

バリアフリー法改正で改善してほしい『13課題』

DPI日本会議

バリアフリー整備が進まない「10課題」

最重要課題5項目

地方のバリアフリー整備 (新設)

バリアフリー法は、乗降客3,000人/日以上が対象というように、都市部を想定した施策のため、地方のバリアフリー整備がほとんど進まない。障害者権利条約では「都市及び農村の双方において」バリアフリー整備を求めている。

当事者評価の仕組み(新設)

せっかく整備したのに障害者は利用しにくいバリアフリー整備がよくある。当事者評価の仕組みをつくり、整備に反映し、ガイドラインをバージョンアップしていく仕組みが必要(欧米ではすでにあり)。

小規模店舗のバリアフリー化

1994年のハートビル法以来、床面積2,000㎡以上という基準が変わらず、小規模店舗のバリアフリー化が進まない。欧米では小規模店舗も車いすで入店可能。段差解消、固定椅子を設けないといった最低限のバリアフリー整備基準が必要。新規開設時であれば、バリアフリー化してもコストはほとんど増えない。事業者負担を少なく整備を推進する施策必要。

駅ホームの安全向上と単独乗降 (ホームドア、段差・すき間解消)

ホームドアを設置し駅ホームの安全性向上が必要。同時に、車いすでの単独乗降が可能になるようにホームと車両との段差とすき間の解消が必要。大阪市営地下鉄は段差2cm、すき間3cmという目標を定めて整備推進。バリアフリー法では数値目標なし。

避難所としての 学校のバリアフリー化

阪神・淡路大震災、東日本大震災、熊本地震でも、避難所に車いすで入れなかった事例が多数あった。バリアフリー法では一般の学校はバリアフリー整備義務(基準適合義務)がない。防災の観点から一般学校を義務対象にすることが必要。

重要課題5項目

空港アクセスバス・高速バスの バリアフリー化

2010年までバリアフリー法の適用除外認定車両となっていたため整備が遅れている。5万台走っているうち、リフト付き車両は3台のみ。特に地方では、空港から市内へのアクセスはバスとタクシーしかなく、バリアフリー化が必要。

音響式信号機 (視覚障害者誘導)

視覚障害者が安全に道路を横断するためには音響式信号機が不可欠だが、設置率は9.4%程度と非常に低い(約19,500基/約208,100基 2017年3月)。さらに、設置されていても夜間は音声を止めており、非常に危険。

ホテルの ユニバーサルデザイン化

バリアフリールームの整備(総客室の2-3%程度)とともに、一般客室も段差を解消しユニバーサルデザイン化すれば、手動車いす程度は利用可能。高齢者にとっても有効。

共同住宅のバリアフリー化

車いす等で利用できる民間の賃貸住宅が少ない。一定の規模以上(20戸以上等)の共同住宅には、段差解消、ドア幅80cm以上というバリアフリー整備基準が必要。

車いす用席の予約システム

新幹線や特急の車いす用席を取るには特別なルートで、時間と手間が非常にかかる。どこでも、誰でも簡単に購入できるように、一般と同じ販売ルートにのせて簡素化が必要。

さらに改善が必要な「3課題」

1. 規模に応じたバリアフリー化

- ・現在は1日の利用客が3,000人の駅も、300万人の駅も同じ整備基準。そのため、エレベーターに行列ができる、1ルートしか無いため大回りしなければならないといった問題が起きている。駅の規模に応じてエレベーターの大型化・複数化、複数ルート化等の段階的な整備基準が必要。



ベビーカー・スーツケース利用者も増え、大きな駅でのEV渋滞は日常茶飯事。

2. 新幹線・特急車両のフリースペース

- ・車いすを折りたたんで座席に移るといった設計のため、移乗出来ない障害者は車いすのまま乗車できる場所がない(デッキのみ)。通勤車両のように、フリースペースを設けて、車いすのまま乗車できるようにすることが必要。ベビーカーにも有効。



狭すぎるスペースで、電動車いすでは通路をふさぐ。車内販売が通るたびにデッキに出ることもしばしば、自動ドアのセンサーにも反応しやすく、ドアが頻繁に閉ってしまう。

3. 在来線は一車両に1ヶ所のフリースペース

- ・日本人の生活スタイルが変わり、ベビーカー、スーツケース利用者が増え、フリースペースはいつも大混雑。いまや1編成2ヶ所では足りない。すべての車両に1ヶ所以上のフリースペースが必要。大阪市営地下鉄等ではすでに導入済み。



山手線では1・11号車だけに設置していた車いす・ベビーカースペースを改め「フリースペース」として全ての号車に整備する。