

| | | 現時点の整理 |
|--|--|------------------------------------|
| 建築物に関する内容 | | |
| ○ 建築物のバリアフリー化率については、公的施設と民間施設などもわかるようであれば、基本構想の継続協議会の場においても大変有用。 | | 資料3-2のとおり |
| ○ 建築物のバリアフリー化進捗率について、業態に応じて把握することは大変大事である。数値の進捗だけでなく、質の進捗も大事である。 | | |
| ○ 共同住宅の基準適合義務対象の見直しについて、主に玄関周りや1階レベルの住宅へのアクセスを可能とするよう、移動等円滑化基準の見直しを早急に検討すべき。また、改正に当たっては、障がい者の地域移行の観点からも福祉部と協力し検証すべき。 | | 資料3-3のとおり |
| ○ バリアフリー整備状況のホームページでの公表は企業イメージにも繋がる。この企業イメージは大きい。義務付けも重要だが、それ以上にバリアフリーの整備状況広報の工夫が重要。 | | 資料3-4-1、 3-4-2のとおり |
| ○ 第2回部会資料-1「課題④ バリアフリー情報提供の義務化、建築物の設計時における配慮事項等」についてはワーキングを設置するなどして具体案を議論するのがいいと思う。 | | |
| ○ 福祉のまちづくり条例は、建築基準法を背景にしているので、建物本体への規制になっている。しかし實際上、内装等については、店舗設計者の自由になっているので、飲食店等では、未だに新築物件であったとしてもバリアフルのところが多に多い。一部の店舗設計事業者グループからも、規制なりマニュアルの提示が欲しいとの声があるので、検討してほしい。 | | |
| ○ 自動車修理工場の利用実態等を調査のうえ、基準の最適化を検討。 | | 自動車修理工場の利用実態等を調査の上、基準の最適化を検討。 |
| ○ 公共用歩廊については、地下、地上など多様なタイプがあり、基準の最適化は必要。 | | 公共性を鑑み、既設事例等を参考に基準の最適化を検討。 |
| ○ 神社・仏閣など歴史的建造物に対するバリアフリー化の検討が著しく遅れている。歴史的価値のある神社・仏閣などをバリアフリー対象とすることは大変難しいが、デザインとしてなじませるなどといった配慮をする手法はある。保存と言う観点から強力な規制がかかっているが、世論を醸成していかないといけない。 | | 今後文化財保護法との関連等も整理し検討。 |
| ○ 既存建築物の耐震関連の工事と併せてバリアフリー化が行えるような仕組みを検討されたい。 | | 既存建築物のバリアフリー化に係る税制の検討状況等を注視し対応を検討。 |
| ○ 既存施設の改善について、設計・監理に携わっていると、施主より義務なのかどうかとか、守らなければ罰則はあるのか、メリットの有無は、などとまず聞かれる。建物の質、利用者の増加に繋がると話はあるが、先ほど事務局から説明のあった既存施設の改善に関する制度では適合した旨を書面で交付するとの説明であったが、利用者により分かりやすいものをいただけるようにはならないか。また、現状、建築確認申請が民間確認検査機関で多くが行われている中で、その制度に基づき別に行政に申請することになれば本当に機能するのか精査すべき。 | | |

道路に関する内容

○ 歩道上に自転車ゾーンを新設することについて、自転車ゾーンと歩行者の通行部分の区別が視覚障がい者にはわかりづらい。
今すぐは無理かもしれないが将来的には足の裏で判別できるようになるような議論を望む。

○ 歩行者と自転車の走行分離がカラー舗装で区別されている歩道で、視覚障がい者は点字ブロックがない場合、どこを歩いていいのか判らなかつたり、自転車との接触も発生している。また、交差点部では自転車が歩行空間側に近づくことにより交通事故の危険性を感じる。何か対策を検討する必要があるのではないか。

・大阪府警とも連携して、自転車利用のマナーやルール周知の啓発活動に努める。
・今後、自転車の通行空間については、車道通行を基本とした構造を検討していく。
・引き続き、優先整備区間を定め、視覚障がい者誘導ブロックの設置を進める。

鉄道駅に関する内容

○ 駅舎の無人駅対策等が過重な負担であるということで実施しなくてよいとなれば、困っている者には生命に関わる問題。事業者や当事者など、それぞれの立場から知恵を出し合いながら検討していくべき。

○ 無人駅化について、すべての時間帯において駅員を配置することが望ましいが、昨今の乗客数減少の中で経営判断上やむを得ないと判断して実施したものをご理解いただきたい。
無人駅化された駅においては、何かあった時のためにインターフォンを用意しているので、ご利用いただきたい。

○ 1日乗降客3000人未満の駅はバリアフリー法の規制除外になっているが、少なくとも無人駅は公共交通機関の責務として事故対策・予防の観点からもあってはならない。

○ 利用者数5,000人/日以上以上の鉄道駅舎のバリアフリー状況について、バリアフリー法基本方針の整備目標の平成22年度までに完了していない駅について、課題を分析して問題提起しておくことが大事。

○ 可動式ホーム柵の整備がなかなか進まない。もう少し安価にできるような議論は進んでいるのか。
国の実証実験に参加することはできないか。できないのであれば国の検証結果の報告をしてほしい。

資料3-5のとおり

第2回部会にて未完了駅の報告済み。課題の分析については今後検討。

国の実証実験の結果が出た段階で報告を行う。

心のバリアフリーや啓発のあり方に関する内容

○ ハード面のバリアフリーは進んできたが、ソフト面での対応も非常に重要。
条例上は努力義務として「啓発」や「学習」も対象になっているのではないか。
ハード面の目標値を検証することも必要であるが、それら啓発がどこまで進んでいるのかも確認する必要がある。

ソフト面の啓発に関する取組を今後検討。

障害者差別解消法、合理的配慮の考え方に関する内容

- 資料に社会的障壁の除去について、その実施に伴う負担が「過重でないときは」との記載があるが、安易に表現が用いられているのが気になる。
- 障害者差別解消法の取り扱いに関して、現時点では国交省は内閣府の整理を待って対応することとしている。向こう10～20年、新たな段階におけるバリアフリー化のレベルを上げるものとしてこの合理的配慮の不提供禁止について前向きに取り組んで行くべき。
- 車いすの方の入店拒否と言った事態について、「これは差別である」という明確な根拠がない中で、これは営業上必要な対応だと言われるとそれ以上どうしようもない。
- 障害者差別解消法の施行に向けたスケジュールにおける「基本方針」や「対応要領・対応指針」の内容は、この部会で検討している「福祉のまちづくり条例」の内容にも大きく影響を与えるものであるため、この「障害者差別解消法」の施行の動きとの整合性を考えた内容を検討をすべき。
- 府では、この国のスケジュールに沿って、横だし上乘せという法でカバーできない部分を補っていくのかという議論がされることになる。来月ぐらいに大阪府の障がい者施策推進協議会に部会を設置して、障がい者差別解消に向けたガイドラインを作ると。それを今年度中ぐらいに一定の案を出すと言うスケジュールだと聞いている。そこにこのまちづくりの内容をコミットさせていくというようなかわりがあると思う。ぜんぜん関係なしに協議会のガイドラインが進むのではなくて、より細かな内容を積極的に提案するというようなことが必要と考える。
- 「障害者差別解消法」の影響は大きいと考えている。
元々は国連の“障害者の権利に関する条約”を批准しようとする国の動きから発している。障がい者の社会参加の「配慮」の段階から、この法律により「権利」だということを明確にしたもの。その権利が果たされているか否かをガイドラインで見えていくことになる。
「合理的配慮がされていない」ことが「差別となる。」という考え方になる。
高額な出費を伴わないのにバリアフリーの対応がしていなければ、差別と判定される紛争が生じることが予測される。紛争に対応する支援策も取られるし、地域では関係団体も入れる“地域協議会”を組織することとなる。
今後、法を受けて大阪府がどのようなガイドラインを作成するのかということ、現在の福祉のまちづくり条例では一定規模・用途以上の建築物の規制となっていてそれにかからなければ罰則がないということであるが、今度はここで差別じゃないのか、と言う紛争や協議が起こってくる。権利としてどこまで保障されているかという観点になってくる。そういった観点の違いについても、今度の福祉のまちづくり条例改正やいろいろな施策にも関わってくると思うので、動きを一致させながら検討していくことが必要と考える。
- 聴覚障がい者に対する情報アクセスの重要性を考慮して検討を行うべきである。
- 差別解消法の3年後の施行に対して、可能なものから罰則化を図ってほしい。
- 未だに国においても、リムジンバスや都市間長距離バスは車イス利用者等に対応していない。
差別解消法の趣旨からも、その対策が必要と思う。

障害者差別解消法の施行までの国等の取り組みに関して情報収集等を図る。
(個別の基準等の見直しに関する検討は並行して行う)

大規模建設プロジェクト等の計画への当事者参画に関する内容

- 大規模プロジェクトの建設が進むが、計画の初期段階から当事者が参画していないため、使い勝手が悪い。当事者参画の仕組みづくりの検討が必要。当事者参画が上手くいった事例を研究していくことも大事。
- 知的・精神・発達障がい者は外観からはわかりにくいので、どんな状況においても確実に情報が入手できるような環境づくりに配慮してほしい。施設を作るところから当事者を参画させてほしい。
- 設計者・計画者サイドでは基準を守ることが義務であるが、それ以上に建築物が、「どのように使われるのか」という発想に至っていない。当事者参加を行うと、基準以上の工夫・発見が出てくる。物件ごとで、新しい工夫・発見も変わってくるので、その辺りの仕組みづくりが重要。公共性の高い建築物については、当事者参加の仕組み化を行政が行うべき。
- 企業にとって当事者参画は難しいところもあるだろうから一定の約束事ができればいい。
- 当事者参画の良い例として、世田谷区や練馬区の条例、羽田空港の拡張工事、札幌新空港などがあるので、そういった事例を紹介してほしい。
- バリアフリー基本構想の継続委員会の開催について、府から関係市町村に強くはたらきかけること。

資料3-6のとおり

府内市町村や鉄道事業者等で構成する「重点整備地区バリアフリー推進連絡会議」等を活用して働きかけを行う。

緊急時の対応について

- 昨今の異常気象および南海トラフ地震の津波、浸水地域予想を考えると、地下街についてアクセスのみならず、避難時の対応について(人的対応訓練を含めた)等の対策が必要である。

危機管理部局で対応。