

チーム・ジャパンで取り組む バリアフリー・ユニバーサルデザイン施策

～「やさしい国・日本」を目指して～

はじめに

我が国は、2016年には団塊の世代が全て65歳以上となると見込まれているなど異次元の超高齢社会を迎えつつあり、全ての人が社会活動に参加できる社会の実現を図ることが急務である。特に高齢社会における移動の問題は、その中で生活を営む人々の基本的なニーズのみならず、生きがいや日本社会の活力にも大きな影響を与える極めて重要な問題となっている。このため、いつでも、どこでも、だれでも、安心して生活・移動できるユニバーサル社会、すなわち「やさしい国・日本」を目指していく必要がある。

こうした中、平成25年9月に、2020年（平成32年）に東京でオリンピック・パラリンピック競技大会が開催されることが決定された。

バリアフリーについては、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づく基本方針や交通政策基本計画を定め、平成32年度末までの整備目標を設定して取組を推進しているところであるが、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」）の開催決定を受け、上記整備目標を超えたハード面、ソフト面含めさらに高いレベルのバリアフリー化を目指す必要がある。

また、平成27年度の社会保障関係予算が約31.5兆円に及ぶなど¹、国の社会保障経費も年々増加しているところ、高齢者が外出する機会を増やすことによる社会保障経費等の軽減など、バリアフリーに期待される役割は今後益々大きくなっていくものと考えられる。

そこで、バリアフリー法の基本方針に基づく整備目標を着実に達成するとともに、東京2020大会の円滑な実施やその後の超高齢社会も見据えたバリアフリー施策をより充実したものとし、また、国、地方自治体、関係事業者等の取組が整合的・一体的に行われるよう、国土交通省においても、国土交通省2020年オリンピック・パラリンピック東京大会準備本部の下に、副大臣を座長とする「バリアフリーワーキンググループ」（以下「ワーキンググループ」）を平成26年9月に設置した。

ワーキンググループにおいては、本年に入り関係閣僚等によって決定された「日本再興戦略改定2015」「交通政策基本計画」「観光立国アクション・プログラム」に盛り込まれたバリアフリー化の取組など、バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する最近

¹ 出典：財務省「平成27年度社会保障関係予算のポイント」

の政府全体の政策決定を踏まえ、現状や今までの取組の整理を行った上で、東京2020大会等に向けた課題及び対応策について議論を行ってきた。

今般、東京2020大会の成功や超高齢化社会の対応など多様な視点に立ち、現状よりも一歩でも二歩でも進めるため、今後重点的に取り組むバリアフリー施策についてワーキンググループとしてとりまとめを行うものである。

I. 基本的視点

平成27年2月に策定された「東京2020大会開催基本計画」(以下「大会基本計画」)では、「多様性と調和」が大会の基本コンセプトの一つとされ、これを実現する上でパラリンピック大会の成功が極めて重要な要素であると位置づけられている²。

このため、国土交通省としてもオリンピック・パラリンピック、特にパラリンピック大会を成功に導くべく、省内が一丸となって公共交通や公共施設等のバリアフリー化など対応に万全を期す必要がある。

また、本年6月30日に閣議決定された「日本再興戦略改訂2015」において、2020年までに、東京の主要ターミナル駅、大会施設、人気観光スポット等を結ぶ連続的なエリアにおけるバリアフリー化と分かりやすい案内情報の提供を徹底的に推進することにより、超高齢化が進む日本におけるベストプラクティスを実現することとされている。

本決定を踏まえ、東京2020大会の円滑な運営を図るため必要な施策のみならず、大会を契機に東京のバリアフリーを国際的にも先進的な水準に進めるとともに、東京だけでなく地方へもバリアフリーの普及・展開を図るという観点からの施策も併せて検討していく必要がある。

これらのバリアフリーの取組は、大会開催時の一過性にとどまるものでなく、その後の超高齢社会にもつながるものとし、あらゆる人にやさしいユニバーサル社会の進展をレガシーとして残していく必要がある。

加えて、今後も継続的にスパイラルアップを図る観点からは、従来進めてきた国土交通分野のバリアフリー施策を改めて横断的に検証し、次のステップを視野に置いたハード面の整備を進めるとともに、障害者差別解消法の施行(平成28年4月)などを見据え、心のバリアフリー等ソフト面の取組みも重点的に進めることが重要である。

なお、施策の検討にあたっては、視覚・聴覚など様々な障害者の立場に立って、障害者からのニーズを十分に踏まえて行うことが重要である。

また、本とりまとめによる施策の推進にあたっては、「交通政策基本計画」や「観光立

² 大会開催基本計画 1.1.2 (1)、1.2

国実現に向けたアクション・プログラム」など他分野の計画や施策との整合性に留意する。

特に、具体的な取組にあたっては、民間事業者や地方自治体、関係省庁等の関係者と密接に連携しながら進めるほか、地方支分部局などを含め省内の連携体制を強化して進めることとする。これらに加え、障害者団体等との連携も視野に入れて検討する。

Ⅱ. 東京2020大会等に向けたバリアフリー化の現状と課題

1. 公共交通、公共施設等のバリアフリー化

(1) バリアフリー法の整備目標の着実な達成

バリアフリー法の基本方針に定める整備目標は、おおむね着実に進捗しているが、一部進捗が遅れているものがあり、引き続き、所要の予算の安定的な確保が必要であるとともに、地方公共団体、事業者等への理解や協力を求める必要がある。

(2) 東京2020大会の円滑な運営の確保

東京2020大会の開催にあたっては、世界中から一度に多くの障害者等が訪れることが見込まれるが、現在のバリアフリー整備は必ずしも多人数に対応したものとなっていないため、競技場までのアクセスルートなどについて現在の整備水準で十分か検証を行う必要がある。

(3) 東京の都市の魅力を高める一層のバリアフリー化

東京2020大会に向けたバリアフリー整備を行うにあたっては、「日本再興戦略改訂2020」等に基づき、多くの観光客等が訪れることとなる都心部や観光スポットなどを中心に東京の都市の魅力を高めるバリアフリーを一層進める必要がある。

(4) 全国へのバリアフリーの普及・展開

地方においても一部の競技が開催されることへの対応や、東京2020大会の効果を全国に波及させ、観光立国、地域活性化を推進するため、地方の観光地での取組や全国的な取組を通じ、オールジャパンでバリアフリー化を推進する必要がある。

2. 情報提供の充実

(1) 外国人や視覚・聴覚障害者等への情報提供の充実

必ずしも日本の交通事情に詳しくない外国人等や、視覚障害者、聴覚障害者など様々な障害者を含む全ての利用者のニーズに対応するため、旅客施設等における案内表示や情報提供を充実させる必要がある。また、「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」等を踏まえ、多言語化を推進する必要がある。

ある。

(2) ICTを活用した情報提供等の充実

誰もが必要に応じて移動に関する情報を入手し、円滑な移動ができるようにするため、ICTを活用し、バリアフリーや移動経路に係る情報提供を充実させる必要がある。

3. 心のバリアフリーの推進、公共交通事業者等によるソフト対応の充実

(1) 一般国民への普及・啓発

大会を契機として人々が障害の有無等にかかわらず互いに認め合う共生社会を実現するために、幅広い年齢層や一般国民に向けた「心のバリアフリー」の一層の普及・啓発が必要である。

(2) 公共交通事業者等によるソフト対応の充実

東京2020大会において、外国人を含む障害を持った来訪者の受け入れに十分に対応するために、大会ボランティア等との連携や、公共交通事業者の職員の接遇の向上によるソフト対応の向上が必要である。

(3) 公共交通機関等の利用における障害者への対応改善

平成28年4月の障害者差別解消法の施行等も踏まえ、各事業者における障害者の利用条件等について当事者の理解が得られるよう努めることや、障害者が障害のない者と異なる対応を受けることで不利益が生じていることを改善すること等が必要である。

Ⅲ. 東京2020大会等に向けて今後重点的に対応する施策

1. ハード面のバリアフリー化の推進

(1) 大会の円滑な運営に向けた重点的なバリアフリー化等

東京2020大会の開催にあたっては、国内はもとより世界中から多くの障害者が訪れることが見込まれるため、これらの人々全てが円滑に移動できるよう、競技会場周辺やアクセスルート等について、多人数に対応でき、かつ、切れ目のないバリアフリー化の実現を図る。

具体的には、競技会場及びその周辺、空港から競技会場までの連続的なエリア（乗換駅を含む）の徹底的なバリアフリー化や空港アクセスバス等車両のバリアフリー化等を推進する。

① 競技会場のバリアフリー化

- ・ 劇場・競技場等の客席・観覧席を有する施設において多様な利用者が円滑に利用できる環境整備を図るため、建築主や設計者等に対しバリアフリー設計の考え方や基準の適用方法等を示す建築設計標準（ガイドライン）の追補版を策定し、周知を図る。
- ・ 東京都と連携して多様な利用者が円滑に移動できる環境整備を進めるため、都市公園や海上公園のバリアフリー化を推進する。

② 競技会場周辺の面的・一体的なバリアフリー化

- ・ 道路管理者、鉄道事業者等と連携し、鉄道駅等から競技会場まで、競技会場周辺の歩行空間を連続的・面的にバリアフリー化を推進する。
 - ・ 歩行空間のバリアフリー化と併せて無電柱化を推進する。
 - ・ 東京2020大会関連施設（競技会場・会場周辺駅等）が所在する自治体（区市）における、基本構想の新規作成や既存構想の更新を促すため、以下の取組を実施する。
 - （i）地元自治体に対し、地方局によるバリアフリープロモータの計画的な派遣
 - （ii）「バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック」の改訂
 - （iii）東京都との間でバリアフリー化を検討する場を設け、基本構想を含めた様々な課題を検討
- また、基本構想作成に向けた地方公共団体の検討に対する直轄調査の実施を検討する。

③ 空港等からのアクセスルートのバリアフリー化

- ・ 空港ターミナルから、乗換駅等の主要ターミナルを経て、大会競技施設までの連続的なエリアを集中的にバリアフリー化するため、関係者による検討会を設置して調査を実施する。
- ・ 歩行空間のバリアフリー化と併せて無電柱化を推進する。（再掲）
- ・ 航空分野について、世界トップレベルのおもてなしを目指すため、過去のオリンピック・パラリンピック競技大会での対応状況や最新の国際動向について調査を実施し、抽出された課題への対応及び空港整備ガイドラインの見直しを検討する。
- ・ 空港駅、空港乗換駅、会場周辺駅等において、アクセシビリティ・ガイドラインに対応させるなど一層のバリアフリー化のため、エレベーターの大型化又増設等を推進する。また、引き続き、ホームドア整備を促進する。
- ・ 引き続き、鉄道車両のバリアフリー化を促進する。
- ・ 東京2020大会特別仕様ナンバープレートの交付にて収受した寄付金を活用し、バリアフリー化を含めた交通サービスの整備支援を図る。
- ・ 羽田及び成田空港のアクセスバスにおいて、リフト付きバスを導入したケーススタディ（実証運行）を実施する。
- ・ 羽田空港等の交通拠点において、東京では初となるユニバーサルデザインタク

シー等の専用レーンを設置する。

④ 大会関連情報に関する案内表示の整備

- ・ 大会組織委員会等と連携し、競技会場への案内など大会関連情報の提供に関してカラーリング等を用いた分かりやすい案内表示のあり方について検討する。

(2) 超高齢社会のショーケースとなるようなユニバーサルデザイン先進都市・東京の実現

東京2020大会開催時のみならず、「日本再興戦略改定2015」等に基づき、その後の我が国の超高齢社会を見据え、東京が来たるべき超高齢社会に対応したバリアフリーのショーケースとなるよう、東京都等と連携して重点的な整備を行い、より先進的なユニバーサルデザイン先進都市・東京の実現に取り組む。

特に、東京2020大会を機に世界中から多くの人々の来訪が予想されることから、施設面のハード整備のみならず、多言語化や情報案内などのソフト面についても国際的に先進的なバリアフリー化を実現することにより、東京の都市の魅力を高め、世界の人々にアピールしていくことが必要である。

具体的には、競技会場周辺や空港からのアクセスルートの徹底的なバリアフリー化に加え、高齢者や障害者、国内外からの観光客を含め多くの人々が訪れる主要なターミナルや人気観光スポット等についても、駅における複数ルート化やバス乗り場等周辺施設との一体的なバリアフリー化等を図るほか、鉄道駅におけるホームドアの整備や舟運活性化・旅客船ターミナルのクルーズ船受入れ対応に併せたバリアフリー化等を推進する。

また、東京2020大会開催時等において外国人旅行者や障害者を含む人々のスムーズな移動を可能にするため、施設内におけるわかりやすい案内表示や無料Wi-Fi環境整備など情報提供の充実を図るとともに、バリアフリー化された施設等の情報を収集して広く利用可能にし（オープンデータ化）、民間事業者等がインターネット等を通じてバリアフリー関連情報に係る情報提供や移動支援など多様なサービスを提供できるようにする。

ア. 先進的な施設を含むバリアフリー化の集中的な実現

① 主要ターミナル、観光スポット等における重点的なバリアフリー化等

- ・ 成田・羽田空港ターミナル、主要ターミナル駅、大会競技施設までのルート及び最寄り駅、都内の人気観光スポット及び最寄り駅等を結ぶ連続的なエリアを集中的にバリアフリー化するため、関係者による検討会を設置して調査を実施する。
- ・ 主要ターミナル等において進められている交通結節機能の強化・バリアフリー

化を推進する。

- ・ 都心と臨海副都心とを結ぶBRT（バス高速輸送システム）において、停留施設（バスステーション、ターミナル等）における垂直・水平移動のバリアフリーの実現を図る。
- ・ センター・コア・エリア³内の主要駅周辺について、道路管理者、鉄道事業者等と連携し、生活・観光関連施設を結ぶ複数の歩行空間における連続的・面的なバリアフリー化を推進する。
- ・ 歩行空間のバリアフリー化と併せて無電柱化を推進する。（再掲）

② ホームドア整備の加速化

- ・ 交通政策基本計画等に記載した整備目標（平成32年度までに全国で800駅）の達成に向け、ホームドアの設置を促進するとともに、ホームドアの整備については、「車両扉位置の相違等の技術的課題」「膨大な整備コスト」等の課題があるため、車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発を引き続き推進していく。

③ ユニバーサルデザインに基づく車両等の導入促進

- ・ ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の普及促進を進めるとともに、更なる導入促進に向けた支援制度を検討する。
- ・ 都心から勝ちどきを経由して臨海副都心に至る地域について、BRTを中心とした中規模な公共交通機関の整備に向けて、早期に計画策定と運行に向けた準備を進める。
- ・ 乗降扉幅の拡大や車内ノンステップ部分の最大化等ユニバーサルデザインに基づくBRT車両の導入を進める。
- ・ 東京2020大会特別仕様ナンバープレートの交付にて収受した寄付金を活用し、バリアフリー化を含めた交通サービスの整備支援を図る。（再掲）

④ 舟運活性化、クルーズ船受入れの推進に向けたバリアフリー化等

- ・ 空港と都内を結ぶ舟運活性化に併せ、東京や横浜の水上バス等ターミナルのバリアフリー化を促進するため、旅客船事業者、業界団体等で構成するプロジェクトチームを設置し、バリアフリーの課題を抽出すると共に、具体的取組方針について議論、取りまとめを行う。また、陸上交通機関関係者等との協議会を設置して課題の解決策等の具体的検討を行う。
- ・ クルーズ船等を受け入れる旅客船ターミナルについて、国際的に先進的な水準のバリアフリー化やターミナル背後との連続的なバリアフリー化がなされるよう、関係者との調整を図る。

³ おおむね首都高速環状線の内側のエリア（出典：「東京都長期ビジョン」（平成26年12月25日））

イ. 情報バリアフリー・ユニバーサルデザイン等によるストレスフリー社会の構築

① 外国人や視覚・聴覚障害者等に対応した施設・空間自体の情報案内の充実

- ・ 複数の交通事業者や施設管理者が関係する主要ターミナル駅（東京駅）において、統一的な案内サインの整備計画をモデル的に策定する。
- ・ プロジェクションサイン、デジタルサイネージ等を活用した更なる案内の充実（混雑時の別ルート案内、緊急時の避難アナウンスの障害者・外国人への案内）や、誰もが手に取れる紙ベースのマップ等の充実のための調査を実施する。
- ・ 旅客施設や車両等において、磁気ループや駅係員呼び出しインターホン等様々なニーズに対応した情報提供システムの導入を検討する。
- ・ 駅係員携帯によるタブレット端末での情報発信の充実を促進する。
- ・ きっぷ売り場や案内所等において、多言語標記による案内板の設置を促進する。
- ・ 公共交通など各機関の案内看板等と表記の整合を図り、道路案内標識の英語表記改善を行う。
- ・ 都心と臨海副都心とを結ぶBRTにおいて、停留施設（バスステーション、ターミナル等）における案内情報の高度化（多言語、運行、乗継情報、パーソナルコンシェルジュ機能等）を図る。
- ・ 旅客船ターミナルと近隣駅等陸上部分とのアクセス向上に向けて情報提供を充実させるため、事業者、業界団体等で構成するプロジェクトチームを設置し、ピクトグラム等、外国人にもわかりやすい水上交通のあり方や多言語化について課題等を抽出するとともに具体的な取組方針等について議論、取りまとめを行う。また、官主導で陸上交通機関関係者等との協議会を設置し、課題の解決策の具体的検討を行う。

② ICTを活用した個別の情報案内の充実

- ・ 事業者及びモードごとのバリアフリー関連情報を横断的に提供するサイトにおいて、内容の充実及び他商用システムとの連携、多言語対応を検討する。
- ・ 高精度測位技術を活用し、衛星測位が困難な駅・地下鉄を含めた屋内においても正確な位置情報の把握と円滑な移動が出来るよう、空間情報インフラの整備・活用の推進を図るために東京駅周辺の地上・地下で、先行的に空間情報インフラを整備・活用する実証を行うと共に、空間情報インフラのオープン化に向けた検討を行う。
- ・ ICTを活用した歩行者移動支援サービスの普及・活用について、民間事業者が多様なサービスを提供できる環境整備を行うため、東京2020大会会場の周辺地域において、バリアフリー等に関する施設や経路等の各種データのオープン化を先行的かつ集中的に実施する。
- ・ ロボット技術等を活用した歩行者移動支援を検討する。

③ ICTを活用したバス・タクシー等における利便性向上や情報提供等の充実

- ・ タクシーのスマートフォン向けアプリ等を使用した、障害特性や顧客のニーズに対応したタクシーの呼び出しを可能とする等の取組を促進する。
- ・ 羽田空港等におけるタクシー乗り場でのユニバーサルデザインタクシー等の呼び出し対応等利用環境向上を図る。
- ・ 聴覚障害者や高齢者、訪日外国人旅行者向けに、バス車内等におけるスマートフォンを活用した音声の文字変換サービス等の情報提供の取組について、今後普及展開されるよう事業者の取組を促す。

(3) 東京2020大会を契機とした全国レベルでの戦略的・計画的なバリアフリーの推進

東京2020大会の開催効果を全国に波及させるため、全国の主要な観光地のバリアフリー化を推進する。

具体的には、東京からの公共交通アクセスのバリアフリー化や、拠点となる駅等から観光施設までの連続的・一体的なバリアフリー化の状況等を調査し、アクセシブルな観光地の条件等について検討を行うことによりハード面の整備を促進するとともに、バリアフリースターセンターの設置などによる情報提供や相談対応の充実を図る。

また、全国においてバリアフリー法の整備目標の着実な達成を図るとともに、地方創生の観点も踏まえ、地域の実情や現状の課題に合わせた計画的なバリアフリー化を進める。

① 地方の主要な観光地のバリアフリー化等

- ・ 地方の主要な観光地におけるバリアフリーに関する情報を収集・分析し、それらの課題や求められているバリアフリー対策を踏まえ、アクセシブルな観光地の条件をとりまとめて、アクセシブルな観光地の推奨・公表を行う際の評価指標として用いることを検討する。
- ・ 地域において高齢者、障害者等の旅行支援を行っているバリアフリースターセンターの拠点数を増やすと共に、多言語対応や人的支援の充実を図る。
- ・ 航空分野について、世界トップレベルのおもてなしを目指すため、過去のオリンピック・パラリンピック競技大会での対応状況や最新の国際動向について調査を実施し、抽出された課題への対応及びガイドラインの見直しを検討する。
(再掲)
- ・ 歩行空間のバリアフリー化と併せて無電柱化を推進する。
- ・ 公共交通など各機関の案内看板等と表記の整合を図り、全国の主要な観光地49箇所道路案内標識の英語表記改善を行う。

② その他全国的なバリアフリー化

- ・ 1日の平均利用者数が3千人未満の旅客船ターミナルについて、バリアフリー

状況を調査して特に老朽化又は利用人数が多いターミナルを選定し、バリアフリー化に向けた働きかけを進める。また、高齢化の進む離島航路等地域の実情を踏まえ、施設更新に併せてバリアフリー化を推進する。

- ・ 船舶のバリアフリー化の加速化を図るため、代替建造計画の状況を定期的に把握し、特に直近3カ年で計画が決まっている事業者にさらなる前倒しを働きかける。
- ・ バリアフリー法の整備目標を達成済みである航空機について、交通政策基本計画（平成27年閣議決定）で新たに設定した目標（平成32年度までに100%バリアフリー化）の着実な達成を図る。
- ・ 国の機関や地方公共団体に対し、ユニバーサルデザインに関する取り組みについて、連絡調整会議等を通じた情報提供の徹底及び、公共建築相談窓口等を通じた更なる技術支援を図る。
- ・ 自治体に対し、地方局によるバリアフリープロモータの計画的な派遣を実施する。（再掲）
- ・ 「バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック」の改訂を行う。（再掲）
- ・ 基本構想作成に向けた地方公共団体の検討に対する直轄調査の実施を検討する。（再掲）

2. ソフト面のバリアフリー化の推進

東京2020大会に向けて、高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識し、心のバリアを取り除き、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」を一層進めるため、将来を担う子供たちへの普及や一般国民に対する普及・啓発の一層の強化を図る。

また、障害者や外国人を含めた多くの来訪者の受け入れ体制を十分に整えるため、大会ボランティア等との連携や職員教育の充実を通じた接遇の向上を図る。

平成28年4月の障害者差別解消法の施行を踏まえ、また、東京2020大会開催時等における外国人を含む障害を持つ旅行者等への対応のため、障害者等が公共交通機関等を利用する際の条件等の必要に応じた見直しを含め、職員等による人的対応の円滑化を図る。

加えて、あらかじめ利用者が当該条件を把握した上で利用するか否かを判断できるよう、利用者にとって分かりやすい形での情報提供方法を検討する。

(1) 一般国民への普及・啓発（心のバリアフリー）の強化

- ・ 交通バリアフリー教室等における対象モードや施設の拡充を図り、例えば、旅客船や地方局のバリアフリー体験施設等を利用した交通バリアフリー教室等の取組を進める。
- ・ 交通バリアフリー教室等の対象者を、学校児童の保護者、大学生や専門学校生、経済団体関係者等へ順次拡大するための取組を進める。

- ・ 関係省庁や事業者に加え、障害者団体の新たな参加を得て、声かけ、手助けの意識向上に向けたセミナー・キャンペーン等を全国的に実施し、国民的運動として展開する。
- ・ 文科省と連携し、バリアフリーに関する授業に活かす教材を作成し、学校の授業を通じて普及、啓発を図る。

(2) 公共交通事業者等によるソフト対応の充実等

- ・ 大会期間中の駅などにおいて非常勤職員などによる交通事業者の体制強化や、業務経験者などを含むボランティアによる介助や案内を行うことについて検討する。
- ・ 業界団体や事業者による研修の充実について、多様な言語や宗教等への対応を含めてよりきめ細やかな対応が取れるよう、関係事業者と連携しながら対応レベルの向上について検討する。
- ・ 平成23年度よりタクシー関係団体が実施しているユニバーサルドライバー研修について、業界団体とともに連携し充実・推進を図る。
- ・ 各公共交通事業者において実施する、移動等円滑化を図るために必要な教育訓練について、大会開催時の対応も含め、標準的な研修内容のあり方について示したガイドラインを作成する。
- ・ 障害者団体等の協力を得て、公共交通事業者等の職員教育において、各団体が作成している接遇や心のバリアフリーに関する資料の活用や障害者等が参画した研修等（例えば、航空分野における車いす取扱いセミナーや補助犬セミナーなど）の実施を推進する。

(3) 公共交通機関等の利用における障害者への対応の改善

- ・ 障害者差別解消法の施行に向けて、障害を理由とする差別の禁止や合理的配慮の提供に関する事項や事例を記載した国土交通省職員向けの対応要領及び国土交通省が所管する業界の事業者向けの対応指針等を作成・公表する。
- ・ 作成した対応指針等について、事業者向け説明会の開催等を通じ、業界団体とも連携して各事業者へ周知し徹底を図る。その際には、各事業者における障害者等の利用に関する制限事項等について、対応指針等を踏まえて必要な見直しが行われるよう働きかけを行う。
- ・ 対応指針等を踏まえ、各事業者が定めている制約条件を検証し、オープン化可能範囲や利用者に分かりやすい情報提供方法等について検討を行う。

おわりに

本とりまとめにおいては、東京2020大会等に向けて今後重点的に取り組む施策について、国土交通省として現時点での方向性を示したものである。

現在、大会組織委員会をはじめとした多くの関係者において東京2020大会への対応について検討が進められており、上記Ⅲ.において示した各施策を推進するにあたっては、民間事業者や地方自治体、関係省庁等の関係者と密接に連携し、障害者団体等の協力も得て進めるほか、地方支分部局などを含め省内の連携体制を強化して進めることとする。

今後、これらの各施策について、着実な実施を担保するため、施行状況について毎年フォローアップを行う。また、そのフォローアップにあたっては、民間事業者団体や地方公共団体、関係省庁、障害者団体等との意見交換などを通じ、各施策の着実な実施、見直し、新たな施策の追加などの措置を講じることによって、段階的・継続的なスパイラルアップを図っていく。