

# バリアフリー法改正で改善してほしい『13課題』

DPI 日本会議

## バリアフリー整備が進まない「10課題」

### 最重要課題5項目

#### ① 地方のバリアフリー整備（新設）

バリアフリー法は、乗降客3,000人/日以上が対象というように、都市部を想定した施策のため、地方のバリアフリー整備がほとんど進まない。障害者権利条約では「都市及び農村の双方において」バリアフリー整備を求めている。

#### ② 当事者評価の仕組み（新設）

せっかく整備したのに障害者は利用しにくいバリアフリー整備がよくある。当事者評価の仕組みをつくり、整備に反映し、ガイドラインをバージョンアップしていく仕組みが必要（欧米ではすでにあり）。

#### ③ 小規模店舗のバリアフリー化

1994年のハートビル法以来、床面積2,000㎡以上という基準が変わらず、小規模店舗のバリアフリー化が進まない。欧米では小規模店舗も車いすで入店可能。段差解消、固定椅子を設けないといった最低限のバリアフリー整備基準が必要。新規開設時であれば、バリアフリー化してもコストはほとんど増えない。事業者負担を少なく整備を推進する施策必要。

#### ④ 駅ホームの安全向上と単独乗降（ホームドア、段差・すき間解消）

ホームドアを設置し駅ホームの安全性向上が必要。同時に、車いすでの単独乗降が可能になるようにホームと車両との段差とすき間の解消が必要。大阪市営地下鉄は段差2cm、すき間3cmという目標を定めて整備推進。バリアフリー法では数値目標なし。

#### ⑤ 避難所としての学校のバリアフリー化

阪神・淡路大震災、東日本大震災、熊本地震でも、避難所に車いすで入れなかった事例が多数あった。バリアフリー法では一般の学校はバリアフリー整備義務（基準適合義務）がない。防災の観点から一般学校を義務対象にすることが必要。

### 重要課題5項目

#### ⑥ 空港アクセスバス・高速バスのバリアフリー化

2010年までバリアフリー法の適用除外認定車両となっていたため整備が遅れている。5万台走っているうち、リフト付き車両は3台のみ。特に地方では、空港から市内へのアクセスはバスとタクシーしかなく、バリアフリー化が必要。

#### ⑦ 音響式信号機（視覚障害者誘導）

視覚障害者が安全に道路を横断するためには音響式信号機が不可欠だが、設置率は9.4%程度と非常に低い（約19,500基/約208,100基 2017年3月）。さらに、設置されていても夜間は音声を止めており、非常に危険。

#### ⑧ ホテルのユニバーサルデザイン化

バリアフリールームの整備（総客室の2-3%程度）とともに、一般客室も段差を解消しユニバーサルデザイン化すれば、手動車いす程度は利用可能。高齢者にとっても有効。

#### ⑨ 共同住宅のバリアフリー化

車いす等で利用できる民間の賃貸住宅が少ない。一定の規模以上（20戸以上等）の共同住宅には、段差解消、ドア幅80cm以上というバリアフリー整備基準が必要。

#### ⑩ 車いす用席の予約システム

新幹線や特急の車いす用席を取るには特別なルートで、時間と手間が非常にかかる。どこでも、誰でも簡単に購入できるように、一般と同じ販売ルートにのせて簡素化が必要。

## さらに改善が必要な「3課題」

### 1. 規模に応じたバリアフリー化

- 現在は1日の利用客が3,000人の駅も、300万人の駅も同じ整備基準。そのため、エレベーターに行列ができる、1ルートしか無いため大回りしなければならないといった問題が起きている。駅の規模に応じてエレベーターの大型化・複数化、複数ルート化等の段階的な整備基準が必要。



ベビーカー・スーツケース利用者も増え、大きな駅でのEV渋滞は日常茶飯事。

### 2. 新幹線・特急車両のフリースペース

- 車いすを折りたたんで座席に移るといった設計のため、移乗出来ない障害者は車いすのまま乗車できる場所がない（デッキのみ）。通勤車両のように、フリースペースを設けて、車いすのまま乗車できるようにすることが必要。ベビーカーにも有効。



狭すぎるスペースで、電動車いすでは通路をふさぐ。車内販売が通るたびにデッキに出ることもしばしば。自動ドアのセンサーにも反応しやすく、ドアが頻繁に開いてしまう。

### 3. 在来線は一車両に1ヶ所のフリースペース

- 日本人の生活スタイルが変わり、ベビーカー、スーツケース利用者が増え、フリースペースはいつも大混雑。いまや1編成2ヶ所では足りない。すべての車両に1ヶ所以上のフリースペースが必要。大阪市営地下鉄等ではすでに導入済み。



山手線では1・11号車のみを設置していた車いす・ベビーカースペースを改め「フリースペース」として全ての号車に整備する。

宛名を記入

## バリアフリー法改正に関する要望

団体名と代表者名を記入

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。

さて、2018年通常国会でバリアフリー法の改正が予定されております。2006年以来12年ぶりの改正となり、私たち障害者はこの法改正に大きな期待をしております。

2000年に制定された交通バリアフリー法（2006年バリアフリー法）は、公共交通機関のバリアフリー化を劇的に推進しました。1990年代までは、エレベーターが設置されている駅はほとんど無かったのが、いまでは都市部は90%以上の駅が車いすで利用できます。全く違う国になったと思うほどの劇的な進化です。バリアフリー法は素晴らしい成果を上げました。

一方で、残念ながら全く変化していない分野や、新たな問題が起きている分野があります。新しくオープンしたのに小規模な店舗は段差があって車いすでは入れない、駅のホームと車両のすき間と段差が解消されないため車いすでは単独乗降ができない、通勤型車両の車いすスペースが少なく（1編成に1-2ヶ所）、車いす、ベビーカー、スーツケースで溢れかえっている等の問題です。

我が国が2014年に批准した障害者権利条約の国内実施や、東京2020オリンピック・パラリンピックを契機としたレガシーとしてのユニバーサルな社会づくりが求められております。

ぜひとも、すべての人が共に生きるインクルーシブな社会を創るために、バリアフリー法改正について下記ご要望させていただきます。

### I. 東京2020オリンピック・パラリンピックと障害者権利条約に

#### えて法改正して頂きたいこと

##### 1. 第一条（目的）

###### (1) 「移動の権利」を明記する

バリアフリー法には移動の権利性が明確に定められていません。2017年6月に起きたバニラ・エア搭乗拒否事件では、バリアフリー法では対応できませんでした。DPIが2017年7月に国交省安心生活政策課に出した質問「バリアフリー法の観点からこの問題はどの条文に抵触するとお考えでしょうか」の回答は「今回のバニラ・エアの件に関して、バリアフリ

一法の条文に直接違反するものはないと考えています」であったことから明らかです。

- 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。

これらを踏まえて、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。

## (2) 共生社会（インクルーシブ）の理念を加える

現在の日本は、障害者と障害のないものとの場を分けたバリアフリー整備が進められています。障害者だけ別のルート、遠回り、長時間待たされる、隔離された覧席、異なる乗り物、といったものです。権利条約では、障害者と障害のないものを分けないインクルーシブな社会づくりが求められており、それを踏まえた法改正が必要です。

- ① 障害者権利条約では、第 3 条一般原則(c)で「社会への完全かつ効果的な参加及び包容（インクルーシブ）」と明記し、障害のある人もない人も共に生きるインクルーシブな社会づくりを求めています。
- ② 障害者基本法では第一条（目的）に「全ての国民が、障害の有無にかかわらず、等しく基本的人権を享有するかけがえない個人として尊重されるものであるとの理念にのっとり、全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会を実現するため」とされています。

上記の 2 つを踏まえて、バリアフリー法にも第一条（目的）に共生社会の実現という目的の規定が必要です。

## 2. 第二条（定義）

### (1) 権利条約を踏まえ、障害者基本法の障害の定義に合わせる

障害者権利条約の理念を踏まえて、2011 年に障害者基本法が改正され、「社会モデル」の考え方が導入されました。しかし、バリアフリー法の障害の定義は、「身体の機能上の制限を受ける者」という「医療モデル」のままで、矛盾しています。さらに、知的、精神、発

達、難病などが除外された規定になっており、これも踏まえた改正が必要です。

●障害者基本法、差別解消法 第2条・定義

「障害者 身体障害、知的障害、精神障害（発達障害を含む。）その他の心身の機能の障害（以下「障害」と総称する。）がある者であつて、障害及び社会的障壁により継続的に日常生活又は社会生活に相当な制限を受ける状態にあるものをいう

※知的、精神、発達、難病などを含む包括的な定義になっている

※社会モデル（障害及び社会的障壁により…）

●バリアフリー法 第2条 定義

一 高齢者、障害者等 高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるものその他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者をいう

※医療モデル（身体の機能上の制限を受けるもの）

### 3. 第四~六条 環境整備を推し進めることを加える

差別解消法が制定され、不当な差別的取扱いは禁止されましたが、環境整備がされないと、実際には店舗や公共交通機関等の利用ができません。障害者差別解消法第5条では社会的障壁を除去するための環境の整備を、行政機関と事業者に求めています。これを推し進めるために、バリアフリー法第4条（国の責務）、第5条（地方公共団体の責務）、第6条（施設設置管理者等の責務）に環境整備推し進めることを明記してください。

●障害者差別解消法 第5条 社会的障壁の除去の実施についての必要かつ合理的な配慮に関する環境の整備

行政機関等及び事業者は、社会的障壁の除去の実施についての必要かつ合理的な配慮を的確に行うため、自ら設置する施設の構造の改善及び設備の整備、関係職員に対する研修その他の必要な環境の整備に努めなければならない

### 4. 第六条 事業者の研修を加える

障害特性を踏まえた対応ができるようにするために、事業者の研修が必要です。第六条に当事者を入れた研修を事業者が実施すること義務化する条項を加えてください。

### 5. 新設 地方のバリアフリー整備を進める条項を加える **最重要課題①**

障害者権利条約 9条では、都市及び農村の双方においてバリアフリー整備を求めています。しかし、現在のバリアフリー法では乗降客 3,000人以上の駅が対象といったように都市部を想定した制度設計となっており、地方の整備は進まず地域間格差が広がっています。条約の理念を踏まえて、地域間格差を是正する条文を盛り込んでください。

●障害者権利条約 第9条

「都市及び農村の双方において、物理的環境、輸送機関、情報通信（情報通信機器及び情報通信システムを含む。）並びに公衆に開放され又は提供される他の施設及びサービスを利用す

る機会を有することを確保するための適切な措置をとる。」

## 6. 新設 当事者参画による恒常的な評価システムを設ける **最重要課題②**

せっかく整備されたのに、利用者には非常に使いにくいというバリアフリー整備が多い。これは、利用者による評価システムがないために起きている。2017年2月に制定された「ユニバーサル社会 2020 行動計画」では、国に対して助言を行うユニバーサルデザイン 2020 評価会議を内閣官房に設置されることになりました。このようにバリアフリー整備を的確に推し進めるためには、利用者による評価システムが不可欠です。多様な障害者を構成員とした、恒常的な評価システムを設けるように法に明文化してください。

## II. 移動円滑化基準等で見直していただきたいところ

### 1. IPC アクセシビリティ・ガイド（世界基準）を移動円滑化に反映する

ユニバーサルデザイン 2020 行動計画では、「全国各地において、Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン等を踏まえた高い水準のユニバーサルデザインを推進する」とされました。Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドラインは、国際パラリンピック委員会（IPC）が策定した「IPC アクセシビリティ・ガイド」を踏まえて策定されたものです。

IPC アクセシビリティ・ガイドは世界基準のバリアフリー整備ガイドラインで、日本のバリアフリー法の移動円滑化基準・ガイドラインはこれに大きく遅れを取っています。世界の基準に移動円滑化基準を引き上げることが必要です。

### 2. 小規模店舗も基準適合義務とする（新規店のユニバーサルデザイン化） **最重要課題③**

- ・ アメリカで驚くことは、ほとんどの店舗が車いすで入店できることです。日本では車いす利用者が3人集まってご飯を食べに行こうとすると、何を食べるかではなく、「どこのお店なら入れるか」でお店を決める。車いすで入店できる店舗が極端に少ないためです。しかし、アメリカでは小規模店舗でもほとんどが車いすで入店可能なため、何を食いたいかで選ぶことができます。これは、ADAによって小規模店舗もバリアフリー整備が義務付けられ、整備が進んでいるためです。
- ・ 現行のバリアフリー法では床面積 2,000 m<sup>2</sup>以上の店舗しか基準適合義務がありません。この **2,000 m<sup>2</sup>以上という基準は 1994 年のハートビル法から変わっていません**。そのため、新規オープンした店舗でも、入り口に段差があり、椅子が固定式であるために、車いすでは入店できません。このままでは **20 年後も車いすで入店できる店舗はほとんど増えません**。
- ・ **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**。規模に応じて整備基準を策定すれば、事業者の負担も増大することなく、整備をすすめることができます。いま小規模店舗も基準適合義務とすれば、10年

20年後には日本全体にバリアフリーな店舗が増えて、誰もが住みやすい社会が実現できます。

- できるだけ事業者の負担を少なく、整備を進める施策が必要です。例えば、新規店は200㎡未満の店舗は、段差を解消し、ドア幅は700mm以上、イスは可動式のものにする。200㎡以上の店舗は、上記に加えてドア幅を800mm以上とし、車いすで利用できる多機能トイレを1つ以上整備する、車いすの高さに合わせたテーブルを数カ所設置するといったように、規模に応じて整備批准を定めれば、バリアフリー整備を推し進めることができます

### 3. 規模に応じた整備基準を設ける（鉄道等）

- 現行では、たとえば鉄道は1日の乗降客が3,000人以上の駅も、100万人以上の駅も同じ整備基準です。利用客が100万人以上の駅なのに、エレベーターのサイズが11人乗りでバリアフリールートは1つしかない。その結果、エレベーターの渋滞、車いすは大回りせざるを得ず時間が大幅にかかるといった問題が日常的に起こっています。
- これを改善するために、駅の規模に応じて大型化、複数ルート化が必要です。

### 4. ホームドアの設置と、ホームと車両との段差・隙間の解消を進める（段差15-20mm以下、隙間30mm以下）**最重要課題④**

- 駅の整備でほとんど進んでいないのがホームと車両との段差・隙間の解消です。公共交通移動等円滑化基準では「できる限り小さいものであること」とされてきたが、17年経って解消が進んでいません。車いすでは単独乗降できず、日常的に10分~30分待たされ、乗車後に降車駅を変更することが出来ない等利便性が非常に悪いです。
- これらを解決するためには、段差と隙間の解消が不可欠です。数値基準を明記してください。具体的には段差は15-20mm以下、隙間は30mm以下が必要です（大阪市交通局は段差20mm以下、すき間30mm以下というを目標数値を設定して整備を進めています）。

### 5. 基準適合義務の対象を拡大する**最重要課題⑤**

バリアフリー法が施行後も、小規模店舗、共同住宅、一般の学校、ホテルなどはほとんど整備が進んでいません。基準適合義務がない、義務基準が低いためです。新築なのにバリアフリー化されていないものが続々と建てられてしまっています。

#### (1) 一般学校

- 特別支援学校しか基準適合義務がありません。一般の学校は災害時に避難所となるため、バリアフリー整備は不可欠です。すべての学校を基準適合義務としてください。

#### (2) 共同住宅

- ・ 共同住宅は努力義務にとどまっているため、整備が進んでいません。大阪府では条例で 20 戸数以上の共同住宅はバリアフリー整備を義務付けて成果を上げています。
  - ・ バリアフリー法も、一定戸数以上 (20 戸) の共同住宅は基準適合義務としてください。
- (3) ホテル
- ・ 50 室以上で 1 部屋バリアフリールームを設置することが義務となっているが、2 部屋以上は努力義務にとどまっているため、多くのホテルは 1 部屋しかありません。
  - ・ バリアフリールームは総客室数の 3%以上を設置義務としてください。
  - ・ 一般客室については、2017 年のガイドラインの見直しで 25 m<sup>2</sup>以上のものはユニバーサルデザイン化が定められましたが、新規や大規模改修時はすべての部屋を段差解消し、浴室等のドア幅を 70cm以上としてください。
- (4) 防災・災害
- ・ 阪神大震災以降、仮設住宅のバリアフリー化が求められてきましたが、2016 年の熊本地震でも、当初設置されたバリアフリー仮設は室内に段差があり、ドア幅も狭く、実際には車いすで利用できませんでした。
  - ・ 仮設住宅、見なし仮設住宅、災害復興住宅もバリアフリー整備基準を定め、基準適合義務としてください。
- (5) 予約・販売システム
- ・ 新幹線等のチケット購入は、障害者のみ別の予約システムで、特定の駅でしか購入できない、何度も駅に行かなければならないなど、障害のないものに比べて極端に利便性が悪いです。
  - ・ 他の者との平等を基礎として、webを含めて一般予約システムでスムーズに購入できるようにしていただきたい。予約・販売システムも移動円滑化基準に加えてください。
- (6) 空港アクセス・長距離バス 新規購入はバリアフリー車両を義務付ける
- ・ 現在、日本国内で約 1 万台以上走っていますが、リフトが付いたバリアフリー車両はわずか 3 台しかありません (羽田空港、成田空港)。整備が極端に遅れています。
  - ・ 特に地方空港では市街への交通手段がバスしかないところが多く、車いすで市街へ移動できません。
  - ・ 多くのバス会社は 10 数年で新しい車両に買い換えるため、新規購入時にバリアフリー車両 (リフト付きもしくはノンステップ&スロープ等) を義務化すれば、10 数年で殆どのバスが乗車可能となります。
- (7) ユニバーサルデザインタクシー
- ・ ユニバーサルデザインタクシーの導入目標をバリアフリー法基本方針に盛り込み、一定数の購入を義務付けてください。

## 6. 視覚障害者向け音声案内

- (1) 音響式信号機の標準化と設置計画
  - ・ 視覚障害者が安全に道路を横断するためには音声式信号機が不可欠です。音響式信号を標準化し、計画的な整備計画を盛り込んでください。
- (2) エレベーターの音声案内の標準化
  - ・ 視覚障害者は音声案内がないと、何階に止まったのかわかりません。エレベーターの音声案内を標準化してください。

## なぜ、段差・すき間の解消が必要か？

1. 制約の多いスロープ板利用
  - 降車駅に職員配置できるまで乗車できない  
⇒ 待たされる（事業者によっては20分は当たり前前、1時間半も！）
  - 途中でルート変更できない（一度乗ったら最後まで）
2. 段差・すき間解消で単独乗降可能
  - 駅員さんの手を借りず、自由に乗降可能
3. 解消は世界の流れ
  - 台湾地下鉄（車両は日本製）、バンコク地下鉄、アメリカ（各地）は解消済み
  - 4. 遅れている関東
    - すべての乗降口で解消されているのは舎人ライナーのみ
    - 都営地下鉄新宿線で段差解消工事始まる（2017年～）
  - 5. バリアフリー法で数値目標必要！
    - 大阪市営地下鉄は段差2cm・すき間3cmと目標値定める  
⇒ 数値目標を定めることで計画的な解消実現へ

## 駅ホームの段差・すき間の解消

### 大阪市交通局・台湾地下鉄の事例

※写真：大阪市交通局HP、障大連

DPI日本会議

### 大阪市営地下鉄の取り組み

千日前線  
全駅・すべての乗  
降口の段差・すき  
間を解消



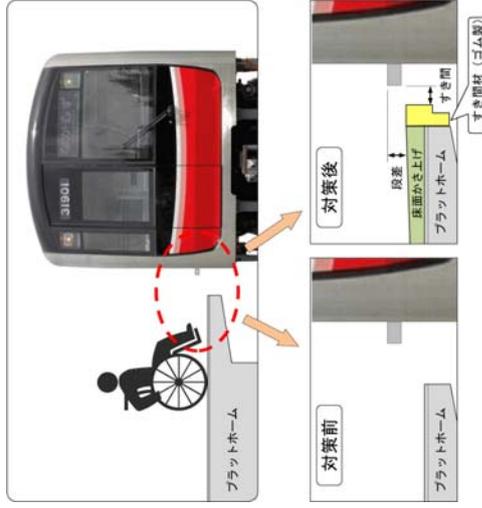
大阪市営地下鉄ホーム  
ドア設置駅

↓  
すべての乗降口全が段  
差とすき間解消

↓  
車いすは単独乗降  
可能！



## 段差20mm以下、隙間30mm以下

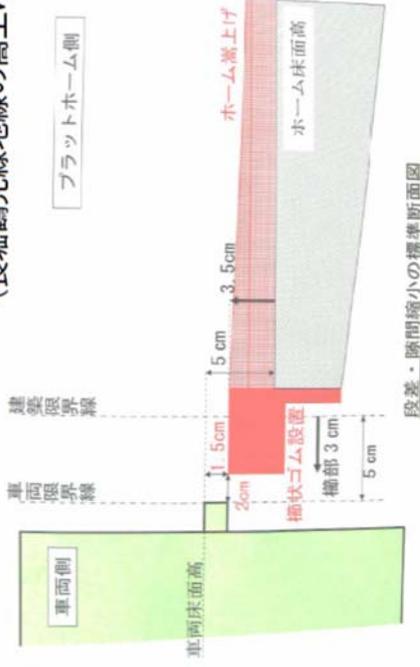


- 長堀鶴見緑地線 (全駅)  
段差: 0~15mm すき間: 約20mm
- 千日前線 (全駅)  
段差: 0~20mm すき間: 約30mm



目標数値を定めて計画的に改修

千日前ホーム柵検証会 (2010年1月) 資料より  
(長堀鶴見緑地線の高上げ施工資料)



段差・隙間縮小の標準断面図

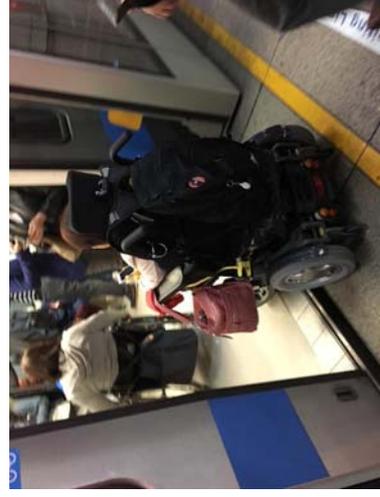
ホームドア設置  
と同時に段差・  
すき間解消



- 車いす利用者は単  
独乗降可能
- ケーブルスモース  
に!
- 勾配を2段階にする  
ことで視覚障害者  
も違和感を感じず移  
動可能



台湾地下鉄(台北)は全線・全駅段差なし  
車両は日本製! 日本でも出来るはず



- 全線、全駅、すべての乗降口で  
段差、すき間を解消。
- 電車内も広く、1つの乗降口から  
車いす3~4台が乗車可能。
- 車両は日本製なので、日本でも  
実現できるはず。

2017年(平成29年)12月5日(火曜日)

二〇二〇年東京五輪・パラリンピックまで三年足らずなのに、日本のまちはバリアーであふれている。世界から「人権後進国」と見られては恥ずかしい。バリアフリー水準の大幅な底上げが急務だ。

### バリアフリー法

日本は三年前に障害者権利条約を結び、障害者を分け隔てしないまちづくりを世界に宣言した。その約束を果たしているか。五輪・パラリンピックでは厳しいチェックのまなざしにさらされよう。

まちの核となる公共交通施設や建築物、道路などのバリアフリー化を後押しする現行法は、施行されてからほぼ十一年が過ぎた。国際常識から見ると大きく立ち遅れているといえる。

目の不自由な人が駅のホームから転落したり、車いす使用者が飛行機のタラップを腕だけで上がった。そんな日本の現実を知れば、世界は驚愕するに違いない。バリアフリー法は、来年の通常

国会でようやく改められる見通しだ。高齢者を含め、身体機能が制限された人のための福祉的な環境づくりという旧態の発想は、もはや拭い去らなくてはならない。

公共空間を安全かつスムーズに移動し、サービスを利用する権利は万人にある。心身にどんな機能

障害があっても、その権利が等しく守られる環境を整えるという発想への転換が欠かせない。

それは結果として、子どもや妊産婦、外国人、ベビーカーやスーツケースを運ぶ人たちにも役立つ。新しいまちづくりでは、あらかじめ多様な存在を想定したユニバーサルデザインをめざしたい。現行法体系のバリアフリー化の

基準は甘く、身体障害者の立場に限って見ても課題は山積みだ。

例えば、欧米諸国では小さな店舗でも、車いすで利用できる。日本では床面積二千平方メートル以上の建物にしかバリアフリー化の義務はなく、食事や買い物などが自由にできる店舗は極端に少ない。

災害時は深刻な事態が生じる。避難所となる地域の学校はバリアフリー化の義務から外れていて、行き場を失う障害者が絶えない。

五輪・パラリンピックを控え、とりわけ問題視されている

のは、ホテルのバリアフリーの客室だ。五十室以上の宿泊施設で一室以上という緩い基準が災いし、不足するのは必至だろう。

社会のグローバル化、高齢化を背景に、人権意識が一層問われるようになってきた。障害者らの声を反映しながら、誰もが暮らしやすいまちづくりが全国で着実に進むような法整備を期待する。

## 世界水準へ底上げせよ

社説

2017・12・5

# 障害者の移動支援

障害者権利条約第9条「アクセシビリティ」第20条「個人の移動」では、移動の権利について明記している。また、障害者差別解消法が施行されて1年が経過し、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催に向けバリアフリーへの関心が高まっている。

特集では、障害者の移動に関する最近の動向をはじめ、障害のある人たちが直面する移動の問題、交通機関の取り組み、2016年リオオリパラ大会での交通機関に関する調査報告、台湾のMRTのバリアフリー状況などを紹介して、障害のある人たちが、安心・安全に移動するために必要なことは何かを考える。

## バリアフリー法見直しと2つの2020

尾上浩二

今年6月27日に「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」報告書<sup>1)</sup>がまとめられた。2000年に成立した交通バリアフリー法は、2006年にハートビル法と統合され、現在のバリアフリー法となった。それから10年ぶりの見直しということになる。ようやく動き始めたバリアフリー法改正が内外の要請に応えたものになるか、2つの「2020」がその試金石となる。

### 東京オリパラ2020とIPCガイド

一つ目の「2020」は言うまでもなく、東京オリンピック・パラリンピックだ。オリパラ2020の東京誘致した際の立候補ファイルには、「優れたアクセシビリティの実現」として会場、宿泊施設、交通施設等において障

害者だけでなく、高齢者等も含めた全ての人へ優れたアクセシビリティを提供する」と明記されていた。大会開催はもちろん、それにとどまらないレガシーが残せるかが大きなポイントだ。

IPC(国際パラリンピック委員会)は、2013年に「アクセシビリティガイド<sup>2)</sup>」をまとめている。その冒頭には、「アクセスは基本的人権であり、社会的公正の基本である」と「人権としてのアクセス」を明確に規定している。

さらに、「アクセシビリティとインクルージョン」を基本原則に掲げ、その下に「公平」「尊厳」「機能性」の3つの原則を示している。「公平」には「全ての人々が、個人の機能的能力に関係なく、同じ体験あるいは同じ水準のサービスを受けられるようにする。どんな利用者または利用者グループも分離

してはならない」といったことが記されている。「尊厳」では「その利用者が誰であっても、必ずその人を尊重し名誉を守らなければならない。各人は、自らのペースで、自らが好む利用方法を選択できなければならない」とされている。

こうした理念と基本原則を掲げたIPCガイドが求める水準に応え得るかが、一つ目の試金石だ。

### 障害者権利条約審査とアクセシビリティ

もう一つの「2020」は、障害者権利条約に関する審査である。国連の障害者権利委員会による日本の審査は2020年くらいと見込まれている。この審査に耐え得るかが、もう一つの試金石だ。

権利条約では、第3条、第4条、第

5条、第20条なども本稿のテーマに関係するが、ここでは第9条「アクセシビリティ（施設及びサービス等の利用の容易さ）」に記されている内容を中心に述べたい。

第9条では、「障害者が自立して生活し、及び生活のあらゆる側面に完全に参加することを可能にすることを目的として、障害者が、他の者との平等を基礎として、都市及び農村の双方において、物理的環境、輸送機関、情報通信（情報通信機器及び情報通信システムを含む）並びに公衆に開放され、又は提供される他の施設及びサービスを利用する機会を有することを確保するための適当な措置」を批准国に求めている。

障害者権利委員会は、この第9条の解釈に当たる「一般的意見」<sup>3)</sup>を2014年に採択している。「一般的意見」では、「条約第9条では、障害のある人が自立して生活し、社会に完全かつ平等に参加し、そのすべての人権と基本的自由を、他の者との平等を基礎として、制限されることなく享有するための前提条件としてのアクセシビリテ

ィを、明確に謳っている」と述べ、アクセシビリティは「障害者が地域で自立生活をし、社会に参加し、各種権利を行使する前提条件」であることを明らかにしている。

そして、「アクセシビリティは、障害のある人が自立して生活し、社会に完全かつ平等に参加するための前提条件であることから、∴アクセスの否認は、差別に照らして検討されなければならない」と差別禁止との関係も明確にしている。

### 国内外の要請に応える バリアフリー法改正を

バリアフリー法では、「高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資すること」（第1条）が目的とされている。事業法として、国が定めた基準を事業者が守れば、結果として「高齢者、障害者等の移動や利用の利便性が向上するだろう」との想定に立つ法律と言える。そのため、「移動の権利」や「尊厳性の尊重」、「差別禁止」といったこ

とは全く記されていない。IPCガイドや権利条約に記されている「人権としてのアクセス」や「差別禁止」という点を盛り込んだ改正が、見直しの論点の筆頭となろう。

さらに、権利条約批准の制度改革として進められてきた改正・障害者基本法や障害者差別解消法との関係からも求められる点がいくつもある。

一つ目は、障害の社会モデルの採用である。現行バリアフリー法の障害者等の定義として「日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者」（第2条）と、旧来の医学モデルに基づいた定義のままだ。厳密に言えば、知的、精神、発達障害、難病などが除外される規定となっており、早急に社会モデルに基づく定義に変更する必要がある。

二つ目は、インクルーシブ社会実現の明記である。バリアフリー法の目的になっている「公共の福祉の増進」は、何をもって「増進」と言えるのか不明である。基本法等に記されている「障害の有無によつて分け隔てられないことのない共生社会」＝インクルーシブ社

会の実現を目的とすべきである。このことはインクルーシブに利用できるデザインを促進する点からも重要だ。

三つ目は、合理的配慮との関係を明確にすることである。差別解消法の第5条では、バリアフリー等の取り組みは「合理的配慮を的確に提供するための環境整備」として位置づけられている。先日、バニラエアの車いす利用者に対する差別的対応が大きな問題となった。事件後まもなく、車いすで搭乗できる設備が配備されたという。すぐに配備したこと自体は当然だが、逆に言うと、できるはずの環境整備を怠っていたということでもある。合理的配慮のための環境整備が速やかに進められるような規定が必要である。

四つ目は、障害当事者参画による監視（モニタリング）と評価の仕組みである。2006年のバリアフリー法改正以降、「ユニバーサルデザイン」が強調され、PDCAによるスパイラルアップの重要性も紹介されてきた。だが、肝心のスパイラルアップの鍵となる当事者参画の下での監視や評価システムについては、法律上、位置づけら

れていない。この明記が必要だ。

その他、紙幅の関係で言及はできないが、他にも重要と思われる項目をあげておく。

- ・都市部、地方部双方でのアクセシビリティ確保のための基準や仕組み
- ・「エレベーターがこの大きさ17人以上」（現行11人）等のIPCガイド基準の導入
- ・権利条約・第20条（個人の移動）との関係で、STSや移動支援も含めた「切れ目のない移動」の確保
- ・ここ数年、わずか毎年10数件にとどまっている基本構想の実効性確保

最後に、情報バリアフリーに関する法制度も喫緊の課題であることを指摘しておきたい。権利条約では、情報通信分野のアクセシビリティも対象としているが、国内的には情報バリアフリーを総合的に進める法律は不在である。たとえば、諸外国で実施されている聴覚障害者向けの電話リレーサービスが、日本ではユニバーサルサービスとして提供されていない。そのため、IPCガイドではリレーサービスの提

供を求めているが、Tokyo2020のガイドではリレーサービスの記載が見送られるという、恥ずべき状況にある。早急な取り組みが求められる。

（おのづえこつじ DP-日本会議副議長）

### 【注】

- 1) 報告書全文は国土交通省のウェブサイトに掲載されている。  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09\\_hh\\_000159.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000159.html)
- 2) IPCアクセシビリティガイドの原文・翻訳ともに日本パラリンピック委員会のウェブサイトに掲載されている。  
<http://www.jsad.or.jp/paralympic/what/data.html>
- 3) 第9条の一般的意見の仮訳が日本障害者リハビリテーション協会によつてなされている。  
[http://www.dinf.ne.jp/doc/japanese/rights/rightafter/crpd\\_gc2\\_2014\\_article9.html](http://www.dinf.ne.jp/doc/japanese/rights/rightafter/crpd_gc2_2014_article9.html)