

第 15 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 5 月 30 日（金）10:00～12:00

場所：中央合同庁舎 3 号館 4 階 幹部会議室（ハイブリッド開催）

【議事概要】

（国土交通大臣挨拶）

（座長挨拶）

議事① 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最終とりまとめ（案）について

（事務局より資料 2，3 について説明）

（委員からの意見概要）

- 最終とりまとめではプラットホームの段差と隙間の解消といった目標の新設や、なかなか改善していない継続的な課題等を加えていただいて、とてもいい内容になっている。
- 継続的な課題について、「テナント・小規模店舗のバリアフリー化」は日本の大きな課題であるため、今後ぜひ取り組んでいただきたい。
- 新幹線特急の車いす席のウェブ予約と決済について、各社で導入を始めていただいているがまだ課題は残っている。障害者割引乗車券で車いす席を予約・購入できるが介助者とセットで購入できない場合や、車いす席の予約はできるが障害者割引乗車券で購入ができない場合等があるため、結果的に窓口でしか購入できない状況は変わっていない。早急に改善していただきたい。
- 高速バスのバリアフリー化について、リフト付きバスは 9%とバリアフリー法制定時からほとんど増加していない。法制定当初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いたが、現在は様々なメーカーで車両が開発されているため、各事業者でバリアフリー車両が導入される取組を進めていただきたい。
- 新たな整備目標によって、今後駅の無人化が進んでいく中で最低限の安全対策が取られていくことに非常に期待している。
- 駅やバスターミナル等で無人化が進んでおり、鉄道ではガイドラインが示されているが、改善すべき点は残っているため、今後取り組むべき課題やその解決方法等、より踏み込んだ議論が必要と考える。
- 無人駅における人的対応についても今後検討が必要である。編成数の少ない車両であればワンマン運転であっても乗務員による対応も可能だと思うが、都市部を走っている編成数の多い車両でもワンマン運転が行われており、その場合に乗務員の対応がどこまでできるのかという不安の声がある。
- 中山間地域を中心とした公共交通機関が整備されていない・廃止された地域におい

て、移動の確保をどのように行うかということを今後検討していただきたい。ライドシェアやオンデマンド方式による輸送サービスなどができる地域もあるが、視覚障害者が利用できる状態ではない。

- 新たな整備目標に当事者参画が位置づけられていることは非常に心強い。ぜひ継続的な対応をお願いしたい。
- 「地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくり」について、各地域にこういった障害者の方がいるのかを把握し、対象となっている事業所や公共施設等の利用実態が見える化することによって、地域特性を踏まえたバリアフリー化がどの程度推進されているのかが見えるのではないか。
- 「心のバリアフリーの推進」について、課題として理解度向上が挙げられているが、公共交通事業者や施設設置管理者等が行う接遇研修において、障害の特性や様々な困りごとを抱えている方への対応を位置づけることによって理解・啓発にも繋がると考える。
- 「バリアフリー分野の ICT 活用」について、障害者の困りごとのみに着目するのではなく、全ての人にとって利便性が高いものなのかといったことに着目して継続的にご検討いただきたい。
- 継続的な課題として記載されている「知的・精神・発達障害等における視覚・聴覚等過敏への対応のあり方」について、今後議論を進めていただきたい。
- 心のバリアフリーについて、前回会議の意見を踏まえた文言の見直しが行われており、良い表現になっている。
- 継続的な課題の「知的・精神・発達障害等における視覚・聴覚等過敏への対応のあり方」について、カームダウンスペースのことなのか、もしくはイヤーマフなどで音を遮断している知的・発達障害の方々のことを理解啓発していくことなのか。説明できることがあれば教えていただきたい。
- 道路等で転ぶ高齢者が多いため、段差、傾斜、勾配の改善を更に進めていただきたい。特に道路の縁石や駐車場に設置されている車止めに躓いて転ぶ事例が多いため、縁石や車止めを認識しやすくする等の対応を検討していただきたい。
- 心のバリアフリーについて、3つの体现ポイントを基に整備目標が3つに整理されたことはよいが、「障害の社会モデル」の理解度の2030年度末数値目標が60%となっている点は低いと考える。全体的にソフト面の取組に力を入れていく中で、一番根幹になる考え方であるため、本来であれば原則100%を望みたいが、せめて80%への設定を再度検討いただきたい。
- 「障害の社会モデル」の理解度について、目標値を60%に設定しているが、今後具体的に誰がどのように理解度を高めていくよう働きかけていくのか、実際にどういう方々にどういうふうに取り組んでいただくのか、個々の具体的な取り組みについて見通しがあればお示しいただきたい。
- 「障害の社会モデル」の理解度に加えて、世界の動きは人権モデルという言葉が多用されてきているように更に先を行っているような状況である。日本のバリアフ

リー行政において、この人権モデルの考え方や普及に対して今後どのように対応していく見通しであるか、回答いただきたい。

○心のバリアフリーの定義として、UD2020 行動計画で示された3つの体现ポイントがあるが、社会全体の動きに伴って見直していく可能性があるのではないかと考える。今後、事務局として3つの体现ポイントの内容について何らか手を入れていく可能性や方法の見通しや考えがあればお聞かせいただきたい。

○「バリアフリー分野の ICT 活用」について、公共交通サービス等における ICT を活用した情報提供・案内サービス・移動支援等を利用する場合を対象とすることは問題ないが、数値目標を設定する等、見える化していただきたい。

○心のバリアフリーの各数値目標の達成に向けて、具体的な取組があれば教えていただきたい。

○災害時の取組について、他の専門的な会議の場で議論をしているのであれば教えていただきたい。

○今回の最終のとりまとめについて、全体的に非常によくまとめていただいている。

○「継続的な課題」に歩道橋のバリアフリーの項目も追加していただきたい。横断歩道がなく歩道橋しかないため車いす使用者が横断できない場所は全国的に多くあるため、歩道橋の上下移動について検討いただきたい。

○駅の無人化への対応について、運転手等に携帯用スロープを携帯いただいて対応する等、人的対応を広くスタンダードに徹底いただきたい。

○AI による画像分析技術を用いた安全性の確保や構内の踏切を渡る際に車輪が線路に挟まった場合の感知する技術、エレベーターと比較して安価な簡易式昇降機、ホームに異なる型の車両が停車しても高さを素早く感知してホームの床の高さが変わる技術、白杖で違いが分かる段差がない点状ブロック等、新技術の開発が進んでいるので、そういった技術の活用を改めて点検しながら整備を進めていただきたい。

○緊急時の音声情報の情報保障についても、新技術の活用を踏まえて検討いただきたい。

○高速バス利用時に、高速道路のバス停に降りるケースも想定した対応が必要。高速道路のバス停に行くまでのアクセスが階段しかないということが多いため、整備を進めていただき、最終目的地までの移動の連続性を担保する必要がある。

○地方部路線バスや福祉タクシーの移動の際に、外が見えないという車両が多く、特に観光地においては目的地には行けるが道中は全然楽しめないという状況であるため、次世代の車両開発の際には、移動の質という観点も踏まえた開発をお願いしたい。

○バリアフリー等について地域で話し合われる際には、必要な情報保障の整備を行い、情報保障に支障が生じていないか確認者を設置するといった国際規格であるアクセシブルミーティングを参照していただきたい。

○特にオンライン会議で、文字情報や手話等の情報保障が途切れても進められてしま

うことがあるが、それでは当事者参画とは言えないため、情報保障の考え方が地域の会議含め導入されるようアクセシブルミーティングについても取り上げていたきたい。

○情報保障は費用負担が大きいということで断念されることもあるため、国から補助金を割り当てることで、情報保障を確実に整備し、当事者参画を推進していただきたい。経済産業省の所管であると思うが、アクセシブルミーティングの国際規格について、オンラインバージョンの作成もお願いしたい。

○「バリアフリー分野の ICT 活用」の対応方針で、案内設備については WG を設置しガイドラインの記載内容の見直しを行うことと記載されており、これまでの意見を踏まえた対応が示されており感謝している。

○障害者対応型券売機について、筆談で案内を受けることができる券売機も出てきており技術も確立できている。案内設備と同様に、ガイドラインの記載内容の見直しを始めていただきたい。現在のガイドラインのまま障害者対応型券売機の設置が増加すると、聴覚障害者の方にとってはバリアが増えてしまうことになるため、本来の障害者対応券売機とはどういうものなのかといったところから議論をしていただきたい。

○学校教育でも心のバリアフリーの取組が進んできているが、大人の方々も共感を持って取り組んでいただけるよう同時に伝えていただきたい。

○妊婦や子供・乳幼児の移動については、高齢者、障害者等の「等」に含まれていると理解しているが、妊婦や乳幼児、子供だけではなく、「等」にまとめられることで解像度が下がってしまうと感じている。その点については個別の理解を深めていただき、その上で接遇を超えたサポートなどを考えていただきたい。

○先進事例を会議の場で拝見することがあるが、どの程度浸透しているのかが分かりづらいことがある。先進事例をそのまま模倣したらよいというものではないため、自治体の基本構想を作成するに当たっても、先進事例だけが出ていくのではなく、そこに至ったプロセス等の共有や、取組みやすくする工夫にも取り組んでいただきたい。

○少し前までベビーカーマークは押す人がスカートを履いており、女の方がするものだと思い込まれていた。そういったアンコンシャスバイアスについても意識していただき、声が上げにくい方々の解像度が低く理解されていないことにも目を向けていただき、今後検討いただきたい。

○リフト付きバス等がバリアフリー対応していない場合の代替手段等が明確になっていないと感じている。空港で実施した調査では、車いす使用者は空港から移動する手段として、自家用車もしくはタクシー以外ないという空港も存在している。車いす使用者の場合は、一般の人よりも移動に係る時間やコストが9倍かかってしまう不公平な状況もあり、移動を保障するという面から代替手段の確保を国で実施することも考えていただきたい。

○UD タクシーについて、ハード面での整備目標が示されているが、未だに乗車拒否が

起こっているのです。ハード面の目標だけではなく、運転手の認知度といったソフト面の目標も掲げる必要がある。

- 空港の目標値について、1日平均利用者数2,000人以上を対象としており、他は利用実態踏まえ可能な限りバリアフリー化となっている。ただし、週もしくは月数便という空港もあり、利用実態踏まえということにするとバリアフリー化が進まない懸念がある。利用者の少ない空港は、むしろ高齢者の利用が多く、通院利用も多いのが現状であり、対象を利用者で制限することに意味はないのではないかと感じている。
- 移動の権利という視点を明確にして、進めていくことが必要ではないかと感じている。
- ホテルのバリアフリールームに宿泊した際、シャワーチェアが用意されていないケースがあるので、ホテルのアクセシビリティについてもっと取り上げていただきたい。具体的には、ガイドラインの改善や、バリアフリールームの数・種類の拡充などが必要だと感じている。
- バリアフリートイレでは利用の待ち時間が長くなる傾向があると感じているため、利用者数を考慮した上で、ガイドラインの見直しと、駅や公共スペースでの設置数の増加が必要である。また、大人用の介助ベッドが必要な方は、使用できる場所が非常に限られており、外出が制限されてしまう。新設されるトイレには大人用の介助ベッドを設置することをガイドラインに定めていただきたい。
- 心のバリアフリーについて、外国製の大型電動車いすを見て、「ハンドル型電動車いす」と誤解され、車いす使用者の入館をスタッフが拒否しようとした事例があった。今後、様々な形状の移動補助具を使用している旅行者の訪日機会が増加すると予想されるため、心のバリアフリー研修の際には、「様々な種類の移動補助具がある」という認識を持ってもらうことが重要である。
- 今回のとりまとめでは、主要課題の中で「認知症」という言葉を入れて、課題を明確化していただいて高く評価している。
- 若年性認知症を発症した65歳未満の方の中には、交通機関を利用して移動したり、家族と外出をされる方もいるため、「外見からは分かりづらい障害への対応の推進」の課題でも状況に合わせて当事者が求めている支援を把握して提供することを明確にさせていただいて感謝している。
- 公共施設のトイレでは、例えば水を流す操作が場所によって異なるため、覚えた操作が他の場所では通用しないという声も寄せられている。若年性認知症の方々が社会参加する機会が増えている中で、事前に当事者の意見を反映させて設計することが重要である。
- 心のバリアフリーについて、何が不十分だったのかという点が見えてこない。交通事業者施設管理者等への接遇研修だけでは心のバリアフリーの理解向上が不十分なので、直接当事者に対するアプローチや、子供たちへの教育啓発といった学校連携事業等を新たに重要なものとして取り組むということで位置付けている。

- 心のバリアフリーの目標はインターネットモニターアンケートで測定するが、国民向けにどうメディアなどを活用して幅広く心のバリアフリーを訴えていくかということが重要になるため、その辺りを引き続き具体化について考えていただきたい。
- 人権モデルも含めた障害の理解が今後の大きな課題である。障害者差別解消法や交通政策基本法にも関連するものであり、こういった関連性のある法律や計画等との大きな枠組みでの調整が必要である。
- 香害により化学物質過敏症の方が外出できない、電車に乗れないといった状況が出てきている。そういう課題も意識して今後議論していただきたい。
- 主要課題では3パートの現状と課題を認識し、その対応方針についても記載されているため、関係者に向けて今後の指針が示されていて良いと思う。特に ICT 分野は新分野であり今後の発展が期待される。
- ICT 分野で新たに目標を記載することは難しいことも承知しているが、様々なチャレンジが可能であるという書き方もあるのではないか。その部分では当事者を入れて継続的に検討するべきかと考えるが「継続的な目標」に入れることは可能か。
- 駅の無人化への対応や公共交通機関が不足している地域における移動保障等、困難な課題に対しては府省庁、自治体、事業者と連携しながら具体的な社会実験が行えるようなモデル事業を実施しながら実証的に検討していくことが必要ではないか。

議事② その他

(住宅局より資料4について説明)

以上