

第3回移動等円滑化評価会議 議事録

○日時：令和2年3月17日（火）

※新型コロナウイルスの感染拡大防止の観点から、メールによる書面開催の形式により実施

○議事① 「移動等円滑化の進展状況について」

資料2～3に関し、2名の委員より意見及び質問があった。

【DPI 日本会議 佐藤事務局長】

- ・P21「旅客船のバリアフリー化の推移②（全国）」において、平成30年度は36.7%と前年度48.9%より大幅に下がっているが、これは何故か。
- ・マスタープランの策定状況を教えてください。

【日本障害者協議会 藤井代表】

- ・ホームドアの設置について、視覚障害者のホーム転落事故が絶えない現状から、緊急度が高く、促進が求められると思います。

【国土交通省からの回答】

- ・旅客船について（海事局）

旅客船のバリアフリー化の減少の主な理由につきましては、沖縄の航路事業者が経営方針により事業転換したため、バリアフリー基準適合船の隻数がH29年度末から下記のとおり減少したためです。

◇基準適合車両（沖縄）：H29年度末＝15隻 ⇒ H30年度末＝11隻

なお、母数がもともと少ない中、全国のバリアフリー基準適合船が昨年の23隻から18隻に減少しているためグラフ上では大きく減少しているように見えますが、今回事業転換により減少した船舶については、国内の別な航路で活用されており、バリアフリー化が後退しているわけではございません。引き続き、旅客船のバリアフリー化に取り組んでまいります。

- ・マスタープランについて（総合政策局）

マスタープランについては、令和2年4月までに6自治体が策定予定であり、その他10数市町村が作成中のほか、約40市町村が今後作成の意向があると伺っています。

- ・ホームドアについて（鉄道局）

ホームドアの設置につきましては、首都圏を中心に整備が進捗しているものの、優先整

備の対象としてきた10万人以上駅の整備率は44%（平成31年3月末時点）であることから、引き続き整備の促進のため支援を行ってまいります。

○議事② 「その他」

資料5～7に関し、2名の委員より意見及び質問があった。

【DPI 日本会議 佐藤事務局長】

・新たな基本方針について

（１） 駅

P62「1日当たりの平均利用者数が3,000人未満である旅客施設に係る整備目標の新たな基本方針」について【対応の方向性】で、「鉄軌道駅及びバスターミナルについては、地域においてバリアフリー化が必要なものとして基本構想等の生活関連施設に位置づけられたものについて、「3,000人」を引き下げる方向で検討する。」とあるが、基本構想の策定が全国の20%しかない状況では、対象となる駅が極端に限定されてしまう。それでは、バリアフリー整備される駅を増やすことはできない。制限なく、平均利用者数2,000人以上の駅を対象とすべき。

（２） 学校

現在、国会に上程されているバリアフリー法改正法案では、公立の小中学校の基準適用義務化が盛り込まれている。これに伴い、公立の小中学校のバリアフリー整備も、基本方針に整備目標を掲げて盛り込むべき。

（３） 公共交通事業者のソフト基準適合義務

同じく、現在、国会に上程されているバリアフリー法改正法案では、「公共交通事業者に対するソフト基準適合義務」が盛り込まれている。これに伴い、ドライバーの研修を定期的に実施し、終了者数の定期報告を事業者に課すべき。

（４） ホテル

2019年9月からバリアフリールームの1%義務化が始まった。これに伴い、基本方針にホテルのバリアフリーも項目だて、どのくらい整備されているのか、毎年報告していただきたい。

【全日本ろうあ連盟 久松事務局長】

配布資料2の「基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況」においては、バリアフリー法に基づく基本方針に定められた整備目標達成に向け、順調に整備が進んでいることを確認し、関係者の努力に敬意を表します。

しかし、聴覚障害に関わるバリアフリー化については進展状況を確認できる項目が見当たらず、進捗状況を定量的に確認することができないことは残念です。

国土交通省で開催された「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」でも、資料7-2の2ページに掲載されている通り、基本方針における2021年からの整備目標項目の見直しにおいて、「聴覚障害等に係るバリアフリー化の目標のあり方」が課題として取り上げられており、速やかに検討されることをお願いします。

バリアフリー化の目標のあり方について、以下を提言します。

1. ハード面整備だけでなくソフト面の整備が必須。

駅や車両などの案内設備はハードの一つであり、目標数値の設定もやりやすく、整備状況がわかるようになっている。

しかしながら、現実問題として、聞こえない私たちの使っている手話言語での情報アクセスは充分とはいえず整備目標にもなっていない。例えば、JIS X8341-3 規格のホームページ実装チェックリスト等級では手話言語への対応がAAAの扱いになっており取り組みの優先順位が低い。

聴覚・視覚・知覚・発達障害などへの情報へのアクセス及び利用のしやすさ（ユーザビリティ）、また音声以外の言語の利用の整備状況を可視化・数値化しその進捗がわかるように法整備をして欲しい。

2. 音の情報は、手話言語・日本語の文字による「見える化」が必須。

- ① 電車→音声情報だけでなく、視覚的な情報を発信。案内板、接近情報等 様々なひとが受け取れる。
- ② 車→例えば自動運転の規格に緊急車両対応を盛り込む。運転を支援する機器の整備を行う。
- ③ 飛行機→機長やCAのアナウンスの内容を手話言語や文字で伝える。
- ④ 宿泊施設→フロント・接遇担当に対し障害者の対応研修をし、筆談や手話言語で応対できるようにする。また、各部屋等に様々な人への配慮として、ドアノックやバイブアラームなどを整備する。
- ⑤ エンタメイト→あらゆる音声情報を目でもわかるようにする。演劇、映画、アトラクション、ツアーなどに手話言語通訳や文字表示機器を整備する。
- ⑥ 緊急時・災害時→音声情報は、必ず文字情報や手話言語での発信を並行する。バンダナや筆談ボードの活用、アイドラゴン（字幕・手話の出るテレビ）の配置など、音に頼らない情報発信ができているかを検証する。

3. まとめ

2021年度の基本方針見直しによって、引き続き様々なバリアを解消できるようにし、共生社会の実現につなげることを期待します。

【国土交通省より回答】

- ・次期目標（基本方針の見直し）について（総合政策局）

資料5～7については、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」での議論の内容を報告するものです。

新たな基本方針については、2020年度末までの現行の目標の期限から途切れることなく次の目標が設定できるよう、令和元年11月より、当事者団体、関係事業者、有識者等からなる「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」において、次期目標についての検討しております。引き続き、同検討会において、関係者のご意見を伺いながら、聴覚障害等に係るバリアフリー化の目標のあり方や、旅客施設に係る整備目標の対象の拡大等について検討を行ってまいります。

○その他

配布資料以外の事項に関し、2名の委員より意見及び質問があった。

【DPI 日本会議 佐藤事務局長】

・共同住宅のバリアフリー化

民間の共同住宅のバリアフリー化が遅れている。居宅内の整備基準が不十分のため、居宅内、とりわけお風呂の段差解消がされていないものが多い。居宅のバリアフリー整備の基準は「長寿社会対応住宅設計指針」があるが、1995年の策定以降見直しがされていない。車椅子ユーザーが使いやすい住宅の整備指針をつくるために、この指針の見直しを行っていただきたい。

・空港アクセスバス・長距離バス・定期観光バスのバリアフリー化

移動等円滑化基準適用除外認定車両を一部見直し、鉄道のない地方空港からバリアフリー化された車両の導入を検討されていると聞いたが、この内容についてお示しいただきたい。

・歴史的建造物のバリアフリー化

歴史的建造物もバリアフリー法の対象とし、基準適合義務を課すことが必要と考える。

【日本障害者協議会 藤井代表】

評価会議の資料に記載のない件になりますが、鉄道の無人駅は、JR、私鉄ともに増加の傾向です。障害者や高齢者等の少なくない人が安全への不安や不便・不利益を被っていると推察されます。そこで、以下について、実態把握と公表を求めます。

①無人駅の実態について

- ・無人駅の推移と、今後の予測値
- ・無人駅での特別態勢（人員配置）…駅によっては地元の自治体職員で補っている場合があります。

②国交省として、今後の「無人駅政策」をどう考えているでしょうか。

【国土交通省より回答】

・共同住宅のバリアフリー化について（住宅局）

「長寿社会対応住宅設計指針」（平成7年建設省住備発第63号住宅局長通知）については、「高齢者が居住する住宅の設計に係る指針」（平成13年国土交通省告示第1301号）にその内容が引き継がれているため、廃止しております。また、平成13年指針の制定後も必要に応じて見直しを行ってきております。

・空港アクセスバス・長距離バス・定期観光バスのバリアフリー化について（自動車局）

移動等円滑化基準適用除外認定制度の見直し及び整備目標の検討につきましては、空港アクセスバスを運行する事業者等の関係者の意見を聞きつつ、必要な検討を進めてまいります。

・歴史的建造物のバリアフリー化について（住宅局）

バリアフリー法においては、文化財保護法に基づき指定された国宝や重要文化財等につきましては、義務付けの対象から除外される仕組みとなっており、管理者において、高齢者・障害者等の施設利用の円滑化と、価値の保存・継承との両面を検討の上、適切に計画いただくことが重要と考えております。

・無人駅について（鉄道局）

- ① 平成31年3月31日時点で、全国の鉄道駅の約半数が無人駅となっておりますが、鉄道駅の無人化は、鉄道事業者において、個々の駅の利用実態を踏まえ個別に検討されていることから、今後の予測をすることは難しいと考えております。

また、鉄道事業者において、利用者の少ない駅を無人化することもあります。その場合であっても、障害者の利用実態を踏まえた上で、ITを活用した遠隔監視による見守り、スタッフによる各駅の巡回、介助要員の派遣体制の整備等の対応を行っているところです。

- ② 鉄道事業者において、利用者の少ない駅を無人化した場合であっても、障害者の方に極力御不便をおかけしないことが重要だと考えております。

このため、障害者の利用実態を踏まえた上で、必要に応じ、利用が一定程度見込まれる時間帯における巡回・見守りや介助要員のスムーズな派遣等の対応を行うよう国土交通省から指導しているところです。

また、令和2年3月には、国土交通省が公表している、旅客施設及び車両等のバリアフリー整備の在り方を具体的に示した目安である「バリアフリー整備ガイドライン」を改訂し、職員等が不在となる時間帯がある改札口や無人の旅客施設においては、職員等とやりとりができるようにインターホン等の通話装置を設置することを「標準的な整備内容」と

する等、ハード面においても事業者の積極的な対応を促しているところです。

共生社会の実現の観点からは、鉄道事業者だけでなく、鉄道利用者においても、声かけ・見守りに御協力いただくことが重要であり、国土交通省としても、鉄道事業者と連携して、鉄道利用者による声かけ・見守りについての広報啓発を推進してまいります。

以上