

全国バリアフリーネットワーク会議議事概要

日時:平成 24 年 1 月 17 日(火)15:30~17:30

会議で出された主な意見は以下の通り。

＜施設等のバリアフリー化について＞

- バリアフリー法施行から5年で、バリアフリー化はかなり進んだと思っている。
- ホームからの転落事故が多発しており、視覚障害者にとっては、ホーム上の安全確保のためのホームドア・可動式ホーム柵の整備が課題ととらえているが、鉄道会社・国・地方公共団体の努力のおかげで整備が進んでいる。
- 地方においては、鉄道よりもバスの重要性が高いため、バスのバリアフリー化を推進して欲しい。
- 地方レベルにおいては、条例下における建築物の改善計画がなされておらず、中小建築物のバリアフリー化が進んでいない。国の取組と地方公共団体の取組に大きなギャップがある。
- 従前の建築行政は、規制・指導行政であり、自律的な改善のための誘導的なアプローチでなければ建築物のバリアフリー化は進まない。したがって、国から地方公共団体に対する啓発を行ってほしい。
- 建築物のバリアフリー化の推進のためには、公共交通機関や道路に比べ、民間セクターに委ねるウェイトが大きいいため、条例による誘導しか手段がなく、進んでいない。条例が策定されることで、基本構想における生活関連施設や特別特定建築物として位置づけられ、基準適合等の拘束がかかる建物が増え、地方公共団体からも基準適合命令等ができるようになるので、地方公共団体への更なる啓発活動が必要。
- 建築物のバリアフリー化については省内で横断的に取り組んで欲しい。小規模建築物への対応として、基準化やバリアーを人の手で解消するための声かけマニュアル等を考えてみてもよいのではないかな。

<基本構想について>

- 基本構想の策定が進まない理由の検証を丁寧に行わなければならない。
- 基本構想の住民提案制度が活用されていない。素人が提案するにはあまりにも使い勝手が悪いのではないか。そのため、当該制度を活性化するためにも、提案制度の使いやすい仕組み作りが必要。
- 現在策定されている基本構想の中で、建築物を対象としていないケースが多い。交通バリアフリー法からバリアフリー法に衣替えした際、基本構想の対象として建築物等が追加されているにもかかわらず、交通バリアフリー法時代の基本構想についてスパイラルアップがなされていない。
- 基本構想の策定について、地方公共団体の職員への教育不足が目立つ。首長の教育も必要。
- 基本構想における特定事業は事業者任せきりになっており、スパイラルアップがなされていない。協議会によるチェック方策が抜け落ちている。

<心のバリアフリーについて>

- バリアフリー法の制定・施行を通じて、ハード面のバリアフリー化が進んできたにもかかわらず、「乗車拒否」の問題が残っている。ハード面のバリアフリー化がなされていなかった時には仕方がないと諦めていたが、ハード面のバリアフリー化が進んできた現在において泣き寝入りとなるのはおかしい。現在、障害者権利条約の批准に向け、障害者差別禁止法案の検討がなされているが、その際、「乗車拒否」が差別となるような検討を行うことを望む。
- ガイドラインの見直しにあたり、電動車いす利用者にとって航空機の搭乗等において電動車いすのままでの搭乗が拒否されており、航空機に係るバリアフリー化が問題。「搭乗拒否」が起きないようにするためにもガイドラインの見直しにおいて、航空機の部分について充実すべき。
- タクシー業界においては、基本方針で定められた平成 32 年度までに福祉タクシーを 28,000 台導入という目標達成に邁進しているところであるが、そのためには、一般の流しタクシーにおける対応が必要であり、全てのタクシーをユニバーサルデザインタクシーへという気持ちで取り組んでいる。また、ハード面での取り組みだけでなく、乗務員のバリアフリーに関する知識も重要であるので、コミュニケーションの取り方を主内容とした乗務員向けのバリアフリー研修テキストを作成し、実

際の研修を始めたところである。その他、自動車保険では対応できない介助中の事故の賠償保険についてもしっかり付加していく。

- 交通エコロジー・モビリティ財団において、交通事業者向けバリアフリー教育訓練プログラムを実施している。障害者等の当事者が参加するプログラムであり、修了者の9割以上から「実際の業務に役立つ」との評価を得ている。事業者の皆様には、是非ともご活用いただけるよう、検討頂きたい。

＜障害の分類に応じた対応について＞

- 視覚障害者にとって、ホームドア・可動式ホーム柵が現在利用可能となっているのか、あるいは工事中なのかが分かるようにするため、事前の情報提供が重要である。
- バリアフリー法施行から5年が経ち、聴覚障害対応の遅れが目立ってきた。特に事故情報の案内について聴覚障害対応をお願いしたい。
- フェリーの特別室、一等などの個室と鉄道車両の寝台個室においては、聴覚障害者に対する情報がシャットダウンされるため、そのような個室においても音声案内以外の案内方法の工夫をして欲しい。
- 知的障害者、発達障害者等に対する駅員の理解がまだ進んでおらず、犯罪者扱いされる場合もある。外見上分からない障害者に対する理解について交通事業者への啓発をお願いしたい。
- 知的障害者にとって、施設における表示について、ルビを振れば必ずしも分かる訳ではない。また、ローマ字表記も理解できない。表示やアナウンスについて、知的障害者にも分かるような工夫をお願いしたい。
- 精神障害者は318万人と多く、かつ、無年金である人が多いため、他の障害者同様、精神障害者に対する運賃割引をお願いしたい。
- 経済産業省において、現在、音声案内のJIS化について検討していると聞けが、当事者の意見を聴いていないのは問題である。

＜震災等の緊急時における対応について＞

- 震災等の緊急事態が発生した場合、障害者は臨機応変に対応することができないため、交通事業者等の対応について検討して欲しい。

- 仮設住宅のバリアフリー化についての検討をお願いしたい。
- 震災を機に帰宅困難者となった障害者への対応について組織的に研究してみたい。
- 現在、都市局において震災からの復興まちづくりのマスタープランを策定しているが、バリアフリーについても考慮して頂きたい。

＜その他＞

- 現在国会で継続審議になっている交通基本法案において『移動権』が規定されていないが、国会における法案審議の過程等における『移動権』についての前向きな検討を期待する。
- 内閣府の差別禁止部会において、今後どういった取組が必要なのか検討をお願いしたい。
- 住宅を活用したグループホームについては、火災事故が発生したこともあり、取り扱いが厳格化され、寄宿舍扱いとなったため、火災報知機の設置が義務付けられるなど、制約が多くなった。そのため、グループホームの設置や更新が困難となり、居住の場が失われていく懸念がある。