

## 第 5 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 7 月 19 日(木)10:00~12:00

場所:経済産業省別館 10 階 1014 号会議室

出席委員:秋山委員、北川委員、佐藤委員、高橋委員、三星委員、山田委員

議題:検討結果(案)の提示・意見交換

概要:会議で出された主な意見は以下のとおり。

### <バリアフリー法に基づく取組みの状況と課題について>

#### 【バリアフリー化の推進関係】

- 道路や建築物については、地方部でのみバリアフリー化が遅れているわけではなく、都心でも遅れているところがあるので、こういった地域に対してこういった整備が必要か、再整理を行う必要がある。
- ホームドアの整備については、例えば事業者側から見ると路線として考える必要があるので一つの駅だけ整備しても仕方ない等、鉄道事業者と地方公共団体でかみ合わない点があるので、調整が難しい。
- 1日利用者数 3,000 人以上の駅でも駅員が巡回を行う無人駅がある。情報アクセスの観点で、聴覚障害者の方からインターホンが通じないという苦情等が出たりしているので、配慮が必要。
- 車いすでの利用に対応していない鉄道車両や多機能トイレの整備により、乗車拒否等が発生している現状に対して、向き合うべきである。
- II. 4. (1)1)②におけるソフト面の充実について、事業者側の対応の問題なのかそれ以外の問題なのか等、もう少し踏み込んでよいのではないかと。
- 研修やバリアフリー化を行っても乗車拒否等は発生してしまう。事業者側の問題をはじめ様々な要因が存在しているので、明らかにしていく必要がある。
- 異なる特性をもつ障害者間での段差等の問題については、II. 4. (1)③の記述では、具体的にどう調整すればよいのかが見えてこないのと、もう少し議論が必要。
- 情報アクセスの確保については、知的障害者だけでなく、発達障害者も同様であるので、明記するべき。
- II. 4. (1)1)④において、災害時・緊急時の対応として移動の観点だけが入っていて、施設との一体化の観点が抜けている。

- バリアフリーの推進体制としては、地方運輸局や地方整備局と、地方公共団体との連携が弱い。

#### 【基本構想の取組みの推進関係】

- 基本構想の提案制度については、実績を増やせばよいという問題ではなく、市民が提案をしたいときに使うことのできる枠組みがあれば十分である。
- 旧交通バリアフリー法時代に作成された基本構想については、法律も変わっているので、見直しを行い、建築物特定事業等を盛り込む必要があるということを明確化してもよいのではないか。
- 基本構想の作成が進まない理由として最も多い、予算がないという問題を克服しようとする観点が弱い。自治体のユニバーサルデザインはお金がかかるものだけではないことへの無理解や部局の縦割りなどの課題や、民間も含めて連携を行う必要があるということについて、明記するべき。
- 基本構想にPDCAという言葉を書けばよいと考えている市町村が多いが、フランスのように計画作成の5年後の時点でしっかり評価をすることを明記する等する必要がある。

#### 【心のバリアフリー等の推進関係】

- 職員教育関係が心のバリアフリーの項目に入っているが、法律の中でも基準適合義務の1つとして、交通事業者が職員に研修等を受けさせるという規定があるので、Ⅱ. のバリアフリー化の推進の項目の中に職員教育について整理するべき。
- 心のバリアフリーについて、国民の責務としての心のバリアフリーと、事業者の責務としての心のバリアフリーが同じにされている。待遇や研修については、法律の中では事業者の責務の中に置くべき問題であるため、整理が必要。
- 地方ではバスが移動手段の主要なものであるが、バスの運転手の対応に差がありすぎて、利用者が不愉快な思いをしている場合がある。また、タクシーの運転手に対する教育も必要。
- これまでのバリアフリー教室の開催により、受講者にも気づきの点はあったようだが、連動して受講者が地域で活躍するような場作りができないだろうか。例えば、活躍した人は協議会のメンバーになれるというような、フォローのシステムが重要ではないか。

## ＜今後の取組みの方向性について＞

### 【一体的・総合的なバリアフリー化の推進関係】

- 単に障害者の方が移動をできればよいというレベルから、今後は身体条件により合った使いやすい合理的な施策が必要であることを盛り込めないか。
- 交通計画やまちづくりとの連携については、面的に進めるというだけではなく、個々の建築物のバリアフリー化のツールとして中心市街地の活性化に関する法律を活用して地域の中に最先端の事例を作るという方策もあるのではないか。
- Ⅲ. (1)1)の書きぶりで、交通基本法や中心市街地の活性化に関する法律との連携といった大きな話題の後に、いきなりホームドアの記述があると、大きな方向性が見えづらいので、整理が必要。
- 今回の東日本大震災後の復興計画において、社会福祉・医学・交通・観光・バリアフリーといった観点は全て置き去りで、インフラの観点についてしか議論されていないことに、危惧を抱いている。都市計画法・土地区画整理法・都市再開発法の趣旨の中にバリアフリーへの配慮を位置づける等、災害後の復興計画におけるバリアフリーを明確化しておく必要がある。
- 500年や1000年に1回のレベルの災害への対応は防災ではなく、減災であるので、防災と減災の用語の整理を行う必要がある。
- 災害時・緊急時の対応について、Ⅲ. の(1)3)と(2)1)に分散しているが、情報提供については平常時でも重要であることから、災害時・緊急時の対応については、(1)3)に統合してしまっても良いのではないか。
- Ⅲ. (1)5)における技術課題についての記述は、運輸系に特化している印象を受ける。現場では解決されていない技術課題が色々あるので、盛り込むべき。
- ISOについて、ISOへの規格化を推進することなのか、既にISOになっているものを日本にも取り込むということなのか、明確化する必要がある。
- 旧交通バリアフリー法成立後12年が経過しているが、10年も経過するとメンテナンスの時期が来るので、メンテナンス時のスパイラルアップも必要ではないか。

### 【様々な障害特性に対応したバリアフリー化の推進関係】

- 災害時における視覚障害者への対応について、もう少し検討して頂きたい。
- 避難所において、視聴覚障害者が一体的に情報を得られるようにして頂きたい。また、昨年の中日本大震災後、精神障害者の方々の苦勞があったと聞いているので、配慮願いたい。

- Ⅲ. (2)1)において、平時から情報アクセスが困難な面がある知的障害者や発達障害者への災害時のサポートについて明記して頂きたい。高齢者や幼児への対応にも資すると思われる。
- 視覚障害者の中で弱視者の占める割合は大きいので、照度の問題について検討をして頂く必要がある。
- 視覚障害者にとって、音声案内が必要であるが、騒音下では音声案内があっても意味を成さないなど、さらに検討を加える必要がある。
- 弱視・色覚の問題については、まだ研究は不足しているが、公共交通機関ガイドラインの見直しにおいて検討を行っているところである。
- エコカーや電気自動車は、視覚障害者の歩行を脅かす恐れがあるので、何か対策をお願いしたい。

#### 【バリアフリー化にかかる情報発信の強化関係】

- 道路について、今後の方向性として言えることは現状の把握を十分にすることだけなのか。
- 道路の整備の進捗管理において、整備された道路区間が連続しているかを把握することが重要であるので、検討して頂きたい。
- 道路について、場所によって基準適合への適合ができない場合に、当事者参加の下で、次善の策をどう検討していくかということを考えてもよいのではないか。
- 国道は、地域の中で最先端の事例になりうるため、その取組みを周辺の市町村道に広めていくということもできるのではないか。
- 福祉のまちづくり条例とバリアフリー法に基づく条例の関係は、根拠法が異なり分かりにくい面もあるが、どちらもまちづくりの一環としての条例であり、バリアフリー法でカバーできない部分を福祉のまちづくり条例がカバーしている関係であるので、福祉のまちづくり条例からバリアフリー法に基づく条例への移行と整理するのは適切ではない。
- 都市公園等について、維持管理においてもバリアフリーの観点をもう少し重視する必要がある。
- Ⅲ. (3)3)について、バリアフリーの統一的な指標を作るのは難しいのではないか。標準的な評価指標に基づいて、市町村が自己点検を行うような枠組みを作るとよいのではないか。
- 10年以上前に、運輸政策機構でバリアフリーの評価方法について議論したことがあるが、改めて、基本構想の評価方法について研究する必要がある。

### 【当事者が主体となったスパイラルアップの推進関係】

- 基本構想を評価する仕組みが必要。NW会議の部会等においてピックアップして評価するような取組みはできないか。
- 当事者参加、市民参加を広げる必要がある一方で、会議の構成員が30人を超えると、議論が難しくなる問題がある。団体代表だけでなく、熱心な障害者の方を個人としても構成員として入れるためにも、協議会の下にワーキング等の下部組織を作ることを促進するような記述はできないか。
- 団体代表が発言せず、形式的な会議になっているところもあるので、自立した提案のできる障害当事者の市民を育てるような教育プログラムを市町村が行う必要がある。
- 車いす利用者でも視覚障害者のことが分かるような、幅広い知識を持った障害当事者である「ユーザーエキスパート」を、都道府県単位で育成していく必要がある。
- 今後の基本構想における協議会や各種の検討会において、当事者が加わって議論できるようにして頂きたい。
- 学識経験者が基本構想の協議会の委員長やその他の会議の座長をされる場合は、当事者の代表制について、座長としてしっかり意見を言って頂きたい。
- 乗車拒否の問題については、合理的配慮への対応についても記述してもよいのではないか。また、ネットワーク会議の全体会議での議論は難しいため、部会の設置等の工夫が必要。

### 【バリアフリー化に係る教育・普及方策の強化関係】

- Ⅲ. (5)の教育・普及方策の強化について、今後も地道な取組みが必要であることを強調できないか。
- 心のバリアフリーの研修やツールの配布について、フォローアップを行って評価を行うという方向性を打ち出して頂きたい。
- Ⅲ. (5)3)において、市町村のみでなく事業者も技術面で相談が必要であるので、強調すべき。

### <その他>

- Ⅱ. 2. (5)におけるスパイラルアップの図に目的・目標が書かれていないが、目的・目標に向けてスパイラルアップすることを示すことが必要。
- 国の責務としてのスパイラルアップとしては、全国や海外の最先端の事例を入れ

ていきながらスパイラルアップを行う必要があるということを明記すべき。

- 市町村の担当者の人材不足という面があるので、都道府県の役割・責務を明確化する必要がある。
- IV. における「必要な措置」には、法律・政省令についての検討が当然含まれている。
- IV. において、今後の方向性として盛り込めなかった検討すべき項目について、課題として書いておいてもよいのではないか。
- 一般の人にも理解できるように、用語には注釈をつけた方がよい。

以上