

第7回移動等円滑化評価会議 東北分科会における事前にいただいた意見



資料1 東北における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

●基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要(P2～5)

物理面の街の中のバリアフリーは、着実に(少しづつのポイントもありますが)進んでいると思います。ですが、心のバリアフリーについては理解や取り組みが進んでいるとは思えません。

物理面でのバリアフリーは関連する企業・組織との連携で取り組みやすいように思えます。心のバリアフリーについても、共生社会の実現を推進するための認知症基本法の施行(2024年1月)にあわせ、民間企業への周知とともに啓発を進めていただきたいと思います。認知症に関しては生活のあらゆる場面で障壁を減らしていくという視点で、

認知症バリアフリー宣言ポータル <https://ninchisho-barrierfree.jp/>
というサイトでも活動や案内がされています。心のバリアフリーにかんして今後はこのような活動も取り上げていただきたい。(芦野正憲委員)

●バリアフリー化の対象について(P2, 3ほか)

バリアフリー化を進める対象の駅や施設等の規模がやや引き下げられましたが、東北のような地方では、対象となる駅や路線などは都市部の一部のみであるというのが実情です。

たとえば、もし大きな駅でバリアフリー化が進んだとしても、乗る／降りる駅が小さな駅であった場合、発着の「片足」だけがバリアフリーでも、現実には利用できません。東北地方では、仙台市以外の都市ではほとんどの地域がそうであると思われます。

予算の都合上、多額の費用が必要な工事等は、全ての駅や地域に実施することが不可能であるとしても、小規模の施設や駅等でもバリアをなくす何らかの工夫をしないと、交通利用者の確保は難しく、地方の人口減少は加速してしまいます。

障害者差別解消法の「合理的配慮」の観点からも、ハード面だけでなくソフト面からもバリアフリーに取り組む必要があると思われます。たとえば自治体が地域住民と共に考える場を作る、実際にバリア解消を実現させた事例を共有する、等、工事の進捗状況以外の取組共有があると良いと思います。(村島弘子委員)

資料1 東北における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

●ユニバーサルデザインタクシーの割合(P5)

導入率25%という目標が掲げられているものの、依然として低調である。

同じ方法では増えないように思うので、関係者が協議し、目標達成のためのプランを明確にすべきだ。

(及川智委員)

●鉄軌道駅のバリアフリー状況(P8)

鉄軌道駅の物理的なバリアフリー状況は漸進しているように思える。一方で全国的な課題ながら東北に顕著なものとして無人駅/時間帯無人駅化がある。再三指摘しているように車掌・運転士によるスロープ補助を早急に実施していただきたい。

また、先ごろ鉄道を利用したさい、急病人対応のため、降車駅でのスロープ対応ができない、ということが乗車前に判明し、出発駅での乗車が遅れ降車駅を変えたことがあった。このような場合、ホームにスロープを保管し、車掌・運転士がスロープ対応できれば、課題は解消する。さらには、この事例の場合、降車駅近隣の駅から応急的に駅務員が駆けつけ対応することもできる。こうした対応を可能とする柔軟な対応を求めたい。

(及川智委員)

●ノンステップバスの導入の推移(P18)

ノンステップバスの導入率も漸進しているのは望ましく思う。一方で、バス路線の減少とそれに伴う減便の影響を強く危惧している。先日の意見交換会(宮城県)でも指摘した通り、路線バスの代替として拡大しつつある地域交通で使用する車両は車いす対応であることを要件としていない。自治体・実施主体にはこの問題を意識しながら事業にあたっていただきたい。(及川智委員)

資料1 東北における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

●UDタクシー・福祉タクシーの導入状況等について(P21, 22)

青森県は総車両数に対するUDタクシーの割合が9.1%と東北地方で福島県に次ぐ高い割合となっているが、車椅子での利用を断ってくる事業者が以前よりは減っているものの一定程度まだ残っている状況が続いている。様々な理由を付けて予約の際に予約拒否や乗車拒否をしてくる事例も伺ったり車椅子だけの特別料金を徴収されたりする事案も耳にしているため、台数と実際の利用の実態が乖離している状況となっているのは昨年度変わらない状態である。したがって、昨年の意見でも申し上げたが台数そのものの割合ではなく実際に運用できているかの割合も示すべきであると思う。

福祉タクシーや介護タクシーについては夜間の利用や休日の利用が事業者の人手不足を理由に断られる状態が確認されているため、国の方で改善に向けて動いてほしい。また流しのタクシーは対応できない、車両は実際あるが予約自体を受け付けていないなどと説明をし、予約そのものを断ってくる事業所も存在し、導入状況とは別の数値を東北独自で示す必要も出てきているのではないと思われる。上記2点の問題解決のため国はタクシー事業者に対し、【休日夜間運行事業者対象支援補助金】を新設することも必要であると思われる。(白戸駿平委員)

●建築物(P36)

建築物2000平米以上の特定建築物等のバリアフリー化については現在64.0%となっているが、豪雪地帯の青森県では更に低い数値になっていると考えている。大事なものは法で義務付けられている2000平米以上の建築物ではなく法で義務付けられていない2000平米以下の建築物だと思う。2000平米以下の建築物については市町村が委任条例等で引き下げることが可能であるが、委任条例がない場合は引き下げるのが厳しいと思われる。国としては引き続き委任条例の作成を自治体に求め、建築物全体のバリアフリー化を進めてほしい。

青森県には青森県福祉のまちづくり条例が存在するが、この条例が作られたのは平成11年であり、今まで改正されたのは翌年のみである。私は当該条例が現行の法律に適合していない恐れがあると考え条例の見直しを県に求めたり、県議会でも同様の質問が過去に出ていたりしているが、青森県は当該条例が現行の法律に適合しているとして頑なに見直しを進めていない。国として各都道府県に対し委任条例の内容を法律に適合させるような要請を適宜実施してほしい。と思う。(白戸駿平委員)

資料1 東北における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

●信号機等・音響信号機及びエスコートゾーンのバリアフリー状況(P38－39)

信号機等のバリアフリー化については東北団体で見れば全国平均よりはるかに上回っている状況ではあるが、エスコートゾーンについては各県で数値にバラツキが見られる。青森県に至っては0%と非常に恥ずかしい状態が続いており、隣県の岩手県と比べれば遥かに少ないことがデータで示されている状態が続いている。この改善のため、青森県警察本部においては地方整備局及び青森県並びに市町村が管轄する道路の特に交通量の多い交差点部分(道路特定事業に定める部分)について積極的に設置を進めるべきであるとする。

国及び自治体は道路管理者として管轄が違うため交通管理者の都道府県警察本部及び警察署に言い辛い部分はあると思うが、エスコートゾーンの設置に関して意見を交通管理者に伝え続けるべきだとする。

私の個人的な提案だが、青森市内であれば国道4号と7号という道路幅員が40メートル近い区間にある交差点が複数あるため、その国道4号と7号で特に交通量の多い交差点(柳町や古川、上古川、三好、本町)については優先的にエスコートゾーンを設置するように警察本部等に働きかけるべきだと思う。その部分こそ「視覚障害者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分」に十分に該当すると思われる。

(白戸駿平委員)

資料1 東北における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

●地域別 マスタープランの作成状況(P42)

マスタープランの策定状況は、各県とも低調である。マスタープランの眼目は、地域のバリアフリー課題について比較的容易に改善プランを策定していくことだと理解している。昨年の会議においても、策定率の低さからこれを上げるための提案を行った。策定率が低い原因を把握する必要があるだろう。

基本構想は面的整備をするうえでとてもいいと思っている。しかし、指摘がある通り、自治体に提起しても基本構想の更新がなされない場合もあることに加え、整備区域、範囲が限定されるようにも思う。これらの課題を解消するためにも、昨年提案したように重点期間を設けるなど、マスタープランの策定促進策を検討すべきだ。

(及川智委員)

●基本構想及びマスタープランの作成状況(P41-45)

まだまだ東北地方全体の基本構想及びマスタープランの作成状況は伸びていないと思う。青森市については作成しているが、作成年月日が平成15年となっており街の様子も変わってきているため青森市については更新が必要だと思う。その旨を数年前に住民提案させて貰ったが、変更する機会が来たら変更する旨の回答しか返って来ずに今に至っている現状がある。

そのような実態を踏まえ、現在法律に記載のある見直し規定に縛りをつけるべきだと思う。現状は5年が経ったら見直しを検討するように努める規定が盛り込まれているが、これを義務規定に改めるべきだと私は考える。

また、国の方で猶予期間を設けて、その期限内に見直ししなければ自治体名を公表するなどの措置も必要であり、遥か遠い昔に作った基本構想は意味を為していない場合が多いため、その見直しを進めるべきであると思う。その改善についても未作成自治体にプロモートする活動と共に力を入れるべきだと思う。

(白戸駿平委員)

地方は人口減少が著しく、基本構想の声がきこえません。東北の現状を教えてください。(小林光雄委員)

資料1 東北における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

●マスタープラン・基本構想作成市町村一覧等(P41－45)

東北において基本構想の作成率が低い傾向にあることは残念なことである。そのような中、マスタープランの作成への取組が行われはじめているところではあるが、まだその進み方は遅い傾向。障害者、高齢者を含めて地域住民が面的・一体的なバリアフリーのまちづくりを進める意義は大きい。これらの推進に取り組む必要があり、東北運輸局など関係機関、そして障害者・高齢者を含めた住民の取組にも期待したい。

そのようなことから以下について教えていただきたい。

これまでに基本構想が作成されている地域における、現状の変化に合わせた見直し、更新状況についての情報。あわせて、マスタープラン・基本構想作成市町村一覧(45)によると宮古市、秋田市、福島市、郡山市では、マスタープランと基本構想の両方に取り組んでいる。また、現在、基本構想を作成している仙台市においてもマスタープランの作成について検討しているが、マスタープランと基本構想の両方に取り組むことでどのような効果が期待されるのかについて等、わかりやすく説明していただきたい。それらをもとに障害当事者(団体)としても各地域における面的・一体的なバリアフリー化について考えていきたい。(阿部一彦委員)

●データの現在値について(全体)

バリアフリー化の実施目標の期間が5年間、期限が今年度末、という状況で、参照できる「現在値」が2023年度末と1年以上前であるのは、正確な検証・検討にも物足りず、スピード感が足りない気がします。

2024年度末時点のデータを参照できるタイミングでの分科会開催にする、あるいは、たとえば年度ではなく「2024年末」時点の状況を集める、などの工夫ができないものでしょうか。

(村島弘子委員)

各資料についての意見(第7回移動等円滑化評価会議東北分科会)

その他、移動等円滑化に関するご意見等について

第4次目標に関すること

資料6) 主要課題の対応方針及びバリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標について

(最終とりまとめ) p5 2) 心のバリアフリー・外見からはわかりづらい障害への対応のさらなる推進の在り方

① 心のバリアフリーの推進

「バリアフリー基本構想に教育啓発面定事業を位置づけていない自治体に対し、今後の教育啓発特定事業を位置づける予定、心のバリアフリーの推進に係る取組状況等に関する調査やヒアリング等を行うことにより、課題等を整理し検討する。」

「バリアフリー基本構想に教育啓発特定事業を位置づけている自治体についても、学校連携教育事業の具体的な取組状況を把握した上で、課題等を検討する。」に関して、知的障害は外見からはわかりづらい障害であるため、ややもすると誤解を受けることがあり、行動が消極的になる傾向がみられていることから、本会では「障害を理解するための体験活動」のプログラムを準備し学校や地域団体などを対象に体験会を開催し、障害者の困り感の理解を深める活動を進めている。

最終とりまとめからわかったことは、障害者の移動等の円滑化のためには、公共交通事業者に対する働きかけも必要と感じた。本会では、障害理解促進体験プログラムを準備しているので、今後機会があれば、ぜひお声がけいただきたいと考えています。(永野幸一委員)

移動等円滑化会議が日本各地の「分科会」を持ち、協議している目的は、人口の少ない地域での意見を漏らさず参考にしながら、日本全国での現実的なバリアフリー化を進めることにあるのだと認識しています。

東北分科会には、大都市とは全く違った状況にある地域も多く含まれています。人口は少なくとも高齢化の深刻な地域も多く、さまざまな障害を抱える方々もいます。

そういった地方の実情に合わせた取り組みがどういったものであるのか、現在の目標設定だけで項目は十分であるのかを検討し、第4次計画を考案していただければと思います。(村島弘子委員)

各資料についての意見(第7回移動等円滑化評価会議東北分科会)

その他、移動等円滑化に関するご意見等について

交通全般に関すること

名古屋市は令和2年に名古屋版ジャパンタクシー乗車ガイドという車椅子利用者が適切にユニバーサルデザインタクシーを使えるようなガイドを作成したと伺っている。このようなガイドの作成を、国が先頭に立って関係機関間の調整を図るべきである。(白戸駿平委員)

〈新幹線車椅子指定席ネット予約システムについて〉

2024年2月より始まったネット予約システムだが、引き続き利用者の声を聞きながらサービスの改善に努めてほしいと思う。特に、えきネットにおける介助者セットの申し込みについては改善が急務であると思う。(白戸駿平委員)

地下鉄の場合、ドアが閉まりますの音声ののち、約2秒後にドアが閉まるのですが、赤ランプはドアが閉まり始めると同時に点滅するのです。ですから、ドアが閉まりますの合図と同時に赤ランプを点滅させれば、特に音声案内がききとれない方はドアが閉まると分かって無理に乗り込もうとしないと思います。(菅井健彦委員)

雪対策に関すること

〈雪対策その他の道路バリアフリー化事業等について〉

1. 春になると除雪車の傷が路面に出てくる。路面がガタガタして非常に歩行者が歩きにくい車椅子が走りにくい状態になっている。除雪機で削られるのは点字ブロックも同様であり、視覚障害者の方々の安全の確保といった観点でも必要な措置であると思うため、そのような政策の実現を求めたいと思う。
2. 道路のバリアフリー化に必要な各事業費は、いわゆる『道路特定財源』を復活させ同財源を活用させるべきだと思う。(白戸駿平委員)

東北分科会において、冬期のバリアフリー対策、防災施設の事例などについて取り上げ、それらをもとに東北各地で安全に安心して移動等が行われるまちづくりを推進していただきたい。(阿部一彦委員)

各資料についての意見(第7回移動等円滑化評価会議東北分科会)

その他、移動等円滑化に関するご意見等について

施設の整備に関すること

〈津波避難タワー等のバリアフリー基準の設定について〉

地方公共団体等が建設及び指定する津波避難タワーまたは津波避難ビルに対するバリアフリー基準の策定等が急務ではないかと感じている。

最も大事な事は津波避難施設へのバリアフリー基準の適用ではないかと考え、津波避難施設にバリアフリー基準等が具体的に何も存在しない場合は、この津波避難施設に国がバリアフリー基準を策定することを求める。

(白戸駿平委員)

高速道路のスマートICに入る時に、スピーカーになっているため何かあった時に音声のみで対応となるので、聴覚障害者でも対応出来るようにして頂きたいです。(菅井健彦委員)

法の解釈、整備等に関すること

4年ほどにわたって、この会議で路面店と道路法43条2号の関係及びその調整について指摘してきたが、典型的な環境整備であることから再掲し、対応を強く求めたい。現在散見される店舗入り口への簡易スロープ設置が、道路法43条2号の「道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為」にあたるとする疑義から簡易スロープの設置をためらっている店舗が実際に存在する。こうした疑義について、国交省としての現状の国交省見解を示すことで、少なくとも共通理解はできるように思われる。

取り外し可能なスロープを求めに応じて設置し、入退店時以外ははずすのであれば当該条規にも抵触しないと思われる。こうした方法を典型的な環境整備として積極勧奨されたい。(及川智委員)

東北全域(全国)で《車椅子使用者用駐車施設》(全面青色駐車場)が許可証のない車(不正駐車)に占拠され「停められない」の声が極めて多く聞かれます。罰則のないモラルに頼る制度を辞め、新たな制度を作るよう要望頂きたい。(小林光雄委員)

その他、移動等円滑化に関するご意見等について

法の解釈、整備等に関すること(続き)

〈国内で福祉車両を製造している事業者に対して移動等円滑化整備ガイドラインを周知すべき件について〉

介護タクシー及び福祉タクシーに関しては、移動円滑化整備ガイドライン車両等編で定められているスロープ及び車椅子昇降リフトの耐荷重は300キログラムとなっているが、現在200キログラムとなっているため、国として自動車メーカーにも当該ガイドラインの周知を行い、タクシーとして使われることの多い福祉車両側の車椅子乗降装置に係る耐荷重を100キログラムほど引き上げていくべきであると思う。また、この耐荷重が200キログラムである事を理由とし福祉タクシー事業者もしくは介護タクシー事業者から車椅子での利用を断られるケースも出てきていることから、そのような周知を自動車メーカーにも行うことでメーカー側でも重い車椅子や体重の方が利用できるような環境を整えるよう要請を行うべきである。(白戸駿平委員)

〈バリアフリー設備利用対象者が設計前にバリアフリーの設備に関する意見を表明できる制度について〉

近年に建設された建築物の中には当事者の意見を反映させた形の建築物が存在する。これを制度化できれば良いのではないかとと思われる。特に公共的な要素がある建築物を設計する前には必ず一度その利用者に意見を聞く場を作ることを義務化すべきだと思う。(白戸駿平委員)

〈区分所有法における区分所有建物のバリアフリー化に関する規定について〉

区分所有法における区分所有建物のバリアフリー化に関する規定を標準管理規約等の関係する法令に設けるべきであると考えている。この項目における区分所有建物は、共同住宅や分譲団地及びマンション等の大規模共同住宅ではなくオフィスビル等の特殊建築物として利用されている建築物を指す。区分所有建物のバリアフリー化には例え当該建築物が特定建築物として規定される延床面積を確保されていたとしても区分所有者が多ければ多いほどバリアフリー化への対応が困難になり、合意に時間が必要となっている現状がある。当該問題を解決するために「共有部分の中で移動等円滑化に特に必要と認められる部分(政省令で指定する部分で、主に共有部分に設置されてあるエレベーターやスロープ、バリアフリースイレ等の施設)の運用及び設置その他の状況等を変更・改善する場合には、管理組合の理事会の議決で以て変更・改善を実施することが出来る。この議決を決議した場合は、次の総会に決議した旨を報告しなければならない」と区分所有法等によって定められている標準管理規約その他の規定を改正する必要があるのではないかと感じる。(白戸駿平委員)

各資料についての意見(第7回移動等円滑化評価会議東北分科会)

その他、移動等円滑化に関するご意見等について

その他のご意見

自動車の中でも福祉車両そのものを管轄する省庁が経済産業省や国土交通省や厚生労働省に跨っており行政機関として福祉車両を定義付けている資料等が存在していないと伺っている。福祉車両の定義化を実施する事から消費者安全調査委員会は始めるべきだと私は思う。(白戸駿平委員)

先日、消費者庁の消費者安全調査委員会が福祉車両で発生した死亡事故の原因を明らかにする横断的な調査を始めるとの報道をネット等で目にした。国土交通省としても自動車の安全性評価やバリアフリー的な観点でも何か調査を実施もしくは消費者安全調査委員会の調査に全面的に協力するべきではないかと思う。(白戸駿平委員)

緊急自動車のバリアフリーについて。車いすユーザーの配偶者・近親者が救急用自動車で搬送される場合、車いすユーザーが同乗出来るようにして欲しい。(及川智委員)

政府広報オンラインというインターネット上の広報サイトでは、今年4月に以下の案内が公開されています。
知っていますか？街の中のバリアフリーと「心のバリアフリー」| 政府広報オンライン(<https://www.gov-online.go.jp/useful/article/201812/1.html>) 取り組みや課題が簡潔にまとめられた広報に思えるので、今回の会議の場などでも案内や周知に活かしてはどうでしょうか。(芦野正憲委員)

先日、福島県いわき市にあるスポーツクラブが新たなスタジアムを用意するということで、運営企業、自治体の方、認知症の方と家族との意見交換会が持たれました。今後も多くの人が集まる場所を新設する場合、認知症の方や家族が意見を述べられる場所が増えることを期待します。(芦野正憲委員)