

第 13 回 「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」議事概要

日時：令和 6 年 10 月 16 日（水）10:00～12:20

場所：中央合同庁舎 3 号館 6 階会議室（ハイブリッド開催）

【議事概要】

（総合政策局長挨拶）

（座長挨拶）

（事務局より資料に沿って説明）

（委員からの意見概要）

1) 主要課題の検討状況について

- 基本構想の重点整備地区において、特にエスコートゾーン等、管轄（所掌）が異なることで整備が十分に進まない状況があると聞いているので、管轄の差によって整備が進まないということがないよう注意する旨を基本構想に盛り込んでいただきたい。
- 基本構想をまとめる際には、地域の意見を十分に取り入れるよう改めてお願いしたい。
- 特に交通結節点における移動の連続性を好事例等も収集しながらぜひ確保いただきたい。
- 主要課題 1 の「地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくり」で、バリアフリープロモーター制度をつくっていただいているが、実際マスタープラン作成の指導のためにどれくらい動いているか、行っているかを示していただきたい。
- バリアフリー分野における ICT 化の活用に際して、駅での乗換え等で ICT 化は必要なことだと思っているが、高齢者でも簡単に使えるものを開発していただきたい。
- 基本方針の新たな指標策定に際しては、項目自体が古く、利用者の視点が不十分ではないため分野別の議論が必要であり、特に航空機、旅客船、建築物に関しては個別に議論する場を設けていただきたい。
- 学校のバリアフリー化については整備計画の目標達成が難しい状況なので、障害当事者を構成員とした検討会を立ち上げる等の対策を検討いただきたい。
- 国立競技場建設時の当事者参画以降、各地のスタジアム建設等で当事者の意見反映が進められているので、今後も当事者参画については力強く推進していただきたい。また、当事者参画については具体的なモデル事業を実施してはどうか。
- 心のバリアフリーの理解度をベースとした整備目標については、どの程度研修を実施したか、研修後に取り組みが継続できるような指導者や適任者を養成することができるかが大きなポイントになるのではないか。
- 障害に対する固定概念にとらわれると十分に配慮が行き届かなくなる可能性もあるので、一人ひとりの個人特性への配慮についても今後の検討で取り組んでいただき

たい。

- 交通結節点における移動連続性の確保について、連携の必要性は認識しているものの、事業者間の連携だけでは難しく、第三者が関与して連携、統合サービスを提供する仕組みが必要であることから、モデル事業を実施できるような位置付けをしていただきたい。
- 災害のバリアフリーについて、基本構想やマスタープランは災害時のバリアフリーを進める有効な枠組みとして活用できるのではないかと。例えば、関西の自治体では重点整備地区、生活関連施設の避難所としている学校等を災害時のバリアフリーに位置付けている事例もある。
- 「目に見えない障害」という内容が、“知的・発達・精神障害・認知症等”という脳機能等の障害に区切った医学モデル的な表現となっているので、内部障害等の外から困り事が分かりにくい、困難が気づかれにくい障害等も含めて、社会モデル的な表現にした方が良いのではないかと。
- 交通結節点における支援に関しては、イギリスでは移動支援は義務であるという位置付け（Passenger rights）から成功している面もあるので、まずはそのような視点から議論を進めていただきたい。
- 地域特性を踏まえたバリアフリーのまちづくりは重要な局面になってきていると思う。まちづくりは10～20年の長いスパンで行っていくものなので、できる限り多くの自治体に基本構想、マスタープランを作成してもらえよう、もう少し効果的な方策の検討を進めていただきたい。
- 心のバリアフリーの名称について複数の委員から意見が出されていたが、その後の議論の状況が本日の資料で示されていない。
- 心のバリアフリーに対して社会が無関心になりつつあるという感じがしており、改善に向けた課題設定について、取りまとめの対応の方向性で踏み込む必要があるのではないかと。
- 当事者参画について、公共交通機関や公共施設、まちづくり等、それぞれの特色にあった当事者参画の議論を進める必要がある。そういった点を踏まえ、当事者参画をもう少し具体的に波及させていくため必要なこと、方法について今後検討いただきたい。
- 障害の4つのバリアのうち、障害者を庇護すべき存在という「意識のバリア」が根強く存在していると感じており、これを解消するためには、障害当事者がどのように社会に示していくかが重要だと考える。バリアフリー教室や疑似体験等を通じて、障害者の日常生活での体験を話す場を設けてもらうことが有効かと思う。
- ヘルプマークのように、支援が必要であるということを社会に対して示していくことで、心のバリアが少しずつ解消されていくと思うので、引き続き取組みを進めていただきたい。
- 移動の連続性の担保について、本来の目的地までたどり着かないことはまだまだ多い。移動の権利に繋がってくる話だと思うが、既に対応できているところに対する

チェックを行うと同時に、対応できていないところに対するアプローチの仕方を重要視していただきたい。

○移動の連続性の担保のためには、当事者参画も重要になってくると思うので、そういった視点も含めて基本構想やマスタープランの作成の推進に取り組んでいただきたい。

○既存の校舎のバリアフリー化の取組についても推進いただきたい。併せて廃校になった校舎や廃墟となった企業の福祉構成施設等の有効活用等についても、今後の計画の中に取り込めていければよい。

○目的地までの移動について、これまでは単に移動できるようにすることが重要視されてきたが、次の段階として楽しみながら移動できるといった、移動の質についても検討いただきたい。

○聴覚障害者に対する視覚情報の提供について、災害時等の非日常的な場面における取組みが不十分であるので、今後はそのような視点も踏まえた基本構想、マスタープランの作成を進めていただきたい。

○障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法は、あまり国民に知られているとは言えない状況だが、災害時に障害のある人もない人もともに平等に正しい情報を取得し、正しい行動ができる環境をつくることが基本にあると思うので、こうした考えを計画の冒頭に入れ、周知することも必要ではないか。

○無人駅の問題は、利用者と事業者間のコミュニケーション不足であると思う。無人化については、必ず人がつくことが絶対条件なのか、あるいは人が居るのと同等のサービスが受けられる手段で代替できるのか、について話し合えば一つの方向が見えるのではないか。代替案として ICT の活用が示されているが、このようなものも含め、多種多様な支援の方法についてしっかり検討していただきたい。

○通常は当事者からの要望が多いが、ICT については日進月歩ということもあり、当事者から意見が出にくいと思われるので、当事者と ICT の専門家を含めた話し合いの場の設置も含めて検討していただきたい。

○ソフト面に関する整備目標においては、ヘルプマークの周知・活用状況調査も指標になるのではないか。

○「目に見えない障害」は医学モデル的な表現であるため代替表現が必要と考えるが、航空機のアナウンスでも用いられる「お手伝いが必要な方」という表現が分かりやすいのではないか。

○「心のバリアフリーの推進」では、コミュニケーション力、創造力、共感力に対する理解が不十分ではないかと考えており、当事者、障害者、市民、事業者も含め、建設的な対話に持っていけるような方向性の提示が必要である。

○改正バリアフリー法に基づく基本構想作成が遅れており、中でも教育啓発特定事業の進捗状況が思わしくないが、心のバリアフリーとも関連する具体的な事業であるため、市民、事業者、当事者による推進に加え、学校現場と協力して実施していただきたい。

- 交通結節点における支援推進では、大規模駅だけでなく、小規模駅での支援も必要であることが判明してきており、まちづくりの中でどのようにこの問題に対応していくか、第三者的なアプローチも含めて検討を進めていただきたい。
- ICT の活用等、多様な支援を活かしたアプローチを検討することは、今後の対応の方向性として考えられるので、その辺りも十分検討する余地があると思う。
- 交通機関で電光掲示板が整備されていても、見えない、必要な情報を得られない等、有効に活用出来ていないことが日常的に発生している状況であり、特に緊急時に安全を脅かされる状況となっている。
- 高齢化による難聴者も増えてくるため、共生社会を前提に整備目標を立てていただきたい。特に、緊急時を踏まえた無人駅での案内設備は 100%にしていきたい、加えて、日常的に適切に情報提供が行われているかを検討する機会を設けていただきたい。
- 案内設備の設置位置、見やすさ、情報の内容や提供のタイミング等の検討は、当事者参画で進めていただきたい。
- 切符の購入、乗車や降車といった基本行動時に必要な駅名の表示や旅客案内等、コミュニケーションに関わる部分について、細分化した目標を設定していただきたい。

2) 新たなバリアフリー整備目標の設定の方向性について

- リフト付きバスの割合が増えないのは基準適用除外制度があるためだが、現在はリフト付きバスが製造され、実際に空港アクセスバスで導入されている現状もあるので、この制度は廃止していただきたい。
- バスは十数年で入れ替えがあるため、新たな導入車両をリフト付きにすれば、十数年で割合は 100%になると思われる。
- シャトルバスは現行法ではバリアフリー適用除外かと思うが、シャトルバスを利用しなければ目的地まで行けないということはよくあるので、シャトルバスのバリアフリー化を義務化していただきたい。
- 現在の UD タクシーは横からの乗降であり、大型車椅子が乗車できない問題があるほか、乗務員の対応が煩雑といった問題があることから、基準を見直して新たな車両開発をしていただきたい。
- ライドシェアが今年から導入されているが、事業者に対して一定数のユニバーサルデザイン車両の運用を義務づける必要があると思う。アメリカのライドシェアでは、運行エリア内で UD 車両を一定割合運行させることを義務付けしており、日本でもそのような取組みを検討していただきたい。
- 特別特定建築物の出入口、通路、トイレはバリアフリー化され使用できるものの、建物内の店舗に対してはバリアフリー整備の義務規定がなく、利用できない状況があることから、特別特定建築物内の店舗についてもバリアフリーを義務化していただきたい。

- 観光船は、現在の基準では船内の一部しか利用できなくてもバリアフリー化完了とみなされているが、これでは不十分なので、基準の見直しを検討していただきたい。
- 航空機は、現在の指標自体が使いやすさの観点を反映できておらず、指標が100%になったとしても使いにくい状況であるため、見直しをしていただきたい。
- 音響式信号機の設置は増加しているが、音響の作動時間が制限されているといった状況もあるので、次期目標では音響式信号機を24時間、何かしらの方法で利用できるといった、より細かな目標値を設定していただきたい。
- 歩車分離式交差点や特殊な交差点については、視覚障害者の不安の声が大きいので、整備状況における目標値の設定や見える化等を検討していただきたい。
- 心のバリアフリーや認知症の認知度について、VRを用いた疑似体験等も少しずつ増えてきているがまだまだ低い。認知度の割合だけでなく、どのような点ができているか、どのような内容かといった質の部分についても分析に加えていただきたい。
- 心のバリアフリーの次期整備目標の方向性として、3つの体现ポイントの理解度等をベースとした目標設定となっているが、それを前提とした方向性で良いのか、議論を深める必要がある。
- 心のバリアフリーの3つ目の体现ポイントの共感する力を培うにはどうすれば良いのか。また、その力を養った後、自分は何ができるのか、何をすることが必要なのか、社会がどう変わる必要があるのか、そこに結びつけないと意味がないのではないかと思う。
- 心のバリアフリーの3つ目の体现ポイントの後半部分の表現は「一人一人の尊厳の尊重」や「お互いの権利の保障」というものに向けて自分たちがどう行動できるのか、といった意味合いに変えていくべきではないか。
- 心のバリアフリーという言葉自体は、既に閣議決定している状況を踏まえると、すぐに言葉や内容や定義づけを変えることは難しいと思われるが、この機会に委員の意見を聞いていただきたい。このままではまた共感するといった心の問題で終わってしまうのではないかと思う。
- 個々の設備の目標だけでなく、連続性に関する目標項目を設けることが必要であるため、乗り継ぎの連続性に関する目標項目や、当事者参加による研修の実施率等、接遇に関する目標項目を新たに加えてはどうか。
- 聴覚障害者に対する情報保障の観点では、鉄道駅における案内設備の整備という枠組みだけでは足りていない部分もあるので、情報保障の点から条件を拡大設定していくことも考えていただきたい。
- 建築物について、「当事者参画に関する目標について検討する」とあるが、大規模プロジェクトでその後の指標となるようなものができれば、当事者参画についての条件を付記していくことができると思うため、検討いただきたい。
- 心のバリアフリーについては用語自体の認知度ではなく、心のバリアフリーが目指す内容についてどれくらい理解・実施できているかを把握できれば、もう一つの目標値である、立場を理解して行動できる人の割合に落とし込むことができるのではない

か。

- 心のバリアフリーの目標値の達成度については、事業者等の関係者と一般市民の間での差異も検証し、今後、当事者を含めたパートごとの議論の場等で再度練り直しをしていくことが必要ではないか。
- 鉄軌道駅やバス・旅客船・航空旅客ターミナルは1日あたりの平均利用者数で目標値が設定されているが、利用者が少ないから障害者が利用しないという訳ではないので、利用者数の条件は外していただきたい。
- 車椅子利用者用駐車施設は、お年寄りに占拠されている状況があるが、要望に対する回答やガイドライン等の記載では「啓発」や「望ましい」にとどまっているので、海外並みの罰則制度を含めた検討会を実施していただきたい。
- 建築物のバリアフリー化については、東京や大阪はオリンピック・パラリンピックや万博等で国の基準より緩和している一方で、地方では進んでいない現状がある。地方の条例を変えるためのハードルは高いので、国の基準見直しをしていただきたい。
- 様々な機会に建築物も含めた当事者参加を義務化していただきたい。
- バスターミナルがバリアフリー化されているのに、車両側がバリアフリー化されていないため乗車できないといった状況は移動の平等性の観点から考えても改善する必要がある。観光立国を目指す上でも今後必要なことだと思うので、リフト付きバス導入の基準適用除外制度の廃止を検討していただきたい。
- 航空機に関しては基準自体が低いと感じられるので、意見交換会を開催する等して見直しを進めていただきたい。
- 心のバリアフリーについては名称の検討に加え、内容についても更なる検討をお願いしたい。
- 心のバリアフリーを小中学生等に伝える方法としては、究極的にはインクルーシブ教育の実施が一番良いと思うが、国交省として対応できることは学校のバリアフリー化を推進することだと思う。
- パーキングパーミット制度が全国どこでも利用できるようにしていただきたい。全ての自治体で導入されるよう、制度の周知徹底と取組みを進めていただきたい。
- 鉄軌道駅に関しては比較的議論が進められ、質的な評価指標に展開できるような部分が記載されているが、その他のモードでは記述のレベル感が一定ではないため、現行の数値目標にプラスした評価指標を展開できるような「数値目標以外の目標等」を書き下すことが必要で、今後の議論の重要な情報になると思う。
- 都市公園の整備対象は従前から2ha以上となっているところ、地域で身近に使用する児童公園レベルまで落としこんで整備目標を掲げていく時期ではないかと考える。
- インクルーシブ教育あるいは心のバリアフリーを進めていく上で、教育現場のバリアフリー化は非常に重要であるため、バリアフリー化の「質」が変わってきているということを文部科学省でも捉えていただきたい。

- 基本構想について、達成率は低いが目標値は下げない方向で進めていただきたい。
- 子ども・子育てが「等」で入っているが、なかなか理解が進んでおらず、妊産婦や子ども連れの移動に関しては「わがまま」と捉えられることが多々あり、肩身が狭い気持ちになっている。そういった状況が少子化の一因にもなっているのではないか。
- バリアフリーは都市部の課題と思われており、全国的に啓発されにくいようだが、引き続き全国的な啓発をお願いしたい。
- エスカレーターは、片側に乗ることが勝手にルール化されてしまい、すり抜けて上り下りする人の鞆が子どもの頭部や顔面に当たったり、妊婦が転落しそうな危険が多いため、立ち止まって利用することについて取組みの推進をお願いしたい。
- バリアフリー法では事業者の教育訓練が義務化されているが、教育や接遇に取り組むという目標が設定されていないようであれば、教育啓発事業も含めて一考する必要があるのではないか。

以上