

第4回移動等円滑化評価会議資料について

評価会議、地域分科会及び特性に応じた テーマ別意見交換会における主なご意見

※令和元年9月30日～令和2年9月11日までに開催された各会議等での主な意見を集約

主要項目についての主なご意見

- ① 心のバリアフリー
- ② 基本方針に定める整備目標
- ③ ハード整備
- ④ 新型コロナウイルス
- ⑤ 評価会議・地域分科会のあり方
- ⑥ 好事例・先進事例の共有
- ⑦ 基本構想・マスタープラン
- ⑧ 当事者参画

①心のバリアフリー

- 心のバリアフリーについては、初等中等教育における取組が有効であり、重要。
- 心のバリアフリーを推進する上では、文科省や厚労省等、省庁間の連携が重要。障害者の社会参加、生活の質向上、余暇の充実等、様々な分野でのバリアフリー化が進むよう連携してほしい。
- 一般の方、事業者の方、従業員の方々が社会の役割を持っているという意識を高めて、体の不自由な方だけでなく、みんなが利用しやすいものだということ意識を持って携わっていただけるよう、教育について強化していただきたいなと思っていたところ、バリアフリー法の改正でこういう形になってきているので少しうれしく思う。

②基本方針に定める整備目標

- 整備目標について、2021年以降に向けてどのように見直しを進めていくのか伺いたい。また、数値だけでなくUDタクシーと福祉タクシーを分けて記載するなど、項目自体を見直してほしい。
- 各目標値が具体的に出されているが、心のバリアフリーについて抽象的な印象である。このような法令改正は定期的に行われるが国民に広く周知されていないのではないかと。国民への啓発と同時に事業者や自治体等の学びの場づくりが必須。
- 鉄道駅のエレベーターも障害者用トイレも1つ設置されていれば整備目標を達成しているというのはやはりおかしいのではないかと。車いす利用率や近隣の障害者施設の有無等の実態を踏まえた統計の取り方を検討するべき。

③ハード整備

- 建築物のバリアフリー化は特別特定建築物に関してのみ義務化されており、学校でさえ義務付け対象外である。学校は災害時に避難所として使用されることも多い。また、小規模店舗や共同住宅のような身近な施設について、バリアフリー化が進んでいない。建築物のバリアフリー化について改善を。
- 130kgの重量がある車椅子を使用しているため、重量に耐えきれずリフトが止まったことがある。訪日外国人が増える中、大きな車椅子への対応を進めるべき。
- 各事業者が行っている整備計画の公表をしていただきたい。事業内容が早くわかれば意見を言うことができる。
- 新幹線に車椅子スペースはあるのか。東海道はグリーン車に車椅子スペースがない。座席を外して車椅子スペースを確保することができるのか。

④新型コロナウイルス

- コロナ禍での声かけ運動については、今まで通り声をかけていただきたい。視覚障害者も発熱や風邪症状がないことを確認をして誘導していただいているが、交通事業者の皆様も日々健康チェックをしており、引き続き声かけ運動を継続して欲しい。
- 聴覚障害者は口の動きだけでなく顔の表情からその人の情報を得ているため、マスク着用の場合、表情や口元が見にくい。聴覚障害者が参加する会議等では、フェイスシールドをしていただくなどの配慮をしていただきたい。また、誰が発言しているのかは発言者の口をみて理解しているが、マスクをされていることで誰が発言しているか分かりづらい。そういったことも考えて頂きたい。
- 感染予防のために駅や建物に貼られている注意書きについて、知的障害者や発達障害者にとっては難しい言葉が多い。漢字にはルビ、分かりやすいイラストとセットで簡潔な説明文、あるいは区切りに空白を入れるなど、情報提供に工夫が必要。

⑤評価会議・地域分科会のあり方

- 地域分科会に参加したが、その際にあった問題提起をお話したい。まず、人数が多く話し足りなかった人もいたため、開催回数を増やしてほしい。また、地方全体だけでなく県ごとの分科会もあるとなおよい。
- 評価会議は1年に2回の開催だが、過去の会議で出た課題について国交省での取組状況の報告がない。来年の評価会議では、今回出た課題について、状況を報告してほしい。
- 東京2020オリンピック・パラリンピックに向けた施設整備において実施されたユニバーサルデザインワークショップ（UD/WS）の取り組みを再点検し、移動等円滑化基準・ガイドラインへ反映する取組を行って欲しい。

⑥好事例・先進事例の共有

- 優良事例の共有が重要であると考え。優れた事業者の表彰制度があれば良いのではないかな。
- 優良事例について、今までの財産としてコンパクトにまとめて活かしていけると良いのではないかな。
- 東京駅の駅ナカの話も出たが、ハードのバリアフリー設備の情報提供は重要であり、IT等新しい技術を活用しながら、情報のバリアフリー化を進めていくべき。

⑦基本構想・マスタープラン

- 平成30年の法改正により創設されたマスタープラン制度について、基本構想を作成済みであればマスタープランを作成不要と誤解している自治体がある。マスタープランの作成実績は低調だが、今後の目標数値は何件で、また、目標に向けどう取り組んでいくのか。
- 東北の基本構想・マスタープランの作成状況は特に低い状況。バリアフリーの必要性を自治体が意識しにくい面もあるのではないかと。進捗しない原因を丁寧に分析し、市町村に働きかけることが肝要。早急に全国の自治体で取り組むテーマであると考えます。
- マスタープランや基本構想を作成した場合、それらを実行しないといけないという考えから行政は作成に着手しないのではないかと。当事者を含めた他分野の方たちと、話し合う、意見を述べ合うことも大変意義があると感じるため、作成のハードルを下げて取り組んでもらいたい。作成にあたっては、行政だけでなく住民提案も可能なため、それらを広く周知し、全体で考えられるようになればよい。

⑧当事者参画

- 仙台市の地下鉄東西線については当事者参画によりいいものができた。今後、南北線の大規模改修があるということだが、事業者が今回も一緒にやろうと言ってくれている。老朽化を迎えている公共施設が多い中、改修時の当事者参加を通じて誰もが使用しやすい施設整備を進めていくことが重要。
- 特性毎の主な意見で認知症と高齢者がひとくくりにされているが、認知症の類型には幻覚が見えるものや、床の柄やエスカレーターの傾斜によって足がすくむこともある。当事者の声を聞きながら、誰もが利用しやすいデザインの施設整備を進めてほしい。
- 計画・検証など、バリアフリー整備に向けて、必ず当事者の意見を取り入れてほしい。当事者としては、しっかりとした意見を持って発言できる人を選定してほしい。

各地域分科会における主なご意見

【北海道分科会】

- 空港にあるバス等の総合案内所で聴覚障害者がなかなか案内を受けることができない。また、外国人旅行者にも対応できる多言語対応ができれば良いと思う。ボードやタブレットなどの設置、手話も含めて様々な言語に対応できる総合案内所としてほしい。
- 例えば車いすの利用者について、時間帯によって駅が利用できないことや、乗車の10分前に駅に来るようにと言われるなど、車椅子を理由に様々な制限や制約を課している場合があるので、見直しをお願いしたい。
- 分科会資料「評価会議、地域分科会及び特性に応じたテーマ別意見交換会における主な意見」については、様々な意見があったということだけではなく、一つでも二つでも出てきた意見の中で実施できるものは実施するというを示していただけることを期待している。

【東北分科会】

- 東北の基本構想・マスタープランの作成状況は特に低い状況。バリアフリーの必要性を自治体が意識しにくい面もあるのではないかと。進捗しない原因を丁寧に分析し、市町村に働きかけることが肝要。早急に全国の自治体で取り組むテーマであると考えて。（再掲）
- バリアフリーと障害福祉の学習は決して切り離せない。行政は担当部署と横断して啓発に取り組む必要がある。また、バリアフリー適合基準の特別特定建築物に小中学校が入って、高校が入らないというのは、子供たちの学ぶ権利を侵害してしまうので高校も加えていただきたい。
- 心のバリアフリーは、必要な時に手を貸し、困ったときには気軽に手助けを求められる関係が必要。障害福祉分野と連携し、当事者の声を取り入れる教室を開催すべき。また、受講者の意識やその後の交通機関、スポーツ施設、旅館での効果についても報告していただきたい。

【関東分科会】

- 多目的トイレの設置充実は評価出来るが、多機能であるが故に利用者が集中するため、機能分散化を。先日開業した高輪ゲートウェイ駅は多目的トイレが2室あったものの、一般便房の中に車いすで入れる広めの個室がない。今後、駅を新築する際は一般便房の中にも車いすが入れる個室を設けてほしい。
- ホームドアの整備状況について、駅毎ではなくホーム単位でどのくらい普及しているかが分かるような公表方法にして欲しい。ホームドアは当たりまえに駅に無ければならない設備であり、乗降に不便をするような駅はあってはならない。
- 鉄道駅のエレベーターも障害者用トイレも1つ設置されていれば整備目標を達成しているというのはいやらしいのではないかと。車いす利用率や近隣の障害者施設の有無等の実態を踏まえた統計の取り方を検討すべき。(再掲)

【北陸信越分科会】

- 多目的トイレ内の便座横に音声案内装置を設置すれば、視覚障害の方が便座にまっすぐ移動し、円滑に利用可能となる。多目的トイレの利用者増により、改めて視覚障害者が一般トイレを利用できるようにしてもらいたい。一般トイレ内に音声案内装置の設置や点字ブロック設置も検討いただきたい。
- コロナ禍での声かけ運動については、今まで通り声をかけていただきたい。視覚障害者も発熱や風邪症状がないことを確認をして誘導していただいているが、交通事業者の皆様も日々健康チェックをしており、引き続き声かけ運動を継続して欲しい。(再掲)
- トイレにユニバーサルベッドがなくて困るケースがある。企業側もその大切さを理解していない部分があるため、企業の皆様にも理解していただけるような取組や建築を学ぶ学生への教育も今後必要。

【中部分科会】

- 障害当事者等からの意見を聞くことは重要。バリアフリー整備計画の段階で当事者を参加する仕組みを作るべき。マスタープランや基本構想の中に盛り込むべき。
- 移動バリアだけでなく情報バリア対策についてもきちんと整備計画に反映していただきたい。聴覚障害者は「必要な情報を必要な時に得られないために、移動が制限される」という情報バリアがあることを認識していただきたい。
- 「移動円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」のP21「町内検討組織の構成例」にあるように、現場の実態を把握している職員を参加させ、できるだけ多くの関係者を参集させるべき。P35「マスタープラン作成協議会又は基本構想作成協議会の構成員例」も良い。

【近畿分科会】

- 奈良県上牧町（鉄道駅のない町）ではNPO法人と町民と協働し、基本構想を策定した。住民の発案で役所へ持ちかけることで実現可能。基本構想・マスタープランの策定を今後も促進していきたい。
- せっかく整備された車椅子駐車場が、後に有料化されてフラップを取り付けたことにより、車椅子を下すことができず、利用できないということが増えている。駅の駐車場等でも起こっており、国や自治体の規制が必要。
- 障害の社会モデルに立脚した分科会にしたい。近畿分科会について、「評価できる仕組み」を作りたい。課題別の検討会も含めて年に複数回開催してほしい。それぞれの課題を障害当事者、事業者、研究者、行政など各委員間が連携して検討できないか。今年はウェブ会議などを活用したい。

【中国分科会】

- ある市で自分の地区のハザードマップがイメージできないとの視覚障害者からの声を受け、行政とボランティアが協力し、声のハザードマップを作成して情報を伝えるようにしたという対応があった。
- 地域分科会については、複数回開催して頂けないか。また、全体会議ではなく交通分野別、障害種別に会議を開くことも考えられるのではないか。
- 知的障害者の子供が施設への通所の際、マスクを嫌がる子もあり、公共交通機関を利用するには周囲の方への配慮、心配もあり、状況によっては保護者が施設へ連れて行く必要があるなど苦労がある。

【四国分科会】

- バリアフリーの推進については、ハード面の整備はもとより「障害の社会モデル」の考え方を、国、地方公共団体、施設設置管理者、住民のそれぞれが正しく理解することが不可欠である。障害者を障害者たらしめているのは社会なのだから、社会を変えていくための研修が必要ではないか。
- 障害者も積極的に外に出て公共交通を利用するということはすごく大事なこと。子どもたちがよく使う路線バスや電車の運転手は、子どもたちと接する機会が多いため、子どもたちを理解し、その子その子に合った対応をしてもらっている。公共交通機関を利用しながらお互いに理解し合う、そういった共生社会のひとつのかたちが進んでいったらいいかなと思う。
- この会議は全国で行われていると思うが、出席している障害当事者の中でも「心のバリアフリー」という言葉のせいで、思いやりを持って接してほしいとか、そういうものと認識してしまっている部分がまだまだあるため、しっかり「心のバリアフリー」とはどういうことなのか明確にしていきたい。

【九州分科会】

- 大日本印刷が開発したアプリで、手助けマッチング機能がついている。日本人の内気な性格が心のバリアフリーの弊害となっているきらいがあり、アプリ活用によりその障壁を取り除く。先行して、福岡市、札幌市、川崎市と東京の23区でスタートしたばかりの取組である。
- 交通機関、教育機関、行政機関の各事業所では、マニュアル等作成されていると思うが、実際体験してみないと分からないことがある。見かけで障害を持っているかどうか分からないことを体験することが肝要であり、当事務局主催の知的・発達障害者の疑似体験の出前講座をぜひ利用して戴きたい。
- 九州内空港までのアクセスに関し、バリアフリー化が対応可能なところは、車椅子対応可能車両の導入などの対応をお願いしたい。また既に1便でも対応しているところは、予約方法や運行情報についての情報発信をお願いしたい。

【沖縄分科会】

- 移動が困難な障害のある人として身体的障害者の想定は必然だが、もし可能であれば、福祉バリアフリーの広域的な観点から、日常的に見逃される機会が多い内部障害（知的、精神、発達、難病）関係者からもバリアフリープロモーターの選抜を検討して頂けると有り難い。
- 那覇空港の高速バス停は、異なる系統が同じバス停を利用しているため、利用者が縦に並んだり横に並んだりするなど混乱している。羽田空港のように、系統番号等を地面に印字等をすれば、ストレスもなくなるのではないか。
- 市町村におけるバリアフリー基本計画策促進について、浦添市が「福祉のまちづくり条例」を制定していること、ゆいレール延伸駅整備の状況を勘案し、プロモート活動推進を望む。

移動等円滑化評価会議等における 主なご意見と国土交通省等の対応状況

移動等円滑化評価会議等における主なご意見と国土交通省等の対応状況①

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	心のバリアフリーは、幅広い者に対する継続した啓発活動が必要	- 東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフトの対策を強化するためのバリアフリー法の改正法が令和2年5月に可決・成立 - 心のバリアフリーの推進策として、トイレの利用マナーキャンペーン等の多様な取組を継続的に実施
基本方針における次期目標 (2021年度以降)	- 地方の乗降客3,000人未満の駅のバリアフリー整備を今後どう進めていくのか - 高速バス、空港アクセスバス、定期観光バスなどバリアフリー対応が遅れている乗合バス車両のバリアフリー化を進めてほしい	「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（中間とりまとめ）」を踏まえ、下記の方角で検討中 - 鉄軌道駅及びバスターミナルについては、地域において基本構想等の生活関連施設に位置づけられたものについて、「3,000人」を引き下げる - 旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナル施設については、基本構想等の生活関連施設と紐付けずに「3,000人」を引き下げる 「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（中間とりまとめ）」を踏まえ、1日当たりの平均的な利用者数が一定数以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へのバス路線を運行する乗合バス車両における適用除外の認定基準を見直すとともに、新たな目標値を設定する方向で検討中

移動等円滑化評価会議等における主なご意見と国土交通省等の対応状況②

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
新幹線の バリアフリー	新幹線の車椅子スペースに関しては、障害者団体等から、数が少ないという指摘や、窓口又は電話での予約が基本となっているためウェブでも申込みを可能にすべき	「<u>新幹線のバリアフリー対策検討会及びソフト・ハード対策検討WG</u>」を立ち上げ、令和2年8月に、1編成あたりの座席数に応じた車椅子スペース数の導入や車椅子スペースに対応したウェブ予約システム導入等を取りまとめ - 関連基準やガイドライン改正を検討中
鉄道の バリアフリー	鉄道駅において車椅子使用者が駅員等の介助なしに列車に単独乗降できる環境の整備を目指す必要がある	- 令和元年10月にバリアフリー整備ガイドラインを改訂し、車椅子使用者が単独乗降しやすいプラットフォームと車両の段差・隙間の目安値等を明記 - 東京都心部の鉄道駅における単独乗降しやすい駅の情報をマップ化し、国土交通省HPやエコモ財団のHPに公開
ユニバーサル デザインタクシー	- 乗車拒否が発生しないように各事業者周知徹底してほしい - 大型の電動車椅子にも対応できるようにしてほしい	- 車両を改良（スロープ構造の見直し等）して乗降時間を3～4分程度に短縮 - タクシー業界に対して乗車拒否に関する法令遵守の徹底、車椅子状況に関する研修の受講、配車サービスの充実等を要請 - 令和2年バリアフリー法改正において、公共交通事業者等に対し、ハード基準への適合維持義務が課されている車両等について、適切な役務の提供を確保するためのソフト基準への適合を義務付け - 交通バリアフリー整備ガイドラインを改訂し、乗降スロープの標準的な耐荷重を「200kg以上」から「300kg以上」に引き上げを実施
小規模店舗等の バリアフリー	2,000㎡未満の小規模店舗や飲食店など、バリアフリー基準への適合義務がかからない建築物のバリアフリー化を進めてほしい	「<u>高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準の改正に関する検討会</u>」及び「<u>小規模店舗WG</u>」を立ち上げ、小規模店舗のバリアフリー設計等に関するガイドラインの改正に向けて検討中

移動等円滑化評価会議等における主なご意見と国土交通省等の対応状況③

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
新型コロナウイルスの対応	・聴覚障害者は口の動きだけでなく顔の表情からその人の情報を得ている。聴覚障害者がいる会議等ではフェイスシールド等をしてきたい。 ・コロナ禍での声かけ運動については、今まで通り声をかけていただきたい。	・第4回評価会議にて可能な限り対応。今後省内の会議においても同様の配慮を行うよう省内各局に周知している。 ・国土交通省後援のもと、交通事業者 83 社局、障害者団体を含む 7 団体で令和2年9月7日（月）から「声かけ・サポート」運動の強化キャンペーンを実施。
評価会議・地域分科会	・地域分科会の開催回数を増やしてほしい ・各地域において地域分科会以外にも非公式の意見交換や現地視察を行ってほしい	・各地方運輸局等では3～4名体制でバリアフリーに関する業務及び公共交通事故被害者支援等の業務を実施しているところ ・限られた体制のなか、バリアフリー業務については、市町村へのマスタープラン・基本構想の作成を働きかけ、バリアフリー教室の開催等を実施 ・上記に加え、地域分科会を年に1回開催するとともに、非公式の意見交換や現地視察等を可能な限り実施 ・体制強化に向けて各地方運輸局等の増員要求を引き続き実施 ・ウィズコロナを踏まえた「オンライン会議」での運営を検討（地域分科会）
好事例・先進事例の共有	・各地域の好事例・先進事例をしつかりと収集し、紹介・共有してほしい	・国土交通分野におけるバリアフリー化の推進に多大な貢献が認められた個人又は団体を表彰し、優れた取り組みを広く普及させ奨励することを目的として「国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰」を毎年開催 ・評価会議や地域分科会において地方公共団体、施設設置管理者、公共交通事業者等が実施する好事例・先進事例の紹介・共有

移動等円滑化評価会議等における主なご意見と国土交通省等の対応状況④

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
マスタープラン・基本構想	マスタープランや基本構想の作成を自治体に働きかけてほしい	- マスタープラン及び基本構想の作成に関するガイドラインを作成して周知 - 全国の地方運輸局で自治体及び事業者向けの相談会を開催して働きかけ - 共生社会ホストタウンや関心の高い自治体向けに個別相談会を開催して積極的に働きかけ - 基本構想は304市区町、マスタープランは8市区で作成済（※1）であり、今後も、作成中または作成予定の市町村の支援に努める
バリアフリーマップの作成促進	市町村が、バリアフリー法におけるマスタープランや基本構想に基づいて、地域のバリアフリー情報やバリア情報を一元的に収集・整理・提供する際に参考となるマニュアルを作成する必要がある	既存のバリアフリーマップにおいて提供されるバリアフリー情報や提供方法等の好事例を収集・整理し、特に移動の連続性の観点から必要な経路情報や障害種別毎に異なる必要情報等について提供がしやすくするための「バリアフリーマップ作成マニュアル」を令和2年3月にとりまとめ・公表
障害当事者参画	駅舎等の施設の新設や改修時に障害当事者の意見をしっかりと取り入れてほしい	バリアフリー法に基づく指針（※2）において、公共交通事業者等が移動等円滑化のための措置に関し、事前の検討段階や事後の評価段階において高齢者、障害者等の意見を聴くなど、可能な限りその意見を反映させるための措置を講じることが望ましい旨を規定し、周知

※1：基本構想（令和2年3月末時点）、マスタープラン（令和2年6月末時点）

※2：「旅客施設及び車両等の移動等円滑化の促進に関する公共交通事業者等の判断の基準」、「公共交通事業者向けハード・ソフト取組計画策定マニュアル」等

移動等円滑化評価会議等における主なご意見と国土交通省等の対応状況⑤

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
知的障害・発達障害の方への対応	・ 駅や車両などの案内設備等については、わかりやすい情報提供をおこなってほしい。 ・ 外出時の不安を軽減するため、航空機だけでなく、鉄道やバスについても利用体験を実施してほしい	・ 「<u>交通バリアフリー整備ガイドライン</u>」において、知的障害・発達障害の方々の特性を踏まえた公共交通機関等における<u>統一的な情報提供のあり方、コミュニケーションをとる際の留意事項を規定し、周知</u> ・ 鉄道、バス事業者等による利用体験の実施を促すため、<u>利用体験実施マニュアル（案）の策定に向け検討中</u>
認知症の方への対応	・ 認知症の人対応のための交通事業者向け接遇ガイドラインを作成・周知し、事業者による研修の充実及び適切な接遇の実施を推進してもらいたい。	・ <u>事業者による研修の充実を図るため、「認知症の人対応のための交通事業者向け接遇ガイドライン」の作成に向け検討中</u>
ベビーカーマークの周知	・ ベビーカーマークの普及啓発の取組をおこなってほしい。	・ <u>ポスター・チラシやWebサイトを活用して、「ベビーカー利用にあたってのお願い」と「ベビーカーマーク」を広く周知</u>
精神障害者割引	・ 精神障害者の公共交通運賃の割引をお願いしたい。	・ <u>精神障害者割引については、機会を捉えて、交通事業者等に対し、理解と協力を要請</u> (平成30年には、新たに航空業界において導入されるなど、導入事業者は微増ながらも着実に増加傾向)
ウェブアクセシビリティの確保	・ 情報提供手段の考え方として、アクセシビリティに関するJIS8341-3等に準拠するなどの対応が必要。	・ <u>令和元年10月に「交通バリアフリー整備ガイドライン」を改訂し、公共交通事業者等が運営するウェブサイトについて、日本産業規格に基づきウェブアクセシビリティを確保することを標準化</u>