

政府における最近の主な取組について

新たなバリアフリーの取組に関する対応状況

○令和3年6月、第2回本省ユニバーサルデザイン推進本部本部会議において、**当事者の利便性の改善や負担軽減効果の大きい4つの取組**について、**全国展開等を目指していく**ことを決定。

○現在の対応状況は以下のとおり。

取組項目	現在（令和6年5月時点）の対応状況
①障害者用ICカードの導入	<p>○ 関東圏の鉄道・バス（Suica・PASMO）において、令和5年3月にサービス開始。</p> <p>○ 令和3年度補正予算以降、支援措置をメニュー化（鉄道・バスに補助）。</p> <p>○ 支援メニューは令和5年度より常設化。</p> <p>○ 予算措置も踏まえ、事業者・事業者団体との間で導入促進に向けた調整を引き続き実施。（※1）</p> <p>（※1） 鉄道：JR北海道が令和6年3月、JR東海が令和6年4月に導入。スルッとKANSAIの障害者ICカードの利用可能範囲がICOCAエリアに拡大（令和6年3月）。</p> <p>バス：関東圏の34事業者が補助金を活用し、令和4年度中に導入。令和3年6月以降の新規導入事業者数は、岡山電気軌道(株)、中鉄バス等20者（126者→135者）</p>
②特急車両車椅子用フリースペース導入	<p>○ 国交省において、障害者団体、鉄道事業者等で構成する「特急車両におけるバリアフリー対策に関する意見交換会」を設置。令和4年1月に検討結果をとりまとめ、3月にバリアフリー基準及びバリアフリーガイドラインを改正（※2）</p> <p>（※2） 改正後の新基準を適用させた新型特急車両として、JR東海のHC85系（令和4年7月～）、東武鉄道の新型スペース（令和5年7月～）、JR西日本の新型やくも（令和6年4月～）を予定。</p>
③ウェブによる障害者用乗車券等の予約決済の実現	<p>○ 令和3年度補正予算以降、支援措置をメニュー化（旅客船に補助）。</p> <p>○ 支援メニューは令和5年度より常設化。</p> <p>○ 予算措置も踏まえ、事業者・事業者団体との間で導入促進に向けた調整を引き続き実施。（※3）</p> <p>（※3） 鉄道：JR東日本のえきねっと（令和6年2月）、JR西日本のe5489（令和6年2月）において、マイナポータルを活用した障害者用乗車券の予約、決済システムを導入。</p> <p>旅客船：令和5年4月時点で12者が導入済。</p>
④精神障害者割引の導入促進	<p>○ 国会の請願採択等を踏まえ、各事業者に対し、導入要請を実施（※4）</p> <p>○ 障害の程度に対する割引適用の範囲のあり方等について、厚労省や事業者と実務的に検討・調整中。</p> <p>○ 特に、鉄道については、大手民鉄各社で導入が進み（※6）、令和7年4月までに、JR及び大手民鉄全社での導入が実現（予定）</p> <p>（※4） 鉄道：令和6年4月時点で118者/178者が導入済。 路線バス：令和6年4月時点で208者/217者が導入済。（※5）</p> <p>旅客船：令和6年4月時点で253者/381者が導入済。</p> <p>（※5） 路線バスは、保有車両30両以上の路線バス事業者が対象。</p> <p>（※6） 大手民鉄では、西鉄、近鉄、京急、南海、京王、東急、名鉄が導入済。</p>

ガイドライン策定の経緯

- 障害当事者を含む全ての利用者が安全、円滑に駅を利用できるようにすることは極めて重要な課題であり、これまで、各鉄道事業者において、必要な設備や体制の整備等に努めてきたところである。
- 他方、少子高齢化の進展等による鉄道利用の減少、人手不足に対応するため、鉄道事業者は経営合理化努力を続けてきたところであり、無人駅が増加する傾向にある。
- こうした中、障害当事者から無人駅を利用する際の安全、円滑な利用に係る問題点や要望等が寄せられたことなどを受け、令和2年のバリアフリー法の改正審議の議決時に、無人駅の利用にかかるガイドライン化を求める附帯決議がなされた。
- それを踏まえ、令和2年11月に障害当事者団体・鉄道事業者及び国土交通省の三者からなる意見交換会を設置し、所要の議論を経て、ガイドラインを策定したところである。

無人駅数の変化(2001年度→2022年度)



1日当たり利用者数別の無人駅の割合(2022年度)



○ 障害当事者の要望を踏まえた鉄道事業者の環境整備

障害特性(視覚・聴覚・車椅子など)に応じた情報提供

駅利用の際の事前連絡

乗務員による乗降介助 など

ハード対策・ソフト対策一体の環境整備を行うことが重要

○ 地域等との連携

駅運営について自治体や沿線施設等との十分なコミュニケーションが必要

自治体や地元企業等との連携、委託を通じた駅運営も有効な取組

○ 先行事例も参照しつつ対応

ハード整備・ソフト対応も含め、多くの先行事例を収集・掲載

事業者の駅運営の参考にし、この内容を最大限尊重することが望まれる

UDタクシー認定レベル準1の新設について

認定制度の変遷

- ・高齢者、障害者や妊産婦等、様々な人が利用しやすいタクシーとして、UDタクシーの認定制度を創設（H24）
- ・大型電動車いす利用者のニーズに対応するため、スロープの耐荷重の見直しなどを実施（R2）

新設当時の課題

- ・レベル1には複数の型式が認定されているが、新設現在に販売中の車両はJPN TAXIのみ
- ・車両価格が高いため、地方ではUDタクシーの導入が進んでいない。
- ・より厳しい規定があるレベル2については、現在まで認定の申請はなし。

→より良い車両の開発・普及に黄色信号

JPN TAXI（トヨタ製）



関係者の声

<利用者>

- ・JPN TAXIは横乗りで、車内で転回できない場合、乗車中も横向きで固定。後ろから乗車できる車両を希望。
- ・JPN TAXIはスロープ設置に時間がかかり、利用に躊躇。
- ・UDタクシーの普及が遅れている地方でも車いすで気軽に移動できるようにしてほしい。

<メーカー>

- ・JPN TAXIがUDタクシーとして世間に認知されており、参入に躊躇。
- ・次期UDタクシーの開発は当面先（開発コストの回収が見込めない）
- ・タクシー専用車両の開発は困難（同上）

<タクシー事業者>

- ・JPN TAXIは価格が高い。コロナで疲弊しており投資余力がない。
- ・地方ではLPGスタンドの閉鎖が相次いでおり、ガソリン車の方が利便性が高い。



上記の声を踏まえ、関係各者と調整・検討を重ね、令和6年4月1日にUDタクシー認定レベル準1を創設。

- ・UDタクシーの導入が遅れている地方でのバリアフリーのすそ野を広げ、利用者利便の向上を図る
- ・多種多様なUD車両のラインナップを用意し、メーカー間の切磋琢磨を促し、より良い車両の開発につなげる
- ・導入意欲はあるが、価格面で躊躇しているタクシー事業者に新たな選択肢を用意



UDタクシー認定レベル準1の新設について

レベルごとの基準

車いすスペース	レベル準1	レベル1	レベル2
長さ	1,100mm以上	1,300mm以上	1,300mm以上
幅	630mm以上	750mm以上	750mm以上
高さ	1,300mm以上	1,350mm以上	1,400mm以上
車内傾斜角	15度以下	10度以下	概ね水平
その他	レベル準1	レベル1	レベル2
スロープ耐荷重	200kg以上	300kg以上	300kg以上
乗降用手すり	なし	あり	あり
足元照明	なし	あり	あり
乗降口明度差	なし	あり	あり

令和6年4月15日
レベル準1認定



TOYOTA シエンタ

国の支援措置

	レベル準1	レベル1	レベル2
購入補助	車両本体価格の1/3 (上限40万円)	車両本体価格の1/3 (上限60万円)	車両本体価格の1/3 (上限60万円)
税制支援	自動車重量税、自動車税(環境性能割)の減免 (ただしエコカー減税あり)		

車体表示マーク



レベル準1



レベル1



レベル2

令和6年5月22日
レベル準1認定



TOYOTA ノア・ヴォクシー

ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)等のバリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長 (自動車重量税・自動車税)

- UDタクシーの新たな認定レベルを創設することに伴い、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)の特例措置を拡充する。
- ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両の自動車重量税の特例措置を2年間延長する。

施策の背景

- 高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるユニバーサル社会の実現のため、**バリアフリー車両の普及を加速化**する必要がある。

要望の結果

- **UDタクシー**の新たな認定レベル(認定レベル準1)を創設することに伴い、**特例対象を拡充**する。
- 現行の措置を**2年間**(令和6年4月1日～令和8年3月31日まで)**延長**する。

	UDタクシー		ノンステップバス	リフト付きバス(乗車定員30人以上)		リフト付きバス(乗車定員30人未満)
	拡充	既存		空港アクセスバス	空港アクセスバス以外	
						
自動車重量税	免税 (初回新規登録分)	免税(初回新規登録分) ⇒ 2年間延長				
自動車税 (環境性能割)	取得価額から 100万円控除	取得価額から 100万円控除	取得価額から 1,000万円控除	取得価額から 800万円控除	取得価額から 650万円控除	取得価額から 200万円控除

1 航空局へ寄せられた御意見

- 関係者間で情報が共有されていないため、**何度も(予約時、チェックイン時、保安検査時)、バッテリーについて聞かれる。**
- スタッフが**バッテリーに係る十分な知識を有していない**ため、そのチェックに当たりマニュアルを逐次確認するなど、**必要以上の時間を要している。** など

2 航空局の対応

(1) 障害者差別解消法対応指針の改正時の事例の見直し・周知

改正対応指針(令和5年11月公表)において、「**十分な研修を受けたスタッフの配置や関係者間の情報共有により所要時間の短縮**」が必要である旨を記載し、改正案の段階から**各航空会社へ周知**を図った。

(2) 主要空港における搭乗手続等の調査

令和5年度、電動車椅子利用者が航空機を利用する際、搭乗手続及び保安検査を確認するとともに、航空会社及び保安検査会社をヒアリング(右表)。

バッテリーチェックを含む搭乗手続は10分程度で行われており、保安検査時に改めてバッテリーチェックを行った例はなかったが、協力いただいた電動車椅子利用者から、「つい先日、**他の空港を利用した際、保安検査場で改めてバッテリーチェックが行われた**」との申し出。

日程	空港	視察便の航空会社	搭乗手続の所要時間	保安検査でのバッテリーチェックの有無
4月7日	羽田	ANA	約10分	無
6月9日	羽田	JAL	約10分	無
9月29日	新千歳	ANA	約20分	無
10月24日	福岡	ANA	約10分	無
10月27日	那覇	ANA	約30分(※)	-(※)
11月21日	関西国際	JAL	(ヒアリングのみ)	無(ヒアリングによる)
11月22日	伊丹	JAL	約10分	無
11月22日	神戸	SKY	(ヒアリングのみ)	無(ヒアリングによる)

※ チェックインカウンターで電動車椅子を預けたため、梱包等の時間を含む。

3 航空会社の取組

(1) 国内定期航空保安協議会での検討【国内線運行航空会社12社】

- ◆ 危険物部会において、航空局からの問題提起(令和4年10月)を受け、この問題に係る課題を抽出し、構成メンバー**各社が解決に向けた具体策を検討の上、準備できたところから、当該具体策を実施**(関係者間の情報共有、搭乗に必要な情報のHPへの提示等)。
- ◆ 令和6年2月26日の企画・調整部会及び危険物部会において、上記2(2)の調査に協力いただいたANAから、保安検査場でのバッテリーチェックは省略しても良いのではないかとの意見があり、同年3月25日の両部会において、**各社共通の取扱いとして、タグ等によりチェックイン時にバッテリーをチェックしたことが確認できた電動車椅子に係る保安検査場でのバッテリーチェックを省略**することを提案。

(2) 電動車椅子のバッテリー等の仕様を簡素に確認できる方法の確立【ANA/JAL共同】

令和5年11月、日本車椅子シーティング協会等の協力を得て、ANA及びJALのホームページに、電動車椅子メーカーのホームページ(電動車椅子の仕様等のページ)へのリンク一覧を掲載することで、航空会社及び航空機利用者が**バッテリー等の仕様を簡素に確認できる方法を確立**。



The screenshot shows the ANA website's instructions for wheelchair passengers. On the left, it lists the Japan Wheelchair Seating Association (JAWS) and the Electric Vehicle Safety and普及 Association (EVSA), along with member companies like Suki Co., Ltd., Atex Co., Ltd., and Saito Kobo. The main content area features a link to the JAWS website. On the right, it lists wheelchair models from IMASEN, such as the EMC-150 Super Chair and EMC-240L/250L Active Chair, with links to their respective specification pages.

第1部 道路の移動等円滑化に関するガイドラインの活用と基本的な考え方

1章：道路の移動等円滑化に関するガイドラインの活用にあたって

- 1.1. ガイドライン作成の背景
- 1.2. ガイドラインの位置づけ
- 1.3. 対象施設等と対象者

2章：連携協力や当事者参加の考え方

- 2.1. 道路計画の考え方
- 2.2. 関係機関等との連携協力の考え方
- 2.3. 心のバリアフリーの推進
- 2.4. 当事者参加の考え方
- 2.5. バリアフリー整備の継続的な推進

◆ 関係機関・施設間の連携協力、当事者参加によるバリアフリーチェックの実施、研修による障害の社会モデルの考え方の取得、接遇等について、事例を用いて記載



施設間の連携



バリアフリーチェックシステム



障害当事者(講師)との研修

令和4年3月29日公表
(令和4年6月9日改定)
(令和6年1月15日改定)



ガイドライン
(本文)



ガイドライン
(概要版)

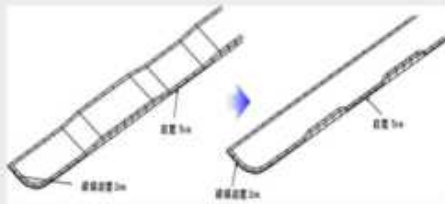
第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を利用した役務の提供

◆ 各整備箇所に関して、整備にあたっての考え方を示した上で整備内容を記載

※主な内容や事例を抜粋して記載

1章：歩道等及び自転車歩行者専用道路等

・歩道等の構造や整備事例について記載



歩道の高さを5cmとし波打ちを解消したイメージ

2章：立体横断施設

・エレベーターや傾斜路等の構造について記載



エレベーターの断面の例

3章：乗合自動車停留所

・乗合自動車停留所の構造や整備事例について記載



バス正着の工夫

4章：路面電車停留場等

・幅員や傾斜路等の乗降場の構造について記載



傾斜路の設置(富山電鉄 国際会議場前駅)

5章：自動車駐車場

・障害者用の駐車・停車施設等について記載



障害者用駐車施設の構造例

6章：旅客特定車両停留施設(ハード)

・通路や乗降場、案内所等の構造について記載



相談発券窓口(バスタ新宿)

6章：旅客特定車両停留施設(ソフト)

・各施設・設備等の維持管理、管理者の教育訓練、体制の確保等について記載



筆談に対応する案内所(バスタ新宿)

7章：その他の施設等

・案内標識や視覚障害者誘導用ブロック、休憩・照明施設、踏切道等について事例などを記載



視覚障害者誘導用ブロックの硬度比を確保した事例

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の主な改定概要

令和5年9・10月に実施した踏切道上の実証実験を踏まえ、踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法や構造を規定する等、道路の移動等円滑化ガイドラインを改定した。

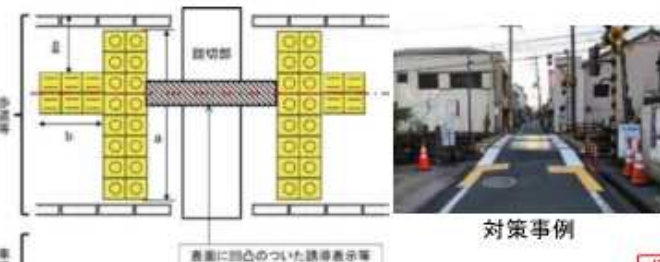
旧ガイドラインでの記載内容概要

第7章② 視覚障害者誘導用ブロック

➤ 踏切道での視覚障害者の誘導について整備内容を規定

- 踏切道内には、「表面に凹凸のついた誘導表示等」(歩道等に設置する視覚障害者誘導用ブロックとは異なる形式とする)を設けることが望ましい。(望ましい整備内容)

➤ 誘導用ブロック等の設置図や事例を掲載



対策事例

- 「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造は別途検討する。

第1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等

➤ コラム

- 踏切道におけるバリアフリー対策の事例紹介



レールフランジの緩衝材

ブロックによる歩車道分離

改定したガイドラインでの記載内容概要

第7章⑥ 踏切道 (項目を新設し、踏切道関係の記載を集約)

➤ 踏切道手前部の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法及び構造を規定【視覚障害者誘導用ブロック・踏切道内誘導表示の設置】

- 踏切道内には、踏切道内誘導表示を設ける。(標準的な整備内容)
- 踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の標準的な設置方法及び構造を規定。(右図参照)

※歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策についてもコラムへ掲載。

【歩行者通行空間の確保及び路面等】

- 視覚障害者誘導用ブロックと遮断かんの間の路面はゴムチップ舗装とすることが望ましい。
- 踏切道内のカラー舗装及び車道外側線の設置等が望ましい。
- 車両への注意喚起看板等の設置が望ましい。



ゴムチップ舗装 カラー舗装 踏切道内の車道外側線 注意喚起看板

【実験結果概要】

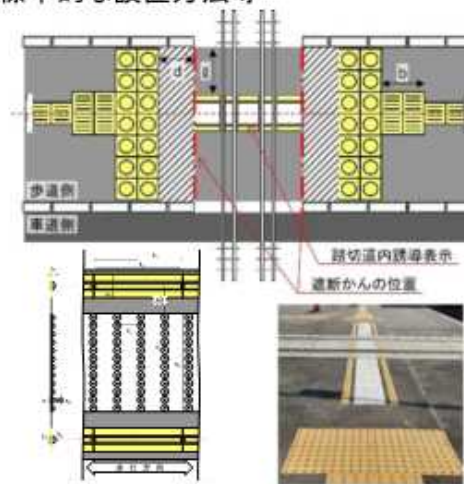
- 令和5年9月21日、10月3-5,12日に実施した評価実験を紹介

➤ コラム

- 音に関する実証実験結果の紹介
- 踏切道におけるバリアフリー対策の事例紹介等



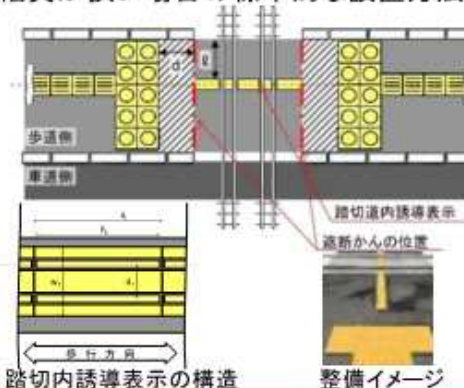
① 標準的な設置方法等



踏切道内誘導表示の構造

整備イメージ

② 幅員が狭い場合の標準的な設置方法等



踏切道内誘導表示の構造

整備イメージ

標準的な整備内容へ

標準的な整備内容へ

車の移動

趣旨

- バリアフリー基準のうち、**建築物内に設ける「車椅子利用者用便房・駐車施設の設置数」「車椅子利用者用客席」**については、建築設計標準の普及等を通じて規模に応じた複数整備が進展しているものの、高齢者、障害者等の外出機会の増大等に伴い、バリアフリー化を着実に進めるための環境整備が求められているところ。
- このため、学識経験者、当事者団体、事業者団体等で構成する「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に関するフォローアップ会議」に、「**建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討WG**」を設置し、「**車椅子利用者用便房・駐車施設**」や「**車椅子利用者用客席**」の設置数に関する基準について、**整備状況等の現状分析を実施**するとともに、**基準見直しの方向性について検討**する。

検討WGメンバー

【学識経験者】

- ・高橋 儀平 東洋大学 名誉教授(座長)
- ・佐藤 克志 日本女子大学 教授
- ・菅原 麻衣子 東洋大学 教授
- ・松田 雄二 東京大学大学院 准教授
- ・布田 健 国立研究開発法人 建築研究所

【障害者団体】

- ・(社福) 日本身体障害者団体連合会
- ・(一社) 日本パラリンピアンズ協会
- ・(公社) 全国脊髄損傷者連合会
- ・(NPO) DPI日本会議

【事業者団体】

- ・(一社) 日本ビルディング協会連合会
- ・(一社) 不動産協会
- ・(一社) 日本ショッピングセンター協会
- ・日本チェーンストア協会
- ・(一社) 全日本駐車協会

【劇場等関係団体】

- ・全国興行生活衛生同業組合連合会
- ・(公社) 全国公立文化施設協会

【建築関係団体】

- ・(一社) 日本建築士事務所協会連合会
- ・(一社) 日本建設業連合会
- ・(公社) 日本建築家協会
- ・(公社) 日本建築士会連合会

【地方公共団体】

- ・東京都
- ・大阪府
- ・横浜市
- ・日本建築行政会議バリアフリー分科会

検討経過

時期	内容
2022 (令和4) 年8月～	トイレ・駐車場・客席の実態調査 [調査対象] ・調査期間内に確認済証が交付された建築物 ・近年に竣工したスポーツ施設
2023 (令和5) 年6月23日	第1回検討WG ・実態調査結果、課題の共有
2023 (令和5) 年8月31日	第2回検討WG ・関係団体の意見の取りまとめ ・バリアフリー基準の素案(トイレ)の提示
2023 (令和5) 年12月8日	第3回検討WG ・バリアフリー基準の素案(トイレ(再見直し案)、駐車場・客席)の提示
2024 (令和6) 年3月12日	第4回検討WG ・バリアフリー基準の見直し方向のとりまとめ
2024 (令和6) 年3月29日	建築物のバリアフリー基準の見直し方針 公表

車椅子使用者用便房の設置数に係る基準の見直し方針

バリアフリー法の政令改正により、車椅子使用者用便房の設置数について、**原則、各階に1箇所以上を設置する**よう見直しを行う。

義務基準

現行

- ・ 建築物に1箇所以上を設ける。

見直し案

<標準的な建築物>

- ・ 各階に1箇所以上[※]設ける。

<小規模階を有する建築物> (床面積1,000㎡未満の階(小規模階)を有する場合)

- ・ 小規模階の床面積の合計が1,000㎡に達する毎に1箇所以上[※]設ける。

<大規模階を有する建築物> (床面積10,000㎡を超える階(大規模階)を有する場合)
階の床面積が

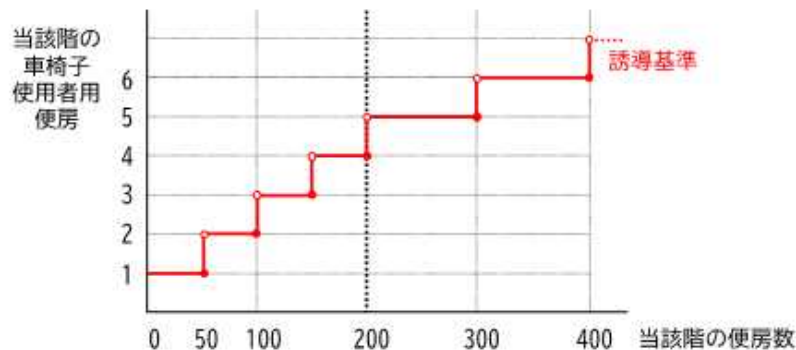
- ・ 10,000㎡を超え40,000㎡以下の場合、当該階に2箇所以上[※]を設ける。
- ・ 40,000㎡を超える場合、20,000㎡毎に1箇所を追加[※]する。

※ 建築条件に応じた設計の自由度を確保するため、設置箇所は任意とする。

誘導基準

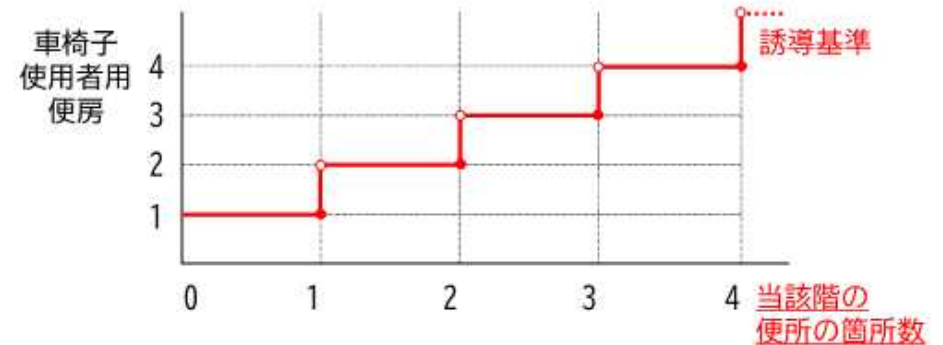
現行

- ・ 各階に1箇所以上を設ける。
- ・ 階の便房数が200箇所以下の場合、2%以上を設ける。
- ・ 階の便房数が201箇所以上の場合、1%+2箇所以上を設ける。



見直し案

- ・ 便所のある箇所に1箇所以上を設ける。



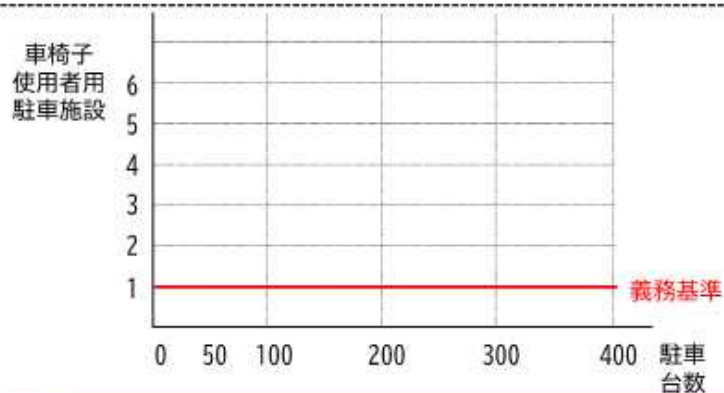
車椅子使用者用駐車施設の設置数に係る基準の見直し方針

バリアフリー法の政令改正により、車椅子使用者用駐車施設の設置数について、**駐車台数に対する割合で定める**よう見直しを行う。

義務基準

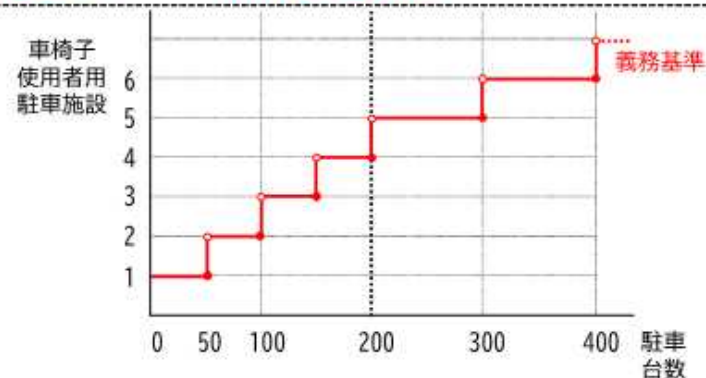
現行

- ・ 1台以上を設ける。



見直し案

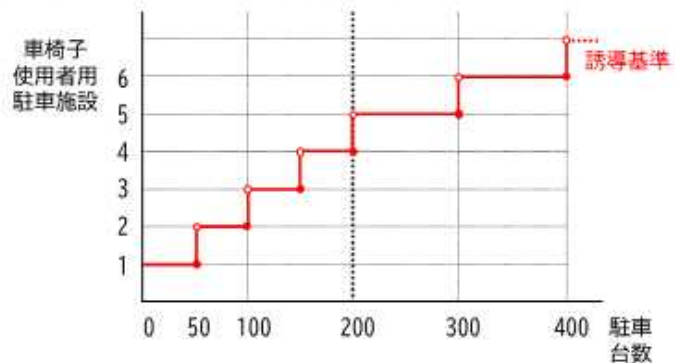
- ・ 200台以下の場合、2%以上を設ける。
- ・ 201台以上の場合、1% + 2台以上を設ける。



誘導基準

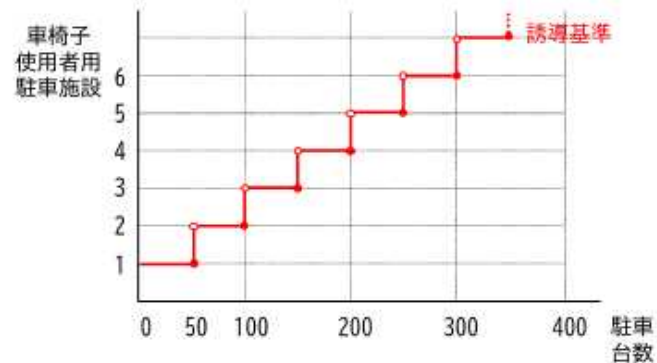
現行

- ・ 200台以下の場合、2%以上を設ける。
- ・ 201台以上の場合、1% + 2台以上を設ける。



見直し案

- ・ 2%以上を設ける。



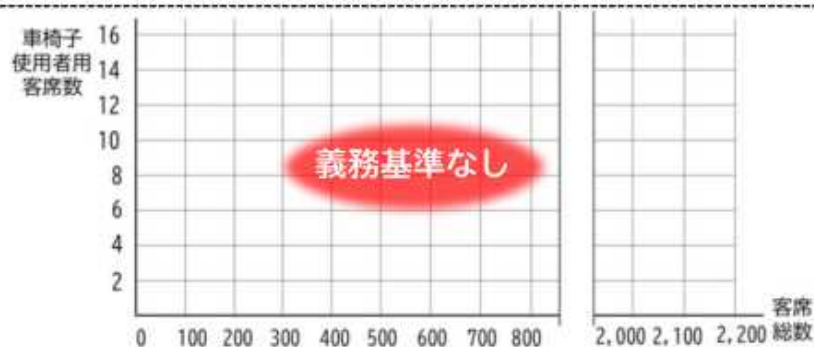
車椅子使用者用客席の設置数に係る基準の見直し方針

バリアフリー法の政令改正（条文新設）により、車椅子使用者用客席の設置数について、**客席の総数に対する割合で定める**よう見直しを行う。

義務基準

現行

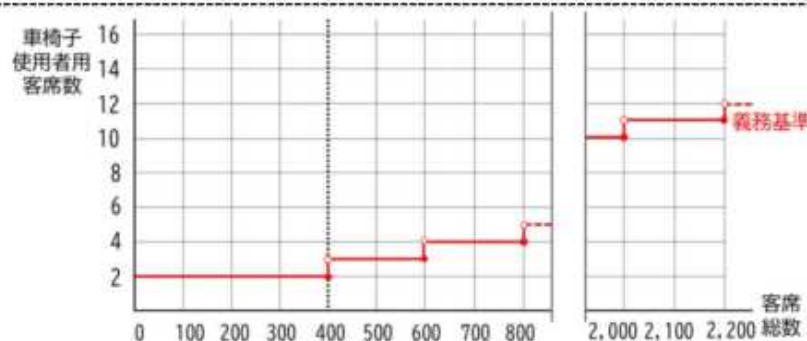
- ・ 基準なし



見直し案

- ・ 400席以下の場合、2席以上を設ける。
- ・ 401席以上の場合、0.5%以上を設ける。

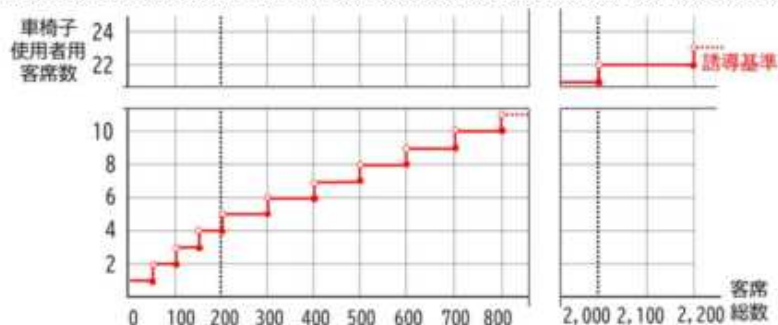
※ 構造に係る基準（幅90cm以上、奥行135cm以上等）も定める。



誘導基準

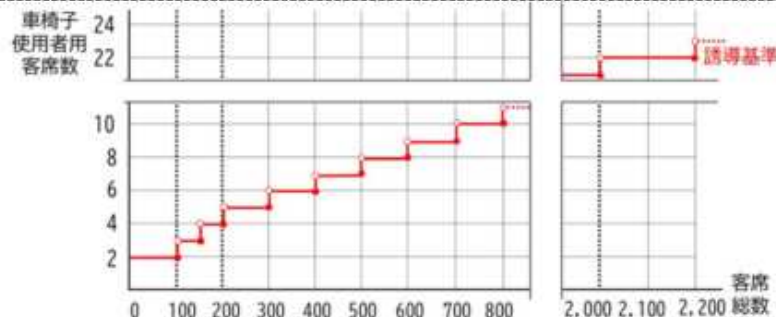
現行

- ・ 200席以下の場合、2%以上を設ける。
- ・ 201～2,000席の場合、1%+2席以上を設ける。
- ・ 2,001席以上の場合、0.75%+7席以上を設ける。



見直し案

- ・ 100席以下の場合、2席以上を設ける。
- ・ 100～200席の場合、2%以上を設ける。
- ・ 201～2,000席の場合、1%+2席以上を設ける。
- ・ 2,001席以上の場合、0.75%+7席以上を設ける。



公立小中学校等施設のバリアフリー化に関する国の更なる取組について

- 令和4年12月、**学校施設のバリアフリー化に関する実態調査の結果を公表**するとともに、**各学校設置者に対し、改めて取組の一層の推進を要請**。
- 文部科学省ウェブサイト中に「**学校施設のバリアフリー化の推進**」の**特設ページ**を開設。

特設ページでは以下の内容を公表

- ・ バリアフリー化に関する調査研究・事例集
- ・ 整備目標・実態調査
- ・ これまでの通知・事務連絡等
- ・ 国庫補助制度
- ・ 広報資料（ポスター、チラシ）
- ・ 相談窓口

掲載URL

https://www.mext.go.jp/a_menu/shisetu/seibi/mext_00003.html

● 学校施設のバリアフリー化の推進

学校施設は、障害のある児童生徒等が、支障なく安心して学校生活を送ることができるようにする必要があるとともに、災害時の避難所など地域コミュニティの拠点としての役割も果たすことから、バリアフリー化は重要です。このため、文部科学省では、各学校設置者のバリアフリー化推進を支援するため、様々な取組を行っています。

私も、みんなと一緒に
上の階に、自由に行きたい。



©2022 文部科学省

1. 文部科学省の取組

令和2年度、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）が改正され、バリアフリー法上の「特定特定建築物」に、公立小中学校等の施設が追加されたことにより、公立小中学校等施設は、一定規模以上の建築物を有する施設にバリアフリー基準を適用されることとなった。現在の建築基準法では、

バリアフリー政策の展開

バリアフリー法 制定(2006年)

- バリアフリー法に基づく移動円滑化基準やガイドラインを策定
- 国として目指すべきバリアフリー整備目標の策定
- 施設設置管理者等への財政支援

第1・2次バリアフリー目標(～2020)

- 一定規模以上の鉄道駅など旅客施設や車両のバリアフリー整備が進捗
- 例えば、利用者数が3千人以上の旅客施設のほぼ全てで、段差が解消されるとともに、視覚障害者誘導用ブロックの整備も進展

- ・バリアフリー法改正(2018年・2020年)
- ・東京2020大会の開催(2021年)

コロナ禍で公共交通事業者の利用者減少

- 移動等円滑化評価会議の設置
- バリアフリー関係施設の適正利用の責務の創設
- 役務提供基準(ソフト基準)の創設

➢ 当事者参画の重要性の高まり

第3次バリアフリー目標(2021～)

- 旅客施設や車両等の更なるバリアフリー整備の推進
- 地方部も含めたバリアフリーの推進
- 外側から見えにくい障害に係るバリアフリー整備の進捗状況の見える化
- 心のバリアフリーの推進 等

新たなバリアフリー環境の課題に対応が必要

- 次期バリアフリー整備目標の策定の検討
- 基準・ガイドライン等の制度改正等の検討

今後の主な課題

最終とりまとめ案では主に①②の課題を整理

- ① 当事者目線でのハード面のアクセシビリティや使い勝手の向上
- ② 情報面でのバリアフリー
- ③ 心のバリアフリーの更なる推進
- ④ 当事者参画の推進

実施事項

（令和4年度）

- 日常利用の多い鉄道駅を題材として、これまでに実施した現地調査や意見交換会における意見を踏まえ、横断的なテーマを設定し、当事者等の困りごと等に関するアンケートを実施。
- アンケートで得られた当事者の意見について、それぞれの困りごとの状況や原因・解決策等についてより詳しく把握するため、意見交換会を実施。異なる特性間の相互理解や共通のニーズを把握するため、複数の特性の当事者団体に参加いただき実施。
- これらの結果をもとに、施設利用の場面ごとにバリアフリー環境の課題を整理し、中間整理において提示。

（令和5年度）

- 中間整理において「当事者の声をさらに把握」とした項目（テーマ）について、具体的なお困り事の状況や内容、優良事例、他団体からのご意見に対するお気づきの点等の観点で意見交換会を実施。本意見交換会の結果も踏まえ、改めてバリアフリー環境の課題を整理し、対応の方向性を本最終とりまとめ案において提示。

各課題の優先順位づけと対応方針の整理

- これまで頂いた当事者の声からニーズを整理するとともに、実態調査等を通して事業者目線でガイドラインの充足度や対応の困難度を整理。
- これらの結果を踏まえて各課題の優先順位を3つのカテゴリー（速やかに取り組む課題、周知拡大に取り組む課題、現時点では中長期的に取り組むものと整理される課題）に分類。各カテゴリーに対し、今後の対応方針を整理。

各論

- 各課題について、①当事者の声、②事業者の取組状況、③当事者のニーズと事業者の取組状況とのギャップ及びその要因等、④総括及び対応の方向性を整理。（今般の実態調査対象となっていない課題については、②・③を除く）

他分野に対してもとりまとめ結果を共有・周知するとともに、順次具体的な検討等を実施

(課題の優先順位と対応の方向性)

- 各課題について、これまで当事者から頂いた意見を基にニーズを整理。さらに、事業者への実態調査等を踏まえ、事業者目線から対応の困難度・ガイドラインの充足度について目安を整理。
- これらを踏まえ、各課題について、以下 3 つの優先順位カテゴリーに分類。
 - ①速やかに取り組む課題：当事者からのニーズが高い課題であり、かつ、ガイドラインの充実化が図られれば改善に向けた対応が期待されるもの
 - ②周知拡大に取り組む課題：事業者の工夫により多種多様な新たな取り組みがなされているものの、当事者への更なる周知・認知度向上が必要と思慮されるもの
 - ③現時点では中長期的に取り組むものと整理される課題：①、②以外の課題であり、引き続き実態の把握等を行いながら検討を要するもの。
- また、全項目共通の対応として、既存の補助金の活用等により引き続き整備の促進を行うとともに、今般の調査や既往の調査で得られた導入・対応事例について、有用性が一定程度認められるものについては、普及促進を図る観点から今後ガイドラインに盛り込む予定。

①速やかに取り組む課題

- ・ ウェブサイトにおける情報提供
- ・ 案内設備（バリアフリールート of 把握のしやすさ、経路誘導に関するサインシステム等、音声案内等のわかりやすさ）



令和 6 年度より、公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会（以下、「基準検討会」）等において、具体的な検討に着手

②周知拡大に取り組む課題

- ・ ICTによる情報提供や誘導サービス
- ・ 券売機



令和 6 年度より順次周知拡大の取り組みを行う※ 1

③現時点では中長期的に取り組むものと整理される課題※ 2

- ・ 車両内の情報提供、運行情報、輸送障害時等の情報提供
- ・ 改札口・改札窓口
- ・ 駅名表示、ホームにおける乗車位置等
- ・ 乗り継ぎの際のバリアフリールート of 整備



引き続き実態把握等を行いながら検討を行う※ 1

※ 1 周知拡大や実態把握等にあたっては、地域分科会とも適宜連携して対応

※ 2 今後の新技術の普及や事業者のノウハウの蓄積等の状況に応じ、将来的にガイドライン等で整備の方向性を示すこと等もあり得る

バリアフリー教室の開催

- 高齢者・障害者等のバリアの体験等を通じ、バリアフリーに対する国民の理解増進を図るとともに、「心のバリアフリー」の普及を目指して、各運輸局等が「バリアフリー教室」を開催。



▲視覚障害者サポート体験



▲車椅子サポート体験



▲子供用車椅子

交通事業者の接遇向上に向けた取組

- 「ユニバーサルデザイン2020行動計画」(平成29年2月20日関係閣僚会議決定)に基づき、交通・観光分野における接遇の向上と職員研修の充実を図るため、平成30年に**接遇ガイドライン**を策定。
- また、「認知症施策推進大綱」(令和元年6月18日関係閣僚会議決定)に基づき、**接遇ガイドライン(認知症の人編)**を、加えて、**新型コロナウイルス感染症対策を踏まえた接遇方法**をとりまとめた**接遇ガイドライン(追補版)**を、令和3年に策定。
- さらに、これらの接遇ガイドラインの内容を反映させるため、平成31年に策定された接遇研修モデルプログラムの改訂版を令和4年に策定。
- 改正障害者差別解消法の内容を踏まえ「事業者における合理的配慮の提供の義務化」の追加等を、接遇ガイドライン、接遇ガイドライン(認知症の人編)及び接遇研修モデルプログラムに反映させるため、令和6年3月に改訂。

高齢者障害者等用施設等の適正利用推進やあり方の検討

- 高齢者障害者等用施設等(バリアフリートイレ、車椅子使用者用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター、車両等の優先席等)の**適正な利用の推進**に向け、**ポスター等によるキャンペーン**を実施。
- 機能分散推進や多様な利用者特性への対応など**共生社会におけるトイレの今後のあり方**について検討を行い、令和3年にとりまとめ。
- さらに**適正利用推進やハード整備の方向性**など**車椅子使用者用駐車施設等のあり方**についても検討を行い、令和4年に方向性をとりまとめ。これを踏まえつつ、車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン作成に係る検討を行い、令和5年度にとりまとめ、ガイドラインを策定。
- 上記とりまとめの内容については、**各種ガイドラインの改正等に反映**。



公共交通機関等におけるベビーカー利用円滑化推進

- 公共交通機関等におけるベビーカーを一層利用しやすい環境の整備に向け、**ベビーカーの安全な使用と周囲の理解協力の普及啓発**を図るため、**ポスター等によるキャンペーン**を実施。



教育啓発特定事業の円滑な実施に向けた取組

- 令和2年バリアフリー法改正により、**児童や住民の「心のバリアフリー」理解促進等のために市町村等が実施する事業**として、「**教育啓発特定事業**」を創設。
- そこで、同事業の円滑な実施に向け、**具体的な取組内容や実施方法等を検討**する際の参考となるような**ガイドライン**を令和4年に策定。



▲取組の想定例

教育啓発特定事業の実施に関するガイドラインの概要

- 令和2年のバリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）改正により、面的・一体的なバリアフリー化を図るために市町村が作成する計画（バリアフリー基本構想）に基づき、市町村や施設設置管理者等が実施する「心のバリアフリー」に関する事業である**教育啓発特定事業**が創設。
- 本ガイドラインは、市町村等の教育啓発特定事業の**継続的・計画的かつ円滑な実施を促進**するため、**具体的な進め方についての標準的な手法や望ましい実施方法等をマニュアル**として示すもの。
- 今後、本ガイドラインも参考としつつ、様々な取組が実施されることが期待される。

ガイドラインの構成

<ガイドライン本編>

教育啓発特定事業を実施する意義、計画的かつ継続的な実施の必要性、「心のバリアフリー」や「障害の社会モデル」について理解を得ることの重要性、障害当事者の参画の意義、学校と連携して実施する場合のポイント等を掲載。

<教育啓発特定事業>

- ①**学校連携教育事業**
 児童等の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業
 （例）学校の間を活用した市町村等によるバリアフリー教室 等
- ②**理解協力啓発事業**
 住民その他の関係者の理解の増進又はこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業
 （例）障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講習会やセミナーの開催 等

<実施マニュアル>

教育啓発特定事業としての実施が想定される代表的な4つの取組について、進め方、企画におけるポイントと留意事項、具体的な実施方法、フィードバックのやり方等について、実施事例等を紹介しつつ、標準的な手法や望ましい実施方法を提示。

（バリアフリー教室編）



（まち歩き点検等編）



（シンポジウム・セミナー編）



（適正利用等の広報啓発編）



- 教育啓発特定事業は、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」を推進するため、市町村又は施設設置管理者等が行う事業で、市町村が作成する基本構想に位置づけて実施するもの。
- 令和5年度末で43の地方公共団体が、基本構想において教育啓発特定事業を位置づけ、学校連携教育事業又は理解教育啓発事業を推進している。

取組事例

学校連携教育事業

- ・ 移動等円滑化の促進に関する児童、生徒又は学生の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業



福岡市の例

各小中学校で総合的な学習の時間や道徳科、特別活動などにおいて、心のバリアフリーにつながる授業やバリアフリー体験教室を実施



茨木市の例

障害者が講師となり、小学校へのバリアフリー出前講座を実施

理解協力啓発事業

- ・ 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進又は移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業



大東市の例

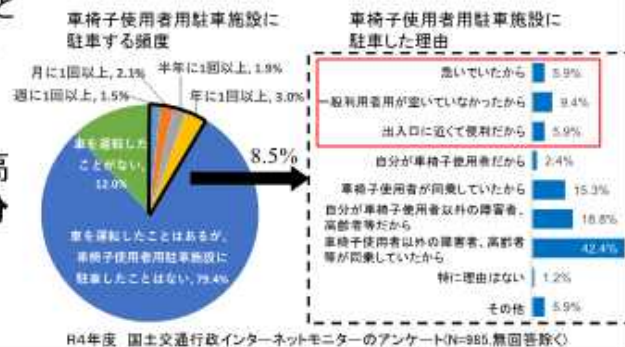
交通事業者における職員への高齢者、障害者等への理解促進と対応向上の研修の実施



札幌市の例

障害者差別解消法普及のためにフォーラムを開催し、合理的配慮の実践に関する講演や、共生社会について考えるワークショップを実施

- 共生社会における移動環境確保のための基本的インフラの一つである、車椅子使用者が円滑に利用することができる駐車施設（車椅子使用者用駐車施設）に、それを必要としない人が駐車すること等により、**真に必要な人が利用できない**場合があり、その**適正利用**についての課題が指摘されている。
- 当該駐車施設の利用対象者に**公的利用証を交付し適正利用を促す地方公共団体の取組（パーキング・パーミット制度）**については、車椅子使用者の他、車椅子を使用しないものの移動に配慮が必要な人（高齢者、妊産婦、けが人等）も広く対象とし、そのような人向けの優先駐車区画を設ける場合もあり、**利用区分の明確化や不適正利用の減少等**によって、車椅子使用者等の**利用環境改善に効果**が認められる。
- 引き続き、地域の実情等に応じ、同制度の**導入促進・普及啓発**の他、以下の考え方を踏まえ、地方公共団体、施設設置管理者等及び国民における**理解の増進と協力の確保**等により、**適正利用を推進**。



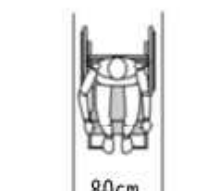
車椅子使用者用駐車施設の利用対象者の明確化

車椅子使用者用駐車施設については、バリアフリー法令上、車椅子使用者その他障害者等を除き、利用を控える等の適正配慮を規定。

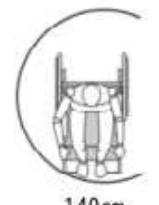
不適正利用や利用集中等により車椅子使用者の円滑な利用環境が阻害されている場合等には、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、「**車椅子使用者用駐車施設**」の利用対象者を「**車椅子使用者**」と**明確化**することが望ましい。



利用対象者を**車椅子使用者**と**明確化**している例



通過に必要な最低幅



車椅子が転回(180度)可能な幅

利用対象者の明確な区分とその考え方

車椅子使用者以外の障害者等については、**広い幅員を必ずしも必要としないものの駐車区画の位置等**に関し、**移動に配慮が必要な人も**いることから、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、そのような人への駐車区画を設置・運用する場合には、バリアフリー法令に位置づけられている「**車椅子使用者用駐車施設**」とは別に「**優先駐車区画**」として**位置づける**ことが望まれる。

様々な駐車区画の確保・不適正利用対策の取組

多様な利用対象者の駐車区画の確保、限られた区画の効率的利用、不適正利用対策の取組等を引き続き推進。



機械式ゲートの設置による不適正利用対策の事例



3台分の区画を2台分の幅広い区画とする運用例



狭小敷地等での車椅子使用者用駐車施設の確保・ダブルライン活用による駐車場全体の緩やかなバリアフリー化のイメージ



複数種類の駐車区画を運用する場合のイメージ



地方公共団体の利用証の例



多様な利用対象者向けの優先駐車区画



敷地活用に制約がある場合等に、一般の駐車区画の隣に乗降スペースを設け、一般の駐車区画においても車椅子使用者が乗降可能となる工夫



施設の入口近くの駐車区画数が僅かであること等から、車椅子使用者以外の障害者等を車椅子使用者用駐車施設の利用対象者とする場合に、誤認等が無いよう、利用対象者をビクトグラム等で分かりやすく明示している事例

キャンペーン概要

改正された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」では、「高齢者障害者等用施設等※の適正な利用の推進」が、国、地方公共団体、施設設置管理者等、国民の責務として規定され、令和3年4月1日から施行。

本施行を踏まえ、高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進のためキャンペーンを実施し、「障害の社会モデル」の考え方を普及させ、「心のバリアフリー」を推進。

※高齢者障害者等用施設等

バリアフリースイール、車椅子使用者用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター、車両等の優先席等を指す。

～ キャンペーンポスター ～



(バリアフリースイール) (車椅子使用者用駐車施設等) (旅客施設等のエレベーター) (車両等の優先席)

令和5年度実績

■実施期間

令和5年12月3日～令和6年1月8日

※12月3日～12月9日 障害者週間

※キャンペーンは令和3年度より実施

■協力団体、機関等におけるポスター掲示等による周知

- ・公共交通事業者等
- ・都市公園
- ・ショッピングセンター
- ・高速道路会社
- ・百貨店
- ・地方公共団体等 など

■SNSを活用したキャンペーン実施の周知

- ・国土交通省公式X (旧Twitter)

■トイレマナー講習会の実施

- ・地方運輸局主催のバリアフリー教室の1コマ

各地方局等の取組

- 庁舎内におけるポスター掲示
- チラシの配布
- 「バリアフリー教室」でバリアフリースイールの適正利用に関する講習会の実施

高齢者・障がい者の方の旅行への障壁を取り除くには、ハード的な整備に加えて、
① **バリアフリー対応に関する情報の对外発信**、② **ソフト的な対応（筆談対応等）**が不可欠。
そこで、上記2点に係る取組を確認した施設を認定・観光庁HPにて情報発信することで、
高齢者・障がい者の方々の旅行に対する障壁を取り除くことを目指す。

認定対象

観光客が訪れる以下の施設を対象



宿泊施設



飲食店



観光案内所



博物館

認定条件

- ① ソフト的なバリアフリー対応措置の実施
（例：筆談対応、移動式スロープの備置）
- ② 年1回以上の従業員教育実施
- ③ 施設のバリアフリー情報の積極的発信



→ 認定した施設は**観光庁HPで情報発信**するとともに、
認定マークの使用を許可

制度の狙い

- ① バリアフリー情報の積極的な発信による、高齢者・障がい者の方への情報提供の促進
- ② ハードだけでは対応できないソフト的な「心のバリアフリー」の取組の促進
- ③ 観光庁HP・認定マークを活用した情報発信による、ユニバーサルツーリズムの推進

➡ バリアフリー情報の見える化・ソフト施策の推進によるユニバーサルツーリズムの促進

心のバリアフリーノート



経緯

- 平成29年2月、「ユニバーサルデザイン2020 行動計画」(関係閣僚会議)が取りまとめられ、次期学習指導要領の全面実施に先行して、すべての子ども達に「心のバリアフリー」に関する理解を深めるため、自分ごととして受け止め、生きて働く知識や経験とするための「心のバリアフリーノート(仮)」の作成を検討することについて明記。
- 平成30年11月、文部科学省に学校関係者や障害者関係団体、有識者等で構成する作成検討会を設置。
- 平成31年3月、作成検討会において内容及び構成の方向性についてとりまとめ。
- 令和元年11月、心のバリアフリーノートを作成・公表。

内容・構成

- 様々な心身の特性や考え方をもち人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、学び合い・支え合い・育ち合う関係を形成していくことを目的に、児童生徒用(小学生用、中高生用)、及び教師用指導上の留意点(小学生用、中高生用)を作成。
- 「バリアフリーに関する基本的な理解」「バリアフリーについて考える学習」「バリアフリーについて行動する学習」で構成した児童生徒の書き込み用教材。



※各学校の実態に応じて、様々な教科等で活用可能。

障害のある学生の修学支援に関する検討会報告（第三次まとめ）概要

- ◆ 近年の障害学生の増加や、令和6年4月の改正障害者差別解消法の施行により、私立学校を含む全ての大学等において障害学生に対する合理的配慮の提供が法的義務として求められることなど、障害のある学生への修学支援体制の整備が急務
- ◆ こうした状況を踏まえ、「障害のある学生の修学支援に関する検討会」を開催。令和6年3月に「第三次まとめ」を取りまとめ

(文部科学省HP：https://www.mext.go.jp/b_menu/shingi/chousa/koutou/123/index.html)

障害学生支援に関する基本的な考え方

1. 大学等における障害学生支援の在り方

- ◆ 大学等は、自らの価値を高め、学生に対する責務を果たすため、事前的改善措置により教育環境の整備を図るとともに、障害学生支援を、障害のある学生が他の学生と平等に学ぶことができる権利を保障するための手段であるという認識の下で、着実に実施する必要
- ◆ 障害学生支援は、合理的配慮の提供に限定されるものではなく、障害の有無によらず、学内全ての学生を対象に実施している各種支援と併せて行われるもの。合理的配慮の提供以外の学内の学生支援リソースも総合的に活用しながら行うことが望ましい

2. 「障害の社会モデル」の理解に関すること

- ◆ 社会的障壁とは、障害がある者にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものをいう
- ◆ 「障害の社会モデル」の考え方に基づく、障害のない学生を前提として構築された大学等の仕組みや構造が、障害のある学生にとって社会的障壁となっている場合がある
- ◆ 大学等の構成員全てが「障害の社会モデル」を理解し、事前的改善措置や合理的配慮の提供により社会的障壁を除去するとともに、各種学生支援リソースも総合的に活用しながら取り組むことが必要

3. 障害者差別解消法上の大学等の義務と努力義務

- ◆ 大学等の義務である不当な差別的取扱いの禁止と合理的配慮の提供、努力義務である環境の整備について説明

4. 障害の根拠資料に関する考え方

- ◆ 大学等は個々の状況を適切に把握するため、学生から障害の状況に関する根拠資料の提出を求めることが適当
- ◆ 一律に「根拠資料がなければ合理的配慮を一切提供しない」といった、形式的な対応をとらないよう留意する必要

5. 学内の教職員向け対応要領・ガイドライン等

- ◆ 大学等やその設置者が組織として責任の所在を明確にし、障害学生支援に取り組むためには、教職員の共通認識が不可欠。その手段として、教職員向けの対応要領・ガイドライン等を作成することが有効

6. 障害のある学生の意思表示を促す取組

障害学生支援における諸課題への考え方と具体的な対応の取組

1. 学内の体制整備

- ◆ 学内の支援体制の構築、支援人材の配置・育成、学生支援部署の連携といった取組のほか、3つのポリシーやシラバスにおける留意点

2. 合理的配慮の提供における諸課題

- ◆ 大学等が提供する合理的配慮と本人の意向との齟齬や内容決定までの長期化、固定化に対する対応、大学院や通信教育課程における合理的配慮の留意事項など

3. 紛争の防止・解決

- ◆ 紛争の防止・解決のスキーム、入試における合理的配慮の提供に関する紛争の防止・解決

4. オンライン学修における合理的配慮の在り方

- ◆ オンライン学修を行う際は、授業ごとの特色を踏まえて、対面とオンライン学修を組み合わせたブレンディッド型授業も考えられる
- ◆ 障害のある学生の個別の状況と当該授業の個別の状況を総合的に考慮して、オンライン参加の可否を個別に判断しなければならない点に留意
- ◆ 大学等の事情ではなく、本人の意向の尊重や教育の質の担保の観点から実施する必要

5. 合理的配慮とテクノロジーの活用

- ◆ 大学等は学内にテクノロジーを活用した支援ができる体制を整備することを期待

6. 障害のある学生の就職等の支援

- ◆ 就職における多数の選択肢や福祉的支援等について情報を収集、効果的に情報提供

7. 障害のある学生の災害時対策

8. 大学等と国・地域・企業・民間団体等との連携

- ◆ 大学等が単独で対応することが難しい場合、様々な団体・大学の取組への参加に加え、国や自治体の支援の活用や地域内の大学等との連携、企業や民間団体と連携することも有効

大学等連携プラットフォームの枠組みの更なる活用

- ◆ 組織的なアプローチによって高等教育機関全体の障害学生支援を一層促進

1. 障害学生支援ネットワークの形成支援及び連携の推進

2. 専門的知識を有する障害学生支援人材の育成

3. 大学等や学生等からの相談への対応

4. 全ての大学等が活用できる障害学生支援の好事例の収集・発信

- 我が国では、障害のある人もない人も、互いにその人らしさを認め合いながら、**共に生きる社会（共生社会）を実現すること**を目指しているところ。
- 「**障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律**（平成25年法律第65号。「障害者差別解消法」）」では、行政機関等及び事業者に対し、障害のある人への障害を理由とする**「不当な差別的取扱い」を禁止**し、障害のある人から申出があった場合に**「合理的配慮の提供」を求める**ことなどを通じて、**「共生社会」を実現することを目指している**。

対象となる「障害者」は？

「障害者」とは、障害者手帳を持っている人のことだけではなく、身体障害のある人、知的障害のある人、精神障害のある人（発達障害のある人も含む。）、その他の心や体のはたらきに障害がある人で、障害や社会の中にあるバリアによって、日常生活や社会生活に相当な制限を受けている人すべてが対象（障害児を含む。）

対象となる「事業者」は？

「事業者」とは、会社やお店など、同じサービスなどを繰り返し継続する意思をもって行う人のこと。
ボランティア活動をするグループなども含まれる。

「対応要領」、「対応指針」とは？

- **対応要領：**
国・都道府県・市町村などの役所は、それぞれの役所で働く人が適切に対応するため、**不当な差別的取扱いや合理的配慮の具体例を盛り込んだ「対応要領」**を、障害のある人などから意見を聴きながら作ることでされている。役所で働く人は、この対応要領を守って仕事をする。
※都道府県や市町村など地方の役所は、「対応要領」を作ることに努めることとされている。
- **対応指針：**
事業を所管する国の役所は、会社やお店などの事業者が適切に対応できるようにするため、**不当な差別的取扱いや合理的配慮の具体例を盛り込んだ「対応指針」**を、障害のある人などから意見を聴きながら作ることでされている。事業者は「対応指針」を参考にして、障害者差別の解消に向けて自主的に取り組むことが期待されている。なお、事業者が法律に反する行為を繰り返し、自主的な改善を期待することが困難な場合になどには、国の役所に報告を求められたり、注意などをされることがある。

	定める機関	対象
対応要領	国・都道府県・市町村などの役所	役所で働く人
対応指針	事業者を所管する国の役所	会社やお店などの事業者

「不当な差別的取扱いの禁止」・「合理的配慮の提供」・「環境の整備」

	不当な差別的取扱いの禁止	合理的配慮の提供	環境の整備
行政機関等	義務	義務	努力義務
事業者	義務	義務	努力義務

- 企業や店舗などの事業者や、国・都道府県・市町村などの行政機関等においては、例えば「障害がある」という理由だけで財・サービス、各種機会の提供を拒否したり、それらを提供するに当たって場所・時間帯等を制限したりするなど、「障害のない人と異なる取扱い」をすることにより障害のある人を不利に扱うことのないようにしなければならない。
- 具体的には、① 行政機関等や事業者が、② その事務又は事業を行うに当たり、③ 障害を理由として、④ 障害者でない者と比較して、⑤ 不当な(正当な理由のない※)差別的取扱いをすること 等により、障害のある人の権利利益を侵害することが禁止されている。

不当な差別的取扱いの例



例 1 :
保護者や介助者がいなければ一律に入店を断る。

例 2 :
障害のある人向けの物件はないといって対応しない。



例 3 :
障害があることを理由として、障害のある人に対して一律に接遇の質を下げる。

※ 正当な理由がある場合

- 障害のある人に対する障害を理由とした異なる取扱いに「正当な理由がある」場合、すなわち当該行為が、
 - ① 客観的にみて正当な目的の下に行われたものであり、
 - ② その目的に照らしてやむを得ないと言える場合は、「不当な差別的取扱い」にはならない。
- 「正当な理由」に相当するか否かについては、個別の事案ごとに、
 - ・障害者、事業者、第三者の権利利益
 - （例：安全の確保、財産の保全、事業の目的・内容・機能の維持 等）
 - ・行政機関等の事務・事業の目的・内容・機能の維持
 等の観点から、具体的場面や状況に応じて総合的・客観的に判断する必要がある。
- 正当な理由があると判断した場合は、障害のある人にその理由を丁寧に説明し、理解を得るよう努めることが望まれる。

- 「正当な理由がある場合」の判断は、**個別のケースごとに行うことが重要。**
- 「過去に同じようなことがあったから」、「世間一般にはそう思われているから」といった理由で、**一律に判断を行うことは、「正当な理由がある場合」には該当しない。** 個別の事案ごとに、具体的場面や状況に応じて、判断することが重要。
- また、そのためには、障害のある人に対し、個別の事情や、配慮が必要か等の確認を行うことが有効。

- 日常生活・社会生活において提供されている設備やサービス等については、障害がない人は簡単に利用できても、障害のある人にとっては利用が難しく、結果として障害のある人の活動などが制限されてしまう場合がある。
- このような場合には、障害のある人の活動などを制限しているバリアを取り除く必要がある。このため、障害者差別解消法では、行政機関等や事業者に対して、障害のある人に対する「合理的配慮」の提供を求めている。
- 具体的には、
 - ① 行政機関等と事業者が、
 - ② その事務・事業を行うに当たり、
 - ③ 個々の場面で、障害者から「社会的なバリアを取り除いてほしい」旨の意思の表明があった場合に、
 - ④ その実施に伴う負担が過重でないときに、
 - ⑤ 社会的なバリアを取り除くために必要かつ合理的な配慮を講ずることとされている。
- 合理的配慮の提供に当たっては、障害のある人と事業者等との間の「建設的対話」を通じて相互理解を深め、共に対処案を検討していくことが重要(建設的対話を一方的に拒むことは合理的配慮の提供義務違反となる可能性もあるため、注意が必要)。

合理的配慮の例

物理的環境への配慮



【申出】
飲食店で車椅子のまま着席したい。



【対応】
机に備え付けの椅子を片付け、車椅子のまま着席できるスペースを確保。

意思疎通への配慮



【申出】
難聴のため筆談によるコミュニケーションを希望したが、弱視でもあるため細かいペンや小さな文字では読みづらい。



【対応】
太いペンで大きな文字を書いて筆談を行う。

意思疎通への配慮



【申出】
文字の読み書きに時間がかかるため、セミナーへ参加中にホワイトボードを最後まで書き写すことができない。



【対応】
書き写す代わりに、デジタルカメラ、スマートフォン、タブレット型端末などで、ホワイトボードを撮影できることとする。

「合理的配慮」の留意事項

- 「合理的配慮」は、事務・事業の目的・内容・機能に照らし、以下の3つを満たすものであることに留意する必要がある。
 - ① 必要とされる範囲で本来の業務に付随するものに限られること
 - ② 障害者でない者との比較において同等の機会の提供を受けるためのものであること
 - ③ 事務・事業の目的・内容・機能の本質的な変更には及ばないこと

過重な負担の判断

- 「過重な負担」の有無については、個別の事案ごとに、以下の要素等を考慮し、具体的場面や状況に応じて総合的・客観的に判断することが必要。
 - ① 事務・事業への影響の程度(事務・事業の目的・内容・機能を損なうか否か)
 - ② 実現可能性の程度(物理的・技術的制約、人的・体制上の制約)
 - ③ 費用・負担の程度
 - ④ 事務・事業規模
 - ⑤ 財政・財務状況

基本方針改定を受け、国土交通省では当事者団体への複数回のヒアリングを実施するとともに、当事者団体・所管事業者団体を含めた意見交換会を開催し、パブリックコメント(1ヶ月間)を経て、国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針(「国土交通省対応指針」)を改定・公表。

国土交通省対応指針の構成

今次改正のポイント

【本文】

一. 趣旨

二. 障害を理由とする不当な差別的取扱い及び合理的配慮の基本的な考え方

三. 障害を理由とする不当な差別的取扱い及び合理的配慮の具体例

四. 事業者における相談体制の整備

五. 事業者における研修・啓発

【別紙】

(国土交通省所管事業のうち、当事者の利用が多く見込まれるもの※について、それぞれの具体例を記載)

※不動産業、設計等業、鉄道事業、一般乗合旅客自動車運送業、一般乗用旅客自動車運送業、対外旅客定期航路事業、国内旅客船業、航空運送業、航空旅客ターミナル施設事業、旅行業

- 社会的障壁を解消するための手段(車椅子、補助犬その他の支援機器等)の利用等を理由として行われる不当な差別的取扱いも、障害を理由とする不当な差別的取扱いに該当する旨、追記
- 建設的対話・相互理解の重要性について、追記 等

- コミュニケーションの手段として、代筆、IT機器(タブレット等による図や絵)の活用を追記

- 事業者における研修・啓発において、内閣府のポータルサイトを参考とすることを追記

- 当事者団体及び事業者団体のヒアリングを通して、具体例を拡充するとともに、**対象業種を追加**(不動産管理業等・予報業務)