

第 14 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 7 年 3 月 26 日（水）14:00～16:00

場所：中央合同庁舎 2 号館地下 1 階 第 2 会議室 A・B（ハイブリッド開催）

【議事概要】

（事務局より主旨説明及び資料説明）

（委員からの意見概要）

バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会における中間とりまとめ（案）について

- 進展が芳しくないものを項目建てし、主要課題に入れていただきたい。
- 具体的には、①駅を無人化する前の整備、②高速バス・空港アクセスバスのバリアフリー化の推進、③次世代電動車椅子のバスへの乗車拒否の問題、④UD タクシーの基準の見直し、⑤船のバリアフリー基準の見直し、⑥小規模店舗（特に特別特定建築物内のテナント）のバリアフリーの義務化、⑦賃貸住宅のバリアフリー化の推進等。
- 駅の無人化が進んでいる。都市部で利用者が 1 万人を超える駅でも始まっている。駅の無人化は極力やめていただきたいが、どうしても無人化する際は障害者の利便性が損なわれないように、これまでの機器の再点検や基準の見直しが必要ではないか。
- ホームの段差と隙間の解消は必ずやっていただきたい。他にも、インターホン、券売機等を視覚障害者、聴覚障害者、身体障害者が単独でできる必要がある。機器等の基準やガイドラインの見直しを実施していただきたい。
- 空港アクセスバスの数値目標は、台数ではなく、バリアフリー車両が導入されている路線の割合になっており分かりにくい。1 台でもあれば良いという判断につながってしまうので、台数に改めてほしい。
- リフト付き車両については 2000 年からほとんど進展がない。2000 年時点ではバリアフリー車両がなかったため、基準適用除外申請でバリアフリー化が免除されて、現在は車両も開発されて空港アクセスバスで導入されているが、ほとんど進展がない。現在、長距離バスでバリアフリー化されたバスは何台あるのか。検討会を設けて、根本的な見直しが必要。また、バスターミナルは整備されていても、乗れるバスがないという状況もある。
- 福祉タクシー車両におけるバリアフリー化率ではなく、UD タクシーの台数と総台数のうちの%にしていきたい。
- 旅客船は基準が良くない。室内の一部しか利用できなくても良いという基準にとどまっているため、基準の見直しが必要。船舶の検討会を立ち上げてほしい。また、既存の船舶のバリアフリー改修も必要。

- 旅客船ターミナルのバリアフリー化の基準も十分ではない。搭乗デッキにリフトが設置されているところが無いターミナルにおいては、電動車椅子などは実質的に乗船できない。基準見直しが必要。
- 飛行機のトイレは非常に狭く、車椅子ユーザーはとても使いにくい。
- 小規模店舗のバリアフリー化を進めてほしい。特別特定建築物にも関わらず、テナント店舗内はバリアフリー義務化されておらず、段差があり車椅子では利用できない店舗がたくさんあるため、義務基準の見直しが必要。
- 新設された当事者参画の整備目標はとても良いが、当事者参画ガイドラインでは、アンケートをとる、意見を聞くといった1回限りのものも当事者参加に含めている。これではアリのバイ的に聞くだけにとどまり、意見が反映されるのか不安。UD/WSのように設計者と当事者が話し合って意見反映する仕組みを入れてほしい。
- 多目的トイレの設置数が少ないと感じているため基準を見直した方がよいのではないか。
- ホテルのバリアフリーをより見える化していただきたい。また、現在、客室総数 50 室以上の宿泊施設は車椅子使用者用客室を 1 室以上設けることが義務付けられているが 30 室程度の小さなホテルもたくさんできているため、基準を見直した方がよいのではないか。
- 主要課題③における「バリアフリー分野の ICT 活用」について、高齢者（特に後期高齢者）は ICT 機器を使用できていない現状がある。
- 対応方針に「AI 等の先進技術に関しては、今後も急速に発展することが予想されるため、引き続き実態を把握することとする。」とあり、AI についても研究を進めていただければ高齢者にとっても使用しやすいものになると考えるため、引き続きお願いしたい。
- 第 4 次目標の設定に向けた見直しの視点に「当事者参画」とあるが、まだまだ進んでいないため徹底していただきたい。また、障害者種別で困りごとが異なるため、障害者団体別に呼んでいただき、取り組みが徹底されるよう文章でも記載していただきたい。
- 鉄軌道 プラットホームと車両の段差・隙間を縮小している番線数の段差・隙間の縮小の文言を削除された理由をお伺いしたい。
- 路外駐車場、特定路外駐車場におけるバリアフリー化率はなぜ 100%にならないのかお伺いしたい。
- 駐車場におけるバリアフリー化率については、充電ステーションにアクセスしやすいか等の EV 化を考慮した新しい基準は入っているか。
- これまで様々な御意見をいただいたが、それぞれの課題への対応の中で、社会の変化に対する対応を記載することも大事なことで考える。
- 心のバリアフリーの次期目標について、障害のある人への差別を行わない人の割合といった記載では、現状何か差別を行っている事案があると読み取ることもでき、違和感を覚える。

- 福祉のまちづくりなどの現場を鑑みると、最近では設備等の規模に応じてどの程度バリアフリー設備を整備するか検討する時代になってきたと感じる。例えばスタジアムの観客に対しては何%、ホテルの客室に対しては何%といった、設備の規模に応じた基準を設ける視点が反映されているかどうかお伺いしたい。
- 主要課題が3つ挙げられているが、④として進展が思わしくないものを項目立て、明記していただけると次の取り組むべきものが明確になるのではないかと。
- 具体的には、リフト付きバスの耐荷重が200キロでは多くの電動車椅子使用者が乗車できなくなることが予測されること、無人駅ではインターホンを設置して便利になる一方で実際に発生した問題、ホテルでは介助者が必要な人が泊まるケースを想定してツインやトリプルのユニバーサルルームを設置、小規模店舗のバリアフリー化や共同住宅のバリアフリー化、等。上記の他、残された課題について文書にて提出させていただく。
- 心のバリアフリーについて、用語の認知度ではなく体现ポイントで定め直していただくというところについては大いに同感し、ぜひ進めていただきたいが、細かい実施内容に関する議論がまだまだ不十分である。障害者の社会モデルの理解がどの項目についても外れないように注意していただきたい。
- 知的・精神・発達障害や認知症なども含め、外見ではわかりにくい人たちの社会的障壁を排除していくためには、差別や偏見からの視点が欠かせない。教育啓発や事業者への研修に社会モデルと差別・偏見をどのように取り入れていくのか、検討だけではなく実効性のある計画を創出するところまで言及していただきたい。
- 理解度と具体的な行動を結びつけた評価にしていきたい。当事者団体からの発信だけでなく、事業者や国民が実践的な取り組みをする上でわからないことや理解が及んでいない点について、評価を行っていただきたい。
- バリアフリースイートイレについて排泄時に支援者が隣にいても本人が気兼ねなくできるよう、トイレ内にカーテンや衝立を設置する等の配慮があるとよい。バリアフリースイートイレの設置場所の拡大とあわせて今後ご検討いただきたい。
- 障害の特性によって求めることが異なるため、当事者参画の際には1つの障害団体だけでなく、各障害から参画できるよう参画の条件を設けていただきたい。認知症に関しては、各都道府県の希望大使が増えてきているため、これを活用したヒアリングの場を設けていただけるとよい。
- 心のバリアフリーについては、理解度等の数値だけでなく実効性を伴う具体的な実施の状況が見える形で評価していただきたい。
- 主要課題②における「外見からは分かりづらい障害への対応の推進」に関連し、最近ヘルプマークを身に付けている方が増えたが、地域によって取り扱いや認知度が異なるため、国としての取り扱いを検討しなければならないのではないかと。
- ヘルプマークをつけたくない人もいるため、ヘルプマークそのものの認知度の目標値を示すものでもないと思うが、今後何かしら検討が必要ではないかと考えている。
- 心のバリアフリーの「障害のある人への差別を行わない人の割合」については最終

とりまとめまでに表現ぶりを検討していただきたい。

- 無人駅について「可能な限りバリアフリー化を行う」と記載があるが、駅を無人化するのであれば必ず障害者にとって必要な設備を設けていただきたい。設備がなければ駅の利用が困難になるため、「可能な限り」ではなく絶対に必要な設備であるといった記載が必要である。
- 案内設備について、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に基づき、どのような情報をいつ表示するかに関して目標に盛り込まれていないと意見してきた。数値目標は「原則 100%」とされており、このままでは物だけ整備され、実際に必要な情報が得られない恐れがあり、聴覚障害者が取り残されてしまうと危惧している。以前、別途検討を進めたいということだったが、その内容を中間とりまとめに明記いただきたい。
- 障害者対応型券売機とはどのようなものか。2023 年度末時点で約 91%整備されているとのことだが、現在の券売機の多くは聴覚障害者が問い合わせても返事等が聞こえないものである。適切な障害者対応型券売機とは何か、各当事者団体の意見を聞いた上で目標値を立てていくことが必要でないか。
- 視覚障害者の立場からも、駅を無人化する際は規模に関わらず視覚障害者の利便性を損なわないような対策を盛り込むことを強くお願いしたい。
- 昨今増えてきている歩車分離式信号は音に関する情報がないため、視覚障害者の外出機会を損なうことにつながる。そのため、特に歩車分離式信号機は原則 100%音響式信号機を設置するというような強い表現で記載いただきたい。
- 主要課題③における「バリアフリー分野の ICT 活用」に「誰もが取り残されないように ICT 活用を進めて行くべき」とあるが、障害特性に応じて選択できることが重要であるため、多様な障害像に配慮し対応を推進していただきたい。
- 航空のバリアフリー化について、昨今地方空港でもクールダウン室が整備されてきているが、外部からの人の気配や音など感覚の刺激が入りすぎており、一時的に休息が必要な発達障害者等にとっては、まだ設備環境が十分ではないと感じる。今後はそうした内容も数値目標に入れることを検討いただきたい。また、鉄軌道の旅客施設でも同様に検討をお願いしたい。
- 心のバリアフリーの目標については「障害のある方への配慮ができる人の割合」や「多様な他者とのコミュニケーションを取るための研修を受けている人の割合」等、もう少し具体的な内容に踏み込んだ数値目標としてはどうか。
- 心のバリアフリーの3つの体现ポイントの1つに「自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと」とあるが、コミュニケーションには2つの種類がある。1つは駅の電子掲示板のような一方通行のコミュニケーション。もう1つはこちらからも問うことができる双方向のコミュニケーション。一方通行と双方向の2つあるということをごどこかに記載していただきたい。
- 主要課題②「外見からは分かりづらい障害への対応の推進」の現状と課題に「知的・

発達・精神障害・内部障害・認知症等」とあるが、聴覚障害も追記していただきたい。

○主要課題③「バリアフリー分野の ICT 活用」の現状と課題に「より簡単にコミュニケーションを取れること」とあるが、上記に記したコミュニケーションの2つの意味を明記いただきたい。

○重点目標として様々な数値目標があるが、例えば無人駅はインターホンが設置してあるだけでは不十分なため、筆談等の双方向のコミュニケーションが取れる方法についても記載いただきたい。

○建築物は床面積の合計が 2,000 m²以上の特別特定建築物におけるバリアフリー化率としているが、小学校等は 100%になるという認識でよいのか。また、障害者対応型便所をバリアフリースイートイレと記載していない理由をお伺いしたい。

○同目標について、2030 年度末の目標値は 70%であり、それが達成されたとしても大規模建築物において、まだ 30%も整備されていないというのは目標が低いと感じる。小学校等と同様、バリアフリースイートイレや段差解消、エレベーター等に関しては 100%に設定するなど、もう少し高い目標にすべきではないか。

○建築物の目標に当事者参画を加えたことはよいが、「国等の公共特別特定建築物」を対象とした理由をお伺いしたい。民間の事業でも当事者参画を進めて行くべきだと考えるため、民間事業についても目標値を定め記載していただきたい。

○路外駐車場について、駐車場の整備とともに、障害者用の駐車場を利用したい人のためにそこを空けておくといった、当事者に寄り沿った行動ができることも推進していただければ大変ありがたい。

○地方のバリアフリーを推進していく上で、基本構想策定時に 2,000 人以下/日の無人駅についても今後の課題として認識し検討を進めてはどうか。

○鉄道駅へのクールダウン室の設置やトイレのジェンダーフリー化については先進事例があるため、今後の課題として位置づけていただきたい。

○自治体だけでなく障害当事者に対してもガイドラインや事例集を周知・徹底していきながら当事者側からも意見を挙げていただくといった取組も、次回以降の検討の場では考慮いただきたい。

○心のバリアフリーの3つの体现ポイントを数値化することは難しいと思われるため、表現ぶりや目標の立て方を改めて検討した方がよいのではないのか。

○今後は小学校・中学校・高校の連続的でトータルなバリアフリー教育の方針・進め方も今後検討していく必要があるのではないのか。

○当事者参画について、建築物には記載されているが、今後は道路、都市公園、公共交通機関などでも進めていく必要があるのではないのか。

○主要課題①における取組として、基本構想等のスパイラルアップの推進はぜひ進めていただきたい。目標値の設定にあたってはこれから精査することなのでぜひ精査いただきたい。

○教育啓発特定事業が心のバリアフリーの推進において極めて重要な役割を示して

いる。プロモーター制度の蓄積も活用しながら、小中学校の教員と連携する仕組みができればよい。

○交通結節点における支援等の推進では、異なる事業者間での移動の連続性の確保について好事例を収集しガイドラインに反映するということだが、より一層推進する仕組みを考えていただきたい。

○地域や自治体等を中心に基本構想を作成しているが、別の地域や自治体の当事者も意見を述べるような仕組みも導入してはどうか。

その他

○バリアフリー法は前回の改正から５年経っており、整備が進んでいない課題も多くあるため、大幅な見直しが必要ではないか。法改正についても議論していただきたい。

○バリアフリー法の改正を見据えた取組も実施していただきたい。

○「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」を知らない人が多いため、読んで理解いただきたい。

以上