

Ⅲ. 今後の取組みの方向性

バリアフリー法の3つの柱の取組みに関するⅡ. 4. に示した主な課題について横断的に整理・分析し、本検討会として、今後の取組みについて以下の5つの方向性に整理した。

なお、バリアフリー化の取組みは継続的なスパイラルアップを図っていく必要があるが、緊急の対応が求められ今年度中にも着手し短期間に集中的に実施すべき取組みや、基礎的な情報の収集や当事者等の関係者の調整等、必要な時間をかけて中長期にわたって実施すべき取組みなどがあることから、次のとおり分類する。

短期的取組み：今年度中に着手し、短期間に集中的に実施すべき取組み

中長期的取組み：できるものについては今年度中に着手し、中長期的に実施すべき取組み

(1) 一体的・総合的なバリアフリー化の推進

各施設等のバリアフリー化については着実に進捗しつつあるものの、地域間の格差が生じていることや、施設間の連続的なバリアフリー化の遅れ、乗車拒否等が発生しており、高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができるような実質的なバリアフリー化が実現されている状況とは言い難い。

そのため、より効果的・効率的に実質的なバリアフリー化を実現するためにも、交通に関する計画や他のまちづくり計画、福祉に関する計画等と基本構想、ハード整備とソフト対策の連携等に配慮しつつ、一体的・総合的なバリアフリー化の推進が必要と考えられる。また、一体的・総合的なバリアフリー化の推進に当たっては、災害時・緊急時に対応したバリアフリー化についても考慮に入れることが重要である。

その際、「バリアを最初から作らない」という視点に焦点を当てるユニバーサルデザインの観点が重要である。また、既にバリアフリー化された施設が今後更新を迎える際には、バリアフリーの質の向上を目指すことも求められる。

1) 交通計画やまちづくり等との連携によるバリアフリー化の推進【中長期的取組み】

バリアフリー化の取組みを効果的・効率的に推進していくためには、既存の施策の中にバリアフリーの考え方を基本的な要素として入れ込み、各種事業の実施と併せて総合的に実施していくことが重要と考えられる。そのため、社会資本整備重点計画など国が作成する計画において、バリアフリーの観点を明確に位置づけることなどによ

り、その推進を図るべきである。

今後、鉄道網の発達していない地域のバリアフリー化を推進していくためには、バス交通、タクシーのバリアフリー化にも注力して取り組んでいく必要がある。また、公共交通の確保・維持が大きな課題になっている地域もあることから、交通基本法案成立後に策定予定の交通基本計画において、今後の交通を考える上での基礎的な事項としてバリアフリー化を位置づけることにより、公共交通の確保・維持等の各種施策と併せてバリアフリー化の取組みを総合的に実施していくことが重要である。その際、現在その普及が遅れているS T S（スペシャル・トランスポート・サービス）についても、積極的に活用がされるよう方針を示す必要がある。

また、鉄道駅等の周辺の商店街等を含んだ市街地一帯や建築物のバリアフリー化をより一層推進するため、「中心市街地の活性化に関する法律」（平成10年法律第92号）第9条に規定する基本計画において定められた区域等においては併せて基本構想を作成することや、鉄道事業者単独ではバリアフリー化が難しい駅のバリアフリー化を図るため、市街地再開発事業等と一体となった事業の実施を推進すること等、まちづくりと一体となったバリアフリー化を推進していくべきである。

さらに、バリアフリー化の事業の実施に当たっては、様々な事業が一体的に実施されることにより、バリアフリー化の効果がより発揮されるようにするべきである。また、ホームドア等についてはバリアフリー施策の一環として整備を進めているが、地域住民の福祉の増進を図る観点からも、地方公共団体に対して具体的な支援を前提とした取組みを求めるべきである。

2) 災害時・緊急時に対応したバリアフリー化方策の検討【短期的取組み】

東日本大震災を踏まえ、災害時・緊急時における避難施設・避難経路のバリアフリー化方策を検討し、その方向性を示すことは、国の喫緊の課題である。そのため、高齢者、障害者等への災害時の避難施設・避難経路のバリアフリー化のあり方について早急に検討を行い、今後の防災や減災まちづくりにおける指針として活用を図るほか、バリアフリー基本構想作成ガイドブック等にも位置づけることにより、災害時・緊急時に対応したバリアフリー化の実現を図っていく必要がある。

併せて、東日本大震災の被災地の復興計画の中においても、バリアフリーのまちづくりを位置づけ、実施していくことも重要である。

3) バリアフリー基本構想作成ガイドブック及びバリアフリープロモーター派遣等の見直し【中長期的取組み】

1) に示した交通やまちづくり等と連携したバリアフリー化の推進を図るためには、基本構想の作成において交通ネットワークの維持やモビリティの確保をどう実現するかを、分かり易く示していく必要がある。そのため、国が作成し公表しているバリ

アフリー基本構想作成ガイドブックを見直し、交通ネットワーク計画やモビリティの考え方を位置づけるとともに、バリアフリープロモーター派遣等において積極的に活用していくことが重要である。一方、地方運輸局等が行っているプロモーター派遣事業についても、当事者や専門家等と連携して実施するなど、より効果の高い方法へと見直すことを検討するべきである。

また、取組みの主体となる市町村や高齢者、障害者等の当事者との協働による基本構想の作成を支援していくことが重要である。そのため、提案制度についてもより使い易い環境を整えるよう、高齢者、障害者等の当事者が参加してモデル的に基本構想を作成するなどにより課題を洗い出し、改善方策を検討する必要がある。併せて、国が作成しているバリアフリー基本構想作成ガイドブックについて、市町村の担当者や提案を行う住民、利用者、事業者にとって、より使い易いものへと改定する必要がある。

4) バリアフリー基準及びガイドラインのスパイラルアップ【中長期的取組み】

バリアフリー法の理念の一つであるスパイラルアップを実現するためには、高齢者、障害者等の利用実態等を踏まえつつ、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、ハード整備とソフト対策の両面から検討を行い、利用者にとって、より使い易い設備や、整備効果の高い方法へと見直しを図ることが重要である。そのため、現在各施設や車両等のガイドラインの見直しが進められているが、今後様々な障害の特性に関する最新の学術的な知見を活用しながら、望ましい設備等の推奨事項について盛り込むとともに、将来的な検討課題について明らかにし、順次見直しに反映できるよう、引き続き研究を進めることが必要である。

また、現在のガイドラインに示された推奨事項が一般的に普及したことが明らかであると認められる等の場合にあっては、それを義務付け基準であるバリアフリー基準の中に位置づけていくことも重要と考えられる。そのため、ガイドラインに示された推奨事項等の普及の実態等を評価することにより、バリアフリー基準そのものの見直しを検討していくべきである。

5) バリアフリー技術の開発・普及等の推進【中長期的取組み】

例えば、ホームドア等では、車両扉等の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題があり、これらを解決するための技術開発が行われつつある。このように、バリアフリー化に関して、新たな技術開発や、より安価に整備できる施工方法等の開発を推進し、その普及を図ることが重要である。

また、J I SやI S O等の規格化を推進することにより、バリアフリー化された製品や施工法の標準化を促し、より迅速かつ安価に均質な製品の供給、施工の完了等を

実現するとともに、それらの普及促進を図ることも重要である。

(2) 様々な障害特性に対応したバリアフリー化の推進

今日、バリアフリー施策の対象者は、高齢者、障害者にとどまらず、子供連れの人等にも広がっている。また、障害特性についても様々であり、音声や音サイン、文字情報に関するバリアフリー化の充実についても望まれている。

そのため、今後は、様々な障害の特性に応じたバリアフリー化策の共存にも配慮しつつ、更なる取組みの推進を図ることが重要と考えられる。

1) 災害時・緊急時の情報提供方策の検討【短期的取組み】

東日本大震災を踏まえ、災害時・緊急時における避難等の情報提供方策を検討し、その方向性を示すことは、国の喫緊の課題である。特に、視覚障害者や聴覚障害者に対する情報アクセスについては、現在検討が進められているガイドラインの見直しにおいても一部対応しているものの、平時であれば特段問題なく移動等できる場合であっても災害時・緊急時には適切にその情報を得られないため対応が困難となる場合が考えられることから、早急に災害時・緊急時の情報提供や避難誘導方策について検討を行うべきである。その際には、知的障害者・発達障害者・精神障害者等にもわかりやすいものとなるよう配慮する必要がある。

2) 弱視・色覚障害等に配慮したバリアフリー化の検討【短期的取組み】

視覚障害者への対応については、従来、全盲者への対応を中心に検討が進められてきたため、弱視や色覚障害者等への対応が遅れているが、対象となる者の数が多く、その特性も多様であることから、それらを考慮した検討が望まれる。

そのため、照度や色のコントラストのあり方等、弱視や色覚障害に関する最新の研究成果を踏まえつつ、バリアフリー基準やガイドラインへの反映方法について、早急に検討を進めるべきである。

3) 知的障害者・発達障害者・精神障害者に配慮したバリアフリー化の検討【中長期的取組み】

知的障害者・発達障害者・精神障害者への理解のより一層の促進を図るため、これまで行っていた「コミュニケーションハンドブック」や「施設整備のポイント集」などの冊子や「コミュニケーションボード」等のツールの配布等に加え、当事者にも参加頂く形での研修会の実施等を推進することが有効と考えられる。

そのため、関係団体と協力し、これらのツールの活用状況等や当事者が参加した事業者向け研修の実施状況についてフォローアップを行う等によりその拡大を図る他、

地方運輸局等で実施しているバリアフリー教室等も当事者参加により実施していくことを検討すべきである。

また、医療分野等の最新の研究成果等も踏まえ、施設整備における留意点や表示方法、アナウンス等について更に研究を深め、ガイドラインや基準等の充実を図っていくべきである。

(3) バリアフリー化に係る情報発信の強化

バリアフリー化の推進を図るに当たっては、単に施設ごとの整備状況を把握することだけでなく、地域ごとのより詳細な整備状況や整備水準など、バリアフリー化の実態等について国において把握し、情報発信していくことが重要と考えられる。

1) バリアフリーに関する基礎データの整備・公表【中長期的取組み】

バリアフリー化に関する政策立案に当たっては、移動困難者の人数等のデータを詳細に把握する必要がある。

今般、近畿圏におけるパーソントリップ調査において移動困難者に関するデータが整備されたところであるが、今後は全国調査においても同様のデータを整備し、公表することにより、高齢者、障害者等の移動の実態把握に努め、施策の検討等に活用していくべきである。

2) 道路、建築物等のバリアフリー化に関する地域の取組みの収集・情報発信【中長期的取組み】

まちづくりの主体は市町村をはじめとする地域であることから、地域が主体となった取組みがより一層推進されるよう、その取組み状況を把握し、公表していくことが重要と考えられる。

そのため、基本構想作成予定等調査を活用し、各市町村における基本構想作成状況や、作成済みの基本構想に関するデータを公表することで、地域の取組みを促進していくべきである。

道路については、特定道路以外の道路については現状が十分には把握されておらず、地域の取組みを促進するためにも、地方公共団体等の取組み状況や面的な整備状況を国において把握し、公表していくことが望ましい。

建築物については、地方公共団体が建築物移動等円滑化基準への適合義務の対象となる建築物の追加や規模の引き下げ、必要な事項の付加を行い、地域の実情に応じた取組みを行う仕組みが確立している。福祉のまちづくり条例による取組みの状況を再点検しつつ、より実効性を高めるようバリアフリー法に基づく条例の制定を一層促進するためにも、条例の内容等に関する情報を国において収集し、情報発信していくこ

とが望ましい。

その他、路外駐車場、都市公園等についても、できる限り詳細なバリアフリー化の実態把握に努め、公表していくことが望ましい。

3) バリアフリー化の評価指標の検討【中長期的取組み】

バリアフリー化の評価については、これまで、主に各施設等の事業進捗率を用いていたものの、面的なバリアフリー化を評価する統一的な評価指標は存在しないことから、一体的・総合的なバリアフリー化がされているのかについての評価を行うことが困難であった。また、バリアフリー化により、どの程度、高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができるようになったのか等についても、適切なデータの整備や指標を設定する等により、把握・公表していくことが必要である。

そのため、今後、面的なバリアフリー化を評価する統一的な評価指標について検討し、利用者の視点に立ったバリアフリー化の評価に用いることが重要である。

(4) 当事者が主体となったスパイラルアップの推進

バリアフリー法に基づく取組みのスパイラルアップを図るためには、国や地域のそれぞれのレベルにおいて、当事者等の参画により地域の問題点を拾い上げ、それを元に課題分析や対応策を検討していくPDCAサイクルを実施するとともに、当事者の育成にもつながるような体制の整備が必要不可欠と考えられる。

1) 全国バリアフリーネットワーク会議・地方バリアフリー連絡協議会のあり方の見直し【中長期的取組み】

全国バリアフリーネットワーク会議については、これまで、年1～2回を基本として実施してきているものの、これからは年間開催回数も含めて開催方法を再検討するとともに、部会等の設置により実質的な議論を行う場を設定するなどの見直しが必要である。

また、地方運輸局を中心に開催されている地方バリアフリー連絡協議会についても、地域の施設間の連携等の課題の洗い出しや、行政区域の枠を越えた広域的な調整等の議論が実質的に行われる場へと見直すとともに、全国バリアフリーネットワーク会議との連携も強化し、地方で行われている議論を中央において集約・分析し、今後の施策のスパイラルアップにつなげられるようにしていくべきである。

2) 乗車拒否等の課題分析・解決方策の検討【中長期的取組み】

乗車拒否等の発生は、利用者にとっての実質的なバリアフリーの実現が図られてい

ないことを意味しており、早急にその実態を把握するとともに、課題分析や解決方策の検討に着手することが必要である。一方、その実態については、調査や統計等で網羅的に把握することは困難と考えられる。

そのため、1)の全国バリアフリーネットワーク会議等の場に検討会を設け、当事者の参画のもと事例収集を行う他、その内容を詳細に検討し、課題の所在の分析や解決方策の検討を行う必要がある。

3) 基本構想の作成・進捗管理・事後評価の実施方策・体制の検討【中長期的取組み】

基本構想については、その作成をする時点においては協議会等の形成により施設設置管理者や高齢者、障害者等の当事者等の幅広い参画によって作成されていることが多いものの、作成後は、特定事業の進捗管理や事後評価が行われていない場合が多い。

基本構想に基づく取組みを推進するとともに、さらなるスパイラルアップを図るためにも、協議会等の活用により当事者等の幅広い参画による継続的な特定事業の進捗管理や事後評価の方法や体制について検討していくことが必要である。

その際、こうした協議会等による継続した取組みが、幅広い知識を備えた当事者等の育成にもつながることを念頭に、地域の実情等を踏まえた多様な人々の参画が得られ、かつ、実質的な議論ができるような協議会等の体制づくりをすることが重要である。

(5) バリアフリー化に係る教育・普及方策の強化

バリアフリー施策の中心となる事業者や自治体等の職員の知識やスキルの向上に加え、日々革新するバリアフリー技術の情報発信や相談受付の体制を整備することも重要である。また、バリアフリー化を推進するための根幹には、国民等の各層におけるバリアフリーへの理解が不可欠と考えられるが、国民等へのバリアフリーへの理解を進める「心のバリアフリー」は一朝一夕に成果が出る分野ではなく、今後も地道で継続的な取組みが必要である。

1) 事業者等へのバリアフリー研修のあり方の検討【中長期的取組み】

公共交通機関等のバリアフリー化は、旅客施設や車両等のハード対策と職員の対応等のソフト対策が一体となって初めて実現できるものであり、ハード整備は進んでも、ソフト面の取組みの遅れから乗車拒否等の事案が起きている場合もあることから、公共交通事業者の職員の教育訓練について徹底する必要がある。

このため、公共交通事業者が様々な利用者に提供すべきサービスに関するガイドラインを整備するとともに、例えば事業者ごとの研修の実施状況等についても国で把

握・公表し、今後の施策検討につなげていくことが必要である。

また、当事者参加による事業者研修実施を推進するとともに、より高度な接遇ができる職員等について認証する「マイスター制度」など、事業者の自主的な取組みを後押しする制度の創設についても検討すべきである。

さらに、まちづくり等の中心となる市町村等の職員に対しバリアフリーの基礎的な知識を持ってもらうための研修制度のあり方について、検討していく必要がある。

2) バリアフリー技術の情報発信・相談受付体制の整備【中長期的取組み】

単独で乗降等が可能な車両等や、よりわかり易い音案内・文字情報の提供方法等の技術開発については、学会や産業界でそれぞれに研究が進められ、日々革新が続いていることから、それらの情報について集約して情報発信することが必要である。また、様々な技術的な相談を受け付ける団体をネットワーク化し、窓口を設置することにより、市町村や事業者等の担当者等が専門家に相談し易い環境整備を行うことが必要である。

3) 心のバリアフリーの普及方策の見直し【短期的取組み】

「心のバリアフリー」については、今後も継続的に実施していくことが求められるものの、より効果的な方策を検討していく必要がある。

このため、現在、地方運輸局等において行われているバリアフリー教室について、より波及効果を高めるため、小中学生等に対し直接教室を開催するだけでなく、教師等を対象とした教室の開催や、小中学校の児童・生徒向けの副教材を作成し、全国のすべての小中学校での活用に供する等により、教室で学んだ人がさらに地域で還元していくような仕組みへ見直していくことが必要である。