

資料4

平成26年度第1回全国バリアフリーネットワーク会議

平成25年度第2回全国バリアフリーネットワーク 会議で出された意見のフォローアップ

平成26年8月28日

国土交通省 総合政策局安心生活政策課

平成25年度第2回(平成26年1月)全国バリアフリーネットワーク会議で出された意見のフォローアップ

出席者からの意見	回答・方針
<p>「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。</p>	<p>・昨年度実施した、基本構想に関する波及効果の調査については、具体事例を対象として試行的に行ったものであることから、検討規模を抑えるため委員の人数を絞らせてもらった。ガイドブックを見直す際には、様々な障害特性をお持ちの方の意見を踏まえて検討を進めることとしたい。</p>
<p>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・発達障害の方がメンバーに入っているのか教えていただきたい。</p>	<p>・地方局におけるバリアフリー連絡会議等における知的障害、精神障害、発達障害の方々の参加については、平成25年4月に各地方運輸局等あて発出した通達にて、様々な障害当事者を会議のメンバーとする等、障害当事者の意見を幅広く受け止められる場となるよう努めることとする旨を示しており、中国運輸局以外の運輸局でも参加はあるものの、まだ、様々な障害当事者をメンバーとするまでには至っていないのが現状である。様々な障害当事者を会議のメンバーとする取り組みを引き続き進めてまいりたい。</p> <p>・また、今年度より国交省や地方公共団体等のバリアフリーに携わる職員を対象とした「バリアフリー施策基礎研修」を開始し、研修カリキュラムの中で、聴覚障害・視覚障害・肢体不自由の当事者や知的障害者の親の会の方からの体験等を伺う機会を設けるなどの取り組みを進めている。</p>
<p>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。</p>	<p>・警察庁では、既に</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 学科教習の内容として、身体の不自由な人の保護に関する交通ルール ○ 第二種免許に係る技能教習の内容として、車いす利用者に係る乗降時の対応要領 <p>を指定自動車教習所における教習内容に盛り込むべき項目として示している。また、道路外の障害者専用駐車スペースへの駐車の方法についても、啓発に努めてまいりたい。</p>
<p>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。</p>	<p>・公表している全国のスロープまたはリフト付きバスの台数(H24年度末現在:485両)について、運行形態別の台数調査を実施したところ、高速長距離バス・空港連絡バスについてはゼロ両であった。こうした実態を踏まえ、今後、高速長距離バス、空港連絡バス等に係るリフト付きバスの導入によるバリアフリー化の促進を検討してまいりたい。</p>
<p>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。</p>	<p>・基本構想については、ご指摘のとおり取組に関わる財源や組織体制が作成する上での大きなネックとなっている。地方財源など対応が難しい面もあるが、今年度より国交省や地方公共団体等のバリアフリーに携わる職員を対象とした「バリアフリー施策基礎研修」を開始したところでもあり、こういった場も通じて作成促進のための周知・普及に取り組んでまいりたい。</p>
<p>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、啓発できるよう何らかの工夫をしていただきたい。</p>	

平成25年度第2回(平成26年1月)全国バリアフリーネットワーク会議で出された意見のフォローアップ

出席者からの意見	回答・方針
<p>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。</p>	<p>・移動等円滑化基準の見直しについては、ご指摘の点も考慮しつつ、バリアフリー化が相当程度進展した状況や各施設等の利用実態等を把握し、課題を検討してまいりたい。</p>
<p>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と。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。</p>	<p>・地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、政策目的実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備等を総合的・一体的に支援する支援策として、社会資本整備総合交付金がある。各施設管理者は、必要に応じて、バリアフリーに資する設備やメンテナンスについて、この交付金を用いた維持管理を行っている。</p>
<p>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、自分の行きたい方向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の中で、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と。</p>	<p>・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状況があることは認識しており、平成25年6月に改定した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」旨記載した。 ・また、平成26年6月に閣議決定された「日本再興戦略改訂2014」においても、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会等を見据えて、駅・空港における複数ルートのバリアフリー化の推進が掲げられており、今後、これを踏まえた取組みを行ってまいりたい。</p>
<p>路外駐車場のパーキングパーミット制度については、全国的に広がりがつつあるが、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、全国的に広めていただきたい。</p>	<p>・パーキングパーミット制度については、現在31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、国土交通省としても作成しているパンフレットを活用するなど、普及・啓発に努めてまいりたい。</p>
<p>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ので、ぜひ指導していただきたい。</p>	<p>・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。</p>
<p>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と。</p>	<p>・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推進連絡会議に民間団体にも加わっていただいているところであり、このような場を障害当事者と行政、民間団体等との意見交換の場として活用いただきたい。</p>
<p>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。</p>	<p>・地方局のバリアフリーネットワーク会議で出された意見等については、地方バリアフリー連絡協議会開催後に当日の資料と議事概要をまとめ、本省へ報告することとなっている。 ・地方で提言された問題等についても、全国バリアフリーネットワーク会議に、集約・報告できるよう努めてまいりたい。</p>

平成25年度第2回(平成26年1月)全国バリアフリーネットワーク会議で出された意見のフォローアップ

出席者からの意見	回答・方針
<p>障害者差別解消法については、内閣府での基本方針(障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本方針)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。</p>	<p>・政府による「障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本方針」の策定が遅れているところではあるが、各省が作成する対応指針等の検討の参考となる事例収集などに着手するため、省内手続きを進めている。</p>
<p>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。</p>	<p>・ハンドル形電動車いすについては、通常の手動の車いすに比してサイズが大きいため、占有スペースが大きくなるという特徴があり、また、その寸法、回転半径等によりさまざまな種類があると認識している。 鉄道駅・車両の整備状況によっては、その寸法、回転半径等による制約から、真にハンドル形電動車いすを必要とする、身体の不自由な方の円滑な利用を妨げてしまう可能性があるため、平成14年度及び19年度に有識者、身体が不自由な方や鉄道事業者等を交えて実施された「ハンドル形電動車いすの施設利用等に係る調査研究」におけるご意見等も踏まえ、現在、鉄道の利用条件に合致している利用者の方や当該列車に乗車が可能な車いすか否かについて、寸法、回転半径等の物理的要件を事前に確認する「ステッカー制度」が運用されていると理解している。 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に係る検討など様々な機会を捉えて鉄道事業者に対して働きかけてまいりたい。 ・政府による「障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本方針」の策定が遅れているところではあるが、各省が作成する対応指針等の検討の参考となる事例収集などに着手するため、省内手続きを進めている。</p>
<p>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、次回の会議で目に見える形で示していただきたい。</p>	<p>・政府による「障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本方針」の策定が遅れているところではあるが、各省が作成する対応指針等の検討の参考となる事例収集などに着手するため、省内手続きを進めている。</p>
<p>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。</p>	<p>・駅係員の配置については、駅施設や利用状況等の実績が千差万別であることから、個々の鉄道駅における現場の実情、安全確保、利用者利便の確保等を十分に考慮して、鉄道事業者自らが判断して行うべきものと考えている。しかしながら、要請を受け、南海と近鉄に内容を伝えるとともに、地元自治体等関係者とよく話し合うように伝えた。</p>
<p>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。</p>	<p>・JRが提供するジパング倶楽部については、鉄道事業者の経営施策により実施されている企画商品で、「ひかり」や「こだま」等が割引の対象となっており、これらの新幹線よりも高い料金が設定されている「のぞみ」と「みずほ」は割引の対象外であるが、これは一般の会員も同じ取り扱いとなっている。</p>
<p>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。</p>	<p>・要望について、障害者雇用促進法を所管している厚生労働省に伝える。国土交通省としてもできることについて、協力してまいりたい。</p>