

２０２２年３月１５日

国土交通大臣　斉藤鉄夫　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をレガシーへ

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

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。

東京２０２０オリンピック・パラリンピックによって、日本のバリアフリー整備は大きく進展しました。二度に渡るバリアフリー法改正によって、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、新幹線のバリアフリー対策等が取り組まれ、積年の課題が大きく改善されました。斉藤大臣をはじめ赤羽前大臣、国土交通省のみなさまのご尽力に深く感謝申し上げます。

さて、２０２２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。東京オリパラで加速したバリアフリー整備の取り組みをさらに推進し、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。

Ⅰ.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義務基準化**

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、世界のバリアフリー整備基準であるIPCアクセシビリティ・ガイドを踏まえて多様な障害者団体が参画して策定した「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水準のバリアフリー整備が実現しました。

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。ガイドライン策定後に建築された、２０２２年の国体のメイン会場であるカンセキスタジアムとちぎ、セレッソ大阪のホームスタジアムとして大規模改修されたヨドコウ桜スタジアムは、車椅子席が少ない、サイトラインが確保されていないなど、Tokyoガイドラインが反映されず、オリパラ以前の時代に戻ったような不十分なバリアフリー整備です。

このままでは**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、成果が引き継がれず無くなってしまいます**。ぜひともバリアフリー法の義務基準への反映をお願いします。

1. **障害当事者参画がなかったために不十分な整備が行われている**

　新国立競技場は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)を実施したことによって、基本設計から完成までの各段階で、障害者の意見反映が行われました。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。

本年３月には地下鉄三宮駅のエレベーターが更新工事によってカゴのサイズが小さくなってしまいました。原因は、事業者が地元障害者団体との意見交換をしなかったためです。東京オリパラで実現した当事者参画の施設整備を全国に広げ、当事者が求める整備を実現していくために、**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ください。**

1. **最低基準の見直し**

２０００年の交通バリアフリー法策定時は、エレベーター・バリアフリートイレ・車いす駐車スペース等はほとんど整備されてなかったので、まずは１つ設置しようという基準でした。しかし、現在は設置も進み、それに伴って利用者が格段に増えています。１つあればよいという時代ではなくなっており、次のステップに移る時です。最低基準の引き上げをお願いします。

**（１）エレベーター**

駅のエレベーター設置は大きく進み、２０２０年度３月時点で３千人以上の駅のうち９１．８％が段差解消されています。設置が進むとともにエレベーターの利用者も格段に増加していますが、カゴのサイズは駅の規模に関わらず最低基準１１人乗りのままです。東京オリパラに向けて２０１８年にガイドラインが改正され、規模に応じて大型化するように盛り込まれました。これも踏まえて、**駅の規模や利用状況に応じて移動等円滑化基準の最低基準を引き上げるとともに、乗降しやすいように開口部を広げる等の新たな基準を設けてください。**

【理由】

1. **エレベーター利用者の増大**

　現在、エレベーターを利用する人は、車いす利用者に限らず、高齢者、ベビーカー、大きな荷物を持った人、一般の人です。２０００年と比べて利用者が格段に増えています。１１人乗りではベビーカー１台と車いす１台程度しか乗れないため、ターミナル駅や利用者の多い駅では順番待ちの行列が出来ています。規模に応じてエレベーターのカゴのサイズを大型化することが必要です。

1. **乗り降りしやすい開口部の広い（袖なし）形**

一般的なエレベーターはカゴの開口部に袖があります。この袖がなければ車いすは直線的に入れるので、スムーズに乗り降りでき、さらに壁際に寄せて止めることができるようになり、乗車できる人数も増えます。これまで開口部が広いもの、袖がないものといった規定はありませんでした。ニーズ増加に合わせて、エレベーターの開口部の形も新たに基準を設けることが必要です。

**（２）バリアフリートイレ**

バリアフリートイレの設置も進みましたが、最低基準は建物に１つあれば良いというままです。**建物はすべてのフロアへ設置すること、１ヶ所に複数設置するように義務基準を見直してください。**

【理由】

　バリアフリートイレは障害者だけでなく、ベビーカー、オストメイト利用者等多くの人が必要とし、利用しています。トイレ全体への機能分散も進められていますが、根本的な問題は絶対数が不足していることです。現在の基準は建物に１つあれば良いというもののため、たとえばデパート等では、トイレに行くためにエレベーターに乗って他の階に行かなければならない、行ってみたら使用中で使えずに、さらに他の階に行かなければならないという事態が起きています。１つあればよいという時代ではなくなっており、基準の引き上げが必要です。

**（３）車いす使用者用駐車スペース**

駐車スペースも、規模に関係なく１台以上という基準のままです。**横幅3.5mのスペースとともに歩行困難者等のスペースを新たに設け、それぞれ規模に応じて複数化する義務基準に見直してください。**

【理由】

車椅子使用者、歩行困難者、ベビーカー利用者、高齢者など配慮された駐車スペースを必要とする人が増えており、現在の１台以上という基準では全く足らない状態です。横幅3.5ｍの広いスペースが必要な人、出入り口に近い場所が必要な人といったように複数のスペースを設け、それぞれの利用対象者を明確に定め、設置比率を設けて規模に応じて設置数を増やす基準が必要です。

現在「車椅子使用者用駐車施設等のあり方に関する検討会」で議論が進められていますが、根本的な問題は設置数が少ないことにありますので、最低基準の引き上げが不可欠です。

1. **小規模店舗のバリアフリーの推進**

新規出店の店舗でも、入り口に段差があり、椅子が固定式のために、車いすでは入店できないものが続々とつくれられています。**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**。この新設の場合に最低限のバリアフリー整備を義務化すれば、事業者の負担を増やすことなく、バリアフリー化された店舗を着実に増やすことができます。

**小規模店舗も段差の解消、椅子は可動式のものにする、ドア幅を80cm以上にするなど最低限のバリアフリー整備基準を義務化し、基本方針に整備目標を定めてください**。

【理由】

小規模店舗のバリアフリー化は、日本のバリアフリー分野の最大の課題です。アメリカではADAによって規模の大小に関わらずバリアフリー整備が義務化されているため、どのお店も車いすで入れます。日本では入れるお店はほとんどなく、ほとんど増えていないという状況です。原因は、バリアフリー法では床面積2,000㎡以上の特別特定建築物しか基準適合義務がないためです。２０２２年に小規模店舗のバリアフリーガイドライン（建築設計標準）を策定していただきましたが、義務基準ではないためどのくらい整備が進むか不透明です。さらなる取り組みが必要です。

Ⅱ.重要課題

1. **施設運用のガイドラインの策定**

東京オリパラのおかげで、バリアフリー整備されたスタジアムが増えつつあります。ここで重要になるのが、主催者が施設を適切に運用出来るかどうかです。せっかくバリアフリー整備をしても、主催者が理解せずに、不適切に運用することが多々あるのです。

たとえば、大阪ドームは１４０席以上の車いす席がありますが、主催者によっては、はじめから車椅子席の一部しか車いす利用者に売らず、多くの席を一般客に売っています。新国立競技場では補助犬トイレを設置しましたが、オープニングイベントの時は、物置になっていました。このように主催者は整備された施設を正しく理解できず、そこを必要とする人に届いていないという問題が起きています。

また、せっかくバリアフリー整備をしたのに誤った運用で機能を十分発揮できていないものもあります。たとえば、ガイドラインを踏まえて通路の幅を確保しているのに、ワゴンやパーテイション等を置いて狭くなっていたり、案内表示のところに他の物（ゴミ箱等）を置いて表示が見えなくなっていたり、ということがよくあります。

これまでは施設整備のガイドラインだけを作ってきましたが、**主催者（施設運用者）に向けた施設運用のガイドラインの策定が必要**です。

1. **空港のバリアフリー整備の推進**

車椅子利用者は、飛行機に乗る直前まで自分の車いすに乗っていたいのです。自分に合わない車いすでは座位が保てなかったり、身体に負担をかけるためです。機側での車いすの手荷物預けを実現するためには、ボーディングブリッジ近くにエレベーターを設置することが必要です。東京オリパラに向けて成田空港では当事者の意見反映を行い、各ボーディングブリッジ付近にエレベーターを設置しました。これにより大型の電動車いす等でも機側まで自分の車いすでいけるようになりました。

このように、**各空港でボーディングブリッジ近くにエレベーターを設置するように基準化してください。**

1. **シャトルバス・高速バス等の基準義務化**

ホテルやフェリーなどはシャトルバスを運行して利用者の利便性を高めています。しかし、シャトルバスはバリアフリー法の対象外のため、バリアフリー化されている車輌はほとんどありません。例えば、舞鶴～小樽間の新日本海フェリーは、神戸から舞鶴までシャトルバスが運行されています。しかし、シャトルバスはバリアフリー化されていないため大きな車いす利用者は乗車できません。フェリーは乗れるのにシャトルバスに乗れないために、フェリーを利用できないという状況が起きています。**シャトルバスもバリアフリー法の対象とし、バリアフリー整備を義務付けてください。**

また、空港アクセスバスのバリアフリー車輌の導入が始まりましたが、高速バスは現在も基準適用除外でバリアフリー車輌が導入されていません。高速バスでしか行けない地域もありますので、**高速バスの基準適用除外規定を改め、バリアフリー化車輌の導入をお願いします。**

1. **地方のバリアフリー整備の推進**

　バリアフリー法により都市部のバリアフリー整備は進みましたが、地方の取り組みは遅れ、地域間格差が拡大しています。例えば、鉄道では一日の乗降客3,000人以上の駅しかバリアフリー整備義務がないため、地方のバリアフリー整備が進みません。**乗降客3,000人以上の駅は、バリアフリー整備は９１．８%に対し、3,000人未満の駅は2３.1%にとどまっています（２０２０年３月）**。地方のバリアフリー整備を推進する施策が必要です。

1. **心のバリアフリーは社会モデルと差別の禁止の周知徹底を**

「心のバリアフリー」が色んな場面で言われるようになっています。しかし、心のバリアフリーとは何か？答えられる人がいません。２０１７年に政府が策定したユニバーサルデザイン２０２０行動計画では、心のバリアフリーを体現するためのポイントとして、下記３点をあげています。

1. 障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること。
2. 障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること。
3. 自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

上記３点の周知徹底をお願いします。

Ⅲ.検討が必要な課題

1. 移動権

　バリアフリー法には障害者の移動の権利が明記されていません。障害者権利条約やIPCアクセシビリティ・ガイドでは下記のように移動の権利（アクセスの権利）を明記しており、将来的には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。

1. 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。」
2. 「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。
3. ２０１７年２月にユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議で決定された「ユニバーサルデザイン2020行動計画」では、「すべての人がお互いの人権や尊厳を大切にし、支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会」と共生社会を定義づけています。バリアフリー法の第一条の二（基本理念）でも共生社会について述べていますが、「全ての国民が年齢、障害の有無その他の事情によって分け隔てられることなく共生する社会」となっており、「人権や尊厳」という言葉が欠落しています。「権利条約」では第一条目的において「この条約は、全ての障害者によるあらゆる人権及び基本的自由の完全かつ平等な享有を促進し、保護し、及び確保すること並びに障害者の固有の尊厳の尊重を促進することを目的とする」と述べて、条約の目的が人権、尊厳にあるとしています。

以上から、バリアフリー法に「人権や尊厳」が欠落しているのは不自然であり、次の法改正時には「ユニバーサルデザイン2020 行動計画」や「権利条約」では整合するようにしていただきたい。

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**

UDタクシーが急速に普及していますが、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、徐々に改善しつつあります。

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**。

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**。

1. **ホテル　一般客室のユニバーサルデザインの推進とバリアフリールームの基準引き上げと情報提供**
2. 一般客室

一般客室も段差を解消するなどユニバーサルデザイン化すれば、障害者のみならず高齢者も利用がしやすくなります。２０１７年のガイドラインの見直しで一般客室にもユニバーサルデザイン化が定められましたが義務ではありません。東京都は２０１９年９月から条例で一般客室にもバリアフリー整備義務を課し、大阪府や京都市等の他の自治体にも広がりを見せています。国としても一般客室も、室内の段差解消、ドアや通路の幅の確保等一定の整備義務の検討が必要です。

1. バリアフリールーム

２０１９年９月からバリアフリールームを１％義務化しましたが、国際的には３～５％の水準です。国際水準に向けて、引き上げの検討をお願いします。

1. バリアフリー情報の提供

既存のホテルを含めてすべてのホテルに、バリアフリールームの有無や、バリアフリー施設の整備状況、備品の有無等の情報をweb等で情報提供するようにしてください。

1. **駅無人化対策**

現在、国交省では「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、９月には中間まとめが出されました。全ての鉄道事業者は、障害当事者が鉄道を利用する際、「事前連絡がなくても介助等の対応を行う」、「当該駅が無人駅であることのみをもって、駅の利用を断るような運用は行っていない」とし、無人を理由とした乗車拒否をしないことを明確にしました。従来は駅無人を理由に利用を拒否されたり、事前予約を義務付けたりする事業者もあったため、これは大きな成果です。

駅無人化は今後も拡大する可能性が高いため、駅が無人化されて障害者が利用できなくならないように、以下の取り組みをお願いします。

1. **乗務員による携帯スロープを活用した乗降介助の拡大**

実際に待たされることなくスムーズに乗降するためには、乗務員による携帯スロープを活用した乗降介助が有効な方法です。一部の路線から取り組みが始まる見込みですが、ぜひとも、**計画的に路線を広げていくように、働きかけをお願いします。**

1. **駅のバリアフリー整備**

障害者が単独で乗降できるように、駅のバリアフリー整備も計画的に実施してください。駅を無人化する時は、ホームドアや段差隙間解消などの安全対策を実施してください。

1. **共同住宅のバリアフリー整備基準の見直**し

車椅子使用者等の障害者が住める住宅を見つけるのは至難の業です。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し、バリアフリー整備基準「高齢者が居住する住宅に関わる指針」は、車いす利用者のニーズに合っていません。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。**

1. 環境整備　～障害者差別解消法５条～

　障害者差別解消法により不当な差別的取扱いは禁止されましたが、環境整備が進まないと実質的な利用が確保できません。障害者差別解消法５条では、社会的障壁を除去するために環境整備を求めています。これを実現するために、**国や地方公共団体、事業主の責務として、環境整備を推し進めてください**。