

第8回交通基本法検討会 議事要旨

日時：平成22年3月8日(月) 18:00～19:30

場所：国土交通省8階国際会議室

有識者：

笹川 吉彦氏 社会福祉法人日本盲人会連合 会長

竹田 保 氏 特定非営利活動法人ホップ障害者地域生活支援センター 代表理事

奥 義光 氏 東京地下鉄株式会社 代表取締役副社長

内藤 泉 氏 関東バス株式会社 取締役社長

有識者からの主な御意見：

- 視覚障害者は、日常生活で危険な状況に晒されている。鉄道駅では、ホームからの転落の危険性があり、最近可動柵の設置が進んでいるが、不十分であり急務。バスでは、乗り口の位置が分からない、音声のアナウンスがないとバスの行き先が分からない等の問題がある。道路では、歩道と車道の段差がないところがあり、歩道と車道の区別がつかず危険なため、段差の明確な規定を設けるべき。特にハイブリット車や電気自動車は走行音が静かで気づくことが難しい。建物内でも、階段に注意を促すブロックの敷設、壁に沿った安全な移動のための建築資材の使い方も検討すべき。
- 歩行訓練や盲導犬の活用等はあるが、ごく一部のみに限られている。高齢者の失明者が増えてきており、移動支援従事者の制度があるが不十分。それぞれの地域で生きていく上で、視覚障害者にとっての危険がたくさん存在している。
- 障害を持っていても働けるような環境づくりには、移動の権利の保障が必要。移動の権利を確保することは自由を保障すること。
- 福祉輸送事業限定の福祉輸送車両は増加しているが、一方で、いつでも使いたい時に使えるユニバーサルタクシーは、利益が上がらないから、普及が進まない。

- 公共交通は費用に関係なく皆が使えるべきものであるが、今の交通体系ではそれが解決できないので、福祉輸送がその部分を補うことが出来る。北海道には福祉輸送が全く存在しない空白地域が30市町村存在し、それらの解消が急務。福祉有償運送制度ができたのはいいが、そのことについて議論する流れになっていないことが原因。
- 北海道では、積雪により移動が制限される、また、気温の低下により車イスが外気と同じ温度になり冷たくなって、手が自由に動かないという課題がある。
- 交通基本法については、①交通権(移動制約者の乗車する権利)の保障の明記、②バリアフリー施策効果の地域間格差の解消、③財政的裏付けの保障、④法の達成目標の明確化、⑤総合施策として展開、⑥地域事情に応じた施策展開、⑦情報提供の義務化が必要。
- 鉄道、バス、航空などのモードが結合された状態での情報提供が必要。
- 移動に関して、障害者だけが特別なことをしなければならないというのは、不公平感、不条理感がある。
- ハードの整備が出来ない理由をソフトのバリアフリーでカバーして、問題をすり替えられるのは望ましくない。やはりハードのバリアフリーについてももしっかり議論すべき。
- 交通事業者側でも、エレベーター、可動式ホーム柵、車両のバリアフリー、駅施設のバリアフリー、エスカレーター等のバリアフリー施設の整備、バリアフリー研修の開催、ノンステップバス等の導入など積極的にバリアフリーを推進している。
- エレベーターによる1ルート整備を進めているが、整備する上で、地上部の用地確保が最も困難。駅周辺の再開発のタイミングでバリアフリー整備を実施することが多い。
- 可動式ホーム柵等整備を進める上で、設置に必要なスペースの確保、狭隘個所における旅客流動の確保、列車停止時間の増加、ホームの補強・改築等の課題がある。車両側の課題(相互直通運転各社の車両扉位置の整合、車両停止精度の確保)や可動式ホーム柵整備の課題(設置費用の確保、維持管理費、老朽更新等費用の増加)がある。ホーム上の転落・接触等件数を減らすには、可動式ホーム柵の設置は有効。
- バリアフリーを進める上で、スロープ板での対応が困難な停留所の存在、ノンステップバスの

ノンステップ部分が狭い、バリアフリー対応及び排気ガス規制対応による車両価格の上昇等
の課題がある。

- バスは平面で、わかりやすく、やさしい乗り物であり、高齢化社会で益々その重要性が高まる。交通基本法の制定に向け、事業者の努力に加え、①マイカーから公共交通機関への政策転換、②バリアフリー対応、環境対応コストについての財政的支援、③人や環境にやさしいバスの開発に関するメーカーへの支援、④バリアフリー化へのインフラ整備について、検討をお願いしたい。
- バリアフリーの取組を進めるべきであると考えるが、事業者のみでは出来ないこともあり、国・地域の協力が必要。
- 移動の権利は素晴らしいことだが、事業者の取組にも限度があり、最終的な権利の保障は、国が負うべき。

以上