

第9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2年1月16日（木）14時～16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) バリアフリー法及び関連施策のスパイラルアップに係る今後の対応策について

○ホテルのテレビが字幕表示に対応していないことが多いという課題の対応策を盛り込んでほしい。ラジオの音声を聞けない人にとって、テレビの字幕はニュースや災害情報を得るための貴重な情報源である。

○大変嬉しい改正案を盛り込んでいただき感謝。

特に公立小中学校のバリアフリー基準適合義務化はありがたい。自分は小学生の時は養護学校に通っており、通常の学校に行きたかったが当時車椅子で通えるところではなかった。中学校は校長のおかげで通うことができたが、エレベーターがなかったため校舎内の階段を車椅子から降りて這って登った。今回の法改正によって、通常の公立小中学校にエレベーターが備えられ、車椅子でも通える時代が来ることがうれしい。

空港アクセスバスについては、関空路線でも最近リフト付きバスの導入が進んだと聞いている。適用除外認定制度の見直しを含め、今後の対応策を教えてください。

○障害者用駐車場について、高齢者が増加しており彼らも歩行困難者として駐車しているため、埋まっていることが多い。適正な利用を推進するための規定の内容を教えてください。マスタープラン制度の柔軟な運用に関連して、地方自治体は何に引っかかってマスタープラン作成を進められていないのか、どう柔軟にしていくのか教えてください。

○知的・発達障害者に対しても、細やかで前向きな案をとりまとめていただき感謝。

公共交通事業者のソフト対策について、議論は今後深めるのだと思うが、体験をお話したい。先日、成田空港で発達障害の人の搭乗体験を行ったところ、カウンターの方が言葉から臨機応変に切り替えて絵カード、文字カードやコミュニケーションボードを活用していた。駅や警察でもそうしていただくと助かるが、まずものがないと対応できない。コミュニケーションツール設備をソフト基準に入れることを検討してほしい。

○バス事業者の代表として、お詫びとお願いを申し上げたい。

乗合バス事業は経営状況が厳しく、地方部の9割が赤字で、路線維持のために補助をいただいている。バリアフリー化がなかなか進まなかったのも経営状況が原因である。今後オリパラに向け、バス停においてリフトを使用できる環境を整えるなど、協会を挙げて頑張っていきたい。空港アクセスバスについても、鉄道のない地方空港からリフト付き

バスを導入できるよう努めてまいりたい。

また、バリアフリー化の推進に際しては、車両価格の設定や補助制度に関してご配慮をいただきたい。宿泊施設や学校のバリアフリー化に関しては補助金があるということだが、車両に関してもぜひ拡充してほしい。

○2020 オリパラ大会のレガシーとして、共生社会の機運を高めていこうという方向性に感謝。少し分野が違うかもしれないが、高齢者に関しては、報道にもあるように免許の返上が重要な課題。公共交通機関が減少していくなか、高齢者も免許を返すと生活が成り立たない。今後70歳以上の高齢者が増加していくなかで、高齢者による運転事故は大きな課題であり、免許を速やかに返上できるような環境を整えるのが重要。今回の報告書に入れてほしいというわけではないが、今後の課題として施策に反映して行ってほしい。

○今回の報告書はこれからの方向性について次のステップを感じさせるものになっている。特に学校分野については、学習指導要領の改訂もあり大きく前進している。

トイレの利用マナー啓発キャンペーンについて。建築設計標準では機能分散が推奨されており、実際に機能分散が徹底しているところとそうでないところでは混雑の仕方が違う。マナーキャンペーン、啓発キャンペーンと同様に、機能分散等の適正な施設環境整備の方法についても、可能であれば追加してほしい。また、共生社会の一つの枠組みとして、障害者用駐車場の不正利用の禁止を検討すべき時期に来ているのではないか。

委任条例の制定を促すことについては付帯決議にも掲げられているところ、地方分権の時代の中で非常に難しいが、自治体に委任条例の制定を促す方針をもう一步進めるような手立てはないか。委任条例は地方の実情にあわせて決められるのが優位点であり、設計者に対する啓発の大きな材料にもなる。

○車椅子用駐車施設について、車のドアを十分に開ける必要がある、下肢障害で松葉杖を使っている人にとっても有用。トイレも然り。車椅子用の環境を整えば、松葉杖の人向けの環境も整う。しかし、車椅子か否かで利用の可否を判断されることもあり、実際ボランティアの方に車椅子用の設備の利用は控えてほしいと言われた経験がある。車椅子用設備は下肢障害の人にとっても有用であることの理解を進めてほしい。そのためには、例えばテレビドラマや映画で、障害のある人はあたりまえに生活しており、特別な人ではないということを周知することもとても大事。困っているのは車椅子利用者だけではなく、下肢障害者や高齢者の人もいる。

○駐車場については狭いところが多く障害がなくても苦勞する。スペースのスタンダードを広くしてほしい。

ホームからの転落事故については、ホームドア以外の安全対策も重要。自分も四ツ谷駅でベビーカーの前輪が電車とホームの間に挟まってなかなか持ち上げられないのに、駅員さんが気づかず「扉を閉めます」というアナウンスがされている現場」に居合わせたことがある。このようなことはどこでもありうると利用者にも共有して周知してほしい。管理者だけではなく利用者にとっても自分たち自身の問題として考えるような啓発が必要。

○駅については、常時とは違う施設状況である場合の対応が不十分だと感じる。ソフト面の

対応の中に、工事や混雑時の際などの、交通事業者による声かけや見守りの強化などの対策を盛り込んでほしい。

また、地域におけるまちづくりについては、地域の当事者団体の意見もふまえてマスタープランを作成してほしい。昨年、自治体に意見は聞いてもらえたが当事者団体のニーズに実際に対応してもらえなかったという声があった。意見を聞くだけでなくニーズに応じた結果にまでつなげてほしい。

○公立小中学校が特別特定建築物に含まれるようになることは、意義深いものとして評価したい。マスタープラン作成においても、柔軟に生活関連施設に小中学校を入れたいと思っているが、制度改正によりさらに位置付けがしやすくなる。

計画作成で難しい点は、生活関連施設と生活関連経路をセットで設定する必要があるところ。小中学校についても通学路、避難経路との兼ね合いを考えながら位置付けていく必要がある。また、歩道のない道路における整備のあり方も検討していく必要がある。

○旅客支援については、改札口までで終わりで先は知らないということのないよう、連携した取り組みが重要。

○PDCA サイクルに当事者を入れ、意見を聞くだけでなく実際の対策に反映するようにしてほしい。

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

○旅客施設の対象条件である1日の利用者3,000人以上を引き下げるとは、大都市から地方都市へ、大規模施設から小規模施設へ対象を広げることだと思う。そのため、地方の方々や小規模施設の方々にも理解しやすい言葉で表現してほしい。

○音響信号には、夜間等に音が切られている場合が多い。技術の向上により近隣の住民への騒音にならない程度の機器もあることを考慮して目標値を設定して欲しい。

○1日の平均利用者数3,000人を引き下げることがありがたい。しかし、無人駅等、例えばエレベーターが設置できないとしてもできる整備はしっかり実施をし、それでも社会的障壁が残る場合にはソフト対策など個別の対応により十分な対応を行うというハード・ソフト両面からの対応が必要だと思う。

○この基本方針の整備目標の見直しに関しては、今回で議論が終わるのか、それともこの後、何回か続くのか。

○1日の平均利用者数3,000人の引き下げについてだが、現行の対象外である駅、特に地方の駅ではバリアフリー化の整備が遅れてしまっているので、ぜひ積極的に地方の駅のバリアフリー化が進むような目標になるよう検討してほしい。

○前回の会議で、ぜひ3,000人以上の駅にこだわらないでやってほしいと発言したが、それが反映されてありがたい。

○基本構想を策定した303の自治体についても、新基本方針の対象としていると考えてよいのか。

○聴覚障害者について、災害時の情報提供がとても重要であるが、どうするのか。

○建築物の施設用途別の目標設定は困難であることは充分承知しているが、現在の達成状況

を確認できないかという趣旨も含まれている。民間の指定確認検査機関に対して用途別に報告をしてもらえれば、それを集計するだけで済むのではないか。困難な課題になると思うが、ぜひ検討の一つに入れて欲しい。

- 駅ホームの内方線付点状ブロックの摩耗や道路のエスコートゾーンの破損など、整備後のバリアフリーの機能維持が適切に行われていないところが見受けられる。機能が維持できるようにメンテナンスについてももう少し言及してほしい。
- 基本構想は 20 年前から作られているが、既存の基本構想について自治体は見直しを行っているのか。
- マスタープラン、基本構想の策定に関する目標設定の仕方について、バリアフリーの進捗状況を評価する各地域分科会が立ち上がっているので、そこを上手く活用できないか。現状でも基本構想の策定率は地域によって非常に差があるので、全国一律に網をかける方法のほかに、地域での主体性を尊重してそこから目標値を上げていくという積み上げ方式でやる方法も考えられるので、そのような作り方についても検討したらよいと思う。

以上