

思っております。

次に、必要に応じ、関係者の連絡協議体制の整備のあり方などを考えておる次第であります。

○内藤正光君 それでは、まず基本方針についてお尋ねをさせていただきますかと思っております。

我が民主党の考え方との最大の違いの一つに、基本方針にしろ基本構想の策定にしろ、その策定過程において広く国民の声、身障者だとか高齢者の声を聞くということが法案の中に明記がされていない。

さきの衆議院本会議、三月十日の本会議で、大臣の方から、基本方針の策定に際しては高齢者や身障者の意見を聞き、パブリックコメント手続をとって広く国民の声を聞くという答弁をお伺いいたしました。しかし、考えてみますと、パブリックコメント手続というのは、もう既に平成十一年三月の閣議決定でなされていることで、その域を出ている答弁かどうかというものは個人的には疑問に思うわけでございます。

問題なのは、パブリックコメント手続以上のものをするか、何をやるかなんだろうと思えます。高齢者、身障者等がこの基本方針の策定に直接参加できる仕組みを考えていられしやるのかどうか、お尋ねをさせていただきます。

○国務大臣(二階俊博君) 交通のバリアフリー施策の実施に当たりましては、高齢者や身体障害者の意見を聞くことは極めて当然のことであるというふうに認識をいたしております。

したがって、基本方針の策定の際には、国民の皆さんから提出された意見、情報を考慮して意思決定を行うための手続であります。今御説明のありましたパブリックコメントを活用することとするものであります。また、必要があれば高齢者、身体障害者等の団体に対して個別に御意見を聞くことも検討してまいりたいと思っております。基本方針については、これらの手続を実施することにより、高齢者、身体障害者等はもちろん、広く国民の皆さんの意見を聞いて、その意見を十分反映してまいりたいと考えております。

特に、今回の法案の中にも、私たちのいわゆる

バリアフリー化を推進していく上に最も強く、色濃く描いておりますことは、常に地方が主体であるということ、地方分権の時代にまさにふさわしい、地方が中心になって対応する。その際に、地域の高齢者の皆さんの団体であるとか身体障害者の団体の御意見を聞くことなくこれらのことを進めていくということは全くあり得ないと思っております。そういう方々の御意見を十分拝聴して対応するように、これは指導してまいりたいと思っております。

○内藤正光君 大臣の思いはわかりますが、例えば、どこの省庁、どこの何の法案とは申しませんが、パブリックコメント手続、一カ月を見当にとるといふふうになっていますが、本当に数週間形式的に済ませてしまつて、後からいろいろな団体だとかいろいろな方々の話を聞いてきますと、あれは本当に形式的に終わつてしまつたもので自分たちの意見が全然反映されないかというふうな不満も少なからず聞いております。そんな法案がございました。

ですから、私はもつとちゃんと、何か本当に多様な国民の声を担保される場が欲しい、そういうことを大臣の答弁でいただいたんですが、具体的に、例えばそういった高齢者の方々とかあるいはまた身障者の方々と同じテーブルに着く会議というのを実際に設ける気があるのかどうか、お尋ねさせていただきます。

○国務大臣(二階俊博君) ただいまお話しのような機会を設けるということは、それぞれの地方が主体となつてこの事業計画をまとめるわけでありますから、その限りにおきまして地方がそうした関係の皆さんの意見を聞くということは私は当然だといふふうに思っております。そうして、その際に御出席をいただくか、あるいは特に御意見を聞く機会を得るか、その形式はそれぞれの地方にお任せすることにして、地元におきましてそれぞれの福祉団体あるいは高齢者の皆さんの団体から

も御意見を聞くということは当然であると思ひます。

同時に、今回のこの負担が、地方が三分の一、事業者が三分の一、そして国が三分の一それぞれ負担をするわけでありまして、その三分の一の負担におきましてそれぞれの地方の議会の承認を得ることは当然のことでありまして、その議会におきましても十分議論がなされることであります。その議会の判断においてまた高齢者や身体障害者の皆さんの御意見を聞くという機会もあると思ひますから、十分これらの方々の意見が反映されるであろうということを私は期待いたしております。

しかし、余りにもいろいろなことを法律等で決めてしまつて事が全然前を向いて動かないというふうなことになるまいと思ひます。私は、そこらは地方にお任せをするということで、十分関係の皆さんの意見は反映されるものといふふうには思っております。

○内藤正光君 基本構想に対する思いはわかりました。

基本方針についてはいかがでしょうか。私がお尋ねをさせていただいておりますのは、国がつくる基本方針の部分でございます。お願いいたします。

○国務大臣(二階俊博君) 法律で国会の承認が求められているのは、一般的には警察法、自衛隊法、周辺事態法などに見られるわけでありまして、治安問題など国家の存立にかかわる事項に関するものであり、基本方針という形式を国会承認している立法例はないものと承知をいたしております。これに對しまして、本法案は、幅広い分野を有する交通行政のうちの一分野である交通のバリアフリー化という特定分野について定めるものであり、国家の治安などに直結する問題ではない。そういう観点から、障害者施策や高齢社会対策の基本をなし、他の個別法に對して優越する性格を有する障害者基本法や高齢社会対策基本法において国会の承認を必要とする規定は存在していない

わけでありまして。

したがって、基本方針につきましては、国会で成立した法律を受けて、行政府である主務大臣が具体的な事項を定めることで足りるものと考えております。

○内藤正光君 国会承認というよりも、それは私の次の質問だと思ひますが、基本方針の策定に当たって、どう高齢者なり身障者の方の意見を聞き入れる場を担保するか。できればそういう会議を設けるというふうな大臣みずからおっしゃつていただければ、私は本心にありがたく思ひます。なんです、お願いいたします。

○国務大臣(二階俊博君) そうした会議が必要であるとそれぞれの地方が判断した場合に会議を設けて対応するということも結構でございますが、一々それを今回の法律で、あるいは政府がそういうことを指導していくというよりも、地方の判断に任せるということが私は適切であると考えております。

○政府参考人(羽生次郎君) ただいま御指摘がございましたように、パブリックコメント制度、これは活用してまいりますが、パブリックコメント制度につくるときは一定の案を出すわけでございます。その案の前段階で必要である、もちろん必要であると認めますが、その場合には高齢者や身障者の方の意見を伺う。

ただ、それは、先ほど大臣申し上げてますように、会議にするのかあるいは個別団体に伺うのか、これは御事情があると思ひます。それによつて決めてまいりたいと思ひますが、パブリックコメント制度を活用して、そこに国民の御意見を聞く前の事前の政府の案をつくる、資料をつくる段階から、高齢者、身障者の方々の意見を伺つてまいりたいと思ひますし、恐らく意見を伺わないとそういう案自体がでないものだと考えております。

○内藤正光君 わかりました。いずれにしても、基本方針の策定におきましては形式的に陥らずに、やはり本当に国民の

野、そういった社会全体を包括的にバリアフリー化を推進する、そんな機関なんです。つまり、このところが束ね役となっていて、ちゃんと社会全体津々浦々、バリアフリー化が進んでいるかどうかを常時監視する。その前にまず指針をつくるわけなんです。そんな組織が私が冒頭申し上げた建築・交通バリア対策委員会というものなんです。

副長官いらつしやつたわけですが、そこで、そんな組織、今の日本にございますでしょうか。

○内閣官房副長官(松谷 善一 郎君) 質問の全部を伺ったわけじゃありませんので、あるいは若干食生活の違いがあるかもしれませんが、すべての人が安全で快適な社会生活を送ることができるよう、社会全体のバリアフリー化を効果的かつ総合的に推進することは極めて重要であるというように認識をしております。

こうした認識に基づいて、今委員からお話がありましたように、各省庁に非常に幅広く関係をしておりますので、関係の閣僚会議を開催することといたしまして、第一回会合を三月の二十一日に開催をいたしました。これにつきまして、閣僚会議の場を十分に活用してバリアフリー化をさらに推進したい、こう考えております。

○内藤正光君 関係閣僚会議の開催、一回開催されているということなのですが、まだ一回しか開催されていないということで、どういう方向に進めようかという、まだその方針は立っていないかかもしれません。政治家として、副長官として考え方をお尋ねさせていただきたいと思うんです。

まず、そういったようなバリアフリー化を国としてどおんと進めるような組織の必要性を感じていらつしやるかどうか、お尋ねをさせていただきま

○内閣官房副長官 松谷重一郎君 各省庁に、およそ十五の省庁に關係をしている非常に大きな政政策であります。それを推進していくために、じやどういったような組織を整備していったらいいかかということは今後の検討にまづ必要があるかと思つていますが、しかし一方、省庁改革、行政改革の流

れもありますし、来年から中央省庁の行政改革が実施をされるわけでありますので、その辺のことも踏まえながら、まさにこの関係閣僚会議の場で検討していく必要があるんじゃないかというように考えております。

○内藤正光君　これから検討課題ということであるかわかりませんが、ばらばらにやるべき施策ではない、やっぱり国として全体的にはおんと進めていくべき施策だと私はパリアフリーに関しては思います。ぜひ、これは単に調整役ということにとどまらずに、旗振り役、先導役としての役割を果たしていただきたい、こんなふうに思います。よろしくお願いいたします。

時間があと二分しかなくて、通産、郵政の政務次官の皆さんにはいらつしやっていただいたんですが、済みません、質問できません。

最後に、内閣官房副長官にお尋ねをさせていた
だきたいと思うんです。

これもこれからの議論の一つとして検討して
 いていただきたいんですが、官房副長官、これ
 もまた同じくアメリカのリハビリテーション法
 の五百八条なんですが、御存じだろうと思いま
 す。これは連邦政府あるいはまた連邦政府の補
 助を受けている機関が調達する機械、情報機
 器に關してはバリアフリー対応でなければなら
 ないと義務づけるものなんですが、私は、これ
 から情報化社会が本格化するわけで、こうい
 った状況にかんがみ、国として政府として、率
 先して五百八条のような法律の策定に向け推
 進していくべきものだと思います。政治家とし
 て、また副長官としての考え方、お尋ねをさ
 せていただきます。

○内閣官房副長官松谷重一郎君　今委員が御指摘になりましたアメリカにおける五百八条のような規定をどういうふうに検討していくべきか、そういうことも含めて、これからまさに極めて重要な政策の実現の時期に当たるわけでありますので、今後とも慎重にかつ前向きに検討していく必要があるというように考えております。

○内藤正光君　どうもありがとうございます。

重ね重ね、郵政、通産の両次官の皆さん、申しわけございませんでした。ありがとうございます。

○日笠勝之君 交通バリアフリー法案の周辺とい
いましょうか、ソフト面といましようか、につ
いて何点かまず最初にお伺いをしたいと思いま
す。

これは大臣、私も何遍も御主張申し上げてきておりました身体障害者の方々の有料道路の割引の問題でございますが、障害者手帳に車種を明記して、それから社会福祉事務所にまで出かけていって割引証をいただいて、それに記入をして、精算するときに両方提示をする、こういうことでございまして、これがまさにバリアになつていゝのではないかということで、これを早く規制緩和をすべきということをあらゆる場面で何回か申し上げてきました。

今、建設省の道路局におきまして、身体障害者等割引制度研究会を設置されて、福祉団体の皆さんからのヒアリングも済んだのかなという状況だとは思いますが、現状はどうなっていますか、この検討会。まず御報告いただきたいと思います。

○政府参考人(大石久和道) 有料道路における身体障害者割引制度につきまして、現在どのように取り組んでおられるかという御質問でございます。

今御指摘ございましたように、身障者等割引制度研究会を昨年、平成十一年度の十二月二十日に第一回の研究会を発足させていただきまして、種々の検討を進めているところでございます。

検討の内容は、一つには、対象者としてどのような方々を考えるか。現在、身体障害者及び知的障害者を対象といたしておりますが、そのほかの障害者の方々をどのように対象として加えていくのかといったような議論でございます。

二番目に、対象車両でございますが、現在は乗用車またはそれと類似の車を対象といたしておりますが、タクシー等の御議論もあるようでございます。そういった車両をどのように考えていくかということでございます。

それから三点目に、今先生お話の中で触れられました実際の実施の手続でございます。身体障害者証を提示するだとか、それを割引証と一緒に示さなければならぬ等のことが大変な負担になっているというような御指摘もございます。そういったことにつきまして、不正な利用だとかの防止等の観点も含めまして、どのような簡易なやり方を導入していけばいいのかということについて検討を進めているところでございまして、年度内を目途に取りまとめをしたいと考えております。

○日笠勝之君　年度内とは十二年度ということですか。というのは来年の三月までということでしょうか。

○政府参考人(大石久和君) お答え申し上げま
す。

平成十一年度の十二月に第一回の委員会を開き、十一年度内にはヒアリング等を行いました。が、本年、平成十二年度は研究会を三回程度実施したいと考えてございます。

今の取りまとめ目は年度内でございますが、できるだけ早期にまとめられるようこの研究会を進めていきたいと考えております。

○日笠勝之君 この交通バリアフリー法案も、公布の日から六月を超えない範囲内で政令で施行するのとありますから、できればそれに合わせていただいた方がまさにソフト面のバリアフリーになるのかなと思いますので、一段特段の御努力をお願いしておきますと思います。

その次は、同じく盲導犬とか介助犬の問題でございしますが、いろいろな交通事業者の方もこの問題につきまわしていろいろ御配慮いただいておるといふことは重々承知をしておりますが、大臣、この永田町近辺の、どことは言いませんが、ホテルの一部は盲導犬、介助犬をお断りするというところがあるようでございます。国際都市東京のホテルがこういう盲導犬、介助犬の同伴をお断りしますというところが私はあるというふうに聞いてはおるんです。

どうでしょうか、こういうのは今後のバリアフ

リーの大きなソフト面だと思えますけれども、観光の面とか、日本はいろいろとこれから国際的にもイベントを日本で開いていただこう、国際会議をとらう中で、ぜひこれは早急にしかるべき方法で盲導犬、介助犬同伴を許可する方向で要請というんではないか、すべきじゃないか、こう思いますが、まず認識と対応をお願いしたいと思えます。

○国務大臣(二階俊博) 盲導犬を連れた視覚障害者の宿泊施設等の観光施設に受け入れにつきましては、他の利用者の利用についても配慮しながら、積極的にこれを受け入れるという従来の指導方針であります。

最近、ホテルにおきまして、盲導犬を我がホテルはどう受け入れますよというふうなシンボルマークのようなものを張っておる施設が多くなつてまいりました。私は、あのシンボルマークも非常によくできておつて、だれが見てもこれは盲導犬を連れて視覚障害者が歩いておるといふ様子をはっきりするわけでございますが、ああいうシンボルマークがもっとも各ホテルと事業所に張られることがいいことだということをおかねがね思つておりましたが、今回の交通バリアフリー法案が成立いたしますと、社会全体がバリアフリー化について一段と認識が進むものということを期待いたしております。

したがって、この法案の成立によつて、アパランス効果といえますが、内外にわゆる心のバリアフリー、みんなが協力し合おうというふうな国民的な機運が盛り上がりつつあることを期待しておるわけであります。ただいま日笠委員御指摘の点につきましては、日本ホテル協会以外のホテルにつきましても遺漏のないように、関係者の協力を求めながら指導してまいりたいと思つております。

○日笠勝之君 運輸大臣が示される基本方針、また市町村が取り組まれる基本構想、個別具体的に介助犬、盲導犬云々ということは言えないかもしれませんけれども、そういうことがわかるような

ひとつ記述といひましようか、方針といひましようか、地方は地方で構想をきつと皆さんで一緒に立てるといふ方向での、これも一段特段の御努力をお願いしておきたいと思つてございませう。

さて、四月二十五日、先日当委員会参考人の質疑を行いました。学者、有識者の方々とか福祉団体の皆さんとか、また交通事業者の方々、いろいろやっぱり参考になる御意見、御助言もございました。まさにそれらを委員会でも活用していくのが我が委員会の委員のまた使命だろうと、こう思ひますので、私はその中で特に運輸大臣にお聞きしたいなと思ふ点が何点かございますので、拳々服膺しながら伺ひたいと思ひます。

まず第一は、駅舎の中の障害者のトイレでございますが、福祉団体の方がおっしゃるの、いつもかきがかつておるといふんですね。一々連絡をしてお呼びしてかきをあけてもらふんだと。これではまさにもう一ツバリアがあるようなもので意味がないんじゃないかということで、例えばこのいつもかきがかつておるといふ状況を何とかならないのかというように要望されておりました、なるほどと私も得心しておるところでございます。

ですから、この障害者トイレも、まさにいつもかきがかつておるといふ状況から、しかるべき対応が要るんだと思ひますけれども、そういうことのないような方向で指導できないのかと。

それからもう一つ、オストメイトという人工肛門とか膀胱の方々、年々今ふえておるわけでございますが、そのオストミーという人工肛門・膀胱の方のトイレは障害者トイレとはちよつと違うんですね。詳しいことはちよつと時間がなくて申し上げられませんが、御存じだと思ひますが、主要な大きな駅、例えば東京駅とか新大阪とか、JRでいえば、そういうところに一カ所ぐらいあつてもいいのかなと。これもちゃんとしたマークをつけるんですね。そういう意味では、オストメイト用のトイレなんか障害者用のトイレの中でも

ちよつと違うわけでございますので、積極的には言ひませんが、シンボリックにまず大都市の駅舎から順次設置すべきではなからうか、こう思ひます。

トイレのことで恐縮でございますが、二点、簡潔で結構でございます。

○国務大臣(二階俊博) 最初の御質問の身体障害者用のトイレにかきがかつておるといふことでありますが、これは一面、それだけのお話を伺ひますと、せつかくそんなトイレをつくつて表にかきをかけておるといふのは大変な負担のこと、ように聞こえるわけですが、やはり身体障害者用のトイレは御承知のように多少広うございませう、他の用途に利用されるという可能性もありまして、駅等ではそうしたことがないよう、通常、障害者以外の方がお使いにならないようにかきをかけておるようではあります、何かこれは双方の意見、工夫があるはずであります。

したがって、委員の御指摘は十分よく理解するところでありますが、駅の職員等が速やかな対応ができるようにどうすればいいか、この法案の成立とともに、鉄道事業者の皆さんやその従業員の方々の協力をお願いしながら、運輸省としては、今委員御指摘の点を踏まえて指導してまいりたいと思つております。トイレをつくつておいてかきをかけておくと、これはどナンセンスなことではないわけでありまして、それはよく承知をいたしております。現場の声も、しかし少しは耳を傾ける点もありますので、それは今後解決に努めてまいりたいと思ひます。

ただいまオストメイト用のトイレのことにつきまして言及がございました。そうしたことに對して御配慮をいたしてく委員のお気持ちに大変感謝を申し上げるわけでございますが、そうした点につきまして、今、少し東京とか大阪とかシンボリックなところをやつてみてはどうかという御提案でございますが、今後、身体障害者用のトイレのあり方につきまして、ただいまのような御意見を踏まえて検討してまいりたいと思つております。

す。

○日笠勝之君 次は、参考人の方がおっしゃつていたことで、例えばバリアフリーのフォロアアップ設備があるだけではなくて、いわゆるハードだけではなくて、快適に使える、これが大事なんだ、アメニティーが大事なんだということをニッセイ基礎研究所の白石さんがおっしゃつていまして、なるほどと思ひました。

では、その快適性とは何ぞやということをお山内委員がお尋ねになったときに、快適性ということとは人それぞれ思いが違ふと思ひますけれども、参考人が感じますのは、まず安全な乗り物であること、そして乗りたいときにいつでも来る、電車とかバスのことでしよう、来る。それから、天候にかかわらず利用できる、かつ運賃が安い、車内が清潔であると、こうなんです。車内が清潔であると。

そこで、私、少しく前に見たテレビのことを思い出しまして、なるほどと思ひました。これは、本年になりまして東京のキヨ局から放送されました電車の乗車マナーが非常に悪いという、電車内における喫煙、ごみのばい捨てを取材した番組でございました。これは大変な、通学の電車の中で、まあ座席は占領するわ、たばこは捨てるわ、飲料水の飲んだ缶がごろごろ転がっているわ、不清潔きわまりないようなテレビの報道が二回にわたつて出ておりました。学校の関係者とか鉄道関係者が行くつとつときれいになるんですが、いなくなるつとまた汚くなる。

例えば、運輸省の鉄道局の方は、過去二回報道されておるわけですが、これを見たんでしようか。見たら即ちどういふ対応をされるんでしようか。見ていないと言へば、どこからかそういう情報が入ってくると思ふんです。

私が何が言いたいのかというと、公共交通機関の中で、不法な、そういうふうな車内のマナーも全然だめだとか、また清潔でないとか、先ほど申し上げましたこれはバリアなんですから、もうすぐ、スピードですよ、まさに新幹線スピード三百

キロ時代ですから、スピードを上げて、しかるべき方ではすぐ現地に行きなさいと。すぐその報告を受けて、JR東日本なんでしょう、対応をとる。鉄道警察隊だってあるわけですよ。

ただ、二遍も三遍もそういうふうに放送されて、運輸省の方が指をくわえて見て、ああ大変だなというだけではないかと思うんです。大変運輸省の皆さんの職員の数も何万といらっしゃるわけですよ、全国的に見れば。二万五千ですか、六千ですか、予算定員は。即応するというところで、どうなんですか、これはどういうふうに対応されたんでしょうか、まず。

○政府参考人(安重正文君) 今先生の御指摘の放映等に対する、マナーキャンペーンの関係について、私自身ちよつと見落としたことは非常に残念でございますが、常日ごろから乗車時のマナーについて鉄道事業者についていろんな角度で旅客に対して知らせるように、いろんなキャンペーンという形、あるいはポスターを張るとか案内放送とかという形でやるようにということをやっております。

現に鉄道事業者自身も、車内放送、ポスター等を通じてある一定期間に集中的にマナーキャンペーンを実施するといったようなことをやっておりますので、我々としては、こういうことをそれぞれの事業者がいろんな工夫を凝らしながらやっていただけるようにこれからも指導していききたいというふうに考えております。

○日笠勝之君 それでは、半月ぐらい先にテレビ局が行つてやればきれいになっておるといふことですね。そういうふうな期待していいわけですか、どうですか。

○政府参考人(安重正文君) 今後、強力に我々、鉄道事業者にも指導しまして、なるべくそういうマナーがよくなるように一層事業者にはツバをかけていききたいというふうに考えております。

○日笠勝之君 では次、もう時間もありません、最後の一問になるかと思いますが、御存じのように、ノーマライゼーション、いわ

ゆる障害者と健常者がともに暮らしていけるという社会参加と平等ということ、これが人権という観点からも最終的な私たちの目標になるかと思ひますが、そこに至る方策として、まずバリアフリーがあるだろう、その次がユニバーサルデザインだと、こういうふうな言われておるわけでございます。今回は、そのノーマライゼーションに至るワンステップのバリアフリー、その次がやっぱユニバーサルデザインと、こういうふうになるのかなど。いろんな書物を読んでも大体そういうふうなことを書いておるわけでございます。

そこで、このユニバーサルデザインということについて、きょうは建設省からもおいでいただいておりますが、箱物だけじゃありませんで、道路もございましょう、橋梁もございましょう、それから運輸省の見れば交通機関などなどあるでしょう。いずれにいたしましても、バリアフリー法案が成立をした場合、次なるノーマライゼーションということを考えれば、ユニバーサルデザインをどう我が省に、今度国土交通省と一緒にやるわけでしょうけれども、どういうふうなそれを各局取り込んで一つのノーマライゼーションに向けてのそれぞれの方策、指針を出すのかということが非常に重要だと思ひます。

そこで、時間ございませぬ、建設省と運輸省に、ユニバーサルデザインについての現状認識と、今後どう取り組まれていくか、このことをお聞きして終わりたいと思ひます。

○政府参考人(林桂一君) ユニバーサルデザインに対する建設省の考え方についてお尋ねがございましたが、ユニバーサルデザインは、できる限りすべての人が安全かつ快適に利用できるように、公共施設や建物、あるいは製品ということもあるかと思ひますが、設計するという考え方であるというふうな理解しております。すなわち、障害者あるいは高齢者、外国人あるいは男女など、それぞれの違いを越えまして、すべての人が暮らしやすいような町づくりあるいは環境づくり、あるいは物づくりなどを行つていく

という考え方だと理解しておりますが、特にバリアフリーとの関係につきましては、障害者や高齢者に対して特別な施設や方法で生活していく上でのさまざまな障害を取り除いていくこととするバリアフリーの考え方に対して、ユニバーサルデザインはさらにそれを推し進めまして、例えば施設や物をつくるときに初めからできる限りそれらの人々、すべての人々が利用しやすいようなそういうものをデザインし、つくっていくという考え方であるというふうに理解しているところでございます。

こういった考え方につきましては、建設省も大変重要な考え方であるというふうに理解しております。今後の住宅、社会資本整備を進めていく上で大きな方向ではないかというふうに考えているところでございます。

そういうことを踏まえまして、今後生活福祉空間づくりを総合的に推進してまいり所存でございますけれども、既に一部そういった考え方を導入している例といたしまして御説明いたしますと、例えば歩道や公園の整備につきましまして、バリアフリーのみならず、今のユニバーサルデザインの視点も踏まえた基準をつくり、あるいは指針をつくりまして、これらの施設がすべての人に利用しやすいようにできるような整備の推進に努めているというところでもございしますが、先生の御指摘のようなそれ以外のものにつきまして、今後さまざまな努力をしていきたいというふうに考えているところでございます。

○国務大臣(二階俊博君) 本会議でもお答え申し上げましたが、すべての人が使えるようにデザインするという考え方をいわたしておりますが、インダというふうな理解をいたしておりますが、これは御承知のとおり高齢者や身体障害者のための施設の推進するということではなくて、健常者の皆さんにもこのことが十分利用、活用できるということを考えていくことが重要であると思っております。

体的に策定する際におきまして、ユニバーサルデザインの精神を十分念頭にに入れて対応してまいりたいと考えております。

○日笠勝之君 終わります。

○大沢辰美君 日本共産党の大沢辰美でございます。交通バリアフリー法案が策定されたことは、障害者の皆さん、また高齢者等の皆さんの願いに本当にこたえたものであつて、私も前進面を評価していきたく思ひます。しかし、問題は、法案の内容が実効性を着実に推進できるかが私は重要な課題となると思ひます。ですから、本法案の実効性をより高める立場から、私たち日本共産党は衆議院で修正案を提案させていただきます。そして、その内容からも幾つかの問題点を整理して質問させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

まず、目的と理念の位置づけについてですけれども、法律の前提となるのは目的や理念がどう書かれているか、これが法律の内容を決定する私は基本と言ふと思ひます。しかし、政府案では、移動のバリアを取り除くことを前提条件としていながら、移動の自由と安全確保は基本的権利との理念が明記されていません。欧米では、移動、いわゆるモビリティは基本的権利と規定してありますし、しかもモビリティ対策は、障害者、高齢者に限らずすべての人々のためのモビリティを目標としています。

そこでお聞きいたしますけれども、今度の法律の対象となる障害者や高齢者の基本法である障害者基本法、そして高齢社会対策基本法では、社会参加の確保を基本理念として規定しています。特に、高齢社会対策基本法は、社会参加、生活環境等の「社会のシステムの対応は遅れていく。早急に対応すべき課題は多岐にわたるが、残されている時間は極めて少ない。」とまで書かれているんです。ですから私は、このように障害者、高齢者の方々にとっては社会参加は極めて切実な課題と

なっている、その社会参加の大前提となるのが移動です。それだけに、移動の自由と安全を確保することは社会参加を保障する上で絶対に不可欠なことと思いますが、大臣のお考えも変わらないと思いますか、いかがでしょうか。

○国務大臣(二階俊博) 大筋におきまして、大沢委員の御指摘の点につきまして私どもも十分理解できる点であります。まさに政党政派を超えて、この高齢者、身体障害者等の社会参加の問題につきまして相協力して取り組んでまいりたいと基本的に考えております。

我が国の人口構造は、御承知のように高齢化が急ピッチで進んでおりまして、二〇一五年には国民の四人に一人が六十五歳に到達するといういわゆる本格的な高齢社会の到来が予測されます。したがって、ただいま委員御指摘のとおり、高齢者、身体障害者等の皆さんの社会のさまざまな活動に参加する機会が確保されるような環境を整備することは極めて急を要する問題だというふうに認識をいたしております。

ただし、私は、この法案の審議が開始されて以来ずっと各方面の御意見をちょうだいしておりました。もういっぺんバリアフリー法あるいはバリアフリー対策がゴールに近づいておるかのごとくいろいろな御意見を承るわけです。これから出発なんです。アメリカにおくれること十年、これから出発なんです。

ですから私は、できるだけこの法案の審議の中で各党の御意見を生かしていけるような対応をしてみたいと思っておりますが、いづれにしても、時間にも制約がございますが、同時に、まずは出発することが大事であるというふうな考えております。

先ほどの御質問の中でも、それでは関係閣僚会議を開いて一体何をやっているのかという御指摘もございましたが、私も、関係閣僚会議がつくられたということだけでも大きな前進だというふうな思っております。私は、内閣全体の御支持をお願いしながら、とりあえずは今四省庁で懸命の対応

応をしてみたいと思っております。

したがって、公共交通機関を利用した移動の果たす役割が極めて大きいという考えからこの法案を提出させていただいた次第であります。

委員初め、当委員会の格段の御協力を改めてお願い申し上げます。

○大沢辰美君 大臣のその理念ですが、これから大事なんだ、大きな一歩なんだということだと思えます。私もそのように感じております。そういう理念の立場から、次はこの法律の対象範囲にかかわる問題についてお聞きしたいと思います。

対象範囲を「身体障害者等」と狭めた規定となつていて、知覚障害者等が除外されています。その除外理由として、いかなる施設が必要か答えが出ていないと答弁はこれまでされていまして、百歩譲って、仮にいかなる施設が必要かがわからなくても、なぜわざわざ知的障害者などを除外しなければならぬのか、私にはよくわからないんです。本来、障害者、高齢者はもちろん、健康者も含めてすべての人々が対象であつても何ら支障はないはずなんです。

そこでお聞きいたしますが、昨年の十二月に公表されている、運輸省もかわつて調査作成されています公共交通ターミナルのやさしさ指標がありますね、ここにございますけれども、この中に書かれていますけれども、公共交通ターミナルを利用する上で制約を受ける三つが挙げられています。簡単に答えただけでいいんですか。

○政府参考人(羽生次郎君) お答えいたします。今先生御指摘の公共交通ターミナルのやさしさ指標、昨年暮れにつくられたわけでございます。その中にある、公共交通ターミナルの利用に当たつての制約、三つございます。

一つは、移動・アクセスに関する制約、二つ目は情報認知・伝達に関する制約、三つ目は施設利用に関する制約、この三つでございます。

○大沢辰美君 その三つの中で、知的障害者ほどの制約を受けるとなっていますか。

○政府参考人(羽生次郎君) この報告書、公共交通

通ターミナルのやさしさ指標の中では、知的障害者の方々におかれては情報認知・伝達面で制約があるとされております。ただ、知的障害者の方々は非常に幅広ございまして、一概にくくつて言うてしまつてよいのかどうかという問題はございますが、やはり報告書にあるように、基本的には情報認知・伝達の点に制約があると私どもも考えております。

○大沢辰美君 今答えがあつたように、幅広いということもありますけれども、知的障害者の方々は情報認知として伝達、すなわち移動経路や施設設備の認知に関することが困難だと。案内情報やサインを認知することが困難、意思を伝達し、コミュニケーションをとることが困難、こういうことに制約があると、ちゃんと明確に書かれているわけですね。つまり、移動制約の中には、単に施設整備の制約だけでなく情報認知、いわゆる伝達も大きな比重を占めています。その制約を受けるのが知的障害者であります。

だから、ここでは私は大変重要なことが書かれていると思うんです。知的障害者を移動の制約を受ける特に重要な対象としてここに位置づけられていることですね。この点について、私は大臣も同じ考えだと思ふんですが、いかがですか。

○国務大臣(二階俊博) 知的障害者の問題につきまして、本会議等でもしばしばお答えをしてみましたが、私は、この現状、今さまでまな御意見をちょうだいいたしておりますが、もう少しそれが固まつた段階におきまして、今提出している法案をいっぺん改める必要があれば法案を改める、同時にまた、実際、運用面においてどのようなことができるか等について具体化していく対策を今後検討してまいりたいと思っております。

知的障害者の問題をこの法案で書いていないからそれを除外しているというふうなことではなくて、それらに対する対応を十分今後調査し、そして対策が固まつた段階でまた国会に御審議を願うなり、あるいは運用面で対応できるようにするなり、積極的に知的障害者の問題に対して対応して

まいりたいと考えております。

○大沢辰美君 私は今、法的に対象になるかどうかをお聞きしているんじゃないんで、大臣として、知的障害者も移動の制約を受ける重要な対象者かどうかということを一言確認をさせていただきます。

○国務大臣(二階俊博) すべての障害者を持つていらっしゃる皆さん、それだけではなくて健康者の皆さんも含めて交通が円滑に移動できるようにしていくということが理想でありまして、知的障害者もその範疇に入るとは極めて当然のことだと思つております。

○大沢辰美君 そのとおりです。知的障害者も移動制約の特に重要な対象者であることは明確です。

そこで、その知的障害者の制約、バリアを取り除くために具体的対応として三ヶ挙げ、この評価の中にバリアフリーの評価指標としていまして、

一つは適切な案内情報、二つにはわかりやすさ、三つには見つけやすさと位置づけられています。この三ヶを指標としていまして、知的障害者に対しては、一、適切な案内情報と三の見つけやすさと位置の適切さについては、これは制約のあるすべての利用者に共通事項となつていまして、つまり他の制約者と同じように対応するということになつていまして、除外されていないんです。

また、もう一つのわかりやすさについてはこの指摘しています。移動経路の方向指示、施設位置の明示、料金表示、緊急案内などの情報を提供する場合には、図の記号ですね、ピクトグラムとか矢印などなんですけれども、行うことが指標となつていまして、つまり、こういう対応をすべきという方向がもう示されているわけなんです。だから、わざわざ法律の対象から除外する必要はないと思ふんです。あわせて私は大臣にお伺いしたいと思ふんですが、いかがでしょうか。

○国務大臣(二階俊博) つまり、図の記号であるとかいわゆるピクトグラムは、その表現内容を一見して理解できる情報伝達手段でありまして、

知的障害者にとつても有効な場合があるというふうな伺っております。このため、やさしさ指標では、制約への対応策をその成熟度合いや効果の大小等にかかわらずできるだけ幅広く取り入れる観点から、ピクトグラムについても指標として織り込んでいくところであります。

したがって、先日の参考人質疑でも、学識経験者の皆さんから、知的障害者に関し技術的な研究が十分である旨の御発言があったように、知的障害者が円滑に移動するためにはどの施設整備が最も効果的か、あるいは施設整備以外の手段によるべきであるかなど、まだまだ明らかになっていない点がございます。その点を考えまして、ピクトグラムについてもどの程度の効果があるのか、図柄によつては有効な情報伝達手段として効果がどの程度期待できるか、今後さらに研究、検証する必要があると考えております。

このため、現時点においては交通事業者による整備を義務づけることはまだ適当ではないというふうな考えをしておりますが、これらにつきましては、委員の御指摘や、それぞれの皆さんから大変熱心に、この法案の審議の過程におきまして知的障害者の皆さんにどう対応するかというさまざまな御意見を伺つてまいりました。私はこれらの問題につきまして、今後少し時間をちょうだいして検討していきたいと思っております。

○大沢辰美君 先ほども申し上げました運輸省もかわつて公共交通安全タスクミナルのやさしさ指標では、明確にこの問題も方向づけられているわけですから、指標となつていくわけですから、やはり現段階でも有効と言われているところから私には対応をしていくのが当然だと思つております。そのことを指摘をいたしまして、大臣にもう一点お聞きしたいと思つております。

運輸省のとつてきた施策から見しても、私はちよつとその辺は疑問があるんです。それは、運輸省は交通バリアフリー化を進めるに当たつて、八三年の三月には公共交通安全タスクミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドラインの策定をしてい

ますね。このときも、今と同じ身体障害者と対象がなつていました。ところが、この見直しを行つて、九四年三月には公共交通安全タスクミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドラインとしたんですね。なつていくわけですね。つまり、身体障害者から障害者に見直しをされているんです。こうしたことから私は疑問を今の法案に持たざるを得ないんです。

そこで大臣、一定の段階で積極的に推進されると今述べられましたけれども、ぜひ検討をしていただきたいんです。この法律は五年後に見直すことになつていきますね。ぜひ知的障害者等も含めた体系にするため検討をしていただきたい。もう一点は、五年を待たずにできることはすぐに積極的に対応していただきたいと思つていますが、この二点について伺ひます。

○國務大臣(二階俊博君) 委員御指摘のとおり、先般、この法案の施行後五年を経過した段階で見直しをするというふうに改めさせていただいたところでありまして、今委員御指摘の後段にお述べになりましたとおり、私は五年という年限を待たずとも、この問題につきまして一定の結論が得られれば直ちにまた御審議をお願いする、あるいは法律で定めなくとも対応できる場合は、それはそれなりの方法で進めていくということになるかと思ひます。いずれにしても、まさに前向きに取り組んでいきたい、このように思つております。

○大沢辰美君 ぜひその今の決意を実行していただきたいと思ひます。

次に、先ほども質問があつたんですが、利用者、障害者、高齢者等の参加について、利用者の企画、計画の参加についてのお尋ねをしたいと思ひます。

この法案をより実効的に実現するためには、バリアフリー化問題に一番苦労している障害者や高齢者の意見をどのように反映させるかというのが大事だと思うんです。一昨日も、障害者団体、老人クラブの代表の

方々が、ぜひバリアフリー化対策に直接参画させてほしいと、強い強い要望が出されておりました。特に共通していたのは、全国段階の計画だけでなく、地域での参画がとて重要であるということ。これから参画する場合に大事なことは、その団体にはこの問題で一番精通している人が必ずいるんだと、だから、例えば運輸省など、地方自治体でもそうですが、一方的に指名するんじゃなくて、いざ現場に対応している障害者の方をぜひ参画させてほしいという大事な意見をお伺ひしました。

私は、今の答弁をお聞きしまして、パブリックコメントが決定しているからそれでやれるんだ、広く意見を聞いてやりますということとで答弁されていきますので、そのことについては意見が一致するんですけれども、私はどうしても一段階強化できないかということをお聞きしたいんです。例えば、整備検討委員会とか協議会にそういう障害者、高齢者などが参加して設計段階から反映できるシステム、そういうのをつくってほしいと思ふんです。

なぜこうしたことを言うのかと申しますと、一つは、欧米ではかなりそういうシステムが確立されているからうまくいっているということと聞きまして、例えば、イギリスでは障害者交通諮問委員会があつて、二十一名のメンバーのうち何と半数以上が障害者で構成されているんです。この委員会では、公共交通について障害者のニーズに関するあらゆる問題を大臣に助言することになっているんです。フランスでも障害者交通共同委員会があつて、三十九名の構成で障害者は八名、障害者交通問題有識者が四名、交通労働者が五名となつております。

国内でも、私の地元の阪急伊丹駅がこうしたシステムで大きな成果を上げています。阪急伊丹駅アメニティタスクミナル整備検討委員会というのがつくられて、メンバーには身体障害者の団体の皆さん、老人クラブの皆さん、車いす部会の皆さんも参加をして、文字どおり最初の計画の

段階から、設計の段階から参画して、二十回に及ぶ議論を繰り返したそうです。だから、知的障害者の要求も、障害者、高齢者の意見もすべて取り入れられて皆の力でつくり上げられた。

つまり、整備検討委員会というシステムを確立して関係者の意見を具体的に反映させた結果、とてもいい教訓を今得ているという報告も、私も現場を見させていただきました。大臣、こうした障害者や高齢者などの参加したシステムを私は検討していただきたいと思ふんです。

ですから、今答弁されていましたが、地方自治体に任せるとか自主性を尊重するんだとか、協議体制のあり方を今検討しているということもおっしゃいましたので、ぜひ、このシステムの問題も、本当にこういうことをやることによつてすばらしい結果が出ていくという例を挙げさせていただいて、大臣の御検討の考え方を聞ききたいと思ひます。

○國務大臣(二階俊博君) 実は、私は、この法案の提出以前、いわゆる法案ができ上がった段階におきまして、私はしばらく考えましたが、思い切つて八代英太郵政大臣に、こういう考えで対応したいと思ふがこれでよろしいかと、詳細にわたつて御検討願いたいということを御相談申し上げ、八代英太大臣はそのことを大変喜んでくださいました。

特に、アメリカなどでは、この問題の担当者は車いすの生活をみずからなさつておる方にゆだねております。そうしたことから、まさに相手の立場に立つて物考えるということとはよく言われますが、これこそ相手の立場に立つて物考えていかななくてはならないことであるということを私は常々感じております。

先般、これまた八代英太郵政大臣の御案内で赤羽駅を視察してまいりました。両側から開閉されるようなシステムになつておるエレベーターをこちらになつて、これはいい、これはすばらしいということと連発されました。私は、何がすばらしいかということとはときにわからなかったのです

が、それは車いすを回転させなくともおけることができるということがすばらしいということをおっしゃいます、なるほどということをお私に改めて感じました。

そして、この駅及びその周辺のバスのノンストップバス等を含めて、この周辺のいわゆるパリアフリーは何点ぐらいだろうか、こういうことを言われました。私は、自分は多少当事者の側でございますから、少し遠慮して八十点ぐらいだろうかというのを申し上げたら、いやいや、私から申し上げればもう百点つけていくくらいよくできているというふうにおっしゃっていただきました。

こうして、どこでもここでもみんな郵政大臣に行ってもうわけにはまいりませんが、それぞれ地域にやはり車いすの生活者であるとか身体御不自由な方が多くいらっしゃるわけでありまして、から、そうした皆さんの御意見を聞くという姿勢は極めて大事なことでということ。

したがって、本法案を適用する際にもそれらの方々の意見を十分聞く運輸省の方針であるということをお願いして、今後この考えに即して、法律の施行に際して関係者とこれから何回となく説明会等が行われるわけでありまして、我々も精神を十分地方自治体にも伝わるようにしてまいりたい。また、関係四省庁にもこのことが十分徹底するようにしてまいりたい、あわせて、先ほど来御議論がありました関係閣僚会議におきましてもそのような主張をしてまいりたいと考えております。

○測上貞雄君 社民党の測上であります。

交通バリアフリーにつきましては、我が党は古くはシャドーキャビネットにおけるモビリティ・ハンディキャップの解消に向けた取り組み、伊藤元運輸大臣の交通アメニティーの充実の取り組みなど、党を挙げてこれらの問題に積極的に取り組んできたところであります。

そういう意味においては、本法案につきましても、今も大臣申されましたように、私自身やっ

こまで来たのかな、こういう思いがするのでありまして、まず初めに、交通バリアフリー法案に対する大臣の決意と、移動円滑化の意義と目標についてお聞かせいただきたいと思っております。

○国務大臣(二階俊博君) 社会民主党におきましても、この問題につきまして大変な御努力をいただいておりますことを心から感謝申し上げる次第であります。

我が国におきましては、いよいよ本格的な高齢社会が到来するわけでありまして、障害者が障害を持たない者と同等に生活し活動する社会を目指す、いわゆるノーマライゼーションの理念が国民の間に浸透しつつあります。一方で、従来の社会資本の整備は量的な面を中心に進められてまいりましたが、これと同様に質的な面につきましても重視をしていくべき段階に來ておるといふふうに認識をいたしております。

このため、交通バリアフリー化はまさに緊急の課題であります。私としましては、この認識のもとに、交通のバリアフリー化に本格的に取り組むべく本法案を提出した次第でございます。この法案に基づく施策の実施により、高齢者や身体障害者の方々が移動する際の身体負担が幾らかでも軽減され、その利便性、安全性が向上することになるように期待をいたしております。

これらのいわゆる身体障害者の方々あるいは高齢者の方々も自立した日常生活、社会生活を営むことができるという環境を整備するということが極めて大きな意義を有するものであると考えております。

先般も、車いすに乗っておられる団体の方々、四、五十人一組になって観光旅行にお出かけになったということのある駅の駅長さんが話してくれました。それは行き先の温泉の旅館がバリアフリーになっていないからなんです、こういうこともおっしゃっておられました。まことにそうした時代が早くいずれの地域にも到来することを期待しておるものであります。

この目標につきましては、二〇二〇年までに一

日当たり乗降客五千人以上であるターミナルのパリアフリー化を実現する。これにとどまらず、地域の実情また御熱意に応じて、ターミナル周辺に高齢者や身体障害者の利用する施設がたくさんある場合など、いわゆる必要性に応じて、また地元御熱意に応じてそれぞれのターミナルにおきましてもバリアフリー化を進めていきたいというふうな考えであります。つまり、五千人以上というふうな基準にとらわれずに対応していきたいというふうな考えである次第であります。ただし、五千人以上のことが達成されれば、利用者の数から考えまして日本じゅう大体九二％程度カバーできるものだといふふうに考えております。

また、バスの車両につきましては、新規導入の際にバリアフリー化を義務づけることにより、おおむね十年ないし十五年で低床化されたバスにかわっていくことになると思っております。

アメリカの一九九〇年の障害者を持つアメリカ人の法、いわゆるADA法が成立しておりますが、その意味におきましては我が国は十年おくれたことになっておりますが、欧米に追いつき追い越すことができるように全力で取り組んでまいりたいと考えておる次第であります。

○測上貞雄君 ただいまの大臣の決意を聞きまして、どうかひとつその決意が実現できますように御期待を申し上げます。

次に、先日、参考人からの意見聴取を行いました。各参考人が共通して言われていましたことは、現場職員の対応と接遇の重要性でありました。また、さきの代表質問において、我が党の清水澄子議員の質問に対して大臣は、駅構内における人的サポートの強化等に努めたいと答弁をされておりますが、一体的なサポートとはどのようなものを想像されておられるのか、お伺いをいたします。

○政府参考人(安重正文君) 先生御指摘のように、バリアフリー化の推進に当たりましては、単にハード面の整備のみならず、現場の第一線で働く駅の職員が高齢者あるいは身体障害者等の二

ズを理解して温かいサポートをするということが極めて重要であると考えております。特に、駅の設備に不案内な高齢者の利便向上、あるいは視覚障害者等の安全確保の観点からも案内サービスの充実等の人的なサポートに対する要請が非常に強いと認識しております。

その意味で、この法案でも、鉄道事業者に対して公共交通機関を利用して移動するために必要となる情報の提供、あるいは職員に対する必要な教育訓練の実施ということに努めるように規定しておるところでございますし、去る三月三十日の緊急の鉄道・軌道主任技術者会議でも鉄道事業者に改めてその旨を強く要請したところでございます。

鉄道事業者も、従来から、案内要員等を主要な駅には配置するなどいろいろな細かな案内サービスの上にあるいは介助業務に取り組んでいるところがございますが、ただそうはいいまして、も、駅職員のみによる対応では一定の限界があるといふふうに考えております。

そういう意味で、運輸省としまして、鉄道事業者による自主的な取り組み、教育訓練等のこういうことを支援すると同時に、周りにいるお客さん、旅客の協力を仰いでいかなきゃいけない。そういう意味で、広報活動を通じて広く国民の理解と協力を得るよう努めていきたいというふうに考えております。

また一方、交通エコロジー・モビリティ財団等で一つの試みとして交通ボランティア体験講座といったような取り組みをやっております。そういうお客の方々のボランティアとしての活動、こういうものも引き続き積極的に支援して、駅職員も含めた人的サポートの強化に努めていきたいというふうに考えております。

○測上貞雄君 これから先の教育は、やはり接遇の問題だけではなしに、具体的に障害者がどういふことでサービスを受けようとしているかということなどを考えますと、より介護的サービスというのが非常に重要になってまいりますので、その辺も教

育する場合にひとつよろしく御指導願うようお願いを申し上げておきたいと思ひます。

次に、同じ参考人の意見において、情報の提供ということが挙げられました。障害者の方々が利用する交通機関の情報をあらかじめ知るといふことは、より移動に対して安心されるし、安心して移動ができると言われております。

交通事業者による情報の提供も大切なことであろうと思ひますけれども、移動という行為をとらえた場合に、やはり点の情報はというよりも面的な情報というものが大変重要ではないか。同時にあわせて、接続に対する情報の提供というのが利用者にとって最も利用しやすいと思ひます。

既に民間においてはインターネットや雑誌類において一部そういう情報も提供が行われておりますけれども、国としてこのような情報提供をする用意はあるかどうか、お伺いをいたします。

○政府参考人(羽生次郎君) お答えいたします。

先生がたまたま御指摘なさったように、高齢者、身体障害者等の方が安心して外出して、公共交通機関を利用できるようにするためには、まず、どの施設がバリアフリー化されているか、そしてどのような経路を選択すれば支障なく利用できるのか、そして先生のおっしゃった接続の問題等に関する情報がなければいけないといふことはおっしゃるとおりでございます。そして、それらの方々があらかじめそういう情報を知ることができるようになるということが一つの大きなバリアフリー化の課題であると考えております。

このため、本法案では、先生御指摘のように国がやるというのの一つの考え方でございますが、やはりこれは民間の力をかりたいところもございまして、交通事業者によるバリアフリー化の状況だけでは各事業者の単一で終わってしまひますので、今申し上げた経路であるとか接続情報を含めて、先生のおっしゃる面的、線的な情報を事業者から集めて加工、整理する、そういったことをやる法人として運輸大臣が指定する法人、指定法人にこれを行っていただくということを考えて

おります。

先生のおっしゃったような、一つは、現在インターネット等を利用しているものもございます、また点字マップ等を出している団体もございまして、いずれにいたしましても、かなり財政的にしつかりした基盤で、かつ、こういった情報は営利ではなくて無料ないし実費で出すことが重要でございまして、そしてまた、身障者、高齢者等についてそれなりの知見を有した団体でなければいけませんので、そういった団体に対して運輸大臣が指定を行って、今申し上げたような情報をつがなく提供できる、そういうシステムをこの法案では考えているところでございます。

○湖上眞雄君 大臣は、参議院の代表質問においてスペシャル・トランスポート・サービスについて問われまして、「このような輸送サービスの重要性は今後ますます高まるものと考えております」とと答弁をなさされております。

本法案はスペシャル・トランスポート・サービスについては一切触れられておりません。今後ますます重要性が増すというスペシャル・トランスポート・サービスについて、どのようなものか、お教えいただきたいと思ひます。

○政府参考人(堀野克彦君) お尋ねのスペシャル・トランスポート・サービス、STSと申しますのは、高齢者、身体障害者の方などを個別にあるいは個別に近い形で輸送するサービスといふものと考えております。

具体的には、例えば民間運送事業者によります福祉タクシー、あるいは地方公共団体が主体となつて福祉行政の一環として提供する輸送サービスまで幅広いサービスを含むものというふうに考えております。

地方公共団体におきましては、低床式の小型バスを使用したコミュニティバスをみずからあるいは民間事業者等に委託して運行したり、リフトつきタクシー車両の導入に際して補助を行うなどの取り組みが行われております。運輸省としましては、民間運送事業者による福祉

社タクシー等のサービスにつきまして、その充実を支援してまいりました。あるいは地方公共団体とさらに協力連携を深めるといふことで、このようなサービスの提供がさらに進められますように努力してまいりたいというふうに考えております。

○湖上眞雄君 交通ボランティアについてお尋ねをしたいと思ひます。

大臣は、同じく代表質問の答弁におきまして、交通ボランティア制度の導入について真剣に考えたいと答弁をされております。これは、移動制約者の方々のサポート、すなわち駅施設やターミナル施設における助的的行為を考へておられるのか、具体的にどのようなものをお考えになつておられるのかお尋ねをして、質問を終わります。

○政府参考人(羽生次郎君) 先生御指摘のように、バリアフリー化の推進に当たっては、ハード的な整備のみならず、人々が高齢者、身障者等のニーズを理解してサポートする、一つは乗客の方々の手を差し伸べるというようなサポート、それに加えて、先生が御指摘になつたように、さらにエキスパートと申しますか、介護的な知識を持つて、そういった方々がボランティアとして活動していくのは大変有意義であるし、まさにそれは必要とされていることだと考えております。特に、交通事業者の要員といふものもなかなか限りがございまして、こういったボランティアの方々が存在し、そして信頼されるということとは非常に重要であると考えております。

したがって、本法案では、国民に高齢者、身障者等の円滑な移動への協力を求めています。この中でボランティア活動が国民の間に定着していくよう、私も努力したいと考えております。

現在、既にその努力の萌芽がございまして、先ほど鉄道局長が申し上げましたように、交通エコロジー・モビリティ財団で交通ボランティア育成講座を開催しております。この中で人的なサポートができるように必要な研修等を行っております。

ます。

具体的に申し上げますと、交通ボランティアの発掘と育成を目指しまして、平成八年から年二回、開催場所は首都圏、関西圏を中心とございましたが、十一年度からは、さらに高齢者の高い比率にある仙台、下関を含めて実施しております。参加者は、社会人、大学生、ボランティア団体等から一般募集いたしまして、大体五千名くらいの参加の方がございまして、講座の内容としては、車いす、盲導犬についての講義であるとか、車いすの試乗、介助体験、障害者等との意見交換、こういったことを幅広く行つて、ボランティアの方々の育成に努めてまいりたいと考えております。

○岩本荘太君 参議院クラブの岩本荘太でございます。

先日代表質問あるいは参考人質疑、きょうの質疑をお聞きしまして、私も大分勉強させていただきました。こういう法律が発想されたこと、あるいはこういう法律の成立に努力されていることを評価するものでございまして、やはりこの法律、これをどう実効あるものか、実効を確かなものにするかといふことは、それを受け入れる社会の問題ではないのかといふような気もいたします。そういう意味で、先ほど大沢委員も実効性についていろいろ御質問されましたが、私は、角度はちよつと違ひますが、そういう角度から質問をさせていただきたいと思つておられるわけでございます。

こういう新しい対応といひますか、今までになつた価値観といひますか考へ方といふものは、やはり受け入れる社会そのものの中に実際に根づいていなきやいけません。単に表面的なもので、あるべし、そうだといふようなことであつてはなかなかいけないうようなことと思つておられるわけでございます。

そういう意味で、私は今回のこの実効性の面で、いわゆるお互いを思いやる心といひますか気持ちといひますか、そういうものをどう確かなものにするか、社会に根づいたものにするかといふ

こと、先ほど大臣も言っておられたバリアフリーのこういう問題というのは地域が中心になると、それと同じことだと思えますが、地域性の尊重ということが大きな二つの柱でないかということをお私に思っているわけでごさいます。

その思いやりといいますが、これは新しい考え方ということでなくて、人間が本来持っている、だれでも相手を思いやって、助け合いたいという気持ち、これはだれにもあるわけで、今までもそういう意味で、バリアフリーとまではいかなかったも、それに相当するようないろんなことをやってきたらうと思えます。

それと同時に、やはり人間、これは私が申すまでもないわけですが、競争社会の中で生きていく、あるいはその中で生き抜いていくときといますか時代もあつたと思うわけでごさいます。それはそれでやっぱりやむを得ない。例えば日本のあの戦後の復興時代もあるいはそうだったと思うんです。そのときに、バリアフリー対策がいいからやろうと思つても、これはなかなかやれない。その前にやるべきこと、やらなければいけないことがあつたというような時代でもありましよう。

私は海外援助なんかで発展途上国をいろいろと見させてもらっているんですけども、そういうところでは、やはりそういうバリアフリーはやりたくても、まず貧困からの脱出だということ、なかなかそういうことができない。これは発展途上国全体について言う失礼かもしれませんが、でも、そんなふうな見方もできるわけでごさいます。今、我々日本人、日本がこういうことに取り組めるということ、あるいは経済発展のもとに組み組めるということ、ある面では大変幸せなことであるという喜びを持たないといけないんじゃないのかなという気がするわけでごさいます。

ただ、とはいえ、金ができたら何でも金で片づけようということであれば、これは私が最初言

いました思いやりの心と大きく離れるというようないやうな気がしてならないわけでごさいます。

その思いやりの心をどう植えつけるかということ、私の経験でございますけれども、二年ほど前、ドイツの地方都市で、駅前の広場の横断歩道に目の不自由な方が立たれましたら、さつとどこからか御婦人があらわれてきて、手を引かれて渡られた。それで、渡られたら、どこへ行くともなく消えられた。そういうような、これは何でもないような光景でございましてけれども、私はそれを見て、大変こういう思いやりの心というのが根づいているところだなど。

こういう気持ち、やはりこういうバリアフリーの法律だけではない面での、バリアフリー社会を確立するために必要ではないのかなというようないやうな思いをいたしたところでごさいます。そういう気持ちを保持しているということでごさいます。ただ、思ひやりについてなんですが、これはやはり日本人といいますが人間全体が持たないやいけないうことではあると思ひますけれども、それはある意味では教育の場で教え込むということも大事ではないか。

今回のこの法律は四省庁ということですから、やはりバリアフリーといふのは我々も含めて人間が生活するすべにかかわるものから、これはまさに全省が関係しないやいけないうこと、きょうは文部省と経済企画庁から来ていたいておられますので、まず、このバリアフリーといふものが、こういう物の考え方が必要なんだと、お互いに思ひやるのが大事なんだというのをいゆる教育の場でどんなふう具体的に教えるおられるのか。それと同時に、できれば、子供だけではだめですので、大人の人も、例えば大人の人は生涯学習というような場がございすので、そういうところとの関連でどんなふうにお考えになっておられるのか、御答弁をお願いいたしたいと思ひます。

○政府参考人(御手洗康君) お答え申し上げます。学校教育におきまして、思いやりの心を持って相手の立場に立つて親切にするという考え方、これは道徳の基本的な考え方であると思ひます。社会のバリアフリー化が進み、高齢者や障害者の活動の範囲が拡大しているという中で、こういった道徳的な考え方のみならず、具体的に特別活動等でボランティア活動などの社会奉仕の体験的な活動をしていく、さらには、社会科や家庭科という教科を通じて、福祉やあるいは町づくり、そういったことについての理解を深めていくという学習を、小学校、中学校、高等学校それぞれの発達段階に応じて、各教科や道徳、特別活動、さまざまな活動の中で行っていくことにしているところでございます。

特に、新しい学習指導要領におきましては、福祉についての理解を深めるとともに、実際に高齢者あるいは小さな子供たちあるいは障害者などの方々と交流して触れ合う活動、あるいはボランティア活動、そういった活動を具体的に体験することができるようになること、総合的な学習の時間、高等学校の二時間、高等学校でも卒業までに最低三単位ぐらい設けること、こういったことにより、こういった活動を通じて、社会の中に実際に出ていって具体的な体験を通して、今御指摘のように身をもつて思いやりの心、あるいはそれに基づく具体的な実践的な態度や行動ということが身につくように配慮してまいりたいと思ひているところでございます。

また、教員につきましても、小中学校の教員になるためにはすべて卒業までに介護等の体験を必ず七日以上するというような法律もできてございまして、教員につきましてもさまざまな面でこういった意識についての研修活動に努めてまいりたいと思ひております。

○岩本太君 ありがとうございます。時々、子供たちが弱者をいじめるといふニュースなどというのを聞くことがあります。それは一部の例外でしようけれども、今の社会はやっぱり経済だけでなく方向に向かっていると思ひますので、その辺を今後ともよろしく願ひたい。それともう一点ですけれども、こういうバリアフリーの社会といふのは、今までの経済社会、経済成長をずっと求めてきた社会とはちよつと異質であると思ひ思っているわけですが、そういう意味で、あるいはこれは例えば景気を判断する指標なんかも本日は今までも同じじゃなくて変えてみたらいいんじゃないかなというやうな思いもあるわけですが、その面、今のバリアフリー社会に向かうこの状況を今までの経済社会の構造の中でどのようにとらえられているのか、経済企画庁の方にお願ひいたします。

○政府参考人(牛嶋俊一郎君) お答え申し上げます。政府におきましては、御承知のように昨年七月、経済審議会からの答申を受けまして、経済社会のあるべき姿と経済新生の政策方針というものを平成十一年からおよそ十年間程度の経済運営の方針として閣議決定したところでございます。私ども経済企画庁といたしましては、これに沿ひまして、これからの多様な知恵の時代におきましては、持続的な経済の成長を実現していくという観点からも、自由な競争によつて磨かれた個性、創造性によりまして新しい技術、産業、文化が育っていくことが必要であるというふうにごさいます。

こうした社会の前提といたしましては、まずすべての人に公正な機会が与えられるということが重要である。それで初めて自由に経済活動が行えるやうな経済社会が築かれていくということでごさいます。特に、少子高齢化の社会におきましては、高齢者や障害者など社会的弱者が安心して快適かつ積極的に経済社会活動に参加できるように、住宅のバリアフリー化、あるいは駅等の公共交通施設、あるいは歩行空間、公共空間のバリアフリー化、情報機器等のユニバーサルデザイン化といったものを進めていくことが重要であるとい

うふうに考えております。

○岩本荘太君 それと、やはりこういう気持ちで根づかせることが大事であるわけですが、それを根づかせるために、我々サイドといいますが、何かすべきことがあるのではないのかなと私自身も常々感じるんですが、じゃそれはどうかということになるとなかなか難しい。

一つ考えますのは、やはり健康者であつてもこういう気持ちを持つてどんどんならる方に対して何らかの格好で評価をする必要があるんじゃないのかなと、どういう評価がいいかというの、これはなかなかわからないわけですが、でも、実際やっておられる方は、お金も名譽も要するんじゃないかと、できるだけ幅広くそういう気持ちの人たちをつくり上げるには、やはりそういう社会的な評価というのが必要ではないのかなと思つておられます。

こういう質問は本来総理大臣にすべきなのかもしれないが、大臣、閣僚でもございまして、総理大臣になつたお気持ちでも構いませんので、その辺、何も交通ボランティアとかそういうことに限らず、こういうものに対する一つの社会風潮に對しての大臣の御感想でもお聞かせ願えたらと思つておられます。

○国務大臣(二階俊博君) 先ほどから、岩本委員の御質問を総理大臣が語つておられるような気持ちでお聞きいたしておりましたので、大変このボランティア化の問題に對して、本當の意味での最も大事なところを御指摘いただいております。ふうに先ほど承つておりました。

特に、この問題につきましては、受け入れる社会、そしてお互いの思いやりの心、それを根づかせることが何よりも大切だといふ御主張がございましたが、私も全く同感でございます。したがうして、予算を投入して四省庁が連携をして対応する、あるいは関係閣僚会議を設置した、いずれも大事なことは違ひありません。しかし、私は何よりも大事なことは、すべての国民の皆さん

の心にボランティアを植へていくことが一番大事なことでないかと思つておられます。多くの国民の皆さんの御協力をいただきたがら対応してまいりたい。

そうした観点から、ただいまの岩本委員の御指摘はまことに當を得ておられるわけでございまして、私はこうした問題に對して積極的に取り組んでまいりたいと思つておられます。

ホームの問題につきましては、先ほど瀬上委員からも御指摘がございましたが、やはりこれを今の鉄道事業者に多くのそうした関係の駅員をふやして対応することを運輸省が命令するということは極めて今の経済情勢からいまして困難なこととございまして、したがうして、そうしたところボランティアの皆さんが御参加いただけるような方法はないうか。それを全くボランティアの皆さんが自主的にやりいただくということに對して、崇高なお働きをされていることに對して拍手を送る、社会全体が感謝をする、そういう気持ちがあればあらわれてくるのではないではないか。

交通安全の問題につきましては、全国に定着しておる緑のおぼさん、朝夕登校下校の際に、他人の子供であれどこの子供であれ、熱心に交通安全を折つて対応してくださる、あの旗を振つてくださっている方々に、思わず前を通つて頭を下げたくなるような気持ちになるわけでありまして、我々は今後の交通ボランティアを推進していくために、多くのボランティアの皆さんに御参加いただくために何らかの方法を政府として考えていかなくてはならないといふふうにお聞きしております。いわゆる心のボランティアを推進していくために何をなさなくてはならないかといふことを考えていきたいと思います。

なお、私は先般、アメリカのこの問題の専門の皆さんで、いろいろと本法案の策定に向けても助言をいただきた積極的な御協力をいただきたお二方に対して、ささやかでございますが、みずからの

感謝の気持ちを込めて感謝状を贈つた次第でございます。そのことを大変喜んでくださつて、最初は大失礼かなという気持ちもあつたわけですが、人に評価をされるとか人から何かをというふうなことを求めておやりになつておられる方々ではないだけに、私はそのことに大変慎重であつたわけでございしますが、十分こちらの気持ちを御理解いただき受けておいていただいたことを私は内心喜んでおるわけでございまして。

そうしたことをこれから積極的に対応していけるという委員の御主張でございますが、これらに對して、またこの法案の成立の上に、できるだけ早い時期にそうしたことに對応できるようにしてまいりたいと思つておられます。

○岩本荘太君 ありがとうございます。大臣のお気持ち、大変よく理解させていただきました。この法律そのものも、さつき大臣が言われたようにまさにスタートでございますから、こういう気持ちそのものをこれからどんどん広げていかなきゃいけないと思つておられます。どうしたらいいのか、試行錯誤しながらやらなきゃいけないものではないかと思つておられます。私自身もそういう面では努力いたしていきたいなと、こんな思ひでございます。

次に、地域性の尊重ですが、これも私、いい例かどうかわかりませんが、これはドイツで経験したんですけれども、地方都市の駅で階段の横にコンベアがついていたんですね。これは恐らく荷物上げるためのものだと思うんですが、それは一本だけついているわけなんです。だから、これは当然常識的には上がるだけのものかなと思つていましたら、私もそれは上るときに使つたんですけれども、しばらくたつて行きましたら、下がる時にも使つておられるんですね。だから、建設費からいへばそれは両方つくるよりも半額になる。

また、それは地方都市だからこういうことができるんじゃないのかなというふうな気もするわけですが、都会の大都市であればお客が行つたり来たりするわけですが、地方都市はそれほど

列車の回数もないからというふうなこともあるんだと思つておられます。また、それを使う上でも、やはり上の人と下の人がかち合つたらどつちが先にするか、ここにも一つの思いやりというものが醸成されていくからそういうものをつくれるんだと思つておられます。

そういう意味で、地域によつて随分やり方が違ふ、地域の知恵がいろいろ生かせる。実際外国では生かしているわけですが、そういうものがあるんじゃないのかなと思つておられます、日本でもあると思つておられます。

そういうものを、できるだけ地域性を、地域の自主性を喚起するようなお力添えを運輸省の方でやつていただきたいということ、それから、そういう情報はできるだけ広く伝達するといふことも、そういうことが必要だと思つておられます。その辺に對して御答弁をお願いいたします。

○政府参考人(羽生次郎君) お答えいたします。先生のおっしゃるとおり、交通のボランティアは地域の実情に應じて進めることが重要であると認識しております。また、先般の参考人の方々の御意見でもそのような御意見が多かつたと拝聴しておりました。

したがうして、この法案では、地域の実情に最も詳しい市町村が主体的にボランティア化を進める仕組みを盛り込んでございます。具体的には、市町村が関係交通事業者等の関係者と調整の上基本構想を定めることができるとしております。そして、その成案が得られた場合は、これに即して関係者はボランティア事業を実施しなければならぬこととなっております。

こういったことにより、地域の自主性と個性が生かされた地域のボランティア化が実現するものと考えておりますし、もちろん地域からの要請があれば、運輸省といつてもこれに對して協力し、必要な助言等を行うことは当然のことと考えております。

また、先生の御指摘の成功した情報を交換すること、これも大変重要であると考えております。

当委員会でも、たぐさんの先生方が阪急の伊丹駅の例を出しておられます。まさにそういった例というものを地域に御紹介することにより、それから学んで進めるといふことも重要であると考えられておりまして、国が仲介するといふものもいかかと思ひますので、先ほど申しました法人等がその業務の一環として地域の成功例等を研究して、これを地域に広めるといったようなこともぜひとも考えていきたいと、かように考えております。

○岩本荘太君 最後に、一点だけ地域性という点でお聞きしたいんですが、地方自治体がバリアフリー条例というのをつくっているところは非常に多いと思ふんですが、先ほど来の議論でも、地域が中心だと、地方が中心だといふ話がありまして、たから当然だと思ふんですが、地方自治体でバリアフリー条例をつくっているその実態と今回のこの法律との関係といふますか整合性といふますか、その辺について、自治省来ていただいておりますので、最後にお答え願ひたいと思ひます。

○政府参考人(香山充弘君) お答え申し上げます。

先ほど御指摘ありましたように、最近条例を制定いたしましたバリアフリー化に積極的に取り組んでおる地方団体が多く見られるようになりましたけれども、その数は四十二都道府県二十七市区町村に上っております。また、条例制定までは至っておりませんが、要綱とか指針を策定して取り組んでおるという地方団体は二百を超えているという状況でございます。

現在御審議いただいておりますバリアフリー法案の方は、地区におきます公共交通機関あるいは大きな旅客施設地区のバリアフリー化を中心テーマとするものであります。御紹介申し上げました条例の方はと申しますと、町づくりの全般的指針を定めたものでありますとか、あるいは公共建築物一般を対象としているもの、あるいは交通関係でも、この法案では触れておりませんが既存駅の整備等に触れているもの等もありまして、内容は極

めてまちまちでありますけれども、一般的には条例の方がバリアフリー法案よりも広い範囲を対象としておるんだと思へられます。

いづれにいたしましても、法律、条例それぞれが相手の効力を否定するようなものではございませんし、またこの法案自体も地域の自主性といったものを尊重するという精神に立っておりますし、いづれにいたしましても目的を同じくするものでありますので、両者が相ましまして地域の実情に応じたバリアフリー化が積極的に進められるものというふうな考えでおる次第でございます。

○岩本荘太君 運輸省にお聞きしようと思つたんですが時間が参りましたので、大変失礼ですがこれで終わらせていただきます。

○野沢太三君 時間が押しておりますので、ごく簡単に最初申し上げまして、残りの質問は次回に回したいと思つております。

まず、このバリアフリー法案でございますが、昨年来私も党の政務調査会においても勉強してまいりまして、今回提案をいただきましたが、なかなかよく考えていただいているという点で大変感謝をいたしております。

特に、四省庁共管として運輸、建設、警察、自治といふことでやっていただいたことが、これまでのどのよう役所の縄張りというふうな面から見て大変これは結構なことだと思ひますが、この間の参考人のときにも、高齢者団体や身障者団体の方々から、できれば厚生省が入つたらどうかという意見も出ておるわけでございます。いわゆる当事者の意見という、身障者団体のお話を聞いたところ、それからそれにこたえるべく厚生省も協力するというようなことであれば、介護保険制度もスタートをしておるわけでございますので一層効果が上がるように思われますが、この点につきまして大臣の所見、これまでも先生方からいろいろお話し出ておりますが、ひとつお伺ひしたいと思ひます。

○国務大臣(二階俊博君) 野沢委員はもとより国

鉄、鉄道関係の権威であられますが、今度の法案に對しまして大変評価をいただきました。心からまた感謝を申し上げます。

御要請だけ申し上げ、本日はこれで打ち切りまして次回に残りの質問をいたしたいと思ひます。どうぞよろしく願ひします。

○委員長(齋藤勲君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午前十一時五十九分散会

また、福祉の時代に際して、厚生省に参加をしてもらつてはどうかということでありまして、当然厚生省を含めた十六省庁のメンバーによりまして関係閣僚会議が設置されておりますことは御承知のとおりであります。私も、またこのスタートにおきましてはとりあえず四省庁の体制でスタートいたしますが、他の省庁、特に厚生省と必要に応じて十分連携をとつてまいりたいと思ひますし、それによつて法律を改正しなくてはならないという点に達しました場合には、その際国会にお諮りをさせていただきます。そういうことでありますが、基本はそれぞれの省庁の御協力をお願いしたいというふうに考えております。

○野沢太三君 運輸省は、これまで交通のシームレス化あるいは今のバリアフリー、それから先ほど日笠委員からも指摘がありましたように、今後の展開としては一部高齢者に限らず全体の人々の便宜に尽くすという意味でユニバーサルデザインというふうな考え方が展開されるということが望ましいというふうな言われておるわけでございまして、その意味で、この法案を一つの足がかりにいたしまして、一層住みやすい、暮らしやすい世の中をつくらせていただくと、これは御一緒に努力をしたいと思つておりますが、そういう点でぜひひとつ、まず第一にこの法案の実施方について万全を期していただきたい。

○委員長(齋藤勲君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

平成十二年五月十一日印刷

平成十二年五月十二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局