

參議院國土交通委員會會議錄第十二号

平成三十年五月十七日(木曜日)

午前十時開會

卷之三

三月一  
辭任

山崎正昭君  
山本順三君  
増子輝彦君  
足立敏之君  
朝日健太郎君  
伊藤孝恵君

席者は左のとおり。  
委員長 長浜 博行君  
理事

井上　酒井　山本　博司君　庸行君　義行君  
羽田雄一郎君

委員	青木 敏之君
石井 正弘君	朝日 健太郎君
金子原一郎君	末松 信介君
高橋 克法君	中野 正志君
牧野たかお君	吉田 博美君
高瀬 弘美君	

参考人

臣	國土交通大臣	石井 啓一君	山添 拓君	伊藤 孝恵君	竹内 真二君
側	國土交通副大臣 務官	牧野たかお君	野田 国義君	平山佐知子君	行田 邦子君
考人	國土交通大臣政 務官	秋本 真利君	青木 愛君	室井 邦彦君	奥田 幸也君
員	國土交通大臣政 務官	高橋 克法君	野田 邦彦君	伊藤 孝恵君	北本 政行君
常任委員會專門 考人	國土交通大臣政 務官	田中 利幸君	田中 利幸君	國土交通大臣政 務官	國土交通大臣政 務官
文化部科學大臣官 房審議官	文化部科學大臣官 房審議官	白間竜一郎君	文化部科學大臣官 房審議官	文化部科學大臣官 房審議官	文化部科學大臣官 房審議官
文化厅文化財部 長	文化厅文化財部 長	山崎 秀保君	文化厅文化財部 長	文化厅文化財部 長	文化厅文化財部 長
政策局長	政策局長	由木 文彥君	政策局長	政策局長	政策局長
國土交通省住宅 局長	國土交通省住宅 局長	伊藤 明子君	國土交通省住宅 局長	國土交通省住宅 局長	國土交通省住宅 局長
國土交通省鐵道 局長	國土交通省鐵道 局長	藤井 直樹君	國土交通省鐵道 局長	國土交通省鐵道 局長	國土交通省鐵道 局長
國土交通省自動 車局長	國土交通省自動 車局長	奥田 幸也君	國土交通省自動 車局長	國土交通省自動 車局長	國土交通省自動 車局長
觀光廳長官	觀光廳長官	北本 政行君	觀光廳長官	觀光廳長官	觀光廳長官
國土交通省政策 統括官	國土交通省政策 統括官	田村明比古君	國土交通省政策 統括官	國土交通省政策 統括官	國土交通省政策 統括官

○本日の会議に付した案件

○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、衆議院送付)

○政府参考人の出席要求に関する件

○委員長(長浜博行君)　ただいまから国土交通委員会を開会いたします。委員の異動について御報告いたします。

昨日までに、渡辺美知太郎君及び増子輝彦君が委員を辞任され、その補欠として吉田博美君及び伊藤孝恵君が選任されました。

○委員長(長浜博行君)　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。

本日は、中央大学研究開発機構教授秋山哲男君、高山市長國島芳明君及び一般社団法人全日本視覚障害者協議会代表理事田中章治君、以上三名の参考人に御出席いただき、御意見を聴取し、質疑を行います。

この際、参考人の皆様に一言御挨拶を申し上げます。

本日は、御多用のところ本委員会に御出席いたしました、誠にありがとうございます。

参考人の皆様から忌憚のない御意見を拝聴し、本案の審査の参考にさせていただきたいと存じますので、よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、議事の進め方について申し上げま

まず、秋山参考人、國島参考人、田中参考人の順にお一人十五分以内で御意見をお述べいただいき、その後、各委員の質疑にお答えいただきます。御発言の際は、挙手していただき、その都度、委員長の許可を得ることとなつておりますので、御承知おきください。

なお、参考人、質疑者共に御発言は着席のままで結構でございます。

それでは、まず秋山参考人にお願いいたします。秋山参考人。

○参考人(秋山哲男君) 中央大学の秋山と申します。

今回、この法案の一部改正につきまして、皆さんが、これを基にお話をさせていただきたいと思います。

今回、法案ができるまでの経緯を簡単に最初御説明させていただいて、今回の法案の成果と、そして今後の課題ということで三つに分けてお話をしたいと思います。

最初に、今までの成果というのは、一九八一年の運輸政策審議会、そこからスタートして、そして二〇〇〇年に交通バリアフリー法ができたというところがございます。その二〇〇〇年の前できた理由は、アメリカがADAという障害者アメリカ国民法というのができて、そしてイギリスはDDAという障害者差別解消法というのができて、それが一九九〇年と九五年ですが、その後、二〇〇〇年に日本が初めて交通バリアフリー法を作りました。

ですけれども、基準が一定の効果を上げている例を大都市の鉄道で見ますと、エレベーター、多機能トイレ、プロック等は九割方できている。ただ、地方はやや遅れぎみというところがござりますけれども、例えば鉄道駅は九三・七%の駅が段差が解消されているとか、それから人口の多い関東運輸局では九六・三%の整備が進んでいます。その結果、ベビーカーで移動する人たちが、今まで自動車で移動していたのが鉄道に相当乗り換が起きています。

また、多機能トイレという障害者専用のトイレも、そのことによって、そういったベビーカーの方々とか荷物を持った人が増えたために使えなくなつて、機能分散化を図るというようなマイナス効果も一方で出ているというところがまず第一点です。

それからもう一つは、先進的な標準となる設計が出てきているというところも特筆しておきたいと思いますが、中部国際空港というのは十年ぐらい前にユニバーサルデザインで設計をしました。それを基に羽田国際ターミナル、TIA-Tも一〇一〇年に設計完了してスタートをしました。今は見直しをしている最中ですけれども、こういったところがスカイタラックスというイギリスの民間会社の評価の中では高い位置にあります。

例えば、ここに書いてございますけれども、スカイタラックスで、最もクリーンな空港で羽田が一位で、中部国際空港が二位になっています。これについては、総合評価も恐らく五位以内に入っています。この二つは、ユニバーサルデザインで最大限の努力を払つて造り上げた空港ということでも見劣りがしない段階にあります。

そういう意味で、次の段階が②のところで、新しい参加型の成果が今醸成中というのが、これは、府省連絡会議で街づくり分科会を務めています。私、座長をやっていたんですが、そこで成

田空港がオリンピックに向けて最大限ユニバーサルデザインで頑張りたいということで、今、一日一回八時間ぐらいの議論を通して、ワークショップを十何回続けて指針を作つて。それは何かの結果、ベビーカーで移動する人たちが、今まで自動車で移動していたのが鉄道に相当乗り換が起きています。

また、多機能トイレという現実がござります。そのことによつて、そういったベビーカーが混雑して障害者が使いにくくなるというようなことだとかが起きていています。

また、多機能トイレという現実がござります。

そして、今回の法案の成果を除くと、理念という部分というところは、障害者の権利条約、二〇〇六年に批准され、それから日本が一三年間に調印したと思うのですが、これについて、やはり受け止める形で理念をつくり上げていったというのが第一点だと思います。

第二点がハードとソフトの一体的整備、ソフトを加えたところに意味がある。バリアフリーというものは、やはりハードだけではどうも成り立たないというところが今まで見てきたところです。

特に、視覚障害者の命を守る観点から努力が必要かなという例えの例ですけれども、ガイドの支援システムももう一方で必要だらうと。本当は

ホームドアを全部できればいいんです、まだで生きるまでには十年、二十年と時間が掛かるわけですから、その間に視覚障害者を本当に部分的に誘導するシステム、例えばユーティンという米国でやられているトランジットホストというのがあるんですね。が、これは、障害者がバスに乗り換えて、言語障害の人で車椅子の人を誘導して、運転手にどこどこまで行きますということをえていく、そういう仕組みはユーティンでやつていました。これは十一年ぐらい前に調査行つたときに分かっていたこと

んですが、会員となつた人が、手助けをしてくれる人をそこでボタンを押すだけでスマホで呼び出

すことができるというような、今そこまで技術が進歩しています。こういう技術を使うことをやれ

ば、ハード、ソフトの一体的な整備でもっと前に進むんではないかというのが二点目のお話です。

三点目は、まちづくりと地域の取組でございますけれども、今回、今までは、基本構想は、駅及びその周辺とか福祉施設が多いところとか限定的に一キロ四方ぐらいでやつてきたんですが、それが都市全域で拡大して、もっと緩い広いマスター プランを作つて拡大していくこうと、入口を強化し

ていくこうという流れは賛成でございまして、今なかなか基本構想が進んでいないという点ではいい政策かなと思います。

それから、もう一つ大事なことは、他の分野、都市計画の立地適正化とかマスター プランだとか、あと地域公共交通網形成計画とか地域包括ケア、こういったものとの連動性が弱いんですね。ここをもう少し一体的に計画できるように、市町村等の努力がちょっと必要かなというふうに思つております。

三つ目ですけれども、移動の連続性、安心の連續性を確保するのに、鉄道駅のバリアフリーはかなりきた、道路の段差はできたと、それを連続的につないでいくという努力がこれから必要なんでしょうねというところが三点目のお話でござります。

③の道路のガイドラインですが、二〇一二年から市町村に条例で移したことによって道路の自治体の動きが本当に見えなくなつてきたということと、それから自治体同士の共有する場がなくなつてしまつたのかなという感じもしますので、ここは少し考えて努力する必要はあるかなというふうに思います。

それから、ICTがこれだけ普及しているのに思ひます。だから、ICTがこれだけ普及しているのに思ひます。

それから、四点目の利用しやすさですけれど口で妊娠婦の人が座れるようにといつ実験をやりましたけれども、これは非常にいいことで、視覚障害者が駅に来たときに、不特定多数ではない

とかあるいは人的支援とか、総合的に対応してこそICTが生きてくるということを考えますと、ICTについてはそういう総合的に基本的な計画を立てておく必要があるだらうというふうに思います。

以上のことから、今後の課題として二つだけ申し上げておきたいと思いますが、やはり、ユニバーサルデザインあるいはこういったバリアフリーや、あるいは形式的なワークショップ、障害者が参加してさえればいいんだというようなことで進めていくのではなくて、もう少し実を取つていくやり方が必要だらうと。理念を具体化するとかハードやソフトの一体的な整備を推進するためには多様な人の人材育成が必要である。多様な人というのは、管理者とか駅員とか設計者とか利用者とか障害者だとか。例えば空港で整備するときに、空港の職員のための整備も本来は必要なんですね。職員のためのバリアフリーも大事なので、そういう多了様な人に對して対応するんだということが必要だらうと思います。

二つワークショップの事例を書いていますが、一つ目は、羽田で三年間ぐらい、当事者と専門家参加型のワークショップをしました。このことにようつて、羽田は車椅子の着脱式でアイルチエアになつてシップまで行ける、そういうものを生み出したり、あとは視覚障害者向けのガイドドッgingトイレを設けたりとか、それからボーディングブリッジが段差なしのものを設けたりとか、そういう結果が出来きました。それから、トイレについて、左利きと右利きの多機能トイレを出してきたというようなこと。それから、聴覚障害者は、エレベーターでボタンを押せば、聴覚障害の人がもし降りてもガードマンが飛んできてくださいました。参加をするによつてそういうことが可能になつてくるというのが一つ目のワークショップです。

二つ目の、当事者参加と専門家と事業者参加と

ここあえて書きませんでしたけれども、これは成田空港でやり始めているんですが、事業者参加というのは、やはりユニバーサルデザインを担保していくときには、事業者がかなり自分の中にユニバーサルデザインが体質化されないと継続性が持てないのでも、そういう意味で、事業者が参加すると自然にそこはユニバーサルデザインになつていくんだということで、成田では一日八時間を十三回やつて指針を作つて、今度は具体的な設計の段階に入りますして、今、その中で最初にできたものはカームダウン室という、カームダウン室というの、知的障害者が心が落ち着かなくなつて大騒ぎするような場面があつた場合に、そのカームダウン室に入つて静かに過ごせるという、そういつたものでございます。そういうものがこれから次々と出てくるだろうというものが成田空港の事例です。

それから二番目に、ICTに対応した、バリアフリーに対応した仕組みづくりなんですが、ICTが見えないために、何かの乗り物では八十四種類出ているというのも聞いています。そうすると、八十四種類出たらAを使ってBを使ってCを使つて、全部アプリを入れないといけないという、そういうのは一つにしないといけないというのがあります。

それから、国土交通省の総合政策局で、坂村先生、東洋大学の先生ですけれども、情報のICTの歩行空間を誘導するシステムを開発しているんです、こういうのがなかなか広がつていいかないでの、是非こういうものをしつかり広げていただきたいなというのもこれからのお願いです。

そして、ICTについては変化が大きいので、私も何か所か実験をしてきましたけれども、なかなか実験場所を得るとかそういうのもお金も掛かったりいろいろしますので、できるだけ普及を急ぐためにもあらゆるところで実験をやつていたらとよろしいかなというふうに思います。

以上が私の意見陳述ということで、ありがとうございました。

○委員長(長浜博行君) ありがとうございました。  
参考人(國島芳明君) 高山市の國島でございま

た。

次に、國島参考人にお願いいたします。國島参

考人。

○参考人(國島芳明君) 高山市の國島でございま

す。

私は、高山市でございま

す。

私は、高山

ているところでございます。子供たちにも分かりやすい資料を配りまして各学校で授業に取り上げてもうほか、市の職員による出前講座の実施などを行いまして、高山市の大目にしているまちづくりの考え方や困つてみえる人を思いやる気持ちなどを学んでもらつております。

主な成果でございます。平成八年に高山市が取組を開始した頃、これは市の総合計画の基本理念と同じでございますが、「住みよいまちは、行きよいまち」、これを基本理念といたしまして、そのことの推進が魅力ある町につながっていくといったまちづくりの考え方が一定程度実を結んだものと考えております。

おめくりください。

具体的には、先ほども御紹介しましたが、ハード面では、町中の回遊性の向上、誰でも使いやすい施設設備、民間施設の整備促進などが図られました。ソフト面では、来訪者へのおもてなしにつながっているところでございます。これらの取組は、市民や事業者の皆様にも当たり前になつてきただいことが非常に大きいことだというふうに感じております。

こちらは外国人の宿泊数の推移でございますけれども、御覧のように急速に伸びているところでございます。

おめくりください。二十一ページでございます。

一方、市民にとって暮らしやすい整備によりまして、市民満足度の向上や地域への誇りや愛着につながっているものと考えております。左の写真是市内に二か所ある伝統的建造物群保存地区の一つでございますが、道路のバリアフリー改修を始め景観に配慮した側溝整備、無電柱化など歴史的町並み再生整備を広範囲に行いまして、住民の皆様からも大変好評をいたしております。周辺では民間住宅の外観改修が進むなど、町の魅力が住民の皆様方の手によって進められていくというふうに感じております。

高山市における課題を御紹介させていただきま

す。当市の取組の開始から十年余りが経過いたしました。主に三つの視点で課題があるものと考えております。

一つ目は、過去からの課題といたしまして、当市では市内一律の基準としておりますが、厳格に基準を適合させるようにしますと、例えば、価値の高い町屋建築の改修が行えなかつたり、あるいは登山道にある山小屋のトイレまで段差解消を求めるめたりすることがございまして、歴史的価値や自然の趣を重視した考え方立つた見直しが課題となつてきております。

二つ目は、おめくりください、現在の課題といたしまして、肢体不自由な方の円滑な移動を確保する施設整備を中心としてこれまで取り組んでまいりましたけれども、認知症や発達障害 LGBT、外国の方など、暮らしにくさを抱える人たちへの視点はまだ不十分でございます。また、例えば道路の段差解消を進めた場合、白杖をつかれた視覚障害者は、頼りとする凸凹がなくなり逆になつては、市長や事業者の皆様にも当たり前になつてきただいことが非常に大きいことだというふうに感じております。

こちらは外国人の宿泊数の推移でございますけれども、御覧のように急速に伸びているところでございます。

三つ目は、未来志向の課題といたしまして、先ほどお話をありました、A.IやI.O.T、ロボットなどの最新技術への対応についてでございます。

人口減少や高齢化なども更に進むと予測される中、サービス水準や量の確保を図るために最新技術を積極的に活用することも課題となつてきているところでございます。

おめくりください。

以上のように、当市の誰にも優しいまちづくりにつきましては、独自基準の対象や程度の妥当性、制度内容の過不足、支援制度や学習指導の有効性などを分析、検証を行いまして、市民や団体の皆さんとともに議論を深めながら、国の制度改正なども踏まえた抜本的な見直しを進めているところでございます。

最後に、一層の推進に向けてということで幾つ

かお願いをさせていただきたいと存じます。

まずは、制度内容についてでございます。

地方自治体によっては取組の程度に差がある現状の中、国における制度見直しに際しましては、

地方の意見を十分に踏まえた内容としていたただきたいということございます。

具体的には、マスタートップラン制度を創設されに当たっては、例えば重点区域の設定を義務化しないなど、自治体の裁量を働かせられるよう自由度を確保していただきたいと存じます。また、先ほど市の課題で申しましたけれども、歴史的価値のある建物や施設のスタッフが支援を得られるよう場合は適合義務を緩和するなどの考え方を示していただければ、実務を担う地方にとっては大変有り難いと考えているところでございます。

次に、支援制度でございます。  
地方における取組の支援についてのお願いでございますが、特に外国人へのおもてなしの向上、将来を担う子供たちの取組など、ソフト面の取組が大変重要と考えております。例えば、アドバイザーの派遣や事業費の助成等の支援制度を御検討いただきたいと存じます。

また、先ほども申しましたA.Iなどの最新技術の活用にあつては、地方都市に多少のハンディキャップがあることも考えられます。地方都市にあつても最新技術に触られるような情報提供、企業と自治体のマッチングなどについても推進していただければ大変有り難いと考えております。

また、積雪寒冷地においては冬季の積雪への対応も重要な課題でございます。除雪対策には最大限努力しておりますが、財源にも限りがあるところでございます。また、ユニバーサルデザインの視点からも、雪対策についてハード、ソフト両面に

おめくりください。

以上のように、当市の誰にも優しいまちづくりにつきましては、独自基準の対象や程度の妥当性、制度内容の過不足、支援制度や学習指導の有効性などを分析、検証を行いまして、市民や団体の皆さんとともに議論を深めながら、国の制度改正なども踏まえた抜本的な見直しを進めているところでございます。

最後に、市民の声から印象的な言葉を御紹介させて終わらせていただきます。

都会のように便利ではないが、便利になつてしまいとは思わない、高山らしさを失うことなく、不便なところは人ととのつながりでカバーすればよい。この言葉が示すとおり、一番大切なものはやはり人の心でございます。飛騨高山が長く受け継いできた他者を思いやるおもてなしの心であると考えております。これからも、この考えを基軸に据えまして、市民の皆さんと取り組んでまいりたいと思います。

以上で説明とお願いとさせていただきます。ありがとうございます。

○委員長(長浜博行君) ありがとうございました。

次に、田中参考人にお願いいたします。田中参考人。

○参考人(田中章治君) 私は、全日本視覚障害者協議会の代表をしております、当事者団体ですが、田中と申します。

私は、盲導犬を約四十年連れております。そういう経験を含めてお話ししさせていただきます。

まず、今回の法律の一部を改正する法律案ですが、報道発表を見た範囲内で、つぶさに条文なども見ておりませんので若干的外れなところもあるかもしれませんのが、お許しいただきたいと思います。日頃感じていることを率直に述べさせていただきます。

今回の改正案でございますが、非常にいい面をまず申し上げます。二〇二〇年オリンピックを契機とした共生社会の実現、そして、行きたいを行ける社会にする、そういうための取組だということです。

大変いいことだと思います。

逆に問題点をちょっと指摘させていただきますが、移動が権利として位置付けられていないという点、それから障害の定義が非常に限定的になつてあるんじゃないかと。身体的機能上の制限を受ける者ということになつておりますので、知的障害者あるいは精神障害者、難病者等の移動の問題はどうなのか、その辺が少し不安になるところであります。

それから、駅についてなんですが、一日の乗降客が三千人以下の駅についてバリアフリー化の具体策が余り示されていないように思います。それから、コンビニあるいは飲食店など日常的に私たちがよく利用する小規模店について、約床面積二千平米以下ということになりますが、この段差の解消などについても触れられていないというふうに思います。

次に、国及び国民の責務ということについて申し上げたいと思います。心のバリアフリーということについて言つておりますが、この点について一言申し上げたいと思います。心のバリアフリーといふことは全く賛成ですが、しかし、駅などでは駅員などのプロによるサポート、それが基本になると思いますので、その点をまず基本に置いていただきたいということで、一般乗降客の善意に頼るということはちょっと問題があるんじゃないかと思います。駅などで声掛け等が重要であるということ、これは全く賛成ですが、しかし、駅などでは駅員などのプロによるサポート、それが基本になると思いまして予算面の支援を十分行つていただきたいというふうに思います。

それで、実は、つい先日ですけれども、二〇一八年の四月二十五日、読売新聞の朝刊なんですが、これによりますと、レストランあるいはタクシーなどの入店あるいは乗車拒否というのが、これで六割に達しているということで、多くの方がそういう経験をしております。障害者差別解消法が二〇一六年に施行されおりますが、それでもこのような状況なので、心のバリアフリーと

いう観点を言うのであれば、この辺のことを着実にやつていただきたいというふうに思います。

次に、私たちの観点で申しますと、バリアフリー法の中では人の位置付けがちょっと弱いので、私は私たちにとってから思つております。例えば九州新幹線における駅ホームの無人化の問題、これは駅遠隔操作システムということでお導入されているようですが、私たちの安全、安心という点では問題があります。つまり、駅の改札は私たちにとって、そこでいろんな情報を入手する、直接案内を利用するという、そういう観点が大事だと思うので、安易なこの無人化というのは反対です。

それで、今日私が一番強調したいのは、視覚障害者の駅からの転落、死亡の問題です。これは尽きるところ、落ちない駅ホームの実現ということになります。

ホームドアと可動式ホーム柵、これの設置を進めたいと思うんですが、お手元に、これは私たちに加盟している東京視覚障害者協会の調査なんですが、この資料を御覧いただきたいと思うんですが、一九九四年十二月から二〇一七年十二月までの調べによりますと、全国で転落死亡事故というのが二十八件起きております。それから、骨折以上の転落重傷事故が三十三件、ほか六件ということで、計六十七件起きています。国交省の調査によりましても、二〇一六年度の視覚障害者の駅ホームからの転落事故、報告のあつたものは七十一件あつたというふうに聞いております。このうちの三名が転落死亡しております。

こういう状況を解消していただきたいんですけど、現状は一日の乗降客が十万人以上ということ

ですが、現状は一日の乗降客が十万人以上ということ

ですが、現状は一日の乗降客が十万人以上とい

うことです。このうちの三名が転落死亡してお

ります。このうちの三名が転落死亡してお

す。

最後にまとめをしたいと思いますが、何といいましても、障害者権利条約第九条に、施設及びサービスの利用可能性における障害者及び障壁を特定し、及び撤廃することとあります。同じく第二十条では、障害者ができる限り自立して移動できる、そういう方向での措置をとることという文言があります。是非この辺を念頭に置いて施策を進めていただきたいと。

結論から言いますと、今回の改正案は一步前進ではあると思いますが、都市と地方の格差の問題であるとか、障害者の完全参加と平等を実現していくことでは若干課題が残っていると思います。是非、取組をよろしくお願いします。それから、障害当事者の参加を含めて、利用する人たちの意見を丁寧に聞き取る評価システムの義務化が盛り込まれるべきだと思つております。

最後に一言だけ。

利用者ニーズの高度化に対応した鉄道のバリアフリー化に係る費用負担の在り方についてという中間取りまとめが出ましたが、これは、趣旨は分かりますが、基本的にはやはり事業者と行政の負担でやつていただきたいと。運賃に上乗せするという考え方には、どうも私たちには納得できません。特に、この高度なニーズに対応するということはよろしいんですけど、特に視覚障害者の駅ホームからの転落の問題、これはやはり高度なニーズではなくて基本的な命の問題だということで、その辺を是非指摘して、これは少なくとも行政と事業者の責任でやつていただきたいというふうに思いました。

どうも御清聴ありがとうございました。終わります。以上で参考人からの意見の聽取は終わりました。これより参考人に対する質疑を行います。

○委員長(長浜博行君) ありがとうございました。

○阿達雅志君 自由民主党の阿達雅志でございました。

本日、三人の参考人の方からそれぞれの視点で非常に貴重なお話を伺つたと思います。

それで、その中でちょっと質問させていただきたいんですけど、三人の参考人の方が共通して挙げられた話の中で、やはりこのハード、ソフトの一体的整備というお話を、あるいはそれに近いようなところで、高山市長さんがおっしゃられて

いる中での人ととのつながり、あるいはこの学習教材である人的サポートという話がありまし

た。また、田中参考人のお話の中では、鉄道会社の声掛け運動についてのお話がございました。

このハードとソフトをどういう形で組み合わせていくのか、そしてまた、そのハードの場合に、どうしても、金銭的な問題以上に、スペースとか

歴史的建造物の場合にどうするかとか、そういう物理的なハード面での制約もある中でソフトの重要性というのが非常にあるんだと思うんですけれども、そのソフトという中にも、誰が実際にそれをどういうふうに進めるかというところで議論があ

らるような、こういう状況が出てきたという、そういう話を実はその友人がしておりました。

そういう意味で、確かに、鉄道会社の声掛け運動というのを今後どういうふうに本当に広げていくのか。特に、先ほど田中参考人からお話がありましたがけれども、もちろん、駅員が基本である、柔

プロが基本であるというところももちろんあると思いまし、またハード面をとにかく整えるとい

うところも極めてこれ大事な話だとは思うんですけど、ただ、やっぱりそこへ至るまでの過程、そしてまた、そういういろんな朝の状況とか

で必ずしも駅員が常にいられないような状況の中では、やっぱりその周りの人たちの人的サポートというのもこれは非常に重要なところなんだろう

と思います。

それで、この鉄道会社、せっかく声掛け運動を始めたけれども、これだけでは駄目なんだうとういうような御指摘でもあつたかと思うんですけれども、この声掛け運動を実際にもう少ししかりしたものにしていく、実際に声を掛ける人たちがどういうことを学んでいけばいいのか、そ

ういう制度設計について何か御意見があれば、ちょっと三人の参考人の方からそれぞれ御意見を伺えればと思います。

○参考人(秋山哲男君) ただいまの御意見という

前に、私は、視覚障害者自身が自立して移動するかどうかというところは結構大事なポイントになつてくると思うんですね。

鉄道の場合には、自立して移動することを前提として、それで足りないから声掛け運動を始めたという理解をしています。

空港では、実は、羽田国際ターミナルはめつたに来れないということもございますので、安心の拠点である案内とのところまでたどり着いていたところが、やはりずっと毎日通勤を続けている中

で周囲の方からだんだんサポートしてくれる方々が出てきて、それで毎日同じように案内をして

らるような、こういう状況が出てきたという、

そういう話を実はその友人がしておりました。

そういう意味で、確かに、鉄道会社の声掛け運動というのを今後どういうふうに本当に広げていくのか。特に、先ほど田中参考人からお話がありましたがけれども、もちろん、駅員が基本である、柔

プロが基本であるというところももちろんあると思いまし、またハード面をとにかく整えるとい

うところも極めてこれ大事な話だとは思うんですけど、ただ、やっぱりそこへ至るまでの過程、そしてまた、そういういろんな朝の状況とか

で必ずしも駅員が常にいられないような状況の中では、やはりその周りの人たちの人的サポートというのもこれは非常に重要なところなんだろう

と思います。

それで、この鉄道会社、せっかく声掛け運動を始めたけれども、これだけでは駄目なんだうとういうような御指摘でもあつたかと思うんですけれども、この声掛け運動を実際にもう少ししかりしたものにしていく、実際に声を掛ける人たちがどういうことを学んでいけばいいのか、そ

ういう制度設計について何か御意見があれば、

ちょっと三人の参考人の方からそれぞれ御意見を伺えればと思います。

○参考人(國島芳明君) 自治体といたしますと、管理をしている全ての道路あるいは全ての施設を

バリアフリー化するということは大変時間も掛かりますし、不可能なことだと思います。

そこをどうカバーしていくかといいますと、やはりそれに関連する人たちの手助けといいますか、それがもう不可欠です。その意味において、やはり小さな頃から、人々には大きな違いもある

と、そういうことが、自覚をして、それを認めて、自分としては何をすべきかというのを考え

てくれる人づくりがやはり必要だうと、そういうふうに思っています。

一例を言えば、通学のときにおける見回り活動

が今大盛んになつてきておりますけれども、こ

れと同じような思いがこのバリアフリーという中

に、ユニバーサルデザインというものに含まれて

ました。

ただ、成田空港でこれから考えるべきことは、その案内の拠点までは来ていただくと、そしてそこから先は、人的介助もするけれど、一旦待合所まで行つたら自立してトイレに行けるような、柔らかなハード整備だとソフト整備も必要だろうと。

具体的には、柔らかなというのは、誘導プロックを敷設しないまでも、商店に行くには、そこは木の材質で全部できているルートがあるとか、そこ

でいうこともあるだろうと。それから、弱視者に

つては、ラインのような蛍光灯があるとか様々

なそういう整備もあり得るだろうと。それは柔らかなハード整備ですけれども、基本はソフト整備を到着以後はやるというのが空港のやり方です。

これが必ずしもいいとは限りますが、鉄道駅

は今なかなか迷つている最中だと思いますので、

一筋縄ではいかないので、いろいろなことをやりながら、それぞれの場所によって対応が違つてい

ても構わないの、視覚障害者の命を守るという観点で開発をしていただくと、今実験段階のように思います。

以上でございます。

○参考人(國島芳明君) 管理をしている全ての道路あるいは全ての施設を

バリアフリー化するということは大変時間も掛かりますし、不可能なことだと思います。

そこをどうカバーしていくかといいますと、やはりそれに関連する人たちの手助けといいますか、それがもう不可欠です。その意味において、

やはり小さな頃から、人々には大きな違いもある

と、そういうことが、自覚をして、それを認めて、自分としては何をすべきかというのを考え

てくれる人づくりがやはり必要だうと、そういうふうに思っています。

一例を言えば、通学のときにおける見回り活動

が今大盛んになつてきておりますけれども、こ

れと同じような思いがこのバリアフリーという中

に、ユニバーサルデザインというものに含まれて

くる必要があると思いますので、私は、このユニバーサルデザインの町をつくっていくということについては、文部科学省も一緒にやってこの面について連携して考えていただければ有り難いなどというふうに思うところでございます。

○参考人(田中章治君) 今件についてですが、確かに飛行場はすぐサポート体制が整つております。カウンターまで行けば、後はもう安心して飛行機に乗り込むことができるというふうなことで、大変システム化されていると思います。

それで、駅なんですが、駅につきましたは、職員によって声掛けがある時間帯と全くない時間帯とあって、非常にそういう面ではばらつきがあるなどというふうに思っています。

実は、西国分寺駅で起きた、先ほどの資料の中にあるかと思うんですが、これは夜中に近い時間帯で事故が起きておりまして、重傷でしたけど、こういう事故を見ていましたと、やはり基本的には乗客の善意ということではなかなか一〇〇%それを防げないというふうに思うので、その辺はやはり職員によるサポートを是非お願いしたいということで、私は研修が大事だと思います、駅員に対する研修。それから、一般の人に対しても、いろんなマスコミを通じて、視覚障害者の誘導はこういうところを心掛けてほしいという、そういう啓発的なこと、それからマスコミ関係でもこういうことをお願いしたいと思うんですが、是非サポートの仕方を少しPRする必要があるかなというふうに思います。



ま井いなか質い。○伊山田うう題のばいにいと、尚の國を開いてす。たうらぎどのです。なうえまえを求めるが、どうかが想ひ法としも、

終わります。  
日本共産党  
人の皆さん  
から、今度  
て、冒頭に  
つ点が紹介  
——法という  
法に定めら  
權や、ある  
權の保障、  
ができるも  
もが自由に  
は法律に明  
法上保障さ  
現していく  
なつていこ  
るんです  
つでも少數  
島参考人、  
コンセンサ  
利を認めな  
な言い方に  
聞かせいた  
哲男君)  
十三条で幸  
いますけれ  
いかとい  
れに代わる  
えています。  
す。

人の手助かりなど、うことの  
山添拓の改正法をす。  
、今日はそれをされ  
のは、本のだと思  
うれた個は、うれた個  
いは居住地に記するか  
ういつては、権利が移動の自  
は、権利者が権利者  
多數の権利が、権利が  
が、この権利者が権利者  
また田中が、この権利が  
だけます。田中が、この権利が  
憲法二十條の権利とか  
ども、この権利が、この権利が  
なると困るが、この権利が  
本法の中

方があ大事じら  
うであります。  
お許しくだ  
案の問題点、  
権利を明記さ  
ました。  
本当にありが  
いです。  
来、その趣旨  
人の尊嚴です  
移転の自由を  
たところに相  
忘います。そし  
うかにかか  
るもので、こち  
ことが法律に  
ないかと思  
動する権利と  
いうふうで、そ  
うはプロゲニ  
ムで、こうい  
うことはこれ  
は生存五条で  
に本来はそこ  
参考人にも改  
めますか。  
ることはこれ  
が魯かされ  
者を含めた人  
点について、  
うんですかけ  
れはプログラ  
ムで、どうい  
うか。

者 動 うしでい〇とによしいな と判をいた全〇 しを で のがえ、 別つう  
うれづみのものと 権と 改め 秋 矛意 合意 場面 時期 権利 まにお化か考とい根拠と 目と され課 かと な  
ういど うれづみのものと 権と 改め 秋 矛意 合意 場面 時期 権利 まにお化か考とい根拠と 目と され課 かと な

ただ、法の権利と 移動権が はそこ くれると つ。 権利 です。 交通権 は 交通権 で あります。 私は思つて ます。 でも、もう少し ないよう に至つて ます。 つまり、私は思つて ます。 ですから は、個別 なりとか するといつて おります。 以上です。 その意味で、参考人(同) が い状況に ます。 で たよう うな形の 断の基準 うのは、 私どもは 思つておる うのは、 すね、こ にして、 評価をし ます。

あればその流れの由  
思うんです。  
案全体を目指す法律などの法律などを  
考える部分で、内容的な、方向性を示す  
その辺りで、いるというふうなことをやる場合を  
ております。今回のことについて法ですから  
うことがどうなうことかがどうなことかを  
す。

のパリア  
の無人化  
のようによ  
うに影  
すけで、  
るに、盲  
が経験し  
に不当な  
いわゆる  
ういうよ  
ノリーと  
タクシー  
視覚障  
いステッ  
そういう  
いう拒  
この回の  
こも、そ  
るんじや  
に施策を  
その辺で  
ことで、  
かといふ  
上です。  
添拓君  
中参考人  
めりまし  
K東日本  
く、始発  
インター  
。ほか  
ですと、  
れだと、  
いうと  
このバリ  
のどうに  
いうと

山参考人も、これ空港でいえばコンシェルジュが案内する、エスコートするという体制を取つてゐるというお話をありました。無人化を、とりわけ都心部の大規模な利用者も多いよう駅で進めていくことについての御意見を伺えればと思ひます。秋山参考人と田中参考人に伺いたいと思ひます。

○参考人(秋山哲男君) 秋山です。

Tで代替しても必ずしも十分ではないと。そこで問題を発生した場合にどういう対処ができるかということをもう少しきちつと検討すべきかなということが一点ですね。

それから、やはり有人化がベストだという前提に立てば、もし駅員だけで難しい場合には、地域住民と相談して、自治体と相談して、その辺りをどうやつたら人文化できる可能性があるだろうかという、多分、鉄道事業者のコストパフォーマンスと地域の安心・安全の流れと、両方の接点のところだろうと思うんですね。ここをきっちつと議論していく必要性が高いなどいうふうに思つております。

○参考人(田中章治君) この問題については、私たちは一定の意見を表明しております。つまり、無人化というのは、先ほども言いましたように、九州新幹線の場合に、ホームでホームドアがあつたりして、人はいなくてもいいんじやないかという考え方があるかと思うんですけど、しかし、車椅子で歩いていて何かの拍子にそこのドアに挟まつたりすると、そういう緊急時の対応が職員がないと難しいと思うんですね。

それと、具体的に今御指摘のあつた埼京線十一条駅のケースなんですけど、私も実際に駅をよくつぶさに点検してきたんですけど、その十条駅の今無人化になつているところは、そこに特別支援学校であるとか障害者施設が幾つか、三か所か四か所あるんですね。これは、先ほども言いましたように、障害者施設の最寄り駅であるということと、それから、視覚障害者が特に利用しているん

ですから、あとは遠隔操作で、五分とかそういうふうな時間で、改札口の方にいろいろ情報を伝える、例えば、王子にある障害者スポーツセンターはどういうふうに行くんだと、そういう道順を教えて、あるいは特別支援学校の行き方を聞く、そういう重要な案内の役を駅員が果たすべきだと思うんですね。

う感じで駆け付けてくるということは聞いており  
ますが、今、無人化が進んでいる中では、千葉の方なんかは、その駅自身に人がいなくて、駆け付けかけてくるともう数十分掛かってしまうというような場合もあります。ですから、緊急のときにはなかなかこれは対応できないというふうに思うんですね。

たまたま人がそこへいればいいんですけど、な

なかいなかつたり、あるいは声を掛けても、手を挙げて声を掛けても素通りしてしまうといつと  
うな乗客もいらっしゃいまして、確実な案内を、あるいは情報を欲しい場合にはこの無人化とい  
うのは対極にあるんじゃないかということで、特に首都圏の駅の無人化というのは私たち反対の立場  
でいろいろ申入れ等をしております。

○山添拓君 終わります。ありがとうございます。

○室井邦彦君 日本維新の会の室井でございま  
す。

参考人の先生方には、多忙のところお時間をいただきまして、ありがとうございます。秋山参考人にお願いを申し上げます。

西欧のバリアフリー先進国と言われている国と比べ、我が国のバリアフリー化の課題といふものが何かございましたら是非お示しいただきたいことと、もう一点は、世界最高水準のユニバーサルデザインのまちづくりのために必要な取組とは何なのか、専門の方で気付いておられること、また希望を持つておられることございましたら、由衷お詫びせません。三分程度でまとめて御意見をお聞かせていただければ。

○参考人(秋山哲男君) 秋山です。

非常に難しい課題ですけれども、

これから世界最高水準の取組をやる場合には議論をきちっとやるべきだというふうに思います。

以上でござります。  
○室井邦彦君　ありがとうございます。  
じゃ、市長さんにお伺いいたします。御無沙汰  
をしておりまます。

やつとの希望

すばらしい駅舎ができ

たということを高く評価いたします。もう岐阜に、高山に寄せていただくたびに工事のパネルがずっと長い間張っていましたので、そういう中でも外国人の、西欧、また東南アジアの方々が、大勢の方が観光に来ておられるということ、本当に私も喜ばしく感じておりますし、やっと工事パネルが撤去されてすばらしい駅ができるかな、シンボ

ルができたなどということで、私も高山を応援して  
いる一人として本当に安心をしておりますが。  
そこで、今日の御説明の中で、いろいろと国に  
対する要望とか、また、こういうところに制度を  
改めてほしいというようなこともおっしゃつてお  
りましたけれども、また重複しても結構であります  
ので、この際、PRしていただければいいかな  
と思いまますけれども。

まずは、今回のこの法改正のポイントとして、ソフト対策の充実が特に挙げられておられましたけれども、高山市の取組が参考になると考えられております。これまでのソフト対策に取り組んで

きた結果、最も重要なことは何だったのか。また、国に制度改正等で幾つかおっしゃつておられたけれども、もう一度しっかりとお聞きをしておきたいと思います。国に制度改正等で望むことは何なのか、まずお示しいただければ、お願いをいたします。



的にはどういうことをお指しになつてゐるのか、もう一度お願ひします。

○参考人(秋山哲男君) 秋山です。

便とかしかないようなところで、行きたいところに行くのにそのバスは相手にできないんですよ、ないんですよ。具体的には、中頃別とかあるのは二七〇もそうだし、いろいろなところで、みんなバスに合わせてやると一日仕事になつてしまふ。そして、免許を持たない人は全く外出が本当に不便で、タクシーに乗ると一回数千円からとうようなどころで、そんなにめつたに乗れなくなるという、ここどころがやはり問題になつてゐるなどいうふうに思つていまして、これをどういう形で政策として作り替えるかというところが今腐心しているところです。

○青木愛君 ありがとうございます。

やはり地方の駅をなくしてはなりませんし、やはり町の要でありますから、また無人化も阻止しないかなければなりませんし、また、JRであつたり、いろいろな事業者とも協議の場が必要になつてくるのかなというふうに思いますが、是非、地方におけるバリアフリー化ということについていなければなりませんし、また、JRであつたり、いろいろな事業者とも協議の場が必要になつてくるのかなというふうに思いますが、是非、地方におけるバリアフリー化ということについて、また秋山先生にも引き続きよろしくお願ひしたいというふうに思つております。ありがとうございます。

続きまして、國島市長にお伺いをいたしますけれども、これから各市町村におきましてマスター・プランの作成が進んでいくと、そういう仕組みが導入されるわけですから、國島市長は先ほど自由度を確保してほしいという御意見がございました。それはそれで踏まえさせていたく上で、各市町村においては、高山市ほど意識がまだそこまで高まつてない自治体もたくさんあるかというふうに思つております。

これからそのマスター・プランを作るに当たつて、まず、どのようなところから手掛けていったらいいのか、あるいはどのようなところを目標にしていったらいいのか、あるいは障害をお持ちの

方々の御意見聞くに当たつてどのようなところを配慮していくべきか、その辺のちょっと具體的なところで御示唆をいただければというふうに思ひます。

○参考人(國島芳明君) まずは地域の実情を調査をするというところが一番大事だと僕は思つています。先ほど御報告をさせていただきましたように、この施策を進めていく段階でます現実を理解するということをしなければならないということです、モニターツアーというのをさせていただいたと御報告させていただきました。このことによつて、通常住んでみえる方が意識しないところがほのかの方々、いわゆる違う方々によつて見ていただけました。それによつて、じゃ、それをどう直していくのかということがついて議論をしていく場を設けることができました。そういう意味において、それぞれ全国の市町村は実情が違うと思いまして、そのことについてまず進めていただけるような国の方針性を示していただけだと想ひます。

○行田邦子君 希望の党、行田邦子です。

今日は、お三方の参考人の皆様には貴重な御意見をいただきまして、本当にありがとうございます。三人の参考人の方々のお話を伺つていまして、ハード面のみならず、ソフト面がいかに大切かということを実感をいたしていけるところであります。

○高山市長 高山市長からは、高山市においては人ととのつながりでカバーするというようなお

話もいたしました。そしてまた、高山市におきましては、将来を担う子供たちへの啓発といふことを設けることができました。そういう意味において、それぞれ全国の市町村は実情が違うと思いまして、そのことについてまず進めていただけます。

そこで、三人の参考人それぞれに、それぞれの立場から伺いたいと思います。

○参考人(國島芳明君) やつぱり様々な障壁を乗り越えて人が生活しやすい環境を整えていくといふことになる、その基本はやっぱり人ととの関わりだというふうに僕は思っています。ユニバーサルデザインとは何なのか、そのユニバーサルデザインがなぜ必要なのか、そしてそのためには何をしなきゃいけないのかということが人々の心の中にしつくり落ちてこなければ、幾らハードの環境を整えてもこれは意味がないことではないか。

○参考人(秋山哲男君) 秋山です。

バリアフリーというのは、段差とかあるいは視覚障害者のブロックだとか、そういうところもござりますけれども、子供にとってもう一つ大事な点は安全の問題があつて、例えば小学校二年生ぐらいですと、横断歩道で渡るうとするときに、車が右から来るというときに適切に渡れない人が

所だからどこが段差がある場所だとを一緒に回つていく中で学んでいく現場型の教育をやることがとても重要なふうに思つております。

特に、土木学会の中では子育て委員会というのがありまして、いかに子供たちを地域の中で安心して生活していただくかという部分については、子育ての授乳室を造るだとか、これも多分バリアフリーの重要なところで、こういう部分を、お母さん方が安心して外出できる環境を整えていくバランスが大事なんだけれど、ここがまだ遅れていますよねというふうなところですので、こういうことも含めて議論をしたらよろしいかなどいうふうに思ひます。

○参考人(國島芳明君) 以上です。

○参考人(秋山哲男君) やつぱり様々な障壁を

乗り越えて人が生活しやすい環境を整えていくといふことになる、その基本はやっぱり人ととの関

わりだというふうに僕は思っています。ユニバーサルデザインとは何なのか、そのユニバーサルデザインがなぜ必要なのか、そしてそのためには何をしなきゃいけないのかということが人々の心の中にしつくり落ちてこなければ、幾らハードの環境を整えてもこれは意味がないことではないか。

○参考人(秋山哲男君) 日本人が日本人として持つてきたアイデンティ

ティーというものは、人を思ひやる、人があつて自分もあるんだという認識だつたと僕は思つています。それをやはりもう一度つくつていかなければ、形はできても魂がないということになるといふふうに思ひますので、まずは教育の、大人も子供も含めてですが、教育環境の中でそれらのこと

を少し考えていただけるような機会をつくつていただくことをお願いしたいということです。

○参考人(田中章治君) 私は、盲導犬を連れてい

るという関係でいろいろ依頼を受けまして、小学校へ出向いてお話を聞く機会がかなりあります。

それで、やはり実際に盲導犬を連れて歩いてみ

○青木愛君 分かりました。またいろいろと御示唆をいただければというふうに思ひます。

時間が来てしまいまして、先ほど田中参考人か

らも御指摘がございました。今回の法案については、身体の機能上の制限を受ける者というふうに思つて

克書といいますか除雪といいますか、雪対策といふことを基本的に今のバリアフリーにも入れていただくということが必要ではないかなと思つていてます。これは余分な話になりましまけれども、その意味において、現状を知るような活動から進められることが一番の大重要なことでないかなというふうに思つて います。

○参考人(秋山哲男君) 以上です。

○参考人(秋山哲男君) 秋山です。

バリアフリーというのは、段差とかあるいは視

覚障害者のブロックだとか、そういうところも

ござりますけれども、子供にとってもう一つ大事

な点は安全の問題があつて、例えば小学校二年生

ぐらいですと、横断歩道で渡るうとするときに、

車が右から来るというときに適切に渡れない人が

相当多いんですね。たしか六割ぐらいは渡れないんじゃないかという。それで、それが高学年にな

ると四割ぐらいになつたり減つてきますけれども、そういう安全上の問題をちゃんと考へていた

だくのが第一で、次に、バリアフリー教育という

のはやはりワークショッピング型で、どこが危ない場

るわけですが、やっぱりそこで子供たちの全く、何といいますか、生き生きした、そういう感じが感じ取れます。ですから、実際に視覚障害者を見たのは初めてとか、あるいは盲導犬で歩いている人を見たのは初めてというようなお子さんが多いですね。だけど、実際に体験して劇的に変わってくると思うんですね。

ですから、やはり、我々障害者の立場でいいますと、共に生きる社会というんでしようか、共生社会ですね、それを実現するためにいろんな施策が進められるべきだと思うし、教育面でも、やはり基本的に言えることは、障害を持ついても普通の人と何ら変わらないんだということ、そこを見ていただくのがすごく大切なと思っております。例えば視覚障害者でもテレビを聞いたり、見えないからテレビは見るのかと言われるんですけど、いや、音で聞くわけですよね。そういうことであるとか、全然知らないことが、例えばお金の硬貨を数えられるのかという、そういう質問もあつたりしまして、そういうところからやはりこの地域でのいろんな取組が支えられるんじゃないかなということで、子供の教育といいますか、障害持っていても持たない人も一緒に生きる社会を実現していくという、そういう理念は大変大切だと思うし、全ての、このバリアフリーとか、こういう考え方のバックボーンを成しているものだとうふうに私は思っております。

以上です。

○行田邦子君 ありがとうございます。

それでは、秋山参考人に伺いたいと思います。身体障害者だけではなくて、障害者というと、精神、発達、知的障害といらっしゃるかと思いますけれども、こうした精神、発達、知的障害の方に配慮したどのようなバリアフリーが必要なのか、お聞かせいたただたらと思います。

○参考人(秋山哲男君) 秋山です。

精神、知的、発達障害に配慮したバリアフリーということで、今そういう人たちと議論をして成田空港でやっているんですが、その中で結果とし

てバリアフリーで出てきたのは、カームダウン・クールダウン室というのをつくりまして、それを実際に設置をしました。そして、設置をしてこれを見たのは初めてとか、あるいは盲導犬で歩いている人を見たのは初めてというようなお子さんが多いですね。だけど、実際に体験して劇的に変わってくると思うんですね。

ですから、精神障害の方々については、大分前のバリアフリーの改定のときに話を二十人ぐらいの方としまして、やはり仕事になかなか就けなく困つていらっしゃって、経済的にも大変な

で、比較的、運賃を一般の車椅子使用者と同じよう割引制度があつたらいいですねというような意見も結構聞いた記憶がございます。

そういう意味では、知的、精神、発達障害の方々は見えないということがありますので、そういう人たちをちゃんと知つていただくプログラムを作つた方がよろしいかなというのが一つ。特に駅員の方々だと、あるいは交通事業者の方々。

そして、これ以外で認知症という方々もいらっしゃいます。認知症は今、人口当たり一・九%の方が出ていまして、この認知症の方々が外出をするのに、英国では既に交通事業者がその対策をやっているんですが、日本はまだやつていないですね。何でやらないのかなというくらい、そこは遅れています。ですから、是非そういうところも取り組んでいただきたいなというのがこれから

といふところになると思います。

○行田邦子君 ありがとうございます。

終わります。

以上です。

○平山佐知子君 国民の声の平山佐知子です。

三人の参考人の皆様、貴重な御意見ありがとうございます。

伺いたいことがたくさんありますので早速質問させていただきたいと思いますが、先ほど田中参考人のお話の中で、駅などでは駅員などプロなどによるサポートが必要であり、一般の人に頼るの

か、安全面とかそういうことでしょうか。

○参考人(田中章治君) 駅員は、やはり乗降客をつぶさに毎日見ているので、どういうサポートが

実際にはかなり理解を総合的にしていかないといけたいというところがございます。そして、場面場

からどういう評価が出るかを、これから評価を見たいというところが一つございます。

だから、精神障害の方々については、大分前

のバリアフリーの改定のときに話を二十人ぐらいの方としまして、やはり仕事になかなか就けなく困つていらっしゃって、経済的にも大変な

で、比較的、運賃を一般の車椅子使用者と同じよう割引制度があつたらいいですねというような意見も結構聞いた記憶がございます。

そういう意味では、知的、精神、発達障害の方々は見えないということがありますので、そういう人たちをちゃんと知つていただくプログラムを作つた方がよろしいかなというのが一つ。特に駅員の方々だと、あるいは交通事業者の方々。

そして、これ以外で認知症という方々もいらっしゃいます。認知症は今、人口当たり一・九%の方が出ていまして、この認知症の方々が外出をするのに、英國では既に交通事業者がその対策をやっているんですが、日本はまだやつっていないですね。何でやらないのかなというくらい、そこは遅れています。ですから、是非そういうところも取り組んでいただきたいなというのがこれから

といふところになると思います。

○行田邦子君 ありがとうございます。

終わります。

以上です。

○平山佐知子君 国民の声の平山佐知子です。

三人の参考人の皆様、貴重な御意見ありがとうございます。

伺いたいことがたくさんありますので早速質問させていただきたいと思いますが、先ほど田中参考人のお話の中で、駅などでは駅員などプロなど

によるサポートが必要であり、一般の人に頼るの

は問題あるのではないかという御意見がありま

たけれども、これは、理由としては何でしよう

だけますでしょうか。

○参考人(秋山哲男君) 秋山です。

精神、知的、発達障害に配慮したバリアフリー

ということで、今そういう人たちと議論をして成田空港でやっているんですが、その中で結果とし

た大変なところがあります。

そこで、少し視点を変えまして、事前にいた

だいた秋山参考人の資料を見させていただいたん

ですけれども、バリアフリーの今後の課題の一つ

として挙げられていたのが、トイレの整備についてというふうに書かれているところを読ませていただきました。その資料では、多機能トイレに利用が集中するので、この機能を分散的に配置することですとか複数設置が必要という内容だつたとうふうに思います。

私も地元の視覚障害者の方の知り合いに当事者として声を聞いたんですけれども、視覚障害者の方がトイレに行きたいというふうになりますと、点字ブロックをたどっていくというふうになりますと、そうしますと、当然ながら多機能トイレに誘導されるんですけども、この多機能トイレがやはり設計上車椅子の方も利用しやすいように広く設計されていると。そうすると、視覚障害者の方にとってはただただ広くて怖い空間になってしまふということを聞いて、ああ、なるほど、当事者の方に聞かないこと分からぬことだなというふうに思いました。

ここで秋山参考人と田中参考人に伺いたいんですけども、誰もが安心して使えるようについてふうになりますとどういうものが、アイデアというか意見をいただきたいということと、田中参考人は当事者としての御意見を伺えたらなというふうに思っています。

あと、点字ブロックも案内板で書かれていることがあるんですが、その中の状況がどうなつていいのか。結構、あつ、点字ブロックじゃない、点字案内板というのがあると思うんですねけれども、その点字が読めないという方も視覚障害者の方には多いというふうに伺いました。それについて併せて何か御意見伺えたらと思います。

○参考人(秋山哲男君) 秋山です。

トイレについて機能分散ということは、一つの多機能トイレについて大勢が集中して、本当に使いたい車椅子使用者の人方が使えないでの機能分散をしましよう。これが大きな狙いです。したがつて、まず機能分散をする。そして、その中の機能を、例えばオストメートは外側に出してどこか別のところにしましよう。視覚障害者につい

ては、車椅子の視覚障害者は別として、一般的な便房で十分大丈夫だと思いますので、多機能トイレに誘導するのは基本的にトイレの機能分散から見れば余りよろしくないというふうに思います。一般便房の方がむしろ使いやすいはずだと思います。

ということで、これから先、多機能トイレと

オールジェンダーとそれから一般便房と、三つぐらい分ければかなり対応できるかなというふうに思います。オールジェンダーというのはLGBTの人たちのトイレです。それをどう配置するか。余りたくさん造り過ぎるとどこに入つていいか分からなくなりますので、まあ三つ程度かなと。今、ピクトグラムとそれから多機能とをどういう組合せでやるかを議論している最中です。で、いずれそういう形になると思います。

それから、点字の案内については、触地図と言いますけれども、これは法律の中に入ってきたんですけど、点字案内が、その後、音声を付けたんですね。音声の方がよろしいかなという感じもしていまして、点字は外でやると汚くて触りたくないといふ人も随分いらっしゃる。音声で対応するのでも、点字よりは音声の方が分かりやすいというようなこともありますので、その辺りは選択の問題になるなどいうふうに思います。

以上です。

○参考人(田中章治君) 多機能トイレについてなんですが、私は余り利用したくない、むしろ一

般のトイレが空いていればそちらを使うようにしております。なぜかと申しますと、中に入ると非常にいろんな機能があるもので、広いんですね。

○参考人(秋山哲男君) 田中です。

トイレについて機能分散ということは、一つの多機能トイレについて大勢が集中して、本当に使いたい車椅子使用者の人方が使えないでの機能分散をしましよう。これが大きな狙いです。したがつて、まず機能分散をする。そして、その中の機能を、例えオストメートは外側に出してどこか別のところにしましよう。視覚障害者につい

ら、音声で案内する方法がむしろいいんじゃないことがということで、点字のものを、もちろん時間のあるときにゆっくり見るという、そういう類いのものだと思うんですね。ですから、瞬時に判断したいわけで、そういう意味で、音声が入つていれば大使いやすいんじゃないかというように思います。

以上です。

○平山佐知子君 ありがとうございます。

○野田国義君 参考人の皆さん、今日はどうもありがとうございました。

まず、田中参考人の方に。経歴見ていただき

ましたら、石川県の御出身ということで、それから昭和四十九年に東京都が全国に先駆けて点字受

験の門戸を開いたで、東京都に三十五年間です

か、再任用まで含めて勤務なさったということで、すごいなと、敬意を表したいと思います。

その中で、ちょっと違う観点なんですが、当然

毎日の出勤があつたと思います。都市中央図書館

ですか、の方に配属されておられたということ

ございまして、その出勤のとき、こういうことがあつたとか、何かありましたら、それから職場で

のバリアフリーといふ観点からどうだったのかと

いうことをお聞きできたらと思います。

○参考人(田中章治君) まず出勤の件なんですけ

ど、やはり盲導犬を連れて、私、四十年使ってお

りますので、ラッシュというのはなるべく避けた

いということで職場の上司に相談したところ、図

書館勤務ということなので、夜も開館しております。ですから、時差出勤でいいんじゃないかなとい

うことで、普通は大まかに言えば九時一五時なん

ですけど、私の場合は十時一六時ということで、

これは非常に助かりました。ということで、私た

ち自身も電車に乗る場合には比較的すいているところを選んで乗っておりますが、そういう職場の配慮があつたかと思います。

それからもう一つは、職場では、これ利用施設なので、一般的の障害者の方も来館されるので、一

通りのスロープであるとかエレベーター、点字ブロック等は利用者向けに付いておりました。そういうことで、余り困らなかつたという記憶があります。

ただ、大事なのは、私が初めてその図書館に盲導犬を連れていたときに、その当時の館長が全職員を集めて、田中君が今度初めて盲導犬を連れくるんだということで、これは彼の目であると

いうような紹介をしてくださつて、そういう心のちゃんとした説明してくださいさる、これがやはり仕事をしていく上で、全職員に田中という者の何が困つていてるかということを啓蒙する意味ではすごく良いかつたなというふうに思います。

以上です。

○野田国義君 どうもありがとうございました。

いろいろ御苦労もあつたろうかと思いますが。

それから、國島市長の方にお聞きしたいと思

ます。

○野田国義君 どうもありがとうございました。

いろいろ御苦労もあつたろうかと思いますが。

それから、國島市長の方にお聞きしたいと思

ます。

本当に、二千百七十七平方キロメートル、広い

ですね。その中で、本当にいろいろな施策を、特に今回のバリアフリーということで進めていた

だいだいいるわけありますけれども、どうして

も、私も市長経験者でございますので、経費のこ

とが、単費の継ぎ足しとかいろいろあつたかと思

われますけれども、その辺りのところをどう工夫

されているのかということをお聞きしたいと思

ます。

そして、二千平方キロメートルから広いと、

やつぱり中心市街地とあるいは周辺が、もうこれ

は格差ありますよね。そういう中で、どういうこ

とを考えながらこのバリアフリー的な施策を行つておられるのかということをお聞きしたいと思

ます。

○参考人(國島芳明君) 道路等の整備につきま

ては、都市局の方からの支援もいただいたりと

か、いろいろそういうことで進んでくることがあ

るんですけれども、ただ、私ども一番ちよつと心

は手の届かないところが整備されない。これは、

こういうことを申し上げていいかどうか、具体的に言いますと、JRの車両の改良なんというのは我々の手の届かないところなんですね。でも、実際にお越しいただく方とか、それから使われる方

というのは確実にそこでバリアを感じてみえる。

そのところが少し私どもとしては悩みの一点で

す。それから、予算的につきましては、確かに東京都と同じぐらいの広さなので、全部が全部、全て手が届くかどうかということについては直接的な手だけはできないかもしません。そのためには我々は地域振興予算というような形で、地域ごとにその住民の人たちが自由に使える裁量の予算を付けさせていただいておりまして、そこの課題を住民の人たちが寄り集まつて議論していただけて、使い方までも決めていただいて使っていただいているやり方をちょっと進めさせていただいていることによって、中心の駅のようなところは集中的に市は投資しますが、それ以外のいろんなところ、地域においては、それぞれの枠の中の予算の中で、裁量の中でやつていただきたいといふことです。

○野田国義君 ありがとうございます。

それから、秋山参考人の方にお聞きしたいと思います。

先ほどから度々出ておりますが、もちろん地方のこれからバリアフリーが進むかということも大きな問題だと思いますが、もう一つは小規模店舗の問題があろうかと思います。

諸外国、外国等はそういう車椅子の方々なんかも小規模店舗に入る、そういうスペースがある。しかしながら、日本ではなかなかそういうたすべき事務的にも確保されていないというのが現状じやなかろうかと思ひますけれども、その辺り、今後どのような推進をしていったらいいのかとい

う御指導をいただければなと思います。

○参考人(秋山哲男君) 秋山です。

恐らく小規模店舗については、入口八十センチ以上取れるとか、それから段差をなくす……

○委員長(長浜博行君) 速記を止めてください。

〔速記中止〕

○委員長(長浜博行君) 速記を起こしてください。

秋山参考人、続けてお願ひします。

○参考人(秋山哲男君) 入口の問題とそれから通路の問題、こここのところが一つと、それから店舗

ですと、入口と通路のほかに座席の固定椅子を固定椅子にしないというところがございます。こう

いうバリアフリーについてまだ浸透していないと

いうのが一つですね。

それから、小規模の店舗の場合、実験をやった

んですが、表に来たときに店の店舗の人がお客様に声掛けをして、車椅子の人の場合には入れなければ品物をお伺いするとか、あと知的障害者の

人たちについても声を掛けるというやり方もある

ということと制度的に整つていない領域ですの

で、何らかの苦肉の策を取らざるを得ない部分も

あります。ただ、段差については簡易スロープを

付けるとかそういうことができますので、これに

ついては、場所によってそういうことを集団的にやることをお勧めしたいというふうに思います。

多分、建築のバリアフリーの場合には大規模の

店舗から徐々に来ますので、小規模に行くのにまだ時間が掛かってしまう。そういう意味で

は、集団に対する、商店街に対する規定という部

分がもしきると一番有り難い部分ですね。それ

についての規定がなかなか今整っていないという

状況です。

以上です。

○野田国義君 ありがとうございました。終わります。

○委員長(長浜博行君) 以上で参考人に対する質

疑は終了いたしました。

参考人の皆様には、長時間にわたり貴重な御意

見をお述べいただきまして、誠にありがとうございました。委員会を代表いたしまして厚く御礼申し上げます。

午後一時に再開することとし、休憩いたしました。

午後零時十六分休憩

御意見が出ました。これも大変に良かったというふうに思いますし、皆さん方の御意見の中で思っていることは、やはりこのバリアフリーについては思いが非常に深いんだなというふうに感じさせていた

だきました。

その上で、私からも、この高齢者、障害者等の移動等の円滑化の推進に関する法律の一部を改正する法律案について質問をさせていただきます。

ハートビル法と交通バリアフリー法を統合、拡充した、いわゆるバリアフリー法案が制定されて以来十一年が経過しております。この間、多くの事故等も出ておりまして、そういう中で、このバリアフリーを取り巻く環境というのは大きく変化をしているというふうに思います。

平成二十七年のときには、二〇二〇年の東京オリンピック競技大会、東京パラリンピック競技大会というものを決定をいたしましたけれども、この大会を契機として、誰もが安全で快適に移動できるユニバーサルデザインの考えに基づいたまちづくりの推進や、そして、障害の有無等にかかわらず、誰もが相互に人格と個性を尊重し合う心のバリアフリーを推進することなどが示されております。

高齢者や障害者など全ての人々が活躍できる一億総活躍社会の実現が求められているところでございます。

このように、バリアフリーを取り巻く環境の変化と世論の高まりというのとは、更なるバリアフリーア化への国民の期待が高まっているところでございます。

こうした背景を踏まえて、私からは、今回の改正案に至ったところをございますけれども、まずは、二〇〇六年のバリアフリー法の制定から本法改正案が提出に至るまで、先ほど参考人の秋山参考人からお話をございましたけれども、我が国におけるバリアフリー化はどの程度進んでいるのか、また、国際標準と比較して、これも中部国際空港、羽田空港の例がございましたけれども、我が国のバリアフリー水準はどのように位置付けをされているのかをまずお伺いをしたいと存じま

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。

現行のバリアフリー法の制定から十一年が経過をいたしまして、公共交通機関あるいは公共施設、建築物のバリアフリー化は一定程度進展をしたものというふうに認識をしております。

例えば、一日の利用者数三千人以上の駅等における段差解消につきましては、二〇二〇年度までに原則として一〇〇%とする目標に対し、二〇一六年度末時点で八七%達成しております。ノンステップバスにつきましては、二〇二〇年度までに約七〇%とする目標に対しまして、二〇一六年度末時点で五三%の達成率。建築物につきましては、二千平米以上の特別特定建築物のストックのバリアフリー化を二〇二〇年度までに約六〇%とする目標に対しまして、二〇一六年度末時点で五八%の達成ということになっているところでございます。

一方、諸外国との比較につきましては、秋山参考人も一概には難しい部分もあるというふうにおっしゃつておられましたが、データそのものも十分公表されているものが必ずしもございませんし、その取り方にも差異がござりますので、単純比較はなかなか難しい面ございますけれども、例えば、地下鉄駅の段差解消について入手できます数字で比較をいたしますと、東京は約七四%でございます。これに対するロンドンは約二五%、それからニューヨークは約二〇%となつております。これらと比較しますと我が国の取組は比較的の進んでいると言えるかと思いますが、一方で、ソウルは八八%でございます。シンガポールはほぼ一〇〇%でございます。我が国よりもやはり取組が進んでいる国がございますので、我が国としてもやはり異なる取組が必要な状況であるというふうに考えております。

私ども国土交通省としては、まずは二〇二〇年度の目標の確実な達成を目指して、全国のバリアフリー化を一層推進してまいりたいというふうに考えております。

考へておられるところでございます。

○酒井庸行君 ありがとうございます。

國交省としては、この現在のバリアフリー化について、現在のですね、どのように実際に評価をしていらっしゃるか、そして今回の改正によってお伺いをいたしました。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。我が国におきますバリアフリー化につきましては、先ほど申し上げましたように、現在の法律に基づきまして、高齢者、障害者等の日常生活、社会生活におきます移動や施設の利用に当たっての利便性、安全性の観点からは一定程度進展してきているところをごぞいます。

一方で、十一年が経過し、委員からも御指摘ございました二〇二〇年度には東京パラリンピックが開かれることになります。これを契機としたユニークな社会の実現の要請が高まっていると考えておりまし、また、一億総活躍社会の実現の必要性も認識されております。

具体的な課題としては、例えばソフトについての計画的な取組がやはり必要になつてゐるのではないかというようなこと、あるいはバリアフリーのまちづくりに向けた地域における面的な取組の強化が必要ではないかというようなこと、あるいはユニバーサルツーリズム等を背景として更に高齢者や障害者の利用しやすさを確保する必要があるのではないかというようなこと、あるいは施策のまちづくりを踏まえまして、今回御提案申し上げております改正案におきましては、基本理念の創設でございますとか、あるいは事業者によります。

ますハード、ソフト計画の作成、市町村によるマスター・プラン制度の創設、それから当事者が参加

をいたしますいわゆる評価会議の設置等を改正内容として盛り込んでいるところでございます。

こうした施策を的確に実施いたしまして全国のバリアフリー化を推進することは、高齢者、障害者等を含む全ての方がその能力を發揮し、生き生きと輝くことができる社会、すなわちユニバーサル社会の実現に向けて、その一翼を担うことができるものになるものというふうに考えているところでございます。

國交省としては、今後ともユニバーサル社会の実現に向けて積極的に取り組んでまいりたいと考えておられます。

一方で、十一年が経過し、委員からも御指摘ございました二〇二〇年度には東京パラリンピックが開かれることになります。これを契機としたユニークな社会の実現の要請が高まっていると考えておりまし、また、一億総活躍社会の実現の必要性も認識されております。

具体的な課題としては、例えばソフトについての計画的な取組がやはり必要になつてゐるのではないかというようなこと、あるいはバリアフリーのまちづくりに向けた地域における面的な取組の強化が必要ではないかというようなこと、あるいはユニバーサルツーリズム等を背景として更に高齢者や障害者の利用しやすさを確保する必要があるのではないかというようなこと、あるいは施策のまちづくりを踏まえまして、今回御提案申し上げております改正案におきましては、基本理念の創設でございますとか、あるいは事業者によります。

すことが重要であるというふうに考えます。この法改正を機に、基本構想を作成しようとしている市町村に対してどのような支援、指導をしていくのか、國交省としての取組をお伺いします。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。

基本構想の作成状況は、今委員から御指摘をいたいたとおりの状況でございます。

こうして市町村における基本構想の作成が進まない理由の一つといたしましては、市町村からお伺いをいたしますと、具体的な事業に関する計画を定めることができない要件となつておりますので、事業者間の調整にどのように取り組めばよいか分からないといたしました。このため、今回の改正案におきましては、バリア化に重点的に取り組む区域につきまして、市町村がバリアフリーの方針を定めるいわゆるマスター・プランの制度を盛り込むこといたしております。このマスター・プランにおいては、個別事業に関する計画を必ずしも要しないというふうにしているところでございます。

また、このマスター・プランの地区におきまして駅などを設置する場合には事業者から届出を受け取るという制度にしておりまして、この届出を端緒として、市町村が関係者間の調整を行うことが可能となる仕組みを新たに導入しようとしているものでございます。

また、これまで基本構想の作成は市町村の裁量で、新たに導入しますマスター・プランを含めまして作成するよう努めるものとするという努力義務とすることいたしております。

さらに、市町村への支援策として、都道府県が広域的な見地より助言を行うという援助の仕組みでございますとか、国が策定に当たつてのガイドラインを作成をする、あるいは先進的な取組について国から情報提供を行う、こうした市町村に対する支援を行つてまいりたいというふうに考えております。さらに、こうした制度面の措置に加え



また、税の特例措置もございまして、鉄道駅のエレベーター等について固定資産税の特例、さらには、ノンステップバスや福祉タクシーについての自動車取得税の特例等々を設けていたところでございます。

こうした措置を十全に活用することによりまして、バリアフリー化を推進してまいりたいというふうに考えております。そこで、LCCのお話をお答えをさせていただいきたいと存じます。

あと、LCCのお話をお答えをさせていただいきたいと存じます。このLCCの、空港の車椅子障害の方が自力で上がったという件でございますけれども、これについては大変残念な事案であったといふふうに思っております。

今回提出をさせていただいております法案では、公共交通事業者に対しましてハード、ソフトの一体的な計画の策定を義務付けますとともに、その事業者が計画を作る際の判断基準を国が定めることにいたしているところでございます。また、ソフトの対策として、公共交通事業者に対しては乗降等に対する支援を行っていきたいと存じます。また、ソフトの対策として、公共交通事業者に対する支援を行っていきたいと存じます。

こうした中で、今回のように必ずしもハード整備が伴わない、行わないような場合については、

旅客の介助や職員の研修などソフト対策を行う必要性についてきちんと明記を、国が定めます判断の基準の中で明記をしてまいりたいというふうに考えております。これを受け、事業者が作成をいたします計画には、ハードの対策に加えて、それを受けたてどうするかという具体的なソフト対策が記載されることになり、公表されることになるものというふうに考えております。

この計画を着実に実施することによりまして、今後、同様の事案の発生はなくなるものというふうに考えておりますが、万が一不十分な措置である場合には、必要がある場合は国土交通大臣が勧告等を行なうと、できる制度も今回用意をいたしております。また、ハード対策としては、本法

に基づく施設整備の基準においても、タラップの

バリアフリー化について定めることとしてまいりたいというふうに考えております。

こうしたハード、ソフト両面からの対策によりまして、同種の事案が二度と発生することのないようになります。

よう取り組んでまいりたいと考えております。○酒井庸行君 次の質問に移りたいと思いますけれども、ちょっと順番を少し飛ばします、時間がなくなつてしまひましたので。申し訳ありません。

次に、高齢者、障害者等が施設を利用するために必要な情報についてお伺いをしたいというふうに思います。

障害者や高齢者等全ての人が自立して移動できる環境を整備するためには、必要な情報を分かりやすく提供することが大事だというふうに考えます。現行法では、公共交通事業者等には、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は必要な情報、路線案内、運賃案内、運行情報などを適切に提供するという努力義務が課されています。また、改正にあわせて、新たに道路管理者、路外公共交通事業者に加えて、新たに道路管理者、路外駆車場の管理者等、それから公園管理者など、建築物等の管理者にもバリアフリー情報の提供を努めていますけれども、今回の法改正においては、公共交通事業者に加えて、新たに道路管理者、路外駆車場の管理者等、それから公園管理者など、建築物の規模によらず、マスタープランに基づくバリアマップを作成する際に、新築とか既存の別

や建物の規模によらず、マスタープランの区域内の特別特定建築物の建築主等が協力する仕組みも制度化することとしております。

さらには、関係省庁や業界団体とも連携し、バリアフリーに関する情報の提供が、委員会指摘のとおり、できるだけ分かりやすくなされるようになつてまいりますが、これらの情報の収集に当たるまでは、委員会指摘のとおり、住民やNPO等の多様な主体の参画によるデータ収集というものが極めて有効であるというふうに考えてござい

ます。

これに関しましては、国土交通省におきましては、効率的な情報の収集が進むよう、参画を促すインセンティブの在り方でありますとかデータの標準化、個人情報への配慮等について検討するとともに、収集されましたデータが流通する仕組みについても検討しているところでございます。

今後とも、鋭意取り組んでまいりたいと考えてございます。

○酒井庸行君 ありがとうございました。

次の質問に移ります。

資料を皆さんとのところに配付させていただいているふうに考えておりますけれども、先ほど参考人の田中さんからおきましたけれども、先ほど参考人の田中さんからもお話を出ました。スマートコードというお話を

投稿し、そして利用者で共有する取組があるといふふうに聞いております。その資料にございま

法に基づき建築物等におけるバリアフリー化を

ハード面から進めてきたところでございますが、一方で、バリアフリー化された施設がどこにあるか分からず、利用しづらいといった声があり、御指摘のとおり、その情報提供は非常に大切なことだというふうに考えております。

このため、今回の改正法案では、新築時にバリアフリー基準の適合義務が課される特別特定建築物、例えばいいますと、具体的には、不特定多数の者が使われるものや主として高齢者、障害者等が利用する建物ということになりますが、この

バリアフリーに関する情報提供を行うよう施設管理者等に対する努力義務規定を盛り込んでいます。

具体的には、こうした施設について利用者が事前に確認できるよう、施設の管理者等がホームページ等により、バリアフリー基準への適合の有無や車椅子使用者用のトイレや駐車場の有無等について情報提供することを想定しております。

また、市町村がマスタープランに基づくバリアマップを作成する際に、新築とか既存の別

性やニーズに応じた経路を歩行空間や建物等の施設のバリアフリー化の状況を踏まえてナビゲーションするアプリが民間事業者等により開発、提供される環境整備を推進してございます。そのためには、歩道の段差でありますとか勾配の有無、程度、歩道の幅、エレベーターの設置状況など、きめ細かなバリアフリーデータの整備が必要となつてまいりますが、これらの情報の収集に当たるまでは、委員会指摘のとおり、住民やNPO等の多様な主体の参画によるデータ収集というものが極めて有効であるというふうに考えてござい

ます。

これに関しましては、国土交通省におきましては、効率的な情報の収集が進むよう、参画を促すインセンティブの在り方でありますとかデータの標準化、個人情報への配慮等について検討するとともに、収集されましたデータが流通する仕組みについても検討しているところでございます。

今後とも、鋭意取り組んでまいりたいと考えてございます。

○酒井庸行君 最後の質問になります。

これまでの皆さんの御意見や質問等から、いろいろソフト、ハードで考えますと、やはり大切なのは、心のバリアフリーといふふうに言われて

おりますけれども、そのことがやはり基本であるだらうというふうに思います。

そこで、具体的にどのような内容が、どのよう

な形で高齢者や障害者等に対する提供されるかを想定しているのかをお伺いいたします。

○政府参考人(伊藤明子君) 現行のバリアフリー

が声掛け運動でどうやって声を掛けていくというところも踏まえていくと、非常にその問題という

のはこれからまだ論議を重ねるところだというふうに思いますけれども、そういう中でも、依然と

して広く国民の中に心のバリアフリーというのが浸透しているとは言えないという状況だというふうに私は思います。

そういう意味では、バリアフリー化を推進していく中で、人々の心のバリアフリー化が進むことを前提としていろいろと考えなければならないというふうに思いますけれども、こんなふうに言われます。大人が変われば子供も変わる、子供も変われば地方も変わるというのがあります。これは非常に大事な言葉だというふうに思います。

そういう意味で、大臣にこの心のバリアフリーについてのことをお伺いをしたいんですけども、その前に、高橋政務官にお伺いをしたいというふうに思います。

実は、政務官は高根沢町の町長もやられておりました。そして、県会議員も実はやられていて、行政あるいは議会の立場からもいろんな御苦労をされてきたんだろうと思います。今この状況で政務官をやられていて、どんなふうに感じて心のバリアフリーを思つていらっしゃるか、お伺いをしたいというふうに思います。

その後、大臣からもお願い申し上げます。

○大臣政務官(高橋克法君) 先ほど國島参考人のお話を聞いていて思ったことがありますので、それを申し上げたいんですが、私が町長をやつて以来を昭和三十年代に建てられた建物で、ちょうどバリアフリーという考え方が浸透してきて、でもしかし、昭和三十年代、バリアフリーの考え方、全く入っていない建物だった。どうしようかということで、トイレの改修ですとか点字ブロック、点字シートまではできただんですが、エレベーターやエスカレーターはこれはもう物理的に不可能。幸い、一階建てだったのですから、じゃ、人的バリアフリーをしようじゃないかと職員の皆さんと話しゃって、それで人的にバリアフ

リーの仕組みをつくりついこうといふよなことをやつた経験がござります。

そのうちに、だつたら今度は一階の受付でワンストップサービス全部やつちやつて、そこでもう全部済むようにしましょうみたいな議論になつて、そのためには職員のスキルを上げなきゃいけないし、来庁される方々にみんな声を掛けていきましょう、ニーズを把握するためには職員のスキルを上げなきゃいけないし、その経験からいふと、この取組というのは実はまちづくりそのものであつた

という思いがあります。

もちろん、人に集約できない部分はあります、ハーディングはしっかりと行政の責任としてやらなければいけないけれども、人づくりという意味ではなく手段として重要な、良い地域をつくつけるという切り口になるというふうに感じております。

以上でございます。

○国務大臣(石井啓一君) バリアフリー化の促進に関しまして、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、心のバリアフリーを国民及び国の責務として規定するとともに、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、駅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掛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す。

回の改正におきましては、国民及び国の責務規定に、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必要となる支援を協力の例示として加えることいたしました。

今後、この改正を踏まえまして、事業者に対しましては、障害者等の接遇をより的確に行うためのガイドラインを新たに作成し、それに基づいて実践的な研修が行われるよう働きかけること、また、広く国民に対し、これまで子供を中心にして実施

をしてまいりましたバリアフリー教室について、各公共交通機関の職員や利用者向けのものを充実すること、二〇二〇年東京大会に向けて、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つていただく呼びかけるキャンペー

ンを行つてまいりたいと考えております。

○酒井庸行君 終わります。ありがとうございます。

○山本博司君 公明党の山本博司でございます。

質問の機会をいただき、ありがとうございます。

本日は、バリアフリー法の改正案に關しましてお伺いをしたいと思います。

この改正案は、これまで新バリアフリー法施行から十年以上が経過をし、各地で進められております。

オリンピック・パラリンピック開催を控えまして、障害者、高齢者などにとりましても安全、安心なユニークサルデザインのまちづくりや、また

心のバリアフリーに取り組むことは、世界を代表する成熟都市としての東京の姿を発信する絶好の機会でもございます。この改正を機にバリアフ

リー化が更に進展するよう期待をしたいと思いま

す。

そこで、まず、今回新たに規定されました内容についてお聞きをしたいと思います。

まず、今回の改正案では、第1条の「基本理念」、これを規定しております。共生社会の実現に向けてこれは大事な改正点であると思ひます

けれども、この理念規定を盛り込みました理由について、大臣、伺いたいと思います。

今後、この改正を踏まえまして、事業者に対しましては、障害者等の接遇をより的確に行うためのガイドラインを新たに作成し、それに基づいて

実践的な研修が行われるよう働きかけること、また、広く国民に対し、これまで子供を中心にして取り組んでいくことがその基本的な考え方としてう

たわれております。また、現行のバリアフリー法制定以降、障害者権利条約の締結に伴い、障害者基本法や障害者差別解消法に共生社会の実現や社会的障壁の除去に関する規定が設けられたところ

であります。

これらを踏まえまして、また、バリアフリーの取組は、利用者や事業者等の関係者が共通の理念の下でより良いものにつくり上げていくことが重要であります。

○山本博司君 私も、公明党の障がい者福祉委員会の委員長をしておりまして、この障害者施策でバリアフリーに取り組むことの大変重要な改正であると思ひます。二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピック開催を控えまして、障害者、高齢者などにとりましても安全、安心なユニークサルデザインのまちづくりや、また心のバリアフリーに取り組むことは、世界を代表する成熟都市としての東京の姿を発信する絶好の機会でもございます。この改正を機にバリアフ

リー化が更に進展するよう期待をしたいと思いま

す。

そこで、お聞きをしたいと思います。

國交省では、昨年の七月より、都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した施設整備促進に關する検討会、これを設置をして、このほど

中間取りまとめを公表されまして、利用者に一定の負担を求めることができる仕組みの検討が必要であると、こうされたと伺っております。ホームドアの整備や、また複数のバリアフリールートの確保、こうしたより高い水準のバリアフリー化が求められておりますので、こうした施設整備の費用を誰が負担をしていくかということは大変大事な問題でもございます。

そこで、まず、この検討会の検討状況、中間取

りまとめの概要について伺いたいと思います。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

鉄道駅のバリアフリー化につきましては、エレベーターの整備などの取組が着実に進捗をしていくところでございますが、近年、利用者ニーズの高度化等を受け、ホームドアの整備あるいは複数のバリアフリールートの確保など、より高い水準のバリアフリー化が求められているところでござります。

こういった施設整備は必ずしも鉄道事業者の利益につながらないことから、利用者ニーズの高め化に対応した施設整備を迅速かつ確実に行うことができるよう、昨年七月より検討会を設置し、新たな費用負担の在り方につきまして有識者、鉄道事業者、消費者団体等の意見を聞きつつ検討を行ってきたところでござります。

同検討会が本年一月に公表した中間取りまとめにおきましては、従前の国、地方公共団体による補助制度に加え、利用者に一定の負担を求める仕組みの検討が必要とされたところでございます。

その一方で、この件につきましては、利用者等についても幅広く意見聴取を行うとともに、技術的な課題等についても検討することが必要とされたところでございます。

○山本博司君　この検討会では、今お話をありまりましたとおり、パリアフリーアクセスなどの施設整備は必ずしも鉄道事業者の収益につながらない、こういう前提の下で、受益と負担の観点から利用者に一定の負担を求める、こういう考え方方が打ち出さわれておりますし、この点につきましては批判的な意見も含めて様々な御意見が出ているところでござります。

この検討会では、まだ高齢者や障害者の関係者が見聽取を行っていないことについてござります。本年夏以降を日程にこの最終取りまとめを行うということでございますけれども、利用者の負担を求めるに当たりましては、今後、利用者の

理解を得るために、高齢者や障害者などの関係

○副大臣（牧野たかお君）　御指摘の検討会の中間取りまとめにおける指摘事項を踏まえ、現在、全  
者に幅広く意見聴取を行つていただきたいと思ひますけれども、認識を伺いたいと思います。

國を五つのエリアに分サまつて、六十五歳以下の

めて重要なございます。今後、より多くの市町村において、今回新たに導入をいたしますマスター プランの作成に取り組んでいただきたいというふうに考えております。

このマヌダーリー・ミン制度は、先ほどとも酒井孝豊の御質問にもお答えをいたしましたけれども、必ずしも個別の事業に関する計画を要しない、その

段階からバリアフリーに取り組むことができるといふものとして新たに導入をしようとするものでございまして、それを定めますと、事業者からの

届出を事前に受けることによりまして、届出を端緒とした事業者間の調整を市町村が行うことも可能になるという制度として組み立てているところでございます。このマスター・プランを作成することで次の段階につなげていき、市町村のバリアフリーの取組を一層促進するということを進めたいと思います。

۲۰۳

施策に関する財源の不足も課題と

までの状況を踏まえますと 市町  
マスター・プランの作成が努力義務  
の状況では、また同じような状況とし

バリアフリー化が進まないのでは  
いう懸念もあるわけでございまし

きまして問題がないのか、推進を

（かお君）お答えいたします。

計画的にバリアフリーに取り組み  
ことが大変重要であると考えております

基本構想の作成は市町村の裁量に  
たが、今回新たにマスター・プラン

こととし、市町村の自主性を尊重する限り多くの市町村に取り組んで本構想も含めて努力義務といいたします。

区町村が駅や道路、公共施設のバリアフリー化を

国土交通省といたしましては、そうした趣旨を基本方針に明記し、市町村に十分周知徹底するとともに、市町村への働きかけや、先ほど総合政策局長が答弁したように、経費の助成だつたり助言などの支援を行うことによつて、市町村におけるマスター・プランの作成を推進してまいります。

○山本博司君 先ほどの午前中の参考人の方々からも、地方の課題ということでお話ございましたけれども、やはりこの基本構想、四国でも六つの市しか基本構想、いわゆるもう中心的な市しかやつていらないという状況でございまして、国交省では二〇一三年度までに三百という目標値を出しておりますけれども、しつかりこれをそれ以上推進をしていくと。やはり、十万人とか五万人規模の都市であつたとしてもそれが推進できるような、その強力なリーダーシップをお願いをしたいと思います。

一方で、今回の改正におきまして、民間事業者との協定制度が創設をされております。この制度

を活用することによりまして、駅等の旅客施設にスペースの余裕のない場合に、近隣建設物への通路及びバリアフリールート整備を促進することができました。こうした制度の活用を通じま

して、民間事業者と共同でバリアフリー化を進めることができれば、理念規定に盛り込まれました共生社会の実現に大きく資すると考えられるわけ

でございます。

また、マスター・プランで設定されました重点的

に取り組む移動等円滑化促進地区内の民間事業者がより高度な建築物のバリアフリーアクセス改修を実施する場合にも、何らかのインセンティブとなるような支援策も必要であると思われます。

こうした民間事業者の協力、どのように促進をするつもりなのでしょうか。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。

バリアフリー化を推進する上で、民間事業者の役割は極めて重要でございます。その協力をできる限り得ていく必要があると思つております。

まず、今回の改正案におきましては、民間事業

者が新たにハード、ソフトの計画を作るという度を導入いたしまして、事業者自らが計画を作り、それを公表、実行するという仕組みを設けることとしたところでございます。

あわせて、今委員から御紹介をいただきましたように、旅客施設、駅等が非常に狭隘な場合に、周辺、近接いたします建築物との連携の上でバリアフリーの取組が進められるよう、言わば民間の公共交通事業者と民間の建築物との連携を促進するということによりバリアフリーを促進するための協定制度、こういったものも新たに設けることといたしていいるところでございます。こうした措置を十全に活用いたしまして、公共交通事業者等の民間事業者の取組を推進してまいりたいと思つております。

また、今回のマスター・プラン制度、これは早期の段階で市町村がマスター・プランを作るということができる取組でございますが、その中では、協議会を活用して、必要に応じて施設設置管理者や、あるいはまだ事業を確実に実施するかどうか分からぬけれども見込まれる者などの参加を得るということもできる仕組みになつております。

この協議会でマスター・プランを作り、あるいは

協議会の協議の中で次の事業につなげていくといふことをできる限り進めさせていただきたいといふ

でございます。

また、マスター・プランで設定されました重点的

に取り組む移動等円滑化促進地区内の民間事業者がより高度な建築物のバリアフリーアクセス改修を実施する場合にも、何らかのインセンティブとなるよう

な支援策も必要であると思われます。

こうした民間事業者の協力、どのように促進をするつもりなのでしょうか。

○政府参考人(伊藤明子君) お答え申し上げま

す。

店舗を建築する際には、延べ床面積二千平米以上

の場合にはバリアフリー基準への適合を全国一律に義務付けておりますが、一千平米未満のもの

につきましては、地域の実情に応じ地方公共団体

が条例で引下げを行つていうふうな仕組みとして

いますけれども、国が定める基本方針にそういう

重要性を明記をすると、そういうこともいたし

まして、協議会の活用についても市町村に促してまいりたいというふうに考えております。

○山本博司君 次に、小規模店舗のバリアフリー化について伺いたいと思います。この点は障害者

団体からの強い要望がございました。

この小規模店舗に関する基準に関しましては、

バリアフリー法では床面積二千平方メートル以上

の店舗しか基準適合義務がございません。この二千平方メートル以上という基準は一九九四年のハートビル法から変わつてないために、せつか新規オープンの店舗でも、入口に段差があり、椅子が固定式であるために車椅子では入店できな

いものが続々と造られてしまつたわけでございま

す。この状態は二十年前から変わつております。

現在、八都府県六市区において、店舗を対象に

バリアフリー法に基づく条例で義務付け対象となる規模を引き下げるところですが、こうした取組を全国的な取組へと広げていくため、地域の実情に応じて、例えば対象区域ですとかあるいは

対象の用途を設定いたしまして、義務付け対象となる規模を引き下げるということも可能であると

いふことを基本方針に明確に位置付けるとともに、既に制定された条例による具体的な取組状況を地方公共団体に対して情報提供を行うことによ

ります。午前中も高山市がその条例をということで言つておられましたけれども、実際二十自治体にてどまつております。この状態は二十年前から変わつておりまして、全国的な取組とはなつておりません。新規出店時であれば、段差解消など

のユニバーサルデザイン化をしてコストはほとんど増えません。規模に応じて整備基準を策定すれば、事業者の負担も増大することなく整備を進めることができます。

このバリアフリーの整備基準につきまして、小規模店舗のバリアフリー化を進める上で更なる推進策、これが必要だと思いますけれども、この

点、いかがでしようか。

○政府参考人(伊藤明子君) お答え申し上げま

す。

店舗を建築する際には、延べ床面積二千平米以上

の場合にはバリアフリー基準への適合を全国一律に義務付けておりますが、一千平米未満のもの

につきましては、地域の実情に応じ地方公共団体

が条例で引下げを行つていうふうな仕組みとして

いますけれども、国が定める基本方針にそういう

重要性を明記をすると、そういうこともいたし

まして、協議会の活用についても市町村に促してまいりたいというふうに考えております。

○山本博司君 是非とも全国的な展開と、地方自治体に対する推進をお願いしたいと思います。

さらに、この改正案におきましては、障害者らが参加してバリアフリー施策を評価する会議の開催が明記をされております。公明党のP.T.の会合でも、障害者団体の方々からは、この改正案につきまして大変評価する、当事者の意見を聞く協議会が規定されたということは非常に良かったと、

こういう声も上がつて次第でございます。この

バリアフリー施策を進める際には、より一層高齢者、障害者などの意見を聞くような仕組みを検討することが重要であると考えます。

今日の午前中の参考人の方々の意見もございま

したけれども、障害者といつても、身体障害者、視覚障害者、聽覚障害者では意見も違いますし、

知的障害者、精神障害者、発達障害者などの障害

の特性に応じたきめ細やかな対応が求められると思います。

今後の評価を行ふ会議のメンバーの構成につきましても十分な配慮が必要であると思いますけれども、どのように当事者の意見を施策に反映させていらっしゃいますか、大臣の認識を伺いたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 本法案におきましては、評価会議の構成員を、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と規定をしたところです。

具体的な構成員につきましては、今後法律の成立後に決定をしてまいりますが、特に障害者についての関係者と規定をしたところです。ましましては、御指摘のとおり、障害の種別等が多岐にわたるとの御指摘を踏まえつつ、様々な障害特性等に応じた御意見を適切に反映することがであります。例えば分科会を設置するなど、会議の運営の仕方を含めまして適切に対応してまいりたいと考えております。

○山本博司君 是非ともお願ひを申し上げたいと存ります。

次に、技術開発ということで、午前中も参考人の方々からICT、AIの活用につきましてお話をされました。三月に、私は東京メトロの総合研修訓練センターを訪問いたしまして、視覚障害者の歩行移動支援サービスであるshikAIプロジェクトの実証実験を視察をいたしました。これは、鉄道駅の各地点に貼り付けましたQRコード、これをスマホで読み取ることで音声によるナビゲーションが可能となるシステムで、視覚障害の方々が介助がなくても一人で改札からホームまで歩くことができるという、全盲の方が実際その実証実験されていらっしゃいまして、大変有効な支援ツールであることも実感をいたしました。

また、先ほど酒井委員からも御説明ございました、ウイーログという名称で、町にあるエレベーター・スロープなどの場所を投稿するなど、利用者が見付けたパリアフリー情報を地図上に反映できるアプリを車椅子に乗る当事者が開発して、バリアフリー環境の向上に生かしている事例もある

わけでございます。

こうした歩行者移動支援サービス、これはユニバーサル社会の構築には欠かせないものでござい

ます。そして、鉄道から鉄道への乗り継ぎや鉄道からバスへの乗り継ぎ、こうした移動の連続性確保といふ概念も加えまして、こうしたサービスが活用できるように検討していく必要があると思います。

その際に、こうしたICT、AIといつたICTの新技术を活用することで状況に即した情報提供、案内サービスを提供することができます。重要アを発揮して様々なサービスができるよう、午前中もありましたけれども、オープンデータ化や標準化、こうした工夫が必要であると思います。

こうしたサービスにつきまして積極的に国交省があるべきと考えますけれども、この点いかがでしょうか。

○政府参考人(北本政行君) お答え申し上げます。

ICTを活用した歩行者移動支援サービスにつきましては、国土交通省におきましては、障害者等の身体特性やニーズに応じた経路を歩行空間や建築物等の施設のバリアフリー化の状況を踏まえてナビゲーションするアプリ、こういったものが民間事業者等により開発、提供される環境整備を推進しております。

具体的には、歩道の段差でありますとか勾配の有無、程度、歩道の幅、エレベーターの設置状況などのバリアフリーデータの収集ですとか整備あるいはオープンデータ化、こういったものが自治体や施設管理者等を中心的に、また、収集につきましては一般の方々の参画も得ながら進められるよう、実証実験、私どもも進めておりますし、たゞいま委員御指摘のように、様々な事例も出てきております。そういうものの参考にしながらデータ仕様の策定でありますとか、ガイドライン、事例集の作成、オープンデータサイトの開設などに取り組んでいるところでございます。

障害者や高齢者等を含む誰もが円滑に移動でき

る社会の実現には、ICTを活用した歩行者移動支援サービスの普及、活用が重要であるというふうに認識してございまして、これについて積極的に取組を進めてまいりたいと考えてございます。

○山本博司君 是非ともこの取組、大事でございまして、國交省としても進めていただきたいと思います。

人口減少、高齢化が進む中で、高齢者や障害者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携をしてコンパクトなまちづくりを進めることは重要なことでございまして、國交省では、コンパクトシャシー・プラス・ネットワークということで政策

を進めています。これからバリアフリー化が大きく進めば、障害者や高齢者が安心して生活し、自らの意思で自由に移動することができるようになり、社会参画の機会が増え、ひいては一億総活躍社会の実現に近づいてくると考えます。

また、歩いて暮らせるまちづくりを進め、人々がより多く歩くことで健康増進効果・医療費抑制効果が期待されるというデータも公表されておりまして、今より千五百歩多く歩くことで一人当たり年間約三万五千円の医療費抑制にも相当するということでもございます。

国交省では、平成二十六年八月に健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン、これを策定をして、こうした健康・医療・福祉の視点を生かしたまちづくりを積極的に推進することが大変重要であると私も考えるわけでございます。

また、今日、高山市長からもございました福井県では、平成二十六年八月に健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン、これを策定をして、こうした健康・医療・福祉の視点を生かしたまちづくりを積極的に推進することが大変重要であると私も考えるわけでございます。

○山本博司君 是非ともお願ひをしたいと思いま

契機としまして、共生社会の実現に向けて取り組んでいくことがその基本的な考え方としてうたわれております。

このような背景を踏まえまして、今回バリアフリー法に基本理念の規定を設け、共生社会の実現や社会的障壁の除去に資することを旨として、事業者等がバリアフリーの取組を進めるべきことを明文化することとしているとともに、市町村によるマスター・プラン制度の創設による地域による面的な取組の促進、ユニバーサルツーリズムを推進するため、貸切りバス等のバリアフリー化の推進等を行うこととしております。

特に、市町村によるマスター・プラン制度は、地域の関係者が共同して面的なバリアフリー化を進めるためのものであります。これを活用することによりまして、観光地を含むバリアフリーのまちづくりを一層推進することができると考えております。

また、バリアフリー化の推進に当たりましては、都市計画を始めとしたまちづくり施策や、観光立国に関わる施策との連携を図ることで相乗効果を発揮することができるところから、こうした施策を連携して進めることで、バリアフリー社会の実現を目指していただきたいと考えております。

○山本博司君 是非ともお願ひをしたいと思いま

す。

最後に、心のバリアフリーということでお社会を実現するにはこのバリアフリー・大変大事でございます。その点、最後に、国土交通省から、この心のバリアフリー推進に目指しましてどのように取り組むのか、その実施状況を含めてお聞きをしたいと思います。

○政府参考人(由木文彦君) 心のバリアフリー、進めることは大変重要でございます。これまでも、この心のバリアフリーを国民や国の責務として規定をいたしますとともに、バリアフリー教室を全国各地の中学校や旅客施設で開催をする、あるいは駅エレベーターへの優先マークの掲示や

鉄道利用者への声掛けのキャンペーン等の啓発活

動でございます。

○国務大臣(石井啓一君) 昨年一月に決定されましたユニーク・デザイン二〇二〇行動計画においては、二〇二〇年の東京パラリンピックを

社会、この実現に向けた大臣の決意を伺いたいと思います。

動を推進してまいっておりま

また、今回の改正におきましては、国民及び国の責務規定に、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必要となる支援を協力の例示として加えることとしたところでございます。

今後、こうした改正も踏まえまして、事業者に 対しましては、接遇をより的確に行うためのガイドラインを新たに作成をいたしまして、それに基づいて実践的な研修が行われるよう働きかけること、また、広く国民に対しましては、バリアフリー教室につきまして、子供だけではなくて各公共交通機関の職員や利用者等向けのものを充実すること、あるいは東京大会に向けて、鉄道の利用に当たり高齢者や障害者等に対するサポートを行つていただくよう呼びかけるキャンペーンを行つて、いざいあります。 いるところでござります。

○山本博司君 是非とも推進をしていただければ  
と思ひます。

その心のバリアフリー教室に関しましても、例えれば障害といつても発達障害とか様々な障害がございますので、こうした方々にも、しっかりと事業者を含めて理解をしていただきが大事でござりますので、その点も併せてよろしくお願ひいた  
いと存じます。

こうした中、交流及び共同学習について御指摘がございましたけれども、これは、特別支援学校と小学校といった異なる学びの場に在籍する子供同士が学習活動等を共にするのことを指すものでございまして、この表現がインクルーシブ教育システムの理念に反するという御指摘は当たらないものだと考えております。

○伊藤孝恵君 そういうふうに読み解けないような言いぶりだったので、ちょっとお伺いを、確認をさせていただきました。

本当に、例えば、今野球場とかコンサート会場とか、こういった、障害者だけ隔離された観覧席

られているんですねけれども、交流という表現が、そもそもこのインクルーシブということや共生ということを理解されていないのではないかと思うので、疑問に思つたので確認させてください。

交流というのを辞書で引きますと、互いに行き来すること、特に、異なる地域、組織、系統の人に行き来することというふうになります。私は、百時間机の上で学習をするより、百日間クラスメートでいる方がよっぽど心のバリアフリー教育になるというふうに思うんです。同じところにいるのにまず意味があるんです。交流相手じや駄目なんです。そう思うんですけど、いかがでしょう

か。

○政府参考人(白間竜一郎君) お答え申し上げま  
す。

今御質問いたしました件でございますが、文部

愛知県では、非常に、一〇二〇年の完成予定であります本造復元を進める名古屋城の新天守閣のパリアフリー化をめぐって意見が二分しております。先ほども午前中の参考人の質疑でも秋山、國島参考人から貴重な御示唆いただいたんですけれども、大臣にも御所見を伺いたく存じます。

今回意見が二分しておりますと申し上げましたけれども、その意見の一つは、今回は戦災で失った天守を復元する事業であり、史実に忠実に復元してこそ意味がある、パリアフリーは必要ないという意見があります。他方、復元とはいっても、これから建設する建物なのにパリアフリーでないなんておかしい、パリアフリーにしていろんな人に見てもらった方がいいじゃないかというような意見でございます。

結局、名古屋市は、今月の九日、新天守閣にはエレベーターを設置しない方針を正式に表明いたしました。今後、議会に提示して後、月内に最終決定をされるそうです。

我々は今、この国のパリアフリーをもう一步でも、もう少しでもいいからもつともつと進めようともと審議を続けております。そんな中で、大臣はこの件、どうお感じになりますでしょうか。

に、みんなとは別のルートで、しかも遡りで行つたりするんですね、長時間そこで待たされたり。やっぽり、それもこれも、今まで日本という国が障害者とそうでない人を分けて施設整備を行つてきた、そういうことだと思うんです。その原因の多くを未来において払拭できるんだとすれば、やっぱりそれって教育だと思いますし、そのまなざしの持ちようだと、そこでしか変数要素がないというふうに思つておりますので、是非文部科学省におかれましては御検討を、再検討をお願いします。

先ほど酒井筆頭理事からありました、大人が変われば子供が変わる、子供が変われば地域も変わるというようなのは本当にそのとおりだと思いまして、今現在の私たちも変わっていかなければいけないんですけれども、その我々の、今地元の

市におきまして、施設利用の円滑化と名古屋城が有する価値の保存、継承との両面から適切に判断されるものと考えております。

○伊藤孝恵君 今意見を聞きながら進めた結果と  
いうふうに大臣御答弁されましたけれども、国と  
か町とかそういうたつ障害者団体も含めて、本当に  
車座で膝突き合わせてきつちり話し合っていな  
い、議論をしていないから今そうじやないんじや  
ないかというような、意見が二分している、今も  
二分しているという状態であります。

先ほど秋山参考人の方から、やはり合理的配慮  
といふものは、議論する場をつくること、まずつ  
くること、それも合理的配慮の一つである、一つ  
の形であるというようなお話をありました。こう  
いった議論がなかなか尽くされていない。

確かにこれ、バリアフリー法違反ではないんで  
すね。建築基準法第三条の適用を受けることで、  
特別特定建築物には該当せず、建築物移動円滑化  
基準への適合義務に関する規定は適用されない、  
これは事実なんです。しかしながら、地方公共団  
体及び施設管理者の責務である、移動円滑化を促  
進するために必要な措置を講じる努力義務につい  
ては適用されるんじゃないかというふうに思うん

Digitized by srujanika@gmail.com

○國務大臣（石井啓一君）一般論として申し上げ

れば、バリアフリー法第六条にありますとおり、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を設置し、又は管理する者は、移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努めなければならないものと考えております。

ですけど、これ、参考人、御答弁できますか。

○政府参考人(由木文彦君) お答え申し上げました。

先ほど大臣からもお答えを申し上げましたように、一般論でございますけれども、バリアフリー法第六条の規定、「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を設置し、又は管理する者は移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。」という規定は、建築全般に適用される一般の努力義務でございます。

○伊藤孝恵君 それに対しても適用されるんじゃないかという質問だったんですけど、いかがでしょうか。

○政府参考人(由木文彦君) 適用といいますか、六条のこの努力義務の対象になるということです。

○伊藤孝恵君 努力義務の対象になるというふうにはつきり御答弁をいただきました。

大臣も先ほど、新技術の開発を通して最善の努力をするというふうに言つておられるふうだつたんですけど、じゃ、具体的に何想定しているの、どんなことなのというと、明確にこれ記者会見で言つているのが、今すぐこれでできますとは言えないという、具体像が不明のまま、議論を尽くさないまま、いろいろなものが意思決定されていいるというものについて、このバリアフリー法がその前において無力であるというのはすぐ納得できないなというふうに思いますが。

一方で、バリアフリー化を否定する論者の中に、エレベーターを付けてしまった文化庁の補助金が出ないからというような方もいらっしゃいます。文化庁、そうなんですか。

○政府参考人(山崎秀保君) お答え申し上げます。

名古屋城の天守閣の復元に関する補助につきましては、現時点でも名古屋市から具体的な相談を受けているわけではございません。

その上で、一般論で申し上げれば、史跡の整備

等を行うために必要な経費を補助する文化庁の補助金、「歴史活き活き！史跡等総合活用整備事業」というのがございますが、エレベーター設置の有無のみで判断するというようなことではなくて、文化財の適切な保存と活用の観点から、整備する内容を総合的に判断することになるというふうに考えてございます。

○伊藤孝恵君 私も今要項を拝見しているんですけれども、確かに「史跡等の往時の姿をしのばせる歴史的建造物の復元」という記載はあるんですけども、そこにエレベーターを付けていいとかいけないとか、そういう記載は一切ないんですね。

今年度の予算額、およそ六十五億五千万というふうに把握しておりますけれども、毎年、今までの実績拝見しますと、全国で約四百件の事業に補助していく、最大でも、例外はありましたがそれでも、一件二億円程度。本当にたくさんある中で、自治体からの要望に全てお応えできるという状態ではないという補助金なんだというふうに把握しておりますけれども。

確認でありますけれども、これ例えば、今相談がないとおっしゃつていましたが、相談がありました、エレベーターが付いたことで例えば補助金が出ないとか、減額されるとか、優先順位を下げられるなどということはないですね。

○政府参考人(山崎秀保君) 先ほどもお答え申し上げましたように、補助金の採択に当たりましては、それぞれの史跡の文化財としての価値をどのように高めていくのか、あるいはどのように活用していくのかという観点から総合的に判断をしていくところがございます。

○伊藤孝恵君 総合的に判断ということでしたけれども、大臣、このバリアフリー法というの、利用の実質というのを担保していない法案でござります。ただ、このハードの整備というのはあくまでも利用の実質を担保するための手段でありまして、この利用の実質というのがどうなっているのかというのをしっかりと確認をしていく必要があります。

○政府参考人(山崎秀保君) お答え申し上げます。

バリアフリー社会の実現のためには、障害者や高齢者を中心とする様々な方が利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの普及促進というハード面の対応だけでなく、運転者が障害者等に対する接遇や車椅子の取扱いをしっかりと確認をしていく必要があります。

ると思うんですけれども、こういったもの、使われているかどうか、ちゃんと使われているかどうかの利用実態調査というのはしてあるんでしょう。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたしました。例えば、タクシードライバーの乗車拒否があるかどうかといったような点の障害者の利用の実態について定期的に調査を行つてあるわけではございません。

ただ、不当な乗車拒否などの差別に関する相談窓口を本省や地方支分部局等に設けるなど、日頃から情報収集に努めているところでございます。また、必要に応じて事業者に対し、対応の見直し等を求める等の措置も講じることとしているところでございます。

○伊藤孝恵君 調査というのは是非すべきというか、一番すべきだと思います。今おっしゃつた、定性のデータは把握していますということでしたので、やはり定量のデータも、それも定期的にとらうのを確認していただきたいというのを要望していきたいと思います。

今、政府参考人の答弁の中にあつたユニバーサルデザインタクシー、UDタクシーについて伺いたいというふうに思います。

国は、三十二年度までに全国で一・八万台の福祉タクシー及びUDタクシーの普及を目的として、一台につき六十万円を上限に補助を行つており、それはしっかりと研修を受けた研修を受けましたと、ずっと会社に、事業者に帰つてその方がずっとずっとその車を運転するわけではないという中で、その方が受けた研修というのを持ち帰つてそれを伝えてくれというふうな指導をされていらっしゃると思うんですけれど、これがなかなか難しいんじゃないかなという

○政府参考人(奥田哲也君) 実際に運転をする個々のドライバーでございます。

○伊藤孝恵君 ただ、やはり事業者で、その方が研修を受けましたと、ずっと会社に、事業者に帰つてその方がずっとずっとその車を運転するわけではないという中で、その方が受けた研修というのを持ち帰つてそれを伝えてくれというふうな指導をされていらっしゃると思うんですけれど、これはしっかりと研修を受けた、つまりちゃんと乗せるスキルを持つた事業者、そして運転者に限ると承知しておりますけれども、その方たちがどんな研修をしているか。例えば、現場を見に行つたりして実態というものは把握されているんだどうか。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

バリアフリー社会の実現のためには、障害者や高齢者を中心とする様々な方が利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの普及促進というハード面の対応だけでなく、運転者が障害者等に対する接遇や車椅子の取扱いをしっかりと確認をしていく必要があります。

いうソフト面の対応も不可欠であるというふうに考っております。そのため、先生から今御指摘いたしましたように、導入に当たっての補助につきましては、補助を実施するに当たっては、一台当たり三名以上ユニバーサルドライバー研修を受講した運転者がいることを要件としたしております。

この研修はタクシードライバー業界等が実施をしておりますが、具体的な研修内容は、障害者等の特性を理解し、ニーズに応じた適切な接遇や介護を学ぶ講義でありますとか、車椅子の取扱い等に関する実習も行つております。受講者は平成二十九年度末時点で累計四万七千八百五十四名となつていています。

○伊藤孝恵君 その講習に来ているというのは、事業者の代表者なのか、それとも本当に実際に運転をする方なのかというのを把握していらっしゃいます。

○政府参考人(奥田哲也君) 実際に運転をする個々のドライバーでございます。

○伊藤孝恵君 ただ、やはり事業者で、その方が研修を受けましたと、ずっと会社に、事業者に帰つてその方がずっとずっとその車を運転するわけではないという中で、その方が受けた研修というのを持ち帰つてそれを伝えてくれというふうな指導をされていらっしゃるところもあります。地域によってはみんなでやつていらっしゃるところもあります。ただ、事業者や地域によってはしっかりとやつていらっしゃるところもあります。

むらがあるというのが現状ではあるんじゃないかなというふうに思います。

あと、UDタクシーの納品時にも、やはり使い方の説明というのはしていただけるそなんですが、地域によってはみんなでやつていらっしゃるところもあります。ただ、事業者や地域によってはしっかりとやつぱり立ち会うのも代表者だつたりするそなんです。

結局、代表者は把握していても、実際に乗るド

ライバーが全員そのスキルを把握していないければ、車椅子の乗せ方は目では分かっているけど、DVDとか見るので、目では分かっているけどやつたことがないので、何となく不安で乗車拒否が起ころ。やつぱり研修が肝だというふうに思います。

障害者団体の方たちとお話ししてたら、乗車拒否するドライバーというのは、例えば道幅とか、後続車が来たからとか、右側に立っていたからとか、そういう理由よりも、むしろ障害者と関わったことがない、乗せたことがないという接遇不安から乗車拒否をしてしまうんじゃないのかと。だから、是非自分たちに声を掛けほしい、呼んでくれたらいいとも行きますと、研修にだつて出庫時の点呼のときだつて行きますというふうに言つてくださいます。まず会うことから始めようというふうにおっしゃっています。それから、自分たちもたくさんタクシーをふだんから使いうようにして、協力して習熟度を上げていけばいいんではないかと。私、すごい、なるほどなど、有り難いなというふうに思いました。参考人に伺います。研修についてもう一步踏み込めませんか。

めておりません。本会議において大臣から御答弁申し上げましたように、いずれも具体的な改善に向けた取組を進めることとしているところでございます。

そうした方針で具体的な課題を解決するという取組を進めてまいりたいと思います。

○政府参考人(奥田哲也君) 空港アクセスバスの数値目標についてとござりますが、まず結論から申し上げますと、今ほど総合政策局長から答弁ありましたように、お尋ねの空港アクセスバス、長距離バスというくくりでの数値目標はございません。

ただ、若干補足の説明をさせていただいてもうろしいでしようか。いわゆる乗合バスにつきましては、これは空港アクセスバスも長距離バスも乗合バスに含まれますけれども、パリアフリー法に基づきまして、車を新たに事業の用に供するときは公共交通移動等円滑化基準に適合する義務といふものが課せられておりまして、ノンステップバスとかワンステップバスを導入するという義務付けがなされております。また、ノンステップバスについて二〇二〇年までに約七〇%とするという數値目標がございます。

このような中、御指摘の空港アクセスバスなどを含めまして、その構造とか運行の態様によって公共交通移動等円滑化基準により難い特別の事由があると地方運輸局長が認定したバス車両につきましてはこの基準の適用が除外されておりまして、これらの中には、別途二〇二〇年までに約二五%をリフト付きバスなどとするという数値目標が設定されておりますが、お尋ねの空港アクセスバス等についてはこれらの適用除外車両の中には含まれますが、それらのみを切り出した数値目標といたることは設定されていないと、そういうことでござります。

ちょっと長くなつて済みませんんでした。

○伊藤孝恵君 済みません 小規模店舗のパリアフリー化の目標数字つてあるんですか。

○政府参考人(伊藤明子君) 店舗につきまして

は、延べ床面積二千平米以上の店舗を建築する際にはパリアフリー基準の適合を一律に義務付けておりますが、二千平米未満のものにつきましては、地方公共団体が地域の実情に応じまして条例により義務付け対象となる規模を引き下げるという仕組みになつております。

○伊藤孝恵君 数字がないということだったんだから答弁ありましたけれども、駅がやっぱりこれぐらい進んだらではないのかな

うのは、数字を定めて進んだからではないのかな

てはおりません。

○伊藤孝恵君 数字がないということだったんだから答弁ありましたけれども、駅がやっぱりこれぐらい進んだといふふうに思います。

例えば、今御答弁、山本理事からの質問の中に

もあれば、駅がやっぱりこれぐらい進んだといふふうに思つてます。

例えは、入店可能な店は五〇%にしようという

ような目標を定めて、そのためには床面積何%以上を義務付ける、又は努力義務を課すというよう

ことですけれども、現状の二千平米以上だけを整備しても、入れる店つてやっぱり僅か数%なんですか

うふうに思つてます。

飲食店、コンビニについては、先般、業界団体が農林水産省や経済産業省と連携いたしまして、

こんな捕捉率を踏まえた施策が大事だというふうに思ふうですけれども、駅ができたんだから建物だつてできるんじゃないかというふうに思ふんですけれども、局長、いかがですか。

○政府参考人(伊藤明子君) お答え申し上げま

いうふうに考えております。

ただ、御指摘のとおり、非常に店舗のパリアフ

リー化も大事な話だというふうに思つておりますので、公共団体がエリアを例えば限定するとか、対象用途を設定するということも当然できますし、また、具体的な運用状況などについても、ほ

かでどうやつているかといふこともよく横展開していただけるように、十分情報提供したいというふうに思つております。

また、あわせまして、規制というだけではなくて、当然、業界団体とかあるいは関係省庁とも連携いたしましてパリアフリー化の取組というものを進めていくことも重要な点だと思います。

例えは、今御答弁、山本理事からの質問の中に

もあれば、駅がやっぱりこれぐらい進んだといふふうに思つてます。

飲食店、コンビニについては、先般、業界団体が農林水産省や経済産業省と連携いたしまして、

こんな捕捉率を踏まえた施策が大事だというふうに思ふうですけれども、駅ができたんだから建物だつてできるんじゃないかというふうに思ふんですけれども、局長、いかがですか。

○政府参考人(伊藤明子君) お答え申し上げま

で、世界基準から大きく後れを取つてしまつた反省がござります。

パリアフリー法も、次回は三年後、行動計画の二〇二〇年に見直してはいかがかというふうに思ふんですが、最後、御答弁いただければと思いま

す。○政府参考人(由木文彦君) ユニバーサルデザイン二〇二〇につきましては、政府におきまして、毎年度進捗状況を確認をして、その状況を公表す

るという運びにまづなつております。

それから、法律の見直しにつきましては、附則において、五年をめどに適切に評価を行つて、それを踏まえて適切な対応を行つというふうに思つております。

飲食店、コンビニについては、先般、業界団体が農林水産省や経済産業省と連携いたしまして、

こんな捕捉率を踏まえた施策が大事だというふうに思ふうですけれども、駅ができたんだから建物だつてできるんじゃないかというふうに思ふんですけれども、局長、いかがですか。

○政府参考人(伊藤明子君) お答え申し上げま

るふうに思つてます。

○伊藤孝恵君 まだまだ知恵絞れるところはいつぱいあると思います。おつしやるよう、義務化はできないかもしねいけれども、じゃ、努力義務を明示するだけでも、数字が見えるだけで金然

の列があつたり、大きな荷物を持って並んで、鉄道内で荷物置場を探していらっしゃる姿も本当によく見かけるようになりました。今日のホテルが

こういった対策、せっかくすばらしい数値目標を掲げて行動に移していくつしやるので、それは是非ちゃんとそれがなされたのかどうかというの

のトレース、それと同時に、パリアフリーとの整合性、パリアフリー法が更に改善するところがな

いのか、そういうふうに言つていらっしゃる旅

行者の方もいらっしゃいました。

こういった対策、せっかくすばらしい数値目標を掲げて行動に移していくつしやるので、それは

是非ちゃんとそれがなされたのかどうかというの

のトレース、それと同時に、パリアフリーとの整合性、パリアフリー法が更に改善するところがな

いのか、そういうふうに思つたところをしつかりと見ていた

だくことをお願いいたしまして、質問を終わらせていただきます。

○山添拓君 日本共産党の山添拓です。

あれ、個人を尊重し、その自由な人格形成と發展を支えるのが憲法の保障する基本的人権であるう

と思います。

大臣は、本会議で私の質問に対し、パリアフリー法の趣旨は、憲法十三条や十四条、二十一条などに依拠すると述べました。二十二条の居住、移転の自由や、あるいは二十五条、生存権に根拠を求めるこどもできるだらうと思います。

いずれにしても、こうした憲法に定める権利を実現しようとするのがパリアフリー法であります。誰もが自由に安全に移動する権利はそもそも憲法上保障された権利だと、こういう認識を大臣はお持ちでしようか。

○国務大臣(石井啓一君) 御指摘の誰もが自由で安全に移動できる社会を築くことは憲法で保障されているといふことについては、必ずしもその趣旨が明確ではありませんけれども、それが人の移動をする自由を妨げないという意味であれば、本会議で御答弁いたしましたように、パリアフリー法の依拠する考え方として憲法の規定に根差しているものと考えております。

一方で、いわゆる移動権、すなわち請求の根拠となるような具体的な権利として認められるという意味であれば、本会議で御答弁いたしましたように、時期尚早であると考えております。

○山添拓君 憲法上の権利、これに依拠するものだということを認めるんであれば、法律に明記することも可能であるはずなんですね。障害者権利条約でも移動の自由は保障されておりまし、またパリアフリー法について、今日午前中の参考人質疑では秋山参考人からも、内容的には移動権を認めたフランスと比べても遜色のないものだと、こういう意見も示されました。なぜ移動権を明記しないかといえば、御答弁ありましたとおり、権利の内容について国民のコンセンサスが得られていない、だから時期尚早だと、こういうわけです。

しかし、権利が問題となる場面というのは、常に少数者の権利が脅かされる場面であります。障害者や高齢者のように移動に不自由を感じる方を念頭に置いたパリアフリー化でこそ、権利として

正面から位置付けることが求められていると思うんです。

大臣、これ改めていかがですか。

○山添拓君 なかなかそれ以上前に進まないんであります。

すけれども。

○国務大臣(石井啓一君) 今ほど御答弁したとおりであります。

○山添拓君 なかなかそれ以上前に進まないんであります。

露骨な議論をされているんですね。これ、権利を規定すると義務を負うのは誰かということになつて、財源が必要になる、やらなければ行政が不作為を問われる、つまり裁判を起こされかねない、あるいは利用者と事業者との間に対立意識を生みかねないのだと、こういうことを議論されているわけです。

結局、そなつた場合に不都合を受ける行政や事業者との間で、いわゆる移動権、すなわち請求の根拠となるような具体的な権利として認められるといふ意味であれば、本会議で御答弁いたしましたように、時期尚早であると考えております。

一方で、いわゆる移動権、すなわち請求の根拠となるような具体的な権利として認められるといふ意味であれば、本会議で御答弁いたしましたように、時期尚早であると考えております。

○山添拓君 憲法上の権利、これに依拠するものだということを認めるんであれば、法律に明記することも可能であるはずなんですね。障害者権利

は、施設設置管理者等、国、地方公共団体及び国民について、それぞれ努力義務として責務が定められているところであります。

施設設置管理者等につきましては、移動等円滑化のための関係者と協力して、移動等円滑化の促進のための施策の内容について適時適切に検討し、その結果に基づいて必要な措置を講ずること及び

国民の理解と協力を求める事。地方公共団体につきましては、国に準じて、移動等円滑化を促進するための必要な措置を講ずること。国民につきましては、理解を深めるとともに協力を行うこととされています。

○山添拓君 ですから、パリアフリー化の責任

が、一義的には事業者が行うべきものだと、これが自体は特に否定されないかと思うんですが、いかがですか。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。

委員お尋ねの一義的には、いふところが一体何を意味しておられるのか必ずしもよく明確ではございませんけれども、今申し上げましたように、

パリアフリー法上は、移動等円滑化のために必要な措置を講ずることという努力義務は、施設設置管理者等、いわゆる事業者等に課せられた責務と

して規定をされているといふことでございまし

て、國は施策の内容について適時適切に検討し、

その結果に基づいて必要な措置を講ずること及び

国民の理解と協力を求める事、それから國民は理解と協力を行うことといふことでございまし

て、今回法律に追加をいたしましたその責務につきましては、その理解を求める対象の例示を追加をしたといふことがあります。

○山添拓君 ですから、移動の円滑化のために責務を負うのは、本来は事業者、管理者というこ

とをいたしましたが、ハード面でもソフト面でも

交通機関を利用して移動するため必要となる支

援その他、必要な協力をするよう求めると、こう

されています。一人一人の国民が自発的に支援し

たり協力したりする、これに何の異論もありませ

ん。しかし、本来パリアフリー化に責任を負うの

は運輸事業者や施設の管理者であります。

大臣に伺いますが、ハード面でもソフト面でも

パリアフリー化の責任は第一義的には事業者にあ

ります。國や自治体がこれを支援すべきだと、この考

えには変わりはないと思うんですが、いかがで

しょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 現行法におきまして

よりサポートを基本とするべきだ、こういう田中参考人からの意見もありました。國民に声掛けなどの責務があるからといって、事業者が利用者任せにして安全対策やパリアフリー対策、怠るようないことうございます。

もう一点、都市鉄道の利用者ニーズの高度化等に對応した施設整備促進に関する検討会での議論について伺います。

今年二月の中間取りまとめは、パリアフリー化の投資は必ずしも事業者の収益につながらない、國や地方公共団体の財政事情もあるとして、受益者負担の観点から新たな費用負担の在り方について検討を行うこととしたというものです。

これは、委員十一名のうち七名が鐵道事業者とその関係者、二名が國交省で、藤井局長と次長がおられます。負担する側の、利用者側の代表がいられないわけですね。これでは費用負担を抑えるべき姿と考えております。

○山添拓君 ですから、パリアフリー化の責任

が、一義的には事業者が行うべきものだと、これが自体は特に否定されないかと思うんですが、いかがですか。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたしました。

委員お尋ねの一義的には、いふところが一体何を意味しておられるのか必ずしもよく明確ではございませんけれども、今申し上げましたように、

パリアフリー法上は、移動等円滑化のために必要な措置を講ずることという努力義務は、施設設置

管理者等、いわゆる事業者等に課せられた責務と

して規定をされているといふことでございまし

て、國は施策の内容について適時適切に検討し、

その結果に基づいて必要な措置を講ずること及び

國民の理解と協力を求める事、それから國民は理解と協力を行うことといふことでございまし

て、今回法律に追加をいたしましたその責務につきましては、その理解を求める対象の例示を追加をしたといふことがあります。

○山添拓君 ですから、移動の円滑化のために責務を負うのは、本来は事業者、管理者というこ

とをいたしましたが、ハード面でもソフト面でも

交通機関を利用して移動するため必要となる支

援その他、必要な協力をするよう求めると、こう

されています。一人一人の国民が自発的に支援し

たり協力したりする、これに何の異論もありませ

ん。しかし、本来パリアフリー化に責任を負うの

は運輸事業者や施設の管理者であります。

大臣に伺いますが、ハード面でもソフト面でも

パリアフリー化の責任は第一義的には事業者にあ

ります。國や自治体がこれを支援すべきだと、この考

えには変わりはないと思うんですが、いかがで

しょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 現行法におきまして

よるサポートを基本とするべきだ、こういう田中参考人からの意見もありました。國民に声掛けなどの責務があるからといって、事業者が利用者任せにして安全対策やパリアフリー対策、怠るようないことうございます。

もう一点、都市鉄道の利用者ニーズの高度化等に對応した施設整備促進に関する検討会での議論について伺います。

今年二月の中間取りまとめは、パリアフリー化の投資は必ずしも事業者の収益につながらない、國や地方公共団体の財政事情もあるとして、受益者負担の観点から新たな費用負担の在り方について検討を行うこととしたというものです。

これは、委員十一名のうち七名が鐵道事業者とその関係者、二名が國交省で、藤井局長と次長がおられます。負担する側の、利用者側の代表がいられないわけですね。これでは費用負担を抑えるべき姿と考えております。

○山添拓君 ですから、パリアフリー化の責任

が、一義的には事業者が行うべきものだと、これが自体は特に否定されないかと思うんですが、いかがですか。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたしました。

委員お尋ねの一義的には、いふところが一体何を意味しておられるのか必ずしもよく明確ではございませんけれども、今申し上げましたように、



は、ホームドアを事業者によるサービスとするのではなくて、安全対策として鉄道事業法の整備基準にするべきではないかと思います。

大臣は、本会議での私の質問に対し、一定の

条件を満たす場合には、パリアフリー法によつて駅の新設又は大規模改良を行う際に整備を義務付けていると答弁されました。そうすると、既存の駅ではそのままでよいということになりかねない

んですが、いかがですか。

○国務大臣(石井啓一君) ホームドアは、列車との接触、ホームからの転落防止のための設備として非常に効果が高く、その整備を推進していくことは重要と認識をしております。一方、ホームドア整備は、新たな収益を生むものではなく、整備に多額の費用が掛かることを踏まえ、その整備を義務付けする対象は、駅の新設又は大規模な改良を行う場合に限ることとしているところであります。

なお、それ以外の既設の駅の場合には、利用者十万人以上の駅について、整備条件を満たしていける場合、原則として平成三十二年度までにホームドアを整備する等の整備目標を定めた上で、公的な支援措置を講じること等によりましてホームドアを整備をしているところであります。

○山添拓君 ですから、なかなかそれでは全体進んでいくということにならないかと思うんです。ホームドアを設置するまでの間は、ホームに人員を配置して対策を取るべきです。国交省は、事業者の判断によつて、警備員を増配置したり、通勤通学時間帯に新たに職員を配置するなど対応を取つてているとおっしゃいますが、最近、地方だけでも無人として、インターネットで対応する駅が増えているといいます。埼玉県では、宇都宮線、高崎線、川越線、二十八駅が無人化をされ、県がJR

に再配置を求めて要望しています。

今年二月から三月にかけては、千葉県の総武

線、下総中山、東船橋、幕張本郷の三駅が早朝無

人となりましたが、これホームページに記載はさ

れず、県にも事前の連絡はなかつたといいます。

我が党の丸山慎一県議らが今年の二月、JR東日

本に新たな無人化は撤回するよう求めた際に、聴

覚障害者が知らずに来たらどうするのか、こう聞

きますと、担当者は答えられなくて絶句をしてしまつたといいます。

○室井邦彦君 鉄道局、伺いますが、このシステムは何駅で導入されているんでしょうか。そして、これは、駆

員の増配や新たな職員配置どころかパリアフ

リーと逆行するような事態ではないかと思います

が、いかがでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) 今委員御指摘の駅遠

隔操作システム、これは、自動券売機、自動改札機、自動精算機等の操作、監視を遠隔で行うシス

テムでございます。JR東日本は二〇一四年以降

導入を進めておりまして、昨年十月一日現在、導

入駅は百七十七駅であると聞いております。

車椅子の使用者など駅係員の対応が必要な利用

者がこういった駅を利用する場合、こういった駅

が無人駅になっている場合もあるわけであります

けれども、これについては、事前に連絡を受けた

上で、近隣の管理駅や駅のバックオフィス等に常

駐する駅係員を派遣することによって不便が生じ

ないように対応を行つているものと聞いておりま

す。

○山添拓君 時間が来ましたので終わりますが、

心のパリアフリーといつても、人がいないのでは

対応のしようがありません。秋山参考人からも

無人化というのはゆゆしき事態だという発言があ

りました。

JR東日本は経営合理化のためだと言つております

隔操作システムにより、始発から午前七時前頃まで無人として、インターネットで対応する駅が増えているといいます。埼玉県では、宇都宮線、高崎線、川越線、二十八駅が無人化をされ、県がJR

まえて適切な対応を取るべきだということを申し上げて、質問を終わります。

ありがとうございました。

○室井邦彦君 日本維新の会の室井邦彦です。

早速質問させていただきますが、先日の本会議

場での登壇でいろいろと私も質問をさせていただけました。多少重複する点があると思いますけれども、是非お聞きをいただき、御返答をお願いしたいと思います。

まず、先日、公共交通事業者の二十九年の三月

三十日現在の国に提出された報告書の集計の結果、申し上げたように、パリアフリー化は、段差

の解消で八七・一%、視覚障害者誘導用のブロックの設置は九三・八%、また障害者用トイレの設置は八四・二%、一定の進捗を見ることが

できており、このように私も申し上げましたけれども、特にこの遅れておりますアクセスマ

スのリフト付きバス、空港アクセスバス等につい

てのリフト付きバスの導入について申し上げます

と、車椅子の使用の乗降等に要する時間を確保す

る必要があります、あるいはリフトの上げ下げに必

要な駐車スペースの確保が必要である、あるいはリ

フトの格納スペースにより荷物用のスペースが減

少、不足することへの対応が必要である等の課題

があるところでございます。

一方で、最近は、荷物室を従来より確保できる

新型のリフト付きバス、これ御観察をいたいたい

バスでございますけれども、乗降時間がノンス

テップバスと同じスロープ付きのダブルデッカー

等、こうした課題に対応した新しい車両の導入が

開始をされているところでございます。

こうした状況も踏まえまして、東京オリンピック・パラリンピックに向けて、利用者一ーゼスが運

行する空港と都心部を結ぶ直行路線においては、リフ

ト付きバス等のパリアフリー車両の導入を進める

という基本的な考え方に基づいて導入を推進して

いくこととしております。

また、こうした施設ごとの課題等も踏まえつ

つきましては、基本方針におきまして、二〇二〇

年度末までの各施設の整備目標を設定し、その達

成に向けた取組を進めております。

今委員の方から、幾つかの施設ごとの達成状況

について御紹介をいただきました。一つ、三千人

以上の駅につきましては、これまで御答弁申し上げておりますけれども、一〇二〇年度末までに

原則として一〇〇%という目標を目指しております。

一方で、今まさに委員御指摘をいただきまし

た、言わば成績の悪い方の数字といたしまして

は、リフト付きバス等につきましては、目標値の二〇二〇年度末までの約二五%に対しまして、二

〇一六年度末時点六%というふうになつている

ところでございまして、御指摘のとおり、進捗状況はそれぞれ異なつてしまつております。

それぞれの施設ごとにそれぞれ課題はございま

すけれども、特にこの遅れておりますアクセスマ

スのリフト付きバス、空港アクセスバス等につい

てのリフト付きバスの導入について申し上げます

ところがございまして、御指摘のとおり、進捗状況はそれぞれ異なつてしまつております。

そこで、まずは、各施設ごとにそれぞれ課題はございま

すけれども、特にこの遅れておりますアクセスマ

スのリフト付きバス、空港アクセスバス等につい

まして、この計画制度に基づく推進を図つてまいりたいというふうに考えているところです。

○室井邦彦君 ありがとうございます。

前半の部分ではもう優秀な成績を取つておられますので、この今申し上げた非常に進捗が遅れている部分、せっかくこういう状況でバリアフリーの普及率は非常にいいということになつておりますが、今私が申し上げた福祉タクシーとかこういう旅客船、ノンステップバス、こういうところについて、しっかりとまた数字を上げていただき、オリンピックまでに、やはり日本の国は福祉大国だなど、そういうふうにまた評価していただき、更に頑張つていただきたいということをお願いをしておきたいと思います。

続いて御質問をいたしますが、先ほど来出ておりますこのバニラエアの、奄美の、障害者の方が階段式のタラップを一人ではい上がつておられるように思つておきたいと思います。

大國だなど、そういうふうにまた評価していただき、オリンピックまでに、やはり日本の国は福祉大国だなど、そういうふうにまた評価していただき、更に頑張つていただきたいことをお願いをしておきたいと思います。

また、東京大会を契機としまして、共生社会や一億総活躍社会の実現に向け、全国のバリアフリーア化を一層推進する観点から、今般のバリアフリーフ法の改正を提案をしております。改正案に盛り込まれた施策を的確に実施をいたしまして、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の着実な成功のみならず、更にその先も見据えまして、全国のバリアフリー化を一層推進するよう、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 是非よろしくお願ひ申し上げます。

六千万人の高みを目指として頑張つておられる国交省であります。是非この点も世界一を目指してひとつ頑張つていただけるよう、努力していただけれるようにお願いを更にしておきます。

この計画の作成に当たっては、どういう計画にすべきかという判断基準を国土交通大臣が公共交通事業者等に対して定めて示すということにいたしております。その中で、委員御指摘をいたしましたバリアフリーの推進体制の充実につきましては、社内において整備すべき推進体制などを計画にきちんと書くようにというふうに考えておりました。したがいまして、この基準に従いましてそれぞれの公共交通事業者等が定める計画において、例えば推進本部の設置などの具体的な推進体制などが記載をされていき、それが進行管理をされいくことになるものと考えております。

また、公共交通事業者は、この計画制度におきまして、毎年度計画の取組状況の報告や公表を行なうという仕組みにいたしております。また、その結果といたしまして移動等円滑化の状況が著しく不十分である場合には、国土交通大臣が勧告、公表できるという仕組みも導入をしているところであります。

これは、エレベーターの件につきましても、バリアフリー化は、工事はしたけれども、いろいろ

月二十四日までの限られた中で、我が国におけるこのバリアフリー化推進の課題をどう捉えておらえて、また今後どのような取組をしていくことされているのか、お聞かせください。

○国務大臣(石井啓君) 国土交通省といたしましたユニバーサルデザイン二〇二〇行動計画に基づきまして、東京大会の着実な成功に向け、競技会場周辺エリア等の道路、都市公園、鉄道駅等のバリアフリー化に向けた重点支援、都内主要ターミナルの再開発プロジェクトに伴う面的なバリアフリー化を推進していく観点から、ミナルの世界トップレベルのバリアフリー化などを、大会に向けた重点的なバリアフリー化を推進しております。さらに、全国各地における高い水準のバリアフリー化を推進していく観点から、オンラインの見直しなどの取組も進めているところであります。

また、東京大会を契機としまして、共生社会や一億総活躍社会の実現に向け、全国のバリアフリーア化を一層推進する観点から、今般のバリアフリーフ法の改正を提案をしております。改正案に盛り込まれた施策を的確に実施をいたしまして、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の着実な成功のみならず、更にその先も見据えまして、全国のバリアフリー化を一層推進するよう、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 是非よろしくお願ひ申し上げます。

六千万人の高みを目指として頑張つておられる国交省であります。是非この点も世界一を目指してひとつ頑張つていただけるよう、努力していただけれるようにお願いを更にしておきます。

この計画の作成に当たっては、どういう計画にすべきかという判断基準を国土交通大臣が公共交通事業者等に対して定めて示すということにいたしております。その中で、委員御指摘をいたしましたバリアフリーの推進体制の充実につきましては、社内において整備すべき推進体制などを計画にきちんと書くようにというふうに考えておりました。したがいまして、この基準に従いましてそれぞれの公共交通事業者等が定める計画において、例えば推進本部の設置などの具体的な推進体制などが記載をされていき、それが進行管理をされいくことになるものと考えております。

また、公共交通事業者は、この計画制度におき

者、障害者等のエレベーターの前でそれぞれの方々が長い時間待たれているという、このようないふな不都合が起きているようあります。このようないふなことを耳にしております。

そこで、いろいろと業者が主体的にこのバリア

フリー化に取り組む環境づくり、業者というのももちろん公共交通事業者のことありますけれども、バリアフリー推進体制の充実や取組状況に係る情報開示の必要性が求められていると。

今回の法改正において、バリアフリー化に取り組む環境がどう整つて整備してきたのか、その点をお聞きしたいと思います。

○室井邦彦君 由木局長、三番の質問と四番の質問を同時に答えてくれたので、ちょっとまた同じ

問題をお聞きしたいと思います。

○室井邦彦君 由木局長、三番の質問と四番の質問を同時に答えてくれたので、ちょっとまた同じ問題をお聞きしたいと思います。

じゃ、四番はそういうことで、三番の質問も分かりました。ひとつよろしく頑張つていただこうであります。

そのために、今回必ずしも個別事業に関する計画を要しないマスター・プランという制度を導入をいたしまして、このマスター・プランの取組を進めることによって市町村のバリアフリー施策を進めることができるようとしたいということを考えているところでございます。

このマスター・プランの導入の促進につきましては、先ほどちょっと御答弁も申し上げましたけれども、例えば、都道府県が広域的な見地による助言等の支援を行う仕組みでございますとか、国が情報提供を行う、つまりガイドラインを示す、あるいは先進的な事例などについて国から情報提供を行へ、こういった支援を行う。さらには、費用面につきまして、マスター・プランの作成経費について助成を行う。こうしたような支援策を講じることによりまして、できるだけ多くの市町村にこのマスター・プランを作成することを通じてバリアフリー施策に取り組んでいただきたいというふうに考えているところでございます。

○室井邦彦君 よろしく地方にも御指導をお願いをしたいと存ります。

我が国の高齢化は急速に展開をしておるわけでありますけれども、この高齢化率、東京オリパラ大会後には三〇%を超えると言われておりますし、二〇六〇年には四〇%近くに達すると、このように見込まれておるわけであります。他方、平成二十三年の身体障害者数は約三百八十六万四千人ということです。平成十八年に比べて約二十九万人増加と。また、知的・精神障害者数も増加をしており、この障害者数は今後も増加するというふうに見込まれております。

そこで、高齢者・障害者の増加する社会構造の中、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり等をどう連携強化させ、ユニバーサルデザインまちづくりをどう推進していくのか、最後に大臣の御質問をお聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) 高齢者、障害者等が今後増えていく中で、高齢者、障害者等を含む全て

の人が住みよいまちづくりを進めるため、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり施策と連携をしつつ、面的なバリアフリー化を推進することは大変重要な認識をしております。

例えば、市町村におきまして、町の中心部に

福祉、医療等の生活サービス施設等を誘導し、それに合わせてバリアフリー法に基づく基本構想を作成をして、駅等からそれらの施設への移動経路のバリアフリー化を重点的に進めることもそれぞれの施策の効果を高めるものと考えられます。

このため、バリアフリー法におきまして、市町村が基本構想や今般の改正で盛り込みますいわゆるマスター・プランを作成するに当たりましては、都市計画や市町村都市計画マスター・プランとの調和を保つこととしております。

あわせて、市町村におきまして、バリアフリーとまちづくりの関係部局が相互に連携をして取組を進めることの重要性やその具体例について、今後改定をいたします基本方針等に明記をし周知徹底を図るとともに、市町村に対し、マスター・プランや基本構想の作成を働きかけてまいりたいと考えております。

国土交通省といたしましては、こういった取組を通じましてバリアフリー施策とまちづくり施策の連携を図り、面的なバリアフリー化をより一層進めてまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 終わります。よろしくお願いします。

○青木愛君 希望の会、自由党の青木愛です。

早速質問に入らせていただきたいと思います。

現在、鉄道におきまして、車椅子利用の方々の車両の乗り降りに対する介助として、駅係員の皆様方が渡し板を設置するなどして対応いただいたいっているところでございますが、具体的な利用方法についてお聞かせをいただきたいのですけれども、事前に電話連絡をしてお願意をするというふうに伺っておりますが、どのような形でお願意すればいいのか。また、一旦乗車をしたもののに

緊急な用事が発生したり、あるいは気持ちがわって行き先を変更したいといった場合には対応していただけるものなのか。

それから、先ほど来、地方の駅のみならず、先ほど北区の十条駅の片方の改札口の指摘もございましたし、また千葉県の都市部における無人化も

進んでいるということなんですが、こういう無人駅、バリアフリー化されていない無人駅を車椅子の利用者が利用する場合、どのような対応をしていただけるものなのか、お聞かせをいただきたいと思います。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えをいたしました。国土交通省としましては、鉄道の乗降に際して介助が必要な車椅子の使用者の方が駅を利用される場合、こういった場合には、それぞれの鉄道事業者が有人駅であるか無人駅であるかを問わず、可能な限り必要な駅員等を確保して対応に当たるようなど、こういった指導を行つておるところでございます。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えをいたしました。

国土交通省としましては、鉄道の乗降に際して介助が必要な車椅子の使用者の方が駅を利用され

る場合、こういった場合には、それぞの鉄道事業者が有人駅であるか無人駅であるかを問わず、可能な限り必要な駅員等を確保して対応に当たるようなど、こういった指導を行つておるところでございます。

○青木愛君 ありがとうございます。

駅職員の方の派遣をしていただいているとい

うことで、それはそれでも大変な対応をいただ

いているなど有り難く思う次第ではありますけれども、今御答弁もありましたように、やはりなかなか対応ができない場合もあるということで、時

間が掛かるということもあるらうかと思いますし、また駅の構造上できない場合もあるということだと思います。

そこで、やはりハード面での抜本的な対策が必要になつてくるのだろうと思われますけれども、この車両とホームの間の段差あるいは隙間をなくす

ためにはどのように対策が取られているか。

聞くところによりますと、大阪メトロは大変

んでいて、車椅子利用者の単独の乗降が可能であ

るというふうに聞いております。大変なお取組

だなどというふうに敬意を表すところでありますけれども、このような取組を全国にこれから広げ

は、こういった小規模の駅、あるいは無人の駅におきましても移動の円滑化というものを最大限囲まれるように、鉄道事業者に対して必要な助言、指導を行つてまいることとしているところでござ

ります。

○青木愛君 ありがとうございます。

駅職員の方の派遣をしていただいているとい

うことで、それはそれでも大変な対応をいただ

いているなど有り難く思う次第ではありますけれども、今御答弁もありましたように、やはりなかなか対応ができない場合もあるということで、時

間が掛かるということもあるらうかと思いますし、また駅の構造上できない場合もあるということだと思います。

そこで、やはりハード面での抜本的な対策が必

要になつてくるのだろうと思われますけれども、この車両とホームの間の段差あるいは隙間をなくす

ためにはどのように対策が取られているか。

聞くところによりますと、大阪メトロは大変

んでいて、車椅子利用者の単独の乗降が可能であ

るというふうに聞いております。大変なお取組

だなどというふうに敬意を表すところであります

けれども、このような取組を全国にこれから広げ

るといふに聞いております。大変なお取組

だなどといふに敬意を表すところでありますけれども、この段差、隙間の基準を数値で明確化できるものなのかなどうなのか。ホームが直線でなかつたり、あるいは隙間をなくす余りに横揺れで車両とホームとぶつかつてというような、そういう難しい面もあるやには聞いてはいるんですけども、どういった対策が考えられます

けれども、それを踏まえた形で、プラットホームにエレベーターとかスロープがあるとか、そういう形で介助がなくともホームまで行けるような、

そういうハーフ面の取組をしていると、そういった例もあるところでございます。

いずれにしましても、国土交通省としまして

は、こういった対策が考えられます

間についての数値基準、現在定められていないところでございます。

その一方で、大阪メトロ、四月から大阪メトロ株式会社という、元々市営の、大阪市営地下鉄でございますけれども、こちらについては安定したコンクリートの軌道を採用していると。そういうことも背景として、ホームをかさ上げする、あるいは車両とホームの間、これが擦れないようくしゴムといったゴムの、もしうつかったときにもゴムなのでそこで傷まない、それを設置するといった工夫を行うことによって、通常の鉄道に比べて小さな段差、具体的には段差が二センチ、さらには隙間が三センチと、こういったことを実現している。こういった例もございます。こうしたことになりますと、介助がなくて車椅子の方々が自分で乗降ができるということで、そういったニーズも今非常に高まっていますので、そう一つの非常に先進的な取組だと考えております。

国土交通省としましては、こういった先行事例を他の鉄道事業者の方に広く横展開をして、その普及を行なうということを行っております。さらに、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するような段差、隙間の数値化、現在行われていないわけでありますけれども、こういった数値化についての検討も開始をしたところでございます。

○青木愛君 ありがとうございます。車椅子での単独乗降と鉄道の安全確保を両立するように検討を行なってまいりたいと考えております。

○青木愛君 ありがとうございます。車椅子での単独乗降と鉄道の安全確保を両立するように検討を行なってまいりたいと考えております。

作つていくに当たつてどのようなことに配慮すればいいかという点でありますけれども、國島高山市長さんからは、モニターツアーを行つて、身体障害者あるいは高齢者の方々に外から来てもらつて見てもらうと地元では分からなかつた問題点が顕在化するということで、まずは調査が大事だとございました。  
そのための今回予算措置もしていただいていると、そういうことであります。市長さんはこれからマスターープランをそれぞれの町の特性を生かしながら作つていくだろうと思いますけれども、国といつたしまして、この交通結節点における業者間の調整も含めて、どのような支援を市町村に対してもされるのか、お聞かせください。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。委員からお話しいただきましたように、今回の導入をいたしますマスターープランの制度におきまして、その地区内においては、公共交通事業者等から施設を設置する際に市町村が事前の届出を受けるという制度を導入することいたしております。して、この届出を端緒として、市町村が交通結節点等の関係事業者間の調整を行うということが可能になつて、この地区内の事業者間連携が促進されることになるものとまず考えております。

慣れない市町村もあるうかと思ひますので、きりを進めてまいりたいと思っております。

○青木愛君 ありがとうございます。車椅子での単独乗降と鉄道の安全確保を両立するように検討を行なってまいりたいと考えております。

○青木愛君 ありがとうございます。車椅子での単独乗降と鉄道の安全確保を両立するように検討を行なってまいりたいと考えております。

うことや、あるいは作成経費についても国からの助成を行なうことを申し上げさせていた

ここにエレベーターを併設をする取組とか、あるいは出入口をもう一方にも設ける、そういう形でバリアフリーを進めている地方の駅もあるや

聞いております。

先ほど、田中参考人が、意外とエレベーターは利用しにくいというお話をございました。エレベーターへの動線が分からぬ、あるいはボタンの位置がエレベーターによつて違うといったよう

なこともあります。いう御指摘もあり、どのような形

が地方の駅において適切なのかというのはその駅の造りにも違うであろうかと思ひますけれども、

いづれにしましても、地方の駅における、また駅周辺、また駅に至るまでの公共交通との継続と

いた意味で、是非、地方においてこれから高齢化が進みますので、先ほど大臣も、オリバラは契機にはしているけれども、その後が勝負なんだ、

大事なんだという御答弁がありました。

その点について、是非もう一度改めて私からも確認をさせていただきたいと思います、今後の進め方について。よろしくお願ひいたします。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えをいたしま

す。高齢者、障害者を含む全ての人が住みよいまちづくりを進める上で、都市部のみならず地方におけるバリアフリーを推進していくことは大変重要な策を進めていくという御答弁があつたかけ、都市部にかかわらず小規模の駅についてもそぞろに、この調整を行ないますためには、まず何よりも市町村がマスターープランの作成に取り組んでいただく必要がござります。そのためには、委員が進んでいた、そして、今後また検討する場を設け、今年の三月に交通バリアフリー法基準とガイドラインの改正によりまして明らかにいたしました。この駅につきましても既に二〇%バリアフリー化が進んでいた、そして、今後また検討する場を設け、都市部にかかわらず小規模の駅についてもそぞろに、この調整を行ないますためには、まず何よりも市町村がマスターープランの作成に取り組んでいただかなければなりません。そのためには、委員が学生の頃利用していた地方の駅を想像いたしましたと、上りのホームと、そして下りのホームがあちら側にあり、それを跨線橋で、歩道橋のような跨線橋でつないであります。出入口は片方しかありません。ですので、とてもとてもバリアフリーア化というには程遠い状況でございます。

今回の改正案におきましては、このマスターープランの作成について、従来の基本構想が任意の取組だったものを今回は努力義務にいたしますといふふうに考えております。

今後、聞くところによると、中には、跨線橋を古くなつてゐるので一度新しくして、そこにエレベーターを併設をする取組とか、ある

この達成率が二〇一六年度末で八七・〇%といふふうに考えております。

この達成率が二〇一六年度末で八七・〇%といふふうに考えております。

未満の駅、これにつきましては、高齢者、障害者の方々の利用の実態等を踏まえてバリアフリー化

を鋭意進めているところでありますけれども、その達成率というのは二〇・九%ということでおありその格差はあるということでございます。

委員御指摘のとおり、今後の高齢化の進展も踏

まえて、地方部におけるバリアフリー化の重要性は今後ますます高まるものと考えております。

先ほど、地方部の駅の構造についても御紹介がございましたけれども、一つの特性として、地方におきましては、やはり利用者の数も相対的に減つてくるわけですから、列車の頻度も減つてまいります。そういう点で、こういったバリアフリー化をするときに、いわゆるスロープと踏切を組み合わせたような形で、必ずしもエレベーターで跨線橋の上に渡るという形ではなく、安全をしつかり確保した上で、そういった形での、ホームとホームを渡るようなそういう構造、これも一部地方部では例があるところでございます。

その辺りにつきまして、その地域地域の事情に合わせた形での、安全を確保した上でバリアフリー施設の整備ということについて、しつかり取り組んでまいりたいと考えております。

○青木愛君 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

時間もそろそろなくなつてきておりますので、次の質問、二点続けて質問させていただきたいと思います。

ユニバーサルデザインタクシーについてでございますが、先ほども伊藤委員からも質問がございましたが、二〇二〇年度までに二万八千台の導入を掲げております。そして、国は一台当たり最大六十万円の補助制度を設け、各自治体も独自の補助制度を設けております。

UDタクシーは現在トヨタと日産が製造しているということでありますけれども、この補助制度も、一社につき受けられる台数も限りがあるというふうに伺っておりますが、今後の目標達成に向けての見通しについてお伺いをしたいと思いま

す。

そして、あともう一点。先日、乗車をいたしましたタクシーの運転手さんによつて状況を聞い

てみました。そのお話をさせていただきたいと思

います。

知人のドライバーの方が、羽田空港で身障者か

ら連絡があり、駆け付け、乗車いただいた際に、

そのドライバーさんが慣れていないなかつたせいか、

乗つていただきました。六十分以上掛かってしまつたそななんですね。そういうケースもあるとい

うことなんです。順調にいく場合でも、スロープを設置し、車椅子を移動させ、また車内に車椅子を

固定し、またシートベルトも掛けてしまつた

ことで、最低でも十五分は掛かるであろうとい

うお話をでした。

そして、料金は一般のタクシーと設定は同じじ

いうことで、待つていてだく、あるいは時間が掛

かつたとしても実車ボタンはやっぱり押せないと

いうことがありました。会社も、実車ボタンを押

していくとか押しちゃいけないとか、そういう方

針も示せない今状況であるということでございま

した。ちなみにですけれど、六十分以上掛かると

一時間三千円ぐらい、待機した場合はそれだけの

料金が掛かる、これ、良い悪いは別にしてです

ね、そういうことだといつお話を一つございまし

た。

思ったところでもございます。

そういう点について、今の現段階での御答弁をひとまずお願いできますでしょうか。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げま

す。

お尋ねいただきましたユニバーサルデザインタ

クシーにつきましては、国土交通省におきまし

て、平成二十四年にユニバーサルデザインタク

シー車両の認定制度を創設いたしました。平成

二十八年度まで認定車両は日産自動車が開発をいたしました車両のみでございましたけれども、昨

年度、新しくトヨタ自動車が開発した車両を認定

をいたしました。

各社の車両の普及状況でございますが、平成二

十八年度末のユニバーサルデザインタクシーの導

入状況、つまり日産自動車製の車両の導入状況で

ございますが、全国で四千四十八台となつております。

また、トヨタ自動車が開発をいたしましたユ

ニバーサルデザインタクシーは、昨年秋に販売が

開始されたところでございますが、トヨタ自動車

に確認をいたしましたところ、平成二十九年度末

までの七ヵ月間で受注台数が全国で四千八百九

三台というふうに聞いておるところでございま

す。

国土交通省といたしましては、ユニバーサルデ

ザインタクシーを含む福祉タクシー車両を平成三

十二年度までに約二万八千台導入するという目標

でいるところというふうに承知をいたしております。

また、車椅子の利用者に対する接遇向上のためには、車両の改善に加えまして、乗務する運転者が車椅子の乗降の取り扱いをしっかりと身に付けるための教育も必要であるというふうに考えております。

ます。

。

国土交通省といたしましては、事業者の様々な取組の共有を通じた研修の充実など、関係者に対するハーフード、ソフト画面からの取組をしっかりと行うように求めています。

あと、電動車椅子について、耐荷重の問題、御指摘いたしましたけれども、UDタクシーの認定に当たりましては、スロープの耐荷重は、電動椅子本体を八十から百キロ程度と想定をいたしまして、あとは使用なさる方本人、介助者の重量等を勘案して、二百キロ以上とすることを認定基準の一つといたしております。

トヨタ自動車からは、日本製の主な電動車椅子の製品を用いて実際に乗車確認を行つた結果、乗車は可能だつたとの報告を受けておりますが、御指摘のような問題点、どうなつてているのか、また機会を捉えて確認したいと思います。

○青木愛君 是非よろしくお願ひいたします。

時間が参りましたので、質問残しましたが終わります。ありがとうございます。

○行田邦子君 希望の党、行田邦子です。よろしくお願いいたします。

まず初めに、駅のホームドアの設置について伺いたいと思います。

平成二十七年一月に閣議決定された交通政策基

本計画においては、平成三十二年度に約八百駅と

いう整備目標を打ち出しております。これをでき

る限り前倒しを図るようにということで今国土交

通省としても取り組んでいるわけでありますけれども、ホームドアの設置は、終電から始発までの深夜の限られた時間での作業となりますし、また天候にも左右されるということです。こうした制約があります。そしてまた、ホームドアの設置工

思つたところでもございます。 そういう点について、今の現段階での御答弁をひとまずお願いできますでしょうか。 ○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。 お尋ねいただきましたユニバーサルデザインタクシーにつきましては、国土交通省におきましては、平成二十四年にユニバーサルデザインタクシー車両の認定制度を創設いたしました。平成二十八年度まで認定車両は日産自動車が開発をいたしました車両のみでございましたけれども、昨年度、新しくトヨタ自動車が開発した車両を認定をいたしました。 各社の車両の普及状況でございますが、平成二十八年度末のユニバーサルデザインタクシーの導入状況、つまり日産自動車製の車両の導入状況でございますが、全国で四千四十八台となつております。また、トヨタ自動車が開発をいたしましたユニバーサルデザインタクシーは、昨年秋に販売が開始されたところでございますが、トヨタ自動車に確認をいたしましたところ、平成二十九年度末までの七ヵ月間で受注台数が全国で四千八百九十三台というふうに聞いておるところでございました。 国土交通省といたしましては、ユニバーサルデザインタクシーを含む福祉タクシー車両を平成三十二年度までに約二万八千台導入するという目標の達成に向けまして、引き続き、御紹介をいたしました補助制度などの支援措置も活用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るところです。
---

ます。
-----

国土交通省といたしましては、事業者の様々な取組の共有を通じた研修の充実など、関係者に対するハーフード、ソフト画面からの取組をしっかりと行うように求めています。 あと、電動車椅子について、耐荷重の問題、御指摘のような問題点、どうなつてているのか、また機会を捉えて確認したいと思います。 ○青木愛君 是非よろしくお願ひいたします。 時間が参りましたので、質問残しましたが終わります。ありがとうございます。 ○行田邦子君 希望の党、行田邦子です。よろしくお願いいたします。 まず初めに、駅のホームドアの設置について伺いたいと思います。 平成二十七年一月に閣議決定された交通政策基本計画においては、平成三十二年度に約八百駅という整備目標を打ち出しております。これをできる限り前倒しを図るようにということで今国土交通省としても取り組んでいるわけでありますけれども、ホームドアの設置は、終電から始発までの深夜の限られた時間での作業となりますし、また天候にも左右されるということです。こうした制約があります。そしてまた、ホームドアの設置工
--

事業者からは、深夜作業を行った職人の確保や経験のある現場監督者の確保が困難であるという声も聞いております。

工期の短縮やまた工事の効率化など、どのような対応をしているでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。ホームドアは、列車との接触、ホームからの転落防止のための設備として非常に効果が高く、その整備ができる限り前倒しで推進していくということは極めて重要なことであると考えております。

ホームドアにつきましては、先ほど委員から御指摘ありましたけれども、二〇二〇年度に八百駅という数値目標を設定し、その整備を推進していくところでございます。二〇一六年度末には六百八十六駅まで整備が完了しているところであります。この目標年限の達成というものは十分可能であると認識をしております。

先ほど委員が御指摘ありました、そういった労働者の不足、そういった問題、こういったことにつきまして、私ども、今こういったことに非常に切迫をしている、それが問題で整備が進まないと、そういった状況にあるという認識は必ずしもございませんけれども、ただ、今の委員の御指摘もありますので、しっかりと実態把握のための調査を行いまして、必要に応じて対応策を検討したいと考えているところでございます。

なお、工期という点について申し上げますと、ホームドアのハードウエア自体、いろいろな工夫が今されつつあるわけですから、その一環として、ドア部をフレーム構造として軽量化、簡素化を図る、こういったことが工期短縮にも資するところ、こういったことも含めて総合的に検討を行つてまいりたいと考えております。

○行田邦子君 私のところには、こうしたホームドアの設置をする事業者さん、複数の会社から、なかなかちょうど人手の確保はできない、行田さんはホームドアの設置の前倒しとよく言つけれども、そんなに簡単なことではないよといふ

意見をよく聞いておりますので、実態を調べていただけたらと思います。また、今、工期が短縮新というのも国交省さんとしても更に進めたいと思います。

それでは、続けて質問ですけれども、私がおりました埼玉県ですけれども、埼玉県においてもホームドアの設置を熱心に取り組もうとしております。五か年計画を立てまして、平成三十三年度末までにホームドアを県内三十三駅に設置するとい

う目標設定をしておりまして、この財源に地方債を充てたいというふうに考えておりますけれども、市町村においてパリアフリー基本構想を策定してホームドア設置を位置付けていなければ、地方政府を財源とすることができないわけであります。

今、基本構想を策定している市町村というのはなかなか少ない状況、様々な理由があるうかと思ひますけれども、こういう中で、基本構想に位置付けられないホームドアについても、地方債を財源としてホームドアの設置をもうどんどん促進したいというふうに、かねてから埼玉県から要望を上げられているわけであります。

こうしたホームドアの整備に積極的な地方自治体の声に対して、この法案はどうに応えていけるのでしょうか。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。

パリアフリー法上は、基本構想に即して事業計画を定めまして、その計画に基づき実施される事業については起債の特例が適用できるという仕組みになつております。地方債の発行につきましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。

このパリアフリー法上の特例は、地域における一体的、計画的なパリアフリー化を推進していくために、基本構想に即した事業に限りましてこの地方財政法五条の特例として認められるという制度になつてます。したがいまして、私どもといたしまし

ては、やはりこの基本構想の作成を促進をしていただき、この基本構想に基づく事業をより積極的に実施をしていただくということがやはり必要であるというふうに考えております。

基本構想につきましては、いきなり、事業の計画がないと作れないということになつていて、ですから、今回はそれを促進する観点から、その前段階にマスター・プランというのをまず作つていただいて、そのマスター・プランを作つていただけた場所については、事業者が、事前に届出が出てまいりますので、その届出を契機として事業者間の調整に入つていただく、その調整を経て基本構想の作成ができるようとに一連の流れで取り組めるように、マスター・プランの制度というものを今回導入をいたしました。

このマスター・プランの制度については、これまでも委員の御質問にお答えをいたしておりますように、例えば予算の措置でございますとか、あるいは国からの情報提供でございますとか、様々な促進のための支援を講ずることといたしております。やはりこのマスター・プランに基づいて基本構想を作つていただき、それに基づく事業をできるだけ実施をしていただくことでこの地方債の特例を活用していただきたいというふうに考えているところでございます。

○行田邦子君 地財法の五条の起債の特例がありますけれども、非常に制限があるということで、地方自治体が自らの意思で起債をして、そして、それを財源に充てて事業をすることはなかなか非常に限定的である。たくさん借金をしている国からあれこれと言わざくないと地方は思うんだろうと思いますけれども、これが現状であります。そうした中での今回の法案での対応ということがありますので、よろしくお願いいたします。

そして、駅ホームからの転落なんですけれども、お手元に資料をお配りしておりますけれども、どういう要因でホームから転落をするかといふことあります。しかし、一千八百九十九件といふことであります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたしております。しかし、一千八百九十九件といふことあります。したがいまして、私どもといたしましては、地方財政法五条で、起債ができる場合を極めて限定的に制限をいたおります。

すが、そのうちの六割が醉客と、まあ酔っ払いといふことなんですね。自分でお酒飲んで酔っ払っていい気持ちになつてあらふらしているという方に對して何かケアをと言われても、ううんと思いますけれども、ただ、これでホームから転落をする多くの人に迷惑が掛かるわけあります。醉客の転落防止について何か策を講じているのと多くの人に対するものであります。

ております。

○行田邦子君 更に質問ですけれども、平成二十八年十一月に取りまとめられました駅ホームにおける安全性向上のための検討会の中間取りまとめでされども、ここではホームドアなどハード対策だけではなくて、ソフト対策も非常に重要であるといった取りまとめになつております。これを受けてということだと思いつなつております。これを五月から七月にかけて二ヶ月間、駅ホームでの声かけ・見守り促進キャンペーンというのを実施をされていると承知をしています。

その成果についてどのように捉えているのかお聞かせいただきたいのと、それと、今日の午前中も参考人質疑があつた中で、田中参考人からも御意見がありましたけれども、やはり駅での声掛けや手伝いというのは駅員というプロがやることが基本であるというようなこともおっしゃっていました。なぜかというと、一般的の乗降客というのはなかなか慣れていないので、例えば背中を押してしまつたり強く腕をつかんだりといふ、これは視覚障害者にとって非常に恐怖を感じるんだと思うんですねけれども、こういったことをされてしまうと、大変逆に手伝おうと思ったことがマイナスになりかねないということだと私は感じました。やはり多くの方たち、私も含めてなんですがれども、手伝いたいという意識はあるけれども、うんではいけども、こういったことをしたらよいのかと、また、どういうことをしたらまずいのかということは分からぬのではないかなど思つております。

今キャンペーンをされていますけれども、啓発

の、ふわっとしたキャンペーンといいますか、ポスターを貼るなどだけではなくて、具体的にどう

いうことをしたらよいのか、してはいけないのか

ということを、例えば電車の中の動画のCMな

ど、今最近ありますので、こういったものなどを使つてより具体的な啓発活動をしてはいかがでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

駅ホームの安全性確保に当たっては、ハード面の施設整備だけでなく、ソフト面の取組も進め

ることが極めて重要でございます。このような観点から、平成二十八年十一月、駅ホームにおける安全性向上のための検討会の中間取りまとめにおいて、ソフト面の取組として旅客による声掛け、誘導案内の促進を図るための啓蒙活動を行うとしたところでございます。

この取組につきましては、平成二十三年から二十八年間、鉄道利用マナーアップキャンペーントラfficの状況をお伝えしますよということを具体的に一般的の利用者の方々に啓蒙を図っているというのもありますけれども、これにつきましては、

これは、具体的には、どうすればよいかをそ

いつた障害者の方に聞きましよう、さらには周り

の状況をお伝えしますよ

が必要がないときもありますよ

か、また今後の取組についてもお聞かせいただけ

ります。

啓発など、現在どのような活動をされているの

か、また今後もお聞かせいただけ

ります。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

鉄道の定時性、これは鉄道輸送の信頼性の基盤

でございます。遅延防止はそういう意味で大変重

要な課題であると認識しております。

今委員から御紹介をいただきました遅延の見え

化といつた私どもの取組

これは平成二十九年

十二月に初めて発表したものでありますけれど

も、この中で遅延、十分未満の余り長くない遅延

の多くいうのは、乗降時間の超過、あるいはド

アの再開閉など、利用者の方々の乗り降り、それ

に関するものが原因であるということが明らかに

なつてきているところでございます。

そういう点で、こういった遅延の防止につい

ては利用者の行動に着目した取組が重要であると

いうことから、各鉄道事業者では、駆け込み防

止、あるいは整列乗車などの乗車マナーの呼びか

け、さらには乗車の位置のサインの変更、これは

具体的には、ホームドアの前ではなくて両側に並

んでいた大ような形で最近ホームにサインのや

り方を変えておりますけど、そういった取組を

行っております。

さらには、ホーム要員の増員によって速やかに

整理をすると、こういったことで、よりスムーズな乗降の実現に向けた取組とこのを進めているところでございます。

○行田邦子君 私どもとしましては、更に鉄道事業者と協力を推進してまいりたいと考えております。鉄道事業者にお伝えをして、引き続き、ほかの安全向上のための検討会の中間取りまとめにおいて、ソフト面の取組として旅客による声掛け、誘導案内の促進を行つてまいりたいと考えております。

○行田邦子君 駅のホームからの転落事故がありま

すと、電車の遅延につながるということでありま

す。昨年十一月に国土交通省が発表した電車遅延の見える化によりますと、十分未満の遅延とい

う小規模な遅延、お手元に資料をお配りしております資料で

ますけれども、さらに、平成二十九年五月から七

月にかけて、より具体的な声掛け、誘導案内、ど

うしたらいのかということを例示をした駅ホー

ムでの声かけ・見守り促進キャンペーントラfficの実施をしております。

これは、具体的には、どうすればよいかをそ

いつた障害者の方に聞きましよう、さらには周り

の状況をお伝えしますよ

が必要がないときもありますよ

か、また今後もお聞かせいただけ

ります。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

しているんですねけれども、一昨日もすごい勢いで

男性の方がぱあっと駆け込みをしまして、一昨日

に限らずなんですかね

けれども、ちょっとしたことだから大丈夫だろうと思っていても、その積み重ねで

電車が遅れて、結局自分にも降りかかってくると

いうこと、利用者に対してこれからもしつかりと

した啓発をしていただきたいと思つております。

○行田邦子君 私はよく電車、国会には電車通勤

取組を推進するべきことが指摘をされております。

このため、国土交通省としましては、ホームの増設、拡幅、さらにはコンコース、地下鉄の場合にホームの一つ上にそういったスペースがござりますけど、そういったところを更に拡幅するような駅の大規模改良といったハード面の取組、さらには、早朝の時間帯の利用を促進するために、そういう利用者の方にICカードについて付加的なポイントを付与すると、こういった取組を鉄道事業者の間でも行いつつあるところでございます。

こういったところ、さらには、東京都が今、快適通勤の実現に向けて時差ビズという、これは鉄道会社だけでなく会社の方々にも呼びかけて行っておられる取組でありますけれども、こういったハード面、ソフト面の取組というものを鉄道事業者、自治体ともしっかりと連携して、引き続き混雑緩和を推進してまいりたいと考えているところでございます。

○行田邦子君 根本的な解決は働き方を変えるといふことかなとは思うんですけれども、ハード面でもまた努力していただきたいと思いますし、ハード面だけでも限界があるのかなと思いますので、ソフト面も併せて行つていただきたいと思ひます。

そして、統きました、電車の遅延や運休によって会議が延期されてしまつたり打合せに間に合わなかつたりということ、それから、そもそも移動に予定以上の時間が掛つたりということになつてゐるんですけれども、電車の遅延や運休による経済ロスというのを私はこれすごいものがあるんじやないかというふうに常日頃から思つてゐるんですけれども、電車の遅延や運休による経済ロスというのを国土交通省は試算をされたことはありますでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) まだそういった試算については行つたことはございません。

○行田邦子君 簡単な答弁だつたんですけど

も、是非、試算はできると思うので、やつてみていただかたいと思うんですよ。

じゃ、どうぞ。

○政府参考人(藤井直樹君) 申し訳ありません。

その関係で申しますと、まず、国土交通省は、

鉄道運転事故あるいは輸送障害などが発生した場合に、運休、遅延の本数、あるいは遅延が生じた列車の場合の最大の遅延時分に係る報告、これを鉄道事業者からデータとして受け取つてしているところです。

さらには、先ほど委員の御指摘にありました遅延の見える化というものでありますけれども、こ

れは、鉄道事業者が遅延証明書というものを発行しておりますけれども、これをデータベースにして作業を開始をしているところでございます。

今委員の御指摘にありました経済ロス、先ほど申し上げたとおり、まだ試算をしたことはございませんけれども、今私が申し上げたような各種のデータというものがそういうものを計算するとき

にどのように使えるかということ、さらには、そ

ういうことを計算することが今後の対策にどのように有効かと、そういうことも含めて、今後総合的に検討してまいりたいと考えております。

○行田邦子君 電車の遅延や運休による経済ロス

というものを試算して、そして国民の皆さんにも示せば、鉄道利用者のマナーの改善といった啓発

にもつながると思いますので、一度やられてみた

らよいかと思います。

御提案を申し上げまして、質問を終わります。

ありがとうございました。

○平山佐知子君 国民の声の平山佐知子です。よろしくお願ひいたします。

今回の改正案に向けては、やはり当事者の声を聞くのが一番だというふうに思いましたので、地

元の静岡県内の障害者団体の方始め、当事者の方など様々な話伺つてまいりましたので、それを基

に質問をさせていただきたいと思います。

まずは、富士市の成人した我が子の生活を考える会の会長さんから御意見をいただいたんです

が、二〇一二年に東京都が作成したのが始まりで、今徐々に全国に広がりつつあるヘルプマークについて、皆さん、お手元の資料を御覧いただけたま

たいんですけど、見たことあるという方もいらっしゃるかもしれません。赤いマークです。これは人工関節や内部障害など、外見では分かりにくいハンディのある方がバッグなどに取り付けることで周りから援助を受けたりしやすくするための目印です。ただ、まだ認知度が低いために、付けていても気付いてもらえないといった当事者の声も実際あるということです。

静岡県でもようやく今年の二月五日から配布が始まつたばかりだということで、県の担当者に現状について伺つてみたところ、障害のある方だけではなく、公共交通機関や金融機関など、幅広く関心を持つてもらうようヘルプマーク推進フォーラムを開催するなど、知らせる努力をしているといふことでした。

こうした動き、それから当事者の声に対して国交省としてはどういうふうに考えていらっしゃるのか、また、認知徹底に対し、地方自治体だけに任せることではなくて、もう少し国も動くべきではないかというふうに考へるんですが、大臣、いかがでしようか。

○国務大臣(石井啓一君) ヘルプマークは、内部障害や難病の方、妊娠初期の方など、外見からは容易に分からぬ方々が援助や配慮を必要としていることを周囲に知らせることができるように、東京都が作成をいたしました、昨年七月にJISに追加されたものと承知をしております。

○国土交通省といたしましては、ヘルプマークにつきまして、公共交通機関の職員や利用客等がこれらの方を認知し、必要な支援等を行う上で効果的であり、その周知を図り理解を促していくことは重要と考えております。

このため、まずはヘルプマークの存在を広く周知することが重要と考えております。

業者にヘルプマークがJISに追加された旨の周知を図るとともに、観光業向けに作成をいたしま

した接遇マニュアルにおいてヘルプマークの紹介を行つております。

さらに、今後、公共交通事業者に対しましては、今後配布を予定しております移動等円滑化整備ガイドラインや現在作成中の接遇ガイドラインにおきましてヘルプマークの紹介を行うこと、各地で開催するバリアフリー教室等を活用して広く周知を行うことといった取組を進めてまいりたいと考えております。

また、一部の公共交通事業者では既に優先席にヘルプマークを表示する取組が進められていることから、こうした取組の横展開を図つてまいりた

いと考へております。具体的には、さきに申し上げました移動等円滑化整備ガイドラインにおいて好事例として紹介をすることで他の事業者の取組を促してまいりたいと考えております。

○平山佐知子君 是非これ、いいものだと思いますので、積極的にこの後も国も関わつていただきたいなというふうにお願いを申し上げます。

次に、静岡障害者自立生活センターの方から少々びっくりするお話を聞きましたので、ちょっと口一カルな話題なんですが、委員の皆さんにも考へてもらいたいと思って、御紹介をさせたいなというふうにお願いを申し上げます。

資料二を御覧いただきたいと思います。点線からまづ上部分を見ていただきたいんですが、黄色くマークが付いています。JRの蒲原駅から静岡駅まで行きたいというふうになりますと、通常、所要時間が二十五分で運賃が五百円というのがお分かりいただけるかと思います。これが車椅子を使う方が同じく蒲原駅から静岡駅まで行こうとすると、今度は点線から下の部分なんですが、所要時間はおよそ三倍の一時間十分、それから運賃は七百八十円掛かつてしまふということなんです。

なぜそんななるかといいますと、ちょっと想像していただきたいんですけれども、JR蒲原駅といつた改札口が一つだけなんですね。その改札口を通りますと、目の前にあるホームというのは静岡駅とは逆側の上り線になります。本当はその向

こう側の下り線のホームまで行きたいんですけども、このＪＲ蒲原駅にはエレベーターとかそういうのが整備されていないために、向かい側の反対側のホームに行けない。

というふうになると、もう一度この紙を見ていただきたいんですけれども、蒲原駅から今度は静岡駅とは逆側の新蒲原、富士川と二つ駅を通り過ぎて、富士駅でようやくエレベーターがありますので、そこで反対側のホームに行つて、やっと静岡駅に向かうことができるということで、大変なこれ労力で、時間も掛かつて、しかもチケット代金もプラスして支払わなくてはいけないということで、これはちょっとおかしいんじゃないかなというふうに私考えたんですが、まあなかなか民間の会社のことですので、国は何もできないとなると、これ、移動する権利を奪うことにもなつてしまいかねないというふうに思つてますが、その辺り、鉄道局長、考え方を聞かせてください。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

先ほども申し上げましたけれども、高齢者、障害者を含む全ての方々が住みよいまちづくりを進める上で、都市のみならず地方におけるバリアフリーを推進していくということは大変重要であるということが基本認識でございます。

現在、二〇二〇年度までに一日当たりの利用者数が三千人以上の駅について原則としてバリアフリー化を達成すると、こういった目標の下に、国が整備費用の三分の一を補助する制度を設けて整備の促進を図っております。

今委員御指摘のこの具体的なケースについて見ますと、この蒲原駅の利用者数、これは平成二十八年度に千四百八十八人ということで、これは三千人に届いておりません。一方で、富士駅は一万六千五百三十九人ということですで、そういったことを背景として、今、富士駅でのみエレベーターが設置されていたと。そのため、今委員御指摘のように、一度戻つて、その上でもう一度Ｕターンする、そういったことを余儀なくされる、そういった車椅子の利用の方がおられたとというこ

とだと思います。

こういった車椅子の使用者の方々の不便を少しでも軽減するという方策として、JR東海とともに以下の三点の措置をとろうということを聞き及んでおります。

一つは、この蒲原駅の隣に新蒲原駅というのがござります。こちらに新しく平成二十九年三月に

エレベーターを設置をしたということでございま

す。そういうことで、この隣の駅を直接使つて、ただくか、あるいは戻るにしても一駅戻るとい

うことで、少しでも負担は軽減になつたのかなと思つております。

さらに、先ほど運賃の御指摘がございました。

この辺りはそれぞれの駅員の方々のある意味で裁量に任されていた部分があつたようございますけれども、こういった事情でUターンをされると、いうことであれば、そういった方々からは追加運賃を收受しないということで、これはもう運用を徹底するということを社内で行つたということでござります。

さらには、車椅子を、渡ると、結局、先ほど駅の構造の御紹介、委員からございましたけれども、跨線橋が渡れないといふことが問題の根幹にござりますので、これはまあ御本人の意思次第でござりますけれども、もしそういったことを、ヘルプの人間を出して跨線橋を渡るということであれば、そのお手伝いの要員といふものは必要なことで、私も本当に何度かぶつかりそうになつて危ないなどいうふうに思つたんですが、これまた問題なのは、左半身が麻痺している方は右手でエスカレーター、ベルトを持つために右側しか立てないという現状があるということなんです。

日本エレベーター協会では、設計上エスカレーター歩くことは想定しておらず、歩行禁止を呼びかけているんですね。資料三を御覧いただきたいたよろしくお願いいたします。

國交省として、エスカレーター利用の現状どこにについてどういうふうにお考えなのか、よ

うござります。

本當におつしやるよう、一旦定着したマナーを、じゃ、変えようといふうになると大変難しさもあるとは思ひますけれども、これから様々な

外國の方もたくさん訪れるということになります。

○平山佐知子君 運賃については対応してください

るということですで、JR東海さんにはすぐに対応してくださったことを感謝申し上げたいと思

います。

ただ、全国でそういう例はまだたくさんあ

ると思いますので、車椅子の方がこの駅は使えるけれどもこの駅は使えないということがあつてはならないというふうに思いますし、利用者が少ないからといって後回しにするというのはやはり地方に住む者にとっては納得できないというところになりますので、是非、高齢者も多く暮らす小さな地方の駅こそ無人駅ということも多いわけですから、しっかりと目を向けていただきたいというふうにお願いを申し上げます。

続いて、これは日頃から私も疑問を持つてゐるところなんですけれども、エスカレーター利用の際に、いわゆるマナーとして定着している片側空けといふものがあります。東京だと左に立つて急ぐ人は右側をばあっと駆け上がつていくというこ

とで、私も本当に何度かぶつかりそうになつて危ないなどいうふうに思つたんですが、これまた問題なのは、左半身が麻痺している方は右手でエスカレーター、ベルトを持つために右側しか立てないといふ現状があるということなんです。

日本エレベーター協会では、設計上エスカレーター歩くことは想定しておらず、歩行禁止を呼びかけているんですね。資料三を御覧いただきたいたよろしくお願いいたします。

國交省としても、先ほど御指摘いただきまして、障害者も健常者も全ての方が快適にエスカレーターを御利用いただけますよう、リーフレットの配布などの街頭キャンペーントによる呼びかけは負担になるといったようなことなどのマナーの周知を図つておられます。

また、やさしい心ありがとうキャンペーントい

たしまして、障害者も健常者も全ての方が快適にエスカレーターを御利用いただけますよう、リーフレットの配布などの街頭キャンペーントによる呼びかけは負担になるといったようなことなどのマナーの周知を図つておられます。

これは、それの方々に、個々人の人たちに訴えるマナーの問題でありますので、なかなか定着するのが大変だという面はありますけれども、国土交通省としても、先ほど御指摘いただきまして、このキャンペーントを後援しておられまして、今後ともそういうエスカレーターに乗る際のマナーの啓発を支援していきたいといふうに考えております。

○平山佐知子君 ありがとうございます。

本当におつしやるよう、一旦定着したマナーを、じゃ、変えようといふうになると大変難しさもあるとは思ひますけれども、これから様々な

外國の方もたくさん訪れるということになります。

○政府参考人(伊藤明子君) お答え申し上げま

ので、そういう方々が一事故があつては困りますので、しっかりと引き続きの啓発、そしてまた検討もお願いをしたいというふうに思います。

富士市のぶどうの会というグループの皆さんから意見をいただいたんですが、車椅子の使用ではないものの、例えば重い知的障害の方は、駐車場が遠いとその移動に危険を伴うことも多いということでした。そのため、車椅子用の近場の駐車場を利用したんですが、やっぱり車椅子利用していないために、歩けるために、なかなかちゅうちょしてしまいます、何とかこれならないですかという御意見をいただきました。

そこで、パーキングパーキング制度について伺つてしまります。この制度は、専用の駐車スペースを利用できる対象者の範囲を設定して、その条件に該当する希望者に事前に利用証を交付して、専用スペース、この駐車スペースを利用してもらうというものです。内部障害の方や一時的にけがをした人、妊婦さんなど、対象となればこの利用証が交付されますので、その利用証があることで周りの方からも理解を得やすいといふのです。

ただ、一方で、まだ制度導入が全国には広がっておらず、周知徹底もなされていないという現状があるということで、こうした中、平成二十九年には、国交省が事務局となつてパーキングパーキング制度の導入促進方策検討会を設置、この検討会では平成二十九年七月を目途に導入促進方策を取りまとめることが必要ですが、この取りまとめ状況について教えていただきたいと思います。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。

障害者等の方々が駐車するためのスペースに障害のない方が駐車することによりまして、障害のある方が駐車できないという問題が各地で発生をしておりまして、やはりその適正な利用が求められているというふうに考えております。

こうした課題に対応するための一つの有効な手

段が、委員から御指摘をいただきましたパーキングパーキング制度でございます。障害者等に対して利用者証を発行いたします、その方のみが駐車できるという制度でございます。この取組は、現在、平成十八年に佐賀県でまず導入をされ以来、三十六の府県、それから三市において導入をされているというふうに承知をいたしております。

私ども、こうした制度のやはり導入促進を図ることが必要だというふうに考えておりまして、御指摘いただきましたように、昨年、その導入促進策について検討を行ったための検討会を立ち上げて、まだ実は最終報告に至つていらない状況ではございませんけれども、鋭意検討を進めております。その中には障害の当事者団体等にも入つていただけて、検討を進めております。

具体的には、外国にもございますので、類似の例が、そういうものを研究するとともに、制度の未導入の自治体がなぜ導入をしないのか。実はこれは、利用券の発行に対象者が非常に多いところではコストがかなり掛かりますので、そういうふうなものをどう考えるかという問題や、それから、導入をしているところでもやっぱり健常者が駐車してしまうこと、これをどうやって防ぐのかといふ問題や、それから、元々車椅子の方は広いスペースが要るものですから、このパーキングパーキング用の駐車場は広いスペースになつてているんですが、障害者の中でも車椅子でない方がそこを占用してしまつて、本来車椅子の方がその広いスペースを使えない这样一个問題が生じるとか、いろいろ問題等があるようございます。

そうしたことについて、最初、公共団体のアンケートをやつたんだござりますけれども、ちょっとそれだけでは十分でないということで、ヒアリングを繰り返したりしてきてまいつております。今後、早急に取りまとめを行いました上で、そ

うことも、海外の事例を調べるというのも大事だと思いますので、ただ一方で、速やかに、本当に困っている人がしっかりと安心、安全で使えるようにお願いをしたいというふうに思います。

次に、宿泊施設についてですけれども、二〇〇六年、バリアフリー法が前回施行された二〇〇六年の十一月以降に建設され、延べ床面積が二千平方メートル以上、客室の総数が五十室以上の宿泊施設は、車椅子用の客室を一室以上設けること

が義務付けられています。

こうした中、静岡県の浜松市には、二〇一〇年の選手ですとかスタッフ、総勢およそ三百五十人が訪れることがあります。そのうち、車椅子の方百人以上いらっしゃるということなんですね。

浜松市の担当者に大丈夫かとちょっと電話で伺つてみたんですけど、宿泊施設について、何とか既存のホテルを整備して対応していくたいと思つてゐるんですが、今のところは非常に厳しい状況だというお返事でした。是非国としても力強く後押ししてほしいというふうに担当者の方もお話をなさつていました。

国交省は、二〇一七年十一月に基準見直しのための有識者検討会を設置し、平成三十年五月を目途に第三回の検討会を開く予定だというふうに聞いていましたが、現在の検討状況を教えていただきたいたいということ、今は一部屋でもバリアフリーア化してあると、どんな大きなホテルでもバリーフリーとしての規定は満たしたホテルとなると正にたしまして、説明会等を通じ、その普及を図つておられるところであります。

いてはどういうふうなお考えをお持ちか、伺わせていただきます。

○平山佐知子君 しっかりとやはり検証するといふことです。

○政府参考人(伊藤明子君) お答え申し上げま

す。

ホテル客室のバリアフリー基準については、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付けられているところです。

基準の見直しの検討状況でございますが、昨年十二月に検討会を設置し、現在までに二度開催し、五月二十二日に第三回の検討会を行なう予定としております。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、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、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、今後、これらの結果を整理、分析し、今年の夏頃をめどに方針を取りまとめて、基準の見直しを行うこととしております。

なお、基準の内容につきましては、御指摘のとおり、具体的で分かりやすいものとするよう努めたいと思っております。

また、既存の客室のバリアフリー改修でございますが、障害者団体やホテル、旅館の業界団体にも御意見を伺いまして、効果的、合理的なバリアフリー改修の方法を取りまとめて、バリアフリーリー設計のガイドラインを平成二十九年三月に改正いたしまして、説明会等を通じ、その普及を図つておられるところであります。

加えて、観光庁では、宿泊施設バリアフリー化促進事業により、ホテル、旅館の客室や共用部におけるバリアフリー化改修に対し支援を行つて、アフリーリーとしての規定は満たしたホテルとなるとなつていますから、もっと具体的に、何%以上にするとか、細かく指導していくというのも必要ではないかと思います。

一方、改修には多額の費用が必要で、経営効率の悪化を考えますと積極的な改修はなかなか難しいというホテル側の声も聞きます。この辺りにつ

いてはどういうふうにお考えをお持ちか、伺わせたいと考えております。

○平山佐知子君 ありがとうございます。

これからも当事者の声を聞いていただきたいと

いうふうにお願い申します。ありがとうございます。

いました。

○野田国義君 野田国義でございます。

最後だと思いますので、もうしばらくお願ひしたいと思います。九人、午後からもう九番目と、午前中入れますと十八番目ということになりますので、いろいろダブルの点もあるうかと思いますけれども、よろしくお願ひをしたいと思います。

午前中ですか、参考人の高山市の市長からいろいろとお聞きをして、私も一九九三年から二〇〇八年まで市長をやりましたんで、そのときのことをお聞き出したところでございます。

例えば、二十五年前、最初の予算付けだつたと思うんですけども、公営住宅、いわゆる市営住宅を建設するときに、初めていわゆる車椅子対応の市営住宅を造つたことを思い出します。恐らく、六戸、六部屋ぐらい、そのうち二戸ぐらいを車椅子で出入りできる、そういう市営住宅を造つた。

それから、公園なども造るときには、ステージなんかを造りますと当然スロープで上がるようにしておかなくちゃいけないんですね、それを忘れていて、何か大きなイベントをしたときに怒られたことを思い出します。

それから、例えば学校とか保育園、そこには、当然、健常者だけしか考えていないものですから、車椅子の子供が学校あるいは保育園に入園をする、入学をするということになると、慌ててそういうバリアフリーにしなくちゃいけないということで予算を付けて改造をするとか、そういうようなことでした。

今、駐車場が出来ましたけれども、駐車場も、私、先ほど高橋政務官、私も総合窓口ということでお立つおりました。そうしましたら、車椅子で来られた方から、ちょっと市長に文句があると、何で、一ヶ月に一回ぐらい市民を案内するためになら、車椅子で出入りできる、そういう市営住宅を造つたことがあります。いや、駐車場はちゃんと確保しておるつもりですからということをおっしゃるんです。いや、駐車場はちゃんと確保しておるつもりですからということを言いましたら、いい

や、違うんだと、今日は小雨が降っているから、いわゆる屋根付きでねれないようにしてもらわないと困るというような指摘がありまして、なるほどなど。予備費でさつとやつたわけでありますけれども。

それからもう一つは、一番思い出深いのは議場ですね。二人の障害者の方がいらっしゃいまして、一人はいわゆるつえというか、それからもう一人の方が完全に車椅子ということでおざいました。後で車椅子の方が当選されてきたんですけれども、本当に議場が全くハリアフリーになつてないものだから、それを全部改造して、そして、いわゆる登壇席ござりますよね、質問をする席。そこまでちゃんと車椅子で行けるような改造をしたことなどを思い出すところであります。しかし、今考えてみれば、そういう障害を持つ議員さんたちが議員になつて、それからまたバリアフリーのまちづくりというのは非常に早く進んでいたのかなと、そのようなことを思い出しているわけがあります。

それで、今回のバリアフリー法の改正、非常にいいことだと思います。今私話しましたように、いわゆる場当たり的にしかやつていなかつた部分があるので、ちゃんとマスター・プランを作つて、そして基本計画ですか、実行計画などを作るといふような形でやつしていくということ、これは非常に地方自治体にとっても大切なことではなかろうかな、そういうことをまず申し上げたいと思うところでござります。

○政府参考人(奥田哲也君) お答えを申し上げます。

リフト付きバスとJDTタクシー、委員会で御観察いただきまして、ありがとうございます。このリフト付きバスについて申し上げますと、先生から今御紹介いただきましたように、全国で、二十八年度末の数字でござりますけれども、四台と

いうことになつてござります。このリフト付きバスの導入について、支援措置も活用しながら着実に進めでまいりたいというふうに考えております。

○野田国義君 しっかりと普及するように、支援のほどもよろしくお願いをしたいと思います。

それから、これも何度も聞かれておりますが、いわゆる地方のバリアフリー整備の問題でござりますけれども、先ほどから駅の問題いろいろ話が出でおりまして、じゃ、無人駅への対応はどうなつていくのかと。なかなか進まないんじゃないとかとか、先ほども話ございましたけれども、ローカル線などですね、そういうことでエレベーターがないとか、いろいろなところが多いということござりますし、私、ちょうど地元に帰るときに普通のバスに、いわゆる久留米から八女行きでございましたけれども、そのバスに乗つたら、車椅子の方が乗られておるんですね。これで、降りるときが本当に、もちろん乗るときもそうでござりますけれども、大変なその現場を見せていただきまつた。

ということは、恐らく人口が多い福岡市とか、

そこで、私、先ほどからも論議があつております

すこのユニバーサルタクシー、これはいろいろな支援策、国、あるいは自治体の方も支援をしていることなので、また、歩いておりますとかバスでありますとか、乗降時間がノンステップバスと同じスロープ付きダブルデッカーバスでありますとか、こういった方に対応した車両の導人が開始をされております。

こういった状況を踏まえまして、障害者を含む関係者の意見も踏まえまして、公共交通の移動等のバスが国内で四台目というようなことを聞くわざが高い空港と都心部を結ぶ直行路線においては、リフト付きバス等のバリアフリー車両の導入を進めるとともに、車両の導入が困難な場合でも人的支援の実施などのソフト対策を講じることによりバリアフリー対応を推進していくという基本的な考え方方が示されたところでございます。

国交省といたしましては、この考え方に基づきまして、空港アクセスバス等へのリフト付きバスの導入について、支援措置も活用しながら着実に進めでまいりたいというふうに考えております。一方で、最近、まさに見ていただきましたように、荷物室を従来より確保できる新型リフト付きバスでありますとか、乗降時間がノンステップバスと同様スロープ付きダブルデッカーバスでありますとか、こういった方に対応した車両の導人が開始をされております。

リフト付きバスとJDTタクシー、委員会で御観察いただきまして、ありがとうございます。このリフト付きバスについて申し上げますと、先生から今御紹介いただきましたように、全国で、二十八年度末の数字でござりますけれども、四台と

いうことになつてござります。このリフト付きバスの導入について、支援措置も活用しながら着実に進めでまいりたいというふうに考えております。

○野田国義君 しっかりと普及するように、支援のほどもよろしくお願いをしたいと思います。

それから、これも何度も聞かれておりますが、いわゆる地方のバリアフリー整備の問題でござりますけれども、先ほどから駅の問題いろいろ話が出でおりまして、じゃ、無人駅への対応はどうなつていくのかと。なかなか進まないんじゃないとかとか、先ほども話ございましたけれども、ローカル線などですね、そういうことでエレベーターがないとか、いろいろなところが多いということござりますし、私、ちょうど地元に帰るときに普通のバスに、いわゆる久留米から八女行きでございましたけれども、そのバスに乗つたら、車椅子の方が乗られておるんですね。これで、降りるときが本当に、もちろん乗るときもそうでござりますけれども、大変なその現場を見せていただきまつた。

ということは、恐らく人口が多い福岡市とか、

なバスが導入されておりますので、どうにかなるんでしようけれども、恐らく地方のそういった

ローカル線、特に赤字線と言われるところなんか、そういうバスはなかなか導入ができないんじゃないかなうかなどと思つんですね。

ですから、そういう意味での地方のバリアフ

リーが本当に、交通、それからまた道路もそうで

すね、進んでいくのかということが非常に心配で

ございますけれども、どうでしようか。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。

高齢者、障害者等を含む全ての人が住みよいま

ちづくりを進める上で、都市のみならず地方にお

けるバリアフリーを推進していくことは大変重要

であるというふうに認識しております。

これも一度お答えをさせていただきましたが、利用者数の三千人以上の駅における段差の解消を

二〇二〇年度までに原則として全て一〇〇%の駅

で実現をするということを目標にして今取り組んでおります。現在の状況は約九割でございます

が、まずは、この二〇二〇年度の目標の実現に向けて全力で取り組みたいというふうに考へてお

ころでございます。

一方 利用者数三千人未満の駅につきまして

も、地域の実情に鑑み、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえてバリアフリー化を進めることを基本方針として取り組んでおります。ただ、現

在は約二〇%程度の進捗率ということで、先ほど鉄道局長も申しておりましたように、差があると

いう事実も、事実でございます。

今提案しております改正法の施行後、できるだけ早期に二〇二一年度以降のバリアフリーの整備

目標について検討する場を設けてまいりたいと考

えております。その際には、都市部、地方部それ

ぞれにおける課題等に適切に対応することといった

しまして、小規模な駅などのバリアフリー化についても、ハード、ソフト両面からしっかりと検討してまいりたいと考えております。

○野田国義君 しっかりと地方のそういったバ

リーフーが進むように、駅だけじゃなくて、努

力、御支援をお願いしたいと思います。

それから、小規模店舗でございますが、秋山先生の方から参考人のときにお話しになりましただけれども、今は一千平米ですか、これを二百平米以上とか、そういう基準を自治体の条例によつて変えるというようなことがあります。

ですから、こういうことを、非常に大切だと思

いますので、国としても、やっぱり小規模店舗とい

うのは非常に重要なと思いますし、民間ほどそ

ういつたところがなかなかバリアフリーになつて

いかないということ、懸念されることでございま

すので、何かの手立てをよろしくお願いをしたい

と思つております。

それから、私の地元の方の、北部九州の豪雨が

ございましたけれども、そこでも問題になつた点

であります、避難所としての学校のバリアフ

リー化、当然、体育館はそのつもりでいろいろ

な、車椅子等入れるような形になつてあるかと思

いますけれども、バリアフリー法では一般的の学校

は整備義務がなく、やっぱり防災の観点から、一

般の学校も、体育館のほかのところもそのように

いきますが、いかがでしようか。

○政府参考人(伊藤明子君) 避難所となる学校の

バリアフリー化についてということでお答えいた

いというふうに思います。

加ということをしておりまして、こうしたバリア

フリー化の取組を全国的な取組に広げていくこと

がまず大事だというふうに思つております。

このため、条例の整備が円滑に進むよう、学校

であれば学校の種類ということに相当するとい

ふうに思ひますが、例えば、その対象用途を設定

して義務付け対象を追加するということも可能で

あります。それで、何かの手立てをよろしくお願

いをします。

もう一つ、文部科学省では、規制というのでは

ございませんが、避難所となる学校施設における

バリアフリー化に関しまして、従来より、バリア

フリー化の重要性や整備における留意事項等につ

いて各種提言や指針等を取りまとめ、通知すると

ともに、今年四月には、近年の災害からの教訓や

自治体の取組に関する事例集をまとめ、周知する

などにより学校設置者の取組を促しているほか、

国庫補助制度による財政支援を行うなどにより、

新築、改築時はもとより、既存施設の改修時にお

いてもスロープや多目的トイレの設置などのバリ

アフリー化の推進を図つているというふうに伺つ

ております。

今後とも、文部科学省とも連携いたしまして、

学校施設のバリアフリー化について、これを推

進してまいりたいと考えております。

を出していただけませんでしょうか。よろしく。

○政府参考人(伊藤明子君) 一般の共同住宅は、

住まい手のニーズに応じて多様なものが提供され

ておりますので、全国一律の義務付け対象とはせ

ず、地域の実情に応じて条例により義務付け対象

を追加するという形になつております。現在、七都道府県五市區で共同住宅を対象に加えている

ところであります。

御指摘の民間賃貸住宅ということです。

が、規制という方法ではありませんが、民間の

バリアフリー化の推進に向けて、サービス付き高

齢者向け住宅においてはバリアフリー構造である

ことを登録基準としているほか、昨年施行された

住宅セーフティーネット法の改正に基づきまし

て、空き家、空き室を活用して住宅確保要配慮者

向けの賃貸住宅を供給する場合には、事業者がバ

リアフリー改修を行われるという場合には、國の方

からも支援を用意させていただいているところで

ございます。

こうした取組を通じまして、規制のみならず、

そういう支援も含めてバリアフリー化、共同住宅

についても推進されるよう、公共団体や事業者の

取組を促していくをいたいというふうに考えております。

そういう規制にはやや珍めにいく側面があるかな

と、いうふうに思つております。

また、学校には、私立や公立、幼稚園から大

学、専門学校まで様々なものがございますので、全

なかなか全ての学校施設が避難所として使用されることは限らないということもありますので、全

くわゆる共同住宅のバリアフリー化でございます。

それとも、恐らく、市営とか県営とか、そういうも

のについてはある程度できると思うんですが、民

間の賃貸の住宅、非常に少なくて、なかなかこ

れ、投資も要りますから普及しないんじやなかろ

うかと思つておりますが、これも何とかいい知恵

〔賛成者拳手〕

○委員長(長浜博行君) 他に御発言もないよう

であります。だから、質疑は終局したものと認めます。

○野田国義君 ありがとうございます。

それじゃ、最後にもう一問お願いしたいと思っております。

○野田国義君 終わります。

○委員長(長浜博行君) 他に御発言もないよう

であります。だから、質疑は終局したものと認めます。

○野田国義君 ありがとうございます。

それじゃ、最後にもう一問お願いしたいと思っております。

○野田国義君 終わります。

○委員長(長浜博行君) 全会一致と認めます。

よって、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、羽田君から発言を求められております

ので、これを許します。羽田雄一郎君。

○羽田雄一郎君 私は、ただいま可決されました高齢者、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に対し、自由民主党・公明党、国民民主党・新緑風会、日本維新の会、希望の会（自由・社会）、希望の党及び国民の声の各派並びに各派に属しない議員野田国義君の共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案

に対する附帯決議（案）

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

一本法に基づく施策は全て、社会的障壁の除去及び共生社会の実現に向けて行われなければならない。また、全ての国民が障害の有無にかかわらず、等しく基本的人権を享有するかがえのない個人として尊重されるものであるとの認識の下、社会的障壁の除去のために合理的な配慮を的確に行えるよう必要な環境の整備を進めること。

二 本法における障害者は、身体障害者のみならず知的障害者、精神障害者、発達障害者を含む心身の機能の障害がある全ての者が含まれることについて、改めて広く国民及び関係者に周知すること。

三 高齢者、障害者等の移動に配慮し、交通結節点における移動の連続性を確保するため、接遇を含めた関係者の連携が十分に図られるよう、必要な措置を講ずること。

四 面的・一体的なバリアフリー化の推進のため、市町村による移動等円滑化促進方針及び基本構想の作成の促進が図られるよう、支援措置の充実に努めること。あわせて、地域格差が生まれたり、移動等円滑化促進方針及び基本構想の作成のみに終わったりすることのないよう、適切な指導を行うこと。

## 五 関係する施設の管理等がバリアフリー情報の提供を行うに当たっては、障害等の多様な特性に配慮した方法を検討するよう、適切な指導を行うこと。

六 高齢者、障害者等の参画の下、バリアフリーに係る施策の評価を行うに当たっては、様々な特性に応じた意見を適切に反映させるとともに、その評価結果に基づき必要な措置を講ずること。

七 公共交通機関における利用拒否を始めとする高齢者、障害者等の利用の実態調査を実施の上、その利用の実質が担保されるよう、関係事業者等に対し適切な指導を行うこと。

八 一千平米未満の小規模店舗におけるバリアフリー化の一層の促進を図るために、小規模店舗のバリアフリー化の実態把握、また、地域の実情に応じて条例によりバリアフリー化の基準適合義務を課すことが可能であることにについての地方公共団体への周知等に努めるとともに、ユニバーサルデザイン化に向けて所要の措置を講ずること。

九 集中豪雨の頻発化や想定される南海トラフ地震・首都直下地震等を踏まえ、学校施設や公共施設など災害発生時において避難所等となることが見込まれる施設に対して、体育館だけではなく校舎も含めるなど広くバリアフリ化の促進に必要な措置を講ずること。

十 共同住宅のバリアフリー化を推進するため、地方公共団体が地域の実情に応じて共同住宅をバリアフリー化の基準適合義務の対象に条例により追加することが可能であることを踏まえ、その一層の促進を図るとともに、居住者のニーズに応じた選択が可能となるよう、共同住宅のバリアフリーに関する情報提供の取組を促進すること。

十一 二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等を踏まえ、バリアフリー客室基準の見直しなどによる宿泊施設のバリアフリー化の促進、バリアフリーに対応す

した空港アクセスマックスやユニバーサルデザインタクシーの導入、普及の促進、及び競技会場における観戦に適した車椅子用座席の一定数の確保が図られるよう、必要な施策を講ずること。あわせて、地方部を含めた全国的なバリアフリー水準の底上げに向けて必要な取組を行うこと。

十二 視覚障害者の安全な移動のため、音響式信号機やホームドア等の更なる設置の促進を図ること。また、聴覚障害者の安全な移動のため、緊急自動車の走行時には、聴覚障害者の歩行の安全の確保に努めること。

十三 車椅子利用者のより円滑な移動を実現するため、鉄道車両とプラットホームの段差・隙間の基準について数値による明確化を検討するとともに、鉄道事業者に対しては、車椅子のまま乗車ができるフリースペースの整備の一層の促進が図られるよう、また、公共交通事業者等に対しては、公共交通機関の予約時ににおける利便性の向上が図られるよう、適切に指導すること。

○委員長（長浜博行君） 御異議ないと認め、さよ

りでござります。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○委員長（長浜博行君） ただいま羽田君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

○委員長（長浜博行君） 全会一致と認めます。よって、羽田君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

午後四時四十四分散会

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申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御意見や、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る所存でございます。

ここに、委員長始め理事の皆様方、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。

誠にありがとうございました。

○委員長（長浜博行君） なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（長浜博行君） 御異議ないと認め、さよ

う決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時四十四分散会

○委員長（長浜博行君） 全会一致と認めます。よって、羽田君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、石井国土交通大臣から

発言を求められておりますので、この際、これを許します。石井国土交通大臣。

○國務大臣（石井啓一君） 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





平成三十年六月六日印刷

平成三十年六月七日發行

參議院事務局

印刷者

國立印刷局

P