

## 第5回「ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会」 議事要旨

■日時:平成 17 年 4 月 26 日(火) 14:00～16:00

■場所:日本青年館 3F・国際ホール

### (1)委員の交替について

【事務局】大阪府建築都市技監である村岸明委員の異動にともない、戸田晴久委員に交替となった。

### (2)報告書骨子(案)について

● (事務局より資料 2.に基づき資料説明)

● 質疑応答

【野村座長】場所を区切りながら議論を進めたい。2～5頁の「I はじめに」についてはどうか。

【高橋(儀)委員】野村座長の挨拶文の間に懇談会メンバーと開催経過が挿入されているが、野村座長の挨拶が終わった後にまとめたほうが読みやすい。

【野村座長】そういうことで整理し直す。6～11頁の「II これまでのバリアフリー施策」についてどうか。

【三星委員】当事者参加・住民参加については、13頁からの第Ⅲ章で詳述されているが、第Ⅱ章には記述がない。全体の構成から考えると、第Ⅱ章はこれまで我々が勝ち取った成果を示すものであると考えられるが、ここに当事者参加の記述がないことは非常に寂しい。当事者参加はこれまでの交通バリアフリーの取り組みにおける大変大きな成果であり、第Ⅱ章にも記述すべきと考える。

【野村座長】第Ⅱ章に「当事者参加」という項目を立て得るか、第Ⅱ章の他の部分と同じような記述ができるかという技術的な問題がありそうだが、事務局はどうか。

【事務局】座長と協議し検討する。

【野村座長】同じような項目立ては難しいかもしれないが、当事者参加について一定の評価をするということでどうか。

【三星委員】一つの現地点検で50人とか200人規模の参加が得られている。報告書は国民の前に出す文章であり、その中に是非これらの数字を書き込んでいただきたい。

【野村座長】それでは事務局と三星委員で相談しつつ、記述を検討いただきたい。

【秋山委員】7頁に公共交通機関のバリアフリー化について<目標・実績>が記述されているが、この点に絡めて、2点お願いしたい。

- ① 交通バリアフリー法定時、タクシー・STS については付帯決議ということで、整備目標は設定されなかったと思うが、現在、東京都等においてタクシーもバリアフリーとして位置づけられている例もあるので、その扱いをどういう形にするか考え

ておいてほしい。

- ② 道路運送法第 80 条に基づき市町村が運営協議会を設置するという動きが出てきている。交通バリアフリー法ができた時点ではこのような仕組みは存在しなかったが、現在では確実にその動きが広がっているため、データとして入れておくことを検討していただきたい。

【事務局】第Ⅱ章で対象としている分野は、交通バリアフリー法に基づく基本方針の中で対象としている施設・車両等となっている。数値は平成 15 年度末のもの。これは法律に基づき、それぞれの分野で移動円滑化実績報告書を国に提出することとなっており、その報告に基づく数値を記載しているものである。したがって、タクシーの取扱いについては若干位置付けが異なってくるものとする。また、運営協議会についても、バリアフリー化又は高齢者・障害者対策という側面だけで設置しているものではないと認識しており、同じ並びで記載できるかどうかも含め、事務局のほうで検討させていただきたい。

【川内委員】私はタクシーについて、特に入れるべきとか入れないべきという意見は持っていないが、入れるとすれば、タクシーのバリアフリーとはどのようなレベルを指すのかという点についてお示しいただきたい。

【野村座長】次に、12 頁が第Ⅱ章のまとめの部分となっているが、意見はないか。

【川内委員】12 頁の 6 行目に「ロードマップ」との表記がある。例えば「中東和平のロードマップ」などと表現する場合は固有名詞のような形で使われているが、なぜここで「ロードマップ」を日本語で表現できないのか。意図的に片仮名を使う意味がよく分からないし、もし意味があるならば日本語で説明したあと括弧書きで片仮名表記すればよい。17 頁に「アウトカム指標」というのが出てくるが、これについても同様に日本語の説明をつけていただきたい。

【三星委員】12 頁の最後の部分の書き出しには「このように」と記載されており、12 頁全体がこれまでの成果をまとめであるように感じられるが、その前段部分では多くの問題点が列記されており、文のつながりとしてどうか。11 頁を終わったところで、「随分大きい成果があった」ということを記載し、その後ろに「しかしながら」でつないで問題点を記載したほうが良いのではないか。

【高橋(儀)委員】三星委員と違う観点であるが、12 頁は 11 頁までの実績評価に比べると急激な表現が出てくるため、少々違和感を感じる。課題については、11 頁までの実績や記述の仕方を踏まえて記述したほうが読みやすくなるように思われる。

【野村座長】いずれにしろ、12 頁では 6～11 頁に記載された実績に対する評価をしたあと、課題を記載するという流れでまとめるということでしょうか。

【高橋(儀)委員、三星委員】(同意)

【野村座長】13～20 頁の「Ⅲ ユニバーサルデザインの考え方に基づくこれからのバリアフリーのあり方についての基本的な考え方」について、ご意見を。

【松尾委員】17 頁、③a.「管理者と自己責任との関係」は、大変微妙な問題を含んでいると思うが、1 行目の「過度な管理者責任を追究」という部分には抵抗を感じる。最近でも回転ドアの挟み込み事故、障害者の遊具からの転落事故が発生しており、当事者にとって管理者責任を追究することは当然のことなのではないか。表現を工夫すべきである。

【野村座長】この部分は日本病院会の梶原委員が最初にご発言されたもの。その発言を受け、利用者側の意向と管理者側の意向がお互いに若干食い違ってしまうためにいろいろな問題が起きてくるということを抽象的に述べたものであろう。表現の工夫をすることによってよいか。

【土野委員】20 頁に国における様々な支援について触れられているが、財政支援を是非入れていただきたい。今後、市町村が主体となってバリアフリー化を推進する場合、国の財政的支援はどうしても必要である。実態として現状においても様々な補助制度等があるが、言葉として入れていただければありがたい。

【事務局】後半のほうに同様の趣旨を記載しているが、工夫してみたい。

【川内委員】2 点指摘したい。

① 14 頁の ADA と日本の障害者基本法を比較する文章は再検討いただきたい。アメリカの ADA は公民権運動の中で制定され、包括的にカバーしていると記載されている一方で、日本の障害者基本法についてどのような思想で制定されたかの記述がなく、両者を比較する文章となっていない。

② 18 頁の「心のバリアフリーの重要性」のところで、「物理面」、「情報」、「意識」のバリアフリーについて述べられているが、例えば、物理面でエレベーターが整備されても「23 時以降使用禁止」といった利用制限があれば使用することはできない。つまり、制度的な面でのバリアフリーについても触れておく必要があるのではないか。

【野村座長】初めの指摘については、文章をちょっと整理すると直せると思うが、2 点目について事務局の考えは。

【事務局】26 頁の一番上のところに「我が国には、物理的・システム面でのバリアを始め、情報のバリア、心のバリア」という表現をしている。ご指摘は、システム面でのバリアという点について、18 頁にも盛り込むべきという趣旨と理解しており、ご指摘のとおり記述を加えることとしたい。

【尾上委員】バリアのカテゴリズについて、13 頁では「物理的バリア、制度のバリア、文化・情報のバリア、意識のバリア」となっているのに、18 頁では川内委員のご指摘のとおりそうになっていない。一方で 12 頁の最後の段落では「制度の運用等に伴う課題も見られるところであり」というように課題として取り上げているのに、後のほうで触れていないというところもあるので、是非整理していただきたい。

また、18 頁の最後の段落では「情報のバリアフリー」については、あくまで「情報の

バリアフリー」として整理されているが、21 頁の「1. 対象者・対象施設について」の部分では物理的バリアフリーの流れで書かれているような印象を受ける。このように、全体の構成が統一されていないように感じられるので、併せて検討いただきたい。

【佐藤委員】15 頁の「①多様なニーズに対応した施策」と 19 頁の「d. 関係者に期待される役割」では、両方とも利用者・住民等の当事者に関することが第一番目に記載されているが、その書きぶりについては、15 頁では行政側のスタンスがメインとなっているのに対し、19 頁では利用者・住民に自覚と責任を求める内容となっている。しかしながら、利用者・住民の意識が必ずしも高いとは限らないため、19 頁においては、行政や事業者が主体となり、それに対して住民も意識を高くしていかなければならないという流れのほうが自然なのではないか。

【事務局】住民・利用者、事業者・施設管理者、行政の役割について、どのような順番で記述するか事務局としても悩みがあった。しかしながら、本懇談会の議論では利用者参加は大きなテーマであり、利用者参加を促進するためには利用者・住民の方々の意識を変えていただく必要があるというのが共通認識であったと理解している。こうした従来の議論を踏まえた場合、報告書案のような順番で記載することがよいのではないかと考え、整理させていただいたところである。

【野村座長】意識の高い利用者は当事者参加を積極的に行うが、そうではない方々も多数おられる訳であり、こうした方々に対し、今後、より参加の幅を広げて多くの人の参加を促進するような書き方で工夫してほしい。

【原田委員】18～20 頁では、心のバリアフリーや関係者に期待される役割について述べられているが、社会教育、企業教育及び学校教育等について、これらを促進する窓口的な組織が明確になっているとよい。報告書の記述については本日の案のとおりで十分であるが、次の段階として窓口整備を進めていただきたい。

【秋山委員】全体的にモビリティという部分をどう位置づけていくかということがやや希薄になっていると認識している。これまでは総合的な目標を設定のうえ、それに対する実績を示すことにより施設整備の進捗状況を公表してきたが、今後は、どんなタイプのどんな人に対してどの程度のモビリティを保障していくかという個人のベースで考えることが必要になるのではないか。例えばイギリスでは、過疎的な地域では1日バス5便を保障しようとか、スウェーデン等ではSTSでは1日に百何トリップを保障しようといった動きが具体的に出てきている。日本ではユニバーサルデザインという言葉を使うと、こうした点がますます希薄になってくるが、将来的には欧米の例がどこまで保障しているかということと突き合わせる必要が出てくると思われる。

【野村座長】この点を詳細に記述すると、全体のバランスを欠くおそれがある。記述については、検討することとさせていただきたい。

【三星委員】まちづくりへの発展も同じ趣旨で提案したい。現在では、バリアフリー施策だけに絞った移動円滑化基本法をつくるような状態ではなく、まちづくりと共に発展させていかな

いといけない場面に入っている。

【高橋(儀)委員】懇談会の議論の中で、市町村担当者、設計者及びコンサルタント等の資質向上についての議論があったと思うので、この点についても記述すべきである。

【尾上委員】19 頁のd. (1)における利用者・住民が当事者としての自覚、責任を持つことが望まれるという記述は非常に重要なことであるが、15 頁の①-a にある「参加を効果的なものとするため、十分な情報提供が行われるようにすることも重要」という趣旨の表現が抜けているため、とにかく当事者として自覚しなさいといったニュアンスに受け取れる。自覚や責任を持つ前提として、情報提供等を行い、初期の段階から一緒に考えることができるような仕組みをつくることが重要であり、この点を 19～20 頁の「(2)事業者や施設管理者の役割」、「(3)行政の役割」のあたりに書いてもらえば、全体として整合性が取れるのではないか。そうしないと、とにかく頑張りなさいと言われているだけのような印象を受ける。

【事務局】今ご指摘のあった点については、「(2)事業者や施設管理者の役割」、「(3)行政の役割」のところに積極的に情報提供等を行うよう記述しており、ご指摘の趣旨は踏まえているものと考えている。

【妻屋委員】全体的にユニバーサルデザインについて非常にやわらかな表現で綴られており、あまり刺激的ではない。ユニバーサルデザイン、バリアフリーの実現には長い年月を要するため、その担保として利用者・住民の役割が記載されていると私は理解しているが、より厳しい表現が必要ではないか。

私は、利用者・住民あるいは我々障害者団体の役割は非常に大きくなってきたと考えている。全国どこでも、利用者が意見を言えるような仕組みをつくってもらいたいというのが正直なところであるが、地方に行くと、当事者不在の整備事例も散見され、これを防ぐためには利用者・住民の役割が非常に大切であるとともに、利用者・住民が責任を持つことが必要である。

【事務局】この部分は、各委員からも多くの意見をいただいた部分であり、もっと厳しく記述すべきとの意見から、現段階ではここまでの記述にとどめるべきとの意見、記述が厳しすぎるのではないかとの意見もあった。こうした様々な意見を勘案し、このような書きぶりとしたものであるが、本日の議論の結果もう少し厳しくというのであれば、そこは工夫したい。

【川内委員】妻屋委員のご意見は基本的にはおっしゃるとおりと思う。ただし、妻屋委員は「ゆっくりだから何も進まない」とおっしゃるが 15 頁の下から3行目に「全国一律に定められるべき最低限の基準については、その最低値に固執せず、建築物の用途や規模、利用者数などの実情に応じて、それ以上の水準を確保するよう柔軟に対応する」との記述があり、こうしたハートビル法や交通バリアフリー法で求めている最低限の基準に基づく整備は当然進められる。今、この懇談会で議論しているのは、最低基準よりも高い品質をどうやって求めていくかということであり、妻屋委員のご指摘ももっともで

あるが、この 15 頁の部分よりはっきりと示すのがよいのではないか。

- 【東委員】18 頁の心のバリアフリーについて意見を述べたい。私は 10 年の海外勤務経験があるが、私が困っていると「Can I help you?」と声をかけてもらうことが多々あった。一方、日本においては宗教等のバックグラウンドが異なっていることもあるかもしれないが、このようなことは皆無である。18 頁には、例えば「学校教育の中に高齢者や障害者の困難を自己の問題として認識できるボランティア運動に参加する」といったような、具体的なことを盛り込んでいただきたい。
- 【三星委員】妻屋委員のご意見に関係すると思うが、19 頁の d. (1)の並べ方がしっくり来ない。まず最初に、熟成されたモラル、あるいは多様な人が同じ空間を共有して、その理由を認めていくような市民の理解、市民社会の熟成みたいなものがないとバリアフリーは進まないという前提があって、その後利用者や市民の役割を記載すべきではないか。何故なら、例えば、現在の基本構想の中で一番多く記載されているのは自転車に関するものであり、点字ブロック上への自転車の駐輪等がバリアフリーを妨げているという実態があるためである。
- 【野村座長】先ほどの東委員の意見も踏まえ、18 頁の「心のバリアフリー」のところで、意識の醸成も含めもう少し教育について書き込む。その土壌ができた後に、次の段階として 19 頁の d の部分が出てくる。こうすると全体の流れが分かりやすくなると思う。
- 【妻屋委員】先程、川内委員がご指摘された 15 頁の下から 3 行目「最低基準に固執せず」という書き方は、一番象徴的であり、非常に気にかかる部分である。その後「これ以上の水準を確保する」ことが示されていても、例えば、地方の行政担当者は「基準に固執しなくともよい」と勝手に解釈してしまう。また、全体的に緩い感じで書かれているため、役割についてもっと厳しく書くべきである。
- 【野村座長】それでは 15 頁のところは、「最低値に固執せず」という文言を工夫し、最低基準を守ることは大前提で、事情に応じてそれ以上のことを要求するということでよいか。
- 【秋山委員】実態としては、福祉のまちづくり条例等でかなり進んだ取り組みがなされていると認識している。例えば東京都、さらに世田谷区及び町田市ではレベルの高い条例をつかっており、市町村等もそれなりに努力している。この点については、妻屋委員と見解が異なるところである。
- 【妻屋委員】レベルが高い条例ができたために、逆に困ることもある。例えば、車いす駐車場は、3.5m が基準であるが、5m の駐車場をつくり、基準を上回る整備をしたとしている場合がある。しかし、実際には、その駐車場に 2 台の車が止められてしまうため、車いす使用者が乗降できないという事態が生じている。
- 【野村座長】ただ単に基準をクリアするだけでなく、適正な基準を認識し、適切に運用できるようにする必要があるのでよいか。
- 【妻屋委員】そのとおりである。
- 【兒玉委員】私は世田谷に居住しているが、歩車道の段差が 4cm の箇所が多い。基準では 2cm で

あるにもかかわらず4cmのままであり、行政に要請しても次回の改修の際に見直すというばかりで、もう10年も経っている。法の見直しにあたるこの時期に、国土交通省が全国の道路を再点検すべきではないか。

【秋山委員】今、兒玉委員がおっしゃった道路の問題については私も同感であり、また、交差点の勾配も基準通りの整備がなかなか進んでいない。平坦な道路でもそのような箇所が数多く見られる。基準をつくれれば、自然と基準通りに整備が進むものと国では思っているのかもしれないが、地形や沿道の条件等により、基準通りに整備することは難しい。これは、役所の技術者をどう教育するか、特に道路に関わる人たちの教育を怠ってきたことが原因ではないか。資格制度、教育あるいはインスペクターを活用しつつ罰則規定を設けるなど、基準通りの整備が進むよう何らかの対策が必要である。

【笹川委員】今回の懇談会の成果として期待していたのは21頁からの「Ⅳ 今後検討すべきバリアフリーの具体的施策」だが、本報告書案では明確になっていない。今、課題となっていることを明確に打ち出してほしい。また、こうした課題をどこで検討するかが不明であるため、お答えいただきたい。

【事務局】本報告書は、基本的な考え方を整理したものである。報告書では、まず考え方を示すこととしている。具体策については、今後法律改正を控えているので、行政としてどうすべきか考えて参りたい。また、個々の基準等についてもつくり直す必要があると考えているところであり、その際にはまた関係者の方々にお集まりいただき、検討を進めていくこととなる。

【笹川委員】もう一点、本日より障害者自立支援法の国会審議がはじまった。この中で一番大きな問題となっているのは障害者の移動支援の問題で、当然国土交通省にも配慮していただく必要がある。特に、白タクの関係でなかなか車が利用できない状況にある。一部過疎地では利用できるような方策がとられているが、重度障害者の移動は都会であれ、田舎であれ車の移動が非常に重要であり、この点について国土交通省の考えをお聞かせ願いたい。

【事務局】法律が成立すれば、法に基づき国が基本方針が作成されることになる。こうした動きの中で、国土交通省としても厚生労働省と十分に連携を図りつつ検討を進めてまいりたい。

【尾上委員】3点ほど指摘したい。

- ① 23頁の「利用者・住民参加」の部分は非常に重要なポイントであり、ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方の一つの結論ともいえるのではないかと考えている。段階的・継続的な発展・スパイラルアップを図るために、計画策定主体である市町村に対し、素案を提案することができる制度の創設を検討すべきとあるが、本当に実現できるように具体的な検討を進めていただきたい。
- ② 22頁の上から8行目に「学校については、高齢者、障害者が多数利用する施設ではない一方で」という記述があるが、ユニバーサルデザインの考え方からすると、

高齢者・障害者が多数利用するかどうかは基準ではないため、学校の表現としては「特定多数の施設ではあるが」という記述になるのではないか。

- ③ 24頁、STSについて、移動支援事業との連携について検討すべきであるというのはもちろんであるが、駅周辺から切れ目のない移動を広げていくことを踏まえ、STSを基本構想の中に位置づけていくことが必要といった趣旨を書き込むべきではないか。

【秋山委員】現行の交通バリアフリー法では、基本構想の対象としてSTSが位置づけられてこなかったところであるが、現在、運営協議会で市町村がSTSをNPOに認めるという方向になってきている。今後、バスとの関係や、地域交通会議のようなものが出てきたときに、それらと連携した基本構想をつくるべきと私は考えているが、今後のことについて国土交通省の中でどの程度議論されているのか全く分からないので、現状を踏まえつつ、STSの記述の仕方を決めるということになるのではないか。

【野村座長】報告書への表現方法については事務局と相談したい。

【川内委員】1点目として、21～22頁にかけて、駅、道路、駐車場、タクシー、バス、航空機等いろいろなモードについて今後の方針等が示されているが、タクシーについてのみ「事業者の経営状況にも配慮しつつ」と書かれており、タクシーに何を気をつけているのか非常に気になる。

2点目として、本懇談会は、4回目まではプレゼンテーションの後に意見交換という流れで進められたが、それだけでこの報告書を書くにはかなり無理があったのではないか。この懇談会の位置づけが各委員に共有されていなかったような気がするし、ワーキング等をつくってもっと掘り下げた議論をすべきではなかったのか。

また、3点目として、本報告書がどのように使われるのか、ご説明いただきたい。

【事務局】1点目のタクシーについては、伊東委員からの指摘を踏まえてこのような記述とさせていただいた。

2点目の懇談会のあり方について、大勢の方々に委員となっていただいて、どこまで細かい議論ができるか懸念が当初からあったため、懇談会の議論を補うという意味で、関係団体へのヒアリングや地方公共団体へのアンケートを実施したところである。「IV 今後検討すべきバリアフリーの具体的施策」に書かれた内容は、ほとんどがヒアリングやアンケートでいただいた意見・要望をまとめたものとなっている。広く懇談会の活動としては、アンケート・ヒアリングを含めて報告書としたらどうかと考えているところである。

3点目の報告書の活用方法については、当然、各方面に積極的にPRするとともに、交通バリアフリー法の見直し作業を行うにあたり、我々内部における一つの重要な指針として活用させていただくこととしている。

【野村座長】確かに、タクシーのみ「経営状況に配慮し」との記述があり、余計目立ってしまうので、もう少し検討させていただきたい。

懇談会のあり方については、大変貴重なご意見を伺ったと認識しており、今後の参考にさせていただきたい。また、今後、検討するとき具体的な施策がいかに行政が書いたと思われるような感じがあり、余計にこの懇談会の存在意義を問われることになると思うので、いろいろな自治体に聞いた意見をまとめたという前振りをつけたらどうか。

【梶原委員】3点お伺いしたい。

- ① 21頁の「対象者・対象施設について」の部分に病院、介護保険施設及び特養等が対象として示されていないのは何故か。
- ② 交通バリアフリー法の見直しがあるとのことだが、ハートビル法もユニバーサルデザインの考え方で見直しを行うのか。見直すとすれば、そのスケジュールを教えてください。今後、昭和40～50年前半にかけて建設された医療施設が建て替え時期を迎える。現状、医療施設においては健常者用と障害者用のトイレを分けてつくっているが、ユニバーサルデザインを勉強していくと、バリアフリーという視点に立ったハートビル法とは考え方が異なっているとの印象を持っており、ハートビル法がその概念を取り入れて建築基準が変わっていくのであれば、早い時期にある程度の情報を流していただかないと対応に困る。
- ③ 医療法では病院の面積は内寸法、建築基準法では壁芯による等、基準が異なっており、医療の現場では非常に混乱している。今後、ユニバーサルデザインの考え方に基いてハートビル法を見直していくのであれば、厚生労働省と医療・介護・福祉の建物について十分に整合性をとっていただきたい。

【事務局】①については、21頁以降の「Ⅳ 今後検討すべきバリアフリーの具体的施策」を整理する際にはアンケート等で出された意見をそのまま記述している場合もある。したがって、対象用途を細かく分類せず、障害者の方々が一般的に利用する建物でということでご意見をいただいております、それをここでまとめているものである。

②のハートビル法の見直しについては、前回法改正をした際に、附帯決議の中で5年後に見直しということが規定されている。一方、現在、国土交通省において、ユニバーサルデザインの考え方に基き、どのように施策を打ち出していくか検討を行っているところであり、交通バリアフリー法の見直しの時期にあわせてハートビル法が今後どうあるべきかということについても検討を行っているところである。ハートビル法の見直しスケジュールについては、現状、お話しできる段階にはない。ただし、検討にあたっては、関係者と十分に意見を交換しつつ進めていくことになると思う。

③については、この場で回答することは難しい。

【豊田委員】23～24頁に「心のバリアフリー」の部分について、住民の育成や社員・職員教育の徹底の必要性が書かれており、非常にありがたいと思っている。しかし、実際のところこうした教育や自己啓発だけでは限界があると感じており、罰則規定をつくることもやむを得ないのではないかと。教育と同時に、可能な分野においては、条例等において

罰則規定も含め独自の取り組みができるというような記述を入れるべきではないか。

【事務局】「心のバリアフリー」は教育による部分が大きいと考えている。一方、罰則により担保することについては、社会的なコンセンサスが出来ていないのではないか。必要によっては本文ではなく、主な意見に盛り込むことで対応させていただきたい。

【三星委員】研究者の立場から、調査研究を推進することを盛り込むことはできないか。現在、バリアフリーに関する研究は多少は進んできているが、技術面、社会システムの面、海外情報の知識の面等、まだまだ遅れている。例えば、スウェーデンやフランスの勾配基準を知っている専門家は非常に少ないだろう。

21頁の「対象者・対象施設について」の部分で、今後、知的障害者、精神障害者も対象としたバリアフリー施策を展開すべきということは分かった。しかし、関西の緑地公園駅に日本で初めて設置したストレッチャー対応のエレベーターが障害者用と認識され、なかなか普及しない。それほど、一般的に対象範囲の認識が狭い。1～2行加えるともう少し改善できるのではないか。

21頁の下から6～7行目、「道路について～」で始まる段落は論理的に不明、理屈がわからない。

【村上委員】私も道路の記述についておかしいと思う部分がある。道路のバリアフリーに関して、都市構造の中でなぜバリアが発生するのかしっかり調査するとともに、道路構造についても併せて調査すべきではないか。

【事務局】交通バリアフリー法に基づく道路の基準は、制度上は重点整備地区内の道路に関する基準という位置づけになっている。したがって、重点整備地区のみならず、全国の道路に対して適用されるようなバリアフリー化の基準を定めるべきという観点からすると分かりにくい表現だったかもしれない。表現については少し工夫したい。

【松尾委員】国の役割になるのかもしれないが、技術開発の支援についての記述を盛り込んでいただきたい。技術は日進月歩であり、新しい技術をユニバーサルデザインの分野に積極的に取り入れて普及させていくのも、国あるいは自治体の役割なのではないか。

【笹川委員】「バリアフリー施策に関する主な意見等」はよくまとまっている。必ず報告書本編とセットで読まれるものとしていただきたい。

【高橋(儀)委員】対象者・対象施設について、第三章まではユニバーサルデザインの視点で多くの人、全ての人といった記述があるが、21頁に来るとやや狭い対象者の扱いをしているような印象を受ける。そして、結びの第V章ではユニバーサルデザインの考え方のもとでのバリアフリー化が見えてくるが、障害者だけでなく、日常生活の様々な移動の制約、困難等を含めた記述が必要なのではないか。

22頁の上から8行目に学校についての記述があるが、普通学校の外、盲学校、聾学校も含まれると思われるため、先ほどの尾上委員のご意見も踏まえ、正確な表現にしたほうがよい。

同じく22頁の「面的な計画策定について」の下から6行目に「特に、都心部の旅客施

設周辺等において」という記述があるが、少し狭いのではないか。全国的な施策の方向性を示すような表現に変更すべきではないか。

また、同段落の後半部に「第三者が調整・仲裁を行う」とあるが、書き過ぎではないか。この場合の第三者とは誰のことを指すのか、気になるところがある。

それから、最後の部分に、国と交通省としての社会のあり様を示していく必要があるのではないか。一人一人個性があり、あるいは様々な課題を抱えた方がたくさんいるが、こうした方々をみんなでどうやって支えていくかという視点を強く打ち出していきたい。

【秋山委員】24頁の「5. その他」の3段落目において、STSを鉄道等の公共交通機関を「補完」するものと記述しているが、「役割分担」との記述に修正したらどうか。

また、6頁～12頁に、バリアフリー施策の目標・実績が載っているが、道路系の施設が載っていない。道路でどの程度バリアフリーが進んでいるか調査する必要があるのではないか。例えば、日本の道路における視覚障害者誘導用ブロックの整備率は世界で最先端をいっている。それがデータとして分からないのは非常に残念。また、バス停についても、目標値の範囲をもう少し拡大すれば、様々なバリアフリーが見えてくるのではないか。

【野村座長】本日はたくさんのご意見をいただいたので、事務局と相談のうえ、まとめさせていただきたい。その後、修正した報告素案を各委員に送付してご確認いただき、そこでいただいた意見への対応については、私と事務局に一任いただきたいがよいか。（異議なし）

本懇談会では幅広い方々に参加いただき、アンケートやヒアリング等を通じて、地方公共団体の方々や多方面の方々から意見を得た。懇談会では、毎回テーマを設定してプレゼンとディスカッションを行うという新しいやり方で会を進め、意見を共有することが出来た。検討成果については、今後の国の施策に活用をお願いしたい。

### (3)あいさつ

- （総合政策局次長より閉会のあいさつ）

以 上