【議事概要】第４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

〇日時：平成２９年１１月２日（木）１３時３０分～１６時００分
〇場所：２号館１階共用会議室２Ａ・２Ｂ

【議事概要】
（局長挨拶）
（座長挨拶）
（事務局より資料に沿って説明）
（出席委員より提出された意見書の説明）

（質疑応答）

●貸切バス事業へのバリアフリー法（以下、法という。）の適用対象拡大については前向きに検討するが、リフト付き貸切バスについては、現在ほとんど利用されていないのが現状。車両購入の支援措置、駐車場やSA等の乗降場の整備も必要であり、観光分野全体でバリアフリー法を進めていただくことが重要。

●地方のバリアフリー化はそんなに進んでいない。公共交通を含めた面的なバリアフリー化の促進を法律で後押しして欲しい。無人駅は障害者のバリアフリーに逆行している。

●無人駅に関連し、モビリティ確保という概念が日本は脆弱で、道路運送法第７９条の交通空白地有償運送くらいしかない。

→〇法自体は都市部・地方部を分けずに一律に義務付けしている。基本方針について、3000人以上/日の駅について2020年までの目標を定めていることは事実だが、より小さい駅等も地域の実情に鑑みて、可能な限り移動等円滑化を進めていくべきだと明記している。
〇他方、様々な御指摘や都市・地方それぞれの課題がある事を踏まえ、2021年以降の取組については然るべき時期に適切な目標を設定することを検討している。

●知的・精神・発達障害を含む点を障害者の定義に加えていただきたい。

●基本構想について、都道府県による作成の義務化、作成の際の協議会の義務化、様々な障害当事者による当事者参画の明確化をお願いしたい。

→〇知的・発達・精神障害については、現行法の中に含まれるという考え方で、基本方針でも明記している。法文上の明記は、（制定）経緯や法技術上の問題もあるところ、ご理解いただきたい。
〇基本構想の作成促進は、地域の面的バリアフリー化として見直し内容を検討中。障害者等の当事者参画について、考え方を明確化する方向で引き続き検討したい。

〇乗降場の整備については、施設側の協力を得る必要があるという指摘を真摯に受け止め、改善に取り組みたい。

→〇小規模店舗については、条例で基準強化を行う仕組みがあり、当該取組を促進したい。また、仮設住宅は、被災地におけるバリアフリー化仮設住宅建設の普及に努めていきたい。

→〇学校における防災機能の確保については、東日本大震災の教訓を踏まえ、防災機能強化制度を創設し、バリアフリー化も含めて取組を推進してきたが、障害者への対応を含めて様々な不便が生じたのも事実。文部科学省としては、地方自治体の防災部局が中心となり、教育委員会と連携して、学校施設毎の施設利用計画の明確化を推進しており、その中で一般人への開放部分のバリアフリー化についても検討を促進している。防災機能強化の補助制度も活用し、学校施設のバリアフリー化を今後一層推進していきたい。

●駅ホームの段差・隙間の解消、ホームドアの整備についてはどうか。

→〇段差、隙間の解消については、施設改良の技術的困難性（カーブの有無等）や障害者等の知見（２センチ程度なら車両が高くても可）を踏まえ、出来るだけ段差や隙間を小さくするという整理で、指導に取り組みたい。

ホームドアについては、昨年１２月の駅ホーム報告書を踏まえ、ハード・ソフト両面の整備に取り組みたい。（例：新型ホームドア、内方線付き点状ブロック、声かけ等）

●見て分からない障害のため、高速道路で支払う際、なかなか障害者割引が使えず困る。電車内の放送を文字化し、事故情報等がモニター等で見られるようにして欲しい。

●駅ホームと車両の段差、隙間について、２０センチ以上段差があり、乗降の際にスロープの幅が狭く、力の関係で押してもらえず手間取ったケースがある。

バスについて、縁石が無い地方は、スロープの傾斜がきつく乗降できない場合がある。

●法改正の中で、家から目的地までのスムーズな移動、他モード間のスムーズな乗換え、ソフト面等、切れ目の無い移動の確保という観点を入れていただきたい。

また、都市の規模に応じた基準化、小規模建築物のバリアフリー化についても入れていただきたい。

●タクシーについても、横乗りに対応した乗降場の整備をお願いしたい

●車内の情報提供については、モニターやＬＥＤで異常時情報を提供するよう努めている。車掌が臨機応変に対応している放送は文字化が困難な部分もあり、その差異の解消も含め、ニーズに極力応えられるよう努めたい。

また、大規模改良に限界がある中、段差が存在し、かつ駅ホームの幅の都合上スロープの傾斜が急というケースがある場合がある。可能な限り対応の改善に努めていきたい。

○段差隙間の解消については、物理的条件で明示できない部分もあるが、できるだけ小さくなるよう、ゴムなど新たな改良方法も取り入れつつ取り組んでいきたい。

文字情報については、元々移動等円滑化基準で車両等の運行情報について文字及び音声の提供設備を設置することになっている。リアルタイム性やコンテンツの中身といった部分が今後の検討課題であると考えている。

○①切れ目の無い移動の確保について

・単体のバリアフリーの限界について非常に多く御意見を頂戴している。国交省としては、適用対象事業者の拡大をはじめとして、施策に取り組むため関係各所に協力を依頼している。

・面的バリアフリー化が非常に重要であると考えており、基本構想制度の見直し、その中での施設間の連携や乗り継ぎ円滑化についても検討している。

・事業者による様々な取組情報が伝達されていないという問題意識の下、バリアフリーの技術・せービスについて関係者への情報提供が非常に大切であると考えている。また、バリアフリー情報の見える化についても進めたい。

②規模に応じた基準について

・交通バリアフリー基準・ガイドラインの議論を並行して進めている。単純に規模で基準を決めるのは容易でないと考えているが、今回の基準見直しについては、皆様の困り事の改善という方向から議論していく。

○切れ目の無い移動については、ハード面の整備は時間的・費用的制約がある事を踏まえ、ＵＤ２０２０行動計画にも記載されている心のバリアフリーを進めてもらえるようオリパラ事務局に働きかけていきたいと考えている。

文字情報や規模に応じた基準については、個々の自治体等の事情もあり、国全体で一律義務づければ出来るといった性質のものではないと考えている。実現のためには自治体への働きかけや対応を丁寧にやっていくべき分野もあるのではないか。

●心のバリアフリーは、ハードのバリアフリーでどうしても到達できない部分を行うという流れの中で位置づけられると良いかと思う。

規模に応じた基準について、困っている所から改善という流れは良いのではないか。

○バス・タクシーの乗降場整備（車両と道路の接着面の段差解消）については、関係者の連携（本省関係部局の連携、現場の関係者間の意識・考え方の共有）が重要と考える。更に可能な対応については、個々の現場の実情によると考えるが、今後出されるであろう様々なアイデアを関係者で共有、横展開することで推進するべきと考える。

●（京橋駅訴訟を例に上げ）「権利」や、ＩＰＣガイドラインの「人間の尊厳」といった表現がバリアフリー法令に書かれていないのが不利益取扱いの一因ではないか、

新たな状況に対応した基本構想の見直しがほぼ全くされていない。是非行うべき（関西では高槻、豊中、枚方のみ。）

現行ガイドラインは２０００年型のバージョンアップであり、地域連携、事業者間連携、面的整備、当事者参画といった質的に新たに加えるべき課題が色々あるのではないか。
（上記に関して）地域福祉とバリアフリーの連携がとれていない（例:高齢者総合事業では、高齢者等の地域集合場所を作る施策と、ＳＴなどそこに行く交通手段の確保施策の連携がとれていない）
（上記に関して）地域の課題に応じたガイドラインを作る等、地方運輸局の役割を拡大すべき。

●今般のバリアフリー化の推進は、障害者権利条約の理念、考え方を元にスタートしていることを、見直しに当たってしっかりと意識するべき。移動の問題も踏まえ、公平性と同時に個人の尊厳が保たれるということが非常に重要な視点ではないか。
国連の持続可能な開発目標2030や、基本方針の2021年以降の整備目標を踏まえ、2020年を超えてその先をどう見るかという視点を意識しなければならない。
小規模建築物については、移動等円滑化基準では2000㎡以上が特別特定建築物として義務化されているが、現行法でも委任条例という形で解決が図り得る問題であり、市町村会等様々な場でバリアフリー化の重要性を改めて啓発、広報していただきたいと考える。
学校については、2002年に努力義務化されてから15年が経過し、どのように改善していくかが課題。既存建築物の改修方法も含め，方向性を転換するような議論が必要ではないか。
基本構想は、地域において事業者、市民、行政が共に協議できる場として非常に重要。

●ハード・ソフト双方に不十分な点がある事を踏まえ、他法の中ではなく、バリアフリー法の中で、切れ目無い移動をきちんと権利として確保することを是非ともお願いしたい。

●ヘルプマークのようなものを付けていただき、区別できるようにするべき。
国民全体として障害者への人的対応に取り組めるようにすべき。心のバリアフリー教室等で積極的に紹介したり、広報を活用すべき。

●ハード面の整備について、設備の中身が統一されておらず、異なるので困る。基準をもう少ししっかり作っていただきたい。（例:多機能トイレのスイッチの位置、エスカレーターの上り下りの区別や音声案内の位置）

●国民への心のバリアフリー等の普及啓発については、都道府県と政令市の団体が構成団体になっているので、何か手伝えるかもしれない。是非国で策を考えて欲しい。

●バリアフリーの国際的な情報（特にアジア諸国）が入ってきていない。情報交換くらいは注意すべきではないか、欧米はヨーロッパ交通大臣会議の下にディスアビリティーのコミッティーがあり、行政担当者、有識者、障害当事者が出席し、各国の状況を共有し、議論している。日本はそうした場所に誰も行っていないのは課題ではないか。

●欧州のＩＴＦ（旧ＥＣＭＴ）との連携や、アメリカのＴＲＢ、少なくともＴＲＢのコミッティーの中にバリアフリーセクションがあるので、そことの連携を行うべきということかと考える。

以上