

第8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：令和元年11月15日（金）13時～15時

場 所：中央合同庁舎3号館10階共用会議室

【議事概要】

（総合政策局長挨拶）

（座長挨拶）

（事務局より資料に沿って説明）

（委員からの意見概要）

1) バリアフリーのさらなる推進について

- 今後の方向性で、論点に学校のバリアフリー化と小規模店舗を入れていただき本当にありがたい。
- 文科省によると、学校のバリアフリー化は現在60%台であり、まだまだ課題がある。学校のバリアフリー化は、前回の法改正でも改善できなかった点であるため、今回は解決して頂きたい。障害者権利条約が求めるインクルーシブな教育を進めるという点、避難所にもなるという点からも、学校のバリアフリー化は必要である。
- 小規模店舗について、できるだけ事業者の負担が無くバリアフリー化を進めるため、新規に建てる際に、段差を作らない、固定の椅子を作らない、間口は80cm程度にするなどの最低限の基準を作ってほしい。
- 空港アクセスバスや定期観光バスは、移動円滑化基準適用除外認定自動車ということでバリアフリー化が遅れている。この問題についても論点として挙げてほしい。
- 現在、社会の様々な場所で他人に対して気を遣うことができなくなっており、家庭でも他人の気持ちを考える等の教育はできていない。インクルーシブ教育で大人も含めて、思いやる気持ちを考える教育をしてもらいたい。
- 聴覚障害者は、音声がかえれないため、字幕表示でテレビを見るが、ホテルに設置されているテレビは、字幕を付けて見ることができずなのに、部屋にはホテル専用のリモコンしかなく、字幕付きに変えたいと思ってもそれができない。フロントに行ってお願いをしても、対応してもらえないことが多い。
- 聴覚障害者は、電話が使用できないため、ホテルで、災害や火事が発生したときにもどのように対応してもらえるのかが分からず、不安を抱えているので、安全のための方法を考えて欲しい。
- 施設に入るときの受付の対応が非常に良くない。身体障害者手帳を見せても適切に対応してもらえない。このような問題に取り組んでもらいたい。
- 心のバリアフリーのためには、障害を理解することが重要であるとともに、各障害当事者が困っていることをしっかりと伝える力を持つことも大事になる。

- 新幹線での対応について、降車の際、新幹線のドアの開く方向がもっと早く分かれば、降りる準備が早めのできるの、そのようにならないか。
- 障害者等用駐車区画について、車椅子利用者は幅3.5mの駐車区画が必要。ところが、最近歩くのが困難な人が増えてきて、幅3.5mの駐車区画を使えない状態になっている。
- パーキングパーミット制度については8県がまだ不採用。国として、ぜひトイレキャンペーンと同じようにキャンペーンをやってほしい。
- 旅客施設のバリアフリー化について、バリアフリー化の対象が利用者数3,000人以上になったことは評価したいが、その次のステップとして、2,000人とか2,500人まで下げて、より地方のバリアフリー化を進めてほしい。
- 交通機関や省庁でも障害者雇用が進んできている。公共交通機関やホテル等における障害のある職員が、どういう工夫をしていて、どのように役に立つのかということ発信するのが、ユーザーに一番声が届くのではないか。
- 一部の電鉄では、繰り返し車内アナウンスされていたため、電車内のバリアフリースペースにスマホを見ながら立っている人がいても、車椅子利用者が近づくと、さっとどいて、車椅子の方がその位置に入れた。このような自然な対応ができるよう、今後、様々な公共交通機関で同様にやってほしい。
- 車椅子の方が路線を乗り換えたときに、乗り換えた車両にフリースペースが無かった。乗り換えが上手くできるような工夫があれば良いのではないか。
- 災害時において、各自治体は障害をお持ちの方を把握していると思うので、各自治体が自力で避難できない方に対して早めに避難のアナウンスを流したり、避難するための車を出したりするなどの対応をするよう国が指導してほしい。
- ソフト対策、とりわけ心のバリアフリーの目標値の立て方について、合理的配慮で当事者と事業者が築き上げていく改善点と教育問題との区分けを意識的にしないと、目標設定をする際に分かりづらくなる。
- 各事業者は、障害者差別解消法に関連した事例などを蓄積していると思うので、参考値として盛り込んでほしい。
- 心のバリアフリーの数値化については、心構えや道徳というところにあまり引っ張られずに、具体策として検討していくことが重要。
- 人的介助について、いろいろな駅で、乗り換えの誘導がうまくできていない。特に時間帯による無人改札や無人駅では、例えばボランティアの配置などの対応をしてほしい。
- 普段使い慣れている駅やバス停が、工事等で普段とは違う状態では、移動が困難になる。そのため、移動ルートの状態が変わるところでは、優先して人的介助を配備してほしい。
- 心のバリアフリー研修については、当事者参加の研修を今後ともぜひお願いしたい。
- 介助者とともに移動することが多いが、交通系 IC カードの窓口での清算に時間を取られる。障害者割引が適用される交通系 IC カードの実現をお願いしたい。

- ハード面の設備については、時間が経過していくにつれて劣化していくため、バリアフリー設備が十分に機能する形で維持管理をお願いしたい。
- ユニバーサルデザイン関係の研修について、ほかの地域でも参考になると思うので、ぜひ好事例などを紹介してほしい。
- ユニバーサル社会実現推進法について、関係機関相互の調整は非常に大事になるが、現在の取組状況と今後の取組予定について教えてほしい。
- 災害時には、学校にも避難所が設置される。今回の台風では、都心部では避難所に入りきれず、福祉避難所にも入ることが難しかった方もいる。学校が公的なものであるにも関わらず機能していないことは残念なので、具体的な施策を期待したい。
- 学校に関しては、校長先生の裁量で避難所にするかどうかが決められると聞いている。個別の判断によらずに、公的な機関として、災害対策本部で判断できるようにしてほしい。
- 福祉避難所に行くには、避難所に行き登録をする必要があることを知らない障害者の方たちや高齢者の方たちが多い。そのため、そのような情報提供を事前に、特に風水害の時には天気予報の中で提供する必要がある。
- 交通結節点では、複数の事業者がいるため情報の示し方が錯綜しており、利用者にとっては混乱が生じている。交通結節点での情報提供については、複数の事業者が一体的に協力して対応してほしい。
- 資料4-1、4-2の主要検討項目及び今後の対応の方向性については、この項目の洗い出しで特に異論はない。次の議論ができるよう基本方針、整備目標との関連性を教えてほしい。
- 基本構想が作成されていない地域における交通結節点では、事業者間の連携・協力を促す仕組みを考える必要がある。
- 学校のバリアフリー化については、ハートビル法以来、指摘されている。公立学校は義務化、私立学校は努力義務という対応を早急に検討していく必要があるのではないか。
- 複合的な施設あるいは複合建築物のバリアフリー化をどのように図るのか。困難な課題であるが、特に複合的な施設においては、中のテナントがそれぞれ変わっていく可能性があるため、そのようなもののバリアフリー化についても検討する必要がある。
- バリアフリー法に基づく基本構想や移動等円滑化促進方針にも関係するが、大規模なエリアだけではなく、例えば区画整理事業で整備される小規模なエリアや商店街を面と捉えてバリアフリー化していくという議論も中長期的には必要になるのではないか。

2) 移動等円滑化の促進に関する基本方針（次期整備目標）について

- 基本方針の目標設定は非常に重要である。基本方針において整備目標が明記されたことにより、各事業者が努力し、バリアフリー整備が非常に進んだことから、バリ

アフリー整備の促進に有効であると感じている。

- 一方で、現在の整備目標の全ての項目を100%達成した場合においても、完全なバリアフリー整備として非常に住みやすい社会になるわけではない。
- 現行の整備目標の対象外である施設は結構多いため、整備が遅れている分野をどのように進めていくのかを考えながら整備目標を設定することが必要である。
- UD タクシーや鉄道駅における車椅子使用者が単独乗降可能なプラットフォームと車両の間の段差・隙間の目安など2010年度にはなかった項目も考慮する必要がある。
- 次期目標期間は、5年を基本としていただきたい。様々な計画が5年で設定されていることから、期間を短くして時代により早く対応できるようにしてもらいたい。
- ソフト部分の目標に関しては、障害により特性が異なることから、各障害特性を意識し、顧客満足度として、障害当事者にアンケートやヒアリングを実施する方が良い。
- 総務省の自治体戦略2040構想研究会の報告書では、地方の各地域における人口減少が予想されていることから、目標の利用者数3,000人というよりも、縮小していく人口も交通機関もあるということを考える必要がある。
- 人口減少に呼応する交通機関やテクノロジーの発展も考えると、次期目標期間は10年では長く、5年で設定する方が良いと考える。
- 新設はともかく、既存のものについても、特に、地方はバリアフリー化されていない既存の施設が極めて多いので、できるだけ早くバリアフリー化してもらいたい。
- 目標期間については、5年が良いか10年が良いかは今判断できないところ。事業者における事業計画は、事業規模により5年以上の中・長期の事業もあれば、5年以内の短期の事業もあることから、短期の目標と中・長期の目標を分けて設定するなど検討する必要があるのではないかと。
- 基本構想に関する整備目標の設定については、今後検討することになると思うが、例えば、バリアフリー化の進捗状況には地域差がかなり見られることを考慮し、評価会議の地域分科会ごとに目標値を設定することも一つの方法と考える。
- 整備目標の項目の細分化として、ノンステップバスの電動化の要望が地元である。
- 目標の細分化における情報提供について、聴覚障害者以外に視覚障害者や知的・発達障害者への情報提供についても配慮してもらう必要がある。
- ソフト面だけではなく、ハード面の情報を提供する設備についても設定されるようにしてもらいたい。
- 難しい課題ではあるが、基準の多様化やニーズの多様化が出てきているため、目標達成状況が実際の移動や利用の際のバリアフリーの実感と齟齬がないのかを確認することが重要となる。
- 建築物について、現在の目標では2,000m²以上の特別特定建築物が対象になっており、達成状況が約60%との説明であるが、ゆくゆくは、この内訳について、庁舎、宿泊施設、教育施設、文化施設などの大規模な公共施設等施設用途別に達成率を示して欲しい。

以上