

## 第1回バリアフリー法施行状況検討会議事概要

日時:平成24年2月27日(月)15:05~17:00

場所:中央合同庁舎4号館12階 全省庁共用1211会議室

出席委員:秋山委員、北川委員、佐藤委員、高橋委員、山田委員

議題:・検討会の設置・今後の進め方について

・バリアフリー法による取組・課題について

概要:会議で委員から出された主な意見は以下の通り。

### 1. 検討会の設置・今後の進め方について

- 本検討会は、全国バリアフリーネットワーク会議<sup>(※1)</sup>(以下「NW会議」)での議論を踏まえ、具体的な検討を行うためにワーキングチームのように設けられたものであり、ここでの検討結果を今夏までを目途にNW会議に報告して意見交換を行うものと理解している。
- バリアフリー法の趣旨から考えると、市民の視点やコミュニケーションが大事であり、学識経験者だけでなく、NW会議に参加している障害者団体のうち数名程度を本検討会の委員に入れた方がスムーズに検討が進むのではないかと。
- 国土交通省は、今までNW会議など様々な取組みにおいて当事者参画の流れを作ったにもかかわらず、本検討会が学識経験者のみの閉鎖的な会議と受け取られると、当事者参画から後退したように見えてしまうのではないかと。
- 本検討会は意思決定機関でなくワーキングチームのようなものであり、最終的な意思決定機関はあくまでNW会議なので、傍聴者として参加してもらい、必要であれば発言の機会を作ることとするなど、当事者参加の折り合いをどこでつけるかが課題。
- 4回連続で学識経験者のみの検討会をやると当事者参加がなされていないように見えてしまうので、例えば中間とりまとめの報告の場として当事者団体等を含めたNW会議をやって意見を反映し、また最終とりまとめに向かうというようなやり方もあるのではないかと。

(事務局)

限られた時間で機動的・効果的な検討を進めていく観点から、NW会議委員全員の参加は困難と考えており、また、幅広い分野の多数のメンバーがいるNW会議委員から、障害者団体の一部を本検討会の委員として選出することも公平性

の点から難しいと考え、今回のような学識経験者からなる検討会とした。なお、その一方で、NW会議委員とのコミュニケーションも重要と考えており、途中段階やとりまとめ段階に必要な応じて、高齢者・障害者等団体等のNW会議委員に意見を伺うことで進めたいと考えている。今回様々なご意見を頂いたことを踏まえて、希望されるNW会議委員に傍聴をして頂くなど、今夏までの限られた時間で機動的・効果的に検討を進めていく観点から、今後こういった形で進めて行くか、事務局で検討するとともに、改めて各委員に相談させていただきたい。

## 2. バリアフリー法による取組み・課題について

### <施設等のバリアフリー化について>

#### 【道路のバリアフリー化について】

- 道路については、今回ガイドラインの見直しの検討がなされていないが、再検討しなければならない時期に来ている。例えば歩道と民有地を連続させたために歩道勾配を基準通りにできていないものがかかなり多く、また技術基準では平坦であるはずのところ平坦になっていない。ガイドライン自体が駄目なのか、指導が行き届いていないのか、施工業者が駄目なのか、市町村が駄目なのか、問題を検証する必要がある。
- 基本構想における道路特定事業<sup>(※2)</sup>で工事をしているところを、基本構想作成時のように当事者が全てチェックできれば、基準通りになっていないところが大量にあることが分かるのだろう。今はそこまでの力がつぎ込めないのが現状。
- 幅員1.5m以上の歩道が整備できないので、基本構想を作れない市町村が多い。そのために、本年4月より条例に委ねられる道路のバリアフリー化基準において、部分的に基準を緩和して幅広くバリアフリー化してもらうのがよいのか。建築物のように基準上乗せ条例になることが望まれるので、悩ましいところである。
- 基本構想がないところでは、道路はほとんどバリアフリー化されていない状態。電線地中化がされても、道路のバリアフリー化が重視されていない問題などがあり、現状の制度にバリアフリーを位置づけていく等により、基本構想がないところでも、新しい事業が行われることでバリアフリーを促進させることはできないか。
- 道路において、車道外側線における誘導ブロックの設置方法、蒲鉾状の断面のために横断勾配が8～15%位になる道路がある等、我が国の道路の大半を占め

る歩道がない道路のバリアフリー化が問題であり、歩きにくいところは大量に存在しているので、検討をして頂きたい。

- 駅の自由通路のバリアフリー化について、自由通路の管理者である道路管理者はバリアフリー化への意識が希薄であるため、駅のバリアフリーガイドラインを見していないことが多く、分かりづらい表示や長いスロープを整備するなど、バリアフリー化がしっかりなされていない。

#### 【建築物のバリアフリー化について】

- 道路と建築物の間の外側線の部分での段差が目立つが、道路と建築物のつなぎについてどういう扱いをすればよいのか課題である。建築物バリアフリーガイドラインの検討に道路関係者が参加するなど、道路と建築物の分野の連携が必要である。
- 基準適合義務がかかっているものと、基本構想における建築物特定事業<sup>(※3)</sup>に位置づけられたものとの、やるべきことがリンクしていない。建築物特定事業に位置づけられることで、これまで努力義務だったものについて、義務の強化が課されるような仕組みがあるとよい。
- 市町村の建築部局の担当者は、旧ハートビル法の流れで建築物のバリアフリーの基準適合義務を重視し、バリアフリー法における基本構想の建築物特定事業に位置づけることについて積極的に絡んでこようとしていない感があるのが実情。
- 商店街などの小規模建築物のバリアフリー基準を緩和できないだろうか。
- 一定の特別特定建築物<sup>(※4)</sup>を対象とするバリアフリー法の基準に加え、基準適合義務の建築物の対象範囲の追加や当該基準の上乗せ基準を定める地方公共団体の条例がない場合、基本構想において生活関連施設<sup>(※5)</sup>として取り上げられるのは、特定建築物<sup>(※6)</sup>等に限定されてしまう。生活関連施設として取り上げられる建築物の幅を増やす意味で、条例を増やしていただくことが必要。
- 条例では基準適合義務の建築物の対象範囲の追加や当該基準の上乗せの基準を定めることしかできないという訳ではなく、自治体によっては義務化の対象となる床面積を下げることで、義務化の対象となる建築物を拡大しつつ、当該拡大した部分についてバリアフリー基準を緩和するということもある。既に国の基準よりも高い基準を条例で定めているため、利用者団体から後退であると批判されるのを恐れ、小規模建築物についても基準を下げられない、と言っている自治体もあるが、本当は後退でなく、あまねく広く整備の対象を広げるということで前進であるはず。
- 病院については指定管理制度を導入しているところが増えており、例えば病院は

県が管理しているが基本構想は市が作成しているため、バリアフリー化が進まないなどのアンバランスが生じている。

#### 【その他】

- 歩道については15cmフラットにするという基準があるが、バス停の乗降口付近の歩道についてはセミフラットにするのか、フラットにするのか、基準がない。ノンステップバスやワンステップバスを導入した一方で、歩道がないバス停に対処していないので、乗りにくい箇所が多く存在している。

### <基本構想について>

- 計画論において道路は最も重要なはずなのだが、市町村では、従来の基本構想は駅から線上に生活関連経路<sup>(※7)</sup>を設定しているだけで、ネットワークをどういった形で盛り込むかという議論がなされていない。
- 基本構想における建築物特定事業への位置づけが進んでおらず、施設設置管理者に如何にして参加してもらうのか、何らかのインセンティブが必要ではないか。
- 基本構想作成委員会の委員長が建築系か交通系かでかなり違う形になってくる。例えば建築系が委員長をしていると、生活関連施設を強く意識し、既存の建築物について力を入れることができる一方、車両系が落ちてしまうなどの問題点もある。道路とのつながりも今後の課題。
- 例えばバス路線全体を見直しの対象に入れるような、交通とモビリティをどう確保するかという視点がこれからの地方の基本構想には必要。
- 提案制度の活用だけでなく、他にも、交通バリアフリー法時代に作成されたままになっている基本構想のフォローアップについて、国から自治体に働きかけるような仕組みを作ることはできないか。

### <心のバリアフリーについて>

- エコモ財団のBEST研修について、参加する会社とそうでないところの差が激しいのが現状。また、研修を実施しても、末端の現場まで浸透していないと見受けられるケースもあるので、プログラムやメニューや、さらには対象としているターゲットについて検証するなど、改善するための何らかの仕組みが必要なのではないか。

- 地方からは、「知的障害、発達障害、精神障害のある方とのコミュニケーションハンドブック」を国土交通省が作成したこともあり、地方行政においてどういった部署が誰に対して働きかけを行えばいいかといった、心のバリアフリーの進むべき方向について明確に示していただけると、取組みを進めやすくなるのではという声が出ている。

- ※1 全国バリアフリーネットワーク会議：国土交通省のバリアフリー施策のスパイラル・アップ（継続的改善）を図るため、広く関係する全国の高齢者・障害者等団体、施設設置管理者、学識経験者、行政機関等が一堂に会し、バリアフリー法に基づく取組みの現状把握、課題の抽出、対応方策の検討や提案等を行うために開催するもの。平成20年度より年1回程度開催。
- ※2 道路特定事業：歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識の設置、歩道の拡幅や路面の構造の改善等といった、道路のバリアフリー化に必要な、道路の新設又は改築に関する事業。
- ※3 建築物特定事業：特別特定建築物や、特定建築物における生活関連経路をバリアフリー化するために必要な、出入口、廊下、階段、エレベーター、便所、敷地内の通路、駐車場等の整備に関する事業。
- ※4 特別特定建築物：病院、百貨店、官公署、福祉施設、飲食店等の不特定多数の者又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物。基準適合義務の対象となるのは、床面積の合計が2,000㎡以上の建築等をしようとする特別特定建築物。なお、地方公共団体の条例により、上記床面積の合計の引き下げや、基準適合義務の対象となる特定建築物の追加が可能。
- ※5 生活関連施設：高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設等の施設。
- ※6 特定建築物：学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホーム等の多数の者が利用する建築物。
- ※7 生活関連経路：生活関連施設相互間の経路。