

基本方針（案）に対する主な御意見と対応

※ 全体像が把握できるよう、代表的なものを抽出し、整理しております。

※ 整理及び紙面の都合上、御意見の表現については要約・簡素化しております。

前文

御意見	見解
<ul style="list-style-type: none">「高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は利用上の利便性及び安全性を向上すること」との記述に「精神的な負担」及び「快適性」に係る記述を加えるべきである。「移動等円滑化」の「等」の内容を明示してほしい。	<p>【原文を維持】 御指摘の記述は、法律上の文言を忠実に引用しているものであり、維持することが適切と考えます。</p> <p>【原文を維持】 法の定義で記述されているとおり「施設の利用」が該当します。</p>

一 移動等円滑化の意義及び目標に関する事項

1 移動等円滑化の意義

御意見	見解
<ul style="list-style-type: none">「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」を「どこでも、だれでも、いつでも、自由に、使いやすく」に改めるべき。	<p>【一部修正】 御指摘を踏まえ、時間的制限をできる限り少なくすべきとの考え方を二の施設設置管理者が講ずべき措置として新たに記述します。</p>

- ・ 「安全で安心できる社会の構築」についても言及すべき。
- ・ 障害を持つがゆえに必要となる施設の利用や移動における負担に関し、料金等において健常者と比較して過度な負担を求めないことを明確にすべき。
- ・ 移動等円滑化の対象者については、電動車いす及び手動車いす使用者だけでなく、ストレッチャー型車いす、ハンドル型車いす等の使用者及び従前の法律で対象として不明確であった知的、精神障害者を明確に規定した基準、仕様とすること。
- ・ 「身体の負担の軽減」を「身体及び精神的な負担の軽減」に改め、

【一部修正】

御指摘を踏まえ、「ユニバーサルデザインの考え方に基づき」の後に「生き生きと安全に暮らせるよう」を追加します。

【原文を維持】

料金の設定、割引のあり方については事業者の判断に係るものであることを御理解頂きたいと考えます。

なお、障害者に過度な負担を求めるべきではないとの趣旨については、「ユニバーサルデザインの考え方に基づき、生き生きと安全に暮らせるようすべての利用者によりやすい施設及び車両等の整備を実現する」との表現に含まれていると考えています。

また、その趣旨を踏まえ、四 1 (1) の心のバリアフリーに基づき、事業者の理解を深めていくための啓発に努めてまいります。

【原文を維持】

本法では、全ての障害者が対象であることは、記述しているとおりです。また、知的・精神障害者のニーズを念頭においた案内用図記号の統一化等を基準の内容に盛り込むこととしております。

【一部修正】

知的・精神障害者の負担への配慮が本法に基づく施策に含まれることを明確にすべき。

- ・ 知的・精神障害者のための具体的施策として何を想定しているのか明らかにすべき。
- ・ 対象者の拡大に伴い具体的にどのような施策を講じるのかきちんと研究すべき。

- ・ 子育て中の方についても対象として言及すべき。
- ・ 子育て支援の観点も盛り込むべき。

御指摘を踏まえ、本法における「身体の機能上の制限」には、知的・精神障害者等の知覚面又は心理面の働きが原因で発現する疲れやすさ、喉の渇き、照明への反応、表示のわかりにくさ等の負担の原因となる様々な制約が含まれるとの具体的な記述を追加いたします。また、具体的な施策として、表示のわかりにくさに対応したピクトグラムの一貫化や疲れやすさに対応した休憩施設の設置を想定しています。さらに、四一（二）の設備投資等に対する研究開発等に基づき、知的・精神・発達障害者等に対応した施設整備のあり方などの調査研究を検討します。

【原文を維持】

本法律の対象としては、本人も身体の機能上の制限を受ける妊婦、けが人を除いて、すべての子育て中の方が含まれている訳ではないので、具体的に言及することは適当ではないと考えます。ただし、一のすべての利用者に利用しやすい施設・設備の整備を実現するという趣旨は含まれており、本法に基づく施策の実施により、子育て中の方にとっての利便性も高まるものと考えます。

2 移動等円滑化の目標

御 意 見	見 解
<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日あたり利用客数5000人以下の鉄道駅についても目標を定めるべき。 ・ 1日あたり5000人以下の旅客施設についても、当該施設を利用する障害者等の比率が高いことにより、規則に定める算定式により特定旅客施設に該当するものについては具体的な整備目標を定めるべき。 ・ ホームドア及び可動式ホーム柵の設置目標年度を明記すべき。 ・ 移動等円滑化の例示として視覚障害者誘導用ブロックの整備が記述されているが、今般の基準の見直しを踏まえ、ホームドアや可動式ホーム柵についても記述してほしい。 	<p>【原文を維持】 そのような鉄道駅についても、(1)①において、地域の実情に鑑み、可能な限り移動等円滑化を実施する旨記述しております。</p> <p>【原文を維持】 目標の達成状況を示す母数については、なるべく容易に把握可能な客観性のある数値を用いることが適当であると考えております。</p> <p>【一部修正】 2(1)①の鉄道駅の目標において、新たに「ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備」を追加します。なお、エレベーター等と異なり、ホームドア、可動式ホーム柵の導入には、複数の諸条件が整う必要があることから、単独での設置目標の明示にはなじまないと考えます。</p> <p>【一部修正】 御指摘を踏まえ、(1)①の鉄道駅等の移動等円滑化の目標において、ホームドア、可動式ホーム柵の整備に言及</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般タクシーについても目標を定め、ユニバーサルデザインタクシーの導入を進めるべき。 ・ タクシーの総台数に対するバリアフリー化車両の数値目標を設定すべき。 ・ 福祉タクシーの目標を18,000台から15,000台に減じられたい。 ・ ノンステップバスの目標値（30%）は過大ではないか。 	<p>した記述を追加します。</p> <p>【原文を維持】 福祉輸送は、個々の障害者のニーズに応じた車両を利用者が選択して行うことが望ましいと考えられること、また、流し営業を行っているタクシーについては、輸送効率が重要であることと等を踏まえ、一律的に一般タクシーについてバリアフリー化の数値目標を課すのは困難であると考えています。他方、ユニバーサルデザインタクシーは、利用者の利便の向上につながるものと認識しており、その導入については、今後の検討課題としていきたいと考えております。</p> <p>【原文を維持】 福祉タクシーの目標値は、これまでの増加の実績等を踏まえ、平成22年度までの車両数の推移を推計し、設定しております。国土交通省としても、福祉車両の導入に対し補助金等の措置を講じるなど、導入促進を図ってまいりたいと考えております。</p> <p>【原文を維持】 ノンステップバスの普及促進のため、国土交通省では補助金、税制優遇措置、財政投融资を活用することにより支援を行っており、本法の施行を機に、目標値を見直し、更なる普及を図ってまいりたいと考えております。</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

・ ノンステップバスの目標については、全国値だけでなく、地方レベルでも設定すべき。

・ 生活関連経路を構成する道路は平成22年までにバリアフリー化するという方針について、これから基本構想を策定する地区については、より柔軟に解釈できるような措置を明示してほしい。

・ 重点整備地区内の路外駐車場、公園、特定建築物についても、原則平成22年までという目標年次を明示し、22年以降については再度基本方針を見直すということを明示してほしい。

【原文を維持】

過疎地等地方部のバス事業者は、利用者数の減少により大変厳しい経営環境に直面しているとともに、補助制度においても地方公共団体の協調補助が得られることが難しいケースが多いことから、地方レベルでのノンステップバスの導入目標を設定することは難しい状況にあります。

国土交通省としては、ノンステップバスの導入について、地方公共団体の協調補助を得ることができる「バス運行対策費補助金」を活用して、地方部のバス事業者におけるノンステップバスの普及に努めていくこととしています。

【原文を維持】

三の3(2)に、「当面移動等円滑化のための事業実施の見込みがない経路については、長期的展望を示す上で必要な範囲で記載する」こととしており、平成23年以降も含めた長期的な取組についても進めていくことは可能であると考えます。

【原文を維持】

本法の附則第7条において、法施行後5年を経過した後、本法の施行状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるように規定されており、平成22

<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場の目標値（４割）は、指導等を行わなければ実現不可能。指導のための何らかの法的裏付けが必要ではないか。 ・ 交差点のバリアフリー化について、全身性障害者等にとっては押せない、押しボタン式信号の見直しをするべき。 ・ 触知式信号機の導入を進めてほしい。 	<p>年以降に基本方針を必要に応じて見直すこととなります。</p> <p>【原文を維持】 新規駐車場のバリアフリー化の義務のほか、既存駐車場のバリアフリー化の努力義務、重点整備地区の指定による既存駐車場のバリアフリー化の促進の措置が法に位置付けられています。</p> <p>【原文を維持】 当該地域での利用者の要望その他の地域の実情を踏まえた措置について指導してまいります。</p> <p>【原文を維持】 触知式信号機のような先進的な取組については、全国的に周知してまいります。</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

二 移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項

御 意 見	見 解
<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の施設についても基準適合義務を課すべき。 	<p>【原文を維持】 本法では、新設等の際に基準適合事務が課せられ、既存施設については基準適合努力義務が課せられることとなっており、このような法の構造に対応して記述しており</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・「新設等」を「新設及び改修等」に改めるべき。 ・ 施設間の移動にあたって高低差をなくすことについて明記すべき。 ・ 道路から施設までの一体的なバリアフリー化をサポートする内容とすべき。 ・ 迂回率のすくない経路のバリアフリー化をすすめること。 ・ エレベーターを始発から終電まで常時利用とすることによってバリアフリーとすること（時間のバリアの解消） ・ バリアフリー改善計画を策定すること。また、策定した計画を公表すべきである。 	<p>ます。</p> <p>【原文を維持】 既存の施設について、規模の如何を問わず改修する場合に基準への適合を義務付けることは困難であり、法律もそのような体系とはなっておりません。</p> <p>【一部修正】 御指摘を踏まえ、柱書に「利便性の高い動線の確保等他の施設との連続性に配慮した措置」を、1イに「経路確保に当たっては、高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の確保に配慮すること」との記述を追加しています。</p> <p>【一部修正】 御指摘を踏まえ、時間的制限をできる限り少なくすべきとの考え方を施設設置管理者が講ずべき措置として柱書に新たに記述します。</p> <p>【一部修正】 御指摘を踏まえ、柱書において、旅客施設について移動等円滑化のために講じる措置について具体的な実施計画の策定を追記し、順次計画的に移動等円滑化を進めることの重要性について強調することといたします。また、整備において、高齢者、障害者等の意見を反映させるた</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- ・ 利便性よりも安全性を優先してもらいたい。
- ・ 健常者のスピードでは利用できないのが高齢者であり、障害者である。スピードの違うもの同士が安心して利用できる工夫を盛り込んでいただきたい。

- ・ 緊急時の対応について明記してほしい。
- ・ 緊急時の速やかな対応ができる体制づくりをしてほしい。

- ・ 災害時の障害者の避難対応についても記述してほしい。

めに必要な措置を講ずることの重要性も記述しています。

【一部修正】

御指摘を踏まえ、1に安全性の確保に関する記述を追加します。また、二1イに「経路確保に当たっては、高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の確保に配慮すること」との記述を追加し、さらに、四4に基づき、高齢者、障害者等に対する理解を促進するために心のバリアフリー施策を進めてまいります。

【一部修正】

御指摘を踏まえ、2において、緊急時に情報をわかりやすく伝えることの記述を追加します。

【一部修正】

御指摘を踏まえ、2において、緊急時に情報をわかりやすく伝えることの記述を追加するとともに、1において移動経路での高齢者、障害者等の安全性の確保に関する記述を追加します。

また、災害時の対応については、的確な対応が可能となるようなマニュアルの整備等を含む職員の教育訓練が重要と考えており、これも含めて、職員等関係者に対する適切な教育訓練について3において記述しています。

<ul style="list-style-type: none"> ・ 職員研修について計画を策定した上で実施すること。 ・ 研修へ障害当事者が関与すること。 ・ 利用拒否や乗車拒否について記述すべきである。 ・ 情報提供も重要だが、双方向コミュニケーションが重要であり、従業員に対する教育研修・訓練を重視してほしい。 ・ バスターミナルのみならず、バス停留所のバリアフリー化も進めるべき。 	<p>【一部修正】 御指摘をふまえ、計画的な研修を行うよう3に記述を追加しております。</p> <p>【原文を維持】 研修の具体的な実施方法は、実施主体である事業者の判断によるところですが、現在、公共交通分野においては当事者参画も視野に入れた研修プログラムのあり方について検討が進められているところです。</p> <p>【一部修正】 御指摘を踏まえ、3で適切な教育訓練の目的の一つとして施設の利用拒否に言及した記述を追加しております。</p> <p>【一部修正】 御指摘を踏まえ、3で適切な教育訓練の目的の一つとして円滑なコミュニケーションの確保に言及した記述を追加します。</p> <p>【原文を維持】 道路に係る移動等円滑化基準において、特定道路に存在するバス停留所のバリアフリー化について規定することとしております。</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

三 基本構想の指針となるべき事項

御 意 見	見 解
<ul style="list-style-type: none"> ・ 特定事業の終了後には、基本構想で予想した成果が実現されているかどうかを確認するための事後評価を行うこと。この事後評価においても協議会を十分活用することとすべき。 ・ 事業計画の作成、実施、評価にいたるまで当事者参画を確保すること。 ・ 「タクシー事業者やNPO」とあるが、「タクシー事業者や自家用有償運送事業者等」に修正していただきたい。 ・ 基本構想を策定するにあたり、地域の有償運送運営協議会との連携が必要であることを明記してほしい。 	<p>【一部修正】 御指摘を踏まえ、5（3）③において、事業の検討段階から、事後の評価の段階に至るまで、高齢者、障害者等の利用者・住民の積極的参加の重要性に関して、「協議会の活用等により基本構想に基づき実施された事業の成果について評価を行い」との記述を追加するなど、より一層その重要性を強調します。</p> <p>【一部修正】 御指摘のとおり修正します。</p> <p>【原文を維持】 本法に基づく協議会と運営協議会の双方が構成員や議論の進め方なども含め緊密な連携を図っていくことは極めて有用であると考え、こうした点を踏まえて1（3）⑤に、基本構想策定にあたってのSTSのあり方に十分配慮する旨を盛り込んでおります。両協議会の連携については、市町村等からの相談に応じて適切な助言を行うなど、両者の連携が深まるよう適切に対応してまいりたいと考えております。</p>

- ・ 当面具体的に事業実施の見込みがない場合でも、その目標年限は明確にし、基本構想に記載すべきである。

- ・ 自治体が重点整備地区を設定する場合、障害者団体の意見をも聴取すべきである。また、協議会は、障害種別毎に参加を求めるべきであり、協議会の構成員の過半数が高齢者、障害者によって構成されるようにすべきである。

- ・ 基本構想作成上の記述で、障害者等の「参画」ではなく、「意見の聴取」となっているので表現を改めてほしい。

- ・ 1（3）⑥のタイトルの「高齢者、障害者等の意見の反映」に「提

【原文を維持】

各種事業に係る具体的かつ明確な目標を設定することの重要性については、1（3）①の目標の明確化において記述しています。また、3（1）において、当面移動等円滑化のための事業実施の見込みがないものについては、当該施設相互間の経路について、生活関連経路として移動等円滑化を図る場合等一体的な移動等円滑化を図る上で対象と位置付けることが必要な施設につき、生活関連施設として、長期的展望を示す上で必要な範囲で記載することができることになっています。

【原文を維持】

重点整備地区の設定を含め、基本構想の作成にあたっては障害者の意見を聴取すべきこと、協議会で意見を求めるべき障害者に様々な障害種別が含まれることは1（3）⑥の高齢者、障害者等の提案及び意見の反映に記述しております。なお、協議会の構成については、法において協議会が定めることとされており、当該地域の状況等を踏まえ、協議会を設置する市町村において適切に対応されるべきものと考えています。

【一部修正】

御指摘を踏まえ、記述を修正します。

【一部修正】

案」を追加すべきである。

指摘どおり修正します。

四 移動等円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項

御 意 見	見 解
<ul style="list-style-type: none">心のバリアフリーについて、対象は国民となっているが、施設設置管理者の職員も同様に心のバリアフリーは必要である。	<p>【原文を維持】 心のバリアフリーの対象となる「国民」には施設設置管理者の職員も含まれます。</p>
<ul style="list-style-type: none">心のバリアフリーを記述することにより、事業者側が果たすべき施設整備がおろそかになるのではないか。	<p>【原文を維持】 事業者が講ずべき施設整備については、二1において明確に記述しており、心のバリアフリーによってその責務が減じるものではないと考えます。</p>
<ul style="list-style-type: none">心のバリアフリーに関連して、ボランティアに駅構内での介助を担ってもらおうという動きがあるが、駅での安全な移動の責任は事業者にあり、駅職員が対応すべきではないか。	<p>【原文を維持】 駅職員の対応については、二3の職員等関係者に対する適切な教育訓練にあるとおり、今後とも適切な教育訓練を求めることとしており、駅員業務に代わるものとして、ボランティアを行うことではないことを御理解頂きたいと考えます。</p>
<ul style="list-style-type: none">身体障害者用駐車場に健常者の車が止まっていて利用できないこともある。団体では国民のレベルを上げるキャンペーンを行っているが、そういった場面に国がもっと関与すべきである。	<p>【原文を維持】 国は1（1）のとおり、広報活動、啓発活動等を通じて移動等円滑化の促進に関する国民の理解を深めるとも</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・ 発達障害について実態把握を進めると共に、心のバリアフリーに発達障害に配慮したメニューを入れてほしい。 ・ 情報提供手法については技術的課題が多いので研究を進めてほしい。 ・ 最新情報をだれでもアクセスできる形で入手できるようにすること。 ・ 地域の様々な実情にあわせるため、条例での対応を促すべき。 ・ 地下街のバリアフリー化について記述すべきである。 ・ 駅前広場の整備の際には「福祉タクシー車両の専用のタクシー乗り場・降り場等の整備」をお願いしたい。 	<p>に、その実施に関する国民の協力を求めるよう努めることとします。</p> <p>【原文を維持】 発達障害者に関する障害特性については、1（2）に基づき、調査研究を検討します。</p> <p>【一部修正】 御指摘を踏まえ、1（2）において、情報提供手法に係る研究開発に関する記述を追加します。</p> <p>【原文を維持】 1（2）において、利用しやすい形での情報提供の環境の確保に努める旨記述しております。</p> <p>【原文を維持】 2において、条例の積極的活用について記述しております。</p> <p>【一部修正】 御指摘を踏まえ、3に地下街のバリアフリー化の必要性について記述を追加します。</p> <p>【一部修正】 御指摘を踏まえ、駅前広場における移動等円滑化につい</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>て、3において記述を追加します。なお、福祉タクシー専用の乗降施設の整備については、当該施設の整備に対するニーズに応じ、当該施設を管理する者との十分な協議により、地域毎に対応を総合的に検討する必要があると考えています。</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

○その他

御意見	見解
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国会附帯決議に示されたような乗車・利用拒否、事故への対応について明確にし、乗車・利用拒否があった際の苦情処理・救済機関を設置すること。また、乗車・利用拒否、事故にあった当事者からの意見も含めた実態把握と方策を検討すること。 ・ スパイラルアップのプロセスや住民提案等に障害当事者がアドバイザーとして参画していく仕組みづくりを進めてほしい。 	<p>【一部修正】 御指摘を踏まえ、二3の職員等関係者に対する適切な教育訓練において、記述を修正しております。なお、苦情処理、救済機関の設置には行政改革上も問題が多いと考えております。また、四1(1)にもあるとおり、事業の実施状況に関する情報の把握に向けた取組を図ってまいりたいと考えております。</p> <p>【原文を維持】 四1(1)の国の責務における、当事者参加によるスパイラルアップ、三1⑥の高齢者、障害者等の提案及び意見の反映における、関係者の意見の基本構想への反映など、当事者参加に言及するとともに、冒頭において、障害者等関係者の連携、協力に言及しています。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー施設の移動の安全性については情報の収集、研究開発が必要。 ・ 本方針案の検討期間が明記されていない。3年以内に実施状況を勘案し、検討が行われるべきである。 ・ 法改正に伴った周知徹底という面で、実際どこが改善されたのか判りにくい。周知徹底と共に、判りやすく簡単なお知らせをすることにも注意を払ってもらいたい。 	<p>【原文を維持】</p> <p>四1(2)の設備投資等に対する支援、情報提供の確保及び研究開発等において、施設設置管理者等の移動等円滑化の実施状況等の情報収集に努め、研究開発することとしています。</p> <p>【原文を維持】</p> <p>本法第4条(国の責務)において、適時にかつ適切な方法により検討を加えることとされています。</p> <p>【原文を維持】</p> <p>四1において、国は広報活動、啓発活動、教育活動などを通じて、移動等円滑化の促進に関する国民の理解を深めるとあり、引き続き、わかりやすい周知徹底に努めて参ります。</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------