

移動等円滑化評価会議、地域分科会等における主なご意見

※令和2年9月28日～令和3年9月2日までに開催された各会議等での主な意見を集約

主要項目についての主なご意見

- ① 評価会議等のあり方(評価指標の検討)
- ② 障害当事者参画の普及促進
- ③ 心のバリアフリー・障害の社会モデルの普及促進
- ④ 基本構想・マスタープランの作成促進
- ⑤ 車椅子利用者用駐車施設等の適正利用(パーキング・パーミット制度)
- ⑥ 無人駅の対応

① 評価会議等のあり方（評価指標の検討）

- 評価会議で何を評価するのか、評価の目安の共有が必要。
- バリアフリーの評価の問題として、アクセシビリティやユーザビリティを視点とした評価指標を検討する時期に来ているのではないか。
- 大きな駅でも車いす用のお手洗いが一つあれば、目標達成という考え方を昨年から聞いている。トイレに必ず車いす用のお手洗があると分かっているならば、車に乗っていても、公園を探せばいいと意識するようになると思うので、ぜひ100パーセントを目指していただきたい。

② 障害当事者参画の普及促進

- 日本のバリアフリー施策の特徴は当事者参加であり、素晴らしい取組である。当事者参加が進んでいる理由としては、建築設計標準に当事者参加が記載されているためであると考えます。
- 公共事業等での当事者参画の枠組みをどう作るか。公共事業においては、要求水準のなかに、当事者と意見交換をしながら設計活動を進めていくような推進を図ってほしい。
- Tokyo2020オリパラの会場のバリアフリー整備は、アクセシビリティ・ガイドラインに基づいて整備されており、これは世界基準であってIPCアクセシビリティ・ガイドラインを踏まえて多様な障害者が参画して策定された素晴らしいガイドラインであるためこれを全国に広めることがとても重要。

③心のバリアフリー・障害の社会モデルの普及促進

- 「障害の社会モデル」という言葉はまだ浸透が不十分であると考えます。無人駅、ホームドア設置、大型UDタクシー等、現時点で進んでいない整備を今後どこまで進めていけるかが重要。
- 言葉として徐々に定着している「心のバリアフリー」だが、「思いやり」ではなく「障害の社会モデル」を理解していくという広まり方を望みたい。
- 心のバリアフリーに関しては道半ばとの思いがある。特にコロナ禍にあっては知的障害者の社会参加も難しく、社会の側もとてもインクルーシブとは言えない。

④基本構想・マスタープランの作成促進

- 地域によって基本構想やマスタープランの作成も含め、当事者参加のやり方に差がある。地域の差があまりないように工夫してほしい。
- マスタープラン・基本構想の数値化は大変喜ばしいが、特にマスタープランの数値目標についてはチャレンジな目標になっているため、策定促進を頑張ってもらいたい。また、マスタープラン・基本構想の作成について、なぜ地域間格差が生じているか分析が必要と考える。
- 基本構想の作成について、かなり地域間格差ができています。どのように作成すれば良いのか、各地域の特性に応じたモデルケースを示す等、様々な支援をしていく必要があるのではないかと。

⑤ 車椅子利用者用駐車施設等の適正利用（パーキング・パーミット制度）

- なかなか駐車場が確保できないという現状があるので、パーキングパーミット制度について全国統一的な基準を設け、地域間格差をなくしてほしい。
- 駐車場のパーキング・パーミット制度について、パンフレットをショッピングモール等色々なところで配って、ご理解頂きながら設置を増やして頂きたい。
- パーキングパーミット制度は、歩けない、歩きにくい方、車椅子利用の方の駐車場であり、パーキングパーミットの周知徹底については、周りの支援者だけではなく、当事者本人にも伝えないと、障害者手帳を持っていても駐車できないなどトラブルが起きると思う。この制度を導入する際には、周知についても検討していただきたい。

⑥ 無人駅の対応

- 無人駅の増加により当事者は困っている。無人駅化を止めるのは難しいと思うが、無人駅とする際は合理的配慮とセットで進めてほしい。評価会議でも無人駅の実態を知ることができるといい。
- 無人駅での安全・安心の問題について、どうかたちで評価をすべきか、議論して行ってほしい。
- 無人駅が増えていることにより障害者の負担が大きくなっているため、無人駅についても早急にバリアフリーの整備が必要である。また、無人駅では音声のみとなっていて聴覚障害者は対応できないため、モニター付きのインターホン設置の導入など音声の可視化をお願いしたい。

各地域分科会における主なご意見

【北海道分科会】

- 大臣からの指示で精神障害者割引の導入促進があったと伺い大変心強い。国としても真剣に取り組んでいただくことがバリアフリーにつながっていくと思うので強力に押し進めていただきたい。
- 「心のバリアフリー」については、「他人の善意・思いやりという道德心に訴える支援やサポート」としてとらえられる面があることから、障害者や高齢者の公共交通機関の利用にあたっての使用用語や対応としては、障害者権利条約や障害者差別解消法等を踏まえることが必要。

【東北分科会】

- 無人駅が増えていることにより障害者の負担が大きくなっているため、無人駅についても早急にバリアフリーの整備が必要である。また、無人駅では音声のみとなっていて聴覚障害者は対応できないため、モニター付きのインターホン設置の導入など音声の可視化をお願いしたい。
- 降雪地帯のバリアフリー整備について、東北地域の課題として本省の評価会議に上げてほしい。

【関東分科会】

- 大きな駅でも車いす用のお手洗いが一つあれば、目標達成という考え方を昨年から聞いている。トイレに必ず車いす用のお手洗があると分かっていたら、車に乗っていても、公園を探せばいいと意識するようになると思うので、ぜひ100パーセントを目指していただきたい。
- 国交省では駅のバリアフリー化のために運賃上乗せを検討しているとのこと、賛成の立場だが、具体的にどのような整備を考えているのか。1日の平均利用者数が3千人未満の駅や無人駅のバリアフリー整備も進めて頂きたい。

【関東分科会】

- バスやタクシーでは車いすが大きい外国製で固定ができないという問題で乗車拒否が増えてきている。外国製の大型の車いすの方が固定ができる場所も設置されているので慣れていないという理由での乗車拒否が最近また増えているため、当事者を入れた研修を進めていただけるような努力をしていただきたい。

【北陸信越分科会】

- 国交省でも、無人駅の課題やニーズも把握していて、今後検討して環境を整備していくということがHPでも出ているので、他委員の意見も含めて、本当に早急に検討してほしい。
- 新潟市におけるバリアレス縁石について、ハード部分のみではなく、ソフト部分としての声かけ、音声装置、呼びかけなどボランティアでもいいので、本当に肉声が一番彼らにとって良い支えになるように思う。ソフト部分で私はもっと力を入れてほしいと思う。

【中部分科会】

- バリアフリー化の優先順位については、乗降者数の多い駅等の改修優先となることが予測できる。地方部の無人駅や高齢者が多い地域の駅のバリアフリー化、多様な方が利用する観光地における駅のバリアフリー化など、数字だけで測れない地域へも目を向けるようなバリアフリー化を考えていただきたい。その結果、高齢者の運転免許返納を遅らせているのでは。
- パーキング・パーミット制度において不適正利用に関する苦情が寄せられる。三重県では県広報の活用や利用証交付時のチラシ、ポスター掲示等の啓発をする一方、地域イベントを活用した啓発はコロナ禍で中止になるなど苦慮している。不適正利用の防止に向けた県民への啓発や区画登録協力施設との連携や啓発においてコロナ禍を踏まえた工夫も併せて取組事例等紹介して欲しい。

【近畿分科会】

- 関西空港リノベーション工事にあたり、当事者が参画できる検討会が設置されて良かった。検討会は、2026年まで予定されているが、そこで終わるのではなく、継続して取り組めるように要望。
- 地下鉄三宮駅のエレベーターが老朽化のため、更新工事を行ったところ、中で車椅子の回転も出来ないほど狭いエレベーターが設置された。本件は当事者の意見を聞かず、施設整備を行ったことによりもたらされた事態。地元の障害者団体が神戸市交通局に交渉しているが話が進まない。当事者参画を担保するシステム作りのため、近畿分科会としても、情報を共有し、関与すべき案件。

【中国分科会】

- 電車が止まった時の説明アナウンスはスピーカーを通した声だけなので聴覚障害者には伝わらず何が起こったのか理解出来ない。乗換えホームなどの情報も同様に判断が出来ない。聴覚障害は外見上わからない障害なので、障害に気付かれなく心のバリアフリー推進を行うことが困難に思う。
- 心のバリアフリーとは個々の価値観により異なるが、駅員や運転手からの声かけが障害当事者ではなく「介助者」に声をかけることを実感する。その際は「介助者ではなく障害当事者本人に話しかけて。」と促すと同時に、障害者差別解消法の観点から「障害当事者本人に話しかけることが合理的配慮の提供です」と伝えている。

【四国分科会】

- 「心のバリアフリー」とか「疑似体験」という言葉が出てきているが、「障害の社会モデル」という考え方に立つと、そこで止まってはいけないのではないかと。疑似体験は、「医学モデル」的な考え方なのであり、障害を障害たらしめているものは「社会」だという視点で研修会等の開催することを期待。
- 自閉症は聴覚情報が処理できず、世の中のルールを理解する事も困難。そういった子供達や家庭が増えている事をご理解いただけるようなコミュニケーションチャンネルを開設しなければと考えている。

【九州分科会】

- 知的・発達障害のある人が過去にパニックを起こし、電車等から降りざるを得ない状況があった。逆に運転手や乗客等からの暖かい言葉を頂いた事もあった。合理的配慮に関して、難しく考える必要はなく、建設的な対話について考えていくこと、困っている人だと思って対応してもらえたらと思う。
- 2022年10月に「別府港ターミナル」が新設されるが「別府港UD ターミナル推進協議会（（株）フェリーさんふらわあ、交通エコロジー・モビリティ財団、自立支援センターおおいた、九州運輸局、大分県、別府市にて構成）」が設立され、障害特性に応じた困りごとについてヒアリング等実施し、設計の段階で当事者目線に立った提言書を作成する事ができた。これからは、身体に不自由がある方がいるのが、当然であることを前提とした「もの・まち」づくりを考えていく必要がある。

【沖縄分科会】

- パーキングパーミット制度は、車椅子利用の方の駐車場であり、パーキングパーミットの周知徹底については、周りの支援者だけではなく、当事者本人にも伝えないと、障害者手帳を持っていても駐車できないなどトラブルが起きる。この制度を導入する際には周知についても検討していただきたい。
- ユニバーサルデザイン推進本部の取り組みの中のキーワードで、「当事者参画」ということがしっかりと示されていたが、まさしく今後はそこがポイントだろうと思う。当事者自身も意見・提言力を高め、相互効果を高めていくのは大事な役割だと思っている。私たち自身が行政との関係づくりをしながら、「当事者参画」の仕組みをいろんな意味で戦略化する必要があると改めて感じた。