

「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」

2020 報告書

令和2年1月

## はじめに

現在、我が国においては、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「2020東京大会」という。）を契機とした共生社会の実現に向けて、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」（平成29年2月ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定）に基づく「ユニバーサルデザインの街づくり」と国民全体を巻き込んだ「心のバリアフリー」の取組が着実に実行されているところである。

この「ユニバーサルデザイン2020行動計画」においては、「我々は、障害の有無にかかわらず、女性も男性も、高齢者も若者も、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切に支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会を実現することを目指している」と謳われている。この考え方を基本として、「ユニバーサルデザイン2020行動計画で取り組む『心のバリアフリー』とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことである。」とされ、そのために国民一人一人に必要なことの一つとして「障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務である」という『障害の社会モデル』を理解することが挙げられている。

このような中、平成29年3月、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）及び関連施策について見直しを含めた幅広い検討を行うため、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」（以下「あり方検討会」という。）が設置された。あり方検討会は、学識経験者、関係当事者団体の代表等から構成され、①高齢者、障害者等の社会参画の拡大の推進、②バリアフリーのまちづくりに向けた地域連携の強化、③ハード・ソフト一体となった取組の推進の3つの視点から議論を行い、平成29年6月に、バリアフリー施策に係る今後の対応の方向性を報告書として取りまとめた。

これを踏まえ、国土交通省においては、バリアフリー法の一部を改正する法律案を第196回国会に提出し、平成30年5月に成立した。同法は、①共生社会の実現に係る理念規定の整備、②高齢者、障害者等に対する支援（鉄道駅利用者による声かけ等）の国及び国民の責務への明記、③移動支援の努力義務の追加やハード・ソフト取組計画の作成等公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進、④移動等円滑化促進方針制度の創設等バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化、⑤バリアフリー基準適合義務の対象拡大等を内容とし、平成31年4月までに施行されている。

一方、平成30年5月の法改正以後、バリアフリーを取り巻く環境に以下の新たな動きが生じている。

第一に、2020 東京大会のレガシーとしての共生社会の実現に向けた機運の高まりである。2020 東京大会を今夏に控え、ハード・ソフト一体的なバリアフリー化（ユニバーサルデザインの街づくりと心のバリアフリー）に取り組む「共生社会ホストタウン」が増加しており、ハード整備に併せ、市町村による心のバリアフリーの取組が拡大している。これらの取組を、2020 東京大会後にも継続・拡大していくための仕組みづくりが喫緊の課題となっている。

第二に、ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律の公布・施行（平成 30 年 12 月）である。本法では、ユニバーサル社会（共生社会）の実現に向けた諸施策の策定等に当たって特に留意しなければならない事項に、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の確保が定められるとともに、ユニバーサル社会の実現を図るためには国民の理解と協力を得ることが不可欠であり、教育の振興や広報活動の充実を図る必要があることが明記された。これを受けて、ユニバーサル社会の実現に向けて、移動等の円滑化に関する諸施策が果たす役割や心のバリアフリーの重要性は益々高まっている。

他方、現在のバリアフリー化の状況は、ハード整備や事業者による主体的な移動支援等の取組が進展してきているものの、一部の公共交通事業者等においては車椅子の乗車方法に関し十分に習熟していない等の理由で車椅子使用者が公共交通機関を利用できない事案が発生するなど更なるソフト施策の強化等を図っていくことが求められている。また、移動等円滑化のための心のバリアフリーの推進に当たっては、「障害の社会モデル」や移動等円滑化に関する国民の理解を深める観点から、公共交通機関や施設の利用者に対する広報・啓発活動を充実・強化するとともに、障害のある人との交流や共同学習等の心のバリアフリー教育を展開している学校教育とも連携を図ることが重要である。

こうした状況を踏まえ、2020 東京大会のレガシーとして共生社会の実現に資するバリアフリー施策を推進するため、心のバリアフリーなどソフト施策の推進等について、あり方検討会において議論を行った。論点ごとの対応策については、次頁以降に整理するとおりである。

今後、国土交通省においては、本報告書に取りまとめられた対応策に沿って具体の政策立案を速やかに行い、実行に移していくべきである。その具体化の際には、高齢者、障害者等の当事者の声をよく踏まえるとともに、事業の実情等に即した制度設計等を行うため、関係事業者とも十分調整を図りつつ検討を進めることが必要である。

また、高齢者、障害者等の移動等円滑化を一層推進するため、国土交通省においては、本検討会の議論にとどまらず、不断の検討を加え、バリアフリー施策のさらなるスパイラルアップに努めることを期待する。

# バリアフリー法及び関連施策のスパイラルアップに係る今後の対応策

## 1. 心のバリアフリーなどソフト施策の推進に向けたあり方

### 【論点】

- ハード面でのバリアフリーを進める一方、ハード面の対策に加えて、ソフト対策が重要といった意見があるが、ソフト対策のあり方について、どう考えるか。  
(総論)

### 【現状等】

- ・ 現在、2020年度までのバリアフリーの整備目標を定めて関係者が連携して取り組んでおり、例えば、2018年度末時点で、1日当たりの利用者数が3,000人以上の旅客施設における段差の解消率は90.4%となっている。
- ・ ソフト対策については、公共交通事業者等に対し、旅客支援や情報提供などの努力義務を課すことにより取組の強化を図ってきた一方で、公共交通事業者等が車椅子の乗車方法に関し十分に習熟していない等の理由から、バリアフリー基準に適合した車両等が適切に提供されない事案が発生。
- ・ また、車両の優先席について高齢者等に対し声かけが恥ずかしい等の理由で譲らないケースも存在するなど、優先席、車椅子利用者用駐車施設等の利用マナーの向上も課題。

### 【対応策】

- ・ ハード面のバリアフリー化については、2020年度の整備目標の達成に向け取組を推進するとともに、2021年度以降の新たな整備目標においては、ハード・ソフト両面の目標設定に向け、本検討会において引き続き検討を深める。
- ・ バリアフリー法を改正し、公共交通事業者等や国民など各関係者におけるソフト対策等の取組強化を図る。

## (1) 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化のあり方

### 【論点】

- バリアフリー基準に適合した旅客施設や車両等について、公共交通事業者等がその機能を十分に発揮させるための施策のあり方について、どう考えるか。

### 【現状等】

- ・ バリアフリー法では、旅客施設や車両等の新設等を行う場合には、公共交通事業者等にバリアフリー基準（ハード基準）への適合義務を課しているところ。
- ・ 一方で、公共交通事業者等が車椅子の乗車方法に関し十分に習熟していない等の理由から、バリアフリー基準に適合した車両等が適切に提供されない事案が発生。

### 【対応策】

- ・ 公共交通事業者等に対し、ハード基準への適合維持義務が課されている旅客施設や車両等について、適切な役務の提供を確保するためのソフト基準（※）への適合を義務付け（法律）  
（※）スロープ板の適切な操作、明るさの確保等

### 【論点】

- 交通結節点における高齢者、障害者等の移動の連続性に配慮した、公共交通機関の乗継時における情報提供、旅客支援等のあり方について、どう考えるか。

### 【現状等】

- ・ バリアフリー法においては、各公共交通事業者等に対し、ハード整備の義務・努力義務に加え、情報提供、旅客支援などソフト面について努力義務を課しているところ。
- ・ このような情報提供、旅客支援等については、基本的に各事業者ごとに行っているため、鉄道やバスなど複数の公共交通機関が乗り入れる交通結節点における乗継ぎについては、高齢者、障害者等に分かりやすい情報提供やスムーズな移動支援など事業者間での連携した取組が課題。
- ・ 交通結節点では事業者による情報提供が錯綜し、混乱が生じるため事業者間での連携した取組が必要といった指摘があるほか、移動等円滑化基本構想（以下「基本構想」という。）の作成に馴染みにくい地域の交通結節点において、事業者間の連携・協力を促す仕組みの必要性が指摘されている。
- ・ 前回法改正時の附帯決議においても、「高齢者、障害者等の移動に配慮し、交通結節点における移動の連続性を確保するため、接遇を含めた関係者の連携が十分に図られるよう、必要な措置を講ずること」が求められているところ。

### 【対応策】

- ・ 交通結節点における高齢者、障害者等の移動の連続性に配慮し、公共交通事業者等がハード整備や情報提供、旅客支援等の移動等円滑化の措置を講ずる際は、乗継ぎ先の他の公共交通事業者等や行政その他の関係者と連携・協力して取り組むことを努力義務化（法律）
- ・ 公共交通事業者等が乗継ぎ先の他の公共交通事業者等に対して、移動等円滑化措置の連携・協力の協議を求めた際に、当該協議への応諾を義務化（法律）

#### 【論点】

- ホテル等旅行時に利用する施設については、ハード整備に加え、人的支援を含むバリアフリー情報を事前に知りたいというニーズが特に高いため、ホテルやレストランなど、観光客等が利用する施設に関するバリアフリー情報の提供のあり方について、どう考えるか。

#### 【現状等】

- ・ 一般的に、観光旅客は訪問する土地について不案内なことが多く、十分な情報を持ち合わせていない。
- ・ 特に、高齢者、障害者等が旅行をする場合、バリアフリー化されたホテル、レストラン等が多くないことや、事前にホテル、レストラン等に関するバリアフリー情報を収集したいというニーズに対応した情報提供のあり方に課題。
- ・ また、ホテルに設置されているテレビのリモコンが字幕表示に対応していないことが多いとの指摘がある。

#### 【対応策】

- ・ 宿泊施設や施設内飲食店のバリアフリー改修を補助金で支援
- ・ 高齢者、障害者等へのサービス提供（ソフト面でのバリアフリー対応）について観光庁が認定する観光施設（宿泊施設・飲食店等）の情報提供を促進（法律等）
- ・ 平成30年に作成・公表した観光関係者向けの接遇マニュアルや、宿泊施設におけるバリアフリー情報発信のためのマニュアルの活用を促進

## (2) 国民等に向けた広報啓発の取組推進のあり方

### 【論点】

- 障害者用トイレやエレベーターなどの整備を進める一方で、これら移動等円滑化が図られた施設・設備の適正な利用を推進するための施策のあり方について、どう考えるか。特に、国、地方公共団体、国民、施設設置管理者が果たすべき役割について、どう考えるか。

### 【現状等】

- ・車両の優先席について、高齢者等に対し声かけが恥ずかしい等の理由で譲らないケースも存在。
- ・また、例えば多機能トイレの機能を必要としない人が着替えや化粧に長時間使っているケースなど、高齢者、障害者等以外の方が、近接する一般の施設・設備を利用できるにもかかわらず、多機能トイレや車椅子使用者用駐車施設、エレベーター等の移動等円滑化が図られた施設・設備を利用し、結果として、高齢者、障害者等がこれらの施設・設備を使用できない、又は使用に当たって長時間待たなければならないケースがあるという指摘がある。
- ・さらに、車椅子使用者用駐車施設の利用マナーについても啓発が必要との指摘や、車内放送が徹底されていると車椅子スペースを自然と譲りやすくなるため、公共交通事業者による取組の拡大を期待するといった指摘もある。
- ・このためには、国民の「障害の社会モデル」（障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという考え方）や移動等円滑化に関する理解を深めつつ、優先席、車椅子使用者用駐車施設、多機能トイレを含む障害者用トイレ、旅客施設のエレベーター等の適正な利用を推進することが課題。

### 【対応策】

- ・国土交通省が関係者と連携して実施しているトイレの利用マナー啓発キャンペーン等の取組を強化するとともに、トイレの機能分散など施設環境整備を推進
- ・国・地方公共団体、国民及び施設設置管理者の責務・努力義務として、優先席、車椅子使用者用駐車施設など移動等円滑化が図られた施設・設備の適正な利用に関する規定を追加（法律）
- ・一定規模以上の公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載事項として、移動等円滑化が図られた施設・設備の適正な利用を推進するために必要な措置に関する事項を追加（法律）



#### 【論点】

- 心のバリアフリーを含めた、ハード・ソフト一体となった面的なバリアフリー化の推進に向けて、マスタープラン・基本構想制度のあり方について、どう考えるか。

#### 【現状等】

- ・ 移動等円滑化促進方針（以下「マスタープラン」という。）及び移動等円滑化基本構想（以下「基本構想」という。）は、市町村が中心となり、高齢者、障害者等が利用する施設単体ではなく、施設間を結ぶ経路も含めたハード面での面的なバリアフリー化を促進するために設けられた計画制度。
- ・ 2020東京大会を契機として、近年、ハード・ソフト一体的なバリアフリー化（ユニバーサルデザインの街づくりと心のバリアフリー）に取り組む「共生社会ホストタウン」が増加しており、市町村による「心のバリアフリー」の取組が拡大。
- ・ これらの取組が2020東京大会のレガシーとなるよう、住民等の「障害の社会モデル」や移動等円滑化に関する理解を深める観点から、マスタープラン・基本構想において「心のバリアフリー」などソフト面でのバリアフリー化に関する視点を取り込むことが課題。
- ・ 基本構想において、バリアフリー化の実現やその効果の向上のためには、施設整備のみならず、「心のバリアフリー」などのソフト施策も併せて実施する必要性を指摘している市町村も存在。
- ・ また、マスタープランの作成に取り組む市町村の一部から、地域の実情に応じたより柔軟な運用を求める声もある。

#### 【対応策】

- ・ 市町村によるハード・ソフト一体となった面的なバリアフリー化を促進するため、
  - ① 市町村が作成するマスタープランの必要的記載事項に「心のバリアフリー」に関する事項を追加（法律）
  - ② 基本構想に位置付けることができる特定事業として、「心のバリアフリー」に関する事業を追加（法律）。当該事業を含むハード・ソフト一体となった基本構想の作成を国が支援
  - ③ バリアフリーの促進に関し国が地方公共団体に助言・指導等（法律）
- ・ マスタープランを地域の実情を踏まえて作成できるようより柔軟な運用の明確化を検討（ガイドライン等）

## 2. 個別施設の更なるバリアフリー化に向けた施設設置管理者等の取組促進のあり方

### 【論点】

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化を促進する観点から、現行のバリアフリー法の基準適合義務づけ対象の範囲のあり方について、どう考えるか。例えば、
- ① 学校は、特別支援学級に在籍する児童生徒や通級による指導を受けている児童生徒が増加しており、また、災害時における避難所として使用されることも多いが、学校のバリアフリー化のあり方について、どう考えるか。
  - ② 2,000㎡未満の小規模店舗や飲食店など、バリアフリー基準への適合義務がかからない建築物のバリアフリー化のあり方について、どう考えるか。
  - ③ 自動車ターミナル法のバスターミナルに該当しないバスタ新宿のようなターミナル施設のバリアフリー化のあり方について、どう考えるか。

### 【現状等】

- ①
  - ・ 建築物については、政令で定める床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物に対してバリアフリー化を義務付け。
  - ・ 特別支援学校を除く学校は特別特定建築物に指定されていないため、バリアフリー化の義務付け対象外となっているが、公立小中学校については、特別支援学級に在籍する児童生徒や通級による指導を受けている児童生徒がこの10年間で約2倍に増えており、また、近年頻発する災害発生時に避難所として利用される場面も増加。
  - ・ 学校のバリアフリー化は重要であり、公立学校の義務化を早急に検討していく必要があるのではないか、との指摘もある。
  - ・ 前回法改正時の附帯決議においても、「災害時の指定緊急避難場所等となる学校施設等については、体育館だけではなく校舎も含めた一層のバリアフリー化に向けて、必要な措置を講じること」が求められているところ。
- ②
  - ・ 2,000㎡未満の小規模店舗や飲食店は、政令によりバリアフリー化の義務付けがかからないが、地方公共団体が地域の実情に応じ、条例により義務付け対象となる規模を引き下げることができる仕組みとなっており、現在、8都府県6市区において、店舗を対象に条例で義務付け対象となる規模の引き下げが行われている。
  - ・ 前回法改正時の附帯決議においても、「地方公共団体は地域の実情に応じて、2,000㎡未満の小規模店舗について、バリアフリー化の基準適合義務を条例により課すことが可能であることを踏まえ、その一層の促進を図るため、政府としても小規模店舗のバリアフリー化の実態把握に努めるとともに、ユニバーサルデザイン化に向けて所要の措置を講じること」が求められているところ。

③

- ・道路本線上における渋滞や事故の発生を防ぐため、駅周辺のバス停留所やタクシーの乗降所を集約する道路施設として整備されたバスタ新宿は、旅客施設のバリアフリー基準が適用されないことから、開業直後、十分なバリアフリー化が図られていないと指摘されており、今後同様の施設が整備される場合のバリアフリー化のあり方が課題。

#### 【対応策】

①

- ・新たに公立小中学校を対象に追加するため、特別特定建築物の定義規定を見直し（法律）
- ・引き続き、学校のバリアフリー化を補助金等により支援（文部科学省）

②

- ・2,000㎡未満の小規模店舗のバリアフリー化について、引き続き地方自治体に委任条例の策定を促すとともに、昨年度実施した小規模店舗等のバリアフリー化の実態調査の結果を踏まえ、関係省庁に対し、業界団体を通じた積極的な小規模店舗のバリアフリーの取組を要請

③

- ・バス等の旅客の乗降のための道路施設をバリアフリー基準適合義務の対象に追加（法律）

### 【論点】

高速バス、空港アクセスバス、定期観光バスなどバリアフリー対応が遅れている乗合バス車両のバリアフリー化について、どう考えるか。

### 【現状等】

- ・乗合バス車両については、新規に導入する際、バリアフリー基準への適合が義務付けられているが、高速バスや空港アクセスバスなど、床下に収納スペースを設ける必要があること等により低床化が困難な乗合バス車両については、地方運輸局長の認定を受けることにより、バリアフリー基準の一部の規定について適用が除外されている。
- ・地方運輸局長の認定を受けた乗合バス車両については、2020年度までに約25%の車両をリフト付きバス等にする目標に対し、2018年度末現在で約5%にとどまっている。
- ・特に空港アクセスバスは、リフト付きバス等の導入台数が少なく、障害者団体からも導入促進を求める声強い。

### 【対応策】

- ・空港アクセスバスについて、適用除外認定の見直しも含めてリフト付きバス等の導入を促進するための仕組みを検討
- ・2021年度以降の整備目標の策定の際に、空港アクセスバス等に関する新たな目標値の設定を検討

### 【論点】

新幹線のバリアフリー対策のあり方について、どう考えるか。

### 【現状等】

- ・バリアフリー法では、車両等を新たにその事業の用に供するときは、公共交通事業者等にバリアフリー基準（ハード基準）への適合義務を課しており、鉄道車両の車椅子スペースについては、1列車につき1箇所以上（令和2年4月以降は2箇所以上）設けることを義務付けている。
- ・新幹線の車椅子スペースに関しては、障害者団体等から、数が少ないという指摘や、窓口又は電話での予約が基本となっているためウェブでも申込みを可能にすべき等の指摘がある。
- ・国土交通省では、2020東京大会を契機に、新幹線のバリアフリー対策を抜本的に見直すため、令和元年12月に新幹線を運行する鉄道事業者や障害者団体をメンバーとする検討会（新幹線のバリアフリー対策検討会）を設置し、検討を進めているところ。

### 【対応策】

- ・新幹線のバリアフリー対策検討会において、障害者団体の意見や海外の事例も踏まえつつ、ソフト・ハード対策の両面から根本的な見直しを含めて検討を進め、時間を要せず実施できる施策については、可及的速やかに実施し、実現までに時間を要する施策についても、早急に方針を決定し、順次実施する。

【参考】バリアフリー法及び関連施策のあり方検討会 構成員

氏名	所属等
秋山 哲男	中央大学研究開発機構 教授
高橋 儀平	東洋大学 名誉教授
新田 保次	大阪大学 名誉教授
阿部 一彦	社会福祉法人日本身体障害者団体連合会 会長
三宅 隆	社会福祉法人日本視覚障害者団体連合 情報部 部長
唯藤 節子	一般財団法人全日本ろうあ連盟 理事
小林 光雄	公益社団法人全国脊髄損傷者連合会 副代表理事
佐藤 聡	特定非営利活動法人DPI日本会議 事務局長
平野 祐子	主婦連合会 副会長兼社会部 部長
田中 正博	全国手をつなぐ育成会連合会 統括
日詰 正文	一般社団法人日本発達障害ネットワーク 副理事長
齋藤 秀樹	公益財団法人全国老人クラブ連合会 常務理事
小幡 恭弘	公益社団法人全国精神保健福祉会連合会 事務局長
阿部 真臣	東日本旅客鉄道株式会社 サービス品質改革部 次長
伊藤 勝明	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 投資計画部 担当部長
加藤 勇樹	西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部安全推進部 企画室長
滝澤 広明	一般社団法人日本民営鉄道協会 運輸調整部長
船戸 裕司	公益社団法人日本バス協会 常務理事
熊谷 敦夫	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 ケア輸送等統括
川村 泰利	一般財団法人全国福祉輸送サービス協会 副会長
須田 弘次	一般社団法人日本旅客船協会 常務理事
奥山 哲也	定期航空協会 事務局長
高柴 和積	一般社団法人全国空港ビル事業者協会 常務理事
岩佐 英美子	一般社団法人日本ホテル協会事務局長
坂本 努	一般社団法人日本ビルディング協会連合会 常務理事
村上 哲也	一般社団法人日本ショッピングセンター協会 参与
永田 哲郎	一般社団法人全日本駐車協会 常務理事
吉田 哲朗	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 理事兼バリアフリー推進部長
豊原 寛明	公益財団法人建築技術教育普及センター 情報普及部長