

衆議院 第九十六回国会 国土交通委員会 議 録 第 十 号

平成三十年四月十七日(火曜日)

午後三時十八分開議

出席委員

委員長 西村 明宏君

理事 鬼木 誠君

理事 新谷 正義君

理事 盛山 正仁君

理事 小宮山泰子君

理事 秋本 真利君

理事 岩田 和親君

理事 大西 英男君

理事 門 博文君

理事 木村 次郎君

理事 佐々木 紀君

理事 田中 英之君

理事 高木 毅君

理事 中谷 真一君

理事 根本 幸典君

理事 藤井比早之君

理事 三谷 英弘君

理事 望月 義夫君

理事 初鹿 明博君

理事 森山 浩行君

理事 伊藤 俊輔君

理事 もとむら 賢太郎君

理事 北側 一雄君

理事 広田 一君

理事 宮本 徹君

理事 浦野 靖人君

政府参考人 (国土交通省総合政策局長) 由木 文彦君

政府参考人 (国土交通省道路局長) 石川 雄一君

政府参考人 (国土交通省住宅局長) 伊藤 明子君

政府参考人 (国土交通省鉄道局長) 藤井 直樹君

政府参考人 (国土交通省自動車局長) 奥田 哲也君

政府参考人 (国土交通省航空局長) 蝦名 邦晴君

政府参考人 (国土交通委員会専門員) 山崎 治君

委員の異動 四月十七日 補欠選任 岩田 和親君 堀内 詔子君 根本 幸典君 高木 啓君 宮内 秀樹君 石崎 徹君 築 和生君 木村 次郎君 宮本 岳志君 宮本 徹君 井上 英孝君 浦野 靖人君

補欠選任 石崎 徹君 佐々木 紀君 木村 次郎君 和生君 高木 啓君 根本 幸典君 堀内 詔子君 岩田 和親君 宮本 岳志君 宮本 徹君 浦野 靖人君

同日 補欠選任 佐々木 紀君 宮内 秀樹君 四月十六日 空き家対策の充実を求める意見書(香川県議会)

(第一六八二号) 小笠原諸島振興開発特別措置法の改正・延長に 関する意見書(東京都議会(第一六八三号)) 気象事業の整備拡充を求める意見書(佐賀県議 会(第一六八四号)) 気象事業の整備拡充を求める意見書(佐賀県唐 津市議会(第一六八五号))

下水道施設の改築に係る国庫補助の継続に 関する意見書(東京都議会(第一六八六号)) 公共工事の発注及び工期の平準化を求める意見 書(高知市議会(第一六八七号))

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (北海道恵庭市議会(第一六八八号)) 洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (北海道仁木町議会(第一六八九号))

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (水戸市議会(第一六九〇号)) 洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (埼玉県議会(第一六九二号))

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (埼玉県春日部市議会(第一六九三号)) 洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (埼玉県入間市議会(第一六九四号))

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (千葉県市川市議会(第一六九五号))

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (千葉県市川市議会(第一六九五号))

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (千葉県市川市議会(第一六九六号)) 洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (富山県議会(第一六九七号))

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (石川県七尾市議会(第一六九八号)) 洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (石川県白山市議会(第一六九九号))

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (岐阜市議会(第一七〇〇号)) 洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (愛知県豊橋市議会(第一七〇一号))

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (愛知県一宮市議会(第一七〇二号)) 洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (滋賀県甲賀市議会(第一七〇三号))

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (京都市議会(第一七〇四号)) 洪水回避等を目的とした流量確保のための、中 小河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (京都府向日市議会(第一七〇五号))

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書 (大阪府議会(第一七〇六号))

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小 河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書

(大阪府高槻市議会)(第一七〇七号)

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小
河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書
(大阪府松原市議会)(第一七〇八号)

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小
河川の河道掘削等の予算の確保を求める意見書
(兵庫県議会)(第一七〇九号)

洪水回避等を目的とした流量確保のための「中
小河川緊急治水対策プロジェクト」予算の確保
を求める意見書(奈良県議会)(第一七一〇号)

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小
河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書
(奈良県大和高田市議会)(第一七一一号)

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小
河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書
(奈良県葛城市議会)(第一七一二号)

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小
河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書
(奈良県平群町議会)(第一七一三号)

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小
河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書
(奈良県斑鳩町議会)(第一七一四号)

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小
河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書
(和歌山県御坊市議会)(第一七一五号)

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小
河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書
(福岡県議会)(第一七一六号)

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小
河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書
(福岡県大牟田市議会)(第一七一七号)

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小
河川の河道掘削等の予算の確保に関する意見書
(長崎県議会)(第一七一八号)

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小
河川の河道掘削の予算確保を求める意見書(熊
本県議会)(第一七一九号)

洪水回避等を目的とした流量確保のための中小
河川の河道掘削の予算の確保を求める意見書

(宮崎県議会)(第一七二〇号)

洪水による被害の防止・軽減を目的とした河道
の流下能力確保のための中小河川の河道掘削の
予算の確保を求める意見書(岩手県議会)(第一
七二一号)

洪水防止等のための中小河川の河道掘削に關す
る意見書(神奈川県川崎市議会)(第一七二二号)

洪水を回避するため、中小河川の河道掘削の予
算確保を求める意見書(大阪府吹田市議会)(第
一七二三号)

高齢運転者による交通事故防止対策の推進を求
める意見書(岐阜県議会)(第一七二四号)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に關
する法律の一部改正及びその円滑な施行を求め
る意見書(前橋市議会)(第一七二五号)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に關
する法律(パリアフリー法)の改正及びその円滑
な施行を求める意見書(千葉県松戸市議会)(第
一七二六号)

J R 日田彦山線の早期復旧に關する支援を求め
る意見書(福岡県北九州市議会)(第一七二八号)

J R 九州の鉄道路線の維持及び利便性の確保を
求める意見書(宮崎県議会)(第一七二九号)

市町村道路関係予算の確保及び道路整備に係る
補助率等のかさ上げ措置の継続を求める意見書
(群馬県館林市議会)(第一七三〇号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(北海道
恵庭市議会)(第一七三一号)

所有者不明土地の利用を求める意見書(北海道
仁木町議会)(第一七三二号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(北海道
新ひだか町議会)(第一七三三号)

所有者不明土地の利用等を求める意見書(宮城
県議会)(第一七三四号)

所有者不明の土地の利用促進に係る制度の創設
に關する意見書(秋田市議会)(第一七三五号)

所有者不明土地の利用促進を求める意見書(福
島県議会)(第一七三六号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(水戸市
議会)(第一七三七号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(前橋市
議会)(第一七三八号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(埼玉
県議会)(第一七三九号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(千葉市
議会)(第一七四〇号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(千葉県
市川市議会)(第一七四一号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(千葉県
松戸市議会)(第一七四二号)

所有者不明の土地利用を図るための制度構築を
求める意見書(千葉県流山市議会)(第一七四三
号)

所有者不明土地の利用促進を求める意見書(神
奈川県議会)(第一七四四号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(富山県
議会)(第一七四五号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(富山市
議会)(第一七四六号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(石川県
七尾市議会)(第一七四七号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(石川県
白山市議会)(第一七四八号)

所有者不明土地問題の解消に關する意見書(静
岡県議会)(第一七四九号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(静岡県
伊東市議会)(第一七五〇号)

所有者不明土地の所有者探索の円滑化と利用促
進のための措置を求める意見書(滋賀県議会)
(第一七五一号)

所有者不明土地の利用手続の合理化を求める意
見書(大津市議会)(第一七五二号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(滋賀県
甲賀市議会)(第一七五三号)

議定(第一七五四号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(京都府
議会)(第一七五五号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(京都府
向日市議会)(第一七五六号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(大阪府
議会)(第一七五七号)

所有者不明土地の利用促進を求める意見書(大
阪市議会)(第一七五八号)

所有者不明土地の利用を求める意見書(大阪
府吹田市議会)(第一七五九号)

所有者不明土地の利用を求める意見書(大阪府
貝塚市議会)(第一七六〇号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(松江
市議会)(第一七六一号)

所有者不明の土地利用の促進を求める意見書
(広島県議会)(第一七六二号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(広島県
府中市議会)(第一七六三号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(福岡県
北九州市議会)(第一七六四号)

所有者不明土地への抜本的な対応策を求める意
見書(福岡市議会)(第一七六五号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(福岡県
大牟田市議会)(第一七六六号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(佐賀県
議会)(第一七六七号)

所有者不明土地の利用を求める意見書(佐賀市
議会)(第一七六八号)

所有者不明の土地利用を求める意見書(熊本
県議会)(第一七六九号)

所有者不明土地の利用を求める意見書(熊本
県八代市議会)(第一七七〇号)

白タク行為の容認を旨とした規制改革の自粛を
求める意見書(群馬県議会)(第一七七一号)

白タク行為の容認を旨とした規制改革の自粛を
求める意見書(神戸市議会)(第一七七二号)

白タク行為の容認を旨とした規制改革に反対す
る意見書(大分県別府市議会)(第一七七三号)

浸水被害の回避等を目的とした断面確保のため
の中小河川の河道掘削の予算の確保等を求める
意見書(和歌山県議会)第一七七四号)

精神障害者の交通運賃割引制度の適用を求める
意見書(神奈川県大和市議会)第一七五五号)

精神障害者に対する公共交通機関の運賃割引制
度適用を求める意見書(京都府福知山市議会)
(第一七七六号)

精神障害者がい者への交通運賃割引を求める意見書
(松江市議会)第一七七七号)

精神障害者がい者に対する公共交通機関の運賃割引
の適用を求める意見書(大分県中津市議会)(第一
七七八号)

精神障害者がい者に対する公共交通機関の運賃割引
の適用を求める意見書(大分県竹田市議会)(第一
七七九号)

精神障害者がい者に対する公共交通機関の運賃割引
の適用を求める意見書(大分県杵築市議会)(第一
一七八〇号)

地域高規格道路「館山・鴨川道路」の早期実現を
求める意見書(千葉県館山市議会)(第一七八一
号)

地域高規格道路「館山・鴨川道路」の早期実現を
求める意見書(千葉県南房総市議会)(第一七八二
号)

地域公共交通維持のための支援の拡充を求める
意見書(北海道根室市議会)(第一七八四号)

地域公共交通維持のための財政支援の拡充を求
める意見書(静岡県浜松市議会)(第一七八五号)

地域公共交通維持のための整備促進を求める意見
書(水戸市議会)(第一七八六号)

地方創生及び国土強靱化に向けた首都圏外周環
境の連結強化のための整備促進を求める意見
書(茨城県笠間市議会)(第一七八八号)

地方創生及び国土強靱化に向けた首都圏外周環
境の連結強化のための整備促進を求める意見
書(茨城県筑西市議会)(第一七八九号)

地方創生及び国土強靱化に向けた首都圏外周環
境の連結強化のための整備促進を求める意見
書(茨城県桜川市議会)(第一七九〇号)

地方創生及び国土強靱化に向けた首都圏外周環
境の連結強化のための整備促進を求める意見
書(栃木県足利市議会)(第一七九一号)

地方創生及び国土強靱化に向けた首都圏外周環
境の連結強化のための整備促進を求める意見
書(栃木県佐野市議会)(第一七九二号)

地方創生及び国土強靱化に向けた首都圏外周環
境の連結強化のための整備促進を求める意見
書(栃木県小山市議会)(第一七九三号)

地方創生及び国土強靱化に向けた首都圏外周環
境の連結強化のための整備促進を求める意見
書(群馬県桐生市議会)(第一七九四号)

地方創生及び国土強靱化に向けた首都圏外周環
境の連結強化のための整備促進を求める意見
書(群馬県みどり市議会)(第一七九五号)

地方創生及び国土強靱化に向けた首都圏外周環
境の連結強化のための整備促進を求める意見
書(宮城県議会)(第一七九六号)

中小河川緊急治水対策プロジェクトに関する意
見書(東京都江東区議会)(第一七九七号)

中小河川緊急治水対策プロジェクトの予算の確
保を求める意見書(富山市議会)(第一七九八号)

中小河川の河道掘削への支援等を求める意見書
(金沢市議会)(第一七九九号)

中小河川の治水対策の更なる推進を求める意見
書(長野県議会)(第一八〇〇号)

中小河川の氾濫防止対策の拡充を求める意見書
(静岡県議会)(第一八〇一号)

中小河川の河道掘削の予算確保を求める意見書
(静岡県浜松市議会)(第一八〇二号)

中小河川の河道掘削の推進についての意見書
(愛知県議会)(第一八〇三号)

中小河川における河道掘削等の予算の確保に関
する意見書(名古屋市議会)(第一八〇四号)

中小河川緊急治水対策プロジェクトが、中小河
川を管理する地方自治体にとって真に活用しや
すい施策となるよう求める意見書(大津市議会)
(第一八〇五号)

中小河川の河道掘削の予算の確保を求める意見
書(京都府議会)(第一八〇六号)

中小河川の河道掘削に要する予算の確保等を求
める意見書(大阪府枚方市議会)(第一八〇七号)

道路関係予算の確保と道路整備に係る補助率等
のかさ上げ措置の継続を求める意見書(和歌山
県田辺市議会)(第一八〇八号)

道路財法における補助率等の嵩上げ措置の継
続を求める意見書(高知県本山町議会)(第一八
〇九号)

特定都市再生緊急整備地域の指定見直しについ
ての意見書(東京都豊島区議会)(第一八一〇号)

都市の地下空間利用に対するリスク管理体制の
整備を求める意見書(大阪府議会)(第一八一
一号)

土砂災害警戒区域等の指定基準の見直し等を求
める意見書(大阪府議会)(第一八一二号)

バリアフリー法の改正及びその円滑な施行を求
める意見書(北海道恵庭市議会)(第一八一三
号)

バリアフリー法の改正及びその円滑な施行を求
める意見書(北海道仁木町議会)(第一八一四
号)

バリアフリー法の改正及びその円滑な施行を求
める意見書(北海道新ひだか町議会)(第一八一
五号)

バリアフリー法の改正及びその円滑な施行を求
める意見書(山形県東根市議会)(第一八一六
号)

バリアフリー水準の向上のための措置を求める
意見書(福島県議会)(第一八一七号)

バリアフリー法の改正及びその円滑な施行を求
める意見書(水戸市議会)(第一八一八号)

バリアフリー法の改正及びその円滑な施行を求
める意見書(埼玉県飯能市議会)(第一八一九
号)

バリアフリー法の改正及びその円滑な施行を求
める意見書(埼玉県鴻巣市議会)(第一八二〇
号)

を求める意見書(大阪府枚方市議会(第一八三九号))

を求める意見書(大阪府茨木市議会(第一八四〇号))

を求める意見書(大阪府八尾市議会(第一八四一号))

を求める意見書(大阪府松原市議会(第一八四二号))

を求める意見書(大阪府大東市議会(第一八四三号))

を求める意見書(大阪府泉南市議会(第一八四四号))

を求める意見書(大阪府四條畷市議会(第一八四五号))

を求める意見書(兵庫県議会(第一八四六号))

を求める意見書(鳥取県議会(第一八四七号))

を求める意見書(福岡県北九州市議会(第一八四八号))

を求める意見書(福岡県大牟田市議会(第一八四九号))

を求める意見書(熊本県議会(第一八五〇号))

を求める意見書(鹿児島県奄美市議会(第一八五一号))

無資格でのタクシ-事業運営を合法化させる

「ライドシェア」の導入に反対し、安全・安心な

地域公共交通施策推進を求める意見書(岩手県

北上市議会(第一八五二号))

ライドシェアの推進に対する慎重な審議を求め

る意見書(北海道標茶町議会(第一八五三号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県宮古市議会(第一八五四号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県花巻市議会(第一八五五号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県久慈市議会(第一八五六号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県八幡平市議会(第一八五七号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県滝沢市議会(第一八五八号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県岩手町議会(第一八五九号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県紫波町議会(第一八六〇号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県矢野町議会(第一八六一号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県平泉町議会(第一八六二号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県山田町議会(第一八六四号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県岩手町議会(第一八六五号))

ライドシェアの導入を慎重に審議し、安全・安

心なタクシ-事業の推進を求める意見書(岩手

県普代村議会(第一八六六号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県野田村議会(第一八六八号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県洋野町議会(第一八六九号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタ

クシ-事業を守る施策推進を求める意見書(岩手

県一戸町議会(第一八七〇号))

ライドシェアの導入の慎重な検討及び在日外国人

による白タク行為への更なる対策強化を求める

意見書(神奈川県議会(第一八七一号))

ライドシェアの導入に反対し、タクシ-事業の

適正化・活性化を求める意見書(岡山県議会(

第一八七二号))

ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタク

シ-事業を守る施策推進を求める意見書(岡山

市議会(第一八七三号))

ライドシェアの導入に慎重な検討を求める意見

書(広島市議会(第一八七四号))

利用者保護等の観点から問題のあるライドシェ

アの導入の自粛を求める意見書(広島県議会(

第一八七五号))

は本委員会に参考送付された。

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

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関

する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第

二三号)

○西村委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、高齢者、障害者等の移動等の円滑化

の促進に関する法律の一部を改正する法律案を議

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

一君、住宅局長伊藤明子君、鉄道局長藤井直樹

君、自動車局長奥田哲也君、航空局長蝦名邦晴君

及び警察庁長官官房審議官長谷川豊君の出席を求

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〕

○西村委員長 御異議なしと認めます。よって、

そのように決しました。

○道下委員 立憲民主党の道下大樹でございます。

今このいわゆるバリアフリー法改正案につい

て、先週の金曜日に、障害当事者の方々など参考

人の方々にお越しいただきまして意見を述べてい

ただき、また、我々も質問をさせていただきました

た。その回答に対して大臣の見解などを幾つか伺

いたいというふうに思っております。

まずは、今回のバリアフリー法改正案におい

て、移動の権利、そして、そもそも障害者も含め

た基本的人権というものが記されていないことに

ついて参考人の方々からさまざま意見をいただいた

ことに、ちよつと大臣のお話を伺いたいという

ふうに思っております。

例えば、基本的人権、移動の権利というものが

明記されていないことについて三星参考人は、

「法律の中でどう表現するか。交通権若しくは移

動権という用語を使って、どういうところでどう

いう表現にするか」については、その上位におけ

る交通政策基本法にはなかつたんだけれども、

「今回の法律だけには入れにくい」というあたりは

理解できますけれども、という御意見や、また、

竹下参考人は、「実質的な意味では、今の現代社

会では移動の自由が確保されているとは言えない

」、「障害のある人たちも平等に、あるいは、障

害のある人に配慮がされた利用の可能な公共施設

あるいは公共交通機関になるための理念というも

のが大事」というふうに述べられております。ま

た、森参考人は、「移動の自由」、「その人一人がきちんと障害を大切にされる中で基本中の基本なんです。」というふう述べておられます。

このような基本的な権利、移動の権利といったものについて、大臣の見解を伺いたいというふうに思っています。

○石井国務大臣 移動権を法律上規定することににつきましては、平成十九年の障害者権利条約の署名や平成二十三年の障害者基本法の改正など時期を同じくして平成二十五年に交通政策基本法が、平成二十五年に交通政策基本法が制定された際……

○西村委員長 速記をとめてください。

〔速記中止〕

○西村委員長 速記を起してください。

石井大臣。

○石井国務大臣 移動権を法律上規定することにつきましては、平成十九年の障害者権利条約の署名や平成二十三年の障害者基本法の改正など時期を同じくして平成二十五年に交通政策基本法が制定された際、関係審議会において議論が行われたところであり、

この中では、権利として規定する以上、個人個人の多様なニーズを踏まえた上で、どのような目的の移動について誰にどこまで保障するのか、保障する責務を有するのは誰か、権利内容を裏打ちするための仕組みや財源をどう確保するのかといったさまざまな点を明らかにする必要があるとされたところであり、

その上で、こうした点について、実定法における権利として規定できるだけの国民のコンセンサスが得られているとは言えないとして、移動権を法定化することは時期尚早とされたところであり、

本法案の立案に際しまして開催した検討会におきまして議論がございましたが、こうした状況は現在においてもなお変わっていないと考えております。

交通は、利用者、事業者等の関係者が共通の理

念のもとでよりよいものにつくり上げていくべきものであることから、今回の法改正におきましては、そのための基本理念として、社会的障壁の除去及び共生社会の実現について定めることとしたところであり、

今後、この基本理念のもとで、今回充実することとしているバリアフリー施策などを着実に推進することによりまして、全国のバリアフリー化を一層推進してまいりたいと考えております。

○道下委員 まだ時期尚早ということであり、けれども、どれぐらいのレベルで国民全体に、そうした全ての方々の基本的な権利や高齢者、障害者の移動の権利、特に障害者の移動の権利というものが多くの国民に理解、納得されたら、そうした文言がこのバリアフリー法に明記してもいいというふうにお考えなのでしょうか。

○石井国務大臣 時期が特定されているわけではございません。

○道下委員 時期が特定されていない、また、これぐらいの基準というものが、若しくは、バリアフリー法というのか、せつかく障害者の基本法とか差別解消法、総合支援法、いわゆる厚生労働省側というんでしょうか、保健福祉の分野での障害者のさまざまな権利といえますか差別解消、そして、そういった国民の理解が広がっている中で、もう一つ交通移動という、これは憲法でも明記されていることが、ここに、せつかくのバリアフリー法に記載されることにより更に国民の理解が広がるのではないかなというふうに思うわけであり、

そうした意味で、また、この実定法というのか、突然バリアフリー法にだけそういった文言を入れるのは理解されにくいというお考えなのかもしれないが、では、今後、交通政策基本法とバリアフリー法と一緒に改正するだとか、先に、若しくは一年後、二年後に、交通政策基本法にそうした移動の権利だとか基本的な権利という文言を、障害者の各種法律に書かれていることを、その同じ文言を交通政策基本法に最初に入れて、その次の改

正、若しくは、同時にバリアフリー法にも明記するというお考えをお持ちでしょうか。

○石井国務大臣 将来のことをこの段階で確定的に言うことは難しいと思いますが、今後さまざまな審議会が議論が行われることと思っておりますので、その議論を見守りたいと考えております。

○道下委員 こういったバリアフリーだとか移動の権利というものが、多くの国民の皆様の理解が得られてからというのでは遅い。逆に、こうした誰もが持っている移動権というものを全ての人にちゃんと行き渡るようにしていこうという大きな目標をこの法律の中に掲げた上で、みんなが一度一歩一歩さまざまな諸施策の実現に当たるべきではないかというふうに思っております。これは引き続き大臣に求めてまいりたいというふうにお考えしております。

また、次に、先週の参考人の皆様からの意見では、例えば、路線バスのバリアフリー度は進んだ、ノンステップバスだとか低床バスだというのが導入率は非常に上がったということでございます。今、五三・三％でございます。

その一方で、空港間や都市間の高速バスについてのリフトつきバス導入数が格段に少ない。先週の参考人の方からは、羽田と成田の空港におけるアクセスバス、合わせて四台だということをおっしゃっていました。これは本当に少ないというふうに思います。北海道でも、JRや鉄道と結びれたところは一方所しかありません。

そういった意味で、空港をおりたら、バスがタクシーといったところでリフトつきバスがないという場合が本当にほとんどございまして、車椅子利用者の二次交通というものが確保されていないというのが、ほとんど多くの日本国内における現状じゃないでしょうか。

そこで伺いますが、現在、空港アクセスバスや都市間高速バス等におけるリフトつきバスの導入数を伺いたいと思っております。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

空港アクセスバスを含みます高速乗り合いバス

につきましては、日本バス協会の調査によりまして、平成二十八年度末時点で、四台のリフトつきバスが導入されているというふう聞いております。

○道下委員 やはり四台ということで、これは圧倒的に少ないわけであり、これはもし、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合して拡充する、十二年前に今の現行バリアフリー法ができただけですけれども、そのときに、路線バスのみならず、そうした空港アクセスバスにおけるリフトつきバスの導入を促進するような諸施策又は法律、政令、省令、そうしたものが記されていけばよかったですけれども、それが、

もう一回伺いますけれども、こうした空港アクセスバス等におけるリフトつきバス導入を促進するような内容について、今回の改正案には記されているのでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。改正案の中には直ちに含まれていないと承知しておりますが、今後、ガイドライン等の中で、例えば、どういう路線に重点的にそういったものを導入していくかといったようなことを明記することも含め検討いたしました。導入の促進を図ってまいりたいというふうにお考えしております。

あと、あわせて、導入に当たっては、税制でありますとか補助金、そういったものを活用してまいりたいというふうにお考えしております。

○道下委員 これは結構おっしゃっているというふうにお聞きです。私もアメリカに行きましたけれども、本当に多くのバスがリフトつきというところでありまして、こういった日本の空港アクセスバスにおける出向くを取り戻すような諸施策の実現を、今回の法改正を機に取り組んでいただきたいというふうにお考えです。

それからもう一つ、建築物に関してありますけれども、これも参考人の方々から御指摘をいただきました。二千平米を超える建築物にしかバリアフリーの対象にならない、基準の対象にならない

いということでもあります。これがまた今回の法改正でも変わらない。それはなぜでしょうか。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

建築物のバリアフリーにつきましては、延べ床面積二千平米以上につきましては、高齢者、障害者の方が主に使われるもの、それから不特定多数の方が使われるものについては、バリアフリー基準への適合を一律に義務づけしておりますが、二千平米未満のものにつきましては、それに関しましては費用負担が非常に大きくなるということも考慮いたしまして、個々の地域の状況に応じまして、公共団体が条例によって義務づけ対象となる規模を引き上げることが出来る仕組みとしております。

それぞれのものによって状況が違いますので、それは、よくよく地域の状況をわかっている地域が御判断されるのがよろうということ、そういう形にしているところでございます。

○道下委員 地域の独自性に任せる、自主性に任せると言ったら聞こえはいいんですけども、それでは一向に進まないのではないのでしょうか。どれだけ国交省としては、建築物におけるバリアフリー度の推進というか捕捉率、押さえているのでしょうか、伺いたいと思います。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

地方公共団体が、地域の条例により基準適合を義務づける対象を引き上げるといことをやっているところという状況でございますが、現在、十四都道府県六市区において義務づけ対象を拡大する条例が整備されているところでございます。

○道下委員 十四県六地区。日本は何都道府県あるんでしょうか、何地区あるんでしょうか。そう考えたら、その地域の独自性に任せていては、いつまでたってもこれは広がらない。特に基本構想の作成がこれは本当に進んでいないというの、国交省さんとしては御認識をされていると思えます。これは、先ほども、費用の面からいってともい

うふうにおつしやいました。参考人の方はそれらを、十分費用の面もわかる、だから、既存の建築物をバリアフリー化する、これはコストがかかるからそんなに絶対にやめてほしいということではない。もちろん、できるのであればバリアフリーを進めていただきたいというお話でありましたけれども。新しい建築物、新しい店舗には、床面積の大小にかかわらずこのバリアフリーの基準の適合義務化をお願いしたいと言っているわけでありまして、これを地方自治体に任せるのではなくて、国がしっかりと一律の基準で、そしてまた、床面積の大きさはなくて、クリニックとか、又は劇場、映画館とか、コンビニとか、小規模な飲食店とか、床屋さんとか、いろいろな建物や店舗の種別に応じて事細かく基準を決めて、そしてバリアフリーを推進していくことを旗振るのが国の責任ではないでしょうか。私はそのように思っております。

大臣、今回、二千平米というこの大きさはハートビル法から変わっていないんです。ハートビル法から今回のバリアフリー法になって、今回十二年ぶりの法改正ということで、なぜ床面積の変更というか、更に狭い床面積に対してもバリアフリーの基準に当てはめなかつたのか。当てはめられなかつたその理由は何なのか、伺いたいというふうに思います。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

バリアフリー法におけるこの義務づけ対象を拡大するということでございますが、まだ引下げをされているところが限定されているという御指摘でございますけれども、この取組を全国的な取組に広げていくということとは非常に大事なことで、どうふうにご考慮しております。

そうした観点で、条例の整備が円滑に進むよう、例えば、区域を限って義務づけ対象の拡大が可能であることを基本方針に明確に位置づけ、地域の実情を踏まえた条例を制定することを地方公共団体に働きかけてまいりたいというふうにご考慮しております。

また、規制とあわせて情報提供というの也非常に大事だということに思っております。今回の改正におきまして、市町村のバリアフリーマップの作成区域内で、新築、既設を問わず、小規模なものを含めて、対象エリア内の店舗の所有者等に対して情報提供の協力を求める制度を創設することとしております。

こうした制度も通じまして、誰もがより円滑に施設を利用できるよう、バリアフリー環境を整備してまいりたいと考えております。

○道下委員 地域におけるバリアフリーを推進していく、地域を特定して進めていくということ、自信を持って今回答されましたけれども、参考人の方々は、それぞれ皆様、移動の連続性というものをしっかりと確保していただきたいというふうにおつしやいました。

この特定の地域だけがバリアフリーが一〇〇%であつて、そこにだけ住んでいる人だつたらいいかもしれません。でも、私たち、全ての人は、車椅子利用者の方々も移動します。バスに乗ったり、JRに乗ったり、移動します。移動した次の都市が全くバリアフリーが進んでいない。それでは、移動の連続性というものが担保できない、確保できないのではないのでしょうか。だから、どこか特定の地域で進めるというのは日本国内の全ての地域がバリアフリーが行き渡るということにはつながらない、私はそのように考えております。

だから、それぞれの特定の地域や市町村や都道府県というところで区切るのではなくて、国が一律した基準を設けるべきだと、私一人だけが言っているんじゃないかと、参考人だけが言つておつしやっています。そして、参考人だけじゃなくて、今回、国土交通省の皆様も、この法改正に当たつてさまざまな関係団体の方々から御意見を伺つたというふうにご思います。その中にもそういうことも含まれていたと思えます。

でも、なぜか、その意見が今回の法改正案に反映されず出てきたということを多くの皆様が非常に残念に思われています。もちろん、評価会議の点とか、そのほかにも、事業者に対する基本計画の策定、また、心のバリアフリーの推進といったものが明記されている。さらには、理念において、共生社会の実現、社会的障壁の除去などを明確にした点なども非常に高く評価されております。

だからこそ、これらプラス、私が申し上げた、また、参考人の方々が求めておられることを、今回の法改正案はせつかく十二年ぶりの法改正案でしたのに、ここに載つていなかったということ、非常に残念に思われているわけでありまして、その点について、こうした議論で、もう出したんだからそれで終わりということではなくて、十分な、提出された法案に関して修正ということも、また、政令、省令でしっかりと踏まえていくという機会をいただきたいというふうにご思ふんです。最後に大臣から、今後のこのバリアフリー法又は国内におけるバリアフリーについての、ユニバーサルデザインについてのお考えを伺いたいというふうにご思っております。

○石井國務大臣 今委員の御指摘がありました建築物のバリアフリーの基準につきましては、地方公共団体が、地域の実情により、条例により義務づけ対象になる規模を引き上げる仕組みができておりますので、その取組をまずは全国的な取組へと広げていくことが重要と考えておりますので、しっかりと取り組んでいきたいと考えております。

○道下委員 この点については引き続き質問させていただきます。ありがとうございます。

○西村委員長 次に、森山浩行君。

○森山浩行委員 引き続き質問をさせていただきます。バリアフリー法の改正ということでございまして、先ほどもっと大臣の方で、移動権の話についての議論がございました。その中で、今後もし

さまざまな審議会などで議論をしていくんだという
ようなお話でありましたけれども、審議会という
のは大臣が諮問されることも多いわけでございます
。例えばこんなところで諮問をしていきたい、
あるいは、ことし中にはこんなのとかがこんなのと
かあるなというようなイメージがございましたら
ら、お聞かせいただければと思います。

○石井国務大臣 具体的に諮問等を予定している
わけではありませんが、今後さまざまな場で議論
になると思いますので、その議論を見守りたいと
いう趣旨で申し上げたところであります。

○森山浩治委員 まだまだなかなか熟度は達して
いないけれども、移動権という考え方は大
事だということには思っております。ということ
でいいですか。

○石井国務大臣 移動権という考え方が重要だと
いうことは理解をしておりますが、実定法として
定めるにはまだ国民的なコンセンサスは得られて
いないという認識であります。

○森山浩治委員 ありがとうございます。
基本理念については、社会的障壁の除去等が
入っておりますので、いろいろな形で具体的に進
んでいくんだらうなということがあります。

が一方で、個別性が強いこの移動について何が
障害になるかという部分については、非常に個別
性の強い問題であります。やはり、大きな形で基
本的人権の一つとして確認をしていくというよう
な形にたどり着けるように、精力的に議論をいた
だければなというふうに思います。

特に、障害者権利条約の一般的意見二号、移動
の権利、アクセシビリティということで確認をされて
いることでもございますので、国際的にも、いやあ
日本は頑張っているよと言えようかな形にまで
持っていたらいいと思います。

先ほど最後のところで、道下さんのところで
は、移動の連続性の確保という部分で議論がござ
いました。乗りかえ、乗り継ぎ、どこか一カ所
もひっかかるところがあつてしまつたかなかなか移
動というのが途中で途切れてしまう。あるいは、

非常に大きな困難を伴うということがあります。
あるいは、三千人以上の駅については、バリア
フリー化、エレベーターなども含めてやっていく
というような形でありませうけれども、三千人以上
の駅であっても、我々の町におきましては、例え
ば、踏切のこつち側にはエレベーターがあるけれ
ども、あつち側にはエレベーターがない、あちら
から、反対側から来た人は踏切を渡つてからでな
いとエレベーターが使えないんだというようなこ
ともございますので、人数の少ない駅、まずは一
つ一つのルートだということがありますが、どう
しても二つ、三つルートが要するような大きな駅も
あるんだということも認識をしていただいた上
で、移動の連続性の確保、こういうのは明記する
べきだという意見があつたにもかかわらずこれを
書いていないということなんですが、これについ
てはどうお考えでしょうか。

○由木政府参考人 お答えいたします。
移動の連続性の確保は、もともとこのバリアフ
リー法がその狙いとする、目的とするところの一
つでございます。

特に現行の制度で申しますと、市町村が、それ
ぞれ施設の単体はバリアフリーされているんだけ
れども、それをどうつなぐかという観点から基本
構想をつくつて、地域、面として移動の連続性を
図っていくというようなことも規定をされてお
りますけれども、今回更にそうした取組を加速を
していきたいというふうに考えておまして、いわ
ゆる基本方針、マスタープランの制度などを円滑
化促進地区について決めるような御提案もさせて
いただいております。

こうしたさまざまな施策を総合的に講ずること
によつて、移動のまさに連続性というものは確保さ
れていくものというふうに考えております。

○森山浩治委員 よく理解された上であるとい
うことでございます。
私、建設省と運輸省というような役所があつた
中で、国土交通省になつたということにおける非
常に大きな存在意義、レゾナントールではないの

かなというふうに思つておられるんです。連続性を
ちゃんと確保するというのは、建設省と運輸省が
ばらばらであればできなかったかも知れない。
しかし、国土交通省という形で一体的に取り組
んでいくことができれば、おっしゃつたように、
全体としてやっていくことができるんだというこ
とで、非常に重要に思つていただいているという
ことなんですけれども、これ、具体的に進めてい
くんだということでもよろしいでしょうか。

○由木政府参考人 お答えいたします。
ただいま御答弁申し上げましたように、今回の
御提案をさせていただいております施策の充実に
つきましても、一つは、やはり移動の連続性を
できるだけ確保していくという狙いを持つてこ
うしたものを御提案をさせていただいております
ので、こういったものを講ずることによつてその
確保を図つてまいりたいというふうに考えてお
ります。

○森山浩治委員 ありがとうございます。
では次に行きます。
障害者というところにおきまして、「身体
機能上の制限を受ける者」というような形の、今
回、本法においては表現になつております。
本改正法における障害者の定義はありますか。

○由木政府参考人 お答えいたします。
参考人からも幾つか障害者の定義についてのお
話があつたこと、私も横で聞かせていただいてお
りました。

まず経緯を申し上げますと、旧ハートビル法
から交通バリアフリー法におきましては、障害
者については、「身体障害者」とのみ記載してい
たところでございます。これを、平成十八年に制
定した現行法におきましては「障害者」というふ
うに改めまして、身体障害者のみならず、知的障
害者、発達障害者、精神障害者を含む、全ての障
害者を対象に含むということを明らかにしたところ
でございます。

したがうまいして、全ての障害者がまずこれには
含まれるということであるというふうに申し上げ
ておきたいというふうに思います。

また、本法では、この法律で障害者そのものに
ついて新たな定義を置くということはいたしてお
りません。しかしながら、この法律の対象として
て、高齢者や障害者を始め、健常者も含めて、移
動等の円滑化の施策の対象とすべき方を、「高齢
者、障害者等」というふうな名前前で法文上規定
をしているというところでございます。

この「高齢者、障害者等」と規定をする際に、そ
の対象範囲を明示するために、「身体機能上の
制限を受けるもの」というふうな規定をしてい
るということでございます。これは障害者の定義
そのものをしているということではなくて、今申
上げたように、この法律の対象として想定を
している高齢者、障害者等、これには健常者で
体が悪くなった方なども全部含まれますけれども
、そういう方々を対象に定めている言葉でござい
ます。

それは、本法が、人の移動や施設利用という
体を用いて、身体を用いて活動するに際しての負
担を軽減するための措置を内容としておりますこ
とから、その旨を明らかにする、その対象とすべ
き者を法文上明らかにするという観点から規定し
ているものでございます。

したがうまいして、この身体機能上の制限を受
けることとなる原因等については特に限定をして
おりませんので、例えば、知的あるいは精神障
害、発達障害の方についても、体を用いる活動に
際しての負担が生じる場合、例えば、精神障害者
の方はよく疲れるといったような身体的特徴が
ございますので、これに対して例えば体懸施設を設
けるというような対策を講ずる場合がございま
すけれども、当然、この法律の施策の対象になる
ものというふうな考え方をしております。

○森山浩治委員 障害者の定義を直したわけ
はなくて、「身体機能上の制限を受ける者」とい
う中に健常者も障害者も含まれるというような御
説明ですね。知的、精神、発達障害などについ
ても、この「身体機能上の制限を受ける者」とい

部分に關してこの法律では対象とするんだ、こういう御説明であつたかと思ひますが、障害者基本法とか障害者総合支援法などでは、心身の機能上の制限を受ける者というふうになつております。心身の機能上の制限を受ける者との違いはあるんでしようか。

○由木政府参考人 お答えいたします。

障害者基本法等では「心身の機能の障害がある者」といつふう規定をされているというふうな承知をいたしております。

私どもの方では「身体の機能上の制限を受けるもの」といつことで、健康者も含めて、まさに、体を用いて移動する際の負担を軽減する必要のある者を特定しているというところでございませう。

仮にこれを、例えば心の機能上の制限を受ける者まで対象に含めたりするということ仮定をいたしますと、例えば、不安や恐怖によりましてそもそも移動したり施設を利用しようという意思そのものが持てない方についても法律の対象となるということになりますので、こうした方に対して講ずべき施策の内容を特定することは甚だ難しいということになりますので、現行法では、「身体上の機能上の制限を受けるもの」を対象として措置を講じるということにしているところでございませう。

○森山浩吉委員 ちよつと今の説明は困りますね。
というのは、心身の障害というふうなことで、心が機能上の制限を受けるといつたときに、そもそも出ることはないんだ、百かゼロかという話には恐らくならないのではないでしようか。

大きな声に驚くとか、何か大きな障害物があつて困るとか、何かふだんと違うものが置いてあつて自分の心の中で処理できないとか、あるいは、いろいろな形でその場の感覚が鋭敏になつていふようなことでもあり得ますから、心の問題というふうなことになるに当たるときに、いや、そんな人はそもそも外に出ないんだというふうな言い方というのはよろしくないかと思ひます。

これはちよつと訂正しておいてもらえますか。○由木政府参考人 お答え申し上げます。

誤解があつたら申しわけないと思ふんですけれども、あくまでも身体上の機能上の制限を受けることとなる原因について特定をしているわけではございませぬので、先ほど申し上げましたように、例えば知的障害の方、精神障害の方、発達障害の方についても、いわゆる体を用いる活動に際して負担が生じる場合には、当然この法律の適用の対象になるわけでございます。

先ほど例として申し上げましたのは、そもそも空を飛ぶこと自体に恐怖心があつて、一切飛行機などが利用できない、利用したくないというふうな方、そういうような方がいる場合に、この法律はこういう対象には考えておりませぬということを申し上げたものでございまして、身体の上の機能上の制限を受ける、その原因として心の問題がある方については、それは対象となつていないということにございませう。

○森山浩吉委員 不安があつて行きにくいというもの、あるいは不安があつてやりにくいというふうなことがあつても、そもそも無理なんだというふうな言い方をされるというのはちよつと大きな誤解を生むのではないかと思ひますので、そこは非常に慎重に御答弁をいただければというふうな思ひます。

学校のバリアフリーです。今回どうか、これまでも義務化されていますのが特別支援学校の部分のバリアフリーですけれども、では、それ以外のところに例えば災害のときなどは逃げる、あるいはそこで生活をするというふうなことが非常に多くございませう。ですので、義務化した特別支援学校以外の部分についてどのようにバリアフリーを進めていくのか、これはもう何れもこの場でも御質問させていただいておりますけれども、この新しい法律においてどのように推進していくか、お答えください。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。
高齢者や障害者なども利用する避難所のバリア

フリー化は、非常に重要な課題だというふうな認識しております。

避難所は、地方公共団体が作成する地域防災計画において、施設が建築されてから指定されることと通例でございますので、建築時に基準適合義務を課す規制にはややなじみにくい側面はあります。

また、学校は、私立や公立、それから幼稚園から大学、専門学校までさまざまなのがございまして、全ての学校施設が避難所として使用されるとは限らないという側面もございませう。

したがういまして、義務づけ対象の特別支援学校以外の学校につきましては、全てを一律に義務づけ対象とするのではなく、地域の実情に応じて、条例により義務づけ対象を追加することが適当と考えております。

学校につきましては十二都府県六市区で義務づけ対象に追加しているところでございまして、こうした取組を全国的な取組に広げていくため、地域の実情を踏まえた条例を制定することを地方公共団体に働きかけてまいりたいというふうな思ひしております。

また、熊本地震を契機といたしまして策定中でございまして防災拠点となる建築物のガイドラインにおきまして、避難所となることが想定される施設はバリアフリーに配慮すべき旨を記載することとしております。このことについても、関係者に周知することによりましてバリアフリー化を進めていきたいというふうな考えでございませう。

○森山浩吉委員 随分進んできているんだという話だと思ひますが、今の話の中で高校や大学やというふうな話も出てきました。基本的には、歩いて通う人がほとんどである公立小学校、プラスチックで、文部科学省さんともよく相談をしていただいで、まずは取り組むんだと。一時的に逃げていく場所として必要となつてまいりますので、それは優先してやっていたらいいと思ひますよ。しっかりと取り組んでいただければと思ひます。

先ほど道下委員からの質問にもありました。義務化したのは二千平米というところでございませうが、二千平米以下の部分について、先ほど何か、情報提供するんだというふうな話がありましたけれども、地方での展開の仕方というときに、どのような形で情報の提供をしていきますか。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

二千平米未満のものにつきましても、地域の実情に応じて、条例により義務づけ対象となる規模を引き下げることができるといふ仕組みになつております。そうした内容について、公共団体でそういう先進的な取組をされているところにつきまして、全国的な取組へと広げていくことが非常に大事だというふうな思ひしております。

このため、条例の整備が円滑に進むよう、例えば、区域を区切って義務づけ対象となる規模の引下げが可能であることなども基本方針に明確に位置づけまして、地域の実情を踏まえた条例を制定することを公共団体に働きかけていきたいというふうな思ひしております。

また、今回の改正におきまして、市町村のバリアフリーマップの作成区域内で、新築、既設を問わず、小規模なものを含めまして、対象エリア内の店舗等の所有者に対しまして、情報提供の協力を求める制度を創設することとしております。

こうした制度を通じて、誰もがより円滑に施設を利用できるよう、バリアフリー情報の充実を図つてまいりたいと思ひしております。

また、あわせて、業界みずから積極的にバリアフリーに取り組んでいただくことも非常に大事だというふうな思ひしております。

このため、飲食店、コンビニにつきましては、先般、業界団体が農林水産省、経済産業省と連携して、車椅子利用者や視覚障害者等に対するサポートの仕方をまとめた接遇マニュアルを策定したところでございませう。今後、これを普及促進することによってソフト面のバリアフリー化を図つていくと伺つております。

さらに、飲食店につきましては、飲食店情報サ

イト等におけるバリアフリー情報の充実に向けてさらなる取組の進展がでないか、また、コンビ二につきましても、主に首都圏に多い、店舗面積が極端に狭い店舗を除けば、標準的なレイアウトとして、多目的トイレの設置や入り口の段差をなくすなどのバリアフリーの取組を進めておりまして、今後もさらなる取組の進展がでないかといったことにつきましても、業界団体及び関係省庁と連携しながら取組を進めてまいりたいというふうに考えております。

○森山(浩)委員 たいま国会にかかっておりましてPFIの推進法案というのでは、大臣の所管であります下水道、大臣の頭越しに内閣総理大臣が相談に乗って、そして、財政的な支援も含めて民営化を、あるいはコンセッションをしていくんだ、こんな法案も出ているわけなんです、この二千平米以下の部分について各省庁にお願いをしていく、情報提供していくというふうなときにも、国土交通省としても、何か財政支援とかも含めて、頑張れよというふうな決意はありますか。

○伊藤(俊)委員 答え申し上げます。御指摘のとおり、学校ですと文部科学省、それから、店舗等ですと経済産業省あるいは農林水産省、さまざまな省庁がバリアフリーにはかかわるというふうに思っております。こういった業界にお詳しい各省庁とも十分連携をして、お金を出さずとも、連携をしまして、バリアフリーが進むように努力をしましてまいりたいというふうに考えております。

○森山(浩)委員 ありがとうございます。定期的な見直しの必要と、そこに現場の声を反映するというところで、国としてこれにはどのように取り組んでいかれますか。

○由木(政府)参考人 答えいたします。バリアフリーの施策の検討及び評価に当たりまして、障害者等がみずから参加をして、その視点を施策に反映させるということは大変重要であるというふうに考えております。

今般の改正案を検討するに当たりまして、こうした考えから、さまざまな障害者団体に検討会に参画いたいただくなど、意見を伺いながら立案をしてきたところでございます。そうした中でも、特に制度として障害者参画の仕組みを設けるべきという御意見、御要請、強く寄せられたところでございます。

このため、国として、障害者等の参画のもとで、定期的に、バリアフリー化の状況を把握の上、評価をするための会議の設置を今回の改正案で法に明記をするということといたしたところでございます。

国といたしましては、こうした会議を活用いたしまして、現場、いわゆる障害者等の声を丁寧に向いながら、全国で一層のバリアフリー化の進展を図ってまいりたいというふうに考えております。

○森山(浩)委員 国としては当然取り組んでいただくということなんです、現場は地方なんです。先ほどから、地方での自主性に任せて、地方の自主性に任せてというふうな議論が出ております。

地方での展開におきましても、当然、障害者あるいは高齢者の皆さんの意見をしっかりと聞くというふうな仕組みをつくるべきと考えますが、それは地方に対しては発信をされていくのでありませうか。

○石井(国務)大臣 地域の実情を踏まえたバリアフリー化を進めるためには、まずは市町村において、障害者等の意見を踏まえながら、積極的にバリアフリーの施策に取り組んでいくことが重要と考えております。

そのため、今回の改正におきまして、従来の基本構想に加えて、移動等円滑化促進方針、いわゆるマスタープラン制度を導入することといたしまして、その作成等に当たりましては、障害者等の意見を反映させるための協議会を設けることができることとしたところであります。

また、施策の実施状況については、おおむね五

年ごとに評価などを行う規定を設けております。今後、できるだけ多くの市町村でこうした協議会を活用していただいてバリアフリー化を推進することが重要でありまして、国としても、こうした取組を市町村に働きかけてまいりたいと考えております。

また、国においては、高齢者、障害者等の参画のもとで、定期的に、バリアフリー化の状況を把握の上、評価するための会議を設置することとしたところでありますが、バリアフリー法上、地方公共団体においても、こうした国の施策に準じて必要な措置を講ずるよう努めることとされており、市町村におきましては、ただいま申し上げた協議会を活用することによりまして、この法律上の責務を果たすことができるものと考えております。

○森山(浩)委員 ぜひこれは徹底していただきたいなと思っております。また、我々、議員立法で、ユニバーサル社会の実現に向けて一体的な推進を目指すというふうな方向性で議論をしておりますけれども、政治、経済、教育、文化、芸術、スポーツの参画も含め、本法では義務化をしていく、そして、ユニバーサルで包括をしていくというふうな形で整合性をとっていただけるようなものにしていただきたいと思っております。ぜひその辺も平仄を合わせていただければというふうに思います。

さて最後、四月十二日なんですが、朝日新聞におきまして、「積み算」という森友学園の問題なんです、大阪航空局絡みの記事が出ております。これに関しては、国土交通省でも調査をして資料を出すという話になっておりますけれども、調査は進んでおりますか。

○石井(国務)大臣 報道されている内容につきましては承知してございませぬので、報道されている内容につきまして、報道がありました当日、私から事務方に対し、調査を行うよう指示をいたしまして、現在、調査を進めているところでございます。

ます。○森山(浩)委員 今週二十日にも一般質疑があるかもしれませんが、急いで調査の結果を出していただくようお願いをして、きょうの質問を終わります。ありがとうございます。

○西村(委員) 次は、伊藤(俊)委員。○伊藤(俊)委員 希望の党の伊藤(俊)委員でございます。きょうは、バリアフリー法改正案について質問をさせていただきます。

最後、森山(浩)委員から森友の問題がありましたけれども、冒頭、数点だけ事実確認だけさせていただきます。四月十三日、NHKの報道で、権利を持つ事業者の社長が取材に応じ、これまでのところ国からの協力要請はないことを明らかにし、必要であれば再調査に全面的に協力をさせていただきます。いつでもおっしゃっていただけたらというスタンスでございます。要請があれば、ごみの存在を確認する調査に協力する考えを示しております。また、一年も同じようなことを国会で議論していて、私の周りの人たちはうんざりしているのが実情です。早期に解決をしてもらいたいと思っております。

八・二億円の値引きの根拠が大きく揺らいでいるそんな中において、ごみがあるのかないのか、土地の所有権は既に国に戻っていることから、試掘をして再調査を、これまでも各委員からも、私からも委員会でも繰り返し求めておりますけれども、石井(国務)大臣あるいは麻生(大臣)も、事業者の了承なしには土地を掘り起こすことは難しいと答弁を繰り返していただいております。

その上で大臣にお聞きをさせていただきます。これまで、事業者者に再調査の依頼や交渉などをしたことはありますでしょうか。

○石井(国務)大臣 本件土地につきましては、現に校舎が存置されている状況であり、建物と土地の工事代金が未払いであったことから、工事事業者

が、建物については所有権を、土地については留置権を主張し、本件土地を占有しております。そのほか、現在、森友学園の管財人との間で、土地や存置されている建物の取扱いを含め、さまざま交渉を行っている段階であります。

国といたしましては、管財人及び工事業者に対し、建物を撤去して本件土地の更地返還を求めているという状況にございますが、相手方は土地と建物の同時売却を主張しているというところで、お互いに主張が異なっているという状況でございますので、御指摘のような、要請する状況ではなかつたと承知しております。

○伊藤(俊)委員 さまざまな交渉をされているという御答弁ですが、端的に、この再調査を依頼した、あるいは交渉したということはありませんでしょうか。

○石井国務大臣 ただいま答弁したと思ひますが、御指摘のような要請をする状況ではなかつたと承知しております。

○伊藤(俊)委員 これまでの答弁を聞いていても、このごみがあるのかないのかということが事の発端だと私は思つています。再調査を繰り返して求めてきた中において、この工事業者が、これは報道ベースですが、事実確認をしていただいて、この工事業者の社長が協力をすると言つておられるので、ぜひこれは再調査の依頼をしつかりとしていただいて、そして再調査をぜひしていただきたいと思ひます。一言お願いします。

○石井国務大臣 報道において工事業者が、国の要請があればごみの再調査に協力すると述べているとされていることは承知しております。

現在、国は、森友学園の管財人及び工事業者に対して本件土地の更地返還を求めているところであり、依然として本件土地には校舎が存置をされ、工事業者は本件土地の留置権を主張し、土地全体を占有している状況にございます。したがって、大阪航空局が行つた見積りの大部分を占める校舎部分の調査は困難であり、この調査によりまして見積り全体が適正であつたか

どうかを結論づけるわけではないと考えておりますが、いずれにいたしましても、更地返還を求めている国と、本件土地について留置権を主張して占有し、土地建物の同時売却を要請されている相手方との間で交渉しているところでもありますので、まずは、報道の事実関係も含めて、本件土地を今後どのようにしていくかにつきまして、管財人や工事業者とよく相談をしてみたいと考えております。

○伊藤(俊)委員 答弁をしていただきましたけれども、相手方が調査に協力すると言つておられるわけですから、ぜひ交渉していただきたいと思ひます。これは交渉さえもしていないということになれば、これまで一体どんな調査をしているのか、交渉しているのか、本当に疑念を持たざるを得ないと思ひますので、これだけは事実確認をしつかりと早急にしていただきたいと思つております。そしてあと一点だけ。

三月二十日、委員会が質問させていただきました。財務省が、近畿財務局だけでなく国交省にも改ざんの依頼をしていたという報道について、調査中、調べていますということ、それから一月月たちますけれども、調査、どんな結果だったか、教えていただきたいと思ひます。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。現在、大阪地検による捜査が進められている中で、財務省においても引き続き調査が進められているところがございます。正確性を期すためにも、財務省で行われております調査の状況も見きわめながら丁寧に進める必要があるというふうに考えておりました。現在も調査を続けていくという状況でございます。

○伊藤(俊)委員 もう一月月たちます。どんな調査をしているのか、経過すらも報告されていないというところですので、極めて、本当に調査をしていくのか、疑念を持たざるを得ないと思ひますので、早急にこれも回答していただきたいと思ひます。先ほど森山委員からもありました四月十二日の報道の、当時、航空局が五億から六億程度で

見積りを提出し、財務局から何とかならないかとの趣旨の話があつたため、航空局は費用をおよそ八・二億円と算出したと報道にあります。この増額の依頼の事実確認も含めて、三点ありますけれども、どうか速やかに調査結果を出していただきたいと思ひます。

貴重なお時間をいただきました。パリアフリー法の改正案につきまして質問をさせていただきます。

我が国の人口推移は、明治維新からの百年間で約一億人増加した一方で、二〇〇八年に人口のピークを過ぎ、これから百年後には約一億人減ると予測もされております。今、六十五歳以上の高齢者人口は現在三千五百万人を超え、四人に一人が六十五歳以上となっております。諸外国に例を見ない速さで高齢化が進展しており、現在の傾向が続けば、二〇六五年には我が国の人口は八千八百八万人、そのときの高齢化率は約三八％、こういう厳しい見通しを示されております。

さらに、障害者の方々の数も増加傾向にあつて、身体並びに精神障害者の皆様はそれぞれ約四百万人近くになり、知的障害者の皆さんは約七十五万人であります。ノーマライゼーションの理念に基づき、高齢者や障害者を含むあらゆる人々が平等に扱われ、かつ、一般の社会で普通の生活が送れる環境を整える。社会参加の機会を、その平等を実現することが重要な課題となっております。

私の体験を一つだけ申し上げると、私の祖母は、晩年、車椅子の生活で、私も、学生時代から寝泊まりをしながら介護を続ける経験をしてきました。車椅子になるだけで自分ではできないことがふえて、夜中じゅう、二時間に一度トイレに連れていくだけでも大変な労力で、トイレに車椅子が入らない、そんなこともあり、生活も、あるいは家の中の環境も一変し、祖母ができるだけ自分ができるようにしてあげたいと徐々にパリアフリーにしてまいりました。

気分転換に外に連れ出しても、目的地まで行くには、交通機関はもろろんのこと、階段や段差などハードルが高く、行きたいところに行けない日々が続く、周りに迷惑をかけるからと気持ち的にもふさがちになり、私も、介助をしながらパリアフリーの必要性を実体験として感じてまいりました。

パリアフリー法は、高齢者、障害者等の日常生活及び社会生活における移動上並びに施設の利用上の利便性、さらにはその安全性の向上を図るため、平成六年に制定された、建築物等のパリアフリー化を定めたハートビル法、平成十二年に制定された、公共交通機関等のパリアフリーを定めた交通パリアフリー法、平成十八年に統合、拡充されて以来、十二年ぶりの改正となります。

この間、我が国では、平成二十三年の障害者基本法の改正や平成二十六年の障害者権利条約の締結など行われて、パリアフリーを取り巻く環境は大きく変化をしてまいりました。しかしながら、パリアフリー法は改正をされず、国際常識あるいは世界基準から見てもまだまだ立ちおくれしている状況だと感じます。

そこで、まずこれまでの反省も含めながら、三年若しくは五年ごとに確実に見直しが行われるような規定が必要だと考えますが、大臣の所見をお伺いします。

○石井国務大臣 本法案の附則には、法施行後五年を経過した場合において、法律の施行の状況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べき旨を規定をしております。

これまでも、必要に応じて障害者や有識者等の参画を得て法律の施行の状況について検討を加え、パリアフリーの取組を充実させてきたところでもあります。

今回の改正案におきましては、新たに国として、高齢者、障害者等の参画のもとで、定期的に、パリアフリー化の状況を把握の上、評価するための会議を設置することとしておられるところであり、この会議を活用することによりまして、

状況の変化に的確に対応し、必要な見直しを行う等、適切に対処してまいりたいと考えております。

○伊藤(俊)委員 時代の変化に対応していくこと、そして多くの意見を反映していくためにも、定期的に確実に見直しが行われるような規定が必要だということ、今大臣からも評価制度のこと

も答弁がありました。評価制度においては、一定の評価と、その評価制度が本当に多くの声を反映できるものになるかどうかということが極めて大事な観点かと思えますけれども、今回の改正案では、当事者評価の仕組みとして、高齢者、障害者等が参画をし、関係行政機関等で構成される施設、内容等の評価を行う会議体の新設が盛り込まれておりますが、一定の評価をしながら、しかしながら、改正案、「国

は、移動等円滑化を促進するため、関係行政機関及び高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の関係者で構成する会議を設け、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握し、及び評価するよう努めなければならない。」とあります。

これは「努めなければならない」というところにとどまっておりますけれども、努力義務にとどまらず、新設される会議体には評価を義務づけることが必要だと思いますが、政府の見解をお伺いしたいと思えます。

○由木政府参考人 お答えいたします。お尋ねいただきました評価会議につきまして、今回提案をさせていただきましたとおり五十二

条の二において、国は、高齢者、障害者等も参画する会議を設け、定期的に、バリアフリー化の状況を把握し、評価するよう努めなければならないというふうに規定をいたしているところでございます。

これは、バリアフリー法上、例えば、施策の必要な見直しを規定しております四條に国の責務規定がございます。また、五十二條には、必要な資金の確保に努めなければならないという、いわゆ

る資金確保規定がございます。こうした国の責務を規定する場合に、いずれも「努めなければならない」というふうに規定をしております関係上、こういった規定とのバランスから、今回設けます五十二條の二についても、同様の、「努めなければならない」という努力義務にしたところでござります。

もちろん、こうした努力義務に従いまして必要な措置を必要ときに講ずるといことはもう論をまたないところでございますので、国土交通省といたしまして、このまことに評価会議を定期的に開催をいたしまして、高齢者、障害者等の関係者の声を丁寧に向いながら、全国でのバリアフリー化の進展に努めたいというふうに考えております。

○伊藤(俊)委員 これまでの現状を見ても、地方の自治体を含め、あるいは、本当に多くの皆さんの声、現実的にこの十二年改正しなかったというところも見て、しっかりと声が反映できるような現状にしなきゃいけないということを踏まえて、一步踏み込んで義務化にする、若しくは検討が必要ではないか。問題意識だけ皆さんにお伝えさせていただきたいと思えます。

そして、評価会議の構成員について一点お伺いしたいと思えます。障害には多くの種別があります。その種別に

応じてバリアフリー施策を展開していくことが必要だと考えますが、新設される会議体に参加する障害者は、障害の種別ごとに選ばれることになるのか、また、どのようにして選ばれるのか、さらに、公平性を担保することはできるのか。評価会議の構成についてお伺いしたいと思います。

○由木政府参考人 お答えいたします。バリアフリー施策の評価及び検討に当たりましては、高齢者、障害者等がみずから参画をして、その視点を施策に反映させることは極めて重要であると考えております。

先ほど申し上げましたように、五十二條の二、今回改正案を提案しておりますこの条項におきま

して、評価会議、この構成員を、「関係行政機関及び高齢者、障害者等」それから「地方公共団体、施設設置管理者その他の関係者」というふうに規定が置かれているところでございます。

この具体の構成員については、今後、法律の施行にあわせて検討してまいりたいというふうに考えておりますけれども、特に、今御指摘をいただきました、また、参考人からも御指摘があったというふうに承知しておりますけれども、障害者については、障害種別が多岐にわたるといことが

あるというふうな承知をいたしております。今後、私も国土交通省といたしまして、こうした御指摘をしっかりと受けとめまして、さまざまな障害の特性に応じた意見を適切にすくい上げるということに努めたいと思えます。

そのためには、会議運営の仕方も含めて、今後、障害者等関係者の意見をお伺いしながら、議論の実効性が上がるような対応について適切に努めたいというふうに思っております。

○伊藤(俊)委員 ぜひ、種別ごと、あるいは、障害者の皆さんに数多くこの評価会議に入っていた

だかような、多くの声が聞ける評価会議にしたい。検討していただきたいと思えます。そして、障害当事者が施策を評価する仕組みとして、イギリスなどでは障害者交通諮問委員会など、障害者の公共交通ニーズにかかわる問題を検討し、運輸大臣に適切な助言を行うなど、評価する仕組みが構築をされております。

今回の改正では、障害当事者を構成員とする評価会議を新たに新設するところでありますが、評価だけではバリアフリー化は進展をしないと思えます。評価をし、その結果をバリアフリー施策に適切に反映させる仕組みを構築することが極めて重要だと思えます。

国土交通省においては、評価会議の結果をどのよう

に適切にバリアフリー施策に反映させるのか。今後、取組方針について大臣にお伺いしたいと思えます。

○石井国務大臣 バリアフリー施策につきまして

は、障害者自身が参画をし、その視点を踏まえて評価等を行うとともに、その成果を具体的な施策に反映させることが重要であります。

本法案では、第五十二條の二で新たに評価会議を行うこととしておりますが、単に評価するのみではなく、この会議の成果を踏まえて適切に措置を講ずることが重要であると考えております。

このため、あわせて法律の第四條第一項の規定を改正をいたしまして、この会議における評価等を踏まえ適切に検討を行い、その結果に基づいて必要な措置を講ずることを国の責務として定めたいところであります。

今後、評価会議を十分に活用することによりまして、高齢者、障害者等の声を丁寧にお伺いしながら、全国で一層のバリアフリー施策の発展を図ってまいりたいと考えております。

我が国の障害者施策にかかわる法体系との整合性を図り、総合的、多面的な施策を推進するためにも、社会モデルの概念を明文化すべきであると考へますが、大臣の見解をお伺いします。

○由木政府参事人 お答え申し上げます。障害者の定義につきましては先ほども御質問がございました。

まず、歴史的に申し上げまして、従来の「身体障害者」としていたものを「障害者」と規定して、身体障害者のみならず、知的障害者、発達障害者、精神障害者を含む全ての障害者をこの施策の対象に含むことを明らかにしたことは先ほど申し上げたとおりでございます。

また、この法律で新たに障害者そのものについて新たな定義を置くことはいたしておりません。あくまでも、この法律の対象となります方を「高齢者、障害者等」と法文上規定し、その中には当然、高齢者や、健常者で体の動きに制約のある方も入りますので、そうした方を対象とするという旨を明らかにするために、「身体の機能上の制限を受けるもの」というふうにしていただいております。

これは、先ほども申し上げましたように、この法律が、人の移動や施設利用という身体を用いる活動に際しての負担を軽減するための措置をその法律の内容としているところに起因するものでございます。

したがって、この身体の機能上の制限を受けることとなる原因については特に限定をしておりませんので、知的障害、精神障害、発達障害の方についても、当然、その施策の対象になるものというふうにご考へていただいております。

○伊藤(俊)委員 全ての障害者が含まれる、あるいは、「機能上の制限には入っていない」というお答えかと思ひます。

多くの、障害者を持たれている皆さんからも、改正案では「身体」とあり、知的、精神、発達、難病などが文法的にも含まれていないという指摘、そして、先ほどの森山委員からもありましたが、心

の問題、これも方向性を決めつけるようなことがないように、しっかりと盛り込んでいただくことをお願いしたいと思います。

そして移動の権利についても、移動の権利の明文化については、平成十八年のバリアフリー法案や平成二十五年の交通政策基本法案などの審議においても議論されておりますけれども、本改正案においても移動の権利は盛り込まれておりません。

本改正案に移動の権利が盛り込まれなかった理由をいま一度お伺いしたいのと、障害者権利条約の理念を踏まえ、事業者の過度な負担とならないよう配慮しつつ、移動の権利を法律上規定することについて更に議論を深めていく必要があると考へますが、今後、政府の、移動の権利についてのどのような対応をしていくのか、見解を求めたいと思ひます。

○石井国務大臣 移動権を法律上規定することにつきましては、平成十九年の障害者権利条約の署名や平成二十三年の障害者基本法の改正など時期を同じくして平成二十五年に交通政策基本法が制定された際、関係審議会において議論が行われたところであります。

この中では、権利として規定する以上、個々人の多様なニーズを踏まえた上で、どのような目的の移動について、誰にどこまで保障するのか、保障する責務を有するのは誰か、権利内容を裏打ちするための仕組みや財源をどう確保するのかといったさまざまな点を明らかにする必要があるとされたところであります。

その上で、こうした点について、実定法における権利として規定できるだけの国民のコンセンサスが得られているとは言えないとして、移動権を法定化することは時期尚早とされたところであります。

本法案の立案に際して開催いたしました検討会においても議論がございましたが、こうした状況は現在においてもなお変わっていないと考へております。

交通は、利用者、事業者等の関係者が共通の理念のもとでよりよいものをつくり上げていくべきものであることから、今回の法改正におきましては、そのための基本理念をいたしまして、社会的障壁の除去及び共生社会の実現について定めることとしたところであります。

今後、この基本理念のもとで、今回充実することとしておりますバリアフリーの施策などを着実に推進することによりまして、全国のバリアフリー化を一層推進してまいりたいと考へております。

○伊藤(俊)委員 障害者を持たれている多くの皆さんからも、移動の連続性の確保がされていないなど、鉄道の乗り継ぎや、あるいは鉄道からバス、タクシーへの乗り継ぎ、あるいは極端な遠回りをしない動線など、多くの、本当に身近なそういう声をしっかりと聞いていただき、そしてまた、時代は大きく変わって徐々に徐々に進んできている中においても、権利として認めてもいいのではないかと、そう思ひます。

大きな目標を本日に掲げていただいて、この法案にどうか盛り込んでいただきたいと思います。強く求めたいと思ひます。

そして、次に、二千平米という縛り、小規模店舗のバリアフリー促進についてもお伺いしたいと思ひます。

私の出身地でもあるこの東京都においては、昨年、飲食店調査が実施されました。東京都の飲食店は、店舗五百五十平米以下が約八六%、客席百平米以下が約八七%という結果が出ております。

バリアフリー法では、床面積二千平米以上の店舗のみバリアフリー化の基準適合義務が課せられている一方で、二千平米未満の小規模建築物については、地方公共団体が条例により、バリアフリーの義務づけ対象となる建築物の規模引下げができることとなっております。

おひます。

我が国では、条例により小規模店舗にバリアフリー化を義務づけることができるものの、条例で小規模店舗にバリアフリー化を義務づけている地方公共団体は一部にとどまっている現状であります。全国的な取組にはなっておりません。

移動はできても入るお店がないという状況を避けるためにも、小規模店舗にもバリアフリー化の基準適合義務を課し、基本方針に整備目標を定めることを検討すべきであると考へますが、政府の見解をお伺いします。

○伊藤政府参事人 お答え申し上げます。小規模店舗についてのバリアフリー化ということでございますが、現在、御指摘のとおり、二千平米未満の小規模店舗につきましては、全国一律の基準適合とすることをしております。これは、スペース上の制約とか、あるいは、費用負担等が非常に大きいということでもあります。

基準に適合することを義務づけるということには、すなわち、要は、それに適合しないものは建てさせないという非常に厳しいものでございまして、これについては慎重に検討する必要があります。

また、そういった面で、地域の実情に依り、条例により義務づけ対象となる規模を引き下げることができるとして、現在、八都府県六市区において、店舗を対象に条例で義務づけ対象となる規模を引き下げているところでありまして、こうした取組を全国的に広げていくということが重要だと思ひます。

また、先ほど申し上げておりますが、情報提供ということも非常に大切でして、そういうバリアフリーになつていなくても非常に大事だと思ひます。環境を整備する上でも非常に大事だと思ひます。

町内のバリアフリーマップの作成区域内で、新築、既設を問わず、小規模なものを含め、対象エリア内の店舗の所有者等に対して、情報提供の協力を求める制度を創設することとしております。

でございます。

またさらに、業界みずからがバリアフリーを進めていただくということがまず一番大事なことであることとございますので、農林水産省や経済産業省等とも、あるいは業界とも連携しまして、そういう取組を進めていきたいというふうに考えております。

○伊藤俊委員 現在、二千平米以上の対象となる店舗に関しては、全国で一〇％程度ということでお聞きしております。全体でいえば、九割近くはまだまだバリアフリーになっていないという現状だと思いますけれども、これは先ほど道下委員からもありましたが、平成六年のハートビル法でこの二千平米というのが設定をされて、あれからもう約二十年以上たっております。この間、時代の変化は大きく変わりましたし、そろそろ対応しなければいけないのではないかと、こういうことも感じております。

むしろ二千平米という縛りではなくて、先ほど、地域の独自性に任せるのが望ましいという方向の答弁もありましたけれども、各自自治体それぞれ条例で定める方が、それぞれの自治体でバリアフリーを真剣に考えることにもなるかと思えます。現実的にはなかなか全部の自治体で条例で定めるといのは大変なことだろうと思えますけれども、むしろそれぐらいの大きな方向性を示していただきたい、検討していただきたいと思っております。

学校の施設等の避難バリアフリー化についても質問させていただきたいと思えます。

現行制度において、公共性の高い一般の学校施設、バリアフリー化の基準適合義務が課せられていないと思えます。東日本大震災や熊本地震などでは、避難所とされた学校施設では、段差があったりするために車椅子で使用できなかったなど、障害者等に対する配慮が足りなかった、そんな事例も見受けられました。

近年、相次いで発生している集中豪雨や台風による被害に加え、南海トラフ地震や首都直下型地

震などの大規模災害が想定されている中で、学校施設は、地域コミュニティの拠点であると同時に、災害時の避難場所としても役割を果たし得るものであります。

災害時に避難所となる学校施設をバリアフリー基準の適合義務の対象にすべきではないかと考えますが、見解をお伺いしたいと思います。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。高齢者、障害者なども利用する避難所ともなるような学校についてはお尋ねでございます。先ほど御説明いたしましたとおり、避難所等は、公共団体が作成する地域防災計画において、施設が建築されてから指定されることが一般的でございます。なかなか、建築時に基準適合義務を課すという今の規制にはなじみにくい側面がございます。

また、学校は、私立もございまして、公立もございまして、また、幼稚園から大学、専門学校までさまざまなものがございまして、全ての学校施設を規制するということについては、やや慎重な検討が必要であるかというふうには思っています。一方で、先ほど来御説明しているとおり、地域の実情に応じて、条例によって義務づけられていることは非常に大切だということに思っております。今、学校につきましては、十二都府県六市区で義務づけ対象に追加しているところでございまして、こうした取組を全国的な取組に広げていくため、公共団体に働きかけをしたいというふうに思っております。

また、避難所等になるような学校につきましても、文部科学省等も御指導されて、いろいろな形での改修、スロープ等の設置による段差解消ですとか、あるいは多目的トイレの設置なども進んでいるところというふうな聞いておりますので、こういった取組を含めて、学校等、避難所になるようなものについてのバリアフリー化を進めていくということだというふうな考えております。

○伊藤俊委員 日々、現実的なことですので、より一歩踏み込んで、今、屋内運動場なんかも、

スロープの設置等々できてくるのが約六割近くだともお聞きをしております。最低限、屋内運動場や、あるいはトイレもそうですが、災害時含めて利用ができるような整備をするためにも、本当に一歩踏み込んで、このバリアフリー化が進むような対応を求めたいと思っております。次に、ホームと車両との段差、すき間の解消についてお伺いしたいと思います。

平成二十八年八月、東京メトロ銀座線青山一丁目駅において、盲導犬を連れた視覚障害者の方がホームから転落をし、亡くなられる事故が発生いたしました。また、同年十月、近畿日本鉄道大阪線河内国分駅でも、視覚障害者の方が線路内に転落をし、亡くなられる痛ましい事故が発生いたしました。

改めて哀悼の意を表したいと思っておりますが、ホームの転落事故は、視覚障害者のみならず、年間三千六百件を超えるとも言われております。ホームからの転落事故を防止するためにホームドアの設置を推進することは当然のことですが、段差とすき間の解消に関し、大阪市営地下鉄千日前線では、実証実験に基づき、単独乗降が可能となる目標数値を定め、工事を行った結果、既設路線にもかかわらず、改修工事で、段差二センチ、すき間三センチを全ての駅で実現することができていると聞いています。

一方、都営地下鉄新宿線におけるホームのかさ上げ工事では、設計上の問題があることは理解しておりますが、段差、すき間の解消ができず、単独乗降が実現をできておりません。車椅子利用者が容易に単独乗降できるホームと車両の段差、すき間の最小化を図るため、車椅子での単独乗降と鉄道の安全確保を両立し得る段差、すき間の数値基準を明確化することが必要だと考えますが、数値基準の明確化を行っていただけませんでしょうか。見解をお伺いします。

○藤井政府参考人 お答えいたします。バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準におきましては、鉄道のホームと車両の床面をできる

限り平らにするとともに、ホームと車両の間隔をできる限り小さくすることを求めています。一方で、段差、すき間についての数値基準は現在定められていないところでございます。

先ほど委員からも御紹介がございましたけれども、安定したコンクリート軌道を採用している地下鉄の一部路線においては、ホームのかさ上げや、あるいは車両、ホーム間のくしゴムの設置などの工夫によりまして、通常に比べて小さな段差、すき間、それぞれ二センチ、三センチというものを実現したと聞いています。

国土交通省としては、このような先行事例を他の鉄道事業者にも広く横展開をし、その普及を図るとともに、施設、車両の構造等の違いも踏まえながら、車椅子での単独乗降と鉄道の安全確保を両立し得る段差、すき間の数値化についての検討を開始したところでございます。できる限り速やかに検討結果を取りまとめたいと考えております。

○伊藤俊委員 技術的には可能という話でもありますが、実際に実用化、導入をされていることもあるとお聞きをしておりますので、車椅子、あるいは障害者を持たれている方から、二十分、あるいは、長ければ六十分待つて、途中で行き先が変更できないとか、来た電車を何本も見送るのは本当に悲しい、そういう声もあります。本当にそういう声に切実に応えるべく、単独乗降可能な、そういった取組に全力で取り組んでいただきたいと思っております。

そして、次に、ホテルの客室のバリアフリー化についてお伺いしたいと思います。国際パラリンピック委員会では、昨年五月、二〇二〇年東京大会の準備状況を確認した際、ホテルのバリアフリー化に際し、バリアフリー対応の客室が不足しているなどの改善の必要性を指摘をされております。

国交省は、現在、基準の見直しの方向性について検討を行っていると思っておりますが、全ての

客室をユニバーサルデザイン化することにより、障害者の方のみならず、高齢者の皆様なども施設を利用しやすくなることから、ホテルのユニバーサルデザイン化に関し、ある一定の基準を設けながら適合義務を課すことなどを検討すべきだと考えますが、政府の見解をお伺いします。

○伊藤(後)委員 答え申し上げます。ホテル客室のバリアフリー基準について御質問をいただきました。二千平米以上かつ五十室以上のホテル、旅館については、新築時に、車椅子使用者が利用できる客室を一以上設置することが義務づけられているところでございます。

また、既存の客室につきましても、効果的、合理的なバリアフリー改修が推進されるよう、平成二十九年三月にバリアフリー設計のガイドラインを改正したところでございます。

また、先ほどの新築の基準を見直すために、昨年十二月に検討会を設置いたしました。現在までに二度開催したところであります。

これまで、基準の見直しを検討するため、ホテル、旅館におけるバリアフリー化の現状に関するアンケート調査の実施、障害当事者の方々に対するヒアリング、ホテル、旅館業界の方々に対するヒアリング等を実施したところであります。今後、これらのアンケート調査及びヒアリング結果を整理、分析し、ことしの夏をめどに結論を取りまとめ、必要な見直しを行うこととしていただいております。

○伊藤(後)委員 国交省、二〇一七年の調査を見ても、バリアフリールームがあるホテルは約三割、さらに、一室しかないホテルは約七割だということになっておりますので、まだまだこれは必要だということだと思えます。

特に、二〇二〇年はオリンピック・パラリンピックもある中で、スケジュール感が極めて大事だと思えます。検討会も設けてきたということも聞いておりますけれども、この検討会も、これはもう質問はあれですけれども、これまで何回開催

をして、そしてこれから何回開催をする予定になつていて、目標はどのくらいに定めているのか。こういったことを現実的に検討していただいで、早期にこのホテルの需要、このバリアフリー化もユニバーサルデザイン化も進めていただきたいと思っております。

次に、心のバリアフリーについてお伺いしたいと思います。国民へのバリアフリーへの理解、協力はまだまだ十分とは言えないと思えますが、心のバリアフリーが浸透した社会の実現はまだ道半ばだと思います。

本改正案では、国の責務として、高齢者、障害者等が公共交通機関を利用し移動するために必要となる支援等の協力をするよう努めなければならぬと具体的に明記することとしておりますが、これまで国交省は、社会全体のバリアフリー化の促進を図るため、国民の理解の増進と協力の確保のためにどのような取組を行ってきたのか、お伺いしたいと思います。

また、将来的にどのような国として社会を目指していくのか。心のバリアフリーを含めた真の共生社会の実現に向けた大臣の見解をお伺いしたいと思います。

○石井国務大臣 駅などのハードの整備に加えまして、高齢者、障害者等の移動等円滑化の促進に関する国民の理解と協力を求めること、いわゆる心のバリアフリーは大変重要であります。

このため、これまでも、心のバリアフリーを国の責務といたしまして、介助の疑似体験等を通じてバリアフリーに対する国民の理解増進を図るバリアフリー教室を全国各地の小中学校、旅客施設等で開催するほか、国民の協力促進やマナー向上に向けまして、駅のエレベーターへの優先マークの掲示や鉄道利用者への声かけキャンペーン等の啓発活動を推進してまいりました。

今後とも、国民の理解を深めるとともに、一層の協力を得る必要があると考えておりまして、今回の改正において国及び国民の責務規定に、「高

齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動するために必要となる支援」を協力の例示として加えることといたしました。

今後、この改正を踏まえまして、例えば、バリアフリー教室の開催を一層充実させることや、二〇二〇年東京大会に向けまして、鉄道の利用に当たり高齢者、障害者等に対するサポートを行うといったべく呼びかけるキャンペーンを行うなど、心のバリアフリーの取組を一層推進するよう努めてまいりたいと考えております。

○伊藤(後)委員 ぜひ、国民のバリアフリーへの理解、協力が十分に行き渡るようなそんな大きな方針を打ち出しながら、これは極めて大事な観点だと思えますので、お願いをしたいと思います。

きょうは警察庁の方からもお越しいただいていくと思うので、一点、音響式信号機の導入促進についてお伺いしたいと思います。

視覚障害者が安全に道路を横断するためには、音響式信号機の設置が不可欠だと思います。その設置率はわずか九%と今言われておりますが、これは、駅とか公共のところを中心につけられていると思えます。

全国全体で見れば母体は九%ということも理解しておりますけれども、視覚障害者の方が移動する際の安全性を確保するためにも音響式信号機の導入の促進を考えるべきだと思いますが、見解をお伺いしたいと思います。

○長谷川政府参考人 お答え申し上げます。警察におきましては、視覚障害者の方々が安全かつ円滑に移動できる環境の整備が重要であると考えておりまして、音響式信号機につきまして、バリアフリー法に基づき生活関連経路を構成する道路を中心といたしまして、視覚障害者の方々の通行の状況や、その御要望等を踏まえて整備を進めているところでございます。

警察庁といたしましては、このたびのバリアフリー法の改正案を踏まえ、今後とも、関係機関と連携をしつつ、視覚障害者の方々が安全かつ円滑に移動できる環境を整備するよう、都道府県警察

を指導してまいる所存でございます。

○伊藤(後)委員 夜間なども音がとめられているケースが多いということも聞いております。例えば音を夜間においては抑えたりとか、そういったまた技術も考えていただいたりとか、あるいは、生活圏を考えると、もつと適用する場所をふやすことも検討が必要かなと思っております。市区町村などで生活関連経路の見直しなどがあれば、積極的に対応していただきたいと思っております。

時間が足りないもので、多くの質問をさせていただきたいと思っておりますが、多くの質問をさせていただきたいと思っております。

我々は誰もが高齢者になります。誰もが障害を持つ可能性がある。そんな基本的な考え方に立つて、高齢者や障害者の皆さんが直面している困難をみずから問題と認識して行動につなげていくことが当たり前に行ける社会の実現に向けて、取組を加速していかなければなりません。

障害は、その障害の特性により求める支援内容が異なっているため、バリアフリー化を推進するためには、障害の特性に留意しながら施策を展開していくことが必要だと思えます。

そのため、政府には、バリアフリー施策の不断の見直しを求めながら、進めていただき、その一層充実改善を図ることが求められているということを強く強く申し上げて、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○西村委員長 次に、宮本徹君。

○宮本(徹)委員 日本共産党の宮本徹です。冒頭、森友問題について伺います。

先ほど、先週の朝日の報道です、大阪航空局は近畿財務局からごみ撤去費の積算を八億円ほどとなるように持ちかけられ、一旦見積もった額から数億円ほど増額した。この報道について、今なお調査中という御答弁が大臣からありました。

もう五日もたつているんですよ。この間、この手の報道があった場合、次の委員会で取り上げられたら、大体、国交省の側は、それは事実じゃないということ否定していることが多かったわけ

ですよ。ところが、今回の報道は五日たつてもまだ調査中と。

○石井国務大臣 委員がおっしゃるようなことはございません。報道されている内容の調査につきましては、できるだけ早期に実施をしまいたいと考えております。

ただし、大阪地検による事情聴取を受けている職員もいることから、慎重に対応する必要もあると考えているところでございます。

○宮本(徹)委員 途中経過というのは、大臣は何か伺っているんじゃないですか。

○石井国務大臣 途中経過についてはまだ承知をしております。

○宮本(徹)委員 でしたら、現時点での調査をすべくついで、話せる範囲で、私は、国民に対して説明すべきだと思えますよ。そのことを申し上げまして、バリアフリー法の質問に入ります。

○宮本(徹)委員 でしたら、現時点での調査をすべくついで、話せる範囲で、私は、国民に対して説明すべきだと思えますよ。そのことを申し上げまして、バリアフリー法の質問に入ります。

○宮本(徹)委員 でしたら、現時点での調査をすべくついで、話せる範囲で、私は、国民に対して説明すべきだと思えますよ。そのことを申し上げまして、バリアフリー法の質問に入ります。

策にとつてどういふ課題があるかと考えているのか、お伺いしたいと思います。

○石井国務大臣 駅ホームにおける転落事故の防止は、視覚障害者の方を始め、全ての旅客にとつて大変重要な課題であると認識をしております。

国土交通省におきましては、平成二十八年八月十五日の東京地下鉄青山一丁目駅で視覚障害者の転落死亡事故が起こりましたことを受けまして、駅ホームにおける安全性向上のための検討会を設置をし、同年十二月に、ハード、ソフト両面における総合的な転落防止対策を取りまとめました。

この取りまとめに基づき、ハード面におきましては、ホームドアについて、一日当たりの利用者数が十万人以上の駅で優先的に整備を進めていくこと、利用者一万人以上の駅については、内方線つき点状ブロックを平成三十年年度までに整備することとしたところであります。

さらに、ソフト面におきましても、申出があった視覚障害者に対し、駅員等が乗車及び降車の誘導案内を行うこと、介助者のいない視覚障害者に気づいた際は、駅員が声をかけるとともに、誘導案内の希望がなかった場合も、駅の規模等の状況に応じて可能な限り乗車するまで見守ることなどの駅員による対応の強化を図ることとしたところであります。

御指摘の事故は、この取りまとめの後、発生しておりますが、蘇駅の事故では駅員が声をかけを行っていなかったこと、富木駅の事故では内方線つき点状ブロックが整備されていなかったこと、上野駅の新設では、旅客が白杖を所持しておらず、視覚障害者であることが認識できなかったこと等がそれぞれ明らかになっております。

これらの事故の発生を受けて国土交通省は、平成二十九年一月、全ての鉄道事業者に対して、改めて現場における誘導案内や声かけの徹底を図るよう要請したところであります。

また、蘇駅におきましては、平成三十一年度末までにホームドアを整備することとしております。さらに、富木駅におきましては、内方線つき

点状ブロックの整備について関係者間の検討が進められているところであります。

国土交通省といたしましては、今後とも、ハード、ソフト両面における総合的な転落防止対策を着実に進めてまいりたいと考えております。

○宮本(徹)委員 事故が起きた駅で、ホームドアを設置する、あるいは点状ブロック、内方線つきものをやるというの、それはすぐにやらなきゃいけない話だと思えますが、そういう対策をやると同時に、一つはやはり、蘇駅でも声かけができていなかったというお話なわけですよ。やはり、事業者の皆さんに、人の配置をもっとしっかりやる必要があるんじゃないか、ホームの安全対策をやるための人の配置をふやすべきだ、こういう指導もしつかりやらなきゃいけないんだと思うんですが、大臣いかがですか。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。ホームドアが設置されていない駅において視覚障害者が駅を利用する際に、駅員等による声かけ、誘導案内を実施するなど、ホームの安全性を確保する上で駅員が果たす役割は重要であると認識をしております。

平成二十八年十二月の、駅ホームにおける安全性向上のための検討会取りまとめにおきましては、「駅員等の配置については、各駅の利用実態等に鑑み、鉄道事業者自らが判断するものであるが、様々な意見や個々の利用実態等を踏まえ、必要に応じて見直すといった対応が重要である。」とされているところでございます。

これを踏まえ、鉄道事業者においては、ホームドア設置までの間、警備員の増配置を行う、あるいは通勤時間帯に新たに職員を配置する、こういった対応を行っているところでございます。

また、無人駅におきましては、監視カメラや放送装置を設置し、これらを通じて駅の状態を把握し、必要に応じて注意喚起の放送を行うとともに、係員による無人駅の巡回を行うといった取組も進められているところでございます。

を鉄道事業者に広く周知し、駅ホームにおける転落事故防止に向けた鉄道事業者の取組について、引き続き必要な指導を行ってまいります。

○宮本(徹)委員 ですから、事故がなくなっていないわけですから、もっと厳しく、強く指導をしていっていただきたいというふうに思います。

それから、先ほど無人駅の話もございましたけれども、一方で駅の無人化というのは全国各地でどんどん進んでいるわけですよ。駅が無人化、どんどんこのまま進んでいって、今の安全対策に逆行するのは明白だと思っております。そういう認識は国土交通省はお持ちですか。

○藤井政府参考人 無人駅におきましては、監視カメラ、放送装置の設置による駅の状態の把握、あるいは、必要に応じて注意喚起の放送、係員における無人駅の巡回、そういった、ハード面、ソフト面、両面を通じて安全を確保してまいりたいと考えております。

○宮本(徹)委員 聞いたことに答えていないんですけれども、では、監視カメラとかなんだとかあったら、こういう視覚障害者の方の転落防止ができるのかといったら、できるわけじゃないんですか。

ところが、そういうホームドアも何もつかないまま駅の無人化だけがどんどん進んでいる。これは安全対策に逆行している、そういう認識があるんですかというところをお伺いしているんです。これは大臣に聞いた方がいいですね。大臣いかがですか。

○石井国務大臣 鉄道事業者においては、乗降に際して駅員等の介助が必要な利用者の方が無人駅を利用する際には、事前に連絡を受けた上、必要な駅員等を確保して対応に当たらせるほか、急遽連絡を受けた場合でも、できる限り対応する方針をとっているものと承知をしております。

○宮本(徹)委員 ですから、一々連絡しないんだめという現状は、障害者の立場に立つたら、一々本当に自由に動き回ることもできないという制約

になつてゐるわけですよ。急遽動かさなさいけな
いときだつて当然あるわけですよ。これは、やは
り駅を無人化していくというのは、バリアフリー
の考え方からいっても、安全対策から考えてもお
かしいよというのを、私は、本日は政府が各事業
者に言うべきだと思いますよ。

これ以上言つてもあれですので、次に行きま
す。
それからあともう一点、ホームドアの設置、こ
れは緊急に進めていかなければなりません。
十万人以下の駅でも転落事故は起きてゐるわけ
ですよ。先ほどの上新庄駅あるいは富木駅も十萬
人以下の駅ということでありまして、ですから、基
本は、十万人以下も含めてつけていくんだ、こう
いう立場にはやはり政府はしつかり立つことが必要
だと思ひます。そのために目標も引き上げる。政
府の補助率も引き上げる。そのために予算の確保
も必要だと思ひます。

それから、事業者の側も、確かにお金がかかる
わけですけれども、例えば、私は、財投を使うと
いうのは一つの考え方だと思ふんですよ。ホーム
ドア、安全対策、あるいはバリアフリー、思い
切つて進めていくためには、事業者の資金面の援
助として、今ある補助とあわせて、国の予算も限
りがあるという中で、低利子の財投を使う、こう
いうことも含めて思い切つた安全対策やバリアフ
リーを進める必要があるかと思ひますが、国交省
いかがでしょうか。

○藤井政府参考人 お答えいたします。
ホームドアを始めとするバリアフリー化の推進
は、社会的要請の高い重要な課題であると認識を
しております。このため、バリアフリー設備に対
する投資につきましては、これまで、鉄道事業
者に対しては財政投融資を含めた支援を実施
し、整備の促進を図つてゐるところでございます。

財政投融資について具体的に申し上げますと、
平成二十八年年度第二次補正予算において、政策投
資銀行に対して、鉄道事業者によるホームドアの

設置や駅のバリアフリー化工事等を支援するた
め、五百億円の財政融資を行つてゐるところで
ございます。

国土交通省としましては、バリアフリー化を推
進するため、引き続き必要な支援を行つてまいり
ます。

○宮本(徹)委員 ですから、今、五百億という話
がありましたけれども、リニアは三兆円出してゐ
るわけですよ、三兆円。桁が幾つ違ひますか。
もつと大胆に支援をしていくべきことを求めてお
きたいと思ひます。

それからあと、ホームドアの問題にかかわつて
一点、ちよつと聞いてゐる話があるんですよ。
今、ホームドアが設置されたときに、点字の
シールを張つて、そこが何両目の幾つ目のドアか
とわかるようにつけてゐるドアもふえておりま
す。ただ、これは、位置は事業者によつてまちま
ち。そして、ついていない駅も少なくない。ある
いは、右側だけつけてゐる、左側だけつけてい
る。ホームドアの両側につけてゐるところもある
わけですよ。

視覚障害者の皆さん、かつては、電車そのもの
をさわつて、ドアがどこにあるかということもや
られていたわけですけれども、ホームドアができ
て、これがどこなのかというのがわかるように
なつたというので、ホームドアに点字シールが
張つてあるというのは大変助かるという話も私は
聞いてゐるんですよ。

ホームドアに点字のシールを張る、これは統一
した場所に、そして両側に張つていくというのを
やはり統一して事業者に徹底していく必要がある
かと思ひますが、この点、いかがでしょうか。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。
ホームドアの点字シールにつきましては、バリア
フリー整備ガイドラインにおきまして、まず、
標準的な整備内容として、号車及び乗降の位置、
扉番号を、これは、いわゆる案内板、案内図のよ
うなものを含みますけれども、それを文字及び点
字により開口部左脇に表示をすることとされてお

ります。更に望ましい整備内容として、開口部の
左右両側に表示することとされてゐるところで
ございます。

鉄道事業者は、このガイドラインに沿いまし
て、乗降位置情報に関する点字表示をホームドア
の開口部の左右両側に拡大する取組を順次進めて
いるところでございます。

国土交通省としましては、取組状況を継続的に
把握し、鉄道事業者に対して適切に指導を行つて
まいります。

○宮本(徹)委員 どれぐらい把握してゐるのかわ
からないですけれども、都内を見ても、両方に
どつちもついていないところ、かなりたくさんあ
ると思ふんですが、把握されてゐますか。

○藤井政府参考人 東京の例で申しますと、東京
都交通局、さらには東京メトロ、この中で、東京
都交通局は左右両側のそういった表示が完了して
おります。

東京メトロは、路線によりまして、今左右両側
になつてゐるものと、順次右側に設置を進めてい
るものがございます。

それから、JR東日本につきましては左右両側
が整備をされているということで、委員御指摘の
とおり、今、途上だということでございます。
これを進めてまいりたいと思ひてゐるところ
でございます。

○宮本(徹)委員 どつちにもついていないところ
も結構あるんですよ。ゆりかもめの駅とか、あ
ちこちあります。

あと、JR東日本の話がありましたけれども、
JR東海になるんですか、新幹線の駅は、東京駅
でもあれはついていないのかな。でありますの
で、ちゃんと事業者にどうなつてゐるかというの
は把握していただいて、徹底していただきたいと
いうふうに思ひます。

それからあと、ちよつとトイレの問題について
幾つかお話を聞いてゐるので質問したいと思ひま
すが、食ふこととあわせて、出すことというの
は人間が生きていく上で必須ということなわけ

です。
先ほど来、建物のバリアフリー化、二千平米以
下もやるべきだというお話がありますけれども、
トイレが本当に足りなくて、不便されてゐる方
のお話をよくお伺ひします。先日、若い方がカラ
オケに友達と行った、だけれども、障害者の使
えるトイレがなくて、カラオケの最中に途中で抜
けて、駅まで行つて、改札を通つて、駅のトイレを
使つてまたもとに戻つてカラオケに参加した、こ
ういうお話も聞きました。

やはり、もつとトイレをふやしていくというの
は、本当に障害者の皆さんが、普通に皆さんと同
じように生活していく上では必要なことだと思
ふんですけれども、もつとこれは義務づけをふやす
必要があるんじゃないかと思ひますが、いかがで
すか。

○由木政府参考人 お答えいたします。
現在、身障者用のトイレにつきましては、公共
交通機関の駅等について、これは公共交通機関に
対する基準あるいはガイドライン等でガイドして
おります。

また、建築物につきましては、二千平米以上を
超えるような建築物を新築する際に定めるべき内
容といたしまして、それぞれ基準なりガイドがあ
るところでございます。

また一方では、公衆トイレ単独でつくられる場
合もございまして、これはほぼ公共団体に多いと思
ひますが、こうしたところにおいて、こうしたガ
イドライン、基準等に準じて適切に、まさに
身障者の方等が使いやすいだけのような身障者用
のトイレがふえること、努めてまいりたいとい
うふうに思つております。

○宮本(徹)委員 いや、ですから、もつと対象を
拡大しないと困るんじゃないですかというお話を
してゐるんですよ。

○由木政府参考人 お答えいたします。
駅等につきましては、かなり恐らく整備が進ん
でまいつてきてゐるというふうには思つておりま
すけれども、例えば、地域によりまして、より細

かい、小さな建築物等についてもバリアフリー化を進めてまいりたいという場合には、先ほど住宅局長からもお話し申し上げましたように、条例等を使っていろいろな、面積を引き下げたりすることができるとなっておりますので、例えば、地方公共団体が今回新しく設けようとしております基本構想に先立つマスタープランをつくる際とか、地域の状況を見ながら、それぞれさまざまな手段を使って、必要な地区について適切に対応していただきたいというふうな考えているところでございます。

○宮本(徹)委員 いや、ですから、先ほど議論になつていましたけれども、地方自治体任せじやなくて、もっともつと、トイレが足りないよ、つくりますよというのを旗を振つていただきたいと思つておられますか、大臣いかがですか。

(盛山委員長代理退席、委員着席)

○由木政府参考人 お答えいたします。全体として我が国のバリアフリー水準を引き上げるのが大事だと思つておりますので、そのように進めてまいりたいと思つております。

○宮本(徹)委員 それからあと、これは視覚障害者の方から伺つた話ですけれども、トイレもどんだん進化していますよね、今、流し方も進化している。昔はレバーを下げていたのがボタンになっている。更に今は手をかざすだけでじゃあつと流れるというのがあるわけですけれども、表示が見えない視覚障害者は、やはり、どんだん進化する新しいトイレに戸惑つているとお話も聞きます。流し方がわからなくて非常ベルを間違つて押してしまつて大騒ぎになつてしまつた、こういうお話もお伺いしました。点字で表示していますよと言われても、点字表示がどこにあるのかもわからないとお話も伺います。

ですから、音声案内を徹底するだとか、あるいは公共のトイレの流し方はこうだよという一定のユニバーサルデザインをつくるだとか、あるいは点字の表示の場所を統一するだとか、何らかのやはり対策というのは必要じゃないかな。

我々はトイレがどんだん進化すれば便利なんですけれども、種類がふえればふえるほど困る方もいるということ、その対策をぜひお願いしたいんですが、いかがですか。

○由木政府参考人 お答えをいたします。まさに個人のトイレについてはいろいろな機能が充実すること、それ自体は悪いことではないと思つても、まさに公共に使われるようなところについては、今委員の御指摘がございましたように、一定のやはりガイドがあるべきだというふうな思つております。

現在、公共交通機関におきますトイレにつきましては、その操作部については、バリアフリーの整備ガイドラインにおきまして、JIS規格に合わせたものとするように、これを標準的な整備内容とするようにという記載をしております。

また、建築物についても、ガイドライン、これは建築設計標準と呼んでおりますが、ここにございまして、同じように、JIS規格に基づく配置とするように求めているところでございます。

このJIS規格の中には、まさに御指摘いただきましたように、見えない方は手をどこにかざしていいかわからないものから、センサー式だけの設置は避けることが望ましいとか、あるいは洗浄ボタンの形状でございまして、あるいはボタンの高さ、それから、例えば呼出しボタン等が必要な場合もございまして、そういった場合の位置、トイレの便器からどのぐらい離れて、あるいはどのぐらいの高さに置かかというふうなことはJISで一応決まっておりますので、こうしたJIS規格をできるだけ活用していただくように、それぞれ公共交通機関、建築主等に對しまして、こうしたガイドラインを使うように周知徹底を図つてまいりたいというふうな考えております。

○宮本(徹)委員 周知徹底をよろしく願ひしたいというふうな思ひます。

もう時間がないので、最後、一問だけお伺ひします。

区市町村の生活道路のバリアフリーということも、移動の連続性ということを考えたら非常に大事な課題だということに思つております。公共交通機関にたどり着くまでの、住宅の前からの生活道路、ここはバリアフリーでないとそもそもなかなかたどり着くのが大変。

実際は、歩道が狭くて電信柱があつたり、あるいは、道路の真ん中が盛り上がりて道路が傾いている。あるいは、昔の、古いタイプの歩道なんかは多いですけれども、自転車等が乗りおりしやすいように部分的に傾斜がついていて、そういうところを車椅子が走るとひっくり返りそうになる。そういうところがまだまだたくさんあるわけですから、そういう生活道路の修繕は主に地方自治体に任されていますが、財政的にもいろいろあつて、なかなか手が回っていない状況というのがあります。

こういうところも、生活道路のバリアフリー化についても、後回しにならず、更に前進を図るための施策というものが求められると思つていますが、その点いかがですか。

○石川政府参考人 お答えいたします。

バリアフリー法では、全ての道路において道路移動等円滑化基準に適合させる努力義務が課せられていて、その中でございまして、具体的には、幅の広い歩道の整備、歩道の段差解消、勾配の改善、立体横断施設への昇降装置の設置等を推進しております。また、防災・安全交付金等により支援をしているところでございます。

また、道路移動等円滑化基準におきましては、各地方公共団体が国の基準を参酌して条例で定めることとなつておりますが、国の基準におきましては、生活道路を始め十分な幅員の歩道を確保することが困難な場合には、当分の間、歩道にかえて、車道にハンブや狭窄部を設けるなどにより自動車減速させる方法を経過措置として盛り込むなど、柔軟な対応も可能としております。

生活道路のバリアフリー化につきましては、このような手法も含め、どのような対策を行うの

か、各地域における実情を踏まえ十分に検討いただくことが重要でございます。国土交通省といたしまして、国の基準の考え方を地方公共団体に周知するとともに、地方公共団体が行うバリアフリー化につきまして、交付金により財政的に支援するなど、生活道路のバリアフリー化推進に取り組んでまいります。

○宮本(徹)委員 ですから、防災・安全交付金にしろ社会資本整備交付金は、各自自治体でも優先順位というのが大体いろいろありまして、バリアフリー化に十分回つていないというのが現状だということに思ひますので、やはり、そこはちゃんと進むような仕組みを更に交付金の中でも検討していただきたい。

そのことを申し上げまして、質問時間になりましたので終わります。

○西村委員長 次回は、明十八日水曜日午前八時五十分理事会、午前九時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。

午後五時二十七分散会

平成三十年五月九日印刷

平成三十年五月十日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

K