

## 「第7回移動等円滑化評価会議」報告

## 1. 概要

イ. 日時：2022年3月25日14～15時30分 オンライン会議

ロ. 議事内容

- ① 当事者目線にたったバリアフリー評価指標のあり方の検討について
- ② 移動等円滑化の進捗状況について
- ③ 移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省の対応状況
- ④ その他

## 2. 当事者目線にたったバリアフリー評価指標のあり方の検討について

(資料3-1)

## 【施策の内容】

○国や施設設置管理者自身による当事者目線に立ったバリアフリー環境整備の促進のため、アクセシビリティや使いやすさを点検するための“ものさし”としての「当事者目線にたったバリアフリー評価指標」を策定

(方法)

- ◆各施設についてのバリアフリー環境の現地調査を実施し、当事者による評価や施設管理者との意見交換を実施
- ◆現地調査等を通じて得られた当事者参画・当事者目線での整備の好事例を取りまとめ、施設設置管理者主体の環境整備に向けた知見・ノウハウ蓄積の後押しを図る。
- ◆評価項目については、移動等円滑化基準等のバリアフリー基準やガイドラインの内容への反映を検討
- ◆策定した指標については、施設設置管理者自身が施設のバリアフリー評価・検証等に活用していくことにより、当事者目線に立ったバリアフリー改修の促進につなげる。

## 【今後の進め方】

- ◆評価会議にWGを設置し、現地調査を実施
- ◆まず、日常生活に密接に関連する鉄道関連施設を対象に、乗り換え等による複雑性がない基本的な構造の駅について調査を実施
  - プレ調査を、JR総武線千駄ヶ谷駅で実施(2022年5月19日)
- ◆さらに、駅での指標案を用いた点検の実証的な実施等、地方ブロックにおける取組の展開を想定
  - R5年度実施(複雑な構造の現地調査、項目精査、好事例収集も実施)
  - R6年度から、評価指標の運用を本格的に開始し、全国の駅における活用を目指す

## 【評価指標のイメージ】

### 【委員からの主な意見】

- ・ 評価視点に、「平等に使えるか」の視点も必要
- ・ 駅以外の建築物も含めて評価できるように、対象の拡大を  
→ (課長) 旅客施設に限る必要はないので、相談しながら進める
- ・ 道路についてはどう考えるか？
- ・ 使い勝手の良さに加えて、安全性の確保が大事 (ホームドア、点字ブロックなど)
- ・ 評価指標の見える化が必要
- ・ 評価指標に、整備までのプロセスの評価もできるようにすべき
- ・ 施設設置管理者自身による評価・検証、改修に繋げるための強制力を持った仕組み作りが必要。例えば、ハード。ソフトの取組計画に当事者参画の必要を記述させるなど。
- ・ 地方ブロックへの展開に向けたガイドが必要。ローカルバージョンの指標も必要となる。
- ・ 認知症の方の参加も必要  
→ (課長) 介助者の方の意見も反映するようにしたい
- ・ 調査の時期については、混雑時も考慮のこと
- ・ 知的障がい者など自ら意見を出せない人の意見も聞くこと
- ・ 好事例収集に当たっては、整備されることによって生活がどう変わったかなどのエピソードの聞き取りと発信も必要

### 3. 議事②③④に関する主な意見

- ・ 各設備の最低基準の見直しを
  - イ. 車椅子駐車スペース：横幅 3.5m・1台以上の見直し
  - ロ. バリアフリートイレ：建物に一つでは少ない
  - ハ. エレベーターのサイズ：11人以上の基準の見直しを
- ・ 信号機について、緊急車両が近づいてくると、急に青から赤に変わることがあり、事故に遭いそうになったことがある。点滅に変えるなどわかりやすい仕組みに工夫を (聴覚障がい者)
- ・ 障がい者割引が券売機でもできるように
- ・ リフト付きバスの導入目標 25%を、地方空港バスについてはもっと上げてほしい  
→ (課長) 鉄軌道アクセスの無い空港まで運行するバスについては、全運行系統の半分をバリアフリー化するという目標を、新たに3次目標として位置づけている
- ・ 基本構想、移動等円滑化促進方針の達成割合の地域間格差の是正を
- ・ 基本構想について、1自治体1以上ということだけでなく、市街地エリア全体に対する基本構想整備地区の割合 (面的カバー率) も一つの指標になるのではないか
- ・ 無人化駅問題の検討状況は？
- ・ 昨年、基幹統計である社会生活基本調査と国民生活基礎調査に、はじめて障害分野が入れられ、一般国民と障がい者の関係性が同じ項目で見られるようになった。この秋、社会

生活基本調査の結果が公表予定。国交省としては、公共交通機関と障がい者の関係を基幹統計に盛り込んでいくことを検討してもよいのではないかと。

- ・近畿・九州分科会協働事業として「さんふらわー乗船体験の取組み」を行ったが、このようなブロック間にまたがるような取組みも有意義
- ・見えない障害については、何等か利用時の聞き取りを行ってほしい。専門家の意見も含めて。

#### 4. 座長のまとめ

- ・評価の際には、是非とも、知的・発達障がい者や聴覚障がい者、介助者や子育ての支援者等にも入っていただくべき
- ・多様な評価者の参加の方法の検討を
- ・評価の対象や期間の拡大、地方についてもしっかりと実施を
- ・評価の視点として、「平等」「安全」「プロセス」の観点を入れるべき
- ・評価の結果の見える化を

# 当事者目線にたった バリアフリー評価指標のあり方の検討

---

## 現状（課題）

- 施設のハード・ソフト面のバリアフリー環境について、バリアフリー基準に定める要件はクリアされていても、**当事者の目線に立ったアクセシビリティや使いやすさが十分に確保されていないケース**等が存在。
- そこで、バリアフリー環境を**当事者目線で評価（点検）・検証**することが重要であり、そのための新たな**“ものさし”**が必要。

## 施策の内容

- 国や施設設置管理者自身による**当事者目線に立ったバリアフリー環境整備の促進**のため、アクセシビリティや使いやすさを点検するための“ものさし”としての「**当事者目線にたったバリアフリー評価指標**」を策定。
  - ◆評価指標の検討に当たっては、実際に各施設について**バリアフリー環境の現地調査**を行う。そこで、**当事者による評価**や**施設設置管理者との意見交換**を実施し、当事者目線の気づきを得る。
  - ◆また、現地調査等を通じて得られた**当事者参画・当事者目線での整備に関する好事例**をとりまとめ、評価指標と併せて、施設設置管理者主体の環境整備に向けた**知見・ノウハウ蓄積の後押し**を図る。
  - ◆なお、当事者目線の評価項目については、必要に応じて、移動等円滑化基準等の**バリアフリー基準やガイドラインの内容への反映**を検討。
  - ◆策定した指標については、**施設設置管理者自身が施設のバリアフリー評価・検証等に活用**していくことにより、**当事者目線に立ったバリアフリー改修の促進**につなげていく。



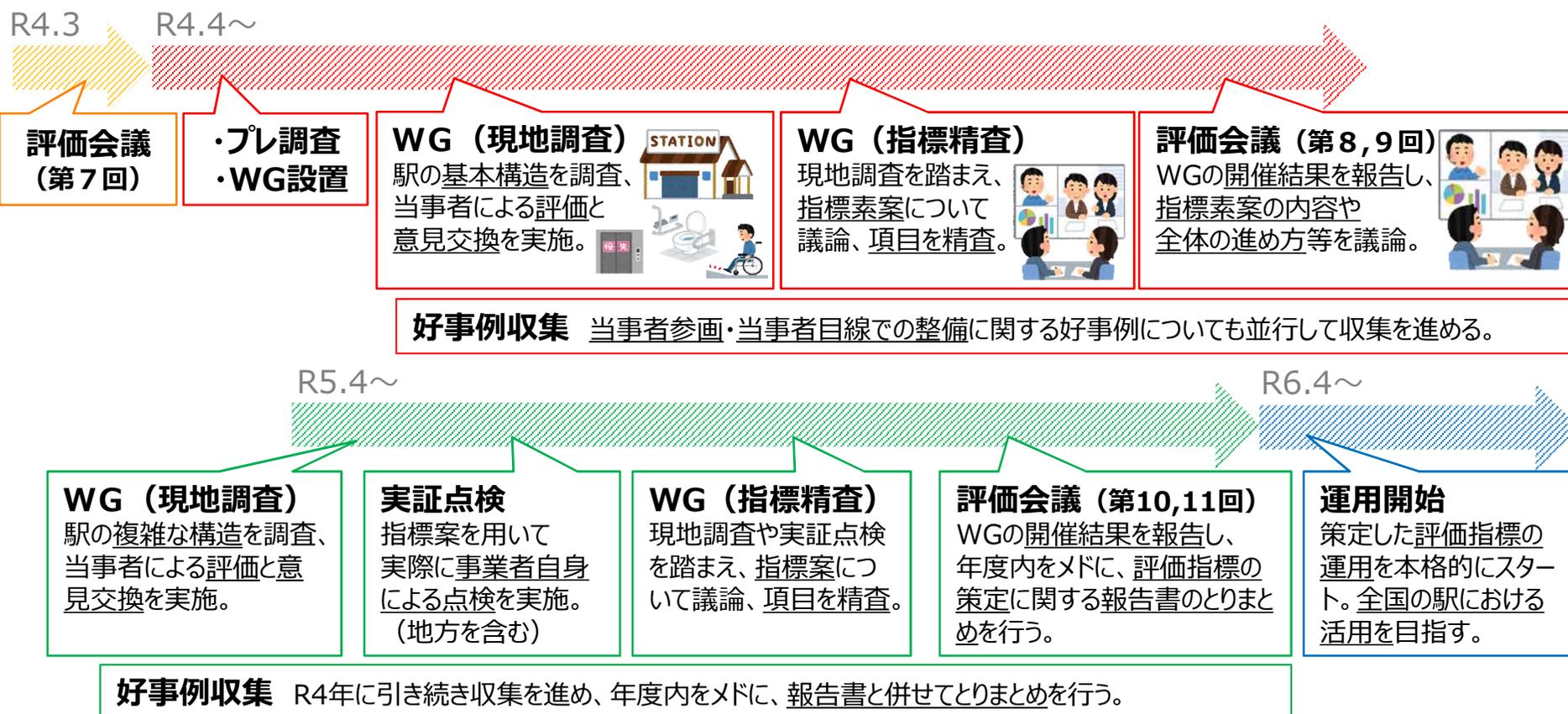
## 今後の進め方

- 本省の事務局において、「空港のユニバーサルデザイン」の評価項目を参考として、**指標の素案を作成**。
- 当事者参画の下で**評価会議（※）にWGを設置、現地調査**を行い、指標素案の**評価項目に当事者目線を反映できるよう精査**。なおWG設置に当たっては**“プレ調査”を実施**し、本番の現地調査に向けた**現場のオペレーション等を検証**予定。
- 現地調査に当たっては、まず**日常生活に密接に関連する鉄道関連施設を対象**とした上で、乗り換え等による複雑性がない**基本的な構造の駅について調査**を実施。（今後、複雑な経路や付加的な構造を有する駅においても実施を予定。）
- さらに、駅での指標案を用いた点検の実証的な実施等、**地方ブロックにおける取組の展開**を想定。

（※）移動等円滑化評価会議：

バリアフリー法に基づき、当事者参画の下、定期的にバリアフリー化の進展状況を把握・評価するための会議

- 令和4年3月 **第7回評価会議**において、WG設置や今後の進め方を議論。
- 令和4年度
  - ・**プレ調査**を実施。プレ調査での調査体制等の検証結果を踏まえ、**WGを設置**。
  - ・駅の**基本構造の現地調査**を行い、そこで**当事者による評価や事業者との意見交換**を実施。
  - ・現地調査の結果を踏まえ、**指標素案の項目精査**や**好事例の収集**を進める。
- 令和5年度
  - ・対象駅を広げ、**複雑な構造の現地調査**を実施。さらに、地方を含め、事業者自身による**指標案を用いた点検を実証的に実施**。これらの実施結果について、**項目精査や好事例収集へ反映**。
  - ・上記2か年の取組の成果を踏まえ、評価指標に関する**報告書**をとりまとめ。



評価項目は、施設内の個々の設備毎の整備状況にとどまらず、他交通機関や施設との接続、移動経路の分かりやすさ、ソフト面での対応状況など、施設を取り巻くバリアフリー環境を総合的に評価できるよう、多面的に設定。

評価項目	評価の視点
①交通アクセス	鉄道からバス・タクシーへの <u>乗り継ぎのしやすさ</u> <u>乗換案内</u> の表示の分かりやすさ 等
②移動空間	駅構内の <u>移動経路</u> の把握しやすさ <u>各設備へのアクセス</u> のしやすさ(サインの連続性) 等
③設備	券売機の使いやすさ(目線の位置等) <u>バリアフリースイール</u> の使いやすさ(広さ、扉の開閉等) <u>EV・エスカレータ</u> の使いやすさ(広さ、音声案内等) <u>点字ブロック配置</u> 、音声案内が適切か 等
④人的支援	駅係員による <u>声かけ</u> 状況 ホーム上における乗車案内対応の円滑さ 他施設との接続部における <u>連続的な対応</u> の有無 等
⑤情報	Webページのアクセスしやすさ・使いやすさ 案内表示やコミュニケーションの際の <u>情報保障</u> の程度 <u>緊急時の案内体制</u> の確保の状況 等
⑥取組	独自の計画・方針など組織としての <u>UD方針</u> の有無 設計段階からの <u>当事者参画</u> の有無 駅係員の <u>接遇技能向上</u> のための研修の有無 等

項目ごとに、評価を実施する際の視点(ポイント)を細かく掲載。現状の内容は事務局のイメージであるため、今後、現地調査を通じて当事者の目線を反映するとともに、バリアフリー基準やガイドラインが求める要件との関係についても整理を予定。

...

施設設置管理者のセルフチェックや当事者による実際の評価の結果を記述。項目ごとに当事者目線の“気づき”を可視化することで、定期的な改善状況の確認や、今後の改修計画の立案等に活かすことを想定。

※あくまで現時点のイメージであり、各項目については、現地調査等を踏まえ内容を精査予定。

# 移動等円滑化評価会議における 主なご意見と国土交通省等の対応状況

---

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
新たな評価指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>○評価指標のあり方の検討は素晴らしい。WGの設置についても賛成。一方で評価に当たってはそのベースが必要であるところ、是非Tokyo2020アクセシビリティガイドラインの内容をベースにさせていただきたい。</li> <li>○新たな評価手法の検討ではマスタープランや基本構想をどう評価するかが重要。当事者参画した事例においてなぜその地域で上手くいったのか、上手くいかなかったのかを評価し、改善方法の検討が重要。また、地域分科会も活用し各県単位でのバリアフリーの評価が中央まで上がる仕組みも必要。</li> <li>○心のバリアフリー、障害の社会モデルの普及促進が重要であり、評価の中にどう盛り込んでいくかについて更に議論を深めたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○当事者目線にたった評価指標のあり方を検討するにあたっては、既存旅客施設の現地調査を含めて、評価会議委員の皆様にご参加頂きながら、検討を進めていくこととしています。</li> <li>○基本構想等は、バリアフリー施策に関する各地域特性や地域の事情等が反映されていると承知しています。ご指摘の点については、今後、評価指標のあり方についての検討を行う際、地方への普及・展開を図る上での課題として、検討していくこととしています。</li> <li>○心のバリアフリーとの関係についても、今後、具体的な評価指標の考え方等を整理していく中で、検討してまいります。</li> </ul>
東京2020大会のレガシー (当事者参画等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○当事者参画をレガシーとすることは重要。仙台市交通局からは「バリアフリー対策を当事者含め皆で考えたい」と言われており、取組の広がり大きなレガシーだと思う。</li> <li>○東京2020大会の重要なレガシーは当事者参画とIPCのガイドライン。このガイドラインに定められた基準についてはバリアフリー法において義務化してほしい。なお大阪万博のガイドラインは当事者参画なく残念。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○当事者参画の取組は重要課題と認識しており、本省各局及び地方整備局・地方運輸局等から施設管理者等への働きかけを強化する等、当事者参画の取組を推進してまいります。</li> <li>○当事者目線にたった評価指標の検討に際し、当事者である評価会議委員の皆様にも、現地調査にご参加頂き、事業者との意見交換の場を設けるとともに、当事者参画の重要性やプロセスに関する事例集を作成し、地方自治体や施設管理者、交通事業者等への周知等を進め、当事者参画の枠組みづくりに向けた環境整備等を進めて参ります。</li> </ul>

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
心のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○マスタープラン・基本構想において、発達障害の特性上外見で分かりにくい障害に対して、心のバリアフリーの内容が重要。地域の環境整備だけではなく、人に優しいまちづくりの中に地域の方々の理解促進に対する取組を取り入れていただきたい。</li> <li>○国交省HPにあるベビーカー（マーク）の記述について、障害児用車椅子（ベビーカー）も是非掲載いただき、紹介してほしい。</li> <li>○小さい頃から色々な障害の存在を知ることが重要。学校教育での取組を検討して行ってほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○各地方運輸局等と学校教育と連携したバリアフリー教室の実施や、バリアフリースイッチなど当事者の円滑な利用に配慮すべき施設の適正利用に関するマナー啓発等を目的としたポスターを公共交通機関等において掲示する等、広く国民の理解と行動を促す取組を進めているところです。</li> <li>○R2のバリアフリー法改正で創設された教育啓発特定事業について、現在、学識経験者、障害当事者、公共交通事業者、市町村等を構成員とする検討会を設置し、「教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン」の作成を進めています。この中で、見えにくい障害や学校教育との連携についてもご意見をいただいております。ガイドラインに必要な内容を反映していく予定です。</li> <li>○子ども用車椅子については、国交省HPの掲載のほか、新規ポスターの作成、交通事業者向け接遇研修モデルプログラム等への明記等を通じて、周知啓発を図って参ります。</li> </ul>
障害者割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>○精神障害者の運賃割引施策について、何をもって精神障害と証明するのは難しい問題と考えている。当事者団体等の懇談会等検討いただきたい。</li> <li>○精神障害割引の話を進めていく際は、家族会という枠組みもあるので、家族の立場と障害当事者本人の立場の両方がそろって、省庁や事業者だけではなく、障害当事者含め一緒の場で協議する場を設定してほしい。</li> <li>○運転免許の返納が必要となってきたときに、実現可能性とか難しい面もあるかと思うが、公共交通を利用しやすくなる割引があると良い。認知症で精神障害の認定を一部受けている方もいる。公共交通を使わずにいるという方もいるので外出のバリアを無くす取組を進めてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○精神障害者割引については、事業者の自主的な判断に基づき行われている中で、機会を捉えて、公共交通事業者等に対して、理解と協力を求めて参りました。精神障害者割引の導入事業者数については徐々に増加しているところですが、令和元年第198国会での「精神障害者の交通運賃に関する請願」の採択等、引き続き、機会を捉えて、公共交通事業者等に対して理解と協力を求めてまいります。また、厚生労働省や関係事業者等と意見交換を実施するなど、精神障害者割引の導入促進に向けて、実務的な検討を進めているところです。こうした取組の中で、ご要望の点についても検討して参ります。</li> <li>○高齢者の向けの移動支援については、各自治体が地域住民の方向けの行政サービスとして、シルバーパスの発行等が行われていると承知しております。また、認知症の方向けとして、公共交通事業者における接遇ガイドラインの整備等を行っているところです。今後とも、高齢者・障害者の方の移動の円滑化に取り組んで参ります。</li> </ul>

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
無人化問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>○無人化駅の問題だが、これは高速道路も念頭に入れてほしい。無人料金所の場合、カメラ等の設置が十分でないとコミュニケーションができず、後続の車を詰まらせてしまうこともある。</li> <li>○駅の無人化について。無人は1番のバリアであり、これを前提に議論すべきでないとする。鉄道事業者、住民、自治体がよく話し合いながら、有人体制を確保すべき。駅の無人化は町の無人化につながりかねない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○聴覚障害者の方がETC若しくは料金精算機を利用される際の対応については、ETC車載器の故障等によりゲートが開かない場合や料金精算機の操作方法が分からない場合には、料金精算機のモニターでの筆談対応、もしくは、モニターがない場合には、最寄りの係員が早急に駆けつけて対応をすることなどが可能な体制がとられているところです。ETCや料金精算機を利用するにあたり、具体的に支障となるものがあれば、高速道路会社と連携を取りつつ改善に努めてまいります。</li> <li>○2020年11月より「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者団・国土交通省の意見交換会」を開催し、9月24日に中間とりまとめを行いました。駅の無人化に際しては、障害者の方々を含む駅利用者に対し極力ご不便をお掛けすることのないよう、サービス水準を可能な限り維持する必要があると考えており、引き続き関係者間での十分な議論を行いながら、今後ガイドライン策定に向けて検討を進めてまいります。</li> </ul>
UDタクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○UDタクシーでスロープ等の設置や操作方法が分からないドライバーが多い。1ページだけの写真付きの（操作方法等を示した）ものを作って配布等すれば、もっとスムーズになると思う。</li> <li>○今のUDタクシーは小さくて車椅子障害者が乗れないケースがある。当事者参画の上で、精査しながら進めてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○UDタクシーは車椅子使用者や高齢者など誰もが利用できるタクシーであることから、運転者の意識や対応も重要であり、運転者への教育・研修に取り組んでいるところです。ご提案の内容も踏まえながら、引き続き教育・研修を通じ運転者の操作の習熟や接遇の向上を図ります。</li> <li>○現在のUDタクシーの基準は、障害当事者、タクシー事業者等が参画した検討会において、道路事情や汎用性等の様々な制約を踏まえ、多様な方々のご意見を取り入れながら策定しており、令和2年3月には、電動車椅子等の使用者の乗車のため、スロープの耐荷重基準を200kgから300kgに引き上げる等の改善を行ったところ。引き続き、関係者の方々と意見交換を行い、改善すべき点がないか検討していきます。</li> </ul>

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
<p>パーキング・パーミット制度</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○重症心身障害児は重度の知的障害や肢体不自由を患っており、多くの子が車椅子ユーザーであるため、本制度により適正利用を図るのは効果的だが、現状各自治体の判断に基づく制度であり、利用証も統一されていないので全国一律に実施いただくようお願いしたい。</li> <li>○パーキング・パーミットの件について、なかなか進展がない。全国統一のルールをお願いしたい。不適正利用がよく見られるので、罰則も視野に入れてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○今年度、車椅子利用者用駐車施設等のあり方について、学識経験者、障害当事者団体、事業者団体等により構成される検討会を設置し、課題や今後の対応方針について、ご議論をいただき、今般「車椅子利用者用駐車施設等のあり方に関する検討の方向性（中間整理）」を取りまとめたところです。</li> <li>○この中で、パーキング・パーミット制度のあり方や罰則も含む不適正利用対策についても、対応方針や検討の方向性を示したところです。</li> <li>○令和4年度においても、引き続き障害当事者等のご意見を丁寧に伺いつつ、多様な利用ニーズへの対応を検討してまいります。</li> </ul>
<p>空港アクセスバス</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地方の空港について、車椅子利用者にとってアプローチが困難な状況。リフトのないエアポートバスやリムジンバスでは空港へのアクセスが難しいため、整備を進めて欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○空港アクセスバスは、車椅子利用者をはじめとした障害者等の空港利用の更なる円滑化のため、鉄軌道によるアクセスのない空港へ運行する車両においてバリアフリー基準の適用除外認定を受ける事業者に対し、概ね3年以内にリフト付きバス等のバリアフリー車両の導入計画の提出を義務付ける等、令和3年4月に取扱いを改め、改善を図ったところです。</li> <li>○また、予算補助と税制特例においても、空港アクセスバスにおけるリフト付きバスの導入に際して、令和3年度に支援内容を拡充したところであり、引き続き導入促進を図ってまいります。</li> </ul>
<p>ホームと車両の段差解消</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ホームと車両の段差について、目安値をクリアしたら90%くらいの車椅子ユーザーが単独乗降できるようになるので重要な取組と思っている。実績を事業者ごとに毎年公表していただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○車椅子ユーザーが単独で列車を乗降しやすい環境整備を促進するため、ホームと車両の段差・隙間の縮小に向けた整備状況について、今年度より毎年公表していくこととしております。</li> <li>○令和2年度末時点の事業者ごとの実績については、鉄道駅の他の設備のバリアフリー化の状況と合わせて、令和4年1月に公表しました。</li> </ul>

# 移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有

---

# 【近畿分科会】大阪・関西万博 UDガイドライン検討会への参画について



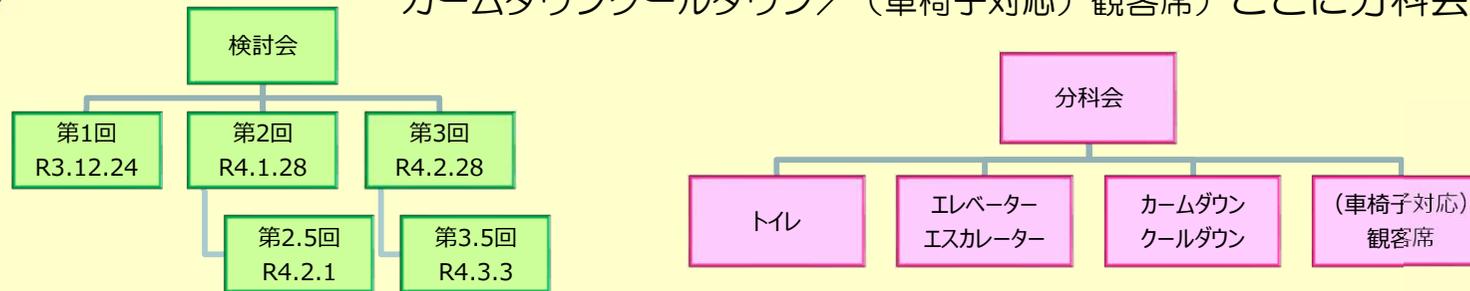
## 経緯

2021年7月に（公社）2025年日本国際博覧会協会より施設整備に関するUDガイドラインが公表されたが、来場者が、より一層利用しやすい博覧会会場となるよう、様々な障害当事者の意見を踏まえたUDガイドラインの改定に向けて検討することとなった。



## 概要

- (委員構成) 移動等円滑化評価会議近畿分科会委員、近畿分科会長（座長）が推薦する学識者、障害当事者等
- (スケジュール) 2022年3月までに、日本語版、英語版、仏語版完成予定。
- (運営方法) 検討会を3回、個別テーマ（トイレ／エレベーター・エスカレーター／カムダウンクールダウン／（車椅子対応）観客席）ごとに分科会各1回ずつ実施。



現行のユニバーサルデザインガイドラインの項目について、個別に意見出しをすることに加えて、項目に追加した方がよいもの、万博のようなイベントで困ること、万博に対する要望等、自由記述していただく表を作成し、意見集約を行った。意見の内容は、UDガイドラインの内容のみならず、展示や催事などソフト面に対する意見なども含めて**1,750件**に及び、ガイドライン改定版に反映できるもの・できないものに精査され、第3回検討会（最終回）でガイドライン（案）が報告された。

改定版完成後も、継続的にバリアフリー整備の促進に向けて、主要施設におけるモックアップ検証等ワークショップに参画していく予定。



## 【近畿分科会】エレベーター モックアップ検証実施まとめ①

趣旨：障害者団体主催によるモックアップ検証を通じ、交通事業者が多様なニーズを正確に捉え、利便性の高いエレベーター導入の契機とする。

実施日：令和3年10月27日 14時～16時50分

主催者：自立生活センター リングリング 中尾代表、寺田事務局長、石地氏

参加者：神戸市交通局 高速鉄道部施設課 丸田設備更新担当課長、上田氏

神戸市 福祉局 障害福祉課 星島課長、亀徳担当係長

近畿分科会 三星会長、新田委員（学識者）、

六條委員、鈴木委員、尾上委員（障害者団体）

近畿運輸局 鉄道部 技術・防災課 平山専門官、

バリアフリー推進課 清良井課長、大當課長補佐、清水専門官

協力（検証者）：脳性麻痺・電動車椅子使用者、脳性麻痺・電動車椅子顎操作者、  
頸椎損傷・手動車椅子使用者、視覚障害〈弱視〉者、視覚障害〈全盲〉者、  
知的障害者

（備品提供）：EV事業者：東芝エレベーター（ミラー・乗降ロビー操作盤）、フジテック（ボタン）、  
日本エレベーター製造（ボタン）

概要：神戸市交の三宮駅EV改修後のサイズに合わせてモックアップを作り、入口幅の伸縮、凸面鏡の角度や壁面鏡の設置位置、ボタンの高さや大きさ、浮き出しによる触知比較など使いやすさを障害当事者（脳性まひ、脊髄損傷、視覚障害〈全盲、弱視〉、知的障害）に体験してもらい、使いやすさのニーズを検証する。



袖部を20cm、10cm、0cmと調節し入口幅を変化させEV内への入りやすさを検証



気づき

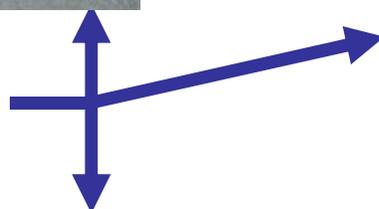
EV使用時、入口操作盤は扉より手前に出ていると車椅子を切り返さずに入れる。(右図) ⇒利便性向上



袖部50cm (入口幅90cm)、奥行135cm = 現行三宮EVに合わせ検証



袖部を10cm、20cm・・・  
と変化させ車椅子横並びを検証



### 気づき

車椅子使用者はEV内に入る時は袖無し側ではなく有り側に停車させる傾向にある

⇒開口部が85-90cm程度だと狭いため、他の利用者が入りやすくするためには袖部側に移動せざるを得ない。



袖部を10cm、20cm・・・50cmと変化させ、物理的・精神的な車椅子使用における負担を使用を検証

【近畿分科会】エレベーター モックアップ検証実施まとめ④



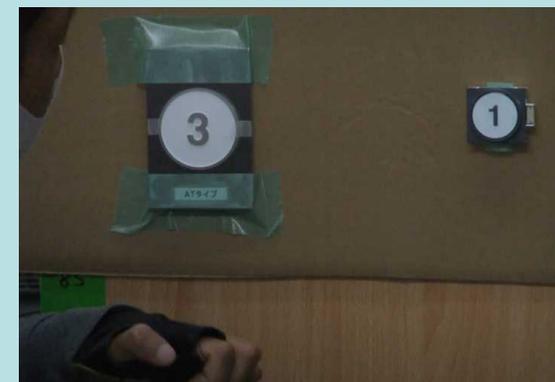
「壁面鏡」の床からの高さを  
変化させ後方にいる他の利用  
者の視認性を検証



「凸面鏡」の高さ、角度、  
位置（真正面・側面）を  
変化させ入口までの距離  
感や後方にいる利用者の  
視認性を検証

【近畿分科会】エレベーター モックアップ検証実施まとめ⑤

【頸椎損傷】



手の感覚が無い為、手の甲でボタンを押下しなければならない当事者に対し、大きさの異なるボタンを並べ、押しやすさ、見やすさを検証

【視覚障害（全盲）】



視覚障害者がEVに入る際にどのようにボタンを探すのか、ボタンはどのタイプが押しやすいかを検証

【知的障害】



ピクト・数字・平仮名等様々な種類のボタンを投影しわかりやすさを検証



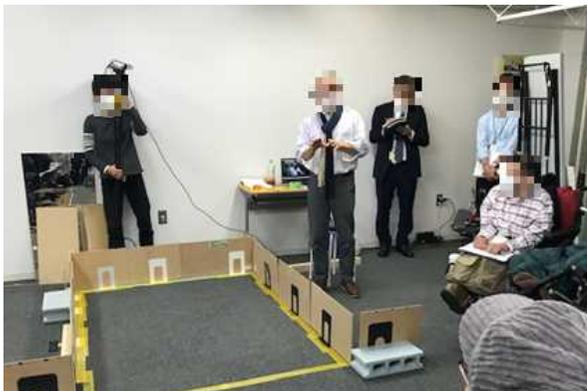
大きさの異なるボタンを並べ、押しやすさ、見やすさを検証

気づき

知的障害者にとって音声ガイダンスは必要  
⇒不安軽減に繋がる

～講評～

(事業者・学識者・近畿分科会委員・自治体)



【まとめ】今回実施した各項目の検証を通し、多様な障害者のニーズを知る貴重且つ有効な機会となった。一例を挙げると車椅子使用者にとってエレベーター入口開口部は袖無しが最も入りやすく、片袖20cmまでであれば多少個人差はあるが極端な負担無く出入りができること、脳性麻痺や頸椎損傷による上肢機能障害者や視覚障害者、知的障害者にとって操作ボタンは、厚く浮き出していて、出来るだけサイズの大きなボタンが最も使用しやすいこと、エレベーター内カゴサイズは車椅子が2台並べる横幅を重視した17人乗り以上が使いやすいなどの結果が見えてきた。今後エレベーター設備の在り方を考えるにあたり有益な知見を得ることができた。

## 目的

障害当事者が船旅を体験することにより、**移動時のバリアの実態を確認**するとともに、**事業者との意見交換**をすることにより、非日常的な空間である**船旅をより楽しめる方法を学ぶ**。

(評価会議九州分科会、別府港UDターミナル推進協議会 協働事業)



令和3年11月16日(1日目)

神戸港～大分港

令和3年11月17日(2日目)

大分港～別府港～【意見交換会】～海地獄～大分空港

令和4年1月26日

乗船体験報告会(近畿・九州分科会合同・WEB開催)

【参加者レポート】



# 【近畿・九州分科会協働事業】フェリーさんふらわあ乗船体験②



## 1日目(船内編)

(当初)

スタンダード  
(シングルルーム)



車椅子ユーザー(介助者なし)にスタンダード(シングルルーム)をご用意。  
スタッフが事前にドアの幅等を確認していたが…実はこんな問題が！

- △ドアが内開きで重く、1人で入室できない。
- △ドアのストッパーがない。
- △バリアフリールームは、普通より多少広めだが、電動車椅子では回転できない。



ちなみに、デラックスルームでは…

- △ドアの角にあるクローゼットがバリアとなっている。
- △バルコニーへの出入り幅が狭め



◎夕食(おいしかった！)  
(さんふらわあカレーとサラダ)

バリアフリートイレ・シャワーにも課題あり！

- ×トイレを使用してる人がいたら他の方がシャワーが使えない
- 逆も同様。
- 男女だと特に気を遣うことに。

その他にも聴覚障害者にとって緊急時のことを考えると不安なので

- △のぞき穴がほしい
- △フラッシュライト等、音声以外の情報がほしい

といったお話も聞きました。

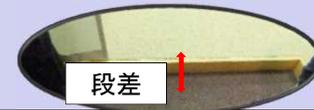
(結果)

ツーリスト  
ルーム



最終的には、フェリーさんふらわあ様のご厚意及び柔軟なご対応により、ツーリストルームへ部屋移動が出来たことで、左記問題は解消することができた。

- バリアフリートイレ・シャワーが目の前。
- 引き戸
- △部屋に上がるためには段差を超える必要がある



## 2日目(ターミナル見学)



リフト付きの大型観光バス  
車椅子が6台搭載可！



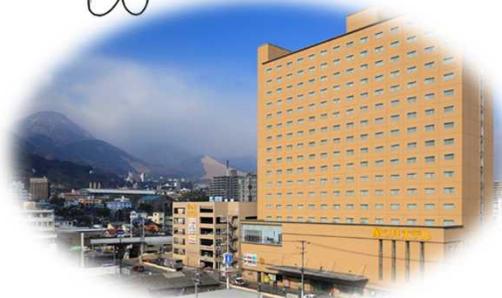
別府港ターミナル



# 【近畿・九州分科会協働事業】フェリーさんふらわあ乗船体験③



## 2日目(意見交換会)



別府亀の井ホテル由布の間で総勢31名にて意見交換会を実施。  
フェリーさんふらわあ様からの新造船計画、新しい別府港ターミナルの説明や、さんふらわあに乗船した障害当事者からの様々な視点からの感想、九州分科会からは、別府港UDターミナルに向けた当事者参画などの発表がありました。

意見交換会后、昼食場所へ移動のためバスに乗ろうとすると・・・><



**リフトが動かない!**

UDタクシー乗車体験が急遽追加されました。 ラッキー♪



## 2日目(大分空港見学)

乗り換え用車椅子  
(非金属製)

自分の車椅子に乗換え  
(すでにボーディングブリッジにあり、待ち時間なし。地上職員との連携バッチリ！  
荷物も別途カウンターで受渡対応！



蹴込み重要!



トイレの広さやゴミ箱の配置一つとっても車椅子ユーザーにとっては重要  
カウンターの蹴込みもチェック(蹴込みが無ければ、近づけない)

搭乗手続きでは、安全上の理由のため、航空会社による車椅子預入れ前のチェック(特に電動車椅子のバッテリーチェック)と機内乗り込み用車椅子への乗り換えに時間がかかる。  
⇒ 車椅子ユーザーにとっては過度な負担となっている。(空港に早めに到着する必要がある、車椅子を乗り換えることにより、出発までの行動が制限される。(体勢保持が難しかったりなど)

