

第3回バリアフリー法施行状況検討会議事概要

日時:平成24年5月31日(木)15:00~17:00

場所:中央合同庁舎3号館11階 特別会議室

出席委員:秋山委員、北川委員、佐藤委員、高橋委員、三星委員、山田委員

議題:「基本構想の取組み」、「心のバリアフリーの取組み」について

概要:会議で出された主な意見は以下のとおり。

＜基本構想の取組みについて＞

【市町村における課題について】

- 市町村の担当者のレベルに差が激しい。最低限の基準を守るだけでなく、より質の高いものを目指していく体制になっていない市町村が多い。
- 基本構想を作成するノウハウがないという市町村が多い中、市町村の担当者への教育プログラムがない。特に道路・都市・建築物関係の担当者に対し、計画行政や施工関係のスキルアップを図るシステムを構築する必要がある。
- 市町村の担当者が、技術的な疑問について相談できる窓口がほとんどない。バリアフリー技術に関する相談窓口のネットワークを作るなどの方法を考える必要がある。

【協議会等の体制について】

- 協議会について、障害者が入っている協議会の割合は高いが、どういう人が障害者の代表として参画しているのかという代表制の問題がある。
- 協議会の構成員には、車いすの方や視覚障害者の方を一人呼べばよいというのではなく、最低一人は知的・精神・発達障害者の方を入れるなど、都市の特徴やユニバーサルデザインの観点から工夫を行う必要がある。
- 現在の協議会は、広域で調整したり、複数の事業者を調整したりするといった機能はない。例えば交通事業者は複数市にまたがって営業を行っているので、一つの市町村だけで基本構想を作成して問題を指摘しても、交通事業者は受け入れることができず、解決につながらない。
- 重点整備地区の設定に当たって、市境や区境の部分をどう扱うかという問題が

ある。コンサルタント主導で、複数の自治体による合同のワークショップが行われようとしている事例もあるが、何らかの広域連携的な方策が必要なのではないか。

【評価・スパイラルアップについて】

- 量的な評価だけでなく、質的な評価が必要。基本構想が作成されているところや特定事業があるところだけの評価ではなく、課題や問題はありながらも事業化されていないところも多くあるので、そういった視点の評価が必要なのではないか。
- バリアフリー法の理念上、障害者等の社会参加、移動等の円滑化というものがあるので、施設のバリアフリー化整備の数値だけでなく、移動や利用が円滑になったという当事者の評価を聞く必要があるのではないか。
- 交付金などの支援事業の評価について、交付金とバリアフリー整備の連動という視点や、交付金を使っているところと使っていないところの理由などについて、整理する必要があるのではないか。
- 何のためにスパイラルアップをやるのかの議論が必要。スパイラルアップ自体が、市町村や一般市民、商業者、研究者といった人を育成していくことにもなるような仕組み作りも重要。

【特定事業の取組みについて】

- 路外駐車場、都市公園、建築物の基本構想への位置づけが進んでいないが、民有地への働きかけを行う意欲のある市町村がほとんどなく、経験のある人や部署が一緒になって行う体制がとれていない。
- 路外駐車場については、関連事業者との調整が必要という理由が多いが、民有地である駐車場と市町村との関係がバリアになっているのではないか。
- 都市公園については、事業費がないという理由の一方で、他の計画・事業で進めているという理由も多い。これは、事業法があるために基本構想によらないで整備が進められているということか。
- 建築物については、特定事業の大部分は公共建築物だと思うので、民間の施設にも働きかけていかないと、バリアフリーの面的な広がりが進まなくなるのではないか。
- 建築物特定事業を位置づけている基本構想が少ない。既存建築物にも努力義務が課されているにもかかわらず、市町村の担当部局の取組みが弱いことなどが原因と考えられ、対処する必要がある。

【基本構想の作成促進策について】

- 基本構想がなくてもバリアフリーやユニバーサルデザインを進めていかななくてはならない。バリアフリー法の中での基本構想の役割は何かを改めて考えるべき。
- 基本構想の受理件数が減ってきているのは、バリアフリープロモーターの派遣数と連動している。地方運輸局だけで行っている現在のやり方に効力があるのか疑問。有識者や当事者を入れた形でプロモーター制度を運用していく必要がある。
- 平成 20 年に「バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック」を作ったが、生かされているのか疑問。ガイドブックの見直しについて、当事者を交えた形で検討していく必要がある。

【その他】

- 移動等円滑化経路協定については、既に民間の公共通路が特定事業に組み込まれているものや、自由歩廊の担当事業者が明確化されているものもあり、経路協定がなくても十分であるという見方もある。

<心のバリアフリーの取組みについて>

【職員教育の促進について】

- 事業者の独自の研修やサービス介助士の資格取得が行われているものの、各所で乗車拒否が起こっており、限界があるのではないかと。交通エコロジー・モビリティ財団の行っているBEST研修や、DPI日本会議の行っている障害当事者によるバリアフリーリーダー研修などの活動を踏まえ、当事者が講師として参加する教育プログラムについてのガイドラインを定める必要があるのではないかと。
- BEST研修は、障害をお持ちの方が講師となるため、コミュニケーションの取り方がよく分かり効果が高い。問題は、事業者の参加が少ないことや、営業所単位で営業しているバス事業者など全てに情報を回すことが大変といったことである。
- バリアフリー整備された車両や建物においても乗車拒否や利用拒否が起きているという問題に目をつぶりすぎている。裁判事例は出たにせよ、バリアフリー法の中での解決方法を検討すべきではないかと。

【「心のバリアフリー」の周知について】

- バリアフリー教室は参加者を増やす方向にシフトしていて、形式化しているのではないか。子供を集めるだけでは駄目で、受講者がリーダーとなって地域の中で還元されていくような効果を持つよう、教室の継続についても見直す必要がある。
- 学校教育だけでなく、地域教育や業界教育について、きめ細かく対応していく必要があるのではないか。
- 一般の人へのバリアフリーの理解促進が重要。市町村の担当者にバリアフリーの理解が進めば、総合計画やまちづくりの中でもバリアフリーが進むと思われる。

【基本構想における「心のバリアフリー」の促進について】

- 基本構想の中で、その他事業として、「心のバリアフリー」が位置づけられているものがあるが、特定事業に位置づけられないものの受け皿になっているものも多くあると思うので、基本構想の中で「心のバリアフリー」をどう推進していくか明確にしておく必要があるのではないか。
- 基本構想の中で位置づけられた「心のバリアフリー」の成果について、アウトプットやアウトカムといった指標で、スパイラルアップの中でのチェックが必要。
- 基本構想の協議会も教育の場と考えてよいのではないか。地域によって様々な障害を持った方がいるので、バリアフリーについて知識がない人も集め、一般市民に裾野を広げていく役割を持たせることが大事ではないか。

【その他】

- 今後を担う学生を育てる意味でも、福祉住環境コーディネーターにならい、資格認定制度が必要ではないか。
- 精神障害者の中には、一言一言が気になったり不安になったりしてバスや電車に乗れないパニック障害の人もいるので、啓発啓蒙をお願いしたい。

<その他>

- 震災後の計画において、バリアフリーの視点が入っていない。市町村のレベルを上げることとも関連があるが、どうやってバリアフリーの視点を復興計画に入れてもらうか考えなければならない。

- 障害者自立支援法では障害者の対象として精神障害者が入っており、発達障害者も入ることとなっているが、一般乗合旅客自動車運送事業標準運送約款では精神障害者への割引が位置づけられることになっているにも関わらず、バスにおいて未だ全国的に割引対象となっていないので、是非ともお願いしたい。
- バリアフリーの国際競争力という観点から見ると、旅客施設整備はダイナミックに行われているものの、個別の特急車両やバス、道路は問題がある。観光政策や障害者権利条約の観点に対して耐えられるようにしていくべきではないか。
- 近畿圏のパーソントリップ調査において、移動困難者に関する設問が追加されたことから、全国のパーソントリップ調査でも設問に入れるべきである。駅前に集中する障害者の方が何人いるのか、障害者の外出率が他の市に比べて高いのか低いのかといった、基本構想作成の基礎となる事項が分かるようになる。また、イギリスの調査と同じ項目を入れているので、国際比較もできるようになる。
- イギリスでは、市町村が交通計画や都市計画を作る際にコンサルタントが回る仕組みがあるが、日本でも専門知識のある人材が回ってマネジメントをした方が、質の高い計画が作成できる。市町村や運輸局・整備局、障害者の質を上げることでも大事だが、専門的な見識を持った人を育て、市町村に派遣する仕組みを検討することも考えられるのではないか。

以上