

## 第2回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：5月23日（火）14時～16時

場所：3号館10階共用大会議室A

### 【議事概要】

（委員の皆様からの御質問・御意見）

○障害者権利条約の障害の社会モデルの考え方が、実際の法案（現行バリアフリー法）の中に取り込まれていないのが現実。第1条の目的及び第2条の定義規定の見直しをしないといけない。バリアフリー法が医学モデル体系で、個別のハード整備中心、（切れ目の無い）移動についての規定がきちんとされていない結果、障害者が差別的取扱いを受け、不便を強いられているので、是非お願いしたい。

○全ての人間の尊厳を守るため、全ての国民に認められることを前提として、移動の権利を踏み込んで記載して欲しい。権利条約や差別解消法の理念だけでなく、働く権利の保障（就労による所得保障）、一億総活躍の実現という施策の方向性にも沿う。移動の権利があれば職場へのアクセス要求も論拠がある主張になるので、ぜひステップアップする努力をお願いしたい。

→○通常は、交通政策基本法が目的・理念を示した上位法令で、その下で具体法として地域公共交通活性化再生法やバリアフリー法といった個別法があるという整理。平成13年の交通政策基本法の整理の際、私はフランスの交通権及びアメリカのADA法を引き合いに出したが、盛り込まれなかった。基本法に盛り込まれなかった権利を個別法に盛り込むというのは一般的には矛盾しており、なかなか難しい可能性がある。

また、実質的にはガイドラインの中で斟酌して交通事業者がかなり丁寧にバリアフリー化を進めているが、まだ足りない部分があるという過渡的な状況。そのなかでどのように人権の部分を位置づけるのか、よく考える必要がある。

○二点申し上げたい。

①バリアフリー法の適用対象拡大について

（現行法対象の）一般定期旅客船でも、20トン未満はバリアフリー化対応に

苦慮している。船員規制や棧橋への適合との関係で、船を大型化できないという問題もある。不定期旅客船となると9割が20トン未満で、経営に大打撃がある。

また、不定期航路事業では、公共交通機関から棧橋までのアクセス経路がバリアフリー化されていない状況が多く、船舶だけのバリアフリー化が無意味の場合も多い。ついては、不定期航路事業を対象とすることには極めて慎重に検討すべきではないか。

## ②公共交通事業者等による計画等の策定について

旅客船業界は小規模・人員不足が多く、新たな計画策定自体が大きな負担であるし、各事業者が対応可能と判断する計画を義務づける効果が不明。事務量の負担の方が大きく効果が少ないと考えられるので、事業者に過度な負担をかけることなく、実態に即した規制となるよう極めて慎重に検討すべきではないか。

○移動の権利について、従来のバリアフリー法はあくまで事業法として、個々の施設整備を進めることで移動の円滑化を図れるという推測の下で行ってきたが、実際は都市と地方のバリアフリー格差、無人駅の増加による地域の足の消失といった様々な問題が生じている。モビリティの確保について盛り込む必要。IPCガイドラインでも基本的人権としてアクセスが捉えられていることを踏まえ、条文の中に加えていただきたい。

○福祉の増進ということではなく、きちんと共生社会の実現を目的規定に入れて欲しい。

○基本構想関係の委員を20年間やってきた経験として、法律の立て付け、財政制約や利害対立等はあるが、「最後まであきらめない、そこを何とか。」という姿勢は非常に大切。

○（バリアフリー化の）PDCAサイクルをしっかりと回していくためには、中心となる目標に権利概念が入っていないと上手くいかない。訴訟リスク等はあるが、前向きに検討するべきではないか。

○バリアフリー法制定時は最低限のバリアフリー化をまずは行うということで、パーツ毎にバラバラの仕組みで全体に共通するものがない。現行法の最大級の課題が大都市部での面的整備で、地下鉄の乗り継ぎの不便さ等が問題となっている。都市局の自由通路、道路局の道路、住宅局所管の建築物等を広域的

な経路を設定してスムーズにつなぐような仕組みが問われている。

○当事者参画の仕組みについて、法律上「大事だ」ということは記載されているが、あくまで他の法律事項に付随し「なお言うならば」という感じでメインでは無い。1グレード上げて義務化し、システムの中に組み入れるべき。

→○当事者参画に関しては、実質的な参加とするため、障害当事者もある程度勉強していただく必要があると考えている。

○それぞれの立場に立ち、相手の状況を理解しないと何が困っているかわからないので、大人のバリアフリー教育は必要。

(例：ドアを開ける音ないし知らせる音が外部に無いと乗車出来ず困る)

○小中学校教員には介護等体験が義務づけられていたり、ボランティア体験を単位に取り入れる大学も増えていると聞く。心のバリアフリーもそういった観点から取り込むことが出来ないか。

○道路事業について、国・県・市町村とそれぞれ管轄が異なる。どこかがきちんと指導して欲しい。県のような自治体が力を持ち役割を果たすべき。

○電車のドアの開く位置がわからない。また、無人駅で電話しか無い。

○当事者参画について、当事者による適合評価システムを設けて欲しい。現状、基準に（数値上は）適合しているが、当事者にとって使いづらい、危険な物がたくさん存在。使い勝手も含めた基準適合について全く当事者参画が果たされていない。

○基本構想について、協議会はあるが当事者参画が名目でしかないというのが実態。事業計画でも、特に公共交通特定事業については、当事者参画が認められていない、もしくは参画する機会が無いことが多いので、当事者が計画の中に参画することを義務化して欲しい。

○建築物移動等円滑化基準について法改正以来改定が無い。2000㎡以上の建築物でも、肝心の内部の小規模店舗について段差があって使えないということがあるので、2000㎡以上にとどまらず、特定建築物全てに義務を課すといったことも考えて欲しい。

→○建築物基準については船舶と類似した問題で、地域や実態に応じて変えるという事もありうるかと思うが、利用の実態についての調査データはあるのか。人的対応等についても知りたい。いきなり基準を下げるといったことではなく、ガイドラインや基準にも（人的な物を含めた）対応方法について記載する方向で努力できるのではないか。

→○（船舶の）バリアフリーについては色々調査したが、大きさや個別の利用実態までは（よくわからない）。ただ、船の規模に関係なく必ず船員等により人的対応は行い、実態上は人的支援でほぼ全て対応しているので、人的支援で対応できる場所は対応させていただきたい。

○移動の権利について、バリアフリー法施行後10年間で社会の動向は様々に変化していることを踏まえ、共生社会の枠組みを作るという観点から、現行バリアフリー法の目的・定義規定の「改善・促進」からもう一步踏み出し、改善の方向を定める必要があるのではないか。（現行バリアフリー法では、障害の社会モデルの立場に実質立っているが、表現的に個々の責務に帰している側面もあるのではないか。）

○特に、国民のコンセンサスというのが気になる。交通政策基本法後の3年間が何を意味するのか、考える必要。

○将来を見据え、時代に即した改正が必要。特にUD2020行動計画でも議論された当事者や市民の参画及び評価システムについて、もう一方踏み出しても良いのではないか。

○建築や船舶等の規制については、事業規模によりかなり事情が異なる。障害者差別解消法も事業者の過度な負担は避ける旨規定されているが、「過度な負担」の基準は特段決まっていない。まずは、誰のための、何のための法律なのか、法律の精神をしっかりと議論するべき。事業規模に関わりなく法の中にもうたう必要もありうるのではないか。

○共生社会を考えるときには、移動の権利を確保しなければ進みようがない。移動の権利について、国民のコンセンサスが得られていないとあるが、一億総活躍や共生社会についても、国民のコンセンサスが得られているというよりは、実現の努力へと向かう期待を込めた言葉ではないか、移動の権利もそういう

方向で規定できないか。

- 移動の権利について国民のコンセンサスを得られなかったのであればどういうことか、過去の経緯もしっかり整理し、努力する必要があるのではないか。
- バリアフリー法及び関係施策について、全国民を対象とした多様なあり方を検討する必要。その中で障害の社会モデルや移動の権利について、そのまま言葉は使わないにしても、何らかの形で明記するべきでは無いか。
- （障害の社会モデルに関して）「社会に障害がある」ということを明記し、「印刷障害」「段差障害」といった言葉の使用方法についても工夫して欲しい。
- 昨今発達障害については注目が集まっている一方で、何をすれば良いのか対応方法がわからないという声も多いので、事業者向け等バリアフリー教室を充実させて欲しい。ソフト面は必要。
- 精神障害については遅れている。自宅から出るまでにも長時間かかるので、見えないバリアフリーと言うべきか、何らかの支援が必要。電車、バス等の人混みについても恐怖を感じるので、移動の権利の観点からも支援が必要。
- 観光地のより一層のバリアフリー化をお願いしたい。都市の有名観光地は進んでいるが、地方は進んでいない、2020年までに観光客4000万人という目標を掲げている以上は、高齢者、障害者等が行けるよう、法制度の改定等をお願いしたい。（例：長野県の戸隠神社）
- 障害のある子供を公共交通機関で移動させる際は様々な困難や障壁がある。バギーのような特別な空間を必要とする人々の設定について、特別な配慮を可能な限り具体的に検討して欲しい。
- 障害者割引について大変助かっているのですが、費用の点で課題がある方への対応策についても何らかの形でいれていただきたい。
- バギーについては、ガイドラインの整備で具体的に解決できるのではないかと考える。
- 東京駅の情報案内がわかりづらい。バリアフリー情報の案内情報の仕方がわ

かりづらいものが多い。

○まとめ方について、提案させていただきたい。

- ①障害者の方から見ても取組の視点がわかりやすいように整理してほしい。
- ②ソフト面の記載については、再掲も多いので、まとめ方をもう少し工夫して欲しい。

(事務局からのまとめ)

- ・移動の権利に関して、移動の重要性について否定する趣旨ではなく、個別法に書く際に様々な困難があるということで、丁寧に説明していきたい。大切な事として、交通政策基本法の際の議論としては、移動の権利の主張が出てくる議論の背景を捉え、問題解決に取り組むべきということであったと認識している。
- ・ソフト対策の重要性についての指摘を踏まえ、ハード・ソフト両面の対策が必要であると強く打ち出しとりまとめ方法を考えたい。
- ・事業者の皆様には今後丁寧に議論、相談させていただきたい。
- ・個別の物について、基準・ガイドラインの検討会で取り上げられるものは取り上げたい。
- ・次回の検討会は6月13日を予定している。

以上