

主な指摘事項と関連データ・取組状況等

- ・第1回検討会での提出資料2-2（過去の会議等での主な指摘事項）に、第1回・第2回検討会の指摘事項を追加。

1. バリアフリー化の推進（第2回テーマ）

主な指摘事項 ※赤字は第2回検討会の指摘を受けて追加・修正したもの。	指摘の内容 ※第6回バリアフリーネットワーク会議（平成24年1月17日開催）以降の会議において指摘のあった事項を抜粋。
（1）公共交通機関関係	
・ 地方部等における鉄道駅・バスターミナル・空港等の旅客施設のバリアフリー化の促進方策の検討	（参考）第6回BFNW会議（平成24年1月17日） ・ 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。 （参考）第6回BFNW会議（平成24年1月17日）会議資料＜今後の対応方針（案）＞ ・ バリアフリー化の全国展開を一層推進するための方策について検討 （参考）第2回検討会（平成24年4月23日） ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
・ 大都市部におけるホームドア設置、整備困難施設のバリアフリー化等の促進方策の検討	（参考）第6回BFNW会議（平成24年1月17日）会議資料＜今後の対応方針（案）＞ ・ 高度なバリアフリー化を促進するための方策について検討する。 （参考）第2回検討会（平成24年4月23日） ・ 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。
・ 鉄道・バス・航空機等の車両等のバリアフリー化の促進方策の検討	（参考）第2回検討会（平成24年4月23日） ・ 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。

(2) 道路関係	
・歩道がない道路におけるバリアフリー化の検討	(参考) 第1回検討会(平成24年2月27日) ・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、検討をして頂きたい。 (参考) 第2回検討会(平成24年4月23日) ・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。 ・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。 ・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。
・道路移動等円滑化基準の条例委任に伴う、地方の道路におけるバリアフリー化の検討	(参考) 第1回検討会(平成24年2月27日) ・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。 (参考) 第2回検討会(平成24年4月23日) ・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。 ・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。基準は2m未満も含めて地域に任せ、まず生活関連経路の整備を推進した方が良い。
・基本構想がない場合のバリアフリー化の検討	(参考) 第1回検討会(平成24年2月27日) ・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。
・バリアフリー化の意識の啓発に関する検討	(参考) 第1回検討会(平成24年2月27日) ・駅の自由通路のバリアフリー化について、自由通路の管理者である道路管理者はバリアフリー化への意識が希薄であるため、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。

(3) 建築物関連	
・建築物のバリアフリー化を促進するための、地方公共団体における条例策定や誘導施策等の促進方策の検討	(参考) 第6回BFNW会議(平成24年1月17日) ・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。 ・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。 ・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。 (参考) 第1回検討会(平成24年2月27日) ・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。 ・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。
・建築物のバリアフリー化における、基準適合義務と基本構想の建築物特定事業を連動させるための方策の検討	(参考) 第1回検討会(平成24年2月27日) ・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で、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。
・商店街等の小規模建築物のバリアフリー化の促進方策の検討	(参考) 第1回検討会(平成24年2月27日) ・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。

（４）連続的なバリアフリー化	
・連続的なバリアフリー化（歩道と車道、歩道と建築物、バス停など）を促進するための整備方策の検討	（参考）第１回検討会（平成 24 年 2 月 27 日） ・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がかかなり多く、また技術基準では平坦であるはずのところが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。 ・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よいのか課題である。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。 ・歩道については 15 c m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。 （参考）第２回検討会（平成 24 年 4 月 23 日） ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・自治体境界の歩車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。
（５）スパイラルアップの促進	
・視覚障害者、聴覚障害者等に対する情報提供方策（緊急時を含む）の検討	（参考）第 6 回 B F N W 会議（平成 24 年 1 月 17 日） ・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。 ・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ダウンされるため、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。 ・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。

・知的障害・発達障害・精神障害者に配慮したバリアフリー化の推進方策の検討	(参考) 第6回BFNW会議(平成24年1月17日) ・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。 (参考) 第2回検討会(平成24年4月23日) ・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。
・その他(全般)	(参考) 第2回検討会(平成24年4月23日) ・技術面については、専門家に検証してもらう機会を作った方がよい。 ・技術面の発信が足らないので、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。

2. 基本構想の取組み(第3回テーマ)

主な指摘事項 ※赤字は第2回検討会の指摘を受けて追加したもの。	指摘の内容 ※第6回バリアフリーネットワーク会議(平成24年1月17日開催)以降の会議において指摘のあった事項を抜粋。
(1) 基本構想作成・見直しの促進	
・交通バリアフリー法時に作成された基本構想の見直し(建築物等特定事業等の追加)に関する促進方策の検討	(参考) 第6回BFNW会議(平成24年1月17日) ・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。 (参考) 第1回検討会(平成24年2月27日) ・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。 ・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。
・基本構想における交通ネットワークやモビリティ確保の観点の導入の検討	(参考) 第1回検討会(平成24年2月27日) ・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。 ・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。 - 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。道路とのつながりも今後の課題。 (参考) 第2回検討会(平成24年4月23日) - 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。 - 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ため、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。 - 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。
・基本構想作成の提案制度の活用等、基本構想作成のための促進方策の検討	(参考) 第6回BFNW会議(平成24年1月17日) - 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。 - 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な。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。 (参考) 第6回BFNW会議(平成24年1月17日) 会議資料<今後の対応方針(案)> - 基本構想作成の提案制度の活用や、各市町村における基本構想作成状況の公表といった、市町村の取組を促す方策についてより一層の取組を行う。
・基本構想の作成促進のための、地方公共団体の首長への啓発や職員教育等の促進方策の検討	(参考) 第6回BFNW会議(平成24年1月17日) - 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。 (参考) 第6回BFNW会議(平成24年1月17日) 会議資料<今後の対応方針(案)> - 基本構想作成の提案制度の活用や、各市町村における基本構想作成状況の公表といった、市町村の取組を促す方策についてより一層の取組を行う。【再掲】 (参考) 第2回検討会(平成24年4月23日) - 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。 - 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。 - 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。

(2) スパイラルアップの促進	
・ 特定事業の進捗状況の把握等、基本構想に関する評価方策（協議会の活用等）の検討	(参考) 第6回BFNW会議（平成24年1月17日） ・ 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。 (参考) 第1回検討会（平成24年2月27日） ・ 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ぎ込めないで、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。 (参考) 第2回検討会（平成24年4月23日） ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 評価項目に、UD視点をどう取り込むかも課題。 ・ 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。
・ 提案制度の活用、特定事業の進捗状況の検証等のための、高齢者・障害者等のスキルアップ策及び啓発方策の検討	(参考) 第2回検討会（平成24年4月23日） 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。
(3) その他	
・ 移動等円滑化経路協定制度の活用方策の検討	(参考) 第6回BFNW会議（平成24年1月17日）会議資料＜今後の対応方針（案）＞ ・ 移動等円滑化経路協定制度の活用実績なし

3. 心のバリアフリー（第3回テーマ）

主な指摘事項 ※赤字は第2回検討会の指摘を受けて追加したもの。	指摘の内容 ※第6回バリアフリーネットワーク会議（平成24年1月17日開催）以降の会議において指摘のあった事項を抜粋。
（1）心のバリアフリーの周知	
・全国の学校教育における「バリアフリー教室」活動の促進方策の検討	（参考）第6回BFNW会議（平成24年1月17日）会議資料＜今後の対応方針（案）＞ ・「バリアフリー教室」について、全国の小中学校をターゲットするような取組について検討。
・多機能トイレ、障害者用駐車場等の適切な利用促進方策の検討	
（2）職員教育の促進	
・公共交通事業者等における教育訓練の徹底や訓練内容の質の向上方策の検討	（参考）第6回BFNW会議（平成24年1月17日）会議資料＜今後の対応方針（案）＞ ・公共交通事業者等において教育訓練の徹底や訓練内容の質の向上がなされるよう、事業者等に対する助言・指導等にも力を入れて取り組む。 （参考）第1回検討会（平成24年2月27日） ・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。
・教育訓練への当事者参画方策の検討	（参考）第2回検討会（平成24年4月23日） ・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お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。
・知的障害・発達障害・精神障害者等（外見でわからない障害者）に対する事業者への理解促進方策の検討	（参考）第6回BFNW会議（平成24年1月17日） ・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。 （参考）第1回検討会（平成24年2月27日） ・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、地方行政においてど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。

	(参考) 第2回検討会(平成24年4月23日) ・「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。
・公共交通機関等における「乗車拒否」・「搭乗拒否」の防止策の検討	(参考) 第6回BFNW会議(平成24年1月17日) ・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。 ・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。 (参考) 第2回検討会(平成24年4月23日) ・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。 ・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。
・小規模施設・民間施設等のバリアに対する「人的対応」方策の検討	(参考) 第6回BFNW会議(平成24年1月17日) ・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、基準化やバリアー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と。