

平成30年10月9日

自由民主党障害児者問題調査会
会長 衛藤 晟一 様

公益社団法人全国脊髄損傷者連合会
代表理事 大濱 眞
バリアフリー等WG委員長 小林 光雄

平成30年度バリアフリー等関連の要望書 (国土交通省の所管事項について)

1・交通バリアフリーについて

① 車いす用駐車施設利用対象者を法律等に

PP制度が37府県3市で採用され岐阜県が来年度の導入を目指し準備しているが、その普及が進むにつれ3.5mを必要とする車いす使用者が極めて駐車しづらくなっている。『車いす使用者用駐車施設』利用対象者を省令や法律で明確にして頂きたい。

参考『高齢者、障害者等の円滑な移動に配慮した建築設計標準』

- ・ 駐車場には、車いす使用者が円滑に利用することができる駐車施設（以下「車いす使用者用駐車施設」という。）を1以上設ける。
- ・ 全駐車台数が200以下の場合にあっては当該駐車台数の2%以上、200を超える場合にあっては当該駐車台数の1%に2を加えた数以上の車いす使用者用駐車施設を設けることが望ましい。

② ダブルスペースを省令に！

『高齢者、障害者等の円滑な移動に配慮した建築設計標準』には必ずしも3.5mを必要としない「車いすに準ずる利用者用駐車施設」が明示されているが、一般の駐車施設への普及が進んでいない。

拘束力のある『国土交通省省令第112号』第2条2項に「車いすに準ずる利用者用駐車施設」を追加し改正して頂きたい。

③ 有料道路の割引対象を「車両に対する割引」から「人に対する割引」へ

現在の有料道路の障害者割引制度は、障害者またはその家族が所有する車両に限り、1台だけが割引を適用される車としてETCカードで登録する制度となっている。しかし、車検時などで知人やボランティアなどの代替車に乗るとき、タクシーに乗るとき、出張先で自動車に乗るときなど、他人の自動車に乗せてもらう場合は割引が適用されない。

このような「車両に対する割引」は、日常生活に必要な範囲として通勤、通学、通院な

どを想定したものである。しかし、障害者の社会参加の推進の観点から、割引制度の理念も「人に対する割引」へとシフトするべきだと考える。

たとえば、他制度のうち警察が所管する駐車禁止除外指定車では、障害者本人が乗車していれば誰の自動車でも適用される制度に変更されている。

したがって、有料道路の障害者割引について、写真を添付した障害者手帳を提示することで適用する制度に変更するように、高速道路会社に対して指導して頂きたい。

2・災害時対応について

④ みなし仮設住宅の有効活用について ※「内閣府の所管事項」⑥の再掲

みなし仮設住宅は初期の避難場所とその後の住居も兼ねているため、速やかな空き部屋情報の提供は有効な被災者救済の手段と言える。災害時、被災者に速やかな空き部屋情報が提供できる様、県、市町村へ通達する等指導頂きたい。

⑤ 災害時バリアフリー仮設住宅の設置義務化について ※同⑦の再掲

平成23年東日本大震災当初バリアフリー住宅がなく大変苦労したと聞いており、その後に起きた熊本地震でもその教訓がすぐには生かされなかった。

全体の2~3%のバリアフリー住宅を義務づける、国のガイドラインの改正をお願いしたい。

参考（2016,10,1国調）

*65歳以上の高齢者人口は、3,459万人となり、総人口に占める割合（高齢化率）も27.3%となった。

⑥ 「避難タワー」建設について

東南海地震の被害想定地域で「避難タワー」が、いくつか建設が進んでいる。車いす使用の要援護者が避難タワーの3階に避難することを想定してみる時、避難タワーにはエレベーターが設置されていないので、車いす使用者を4人がかりで持ち上げることで、対応していくことを想定しているようである。この構想に付随した「実証試験」は行われているのか、車いすの電動化と大型化が進んでおり対応が可能か、といった危惧が持たれている。内閣府のもとで、実際の車いす利用者のモデルを使っての、実証実験を行って頂きたい。