

2017年2月14日

国土交通省

大臣 石井 啓一 様

認定特定非営利活動法人

DPI（障害者インターナショナル）日本会議

議長 平野 みどり

バリアフリー法改正に関する要望書

貴省におかれましては、かねてより障害者・高齢者等の移動の円滑化に向けて、ご尽力のことと存じます。

2006年のバリアフリー法制定以降、障害者、高齢者等をめぐる移動・交通環境は一定の改善が図られ、障害者のみならず多くの人に利用し易い社会へと変わってきた。同年には国連で障害者権利条約が採択され、障害者の人権や基本的自由の享有を確保し、障害者の固有の尊厳の尊重を促進することが目的とされた。条文には「他の者との平等を基礎として」というフレーズが随所に書かれ、障害のある人の社会参加を権利として明文化している。また、アクセシビリティについては、第9条で「障害者が自立して生活し、及び生活のあらゆる側面に完全に参加することを可能にすることを目的として、障害者が、他の者との平等を基礎として、都市及び農村の双方において、物理的環境、輸送機関、情報通信（情報通信機器及び情報通信システムを含む。）並びに公衆に開放され、又は提供される他の施設及びサービスを利用する機会を有することを確保するための適当な措置をとる。」、そして「この措置は、施設及びサービス等の利用の容易さに対する妨げ及び障壁を特定し、及び撤廃することを含むものとし、特に次の事項について適用する。(a) 建物、道路、輸送機関その他の屋内及び屋外の施設（学校、住居、医療施設及び職場を含む。）」と規定している。

我が国は、障害者権利条約の批准に先立ち、国内法の整備をはじめとする障害者に関する制度改革を進めるべきとして、2011年障害者基本法改正、2012年障害者総合支援法、2013年障害者差別解消法の成立等、様々な制度改革が行われ、2014年に批准を行なった。

障害者基本法の改正では、障害は個人的要因だけでなく、社会における差別や偏見・誤解、物理的な環境など様々な障壁、社会的要因によって生じるものという「社会モデル」を取り入れ、障害の定義を「身体障害、知的障害、精神障害（発達障害を含む。）その他の心身の機能の障害（以下「障害」と総称する。）がある者であって、障害及び社会的障壁により継続的に日常生活又は社会生活に相当な制限を受ける状態にあるものをいう」（第2条）ものに見直した。また、障害者差別解消法では「行政機関等及び事業者は、社会的障壁の除去の実施についての必要かつ合理的な配慮を的確に行うため、自ら設置する施設の構造の改善及び設備の整備、関係職員に対する研修その他の必要な環境の整備に努めなければならない」（第5条）と合理的配慮に関する環境整備について規定している。

一方、バリアフリー法は上記の条約や法律が作られる以前に制定され、障害の定義が「高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるものその他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者をいう」（第2条）とされ、また、知的、精神、発達、難病など明記がなく、「医療モデル」となっている。そのため、障害者が地域で自立した生活をするうえで、建

物や交通機関の利用およびサービス等で不利益を被ったり、様々な不当な扱いを受けるなど法律と実態との乖離が明らかとされ、社会モデルを基本としたバリアフリー法改正が求められる。

つきましては、貴省におかれバリアフリー法の改正を踏まえ課題を解決するよう以下、要望するものである。

I. バリアフリー法改正について

1. 障害者権利条約との整合性

・障害者権利条約では、障害が、機能障害を有する者とこれらの者に対する態度及び環境による障壁との間の相互作用であって、これらの者が他の者との平等を基礎として社会に完全かつ効果的に参加することを妨げるものによって生ずるとしている。一方、バリアフリー法第2条障害の定義について条約との整合性について明らかにすること。

(1) 障害者権利条約の理念を踏まえた法改正を

① 移動の権利

障害者権利条約は「他の者との平等を基礎として」考え方を下に、障害のある人もない人と同じく利用できるという平等なサービス利用が求められている。また、権利条約の理念が反映されている「IPC アクセシビリティガイド」では、第一章で「アクセスは基本的人権であり、社会的公正の基本である。社会的公正とは、人々を個人として受け入れ、社会生活に完全に参加するための公平で平等な機会へのアクセスを保障することである」と明記しており、これらを踏まえて、移動の権利を明記すること。

② 共生社会（インクルーシブ）

権利条約は障害のある人もない人も共に生きるインクルーシブな社会を求めている。バリアフリー整備においてもこの視点は重要である。障害者だけ別のルート、遠回り、長時間待たされる、別の観覧席、異なる乗り物といった整備が日本では目立つ。インクルーシブな視点に立って、場を分けない社会づくりを行うこと。

(2) 障害者差別解消法との関係

障害者差別解消法では、第5条で「社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮に関する環境の整備」を行政機関と事業者に求めている。合理的配慮を的確に行うために、バリアフリー法で規定を定めること。

(3) 地域間格差の是正

バリアフリー法の下で、都市部では一定程度のバリアフリー整備は進んだが、地方の乗降客3,000人未満の駅を抱える自治体でのバリアフリー化の進展が遅く移動に配慮を必要とする住民との間に地域間格差が広がっている。障害者権利条約では、都市及び農村の双方においてバリアフリー整備を求めており、地域間格差の是正に向け法改正を行うこと。

(4) 切れ目のない移動

旅客施設や車両など基準の適合を進めているが、達成度合いの違いや都市の整備格差等により連続した移動の確保が困難となっている。切れ目のない移動を確保するため、交通結節点と多様なアクセス手段を重層的・一体的に整備するよう法改正を行うこと。

(5) 障害当事者による評価システム

バリアフリー整備に向けて義務基準およびガイドラインを設けて整備しているが、利便性や使い勝手の悪いものが多々見受けられる。単に基準を守るだけでは使い易い整備をすることが難しく、適合評価へ利用者視点が必要とされ、障害当事者による評価システムを導入するよう法改正を行う

こと。

2. バリアフリー法改正に向けた検討会の設置

バリアフリー法の附則7条では「この法律の施行後5年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。」としており、施行10年を経過するなか、障害者権利条約の批准など社会環境の大きな変化に対応するため法改正に向けた検討会の設置すること。

II. 基準適合義務について

1. 公共交通移動円滑化基準

(1) 旅客施設の規模に応じた整備基準について

バリアフリー法では、1日乗降客数が3,000人以上の旅客施設を対象にバリアフリー化を進め、これまで段差解消86.1%、障害者用トイレ83%、点字ブロック93.6%、と実績が報告されている。しかし、整備は規模に関係なく一律の基準により行われていることもあって、乗降客数が多い旅客施設では様々な不当な扱いや弊害等が社会問題化している。基準のボトムアップによる全国的な整備はもとより、乗降客数の多い旅客施設では規模による基準を設け整備するよう法改定を行うこと。

(2) 旅客施設

① 鉄道駅

a. 移動等円滑化された経路について

公共交通における移動等円滑化経路では、旅客施設の外部にある公共の通路と車両等の乗車口との間の経路で、障害者等の円滑な通路を1以上設けなければならないとされている。車いす使用者が経路において実質的に単独で車両への自力乗降が出来るよう整備を徹底すること。

移動経路は複数設置を目標とし、乗り換え経路等も移動円滑化を計らなくてはならないことを明確にすること。また、移動円滑化実績報告にも反映させること。

b. ホームドアの整備について

ホームドアの整備は、視覚障害者はじめすべての乗客が駅を利用するうえでホームからの転落を防ぐ最も有効な設備である。都市部では1日乗降客数10万人以上の駅でホームドアの設置促進が加速的に計画されており、乗客の生命を守る意味で義務基準として基準の改定を行うこと。

c. ホームかさ上げ等について

ホームの段差・隙間の解消は、車いす使用者はじめベビーカー、子供、高齢者、大きな荷物を持った人等に極めて有効である。現在、ホームと車両に段差・隙間があるため、渡り板の設置、下車駅との連絡確認等で長時間待たされるなど、経路のバリアフリー化が図られてなく基準改定を行うこと。

- ・車いす使用者が自力で単独乗降が可能になるよう車両とホームの段差・隙間の解消を行うこと。
- ・全国的に無人駅が拡大し車いす使用者や視覚障害者、高齢者等の移動の足が奪われており、自力で単独乗降が可能になるようホーム全面、又は部分嵩上げおよび平らにするよう整備を図ること。
- ・ホームドアの整備では、すべての乗車口に恒設スロープを設置し段差・隙間の解消を行うこと。

d. エレベーターの整備について

車いす使用者にとってエレベーターは唯一の垂直移動手段であるが、現在、駅等の旅客施設では規模に関係なく最低基準による設備が大半を占め、車いす使用者、ベビーカーや高齢者、大きな荷物を持った人たちの利用増加により、待つことが状態化され利便性を損ねている。駅等の旅客施設のエレベーター整備では規模に応じて大型化・複数化による整備を行うよう基準改定を行うこと。

② バスターミナル

バリアフリー法では、バスターミナルについて「自動車ターミナル法」で旅客の乗降のため事業用自動車を同時に2両以上停留させることを目的として設置した施設としている。しかし、駅前等の道路路面や一般交通の場所に停留所が集合するバスターミナルは対象外となっている。駅前等で一定程度の規模で停留所が複数集合するエリアは自動車ターミナル法に準ずるものとして基準改定を行うこと。

(3) 車両等

① 鉄軌道車両

a. 在来線（通勤列車）は、1車両に1ヶ所の車いすスペースを確保

首都圏の通勤列車では、車いすスペースの利用で車いす使用者とベビーカー等が競合し社会問題化となっている。車いすスペースについては、1編成2ヶ所が最低基準であるが、近畿圏で1車両に1ヶ所の車いすスペースを設けることが標準化となっており、通勤列車における車いすスペースについて1車両1ヶ所に整備するよう基準改定を行うこと。

b. 新幹線および特急車両（デッキ付き）にフリースペースの設置

新幹線や特急車両の車いすスペースは、座席への移乗を前提とした設計となっていたため、移乗困難な車いす使用者の乗車拒否や通路にはみ出し肩身を狭くしながらの乗車を強いられている。車いす使用者が不当な扱いをされることなく、車いすをはじめハンドル形電動車いす、ストレッチャー形車いす等で利用できるようフリースペースを1編成4ヶ所に設置するよう基準改定を行うこと。

② バス車両

a. 路線バス

乗り合いバスについて、ノンステップバスの導入することを基本に、車いすが2台以上乗車出来るよう車いすスペースを確保すること。なお、車いすスペースにはハンドル形電動車いすが正着できるように車いすスペースの基準改定を行うこと。

b. 空港アクセスバス・長距離バス

コミュニティバスや高速バスなどリフト付きバスの整備は、2020年度末までに25%達成が整備目標であるが、現在、6%でしかない。整備内訳を明らかにするとともに、達成に向けた具体策を示すこと。なお、今後新規購入の空港リムジン、高速バスはリフト付き車両を義務付けること。

③ タクシー車両 ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）

福祉タクシー（UDタクシー含む）は、2020年度末までに約28,000台を整備目標としているが、現在、15,026台と整備が進んでいない。タクシー車両の整備内訳およびUDタクシー（レベル1、2）の内訳を明らかにするとともに、具体的な促進策を示すこと。なお、今後新規購入車両は、UDタクシーのレベル2を義務化すること。

2. 建築物移動円滑化基準

(1) 適合義務建築物の規模について

バリアフリー法では特別特定建築物2000㎡以上の建築物について基準適合義務とされ、特定建築物は努力義務とされているが、生活に密着した建物や地方の建物の整備が進んでいない。障害者権利条約第9条では、他の者との平等を基礎として都市及び農村の双方において、（中略）施設及びサービスを利用する機会を有することを確保するための適当な措置をとると規定しており、条約との整合性について明らかにすること。

(2) 適合義務建築物の範囲について

特別特定建築物（2,000㎡超で適合義務）の範囲で、学校は特別支援学校に、事務所は保健所、税

務署とう官公署に限定し、一般学校や共同住宅や工場は除外され生活に密着した建物の整備が進んでいない。障害者権利条約第 9 条では、障害者が自立して生活し、及び生活のあらゆる側面に完全に参加することを可能にすることを目的として（中略）、(a) 建物、道路、輸送機関その他の屋内及び屋外の施設（学校、住居、医療施設及び職場を含む。）について適用すると規定しており、条約との整合性について明らかにする。

（3）建築物特定施設について

バリアフリー法では建築物特定施設を整備対象として外部から目的の利用居室までの経路を整備することを求めている。しかし、利用の目的となる利用居室は、ホテル又は旅館の客室以外は含まれてなくバリアがあっても整備対象となっていない。障害者権利条約第 9 条では、他の者との平等を基礎として（中略）施設及びサービスを利用する機会を有することを確保するための適切な措置をとると規定しており、条約との整合性について明らかにすること。

（4）ホテル一般客室のUD化について

建築物移動円滑化基準による車いす使用者客室の整備数が極めて少なく基準見直しが求められる。一方、車いす使用者でも水回りの出入口の段差および有効幅員が確保された一般客室であれば利用可能な障害者も多く、ユニバーサルデザインを標準仕様として義務化すること。

Ⅲ. 事業者の責務について

1. 交通機関の利用環境

（1）別異扱いについて

車いす使用者が鉄道を利用する際に他の乗客とは著しく異なる扱いが行われている。改札より乗車するまでに構内を大きく迂回を強いられ、また、乗車の際にホーム渡り板の準備、下車駅との連絡等で、長い時間を待たされるなど、他の乗客との別異扱いがされている。障害者権利条約の「他の者との平等を基礎とした」考え方を下に、利用環境の改善に向けバリアフリー法を改善すること。

（2）予約に関して

新幹線および特急車両の車いすスペースの予約では、特定の電話番号でのみ受付、2 日前までの予約、WEB 予約不可など多くの制限がある。障害者権利条約の「他の者との平等を基礎とした」考え方を下に、予約の在り方および方法等、利用環境の改善に向けバリアフリー法を改善すること。

（3）車いす使用者への乗車制限の撤廃

・新幹線および特急車両（デッキ付き）では、ハンドル形電動車いすの乗車についてさまざまな要件を設けて、実質的な乗車拒否を行っているが、海外で特定の車いすを対象に制限を行うところはない。乗車条件を課すステッカー制度を撤廃し、障害者権利条約の「他の者との平等を基礎とした」考え方を下に、乗車できるよう改善すること。

・ストレッチャー形車いすおよび人工呼吸器を利用する車いすなど、新幹線利用で乗車拒否や制限を設けている。障害者権利条約の「他の者との平等を基礎とした」考え方を下に、乗車できるようバリアフリー法を改善すること。

2. 接遇・研修

（1）障害当事者参画による研修

障害のある人々に対しては、障害のない人々と平等に対応すべきである。本来、個人の主体性や意思は尊重されるべきであるが、主に公共交通機関では日常的に差別や排除が行われている。障害者差別解消法第 7 条 2 にある「社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮をしなければ

ばならない」に実態とは大きく異なり、これを解消するためには障害者参画の研修を行い、障害の社会モデルに基づいた「障害者と障害をめぐる対話」等を取り入れ、公共交通機関の関係者全てに繰り返し研修を行うこと。

(2) 職員研修の義務化

当事者参画の研修を行うのは、事業者の責務である。社会モデルの考え方によれば、障害は社会にあり所在も社会にあるとされ、障害者個人の問題ではなく変わるべきは障害者でもなく交通事業者である。差別解消法第5条「自ら設置する施設の構造の改善及び設備の整備、関係職員に対する研修その他の必要な環境の整備に努めなければならない。」とある。努力義務ではなく義務化すること。

IV. 重点地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進について

(1) 基本構想策定の在り方を含めたバリアフリー法見直し

・交通バリアフリー法施行から16年が経ち作成された基本構想は僅か17%、また住民提案も1件しかなく進展の兆しが見込まれない。市町村による基本構想の作成は、バリアフリー整備の地域間格差を縮小させる役割の一つとして重要とされ、在り方を含めバリアフリー法の見直しを行うこと。
・広域および大規模ターミナル等の整備を進めるうえで市町村のみでは人材・財政等の確保が難しく、都道府県の直接関与は欠かせず都道府県による基本構想作成を義務化すること。

(2) 基本構想策定の在り方検討会の設置

市町村がつけることができるとする基本構想作成について、市町村に対して基本構想作成を義務化および住民参加、協議会、継続的な推進体制構築等の在り方を検討する委員会の設置すること。

V. 無人駅について

(1) 無人化への法的措置等改善について

無人駅は、サービス提供の担い手である駅員の配置を無くし、障害者の移動の新たな障壁となっている。バリアフリー法の対象である障害者等が、無人化によって公共交通機関の施設及びサービス等の利用低下を招いている。障害者権利条約第9条では「施設及びサービス等の利用の容易さ」として「その妨げ及び障壁を特定し、及び撤廃することを含む」と明記されており、ユーザビリティの視点に立ち、必要な法的整備等改善措置を図ること。

(2) 検討会の設置について

各地で駅の無人化が広がる中、様々な立場の人が不便になり、車いす使用者や視覚障害者など一人では利用できない人が増えている。無人駅及び時間帯により無人になる駅の構造、規模、設備、人的対応など実態を調査し、対応についての検討会を設置すること。

(3) 情報公開について

駅の無人化の実態を、国土交通省HPに情報公開し、定期的に更新すること。

(4) 合理的配慮について

無人駅及び時間帯により無人になる駅について、車両とホームの段差・隙間の解消を図るとともに合理的配慮の観点より車両の車掌室にホーム渡り板を搭載するなど、車掌による乗降支援を行うよう早急に対策を講じること。