

第百六十四回国会 衆議院 国土交通委員会 議 録 第二十八号

平成十八年六月十四日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 林 幹雄君

理事 衛藤征士郎君 理事 中野 正志君

理事 望月 義夫君 理事 吉田六左門君

理事 渡辺 具能君 理事 長妻 昭君

理事 三日月大造君 理事 高木 陽介君

赤池 誠章君 石田 真敏君

遠藤 宣彦君 小里 泰弘君

大塚 高司君 鍵田忠兵衛君

金子善次郎君 龜岡 偉民君

北村 茂男君 後藤 茂之君

坂井 学君 坂本 剛二君

島村 宜伸君 杉田 元司君

鈴木 淳司君 蘭浦健太郎君

田村 憲久君 長島 忠美君

西銘恒三郎君 葉梨 康弘君

福田 良彦君 松本 文明君

盛山 正仁君 若宮 健嗣君

北神 圭朗君 小宮山泰子君

下条 みつ君 園田 康博君

田名部匡代君 高木 義明君

土肥 隆一君 長安 豊君

鉢呂 吉雄君 馬淵 澄夫君

森本 哲生君 伊藤 渉君

齊藤 鉄夫君 穀田 恵二君

日森 文尋君 糸川 正晃君

国土交通大臣 北側 一雄君
国土交通副大臣 松村 龍二君
国土交通大臣政務官 石田 真敏君
国土交通大臣政務官 後藤 茂之君
政府参考人 矢代 隆義君
(警察庁交通局長)

政府参考人 (外務省大臣官房参事官) 辻 優君
政府参考人 (文部科学省大臣官房審議官) 山中 伸一君
政府参考人 (文部科学省大臣官房文教施設企画部技術参事官) 舌津 一良君
政府参考人 (厚生労働省社会・援護局長) 中村 秀一君
政府参考人 (国土交通省大臣官房官庁営繕部長) 奥田 修一君
政府参考人 (国土交通省総合政策局長) 竹歳 誠君
政府参考人 (国土交通省道路局長) 谷口 博昭君
政府参考人 (国土交通省住宅局長) 山本繁太郎君
政府参考人 (国土交通省鉄道局長) 梅田 春実君
政府参考人 (国土交通省自動車交通局長) 宿利 正史君
国土交通委員会専門員 亀井 昌幸君

委員の異動
六月十四日
辞任

補欠選任

坂本 剛二君 福田 良彦君
田村 憲久君 坂井 学君
古賀 一成君 北神 圭朗君
高木 義明君 園田 康博君
森本 哲生君 田名部匡代君
亀井 静香君 糸川 正晃君
同日 辞任
坂井 学君 補欠選任 田村 憲久君
福田 良彦君 坂本 剛二君

北神 圭朗君 古賀 一成君
園田 康博君 高木 義明君
田名部匡代君 森本 哲生君
糸川 正晃君 亀井 静香君

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

高年齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案(内閣提出第五二号)(参議院送付)

○林委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、参議院送付、高年齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房官庁営繕部長奥田修一君、総合政策局長竹歳誠君、道路局長谷口博昭君、住宅局長山本繁太郎君、鉄道局長梅田春実君、自動車交通局長宿利正史君、警察庁交通局長矢代隆義君、外務省大臣官房参事官辻優君、文部科学省大臣官房企画部技術参事官舌津一良君及び厚生労働省社会・援護局長中村秀一君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○林委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○林委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。小里泰弘君。

○小里委員 おはようございます。自由民主党の小里泰弘でございます。

いよいよ通常国会も最終局面を迎えました。この国会中、多くの困難な課題に対して、毎日真摯に対応いただきました国土交通省各部署の皆様に対して、まず深く敬意を表したいと存じます。また、常に前向きに心を込めた答弁をいただきました大臣に対して、心から感謝を申し上げます。

それでは、高年齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案について伺いをいたします。

まず、基本構想制度についてでございます。現行バリアフリー法と同様に、本法案におきましても基本構想の制度が大きな柱をなすと心得ます。この新たな基本構想制度の趣旨、内容について伺いをいたします。

また、基本構想の対象となるエリアが拡大いたしますが、新たなどのような地域が対象となるのでありましょうか。特に、都市部ばかりでなく、高齢化の著しい地方部におきましてもバリアフリー化への要望は極めて大きなものがございます。ちなみに、私の選挙区におきましては、二十六のＪＲの駅がございますが、利用客五千人を超える駅は一つもありません。そのような地方部の小規模な駅、今まで基本構想の策定が困難であった地方部のこういった駅周辺におきましても策定が可能となるのでありましょうか。あわせて国土交通省の見解をお伺いいたします。

○竹歳政府参考人 お答え申し上げます。

本法律案におきましては、現行の交通バリアフリー法と同様に、面的にバリアフリーを進めるということで基本構想制度を設けております。この基本構想制度は、構想策定段階で多くの関係者が集まりまして、周辺環境とともに見回して、バリアを点検、認識を共有して、その解決策を基本構想という形にすることで合意形成を図るといふ非

常に大きな意味を持つていっているものとございます。
今御指摘のように、現在の交通バリアフリー法では、基本的には、一日の平均乗降客が五千人以上等、一定の要件に該当する旅客施設から徒歩圏にあることを要件としておりました。これに對しまして、本法律案におきましては、地域の实情に応じた総合的、一体的なバリアフリー化の推進を図るため、従来の特定旅客施設を中心とした徒歩圏ということを改めまして、市町村の判断で、より柔軟に重点整備地区を設定することが可能とされておりました。一日の平均乗降客が五千人未満の旅客施設についても基本構想が策定される場合があると考えております。

具体的には、高齢者等の利用する施設が集積をしている、しかしながら、特定旅客施設から徒歩圏外にあつて、当該特定旅客施設、すなわち駅からはバスによつて結ばれているような地区でございまして、そういう高齢者等の利用する施設が集積しているけれどもその中に駅はないというようなどころについても重点整備地区と定めて、これらの地区におけるバリアフリー化の一体的な推進を図ることが可能となります。

したがいまして、一日の平均乗降客が五千人以上の特定旅客施設が存在しない、従前は基本構想の策定が困難であつた地方の小規模な駅周辺においても、本法律案に基づきまして基本構想の策定が可能となるものと考えております。

○小里委員 ありがとうございます。

地域の实情に応じた対応を図ることとございまして、地方の活力なくして国家の繁栄はないと申します。ぜひこういふ地方部にも温かみのある運用を図つていただきたいと存じます。

続きまして、バリアフリー化に向けた現場のインセンティブをいかに確保するかが大事な課題であらうと思ひます。

例えば、違反に對する改善命令に従わない事業者などに對しての罰則、これは、今回新たにどのように強化をされるのでありましようか。また、財政状況が逼迫をする自治体あるいは事業者に對

して、財政面、税制面での措置はどのように図られましようか。あるいはまた、基本構想に沿つたその事業計画をいつまでに実施するのかなどといったような具体的なことについて、関係者間において確認をし、連携を図つていく、これも重要な要素であらうと思ひます。あるいは、事業者に對して、バリアフリー化に對するその適合状況、進捗状況について、国や自治体に對して報告を徹底させる、そういうことも大事であらうと思ひます。

以上のような観点を含めて、制度の実効性をいかに図つていくのか、国交省にお伺ひいたします。

○竹蔵政府参考人 制度の実効性を担保する件についてのお尋ねでございます。

バリアフリー化に向けた関係者のインセンティブを確保するために、本法案では、単に施設管理者等に基準への適合を求めるのみならず、先ほど御答弁申し上げました基本構想策定制度でございまして、これに基づく公共交通特定事業に要する費用に係る地方債の起債の特例、それから、よりレベルの高いバリアフリー化を行う建築物について容積率の特例や認定マークの表示を認める認定制度等々、さまざまなインセンティブを用意しております。

一方、罰則の關係でございまして、本法案に違反し、改善命令にも従わない事業者につきましては、現在のハートビル法、交通バリアフリー法、いずれも百万円以下の罰金とされているところ、これを引き上げて三百万円以下の罰金とするというにより、法令遵守を徹底させたいと考えております。

それから、財政措置につきましては、基本構想を作成するための経費でございまして、福祉タクシー導入促進のためのモデル事業への支援措置等々、さまざまな財政、税制、金融の措置を講じておるところでございます。

このほか、御指摘のような、事業計画の実施についての関係者間での確認に資するよう、基本構

想の作成に關する協議のみならず、事業の実施に係る連絡調整をも行うための協議会制度を法定化するとともに、建築物等への立入検査や、所有者等に對して特定行政庁等が本法に基づいて報告徴収を行うための根拠規定を設けておるところでございまして。

以上のようなさまざまな取り組みにより、バリアフリー化がより一層促進されることを考えているわけでございます。

○小里委員 目標の達成に向けて、制度の実効性が高まるようにしっかりと運用をお願いしたいと思ひます。

続きまして、ユニバーサルデザインの考え方に對してお伺ひをいたします。

高齢者や障害者などに配慮をしつつ、だれにとつても優しいデザイン、いわゆるユニバーサルデザインの考え方が普及をしております。例えば、昨日の視察でも拝見させていただきましたが、車いす用の広いトイレは、これは子供連れの御婦人あるいは大きな荷物を抱えた人にも活用できるものであります。よく階段わきにある車いす用のスロープでございまして、これも乳母車を押す御婦人あるいはまた旅行者、スーツケースを引く旅行者などにも活用できるものであります。こういった高齢者や障害者用の設備を専用化するのではなく、広く一般の人にも恩恵を受ける対応とすることは合理性があると考えています。

そもそもバリアフリー法は国交省の定めるユニバーサルデザイン政策大綱に基づくものと理解をいたしますが、このユニバーサルデザインの基本的な考え方、取り組み状況についてお伺ひをいたします。

○竹蔵政府参考人 高齢者や障害者を含むすべての人々が安心して生活できる環境整備は重要な課題でございます。そこで、従来のバリアフリー施策に加え、どこでも、だれでも、自由に、使いやすくというユニバーサルデザインの考え方に基づき、まちづくりや交通環境整備を進めることが必要であると考えております。

このため、昨年七月に国土交通省として、どこでも、だれでも、自由に、使いやすくというユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限りすべての人が人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、生き生きと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード、ソフト両面から継続して整備、改善していくという理念に基づき、社会資本整備、公共交通分野における施策展開についてユニバーサルデザイン政策を取りまとめたところでございます。

このユニバーサルデザイン大綱は十の施策の柱から成つております。一つは、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた多様な関係者の参画の仕組みの構築。それから二つ目は、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた評価、情報共有の仕組みの創設。三つ目が、一体的、総合的なバリアフリー施策の推進。それから四番目が、基準、ガイドラインの策定。それから五番目が、心のバリアフリー社会の実現ということで、ソフト面での施策の充実。六番目が、だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現。七番目が、だれもが安全で暮らしやすいまちづくり。八番目が、さまざまな人、活動に応じた柔軟な対応。九番目が、ユニバーサルネットワーク技術のようなIT等の新技術の活用。十番目が先導的取り組みの総合的展開ということで、幅広く施策を展開することになつていくわけでございます。

この中核をなすのがまさに今回のハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度でございまして、このユニバーサルデザイン大綱に基づきましてこの法案を提出させていただいたわけでございます。

今後、これらを展開することによりまして、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくりや交通環境整備が促進されるよう努めてまいりたいと思つております。

○小里委員 ありがとうございます。
高齢者や障害者が特別であることを感じさせな

い社会、そんな社会こそ真のバリアフリー社会であると考えます。ぜひこのユニバーサルデザインの考え方、さらに推進を図っていただきたいと存じます。

続きまして、移動情報の提供について伺います。

高齢者や障害者にとつてのバリアは四つ存在をすと言われているところがございます。物理的なバリア、制度のバリア、心のバリア、そして情報のバリアでございます。この中で情報のバリア、例えば、バリアフリー設備の設置場所がわかりにくいとか、あるいは視覚障害者にとつてバスや電車の路線図がわかりにくいといったような指摘は多くあるところがございます。多様な情報を音声や表示など多様な方法で提供する、この考えが求められると思います。

このような移動情報をどのように提供していくのか、取り組み状況について伺いをいたします。

○竹蔵政府参考人 高齢者や障害者の方々が安心して外出できるようにするためには、どのような施設でどのようなバリアフリー化が実施されているか、どのような経路を選択すれば支障なく目的地に到達できるかについての情報をこれらの方々からあらかじめ知ることができるようになることが重要でございます。

このため、国土交通省においては、例えば駅構内のバリアフリー施設、乗りかえ案内の情報を統一的に提供するためのシステムの構築、らくらくおでかけネットと呼んでおりますけれども、これらの取り組みを進めてまいりました。このらくらくおでかけネットでは、駅の名前等を入力いたしますと、車いすでの移動のしやすさとかトイレの情報等のお出かけ情報が検索できるといようなものでございます。本法案でも第五十二条第二項によりまして、国は、移動等円滑化に関する情報提供の確保に努めなければならないこととしておりまして、バリアフリーに関するホームページの内容の充実を初め、御指摘のように、多様な情報

を多様な方法で高齢者や障害者の方々へ情報発信されるよう、関係者の取り組みを促してまいりたいと思っております。

○小里委員 ありがとうございます。

最後に大臣にお伺いしたいと存じます。

少子高齢化と人口減少社会の到来を大きな時代背景として、環境問題や安心、安全への対応など、まちづくりは今大きなターニングポイントにあると認識をいたします。多様な国民ニーズにこたえながら、持続可能な、活力あるまちづくりが求められております。

このような時代の要請に対応して、各種の制度上の整備が精力的に図られてきたところであります。中心市街地のにぎわいを取り戻し、歩いて暮らせるコンパクトシティーを目指してまちづくり三法の改正がなされ、一昨年は、地域の歴史や伝統、文化を踏まえて、美しく調和のある町並みを目指す景観法が制定されました。あるいは、都市機能の高度化や居住環境の向上を図る都市再生特別措置法が制定され、先ほどは、建築物の安全を期す建築基準法の改正等もなされたところであります。そして、人に優しいまちづくりを目指し、今回の法案に大きな期待をまた寄せるものであります。

これらの制度の適切な連携のもとに、新たな活力ある心豊かなまちづくりに向けて、国土交通行政、まさにその真価を問われておると思っております。新たなまちづくりに向けての大臣の決意をお伺いいたします。

○北側国務大臣 今小里委員がおっしゃったように、今大きな転換点にあるというふうに私も考えております。

人口減少時代の到来、また本格的な高齢社会にいよいよ突入をしてまいります。そういう中にあるとして、我が国のまちづくりのあり方につきまして大きく転換をしていく、変更していく見直しを、この数年来、今委員の御指摘にあるとおり、させていただいたところでございます。

この国会におきましても、まちづくり三法につ

いて見直しをさせていただきました。これからの高齢社会、人口減少社会に対応するよう、歩いて暮らせるまちづくり、コンパクトシティーをこれからは目指していくべき、そういう観点で改正をお願いしたところでございますし、また、これからの高齢社会を考えますと、ドア・ツー・ドアで移動ができるようにしていくべきである、そういう観点から道路運送法の改正もさせていただいて、NPOによるボランティア有償運送についても制度化をさせていただいたところでございます。

やはりそうした流れの一環として今回の、今御審議をいただいております新しいバリアフリー法もあるわけでございまして、このバリアフリー法を通していただきましたならば、そうしたコンパクトシティー、コンパクトなまちづくりを進めていきますが、かつ、バリアフリー化された、面的な整備をこれからしっかりと進めていく必要があるというふうに考えているところでございます。

ただ、これもこれも、すべてこれはまちづくりですから、主体は、やはり行政としては市町村でございます。市町村とよく連携をとらせていただいて、市町村が、今委員のおっしゃったように非常に多様でございます、多様なニーズに的確に対応できるように、市町村とよく連携をとって対応していかなければならない。まちづくり交付金、それから地域住宅交付金、こうした制度も創設させていただいて、こうした制度も活用できるように仕組みになっておりますので、市町村が使いやすいような、そうした助成制度にさせていただいているところでございます。

こうしたさまざまな制度を総合的に有効に活用して、今後のまちづくり、時代にきちんと合うようなまちづくりを進めていけるよう、しっかりと連携をとって進めさせていただきたいと考えております。

○小里委員 ありがとうございます。

以上で終わります。

○林委員長 大塚高司君。

○大塚(高)委員 自由民主党の大塚高司でございます。

提案理由説明でも述べられているように、この法案は、高齢者、障害者等の自立した日常生活を確保することの重要性にかんがみ、バリアフリー化を推進していくこと、そのことが目的とされておりまして、すなわち、バリアフリー化についてハード面での整備を進めていくことが、高齢者、障害者等の自立した生活の基盤になるという考えであらうかというふうに思います。

一方で、自立ということから考えますと、高齢者や障害者が、それぞれの地域において、バリアフリー化を推進していくプロセスにおいて利用者として積極的に参加するようにできることが重要であるわけであります。本法案におきまして、市町村が作成する基本構想に基づいて、地域においてバリアフリー化を重点的、一体的に進める制度が設けられております。

そこで、基本構想の作成に当たり、今回の法案では、協議会制度が法律上明確に位置づけられていることになっておりますが、その趣旨について改めて御確認したいと思っております。

○竹蔵政府参考人 お答え申し上げます。

本法案におきましては、基本構想の作成に当たりまして、数多くの関係公共交通事業者、道路管理者、建築主等や、高齢者、障害者等の利用者の方々などが参加して協議を行い、理解と協力を確保するとともに、その基本構想の実施に向けた関係者間の調整をより円滑に行うための手段として、新たに協議会制度を法定化することとしております。

協議会の構成につきましては、法案第二十六条第二項で、一つは、基本構想を作成しようとする市町村、二つ目には、関係する施設設置管理者、公安委員会その他基本構想に定めようとする特定事業その他の事業を実施すると見込まれる者、それから三番目に、高齢者、障害者等、学識経験者その他の当該市町村が参加が必要であると認める方々としていただいております。

一つは、お住みになっている方々の高齢化の問題、そしてもう一つは、建物自体が非常にやはり老朽化をしてくている。そういう中で、ニュータウンがある意味ではオールドタウン化をしておりまして、このニュータウンの再生をどうしていくかというのは私は喫緊の課題だというふうに考えておりまして、国土交通省内でもそうした検討を進めているところでございます。今回の法律につきましては、千里ニュータウンについても、こうした時代にふさわしいバリアフリー化をしつかり進めていく大きな端緒になるのではないかという

ふうに私は考えているところでございます。

もともと、千里ニュータウンなんかもうすぐでございますけれども、非常に緑豊かでございますし、また下水道も道路も非常に整備がなされておる、そういう既存ストックは、十分に都市機能が集積をされているわけでございまして、これから目指すべきユニバーサルデザインの町のモデルとすべき地域じゃないのかなというふうに考えているところでございます。

ぜひこの千里ニュータウンのところで、本法案で言う重点整備地区を設定していただいて基本構想を作成することによって、一体的、総合的なバリアフリー化を進めていただきたいと思います、また、しっかりと連携をとらせていただきたいと思います、ふうに考えているところでございますし、また、豊中市を初め地元の地方公共団体、施設管理者等や地域の住民の方々の参画を得まして、基本構想作成のための協議会の活用をぜひお願いをしたいというふうに考えているところでございます。

こうしたニュータウンが今やオールタウン化されているわけでございますので、なおさらのこと、この法案に基づきまして、面的なバリアフリー化が一層進むように、ぜひ市町村と連携をとり、進めさせていただきたいと考えているところでございます。

○梅田政府参考人 先生御指摘の、ニュータウンの古い駅についてという方策があるのだろうかというところでございますが、駅の構造にもよりまして、強度などの面で、エレベーター等バリアフリーの施設を整備していくという際には、今の施設ではどうも十分ではない、やはり駅の建てかえなんかをしなければならぬというようなケースも出てくるかと思っております。

御指摘のような駅につきましては、今回の法律で、基本構想作成に際していろいろな提案制度あるいは協議会の仕組みができました。駅のあり方を考える際には、駅周辺と一体となって整備をするということが、バリアフリーの観点だけではなくて、やはり駅の事業者にとっても非常に意味の

あることだというふうに思っております。

そういう点から、今後、こういうような法の仕組みをうまく利用していただいて、バリアフリー化に向けて連携して取り組んでいただきたいと思います、私どももいたしまして、引き続き可能な限りの支援をしてまいりたいというふうに考えております。

○山本政府参考人 住宅のバリアフリー化でございますが、公営住宅、都市再生機構の住宅につきましては、平成三年度から、新しく整備するものにつきましてはバリアフリー化を標準仕様として努力をしてまいりました。それとあわせて、既存の住宅のバリアフリー化のためのリフォームにつきましても、積極的に進めてきたところでございます。

ただ、住宅の形式によりまして、特に中層住宅の階段室型の住棟につきましては、エレベーターの設置がなかなか難しい。敷地の条件とか居住者の合意形成といったような問題がございまして、努力してつくっていても、半階段ほど上らないと住戸にたどり着けないといったような技術的な課題があるのも事実でございますので、こういう課題にみんなで努力して取り組もうということで、昨年から国土交通省で、既存共同住宅団地の再生に関する提案募集というのを都市再生機構などと一緒になって進めておりまして、非常に優秀な提案もいただきました。設備の更新と一体的に外廊下をつけるといったことで、非常に効率的に半階段を解消するといったような提案も含まれておりますので、こういったことを公共住宅管理主体にも徹底して、バリアフリー化の一種の提案競争ということで、取り組みを一層推進したいと考えております。

○大塚(高)委員 ありがとうございます。再生できるようなニュータウンにつきましても、再生に思っております。最後にになりましたが、バリアフリーを進めていく上におきまして、やはりお金がかかるという

わけでございます。すなわち、この法制度が実際に機能するためには、財政面が本当に重要になってくるわけでございます。

そこで、本法の施策を推進するための財政的支援はどのようなものか、最後にお尋ねいたします。

○北側国務大臣 バリアフリー化を進めていくためには、制度が整うだけではなくて、各種のやはり財政的な支援策が重要であるというふうに考えております。

十八年度におきましては、この法案の施行をにらみまして、重点整備地区において基本構想の作成を行う協議会に対し、バリアフリー環境整備促進事業により、その経費を新たに補助対象といたしました。

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の地区要件の一つでございます鉄道駅の一日の乗降客数をおおむね一万人以上から五十万人以上に引き下げをしたところでございます。

さらには、福祉タクシー導入促進のためのモデル事業への支援措置の創設とか、また、まちづくり交付金についても大きく増額をさせていただきまして、既存の支援制度の充実を図っているところでございます。

今後とも引き続き、この補助事業の対象等の改善を初め、より効果的、重点的な支援制度のあり方について検討を進めさせていただきたいと考えております。

○大塚(高)委員 ありがとうございます。そういった意味におきましても、これから一人一人がその個性と能力を発揮できるような、そんな社会づくりに向けてこれからもまた御尽力いただきますように重ねてお願い申し上げます、質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○林委員長 遠藤宣彦君。

○遠藤(宣)委員 自由民主党の遠藤宣彦でございます。

この法案についての自民党として最後の質問の機会をいただきました、という角度で質問するかと非常に迷っておりましたけれども、バリアフリーという、これから社会がもっとと進めていかなきゃいけないこの課題、多くの方が質問をして、論点は随分出尽くしているというふうに思っておりますが、私自身は、今回、最後の質問ということで、ちょっと角度を変えて質問させていただきます、と思います。

まず、そもそもバリアフリーというものがなぜ必要なのか、そもそも論から入りますが、日本は、基本的に資源も食料も乏しい、人間が最大限に力を発揮できるような社会でなければならぬ。したがって、高齢者も身体障害者も、その移動について、基本的な行動について制約がないような社会をつくっていくことが社会のためであり、またそれぞれの人のためになるということがまず挙げられると思います。

しかしながら、もう一つのバリアフリー、つまり、省庁の壁、あるいは自治体やるのか国がやるのか事業者がやるのか、そんなような壁を感じながら、高齢者、身体障害者の方々、時にはたらい回しになり、時にはそういった省益の壁、こういったものを感じている。私自身は、そういったものにとらわれずに、体系的に、障害者、高齢者の立場に立つてこの政策を展開すべきだということに思っています。

大臣がこの後参議院の本会議に行かれるということですので、冒頭にお伺いをしたいと思います。が、今回、これは国土交通省でありますけれども、そういった省の壁にとらわれずに、体系的に今申し上げたようなことをやっていくべきだということに思いますが、改めて大臣のバリアフリーに対する思いと申しますか御決意、所見をまずお伺いをしたいと思います。

○北側国務大臣 本格的な高齢社会の到来になるわけでございまして、高齢者の方々をしてももちろん障害者の方々も自由に社会に参画できるように、そういう社会を我が国はやはり目指してい

ねばならない、そのためには、バリアフリー化を一層促進をしていく必要があるというふうに考えているところでございます。

おっしゃいましたように、このバリアフリー化を進めていくためには連携が大事だと思います。国と地方公共団体、施設管理者を含めた関係事業者、利用者の方々、そして一般国民の方々、こうした方々が連携をよくとって、協力をしてバリアフリー化を進めていくことが非常に大切だということに考えているところでございます。

この法案におきましても、第四条で国の責務を定めさせていただいております。適時に、かつ、適切な方法により施策の内容について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるよう努めるというふうに、これはいわゆるスバイラルアップ、関係者が協力して、計画、検証、実行のプロセスを進めていく、こういう理念を第四条に規定をさせていただいたところでございます。

関係者が協力をしてバリアフリー化を推進し、本当に障害者の方々も高齢者の方々も社会参加が自由になれるような社会を目指して推進をさせていただきたいというふうに考えております。

○遠藤(宣)委員 ありがとうございます。

今、省の壁あるいは国と自治体の壁にかかわらず、障害者、高齢者の立場に立つて施策を展開するという御決意を伺いました。

この観点に立つて、私自身、これからの質問、多少重複したり、あるいは今回の法案と直接的に関係がないところも含むかもしれませんが、別の角度で質問をさせていただきたいと思っております。

実は、私は、国会に来るのに毎日電車を使っています。駅まで二十分歩いて、そして二回乗りかえてこちらまで来る。そんな中で、改めて、自分が高齢者あるいは障害者だった場合にどこに不安を感じるだろう、どこに障害を感じるだろう、ここを直してほしいな、ここがこう変わればいいな、そんな角度で町を眺めてみました。

障害者の立場に立ったとき、幾つかの段階があり

ります。いろいろな障害者団体の方々とかいろいろな方々ともお話をし、また自分もそこに重ね合わせたときに、まず一番初めに、外出するとき何を考えるか。移動手段があるか、タクシーは来てくれるだろうか、あるいはバスにちゃんと乗れるだろうか、そんなところにまず思いが行きます。外出をするときにタクシーを呼ぼう、そうしたとき、障害者、高齢者をきちんと乗せてくれるタクシーがあるだろうか。そして、電話をかけても必ず一定数あるだろうか。いわば、タクシー事業者に、一定数のそういったものに向けての車両が確保されるようなクォータ制度といいますが、一定数を義務づけるような制度というものが今あるのか。あるいは、ないとすれば、今後考えることはできないのか。今、タクシー事業者が非常に厳しい経営環境にあることは重々承知の上で、まず、その点はどうなのかということが一つ。

そしてまた、設備と施設、あるいはそういったものとの人的なサービス、それが結合しなければバリアフリーの施策というものは有効に展開をしません。厚生労働省等そういった役所と予算的に協力しながら、タクシーあるいはバス等について、そのサービスについての予算、こういったものについて配慮がなされているのか、まず、その点について伺いたいと思います。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

私ども、今、遠藤委員から御指摘がございましたような高齢者、障害者などの移動制約者がドア・ツー・ドアで本人が希望するのとおり移動できる、こういうサービスを確保するということがこれからの時代に不可欠だと思いますし、私どもの重要な施策課題の一つだ、このように考えております。

今お話がございましたタクシー事業者に一定の保有義務を課するという考え方がどうかということですが、一つの考え方だということは私も十分よくわかりますけれども、一つには、こういうタクシーの利用というのは、基本的には、利用者が電話で予約をしまして、そういう福祉タ

クシーを呼んで利用するということでありますから、利用者がそういうタクシー事業者を選択するということは可能であるということ。

もう一つは、今、遠藤委員御指摘ございましたけれども、大半が中小零細事業者で、実は非常に厳しい経営状況に置かれておまして、一律に義務を課するというようなことになりまして、コストはふえるけれども収益の増加につながらないということ、ややもすれば過重な負担を課しかねないという心配がござります。

そういう意味で、私どもとしては、義務づけるといっても、福祉タクシーの普及の促進について、政策的に誘導をし、あるいは支援をするという手法の方が適当ではないかと考えております。なお、それについての予算のお話もございましたけれども、今申し上げましたような観点から、平成十八年度の予算で、私ども、福祉輸送普及促進モデル事業という新しい制度をつくりまして、福祉車両の導入について地方公共団体と支援をすることにしております。あわせて、政策金融措置として、同じく今年度から、中小企業金融公庫などの低利融資制度も創設をいたしました。従前の税制上の優遇措置も引き続き講じております。

こういった取り組みを通じてまいりたいと考えております。導入の促進を図ってまいりたいと考えております。

○遠藤(宣)委員 ありがとうございます。

ぜひ、そういった視点で、さまざまなバリアフリーの施策を展開していただければなというふうに思っています。

そしてまた、身体障害者の重要な交通手段でありますバス、私の家のそばにもバス停があるんですが、非常に狭いところで待たなければならぬが、これは答弁は必要ありませんけれども、このバスを待つ場所について、身体障害者の方々が安全に待てるようなスペースの確保というものを考慮していただければなというふうに思います。さらに、重要な交通手段、電車というものがありません。私は自由が丘という駅から通っているん

ですが、身体障害者の方々からお話を聞くと、朝のラッシュ時はともかく、人の多いときには非常に引け目を感じる、助けを駅員さんをお願いしようと思っても、なかなか向こうの方も忙しい。こういったときに、どういう形で心理的な負担を軽減していくかということは非常に重要だと思います。

そこで、例えばの話ですが、引け目なくスムーズに構内に入るような、身体障害者の優先通路的なものは考えられないか、あるいは、バスをおりてから駅の構内に入るまでの誘導するようなものは考えられないのか、そういったものが一つ。

それから、これは身体障害者の人が言っているんですが、駅員の助力を頼もうと思っても、てんでこ舞いになっていてなかなかお願いできない、ほかの普通の健常者のいらいらしている人にとどまられている駅員さんに手を回してもらおうということとは非常にはばかれる。ですから、できれば、助けを呼ぶときに、通報といいますか、ベルといいますか、私はちよつと困っているんですというサインを出すような施設が何か駅の周辺になかない、こんな話を聞きます。

そして、駅員さんに聞きますと、身体障害者の方々に対応していると先輩に怒られる、そんなことよりいらいらしている客にちゃんと対応しないと困るじゃないか、こういうことになる。したがって、駅員さんの話によれば、社内においても、身体障害者の方々、高齢者の方々に優先的に対応しますということを社内の教育で徹底してくれればおれたちも動きやすい、あるいは、駅の構内に、身障者あるいは高齢者の方々の対応を優先させていただきますというような掲示あるいはアナウンスがあれば非常に楽に対応できるという指摘があります。

こういったことを既に取り組まれているところもあるかもしれませんが、今の現状と、また今後の見通しについてお伺いをできればなというふうに思っています。

○梅田政府参考人 先生御指摘の、鉄道の駅で引

け目なくスムーズに構内に入れるような優先通路
みたいなものは考えられないのか、こういうお話
でございますが、駅の場合は、御指摘のように、
通路といえども、車いすを利用される方々も
おられますし、高齢者の方々もおられますし、そ
れから荷物をたくさん持つておられる方、ベビ
ーカーを持つておられる方、たくさんおられます。
そういうことで、駅の通路に非常に余裕があれば、
そういうようなことを考えるということも一つ
の御指摘だというふうに思いますけれども、御
承知のように、非常に込んでいる駅といえます
はもともと非常に狭い駅が多々ございます。

こういうところで優先通路を設けるということ
になりましたら、今度はかえってほかの方々が移
動しにくくなるということがございますので、駅
の実情、いろいろあるかと思いますが、時間帯に
よって込みぐあいもまたいろいろ変わりますか
ら、駅の実情を踏まえながら、現場の方でよく対
応していく必要があるだろうというふうに考えて
おります。

また、身障者等を優先させるとの揭示、あるい
は社内に徹底するということがございますが、御
承知のように、実は車両には優先座席を整備して
おります。また、交通弱者の方々に対して席を譲
るように働きかけるマナーキャンペーン、こうい
うこともやっておりますし、また、障害者の方々
に対する駅員の教育指導、こういうことにつきま
しても、事業者に対して適切にやるように指導し
てきておりますし、十分ではないかもしれませんが、
一時よりは大幅改善されてきたものというふう
に考えております。

ただ、そういう呼びかけをするということでご
ざいます、あるいはベルなどの設置をしたらど
うかということでございますけれども、やはりこ
れは多数の方々の受けとめの問題あるいは流動
の問題もございまして、私どもとしましては、一
般の方々に、障害者に対して温かく親切に配慮
するよう、よく最近言われます、心のバリアフ
リーと言いますが、こういうようなものに

つきまして、事業者の方からも働きかけをしてい
くというようなことが必要ではないかというふう
に考えております。

なお、昨年来非常に導入しております女性専用
車両でございますけれども、これは身障者とそれ
から介助者の方は乗ることができるようになっ
ておりますので、時々利用もあるようでござい
ます。こういう点についても、さらにその啓発を
進めていきたいというふうに考えております。

○遠藤(宣)委員 ありがとうございます。

私も、実は弟が鉄道会社におりますので、いろ
いろな実情を聞いています。結局、このバリアフ
リーの問題というのは、健康者でも大変な人がい
る、過剰に身障者、高齢者を優遇し過ぎると、逆
差別じゃないか、常にこういうような批判が出て
くる中で緊張感を持つてバランスをどうとるか
ということが恐らく問題の本質だと思います。

今局長がおっしゃられたように、女性専用車両
というのができた。場合によっては、身障者専用
車両、車両の半分でもいいからあったらいいな
という声が届いていますが、その女性専用車両
を障害者、高齢者の方々にも優先的にできると
いうようなことを周知徹底することによって、両
方の、逆差別じゃないかあるいは優遇し過ぎじゃ
ないかというのを緩和しながら、ひょっとした
ら自分も年をとれば体が不自由になる、場合に
よっては、もしかしたら自分も体に障害を持つ
て生まれてきたかもしれない、そういったシンパ
シーを持ちながら生きていける社会になればいい
な。

非常に俗っぽい話ですけども、たまたま泳げ
ない人間がプールや海に行くときに浮き輪を使
う、それについて引け目を感じる人は余りいま
せん。それと同じように、自分の体に障害、不自
由があつたとしても、その助けを得る、その助け
を得るような設備を持ったとしても、そこに対
しての違和感が余りないような社会になればいい
なというふうに思います。

そして、最後に、これは国土交通省の所管かど

うかわかりませんが、盲導犬なるものがある
ります。目の不自由な方にとってはみずからの身
体の延長であります。きょうの質問、自分の身体
の延長について、自由に動けるようにすること、
そしてそのアクセスマンを持つて、そして
乗っているときにそこに支障がないようにするこ
とという三段階で考えているわけでありませう
けれども、この盲導犬とかそういったものについて
世間の理解、周知というのも、国土交通省の所
管かどうかわかりませんが、身障者の体の延長と
いう観点でひとつ目を配っていただければなとい
うふうに思います。

時間が参りましたので質問を締めくくらせてい
ただきたいと思いますが、冒頭申し上げましたよ
うに、あらゆる人々がこの社会でみずからの能力
が発揮できるような形にしなければならぬ、そ
して、このバリアフリーというものがその観点か
らなされなければならぬ。省庁やあるいは国と
自治体、あるいは財務省の予算の費目が違うとい
うような、そういったバリアをなくして、身障
者、高齢者の立場に立つた体系的な施策というも
のが展開される、そういったことを望んでやみ
ません。

きょう、大臣がお帰りになりましたので、最後
の質問は省略をさせていただきますと思いますが、
が、ぜひとも、国土交通省におきましては所管に
かわからずどんどんこの観点で言ってい
ただきたいというふうに思います。きょう、これ
で質問を終わらせていただきますが、ぜひともそ
の方向で、皆さん、関係各位の努力をされること
を心よりお願い申し上げます。私の質問を終わ
らせていただきますと思います。

○林委員長 斉藤鉄夫君。

○斉藤鉄夫委員 公明党の斉藤鉄夫です。よろし
くお願いいたします。

今回の法律のベースになっているのが、ユニ
バーサルデザイン政策大綱だと思います。国土交
通省の中にユニバーサルデザイン政策推進本部を

設けて昨年十月から大変精力的に検討した、その
結果がこの政策大綱という形であらわれておりま
す。

私、きょう、この政策大綱と法案の関係はどう
なっているのかということ質問通告いたしまし
た、先ほど小里委員の方から同じ質問がござい
まして答弁がございましたので、それは省略いた
します。そのときの総政局長の御答弁は、五つの
基本的考え方に基づいて十の施策を行うと。関係
者の参画の仕組みの構築、これが一番に書いてあ
りまして、ずっと十項目書いてあって、十番目に
リーディングプロジェクトをつくるんだという、
この十項目の施策を打ち出して、その中核をなす
ものが今回の新バリアフリー法だという御答弁が
ございました。

ということで、その質問については省略をさせ
ていただきますが、それでは、この政策大綱に基
づいてどこまで現在政策が進んでいるのか、ま
た、今回この法律ができることによってそれがど
こまで進むのか、また、これが目標としている最
終目標についてどこまで進むのか、どういう位置
づけになるのかということをもっと最初にお伺い
したいと思っております。

○竹蔵政府参考人 お答えいたします。

ユニバーサルデザイン政策大綱に基づく諸施策
の推進状況でございますが、この法案以外の点を
まず最初に申し上げます、これも安全で暮ら
しやすいまちづくりというテーマにつきまして
は、今国会で、まちづくり三法ということで、コ
ンパクトシティ、歩いて暮らせるまちづくりと
いうことが大きく前進したと考へます。それか
ら、だれもが円滑に利用できる公共交通の実現と
いう点につきましては、乗り継ぎ利便向上のため
の広域的な共通ICカードの導入促進のために、
十八年度中に、関東一都六県などにおきまして、
バス事業者と民鉄のICカード共通化などを実施
する計画でございます。

そして、今回の法案によってどこまでユニバー
サルデザインの政策というのが実現するのかとい

うお尋ねでございますけれども、やはり、高齢者、障害者の方々の参加も得て市町村が中心に住みよいバリアフリーの町をつくるということが、まずこの法案で最大限実現を目指しているところでございます。

ただ、この法案は「高齢者、障害者等」ということでございますので、外国人の方を意識したような、例えばユビキタスネットワーク、自律移動支援のような、外国語で案内するというようなのはまだ実証実験の段階であるということでございまして、技術の開発とか、多額の設備投資を必要とする問題、まちづくり全体として取り組むべき課題、こういうのはまだ残されていると思っております。

今後とも、この法案を中核としながら、ユニバーサルデザインが実現された社会を目指していきたいと考えております。

○斎藤(鉄)委員 そうしますと、このユニバーサルデザイン政策大綱が目指す最終目標は、ここに書いてありますが、「一人一人がその個性と能力を発揮し、自由に参画し、自己実現を図っているような社会」、そういう社会を実現するために今回の法案はまさに中核をなすけれども、これだけで全部この政策大綱で目指すものができるわけではない、まだ残っている部分もある、そういうことも含めて今後検討していく、こういう理解でよろしいですね。はい、わかりました。

それから次に、法案ですが、これはここでもう何度も質問にありますが改めてちょっとお聞きしたいと思いますが、今回の法案では、対象者の定義が「身体障害者等」からいわゆる「障害者等」、「身体」という言葉が外れております。その趣旨について改めて伺いをいたします。

○竹蔵政府参考人 現行法におきましては「高齢者、身体障害者等」という表現になっておりますが、その解釈としては、身体上の機能上の制限を受ける知的障害をお持ちの方、精神障害をお持ちの方等のほか、妊婦、けがをした人など、とにかくいろいろな原因で体を動かしにくい、そういう問題

について解決しようということで従来から取り組んできたところでございます。ただ、この点をより明確にするために、法案におきましては「高齢者、障害者等」と定めまして、障害者の中に、身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者、それから発達障害の方々などすべての障害者を含むことを明らかにしたわけでございます。

本法案では、バリアフリー化を推進すること、さまざまな障害により施設の利用等においてあらわれる負担を軽減し、当該施設の利用等に際しての利便性、安全性を向上することとしており、そのような負担の原因となる障害によるさまざまな制約を、法律上「身体上の機能上の制限」と規定したものです。

したがって、身体障害者のみならず、知的・精神障害者の方々など、その障害から生じる、例えば疲れやすさとか、のどの渇き、照明への反応等の負担も当然含むものでございまして、これらについて施設の設置管理に際してのバリアフリー化のための基準、ガイドラインを検討することとしておりまして、そのときにはそういう方々の御意見もちゃんとしっかり伺って定めていきたいと考えているわけでございます。

○斎藤(鉄)委員 対象者が知的・精神障害者とはもとより発達障害を含むすべての障害者であることが明確化されたわけでございますけれども、先ほどの答弁、非常に大事なことを含んでいると思います。

第二条の「高齢者、障害者等」の定義のところに、「高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体上の機能上の制限を受けるもの」、「身体」という言葉が入ったためにいろいろ誤解もあつたようでございまして、ここに「身体上の機能上の制限を受ける」と書いてあるから、やはり精神障害や知的障害、発達障害は含まないんじゃないかという強い心配がありましたけれども、先ほどの答弁で、そういう心配はないと。そういう精神障害、知的障害、発達障害の方の移動にかかわる物理的、空間的な障害に対してはバリアフリーの対象になるんだということが先ほどの答弁で明確に

なつたと思いますが、そこはこれからも明確に社会に発信をしていただきたいと思います。

では、具体的にどのような施策を行っていくのか。身体障害者だけではなくあらゆる障害者を含むということで、具体的にどのような施策を行っていくのかということをお聞きいたします。

○竹蔵政府参考人 具体的にどのような施策を行っていくのかというお尋ねでございます。今先生からも御指摘ございましたように、原因はさまざまございまして、その結果として身体上の動きにくいという問題について、この法案で解決しようとしているわけでございます。

例えば、精神障害をお持ちの方、知的障害をお持ちの方等が疲れやすい、お薬を飲まれるのといったこともあつてのどが渇くとか、いろいろな症状が出てこられるようでございますが、こういう疲れやすさという具体的な問題につきましましては、例えば休憩施設を適切に配置するところ、既に基準に位置づけられているところ、でございます。さらに、いろいろな御負担があると思ひますので、そういうことにつきましましては、よく関係の方々の御意見を伺って、見直す必要があれば見直していくというようなことをしていきたいと思ひます。

また、表示がわかりにくいといった問題につきましましては、図記号、ピクトグラムの統一化を念頭に置いて基準やガイドラインの拡充ということが必要でございまして、こういう点についても、関係者の御意見を伺いながら検討していきたいと思ひます。

なお、このような物理的、空間的な改善をまずやらなくてはいけない、ハードでできるところはできるだけハードでやるというのがこの法案の趣旨でございまして、ハードだけではカバーできないということがございます。ハードの整備には時間もお金もかかるということで、そのタイムラグをどのような形で埋めていくかということも非常に大事でございまして、それが心のバリアフリーということでございます。ハードの不足し

ているところをどのように対応していくかということで、既に、知的・精神障害者の方々の接遇についてマニュアルを作成し配布する等の対応も行っておりますけれども、今後とも、さらに努めていきたいと思ひます。

乗車拒否の問題等々、具体的に問題も提起されているわけでございまして、教育の面も含めまして、公共交通事業者の接遇のあり方や各種システムの改善も推進していきたいと考えているわけでございます。

○斎藤(鉄)委員 今、そこは大変重要なところだと思ひます。法案では「身体上の機能上の制限」ということで、物理的、空間的な、ある意味で目に見える部分について今回の法律の対象にする、これはよくわかります。そのとおりだと思うんですけども、現実には、その境目、ソフトとの境目というのは非常に難しいと思ひます。

例えば、駅員の人聞くということが気楽にできない、聞くと思つたら汗が出て、のどが渇いて何も言えなくなつてしまふという方もいらっしゃると思ひます。そういう方に対しての対応というのは、今回のこの「身体上の機能上の制限」というところではなかなか含まれないわけですが、ぜひそういうことも考慮に入れた対応ということを考えていただきたいと思ひます。

こういう施策を行っていくときに、当事者の意見もちゃんと聞いてくださるわけですね。

○竹蔵政府参考人 その点が極めて重要だと思ひます。私たちが感じない、気がつかないことをたくさん障害者の方々が感じておられるわけでございまして、そういうお話をよく伺つてこの政策を推進しないと、せっかくやつたつもりが、かえつて使えないとか、そういう話も現実あるようにございまして、そういうことがないように、きちんと利用者の方々の御意見を伺つて、政策の推進に努めたいと考えております。

○斎藤(鉄)委員 その点はきめ細かにぜひお願いをいたします。次ですけれども、今回の政策は、ある意味で交

通社会資本整備政策の一環でございます。しかし、高齢者、障害者ということで、福祉施策という面もございます。この通社会資本整備政策の一環としての本法、その本法に基づく基本構想と、それから地域における福祉施策のあり方を定める地域福祉計画、この連携が非常に大事だと思います。縦割りで連携が悪ければ何にもならないと思いますが、この基本構想と地域福祉計画の間の連携を確保するための取り組み、これについてお伺いをいたします。

○竹蔵政府参考人 お答えいたします。

このバリアフリーの問題は、まさに福祉施策そのものの面があるわけでございます。

このため、高齢者、障害者に対する福祉施策を定める社会福祉法というのがございますけれども、この社会福祉法に基づきまして地方自治体が策定する地域福祉計画と、それから本法に基づいて市町村が定める基本構想、この調和が図られるよう、本法に基づく基本方針等におきまして明確に示していくことを検討してまいりたいと思っております。

○斉藤鉄委員 それから、情報提供ですけれども、これまで、いわゆる旧の交通バリアフリー法では、指定法人制度、ここそここういうバリアフリーの施設をつくりましたということを知らせて、それを社会への知識の普及徹底を図るということが行われておりましたけれども、今回はこの指定法人制度が採用されないということになりました。

その理由と、それでは、どうやっていろいろな施策、ハードとして取りつけられたもの、施策されたものを社会に知らせていくのか、この点についてお伺いをいたします。

○竹蔵政府参考人 御指摘のように、今回の法律改正におきましては、一元的、効率的な情報提供を行うために設けられておりました指定法人制度を廃止いたしました。これは、平成十六年十二月二十四日に閣議決定されました今後の行政改革の方針により、指定法人制度について厳格な見直し

を行うものとされたことから、新法においては、情報提供業務について指定法人制度を採用せず、任意提供業務と位置づけることとしたものでございます。

ただ、この指定法人制度は廃止したわけでございますけれども、本法案の第五十二条第二項により、国は、移動等円滑化に関する情報提供の確保に努めなければならないということとしておりまして、この規定に基づき、現在指定法人が行っている情報提供業務についても、その実施に支障を生じることがないよう、国においても交通事業者に対し引き続き情報提供を働きかけるとともに、国においても、バリアフリーに関するホームページの内容をより充実させる等、情報発信に努めることとしておりまして、今回の措置により利用者への情報提供が後退することがないようにしていきたいと考えております。

○斉藤鉄委員 今回、指定法人制度を採用しないけれども、情報提供について、それがおくれるわけではないかというところはよくわかりましたけれども、そこをしっかりとお願いしたいと思っております。それから、このユニバーサルデザイン政策大綱を読ませていただいて、一番ポイントはスパイラルアップという考え方で、一番ポイントはスパイラルアップという考え方で、段階的かつ継続的な発展を図るということですが、具体的にどのような対応をされるのか、そこをお伺いいたします。

○竹蔵政府参考人 ユニバーサル社会を実現していくということになりますと、これには時間もコストもかかるということでございます。ただ、一歩一歩世の中をよくしていこうというのがまさにスパイラルアップの考え方でございます。冒頭、ユニバーサル政策大綱、まだまだやり残した部分があるというのは、まさに、今はこしかできない、だけれども次の日はこまで行こう、さらに次はここにこうというようなことの、そういう基本精神が非常に大事であると我々考えているわけでございます。

そこで、今回の法案におきましても、国の責務

として、適時に、かつ、適切な方法により施策の内容について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるよう努めるということを新たに定めております。公共団体についても、国の施策に準じて必要な措置を講ずるよう定めているところでございます。

具体的にどうやっていくのかというお話でございますけれども、一つには、バリアフリー化の継続的調査、評価等が考えられると思っておりますし、また、基本構想をつくる際に関係者の皆さんが集まって、自分の身の回りにどういう問題が残っているんだらう、これはいつまでに直そうというようなことを議論して、少しずつでも直していくというのがまさにスパイラルアップでございます。こういう仕組みを大いに活用してスパイラルアップのための具体化を図っていききたいと思っております。

○斉藤鉄委員 ぜひお願いをしたいと思っております。

きょう、警察庁の矢代交通局長に来ていただいております。駐車禁止の取り締まり強化の施策についてお伺いさせていただきます。

これは新聞報道ですけれども、きのうの読売新聞に、この六月一日、道交法改正から始まった駐車違反取り締まりの強化の記事が出ておりました。私も、今回のこの道交法の改正そのものは、また取り締まりを強化させることそのものは、これからの日本社会にとって必要なもの、このような認識をしております。ただ、その実施に当たっては細かい配慮をしていただきたいという趣旨なんですけれども、きのうの新聞には、弱者への配慮が不十分なのではないかという記事がございました。

福祉タクシーもしくは介護タクシーというのは、現時点では今回の規制の除外対象になっていないということで、例えば、ある福祉タクシーの場合は、五分以内で高齢者や障害者を迎えに行つて車に介護して乗せるということができない、例えば高層アパート、高層マンションに住んでい

らっしゃる方はとても五分ではできないということとか、最近では、コインパーキングや、人をもう一人ふやして介護、福祉のタクシーの業務を行っている、そういう意味で、今回のこの分野については適用見直しということを考えてもいいのではないかとこの趣旨の記事が載っております。

今回のこの新バリアフリー法、障害者、高齢者の移動の円滑化ということでございまして、そういう意味では大変深い関係があるわけでございまして、介護タクシー、福祉タクシー、また介護の面についての移動について、駐車違反取り締まり規制を見直すということは考えられないのでしょうか。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

新しい駐車法制でございますが、多くの方々の御協力を得まして、まずは順調に運用されておりますので、感謝いたしております。

ただ、お話しのように、駐車規制が行われている場所でありまして、社会生活上どうしても路上駐車が必要がある場合があるわけでございます。緊急のお医者さんの往診等とか、あるいは電気、ガス、緊急修理のような緊急的な業務、あるいは歩行困難な方々が使っておられる車両などございまして、このような場合に駐車が可能となるような措置が必要なのではないかと考えております。

現在のやり方といたしましては、各都道府県公安委員会規則によりまして、身体障害者等の方々が歩行困難な場合、この方々が使用する車両につきましては、駐車禁止規制の除外の対象としております。つまり、規制そのものから除外するわけでございます。また、訪問介護のために使用するような車両ですが、これは、場所がほぼ特定されますので、その場所を定めまして駐車許可の対象とする、このようなことをしております。

福祉タクシーにつきましては、幾つかの県警におきまして、要件としましては、リフトアップシート等の乗降を容易にするための装置を設けたものなど身体障害者専用の車両であること、それから、運輸支局から身体障害者等を輸送する事業

許可証の交付を受けていること、こういう要件を満たす場合に駐車禁止除外標章を交付いたしましたので、そうしますと除外対象になりますので、そのような措置を講じているところでございます。

そこで、基本的には、このような措置により問題は解決されているものとは考えておりますが、社会実態の現実とはさまざまな局面がございます。私も、現在の各県警の駐車禁止規制の除外の対象としている制度の運用実態をよく調べまして、その制度が十全に運用されているのかどうか、あるいは改善すべき点があるのかどうか、これにつきましては検討してまいりたいと考えております。

○斉藤鉄委員 わかりました。基本的には対応しているということだと思います。必ずしもこの新聞報道どおりではないと。

しかし、申請しなきゃいけないというような手続も必要なんですし、その情報徹底もぜひお願いしたいと思います。また、現実の運用を見て、これから細かに対応していくということでございます。また、ぜひこの新バリアフリー法の精神にのっとり対応していただきたい、このように思います。

それから、きょうは文科省からも来ていただいております。

学校のバリアフリーということが私はやはり重要だろーと思っております。一つ、その理由は、これから統合教育も進んでまいります。障害を持った方が学校にもたくさんいらっしゃるようになる。それから、学校は避難施設でもございます。高齢者がいわゆる公共施設として使うということもあります。

ところが、学校は、いわゆるハートビル法の義務づけ対象となっておりまして特別特定建築物ではなく、努力義務のいわゆる特定建築物という位置づけで、本当は学校は特別特定建築物とすべきだと私は思いますけれども、今後、学校のバリアフリーについての文部科学省の考え方、そしてどのような方向を目指しているのかということをお伺

いたします。

○舌津政府参考人 お答えいたします。

斉藤先生御指摘のように、学校施設のバリアフリー化というのは私ども大変重要な課題だと思っております。

例えば、障害のある児童生徒が地域社会の中で積極的に活動し、その一員として豊かに生きる上で、障害のない子供たちとの交流を通して相互理解を図るというようなことは重要なことであります。また、先生御指摘のとおり、学校施設が地域社会のコミュニティの拠点になっております。それから、災害時には避難場所にもなるし、そういうようなことで、学校施設のバリアフリー化を進めるといふ観点から、これまで国庫補助を行ってきたところであります。

また、平成十六年には、いわゆる学校施設のバリアフリー化を推進するということを目的として指針を策定いたしました。その中で、各学校の設置者に対して、合理的な整備計画を策定し計画的に整備するように指導を現在しておるところでございます。それから、あわせて、いろいろな事例集も作成し、周知を図ってきているところでございます。

現在、実際どのようなふうになっているかといいまして、平成十七年度の調査でございますけれども、全国の公立学校のうち、何らかのバリアフリー化の設備がしているというものが、七四％の学校で設置されているということが判明しております。具体的に言えば、スロープで申し上げれば五五％の学校で設けられているし、障害者トイレで言えば五一％の学校で整備がなされているということでございます。

私ども、こういうような施策を積極的に引き続き進めていきたいというふうに考えておるところでございます。

○斉藤鉄委員 時間が来ましたので終わります。学校については耐震化も進めなきゃいけない、バリアフリー化も進めなきゃいけない、お金のかかることばかりですけれども、しっかりと

我々応援をしていきたい、このように思います。

以上で質問を終わります。ありがとうございます。

○林委員長 土肥隆一君。

○土肥委員 民主党の土肥隆一でございます。

きのう遅くまで国土交通省の担当者の皆さんときょうの質問のやりとりをしておりますので、なかなか私が考えていること、言っていることの本質が届いたのかなというふうにも思っております。きょうは竹歳局長、答弁書を離れて御自由に答えていただきたいと思うのでございます。

実は、お互いに歩み寄りの余りなかった質問取りの結果、十時半ごろ宿舎に帰ったんですけれども、しかし、幸いという偶然ですけども、身長が一メートルぐらいいかない男性のサラリーマンが、両方とも松葉づえをついて、駅におりられて、私と同じ方向に歩んでいる。まだ三十五、六歳ではないでしょうか。いわゆる成長ホルモンが足りなくて、親御さんが努力なさったかもしれないけれども、残念ながらそういう障害で、足にも障害が出ているという方でした。

一緒にエスカレーターに乗りました。本当にやはりバリアフリーというのはよかったです。痛切に感じた次第でございます。私とてとてもこの階段を上がることはできないぐらいいのエスカレーターでございます。彼もそれに乗り込んで、また帰っていききました。恐らくこの人は、バリアフリーがこれだけ都内で進んでいなければ仕事はできないだろうと思えます。そういう意味で、私は、声をかけようかなと思つたんだけど、遠慮して見送ったわけでございます。

そういう意味で、日本の社会にバリアフリーというものがこれだけ発達して、頑張つてこられたということは大変素晴らしいことだと思えますし、そういう方が何人もいらっしゃるんじゃないでしょうか。そんな感じを持ちながら、もう一度きょうの質問をどうしようかと考えて今に至っているわけでございます。

先ほど竹歳局長がこれはまさに福祉政策であるとおっしゃったときに、またちよつと私も何というふうな気持ちになったわけでございます。実は私はもう十七年目に入る国会議員ですけども、大半は厚生労働省に関する福祉、医療、年金などを扱ってまいりまして、この厚生労働省行政というのは、一人一人の障害者、高齢者、病人に視点を当てて、そしてトータルとしてどんな政策が望ましいかということを考えるわけです。私は、どうして国土交通の委員になったのかよくわかりませんけれども、希望は第三希望ぐらいに出しているのに、やはりここに行け、こう言われて今も委員を務めている次第でございます。

それで、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、もう私、この法案名を見ただけで、中身は何だろう、国土交通省が何をやるんだろう、障害者や高齢者のために何をやるんだろうということを考えて、この法案を読み始めました。ところが、私はやはりそういう厚生省関係のような仕事を長くしているゆえでしょうか、いろいろひっかかる場所があるんですね。

まず、定義はもう先ほど御質問がありましたからいいのですが、今日、福祉行政、障害者自立支援法というのができて、三障害と言われている身体、知的そして精神、これはもう区別しないことになりました。そして、それぞれ地域にある作業所だとか授産所だとか施設だとかいうのを自由に選択する。ですから、障害を持っている人をだれでも預からなきゃいけないという時代に入っているわけです。

と同時に、契約を結びますから、契約制度になっておりますから、障害者は利用者なんです。そして、施設なり作業所なりと契約を交わしまして、初めてそこで所属関係がはっきりする、こういうことになっております。これは、障害者や関係施設も大変緊張してこの新しい制度の出版をしているところでございます。ただ、介護報酬が十月に決まるというので、お金のことは全然わからないで制度だけが先に進んでいますから、みんな

な持ち出しで今やっておりますが、これからは大変な状況になるだろうと思います。

私は、今回の、いわゆるバリアフリーを完成させよう、ハートビル、そして交通バリアフリーを含めて、これを面的にとらえて、そしていわば障害者や高齢者に優しいまちづくりをしようという大変結構な話なんです。ぜひこれは実現していただきたいという視点を持って質問させていただきます。

私はこだわりの持つ人間ですので、特に障害者や高齢者に対してこだわりの持つ人間ですので、こだわったところを幾つかこれから申し上げたいと思うのでございますけれども、例えば、第二条で、面的な面も、通常徒歩で歩ける距離となっているわけですね。これは何だと私は思うわけですね。こんなところにこだわるとどうかとおっしゃいますけれども、いろいろな障害者がいる、いろいろな高齢者がいて、徒歩圏内で面的な整備をしますと言われると、だれが歩くの、こう聞きたくなるわけですね。同じ距離を歩いて、二十分も三十分もかかる人もあれば、すつと五、六分で歩ける人もいます。ですから、こういう定義の仕方はなるほど国土交通省的だと思われるのでございまして、何かもう少し違った表現があったらいいなというふうにも思います。

さて、それは意見として申し上げておきますけれども、この法案のすぐれた面は十分評価しつつも、もうこれで最後の質問になりますので、私がこだわったところを最後に申し上げます、私の責務を果たしたいというふうに思っております。

この法案は一貫して、「高齢者、障害者等の」、この決まり文句で出発するわけです。この高齢者、障害者という存在を、ハードが中心の国土交通省とはいえ、例えばそれが市町村に返って仕事が始まるわけでありまして、そういう意味で、やはりもう少し違った視点というか、先ほど局長が福祉とおっしゃったんですから、福祉的な視点で見てもいいものだと思うのでございます。要するに、十把一からげて扱えない人たちなんです。

すね。したがって、そういうことを念頭に置きながらこの政策を実施していったきたい。私は大変期待しながら、そういう意見を申し上げたいと思います。

この第四条に典型的にあらわれるんですけれども、第四条の二項で、国は、教育活動、広報活動を通じて、移動等円滑化の促進に関する国民の理解を求めるとともに、その実施に関する国民の協力を求めるように努めなければならない。これは大変厳しい要求でございます。

そこで、教育活動とは何なのか、広報活動は何かということをお聞きしたいと思うので、御答弁をお願いします。

○竹蔵政府参考人 答えたいします。この第四条に言う教育活動、広報活動でございますけれども、一つは、バリアフリー社会を目指していくという意味では、国民の御理解、御協力が必要であると考えてございまして。したがって、国民の皆様、今まさに先生がおっしゃられた、この問題の本質である、それぞれの方々がそれぞれの抱えているというようなことでございまして、まさにこの法案審議の中でさまざまな問題提起をされているような点、バリアフリー社会を実現するために何が障害になつていて、何をしなければいけないのかというようなことを幅広く国民の皆様にお知らせしていくということがあると思います。

もちろん、教育というのは、先日、文部科学省の方からは、学校教育において、子供のころからこういうバリアフリー体験とかさまざまな形で社会体験を積んでいく、大きくなってこういう問題に十分理解を深めていくようなことを文部科学省としてはしていくんだというお話がございましたが、私も、学校教育そのものというよりは、学校以外の場も含めて幅広くそういうことをやっていかなくてはならないことだと思えます。

それから、広報活動についても、同じような観点でございますけれども、パンフレットの作成で

ございますとかポスターとか、そういうような活動を通じて、このバリアフリーについて国民の皆様への理解、協力を求めていかなくてはならないと思うわけです。

実は、乗車拒否の問題等で、せっかくノンストップバスが運行しているのに、運転手の人が、通勤時で非常に忙しいとかいうようなことから、なかなかやってくれないんだという苦情があるようでございます。

そういう問題は、実は乗客の皆さんが、例えばそこで十分時間がかかったりするのでございまして。そういうことに時間をとったときに、そういうことが当然なんだと思っていただけとか、狭い道ですと、バスがとまって、十分とすると後ろは渋滞になるわけでございまして、そういう渋滞の方々が、今そういうことが行われているんだということを理解していただくというふうなことも非常に大事ではないかと考えておりました。『国の責務』というところで、こういう問題についても国の責務として明記させていただいたわけでございます。

○土肥委員 後でまた、運転手等の、移動にかかわる責任者の質問もさせていただきたいと思っております。

今、例えば出勤時、あるいは学校に出かける時間帯を見ますと、大量の高校生がエスカレーターを使っているわけですね。きやあきやあ騒ぎながら、エスカレーターを独占していると言ってもいいかもしれません。そのほか、サラリーマンもいらつしやるわけでございますけれども、では、子供たちは元気なんだから健康のためにも歩けというようなことを言おうものなら、高校生たちに何を言われるかわからないような感じもいたします。

交通機関を使った青少年のマナーというのはひどいものです。電車で座り込んで食事をする人もあれば、それは子供に限らず大人もです。この前、ある御婦人が何か焼きそばを食べていましたですね、電車の中で。すごい大胆な方だ

なと思ったんですけれども。

ですから、交通マナーというのは、要はもった根源的な問題でもあるわけですね。学校で、みんな、十三、十四、十五歳ぐらいのは元気だから、エスカレーターに乗らないで歩いたらあなたの美容のためにいいよとか、ダイエツトのためにいいんじゃないのというぐらいの、いろいろなカリキュラムが考えられるわけでございましてけれども、それを国交省がやるうとなると、これは大変なことだなというふうに思います。

でも、しないよりはいいので、国交省レベルの話と、それからやはり文科省レベルの話、その他あらゆるところで、教育活動、マナーと申すのもいろいろの活動が必要でございまして。それではまあ頑張つてやっていたきたい、だけれども、やはり文科省との話し合いを十分なさった方がいいんじゃないですかというふうに思います。国民の協力を求める、これは、今まさに言ったらどうしたらいいかということ、やはりその場にいる人がみんな考えるべきなんです。お年寄りが乗ってきたら、席を譲らない人はいっぱいおりますし、二人分を一人で座っている人もたくさんいるわけでございまして、こんなのをどこで教育したらいいのか、途方に暮れるくらいでございまして。何かやたら駅のアナウンスよりは、やはり障害者やお年寄りを大事にしましょうというように短いメッセージを流した方が有効ではないかというふうに思うこともございます。

第七条の「国民の責務」というところに行きます。国民は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保する、そのために、その重要性について理解を深め、その重要性を深め、そして、そういう障害者やお年寄りに対して協力するように努めなければならない。これも広い意味で教育問題で、今度は大人の教育になるわけですが、これも、こうなると、もう手が出ないというように感じも持つわけでございます。

円滑な移動や施設の利用を確保するために協力を求めなきゃならない。どういう方法で協力を求めていけるんでしょうか。国交省の考え方をお知らせいただきたいと思っています。

○竹蔵政府参考人 先ほど先生の方からも昨晚の御経験がお話にありました。実は私も、この法案を担当している中で、たまたまでございますけれども、そういう白いつえについて人込みの中を歩いておられる方のお手伝いをするという経験をさせていただきました。

非常に人込みの中で、駅前からデパートまで何にも点字ブロックのないところでした。どうされるかなと思っていましたら、途中でやはり道がわからなくなられて、そこで大きな声を出されました。きのうの参考人の質疑の中でも、大きな声を出されるということが実は障害者の方にとっては非常に大事なんだ、それがきちっとできるかどうかというのが非常に大事なんだとおっしゃいましたが、まさにそこで大きな声を出されたので、私はお手伝いをしました。

実は、そのとき、女性の方だったんですけども、どういう形で手をつないだらいいかもよくわかりませんでした。腕を組むわけにもいかないだろうしというので、洋服のすそをちよつとつまむような形で御案内したんですけれども、まさに、こういう中で非常に大変だなということもみずから実感することができたと思うんです。

まさに、協力というのは、そういうところは一人一人がやはりお手伝いをしないと問題が解決できないんだと思うんです。そのときもたくさんの方が歩いておられて、大きな声を出されるんですけども、振り返る人はほとんどいらつしやなかったんです。それで私はお手伝いしたんですけれども、そういう困っている方、まさに白いつえをついている方なんというのはすぐわかるわけでございますから、そういうことに進んでお手伝いをするというように、私も、今いろいろな勉強をさせていただく中で、また障害者の方々のいろいろな意見をお伺いする中で、やはり自分が

みずから動かなくちゃいけないというようなことを強く感じたわけでございます。

そういうことをやはり国としては、時間はかかるかもしれませんが、そういう努力を重ねていかなければいけないという意味で、理解を求め、協力を求めるということをここに書いたわけでございます。

○土肥委員 ついでに申し上げます、盲人の方の誘導は、盲人に左なり右手のひじをさわつていただく、相手から。そうしたら全部、行程から速度から、それに合わせて歩きますから。手を引つ張るわけにもいかないですね。だから、それがやはり協力の一つとして、そういう盲人の方にはひじをさわつていただくというのが肝心なところなんです。

私は、過ぎた援助をしちゃいけないと思うんです。やり過ぎというのはよくないですね。盲人の方は、困ったときには声を上げるけれども、あとは自分で歩けるという計算をして活動をしていらっしゃるわけですから、余りにも過剰なお世話をしてはいけないのでございます。それは独立心を阻害することになるからです。

例えば、我々が駅頭で演説なんかしますね。盲人の方がつえをついて歩いてこられるときには、声をとめて信号の音を聞かせてあげるといのが一番いいわけで、親切な人は走っていつてどうぞどうぞとやっても、あなた毎日それをやれると私は言うんですね。ですから、そういうマナーは、政治家は特に拡声器を使つてやる時には、盲人の方が来たら自分の演説をやめるといのが一番親切な協力なんです。

そんなことを考えますときに、やはりどこかでこういう協力を求めなきゃならないわけで、そういう基本的なマナーをどこで学ぶかということ、どういふふうにもたて伝達していくかという問題点も含みながら、やっていただきたいというふうに思います。

先ほど文科省の方に質問がございました。私も同じような内容になりますけれども、この質問が

終わつたらお帰りになれたら帰っていただいて結構でございますけれども、学校というのは何なのかということですね。私は神戸ですから、阪神・淡路大震災で、最大の避難所なんです。三十万近い人たちが、ほぼ七、八割は学校に避難するわけですね。

そこで感じた幾つかの問題がありますけれども、一番の問題は排せつですよ。排せつの手段を確保する。下水道もつぶれておりましたけれども、そして水ができませんから、もうどうにもならない。こんな扱いのできないものはないわけでございます。そういう排せつの設備を学校で今どきだけやっていくかということは、また後で確認したい。きょうは通告しておりませんからもうやりませんけれども、やはり重要な設備になりますね。文科省として気をつけていただきたいと思うのであります。

それからもう一つは、障害者です。全部の障害者施設がつぶれたわけじゃないんですけど、そこに廊下から何から詰めてもらつてお預けしましたけれども、どうしても入り切れない。そうしたときに、ポータブルトイレは後で処理をしなきゃいけませんけれども、それもありません。それで私は、かなり駆けずり回ってポータブルトイレを集めて幾つかの避難所に持つてまいりましたけれども、そういう設備の面と同時に、日常的な学校生活の中でバリアフリーというのはとても大事です。

きのうも参考人の方に申し上げたんですけれども、やはり健康者の理解や協力を得たいとおっしゃるわけです。だけれども、小学校から、幼稚園もそうですけれども、公教育を受けている間、一度も障害者に触れていない人という学生がごまんといるわけですね。障害者と一緒に食事をしたことがない、学校給食ですから一緒に食べたらいんですけれども。そして、盲は盲、聾は聾、身体障害者は身体障害者、知的障害者は知的障害者として学校教育が区分されていて、それを超え

た、つまり一般教育、普通学級でうちの子を迎えてほしいという親はたくさんいるわけです。だけれども、ほぼそれはかなわぬことになっております。

今、学校現場で、先ほどの御答弁では、五十一%身障トイレが整備されているのはすばらしいことですね。だけれども、例えばエレベーターは今何%ぐらい学校に設置されているんでしょうか。

○古津政府参考人 お答えいたします。公立学校のうちの小中学校でありますけれども、エレベーターの設置割合は七・五%でございます。公立の高等学校の場合は一三・三%、それから、ちよつと観点が違うわけですが、特殊教育諸学校については六五・二%、こういうような数字になっております。

○土肥委員 高校で一三・三%、小中学校では七・五%、非常に少ない設置数ですけれども、それはなぜですか。

○古津政府参考人 その事情というのが大変難しいところがあると思いますけれども、基本的には、エレベーターの設置というのが一般的な常識化はしてなかった、過去の話でありますけれども。そういうこととか、あるいは管理が大変である、いわゆるエレベーターになれない子供が、かつての話でありますけれども、そういうようなことも配慮したり、あるいは工事費がかかるとか、いろいろな理由があるというふうになっております。

○土肥委員 この前、防火シャッターの事件がございましたね。私は、防火シャッターよりもエレベーターの方が大事だと思うんです。それは火事が出たら大変ですけれども、学校というのは大体火事が出ない感じになっておりまして、木造校舎というのはほとんどございせんし。そうすると、例えば小学生あるいは高校生、中学生でもないんですけれども、かなり重度の身体障害者が公立学校に行きたいと希望したときには、文科省としてはどういう対応をなさるんですか。

○舌津政府参考人 文科省の基本的な考え方でございますけれども、障害のある児童生徒の就学に関するところにつきましては、保護者や専門家の意見を聞きつつ、当該児童生徒の自立と社会参加のための適切な教育が行われるよう、総合的に判断するというような考えに立って学校を指定するというような制度になっているところでございます。

○土肥委員 そうすると、ほとんど学校に行けないということではないかと思えます。

それでも入れてくれと言ったときに、これは私の経験から申し上げますけれども、いろいろな条件をつけてまいります。通学の保障、これは親がしなさいと言います。それから、門を入って校舎の入り口まで車で来るのはよろしい。ところが、そこから教室に行くまでも、それから、高校ですから科目によっていろいろな移動がございますね、授業中の移動も、それから排せつも、全部やってくれますかと。それをやらなければ受け入れることはできない、こう言うわけです。

それで、このボランティアグループは何をしたかという、男性がアパートまで行ってその女の子を車に乗せて、それから、おぶって階段を上がった教室まで連れていく。授業の移動の間も、時間数を見てそこへ出かけていって、体育をやるときにはまたおいていって運動場まで連れていく。水平移行は車いすですでできるんですけども、垂直は全部おぶってやりなさいと。

問題はトイレです。どこかにスペースはないかということをお願いして、ある空き教室だったと思いますけれども、そこにカーテンを張ってポータブルトイレを置いて、そして、下のお世話は、女のボランティアの人が付き添って、そこまで連れてきて排せつの手伝いをする。そうすると、朝から、送る人、移動する人、排せつをする人、また自分の家に連れて帰る人と、大体四、五人のボランティアが必要なんです。

例えば、階段で移動なんてするのは、これは高校生ですからみんな力があるわけですよ。女の子

ですから、女の子に、両足は補装具をつけておりますから非常におんぶしにくいんですけれども、だけれども何かいろいろな方法があるんじゃないかと、いや、けがをさせたら補償できませんから全部おたくでやってくださいということでございます。

そのときに、障害者トイレが半分は設置されているというのは大変うれしいことでございますね。それから、上下の移動が問題なんで、たとえ二階しかない学校であっても、簡便な簡易なエレベーターが安くありますから、それで上がるようにしてくれたらどんなにか助かるということでございます。そういう、言ってみれば全部家族に押しつけて、それでも行きますという子だけが学校に行けるわけですね。

私は、自立とそれから社会経験、社会教育的な意味で、それぞれの障害者諸学校で分離して教えた方がいいという面もあると思えますけれども、きのうの参考人の中では、やはり学校で障害者に日常的に触れていて、それは知的障害もあるでしようし、いろいろな行動障害がある人もありますし、それから学習障害児もいるわけでございます。いろいろな子供に接して、昼御飯なんかもう絶対の教育訓練ですよ、食べさせてあげる。これは実にいい教育なんです。普通の体じゃありませんからいろいろな問題があることも知って、あ、障害者というのはこういうものだなということとを教えるには、学校に積極的に受け入れるということですよ。

特殊な職業訓練などが必要な場合にはその部分だけ抜いて、例えば、盲人の方のあんま、はり、きゅうだとかいうものは、近くに盲学校があればそこへ移動してもいいんですけれども、あるいは週のうち何日かを分けて合って勉強したらいいわけでありまして、そういう学校制度が柔軟に行われることによって初めて、先ほどから国民の理解とか教育活動、広報宣伝とか、障害者を見たこともない人にどうやって障害者に協力しろというんですか。

後でバス事業等の障害者の乗車拒否などについても一遍お尋ねしますけれども、そういう状況というのは文科省では議論になっていないんですか。お聞きいたします。

○山中政府参考人 先生、障害のある子供たちの就学の問題でございますけれども、先ほどお答えしたところでございますけれども、保護者あるいは専門家の御意見を聞きながら、子供の自立あるいは社会参加のために適切な教育が行われるようにということで、小中学校でございますと市町村教育委員会が総合的に判断しているところでございます。

その際、盲、聾、養といった特別支援学校それから小中学校、それぞれの教育内容の特色あるいはその条件の整備の状況、こういうことにつきましては、子供本人あるいは保護者に対して十分説明をして、情報提供して、それらの中で相互に考えを述べ合いながら、理解を得ながら、どこに就学していくかということを決定的にいくということになっていくところでございます。

また、先ほど、先生、高等学校の例をお挙げになりましたけれども、高等学校におきまして障害のある子供を受け入れて教育するという場合、教育課程を弾力的に編成しますとか、あるいは指導方法を工夫して、こうした障害を持った生徒が適切な高等学校の教育を受けることができるように、こういう配慮をしなきゃならないというふうに考えております。

一般論といたしましては、公立の高等学校でございますと都道府県の教育委員会という場合が多いわけでございますけれども、学校が講じる障害を持った子供に対する支援の内容、それは設置者の方で適切に判断していくべきと考えておりますけれども、例えば、身体障害のある子供について、施設や設備をバリアフリー化する等の改善をし、非常勤の教職員を配置するといった例、あるいは、介助が必要な生徒については介助員を配置するといった措置をとっているという都道府県もございます。

財政状況等もございまして、先生御指摘のとおり、十分に対応ができていない、あるいは対応ができないといった場合もあるかと思えますところでございますけれども、高等学校といたしましては、障害のある生徒を受け入れるということでございますので、円滑な学校生活を送ることがございますよう、教育委員会、学校あるいは保護者、生徒、その意見や要望も聞きながら、施設設備、人的な配置の状況、そういうものを総合的に考えながら必要な配慮をしていくということが望ましいというふうに考えております。

○土肥委員 何でもかんでも学校のスタッフでやる必要はないですね。団塊の世代でどつと元氣な退職者が出るわけでございまして、学校にもボランティアを入れて、それこそ人的な問題についてはボランティアで十分なんです。そんなに難しい仕事でもないし。危険な心配だということだったら保険が何か掛けられればいいわけでありまして、もっとフレキシブルに教育問題を考えないと、今の子供の教育をどうあるべきか、これがやがて成人になるわけでありまして、登校拒否やニートやさまざまな問題を抱えている教育現場で、やはりこれは、そういうところに出ていって自分の経験を披露しようというボランティア、一言で言えばボランティアですね、を集める、各学校で集めるくらいの努力をしてみたいと思うわけでございます。

文科省に対する質疑はこれくらいにさせていただきます。どうも御苦勞さまでした。さて、本法案に戻りますけれども、私が一番気になるのは、やはり、市町村が基本構想を作成しなきゃならない、そのためにいろいろな関係者に集まってもらうということなんです。その中心が協議会であろうと思えます。協議会をつくりなさいと。この協議会は三つの要素から成っております。まずは市町村ですね。それから、関係する施設設置管理者、公安委員会、それから基本構想に定めようとする特定事業者ですね。三番目に、高齢者、障害者等、そして学識経験者その他

の当該市町村が必要と認める者。

ここでまたひとつかかるわけですね。ただ障害者、高齢者をこの協議会の中に入れますよ。ところが、この協議会は、よく法案を読んでもみると、かなりの縛りがかかっている、ちよつと御相談があるから聞きたいとかいうふうな話じゃなくて、基本構想をまとめる一つの重要な構成員になるわけでありまして。ここでまた高齢者、障害者等と言われますと、障害者といっただけでも、十も二十も障害の程度が違う人がいる。知的障害もそれぞれ違う。

あるいは、今度は精神障害者も入れまして、精神障害者と日常的に触れる人なんてほとんど国民にはいない。日本の精神障害者の医療サービスというのは閉じ込める、隔離型でやってきまして、これは伝統的な日本の障害者治療の体制でございまして、もう一般市民として帰してもいい人たちが入院者の何割いるでしょうか。厚生労働省も数字を何回か挙げたことがありますけれども、七万人や八万人はもう自宅に帰っていいし、あるいは社会の中に住んでもよろしいと。そうしたらグループホームをつくらうかというまた反対がありますから、精神病院の敷地内にグループホームをつくって、同じような隔離生活に入るわけですね。

そういう多様な障害者、それから、お年寄りもまさに多種多様な、十人十色の高齢者がいるわけでごいまして、こういうふうにはばんと高齢者、障害者等と挙げられると、どうやって選ぶんですかということをお聞きしたいと思ひます。

○竹蔵政府参考人 当事者参画の観点から、さまざまな御意見を取り入れた基本構想というものをつくっていかなくてはいいかなと思ひます。

協議会の構成員になっていただくという方は、今先生御指摘のように多種多様な方がいらつしやるので、全員になっていただくというわけにはなかなかいかないかもしれません。

私ども、通常、例えば都市計画の審議会でございますとか、各種、利用者の御意見を反映させるような組織のときには、例えば地域での高齢者や障害者の団体というのがございまして、それから、団体の代表として推薦された方とか、それから、地域で非常に熱心に活動をされていて、具体的にいろいろな御提言をされる方もいらつしやるのではないかと思ひます。そういう意味で、市町村がこういう方にお願ひしますというところで協議会は組織されることになると思ひます。もちろん、そのメンバーというのは固定的なものでなくて、案件によっていろいろ臨時的に御意見を賜るといふような、いろいろな仕組みもできると思ひます。

いずれにしろ、協議会の構成員自体は限定的にならざるを得ないと思ひます。ただ、それですべてということではございまして、冒頭申しましたように、より幅広い御意見をいただくようなプロセスもあわせて整備していきたいと考えております。

○土肥委員 残念ながら、障害者団体はたくさんございまして、相互には余り知らない。身体障害者の団体は身体障害者に着目していますから、知的障害者がどういふ暮らしをしているか、どういふ考え方をしているかというのはなかなかわかりません。今度は精神障害も入ってまいりますから、じゃ、精神障害者というのは一体どういう日常生活をしているのかということになりますと、さっぱりわからない。

どうか、私の希望としては、やはりよき人材が障害者の中にもいるわけですから、幅広く障害者の問題を考えることのできる、そういう人を採りて声をかけてもらいたいと思ひます。団体とか福祉施設の経営者とかいうことになりまうと、何か通り一遍のことしか言わないんじゃない

かなと心配をしております。ここは、その人、選ばれた人がどんな働きをするかによって随分と基本政策も変わってくるというふうに思ひます。むやみやたらに何か問題を起こすような人もいられるかもしれないので、やはりじっくりと選択をしていただきたいと思います。

協議会の話の中で都道府県公安委員会が出てくるんですけども、ちよつと私もぎょつとしたんですが、一体なぜ警察が、公安委員会がここにかんでくるのかということをお説明いただきたいと思ひます。

○竹蔵政府参考人 公安委員会は、信号機等の交通安全施設、障害者向けの信号機等非常に関係が深いということで、公安委員会が入ってまいります。

それから、この法律自体が実は国土交通省、総務省、国家公安委員会の共管の法律になっておりまして、主務大臣になって理由も、同じ交通安全施設の整備という観点でございまして。

○土肥委員 それはやはり市民の皆さんにもよく周知をしておかなきゃいけないので、信号機の管理のためですと言えはわかるんですけども。交通信号機も、これはいろいろ問題がありますから大事だと思ひます。町中の信号機のいわば設置の仕方のまずさで通行者が、特に障害者、知的障害者なんかがある方が間違つて交通事故に遭うということがあつたわけです。警察庁の統計をちよつと見せてもらいましたけれども、車のいす方が事故に遭う件数というのがかなり高いんですね。死亡者も、ちよつときや資料をここに持つてきておりませんが、二百数十名死亡者が出るというふうな話でございまして。

この交通の問題と同時に、障害者やお年寄りが町中に楽に出てこれるようにというのはいいんです。ところが、このごろは電動車いすなどはなかなか性能がよくて、行動半径が非常に広がっているわけでごいまして。これは道路交通法とかかなかの規定には入りませんから、どうしたらいいかなということなんです。むやみやたらにという

か、ちよつと語弊がありますけれども、車いすを買って、相当高い値段しますけれども買って、そして行動の自由を得たいという人が次から次に出てくると思ひますね。

特に、お年寄りの人が車いすに乗るようになりますと、障害者の皆さんは、もう何度かひっくり返つたり、路肩から落ちたり、ぶつかったりという経験を積んでおりますから、怖さがわかるわけですね。ところが、お年寄りの人がいきなり車いすに乗るようになりますと、昔運転をしていた人がいるかもしれません。交通規則はわかつていても、車いすが持っている危険というものがどんなものかというのを本当はわからないんじゃないかというふうには思ひますね。

そういうことからいって、車いすを利用する側の何らかの指導がないと、問題が、交通事故がしよつちゅう起きる。あるいは、車いすが通行人を突き飛ばすことだってあるわけでごいまして、私はよく言うんですけども、車いすというのは基本的には本人がブレーキをかけることになっていきますけれども、介護する、後ろから押していく人にも必ずブレーキをつけるようにというふうに言うんです。それは、本人は大丈夫だと思ひても、後ろの押す人がやはりコントロールをしてあげなきゃならない。ほばベアになっているわけですね。

そういうことからいって、何らかの車いす対策を、これは国土交通省がやるのかどうかわかりませんが、例えは軽い免許制度とか、あるいは講習を受けて交通規則を理解するか、これから、飛ばし屋車いす、びゅんびゅん飛ばす車いすを使う人が出てくるのではないかと思ひます。思うくらいであります。あるいは、すごい荷物を積んで、これで廃品回収をやっている人もいます。もう一ついいに言ひますと、構造的に、JIS規制がかかっていると思ひますけれども、電車の乗りおりでサイズが今問題になっておりますけれども、それも将来解決しなければいけません。

れども、やはり低いから運転手が見過ごしてしま
うわけですね。通常の車の運転手が見過ごしてし
まう。そうすると、私がいつも言うんですけれど
も、ポールを立てて、そしてランプをつけて、こ
こに車いすが走っていますよというようにことを
教えるような、そういうものの設置も求めると
か、何らかの対策を立てるべきときであろうと思
いますが、これは通告どおりではないんですけれ
ども、局長の御意見を聞きたいと思っています。

○竹蔵政府参考人 今、さまざまな車いすの利用
についての問題を教えていただきました。直接に
は私たち担当はしていませんけれども、この問
題、広く取り扱っておりますので、関係の皆さん
ともよく相談して、きちっとした車いすの利用が
できるような環境整備をしていきたいと思いま
す。

○土肥委員 残された課題として、これは警察マ
ターにするかどうかとかかって、余り
いいことではないのではなからうかと思うわけ
でございまして、そういう意味では、協議会でこ
ういう問題を取り上げていただきたいと思うのであ
ります。

路面についてもそうであります。歩道よりは車
道の方が走りやすいんです。歩道は、波があつた
り、車の進入のために切り込みがあつたり、それ
から舗装でも雑ですから、本当にあらな走りづら
い歩道を車いすで走れといった大変な話でござ
いまして、私だったら隅の方の車道を走ります
ね。その方がすいすいといけるわけでありまし
て、歩道の問題はこれは国土交通省でございま
すけれども、やはり日本は歩道をもっと大事に、そ
していいものに変えていくべきだというふうに思
います。このことについては、またいろいろとや
やこしいですから、答弁は結構でございます。

さて、協議会ができた、そして、まさに地域の
あるいはユーザーの気持ちを体したいといういろ
んなニーズを組み込むことができて、そして面的な整
備も行われるという願ってもない話でございま
す。この基本構想に基づく指示、命令のところ

で、ちよつと気になるんですけれども、基本構想
ができてそれをいざ実施しようとする、言うこ
とを聞かない人が出てくるわけですね。まず、市
町村長は要請をする。要請に応じないときには、
主務大臣に言つて勧告をしてもらう。大臣、どう
ぞ怒つてやってくださいというわけですね。それ
でも聞かない場合は、必要な措置をとるべく命令
をすることができ、これは大臣がなさるわけ
ですね。

このことは、バリアフリーあるいはハートビル
などの発展段階として、実際のどの行われるん
だろうか、どういうふうな形態をとるんだらうか
というのを考えるわけでございしますが、その辺
の御説明をお願いいたします。

○竹蔵政府参考人 この基本構想をつくるための
協議会のメンバーになることについては、正当な
理由がない限り拒めないというお話をいたしました。

そこでどういふ話し合いが行われるかというこ
とでございしますが、あれもしてほしい、こ
れもしてほしいというお話がいろいろ出てくる中
で、整理をいたします。そうして、協議が調つた
というのを基本構想に書きます。もちろん、こ
うしてはほしいのに、事業者としてはまだそこま
で手が回らないとかいうようなやりとりがあつた結
果、構想が決まるわけでございます。

そこに書かれたことについては同意をしたわけ
でございしますから、それを実行する必要があると
いうことで、このような要請、それから、要請を
しても、権限のある人にやつてもらわなくては
いけませんので、通知をするとか、それから勧告、
命令ということで、順を踏んで、最後は非常に厳
しい是正命令というところまでいくわけでござい
ますけれども、そのプロセスとしては、いろいろ
な要請、通知、勧告というふうなことをとるとい
うことでございします。

○土肥委員 この国土交通省の発想だろうと思
うんですね。やはり仕事はしなきゃいけないん
だ、完成するためにはそういう強制命令も含めた

大臣命令を出すんだという、なるほどなと思うの
でございします。こういうところが厚生労働省にな
い、余り表に出ないというわけで、あれだけの大
借金の原因にもなるし医療費は高騰するわけでござ
いまして、逆に、この法案で面的な整備までバ
リアフリーを実施しようとするば、これくらいい
ことはやるんだよということを法文上決意なさつ
たということは、私はいいことだと思つておりま
す。

もう一つお聞きします。

四十一条で移動等円滑化経路協定というのがご
ざいまして、これは、いろいろ利害関係者がい
て、全員の合意がない限りやらないんだ、これは
ちよつとまた先ほどの協議会の方針とは違つた面
が見られるんですが、これはどういうことでしょ
うか。

○竹蔵政府参考人 この経路協定の仕組みでござ
いますけれども、例えば、既にある地下鉄にエレ
ベーターをつけようというようにときに、駅構内
が狭いという場合があるときです。ところが、近
くに民間のビルがあるというときに、民間のビル
の御協力をいただいて、その民間のビルのエレ
ベーターを経路として指定するというようなこと
によって、鉄道事業者だけに任せておいてはエレ
ベーターがなかなかつかないというのを一刻も
早く解決できないだろうかというのが、この基本
的な考え方でございます。

そうである以上、実は保障とかそういうことも
ないわけでございまして、任意の協定ということ
になりますので、全員の合意ということござい
ます。似たような仕組みとしては、景観法に基づ
く景観協定とか、緑化協定とか、建築協定とかご
ざいます。

ただ、一たん合意をして経路ができましたら、
そのビルがたとえ他人の手に渡つてもその協定は
有効であるということで、後から買った人も協定
は守らなくちゃいけないというところが非常に大
事でございます。そういうような形で、任意の
中にも強制も含めながらという制度を考えている

わけでございます。

○土肥委員 ここでは強制命令でないということ
でございします。なる話があらばならない話も
あるということでございまして、協定を結ばば合
意しているわけですから、協定を結ばせるわけ
ですね。これもそれぞれ私有財産でございします
から、それはそうだろうというふうに思います。

さて、ちよつと法八条に戻りますけれども、八
条の五項で、公共交通事業者は、その職員に対し
て、移動等円滑化を図るため教育訓練を行うよう
努めなければならないということでございします。

先ほど竹蔵局長がおっしゃったように、公共交
通に携わっている運転手が乗車拒否をするという
ようなことがあるわけでございします。これはいろ
いろな理由があるわけですが、要するに、
当該事業者がいれば教育訓練を自主的に行つて、
その努力にまつているところがあるんですが、こ
れは強制力がない、努力義務ですからないわけ
でございしますが、なぜこんなことを公共交通事業者
に求めたのかということでございます。やはり実
情が余りよろしくないことだろうというふう
に思います。

この辺はよほど科学的にも心理的にも分析し
て、運転手がそれを拒む、このごろはもう合理
化、合理化で、いわば運転手は一人、職員はほか
はだれも乗せない。ですから、運転手さんも、マ
イクで駅名を告げながら、とまってからおりてく
ださいねとか、気をつけてとか、片っ方は切符
を売つたり計算もしなきゃいけない。もつとひと
いときには、運転手がいらない、要するに自動的
に動いている鉄道もあるわけでございまして、私
は、これは一人は必ず乗せないとか悪いな
というふうに思うわけでございします。

どうでしょうか。例えば、先ほど局長がおつ
しゃつたように、バスがとまっちゃつて後ろに
いっぱいそれ待っていて大騒ぎになるとか、あ
るいは客室の中でパニックが起きるなどというこ
ともないとも限らない。例えば、一つ例を挙げま
すと、どの障害とは言いませぬけれども、てんか

んを持っていらつしやる方がありますね。この人はてんかんの発作が起きるのは予測できないわけですから、普通に電車やバスに乗っているわけですから、突然倒れるわけですね。そうしたら、バスの運転手は何をするのか。

その手順と、それから、その人がどういう状況にあるかということを見届けるような技術も必要なのではないかと。バスがとまっています、そのわきを走ったり後ろについてきている乗用車や通行している人からは文句は出るでしょう。文句が出たつて、その処置に当たらないか、いけません、ほつぱり出すわけにはいかないわけで、運転手みずからが、そこからおりて、運転席を離れて、そして処置に当たらないかならない、こういうことまで訓練してほしいと思います。

そのときに、もう面倒くさい、乗らないでくれという気持ちになる可能性が十分にあるわけですから、この教育訓練について、当局、国交省はどういうふうを考えていらつしやるんでしょうか。

○竹蔵政府参考人 今御指摘ございましたように、この人的な対応についてはさまざまな声を直接いただいたいております。

例えば、バスの運転手さんや駅員さんが自分の会社の障害者割引制度をよく理解していないとか、それから、ハンドル形電動車いすの自社利用要件を駅員が理解しておらず乗車拒否をされたとか、階段昇降機は操作ミスによって危うくけがをしそうになったとか、事業者によって対応がよいところ悪いところの差が大きいとか、まさにバリエーションを進める中で、この人的な対応、教育というのが非常に大きなかぎを握っているんじゃないかと思ひます。

各公共交通事業者においても、この接遇、介助方法の習得等を目的とした教育訓練を行っておりまして、例えば、乗降用スロープや昇降機等の機器操作実習、高齢者や障害の種類ごとの接遇、介助方法等々、障害者団体との意見交換や、サービス介助士の資格の取得を行っている事業者もある

ということ、それぞれ努力はしておられるわけですが、問題も依然として起きています。このが実際ではないかと思ひます。

国土交通省では、このための教育プログラムをつくって、公共交通事業者の社内教育のボトムアップに支援をしていきたいと思ひておりまして、今後ともこういう努力を続けていきたいと思ひます。

○土肥委員 最後に、大臣に、長い間の私のやりとりをお聞きいただきまして恐縮です。ですから、障害者、高齢者と言つて片づけられないんです。ですから、今後の、面的な面までバリエーションを図ろうというこの理想を実施していくときに、余計なものをつくつてもしょうがないです。それから、歓迎されないようなものをつくつてもしょうがないわけではございません、お年寄りも多種多様、障害者も多種多様、しかし、お年寄りが積極的に町に出る、障害者がどんどん町に出てくるというのはとてもいいことなんです。それから、そういう意味で、ハード面でお得意の国土交通省にあつても、ソフト面と、いろいろバリエーションなんとなつていふことを、心のバリエーションとおつしやるのもお願いしたいと思ひます。で、そういうことをお願い申し上げて、大臣、ちょっと締めくくりをお願いしたいと思ひます。

○北側国務大臣 きょうは私も勉強させていただきました。土肥先生の本当に御経験を通してさまざまなお話をちようだいいたしました。私の知らないことばかりでございます。目の不自由な方に付き添いするときは、ひじですか……(土肥委員「ひじです」と呼ぶ)ひじを持って、そういうことも私なんか知らなかったわけではございまして、知らないことが本場に多いんだと思ひます。

健康者の方々から見ると、障害者の方々に対してどう対応をしていったらいいのか、もっと知れれば、そういう気持ちがある人はたくさんいらっしゃるから、知れば、もっとこうすればいいんだなということがわかるわけではございまして、

本場にハード面ももちろん大事ではございますけれども、そういう教育、啓発というようなことが非常に大事だということに思ひました。

特に、きょうの先生のお話の中で本場にそうだなと思ひましたのは、学校ですね。障害者の方々に学校ではかの生徒と一緒に教育の機会を与えていくということが、ほかの健康者の子供たちにとつても非常にそれは大事な教育の機会になるんだというお話は、本場にそのとおりだな、また、そういうことがないとなかなかわからないんじゃないのかなというふうに思ひまして、非常に大事な御指摘をいただいたというふうに思ひております。

きょう、さまざま個別のいろいろなケースについてお話をいただきましたことをしつかり今後の施策に反映できるように、頑張つていきたいと思ひます。

○土肥委員 終わります。ありがとうございました。

○林委員長 田名部匡代さん。

○田名部委員 民主党の田名部匡代でございます。厚生労働委員会に所属しているわけではございますが、本日は国土交通委員会で質問の機会を与えていただきましたことを、委員の皆様にもう感謝を申し上げます。

今、大臣の最後の御答弁をお伺いして、私も、身も感じたことではあるんですけど、私も、恥ずかしながら、正直申し上げて、大人にというか、つい最近まで、障害者の方々と理解し合う、また触れ合う、一緒に時間を過ごすということをしなかつたわけではあります。しかし、地元のボランティア活動に参加をいたしました。ここ数年の間は障害者の方々とたくさん時間を過ごすことができて、その中において、障害者の方々が何を望んでいるのか、また、どういったことで困つていらつしやるのか、また、こちら側の思ひ、そういうことも伝えることができるようになったわけではあります。

それを考えたときに、まさに土肥先生の御質問にもあつたようでございますし、大臣もおつしやつておられました、教育というものは本場に大事だな、そのように私自身も感じているところでありまして。

私の地元のある保育園で、障害児と一緒に過ごす、障害児と一緒に受け入れて教育をしているところがありました。その障害児というのは自閉症を持つていて、その子と一緒に過ごす周りの子供の反応というのは一体どうなのかといふ、あの子は突然大きな声を出す子なんだよという、それがある意味その子の個性ととらえているわけではあります。それぞれの持つ病気、症状、そういったものを子供のころから理解して互いに知り合うということは、大変重要なことからの課題だと思ひますので、そういうことにもぜひ国として取り組んでいくべきではないかな、そのように思ひております。

先ほど申しましたように、私は厚生労働委員会でもございまして、昨年は障害者自立支援法が成立をいたしました。我が民主党は、その法案に対して反対をしたわけではあります。特にその中でも、障害者の受けるサービスに対して一割の負担を導入したというところは、自立を妨げるだけではないか、だれもが平等に与えられた生きる権利を奪いかねない、そういう内容ではなかつたかと私は思ひております。健康者ならごく普通に自分で行つていくことも、障害者であるがゆえにお金を払わなければならない、そういうことが日常生活のあらゆるところに発生をしているわけではあります。

昨年、その法案が議論されているときに、一人の小学校の男の子から手紙が届きました。その内容というのが、僕の友達は御飯を食べるのもトイレに行くのもたです、でも、僕は障害を持つていばつかりにそのことにお金を払わなければならせん、僕はおかしいと思ひます、そういう内容の手紙でありました。

つまり、障害の度合いによって、重度であれば

二十四時間その介護を必要としている人もいるわけであり、生きる上で当たり前の行為に対してお金を支払わなければならない。また、だれにでもいろいろな楽しみがあつて当然だと思いますけれども、例えば、映画一つ見に行く、またお買い物一つ出かける、そういったことにしても、健康者ならばからかからない費用が、障害者であるがゆえに、その移動にかかるお金とか介護にかかるとか、そういったことを支払うことになるわけだ。

今回の法案が出されたときに、障害者にとつては、また高齢者にとつても、なかなか優しい社会といふものがつくられてこないかという中であつて大変期待できる法案ではなからうか、そのような感想を持ちました。法案にあるように、きちんとした整備がされて自立した生活を送れるようになれば、それはすばらしいことでありますし、社会全体で支え合う知識、またそういった仕組みといふものをしっかりとつくり上げること、障害者、そして高齢者、妊婦、子育て中のお母さんたち、そういった方々が大きな安心、豊かさを感じられる社会、そういったものに少しもつながっていないといけないという思いを込めながら、建設的な議論をしたいと思つておりますので、よろしくお願ひをいたします。

まず、基本的なことでありまして、もう大臣何度と同じ質問をお受けになったかもしれませんが、いま一度お答えをしていただきたいんです。今回の法案に、公共の福祉増進に資することを目的とするものであるということが書いてあります。つまり、福祉政策の一環ということだと思ひます。これまでの質疑の中でも、ハード面だけではなくソフト面も大事だということをおたがひおつしやっております。

そうすると、本来は厚生労働省が中心となつて取り組んだ方が、高齢者とか障害者のニーズ、そういったものにより多くこたえられたのかな、もしくは、現状をもっとしっかりと把握して、公平性といったものを保ちながら政策が進んでいった

のではないかなというところも思つたりするわけであり、より全体なものが見えた取り組みというものを国土交通省としてどう考えているのか。つまり、大臣の考える国土交通行政における福祉政策というのは一体何なのかということをお考えをお聞かせいただければ幸いです。○北側国務大臣 参議院の方ではいつもお父様に御指導いただいております、ありがとうございます。

もちろん、福祉政策と密接に関連する法案でございます。この法案提出の理念といいますか思想というのは、ユニバーサルデザインに基づくまちづくり、こういう観点から私どもこの法案を提案させていただいているところでございます。決してこの法案というのは、高齢者の方、障害者の方、これはもちろんです、だけではなくて、やはり移動にいろいろ不自由があるという方々すべてにわたります、その移動の円滑化を図つていくということ、これが大きな目的でございます。今おつしやつたように妊婦の方々と、あと、けがをされた方々とか、これはさまざまあると思うんですね。だから、だれでも、どこでも、自由に移動ができるように、ぜひそういうまちづくりをしつかりこれから目指していきたいと。

これまでも交通バリアフリー法というのがありました。また、ハートビル法という法律があつたんですが、その駅、駅周辺、また、不特定多数の方々が使われる建築物だけではなくて、これから本格的な高齢社会が到来するわけですから、もっと面的にバリアフリー化というのを整備していきたいというところで、今回この二つの法律を統合し、そして拡充をした法案を提出させていただいたところでございます。

理念としては、ユニバーサルデザインによるまちづくり、さらには福祉政策と密接に関連します。したがって、厚生労働省ともよく連携をとつて、今後具体的な施策も進めさせていただきたいというふうに思つております。

○田名部委員 どこにいても、また一人でも多く

の方が移動しやすい、そういった社会をつくるということだと思ふんですけれども、そういった意味におきまして、私の地元青森県は大変雪の多いところでありまして、また、過疎地に行きますと交通の便も大変悪い。高齢者の方々は、行政が独自でその財源を出して、町の中をバスを走らせて病院まで運んだり、そういうふうなことをしているわけでありまして、ぜひそういう地方にも目を向けていただきたいと思つております。

欠でありますけれども、今お話にもありましたように、心の問題も含めて一体的な取り組みをしていかなければなりません。先ほど大臣が、厚生労働省とも連携をとつてという御発言がありましたけれども、厚生労働省を含めて、他の省庁との連携というのはこれまでの間にしっかりとれているんでしょうか。

もう一つ、基本的なことを伺ひたいします。大臣のお考えになる心のバリアフリーとは一体どういうことでしょうか。

○北側国務大臣 この法案のそもそもの中身についても、当然、厚生労働省と連携をとつてこの法案を決定させていただいているところでございますし、国土交通省は社会資本また交通インフラ等を所管しておりますので、そういう意味では、厚生労働省や先ほどの文部科学省等々、関係省庁との連携をしなければいけない場面が非常に多い役所でございます。

また制度を幾らつくつても、結局は、大切なことはやはり人、そこにいらつしやる人でございまして、その人がバリアフリーの重要性ということとを、意義というものをよく御理解していただくことが必要だと思います。また、高齢者の方々、障害者の方々、さまざま状況に違いがあるわけでございますけれども、そうした方々のニーズといひますか、そういうのがよく理解できるようにしていかなければいけないわけでございます。そういう意味でのやはり心のバリアフリーというのが不可欠であるというふうに思つております。

そういう意味では、これまでも連携をとらせていただいておりますけれども、これからもお一層、特にこうしたバリアフリー化の問題については、厚生労働省や文部科学省とよく連携をとつて進めていく必要があると考えております。

○田名部委員 私はちょっと不十分ではないのかなというところを感じたわけでありまして、きのう、実は、文部科学省を含め他の省庁の方々ときちんと連携をとつていられるのかという、つまり話し合いを重ねてきたのかという御質問を役所の方にさせていただきまして、もしもそういった議論また審議会のようなものがあつたのであればその資料をいただきたいということで、資料をいただきました。

○田名部委員 私はちょっと不十分ではないのかなというところを感じたわけでありまして、きのう、実は、文部科学省を含め他の省庁の方々ときちんと連携をとつていられるのかという、つまり話し合いを重ねてきたのかという御質問を役所の方にさせていただきまして、もしもそういった議論また審議会のようなものがあつたのであればその資料をいただきたいということで、資料をいただきました。

ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会、これはメンバーを拝見したところ、国土交通省の各担当局長の方が六名、それ以外は警察庁、そして総務省、厚生労働省からは一人だけ、このメンバーの中に入っております。後から役所の担当の方が、文部省とは事務的に話をさせていただいただけでしたという御回答があつたわけでありまして、

しかし、先ほど来お話がありますように、教育

の中で心のバリアフリーというものにしっかりと取り組んでいくことを私は大変重要だと思っておりますし、今回のこの法案の中にも、小中学生向けの人材育成プログラム、また学生を含めた人材育成、それからボランティアの活動実施といったものが盛り込まれているわけであります。ですから、本来であれば文部科学省もこのメンバーの中に入っているとおかしいだろうと。

そして、厚生労働省の中にあつては、障害者、また障害者の就職に関する担当の方、そして高齢者の介護の問題にかかわる方、そういった幅広いメンバーの中で深い議論をしていくべきだったのではないかなと思ひますが、大臣、どうお考えでしょうか。

○竹蔵政府参考人 今御指摘のございましたユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会、確かに文部省の方には入っていただいております。ただ、この懇談会自身は、学識経験者の方を中心に、また障害者の方々の御意見を、生の声を伺おうというものでございましたので、文部科学省は入っていないのかなと思ひます。

ただ、今後、国として基本方針を定めた大事なことを行っていきますし、それから教育の問題等、先ほどからも御審議の過程で出ておりますように、文部科学省とも十分相談しながら進めていきたいと思ひます。

○田名部委員 ありがとうございます。

これから議論をしていくに当たって、広い方々から御意見を聞きながら、また深い議論をしていくために、本当に高齢者、障害者のニーズにこたえられる、そういう中身にしていくためにもぜひメンバーの中に入れていただきたい、そのように思ひます。

先ほど心のバリアフリーの話をしていただきましたが、ちょっとそれについて伺ひたいんですが、今回、予算が五千万円ついていると思ひますが、これはどういった取り組みをしていくものなんでしょうか。どういったことにこの予算

が使われるのでしょうか。

○竹蔵政府参考人 実は、予算はいろいろな分野で今回措置しております。

例えば、今の五千万という部分かどうかわかりませんが、基本構想をつくる地方自治体への支援でございますとか、それから、今の心のバリアフリーの関係で申し上げますと、交通バリアフリー教室というものをやっております。これは、過去五年間に全国二百七十二カ所で一万三千名余の方々の参加をいただきまして、疑似体験、介助体験などを行っていただくものでございますし、それからバリアフリーボランティアモデル事業、全国五カ所で行っておりますが、こういったものも十八年度引き続きやっていきたいということとございまして、いろいろな形で予算措置もしているところでございます。

○田名部委員 私もちょうどだけ御説明をいただいていたんですが、交通バリアフリー教室、内訳というのか、どういったものに予算が使われているのかということを見たとときに、謝礼とか職員の旅費、そして庁費。この庁費というのは何ですかと伺ったところ、会場費とか印刷費とか報告費といったものに使われているということでありました。

しかし、こういったことというのは、例えば文部科学省の中でも、教育の一環としても授業の中で取り組んでいらつしやることもありますし、また、地域でもこういったことを独自に実施しているところがあるわけでありまして、私、地元ボランテアに参加をしていると申し上げましたけれども、私も実際、地元の社会福祉協議会にお世話になりました。車いすの疑似体験をさせていただきまして。

決して悪い計画ではありませんので、否定をするつもりはありませんが、ただ、予算をできるだけ有効に、有意義に使っていただきたい。そういったことを考えたときに、同じような内容のものを各省庁で実施していても無駄なのではないか、そのように思ひわけでありまして、地元で、

また地域で、地方でこういったことをもうどんどん行っているところがあるのであれば、そこに必要経費だけを渡して、より多くの人に体験をしてもらう、そういったやり方もあるのかなというふうに思ひました。

これは、今の御説明にもありましたように、バリアフリーボランテア事業に関してもそのとおりだと思ひます。昨年五カ所で行ったモデル事業としてやりまして、ことしから四億二千三百万の予算をつけて本格的に取り組むと始めるということとありました。これについても、本当に、地域によって駅がいいのかどがいいのかというのちよつと違ってくるんじゃないし、また、高齢者や障害者の側から見ても、どういうときにどういうところでボランテア、つまり人手を必要としているのか、こういったことを把握した上で事業を計画したのかどうか。

では、その辺を先にお答えいただけますか。

○竹蔵政府参考人 御指摘のように、予算は限られておりますので有効に使わなくてはいけないと思ひます。

交通バリアフリー教室について申し上げますと、国土交通省の地方運輸局等が、地方公共団体、教育委員会、公共交通事業者、福祉関係団体等と連携して実施しているということで、まだまだ私どもはいろいろなところでやっていかなくちやいけないうちやないかなと思ひます。が、いずれにしろ、今御指摘ございましたように、ダブつたりすることがあつてはそれは無駄でございますし、それから、そういうことのないようにございまして進めていきたいと思ひます。

○田名部委員 ぜひ、自治体の状況、実施状況なんかもちょうどと把握をした上で予算を有効に使っていただきたい、そのように思ひます。

今のボランテア活動に関してもそうなんですが、けれども、バリアフリーボランテアというのは地域に根づいた活動をしているところもありますし、その地域の実情、実態によつて、どこがいいのか、先ほど言ったような違いもあると思ひます

ので、ぜひそういったことも確認をしながら行つていただきたい、そのように思ひます。

続いて、ちよつと具体的なお話になりますが、ノンステップバスについての質問をさせていただきます。

このノンステップバス、以前はワンステップバスの導入を義務づけしていたとお聞きしました。ワンステップバスでさえ十分に導入がされていない地域もあるんじゃないかなというふうに思ひますけれども、導入されない理由というものが、地域の財源不足、つまり地方にお金がないために、本来導入したいんだけど導入できずにいる、そういったところがあるのではないかな、そう思ひます。

実は、恥ずかしい話ですが、私、地元青森の実態がどうなつていくか調べました。ノンステップバス、全国で四十四番目、割合でいつたら〇・一％しか導入がされておりました。ただ、言いわけはございせんけれども、ノンステップバスというのは、車両の構造上の理由から、寒冷地また山岳地域の路線においては導入が難しい場合もある、そういうような実情、実態もあるわけですので、必ずしもノンステップバスがいいということには限らないと思ひます。

ただ、このノンステップバスに対して国が補助金を出すという話でありました。一体幾ら出すのかなと伺ったところ、ワンステップバスとの差額分だと。数字をお伺ひしたら、大体四百万、国が二分の一、県が二分の一、二百万ずつぐらいという話でありました。しかし、実際、ちよつとバスの値段を調べてみましたら、そんなに違わないんですよ。二百万円違わない。つまり、八十万円から九十万円づつ国が負担、そして県が負担、こういった負担。

負担する補助の額が少ないからどうこうということではなくて、やはり私は国全体として底上げを図っていく必要があると思ひます。どんどん進んでたくさん導入されているところもあれば、そうではなくて、地方に行けばほとんど導入され

ないところもあるわけですから、やはりその底上げを図るような予算の使い方、方策というものが必要じゃないかなと思いますけれども、大臣、いかがお考えですか。

○宿利政府参考人 今、田名部委員から、地元青森の状況も含めてお話がございましたけれども、全国状況をまず申し上げておきますと、平成十六年度末でありまして、ノンステップバスが、バス車両総数五万八千台のうちの約七千台ということで、一二％程度導入されておりました、その後一年経過しておりますから、これがさらにポイントが上がっていると私も考えております。

しかしながら、現行の交通バリアフリー法に基づく基本方針の中では、平成二十二年までにバス車両総数の二〇％から二五％をノンステップバスとすると決めておりますので、少なくともその目標達成に向けてさらに努力を官民で、地方公共団体も含めて進めていく必要があると思っております。

また、地域差というものがあって、全国状況をみてみますと、導入がかなり進んでおります大都市部、特に東京都が全国で最も進んでおりまして、三六％まで進んでおるわけであります。今お話がありましたように、青森県を含めてかなり低率のところがございます。

私もとしては、なるべく全国津々浦々に普及するのが理想的だと思っておりますけれども、これは、バス事業者の経営の状況でありますとか、あるいは、先ほどお話がありました地理的なあるいは気候的な状況でありますとか、いろいろな事情でこういうことになっております。引き続き、ノンステップバスの補助制度、財政措置、税制措置を活用しながら導入に努めてまいりたいと考えております。

○田名部委員 当選させていただいてから何度か質問をしてきたんですが、三十分がこんなに早いとは、時間の配分が何だかうまいきませんで、本当は最後に防災についての取り組みをお伺いしたかったわけですが、私の意見として述べさせて

いただきますと思います。

例えば、災害があったときに、避難所というのは大体学校といったところが多いわけですが、こういう整備がそれぞれ、文部科学省の担当であるとか、例えば、耳の不自由な方、そして目の不自由な方に対して電光掲示板での緊急を知らせるやり方、また音声での緊急の情報を提供するやり方、こういったものはどこですかと言うと、各それぞれの省庁なんだという話をきのう教えていただきましたが、やはり、バリアフリー、ユニバーサルデザイン、こういった社会をつくることに、障害者、高齢者の日常生活、平時のことだけを考えると取り組んではいけないんだと思うんです。

つまり、いざ何かがあったときに、全体として縦割りの弊害に国民が苦しまれることがないように、やはり省庁を超えてしっかりとした体制をとることが大事だろうと思っておりますので、今後の議論の中でも、そういった災害対策に対して国土交通省としてどういったことをやっていくのか、また、どこを先に整備して避難所を確保していかなくやらないのか、そういったことをぜひ調査して実施していただきたい、そのように思っております。

私の知り合った障害者の方で、こんなことをおっしゃっている方がいらつしました。どこでもバリアフリーになってほしい、そういうことを望んでいるんじゃないんだよと。正確な情報さえあれば、例えばトイレがない、段差がある、そういった情報さえあれば、自分はこの行けるな、行けないなということが判断できる、そして何よりも大事なことは人の心だということをおっしゃっていました。例えば、困難であろうと、多少そういう苦労があっても、周りにいる人たちが、いつでも受け入れますよ、いつでも支える気持ちがあるんですよ、そういう気持ちを伝えてくれるだけで自分たちは大変心強いし幸せなんだという話を伺ったことがあります。

ぜひ、こういった国土交通省の新たなバリアフ

リー法の取り組みとともに、国民全体がそういう優しい気持ちを持ったすばらしい社会につながっていくことを期待して、質問を終わります。

○林委員 午後一時から委員会を再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時九分休憩

午後一時六分開議

○林委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。園田康博君。

○園田(康)委員 民主党の園田康博でございます。

引き続きまして、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、質問をさせていただきます。

それに先立ちまして、私は、本来ならば、通常は厚生労働委員会に所属をして、籍を置いている者でございますけれども、与野党の理事の皆様のご配慮と委員長の御許可をいただきましたので、この一時間を持ち時間といたしましてこの法律案に関する質問をさせていただきます、そのように思っております。

同時に、私は、民主党の党内で、障害者のワーキングチーム、あるいは、その後の、昨年成立をいたしました障害者自立支援法のいわば施行後のフォローアップチームという形で、そちらの担当もさせていただいておりますので、その観点から、ぜひきょうは障害者施策を含めた広い視野でのこの法案への質問という形を行わせていただきたいというふうに思っておりますので、どうぞ御理解を賜りたいというふうに思っております。

まず、その質問に入る前に、ことしの二月に判明をした事実でございますけれども、東横インの法令違反事件がございました。恐らくこの委員会でも審議になったのではないかとこのように思っておりますけれども、この東横インの法令違反事件、いわば前身でありますハートビル法でありま

すとか建築基準法の違反という事例が見つかり、大変悪質な事例であったというふうにも私も認識をいたしているところでございます。

この案件につきまして、今現在にわたって、その後のどのような形になったのか、そして、違法改造成にかかわった建築士及び建築士の所属しております事務所の処分に関しましてはどのような形になったのか、お聞かせをいただきたいと存じます。

○山本政府参考人 東横インの事例は、ハートビル法などの法令に適合させて建築物を完成させて、完了検査を受けた上で、意図的に身障者用駐車スペースなどを撤去するといったようなことを行ったものでございまして、まことに悪質な行為が行われたと認識しております。

当初、六十三件の東横インにおいて法令違反が確認されておりました。特定行政庁とも連携いたしましたして、違反は正を厳正に実施いたしました結果、六月八日時点で違反は正が完了していない物件は四件となっております。このうち三件が建築基準法の容積率規制違反でありまして、残り一件は駐車場法に基づく駐車場条例違反でございます。

また、こうした違法改造成にかかわった建築士や建築士事務所につきましては、まず、関連会社であります一級建築士事務所、株式会社東横イン開発において、建築士法上専任が義務づけられております管理建築士の名義を貸しておりました一級建築士を免許取り消し処分いたしました。違法な改造成工事の図面を作成しておりました一級建築士を業務停止四月とするとともに、株式会社東横イン開発の建築士事務所登録を取り消しました。それから、別途、違法な改造成工事の図面を作成しておりました一級建築士を業務停止七月とするとともに、建築士の所属する一級建築士事務所を事務所閉鎖七月とする処分を行ったところでございます。

今後は、関係します特定行政庁と連携いたしまして、いまだ違反は正がなされておられません四件の東横インの事例につきまして、是正計画を提出

させ、あるいは期限を定めて是正命令をかけ、あるいは是正を指示しているところでございますので、早急には正工事が行われますように引き続き厳正に指導してまいる考えでございます。

○園田(康)委員 今御報告いただきましたように、まだ四件がそのまま残っているという形でございます。ぜひこれはしっかりと対処していかなければ、また、これだけの違反をしている、全国で六十四件という大変大きな違反事例であつたわけでありまして。しかも、それも大変悪質であつたというふうに認識をしておられるという御答弁でございました。

全国の障害者、あるいはそれにかかわる方々の怒りは大変禁じ得ないものであつたというふうに私も伺つておるところでございます。そういう障害を持った方々に対する侮辱したような態度というものも、一方で許しがたいものがございます。

したがいまして、この案件につきましては、より厳しく取り締まりをすると同時に、是正命令を厳しい状況の中行つていただくようお願いをしたいというふうに思っております。

そして、大臣にお伺いをさせていただきたいと思いますが、この事例をとりまして、今後どういった再発防止策というものを大臣としてどのようにお考えであるのか。また今般、バリアフリー新法というべきものでしょうか、この新しい新法に基づいて、こういう事例が、一体どういう形で対応策が盛り込まれているのかどうか。まず、この点を大臣からお伺いしたいと思ひます。

○北側国務大臣 この東横イン問題につきましては、今住宅局長から報告をさせていただきましたが、極めて遺憾な事件であるというふうに考えております。

完了検査後に改造するというところでございまして、私は、やはりこういう事案に対しては厳正に対処していくことが最も大事なことで、中途半端にしない、厳しく処分等を行つていくということが大事だというふうに考えているところで

ございます。

完了後の検査でございますので、行政側がそれを把握するというのはなかなか容易じゃないんですが、地方公共団体におきましても、利用者の方からの情報提供等を活用して違反実態の把握に努め、立入検査を適時実施をしていただきたいというふうに考えております。

また、今回の事件の一つの反省なんですけれども、東横インのこうした違法改造というのはかつてもなされておつたんですね。そうした情報が他の特定行政庁との間で共有をされていなかったという反省点もございまして、国や他の地方公共団体との違反情報の共有を積極的に図つていかねばならないということで取り組みをさせていただいているところでございます。

今回の法律におきましては、現行のハートビル法では、罰則が、是正命令に従わない場合に百万円以下の罰金というふうになっておるんですが、罰金の上限を三百万円に引き上げるといふような対処をとらせていただいているところでございます。

○園田(康)委員 今回は、罰則を強化して、再発防止と、それから抑制策といひますか抑止策を行うということであろうというふうに理解をさせていただきました。

また、大臣からもおっしゃつていただきましたように、やはり今回は、この事案は条例違反あるいは他の法令違反という状況が複雑に絡み合つていたにもかかわらず、それがきちつと情報としてキャッチできなかったという面が、今般までいけば見逃されたまま来てしまつたところではないかなというふうに思つておりますので、あるいは消防法の規定にもございますように、きちつと毎年毎年検査をその都度行つていくということもあろうかと存じます。一度検査が完了したからといってそのまま野放しにということではなくて、ぜひそういう観点から定期的に検査を行つて、この抑制策といひますか抑止策をとつていただければなというふうに思つておるところでござ

います。

いずれにいたしましても、この案件、もう二度とこのようなことがないようにお願いをしたいというふうに思つておりますので、ぜひよろしくお願いを申し上げます。

それでは、今般の、今審議になっております高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案について何点が御質問をさせていただきたいと存じます。

きょうは、少し私も障害者の観点から幅広い議論を原点に返つて行わせていただきたいというふうに思つておりますので、具体的な法案の中身に入る前に、いわば障害者の持つておられる立場と権利をどう考えるか、その観点で少しお話をしたいというふうに思います。きょうは、恐縮ですが、外務省の方とそれから厚生労働省の方にもおいでをいただいているところでありまして、幅広い議論をちよつとしたいと思つております。

大臣、障害のある人の権利条約、国際条約というものが今、いわゆるアドホック委員会、特別委員会というところで協議がされているまじく最中でございまして、私も、早くこの障害者の権利条約というものが世界的にもつくられ、そして我が国も批准をされるという形に持つていきたいというふうに思つておりますし、今まで国際的な条約がつくられてこなかったことに對しても、いわば少し遅きに失したのではないかなという印象をぬぐえないわけでございます。

そこで、外務省さんにちよつとお伺いをしたいというふうに思つておりますけれども、まず、この障害者の国際条約における障害者の定義というのはどのような協議がなされ、そしてその定義について外務省としてどのような姿勢で臨んでおられるのか、御説明をいただきたいと思ひます。

○辻政府参考人 お答え申し上げます。

今委員御指摘のございました障害者の権利条約、これは国連の総会決議に基づきまして、二〇〇二年から交渉を開始されたものでございまして、現在までに七回交渉が行われておりまして、また

ことしの夏に第八回の交渉が行われる予定でございます。障害者の尊厳、個人の自立等をベースにして、できるだけ障害者の権利保護を図ろう、こういう条約でございます。

今お尋ねのございましたこの条約におきます障害者の定義ということでございますけれども、先ほど申し上げましたアドホック委員会の場においていろいろと検討が行われておりますけれども、障害者の定義については、各国の意見が割れてございます。各国の多様な法制度を背景に、障害者の定義を設けるべきか否かというところで議論が分かれておりまして、現在のところ、取れんしてございませぬ。一番最近開かれましたことし一月の七回会合におきましても、障害者の定義を設けることを支持する国、しない国ということが割れてございまして、引き続き夏の第八回会合が開かれます。

最後に、御指摘のございました我が国の立場というところでございますけれども、我が国といたしましては、障害者の定義は、各国の状況、法制度の違いを反映し多様なものとなっていることから、かえつて狭い障害者の定義を設けるよりは、障害者の定義というものについては、各国の基本的な法制度の中でそれぞれが決めることが適当ではないかと思つております。

仮に、もし障害者の定義を置くということでございますましたら、障害者の権利保護という目的にそぐうような形で置かれるべきと思つておりますが、今のところは、我が国としては、各国の法制度の中でそれぞれが定義をすればいいということで、特に定義を置くことを支持はしておらない、こういう状況でございます。

○園田(康)委員 今の外務省のお立場でございまして、私も、少し違う立場といひますか見解を述べさせていただきたいと思ひます。

すなわち、今御説明にあつたように、世界各国でもいろいろな意見というものはあるようでございます。そして、その中において我が国がとるべき道、あるいは世界に対してそれを先進的に進め

ていく、そういう立場で実は国連の中で発言をしていただきたいという思いでいっぱいでございます。

すなわち、それは各国の施策の中でそれを行えばいいところではなくて、それを乗り越えて、世界的な、ユニバーサル、いわば標準的な形で持っていければ、これは最高にいい状態になっていくのではないかと同時に、国土交通省の方でも、ユニバーサルデザインという概念を今取り入れて行い、推進をしていくという形が言われているわけでありまして。

そういった中で、障害者の定義というものを狭く見るということではなくて、幅広い形の中で、いわば平等観念と同時に障害者の権利というものをやはり強調していただきたいというのが私の願いであり、その中から、いわば幅広い定義をつけることができれば、必然と、各国においてそれに対する方策が一つ一つ順番に見えてくるんじゃないか。最初から狭い概念でやってしまえば、それは当然その中で閉じ込められたいという形になってしまいがちでございますので、私は、日本の立場で世界にお訴えをするのであるならば、広い視野に立って、この障害定義というものをぜひ主張していただきたいというふうに思っております。

さらに、関連づけて、実は、これは文部科学省との関連になるのかもしれませんが、国連の障害者権利条約の議論の中でも一つ気になることがございました。それは、文部科学委員会の中でも議論になっておりましたけれども、二十四条の「教育」にまつわる権利でございます。

この教育の分野で、いわゆる「一般教育制度から排除されないこと」という一文がございましたけれども、そのうち、我が国が主張した言葉の中に、「一般を削除するような旨の発言をされたというふうには伺っておりますが、それは事実でしょうか。また、事実であるならば、それはどういう意図に基づいて御発言をされたのでしょうか。御説明いただきたいと思います。

○辻政府参考人 答弁申し上げます。

今委員御指摘のように、本件につきましては、文部科学委員会でもいろいろと御議論いただいたところでございます。障害者権利条約の第七回会合、ことしの一月でございましてけれども、今先生おっしゃいましたように、二十四条にございます「教育」というところで、「障害のある人が障害を根拠として一般教育制度から排除されないこと」という文言の中から、我が国としては、「一般」という文言を削除することを提案いたしましたのは事実でございます。

なぜそのように申し上げましたかということについて御説明申し上げます。

今先生の御指摘にございました二十四条二項のaというところで、そういう、「一般教育制度から排除されないこと」、すなわち、障害のある方が通常の一般の方が受けられる教育制度から排除されないことという規定がございます。他方で、同じ二十四条の二項のdというところに、仮に、支援を提供した上でも一般教育制度が障害者のニーズに適切に対応できないような場合には、代替措置を提供することという規定がございます。我が国としては、両者の整合性を図ることが必要であるということから、「一般」という文言を削除した、これが一つの理由でございます。

我が国の現行の教育制度、先生もう御案内だと思いますけれども、それを踏まえまして、文部科学省と協議させていただいた上で外務省としてはかかる提案を行いましたけれども、今次条約交渉でも、いわゆるインクルーシブといいますが、含めるような教育というのが大きな流れとなつていけるのも事実でございます。したがって、今後とも文部科学省とも協議をしつつ、こういう条約交渉に向けて政府の対応に遺漏なきを期したい、こういうふうには思っております。

以上でございます。

○園田(康)委員 今参事官からお話をいただいたわけでございますけれども、いわば世界的な議論の中では、やはりインクルーシブといいますが、

か、インクルーシブな教育制度というものを目指しているという流れになってございます。すなわち、いわば統合的な、すべての子供たちを含めた中で教育制度。つまり、今の我が国のように、一般と、それから盲・聾・養学校のような特殊教育という形になっておりますけれども、それを分け隔てることなく、総合的な教育制度の中でこれが行われるのが理想の姿であり、そして、それに向かって施策を行っていくというのが国の責任でもあるのではないかと同時に私は思っております。

ぜひ、その点を含めて、ここでのお願いではないかもしれませんが、そういう「一般だけを除いて」というような言い方は言わずに、もっと大所高所に立つた施策を、我が国の姿勢としてやはりこれも同じく世界に広めていっていただきたいと思いますが、自信を持って進めるような、そういう立場でいただきたいと思います。

したがって、今般の主張というものを私は大変危惧しております。他省庁との連携、これは当然のことではありますが、その省庁の中もやはり外務省が、それでは世界標準あるいは世界的な観点からは日本が取り残されてしまうのではないかと、そういう危惧を抱いているということ、逆に外務省さんから文科省なり厚生労働省なりに申し渡すといえますか申し入れをするというふうな形で、ぜひ引張つていただきたいと思います。

大臣、済みません。ここまで障害者の国際権利条約の話をさせていただいてまいりましたけれども、お聞きをいただいて、まださまざまな議論の過程ではありますけれども、日本、我が国の考え方というのがやはりどうしても遅い対応になっているといえますか、この分野においては施策がまだ十分ではない、高齢者にしかり、あるいは障害者にしかり、対応がきちつとなされてないといえる部分があるわけでございます。

しかしながら、国土交通省の中には、ユニバー

サルデザインの大綱というものがなされて、そして世界標準的な形を進めていくというものが、ある面、これは評価できる部分であろうというふうには私は思っておりますし、今般のこの改正案、いわば障害者の権利というものをきちつととらえていただけるのであるならば、これは大変すばらしい改正案になったんじゃないかなというふうに思っております。

その点を少し大臣の御認識をお伺いしたいと思っております。障害者の移動の権利といたしまして、障害者の移動の権利というものを大臣はどのように御認識されておられますでしょうか。

御見解をお伺いしたいと思います。

○北側国務大臣 私は、日本の憲法の中に、障害者の方はもちろんのこと、あらゆる方の移動の権利というものは保障されているというふうに考えております。

憲法十三条の個人の尊重、また憲法十四条の法のもとでの平等、さらに憲法二十二条の居住、移動の自由、こうした保障がありますし、さらにさかのほりますと、やはり移動の自由というのが確保されて初めて自己実現というのは可能なのでございまして、そういう意味では憲法二十一条の表現の自由にもかかわってくる問題で、そういう意味で、憲法上、この移動の自由ということは保障されているというふうに私は考えております。

今回のこの法律は、こうした憲法上の今申し上げた規定に根差して、そういうことを踏まえて、今回の法案の理念があるというふうに考えております。

○園田(康)委員 幅広いといいますが、憲法上の権利で、十三条、十四条、そして二十二条及び二十一条という形で踏み込んで大臣にお話をしていたわけでありまして、中心となるのは、やはり個人の尊厳とそして平等権であろうというふうには思っております。二十二条の居住、移動の自由の部分、どちらかというと表面的な移動できるという部分ではないかなというふうに思っておりますけれども、その根底にあるの

が、いわば十三条及び十四条の部分であろうなというふうに思っておるわけであります。

そこで、これは事務方の方でも結構でございませうけれども、平等の自由といった場合に、我が国の日本国憲法においては、いわば両性の平等であるとか、あるいは社会的な身分であるとか人種であるとか性別であるとか、そういったものは差別を受けないという形になっておるところでありまして、社会的なそういう差別を受けないということであるならば、障害者の方々も、通常の人間であるのとは間違ったわけでありまして、当然のごとく平等に生活をする権利というものも持っているはずでありますし、あるいは、今度は二十五条の生存権の中で、いわゆる最低限度の生活を営む権利を有しているわけであります。

そういった形の中で、本当にこの国の中で、障害者の方々も同時に平等な権利、移動をする権利、生活をする権利あるいは社会的な生活をする権利というものが、この中できちっと具現化されているかどうかというところから一つ一つの法律をとらえていかなければいけないではないかというふうに私は考えているわけであります。

そういった面で、残念ながらもまだ、今の観点で申し上げるならば、この委員会の中でも議論になっていくようでありまして、障害者の方々が、通常の新幹線の移動であるとかそういった部分に、通常であれば当然のごとくその中で移動が許容されるはずでありますけれども、いわば車いすの中でハンドル式の車いすなどは、これに關して乗車拒否なるものがなされるという事案も幾つか報告も上がってきているようであります。

この辺に關しての対応策といいますが、国土交通省としてはどのように考えていらっしゃるのか、御見解をお聞かせいただきたいと思います。

○梅田政府参考人 御指摘の、ハンドル形の電動車いすの件でございます。

ども、あるいは身体障害者の団体の方々、それから公共交通事業者の方々によりまして委員会をつくりまして、平成十五年三月にその報告を受けまして、これを徹底いたしました。これは、鉄道におけるハンドル形の電動車いすの利用要件というのをまとめまして、事業者に対して徹底したものでございます。

これを踏まえまして、ハンドル形の電動車いすを使用する場合、その必要があつて操作することができるようになりました。乗降口や車両内のスペースが広く、段差がない車両において利用が可能でございます。また、利用可能駅も、エレベーター等の整備に伴いまして順次増加しているところでございます。平成十六年の六月の時点で調査いたしましたところ、五十六事業者、千三百二十九駅が利用可能でございました。その一年後、平成十七年の七月に調査いたしましたところ、六十五事業者、千五百九駅というところで、一年間で百八十駅ほど増加しているところでございます。

しかしながら、現在供用されております新幹線等のデッキつきの車両におきましては、乗降口あるいは車両内の通路が狭いという物理的な問題がございます。また、置き場所等の確保もなかなか難しいというところでございまして、ハンドル形の電動車いすの御利用は困難であるという状況でございます。

そこで、JR東海でございまして、来年の夏以降、順次導入する予定の新幹線車両、N七〇〇と言っているものでございまして、多目的のスペース、室をつくりまして、これに伴いまして、この新型の新幹線車両の乗降口あるいはデッキ、あるいは各駅のホーム、通路、こういうところで安全にかつスムーズに利用ができるかどうか、あるいはダイヤが混乱したときにはどういうふうに対応するか、そういうようなところの詰めをやっていると聞いております。

こういう取り組みがございまして、鉄道事業者におきまして、新造の車両を整備する際にはハンドル形の電動車いすの利用を念頭に置いた車両

開発ということ、これは車両メーカーの方にも大分お願いをしてきているところでございまして、そもそも、電動の車いすにつきましては、余り鉄道利用ということを前提に開発されていないものが多々ございます。したがって、私どもは、こういう鉄道車両にもマッチするような電動の車いすを開発していただきたいというふうに思っておりまして、その働きかけもやっております。

いずれにいたしましても、このような電動車いすの利用が十分できるように、今後とも対策を進めてまいりたいと思っております。

○園田(康)委員 そうしますと、今の御答弁を伺いますと、来年の夏以降は、あるいはこれから開発される新型車両に關しましてはそういう対策がきちつととられていくんだ、今後、そういう乗車拒否といいますが、先ほどは困難というふうにおっしゃつておられましたけれども、そういうことがないような形になるというふうに理解をしようかしんです。

と同時に、これから業者に対して、ハンドル式の電動車いすを逆に乗降がしやすくなるような規格にしていくというふうなお話がちらつくと今見受けられたわけでありまして、それは逆であつて、今の車いすの規格は大体奥行きで百二十センチ以内というふうになっておつて、幅でいきますと大体六十から七十センチ以内という規格になつていくわけでありまして、逆にそういう今の車いすの規格に合わせた形で、いわば車両等あるいはホーム等の改造がなされていくものではないかというふうに思うわけですが、その辺の考察はいかがでしようか。

○梅田政府参考人 先生御指摘の点でございますが、現在の電動型の車いすには大まかに言うところの種類がございます。一つはジョイスティック形といひまして、ハンドル形じゃないのです、バーで動かすのです。もう一つ、最近だんだん普及してまいりましたのがハンドル形でございます。これの回転の半径を見ますと、ジョイスティック

形というのが大体一メートルぐらいでございまして。ハンドル形というのは一・一メートルから一・六メートルぐらい、いろいろございまして。

私どももいたしましては、こういう規格でございまして、できるだけ車両を新造する際に、特に、開放いたします一般の車両ではなくて、さつき言いましたようにデッキつきの特急車両だとか新幹線の車両とか、そういうようなものが幅が狭くてなかなか入らないという状況でございまして、そういうような車両の新造をする際にはこういう利用を念頭に置いて車両を製作していくということ、鉄道事業者側からも努力してまいりたいと思ひますし、逆に、メーカーの方に対しまして、鉄道車両に合うような車いすの開発にさらに努めていただきたいということで今お願いをしているところでございます。

○園田(康)委員 ぜひ、そのことは強くお願いをしておきたいというふうに思ひます。

と同時に、本来的には、先ほど大臣からも御答弁いただきましたように、障害者の移動の権利というものをより保障していくことが今後の焦点になろうかというふうに思ひますので、その辺もあわせてぜひお願いをしておきたいというふうに思ひます。

一説には、この移動の権利というものをなかなか明記しづらいという部分もあろうかと存じます。それもさることながら、しかしながら、法律のつくり方としては、こんなことを言つてしまつては元も子もないかもしれませんけれども、憲法にも先ほど申し上げた生存権の二十五条というものがございまして、これは、大臣も御承知のように、官僚的な言い方をすれば、いわゆるプログラム規定であるので努力規定ということにすぎない、法的な権利ではないという形になるわけでありまして。

したがつて、努力規定であつたとしても、きちつと明記しておくことによって、それを認識する、そしてそれが概念としていつしか広がっていく、そういうことを踏まえれば、この権利を明

記するという事は一歩進めてもいいのではないかと、もし何かそれについての御感想があれば、大臣、お聞かせをいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○北側国務大臣 大事なことは、具体的な施策を前へ進めていくことが私はやはり非常に大事なことだと思うんですね。

先ほど申し上げたように、憲法上は、やはり移動の権利というのはきちんとして、移動の自由というのは保障されている。その移動の自由をできるだけ確保するような施策を推進していかなければならない。そういう思想に基づいて今回の法律があるわけですが、個々のさまざまな具体的な施策を前に進めていくことが非常に大切であるというふうに考えているところがございますし、また、ハード面だけではなく、心のバリアフリーと申しますけれども、そうした政策を推進することも非常に大切でございます。

また、今公共交通についてのお話もあつたわけですが、乗車拒否の問題等が出てくるわけですね。そういうことにつきましても、バリアフリー化を図るために必要な教育訓練というものも非常に重要であるというふうに考えているところがございます。こうした個々の施策を、ハード面、ソフト面含めて、しっかりと進めていくことが大事であるというふうに考えております。

○園田(康)委員 ありがとうございます。

ともすると、こういう権利なるものが明記されていないから施策を進められないんだというふうな御答弁が時に別の委員会などでは聞かれるところでございますが、殊さら北側大臣におかれましては、それよりもきちっと施策を進めていくんだという今決意をお聞かせいただいたのかなという気がいたしておりますが、個別な障害施策の推進として、ぜひ国土交通省におかれましては、お進めいただきたいというふうに思います。

もう一つ、国土交通省の中にホットラインス

テーションというのがあるというふうに伺いました。これは、ホームページあるいは本省の中にもそういう苦情処理を受け付けるところがあるというふうに伺っております。

その苦情処理を受ける中に、いわゆるバリアフリーといいますが、関連した案件は一体どのぐらい今年間にお寄せをいただいているのか。あるいは、そのうち、先ほど議論をさせていただきました乗車拒否に関連するような案件は一体どのくらい出てきているのか。その内容を可能な範囲でお伝えいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

○竹蔵政府参考人 国土交通省のホットラインステーションに寄せられた相談等のうち、バリアフリーに関するものは、平成十七年四月から平成十八年一月までの間に四十六件ございました。そのうち、障害者の方の乗車をめぐる相談案件につきましては七件ございました。

例えば、ある作業所へ通う身体障害を持つ方が駅でエスカレーターの使用を拒否されたというところ、このホットラインステーションに寄せられました。これは非常に問題ではないかという相談事例でございました。この件につきましては、具体的な路線、会社名とか駅名も書いてございますので、直接私どもの方から事業者の方へ連絡して、事業者の方では、作業所へ出向き、今回の件について謝って、今後の対応についていろいろ相談したというような処理をしているということでございます。

○園田(康)委員 すなわち、このホットラインステーションというものを使得、苦情処理といいますか、苦情に対してそれを是正する、そういうシステムをつくり上げているということですね。そうしますと、願わくは、その内容を、恐らく個人情報保護の観点もあるでしょうけれども、例えばその部分をA市、B市あるいはA駅とかB駅とか、そういう形で、どういう苦情があり、そしてそれをどのように処理したのかというのを、せっかくホームページにあるのですから、すべて

が無理だということであるならば代表的な部分だけでもとらえて、それをこのようにしておりますよということ、情報公開という観点からすれば積極的に取り組んでいただけないかというふうに私は思うわけですが、そういうこれからの取り組みというのはいかがなものでしょうか。

○竹蔵政府参考人 御指摘のとおり、当事者の承諾の確保のあり方とか、共有可能な情報の内容等、個人情報の保護に関する課題等がございますけれども、この相談事例、非常に貴重なものだと思いますので、共有化について検討していきたいと思っております。

○園田(康)委員 ぜひお願いをしたいと思っております。

恐らく、当事者の方々からすれば、こういったものがあるだけでも、一体それが機能しているのかどうかという部分もありません。積極的にこういった事例をとらえて、そして利用して、さらによりよいものになっていくというそのサイクルができれば、私は、大変いい話にはなっていくのではないかな、施策になっていくのではないかなというふうに思います。

それからもう一点、この法案の関連でお伺いをいたしますが、これも既に議論になっていたのかもしませんが、ホームドアあるいは可動式ホームさくの義務づけに關してであります。

私も新幹線を利用いたしております。あるいは地下鉄を利用させていただいておりますが、この安全策という面からすれば、これは高齢者あるいは障害者に限らず、安全さをきちんとこれから駅の中に取り入れていくというのは、私は、市民の安全を守る観点からすれば大変重要なものであるというふうに思っておりますが、これについて義務づけというものは、ぜひお願いしたいのですが、難しいものでしょうか。これを一点お伺いすること。

それから、今回の法案の形式、骨組みから申し上げますと、基本方針を主務大臣が行うという形になっておりますけれども、この基本計画の中

に、ホームドア、可動式ホームさくの目標値、すなわち、何年までにどれだけを設置するというような目標値をこの中で掲げていくことというぐらひは私は可能ではないかというふうに思うわけですが、この点はいかがお考えでしょうか。

○梅田政府参考人 国土交通省といたしましては、ホームドアあるいは可動式のホームさくの設置ということにつきまして、これを推進することは、ホーム等からの転落防止の観点から大変望ましいというふうに考えているところでございます。

これまでも、設置可能な駅につきまして、個別に設置を推進してまいりました。路線の新設時には、ホームドアは十二路線百十五駅、可動式ホームさくは二十一路線百八十三駅に設置されているところでございます。

しかしながら、先生御指摘の点でございますが、駅にホームドア等を設置することのためには、既存の駅は非常にホームが狭隘であるという問題点がございまして、仮に新駅のようにホームの広さが確保される場合であっても、扉の位置が異なるさまざまな列車が走行する路線というのがございます。例えば、相互乗り入れをしているとか、あるいは同じ路線でもスリッドアとかファイブドアとか、いろいろな路線がございまして、こういう路線では、対応可能なホームドア等をつくることは技術的になかなか難しいところがございます。また、定位置に列車を自動的に停止させる装置が設置可能な路線でなければ、ホームドアにきちっととめるというのはなかなかこれも難しいところがございます。

こういう理由がございまして、一律に義務化をするというところは困難であろうというふうに考えているところでございます。

また、こういう技術的な問題でございまして、ホームドアの整備を行うためには、常日ごろ大體行われているところは路線単位で、路線ごとの全体のシステムを一度に変更するということになり

ますから、路線単位の投資をするということ、かなり多額の投資になってまいります。こういうことでございますから、エレベーターとかエスカレーターのように、一駅ずつ段階的に整備するというのが困難でございますので、整備目標を定めるといのは難しいというふうに考えているところでございます。一路線を全部変えるということになりますと、やはり事業者としてもかなりの金額がかかります。

したがって、我々としては、現在、路線のホームドア、ホームさくの設置の促進は望ましいと思っておりますので、働きかけを十分やってきておりまして、十分でない批判されるかもしれませんが、東京メトロ丸ノ内線におきましては、これは池袋―荻窪間の全区間でございますけれども、可動式のホームさくの設置を進めているところでございます。これは全駅まとめて直します。したがって、平成十九年度中に供用させるというところでやってきているところでございます。

諸条件の整った路線を中心に、ホームドアあるいは可動式のホームさくにつきましては、私どもとしても積極的に取り組んでまいりたいというふうに考えております。(園田(康)委員)基本方針の中の設置目標は「と呼ぶ」基本方針の中で定量的な目標を書くことはなかなか難しいと思います。

○園田(康)委員 積極的に施策を推進しているという努力は私も評価をしたいと思っております。ただし、ある程度の目標を掲げなければいけないのではないかと私は思っております。

現に、先ほど御紹介があったように、九千五百駅ある中で百数十駅しかまだ設置をされていないということからすれば、あるいは、新しい駅あるいは新しい線に關してもすべてが設置をされるということではないということから聞くと、到底これは、大臣、ユニバーサルデザインというものを標準的なものとしてこれから推進していくこと、大綱まで出して国土交通省は掲げているわけですね。

そのユニバーサルデザイン、つまり、あらかじ

め障害の有無や年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいようにこれを行っていく、そういった都市や生活環境をデザインする考え方を取り入れていくというのであるならば、当初から、これからつくる駅、あるいはそういった付随するような交通手段の際にはこれをしっかりと盛り込んでいくことを強力に、私は義務づけまでは言わないけれども、それに付随するような何らかの働きかけをしかりと行っていたきたいというふうに思うわけでありまして。

さらにもう一つ、この新法の中で、これは評価できる点だろうと思うわけですが、基本構想に關する住民提案制度というのが設けられております。

この住民提案制度の中で実質的な参画をきちっと担保していかなければいけないのと同時に、もう一つ、住民とそれから市町村、あるいは障害当事者の方々による協議会を設置されますよね。この協議会の中で、先ほど申し上げた主務大臣の基本方針、これによっても、スバイラルアップ的に施策を事後チェックも含めて行っていく。本当にそれが実施されて設置されて行われたかというのを、事後チェックをしかりと基本方針の中ではやるんだけれども、この住民の提案制度の中の基本構想、これにこのスバイラルアップ的な考えがきちっと含まれているのかどうかということをも一度この場で確認したいと思いますが、いかがでしょうか。

○竹蔵政府参考人 今回の法案改正におきまして、参加ということが非常に重要なテーマになっております。このため、利用者や住民の方々から基本構想の作成、変更について提案をいただいたり、そして、もしその提案について採用しないというような場合にはきちっと理由を明らかにするということのような形をとりまして、実質的な参加を確保しようと考えているわけです。

また、協議会につきましても、さまざまな方の御参加をいただいて、その中でスバイラルアップを図っていくということでございます。構想をつ

くるだけではなくて、事後のチェック、事業の進捗状況等々を確認していくということで、非常に重要な機能を持つていて考えております。

○園田(康)委員 その中で、一つこれは提案でございますが、恐らく国土交通省の中でも、バリアフリーリーダーというのでしようか、そういったものをこれから構想として考えるというふうに少しお伺いをしたわけでありまして、この制度を、スバイラルアップをきちっと行っていくための、障害当事者のバリアフリーアドバイザーというふうな私からは御提案をさせていただきたいわけでありまして、そういった当事者の方々も含めた都市のデザインをきちっと行っていくような、そういう人的養成の仕組みというのが必要であるというふうには私は考えておりますけれども、これはいかがでしょうか。これはちょっと端的にお答えをいただきたいと思っております。

○竹蔵政府参考人 バリアフリーリーダーの育成事業については、平成十七年度から開始したところでございまして、障害者団体、介助や支援を行うNPO団体等々関係者の方々協力しながら進めておりまして、今後ともこれに力を入れていきたいと思っております。

○園田(康)委員 私はやはり、当事者参画という面を、そして当事者の視点に立ったそういう都市デザインというものがより深くなっていくのではないかとこのように思っていますので、ぜひこの点をしっかりとバックアップをしていただきながら支援をして、つくり上げていただきたいというふうに思います。

さて、この障害者の関係で、きょうは大変恐縮であります。厚生労働省からも来ていただいているわけでありまして、障害者自立支援法との絡みで、今回のこのバリアフリー新法とそれから障害者自立支援法、理念はやはり障害当事者の方々が自立と社会参加をきちっと行えることができるように、そしてその根底には、今まで日本の、我が国の施策の中においては残念ながら冷たい政策でないがしろにされてきた、その部分にき

ちつと光を当て、それをより拡大させていく、その新たな取り組みとして、私は、今後、見直しも含めて考えていかなければいけないのではないかとこのように思うわけでありまして。

昨年成立いたしました障害者自立支援法の中に、先ほど申し上げた障害者の定義の部分でありますけれども、今般、障害者自立支援法の附帯決議の中あるいは附則の中でも言わせていただいていたわけでありまして、障害の範囲というものの、これに關して、いわば障害手帳の有無であるとか、あるいは障害認定の範囲を含めて検討するというふうな約束をしていただいております。

その約束が今どういう形で実際に検討されているのか、そして、今後その検討がどういう形で行われていくのか、その見通しも含めてお話をいただきたいと存じます。

○中村政府参考人 お答え申し上げます。障害者の定義につきましては、委員からお話ございましたように、障害者自立支援法の附則において検討課題とされているところでございます。まず、私どもの進め方についてお答えを申し上げます。

昨年十二月に、省内に、事務次官を本部長とする障害者自立支援推進本部を設置したところでございます。ここにおいて、障害者の定義も、法律でも宿題になっておりますし、また、施行後、この障害者自立支援法は三年を目途に見直しをするということになっておりますので、この本部でまずは検討をしていくということ、それから、法改正に向けて、審議会等の場において関係者の御意見も十分伺いながら、障害者の範囲等の問題について検討していくというのがまず第一点でございます。

現在どういうことをしているかと申し上げますと、厚生労働科学研究所において研究をいたしております。

何が問題かと申し上げますと、障害者の定義は、障害者自立支援法では、今委員から御指摘ございましたように、身体障害者福祉法に規定する

身体障害者、これは手帳をお持ちでございます、知的障害者福祉法に言う知的障害者、精神保健及び精神障害者福祉に関する法律に規定する精神障害者、また、お子さんにつきましては、児童福祉法に規定する障害児及び障害者のうち十八歳未満の者、こういうふうな定義されておりますが、問題点といたしましては、身体障害者等については、障害が永続していること等を要件としているため、手帳というお話がございましたけれども、そうではない難病の方や内部障害の方がなかなか障害者には該当しないということで外れてしまうということ、知的障害については、法律上、知的障害の定義の規定がないためにその要件が不明確であるなどの御指摘がございます。

また、発達障害、これも議員立法で法律をつくっていただきましたけれども、こういう新しい障害については今申し上げました従来の障害各法の障害では読み込めない、そういう問題もございます。

こういった点を検討していく必要があるということです、厚生労働科学研究でやっておりますのは、今申し上げました身体障害者関係については、症状固定というような考え方がございますけれども、そういった考え方で手帳をお出ししていただきますが、そういうことと実際お困りになっている障害者の方々との関係がどうなっているか、そういったことを中心に身体障害者認定基準に係る厚生労働科学研究を実施しております。

もう一点、知的障害につきましては、まず、アメリカ、イギリス、ドイツ、スウェーデン等における知的障害の定義の状況や文献、有識者情報を調査するとともに、そういう各国の事例を調べますとともに、どういう有効な知的障害についての定義があるかということについて厚生労働科学研究で研究しているところでございます。

これらの成果を踏まえまして、先ほど申し上げました法律の見直しに向けて作業をまいりたいと考えております。

○園田(康)委員 大臣、これは御感想を求めると

いうことではありませんけれども、今聞いていたいただきましたように、そして先ほどの外務省からの障害者の定義という部分も含めて、私はどうも、我が国の施策の中で障害者に対する定義を狭くしよう、狭くしようという部分があるのではないかなという気がしてなりません。

すなわち、昨年成り立ちました障害者自立支援法においても、先ほど中村局長からも御発言がありましたように、難病であるとか内部疾患であるとか、あるいは知的障害に關しても定義がまだまだあいまいな部分があつて、その部分はどうしても、手帳であるとかそういった明確なものではないとこの法律の対象にならない、入らない、そして制度から谷間として抜け落ちてしまう。残念ながら、まだまだ我が国にもそういう落とし穴があるわけでありませう。

そういった観点からすれば、この障害という定義を幅広く持つことによって多くの方々を救うことができ、そして、それによってこの社会の中においても自由な移動や社会参加、そういった生活が保障されていくものである。そうなるべくれば、私も、本当に幸いなことに今障害を持つておられませんけれども、ひょっとしたら先天的なものではなくて後天的な形で、あす交通事故に遭い、そして歩けなくなるかもしれない。だれしも、そういう障害を持つ可能性だつてあるわけでありませう。したがって、そういうふうになったとしてもしっかりと社会活動ができ、参加をでき、そして生きる権利を持つていくんだ、そういう我が国におけるブランドデザインというものをきちっと描いていただくことが今後の障害施策の大変大きな柱になっていくのではないかなというふうな気がいたしております。

そういう意味で、私も、三年後の見直しというふうな言われておりますけれども、単なる介護保険との整合性を持つようなそういう見直しではなくて、もっともっと幅広い、社会的な障害者施策の総合的な法体系というものを、むしろ国土交通、あるいは文部科学、そして厚生労働、そし

てさらに外務省も含めて、さまざまな観点から新しい総合的な施策というものを考えていかなければいけないのではないかとこのことだけ御提起をさせていただきたいというふうに思います。

申しわけございません、残りわずかになってまいりましたので、最後に、これはもう一度厚生労働省さんに確認をしておきたいと思ひます。

少し飛ばして、障害者自立支援法の重度訪問介護の部分の定義の中で、外出時も含むということを私はこの場で一度確認させていただきたいというふうに思います。すなわち、現行の日常生活支援プラス外出介護という定義が、今回の障害者自立支援法の中の重度訪問介護の定義の中にきちつと含まれているのかどうか。

そして、見守り介護というものが重度訪問介護の中に明確に含まれているということを、どこか委員の方にそのようにお答えをしたというふうにも伺っておりますが、もう一度この場で明確に、見守り介護も含めてこの定義の中に含まれているというところだけ御答弁をいただきたいと思ひます。

○中村政府参考人 お答え申し上げます。

障害者自立支援法におきまして、本年十月から新しいサービス体系がスタートいたします。特に、重度の障害者の方を対象とした重度訪問介護というサービスが創設されることになっております。

その中で、重度訪問介護に外出介護が含まれることを明確にすべきだという御指摘でございます。そのとおりでございます。重度訪問介護は、これまで別々のサービスとして提供されてきました日常生活支援、これは今お話がございましたように身体介護、家事援助、見守り等の支援を行う日常生活支援でございます、それにプラス、屋外での移動に著しい制限のある全身性障害の方々などに対して外出時の介護を行う外出介護、この両方を行うということで重度訪問介護というものはつくられました。したがって、当然、外出介護は含まれている。

見守り介護につきましても、御質問がございましたので改めてお答え申し上げますが、従前より日常生活支援の一部として見守り介護は提供されてまいりましたので、重度訪問介護においても含まれております。

○園田(康)委員 時間が参りましたので、これで終わります。ありがとうございました。

○林委員長 穀田恵二君。

○穀田委員 きょうは、まず最初に、エレベーター事故の問題について聞きます。

高層住宅やオフィスビルに住み、働く人々にとって、エレベーターは欠かせませんし、その安全は大前提です。高齢者、障害者など移動制約者にとつてはなおさらです。エレベーターの安全を抜きにしたバリアフリー化はあり得ない、私はそう考えます。バリアフリー化を促進しようとするこの法案においても、今回の港区のマンションエレベーター死亡事故の持つ重大性ははかり知れないと言つていいと思ひます。

きょうは、行政の責任について検証したいと考えます。

エレベーターは建築設備の一部ということで、建築基準法の建築確認や完了検査の対象となっております。確認しますが、事故を起こした港区のシティハイッツ竹芝のエレベーターはだれが建築確認し、だれが完了検査したのか。

もう一点、建築基準法から見ても、東京都、港区、公社、メーカーのシンドラー社、保守会社のSECのそれぞれの責任はどのように考えられるのか、お答えいただきたいと思ひます。

○山本政府参考人 事故のありましたエレベーターは、港区の公共住宅に設置されたものでありまして、平成九年五月六日に建築主である港区より計画通知があったものを東京都が確認し、平成十年三月二十三日に東京都が完了検査を行ったものであります。

東京都より当該エレベーターについて計画通知や完了検査において問題点は認められなかったという報告を受けておりますが、事故原因について

は、現在、警察においても調査中であります。関係者の責任については、原因究明を徹底的に行った上で、その結果を待って判断されるべきものと考えております。

○穀田委員 建築設備であるエレベーターも、建築確認し、そして完了検査もきちんとやって、安全であるということを確認しなければなりません。そして、今回の事故は、港区と東京都が確認し、完了検査済証を出しているわけです。だから、当然これは、行政がこのエレベーターは安全ですとお墨つきを与えていたわけです。だから、もちろん原因究明の、原因の調査を含めた結果を待たなければなりません、管理という点から、行政の責任は免れないことははっきりしていると言わねばなりません。

そこで、なぜ事故は防げなかったのか。この間の事故の教訓を生かして必要な手だてを講じていけば、今回の事故は防げたのではないか。したがって、行政の責任はこの意味でも大きいと言わざるを得ません。

二年前、同じ港区の六本木ヒルズで自動回転ドアの事故がありました。この事故を受け、国交省は、自動回転ドア事故防止対策に関する検討会を開いています。自動回転ドアの事故防止対策に関するガイドラインを作成するなどしてきています。あわせて、検討会報告書を出しています。そこでは、回転ドア以外の建築物等で生じている事故の情報等を収集し、事故防止対策に役立てていくために、地方公共団体等から、中略しますが、事故情報を収集し、事故防止対策に反映していく体制、方法等や利用者への情報提供などを検討すべきだと提言しています。

ヒヤリ・ハットなど事故情報の収集、活用は、この間の運輸安全の議論でもはっきりしています。国交省として、事故以後、回転ドア以外のエレベーターなど建築設備についての安全対策をどのように進めてきたのか、お答えいただきたい。○山本政府参考人 エレベーターなどの建築設備におきまして、冷やりとしたり、はつとしたりし

た情報や、比較的軽度な負傷事故なども含めた情報を収集いたしまして、その分析を通じ重大事故の発生防止策を検討することや、事故の内容、原因対策などについて関係機関が情報を共有するとともに、広く国民に周知し注意喚起を行うことは、極めて重要と認識しているところでございます。

国土交通省では、六本木ヒルズの回転ドアの事故などを受けまして、地方公共団体の建築担当部局における消防機関などとの連絡体制整備などを要請し、事故情報の報告、提供を求める体制を整備するとともに、社会資本整備審議会に建築物等事故・災害対策部会を設置し、担当官も設置いたしまして対策を講じてきたところでございます。

また、これらに加え、現在、建築物における事故情報を広く収集し、国民や設計者などに提供するインターネットを活用したシステムの整備の検討などの取り組みも進めてきているところでございます。

今後、審議会のこの部会におきまして、今回の事故に関する情報共有などの経緯や、これまでの事故情報の収集、活用などに係る検討状況なども含めて審議をいただき、公共団体などの関係機関との事故情報の共有体制の充実に努めてまいりたいと考えています。

○穀田委員 今の答弁にもありました、ヒヤリ・ハット、軽度、これの収集が大事だ、それから、共有することが大事だ。この二つは基本中の基本なんです。ところが、今回の公社についても、港区についても、共有もなければヒヤリ・ハットの収集も定かでない。そういう点では、この点での責任は既に明らかだということを指摘しておきたいと思うんです。

二〇〇五年三月の国交省の通知では、回転ドアの事故等の教訓を踏まえたということで、地域の建築物に係る、今ありました危険情報の共有化を図ることが有効かつ必要であると言っている。あわせて、管内特定行政庁に対してもこの旨の周知をお願いしますと、事故情報の把握だけじゃなくて

共有化なんです。消防との連携、事故情報に対する対応などが示されているんです。

問題は、今、そういう話が、あるありましたけれども、ほんまに機能したかという問題なんです。特定行政庁がその体制なり制度を具体化し、実施したのかということが問題です。

この通知以後、特定行政庁がどのような対策をとってきたのか、国土交通省は把握していますか。

○山本政府参考人 御指摘いただきました平成十七年三月の通知以降、この通知を受けまして、例えば岩手県、愛知県、鹿児島県といった特定行政庁におきまして、実際に消防機関等との連絡協議会などを設置し、地域の建築物等に係る危険情報の共有化などを図ることとしております。ほか、東京都それから大阪府におきまして、関係条例を整備いたしまして、事故発生時の報告などが速やかに行われるよう措置しているところでございます。

なお、通知に基づく連携体制の強化などによりまして、例えば平成十七年度におきましては、六月に発生いたしました名古屋市内のエレベーター事故、それから七月に発生いたしました港区内の解体中のビルにおける外壁崩落事故などの情報に報告がなされております。

○穀田委員 などと言っていて、それぐらいしか実際はないんですけれども、何か、いつも、などと言ってしまうような見えてくるけれども、それだけしかないということと言わなければなりません。だまされたいあきまへんで、ほんまに、皆さん、それだけしかないのやから。じゃ、港区はどうしたのかと聞きたい。

○山本政府参考人 先ほど東京都が条例などを整備したということ申し上げましたが、東京都港区においては、六本木ヒルズの事故を受けて、特に独自の対策を講じたということは聞いておりません。

○穀田委員 ということなんです。しかも、

先ほど、事故がもう一回あるんです。ね。

連続しているにもかかわらず、肝心なめの当事者のところは、条例化はもちろん、他の対策すらとっていない。公社からのふぐあいの報告も受けて、そして、住民の声を直接聞いても手を打たなかった。全くこんでもない安全軽視が行われていたということだけは確かだ。

通知を出しながら、その後の追跡、確認というのが、その意味では、先ほどの数値にありますように、岩手、愛知、鹿児島、これはこれだけですが、都府県もありますけれども。だから、自治体は本腰を入れている。その間に、途中に今度の耐震偽装問題などあったりして、大変だとは思いますが、でも、国交省の指導が不十分だということとははっきりしている。事は命、安全にかかわる問題なわけですから、行政の根幹にかかわることとして実効あらしめるように改善する必要があると思います。

そこで、エレベーターに関しては、昇降機の維持及び運行の管理に関する指針、これが日本建築設備・昇降機センターから出されています。事故に関しては、特定行政庁への報告も入っているし、人身事故に限定されている点は、今問題となっている閉じ込め、それからふぐあいにも広げる必要があると思います。

昨日、この国土交通委員会として関係者の意見聴取を行いました。保守点検の問題をめぐっての議論の中で明らかになったことがあります。それは、保守会社がかわるたびに事故やふぐあいの情報引き継がれていないという問題点がきのう明らかになった。それから、メーカーが部品、機器の情報を保守会社に教えないという問題など、不備が明らかになりました。こういう改善が必要だ。

したがって、これらを加えて改善するなど、今述べた点などを、大臣、法令化するべきではないでしょうか。

○北側国務大臣 昨日は、ありがとうございます。私も報告を聞いております。

参加された委員の方々と、シンドラー社、また保守点検会社、また港区、公社等との間でやりとりがあった内容についてもお聞きをしているところでございます。今回の事故を通して、やはり改善をしなければいけないところが多々あると私も思っているところでございます。

今回の事故の原因につきましては現在調査中でございますが、事故情報を正確にしっかりと収集させていただいて、今委員のおっしゃった保守点検のあり方も含めた再発防止策につきまして、検討をさせていただきたいというふうに考えております。

○穀田委員 改善すべきことについて言えば、確かに、最後、事故の原因、遠因、全部明らかになつてからという問題はあります。でも、私自身がこの質問して討論する中でわかつたことは最低限これぐらいあると。しかも、この指針などに見られるような実態では、人身事故しかない。それから、国交省がやっている点でいいますと、ヒヤリ・ハット、それから事故の情報の共有、この二つがありますから、私は、この点は、とても、すぐでも改善できることだし着手していただきたいと思っています。

事故原因その他につきましては、機械そのものに欠陥がある場合、それから保守点検の不備に関する問題、同時に、行き過ぎた安売りやコスト削減の競争、入札のあり方など、事故につながった遠因等について検討、解明すべき点があると考えます。私は、国交省の調査もこれから明らかにすることから、閉会中を含めた審査を改めて要求したいと思っています。

委員長に御検討を要求します。

○林委員長 理事会にて協議いたします。

○穀田委員 次に、バリアフリー法案について質問します。

今回の見直しでは、法制定の際の問題になつて、私どもも指摘し、修正案などを出した点などについて、一定の改善が図られています。例えば、対象者を身体障害者だけでなくすべての障害者に拡大した点や、当事者参加を明記した協議会制度の導入などがあります。しかし、だれもが自由に安全に移動できる環境整備を進めるために、さらに改善が必要な課題もあります。こうした点について、きょうは残り時間でだしていききたいと思ひます。

私どもの基本的見地について一言しますと、目的に、やはり高齢者、障害者等が自由かつ安全に移動することが基本的な権利であるという理念を明記すべきだと考えています。また、高齢者、障害者の定義の中で、さらに「身体機能上の制限を受けるもの」との文言については改善すべきであると考えています。

それを踏まえた上で、まず第一番目に、住民参加の意義について議論したいと考えています。

バリアフリー法、きょうの新法の審議に聴覚障害者が傍聴に来ておられます。このような委員会の審議を聞くためには、手話通訳の方がよい方もおられます。ただし、手話を自由に使える方は聴覚障害者の二割にすぎないとも言われています。となれば、要約筆記の体制も必要となります。それでこそ、参加と参画が保障されます。

新バリアフリー法の審議に当たり、まさに審議のバリアを取り除くこと、要約筆記についても公費の支援体制を私は朝の理事会で要望し、さらに議運理事会についても要望したところです。委員会としても、実現を図るための努力を図ろうではないかというのを呼びかけたいと思ひています。

私は、バリアフリー法案の当事者の参加を保障する意味でも必要ではないか、したがって、随より始めよということ、この衆議院から始めていこうじゃないかということ、改めて委員長に提起しておきたいと思ひています。

○林委員長 はい。

○穀田委員 では次に、昨日、参考人質疑で、兵庫県の阪急伊丹駅がバリアフリーのすぐれた見本であることがこもも述べられました。この伊丹駅の復興に当たって、交通エコロジー・モビリティ財団のアメニティ・ミナル整備事業が適用されることになつて、阪急伊丹駅アメニティ・ミナル整備検討委員会が設立され、このメンバーに高齢者、障害者団体の代表が参加したことによつて、阪急電鉄のホームページによりやすくと、現在でもバリアフリーのモデル駅として全国的に高い評価を受けていると書いています。

私も現地に行つてきました。ビル内の一切の段差をなくし、エレベーターは車いす二台が同時に入れる二十一人乗り、プラットフォーム先端に避難用のスロープ、当時としては画期的だった視覚障害者の音声ガイドシステムの設置など、ほかにも細かいところまで、少しの工夫で使いやすくなるような、こんな形の工夫がされていました。

大臣に聞きたいと思ひます。高齢者や障害者を持つ方々、実際に利用者となる住民の意見を取り入れることの意義についてどう認識しておられるか、まずお伺いしたいと思ひます。

○北側国務大臣 バリアフリー化を推進する上では、やはり利用者の視点に立つということが大切であるというふうに思ひます。高齢者や障害者の方々の参加が重要なのは、そういう理由だと私は考えているところでございます。

今回の法案におきましては、提案制度、また協議会制度というのを制度化させていただいたところでございまして、この協議会制度の活用によりまして、関係する施設の設置管理者等の協議会への参加が担保もされますし、これらの管理者等と高齢者や障害者の方々、利用者との間での協力を踏まえてバリアフリー化が推進できるというふうと考えているところでございます。

また、基本構想策定後におきましても、引き続き実施に係る連絡調整もこの協議会が行つてまいりますので、事業の着実な実施が担保できるというふうにご考えておられます。大変大事な意義があると考えております。

○穀田委員 そこで、意義あるものをどないしたから実効あらしめるものができるかというのは、本当に考えどころだと思ひます。

阪急伊丹駅の取り組みで、その後も取り組みをやっているわけですが、一定の総括の座談会などを見ますと、当事者参加について、行政側の率直な意見開陳を私は見ました。このように述べているんですね。今まで役所は市民の声を聞くときに、何々連合会の会長に参加していただいて審議会をやらせてきたわけですが、発言のないことが多かったように思ひますと述べています。これを言うと、省の方は、そういうところが問題だと。それは問題やねんけれども、そういうものをずっと放置してきたことが問題なんですけれども、それを大きく変えて当事者の参画でつくり上げたわけです。

すぐれた当事者参加を実現させた伊丹市でも、このような反省があります。昨日の参考人質疑で、ボランティア有償輸送に係る運営協議会、確かにステージは違うんですけども、そういう問題についてどうだという話をしましたら、ビジョンなき協議会ということで、やはりそういうものの理解というものを深めないと大変だと。だから、形だけつくればよいという傾向についても指摘しておられました。だから、私は、実りあるように、行政の指導がかぎだということが一つです。

もう一つは、伊丹のバリアフリー化に大いに力を発揮した障害者団体の代表の方の発言です。計画、設計、施工の各段階で、当事者である我々の意見表明の場所が持たれたのは非常にうれしかった、設計図の段階でこれは困ると計画を変更してもらった部分、これは当初エレベーター一台だつ

たんですけれども二台にしたというものですからね、など多数あったと述べられています。ですから、計画、設計、施工のすべての段階で参加する仕組みにする努力が大切だと思えます。

この後、さらに進んだ問題としては、事後の点検それ自身の体制や、継続し、それをさらによいものにするという努力が求められているというのが新しい見地ですね。こういう点についての見解をお聞きしておきたいと思えます。

○竹蔵政府参考人 ただいま御指摘のように、せっかく当事者参画の制度をつくった以上、形だけのものにしない、実りあるものにする、それから、計画、設計、最後の段階まで、事後の点検も含めて当事者参画を進める、まさに我々そういうような運用をしてまいりたいと考えております。

○穀田委員 その点でもう一つ注文がありまして、今あったように、実らせていくという点では、いずれにしても、当事者の参画が生きたものになるかという角度から、一方で、地方自治体における独自性、創造性の尊重が基本だということはあるけれども、そこは改めて強調しておきたいと思えます。

といいますのは、やはり、現場現場でいろいろなことをもつとフリーにやるという意味では、今度の場合は、提案その他もありますから、そういうことが生かされていくだろうということを見守っていただければと思っています。

そこで、次の問題は、では、バリアフリーの推進の実効性をどう上げるかということです。

例えば、バリアフリーの基準が十分でないことです。せっかくバリアフリー整備が進んでも、利用者にとっては使いにくい、不完全なバリアフリーとなってしまう事態が生まれています。具体的に幾つか指摘したいと思えます。

聴覚障害への対応が現行の基準では十分でない。ハートビル法では、文字表示や聴覚障害者用点滅灯つき音量増幅装置の設置または貸し出し、さらに、フラッシュライト及びバイブレーターによる非常警報装置の設置または貸し出しなどにつ

いて、望ましいとしているんですね。義務基準ではないわけです。

駅のバリアフリー、私、調査に行きましたときに、駅員が改札口に不在の時間帯はインターホンで呼び出しとなっているんですよ。どないして呼び出すのかと。わかりますやろ。聴覚障害者がどないして呼び出すのかと。ふと考えるとみんなわからぬわけけれども、よく考えるとわかりますわね。だから、聴覚障害者は使えないので困るということでありました。

そして、災害時に危険を知らせるストロボつき電光文字表示などの設置も要望されています。昨年の新潟の中越地震の際には、避難所で放送による案内で聴覚障害者が情報から取り残されて困ったという事例もありました。したがって、聴覚障害者向けの光、音量増幅、振動、文字などの配慮、窓口での筆談対応などを基準に盛り込むべきではないでしょうか。答弁をお願いします。

○竹蔵政府参考人 御指摘の聴覚障害をお持ちの方への対応につきましては、今先生が御指摘になったように、義務的な基準と望ましい基準と二段階になっているわけでございます。

例えば、緊急時に外部とのやりとりを可能にするために、駅の中にエレベーターを設ける場合は、ガラス窓を設けることにより外部から内部が見える構造にすることとともに、より望ましい対応として、かごの内部が確認できるカメラを設けること、それから、故障の際には、非常ボタンを設けること、それから、係員に連絡中である旨や係員が向かっている旨を表示する設備を設けることなどをガイドラインに示しております。それから、乗車券販売所、案内所においては、より望ましい対応という分野で、筆談用のメモ等を準備し、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮することをガイドライン上、示しているところですよ。

本法案の検討過程におきまして、関係団体よりいろいろ御意見を賜りました。音声情報に対応した文字による情報提供の充実、特に緊急情報、そ

れから、すべての窓口に筆談用具を設置すること、窓口のわかりやすい位置の配置、発車ベルの光表示等について、御意見、御要望をいただいているところでございまして、本法案が成立しましたならば、基準、ガイドラインに関する検討を行う際には、聴覚障害者も含め幅広い関係者からの御意見を踏まえて検討させていただきます。

○穀田委員 ガラス窓だとかは、私もきのう見えました。

問題は、言っているのは、一刻を争うときなんですよ。今あったように、緊急情報とありましたけれども、私が言いましたように、災害時のそういう視覚情報提供などを、これは絶対やるがせにできないということだと思えます。人の命にかかわっている、移動するだけじゃなくて、安全ということになってきますと事は重大なんだ、そういう構えで私はすべきだと思っています。そこはきちんと、私ども、今後とも基準に盛り込むということをお願いしたいと考えています。

次に、最近新築されたりリニューアルオープンした大規模ビルでも、障害者、高齢者が利用できない事態が生まれています。この間、そういうことを、障害者団体の方々が点検に取り組んだ資料をいただきました。それによりまして、例えば、秋葉原駅に隣接した国内最大の大規模電気店のビルで、入っている飲食店二十八店舗中九店舗で店内に段差がある。段差がない店でも、全席固定席で車いすをとめられる席が一つもない店が二店舗あったということをお聞きしました。

ビルの入り口やそれから通路はバリアフリー化されているけれども、肝心の店の中は段差があつて利用できない。食事したくてもできない。これはバリアフリー化されたと言えないんじゃないでしょうか。大臣、この点ぐらいは、せめて新築、大規模改造の際には、店の中も含めたバリアフリー化を義務づけるべきではないでしょうか。

○山本政府参考人 特別特定建築物のバリアフリー化の基準としましては、道などから高齢者、障害者の方々が利用されることとなる居室までの

バリアフリー化を求めています。車いすでも通れる幅の確保、段差の解消などを義務づけているところでございます。

その際、高齢者、障害者などが利用する居室の出入り口につきましては、八十センチ以上の幅を確保すること、扉は自動扉など開閉が容易な構造とし、前後に高低差を設けないことという基準により、バリアフリー化を求めています。

御指摘いただきました居室内についても、高齢者、障害者などが利用しやすい構造となっていることが望ましいということは間違いありませんけれども、一律に段差を禁止するなどの基準を定めた場合、飲食店などのような商業施設などの店舗内部の空間につきましては、店舗設計のいろいろな制約、自由度が制約される、魅力ある空間を生み出すことができないといったような意見もあるのが実情でございます。

したがって、望ましい設計例をガイドラインとして示したり、設計者向けの講習などで普及啓発を図ることによりまして、適切な施設整備が促されますように努めてまいります。

○穀田委員 私は、そここそコンセンサスをつくっていくという努力をすべきであって、何が自由度だ。それは自由じゃないんですよ。一方に不自由を与えながら自由が拡大できるということが間違っているという思想の問題、哲学の問題が不足していると言わざるを得ないと私は思うんです。

では、次に、地下鉄の永田町の、私、見てきました。国会側にエレベーターはないんです。五分以上移動して都道府県会館が設置したエレベーターを利用しなければならぬんです。ところが、エレベーターをおりても、案内表示がなく、駅の方角がわからない。照明が不十分、階段や通路が薄暗い。一緒に調査に参加いただいた障害者の皆さんは不便だし危ないと言っていました。東京地下鉄では通路や階段、ホームの照明の基準を設けていますけれども、これは都道府県会館が所有、管理する階段だから対象外ということ

になるんですね。

だけれども、駅と直結しているビルについては、これまでもエレベーターやスロープの設置の努力がされているけれども、照明や案内も含めて、駅と同様に、だれもが使いやすい安全な基準を設けて計画的に達成すべきではないか、この点についてはどうか。

これは、きのう参考人質疑の中で、どないした経路を来てこの会場へ来たかと言ったときに、栃木から来られた参考人は、東京駅でほんま迷ったと言ってますね。ほんまですよ、あれ。我々からわからへんのやから。そういうぐあいの問題について本場に、単に都道府県会館だからというのではなくて、それこそ、そういうものを利用していただく側に立つて直すというのは当たり前じゃないですか。

○竹蔵政府参考人 まさに御指摘のとおりでございまして、今までハートビル法、交通バリアフリー法とそれぞれ施設ごとにバリアフリーを進めてまいりましたけれども、各施設間の接続部に段差があったり表示が不統一であったりするなど、連続性が確保されていないというのが実情だと思います。

今回、二つの法律を統合して新しい法律にしたわけでございまして、今御指摘のような点についても改善できるように努力していきたいと思っております。

○穀田委員 努力していきたいというんじやなくて、やはりこれは、一つの例を引いて、何も都道府県会館を目のかたきにしてやっているわけじゃないんですよ。

ついだから言いますと、東京駅の近くの丸の内の新しいビルができましたね。それは立派なものなんです。だけれども、あそこに行つてごらんなさい。照明設備がやはり暗いんです。行った方はみんな、もちろん先ほどの局長の話によると、まさに自由度の範囲と、それから景観とか何かというふうに言っているんだらうけれども、ほんまかいなと思ふけれども、そういうふうなこと

で平気であるということの神経を私は疑っているわけです。

だから、公共交通事業者や、それから多数の人々が利用する施設の管理者は、その公益性の高さを認識し、法制度、利用者や住民のニーズなどを踏まえ、設備の整備、サービスの提供、従業員の教育等に努めることが求められている。これはどこか。皆さんが設置した審議会の、ユニバーサルデザインの提起ですね。だから、そういう提起している内容に基づいて、国の法律で、駅と直結するビルについては対象とし、それを国の整備目標として盛って、計画的に改善を図るべきだと私は考えるところですよ。

そこで、次に二つ目の、そういう実効あるバリアフリー化を進めるための問題は、目標が十分でないことだと思ふんですね。

例えば、利用者が五千人未満の駅というのは対象外だ、自治体任せだ。建物も二千平米以上の病院、劇場、ホテルなどに対象が限られています。この間の質疑でコンビニという話もありましたけれども、私は、災害時に避難場所となる学校や公民館など、これは二千平米以下であっても対象にすべきではないのかという点についてお答えいただきたいと思います。

○竹蔵政府参考人 五千人未満の駅につきまして、今回の法律改正でいろいろなところに基本構想ができるようになりました。

それから、小規模なものであっても避難場所となる公民館などはバリアフリーの目標にすべきじゃないかという御指摘でございまして、法律上どのようにするかというのは少し議論が必要ではないかと思ふけれども、そういう小規模なものであっても避難場所となる公民館などは、バリアフリー化とか耐震化とか、それからトイレの問題とか、いろいろ、そういう避難場所となるようなところはきちっとすべきだと思ふます。

公民館については、一般的に地域に開放される施設でありますから、集会所として特別特定建築

物に当たって、地域の実情に応じて、公共団体の判断で、条例でそういう小規模なものでもバリアフリー化の義務づけができるようになっていきます。

ただ、義務づけるといっても、自分で条例をつくるわけですから、自分でやればよいという話でございまして、全国一律、小さいものもすべてということはなかなか難しいと思ふますけれども、避難所の機能を持つそれらの施設のバリアフリー化については、公共団体が適切に判断して推進していかなきゃいけないと思ふます。

○穀田委員 そういうときは、判断すればええやないかという話をする。それは聞こえませんがと言わなくちゃなりませんわな。

つまり、こういうものを積極的に推奨する場合は大体義務づけたり望ましいということをおっしゃっていて、聞かれたら、そういうことについては、それは裁量の範囲ですと言ふのは、そういう言い方をしていたのでは、それでも自治体を受けとめてくれればよいですよ。そういうことの精神をわからせるということは必要だ、私は大事だと思ふんですね。

法律上は議論する必要があるかもしれないけれども、すべきだという点については、やはりガイドラインその他でそういうことを積極的にやってほしいということを書くなりしてやってほしいと思ふます。

次に、昨日の参考人質疑との関係で、先ほど鉄道局長がお話していた問題について一言聞きたいと思ふんです。

ハンドル形車いすを初めとした障害者に対する利用拒否が広範囲に起こっている実態が示されています。事業法で正当な理由がない拒否は禁止されていると言ふけれども、機能していないのじゃないかと指摘されています。

先ほども梅田さんは、百十センチ、それから一メートル、こう言っているんですよ。だけれども、それは、前の方はそういつて聞いてはりましたけれども、きのう参考人はわざわざ、そういうハンドル形車いすの現実はどういうことで、幅四十

二センチ、長さ九十センチ、重量四十二キログラム、回転半径八十五センチという実態を示されたわけではありませんか。

だとしたら、そういう話として聞いて、それも無理だといふんだったらわかりますよ。そう言うべきじゃないですか。それを、一メートル十センチだ、一メートルだと話をして、きのう言われた話が八十五センチだったということをもんな、みんな知っているかどうか、それは聞いてはらん人もいはるからわからぬけれども、聞いていましたわな。だから、やはりそういうものに対して本場に誠実でないというか、そういう感じがするんです。

きのうは八十五センチとありましたけれども、多いのはこつちなんですとか、だから、なかなか苦労しているんですよ。やはりこういうものを会社、これに合わせるように。違うというんです、逆だということですよ。そういうものがどんどん開発されてきた事態をしっかりと認識させて、じゃ、それをどうしたら新幹線、つまりJR東海が了解してくれるかと。だとしたら、了解するために、すぐわかりやすい方法をもうじやないか、そうして、じゃ、ワッペンでも張つて、これは通れるんですよというのをしようというぐらいいのこをしてやりましょうというならわかりますよ。それを、百センチだ、一メートルだとまだ言っているとしたら、私は何をか言わんやだと思つています。

そこで、その点を踏まえながら、使える環境を整備されているのに利用が拒否される現状をどうするの。だれもが安全に、自由にできる権利があり、事業者はこれを保障する義務があると明記することは、こういった利用拒否を繰り返さないためにも重要だと思ふんですが、その事実と、その理念の考え方についてお答えいただきたい。

○梅田政府参考人 先生の御指摘、よく伺いました。私ども、しっかりとやってまいりたいと思ひます。

○竹蔵政府参考人 移動の権利につきましては、

もう既に議論が重ねられてきておるわけでございますが、先ほど大臣が答弁申し上げましたとおり、大事なものは具体的にバリアフリー化を進めていくことだと考えておりまして、私たちはそれに全力を尽くしたいと思います。

○穀田委員 その言葉を、現に起こっているところで言っている、それを言うのだったら。利用拒否されている、その現場に行くと、そうじゃないんだということとでちゃんとすることがほんまにその声を生かすことだと私は言っておきたいと思ひます。

最後に、交通バリアフリー法、そしてハートビル法で、事業者に対してバリアフリーが義務づけられましたね。しかし、一番最初にほかの方も言っておられた、東横インの障害者用設備不正改造事件で、事業者がこうした義務を全く認識していない事実が出たわけです。バリアフリー化は金がかかって困るという点が根底にある方はありました。それで、だれもが自由に安全に移動、利用することは基本的権利であるという認識が徹底されていないということだと思ふんですね。だから、障害者団体からも厳しくされましたけれども、私は、法律で再度権利であるということを明記して、事業者にも徹底する必要があると考えているんですよ。

そこで、バリアフリー化の実効性を上げるためには、事業者の責任は極めて大きい。とりわけ既存施設の整備が進んでいないが、法律上はあくまでも努力義務。義務であることを明確にして計画を進めるべきだと思つています。したがって、二〇一〇年に五千人以上利用駅を一〇〇％バリアフリー化するという目標達成へ、どのように事業者の責任を果たさせるのか、最後に聞きたいと思ひます。

○竹蔵政府参考人 五年前と申しますか六年前でございますが、交通バリアフリー法ができたときと比べると、世の中大分変わったんだという御指摘も本委員会でもございました。今具体的な目標を示されて、一〇〇％達成すべきだというお話を

ございましたが、いずれにしましても、財政負担でございますとか事業者の負担、ひいては利用者の負担でございますから、やはり、できるものから順番にやっていかなくちゃいけないと考えております。

そういう意味で、適合義務というのと努力義務と分けてやっているわけでございまして、いずれにしましても、スパイラルアップという考え方に基づきまして、一步一步進めていきたいと思ひます。

○穀田委員 私、こういう点で事業者の責任とりたいのは、例えば、大規模な駅の改修のときに、地方自治体の負担なんか本当に大きいという現実があるわけですね。ようけもうけているのに、それで、けちくさくしかやらへんというのがあるわけやね。だから、こういう問題も、私は、事業者というのは本来は全部負担すべきなんだというぐらいのつもりでやっていく必要があるというところ、コスト、コストと言ふけれども、やはり、この伊丹の例で明らかになように、本当に議論してみると、何も障害者の方々が理不尽な、不当なことを要求しているんじゃないかと、その要求を実現することが逆に無駄を省いてしっかりとやることになって、節約もできるという例がたくさん出ているんですよ。そういう角度で物を見て、やはりきちんと現実を見ていただきたい。

最後に、先ほどありましたから、決意だけじゃなくて、これが本当に試されるんだということ、皆さんの目で、また耳で、お互いにやっていくじゃないかということをお願いして、終わります。

○林委員長 日森文尋君。

○日森委員 もう既に質問があつたかもしれないんですが、シンドラーのエレベーターということについて最初にお伺いしたいと思ひます。もちろん、原因の究明というのはこれからの課題になると思ひますが、死亡事故が起きて以来、シンドラー社のエレベーター、これのふぐあい、次々と明るみに出ている、報道されているという

ことだと思ふんです。新聞等によると、これまで、こういう事故の情報について、国交省にはこれを収集するチャンネルがなかったということなんですが、しかし、もう一方の報道によると、国交省では、建築物やエレベーター等で発生した事故、トラブルのデータベース化を進めているということがありました。

最初に、この内容について具体的にお聞かせをいただきたいと思ひます。

○山本政府参考人 国土交通省では、六本木ヒルズの回転ドアの事故などを受けて、地方公共団体における連携体制の整備を要請いたしますとともに、事故情報の報告、提供を求める体制を整備していただくことを求めたわけですが、あわせて、社会資本整備審議会に建築物等事故・災害対策部会を設置しまして、いろいろな対策を講じてきたところでございます。

その中で、いろいろ御議論いただいたわけですが、現在進めております取り組みとしては、建築物における事故情報を広く収集いたしました。国民の皆様や設計者などに提供するインターネットを活用したシステムの整備の検討を進めているところでございます。

このインターネットを活用したシステムにつきましては、一般の建築物利用者や設計者、施工者、設備メーカーなどから、インターネットを通じて、建築物で発生した比較的軽度な負傷などを含む事故情報や、冷やりとしたり、はつとしたりした情報について提供いただきまして、その情報を分析した上で公表し、広く共有できる仕組みを整備することを考えておりまして、この夏を目途に、一般向けの試験運用を行ひまして、その結果を踏まえて、修正などを行った上で、来年度以降、本格的な運用を開始することを考えております。

○日森委員 それが始まった途中で大事が起きてしまったということで、国土交通省もちよつとショックではあるのかもしれませんが、ぜひ積極的に進めていただきたいと思ひます。

と同時に、このシンドラーという会社、会社の方は、自分のところのエレベーターに問題はないんだというふうに言い続けているわけですが、しかし、これも報道などによりまして、同社にかかわる海外での死亡事故というの何点か報告をされていきますし、また、北アメリカでは、一九八三年以降、シンドラー社が百回も訴えられているという報道もあつたようです。こういう企業が、日本ではなぜか官公庁の施設において競争入札で勝ち抜いているということがあるわけですが、しかも、国土交通省もこの二年間で、シンドラー社のエレベーター、これを六件受注しているというふうに聞いています。

私、埼玉なんですけど、さいたま市にあるさいたま新都心というのかいビルが、三十一階の合同庁舎があるんですが、そこもシンドラー社のエレベーターだ。そこでもふぐあいが二ないし三回起きていたということも言われているようです。

こういう海外での事情等もあるわけですが、国土交通省自身が、海外でのシンドラー社の実績であるとか評判、評判というところ、実際に百回裁判が行われるかどうかというのは確認をしなければならぬ話なんですけど、こうしたことについて承知をしていただけたらどうか。承知をした上で、いや承知をしていないで、どちらかわかりません、しかし、一説によると、大分入札価格も安いとかいふ話があるようです。そういうことだけでシンドラー社のエレベーターを発注したのかどうかというところについてお聞かせいただきたいと思ひます。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

まず、発注の仕方でございますけれども、私も、官庁営繕工事においてエレベーターを発注する際におきましては、そのエレベーターの当該工事の内容、この内容と申しますのは、例えば階数であるとか、かこの大きさであるとかスピード、こういった内容に基づきまして、施工業者に対して同種工事の実績を、また、配置される予定の技術者に対しては同種工事の経験を条件として

求めまして、適切な品質が確保できるように努めているところでございます。また、最近、エレベーター工事につきまして、価格及び品質が総合的にすぐれたものを落札者とする総合評価落札方式を導入しているところでございます。

御質問のありました、海外の事故等の情報については、現時点で必ずしも詳細に把握しておられないわけでございますけれども、少なくとも、国内において当該企業の責任による事故が生じた場合には、指名停止等の措置を講じることとしております。

今後とも、しっかりと品質が確保できますように、安全性に関する情報等を幅広く収集して、適切な発注ができるように努めていきたいというふうに考えております。

○日森委員 ちよつと話が戻りますが、先ほど住宅局長から、国内での事故等についてはインターネットで収集をして、分析をして、公表していくんだということがありました。これは一応もとは国内の企業だったようですが、外資系の会社になりますよね。海外でこういう事故が起きていたり、あるいは問題が生じていることについては、これはどういうふうな取り扱いをするのか。実際に、これも調査をし、情報を収集して、分析するようなことを同時に行っていくものなのかどうか。

これは、ちよつと質問通告をしていないんですが、国内だけで本当に大丈夫なのか。今はもう企業自体がインターナショナルというか多国籍になつていくわけで、そういう意味から考えると、情報の収集、分析、公開について、もう少し幅広く考える必要もあるんじゃないかと思いますが、その辺は、住宅局長になるのかな、ちよつと今の段階でのお考えをお聞かせいただきたい。

○山本政府参考人 先ほど御説明しましたように、今検討しておりますシステム自体は、国内で行われておりますいろいろな、もろもろの活動についての情報を収集して、これをシェアするというところでやっておりますけれども、御指摘いた

きましたように、建築生産自体が、資材の調達を初め、国境を越えた活動が非常に広がっておりますので、問題意識を踏まえて、どういうことが可能か、そのことも含めまして検討してまいりたいと思います。

○日森委員 きのう、委員長以下、事故機、事故を起こしたエレベーターを見てまいりました。エレベーターを見たというのはおかしいけれども、現場に行ってきたわけですね。

そこで、今回の事故を起こしたエレベーターのメンテナンス価格が四年間で四分の一になったというふうに公社側が報告をして、みんなびっくりされた。少なくとも私はびっくりして、四百四十何万円をやっていた仕事が百二十万円なのか、四分の一しか安全性は確保されないのではないかと考えた。思ったぐらいなんです、これはちよつと驚きました。

一説によると、エレベーター業界がいわば収益を上げていくのは、メンテナンス、この事業をちゃんと受注して、エレベーターを設置して納品した後も利益を上げるということに実はある、そういう意見もあるわけです。したがって、メンテナンスを受注できないということになるとメーカーにとっては大分痛手になると。

そういう事情が背景にあつて、きのうも随分出ていました、マニュアルを出したのか出さないのか、要求がないから出さないとか、さまざまな意見があつたんですが、メーカー側が自社製品のふぐあい情報をメンテナンス会社に伝達しない、あるいは修理部品の納品が遅くなる、こんな事例があるということも指摘をされているわけです。

今回の事故、あくまでも何が原因かというのは究明中ということをお前提にしつつも、今度の事故を契機に、メンテナンスをめぐる激しい受注競争、これがあるということが随分はつきりしたんじゃないか。これは民民の問題かもしれないですけれども、これによって安全性が損なわれるということがあるれば、この間ずっと議論してきた耐震偽装の問題から何からそうなんです、これは大

変大きな問題ではないかというふうに思っているんです。

そういう意味で、今、全部随意契約を調査して、民も含めてやろうじゃないかというふうな話をちらっと聞いたような気がするんですが、こういう実態について、少なくとも官公庁だけでもそうなんです、それはもう対象はシンドラ社に限らないと思うんですが、その実態をちゃんと調査をして、それを分析して、しかるべき処置をとる必要があるんじゃないかというふうに思うんですが、それについてはどうでしょうか。

○奥田政府参考人 まず、国発注のエレベーターの工事の入札契約状況につきましては、現在、過去三年間のすべての国土交通省発注のエレベーター工事につきまして、シンドラ社及びその他の社の落札率等について調査をしております、これは近々取りまとめ次第公表する予定となっております。

それから、メンテナンスのことについては、直接メンテナンスの価格等について調査を私どもがしているわけではございませんが、現在、国家機関のすべての建築物を対象としたエレベーターのふぐあいについて実態調査を実施しておりますので、その結果を踏まえまして、必要に応じて対策を講じるとともに、エレベーターについて適切な維持管理がなされるように、今後とも各省各庁を指導していきたいというふうには考えております。

○日森委員 ぜひ徹底してやっていただきたいと思ひます。

またその話ですとかというふうに言われるかもしれないんですが、移動の権利、これはどうしても、せつかくバリアフリー法とハートビル法を合体させて、高齢者、障害者の移動をもっと円滑にしよというところであるならば、もう一歩進めて、権利ということについて、やはり私はその明記をすべきではないのかというふうに思っているんです。

それで、参議院の議論、今回の議論も、衆議院

でこの委員会での議論もそうなんです、移動の権利を明記できない理由の一つとして、それが明記すると国が責任を持たざるを得ない、したがって、財政支出、これが増大するということを、そういう趣旨のことをおっしゃっていました。

その移動の権利というのは、フランスなんかもそうなんです、国民の権利、これをきちんと国が認めていく。そうすると財政支出が増大しちゃうからちよつとそれは遠慮したいということであると、これはちよつとおかしな話になるんではないかというふうに思っているんです。その権利を行使できる環境整備の義務、それは国が負担するというのは当然のことであつて、それが嫌だから移動の権利を明記しないんだとしたら、これは本末転倒と言わなければいけないと思うんです。

先ほどから御答弁は、いや、権利ということを書き込むよりも、実態として円滑な移動が可能になるような政策を進めることなんだと再三おっしゃっていますが、それはどうしてそういうふうにおっしゃるのかよくわからないんです。だって、ちゃんと権利ということをお明記して、国が責任を持ってやりますと言えればいいわけですよ。実態として、実態として、こう言っているわけ、そこにはやはり国が、国民の権利ということとを私たちが責任を持ってやっていきますということとを言えない事情があるということじゃないんですか。ここはどうも納得できない。納得できない。

私は、政府は、円滑な移動を権利として認める、権利の行使のための環境整備を目指して、それはしっかりと財政支出も行いますということを、そういう姿勢、これは明確にすべきじゃないかと思ひますが、いや、では大臣じゃなくて結構ですよ、ぜひもう一度納得できるお話をしていただけならありがたいと思ひます。

○竹蔵政府参考人 御納得いただけないということでございますけれども、繰り返しになって大変恐縮でございます。先ほどから大臣が申し上げて

おりますように、根っこには憲法の基本的人権に根差した理念があつて、そのもとに障害者基本法というものがあつてという流れで、この法律もその体系の中に入つていふと思ひます。

ただ、この法律自体は空間的な、物理的な制約をできるだけ取り除いていこう、これは定義の問題でもこういうことが論議されているわけでございますけれども、その全体の中で、そういう物理的な空間のバリアフリーを進めていこうという分野になると思ひます。

実は、今、先生の方から、権利として位置づけて財政負担もきちつとやつていけばいいじゃないかというお話がございましたが、実は財政負担だけではなくて、公共交通事業者について言えば、事業会社が負担をしなくては行けない、その事業会社の負担というのは結局利用者の負担でございますから、結局、税金か利用者の負担かこれはやつていくということになるということでございます。それは、できるだけやればよいということとはあると思ひますけれども、やはり財政も厳しい中、ただ、財政は厳しい中ではございますけれども、安全、安心な社会づくり、こういうようなものについては国として戦略的に取り組んでいく必要があると考えておまして、バリアフリー政策もそのような観点に含まれると思ひます。

ということでも、必ずしも御納得いただけないと思ひますけれども、やはりできるだけ一歩一歩改善していききたい、こういうふうにかえていけるわけでございます。

○日森委員 そうでしようが、しかし、国の責任というのはどうなんですかね。最近、官から民とか、国から地方へ、地方にできることは、何かみんな丸投げしているんじゃないかという話があるんですよ。本当に、権利をきちんと保障していくというのは、それはもう国の責務ですよ、責任ですよ。そのことを明記しなさいと言っているんです。だけれども、いや、事業者が負担するとか地方自治体で基本構想をつくるのか、こう言っているわけですよ。そこが納得できない。なぜ、国の責任できちんとやりますと。大臣、何か反論があるんですよ、もし一言あつたらお聞きしたいと思ひますが。

○北側国務大臣 今、竹歳局長がお話ししたように、恐らく委員も、例えば、公共交通の事業者が、例えばエレベーターやエスカレーターを設置しなさいいけない、また、ホームについて広くしないといけないとか、場合によっては列車の構造そのものも変えていかないと行けないだとか、そういう費用、コストがかかるわけですよ。そのコストをまさか国が持たせたいということをおっしゃっているわけじゃないと思ひますね。だから、申し上げたとおり、憲法上、そもそも基本的な権利として十三条や十四条や二十一条、二十二条等の権利規定、自由権が保障されているわけで、そこにはちゃんと移動の自由というのは当然私は保障されているというふうにかえております。その趣旨に従つてこの法案もできているわけでございます。

あと、現実問題としては、それは財政上の事情もある、一度にできないわけですよ。スパイラルアップと我々は言っているわけでございますけれども、いかにそれを前に進めていくか、その具体的な施策をしつかりと進めていくことが大事だというふうにかえていけるわけでございます。

○日森委員 そういうことだそうなんです。次に、ちよつと具体的にお話を伺いたいと思ひますが、バリアフリー化の現状について、国交省、総じて着実に進展しているという評価があつて、私も確かにそうだと思ひます。本当に、駅などを見ていると、もう見違えるように確かに進んでいますよ。そういう意味では、僕は一定の評価をしていいと思ひます。

現在公表されているバリアフリー化の達成状況、これを見ると、随分ばらつきもあると思ひますが、旅客施設については、一日の平均利用者数が五千人以上の施設であり、道路に關してもその旅客施設の周辺というふうに限定されているわけですよ。その五千人以上の駅をバリアフリー化していくと利用者の九割がカバーできるということになつていふようですが、しかし、それで都市と地方の間で格差が生まれては行けないというふうにかへ思ひます。

今回、五千人以下の駅でもやつていいよということになるんですが、今回の見直しに当たつて対象を拡大していく、もう大胆に拡大する、五千人以下でもそれはやりたければやれよというふうな話じゃなくて、対象をきちんと拡大していつて、全国という大枠で目標設定をするということではなくて、例えば都道府県別に達成目標を提示していく、その達成率まで明らかにいつて、そして、それはもう具体的に権利と書かなくても、こんなに進めていくぞという国の責任を明確にすべきではないのかという気持ちがあるんですが、これについてはどうお考えでしょうか。

○竹蔵政府参考人 都市と地方の格差も踏まえての御質問でございました。

現在、バリアフリー法における基本方針で五千人以上の駅を対象としているというのは、今先生もお話しされましたとおり、これらの旅客施設のバリアフリー化が実現すれば、全部の旅客施設の利用者の約九割をカバーできるといふことで、限りある財源の中で優先度の高いものから進めていくということ、一応五千人以上という基準を立てているわけでございます。ただ、現在でも、五千人未満でも高齢者の御利用が多いとかそういう事情がある場合には基本構想をつくるというケースもあるわけでございます。

ちなみに、都市と地方というお話がございましたので、データを申し上げますと、五千人以上の駅というのは約三割でございます。全部で、鉄軌道全体で十六年度末で九千五百六十六駅がございまして、そのうち五千人以上が約三割、それから五千人未満が七割ということですよ。多くの場合、この五千人未満というのが地方の駅ということになる、もちろん仙台等大変大きなところもあると思ひますけれども、大まかに言つて七割が五千人未満。

そういうことからすると、五千人以上を対象としていふと地方の方はどうなるんだというお尋ねになると思ひます。ただ、この五千人以上につきましては、目標として、平成二十二年、二〇一〇年でございますから、あと四、五年を目途に、もう五千人以上は完成しちゃおうということ、次は五千人未満というふうな話にもつながっていくと思ひます。

そこで、今、国の責任でということ、地域別、都道府県別に目標を示して推進してはどうかというお話がございました。各地域における自主的な取り組みということになりますので、必ずしも国が目標を明示することができるといふかというところはございますが、ただ、実績については、地域ごとの取り組みの参考ともなる、都市間の競争、地域間の競争ということもございまして、そういう地域ごとの取り組みの状況については、データを収集して、都道府県別とか、それぞれのバリアフリーの状況についてホームページにおいて公表しておりますので、こういうことが一つの推進剤になるのではないかと考えております。

○日森委員 そういう意味では、基本構想をしつかりつくつてもらうということになると思ひますが、交通バリアフリー法に基づく基本構想、対象自治体五百三十九市町村ある、そのうち二百一自治体で作成されたといふこと、そのうち作成率三七％。参議院かどこかで約半数弱とか答えたといふのがあるんですが、三七％は半数弱かどうか議論のあるところなんですが、いずれにしても三七％だそうなんです。

この委員会でもなぜ作成できないのかということについてそれぞれお答えがございました。合併の問題があるとか区画整理事業があるからそれに合わせてやるんだとか、お金がない、関係者との調整が難しいとか、そもそも基本構想をつくるノウハウがない、担当部署がないとか、そういう理由についてお答えいただきました。

まず、三七％という基本構想の作成率、これに

ついで国交省がどういう評価をされているのか。それから、こういう理由で実は市町村の方でできなかったんだという理由をたくさん挙げられたんですが、この理由について、国交省としては、いや、きつちりと基本構想をつくるために、そういうできない理由をどう克服していったらいいのか、どんな積極的な対応をしてこられたのか。それが、また基本構想といっても、そんなに事情は変わらないわけですよ。お金がないなんていう事情はこの市町村へ行ったらって同じわけ、これは後で触れますけれども。また同じ理由で、基本構想なんか、やはり三割か四割しかできなくて、あとはどうでもいいじゃないかという話になる。まあ、それが選択と集中なのかもしれないけれども、そんな選択と集中はないですよ、こんな不平等になっちゃうわけだから。

それについて、ぜひ、総括という意味でお答えいただきたいと思っています。

○竹蔵政府参考人 御指摘のように、五千人以上の旅客施設のある自治体五百三十九市町村のうち、百九十七市町村で二百四十四の基本構想が作成されているということです。

このような状況について、なぜ基本構想の策定がおくれているかという理由を聞きましたところ、ただいま先生がおっしゃったこと以外に、実は、既にバリアフリー化が実施されているとする回答が二三%、それから他のバリアフリーに関する計画を策定済みとする回答が一四%ということで、何らかの形でやっているというものがかなりございまして、足すと半数に近くなるのではないかと申し上げたわけです。

ただ、今までバリアフリー化が実施されているから基本構想をつくらないという中は、もう少しよく見ないといけないと思います。今までは、施設別に単体にバリアフリー化を進めているのも、やっているからとおっしゃっているのかもしれない。今度御提案申し上げているのは、町として、交通施設と町が一体となってバリアフリー化をしていくための基本構想で、それはスバイラル

アップということで、常に点検しながらよくしていこうというような思想を盛り込んだものでございますから、既にもうバリアフリー化しているとお答えになったところに対して、今度の新しいこういう考えをお伝えして、やはり基本構想をつくっていただく必要があるのではないかと思います。

それから、予算の不足ということは、国、地方を通じて非常に財政が厳しい中ではございます。これに対しては、安全、安心の分野については、国土交通省としても重点的に公共投資をしていかなくてはならないと考えておりますが、そういう中で、まちづくり交付金とか、地方にとっても使いやすい制度もつくり、また地方財政上の支援措置もやっていただくということも行っております。て、こういういろいろな政策を組み合わせてバリアフリー化を進めていきたいと考えております。

○日森委員 現行の制度でも、基本構想はこれまでも、法改正によって、もつとずつと出てくるという確信のもとに今お答えになったということとよろしいんですか。

○竹蔵政府参考人 当事者参画の仕組みをつくりまして、多分、もし熱心でない自治体の場合に、そういう利用者の方から、なぜうちはずくらないんだというような声も盛り上がってくると思いますし、私どもとしても、やはりこの問題の重要性を強く訴えて、基本構想を各自自治体でつくっていただくたいと考えているわけでございます。

○日森委員 もうお答えいただいたんですが、特に今度は一五千人以下のところでもやるということになるわけですが、大体そういうところはお金がない。しかも、高齢化率が高いところですね。都市部よりも、そういうところの方が高齢者が多かったりするわけですよ。高齢化率が二五%ほどおっしゃったように、かなり積極的な支援をしていただきたいということを申し上げておきたいと思っております。

それから、先ほどの質問とちよつと重複するの

かもしれません、東横イン。ハートビル法の矛盾というが弱点と言った方がいいかもしれませんが、随分はつきりしたんじゃないかと思うんです。入り口や駐車場はいけれども客室は全然対象外になっているということ、これはいろいろな障害者の団体からも御意見をいただきました。

先ほどありました。私も全く同じですが、この社長さんが何かしゃべっているのを聞いていたら、この人はユニバーサルデザインとかバリアフリーとか、特にユニバーサルデザインなんという感覚は多分ない人なんだろうというふうな印象がありました。それがもう全国に物すごい数のホテルを展開しているキャップであるわけだから、もう愕然とするわけですが。

そういう意味では、今回法改正をやる、先ほどから御答弁ありました、移動円滑化基準、これをぜひ見直していきたい、その中でさまざまな障害者の方々、具体的な要求なんかについても実現をしていくような努力をするんだというお話がございました。その一つとして、客室のバリアフリー化というのは義務化できないのか。一般の人が使い勝手が悪いから例の社長は言っていましたけれども、そんな話じゃないわけですよ。

これについてどうお考えになっているのか、お聞きをしたいと思います。

○山本政府参考人 平成十四年にハートビル法を改正いたしましたとき、参考人などの御意見、いろいろございまして、最終的に客室のバリアフリー化の一律義務づけは見送ったという経緯がございます。ただ一方で、誘導的な基準におきましては、一定割合以上のバリアフリー化を求めているところでございます。

ただ、問題意識として、高齢者、障害者の方々が安心して旅行や会合に出かけられるためには、ホテルの客室についても一定程度バリアフリー化を進めることが極めて重要な課題だという認識は持っているわけでございます。

また、ハートビル法改正時に一律の義務化は見

送りましたけれども、各公共団体におきまして独自の福祉のまちづくり条例を制定していただいております。その中で、客室の一定割合についてバリアフリー化に努めることとしているものも多くなつてきているという状況でございます。

そういった状況を踏まえまして、ホテルの客室のバリアフリー化について一定割合を義務づけるという課題につきましては、障害者団体あるいはホテルの事業者等の関係団体から意見を広く聞いて検討していくことが必要であると考えております。国民の関心も高まっておりますので、この新法制定というタイミングをとらえて、関係者の意見をきちんと広く聞いた上で検討したいと考えております。

○日森委員 ぜひ積極的に進めていただきたいと思うんですが、問題は、ユニバーサルデザインとかいうことについて理解していない事業者もいらっしゃるんじゃないかと。その意識改革から始めていかないとなかなか大変だということも思ふんですが、二〇〇二年のときに問題になったけれども義務化が見送られたということもあると思うんです。そういう意味では、ぜひそこをしっかりとやっていただきたいと思っています。

次に、突然犬の話になるんですが、身体障害者補助犬法というのが施行されました。四年たったわけですが、この補助犬使用者の、補助犬を使っているというか、補助犬で介助されている方ですね、公営住宅の入居というのは受け入れ義務がある。これはもう徹底されているわけですが、それから、民間の借家や集合住宅、これは受け入れるように努めるものとするという努力義務にとどまつていて、入居を拒否されたりという例もあるようです。

実際に身体障害者補助犬に介助されている、介助というとおかしいな、これを使っている方から、受け入れの義務化、民間の集合住宅等についても義務化できないのか、あるいは、その前提としてということかもしれないんですが、身体障害者補

助犬、これの役割を周知徹底してほしい、それを知らなくて入居させませんとかという話になってくると非常に問題だという要望がたくさん出てくるわけですね。国土交通省だけではないんですが、住宅の関係でいうと担当になるので。こういう当事者からの苦情、これをどういうふう把握してきたのか、それから、特に補助犬の役割の周知徹底、こうしたことについて、啓発活動になると思うんですが、これはどのように行ってきたのか、まず取り組みをお聞かせいただきたい。

時間がありませんのでちょっと一遍に聞いちゃいます。今後、すべての住宅における身体障害者補助犬の完全受け入れに向けて、情報の収集、あるいは、人権問題も絡んでいるわけですから法務省やあるいは厚生労働省と連携を図っていくことが必要だと思いますが、この辺をどうしていくのか。これ、大臣、突然犬の話で申しわけないんですが、決意をお聞かせいただきたいと思えます。

○北側国務大臣 身体障害者補助犬を実際に見た人は一遍に変わるんですね。もう本当に賢いんですし、おとなしいですし、普通の犬とは全く違うわけでごさいますし、そういう姿を見るだけで本当に啓発をされるわけでごさいますし、そうした理解をしつかり進めていくことが非常に大事だということに思っております。

民間賃貸住宅の場合はどうしても私的財産という側面が強いもので、公共住宅と違った、努力義務という形で終わってしまっているわけでごさいます。私も、補助犬の使用を理由に身体障害者に対する入居拒否が行われていることは、これは適切でないというふうに考えております。

このため、分譲マンションにつきましては、平成十六年にマンション標準管理規約というものを改正いたしました。ペット飼育を禁止する場合であっても補助犬は例外として取り扱う旨の規約条文を例示したところでごさいますけれども、民間賃貸住宅につきましても、事業者団体を通じて、仲介事業者、管理者や、また大家等に対する普及啓発活動に積極的に取り組んでまいりたい

というふうに考えております。

今後とも、厚生労働省を初め関係省庁と十分連携いたしまして、パンフレットやポスターの配布、掲示、または普及啓発イベントへの参加の呼びかけ等を行うことにより、補助犬に関する社会全体の理解が深まるように努めてまいりたいと考えております。

○日森委員 これから恐らくふえてくる事例だと思いますので、ぜひ大臣の決意を実行に移していただきたいと思えます。

最後になりますけれども、鉄道のバリアフリー化とメンテナンス費用、これこそ鉄道事業者が持っているものだからそんな金出せるかというのがずっと一貫した意見でした。確かにそのとおりなんですが、設備をつくるときは若干の助成はするけれどもあとのメンテナンスはその所有者がやるべきだ、これはもうそのとおりなんですが、実は、一番最初に申し上げたとおり、きのう行ったところは、四百四十六万円のメンテナンス料を百二十万円に削って、もう一度言います、もしかしら安全が四分の一に削られたかもしれないというようなことがあったわけですよ。

参議院でもうちの測上が質問してきたことなんです。これについて、例えば長い戒名の検討会があります。ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会という、何だか物すごい戒名の長い懇談会があるんですが、ここでも、設備整備が進捗することに従って、維持管理費や更新費の負担も増大することが見込まれるので、これについても検討が必要であるというふうに何か明記しているようです。明記している、検討が必要である。

検討した結果、出せないということなのかどうか分かりませんが、そういう答申もあって、これは全く関係ない人が、民間の人が言っているわけじゃなくて、国土交通省が関連する研究会がそう言っているわけ、そうしたことであるならば、少し具体的な検討を開始していくべきではないのかという思いがあるんですが、最後にこれをお聞

きして終わりたいと思います。

○渡辺(具)委員長代理 梅田局長、質問時間が終了していますので簡潔にお願いします。

○梅田政府参考人 ただいまの先生の御指摘の件でございしますが、鉄道事業者が所有するほかの、エレベーター、エスカレーター以外のいろいろな施設がございまして、この維持管理費というのは本来鉄道事業者が負担すべきものでございします。もともと、エレベーター、エスカレーターにつきましては、このバリアフリー法上は、既設、新設、それぞれ義務の性格は違いますが、みずからの負担のみならず整備しようという考え方によっておるものでございします。そういうものからいいますと、このエレベーター、エスカレーターの維持管理費だけを例外にするような特段の理由はないというふうに考えております。

ただ、エレベーター、エスカレーターにつきましましては、メンテナンスが大変だということも我々よく聞いておりますので、今後また勉強してまいりたいと思えます。

○日森委員 ありがとうございます。

○渡辺(具)委員長代理 糸川正晃君。

○糸川委員 国民新党の糸川正晃でございます。もう私で最後の質疑者でございますので、数点重なりつつあるところもあると思うんですが、数点も、確認をさせていただきながら質問をさせていただきます。

今、我が国におきましては、ほかの先進諸国に例を見ない急速な勢いで高齢化社会というのが進んでいっているわけでごさいます。高齢社会の対策というものが喫緊の課題となっておりますわけでごさいます。また、ノーマライゼーションの理念に基づいて考えますと、障害者や高齢者を含むあらゆる人が平等に社会資源というものを享受できる、こういう環境をつくって社会参加の機会というものを平等に推進することが重要となっておりますわけでごさいます。

このため、高齢者、障害者などの移動上、それから施設の利用上の利便性と安全性、こういうもの

の向上を図る観点から、平成六年のハートビル法、それから平成十二年からの交通バリアフリー法、こういうものが施行されて、建築物や公共交通のバリアフリー化、こういうものについては着実に進捗しているというふうに考えておりますが、これまでの進捗状況と、それから評価、今までこれだけでできたんだ、そういう評価について、まず御見解をお聞かせいただければと思います。

○竹蔵政府参考人 お答え申し上げます。

まず、進捗状況でございますが、平成十六年度時点のバリアフリー化の現状でございます。

まず、一日の平均利用者が五千人以上の旅客施設における段差の解消率は四九％、視覚障害者誘導用ブロックの設置率は八〇％となっております。それから、こうした旅客施設の周辺等の主な道路のうちバリアフリー化されたものの割合は三二％でございます。不特定多数の者が利用する一定の建築物、すなわち病院、劇場、ホテル等のうちバリアフリー化されたものの割合は三四％となっております。

また、公共交通機関における車両等のバリアフリー化の現状でございますが、鉄軌道車両については二八％、ノンステップバスについては二二％、旅客船については七％、航空機については四一％となっております。

以上のとおり、建築物や公共交通のバリアフリー化につきましては総じて着実に進展しているものと考えておりますが、一方で、対象となる施設が公共交通機関と建築物に限られているということ、それから、施設ごとに独立してバリアフリー化に取り組まれているために各施設間での連携性が確保されていないこと、それから、当事者参画の仕組みが不十分であることというような課題が、ユニバーサルデザイン政策大綱において指摘されているところでごさいます。

○糸川委員 ありがとうございます。

局長、私、友人に体が不自由な人がおりまして、彼らは足が思うように動かない人で、先日、

一緒に船に乗ったんですよ。今、確かに、旅客船なんかは七割というふうにおつしやられたんですけど、非常に整備がおくれているなど。例えば、フェリーに乗せるのに、車いすだとかなかなか乗らないですね。担がなきゃいけないけれども、担ぐと、幅が細くて上がらないんですよ。非常に担ぎにくい状態。やはりそういうところというのは整備を、今、着実にというふうにおつしやられていますけれども、まだまだ整備されていないところが多いということは御指摘させていただきたいと思います。

そういう状況の中で、また、今のような評価の中で、今回、両法というものを統合した本法案を提出する趣旨について大臣にお尋ねをさせていただきたいというふうに思います。

○北側国務大臣 これから本格的な高齢社会が我が国社会に到来してくるということが大きな背景としてはもちろんあるわけでございますけれども、御紹介いただきました交通バリアフリー法の施行五年後の見直しの年に当たっているということもございいます。

そういうこともありまして、これを契機に、交通バリアフリー法、これは昔の旧運輸省が主管なんです、ハートビル法は旧建設省の所管であつたんですけれども、国土交通省で一緒になっていきますから、より総合的、一体的な法制度を構築してバリアフリー化のための施策を総合的に講じていこう、統合、拡充していこうというのがこの法律案を提出した趣旨でございます。

どのように拡充をしているのかと申し上げますと、主な点だけ申し上げますと、従来はバリアフリー化の対象施設としては、駅とか駅周辺、それから公共建築物、不特定多数の方々を利用する建物、そして車両、そうしたことを対象とされていたんですが、今回は、一定の道路、それから都市公園、そして駐車場、そうしたものに拡充をさせていただいております。

さらに、市町村が策定する基本構想に基づき面的なバリアフリー化を重点的に進めるために、地

区要件を拡充させていただきました。

さらには、ここが一つポイントだと思いますが、高齢者や障害者の方々を初めとする当事者の参画を確保していくことが大事ということで、基本構想の作成に関する協議会制度、また提案制度等を法定化させていただいたところでございますし、また、法文の中にスパイラルアップに関する規定や心のバリアフリーに関する規定も設けさせていただいたところでございます。

この法律案により、より一体的かつ総合的なバリアフリー化が促進されるように努めてまいりたいと考えております。

○糸川委員 ありがとうございます。

実は、私の祖母も体が不自由でして、もう高齢でもありますので、私の車がそういう福祉車両なわけです。リフトが後ろにおりる車なんですけれども、そういう車もありまして、今大臣が、駐車場とかこういう整備だということにおつしやられたんですが、実際整備をしたって、例えば、車を駐車場にとめますと、ところが、リフトを後ろにおろすものですから、その幅まで確保しておいてほしいわけですね。昨日、横浜の方を見せていただいたときにも、ここはそういうふうな意味合いなんでしょう、こういうスペースはそういうふうな確保しているんじゃないかというように聞こえましたら、一応確保はしているんだということなんです。

ところが、きのうの施設なんかは非常に大きかったんですけれども、少し狭いところで障害者用の車のところにとめますと、後ろにおろせないんですね。ですから、かなり前に車をはみ出してとめないといふところがおりない、そういう状況なんです。それは、当然、福祉車両をここにとめてくださいう場所にしてもそういう現状がある。

また、そういう車の場合は、自分の車の後ろに車をとめられてしまうと、もうリフトがおろせない。こういう現状もありますので、施設を利用して車をとめたときに、そういう車が来た場合には

そういう車の後ろにはとめない、ぜひ、そういう車の知識も係員にまで周知していただけるようにすることが必要なんじゃないかなというふうに思います。

次に、先ほど日森委員から、鉄道の駅につきまして、一日五千人未満の駅についても整備をするべきなんじゃないかということで、局長が、二〇一〇年までにバリアフリー化を推進するんだというふうにおつしやられたんですが、実際、整備をしてくださいと言ったって、お金がない、難しいというところのこういう駅につきましては、今後どのようにバリアフリー化というものを進めていくのか、お聞かせいただけますでしょうか。これは鉄道局長でお願いします。

○梅田政府参考人 五千人以上の駅の段差の解消率は十六年度末でまだ四九%でございますので、私も、二十二年、一〇〇%を目標にしておりますから、まずはこの五千人以上の駅に優先的に取り組んでいきたいというふうに考えておりますが、一日の利用者の数が五千人未満の駅につきましてもできる限りバリアフリーを進めていった方が望ましいと思っております。現在のバリアフリー法の基本方針でも、利用者の数のみならず、身体障害者あるいは高齢者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリーしようという考え方に立っております。現実には、そういうような駅につきましても、地元でよく御相談されてお話

がまとまったものにつきましては、私どもの支援もしているのが現状でございます。

ただ、今回、この法律が新たに改正されますので、この五千人未満の駅につきまして、地元の方で非常にこういう関係者が一体となって取り組むというのがより積極的に進むんではないかというふうに期待しております。私ども、そういう取り組みに対しては可能な範囲で支援をしてまいりたいというふうに考えております。

○糸川委員 局長、もしわかればなんですけれども、今の可能な限りの支援というのは、大体どういうあれなんでしょうか。例えば今何か決まっています。

いるのであれば、教えていただければというふうに思いますが。もし決まっていないうでしたら、お答えいただかなくても結構なんです。

○梅田政府参考人 毎年、できるだけ、バリアフリーの予算につきましては増額をするように努めてきておるんです。

先ほど言いましたように、五千人以上の駅の方がやはり私どもとしては優先するわけでございます。したがって、五千人未満の駅につきましては、これは個々の事情はいろいろありますけれども、どうしても予算の配分を考えると劣位になってしまうというふうになる。この点は、我々も頑張って予算を確保したいと思っておりますけれども、また引き続き努力していきたいと思っております。

○糸川委員 ぜひそのようにお願いします。地方ではなかなか五千人以上の駅というのは少のうございまして、ぜひ五千人未満の駅についても整備をできるだけお願いしたいというふうに思います。

次に、先ほどから話に何度も上がっているんですが、東横インのようなビジネスホテルですが、ホテルのこういう法令違反をするような建築主に對して、今後どのようなしつかりとした対策を講じるのかどうか、お聞かせいただければと思います。

○山本政府参考人 御指摘の東横インの事案はまことに悪質な違法行為であつたわけでございまして、このような違反に對しましては、地方公共団体において立入検査を適時実施していただくとともに、利用者の方からの情報提供なども活用して違反実態の把握に努め、違反が確認された場合には厳正な対応を図るよう要請しているところでございます。

また、この東横インの問題のケースでは、一部の公共団体において違反指導を行っていた、にもかかわらず、他の公共団体がそのことを情報を共有していなかったために違反が拡大したという実態がございました。この点につきまして、公共団

体に対して国等と違反情報の共有を図るよう要請したところでございます。

今後とも公共団体ときちんと連携をして違反の防止に努めてまいります。

〔渡辺(具)委員長代理退席、委員長着席〕

○糸川委員 ありがとうございます。

それはもう防止に努めるのは当たり前なんです、しっかりとやはり法令を守らせる、遵守させる、これはしっかりと周知していただいて、確認をしていただいてというふうに思いますので、よろしく願います。

先ほどフェリーの話をしたんですけれども、フェリーの続きをしますと、フェリーに乗って旅行に行ったわけなんですけれども、次にホテルに当然入るときに、そのホテルはバリアフリーのホテルではなかったんですね。先ほど、ホテルの客室についてもバリアフリーをするべきじゃないかというふうに日森委員が言っていたわけなんですけれども、これは検討するというふうに先ほどは御答弁されたわけです。

でも、実際に利用している側から見ると、これはもう検討するというレベルじゃないんじゃないのかなと。例えば、フェリーも全然バリアフリーになっていない。ホテルに入ったら、ホテルもバリアフリーではない。そうすると、本当に障害者に対して優しいのかなというふうに感じてしまう。お手伝いをして、お手伝いをする事で彼らも非常に恐縮してしまうんですね。次に誘うときに、僕は全然問題なく誘うんですけども、受ける側が、いや、迷惑かけるからいいよと。やはりこういうふうにしてしまったのでは、日本というのは今後の先進諸国としてはおくれいていくんじゃないのかなというふうに思うわけです。

そこで、ぜひもう一度、このバリアフリー化を義務づけるべきであるというところに対しての御見解を御答弁いただきたい。

○山本政府参考人 御指摘いただきました問題意識はよく理解できるところでございます。高齢

者、障害者の方々が安心して旅行や会合に出かけられるには、ホテルの客室につきましても一定程度バリアフリー化を進めることは極めて重要な課題であると考えております。

平成十四年のハートビル法の改正時には、一律の義務化については見送ったわけでございますけれども、その後、地方公共団体独自の福祉のまちづくり条例におきまして、ホテルの客室の一定割合についてバリアフリー化に努めることとしているものも見受けられるようになりました。

こうした状況を踏まえまして、ホテルの客室のバリアフリー化につきまして、一定割合の義務づけを行うことも含めたあり方につきまして、障害者団体あるいはホテル事業者など関係各方面も含めた意見を広く聞いて、しっかりと検討していく必要があると考えております。

○糸川委員 ぜひしっかりと御検討いただきたいというふうに思います。

このバリアフリー化の推進に当たりましては当事者の参加というものが当然重要というふうに考えておりますが、本法案ではこのためにどのような措置を講じられているのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○竹蔵政府参考人 本法案におきます当事者参加の仕組みとしては、大きく二つございます。一つは、基本構想にかかわる協議会制度、二つ目が、住民、利用者、関係者からの提案制度でございます。

まず、協議会制度でございますけれども、基本構想を市町村が定めるに当たりまして、数多くの関係公共交通事業者、道路管理者、建築主等や高齢者、障害者等の利用者などが参加して協議を行いまして、理解と協力を確保するとともに、その基本構想の実施に向けた関係者間の調整をより円滑に行うための手段として、新たに協議会制度を法定化したしました。

この協議会の構成につきましては、市町村それから関係する施設設置管理者等、特定事業その他の事業を実施する事業者でございます。それか

ら、高齢者、障害者等、学識経験者その他の当該市町村が必要と認める方々としていただいております。

この協議会の制度の活用によりまして、関係する施設の設置管理者等の参加が担保されますので、これらの者と高齢者、障害者等利用者との間の理解と協力を踏まえてバリアフリー化が推進できることになると思いますし、それから、この構想をつくるだけでなく、つくった後も引き続き実施に係る連絡調整を行っていくというようなことで、事業の着実な実施、さらには迅速かつ効果的な構想の作成もできるということになります。

また、提案制度でございますけれども、利用者や住民あるいは公共交通事業者等のバリアフリー化のための事業を実施することとなる者が基本構想の作成または変更について提案できる制度も新たに設けておりまして、これらの関係者が能動的に基本構想の作成に向けた発意を行うことができることとしております。

○糸川委員 ありがとうございます。

やはり当事者が参加しないと、私も、つい二カ月前ぐらい前ですが、福井に戻りましてちょっと地下道の視察をさせていただいたんですけれども、地下道は非常に広い、副大臣が福井でございますのでおわかりになるかと思うんですけども、国道の下に、国道が車の交通量が多いものですが、横断歩道ではなくて地下道を渡れるようにしてあるんですね。そのスロープなんかは非常に長いスロープなんです。そうすると、おられるのはいんです。ところが、今度は上の方が大変だと言っているわけですね。車いすの方が、休むところがないんですよ。だから、ところどころに平らになるようなところを設けてくれないと、スロープが長い分、やはり上るときは大変なんです。

ですから、そういう健康者がつくるところでぜひそういう提案というものを聞いていただきたいなというふうに思います。(発言する者あり)おっしゃるとおり、設計が悪いというものもあるん

じゃないかなというふうに思います。ですから、そういうものも、今、既存にあるものもまた見直していく必要があるのではないかなというふうに思います。やはり、しっかりと安全に利用できてこそバリアフリーなのではないかなというふうに思いますので、よろしく願います。

このバリアフリー化というものを推進していく、こういうことのためには、関係者がおのの役割、こういうものをしっかりと果たしていくということが重要であるというふうに考えておるわけでございますが、本法案では、関係者のおの役割と責務、これに関してはどのように規定されているのか、お答えいただけますでしょうか。

○竹蔵政府参考人 まず、国の責務でございますが、関係者とともにバリアフリー化に向けた施策の計画、検証、実行のプロセスを進めることにより持続的、段階的な発展を目指すこと、いわゆるパイラルアップを規定するとともに、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める、心のバリアフリーについてまず規定をしております。

次に、地方公共団体につきましては、国の施策に準じて、バリアフリー化を促進するために必要な措置を講ずることを規定しておりまして、地域レベルで国の施策と同様の施策を実施する、あるいは国の施策の実施に当たり連携を図るといったことが求められております。

次に、施設設置管理者でございますけれども、バリアフリー化のための施設整備のほか、ソフト面での対応を含め、広く必要な措置を講ずることを責務として規定しております。公共交通事業者につきましては、その職員の教育訓練ということも別途定めるところでございます。

最後に、国民につきましては、高齢者、障害者等の円滑な移動や施設の利用を確保することへの協力のみならず、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性につ

いて理解を深めることをその責務として定めてお
ります。

心のバリアフリー社会が実現し、どこでも、だ
れでも、自由に、使いやすくというユニバーサル
デザインの考え方が体现されるためには、つま
るところ、国民一人一人がいかにこの問題について
理解を深めていくかがポイントでありますので、
国等の取り組みと相まって国民一人一人がこの責
務に基づいてバリアフリー化の推進について理解
を深めていくことを期待しておるところでござい
ます。

○糸川委員 そうすると、このバリアフリー化の
事業を進めていく上でもし関係者が消極的な態度
である場合、こういう場合は本法案によってどの
ような取り組みを促すことができるんでしょう
か。

○竹蔵政府参考人 例えば、協議会のメンバーに
ある施設設置管理者が入りたくないというよう
な場合が想定できるわけでございますけれども、そ
の設置管理者が実は自分はこの事業をやめて
しまふんだというような非常に例外的な場合を除
いて、それは正当な理由があるとは考えられない
ということ、これに参加しなくてはいけないとい
うようなことがございます。

それから、提案をせっかく利用者の方等からし
ても市町村がそれを無視してしまうというよう
な消極性もあると思いますけれども、そういうこと
を握りつぶすというようなことを防ぐために、提
案を採用しない場合にはその理由を明らかにしな
くてはいけないというようなこともございます。

いずれにしても、当事者参画の仕組みの中
で、みんなが見ている中で物事が動いていくとい
うことが、こういう消極的な取り組みをする人
に対する一番の監視になるのではないかと考えてお
ります。

○糸川委員 次に、バリアフリー化、こういうあ
うにされた施設が実際に有効に活用されるため
には、障害者にしっかり情報提供する、こういうこ
とが重要であるわけでございますが、実際、今ま

でアナウンスという面でこれはどのような取り組
みをされてきたのか、それから今度の本法案では
どのように促進されるのか、お答えいただけます
でしょうか。

○竹蔵政府参考人 日本の社会全体がまだまだバ
リアフリー化が不十分であるという現状におきま
しては、どこに行けばバリアフリー化が実施され
ているかと、どのような経路を選択するかとい
う情報が極めて重要になってくると思います。

従来は、指定法人という制度を通じて、国
土交通省では、駅構内のバリアフリー施設とか乗
りかえ案内の情報を統一的に提供するためのシス
テムの構築を進めてきました。ただ、行政改革と
いう中で指定法人制度について見直しが行われる
ということで、指定法人制度自体は今度の法律で
は廃止をされました。ただ、既に蓄積もございま
すし、法律の中にも、国は、移動等円滑化に関す
る情報提供の確保に努めなければならないという
ことにしておりますので、この法人を活用する
等、従来にも増して情報提供に努めていきたいと
考えているわけでございます。

○糸川委員 ありがとうございます。

もうほとんど時間がございませんであれなん
ですが、バリアフリー化というものを実際今度進
めていくに当たっては、ハードの整備だけではな
くて、情報提供ですとか、国民の理解を得たり協
力を必要としたり、そういうことで心のバリアフ
リー、こういうものが必要であるわけで、しっか
りとこれに取り組むということが重要なわけでご
ざいます。

最後に大臣にお答えいただきたいんですけど
も、心のバリアフリー、こういうものも含めて、
これからのバリアフリー化、こういうまちづくり
に対しての大臣の御決意をお伺いしたいというふ
うに思います。

○北側国務大臣 今回の国会では、まちづくり三
法を通していただきました。一定の居住空間の中
に都市機能が集積する、そうしたコンパクトシ
ティーを目指すべき、今後のまちづくりの方向性

について御議論をいただきました。

このコンパクトシティも、やはりバリアフ
リー化されたコンパクトシティでないと高齢社
会にふさわしいまちづくりとは言えないと考える
わけでございます。これからしっかりバリアフ
リー化を面的に、また総合一体的に進めていくと
いうことは、これからの時代にとって極めて重要
な課題であると思っております。しっかりと進め
させていきたいと思っております。

それで、ハード面の整備だけではなくて、心の
バリアフリーということがやはり極めて大事であ
るといふふうに思っております。教育啓発活動
をしっかり取り組みをさせていただきたいと考えて
おります。

○糸川委員 ありがとうございます。

先ほどからお話しているように、しっかりと
バリアフリー化というものを進めていく中で、実
際、実用的に、例えば先ほどのように、スロープ
の角度、そういうものも今後しっかりと研究して
いただきたいと思っておりますし、我々健常者が歩
いても、例えば雨が降っていてそういうところを
滑ったら逆に危険なんじゃないかと、そういう
ところまでしっかりとした配慮をしていただきた
いな。バリアフリーを進めた結果また別の事故が
起きたとか、そういうことのないように、よいま
ちづくりになればいいと思っておりますので、大臣、
その辺をしっかりと取り組んでいただければとい
うふうに思います。

ありがとうございます。終わります。

○林委員長 これにて本案に対する質疑は終局
いたしました。

○林委員長 これより討論に入るのであります
が、討論の申し出がありませんので、直ちに採決
に入ります。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関
する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。
〔賛成者起立〕

○林委員長 起立総員。よって、本案は原案のと
おり可決すべきものと決しました。

○林委員長 ただいま議決いたしました法律案に
対し、衛藤征士郎君外六名から、自由民主党、民
主党・無所属クラブ、公明党、日本共産党、社会
民主党・市民連合及び国民新党・日本・無所属の
会の六党派共同提案による附帯決議を付すべしと
の動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を聴取いたします。渡辺
具能君。

○渡辺(具)委員 ただいま議題となりました附帯
決議案につきまして、提出者を代表して、その趣
旨を御説明申し上げます。

なお、お手元に配付してあります案文の朗読を
もって趣旨の説明にかえることとします。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促
進に関する法律案に対する附帯決議(案)
政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点
に留意し、その運用について遺憾なきを期すべ
きである。

一 憲法で保障されている権利の趣旨を踏まえ
て、高齢者、障害者等が自由かつ安全に移動
し、社会を構成する一員としてあらゆる分野
の活動に参加する機会を与えられるべきであ
るとの認識の下、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
の促進を図ること。

二 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る必
要性を念頭に置きつつ、適切に指導を行うこ
と。また、地域の判断により災害が発生した
場合に公衆の避難の用に供される特定建築物
が特別特定建築物に追加することが可能であ
ることを踏まえ、適切に措置すること。さら
に、バリアフリー化が必要な施設にホテルの
客室を位置づけるよう検討すること。

三 地方公共団体が責務として移動等円滑化を
促進するために必要な措置を講ずるよう努め

るに当たり、総合的かつ計画的に行うよう、適切に指導すること。

四 旅客施設及び車両等を公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講じようとするときは、可能な限り高齢者、障害者等の意見を反映させるために必要な措置を講ずるよう、公共交通事業者等を適切に指導すること。

五 移動等円滑化に係る措置が講じられた施設を高齢者、障害者等が利用する場合において、公共交通事業者等や特定建築物の所有者、管理者又は占有者が、標準形電動車椅子、ハンドル形電動車椅子その他の高齢者、障害者等が移動のために用いる用具を使用することを正当な理由なく拒むことのないよう、適切に指導すること。

六 高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設における高齢者、障害者等の生命又は身体に係る事故のうち、当該施設の構造又は設備に起因するものに関する情報の把握に努めること。

七 毎年、特定事業計画の作成・実施の進展の状況に関し必要な調査を行い、その結果を公表すること。

八 エレベーター、エスカレーターその他の移動円滑化のために整備された設備における高齢者、障害者等の事故を防止するため、必要な措置を講ずるよう、施設設置管理者を適切に指導すること。また、車両とプラットホームの段差の解消を促進するとともに、プラットホームにおける視覚障害者の転落を防止するため、ホームドア、ホーム柵その他の設備の設置に努めるよう、鉄道事業者を適切に指導すること。さらに、プラットホームにおける高齢者、障害者等の事故に関する情報の把握に努めること。

九 建築物が改造により移動等円滑化基準を満たさなくなることはないよう、特定行政庁が適切に建築主等を指導するとともに、適切に

立入検査を行い、違反者に対し厳正に対処するよう指導すること。

十 移動等円滑化を推進するため、適切な支援措置を講ずるよう努めること。また、交通バリアフリー法に基づく指定法人が実施してきた事業が、引き続き行われるよう、所要の措置を講ずるよう努めること。

十一 移動等円滑化基本構想の作成を促進するため、市町村を適切に指導すること。以上であります。

委員各位の御賛同をよろしくお願い申し上げます。(拍手)

○林委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○林委員長 起立総員。よって、本動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、国土交通大臣から発言を求められておりますので、これを許します。国土交通大臣北側一雄君。

○北側国務大臣 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につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま全会一致をもって可決されましたことに深く感謝を申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいりる所存でございます。

ここに、委員長を初め理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。

大変にありがとうございました。(拍手)

○林委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○林委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○林委員長 次回は、来る十六日金曜日午前十時十五分理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時十三分散会

平成十八年六月二十七日印刷

平成十八年六月二十八日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

〇