

ここが疑問「バリアフリー新法案」Ver.5

○「障害者基本法」や「高齢者基本法」の理念は反映されてるの？

障害者基本法や高齢社会基本法の理念として“個人の尊厳とそれにふさわしい生活を保障される権利”、“社会を構成する一員としてあらゆる分野への参加”、“障がいを経験した差別の禁止”などが「バリアフリー新法案」では明記されておらず、反映されるのか、疑問である。

○移動や利用が拒否されてもいいの？

「バリアフリー新法案」では移動や利用の拒否を禁じることが明記されていない。これは、今後も“乗車拒否”や“利用拒否”が起こり得ることをある意味認めていることであり、大変疑問である。

○「身体」以外の障害者は移動・利用できないの？

「バリアフリー新法案」では、“身体障害者等”の“身体”が削除されたが、そのことにより具体的な施策にどのような変化が生じるかが明確ではなく、疑問である。また、法律の文中では“身体の機能上の制限を受ける者”という表現になっており、齟齬が生じていることに疑問である。

○ホームドアの設置は必要ないの？

「交通バリアフリー法」制定後も、視覚障害者等のホームからの転落事故は減少していない。その対策としてもっとも有効である「ホームドア」の設置について、計画的に進める必要があると考えるが、「バリアフリー新法案」で何らかの改善がなされるのか、疑問である。

○鉄道車両とホームとの段差・隙間は解消されるの？

福岡市営地下鉄七隈線の成功から、技術的には可能なことが明らかである。にもかかわらず新設の「つくばエクスプレス」でも解消はされていない。エレベーターが設置されても、車両とホームとの段差・隙間のために、車いす使用者の自立した自由な移動が実現されていない。「バリアフリー新法案」で何らかの改善がなされるのか、疑問である。

○乗降 5000 人未満の駅・周辺は整備されないの？

基本構想の作成は 5000 人以上の駅という先入観があり、小規模な駅は切り捨てられがちで、もともと交通手段の少ない過疎地域など都市部との格差が拡大してしまう。「バリアフリー新法案」で何らかの改善がなされるのか、疑問である。

○地域（自治体）での移動（交通）・利用（建築物）基本計画などは必要ないの？

現行の「交通バリアフリー法」はハード面の整備が主であり、公共交通機関とその周辺

のバリアフリー化は、地域全体を捉えたまちづくり政策に欠かせないテーマであり、自治体のイニシアチブが不可欠であると考え、移動・利用の基本的な地域計画などの策定が重要だと思われるが、「バリアフリー新法案」で何らかの改善がなされるのか、疑問である。

○ノンステップ・バス運行の地域格差はなくなるの？

ノンステップ・バスの導入は進みつつあるが、都市部と地方（過疎地域）との格差が生じているように思われる。政府（国土交通省）では、目標値を全国で20～25%としてきたが、地域格差解消のため目標値を都道府県ごとに定めるなどの工夫が必要だと考えるが、「バリアフリー新法案」で何らかの改善がなされるのか、疑問である。

○リムジンバスや高速・長距離バスはノンステップ化しないの？

ノンステップの高速バス等が実際に導入されており、技術的には可能であることが証明されているにもかかわらず、「バリアフリー新法案」でリムジンバス、高速バス、観光バスなどがカバーされていない。これらについて新法案で何らかの改善がなされるのか、疑問である。

○「STS（スペシャル・トランスポート・サービス）」って何？

「交通バリアフリー法」制定時に付帯決議で明記された「STS（スペシャル・トランスポート・サービス）」について、その後国土交通省において検討がなされたことと思うが、STSとはどのような移動手段（の範囲）を指すのか、明確にすべきだと思うが、「バリアフリー新法案」で何らかの改善がなされるのか、疑問である。

○移送・移動サービスは増えないの？

NPO団体などが実施している「移送・移動サービス」は、移動制約者にとっては地域の重要な移動手段であり、その促進が求められる。「バリアフリー新法案」でSTSと同様に、何らかの改善がなされるのか、疑問である。

○兼用タクシーは増えないの？

効率性の低い車いす対応の専用車ではなく、ロンドンタクシーやアメリカのランプキャブなどと同様に“流し”で一般の旅客も車いす使用者も利用できる「兼用車」の促進について数値目標が必要だと考えるが、「バリアフリー新法案」で何らかの改善がなされるのか、疑問である。

○ホテルの客室や学校はどうなるの？

「ハートビル法」の改正時にも論点のひとつであった“一定規模以上のホテルの客室”や災害時に避難所として利用する“学校”などのバリアフリー化は不可欠であるが、「バリアフリー新法案」で何らかの改善がなされるのか、疑問である。

○トラブルやクレームはどこで解決してくれるの？

国土交通省では、ホームページ上でホットラインステーションを設置し、国土交通行政

に関する要望、意見等を受けているが、ここに寄せられる事例や意見の処理はどうか、公開されるのかについては明らかになっていない。むしろ続発する問題に対しては公開の原則の下で、利用側の当事者が必ず含まれた“中立的機関”が必要であるが、「バリアフリー新法案」で何らかの改善がなされるのか、疑問である。

○スパイラルアップのためにどんな調査や検証するの？

国土交通省でもスパイラルアップ（継続的改善）が重要だとされているが、そのためには継続的な事後調査・評価が必要だと考えるが、「バリアフリー新法案」で何らかの改善がなされるのか、疑問である。

○当事者や市民の参加は進められるの？

「バリアフリー新法案」では、“住民等による基本構想の作成提案”や“協議会の設置”など、利用者の関与が促進されるが、その具体的なしくみなどが明確でない。また、拒否事例があとを絶たないことなど、法の精神と現場がかみ合っていない点多々あり、設備後に利用・使用しにくいなどという事例も多い。この問題は計画、実施、検証の各段階への当事者参画とトラブル・クレーム等処理機関への当事者参画がなされなければ解決されない問題だと考えるが、「バリアフリー新法案」で何らかの改善がなされるのか、疑問である。

○エレベーターが設置されるまでの暫定的昇降設備は、本当に安全なの？

エレベーターがどうしても設置できない場合の例外的代替措置としてのみ認められている「車いす対応エスカレーター」で転落事故が、各地で多発している。その例外を認める条件が明示されておらず、エスカレーターに安易に付加できる車いす対応機能で代替させている例が見られる。そもそも駅利用は、安全が第一であることから、転落・転倒事故が頻発している昇降機が、本当に“バリアフリー化”なのか“移動円滑化”なのか明確でなく、「バリアフリー新法案」で何らかの改善がなされるのか、疑問である。

また、「キャタピラ式階段昇降機」については、エレベーターの代替措置としても認められていないにもかかわらず、その導入台数・使用駅も少なくなく、車椅子利用者による事故が続発しており、大変危険である。「バリアフリー新法案」ではその禁止も視野にいたした改善がなされるのか、疑問である。

○ハンドル式電動車いすなどはどうなるの？

ハンドル式電動車いすは特に高齢者の利用が多く、また障がい者においてもその利用が必要な者も相当数おり、今後ますます日常生活を送る上で重要な移動機器となることが予想される。しかし、公共交通事業者による利用拒否が公然と行なわれている上、鉄道やバス利用に際して、安全性や快適性など車両の技術的課題も多く、公共交通機関を利用可能にするための寸法も含めた開発や規格化が必要であるが、「バリアフリー新法案」で何らかの改善がなされるのか、疑問である。