

背景

2018年12月のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行やオリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「心のバリアフリー」などソフト対策を強化する必要

○ハード面のバリアフリー化を進める(※)一方で、使用方法等ソフト面の対応が十分ではないため、高齢者・障害者等の移動等の円滑化が阻害される事例が顕在化

(※)利用者数3千人以上/日の旅客施設の90%で段差解消、87%で障害者用トイレ設置(2018年度末)

①公共交通事業者等における課題

例1)車椅子の乗車方法に関し、公共交通事業者の習熟が必要との指摘。

例2)鉄道とバス等の乗継ぎなど交通結節点における移動の連続性を確保するため、接遇を含めた関係者の連携が必要であるとの指摘。

(平成30年改正時の附帯決議)



○公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード整備とともに、**ソフト面の対策の強化が必要**

②国民における課題

例)高齢者の約8割が車両の優先席を譲られないことが多いと回答。声かけが恥ずかしい等の理由で若者が譲らないケースも存在。(2019年国交省調査)



○オリパラ東京大会を契機とした**共生社会実現に向けた機運醸成**(※1)を受け、**市町村、学校教育**(※2)等と連携して「**心のバリアフリー**」を推進することが必要

(※1)「ユニバーサルデザインの街づくり」と「心のバリアフリー」に取り組む「**共生社会ホストタウン**」の拡大

(※2)新学習指導要領(※)に基づいて、**全ての子どもたちへの「心のバリアフリー」教育を実施**

((※)小学校で2020年度から、中学校で2021年度から全面実施)

バリアフリー法及び関連施策のスパイラルアップに係る主要検討項目(案)

1. 心のバリアフリーなどソフト施策の推進に向けたあり方

- ハード面でのバリアフリー化を進める一方、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、ソフト対策のあり方について、どう考えるか。(総論)

(1) 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化のあり方

- バリアフリー基準に適合した旅客施設や車両等について、公共交通事業者等がその機能を十分に発揮させるための施策のあり方について、どう考えるか。
- 交通結節点における高齢者、障害者等の移動の連続性に配慮した、公共交通機関の乗継時における情報提供、旅客支援等のあり方について、どう考えるか。
- ホテル等旅行時に利用する施設については、ハード整備に加え、人的支援を含むバリアフリー情報を事前に知りたいというニーズが高いため、ホテルやレストランなど、観光客等が利用する施設に関するバリアフリー情報の提供のあり方について、どう考えるか。

(2) 国民等に向けた広報啓発の取組推進のあり方

- 障害者用トイレやエレベーターなどの整備を進める一方で、これら移動等円滑化が図られた施設・設備の適正な利用を推進するための施策のあり方について、どう考えるか。特に、国、地方公共団体、国民、施設設置管理者が果たすべき役割について、どう考えるか。
- 心のバリアフリーを含めた、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・基本構想制度のあり方について、どう考えるか。

2. 個別施設の更なるバリアフリー化に向けた施設設置管理者等の取組促進のあり方

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化を促進する観点から、現行のバリアフリー法の基準適合義務づけ対象の範囲のあり方について、どう考えるか。例えば、
 - 学校は、特別支援学級に在籍する児童生徒や通級による指導を受けている児童生徒が増加しており、また、災害時における避難所として使用されることも多いが、学校のバリアフリー化のあり方について、どう考えるか。
 - 2,000㎡未満の小規模店舗や飲食店など、バリアフリー基準への適合義務がかからない建築物のバリアフリー化のあり方について、どう考えるか。