

「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」
報告書

平成 29 年 6 月

「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」委員名簿

ご氏名	ご所属等
秋山 哲男	中央大学研究開発機構 教授
高橋 儀平	東洋大学ライフデザイン学部 教授
三星 昭宏	関西福祉科学大学 客員教授
阿部 一彦	社会福祉法人日本身体障害者団体連合会 会長
伊藤 和男	社会福祉法人日本盲人会連合 副会長
唯藤 節子	一般財団法人全日本ろうあ連盟 理事
玉木 一成	公益社団法人全国脊髄損傷者連合会 理事
今西 正義	特定非営利活動法人DPI日本会議 バリアフリー担当顧問
平野 祐子	主婦連合会 副会長 社会部部長
田中 正博	全国手をつなぐ育成会連合会 統括
橋口 亜希子	一般社団法人日本発達障害ネットワーク 事務局長
齊藤 秀樹	公益財団法人全国老人クラブ連合会 常務理事
佐藤 一幸	特定非営利活動法人全国精神障害者団体連合会 事務局長代行
江口 圭一	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 投資計画部 担当課長
塚本 大輔	西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 安全推進部 担当部長
渡辺 雅博	東日本旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 サービス品質改革部 次長
滝澤 広明	一般社団法人 日本民営鉄道協会 運輸調整部長
船戸 裕司	公益社団法人 日本バス協会 常務理事
熊谷 敦夫	一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会 業務部長
川村 泰利	一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会 副会長
須田 弘次	一般社団法人 日本旅客船協会 常務理事
脇 光次郎	定期航空協会 事務局長
高柴 和積	一般社団法人 全国空港ビル協会 常務理事
岩佐 英美子	一般社団法人 日本ホテル協会 事務局長
坂本 努	一般社団法人 日本ビルヂング協会連合会 常務理事
村上 哲也	一般社団法人 日本ショッピングセンター協会 事務局長
中村 誠	一般社団法人 全日本駐車協会 常務理事
坂下 晃	公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団 理事兼バリアフリー推進部長
石原 晃彦	公益財団法人 建築技術教育普及センター 情報・普及部長

はじめに

国土交通省におけるバリアフリー化の取組については、平成6年に公布・施行されたハートビル法（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律）、平成12年に公布・施行された交通バリアフリー法（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律）により具体化され、前進してきたところである。前者は建築物等のバリアフリー化について、後者は交通施設等のバリアフリー化について、施設管理者等に一定のバリアフリー化を義務付けること等で公共施設等の改善等を推進してきた。

現在、平成18年に両法が統合したバリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律。以下「法」という。）の下、バリアフリー化の取組は進められている。バリアフリー化の義務付け対象となっている新設等の施設のみならず、既設の施設についても改善を促進すべく、法に基づく基本方針において、現在、平成32年度（2020年度）に、1日あたり3,000人以上の利用者のある旅客施設や全国1,700kmの道路などをバリアフリー化するとの目標を掲げ、整備を進めている。こうした取組により、例えば、対象となる旅客施設の段差解消は86%（平成28年3月現在）まで進むなど、バリアフリー化は一定の進捗を見せている。

一方、法の施行から10年が経過し、バリアフリーを取り巻く環境は大きく変化し、更なるバリアフリー化へのニーズや国民の期待が高まっているところである。①高齢者、障害者数は大きく増加し、2060年には高齢化率は4割に達する見込みとなっている。また、②障害者権利条約締結に伴い、障害の社会モデル（障害者が受ける制限は機能障害のみに起因するものではなく、社会における様々な障壁と相対することによって生ずるとする考え方）等同条約の理念を踏まえ、すべての人に対する差別の撤廃や社会的障壁の除去に向けた環境整備を推進することが求められている。さらに、③平成32年（2020年）の東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機に、共生社会の実現を目指すべきとされ、④一億総活躍社会の実現に向けて、バリアフリー施策を進めるべきとされている。加えて、⑤昨年の視覚障害者のホーム転落事故の発生を受けた「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ（平成28年12月）において、引き続きハード・ソフトの両面からの転落防止対策を講じることとされたように、ハード・ソフト一体となった取組が必要とされている。更に言えば、⑥交通分野のバリアフリーが全体として進んでいないとの内閣府調査（平成27年）もあるなど、高齢者、障害者等の要望は依然として多い。

こうした状況を踏まえ、東京オリンピック・パラリンピックに向けた重点的なバリアフリー化とともに、全国のバリアフリー水準の底上げを目指し、精力的にバリアフリー施策の推進に取り組むため、本年3月に「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を設置し、学識経験者、関係当事者団体の代表等

による議論を行った。論点ごとの施策の方向性については、次頁以降に整理する
とおりである。また、本検討会において委員より提起された主な意見を参考とし
て報告書末尾に添付する。

施策の方向性を打ち出すにあたり留意すべき3つの視点については、以下のと
おりである。

1. 高齢者、障害者等の社会参画の拡大の推進

法及び関連施策により実現される移動等円滑化は、高齢者、障害者等が自立し
た日常生活及び社会生活を送る上で重要であることを踏まえ、2020年東京オリ
ンピック・パラリンピックのレガシーとしての共生社会の実現、一億総活躍社会の
実現に向け、高齢者、障害者等が社会、経済、文化その他あらゆる分野の活動に
参加し、活躍する機会を確保していくことが求められる。このため、より高いレ
ベルでバリアフリー化を実現し、また、より広範な社会活動への参加を可能とす
るバリアフリー化を実現するとともに、バリアフリーに係る情報を高齢者、障害
者等が自らの行動決定に反映できる状況となるよう、法及び関連施策を具体的に
検討していくことが不可欠である。

2. バリアフリーのまちづくりに向けた地域連携の強化

個別施設のバリアフリー化が法に基づく基本方針に沿って一定の進捗をみる一
方で、交通結節点において高齢者、障害者等の移動や施設利用に不便を感じるケ
ースが散見されるなど、地域の関係者の連携が必ずしも十分でないことにより、
異なる施設間の連携、さらには街そのもののバリアフリー化が十分に進んでいな
いのではないかと考えられる。こうした課題の解消に向け、地域の関係者の連携
を促進し、バリアフリーのまちづくりを推進するとの考えに立ち、法及び関連施
策を具体的に検討していくことが不可欠である。

3. ハード・ソフト一体となった取組の推進

現行の法は、バリアフリーに対する国民の理解と協力を求めることを国の責務
としているものの、具体的には公共交通事業者等に職員研修の努力義務を課して
いるに止まり、具体の施設整備に重点をおいたものとなっている。しかしながら、
昨年末の「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間取りまとめでは、
ホームドア等の設備の整備とともに、利用者への声かけを含むソフト面の取組を
進めるべきとされたところであり、また、障害の社会モデルでは、除去されるべ
き社会的障壁は物理的障壁に限らず、慣行、観念その他一切のものを含むとされ
ている。このため、高齢者、障害者等の移動等円滑化を一層推進する観点から、
ハード面の整備はもとより、これと一体となったソフト面の取組を関係者が主体
的に推進する必要があるとの考えに立ち、法及び関連施策を検討していくことが
不可欠である。

今後、国土交通省において、取りまとめられた施策の方向性に沿って必要な検
討を進め、具体の政策立案を速やかに行い、実行に移していくべきである。その
際、国土交通省は前述のバリアフリーを取り巻く環境変化等や上記3つの視点を

踏まえて取り組むよう留意すべきであり、その際、言うまでもないが、事業の実情等に即した実効ある制度設計等を行うため、関係事業者と十分調整を図りつつ検討を進めることも必要である。

また高齢者、障害者等の移動等円滑化を一層推進するため、国土交通省においては、本検討会の議論にとどまらず、今後、継続的に政策を打ち出していくことを期待する。

バリアフリー施策に係る今後の対応の方向性

1. 障害者権利条約締結等状況の推移を踏まえたバリアフリー施策推進の基本的考え方

(1) いわゆる「障害の社会モデル」等の反映のあり方

【論点】

○障害者権利条約締結及び障害者基本法等国内関連法の整備において取り入れられた障害の社会モデル等の考え方について、バリアフリー法及び同法に基づく施策（以下「法及び関連施策」という。）への反映のあり方をどう考えるか。

※障害の社会モデル：障害者が受ける制限は機能障害のみに起因するものではなく、社会における様々な障壁と相対することによって生ずるとする考え方

【現状等】

① 「障害の社会モデル」の理念等

- ・障害者の人権や基本的自由の享有を確保し、障害者の権利を実現するための国の措置等を規定した「障害者権利条約」を、我が国は2014年に締結。
- ・その際、障害者基本法における障害者の定義について「障害及び社会的障壁により継続的に日常生活又は社会生活に相当な制限を受ける状態にあるもの」と見直し。
- ・また、障害者差別解消法において、国・事業者等は、自らの施設改善、職員研修等に努めることとされたところ。

② 当事者参画の推進

- ・「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」（本年2月ユニバーサルデザイン2020 関係閣僚会議決定）において、施策の検討及び評価に際し障害者が委員等として参画する重要性が明記されており、当事者参画を推進することが求められているところ。

【対応の方向性】

① 「障害の社会モデル」の理念等

- ・障害者権利条約締結に際し、障害者基本法等において採用した「障害の社会モデル」等の理念について、バリアフリー法体系において明確に反映する具体のあり方につき検討。
- ・移動等の円滑化が高齢者、障害者等の社会参加をするための重要な手段であることにかんがみ、バリアフリー法体系において、その重要性を改めて確認するとともに、全国のバリアフリー水準の底上げに向け、具体の施策を推進。

② 当事者参画の推進

- ・高齢者、障害者等の参画等を通じた意見や評価の把握の重要性について、バリアフリー法体系において明確化。
- ・さらに、内閣官房に設置が予定されている「ユニバーサルデザイン 2020 評価会議」を通じ、施策に障害のある人の視点を反映して検討することについて、国土交通省において内閣官房東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部事務局と一層の連携を図り、必要な施策を実施。
- ・当事者参画のもと、バリアフリー施策のスパイラルアップを促進するため、バリアフリーネットワーク会議を充実。

(2) 高齢者、障害者等のあらゆる活動への参加の確保

【論点】

○高齢者、障害者等の社会活動を促進する観点から、バリアフリー法の適用対象事業の範囲や利用者への情報提供のあり方について、どう考えるか。

【現状等】

- ・高齢者及び障害者の数は、増加傾向にあり、今後も増加が見込まれるところ。また、両者とも積極的な外出傾向。
- ・共生社会や一億総活躍社会の考え方にに基づき、高齢者、障害者等が社会を構成する一員として社会、経済、文化その他あらゆる分野の活動に参加し、活躍する機会を増やしていくことが求められているところ。

【対応の方向性】

- ・高齢者、障害者等の社会参加の一層の促進に向け、これまでのバリアフリー施策全般の深掘りを行うとともに、観光等より広範な社会活動への参加の円滑化を推進するための施策を検討。
- ・具体的には、観光地のバリアフリー化の推進に向け、地域・宿泊施設のバリアフリー化を促進。併せて、情報提供、相談窓口の充実等ソフト面からの施策を推進。
- ・また、バリアフリー法の適用対象となる公共交通事業者等の範囲について、拡大の可能性を検討。
- ・高齢者、障害者等の移動、施設利用の円滑化のため、公共交通を始めとする各分野におけるバリアフリー情報を提供するための仕組み（バリアフリー情報の見える化）について検討。

2. 個別施設の更なるバリアフリー化に向けた施設設置管理者等の取組促進のあり方

(1) 今後の整備の方向性について

【論点】

○都市部、地方部それぞれの課題に応じたバリアフリー化をより円滑に進める観点から、施設設置管理者等の積極的な取組を促す方策、地域の関係者の連携強化のための方策、整備目標の考え方等について、どう考えるか。

【現状等】

- ・1日当たり3,000人以上の利用者のある旅客施設について2020年度までに原則100%バリアフリー化する等、バリアフリー法の基本方針に基づく整備目標に沿って、個別施設のバリアフリー化が一定程度進捗。
- ・一方で、依然としてバリアフリー化率を向上させる余地が大きい分野があるほか、地域によってバリアフリー化の進捗にばらつきが見られる分野が存在。また、バリアフリー化が達成された施設においても、バリアフリーの質の一層の向上が求められている場合もあるなど、全国各地において、バリアフリー水準の更なる底上げが必要。

【対応の方向性】

- ・2020年度の整備目標の確実な達成に向け、取組を推進。
- ・施設ごとの課題を踏まえ、バリアフリーの水準の底上げに向けた取組を推進。具体的には、交通バリアフリー基準・ガイドラインを本年度中に見直すほか、3月に改正した建築設計標準の周知等を推進。また、道路、建築物等のバリアフリーの推進等について、高齢者、障害者等の要望も踏まえ、検討（(2)②参照）。
- ・上記に加え、2021年度以降の旅客施設及び車両等の整備に関する目標設定のあり方について、適切な時期に検討を開始。検討にあたっては、各分野のバリアフリー化の現状や、都市部、地方部それぞれの課題等を踏まえつつ、地方部の取組が遅れているとの指摘にも留意しながら、適切な目標を設定。

(2) 施設設置管理者等の取組促進について

① 公共交通事業者等によるバリアフリー化の促進

【論点】

- 公共交通事業者等によるバリアフリー施策への取組を促す方策について、どう考えるか。例えば、
- ・事業者によるバリアフリー推進体制の充実及び取組状況に係る情報開示のあり方についてどう考えるか
 - ・ソフト対策としての職員研修の充実について、どう考えるか

【現状等】

- ・バリアフリー法では、これまでハード面のバリアフリー化を重点的に推進。これにより、公共交通における施設等のバリアフリー化は一定程度進捗。主要な旅客施設は、2020年度までに原則100%バリアフリー化することとなっている。
- ・他方で、地域によってバリアフリー化の進捗にばらつきが見られるとともに、バリアフリー化が達成された施設においても、バリアフリーの質の向上が求められている場合もある中、事業者が主体的にバリアフリーに取り組む環境づくりが必要。
- ・また、ハード面からのバリアフリーだけではなく、ソフト面の取組を進める必要性につき、昨年の視覚障害者のホーム転落事故の発生を受けた「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめにおいてまとめられたところ。
- ・加えて、本年2月の「ユニバーサルデザイン2020行動計画」では、全国的な接遇水準の確保のため、交通分野の接遇ガイドラインの作成及び研修の充実が盛り込まれたところ。

【対応の方向性】

- ・施設等ハード面のバリアフリー化に加え、一体的に取り組むべきソフト面の対応に事業者が主体的かつ総合的に取り組むよう、環境整備。
- ・具体的には、以下の取組を推進。
 - 公共交通事業者等が、統括管理する者の下、移動等円滑化に向けたハード、ソフト両面の取組を計画的に取り組むこととし、その状況を対外的に明らかにする制度の導入につき、事業者等の過度な負担とならないよう配慮しつつ、検討（研修については、4.参照）。
 - 交通・観光分野における接遇ガイドラインを本年度中に策定し、普及。

② 公共交通以外の施設設置管理者による施設のバリアフリー化の促進

【論点】

○施設設置管理者による個別施設整備のあり方についてどう考えるか。

【現状等】

- ・公共交通以外の個別施設に係る 2020 年のバリアフリー化整備目標は、以下のとおり。
 - 道路：告示で特定された道路について、原則 100%
 - 建築物：2,000 m²以上の一定の建築物について、約 60%
 - 路外駐車場：約 70%
 - 都市公園：園路及び広場の設置された都市公園について、約 60%等
- ・上記目標に基づき、施設のバリアフリー化は一定程度進捗しているものの、高齢者、障害者等の社会参加の円滑化の観点から、また、高齢者、障害者等からの改善要望を踏まえ、更なるバリアフリー化を促進する必要。

【対応の方向性】

- ・公共交通事業者等のバリアフリー施策の促進策を踏まえ、公共交通以外の施設設置管理者についても、バリアフリー化の促進策について検討するとともに、2021 年度以降の道路、建築物等の整備に関する目標設定のあり方について、適切な時期に検討を開始。
- ・主要鉄道駅と周辺的生活関連施設を結ぶ道路のバリアフリー化の現状を踏まえ、バリアフリー化を優先的に整備すべき道路の重点的な支援、経路選択が可能なバリアフリー化について検討。
- ・高齢者、障害者等の社会参加の円滑化の観点、高齢者、障害者等の改善要望も踏まえ、建築物等個別施設の更なるバリアフリー化について、条例による区域を限った義務基準強化の促進を含め、検討。

3. 地域の更なる面的バリアフリー化に向けた基本構想制度のあり方

【論点】

- 基本構想制度のあり方についてどう考えるか。例えば、
 - ・市町村による策定促進のための方策や都道府県の役割について、どう考えるか
 - ・基本構想の継続的なスパイラルアップの仕組みについて、どう考えるか
 - ・まちづくりとの連携強化のあり方について、どう考えるか

【現状等】

- ・地域の面的なバリアフリー化を推進するため、バリアフリー法に基づき、市町村は推進すべき具体の事業を盛り込んだ基本構想を作成。これまで、291市町村が477の基本構想を作成（改定分含む）。
- ・ただし、その数は、全国1718市町村の約2割にとどまっており、1日平均3,000人以上の利用がある旅客施設を抱える市町村に限っても約半数程度。
- ・市町村に人材面や財政面で課題があり、バリアフリー施策のプライオリティが低いとの指摘がある。
- ・加えて、基本構想のスパイラルアップが十分とは言えない状況。平成18年の現行バリアフリー法施行前の旧交通バリアフリー法に基づき作成された基本構想291のうち、更新されたのは32。
- ・高齢者、障害者等のより広範な社会活動への参加を円滑化するため、観光地を含む地域のバリアフリー化の推進が必要。
- ・また、個別施設毎にバリアフリー化がバラバラに進んでおり、連携が必要との指摘も見られる。

【対応の方向性】

- ・市町村による基本構想作成を促進するため、基本構想制度の見直しを検討。具体的には、市町村の取組促進に向け、基本構想の作成要件の緩和、複数市町村にまたがる事業の場合等における都道府県の関与の強化等につき、検討。
- ・また、基本構想のスパイラルアップ促進のため、作成された構想について、一定期間ごとに評価や見直しを行うための具体の仕組みについて検討。
- ・まちづくり施策との連携を促進するため、体制のあり方を含む具体の取組を検討。
- ・上記のほか、個別施設間のバリアフリー化における連携を確保し、シームレスな移動を実現するため、複数の施設設置管理者が関係する交通結節点における施設設置管理者間の連携促進の仕組みを検討。

4. 心のバリアフリーのあり方

(1) 職員研修の充実について

【論点】

○ハード整備と一体となったソフト対策としての職員研修の充実について、どう考えるか（再掲）

【現状等】

- ・バリアフリー法において、公共交通事業者等に対し、高齢者、障害者等に対する適切な対応の仕方等について研修等による教育訓練を行うよう努力義務を課している。ただし、教育訓練の内容や具体の実施等は事業者の判断に委ねられているところ。
- ・他方、ハード・ソフト両面からのバリアフリーの取組を進める必要性につき、昨年の視覚障害者のホーム転落事故の発生を受けた「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめにおいてまとめられたところ。特に、公共交通事業者における接遇や研修については、本年2月の「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」において、全国的な接遇水準の確保のため、交通分野の接遇ガイドラインの作成及び研修の充実が盛り込まれたところ。
- ・また、同計画において、研修に関し、障害者といった当事者の参加の必要性について言及されたところ。

【対応の方向性】

- ・公共交通事業者等が、移動等円滑化に向けたハード、ソフト両面の取組を計画的に取り組む中で、公共交通事業者等による更なる職員研修の実施を促進するための仕組みについても、検討（2. 参照）。
- ・また、公共交通事業者等による適切な接遇水準を確保するため、本年度中に接遇ガイドラインを作成。（再掲）

(2) バリアフリー教室等啓発活動の更なる推進

【論点】

- バリアフリー教室等心のバリアフリー施策の更なる推進に向けて、取組の内容、働きかけの対象等についてどう考えるか。
- 公共交通等の利用者に対する啓発が必要との指摘についてどう考えるか。

【現状等】

- ・心のバリアフリー施策のうち「バリアフリー教室」の参加人数は順調に増加。
- ・ただし、「バリアフリー教室」に参加できる人数が限られているため、国民のバリアフリーへの理解と協力が十分とはいえない。
- ・また、バリアフリー教室の対象はこれまで主に小中学校であるところ、今後教育指導要領が改正され、学校におけるバリアフリー教育が強化される見通しであり、むしろ事業者や公共交通等利用者に対する教育や啓発が必要との指摘が聞かれるところ。
- ・実際に、昨年の視覚障害者のホーム転落事故の発生もあり、利用者の声かけ等、公共交通等の利用者に対する啓発の必要性が指摘されているところ。
- ・また、昇降式等様々なタイプのホーム柵が普及しつつある中、障害者等当事者に対する公共交通の安全な利用に関する啓発活動が必要との指摘も聞かれるところ。
- ・ユニバーサルデザインを推進する人材育成（国、地方、事業者、市民、当事者）が重要との指摘がある。

【対応の方向性】

- ・ソフト面の一層の充実のため、バリアフリー教室等心のバリアフリー施策の見直し。
- ・具体的には、以下の取組を推進。
 - バリアフリー教室等の啓発活動について、様々な障害特性の理解促進に努めるとともに、障害の社会モデル等新たな考え方を適時に反映しつつ、実施。また、実際にバリアフリーを進める事業者や公共交通の利用者向けの取組を充実。
 - 併せて、障害者等当事者に対する公共交通の安全な利用に関する啓発活動を推進。また、当事者参画等において意見や評価を表明する機会も見据え、障害者等当事者が、他の当事者の障害特性等を理解し相互に協力することの重要性について、啓発活動を実施。

※なお、上記 1. から 4. の施策を具体化するうえで、必要な支援のあり方について並行して検討。

【参考】検討会における主な意見

<基本的な考え方に関するもの>

- 各所で乗車拒否等の問題が起きているため、「障害の社会モデル」等、障害者権利条約の理念や、障害者基本法及び障害者差別解消法の目的や障害の定義について、バリアフリー法に入れ込むべきではないか。

- どのように「共生社会」を実現するか等を検討し、合理的配慮、差別禁止、環境整備を目的の中に盛り込むべきではないか。

- 移動の権利について、従来のバリアフリー法はあくまで事業法として、個々の施設整備を進めることで移動の円滑化を図れるであろうという推測の下で行ってきたが、実際は都市と地方のバリアフリー格差、無人駅の増加による地域の移動手段の消失といった様々な問題が生じている。モビリティの確保について盛り込む必要があるのではないか。

- バリアフリー法及び関係施策について、全国民を対象とした多様なあり方を検討する必要。その中で障害の社会モデルや移動の権利について、そのまま言葉は使わないにしても、何らかの形で明記するべきではないか。「社会に障壁がある」ということを明記し、例えば、発達障害の人たちの中で学習障害ということで読みに困難がある人たちに関しては「印刷障害」、肢体不自由の人や車いすの人たちが階段を上ることが出来ないことに関しては「段差障害」といった言葉の使用方法についても工夫すべきではないか。

- 全ての人間の尊厳を守るため、全ての国民に認められることを前提として、移動の権利を踏み込んで記載すべきではないか。障害者権利条約や障害者差別解消法の理念だけでなく、働く権利の保障(就労による所得保障)、一億総活躍の実現という施策の方向性にも沿う。移動の権利があれば職場へのアクセス要求も論拠がある主張になる。

- 交通政策基本法が上位法令で、その下で具体法として地域公共交通活性化再生法やバリアフリー法等の個別法があるのではないか。基本法にない権利を個別法に盛り込むのは一般的には矛盾しており、難しい。実質上、ガイドライン等でバリアフリー化を進めているが、まだ過渡的な状況。どのように人権を位置づけるのか、よく考える必要があるのではないか。

- 現行法は、障害の社会モデルの立場に実質立っているが、表現的に個々の責務に帰している側面もあり、時代に即した改正が必要ではないか。障害者差別解消法も事業者の過度な負担は避ける旨規定されているが、負担の基準は特段決まっていない。まずは、誰のための、何のための法律なのか、法律の精神を議論すべき。事業規模に関わりなく法の中に謳う必要があるのではないか。
- 共生社会を考えるには、移動の権利を確保しなければ進みようがないのではないか。移動の権利について、国民のコンセンサスが得られていないという説明があるが、一億総活躍や共生社会についても、国民のコンセンサスが得られているというよりは、実現の努力へと向かう期待を込めた言葉ではないか。
- 「移動の権利」という文言を法律に明記しづらいのであれば、基本方針への記載もあり得るかもしれないが、「切れ目無い移動の確保」の重要性について取り入れてほしい。
- 精神障害対応が遅れているのではないか。自宅から出るまで長時間かかるので、見えないバリアに対する支援が必要。電車、バス等の人混みについても恐怖を感じるので、移動の権利の観点からも支援が必要。
- 障害当事者の参画、施設等の整備に際し、障害当事者による評価システムを導入すべきではないか。
- 「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」でも議論された当事者や市民の参画、評価システムについて、もう一步踏み出しても良いのではないか。
- 当事者による適合評価システムを設けるべきではないか。基準に適合しているが、当事者にとって使いづらい物が存在。基本構想の協議会はあるが、当事者参画が名目でしかない。事業計画でも、特に公共交通特定事業については、当事者参画が認められていないことが多いため、参画を義務化すべきではないか。
- バリアフリー化の PDCA サイクルを回していくためには、目標に権利概念が入っていないと上手くいかない。訴訟リスク等はあるが、前向きに検討すべきではないか。当事者参画の仕組みについて、現行法でも触れられているが、あくまで他の法律事項に付随しており、メインでは無い。義務化し、システムの中に組み入れるべきではないか。
- バリアフリーネットワーク会議をより充実させる必要があるのではないか。

- 国際社会におけるバリアフリーの進展、特にアジアと連動してわが国のレベルをあげてゆくという視点を取り入れるべきではないか。オリパラに向けた一過性のかげ声にならないようにすべきではないか。
- 当事者参画に関しては、実質的な参加とするため、障害当事者もある程度勉強する必要があるのではないか。
- 当事者参画の際に、障害者が他の障害特性を理解して意見を表明するためと、対応する障害者の説明能力を一定にするために、当事者の教育が必要ではないか。
- オリパラ事務局主催の評価会議はオリパラまでの時限的な側面が強いので、オリパラ後も当事者参画を推進するため、評価システムを構築すべきではないか。
- 観光立国や東京オリンピック・パラリンピックに向けた整備がうたわれているが、障害者の観光客への対策が進んでいないのではないか。
- 観光地の一層のバリアフリー化を進めるべきではないか。都市の有名観光地は進んでいるが、地方は進んでいない。2020年までに訪日観光客4000万人という目標を掲げている以上は、高齢者、障害者等が行けるよう、法制度の改定等をすべきではないか。
- 地方の観光地のバリアフリー化の努力（雪上車いす等の開発）について支援すべきではないか。
- 外出機会が増えて課題が見えてきたベビーカー、車椅子、外国人、LGBT、発達障害等、多様な人々を対象として考える必要があるのではないか。トイレやエレベーター等において相互に競合して様々な問題が発生している。
- 障害者が作業所に通うにもバリアがあり親の付き添いが必要な状況。一億総活躍の観点からも改善すべきではないか。
- 一般定期旅客船でも、20トン未満はバリアフリー化対応に苦慮している。不定期旅客船は9割が20トン未満であり、経営に大打撃。公共交通機関から棧橋までのアクセス経路がバリアフリー化されていない状況が多く、船舶のみのバリアフリー化は無意味な場合も多いため、不定期航路事業を対象とすることは極めて慎重に検討すべきではないか。

○旅客船業界は小規模・人員不足が多く、新たな計画策定自体が大きな負担であり、各事業者が対応可能と判断する計画を義務づける効果が不明。事務量の負担の方が大きく、効果が少ないと考えられるので、事業者に過度な負担をかけることなく、実態に即した規制となるよう極めて慎重に検討すべきではないか。

＜個別施設のバリアフリー化に関するもの＞

○地方と都会の格差を出来るだけなくすべき。地方では無人駅が増えてホームから転落している人がいるはず。乗降客の少ないところほどブロックはあった方が良く、都市部の中でも格差があるため、極力支援をすべきではないか。

○2021年度以降の目標設定については、財源不足を理由に支援が行われていないケースを解消することが先決ではないか。

○地方は（駅等の）無人化や買い物難民が深刻化する一方、都市部は全国一律で1ルートで良いのか、「規模」の考え方を導入する必要。迂回ルートの問題や、電車に乗るのに長時間待たされる問題もある。

○地方では電車・バス等の不採算路線の廃線と鉄道駅の無人化が進み、移動困難者が社会生活に支障をきたしていることに留意すべきではないか。

○「地域」の視点も大切であり、ローカルな部分にも（法の）適用対象を広げるべきではないか。

○バリアフリー情報の提供やソフト取組については、事業者の過度な負担とならないように配慮しつつ、各事業者の自主性に委ねるべきではないか。

○過度な事業者負担だから出来ない、ではなく、構造上ハード整備が難しいなら情報開示などソフト面で対応するなど、代替手段を検討すべきではないか。

○観光、グローバル社会、子育て重視といった、時代の変化を踏まえた元気が出る街づくりを行う自治体や事業者の自主的取組をバックアップしていくべきではないか。

○障害のある子供を公共交通機関で移動させる際は、様々な困難がある。バギー等、特別な配慮を可能な限り具体的に検討すべきではないか。障害者割引について費用の点で課題がある方への対応策についても何らかの形でいれるべきではないか。

- 基準について、全国一律で全体を底上げするとともに、都市部の大規模ターミナル駅などでは、エレベーター、円滑化ルート、車いすスペース等についてより高い基準を設ける等、規模に応じた基準のあり方を検討すべきではないか。
- 道路事業について、国・県・市町村でそれぞれ管轄が異なる。どこかがきちんと指導すべきで、県のような自治体が役割を果たすべきではないか。
- 建築物移動等円滑化基準の改正を行うべきではないか。地方の小規模店舗の整備等も課題であり、学校は災害時の避難所としても重要。建築物移動等円滑化基準の見直しを前提に、対象外となっていた建物（一般学校、共同住宅、工場等）や、室内の移動経路、建物内のレストラン街も対象に含めるべきではないか。
- 2,000 m²以上の建築物でも、肝心の内部の小規模店舗について段差があって使えないということがあるので、2,000 m²以上にとどまらず、特定建築物全てに義務を課すといったことも考えるべきではないか。
- 2,000 m²未満の建築物（小規模店舗・コンビニ・ファストフード等）も対象にすべき。また、段差のほか、椅子等が固定なのも問題。委任条例が少ないので、強化促進すべき。
- 建築物基準については、地域や実態に応じて変えるという事もありうるかと思うが、利用の実態や人的対応等についての調査データはあるのかどうか。
- 中小零細企業でもバリアフリーにはしっかりとソフト面含め対応しているところだが、ハード整備については、事業者の身の丈に合った基準にすべきで、無理な基準はかえって事業者の自主的な取組の妨げとなるのではないか。
- トイレやベビールームについては昔に比べ増加しているが、着替えや化粧に使っている人もいる。子供連れ向け、オストメイト、化粧用といった用途別に区別すべきではないか。
- 音声の視覚化による情報保障をすべきではないか。列車の運行情報の電子掲示板への表示や、ホテル客室のテレビ対応が字幕表示のないリモコンに変えられていたケースもある。

- 視覚障害者は、電車のドアの開く位置がわからない。押しボタン式の開閉ドアの場合、押しボタンの位置がわからない。開いたドアから音が鳴ることや、押しボタンの設置位置の統一化をすべきではないか。
また聴覚障害者は、ボタンの点灯があってもアナウンスがわからず慌てることがあるので、どのドアが開くのか、表示すべきではないか。
- 無人駅において、障害者が手助けを求める際に、障害の特性に応じた連絡方法や連絡体制を用意すべきではないか。視覚障害者については、インターフォンの位置や操作方法が分からず困っているので、設置位置や仕様の統一、点字案内等を用意すべきではないか。聴覚障害者については、インターフォンでの連絡が難しく困っているので、文字で対応できるようにすべきではないか。
- 無人駅に自動的に情報を出す機械を設置する等、さらなる対応が必要ではないか。
- 新幹線の指定席券が、障害者手帳との関係かもしれないが、窓口に行かないと買えず、長時間待たされる。
- 電車では複数箇所に車いすスペースを設けることが必要ではないか。
- 駅の情報案内がわかりづらい。バリアフリー情報の案内情報の仕方がわかりづらい物が多い。
- 発達障害は適切な情報の取捨選択が苦手であり、音だけでなく視覚も含めて対応すべきではないか。
- 北国では「雪」も大きなバリアとなっている。
- 防災について、2014年に仙台で行われた国連防災会議において、障害者が初めてステークホルダーとして位置づけられた。そうしたことも踏まえ、非常時に障害者に優しい街づくりを行うべきではないか。
- 災害時における避難等一時的な対応について、基本方針の中等で明記すべき。災害避難所について、特別特定建築物以外についてもバリアフリー化を進めて欲しい。

○建築物等については、維持管理、メンテナンスの問題があり、それをどのように発信していくかが課題。例えばバリアフリー月間を設定し、当事者参画のもと施設の点検を各事業者で実施し、結果を分析すべきではないか。

○工事中の施設についても、情報提供を適切に行う等によりアクセシビリティを確保すべきではないか。

＜地域の更なる面的バリアフリー化に関するもの＞

○バリアフリー法はパーツごとの整備であり、面的整備は基本構想が唯一の手法だが、様々な悪事例が見られる。基本構想は第二次、第三次と書きかえるべき話で、大都市でも基本構想を一度も策定していないというのは論外ではないか。

○基本構想が進まない要因としては、市町村の財政基盤が弱いことと、担当者となる人材が少ないことが上げられる。そういった観点からも都道府県の関与を義務づける勢いで、都道府県が人的・財政的な支援を行うべきではないか。

○地方のバリアフリー化について、障害当事者の声を受けて整備された地域毎の好事例も存在する。地方分権で目が行き届かない面もある反面、地方毎の好事例は他の地域でも出来るという根拠になり得るので収集すべきではないか。

○基本構想について、策定の義務化や、障害者参画の盛り込み、住民提案制度の改善を行うべきではないか。地方の無人化に伴い、1日当たりの利用者3,000人以上の駅を中心として、基本構想でカバーする必要があるのではないか。地方分権との関係で難しいかもしれないが、義務化しなければ広がっていかないのではないか。

○基本構想作成の協議会について、当事者は一人でも入っていれば十分というようにされがち。障害特性は様々であり、障害者が協議会の一定比率を占めるようにすべきではないか。

○継続的改善(PDCA)の組織が無いもしくは弱い現状を厳しくとらえるべきではないか。2000年レベルの施策・事業の達成管理をしっかりと行うとともに、目標をアップして作り直し、基本事業を追加・修正し、面的整備、連携的整備を深める基本構想のスパイラルアップを行うという活動の方向性をもう少し明示的に示すべきではないか。

- 2000 年当時の構想ではほとんど対応できていない地域交通整備課題とバリアフリーの連携課題も言及すべきではないか。基本構想を新しい情勢に基づき更新したところは、高齢化対応、子育て、観光など新しい課題で活性が高まっているなど「取り組む元気が出る」ことに言及すべきではないか。
- 現行法の課題は大都市部での面的整備。地下鉄の乗継ぎの不便さ等が問題となっている。都市局の自由通路、道路局の道路、住宅局所管の建築物等を広域的な経路を設定してスムーズにつなぐような仕組みが問われているのではないか。
- 17 年前の交通バリアフリー法制定時は、最低限度の基準を満たす趣旨であったが、これからは使い勝手や安全性の観点を重視すべきではないか。特に交通結節点での乗り換えの利便性が問題ではないか。
- 日本はモビリティの保障が弱く、都市空間についてはバリアフリー法でやってきたが、運用面が弱いという特徴がある。
- モビリティの問題として、高齢者の運転事故が起こっており、地方自治体も地域の移動手段を確保しようとコミュニティバス・タクシー等で努力しているが苦戦している状況。バリアフリーと密接に絡む問題として考えるべきではないか。

＜心のバリアフリーに関するもの＞

- バリアフリーに関する情報の共有が、円滑に行われるようにすべきではないか。飛行機の搭乗にバスを用いる等の情報がすぐにわからなかったり、電車での乗換経路がわからず困難で、途中で階段があったりする。ICT や情報設備が発達している今だからこそ、しっかり情報を共有すべきではないか。
- 心のバリアフリーのあり方について、JR の声かけサポート運動はとても助かる。利用者に対する啓発は重要ではないか。
- 平成 28 年 8 月から平成 29 年 1 月の間に発生した視覚障害者のホーム転落事故では 3 人中 2 人が盲導犬使用者だった。最近の声かけサポート運動の効果は大きい。心のバリアフリーは安全安心のため最も大切ではないか。子供以上に、大人の教育が必要ではないか。

- 施設管理者は安全確保を理由とする乗車拒否をしているが、理由の根拠をしっかりと説明するべきではないか。事業者は、内規で独自の基準があるので、内規の情報公開や見直しを行うべきではないか。マニュアル作りについても企業の研修についても、当事者の参加の下で行うべきではないか。
- 心のバリアフリーでは、各運輸局等がバリアフリー教室を展開しているが、小学生だけでなく、中学生、高校生など大人を見据えて進められるような研修制度のあり方にすべきではないか。
- それぞれの立場に立ち、相手の状況を理解しないと何が困っているかわからないので、大人のバリアフリー教育は必要ではないか。
- 小中学校教員には介護等体験を義務づけたり、ボランティア体験を単位に取り入れる大学も増えていると聞く。心のバリアフリーもそういった観点から取り込むことが出来ないか。
- 障害に対する理解は小さい頃からの教育が必要なのではないか。
- コミュニケーションハンドブックについて、学校教育に使用されるよう国土交通省として呼びかけて欲しい。
- 外見上当事者が分からない人がいる一方で、声かけを望まない人もおり、一律ではなく柔軟な対応が必要ではないか。
- 見えない障害への配慮として、ヘルプマークのようなものがあったても良いのではないか。
- 知的障害、精神障害、発達障害等の見えない障害も含め、様々な障害特性の理解に努めることが重要ではないか。
- 船舶のバリアフリーの現状について、船の規模に関係なく必ず船員等により人的対応は行い、実態上は人的支援でほぼ全て対応している。今後も人的支援で対応できる場所は対応していきたい。
- 旅館・ホテルについて、それぞれの宿泊施設でどのようなバリアフリーの手助けが出来るのか、情報の開示が必要ではないか。

- 発達障害については注目が集まっている一方で、何をすれば良いのか対応方法がわからないという声も多いので、事業者向け等バリアフリー教室を充実させるべきではないか。
- 健常者と障害者との、空港での手続きにかかる時間の差がありすぎる。スタッフ等による移動支援の充実、トランジットの時間短縮等のサービスの平準化を全国的に整備して欲しい。
- 心のバリアフリーについて、抽象的な記載ではなく、より具体的に何をするかについて記載するべきではないか。
- ユニバーサルデザインを推進する人材育成（国、地方、事業者、市民、当事者）が重要ではないか。