

2015年11月24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



バリアフリーの改善に関する要望書

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。

バリアフリー法の制定以降、障害者、高齢者等を巡る移動・交通環境は一定の改善が図られ、移動制約者のみならず多くの方にとって住みやすい社会へと変わってきた。しかし、バリアフリー法の柱に位置付けられる基本構想の策定状況は依然改善されておらず、先般、設置された委員会に置いてはガイドラインの見直しにとどまり、市町村が義務として取り組むようになる抜本的な改正は行われぬ。基本構想の策定が進まないことにより、都市部と都市部以外の地域との地域間格差が益々広がっている状況を、深刻に受け止めるべきである。

2015年6月30日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2015～経済再生なくして財政健全化なし～」(骨太方針)では、「1. 我が国の潜在力の強化と未来社会を見据えた改革」の(観光)分野に、『「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」に基づき、2020年(平成32年)に向けて、政府一丸、官民一体となって、訪日需要の創出と「2000万人時代」への万全の備えを速やかに進め、その早期実現を目指す。』と記されている。

「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」の「(5)オリンピック・パラリンピック開催を契機としたバリアフリー化の加速」には、バリアフリー整備の充実や理念の啓発、移動に関する設備の充実が様々な交通機関を対象に謳われている。

また、ユニバーサルツーリズムと称し、各地における地域づくりやバリアフリー情報の収集・発信、相談窓口を設置することにより、国内の移動のみならず訪日外国人を持って成す取り組みについては、DPI日本会議としても実現を望むところである。

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催は、将来の日本のバリアフリーを向上させる絶好の機会と考えている。そして、貴省との協働によりそれが実現できることを確信している。

つきましては、貴省におかれ早急に課題を解決するよう以下、要望するものである。

1. 2020年東京オリンピック・パラリンピックに関して

1) 空港リムジンのバリアフリー化について

羽田空港・成田空港路線の空港リムジンバスは、2020年までに100%バリアフリー車両にすること。

2) 新幹線・特急車両におけるフリースペースの設置について

現在の新幹線及び特急車両は、車いすから座席に移乗することを前提とした設計であることから、移乗ができない重度障害者は乗車するスペースがない。

自由席も含めて一編成につき6~10人程度の車いすやベビーカーを使用する乗客が、乗車可能なフリースペースを設けること。また、車いすの長さ制限を120cm以内と定めているが、障害の特性により120cm以上の車いすが必要な乗客がいるため、長さ制限を廃止すること。

3) ハンドル型電動車いすの乗車制限の解除について

ハンドル型電動車いすを使用する乗客が、新幹線やバス等に乗車出来るようにすること。

4) 在来線車両のフリースペースの確保について

車いすやベビーカーを使用する乗客等が乗車できるフリースペースをすべての車両に一方所ずつ設けること。

5) 駅の規模に合わせたエレベーター等の設置について

バリアフリー法では駅の規模に応じた基準が設定されていないため、一日の乗降客数が100万人以上の駅であっても11人乗りのエレベーターが1基しか設置されていない駅がある。

ベビーカーを使用する乗客やスーツケースを持った乗客のエレベーターの利用が恒常化したからには、ターミナル駅等、規模に応じてエレベーターの大型化や複数化、更に複数ルート確保ができるよう整備すること。

6) 駅ホームの安全性の向上について

駅のホームから線路への転落を防ぐため、ホームドアの設置を促進すること。また、ホームドアの整備と同時に、車両とホームの段差と隙間の解消をすること。

7) ユニバーサルデザイン(UD)タクシーの普及について

海外では車いすのまま乗車可能なUDタクシーが普及している。日本でもすでに車両が開発され基準も設定されているが、一部の地域でしか導入されていない。本格的な普及に向けた取り組みを明確にすること。

尚、観光立国を目指す日本として、おもてなしの精神から、車いす乗車時の視界確保など、乗客の立場で整備を進めること。

2. バリアフリー法の見直しに関して

1) IPC(国際パラリンピック委員会)基準に沿った見直しについて

アクセシビリティ協議会ではIPCの基準に沿ってガイドラインの整備を進めているが、IPCの基準より低いバリアフリー法を2020年東京オリンピック・パラリンピックを契機に、バリアフリー法および移動等円滑化ガイドラインの見直しを図ること。

2) バリアフリー基本構想の策定促進に向けて

バリアフリー法の柱として位置づけられるバリアフリー基本構想は、施行から15年経つにもかかわらず全体の半数しか策定されていない。これは基本構想の策定が市町村の義

務になっていないことが要因であり、制度設計そのものに問題がある。

都市とそれ以外の地域との地域間格差を解消するためにも、基本構想の策定を義務化するようにバリアフリー法の見直しを図ること。

3) 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015」の実現に向けて

「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015」には、「オリンピック・パラリンピック開催を契機としたバリアフリー化の加速」と題し、様々なバリアフリー整備や開催効果の地方への波及に関する取り組みが示されている。これらを実現させるためにバリアフリー法の見直しを図ること。

3. 無人駅について

1) 研究会の設置について

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、また一人では利用できない人が増えている。そのような状況において対応しているとのことだが、無人駅及び時間帯により無人になる駅については、どのように対応をしているのか明確に調査するための研究会を設置すること。

2) 無人化への対応について

無人駅および無人時間帯を設けている駅では、障害者乗客が安全円滑に乗降ができるようバリアフリー法公共交通移動等円滑化基準第二十条に則り、ホーム全面、又は部分高上げし、平らにするよう整備を図るとともに、乗降への人的支援の確保を行うこと。

また、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図ること。