

衆議院 国 土 交 通 委 員 会 議 録 第 六 号

令和二年四月三日(金曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 土井 亨君

理事 小里 泰弘君 理事 金子 恭之君

理事 工藤 彰三君 理事 根本 幸典君

理事 三ッ矢憲生君 理事 小宮山泰子君

理事 福田 昭夫君 理事 岡本 三成君

理事 秋本 真利君 理事 小田原 潔君

大塚 高司君 大西 英男君

鬼木 誠君 門 博文君

神谷 昇君 小林 茂樹君

古賀 篤君 佐々木 紀君

田所 嘉徳君 田中 英之君

谷川 とむ君 土屋 品子君

中村 裕之君 長坂 康正君

鳩山 二郎君 藤井比早之君

堀井 学君 三谷 英弘君

宮内 秀樹君 築 和生君

山本 拓君 荒井 聰君

伊藤 俊輔君 西岡 秀子君

広田 一君 古川 元久君

馬淵 澄夫君 道下 大樹君

矢上 雅義君 谷田川 元君

伊藤 渉君 北側 一雄君

高橋千鶴子君 井上 英孝君

国土交通大臣 赤羽 一嘉君

国土交通副大臣 御法川信英君

国土交通大臣政務官 門 博文君

国土交通大臣政務官 佐々木 紀君

国土交通大臣政務官 和田 政宗君

政府参考人 村手 聡君

(内閣府大臣官房審議官)

政府参考人 (文部科学省大臣官房審議官) 蝦名 喜之君

政府参考人 (文部科学省大臣官房技術参事官) 笠原 隆君

政府参考人 (文化庁審議官) 杉浦 久弘君

政府参考人 (国土交通省総合政策局長) 蒲生 篤実君

政府参考人 (国土交通省住宅局長) 眞鍋 純君

政府参考人 (国土交通省自動車局長) 水嶋 智君

政府参考人 (国土交通省自動車局長) 一見 勝之君

政府参考人 (観光庁長官) 田端 浩君

国土交通委員会専門員 宮岡 宏信君

委員の異動
四月三日
辞任 補欠選任
大塚 高司君 藤井比早之君

同日 補欠選任
辞任 補欠選任
藤井比早之君 大塚 高司君

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第一四号)

○土井委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案を議

題いたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省総合政策局長蒲生篤実君、住宅局長眞鍋純君、鉄道局長水嶋智君、自動車局長一見勝之君、観光庁長官田端浩君、内閣府大臣官房審議官村手聡君、文部科学省大臣官房審議官蝦名喜之君、大臣官房技術参事官笠原隆君及び文化庁審議官杉浦久弘君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○土井委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○土井委員長 質疑の申出がありますので、順次これを許します。古賀篤君。

○古賀委員 おはようございます。自由民主党の古賀篤でございます。

前回の参考人質疑に続きまして、きょうは二十分質疑時間をいただきまして、ありがとうございます。

きょうは、せっかくの質疑でございますので、大臣に直接、三点ほど伺いたいと思います。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

今回は、バリアフリー法の改正の参考人質疑に続いてでございますが、その前に、三月の二十五日にこの委員会で視察が行われ、土井委員長を始め理事の方々、そして委員の数名、私も参加をさせていただきまして、具体的には、はとバスの本社だったり、東京空港交通リムジンバス、あるいは羽田空港の国際線ターミナル、そしてホテルとしてザロイヤルパークホテル東京羽田、あと東京地下鉄、東京メトロの方に視察に行つてまいったわけでありまして。

さまざまな施設でのバリアフリー化の現状だつ

たりあるいは取組について伺ひし、現場を目の当たりにしたわけでありませうけれども、同時に、現在のこのコロナウィルス感染症の影響の状況として、はとバス本社、あるいは今申し上げましたザロイヤルパークホテルの方での現状、具体的には、バスの利用者だったり客室の稼働率が著しく低下している、八割減、九割減といった大変厳しい状況を伺つてきたわけでございます。

このように、現在、新型コロナウイルス感染症の影響で飛行機やバス、あるいはタクシー、鉄道、こういった交通会社だったり、ホテル、旅館等の宿泊施設、大塚、観光関係の業界は大打撃だという状況でございます。当然、大臣は、今のこうした現状をしっかりと把握されていることと思ひますし、来週には政府でも経済対策を打つというようなことを伺っているわけでございます。

一方で、一年延期されました東京オリンピック・パラリンピック、この準備も、一年延期という中で、今から来年に向けての準備をしていかなきゃいけない、こういった要素もあるわけであり

ます。

足元では経済活動が低下している、外出を控えてくださいという要請が出ているといった状況の中で、このコロナウィルスが、感染の収束した後

には、反転攻勢ということできまざる対策を打つということだと思ひますけれども、ただ一方で、一年先を見据えて、オリンピックがあるから、そのときにどういう交通機関をしっかりとバス

始め整備しておかなきゃいけないのか、あるいは、宿泊施設、まだバリアフリー化もなかなか進んでいないような現状もございますが、今から準備しないと、このコロナウィルスの対策で、何とか、資金繰りも厳しいということではないか、何と

か、資金繰りも厳しいという中でいろいろな対策を講じているんだと思ひますが、辛うじて会社が残っている、しかしながら、一年後、オリ

ピックがあつたときにはその体制が整っていないということでは大変困るわけであります。

ですから、反転攻勢期前からそういったことを想定しながら、業界がきつちりと維持できて、そしてオリンピックのときには、例えばバス会社においても運転手さんを含めしっかりと体制が整備されていると、いざ外国の方をお迎えするときにしっかりと迎えられるということが心配されるわけであります。

この点について、ぜひ大臣の御見解を伺いたいと思います。

○赤羽国務大臣 今委員御指摘のように、新型コロナウイルス感染症の影響で、観光業、観光業といひましても、旅行業、宿泊業のみならず周辺の、今お話に出ましたような貸切りのバス事業、ハイヤー、タクシー、レンタカーですとかフェリー、航空機もそうですし、また、飲食業また物品の小売業、さまざま、大変裾野の広いところで大変深刻な打撃が出ているということでございます。

おっしゃるように、東京オリパラだけではありませんが、反転攻勢をかけるといっても、そうしたことを支えていただく事業者がそのときに潰れてしまつたりとか立ち上がることができないような状況であるということは、大前提が崩れてしまつたので、大変厳しい中ではあります。まず、早期に収束を目指すということが大前提で、加えて、その間事業者の皆さんが潰れないように、事業を継続できるようにということで、資金繰りの支援とそして雇用の維持、この二つは政府を挙げてやっているところでございます。

貸付けのセーフティーネット保証につきましても、また雇用調整助成金についても、何段かに分けまして、その内容の要件緩和ですとか補助率の拡大ですとか、そうしたことを伝えながら、加えて、中小企業の皆さんは特に、債務を更にふやしたくないということもありますので、既存債務の返済の猶予ですとか、あと公租公課、公共料金、こうしたものの減免ですとかまた支払い猶予と

いったもの、できるだけ今の事業者が傷まないような、中小企業者の側に立った効果的な支援策をしつかりと進めて、具体的には、東京オリパラでは、大会関係者また選手の宿泊施設ですとかまたその移動についてバス事業者始め観光関係の皆様には大変お世話にならなければいけないので、そうしたことがしつかりスムーズに円滑にできるよう、この一年余りでありますが、大変な状況でありますけれども、歯を食いしばりながら全力で対応していきたいと考えております。

○古賀委員 昨日テレビを見ていましたら、観光ガイドさんも、非常に外国人の観光客が減つて大変苦しい状況だというような報道もされておりました。ぜひ広い視点で、大臣、今の御発言に基づいてしっかりと対策、対応をお願いしたいと思ひます。よろしくお願いいたします。

では、続きまして、今回のバリア法の改正について御質問させていただきます。

今回、大きな一つの柱として、政策のソフト面での強化ということがあるというふうに認識しております。一方で、ハードの面でもまだまだ課題が多いということも指摘させていただきたいと思ひます。

一例としまして、例えば特別特定建築物における面積基準、これは二千平米という基準があつて、そこは義務基準の適合義務がかかる、あるいは、例えば駅の整備の面で、一日平均利用者三千人以上のところを優先的にバリアフリー化してきているというような現状があると認識しております。

そこでちょっと、きょうこういった資料を用意しておりますが、一枚目をごらんいただきたいんですが、今申し上げました、一日平均三千人以上の利用者の駅が都道府県ごとにどういった数があつて、そこがどうバリアフリー化が進んでいるかという表でございます。

北は北海道から南は沖縄県までございますが、いろいろな、段差が解消されている駅、そして移動等の円滑化基準第四条に適合している設備によ

り段差が解消されている駅という区分けがございますが、一番右を見ていただきたいと思います。そうすると、更に、法律にのっとりて段差が解消されている駅の率というのが載っております。例えばですが鳥取県、島根県、あるいは九州というところ、宮崎県、こういったところは一〇〇％という数字が入っております。

ただ、よく見ますと、例えば鳥取県、駅が七十五駅ある、うち三千人以上の利用されている駅は四駅、その四駅がバリアフリー化が完了している。宮崎県、七十六駅あつて、二駅だけが三千人以上、それ以外は、これを含めて十七駅が解消されている等々の数字があります。

これは何を意味しているかというと、こういった県ではバリアフリー化が進んでいるなということではなくて、つまり、三千人以下の駅がかなりあつて、その駅はどうなっているのかということが恐らく課題として浮かび上がってくるんじゃないかと思ひます。

つまり、申し上げたいことは、地方のバリアフリー化というのは、なかなかこの三千人あるいは何かの基準で決めて進めていっても進んでいかなんじやないか。利用者が多いから優先的に、予算の制約がありますのでそういった考えというのは決して否定するものではありませんけれども、これから、地方創生だったり、人口減少、高齢化といったときに、どうやって地方の活力を、あるいは地方で生活を維持していくかということを考えてみると、やはりこういった基準ではなくて、高齢者の方がどれぐらいいるのか、障害者の方がどれぐらいいるのか、今の駅のバリアフリー化の現状はどうなっているのか、こういったことをよりしっかりと把握した上で、地域の要望も伺いながら優先的に整備を進めていく、このことが地方創生だったり、あるいは地域の交通機関を維持する上で大変重要になっていくのではないかと

いふふうに思ふところであります。

実際、国交省でも、バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会という場がございます

て、そこではこの三千人という基準を引き下げる方向での検討がされているというふうにも伺っているところであります。

私は、この数字を下げるというよりは、今申し上げたように、よりきめ細やかな把握をさせていただいて、その上で進めていくということが大事なんじゃないかということを指摘しているわけでございます。

ぜひ、大臣に、この点についてお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○赤羽国務大臣 委員は大変お若い、前途洋々の議員ですので、ちょっととりあえず私も二十五年間を振り返って申し上げますと、この表、多分二十五年前ですとほとんどが数％ということだつたと思ひます。

この表の欠陥というのは御指摘のとおりであります。その数％、二十五年前、交通バリアフリー法が二〇〇年にできる前のときは、全国の駅でエレベーターがある駅というところ、わざわざ見に行つた、そうするといつも一番端っこの方にちっちゃなエレベーターがついているだけで、私、その現状をどう変えていくのかというのが大変大きな戦いでありました。

当時は、福祉施設というか、少々使い勝手が悪くても我慢しろというようなそういう雰囲気の中を支配して、バリアフリーという言葉も通じないような、これは和製英語ですから、通じないような状況でありました。この社会の概念を変えていかなきゃいけない、福祉政策ではなくて、二十一世紀のあるべきまじづくり、当然のことながらバリアフリー化だという、そうした世の中の認識を変えていく戦いがこの二十年間だったのではないかと思ひます。

そうした中で、やはり、まず基準を決めて、駅の施設ですと五千人以上というところから始め、そこがほぼクリアして三千人、これも恐らく九〇％以上クリアしました。その結果、今御指摘のように、やはり偏在が起つて、どうしても地方は後回しにされていると。

先日、群馬県の桐生市の市長さんも来られたんですが、そこは二千二百人ぐらいだったのかな、その行列というの、実はその行列つて前に進まないんですよ、三千人を超えないと。これは何かおかしいし。地元の市長さんは、少し負担をふやしてもつくってほしいと。そうした地元の実情というのは実は大変重要であって、ここまで来て三千人以上が随分進捗をしましたので、マクロ的には。今後は、二〇二一年以降は新しく目標を変えますので、おっしゃられるように、地元地元の実情に合わせて優先度を決めていただくということが大事だというふうに思っております。

なお、三千人以下の駅も着手してこなかったかというところではなくて、五千八百七十八駅あるんですが、そのうちの千三百九駅、三割弱、これも地元の高齢者施設があるとかそうした事情で対応してきておりますので、ようやくバリアフリーが当たり前の世の中になりつつあると思っておりますので、これは、今後、まだ行き届かない、まあ次元の、レベルの違うバリアフリーの政策を進めていかなければいけない、委員の御指摘のとおり進めていきたいと思います。

○古賀委員 大臣、本当にありがとうございます。

私もすっかり問題意識を持って取り組んでいきたいと思っておりますし、やはり、今の大臣の御発言にあったように、ステップ・バイ・ステップでこれから更にバリアフリー化ということだというふうに理解しました。ありがとうございます。続きまして、心のバリアフリーの推進というのが今回のもう一つの柱だと理解しております。

それで、お手元の資料、二枚目をごらんいただきましたんですが、この二枚目の資料は国交省からいただいた資料なんですが、これはバリアフリーの整備ガイドラインというものでございます。

そして、私、この優先エレベーターについてちょっと御質問させていただきたいんですが、二丁目と二丁目、優先エレベーターのピクトグラムというのがございます。そして、優

先エレベーターでの使用例ということで、下に、エレベーターのこういうところに張ってありますよということがございます。

この優先エレベーターというのは、やはり、車椅子だったりあるいはベビーカーを押している方が優先的に使っていただきたいということでこういうものをつくっている。ただし、これは民間事業者が自発的にやっているもので、こういうことをガイドラインで示されているようですね。けれども、国交省自身、直接余りかわられていないように伺っているところでもあります。そして、実際、この二丁目のピクトグラムと三丁目のピクトグラム、車椅子の絵が入っていないかたり入っていないか、ちょっと統一感がないというふうにも思うところがあります。

そして、三ページ目の資料、これは国交省の今年度予算の資料となっておりますが、エレベーターの利用円滑化ということで、今回、予算が一千万円について推進していくこととございす。そして、このエレベーターについての事業内容としましては、エレベーター利用マナーの向上に向けてインターネット広告等を作成し周知するというようなことが書かれていて、ここに書いてあるマークには車椅子とベビーカーがしっかりと入っているということとでございます。

私、日ごろよく駅とか空港でエレベーターを使いますけれども、大変よく見かける光景として、こういった車椅子の方とかベビーカーの方が待っている中で、先にエレベーターに着かれた若い人、健常者が先に乗っていつてしまふ、そしてずっと待たれているという光景をたびたび目撃するわけでありす。

こういったことを考えると、マナーについて、いや、善意だろう、あるいは、これからのいろいろな啓蒙、教育をされるということですね。その前の段階として、やはりしっかりとしたこういったピクトグラム、こういうのをちゃんとつけてくださいよ、そして、エレベーターに今どういった設置状況、このマークがついている状況な

のか、こういったことも把握をしながら、その上で教育をしていくことをしないと、幾ら啓発しても、実際エレベーターに張っていないからどうしようもないわけですね、この広報も、エレベーターに張るのではなくて、いろいろな移動の通路に張ったりというようなことも伺っているわけでありす。

ですから、国交省として、やはりこういったピクトグラム、今、直接タッチされていない、あるいはエレベーターにどれぐらい張っているかも把握がないようなことも伺うわけですが、しっかりと把握した上で、積極的にこういった優先的な利用も推し進めていただきたいと思いますが、大臣の考えを伺いたいと思います。

○赤羽国務大臣 御指摘の点は障害者団体の皆さんともしっかりと話を進めながら統一方を検討をしていきたいと思っておりますが、先日、参議院の委員会でのトイレのこの指摘がありまして、最初は障害者用のトイレという表示が、だんだんいろいろな対応ができてきて、東京都では多機能トイレとか誰でもトイレみたいな話になったときに健常者が使うようになって、障害者の皆さんが大変使いにくくなつてしまつた。これはやはり障害者の皆さんの立場に立たない表記の仕方ということで、私は改めて学習したようなところでございまして、そうしたことは使われる方たちの立場に立つてしっかりと検討していかねばいけない。

あえて言えば、こうしたものがなくてもそれが当たり前の世の中にするということが、やはり、私が冒頭申し上げたユニバーサルデザインというが共生社会の目標なのではないか。今回、法改正で公立小中学校のバリアフリー化というのは義務化させていただきますけれども、これは、ハードの面を通して、教育的な効果とか、小さいころからバリアフリー社会、ユニバーサルデザインの社会が当たり前だ、これはやはりそうしたものを身につけていくということが非常に大事なのではないか。

私も子供が二人いるんですけども、長男の同

期に障害を持たれている同級生がいて、その代の子たちというのは非常にユニバーサルデザインの感覚が教える以前に身につけていて、下の子はそうした経験がないので、明らかにそういう差が出るというのを私は親として感じまして、そうしたことをやはり、表記をするというのは大事だけれども、それ以前に、教育の中で共生社会のあり方というのが大人ともに学んでいくということが非常に重要なのではないかと、そうした思いでソフト面の法改正を今回させていただいているということをつけ加えたいと思います。

最後に、文科省に一点伺いたいと思います。今回のバリアフリー法の改正で、公立の小中学校もこの基準の適合義務の対象となるといふようになります。文科省はこれまで、避難施設というくくりの中でどれぐらいバリアフリー化が進んでいるかという把握をしているというふうには伺っております。

今回のこの法改正を受けて、ぜひしっかりと、バリアフリー化の状況、エレベーターがどれぐらい設置されているかということも含めて、状況を把握したり、あるいはより具体的な指針を出していただきたいと思いますが、文科省の考えについて伺います。

○笠原政府参考人 学校施設は、障害のある児童生徒等が支障なく学校生活を送ることができるようになる必要があるとともに、御指摘のありました災害時の避難所としての役割も果たすことから、バリアフリー化は重要であると考えております。

まず、具体的指針について御指摘がございました。学校施設のバリアフリー化の重要性や整備における留意点を取りまとめた学校施設バリアフリー化推進指針というのがございますが、これを今回の法令改正を踏まえまして改定をすることも考えてございます。また、さまざま取組を紹介する事例集を作成しておりますけれども、この周

知の横展開も図ってまいりたいと思っております。

また、調査、把握についてでございますけれども、今回の改正法案を踏まえまして、公立小中学校におけるバリアフリー化の実態を調査するなど、現状をしっかりと把握するとともに、国庫補助等による財政支援を図るなどにより、学校設置者の取組が進むよう支援してまいります。

○古賀委員 ぜひ、文科省も、国交省と連携をしっかりと図られてのバリアフリー化の推進をよろしくお願い申し上げます。

以上で終わらせていただきます。ありがとうございます。

○土井委員長 次に、岡本三成君。

○岡本(三)委員 おはようございます。公明党、岡本三成です。

質問の機会をいただきまして、ありがとうございます。

今回のバリアフリー法の改正は、共生社会の実現に向けまして、更にハード、ソフト両面から推進を図るもので、高く評価しております。とりわけ、法改正の中でも、公立の小中学校をバリアフリー基準適合義務の対象に加えたということに関しましては、公立の小中学校が災害時には九四・九％の学校が避難所に指定されているということも考えても、大変評価に値するものだと思います。

その上で、きょうはまず、駅のバリアフリーについてお伺いをしたいと思います。

国交省はこれまで、点字ブロックやエレベーター、エスカレーターなどによる段差の解消、障害者用のトイレ、ホームドアの設置など、駅のバリアフリー化に目標を定めて推進してきていただきました。

期限を区切っておりまして、平成二十二年までは、一日の乗降客数五千人以上の二千八百の駅を対象に進めてまいりまして、平成二十二年以降は、一日の乗降客数三千人以上、三千四百五十駅を対象に目標を推進してきました。平成三十年

で切つてみますと、三千人以上の乗降客の駅のバリアフリーの実績は、点字ブロックで九四・七％、段差解消で九〇・四％、車椅子トイレ設置で八六・八％、大変高い水準で実績を残しているだいております。ホームドアでいいますと、十万人以上の駅で四四・一％であります。

実は、この目標が、最終が本年度、令和二年度末で終わることになっておりまして、政府の基本方針が現状かなり進んでいるということを考えますと、いよいよ次の目標を設定する時期に来ているのではないかなというふうに思っています。

私、個人的には、乗降客数二千人以上を更に一つの目標にするというのではないかなと思っておりますけれども、ちなみに、二千人以上三千人未満の駅数は二〇一八年度時点で四百九十八駅ございまして、その四百九十八駅が所在している市町村で基本構想が作成されている駅というのは二百七十駅あります。まず、この二百七十駅をバリアフリー化の目標にすべきではないかと思いますが、そのことも一考いただきまして、新たな目標設定というものを、どの時期に、どういう水準で定めようとお考えになっているかということ伺いたいと思います。

○蒲生政府参考人 お答え申し上げます。

現在、バリアフリー法に基づきまして、その中の基本方針において、鉄道駅等の旅客施設につきましては、二〇二〇年度末までに一日当たり平均利用客数が三千人以上の施設について原則全てバリアフリー化することを目標に取り組んでおりまして、おおむね着実に整備が進んでいると考えているところでございます。

例えば、鉄道駅にしましては、二〇一八年度末時点で三千人以上の駅は三千五百八十六駅ありますが、このうち三千二百四十一駅がバリアフリー化されておりまして、進捗率は委員御指摘のとおり九〇・四％となっております。

二〇二一年度以降の鉄道駅などの旅客施設に關しましてのバリアフリーの整備目標につきましては、二〇二〇年度末までの現行の目標の期限から

途切れることなく次の目標が設定できるよう、二〇一九年十一月より、当事者団体、関係事業者、有識者等から成る検討会において検討しているところでございます。

この検討に際しましては、高齢者、障害者等の意見を伺いながら、現行目標の課題等について議論しているところでございますが、御指摘の地方部における課題等、バリアフリー基本構想等に位置づけられた鉄道駅等の旅客施設について、一日当たり平均乗降客数が三千人という要件を引き下げるなど、整備目標の対象を拡大する方向で検討を行っているところでございます。

○岡本(三)委員 続きまして、特出ししてホームドアについてお伺いをしたいんですが、駅で起こる事故の中でやはり最も重大な事故というのは、ホームから転落することだというふうに思っています。

平成三十年では、ホームから転落する事故は二千七百八十九件報告をされておりましたが、このうち、視覚障害者の方が転落されましたのが六十三件であります。視覚障害者団体の調べでは、障害者の四割の方が転落若しくは転落しそうな経験があるというふうにお答えになっております。

このホームドアが一番進んでいないわけで、先ほど申し上げましたように、十万人以上の駅のうち、設置されているのが四四・一％、全国の全ての駅に対する比率でいいますと、八・三％にすぎません。

何で進んでいないかという点、高いんですね。一カ所設置するのに、その条件にもよりますけれども、大体五億円から十三億円と大変高額になっております。平成三十年、国の助成の実績を見ますと、地下鉄を除く駅で設置希望が百四十三件あったんですけれども、補助されたのは六十五件であります。その最大の理由は予算の制約であります。

この六十五件の助成総額で三十二億四千万円でありまして、仮にこの予算が三倍ありましたら、ほぼ全て要請のあったところに関しましては

設置ができたということになります。

先ほど申し上げましたように、駅で起きる事故の最も重大なものがホームからの転落であるということも考えますと、これが、例えば一千億、二千億かかるんだったら別ですけども、現在の三十二億が例えば百億円ぐらいになっていけば、希望されたホームドアはほぼ全てが設置できるということも考えますと、費用対効果の高い補助ではないかと私は思っているんですけれども、ホームドアの予算の確保について、どのような方針で今後臨まれるかということをお答えしたいと思います。

○水嶋政府参考人 お答えを申し上げます。

委員御指摘のとおり、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が極めて重要であるというふうに認識をしております。

このため、これも委員御指摘のとおりでございますけれども、交通政策基本計画におきまして、二〇二〇年度までに全国八百駅にホームドアを整備する目標を設定して、計画的に整備を推進してきたところでございまして、二〇一八年度末時点で七百八十三駅まで整備が進んでいるという状況になっております。

現在、これも先ほど総合政策局長の答弁がございましたけれども、二〇二一年度以降の新たな目標について、視覚障害者団体を含む有識者等による検討会において具体的な検討を進めておるところでございまして、ホームドアのさらなる計画的整備が図られるよう議論を深めてまいりたいと思っております。

御指摘の予算でございすけれども、ホームドアの整備にはホーム補強などを行う必要がある場合も多々ございまして、一ホーム当たり数億円から十数億円の費用を要するなど、コスト面が大きな課題の一つと認識をしております。

国土交通省といたしましては、整備費用に対する助成を行うことにより整備を促進してきたところでございますけれども、引き続き、予算の確保

に努力してまいりたいと考えておるところでございます。

○岡本(三)委員 このバリアフリーの予算なんですけれども、バリアフリー全体で年間大体、過去五年間を平均しますと、約九十一億円です。私は大変少ないと思っております、この予算の確保、増加をお願いしたいと思っております。

加えて、この予算は、バリアフリー予算というものが決まっているわけではなくて、実は四つの個別の予算からちよこつとずつもたつてきてやっております。その方がよりバリアフリーの推進が進むということであれば、私は、手法は役所で決めて、最も適切なものであるということではないと思っておりますけれども、その四つというのは、地域公共交通の確保に関する予算、都市鉄道に関する予算、駅に関する予算、訪日外国人の受入れに関する環境整備の予算、それぞれの予算からちよこつとずつもたつていながら進められているわけですので、それがもし使いやすいのであれば、確実にこの四つの予算からバリアフリーの部分で毎年毎年獲得しながら全体の予算をふやしていくということを確認しながら、予算全体の増加ということに関しても取り組んでいただきたいと思っております。

続きまして、自治体が作成しますマスタープラン、基本構想の推進について伺いたいと思っております。

平成十八年の新法におきまして、地方自治体、市町村は、国が定める基本方針に基づきまして、高齢者や障害者等の利用施設が集まった地区についてマスタープランを作成することを努力するということが定められております。

しかし、現在のところまで、この基本構想を定めている自治体は三百三自治体でありまして、その作成率は約二割であります。

今回の法案の中でも地方自治体の責務が更に追加をされていますけれども、マスタープラン、基本構想の一層の推進が必要ではないかというふうに考えています。

基本構想もないのに具体的な事業というのが前に進むというのは、どうしても考えづらいんですね。

私は、どうして自治体で基本構想が策定されないのかということに疑問も持っています。もしかしら、強制力のない、作成することができるといふ条文の規定が大きなハードルなのかもしれない、インセンティブが少なくないということがその問題なのかもしれませんけれども、自治体の方々にこの基本構想をつくっていただくということを通じて、方針を推進していくのかということにつきまして、方針をお伺いしたいと思います。

○蒲生政府参考人 お答え申し上げます。

ただいま委員御指摘のとおり、平成三十年に導入されたマスタープラン制度等につきまして、その進捗が全国で約二割にとどまっているということでございます、その進捗がおくれているということにつきましては、我々も認識しているところでございます。

現在、地域におきましての取組に関しまして、例えば、基本構想とかマスタープランに入れたものに関して優先的に補助をしていくような仕組みなどについても考えていきたいと思っておりますし、なおかつ、実際つくる上でいろいろな事業者さんとの関係等々になれない自治体も多うございまして、これに関しまして、地方運輸局などを通じて、そういった面でのノウハウを提供するとか、さらには、そういう形ででき上がったマスタープランについての横展開とか、こういったものがつづらけているということをしつかりPRしていくことに関しましては、今考えているところでございます、しつかりとこれから進むように取り組んでまいりたいと考えております。

○岡本(三)委員 続きまして、ユニバーサルタクシー乗車拒否問題につきましてお伺いしたいと思います。

ユニバーサルタクシーは、誰もが気兼ねなく乗

れるタクシーを目指しまして、一台に六十万円国が補助をして推進をしておりますけれども、障害者団体の方々のアンケートによりますと、約三割の方が乗車拒否を実際に経験しているというふうな調査結果もあります。

私、タクシー会社の方にも、ドライバの方にもお伺いしたんですが、腹を割って話すと、やはり、ドライバの方々は皆さんが歩合で働いていらつしやいますので、収入を考えると、障害を持った方をしつかりとケアをしながら手間をかけて時間をかけて乗車いただくというのは、自分の収入に直結してくるわけですね。ですから、皆さんそれぞれにお手伝えたいと思ってもなかなか厳しいようなときもあるというふうに伺いました。

また、タクシー会社の中には、ユニバーサルデザインのタクシーに関しまして十分な研修を行っていないですとか、さまざまな問題もあるようであります。

昨年十一月二十六日に、国交省は、適切な実施の徹底について通達を出されていますけれども、その中に、違反者には厳正に対処するというふうな文言を載せていただいていますけれども、具体的にどのようにこの乗車拒否問題を改善していくというふうに考えているのかということをお伺いしたいと思います。

とりわけ、ただ単に、先日、参考人の方に来ていただいたところで聞かせていただいたときに、心のバリアフリーというのは思いやりみたいなふわふわとしたものじゃありません、仕組みづくりですというふうに言われたことが私はすごく残っております、どのような仕組みづくりをしていくか。そして、その最大のハードルの一つがドライバの方のインセンティブが少な過ぎるということであれば、そのインセンティブをどのように上げていくかということに関しましては、国土交通省の取組が必要だと思っております。

この乗車拒否問題、現状をどういうふうに認識していらつしやるか、そして、今後どのように改善

善していくかとされているかということをお伺いできればと思います。

○一見政府参考人 お答え申し上げます。

先ほど委員御指摘をいただきました、DPI日本会議さんが昨年の十一月十二日、タクシーの乗車拒否の問題につきまして公表されました。それに限らず、障害当事者の方々から、私ども、乗車拒否について声をいただいておりますのでございます。

またお伺いいただきましたDPI日本会議さんの発表の中には、実はよくやっていたという声もありまして、東京では、スムーズで丁寧な作業してもらった、接客も丁寧だ、運転手は定期的に研修を受けていた、あるいは、愛知では、誠意を持ってやってくれた、大阪でも、他の運転手も手伝ってくれた、こういう声もございまして。

こういったことをやはり広げていく必要があらうかと思っております、私ども、こういう問題があつてどういう対応をすべきかというのを、二カ月に一度ほど、当事者の方々や車両メーカーの方、タクシー事業者の方々や意見交換をして、問題点を抽出しようとおるところでございます。

先ほど委員御指摘いただきました六十万円の車両の補助の際には、年に二回のバリアフリーの研修、これを運転手さんに義務づけをしているところでございます、スムーズにバリアフリーの施設が設置できるようにということも考えています。

また、給与のお話も御指摘いただきましたけれども、実は運転手さんの給与はほぼ歩合でございます、タクシーの割引、身体障害者の方の割引は一〇%でございますが、これが歩合になりますと五%を運転手さんが負担しなきゃいけないというふうなことをしておられる会社もあります。これは、私ども、先ほど御指摘をいただきました通達の中でも、そういったことがないようにということをやらせていただいておりますし、余りにも続くようございましたら、これにつきましては

会社名の公表ということもさせていただいています。

さらには、それはどちらかというとマイナスをプラスにするものでございますが、更にプラスをプラスにするインセンティブといたしまして、例えば運転手さんの表彰をやっております。この間、三月十八日に、関東運輸局で三十一名の運転手さん、非常にバリアフリー対応ができた運転手さんを表彰したということもございます。そういったことも進めていきたいと思います。

○土井委員長 岡本君、時間が迫っております。

○岡本(三三)委員 障害者に優しい国は国民に優しい国ですので、更に推し進めていただきたいと思います。

ありがとうございます。

○土井委員長 次に、小宮山泰子さん。

○小宮山委員 立国社、小宮山泰子でございます。

本日は、高齢者、障害者等の移動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質疑をさせていただきます。

前回、二〇一八年の法改正は、二〇一四年に障害者権利条約の批准を受けての大改正で、共生社会の実現、社会的障壁の除去を基本理念に、公共交通事業者によるハード、ソフト一体的な取組の推進、バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組の強化などが主な改正でありました。同年には議員立法でユニバーサル社会実現推進法も成立させていただき、公共交通のバリアフリーは著しく進展を遂げていると認識しております。

今回のバリアフリー法改正は、心のバリアフリーに重点が置かれている点、バリアフリー基準適合義務の対象が公立小中学校に拡大されたこと、特に、避難所となり得る公立小中学校への義務化は大きな進展の一步であり、また、この点に關しましては、前回附帯決議をつけさせていただいたことに対して国土交通省におきまして更に進めていただいたことに感謝するとともに、今回

から文科省におきます主管理も追加されておりますので、公立小中学校へのバリアフリーの実行、実現には期待をしたいと考えております。

三月三十一日には、バリアフリー法改正に対して参考人からもさまざまな御意見を伺う機会がございました。

中央大学研究開発機構の秋山哲男機構教授におきましては、今後の期待として、調査段階から当事者参加、インクルーシブデザインへの努力、心のバリアフリーの仕組みづくりの必要性、地方都市の鉄道の無人化や地域のモビリティとアクセスシビリティの一体化対応と地方都市の公共サービスへのモビリティの発想の必要性を語っていらつしやうしたこと。

NPO法人ちゅうぶ代表理事の尾上浩二さんからは、空港バス、長距離バスのバリアフリー化、ホームドアの設置促進、ホームと車両乗降口の段差、すき間解消、また、三千人未満の駅などのバリアフリー化、無人駅の問題。

また、全日本視覚障害者協議会代表理事の山城完治さんからは、視覚障害者の安全で安心な歩行バリア、落ちる、ぶつかる、つまずく、迷うをなくすことだ、命の危険を伴う事故は、二〇一〇年以降毎年、毎週一件以上視覚障害者の駅ホームからの転落事故が起きているなど、本場に現実的であり、また示唆に富むものでございました。

また、委員会としましては、はとバスや羽田空港、そして営団地下鉄への視察もさせていただいたところでもあります。

この中からまた質問させていただきたいと思いますが、まず最初に、建物のバリアフリー化について質問させていただきます。

国土交通省が二〇一九年八月にまとめた、二千平米未満の店舗・飲食店等のバリアフリー化の実態把握に関する調査結果によりますと、面積別バリアフリー化、建築物移動円滑化基準への適合率は、二割以下のバリアフリー化にとどまっているそうです。

バリアフリー化が進んでいない最大の原因と考

えられるのは、バリアフリー法のもと、店舗、飲食店など店舗が多数入っている二千平方メートル以上の特別特定建築物にバリアフリー整備基準が課せられてはおりますが、建物内に入っている個々の店舗内についてはバリアフリー整備基準は規定をされていないことにあると思います。つまり、建物はバリアフリー化されているのに、中に入っている店舗の中の段差や固定椅子のため、車椅子では入れないお店が多く存在していることでもあります。

平成三十年バリアフリー法改正時の附帯決議に、小規模店舗についての実態把握、UD化に向けての、ユニバーサルデザイン化に向けての所要の措置を講ずることとしたしましたが、今回の改正案提出までの国交省の対応、目標などの概要についてまずは簡潔に御説明ください。

○眞鍋政府参考人 前回のバリアフリー法改正以来の取組について御説明申し上げます。

前回のバリアフリー法の改正時の附帯決議において、小規模店舗のバリアフリー化の実態把握に努めるとともに、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とされております。

この附帯決議を踏まえまして、私どもでは、全国の特行政庁等の協力をいただきまして、平成三十年十一月から平成三十一年一月までに確認申請が行われた小規模店舗のバリアフリー化基準の適合状況、これを調査いたしました。先ほど御説明のありました小規模店舗のバリアフリー基準への適合率、これを約二割というふうに明らかにしたわけでございます。

こうした実態調査の結果も踏まえまして、国土交通省では、小規模店舗のバリアフリー化の促進に向けてまして、地方公共団体の担当を集めた会議などの場を通じて、地域の実情を踏まえた条例による義務づけ対象規模の引下げに向けた前向きな対応を繰り返して要請してきております。

また、本年の一月になりますが、学識経験者、高齢者、障害者の団体、あるいは事業者の団体などで構成される、建築物のバリアフリー化のガイ

ドラインである建築設計標準の見直しのための検討会、これを立ち上げたところでございます。この中の中心的な課題が、小規模店舗を効果的にバリアフリー化するための知見や優良事例をまとめるということでございます。令和二年度中にこのガイドラインをまとめ、関係省庁と連携して関係業界に周知したいというふうに考えてございます。

○小宮山委員 ぜひ、このワーキンググループの結果というのは、期待をして待たせていただきたいと思います。

とはいえ、小規模店舗のバリアフリー化推進のためには、まず、二千平方メートル未満の建築物に対しても、新築、大規模改修時にバリアフリー整備義務を課すことが必要ではないかと考えております。また、建物自体のバリアフリー義務化とともに、店舗内のバリアフリー整備基準を策定することが必要かと思いますが、この点に關しまして大臣の御所見をお聞かせください。

○赤羽国務大臣 まず、今回の法改正につきまして、委員会として、現場の視察ですとか大変有意義な参考人の皆さんからの御聴取をいただいたこと、大変感謝を申し上げます。資料を読ませていただいて、私も大変勉強になっております。

私、先ほど申し上げましたように、二十余年このバリアフリー化に取り組んでまいりましたが、率直に言って、最後に残ったのがこの小規模のお店のバリアフリー化なんです。私、この二十年間を振り返って、やはり現実をどう変えていくのかという中で、法で義務化すれば簡単にバリアフリー化が進むかというなかなかそうじゃないと。現実、この二千平米以下の小さなお店というのは、恐らく、商店街で空き店舗なんか利用されて若い人が起業でお店を始めているようなところがあつて、そこにバリアフリー化のことを、若干高いハードルを掲げるといふのはどうかみたいなことが現実的にはあつて、非常に歯がゆいわけでございます。

そうした中で、今、検討会も、先ほど局長から答弁させていただいたように、方向的にどうするかということは検討しながらも、同時に、やはり、このお店はそうしたバリアフリー施設があるといったことを発信してもらって、障害者団体の人に使ってもらえる、世の中で小さなお店でも、バリアフリーといっても、多分、段差解消とかトイレを少し広くするとかそういったことだと思いますので、そうしたことが進むですか。特に東京オリパラ、大変重要なものですから、この東京オリパラに向けてバリアフリーの飲食施設のガイドの作成をしているとか、若しくは、ホストタウンに所在する飲食店につきましてはバリアフリー化に対する補助制度も創設をしたところでございます。

また、本年一月に、飲食とか小売業の業界団体の皆さんと官民一体となつてチーム・ウエルカムという組織をつくりまして、ちょっとした工夫でできる店舗等のバリアフリー対応事例を積極的に共有していこう、そういう運動論も立ち上げて、私も、初回、参加をさせていただきました。

少しずつではありますが、こうしたやはり少しのバリアフリー化を進めるということが、共生社会がしっかりと進んでいくんだということを、不断の社会に認知させていくのかということを、不断的な努力をしながら、また法的な検討もあわせてしっかりと進めていきたい、こう考えております。

○小宮山委員 ありがとうございます。

昨年、国民民主党の女性議員たちと兵庫県の明石市に視察また研修に行かせていただいたときに、市長の方から、やはりバリアフリーのまちづくりということで、小規模の店舗などの段差解消などのために上限二十万円の改修費用を出していただいていた。これは有効な手だてかなと思います。大きな額ではないかもしれませんが、これも、これによって多くの方々が店舗を選べるということは大切だと思います。

特に、私自身も、昨年、第五中骨骨折、いわゆるげた骨折をしたときに、電動車椅子を借りて活

動しておりましたが、そのときに、いつも行っている個人商店とかレストラン、そういったところに段差があったがために入れなかった経験をいたしました。これ自体は、いつも障害者の方々がおっしゃる、自分たちが何を食いたいかで店を選ぶのではなく、日本ではどんな店に入れるかですか選べないということをおっしゃっていたことを、私自身も実感したところであります。ぜひ、大臣におかれましても、更にこの課題に関しましては後押しをしていただくことを要請いたします。

さて、二〇一七年五月に、IPC、国際パラリンピック委員会にバリアフリー対応の客室が不足していると指摘されたように、我が国のホテルのバリアフリー化は諸外国に比べて大きくおくれいていると感じております。

一般客室の段差を解消し、ドア幅八十センチ以上にするなど、ユニバーサルデザイン化のガイドラインや義務化をする自治体もありますが、新築や大規模改修に伴うものが対象となるので、大半の既存ホテルにおいてはバリアフリー、ユニバーサルデザインにはなっていない。車椅子を利用する障害者やパラアスリートのホテルの選択肢は狭いままです。バリアフリー対応ではない一般客室で不自由を強いられているというのも、現実でもありましよう。

パラリンピックも一年後になりましたので、この間に更に改善が進むことを願っておりますが、先ほどお伝えしたとおり、私自身も電動車椅子を二カ月ほどレンタルしてバリアフリー体験も重ねさせていただきました。ホテルに泊まった場合、車椅子が大丈夫だというホテルの説明を聞いた上で一般の部屋に入ったんですが、狭いために、車椅子の方向転換ができませんでした。外に出ようとと思ったときには、車椅子に座って動かそうとすると、扉が内開きになっていたので、両方一週に操作することができなくて閉じ込められたような状態に一瞬なりまして、大変焦ったんですけれども。

その後、パラリンピアンの大日方さんにお目にかかったときに、泊まったんだ、あなた閉じ込められたでしようというようなことを突然指摘をされました。非常にびっくりしたんですが、恐らく、多くの障害をお持ちの方また車椅子ユーザーの方々と同じような経験をしているんだということを実感いたしました。

つまり、多くの場面で、健常者が考えるバリアフリーとよくやゆされますけれども、そういったことが起きているというのにも実感をいたしました。高齢者、障害者の協議会で意見を聞いたのに、実際にでき上がった施設等は使いづらいものになっていったなどという報告も聞かえてまいります。

これは、バリアフリー施設等の設計やデザインをする方々が、バリアフリーを卓上で学び、スロープがあれば大丈夫のように、実際には角度が急過ぎるなど、実際使用するには向かない設計、また、確認する側も適正化が判断できないというようなことが、建築の確認ですね、できないということが重なっているのも日本の現状ではないでしょうか。

そこで、国の提示する整備方法のバリアフリールームは、いわばフルスペック整備であるがために、設置に費用、面積がかかり、事業者も導入が進められないということを鑑みると、現状のままでも、扉幅や手すりの設置などで配慮がなされた一般客室のユニバーサルデザイン化を義務づけることが必要と考えますが、政府の見解をお伺いしたいと思ひます。

〔委員長退席、工藤委員長代理着席〕

○眞鍋政府参考人 ホテルのバリアフリー化についてのお尋ねがございました。お答え申し上げます。

ホテル、旅館のバリアフリー化の推進に当たりましては、御指摘のとおり、車椅子利用者用客室に加えて、一般客室のバリアフリー化を進めることも望ましいことだと考えてございます。ホテルなどの客室の大きな割合を占める一般客

室に一律の基準を義務づけることについては慎重な検討が必要とは考えてございますが、昨年三月に、障害者団体の方々や有識者などで構成される、ホテル等の客室の設計に関する検討会、これを取りまとめたときに、ホテルなどの一般客室部分に関する設計のガイドライン、これもあわせて策定しております。現在、周知に努めているところでございます。

さらに、東京都あるいは大阪府においては、バリアフリー法に基づく条例によりまして、ホテル、旅館等の新築に当たり、車椅子利用者用客室だけではございませんで一般客室についても一定のバリアフリー化を義務づける、こういう条例を定めているところでございます。

私どもといたしましては、他の地方公共団体でも、地域の実情に応じ、このような取組について前向きに検討するよう要請してきているところでございます。

○小宮山委員 引き続き、歴史的建造物のバリアフリー整備についてお伺いしたいと思ひます。名古屋城天守閣木造復元事業では、史実に忠実な復元を理由にエレベーターを設置しない方針で計画が進められると聞いて、実はこの点が物議を醸しているところでもあります。

税金を投入して新たに建てる公共建築物にもかかわらず、バリアフリー整備を行わず障害者が利用できないとなると、また、機能低下をされた方が使えないということになると、障害者権利条約や障害者差別解消法、バリアフリー法の共生社会の理念に反してしまうのではないのでしょうか。

歴史的建造物についてもバリアフリー法の対象とし、既存の建築物などの大規模改修時に可能な限りバリアフリー化整備を行うこととし、また、新規に復元建造物などを設ける際はバリアフリー化整備を義務とすることも決断が必要かと考えます。

文化庁と国土交通省で判断が分かるところかもしれませんが、政府の見解をお聞きします。

○眞鍋政府参考人 歴史的建築物の復元に当たり

ましてのバリアフリー化について、お答え申し上げます。

今、名古屋城のお話が出ましたが、名古屋城の復元に関する具体的な計画については承知しておりませんし、また、その取扱いについてもまだ未定と聞いておりますので、一般論でのお答えを申し上げます。

文化財保護法に基づき指定された国宝あるいは重要文化財などにつきましては、文化的価値の保存、継承に配慮することが必要と考えられることから、バリアフリー法に基づく義務づけの対象からは除外される仕組みとなっております。

一方で、バリアフリー法におきましては、高齢者、障害者など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、又は管理する者が、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ぬというふうに定められているところでもございますので、個別の歴史的建築物の復元に当たりましては、こういったバリアフリー法の規定、枠組みも踏まえながら、当該建築物の設置者などにおいて適切に計画していただくことが重要ではないかと考えるところでございます。

○杉浦政府参考人、お答え申し上げます。
障害のある人や高齢者を含む全ての人がより快適に文化財に親しむことができるよう、文化財の活用のためのバリアフリー化は重要である、このように考えております。

一方で、史跡等文化財の整備に当たりましては、史跡が有する価値を適切に保存し、次世代に確実に伝えることが重要であるとともに、個々具体の文化財の特性や物理的な環境によっては一律に基準を定めることが技術的に困難な場合もございます。

このように、文化庁といたしましては、こうした文化財のバリアフリー化と史跡等の文化財の価値を保存する形での整備につきましては、できる限り両立が図られることが大切だ、このように考えておりますけれども、それと同時に、復元建造物のバリアフリーのあり方やその対策に関しまし

ては一律に基準を定めることは困難であるという実情もござります。

したがって、復元建造物につきましては、施設の所有、管理者におきまして、文化財の特性に応じて具体的なかつ適切に判断されていくことが重要である、このように考えているところでございます。

○小宮山委員 時間の関係で先に進めさせていただきますが、空港アクセスバス、長距離バス、いろいろ努力をされています。

視察に行きましたはとバスさんでも、空気の循環、車内の関係を聞いていた最中に、バスの方でバリアフリーのための車椅子乗車の講習などを一生懸命続けている姿、本当に感銘を受けましたし、こういった方々もぜひ支援をしていただきたいということを伝えさせていただきました、またさらに、その導入も、一定割合などを検討していただくことを要望いたしまして、次に行かせていただきたいと思っております。

電動車椅子を利用している際、新幹線を利用するのも、実は予約にも大変苦労いたしました。数日かかるような状況でもありました。大臣も、就任直後、視察もされて、複数の車椅子が同時に同一車両に乗車できるようにするなど、積極的な発言をされておりました。

例えば東京駅は、自動車の車寄せがないため、また、大きな駅になるほど誘導する職員との合流までに時間がかかる、新幹線に乗る場合は大体三十分前に駅に到着してくれと言われ、ホームの方に連れていかれて、またここから何十分も待つというようなことも経験をいたしました。

本来ならば、福祉車両が横づけできる駐車スペースも必要ですし、新幹線もフリースペースの増設など改善を進めるべきでしょう。今後、機能低下をした高齢者や障害者など、誰もが国内を移動し、観光を楽しめる環境整備は急務であります。

大臣の理想とする新幹線のあり方やバリアフリー、ユニバーサル社会推進について御示唆をい

ただければと思います。

〔工藤委員長代理退席、委員長着席〕

○赤羽国務大臣 新幹線は世界に冠たる高速鉄道だというふうに思っております。その速度の速いこととか、パンクチュアリーというか時間厳守性とか。ただ、客観的に見て、バリアフリーの施設というのは大変お困っているというふうにかねがね思っております。今はルールでは十六両編成で二席以上ということが指針となっておりますが、それを守られているわけですが、これは東京オリンピック・パラリンピックを迎えるには余りにも貧弱だというふうに思っておりますので、かねてよりJRと検討してきたところでございます。

今のところは、通路からはみ出すので車内販売が来ると一回外に出なければいけない、こうしたことが当たり前のように行われているというのはやはり是正しなければいけないということで、何とかフリースペースの確保ということ、これは大変難しい問題で、最初は難航しておりましたが、昨年十二月だったと思いますが、JR各社の社長に出席してもらって、私たちの思いをして、これはしっかりとやりたいということで、そうしたことで会議を進めております。

翌一月には、JR東海の最新の車両ができたというところで実車しましたが、私たちの思っていることとは相当乖離があるということで、それをしっかりと改善してくれということをはっきり申し上げました。

恐らく、フリースペースを実現するという方向になっておりますし、それは大きな一歩であると思っております。まず第一歩ということで、世界に冠たる、さすが日本の新幹線は質的にも速度的にもサービスのにもすばらしい、こう言っていただけに頑張っていきたい、こう思っております。

バリアフリーというのは、私は国の品格のあらわれだというふうに思っておりますし、やはり日本は成熟国家としてふさわしいユニバーサルデザ

インの社会というものを世界に示していけたらというふうに思っております。

○小宮山委員 ありがとうございます。

ユニバーサルサービス、バリアフリーの進捗状況が国の品格にあらわれるというようなことだと思っておりますので、私もそれに賛同いたします。(赤羽国務大臣「ちよつと」と呼ぶ)大臣、何か。

○赤羽国務大臣 ハード面だけでなくソフトウェア、予約も、ウェブ予約ができなかったとか、二日前までに予約しないと、当日はもうそこはキープできないというようなこともありまして、ウェブ予約もできるようにし、特にバリアフリー対応の席は、この十四日のダイヤ改正から、当日も一般用には販売しない、確保するというのも実現しましたので、ちよつと御報告をさせていただきます。

○小宮山委員 ありがとうございます。

私が車椅子を使ったときはまだ実現していなかったので大変苦労いたしましたので、次は、できれば体験はしたくないのですが、皆さんの報告を、障害者、当事者の方からの報告を受けたいと思っております。

さて、小規模駅のバリアフリーの整備の推進についてお伺いしたいと思います。

三千人未満の駅のうち二二％のみしかバリアフリー化がなされていません。この現状を見ますと、やはり社会的障壁除去のためには、最終的には単独乗降可能な駅のホームの整備というのは、迅速な人的対応システム確立等、事業者の取組というものは期待されるものではございますけれども、障害というものは、土地や地域を選んで、大きな駅を選んでいられるものではございません。そういったことにおいては、検討会を立ち上げて、無人化のバリアフリー整備のガイドラインを策定し、事業者がその遵守を求めることも必要だと考えますが、この点に関しまして、国交省の見解をお聞かせください。

○水嶋政府参考人 お答えを申し上げます。

鉄道を障害者の方に御利用いただく場合におきまして、障害のある方とない方との取扱いを可能な限り同様なものとするのが大変重要であるというふうにご検討いただいております。

無人駅についてのお尋ねがございました。

鉄道駅については、現状、総駅数九千四百六十四駅のうち四千四百七十八駅が無人駅となっておりますけれども、無人駅であっても、障害者の方が利用する駅については、障害者の方に可能な限り御不便なく鉄道を御利用いただくことが重要であると考えております。

このため、鉄道事業者の方におきましても、これまでさまざまな取組を実施してきたところでございまして、障害者の利用実態を踏まえた上で、必要に応じスロープや内方線つき点状ブロックなどの施設整備を図ってまいります。

また、利用が一定程度見込まれる時間帯における巡回、見守りや介助要員のスムーズな派遣などの人的な対応体制の整備を行っている事業者もございまして、

国土交通省におきましても、無人駅における安全や利用者利便の確保について、その実態を把握いたしますとともに、必要な対策について鉄道事業者との間でさまざまな議論を行ってきたところでございますけれども、今後とも議論を重ねまして、対策の充実に努めてまいりたいと考えております。

○小宮山委員 ありがとうございます。

UDタクシースの件をお伺いするところですが、ちょっと先に進ませていただきます。

指摘をさせていただきたいのは、UDタクシース、私自身は電動車椅子のウィールというのを使いますが、登坂力、十度を超すと急角度の危険のランプがきます。スロープをおろすような車両、UDタクシースや例えばバスなどは、おりの場所によって角度が変わってきます。そういったところにおいても、まだまだ新たな車両の開発や補助金などの施策においては、やるべきことがあるかと思っております。

特に、UDタクシース、横から乗るのはさまざまな困難がありますので、通常のUDデザイン、ユニバーサルデザインの車両などは、後ブースから乗るのが通常になっております。こういったところもぜひ参考にさせていただきたいと思っております。そして、全てはこれから発するところでありますが、移動の権利についてお伺いしたいと思っております。

障害者は、公共交通機関を利用する移動に伴う際、通勤、通学、旅行あるいは日常の移動、いづれの場合においても、障害を持たない者に比べてさまざまな制約を受けているのが現実です。社会的障壁を除去していき、障害者にもより一層の移動の自由を確保していただくためには、障害者のアクセシビリティ、移動の権利があることを明確にすることが必要ではないでしょうか。

障害者権利条約一般の意見二号では、「アクセシビリティは、障害のある人が自立して生活し、社会に完全かつ平等に参加するための前提条件である」と示されています。I P Cアクセシビリティガイドでは、「アクセスは基本的人権であり、社会的公正の基本である。社会的公正とは、人々を個人として受け入れ、社会生活に完全に参加するための公平で平等な機会へのアクセスを保障すること」と明記されております。

今後、バリアフリー法においても障害者の移動の権利について明記していくことが重要な課題となると考えますが、国土交通大臣の御所見をお聞かせください。

○赤羽国務大臣 移動権の問題というのは、これまで何度も審議してきたところでございまして、大変難しい問題であります。結論的に言いますと、この移動権で保障されるような内容を体現できるようなユニバーサルデザインの社会づくりを目指して私自身は取り組んできたつもりでございします。

特に、二〇〇六年だったと思いますが、国連で障害者権利条約が、また、日本政府も二〇一三年にそれに調印をした。そうした中で、我が国の整

理は、そのもとで障害者基本法などを通してそうしたものを担保されて、バリアフリー化を進めているということでございます。

この移動権を日本の法律の中に入れるということ、なかなかコンセンサスがとれない状況でございまして、平成三十年のバリアフリー法の大改正のときもこうした議論は同じような状況でございしましたが、私、当時、政府の原案の中で、移動権はなかなか入れられないのはよくわかっていますが、何とかもう少し、物理的なものだけではなくて、基本理念というものが大事なのではないかと、いうことで、今御紹介いただきましたように、社会的障壁の除去ですとか、共生社会の実現というものを法の基本理念に入らせていただいたところでございます。

現状ではなかなか難しいとお答えができませんけれども、こうしたものが将来、継続に検討しながらも、実態としてはしっかりとしたものを進めていかなければいけない、今申し上げられるのはそういったことでございます。

○小宮山委員 ありがとうございます。

私も大臣とはほぼ同じ方向で移動の権利については考えるところではありますけれども、バリアフリー法改正、前回以降も、さまざまなところでこの移動の権利というものが現実的には確保されるような状況が生まれてきたこと、そして、今回、心のバリアフリーというところに重点を置かれたこと、インクルーシブもそうでございますけれども、そういったところにおいてはそろそろ機が熟してきたのかなと考えております。移動の権利については、今回の法改正には盛り込まれませんでしたけれども、障害者権利条約の理念の反映という点から、今後引き続き検討していくことを要望させていただきます。

また、最後になりますけれども、地域主権改革に係る第一次、第二次の一括法の施行に伴い、道路法及びバリアフリー法が改正され、国の政省令等で規定されていた道路の構造等の技術的基準について、県道や市町村道等の基準を地方公共団体

が条例により定めることに変更されています。

バリアフリー法に関係します移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例の地方自治体における制定状況については、都道府県、政令市については既に制定済みですが、全ての自治体について制定されているか否かも国交省で把握すべきだと考えます。

バリアフリー法改正を契機に、誰もがより安全に安心して移動できる道路が整備されるためにも、今後、各自治体での条例整備状況の把握、条例のもとでの整備、管理の推進が図られるように促していただくことを重ねて要望いたします。

最後になりますけれども、この数年、バリアフリー法は確かに改正をされましたけれども、そもそも言いますが、障害者権利条約の精神を語る上での、ナッシング・アバウト・アス・ウイズアウト・アス、私たちが抜きに私たちのことを決めないでとの言葉は欠かせません。

多くの当事者の方々、そして障害をお持ちでない方々ともに住みやすい日本をつくるために、また移動の権利を確保するために努力されたいこと、またそのための支援を国交省、文科省に依頼をいたしまして、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○土井委員長 次に、伊藤俊輔君。

○伊藤（俊）委員 立国社共同会派の伊藤俊輔でございます。

引き続き、質問させていただきますかと思っております。

現在、新型コロナウイルスの猛威が続いております。経済的にもかつてない大きな局面を迎えておりますし、国交省管轄でも、旅行業、宿泊業、貸切りバス、あるいは航空、JR、タクシース、トラックなどさまざまな、全てにおいて先の見えな

い落ち込みだと思っております。それらの支援に加えて、雇用が維持できているのか、このことも重要であります。雇用が継続できているのかも国交省で早急に調査をしていただ

きたいと思っています。

また、入国後の二週間の自主隔離の際、空港での水際の対応から、公共交通機関を使わなくても、レンタカーの手配や、あるいは、断られることがないようにホテルの確保とか、そしてまた病院、PCR検査など、その連続性を含めて対策を早急につくらなければ、本当の意味で感染者を防ぐことはできないだろうと思います。重ねてお願いを申し上げます。

それでは、延期されたオリンピック、パラリンピックに向けても、さきの参考人の意見陳述でも、ピンチをチャンスに変えてという言葉もありました。レガシーとしてバリアフリーが大きく促進するように求めて、質問に入らせていただきましたと思います。

まず、多目的ベッドつきのトイレの整備状況についてお聞きをしたいと思います。

今回、バリアフリー法改正において、障害者用トイレ等を利用する上で必要となる、配慮に係る国等の責務が盛り込まれております。

障害者用トイレについては、多機能のトイレ、さまざまな設置が進められている中で、多目的のベッドつきのトイレも重要だと思っております。子供のおむつがえだけではなくて、高齢者あるいは障害者等を含む、より多くの方々がその必要性を共有するものだと思います。

私も、地元で障害者の事業所を回らせていただき、切実な声をたくさんいただくことがあります。お母さんからは、障害を持つ子供が成長すると介助するのは物すごく困難だ、そしてまた、男性の介護士が足りない、不足をしているというとても大きな問題だ、男性が介助をしても、汗だくで、本当に労力が必要、そういう実情をぜひ理解をしていただきたいという切実な声がたくさんあります。そして、外に出かけるときはベッドつきのトイレがどこにあるのが物すごく重要だ、ショッピングモールなどへ買物に行く際もベッドつきのトイレが併設をしている他県まで行つていきますとおっしゃってありました。

ベッドつきのトイレの拡充と、そしてまた、どこにあるのかわかりやすいマップなども求められましたけれども、各自自治体で、バリアフリーの進捗、あるいは、多機能トイレの設置場所などがわかりやすいマップの作成も進められていると思います。

私の地元町田市でも、きょう添付資料を配らせていただきました、ちょっと細かくてわかりづらく大変恐縮ですが、このマップも、私たち、地元の町田市は四十三万人の町でして、旧五カ町村で、大きく分けると五つの地区に分けられております。その五つの地区ごとに、公共事業に、どこに設置をしているか、あるいは買物、サービスの分野ではどこにあるか、そういうことが右側の黒い丸印で書かれております。

丸印の左から、みんなのトイレ、あるいはオストメイト設備、授乳室、多目的シート、車椅子対応駐車場、思いやり駐車区画ということで、丸印等々でわかるようにマップになっております。右から三列目の列が多目的シート、いわゆるユニバーサルシートの設置のトイレであります。

公共施設においては、市民センター等、恐らく各一個以上はあるのかなと思いますけれども、恐らく多くの皆さんが利用したいのは、買物とか、ショッピングモール等々に設置をしているところとされているんだらうと思います。

「買い物・サービス」のところを見ると、この旧五カ町村、四十三万人の町で、ショッピングモールではなくて、ホームセンターに二つだけ設置をされております。そしてまた、ファミリーレストランに一つ、そしてガス会社の一つということと、実情からいうと、買物に行つて、食事あるいは洋服など衣服等々を買えるショッピングモールみたいな施設にはなかなかなくて、ホームセンターなどに二つだけということが実情であります。感覚的にも少し少ないという印象だと思っております。

やはり国としても、公共施設のみならず民間の

施設においても、設置状況を、自治体と連携をして、できるだけ把握をする必要があるのではないかと思います。

現在、自治体と連携をして、民間施設を含め、どれだけのベッドつきのトイレ、いわゆるユニバーサルシートの設置ができていますのか、把握をされていれば教えていただきたいと思っています。

○蒲生政府参考人 お答え申し上げます。

今、伊藤先生の御指摘になりました大型のベッドが設置されているトイレでございますが、これに關しましては、具体的な数字は現在把握していませんところでございますが、各地域におきまして、そういった設置が非常に進んでいるというふうに承知しているところでございます。

我々としたしましては、現在、こういったベッドがついているトイレ、そういったものを、バリアフリー法のガイドライン等におきまして、公共事業者や建築物の設計者等に対しまして、その設置を強く推奨しているところでございます。

以上でございます。

○伊藤(俊)委員 民間施設も含めてなかなか数は把握をされていないということですので、ぜひ、私たちが四十三万人の町ですらこういう状態ですのだから、全国でどういう実態かということをしつかりと把握をしていただきたい。そしてまた、ユニバーサルシートの設置の拡充を改めて求めたいと思います。

次に、UDタクシーの改良についてお聞きをしたいと思っています。

今回のバリアフリー法改正の中でも、心のバリアフリーに關し、公共交通事業者等に対する役割の提供方法に關する基準への適合義務が創設をされておいて、UDタクシーに車椅子で乗車するときのスロープ板の適切な操作について基準が設けられる見込みとなっております。

この背景には、UDタクシーによる車椅子使用者への乗車拒否が顕在化したこともあり、乗車拒否は、実際、運転手さんが高齢のドライバーでしたり女性のドライバーでしたり、その労

力の問題などありますので、全てが悪質なものではないと思いますが、しかし、その原因として、スロープ板の設置、撤去時に時間、労力がかかること、よりスムーズにできるように適時研修等の必要性も言われているところでもあります。

やはり、スロープ板のその工程が六十ぐらいから二十ぐらいになったとはいえず、日産、トヨタなど、メーカーによっても異なると思います。長期で見ると、新たにこの工程の少ないスロープ板の改良又は車両の開発をしていくことは必要なんだろうと思います。

また、それまでの間は、乗車拒否が軽減するように、スムーズな設置、撤去の研修だけでは恐らく難しいのではないかと思いますので、何らかのインセンティブも必要なのではないかと思ひます。

乗車拒否を軽減するための事業者へのインセンティブに対して、お考えをお聞かせいただきたいと思っています。

○一見政府参考人 お答え申し上げます。

タクシーの乗車拒否につきましては、道路運送法でこれは禁止をされておいて、悪質な事案については監督処分などを行っております。ただ、UDタクシーの場合、さまざまな要因で乗車拒否が行われているというふうに私も考えております。

例えば、委員の御指摘にもありましたが、まず、構造、これについては車両メーカーがハード面の対策を進めておいて、去年の三月に、六十三工程必要だったものを二十四工程に縮めるなどを行っております。

また、知識、これにつきましては、先ほども御答弁申し上げましたが、バリアフリーの車両の補助を出すに当たって、年に二回以上の研修を、位置づけをさせていただいているところでございます。

それから、給与の問題もござります。これについても改善を求めているところであります。さらには、更に進んだインセンティブといったし

まして、三月十八日に関東運輸局で、取組のすぐれた優良な運転手さん三十一名を表彰させていただきました。

この表彰を例えば全国に広げるというようなことと、また、今回の表彰は事業者の方々から推薦をいただいた方を表彰いたしましたけれども、当事者団体の方からも推薦をしていただいて、例えばバリアフリーマイスターというような称号をお渡しすることによって運転手さんの励みにしていただくということも考えさせていただきたいと考えております。

○伊藤俊委員 ありがとうございます。

実態として四分の一が乗車拒否されたという調査も団体の中からある中で、なかなか乗車拒否は減らないんじゃないかな、そのようにも思いますけれども、更に努力をしていただいて、まずは運転手さん含めその研修等々の徹底をしていただきながら、事業者へのさらなるインセンティブ等々も考えていただきたいと思えます。

そして、次に、鉄道など公共交通機関での障害者の皆さんによるＩＣカードを使った割引制度についてお伺いしたいと思います。

現在、関西では、障害者の方が介助者と一緒に鉄道等に乗車をする際、障害者手帳を見せることなくＩＣカードで割引制度を受けられております。関西地方の公共事業者で構成する「スルツとKANSAI」が発行するＩＣカードであります。障害者をお持ちの方々や団体の皆さんからは、障害手帳を見せる、出すことも心情的によいものではなくて、また、手続の煩雑さや時間なども鑑みて、関東圏でも「スルツとKANSAI」同様のシステムの導入が求められていると思えます。

昨年の十一月の二十七日に国交委員会にて、既に赤羽大臣にも、十一月の一日、障害者四団体等から申入れがされていると思えますし、十一月の十五日には既に関東圏鉄道事業者三十三社を集めて関西圏と同様に導入を進めるように検討を求めたところ、責任を持ってフォローしていかなければならないという答弁をされております。

また、三月十日の国交委員会では、多分技術的なことということも検討がされているのだと思えますが、必ず実現できるように指導、要請をしていきたいと答弁をされております。

大臣も非常に前向きに取組をされていることに本当に感謝を申し上げたいと思えますが、その後の進捗について大臣にお聞きをしたいと思います。

○赤羽国務大臣 今、伊藤委員のお話どおり、昨年十一月一日に、公明党のバリアフリーのプロジェクトチーム、岡本委員がいらつしやいますけれども、その段取りで、障害者の団体の皆さんから、ＩＣカードが関東圏は使えないという御要望をいただきました。十五日に、おっしゃったように、関東圏の三十三鉄道事業者を集めて、関西圏同様こういう導入を、検討を依頼したいということを申し上げたところでございます。

二十七日にもこの委員会で岡本委員から同じ質問をいただき、参議院の方の三月十日の国土交通委員会でも、我が党の宮崎参議院議員からも同様の御要望をいただいているところでございます。

これは一回だけ会合をしているだけじゃなくて、これは西日本でもやっていることです。若干の物理的な、多分システム云々の時間があるとは思いますが、これは必ず実現していただくように、今、実務的な議論を進めているところでございまして、しっかりとしたい報告ができるように、こう考えているところでございます。

○伊藤俊委員 ありがとうございます。

まずは鉄道に導入がされると、また横展開もあるかと思えます。地元でも、バス等も導入してほしいという声もありますが、まずは鉄道のところだと思えますので、ぜひ、システムの導入に向けて、強くまた要望させていただきたいと思えます。

次に、飲食店のバリアフリーについてお聞きをしたいと思えます。

大事な観点ですので質問が重なるところがある

かと思えますが、国交省が二〇一九年八月にまとめた二千平米未満の店舗・飲食店のバリアフリー化実態把握に関する調査結果によると、三百平米未満では、日用品販売店舗は二三・七％、飲食店では一四・一％、食堂又は喫茶店では九・八％と、新築の店舗でも八割以上がバリアフリー化されていない実情だということでありまして、現在の国の二千平米という基準はやはり現状からいうと合っていないのではないかな、そのように感じるところでもあります。今回なぜこの基準が改めて下げられなかったのかということも認識をお伺いしたいと思えます。

あわせて、バリアフリー法で二千平米未満の店舗にはバリアフリー整備義務がないこと、加えて、各自治体の条例で定められているところは二十にとどまっております。まだまだ少ないと思えますし、バリアフリーを理解していただき広めていくためには、全ての自治体で議論していただき条例で定めていくのが望ましいと思えます。国から強制することはできませんけれども、条例を定める自治体が増えるようにふえていくか、促進をしていくのかをお伺いしたいと思います。

また、更に加えて、二千平米以上の特別特定建築物に整備義務が課せられておりますが、店舗内のバリアフリー整備基準がないことも引き続き問題だと思えます。店舗内の整備基準を策定すべきだと思えますが、あわせてお聞きをしたいと思えます。

○眞鍋政府参考人 飲食店のバリアフリー化についてのお尋ねをいただきました。お答え申し上げます。

飲食店や物販店舗などのいわゆる店舗でございますが、今ありましたように、二千平米未満のものについては、バリアフリー法に基づく基準の適合義務が課せられてはございません。こうした小規模店舗につきましては、大規模なものに比べますと敷地や空間構成上の制約が大きいことなどを背景に、昨年実施した実態調査によりますれば、新築などを行った小規模店舗のうちバリアフリー

基準に適合しているものは約二割となっております。

こうした状況の中、小規模店舗についてバリアフリー基準を全国一律に義務づけるということにつきましても、関連する省庁や業界からも、事業者の経営への影響も大きいということから、慎重な検討が必要との御指摘をいただいたところでございます。

なお、バリアフリーの適合義務づけの対象規模でございますが、御指摘をいただきましたように、条例で引き下げることが可能でございます。国土交通省では、公共団体に対して、地域の実情に応じてこうした御検討をいただくように要請をしているところでございます。

ちなみに、飲食店を取り上げてみますと、条例によって対象規模を引き下げている自治体は、現時点で八都府県六市区となっております。

こうした既に条例を制定している地方公共団体の取組状況などを詳細に提供するというようなこととで横展開を図るという観点から、引き続き、地域の実情に応じた条例の検討につきまして働きかけをしてまいりたいと思えます。

また、あわせて御指摘をいただきました店舗の内部についてのバリアフリー化についてでございますが、ことし一月に、学識経験者、高齢者・障害者団体、事業者団体などで構成される建築設計標準の見直しのための検討会を立ち上げました。この中のメンバーといたしまして、小規模店舗を効果的にバリアフリー化するための知見あるいは優良事例をガイドラインとして令和二年度中にまとめるということにしております。

この中で、店舗までのアクセス経路にとどまらず、店舗内のバリアフリー化を進めることが重要との御指摘もあったことから、このガイドラインの策定に当たりましては、障害者団体などの皆様の意見も丁寧に伺いながら、店舗内におけるバリアフリー上の工夫、あるいは優良事例もあわせて積極的に盛り込んでいきたい、それをまた業界団体や公共団体にも周知してまいればという

ふうに考えてございます。

○伊藤(俊)委員 これまでなかなか進んでいないところもありますので、きょう大臣の答弁でも、少しずつこれまで前に進んできたという御答弁をいただいております。大きく変わってきたんだろうと思いますけれども、日本では、特に建築物のバリアフリーがとれていると思います。まず新しい建物からでも適用することで、必ず十年後、二十年後の景色が変わると思います。それをやるのがまた政治の仕事だと思いたいですので、ぜひ前に進めていただけるように改めて求めたいと思います。

そして次に、今回、関連をして創設をされる障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設の情報提供を促進する制度として、必要な措置を講ずるとあります。具体的に何をやるのか検討されていれば、まず教えていただきたいと思います。

○田端政府参考人 近年、我が国におきまして、高齢者、障害者等であります旅行者の数が増加しておりますが、旅行者は、旅行先での土地勘もなく、現地の施設のバリアフリーに関する情報入手が特に重要になっていきます。

このため、高齢者、障害者等の方々御旅行中に利用する宿泊施設や飲食店等でバリアフリー化に取り組む施設を国が認定をし、これらの施設のバリアフリー対応に関する情報提供を促進する仕組みを創設することといたしました。

具体的な制度内容につきましては関係団体等の御意見を丁寧に向いながら検討を進めてまいりますが、施設側の工夫や取組によって、ハード面でのバリアフリー機能が補われ、利用者が施設を気持ちよく利用できるような仕組みにしたいと考えております。

○伊藤(俊)委員 こういう制度の促進の中に恐らく当てはまるのかなと思いますが、今、飲食店とかホテル、あるいは美容とかあらゆる業種において、民間のサイト、アプリがあります。私も、日々、多くの皆さんが使われていると思います

が、民間とも積極的に連携をしていただいて、バリアフリー対応店がわかるような情報提供、そしてまた、コスト的な支援も含めてですが、促進をすることはかなり有効であると思います。

東京都では、最近、三月の二十七日にできた「だれでも東京」というサイトでは、バリアフリー対応店として東京では五十一軒、これは飲食店だと思いますが、新宿ではまだ五軒の掲載だそうです。

行政の発信というのはなかなか限界があると思いますが、既に民間のサイト等々ありますので、例えば民間でいえば「食べログ」などにも既にバリアフリーの対応店が掲載をされていると思います。障害者の当事者の団体からは、かなり間違った掲載も多いとの声があります。事業者に正確なバリアフリーの理解がされていなくて、対応店だと思っただけで記載をしている、そんなケースも多々見受けられます。

改めて、正確に、バリアフリーの理解が深まるように事業者への周知を図る手だても必要だと思いますし、また、国も積極的に支援、情報提供も含めて連携をした方が効果的だと思いますので、この点、お聞きをさせていただきたいと思えます。

○田端政府参考人 認定をいたしました観光施設が、みずからのウェブサイトでバリアフリー情報を提供するというだけでなく、御指摘があります、バリアフリー情報を必要としている旅行者に必要な情報を効果的に伝えていくということのためには、情報の紹介にたけた民間事業者の御協力を得ることが必要であります。

具体的には、御指摘もありましたいろいろなサイト、多くの旅行者が宿泊施設や飲食店の情報を探するためにふだんから利用している予約サイトや検索サイトに御協力をいただいで、旅行者にとってよりわかりやすい形で効果的に情報が提供されるよう工夫をしております。また、利用者の視点からどのようなバリアフリー情報が必要とされているのか、引き続き、関係団体等からも丁寧

御意見を伺い、民間事業者の皆様と共有をしていきたい、こう思っております。

民間のノウハウとネットワークを活用しながら、高齢者、障害者等である旅行者にバリアフリー情報がしっかりと届く仕組みとすることができるよう、努力をしておりますと考えております。

○伊藤(俊)委員 ぜひ、有効なことだと思いますので、重ねて言いますけれども、行政が作成するよりも、多くのユーザーが利用しているあらゆるサイトやアプリなどの連携でスピーディーに多くの成果を出していただくことを、具体的な検討をお願いいたします。大臣、お願いします。

○赤羽国務大臣 昨年にG20の観光大臣会合が北海道の倶知安町でありまして、その中で三件の民間の方からプレゼンスをしていただきました。そのうちのひとつが「Wheelalog」という、障害者の女性がやられている、そうした紹介サイトを運営されているところでございまして、大変、民間の事業者の中でも、当事者でありますので、非常に評判のいい、我々国交省から見てもしっかりとしたところだと、まだそんなに大きなところじゃありませんけれども。

そうした障害者の皆さんでみずからやられているところもちゃんと、しっかりと酌み取りながら、国交省として、支援はできるわけでありまして、ので、しっかりとそうした支援をして、そうしたことを展開していくということが、先ほどちょっと移動権の御答弁の中でさせていただきましたが、法的なことをやることと同時に、そうした実態論を進めていくということが非常に大事だということに思っておりますので、力点を置いて頑張っていきたいと思っております。

○伊藤(俊)委員 大臣、前向きな答弁をいただきまして、ありがとうございます。ぜひ促進をしていただきたいとお願ひしたいと思います。

最後に、ホテルのバリアフリーについてお聞きをしたいと思ひます。

ホテル等のバリアフリーの環境、一層の整備を

進めていくために、現在、法令では一%以上、国際的には三%から五%と言われている中において、バリアフリールームの設置率のさらなる引上げが課題だと思います。一般客室のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化をより進めていく必要性があると思います。

また、あわせて、補助等による支援のほか、バリアフリールームの稼働率が低い原因、その分析もしっかりとさせていただくことと、そしてまた、稼働率が高い事例があれば、そういったものも情報収集をしっかりとさせていただいて横展開をしていただきたいと思いますが、その点、教えていただきたい。

○眞鍋政府参考人 ホテルのバリアフリー化についてお尋ねいただきました。

まずは、ホテルの客室についての車椅子利用者客室の設置基準についてでございます。

国土交通省におきましては、平成二十九年の十月に学識経験者や障害者団体等から構成される検討会を設置いたしました。ホテル、旅館の実態調査、諸外国における基準の内容、障害者団体からのヒアリングなどを行ひまして、平成三十年の六月にその検討結果をまとめてございます。この結果を踏まえまして、三十年の十月にバリアフリー法に基づく政令を改正いたしまして、一定規模以上のホテル、旅館の建築等を行う場合には、従来、車椅子利用者用客室を一部屋以上設けることとしていたところ、昨年の九月からは、建築等を行う客室総数の一%以上の設置を義務づけるというふうに規制を強化したところでございます。

海外におけるバリアフリー化の基準につきましては、浴室やシャワー設置がないものなども含まれているので、一律に比較することは難しいなというふうに考えてございますけれども、まずは、昨年九月に施行された新たな基準を的確に運用するということが大事かと思っております。

また、ホテルのバリアフリー改修についての支援策も用意しておりますので、そうしたものの活用も含めまして、バリアフリー化を総合的に推進

する必要が有るかと考えてございます。
また、稼働率についてお尋ねをいただきますし
た。

これにつきまして、平成二十九年十月から十二月に行いました調査結果によりますと、一般的には、車椅子使用者用客室の稼働率は客室全体の稼働率に比べますと二割程度低いという傾向がございます。さまざまな要因が考えられるところでございますけれども、誰もが利用しやすい魅力ある空間整備に努めていただくことが大事ではないかということで、関係団体に要請してございます。

平成三十一年三月には、多様なニーズや宿泊施設の特徴に対応した客室モデルのバリエーションの追加などをガイドラインとしてまとめまして、これを公表したところでございます。

去る三月の二十五日に国土交通委員会の先生方に御視察をいただいたロイヤルパークホテル東京羽田につきましては、車椅子使用者用客室についても、内装の色彩などに工夫を凝らすなど、デザイン性を高めたものとなっているというふうに承知してございます。

こうした工夫を横展開するのが非常に重要かなと考えてございまして、今後、そうした対策についても努めてまいりたいと考えてございます。

○伊藤(俊)委員 ありがとうございます。

ホテルの一般客室のユニバーサルデザイン化と国際基準に向けて進展していくことを求めて、質問を終わりたいと思います。

ありがとうございます。

○土井委員長 次に、古川元久君。

○古川(元)委員 おはようございます。

国民民主党の古川元久です。引き続き質問させていただきます。

先ほど大臣からの御答弁でもお話がありましたけれども、以前に比べれば日本のバリアフリーの整備はかなり進んだということはのとおりだと思います。ただ、それは過去と比べての話でありまして、じゃ、未来の日本の社会の姿を考えた

きに、今のバリアフリーの整備で本当にハード面での整備が進んだと言えるかどうか、それには私は大きな疑問があります。

大臣、「未来の年表」というベストセラーの本を読みましたか。これはぜひ読んでいただくとい

いと思うんですけども、「未来の年表」というのは、これからの人口減少、そして超高齢社会の日本

の姿がどうなるか、それを描いた本でありまして、大変なベストセラーになっています。

最近一番新しく書かれた、その著者の河合さんが出された、かなり今までの本をわかりやすくした、絵柄にした「二〇二〇年代の日本」というのがあるんですけども、この中にこんなページがあるんですね。「八十年代が街に押し寄せ、電車、バス、窓口、売り場が大混乱」。その中の記述に、「駅のエレベーター前には階段を使えない高齢者の長い列ができるし、場合によっては駅員の介助も必要になってくる。若者と比べて電車やバスの乗降に時間がかかるため、正確だったダイヤは乱れていくかもしれない。」という記述があるんです。

私は、今の日本の抱える最大の構造問題は、急速に人口が減少していく、同時にその中で、人口が減るだけじゃなくて高齢者の割合がどんどんふえていくと。二〇二五年問題と言われていますけれども、団塊の世代がまさに二〇二五年になると、みんな後期高齢者になる。そういうところになると、障害を持つっている方だけじゃなくて、高齢の方は当然、やはり足腰が弱くなったりとか車椅子に乗らなきゃいけないとか、ある種、障害を持つっている方と同じような生活環境になるんですね。

そういう状況に合った形のバリアフリーの整備ガイドラインに今なっているか。これが定められたときの発想は、やはり将来の、急速に高齢の方

がふえる、しかもを手助けするような若い人たちの数は少ない、そういう状況には適していないんじゃないかと思うんですね。

的に見直して、急速な人口減少と超高齢化が進む、やはりそこに合わせた形の新たなバリアフリー整備ガイドラインを策定すべきじゃないかと思

いますが、大臣はいかがお考えでしょうか。○赤羽国務大臣 古川委員の御提言のとおりだと

私も思います。

私はその言われた著書は読んだことはござい

ませんが、私の経験からいいますと、一九九五年、阪神・淡路大震災に遭遇しました。あれは、ある意味では、将来来るべき日本の高齢社会が相当前

倒しにしてあらわれたという部分もござい

ました。例えば災害公営住宅については、その居住者の大半が七十歳以上、自治会もつくれないという

ような現実があつて、相当想像力を豊かにしな

なければいけないということを感じたのが私の体験でございます。

○古川(元)委員 今後、人口が急速に減少を続ける、しかも、高齢者の割合がどんどんふえていく。これはどう考えても、例えば我々がなくなつた次の世代、次の世代とかの、まあ五十年後

ぐらいになつたらわかりませんけれども、少なくともここから数十年は、どんなに頑張つても人口

がふえるなんていう状況にはならない。もう人口は減るという前提の中で、やはりその中でもちや

んと暮らしやすい社会をどうつくるかということ

を考えなきゃいけないと思うので、ぜひそこは、足元だけじゃなくて、二、三十年先の社会、この人口の構造については、ほほうこれは見えて

る話です。ですから、その社会像を前提にして、抜本的にやはりこのバリアフリーの整備ガイドラ

インも見直しをいただきたいということをお願いしたいと思います。

同じような観点で、住宅のバリアフリーの整備基準を定める長寿社会対応住宅設計指針、これも一九九五年に策定以来見直しがされていないわけ

でありますけれども、これは、やはり車椅子を利用する人から利用者のニーズに合っていないという声が出ているんですね。特に風呂なんかは、やはりこれではなかなか車椅子が必要な人にとつては大変不便だ。ですから、こうした当事者の意見も反映させた上でこの整備基準も見直しが必要ではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○眞鍋政府参考人 御質問いただきました長寿社会対応住宅設計指針でございますが、平成七年に策定しております。

その後、高齢者の居住の安定確保に関する法律、いわゆる高齢者住まい法が平成十三年に制定

された際、この法律に基づく基本方針の定めによりまして、高齢者が居住する住宅の設計に係る指

針というのを策定いたしました。

この内容は、先ほど申し上げました長寿社会対応住宅設計指針の内容を継承するものと位置づけ

ましたので、もとの指針は現在廃止してござい

ます。

この高齢者の居住する住宅の設計の指針でござ

いますが、その後、平成二十一年に、心身の機能が低下し又は障害が生じている高齢の居住者がいる場合に個別に配慮する際の指針を追加して、拡充した改正を行ってございます。

しかしながら、それ以来、しばらく時間がたつてございます。当時、有識者から成る検討委員会を立ち上げて、障害者の方々の意見も反映いたしましたけれども、ことし一月に立ち上げました建築設計標準の見直しの検討会、こちらには、学識経験者や障害者団体など、多数の方がお入りいただいております。この中で、重度の障害をお持ちの方やその介助者の方々の利用に配慮した設計のあり方についても御議論いただくことにしております。

この建築設計標準の見直しの結果を踏まえまして、これは令和二年度中に完成するということを目指してございますので、その成果も踏まえつつ、先ほど申し上げました指針についても必要な点検を行うことが必要と考えてございます。

○古川（二）委員 住まいというのはやはり暮らしの一番基本ですからね。

これも先ほど申し上げましたが、やはりほとんど高齢者が、それこそ、今のままいと高齢のひとり暮らしの人もふえてくる。そういう中で、一人で体が不自由な中でも住めるような、そこは住まいのあり方も根本的に見直すということが必要じゃないかと思えますから、やはりそうした視点からの見直しをぜひ行っていたきたいと思います。

特に、共同住宅。共同住宅に住む人はふえていきます、私もマンションに住んでいますが。また、最近、高齢者の人たちが、一軒家に住んでいてけれども、過ごしやすさとかあるいはセキュリティとかを考えるとマンションの方がいいというので、一軒家を売ってマンションに移り住むような人たちがふえています。今後もしうした傾向はやはり進むんじゃないかと思うんです。

ただ、一方で共同住宅は、バリアフリー整備が努力義務のために、まだ整備がなかなか進んでい

ないというのも事実だと思います。こうした状況のままでと、今後、高齢で車椅子でないと動けない人が部屋から出られなくなっちゃって引きこもったりとか、また、バリアフリー整備が行われていない住宅は敬遠されて、今空き家の問題もありますけれども、実はマンションなんかの空き室の問題も相当大きな問題なんですね。バリアフリー整備がちゃんとされていないと、どんどんそういう不良な空き室をふやすことになってしまいうんじゃないか。

こうしたことを考えても、共同住宅のバリアフリーの整備義務につきましては、アメリカでは法律で四戸以上、大阪府では条例で二十戸以上と、一定規模以上の共同住宅については義務を課しているんですね。

やはり共同住宅については日本も法律上の義務を課すべきじゃないかと思いますが、いかがでしょうか。

○眞鍋政府参考人 共同住宅のバリアフリー化についての御質問についてお答え申し上げます。共同住宅につきましてもバリアフリー化を推進することは非常に重要というふうに認識してございます。

しかしながら、バリアフリー法に基づき現在義務づけ対象となっている、高齢者、障害者も含めさまざまな不特定多数の者が行き交う施設、出入りする施設ということとは性格が異なりますので、基本的に特定の居住者により利用される建物と位置づけ、一律にバリアフリー基準の義務づけの対象にすることはしておりません。

しかしながら、基準適合に係る努力義務の対象とした上で、地域の実情に応じて条例により基準適合を義務づける対象にすることは、御指摘のように、可能でございます。

現在、大阪府を含む七都府六市区において条例により共同住宅を基準適合義務づけ対象に加えているということでございます。これは、全国で供給される新築の分譲マンションで、棟数ベース

でいいますと約三割がカバーされている、こういう状況になっているわけでございます。こうした条例によりバリアフリー化が進められるということについては望ましいことと考えてございます。地域の実情に応じた条例の制定を推進するという観点から、こういった条例の横展開を図るという観点で公共団体に要請しているところでございます。

ただ、こういった規制措置だけではありませんで、やはり誘導措置が必要と考えてございます。住宅金融支援機構によるバリアフリー化された共同住宅の取得に係る金利の引下げですとか、あるいはバリアフリー改修に対する税制上の優遇措置、融資や財政措置、そうしたものにあわせて取り組むことが重要と考えてございます。

また、バリアフリー化された住宅についての情報提供、これは、住宅性能表示制度ですとか、住宅関連団体の御協力をいただきまして、そうした制度の活用、情報提供についての要請をしているところでございます。

そういった規制措置、誘導措置をあわせまして共同住宅のバリアフリー化を進めてまいればと考えてございます。

○古川（二）委員 しつかり進めていただきたいと思えますし、国レベルでも一定基準以上については義務づけする、そういうことが、より地方で、条例で更にそれをもっと厳しくするということがもつたがるかと思えますから、ぜひそのことをお願いしたいと思えます。

次に、学校のバリアフリー整備について御質問いたします。

今回、公立の小中学校にバリアフリー整備の基準適合義務を課すことは、これは大きな前進だと思えます。ただ、これは新築と大規模改修のとき、このときしか義務はないんですね。実際に、これもさつきからお話し申し上げておりますように、ほとんど人口が減少していく。特に、若年人口が減っている。出生数もとうとう九十万人を昨年は割りました。そういう中では、今後新しい学

校なんてどれくらいできるのかというふうに思いますし、また、そういう状況の中で、本当に大規模改修がどれくらい進むのか。そういうことを考えますと、これはよほど思い切った力を入れてやっていかないと、なかなか義務を課しても進んでいかないんじゃないかな、そういう懸念をいたしております。

障害者権利条約の求めるインクルーシブ教育を推し進めるためにも、また、公立の小中学校は災害時には避難所として利用されておりますから、そういった意味でも、バリアフリー化、ちゃんとこれは、新築と大規模改修のときには義務づけたけれども、そうでないものも含めてやはりやっていくように、具体的な数値目標や実施計画、そういうものを策定してバリアフリー化を強力に進めることが必要じゃないかと思いますが、いかがでしょうか。

○眞鍋政府参考人 学校のバリアフリー化についてお答え申し上げます。

今回の法案による改正によりまして、公立の小中学校をバリアフリー基準の適合義務づけの対象に追加するというのを考えているわけでございます。既存の公立の小中学校についてはこの義務づけの対象にはなりませんけれども、文部科学省において財政的支援などが既に講じられているところでございます。引き続き両省で協力し合いながらこれを進めてまいりたいと考えてございます。

なお、数値目標につきましては、私も国土交通省では、バリアフリー法に基づく基本方針におきまして、バリアフリー基準の適合義務づけ対象である床面積二千平米以上の特別特定建築物全体、これをストックで見たとときのバリアフリー化について、目標六割、現在、平成三十年度末時点で五九・九％ということで目標をほぼ達成する段階まで来てございますけれども、そうした特別特定建築物全体のバリアフリー化の目標については、今回の公立の小中学校を加えるということも踏まえまして、全体の中で検討してまいりたいと

考えてございます。

また、学校単独の数値目標につきましては、文部科学省さんの方で対応を検討されるものと考えてございます。

○古川(三)委員 これは文科省、どうなんですか。学校について、ちゃんと具体的な数値目標とか実施計画を策定するんですか。

○笠原政府参考人 今、国土交通省の方からも御答弁ございましたけれども、まず、全体としては、移動等円滑化の促進に関する基本方針ですが、そういう中で定めるものにつきましては、国土交通省さんと連携しながらさせていただければと思っています。

あと、先生御指摘の学校単独の目標ということでございますけれども、学校施設につきましては各地方公共団体の責任において設置、管理されておりまして、限られた財源のもと、耐震化ですとか老朽化対策ですとか、児童生徒の安全に直結するような問題も山積してございます。そういう中で、各地方公共団体におきましても優先順位をつけながら計画的な整備を行っているというふうに承知しております。

いずれにしても、文部科学省といたしましても、まずは、バリアフリー化の実態を把握するとともに、設置者の考えを十分に聞いた上で、国交省さんとも連携しながら検討させていただきたいと思っています。

○古川(三)委員 これは、大臣、聞いていてわかると思いますが、文科省のこんな後ろ向きな答弁は私はちょっと意外でしたけれども、やはりここは本当に、小中学校は、避難所としてもこの整備は本当に喫緊の課題だと思っています。

これは各省庁ごとじゃなくて、内閣として、政府として大臣からも言っていたので、特に、避難所にもなる公立小中学校のバリアフリー化の推進については、やはりちゃんと具体的な目標を、ほかの建築物と同じじゃなくて、一体じゃなくて、ちゃんと学校に限って数値目標や実施計画を立てるように、ぜひ大臣、リーダーシップをとって

てください。

○赤羽国務大臣 今回の提出させていただいてる法改正の中に学校の義務化を入れたわけでありますので、今の文科省の答弁だとちょっとまずいなというふうに思います、率直に申し上げて。

多分、文科省というのは、各都道府県教委が現場をいろいろ、さまざま決めている、そういう構造的なことであつた答弁になったというふうに理解しますが、これはやはり国の方向性として決めることだし、私、何よりも、いわば教育的な効果というか、やはり小学校のときからしっかりとした、ユニバーサルデザインというのは当たり前なんだということを教えるという意味では、施設をそう変えていくというのが一番わかりやすい教育だというふうに思っておりますので、それを進めるべく考えていきたい。

学校が少なくなるというんですけれども、多分、私の感覚でいうと、その中でも合併して新しくできるというような学校も出てくると思いますので、そうしたときには必ずこのバリアフリー化とか耐震化というのは進んでいくと思います。

学校の耐震化についても同じような状況があつて、最初は遅々として進まなかったわけですが、これは相当ドライブをかけて、補正予算なんか使って、国の政策として学校の耐震化を進めていくということ、多分この十年間ぐらいで公立の小中学校はほぼ一〇〇%となっていると思いますので、同じような形でバリアフリー化をしつかりと政府の責任として進めていきたい、こう考えております。

○古川(三)委員 大臣の答弁を聞いて安心しました。ぜひよろしくお願いします。

そのちよつとつながりで、直接バリアフリーとはつながらないかもしれないですけども、小中学校のバリアフリーを整備するときに、これは避難所なので、でも、結構まだエアコンがないところも多いんですね。私の地元なんかやはりエアコンがついていない。しかし、真夏や真冬にこれをそういう避難所として使うときには、本当にそ

こに行くこと自体が命の危険にもなりかねない。ですから、そういった意味では、やはりバリアフリー整備と同時にエアコンを整備する、これもセツトでやっていた方がいいと思います。

あと、今は、何かあつたときにいろいろな情報をとるのは、やはりスマホとかそういうネット関係からとるのが多いんです。そのときに一番問題になるのは、やはり電源なんですね。ですから、私も被災地を訪問すると、タコ足なんかで、たくさんで充電しているみたいなのがありますけれども、こういうのも、避難所になるようなところについては非常用の電源とかちゃんと大量のコンセントとかあつて、避難所になったときに、それこそデジタルバリアフリーじゃないですけども、そういうものがちゃんと使える、やはりそれも、エアコンとかそういう電源の整備、そういうものをセツトでやっていた方がいいと思います。

○笠原政府参考人 先生の方からも、学校施設は、障害のある児童生徒等が当然支障なく学校生活を送ることができるようにする必要があるとともに、災害時の避難所としての役割を果たすことから、その整備というのは重要というふうに認識をしております。

先生御指摘の空調の整備についてでございますけれども、災害等の影響で普通教室への設置がおくれておること、あとは、全国的に特別教室等への設置がおくれておりますので、令和元年度補正予算ですとか令和二年度の当初予算におきまして、まずこれらの教室への設置を優先するというようにしてございます。

もう一つ、公立小中学校の体育館への空調の設置でございますけれども、これは、先生も御指摘ございましたように、防災の観点もございまして、緊急防災・減災事業債の活用というものを周知しながら整備の推進を図ってまいっております。

また、もう一つ、電源の問題の御指摘もございました。

文部科学省といたしましても、有識者会議の報告をもとに、必要なコンセント数ですとか電気容量の確保について普及啓発を図ってございます。また、国庫補助の対象となる公立学校の防災機能強化事業におきまして、避難所となる体育館の防災機能を高める際に、あわせてデジタル機器にも対応した電源の整備を行うことも可能となっております。

今後とも、地方公共団体の要望を踏まえまして、しっかりと対応してまいりたいと思っております。

○古川(三)委員 さつきよりは前向きな感じがしますけれどもね。

これも、大臣、文科省だけにあれするより、確かに教室のエアコンなんか大事ですけども、やはりいつ災害が起こるかわからないですね。そういう意味では、これも政府として、避難所対応になっているところのエアコンの設置とか、あるいはデジタル機器に対応できるような電源の設置、そういうものも、学校は文科省の所管だからというのではなくて、政府として推進していただきたい、そのことをお願いをさせていただきたいと思っています。

ちよつとその関連で、少し質問の順番が前後するんですけども、災害というのはいつ起こるかわからないんですね。実は、今、この新型コロナウイルスがこれだけ蔓延して、三密は避けると言っているんですけども、何か災害が起きて避難所に集まったら、これはまさに三密の世界であつて、こんな状況だと、これは本当に何かあつたときに避難所に行つていいのかと。

みんな実は、もし今それこそ大地震が起きるとか、あるいは洪水が起きたり、そういうことだつて、それはいつ起きるかかわからないので、やはりそういうことを考えますと、避難所への避難を要するような大規模災害が発生した場合にどこに避難するのか、これを今からちゃんと政府として決めて、各自自治体とか、それから住民にも周知するというのも、この新型コロナウイルスの感染

が広がっている中で必要なことじゃないかと思うんですが、この辺の対応は今政府としてどうなっていますか。

○村手政府参考人 お答え申し上げます。

新型コロナウイルス感染症対策につきましては、基本的対処方針を定めて政府を挙げて取組を進めておるところであり、現状で災害が発生した場合には、この対処方針を踏まえ感染症対策を徹底する必要があると考えてございます。

避難所の確保については、これまで各自自治体に對しまして、災害に備えて必要な避難所を確保するために、必要かつ適正な規模の指定避難所を指定することとして、その設置を促しておるところでございますが、新型コロナウイルス感染症対策を踏まえ、避難者の密度を低くして十分なスペースを確保できるように留意する必要があると考えてございます。

そのために、この四月の一日に、手洗い、せきエチケット、換気などの避難所における基本的な感染対策の徹底に加えて、通常の災害発生時よりも可能な限り多くの避難所の開設を図るとともに、ホテルや旅館の活用等も検討するように関係省庁連名で自治体宛てに通知をさせていただいたところでございます。

今後、引き続き関係省庁と連携して対応を図ってまいりたいと考えてございます。

○古川三三委員 これは検討しているだけではだめで、ちゃんと決めて周知しない。いつ起きるか分からないんですから。しかも、三密を避けてという話がありましたけれども、どつと押しかけて、いや、もうここはいっぱいですからここに引っ込んでください、あっちに行ってくださいとか、そういうことも含めてかなり具体的なことで詰めておかないと、いざ事が起きたときに混乱をするということになろうかと思えます。

避難所としてそういう民間の宿泊施設を利用する、これは、私、そもそも今人がいなくてあいているんですから、そこをサポートする意味でも、

ぜひそれはちゃんと決めて、もうそれこそ今から、協力してもらおうところには、そのときにはお願いしますねということとちゃんと伝えておく、そこまでやっていただきたいと思えますので、ぜひそこはしっかりやっていただきたいと思えます。

それで、時間が余りなくなってきましたので、ちよつと法案から離れるんですけれども、もう一点、新型コロナウイルス関連のところでも一つお伺いしておきたいことがあります。これはぜひ大臣にお願いと、聞きたいと思うんですが。

このコロナの感染蔓延によって、東京オリンピック・パラリンピックが延期されることになりました。延期によって観光関連産業に生じる影響はかなりやはり深刻じゃないかと思うんですね。つい先日、私も委員会の視察ではバスに行ったら、オリンピックまでは人もたくさん来るだろうから、というので、古い車両に合わせて新しい車両を、バスを納入した、普通だったら新しいのが来たらもう古いのは消却しちゃうんだけれども、オリンピック、パラリンピックまでは需要が多いからというので維持したと。

実は、延期になったことによって、これは一年間ずつと持つていなきゃいけないわけですね。このコストというのは相当あるわけであって、やはりいろいろなところで、観光関連で、ことしやればそれで終わった、費用が出なかったものが、来年に延びたことによってさまざまなコスト、追加費用が出てきたとかそういうところがあるわけなので、きちんとやはり国交省の関連のところを、これは政府全体として本当は調べるべきだと思えますが、一年延期によってどういう影響が出てくるのか、やはりちゃんと調査をするということをやらずともいいたいと思えますし、そして、調査をした上で、延期によって生じることになった追加費用については、これは何らかの補償をする、そういう仕組みを考えるべきじゃないかと思えますが、いかがですか。

○赤羽国務大臣 古川委員は財務省御出身で、その辺は一番よくわかっていると思いますが、まず、この東京オリンピックについて、国交省の関係でいいますと、先ほども申し上げましたが、大会関係者とか選手のための移動ですとか宿泊関連、こうした具体的なお願いをしているところがございます。そのことが一年延期になることによって生じる費用という面では、それはしっかりとした対応をしなければいけない、これは基本的にそう考えておりますし、その詳細は、関係省庁、東京都、組織委員会、事業者と連携しながら検討していくということでございます。

ただ、先ほどの、これはいろいろなケースがあつて難しいんですけれども、それぞれの事業者が東京オリンピック・パラリンピックを見込んで民間の企業として投資したとかやめたことについて、全てをコンペンセートできるかというところ、これは、どこで線を引くとか、なかなか難しい問題があるのではないかとこのように思っております。

経済対策は、これから、今、総理の指示も出まして、精力的に補正予算ということで対応するというところでございますが、ちよつと営業補償的なことは、総理もきのうの本会議で答弁されておりますが、それはなかなか難しい。ですから、観光業に関しては、繰り返しになりますが、資金繰りと雇用の継続についてしっかりとした手を打つ、と同時に、少しこうした感染症が落ちついたら間髪を入れずに反転攻勢で従来になら対応型の需要喚起の対策をとる。こういうことを基本的に考えていきたい、こう考えております。

しかし、所管の分野の事業者の皆さんについては、これまでもこちらから乗り込んで丁寧なヒアリングをしておりますが、そうしたことは継続的に行っていくべきだと思っております。

○古川三三委員 この辺は、本当にコロナの影響に加えて二重の重荷になっていますから、やはりそこはしっかりと状況を調査して把握して、直接補償が難しいんだつたら、じゃ、ほかの形で何かサポートできないか、ぜひそのことを考えていた

きたいと思えます。

最後に、これは実は、ちよつと大臣、済みません、質問通告していませんが、一点。

けさかな、きのうの夜だったかな、何か防衛省が、この新型コロナウイルスで、もし職員の中で感染した場合に業務が滞りないようにということで、チーム分けした勤務体制にするという報道がなされてました。

今、民間企業なんかは、Aチーム、Bチームと分けて、とにかくも職員の中に感染者が出てそこで滞らないようにと。

今、霞が関は本当に大変だと思えます。しかも、私もかつて仕事をしていたからわかるんですけども、かなり三密な世界で、もしあそこで出たら本当に全部課がとまってしまうとか、そういうことになったら本当にやらないといけないことができない。だから、そういう意味では、民間企業やあるには、まあ報道によればですけれども、防衛省のように、国交省においてもやはりそういうチーム制にして、民間企業なんかだと、例えば社長と副社長は常に一緒にいない、分かれてる。だから、役所だったら局長と審議官は一緒にしないとか、やはりそういうリスク管理を考

える必要があるんじゃないかと思えますが、大臣、いかがですか。

○赤羽国務大臣 そうしたことを想定しながら、日ごろのオペレーションとは違うオペレーションはしておりますが、なかなか、国会対応を始め、よく御承知だと思えますが、現実の問題もあるもので苦しいところですが、今、時差出勤も相当やっておりますし、テレワークも随分やっております。加えて、大臣へのレクなんかは、寒くても窓をあけながらとか、入る人数は決めてとか、記者会見についても各社一名ずつとか御無理をお願いして、できるだけ、そうした使命と責任が与えられている自覚を持って、感染の中に入らないということをしつかりと取り組んでいきたい、こう考えております。

○古川三三委員 ぜひこれは、ここに大臣も副大

臣も政務官もみんないますけれども、それこそこれも、やはりリスク管理、我々もそこは、やはり役所が、皆さんが機能不全になってはいけないので、そういうことは当然、我々野党側としてもそういうことについては配慮して協力していきたいと思っておりますので、ぜひやはりその辺を考えていただきたいということをお願いして、質問を終わります。

ありがとうございます。

○土井委員長 次に、高橋千鶴子さん。

○高橋千鶴子委員 日本共産党の高橋千鶴子です。

本法案は、バリアフリー法案と呼ばれているわけですから、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律であるわけで、移動が重視されていると思います。

障害者権利条約の第二十条には「個人の移動を容易にすること」とあり、「障害者自身ができる限り自立して移動することを容易にすることを確保するための効果的な措置をとる」と明記をされています。特に(a)では、「障害者自身が、自ら選択する方法で、自ら選択する時に、かつ、負担しやすき費用で移動することを容易にすること」とあります。

きょう、小宮山委員からも御指摘がありましたけれども、我が党としても、この間ずっと、移動の権利について法案に盛り込むよう求めてまいりました。改めて大臣に認識を伺います。

○赤羽国務大臣 先ほど小宮山さんの御質問で相当踏み込んで答えたつもりであります、こうした移動権の権利を守る社会であらなければいけないというのは、私も全くそのとおりでございます。

ただ、そうしたことを具体的に法律に入れるかどうかというのは、平成三十年の法改正でも相当議論しましたが、なかなか、十分なコンセンサスが得られない。その中で、相当抵抗しました。あのときは与党のプロジェクトチームの公明党の座長ということで、理念をしつかり入れようということ、まず社会的障壁の除去ですとか共生社会

の実現ということを入れさせていただきながら、障害者団体の皆さんも、一歩前進ということで御認識をいただいたのではないかとというふうに思っております。

こうしたことは、先ほど申し上げましたとおり、法律的にどうなのかということは検討を続けながらも、具体的なことをしつかり進めるということは非常に大事だと。私は、移動権ということ、ちよつと逆説的に言う、法律に入れば全部バリアフリーが進むような、そうした実態ではないのではないかと。ですから、私は両方とも大事だというふうな思いで責任者として取り組んでいきたい、こう考えております。

○高橋千鶴子委員 よく政府の関係者は、こうすべきじゃないかと言うと、全てはできないみたいな答弁をするんですね。全てとは言っていないんです。書くことが出発点という立場で議論をしています。

もともと障害者の権利条約というのは、二〇〇六年、国連で採択をされて、二〇〇九年には我が国でも批准しようという動きがありました、もう御存じのことです。しかし、まさに、三十一日に意見陳述した尾上浩二参考人など当事者の皆さんが、国内法が整わないままの批准はすべきではないと指摘をされ、二〇一一年の障害者基本法、二〇一二年の障害者総合支援法、二〇一三年、障害者差別解消法、そして障害者雇用促進法などの改正をもって、二〇一三年に批准を決めたという経緯があります。旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法が統合されたのが二〇〇六年であり、ユニバーサルデザイン二〇二〇行動計画で、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという、障害の社会モデルが強調されました。

こうした中で、本法案では、国や公共交通事業者、行政、そして国民の責務をそれぞれ求めていると思えます。その前提に権利条約が据わっていることはむしろ当然のこと、必要なことだと思いますが、もう一声、お願いします。

○赤羽国務大臣 済みません、答弁は余り変わらないで同じなんですけれども、別否定しているわけではありませんが、現実的にそうしたことを法改正できるかというとなかなかそうした状況ではないというのが現状でございますが、私も二十年以上、障害者団体の皆さんと親しくおつき合ひは、御指導いただいている立場から、そうした思いは十分受けとめているつもりでございますし、できれば、法定化というのを別に否定しているわけではありませんが、それは継続しながら、検討しつつ、同時に、じゃあ法定化できるまで何もしなければいいのかというところ、全くそういう話じゃないはずなので、具体的なことを進めていきながら、障害者の皆様だけではなくですけれども、誰にでも満足していただけるユニバーサルデザインの社会を一步ずつ前に進めていくんだという思いで職務に専念していきたい、こう考えております。

○高橋千鶴子委員 まず、思いを共有していただいているということ、やはり大臣、踏み込んでいただいている、このように思っております。ユニバーサルなわけですから、決して障害者だけの問題ではなくて、結局みんなのために今やっていることだというのは矛盾しない問題があると思えますので、よろしく御検討をお願いしたいと思います。

車椅子のまま乗れるタクシー、ユニバーサルデザインタクシーは、トヨタのジャパンタクシーや日産の二社が今導入をされて、二〇一八年度末で一万二千五百三十三台導入されております。三十一日の参考人質疑でも、このUDタクシー利用の際に、二七％、乗車拒否に遭ったと調査結果も紹介をされて、当事者参加のもとでのさらなる改善を求める意見がありました。

後で気づいたんですけれども、この同じ日に認定要領が、三十一日、改正をされておりました。それで、ジャパンタクシーがユニチューブなどで詳しく解説しているのを見ましたので、非常にセツトに時間がかかり過ぎて、あるいは乗車スペースの確保が大変困難であるなど、運転手の負担が大変大き過ぎる、またそれをじっと待っている利用者さんも大変つらいなというふうに思ったところ。

そのことがひとり運転手の責めにならないよう、私は、やはり補助員をつけるのかそうしたことがやはり望ましいと思っておりますが、参考人からも指摘のあったインセンティブにつながる支援を検討すべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○一見政府参考人 委員御指摘のUDタクシーにつきましては、これは高齢者の方にもあるいは身体障害者の方にも乗車しやすい車ということで導入しているわけでございますので、やはり乗車拒否があるというのはよくないことだと思っております。

乗車拒否の問題は、構造だとかあるいは知識だとか給与だとか、さまざまな問題がございます。その中で、委員からも御指摘ありましたけれども、認定基準も改正をいたしまして、構造的な部分、より身障者の方が乗っていただきやすいように改定をしてきているところでございます。

補助員をつければ確かに乗っていただくのは非常に楽になると思えますが、これは人が一人ふえということになります。それぞれの会社の御判断ということになります。コスト面だとか人手不足だとか、なかなか困難な問題ではないかなというふうに考えておるところでございます。

こういった問題をちよつと横に置きまして、インセンティブをどういうふうにつくっていくことができるか。先ほど申し上げましたけれども、運転手さんの表彰制度などで励みになるようなこともあろうかと思っております。こういったことを当事者団体の方々あるいは事業者の方と話を進めていきたいというふうに思っております。

○高橋千鶴子委員 給与の制度ですとか困難な要件がわかっていてそれがなかなか前に進まないということでは、表彰されるのはうれしくもしいけれども、なかなか実効性あるものにはならないと思うんです。

もちろん、補助員、常に二人で乗ってるとかという議論ではなくて、例えば東京駅などでも、協会が交代で出していた方たちがいなくなりましたよね。そういう面、当たり前、表玄関であるところにもそういう体制がとれないでいるわけですよ。そこなんかはいち早くやっていく、しっかりと支援していくということができるんじゃないか。これは提案をさせていただきます。

スムーズな移動というのは、同時に安全な移動でなければならぬと思うんですね。

研修について、例えば全国福祉輸送サービス協会、ユニバーサルドライバー講習などがあるんだけれども、それは福祉タクシーの乗務員向けなので、要するに、直接、UDタクシーの習得としては適切でないという指摘がありました。

標準仕様として認定を受け、資料にもありますように、バリアフリー減税などの対象にもなるわけですから、スムーズなセットについて習熟するための研修は徹底するべきだと思いますけれども、法案ではどのように担保されるでしょうか。

○一見政府参考人 委員御指摘をいただきましたように、バリアフリー施設を導入する場合にさまざまな支援策もとっております。

その中で、UDタクシーを導入する場合には補助金を交付するというようにしておりますが、その補助金の交付の条件といたしまして、年に二回以上の講習を受けてもらう、研修を受けてもらうというようにしております。

こういった研修によりまして、先ほど御指摘もいただきました、例えば乗車拒否がないようなやり方をしてもらうとか、あるいは、安全についてもしっかりと確保しながら身体障害者の方々を車両にお乗せするというようなことを進めていただきたいというふうに考えておるところでございます。

また、この法案でも、ソフト面の対策というのが盛り込まれております。そういったところでも更に研修については充実をしていくように図って

まいりたいと考えておるところでございます。

〔委員長退席、小里委員長代理着席〕

○高橋(千)委員 昨年の十一月二十六日付の、ユニバーサルタクシーによる運送の適切な実施の徹底について、この通知では、最後のところにこう書いてあるんですね。特に、車両購入時に実車を用いた車椅子乗降の研修を受けても時間の経過とともに操作方法がわからなくなるなどの指摘があることも踏まえ、実車を用いた研修の年間複数回の受講を確保されたい。つまり、一回や二回やっても忘れちゃくくらい複雑なんですよ。だから、それを運転手の責めにだけしてはならないということ、しっかりと支えていただきたい、これは指摘にとどめたいと思います。

次に、先週、本委員会の視察に参加させていただきました。はとバスの苦勞も聞きました。空港リムジンバス、羽田国際線ターミナルのバリアフリーなど、前進していることを学ぶことができました。

ここでは、国内初導入の車椅子対応エレベーターつきリムジンバスで、当日いただいた資料でも、開発段階から当事者参加で行ってきたことや、試作車評価会での主な意見などが紹介されておりまして、試乗した委員長始め委員の皆さんも恐怖感はないとおっしゃっていたわけでありました。

ただ、率直に思ったのは、リムジンバスは、高速バスなどもそうなんです、荷物を入れるという構造上、移動円滑化基準認定除外の自動車になっているわけですね。そのスペースの一部でエレベーターを取り付けているということで、非常に時間もかかるし、大変だと率直に思っています。

もともと路線バスで広く普及されている低床バスのように、上げなくても乗れる方が簡単なんじゃないかな。荷物の置場だけ分ければいいんじゃないかと率直に思っています。お一人の乗車に約五分、最大二人分しか乗れないというのも、現在はそのほどの利用もないということなんですけれども、もっと利用を広げていくためには、

ちよつと見直しも必要なんじゃないかなと思うんです。

電動車椅子のユーザーの方から要望を受けました。この方は、関西空港リムジンバスに乗った際に、やはり九十度回転させるのは、電動の場合は大変な感覚があり、困難だった。それから、天井にある非常用ボタンを、押しにくいので、それこそ路線バスのように、手の届く横の位置ならよいなということがありました。

リムジンバスの導入は、まだ台数も少ない今だからこそ、当事者の意見を取り入れ改良を行うことで更に普及を進めることができると思いますが、いかがでしょうか。

○一見政府参考人 お答え申し上げます。

空港バスなどのリムジンバスにつきましては、委員御指摘のように、床下に収納スペースを設けるということから、なかなか導入が難しい、設備をつくるのも困難なところでございますが、最近では、御視察をいただいたような、新たな車両がつくられております。

まだこれはつくられたばかりでございます。つくられたばかりでございますけれども、空港バスにつきましては、三年前は二台であったものが今年度は二十七台というふうになりました。これは事実でございます、このつくられたばかりの車両につきましては、今後さまざまな議論をいたしまして、構造などをよりよいものにしていく必要があると思っております。そういう意味では、当事者の方、車両メーカーの方、あるいはバス事業者の方が入っていただく会議体、これを定例的に開催しまして御意見を聞いてまいりたいと思っております。

また、バリアフリー法の基準省令の適用除外であったのでなかなか導入が進まなかったということもございまして、この見直しについても私どもしっかりと考えてまいりたいと思っております。○高橋(千)委員 適用除外の見直しについても検討していくということで、やはりバリアフリーを

全体としてやっていくということのお答えだったと思います。

関空の場合は、今の電動車椅子ユーザーの方の話ですけれども、東京リムジンバスと違って乗りおりできるバス停が限られている、スペースは一緒なんだけれども限られているために、第二ターミナルでやりたいんだけど、第一ターミナルでおりて空港のシャトルバスに乗りかえないといけなかった。これもまた移動の円滑化につながる大きな問題だと思っておりますので、こうしたことも一体となって議論していただけるように要望しておきたいと思っております。

次に、ユニバーサル二〇二〇行動計画で位置づけられた心のバリアフリーですけれども、文科大臣と共管になっております。学習指導要領の改訂もあつたと思いますが、学校教育の中で心のバリアフリーをどう位置づけているのか、伺います。

〔小里委員長代理退席、委員長着席〕

○蝦名政府参考人 お答えを申し上げます。

学校教育におきまして心のバリアフリーを推進することは、障害のある子供と障害のない子供がお互いを尊重し合う大切さを学ぶ観点から、極めて重要であると考えております。

平成二十九年三月に公示をされました小学校それから中学校の学習指導要領におきましては、その総則におきまして、「特別支援学校などとの間の連携や交流を図るとともに、障害のある幼児児童生徒との交流及び共同学習の機会を設け、共に尊重し合いながら協働して生活していく態度を育むようにすること」などについて規定をしているところでございまして、その指導の充実を図ることとされております。

文部科学省といたしましては、引き続き、こうした学習指導要領の内容も踏まえまして、心のバリアフリーの推進に努めてまいります。

○高橋(千)委員 今お話ししていただいた学習指導要領の規定、こは資料の②につけておきました。幼稚園と小学校の部分だけを抜粋しておりますけれども、今読んでいただいた「障害のあ

る幼児児童生徒との交流及び共同学習の機会」ということで、赤字のところが加わったところだと思います。

それで、特別支援学校の子供と交流や共同学習、これは貴重な経験だと思っんですね。ですが、心のバリアフリー学習推進会議の参考資料によれば、学校間交流の実施状況が、小学校でいうと一六％、中学校だと一八％、高校二六％で、余り多くはないのと、年に二回から三回が主で、次に多いのが年一回です。だんだん学校が上の学校になっていくと特定の学年だけで実施をして、その理由は、教科の時間がやはり必要だということ、受験があるからなのかなと思いますけれども、時間がとれなくなってくる。

ただ、私、このアンケートをずっと見ていて疑問に思ったのは、一般の生徒が特別支援学校に行ったりあるいは来てもらうという特別なイベントみたいな位置づけなんだろうかと。もともとクラスの中やあるいは子供たちの家族に障害のある人はいるわけで、普通学級に在籍しながら支援学校に通う子供も多いはずで、もつとつと日常の中で心と社会のバリアを学ぶ、そういう環境が大事だと思えますが、お願いいたします。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

今ほど委員から、例えば、小学校では特別支援学校との間の学校間交流が一六％ぐらいにすぎないのではないかとといったような御指摘もございました。

そういったことに加えて、現在、小中学校の大体八割ぐらいには特別支援学級も設けられておりまして、こうした特別支援学級が設けられているところも含めまして、小中学校でそうした学級に所属する子供との交流、共同学習を行っている割合というのも八割ぐらいあるというふうなことでありますので、それがどれぐらいの頻度で行われている、確かに、特別な行事のようになっているかどうかということは大変課題として認識をしておりますけれども、それぞれ、かなり多くの学校で取り組まれているという実情はあるのだから

うというふうに考えております。

従来から、交流及び共同学習の推進に取り組んできておりますけれども、先ほど委員から御紹介いただきましたように、平成三十年には、有識者等から成る心のバリアフリー学習推進会議におきまして、こうした交流及び共同学習の推進方策についての提言を取りまとめたことにつきまして、その趣旨を踏まえた積極的な取組を促す通知を都道府県教育委員会等に対して発出をいたしましたところ です。

この通知におきましては、委員御指摘のように、単発の交流機会を設けるのみにとどまらず、年間を通じて計画的に取り組むこととすること、あるいは、障害について形式的に理解させる程度にとどまらず、児童生徒等が主体的に取り組む活動とするといったような留意事項が示されているところでございます。日常的な相互理解の重要性についてもこうした通知の中で示し、取組を促しているところでございます。

学校現場におきましては、例えば、クラブ活動や給食の時間など日常的な場面におきまして、障害のある子供と障害のない子供がともに活動する取組が行われている、そして相互理解が深められているといったような例も承知しているところでございます。

文部科学省といたしましては、交流及び共同学習の趣旨や日常的に行われているこうした取組の事例につきまして各種会議等において周知を行うなど、引き続き、交流及び共同学習等を通じて心のバリアフリーの推進に努めてまいりたいと考えております。

○高橋(千)委員 なぜこの質問をしたかといいますが、二〇一三年の学校教育法施行令の改正の中で、一定の障害のある児童生徒は特別支援学校に原則として就学するという従来の仕組みを改めて、個々の児童生徒について、障害の状態や本人の教育的ニーズや本人、保護者の意見、教育学や医学や心理学など専門的見地からの意見、あるいは学校や地域の状況を踏まえて総合的な観点から

就学先を決める、その際に、障害者基本法十六条に基づいて十分な情報提供も行い、可能な限りその意向を重視することが求められているというふうになったと承知をしています。

医療的ケア児が、現在、特別支援学校に八千名いるわけですが、その約四分の一は実は自宅や病院や施設で訪問教育を受けている状態。だけれども、公立の小中学校に在籍するケア児は八百五十八人いるわけなんですね。今は学校に看護師を配置するなどして普通の学校生活が送れる状況になっているし、文科省としてもそういう方向なんだということを説明いただいて、ケア児を持つお母さんが、私ができることを教えたときに、鳥肌が立ったという喜んでくださったんです。

だから、そういう立場で、日常の中で学んでいくんだということが大事だと思って、文科省もそういう方向になってきているんだということで質問したわけでございますので、ぜひ、単発ではなくと答弁していただきましたので、引き続きお願いをしたいと思っております。

それで、きょう話題になっていた学校のバリアフリーの問題なんですけれども、やはり、現状がどうなっているのかというのをぜひつかんでいただいで答えていただきたい。それから、既設の学校については努力義務となっておりますけれども、やはりここについても進めていくべきだと思いますが、どのように取り組むか、お願いします。

○笠原政府参考人 まず、先生の方から現状についてのお尋ねがございました。

文部科学省では、避難所に指定されている公立学校施設の現状の調査を行っております。平成三十一年四月一日現在、要配慮者の利用が想定される学校については、スロープ等の設置により段差が解消された校舎は六六・六％、多目的トイレが設置された校舎は六五・二％になってございます。また、新築ですとか増築等を実施した一定規模の公立小中学校のうち、エレベーター、多機能トイレ、スロープのいずれも整備している施設は約九割となっております。

もう一つ、既存の公立小中学校施設のバリアフリー化の推進に関するお尋ねがございました。

文部科学省におきましては、今回の改正法案も踏まえまして、学校施設のバリアフリー化の重要性や整備における留意点等をまとめた学校施設バリアフリー化推進指針というのがございますけれども、それを改定するとともに、災害に備えて平時からバリアフリー化を図ることの重要性を伝えつつ、自治体の取組を紹介する事例集を改めて周知して横展開を図ってまいりたいと思っております。

また、国庫補助制度によっても財政支援の方をさせていただいておりますけれども、既存施設の改修時におきましても、バリアフリー化対策に係る事業を優先的に採択をしているところでございます。

引き続き、必要な予算の確保に努めながら、各地方公共団体の取組をしっかりと支援させていただきます。

○高橋(千)委員 資料の三枚目に、「公立学校施設のバリアフリー化に関する国庫補助」というのがあります。

この中で、ではバリアフリーってどこまでやるのよというときに、少なくとも、エレベーターやスロープや多目的トイレ、こうしたことが基準になっているはずなんですね。それで新築のときは当たり前にやっていて、九割を超えていると。だけれども、最初にお話しされた避難所対応としてどうかといったときには、スロープと多目的トイレがあるかというその程度なのであって、実際のバリアフリーが全体としてどのくらいかという答えにはなっていないんですね。そこをしつかりと捉えていただきたい。

それから、避難所にもなるからという議論だけじゃなくて、そもそも学校というのは、授業参観に保護者も来て、保護者の中に障害者がいるのは当たり前なんです。あるいは、先生方だって、車椅子で先生をやっている人たちが、いるわけですよ。

○赤羽国務大臣　そもそも、二十年前にほとんど
の駅にエレベーターもエスカレーターもなかった

○高橋三）委員 前大臣は二十年前と同じ答弁をしたという意味だと思います。赤羽大臣がそうではなかったということで、大変ありがたく思っております。

現在のバリアフリー法においては、特別支援学校のみがバリアフリー化の義務づけ対象となっており、そのほかの学校は義務づけの対象とはなっていない。特別支援学校以外の学校についても早くからバリアフリー化を義務づけるべきであったのではないかというふうに改めて感じています。そこで、お伺いをいたします。

それから、約九割が地方公共団体により避難所に指定されておりまして、バリアフリー化されることで災害時の高齢者、障害者等の方々の安全、安心の確保にもつながる、こういう効果も期待されるところでございます。

により、公立の小学校、中学校をバリアフリー基準の義務づけの対象に加える、こういうことにしたものでございます。

○井上(英)委員 全然いいことなので、ぜひ進めていっていただきたいと思います。先ほど答弁にもあったんですけれども、やはり避難場所とか、今は本当に、水害も含めていろいろな災害が起きる可能性もありますし、ぜひ肅々と進めていっていただけたらというふうに思います。

きょうは文科省から笠原技術参事官もお越しをいただいています。お聞きをしたいと思います。今回の法改正によりバリアフリー化の義務づけがかかるのは公立小中学校を新築又は増改築する場合であり、既存の公立小中学校についてはバリアフリー化は努力義務にとどまっているというふうになっています。

新築又は増改築の際にバリアフリー化を義務づけることは、ぜひともこれを契機に進めていただきたいと思いますが、既設の公立の小中学校のバリアフリー化というのも、先ほどの避難施設の観点からも、やはり既設の学校も進めていく必要があると思います。先日、参考人もそのようなお話をされておられました。

今回、義務づけの対象とならない既設の公立小中学校のバリアフリー化についても、既存の補助制度の拡充、そういったものを含めた支援措置の充実というのを図る必要があると思いますが、強力に推進するためにどのように文科省として進めていく気があるのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○笠原政府参考人 今回のバリアフリー法改正によりまして、既存建物についてもバリアフリー基準適合の努力義務が課されることから、バリアフリー対策のための工事に対する需要というものは増加するというふうに見込んでございます。

文科科学省におきましては、新造改築時とはと異なり、既存施設へのエレベーターの設置や多目的トイレの整備等、バリアフリー化に対応するために必要な経費の一部を国庫補助してございまし

て、これらについては優先的な事業採択の方もさせていただいております。

引き続き、学校施設のバリアフリー化が一層推進されますように、まずはその必要な予算の確保をするということとそれに努めまして、各地方公共団体の取組を支援してまいりたいと思っております。

○井上(英)委員 ぜひ予算をとっていただいて。どうしても、やはり財政規模の小さいところでは非常にしんどいことになるのかなというふうに思います。先日、参考人もおっしゃっていただいたように、大阪市のように財政規模が大きいところは、今もう整備率が小中で九六%という話もありました。財政規模が大きいと、その意味ではいろいろなお金の使い方というのができますのでいいんですけれども、やはり財政規模の小さいところ

で一定のそういう既設のものに建てるとなると更に負担率が変わってきますので、そういったところへの配慮といえますか、ぜひ進めていただけたらと思いますので、文科科学省も頑張ってください。次に、駅のバリアフリー化についてお伺いいたします。

先日お越しになっていた山城参考人からも、過去に大きな事故があったということがありました。昨年十月に視覚障害者の女性がホームから転落されて亡くなったという不幸な事故が発生をして、その駅では点字ブロックの改善が以前から視覚障害者福祉協会から求められていた、でも、ちょっと対応がし切れなかったというふうにもお聞きをいたしました。以前から視覚障害者のホーム転落事故については問題視されているにもかかわらず、やはりなぜ起きてしまうのかというふう

に思います。国土交通省でも駅のホームにおける転落事故防止に向けてハードとソフトの両面から安全対策というのを行っています。ハード面として効果的だと言われている可動のホームドアで、同省は、利用者の多い都心の駅を中心ということで、十万人

の乗降客のあるターミナルからということで進めてくれているとは思いますが。

やはり、首都圏を始めとした大都市部にどうしても集中をしようということがあります。地方での整備が進んでいないんですけれども、さらなる整備計画を策定して着実に進めていく必要があると思えますけれども、大臣にお伺いをしたいと思います。

○赤羽国務大臣 ホームドアの設置につきましては、十万人以上ではなくても、障害者団体の皆さんのニーズとか混雑の度合い、ピークがひどいときとかということとは対応はしておりますが、いずれにしても、これまではまだ目標の八百に対して七百八十三駅しかついていない。

最初、始めたときはなかなかホームドアまではというような感覚もありましたが、今は、相当効果もあるし、大事な施設だということも定着をしておりますので、これは、鉄道会社も負担しなければいけないので、どうしても首都圏が先行しておりますが、全国、地方でも使えるように、少し知恵を出して、工夫をして前に進めるように、二〇二一年以降の目標は、バリアフリー、総じて目標を改めることになっていきますので、ホームドアについてもきっちり受けとめて考えていきたいと思っております。

○井上(英)委員 ぜひ大臣、よろしくお伺いをしたいと思えます。

本当に、先ほどおっしゃっていただいたように、事業者の負担もあって、どうしても厳しいところもやはり出てくると思うんですね。ですから、そのギャップを何とか、先ほどおっしゃっていただいた知恵とか工夫を最大限に活用して、していただけたらというふうに思えますし、先日、参考人のお話ですと、同じ柵でも固定柵は、やはり開口部分ができるということで、余りというようなお話もあって、その辺がまた改めて、視覚の障害者を持つておられる方々の意見というのを本当に拝聴させていただかないと、やはり健常者にはなかなか気づきにくいということもあります。

で、大臣、ぜひよろしくお伺いをいたします。次に、駅のホームと車両の段差の問題をお聞きたいと思えます。

昨年、駅ホームと車両との段差とすき間の目安値というのが定められました。この目安値を定めただけでも、国交省も含めて、鉄道局、一生懸命やっていただいたというふうには想像できるんですけれども、車椅子ユーザーが単独でやはり乗降を可能とするためには、この段差解消というのには非常に重要であります。

既に事業者においては、この目安値に沿って段差とすき間解消の整備というのが始まっているというふうにもお聞きをしています。

この取組を推進するためには、二〇二一年から新たな基本方針というのを策定されると思いますけれども、駅ホームと車両との段差とすき間の解消に関して、目安値じゃなくて、目標値というのを定める必要があると思えますけれども、局長、いかがでしょうか。

○水嶋政府参考人 お答えを申し上げます。

委員御指摘のとおり、車椅子使用者の方が鉄道駅において単独で列車に乗降できる環境の整備は大変重要であると認識をしております。

単独の乗降に当たっては、ホームと車両の段差、すき間をできる限り小さくすることが望まれますけれども、一方で、ホームと車両の接触防止など、安全を確保する必要も当然あるということでございます。

これまで、段差、すき間の具体的な整備の目安値がなかったことから、国土交通省の方で、学識経験者、障害者団体、鉄道事業者等から成る検討会を立ち上げまして、実証実験等を通じて議論を行ってきたところでございますが、その結果、令和元年八月に車椅子使用者が単独乗降しやすい段差、すき間の目安値を取りまとめ、昨年の十月にバリアフリー整備ガイドラインを改定したところでございます。

具体的には、ホームと車両の接触防止といった安全運行の確保などの観点を踏まえまして、比較

的車両の揺れや軌道の変位などの影響が少ないコ
ンクリート軌道のホーム直線部における目安を段
差三センチ、すき間七センチとしたといったよう
な目安値を定めたということです。

今回お示した目安値を踏まえまして、鉄軌道事業者におきましては、段差、すき間の縮小に向けた取組を具体的に進めていただいているところでございますけれども、実際の対策の実施に当たりますところは、各駅ごとのホームの形状でございますとか車両の仕様の違いなど、個別具体的な課題項目がございますので、まずは鉄道事業者において、それらの事情を踏まえて整備を進めていただくと、それが重要であるというふうに考えております。

国土交通省としては、今後の整備状況を注視いたしまして各事業者の整備実績の把握に努めまして、段差、すき間の改修が計画的に行われていくように、必要に応じて整備目標を設定するなどの検討を行ってまいりたいと考えております。

○井上(英委員) ぜひお願いしたいと思います。
ネゴシエーションもありますので大変だとは思
うんですけども、やはり、解消していけるよう
に、それが一日でも早く解消できるように、ぜひ
鉄道局長、頑張っていただきたいというふうに思
います。

共同住宅のバリアフリーについてお聞きをしようと思っていたんですけども、ちよつと住宅局長、いいですか、飛ばして。済みません。

ホテル、旅館のバリアフリー化についてちよつと聞きたいというふうに思っています。

オリパラが来年ということにもなりました。七月二十三日からということになりましたけれども、我々大阪は、大阪・関西万博というのを二〇二五年に見据えていますけれども、この開催もちよつと今の現時点では何とも言えないんですけれども、そういうときに、たくさんの方がお越しになったときに、ホテル、旅館のバリアフリー化というのは非常に大事だということふうに思います。

バリアフリー法案においては、バリアフリー化の義務づけ対象となる規模を地域の実情に応じて地方公共団体が条例により引き下げることでできる仕組みとなつていふに承知をしております。

大阪府では、先月、大阪府福祉のまちづくり条例というのを改正して、床面積の合計が千平米以上のホテル、旅館の一般客室のユニバーサルデザイン化というのを義務化する条例に改正されました。

ほかの都道府県も含めた自治体の状況、それから、これからどのように各地域に条例制定も含めた働きかけというのを進めていかれるおつもりなのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○眞鍋政府参考人 ホテルのバリアフリー化についてのお尋ねにお答えしたいと思います。

御指摘いただきましたように、バリアフリー法では、二十平米以上のホテル、旅館を対象としたとしてバリアフリー基準の適合義務づけを行っているところでございます。ただし、地域の実情を踏まえて、条例により対象規模の引下げあるいは基準の強化を行うことが可能となっております。現在、ホテル、旅館については、八都道府県六市町村において条例による対象規模の引下げが行われております。

今御指摘いただきましたように、大阪府においては、千平米以上のホテル、旅館について、バリアフリー基準が対象としている車椅子使用者用客

室だけではなくして、一般客室についても一定の基準を義務づけるといふような条例改正が本年三月二十七日になされて公布され、本年の九月の一日から施行予定というふうに承っております。

このように、特定の客室だけではなくて一般客室についてもバリアフリー化を義務づける取組は、大阪府のほかには東京都において既に例があるということですが、こうした先進的な事例について横展開を図るため、これまで私どもは、公共団体の担当者を集めた会議などにおきまして、既に条例を策定済みの地方公共団体におけ

る具体的な取組状況、その課題などを情報提供するとともに、地域の実情を踏まえた条例による義務づけ対象規模の引下げに向けた前向きな対応を御検討いただきたいというふうに要請してきたところでございます。

今後、この大阪府などの取組についてもあわせせて周知してまいりたいと考えております。

○井上(英)委員　ぜひ局長、よろしくお願いいたします。

もう時間も限られていますので、最後に大臣にちよつとお伺いをしたいんですけれども。

精神障害者への運賃割引についての質問をさせていただきたいと思います。

精神障害者に係る交通運賃の割引の取扱いについて、前常会の際に、精神障害者の交通運賃に関する請願というのが採択をされました。

障害の中にも、身体、それから知的、精神とあるんですけども、身体障害者の皆さんに関して、昭和二十五年ですか、当時、国鉄のころに割

引運賃というのが導入されて、知的障害者の皆さんに關してはJ.R.になってから、平成三年に導入をされたことになっています。精神障害者

の皆さんに関しての割引というのがまだありませんけれども、大臣、どのようにお考えか、お答えいただけますでしょうか。

○赤羽国務大臣 障害者の皆様に対する公共交通機関の運賃の割引につきましては、基本的に事業者の方々の自主判断で行っていただいております。

精神障害者の割引につきましても、交通事業者に対し理解と協力を国交省として求めてきたところでごまいまして、実は、平成三十年の十月に

は、これまで導入されてこなかった航空業界でもその割引を導入するとか、増加傾向にはあるわけですが、まだ例えばJ・Rは対応しておりませんので、そうした意味ではまだまだの状況でございます。

委員御指摘のように、昨年の百九十八通常国会でこれが採択されたということは、やはり立法府

の意思として、大変重いものとして受けとめておりますので、これは厚生労働省と少し打合せというか検討してすり合わせて、交通事業者が割引がでやすい環境をつくる方向で検討をしっかりと進めていきたい、こう考えております。

○井上(英)委員 もう時間も来ましたので、本当にありがとうございます。自動車局長、ちよつ

と済みません、時間がなくなりました。
 ありがとうございます。

○土井委員長　これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

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

内閣提出、高齢者、障害者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つきまして採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。
〔賛成者起立〕

○土井委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○土井委員長　ただいま議決いたしました法律案に対し、小里泰弘君外四名から、自由民主党・無

所属の会、立憲民主・国民・社保・無所属フォーラム、公明党、日本共産党及び日本維新の会・無所属の会の五党派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。小宮山泰子さん。

○小宮山委員　ただいま議題となりました附帯決

議案につきまして、提出者を代表いたしましたして、その趣旨を御説明いたします。

趣旨の説明は、案文を朗読してかえさせていただきます。

高年齢者、障害者等の移動等の円滑化の促

進に関する法律の一部を改正する法律案
に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

一 本法の基本理念に則り、社会的障壁の除去のために合理的配慮について理解が深まり的確に提供されるため、必要な環境整備を推進すること。

二 障害者が公共交通機関の利用において、様々な制約が存在する状況に鑑み、障害者権利条約の理念を踏まえて移動の権利について検討を進めること。

三 インクルーシブ教育の推進及び災害時の避難所として利用する必要性から、設置主体の別、規模を問わず、高校、大学も含めた全ての学校施設のバリアフリー整備を推進すること。

四 公立の小中学校が災害時の避難所になっているケースが多いことに鑑み、既設であっても、数値目標を示し、そのような施設のバリアフリー化を積極的に進めること。また、既設の公立小中学校のバリアフリー化に対する財政支援を充実すること。

五 移動円滑化基準適用除外認定車両を見直し、鉄道のない地方空港の空港アクセスバス路線に重点的にバリアフリー車両の導入が促進されるように必要な措置を検討すること。

六 生活利便施設である物販、飲食店の数は二千平米未満の小規模店舗が大半を占めることに鑑み、二千平米未満の小規模店舗及び特別特定建築物内における店舗内部の障壁となっている入口の段差解消、扉幅の確保、可動席の設置等のバリアフリー整備を進めるため、ガイドラインを作成すること。あわせて、条例によるバリアフリー基準適合義務の対象規模の引き下げ及び建築物特定施設の見直しを要請すること。

七 地方の旅客施設のバリアフリー化を進めるため、基本方針針に一日の平均的な利用者数が三千人未満の駅も含めた整備目標を定めること。

八 駅ホームからの視覚障害者の転落事故が全国で毎週一件以上発生していることに鑑み、ホームドアの設置、バリアフリー設備の表示や駅の構造等情報提供の充実を進めるよう、必要な措置を講ずること。

九 障害者が居住可能な共同住宅についての実態把握の調査等必要な措置を講ずること。

十 ホテルの一般客室におけるユニバーサルデザイン化の推進及びバリアフリールームの設置率を国際的な水準に引き上げるために、必要な措置を講ずること。

十一 ユニバーサルデザインタクシーが活用されるためには、運転者の負担軽減とともに、研修支援に必要な措置を講ずること。

十二 建築物やユニバーサルデザイン等の設計に際しては、当事者からの意見を反映させるため、建築士の資格取得における教育内容や設計業務に当たる者に対する研修等においてインクルーシブデザインによる設計が行われるよう制度の構築を検討すること。

十三 移動等円滑化評価会議及び同地域分科会において、地域の特性に応じた施設、先進的な施設の整備等を通じ、多様な障害当事者が参画を継続的に実施する等必要な措置を講ずること。

十四 障害者権利条約に則り、歴史的建造物のバリアフリー化を進めるため、歴史的建造物を再現する場合等におけるバリアフリー整備の在り方について、高齢者、障害者等の参画の下検討が行われるよう、必要な措置を講ずること。

以上であります。
何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○土井委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

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

この際、国土交通大臣から発言を求められておりますので、これを許します。国土交通大臣赤羽一嘉君。

○赤羽国務大臣 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま全会一致をもって可決されましたことに深く感謝を申し上げます。

今後、本法の施行に当たりましては、審議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、委員長を始め、理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に心から深く感謝の意を表します。

まことにありがとうございました。

○土井委員長 お諮りいたします。

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

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○土井委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○土井委員長 次回は、来る八日水曜日午前八時五十分理事会、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時十三分散会

令和二年五月十五日印刷

令和二年五月十八日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

F