

## 第10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6月17日（水）14:30～16:30

場所：中央合同庁舎3号館8階 国際会議室（オンライン開催）

### 【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) 基本方針におけるバリアフリー整備目標の見直しについて

- 中間とりまとめ（案）の概要資料中、案内設備の注釈（※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等）が表の欄外に記載されているが、本文への記載を検討していただきたい。
- ユニバーサルデザインタクシーに乗車する際に、運転手と筆談でやり取りができるように検討していただきたい。
- 音響式信号機について、押しボタン式、電波受信型等の様々な種類が設置されているが、どのような種類の音響信号機が今後整備されるのか分かるようにしてもらいたい。また、音響式信号機は作動する時間帯が異なり、夜間早朝に鳴らないことが多いため、利用者が事故を回避できるよう検討していただきたい。
- 鉄軌道駅について、現在は全国にある約9,000駅のうち約3,500駅が対象となっている。今後、3,000人未満の駅については基本構想に位置付けられた施設を対象とする場合に、基本構想を作成している自治体が少ないため、実際にどれくらい対象が増えるのか懸念している。
- バスターミナルにおいても同様なので、基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設の対象数をご教示いただきたい。
- 鉄軌道駅におけるプラットフォームと乗降口の段差解消については、JR等が取組みを進めており、その取組みをさらに広げるためにも数値目標を設定していただきたい。
- ユニバーサルデザインタクシーについて、地方のタクシー事業者は中古車を購入するケースが多いため、地方でユニバーサルデザインタクシーが普及しないのではないかと懸念している。地方でユニバーサルデザインタクシーが普及するような目標を検討していただきたい。
- 公立小中学校については、目標を設定し、毎年、実態を公表していただきたい。
- 鉄軌道駅等については、3,000人の基準が引き下げられることについては評価したい。ただし、基本構想に位置付けられた旅客施設が対象となった場合に、基本構想の普及がネックとなる。基本構想の作成がなかなか進んでいない現状もあるため、基本構想の作成自治体数も数値目標に入れていただきたい。また、基本構想の作成が普及するよう、国

交省から自治体に働きかけていただきたい。

- 内閣府の調査結果によると、発達障害に関する認知度は高い一方で、発達障害の方への接し方が分からないという回答が多い。心のバリアフリーの数値目標について、用語の認知度だけでなく、バリアフリー研修を実施している事業者数等の数値を目標にできないか検討していただきたい。
- 目標に関する考え方における記載の表現について、「可能な限り」と記載があるが、可能でなければやらなくても良いように受け止められる。もう少し別の表現を検討していただきたい。
- ターミナルビルの案内設備について、緊急時にも役立つよう、表示の共通化を検討していただきたい。
- 心のバリアフリーについて、用語の認知度が重要なのは分かるが、各障害者の特性の理解も深めていただきたい。キャラバン隊等の団体との連携など、内容の理解が進むような取組についても検討してほしい。
- 聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化として、案内設備を旅客施設のバリアフリー指標に位置づけることに感謝。案内設備については、航空旅客ターミナルビルは達成状況が高いが、他のモードは、段差解消等の他の項目の達成状況より低い傾向にあるので、他の項目と同水準になるようにしてほしい。
- ターミナルの案内表示について、情報提供のあり方という観点で、今後は表示をするだけで無く、表示の共通化も進めていただきたい。
- 障害の社会モデルとして、「心のバリアフリー」の理解を推進するために、共通認識を展開することが必要であり、当事者団体としてもしっかりと取り組んで行きたい。
- 今回の基本方針見直しのポイントは、基本構想やマスタープランの充実と作成自治体数の増加である。従前の方策よりも更に強化された具体的な方策を策定することが必要である。
- 基本構想とマスタープランの作成に関する目標値の設定について、平成 30 年の法改正時の KPI として、マスタープランの作成市町村数を 2023 年度までに 300 としていたが、現状に鑑みると達成できないのではないかと危惧している。
- 基本構想の作成自体も十分に進んでいない中で、数値目標を設定することは賛成であるが、数値目標の考え方として、達成可能な目標値とするのか、加速度的に作成数を増加させるような目標値とするのか、を考慮して設定することが必要である。
- 基本構想とマスタープランの作成数を増加させるためには、自治体のやる気を醸成することが極めて重要である。そのためには、自治体職員のバリアフリーに関する知識や理解の推進が必要だが、現状では不足していると感じる。今後の自治体での人材育成をどう進めて行くか、考えをお聞きしたい。
- バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標（中間とりまとめ）については、ハードの整備を十分に行った上で、ハードの設備を更に使いやすくするためにソフトの整備を行うということに留意していただきたい。
- 地方のバリアフリー化について、地方でも促進されるように考慮する必要がある。

- 聴覚障害及び知的・精神・発達障害者に係るバリアフリーについて、表面的に分からない障害に対して社会の対応状況が悪いという報告も多いため、今後対応していけるよう検討する必要がある。
- 心のバリアフリーの推進については、個人モデルではなく、社会モデルとして検討していく必要がある。

## 2) 改正バリアフリー法について（報告）

### 3) 改正バリアフリー法の施行に向けて

- 当事者団体が参加する会議で、資料が十分に整っていないという意見をよく聞く。例えば、現在公表されている「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」はPDFのみの提供となっており、視覚障害者が確認することが難しいファイル形式である。資料提供のあり方についてのご配慮をお願いしたい。
- 地域の障害者団体からの意見で、非日常的な移動における施設である道の駅やサービスエリアで多機能トイレを利用した際に、視覚障害者に対するバリアフリーが十分に整っていない施設が散見されるという意見がある。今後は、道の駅やサービスエリアでもバリアフリー化が進むよう検討していただきたい。
- 資料5の認定基準の「③ 自らのウェブサイト以外のウェブサイトで、施設のバリアに関する情報などのバリアフリー情報を、積極的に発信していること」について、飲食店やホテル等の情報提供を行っている一般のウェブサイトのほとんどは、バリアフリー情報の掲載がないので、バリアフリー情報を積極的に掲載するよう観光庁から働きかけてほしい。
- 多機能トイレのキャンペーンは非常に有り難かったし、それなりに効果があったと思うが、ぜひキャンペーンと共に機能分散をより一層進めていただきたい。
- 車椅子利用者用駐車施設の適正な利用の推進について、現在、8道府県がパーキングパーミット制度を未導入である。適正利用の推進という時期ではなく、ぜひ制度化を検討していただきたい。
- 国土交通省の「障害者等用駐車場の適正利用のために」というパンフレットでダブルスペースを推奨しているが、このダブルスペースは、国が定めている「駐車場の規模が200台以下の場合には当該駐車台数に1/50を乗じて得た数以上、規模が200台を超える場合にあっては当該駐車台数に1/100を乗じて得た数に2を加えた数」という基準に入るかどうかご教示いただきたい。
- 資料4の心のバリアフリーについて、事例で各種取組をご紹介いただいているが、交流・ふれあいは入り口としては大変重要だと思うが、特に分かりやすさを掘り下げて取組を進めようとされているので、コミュニケーションの領域の問題も取り上げていただきたい。
- 特に知的・発達障害の方達は、置かれる環境によって、能力を発揮する場合と障害になる場合があるため、分かりやすく伝えていくということを掘り下げて取り組んでいただくとともに、事例を収集していただきたい。

- 心のバリアフリーは、障害の社会モデルにおける合理的配慮としてまとめてしまうと分かりにくいいため、具体的な事例でご紹介いただきたい。
- 心のバリアフリーの推進において、新型コロナウイルスの影響で、学校での授業時間が減少している中で、いかに時間を確保するのか、また、代用の取組ができるのかご教示いただきたい。また、次年度以降でも更に推進する取組を検討しているか伺いたい。
- 資料5の観光施設のバリアフリー情報の提供について、発達障害の団体としてはまさに希望していた内容であり、期待をしている。
- 認定基準については、これから検討をしようと思うが、障害者の中には感覚が非常に敏感で音や臭いに影響を受ける方もいるので、音や臭いについても例示の中で取り上げていただきたい。
- 認定基準の例示に「年に一度の研修」と記載されており、よく考えられていると思うが、認定を受けた後に質を維持できているかをチェックする方法も視野に入れて検討していただきたい。
- 歩道や施設周辺の植栽の高さは、整備の項目に入れられないかを検討していただきたい。背の低い子ども、或いはベビーカーや車椅子の利用者は植栽によって隠れてしまい、運転している方からは死角となり危険である。
- 資料6について、公立の小中学校がバリアフリーの義務付け対象になることについてうれしく思う。これからガイドライン等を改訂していく中で、児童生徒の生活の場となる居室空間について、障害の有無に関わらず使えるようしっかりと整備する必要がある。
- 資料6の注に「条例により、」と赤字で記載があるが、これでは自治体頼みになっていないかを懸念している。直近の10年間で、バリアフリー条例を作成している自治体数はほとんど増加していない。また、自治体の条例作りに携わってきた自身の経験によると、自治体は国の決定事項に従うという姿勢が非常に強い。そろそろ国が全国で統一された2,000㎡という基準を考え直す段階なのではないか。
- 資料3-3の「四. 基本構想の指針」の教育啓発特定事業について、良い事業を取り入れていただいていると思う。
- 例えば、倉敷市のおもてなしマイスター制度のように接遇体験を行うことができれば、教育啓発特定事業が強化されると思う。最近では、専門学校が接遇体験に参加しており、教育の一環としても接遇体験を位置付けたいと言っている。専門学校や高等教育機関も教育啓発特定業の対象としていただきたい。
- 「七. 移動等円滑化促進施策に関する基本的な事項」について、マスタープランや基本構想の作成促進のために、今般創設した助言指導規定を活用し、積極的に行動していただきたい。

以上