

基本方針における整備目標の項目の見直しに係る 主要論点に対する今後の対応の方向性（案）

1. 移動等円滑化促進方針及び基本構想の策定の推進に向けた整備目標のあり方

【論点】

- ハード・ソフト一体となった面的なバリアフリー化の推進に向けて、移動等円滑化促進方針（マスタープラン）・基本構想の策定の推進に向けた整備目標のあり方について、どう考えるか。

【現状等】

- ・ マスタープラン・基本構想制度は、市町村が中心となり、施設単体ではなく、施設間を結ぶ経路も含めたハード面での面的なバリアフリー化を促進するために設けられた制度。
- ・ 国土交通省としては、作成に関するガイドラインを作成し周知しているほか、共生社会ホストタウンや関心の高い自治体向けに個別相談会を開催し、マスタープランの作成又は基本構想の見直しについて積極的に働きかけを行ってきているところ。
- ・ 基本構想については、全国303市区町において作成されている。人口規模が比較的大きい「市・区」で見ると作成率は約1/3となっており、そのうち政令市・中核市・特別区は8割以上となっている。
- ・ マスタープランについては、平成30年の改正バリアフリー法で創設され、同年11月1日より施行されており、約20自治体で作成中。
- ・ マスタープラン・基本構想の作成経費については、国の補助制度による支援のほか普通交付税措置が講じられている。

【対応の方向性】

- ・ 引き続き、市町村に対しマスタープランや基本構想の作成に関する働きかけを行うとともに、国による作成支援等により、市町村による作成を促進する。
- ・ ハード・ソフト一体となった面的なバリアフリー化の推進に向けて、マスタープラン・基本構想の作成に関する目標について検討する。

2. 聴覚障害等に係るバリアフリー化の目標のあり方

【論点】

- 現行の整備目標の項目では、聴覚障害等に関する項目が見当たらないといった意見があるが、聴覚障害等に係る目標のあり方について、どう考えるか。

【現状等】

- ・ バリアフリー基準において、文字・音声等による案内設備等の設置が義務づけられており、また、バリアフリー法に基づく移動等円滑化等実績報告書において、旅客施設や車両等に関して案内設備等の設置に関する内容が報告されている。
- ・ 例えば、鉄道分野では、文字・音声等による案内設備をもつ鉄軌道駅及び案内装置をもつ鉄軌道駅車両の整備状況について毎年進捗状況を公表しているところ。
- ・ 一方で、現行の整備目標においては、聴覚障害等に関する項目が必ずしも明確化されていない状況である。
- ・ 聴覚障害等に関連する目標の設定の検討に当たっては、知的障害者や発達障害者等への情報提供についても配慮してほしいという指摘がある。

【対応の方向性】

- ・ 現行のバリアフリー基準や各公共交通事業者から報告されている内容（移動等円滑化実績報告書等）を踏まえ、聴覚障害等に関連する目標について検討する。

3. 心のバリアフリーなどソフト施策の推進に向けた目標のあり方

【論点】

- ハード面でのバリアフリー化は一定程度の進展が見られる中、ハード面の対策に加えて、ソフト対策が重要といった意見があるが、ソフト対策の目標のあり方について、どう考えるか。

【現状等】

- ・ 現在、2020年度までのバリアフリーの整備目標を定めて関係者が連携して取り組んでおり、例えば、2018年度末時点で、1日当たりの利用者数が3,000人以上の旅客施設における段差の解消率は90.4%となっている。
- ・ ソフト対策については、公共交通事業者等に対し、旅客支援や情報提供などの努力義務を課すことにより取組の強化を図ってきた一方で、公共交通事業者等が車椅子の乗車方法に関し十分に習熟していない等の理由から、バリアフリー基準に適合した車両等が適切に提供されない事案が発生。
- ・ また、車両の優先席について高齢者等に対し声かけが恥ずかしい等の理由で譲らないケースも存在するなど、優先席、車椅子利用者用駐車施設等の利用マナーの向上も課題。
- ・ 「心のバリアフリー」という言葉の認知度を上げてほしいという指摘もある。

【対応の方向性】

- ・ 「心のバリアフリー」に関連する目標について検討する。

4. 整備目標の細分化について

【論点】

- バリアフリー化の進展状況をより詳細に把握する観点から、現行の整備目標の項目の細分化を求める意見があるが、どう考えるか。

【現状等】

- ・ 障害当事者等より以下の要望がある。
 - ① 「ユニバーサルデザインタクシー」の整備目標を設けてほしい。
 - ② 乗合バスのリフト付きバス車両を「空港アクセスバス」など細分化してほしい。
 - ③ 車椅子使用者が単独乗降可能な鉄道駅についても考慮してほしい。
 - ④ 建築物について、現在の目標では2,000m²以上の特別特定建築物が対象になっているが、庁舎、宿泊施設、教育施設、文化施設などの大規模な公共施設について、ゆくゆくは達成率を示せると良い。
 - ⑤ 一般の学校、飲食店、ホテルといったように業種別に項目を設け、目標を定めてほしい。
 - ⑥ 信号機等について音響信号機、高齢者等感応信号機など詳細に分類してほしい。
- ・ 他方、我が国の現行目標は英国・米国に比べて細かく定めていることや現行目標の数値の調査方法等による制約もあること等を考慮する必要がある。

【対応の方向性】

- ・ ①については、車両の導入状況を踏まえ、福祉タクシーの整備目標の項目の内数としてユニバーサルデザインタクシーの数を明記することについて検討する。
- ・ ②については、1台の車両を複数の用途として使用している場合があることから分類することは困難であるものの、空港へのアクセスの向上に資する目標について検討する。
- ・ ③については、現在、鉄軌道事業者は、各路線の施設、列車の速度、乗車率等の状況に応じて、十分に列車走行の安全確保を図れることを検討の上、段差・隙間の縮小に取り組んでいるところであり、オリパラ東京大会に向けた各社の取組結果を踏まえる必要がある。
- ・ ④及び⑤については、全用途かつ全国での数値であることを前提に、自治体等に調査をして一定の推計等をもとに2,000m²以上の特別特定建築物のバリアフリー達成状況の数値を算出しているものであることから、業種別に目標を定めることは困難なところ。
- ・ ⑥については、警察庁において重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等について、障害者団体等から要望が多い音響機能付加信号機等の施設毎の整備率の把握等について検討する。