

第16条（交通機関の利用における差別の禁止）

（交通機関の利用における差別の禁止）

第16条 公共交通事業者等（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第2条第4号に規定する公共交通事業者等をいう。）は、障害のある人に対して、その管理する旅客施設及び車両等の構造上やむを得ない場合その他の客観的に正当かつやむを得ないと認められる特別な事情がある場合を除き、当該旅客施設及び車両等の利用に関し、不均等待遇を行ってはならず、又は合理的配慮を怠ってはならない。

【解説等】

この条は、交通機関の利用における差別の禁止について定めたものです。

障害のある人が日常生活等を営む上で、障害のない人と同様に自由に公共交通機関を利用できることが重要であり、その利用を確保するため、差別禁止の規定を設けるものです。

「公共交通事業者等」とは、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第4号（16-1）に規定する公共交通事業者等を指します。

また、「旅客施設」とはバスターミナル等の建物を、「車両等」とは鉄道、路面電車、バス、タクシー、船舶、航空機等の乗り物を指します。

なお、公共交通事業者等が旅客施設の新築等を行う場合には、「公共交通移動等円滑化基準」への適合が義務付けられています。

利用改善を図るに当たり、旅客施設の改修等を実施する場合には、この「公共交通移動等円滑化基準」が一つの指針となります。

16-1 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）〔抄〕

（定義）

第2条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 高齢者、障害者等 高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるものその他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者をいう。
- (2) 移動等円滑化 高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上することをいう。

(3) 施設設置管理者 公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等をいう。

(4) 公共交通事業者等 次に掲げる者をいう。

イ 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）による鉄道事業者（旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものに限る。）

ロ 軌道法（大正10年法律第76号）による軌道経営者（旅客の運送を行うものに限る。第23号八において同じ。）

ハ 道路運送法（昭和26年法律第183号）による一般乗合旅客自動車運送事業者（路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客の運送を行うものに限る。以下この条において同じ。）及び一般乗用旅客自動車運送事業者

ニ 自動車ターミナル法（昭和34年法律第136号）によるバスターミナル事業を営む者

ホ 海上運送法（昭和24年法律第187号）による一般旅客定期航路事業（日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者が営む同法による対外旅客定期航路事業を除く。次号二において同じ。）を営む者

ヘ 航空法（昭和27年法律第231号）による本邦航空運送事業者（旅客の運送を行うものに限る。）

ト イからへまでに掲げる者以外の者で次号イ、二又はホに掲げる旅客施設を設置し、又は管理するもの

(5) 旅客施設 次に掲げる施設であって、公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他の用に供するものをいう。

イ 鉄道事業法による鉄道施設

ロ 軌道法による軌道施設

ハ 自動車ターミナル法によるバスターミナル

ニ 海上運送法による輸送施設（船舶を除き、同法による一般旅客定期航路事業の用に供するものに限る。）

ホ 航空旅客ターミナル施設

(6) 特定旅客施設 旅客施設のうち、利用者が相当数であること又は相当数であると見込まれることその他の政令で定める要件に該当するものをいう。

(7) 車両等 公共交通事業者等が旅客の運送を行うためその事業の用に供する車両、自動車（一般乗合旅客自動車運送事業者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する自動車にあっては道路運送法第5条第1項第三号に規定する路線定期運行の用に供するもの、一般乗用旅客自動車運送事業者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する自動車にあっては高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車内に乗り込むことが可能なものその他主務省令で定めるものに限る。）、船舶及び航空機をいう。

(8)～(28)〔略〕

（公共交通事業者等の基準適合義務等）

第8条 公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等（以下「新設旅客施設等」という。）を、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する主務省令で定める基準（以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

2 公共交通事業者等は、その事業の用に供する新設旅客施設等を公共交通移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

- 3 公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等（新設旅客施設等を除く。）を公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。
- 4 公共交通事業者等は、高齢者、障害者等に対し、これらの者が公共交通機関を利用して移動するために必要となる情報を適切に提供するよう努めなければならない。
- 5 公共交通事業者等は、その職員に対し、移動等円滑化を図るために必要な教育訓練を行うよう努めなければならない。

「構造上やむを得ない場合」としては、例えば、S L車両等の観光車両を導入しようとした場合、車両内通路の幅を広げる等の改修を行うと代替不可能な文化的な価値を損ねてしまう場合等が挙げられます。

また、物理的には対応可能であっても多額の費用がかかる場合には、第2条第5項ただし書の「社会通念上相当と認められる範囲を超えた人的負担、物的負担又は経済的負担その他の過度な負担」に該当するかしらないか判断することになります。

「その他の客観的に正当かつやむを得ないと認められる特別な事情がある場合」としては、気圧の変化、酸素濃度の低下等により身体に悪影響を及ぼす機能障害のある者について、飛行機の搭乗を断る場合等が挙げられます。

<< 不均等待遇・合理的配慮の主な事例 >>

交通機関の利用における「不均等待遇の事例」及び「合理的配慮の事例」は、例えば、以下のものが挙げられます。

不均等待遇の主な事例

- ・障害があることだけを理由に乗車を拒否すること。

合理的配慮の主な事例

- ・車いす利用者のバス乗降に際し運転手が介助すること。
- ・駅員が電車のホームまで案内すること。
- ・旅客施設において、聴覚障害者に対する運行状況のお知らせを表示するための掲示板を設置すること。

〔注〕 上記は、あくまでも例示です。

一見不均等待遇と思われる行為であったとしても、客観的に正当かつやむを得ないと認められる特別な事情がある場合には差別に当たらないときもあります。

また、合理的配慮の不提供についても、社会通念上相当と認められる範囲を超えた過度な負担になる場合には、差別に当たらないときもあります。ただし、過度な負担とならない別の方法で合理的配慮をする必要があります。

「客観的に正当かつやむを得ないと認められる特別な事情」及び「社会通念上相当と認められる範囲を超えた過度な負担」の説明責任は、公共交通事業者等側にあることは、第2条の解説等（27頁参照）で記載しているところですが、差別に該当するかしないかについては、個別具体的な事案において判断されることになります。

最終的に差別に該当するかしないかの判定は、事案の内容を総合的に勘案し、障害のある人の相談に関する調整委員会（第20条）において行われます。

不均等待遇及び合理的配慮の事例については、上記に限定されたものではありません。

この条例を運用していく上で、実例として積み上がっていくと考えられるほか、時代の進展に伴って、通常と異なる取扱いをする特別な事情が解消されたり、過度な負担なしに合理的配慮の提供が可能となること等によって、それまで差別に当たらないとされていたものが差別へと変わっていく可能性があります。

<< 差別に当たらない主な事例 >>

障害を理由とする行為であるかないかは一概に判断しにくい場面もありますが、この条における差別の対象とならない事例としては、具体的には以下のものが挙げられます。

- ・ 障害者割引運賃を適用するために障害者手帳の提示を求めること。

運賃の優遇措置を提供するために必要な確認行為であって、乗車等に際しての条件を課しているものではないためです。（障害者手帳の提示がない場合でも普通運賃にて乗車等を行うことは可能です。）

障害者割引を受けようとする者は、交通事業者側がスムーズに確認作業が行えるよう、運転手等に障害者手帳の必要事項を明瞭に提示することが求められます。

差別に当たらない事例については、上記に限定されたものではありません。

この条例を運用していく上で、実例として積み上がっていくと考えられます。