

２０２１年２月１６日

国土交通大臣　赤羽一嘉　様

東京２０２０オリンピック・パラリンピックで実現したバリアフリー整備のレガシー化

障害者権利条約の求める共生社会の実現を！

バリアフリー施策推進のお願い

特定非営利活動法人DPI日本会議 議長　平野みどり

全国自立生活センター協議会　代表　平下耕三

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。

２０１８年に続いて、２０２０年にもバリアフリー法が改正され、公立小中学校のバリアフリー義務化、空港アクセスバスの基準適用除外規定の見直し、交通事業者のソフト基準適合義務化等積年の課題が一気に動き出しました。さらに、新幹線のバリアフリー対策も世界最高水準の取りまとめを実現して頂き、東京オリンピック・パラリンピックを契機に、日本のバリアフリー施策は格段に進展しております。赤羽大臣をはじめ国土交通省の素晴らしいリーダーシップとご尽力に深く感謝申し上げます。

さて、コロナ禍で先が見えない状況ですが、早ければ本年夏に国連障害者権利委員会の対日審査が予定されています。障害者権利条約の求める共生社会の実現のために、以下取り組んでいただけますようお願い申し上げます。

最重要課題

1. **東京オリンピック・パラリンピックで実現したバリアフリー整備のレガシー化**

東京２０２０オリンピック・パラリンピックの大きな成果は、**①バリアフリー整備の世界基準を導入したこと、②基本設計の段階から多様な障害者の意見を反映した当事者参画の施設整備**です。この２つを全国に広め、未来につなげていくために、**バリアフリー法の義務基準への反映をお願いします**。

【理由】

1. **Tokyoアクセシビリティ・ガイドラインが地方の施設整備に生かされていない**

東京オリンピック・パラリンピックの会場は、IPCアクセシビリティ・ガイドを踏まえて私たち障害者団体も参画して策定した「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」に基づいて整備しました。そのため、従来のバリアフリー法や各地の条例の基準を大きく上回る世界最先端のバリアフリー整備基準となり、大会会場はこれまでとは桁違いのバリアフリー整備が実現しています。素晴らしい成果です。

しかし、このTokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインは東京大会の施設整備にしか適用されません。そのため、大会会場ではない地方の施設や、大会が終わった後の施設整備には反映されません。実際に、現在地方で計画されている大規模プロジェクトでは、全く反映されておりません。せっかく、**東京大会で実現した世界基準のガイドラインが全国に広まらず、大会が終わったら無くなってしまうような状況です**。東京大会の成果を全国に、未来につないでいくために、バリアフリー法の義務基準への反映が不可欠です。

1. **障害当事者参画の施設整備のシステム化が必要**

　新国立競技場は当初のザハ・ハディド案では車いす席が１２０席しかありませんでした。隈研吾案で、多様な障害者団体を構成員としたユニバーサルデザインワークショップ（UD/WS　２１回実施)が設けられ、基本設計から完成までの各段階で、障害者の意見反映を行い、素晴らしいバリアフリー整備が実現しました。この当事者参画の施設整備はこれまでの日本にはなかった特筆すべき取り組みです。

しかし、こちらも大会が終わったら消えてしまいそうな状況です。**大規模プロジェクトにおいては、多様な障害者の意見反映の仕組みを制度化していただきたい**のです。当事者参画によって、ガイドラインを上回る施設整備が実現し、それをさらにガイドラインへ反映させることも出来ます。この繰り返しによって、バリアフリー整備基準を常に進展させていくことが出来ます。

1. **駅無人化対策**

全国で駅の無人化が広がり、障害者の鉄道利用に様々な制約が起きています。事前連絡を求められる、乗車まで長時間待たされる、無人駅や無人の時間帯は利用できないといったことが起きています。昨秋から国交省で「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会」を立ち上げて頂き議論をしておりますが、事業者側の改善の意欲が非常に弱いと感じています。

障害者権利条約では、障害者も障害のない人と同じように利用できるように**社会的障壁の除去を求めており、事業者側にその責任がありますが、鉄道事業者にはそういう認識がない**ように感じました。無人化は極力しない、障害者の鉄道利用の社会的障壁を除去するために、事業者が率先して改善に取り組むように、さらなる働きかけをお願いします。

1. **特急車両のバリアフリー整備基準の見直し**

昨年実現した新幹線のバリアフリー対策によって、世界最高水準のバリアフリー整備が実現しました。これを踏まえて、**特急車両のバリアフリー整備基準の引き上げをお願いしま**す。

【理由】

新幹線が運行している地域は限られており、多くの地方に行くためには特急車両を使わなければなりません。しかし、特急車両のバリアフリー整備基準は従来のままで、車いす席も少なく不十分なものです。また、ハンドル形電動車いすは乗車できません。新幹線の基準並への引き上げが不可欠です。

1. **共同住宅のバリアフリー整備基準の見直**し

共同住宅はバリアフリー整備が努力義務のため整備が広がっておりません。住宅のバリアフリー整備基準は「高齢者の居住の安定確保に関する法律」に基づく基本方針**「高齢者が居住する住宅に関わる指針」がありますが、２００９年以降見直されておらず、車いす利用者のニーズに合っていません。障害当事者の意見を反映させた見直しを行ってください**。

【理由】

現在の新築の共同住宅は、共有エリアはバリアフリー化されていますが、居室内には浴室入口に段差があったり、トイレが狭かったりとバリアフリー整備が不十分です。これは、**「高齢者が居住する住宅の設計に係る指針」が短時間でも歩行可能な高齢者を想定したもので、車いす利用者を想定していない**ためです。

アメリカでは４戸以上の共同住宅はバリアフリー整備義務があり、大阪府では条例で２０戸以上の共同住宅はバリアフリー整備義務を課しています。国としても、一定の規模以上の共同住宅について基準適合義務を課すことが必要です。

重要課題

1. UDタクシー　障害当事者参画による新しい認定基準の策定

東京オリパラに向けてUDタクシーが急速に普及しています。とても喜ばしいことですが、残念ながら乗車拒否がなくなりません。原因は、車両構造の問題と、事業者とドライバーの接遇意識の問題があります。接遇に関しては、自動車局が繰り返し事業者に働きかけてくださっておりますが、まだまだ課題は多いです。

車両構造は、現在販売されている車両は、室内が狭い、乗降手順が煩雑など、改善が必要なことが多数あります。**次世代の車両は現在の課題を改善したものになるように、障害当事者が参画して、新しい認定基準を策定する取り組みをお願いします**。

役務の提供について定めたソフト基準は新車のみに義務化となっており、他は努力義務となっています。外見上、新車か否かを判断することは困難であり、また新車かどうかで接遇レベルが変るのは現実的ではありません。新旧を問わず義務化すべきだと考えます。

1. 移動等円滑化評価会議・地域分科会の機能強化

　２０１８年のバリアフリー法改正で、中央に評価会議、全国１０ヶ所に地域分科会が立ち上がりました。多様な障害当事者が評価する仕組みで、素晴らしい取り組みだと思います。しかし、全国１０の地域分科会は年に１回しか開かれず、報告を聞くだけで機能していません。地域の特徴的な取り組み、先進的な取り組みを障害者が評価し、それを全国に紹介したり、国レベルの基準に取り入れたりすることこそが地域分科会の役割です。**地域分科会の機能を強化するために、複数回の開催と視察等を取り入れた評価の拡充をお願いします**。

1. 新しいバス乗車方法の検討

　日本のバスは車いすが乗車する場合は、ドライバーがスロープを設置し、車いすを固定するという乗車方法です。この方法では、乗降に時間がかかり遅延が発生する、他の乗客からクレームがでる、気兼ねする、固定されることに抵抗がある、固定できないことを理由に乗車拒否される等の問題が起きています。ヨーロッパのバスは、乗降の時間を短縮するためにスロープは電動式、車いすの乗車スペースには背当てがあり、後ろ向きに乗車し、固定をしなくても安全に乗車できます。この方法は時間がかからず、遅延が発生しません。これまでの固定を前提としたバス乗車方法を見直す必要があると思います。**検討会を立ち上げ、ヨーロッパのように後ろ向きに乗車も含めた新しいバス乗車方法の検討をお願いします**。

４．バリアフリートイレを増やしてください

バリアフリートイレは様々な方の使用が増え、車いす利用者がなかなか使えないという問題が起きています。機能分散が図られてきていますが、機能分散しても不適切使用が減るという確証はなく、利用者が減ることによってさらに長時間の占有者が出てくる懸念があります。元々の絶対数が不足していることが根本的な問題だと考えます。どんなに大きなビルでも**バリアフリートイレは１以上あればよいという現在の規定を見直し、建物はすべてのフロアへの設置、複数化等の絶対数が増える規定に見直していただくようお願いします**。