

第4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6月28日(木)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、高橋委員、三星委員、山田委員

議題:「今後の取組みの方向性」等について

概要:会議で出された主な意見は以下のとおり。

<ヒアリング結果について>

【バリアフリー化の推進】

・バリアフリー化の推進状況

- バリアフリー法の目的は、歩道の整備や転落防止柵の整備といったハードの整備を行うだけでなく、それを通じて安全で快適な環境を作り、当事者の社会参加を実現することであるので、当事者の社会参加と自立を達成するためのきめ細かな施策が必要。
- バリアフリー整備自体は進んでいるが、例えばノンステップバスにせよワンステップバスにせよ、車いす利用者に危険であったり、高齢者にも大変使いにくい状況であり、高齢者・障害者がバリアを感じずに利用できるような社会になっていない。各モードにおいて、バリアフリー法の趣旨に沿う形でスパイラルアップの努力を行い、実質的なバリアフリー化を実現して頂きたい
- ノンステップバス等の乗降のために必要な空間・措置については、道路構造令の解説や各種ガイドライン等で紹介すべきではないか。
- ハードとソフトを一体的にやるということについて、ハードとソフトの両方が必要だが片方が抜け落ちているから困っているという点と、もう少し工夫すればお互いに補いあえるという点を明確にした方が、議論が進みやすいのではないか。
- 死亡事故にはつながっていないものの、最近、視覚障害者がホームから転落している事例が多発している。そのため、転落防止対策について、10万人以上の駅において、ホーム柵又は内方線付き・JIS規格対応の点字ブロックの整備を優先的に実施するという方向性が打ち出されているが、点字ブロックで収まってしまうことが怖い。簡易型のホームドアの研究を含め、ホーム柵の整備を推進して頂きたい。

- 横断歩道の視覚障害者用のエスコートゾーンについて、エスコートゾーンはあるが音声信号が整備されていないといった事例があるが、順番が逆である。当事者をしっかり入れた形で検討を行うことが必要。
- 一定年度経過した建築物に対するバリアフリー化の対応としては、基準を緩和するという考え方もあるが、助成的な措置で誘導を行うことも考えられる。
- 建築物に係るバリアフリー法に基づく委任条例に比べ、福祉のまちづくり条例は機能していない。
- 近年は高齢者、バギーを引く子育て世代、ハンドル型電動車いす利用者等の公共交通の利用が増えているので、そういった問題をとらえ、必要な措置を提案していく必要がある。
- 視覚障害者の方と聴覚障害者の方に対する対応は、耳で聞く情報と目で見える情報を両方整備することで両立できる。また、車いすの方と視覚障害者の方についても同様。結局は障害がない人と同等に情報を得るための共通概念を考える必要がある。
- 視覚障害者にとって点字とは、触覚によってたまたま知りうるものである。そういった点を踏まえて、点字案内や音声案内のあり方の検討を進める必要がある。
- 音声については、今回のガイドラインの見直しの検討でも相当検討が進んでいるが、光や照明の点についてはまだ遅れている状況であり、今後大きな課題である。
- 以前に比べ、全盲者よりも進行性の弱視者が増えていると推測される。震災以後、省エネで照明が暗くなっているところも多くなっていることも踏まえ、適正な照明のあり方について考えるべきではないか。
- 弱視者に対する照明のあり方としては、日本の鉄道駅は欧州に比べるとかなり明るいという違いがあるので、日本独自の考え方で進めないといけない。
- インフラ整備が5年や10年といったスパンで進むのと比較すると、情報機器は、もっと早いスパンで改善が進んでいくが、どのようにハード整備と一体化させるのかという点が解決されていない。これまでは、ハードを整備していく中で、その都度新しい情報機器を入れていく考え方であったが、全国的に統一されたものが必要という考え方もあるので、検討が必要。

・バリアフリー化の実態把握・情報提供

- 京阪神のパーソントリップ調査において、体の不自由な人に関する項目が入ったので、分析を注視することが必要。次回の全国のパーソントリップ調査においては、当該項目を入れるよう推進して頂きたい。

- バス路線で車いすの乗降ができる停留所とできない停留所の整理について、日本もやっているところでも、バス事業者任せきりになっている。地方バスでは調べる体力もないので、仕組みを改善する必要がある。
- バリアフリーの技術支援について、まとまって行うセンターがなく、連携する仕組みもないので、各学会をはじめとして、様々な組織を有機的に結びつける仕組みを考えるべき。

・バリアフリー化の推進・連携体制

- 運輸局の取組みに当事者が加わって議論を行い、その地方での議論の積み上げを全国バリアフリーネットワークに課題として上げ、実質的な検討を行うことができる体制が必要である。イギリスのDIPTACという機関は委員の半数に障害者が加わり、ガイドラインの見直しや計画作成を行っており、参考になるだろう。
- バリアフリーネットワーク会議のあり方については、回数を増やす必要性もあるのかもしれないが、地方の連絡協議会を含め、課題を明確化して妥当な議論ができる体制を作ることの方が重要。

【基本構想の取組み】

- バリアフリー整備が進んでいるのは大都市中心であり、地方との格差が広がっている。今後の措置としては、格差をどう埋めていくかを検討しなければならないのではないか。
- 地方ではバリアフリー以上にモビリティ確保が重要であるので、交通基本法や地域公共交通活性化・再生法に依存する部分が大半である。自治体はバスを維持することだけを考えているので、そこにバリアフリーの観点を入れ、両輪として動くようになるとよいのではないか。
- バス路線については、交通基本法ができれば、地方自治体が公共交通に対して責任を持つというスタンスでよいのではないか。全国のバス事業者は赤字会社が大半であるので、何らかの形で公的機関が援助していかなければならない。
- STS(スペシャル・トランスポート・サービス)について、交通バリアフリー法の附帯決議で取り上げられる等、課題となっていながらも、基本構想に入っている例が非常に少なく、バリアフリーとモビリティの確保が連動できていない。
- 交通基本法とバリアフリー法の連動については、交通基本計画でSTSをどう取り扱うかという点も含め、今後の課題である。
- 市町村は人材面・財政面の問題があるので、市町村に任せきりにするのではなく、広域的なものを含め、都道府県を巻き込んだ地域内移動を確保するための計画

を、当事者参画の上で作成していくことを検討する必要があるのではないか。

- 基本構想を作る課程で、既存の中小建築物の基準への不適合について、福祉のまちづくり条例での位置づけも含め、チェックする必要がある。
- 基本構想においては、生活関連施設の定義づけが重要である。
- 建築物を耐震化する機会をとらえ、聴覚障害者対応等を行えば、高齢者対策や防犯対策にもなる。まちづくりの際にバリアフリーの観点を入れることが重要である。

【心のバリアフリーの取組み】

・職員教育関係

- 「おもてなし」とは個人の力量によってサービスが展開されるものであり、個人差が大きなものである一方、サービスとは一定の方針に基づいて行うものであり、一定程度やらねばならないものである。
- ハードに関するガイドラインがあるが、ソフトのサービスに関しては水準がまちまちなので、ハードのガイドラインと両輪となるようなサービスに関するガイドラインを検討する必要があるのではないか。
- サービスのガイドラインを考える際には、「接遇」のどこまでがサービスに当たるのか精査を行う必要がある。
- おもてなしマイスター制度について、自発的に創意工夫して当事者と一緒に作り上げることで、プラスの波及効果を生んでいる。少し性格は違うが、公共空間においても、福祉住環境コーディネーターのような資格・検定制度があってもよいのではないか。
- 研修に障害のある当事者が参加することは重要。当事者や学識経験者を全国に派遣するようなシステムを検討してはどうか。
- 建築物の審査の大半が民間に委ねられているので、国の責任において、建築物における民間の審査機関に対する教育研修の仕組みを考える必要があるのではないか。

・合理的配慮関係

- 合理的配慮については、国土交通省において、バリアフリーネットワーク会議のサブ機関のようなところで事例を積み上げて分類を行い、対策を考える必要がある。

- 合理的配慮とはアメリカのADA法に端を発する考え方で、事業者に過度な負担になる場合はバリアフリー整備ができなくてもやむをえないという考え方である。一方、乗車拒否等については利用者に対して理由を明確にすべきであり、瑕疵責任を負いたくないから拒否をしているのか、本当に使えないから拒否をしているのか、事例の分類を行う必要がある。
- おもてなしマイスター制度については、合理的配慮との兼ね合いの観点もある。特に文化遺産や景観地区においては、どのように合理的配慮を認めるかという点について、施設設置管理者と利用者の相互に合意が必要である。

＜論点整理と今後の取組みの方向性について＞

【バリアフリー化の推進】

- 高齢者やバギーを引く子育て世代、電動車いすの利用者が増える中で、例えばエレベーターの混雑による順番待ちが増えてきている。現在の移動等円滑化基準では定員が現在11名となっており、ガイドラインだけで対応できないので、法律や基準も含めて見直しを行ってほしい。
- エレベーターの問題については、現在ガイドラインの見直しの検討で定員を15名や20名にするということも検討しているが、用途や規模の関係をどこまで整理できるかという問題があり、これからの課題である。
- 基準やガイドラインの水準が低いと、それが新たなバリアを生んでしまう。例えば効率性を重視するあまり、移動制約者をないがしろにしかねないLCCに対しても運航許可が与えられてしまうので、求められる水準はしっかりと基準やガイドラインに定めて頂きたい。
- 今後の取組みの方向性において、建築物という言葉は何らかの形で入れた方がいい。
- 福祉のまちづくり条例は地方自治法に基づいており、地方公共団体の議会を通っているものなので、職員がしっかりと執行せねばならないものの、建築物に係るバリアフリー法に基づく委任条例ができたために、建築主が福祉のまちづくり条例に従わなくてもよいと思いついでいる場合がある。バリアフリー法に基づく委任条例に移行する際に、どのように義務化していくかが課題である。

【基本構想の取組み】

- 基本構想や都市計画の質が良くないのかもしれない。基本構想を作成するときに、

適切なメンバーの選定や地方自治体の理解度といった、計画作成側の問題が大きい。

- 計画を評価する者がいないのも問題。例えばイギリスの交通計画では、コンサルタントが自治体に派遣されて計画に数年間携わり、次の自治体にまた行くというやり方をとっている。自治体の職員にバリアフリーや交通計画についてしっかりと把握している人はそう多くないので、そういった仕組みも必要ではないか。
- 今後の取組みの方向性の中で、基本構想の進捗管理・事後評価の実施方策を挙げて頂いているが、協議会を、基本構想を作成したら終了させるのではなく、継続して改善するために活用することが必要であるということをもっと分かりやすく記すべき。
- 自治体では、PDCAの意味を理解せずに、単に言葉として入れておけばいいという認識を持っているところが多いので、国は丁寧に説明する必要がある。
- 基本構想の検証について、会計検査院に任せるのではなく、国土交通省で検証委員会をモデル的に立ち上げて、地方運輸局や地方整備局が検証結果を地元を持ち帰って、各市町村に展開することも考えられるのではないか。
- 今後の取組みの方向性において、市町村の課題は取り上げられているが、市民と協働した商店街等での取組みなど、地域で取り組むという視点も必要である。
- 地方運輸局の職員が協議会の委員になっている場合もあるが、バリアフリーの施策が複雑化していて対応できていないところもあるので、バリアフリーの専門家を教育していく必要があるのではないか。

【心のバリアフリーの取組み】

- 論点整理のところで、心のバリアフリーの問題が色々なところに押し込められている印象を受ける。例えば乗車拒否やBEST研修については、「バリアフリー化の推進」の「公共交通機関」に分類すべきではないか。また、今後の取組みの方向性においては、「⑤バリアフリー化に係る教育・普及方策の強化」が心のバリアフリーと一番つながってくるのだろうが、市町村の担当者の心のバリアフリーについては、基本構想の作成に当たって足りないという話だったと思うので、その辺りをしっかりと整理して頂きたい。
- 心のバリアフリーとは、基本方針においても、一般国民への研修という位置づけになっているので、各事業の担当者への働きかけを心のバリアフリーと言ってよいのかという点も整理が必要。
- 心のバリアフリーについては、発展解消として概念事態の普及はやめてもいいのではないか。数値目標もガイドラインもないので、基本構想の協議会の場でも何をすればよいか分からず、混乱の種になっている。

- 駅員やタクシーのドライバー、空港の職員のような方々には特に心のバリアフリーを持って頂く必要があるのではないかと。
- 成熟した市民社会でなければバリアフリーは成り立たず、世界中の政策の柱に市民の意識を変えることが入っている。ただし、心のバリアフリーの施策に問題点はあるので、これから議論をしていく必要はある。
- 乗車拒否等はバリアフリー法の趣旨に沿っていれば起こらないはずである。スパイラルアップの契機となるので、しっかりと法律のなかで問題としてとらえて頂きたい。

以上