

平成25年度第2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1月17日（金）10：30～12：30

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、安心生活政策課交通バリアフリー政策室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現状、障害者差別解消法施行に向けた状況について、及び地方局における取組みについて説明を行い、その後、意見交換を実施した。意見交換の場でのやりとりは以下のとおり。

＜国土交通省のバリアフリー施策について＞

- 「一体的・連続的なバリアフリー化のあり方とその波及効果に関する調査研究」の中で、「バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック」の見直し等も検討することだが、委員に知的障害、精神障害、発達障害の団体が含まれていない。理由について教えていただきたい。また、中国運輸局のバリアフリー等地域会議の構成員には、自閉症の方が含まれるなど、興味深い取り組みをしていると感じたが、他の地方のブロックでも、同じように知的障害・発達障害の方々がメンバーに入っているのか教えていただきたい。

国土交通省：基本構想の調査については、今年度は試行的な検討であり、平成26年度に本格的な検討を行う予定である。このため、委員は人数を絞って行っている。来年度は、委員構成など検討した上で調査を実施させていただく。また、地方での会議への知的障害、精神障害、発達障害の方々の参加については、中国地方以外のブロックでも参加はあるものの、まだまだ全体には行き渡っていないのが現状。資料1にも、「様々な障害当事者を会議のメンバーとする」よう記載しているが、そういった取り組みを他局にも広げていくよう進めていきたい。

- 知的障害、精神障害、発達障害のある関係者の方を地方の連絡会議等のメンバーに入れていただくことは従前からお願いしていることだが、相変わらず不調である。具体的な成果がでなければ、こういう会議でいくら発言しても意味がない。我々も全国に支部があり、要請があれば出前講座などもできるので、連絡していただければと思う。身体障害者については疑似体験できるが、知的障害、精神障害、発達障害については体験できないので、発想を変えていただくようぜひお願いしたい。

次回の報告の際には、ぜひ具体的な成果をお願いしたい。

- 障害理解を深めるためには教育プログラムが重要である。そこで一案だが、ドライバーとして現場に出る手前の、自動車教習所で教育プログラムを行うのはどうか。車椅子用の駐車スペースに健常者が駐車しないよう、免許を取得する前の段階で教育したり、バス免許の取得者に対し、車椅子乗降の実習をしてもらったりして、現場に出る前に教育すると効果的ではないか。所管が国土交通省ではないだろうから、難しいのかもしれないが、自動車教習所とのタイアップについても検討していただきたい。
- バスについて、ノンステップバスの導入が着実に進んでいる一方で、2年前に基本方針が改訂された際、高速バスについても新たに整備対象となったが、そこについてのデータはないのか。

国土交通省：高速バスについては、数字の示し方等今後検討していきたい。

- 基本構想については、作成されている市町村は非常に少ないが、作成促進のためにどう取り組んでいくのか。財源が最も大きな問題であると言われるが、そこを解決しないと作成自治体数は増えない。市町村への働きかけについてはプロモーターだけではなく障害当事者をもっと活用すること。また、住民提案制度もあるが、実際にはパンフレットを作っただけでほとんど活用されていない。

国土交通省：基本構想の作成状況については、毎年市町村にアンケートを取っているが、ご指摘のとおり財源や体制が作成する上での大きなネックとなっている。地方の体制など切り込むのは難しい側面もあるが、地方運輸局等を通じて、作成促進のための周知・普及に取り組んで参りたい。

(高橋委員)基本構想の拡充は非常に重要な課題である。各支局において、様々な会議等で強く推し進められるよう取り組んでいただきたい。会議等に出てこない自治体は毎年出てこないので、啓発できるよう何らかの工夫をしていただきたい。

- 現行の移動円滑化基準では、ベビーカー利用者は法的には位置づけがされていない。ベビーカー利用者は障害者の10倍程存在し、エレベーターや車両の車いすスペース、多機能トイレなどでの競合が頻繁に起きてきている。今後、ベビーカー利用者をしっかりと基準に位置づけ、整備に向けた見直しが必要ではないか。昨年ガイドラインの見直しを行ったが、今の実態に合わせた基準の見直しについても

必要と思われる。

- バリアフリーの設備を作ったはいいが、そろそろメンテナンスが必要な時期にあるのではないか。例えば、山形県では、豪雪の影響で、車椅子用駐車場の青色塗装が2～3年経つとはげてしまう。しかし、改めて塗装し直す場合、予算がつかない。また、長野でも、豪雪の影響もあり、点字ブロックのコンクリートが割れて隙間ができ、でこぼこになってしまうというケースがある。そこに杖をついた人や自転車の人がはまってしまうと大きな問題であり、交通バリアフリーのための施設が、交通の妨げになってしまう。特に豪雪地帯においては、メンテナンスのための予算が必要と考える。

国土交通省：メンテナンスはあらゆる面において重要であり、そういった事例は我々にとっても初めて聞く話だったので、しっかりと実態把握し、問題があれば対応していくようにしたい。

- 東京の地下鉄の例で、4カ所ある出口の内1カ所にしかエレベーターがない場合、自分の行きたい方角と違う出口にエレベーターがあると方向がわからなくなる。他にも、橋上化した駅ではエレベーターの利用が増え、東西をつなぐ通路に1カ所しかエレベーターがないと、混雑してしまい非常に困る。人の流れやエレベーター利用が変化する中で、1ルート確保するだけでは必ずしも対応できていないのではないか。

国土交通省：地下駅、橋上駅舎等において、1ルートだけバリアフリー経路が確保されていても利便性が十分でないということは、しばしば問題となっている。バリアフリー整備ガイドラインにおいても、「主要な入り口が複数ある場合には、複数ルートを確保することが望ましい」旨記載しているところ。

- 路外駐車場のパーキングパーミット制度については、全国的に広がりつつあるが、公営の駐車場中心であり、民間事業者まではまだまだ広がっていない。譲り合いが必要だとわかるこういった仕組みについては非常に重要であり、全国的に広めていきたい。

国土交通省：パーキングパーミット制度については、現在30府県で導入されており、また、制度を創設した佐賀県は、バリアフリーの大臣表彰を受けている。民間事業者については、協力してもらえる範囲での対応になるが、我々としても普及に努めていきたい。

- 東京メトロ有楽町線の盲学校付近の駅で、ホームドアの整備がされた一方で、点字ブロックが撤去されるという事例があった。ホームドアがあれば点字ブロックが必要ないというのは大きな間違いであり、点字ブロックは誘導のメルクマールとして必要なもので、ぜひ指導していただきたい。

国土交通省：ホームドアと誘導ブロックの関係については、昨年改訂したバリアフリー整備ガイドラインに敷設例を示したところであり、ホームドア設置と併せて誘導ブロックについてもガイドラインに基づいた整備が進められていくと考えている。

- 総務省関連のもので例があるが、民間事業者団体との意見交換会をお願いしたい。障害者側が利用しづらさをもとに要望を行う一方で、民間団体の方に整備の厳しさを語ってもらうことで、相互理解を深められるのではないかな。

(三星委員) 毎回お願いしているが、ネットワーク会議には地方に住んでいる委員が少ないように感じる。地方の会議では熱気があり、様々な問題が提起されている。地方運輸局の発表も、これをやったあれをやったという発表ではなく、地方で提言された問題を一覧にまとめて発表するのはどうか。

<障害者差別解消法について>

- 障害者差別解消法については、内閣府での基本方針の作成が遅れているということだが、国土交通省での対応指針作成の期間が短くなるため、基本方針を待ってからではなく、今のうちから乗車拒否の実態を障害当事者を入れて調査しておく必要があるのではないかな。

国土交通省：障害者差別解消法における対応指針は、政府全体の基本方針を踏まえて作成することになっているため、前倒しで作成するのは難しいが、乗車拒否等の実態を把握することは、基本方針の作成を待たずにできるところなので、できるところは早急に対応していきたい。

- 乗車拒否の実態把握に関して、新幹線にハンドル型電動車椅子の方が乗車できないという問題がある。オリンピックに向けても、このままでは海外から来た方が乗車できないということになりかねず、また、当然海外の方だけでなく、国内の方も乗車できるようにする必要がある。これは一番大きな乗車拒否の事例であり、早急に

障害当事者および事業者を交え調査していただきたい。

(秋山委員) ハンドル型電動車椅子の方が鉄道に乗れないというのは大きな問題で、イギリスやアメリカではそういった問題は聞いたことがないとのこと。なぜ日本でそういう問題が生じるのか、国土交通省にも鋭意考えていただきたい。

- 障害者差別解消法について、国土交通省としての取組みに係る進捗状況についても、次の会議で目に見える形で示していただきたい。

＜その他について＞

- 旅客施設の整備について、1日の乗客数 3000 人以上の駅を対象としているが、その中で7千人、8千人を超える駅で無人化により利用ができなくなる駅が増えている。具体的には、南海電鉄で 33 駅が無人化されており、南海だけでなく、近鉄等でも無人駅が増えている。従来利用できた駅が利用できなくなり、移動の足が奪われているというのは非常に大きな問題であるが、国土交通省はどのように考えるか。

国土交通省：資料4に記載のとおり、駅係員の配置については、一義的には鉄道事業者自らが判断して行うべきものと考えている。

- JRの新幹線について、のぞみの割引制度の創設をお願いしたい。現状の倶楽部ジパングでの割引はひかりにしかなく、本数も少ない上、九州地方や中国地方ではほとんど走っていない。
- 担当は国土交通省内の別の部署になると思うが、現在、視覚障害者のための歩行支援システムの検討会が行われており、GPSを使った技術進歩には大いに期待している。一方で、スマートフォン等で見える乗り換え情報について、情報のバリアフリー化をお願いしたい。また、最近、東京メトロと東京都交通局が初めて駅情報の音声版と路線図の触地図を作製しており、視覚障害者に大変評判がいいので、後ほど資料として提供させていただく。

国土交通省：資料を提供していただけるのは大変ありがたく、我々も参考とさせていただきます。

- 障害者雇用促進法に基づく障害者雇用の取組みに関し、障害者と民間企業との協

力を含め、雇用しやすい環境整備をお願いしたい。例えば、筑波技術大学では、障害者が最先端のことを学んでいるが、そういった人材の活用についてもお願いしたい。また、民間企業の方々と積極的な意見交換の場を設けていただきたい。

(以上)