

# 参議院国土交通委員会会議録第十一号

令和二年五月十二日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

五月七日

三浦 靖君

宮崎 雅夫君

五月十一日

鶴保 庸介君

補欠選任

金子原二郎君

末松 信介君

三木 亨君

田名部匡代君

朝日健太郎君

酒井 庸行君

増子 輝彦君

伊藤 孝江君

武田 良介君

足立 敏之君

青木 一彦君

岩本 剛人君

金子原二郎君

清水 真人君

末松 信介君

豊田 俊郎君

三木 亨君

和田 政宗君

小沢 雅仁君

長浜 博行君

野田 国義君

浜口 誠君

森屋 隆君

国務大臣

副大臣

大臣政務官

事務官

政府参考人

内閣官房内閣審議官

内閣官房日本経済再生総合事務局長

文部科学省大臣官房審議官

文部科学省大臣官房文教施設企画・防災部技術参事官

スポーツ庁審議官

国土交通省大臣官房長

国土交通省総合政策局長

国土交通省道路局長

国土交通省住宅局長

国土交通省鉄道局長

里見 隆治君

宮崎 勝君

室井 邦彦君

木村 英子君

上田 清司君

赤羽 一嘉君

亀岡 偉民君

青木 一彦君

和田 政宗君

林 浩之君

鶴田 浩久君

風木 淳君

蝦名 喜之君

笠原 隆君

藤江 陽子君

野村 正史君

蒲生 篤実君

池田 豊人君

眞鍋 純君

水嶋 智君

国土交通省自動車局長 一見 勝之君  
観光庁長官 田端 浩君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○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、衆議院送付)

○委員長(田名部匡代君) 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、三浦靖さん、宮崎雅夫さん及び鶴保庸介さんが委員を辞任され、その補欠として金子原二郎さん、末松信介さん及び三木亨さんが選任されました。

○委員長(田名部匡代君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。  
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の審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、国土交通省総合政策局長蒲生篤実さん外十一名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(田名部匡代君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(田名部匡代君) 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。  
本案の趣旨説明は既に聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。  
○朝日健太郎君 おはようございます。自由民主党の朝日健太郎でございます。

赤羽大臣始め政府参考人の皆様、本日はよろしくお願いたします。

まず冒頭、新型コロナウイルス感染症でお亡くなりになられた皆様にご心よりお悔やみを申し上げます。また、行政の皆様におかれましても、最前線で総力を挙げて対応に当たられていると思っております。我々もしっかりと連携して対応に当たってまいりますと思っております。引き続き御協力をよろしくお願いたします。

まず初めに、赤羽大臣に本法案の基本認識について伺ってまいります。  
先日の趣旨説明でも御言及されましたけれども、我が国の共生社会の実現に向けた様々な取組において、延期になりましたけれども、二〇二〇年東京大会が大きな契機になると、そういったお言葉がございました。私もまさにそのとおりだというふうに思っています。

その上で、本法案は特に心のバリアフリーの進展に向けた施策が多く盛り込まれており、まさにあらゆる人が自分らしく社会へ参画できるようにするための必要な措置を整備するものだというふうに認識しております。二〇二〇年を契機に、我が国は成熟国家としてこの共生社会モデルを世界へ示す絶好の機会というふうに考えております。

その上で、まず、この本法案に対する赤羽大臣の認識をお伺いしたいと思います。  
○国務大臣(赤羽一嘉君) 御質問どうもありがとうございます。

今、朝日委員からも、この心のバリアフリーというのは成熟国家としてのというお話がございました。私も、ちょっと振り返りますと、私、昭和

三十三年生まれなものですから、一九六四年の第一回の東京オリンピック大会というのは六歳のときですけれど記憶に鮮明で、やっぱりあの東京オリンピック大会を契機に日本は近代化が始まったと、大変豊かになったということ、印象がすごく強いわけです。

ですから、あのときは物の豊かさが一回目の東京オリンピック、今回の、本来、来年になりましてけど、二〇二〇東京オリンピック・パラリンピック大会は、私は、ある意味では心の豊かさをスタートしなければいけない大会になるのではないかと。そのレガシーという意味で、真の共生社会、ユニバーサルデザインの世界づくりということを本格化しなければいけないというふうに思っております。

このバリアフリーのことにつきましては、二〇〇年の交通バリアフリー法という法制である意味では政治としてはスタートを、ゼロからスタートしたわけでございまして、当時は駅にエレベーター、エスカレーターがあるというのは珍しいような状況から始まったわけでございしますが、法律を作り、予算を計上しながら、そして人々の、何というか、考え方というか、啓蒙して世の中の通念を変えていく、バリアフリー、ユニバーサルデザインの在り方が当たり前の世の中にしていくというのが二十年間の振り返ると闘いだっただけではないかと。

これは、しかし、ある意味で終わりというのではない、終点がないような大変長い道程でありまして、この大きな取組については不断の改善が必要です、具体的には財源的な問題もありますので、私は、この二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピックという、世界中のパラリンピアンを受け入れるにふさわしい、恥ずかしくない国として、一つの大きな契機として、財源もしっかりと、与党の皆さんにはこのバリアフリーの予算もしっかりと応援もいただきながら、与野党を超えて、国会として、この共生社会をしなければいけないというのをやっぱり国の目標として進めていきたい

いと。そうした一つの具体的な法律改正として、今回、心のバリアフリーを入れた法改正の提出をお願いしていると、そうした思いで臨んだわけでございます。

○朝日健太郎君 大臣、ありがとうございます。ハード面のバリアフリー化はある程度数値化できると思うんですけども、心のバリアフリーに関しては本当に数値化できないですし、非常に長期的な視点に立って取組が必要かと思っております。我々もしっかりとお支えをしていきたいと思っております。

続きまして、この東京大会に関わる共生社会ホストタウン事業についてお伺いをしております。開催は、オリンピックは東京を始め各近隣ですけれども、オリンピックアスリートを迎えるホストタウン事業とは別に、パラリンピックアスリートの交流事業や、また、それを迎える各自治体が独自のバリアフリー化に向けた取組をすることによるこの共生社会ホストタウン事業というのが非常に私は重要かというふうに思っております。

ただ、大会も延期になりましたので、本来であればこの共生社会ホストタウン事業もある程度制限措置かと思っておりますけれども、引き続き、来年の競技大会に向けた支援と、大会後のこの共生社会がまさに全国隅々までレガシーとして残るように政府としてもしっかりと後押しが必要だということも考えておりますけれども、その取組についてお伺いをしたいと思います。

○政府参考人(鶴田浩久君) お答え申し上げます。東京パラリンピックは、共生社会の実現に向けて社会の在り方を変える好機でございます。共生社会ホストタウンは、大会に参加する選手の受入れ、これをきっかけとしまして、日本全国でユニバーサルデザインのまちづくりと心のバリアフリー、これに取り組み自治体を支援する制度でございまして、これまでに八十八件を登録してござ

います。

大会の延期につきましては受入れの準備期間が増えたと前向きに捉える自治体もございまして、内閣官房としては、共生社会ホストタウンの更なる拡大を図ることとしております。登録した自治体に対しましては、先進的な取組への支援、関係省庁の支援メニューの活用促進、これらを行っております。また、来年に向けて引き続き最大限の支援を行ってまいります。

さらに、本法案によりまして、ハード、ソフト両面のバリアフリーを推進する仕組みが構築されると。このことは、共生社会ホストタウンの取組が委員御指摘の大会後のレガシーとして根付く後押しとなると考えておりますので、これと連携してしっかりと支援してまいりたいと考えております。

○朝日健太郎君 ありがとうございます。しっかりと後押しをお願いしたいと思います。

続いて、ちよつと足下に目を移しまして、パークینگパーミット制度についてお伺いをしたいと思います。

私の仲間の Parasports 選手たち、大半がやっぱり自動車を利用する方が多いんですけども、これまでの我が国のバリアフリー化において、電車やバスといった優先席であるとか、障害者の方のそういった多目的トイレの整備というのは着実に進んでいると思っております。それに併せて、各公共施設を始めとする駐車場に皆様御案内のとおり車椅子専用駐車場というのが義務化されているわけですが、全国に目を移していくと、そういったところの利用に関して様々な課題があるというの事も実はあります。

そうした中で、全国の自治体の中においては、このパークینگパーミット制度という、車椅子利用者の方、あとは御高齢の方、あとは妊婦の方とか、特にそういった移動に際して支援の必要な方というものを発行して、車椅子駐車場の利用許可証というものを発行して、より相互理解が進むような取組をされている自治体も多いかというふう

に思っておりますけれども、今後こういったシステムを我が国、本当に盛り込むべきだというふうに考えておりますけれども、政府の考えをお伺いしたいと思います。

○政府参考人(蒲生篤実君) お答え申し上げます。

御指摘のパークینگパーミット制度は、バリアフリー法に基づく車椅子利用者用駐車施設やその他の一般駐車区画を含めました障害者等用駐車区画を設定いたしました。また、障害者、妊産婦など利用者を限定して利用証を交付する制度であり、現在、三十九の府県及び三つの市において導入されているところでございます。また、同様の制度は諸外国におきましても整備されているものと承知しております。

この制度の導入促進に向けまして、国土交通省が平成二十九年に開催した検討会におきましては、未導入の地方公共団体における制度導入に向けた機運の醸成等が当面実施すべき事項とされたことから、平成三十年にパークینگパーミット制度の事例集を作成いたしました。こうした自治体における取組の周知を図っているところでございます。

また、本法案におきましては、国、地方公共団体、施設設置管理者及び国民それぞれの責務等といたしまして、車椅子利用者用駐車施設などの高齢者、障害者等が円滑に利用する上で周囲の配慮が必要な施設につきまして、その適正利用を推進することにしていくところでございます。

国土交通省といたしましては、今回の法改正の趣旨を地方公共団体、施設管理者等に広く周知するとともに、引き続きパークینگパーミット制度の周知、普及に努めまして、障害者等が障害者用駐車区画を利用しやすい環境の整備を推進してまいりたいと考えておるところでございます。

以上でございます。

○朝日健太郎君 御答弁ありがとうございます。まさに、こういった機会を契機にこういった取組が広がっていただければと、広がればいいな

というふうに思います。

ちよつと順番を変えまして、無電柱化を先にお伺いをしたいと思えます。よろしいでしょうか。

やはり今回、バリアフリー法改正ということ、移動の円滑化という中でこの問題を取り上げようかちよつと悩んだんですけれども、私自身の、いろいろな御意見の中で、やはり交通結末点から最終、ラストマイルと言われる、駅から例えば公共施設までのアクセスの中で、信号であるとか横断歩道であるとか、そういったもののやっぱそれを整備してほしいという声が結構多く届いています。その中で、このバリアフリーの観点で、無電柱化というのは、防災機能の、そしてまた良好な景観、こういったものが目的かと思えますけれども、やはり歩行の安全面という中で無電柱化というものは非常に重要だというふうに思っています。

バリアフリーの観点でもこの無電柱化というのは大変有効だというふうに考えますけれども、政府の考えをここで確認をさせていただきたいと思えます。

○政府参考人(池田豊人君) お答えいたします。今御指摘ありましたように、道路のバリアフリー化の観点においても無電柱化は非常に重要だと考えております。

このため、無電柱化の推進に関する法律に基づいて、平成三十年度に無電柱化推進計画を策定しております。その中で重点的に無電柱化を進める対象道路を定めております。この対象道路として、高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律に基づく特定道路、これも対象道路に位置付けておりました。二〇二〇年度までに、無電柱化されていないこの特定道路、約二百十キロございますけれども、その五一％に当たる百六キロの無電柱化を進めることとしております。

また、二〇一八年度よりは、歩行者の安全かつ円滑な通行を図ることを目的としまして、歩道幅員が著しく狭い歩道につきまして新設電柱の占用制限を措置しております。今年二月には東京都

中野区で電柱を制限する路線が初めて指定されており。

今後、市町村が定める移動等円滑化促進方針や基本構想が策定、更新、行われることになると思いますが、特定道路の無電柱化がこれに盛り込まれるように改めて地方公共団体に働きかけてまいりたいと考えております。

○朝日健太郎君 ありがとうございます。引き続き対応をお願いしたいと思います。続きまして、時間ももうあれなので、障害者スポーツの推進について伺ってまいりたいと思えます。

心のバリアフリーを進めていく上で課題とされている社会的要因の中に、やはりそういった情報が不足している、また障害のある方と接する機会がないことよってなかなか理解が進まないという課題がやはり挙げられています。そうした課題を解決する手段の一つに、やはり障害者スポーツというものがより一般の方々の生活に身近にあることも一つの解決手段になるのではと私は思っています。

障害者スポーツの扱いに関しては、以前、厚労省から文科省に過去所管が変わったという経緯もありますし、スポーツという位置付けの中でこの障害者スポーツを更に整備して推進していくことこそがやはり心のバリアフリーの観点でも私は有効だというふうに考えております。

その上で、政府の今、取組、見解についてお聞かせをいただきたいと思います。

○政府参考人(藤江陽子君) お答え申し上げます。委員御指摘のように、二〇二〇東京パラリンピック競技大会が成功したと言えるためには、大会後も見据えて多くの障害者がスポーツを楽しめる環境を整備するとともに、国民の障害者スポーツへの関心を高め、そして障害者スポーツの裾野を広げていくことというのが重要であると考えております。そのため、スポーツ庁におきましては、地域に

おいてスポーツ、福祉、医療、教育等の関係者間の連携を進め、障害者が身近な場所でスポーツが実施できる環境を整えるとともに、障害者スポーツ団体自身の体制整備の支援、さらにはスポーツ車椅子等の地域の障害者スポーツ用具の保有資源を有効活用して個人利用できるように事業モデルの構築等を実施しているところでございますし、また競技団体が行う日常的、継続的な強化活動ですとか、次世代アスリートの発掘、育成などの戦略的な強化についても、パラリンピック競技についてもオリンピック競技と一体的な支援を行っているところでございます。

これらの取組を通じまして、障害者スポーツに対する社会の認知、関心を高めることなど、障害者スポーツを取り巻く社会環境全体の改善、共生社会の実現に努めてまいりたいと考えております。

○朝日健太郎君 ありがとうございます。それでは、最後の質問に参りたいと思えます。障害者、いろんな面で、強化の面、いろんなトップスポーツ、トップ障害者スポーツの面での支援というのももちろん重要かと思えますけれども、やはり身近な障害者スポーツの実践の場として、やはり例えば車椅子バスケットなどであれば、皆さんニュース等で御案内かと思えますけれども、なかなか利用させてもらえない、タイヤ痕が付くとか、様々な課題もあるのが事実かと思えます。

こうしたやはり実際の現場でのその運用面において、例えばガイドラインを設けるであるとか、障害者スポーツに関わられる方がより自然に自由にアクセスできるように環境の整備が必要だと思えますけれども、それについて御意見をいただきたいと思えます。

○政府参考人(藤江陽子君) お答え申し上げます。障害者がスポーツをより円滑に実施できるようにするために、この施設という面でも、施設管理者等の関係者の理解促進ですとか障害者の利

用に配慮した施設整備などにより、よりスポーツに親しめる環境を整備することが重要ということを確認しております。

このため、スポーツ庁におきましては、まずフット面からは、地方公共団体と連携いたしました、地域の課題に対応した取組ですとか先進事例の情報提供を行うことにより、施設管理者等の関係者の理解促進を図っているところでございます。

また、ハード面からも、地方公共団体に対して、学校施設環境改善交付金や独立行政法人日本スポーツ振興センターが実施しているスポーツ振興くじ、toto助成金などによりましてスポーツ施設の改築等の支援を行っております。バリアフリー化等に必要経費も対象としております。

引き続き、これらの取組を通じて障害者がスポーツをより円滑に実施できるよう、環境の整備に努めてまいります。

○朝日健太郎君 質問を終わります。ありがとうございます。

○小沢雅仁君 おはようございます。立憲・国民、新緑風会・社民の小沢雅仁でございます。

私からも、新型コロナウイルス感染症によってお亡くなりになった皆様にお悔やみを申し上げ、治療中の皆様に一日も早い御回復をお祈り申し上げます。また、懸命な御尽力をいただいております医療関係者の皆さん、保健所などの行政機関の皆さん、生活物資を運んでいただいている物流関係の皆さん、ごみ収集に従事されている皆さん、そしてスーパーやコンビニで働いている皆さん、国民生活を支えている全ての皆さんに心から感謝と御礼を申し上げます。

まず、法案の質問をする前に、新型コロナウイルス感染症について御質問したいと思います。五月八日十七時現在の倒産件数は百二十五件となりました。業種別では、旅館、ホテルが三十三件、飲食店が十二件、アパレル、雑貨小売が十一



三十一年二月に設置しております。これまで、国土交通本省におきましては計三回開催するとともに、各地域におけるバリアフリー化の進展の状況を把握し評価するため、全国十ブロックにおきまして地域分科会を設置、開催いたしました。

これらの会議を通じて、高齢者、障害者等の方から、例えば、ハード面の対応だけではなくソフト面での対応も重要、心のバリアフリーについては初等中等教育における取組が有効、ユニバーサルデザインタクシーの乗車拒否が発生しないよう乗務員等への教育を徹底してほしい、学校のバリアフリー化は重要であり、特に公立小中学校は義務化すべきであるなど、当事者の御視点に立ちました大変有意義な御意見をいただいたところでございます。

こういった御意見などを踏まえまして、本法案におきましては、学校教育等と連携した移動等円滑化に係る心のバリアフリーの取組の推進、公共交通事業者等に対するソフト基準遵守義務の創設、公立小中学校のバリアフリー基準への適合義務化等の措置を講ずることとしていただいております。

引き続き、評価会議におきましてバリアフリー化の進展状況の把握、評価を行い、当事者の方々の御意見を政策に反映することにより、バリアフリー政策の更なるバイラルアップを図ってまいりたいと考えております。

以上でございます。

○小沢雅仁君 ありがとうございます。当事者である障害を持たれた方の方々の意見が数多く出されているというふうに思っております。とりわけ地方空港では、なかなかその空港からのアクセス、車椅子等が利用できるバスが非常に、そういうバスがなかなか配備されていないという声も聞こえてきております。したがって、そういう地方空港を利用しようという、諦めるという声も出ておりますので、是非こういった地方空港へのバス車両、積極的な導入の早期検討も併せて要望しておきたいというふうに思います。

また、今お話の中にありましたユニバーサルデザインタクシーについて伺いたいと思いますが、やはり乗車拒否が発生するという問題が今でも起きているとお聞きをしております。また、これは、そのタクシーにスロープの操作方法が非常に煩雑で乗降に時間が掛かるといった点が乗車拒否を招く一因であるというふうに指摘をされております。

そこで、このUDタクシーについて二問続けて申し上げたいというふうに思いますが、これまでに、UDタクシーの乗降に時間が掛かる問題の改善に向けて、国土交通省としてどのような取組を行い、実際どのように改善されたのか、また、タクシー事業者がドライバーに対する接遇研修をしっかり行うということが極めて重要と考えておりますけれども、この研修を行う、担保する仕組みを構築することが必要であるというふうに考えますが、国土交通省の見解を併せてお願いしたいと思います。

○政府参考人(一見勝之君)

お答え申し上げます。

UDタクシーにつきましては、国交大臣がUDタクシーを認定する基準というのを定めております。これは、平成二十二年度から、障害当事者の方あるいは自動車メーカーの方々に御参加をいただく検討会で議論をさせていただいております。平成二十四年の三月に策定をしておりますが、その後も障害当事者の方々からの御意見が寄せられておりますので、ハード面の対策を進めるために自動車メーカーさんに対して改善を要求してまいりました。

それで、昨年の三月でございますが、スロープの設置、これに時間が掛かるというのがやっぱり障害当事者の方々がおっしゃる話でございますが、これは今まで十分程度、メーカーの方々のマニュアルでは十分程度です。実はもうちょっと掛かっていったと思いますが、それを二分の一の時間に短縮することができました。設置工程が六十三から二十四に減少しております。また、それをつ

くるときに、つくり方ややはり分らないという人が、運転手さん多いので、車内に、ここでこうしてください、ここでこうしてくださいと書いた紙を新しく貼ることにしています。これで時間が短縮をするということ。

それから、今年の三月には、スロープの耐荷重、これは大きな電動車椅子だと重いものですから、これを二百キロから三百キロに改善すると、こういったことがなされているところでございます。

また、二番目で御質問いただきました接遇研修、これ非常に重要でございます。

昨年の十一月に、研修の実施を求めます通達、実車を用いて研修をしてくださいという通達を私も出させていただいております。加えまして、運用方針、実はこのUDタクシーについては車両購入費の補助がございます。その補助を出すときの条件としまして、交付条件としまして、実車を用いた研修の年二回以上の実施を求めるということとしております。

こういったことを行うことによりまして、運転者に対する研修の徹底、引き続き求めていきたいというふうに考えているところでございます。

○小沢雅仁君 ありがとうございます。是非、その自動車メーカーの方にもいろいろ改善も要望されていて、また研修についてもしっかりと行っていきたいということでありますので、乗車拒否がまた本当になくなるように、是非引き続きのお取組をお願いしたいと思います。

次に、小規模店舗のバリアフリー化について伺いをしたいと思います。

とりわけ、床面積が二千平米未満の店舗、飲食等のバリアフリー化でございますけれども、国土交通省が二〇一九年八月にまとめた調査結果ですと、床面積が三百平米未満の店舗が飲食店では約八〇・六％、食堂又は喫茶店では九六・四％と、要は、現在の法の対象となる店舗、飲食店舗はほとんどないというのが現状だということに思っております。

そこで、この二千平米未満の建築物については、地方公共団体が条例により義務付け対象となる面積要件を引き下げることができるとなる仕組みになっておりますが、とりわけ飲食店に対する全国の地方公共団体における委任条例の制定状況と制定を促進する具体的な取組についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(眞鍋純君) 地方公共団体の条例についての御質問にお答えいたします。

飲食店や物販店舗などのいわゆる店舗でございますけれども、今御指摘いただきましたように、バリアフリー法に基づき、床面積が二千平米以上のものについては法律によりましてバリアフリー基準の適合が義務付けられておりますけれども、地方公共団体が条例によりまして対象規模の引下げを行うことが可能となっております。現時点の店舗を対象として条例で義務付け対象である規模を引き下げている自治体の数でございますが、八都府県六市区となっております。

これまで、私どもは、条例制定を促すために、平成三十年十月、バリアフリー法に基づく基本方針の中で、条例による義務化を行う場合には、地方公共団体全域ではなくして、一部の区域に限り、例えば中心市街地に限るといような形でも義務付け対象となる規模の引下げが可能であるというようなことを明確化しております。加えて、地方公共団体の担当者を対象とする会議などの場を通じて、条例による義務付け対象となる規模の引下げに向けた前向きな検討の対応を要請してきているところでございます。

今後ともこういった働きかけを強めてまいりたいと思っておりますが、既に条例を制定している地方公共団体が、先ほど申し上げましたように、八都府県六市区があるということもございまして、こうした先導的な自治体における取組状況を詳細に分析いたしましてその内容を提示するなどの工夫をしながら、引き続き地域の実情に応じた条例の検討について働きかけをしてまいりたいと考えております。

○小沢雅仁君 ありがとうございます。八都府県六地区という御答弁をいただきました。

やはり、障害を持った、特に車椅子を利用されている皆さんは、入りたいお店そして何を食べたいかではなくて、入れるお店しか選ぶことができないということであります。

そこで、大臣にお伺いしたいと思っております。この飲食店を始めとする小規模店舗のバリアフリー化を推進するために、少なくとも新築時にはバリアフリー化を義務付けるべきではないでしょうか。新築時であれば余分なお金が多分掛からないというふうに思います。可動式の椅子を設置できるようにするとか、そういったことの少しの配慮で障害を持った方々が利用しやすい店舗になろうかというふうに思いますけれども、この小規模店舗のバリアフリー化についてどのように推進をされていくのか、赤羽大臣に見解をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(赤羽一嘉君) この小規模の店舗の、飲食等々の店舗のバリアフリー化というのは、私もこの二十二年間を振り返って、やっぱり一番残された大きな課題の一つだというふうに思っております。

バリアフリー化、バリアフリーにつきまして、改めて申し上げるまでもなく、現実があつて、それをどう改善していくのかということに大変な難しさがあつて、ですから、法律的にも義務化しろとか基準を上げろという御意見も出されますが、なかなかそうはいかない事情がある中でそれをどう変えていくのかということでございます。

小規模事業者につきまして様々なケースがあつて、これ、経産省とか関係省庁ともこれまで検討をしてきましたが、やはりスタートアップするとか、今商店街なんかは特に空き店舗とかなくなつていて、そこに新しく仕事を、御商売を始めようなどころに対してバリアフリー化というのは、相当それ自体がバリアになつてしまふみたいな指摘もあつたり、また、物理的に土地が小さい

ところではバリアフリー化の設備を取ることがなかなか困難だというような状況があつて義務化ができなかったという経緯があります。これは率直に申し上げて、そうなんです。

しかし、その中でどう改善をしていくのかというのには当然知恵を出さなければいけない課題だということに認識をしておりますし、当面は、まず規制によるのではなくて、そうした小規模の店舗も、やはり障害者、障害を持たれている方たちの相当大きな声というのは、本当にどこに行きたいかというか、どこに行けるか、どこに入れるのか、どこに障害者対応のトイレがあるのかと、そうしたことになつていくことも御指摘のとおりでございますので、規制による前にバリアフリーが当たり前のものとしてそうした店舗を造っていくということが、そうした世の中にしていかなければいけないと思つておるわけでございます。

ただ、今回は、東京オリパラもありますので、地方公共団体に対する条例制定の要請に加えまして、東京オリパラ競技大会に向けたバリアフリー飲食施設ガイドの作成をしようとか、また、先ほど朝日委員会のお話もございましたが、ホストタウン等に所在する飲食店等のバリアフリー化に対する補助制度を創設するとか、また、これ、官民一体でこの一月に、飲食、小売業の業界団体が参加をしていただいてチームウエルカムという、ちょっとした工夫でできる店舗等のバリアフリーに対する対応事例を積極的に共有していこうという、こうしたことも、私、一回目のときも参加をさせていただきましたが、こうしたこともやっていくと。

加えて、今年一月から、実は小規模店舗に関する特別のワーキンググループというのを検討会の中に設置をいたしましたして、十の高齢者、障害者の団体の皆さんと、あと十八の小売店舗の関連事業団体、そして五つの建築関係団体、やっぱり設計のところかそういうバリアフリー化が当たり前みたいなことがないとなかなか展開しないのではな

いかという意味で、これは初めてなんです。高齢者、障害者の皆さん、小売事業者の皆さん、設計関係の皆さんを一堂に会するちよつとワーキンググループをつくりましたので、これは障害者団体の方にも高く評価もされておりますので、こうしたことを地道に続けながら一つ一つ対応していかなければいけないと。

加えて、御質問にはありませんでしたが、WheLogとか様々な紹介をするサイトを運営されているようなところもありますので、そうしたところでも連携を取りながら、やっぱりここにバリアフリー化というか、障害者の皆様が利用できるところのお店があるといったことがやっぱり分かつていく、広げていく、それが当たり前になつていくという、ステップ・バイ・ステップですけれども、それを加速化できるように取組をしつかりしていかなければいけないと思つております。

○小沢雅仁君 ありがとうございます。是非積極的な取組をお願いをさせていただきたいというふうに思います。

残り時間の関係もありますので、ちよつと質問を絞つて進めさせていただきたいというふうに思います。

鉄道駅のバリアフリー化についてお伺いをしたいというふうに思います。今、一日の乗客者数三千以上の駅では九〇%を超えるバリアフリー化が進んでおりますけれども、三千未満の駅ではまだ二二・二%という状況になっております。今後この乗降客三千人未満の地方の駅のバリアフリーの推進化が必要だと思つていますが、全ての駅ということにはこれなかなかならないというのには重々承知をしておりますけれども、こういふ三千人未満の駅のバリアフリー化に向けた取組について、大臣にお伺いをしたいと思います。

○国務大臣(赤羽一嘉君) この鉄道駅のバリアフリー化につきまして、これも御承知のように、最初は限られた財源の中で優先順位を付けなければいけないということで五千人以上の乗降客から始めました。その後、五千人がクリアする中で、三

千人ということも基準を下げて展開をしているところでございます。

ただ同時に、私のところには、やっぱり三千人未満のところの駅を抱えている首長さんからも相対しげく通われているところもござります。この前も新桐生駅というところから市長さんと一緒に来られましたが、これ本当残念なんですけど、この三千人以下のところは、この行列というのは前に進まないんですね。だから、ちよつとこれはその土地の事情で、やっぱり高齢化が進んでいくとか様々なことがあつて、まちづくりのためにバリアフリー化を進めたいとか一生懸命やられていくところが、この並んでいる行列が前に進むようにしていかなければいけないのではないかと、うふうふな思いもあり、今回その基準の見直しをいたしますので、これはもう三千人以上が九〇%ということをやつて、一定程度クリアできたというふうに思いながら、三千人で十分設置されていないところも含めて新たな見直しを検討したいと思つております。

三千人で、何というか、ゲートを閉めるのではなくて、必要なところ、また地元で御熱心なところ等々についてはしっかりと進めていくと。そのためには、その基準を少し変えるということと同時に全体のパイを増やさなければいけないので、これは先ほど朝日委員会にもお願いしましたが、与野党、皆さん、是非来年度の予算、我々もしっかりと頑張りますので、このパイの増えることについては応援をしていただければというふうに思つております。

○小沢雅仁君 ありがとうございます。

三千人以上でも九〇%ということで、残り一〇%、まだバリアフリー化されていないと。予算化をしたけれど、国の補助が凍結をされてしまつて工事を見送りをせざるを得なかったという自治体も承知をしております。是非、要望が強い自治体の補助について早期に実現できるようにお願いをさせていただきたいというふうに思います。最後に、心のバリアフリーについて文部科学省

にお伺いをしたいというふうに思います。  
心のバリアフリーを推進するためにはインクルーシブ教育の推進こそが極めて重要だというふうに考えておりますが、今後このインクルーシブ教育の推進に向けてどのように取り組んでいくのか、文部科学省の見解をお伺いしたいと思っております。

○副大臣(岡岡健民君) 小沢委員の御指摘のとおり、障害者のある子供の学びの場については、障害者の権利に関する条約に基づくインクルーシブ教育システムの理念の実現に向けて取り組むことが大切であると認識しております。

このため、文部科学省においては、障害のある子供と障害のない子供が可能な限り共に教育を受けられるように条件整備を行うとともに、障害のある子供の自立と社会参加を見据えて、一人一人の教育的ニーズに最も的確に配慮する指導を提供できるような、通常の学級、通級による指導、特別支援学級、特別支援学校といった連続性のある多様な学びの場の整備を推進しているところであります。また、心のバリアフリーの観点から、障害のある子供と障害のない子供が互いに尊重し合う重要性を学ぶ機会をたくさんつくり、学校の場における交流及び共同学習を推進することが重要であると考えております。

このため、新しい学習指導要綱において、障害のある子供と障害のない子供の交流及び共同学習の機会を設けることを規定しているほか、有識者等から成る心のバリアフリー学習推進会議において取りまとめた提言を踏まえ、積極的な取組を促す通知を出しているところであります。授業等で活用できる心のバリアフリーノートの作成、周知を行うとともに、平成三十一年に交流及び共同学習の好事例を取りまとめた交流及び共同学習ガイドを改訂し、取組の手順や事例等を周知しました。

文部科学省としては、今回のバリアフリー法改正に踏まえ、引き続き心のバリアフリーの推進を始めとするインクルーシブ教育システムの推進に

しっかりと努めてまいります。  
○小沢雅仁君 ありがとうございます。

時間がありませんので、是非、心のバリアフリーは当然でありますけれど、公立の小中学校のバリアフリー化についても積極的に推進をしていただきたい、まさに加速をさせていただきたいというふうに思っております。

最後に、ちょっと要望だけ申し上げたいと思いますが、点字ブロックでございますけれども、点字ブロックは岡山県が発祥の地でございます、点字ブロック発祥の地という碑が岡山県に建てております。私も、国土交通委員になりました。私も、最近、ウォーキングをしている最中にも、歩道の点字ブロックが非常に傷んでいるところがございます、是非とも、風雨にさらされて傷みやすい歩道の点字ブロックについての補修についても改めてお願いをさせていただきまして、私の質問を終わりたいと思っております。

ありがとうございます。

○浜口誠君 立憲・国民 新緑風会・社民の浜口誠です。よろしくお願ひしたいと思います。

まず冒頭、私からも、新型コロナウイルスで亡くなられた皆様にも心から哀悼の意を表するとともに、今病気になるまで闘っておられる皆さんにお見舞い申し上げます。また、医療従事者を始め、我々国民の命と暮らしを守っていただいておりますエッセンシャルワーカーの皆さんに心からの感謝と敬意をお伝えをしたいというふうに思っています。

それでは、質問に入らせていただきます。まず、大臣にお伺いしたいんですけれども、これまで、国としても、バリアフリー法ですとかあるいはユニバーサル社会実現推進法とか、いろいろな整備もしながらバリアフリーの社会をしつかりとつくっていくというところで取り組んでこられたというふうに思っております。

大臣の御所見として、これまでの国の取組を総

括した上で、進んできた部分、成果として出てきた部分と、まだ課題としてこういう点が残っておりますというような課題の部分、どのように認識をされておられるのか、まずは大臣の御所見を冒頭お伺いしたいと思います。

○国務大臣(赤羽一嘉君) このバリアフリー政策、先ほども御答弁させていただきましたが、二〇〇〇年の交通バリアフリー法がスタートだったというふうに思っておりますが、当時はバリアフリーといっても分かっていない人がいないというか、元々和製英語で、英語じゃないものですか通じない、バリアフリーといっても何のことと。よく地元の時局講演会なんかで話をしてもびんごない、バリアフリーの説明をしていただくといい状況。当時は、駅に本当、エレベーターが付いている駅というのはほとんどなかった。

その中から法律ができ、予算も国と地方で三分の二を見る、また啓蒙も進める、そうした中で二十年間振り返りますと、やはり今、例えば駅一つ見ても相当バリアフリー化が定着している。また、ハートビル法と合体したということもあって、建築物、集合、公的な住宅でのバリアフリー化も相当改善がなされているといったことは事実であるかと思っております。

ただ、私は、やっぱり先ほど申し上げましたが、終わりのない旅というか、この目標は掲げながらも、じゃここで終点だというような話ではなくて、やっぱり不断の改善をしていかなければいけないという意味では課題は山積をしているというふうに思っております。

平成三十年の改正で、先ほどもちょっとお話もございましたが、市町村がバリアフリーの方針を定めるマスタープラン制度を創設した。これは私、ある意味で画期的だ。何が画期的かというと、それまでは駅とか建物とか点の整備をしてきた、それがこの三十年の改正からいよいよ面的な整備を始めた。それまでは、駅のバリアフリー化はできているけど一歩駅を出ると段差だらけだというような御批判もあった中で、地域としてど

うするか、その地域のマスタープランを作るところに高齢者の皆さんや障害者の皆さんの代表の話も、メンバーとして入っていただく、こうしたことというのは相当大きな進歩であったというふうに思っておりますが、しかし、それがどれだけ実行されるのかというのはこれからの成果だと思います。

加えて、今回の法改正に出させていただきます心のバリアフリー、これもなかなか分かっていないようで何かびんごないというようなこともあり、また、先ほど文科副大臣も来ていただきましたが、そうしたことは関係省庁、特に文科省との連携も必要だということで、学校教育の協力を仰ぐ。今回、この法改正の中で文部科学大臣も主務大臣として追加をさせていただきました。教育だけじゃなくて、学校施設もバリアフリー化が進めば、それは教育で教えるという以前に体験をするということ、バリアフリーの在り方というのは非常にやっぱり身に付いてくるのではないかと。

だから、私は、いろんな課題というのはやっぱりあって、今日も質問出ると思いますが、駅も無人化が進んでいるので、駅員に対してということありますけど、それはなかなか、その中で、そういう制約がある、そこは食い止めなきゃいけないだけ、現実の中でどうしていくかということ、やっぱり国民のバリアフリーの意識を高め、駅員さんだけじゃなくて乗客の皆さんがやっぱりちよつとした心配りができるような世の中をしていくというのがこのバリアフリー政策の目標だと思っております、それは相当先になるのか近くになるのか分からないけれども、この掲げた目標に向けてやっぱり着実に一歩一歩進めていかなければいけないのではないかとこのことを考えながら今努めさせていただいているというのが私の正直な思いでございます。

○浜口誠君 ありがとうございます。

今大臣も触れいただきましたけれども、平成三十年から地方の自治体においてマスタープランが作れるようになった。これ、努力義務なので義

務化ではありませんけれども、マスタープランが作れるようになって面の取組ができるようになったという御説明ありましたけれども、じゃ、今、まだその制度ができて期間は短いですけども、どの程度各自自治体においてこのマスタープランが策定されたのか。これ、どんどん増やしていかなきゃいけないと思うんです、その面が広がっていきませんから。だから、これからその地方自治体のマスタープラン作りを政府としてどうサポートしていくのかというのもこれ非常に重要な観点かなというふうにも思っておりますので、今後の取組をまずお伺いしたいと思います。

それと、あわせて、そういうマスタープランを作るときに障害者団体の皆さんからお話を聞いていると。その話合いの場にはいろんな障害者団体の方、代表者の方も出席はされるんですけども、ただ、その議論がやはり十分な議論であったり、障害者団体の皆さんからの意見聴取がやっぱり不十分だと。結果として、実際に、その皆さんの意見が反映されない、そういう事例もやっぱり散見される、こういう御指摘もいただいております。これ、実態としてそういうことがやっぱりあるんだと思います。

したがって、今後も、これからいろんな地方自治体においてマスタープランを作るときには必ず障害者団体の皆さんにも参加をしていただく。ただ、それだけではなくて、しっかりと実情だとかニーズを聞いていただいてそれを反映させる、そこまでやっていただく必要があるというふうにも思っておりますので、今後、自治体において、マスタープランだとか基本構想を作っていく自治体も増えていくと思いますので、是非そこをしっかりとやっていただくように、これは政府としても国交省としても対応をお願いしたいなというふうにも思っておりますが、この辺の観点については是非御答弁をお願いします。

○政府参考人(蒲生篤実君) お答え申し上げます。  
平成三十年のバリアフリー法の改正におきま

て、市町村が地域の面的な視点からのバリアフリー化の方針を定める移動等円滑化促進方針制度、いわゆるマスタープラン制度を創設いたしました。これは、平成三十年十一月一日から制度の運用を開始し、約一年半が経過したところでございます。令和二年四月末時点で六自治体において策定済みでございます。その他、十を超える市町村が作成中のほか、約四十の市町村が今後作成の意向があると把握しているところでございます。

これまでも、市町村におけるマスタープランの作成を更に促進するため、全国の地方支分部局におきまして、各自自治体へ直接お伺いし、地域の実情をお聞きしながら、プロモート活動等を通じ作成の働きかけを行っているほか、市町村のマスタープランの作成に係る調査経費につきましても国から助成を行っているところでございます。また、市町村におけるマスタープラン、基本構想の作成が円滑に進むよう、平成三十一年三月には移動等円滑化促進方針・バリアフリー基準構想作成に関するガイドラインを作成いたしました。全国の自治体に展開しているところでございます。

御指摘の障害者の方々の意見の反映につきましては、平成三十年のバリアフリー法改正時におきまして、マスタープラン作成の際に協議会という制度を法律に位置付けたところでございます。本ガイドラインにおきましては、多様な障害種別の団体の参画の重要性についても明記しているところでございますが、一方的なやり取りにならないように、両者において、関係者においてしっかりととしたコミュニケーションができるようにという形でしっかりと運用していく必要があると思っております。

引き続き、本法改正の内容の周知と併せまして本ガイドラインの周知に取り組みとともに、今後は、実際に作成されたマスタープランの事例の横展開を図るなど、市町村におけるマスタープラン、基本構想の作成が促進されるようしっかりと働きかけを進めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

○浜口誠君 ありがとうございます。  
作成意向も含めて現段階で五十六ですので、今後更に自治体の方ではマスタープラン作りが進んでいくと思っておりますので、今局長からお話あった観点、是非ともしっかりとコミュニケーションがお互いに取れて、それがちゃんとプランに反映されるように是非とも進めていただきたい、このように思います。

今回の法改正で、公共交通事業者の皆さんにおいては、いわゆるハード面というところ、旅客施設ですとか車両を新設するときの基準、これをちゃんと満たさないといけないということに加えて、いわゆるソフト基準ですね、いろんな役務の提供の方法に関するような基準についても今回は遵守しなさいいけないということになります。このソフト基準は主務省令で定めるという形でも記載をされておりますけれども、具体的にどのような内容がソフト基準として考えておられるのか、そのソフト基準が事業者の方に科されることになるのか、その点についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(蒲生篤実君) 今委員から御指摘のありましたように、ソフト基準に関しましては主務省令においてその内容を定めることとなっておりますが、今考えておりますのは、車両におけるスロープ板やリフトの適切な操作、駅等の旅客施設における文字等や音声による運行情報の提供などを想定しておりますが、具体的には、障害者団体や公共交通事業者等が参画する検討会におきまして関係者の御意見をお伺いして定めてまいりたいと思っております。

また、公共交通事業者等がソフト基準に違反している事実がある場合でございますが、そういう場合には、国交省等に対しましては、国土交通大臣は当該公共交通事業者等に対しましては正命令といったものを行うことができることとなっております。

なお、仮にはでございますが、公共交通事業者

さん等がこの正命令に違反した場合には罰金が科される仕組みとなっておりますが、そういった事態に至らぬよう、しっかりとコミュニケーションを図っていくことが行政に課せられた一つの使命だと思っております。

以上でございます。

○浜口誠君 ありがとうございます。

今後こういったバリアフリーの社会をより進めていくためには、先ほども大臣からも触れていただきましたけれども、事業者の方だけではなくて、やはり国だとか地方自治体ですとか、あるいは民間ボランティア団体だとか一般市民の皆さんも巻き込みながら、社会全体で高齢者の方ですとか障害を持たれている方をどう安全を確保したり支えていくのかというのが非常に重要だということに思っています。とりわけ、やはり民間の力、市民の力を引き出す、そこがキーになってくるのではないかなというふうに思います。

例えばですけども、駅を利用する障害者の方が、介助しようとしている、そういう方がいらっしやったときに、駅を利用している市民の方がそれをサポートしたい、その両者をマッチングさせるような、そういうアプリの開発をしたいと思っております。民間ボランティアを支援していくですとか、あるいは普通に障害者の方、高齢者の方の周りにおられる市民の方が、障害を持たれている方、高齢者の方に対して、自然に介助だとか声掛けだとか見守りを行っていくような、やっぱりそういう社会を目指していく必要があるというふうに思っています。

そういう観点から、そういった市民の皆さんの力、あるいは民間のボランティア団体等のアイデアなんかを引き出していくために国としてどのようなサポートを今後されようと考えているのか、この観点について御答弁をお願いしたいと思います。

○政府参考人(蒲生篤実君) お答え申し上げます。  
委員御指摘のとおり、バリアフリー化の推進に

当たりましては、国、地方公共団体、事業者、利用者、民間ボランティア団体等が連携して、社会全体での取組を行っていくことが非常に重要であると考えております。特に、ボランティア団体など民間のアイデアで優れた取組につきましては、移動等円滑化評価会議におきまして情報共有などを行うことにより、障害者等の当事者団体や公共交通事業者等の関係者に幅広く周知して、その内容を共有することにより活用を促進してまいりたいと考えているところでございます。

また、国土交通分野におきましては、バリアフリー化の推進に多大な貢献が認められた個人又は団体を表彰する制度もございます。御指摘のありました民間の優れた取組につきましては、積極的に掘り起こしを行うことを通じまして、このような表彰制度なども活用いたしまして普及推進の一つのきっかけにしてまいりたいというふうに考えているところでございます。

さらに、鉄道などの公共交通機関の職員のみが介助するのではなく、利用者による声掛け、見守りが自然に行われるような社会とすることが大変重要であると考えております。国土交通省といたしましては、鉄道事業者とも連携して、鉄道利用者による声掛け、見守りについての広報啓発等を行っているところでございますが、さらに、本法案におきまして、学校教育と連携した心のバリアフリーを推進することとしておりますので、そういったものもしっかりと活用して、そういった社会へとつなげていきたいと思っております。

今後とも、ハード対策だけではなく、ソフト対策につきましても充実強化を図り、真の共生社会の実現に向けてしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○浜口誠君 ありがとうございます。

先ほど触れたマツチングアプリなんかも、本当、そのボランティア団体の方はそういう仕組みをつくって貢献したい、ただ、その仕組みをつくるために先立つ資金がやっぱり乏しい、そういう

たところに、やっぱり国として、あるいは地方行政としてサポートしていただけると自分たちはもう一歩前に踏み出すことができると、こんな意見も伺っているんですね。

是非、そういった猫の手アプリ、猫の手も借りたいぐらいの状況の中で、ニーズがある人同士、あるいは支えたいと思う方同士をちゃんとマッチングさせるような仕組みをつくらうと思っております。その背中を押していただきたいんですね。でも、なかなかそういう面では難しいんじゃないかな。

○政府参考人(蒲生篤実君) 今おっしゃったような形での民間の取組が今いるところまで進んでいるというふうには承知しております。そういったものに関しまして、国土交通省として直接の対応というのはなかなか難しい部分があるかとは思いますが、いわゆる公益財団とか、そういったところを通じまして、そういった取組を何らかの形で前に進める支援ができないか、そういったことも一つのアイデアとして検討すべき点があるかと思っております。

○浜口誠君 ありがとうございます。いろんな方がよい社会、バリアフリーのみんなが共生できる社会をつくらうと努力されていますので、是非そういった取組をより背中を押していただく後押しを、政府としても地方自治体としてもやっていただくことをお願い申し上げたいと思います。

続きまして、これも実際にいただいた意見の一つとしてあったのが、車椅子を利用されている方で単独移動できる方がいらっしゃるんですね。でも、今ですと、駅を利用するときにも介助をされる駅係員の方が来るまで待つていただく、こう言われてしまう。本当はもう自分で移動できるので五分後に来る電車に乗りたいたいんだけれども、待つていないといけません、こういう指摘もあります。

したがって、今後いろんなケースがあると思えますけれども、例えば、車椅子で利用されている方に随行者がいらっしゃる場合ですとか、あるい

は御自身でも車椅子で単独で移動できる場合ですとか、そういった介助を必要としない駅の利用だとか乗降ができるような、そういった考え方を整理していく。それは一定のバリアフリーの設備が整っている駅間の移動には限られると思えますけれども、そういう一定の条件の下で介助が必要としないような考え方を、しっかりと国として事業者そして障害者の方との対話を重ねた上で、こういうケースは介助が要ります、こういうケースは介助が要らない、そういった介助の要否の考え方を国としてまとめて示していく必要があるというふうに思っておりますけれども、この点に関して政府の見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(水嶋智君) お答えを申し上げます。

鉄道駅のバリアフリー化の推進に当たりましては、エレベーターなどの整備による段差解消などを進めてきたところでございますけれども、そのほかにも、委員御指摘のように、ホームと車両の間に段差、隙間が存在することから、車椅子使用者の方が車両に乗降する際には駅係員が渡り板を用意して乗降していただくようなことが一般的というふうになっております。このため、車椅子使用者の方が単独で車両に乗降できるようにするために、ホームと車両の間の段差、隙間の縮小が大変重要であるというふうに認識をしております。

国土交通省では、車椅子使用者の方が単独乗降しやすい段差、隙間の目安値を取りまとめまして、昨年十月にバリアフリー整備ガイドラインを改訂をいたしました。これにより車椅子使用者の単独乗降がしやすい環境整備を進めているところでございます。

一方で、車椅子使用者の方々の乗降に際しましては、降車時の案内や介助を行う駅係員の手配などの準備のために乗車までに時間を要することが一般的でございました。こうした課題に対応するため、例えば、JR東日本の山手線では、段差、隙間が縮小されているドア位置を明確に表示する

とともに、車椅子使用者が降車される駅において単独での降車を希望される場合には、降車駅への連絡を省略するということによりまして乗車駅での待ち時間を短縮する取組が本年七月より行われる予定でございます。このような取組が車椅子使用者、駅係員双方にとって負担軽減につながるものと考えているところでございます。

国土交通省といたしましては、こうした取組を踏まえつつ、引き続き、車椅子使用者の方々の御理解をいただきながら、ホームと車両の段差、隙間の縮小や分かりやすい案内表示など、車椅子使用者の方々が単独で乗降しやすい環境を整えてまいりたいと考えているところでございます。

○浜口誠君 ありがとうございます。

是非、段差、隙間、ホームと車両、やっぱり一番そこが危険、リスクがあるというのはそのとおりだと思いますので、そういった環境面での整備進めていただいて、その考え方をちゃんと示してほしいんです、国として。こういうときはもう単独で移動していただいているんですよ、介助は必要ありませんよ、こういうときは必ずやってくたさいねという、そこをちゃんと明確にしていきたいことを改めてお願いをしておきたいと思っております。

続きまして、これからどんどんそのバリアフリーに対しての、あるいはユニバーサル社会の実現に対して取り組まなきゃいけないことはもっと増えてくるのではないかなと思っております。それは設備投資もそうだし、先ほど言われたようないろいろな見守りだとか介助、こういったハード、ソフト両面で増えてくる。そんな中で、事業者の方の負担もやはり増えていくのではないかなと、こういう認識をしております。

今後、そういったニーズが更に高まる中で、事業者の方の負担の増加に対して政府としてどのような認識を持たれているのか、その点に関してお伺いしたいと思います。

○国務大臣(赤羽一嘉君) 事業者そのものの、何というか、負担軽減という意味では、財政的には様々な補助制度をするということが一つあります

し、それは、駅舎の整備ですとかバスの車両購入等々はやっているというのはいく御承知だと思いますが、ソフト面でいいますと、先ほど、鉄道の駅員さんにしても、タクシートの、UDタクシー運転手さんにしてもそれなりの負担というのは出てくるので、それをお願いしなければいけない側面もあります。その中で、従業員の皆さんだけに一方的に押し付けるのではなくて、駅でいうと、例えばホームに、特定の駅員さんをお願いしなければいけないところもあるけれども、そうではなくて、乗客の皆さんがカバードキョウとすることもあれば、やっぱり冒頭申し上げましたように、バリアフリー法の提出というのは、究極的には国民の皆さんの共生社会の度合いということか、をレベルアップしていくということになると思いますので、ちょっと迂遠なようですけれども、最終的にはその負担軽減になるのではないかなというふうに思っております。

また、必要があれば、なかなかちよつといい知恵がすぐこの今の答弁ありませんけど、事業者の皆さんもしっかりと対話をしながら、一方的に無理強いをするということですと事はうまくいきませんので、そうしたことは、よく現場の皆さんの状況を聞かせていただきながら必要に応じて対応はしっかりしていかねばいけないと思っております。

○浜口誠君 どうもありがとうございます。  
是非事業者の方との対話も進めていただいて、先ほど大臣の方も、予算でもしっかりと国交省も頑張つて予算取りしていくというお話もいただきましたので、是非、これ、事業者の方にやっぱり過度な負担となつては進むもの進まないというふうな思っておりますので、やっぱり官民協力してしっかりと進めていくんだと、その合意がこういった課題に対して取り組んでいく上では非常に重要だというふうな思っておりますので、是非協力してやっていくというのをしっかりと打ち出して、事業者の方の大変さとか要望なんかもしっかりと耳を傾けていただきたいなというふう

思います。  
続きまして、空港アクセスバスに関してお伺いしたいと思います。

空港アクセスバスとか長距離バス、こういったバスのバリアフリー車両の導入が遅れています。今、全国で、お聞きすると十七台ぐらいしかないという、非常に遅れていると。その要因は何かというところ、この空港アクセスバスなんかは移動円滑基準適用除外認定車両と、この適用除外なんだという、その認定車両に入っちゃっているものから、これ進まないということなんです。

是非、バリアフリー車両を導入していくためには、空港アクセスバスをこの適用除外から外していただいて、空港アクセスバスにもバリアフリー車両を導入しなきゃいけないんだと、そういう基準を国として打ち出さないと、ここは進んでいかないんじゃないかなというふうに思っています。

それと併せて、事業者の方に対する補助金等の助成も拡充していくというのにも必要だと思っております。一番のネックはその適用除外になつていて、どこかところですので、ここを是非外していただくのを御検討いただきたいと思います。政府のお考えをお伺いしたいと思います。

○国務大臣(赤羽一嘉君) この空港アクセスバスにつきまして、様々な御要望、頂戴しているところでございます。

これまで導入が進まなかつた理由というのは、まさに適用除外だつたということもあるんですが、なぜ適用除外だつたかというところ、改めて申し上げるまでもないんですが、バスのボディの部分というところ、あれは収納スペースをつくらなければいけなくて、そのことが、実際には低床化が物理的にできなかったという技術的な制約があったものですから当初適用除外としておりましたが、今般というところ、近年、新たな車両が開発されました。

先日も国交省の前で新しい車両のバス、私も試乗させていただいて、なかなか高いという、いろ

んな制約もあるんですけど、こうしたものができましたので、空港アクセスバスはしっかりと加速させていかなければいけないということで、今、バリアフリー法の基準省令の適用除外をする方向で見直しを進めているところでございます。また、導入に当たりまして、今、財政支援も講じているところでございますので、これが進むようにしっかりと措置をとっていききたいと。

また、空港アクセスバスですから、地方空港、なかなか後回しになりますけれども、そうした現場の声も聞いて、ちよつと後で資料、もしあれでしたらお渡ししますけど、地方空港も障害者団体の皆さんから要望が強いところ、幾つか指定されておりますので、そうしたところも優先的に配置できるようにしていきたいと思っております。

○浜口誠君 大臣、ありがとうございます。前向きな御答弁いただきました。是非、これ本当、非常にずっと前から御要望がある項目だということに思っていますので、着実に進めていただくことを改めてお願いしたいと思います。

続きまして、新国立競技場ですね。二〇二〇年のオリパラに向けて新国立競技場できましたけれども、この新国立競技場を造つたときにユニバーサルワークショップというのができたそうです。ユニバーサルデザインワークショップというんですかね、要は、いろんな障害者団体の方が構成員となつて、そして基本設計段階からそういう皆さんの意見を聞いて、新国立競技場のユニバーサルのバリアフリーの基準に反映させていったと。結果として、新国立競技場は、国際的に見ても非常に優れたバリアフリー基準が達成できているということ、高い評価を得ているというふうな聞いております。

是非、今後もこういった取組をしっかりと継承をしていただいて、今後、大規模な建築物ですとか、あるいは象徴的な建築物を造るときには、障害当事者の方の意見を反映をさせていただきたいなというふうな思っていますし、こうした障害当事者の方の意見を反映する仕組み、これをガイドラ

インにもしっかりと織り込んでいく、今後も続けていくということが非常に重要だというふうな思っておりますので、今回の新国立競技場でできたこのモデルを今後も継承していただきたいというふうな思っておりますけれども、その点に関して政府の御見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(蒲生篤実君) お答え申し上げます。  
東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機といたしました共生社会の実現に向けまして、高齢者、障害者等の当事者の方の御意見を施設の設計の段階から取り入れることは、これらの方々の使い勝手、いわゆるユーザビリティの確保の観点から非常に望ましいことだと考えておるところでございます。

このため、バリアフリー法に基づきます基本方針におきましては、施設等の整備に当たりまして、施設設置管理者は、高齢者、障害者等の意見を反映させるために、可能な限り計画策定等への参画を得るべく努めるべき旨を規定しております。

また、公共交通事業者等が取り組むべきバリアフリー化の措置の具体的な内容等を定めました判断の基準となるべき事項、これは告示でございますが、その中では、事前の検討段階におきまして、高齢者、障害者等の意見を聞き、可能な限りその意見を反映させるための措置を講ずることが望ましい旨を規定しているところでございます。

これらを受けて、各施設設置管理者が参加する評価会議等の場を活用して、新国立競技場におけるユニバーサルデザインワークショップの開催や成田国際空港における当事者参画の体制構築など、計画、設計段階から当事者が関与した好事例、先進事例を共有し、施設整備の際の当事者参画の有効性、必要性につきまして施設設置管理者への周知を図つておるところでございます。

引き続き、施設設置管理者に対しまして、好事例、先進事例の共有等を通じて、当事者参画の必要性、重要性につきまして理解を深めていただく

よう、周知を図ってまいりたいと考えております。

以上でございます。

○委員長(田名部匡代君) 申合せの時間が来ております。

○浜口誠君 ありがとうございます。

是非、オリパラのレガシーとして、このスキーム、今後も継承していただくことを願っています。質問を終わります。ありがとうございます。

○宮崎勝君 公明党の宮崎勝でございます。今日は大変にありがとうございます。

まず、法案の審議に、質問に入ります前に、随より始めようと思っております。一昨年の八月に、国や地方公共団体などの公務部門におきまして障害者雇用数の不適切計上という問題が発覚をいたしまして、その後、国は障害者の大量採用を進めまして、昨年十二月末までに法定雇用率を達成したというふうな承知をしております。

この問題を受けまして、昨年、障害者雇用促進法の改正も行われまして、私も厚労委員会で質問をさせていただいたんですけれども、そうしたこともあるものですから、一応、確認の意味で質問をさせていただきます。

まず、この間の国交省におけます障害者採用数と、そのうちの常勤、非常勤の数、それから定着率、離職の理由について御説明をいただきたいというふうに思います。

○政府参考人(野村正史君) お答えをいたします。国土交通省におきましては、法定雇用率を達成するべく、一昨年十月に、昨年の十二月末を期限とする採用計画を策定をして、受入れ体制の状況を見ながら順次採用を実施してまいりました。

その結果としまして、これはいわゆる外局を含まない数字となりますけれども、昨年十二月末時点で常勤職員二百八十五名、非常勤職員五百二十

九名の計八百四十四名が採用され、実雇用率は二・八五%となったところでございます。

また、その期間までに採用した職員が離職した例は計五十五名、いわゆる定着率は九三・二%となっております。離職理由につきましては、転職やキャリアアップのためといういわゆる自己都合退職や、体調が悪化したという健康上の理由が多いのですが、就労環境を理由とするものも四分の一程度あるところでございます。

○宮崎勝君 ありがとうございます。一応、大量、八百十四名の採用があつて、六・八%、五十五名が離職をされたというところでござい

ます。この障害者雇用促進法の審議の際も申し上げたんですけれども、やっぱり数合わせではなくて、法定雇用率の達成ということも重要ではありますけれども、それだけではなくて、やはり障害のある方が能力や適性に合った仕事に就いて、やりがいを持って働いているかどうかということが合理的な配慮を行っているかどうかということが極めて重要であるということをお願いいたします。

国交省では、障害者がその特性や状況に応じて働けるようにするための支援体制や職場環境の整備、それから職場定着のためにどのような取組を行っているのか、一応伺いたいと思います。

○政府参考人(野村正史君) 国土交通省におきましては、まず障害者雇用促進法に基づいて、例えば障害を有する職員も参画して障害者活躍推進計画を策定する、あるいは障害者職業生活相談員を選任するなど、障害者の活躍を推進する体制を整備しているところでございます。

そして、それらの制度上の対応に加えまして、障害を有する職員が所属する各部署ごとに、その職員の障害種別や程度に応じて一人一人が能力を十分に発揮できる職場を目指して、個々の職場の執務環境や職員の障害の特性を踏まえまして、例えば車椅子を使用する職員のために執務室のドアをスライドする引き扉に改修する、あるいはコ

ピー機につきまして使いやすいよう操作部分が低い位置に設置されている機種に変更する、あるいは精神障害を有する職員が苦手な雑音を避けるため間仕切りを設置して席配置を工夫するなど、これらは全ての部署において一律に措置しているということでは必ずしもございませんが、職場ごとに障害を有する職員のニーズを踏まえた工夫を行っている事例がございます。

障害のある方の雇用に当たっては、今委員にも御指摘いただきましたように、一人一人が能力を十分に発揮するための環境整備が重要になってくると考えております。私自身も、雇用されている障害者の方から直接意見を聞く機会を持ったところではございますけれども、今後とも、例えば良き事例の横展開をしっかりと図るなど、引き続き障害のある方が活躍できる場の拡大に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

○宮崎勝君 ありがとうございます。

公共の部門は、やはり民間に対して範を示す立場ということもございまして。また、国土交通省は今日審議をいたしますバリアフリー法の所管の省庁ということもございまして、今回、ソフト面での対策も強化されるということもありまして、ハード、ソフト両面で障害者の方々活躍しやすい職場環境、国交省は大変大きな組織でございますので大変かとは思いますが、是非そういう部分に取り組んでいただければということをお願い申し上げます。

それでは、法案の審議について質問をさせていただきます。

まず、本法案では、公共事業者等に対するソフト基準の適合義務というものが創設をされました。先ほど来出ておりますけれども、車椅子で乗降する際のスロープ板の適切な操作など、役務の提供方法に関する基準の遵守が義務付けられることになっております。

まず、今回のソフト基準適合義務の創設についての背景、また狙いについて伺いをしたいと思います。

○政府参考人(蒲生篤実君) お答え申し上げます。

近年、旅客施設や車両等のバリアフリー化が進展する一方、事業者がこれらに設けられたバリアフリー設備の使用方法を把握していない等の理由によりまして、高齢者、障害者等が公共交通機関を円滑に利用できない等の事案が発生しております。

このため、公共交通事業者等に対して、現行のハード基準への適合義務に加え、バリアフリー化された旅客施設や車両等のハードの機能を十分に発揮できるよう、スロープ板、リフトの適切な操作、駅のホーム等における適切な明るさの確保、文字等や音声による運行に関する情報の提供など、旅客施設や車両等を使用した適正な役務の提供に関するソフト基準の遵守を新たに義務付けることといたしております。

公共交通事業者等へのソフト基準の義務付けに際しましては、ソフト基準に係るガイドラインを作成するとともに、違反事業者に対して厳正な対処を行うことができる仕組みを設けるなど、公共交通機関を利用した高齢者、障害者等による適正な役務の実現するため、公共交通事業者等による適正な役務の提供の確保に努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○宮崎勝君 そこで、先ほども小沢議員の御質問にもございましたけれども、資料一にもお示ししましたとおり、これはDPI日本会議が昨年十月に行った利用実態調査、街頭に出て実際に拒否される結果がございましたかということを調べた調査の結果でございますけれども、やはり二七%にこのUDタクシーによる乗車拒否があったということでございます。

そういった意味では、今回、ソフト基準の適合義務を創設するということがいいことであるというふうに思いますけれども、その一方で、乗車拒否をなくすには、やはり研修をしっかりと行っ

て、運転手の方が、ドライバーの方がスロープ板の操作に習熟をしたり、そうすることが大変重要というふうに考えております。

国土交通省もこれまで累次にわたって指導等を行ってきたわけですが、ただ、こういう乗車拒否がなくなるといことは、やっぱりそれが、研修ということがなかなか形だけで終わってしまっているところではないかというふうに危惧をしております。

その意味で、例えば車椅子利用者の接遇が優良なドライバーを表彰するとか、そうした事業者の方にもっと研修した方がいいという、そういうインセンティブを与える、そういうことをこれからやっていくことも必要ではないかというふうに考えますけれども、御見解を伺いたいと思っております。

○政府参考人(一見勝之君) お答え申し上げます。

国土交通省では、研修の実施のために、ユニバーサルデザインタクシーの購入する場合の補助の条件としまして、実車を用いた研修の年二回以上の実施などを求めているところでございますし、先ほども御答弁申し上げましたように、車両の改造についてもメーカーと一緒に当事者の方々の御意見をお伺いしながら進めております。

また、先ほど委員御指摘いただきました、昨年十月にDPI日本会議さんが乗車拒否について調査をされました。乗れなかった事例二七％ということで、私ども改善を図っていかなきやいけないというふうに思っています。

他方、その中で、DPI日本会議さん、これは公表されているんですが、対応の良かった事例というのでもございます。これは余り取り上げられないので是非申し上げたいんですが、東京では、作業に戸惑うことなくスムーズで丁寧、接客も好印象、運転手は定期的に研修を受けていたという声もございます。ほかにも、愛知や大阪、いろんなところで対応の良かった事例というのも挙げていただいているところでございます。私ども、乗車

拒否の苦情がありますと、事実関係を確認して、改善を指導して、悪質な場合は処分も行いますが、やはり厳しさだけではいけないと思えます。委員御指摘いただいたように、立派なことをした、上手にやられた運転手さんはやっぱり褒めてあげることが非常に重要だというふうに考えております。

これは、現に、当事者の団体の方が参加された昨年三月の第二回のユニバーサルデザインの評価会議におきまして、接遇が優良な運転手に対する表彰を実施してほしいという声がございました。これを受けまして、今年の三月十八日でございますが、関東運輸局で、東京都の二十名の運転手さん、それから神奈川県の一十一名の運転手さん、これは全国に先駆けて優秀な運転手さんということを表彰をさせていただきます。

○宮崎勝君 ありがとうございます。是非、好事例を広げていただきますようお願いしたいと思います。

先日、NHKのEテレの番組で、車椅子生活者の織田友理子さんという方が、東京のオリパラ大会に向けて、車椅子で利用できる飲食店やトイレなどのバリアフリー情報をスマホから簡単に取り出せる地図アプリの開発に奮闘するという、そういう姿を追ったドキュメンタリーを放映しております。私もそれを拝見いたしました。バリアフリー情報を地図化して簡単に入手できるようにするという取組は大変素晴らしいというふう

に思ったところでございまして、大変重要なことだというふうにも感じました。今回の法改正におきましては、障害者等へのサービスの提供として、この資料二というのを配りしておりますけれども、観光施設のバリアフリー情報の提供を促進する仕組みというものがつくられるというところでございます。国が情報提

供する観光施設の認定の仕組み、それから認定の基準、またどのような情報を提供するのか、またどのように提供するのかという、そういうことについて御説明をいただきたいというふうに思っています。

○政府参考人(田端浩君) 近年、我が国において高齢者、障害者等である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の入手が特に重要でございます。

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み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。具体的な認定基準につきましては、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。

また、認定した観光施設が自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、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るためには、情報紹介にたけた民間事業者の協力を得ることが必要であります。具体的には、多くの旅行者が宿泊施設や飲食店の情報を探す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き、旅行者にとってより分かりやすい形で、ハード、ソフト両面でのバリアフリー情報が提供されるよう工夫してまいります。

委員御指摘の一般社団法人のWheelogの取組、また番組も私も見させていただきましたが、このバリアフリー情報を当事者の目線から分かりやすく集約をし、共有をしていくという素晴らしい取組事例だと考えております。このような取組とも連携して進めていきたいと考えております。

○宮崎勝君 是非早期に導入していただきますようにお願いしたいと思います。

先ほど来ありましたとおり、問題は小規模店舗のバリアフリー化をどう進めるかということでございます。この問題は、これまでのバリアフリー法の改正の際の附帯決議などで繰り返し指摘されてきておりまして、国交省としても、実態調査を行ったり、先ほど大臣の御答弁にもありましたとおりワーキンググループを設置して検討を進めているというふうな承知をしているところでございますけれども、是非、今後のこの小規模店舗のバリアフリー化をどう進めていくか。これちょっと、御要望だけにしておきますか。局長、答弁ありますかね。じゃ、ちょっと、是非答弁をお願いいたします。

○政府参考人(眞鍋純君) 小規模店舗のバリアフリー化についてでございますけれども、これにつきましては、大規模なものに比べて敷地や空間構成上の制約が大きいということから、現在のところは、昨年の調査によりまして、小規模店舗のうちバリアフリー基準に適合している新築などものは約二割というような現状でございます。

このような状況の中で、一律全国義務付けるということについては難しい面もございます。事業者の経営への影響というふうなことも大きい。関係する省庁や業界からも慎重な検討が必要との指摘をいただいておりますが、バリアフリー化が当たり前のものとして進められる環境を進めていくという観点からしますと、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けたバリアフリー飲食施設ガイドの作成、あるいはホストタウンなどに所在する飲食店等のバリアフリー化に対する補助制度の創設、こうしたもので誘導を図っていくというのが大変重要かというふうに考えてございます。

また、本年一月に設立されました飲食、小売などの業界団体の参加も得て進めておりますチームウエルカムにおきましても、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

共有するというところを始めてございます。

先ほど御指摘いただきました建物のバリアフリー化のガイドラインであります建築設計標準の見直しのための検討会におきましても、学識経験者や高齢者、障害者団体、事業者団体、建築の団体が一堂に会しまして直接意見を交換する中で、バリアフリー化するための知見、優良事例をまとめたいと考えてございまして、これは令和二年度中にまとめ、関係省庁と連携して周知を図ってまいります。

このように、規制にとらわれず、様々な手段を講じまして小規模店舗のバリアフリー化に積極的に取り組んでまいりたいと考えてございます。

○宮崎勝君 ありがとうございます。

続きまして、ハード・ソフト取組計画ということが今回の法案にも盛り込まれております。いわゆるその記載事項に、これは、この取組計画については一定規模以上の公共交通事業者等に作成が義務付けられているものでございますけれども、その計画の記載事項に車両の優先席であるとか車椅子用駐車施設の適正な利用の推進などを追加をするということでございますけれども、先ほど出ておりますように、こうした計画の策定に当たりましては、やはり当事者の意見を反映することが大変重要であるというふうに私も考えております。

先ほどありましたとおり、バリアフリー整備の好事例というふうに言われております新しい国立競技場であるとか成田空港であるとか、そうした整備に当たっても、当事者の方の参画によって大変バリアフリーがすばらしいものになったというふうな聞いているところでございます。

国交省は、このハード・ソフト取組計画の策定マニュアルというものを作っております。このマニュアルの中にも、障害当事者等に対しては、検討段階、評価段階で意見を聞くなど、可能な限り意見を反映させるための措置を講じることが望ましいというふうな言われているところでござい

やはり、もう少し、この計画策定に当たってこの障害当事者等の参画を更に促していくということもこれから必要になってくるというふうに私は考えておりますけれども、国交省の見解を伺いたいと思っております。

○政府参考人(蒲生篤実君) お答え申し上げます。

今委員御指摘のとおり、平成三十年の改正で一定規模以上の公共交通事業者等に作成、公表を義務付けたハード・ソフト取組計画におきましては、国においてマニュアルを策定した上で、障害当事者等に対して、検討段階、評価段階で意見を聞くなど、可能な限り意見を反映させるための措置を講じることが望ましいと規定しまして、周知しているところでございます。

ハード・ソフト取組計画に関しては、計画策定段階で障害当事者等のニーズを聞くとともに、一方的にお話を聞くだけではなくて、先ほど御答弁申し上げましたが、やはり双方方向のコミュニケーションを通じまして、相互理解を深めながら中身を検討、反映させていく、実際の施策に反映させていくような、いわゆるスパイラルアップという形でバリアフリー化についての政策の向上、社会の理解の進展、そういったものを双方方向のコミュニケーションを通じた上でやっていくことが非常に重要であるというふうに考えているところでございます。

本法の施行に際しましては、このような趣旨についても、改めて、本省のみならず地方運輸局からも事業者等関係者に対して周知徹底を行いたいと思っております。そういったことを通じまして、障害当事者の参画がより実りのあるものとなるよう、バリアフリー政策の中でしっかりと取り組んでまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

○宮崎勝君 ありがとうございます。  
また、市町村が定めている移動等円滑化促進方針、いわゆるマスタープランの記載事項に心のバリアフリーに関する事項を追加するということ、

それから、市町村が作成する基本構想の事業メニューの一つとして教育啓発特定事業というのが今回追加されることになっております。ただ、先ほどありましたとおり、現状ではこのマスタープランや基本構想の策定はそれほど進んでいないというふうな現状でございます。

そのため、国は今回、基本構想の作成経費を補助することになっておりますけれども、学校におけるバリアフリー教室や住民向けのバリアフリー講習会など、この教育啓発特定事業という方の実施に当たっても国としてしっかりと支援を行っていただきたいというふうに思っておりますけれども、これについてはどう取り組んでいくのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人(蒲生篤実君) お答え申し上げます。

今委員御指摘の教育啓発特定事業、これに関しましては今回の法改正で取り入れることになりました。この教育啓発特定事業を含みます、ハード、ソフト一体となった基本構想の作成に取り組み市町村に対しては、基本構想の作成経費を補助することとしております。

加えまして、マスタープラン、基本構想の作成を更に促進するため、こうした作成経費の支援や地方支分部局によるプロモート活動、作成の参考となるガイドラインの周知等、これに関しましては引き続き努めてまいりたいと思っておりますが、お尋ねの教育啓発特定事業の実施に当たります現在の市町村において実施されている高齢者や障害者に対する理解を深める取組との連携、これに関しましては非常に重要だと認識しております。

このため、厚生労働省とも連携いたしました。市町村に対して、例えば厚生労働省が実施している障害者の理解を深めるための教室や講演会等に対する支援スキーム、そういったものの活用が可能なことを周知することなどを予定しております。このほか、地方支分部局が開催するバリアフリー教室との連携実施やノウハウの提供等に努めることによりまして、市町村が教

育啓発特定事業を推進しやすい環境の整備に努めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○宮崎勝君 ありがとうございます。

最後に、赤羽大臣にお伺いしたいと思うんですが、今回の新たなバリアフリー目標についてでございますけれども、今現在の目標は二〇二〇年度までということでございますけれども、二〇二〇年度以降の目標について現在検討会で協議中というふうな承知をしておりますけれども、例えば一日当たりの平均利用者数などの基準の見直し、それから、障害者の方からも要望があります、聴覚障害や視覚障害など障害者の特性に応じた目標の設定、こうしたことについても必要と考えていますけれども、これにどう取り組まれるのか。

また、今回、心のバリアフリーの進捗を測る指標として心のバリアフリーの認知度ということも挙げていらっしゃいますけれども、この心のバリアフリーという言葉を知っていますかという、こういうアンケートだけではちょっと内実が伴わないのではないかと、そういう懸念もござい

ます。そういった意味で、心のバリアフリーを含めた新たなバリアフリー目標の考え方について、大臣の御見解を伺いたいと思っております。

○国務大臣(赤羽一嘉君) この新しい基準につきまして、今御指摘のように、ほかの方からも言われているように、三千名という要件を引き下げる方向で検討をまずしたいというのが一つでございます。また、障害特性が様々ですので、御指摘のように、聴覚障害の方、視覚障害の方、それぞれお話をよく聞かせていただきながら、例えば、具体的に言いますと、聴覚障害等に関するバリアフリー化の進捗が分かるような指標も入れるという方向で取り組みたいと思っております。

あと、心のバリアフリーにつきましては、これは実は障害者団体の方から、言葉そのものが知られていないということで、調査もして、現実には大変低い数字が出ている、びっくりしているんで

すけれども。これ、多分、バリアフリーという言葉は、何となく、和製英語で元々は、どうしても、何とかな、ハード面のようなイメージが強く、その心のバリアフリーってよくよく聞いてみると何か分りにくい言葉なので、本当はあくセシビリティーみたいな話ですと、やっぱりちょっとした思いやりとか、そういったことを想像しやすんだと思うんですけど、まず言葉を定着させると同時に、それでよしとしないという御意見だと思えますので、しっかりとした内実が伴うようにしていきたいと、こう考えております。

いずれにしても、この新たな整備目標の設定に当たっての検討会には、障害者の方、高齢者の方の御意見がよく反映できるようにしっかりと検討を進めていきたいと、それはお約束したいと思っております。

○委員長(田名部匡代君) 申合せの時間です。

○宮崎勝君 終わります。

○室井邦彦君 日本維新の会、室井邦彦でございます。

この度のコロナの件について、いろいろと、日本国民が一丸となって、ワンチームとなって頑張っていくかなくちゃいけないという、よくいろんなテレビでも、いろんな方面で、芸能人やスポーツの皆さん方が必死に明るく頑張れという激励を飛ばしてくれております。本当に感動の毎日というか、現場に当たっている方々の御苦労に心から最高の敬意を表して、我々もできる限りのことは頑張っております。決意を大臣に御報告申し上げ、今回のバリアフリーの関係についての御質問を早速させていただきます。

宮崎先生と同じような、重複するようなこと、各先生方とこのバリアフリーについては同じような内容になってしまうことをお許しをいただいで、また御答弁をいただきたいと思っております。

まず、私は、地域におけるバリアフリー化の取組の強化について、いろいろと大臣もおっしゃっていたら、先生方も御質問されておりますが、

私は、高齢者また障害者等の移動の円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に取り組んでいくためには、市町村、また基本構想やマスタープランの作成、その努力義務が課せられているという、このことがよくあらゆる政策においても出てくるわけでありますけれども、この政策状況が現在在どのような進捗状況というか、どのようになっているのか、まずここからお尋ねをさせていただき、もう一点は、このマスタープラン未作成の市町村に對しては、その作成をどう推進、市町村にされていくのか、この点を併せてお聞きをしたいと思っております。

○政府参考人(蒲生篤実君) お答え申し上げます。

まず、先生から御質問のございましたバリアフリー法における基本構想の関係でございます。

この制度は、市町村が地域における面的かつ一体的なバリアフリー化を推進するための具体的な事業を定める計画制度でございます。令和二年三月末時点で三百四の市区町において作成されており。このうち、やはり人口規模が比較的大きい市区で見ると作成率は三分の一、さらに政令市、中核市、特別区は八割以上で作っております。まだまだというのが現状かなと思っております。

なお、一方、平成三十年に導入されました、バリアフリー法の改正において入りましたいわゆるマスタープランでございます。これは、市町村が地域の面的なバリアフリー化の方針を定めるものでございますが、先ほど御答弁申し上げたのと同じでございますけれども、平成三十年十一月の運用開始から令和二年四月末まで約一年半で六自治体が策定済み、その他、十を超える市町村が作成中。このほか、約四十の市町村が今後作成の意向があると把握しておりますが、いずれにいたしまして、今回の改正法を受けてまして施行後に新たに提出されるマスタープランにしましては、本法案の改正の趣旨、特に心のバリアフリー、そういったものが取り込まれたものとして、より充実し

たものとして提出されることを期待しているところでございます。

そういったものをしっかりと進めていくために、国交省におきましては、これまでも市町村におけるマスタープラン等の作成を促進するために、全国の地方支分部局等におきまして、各自自治体へ直接お伺いいたしまして地域の実情をお聞きしながら、作成の働きかけなどのいわゆるプロモート活動を行ってきております。

また、市町村がマスタープランを作成する場合や改正法案による教育啓発特定事業を含むハード、ソフト一体となった基本構想を作成する場合には、作成経費の一部にしましては支援を行うこととしておるところでございます。

さらに、市町村におけるマスタープラン、基本構想の作成が円滑に進むよう、平成三十一年三月には、移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン、これを作成いたしまして、全国の自治体に周知させていただいております。

いずれにいたしましても、引き続き本改正内容の周知と併せまして、そういった周知活動のときにしっかりとこのガイドラインの周知や、さらには今後実際に作成されるマスタープランの事例の横展開、市町村におけるマスタープラン、基本構想の作成が促進されるよう、働きかけを強めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

以上です。

○室井邦彦君 お願いしたいこともあるんですけども、時間の関係上、また引き続き二問目の質問に移させていただきます。

これ、先ほど大臣がおっしゃっていただいた、多少重複する案件なんですけれども、高齢者、障害者その利用者視点を反映したバリアフリー化ということについてお聞きをいたしますけれども、このバリアフリーの整備目標や、国土交通省令で整備基準、またこの整備ガイドラインが定められておる、決められている。例えば、鉄道の駅等

また旅客施設において一日当たり、こんなですよね、平均旅客数が三千人以上という、限定をされるという数値で決められておるとい、設定されておると。

この辺についての考え方が少し私も疑問に感ずるところであります。この法改正とともにこの辺を弾力的に考えていけないのか、またそういうお考えもお聞きをしておきたいと思っております。そういう、いわゆる今後この利用者の視点を反映したバリアフリー化をどのように、今の私の申し上げたこの三千人という目標値をコンクリートしてしまおうというよりも、そういう考え方を合わせ、今後利用者の視点を更に発展をさせるためにどのように考えておられるのか、お聞きをいたします。

○政府参考人(蒲生篤実君) お答え申し上げます。

二〇二二年度以降の鉄道駅などの旅客施設に関するバリアフリーの整備目標の検討にしましては、現在、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、二〇一九年十一月から、当事者団体、関係事業者、有識者等から成る検討会におきまして検討をしていくところでございます。

この検討に際しましては、利用者である高齢者、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おります。例えば鉄道駅等の旅客施設の整備目標にしましては、バリアフリー基本構想等に位置付けられた施設については、一日当たりの平均利用者数が三千人という要件を引き下げるなどによりまして対象を拡大する方向で検討をしております。

現在の基準ですと、利用者数自体であれば約九割ぐらいはカバーできておるんですけども、本常に地域において重要と位置付けられている駅とか二ノズがある駅、そういったものをしっかりと拾えるものになっているのかどうか、そういったことが今検討の課題になっておりました。そういった意味で、基本構想などに位置付けられた施設に

ついてはそういった意味での引下げができるのではないかとすることは大きな論点になっております。

また、バリアフリーに関するハード面での技術基準やガイドラインを定める際にも、同じような検討会を設けてしっかりと取り組みたいと思っております。

いずれにいたしましても、バリアフリー化の推進に関しましては、利用者である障害者等の意見を聞きながらしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

以上でございます。

○室井邦彦君 どうぞその点よろしく。今の現状、御承知のとおり、少子高齢化、人口減少というところで、私はJR沿線沿いに住まいをしておりますので、非常にそういう、阪神電車、阪急電車、そしてJRと、福知山線と、いろいろと尼崎はそういう鉄軌道が引かれておるわけでありますけれども、非常に人口減少が、大きく減少が出てくると思いますので、そういう柔軟な対応を是非よろしくお願いをしたいと思います。

それでは、三番、質問が後でさせていただきますが、ちょっと先、大臣にお答えいただけますかということなので、大臣の大切な質問が飛んでしまうといけませんので四番の質問に、大臣にお聞きをしたいと思います。

よく心のバリアフリーというのは非常に、大臣も冒頭、このバリアフリーの問題というのは、始めはあるけど、最終、終着点がどこに到達するかという、そんな問題と、どうか事業ではないんだと、それだけに取組も非常に難しいこともあり、この心のバリアフリーという、国民に伝える、そして、いわゆる高齢者の方々が困るところを、小学生や高校生がさっと手を差し伸べる、これが日本人の自然の姿なんだというところまで浸透し、私なんかもそうなんですけれども、ちょっと恥ずかしいとか、ちょっとそういう気持ちで先に出てしまうこともあって、そんなことを考えているうちに、そのおばあちゃん自分から降り

たり、さつさつと御自分で行動されたりしているところもあって、しまったなというようなことも、鉄道で私も通っておりますから、そういう光景がよく見るんですけれども。

この心のバリアフリー、教育については、日本の国の一つの教育の根本というか、愛国心というか、日本の国の今後の発展にも大きくつながっていく大事なことで、私はそのような感覚で捉えておるわけでありますけれども、今種々、大臣もいろいろとお答えをされておりましたけれども、この心のバリアフリー、考え方について、大臣の思いと、重複しておりますけれども、お考えをお聞かせをいただきたいと思っております。

○国務大臣(赤羽一嘉君) 心のバリアフリーというのは何か分かりやすいようで分かりにくいところがございますが、本来我々日本人が有していると思っておりますが、お互いの助け合いというか、そうした心の持ち方というか、そういった話なのではないのかなと思っております。そうしたことを、残念ながら今、ある意味で学校教育でやらなければならないようなことは残念なことであります。

が、やっぱり必要だということでもあります。ちょっとずつありますが、私事ではありますが、うちの子供が二人いるんですが、上の子は、ちょっと話したかもしませんが、同じ幼稚園、小学校で同学年に障害を持たれたお子さんがいて、そのお子さん、その代の子供たちというのは非常に自然に振る舞うことができる。障害者に対する優しさとか思いやりとか、何をしたらいいかというのがよく分かる。誰もが教えたわけではないんだと思うんです。下の子供にはそうした経験がないので、その子たちは、障害を持たれた子たちにとりやってアプローチをしたらいいのかが分からない。

これはなかなか教えて分かるような話ではないんじゃないかと思っておりますが、そうした環境とかというのには非常に大事だということで、学校教育、また学校教育施設がバリアフリーであるということの意味が十分あるんじゃないかと思っております。

先生の通告では、学校教育だけじゃなくて、地域とか企業とかそれぞれ社会に存在する以上、そうしたところも、学校教育だけではなくて、地域や企業が参加をしてバリアフリーの教室を行うことも今回の法改正の中に特定事業のメニューとして入れさせていただいておりますので、それは、学校だけで何か特化してやるという話ではなくて、地域でも企業でも当たり前に、バリアフリーという精神が当たり前の世の中につくっていくということが、気が付いたら心のバリアフリーが実現するということではないかなというふうに私は思っております。

○室井邦彦君 ありがとうございます。後ほど思っていたんですが、大臣自らお答えいただいたので、教育だけじゃなく、やっぱり地域とか企業、またそういうところにもやはりこういう指導というのはしていただかないといけないんじゃないかなと、そんな思いで、要望としてお願いしようと思っていたんですが、もう大臣から言っていたいただきましたので、それ以上くどいことは申し上げません。

そして、もう一点、これは当たり前のことなんではないけれども、大臣も非常によく頑張っている。前回の障害者の車椅子の新幹線の問題とか、最近大々的にそういう制度を変えていくという馬力で頑張っておられる。私も大臣に敬意を表しますし、我々でも何か、もちろん、そういう十六両編成の中で車椅子の障害者の方々の面積が一つ分か二つ分程度しかないという、十六両編成で、これだけの政で大きく花火を打ち上げているバリアフリー法で、おかしいな、今までの政策はどうなっていたのかなと。取って付けたようなことになってしまっておりますが、取って付けたことでも、十六両編成で、そういうことで車椅子が一両かに二分しかないと、この点について頑張っていたにたいして敬意を表したいと思いますし、応援をさせていただきたいと思っております。

では、これが最後の質問になろうかと思っております。

が、バリアフリー化を推進するバイラルアップの導入の仕組みについてどうか、これについてお聞かせいただきたいんですが。

定期的にバリアフリー化の進展状況を把握しながら評価する会議を、二〇一九年ですか、二月、移動等円滑化評価会議ということで、第一回目の会議を開催したというふうに聞いております。すばらしいことであると思っておりますが、今後、バイラルアップさせていく仕組みとしてこの評価会議をどう機能させていこうとされているのか、その点を局長にお聞きをしておきたいと思っております。

○政府参考人(蒲生篤実君) お答え申し上げます。

今委員御指摘のとおり、移動等円滑化評価会議でございますが、これは平成三十一年二月に法に基づきまして設置したものでございます。これは、平成三十年の改正法において、定期的にバリアフリー化の進展の状況を把握し評価するための仕組みとして、高齢者、障害者等の当事者団体、地方公共団体、施設設置管理者、有識者の方々を構成員として設置したものでございます。

これまで国交省本省においては計三回開催するとともに、各地域においてのバリアフリー化を把握、評価するためにも、全国十ブロックにおいて地域分科会を設置、開催しております。その中で、高齢者、障害者等の方から、それぞれの立場にお立ちになった、そういったそれぞれの視点に立った大変有意義な御意見をいただきました。今回の法改正にも反映させているところでございます。

こういったものを引き続き定期的に全国、国のレベル、さらには地域レベルで開催することによりまして、双方のコミュニケーションを通じながらバリアフリー化の進展状況の把握、評価を行うことによつて、そういった意見を引き出し、それを政策に反映していく、そういった意味でバリアフリー政策の継続的なバイラルアップにつなげてまいりたいと思っておりますのでございませ

て、この円滑化評価会議、しっかりと運営してまいりたいと思っております。以上でございます。

○室井邦彦君 まだ、四分までですので、もう一問、じゃ、時間がございますので、させていただきます。

絞つてといいますか、お聞きしたいところは、この移動円滑化促進に関する基本方針において、このハード・ソフト計画表、また報告書の作成が義務付けられていると。ここでお聞きしたいところは、その公共交通事業者の対象となる基準の設定について少し触れておきたい、お聞きしておきたいと思っております。

この作成対象事業者以外の事業者においても計画的にバリアフリー化の措置を講ずることがユニバーサルデザインの社会の実現に望ましいともちらん考えておられるわけですが、全ての事業者の責務としてこのバリアフリー化の取組を、そういう意味で、そういう観点からどのように捉えられて考えておられるのか、その部分だけお聞きをして、質問を終わります。

○政府参考人(蒲生篤実君) 今委員から御指摘のありましたハード・ソフト取組計画でございますが、これは平成三十年改正で創設されたバリアフリー法第九条四に基づき、旅客が相当数等の要件に該当する事業者が作成等が義務付けられているものでございます。

具体的には、法の省令によりまして定めております。平均利用者数が一日に三千人以上である旅客施設を設置管理する事業者など比較的大規模の大きい事業者が対象となっておりますが、公共交通機関の利用者の約九割をカバーしておりますが、一方、残る事業者の、作成対象以外の事業者に關しても、計画的にバリアフリー化の措置を講ずることが望ましいと考えております。

したがって、その旨を基本方針やハード・ソフト取組計画作成マニュアルにおいて明記して周知しているところでございまして、本法の施行に際しましては、この旨を改めて地方支分部局か

ら事業者等への情報提供を行うなど、しっかりと周知してまいりたいと思っております。

それで、先ほど、私、三千人の利用者という形で、駅の利用者というふうな形で答弁を差し上げましたけれども、こちらの答弁の部分でございまして、事業者としての三千人を超えるものが対象になっている、この計画については約九割ということございまして、答弁をちょっと修正させていただきますと思っております。失礼いたしました。

以上でございます。

○委員長(田名部匡代君) 午後一時半に再開することとし、休憩いたします。

午後零時四分休憩

午後一時三十分開会

○委員長(田名部匡代君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、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し、質疑を行います。

○武田良介君 日本共産党の武田良介です。

駅の安全、とりわけ新潟駅在来線二番線ホームで、二〇一八年に発生しました転落事故がありましたので、ここから質問させていただきます。このように思います。

新潟駅は、現在、高架化の工事をしているさなかであります。これまで第一期開業、これ二〇一八年の四月に迎えておりまして、高架しましたその在来線、二番線から五番線の供用が開始されております。第二期の開業は二〇二二年頃というふうに聞いておりますけれども、この第二期開業がされれば一番線も開業されて、在来線一から五まで全て供用されるということでありまして、資料の一に付けましたけれども、私が現地に

行った際の写真であります。私があるのが二番線

でありまして、一番線と二番線は島式ホームになつて、二番線は壁で仕切られて狭くなつておられるわけですね。ちなみに、向こう側に見えますのが三番線、四番線、更にその奥に五番線、更に向こうに新幹線ホームというふうになつていくわけですが、二番線がこれ非常に狭いということがありまして転落事故が発生しております。二〇一八年七月一日、これは白杖を使用された弱視の方で、二〇一八年十月七日にも二回目起こりまして、これは比較的高齢者の方が転落をされたということでもあります。

国交省にまず確認したいと思うんですが、一度目の転落事故の際、この事故発生当時に新潟駅在来線のこの二番線ホームに駅係員、警備員の方はいたんでしょうか。その点だけで結構ですので、簡潔に。

○政府参考人(水嶋智君) お答えを申し上げます。

転落事故が発生した七月一日でございますけれども、JR東日本からの報告によりますと、駅係員によるホームの巡回は行っておりませんが、警備員一名が巡回警備を行っていましたが、転落事故が発生した際、当該警備員は二番線ホーム以外を巡回していたということでございます。

○武田良介君 二番線にはいなかったということなんです。

そもそもこの工事計画立てた段階で、二番線はこういう状況になるというふうにはJR東も百も承知だったはずですので、安全対策が取られていなかったんじゃないでしょうかというところを指摘をしたいというふうに思うんです。

とりわけ、資料のもう一枚、二の方にも付けましたけれども、柱もあってこの部分は更に狭くなるわけですね。こういうふうな狭いホームでいいんだらうかということ、私も調べましたけれども、ホームの幅は国交省の方で解釈基準というのを示しておられる。その解釈基準に照らして事業者が実施基準というのを作っていくというこ

とになつておられるわけですね。解釈基準見ますと、プラットホームにある柱類とプラットホームの縁端との距離は一・〇メートルとすると。

実施基準の方、要はJR東が作っているものを見ますと、プラットホームにある柱類とプラットホームの縁端との距離は一・五メートル以上を標準とし、少なくとも一・〇メートル以上とする。ですから、その実施基準も解釈基準と同じく一・〇メートルあればいいというふうになっているわけですが、これでは狭いんじゃないかというふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(水嶋智君) お答えを申し上げます。

まず、鉄道に関する技術上の基準を定める省令におきまして、プラットホームの幅並びにプラットホームにある柱類及び跨線橋や待合所などの壁とプラットホームの縁端との距離は、旅客の安全かつ円滑な流動に支障を及ぼすおそれがないものであることを規定しております。

また、技術基準で定めている内容を具体化、数値化した標準的な解釈を示した解釈基準、これは局長通達でございまして、におきましては、プラットホームにある柱類とプラットホームの縁端との距離は、委員御指摘のとおり一・〇メートル以上、跨線橋や待合所等の壁とプラットホームの縁端との距離は一・五メートル以上というふうな規定をしております。

これは、壁とプラットホームの縁端との距離を一・五メートル以上としておりますのは、歩行者一人の占有幅が〇・七五メートル以上ということで、二人並んで通れる幅一・五メートル以上というふうにしておられるわけでございますけれども、一方、柱類につきましては、跨線橋の壁などは異なりまして、線路側から見た柱の後ろ側を通行することが可能であるということから、列車の見通しも考慮してホーム端よりも一・〇メートル以上としたものであるというふうに承知しております。

○武田良介君 柱があれば向こう側通れるって、

これ、壁あるからこの場合通れないですすね、この工事やっているこのさなな通れませんか、

駅を利用してはいる方の中には、当然車椅子の方もいらつしやるといふふうに思いますし、先ほどの転落事故のように白杖を使っておられる方もいらつしやるといふんです。今、〇・七五、〇・七五を合わせて一・五。でも、縁端ですからね。縁端までがそれで、そういう車椅子使っている、白杖を使っている方も利用される、そういうことが考慮されている基準になっているんだろ、かということ、私、非常にこれ疑問に思うわけです。

その写真の二、見ていただいて、皆さんも分かると思いますけれども、点字ブロック、いわゆる黄色い線といいますが、との間も非常にこれ狭いわげなんです。ホームに車両が入ってくる時には、この黄色い線、点字ブロックの内側に下がってくださーいということ、放送も掛かるわけですが、しかし、ホーム、擦れ違つて奥まで移動しようなんていうときにはどうしたつてこの黄色い線を外側に出なければならぬという、そういう状況にもなってくるわけでありまして。そういうことを考えているんだらうか、この基準は。後で議論もしますけれども、例えばホームドアの設置ということもこれ考えた基準になっているんだらうか。先ほど答弁の中でも省令のことを紹介されて、安全かつ円滑な移動ということをおっしゃいましたけれども、そういう視点だけではなくて、例えば車両が進入してくるときに安全を確保できるかどうか、こういう視点も必要になってくるんじゃないだらうかというふうに思っております。何より、実際に転落事故起こつておりますので、この解釈基準を改めていくべきではないかというふうに思いますけれども、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(赤羽一嘉君) まず一般論として、技術上の基準を定めている省令とか解釈基準については必要があれば見直しを行っていくということ

やぶさかではございませんが、御指摘のこの件に、今局長が答弁した点につきましては、これ、全国基準でやっているとということ、また、この今回の転落事故、これ、起こつてはならないことでありまして、その転落事故がこの幅に起因しているものなのかどうかということも明らかでございますので、もちろん安全対策は行つていくということはそのとおりでありますけれども、これ、全国一律のこの基準を改めるということにはならないという、局長の答弁をしたとおりだといふふうに考えています。

○武田良介君 私も見ましたけど、国交省のホームページで、私にもばつと調べて分かる範囲ですけど、一九九八年の運輸技術審議会、これが答申を出して、今後の鉄道技術行政の在り方については、原則として、備えるべき性能を規定した、いわゆる性能基準とする必要があるんだといふふうにしていただいております。だから、結果、クリアすべき具体的な数値を示した仕様規定から、備えるべき性能のみを規定して、それをどう実現するか、その手法は鉄道事業者に技術的自由度を与えるんだということ、性能規定に置き換えられてきたという経過があるわけですね。そういう国の姿勢がホームでの安全も後退させてきたんだということ、これを私に指摘をさせていただいたというふうに思います。

新潟駅二番線のホームの転落事故ですけど、私、ホームドアも指摘をしたいと思つて、これがあれば防げたんじゃないだらうかというふうに思ひまして、資料の三ですけれども、これ国交省からいただきました。いろんなホームドアがあるんだということでありまして。実用化されているもの、試験段階のもの等々あるということでしたけれども。

新潟駅のこの転落事故が起こつたことを受けて、国鉄労働組合新潟地方本部の皆さんが緊急申入れをJR東日本に対してされております。このときに、このホームドアについても要求された。そのときに、JR東の方は、他社の転落防止

柵も新潟駅では設置不可能なんだといふふうに回答したといふふうにお聞きしておりますけれども、本当にこれ、できないものなんでしょうか。

○政府参考人(水嶋智君) お答え申し上げます。委員御指摘の労働組合とJR東日本との間でのやり取りの詳細を必ずしも承知しているわけではございませんけれども、技術的な観点から、まず、この新潟駅二番線ホーム、これちょっと誤解があつてはいけません、先ほど先生、基準としてメートルということを議論させていただきましたが、この二番線ホームの幅は実際は約二・一メートルぐらいあるといふふうに承知をしておりますが、この新潟駅二番線ホームは反対側に一番線ホームを工事中で、幅が今二・一メートルぐらいしかないといふことでございますので、ホームドアを設置するための十分なスペースの確保が困難であるということ、あとは列車の編成両数やドアの位置が列車ごと異なるということのために、工事中ホームへのホームドアの設置は困難であるといふふうにお聞きしております。

○武田良介君 基準で一・〇という話もあつたけど、私はこの資料の二の写真見たつて、これでも狭いと思つけれども、一メートルといえはこれより更に半分ですからね。それでいいという、それでも可能だといふ基準になっているということだから、私は是非改めてこれ見直していただきたいということをお願いしたいと思つております。

この資料の三のところにもありますけれども、スマートホームドアというのがあります。これ、JR東で、蔵駅で設置しているものもここにあって、すけれども、この資料の中ではこれは整備計画といふふうになってはいますが、二〇二〇年です。今年二月ですね、つい最近使用開始になったといふふうにお聞きしております。この蔵駅は二〇一七年の一月にやつぱり転落事故、これ死亡事故もあつてこれ設置されたといふふうにお聞きしております。

新潟駅は、まあちよつと古い数字ですけれども、大体利用者が三万七千人ぐらいいるといふふうにお聞きしておりますし、しかも、先ほど言いましたように、高架化の工事新たにやつて、ホームも新たに造つたところなわけですすね。同じJR東の蔵でこういうスマートドアもやつてきたということですね。

そこで、大臣にも認識をお伺いしたいと思つて、すけれども、私、高架化の工事でもうやつて新たに造つたわけだから、そのときにホームドア付けるべきだつたと思つて、少なくとも、今からでも新潟駅のこの二番線の、転落事故もあつたわけですから、これホームドア付けるべきだといふふうに思いますけれども、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(赤羽一嘉君) このホームドアの設置につきましても、全国から付けてほしいという要望があるのは承知しております。JR東の中でも、JR東というから、まず国としても、その一つの、簡単に造れるものではないので、今お示していたらいいような簡易型のものも開発をしてもらつたり、一応計画を立てて、十万人以上の乗降客から優先をしていくということ、計画的に進めているわけでありまして。

加えて、もちろん、私ちよつと、済みませんが、詳細に新潟県の事案についてどれだけ検討がされているかといふのは十分今の段階で承知しているわけじゃないと思つて、こうした事故が起つたことについて安全対策を取らなければいけないというの、それはおっしゃるとおりだと思いますが、にわかに全国的な、JR東日本のホームドアの設置計画について、ちよつと私、今のこの立場ですぐやれとか云々といふことはちよつと申し上げられないわけでありまして、ちよつと、今局長の答弁、これ、工事中であるから、その工事のためにホームドアを設置するといふのはちよつとどうなのかなと。

これまで私承知しているのは、事故が起きた後にはCPライン、ホームの端の部分の危険性の注

意喚起を行うオレンジ色のラインを設置するすとか、自動音声案内、センサーにより自動で旅客への注意喚起を行うとか、あと画像認識による転落検知の自動通報装置の設置など、それなりのハード面の対策が行われ、またソフト面の対策についても様々取られていて、こうしたことの安全対策を取った後は同様の転落事件、事象は発生していないというふうに承知をしておりますので、それなりにJR東日本としてもその安全対策を取って、その効果も出ているというふうに承知をしておりますので、このことがあったからといって今にわかにかこのホームドアを設置するということにはいささかやっばりならぬというふうには、現実的ではないんではないかというふうには言わざるを得ないと思っております。

○武田良介君 二番線は工事していて、一番線との関係でどうなるかということが仮にあったとしても、三番線、四番線も、資料に写っていましたけど、向こうも付いていないんですね。向こうももう工事したわけですから、そのときに一緒に付ければよかったんじゃないかというふうにも思いますし、是非やっていたらいいと思います。時間もありませんので、ちょっと次に進ませていただきます。駅が無人数化についてもお問い合わせしたいというふうに思います。

資料の四、付けましたけれども、無人化の駅は少しづつやはり増えております。これでいいんだらうかということで国会などでもこれまでも議論があったわけですが、大体国土交通省の方は、その無人化に際して利用者の安全を確保する、それとともにサービスマン水準を可能な限り維持するんだ、そのために必要な措置は個別の駅の利用状況に応じて個別具体的に検討していくんだと、こういうような趣旨の答弁をよくされておられるわけですが、そういう答弁の中で、しかし実際には無人化の駅は増えてきているということだと思っております。

そこで、改めて国交省自身の認識をちょっとお

伺いたいと思うんですけれども、無人化するかもしれないかの判断はそれは事業者の判断ということなのかもしれないけれども、国交省自身は、駅を無人化して、それで駅員がいたときと同じように安全性は確保されているんだというふうに認識されているんでしょうか。

○政府参考人(水嶋智君) お答えを申し上げます。

駅の無人化についての国土交通省の認識についてのお尋ねがございましたけれども、要員の配置につきましては、これは基本的に鉄道事業者において適切に判断するべきものであるというふうに考えてはおるところでございますけれども、利用者の安全性や利便性について何の検討もされず、必要な対策が講じられないままに駅の無人化がされるべきではないというふうに私どもは考えております。

このため、鉄道事業者において利用者の少ない駅を無人化する場合であっても、鉄道事業者に対して、利用実態を踏まえた上で、可能な限り、スロープや内方線付き点状ブロックなどの施設整備でございますとか、利用が一定程度見込まれる時間帯における巡回、見回り、あるいは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といった対応を行うように指導してきたところでございます。

一般に、利用者の方にとりましては駅員が配置されている方がより安心感を得ることができるとは思いますが、以上のように、無人化されたといえども安全が確保されるように鉄道事業者を指導してまいりたいと考えておるところでございます。

○武田良介君 その駅の無人化と安全ということとは直接関係ないということなんでしょうか。もう一度お願いします。

○政府参考人(水嶋智君) お答えを申し上げます。

要員の確保の困難性や利用実態等を踏まえて鉄道事業者の方で要員の配置を考慮しまして、やむを

得ず駅を無人化していくといった場合はどうして出てこようかということでございますけれども、その場合にも、利用者の安全性や利便性について何の検討もされず、必要な対策講じられないままではよくないというふうに私どもも認識をしております。個別の相談があったときにはそのような指導をしておるところでございます。

○武田良介君 無人化されれば安全に影響を与えらるということ、私、当然だと思うんですけど、障害者団体の皆さんも、駅の無人化やめてほしいという声も何度も皆さんもいろんな要請を受けておられるというふうに思いますし、私たちも国会でも質問もしてまいりましたし、国交省の資料を見返してもそういった声があるんだということは出てまいります。

こういう駅の無人化ですけれども、やっぱりこれは利便性だけではなくて安全性も損なわれるし、バリアフリーにも反していくんだというふうな思っています。この点で、大臣、駅の無人化、今増えていますけれども、これやっばり歯止め掛けていくべきじゃないかというふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

○国務大臣(赤羽一嘉君) 今日の審議でも朝から私申し上げたのは、バリアフリーの社会づくりを進めるというのは、現実には現実がなくて、そこをどう着実に一歩ずつ、ステップ・バイ・ステップで進めていくかということだというふうに申し上げました。

午前中、何人かの委員の方から御質問いただいた、鉄道駅についても同様の質問が出ました。それについては、一方では、もうこれ現実的には、二〇一八年度末で全国の総駅数九千四百六十四のうち無人駅は四七・三％、四千四百七十八駅、約半数がなっているという、こういう現実がある。その中でどう安全を担保していくのかと。当然、公共交通機関として鉄道事業者が安全をないがしろにするなんていうことはあってはならないことであって、そうした現実の中でどれだけ安全を担保して対応していくのかということであるという

ことが大前提だというふうに思っております。そうした意味で、一つは、駅の従業員の皆さんにこのバリアフリー、心のバリアフリーのお願いをするわけでありますが、それだけではなくて、乗客の皆さんや利用者の皆さん、国民全般にこのバリアフリー、心のバリアフリーということを、やっばりそうした思いは、何というか、定着する世の中をつくるということが大事なんだろうというふうに思っております。

さはさりながら、交通機関でありますから、この鉄道の駅の安全性をどう対応していくのかが、人を据えることで十分な安全性が担保できるのか。先ほど例を言いました新潟県で、様々な先進的な機器、センサー等々を使っただけで、これまでやっていなかったような対応もしていくことも一つの方法だと思っておりますので、そうしたことも踏まえて、ぎりぎりの中で、最低限というか、守らなければいけない安全性をどう担保するのかというのは国交省としてもしっかり課題として検討していかなければいけないと、こう認識をしております。

○委員長(田名部匡代君) 申合せの時間ですので、おまとめください。

○武田良介君 はい。

時間がなくて質問できませんでしたが、学校のバリアフリー化、とりわけ既設の学校ですね、新設だとか増築するときの補助率高いけれども、なかなか既設に対しては補助率が十分ではないということも私聞いておりますので、これもやっていたらいいと思うし、車椅子の移動も、午前中も質疑ありましたけど、安全ということも是非国交省の方にも御検討をいただきたい。

今回の法改正でも、国民の理解という今答弁も、大臣からの答弁にもありましたけれども、そういうことも言われておりますが、一方で、国が果たすべき責任もしっかり果たしていく必要があるんだということを強調させていただいて、質問を終わりたいというふうに思います。

○木村英子君 れいわ新選組の木村英子です。会

派を代表して質問いたします。

本日は、前回に引き続き、障害者の駅の利用に際してのバリアについて質問いたします。

障害者にとって、駅のバリアを解消するには、駅設備などのハードのバリアと、見守りや声掛け、介助などのソフトのバリアの解消、この両方がなくては健常者と同じように安心して電車に乗ることはできません。

資料一を御覧ください。二〇一八年にはバリアフリー法が改正され、その中に九条の二が入り、大臣が交通事業者等の判断基準を定めることになりました。そして、今国会で改正されるバリアフリー法には心のバリアフリーが加わり、障害者の社会参加に欠かすことのできない公共交通機関への合理的配慮が促進されることは共生社会への一歩になると思います。

しかし、昨今の急速に進む駅の無人化によって、介助の必要な障害者が今まで利用してきた駅の電車に乗れなくなったり、好きな時間に駅を利用したくても人手不足で駅員に待たされることが多く、障害者の日常生活や社会参加に支障を来し、困っている障害者の相談が後を絶ちません。

そこでお尋ねしたいのですが、バリアフリー法九条の二に基づき平成三十一年国土交通省告示三百十七号の二には、移動円滑化のために公共交通事業者等が講ずべき措置とあります。その2の口には、無人又は小規模の旅客施設においても、近隣の主要な旅客施設から人員を派遣するなど、旅客支援を可能な限り行うことという規定が設けられています。この規定は、急速に進む駅の無人化によって人手不足が加速している現状に対応するために定められたように読み取れますが、どのような意図で作成されたのでしょうか、お聞かせください。

○政府参考人(蒲生篤実君) お答え申し上げます。

御指摘の告示は、平成三十年の法改正により一定規模以上の公共交通事業者等に作成を義務付けることとしたハード・ソフト取組計画を作成する

際の指針として定めたものでございます。

この告示におきましては、移動等円滑化のために公共交通事業者等が講ずべき措置のうち、乗降介助等の旅客支援に關し努めるべき事項として、まず、旅客施設、営業所又は案内所において、段差昇降の支援、声掛け、誘導案内等を実施すること、さらに、無人、今委員の御指摘あった部分でございます。さらに、無人又は小規模の旅客施設においても、近隣の主要な旅客施設から人員を派遣するなど、旅客支援を可能な限り行うことなどを定めているところでございます。

これは、有人駅等の旅客施設のみならず、現に存在する無人駅等においても適切に高齢者、障害者等に対する旅客支援が行われることが重要であるとの考え方に基きまして定めているものでございまして、無人駅を推進することを意図するものではございません。

なお、公共交通事業者向けに国が作成しているハード・ソフト取組計画策定のマニュアルにおきましても無人駅における旅客支援の対応事例を掲載しておりますが、同マニュアルにおいても無人駅を推奨するものではない旨を念のため明記し、事業者周知しているところでございます。

○木村英子君 マニュアルの中で無人駅を推進するものではないということをお聞きしたので、それは少しは安心しましたが、しかし、人手不足が深刻化し、人員削減や予算削減により駅の無人化が急速に進んでいるというのが現状です。

告示によって、無人化してしまう駅がその告示によって増えているように思います。なぜかというところ、やはり人手不足ですから、告示があるというところに頼ってしまう駅の駅員さんたちというのは現在いるのではないかとこのように思います。介助の必要な障害者の人たちが電車に乗れなくなってしまうという相談というのは幾つか来ておりまして、紹介しますと、筋ジストロフィーの車椅子の方が昨年、東京のJ R池袋駅から埼玉の南与野駅まで電車に乗ろうとして駅員にスロープを

出してほしいと介助をお願いしたところ、駅員がいないので降車時にスロープが出せない、駅員が戻ってくるまで一時間待たせられたと言われたそうです。その方は、電車に乗りたくて乗せてほしいという普通の望みさえもかなわず、鉄道を使うときはいつも不便を感じながら日常生活を送っています。

また、同じく埼玉の事例ですが、福祉作業所に通う車椅子の方が、日常的に利用している土呂駅で今年の二月に時間帯を書いた紙を渡され、この時間帯は絶対に来ないでくださいと言われたそうです。電車に乗れる時間を制限されたということですが、その紙で指示された時間帯というのは、駅員が不在で障害者にすぐには対応できない時間帯で、しかも一日の半分の時間しか利用することができないことになっていました。この方は福祉作業所の作業が終わる十五時頃に駅を利用したいのですが、その時間帯は駅員が不在で対応できない時間になっており、渡された紙に従えばその方は通勤することができなくなるとのことです。

これはおかしいと思いませんか。インターホンが設置されていても駅員の都合を押し付けられたら、合理的配慮どころか、福祉作業所に通っている障害者の方の社会参加を妨げることになります。結果的に差別を助長してしまうことになり、介助の必要な障害者にとっては、無人化が進むことは、障害を理由に健常者には付かない条件を公共交通機関を利用するたびに付けられ、結局、このことが障害者の社会参加の障壁となっていると私は感じています。

これらの状況を踏まえて、埼玉ではさいたま市を含む五つの自治体がJ R東日本に対して係員の再配置などを要望したところですが、いまだに解決には至っていません。

また、無人駅ではインターホンで対応するという駅がほとんどですが、視覚障害を持った方の場合、インターホンの設置されている場所がそもそも見えないので分かりにくく、仮にたどり着いたとしても、インターホンで呼んでもすぐには来て

もらえないことが多く、常にホームからの転落が怖くて安心して駅を利用できないという実態があります。

次に、聴覚障害者の場合、インターホンの音声の音が聞こえなくて利用ができませんし、モニターが設置されているところも少ないため、困ったことが起きても駅員を呼ぶことすらできません。無人駅では駅員がいないため、事故や災害などで電車が止まってしまったり遅延した際に何が起きているのか理解できず、不安を抱えたまま駅や電車を利用するしかない状況です。

資料二を御覧ください。大分県でも、二〇一七年八月にJ R九州が特急が止まる駅を含む八駅の無人化を進めるという方針を出し、現時点で三駅が無人化してしまいました。これに対し、障害者団体が抗議の声を上げて、七万人を超える無人化反対の署名がJ R九州に提出されました。しかし、J R九州は、スマートサポーターシステムを導入したらしいのですが、このまま無人化が進み八駅全てが無人化されてしまうと確実に障害者が自由に駅を利用することができなくなってしまうので、大分県の障害者団体がJ R九州に対し訴訟提起を検討しているという段階です。

このように、駅の無人化が進むことで様々な障害者の人たちが駅を利用することができず、バリアが増え続けています。国が率先して障害者の人権や合理的配慮を公共交通事業者に対して指導していただきたいのですが、国交省はこういった相談に対してどのように対応しているのでしょうか、お聞かせください。

○政府参考人(水嶋智君) お答えを申し上げます。

委員から様々な御指摘を頂戴いたしました。私も、無人駅であっても、障害者の方が利用される駅については、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ということが重要であるというふうに考えております。障害者の方が鉄道を御利用される際に鉄道事業

者の介助要員の手配のために駅で待たされたといったような具体的な事例について、実は私どもの国土交通省の方に直接御意見を頂戴することも多々ございますし、あるいは私どもの出先の地方運輸局に対してそういった御意見を頂戴することも多々ございます。また、報道を通じてそういった情報に接することもございます。そのような場合、私どもといたしましては、可能な限りそれぞれの個別の事案について鉄道事業者に対して事実関係を確認するとともに、鉄道事業者の対応に不備があると思われる場合には改善するように指導をしてきたところでございます。

先ほど具体的な事例で、筋ジストロフィーの方が南与野駅に行こうとされたときの事例の御指摘をいただきました。この事例につきましては、三月十八日のこちらの国土交通委員会で委員から資料配付されました新聞記事に掲載されておりましたので、この事例につきましても、私ども、JR東日本の方に事実関係を確認をさせていただきます。

そうしますと、御指摘の内容と思われる事象があったことは事実でございます。これは少し細かい話になるんですが、対応を池袋駅でされた駅員さんの思い違いで不適切な情報をその利用者の方に提供してしまつたということでございます。さらに、具体的には、その降車駅の窓口休止時間であつても連絡をさせていただいてその介助要員の手配をしていただければよかつたんですが、駅員さんが思い違いをされて、窓口の休止時間を待たないで降車駅に連絡ができないというふうな思い違いをされて不適切な情報提供をされていたということでございますので、そのような事実関係は踏まえてJR東日本に対して私どもの方からは注意喚起をしたところでございます。

本日も、先ほど土呂駅のお話でございますが、具体的な御事例を教えてくださいました。国土交通省といたしましては、引き続き、こういった具体的な事例の話もよく聞きながら、必要な対策について鉄道事業者との間で議論をちゃんとい

たしまして、鉄道における利用者の皆さんの安全や利便性の確保が図られるようにしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○木村英子君 ありがとうございます。

ですが、無人化が進むことにこういう駅を利用できないという事例は増えているので、やっぱり今後もっと検討してもらいたいと思いますが、大臣にお聞きしたいのですけれども、今お話ししたように、駅の無人化によって障害者の現状は後退していくばかりなんです。鉄道においての合理的配慮が遅れている中、交通省は個別に対応しているとお聞きしたところですけれども、無人化が進み、このまま見守りや介助をしてくれる駅員が減つてしまつていいたら、電車に乗ることができない障害者の人たちが増えていき、社会参加することができなくなつてしまつていきます。

障害者差別解消法が施行され、合理的配慮が義務付けられていますが、現状においては、健常者には付かない条件を障害者に付けることが多く、駅を利用する際に差別的取扱ひを受けてしまうため、いつも不安を抱えながら駅を利用するしかない状況を抱えている人ばかりです。介助の必要な障害者が安心して駅を利用できる方法を早急につくってもらいたいと思うのですが、今後更に障害者は電車に乗れなくなつてしまつた状況と考えると、その方法を早く改善していただきたいと思つてます。

改善方法というのは様々あると思つていただいても、どんな障害を持つても駅を安心して利用できるような、例えば、退職した職員の方やシルバー人材センターなどを活用しての人材を介助要員として配置したり、介助の必要な方に対する心のバリアフリーを実施するための補助金の創設など、駅のハード、ソフト両面のバリアフリーを実現するために、国交省、鉄道事業者、障害当事者を含めた三者の話し合いの場を設置することを検討していただきたいと思つたのですが、いかがでしょうか。

○国務大臣(赤羽一嘉君) まず、鉄道の駅が無

化をするときに安易にそれを認めているわけではなくて、先ほどから局長からも答弁させていただいていますが、障害者の皆さんの利用実態を踏まえた上で、しっかりとそこをサポートするようという指導を行つてきたところでございます。現実にはそういう指導が行き届かない事案があつた場合には、しっかりと個別に対応していくというのが水嶋局長からの答弁でございます。それが一つです。

その中で、今、最後、御提案いただきました国土交通省と鉄道事業者、障害当事者を合わせた三者の話し合いの場の設置ということにつきましては、これ、先ほど午前中のやり取り、新国立競技場がユニバーサルデザインでしっかりとできたという御評価も、浜口委員からだつたと思つてますけど、いただいたのも、これは、設計の段階から障害者の皆さん、高齢者の皆さんの意見を取り入れる、そういう仕組みでやつたということが大きな要因だつたというふうな思つておりますし、複数の方からも御指摘いただいた小規模店舗のバリアフリー化につきましても、この一月から、障害者の皆さんと、あと事業者の皆さんと、また設計関係の皆さん、そういう三者が初めて顔を合せて意見の交換をしながらという場もつくらせていただいたところでございます。

まだまだ鉄道関係につきましても御指摘をいただく中で、鉄道事業者が障害者の皆様の立場に立つて、特に障害特性、様々あることについて、やっぱり一方的な思い込みの部分も随分あるかと思つてますので、こうしたことは、せつかくの御提案でありますので、国土交通省と鉄道事業者、また障害当事者の三者の話し合いの場を設置する方向で検討していきたいと、こう考えております。

いずれにしても、障害を持たれている方も積極的に社会参加ができるようなことを目指すのがユニバーサルデザインの共生社会だと思つておりますので、しっかりとこれからも取り組んでいきたいと思つたので、御指導をよろしくお願ひしたい

と思つてます。

○木村英子君 ありがとうございます。話し合いの場を設置していただけるということで、本当にうれしく思つてます。

障害者の現状を踏まえて、今回提出された附帯決議案の中にも無人駅に関する条項を提案させていただきました。今後とも、障害者の人が安心して駅を利用できますように改善のほどをよろしくお願ひいたします。

以上です。

○上田清司君 早速ですが、今回の法案につきまして、私も、埼玉県身体障害福祉協会、また障害者協議会のそれぞれの代表の皆様にはヒアリングをさせていただきました。それを踏まえて、何点か御質疑をさせていただきたいと思つてます。

まず、障害者の駐車スペースについてなんですが、御案内のように、車椅子の絵が描いてあつて間口が広い、当然車椅子で乗り降りがスムーズにできるようなスペースを取つてあるわけですが、実は車椅子を必ずしも必要としな歩行困難者、障害者の方にとっては普通の駐車場が構わないんですが、駐車スペースが狭くて、車椅子専用のスペースを取つておくこと他の方々は一般の駐車場の方に行かなくちゃいけないと、そこで困難なことが非常に多いとお話でございました。

そこで、御提案がありました。普通の駐車スペースで、車椅子のスペースのすぐ隣接したところにそうした駐車スペースを確保していただけないだろうか。ただし、場合によっては、この車椅子の対応のスペースは二倍近くありますので、そうしたものを一台減らすとかしながら、歩行困難者の障害者のスペースを隣接してつくつていくと。

しかし、これもいろいろ課題がありまして、車椅子のスペースが空いていればそういう歩行困難者の方もそういったところに駐車ができるわけですが、車椅子じゃないもので、何で車椅子でない者がそうしたところに入つていくんだと、こうい

う誤解も受けられます。もちろん、ステッカーだとか証明する何らかの形のものを持っておられずけれども、そもそもそんなふうに見られること自体が嫌だと、こういうお話もごいます。また一方で、車椅子の方がもし歩行困難用の駐車場の狭いスペースしかない形で、そこに何らかの形で車椅子と同じようなマークが入っていたとすると、そこに車椅子対応の車が入るときに、何でこんなに狭いんだという非常に難しい判断がごいます。

そこで、私もいろいろひねったんですが、これといったアイデアが出てきません。例えば、歩行困難な方にも車椅子と同じようなマークを作れば一般の方はそこに入れないと、だから安心して確保できると。しかし、車椅子の方の自動車がそこに止まろうとすれば、何でこんなに狭くてどうしたんだと。障害者関係のところでも周知が徹底していけばこうしたところも課題は解消されると思いますが。

こういった点も踏まえて、都市圏においてはスペースが狭いということがありますので、車椅子対応の方と歩行者困難な方の駐車スペースと両立ができるような仕組みづくりについても、厚労省と、そして障害者団体と、さらにまた国交省と協議をして、こうしたアイデアを、解消できるような方法はないか、こうしたことについて考えていただきたいということを開係の局長に是非対応をお願いしたいと思っております。いかがでしょうか。

○政府参考人(浦生篤実君) お答え申し上げます。

バリアフリー法に基づきます車椅子利用者用駐車施設等につきましては、車椅子利用者等が車に乗降する際に必要となるスペースを確保するため、幅の広い、具体的には幅三・五メートル以上の区画を設けることとなっております。かなり広い形になります。

一方で、この車椅子利用者用駐車施設やその他の一般駐車区画も含めた障害者等用駐車区画を施

設の出入口付近に設定いたしましたして、障害者、妊産婦など利用者を限定して利用証を交付しているパーキングパーミット制度、これが現在三十九の府県と三市において導入されておりまして、この実態を調べましたところ、先生のこの御質問ございましたので調べましたら、やはりそれぞれの足の腰の状況等の実態のニーズに合わせた形で大きいものと小さいものを併設しているものがほぼ八割を超えているという状況が把握できました。

こういった意味で、そういった幅の小さい三・五メートル未満の一般駐車区画も幅の広いものと一緒にパーキングパーミット制度では整備を進めていると分かりましたので、我々は今現在、その制度導入に向けて機運の醸成、取り組んでいるところでございますが、こういった大小、いわゆる大きいもの、小さいものを含めたものもつくっているということも事例集の中でもしっかりと説明できるような形で周知を行っていきたく思っておりますし、いずれにいたしましても、この今回の法案につきましては、やはり国民も含めたそれぞれの責務といたしまして、車椅子利用者用駐車施設などの高齢者、障害者等が円滑に利用する上で周囲の配慮が必要施設について適正利用を推進することとしておりますので、国交省といたしましては、今回の法改正の趣旨を地方公共団体、施設設置管理者等に広く周知するとともに、引き続きパーキングパーミット制度の周知、普及、さらには同制度における小規模な一般区画も対象に含めるよう働きかけることによりまして、障害者等がその障害の程度、必要性の程度に応じて、障害者用駐車区画を利用しやすい環境の整備を進めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

○上田清司君 ありがとうございます。要はきめ細かくやれという話でありますので、是非趣旨の徹底を関係自治体にも御連絡が取れるようにお願いをしたいと思います。

続きまして、小沢議員、宮崎議員からもお話がございましたいわゆるユニバーサルタクシー、U

D車の案件でございます。

これ、箱型のタクシーと私なんかは勝手に自分で命名しているんですが、非常にあれは乗り降りしやすく、空間が広くて気持ちがいいもので、私自身は順番飛ばしてでもこの箱型のタクシーに乗りたいたいファンの一人であります。

同時に、障害者マークが付いていますので、実際、どんなものかを、しばしばというか、ほぼ毎回乗務員の方に聞いております。乗車拒否というよりは、電動型の大車椅子だとか、そういったものが必ずしもキャバに入らなくて乗せることができない、こういうお話も聞いております。ただ、現場を私が確認したわけではありません。乗務員の皆さんから聞いただけあります。

そういう意味で、そもそも、この車椅子のサイズ、それぞれいっぱいあると思うんですけど、このUD車のキャバ全体との関係について精査がなされているのかどうか、データベース的に整理されているのか、このことについてお伺いしたいと思っております。

○国務大臣(赤羽一嘉君) 今回のユニバーサルタクシーにつきましては、車椅子利用者の方が物理的に乗れないなどというのは本当はあってはならないことだということも思っております。そうした意味からも、ユニバーサルタクシー自体は車両購入の補助の対象ですので、どんな車両でもいいというわけじゃないので認定基準を作らなければいけない。その認定基準を作るためには、障害者、障害をお持ちの当事者の皆さんや有識者の方々の参画による検討会で平成二十四年三月に策定をしたところでございます。

その後も、様々な、車椅子自体も進歩もしているし改善もされているので、そうした車両の開発状況も踏まえつつ、またタクシーの方も随分開発が進んでいますので、そうしたことも踏まえながら、障害者当事者、またタクシー事業者、車両メーカーが参加する枠組みを活用して継続的に意見交換を行っているところでございまして、実は本年三月には、利用者のニーズを踏まえて、ス

ロープの耐荷重がこれまでは二百キロから三百キロに見直しを講じたところでございます。だから、私なんかも多分安心して乗れるようなものになるんじゃないかと。

現状は、JIS規格の、JISの車椅子規格の最大値は大丈夫だということで今認定基準を設けておりますけれども、ちよつといろいろ調べますと、やっぱり例えば外国製の車椅子で大変大型のことあるというふうにも聞いておりますので、そうしたことも増えれば対応しなければいけないので、その不断の見直しは行っているということでございます。

あと、やっぱりUDタクシー乗車拒否の問題は、その運転手さんの、これやっぱり結構、何というか、対応というか作業というかが難しいというか大変だということも相当大きな理由にあると思いますし、また、止める場所が、普通流しで止めるとそこが非常に邪魔になるというふうなこともあって、様々な原因があるように承知していますので、それはしっかりと現場の話を聞きながら、まず物理的なこの認定基準で乗れないというふうなことがないようにしっかりと不断の改善をしていかなければいけないと、こう考えております。

○上田清司君 確認ですが、現時点において、このJIS規格における、国内で生産されている、使用されている車椅子、これ電動車椅子も含めて、きちつとこのUD車、ユニバーサルデザインタクシードに入るということ、間違いないんですね。

○国務大臣(赤羽一嘉君) それは確認できております。

○上田清司君 結構タクシードの乗務員でそういうことを言う人が多いので、あるいは面倒くさいからそういうこと言っているのかもしれない、確率的にはちよつとそういう雰囲気ですね。ただ、そういうことであれば、それはそれで一つ安心をいたしました。今度は切り返してみたいと思っております。そういうお話を聞いたときですね。

それからもう一点、この問題について、乗車拒否をすることに關して、そのタクシー会社に補助金を通じて国交省としてはきちっとコントロールできているので、そうしたことが起こったならば正ができるというようなニュアンスのことを御答弁先ほどされましたが、これは間違いありませんか。

○政府参考人(一見勝之君) お答え申し上げます。

午前中も御答弁申し上げたところでございますが、車両購入費の補助の条件といたしまして、実車を用いた研修の年二回以上の実施を求めているところでございますので、これについては今後も徹底をしていきたいと思っております。

また、改めまして、インセンティブという形で、午前中も申し上げましたけれども、運転手が身体障害者の方々をお乗せするような気持ちになるような、そういったことも進めていきたいというふうな考えているところでございます。

○上田清司君 こうした乗車拒否のデータというんでしょうか、はあるんですか、具体的に。先ほど百件についてのデータを御提示いただいたところですが、国交省としてそうしたものを把握されているのかどうか、確認したいと思っております。

○政府参考人(一見勝之君) お答え申し上げます。

運輸局ごとに乗車拒否のデータがございます。まず、乗車拒否についてはこういったことがありましたという通告をいただきますけれども、それは会社に確認をいたします。それもデータは残っておりますし、乗車拒否をしたというところでありますと、それについては処分をしておりますので、それもデータは残っております。

○上田清司君 その処分をされた件数というのは、そうした通報があつて確認をした案件の中で何件処分をされておられるのか、その処分の中身は具体的にどんな形になっていくのか、教えてく

○政府参考人(一見勝之君) 済みません、御通告

をいただいていないので明確にお答えすることはできませんけれども、関東運輸局におきまして、昨年でしたでしょうか、処分を行つておりまして、日車というのを掛けましてタクシーの車両の使用を禁止をするということを行つていただいております。

○上田清司君 この部分はちよつと通告していかつたので、把握が十分できていない、それはそれで結構ですが、後ほどお見せしていただきたいと思ひます。それはなぜかとすると、補助金を出して何らかの形でコントロールできているというお話がありますので、本当にコントロールができるのかなと。

御案内のとおり、この後また、いわゆる乗務員の研修についても伺いたいということ、関連してまいりますので、続いてそこに持つていきたいんですけれども、鉄道事業者の皆さんたちのいわゆる障害者の皆さんに対する介助あるいはお手伝い、このレベルはかなり高い評価をしていただいております。一定程度は分かるような気がいたします。鉄道事業者の社員の方々は、永久就職とは申し上げませんが、比較的長い期間、鉄道会社にお勤めになっておられるし、鉄道会社で余り小規模でという世界は余りない、そういう関係もあるし。

しかし、タクシーは、個人タクシーもありますし、大変大きなタクシー会社もあれば、中小レベルの全部で十台ぐらいしか持つていないようなタクシー会社もございまして、そういうところでの乗務員の確保などについても、入れ替わりが激しいということもあつて、研修が十分にできないというふうなことも、これは考慮という判断せざるを得ないというふうな私自身は思つております。

そういう意味で、例えば二〇一五年なら二〇一五年と比較して、二〇二〇年とはどんな形でそういう乗務員の研修レベルが上がつていのかとか、そういう意味でのデータベースなどというのか、きちんと国交省なんかで把握されているのかど

うか。

それぞれ関東陸運局などでタクシー業界等々と調整をしながら当然やっておられる。また、タクシー業界なんかの総会だとか新年会だとかに行くと、関東陸運局長さんが最上賓のお客さんで座っておられるし、そういう形で関係を密接に持つておられることもよく分かつております。そういう意味で、きちつと把握はされていけばいいんですけど、その辺が把握されていないで、時々やつていましてという世界では、なかなかこの問題は解決できないだろうということ、今申し上げているところでございますので、この点について伺いしたいと思います。

○政府参考人(一見勝之君) お答え申し上げます。

済みません、その前に、先ほどいただいた処分についてですが、資料出てまいりまして、申し訳ありません。

関東運輸局で、平成三十年から令和元年まで十三件の乗車拒否についての情報が寄せられております。その中で、平成三十年の十月でございますけど、簡易電動車椅子は乗せないというふうな会社で決めたので乗せませんというふうな言われたということ、これ会社に確認をいたしました、それのとおりだったということでございます。これについては、三十一年の三月に、先ほど申し上げましたように、四十四日車の車両停止を掛けております。これが処分でございます。

それから、先ほど御質問いただきました件でございますが、研修につきましては、どのような形で研修をしているか、私ども聞き取りを各運輸局で行つているところでございます。加えまして、今回の法律改正でハード基準に加えてソフト基準、これを決めていくことになりましたけれども、どんな形で研修を行っているか、それを集計のやり方も含めて更に深度化を進めていきたいというふうな考えております。

○上田清司君 いやいよ本当に、大臣は終わります旅なんというふうなお話もなさつておられます

が、いわゆる百点を取るのなかなか困難ですが、百点を取つていくのは困難ですけども、しかし、高いレベルにどんどん近づいていくことだけが高いレベルを更に実際につくっていくために、やっぱり丁寧にデータベースの一つ一つ潰していくという作業が私は大事だと思つておりますので、こうした部分について、ともすれば幾つかやつて、やつていましてということではなくて、確実にこなしているという形を取ることに重点化されていけば、まさに私は、終わりなき旅ではなくて極めて頂点に近いところまでずつと近づくんではない、百点がどんどんどんどん遠くに行くのではなくて、百点のところを最後に申し上げて、質問を終わらせていただきます。

○委員長(田名部匡代君) 他に御発言もないよう

ですから、質疑は終局したものと認めます。これより討論に入ります。――別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(田名部匡代君) 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもっ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、浜口さんから発言を求められておりますので、これを許します。浜口誠さん。

○浜口誠君 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・国民の声、立憲・国民、新緑風会・社民、公明党、日本維新の会、日本共産党及びれいわ新選組の各党派並びに各派に属しない議員上田清司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 車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進に当たっては、国民の具体的な行動につながるよう、関係事業者等と連携して積極的かつ集中的な広報活動及び啓発活動を実施すること。

四 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。

五 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、既設であつても、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。

六 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。

七 生活利便施設である物販、飲食店の数は二万平米未満の小規模店舗が大半を占めることに鑑み、二万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つ

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、ガイドラインを定めること。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下げ及び建築物特定施設の見直しを要請すること。

八 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よう検討すること。

九 無人駅の増加が当該駅を利用する障害者の社会的障壁とならないよう個々の障害に対応した合理的配慮を推進するために、介助を希望する障害者に対しては介助要員の常設配置を進める取組や乗降時に即応できる支援体制の整備を検討し、介助を要しない障害者に対しては単独乗降可能な駅ホームの整備等、事業者が取り組むべき事項をガイドラインに定めた上で、当該事業者が遵守するように必要な措置を講ずること。

十 介助が必要な障害者の公共交通機関の利用に際しては、必要な介助が安心して受けられるよう、事業者、行政、ボランティア団体等の連携の下、社会全体で障害のある利用者の安全を確保し、支えていくための取組を推進すること。

十一 障害者の公共交通機関の利用が拡大してきている中、国は車椅子使用者や視覚障害者を始めとする移動制約者と事業者双方との対話を重ねた上で、障害特性に応じた介助の要否の事例の整理などを行い、介助の在り方に対する考え方の明確化を図ること。

十二 駅ホームからの視覚障害者の転落事故が全国で多数発生していることに鑑み、事業者に加えて国・地方公共団体による積極的な支援など官民協力の下、ホームドアの設置、必要な介助要員の配置、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。

十三 障害者が居住可能な共同住宅を増やすため、そのバリアフリー整備の実態調査、建築設計標準の見直し等必要な措置を講ずること。

十四 観光施設等における移動等円滑化に関する措置に係る情報提供の促進に当たっては、情報提供を行う事業者等と連携し、正確な情報が分かりやすく効果的に発信されるよう努めること。また、宿泊施設については、一般客室におけるユニバーサルデザインを推進するとともに、バリアフリー客室の設置率を国際的な水準に引き上げるため、必要な措置を講ずること。

十五 ユニバーサルデザインタクシーが活用されるため、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。

十六 東京オリンピック・パラリンピック競技大会のメインスタジアムである新国立競技場の整備に当たり行った当事者からの意見反映の仕組みをレガシーとして残す観点からも、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。

十七 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。

十八 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。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたします。以上です。

○委員長(田名部匡代君) たいだいま浜口さん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。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(田名部匡代君) 全会一致と認めます。よって、浜口さん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、赤羽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。赤羽国土交通大臣。

○国務大臣(赤羽一嘉君) 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、たい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。ありがとうございます。

今後、本法の施行に当たりましては、本委員会での審議における委員各位の御意見や、たいだいまの附帯決議において提起されました各事項の趣旨を十分に尊重してまいります所存でございます。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、御協力に対し重ねて心から感謝申し上げます。

誠にありがとうございます。

○委員長(田名部匡代君) 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(田名部匡代君) 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。

午後二時四十二分散会