

# 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
基本構想、マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○基本構想と移動等円滑化促進方針の達成割合については、地域格差の是正が大事であり、都市部中心とならないよう工夫が重要。</li> <li>○「一地方公共団体に一以上」ということを達成目標とするのではなく、バリアフリー化を推進すべきエリア全体に対して、計画策定済みのエリアがどの程度カバーできているかという観点も必要ではないか。</li> <li>○P55のマスタープラン・基本構想の作成促進について、具体的にどういった働きかけを行っているのか。自治体向けのセミナーなどを企画いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○小規模市町村等における基本構想及び移動等円滑化促進方針（以下「計画」）の作成進捗が必ずしも十分にでないことは課題と認識しており、計画作成に際し、課題の解決や効率的な作成に資する優良事例等の横展開を図ることにより、小規模市町村等において、計画作成が促進される環境整備に引き続き努める。</li> <li>○一方、バリアフリー化を推進すべきエリア全体に対して、計画策定済みのエリアがどの程度カバーできているかという観点も重要であると認識している。この点について、計画策定済みの地方公共団体において、当該計画がカバーするエリアを適切に見直す事例も見受けられるため、そのような事例の周知も図りつつ、地方公共団体における計画策定・見直しを進め、バリアフリー化が求められるエリアにおいて適切に計画策定が促進されるよう、引き続き、地方公共団体に働きかけを行っていきたい。</li> <li>○また、基本構想等の作成促進を目的として、地方公共団体向けの説明会等を年に複数回を行うことその他、地方運輸局等から地方公共団体への作成促進に係る働きかけ等を行っており、引き続きこのような取組を進めてまいりたい。</li> </ul>
鉄道駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>○1日の平均利用者数が2,000人/日以上の基本構想に位置付けられた鉄軌道駅の総数を教えてほしい。</li> <li>○人がいないことは1番のバリア。無人化駅問題の検討状況を教えてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○1日の平均利用者数が2,000人/日以上の基本構想に位置付けられた鉄軌道駅は、令和3年3月31日時点で50駅となっている。</li> <li>○障害者の方々が無人駅を安全、円滑に利用することができるよう、鉄道事業者に求められる具体的取組について検討するための意見交換会を設置し、所要の議論を経て、令和4年7月に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を策定・公表したところです。</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
建築物	○ P46の建築物のバリアフリー化推移について、60%以上達成できているということだが、達成できていない建築物の内訳を都道府県別で出してほしい。各ブロックにも情報提供いただきたい。	○ 当該目標については、全国の建築物の着工実績等から国全体でのバリアフリー化の状況を推計した上で、総ストックの約67%について、令和7年度までにバリアフリー化を実施することとして定めているものであり、都道府県別には集計しておりません。
高齢者障害者等用施設等	○ 各設備の最低基準の見直しをお願いしたい。 ① 車椅子駐車スペースの横幅3.5m・1台以上という基準について、ニーズに対応できていない。 ② バリアフリースイールについて建物に1つあればいいとされているが、それでは、その階までわざわざ移動しなければならない。 ③ エレベーターのサイズ：11人以上とされている基準について、近畿分科会ではモックアップテストも実施しており、開口部など形状も踏まえて見直しをしてほしい。	① 車椅子利用者用駐車施設については、ガイドライン等を通じ、必要区画数の確保について周知を行うとともに、バリアフリー法の誘導基準に基づき一定割合に沿って整備する場合のインセンティブにより、整備促進に取り組んでいるところ。また、車椅子利用者用駐車施設等の利用集中を避け、効率的な利用を図るため、ソフト面からの対応について、ガイドライン作成に係る検討を進めているところ。最低基準の見直しについては、駐車施設の適正利用の推進とあわせ、実態面等を含めて継続的に検討して参ります。 ② トイレの機能分散や各階設置について、建築設計標準やバリアフリー法の誘導基準に基づく整備が進むよう、引き続き事業者や設計者に対する周知に努めてまいります。最低基準の見直しについては、適正利用の推進とあわせ、実態面等を含めて継続的に検討して参ります。 ③ エレベーターのサイズに関する基準の見直しについては、「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」と「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」の整備内容を比較・整理した上で、同基準を見直すことについても、適宜検討してまいりたいと考えております。

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
リフト付きバス、ノンステップバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ リフト付バスの導入状況として、5.8%、674台とあるが、内訳を教えてください。空港アクセスバスについては措置したばかりであり、まだ数がないだろう。</li> <li>○ P29のノンステップバスの導入割合について、九州地域が40%を超えていない。これを上げていく具体的な方法を検討してほしい。</li> <li>○ リフト付きバスの導入目標が25%となっているが、地方空港バスについてはもっと基準値を上げてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 令和2年度末実績674台の内訳については、スロープ付バス296台、リフト付バス378台となっております。</li> <li>○ 九州地域については、ノンステップバスの普及に向けた車両の更新を交通事業者に働きかけるとともに、補助制度等の支援を引き続き行ってまいります。</li> <li>○ ご指摘の地方空港バスについては、約50%をバリアフリー化した車両を含む運行とするよう令和3年度より目標を設定しております。</li> </ul>
UDタクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ UDタクシーの基準の見直しをお願いしたい。スロープの耐荷重を300kgにしてもらったが乗車拒否が未だにあり、これはスロープのセットアップなどに係るドライバーの負担が大きいことによるものだろう。また電動車椅子が乗れないものもあり、メーカーが開発する前に新たな基準を作ってしまうべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ UDタクシーによる車いす利用者等の乗車拒否については、業界への通達発出を通して適切な運送実施・引受けを徹底させているところ、引き続き不適切な事案が発生することがないように指導してまいります。</li> <li>○ また、標準的な車椅子が乗車されることを想定した「標準仕様UDタクシー認定要領」を令和2年3月に改訂したところです。</li> </ul>
航空機	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 両手足が動かない重度障害者が航空機に乗るときはバリアが大きく、特にビジネスクラスは個室化しており入れない。基準そのものを見直してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 障害のある方がより安心して快適に移動することができる環境が整備されるよう、航空会社には、引き続き、理解と協力を求めています。なお、御要望に応じ、航空会社と直接意見交換する場も、設けたところです。</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
視覚障害者誘導用ブロック、信号機	<ul style="list-style-type: none"> <li>○視覚障害者にとっての交通の安全性を考える上で大きなものが、視覚障害者用誘導ブロック、ホームドア、交通信号の3つ。このうちブロックと信号については整備率が90%達成されており、引き続き早期に100%を目指していただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○視覚障害者誘導用ブロックについては、旅客施設において令和2年度末時点で97.2%の整備率となっておりますが、令和3年度からの新たなバリアフリー基本方針に基づく整備目標において、対象となる旅客施設を拡大した上で、令和7年度までに原則100%を目指すこととしています。また、信号機等のバリアフリー化率についても令和2年度末で97.8%となっており、同様に令和7年度までに原則100%を目指し引き続き整備を推進してまいりたいと考えております。</li> </ul>
ホームドア	<ul style="list-style-type: none"> <li>○P17によると、ホームドアについて目標設定が約800駅とされているがために、943駅（R2最新値）だと整備率が100%を超えることとなる。これでは整備数の絶対値としてまだまだ少なく、目標値を上げる方向で検討してほしい。</li> <li>○P17のホームドアの整備駅数について、母数の問題で整備率が出せないのかもしれないが、他と同じように整備「率」を出してそれをアップしていく又はベースを拡大していくことを考える時期ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○令和3年度からの新たなホームドアの整備目標については、学識経験者、障害者団体、事業者団体等により構成される検討会において、様々なご意見を頂いた上で、令和2年12月に公表したところです。</li> <li>○具体的には、これまで駅単位の目標であったものを、利用者目線できめ細やかな進捗をフォローするため番線単位の目標とし、令和7年度までに優先度が高い3千番線、うち1日あたり平均利用者数が10万人以上の駅で800番線を整備し、全体の整備ペースを2倍に加速化させることとしております。</li> <li>○新たな整備指標につきましては、令和8年度以降の次期目標の設定に向けて、関係者より幅広いご意見を頂きながら、省内関係部局と連携し、検討してまいりたいと考えております。</li> </ul>
WEB予約	<ul style="list-style-type: none"> <li>○この間初めてアプリで新幹線の車椅子席を予約でき、嬉しかった。これからは全ての車両について同様の対応ができるようにしていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○令和3年4月より東海道・山陽新幹線において、車いす対応座席のウェブ予約が試行的に実施され、また、令和4年5月より車いすスペースのウェブ予約が試行的に実施されております。</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
障害者割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 民間のバスに乗車する際、手帳提示後にPASMO等をタッチするという2段階の動作が必要となっており、使い勝手が悪いのでワンタッチでできるようにしてほしい。</li> <li>○ 精神障害者割引について、実施時期はいつ頃からか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ワンタッチで利用できる障害者ICカードが既に一部交通事業者で導入されているところですが、すべての交通事業者で対応していないことから、引き続き国として、機器導入への補助を通して交通事業者等を支援してまいります。</li> <li>○ 精神障害者に対する運賃割引については、事業者単位では全国的に導入が進んでいるところですが、導入拡大に向け、関係事業者等に対し、引き続き様々な場において理解と協力を求めて参りたいと考えております。</li> </ul>
小規模店舗のバリアフリー、心のバリアフリー認定制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 小規模店舗のバリアフリー制度や心のバリアフリー認定制度について、国交省のHPに掲載されていても存在を知らない人が多い。PRの仕方を検討いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 小規模店舗等に対するバリアフリー改修制度については、地方公共団体が実施する事業者への補助に対して、国からも支援する制度として令和4年度から開始しているもの。引き続き地方公共団体と連携し、バリアフリー化の促進とともに補助制度の周知に努めてまいります。</li> <li>○ 心のバリアフリー認定制度については、現在、観光庁HPをはじめ、YouTubeやSNS、関係団体を通じ、制度の広報を行っており、オンライン視察や認定施設の紹介動画を配信するなど、認知度向上を図っている。引き続き、効果的なPR方法について検討していきたい。</li> </ul>
心のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 心のバリアフリーについて、学校教育との連携を更に進めてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 令和2年の法改正を踏まえ、心のバリアフリーについて、教育啓発特定事業による学校教育との連携を促進するため、文部科学省の参画も得て、学識経験者、障害者団体、地方公共団体等からなる検討会を踏まえ、「教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン」を公表（令和4年6月）したところ。当該ガイドラインについては、地方公共団体に加え、文部科学省と連携し、教育委員会等にも周知等を行ったところ。引き続き、学校教育とも連携した、心のバリアフリーの取組が進むよう、ガイドラインの周知等による働きかけを実施してまいります。</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
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○整備状況のデータについてのオープンデータ化、皆が見やすくできるようにするにはどうすればよいかを全体で検討いただきたい。</li> <li>○昨年、基幹統計である社会生活基本調査と国民生活基礎調査に初めて障害分野が入れられ、一般国民と障害者との関係性が同じ項目で見られるようになった。この秋には社会生活基本調査の結果が公表予定。そこで国交省として、公共交通機関と障害者の関係を基幹統計に盛り込んでいくことを検討してもよいのではないか。</li> <li>○P83に近畿・九州分科会協働事業としてさんふらわあ乗船体験の取組が掲載されている。これまではブロック単独で取組が進められることが多かったが、今回の取組のようにブロックがまたがるようなケースも有意義ではないかと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バリアフリー法に基づく基本方針においては、施設管理者にが利用者に対して、必要な情報を適切に提供することが必要とされており、必要な情報について事前に把握できるよう、施設等に関する情報についてインターネット等により提供されることが望ましいとされているところ、引き続き、施設設置管理者等において、必要な情報が提供されるよう、取り組んで参ります。</li> <li>○統計法に基づく基幹統計の性質や国土交通省における障害者施策に係る統計データの状況等を踏まえて、関係部局等と連携して、御意見に係る課題等を整理し、どのような対応が可能か検討して参りたいと考えております。</li> <li>○複数の地方ブロックで連携した取組についても、このような好事例の横展開などにより、促進して参りたいと考えております。</li> </ul>