスを補完するための補助的輸送サービス

(a) 原則

固定経路システムを運営する公共事業体は、当該固定経路システムの運営に当たり、障害者（車いすを使用する者を含む。）に対し、健常者に提供すべき公共交通サービスと遜色のないサービスを提供するため、障害者を対象とした補助的輸送サービスを供給しなければならない。当該サービスの供給を怠ったときは、当該不作為を公共事業体による差別的行為と認定する。

(b) 実施細則の制定及び公布

運輸長官は、この節の発効の日から 1 年以内に、この条の施行のため必要な細則を定め、公布しなければならない。

(c) 実施細則に規定すべき事項

(1) サービス享受の有資格者

この条の規定により制定される細則は、固定経路システムを運営する公共事業体に対し、次に掲げる者に対する補助的輸送サービスを提供することを義務付けるものでなければならない。

(A) 次に掲げる障害者

(i) 肉体的又は精神的障害（視覚障害を含む。）により、他者（車いす乗車用リフトその他の乗車用設備の操作を行う者を除く。）の助力を得なければ車両（障害者にとって容易に利用できるものをいう。）への乗降車ができない者

(ii) 車いす乗車用リフトその他の乗車用設備により車両への乗降車が可能な障害者であって、固定経路システムを利用しての移動が必要に応じて可能であるにもかかわらず、当該乗車用設備を備えた車両を利用する機会が得られない者

(iii) 当該障害者が有する特殊な障害の状況により、乗降場所までの移動が不可能な者

(B) 障害者に付き添う個人 1 名

(C) (B)に掲げる者のほか、障害者に付き添う個人（その者の乗車が他の障害者の乗車の妨げとならない場合に限る。）

(2) サービス供給地域

この条の規定により制定される細則は、この条の規定により提供することとされている補助的輸送サービスについて、固定経路システムを運営する各公共事業体に対し、当該サービスをそれぞれのサービス供給地域（通勤用バスによる輸送サービスのみを供給する地域を除く。）全域において提供すべきことを義務付けるものでなければならない。

(3) サービスに関する基準

この条の規定により制定される細則は、この条の規定により提供することとされている補助的輸送サービスについて、サービスの程度を具体的に決定する際に参考となるべき必要最小限の供給基準を規定するものでなければならない。

(4) 過度の財政負担の緩和

この条の規定により制定される細則は、この条の規定により提供することとされている補助的輸送サービスについて、当該サービスの提供が特定の公共事業体にとって過度な財政負担を強いる結果となることを当該公共事業体が運輸長官に対し合理的に明示できる場合においては、適正な負担の範囲内において必要な措置を講じれば足りるものとする旨を定めなければならない。

(5) 付加的サービス

この条の規定により制定される細則は、(4)の規定にかかわらず、運輸長官が公共事業体に対して付加的なサービスの提供を要請できる場合について定めなければならない。

(6) 市民の参加

この条の規定により制定される細則は、固定経路システムを運営する各公共事業体に対し、サービス供給計画 ((7)の規定に基づき策定するものをいう。) の策定の事前手続として、公聴会の開催、パブリックコメントの公募及び障害者の意見聴取の機会を設けるよう要請するものでなければならない。

(7) 供給計画

この条の規定により制定される細則は、固定経路システムを運営する各公共事業体に対し、この条の規定に適合した補助的輸送サービスの供給計画をこの節の発効日から18ヶ月以内に運輸長官に提出し、及びその計画を当該期間内に実施に移すことを要請するものでなければならない。また、最初の計画提出時以後においても、1年ごとに供給計画の提出及び計画の実施を行うべきことを要請するものでなければならない。

(8) 第三者によるサービスの提供

この条の規定により制定される細則は、この条の規定により運輸長官に供給計画を提出すべき各公共事業体に対し、当該計画のうちに、補助的輸送サービスを当該公共事業体に代わって提供することとなる個人又は他の公共事業体を特定すべきことを要請するものでなければならない。

(9) その他

この条の規定により制定される細則は、この条の施行に必要な事項として運輸長官が別に定める内容を含むものでなければならない。

(d) 計画の見直し

(略)

(e) 差別とみなされる行為の補足

(略)

(f) 解釈の指針（上乗せ規制の容認）

（略）

第 224 条 要請対応システムを運営する公共事業体

要請対応システムを運営する公共事業体が、新たに車両を購入又は賃借し、当該システムの用に供する場合は、当該購入又は賃借に係る車両が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっていない場合であって、かつ当該購入又は賃借に係る契約がこの条の発効の日から 30 日を超えた日において行われたときは、当該購入又は賃借を公共事業体による差別的行為と認定する。

第 225 条 公共事業体への規制適用を緩和する場合

（略）

第 226 条 施設の新築

公共事業体が、新たに特定公共交通機関の用に供する施設を建築する場合は、当該建築後の施設が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっていないときは、当該建築を公共事業体による差別的行為と認定する。

第 227 条 既存施設の改築

(a) 原則規定

公共事業体が、特定公共交通機関の用に供する既存施設の改築（施設の利便性に影響を及ぼすものに限る。）を行う場合については、当該改築に係る部分が改築の結果障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっていないときは、当該改築を公共事業体による差別的行為と認定する。

公共事業体が既存施設の改築（施設の利便性に影響を及ぼすものに限る。）を行う場合における当該改築箇所においては、公共事業体は、改築に当たり当該改築箇所への通路、便所、電話、飲料用水栓その他の主要設備が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなるよう配慮しなければならない。ただし、これらの設備の整備に要する費用が改築の費用と比較して著しく均衡を欠く場合又は整備を要する範囲が著しく広範囲に及ぶ場合については、この限りでない。

(b) 駅の施設に係る特則

(1) 特定公共交通機関を運営する公共事業体が、高速鉄道及び軽軌条鉄道における主要駅（運輸長官の定める基準に適合するものをいう。）について障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとするを怠ったときは、当該不作為を公共事業体による差別的行為と認定する。

(2) 高速鉄道及び軽軌条鉄道主要駅

(A) アクセスの容易性

高速鉄道及び軽軌条鉄道における主要駅（運輸長官の定める基準に適合するものをいう。）は、この号の発効日から 3 年以内に、障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に接近、入場及び利用が可能なものに整備されなければならない。

(B) 多額の費用を要する場合の整備期限の特例

運輸長官は、既存の主要駅をこの条による規制に適合させるための整備が著しく多額の費用を要すると認められる場合にあつては、(A)に掲げる整備の期限を、3年から、30年を限度として延長することができる。ただし、この法律の発効日から20年を経過した日において、主要駅のうち少なくとも3分の2が障害者にとって容易に接近、入場及び利用が可能なものとなっているよう努めなければならない。

(3) 整備計画及び整備目標

運輸長官は、公共事業体に対し、この項の遵守のために必要な整備計画を策定し、提出するよう要請しなければならない。この整備計画の策定に当たっては、障害者からの意見聴取、公聴会及びパブリック・コメントの公募を実施し、計画に反映させるとともに、計画の達成に資するための整備目標を定めなければならない。

第 228 条 既存施設における公共交通プログラム及び1列車1適合車両の原則

(a) 既存施設における公共交通プログラム

- (1) 特定公共交通機関の用に供する既存施設において公共事業体が運営・実施する公共交通に係る各種事業及び活動については、当該事業又は活動が、全体として障害者にとって容易に利用・参加が可能なものとなっていない場合は、当該事業等を差別的行為と認定する。
- (2) (1)の規定の適用については、第 227 条(a)及び(b)に規定する場合を除き、公共事業体が車いすを使用する障害者の利便性のため既存施設を構造上改良することまでを要請してはならない。
- (3) (1)の規定の適用については、公共事業体が一般公衆に提供するサービスについて、本来当該サービスを享受する資格を有しない障害者に対してまで提供を義務付けることまでを要請してはならない。

(b) 1列車1適合車両の原則

- (1) 高速鉄道及び軽軌条鉄道において2以上の車両を一連の列車として運行する場合においては、公共事業体は、この条の発効の日から5年以内に、1列車につき少なくとも1車両は障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用可能なものとしなければならない。
- (2) (1)の規定にかかわらず、当該高速鉄道及び軽軌条鉄道の経路が国登録歴史保存地区を含む場合であつて、当該鉄道の用に供する車両が一定の文化財的特徴を有し、かつ、当該車両を障害者にとって容易に利用できるものとするための改良を行った場合にはその文化財的特徴が著しく損なわれると認められるときは、公共事業体は、その文化財的特徴を損ねない範囲内で車両の改良を行えば足りるものとする。

第 229 条 実施細則

- (a) 運輸長官は、この法律の施行の日から1年以内に、この節（第 223 条を除く。）の施行に必要な細則を公布しなければならない。
- (b) この条及び第 223 条の規定により公布される細則は、施設及び車両について適用される基準を定めるものとする。当該基準は、第 504 条の規定に基づき建築運輸バリアフリー監視委員会が発布する最低基準に抵触してはならない。

第 230 条 細則制定前における経過的措置

(略)

第 231 条 発効期日

この節の規定は、この法律の発効の日後 18 ヶ月を経過した日から発効する。

第 2 節 都市間公共交通機関及び通勤鉄道交通機関

第 241 条 定義

(1) 通勤交通事業者

通勤交通サービスを提供する目的で設置された全ての事業者をいう。

(2) 通勤鉄道交通

鉄道旅客サービス法第 103 条に規定する通勤サービスの提供に係る鉄道交通をいう。

(3) 都市間鉄道交通機関

全米鉄道旅客輸送公社により提供される輸送交通機関をいう。

(4) 鉄道旅客車 (略)

(5) 管理責任者 (略)

(6) 駅 (略)

第 242 条 都市間鉄道及び通勤鉄道の運営において差別と認定される行為

(a) 都市間鉄道交通機関

(1) 1 列車 1 適合車両の原則

都市間鉄道交通機関を運営する事業者は、この条の発効の日から 5 年以内に、当該鉄道交通の用に供する列車について、1 列車につき少なくとも 1 車両は障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用可能なものとしなければならない。

(2) 都市間交通の用に供する新規車両の購入等

(A) 都市間鉄道交通機関を運営する事業者が、新たに車両を購入又は賃借し、当該システムの用に供する場合は、当該購入又は賃借に係る車両が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっていない場合であって、かつ当該購入又は賃借に係る契約がこの条の施行の日から 30 日を超えた日において行われたときは、当該購入又は賃借を事業者による差別的行為と認定する。

(B) 単階層旅客車は、次に掲げる機能を備えなければならない。

(i) 車いすを使用する者が乗車可能であること。

(ii) 車いすを停車し安定を確保する空間を設けること。

(iii) 車いすを使用する旅客が車いすから移動できる客席及び車いすを格納する空間を設けること。

(iv) 車いすを使用する旅客が利用可能な便所を設けること。

(C) (B)の規定にかかわらず、単階層食堂車については、次に掲げる機能を備えることを要しないものとする。

- (i) 車いすを使用する者が駅のプラットフォームから直接乗車可能であること。
 - (ii) 一般の旅客のための便所が設けられていない場合において、特に車いすを使用する旅客が利用可能な便所を設けること。
- (D) 二階層食堂車においては、次に掲げる機能を備えることを要しないものとする。
- (i) 車いすを使用する者が乗車可能であること。
 - (ii) 車いすを停車し安定を確保する空間を設けること。
 - (iii) 車いすを使用する旅客が車いすから移動できる客席及び車いすを駐車できる空間を設けること。
 - (iv) 車いすを使用する旅客が利用可能な便所を設けること。
- (3) 単階層旅客車の利便性に係る規制
- (A) 都市間鉄道交通機関を運営する事業者が、1以上の単階層旅客車を含む列車について、次に掲げる機能を備えることを怠ったときは、当該不作為を差別的行為と認定する。
- (i) 車いすを使用したまま乗車することを希望する障害者のための車いすを駐車・確保する空間、及び車いすから客席に移動することを希望する障害者のための車いすを格納する空間を、この法律の発効日から5年以内に、旅客車総数の半数に相当する数以上の個数設けること。
 - (ii) 車いすを使用したまま乗車することを希望する障害者のための車いすを駐車・確保する空間、及び車いすから客席に移動することを希望する障害者のための車いすを格納する空間を、この法律の発効日から10年以内に、旅客車総数に相当する数以上の個数設けること。
- (B) (A)の規定により整備を要する空間は、単階層旅客車又は食堂車に整備しなければならない。
- (C) (A)の規定により整備を要する車いすを駐車・確保又は格納するための空間の数は、1の客車又は食堂車につき3以上設けてはならない。
- (D) (A)の規定により整備を要する空間を備えた単階層旅客車及び食堂車は、車いすを使用する障害者が駅のプラットフォームから乗車できるものでなければならない。
- (4) 食堂車の利便性に係る規制
- (A) 食物を提供するサービスを供給するのに用いられる単階層食堂車が連結される列車においては、次に掲げる機能を備えなければならない。
- (i) 当該車両がこの法律の発効日後に購入されたものである場合においては、当該車両への入口となる隣接車両が車いすにより通行可能であり、かつプラットフォーム経由で障害者の当該隣接車両への移動が可能であり、かつ食堂車に車いすを駐車・確保又は格納するための空間が整備されているときは、当該障害者がテーブルサービスを受けられるよう設備を設けること。
 - (ii) 障害者（車いすを使用する者を含む。）及び付添人が健常者と同様の食事サービスを受けられるよう、車いすの固定器具その他の補助的な設備及びサービスを供給すること。

(B) 食事を提供するサービスを供給する車両として二階層食堂車が連結されている列車においては、次に掲げる機能を備えなければならない。

(i) 当該車両がこの法律の発行日後に購入されたものである場合においては、車いすを使用する障害者がテーブルサービスを受けられるよう設備を設けること。

(ii) 障害者（車いすを使用する者を含む。）及び付添人が健常者と同様の食事サービスを受けられるよう、車いすの固定器具その他の補助的な設備及びサービスを供給すること。

(b) 通勤鉄道交通

(1) 1列車1適合車両の原則

通勤鉄道交通機関を運営する事業者は、この条の発効の日から5年以内に、当該鉄道交通の用に供する列車について、1列車につき少なくとも1車両は障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用可能なものとしなければならない。

(2) 通勤交通鉄道の用に供する新規車両の購入等

(A) 通勤鉄道交通機関を運営する事業者が、新たに車両を購入又は賃借し、当該システムの用に供する場合は、当該購入又は賃借に係る車両が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっていない場合であつて、かつ当該購入又は賃借に係る契約の誘引がこの条の施行の日から30日を超えた日において行われたときは、当該購入又は賃借を事業者による差別的行為と認定する。

(B) 通勤鉄道交通機関の用に供する車両については、障害者に容易に利用可能なものとするよう努めなければならない。ただし、次に掲げる機能を備えるよう義務づけるものと解釈してはならない。

(i) 一般の旅客のための便所が設けられていない場合において、特に車いすを使用する旅客が利用可能な便所を設けること。

(ii) 車いすを格納するための空間を設けること。

(iii) 車いすを使用する旅客が車いすから移動できる客席を設けること。

(c) 既存中古車両の購入又は賃借

都市間鉄道交通機関又は通勤鉄道交通機関を運営する事業者が当該交通機関の用に供するための既存車両を購入又は賃借した場合においては、当該購入又は賃借が、障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できる車両を確保するための真摯な努力を払った結果であることを明確に示さない限り、当該購入又は賃借がこの節の施行の日から30日を超えた日において行われたときは、当該購入又は賃借を差別的行為と認定する。

(d) 改良車両の使用、購入及び賃借

都市間鉄道交通機関又は通勤鉄道交通機関を運営する事業者が当該交通機関の用に供するための既存車両について、その耐用期間を10年以上延長する目的で改良した場合、又は当該改良された車両を購入若しくは賃借した場合において、これらの改良後の車両が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっていないときは、当該改良等を差別的行為と認定する。

(e) 駅の施設

(1) 駅舎の新築

都市間鉄道交通機関又は通勤鉄道交通機関を運営する事業者が当該交通機関の用に供するための駅舎を新築した場合において、当該施設が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっていないときは、当該新築を差別的行為と認定する。

(2) 既存の駅舎等

(A) 駅舎等の利便性の確保

(i) 管理責任者が、都市間鉄道交通機関における既存駅舎及び通勤鉄道交通機関における主要駅の既存駅舎について、障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとするを怠ったときは、当該不作為を差別的行為と認定する。

(ii) 整備の期限

都市間鉄道交通機関におけるすべての既存駅舎にあつては、(i)に掲げる整備を、この法律の発効日から20年以内に実施しなければならない。

通勤鉄道交通機関における主要駅の既存駅舎にあつては、(i)に掲げる整備を、この法律の発効日から3年以内に実施しなければならない。

ただし、プラットホーム全体の高さを上げる必要がある場合など、障害者の利便性を確保するための整備が著しく多額の費用を要するような構造上の変更を伴う場合においては、運輸長官は、20年を限度として当該整備の期限を延長することができる。

(iii) 主要駅の指定

通勤交通事業者は、その運営する通勤鉄道交通機関について、(i)の規定により整備を要することとなる主要駅を指定しなければならない。この場合においては、障害者及び障害者の利益代表団体の意見を聴取するとともに、乗客数、基幹駅としての機能等の要因を考慮しなければならない。

(iv) 整備計画及び整備目標

運輸長官は、管理責任者に対し、この項の遵守のために必要な整備計画を策定し、提出するよう要請しなければならない。この整備計画の策定に当たっては、障害者からの意見聴取を実施し、計画に反映させるとともに、計画の達成に資するための整備目標を定めなければならない。

(B) 駅舎等の改築

(i) 都市間鉄道交通機関又は通勤鉄道交通機関に係る既存駅舎等の全部又は一部の改築（障害者の利便性に影響を及ぼすものに限る。）に当たり、管理責任者、所有者その他駅の管理運営の権限を有する者が、当該改築に係る部分につき障害者にとって容易に利用できるものとするよう整備することを怠ったときは、当該不作為につき差別的行為と認定する。

(ii) 都市間鉄道交通機関又は通勤鉄道交通機関に係る既存施設の改築を行う場合

において、管理責任者、所有者その他駅の管理運営の権限を有する者が、改築に当たり当該改築箇所への通路、便所、電話、飲料用水栓その他の主要設備が障害者にとって容易に利用できるものとなるよう当該改築に併せて整備することを怠ったときは、当該不作為につき差別的行為と認定する。ただし、これらの設備の整備に要する費用が改築の費用と比較して著しく均衡を欠く場合又は整備を要する範囲が著しく広範囲に及ぶ場合については、この限りでない。

- (C) 駅舎の所有者及び管理運営の権限を有する者が、(A)及び(B)の規定の遵守義務を負う管理責任者に対し、これらの規定の実施のため合理的に要請された協力を拒んだ場合は、当該行為を差別的行為と認定する。

第243条 利便性に関する基準が準拠すべき指針

この節の規定に基づき公布される実施細則中に定められる利便性に関する基準は、建築運輸バリアフリー監視委員会の発布する最低基準指針に抵触してはならない。

第244条 実施細則

運輸長官は、この法律の発行日から1年以内に、この節の規定の施行に必要な細則を定め、公布しなければならない。

第245条 細則制定前における経過措置

(略)

第246条 発効期日

この節の規定は、この法律の発効の日後18ヶ月を経過した日から発効する。

第Ⅲ部 公衆用施設及び民間事業者の提供に係るサービス

(民間事業者の運営する公共交通機関に係る部分のみ抜粋)

第301条 定義

- (1) 営利事業 複数の州又は外国にまたがって行われる旅行、交易、交通、商事、輸送又は通信に係る事業をいう。
- (2) 商業用施設 非居住用であって、営利事業の用に供する施設（鉄道用旅客車及び貨物車並びに住宅適正化法の適用される施設を除く。）をいう。
- (3) 要請対応システム （第Ⅱ部による定義と同じ。）
- (4) 固定経路システム （第Ⅱ部による定義と同じ。）
- (5) 高床型バス 客車の床が荷物格納庫の上部に嵩上げされている特徴を有するバスをいう。
- (6) 民間事業者 公共事業者以外の事業主体をいう。
- (7) 公衆用施設 営利事業の用に供する次に掲げる施設で民間事業者により運営されるものをいう。
 - (A) 宿泊施設 (略)
 - (B) 食堂施設 (略)
 - (C) 映画館、劇場等文化施設 (略)
 - (D) 集会施設 (略)

- (E) 店舗（略）
 - (F) 銀行、理美容店等役務提供施設（略）
 - (G) 公共交通機関の用に供する停車場施設（略）
 - (H) 博物館施設（略）
 - (I) 公園、動物件等レクリエーション施設（略）
 - (J) 学校等教育施設（略）
 - (K) 福祉施設（略）
 - (L) 体育施設（略）
- (8) 鉄道 連邦鉄道保安法第 202 条に規定する鉄道をいう。
- (9) 達成容易性 大きな困難や多額の経費を伴わず容易に達成・実施が可能であることをいう。
- (10) 指定公共交通機関 バス、鉄道その他の乗用交通機関（航空機を除く。）で一般公衆に対し一般又は個別サービス（貸切車両によるサービスを含む。）を経常的かつ継続的に提供するものをいう。
- (11) 車両 鉄道における旅客車、機関車、貨物車、車掌車及び旅客車を含まないものとする。

第 302 条 公衆用施設における差別の禁止

- (a) 一般規定 何人も、公衆用施設を所有し、賃借し、又は運営する者により、障害を理由として財、サービス、施設の利用その他の特典の享受を妨げられ、差別されることがあってはならない。
- (b) 細目
- (1) 一般的禁止事項
 - (A) 活動（略）
 - (B) 総合的な便益供給体制の整備（略）
 - (C) 参加機会の保障（略）
 - (D) 施設管理の手法（略）
 - (E) 同伴者に対する差別（略）
 - (2) 特殊禁止事項
 - (A) 差別（略）
 - (B) 固定経路システム
 - (i) 利便性 固定経路システムを運営する民間事業者であって、第 304 条の適用の対象とならないものが、新たに座席数 16（運転席を含む。）を超える車両を購入又は賃借し、当該システムの用に供する場合は、当該購入又は賃借に係る車両が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっていない場合であって、かつ当該購入又は賃借に係る契約がこの項の発効の日から 30 日を超えた日において行われたときは、当該購入又は賃借を民間事業者による差別的行為と認定する。
 - (ii) 同等のサービスの提供義務 固定経路システムを運営する民間事業者であって、

第 304 条の適用の対象とならないものが、新たに座席数 16（運転席を含む。）以下の車両を購入又は賃借し、当該システムの用に供する場合であって、当該車両が障害者にとって容易に利用できるものとなっていないときは、当該民間事業者が当該システムの運営に当たり全体として障害者に対し健常者に対するのと同等のサービスを提供しない限り、当該購入又は賃借を民間事業者による差別的行為と認定する。

(C) 要請対応システム

次に掲げる行為は差別的行為と認定する。

- (i) 要請対応システムを運営する民間事業者であって、第 304 条の適用の対象とならないものが、当該システムの運営に当たり障害者（車いすを使用する者を含む。）に対し健常者に対するのと同等のサービスを提供しなかったとき。
- (ii) 要請対応システムを運営する民間事業者であって、第 304 条の適用の対象とならないものが、新たに座席数 16（運転席を含む。）を超える車両を購入又は賃借し、当該システムの用に供する場合において、当該購入又は賃借に係る車両が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっておらず、かつ当該購入又は賃借に係る契約がこの項の発効の日から 30 日を超えた日において行われた場合であって、当該システムが全体として障害者に対し健常者に対するのと同等のサービスを提供できるものになっていると認められないとき。

(D) 高床型バス

- (i) (B)及び(C)の規定は、高床型バスには適用しない。
- (ii) (略)

(3) 解釈の特例 (略)

第 303 条 公衆用施設及び商業用施設の新築及び改築 (略)

第 304 条 民間事業者により提供される指定公共交通機関のサービスにおける差別の禁止

- (a) 一般的事項 何人も、旅客輸送サービスの提供を主たる業務とする民間事業者により、障害を理由として指定公共交通機関のサービスの完全かつ平等な享受を妨げられ、差別を受けることがあってはならない。
- (b) 具体的事項 次に掲げる行為は、差別的行為と認定する。
 - (1) サービスの利用資格として、障害者の輸送サービスの享受を排除するような基準を設けること。
 - (2) 第 302 条(b)(2)(A)(i)に規定する車両の改良、同条(b)(2)(A)(ii)に規定するサービスの提供並びに同条(b)(2)(A)及び第 303 条(a)(2)に基づく障壁の除去を行わないこと。
 - (3) 指定公共交通機関の用に供するための新規車両（座席数が 8 に満たない箱型旅客自動車及び高床型バスを除く。）の購入及び賃借で、当該車両が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっておらず、かつ当該購入及び賃借の契約がこの条の発効の日から 30 日を経過した後において行われた場合。ただし、当該車両が要請対応システムのみ用に供される場合であって、かつ当該システ

ムが全体として障害者に対し一般公衆に対するのと同等のサービスを提供していると認められるときは、この限りでない。

- (4) 高床型バスの購入又は賃借で、当該車両が第306条(a)(2)の規定に基づき制定される実施細則に適合していない場合
- (5) 箱型旅客自動車（座席数が8に満たないものに限る。）の新規の購入又は賃借で、当該車両が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっておらず、かつ当該購入及び賃借の契約がこの条の発効の日から30日を経過した後において行われた場合。ただし、当該車両を含む輸送システムが全体として障害者に対し健常者に対するのと同等のサービスを提供していると認められるときは、この限りでない。
- (6) 鉄道用旅客車両の新規の購入又は賃借で、当該車両が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっておらず、かつ当該購入及び賃借の契約がこの条の発効の日から30日を経過した後において行われた場合
- (7) 鉄道用車両の改良（当該車両の耐用年数を10年以上延長するために行われるものをいう。）で、当該改良の結果当該車両が障害者（車いすを使用する者を含む。）にとって容易に利用できるものとなっていない場合

(c) 文化財的又は旧式車両に係る適用の緩和（略）

第305条 調査研究（略）

第306条 交通機関に係る規制の実施細則（略）

第307条 宗教団体その他一定の団体に係る適用除外（略）

第308条 執行（略）

第309条 試験その他の教育機会の提供（略）

第310条 発効期日（略）（原則として施行後18ヶ月を経過した日から適用）

第IV部 通信サービス（略）

第V部 雑則（略）

《参考文献等》

1 図書

- ① 「Americans with Disabilities」 (Leslie Pickering Francis, Routledge, 2000 年)
- ② 「Public Administration for the 21st Century」 (Philip J. Cooper, Harcourt Brace & Co., 1998 年)

2 政府等発表資料

- ① 「California Travel」 (California Legislative Analyst's Office, 2000 年 5 月)
- ② 「Transportation Development Act: Statute and California Code of Regulations」 (カリフォルニア州運輸省, 2001 年 3 月)
- ③ 「Americans with Disabilities Act: A Comprehensive Review」 (カリフォルニア州障害福祉省, 1998 年)
- ④ 「MUNI Access Guide」 (MUNI Accessible Service Program)
- ⑤ 「MUNI Strategic Plan 2000」 (MUNI, 2000 年 2 月)
- ⑥ 「San Francisco Paratransit Coordinating Council News and Notes」 (SFPPC, 2001 年)
- ⑦ 「BART Key Station Plan in Response to Americans with Disabilities Act」 (BART, 1992 年 7 月)
- ⑧ 「2000 Insider's Guide」 (MTA New York City Transit, 2000 年)
- ⑨ 「On the Move」 (MTA New York City Transit, 2000 年)
- ⑩ 「State of the Region: Status of San Francisco Bay Area Paratransit Programs and Report on Status of Travel Training Programs」 (Metropolitan Transportation Commission, 2000 年 11 月)

3 新聞報道

- ① Washington Post 紙 2002 年 1 月 9 日付け

4 ウェブサイト

- ① 連邦運輸省ホームページ (<http://www.usdot.gov>)
- ② 連邦公共交通局ホームページ (<http://www.fta.dot.gov>)
- ③ 連邦司法省ホームページ (<http://www.usdoj.gov>)
- ④ 連邦商務省国勢調査局ホームページ (<http://www.census.gov>)
- ⑤ カリフォルニア州運輸省ホームページ (<http://www.dot.ca.gov>)
- ⑥ サンフランシスコ MUNI ホームページ (<http://www.sfmuni.com>)
- ⑦ ベイエリア高速交通特別区ホームページ (<http://www.bart.gov>)
- ⑧ MTA ホームページ (<http://www.mta.nyc.ny.us>)
- ⑨ RTA ホームページ (<http://www.regionaltransit.org>)

《執筆者》 ニューヨーク事務所 中村所長補佐