

# 第8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
基本構想、マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○基本構想と移動等円滑化促進方針の達成割合については、地域格差の是正が大事であり、都市部中心とにならないよう工夫が重要。</li> <li>○「一地方公共団体に一以上」ということを達成目標とするのではなく、バリアフリー化を推進すべきエリア全体に対して、計画策定済みのエリアがどの程度カバーできているかという観点も必要ではないか。</li> <li>○P55のマスタープラン・基本構想の作成促進について、具体的にどういった働きかけを行っているのか。自治体向けのセミナーなどを企画いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○小規模市町村等における基本構想及び移動等円滑化促進方針（以下「計画」）の作成進捗が必ずしも十分にでないことは課題と認識しており、計画作成に際し、課題の解決や効率的な作成に資する優良事例等の横展開を図ることにより、小規模市町村等において、計画作成が促進される環境整備に引き続き努める。</li> <li>○一方、バリアフリー化を推進すべきエリア全体に対して、計画策定済みのエリアがどの程度カバーできているかという観点も重要であると認識している。この点について、計画策定済みの地方公共団体において、当該計画がカバーするエリアを適切に見直す事例も見受けられるため、そのような事例の周知も図りつつ、地方公共団体における計画策定・見直しを進め、バリアフリー化が求められるエリアにおいて適切に計画策定が促進されるよう、引き続き、地方公共団体に働きかけを行っていきたい。</li> <li>○また、基本構想等の作成促進を目的として、地方公共団体向けの説明会等を年に複数回を行うことその他、地方運輸局等から地方公共団体への作成促進に係る働きかけ等を行っており、引き続きこのような取組を進めてまいりたい。</li> </ul>
鉄道駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>○1日の平均利用者数が2,000人/日以上の基本構想に位置付けられた鉄軌道駅の総数を教えてほしい。</li> <li>○人がいないことは1番のバリア。無人化駅問題の検討状況を教えてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○1日の平均利用者数が2,000人/日以上の基本構想に位置付けられた鉄軌道駅は、令和3年3月31日時点で50駅となっている。</li> <li>○障害者の方々が無人駅を安全、円滑に利用できるよう、鉄道事業者に求められる具体的取組について検討するための意見交換会を設置し、所要の議論を経て、令和4年7月に駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドラインを策定・公表したところです。</li> </ul>

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
建築物	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ P46の建築物のバリアフリー化推移について、60%以上達成できているということだが、達成できていない建築物の内訳を都道府県別で出してほしい。各ブロックにも情報提供いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 当該目標については、全国の建築物の着工実績等から国全体でのバリアフリー化の状況を推計した上で、総ストックの約67%について、令和7年度までにバリアフリー化を実施することとして定めているものであり、都道府県別には集計しておりません。</li> </ul>
高齢者障害者等用施設等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 各設備の最低基準の見直しをお願いしたい。</li> <li>① 車椅子駐車スペースの横幅3.5m・1台以上という基準について、ニーズに対応できていない。</li> <li>② バリアフリースイレについても建物に1つあればいいとされているが、それでは、その階までわざわざ移動しなければならない。</li> <li>③ エレベーターのサイズ：11人以上とされている基準について、近畿分科会ではモックアップテストも実施しており、開口部など形状も踏まえて見直しをしてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 車椅子利用者用駐車施設については、ガイドライン等を通じ、必要区画数の確保について周知を行うとともに、バリアフリー法の誘導基準に基づき一定割合に沿って整備する場合のインセンティブにより、整備促進に取り組んでいるところ。また、車椅子利用者用駐車施設等の利用集中を避け、効率的な利用を図るため、ソフト面からの対応について、ガイドライン作成に係る検討を進めているところ。最低基準の見直しについては、駐車施設の適正利用の推進とあわせ、実態面等を含めて継続的に検討して参ります。</li> <li>② トイレの機能分散や各階設置について、建築設計標準やバリアフリー法の誘導基準に基づく整備が進むよう、引き続き事業者や設計者に対する周知に努めてまいります。最低基準の見直しについては、適正利用の推進とあわせ、実態面等を含めて継続的に検討して参ります。</li> <li>③ エレベーターのサイズに関する基準の見直しについては、「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」と「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」の整備内容を比較・整理した上で、同基準を見直すことについても、適宜検討してまいりたいと考えております。</li> </ul>

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
リフト付きバス、ノンステップバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ リフト付きバスの導入状況として、5.8%、674台とあるが、内訳を教えてください。空港アクセスバスについては措置したばかりであり、まだ数がないだろう。</li> <li>○ P29のノンステップバスの導入割合について、九州地域が40%を超えていない。これを上げていく具体的な方法を検討してほしい。</li> <li>○ リフト付きバスの導入目標が25%となっているが、地方空港バスについてはもっと基準値を上げてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 令和2年度末実績674台の内訳については、スロープ付バス296台、リフト付バス378台となっております。</li> <li>○ 九州地域については、ノンステップバスの普及に向けた車両の更新を交通事業者に働きかけるとともに、補助制度等の支援を引き続き行ってまいります。</li> <li>○ ご指摘の地方空港バスについては、約50%をバリアフリー化した車両を含む運行とするよう令和3年度より目標を設定しております。</li> </ul>
UDタクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ UDタクシーの基準の見直しをお願いしたい。スロープの耐荷重を300kgにしてもらったが乗車拒否が未だにあり、これはスロープのセットアップなどに係るドライバーの負担が大きいことによるものだろう。また電動車椅子が乗れないものもあり、メーカーが開発する前に新たな基準を作ってしまうべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ UDタクシーによる車いす利用者等の乗車拒否については、業界への通達発出を通して適切な運送実施・引受けを徹底させているところ、引き続き不適切な事案が発生することがないように指導してまいります。</li> <li>○ また、標準的な車椅子が乗車されることを想定した「標準仕様UDタクシー認定要領」を令和2年3月に改訂したところです。</li> </ul>
航空機	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 両手足が動かない重度障害者が航空機に乗るときはバリアが大きく、特にビジネスクラスは個室化しており入れない。基準そのものを見直してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 障害のある方がより安心して快適に移動することができる環境が整備されるよう、航空会社には、引き続き、理解と協力を求めてまいります。なお、御要望に応じ、航空会社と直接意見交換する場も、設けたところです。</li> </ul>

## 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
視覚障害者誘導用ブロック、信号機	<ul style="list-style-type: none"> <li>○視覚障害者にとっての交通の安全性を考える上で大きなものが、視覚障害者用誘導ブロック、ホームドア、交通信号の3つ。このうちブロックと信号については整備率が90%達成されており、引き続き早期に100%を目指していただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○視覚障害者誘導用ブロックについては、旅客施設において令和2年度末時点で97.2%の整備率となっておりますが、令和3年度からの新たなバリアフリー基本方針に基づく整備目標において、対象となる旅客施設を拡大した上で、令和7年度までに原則100%を目指すこととしています。また、信号機等のバリアフリー化率についても令和2年度末で97.8%となっております、同様に令和7年度までに原則100%を目指し引き続き整備を推進してまいりたいと考えております。</li> </ul>
ホームドア	<ul style="list-style-type: none"> <li>○P17によると、ホームドアについて目標設定が約800駅とされているがために、943駅（R2最新値）だと整備率が100%を超えることとなる。これでは整備数の絶対値としてまだまだ少なく、目標値を上げる方向で検討してほしい。</li> <li>○P17のホームドアの整備駅数について、母数の問題で整備率が出せないのかもしれないが、他と同じように整備「率」を出してそれをアップしていく又はベースを拡大していくことを考える時期ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○令和3年度からの新たなホームドアの整備目標については、学識経験者、障害者団体、事業者団体等により構成される検討会において、様々なご意見を頂いた上で、令和2年12月に公表したところです。</li> <li>○具体的には、これまで駅単位の目標であったものを、利用者目線できめ細やかな進捗をフォローするため番線単位の目標とし、令和7年度までに優先度が高い3千番線、うち1日あたり平均利用者数が10万人以上の駅で800番線を整備し、全体の整備ペースを2倍に加速化させることとしております。</li> <li>○新たな整備指標につきましては、令和8年度以降の次期目標の設定に向けて、関係者より幅広いご意見を頂きながら、省内関係部局と連携し、検討してまいりたいと考えております。</li> </ul>
WEB予約	<ul style="list-style-type: none"> <li>○この間初めてアプリで新幹線の車椅子席を予約でき、嬉しかった。これからは全ての車両について同様の対応ができるようにしていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○令和3年4月より東海道・山陽新幹線において、車いす対応座席のウェブ予約が試行的に実施され、また、令和4年5月より車いすスペースのウェブ予約が試行的に実施されております。</li> </ul>

## 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
障害者割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 民間のバスに乗車する際、手帳提示後にPASMO等をタッチするという2段階の動作が必要となっており、使い勝手が悪いのでワンタッチでできるようにしてほしい。</li> <li>○ 精神障害者割引について、実施時期はいつ頃からか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ワンタッチで利用できる障害者ICカードが既に一部交通事業者で導入されているところですが、すべての交通事業者で対応していないことから、引き続き国として、機器導入への補助を通して交通事業者等を支援してまいります。</li> <li>○ 精神障害者に対する運賃割引については、事業者単位では全国的に導入が進んでいるところですが、導入拡大に向け、関係事業者等に対し、引き続き様々な場において理解と協力を求めて参りたいと考えております。</li> </ul>
小規模店舗のバリアフリー、心のバリアフリー認定制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 小規模店舗のバリアフリー制度や心のバリアフリー認定制度について、国交省のHPに掲載されていても存在を知らない人が多い。PRの仕方を検討いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 小規模店舗等に対するバリアフリー改修制度については、地方公共団体が実施する事業者への補助に対して、国からも支援する制度として令和4年度から開始しているもの。引き続き地方公共団体と連携し、バリアフリー化の促進とともに補助制度の周知に努めてまいります。</li> <li>○ 心のバリアフリー認定制度については、現在、観光庁HPをはじめ、YouTubeやSNS、関係団体を通じ、制度の広報を行っており、オンライン視察や認定施設の紹介動画を配信するなど、認知度向上を図っている。引き続き、効果的なPR方法について検討していきたい。</li> </ul>
心のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 心のバリアフリーについて、学校教育との連携を更に進めてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 令和2年の法改正を踏まえ、心のバリアフリーについて、教育啓発特定事業による学校教育との連携を促進するため、文部科学省の参画も得て、学識経験者、障害者団体、地方公共団体等からなる検討会を踏まえ、「教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン」を公表（令和4年6月）したところ。当該ガイドラインについては、地方公共団体に加え、文部科学省と連携し、教育委員会等にも周知等を行ったところ。引き続き、学校教育とも連携した、心のバリアフリーの取組が進むよう、ガイドラインの周知等による働きかけを実施してまいります。</li> </ul>

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"> <li>○整備状況のデータについてのオープンデータ化、皆が見やすくできるようにするにはどうすればよいかを全体で検討いただきたい。</li> <li>○昨年、基幹統計である社会生活基本調査と国民生活基礎調査に初めて障害分野が入れられ、一般国民と障害者との関係性が同じ項目で見られるようになった。この秋には社会生活基本調査の結果が公表予定。そこで国交省として、公共交通機関と障害者の関係を基幹統計に盛り込んでいくことを検討してもよいのではないか。</li> <li>○P83に近畿・九州分科会協働事業としてさんふらわあ乗船体験の取組が掲載されている。これまではブロック単独で取組が進められることが多かったが、今回の取組のようにブロックがまたがるようなケースも有意義ではないかと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バリアフリー法に基づく基本方針においては、施設管理者にが利用者に対して、必要な情報を適切に提供することが必要とされており、必要な情報について事前に把握できるように、施設等に関する情報についてインターネット等により提供されることが望ましいとされているところ、引き続き、施設設置管理者等において、必要な情報が提供されるよう、取り組んで参ります。</li> <li>○統計法に基づく基幹統計の性質や国土交通省における障害者施策に係る統計データの状況等を踏まえて、関係部局等と連携して、御意見に係る課題等を整理し、どのような対応が可能か検討して参りたいと考えております。</li> <li>○複数の地方ブロックで連携した取組についても、このような好事例の横展開などにより、促進して参りたいと考えております。</li> </ul>



# 各地域分科会における主なご意見

---

※令和3年9月29日～令和4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

## 【北海道分科会】

- 札幌市が招致を目指している2030年の冬季オリンピック・パラリンピックについては、来年5～6月に開催されるIOCの総会で決定する見通しであることから、先に開催された東京オリ・パラの取り組みを参考にするとともに北海道の特性である冬期間（雪）も踏まえたバリアフリーの推進が大きく加速されるために、国（北海道運輸局と開発局）と道と札幌市を中心として道内各市町村、各事業主及び道民が協力した取り組みが進められることを期待したい。
- 航空機利用の際の、電動車椅子バッテリー確認の簡略化や統一基準の確立について電動車いすを利用する際に、チェックイン、保安検査などで、バッテリーチェックに時間を要するため、ストレスが多い。円滑なチェックインに向けてどのような取り組みを検討されているかお聞きしたい。

## 【東北分科会】

- 県の地域交通プランや市の都市交通プランで、デマンド交通というのが一つの柱になっていると思う。車椅子ユーザーとして気になることはデマンド交通で走らせる車両で福祉車両が走っている地域が少ないのではないかということ。一方で、既存の路線バスは今まで法律のおかげもあってバリアフリーバスがどんどん増えているという状況である。デマンド交通でも福祉車両の運行ということを検討していただきたいと思っている。
- 青森県は全体的に雪が多いので、どうしても「雪が積もったときに建物に段差や階段がないと入れなくなる」といった考え方がある。その辺の精神的な部分で考えを持っている方が多いので、いくらバリアフリー化といったとしても効果が薄いというかマインドに響いていない部分もあり、実現できていないというのが現状である。

## 【関東分科会】

- 駅のバリアフリートイレの設置状況、非常に高い達成率になっているが、利用者数の多い駅では常に使われている状況で、長時間待たないと使えないというのが現状。利用者数に応じてトイレの個数を増やして頂きたいということと、一般のトイレの中にも広めの個室を設けるなど、分散化を進めて頂きたい。

## 【関東分科会】

- ホーム全体の段差と隙間の縮小について鉄道会社で改修を進めて頂き、単独で乗り降りできる駅が増えた。快適に乗り降りできるようになった分、車いす利用者の乗車が増え、ホームの一部分しか、かさ上げしていない路線だと、同じ車両に車いす利用者が同時に2、3台乗っているといった混雑する場面がととも増えた。ホーム全体がかさ上げされている都営新宿線であればどの車両からでも乗れるので、もし混んでいたら分散して隣の所から乗ることもできる。また、都営三田線などは、今後新しく乗り入れる車両は、全車両に車いすスペースが設けられるということなので、今後は部分的なかさ上げだけではなく、ホーム全体のかさ上げでどこからでも単独乗降が可能にして頂きたい。
- 障害当事者の参加というところが随分進められてきている。プランの作成段階から参加し、障害当事者が参加される。そういうことがもう一般的になっているが、発達障害、知的障害の関係者の参加というのはなかなか難しいという状況がまだまだあると思う。なかなか意見が言いにくいとか、個人差もあり難しいと思うが、ぜひ、発達障害、知的障害の関係者にとって分かりやすい環境整備ということについて、いっそうご配慮頂きたい。

## 【北陸信越分科会】

- 無人駅が増加している。夜無人駅は暗く、暗いと私たち（聴覚障害者）はコミュニケーションできない。帰るときも誰もいなく連絡方法もないので私たちだけではなく不安を持っている方もいると思う。無人駅にテレビ電話等を置いてはどうか。または昨年からJRの方で手話講座が始まっていると聞く。運転士の方が手話を覚えてくだされば、聞こえない方への対応があればありがたいと思う。
- 空港のバリアフリーの取組みの一環として、視覚障害者用誘導ブロックを設置された。設置された取組みを如何にして周知していただくかが大事だと思う。変化した部分、このあたりをどう周知するか。例えば、JR西日本においてみどりの券売機プラスが設置された場合には目の不自由な方にご案内をしたり、北陸鉄道のバスの運行の変更について案内いただいた際にも、周知させていただいたりした。障害のある方にいかにその情報を伝えるか、今後はこれが非常に大きなポイントになるかと思う。

## 【中部分科会】

- ピクトグラムはJISZ8210という参考基準があるが、「文字の大きさ・フォント・色使い」はいまだに各施設でバラツキがあり、施設によっては利用者が案内表示を視認しにくい状態である。鉄道施設と周辺地域・公共施設等と統一された判りやすい表示が望ましいので、連携・調整や基本ルール・仕様等の開示等が必要と思われる。「案内」は、目で見て分かる、聞いて分かる、触って分かる、ということもあるし、よくあるのは人に頼るということ。困っている状況をどうお知らせするか、それを誰がどのように整備していくかが大きな課題。
- 歩道が設置されていない道路、踏切道における視覚障害者誘導用ブロックや表面に凹凸のついて誘導表示等の設置の在り方、についての検討状況に関する情報提供をしてほしい。

## 【近畿分科会】

- 2016年以降、駅の無人化が増加して、当事者の方が大変困っている。鉄道会社と当事者の意見交換の場を設定して欲しい。
- 各施設単体、各機関単体で見ると、バリアフリーは一定程度進んでいるが、広域移動においての情報提供に関しては、まだまだ課題が多いと思う。土木学会の関西支部でバリアフリー計画学研究委員会と近畿分科会として協力するという形（事業者・行政・自治体等に、現地における当事者参加による調査、評価の会の開催への協力依頼）をお願いしたい。10月から11月頃にかけて、万博をイメージして、万博の会場から世界遺産である高野山に行くとか、あるいは姫路城に向かうときに広域移動が円滑にできるのかどうか調査したい。

## 【中国分科会】

- JRの無人駅が増えている。緑の発売機になり有人発売所が閉まっている。聴覚障害者はオンラインでは伝わらないので駅員がいる時間を調べて買いに行き、駅の方に代わりに買って頂く。聞こえなくても買える機械を設置してほしい。広島市営（基町）の駐車場にある、手帳をかざせば割引できる機械のような物をJRの無人駅にも設置してほしい。全国的な問題でありお願いしたい。

## 【中国分科会】

- ヘルプマークの配付・啓発に取り組んで頂いているが、ただ配っているだけではダメで、一般市民の方がたの間にマークが定着しなければ何にもならない。バスや電車で啓発ステッカーを多く見る事は喜ばしいが、一般市民にマークが認識されていない。広島ではバスで譲ってもらえたが、路面電車で譲ってもらった経験がない。ヘルプマークの不正入手・使用の記事が新聞に載っていたが、不正利用の追及よりも、まずは一般市民にマークについて意識を持ってもらう方が大事である。(障害が)外から分からないので、理解してほしい。少なくとも行政に関わる人たちは理解しようとする姿勢を持ってほしい。行政機関の行う研修は内容が伴っておらず、当事者の話をよく聞く機会を持ってもらいたい。

## 【四国分科会】

- 高知県のバリアフリー観光相談窓口で県内外からの旅行者に対応している中で、最近多い相談が、大人のおむつ交換ができる折り畳み大型ベッド、いわゆるユニバーサルシートについてのものです。これがなかなか、どこに設置されているのか情報がつかめません。公的な機関に聞きに行っても、そういった一覧はないと回答されることが多く、自分たちで探しに行って案内をしている状況です。ユニバーサルシートが設置されていないトイレは多いですけれども、他県のニーズはどうなのか、設置しているところを教えてくださいと言われた際に、一覧やここに聞けばわかるという場所があるのかなど、ユニバーサルシートに関する声をお聞かせ下さい。
- 視覚障害者にとっての駅のホームは「欄干のない橋」だと例えられることがある。どれだけ危険な場所であって、声掛けがいかに大切なのかを広く周知するため、テレビCMなどによる広報活動を検討していただきたい。数秒でもビジュアル的に取り上げられるとインパクトがあるかと思う。  
昨年テレビで放映された弱視の視覚障害女性を主人公にしたドラマは、障害特性を正しく理解する上で一定の効果があったと考えられる。コスト面で難しいようであれば、ラジオCMなどを検討していただきたい。

## 【九州分科会】

- 現在、日本全体の障害者数は967万人と人口の約7.8%を占めており、また、2025年を境に人口の30%以上が高齢者となる。将来、日本人口の約40%が高齢者・障害者となることから、現在、全国でユニバーサルツーリズムを推奨する動きが始まっている。これから、各家庭に1人は体が不自由な方、不自由を感じる方がいる時代になるということは、これまでの福祉目線のバリアフリーから、高齢者・障害者を受け入れられる体制を整えておかなければ、集客を逃す可能性がある。各事業者が今までと見方を変え、高齢者・障害者が安心してお越しいただけるための観光戦略を考えていく必要がある。
- 宮崎カーフェリーのドライバーズレストランにて「旅客船事業者に求められること」と題して講習会（座学担当）を実施。そのあとフェリーターミナルでの乗船手続きから乗船、船内移動を二班に分け車いす体験を実施。質疑応答では多くの質問や感想を頂いた。皆さん前向きに旅客船へのハンディのある方のスムーズな乗船をサポートしていこうという熱い思いを感じた講習会でした。今年の春には宮崎カーフェリーには新造船も就航し、エレベーターやユニバーサルルームなどが備わり、よりハンディのある方の乗船が増えていると思います。今回の講習会が今後のフェリー運営に寄与することができたなら幸い。今後も定期的にこのような講習会が継続して開催されることを希望します。

## 【沖縄分科会】

- 情報バリアフリーについて、沖縄総合事務局のHP等は、それらに考慮した良いHPである。民間適用の前に、沖縄県等のHPはアクセシビリティがよくない。デジタル社会化が進んでいく中で、情報バリアフリー対策も本分科会の協議事項になり得るのか問いたい。参加委員の各機関のHPについても、十分に対策されていないという風を感じる。例として、沖縄県知事選。HPのPDF資料は聴覚障害者は読み取りができない。参政権等に関しては、視覚障害者の方々に情報提供できないということになるので、アクセシビリティに対処した取組をしていただきたいと思う。
- 現状で沖縄県で観光施設における心のバリアフリー認定施設はどのくらいあるのか。今後は観光立県として沖縄県内でも認定施設を増やしていくと思うが、沖総局としても注力いただきたい。また、沖縄県としてどう考えているか、OCVBとしても協力いただけるか。