

2018年1月18日

公明党・バリアフリー法及び関連施策のあり方に関するPT

座長　赤羽一嘉　様

東京2020オリンピック・パラリンピックと障害者権利条約に応えた改正を！

バリアフリー法及び関連施策の改正に関するDPI意見

認定NPO法人DPI日本会議

議長　平野みどり

　障害者・高齢者等の移動の円滑化にご尽力いただきありがとうございます。

今回のバリアフリー法及び関連施策の改正は、我が国が2014年に批准した障害者権利条約の理念を反映させる、東京2020オリンピック・パラリンピック開催を契機としたレガシーとしてのユニバーサル社会の実現、という２つの大きな柱が必要です。DPIでは、これまでのバリアフリー法で改善できなかった分野、世界基準から遅れている分野をまとめ、下記ご要望いたします。なお、３ページ以降には、法、政令、省令ごとに具体的な改正提案をまとめました。ぜひとも、実現していただけますようお願い致します。

今回のバリアフリー法改正への基本スタンス

障害者権利条約批准や改正障害者基本法、障害者差別解消法をふまえた法律改正として下さい。　具体的には、

1. 移動の権利の明記
2. 障害の有無によって分け隔てられない共生社会の実現に資することを目的とする
3. 障害者の定義を障害者基本法と同様のものとし、社会モデルを採用するとともに知的障害、精神障害、発達障害、難病などが対象であることを法文上明確にする
4. 合理的配慮の環境整備とバリアフリー施策を連携させる条文を設け、障害者差別解消法との連携を明確化する

等を、ぜひとも進めて下さい。

５つの最重要課題

1. 地方のバリアフリー整備 　「権利条約9条」の実現！

　障害者権利条約9条では「都市及び農村の双方において」バリアフリー整備を求めています。現在のバリアフリー法は基本方針を定めて整備を進めておりますが、例えば、乗降客3,000人以上の駅だけが対象といったように都市部を想定した制度設計となっており、地方の整備が進まず地域間格差が広がっています。条約の理念を踏まえて、地方でのバリアフリー整備を推進する法改正が必要です。

例えば、基本構想を義務化する、事業者ごとのバリアフリー整備計画（3,000人未満の駅舎等含む）の策定を義務化し基本方針に項目をたてる等です。

1. 当事者による評価システム　「私たち抜きに私たちのことを決めないで！」

せっかく整備されたのに、非常に使いにくいというバリアフリー整備がよくあります。これは利用者による評価システムがないためです。すでに諸外国で実現しているように利用者が評価し、施工に反映させ、ガイドラインをバージョンアップさせていくという当事者評価の仕組みが必要です。「“Nothing about us without us!”（私たち抜きに私たちのことを決めないで）」という条約の理念を国内法に反映させることが必要です。多様な障害者を構成員とした、恒常的な評価システムを設けるように法に明文化してください。

**参考**　イギリスでは障害者交通諮問委員会（DPTAC：Disabled Persons Transport Advisory　Committee ）があります。運輸大臣の諮問機関で、障害者の公共交通ニーズに関するあらゆる問題を検討し、運輸大臣に適切な助言を行います。委員の半数以上は障害者でなければならないとしています。委員会は障害者対策室と協力して 、バス車両の改善に関する勧告の作成（1988 年 6月）、財源や情報サービス関する調査など 、重要な仕事を果たしております。

1. 小規模店舗のバリアフリー化

小規模店舗に車いすで入れないのは、日本が欧米に大きく遅れを取っている重大な欠点です。これはバリアフリー法では床面積2,000㎡以上の店舗しか基準適合義務がないためです。2,000㎡以上という基準は1994年のハートビル法から変わっていません。そのため、せっかく新規オープンの店舗でも、入り口に段差があり、椅子が固定式であるために、車いすでは入店できないものが続々とつくれられてしまっています。この状態は20年前から改善されていません。新規出店時であれば、段差解消などのユニバーサルデザイン化をしても、コストはほとんど増えません。規模に応じて整備基準を策定すれば、事業者の負担も増大することなく整備をすすめることができます。小規模店舗も一定のバリアフリー整備基準を義務化し、基本方針に整備目標を定めることが必要です。

1. 駅ホームの安全性向上と単独乗降可能な整備

ホームからの転落事故を防止するためにホームドアの設置を進めることが必要です。同時にホームと車両との段差・隙間の解消も必要です。公共交通移動等円滑化基準では「できる限り小さいものであること」とされてきましたが、17年経っても解消が進んでいません。段差とすき間があると車いすでは単独乗降できず、日常的に10分~30分待たされ（最大90分という事例あり）、乗車後に降車駅を変更することもできません。

大阪市営地下鉄千日前線は、既設路線にも関わらず、改修工事で段差2cm、すき間3cmをすべての駅で実現しました。このように目標数値（段差2cm以下、すき間3cm以下）を定め、整備を進めることが必要です。

1. 避難所としての学校のバリアフリー化

阪神・淡路大震災の時から問題になり、東日本大震災、熊本地震でも繰り返し報告されていることが、避難所に行ったが車いすでは入れなかったという事例です。バリアフリー法では一般の学校はバリアフリー整備義務（基準適合義務）がありません。特別支援学校しか基準適合義務がないのです。多くの一般の学校は災害時に避難所となります。地域の公共施設の整備として、全ての学校を体育館だけでなく校舎も含めて基準適合義務としてください。

法・政令・省令ごとの課題と改正提案

Ⅰ.法改正して頂きたいこと

1. **障害者権利条約批准や改正障害者基本法、障害者差別解消法を受けたバリアフリー法改正を進めて下さい**
2. **第一条（目的）「移動の権利」を明記する**

　バリアフリー法には移動の権利性が明確に定められていません。2017年6月に起きたバニラ・エア搭乗拒否事件では、バリアフリー法では対応できませんでした。DPIが2017年7月に国交省安心生活政策課に出した質問「バリアフリー法の観点からこの問題はどの条文に抵触するとお考えでしょうか」の回答は「今回のバニラ・エアの件に関して、バリアフリー法の条文に直接違反するものはないと考えています」からも明らかです。

1. 障害者権利条約一般的意見2号第9条アクセシビリティでは下記のように移動の権利を明確に認めています。
	* パラグラフ３「あらゆる形態の人種差別の撤廃に関する国際条約では、輸送機関、ホテル、飲食店、喫茶店、劇場、講演等一般公衆の使用を目的とするあらゆる場所及びサービスを利用する権利を、すべての人に保障している（第5条(f)）。このように、国際的な人権の法的枠組みにおいて、アクセスの権利を本質的な権利とみなす前例が確立されてきた」
	* パラグラフ４「市民的及び政治的権利に関する国際規約と、あらゆる形態の人種差別の撤廃に関する国際条約では、国際人権法の一部としてのアクセス権が明確に規定されている。」
2. 「IPCアクセシビリティ・ガイド」では、第一章で「アクセスは基本的人権であり、社会的公正の基本である。社会的公正とは、人々を個人として受け入れ、社会生活に完全に参加するための公平で平等な機会へのアクセスを保障することである」と明記しています。

これらを踏まえて、バリアフリー法にも「移動の権利」を明記することが必要です。

1. **共生社会（インクルーシブ）の理念を加える**

現在の日本では、障害者と障害のないものとの場を分けたバリアフリー整備が進められています。障害者だけ別のルート、遠回り、長時間待たされる、隔離された覧席、異なる乗り物、といったものです。権利条約では、障害者と障害のないものを分けないインクルーシブな社会づくりが求められており、それを踏まえた法改正が必要です。

* + 1. 障害者権利条約では、第3条一般原則(c)で「社会への完全かつ効果的な参加及び包容（インクルーシブ）」と明記し、障害のある人もない人も共に生きるインクルーシブな社会づくりを求めています。
		2. 障害者基本法では第一条（目的）に「全ての国民が、障害の有無にかかわらず、等しく基本的人権を享有するかけがえのない個人として尊重されるものであるとの理念にのっとり、全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会を実現するため」とされています。

上記の２つを踏まえて、バリアフリー法にも第一条（目的）に共生社会の実現という目的規定が必要です。

1. **第二条（定義）　権利条約を踏まえ、障害者基本法の障害の定義に合わる**

障害者権利条約の理念を踏まえて、2011年に障害者基本法が改正され、「社会モデル」の考え方が導入されました。しかし、バリアフリー法の障害の定義は、「身体の機能上の制限を受ける者」という「医療モデル」のままで、矛盾しています。さらに、知的、精神、発達、難病などが除外された規定になっており、これも踏まえた改正が必要です。

●障害者基本法、差別解消法　第２条・定義

「障害者　身体障害、知的障害、精神障害（発達障害を含む。）その他の心身の機能の障害（以下「障害」と総称する。）がある者であって、障害及び社会的障壁により継続的に日常生活又は社会生活に相当な制限を受ける状態にあるものをいう」

* 知的、精神、発達、難病などを含む包括的な定義になっている
* 社会モデル（障害及び社会的障壁により…）

●バリアフリー法　第2条　定義

一 高齢者、障害者等 高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるものその他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者をいう

* 医療モデル（身体の機能上の制限を受けるもの）
1. **第四~六条　環境整備を推し進めることを加える**

障害者差別解消法が制定され不当な差別的取扱いは禁止されましたが、環境整備がされないと実際には店舗や公共交通機関等を利用できません。障害者差別解消法第5条では社会的障壁を除去するための環境の整備を行政機関と事業者に求めています。これを推し進めるために、バリアフリー法第４条（国の責務）、第５条（地方公共団体の責務）、第６条(施設設置管理者等の責務）に環境整備推し進めることを明記してください。

●障害者差別解消法　第５条　社会的障壁の除去の実施についての必要かつ合理的な配慮に関する環境の整備

行政機関等及び事業者は、社会的障壁の除去の実施についての必要かつ合理的な配慮を的確に行うため、自ら設置する施設の構造の改善及び設備の整備、関係職員に対する研修その他の必要な環境の整備に努めなければならない

1. **第六条　事業者の研修を加える**

障害特性を踏まえた対応ができるようにするために、事業者の職員研修が必要です。第六条に障害当事者を講師とした研修を事業者が実施すること義務化する条項を加えてください。

**参考**　一般的意見２　パラグラフ19．

アクセシビリティの欠如は、多くの場合、不十分な認識と技術的ノウハウが原因で生じるため、第9条では締約国に対し、障害のある人のアクセシビリティにかかわる訓練を、すべての関係者に提供することを義務付けている（第2項（c））。すべての完全なリストには、建築許可を発行する当局、放送及びICT管理委員会、技術者会議所、デザイナー、建築家、都市計画者、輸送当局、サービス提供者、学界人及び障害のある人とその団体（DPO）を含めなければならない。物品、サービス及び製品の設計者だけでなく、実際にそれらを製造する者に対しても、訓練を行うべきである。さらに、製品開発への障害のある人の直接参加を強化することにより、既存のニーズの理解とアクセシビリティ審査の有効性を高めることができる。最終的には、建物をアクセシブルにするのも、また、しないのも、建設現場の工事施行者なのである。アクセシビリティ基準の実地での適用を確保するために、これらすべての集団に対する訓練と監視の制度を設置することが重要である。

1. **新設　地方のバリアフリー整備を進める条項を加える最重要課題①**

　障害者権利条約9条では、都市及び農村の双方においてバリアフリー整備を求めています。しかし、現在のバリアフリー法では乗降客3,000人以上の駅が対象といったように都市部を想定した制度設計となっており、地方の整備は進まず地域間格差が広がっています。条約の理念を踏まえて、地域間格差を是正する条文を盛り込んでください。

●障害者権利条約　第9条

「都市及び農村の双方において、物理的環境、輸 送機関、情報通信（情報通信機器及び情報通信システムを含む。）並びに公衆に開放され又は提供される他の施設及びサービスを利用する機会を有することを確保するための適当な措置をとる。」

1. **新設　当事者参画による恒常的な評価システムを設ける最重要課題②**

せっかく整備されたのに、利用者には非常に使いにくいというバリアフリー整備がよくあります。これは利用者による評価システムがないためです。2017年2月に制定された「ユニバーサル社会2020行動計画」では、国に対して助言を行うユニバーサルデザイン 2020 評価会議を内閣官房に設置されることになりました。このようにバリアフリー整備を的確に推し進めるためには、利用者による評価システムが不可欠です。多様な障害者を構成員とした、恒常的な評価システムを設けるように法に明文化してください。

1. **新設　5年後までに必ず見直す規定を設ける**

　バリアフリー法は2006年以降法見直されることがなかったために、世界の流れから大きく遅れを取ってしまいました。世界的なバリアフリー整備のベンチマークとして2006年にIPCアクセシビリティ・ガイドが策定され4年毎に見直されておりますが、日本のバリアフリー法に基づく移動等円滑化基準等にはこれまで反映されてきませんでした。バリアフリー整備基準は時代とともにバージョンアップされており、定期的な見直しが不可欠です。12年間見直されなかった反省を含めて、5年後までに必ず見直す規定を明記してください。

Ⅱ.政令（バリアフリー法施行令）で改正して頂きたいところ

課題１　**小規模店舗も基準適合義務とする（新規店のユニバーサルデザイン化）最重要課題③**

* アメリカで驚くことは、ほとんどの店舗が車いすで入店できることです。日本では車いす利用者が3人集まってご飯を食べに行こうとすると、何を食べるかではなく、「どこのお店なら入れるか」でお店を決めています。車いすで入店できる店舗が極端に少ないためです。しかし、アメリカでは小規模店舗でもほとんどが車いすで入店可能なため、何を食べたいかでお店を選ぶことができるのです。これは、ADAによって小規模店舗もバリアフリー整備が義務付けられ、整備が進んでいる成果です。
* 現行のバリアフリー法では床面積2,000㎡以上の店舗しか基準適合義務がありません。この**2,000㎡以上という基準は1994年のハートビル法から変わっていません**。そのため、新規オープンした店舗でも、入り口に段差があり、椅子が固定式であるために車いすでは入店できません。これは20年前から全く改善されておりません。
* **新規出店時であれば、段差解消などのユニバーサルデザイン化をしても、コストはほとんど増えません**。規模に応じて整備基準を策定すれば、事業者の負担も増大することなく、整備をすすめることができます。いま小規模店舗も基準適合義務とすれば、10年20年後には日本全体にバリアフリーな店舗が増えて、誰もが住みやすい社会が実現できます。
* できるだけ事業者の負担を少なく、整備を進める施策が必要です。例えば、新規店は200㎡未満の店舗は、段差を解消し、ドア幅は700mm以上、イスは可動式のものにする。200㎡以上の店舗は、上記に加えてドア幅を800mm以上とし、車いすで利用できる多機能トイレを1つ以上整備する、車いすの高さに合わせたテーブルを数カ所設置するといったように、規模に応じて整備批准を定めれば、バリアフリー整備を推し進めることが出来ます

課題２　**基準適合義務の対象を拡大する　最重要課題⑤**

　バリアフリー法施行後も、小規模店舗、共同住宅、一般の学校、ホテルなどはほとんど整備が進んでいません。基準適合義務がない、義務基準が低いためです。新築なのにバリアフリー化されていないものが続々と建てられてしまっています。

1. 一般学校
* 特別支援学校しか基準適合義務がありません。一般の学校は災害時に避難所となるため、バリアフリー整備は不可欠です。すべての学校を基準適合義務としてください。
1. 共同住宅
* 共同住宅は努力義務にとどまっているため、整備が進んでいません。大阪府では条例で20戸数以上の共同住宅はバリアフリー整備を義務付けて成果を上げています。
* バリアフリー法も、一定戸数以上（20戸）の共同住宅は基準適合義務としてください。
1. ホテル
* 50室以上で1部屋バリアフリールームを設置することは定められていますが、2部屋目以上は努力義務にとどまっており、多くのホテルは1部屋しかありません。バリアフリールームは総客室数の3%以上を設置義務としてください。
* 一般客室については、2017年のガイドラインの見直しでユニバーサルデザイン化が定められましたが義務ではありません。バリアフリールームだけでなく、一般客室も室内の段差を解消し、ドア幅を広げるなどしてユニバーサルデザイン化すれば、高齢者も含めて多くの人が利用しやすくなります。新規や大規模改修時はすべての部屋を段差解消し、浴室等のドア幅を70cm以上とすることを義務基準としてください。
1. 防災・災害
* 阪神大震災以降、仮設住宅のバリアフリー化が求められてきましたが、2016年の熊本地震でも、当初設置されたバリアフリー仮設は室内に段差があり、ドア幅も狭く、実際には車いすで利用できませんでした。
* 仮設住宅、見なし仮設住宅、災害復興住宅もバリアフリー整備基準を定め、基準適合義務としてください。

課題３　**エレベーターの音声案内の標準化**

* 視覚障害者は音声案内がないと、何階に止まったのかわかりません。エレベーターの音声案内を標準化することが必要です。

提案：上記の課題を改善するためにバリアフリー法施行令の下記を改正してください

1. 第四　特定建築物
* **災害時の応急仮設住宅も加える**。
1. 第五　特別特定建築物
* **廃止する**
1. 第九 基準適合義務の対象となる特別特定建築物の規模
2. **特定建築物を基準適合義務対象とする**

⇒「基準適合義務の対象となる特定建築物の規模」

1. 基準適合義務の対象となる特定建築物の規模
* 床面積の合計2,000㎡を削除し、下記の通り業種によって規模を変える。
* **すべて：学校、病院及び診療所、集会場、保健所、官公省、老人ホーム、老人福祉センター、博物館、公衆便所、郵便局**
* **200㎡以上：百貨店、飲食店、理髪店**
* **500㎡以上：劇場、映画館、展示場**
* **1,000㎡以上：ホテル、体育館、遊技場、公衆浴場、自動車教習所、**
* **2,000㎡以上：公共用歩廊等**
* **2,000㎡以上もしくは20戸以上：共同住宅**
1. **基準適合努力義務を新たに設ける**
* **100㎡~200㎡未満：コンビニエンスストア、飲食店**
* **500㎡以上：事務所**
* **3,000㎡以上：工場**
1. 第十　建築物移動等円滑化基準
2. 五 不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する 便所を設ける場合には、そのうち一以上は、便所内に、車いす使用者用便房 及び水洗器具を設けた便房を一以上設けること等とすること。**さらに、男女便所それぞれに１ヶ所以上の簡易多機能トイレを設置する。**
* 簡易多機能トイレは手動車いす程度は利用でき、さらにベビーカー、スーツケースを持った人も利用しやすく、多機能トイレの利用分散に有効です。
1. 六 ホテル又は旅館の客室
* ホテル又は旅館の客室には、客室の総数が五十以上の場合は、車いす使用 者用**客室を3%以上設ける**こととすること。
* **また、一般の客室も入り口及び室内、浴室の段差を解消し、ドア幅を700mm以上とする**。
1. あらたに下記の項目を新設する
* **すべての飲食店内は、段差を解消し、ドア幅700mm以上とする**。
* **1ヶ所以上車いすで利用できるテーブルと可動式のイスの席を設ける。**
* **エレベーターは音声案内を標準とする。**

Ⅲ．省令で改正していただきたいところ

1. すべての移動等円滑化基準の課題

課題１　**IPCアクセシビリティ・ガイド（世界基準）を移動等円滑化基準に反映する**

* ユニバーサルデザイン2020行動計画では、「全国各地において、Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン等を踏まえた高い水準のユニバーサルデザインを推進する」とされました。Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインは、国際パラリンピック委員会（IPC)が策定した「IPCアクセシビリティ・ガイド」を踏まえて策定されたものです。
* IPCアクセシビリティ・ガイドは世界基準のバリアフリー整備ガイドラインで、日本のバリアフリー法の移動円滑化基準・ガイドラインはこれに大きく遅れを取っています。

提案：**すべての移動等円滑化基準を再点検し、IPCアクセシビリティ・ガイドを踏まえた世界の基準に引き上げることが必要です。**

1. 公共交通移動等円滑化基準

課題１**ホームドアの設置と、ホームと車両との段差・隙間の解消を進める最重要課題④**

* 駅の整備でほとんど進んでいないのがホームと車両との段差・隙間の解消です。公共交通移動等円滑化基準では「できる限り小さいものであること」とされてきたが、17年経って解消が進んでいません。車いすでは単独乗降できず、日常的に10分~30分待たされ、乗車後に降車駅を変更することが出来ない等利便性が非常に悪いです。
* これらを解決するためには、段差と隙間の解消が不可欠です。数値基準を明記してください。具体的には段差は15-20mm以下、隙間は30mm以下が必要です（大阪市交通局は段差20mm以下、すき間30mm以下という目標数値を設定して整備を進めています。

参考　大阪市営地下鉄千日前線

* 既設路線にも関わらず、改修ですべての駅ホームで段差2cm以下、すき間3cm以下を実現している。

課題２　**規模に応じた整備基準を設ける（鉄道等）**

* 現行では、たとえば鉄道は1日の乗降客が3,000人以上の駅も、100万人以上の駅も同じ整備基準です。利用客が100万人以上の駅なのに、エレベーターのサイズが11人乗りでバリアフリールートは1つしかない。その結果、エレベーターの渋滞、車いすは大回りせざるを得ず時間が大幅にかかるといった問題が日常的に起こっています。これを改善するために、駅の規模に応じて大型化、複数ルート化が必要です。

2017年12月27日に開かれた「**第５回第５回基準等検討委員会**」（資料３移動等円滑化基準及び関係部分の整備ガイドライン改正について（案））では、段差解消されたバリアフリールートの複数化については、「10万人以上の駅が対象」との案が示されました。しかし、10万人以上では規模が大きすぎて対象駅が少なすぎます（全国で260駅）。せめて５万人程度にすべきです。（日本の総駅数は9,474駅で、このうち乗降客3,000人以上の駅は全国で3,559駅。10万人以上の駅は僅かに約260駅しかない）例えば、大阪市の地下鉄谷町四丁目駅は近くに大阪府庁や国立病院がある中心的な駅だが、乗降客は9万人余り（2016年11月8日交通調査では90,131人）。このような中心的な駅ですら対象外になってしまうのです。

課題３　**鉄道車両　すべての車両に１ヶ所以上フリースペースを義務付ける**

* 鉄道車両の車いすスペースは、車いす利用者のみならず、ベビーカーやスーツケース等の大きな荷物を持った人も多数利用されています。フリースペースはいつも大混雑で、いまや1編成2ヶ所では足りません。すべての車両に1ヶ所以上のフリースペースが必要です。

2017年12月27日に開かれた「**第５回第５回基準等検討委員会**」（資料３移動等円滑化基準及び関係部分の整備ガイドライン改正について（案））では、鉄道の車椅子スペースについて１列車に２ヶ所以上の車いすスペースを義務付ける案が示されました。しかし、都内の鉄道車両はすでに１列車２以上の車いすスペースがあり、これでは都市部では現状と何も変わりません。２以上の車いすスペースがある現状でも、車いすスペースには、車いす、ベビーカー、大きな荷物を持った人で溢れかえっています。

課題４　**空港アクセス・長距離バス　新規購入はバリアフリー車両を義務付ける**

* 現在、日本国内で約1万台以上走っていますが、リフトが付いたバリアフリー車両はわずか４台しかありません（羽田空港、成田空港）。整備が極端に遅れています。
* 特に地方空港では市の中心部へ行く交通手段がバスしかないところが多く、車いすでは市街へ移動できません。
* 多くのバス会社は10数年で新しい車両に買い換えるため、新規購入時にバリアフリー車両（リフト付きもしくはノンステップ＆スロープ等）を義務化すれば、10数年で殆どのバスが乗車可能となります。

課題５　**予約・販売システムも一般客と同じようにスムーズに購入できるようにする**

* 新幹線等のチケット購入は、障害者のみ別の予約システムで、特定の駅でしか購入できない、何度も駅に行かなければならないなど、障害のないものに比べて極端に利便性が悪いです。
* 他の者との平等を基礎として、webを含めて一般予約システムでスムーズに購入できるようにしていただきたい。

提案：上記の課題を改善するために公共交通移動等円滑化基準を下記改正してください

1. 「Ⅰ 旅客施設　①鉄道駅　3）」
* プラットホームと鉄軌道車両の床面との**段差とすき間は、車いすが単独で乗降できるように、段差20mm以下、すき間30mm以下を目標として整備する**。
1. 「Ⅰ　旅客施設　①鉄道駅　６」
* エレベーターのサイズは駅の規模に応じて変える
* １日の乗降客1万人未満の駅は、1,400mm ×1,350mm（11人乗り）以上の大きさとする。
* １日の乗降客１万人~５万人未満の駅は、幅2,000mm☓奥行1,350mm（17人乗り）以上の大きさとする。
* １日の乗降客５万人~１０万人未満の駅は、幅2,150cm☓奥行き1,600mm(24人乗り)以上の大きさとする。
* １日の乗降客１０万人以上の駅は、幅2,150mm☓奥行き1,600mm(24人乗り)以上の大きさとし、複数設置し、複数のアクセシブルなルートを確保する。
1. 「Ⅱ 車両等 ②鉄軌道車両 1）
* **一日の乗降客５万人以上の駅がある路線の車両は、すべての車両に１ヶ所以上の車いすスペースを設置すること**。
* 上記以外の車両は１編成に２ヶ所以上の車いすスペースを設置すること。
1. 「Ⅰ 旅客施設③ バス車両 1）」
* **ノンステップバスとすること**
* **空港アクセスバス、高速バスは、新規購入車両はリフト付きなど車いすで乗車可能な車両とする。**
1. 「Ⅰ 旅客施設⑥ 航空機 3）」
* 航空機内で利用できる車いすを備え付けること（客席数が５０以上の航空機）。
1. 下記の項目を新設する
* **車いす用席のチケットの予約・購入は、一般席の予約・購入システムと同じようにする。**
1. 道路移動等円滑化基準

課題　**視覚障害者向け音声案内**

1. 音響式信号機の標準化と設置計画
* 視覚障害者が安全に道路を横断するためには音声式信号機が不可欠です。音響式信号を標準化し、整備計画をつくることが必要。

提案　**第七章 移動等円滑化のために必要なその他の施設等に「信号機」を新設し、音響式信号機を標準化する**

1. 基本方針

課題１　**基本方針の整備目標の項目が不十分　IPCアクセシビリティ・ガイドの反映**

* 現在の基本方針では、すべての項目が100%達成されても、バリアフリーな社会にはならない。それは項目が不十分のためである。国際基準にはあるのにバリアフリー法にない項目がある。法・政令・省令の改正に合わせて、新たな項目を設けることが必要。

課題２　**3,000人未満の駅のバリアフリー整備が進まない**

* これまでの基本方針は、3,000人以上の駅を対象として計画を策定してきた。その結果、基本方針にない3,000人未満の駅のバリアフリー整備が進んでいない。
* 新たに鉄道事業者ごとに、3,000人未満の駅を含めて、バリアフリー整備計画を策定することが必要です。

提案

1. 新たに下記の項目を設ける
2. 鉄軌道
3. 鉄軌道駅　ホームと車両とのすき間と段差の解消
4. 鉄軌道車両　すべての車両に１ヶ所以上のフリースペースの設置
5. 鉄道事業者は、3,000人未満の駅のバリアフリー整備計画を策定する。
6. バス
7. 乗合バスのリフト付きバスを「空港アクセスバス」「長距離バス」「その他のバス」の３種類に別ける。
8. タクシー
9. 新たに「UDタクシー」を設ける。
10. 建築物
	1. 一般の学校、飲食店、ホテルといったように業種別に項目を設け、目標を定める。