

# 第6回移動等円滑化評価会議資料について

---

# 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

---

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
評価会議等のあり方 （評価指標の検討）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○評価会議で今後何を評価していくのか、新しい評価の目安の共有が必要。</li> <li>○バリアフリーの評価の問題として、アクセシビリティやユーザビリティを視点とした評価指標を検討する時期に来ているのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○評価会議等において、バリアフリーの質（アクセシビリティ/ユーザビリティ）の観点から新たな評価指標のあり方について検討を行うこととする。</li> </ul> <p>【P11 資料4：新たな評価指標のあり方 参照】</p>
障害当事者参画の普及	<ul style="list-style-type: none"> <li>○Tokyo2020オリパラの会場のバリアフリー整備は、アクセシビリティ・ガイドラインに基づいて整備されている。</li> <li>○これは世界基準であって、IPCアクセシビリティ・ガイドラインを踏まえて多様な障害者が参画して策定された素晴らしいガイドラインであるため、これを全国に広めることがとても重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○障害当事者等が参画する近畿分科会では、関西エアポート（株）と連携し、「関西国際空港のリノベーション」に関する検討会を設置。全体打合せ、課題別フォローアップ会、空港現地見学会、モックアップ検証を実施している。</li> <li>○今後もこうした当事者参画の取組事例を積み重ねていくことで、障害者の理解・啓発を目的とした当事者参画の環境整備を図っていく</li> </ul> <p>【P26 参考資料2：移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有 参照】</p>
「心のバリアフリー・障害の社会モデル」の普及促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○「障害の社会モデル」という言葉はまだ浸透が不十分であると考える。無人駅、ホームドア設置、大型UDタクシー等、現時点で進んでいない整備を今後どこまで進めていけるかが重要。</li> <li>○言葉として徐々に定着している「心のバリアフリー」だが、「思いやり」ではなく「障害の社会モデル」を理解していくという広まり方を望みたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光施設におけるバリア・バリアフリーに関する情報が不足していることから、ソフト面でのバリアフリー対応を促進する必要があるため、「観光施設における心のバリアフリー認定制度」を創設し、「心のバリアフリー」の取組の裾野拡大や取組全体の底上げを図っている。</li> </ul> <p>【P72 参考資料3：国土交通省等における最近の主な取組 参照】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○心のバリアフリーや障害の社会モデルの周知を目的としたバリアフリー教室の開催や広報啓発パンフレット等を作成するなど、ソフト面でのバリアフリー化の普及促進を実施している。</li> </ul> <p>【P76 参考資料3：国土交通省等における最近の主な取組 参照】</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>基本構想・ マスタープランの 作成促進</p>	<p>○基本構想の作成について、かなり地域間格差ができています。どのように作成すれば良いのか、各地域の特性に応じたモデルケースを示す等、様々な支援をしていく必要があるのではないか。</p>	<p>○2021年度から5年間の新たな整備目標を策定し、基本構想の作成市町村数を現在の1.5倍となる約450自治体を目指す等、地方部における基本構想等の作成をより一層推進しているところ。</p> <p>○第6回移動等円滑化評価会議において、明石市の先進的な取組を紹介し、全国展開していく。</p> <p>【P32 参考資料2：移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有 参照】</p>
<p>車椅子利用者用 駐車施設等の適正利用</p>	<p>○なかなか駐車場が確保できないという現状があるので、パーキング・パーミット制度について全国統一的な基準を設け、地域間格差をなくしてほしい。</p>	<p>○車椅子利用者用駐車施設等のあり方に関する検討会を設置。パーキング・パーミット制度を含めた車椅子利用者用駐車施設等の適正利用の推進方策等の今後のあり方について、学識経験者、障害者団体、事業者団体等の関係者で議論を行うなど、引き続き取り組む。</p> <p>【P89 参考資料3：国土交通省等における最近の主な取組 参照】</p>
<p>無人駅への対応</p>	<p>○無人駅の増加により当事者は困っている。無人駅化を止めるのは難しいと思うが、無人駅とする際は合理的配慮とセットで進めてほしい。評価会議でも無人駅の実態を知ることができるという。</p>	<p>○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、障害当事者団体及び鉄道事業者双方から無人駅等の諸課題等について意見を伺ったうえで、附帯決議で求められるガイドラインの策定に向けて、今後、無人駅等の安全、円滑な利用に資する取組について検討する。</p> <p>【P66 参考資料3：国土交通省等における最近の主な取組 参照】</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
障害者割引の導入促進	<p>○障害種別間の格差の問題として、精神障害者の運賃割引を導入している事業者が少ないため、行政から導入の働きかけを行ってほしい。</p>	<p>○令和3年6月11日に赤羽国土交通大臣から、「真の共生社会実現に向けた新たなバリアフリーの取組」に関する以下の4つの新たな取組について大臣指示があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>[1] 障害者用 I C カードの導入</li> <li>[2] 特急車両における車椅子用フリースペースの導入</li> <li>[3] ウェブによる乗車船券等の予約・決済の実現（マイナポータルとの連携を含む）</li> <li>[4] 精神障害者割引の導入促進</li> </ul> <p>○引き続き関係事業者等に対し精神障害者割引についての理解と協力を求めていくよう取り組む。</p> <p>【P58 参考資料 3：国土交通省等における最近の主な取組 参照】</p>
ICT等の新技術を活用	<p>○転落防止にICT等の新技術を活用する場合は、導入のところから当事者を参画させてほしい。経過報告も重要である。また、新たな取組を行う場合は当事者に情報が届かないと意味がないので、周知の方法も重要。</p>	<p>○2020年10月より、「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」を設置し、I C T 等の新技術を活用したホームからの転落防止対策の検討を開始。</p> <p>○この検討会では、視覚障害者団体の皆さまにもご参画いただいております。新たな取り組みの周知方法を含め、団体の皆さまのご意見を伺いながら検討を進めたい。</p> <p>【P64 参考資料 3：国土交通省等における最近の主な取組 参照】</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
誘導案内 表示等の検討	<p>○平成28～29年度開催の「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」において、バリアフリー整備ガイドラインの検討を行ったが、誘導案内表示における適切な書体やサインの大きさ、床サインの用途と表示方法、旅客施設の出入口から先の連続的な誘導案内表示方法等について、今後の検討課題と考える。</p>	<p>○本年9月22日に障害当事者等が参画する「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」において、視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等について議論を開始し、引き続き公共交通機関等の移動等円滑化に向けて、基準、ガイドラインへの反映に取り組む。</p> <p>【P81 参考資料3 国土交通省等における最近の主な取組 参照】</p>
コロナ禍での 障害者への配慮	<p>○新型コロナウイルスの感染が懸念される中、障害によりマスク着用が困難な方もいる状況下において、公共交通機関等において、障害当事者等の感染防止対策を今後どのようにおこなっていくのか。</p>	<p>○令和3年7月に公共交通事業者による接遇の更なる充実を図るため、新型コロナウイルス感染症対策を踏まえた「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」をとりまとめ、障害者等の困りごと等に対する感染対策を踏まえた適切な接遇方法を交通事業者に周知・徹底を図ったところ。</p> <p>【P77 参考資料3：国土交通省等における最近の主な取組 参照】</p> <p>○以前より鉄道事業者を中心に実施されている「声かけ・サポート」運動については、2021年7月5日（月）～9月5日（日）まで『「声かけ・サポート」運動 強化キャンペーン』を実施したところ。</p> <p>【P83 参考資料3 国土交通省等における最近の主な取組 参照】</p>

# 移動等円滑化評価会議、地域分科会等における主なご意見

---

※令和2年9月28日～令和3年9月2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 評価会議等のあり方(評価指標の検討)
- ② 障害当事者参画の普及促進
- ③ 心のバリアフリー・障害の社会モデルの普及促進
- ④ 基本構想・マスタープランの作成促進
- ⑤ 車椅子利用者用駐車施設等の適正利用(パーキング・パーミット制度)
- ⑥ 無人駅の対応



## ① 評価会議等のあり方（評価指標の検討）

- 評価会議で何を評価するのか、評価の目安の共有が必要。
- バリアフリーの評価の問題として、アクセシビリティやユーザビリティを視点とした評価指標を検討する時期に来ているのではないか。
- 大きな駅でも車いす用のお手洗いが一つあれば、目標達成という考え方を昨年から聞いている。トイレに必ず車いす用のお手洗があると分かっているならば、車に乗っていても、公園を探せばいいと意識するようになると思うので、ぜひ100パーセントを目指していただきたい。

## ② 障害当事者参画の普及促進

- 日本のバリアフリー施策の特徴は当事者参加であり、素晴らしい取組である。当事者参加が進んでいる理由としては、建築設計標準に当事者参加が記載されているためであると考えます。
- 公共事業等での当事者参画の枠組みをどう作るか。公共事業においては、要求水準のなかに、当事者と意見交換をしながら設計活動を進めていくような推進を図ってほしい。
- Tokyo2020オリパラの会場のバリアフリー整備は、アクセシビリティ・ガイドラインに基づいて整備されており、これは世界基準であってIPCアクセシビリティ・ガイドラインを踏まえて多様な障害者が参画して策定された素晴らしいガイドラインであるためこれを全国に広めることがとても重要。

### ③心のバリアフリー・障害の社会モデルの普及促進

- 「障害の社会モデル」という言葉はまだ浸透が不十分であると考えます。無人駅、ホームドア設置、大型UDタクシー等、現時点で進んでいない整備を今後どこまで進めていけるかが重要。
- 言葉として徐々に定着している「心のバリアフリー」だが、「思いやり」ではなく「障害の社会モデル」を理解していくという広まり方を望みたい。
- 心のバリアフリーに関しては道半ばとの思いがある。特にコロナ禍にあっては知的障害者の社会参加も難しく、社会の側もとてもインクルーシヴとは言えない。

### ④基本構想・マスタープランの作成促進

- 地域によって基本構想やマスタープランの作成も含め、当事者参加のやり方に差がある。地域の差があまりないように工夫してほしい。
- マスタープラン・基本構想の数値化は大変喜ばしいが、特にマスタープランの数値目標についてはチャレンジな目標になっているため、策定促進を頑張ってもらいたい。また、マスタープラン・基本構想の作成について、なぜ地域間格差が生じているか分析が必要と考える。
- 基本構想の作成について、かなり地域間格差ができています。どのように作成すれば良いのか、各地域の特性に応じたモデルケースを示す等、様々な支援をしていく必要があるのではないかと。

## ⑤ 車椅子利用者用駐車施設等の適正利用（パーキング・パーミット制度）

- なかなか駐車場が確保できないという現状があるので、パーキングパーミット制度について全国統一的な基準を設け、地域間格差をなくしてほしい。
- 駐車場のパーキング・パーミット制度について、パンフレットをショッピングモール等色々なところで配って、ご理解頂きながら設置を増やして頂きたい。
- パーキングパーミット制度は、歩けない、歩きにくい方、車椅子利用の方の駐車場であり、パーキングパーミットの周知徹底については、周りの支援者だけではなく、当事者本人にも伝えないと、障害者手帳を持っていても駐車できないなどトラブルが起きると思う。この制度を導入する際には、周知についても検討していただきたい。

## ⑥ 無人駅の対応

- 無人駅の増加により当事者は困っている。無人駅化を止めるのは難しいと思うが、無人駅とする際は合理的配慮とセットで進めてほしい。評価会議でも無人駅の実態を知ることができるといい。
- 無人駅での安全・安心の問題について、どうかたちで評価をすべきか、議論して行ってほしい。
- 無人駅が増えていることにより障害者の負担が大きくなっているため、無人駅についても早急にバリアフリーの整備が必要である。また、無人駅では音声のみとなっていて聴覚障害者是对応できないため、モニター付きのインターホン設置の導入など音声の可視化をお願いしたい。

# 各地域分科会における主なご意見

## 【北海道分科会】

- 大臣からの指示で精神障害者割引の導入促進があったと伺い大変心強い。国としても真剣に取り組んでいただくことがバリアフリーにつながっていくと思うので強力に押し進めていただきたい。
- 「心のバリアフリー」については、「他人の善意・思いやりという道德心に訴える支援やサポート」としてとらえられる面があることから、障害者や高齢者の公共交通機関の利用にあたっての使用用語や対応としては、障害者権利条約や障害者差別解消法等を踏まえることが必要。

## 【東北分科会】

- 無人駅が増えていることにより障害者の負担が大きくなっているため、無人駅についても早急にバリアフリーの整備が必要である。また、無人駅では音声のみとなっていて聴覚障害者は対応できないため、モニター付きのインターホン設置の導入など音声の可視化をお願いしたい。
- 降雪地帯のバリアフリー整備について、東北地域の課題として本省の評価会議に上げてほしい。

## 【関東分科会】

- 大きな駅でも車いす用のお手洗いが一つあれば、目標達成という考え方を昨年から聞いている。トイレに必ず車いす用のお手洗いがあると分かっていたら、車に乗っていても、公園を探せばいいと意識するようになると思うので、ぜひ100パーセントを目指していただきたい。
- 国交省では駅のバリアフリー化のために運賃上乗せを検討しているとのこと、賛成の立場だが、具体的にどのような整備を考えているのか。1日の平均利用者数が3千人未満の駅や無人駅のバリアフリー整備も進めて頂きたい。

## 【関東分科会】

- バスやタクシーでは車いすが大きい外国製で固定ができないという問題で乗車拒否が増えてきている。外国製の大型の車いすの方が固定ができる場所も設置されているので慣れていないという理由での乗車拒否が最近また増えているため、当事者を入れた研修を進めていただけるような努力をしていただきたい。

## 【北陸信越分科会】

- 国交省でも、無人駅の課題やニーズも把握していて、今後検討して環境を整備していくということがHPでも出ているので、他委員の意見も含めて、本当に早急に検討してほしい。
- 新潟市におけるバリアレス縁石について、ハード部分のみではなく、ソフト部分としての声かけ、音声装置、呼びかけなどボランティアでもいいので、本当に肉声が一番彼らにとって良い支えになるように思う。ソフト部分で私はもっと力を入れてほしいと思う。

## 【中部分科会】

- バリアフリー化の優先順位については、乗降者数の多い駅等の改修優先となることが予測できる。地方部の無人駅や高齢者が多い地域の駅のバリアフリー化、多様な方が利用する観光地における駅のバリアフリー化など、数字だけで測れない地域へも目を向けるようなバリアフリー化を考えていただきたい。その結果、高齢者の運転免許返納を遅らせているのでは。
- パーキング・パーミット制度において不適正利用に関する苦情が寄せられる。三重県では県広報の活用や利用証交付時のチラシ、ポスター掲示等の啓発をする一方、地域イベントを活用した啓発はコロナ禍で中止になるなど苦慮している。不適正利用の防止に向けた県民への啓発や区画登録協力施設との連携や啓発においてコロナ禍を踏まえた工夫も併せて取組事例等紹介して欲しい。



## 【近畿分科会】

- 関西空港リノベーション工事にあたり、当事者が参画できる検討会が設置されて良かった。検討会は、2026年まで予定されているが、そこで終わるのではなく、継続して取り組めるように要望。
- 地下鉄三宮駅のエレベーターが老朽化のため、更新工事を行ったところ、中で車椅子の回転も出来ないほど狭いエレベーターが設置された。本件は当事者の意見を聞かず、施設整備を行ったことによりもたらされた事態。地元の障害者団体が神戸市交通局に交渉しているが話が進まない。当事者参画を担保するシステム作りのため、近畿分科会としても、情報を共有し、関与すべき案件。

## 【中国分科会】

- 電車が止まった時の説明アナウンスはスピーカーを通した声だけなので聴覚障害者には伝わらず何が起こったのか理解出来ない。乗換えホームなどの情報も同様に判断が出来ない。聴覚障害は外見上わからない障害なので、障害に気付かれなく心のバリアフリー推進を行うことが困難に思う。
- 心のバリアフリーとは個々の価値観により異なるが、駅員や運転手からの声かけが障害当事者ではなく「介助者」に声をかけることを実感する。その際は「介助者ではなく障害当事者本人に話しかけて。」と促すと同時に、障害者差別解消法の観点から「障害当事者本人に話しかけることが合理的配慮の提供です」と伝えている。

## 【四国分科会】

- 「心のバリアフリー」とか「疑似体験」という言葉が出てきているが、「障害の社会モデル」という考え方に立つと、そこで止まってはいけないのではないか。疑似体験は、「医学モデル」的な考え方なのであり、障害を障害たらしめているものは「社会」だという視点で研修会等の開催することを期待。
- 自閉症は聴覚情報が処理できず、世の中のルールを理解する事も困難。そういった子供達や家庭が増えている事をご理解いただけるようなコミュニケーションチャンネルを開設しなければと考えている。

## 【九州分科会】

- 知的・発達障害のある人が過去にパニックを起こし、電車等から降りざるを得ない状況があった。逆に運転手や乗客等からの暖かい言葉を頂いた事もあった。合理的配慮に関して、難しく考える必要はなく、建設的な対話について考えていくこと、困っている人だと思って対応してもらえたらと思う。
- 2022年10月に「別府港ターミナル」が新設されるが「別府港UD ターミナル推進協議会（（株）フェリーさんふらわあ、交通エコロジー・モビリティ財団、自立支援センターおおいた、九州運輸局、大分県、別府市にて構成）」が設立され、障害特性に応じた困りごとについてヒアリング等実施し、設計の段階で当事者目線に立った提言書を作成する事ができた。これからは、身体に不自由がある方がいるのが、当然であることを前提とした「もの・まち」づくりを考えていく必要がある。

## 【沖縄分科会】

- パーキングパーミット制度は、車椅子利用の方の駐車場であり、パーキングパーミットの周知徹底については、周りの支援者だけではなく、当事者本人にも伝えないと、障害者手帳を持っていても駐車できないなどトラブルが起きる。この制度を導入する際には周知についても検討していただきたい。
- ユニバーサルデザイン推進本部の取り組みの中のキーワードで、「当事者参画」ということがしっかりと示されていたが、まさしく今後はそこがポイントだろうと思う。当事者自身も意見・提言力を高め、相互効果を高めていくのは大事な役割だと思っている。私たち自身が行政との関係づくりをしながら、「当事者参画」の仕組みをいろんな意味で戦略化する必要があると改めて感じた。