

バリアフリー社会の実現に向けて

～ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案～

国土交通委員会調査室 さとう 佐藤 やすし 靖

1. はじめに

我が国では、他の先進諸国に例を見ない急速な勢いで高齢化が進展しており、高齢社会対策は喫緊の課題である。また、ノーマライゼーションの理念に基づき、障害者や高齢者を含むあらゆる人が、平等に社会資本からの便益を享受できる環境を作り、社会参加の機会の平等を推進することが重要な課題となっている。これらの課題を克服するための国際的な取組が進められる中、我が国においても平成5年に障害者基本法が改正され、平成7年には障害者プランが示されるなど、障害者施策が講じられた。また、建築物、公共交通機関、公共施設の分野では、平成6年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(以下「ハートビル法」という。)が、平成12年には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(以下「交通バリアフリー法」という。)がそれぞれ制定され、これらの法律に基づき、建築物や旅客施設、歩行空間、鉄道車両等のバリアフリー化が進められてきた。

本年は「交通バリアフリー法」施行5年後の見直しの年に当たっているほか、高齢者、障害者等の日常生活及び社会生活における移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図るため、より総合的・一体的な法制度を構築することが必要となっていることにかんがみ、「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」とを統合した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案」(以下「新バリアフリー法案」という。)が第164回国会に提出された。

「新バリアフリー法案」の主な内容は、バリアフリー施策の推進のため、より総合的かつ一体的な法制度の構築に向けて、「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」を統合・拡充しようとするものであり、(1)バリアフリーの対象施設を従来の旅客施設と車両、建築物から新たに道路、路外駐車場、公園施設を加えることにより、各施設設置管理者に対し、これらの新設又は改良時に、移動等円滑化基準への適合義務、既存のものについては基準への適合努力義務がそれぞれ課せられること、(2)高齢者、障害者等が生活上利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設などを「生活関連施設」と位置付け、市町村は、生活関連施設と施設相互間の経路を構成する区域を重点整備地区(同区域の整備イメージについて次頁図参照)に指定し、この地区内を連続的にバリアフリー化する手法などの基本的事項を定めた基本構想を作成することができること、(3)市町村が基本構想を策定する際には、当該市町村と施設設置管理者に加え、高齢者、障害者、学識経験者等市町村が必要と認める者を構成員とする協議会を組織できるほか、住民等は基本構想の作成を提案できること、(4)国民が高齢者、障害者等の自立した日常・社会生活を確保することの意義に

などのような形で施設の利用を拒否されたりする事例が少なくないとされており、これに対応するため、「新バリアフリー法案」において「移動の自由」を権利として明確に位置付けることが必要ではないかとの指摘があった¹。

政府答弁では、権利として法文上明記した場合、国の関与権限の強化や財政支出の大幅な増大を招くおそれがあり、その権利が阻害された場合の救済措置としての損害賠償請求権が発生するため、バリアフリー化がいまだ一定レベルにとどまっている現状においては困難であるとされた²。

(2) 「障害者」の対象範囲の明確化

「新バリアフリー法案」においては、障害者の対象範囲をより明確にするため、従来の「ハートビル法」及び「交通バリアフリー法」において「身体障害者等」とされていた表記を、「障害者等」に改めた。これにより、知的・精神障害者等のすべての障害者が含まれることが明確化されることとなった。しかしながら、「身体の機能上の制限を受けるもの」との限定が付されたままとなっており、身体障害者以外が対象になるのか不安視する声も上がっているとの指摘があった³。

政府答弁によれば、障害者の対象範囲は飽くまで知的・精神障害者等を含むすべての障害者であり、「身体の機能上の制限」とは、高齢者、障害者等の負担の原因となる様々な制約を法律上規定したものであり、知的・精神障害者とその障害から生ずる疲れやすい、のどが渇きやすいなどの負担を当然に想定しているものとのことであった。現行の「交通バリアフリー法」に基づく移動円滑化基準においても、疲れやすさに対応するための休憩所の設置が盛り込まれているが、「新バリアフリー法案」に基づき創設される協議会制度などを通じ、今後関係者の意見を聴取しつつ、移動等円滑化基準が新たな対象者に適切に対応したものとなることが求められている⁴。

(3) 災害時を想定した特別特定建築物の範囲設定

従来「ハートビル法」における「特別特定建築物」の定義は、不特定かつ多数の者が利用するか、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する特定建築物とされており、学校施設は高齢者、障害者の使用頻度の関係からその対象となっておらず、「新バリアフリー法案」においても新たに特別特定建築物には位置付けられていない。学校施設は、地域コミュニティの拠点であると同時に災害時に避難所としての役割を果たし得るものであり、不特定多数の方々が利用する施設であるが、そのバリアフリー化に向けた道筋は法律上必ずしも明確となっていない。質疑において、学校施設を所管する文部科学省との連携を図りつつ、バリアフリー化を進展させるべきとの指摘がなされた⁵。

文部科学省によれば、校舎の耐震改修の問題も含め、現在進行中の総合的な校舎建て替え施策との兼ね合いもあり、直ちにすべての校舎のバリアフリー化を進めていく状況にないとのことであった。第164回国会に提出され、成立した「国の補助金等の整理及び合理化等に伴う義務教育費国庫負担法等の一部を改正する等の法律案」に基づき、「安全・安心な学校づくり交付金」が創設されたものの、1千万円を超えたもののみが補助対象とな

っており、バリアフリー化が進展しない一つの要因となっている⁶。

他方、国土交通省によれば、「新バリアフリー法案」に基づき市町村が策定する基本構想の中に学校施設が位置付けられたならば、国土交通省の補助制度を活用することが可能とした⁷ことから、双方の制度があいまってその実効性が高まっていくことが期待されている。

(4) 地方公共団体への実効性ある支援措置の拡充

新法の成立により、移動等円滑化の対象となる者の範囲や対象施設が拡大される一方で、既に「交通バリアフリー法」の下ですら、基本構想の策定が困難な財政事情の厳しい自治体が存在したことも否定できない。これらの自治体に対する財政支援措置の拡充がなされるべきとの議論があった⁸。

新法により制度化される基本構想を作成する協議会に対し、バリアフリー環境整備促進事業により新たに補助していくこととなる。また、駅周辺のバリアフリー化等を実施する都市再生交通拠点整備事業や、より幅広く言えば、大幅に拡充されたまちづくり交付金などの財源を駆使して、まちづくりとの連携を図りつつ、これらのバリアフリー化を推進していくことが望まれている⁹。

(5) バリアフリー化推進に当たっての対応窓口のワンストップ化

従来「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」の担当部局は異なっており、今回対象施設が拡充されたことにより、更に関連部局の数が増大してくることは明らかである。一方、障害者の乗車拒否等の差別的な取扱いに関する苦情の処理については、従来個々の対応窓口において行われており、組織的な対応となっていなかったため、対応窓口を一本化していく必要があるのではとの指摘があった¹⁰。

国土交通省としては、行政改革が推進されており、新規の総合的な対応部局を設置することは困難であるとの考え方が示された一方で、既存の組織を十全に活用して、個々の部局間の連携を最大限図り、バリアフリーの問題に的確に対応できるよう取り組むとの考え方が示された¹¹。

3. 委員派遣の実施

国土交通委員会では、現地調査を行うことが有意義であるとの立場から、大阪府及び兵庫県に委員派遣を行った。

1日目は、新大阪駅構内の交通バリアフリーの現状について、JR東海、JR西日本、大阪市交通局からそれぞれ各施設の概要及びバリアフリー化の進展状況について説明を聴取した後、新幹線、東海道本線、大阪市営地下鉄の各駅構内の設備の視察を行った。現地の説明者からは、駅舎やホームの構造上の制約により十分なスペースを確保できないケースもあるとの問題点が挙げられたが、障害者対応型エレベーター・多機能トイレ、音声触知地図案内板、点字案内板、ベンチに座りながら利用できる公衆電話など、障害者への配

慮の跡が見られた。

2日目は、神戸空港のバリアフリー施設の現状を視察した。同空港においては、国土交通省の支援を受けて「自立移動支援プロジェクト」の実証実験を行っているとの説明があり、具体的には、ビル内にICタグや無線の発信装置を配置し、特殊な携帯端末を通じて、必要な情報を音声や文字・映像で得られるシステムや、視覚障害者が自分の位置を確認しながら音声案内によって目的地まで移動できるシステムの実験などを行っているとのことであった。続いて、空港内の各施設を視察し、大きな絵文字による「ピクトグラム」を多用することで視認性の優れた施設整備を行い、ビル内の導線を最短化していること、オストメイト対応の多機能トイレを8箇所設置していること、ポータライナーの神戸空港駅においてホームと車両乗降口との段差を2センチメートルに軽減する等の措置を講じているとのことであった。

4．野党共同の修正案の提出

6月14日、「新バリアフリー法案」の委員会審査に先立ち、民主党・新緑風会、日本共産党、社会民主党・護憲連合の共同提案による同法案に対する修正案が提出された。概要は次のとおりである。

「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」の成立以降、バリアフリー化に一定の進展が見られるものの、バリアフリー化された施設の利用の拒否や利用上の支障が生じたり、またその報告とこれに基づく改善が十分に行われていない現状があること等を背景として、(1)「移動の権利」を法律上明記すること、(2)高齢者、障害者等の範囲を「心身の機能上の制限を受ける者」に拡大すること、また特別特定建築物に「災害が発生した場合に公衆の避難の用に供される特定建築物」を追加し、建築物特定施設に「ホテルの客室」を追加すること、(3)各施設設置管理者が車いすの利用を拒むことができないこと、拒む場合はその理由を示さなければならないこと、(4)国が事故の情報を把握し公表するとともに、それに基づき必要な措置を講ずること等であった。

本案に対する修正について与党会派の合意が得られず、同修正案は賛成少数（反対：自民、公明）により否決された。

5．附帯決議

上記4．の野党会派共同提案に係る修正案については、最終合意が得られなかったものの、同修正案の内容も一部取り込みつつ、6月14日法案採決後、次の内容を趣旨とする自由民主党、民主党・新緑風会、公明党、日本共産党及び社会民主党・護憲連合の共同提案による附帯決議案が提出され、全会一致をもって国土交通委員会の決議となった。

(1)国、地方公共団体、事業者及び国民は、本法の趣旨の周知徹底による意識啓発を図ること等によって、ハード、ソフト両面あいまった施策を継続的に講ずること、(2)特定事業計画の作成・実施の状況について適時調査等を行うとともに、施設の構造又は設備に起因する高齢者、障害者等の事故についての情報の把握に努め、施設の適切な維持・管理

及びスパイラルアップが図られるよう努めること、(3)事業の実施体制に問題を有する施設管理者や厳しい財政状況にある地方公共団体に対し、実効性ある支援措置を講じるよう努めること、(4)災害時の避難所として使用される学校等の施設のバリアフリー化が促進されるよう関係行政機関との連携を強化すること、(5)国は、施設設置管理者に対し、高齢者、障害者等の車いすの使用を正当な理由なく拒否すること等が起こらないよう指導すること、(6)関係行政機関の対応窓口のワンストップ化等により高齢者、障害者等からの相談等に適切に対応するよう努めるとともに、福祉施策との連携が図られるよう関係行政機関は協調・協力すること。

6. まとめ

今次「新バリアフリー法案」の成立により、バリアフリー施策が一定の進展を見ることが期待されているが、今後はバリアフリー化が構造上困難な施設への対応や財政面の問題を有する市町村の取組等の問題が顕在化してくることと見込まれ、バリアフリー化率向上に向けて解決すべき課題は山積している。今後はこれまで以上に多様な利用者の声を反映した基本構想の策定と地域の実情に応じたバリアフリー施策の展開を図っていく必要があるが、その進展いかんによって、日常生活において障害者、高齢者等がより自由に、安心して活動できる社会が実現できるか否かが左右されることとなる。

-
- 1 第164回国会参議院国土交通委員会会議録第12号13頁(平18.4.18)、第164回国会参議院国土交通委員会会議録第13号20,21頁(平18.4.20)
 - 2 第164回国会参議院国土交通委員会会議録第12号13頁(平18.4.18)、第164回国会参議院国土交通委員会会議録第13号20,21頁(平18.4.20)
 - 3 第164回国会参議院国土交通委員会会議録第12号10,11頁(平18.4.18)
 - 4 第164回国会参議院国土交通委員会会議録第12号10,11頁(平18.4.18)
 - 5 第164回国会参議院国土交通委員会会議録第13号26頁(平18.4.20)、第164回国会参議院国土交通委員会会議録第14号6頁(平18.4.27)
 - 6 第164回国会参議院国土交通委員会会議録第13号26頁(平18.4.20)、第164回国会参議院国土交通委員会会議録第14号6頁(平18.4.27)
 - 7 第164回国会参議院国土交通委員会会議録第13号26頁(平18.4.20)、第164回国会参議院国土交通委員会会議録第14号6頁(平18.4.27)
 - 8 第164回国会参議院国土交通委員会会議録第13号25頁(平18.4.20)
 - 9 第164回国会参議院国土交通委員会会議録第13号25頁(平18.4.20)
 - 10 第164回国会参議院国土交通委員会会議録第13号25頁(平18.4.20)、第164回国会参議院国土交通委員会会議録第14号7,13頁(平18.4.27)
 - 11 第164回国会参議院国土交通委員会会議録第13号25頁(平18.4.20)、第164回国会参議院国土交通委員会会議録第14号7,13頁(平18.4.27)