

平成26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26年8月28日（木）14:00～16:20

場所：中央合同庁舎3号館10階共用会議室A

冒頭の奈良平総合政策局次長の挨拶後、配布資料に基づき安心生活政策課から説明を行い、その後、意見交換を実施した。意見交換の場での主な意見等は以下のとおり。

<国土交通省のバリアフリー施策の取組みの現状について>

- 視覚障害の分野でも対応が遅れている色覚の分野について、「色覚障害者の移動等円滑化に関する調査」が実施されたことに、感謝している。
- トイレのJIS化の問題については、新設や改修されたものはJIS対応がされているが、古いままのものは整備されておらず、水を流すスイッチの場所が分からず、全盲者は非常に困る。オリンピック・パラリンピックを含め、整備をするときは古いトイレを早く改良していただきたい。障害者用トイレというのは車椅子で使えるものという印象が強いが、視覚障害者等は、それ以外のトイレも使用する。早急に解決していただきたい。
- JRではトイレの位置がわかりにくいので、案内図記号をもっと分かり易く大きく表示していただきたい。バリアフリー化されていないトイレが多いので、トイレのバリアフリー化を進めていただきたい。
- 心のバリアフリー関連で、国交省が実施している「ホーム転落事故0へ。「ひと声マナー」はじめよう。」キャンペーンシリーズでポスターを掲出し、かなり評判が良かったので、特に乗降客が5,000人以上の駅についてはもっとキャンペーンを行っていただきたい。
- 高速バスのリフト化にどう取り組んでいくのかを具体的に示していただきたい。これについては空港からの移動や都市間の移動でこれからかなり大きな問題になるかもしれない。整備目標として25%を整備することとしているが、実際の整備状況についても提示していただきたい。
- 高速バスのバリアフリー化が全然進んでいない。高速バスの低床化を実数で計上して

もらいたい。また空港から中心部に行くためのバスの低床化等、車椅子で乗車可能な整備をお願いしたい。

- 精神障害者の中には精神安定剤を飲んでいる人がいて、のどが渇いて水をよく飲むので、トイレに行きたいという要望があるが、高速バスにはトイレが付いているものと付いていないものがあるので、全ての高速バスにトイレを設置していただきたい。
- 基本構想制度が出来てから 10 年以上が経つが、5,000 人以上の乗降客のいる駅がある市町村でも、50%弱しか基本構想を策定していない。どのように波及させていくのか。具体的な促進策を示す必要がある。またガイドラインの見直しについては、当事者も含めた形で早急に進めていただきたい。
- 「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」については、具体的に成果を政策として掲げて評価することが重要。厳しい状況だが基本構想策定のための財政的支援が必要と感じる。
- 資料の中のエレベーターの使用人数の分母にベビーカー利用者やキャリーバッグを持った人などが入っておらず、実態を捉えていないと考えられる。
- 研修などで職員に対して心のバリアフリーの理解を進めるための活動にぜひ積極的に取り組んでいただきたい。また資料 1 の中で色覚障害の方への取組や今後の方向性などが示唆されていたので、次回のネットワーク会議では国からどのような好事例があったかを聞きたい。
- 発達障害・精神障害・知的障害に関する言及が資料の中でほとんどなく、国や事業者の理解が進んでいないことが非常に残念。国や有識者の先生方から見て、この会議での我々の位置づけがどういうものなのか。

<障害者差別解消法施行に向けた状況について>

- 内閣府の基本方針を待つのではなく、並行して差別事例の検証を行っていただきたい。また、障害当事者を含めた委員会を早急に立ち上げていただきたい。
- 差別解消法について、基本構想が策定された地域の中にも解決されていない問題が多数ある。基本構想策定過程の議事などは当事者の頭の中にしか残っていないが、その当事者がどんどん異動してしまっている。そういった人々を呼んで意見を聞くべき。基

本構想の作成の現場に、差別解消法の解決の宝が眠っているのではないか。

- ハンドル型電動車椅子の乗車できる状況の充実と、長さ 120cm を超える車椅子が乗車出来ないことについて、乗車できるようにするための仕組み作り、及びオリンピック・パラリンピックに向けた海外からの来訪者への対応の検討が必要。

＜2020 年東京オリンピック・パラリンピックに向けての動きについて＞

- オリンピック・パラリンピックについては単なる 2020 年に向けた取組みではなく、20 年、30 年先も使えるような整備となるように移動等円滑化基準や建築の基準を見直していくべき。
- 2020 年のオリンピックは通過点ではなく大きな目標で、そこに向かって潤沢な整備をしていただきたい。
- 競技場ではサイトラインの確保が出来ていない。また車椅子用の座席の数が少ない。この点を早急に見直していただきたい。
- オリンピック・パラリンピックの多言語対応について、手話も含めた検討をお願いしたい。

＜その他について＞

- 1 日の乗降客数が 3,000 人以上の無人駅の対応は、その後どうなったのか。また 3,000 人以下はどうなるのか。さらに乗降客数が 3,000 人というのは乗車・降車の両方か、それとも片方だけか。
- 無人駅について、きちんとした実態調査を踏まえ、その上で整備目標を具体的に検討していただきたい。全国的に無人駅が増えており、乗降客数が 1 万人以上の駅でも無人化していることがある。
- 精神障害者や発達障害者にも JR や飛行機等における割引を実施していただきたい。
- 電車に乗る際に障害者割引がスイカやパスモでは使えない。知的障害者は地図を見て切符を買ったりすることが難しいので、ぜひ介助者の人も使えるようなスイカやパスモで割引ができるシステムを開発していただきたい。

- 自閉症や自閉症を伴う知的障害の人は電車が好きな人が非常に多いので、こういった人たちを主要なマーケットとすることは決して悪いことではないと思う。事業者が発達障害、知的障害への対応に強みがあるということであれば、我々もバックアップする。そうすることによって、発達障害、知的障害の人たちも、そうした事業者を注目すると思われる。
- 障害者の中には薬を利用している者もいるため、飛行機に乗ったときに、機内でいつでも薬を飲めるように、飲料を用意していただきたい。またアルコール依存症の人は飲酒ができなくなると、喫煙を始める人が多いので喫煙所を駅のそばに整備していただきたい。
- 情報アクセシビリティに関して、文字情報又は情報アクセス整備の数値目標をぜひ出して頂きたい。また首都圏の駅ではLEDや液晶の電光表示による文字情報があるが、地方の駅ではほとんど普及しておらず、格差が広がっている。地方では高齢化率も高くなり、耳が聞こえにくい人に、音声情報だけでは、公共交通機関の運行（航）案内や、遅延、運休、事故に関する情報が入りにくくなっているため、解決していただきたい。
- 運転免許の取得範囲が拡大し、聴覚障害者も取得できるようになり、非常にありがたい。聴覚障害者は事故率0という実績もあるが、業界のドライバーになろうとしたときに、交通・運送事業者はドライバーとして雇用することを躊躇しているため、聴覚障害者の運転が危ないというイメージを払拭することに協力していただきたい。
- ネットワーク会議のやり方について、地方の情報が共有されていない。地方のローカルの強いバリアフリー・ユニバーサルデザインの問題が残っている。
- 全国バリアフリーネットワーク会議は年に2回しかないため、少なくとも今回の意見に対しては1ヶ月以内にメールでも良いので、まず回答していただきたい。その上で対応策に関しては、次のネットワーク会議までの間の進捗状況を答えていただきたい。そうしないと本来のバリアフリーネットワーク会議の役割が果たされない。ぜひとも早急に回答していただきたい。

(以上)