

第6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26日(木)14:00~16:00

場所:経済産業省別館 10階 1028号会議室

出席委員:秋山委員、北川委員、高橋委員、三星委員、山田委員

議題:検討結果の取りまとめ

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】

- 旧交通バリアフリー法の成立以来、心のバリアを持った事業者により、乗車拒否という、国際的に人種差別ではないかと思える問題が繰り返されている。
- 道路運送法に基づけば、ノンステップバスにおける乗車拒否は問題であるはずなのだが、各地方運輸局はそれを乗車拒否として認めていない。
- サービス介助士などの資格について、現在当事者が望んでいるものと違うところがあるので、当事者の意見を聞きながら接遇のあり方を考えることが必要であることを明記できないか。
- II. 4. (1)1)②で出ているBEST研修について、受講者からは評価は高いが、事業者がなかなか参加してくれなかったり、事務局を担当してくれるところがなかったり、受講料が参加事業者の負担になったりと、課題も多い。実施すれば定着はしてくるので、全国バリアフリーネットワーク会議で好事例を紹介等してもよいのではないか。
- BEST研修については、元々は1週間ぐらい張り付きで行う体系的な研修を作っていくことを目指していたが、実情は2日間程度しかできず、まだ道半ばであることを認識頂きたい。
- II. 4. (1)1)②において、サービス介助士やBEST研修についての記述は必要なのか。確かに問題点もあるが、事例として入れる程度ならさしておき、検討結果として掲載するのはよいのか。
- 鉄道において、車いす利用者が乗降すると遅延が発生すると思うが、その際にはどのような対応をとっているのか。
- JR東日本に対しては関係団体から接遇研修を行ってきたので、30~50人の車

いす利用者が一気に乗車しても、大規模駅においては十分に対応できるはずである。

- II. 4. (1)1)③において、障害特性ごとにニーズが相反することがあることの事例として、歩車道段差が出ているのは、事例として古いのではないか。実験の結果、縁端高さ1cm、背面高さ3cmということで一定の整理がついているのではないか。
- 歩車道段差について、中央での実験の結果を理解している自治体の職員はほとんどいない。中央での実験の結果が最終結論ではなく、地方の取組みを中央で集約していくプロセスが大事であり、まだ問題解決の途上である。自治体に折り合い点を探ることが大事であることを知ってもらうことが大事であるから、検討結果に事例として書くのは悪くない。
- 歩車道段差については、地域ごとの議論で異なる結論が出る可能性もあるので、基準やガイドラインで決められていても、当事者参加でしっかり決めていかねばならない部分もあるという事例で書いてもよいのではないか。
- 歩車道段差については、車いす利用者と視覚障害者といった当事者間で合意をすることが重要。
- II. 4. (1)1)③において、障害特性ごとの妥協点ではなく、合意点を見出すという書きの方が良い。
- 基準を満たすだけでなく、当事者にチェックしてもらうことが重要である。

【基本構想の取組みの推進関係】

- II. 4. (2)3)の書き方では、自治体が建築物特定事業が進んでいないことに気づかないので、建築物特定事業を入れた基本構想を作る必要があることを明記した方がよいのではないか。
- II. 4. (2)3)において、基本構想を見直すというだけではなく、協議会を作って再点検を行った上で見直す必要があることを分かるように記して頂きたい。
- II. 4. (2)3)において、特定事業については建築物だけでなく、生活関連施設や生活関連経路全体について残されている部分があるので、明記して頂きたい。また、「民有地・民間建築物」という言葉が複数回出てくるので、違う言葉を使った方がよいのではないか。
- II. 4. (2)5)において、「各学会」では分かりにくいので「関係学会」としては如何か。

【心のバリアフリー等の推進関係】

- II. 4. (3)1)において、「外見上わかりにくい」という文言は要らず、単に知的障害・発達障害・精神障害者ということで良いのではないか。

- Ⅱ. 4. (3)2)において、事業者や市町村の担当者の心のバリアフリーの理解の促進が課題であると記されているが、心のバリアフリーの項目に記すのではなく、サービス・接遇は事業者や市町村の責務・役割であることを明記する必要がある。

<『今後の取組みの方向性』について>

【冒頭関係】

- Ⅲ. の冒頭において、短期的・中長期的・継続的という区分をやって頂いているが、継続的取組みとは全てに共通であり、短期的な取組みも継続的に維持管理していくことが重要であるので、うまく整理できないか。

【一体的・総合的なバリアフリー化の推進関係】

- Ⅲ. (1)において、交通に関する計画やまちづくり計画だけでなく、障害者計画等、国土交通省の領域以外の分野についても、関連するものは組み込んでも良いのではないか。
- Ⅲ. (1)において、平時におけるバリアフリー化と災害時・緊急時におけるバリアフリー化を同格的に並べても、何をすればよいか分からない。記述の方法を工夫すべき。
- ユニバーサルデザインの考え方については、最初から誰もが利用できるような作れば、後に過度な負担がかからないという観点がⅢ. (1)と馴染むと思うので、明記すべき。

【様々な障害特性に対応したバリアフリー化の推進関係】

- Ⅲ. (2)の3行目において、「両立」とあるが、何の両立か分からない。2)の弱視・色覚障害等への対応が、現在最先端で研究を行っている事例だと思うので、こちらに置き換えてもよいのではないか。
- Ⅲ. (2)2)において、弱視や色覚障害者について、対象者の数だけでなく、障害の特性が多様であるために対応する必要があることを明記した方が良い。

【バリアフリー化に係る情報発信の強化関係】

- Ⅲ. (3)2)において、福祉のまちづくり条例の点検を行うとともに、併せてバリアフリー法に基づく条例の制定の促進を行うという記述にするべきである。

【当事者が主体となったスパイラルアップの推進関係】

- バリアフリーを進めていく中で、障害当事者の人々がしっかりとした意見を出せるよう、都道府県や地方運輸局において、当事者の人々を育成し、地方バリアフリー連絡協議会等で活用できるような場を作っていく必要がある。また、全国バリアフリーネットワーク会議においても、専門部会やワーキング等を設け、当事者の人々が団体の枠を外して参加できるようにしていくように枠組みを変えていく必要がある。
- なぜバリアフリー化を行い、基本構想を作るのかということを知って頂く場を提供し、それに付随して、技術や事例、条例について議論を行うのが全国バリアフリーネットワーク会議や地方バリアフリー連絡協議会の根本なのだろう。
- 最も地域の特性を理解している市町村間等、地方公共団体同士の協力が重要であるので、Ⅲ. (4)1)の地方バリアフリー連絡協議会における洗い出しの対象として、地方公共団体間の連携についても明記して頂きたい。

<『おわりに』について>

- 今後の観点として、高齢者、障害者の方が積極的に社会参加したくなるように、バリアフリーの対応レベルが低い事業者でなく高い事業者に合わせて、実質利用と移動ができるようなバリアフリー化を行っていくという形のまとめを行って頂きたい。
- 公平な社会を目指していくための相互の関係がないために事業者間の格差が発生し、結果的に社会や経済活動全体のマイナスになり、誰かしらが負担を負うこととなる。バリアフリー化された社会の実現が国民全てに求められていることを明記した方がよいのではないか。
- 実質的利用ができるようにする必要があるという点や、当事者が満足して利用できるようにする必要があるという点を明記して欲しい。段差解消をするだけでなく、利用できるようにすることがバリアフリー法の基本であるので、実質的に利用できるとはどういうことか、明記して頂いた方がよい。
- 様々な障害特性を持った方がノンステップバスや鉄道、航空機を利用するに際し

て、高齢者、障害者等の社会参加を促進するというバリアフリー法の理念が含まれていることについて明記して頂きたい。

- 法律や政省令の改正も念頭に置いて検討していくというとりまとめにするべきである。

＜その他＞

【都道府県等の責務について】

- 基本構想の作成は市町村レベルであるが、市町村をまたがった時などに都道府県が調整することが必要。都道府県の責務を明記して欲しい。
- ほとんどの大都市圏は都道府県では手に負えないという問題もあり、都道府県問題については議論が必要。
- 都道府県の役割は、結局のところ情報収集であるということもあり得る。
- 都道府県はバリアフリーに対して第三者的な態度をとっているなど、熱心でないところも多い。人材派遣・情報提供・技術開発等に区分して考える必要があるのではないか。
- 都道府県でもバリアフリーについて検討を行っているところもあるが、市町村に対しては、「～が望ましい」や「～して欲しい」のような記述しかできない。
- 国としては、バリアフリー法や基本方針の考え方を事業者、都道府県、市町村といった主体に知ってもらい、やる気にさせなければならない。
- 大阪府の活動により、基本構想が一気に進んだという事例もあるので、都道府県の役割は大きい。
- 障害者団体が都道府県単位で活躍し、都道府県が部署の連携の上で監督を行うというのによいのではないか。
- 災害時には都道府県よりは地方運輸局・整備局ベースで調整を行う部分もあるなど、都道府県、地方運輸局、地方整備局の役割はすぐに明確化できないので、今後の課題とするべき。

【心のバリアフリー等について】

- 心のバリアフリーについては、明確な評価手法がない中、続けることは無駄であるし、基本構想の協議会でも混乱を来している。
- 心のバリアフリーの根本は、移動制約者の個々の障害に対応した受け入れ体制を考えて来なかった事業者に向けられるべきものである。

- 今は心のバリアフリーは、事業者の努力義務となっているが、責務として、努力ではなく義務にしていかなないと実質的なサービスは提供されないだろう。
- 心のバリアフリーは重要な柱になっていることは間違いない。ただし、国民の責務と事業者の責務を区別し、職員教育については義務であることが明確に分かるようにした方がよい。
- 現場での心のバリアフリーの推進により、学校・市民への働きかけや基本構想の位置づけでかなりのプラスになっている。
- 海外でも長いプロセスを経て、心のバリアフリーの観点が定着しているので、今現在のこのプロセスが大事である。
- 心のバリアフリーについては理解に差異があり、これを隠れ蓑にしてハード整備をしていないような事例もあるのが問題。
- 「差別」という言葉を使うかどうかは議論が必要だが、「差別のないような施策」という趣旨を盛り込んでもよいのではないか。
- 心のバリアフリーについては、効果があるかどうか、本検討会の議論だけでは議論が尽くされていないので、データの積み上げ等を行った上で、今後の課題とし、改めて議論を行うべき。

【その他】

- 自治体にも理解しやすくするために、Q&Aを作った方がよいのではないか。
- 用語解説に、建築物に係る条例についても追加しては如何か。

以上