

バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会 議事概要

日時：平成29年3月15日（水）15時30分～17時50分

場所：2号館1階共用会議室3AB

出席者：名簿参照

（事務局より資料に沿って説明）

（質疑応答）

○権利条約の理念・考え方や、障害者基本法及び障害者差別解消法の目的や障害の定義について、ぜひ検討し、入れ込んで欲しい。権利の享有主体をどう考えるのか、障害の社会モデルを取り入れる中でどのように共生社会の実現を推進するか等を検討し、合理的配慮、差別禁止、環境整備を目的の中に盛り込んで欲しい。

○検討範囲について、現行のバリアフリー法の範囲にとどまらず、より広く考えるべき。「移動の権利」をバリアフリー法に盛り込んで欲しい。全ての人が平等にサービスを利用でき、切れ目のない移動を保障されることが必要。

→○「移動の権利」について、バリアフリー法を含む諸制度の中に入れ込むのが適切か、という問題がある。交通政策基本法制定時における審議会の議論では、国民の理解が不十分といった理由で盛り込まれなかった。基本法に入れなかったものをバリアフリー法に入れることが出来るのかといったことも含め、事務局で精査する必要。移動の権利の流れで社会モデル、共生社会の実現があるかと思うが、どうお考えか。

→○現状として、電車・飛行機・建物等の利用に際して、乗車拒否・搭乗拒否・利用拒否といった問題が起きている。そうした問題の解決を考えたときに、交通政策基本法の中に「移動の権利」が入っていない現状の中で、障害者差別解消法の「合理的配慮」の考え方、ないしは権利条約でいう「他者との平等を基礎に」という考え方をバリアフリー法の目的規定の中に入れ込むことが必要。

→○趣旨は了解した。利用拒否といった問題が現状ある中で、差別解消法の中で担保していくのか、移動等円滑化の中で（バリアフリー法の中で）担保するのか、交通政策基本法の中で担保していくのか、どういう方策が適切なのかについて、精査、議論を重ねる必要がある。これについては事務局に引き取らせて頂きたい。

- 障害当事者の参画、(施設等の)整備に際して障害当事者による評価システムを導入すべき。
- 外出機会が増えて課題が見えてきたベビーカー、車椅子、外国人、LGBT、発達障害等、多様な人々を対象として考える必要。トイレやエレベーター等において相互に競合して様々な問題が発生している。
- 地方部と都市部のバリアフリー格差の解消方策を検討して欲しい。
地方は(駅等の)無人化や買い物難民が深刻化する一方、都市部は全国一律で1ルートで良いのか、「規模」の考え方を導入する必要。迂回ルートの問題、電車に乗るのに長時間待たされる問題もある。
- 防災・災害対応の視点を入れて欲しい。
- 観光立国や東京2020に向けた整備がうたわれているが、障害者の観光客への対策が進んでいない。
- 新幹線の指定席券が、障害者手帳との関係かもしれないが、窓口に行かないと買えず、長時間待たされる。
- 障害者が作業所に通うにもバリアがあり親の付き添いが必要な状況。一億総活躍の観点からも改善すべき。
- 「地域」の視点も大切であり、ローカルな部分にも(法の)適用対象を広げて欲しい。
- 北国では「雪」も大きなバリアとなっている。
- バリアフリーに関する情報の共有が、しっかり円滑に行われるようにして欲しい。
(資料3の)グラフの飛行機のバリアフリー化率とは、飛行機の内部を指しているのか。飛行機の搭乗にバスを用いる等の情報がすぐにわからなかったり、電車での乗換経路がわからず困難で、途中で階段があったりする。ICTや情報設備が発達している今だからこそしっかり情報を共有して欲しい。
- 音声の視覚化による情報保障をお願いしたい。
列車の運行情報の電子掲示板への表示や、ホテル客室のテレビ対応が字幕表示のないリモコンに変えられていたケースもあり、対応をお願いしたい。

- 発達障害は適切な情報の取捨選択が苦手、音だけでなく視覚も含めて対応して欲しい
- 心のバリアフリーのあり方について、JRの声かけサポート運動はとても助かる。利用者に対する啓発は重要。
- 視覚障害者のホーム転落事故では3人中2人が盲導犬使用者だった。最近の声かけサポート運動の効果は大きい。心のバリアフリーは安全安心のため最も大切。(子供以上に)大人の教育が必要。
- 地方と都会の格差を出来るだけなくすべき。地方では無人駅が増えてホームから転落している人がいるはず。乗降客の少ないところほどブロックはあった方が良い。都市部の中でも格差があるので、極力支援をして欲しい。
- トイレやベビールームについては昔に比べ増加しているが、着替えや化粧に使っている人も目撃した。子供連れ向け、オストメイト、化粧用といった用途別に区別して欲しい。
- (都市と地方の格差に関連して)建築の移動等円滑化基準の改正を行って欲しい。
建築の移動等円滑化基準はこれまで見直されたことがなく、努力義務にとどまる建築設計基準の改正のみ。地方においては、小規模店舗の整備等も課題であり、学校については災害時の避難所としても見直される。については、建築移動等円滑化基準の見直しを前提に、これまで対象外となっていた建物(一般学校、共同住宅、工場等)や、室内の移動経路についてはホテルの居室しか対象でないが、建物内のレストラン街についても対象に含めて欲しい。
- 特別特定建築物の対象引き下げについて、基準では委任条例規定を設けており、自治体によってはきわめて厳しいところもあり、東京都では500㎡以上が義務づけられている。また、地域によって立地条件の違いも大きい。については、現状24,25箇所である地域毎の委任条例を増やす方策をとっていく必要があるのではないか。
- 室内の移動円滑化については、経路をしっかりと構築してもらう必要。
- (都市と地方の格差に関連して)基本構想について、策定の義務化や、障害者参画の盛り込み、住民提案制度の改善を行って欲しい。地方の無人化に伴い、3000人以上の駅を中心として、基本構想でカバーする必要。地方分権との関係で難しいかもしれない

いが、出来る規定ではなく義務化しなければ広がっていかない。協議会の中では交通の特定事業で当事者の参画の機会を位置づけて欲しい。住民提案制度も形骸化しているので、使いやすい制度にして欲しい。

→○基本構想だけで進むわけではないので、街全体（地域・エリア等）でのバリアフリー化を推進していく必要がある。その際、基本方針の見直しが重要。

○バリアフリー法は、パーツパーツの整備であり、面的整備は基本構想が唯一の手法が進んでおらず、様々な悪事例が見られる。基本構想は第二次、第三次と書きかえるべき話で、大都市でも基本構想を一度も策定していないというのは論外。

○基本構想が進まない要因としては、市町村の財政基盤が弱いことと、担当者となる人材が少ないことが上げられる。そういった観点からも都道府県の関与を義務づけるくらいの勢いで都道府県が人的・財政的な支援を行うべき。

○施設管理者は安全確保を理由とする乗車拒否をしているが、理由の根拠をしっかりと説明するべき。事業者は内規（非公開）で独自の基準があるので、内規の情報公開や見直しを行うべき。マニュアル作りについても企業の研修についても、当事者の参加の下で行うべき。

○日本はモビリティの保障が弱い、都市空間についてはバリアフリー法でやってきたが、運用面が弱いという特徴がある。

○権利条約、解消法が反映されるべき。移動の権利を唱えているわけで見直しの改正に取り組んで欲しい。

○防災について、2014年に仙台で行われた国連防災会議において、障害者が初めてステークホルダーとして位置づけられた。そうしたことも踏まえ、非常時に障害者に優しい街づくりを行って欲しい。

○地方のバリアフリー化について、障害当事者の声を受けて整備された地域毎の好事例も存在する（例：大臣表彰の仙台の津波タワー等）。地方分権で目が行き届かない面もある反面、地方毎の好事例は他の地域でも出来るという根拠になり得るので収集して欲しい。

○モビリティの問題として、高齢者の運転事故が起こっており、地方自治体も地域の足

を確保しようとコミュニティバス・タクシー等で努力しているが苦戦している状況。
BFと密接に絡む問題として考えるべき。

○心のバリアフリーでは、各運輸局等がバリアフリー教室を展開しているが、小学生だけでなく、中学生、高校生など大人を見据えて進められるような研修制度のあり方にして欲しい。

以上