

ヒアリング等における主な意見

バリアフリー法施行状況検討会

この資料は、検討会と並行して実施した関係者団体へのヒアリング等において出された意見のうち主要なものをとりまとめたものである。

なお、ヒアリングを実施又は意見の提出があった団体は、以下のとおり。(順不同)
(社) 全日本手をつなぐ育成会、(特定非営利活動法人) DPI 日本会議、主婦連合会、
(社) 日本盲人会連合、(財) 全日本聾唖連盟、(一社) 日本発達障害ネットワーク

1.バリアフリー化の推進

(1) 障害特性に応じたバリアフリー

(a) 視覚障害者、聴覚障害者の情報アクセスの確保等について

- 点字サインは障害者権利条約に批准すると重要視されるだろう。JISはできたが、こういったところでどのように設置するかはこれからである。
- 弱視者にとっては、照明も重要なサインになるので、音声だけでなく、色合い・見やすい表示・マークについて統一したものを作ってほしい。現在は、業者や地方によって異なり、混乱を招く原因となっている。
- 階段については、段鼻に限らず、色のコントラストをつけることが重要。色の濃淡の度合いについて全国的な調査・検討が必要。
- 列車の種別や行き先について、弱視者にも見やすい表示をするとともに音声案内をしてほしい。
- 時刻表や運賃表はまだ見にくい。点字をわかりやすい位置に設置するための統一的な基準がほしい。
- 最近では節電により駅が暗くて危険。国においても弱視者が危険を感じない照度について検討してほしい。
- 聴覚障害者にとっては、移動のための情報、特に緊急時・災害時における情報にどうアクセスするかが重要。内閣府において、情報バリアフリー、コミュニケーション保障に関する検討を行っているのでフォローしてほしい。
- 文字情報板については、例えば、電車の遅れ等の緊急事態を把握するために駅ホーム各所に設置する等、公共施設には広く設置してほしい。例えば耳の遠い高齢者も含めて、どれだけのニーズがあるかということも考えてほしい。
- 博物館や美術館では、イヤホンやTVによる説明や簡単な講義が行われていることがあるが、情報にアクセスできない。TVに字幕をつけたり、手話をつけたり、補聴器をつけている人のために磁気ループを設置したりしてほしい。
- 消防庁において、新たに建築する公共施設においては聴覚障害者にも認識可能な光型火災報知器の設置を義務化することについて検討が始まるので、その動きとリンクしてほしい。

(b) 知的障害者、発達障害者、精神障害者に対応した表示方法等について

- 同じ知的障害者でも特性は様々であり、こういった形をとれば有効なのかという点については更なる研究が必要。
- 知的障害者にとって、アナウンスは、接続詞をあまり使わず、ポイントだけ明示して文章を短くすると分かりやすい。ただし、同じ知的障害者でも特性は様々なので、どうすれば有効なのかについて更なる研究が必要。
- 知的障害者だけでなく、ユニバーサルデザインの観点からも、表示は、漢字よりもひらがな、ひらがなよりもビジュアル的なものがわかりやすいので、絵やピク

トグラム、場合によっては実物の写真を活用することが有用。ただし、当該ピクトグラム等について、当事者本人に覚えさせる必要がある。

➤ ホームや車内における緊急通信のための機器の設置やその表示の工夫等を希望。

(c)障害特性ごとのニーズを踏まえた調整について

➤ バリアフリー化の検討を行う際に、まず車いすの方を想定するケースが多いが、視覚障害者も単独で行動する際には困る点も多い。ポイントを押さえてバリアフリー化を実施して欲しい。例えば段差について、車いすの方は全くない方が良いが視覚障害者は多少の段差があった方がよいなど、障害種別間で視点が違うので、基準をどこに設定すればそれぞれが納得するのかについて調査して頂きたい。

➤ 視覚障害者にとっては音声案内が情報アクセスのツールとなるが、聴覚障害者にとっては音声でなく文字表示が重要。これらをどう両立するか検討してほしい。

➤ 障害の様態によって求めるところが違うので、各障害者の人数について把握しておくべき。例えば、全盲者のうちの点字を使える割合・パソコンを使える割合や、車いす利用者の高齢者と障害者の各々の人数、人工関節の方の人数や、オストメイトの方の人数等を把握することで、会議等で声高に主張をする団体だけでなく、あまり意見を陳述しない人々の意見も生かしやすくなる。

➤ 障害者のための施策が必ずしも病気の方々にも効果的であるとは限らない。糖尿病やリウマチといった病気の方々についても数を掌握し、意見を聞くべき。

➤ 多機能トイレについては、人によって求めるものが違うので、機能分散が大事。

➤ 大きな駅には授乳室があった方がよい。

(2) バリアフリー化の推進状況

(a) 公共交通機関関係

➤ ラッシュ時には駅員が大勢いるが、昼の時間帯には駅員が少なく、困ったときに声のかけようがない。安全確保の観点から考えると、ハード面の整備がなされていない場合には、ソフト面の充実が重要であり、駅員の人的配置について行政指導をお願いしたい。

(b) 道路関係

➤ 都市部では、歩道がなく路側帯しかないような狭い道路を双方向に自動車が走っていて、車いす等での移動やバスの乗降が危険な状況にある。そうした道路は一方通行にすべき。

➤ 雪国では、視覚障害者はガイドヘルパーなしではほとんど外出できず、地域によっては車で送迎が前提になっているところもある。幹線道路の歩道に雪が積もってしまうと、視覚障害者のみならず健常者も移動が困難になるので、歩道の融雪装置の設置を望む。

➤ 聴覚障害者は音に気づかないので、道路に歩行者用のミラーも必要。

➤ 知的障害者は段差などは問題ないが、急に歩道が狭くなったりすると、先に進め

なくなる人もいる。

(c) 建築物関係

- ▶ 消防法で検討されている光型火災警報器の設置義務についても、バリアフリー法に基づくバリアフリー基準適合義務についても、対象は新しい建築物になっている。しかし、障害者が多く利用する施設は殆どが古い建築物である。障害者が多く利用する施設について優先的に助成できないか。

(d) その他

- ▶ 東日本大震災で被災したまちのどこかに手を挙げさせて、重点的に福祉のまちづくりを行い、バリアフリーのモデル事例を作れないか。成功すれば他にも広めていけばよい。
- ▶ 公園が避難場所として使われることを想定すると、文字情報による案内がほしい。その際には、設置場所や大きさについても検討が必要。

(3) バリアフリー化の実態把握・情報提供

- ▶ 新駅等において、先例等からみて設備のレベルが劣る状況でも基準適合審査を通過しているものがあり、基準所管部局の仕事の質が下がっているのではないか。結果、基準適合といっても質はまちまちであり、適合割合の数値も実質をとらえていない。
- ▶ 現状では、基準適合ギリギリの最低レベルのバリアフリーしかない事業者と、ガイドラインのレベルを超えるバリアフリーを実現している事業者が混在しており、ガイドラインがレベル引き上げの役目を果たしていない。検討会の中で、ガイドラインの評価も行うべき。
- ▶ 交通バリアフリー法成立から10年以上経っているのだから、ガイドラインの一部を基準省令に格上げできる部分もあるのではないか。
- ▶ 会計検査院がガイドラインや基準通りに施工できていないものに対して指摘を行っているが、その中には基準以上の整備が行われているものもある。先進的・意欲的に取り組んでいる事業者には正当な評価をすべき。
- ▶ 工学において障害者対応はマイナーな世界なので、技術開発は企業にとって利益にならず、国がバックアップしないと進まない。
- ▶ 固定式のホーム柵は高価なので、簡便・安価な「ホームバー」の設置を全盲者や企業が提案している。このような安価なホーム柵の開発に助成しては如何か。

(4) バリアフリー化の推進・連携体制

- ▶ 現在の全国バリアフリーネットワーク会議（以下NW会議）は、大勢の人が集まって、事務局が報告して終わりという単なる形式的なものにとどまっている。一方、当事者も問題点の検討や議論の積み上げで具体的提案をやっているわけではなく、要望するレベルにとどまってしまっている。次回のテーマについて事前に提供し、意見や資料を用意してきてもらうという形をとることが有効だろう。

- ▶ NW 会議が親会としての機能を果たすには、下位の検討会で何を課題にどういった議論をしているのか少なくとも把握しておくべきであり、最低でも親会で課題の浮かび出しや重要な論点の共有をしておかねばならなかった。
- ▶ 施行状況検討会の委員や我々のような中央の障害者は地方の問題を必ずしも把握していると言えないので、地方のバリアフリー連絡協議会と NW 会議を連携させ、全国の当事者が抱えている課題を網羅した上で、NW 会議をしっかりとした議論のできる場として再編しなければならない。
- ▶ NW 会議は委員が多すぎる。当事者、事業者の両方を入れるならば人数を絞るのは難しいかもしれないが、コアメンバーを決めて、テーマに応じて関係者に諮問できるようにするやり方もある。また、当事者と事業者の両者が一堂に会するのが望ましいというのは建前にすぎず、議論を深めることは難しいので、それぞれ分けてしまうのも手かもしれない。
- ▶ 学識経験者の意見を反映したところで、当事者の意見が入っていなければ現場は救われない。基準や基本構想について、例えば外出のしやすさというような指標で当事者による評価を行い、スパイラルアップを行うための仕組みが必要。
- ▶ 施策の議論に参画をしようにも、目が見えないので、アンケートの回答などで参画を求められていることやそもそも呼ばれていないことに気づかずに、議論が進んでしまっていることも考えられる。もっと積極的に声をかけてほしい。
- ▶ 学識経験者には、ハードのまちづくり系を専門にしている人は多いが、情報アクセスについて詳しい人はいない。国土交通省も情報アクセスはコミュニケーションについて詳しくないだろうから、専門家を頼った方がよい。
- ▶ 情報アクセスやコミュニケーションの環境整備について、議論の場を設けてほしい。その際には、当事者を集めた方が議論を整理しやすいだろう。

2.基本構想の取組み

(1) 現行の他の計画等との連携

- ▶ 限界集落を作らないためにも、時間を決めてコミュニティバスに集落を回らせるなど、集落のモビリティ確保を考慮して政策を打つことが大事。
- ▶ 地方で福祉のまちづくりをすることで、高齢者・障害者が外出できるようになるし、地域の雇用の場もできる。現在は住みやすいまちづくりがなされていないので、就学、就職で都会に出て行った若者が帰ってこない。
- ▶ 高齢者の運転は危険なので、免許証の返還と併せて、乗合バスの導入などの福祉の取組を一体的にやった方がよい。

(2) 基本構想の作成促進策

- ▶ 運輸局の基本構想のプロモート活動は、その派遣数が基本構想の受理件数とも連動しているため、障害者と一緒にプロモートを行う等してもっと活用すべき。

3.心のバリアフリーの取組み

(1) 心のバリアフリーの周知

- ▶ バリアフリー教室の見直しに併せて、運輸局が選定しているバリアフリーリーダーの登録の基準についても整理し直すべき。
- ▶ 視覚障害者の啓発パンフレットについては、近隣の学校からまず広めていき、小学校で取り上げてもらえるようにしたいと考えている。
- ▶ 「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」、「知的障害、発達障害、精神障害のある人のための施設整備のポイント集」及び「コミュニケーション支援ボード第2版」の活用状況の調査・評価が必要。

(2) 職員教育の促進

- ▶ せっかく低床バスやノンステップバスになっていても、バス事業者によっては運転者の技量等から歩道に並行に停車しないためにバギーや高齢者が乗りづらい状況にある。ソフト面の対策が必要。
- ▶ 地方部では高齢者・障害者はほとんど外に出ず、家でテレビばかり見ているのが実情。買物、通院等も家族等の自家用車によっており、公共交通を減多に利用しないので、交通事業者の対応力も低い。
- ▶ 国は乗降客数の多い駅を優先して整備する方針のようだが、乗降客数の少ない駅の方が周囲に声のかけようがないので、人的なサポートが必要。
- ▶ 研修だけで終わってしまい、効果を表す場がない。BEST研修も5年目になっており、研修を受けた人がステップアップする仕掛けも必要。
- ▶ 事業者だけで研修を行うのは限界。当事者が加わった研修内容にしていくべき。エコモのBEST研修の枠組みを基に、教育・研修プログラムのひな形を作ってみては如何か。経営者レベルの教育も重要。
- ▶ BEST研修は、事業者が直接当事者から話を聞けるよい機会なので、運輸局との連携などにより拡大していく方法を考えてほしい。
- ▶ 事業者が外部委託で行っているサービス介助士研修は、交通の部分でどれだけ役に立っているのか、検証が必要。
- ▶ 当事者にも社会のために役立ちたいという思いが芽生えているので、当事者団体とタイアップして事業者の職員を教育するということであればお役に立てると思う。
- ▶ 国において障害当事者の人材育成のための補助制度を作り、そこで育成した人材を、事業者研修に対して派遣するといったことはできないか。
- ▶ 岡山件倉敷美観地区における「おもてなしマイスター制度」のように、障害者、高齢者等へのサポートをより実践できるマイスター職員育成のシステムが有効ではないか。

- ▶ 身体障害と違い、知的障害、発達障害、精神障害等は外見では分からないので、周囲の理解が必要。こうした障害への交通事業者の職員の理解が促進され、交通サービスの向上につながるような研修を当事者団体との協働にて実施してほしい。
- ▶ 知的障害者も、通常の通勤であれば、数週間の通勤支援を行えば1人でも通勤できるようになる。一方、緊急時にはどうすればよいか分からないので、支援が必要。
- ▶ 知的障害者はパニックになり大きな声を出したり、こだわりが強いため一般人から見るとおかしく見える行動をして、警察に通報される場合が多い。その場で解決してしまおうとするのではなく、なだめて話を聞けば分かるので、駅員や一般人の教育が必要。また、警察に連れて行かれてしまった場合、パニックになり思っていることが伝えられなかったり、相手のいうことにあわせてしまったりするので、警察官の教育も必要。
- ▶ 知的障害者は言葉では分からなくても文字にすれば分かることもあるので、公共施設の係員にメモ帳とペンを常備しておいて頂けるとありがたい。
- ▶ 知的障害者や発達障害者にとって自分で意思決定をすることは難しいため、交通事業者にも意思決定への支援や配慮をお願いしたい。
- ▶ 団体に交通事業者やコンビニ向けに知的障害者への対応に関する冊子を作成していたが、今般リニューアルしようという動きがあるので、完成したら活用してほしい。
- ▶ これまで国土交通省や学識経験者は、乗車拒否の実態について問題視してこなかった。障害者権利条約等に照らしてみると、設備等の改善が進んでも一人で利用できない状況を解消できていないという意味でバリアフリー法はいびつ。世界的な基準に合わせていかないとおかしい。
- ▶ 今は乗車拒否をする事業者に対する罰則がないが、せめて障害者雇用促進法のように、国から何度働きかけても改善策をとらない場合は事業者名や拒否の状況を公表するというようなことができないか。
- ▶ 合理的配慮とは、物理的には基準適合していても対応できない個人への対応であって、基準化されているものについては、もはや合理的配慮とはいえない。
- ▶ 道路幅が狭くセンターラインを越えて停車しないとバスのスロープが降ろせない場合、他法に触れるからできないという理屈がまかり通っている。そういう場合にバス停の位置を道路幅の広い場所に移す検討をするのが合理的配慮である。
- ▶ 合理的配慮のいう過度の負担をかけない範囲がどの程度のものなのか検討を開始すべき。例えば無人駅にもエレベーターを付けろというのは過度の負担かもしれないが、スロープの整備であれば過度の負担ではないのではないか。

以上