

第2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 4 月 23 日(月)10:00~12:00

場所:中央合同庁舎4号館 1 階 全省庁共用 108 会議室

出席委員:秋山委員、北川委員、佐藤委員、三星委員、山田委員

議題:「バリアフリー化の推進」についての取組み状況

概要:会議で出された主な意見は以下のとおり。

注)当日欠席委員から後日提出された意見を含む。

<個別施設のバリアフリー化について>

【公共交通機関関係】

- 鉄道駅のバリアフリー化というのは、施設の段差解消率のみを考えるのではなく、電車が使えるかどうかを軸に考えて初めて意味がある。その意味では、1日平均利用者が5,000人以上の駅においても夜間には無人駅になるところがあり、問題である。
- ホーム柵のない駅で盲人の転落死亡事故が立て続けに発生しているが、進んでいる事業者もあれば、そうでない事業者もあり、国として事業者に対してどのような促進策をとっているのか。
- 車両の問題が漏れている。ハンドル型電動車いすの乗車拒否がある中で、鉄道車両や航空機本体の問題が取り上げられていない。
- 空港のLCC専用ターミナルについてどこまでバリアフリー整備が進められていくのかという点も漏れている。
- 駅舎の整備において、地元自治体の負担が増えていないか。自治体が負担することにより質もアップするが、事業者の理解をさらに求めたい。
- 3000人/日未満の駅のバリアフリー化についても方針を示すべきではないか。

【道路関係】

- 歩道のない道路における勾配や、視覚障害者の誘導に関する検討は進んでいないのか。
- 例えば高田馬場駅前のさかえ通りは、通りそのものが迂曲していることに加え、

看板・電柱等の障害物が多いため、歩行中に方向を失いやすい。視覚障害者誘導用ブロックの設置を進める努力をお願いしたい。

- 速度抑制策等ができそうな場所がどの位存在するのか基礎情報が必要。
- 平成 17 年の道路局長通達「歩道の一般的構造に関する基準」に従えば、ほぼ移動等円滑化基準を満たすことができるため、今後の施策の方向性を考えるためにも、どれだけこの基準に従って歩道が整備されているか調査することが必要。
- 歩道のバリアフリー基準がどの程度満たされているのか疑問。歩道の段差の切り下げ部分のフラット化は事実上困難。自治体条例の基準が適用されており、地域によってバラバラである。歩道は2m未満も含めて地域に任せながら、できる限りバリアフリー化される歩道を増やす方向を考えたい。

＜連続的なバリアフリー化について＞

- 連続的なバリアフリー化については、各担当部局間で調整して事業や補助の方針を考えることが必要。
- ノンステップバスに対応したバス停の整備等について、歩道を高くするように道路ガイドラインには書いてあるが、歩道にスペースがあるようなところでもほとんど整備されていない。また、基本構想のフレームではできていない市町村が多いため、地域公共交通活性化・再生法の枠組みを使うなど、市町村内でもっと連携してやってほしいが、意識が下がっている面もある。
- 社会資本整備総合交付金と基本構想の連携があまりないので、検討をお願いしたい。
- 地域主権による移動等円滑化基準の条例委任化により、行政区域をまたぐと基準が変わる時もあり、当事者にとっては混乱もある。地方のネットワーク会議等において自治体間の相互理解や地域的な連携の仕組み作りをしておくことが必要。
- 移動等円滑化基準上、道路の勾配は原則5%である一方、建築物の勾配は 12 分の1となっているが、建築物内において地下街や道路との連結部のような、道路と同様の基準で整備すべきような場所についても 12 分の1で整備されているのが現状。
- バスターミナルについては、自動車ターミナル法上のバスターミナルは公共交通移動等円滑化基準の適合義務の対象となっているが、同法のバスターミナル以外の複数のバス停が集合するようなターミナルは同基準の適用対象外となっているため、基準の見直しも含めて考えて頂きたい。
- 自治体境界の歩道の連続的整備が遅れている。協議を誘導する仕組みを作る必要がある。ネットワーク会議では難しいため、自治体が主導すべきである。

＜地方部におけるバリアフリー化について＞

- 特にバスについて都市部と地方部のバリアフリー化の進捗状況における格差が大きいと、地方交通におけるバリアフリー化について時間をかけて考えていく必要がある。
- 地域公共交通確保維持改善事業をやる際に、地方においてバリアフリーの観点を入れにくい面がある。あるルートを使えるようにするというバリアフリーの観点も重要だが、あるルートが使えないときに代替手段を確保するというモビリティの確保という観点からも制度作りをする必要がある。
- 地域主権はよいが、例えば、基本構想における継続協議会のような当事者参画を可能にする仕組みを作る等、国は、地方にただやれというだけでなく、地方のモチベーションやレベルを上げていくための施策を検討することが必要。
- 基本構想作成の必要性のPR不足がないか。都市型から地方市町村向け、過疎地向けのガイドラインの必要性がある。住民提案から、住民協働の方向性も示すべきであり、この中で移動等円滑化基準の課題をさらに浮き彫りにしていくべきである。

＜障害の特性に応じた対応について＞

- 「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」について事業者の職員は、一見健常者との違いが分からない場合が多く、どう取り扱えばよいか分からないであろうから、活用の方策を考える必要がある。
- 障害の程度は様々であるので、当事者と事業者がタイアップして職員研修を行ったりして事業者の職員に慣れてもらうと良いのではないかと。また、全職員が対応することが難しいのであれば、各事業者で一定の区域内に障害者担当者を置き、要として担当する方がスムーズになるのではないかと。
- 市町村の福祉部門と建設部門との連携がより重要であり、その議論が不可欠。既存の資料やパンフレットを基に設計するには、判断が不明な部分が多いと思う。

＜バリアフリーの評価について＞

- バリアフリー法は高齢者、障害者等の社会参加を促進することを目的とした法律

であるが、乗車・利用拒否の事例もたまっており、施策に問題があるのではないか。障害者権利条約の動きも考慮に入れつつ、バリアフリー法の評価を行って頂きたい。

- 市町村において、バリアフリー化の達成状況が分かるような指標で事後評価が行われるような仕組みを構築して頂きたい。
- 国が音頭を取って評価する仕組みを提案し、市町村に促す制度が必要である。自主的にはなかなかできない。
- 国、市町村、事業者はそれぞれの領域で自己点検をまず行い、その上で相互の情報交換の場を設け、モデル的に改善提案(PDCA)に結びつけるような仕組みが必要ではないか。
- 評価項目に、UD 視点をどう取り込むかも課題。

＜その他＞

- 基本構想における協議会のあり方について、法的に強めることはできないか。
- 技術面については、専門家に検証してもらう機会を作った方がよい。
- 技術面の発信が足りないので、フォーラム等を活用して、技術的な内容が分かるものの普及や啓発を行うことも視野に入れてほしい。
- 移動等円滑化基準の適合率のデータだけでなく、誘導基準のようなより上位の基準のデータも公表するべき。

以上