

バリアフリー法及び関連施策のスパイラルアップに係る障害当事者等の主な意見

これまでの「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」、改正バリアフリー法に基づく「移動等円滑化評価会議」及び「地域分科会」等におけるバリアフリー法及び関連施策のスパイラルアップに係る障害当事者等の主な意見は以下のとおり。

1. 心のバリアフリーなどソフト施策の推進に向けたあり方

- 接遇教育とか心の教育が、かなりバリアフリーの新たな進展には役に立つのではないかと感じている。
- ハードとソフトの総合のあり方ということからすると、ソフト面の人の育成、人の理解というところが一番利用者にとっては安心安全につながっていくのではないか。
- 心のバリアフリーは思いやりの精神に関わる。子供の時から、教育の中で思いやりの精神を一人一人が持っていけばいいと思う。
- 心のバリアフリーについては、初等中等教育においての取組が有効であり、重要。
- 平成 28 年8月から平成 29 年1月の間に発生した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ではないか。子供以上に、大人の教育が必要ではないか。
- 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ではないか。
- 心のバリアフリーは非常に大事だと思っています。とりわけ子供の教育が取り上げられることが多いわけですが、むしろ大人に対するバリアフリー教育というのが本当は大事だと思っています。ユニバーサルデザイン2020行動計画の中でも子供のことについてはかなり触れられているわけですが、大人についてのことがあまりきちんと触れられていないというようなことが気になっている。
- 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すべきではないか。
- 盲導犬協会が、JRが場所を提供して乗り方の研修を実施した。実際にユーザーとして乗る、その一連の動作を含めてJRさんの協力という新聞記事があり、関係者を巻き込みながらバリアフリー教室を開催して欲しい。

- 心のバリアフリー教室を開催するにあたって、子育てという分野を入れていただき、駅を整備する時に、妊婦さんや、小さな子を持つお母さん、ベビーカーを使うお母さん達を、是非参加者に入れていただきたい。
- バリアフリーは皆さんが一緒になって取り組んでいく必要がある。心のバリアフリーというのほひとつの方法。学習会、研修会の報告もあったが、繰り返し研修を継続していくことが必要。
- バリアフリー法が変わってからハードとソフトを一体的にというのは、これは私は比較的いいことであるなと思っておりまして、なぜかというハードでできないことをソフトでもカバーできるし、逆にハードで途中までしかできていないところをソフトで部分的にでもカバーできるという一体性というのが、むしろ利用者になんか利便性を高めるのではないかな。
- 精神障害は外見だけではわからないため、心のバリアフリーに非常に期待している。
- 見えない障害の方、不適切な対応によって問題が発生してしまって、その後の対応に非常に苦慮するということが多々あるかと思います。なので、そういったことがないように事前に理解を踏まえた上で、また情報を共有し適切な対応ができるように、単にハード面の対応だけでなくソフト面での人材の育成につながる仕組み、構造といったものをぜひ整備してほしい。
- 心のバリアフリーについて、啓発活動の中に聴覚障害に関する内容が含まれていない。聴覚障害者は見た目ではわからない障害なので、もっと理解の普及活動に努めていただきたい。
- 乗客のヘルプマークの理解、乗務員の障害理解等、心のバリアフリーを進めてほしい。
- ヘルプマークは沖縄県ではあまり活用・周知されていない。ヘルプマークをつけている人が困っていたら、協力をしてもらえような周知啓発をお願いしたい。

(1) 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化のあり方

- 過度な事業者負担だから出来ない、ではなく、構造上ハード整備が難しいなら情報開示などソフト面で対応するなど、代替手段を検討すべきではないかな。
- 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ではないかな。
- UDタクシーの研修について、予約の段階でも乗車拒否がある。乗務員だけでなく、オペレーターへの教育も進めていただきたい。
- 東北新幹線のオストメイトは使いづらい。開発業者、駅員等にもオストメイトに対する理解を深

めていただく場を設けて欲しい。

○鉄道駅で介助をお願いしたら、改札で30分くらい待たされた。人的支援を充実させてほしい。

(乗継時の情報提供、人的支援 等)

○バリアフリーに関する情報の共有が、円滑に行われるようにすべきではないか。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すべきではないか。

○障害のない人とある人とで、空港での手続きにかかる時間の差がありすぎる。スタッフ等による移動支援の充実、トランジットの時間短縮等のサービスの平準化を全国的に整備して欲しい。

○成田空港から東京駅に来るときにスロープを出すだけで45分ぐらいかかって、他のお客さんを待たせました。実質的にほとんど使い物にならないというのがリフト付きバスの現状でして、乗客があらかじめ予約しておけばバス会社も準備してくれてスムーズに乗れますというのが現状。

(ホテル等の情報提供)

○旅館・ホテルについて、それぞれの宿泊施設でどのようなバリアフリーの手助けが出来るのか、情報の開示が必要ではないか。

(2) 国民等に向けた広報啓発の取組推進のあり方

○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いる。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すべきではないか。

○障害者用トイレは、誰でも使えると障害者が緊急で使いたいときには使えない。障害のない方はできるだけ一般用のトイレを使用していただけるよう周知していただきたい。

○心のバリアフリーを推進する上では、文科省など省庁間の連携が重要。様々な分野でのバリアフリー化が進むように連携を推進してほしい。

2. 個別施設の更なるバリアフリー化に向けた施設設置管理者等の取組促進のあり方

○建築物移動等円滑化基準の改正を行うべきではないか。地方の小規模店舗の整備等も課題であり、学校は災害時の避難所としても重要。建築物移動等円滑化基準の見直しを前提

に、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、建物内のレストラン街も対象に含めるべきではないか。

- 建築物のバリアフリー化は特別特定建築物についてのみ義務化されており、学校は義務づけの対象外となっている。学校は災害時に避難所として使用されることが多いが、車椅子ではなかなか入れない。このことは、阪神大震災の時に指摘され、熊本地震の時にも問題になったが、進んでいない。
- 2,000㎡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、2,000㎡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るべきではないか。
- 2,000㎡未満の建築物(小規模店舗・コンビニ・ファストフード等)も対象にすべき。また、段差のほか、椅子等が固定なのも問題。委任条例が少ないので、強化促進すべき。