

第15回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
鉄 軌 道	○鉄道駅バリアフリー料金制度について、最近、廃止する事業者が増えていると思うが、なぜなのか。事業者はバリアフリー化の費用をこれからどのように捻出するのか。また、国からこうした事業者にも補助を出すのか教えていただきたい。	○ 鉄道事業者のバリアフリー整備を含む設備投資は、従来、運賃収入を原資として行われてきましたが、デフレ環境下において、運賃改定が行えない状況が続いてきた中で、社会的課題であるバリアフリー整備を加速化するため、令和3年に鉄道駅バリアフリー料金制度を創設し、バリアフリー整備の一層の推進を図ってまいりました。 近年においては、鉄道事業者において、人件費や物価の高騰等を踏まえ、バリアフリー整備の推進を含む今後の必要な投資に資する運賃改定を行うことが可能な状況となったことから、バリアフリー料金の廃止と併せた運賃改定が実施されるようになってきたものです。 こうした運賃改定に当たって、各鉄道事業者は、バリアフリー整備を引き続き継続していく旨を公表しており、国としても、これまで鉄道駅バリアフリー料金等を原資としてきたバリアフリー整備が引き続き計画的に行われることを前提として、運賃認可を行っております。 国土交通省としては、これらの背景・経緯を十分に踏まえ、各鉄道事業者と連携して、鉄道事業者におけるバリアフリー整備の進捗について、整備の実施が遅れることのないよう、必要に応じて指導するとともに、必要な予算の確保に努めてまいります。
	○東京都ではSuicaが都道府県をまたぐ、あるいはブロックをまたぐと使えない。特に障害者と介護者のセットのSuicaは全国どこでも使えるのか、引き続き使えないのか、検討の進捗状況を聞かせていただきたい。	○ 現在、障害者用Suicaは、首都圏Suica・PASMOエリア、仙台Suicaエリア、新潟Suicaエリア、青森・盛岡・秋田SuicaエリアのSuicaが利用可能な鉄道・バス事業者において利用可能となっています。 交通系ICカードシステムについては、対象駅やエリア等を拡大した場合、自動改札機などで処理すべきデータ量が大幅となる特性があり、処理量の制約等も踏まえ、エリアごとに構築されてきた経緯があるものと承知しております。 また、障害者用ICカードの全国相互利用の実現に当たっては、鉄軌道事業者によって障害者割引制度等が異なる点が課題となっており、現時点において、障害者用Suicaを他のエリアでご利用いただくことは難しい状況と承知しております。 一方で、本年9月にはJR東日本が、令和8年度末に首都圏、仙台、新潟、青森、盛岡及び秋田の6つのSuica利用エリアを1つに統合する方針を公表したところであり、交通系ICカードシステム全般の利用環境の改善に向けた取組が進められております。なお、障害者用Suicaの具体的な取扱いについては現時点で公表されておられません。 国土交通省としては、いただいたご要望を各鉄軌道事業者へお伝えするとともに、引き続き利用者の利便性向上に向けた取組の動向を注視してまいります。

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
鉄軌道	○ホームドアの整備については、かなり利用が多い駅に対しても未設置のケースがあり、電車がホームに入ってくると危ない思いをすることもするため、早急に整備をしていただきたい。 ○幾つもの出入口がある駅では、エレベーターがどこにあるか分からないため、設置場所がわかるように表示をしていただきたい。高齢者の方や、ベビーカー、車椅子の方は階段はなかなか利用できないため、そういった方々の目線に立って、どのように表示したらよいのかをきちんと考えていただきたい。出入口だけでなく、乗換えの通路の途中で階段がある場合も、同様に通路の手前で表示していただきたい。	○ ホームドアの整備は全ての鉄道利用者の安全の観点から非常に重要ですが、その整備に多額の費用を要することや転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、整備目標や優先順位を適切に定め、計画的に進めていくことが重要であると考えております。 現在の全国の鉄道駅のホームドアの整備目標としては、令和12年度までに4,000番線、うち1日あたり平均利用者数が10万人以上の駅で900番線を整備することとしており、令和6年度末時点で、全体で2,830番線、うち10万人以上の駅で621番線が整備されています。 国土交通省としましては、引き続き運賃や鉄道駅バリアフリー料金による利用者の薄く広い負担や、予算措置による重点的支援を活用しながらバリアフリー化を推進してまいります。 ○ 出入口における表示について、移動等円滑化基準においては、公共用通路に直接通ずる出入口（鉄道駅及び軌道停留場にあつては、当該出入口又は改札口。）の付近には、エレベーターを含む移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示した案内板その他の設備を備えなければならないと定められております。平均利用者数が3千人/日以上及び基本構想の重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の鉄軌道駅において、案内設備の設置率は、令和6年度末において77.3%（※）となっており、令和12年度までに原則として全てバリアフリー化を行うこととしております。また、バリアフリーガイドラインにおいては、望ましい整備内容として、地下駅等における移動等円滑化された経路上ではない各出入口において、エレベーターが設置されている出入口までを示す位置案内図等を設置し、移動等円滑化された経路への誘導経路を示すことが望ましいと定められております。 （※）公共交通移動等円滑化基準第10条から第12条に適合している案内設備を設置している駅の割合。 乗換え通路における表示について、バリアフリーガイドラインにおいては、標準的な整備内容として、個別の誘導サインは、出入口と乗降場間の動線の分岐点、階段の上り口、階段の下り口及び動線の曲がり角に配置することが定められております。 引き続き、バリアフリーガイドライン改訂やバリアフリーに係る検討会開催等の機会を捉えて、移動等円滑化基準やバリアフリーガイドラインの内容を鉄道事業者に周知するとともに、これらの内容に基づき指導してまいります。

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
鉄 軌 道	○ 無人駅に対するガイドラインが整備されたが、現場ではなかなか進んでいない。それに対する取組の方針について国土交通省から回答がありますが、ほぼ事業者任せになっているような書き方である。目標をつくってデータや数字を公開しているので、無人駅において障害者や高齢者が安心して利用できる事例がどれぐらい増えているのかを数値で見える化していただきたい。 ○ 少子高齢化の現在、利用者が多い駅でも、鉄道会社などの人材不足のため機械化が進んでいる。機械化に対して反対しているわけではないが、障害者が安心して分かりやすく機器を利用できる事例がどれぐらい増えているのかを見える化していただきたい。また、実際に事例があれば、HP等に掲載いただき、他の事業者が参考にできるような方法を検討いただきたい。	○ 少子高齢化に伴う担い手不足等を受け、鉄軌道事業者において、無人化を含む駅の営業体制を見直す動きが出ていることは承知しておりますが、営業体制の見直しにあたっては、駅利用者に極力ご不便をお掛けすることのないよう、サービス水準を可能な限り維持する必要があると考えております。 令和7年3月に公表した「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会とりまとめ」において、無人駅における設備整備等については、障害のある方々を含む利用者の特性に対応できているかを検証の上、必要な取組を展開することが重要である旨を示し、鉄軌道事業者へも展開をした上で、今後も、こうした観点を踏まえて丁寧な対応をとるよう、引き続き、働きかけを行っているところで 国土交通省としては、今後、鉄軌道事業者における取組状況や先行事例の把握に努め、それらの周知を図ることにより、障害のある方や高齢者が安全かつ円滑に利用できる駅環境の確保に向けた取組を促してまいります。 ○ 機械化の一例として券売機につきましては、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準において、「乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち一以上は、高齢者、障害者等の円滑に利用することができる構造のものでなければならない。」と定められており、障害者対応型券売機を含めた鉄軌道駅の移動等円滑化の実績については国土交通省にて調査を行い、毎年度結果を公表しております。 平均利用者数が3千人/日以上及び基本構想の重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の鉄軌道駅において、障害者対応型券売機の設置実績は、令和6年度末において91.6%となっており、令和12年度までに原則として全てバリアフリー化を行うこととしております。 また、「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」等においても、画面を通じて筆談することが可能なモニター付券売機の導入に加え、操作体験会の実施等といった取組をお示ししているところで 今後も、障害者団体・鉄道事業者・国等による意見交換会の場などで、こうした取組の共有を行うとともに、導入の拡大を働きかけてまいります。

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
鉄軌道	○ J R 東海が令和8年秋以降導入予定の障害者割引料金のウェブ予約・決済について、現状、新神戸駅から東京駅までの東海道新幹線に乗ろうとすると、乗車券、特急券を購入するためには個別に2つのサービスに会員登録が必要となるが、サービス導入後もこのような購入方法になるのは、どこの区間なのか、現状はどのようになっているのか教えていただきたい。 ○ 東京メトロの「みえるアナウンス」について、QRコードを読み込んでも、スマートフォンの画面に、最近放送されたアナウンスはありませんと出るが、ホームでは音声案内がされていた。個人のスマートフォンに限定するのではなく、事業者側改札にモニターをおいて、アナウンスの文字化をしていただく等、しっかりと準備いただきたい。 また、ランプを設置して、アナウンス内容に合わせて色を変えることも大事だと思うので、東京メトロに限らず、他の事業者でも取り組んでいただくべきアクセシビリティだと思う。	○ 令和8年8月に、JR東海・JR西日本・JR九州が提供する「EXサービス（エクスプレス予約・スマートEX）」において、従来は駅窓口等での購入が必要であった障害者割引を適用した乗車券類をネット予約の上、チケットレスで乗車できる商品が令和8年9月15日より発売開始（利用開始は10月1日から）となる旨、発表されたものと承知しております。 事前にEXアプリ上でマイナンバーカードやマイナポータルから取得した障害者手帳情報等を会員情報に登録することで、EXサービス単体で、東海道、山陽、九州新幹線の全区間の乗車券と特急券が一体となった商品をご購入いただけるものと承知しております。 従いまして、従来のように2つのサービスに会員登録をせずとも、EXサービス単体で東海道、山陽、九州新幹線の全区間でご利用いただけるようになるものと承知しております。 ○ 東京メトロの「みえるアナウンス」においては、試験導入を経て全駅へ導入したものの、運用していく中で、取り組むべき課題が残っている状況と伺っておりますが、更なる情報提供の充実に向けて、遠隔案内端末を順次導入しているところと承知しております。 鉄軌道事業者においては、聴覚障害者等への情報提供の充実を図るため、 ・映像によるやり取りが可能となるモニター、カメラ、書画台の設置 ・駅構内のアナウンスの音声を多言語で文字表示できる「みえるアナウンス」 等といった取組を実施していると承知しております。 このような取組については、「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」のとりまとめにおいても好事例として紹介をしております。 国土交通省としては、各鉄軌道事業者の事情や利用者の実態等を踏まえて取組が進められることが重要と考えております。 引き続き、ご指摘の方法も含めて障害者団体のご意見を参考にしながら、全ての利用者が円滑に鉄軌道を利用できる環境の整備が図られるよう、働きかけてまいります。

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
鉄 軌 道	○認知症の症状のあるなしにかかわらず、出かける際に、ホームから改札、そして地上というルート全体、所管が変わってしまうので難しいのかもしれませんが、階段1つで本当に戸惑ってしまう。健常な方でも荷物を持っていたり、ベビーカーを押していたりすると、階段は大きなバリアになってしまう。そのあたりの調査や、階段に対するエスカレーターの設置ですとか、ルートの明示など、そういうところがどうなっているのかということが気になりました。	○ 国土交通省では、駅の段差解消を含めた鉄軌道駅の移動等円滑化の実績について調査を行い、毎年度結果を公表しております。平均利用者数が3千人/日以上及び基本構想の重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の鉄軌道駅において、エレベーター等による段差解消率は、令和6年度末において94.2%となっており、令和12年度までに原則として全てバリアフリー化を行うこととしております。 また、ルートの明示については、バリアフリーガイドラインにおける標準的な整備内容として、移動等円滑化された出口までの経路を分かりやすく明示することが定められております。 なお、鉄道事業者によるバリアフリー情報の公開やエコモ財団が提供しているらくらくお出かけネットなどのICTを用いた情報提供の取組が行われていると承知しています。 引き続き、バリアフリーガイドライン改訂やバリアフリーに係る検討会開催等の機会を捉えて、バリアフリーガイドラインの内容を鉄道事業者に周知するとともに、これらの内容に基づき指導してまいります。
	○鉄道駅構内で、通路の僅かな傾斜に気付かず、車椅子がひとりでに走り出してしまうことがあります。その傾斜の先に階段があった場合は転落事故につながる恐れがあるため、そのような環境では注意喚起の掲示をしていただきたい。	○ バリアフリーガイドラインにおいては、標準的な整備内容として、プラットホーム上のエレベーターの出入口付近に傾斜がある場合は、車椅子利用者等の線路への転落防止のため、傾斜に関する注意喚起の掲示とともに旅客の円滑な流動に支障を及ぼさない範囲で柵を設置することが定められております。 引き続き、バリアフリーガイドライン改訂やバリアフリーに係る検討会開催等の機会を捉えて、バリアフリーガイドラインの内容を鉄道事業者に周知するとともに、これらの内容に基づき指導してまいります。
バ ス	○長距離バスのリフト付きバスについて、適用除外の車両は十数年前から6%前後で推移している。地方ではバス路線しかないところも多いため、バリアフリー化は不可欠であり、改善策を検討してほしい。	○ 第4次目標において、適用除外認定車両につきましては約25%をリフト付バス又はスロープ付バスとするとし、可能な限りバリアフリー化するとしています。 リフト付きバスにつきましては、これまでリフト付きバスの購入費用に対しての支援及び初回の自動車重量税の免除を行ってきたところです。引き続き目標達成に向けて、導入支援に取り組んでまいります。

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
バス	○バスの乗車方法で I C カードの普及はかなり進んでいるが、まだ現金のみで I C カードが使えないなど不具合を感じるところがあるため、検討してほしい。	○ バスの I C カードにつきまして、これまで I C カード決済機器の導入費用に対して支援を行ってきたところであり、日本バス協会加盟事業者のうち保有車両数 30 両以上の事業者に対する調査でキャッシュレス導入割合は 94.2% となっております。引き続き導入支援に向けた取組を行なってまいります。
タクシー	○ UD タクシーについて、東京はかなり高い達成度であるものの、実際は運転手の方が乗せ方が分からなかったり、時間がかかってしまうという理由で乗車できないこともあるため、利用する側も極力使用しないようにしている。走っている数と実際に利用できる数が肌感覚と違うため、改善されるような対策をしてほしい。 ○ 全タクシー台数のうち、UD タクシーの割合は東京では 75%。一方で、山口県は 3% 台である。自治体間の格差が広がっている状況で、行政側はデータの公表だけでなく、自治体への状況調査や応援策の検討等、何らかの対策を講じてほしい。	○ UD タクシーにおいては、ドライバーの知識や経験の不足による乗車拒否の事例等があることは承知しております。 国土交通省といたしましては、定期的なドライバーの研修につきまして、平成 30 年に通達を発出し、事業者及び業界団体において①UD タクシーの運送等に関する研修を受講させること②教育担当者を育成すること③定期的な自主研修の実施に取り組むことを指導しております。令和 6 年度を受講者数は 26,439 人を数えており、引き続き、UD 研修の内容・回数の充実の拡大に努め、接遇の改善に努めてまいります。 ○ ご指摘のとおり、移動等円滑化実績における直近の UD タクシーの導入状況においては地域格差が生じております。こういった状況も踏まえ、主に地方部での需要に対応するため、令和 6 年 4 月 1 日に UD タクシー認定要領を改正し、UD タクシーの導入が遅れている地方でのバリアフリーの裾野を広げ、利用者利便の向上を図る目的で新たに認定レベル準 1 を追加しました。これにより、現在販売されている複数の車両においても、UD タクシーとしての認定が可能となったところで、 UD タクシーはバリアフリー法に基づく基本方針における第 4 次目標により、令和 12 年度末までに、各都道府県における総車両数の約 25% について、UD タクシーとするのが目標が策定されており、新たに認定レベル準 1 に認定した車両も含め、事業者による UD タクシーの導入を予算・税制により支援することで、引き続き UD タクシーの普及を図ってまいります。
旅客船	○ 旅客船のバリアフリー基準が古い。船の一部しか利用できなくてもバリアフリー化されているとみなされているが、実際には本当に一部しか利用できずに非常に不十分。ぜひ基準の見直しをしていただきたい。	○ 障害のある方々を含めて安心・安全に旅客船を利用できることは大変重要であると認識しております。旅客船のバリアフリー化にあたっては、船舶の構造的な制約、費用面の制約など様々な観点を踏まえる必要があるため、今年度、旅客船のバリアフリーの調査事業を実施予定であり、当該調査結果を踏まえ、来年度以降にバリアフリーガイドラインの見直しの検討を予定しております。

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
航空	○ バリアフリートイレが航空機内にないことが問題になっているが、JAXAのモックアップについて、実用化するようにぜひ後押ししていただきたい。	○ 国土交通省では本年8月に開催された空旅ユニバーサルデザインに関する研究会に参画すると共にJAXAが研究開発を進めておりますラボトリーについて、JAXAや関係機関と連携し、外国航空会社・本邦航空会社に対してプレゼンテーションを行うなど機運醸成に取り組んでいるところです。国土交通省としては、JAXAはもとより、当事者の皆様や関係する事業者と緊密に連携しながら、実用化に向けての機運醸成に取り組んでまいりたいと考えています。
路外駐車場	○ 車止めが路面と一体化した色になっていることが多いため、もう少し目立つ色に変えて見やすくし、転倒を防ぐ対策をしてほしい。 ○ 駐車場のバリアフリーについて、大型の車椅子や、ストレッチャー型の車椅子の場合、福祉車両の後ろから180センチのスロープを出して乗降し、スロープを降りてからは100～150センチぐらいのスペースが必要となるため、車の後方にスペースが欲しい。優先区画の駐車場の1つだけでも、後方に広いスペースを取るよう検討をしてほしい。	○ ガイドラインの中で、車止めだけでなく駐車マスも含めてわかりやすい色等で示している駐車場や視認性の改善を行っている駐車場の事例を掲載させていただいているところでございます。 引き続き、各種会議等を通してガイドラインの周知を行い、車止めを含め、わかりやすく見やすい駐車場の普及に取り組んでまいります。 ○ ガイドラインにて、奥行きのある駐車スペースが必要であるという点をバリアフリーのニーズとして事例を掲載しております。また、各自治体の条例に基づく駐車施設については各自治体が条例をつくる際のひな型を都市局で作成しており、ひな型の条例の中において、大型の福祉車両に配慮した基準、規定も設けております。 引き続き、各種会議等を通してガイドライン及び各自治体が駐車施設を定める際のひな形となる標準駐車場条例について周知を行うことで、奥行きのある駐車スペースの確保に取り組んでまいります。
小規模店舗	○ 小規模店舗のバリアフリー化は、日本の長年の課題。特別特定建築物内のテナントだけに限定していることは大きな問題だと思う。ワーキングをつくって、基準化の議論を進めていただきたい。	○ 令和7年度からは、「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準フォローアップ会議」において、小規模建築物における基準の適合状況に関する実態調査や、テナント事業者・設計者へのヒアリングを実施するなど、小規模建築物やテナントのバリアフリー化に向け、実態把握と課題整理を行った上で、実効性のある対策を検討しているところです。 具体的には、前回の会議において、適合率の低い建築物特定施設について、要因分析等を行うべきとの指摘をいただいております。現在、その分析等を進めているところです。

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
小規模店舗	○小規模店舗のバリアフリー化は自治体によってかなり差があると感じている。自治体によっては、既存の小規模店舗に対してバリアフリー化する際に補助金を出すところもあるが、それを事業者が知らないこともあるため、周知をしたり、現在ある小規模店舗に対しても、改善したら補助金などを出すような工夫をしていただきたい。 ○小規模店舗のアクセシビリティを促すために、既存の観光施設における心のバリアフリー認定制度への参加や、同様のプログラムの作成が有効ではないか。認定された店舗にはステッカーの貼付や、オンラインデータベースでの可視化などにより情報公開することで、消費者がそれらの店を応援しやすくなる。認定店舗の収益につながるが見えれば、ほかの店舗も後に続くきっかけになるのではないか。	○ 令和8年度税制改正におきまして、バリアフリー環境整備促進事業を活用してバリアフリー改修が行われた、小規模な飲食店等を対象に、固定資産税・都市計画税の減額措置を講じたところです。これを機に、建築物等のバリアフリー化が一層進むよう、自治体向けの説明会等の機会を通じて、福祉部局を含む幅広い部局に対して、バリアフリー化の重要性や本事業について丁寧に周知を行ってまいります。 ○ 観光施設における心のバリアフリー認定制度については、規模に関わらず飲食店や博物館も認定対象とし、認定施設名は観光庁HPに掲載しているほか、認定マークを認定施設の広報・PRに活用できることとしています。いただいたご意見を踏まえながら、引き続きより良い認定制度のあり方について検討を進めてまいります。
基本構想	○基本構想、マスタープランの策定が進んでいないため、さらに進むように支援を考えていただきたい。	○ 基本構想等の作成が進まない課題を踏まえて、令和8年4月にはガイドラインの改定を行い、地方部の地域特性を踏まえた基本構想等の作成に関する考え方や、他の行政計画との一体的な作成の考え方等に関する記載を充実させたところです。また、多様な基本構想等の事例を整理した事例集を新たに作成し、自治体が規模や連携分野等に応じて類似事例を参考にしながら基本構想等の作成・見直しができるよう、情報提供の充実を図っております。さらに、地方運輸局等が自治体に有識者等を派遣するバリアフリープロモーター制度の活用促進を図るべく、制度の充実について検討を進めております。加えて、自治体に対して基本構想等の策定に必要な調査経費の1／2の補助※を行い、財政的支援の充実に取り組んでおります。 引き続き、基本構想等の作成促進・支援ツールの充実等を図りながら、基本構想等の策定が促進されるよう取り組んでまいります。 ※地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリアフリー化調査事業）

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
心のバリアフリー	○心のバリアフリーについて、言葉を理解することより内容を理解していただくことが重要であるため、具体的な障害者、高齢者の立場を理解して、具体的に行動するような方法論をしっかりと考えていただきたい。	○ 「心のバリアフリー」の推進について、「UD2020行動計画」において策定されている3つの体现ポイントを踏まえて、全国各地で「バリアフリー教室」を開催し、車椅子利用体験や視覚障害者疑似体験、障害者介助体験等を通じて、高齢者・障害者等の特性やバリアフリーの必要性についての理解を深めるとともに、国民一人一人が自然に快くサポートする環境づくりに引き続き取り組んでまいります。
その他	○障害者権利条約を行政のみならず事業者も含めてもっと徹底してほしい。権利条約の総括意見書のアクセシビリティに関する意見書が参考になるため、取り入れたらどうか。 ○ヘルプマークについて、心のバリアフリー周知のため、ポスターの作成等大変良い取組であるが、ヘルプマーク1つに絞って社会に周知されることで、取りこぼされる障害者がいる。国交省からは個々のマークについても事業者にも周知いただきたい。 ○香りの害について、国土交通省は公共交通機関に特化したポスター作成の検討を含め、どのような場所でどのような周知が必要かなど、関係省庁と協力を図るとのことであるが、ぜひともこういう面での取組を強化していただきたいと思う。	○ 障害者権利条約の理念及び同条約に基づく障害者権利委員会の総括所見については、障害者施策を推進する上で重要な指針の一つであると認識しております。同条約を受けて制定された障害者差別解消法の規定に基づき、事業者が差別の解消に向けた具体的取組を適切に行うために必要な事項をまとめた「国土交通省所管業における障害を理由とする差別解消の推進に関する対応指針」を定めており、合理的配慮の提供やアクセシビリティの向上が図られるよう、事業者にも指導を行っているところです。 ○ ヘルプマークだけではなくバリアフリーに関する個々のマークについて、周知を行うことは非常に重要と認識しております。ヘルプマークを含め手話マーク、筆談マーク、ほじょ犬マーク等個々のマークにつきまして、公共交通事業者に向けた接遇ガイドラインにおいて、紹介をしているところ、引き続き事業者に対して、周知を行ってまいります。 ○ これまで、消費者庁を中心に作成された、香りへの配慮を促すポスターを活用し、公共交通機関を含む国土交通省所管の業界団体を通じ、周知してまいりました。令和8年5月には、新たに国土交通省、こども家庭庁が加わった7省庁連名のポスターに改訂されたことに伴い、改めて周知したところです。 引き続き関係省庁及び業界団体と連携しながら、今般の周知による普及・啓発の状況を踏まえつつ、より効果的な周知を図るための対応を検討してまいります。