

2017年12月 日

宛名を記入

バリアフリー法改正に関する要望

団体名と代表者名を記入

障害者・高齢者等の移動の円滑化にご尽力いただきありがとうございます。

さて、2018年通常国会でバリアフリー法の改正が予定されております。2006年以来12年ぶりの改正となり、私たち障害者はこの法改正に大きな期待をしております。

2000年に制定された交通バリアフリー法（2006年バリアフリー法）は、公共交通機関のバリアフリー化を劇的に推進しました。1990年代までは、エレベーターが設置されている駅はほとんど無かったのが、いまでは都市部は90%以上の駅が車いすで利用できます。全く違う国になったと思うほどの劇的な進化です。バリアフリー法は素晴らしい成果を上げました。

一方で、残念ながら全く変化していない分野や、新たな問題が起きている分野があります。新しくオープンしたのに小規模な店舗は段差があって車いすでは入れない、駅のホームと車両のすき間と段差が解消されないため車いすでは単独乗降ができない、通勤型車両の車いすスペースが少なく（1編成に1-2ヶ所）、車いす、ベビーカー、スーツケースで溢れかえっている等の問題です。

我が国が2014年に批准した障害者権利条約の国内実施や、東京2020オリンピック・パラリンピックを契機としたレガシーとしてのユニバーサルな社会づくりが求められております。

ぜひとも、すべての人が共に生きるインクルーシブな社会を創るために、バリアフリー法改正について下記ご要望させていただきます。

.東京2020オリンピック・パラリンピックと障害者権利条約に応

えて法改正して頂きたいこと

1. 第一条（目的）

（1）「移動の権利」を明記する

バリアフリー法には移動の権利性が明確に定められていません。2017年6月に起きたパニラ・エア搭乗拒否事件では、バリアフリー法では対応できませんでした。DPIが2017年7月に国交省安心生活政策課に出した質問「バリアフリー法の観点からこの問題はどの条文に抵触するとお考えでしょうか」の回答は「今回のパニラ・エアの件に関して、バリアフリ

「法の条文に直接違反するものはないと考えています」であったことから明らかです。

障害者権利条約一般的意見 2 号第 9 条アクセシビリティでは下記のように移動の権利を明確に認めています。

- ・ パラグラフ 3 「あらゆる形態の人種差別の撤廃に関する国際条約では、輸送機関、ホテル、飲食店、喫茶店、劇場、講演等一般公衆の使用を目的とする**あらゆる場所及びサービスを利用する権利を、すべての人に保障している**（第 5 条(f)）。このように、国際的な人権の法的枠組みにおいて、**アクセスの権利を本質的な権利**とみなす前例が確立されてきた」
- ・ パラグラフ 4 「市民的及び政治的権利に関する国際規約と、あらゆる形態の人種差別の撤廃に関する国際条約では、**国際人権法の一部としてのアクセス権が明確に規定されている。**」

「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」と明記しています。

これらを踏まえて、バリアフリー法にも「移動の権利」を明記することが必要です。

（２）共生社会（インクルーシブ）の理念を加える

現在の日本は、障害者と障害のないものとの場を分けたバリアフリー整備が進められています。障害者だけ別のルート、遠回り、長時間待たされる、隔離された覧席、異なる乗り物、といったものです。権利条約では、障害者と障害のないものを分けないインクルーシブな社会づくりが求められており、それを踏まえた法改正が必要です。

障害者権利条約では、第 3 条一般原則(c)で「社会への完全かつ効果的な参加及び包容（インクルーシブ）」と明記し、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づくりを求めています。

障害者基本法では第一条（目的）に「全ての国民が、障害の有無にかかわらず、等しく基本的人権を享有するかけがえない個人として尊重されるものであるとの理念にのっとり、全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら**共生する社会を実現するため**」とされています。

上記の 2 つを踏まえて、バリアフリー法にも第一条（目的）に共生社会の実現という目的の規定が必要です。

2. 第二条（定義）

（１）権利条約を踏まえ、障害者基本法の障害の定義に合わせる

障害者権利条約の理念を踏まえて、2011 年に障害者基本法が改正され、「社会モデル」の考え方が導入されました。しかし、バリアフリー法の障害の定義は、「身体の機能上の制限を受ける者」という「医療モデル」のままで、矛盾しています。さらに、知的、精神、発

達、難病などが除外された規定になっており、これも踏まえた改正が必要です。

障害者基本法、差別解消法 第2条・定義

「障害者 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。)がある者であつて、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」

知的、精神、発達、難病などを含む包括的な定義になっている

社会モデル(障害及び社会的障壁により...)

バリアフリー法 第2条 定義

一 高齢者、障害者等 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

医療モデル(身体の機能上の制限を受けるもの)

3. 第四~六条 環境整備を推し進めることを加える

差別解消法が制定され、不当な差別的取扱いは禁止されましたが、環境整備がされないと、実際には店舗や公共交通機関等の利用ができません。障害者差別解消法第5条では社会的障壁を除去するための環境の整備を、行政機関と事業者に求めています。これを推し進めるために、バリアフリー法第4条(国の責務)、第5条(地方公共団体の責務)、第6条(施設設置管理者等の責務)に環境整備推し進めることを明記してください。

障害者差別解消法 第5条 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に関する環境の整備

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

4. 第六条 事業者の研修を加える

障害特性を踏まえた対応ができるようにするために、事業者の研修が必要です。第六条に当事者を入れた研修を事業者が実施すること義務化する条項を加えてください。

5. 新設 地方のバリアフリー整備を進める条項を加える **最重要課題**

障害者権利条約 9条では、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います。しかし、現在のバリアフリー法では乗降客 3,000人以上の駅が対象といったように都市部を想定した制度設計となっており、地方の整備は進まず地域間格差が広がっています。条約の理念を踏まえて、地域間格差を是正する条文を盛り込んでください。

障害者権利条約 第9条

「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切な措置をとる。」

6. 新設 当事者参画による恒常的な評価システムを設ける **最重要課題**

せっかく整備されたのに、利用者には非常に使いにくいというバリアフリー整備が多い。これは、利用者による評価システムがないために起きている。2017年2月に制定された「ユニバーサル社会 2020 行動計画」では、国に対して助言を行うユニバーサルデザイン 2020 評価会議を内閣官房に設置されることになりました。このようにバリアフリー整備を的確に推し進めるためには、利用者による評価システムが不可欠です。多様な障害者を構成員とした、恒常的な評価システムを設けるように法に明文化してください。

移動円滑化基準等で見直していただきたいところ

1. IPC アクセシビリティ・ガイド（世界基準）を移動円滑化に反映する

ユニバーサルデザイン 2020 行動計画では、「全国各地において、Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン等を踏まえた高い水準のユニバーサルデザインを推進する」とされました。Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドラインは、国際パラリンピック委員会（IPC）が策定した「IPC アクセシビリティ・ガイド」を踏まえて策定されたものです。

IPC アクセシビリティ・ガイドは世界基準のバリアフリー整備ガイドラインで、日本のバリアフリー法の移動円滑化基準・ガイドラインはこれに大きく遅れを取っています。世界の基準に移動円滑化基準を引き上げることが必要です。

2. 小規模店舗も基準適合義務とする（新規店のユニバーサルデザイン化） **最重要課題**

- ・ アメリカで驚くことは、ほとんどの店舗が車いすで入店できることです。日本では車いす利用者が3人集まってご飯を食べに行こうとすると、何を食べるかではなく、「どこのお店なら入れるか」でお店を決める。車いすで入店できる店舗が極端に少ないためです。しかし、アメリカでは小規模店舗でもほとんどが車いすで入店可能なため、何を食いたいかで選ぶことができる。これは、ADAによって小規模店舗もバリアフリー整備が義務付けられ、整備が進んでいるためです。
- ・ 現行のバリアフリー法では床面積 2,000 m²以上の店舗しか基準適合義務がありません。この 2,000 m²以上という基準は 1994 年のハートビル法から変わっていません。そのため、新規オープンした店舗でも、入り口に段差があり、椅子が固定式であるために、車いすでは入店できません。このままでは 20 年後も車いすで入店できる店舗はほとんど増えません。
- ・ 新規出店時であれば、段差解消などのユニバーサルデザイン化をしても、コストはほとんど増えませんが。規模に応じて整備基準を策定すれば、事業者の負担も増大することなく、整備をすすめることができます。いま小規模店舗も基準適合義務とすれば、10年

20 年後には日本全体にバリアフリーな店舗が増えて、誰もが住みやすい社会が実現できます。

- ・ できるだけ事業者の負担を少なく、整備を進める施策が必要です。例えば、新規店は 200 m²未満の店舗は、段差を解消し、ドア幅は 700mm 以上、イスは可動式のものにする。200 m²以上の店舗は、上記に加えてドア幅を 800mm 以上とし、車いすで利用できる多機能トイレを 1 つ以上整備する、車いすの高さに合わせたテーブルを数カ所設置するといったように、規模に応じて整備批准を定めれば、バリアフリー整備を押し進めることができます

3 . 規模に応じた整備基準を設ける（鉄道等）

- ・ 現行では、たとえば鉄道は 1 日の乗降客が 3,000 人以上の駅も、100 万人以上の駅も同じ整備基準です。利用客が 100 万人以上の駅なのに、エレベーターのサイズが 11 人乗りでバリアフリールートは 1 つしかない。その結果、エレベーターの渋滞、車いすは大回りせざるを得ず時間が大幅にかかるといった問題が日常的に起こっています。
- ・ これを改善するために、駅の規模に応じて大型化、複数ルート化が必要です。

4 . ホームドアの設置と、ホームと車両との段差・隙間の解消を進める（段差 15-20mm 以下、隙間 30mm 以下）**最重要課題**

- ・ 駅の整備でほとんど進んでいないのがホームと車両との段差・隙間の解消です。公共交通移動等円滑化基準では「できる限り小さいものであること」とされてきたが、17 年経って解消が進んでいません。車いすでは単独乗降できず、日常的に 10 分~30 分待たされ、乗車後に降車駅を変更することが出来ない等利便性が非常に悪いです。
- ・ これらを解決するためには、段差と隙間の解消が不可欠です。数値基準を明記してください。具体的には段差は 15-20mm 以下、隙間は 30mm 以下が必要です（大阪市交通局は段差 20mm 以下、すき間 30mm 以下というを目標数値を設定して整備を進めています）。

5 . 基準適合義務の対象を拡大する**最重要課題**

バリアフリー法が施行後も、小規模店舗、共同住宅、一般の学校、ホテルなどはほとんど整備が進んでいません。基準適合義務がない、義務基準が低いからです。新築なのにバリアフリー化されていないものが続々と建てられてしまっています。

（ 1 ） 一般学校

- ・ 特別支援学校しか基準適合義務がありません。一般の学校は災害時に避難所となるため、バリアフリー整備は不可欠です。すべての学校を基準適合義務としてください。

（ 2 ） 共同住宅

- ・ 共同住宅は努力義務にとどまっているため、整備が進んでいません。大阪府では条例で 20 戸数以上の共同住宅はバリアフリー整備を義務付けて成果を上げています。
- ・ バリアフリー法も、一定戸数以上（20 戸）の共同住宅は基準適合義務としてください。

（3）ホテル

- ・ 50 室以上で 1 部屋バリアフリールームを設置することが義務となっているが、2 部屋以上は努力義務にとどまっているため、多くのホテルは 1 部屋しかありません。
- ・ バリアフリールームは総客室数の 3%以上を設置義務としてください。
- ・ 一般客室については、2017 年のガイドラインの見直しで 25 m²以上のものはユニバーサルデザイン化が定められましたが、新規や大規模改修時はすべての部屋を段差解消し、浴室等のドア幅を 70cm 以上としてください。

（4）防災・災害

- ・ 阪神大震災以降、仮設住宅のバリアフリー化が求められてきましたが、2016 年の熊本地震でも、当初設置されたバリアフリー仮設は室内に段差があり、ドア幅も狭く、実際には車いすで利用できませんでした。
- ・ 仮設住宅、見なし仮設住宅、災害復興住宅もバリアフリー整備基準を定め、基準適合義務としてください。

（5）予約・販売システム

- ・ 新幹線等のチケット購入は、障害者のみ別の予約システムで、特定の駅でしか購入できない、何度も駅に行かなければならないなど、障害のないものに比べて極端に利便性が悪いです。
- ・ 他の者との平等を基礎として、web を含めて一般予約システムでスムーズに購入できるようにしていただきたい。予約・販売システムも移動円滑化基準に加えてください。

（6）空港アクセス・長距離バス 新規購入はバリアフリー車両を義務付ける

- ・ 現在、日本国内で約 1 万台以上走っていますが、リフトが付いたバリアフリー車両はわずか 3 台しかありません（羽田空港、成田空港）。整備が極端に遅れています。
- ・ 特に地方空港では市街への交通手段がバスしかないところが多く、車いすですり市街へ移動できません。
- ・ 多くのバス会社は 10 数年で新しい車両に買い換えるため、新規購入時にバリアフリー車両（リフト付きもしくはノンステップ&スロープ等）を義務化すれば、10 数年で殆どのバスが乗車可能となります。

（7）ユニバーサルデザインタクシー

- ・ ユニバーサルデザインタクシーの導入目標をバリアフリー法基本方針に盛り込み、一定数の購入を義務付けてください。

6．視覚障害者向け音声案内

(1) 音響式信号機の標準化と設置計画

- ・ 視覚障害者が安全に道路を横断するためには音声式信号機が不可欠です。音響式信号を標準化し、計画的な整備計画を盛り込んでください。

(2) エレベーターの音声案内の標準化

- ・ 視覚障害者は音声案内がないと、何階に止まったのかわかりません。エレベーターの音声案内を標準化してください。