

平成24年度第2回及び平成25年度第1回全国 バリアフリーネットワーク会議で出された意見

平成26年1月17日

国土交通省 総合政策局安心生活政策課

平成24年度第2回(平成25年1月)バリアフリーネットワークで出された意見について

構成員からの意見	回答・方針(案)
地方部では、都市部とは異なる固有の問題があるため、そういった固有の問題にも対応したバリアフリー施策が必要ではないか。	・バリアフリー法においては、市町村がイニシアチブを取って地域の実情に応じて重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進する基本構想制度を盛り込んでいるところであり、国としては、そうした関係者と一体となった取組みに可能な範囲で支援していく。基本構想の作成にあたっては、提案制度や協議会の仕組みもあるので、各地域の実情に応じ、当事者の皆さんからも提案等の働きかけを行っていただきたい。
バリアフリー施策を進めるにあたっては、地方の意見から課題を抽出して中央で議論していくとともに、地方の個別課題を地方で議論する仕組みが必要ではないか。	・全国バリアフリーネットワーク会議と地方の連絡会議の有機的連携を図り、地方の課題のうち必要なものは全国会議でも取り上げて議論を行う等、中央と地方の連携を深めてまいりたい。
地方の課題に対処していくには、施設のバリアフリー化と地域交通等を一体的に扱っていくことが必要ではないか。	・交通政策基本法の成立を踏まえ、同法に基づく施策とも連携を図り、地域交通の確保維持改善と一体的にバリアフリー化を推進してまいりたい。
バリアフリー化というと、どうしてもハード面の整備に重点が置かれがちであるが、知的障害、精神障害、発達障害を持つ人にとっては、ハード面の施策以上に、心のバリアフリーの推進などのソフト面の施策も重要なので、その点についても検討してほしい。 また、本会議にも、ソフト面の専門家の先生にも参加いただきたい。	・平成19年度に「知的障害者、精神障害者、発達障害者に対応したバリアフリー化施策に係る調査研究」を実施して、公共交通機関や建築物、道路、公園等における施設整備や人的対応のあり方等について検討し、当事者の心理や行動の特徴等に応じた問題点・課題等を整理するとともに、パンフレット「コミュニケーションハンドブック」を作成して関係箇所に配布したところ。 ・また、交通エコロジー・モビリティ財団においては、交通事業者職員等との言葉によるコミュニケーションが困難な人達とのコミュニケーションを支援する「コミュニケーション支援ボード」を作成して、障害当事者団体や交通事業者の希望に応じて配布するとともに、ホームページでの紹介や、交通事業者職員等への対応の教育訓練として、財団が行っているBEST研修(バリアフリー教育訓練プログラム)においても「コミュニケーション支援ボード」も使用して、知的障害、精神障害、発達障害のある方向けのプログラムも実施している。
情報提供の方法については、音声情報等聴覚による情報提供、文字等視覚による情報提供、どちらか一方ではなくてその両方に対応することが必要であるが、情報提供のあり方について議論をする際、その点が議論のテーマとして挙げられない傾向にある。ここでは、情報保障の観点から、そういったことも議論のテーマとしていくべきではないか。	・平成25年6月に改訂したバリアフリー整備ガイドラインにおいて、情報コミュニケーションの制約が大きいと考えられる障害等について、その対策に関する基準等を各場面において詳述しているところ。今後も引き続きスパイラルアップをめざして取り組んでまいりたい。
ユニバーサルデザイン、バリアフリーに関する技術開発については、民間任せにするのではなく、国が政策として支援していく必要があるのではないか。	・バリアフリーに関する技術開発については、交通エコロジー・モビリティ財団やその他の民間における取組みに期待するところであるが、国としては、例えば情報コミュニケーションに制約のある方に対して、どのようなバリアフリー対策を講じるべきか等について調査研究を実施してきているところであり、今後ともこのような調査研究を通じて民間の取組みを支援してまいりたい。

国土交通省が行ってきた調査・研究については、過去にどのようなものをしてきて、今後はどういったことをしていくのかを体系的にまとめた資料を作成してはどうか。	・国土交通省が行ってきた調査研究を体系的にまとめた資料を作成したい。
障害を持つ人が日本のどこに住んでいても外出することができて、自分のことは最低限自分でできるという視点に立ったまちづくりが必要であり、バリアフリー施策もそのような視点から考えていくべきではないか。	・ご指摘のとおりであり、今後とも、そのような視点に立ってバリアフリー施策を実施してまいりたい。
バリアフリー法施行状況検討会の検討結果で触れられている「乗車拒否等の課題分析・解決方策の検討」については、早急に対応する必要があるのではないか。	・差別解消法への対応は、政府全体の統一的な方針に基づき対応することが不可欠であることから、内閣府を中心に政府内で検討が行われている「障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本方針」の内容を踏まえた議論が必要不可欠。したがって、同基本方針の策定状況を踏まえた上で、事業別の指針等を策定してまいりたい。
知的障害者の雇用については、トライアル雇用が若年層の主要な雇用施策として効果を上げているが、バリアフリーも、障害者の方が社会参加できるようなシステムとして考えていくべき。	・知的障害がある方の就労や社会参加については、移動等円滑化の分野においても支援できるよう、引き続き、当該障害者の方に対してのバリアフリー化を進めてまいりたい。
ガイドラインの区分について、現在のガイドラインが2区分となっているものを、改訂版では3区分に変更することになっているが、これは効果的ではないのではないか。	・省令に基づく義務基準の範囲を明確にしなければ、現状及び今後に向けた整備の問題点が明らかにならず、また、誤解も多いことから、今回のガイドラインの改訂においては、整備区分の見直しを行ったもの。この区分の変更は、バリアフリー化が相当程度進展してきた状況を踏まえた現状及び今後の課題等を明確化にするために行ったものであり、現在の基準の課題整理を進めてまいりたい。
地方局が行っているバリアフリーに関する会議について、知的障害、精神障害、発達障害のある当事者や専門家が会議のメンバーに入っていることが少ないので、今後はそういった方々を会議メンバーに加えてほしい。	・これまでも地方局が行っているバリアフリー連絡会議は、知的障害、精神障害、発達障害のある当事者や専門的知識を有している者に参加していただき意見交換しているところであるが、一部の地方局では参加していないので、委員に加えるように周知してまいりたい。 ・なお、地域の知的障害、精神障害、発達障害の団体には、バリアフリー連絡会議への参画に消極的な団体もあると聞いており、全国的な組織から各地の組織にも会議の意義を説明して頂きたい。
地方局の取組みについては、もう少し障害当事者の意見を聞く必要があるのではないか。障害当事者の意見を受け止められるような体制を構築した上で、取組みの見直しを図ってほしい。	・有識者、障害者団体、施設設置管理者、公共交通機関、行政等が集まり、各地域や各地方におけるバリアフリーに関する取組の報告、全国バリアフリーネットワーク会議で得られた知見や課題の共有、今後の可能性について意見を交換する目的で、各地方局単位で地域連絡会議を開催しているところ。引き続き、効果的な議論の場になるよう、実情を踏まえながら検討を進めたい。 ・なお、会議を単なる報告会にしないため、意見交換のテーマを設定し、事前に構成員に意見紹介をして洗い出しを行ったうえで、意見交換を行うなど工夫している局もあるところ。

ピクトグラムは自閉症の方には非常に有効であるが、こうした表示のあり方についてバリアフリーに関する先進事例になるような取組みが地方から出てくるようになるよう、地方局も工夫してほしい。	・移動等円滑化基準において、案内表示にピクトグラムを用いることを定めており、ガイドラインにもその旨明示しているところ。また、先進的な事例としては、福岡市交通局でつり革につかまることを注意喚起するピクトグラムを表示しているなど、地方においても創意工夫し、知的障害者等とのコミュニケーションを図る取組みを行っている事例も見られるところであり、今後ともピクトグラムの一層の普及に努めてまいりたい。
基本構想の作成があまり進んでいないのは重大な問題であり、今後の地方バリアフリー連絡会議には、基本構想を広めていくという役割がより強く求められるのではないかな。	・平成25年度に「バリアフリー化推進に関する支援制度の紹介」及び「基本構想の作成事例集」を作成し、地方局を通じて、プロモート活動等様々な場面において市町村に対し情報提供を行い、基本構想の作成促進を図っているところ。今後も定期的に資料の更新を行い、国土交通省のHP上で公開するなど情報提供を図ってまいりたい。 ・平成25年度に「一体的・連続的なバリアフリー化のあり方とその波及効果に関する調査研究」を行っているところであり、その成果を踏まえつつ、引き続き平成26年度に「バリアフリー基本構想評価手法に関する調査研究」を行い、バリアフリー基本構想の評価指標を検討する予定。これらの調査結果についても適宜公開し、基本構想の作成促進を図ってまいりたい。
地方バリアフリー連絡会議や地方で行っている様々な会議については、地方のバリアフリーの問題について能動的に対処できるような役割を与えていかないと、全国バリアフリーネットワーク会議の単なる下部会議になってしまうのではないかな。	・現在でも、独自にテーマを設定し、意見交換を積極的に行っている局や、年度当初にバリアフリーに係る有識者からバリアフリー教室やプロモーター活動への助言をいただいて年度計画を立てている局もあるなど、能動的に対処するように取り組んでいる局もあるところであるが、これらの動きを広め、今後一層有意義なものとなるよう取り組んでまいりたい。
バリアフリーリーダーの育成については、類似の取組みを行っている県などと連携をした上で、広域行政ならではの役割を果たせるようにしてほしい。	・管内の県や社会福祉協議会との連携は大変重要な課題であり、一層連携を深めるために何が可能か検討してまいりたい。
公共施設の耐用年数の問題が取り上げられている中、全国に設置されている歩道橋について、現在のバリアフリー化の考え方に基づいて、今後どのような取り扱いをしていくのか、国としても一定の方針が必要ではないかな。	・高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、円滑な移動に適した構造を有する立体横断施設を設置するなどバリアフリー化対策を推進しているところ。今後も、各施設の利用状況や老朽化等を踏まえ、適切なバリアフリー化対策に努めてまいりたい。
精神障害者には無年金者が多いという実態もあるため、精神障害者を対象とした公共交通機関の割引制度を拡充してほしい。	・精神障害のある方の運賃割引については、厚生労働省からの協力要請を受けて、精神障害のある方等に対する運賃の割引について、各事業者や事業者団体等の関係者に対し、理解と協力を求めてきたところ。今後とも、引き続き、各事業者や事業者団体等の関係者に対して、理解と協力を求めてまいりたい。
知的障害者に対する就労支援の一環として行われている移動支援の取組みについて、交通分野の人にも広く知ってもらえるような機会をまずつくってほしい。	・交通エコロジー・モビリティ財団で実施している交通事業者教育訓練プログラム(BEST研修)において、知的障害、精神障害、発達障害があるお客様に対する接遇・介助の方法、課題等について研修を行っているところ。当該研修では、障害当事者が講義を行うプログラムを現在でも実施しており、このような場を通じて知的障害のある方への移動支援について広く知ってもらうようにしてまいりたい。

平成25年度第1回(平成25年8月)バリアフリーネットワークで出された意見について

構成員からの意見	回答・方針
バリアフリーネットワーク会議では構成員から様々な意見が出ているが、意見交換を行う場であるので、意見交換ができるようにして欲しい。	・意見の内容と、その後の状況について整理を行ったうえで、平成24年度第2回バリアフリーネットワークで出された課題等についての対応で回答。
会議の構成員からの意見に対して、事務局なり事業者からの回答を何らかの方法で提示してもらいたい。	
バリアフリーリーダーの人数、質の向上を図り、当事者の役割をきちんと明確にしていく必要がある。	・バリアフリーリーダーはバリアフリーに関連する専門的な知見を有する人材を登録し、運輸局におけるバリアフリー教室、バリアフリー地域連絡会議、バリアフリープロモーター等の活動に参画いただいているところであるが、今後一層、効果的な活動になるよう、取組みを進めてまいりたい。
バリアフリーネットワーク会議の位置付けについて、整理する必要があるのではないか。	・バリアフリーネットワーク会議は、バリアフリーに関しての有識者、障害者団体、施設設置管理者及び行政が一堂に会し、バリアフリーに関する取組みの報告、研究成果の発表、意見交換等を行い、バリアフリー法に国の責務として規定されているスパイラルアップの一環として、新たな施策や措置へと段階的・継続的な発展につなげることを目的に開催しているもの。 ・会議での報告や意見については、しっかりと受け止め、今後のバリアフリー施策の進展に資するようにしてまいりたい。 ・なお、これまでも、バリアフリーネットワーク会議とは別に、テーマに応じて検討会等を設置し、テーマに応じて様々な方に委員として参画していただいているが、今後も、このようなテーマ毎の検討会等を開催していくので、ご協力をお願いしたい。
バリアフリー整備が進んできている中、移動等円滑化基準の見直しの検討を早急に進めていくことが必要である。	・移動等円滑化基準の見直しについては、バリアフリー化が相当程度進展した状況及び各施設等の利用実態等について、まずは実態を把握し、課題を絞り込むところから検討してまいりたい。
ベビーカーのルールは、車椅子使用者や高齢者などと様々な場面で競合する問題があり、車椅子使用者を含む多様な人が入った検討を行うべきではないか。	・ベビーカー利用ルールを取りまとめるにあたって、「公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議会」において、車椅子スペースをベビーカー利用者も対象とすること等について、日身連、DPI日本会議、脊損連から意見をうかがったところ。 ・その中では、いずれの団体も、譲り合いの精神のもと、ベビーカー使用者に対しても優先スペースとすることに理解が示されていたところ。 ・今後とも必要に応じご意見をうかがうことで、施設等を共用することになる利用当事者が、より円滑に移動できる環境が得られるよう、対応してまいりたい。
知的障害者、精神障害者、発達障害者の対応について、実際交通事業者はどのように対応したらよいかよく分からないのではないか。交通事業者がどのようなことに困っているのかという調査を行った方が良い。	・交通事業者職員等への対応の教育訓練として、交通エコロジー・モビリティ財団で行っているBEST研修(バリアフリー教育訓練プログラム)においても、知的障害、精神障害、発達障害のある方向けのプログラムを実施しているところ。 ・今後とも、知的障害、精神障害、発達障害がある方に対する研修も充実してまいりたい。

交通バリアフリー教室は視覚障害や肢体不自由を理解するための体験学習が中心。知的障害、精神障害、発達障害には共感が必要だが、障害を理解するための体験学習はできないため、共感学習をするよう発想を変えないといけないのではないか。	・既に、一部では、障害当事者やその保護者の方に話をしてもらった勉強会を開催しているところであるが、今後とも、このような形で共感学習を行って参りたい。
会議資料をPDFで送られてきても、視覚障害者は読めない。国交省が出す資料はテキストファイルのものも提供してもらいたい。	・視覚障害者の方にも資料の内容を把握していただけるよう、これまでテキストファイルで送付しているところであるが、今後とも、読み上げソフトに対応できるテキスト形式ファイルの資料提供を行ってまいりたい。
新しい駅はホームと車両の段差は解消されてきているが、古い駅はほとんど解消されていない。段差の解消は、駅の安全対策の観点からも重要。	・公共交通の移動等円滑化基準省令では、プラットホームと鉄道車両の乗降口の床面とは、できる限り平らであることとしている。更に「バリアフリー整備ガイドライン 車両等編」において、ホームのかさ上げ、車両側の低床化、段差解消装置の設置などにより段差解消することが望ましいことを示し、鉄道事業者に周知しているところ。
差別解消法の基本方針が出る前に、国土交通省として問題がどこに発生するのか、具体的な事例を持って、検討を始める必要がある。早急に事例を集めて、検討・分析する作業を進めていただきたい。また、合理的配慮についても、何が合理的配慮なのかということを国土交通省としてきちんと整理しておく必要があると思う。	・差別解消法への対応は、政府全体の統一的な方針に基づき対応することが不可欠であることから、内閣府を中心に政府内で検討が行われている「障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本方針」の内容を踏まえた議論が必要不可欠。したがって、同基本方針の策定状況を踏まえた上で、事業別の指針等を策定してまいりたい。
JRや飛行機などの割引について、身体障害者と同じように精神障害者も横並びで割引を進めてもらいたい。また、タクシーの割引については、地方によっては割引がないところもあるので、全国的に割引になるようにしていただきたい。	・精神障害のある方の運賃割引については、厚生労働省からの協力要請を受けて、精神障害のある方等に対する運賃の割引について、各事業者や事業者団体等の関係者に対し、理解と協力を求めてきたところ。今後とも、引き続き、各事業者や事業者団体等の関係者に対して、理解と協力を求めてまいりたい。
南海電鉄の南海本線と高野線の33駅が無人化されると聞いている。国土交通省としてはどういう考えなのか後で教えてもらいたい。	・駅係員の配置については、駅施設や利用状況等の実情が千差万別であることから、個々の鉄道駅における現場の実情、安全確保、利用者利便の確保等を十分に考慮して、まずは鉄道事業者自らが判断して行うべきものと考えている。しかしながら、頂いた意見については、当方から南海電鉄に対して伝えたところ。