

質問者①：①当事者評価の仕組みの実行可能性はどのくらいあるのか。②当事者による適合審査は難しいということだが、国レベルのことなのか、自治体レベルのことなのか。

講師（尾上）：①現時点では、法改正の要綱案がでていないのでまだわからない。現行のバリアフリー法第4条の国の責務のところ「…これらの者の意見を反映されるために必要な措置を講じる…」とされてはいるが、改正法案ではそれに対応した会議体の設置をしっかりと明記することが大事である。また、UD2020行動計画の実施については、当事者が半数の会議体をつくって評価をし、進捗状況を管理していくことになっている。そのことから、当事者評価の仕組みは不可欠だ。

講師（高橋）：建築基準法の許認可を有するものとユニバーサルデザインを評価するものをわけて考えなければならない。例えば、UDを協議する委員会で基準をつくって評価することは、しぼりがないので実施することはできる。ただし、自治体では報告案件に過ぎないということもあり、評価だけに終わってしまう懸念もある。改善につなげる枠組みをつくることはハードルが高いであろう。

質問者②：①欧米にある評価システムを日本にいれるとしたらどういうものか。②ナショナルミニマムとして、例えば、乗降客3,000人から2,000人にすることで解決することができるのか。③協議会の義務付けを行ったら、評価システムを反映できるものなのか。

講師（尾上）：実際に障害当事者が参画し、個々の事例に評価を行って改善できることと具体的な政策に対して提言できることを兼ね備えたものを想定している。

講師（高橋）：情報の公開があれば、協議会という形でなくても市民が意見を述べられる。意見が述べられないので、協議会をつくらなければならないとなってしまう。バリアフリーに関して言えば、すべてを公開できると思う。もう一つ重要なことは、関わっている事業者側がどのくらい発言しているかということである。

質問者③：海外では公共交通機関は国や自治体が担っているが、日本では民営となっている。本来であれば、税金を投入して市民の移動を担保しなければならない。また、建築物は、ほとんど民間が管理してビジネスをしているので、撤退させないことも重要である。撤退して市民へのサービスが低下しないためにも、あまりハードルを上げ過ぎないことが必要である。

講師（高橋）：自治体が条例を制定する際、関係団体等に意見を聞かず、画一化しているのではないか。建築面積2,000㎡や乗降客3,000人以上などのバリアフリー整備

状況をしっかりと精査した上で、見直す必要がある。

以上