

【資料2】

**バリアフリー法施行状況検討会(国土交通省主催)に
おける議論の進捗状況および今後の方向性について**

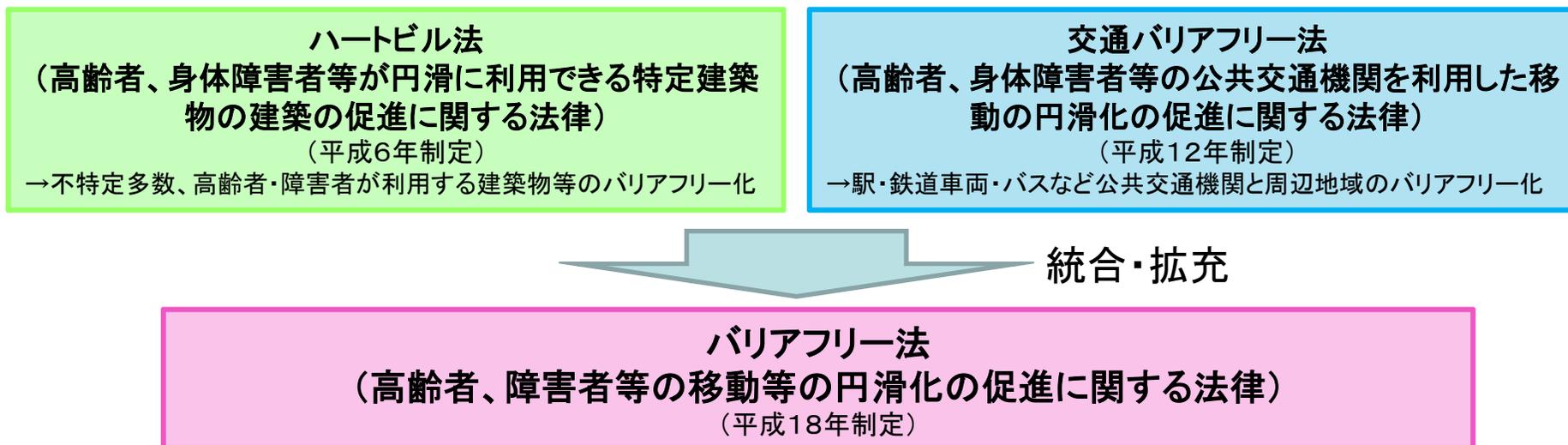
**2012年11月29日 大阪府福祉のまちづくり審議会資料
関西福祉科学大学 三星 昭宏**

2012年11月29日 大阪府福祉のまちづくり審議会資料
関西福祉科学大学 三星 昭宏（国土交通省 了承済み）

交通機関の移動円滑化整備ガイドライン見直しの 状況と今後の国土交通省のバリアフリーへの取り 組みの方向性

国土交通省 総合政策局 安心生活政策課
交通バリアフリー政策室長 大熊 昭
2012年10月24日

1. バリアフリー法の概要(1)



✦ 対象者の拡充

- ・身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害者等全ての障害者が対象

✦ 対象施設の拡充

- ・建築物、公共交通機関及び道路に加え、路外駐車場、都市公園、福祉タクシーを新たに追加

✦ 基本構想制度の充実

- ・バリアフリー化を重点的に進める対象エリアを旅客施設を含まない地域にまで拡充

✦ 基本構想策定の際の当事者参加

- ・協議会制度を法定化
- ・構想作成提案制度を創設

✦ ソフト施策の充実

スパイラルアップの導入

- ・関係者と協力して、バリアフリー施策の持続的かつ段階的な発展を目指す。

心のバリアフリーの促進

- ・ハード面での整備と併せて、国民の一人ひとりが、高齢者・障害者等の困難を自らの問題として認識。

1. バリアフリー法の概要(2)

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらとの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定める。

公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

基本方針において整備目標を設定／移動等円滑化基準の適合義務

旅客施設及び車両等



道路



路外駐車場



都市公園



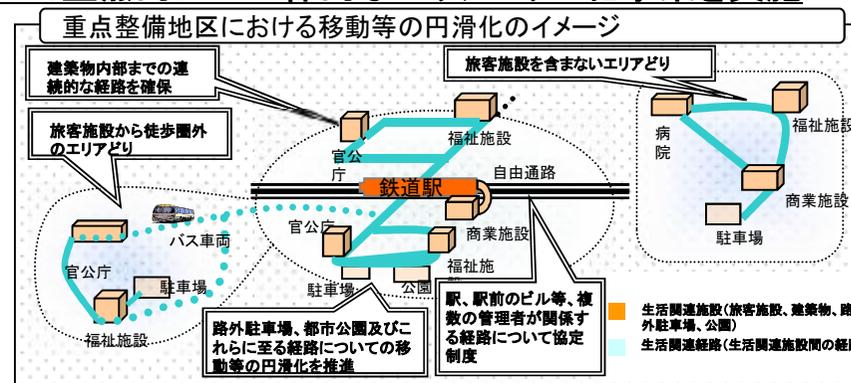
建築物



地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施

★住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置



心のバリアフリーの推進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等



4. 取り組みの状況及び評価(1)

【整備目標】

		現状 ^{※2} (H23年3月末)	H22年までの目標	H32年度末までの目標	
鉄軌道	鉄軌道駅	78%	原則100% ^{※1}	○ 3000人以上を原則100% 地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う。 ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	ホームドア・可動式ホーム柵	44路線 484駅	目標なし	車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進	
	鉄軌道車両	50%	約50%	約70%	
バス	バスターミナル	83%	原則100% ^{※1}	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	乗合バス車両	ノンステップバス	36%	約30%	約70% (対象から適用除外認定車両(高速バス等)を除外)
		リフト付きバス等	-	目標なし	約25% (リフト付バス又はスロープ付きバス。適用除外認定車両(高速バス等)を対象)
船舶	旅客船ターミナル	84%	原則100% ^{※1}	○ 3000人以上を原則100% ○ 離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	旅客船	18%	約50%	○ 約50% ○ 5000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○ その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化	
航空	航空旅客ターミナル	92%	原則100% ^{※1}	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	航空機	81%	約65%	約90%	
タクシー	福祉タクシー車両	12,256台	約18,000台	約28,000台	
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路	68% ^{※3}	原則100%	原則100%(今後、市町村の基本構想作成による重点整備地区の増加に伴い、増加する対象施設も含む)	
都市公園	移動等円滑化園路	46% ^{※3}	約45%	約60%	
	駐車場	38% ^{※3}	約35%	約60%	
	便所	31% ^{※3}	約30%	約45%	
路外駐車場	特定路外駐車場	46%	約40%	約70%	
建築物	床面積2000㎡以上の特別特定建築物の	48%	約50%	約60%	
信号機等	重要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等	96%	原則100%	原則100%	

※1 H22年までの目標については1日平均利用客数5000人以上のものが対象

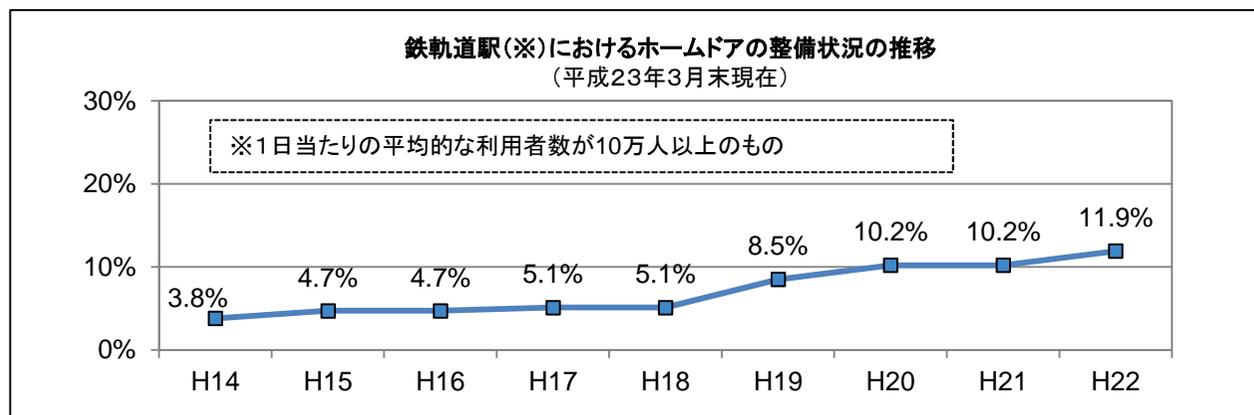
※2 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。1日平均利用客数3000人以上の数値を記載。

※3 集計中につき、H22年3月末時点の数値。

4. 取組みの状況及び評価(6)

1 ホームドアの整備状況

- 昨今、視覚障害者をはじめとする旅客の鉄道駅のホームからの転落事故、列車との接触事故が多発しており、ホームドア等といった転落事故の防止効果の高い対策の必要性が高まってきている。
- 平成23年8月の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」における中間とりまとめにおいて、利用者10万人以上の駅において、ホームドア等又は内方線付きJIS規格対応の点状ブロックの整備を優先的に進める旨を明記したところ。
- 国においては補助金や税制等による支援を実施。



4. 取り組みの状況及び評価(10)

- 公共交通事業者等における教育訓練の取り組みやハード面の整備は進んできている一方で、バリアフリー整備がなされた車両等においても、ハンドル型電動車いす利用者等に対する乗車拒否等が起こっており、実際に裁判や法務局等で処理されている事例も発生。
- 無人駅や駅員の少ない駅が存在しており、このような駅においては、障害者等に対する人的対応が十分にできていない状況。

【公共交通機関等における「乗車拒否」・「搭乗拒否」に関する紛争事例】

【裁判事例】

- ・車いすでバスを利用できなかった事例(停留所の狭隘によるスロープ利用不可)
- ・身体障害者が航空機に単独搭乗できなかった事例(単独搭乗の事前連絡不備)
- ・身体障害者(外国人)がバスを利用できなかった事例(コミュニケーション不良)

※いずれも原告の請求棄却となっている。

【道路運送法による処理事例】

- ・車いすでバスを利用できなかった事例(車内混雑を理由とした次のバスへの乗車指示)
※乗車拒否理由がないとして文書警告した。
- ・車いすでバスを利用できなかった事例(道路構造上の理由による利用不可)
※停留所の車いす利用者の乗降扱いの可否についての検討が十分に行われておらず、車いす利用者への適切な対応を行っていたものとして文書警告した。

5. ガイドラインの改定の状況

I 公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン(旅客施設編・車両等編)

平成24年中の改定を目指し、視覚障害者や聴覚障害者等移動に当たっての情報取得に困難のある障害者等への対応等の見直しについて検討中。

I 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

平成24年7月に改訂版を公表。

(主な改訂内容)

床の滑りに係る評価指標及び評価方法等について記述を充実したほか、多機能便房における多様な利用者の集中回避や、車いす使用者の利便性向上に資する機能分散の考え方等についても記述を充実。

その他、バリアフリーの観点からの優良な設計事例や、応急仮設住宅におけるバリアフリー化の取り組み事例の紹介等を実施。

I 都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン

平成24年3月に改訂版を公表。

(主な改訂内容)

高齢者、障害者等の多様な特性と必要な配慮について、理解を深めるため、基準の趣旨、取組み事例、参考情報を追加したほか、高齢者、障害者等の円滑な公園利用のために必要な情報提供方法・利用支援に関するガイドラインを追加。

また、自然環境や人文資源の保全等の個々の公園の特性に応じたバリアフリー化に関する基本的な考え方とその推進方策、参考となる取組事例を追加。

7. 公共交通機関ガイドライン改定の検討(2)

○公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン見直し検討の主な論点 (旅客施設編)

①バリアフリー化計画論について記載(車両編と共通)

新たに全体のバリアフリー化計画を示した「整備の理念と施策の考え方」を設け、将来を見据えたバリアフリー整備の基本理念、基本的考え方等を記述。

②施設の利用特性等に応じたバリアフリー化の拡充

施設の利用特性、主要経路の構造、規模などに応じた、複数バリアフリールート確保や、トイレの機能分散等を記述。

③利用者の変化への考慮

例えば、段差解消をみても、ベビーカー利用やキャリーバッグ使用など、車いす利用者以外にもバリアフリー整備を必要とする利用者層が多様化。また、高齢化等により健康上の問題を抱えた利用者が増加。そのような利用者の増加と多様化に対応したバリアフリー整備の記述を充実。

④視覚障害者用誘導ブロック敷設の記載の追記

階段の踊り場、ホームドア等が整備された駅プラットフォームにおける視覚障害者用誘導ブロック敷設方法について、調査研究の結果を反映。また、⑥に示す「音声・音響案内」との併用を記述。

⑤サインシステムに関する記載の追加

サインシステムに関し、可変式表示の表示内容の優先順位、表示スピード、文書表現など、聴覚障害者や知的障害・精神障害・発達障害者等多様な利用者を想定した配慮について、コラムを追加。

⑥音声・音響案内に関する記載の充実

音声・音響案内(音サイン)計画に関する基礎知識、基本的考え方、視覚障害者を想定した配慮について記述の充実。

7. 公共交通機関ガイドライン改定の検討(3)

○公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン見直し検討の主な論点(車両等編)

○バリアフリー化計画論について記載(旅客施設編と共通)

新たに全体のバリアフリー化計画を示した「整備の理念と施策の考え方」を設け、将来を見据えたバリアフリー整備の基本理念、基本的考え方等を記述。

○鉄軌道車両

①車両の乗降口扉位置の統一

列車間で可能な限り乗降口扉位置の統一を進めることが望ましい旨の記述。

②車いす使用者等の利用スペースの拡充

車いす使用者やベビーカー使用者等が円滑に移動を行うことができるよう、車いすスペースの拡充が望ましい旨の記述。

○バス

①都市内路線バス

都市内路線バス(ノンステップバス)の車内段差や座席の改良を踏まえた記述の改訂。

②都市間路線バス

都市間路線バスにおける乗降用リフトの仕様等の記述。

○タクシー

①ユニバーサルデザインタクシーに関する記述の充実

自動車局における調査研究の結果を踏まえた実車が開発されたことに伴い、ユニバーサルデザインタクシーの要件等に関する記述の改訂。

②乗合タクシーに関する新規記載

自動車局における調査研究の結果を踏まえ、「乗合タクシー」の項目を新設。

○航空機

①車いす使用者に配慮したトイレ

通路が1、客席数60以上の航空機において、車いす使用者がトイレを利用できるようにすることが望ましい旨を追記。

7. 公共交通機関ガイドライン改定の検討(4)

○計画論骨子について(案)

○整備の理念と施策の考え方

1. 公共交通機関バリアフリー整備の基本理念

- (1) 公共交通機関の旅客施設及び車両等の公共性
- (2) バリアフリー化整備の根本目標
- (3) 明瞭な空間構成
- (4) 統合的な整備の方針

- ①「多様な利用者を統合的にとらえる」
- ②「施設や車両を統合的にとらえる」
- ③「地域を統合的にとらえる」

2. 整備施策の基本的な考え方

(1) 移動経路確保の考え方

- ① 自立的な移動環境の確保
- ② 移動経路とわかりやすさ
- ③ 大規模旅客施設等における対応
- ④ 事業者間の連携

(2) 施設・設備配置の考え方

- ① トイレに関する基本方針
- ② 休憩施設等に関する基本方針

(3) 情報提供の考え方

- ① わかりやすく空間を整備する
- ② 接近と退出双方向の情報提供
- ③ 情報提供手段の役割分担
- ④ 異常時の情報提供
- ⑤ 技術的アプローチの考え方
- ⑥ 情報提供の内容
- ⑦ 音案内に関する考え方

(4) 人的対応拡充のための職員研修の必要性

- ① 基本的な考え方
- ② 係員、乗務員等の接遇・介助の研修
- ③ 設計、施工、管理に携わる職員の教育

(5) 災害時・緊急時対応の考え方

- ① 基本的な考え方
- ② 情報提供と人的対応

(6) 利用者相互のマナー周知

(7) 評価、見直しの仕組み

8. 公共交通機関ガイドライン見直しの要点(1)

調整中

○全般(施設編・車両等編共通)

①整備内容区分の変更

現行ガイドラインでは、移動等円滑化基準を含めた「標準的な内容」と「望ましい内容」の2区分であったが、「移動等円滑化基準に基づく整備内容」、「標準的な整備内容」、「望ましい整備内容」の3区分に変更。

②「移動等円滑化整備の基本的な考え方」、「ガイドライン整備の経路・施設配置・情報提供等の具体的な考え方」の追記

ガイドラインでは個別の施設や設備の整備基準を示しているが、整備を行うにあたっての全体的な考え方を提示。

「移動等円滑化整備の基本的な考え方」

- ・移動等円滑化の目的
- ・移動可能な施設、車両等づくり
- ・一体的、統合的な整備の方針 利用者を統合的に、施設・車両等を一体的にとらえる

「ガイドライン整備の経路・施設配置・情報提供等の具体的な考え方」

- 移動経路確保の考え方 自立的な移動経路の確保
 - ・自立移動環境
 - ・わかりやすさ
 - ・大規模施設での対応
 - ・施設設置管理者間の連携
- 旅客施設と車両等における施設・設備配置の考え方
 - ・トイレ(アクセスのしやすさ、多機能トイレ機能の分散、複数個所配置)
 - ・休憩施設等
- 情報提供の考え方
 - ・分かりやすい空間整備
 - ・接近退出双方の情報提供
 - ・手段の役割分担
 - ・異常時対応
 - ・技術的アプローチ
 - ・表示の方法
 - ・音案内
- 人的支援の必要性和国・地方公共団体・事業者・利用者との相互の協力体制

8. 公共交通機関ガイドライン見直しの要点(2)

調整中

○旅客施設編

①複数の主要出入口からのバリアフリー経路確保の記載の充実

離れた位置に主要出入口が複数存在する場合に、その全ての主要出入口においてバリアフリー経路を確保する必要がある旨の記載を追加。

②バリアフリーの連続性確保の記載の充実

公共用通路等との出入口をバリアフリー化する際や他の事業者・公共交通機関の乗り換えルートにおいて、施設管理者間や事業者間で調整の上、バリアフリーの連続性を確保する必要がある旨の記載を追加。

③エレベーターの記載の充実

15人乗り程度を標準的な整備内容とするとともに、利用実態等に応じて20人乗り以上のエレベーターの導入が望ましい旨の記載を追加した。

④視覚障害者誘導用ブロックの記載の充実

国土交通省のこれまでの調査・検討結果等を踏まえ、可動式ホーム柵及び固定式ホーム柵開口部、階段の踊り場、傾斜路等における視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法に関する記載を追加。

⑤音声・音響案内に関する記載の充実

音案内の必要性についての基本的な考え方、音案内を整備する上での留意事項と着眼点に関する記載を追加。

⑥トイレに関する記載の充実

複数の方面からバリアフリー経路が確保されている場合に、利用実態等に応じてバリアフリー経路の方面ごとに多機能トイレを整備する必要がある旨の記載を追加。国土交通省のこれまでの調査・検討結果等を踏まえ、多機能トイレの利用の集中に対して分散化を図る観点から、多機能トイレの他に、乳幼児連れ、車いす使用者、オストメイト等に配慮した簡易多機能便房や簡易型機能を備えた一般便房の整備についての記載を追加。

8. 公共交通機関ガイドライン見直しの要点(3)

調整中

○車両等編(その1)

①各章の前書きの追加

現行ガイドラインでは第2章バスと第3章タクシーにのみ記載のあった前書きの文章を、各章に置き前書き部分において各章における近年の動向や改訂のポイント等を簡潔に記載。

②鉄道:乗降口扉位置の統一に関する記載の追加

ホーム転落防止等に効果的なホームドア設置促進のため、車両側における乗降口扉位置の統一が望ましい旨の記載を追加。

③鉄道:ホームと車両床面との段差低減事例の掲載

プラットホームと車両の乗降口との段差縮小について、施設側でのホームかさ上げの対応だけでなく、車両側の床面を下げることで段差縮小を図った事例を掲載。

④鉄道:車いすスペースの増設が望ましい旨の記載

車いす利用者だけでなく、ベビーカー利用者等の増加も考慮し、利用実態等に応じて車いすスペースを増設することが望ましい旨の記載を追加。

⑤鉄道:案内表示の表示内容・表示方法の記載の見直し

あらゆる利用者に分かりやすい情報提供を行うため、かな表記の必要性や状況に応じた表示内容の選択等の表示方法の記載を見直し。

⑥鉄道:その他の鉄道の記載の追加

現行ガイドラインの区分に該当しない、鉄道車両の設備のデザインは「通勤型(短距離)鉄道・地下鉄」に準ずることを「その他の鉄道」の項目を追加。

8. 公共交通機関ガイドライン見直しの要点(4)

調整中

○車両等編(その2)

⑦バス:都市内路線バスの車いすスペースの記載の充実

国土交通省のこれまでの調査・検討結果等を踏まえ、都市内路線バスの車いすスペースにおける、車いす固定装置や、車いすスペースに設置する跳ね上げ式座席、車いすスペースの表示に関する記述を充実。

⑧バス:都市間路線バスの乗降用リフトの標準的な整備内容の記載

都市間路線バスで床の高いタイプの車両におけるバリアフリー化を図るべく、乗降用リフトの標準的な整備内容の記載を追加。

⑨タクシー:UDタクシーを中心とした記載の見直し

国土交通省のこれまでの調査・検討結果を踏まえ、ガイドラインの内容を見直し。

⑩タクシー:乗合タクシーの記載の追加

国土交通省のこれまでの調査・検討結果を踏まえ、乗合タクシー車両の基本的な標準仕様を新たに追加。

⑪航空:トイレの記載の充実

現行ガイドラインでは、通路が2以上の航空機のみを対象としていたトイレの記載について、通路が1かつ客席数60以上の航空機を対象として、車いす使用者が利用可能なトイレに関する記載を追加。

9. 今後の取組みの方向性(1)

短期的に実施すべき取組み

中長期的に実施すべき取組み

(1) 一体的・総合的な バリアフリー化の推進

・交通計画やまちづくり等との連携によるバリアフリー化の推進

・災害時・緊急時に対応したバリアフリー化方策の検討

・バリアフリー基本構想作成ガイドブック及びバリアフリープロモーター派遣等の見直し

・バリアフリー基準及びガイドラインのスパイラルアップ

・バリアフリー技術の開発・普及等の推進

(2) 様々な障害特性に対応したバリアフリー化の推進

・災害時・緊急時の情報提供方策の検討

・弱視・色覚障害等に配慮したバリアフリー化の検討

・知的障害者・発達障害者・精神障害者に配慮したバリアフリー化の検討

(3) バリアフリー化に係る情報発信の強化

・バリアフリーに関する基礎データの整備・公表

・道路、建築物等のバリアフリー化に関する地域の取組みの収集・情報発信

・バリアフリー化の評価指標の検討

(4) 当事者が主体となったスパイラルアップの推進

・全国バリアフリーネットワーク会議・地方バリアフリー連絡協議会のあり方の見直し

・乗車拒否等の課題分析・解決方策の検討

・基本構想の作成・進捗管理・事後評価の実施方策・体制の検討

(5) バリアフリー化に係る教育・普及方策の強化

・心のバリアフリーの普及方策の見直し

・事業者等へのバリアフリー研修のあり方の検討

・バリアフリー技術の情報発信・相談受付体制の整備

9. 今後の取組みの方向性(2)

(1) 一体的・総合的なバリアフリー化の推進

I 交通計画やまちづくり等との連携によるバリアフリー化の推進

- ・**社会資本整備重点計画**など国が作成する計画にバリアフリーの観点を明確に位置づけることなどにより、各種事業の実施と併せて総合的な実施の推進を図るべき。
- ・交通基本法案成立後に策定予定の**交通基本計画**において、今後の交通を考える上での基礎的な事項としてバリアフリー化を位置づけることにより、公共交通の確保・維持等の各種施策と併せてバリアフリー化の取組みを総合的に実施していくことが重要。その際、STS(スペシャル・トランスポート・サービス)についても積極的に活用されるよう方針を示すことが必要。
- ・鉄道駅等の周辺の商店街等を含んだ市街地一帯や建築物のバリアフリー化をより一層推進するため、**中心市街地活性化基本計画の区域等において基本構想を作成**することや、鉄道事業者単独ではバリアフリー化が難しい駅のバリアフリー化を図るため、市街地再開発事業等と一体となった事業の実施を推進すること等、**まちづくりと一体となったバリアフリー化を推進**していくべき。
- ・**ホームドア等**については、地域住民の福祉の増進を図る観点からも、**地方公共団体に対して具体的な支援を前提とした取組みを求める**べき。

I 災害時・緊急時に対応したバリアフリー化方策の検討

- ・東日本大震災を踏まえ、**災害時・緊急時における避難施設・避難経路のバリアフリー化方策**を検討し、その方向性を示すことは、国の喫緊の課題。
- ・高齢者、障害者等への災害時の避難施設・避難経路のバリアフリー化のあり方について早急に検討を行い、今後の防災や減災まちづくりにおける指針として活用を図るほか、**バリアフリー基本構想作成ガイドブック等にも位置づける**ことが必要。
- ・東日本大震災の被災地の復興計画の中においても、バリアフリーのまちづくりを位置づけ、実施していくことも重要。

9. 今後の取組みの方向性(3)

(2) 様々な障害特性に対応したバリアフリー化の推進

I 災害時・緊急時の情報提供方策の検討

- ・東日本大震災を踏まえ、**災害時・緊急時における避難等の情報提供方策**を検討し、その方向性を示すことは、国の喫緊の課題。
- ・**視覚障害者や聴覚障害者に対する情報アクセス**については、平時であれば特段問題なく移動等できる場合であっても災害時・緊急時には適切にその情報を得られないため対応が困難となる場合が考えられることから、早急に災害時・緊急時の情報提供や避難誘導方策について検討を行うべき。
- ・**知的障害者・発達障害者・精神障害者等にもわかり易いもの**となるよう配慮することが必要。

I 弱視・色覚障害等に配慮したバリアフリー化の検討

- ・従来、全盲者への対応を中心に検討が進められてきたため、**弱視や色覚障害者等**への対応が遅れているが、**対象となる者の数が多く、その特性も多様である**ことから、それらを考慮した検討が望まれる。
- ・照度や色のコントラストのあり方等、弱視や色覚障害に関する最新の研究成果を踏まえつつ、バリアフリー基準やガイドラインへの反映方法について、早急に検討を進めるべき。

I 知的障害者・発達障害者・精神障害者に配慮したバリアフリー化の検討

- ・知的障害者・発達障害者・精神障害者への理解のより一層の促進を図るため、**「コミュニケーションハンドブック」などの冊子や「コミュニケーションボード」等のツールの活用状況等**や**当事者が参加した研修の実施状況**についてフォローアップを行う等によりその拡大を図る他、地方運輸局等で実施しているバリアフリー教室等も当事者参加により実施していくことを検討すべき。
- ・医療分野等の最新の研究成果等も踏まえ、**施設整備における留意点や表示方法、アナウンス等**について更に研究を深め、ガイドラインや基準等の充実を図っていくべき。

9. 今後の取組みの方向性(4)

(3) バリアフリー化に係る情報発信の強化

I バリアフリーに関する基礎データの整備・公表

- ・**移動困難者の人数等のデータ**を詳細に把握することが必要。
- ・近畿圏におけるパーソントリップ調査において移動困難者に関するデータが整備されたところであるが、全国調査においても同様のデータを整備し、公表することにより、**高齢者、障害者等の移動の実態把握**に努め、施策の検討等に活用していくべき。

I 道路、建築物等のバリアフリー化に関する地域の取組みの収集・情報発信

- ・基本構想作成予定等調査を活用し、各市町村における**基本構想作成状況や、作成済みの基本構想に関するデータを公表**することで、地域の取組みを促進していくべき。
- ・道路については、特定道路以外の道路は現状が十分には把握されておらず、地域の取組みを促進するためにも、**地方公共団体等の取組み状況や面的な整備状況を国において把握し、公表**することが望ましい。
- ・建築物については、地方公共団体が建築物移動等円滑化基準への適合義務の対象となる建築物の追加等を行い、地域の実情に応じた取組みを行う仕組みが確立。福祉のまちづくり条例による取組みの状況を再点検しつつ、バリアフリー法に基づく条例の制定を一層促進するため、**条例の内容等に関する情報を国において収集し、情報発信**することが望ましい。
- ・路外駐車場、都市公園等についても、できる限り詳細なバリアフリー化の実態把握に努め、公表することが望ましい。

I バリアフリー化の評価指標の検討

- ・バリアフリー化により、どの程度、**高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができるようになったのか**等について、適切なデータの整備や指標を設定する等により把握・公表することが必要。
- ・面的なバリアフリー化を評価する**統一的な評価指標**について検討し、利用者の視点に立ったバリアフリー化の評価に用いることが重要。

9. 今後の取組みの方向性(5)

(4) 当事者が主体となったスパイラルアップの推進

I 全国バリアフリーネットワーク会議・地方バリアフリー連絡協議会のあり方の見直し

- ・全国バリアフリーネットワーク会議について、年間開催回数も含めて開催方法を再検討するとともに、部会等の設置により実質的な議論を行う場を設定するなどの見直しが必要。
- ・地方バリアフリー連絡協議会について、地域の施設間の連携等の課題の洗い出しや、行政区域の枠を越えた広域的な調整等の議論が実質的に行われる場へと見直すとともに、全国バリアフリーネットワーク会議との連携も強化し、地方で行われている議論を中央において集約・分析し、今後の施策のスパイラルアップにつなげられるようにしていくべき。

I 乗車拒否等の課題分析・解決方策の検討

- ・乗車拒否等の発生は、利用者にとっての実質的なバリアフリーの実現が図られていないことを意味しており、早急にその実態を把握するとともに、課題分析や解決方策の検討に着手することが必要。
- ・全国バリアフリーネットワーク会議等の場に検討会を設け、当事者の参画のもと事例収集を行う他、その内容を詳細に検討し、課題の所在の分析や解決方策の検討を行うことが必要。

I 基本構想の作成・進捗管理・事後評価の実施方策・体制の検討

- ・基本構想に基づく取組みを推進するとともに、さらなるスパイラルアップを図るため、協議会等の活用により当事者等の幅広い参画による継続的な特定事業の進捗管理や事後評価の方法や体制について検討していくことが必要。
- ・協議会等による継続した取組みが、幅広い知識を備えた当事者等の育成にもつながることを念頭に、地域の実情等を踏まえた多様な人々の参画が得られ、かつ、実質的な議論ができるような協議会等の体制づくりをすることが重要。

9. 今後の取組みの方向性(6)

(5) バリアフリー化に係る教育・普及方策の強化

I 事業者等へのバリアフリー研修のあり方の検討

- ・公共交通機関等のバリアフリー化は、旅客施設や車両等の**ハード対策**と職員の対応等の**ソフト対策が一体**となって初めて実現できるものであり、ハード整備は進んでも、ソフト面の取組みの遅れから**乗車拒否等**の事案が起きている場合もあることから、公共交通事業者の**職員の教育訓練を徹底**することが必要。
- ・公共交通事業者が様々な利用者に提供すべき**サービスに関するガイドライン**を整備するとともに、事業者ごとの**研修の実施状況等**を国で把握・公表し、今後の施策検討につなげていくことが必要。
- ・**当事者参加**による事業者研修実施を推進するとともに、**より高度な接遇ができる職員等について認証**する「マイスター制度」など、事業者の自主的な取組みを後押しする制度の創設についても検討すべき。
- ・まちづくり等の中心となる**市町村等の職員**に対しバリアフリーの基礎的な知識を持ってもらうため

I バリアフリー技術の情報発信・相談受付体制の整備

- ・単独で乗降等が可能な車両等や、よりわかり易い音案内・文字情報の提供方法等の技術開発については、学会や産業界でそれぞれに研究が進められ、日々革新を続けていることから、それらの**情報を集約して情報発信**することが必要。
- ・様々な技術的な相談を受け付ける**団体をネットワーク化**し、**窓口を設置**することにより、市町村や事業者等の担当者等が専門家に相談し易い環境整備を行うことが必要。

I 心のバリアフリーの普及方策の見直し

- ・地方運輸局等において行われているバリアフリー教室について、より波及効果を高めるため、教師等を対象とした教室の開催や、小中学校の児童・生徒向けの副教材を作成し全国のすべての小中学校での活用に供する等により、教室で学んだ人がさらに**地域で還元**していくような仕組みへ見直すことが必要。

○府下の基本構想のあり方に関するコメント 三星 昭宏 (於府会議121129)

- 旧法で策定した基本構想に対する**建築物特定事業**の追加
- **小規模建築物、まちづくり**の検討・追加。すでに古いもののリニューアル
- **継続協議会**を持つ市が少ない、担当が解散してしまっている
- **事後評価**とUDにむけた検討
- 知的・精神・発達障がい者の課題把握、**対象者拡大**
- **交通基本計画、ST**との連動
- 3000人駅、**小規模駅**の計画促進
- **歴史・風土・自然の配慮**
- **市民参加**
- **PTデータ活用**
- **条例との連動、新しい仕組み、等**