

# 移動等円滑化評価会議における 主なご意見と国土交通省等の対応状況

---

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
当事者目線の取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ICTに関するガイドラインがないので、国が主導して作っていただきたい。</li> <li>○ 当事者目線の取りまとめについて、対応の方向性の整理のところ、優先順位をつけていくと記載されておりますが、この優先順位付けがどのような形になるか教えていただきたい。</li> <li>○ テーマ別意見交換会について、それぞれの事業者で行っている接遇は素晴らしい内容になっているが、事業者間をまたがる場合に円滑な接遇ができてないという課題があることから、異なる事業者間における接遇の連続性等についても検討していただけたらありがたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通機関のウェブアクセシビリティという観点では、現在もバリアフリー整備ガイドラインにおいて「情報提供のアクセシビリティ確保に向けた」項目を定めているところです。一方、その記載内容が充実していない課題は認識しており、ウェブアクセシビリティ含めICTに関して、今年度実施している「当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関するとりまとめ」において重要なテーマの1つだと考えております。来年度以降につきましても、ガイドラインの作成も一案として、引き続き検討してまいります。</li> <li>○ 当事者目線における優先順位につきましては、課題への対応の優先順位と考えております。そのような優先順位をつけつつ検討を行い、最終的には今後の対応の1つとして、ガイドラインにおける基準、標準的な取組、望ましい取組といったところに反映していくことを考えております。</li> <li>○ 異なる事業者間における接遇の連続性等については、様々な課題があると承知しております。いただいたご意見については、今後のさらなる心のバリアフリーの推進に向けて参考とさせていただきます。</li> </ul>
ガイドライン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 遊覧船について、最低限の基準をつくらなくては乗りやすいものと乗りにくいものが出てしまう。これからインバウンドを含めて観光は重要なポイントになってくると思うので、遊覧船の整備はこれまであまりされてなかったと思うので、もう少し取組をしていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 小型船につきましては、構造上、コストの問題等から、バリアフリー化が進んでいないところもございますが、現状、旅客船のバリアフリーガイドラインにおいて、旅客が風景等を楽しむための暴露甲板については、高齢者・障害者等が当該暴露甲板に出ることができるようになることなどを推奨しております。設計の段階からそういうことが進むように、業界にもいただいた意見を伝えた上で、引き続き旅客船のバリアフリー化を推進してまいりたいと考えております。</li> </ul>

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
<p>ガイドライン</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ピクトグラムや構内案内図について、できる限り同じような法則・デザインにしていくためには、ガイドラインにおいて、認識しやすいもの等を国から提案していただくことが不可欠だと思う。</li> <li>○ 鉄道やバス、駅の構内において、音声案内の音量と音質が異なっており、聞き取れないことがある。音声案内は、音の質が悪いと聞き取れず、ただ音量を上げればよいというものでもないため、音量や音質に関する基準やガイドラインはどうなっているのでしょうか。</li> <li>○ 電車の中での情報提供について、電車の中において、乗換えや電車が止まっている等の情報が電光掲示板に出されれば問題ないのですが、事故や突然止まったというような情報はすぐに文字情報として出てこないため、そういったものについて検討いただきたい。</li> <li>○ 国土交通省のガイドラインに手話マークなどが掲載されておりますが、例えば電車の係員に手話のできる人がいれば、手話マークをつけることになるのでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 旅客施設におけるエレベーターやその他の移動等円滑化のための主要な設備等については、バリアフリー整備ガイドラインにおける移動等円滑化基準に基づく整備内容として、「設備の付近には、JISZ8210に適合する標識（ピクトグラム）を設けなければならない」としております。引き続き、事業者に対してガイドラインの記載内容について周知してまいります。</li> <li>○ 音声案内の音量については、バリアフリー整備ガイドラインにおける標準的な整備内容として、「周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい大きさとする」こととしており、また、参考としてJIST0902「高齢者・障害者配慮設計指針－公共空間に設置する移動支援用音案内」と整合した「音案内を行う際の基礎知識」の中で、音案内設置上の配慮事項等を掲載しております。</li> <li>○ 災害時も含め、車両の運行異常時につきましては、国土交通省のガイドラインにおいて標準的な整備内容として、遅延の状況や運行再開予定時間等を利用者が次の行動判断をできるように情報提供することとしており、引き続きガイドラインの周知を行う等の推進をしております。</li> <li>○ 手話については、バリアフリー整備ガイドラインにおいて、乗車券等販売所等における標準的な整備内容として、「手話での対応やメモ等の筆談用具を備え、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する」ことや、「手話での対応可能な場合には、その旨を当該乗車券販売所または案内所の見やすい場所に表示する」こととしております。また、コラムとして、窓口等で手話で対応が可能であることを示すマークとして、「手話マーク」を掲載しております。</li> </ul>

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
ガイドライン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バリアフリースイールの最低基準について、業種別（駅・バスターミナル・旅客船ターミナル・空港）に最低基準を設けていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 旅客施設におけるバリアフリースイールの設置については、バリアフリー整備ガイドラインにおける移動等円滑化基準に基づく整備内容として、「便所を設ける場合、車椅子使用者が円滑に利用することができる構造の便所及びオストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具が設けられた便所をそれぞれまたは同一の便所として1以上設置すること」、または、「高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の便所であること」を、また、標準的な整備内容として、「異性介助に配慮し、男女共用車椅子使用者用便所を1以上設置すること」を示しております。 バリアフリースイールの最低基準については、旅客施設の用途・利用者数・広さ・規模等の別における施設設置管理者における対応状況、施設の構造的制約、当事者の方々の具体的な困り事等を総合的に勘案する必要があり、直ちに基準の検討は難しい点がございしますが、頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。</li> </ul>
鉄軌道	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ JR東とJR西は来春からwebで障害者割引を実施することになったと聞いているため、是非ともJR東海においても実施していただきたい。</li> <li>○ 駅を利用した後の交通手段を確保するため、視覚障害の方にも伝わるような形で、タクシー等を中心とする交通事業者の連絡先をわかるようにしていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ JR東海によると、今後の検討課題であると認識しているとのことです。 なお、えきねっと・e5489における障害者割引乗車券の申込みのサービス開始に伴い、JR東海の障害者割引乗車券においてもウェブ申込みが可能となり、JR東海の駅（指定席券売機等）での受取も可能となりました。国土交通省としては、引き続き導入に向けた働きかけを実施してまいります。</li> <li>○ タクシー等の2次交通への連携については、ホームページによる情報提供や、お問合せ窓口での対応など対応の仕方は様々あると考えております。いただいたご要望につきましては鉄道事業者に伝えるとともに、利用者の利便性向上に取り組むよう促してまいりたいと考えております。</li> </ul>

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
鉄軌道	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 新幹線と特急車両の義務基準が改正され、新型車両が導入されているところかと思いますが、各社でどのくらい導入されているのかについて、導入実績と導入計画を教えてください。</li>   <li>○ 無人駅について、映像でのやり取りができるような方法を考えていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準第32条第2項に適合の新幹線車両及び特急車両について、各社に確認した範囲内で、その導入実績及び今後の導入計画は以下のとおりです（令和6年2月29日時点）。 <ul style="list-style-type: none"> <li>【導入実績】</li> <li>・ JR東日本については、E5系新幹線で6編成、E7系新幹線で16編成</li> <li>・ JR東海については、N700S新幹線で28編成、HC85系特急車両で22編成</li> <li>・ JR西日本については、W7系新幹線で13編成、N700S新幹線で2編成</li> <li>・ JR九州については、N700S新幹線で5編成</li> <li>・ 東武鉄道については、N100系特急車両で2編成</li> <li>【今後の導入計画※】</li> <li>・ JR東日本については、E8系新幹線で15編成（令和7年度まで）</li> <li>・ JR東海については、N700S新幹線で19編成（令和8年度まで）</li> <li>・ JR西日本については、N700S新幹線で4編成（令和8年度まで）、273系特急車両で11編成（令和6年度まで）</li> <li>・ 東武鉄道については、N100系特急車両で2編成（令和5年度まで）</li> <li>※補足</li> <li>・ E8系新幹線のうち、3編成は令和6年3月16日営業運転開始</li> <li>・ 273系特急車両（やくも）のうち、5編成は令和6年4月6日営業運転開始</li> <li>・ N100系特急車両（スペーシアX）のうち、2編成は令和6年3月16日営業運転開始</li> </ul> </li>   <li>○ 令和4年7月に公表した駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドラインにおいて、カメラ・モニター付き自動券売機やインターホンなどを導入することが望ましい事例として紹介しており、鉄道事業者におかれては、ガイドラインの内容を最大限尊重して対応いただきたいと考えており、国土交通省としては、いただいたご要望を鉄道事業者に伝えるとともに、利用者の利便性を損なうことがないように、鉄道事業者へ働きかけてまいります。</li> </ul>

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
<p>鉄軌道</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 無人駅になるという情報提供について、障害者の団体へ1か月先、2か月先から「無人駅になります」という情報提供をしていただきたい。また、情報提供の方法については、ウェブだけではなく個別にもお願いしたい。</li>   <li>○ 新幹線からの乗り換え時間の問題につきまして、ある駅においては、新幹線から特急への乗り換えは8分を想定しているという報道があったが、これは健常者を前提とした時間で、歩行困難者は想定されていません。そのため、他の者との平等という観点から、健常者のみを想定した乗り換え時間の算定を見直す必要があるため、障害者も含めた乗り換え時間の設定をお願いします。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 令和4年7月に公表した駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドラインにおいて、駅の要員配置の見直しを行う際は、駅周辺の障害当事者等が利用する施設等の状況を把握し、利用実態に応じて地方自治体や施設等関係者及び地元障害当事者団体等と十分な意思疎通を図り、駅の運用について関係者の理解を得られるよう努めることが重要であると記載しております。 国土交通省としてはウェブでの情報提供も含め、いただいたご要望を鉄道事業者に伝えるとともに、利用者の利便性を損なうことがないよう、鉄道事業者へ働きかけてまいります。</li>   <li>○ 乗換えを含めた鉄道の運行ダイヤの設定につきましては、鉄道事業法上、事前届出制とされており、鉄道事業者が利用状況や地域に与える影響等を勘案の上、設定することとされております。 一方で、運行ダイヤは、利用者にとっても関心の高い事項であるため、鉄道事業者において、利用者の要望等も十分に踏まえながら設定を行っていくことが重要と考えております。 ご指摘の点について事業者を確認をしましたところ、乗り換え時間については目安として設定しているものであり、歩行困難者より乗り換えの申し出があった際は、可能な限り対応すると回答を得ております。 国土交通省としましては、関係事業者に対し、ご指摘の点も踏まえて、障害をお持ちの利用者の声も勘案し、利便性の確保などを図っていくよう、引き続き働きかけてまいりたいと考えております。</li> </ul>

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
鉄軌道	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自動券売機のインターホンについて、押してからの待ち時間や来てからやりとりを始めるまでに時間がかかることがあるため、すぐにきていただいて、筆談等でスムーズにやりとりを始められるようにしていただきたい。</li> <li>○ 乗車券を購入する際に、窓口が少ないため、待たされることが多い。そのため、もっとスムーズな運用ができるような仕組みをつくっていただきたい。</li> <li>○ 券売機の文字情報の提供状況やQRコードの活用状況等、全国的な状況をまとめていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 令和4年7月に公表した駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドラインにおいて、カメラ・モニター付き自動券売機やインターホンなどを導入することが望ましい事例として紹介しており、鉄道事業者におかれては、ガイドラインの内容を最大限尊重して対応いただきたいと考えており、国土交通省としては、いただいたご要望を鉄道事業者に伝えるとともに、利用者の利便性を損なうことがないよう、鉄道事業者へ働きかけてまいります。</li> <li>○ 昨年3月から、Suica・PASMOにおいて障害者用ICカードが導入されており、また2024年2月26日から「えきねっと（JR東日本）」、2024年2月27日春から「e5489（JR西日本）」でウェブによる障害者割引乗車券の購入ができるサービスが開始されました。国土交通省としては、これらの取組が広まるよう、鉄道事業者へ働きかけてまいります。</li> <li>○ 一部の鉄道事業者においては、話せる券売機等の設置状況をホームページにおいて公表しております。国土交通省としては、障害当事者の方々が事業者の先進的な技術導入等に係る情報を入手しやすくするため、事業者の導入事例について、障害当事者団体に対して情報提供してまいります。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 福祉タクシーについて、運転手の方がしっかりと対応するように対策をとっていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ UDタクシーは、車椅子利用者や高齢者など誰もが利用できるタクシーとして導入されたものであり、乗車拒否の根絶や円滑な乗降が行われることが大変重要であると考えております。JPNタクシーでの車椅子の乗降については、乗務員に対して事業者やタクシー業界による適切な教育実施が必要であると考えます。事業者においては、これまで実施してきた乗務員教育に加え、JPNタクシーでの車椅子の乗降に関する研修を行っており、また、タクシー業界が行う研修等においても、実車を用いた研修を実施し、スロープ設置に関する熟練度の向上を図っております。引き続き、車椅子利用の方々を含め、多様なニーズに対応し、公共交通機関としての役割を果たすことができるよう取り組んでまいります。</li> </ul>

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
<p>高速バス</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高速バスについて、現状として赤字路線が多い中で、事業者が高額なリフトバスを購入することが難しい状況が続いており、国としては、今ある補助金を利用して何とか広げてもらいたいと考えていると認識しています。ただ、補助金制度はあってもなかなか進んでいかないという現状があり、何とか使ってくださいというだけで普及が本当に進むのかという不安があります。そのため、普及のための具体的な策を新しく考えていただきたい。</li> <li>○ 高速バスがバリアフリー法の適用除外を受けていることについて、事業者も入れた意見交換会等を設置する等の策を考えていただきたい。</li> <li>○ 高速バスのUD化に向けて、バス運行事業者、バス製造メーカー、車椅子ユーザー、貴省の4者での意見交換会を設けて下さい。「補助制度を活用して」だけでは不十分で、実際に増えて行っていない現状をどうやって解消してけるかのアイデア出しのような意見交換の場を設けることで、何か一歩でも進められる方法が見出せる可能性があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高速バスにつきましては、補助金や税制措置によるバリアフリー車両の購入支援を行っておりますが、一般路線バスに比べて輸送人員が戻っておらず、いまだ投資に割く余力がない状況です。また、一般乗合バス事業者においては、現在、運賃改定を進めており、バス会社としての経営体質を強化することによって、リフト付きバスやノンステップバスといったバリアフリー対応車両を含めた投資がなされていくことになると考えております。</li> <li>○ 高速バス等については、使用性の観点から床下に荷室を設ける必要があるなど低床化が困難であること等を理由に移動円滑化基準（省令）に対する適用除外認定としております。国土交通省としては、高速バス等の適用除外車両については、低床化を進めるのではなく、リフト付バス等への転換によるバリアフリーを推奨しており、R7年度までに適用除外車両のうち25%をリフト付きバス等にすることを目標として、事業者によるリフト付きバス等の導入を支援しております。いただいたご意見も踏まえ、必要に応じて意見交換会の開催も念頭に、引き続き、一層の移動等の円滑化に向けて必要な検討を実施してまいります。</li> <li>○ 高速バス等については、使用性の観点から床下に荷室を設ける必要があるなど低床化が困難であること等を理由に移動円滑化基準（省令）に対する適用除外認定としております。国土交通省としては、高速バス等の適用除外車両については、低床化を進めるのではなく、リフト付バス等への転換によるバリアフリーを推奨しており、R7年度までに適用除外車両のうち25%をリフト付きバス等にすることを目標として、事業者によるリフト付きバス等の導入を支援しております。いただいたご意見も踏まえ、必要に応じて意見交換会の開催も念頭に、引き続き、一層の移動等の円滑化に向けて必要な検討を実施してまいります。</li> </ul>



## 移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況⑧

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
基本構想	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バリアフリー基本構想・マスタープランについて、令和7年度の目標まで残り2年半の時期になっているので、現状を鑑みながら、それぞれの地域団体に伝わるようなノウハウ、わかりやすい基本構想の取組の仕方、作成はそれほど負担にならないということを知っていただくための働きかけについて、以前の検討会のような何らかの形でやっていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 基本構想及び移動等円滑化促進方針（以下「計画」）の作成に際して、作成予定のない市町村からは、バリアフリー化を実行する際の予算や作成ノウハウの不足等が課題であると伺っております。今後は、他のまちづくり計画と一体となった効率的な計画作成の事例等を本省・運輸局等によるセミナーや市町村への個別訪問の際等に周知し、より一層の計画作成・見直しの促進に取り組んで参ります。</li> </ul>
心のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 視覚障害の方だけではなく、内部障害の人たちに対しての心のバリアフリーを一層進めていただきたい。</li> <li>○ 主要幹線の駅周辺等の開発で長期にわたって工事が推進されているため、通常のルートが使用できないという状況がある。発達障害の特性上、通常的环境と異なる状況をスムーズに理解し、受け入れることが困難であり、長期にわたって通常ルートの利用が困難となれば、生活に支障が出てしまうため、今後も「心のバリアフリー」の整備について評価の指標を提示いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バリアフリー政策課において、公共交通事業者向けの接遇ガイドラインや接遇モデルプログラムを作成し、内部障害の方の困りごとや接遇の際に留意すべき点等を記載し、公共交通事業者における接遇研修の実施を推進しているところです。引き続き接遇ガイドライン等の周知・普及を図ってまいります。 その他にも、心のバリアフリーを推進していく観点から、高齢者障害者等用施設等の適正利用キャンペーンや全国各地でのバリアフリー教室を実施しており、引き続きそれらの取組を推進してまいります。</li> <li>○ 心のバリアフリーの促進につきましては、多くの方が心のバリアフリーの考え方を理解し、実際の行動に結びつけることが重要だと認識しておりますので、引き続き、高齢者障害者等用施設等の適正利用キャンペーンや全国各地でのバリアフリー教室等の取組を進めて参ります。また、心のバリアフリーの評価指標に関するご意見については、次期整備目標策定に向けて参考にさせていただきます。</li> </ul>
建築設計基準	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バリアフリースイールの見直しの方針について、業態ごとにバリアフリースイールの最低基準を設ける方向で見直しをしていただきたい。具体的には、デパート等の商業ビルは、トイレがある各階にバリアフリースイールを2つ以上造っていただき、大型のショッピングモールのようにワンフロアが非常に広いものは、各トイレにバリアフリースイールを造っていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討ワーキンググループ」での見直しの検討を踏まえ、バリアフリースイール（車椅子使用者用便所）の設置数については、原則、各階に1箇所以上を設置することとし、また、大規模階を有する建築物については、当該階に2カ所以上設ける方針として見直ししてまいります。</li> </ul>

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
<p>建築設計基準</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バリアフリートイレの最低基準について、業種別に最低基準を設けていただきたい。具体的には、デパート等の商業ビルについては、一般トイレのある階には、必ず車いす対応を複数設置し、大型ショッピングモールについては、一般トイレがあるところは必ずバリアフリートイレを設置し、ホテルについては、バリアフリールーム内以外の客室階には設置しなくてもよいが、ロビー・レストラン・宴会階には設置が必要だと考えている。</li> <li>○ 劇場等の車いす客席について、総席数0.5%以上+サイトラインの確保+同伴者席は横+前の手すりは80cm以下+垂直水平分散の5点をセットで義務化すべきであり、用途ごとに義務基準を設けるべきだと考える。</li> <li>○ 昨年、国連権利委員会から日本政府に出された総括所見では、「建築家、設計者、技術者、プログラマーのためのユニバーサルデザイン及び施設及びサービス等の利用の容易さ（アクセシビリティ）基準に関する継続的な能力構築計画を強化すること。」とされている観点から、設計者等の専門家の研修に、障害当事者が講師として関わるプログラムの創設が必要だと考えます。なんらかの研修ができないか検討いただきたい。</li> <li>○ 身体障害者用駐車施設について、高齢化が進むとともに、高齢な車いすユーザーや家族連れの外出も増えると考えられ、現状の基準（概ね1%）のままでは不十分であり、高齢者も活発に外出しやすくするためにも基準の引き上げが必要である。そのため、一般駐車スペースの総数に応じてパーセンテージを設定すること及び最低基準を2%以上とすることを検討いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討ワーキンググループ」での見直しの検討を踏まえ、バリアフリートイレ（車椅子利用者用便房）の設置数については、原則、各階に1箇所以上を設置することとし、また、大規模階を有する建築物については、当該階に2カ所以上設ける方針として見直してまいります。</li> <li>○ 車椅子利用者用客席におけるサイトラインの確保等の事項については、令和6年度の建築設計標準等に反映するとともに、①現状の把握（海外制度含む）、②技術的検討、③実効性の高い枠組みの検討（義務付けの検討含む）等を進めてまいります。</li> <li>○ 令和6年度、設置数の基準の見直しを踏まえた建築設計標準の内容の更新・充実化を図る予定であり、設計者等に対する建築設計標準の効果的な周知・啓発等についても、ご意見を踏まえ検討させていただければと考えております。</li> <li>○ 「建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討ワーキンググループ」での見直しの検討を踏まえ、車椅子利用者用駐車施設の設置数については、駐車台数に対する割合で定めることとし、総数が200台以下の場合には2%以上とする方針で見直してまいります。</li> </ul>

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
建築設計基準	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 劇場、観覧場等の客席について、「Tokyo2020アクセシビリティガイドライン」という素晴らしいメルクマールがあるのだから、これを今後の整備の義務基準にするべきです。特にスタジアム、劇場の車椅子席数、同伴者席、サイトライン確保、水平垂直分散（各フロアに設置）は重要だと考えます。また、最前列の端っこにしか設置されていない映画館をこれ以上増やさないようにしていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 車椅子利用者用客席におけるサイトラインの確保等の事項については、令和6年度の建築設計標準等に反映するとともに、①現状の把握（海外制度含む）、②技術的検討、③実効性の高い枠組みの検討（義務付けの検討含む）等を進めてまいります。</li> </ul>
航空	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 空港において、空港管理者の責任で保安検査を行うようになる際には、義肢、補装具、人工関節などを埋め込んでいる人たちの人権に配慮した保安検査の在り方について周知いただきたい。</li> <li>○ 来年4月から改正障害者差別解消法も施行されるので、この機会に長年の航空機のバッテリーチェックの問題を少しでも改善するために、事業者、障害者団体、国交省とで意見交換会を立ち上げていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国土交通省では、昨年6月、各航空会社における更なる接遇研修が推進されるよう、保安検査場での基本の接遇方法も記載した「接遇研修モデルプログラム（改訂版・航空編）」を作成し、各航空会社で活用いただいているところです。引き続き、保安検査場における接遇がより良いものとなるよう、都度、検査員の接遇研修が確実に行われるよう要請してまいります。</li> <li>○ バッテリーチェックの問題については、貴会会員の方の御協力も得て、現在、国土交通省航空局職員が、主要空港に赴き、実態を確認しているところです。この問題について少しでも改善するために、引き続き検討してまいります。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 第10回移動等円滑化評価会議においては、委員の方々から活発に意見がでてとても良かったと思います。ただ、2時間だけでは足りないので、テーマ別意見交換会において、それぞれの団体に課題と出してもらい、全体会議にかけるのはいかがでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 移動等円滑化評価会議は、バリアフリー法上、国の施策の実施状況等について有識者・障害当事者等の皆様からご意見・評価いただく場となっています。国土交通省としては、当事者団体の皆様からのご意見を伺う場として、各地域における分科会や、テーマ別意見交換会を開催させていただいております。上記以外にも、引き続き、当事者の皆様からご意見をいただきながら、バリアフリー政策を推進してまいります。</li> </ul>

## 移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況⑪

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ エスカレーターの片側歩行につきまして、片側麻痺の方にとっては手すりにつかまることができず危険である。現在も指導をしていると思いますが、もう少し強めていただきたい。</li> <li>○ 車椅子利用者用駐車施設が使いづらい。</li> <li>○ 交通情報に関しては、インターネットや携帯電話などで情報がある程度検索しなくてはいけないが、そうした情報を一括で管理できるプラットフォームみたいなものを国交省主導でできないか検討いただきたい。</li> <li>○ やりとり筆談が難しい方もいるため、遠隔手話通訳というサービス等を利用し、手話によるやりとりができるようにしていただきたい。</li> <li>○ 災害時の避難所の場所がよく分からず、教えてくれない市町村が多いと聞いているため、もう少し何とかならないのでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ エスカレーターの片側歩行につきましては、エスカレーターを安全に乗るためには、歩いて上がることはよくないことであり、エスカレーターのメーカーの関係団体、鉄道事業者、空港事業関係事業者、自治体等も含めて、「歩かず立ち止まろう」キャンペーンを7月に実施し、ポスターの掲示、ホームページでの周知に取り組んでいるところです。さらなる啓発について何ができるか引き続き検討してまいります。</li> <li>○ 障害当事者や施設設置管理者、地方公共団体、有識者等のご意見も伺いながら車椅子利用者用駐車施設等の適正利用のあり方について検討を進め、「車椅子利用者用駐車施設の適正利用に関するガイドライン」を令和5年3月にとりまとめたところです。ガイドラインの周知等により、車椅子利用者等の円滑な利用環境が確保されるよう、引き続き、車椅子利用者用駐車施設等の適正利用の推進に取り組んで参ります。</li> <li>○ 国が情報を一括で管理できるプラットフォームを作成することには、情報一元化の点などでメリットがある一方で、既に様々な企業・民間団体の方々で作成されているものもあると承知しており、その利便性も考慮する必要があると考えております。</li> <li>○ ガイドラインにおいては、乗車券販売所や案内所等において、以下の内容を標準的な整備内容として示しております。             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 手話での対応やメモなどの筆談用具を備え、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。</li> <li>・ 手話での対応が可能な場合は、その旨を当該乗車券等販売所、又は案内所の見やすい場所に表示する。</li> </ul> </li> <li>○ いただいたご意見につきましては、関係部署にもお伝えさせていただき、今後の参考にさせていただきます。</li> </ul>

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2025年の万博や2026年のアジアパラリンピックのような国際的なイベント等を通じて、障害の有無に関わらず、多くの方々に対して、バリアフリーに関する取組は、超高齢社会の中で誰にとっても大事なことであるという認識を広めていただきたい。</li> <li>○ 2025年にはデフリンピックがあり障害者の方が多く来日されるので、そのことについても考慮いただきたいと思います。</li> <li>○ 手をつなぐ育成会において、知的障害の疑似体験を行う啓発キャラバン隊活動を展開しておりますので、何とか連携をとりながら知的障害の疑似体験もやっていただければと考えている。</li> <li>○ 災害時の対応について、災害時の対応マニュアル等を利用者が見える形で配布いただけると望ましいと考えている。</li> <li>○ 都市部と人口過疎地域との格差の中での障害者・高齢者の問題に重きを置いていただき、今一度行政にも考えていただきたい。</li> <li>○ 新技術における取組について、歩きスマホは危険であり、歩行者同士の安全の確保についてどのように考えているのか教えていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 多くの方々が来日される国際的なイベントにつきましては、より多くの人にバリアフリーに関する取組を広めていくよい機会だと認識しております。そのため、そのような機会を活用し、どのようにバリアフリーの取組を広めていくのかにつきましては、今後の課題と認識しております。</li> <li>○ 2025年に開催予定のデフリンピックにつきましては、多くの障害者の方々が来日されるイベントだと認識しております。いただいたご意見を踏まえ、今後の取組の参考にさせていただきますたく存じます。</li> <li>○ 各地方運輸局等において、バリアフリー教室を実施しており、同教室のプログラムでは、車椅子利用者疑似体験及び視覚障害者疑似体験等を行っております。知的障害の疑似体験についても、当該プログラムにおける実施について、地方運輸局等と検討してまいりたいと考えております。</li> <li>○ 一部の鉄道事業者においては、災害時避難ハンドブックや防災ハンドブックを作成し、駅において配布、ホームページにおいて公表しております。国土交通省としては、これらの取組が広まるよう、鉄道事業者へ働きかけてまいります。</li> <li>○ 都市部と人口過疎地域でのバリアフリーの格差解消は重要だと認識しています。いただいたご意見を参考にさせていただきます。</li> <li>○ 歩きスマホ等のモラルの問題には皆で取り組むことが必要と考えます。国土交通省としても、歩行空間においてより多くの人やモノが安全・安心に移動できるための移動支援サービスの普及・高度化に向けた取組を引き続き推進してまいります。</li> </ul>