

第 11 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 11 月 18 日（水）14:00～16:00

場所：中央合同庁舎 2 号館低層棟 B1 国土交通省第 2 会議室 A・B（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

- 様々な分野で目標のパーセンテージが上がっているのは嬉しい。特に、文字情報に関する進捗状況の見える化や、心のバリアフリーの認知度に関する目標が盛り込まれたことについては非常に期待している。
- ハード面に関しては達成されつつある部分もあるが、心のバリアフリーについては課題が大きい。心のバリアフリーに関する理解を深めることについて、ぜひ成果を上げてほしい。
- 公園にいた時に地震や災害にあった場合、サイレンや警報がどのような方法で聞こえない人に届くのか、どのような方策を考えているか聞きたい。
- 地方のバリアフリー化を一層推進していくことについて感謝したい。
- バリアフリー化は基本構想への位置付けがないと進まない部分もあるので、地方を回って策定を推進してほしい。地方局でも自治体を回っていただいているようだがなかなか策定が進まないのも、ぜひ周知に努めてほしい。
- 地域における基本構想やマスタープランの作成は非常に重要。会員からも、地方での一体的なバリアフリー整備に関心を持っているという声をいただいている。作成推進に向けた周知活動に加え、当事者参画の推進もお願いしたい。
- 様々な分野で整備目標の数値が上がったことはありがたい。一方で、バリアフリー化された箇所の維持も重要。例えば道路において、年月が経ち点字ブロックが破損しても放置されている例がある。整備だけでなく維持管理にも努めてほしい。
- バスのうち適用除外認定車両に関する目標については、どの空港が指定空港になるか空港名を公表してほしい。
- 今回の法改正で定義された特定車両停留施設について現在整備の基準を議論しているが、基準策定後、ぜひ追加で整備目標に盛り込んでほしい。バスタプロジェクトとしては 10 程度の施設が設置されると聞いている。
- 鉄軌道車両に関しては、特急などの都市間車両の整備基準の見直しも必要。新幹線についてはすばらしい基準ができた。また、通勤型車両では各車両に車椅子スペースの設置が進んでいるが、特急などの都市間車両には課題が残っている。

- 発達障害者については聴覚過敏で耳当てをしている人もおり、図記号や文字情報の整備に関する目標ができるのはありがたい。また、情報が表示された方向を向くのが苦手な人もいるので、持参のスマホに情報が表示されるなど、どこを見れば情報が手に入るのか分かるようにできるとよい。
- バス事業については、コロナ禍で大変厳しい状況にあり、車両の代替わりを先延ばしにしている事業者も多い。5年間で80%という目標は真摯に受け止め努力するが、現実的な猶予やご配慮をいただけるとありがたい。
- リフト付きバス車両については、価格が高いこと、座席数・荷物室が減ること、乗り降りができる歩道が少ないという課題がある。
- リフト付きバス車両については、今後、指定空港において導入に努めたいが、現行の支援措置のさらなる拡充をお願いしたい。
- 整備目標について、大変高い数値で推移しておりけっこうである。一方で、達成率の高い分野についてはバリアフリー化した中身の検証も重要である。目標値を実効性のあるものにしていくため、評価会議も含め、検証の方法を検討していく必要がある。
- 東京オリパラ大会の大きなレガシーとして当事者参画を残すため、参画のためのルール化が必要。基本構想という枠組みもあるが、まちづくりや都市計画事業等、計画全般に生かしていくような仕組み作りが重要。
- 基本構想の役割は非常に大きいと感じているが、自治体での実行方策がみえていない。作成ガイドラインの改訂もされているが、具体的な策定がなかなか進まないのので、方策をクリアにしていくべき。
- 公立小中学校について、避難経路を生活関連施設のひとつとして具体的に位置付けるべき。
- 建築物ストックのバリアフリー化率について、ハートビル法が制定された2002年前後に分けて表現するべきではないか。
- マスタープランの策定数について、人口規模に関わらず市町村の2割を目標としたことはすばらしい。この目標を達成するには、人口が少ない市町村の取組も必要。基本構想は障害者だけに役立つのではなく、移動制約者全般のものだという理解を深める必要がある。自治体には総合計画や各種都市・交通・福祉・教育関連計画等があるが、マスタープランはそれらとも関連する計画であり、首長を含む自治体の職員が一体となって取り組む意識づくりが重要。
- ホームドアの整備目標については、駅数と番線数を合わせて記載すべき。
- 最近難病の方との勉強会をした。多発性硬化症の方からは、少しの段差でも困るので、視覚障害者誘導用ブロックについてはそれに代わるような技術開発の必要性を提起された。線維筋痛症の方からは、ヘルプマークへの理解が不十分でありあまり席をゆずってもらえないことや、示すことが恥ずかしいとの声を聞いた。これは心のバリアフリーと関連する問題であり、ソフトに関する取組の深化が必要。

2) 改正バリアフリー法の施行に向けて

3) 報告事項

- 啓発のための研修については、研修現場に必ず当事者が加わるようにしてほしい。
ケアフィット共育機構というサービス介助士の研修を行っている民間団体があり、ろうあ連盟も研修テキストの監修をしているが、そのような団体とぜひつながって研修を普及してほしい。
- マスタープランと基本構想について当事者が参画する際には、資料を利用できることが重要。作成ガイドラインは視覚障害者も確認できるものになっているか。
- 認定施設以外にも関係するが、コロナ禍の観光については、視覚障害者はソーシャルディスタンスの確保に不自由があるので配慮が必要であることを周知してほしい。
- 適正利用に関する広報啓発はありがたい。トイレについては機能分散が進んでおり、今後も推進してほしい。
- 障害者用駐車施設については、2006年にパーキング・パーミット制度が佐賀県において始まったが、2020年現在未だに普及啓発という段階であることに疑問を感じる。8道府県にパーキング・パーミット制度がないなど課題があると思うが、パーキング・パーミット制度検討会をまた開催してほしい。
- 観光関係の取組はありがたい。コロナ禍が一段落したらぜひ出かけたいと思っており、一層観光地のバリアフリー化を進めてほしい。
- 地域によってはバスの乗客のうち高齢者が8－9割を占めていることがある。自分は傾斜やカーブのある路線を使っているが、高齢者が座れる前側の席が少なく、後ろ側は階段を上らないといけないので、立っている高齢者も多い。バスの技術開発を進め、段差をなくすとともに、車椅子使用者の乗客が多い地域においてはバリアフリー化されたバスを多く導入するようにしてほしい。バスはいろいろな人の足であり、事業者だけでなく関係者全体で考えていくべき。
- 観光施設の認定制度については、施設の情報を業者経由等で一覧としてまとめて入手できるよう、資料でも改めて言及してほしい。
- 観光関係について、感覚過敏の発達障害者がマスクをしていないと宿泊を断られることがある。しかし、WHOはマスク装着を全員強制ではないと言っており、厚労省は反対のスタンスのようだが、観光庁から予約サイト等も含めて関係者にこのことを周知してほしい。
- 資料3-4について「内部障害・難聴」のスペースにオストメイトマークが使用されているが、ヘルプマークなどのほうが分かりやすいのではないか。
- 現在のガイドラインでは、マスタープランや基本構想作成の意義について、交付金交付に有利に働くことなどが強調されている。加えて、ガイドラインあるいは副読本でもいいので、基本構想等が高齢者・障害者等や住民全体の福祉にどう貢献するか、街がどう変わるのか、発展的効果について触れるべき。例えば街が活発になった、寿命が伸びたなど、作成の成果や効果の強調が必要。

- 自分は倉敷市でおもてなしマイスター制度に関わっており、評価基準作成や講習実施も行った。このような取組が全国規模で行われていくことは、観光地にとっても非常にプラスだと思う。
- 宿泊施設や飲食店、観光案内所だけでなく、土産店や美術館をどう取り込んでいくか。対象者の障害特性について認定基準のなかにどう取り込んでいくか。制度をスパイラルアップしていくのだと思うが、審査と改善のしくみを教えてほしい。
- 施設の不適正利用を防ぐための啓発活動を行っているが、壁にぶつかっているのではないか。交通機関にもたくさんのポスターが貼ってあるが埋もれてしまっている。不適正利用に関する罰則規定など、ガイドラインや技術的指針で目に見えるかたちで示す時期が来ているのではないか。
- 公立小中学校のバリアフリー基準適合義務化は重要な制度改正。民間の私立学校への拡大も期待したい。
- 基本構想の地区要件の削除については、市町村にやる気があれば、規模の大小を問わずいつでもどこでも区域設定ができるということ。ガイドラインでも積極的に宣伝していくべき。
- 観光施設の認定制度について、ハード面はどう評価するのか。ソフト面の取組だけで認定を行うのか。特に宿泊施設では、ハード面の一定のバリアフリー化が認定のベースになり、スムーズな利用につながるのではないか。

4) その他

- 共同住宅のバリアフリー化については、バリアフリー法改正の附帯決議でも実態把握と設計標準の見直しについて触れられている。ぜひ、ガイドラインの見直しを含め、検討を進めていただきたい。
- 東京ドームについて、100億円をかけ改修予定であると報道があったが、改修内容にバリアフリー整備が入っていない。現状はバリアフリー化が不十分であり、それだけの大規模改修を行うのであれば、日本を代表するスタジアムとして全国にも影響する話なので、2015年の建築設計標準追補版の基準に準じてバリアフリー改修を行うよう国交省からも働きかけをお願いしたい。

以上