

移動等円滑化評価会議における 主なご意見と国土交通省等の対応状況

(第9回「移動等円滑化評価会議」配付資料より)

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
当事者目線の取組	<ul style="list-style-type: none"> ○ オリパラに向けて基準は大分改善してきたが、まだまだ不十分なところもあるので、今回の評価指標の検討の中で出てきた基準は、ぜひガイドラインや基準に反映していただきたい。 ○ 前回会議で説明があった評価指標の作成イメージという表について、今回の提案によって、どのように変わってくるのか。バリアフリー基準やガイドラインの改定を先行して行い、それを基に事業者がきちり整備していくという方向で進められるのか。それとも、それができる前に、前回提案されたような評価指標のチェック表を検討していただくのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 今回お示ししている「当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する中間的な整理（案）」（以下、「中間整理案」という。）において記載しているように、引き続き、今回把握できたバリアフリー環境の課題等に対応するため、その対応策についてガイドライン等へ反映させていくことを検討してまいります。
当事者目線の取組 (対象施設)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道駅だけでなく、特別特定建築物の認定建築物を中心に、建築物の中でどのような評価がなされていくか調査してほしい。（ヒアリングやパワーポイントで説明をいただきながら意見交換など、多様な方法で展開していただきたい。）先に駅、それから次にほかの施設というように順番づけるだけでなく、ひょっとすると同時並行で可能な部分も出てくるのではないかと考えられるので、無理のない範囲でご検討いただきたい。 ○ 今後、現地調査の対象を決めていくときに、マスタープランや基本構想の重点地区に定められている駅がどうなのかなど、そういう場所の選定の仕方についても、検討いただきたい。実際、指定されたところがどうなのかというようなチェックもしていけるとよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 今回は、当事者が日常生活で利用することが多い鉄道駅を題材として、旅客施設に関するバリアフリー環境の課題等について令和5年度末までに整理を行うこととしています。 今回お示した中間整理案については、鉄道駅以外の施設についても横断的に関係のある課題等もあることから、関係部局に対して情報提供を行うことで、今後のバリアフリー整備に向けた問題意識を共有していきたいと考えております。 ○ 御指摘の通り、これまで実施した現地調査の課題を踏まえれば、特定の施設・設備におけるガイドラインの適合状況の確認など適切な調査のテーマ設定や進め方等を検討することが重要であると考えており、今後、現地調査を行う際に頂いた御意見も参考にしていきたいと考えております。

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
<p>当事者目線の取組 (地域分科会の活用)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 現在首都圏で鉄道駅の調査を行っており、比較的ガイドラインに沿った形で均質な整備が進められていると思うが、地方の場合、生活に密着している割には幾つかの問題があるのではないかと思う。ぜひ地域分科会での展開を、これからお願いしたい。 ○ ガイドライン・基準への反映のときに、一定の案ができたなら、ぜひ地域の分科会に諮っていただきたい。地域では、いろいろ多様な駅や旅客施設があるので、また新たな観点加わるかと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 当事者参画の取組を推進していく上で、移動等円滑化評価会議の地域分科会を活用することも重要であると考えています。 これまでも、旅客施設の改修等の際において地域分科会委員の障害当事者等が参画した検討会等の開催を行うなど、事業者における当事者参画の取組の促進に取り組んでいます。今回お示ししている中間整理案においても、試行的に地域分科会の活用をした旅客施設の調査の実施を盛り込んでいるところであり、引き続き、当事者参画の促進に取り組んでいきたいと考えております。 ○ 移動円滑化評価会議の地域分科会については、地域における移動等円滑化の進展状況を把握・評価すること及び地域の事業者や自治体等による先進的な取組の横展開を目的として設置しており、バリアフリー政策について、それぞれの地域に即した観点から御意見を頂くことは重要と考えています。今回から地域分科会の委員の皆様にも傍聴頂いており、今後も、様々な機会でご意見を伺いながらバリアフリー政策に取り組んでいきたいと考えております。

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
<p>当事者目線の取組 (地域分科会の活用)</p>	<p>○ 当事者参画のモデル事業を将来的にやっていただきたい。</p>	<p>○ 施設の整備・設計段階からの当事者参画は重要であり、評価会議において当事者の委員に参画頂きバリアフリー政策に反映するとともに、これまでも、旅客施設の改修等の際において地域分科会委員の障害当事者等が参画した検討会等の開催を行うなど、事業者における当事者参画の取組の促進に取り組んでいます。</p> <p>今回お示ししている中間整理案においても、試行的に地域分科会の活用をした旅客施設の調査の実施を盛り込んでいるところであり、引き続き、当事者参画の促進に取り組んでいきたいと考えております。</p>
<p>当事者目線の取組 (テーマ設定)</p>	<p>○ 一連の移動経路は非常に重要だと思う。テーマ別意見交換会など、鉄道だけではなく、バスとバス停との連携や乗換えなど、そういったところの一連の流れを想定するというのを、お願いしたい。</p>	<p>○ 一連の移動経路全体のバリアフリー化や分かりやすい案内を行うことは重要であると考えており、今回お示ししている中間整理案についても、同様の趣旨を記載させて頂いているところ、今回は主に乗継ぎのない駅を想定した課題を整理していますが、鉄道の乗継ぎについてもバリアフリー環境の向上に向けた課題として記載させて頂いているところです。</p> <p>中間整理案については、鉄道駅以外の施設においても横断的に関係のある課題等もあることから、関係部局に対して情報提供を行うことで、今後のバリアフリー整備に向けた問題意識を共有していきたいと考えております。</p>

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>当事者目線の取組 (今後の進め方)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ これからの進め方に関して、テーマ別の意見交換会の活用や少人数での対応という点があげられたが、特に障害特性別の意見交換会の中で大事なものは、異なる当事者間、利用者間のコミュニケーション。この評価をしていく上で重要であるため、少人数の場合や、障害特性別の意見交換会をする場合も、異なった属性の方々と同時にコミュニケーションを取っていく機会を構築しながら進めていただきたい。 ○ 妊産婦や子供については、それだけの業界というものがなく、なかなか意見を聞かれる機会がないので、異なる特性をあわせてと行うときに交えていただけると大変ありがたい。 ○ 現地調査の今後の調査項目等については、ハード面の項目が多く含まれている。障害の特性等を踏まえ、やはりソフト面での充実、項目等も今後、検討いただきたい。背景としては、現地調査に出向く際に、事前のチェックを行わないとリスクがあるため、参加が難しい要因となっている。やはり障害特性を理解した方に入っていただくことも、調査の段階では重要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等の把握のため、令和4年12月から令和5年1月にかけて、「特性に応じたテーマ別意見交換会」を3回実施しました。意見交換会の実施にあたっては、ご指摘を踏まえ、複数の特性を合同開催とすることで、他の特性と共通する課題や、特性ごとで異なる課題等について、意見交換を行ったところです。 ○ 令和5年1月に実施した「特性に応じたテーマ別意見交換会」においては、肢体不自由の特性と合同で開催させていただいたところ。引き続き、「妊産婦及び乳幼児連れ」の特性を含めた当事者の意見の把握に努めていきたいと考えております。 ○ これまで開催した意見交換会においても、障害の特性に応じた人的支援の重要性が指摘されているところです。今回お示ししている中間整理案においても、記載している課題についても、更なるサービスの改善や乗客同士の支え合いなど人的支援による対応が必要なものが含まれており、ハード面での取組との適切な役割分担が重要である旨を記載させて頂いているところです。今後の現地調査の方法も含めて、引き続きご意見を把握させて頂きながら、バリアフリー政策に取り組んでいきたいと考えております。

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
基準	<ul style="list-style-type: none"> ○ バリアフリーが義務化の対象となる範囲について、現状、特別特定建築物については床面積の合計が2000平米以上、鉄道駅については一日の平均利用者が3000人以上または基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄道駅であれば2000人以上となっているが、この対象について引き下げる等の基準の見直しは考えていないのか。 ○ 鉄道駅バリアフリー料金制度が来年から始まるので、この新しい制度が始まることに併せて、バリアフリー基準のバージョンアップが必要だと考えている。例えばホーム全体の段差と隙間の解消や、バリアフリートイレの複数化、エレベーターのサイズの大型化、バリアフリールートでの複数化などの新しい基準とをぜひ今後検討していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 全国一律での義務基準の見直しについては、基準に適合していないものは新設できないという厳しい規制になるため、整備の実態等を的確に見極めることが必要と考えており、関係事業者等とも調整しながら、引き続き検討していきたいと考えております。 ○ 今回お示ししている中間整理案では、ガイドライン等の改定も見据えて、新たなバリアフリー環境の課題等を整理しています。ご意見にあるようなバリアフリールートの複数化などについても、バリアフリー環境等の向上に向けた課題として整理させて頂いているところであり、これらについては、事業者の整備の考え方や駅施設の規模や構造等も踏まえながら、今後整備の水準について検討していくべきと考えていますが、引き続き、御意見をお聞かせ頂きながら、バリアフリー政策の実施に取り組んでいきたいと考えております。
WEB予約	<ul style="list-style-type: none"> ○ みどりの窓口に行って障害者割引を申し込めなければならぬ状況がずっと続いている。非常に不便な思いを抱えている方たちもたくさんいるため、みどりの窓口に行かずとも、障害者割引を含めたウェブ予約などを活用できるように、活用できるかどうかということも含めて検討をお願いさせていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道事業者に対し、導入に向けた働きかけを引き続き実施してまいります。

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
WEB予約	<ul style="list-style-type: none"> ○ ウェブ予約について、今どこまで進んでおり、今後どういう見通しになっているのかを具体的に説明していただきたい。 ○ 鉄道駅に関して、視覚障害者もウェブ上で障害者割引を使って切符を購入できるとよいという意見が寄せられている。 ○ 鉄道駅に関して、視覚障害者が、ウェブ上で購入する場合、ウェブアクセシビリティのことも検討していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 令和3年4月より東海道・山陽新幹線のぞみの車椅子対応座席において、また令和4年5月より車椅子用フリースペースについて、それぞれ試行が開始されております。また、一部の民鉄事業者においても車椅子対応座席のウェブ予約を実施しているところです。他の新幹線等のウェブ予約について、引き続き導入拡大を促進してまいります。 ○ 鉄道事業者に対し、導入に向けた働きかけを引き続き実施してまいります。 ○ バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）において、「障害者等が円滑にウェブサイト等を利用し必要な情報を得られるようにするために、JIS X 8341-3:2016に基づき、ウェブアクセシビリティを確保する。」と記載しているところであり、鉄道事業者に対応するよう働きかけてまいります。
ノンステップバス	<ul style="list-style-type: none"> ○ バスのノンステップ化は都市部ではほぼ整備されているということだが、高齢者や障害者が多くいる地方で整備が進んでいない。補助金を出すなどして整備を広げなければ、免許返納後の高齢者が路頭に迷ってしまう。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ ノンステップバスの整備目標は「令和7年までに80%」としている一方で令和3年度末時点では65.5%となっており、都市部と地方部で普及率の偏りがあります。これを踏まえ、国土交通省としてはノンステップバスの導入補助について導入率の低い事業者へ重点的に補助を行っているところです。
観光施設	<ul style="list-style-type: none"> ○ 観光施設のバリアフリーに関して、聴覚障害に関しては、観光の際に、観光施設において音声のみでの案内となり、情報取得できない部分がある。例えばQRコードを読み取って、手話や字幕などによって、その音声情報にアクセスできるというようなモデルになるような場所や取組があるのか。ある場合に、それをモデルとして、普及のために掲載等をしていただけたらか検討いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 来年度事業で障害者ごとのモデルツアーを催行予定。この事業によりバリアフリー対応の好事例を横展開することを考えており、「観光施設における心のバリアフリー認定制度」も活用しながら、情報発信するなどして引き続きバリアフリー情報の見える化を進めたいと考えているところです。

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
航空機	<ul style="list-style-type: none"> ○ 航空機の電動車椅子等のバッテリーの確認について、非常に困っているが、なかなか前に進んでいない。航空機については、そろそろ基準の見直しのようなことをやっていただきたい。また、ビジネスクラスが車椅子使用者に使いづらいということも、非常に問題があるので、バリアフリーの基準そのものを見直していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 電動車椅子等のバッテリーは、安全上の観点から、搭乗前に仕様、取り外し方等を確認する必要がありますが、車椅子ごとに異なるため、その確認に時間を要しています。 ○ 各航空会社においては、確認作業の円滑化を図るため、社員の教育・訓練、チェックリストの見直しなどを行っています。 ○ 加えて、バッテリーの仕様等を確認するためには、各電動車椅子メーカーのホームページ等から当該車椅子の仕様書等を探する必要がありますが、今回新たに、電動車いす安全普及協会や日本車いすシーティング協会と協力して、これら協会のホームページからすぐ探すことができるような仕組み作りを進めています。 ○ また、ビジネスクラスの問題につきましては、新しく導入している機材では改善されてきています。 ○ このように、各航空会社においては、皆様の負担の軽減に取り組んでいますが、航空局としても、引き続き、各航空会社に対しまして、電動車椅子のバッテリーの確認作業の円滑化などについて、要請していきます。
学校	<ul style="list-style-type: none"> ○ 避難所に指定されている全ての学校に整備するということが、どれぐらいの学校が指定されているか、数値を教えてください。この場合の車椅子使用者用トイレというのは、どういうトイレなのか教えてください。いわゆるバリアフリートイレなのか、だれでもトイレのようなトイレなのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 令和4年度に文部科学省の実施した「学校施設のバリアフリー化に関する実態調査」において、バリアフリートイレが整備されている学校（公立の小中学校を対象）は、校舎で約70%、屋内運動場で約42%となっています。国としては、令和7年度までに避難所に指定されている学校の全てに車椅子使用者用トイレを整備をすることを整備目標として掲げているところですが、避難所に指定されている学校は、令和4年度の調査時点で全学校のうち校舎で約93%、屋内運動場で約98%に当たります。 ○ また、本調査における、バリアフリートイレとは、車椅子使用者用トイレ、オストメイト用設備を有するトイレ、乳幼児連れ用設備を有するトイレを総称したものとしています。学校施設のバリアフリー化の加速を図るため、学校設置者に対する財政支援や好事例の横展開等による技術的支援、文部科学省ウェブサイトやポスターを通じた普及啓発に一層取り組んでまいります。

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
学校	<ul style="list-style-type: none"> ○ ソフト面の施策取組、学校教育の中でどう行っていくのか、文科省との連携になると思うが、目に見える障害を理解したことで障害が分かったということにならないよう、様々な障害があり、困りごとを持っている方がいるということも含め、改めて確認して頂きたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 下記のとおり取り組んでおり、引き続き学校教育において障害理解促進が図られるよう努めます。 ・学習指導要領に記載の「交流及び共同学習」の機会の推進 ・授業等で活用できる「心のバリアフリーノート」の作成・周知 ・交流及び共同学習の好事例を取りまとめた「交流及び共同学習ガイド」の改訂・周知 ・障害のある子供の教育支援の手引きの改定・周知 等
道路のガイドライン	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路のガイドラインが6月に改定をされたが、これは踏切事故を受けて、踏切の安全な移動に関してのものが一部加わったと認識している。これについて、ここで終わるということではないと把握しているところ、今後どういうふうに取り扱われるか教えていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 踏切における「表面に凹凸のついた誘導表示等」の設置の在り方等については、「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」等において頂いているご指摘も踏まえ、引き続き検討する予定です。また、特定道路に指定されている直轄国道の踏切において、先行的に、視覚障害者のための誘導表示の整備等を進めています。
知的・発達障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国交省の知的・発達障害者等の公共交通機関の利用支援となる利用体験プログラムの実施マニュアルと関連づけながら、知的障害、発達障害の方の移動についても基準・ガイドラインが設けられるとよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 知的・発達・精神障害等をもつ方も、安心して公共交通機関を利用できるよう、障害当事者に利用体験を通じて交通環境の理解を深めていただくため、「知的障害者・発達障害者・精神障害者の公共交通機関の利用支援となる利用体験実施マニュアル」の策定を予定しているところです。
認知症	<ul style="list-style-type: none"> ○ 発達障害の方と同様に、認知症の方も障害が進むにつれ、公共交通の利用が難しくなり、検討会等に参加することも厳しくなる。そういう人たちも利用できる公共性が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 検討会等の実施については、こういった形であれば様々な特性のある当事者が幅広く参加することができるのか、引き続き相談させていただき、検討させていただきたいと考えております。

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
障害者割引	<ul style="list-style-type: none"> ○ ETC割引の関係で、令和4年の4月から成人年齢が満18歳となった影響で、本人が成人に達すると、新たに本人名義のETCカードの取得が必要となる。しかし、一般的なETCカードはクレジットカードに追加発行されるものであるため、18歳になったときから卒業までの間にETCカードが取得できない期間が生まれてしまう。高速道路事業者が発行しているETCパーソナルカードの存在も知っているが、取得の困難さもあり、高校卒業までの間は親のETCカードの割引が受けられるように制度の見直しをしていただきたい。 ○ 有料道路における障害者割引の取扱いについて、今年度検討が行われ、来年度にその制度が改正されて動き出すと聞いている。この辺の状況を教えていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 障害者割引による割引相当額については、一般の利用者からいただく通行料金が財源となっていることから、割引適用の対象範囲については、一般の利用者からも広く理解を得られるよう、一定の要件を設けています。有料道路事業者が発行するETCパーソナルカードは16歳から作成可能であり、高校生でも本人名義のカードを取得できること。また、このカードをより使いやすくするため、令和5年3月1日より、これまでの保証金（デポジット）の最低額20,000円を3,000円に引き下げるなど、利用条件の見直しを行ったところ。いただいた要望については、高速道路会社に伝達の上、割引適用の要件見直しについて検討を求めています。 ○ 有料道路における障害者割引制度は、ご本人が日常的に利用する自家用車を1人1台まで事前に登録いただき、割引対象としていたところ。この1人1台の要件については、皆様からの要望を踏まえ、高速道路会社をはじめとした関係者において調整した結果、令和5年3月27日より、事前登録していない車両でも割引の対象とすることとしました。詳細な利用方法については、高速道路会社のホームページ又はお客様センターにてご確認ください。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○ 評価会議を地方分科会の方が傍聴したいという声がある。各地の人が傍聴して把握しておきたいという前向きな意見だと思うので、次回以降、傍聴できるように検討いただきたい ○ 大人のおむつ交換のできるトイレの確保は全国に広げ、その場所の確認ができることが重要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域分科会委員の傍聴については、ご意見を踏まえて令和5年3月の第9回移動等円滑化評価会議から実施します。 ○ 施設情報の提供に関しましては、様々な特性のある当事者の移動円滑化に不可欠なものであると認識しています。そのため、事業者等の情報提供の実態を把握しつつ、どのような情報提供がより効果的であるのか、当事者の方と相談させていただき、検討してまいりたいと考えております。

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
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○ 駅の無人化に伴って、みどりの窓口が少なくなり、ジパング倶楽部の取扱いが非常に難しくなっている状況。視覚障害者だけでなく、その他の障害者・高齢者を含めて、利用しやすい駅で物理的にチケットを交換する場所がなくなると、利用に困難を生じることがより増えてくるため、この取扱いについて、検討していただきたい。 ○ 所有権の問題かと思うが、道路において、縁石が途切れ途切れに残っている状態がある。車が乗り上げたり、ぶつかったりして危険であるため、改善のための検討をしていただきたい。年齢が高くなると、同じような色の識別が困難になってくるため、道路と同じような色ではなく分かりやすい色に変える等の検討をしていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR各社からは、オペレーターと遠隔で話すことでジパング倶楽部等の切符を購入できる券売機の導入を進めると聞いているところ。引き続き、利用者の利便性を損なうことがないように、鉄道事業者に働きかけてまいります。 ○ 国土交通省では、「道路移動等円滑化基準」に基づいた道路の整備・管理を行うにあたって必要な考え方を示した「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を全国の道路管理者へ送付のうえ、安全で快適な道路空間の整備を求めているところ。本ガイドラインでは、障害者等の利用者に計画・立案の段階から参加を求め、幅広く意見収集や意見交換を行い、どのような整備が必要であるかなどを適切に把握したうえで整備を進めることなど、当事者参加の考え方を記載しております。国土交通省としては、視覚障害者を含む全ての道路利用者が安全かつ円滑に移動できるよう、引き続き、本ガイドラインの周知などに努めてまいります。