

検討会及びヒアリングにおける主な意見を踏まえた論点整理

1. バリアフリー化の推進

(1) バリアフリー化の推進状況

〔公共交通機関〕

○地方部では鉄道よりもバスの重要性が高いため、バスのバリアフリー化を推進すべきではないか。

- ・地方においては、鉄道よりもバスの重要性が高いため、バスのバリアフリー化を推進して欲しい。(第6回BFNW会議)

○国としてホームドアの整備促進策を示していくことが必要ではないか。また、無人駅等のバリアフリー化方策についても方針を示すべきではないか。

- ・ホーム柵のない駅で盲人の転落死亡事故が立て続けに発生しているが、進んでいる事業者もあれば、そうでない事業者もあり、国として事業者に対してどのような促進策をとっているのか。(第2回検討会)
- ・鉄道駅のバリアフリー化というのは、施設の段差解消率のみを考えるのではなく、電車が使えるかどうかを軸に考えて初めて意味がある。その意味では、1日平均利用者数が5,000人以上の駅においても夜間には無人駅になるところがあり、問題である。(第2回検討会)
- ・駅舎等の整備において、地元自治体の負担が増えていないか。自治体が負担することにより質もアップするが、事業者の理解をさらに求めたい。(第2回検討会)
- ・3000人/日未満の駅のバリアフリー化についても方針を示すべきではないか。(第2回検討会)
- ・ラッシュ時には駅員が大勢いるが、昼の時間帯には駅員が少なく、困ったときに声のかけようがない。安全確保の観点から考えると、ハード面の整備がなされていない場合には、ソフト面の充実が重要であり、駅員の人的配置について行政指導をお願いしたい。(ヒアリング)

○乗車拒否等の実態も踏まえた鉄道車両や航空機本体のバリアフリー化の促進方策の検討が必要ではないか。

- ・ガイドラインの見直しにあたり、電動車いす利用者にとって航空機の搭乗等において電動車いすのままの搭乗が拒否されており、航空機に係るバリアフリー化が問題。「搭乗拒否」が起きないようにするためにもガイドラインの見直しにおいて、航空機の部分について充実すべき。(第6回BFNW会議)
- ・車両の問題が漏れている。ハンドル型電動車いすの乗車拒否がある中で、鉄道車両や航空機本体の問題が取り上げられていない。(第2回検討会)
- ・空港のLCC専用ターミナルについてどこまでバリアフリー整備が進められていくのかという点も漏れている。(第2回検討会)

〔道路〕

○視覚障害者誘導用ブロックの設置等、歩行空間のバリアフリー化のより一層の推進を図るべきではないか。

- ・駅の自由通路のバリアフリー化について、道路管理者が自由通路の管理者となっている場合、道路管理者はバリアフリー化への意識が希薄である場合があるため、駅のバリアフリーガイドラインを見ていないことが多く、分かりづらい表示や長いスロープを整備するなど、バリアフリー化がしっかりなされていない。(第1回検討会)
- ・例えば高田馬場駅前のさかえ通りは、通りそのものが迂曲していることに加え、看板・電柱等の障害物が多いため、歩行中に方向を失いやすい。視覚障害者誘導用ブロックの設置を進める努力をお願いしたい。(第2回検討会)
- ・都市部では、歩道がなく路側帯しかないような狭い道路を双方向に自動車走っていて、車いす等での移動やバスの乗降が危険な状況にある。そうした道路は一方通行にすべき。(ヒアリング)
- ・雪国では、視覚障害者はガイドヘルパーなしではほとんど外出できず、地域によっては車で送迎が前提になっているところもある。幹線道路の歩道に雪が積もってしまうと、視覚障害者のみならず健常者も移動が困難になるので、歩道の融雪装置の設置を望む。(ヒアリング)
- ・聴覚障害者は音に気づかないので、道路に歩行者用のミラーも必要。(ヒアリング)
- ・知的障害者は段差などは問題ないが、急に歩道が狭くなったりすると、先に進めなくなる人もいる。(ヒアリング)

〔建築物〕

○自治体によっては、条例で義務化の対象となる建築物を拡大しつつ、拡大部分について条例で付加基準を緩和する等の工夫を行っている。国から地方自治体に対する啓発を行うべきではないか。

- ・地方レベルにおいては、条例化における建築物の改善計画がなされておらず、中小建築物のバリアフリーが進んでいない。国の取組と地方公共団体の取組の大きなギャップがある。(第6回BFNW会議)
- ・従前の建築行政は、規制・指導行政であり、自律的な改善のための誘導的なアプローチでなければ建築物のバリアフリー化は進まない。したがって、国から地方公共団体に対する啓発を行ってほしい。(第6回BFNW会議)
- ・建築物のバリアフリー化の推進のためには、公共交通機関や道路に比べ、民間セクターに委ねるウェイトが大きいため、条例による誘導しか手段がなく、進んでいない。条例が策定されることで、基本構想における生活関連施設や特別特定建築物として位置づけられ、基準適合等の拘束がかかる建物が増え、国からも基準適合命令等ができるようになるので、地方公共団体への更なる啓発活動が必要。(第6回BFNW会議)
- ・一定の特別特定建築物を対象とするバリアフリー法の基準に加え、基準適合義務の建築物の対象範囲の追加や当該基準の上乗せ基準を定める地方公共団体の条例がない場合、基本構想において生活関連施設として取り上げられるのは、特定建築物等に限定されてしまう。生活関連施設として取り上げられる建築物の幅を増やす意味で、条例を増やしていただくことが必要。(第1回検討会)
- ・条例では基準適合義務の建築物の対象範囲の追加や当該基準の上乗せの基準を定めることしかできないという訳ではなく、自治体によっては義務化の対象となる床面積を下げることで、義務化の対象となる建築物を拡大しつつ、当該拡大した部分についてバリアフリー基準を緩和するということもある。既に国の基準よりも高い基準を条例で定めているため、利用者団体から後退であると批判されるのを恐れ、小規模建築物についても基準を下げられない、と言っている自治体もあるが、本当は後退でなく、あまねく広く整備の対象を広げるということで前進であるはず。(第1回検討会)
- ・基準適合義務がかかっているものと、基本構想における建築物特定事業に位置づけられたものとの、やるべきことがリンクしていない。建築物特定事業に位置づけられることで、これまで努力義務だったものについて、義務の強化が課されるような仕組みがあるとよい。(第1回検討会)
- ・商店街などの小規模建築物のバリアフリー基準を緩和できないだろうか。(第1回検討会)
- ・消防法で検討されている光型火災警報器の設置義務についても、バリアフリー法に基づくバリアフリー基準適合義務についても、対象は新しい建築物になっている。しかし、障害者が多く利用する施設は殆どが古い建物である。障害者が多く利用する施設について優先的に助成できないか。(ヒアリング)

〔障害特性に応じたバリアフリー〕

○視覚障害者・聴覚障害者に対する情報アクセス確保が遅れているため、対応が必要ではないか。

- ・バリアフリー法施行から5年が経ち、聴覚障害対応の遅れが目立ってきた。特に事故情報の案内について聴覚障害対応をお願いしたい。(第6回BFNW会議)
- ・フェリーの特別室、一等などの個室と鉄道車両の寝台個室においては、聴覚障害者に対する情報がシャットアウト

- ンされるため、そのような個室においても音声案内以外の案内方法の工夫をして欲しい。(第6回BFNW会議)
- ・視覚障害者にとって、ホームドア・可動式ホーム柵が現在利用可能となっているのか、あるいは工事中なのか分かるようにするため、事前の情報提供が重要である。(第6回BFNW会議)
 - ・点字サインは障害者権利条約に批准すると重要視されるだろう。JISはできたが、どういったところでどのように設置するかの運用はこれからである。(ヒアリング)
 - ・弱視者にとっては、照明も重要なサインになるので、音声だけでなく、色合い・見やすい表示・マークについて統一したものを作ってほしい。現在は、業者や地方によって異なり、混乱を招く原因となっている。(ヒアリング)
 - ・階段については、段鼻に限らず、色のコントラストをつけることが重要。色の濃淡の度合いについて全国的な調査・検討が必要。(ヒアリング)
 - ・列車の種別や行き先について、弱視者にも見やすい表示をするとともに音声案内をしてほしい。(ヒアリング)
 - ・時刻表や運賃表はまだ見にくい。点字をわかりやすい位置に設置するための統一的な基準がほしい。(ヒアリング)
 - ・最近では節電により駅が暗くて危険。国においても弱視者が危険を感じない照度について検討してほしい。(ヒアリング)
 - ・聴覚障害者にとっては、移動のための情報、特に緊急時・災害時における情報にどうアクセスするかが重要。内閣府において、情報バリアフリー、コミュニケーション保障に関する検討を行っているのでフォローしてほしい。(ヒアリング)
 - ・文字情報板については、例えば、電車の遅れ等の緊急事態を把握するために駅ホーム各所に設置する等、公共施設には広く設置してほしい。例えば耳の遠い高齢者も含めて、どれだけのニーズがあるかということも考えてほしい。(ヒアリング)
 - ・博物館や美術館では、イヤホンやTVによる説明や簡単な講義が行われていることがあるが、情報にアクセスできない。TVに字幕をつけたり、手話をつけたり、補聴器をつけている人のために磁気ループを設置したりしてほしい。(ヒアリング)
 - ・消防庁において、新たに建築する公共施設においては聴覚障害者にも認識可能な光型火災報知器の設置を義務化することについて検討が始まるので、その動きとリンクしてはどうか。(ヒアリング)

○知的障害者にとっては、施設の表示方法や内容についても重要ではないか。

- ・知的障害者にとって、施設における表示について、ルビを振れば必ずしも分かる訳ではない。また、ローマ字表記も理解できない。表示やアナウンスについて、知的障害者にも分かるような工夫をお願いしたい。(第6回BFNW会議)
- ・同じ知的障害者でも特性は様々であり、どういった形をとれば有効なのかという点については更なる研究が必要。(ヒアリング)
- ・知的障害者にとって、アナウンスは、接続詞をあまり使わず、ポイントだけ明示して文章を短くすると分かりやすい。ただし、同じ知的障害者でも特性は様々なので、どうすれば有効なのかについて更なる研究が必要。(ヒアリング)
- ・知的障害者だけでなく、ユニバーサルデザインの観点からも、表示は、漢字よりもひらがな、ひらがなよりもビジュアル的なものがわかりやすいので、絵やピクトグラム、場合によっては実物の写真を活用することが有用。ただし、当該ピクトグラム等について、当事者本人に覚えさせる必要がある。(ヒアリング)
- ・ホームや車内における緊急通信のための機器の設置やその表示の工夫等を希望。(ヒアリング)

○障害特性ごとのニーズを踏まえた基準の調整をするべきではないか。

- ・市町村の福祉部門と建設部門との連携がより重要であり、その議論が不可欠。既存の資料やパンフレットを基に設計するには、判断が不明な部分が多いと思う。(第2回検討会)
- ・バリアフリー化の検討を行う際に、まず車いすの方を想定するケースが多いが、視覚障害者も単独で行動する際には困る点も多い。ポイントを押さえてバリアフリー化を実施して欲しい。例えば段差について、車いすの方は全くない方が良いが視覚障害者は多少の段差があった方が良いなど、障害種別間で視点が違うので、基準をどこに設定すればそれぞれが納得するのかについて調査して頂きたい。(ヒアリング)
- ・視覚障害者にとっては音声案内が情報アクセスのツールとなるが、聴覚障害者にとっては音声でなく文字表示が重要。これらをどう両立するか検討してほしい。(ヒアリング)
- ・障害の様態によって求めるところが違うので、各障害者の人数について把握しておくべき。例えば、全盲者のうちの点字を使える割合・パソコンを使える割合や、車いす利用者の高齢者と障害者の各々の人数、人工関節の方の人数や、オストメイトの方の人数等を把握することで、会議等で声高に主張をする団体だけでなく、あまり意見を陳述しない人々の意見も生かしくなる。(ヒアリング)

- ・障害者のための施策が必ずしも病気の方々にも効果的であるとは限らない。糖尿病やリウマチといった病気の方々についても数を掌握し、意見を聞くべき。(ヒアリング)
- ・多機能トイレについては、人によって求めるものが違うので、機能分散が大事。(ヒアリング)
- ・大きな駅には授乳室があった方がよい。(ヒアリング)

〔災害時・緊急時のバリアフリー化〕

○東日本大震災を踏まえ、災害時・緊急時に備えたバリアフリー化の検討や、復興まちづくりの中にバリアフリーを入れていくことも必要ではないか。

- ・震災等の緊急事態が発生した場合、障害者は臨機応変に対応することができないため、交通事業者等の対応について検討して欲しい。(第6回BFNW会議)
- ・仮設住宅のバリアフリー化についての検討をお願いしたい。(第6回BFNW会議)
- ・震災を機に帰宅困難者となった障害者への対応について組織的に研究してみたい。(第6回BFNW会議)
- ・現在、都市局において震災からの復興まちづくりのマスタープランを策定しているが、バリアフリーについても考慮して頂きたい。(第6回BFNW会議)
- ・東日本大震災で被災したまちのどこかに手を挙げさせて、重点的に福祉のまちづくりを行い、バリアフリーのモデル事例を作れないか。成功すれば他にも広めていけばよい。(ヒアリング)
- ・公園が避難場所として使われることを想定すると、文字情報による案内がほしい。その際には、設置場所や大きさについても検討が必要。(ヒアリング)

(2) バリアフリー化の実態把握・情報提供

○歩道のバリアフリー基準への適合状況等に関する基礎情報が必要ではないか。

- ・道路において、車道外側線における誘導ブロックの設置方法、蒲鉾状の断面のために横断勾配が8～15%位になる道路がある等、我が国の道路の大半を占める歩道がない道路のバリアフリー化が問題であり、歩きにくいところは大量に存在しているので、検討して頂きたい。(第1回検討会)
- ・幅員1.5m以上の歩道が整備できないので、基本構想を作れない市町村が多い。そのために、本年4月より条例に委ねられる道路のバリアフリー化基準において、部分的に基準を緩和して幅広くバリアフリー化してもらうのがよいのか、建築物のように基準上乗せ条例を作ってもらうのがよいのか、悩ましいところである。(第1回検討会)
- ・歩道のない道路における勾配や、視覚障害者の誘導に関する検討は進んでいないのか。(第2回検討会)
- ・速度抑制策等ができそうな場所がどの位存在するのか、基礎情報が必要。(第2回検討会)
- ・平成17年の道路局長通達「歩道の一般的構造に関する基準」に従えば、ほぼ移動等円滑化基準を満たすことができるため、今後の施策の方向性を考えるためにも、どれだけこの基準に従って歩道が整備されているか調査することが必要。(第2回検討会)
- ・歩道のバリアフリー基準がどの程度満たされているのか疑問。特に歩道の段差の切り下げ部分のフラット化は困難になっている。自治体条例の整備基準が適用されており、地域によってバラバラである。歩道は2m未満も含めて地域に任せながら、できる限りバリアフリー化される歩道を増やす方向を考えたい。(第2回検討会)

○基準の適合率だけでなく、バリアフリーの質や、高齢者、障害者等の社会参加がどれだけ促進されたかといった観点からの評価も必要ではないか。

- ・移動等円滑化基準の適合率のデータだけでなく、誘導基準のようなより上位の基準のデータも公表するべき。(第2回検討会)
- ・国、市町村、事業者はそれぞれの領域で自己点検をまず行い、その上で相互の情報交換の場を設け、モデル的に改善提案(PDCA)に結びつけるような仕組みが必要ではないか。(第2回検討会)
- ・評価項目に、UD視点をどう取り込むかも課題。(第2回検討会)
- ・バリアフリー法は高齢者、障害者等の社会参加を促進することを目的とした法律であるが、乗車・利用拒否の事例もたまっており、施策に問題があるのではないか。障害者権利条約の動きも考慮に入れつつ、バリアフリー法の評価を行って頂きたい。(第2回検討会)
- ・バリアフリーの国際競争力という観点から見ると、旅客施設整備はダイナミックに行われているものの、個別の

特急車両やバス、道路は問題がある。観光政策や障害者権利条約の観点に対して耐えられるようにしていくべきではないか。(第3回検討会)

- ・新駅等において、先例等からみて設備のレベルが劣る状況でも基準適合審査を通過しているものがあり、基準所管部局の仕事の質が下がっているのではないかと。結果、基準適合といっても質はまちまちであり、適合割合の数値も実質をとらえていない。(ヒアリング)
- ・現状では、基準適合ギリギリの最低レベルのバリアフリーしかしない事業者と、ガイドラインのレベルを超えるバリアフリーを実現している事業者が混在しており、ガイドラインがレベル引き上げの役目を果たしていない。検討会の中で、ガイドラインの評価も行うべき。(ヒアリング)
- ・交通バリアフリー法成立から10年以上経っているのだから、ガイドラインの一部を基準省令に格上げできる部分もあるのではないかと。(ヒアリング)
- ・会計検査院がガイドラインや基準通りに施工できていないものに対して指摘を行っているが、その中には基準以上の整備が行われているものもある。先進的・意欲的に取り組んでいる事業者には正当な評価をすべき。(ヒアリング)

○移動困難者の移動距離等のデータを整備すべきではないか。

- ・近畿圏のパーソントリップ調査において、移動困難者に関する設問が追加されたことから、全国のパーソントリップ調査でも設問に入れるべきである。駅前に集中する障害者の方が何人いるのか、障害者の外出率が他の市に比べて高いのか低いのかといった、基本構想作成の基礎となる事項が分かるようになる。また、イギリスの調査と同じ項目を入れているので、国際比較もできるようになる。(第3回検討会)

○技術について、当事者に検証してもらおう機会が必要ではないか。また、技術面の発信が足りないので、普及啓発が必要ではないか。

- ・技術面については、専門家に検証してもらおう機会を作った方がよい。(第2回検討会)
- ・技術面の発信が足りないので、フォーラム等を活用して、技術的な内容が分かるものの普及や啓発を行うことも視野に入れてほしい。(第2回検討会)
- ・工学において障害者対応はマイナーな世界なので、技術開発は企業にとって利益にならず、国がバックアップしないと進まない。(ヒアリング)
- ・固定式のホーム柵は高価なので、簡便・安価な「ホームバー」の設置を全盲者や企業が提案している。このような安価なホーム柵の開発に助成しては如何か。(ヒアリング)

(3) バリアフリー化の推進・連携体制

○ノンステップバスとバス停や、道路と建築物等、連続的なバリアフリー化を確保するために更なる連携が必要ではないか。

- ・歩道については15cmフラットにするという基準があるが、バス停の乗降口付近の歩道についてはセミフラットにするのか、フラットにするのか、基準がない。ノンステップバスやワンステップバスを導入した一方で、歩道がないバス停に対処していないので、乗りにくい箇所が多く存在している。(第1回検討会)
- ・ノンステップバスに対応したバス停の整備等について、歩道を高くするように道路ガイドラインには書いてあるが、歩道にスペースがあるようなところでもほとんど整備がなされていない。(第2回検討会)
- ・バスターミナルについては、自動車ターミナル法上のバスターミナルは公共交通移動等円滑化基準の適合義務の対象となっているが、同法のバスターミナル以外の複数のバス停が集合するようなターミナルは同基準の適用対象外となっているため、基準の見直しも含めて考えて頂きたい。(第2回検討会)
- ・道路については、今回ガイドラインの見直しの検討がなされていないが、再検討しなければならない時期に来ている。例えば歩道と民有地を連続させたために歩道勾配を基準通りにできていないもののがかなり多く、また技術基準では平坦であるはずのところ平坦になっていない。ガイドライン自体が駄目なのか、指導が行き届いていないのか、施工業者が駄目なのか、市町村が駄目なのか、問題を検証する必要がある。(第1回検討)
- ・道路と建築物の間の外側線の部分での段差が目立つが、道路と建築物のつなぎについてどういう扱いをすればいいのか課題である。建築物バリアフリーガイドラインの検討に道路関係者が参加していないなどの問題があり、道路と建築物の分野の連携が必要である。(第1回検討会)

- ・移動等円滑化基準上、道路の勾配は原則5%である一方、建築物の勾配は12分の1となっているが、建築物内において地下街や道路との連結部のような、道路と同様の基準で整備すべきような場所についても12分の1で整備されているのが現状。(第2回検討会)

○移動等円滑化基準の条例委任化により行政区域をまたぐと基準が変わり、連続的なバリアフリー化が阻害される可能性がある。

- ・連続的なバリアフリー化については、各担当部局間で調整して事業や補助の方針を考えることが必要。(第2回検討会)
- ・地域主権による移動等円滑化基準の条例委任化により、行政区域をまたぐと基準が変わり、バリアフリー化を阻害する要因にもなりかねないので、地方のネットワーク会議等において地域的な連携の仕組み作りをしていくことが必要。(第2回検討会)
- ・自治体境界の歩道の連続的整備が遅れている。協議を誘導する仕組みを作る必要がある。ネットワーク会議では難しいため、自治体が主導すべきである。(第2回検討会)

○当事者等の参加で実質的な議論をできる場が必要ではないか。

- ・現在の全国バリアフリーネットワーク会議(以下NW会議)は、大勢の人が集まって、事務局が報告して終わりという単なる形式的なものにとどまっている。一方、当事者も問題点の検討や議論の積み上げで具体的提案をやっているわけではなく、要望するレベルにとどまってしまっている。次回のテーマについて事前に提供し、意見や資料を用意してきてもらうという形をとることが有効だろう。(ヒアリング)
- ・NW会議が親会としての機能を果たすには、下位の検討会で何を課題にどういった議論をしているのか少なくとも把握しておくべきであり、最低でも親会で課題の浮かび出しや重要な論点の共有をしておかねばならなかった。(ヒアリング)
- ・NW会議は委員が多すぎる。当事者、事業者の両方を入れるならば人数を絞るのは難しいかもしれないが、コアメンバーを決めて、テーマに応じて関係者に諮問できるようにするやり方もある。また、当事者と事業者の両者が一堂に会するのが望ましいというのは建前にすぎず、議論を深めることは難しいので、それぞれ分けてしまうのも手かもしれない。(ヒアリング)
- ・学識経験者の意見を反映したところで、当事者の意見が入っていなければ現場は救われない。基準や基本構想について、例えば外出のしやすさというような指標で当事者による評価を行い、スパイラルアップを行うための仕組みが必要。(ヒアリング)
- ・施策の議論に参画しようにも、目が見えないので、アンケートの回答などで参画を求められていることやそもそも呼ばれていないことに気づかずに、議論が進んでしまっていることも考えられる。もっと積極的に声をかけてほしい。(ヒアリング)
- ・学識経験者には、ハードのまちづくり系を専門にしている人は多いが、情報アクセスについて詳しい人はいない。国土交通省も情報アクセスはコミュニケーションについて詳しくないだろうから、専門家を頼った方がよい。(ヒアリング)
- ・情報アクセスやコミュニケーションの環境整備について、議論の場を設けてほしい。その際には、当事者を集めた方が議論を整理しやすいだろう。(ヒアリング)

○全国の課題を集約できるような仕組みが必要ではないか。

- ・施行状況検討会の委員や我々のような中央の障害者は地方の問題を必ずしも把握していると言えないので、地方のバリアフリー連絡協議会とNW会議を連携させ、全国の当事者が抱えている課題を網羅した上で、NW会議をしっかりとした議論のできる場として再編しなければならない。(ヒアリング)

2. 基本構想の取組み

(1) 現行の他の計画等との連携

○これからの基本構想には、交通ネットワーク・モビリティの確保やまちづくりの視点が
必要。地域公共交通活性化・再生法の枠組みや社会資本整備総合交付金等との連携
についても検討すべきではないか。

- ・計画論において道路は最も重要なはずなのだが、市町村では、従来の基本構想は駅から線上に生活関連経路を設定しているだけで、ネットワークをどういった形で盛り込むかという議論がなされていない。(第1回検討会)
- ・例えばバス路線全体を見直しの対象に入れるような、交通とモビリティをどう確保するかという視点がこれからの地方の基本構想には必要。(第1回検討会)
- ・基本構想作成委員会の委員長が建築系か交通系かでかなり違う形になってくる。例えば建築系が委員長をしていると、生活関連施設を強く意識し、既存の建築物について力を入れることができる一方、車両系が落ちてしまうなどの問題点もある。道路とのつなぎも今後の課題。(第1回検討会)
- ・基本構想がないところでは、道路はほとんどバリアフリー化されていない状態。電線地中化がされても、道路のバリアフリー化がされていない問題などがあり、現状の制度にバリアフリーを位置づけていく等により、基本構想がないところでも、新しい事業が行われることでバリアフリーへの配慮を行うことはできないか。(第1回検討会)
- ・基本構想のフレームではできていない市町村が多いため、地域公共交通活性化・再生法の枠組みを使うなど、市町村内でもっと連携してやってほしいが、意識が下がっている面もある。(第2回検討会)
- ・特にバスや道路について都市部と地方部のバリアフリー化の進捗状況における格差が大きいので、地方交通におけるバリアフリー化について時間をかけて考えていく必要がある。(第2回検討会)
- ・地域公共交通確保維持改善事業をやる際に、地方においてバリアフリーの観点を入れにくい面がある。あるルートを使えるようにするというバリアフリーの観点も重要だが、あるルートが使えないときに代替手段を確保するというモビリティの確保という観点からも制度作りをする必要がある。(第2回検討会)
- ・社会資本整備総合交付金と基本構想の作成における連携があまりないので、検討をお願いしたい。(第2回検討会)
- ・交付金などの支援事業の評価について、交付金とバリアフリー整備の連動という視点や、交付金を使っているところと使っていないところの理由などについて、整理する必要があるのではないか。(第3回検討会)
- ・限界集落を作らないためにも、時間を決めてコミュニティバスに集落を回らせるなど、集落のモビリティ確保を考慮して政策を打つことが大事。(ヒアリング)
- ・地方で福祉のまちづくりをすることで、高齢者・障害者が外出できるようになるし、地域の雇用の場もできる。現在は住みやすいまちづくりがなされていないので、就学、就職で都会に出て行った若者が帰ってこない。(ヒアリング)
- ・高齢者の運転は危険なので、免許証の返還と併せて、乗合バスの導入などの福祉の取組を一体的にやった方がよい。(ヒアリング)

(2) 基本構想の作成促進策

○提案制度について、使いやすい仕組み作りが必要ではないか。

- ・基本構想の策定が進まない理由の検証を丁寧に行わなければならない。(第6回BFNW会議)
- ・基本構想の住民提案制度が活用されていない。素人が提案するにはあまりにも使い勝手が悪いのではないか。そのため、当該制度を活性化するためにも、提案制度の使いやすい仕組み作りが必要。(第6回BFNW会議)

○バリアフリープロモーターやガイドブックについて、当事者を入れた形で見直しが必要ではないか。

- ・基本構想がなくてもバリアフリーやユニバーサルデザインを進めていかななくてはならない。バリアフリー法の中での基本構想の役割は何かを改めて考えるべき。(第3回検討会)
- ・基本構想の受理件数が減ってきているのは、バリアフリープロモーターの派遣数と連動している。地方運輸局だけで行っている現在のやり方に効力があるのか疑問。有識者や当事者を入れた形でプロモーター制度を運用していく必要がある。(第3回検討会)
- ・平成20年に「バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック」を作ったが、生かされているのか疑問。ガイドブックの見直しについて、当事者を交えた形で検討していく必要がある。(第3回検討会)

- ・運輸局の基本構想のプロモート活動は、その派遣数が基本構想の受理件数とも連動しているため、障害者と一緒にプロモートを行う等してもっと活用すべき。(ヒアリング)

(3) 特定事業の取組み

○路外駐車場、都市公園、建築物について、特定事業として位置づけられる割合が少ない。

- ・現在策定されている基本構想の中で、建築物を対象としていないケースが多い。交通バリアフリー法からバリアフリー法に衣替えした際、基本構想の対象として建築物等が追加されているにもかかわらず、交通バリアフリー法時代の基本構想についてスパイラルアップがなされていない。(第6回BFNW会議)
- ・基本構想における建築物特定事業への位置づけが進んでおらず、施設設置管理者に如何にして参加してもらうのか、何らかのインセンティブが必要ではないか。(第1回検討会)
- ・交通バリアフリー法時代に作成されたままになっている基本構想のフォローアップについて、国から自治体に働きかけるような仕組みを作ることはできないか。(第1回検討会)
- ・都市公園については、事業費がないという理由の一方で、他の計画・事業で進めているという理由も多い。これは、事業法があるために基本構想によらないで整備が進められているということか。(第3回検討会)

○民有地・民間建築物への働きかけに対するインセンティブが必要ではないか。

- ・路外駐車場、都市公園、建築物の基本構想への位置づけが進んでいないが、民有地への働きかけを行う意欲のある市町村がほとんどなく、経験のある人や部署と一緒にやって行く体制がとれていない。(第3回検討会)
- ・路外駐車場については、関連事業者との調整が必要という理由が多いが、民有地である駐車場と市町村との関係がバリアになっているのではないか。(第3回検討会)
- ・建築物については、特定事業の大部分は公共建築物だと思うので、民間の施設にも働きかけていかないと、バリアフリーの面的な広がりが進まなくなるのではないか。(第3回検討会)
- ・建築物特定事業を位置づけている基本構想が少ない。既存建築物にも努力義務が課されているにもかかわらず、市町村の担当部局の取組みが弱いことなどが原因と考えられ、対処する必要がある。(第3回検討会)

(4) 協議会等の体制・取組み

○協議会等において事業の進捗を管理する仕組みが必要。また当事者や一般市民、研究者などが参加することで人材育成にもつながる。

- ・基本構想における特定事業は事業者任せきりになっており、スパイラルアップがなされていない。協議会によるチェック方策が抜け落ちている。(第6回BFNW会議)
- ・基本構想における道路特定事業で工事をしているところを、基本構想作成時のように当事者が全てチェックできれば、基準通りになっていないところが大量にあることが分かるのだろう。今はそこまでの力がつき込めないのが、市民から問題点が声として上がってきていないのが現状。(第1回検討会)
- ・地域主権はよいが、例えば、基本構想における継続協議会のような当事者参画を可能にする仕組みを作る等、国は、地方にただやれというだけでなく、地方のモチベーションやレベルを上げていくための施策を検討することが必要。(第2回検討会)
- ・市町村において、バリアフリー化の達成状況が分かるような指標で事後評価が行われるような仕組みを構築して頂きたい。(第2回検討会)
- ・基本構想における協議会のあり方について、法的に強めることはできないか。(第2回検討会)
- ・国が音頭を取って評価する仕組みを提案し、市町村に促す制度が必要である。自主的にはなかなかできない。(第2回検討会)
- ・国、市町村、事業者はそれぞれの領域で自己点検をまず行い、その上で相互の情報交換の場を設け、モデル的に改善提案(PDCA)に結びつけるような仕組みが必要ではないか。(第2回検討会)【再掲】

○利用者による基本構想の評価手法を検討すべきではないか。

- ・評価項目に、UD 視点をどう取り込むかも課題。(第2回検討会)【再掲】
- ・住民提案から、住民協働の方向性も示すべきであり、この中で移動等円滑化基準の課題をさらに浮き彫りにしていくべきである。(第2回検討会)
- ・量的な評価だけでなく、質的な評価が必要。基本構想が作成されているところや特定事業があるところだけの評価ではなく、課題や問題はありながらも事業化されていないところも多くあるので、そういった視点の評価が必要なのではないか。(第3回検討会)
- ・バリアフリー法の理念上、障害者等の社会参加、移動等の円滑化というものがあるので、施設のバリアフリー化整備の数値だけでなく、移動や利用が円滑になったという当事者の評価を聞く必要があるのではないか。(第3回検討会)
- ・何のためにスパイラルアップをやるのかの議論が必要。スパイラルアップ自体が、市町村や一般市民、商業者、研究者といった人を育成していくことにもなるような仕組み作りも重要。(第3回検討会)

○協議会等へ参画している障害者等の代表制の問題がある。

- ・協議会について、障害者が入っている協議会の割合は高いが、どういう人が障害者の代表として参画しているのかという代表制の問題がある。(第3回検討会)
- ・協議会の構成員には、車いすの方や視覚障害者の方を一人呼べばよいというのではなく、最低一人は知的・精神・発達障害者の方を入れるなど、都市の特徴やユニバーサルデザインの観点から工夫を行う必要がある。(第3回検討会)

○広域調整や複数事業者の調整を行えるような体制整備が必要ではないか。

- ・現在の協議会は、広域で調整したり、複数の事業者を調整したりするといった機能はない。例えば交通事業者は複数市にまたがって営業を行っているので、一つの市町村だけで基本構想を作成して問題を指摘しても、交通事業者は受け入れることができず、解決につながらない。(第3回検討会)
- ・重点整備地区の設定に当たって、市境や区境の部分はどう扱うかという問題がある。コンサルタント主導で、複数の自治体による合同のワークショップが行われようとしている事例もあるが、何らかの広域連携的な方策が必要なのではないか。(第3回検討会)

(5) 市町村における課題

○市町村のレベルに差が激しく、担当者への教育プログラムが必要ではないか。

- ・基本構想の策定について、地方公共団体の職員への教育不足が目立つ。首長の教育も必要。(第6回BFNW会議)
- ・基本構想作成の必要性のPR不足がないか。都市型から地方市町村向け、過疎地向けのガイドラインの必要性がある。(第2回検討会)
- ・市町村の担当者のレベルに差が激しい。最低限の基準を守るだけでなく、より質の高いものを目指していく体制になっていない市町村が多い。(第3回検討会)
- ・基本構想を作成するノウハウがないという市町村が多い中、市町村の担当者への教育プログラムがない。特に道路・都市・建築物関係の担当者に対し、計画行政や施工関係のスキルアップを図るシステムを構築する必要がある。(第3回検討会)
- ・市町村の担当者が、技術的な疑問について相談できる窓口がほとんどない。バリアフリー技術に関する相談窓口のネットワークを作るなどの方法を考える必要がある。(第3回検討会)
- ・イギリスでは、市町村が交通計画や都市計画を作る際にコンサルタントが回る仕組みがあるが、日本でも専門知識のある人材が回ってマネジメントをした方が、質の高い計画が作成できる。市町村や運輸局・整備局、障害者の質を上げることも大事だが、専門的な見識を持った人を育て、市町村に派遣する仕組みを検討することも考えられるのではないか。(第3回検討会)

3. 心のバリアフリー

(1) 職員教育関係

○乗車拒否等について、障害者権利条約の批准も視野に入れた対策を検討すべきではないか。

- ・バリアフリー法の制定・施行を通じて、ハード面のバリアフリー化が進んできたにもかかわらず、「乗車拒否」の問題が残っている。ハード面のバリアフリー化がなされていなかった時には仕方がないと諦めていたが、ハード面のバリアフリー化が進んできた現在において泣き寝入りとなるのはおかしい。現在、障害者権利条約の批准に向け、障害者差別禁止法案の検討がなされているが、その際、「乗車拒否」が差別となるような検討を行うことを望む。(第6回BFNW会議)
- ・ガイドラインの見直しにあたり、電動車いす利用者にとって航空機の搭乗等において電動車いすのままでの搭乗が拒否されており、航空機に係るバリアフリー化が問題。「搭乗拒否」が起きないようにするためにもガイドラインの見直しにおいて、航空機の部分について充実すべき。(第6回BFNW会議)【再掲】
- ・バリアフリー法は高齢者、障害者等の社会参加を促進することを目的とした法律であるが、乗車・利用拒否の事例もたまっており、施策に問題があるのではないか。障害者権利条約の動きも考慮に入れつつ、バリアフリー法の評価を行って頂きたい。(第2回検討会)【再掲】
- ・バリアフリー整備された車両や建物においても乗車拒否や利用拒否が起きているという問題に目をつぶりすぎている。裁判事例は出たにせよ、バリアフリー法の中での解決方法を検討すべきではないか。(第3回検討会)
- ・これまで国土交通省や学識経験者は、乗車拒否の実態について問題視してこなかった。障害者権利条約等に照らしてみると、設備等の改善が進んでも一人で利用できない状況を解消できていないという意味でバリアフリー法はいびつ。世界的な基準に合わせていけないとおかしい。(ヒアリング)
- ・今は乗車拒否をする事業者に対する罰則がないが、せめて障害者雇用促進法のように、国から何度働きかけても改善策をとらない場合は事業者名や拒否の状況を公表するというようなことができないか。(ヒアリング)
- ・合理的配慮とは、物理的には基準適合していても対応できない個人への対応であって、基準化されているものについては、もはや合理的配慮とはいえない。(ヒアリング)
- ・道路幅が狭くセンターラインを越えて停車しないとバスのスロープが降ろせない場合、他法に触れるからできないという理屈がまかり通っている。そういう場合にバス停の位置を道路幅の広い場所に移す検討をするのが合理的配慮である。(ヒアリング)
- ・合理的配慮のいう過度の負担をかけない範囲がどの程度のものなのか検討を開始すべき。例えば無人駅にもエレベーターを付けろというのは過度の負担かもしれないが、スロープの整備であれば過度の負担ではないのではないか。(ヒアリング)

○当事者参加で行われるBEST研修は評価が高いものの、参加者拡大が課題ではないか。

- ・エコモ財団のBEST研修について、参加する会社とそうでないところの差が激しいのが現状。また、研修を実施しても、末端の現場まで浸透していないと見受けられるケースもあるので、プログラムやメニューや、さらには対象としているターゲットについて検証するなど、改善するための何らかの仕組みが必要なのではないか。(第1回検討会)
- ・事業者の独自の研修やサービス介助士の資格取得が行われているものの、各所で乗車拒否が起こっており、限界があるのではないか。交通エコロジー・モビリティ財団の行っているBEST研修や、DPI日本会議の行っている障害当事者によるバリアフリーリーダー研修などの活動を踏まえ、当事者が講師として参加する教育プログラムについてのガイドラインを定める必要があるのではないか。(第3回検討会)
- ・BEST研修は、障害をお持ちの方が講師となるため、コミュニケーションの取り方がよく分かり効果が高い。問題は、事業者の参加が少ないことや、営業所単位で営業しているバス事業者など全てに情報を回すことが大変といったことである。(第3回検討会)
- ・せっかく低床バスやノンステップバスになっても、バス事業者によっては運転者の技量等から歩道に並行に停車しないためにバギーや高齢者が乗りづらい状況にある。ソフト面の対策が必要。(ヒアリング)
- ・地方部では高齢者・障害者はほとんど外に出ず、家でテレビばかり見ているのが実情。買物、通院等も家族等の自家用車によっており、公共交通を減多に利用しないので、交通事業者の対応力も低い。(ヒアリング)
- ・国は乗降客数の多い駅を優先して整備する方針のようだが、乗降客数の少ない駅の方が周囲に声のかけようがないので、人的なサポートが必要。(ヒアリング)
- ・研修だけで終わってしまい、効果を表す場がない。BEST研修も5年目になっており、研修を受けた人がステップアップする仕掛けも必要。(ヒアリング)
- ・事業者だけで研修を行うのは限界。当事者が加わった研修内容にしていくべき。エコモのBEST研修の枠組み

を基に、教育・研修プログラムのひな形を作ってみては如何か。経営者レベルの教育も重要。(ヒアリング)

- ・BEST研修は、事業者が直接当事者から話を聞けるよい機会なので、運輸局との連携などにより拡大していく方法を考えてほしい。(ヒアリング)
- ・事業者が外部委託で行っているサービス介助士研修は、交通の部分でどれだけ役に立っているのか、検証が必要。(ヒアリング)
- ・当事者にも社会のために役立ちたいという思いが芽生えているので、当事者団体とタイアップして事業者の職員を教育するというのであればお役に立てると思う。(ヒアリング)
- ・国において障害当事者の人材育成のための補助制度を作り、そこで育成した人材を、事業者研修に対して派遣するといったことはできないか。(ヒアリング)
- ・岡山件倉敷美観地区における「おもてなしマイスター制度」のように、障害者、高齢者等へのサポートをより実践できるマイスター職員育成のシステムが有効ではないか。(ヒアリング)

○知的障害・発達障害・精神障害者への理解の促進を図るため、当事者参画による研修の実施が必要ではないか。

- ・知的障害者、発達障害者等に対する駅員の理解がまだ進んでおらず、犯罪者扱いされる場合もある。外見上分からない障害者に対する理解について交通事業者への啓発をお願いしたい。(第6回BFNW会議)
- ・地方からは、「知的障害、発達障害、精神障害のある方とのコミュニケーションハンドブック」を国土交通省が作成したこともあり、地方行政においてこういった部署が誰に対して働きかけを行えばいいかといった、心のバリアフリーの進むべき方向について明確に示していただけると、取組みを進めやすくなるのではという声が出ている。(第1回検討会)
- ・「知的障害、発達障害、精神障害のある方とのコミュニケーションハンドブック」について事業者の職員は、一見健常者との違いが分からない場合が多く、どう取り扱えばよいか分からないであろうから、活用の方策を考える必要がある。(第2回検討会)
- ・障害の程度は様々であるので、当事者と事業者がタイアップして職員研修を行ったりして事業者の職員に慣れてもらうと良いのではないか。また、全職員が対応することが難しいのであれば、各事業者で一定の区域内に障害者担当者を置き、要として担当する方がスムーズになるのではないか。(第2回検討会)
- ・精神障害者の中には、一言一言が気になったり不安になったりしてバスや電車に乗れないパニック障害の人もいるので、啓発啓蒙をお願いしたい。(第3回検討会)
- ・身体障害と違い、知的障害、発達障害、精神障害等は外見では分からないので、周囲の理解が必要。こうした障害への交通事業者の職員の理解が促進され、交通サービスの向上につながるような研修を当事者団体との協働にて実施してほしい。(ヒアリング)
- ・知的障害者も、通常の通勤であれば、数週間の通勤支援を行えば1人でも通勤できるようになる。一方、緊急時にはどうすればよいか分らなくなるので、支援が必要。(ヒアリング)
- ・知的障害者はパニックになり大きな声を出したり、こだわりが強いため一般人から見るとおかしく見える行動をして、警察に通報される場合が多い。その場で解決してしまおうとするのではなく、なだめて話を聞けば分かるので、駅員や一般人の教育が必要。また、警察に連れて行かれてしまった場合、パニックになり思っていることが伝えられなかったり、相手のいうことにあわせてしまったりするので、警察官の教育も必要。(ヒアリング)
- ・知的障害者は言葉では分からなくても文字にすれば分かることもあるので、公共施設の係員にメモ帳とペンを常備しておいて頂けるとありがたい。(ヒアリング)
- ・知的障害者や発達障害者にとって自分で意思決定をすることは難しいため、交通事業者にも意思決定への支援や配慮をお願いしたい。(ヒアリング)
- ・団体で交通事業者やコンビニ向けに知的障害者への対応に関する冊子を作成していたが、今般リニューアルしようという動きがあるので、完成したら活用してほしい。(ヒアリング)

(2) 心のバリアフリーの周知関係

○バリアフリー教室が形式化しており、受講者が地域に還元していくような仕組みへと見直すことが必要ではないか。

- ・バリアフリー教室は参加者を増やす方向にシフトしていて、形式化しているのではないか。子供を集めるだけでは駄目で、受講者がリーダーとなって地域の中で還元されていくような効果を持つよう、教室の継続についても見直す必要がある。(第3回検討会)

- ・学校教育だけでなく、地域教育や業界教育について、きめ細かく対応していく必要があるのではないか。(第3回検討会)
- ・「知的障害、発達障害、精神障害のある方とのコミュニケーションハンドブック」、「知的障害、発達障害、精神障害のある人のための施設整備のポイント集」及び「コミュニケーション支援ボード第2版」の活用状況の調査・評価が必要。(ヒアリング)

○一般の人や市町村の担当者の心のバリアフリーの理解も必要ではないか。

- ・建築物のバリアフリー化については省内で横断的に取り組んで欲しい。小規模建築物への対応として、基準化やバリアを人の手で解消するための声かけマニュアル等を考えてみてもよいのではないか。(第6回BFNW会議)
- ・一般の人へのバリアフリーの理解促進が重要。市町村の担当者にバリアフリーの理解が進めば、総合計画やまちづくりの中でもバリアフリーが進むと思われる。(第3回検討会)
- ・基本構想の中で、その他事業として、「心のバリアフリー」が位置づけられているものがあるが、特定事業に位置づけられないものの受け皿になっているものも多くあると思うので、基本構想の中で「心のバリアフリー」をどう推進していくか明確にしておく必要があるのではないか。(第3回検討会)
- ・基本構想の中で位置づけられた「心のバリアフリー」の成果について、アウトプットやアウトカムといった指標で、スパイラルアップの中でのチェックが必要。(第3回検討会)
- ・基本構想の協議会も教育の場と考えてよいのではないかと。地域によって様々な障害を持った方がいるので、バリアフリーについて知識がない人も集め、一般市民に裾野を広げていく役割を持たせることが大事ではないか。(第3回検討会)
- ・今後を担う学生を育てる意味でも、福祉住環境コーディネーターにならい、資格認定制度が必要ではないか。(第3回検討会)
- ・視覚障害者の啓発パンフレットについては、近隣の学校からまず広めていき、小学校で取り上げてもらえるようにしたいと考えている。(ヒアリング)
- ・バリアフリー教室の見直しに併せて、運輸局が選定しているバリアフリーリーダーの登録の基準についても整理し直すべき。(ヒアリング)