

関東運輸局における最近の主な取り組み

1 地方におけるヒアリングについて (1) 東京運輸支局バリアフリーネットワーク会議

開催概要

- 日時：令和元年12月6日（金）14:00～16:00
- 場所：品川区立総合区民会館「きゅりあん」7階イベントホール
- 議事：○バリアフリーの現状と関東運輸局の取り組みについて
 - 関東地方整備局のバリアフリーの取り組みについて
 - 公共交通におけるバリアフリーの取り組みについて
（小田急電鉄株式会社、東京都交通局（都営バス））
- 意見交換等

委員

（敬称略）

- ＜座長＞ 森本 章倫（早稲田大学 理工学術院 教授）
- 小西 慶一（公益社団法人 東京都身体障害者団体連合会 会長）
- 有山 一博（公益社団法人 東京聴覚障害者総合支援機構
東京都聴覚障害者連盟 福祉対策部長）
- 笹川 吉彦（公益社団法人 東京都盲人福祉協会 会長）
- 伊東 とも子（社会福祉法人 東京都手をつなぐ育成会
東京都手をつなぐ親の会 研修部会長）
- 柴崎 金勝（公益社団法人 東京都老人クラブ連合会 副会長）※欠席
- 栗原 孝実（一般社団法人 東京精神保健福祉士協会 理事）

参画（委員以外）

【施設設置管理者等】バス事業者14者、鉄道事業者10者 【関係協会】一般社団法人東京バス協会、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会、
【関係行政機関】警視庁、区市町村31者、関東地方整備局、関東運輸局

バリアフリーの取り組み等

小田急電鉄株式会社：バリアフリーへの対応（駅舎、ホーム）、駅係員による対応強化、お客様への情報提供 他
東京都交通局（都営バス）：都営バスのバリアフリーの取組（ハード、ソフト）、災害時の対応、東京2020大会での対応 他

会議での発言（委員より）

- ・ 聴覚障害者に対するバリアフリーの対応が少ない気がするので、きちっとした対応をお願いしたい。筆談具の常設はいい取組みだと思う。ぜひ普及促進して欲しい。
- ・ 車いすで移動する人は、災害時では車いすは雨に弱く大変危険。地震の時もエレベーターが使えず自宅待機を強いられるなどがある。自衛はしているが、近年の災害状況を考えると不安を感じる。
- ・ エレベーターを車いすに乗って利用すると狭隘となることがある。なんとかしてくれるとありがたい。
- ・ 台風時、高齢者や聴覚障害者は避難したいけどできない。タクシーを呼び手立てもなかったのが、検討して欲しい。
- ・ 区市町村でのバリアフリー基本構想策定の際、障害者の参画による意見が反映されづらいと聞いているので、積極的に働きかけてもらいたい。
- ・ 交差点で、信号機のチャイムとバスの右左折のチャイムが同時に鳴ることに戸惑いを感じる。また、最近は駅などでよく声かけいただき、サポートをしていただいているが、誘導のやり方がわからないという方が多いと感じるので、そういった研修や教育の機会を充実して欲しい。
- ・ 知的障害を持っている方が割引を受けるとき、愛の手帳の提示などはハードルが高い。ICカードに割引引き情報を組み込んで乗車できるシステムを構築して欲しい。（複数の委員からも同意見あり）
- ・ 音響式信号機は普段鳴っているが深夜鳴らないというのは判断が難しい方もいる。住民の方との折り合いもあると思うが、迷惑にならない程度の音量ということをお願いしたい。
- ・ 精神障害をお持ちの方に対しては、他の障害をお持ちの方と比べてサービスの幅の狭さを感じる。手帳をじっくり見られるのが苦痛に感じた。

1 地方におけるヒアリングについて (2) 神奈川運輸支局バリアフリーネットワーク会議

開催概要

<主催：関東運輸局神奈川運輸支局>

- 日時：令和2年2月5日（水）15:00～17:00
- 場所：神奈川県トラック総合会館7階大研修室
- 講演：横浜国立大学副学長・教授 中村 文彦 氏
京浜急行電鉄株式会社 グループ戦略室 IT戦略担当 担当課長 高橋 淳 氏
全日本空輸株式会社 企画室 MaaS推進部
Universal MaaSプロジェクト推進担当 大澤 信陽 氏
- 意見交換：講演、各委員からの意見・提案に関する意見交換
- 情報提供：関東運輸局消費者行政・情報課
関東地方整備局広域計画課

委員

(敬称略)

- 中村 文彦 (横浜国立大学 副学長・教授) <座長>
- 金子 晴由 (公益財団法人横浜市老人クラブ連合会事務局次長)
- 戸井田 愛子 (公益財団法人神奈川県身体障害者連合会会長)
- 鈴木 孝幸 (特定非営利活動法人神奈川県視覚障害者福祉協会 会長)
- 河原 雅浩 (公益社団法人神奈川県聴覚障害者協会 事務局長)
- 坂田 信子 (横浜市心身障害児者を守る会連盟事務局長)
- 吉富 多美 (認定特定非営利活動法人神奈川子ども未来ファンド理事)
- 清水 弘子 (特定非営利活動法人かながわ福祉移動サービスネットワーク理事長)

参画(委員以外)

- 【施設設置管理者等】鉄道事業者8者 バス事業者9者 タクシー事業者5者
- 【関係団体】一般社団法人神奈川県バス協会、一般社団法人神奈川県タクシー協会、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団バリアフリー推進部
- 【関係行政機関等】神奈川県、神奈川県警察本部、神奈川県内各市町村、関東地方整備局、関東運輸局

講演

「ITの活用によるバリアフリー化への期待」

【横浜国立大学 副学長・教授 中村 文彦 氏】

「『Universal MaaS～移動をあきらめない世界へ～』の取組み」

【京浜急行電鉄株式会社 グループ戦略室 IT戦略担当 担当課長 高橋 淳 氏】

【全日本空輸株式会社 企画室 MaaS推進部 Universal MaaSプロジェクト推進担当 大澤 信陽 氏】

バリアフリーの取り組み等

『かれんタクシー』

【主催】一般社団法人 神奈川県タクシー協会／特定非営利活動法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク 【協力】神奈川運輸支局

【趣旨】UDタクシーの導入及びUDドライバー研修を実施しているが、知的障害児者への対応は十分な実績をつくるには至っていない。

障害当事者家族、事業者などとの意見交換を行い、中間支援組織が介在することでタクシー事業者の福祉対応への意識向上と、利用者が安心して利用できる環境整備に具体的に取り組んでいく。

【最近の取組】利用登録は横浜市を中心に60件、障害当事者家族向けにUDタクシーの試乗会を実施

会議での発言 (委員より)

- ・情報は的確な形で入手できる環境が必要であり、そのためにはハード面の整備も必要なため、時間がかかる。周りの人がどれだけ手助けできるか、心のあるバリアフリーがこれから必要になると思う。
- ・交通の乱れなどの情報は聴覚障害者には入手しづらい。駅での放送を文字に変換するような音声認識の技術がもっと普及してほしい。
- ・UDタクシーを見かけることが増えた。一方で乗車拒否をされたという話も聞いた。
- ・タクシーではなく、福祉有償運送など他のサービスが適しているケースであってもケアマネージャーや相談員の方がそういった情報を知らないことが多い。いろいろな方法があるということについて、情報の発信に工夫が必要。

1 地方におけるヒアリングについて (3) 茨城運輸支局バリアフリーネットワーク会議

開催概要

<主催：関東運輸局茨城運輸支局>

- 日時：令和2年2月3日（月）14:00～16:00
- 場所：つくば市役所 コミュニティ棟 1階会議室
- 議事：
 - ・国におけるバリアフリーの取り組み（関東運輸局、関東地方整備局）
 - ・つくば市庁舎のユニバーサルデザイン（つくば市財務部管財課）
 - ・講演「車いすアスリートから見たバリアフリー」
（スピニング・フープス・レボリューション 代表 齋藤信之氏）
 - ・意見交換

委員

（敬称略）

- <座長> 山田 稔（茨城大学大学院理工学研究科都市システム工学領域 教授）
伊藤 達也（公益財団法人 茨城県老人クラブ連合会 会長）
沼尻 由美（茨城県肢体不自由児者父母の会連合会 理事）
君山 誠（社会福祉法人 茨城県視覚障害者協会 理事）
上田 和英（一般社団法人 茨城県聴覚障害者協会 福祉委員長）
高松 秀彦（一般社団法人 茨城県心身障害者福祉協会 理事）
塚本 武志（一般社団法人 茨城県精神保健福祉会連合会 理事）
井寺 弘孝（茨城LD等発達障害親の会 星の子 代表）
高松 志津夫（NPO法人ウィラブ北茨城 代表 / 地域公共交通マイスター）
齋藤 信之（スピニング・フープス・レボリューション 代表）

参画(委員以外)

【施設設置管理者等】東日本旅客鉄道(株)水戸支社、首都圏新都市鉄道(株)、ジェイアールバス関東(株)土浦支店、関東鉄道(株)、関鉄グリーンバス(株)、関鉄パープルバス(株)、大利根交通自動車(株)、茨城県バス協会、茨城県ハイヤー・タクシー協会 【関係行政機関等】茨城県、茨城県警察本部、つくば市、土浦市、取手市、阿見町、稲敷市、牛久市、龍ケ崎市、利根町、石岡市、かすみがうら市、つくばみらい市、守谷市 【その他】関東地方整備局、常陸河川国道事務所、関東運輸局、茨城運輸支局

講演

- 『車いすアスリートから見たバリアフリー』（車いすバスケットボールチーム「スピニング・フープス・レボリューション」代表 齋藤信之氏）
・単身アメリカに渡り車いすバスケットボールの選手として活躍した経験を基に、日本とアメリカとの間での「障害」や「バリアフリー」の捉え方の違いや、車いすバスケットボールなど一般市民との交流を通じた障害への理解促進等について解説。

バリアフリーの取り組み等

- 【つくば市】「つくば市庁舎のユニバーサルデザインについて」
・「つくば市ユニバーサルデザイン基本方針」に基づき「人にやさしい庁舎」を目指して設計された市庁舎の特徴、及びその継続的な改善について紹介。

会議での発言(委員より)

- ・高齢者は、自分では元気なつもりで意識していなくても、数ミリの段差でつまづいてしまうことがあり、そういったものを防ぐということも考えていただきたい。
- ・車いす仕様の車両は普通の駐車場ではとても停め辛く、車いすの出し入れに不便。また、公園の石畳やショッピングセンターの絨毯敷きの床は、車いすが非常に押し辛い。ベビーカーもそうだと思うが、分かっていたらいい。
- ・先日県内で視覚障害者が駅のホームから転落する事故があった。慣れている駅でも体調や風によって音の聞こえ方が違い、電車がホームに停まっていると勘違いしてしまうことがある。ホームドアの設置、駅の案内、周囲の見守り・声掛けなど、理解を深めていただきたい。
- ・茨城県は手話言語条例によって手話の普及が進められているが、まだまだ。聴覚障害の理解のため、少しでもいいから、手話に興味・関心をもってほしい。
- ・知的障害や発達障害は目に見える障害ではなく、コミュニケーションをとろうとしてはじめて気が付くものでもあるので、心のバリアが大きなハンデになっている。心のバリアをとっていくためには、サポートする側も社会に出て行って理解してもらうよう努めなければならないと思う。
- ・精神障害は、身体障害や知的障害に比べて救済の措置が遅れているという実態がある。差別の解消にはまだまだこれから。
- ・昨年、「ヘルプマーク」について話したところ、県が普及を推進してくれた。障害のある人が社会に出た際にトラブルを防ぐためにも、ヘルプマーク普及のさらなる推進をお願いしたい。
- ・「障害」ではなく、みんな一緒だけれども「違い」があるということを確認したうえで、何をサポートできるのかを考えていくことが必要ではないか。

2 公共交通におけるバリアフリー (1)バリアフリー法の概要

※改正法は令和2年5月20日公布、令和2年6月19日施行(一部の規定は令和3年4月1日施行)

背景・必要性

2018年12月のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行やオリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化する必要

○ハード面のバリアフリー化を進める※一方で、使用方法等ソフト面の対応が十分ではないため、高齢者・障害者等の移動等が円滑になされない事例が顕在化

※利用者数3千人以上/日の旅客施設の90%で段差解消、87%で障害者用トイレ設置(2018年度末)

①公共交通事業者等における課題

例1)車椅子の乗車方法に関し、公共交通事業者の習熟が必要との指摘。

例2)交通結節点における接遇を含めた関係者の連携が必要であるとの指摘。(平成30年改正時の附帯決議)

○公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード整備とともに、**ソフト面の対策の強化が必要**

②国民における課題

例)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。

○オリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成※1を受け、**市町村、学校教育※2等と連携して「心のバリアフリー」を推進することが必要**

※1 「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」の拡大

※2 新学習指導要領※に基づき「心のバリアフリー」教育を実施 (※小学校で2020年度から、中学校で2021年度から全面实施)

法案の概要

※赤字:令和2年6月19日施行 青字:令和3年4月1日施行

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

○公共交通事業者等に対する**ソフト基準※適合義務**の創設 (※スロープ板の適切な操作、明るさの確保等)

○公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からの**ハード・ソフト(旅客支援、情報提供等)の移動等円滑化に関する協議への応諾義務**を創設

○障害者等へのサービス提供について国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

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(1)優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進

○国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「**車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進**」を追加

○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項目に「**上記施設の適正な利用の推進**」等を追加

(2)市町村等による「心のバリアフリー」の推進(学校教育との連携等)(主務大臣に文科大臣を追加)

○目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「**心のバリアフリー**」に関する事項を追加

○心のバリアフリーに関する「**教育啓発特定事業**」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、**作成経費を補助** (※予算関連)

○バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等

【教育啓発特定事業のイメージ】



高齢者疑似体験



車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

○**公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設(旅客特定車両停留施設)**を追加

背景

- 現行の基本方針におけるバリアフリー化の目標は令和2年度までの期限となっていることから、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」において、**学識経験者、高齢者・障害者等団体、事業者団体の方々から専門的・具体的なご意見をいただきながら、次期目標に関する考え方を整理。今後、新型コロナウイルス感染症による影響等の状況変化も見極めつつ、さらに検討を進め、目標値を具体化**していく。

(第8回検討会:令和元年11月15日、第9回検討会:令和2年1月16日、第10回検討会:令和2年6月17日)

次期目標の設定に向けた見直しの視点

- ・現行目標においては、施設等の種別ごとにバリアフリー化の目標を設定し、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携してバリアフリー化に取り組み、一定程度の進捗がみられるが、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。
- ・次期目標については、**ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進**していく観点から、**以下の点に留意して検討**する。
 - 各施設等について**地方部を含めたバリアフリー化**の一層の推進
(平均利用者数^(※1)が2,000人以上3,000人未満/日であって基本構想に位置付けられた旅客施設等に関する目標を追加)
 - **聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリー**の進捗状況の見える化
(旅客施設のバリアフリー指標として、案内設備を明確に位置付け)
 - **マスタープラン・基本構想の作成**による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進
 - 移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる**「心のバリアフリー」**の推進

※1:新型コロナウイルス感染症のような特殊な外的要因により、年度によっては前年度に比べ著しく増減する可能性があることから、適切に補正した結果(例えば、過去3年度における平均値を用いる)も考慮したうえで、取組む

目標期間

- ・現行目標期間:平成23年度(2011年度)から令和2年度(2020年度)までの10年間
- ・次期目標期間:社会資本整備重点計画等の計画期間、バリアフリー法に基づく基本構想等の評価期間、新型コロナウイルス感染症による影響への対応等を踏まえ、時代の変化により早く対応するため、**おおむね5年間**^(※2)

※2:新型コロナウイルス感染症による更なる影響、新技術の開発など予見し難い状況の変化が生じた場合には、次期目標期間内であっても、必要に応じて目標の見直しに努める

2 公共交通におけるバリアフリー (2)バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(中間とりまとめ(案))(概要)

次期目標に関する考え方

(赤字:目標の追加)

		2018年度末 (現状)	2025年度末までの目標に関する考え方	
鉄軌道	鉄軌道駅 (※1)	段差の解消	90%	○バリアフリー化の指標として、 運行情報提供設備その他の案内設備の設置を追加 ○3,000人以上/日の施設及び 基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設 を原則100% ○この場合、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 ※駅施設・車両の構造、運行の状況、駅の利用状況等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットフォームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める
		視覚障害者誘導用ブロック	95%	
		案内設備(※2)	71%	
		障害者用トイレ(※3)	87%	
	ホームドア・可動式ホーム柵	84路線 783駅	○10万人以上駅の優先的な整備を引き続き推進(番線単位の数値目標を設定) ○10万人未満駅を含む全体の番線単位の数値目標を設定	
鉄軌道車両(※4)		73%	○2020年4月に施行された新たなバリアフリー基準への適合状況を踏まえてバリアフリー化率に関する目標値を設定 ※新幹線車両については「新幹線のバリアフリー対策検討会」での議論を踏まえ、公共交通移動等円滑化基準を改正したうえで、必要なバリアフリー化を推進	
バス	バスターミナル(※1)	段差の解消	94%	○バリアフリー化の指標として、 運行情報提供設備その他の案内設備の設置を追加 ○3,000人以上/日の施設及び 基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設 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
		視覚障害者誘導用ブロック	96%	
		案内設備(※2)	68%	
		障害者用トイレ(※3)	75%	
	乗合バス車両(※4)	ノンステップバス	59%	目標値を引き上げる
リフト付きバス等(適用除外車両)		5%	○約25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化 ○1日当たりの平均的な利用者数が一定数以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へのバス路線を運行する乗合バス車両における適用除外の認定基準を見直すとともに、新たな目標値を設定	
貸切バス車両(※4)		1,013台	約2,100台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化	
タクシー	福祉タクシー車両(※4)	28,602台	○目標値を引き上げる ○ユニバーサルデザインタクシーの導入に関する目標値を新たに設定(2018年度末(現状):12,533台)	
船舶	旅客船ターミナル(※1)	段差の解消	100%	○バリアフリー化の指標として、 運航情報提供設備、案内用図記号による標識等の案内設備の設置を追加 ○ 2,000人以上/日の施設 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
		視覚障害者誘導用ブロック	79%	
		案内設備(※2)	50%	
旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)(※4)		46%(※5)	○目標値を引き上げる ○2,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は、構造等の制約条件を踏まえて可能な限りバリアフリー化 ○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	

※1 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。
 ※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。
 ※3 便所を設置している旅客施設が対象。
 ※4 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備。福祉タクシーにあっては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記。
 ※5 2019年4月より適用となった旅客不定期航路事業の用に供する船舶は含まれていない。

2 公共交通におけるバリアフリー (2)バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(中間とりまとめ(案))(概要)

次期目標に関する考え方(つづき)

(赤字:目標の追加)

			2018年度末 (現状)	2025年度末までの目標に関する考え方
航空	航空旅客ターミナル (※1)	段差の解消	87%	○バリアフリー化の指標として、 運航情報提供設備、案内用図記号による標識等の案内設備の設置を追加 ○ 2,000人以上/日の施設 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
		視覚障害者誘導用ブロック	97%	
		案内設備(※2)	95%	
	障害者用トイレ(※3)	92%		
	航空機(※4)		98%	原則100%
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		89%(※5)	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約4,450km(2019年7月拡大)のバリアフリー化に関する目標値を設定
都市公園	園路及び広場		57%	規模の大きい公園のバリアフリー化率の目標値を引き上げる
	駐車場		48%	
	便所		36%	
路外駐車場	特定路外駐車場		65%	目標値を引き上げる
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物(※6)のストック		60%	○床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物のバリアフリー化率の目標値を引き上げる ○床面積の合計が2,000㎡未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進 ※公立小中学校については、文部科学省においてバリアフリー化の実態を的確に把握し、整備目標を検討
信号機等	主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		99%	原則100% ※音響機能付加信号機等及びエスコートゾーンについて、施設毎の整備状況を把握した上で、目標値を明記
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成		7自治体(※7)	移動等円滑化促進方針の作成市町村数に関する数値目標を設定
	移動等円滑化基本構想の作成		304自治体(※8)	2,000人以上/日である鉄軌道駅及びバスターミナルが所在する市町村に占める割合を勘案して基本構想の作成市町村数に関する数値目標を設定
	「心のバリアフリー」		—	○ 移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境を整備する ○ 「心のバリアフリー」の用語の認知度に関する数値目標を設定(現状:約24%(※9))

※1 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。
 ※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。
 ※3 便所を設置している旅客施設が対象。
 ※4 **車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備。福祉タクシーにあつては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記。**
 ※5 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約1,700kmが対象。
 ※6 公立小中学校は除く。
 ※7 2020年5月末の数値。
 ※8 2020年3月末の数値。
 ※9 2019年12月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」による。

2 公共交通におけるバリアフリー (3)ハード・ソフト一体となった取組 (ハード・ソフト計画制度)

- エレベーターやホームドアの整備等、既存の施設を含む更なるハード対策、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要



- ハード対策に加え、**接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニュー**を国土交通大臣が新たに作成
- 一定規模以上の事業者※¹が、**ハード・ソフト取組計画※²の作成・取組状況の報告・公表を行う**

- ※ 1 ①平均利用者数が3000人以上/日である旅客施設を設置・管理する事業者
②輸送人員が100万人以上/年である事業者 等

- ※ 2 計画に盛り込むべき項目：施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【施設整備】



【旅客支援】



【情報提供】



【教育訓練】

2 公共交通におけるバリアフリー (3)ハード・ソフト取組計画書の作成状況

令和元年度より、一定規模以上の公共交通事業者等(利用者の約9割をカバー)にあっては、バリアフリー法に基づき、毎年度ハード・ソフト両面の取組に関する「移動等円滑化取組計画書」を国に提出し、また当該計画書を公表することが義務づけられています。

■モード別対象者数及び提出数

モード別	対象事業者数(関東管内数)	提出事業者数(関東管内数)
1.鉄道・軌道	96(29)	96(29)
2.乗合バス	141(53)	141(53)
3.バスターミナル	11(3)	11(3)
4.貸切バス	5(1)	5(1)
5.タクシー	75(31)	75(31)
6.旅客船ターミナル	7(1)	7(1)
7.旅客船	7(0)	7(0)
8.航空旅客ターミナル	27(3)	27(3)
9.航空機	10(0)	10(0)
合計	379(121)	379(121)

<事業者一覧ページ>

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000211.html

2 公共交通におけるバリアフリー (3)ハード・ソフト取組計画書の作成状況(関東管内)

[鉄道事業者・軌道経営者]

- ・東日本旅客鉄道(株)・東武鉄道(株)・西武鉄道(株)・京成電鉄(株)・京王電鉄(株)・小田急電鉄(株)・東急電鉄(株)・京浜急行電鉄(株)
- ・相模鉄道(株)・新京成電鉄(株)・東京地下鉄(株)・東京都・横浜市・関東鉄道(株)・北総鉄道(株)・東葉高速鉄道(株)・埼玉高速鉄道(株)
- ・東京臨海高速鉄道(株)・横浜高速鉄道(株)・江ノ島電鉄(株)・東京モノレール(株)・湘南モノレール(株)・埼玉新都市交通(株)・(株)ゆりかもめ
- ・(株)舞浜リゾートライン・首都圏新都市鉄道(株)・千葉都市モノレール(株)・(株)横浜シーサイドライン・多摩都市モノレール(株)

[乗合バス事業者]

- ・東京都・東急バス(株)・国際興業(株)・京浜急行バス(株)・小田急バス(株)・関東バス(株)※全営業所にて公表・京王電鉄バス
- ・京王バス東(株)・京王バス南(株)・京王バス中央(株)・京王バス小金井(株)・ジェイアールバス関東(株)・東京空港交通(株)・西東京バス(株)
- ・東武バスセントラル(株)・立川バス(株)・京成タウンバス(株)・(株)フジエクスプレス※本社営業所にて公表・横浜市・神奈川中央交通(株)
- ・神奈川中央交通西(株)・神奈川中央交通東(株)・横浜交通開発(株)・川崎鶴見臨港バス(株)・川崎市・相鉄バス(株)・(株)江ノ電バス
- ・箱根登山バス(株)・西武バス(株)・東武バスウエスト(株)・朝日自動車(株)・京成バス(株)・東京ベイシティ交通(株)・東武バスイースト(株)
- ・船橋新京成バス(株)・ちばグリーンバス(株)・京成トランジットバス(株)・ちばレインボーバス(株)・ちばシティバス(株)・京成バスシステム(株)
- ・ちばフラワーバス(株)・千葉中央バス(株)・千葉海浜交通(株)・千葉交通(株)・千葉内陸バス(株)・小湊鐵道(株)・松戸新京成バス(株)
- ・関東鉄道(株)・茨城交通(株)・関鉄グリーンバス(株)・関東自動車(株)・富士急行(株)・富士急バス(株)

[バスターミナル事業者]

- ・横浜シティ・エア・ターミナル(株)・東急バス(株)・相鉄バス(株)

[貸切バス事業者]

- ・東急バス(株)

[タクシー事業者]

- ・(株)グリーンキャブ(新宿区)※本社営業所にて公表・国際自動車(株)(城南)・国際自動車(株)(城西)・国際自動車(株)(城東)・国際自動車(株)(城北)
- ・国際自動車(株)(世田谷)・国際自動車(株)(東雲)・国際自動車(株)(新宿)・飛鳥交通(株)(品川)・飛鳥交通ニュータウン(株)・飛鳥交通千葉(株)
- ・飛鳥交通カンツリー(株)・(株)グリーンキャブ(北区)※赤羽営業所にて公表・太陽自動車(株)※本社営業所にて公表
- ・ヒノデ第一交通(株)(千葉)※市川営業所にて公表・ヒノデ第一交通(株)(神奈川)※保土ヶ谷営業所にて公表
- ・ヒノデ第一交通(株)(江戸川区)※江戸川営業所にて公表・日本交通(株)(千住第一)・日本交通(株)(千住第二)・日本交通(株)(千住第三)
- ・日本交通(株)(池袋第一)・日本交通(株)(池袋第二)・日本交通(株)(三鷹第一)・日本交通(株)(赤羽第一)・日本交通(株)(赤羽第二)
- ・日本交通(株)(品川)・日本交通(株)(新木場)・日本交通横浜(株)・日本交通立川(株)・東洋交通(株)・春駒交通(株)

[旅客船ターミナル事業者]

- ・横浜市

[航空旅客ターミナル事業者]

- ・日本空港ビルデング(株)・東京国際空港ターミナル(株)・成田国際空港(株)

公共交通事業者が公表しているハード・ソフト取組計画の代表的な好事例は以下のとおり

乗換、施設への誘導支援等

- ・車椅子や視覚障害者への誤案内防止のためのアプリ開発を進める(鉄道事業者)
- ・駅構内において近隣大学と連携し、乗客の見守りや案内等の学生ボランティアを実施(鉄道事業者)
- ・乗換介助が必要な乗客がスムーズに移動できるよう、「お客様介助システム」を導入し、社員間の確実な情報連絡を図る(鉄道事業者)
- ・乗降が多い停留所での車椅子乗降渡り板の常設配置を拡充する(バス事業者)
- ・全社員を対象に、車椅子の使用方法や手話等実技的な内容を盛り込んだ「サービス介助研修」を行い、既受講者に対してはより高レベルな内容の研修を実施し、社員のスパイラルアップを図る(バス事業者)
- ・指さしボードや筆談用ページを一纏めにしたコミュニケーションノートを作成し、乗合バス全車両に導入する(バス事業者)
- ・限定された路線では、バス車内「安全案内係員」を便乗させ、乗車の介助や走行中の座席案内・停車するまでの着座案内等を行う(バス事業者)

情報提供等

- ・障害者手帳アプリ「ミライロID」で障害者割引を適用できるようにする(タクシー事業者、バス事業者)
- ・東京オリンピック会場最寄り駅の改札口にて音のユニバーサルデザイン化支援システムアプリ「おもてなしガイド」を用い多言語での文字による視覚情報の提供開始(鉄道事業者)
- ・バスターミナルや駅前等乗降が多い停留所において、発車前のバスに社員が乗り込み、乗客への車内事故防止の啓発を行う(バス事業者)
- ・空港の停留所においてポールの表示盤をユニバーサルデザイン化し、高齢者や障害者にも見やすいデザインにする(バス事業者)
- ・健常者が高齢者や障害者への理解を深めることを目的に、高齢者の疑似体験や車椅子体験等のイベントを通じた啓発活動を行う。また地域ケアプラザ等に赴き、バスの乗り方の説明やバスに親しんでもらうことを目的とした交通安全教室を行う(バス事業者)
- ・路線検索アプリ「もくいく」とバスロケーションシステムを連携させ、接近情報を表示する際にノンステップバスの判別を可能にする(バス事業者)

教育訓練等

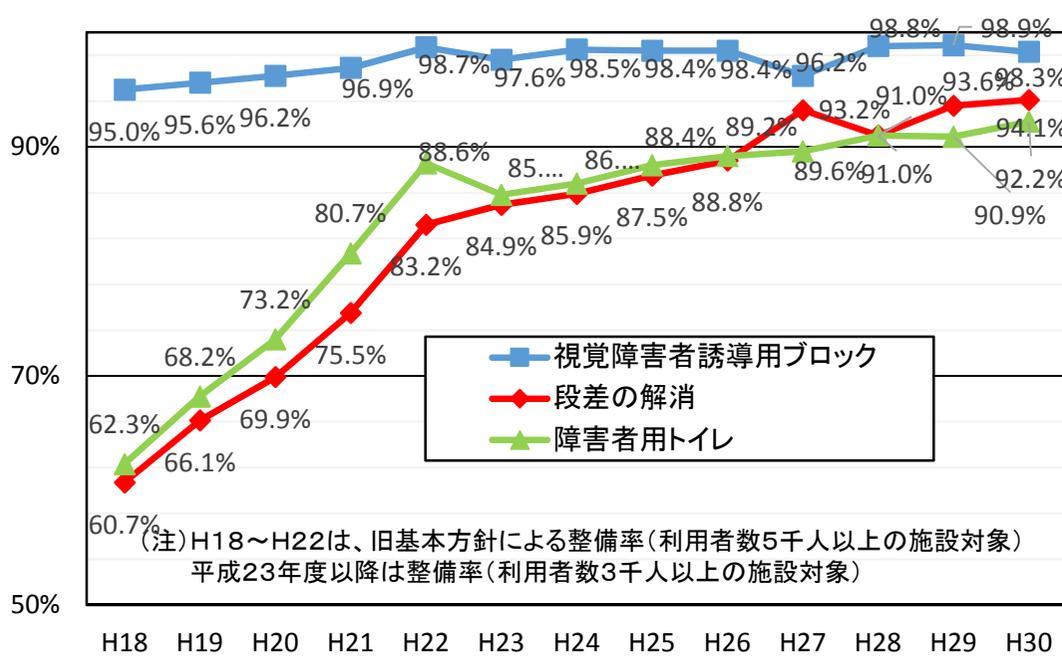
- ・自治体と協力し、中学生以上を対象に高齢者や障害者に対し切符購入や手荷物運搬、通路・階段の移動介助のサポートができるよう養成する「駅ボランティア」を実施(鉄道事業者)
- ・乗客への案内等についてロールプレイング形式で行う「接客技術発表会」を実施(鉄道事業者)
- ・乗務員を対象に、車椅子利用者等の乗降支援に関する講習を営業所内で定期的に行う(バス事業者)
- ・高齢者への理解を深める為に、高齢者施設の訪問研修を実施(バス事業者)
- ・全社員を対象に障害者を講師に迎え、座学だけではなく、手話等の実技も含んだ実用的な内容の研修を行う(バス事業者)
- ・高齢者や障害者への乗降支援の徹底を目的に、安全運動期間中を中心に事故防止教育において、事例等を用い周知を図る(バス事業者)
- ・バス停に停車する際、乗客の乗車時負担の軽減の為、歩道から30cm程に近づける実車研修を行う(バス事業者)
- ・社員に対し、「心のバリアフリー」について学ぶアニメーション教材を用いて、障害者に対する接遇研修を行う(バスターミナル事業者)

その他併せて講ずべき措置

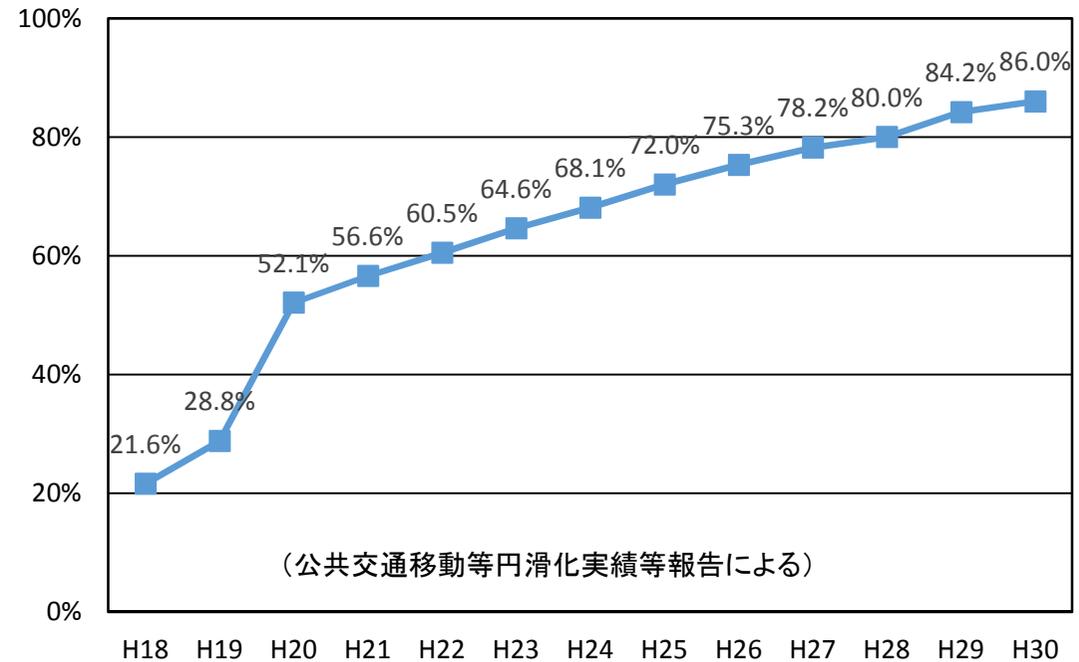
- ・社内にバリアフリーを主管する課を置き、会社として推進体制を構築する(タクシー事業者)
- ・バリアフリーに関する方針や課題等について議論する、役員が参画する会議を定期的に行う(鉄道事業者)
- ・社内において新たにバリアフリーに関する会議体を新設し、横断的な検討・情報共有が出来る体制を構築する(鉄道事業者)
- ・施設管理者との定期的な会議を通じ、情報連携を図ると共に、周辺環境に適したバリアフリー化の更なる充実または拡充を図る(鉄道事業者)
- ・視覚・聴覚障害者の地元大学生と共同で、駅構内の施設について検証を実施した実績を基に設備の改修・更新等を行う(鉄道事業者)
- ・基本構想の策定過程において実施した基本調査における障害者の意見を参考とし、状況確認を行い業務連絡会議等で共有する(鉄道事業者)
- ・改札口から乗り場までのスムーズなサポート体制に向けて、日頃からの鉄道駅との関係強化に努める(バス事業者)
- ・劣化したアクセス表示を引き直し、路上駐車車両に邪魔されずにバスを正着させ、高齢者や障害者が乗車しやすいようにする(バス事業者)
- ・バス停の再点検を実施し、障害物の除去や着車させづらい箇所縁石の一部取り除く等、利用環境の改善に努める(バス事業者)

2 公共交通におけるバリアフリー (4) 関東におけるバリアフリー化の推移

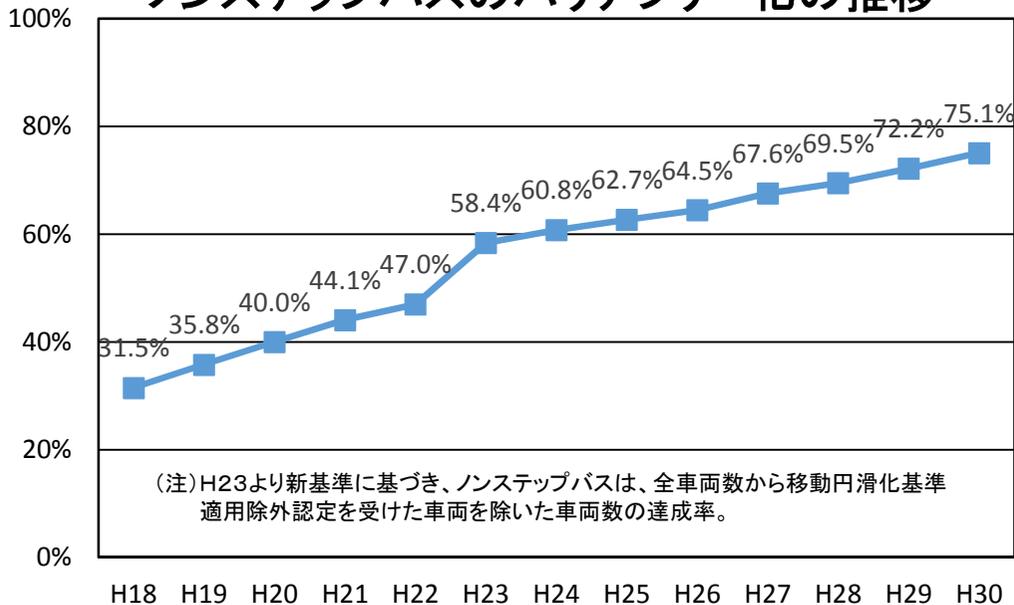
鉄軌道駅のバリアフリー化の推移



鉄軌道車両のバリアフリー化の推移



ノンステップバスのバリアフリー化の推移



H18末実績とH30末実績との比較

		2020年度末 目標値	H18末 実績	H30末 実績	増減
鉄軌道駅	ブロック	100%	95.0%	98.3%	+ 3.3
	段差解消	100%	60.7%	94.1%	+ 33.4
	トイレ	100%	62.3%	92.2%	+ 29.9
鉄軌道車両		70%	21.6%	86.0%	+ 64.4
ノンステップバス		70%	31.5%	75.1%	+ 43.6

3 鉄道におけるバリアフリー ホームドアの設置状況について(関東運輸局管内)

管内486駅に設置 (令和2年3月末)

J R 東日本山手線(27)	小田急小田原線(7)	東京メトロ南北線(18)	埼玉高速鉄道(7)
J R 東日本京浜東北線(17)	東急田園都市線(25)	東京メトロ有楽町線(16)	横浜市ブルーライン(32)
J R 東日本総武快速線(1)	東急東横線(15)	東京メトロ銀座線(15)	横浜市グリーンライン(8)
J R 東日本横浜線(1)	東急目黒線(13)	東京メトロ千代田線(15)	みなとみらい21線(4)
J R 東日本八高線(1)	東急大井町線(13)	東京メトロ副都心線(8)	東京モノレール(11)
東武東上線(5)	京急本線(3)	東京メトロ東西線(4)	多摩モノレール(19)
東武野田線(2)	京急空港線(2)	東京メトロ半蔵門線(1)	ディズニーリゾートライン(4)
西武池袋線(2)	相鉄本線(1)	都営浅草線(2)	日暮里・舎人ライナー(13)
西武新宿線(1)	相鉄新横浜線(1)	都営三田線(24)	ゆりかもめ(16)
京成本線(1)	つくばエクスプレス(20)	都営大江戸線(37)	金沢シーサイドライン(14)
京王線(5)	成田高速鉄道(3)	都営新宿線(18)	北陸新幹線(1)
京王井の頭線(2)	東京メトロ丸ノ内線(26)	東京臨海りんかい線(2)	東海道新幹線(3)

今後設置が計画されている主な駅等

J R 東日本：東京駅（山手線・京浜東北線）、品川駅、川崎駅（京浜東北線）、関内駅（根岸線）、町田駅、淵野辺駅（横浜線）、千駄ヶ谷駅、信濃町駅、市ヶ谷駅（中央線）など
 小田急：新宿駅・下北沢駅・登戸駅・町田駅・相模大野駅（小田原線）など
 京急：平和島駅・京急鶴見駅・京急東神奈川駅（本線）など

等

※各社公表資料による

3 鉄道におけるバリアフリー(駅ホームと車両乗降口の段差・隙間について)

背景・目的

- 東京2020年オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、国内外から訪れる多くの移動制約者の円滑な移動の実現が望まれている。
- 鉄道駅においても車椅子使用者が駅員等の介助なしに列車に単独乗降できる環境の整備を目指す必要がある。
- 車椅子使用者の単独乗降と列車走行の安全確保を両立するホームと車両乗降口の段差・隙間の目安値や整備の方向性等について検討・取りまとめを行った。



車椅子使用者による実証試験の結果からは、段差2cm・隙間5cm が理想的(全ての被験者が乗降可能)
 ⇒一方で、車両とホームの接触防止といった安全運行の確保や軌道・車両の維持管理などの観点からの制約を考慮する必要がある。

段差・隙間の目安値

ホームの形状や軌道構造に応じて、以下を当面の目安とし、バリアフリー整備ガイドラインへ反映

	コンクリート軌道		バラスト軌道	
	段差	隙間	段差	隙間
直線部	3cm	7cm	目安値(3cm)を参考にできる限り平らに	目安値(7cm)を参考にできる限り小さく
曲線部	3cm	— (できる限り小さく)	目安値(3cm)を参考にできる限り平らに	— [できる限り小さく]

※安全の確保を前提として、より多くの車椅子使用者が乗降できるよう、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さくなるよう考慮することが望ましい

取組の一例

プラットホームの嵩上げ



可動式ステップの設置



東京都心部バリアフリー鉄道MAP 鉄道局作成、エコモ財団協力

ホームと車両の段差・隙間の状況を公表
 東京都交通局、東京メトロ

東京都心部バリアフリー鉄道MAP

丸ノ内線プラットホームと車両床面の段差・隙間の状況 池袋方面

段差・隙間の目安値を満たす乗降口の一覧を公表

4 バス・タクシーにおけるバリアフリー(1) ユニバーサルデザインタクシーの普及促進

UD車両専用乗り場・専用レーン等の設置



横浜駅東口UD・EVタクシー専用レーン



川崎駅西口UDタクシー専用乗り場

ユニバーサルデザイン(UD)タクシーの導入を促進するため、関係者(自治体、タクシー業界、関東運輸局等)が協力し、UD車両専用乗り場、UD車両専用レーン、UD車両対応乗り場を設置するなど、UDタクシーを優先的に配車するインセンティブを導入。

ユニバーサルドライバー研修



車いす取扱実習



接客研修

タクシー乗務員の接客向上を推進。利用者とのコミュニケーション、車いすの取扱いや乗降時介助方法等について、バリアフリー研修推進実行委員会(一般財団法人全国福祉輸送サービス協会、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会)が研修を実施。

事業者等の意識・技術の向上



実車デモンストレーション風景



講演風景

メーカー、ディーラー、タクシー業界が連携し、優れた取り組みの共有及び社内におけるバリアフリーに対する意識向上、車いすの方の乗車技術の更なる向上を目的として平成30年度においてタクシー事業者を対象とした、実車を用いた車いす搭乗方法のデモンストレーションを含むセミナーを開催。令和元年度においてはUD車両等の乗務にあたり、日々訓練を積み重ねることにより、すべての人々が気持ちよくタクシーを利用できるよう取り組んでいる運転者へ感謝状を贈呈した。

○ 東京オリンピック・パラリンピックに向けUDタクシー車両の導入を推進。

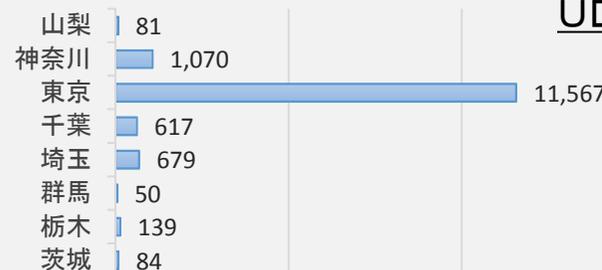
○ 2020年に東京23区約37,500台のタクシーのうち25%をUDタクシーとする目標を掲げ、2020年3月末現在9,907台を導入、導入割合は約26%となり目標を達成。



日産 NV200



トヨタ JPN TAXI



UDタクシー導入車両数

14,287両

※令和2年3月末現在
(国土交通省調べ)

昨年度のバリアフリー化推進功労者大臣表彰では、関東運輸局から上申した以下の2件が表彰された。

東京空港交通株式会社／三菱ふそうトラック・バス株式会社 ／三菱ふそうバス製造株式会社 「車椅子のまま乗車可能なエレベーター付バスの開発 日本初の空港連絡バスへの導入」

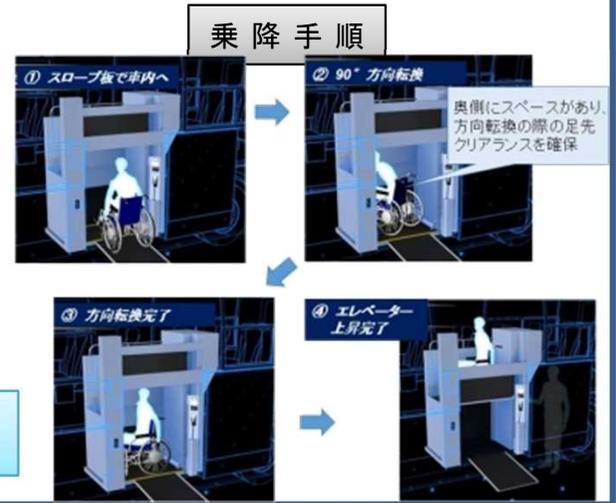
新型エレベーター付バスの主な特徴

- ◆ 新たな車いす乗降方式を採用
 - エレベーター装置を車内に設置
⇒客室開口部が小さく雨風の影響が少なく、車内での垂直昇降により利用者の安心感を向上
 - エレベーター部への乗降は、スロープ板を使用
⇒停留所では概ねノンステップバスと同様により円滑な乗降に対応
- ◆ 簡便かつ多様な車いすに対応した固定装置により固定時間短縮と円滑な対応を実現
- ◆ エレベーターならびに車いす固定方式の改善により、所要時間の短縮を図り乗入場所の選択範囲を拡大
- ◆ エレベーターを設置する一方、手荷物収容スペースを確保
- ◆ 最新ASV機器搭載、ならびに最新の排ガス規制・省燃費基準に対応

エレベーター付きリムジンバス
三菱ふそうMS06GP改



エレベーター付き高速・観光タイプの
営業用バスとしての初号車(国内初)



東急電鉄株式会社 「ホームドアの全駅整備計画、接客サービスの強化等の ハード・ソフト一体となったバリアフリーの実現」

東急電鉄の主な取組み

- ◆ ホームドアの全駅整備計画
⇒2014年度から整備をすすめ、2019年度末に世田谷線、こどもの国線を除く全ての駅にホームドアまたはセンサー付き固定式ホーム柵の設置が完了
- ◆ バリアフリー連絡アプリの開発とその活用
⇒介助が必要な車いす利用者や視覚障害者の方に行っていた駅間の連絡について、情報共有が容易かつ簡単な入力に対応可能なアプリを開発
- ◆ 接客サービス選手権を活用した好事例の共有
⇒接客マニュアルでは身につかない応用力を発揮した接客サービスを実現するため、年に一度現場で想定される状況を踏まえた出題に対して取組事例の共有を図り、接客サービス水準の向上を図っている。



バリアフリーアプリの使用



バリアフリーアプリ画面例



接客サービス選手権

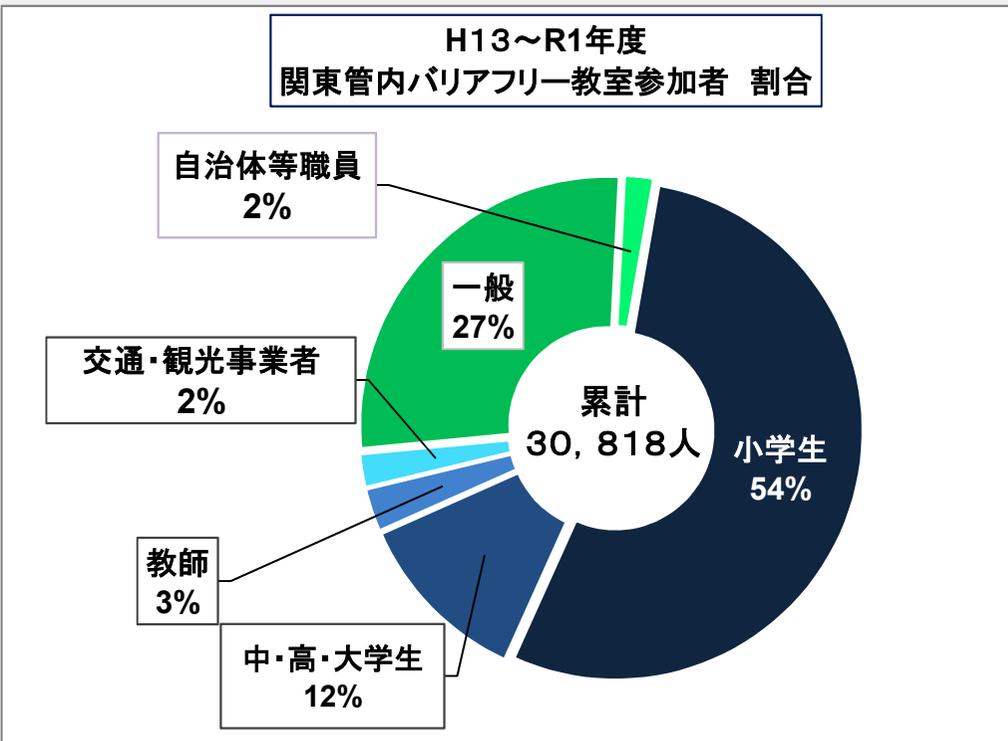
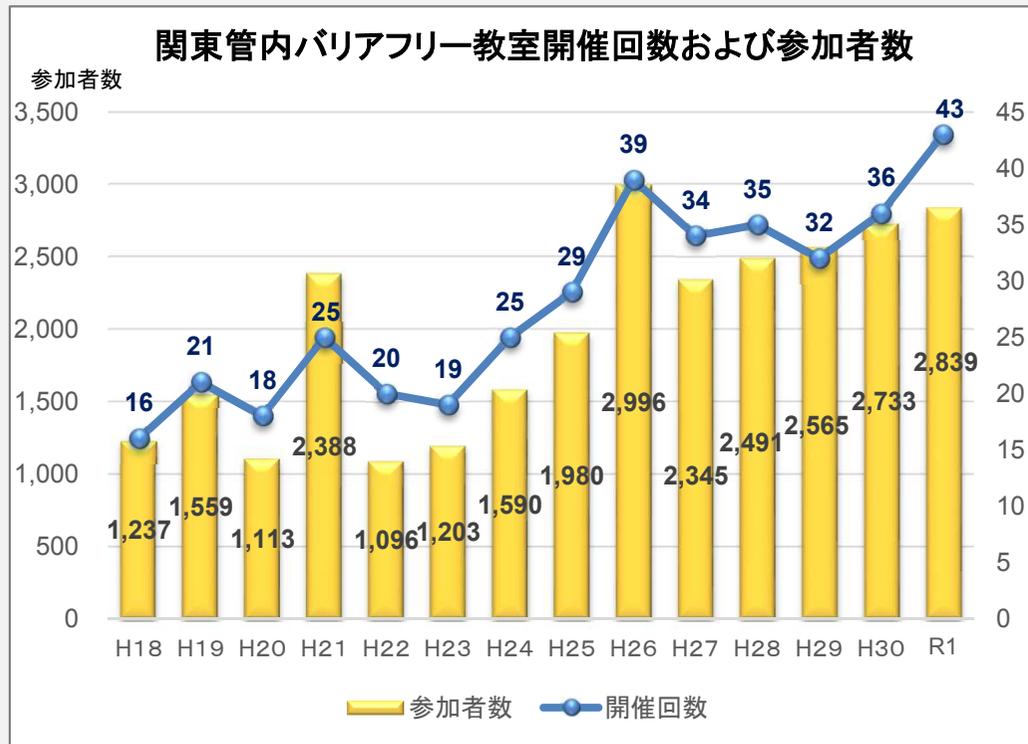
6 心のバリアフリー (1)バリアフリー教室の開催

「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・協力の推進等）」

高齢者や障害者等、移動に様々な困難を抱える方が、安心して公共交通機関等を利用し、自立した社会生活を送ることができる環境づくりの一環として、快く手助けをできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指す。

<高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律：（国の責務：第4条第2項、国民の責務：第4条）>

【令和元年3月末 現在】



平成13年度より、局・管内支局において、小・中・高・大学生、教師、一般を対象に実施。

■令和元年度

開催回数：
本局8回、支局35回 合計43回

参加者数：
本局329名、支局2,510名
合計2,839名



駅での車いす体験



高齢者疑似体験



ツーステップバスでの視覚障害者疑似体験



福祉タクシーで車いす体験

6 心のバリアフリー (2) 令和元年度バリアフリー教室開催一覧

主催	開催場所	対象	参加人数	開催日
関東運輸局 (8回)	横浜第二合同庁舎	職員	32	R1.5.9
	東京大学工学部	大学3年生	40	R1.6.17
	宇都宮大学教育学部	教員	58	R1.8.22
	横浜市立東希望が丘小学校	教員	24	R1.8.27
	横浜市立中山小学校	教員	30	R1.11.6
	烏山区民センター前広場	一般	80	R1.11.23
	横浜市立矢向中学校	中学1年生	60	R1.12.3
横浜市立すすき野小学校	個別支援級	5	R1.12.24	
東京運輸支局 (3回)	東京家政大学	大学3年生	42	R1.5/14 5/21
	北区立柳田小学校	小学4年生	34	R1.6.5
神奈川運輸支局 (10回)	相模原市立二本松小学校	小学4年生	100	R1.5.30
	横浜市立笹野台小学校	小学4年生	93	R1.9.6
	横浜市立伊勢山小学校	小学4年生	49	R1.10.3
	ららぽーと海老名前	一般	61	R1.10.19
	横浜市立勝田小学校	小学4年生	124	R1.10.21
	横須賀市立望洋小学校	小学4年生	57	R1.11.14
	横浜市立瀬谷さくら小学校	小学4年生	59	R1.11.21
	横浜市立桂小学校	小学5年生	58	R1.12.3
	川崎市立四谷小学校	小学4年生	67	R2.1.21
	横浜市立奈良小学校	小学4年生	71	R2.2.17
千葉運輸支局 (4回)	千葉県立水郷小見川少年自然の家	高校生	17	R1.6.16
	千葉県立東金青年の家	高校生	25	R1.6.22
	さわやかちば県民プラザ	高校生	51	R1.7.15
	八街市立朝陽小学校	小学4年生	63	R1.11.14
埼玉運輸支局 (6回)	イオンモール春日部	一般	233	R1.10.6
	ウイング・ハット春日部	一般	121	R1.1.12
	埼玉スタジアム2002	一般	187	R1.11.9
	平成の森公園	一般	57	R1.11.23
	所沢航空記念公園	一般	136	R1.12.8
	熊谷市立妻沼南小学校	小学4年生	23	R2.2.12
茨城運輸支局 (5回)	潮来市立牛堀小学校	小学4年生	33	R1.6.14
	潮来市立潮来小学校	小学4年生	30	R1.6.25
	水戸市立上中妻小学校	小学4年生	45	R1.9.4
	水戸市立堀原小学校	小学4年生	39	R1.9.18
	水戸市立稲荷第二小学校	小学4年生	41	R1.10.30
栃木運輸支局 (2回)	宇都宮城址公園	一般	203	R1.5.19
	宇都宮市立田原西小学校	小学3年生	39	R1.7.3
群馬運輸支局 (2回)	前橋市立城東小学校	小学4年生	59	R1.5.29
	高崎市立西小学校	小学5年生	71	R1.11.7
山梨運輸支局 (3回)	笛吹市立一宮南小学校	小学4年生	20	R1.6.20
	笛吹市立八代小学校	小学6年生	82	R1.11.21
	甲府駅北口	一般	120	R1.12.14
合計	年間実施43回		2,839	

参加者の感想

- ◆ バリアフリー教室があることを初めて知った。今回の教室で様々なことを知ることができた。バリアフリーの大切さをもっと普及すべきだと思った。
- ◆ バスは車いすの人など、誰でも利用出来るように色々な機能があるのを知らなかった。便利ですごいと思った。
- ◆ ノンステップバスの方が傾斜は緩やかではあったが、車椅子で乗車する際は確実に補助が必要だと感じた。
- ◆ 車いす体験では、段差のあるところでは車いすごと斜めになるので怖かった。
- ◆ 介助者が「曲がります」「段差があります」など声をかけてくれると安心出来る。
- ◆ 目が見えない状態だと少しの段差でも怖かった。目の不自由な人が困っていたら声をかけて手伝ってあげたいと思った。
- ◆ 高齢者疑似体験で高齢者の方の大変さがよくわかった。体験時に他人にしてほしいと感じたことを実践していこうと思った。
- ◆ 駅などの点字ブロックなどに荷物を置いたり立ったりしないようにしようと思った。



ノンステップバス体験



視覚障害者疑似体験



高齢者疑似体験



福祉タクシー体験
(リフト付き)



福祉タクシー体験



車いす体験

6 心のバリアフリー (3)バリアフリー教室実施例

鉄道駅でのバリアフリー教室

[開催概要]

- 日 時：令和元年6月17日(月) 13:00~16:30
- 場 所：東京メトロ南北線「東大前駅」及び東京大学(東京都文京区)
- 参加者：40名(東京大学都市工学科 38名、システム創成学科 2名)
- 講 師：文京区肢体障害者福祉協会 小西 慶一氏
文京区視覚障がい者協会 河野 孝志氏
- 後 援：東京地下鉄株式会社
- 協 力：社会福祉法人文京区社会福祉協議会
- 開 催：関東運輸局



車いす利用体験



ホームドア見学

小学生を対象にしたバリアフリー教室

[開催概要]

- 日 時：令和元年6月14日(金) 13:30~15:00
- 場 所：潮来市立牛堀小学校
- 参加者：4年生 33名
- 主 催：茨城運輸支局/潮来市
- 協 力：公益社団法人茨城県地方自治研究センター/一般社団法人茨城県バス協会
関東鉄道株式会社/潮来市社会福祉協議会
- 開 催：茨城運輸支局



高齢者疑似体験



車いす利用体験

イベント等でのバリアフリー教室

イベント名：「フェスタ MY宇都宮2019
(宇都宮市民憲章推進協議会主催)」

[開催概要]

- 日 時：令和元年5月19日(日) 10:00~15:00
- 場 所：宇都宮城址公園(栃木県宇都宮市)
- 参加者：一般来場者 203名
- 協 力：一般社団法人栃木県バス協会/一般社団法人栃木県タクシー協会
関東自動車株式会社/ジェイアールバス関東株式会社/
今市タクシー株式会社/北斗交通株式会社
- 後 援：栃木運輸支局



ノンステップバスの乗降体験



福祉タクシー乗降体験

教職員等を対象としたバリアフリー教室

[開催概要]

- 日 時：令和元年8月22日(木) 12:45~14:15
- 場 所：宇都宮大学(栃木県宇都宮市)
- 参加者：幼、小、中、高、特別支援学校教諭 60名
- 協 力：一般社団法人栃木県バス協会/一般社団法人栃木県タクシー協会
関東自動車株式会社/泉タクシー株式会社
- 開 催：関東運輸局・栃木運輸支局



視覚障害者疑似体験



UDタクシーの乗車体験

7 駅エレベーター、トイレに関する移動等円滑化整備ガイドライン改正の経緯について①

移動等円滑化整備ガイドラインは、バリアフリー法の改正等に合わせ、約5, 6年ごとに全改正を行っていたが、平成30年以降はバリアフリー水準の底上げを図るため、必要に応じ、随時ガイドラインを改定している。

バリアフリー法改正の流れ

ハートビル法
(平成6年制定)

交通バリアフリー法
(平成12年制定)

統合・拡充

バリアフリー法 制定
(平成18年)

「ユニバーサルデザイン2020行動計画」
の決定(平成29年2月)

現行バリアフリー法

ガイドライン策定・改正の歴史

策定・改正年度	ガイドライン名
昭和58年 (1983年)	「公共交通ターミナルにおける 身体障害者用施設整備ガイドライン」
平成6年 (1994年)	「公共交通ターミナルにおける 高齢者・障害者等のための施設整備 ガイドライン」
平成13年 (2001年)	「公共交通機関旅客施設の 移動等円滑化整備ガイドライン」
平成19年 (2007年)	「公共交通機関の旅客施設に 関する移動等円滑化整備ガイドライン」
平成25年 (2013年)	「バリアフリー整備ガイドライン」 (旅客施設編)
平成30年 (2018年)	「公共交通機関の旅客施設に関する 移動等円滑化整備ガイドライン」 (旅客施設編)
平成31年4月 (2019年)	同ガイドライン一部改正
令和元年10月 (2020年)	同ガイドライン一部改正

7 駅エレベーター、トイレに関する移動等円滑化整備ガイドライン改正の経緯について②

鉄軌道駅におけるエレベーターの大きさ及びトイレの配置に関するガイドライン改正の経緯は以下のとおり

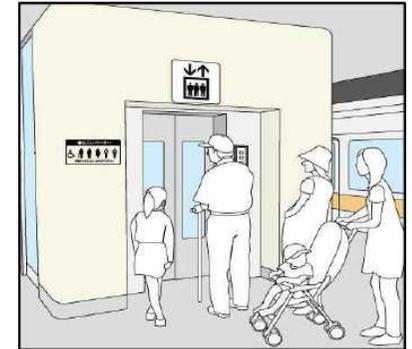
制定改正年度	エレベーターの大きさ	トイレの配置
昭和58年	140cm(w) × 135cm(D) 11人乗り 必要に応じて車いすで180° 回転できる最低寸法	男女共通に使用できる位置に設置することが望ましい。
平成6年	同上	男女別に1カ所設置することが望ましい。ただし、面積等で設置できない場合は、男女共通に使用できる位置に1カ所設置する。
平成13年	スルー型や直角2方向出入口型以外のエレベーターは、手動車いすが180度回転できる大きさである11人乗り(140cm(w) × 135cm(D))以上のものとする。	身体障害者等が利用しやすい場所に男女共用のものを1以上設置するか男女別にそれぞれ1以上設置する。
平成19年	同上	高齢者、障害者等が利用しやすい場所に男女共用のものを1以上設置するか男女別にそれぞれ1以上設置する。男女別に設置する場合でも、異性介助の際に入りやすい位置に設置する。
平成25年	移動等円滑化された経路を構成するエレベーターのかごの内法幅は、140cm 以上、内法奥行き135cm 以上(11人乗り程度)とする。ただし、スルー型など出入口が複数あるエレベーターで、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造と開閉するかごの出入口を音声で知らせる設備が設けられているものにあつては、この限りでない。 エレベーター利用者が多く、エレベーター待ちの旅客の滞留がある場合には、かごの内法幅160cm以上、内法奥行き150cm以上(15人乗り程度)のものとする。	高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所又は便房は、男女共用のものを1以上、または、男女別にそれぞれ1以上設置する。男女別に設置する場合、異性介助の際に入りやすい位置に設置する。 多機能トイレの利用状況を見極め、必要に応じて、男子用トイレ、女子用トイレのそれぞれ1以上簡易型多機能便房を設置する。
平成30年	移動等円滑化された経路を構成するエレベーターのかごの内法幅は、140cm以上、内法奥行き135cm以上(11人乗り程度)とする。ただし、スルー型など出入口が複数あるエレベーターで、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造と開閉するかごの出入口を音声で知らせる設備が設けられているものにあつては、この限りでない。 移動等円滑化された経路を構成するエレベーターの台数、かごの内法幅及び内法奥行きは、旅客施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して定めるものとする。 旅客施設においてエレベーターを設置する場合には、当該旅客施設の高齢者、障害者等の利用状況を考慮し、適切な輸送力を確保するよう、設置台数並びに、かごの内法幅及び内法奥行きを検討する。	高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所として、以下の要件を満たす便房をそれぞれ又は同一の便房として1以上(男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれ1以上)設置する。 ・車椅子使用者が円滑に利用することができる構造を有する便房。 ・オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具が設けられた便房。 高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の便所であること。 異性介助に配慮し、男女共用車椅子使用者用便房を1以上設置する。 車椅子使用者用便房を男女別に設置する場合は、一般トイレ出入口付近等異性介助の際に入りやすい位置に設置する。 高齢者、障害者等の利用状況に応じ機能分散の考え方を踏まえ、車椅子使用者用便房(車椅子使用者用簡易型便房を含む)、オストメイト用設備を有する便房、乳幼児連れ用設備を有する便房をそれぞれまたは同一の便房として増設する。

7 駅エレベーターに関する移動等円滑化整備ガイドラインの直近の改正について

エレベーターかごの大きさ等について

○高齢者、障害者等がエレベーターの前で待たされ、エレベーターの利用までに著しく長時間を要するケースが存在。
 ※現行基準:カゴの大きさ11人乗り以上

○旅客施設の利用の状況に応じたエレベーターの**複数化・大型化**を義務付け【省令】
 ○エレベーターの大きさを決定する際には、以下の表を参照【ガイドライン】
 ○障害者、高齢者等の「**優先マーク**」設置を推進【ガイドライン】



<エレベーターの大きさ>

最大定員[人]	かごの内法幅[cm]	かごの内法奥行き[cm]	備考
11	140	135	
13	160	135	
15	160	150	
17	180	150	アクセシビリティ・ガイドライン [*] における標準
	200	135	
20	180	170	
	200	150	
24	200	175	アクセシビリティ・ガイドライン [*] における推奨
	215	160	

必要に応じて、上記以上の大きさも考慮する。

※公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」(開催地に求められるアクセシビリティに関する指針を示したもの)

<優先マークの例>



車椅子対応について

ドアが開いた状態は最低 4 秒維持するものとし、車椅子使用者対応の主・副操作盤の行き先ボタンを操作することにより、戸の開放時間が通常より長くなる(10 秒以上)機能を設置することが望ましい。

7 駅トイレに関する移動等円滑化整備ガイドラインの直近の改正について

トイレのバリアフリー化について

○多機能トイレを必要とする方が利用したいときに利用できない。
※現行基準：1以上の便房を多機能化

○多機能トイレを前提とした規定から、トイレのバリアフリー機能※
を複数の便房へ分散配置することができるように規定を見直し
【省令】
※車椅子に対応した広いスペース等、オストメイト

機能分散の考え方を踏まえ

車椅子利用者用便房、オストメイト設備を有する便房、乳幼児連れ用設備
を有する便房をそれぞれまたは同一の便房として増設する。

更なる機能分散を図る観点から

必要に応じて一般便房にベビーチェアや簡易型オストメイト用設備
(腰掛便座の背もたれに水栓をつけたもの等)などを設置することが
望ましい。

新たな配慮事項として

高齢者や知的・発達障害者等の同伴介助や性的マイノリティ等の利用に
配慮し、広めの男女共用便房を設置すること。

