

(3) 検討結果の概要

■現状の取組みに対する主な課題

I. バリアフリー化の推進

1) バリアフリー化の推進

① 地方部等における取組みの推進

- ・ 鉄道網が発達していない地域では、バス等の自動車交通の役割が大きいため、バス、タクシーのバリアフリー化に注力すべき。
- ・ 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、規模の引き下げ、必要な事項の付加について、条例できめ細かく規制することが重要。
- ・ 地域の実情にあった歩行空間のバリアフリー化のより一層の推進を図るべき。

② 公共交通機関の更なるバリアフリー化

- ・ ホームドア等の整備は技術的困難や費用の問題により事業者単独での整備に限界があるが、地方公共団体の支援についての理解が得られない。
- ・ 乗車拒否、人員配置等の実態も踏まえ、施設や車両等のハード整備を進めるとともに、ソフト面を充実していくことが課題。
- ・ 個々の現場の対応に差があり、現場の職員や事業者の、可能な限り均等な輸送サービスを提供していくという意識の徹底が課題。
- ・ 当事者参加で行われる BEST 研修は評価が高いものの参加者拡大や現場への浸透が課題。

③ 障害特性に応じたバリアフリー化の推進

- ・ 視覚障害者・聴覚障害者に対する情報アクセス確保が遅れている。
- ・ 知的障害者・発達障害者・精神障害者にとっては、表示やアナウンスについても工夫が必要。
- ・ 障害特性ごとのニーズを踏まえた上で、当事者間で合意点を探る等、各地域で調整を図ることが必要。

④ 災害時・緊急時のバリアフリー化への取組み

- ・ 東日本大震災を踏まえ災害時・緊急時に備えたバリアフリー化の検討が急務。

2) バリアフリー化の実態把握・情報提供

- ・ 移動困難者の移動距離等のデータの整備・情報提供が不十分。
- ・ 歩道のバリアフリー基準への適合状況等の調査・公表が必要。
- ・ 基準の適合率だけでなく、バリアフリーの質や高齢者、障害者等の社会参加がどれだけ促進されたか等の観点の評価も課題。

3) バリアフリー化の推進・連携体制

- ・ ノンステップバスとバス停等、実質的なバリアフリー化を確保するために更なる連携が必要。
- ・ 道路移動等円滑化基準の条例委任化等により行政区域をまたぐと基準が変わり連続的なバリアフリー化が阻害される可能性。
- ・ 全国の課題を集約して、当事者等の参加で実質的な議論をできる場が必要。

Ⅱ. 基本構想の取組みの推進

1) 現行の他の計画等との連携

- ・ バリアフリー化を効率的に進めるには、まちづくりや交通に関する現行の他の計画等との連携が必要。

2) 基本構想の作成促進策

- ・ 提案制度について、使い易い仕組み作りが必要。
- ・ バリアフリープロモーターの派遣や「バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック」について当事者を入れた形で見直しが必要。

3) 特定事業の取組み

- ・ 路外駐車場、都市公園、建築物について、特定事業として位置づけられる割合が少ない。
- ・ バリアフリー法においては、旅客施設のみならず、官公庁施設や福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等多岐にわたる施設を生活関連施設として位置づけ、生活関連施設やそうした施設間の経路（生活関連経路）を重点的かつ一体的にバリアフリー化できるようにしたにも関わらず、旧交通バリアフリー法に基づいて作成されたままになっている基本構想が少なくない。
- ・ 協議会等の活用により定期的に進捗管理や事後評価を行うための体制づくり等により、基本構想の見直しが必要。

4) 協議会等の体制・取組み

- ・ 現在の協議会等は、参画している障害者等の代表制や、広域調整・複数事業者の調整を行えるようになっていない点が問題。
- ・ 協議会等において事業の進捗を管理する仕組みが必要。また当事者や一般市民、研究者などが参加することで人材育成にもつなげていくことが重要。
- ・ 利用者による基本構想の評価手法を検討し、スパイラルアップにつなげていくことが必要。

5) 市町村における課題

- ・ 市町村の担当者のバリアフリーの理解が不足しているほか、ノウハウのない市町村も多し、担当者への教育プログラムが必要。
- ・ 技術の情報発信・普及啓発のための相談窓口の設置、様々な組織を有機的に結びつけ専門家を活用する仕組みの構築も必要。

Ⅲ. 心のバリアフリーの推進

- ・ バリアフリー教室は実績を上げているものの受講者が限られるため、受講者が地域に還元していくような幅広い取組みが必要。
- ・ 心のバリアフリーを推進していく上で、知的障害者・発達障害者・精神障害者への理解の促進が重要。

■今後の取組みの方向性

I. 一体的・総合的なバリアフリー化の推進

1) 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

＜中長期的に実施すべき取組み＞

- ・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。

2) 災害時・緊急時に対応したバリアフリー化方策の検討

＜短期的に実施すべき取組み＞

- ・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。

3) 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

＜中長期的に実施すべき取組み＞

- ・国が作成し公表しているバリアフリー基本構想作成ガイドブックを見直し、交通ネットワーク計画やモビリティの考え方を位置づけるとともに、積極的に活用していくことが重要。
- ・地方運輸局等が行っているプロモーター派遣事業についても、当事者や専門家等と連携して実施するなど、より効果の高い方法へと見直すことを検討すべき。
- ・バリアフリー基本構想の提案制度についてより使い易い環境を整えるよう改善方策を検討するとともに、バリアフリー基本構想作成ガイドブックについて、市町村の担当者や提案を行う住民、利用者、事業者にとって、より使い易いものへと改定することが必要。

4) 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

＜中長期的に実施すべき取り組み＞

- ・高齢者、障害者等の利用実態等を踏まえつつ、ハード整備とソフト対策の両面から検討を行い、利用者にとって、より使い易い設備や、整備効果の高い方法へと見直しを図ることが重要。
- ・最新の学術的な知見を活用しながら、望ましい設備等の推奨事項についてガイドラインに盛り込むとともに、将来的な検討課題について明らかにし、順次見直しに反映できるよう、引き続き研究を進めることが必要。
- ・ガイドラインに示された推奨事項等の普及の実態等を評価することにより、バリアフリー基準そのものの見直しを検討していくべき。

5) バリアフリー技術の開発・普及等の推進

＜中長期的に実施すべき取り組み＞

- ・バリアフリーに関する新たな技術開発や、より安価に整備できる施工方法等の開発を推進し、その普及を図ることが重要。
- ・JISやISO等の規格化を推進することにより、バリアフリー化された製品や施工法の標準化を促し、より迅速かつ安価に均質な製品の供給、施工の完了等を実現するとともに、それらの普及促進を図ることも重要。

II. 様々な障害特性に対応したバリアフリー化の推進

1) 災害時・緊急時の情報提供方策の検討

＜短期的に実施すべき取り組み＞

- ・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やすいものとなるよう配慮することが必要。

2) 弱視・色覚障害等に配慮したバリアフリー化の検討

＜短期的に実施すべき取り組み＞

- ・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。

3) 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

＜中長期的に実施すべき取り組み＞

- ・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。

Ⅲ. バリアフリー化に係る情報発信の強化

1) バリアフリーに関する基礎データの整備・公表

＜中長期的に実施すべき取り組み＞

- ・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。

2) 道路、建築物等のバリアフリー化に関する地域の取り組みの収集・情報発信

＜中長期的に実施すべき取り組み＞

- ・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、地域の取り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、地域の取り組みを促進するためにも、地方公共団体等の取り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り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り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。

3) バリアフリー化の評価指標の検討

＜中長期的に実施すべき取り組み＞

- ・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。

IV. 当事者が主体となったスパイラルアップの推進

1) 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

＜中長期的に実施すべき取り組み＞

- ・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。

2) 乗車拒否等の課題分析・解決策の検討

＜中長期的に実施すべき取り組み＞

- ・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策の検討を行うことが必要。

3) 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

＜中長期的に実施すべき取り組み＞

- ・基本構想に基づく取り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り組みが、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。

V. バリアフリー化に係る教育・普及方策の強化

1) 事業者等へのバリアフリー研修のあり方の検討

＜中長期的に実施すべき取り組み＞

- ・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、ソフト面の取り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について国で把握・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の研修制度のあり方について、検討することが必要。

2) バリアフリー技術の情報発信・相談受付体制の整備

＜中長期的に実施すべき取組み＞

- ・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。

3) 心のバリアフリーの普及方策の見直し

＜短期的に実施すべき取組み＞

- ・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。

※ 検討結果に基づく必要な措置については、順次可能なものから実施していく予定。

福祉タクシーとは

道路運送法第3条に掲げる一般乗用旅客自動車運送事業を営む者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のことをいう。

