

評価会議における 主なご意見と国土交通省等の対応状況

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
新たな評価指標	<ul style="list-style-type: none"> ○評価指標のあり方の検討は素晴らしい。WGの設置についても賛成。一方で評価に当たってはそのベースが必要であるところ、是非Tokyo2020アクセシビリティガイドラインの内容をベースにしていただきたい。 ○新たな評価手法の検討ではマスタープランや基本構想をどう評価するかが重要。当事者参画した事例においてなぜその地域で上手くいったのか、上手くいかなかったのかを評価し、改善方法の検討が重要。また、地域分科会も活用し各県単位でのバリアフリーの評価が中央まで上がる仕組みも必要。 ○心のバリアフリー、障害の社会モデルの普及促進が重要であり、評価の中にどう盛り込んでいくかについて更に議論を深めたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○当事者目線にたった評価指標のあり方を検討するにあたっては、既存旅客施設の現地調査を含めて、評価会議委員の皆様にご参加頂きながら、検討を進めていくこととしています。 ○基本構想等は、バリアフリー施策に関する各地域特性や地域の事情等が反映されていると承知しています。ご指摘の点については、今後、評価指標のあり方についての検討を行う際、地方への普及・展開を図る上での課題として、検討していくこととしています。 ○心のバリアフリーとの関係についても、今後、具体的な評価指標の考え方等を整理していく中で、検討してまいります。
東京2020大会のレガシー (当事者参画等)	<ul style="list-style-type: none"> ○当事者参画をレガシーとすることは重要。仙台市交通局からは「バリアフリー対策を当事者含め皆で考えたい」と言われており、取組の広がり大きなレガシーだと思う。 ○東京2020大会の重要なレガシーは当事者参画とIPCのガイドライン。このガイドラインに定められた基準についてはバリアフリー法において義務化してほしい。なお大阪万博のガイドラインは当事者参画なく残念。 	<ul style="list-style-type: none"> ○当事者参画の取組は重要課題と認識しており、本省各局及び地方整備局・地方運輸局等から施設管理者等への働きかけを強化する等、当事者参画の取組を推進してまいります。 ○当事者目線にたった評価指標の検討に際し、当事者である評価会議委員の皆様にも、現地調査にご参加頂き、事業者との意見交換の場を設けるとともに、当事者参画の重要性やプロセスに関する事例集を作成し、地方自治体や施設管理者、交通事業者等への周知等を進め、当事者参画の枠組みづくりに向けた環境整備等を進めて参ります。

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
心のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ○マスタープラン・基本構想において、発達障害の特性上外見で分かりにくい障害に対して、心のバリアフリーの内容が重要。地域の環境整備だけではなく、人に優しいまちづくりの中に地域の方々の理解促進に対する取組を取り入れていただきたい。 ○国交省HPにあるベビーカー（マーク）の記述について、障害児用車椅子（ベビーカー）も是非掲載いただき、紹介してほしい。 ○小さい頃から色々な障害の存在を知ることが重要。学校教育での取組を検討して行ってほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○各地方運輸局等と学校教育と連携したバリアフリー教室の実施や、バリアフリースイッチなど当事者の円滑な利用に配慮すべき施設の適正利用に関するマナー啓発等を目的としたポスターを公共交通機関等において掲示する等、広く国民の理解と行動を促す取組を進めているところです。 ○R2のバリアフリー法改正で創設された教育啓発特定事業について、現在、学識経験者、障害当事者、公共交通事業者、市町村等を構成員とする検討会を設置し、「教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン」の作成を進めています。この中で、見えにくい障害や学校教育との連携についてもご意見をいただいております。ガイドラインに必要な内容を反映していく予定です。 ○子ども用車椅子については、国交省HPの掲載のほか、新規ポスターの作成、交通事業者向け接遇研修モデルプログラム等への明記等を通じて、周知啓発を図って参ります。
障害者割引	<ul style="list-style-type: none"> ○精神障害者の運賃割引施策について、何をもって精神障害と証明するのは難しい問題と考えている。当事者団体等の懇談会等検討いただきたい。 ○精神障害割引の話を進めていく際は、家族会という枠組みもあるので、家族の立場と障害当事者本人の立場の両方がそろって、省庁や事業者だけではなく、障害当事者を含め一緒の場で協議する場を設定してほしい。 ○運転免許の返納が必要となってきたときに、実現可能性とか難しい面もあるかと思うが、公共交通を利用しやすくなる割引があると良い。認知症で精神障害の認定を一部受けている方もいる。公共交通を使わずにいるという方もいるので外出のバリアを無くす取組を進めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○精神障害者割引については、事業者の自主的な判断に基づき行われている中で、機会を捉えて、公共交通事業者等に対して、理解と協力を求めて参りました。精神障害者割引の導入事業者数については徐々に増加しているところですが、令和元年第198国会での「精神障害者の交通運賃に関する請願」の採択等、引き続き、機会を捉えて、公共交通事業者等に対して理解と協力を求めてまいります。また、厚生労働省や関係事業者等と意見交換を実施するなど、精神障害者割引の導入促進に向けて、実務的な検討を進めているところです。こうした取組の中で、ご要望の点についても検討して参ります。 ○高齢者の向けの移動支援については、各自治体が地域住民の方向けの行政サービスとして、シルバーパスの発行等が行われていると承知しております。また、認知症の方向けとして、公共交通事業者における接遇ガイドラインの整備等を行っているところです。今後とも、高齢者・障害者の方の移動の円滑化に取り組んで参ります。

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
無人化問題	<ul style="list-style-type: none"> ○無人化駅の問題だが、これは高速道路も念頭に入れてほしい。無人料金所の場合、カメラ等の設置が十分でないとコミュニケーションができず、後続の車を詰まらせてしまうこともある。 ○駅の無人化について。無人は1番のバリアであり、これを前提に議論すべきでないと思う。鉄道事業者、住民、自治体がよく話し合いながら、有人体制を確保すべき。駅の無人化は町の無人化につながりかねない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○聴覚障害者の方がETC若しくは料金精算機を利用される際の対応については、ETC車載器の故障等によりゲートが開かない場合や料金精算機の操作方法が分からない場合には、料金精算機のモニターでの筆談対応、もしくは、モニターがない場合には、最寄りの係員が早急に駆けつけて対応をすることなどが可能な体制がとられているところです。ETCや料金精算機を利用するにあたり、具体的に支障となるものがあれば、高速道路会社と連携を取りつつ改善に努めてまいります。 ○2020年11月より「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者団・国土交通省の意見交換会」を開催し、9月24日に中間とりまとめを行いました。駅の無人化に際しては、障害者の方々を含む駅利用者に対し極力ご不便をお掛けすることのないよう、サービス水準を可能な限り維持する必要があると考えており、引き続き関係者間での十分な議論を行いながら、今後ガイドライン策定に向けて検討を進めてまいります。
UDタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ○UDタクシーでスロープ等の設置や操作方法が分からないドライバーが多い。1ページだけの写真付きの（操作方法等を示した）ものを作って配布等すれば、もっとスムーズになると思う。 ○今のUDタクシーは小さくて車椅子障害者が乗れないケースがある。当事者参画の上で、精査しながら進めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○UDタクシーは車椅子使用者や高齢者など誰もが利用できるタクシーであることから、運転者の意識や対応も重要であり、運転者への教育・研修に取り組んでいるところです。ご提案の内容も踏まえながら、引き続き教育・研修を通じ運転者の操作の習熟や接遇の向上を図ります。 ○現在のUDタクシーの基準は、障害当事者、タクシー事業者等が参画した検討会において、道路事情や汎用性等の様々な制約を踏まえ、多様な方々のご意見を取り入れながら策定しており、令和2年3月には、電動車椅子等の使用者の乗車のため、スロープの耐荷重基準を200kgから300kgに引き上げる等の改善を行ったところ。引き続き、関係者の方々と意見交換を行い、改善すべき点がないか検討していきます。

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
<p>パーキング・パーミット制度</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○重症心身障害児は重度の知的障害や肢体不自由を患っており、多くの子が車椅子ユーザーであるため、本制度により適正利用を図るのは効果的だが、現状各自治体の判断に基づく制度であり、利用証も統一されていないので全国一律に実施いただくようお願いしたい。 ○パーキング・パーミットの件について、なかなか進展がない。全国統一のルールをお願いしたい。不適正利用がよく見られるので、罰則も視野に入れてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○今年度、車椅子利用者用駐車施設等のあり方について、学識経験者、障害当事者団体、事業者団体等により構成される検討会を設置し、課題や今後の対応方針について、ご議論をいただき、今般「車椅子利用者用駐車施設等のあり方に関する検討の方向性（中間整理）」を取りまとめたところです。 ○この中で、パーキング・パーミット制度のあり方や罰則も含む不適正利用対策についても、対応方針や検討の方向性を示したところです。 ○令和4年度においても、引き続き障害当事者等のご意見を丁寧に伺いつつ、多様な利用ニーズへの対応を検討してまいります。
<p>空港アクセスバス</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○地方の空港について、車椅子利用者にとってアプローチが困難な状況。リフトのないエアポートバスやリムジンバスでは空港へのアクセスが難しいため、整備を進めて欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○空港アクセスバスは、車椅子利用者をはじめとした障害者等の空港利用の更なる円滑化のため、鉄軌道によるアクセスのない空港へ運行する車両においてバリアフリー基準の適用除外認定を受ける事業者に対し、概ね3年以内にリフト付きバス等のバリアフリー車両の導入計画の提出を義務付ける等、令和3年4月に取扱いを改め、改善を図ったところです。 ○また、予算補助と税制特例においても、空港アクセスバスにおけるリフト付きバスの導入に際して、令和3年度に支援内容を拡充したところであり、引き続き導入促進を図ってまいります。
<p>ホームと車両の段差解消</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ホームと車両の段差について、目安値をクリアしたら90%くらいの車椅子ユーザーが単独乗降できるようになるので重要な取組と思っている。実績を事業者ごとに毎年公表していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○車椅子ユーザーが単独で列車を乗降しやすい環境整備を促進するため、ホームと車両の段差・隙間の縮小に向けた整備状況について、今年度より毎年公表していくこととしております。 ○令和2年度末時点の事業者ごとの実績については、鉄道駅の他の設備のバリアフリー化の状況と合わせて、令和4年1月に公表しました。