

２０２３年５月８日

国土交通大臣　斉藤鉄夫　様

総括所見を踏まえ、障害者権利条約が求める共生社会の実現を！

２０２５大阪・関西万博に向けて、さらなるバリアフリーの推進を！

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・パラリンピックを契機として、日本のバリアフリー整備は大きく進展しました。構造上設置できないと言われていた駅に続々とエレベーターが設置され、駅の規模に応じたバリアフリールートの複数化、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、新幹線と特急車両のバリアフリー対策、ICカードの障害者割引等が実施され、大きく進展しています。

さらに、２０２３年度には、バリアフリートイレ、車椅子使用者駐車施設、車椅子使用者用客席（劇場・観覧場等）の移動等円滑化基準の見直しが予定されています。これは東京オリパラの成果を未来に引き継ぐ素晴らしい取り組みだと歓迎しております。斉藤大臣をはじめ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。

昨年、国連障害者権利委員会の建設的対話が行われ、９月には総括所見が出されました。２０２５年には大阪・関西万博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。

1. 総括所見を踏まえた取り組みのお願い

**総括所見　　施設及びサービス等の利用の容易さ（アクセシビリティ）（第９条）**

22.一般的意見第2号（2014年）施設及びサービス等の利用の容易さ（アクセシビリティ）を想起しつつ、委員会は締約国に以下を勧告する。

1. **障害者団体と緊密に協議し**つつ、全ての政府の段階における施設及びサービス等の利用の容易さ（アクセシビリティ）を調和させるとともに、ユニバーサルデザインの基準を導入し、**特に、建物、交通機関、情報及び通信及びその他公衆に開放又は提供される施設・サービス（大都市以外のものを含む）の利用の容易さ（アクセシビリティ）を確保するために、行動計画及び戦略を実施すること**。
2. 建築家、設計者、技術者、プログラマーのためのユニバーサルデザイン及び施設及びサービス等の利用の容易さ（アクセシビリティ）基準に関する継続的な能力構築計画を強化すること。

**相当な生活水準及び社会的な保障（第２８条）**

59.c　民間及び公共住宅の利用の容易さ（アクセシビリティ）を確保する基準に関する限定的な進捗。

60.c**民間及び公共住宅に適用される法的拘束力のある利用の容易さ（アクセシビリティ）基準を定めること、及びその実施を確保すること**。

権利委員会からは、日本政府が取り組むべき課題として、地方のバリアフリー整備、建物、交通、情報通信、住宅のアクセシビリティの確保、建築家等の技術者の意識向上の研修等が指摘されました。特に、２２aと60cで勧告された通り、建物や住宅は日本の大きな課題です。

この総括所見を真摯に受け止め、障害者団体と密接な協議の上で、勧告された課題の改善を進めていただきますようお願い申し上げます。

Ⅱ.最重要課題

1. **小規模店舗のバリアフリー義務基準の策定（総括所見22a）　～小規模店舗のガイドライン策定後もバリアフリー化は広まっていない～**

小規模店舗のバリアフリー化は、日本のバリアフリー最大の課題です。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、新しい店舗でもバリアフリー化されたものはほとんどないのです。

2021年3月に小規模店舗のバリアフリー整備ガイドラインが策定されましたが、国交省が２０２２年に実施した調査では、新規店舗のうちバリアフリー化されたものは、飲食店では25-45%にとどまっています。ガイドラインを策定しても、新規店舗4店のうち3店はバリアフリー化されていないのです。

**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**。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策定し、義務化してください。**

【問題点】

1. **床面積２０００㎡以上の特別特定建築物しかバリアフリー整備義務がない**
* ２０００㎡未満の店舗はバリアフリー化の義務はありません。
* さらに、出入り口、通路、トイレといった共用部分しかバリアフリー化の義務はありません。
1. **特別特定建築物でも店舗内のバリアフリー整備の義務基準がない**
* 大型ショッピングセンターでも、店舗内は段差があり、全て固定イスで車いすでは利用できないという店舗がたくさんあります。バリアフリー法の基準を満たしていても、実際には車いすでは利用できないのです。これは店舗内のバリアフリー整備の義務基準がないためです。
1. **小規模店舗のバリアフリーガイドラインは義務ではないのでバリアフリー整備が広がらない**
* ２０２１年に小規模店舗のバリアフリー整備ガイドラインが策定されましたが、２０２２年の調査では、新規店舗のうちバリアフリー化されたものは、飲食店では25-45%にとどまっています。ガイドラインは義務基準ではないので、整備が広がっていません。
	1. **共同住宅のバリアフリー整備の義務基準の策定（総括所見60c）**

車いす使用者が住める住宅を見つけるのは至難の業です。一定数以上の共同住宅ではバリアフリー整備が進んでいるように見えますが、**バリアフリー化の基準があるのは玄関や廊下といった共用部分だけで、居室内は基準がありません。そのため、２０年前と比べても、居室内がバリアフリー化された住宅はほとんど増えていない**のです。

この問題は２０２１年度に国会で取り上げられ、国交省は「障害者が居住する住宅の設計ガイドライン」を策定することを示されましたが、いまだに検討会は開かれておりません。

総括所見でも「**民間及び公共住宅に適用される法的拘束力のある利用の容易さ（アクセシビリティ）基準を定めること、及びその実施を確保すること（**６０ｃ）」と勧告されました。権利委員会も日本の住宅のバリアフリー整備が進んでいないことを懸念し、住宅のバリアフリー整備義務基準を策定するように求めているのです。

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ます。**日本も一定の規模以上の共同住宅について居室内のバリアフリー整備も含めた義務基準を定め、車いすでも住める住宅を増やしてください。**

【問題点】

1. **共同住宅は特定建築物とされ、バリアフリー整備は努力義務にとどまっている**
* 義務ではないため、整備が広まっていません。
1. **共同住宅の居室内のバリアフリー整備の基準がない**
* 玄関や通路といった共用スペースしかバリアフリー整備基準はありません。
	1. **駅ホーム全体の段差と隙間の解消**

２０１９年に駅ホームと車両との間は段差3cm、隙間7cmを目標に整備をすすめるという目安値が定められました。この目安値をクリアすることによって、約９０％の車いす利用者が、駅員にスロープ介助を頼まなくても単独で乗降できるようになります。乗降までに長時間待たされることもなくなり、駅アナウンスによる痴漢被害を防ぐことも出来ます。

ホームの段差と隙間の解消方法は、ホーム全体を嵩上げする方法と、特定の乗降口のみ嵩上げする部分嵩上げの２つの方法があります。部分嵩上げでは乗り込める車両が限られてしまい、車いすやベビーカーの利用が集中し、溢れかえってしまい、場合によっては降りられなくなるという問題が起きています。

すでに都市部の事業者では、新型車両はすべての車両に車いすスペースがあるので、車両側の問題はありません。**ホーム全体の嵩上げを進めるように基準の策定をお願いします。**

【問題点】

1. **ホーム全体を嵩上げし、段差と隙間を解消することを基本とする基準がない。**
* 鉄道駅バリアフリー料金制度がスタートし、さらなるバリアフリー整備が進む今こそ、ホーム全体の段差と隙間の解消を基本とする基準を示すことが必要です。

Ⅱ.重要課題

1. **地方のバリアフリー整備の推進（22a）**

　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。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９５．４%に対し、3,000人未満の駅は2７．７%にとどまっています（２０２１年３月）**。

鉄道駅バリアフリー料金制度がスタートし、国の予算を地方に手厚く回せる体制が整いました。地方においてもさらなるバリアフリー整備が進むように、新たな施策が必要です。

1. **駅無人化対策　乗務員による乗降介助の拡大**

２０２１年に「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」 を策定しました。このなかで、乗務員による乗降介助、ハード整備による対応等が示されました。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、以下の取り組みの推進をお願いします。

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です。２０２２年からJR東、JR東海、JR西、JR四国、JR九州で一部の路線から取り組みが始まりました。この取組を**計画的に路線・駅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不可欠です。無人駅においても計画的な整備をお願いします。特に、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. **高速バス・シャトルバス等のバリアフリー基準義務化**
2. 高速バス

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. シャトルバス等

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。**

1. **当事者参画のシステム化**
2. **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。当事者参画はこれからの施設整備において、必須の取り組みです。

２０２１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　エレベーター**

駅のエレベーター設置は大きく進み、２０２１年度３月時点で３千人以上の駅のうち９５．５％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。**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。

Ⅲ.検討が必要な課題

1. **移動権（移動の自由の確保）**

　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お願いします。

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してください。**

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。日本においてもこれまでの前向き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化とバリアフリールームの基準引き上げ**
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. **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**。

1. **バリアフリー「使える」という視点を**

障害者権利条約を受けて障害者基本法や障害者差別解消法に「合理的配慮」の考え方が導入されました。

建築物等の環境が整備されていても、障害によってはそれがうまく使えない場合があります。環境が十分に整備されていない場合はなおさらですが、「合理的配慮」とは、そういった環境と個人の隙間を埋めることによって、本来の、その施設を「使える」ことを実現するために必要なことです。すなわち、権利条約に現れている国際的な考え方は、施設整備にあるのではなく、その先の「使える」という実質の確保です。

一方、これまでのバリアフリー法では、もっぱらハード整備が掲げられ、「使える」という視点はなかったため、利用の拒否がしばしば起こっていました。近年、公共交通における役務の提供という考え方が導入されましたが、対象が限定的で、まだまだ不十分なものです。

バリアフリー法そのものを従来のハード整備を目的としたものから、ハード整備プラス「使える」という実質を確保するという目的に変更し、それを実現するための規定を整備する必要があります。