

平成25年度第1回全国バリアフリーネットワーク会議議事概要

日時：平成25年8月1日（木）16：30～18：50

場所：中央合同庁舎3号館10階共用会議室A

冒頭の西脇総合政策局長の挨拶後、安心生活政策課長及び同課各担当から、国土交通省のバリアフリー施策の取組みの状況について、公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン改訂について、公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議会について、障害者差別解消法について、及び今後の取組の進め方（案）について説明を行い、その後、意見交換を実施しました。意見交換の場でのやりとりは以下のとおりです。

<全国バリアフリーネットワーク会議の運営について>

- 前回の会議で障害者側から様々な意見が出たが、それに対して意見交換の場にもかかわらず、事務局からの回答が何も得られなかった。これは、座長として、会議の運営方法に問題があるのではないかと。今回は、他の人に座長を代わっていただきたい。座長の交代が難しいということであれば、全国バリアフリーネットワーク会議を、単なる障害者達が意見を言うガス抜き場にしてしまうのか、それとも、意見に対して回答が得られるような場にするのか、それが確認できれば、秋山さんをお願いしたいと思う。

国土交通省：会議で出された指摘・意見について、どのようになっているのかフォローが必要ではないかということだと思います。今後、出された意見についてはきちんとフォローするという事を事務局としてお約束させていただきます。

- 前回の当事者側からの意見に対して、事務局なり事業者からの回答を何らかの方法で回答してもらいたい。そうでないと一方的な形で意見を言うだけの会議になってしまう。

秋山座長：前回の会議は、かなり尻切れトンボになってしまっているのではないかと。今回は、議論できるような場にしていきたいと考えていますのでよろしくお願いたします。前回の議論で回答が必要な部分につきましては、時間が経っていますので少し整理させていただいて、その上で事務局から連絡するという事にさせていただきたいと思います。

＜国土交通省のバリアフリー施策について＞

- バリアフリーネットワーク会議のあり方と、地方のバリアフリーネットワーク会議のあり方の中で、バリアフリーリーダーの人数、質の向上を図るため、当事者の役割をきちんと明確にしていく必要がある。

国土交通省：前回のバリアフリーネットワーク会議においてもご意見をいただいたことから、バリアフリーリーダーの位置づけや役割等、今年 1 月以降、地方運輸局等との意見交換を始めているところであり、ご意見を反映できるよう引き続き検討を進めたいと思います。

- バリアフリーネットワーク会議のあり方について、省内で検討するのも大切なことだが、バリアフリーネットワーク会議のあり方について、検討会を設けて当事者も含めて整理してみる必要があるのではないか。
- 今回、移動等円滑化整備ガイドラインの改訂を行ったところであるが、そもそも移動円滑化基準とバリアフリー整備との実態とがっていないことから、基準の見直しの検討を早急に進めていくことが必要である。

国土交通省：基準の見直しを図っていくことについては、施行状況検討会の中でも課題として挙げられているので、引き続き検討したいと思います。

- ベビーカーのルールは、車椅子使用者や高齢者などと様々な場面で競合する問題があり、車椅子使用者を含む多様な人が入った検討を行わないと、後で齟齬が出るのではないかと。きちんと意見調整をしないと、一方的な形のルールになってしまい、問題が解決しないことも考えられる。

国土交通省：バリアフリー法に基づく考え方としては、身体的な制約から円滑に移動できない利用者が優先であると考えていますので、高齢者・障害者の方を優先していくという基本的な姿勢を持ってベビーカーの対応に臨んでおり、障害者の方の意見を踏まえないで進めることのないように対応したいと思っています。

- 知的障害者、発達障害者、精神障害者の対応について、実際交通事業者はどのように対応したらよいかよく分からないのではないかと。交通事業者がどのようなことに困っているのかという調査を行った方がよい。また、知的障害、発達障害、精神

障害についての研究も少ない。専門家の先生は、知的障害者、発達障害者、精神障害者に係るバリアフリーを具体的にどのように考えているのか。

秋山座長：知的障害、発達障害、精神障害について、平成19年に国土交通省が調査し、それぞれの特徴を綺麗にまとめているのだが、具体的に電車やバスを使うときに、何処で、どのようなことが困っているのかということが分からない。知的障害、発達障害、精神障害については、具体的事例を取り上げることが大事だと思う。横浜国大の中村文彦教授が、知的障害の方のバスの使い方についてかなり具体的に研究しているが、そのような研究をもっとやらなくてはいけないのではないかと。

高橋教授：障害を持つ方と出会う頻度を作り上げないと、通り一遍のバリアフリー教室をしても難しい。障害の特性を知ったから対応が出来るということではなくて、思いやりや配慮する気持ちを持つかどうか、その一点に尽きると思う。そのような講習を進めていかない限り、交通事業者や建築における課題は捉えきれない。ご本人、ご家族を含め、駅員などにももう少し頻繁に出会うような機会を各駅等で作り上げ、積極的に各地域に発信していくことが大切だと考える。

●地域にバリアフリーネットワーク会議があるのに成果が出ていない。バリアフリー教室は視覚障害や肢体不自由を理解するための体験学習が中心。知的障害、発達障害、精神障害には共感が必要だが、障害を理解するための体験学習はできないため、共感学習をするよう発想を変えないといけないのではないかと。一人一人のニーズに合わせた支援が必要であり、今ちょうどバリアフリー社会からユニバーサル社会への大きな転換期にきていると思うので、資料1にあるように各地域の社会福祉協議会と連携し、親の会や本人たちの会と交通事業者との地域ネットワークを作ってもらいたい。

●会議資料をPDFで送られてきても、視覚障害者は読めない。国交省が出す資料はテキストファイルのものも提供してもらいたい。バリアフリーを論ずるのであれば、まず国土交通省として会議の場でもバリアフリーを実践していただきたい。鉄道局に要請に行ったとき、「ホームドアの整備状況等については国土交通省のホームページに出ています。」と言われたが、掲載されている情報がPDFファイルなので、視覚障害者には情報が伝わらない。「移動式やロープ式のホームドアの実証実験をやっています。」と言うだけでなく、当事者団体に声をかけて、当事者に体験してもらおうぐらいのことをしないと、実質的なバリアフリー化は難しいと思う。

国土交通省：今回テキストファイルも送付させていただいておりますが、ファイルを受

け取っていないと言うことであれば何か齟齬があった可能性もありますので確認してみます。*テキストファイルは届いていたと次の日連絡があった。

国土交通省:PDFだと読めないということが国土交通省内で徹底されていないのではないかとご指摘だと思いますので、省内の関係者に周知したいと思います。

- 長野に住んでいるが、富山に出かけるときに、ちょうど時間帯の良い電車が扉の狭い(旧式の特急形)車両であったため、車椅子で乗れず、早朝の(普通列車用車両)電車を案内された。車椅子で乗れない電車があることによって行動が制約されてしまうのは問題がある。

長野はパラリンピックも行われた所なのに一方ではそういう状況もあり、整合性や調整が必要。

- ベビーカーを利用する人が増えているが、ベビーカーに赤ちゃんを乗せて乗り降りするのに、駅は安全な状況になっているのか。新しい駅はホームと車両の段差は解消されてきているが、古い駅はほとんど解消されていない。介助されていても危険と感じる段差がいっぱいあるのに、介助を受けないベビーカー利用者にとってはより危険な駅になってしまっているのではないかと。駅の安全対策についてバリアフリーの観点から検討を加えてもらいたい。

<障害者差別解消法について>

- 差別解消法の基本方針が出る前に、国土交通省として問題がどこに発生するのか、具体的な事例を持って、検討を始める必要がある。早急に事例を集めて、検討・分析する作業を進めていただきたい。また、合理的配慮を欠く事例とはどのようなものかということも国土交通省として意見をまとめていく必要がある。

国土交通省:基本方針を策定する趣旨は、政府全体としてバラバラに動くのではなく、一定の水準のものにするためと聞いていますので、一定の方向が見えないことには国土交通省としても検討に入るのは難しいと考えています。ただ、事例の収集等、できることから取り組むということについては、基本方針の議論がある程度進み、内容が明らかになった時点で国土交通省として検討していきたいと考えています。

- 南海鉄道が1日の乗降客8千人未満の駅を無人化してしまうとか、広島イベントで電動車椅子の人が入場を拒否されたとか、いろいろな事例が最近でも頻繁に起

きている。こうした事実があることを国土交通省として掴んでおく必要があるのではないかと思う。そうした事例がなければ、対応要領・対応指針を作るときにきちんと意見を言うこともできないと思う。合理的配慮についても、何が合理的配慮なのかということ国土交通省としてきちんと整理しておく必要があると思う。国土交通省は移動等円滑化基準を作っているが、以前、移動等円滑化基準を作るとは、合理的配慮に含まれているという見解を表明していた。今後も国土交通省としてそういう考え方の基で進めていくのか。

国土交通省：以前、国土交通省が基準を作成することは合理的配慮だと言っていたのは、法律が具体化する前の話であると思います。バリアフリー法による取組は、障害者差別解消法では第 5 条の環境の整備という形で整理されているところであり、障害者差別解消法では合理的配慮とバリアフリー法の取組は違うものであると整理されたと理解しています。ただ、どういったことが合理的配慮にあたるのかについては、基本方針の議論の中で具体化していくと理解しているので、国土交通省としては、事例を集めるにしても、基本方針の中身が見えてこないことには、出来ないということをご理解いただきたいと思います。

三星客員教授：ハードの部分では、エレベーター等を整備するときに事業者側の負担が大きいので何処まで整備すればよいのかということ、ソフトの部分では、合理的配慮というものは、例えば、エレベーターが付けられないところに、階段を駅員が担ぎ上げることが合理的配慮といえるのかどうか、ハードだけではなくソフトも含めてどうするのかということをご理解いただきたいと思います。

国土交通省：合理的配慮については、国や地方公共団体等、全ての民間事業者にかかるものであり、統一的に対応していかないと混乱を生じるため、統一的な考え方を基に事業分野別の指針を作っていきたいと考えている。

<その他について>

- 自立支援法で三障害（身体障害、知的障害、精神障害）が一緒になったので、JR や飛行機などの割引について、身体障害者と同じように精神障害者も横並びで割引を進めてもらいたい。また、タクシーの割引について、地方によっては割引がないところもあるので、全国的に割引になるようにしていただきたい。

国土交通省：難しい問題ではありますが、他の利用者がその分を負担しながら割引を

実施しているもので、今の制度の中では、各事業者が自主的な判断で割引を実施する仕組みになっています。精神障害者の方への割引もバスなどでかなり広がっていると聞いていますが、鉄道なども含めて割引を広げてもらいたいという要望があることを担当課に伝えたいと思います。

国土交通省：ハイヤー・タクシーにつきましても、他の公共交通機関と同様に、障害者の方への割引につきましても、それぞれの事業者の負担の中で行ってもらっているのが実態です。地域によっては自治体からタクシーの利用券などが提供されている場合もあり、事業者に割引を義務づけるのは難しいため、自治体の対応などをお願いしたいと思います。

●南海電鉄の南海本線と高野線の 33 駅が無人化されると聞いている。私の町でも昨年 10 月から無人化になって大変困っている。車椅子の方が利用する時は、隣の駅に電話して駅員に来てもらうというシステムになっている。町と話をしたら、場合によっては、その駅は廃止しても良いという話も聞いたので非常に危機感を持っている。国土交通省としてはどういう考えなのか後で教えてもらいたい。

国土交通省：南海電鉄の件は、この場で答えることは出来ませんので、しかるべく当事者の方に、ご意見が伝わるようにしたいと思っています。

高橋教授：バリアフリー基本構想の作成が停滞している。基本構想をもっと地域で作っていくような仕掛けを進めなければ行けない。今日、ここで出された様々な問題は全て関係してくると考える。住民提案の手続きを簡素化する必要があると思う。

(以上)