

移動等円滑化評価会議 中部分科会 議事次第

(日時)令和3年6月30日(水) 14:00~16:00

(場所)名古屋合同庁舎1号館 11階運輸大会議室

○ 開会

○ 議事

- ◆ 「移動等円滑化評価会議 中部分科会 設置要綱」の改正 ……資料1
- ◆ 移動等円滑化促進の取組状況
 - (1)中部ブロックユニバーサルデザイン推進本部について ……資料2
 - (2)バリアフリー法におけるマスタープラン・基本構想について ……資料3
 - (3)バリアフリーマスタープラン・基本構想策定促進について ……資料4
 - (4)マスタープラン、基本構想における住民提案制度について ……資料5
 - (5)中部における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況 ……資料6
 - (6)基本構想の作成状況 ……資料7
 - (7)ハードソフト取組計画の作成状況 ……資料8
 - (8)中部地方整備局・中部運輸局の取組みについて ……資料9
 - (9)移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有 ……資料10
 - (10)国土交通省等における最近の主な取組 ……資料11
 - (11)中部管内の先進的な取組について ……資料13

○ 意見交換 ……資料14

○ その他

- ◆ バリアフリープロモーターに関するお願い ……資料15

○ 閉会

<資料>

- 資料1 移動等円滑化評価会議 中部分科会 設置要綱 (R3.6.30時点)
- 資料2 ユニバーサルデザイン推進本部の立ち上げ
- 資料3 バリアフリー法におけるマスタープラン・基本構想について
- 資料4 バリアフリーマスタープラン・基本構想策定促進について
- 資料5 マスタープラン、基本構想の作成・改善に関わる住民提案制度のご紹介
- 資料6 中部における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況
- 資料7 基本構想の作成状況
- 資料8 ハードソフト取組計画の作成状況
- 資料9 中部地方整備局・中部運輸局の取組み
- 資料10 移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有
- 資料11 国土交通省等における最近の主な取組
- 資料12 バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標
- 資料13-1 伊勢市バリアフリーマスタープランについて
- 資料13-2 名古屋市版 トヨタJPNタクシー「車いす乗車ガイド」作成の取り組み
- 資料14 意見交換資料(別添 静岡県・伊勢志摩バリアフリーツアーセンター)
- 資料15 バリアフリープロモーターについて

移動等円滑化評価会議 中部分科会 設置要綱

(組織)

第 1 条 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 9 1 号) 第 4 条第 1 項及び第 5 2 条の 4 に基づき国土交通省において設置された移動等円滑化評価会議の下に、中部地域における移動等円滑化の進展状況を把握、及び評価するため、中部分科会(以下「分科会」という)を設置する。

(役割)

第 2 条 分科会は、次に掲げる事項を行う。

- (1) 中部地域内の移動等円滑化の進展状況の把握・評価
- (2) 中部地域内の事業者・施設設置管理者・自治体等による先進的な取組の情報提供等
- (3) その他必要な事項

(委員・分科会長)

第 3 条

- (1) 分科会の委員は、移動等円滑化に係る施策に関し知見を有する者で構成する。
- (2) 分科会に、分科会長を置く。
- (3) 分科会長は、事務局が選出し、委員の承認をもって決定する。
- (4) 分科会長は、分科会を招集し、議事その他の会務を総理する。

(事務局)

第 4 条 事務局は、中部運輸局交通政策部 バリアフリー推進課 及び中部地方整備局企画部企画課に設置する。

(その他)

第 5 条 この要綱に定めるもののほか、分科会の運営に関するその他必要な事項は、分科会長が分科会に諮って定める。

附則

この設置要綱は、令和元年 7 月 1 日から適用する。

この設置要綱は、令和 3 年 6 月 30 日から改正する。

【令和3年6月30日現在】

移動等円滑化評価会議 中部分科会 委員名簿

中部大学 工学部都市建設工学科 磯部友彦 教授
日本福祉大学 健康科学部福祉工学科 村井裕樹 准教授

社会福祉法人 A J U自立の家
社会福祉法人 名古屋手をつなぐ育成会
公益財団法人 愛知県老人クラブ連合会
社会福祉法人 名古屋ライトハウス
特定非営利活動法人 子育て支援のNPOまめっこ
特定非営利活動法人 愛知県精神障害者家族会連合会
愛知県障害者スポーツ指導者協議会
社会福祉法人 愛知県盲人福祉連合会
公益社団法人 静岡県聴覚障害者協会
一般財団法人 岐阜県身体障害者福祉協会
特定非営利活動法人 伊勢志摩バリアフリースーツアーセンター
特定非営利活動法人 UDほっとねっと
福井市ボランティア連絡協議会
福井市身体障害者福祉連合会

東海旅客鉄道 株式会社
中部国際空港 株式会社
中部鉄道協会
中部バス協会（公益社団法人 愛知県バス協会）
中部タクシー協会連合会（名古屋タクシー協会）
東海北陸旅客船協会

愛知県
静岡県
岐阜県
三重県
福井県
名古屋市
静岡市
浜松市

ユニバーサルデザイン推進本部の立ち上げ

東京オリンピック・パラリンピック大会のレガシーとしての「**真の共生社会の実現**」を図るとともに、**障害当事者目線**に立った施策を展開していくため、本省・地方局にそれぞれ**ユニバーサルデザイン推進本部**を立ち上げ、国・地方が一体となって、共生社会ホストタウンをはじめとする、全国の市町村における「心のバリアフリー」や「ユニバーサルデザインの街づくり」の推進を図る。

本省推進本部における施策

- 本省各局・地方局の取組状況の情報共有
- 共生社会ホストタウンの取組に関する地方本部と連携した支援

地方ブロック推進本部における施策

- 地方ブロック一体となった**マスタープラン・バリアフリー基本構想の策定促進**
- バリアフリー教室等の共同開催など**心のバリアフリーの推進**
- 共生社会ホストタウン市町村への主導的な支援**

等

推進体制

本省ユニバーサルデザイン推進本部

(本部長)

総合政策局長

(副本部長)

総合政策局次長

(本部員)

- | | |
|--------------------|-------------------|
| ○総合政策局安心生活政策課長 | ○鉄道局鉄道サービス政策室長 |
| ○大臣官房官庁営繕部整備課長 | ○鉄道局都市鉄道政策課長 |
| ○総合政策局総務課政策企画官 | ○鉄道局技術企画課長 |
| ○総合政策局事業総括調整官 | ○自動車局旅客課長 |
| ○総合政策局地域交通課長 | ○海事局内航課長 |
| ○不動産・建設経済局情報活用推進課長 | ○海事局安全政策課船舶安全基準室長 |
| ○都市局街路交通施設課長 | ○港湾局産業港湾課長 |
| ○都市局公園緑地・景観課長 | ○港湾局技術監理室長 |
| ○水管理・国土保全局河川環境課長 | ○航空局航空ネットワーク企画課長 |
| ○道路局環境安全・防災課長 | ○航空局航空事業課長 |
| ○住宅局住宅総合整備課長 | ○観光庁観光産業課長 |
| ○住宅局建築指導課長 | ○観光庁参事官(外客受入) |

地方ブロックユニバーサルデザイン推進本部

- 各地方ブロックとも、地方運輸局・地方整備局等の幹部・課長クラスで構成

(地方運輸局)

- 交通政策部
- 鉄道部
- 自動車交通部
- 海事振興部
- 海上安全環境部
- 観光部

(地方整備局)

- 企画部
- 営繕部
- 建政部
- 河川部
- 道路部
- 港湾空港部

(地方航空局)

- 空港部
- 総務部

(北海道開発局)

- 開発監理部等

(沖縄総合事務局)

- 運輸部
- 開発建設部

ユニバーサルデザイン推進本部(地方ブロックの主要議題)

1. 基本的考え方

バリアフリー法改正や新たなバリアフリー整備目標策定を踏まえ、地方部のバリアフリー整備の加速化や基本構想等の策定促進等を図るため、本省・地方に「ユニバーサルデザイン推進本部」を設置し、推進体制を強化

2. 地方ブロックユニバーサルデザイン推進本部で取り扱う議題

(1) マスタープラン・基本構想の策定促進

- **地方本部の一丁目一番地は、マスタープラン・基本構想の策定促進** —— バリアフリー目標の達成の鍵は、本部のプロモート活動の積極的実施
- 本部員が日頃から付き合いのある自治体とのつながりをフルに活用したり、市町村の実情に詳しい都道府県担当者を巻き込むことにより、本部員が緊密に連携して働きかけを実施

(2) バリアフリー教室等の共同開催

- 整備局や市町村と共同してバリアフリー教室を開催する等、心のバリアフリーを本部のテーマとして取り上げ

(3) 共生社会ホストタウンに対する主導的な支援

- オリパラ大会のレガシーは「真の共生社会の実現」—— **国交省は大会終了後も共生社会H Tの取組を主導的に支援**。共生社会H Tにおける基本構想等の策定や心のバリアフリーの取組を継続的にフォロー。

(4) その他

- 地方本部の本旨は、会議の開催そのものではなく、推進体制を構築すること
- **今後のバリアフリーのキーワードは、「当事者参画」** —— 地方本部で問題意識を共有し、当事者参画の取組について本部で検討

ユニバーサルデザイン推進本部の設置について（設置規約）

1. 設置の趣旨

東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしての「真の共生社会の実現」に向け、より障害当事者目線に立ったバリアフリー・ユニバーサルデザイン施策を展開するため、国土交通省に、本省にあつては「本省ユニバーサルデザイン推進本部」（以下「本省本部」という。）を、各地方ブロックにあつては「地方ブロックユニバーサルデザイン推進本部」（以下「地方本部」という。）を設置する。

2. 本省本部

（1）本部員等

本省本部の本部員は、次のとおりとする。ただし、本省本部の本部長は、必要があると認めるときは、その本部員を追加することができる。

本省本部の本部長は、必要があると認めるときは、高齢者、障害者等の立場からの専門的識見を有する者を追加することができる。

総合政策局長【本部長】、総合政策局次長【副本部長】、
総合政策局安全生活政策課長、大臣官房官庁営繕部整備課長、
総合政策局総務課政策企画官、総合政策局事業総括調整官、
総合政策局地域交通課長、不動産・建設経済局情報活用推進課長、
都市局街路交通施設課長、都市局公園緑地・景観課長、
水管理・国土保全局河川環境課長、道路局環境安全・防災課長、
住宅局住宅総合整備課長、住宅局建築指導課長、
鉄道局鉄道サービス政策室長、鉄道局都市鉄道政策課長、
鉄道局技術企画課長、自動車局旅客課長、海事局内航課長、
海事局安全政策課船舶安全基準室長、港湾局産業港湾課長、
港湾局技術企画課技術監理室長、航空局航空ネットワーク企画課長、
航空局航空事業課長、観光庁観光産業課長、観光庁参事官（外客受入）

（2）事務局

本省本部の事務局は、総合政策局安心生活政策課に置き、関係各局等の協力を得て、その事務を処理する。

（3）その他

前各項に定めるもののほか、本部の運営に関する事項その他必要な事項は、本省本部の本部長が決定する。

3. 地方本部

(1) 本部員

地方本部の本部員は、別表のとおりとする。ただし、地方本部の本部長は、必要があると認めるときは、その本部員を追加することができる。

(2) 本部長及び副本部長

- ① 地方本部に、それぞれ、本部長を置く。
- ② 地方本部の本部長は、それぞれ、地方運輸局交通政策部長（沖縄ブロックにあつては沖縄総合事務局運輸部長）をもって充てる。
- ③ 地方本部に、それぞれ、副本部長2名を置く。
- ④ 地方本部の副本部長は、それぞれ、地方整備局企画部（北海道ブロックにあつては北海道開発局開発監理部、沖縄ブロックにあつては沖縄総合事務局開発建設部）に属する者及び地方運輸局交通政策部次長をもって充てる。

(3) 事務局

各地方本部の事務局は、地方ブロック区分に従い、それぞれ地方運輸局交通政策部消費者行政・情報課又は内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室に置き、地方ブロック内の関係部局等の協力を得て、その事務を処理する。

(4) その他

前各項に定めるもののほか、本部の運営に関する事項その他必要な事項は、本部長が決定する。

地方ブロックユニバーサルデザイン推進本部 本部員リスト

別表

	本省	北海道	東北	関東	中部	北陸	近畿	中国	四国	九州	沖縄	
本部名称	本省 ユニバーサルデザイン 推進本部	北海道ブロック ユニバーサルデ ザイン推進本部	東北ブロック ユニバーサルデ ザイン推進本部	関東ブロック ユニバーサルデ ザイン推進本部	中部ブロック ユニバーサルデ ザイン推進本部	北陸信越ブロック ユニバーサルデ ザイン推進本部	近畿ブロック ユニバーサルデザ イン推進本部	中国ブロック ユニバーサルデ ザイン推進本部	四国ブロック ユニバーサルデ ザイン推進本部	九州ブロック ユニバーサルデ ザイン推進本部	沖縄ブロック ユニバーサルデ ザイン推進本部	
総合政策局	※地方本部副本部長	開発局 開発監理部 開発調整課長	整備局企画部 環境調整官	整備局企画部環 境調整官	整備局企画部環 境調整官	整備局企画部事 業調整官	整備局企画部 環境 調整官	整備局企画部技 術企画官	整備局企画部環 境調整官	整備局企画部環 境調整官	沖縄総合事務局 開発建設部 技術企画官	
	※地方本部副本部長	運輸局 交通政策部次長	運輸局 交通政策部次長	運輸局 交通政策部次長	運輸局 交通政策部次長	運輸局 交通政策部次長	運輸局 交通政策部次長	運輸局 交通政策部次長	運輸局 交通政策部次長	運輸局 交通政策部次長	(空席)	
	安心生活政策課長	運輸局 交通政策部 消費者行政・情 報課長	運輸局 交通政策部 消費者行政・情 報課長	運輸局 交通政策部 消費者行政・情 報課長	運輸局 交通政策部 消費者行政・情 報課長	運輸局 交通政策部 消費者行政・情 報課長	運輸局 交通政策部 消費者行政・情 報課長	運輸局交通政策部 消費者行政・情報課 長 神戸運輸監理部総務 企画部物流施設対策 室	運輸局 交通政策部 消費者行政・情 報課長	運輸局 交通政策部 消費者行政・情 報課長	沖縄総合事務局 運輸部企画室長	
	総務課政策企画官							-				
	事業総括調整官	開発局 開発監理部 開発調整課 課長補佐(総務)	整備局企画部 企画課長	整備局企画 広域計画課長	整備局企画部 企画課長	整備局企画部 広域計画課長	整備局企画部 企画課長	整備局企画部 企画課長	整備局企画部 企画課長	整備局企画部 企画課長	整備局企画部 企画課長	沖縄総合事務局 建設行政課長
	地域交通課長	運輸局 交通政策部 交通企画課長	運輸局 交通政策部 交通企画課長	運輸局 交通政策部 交通企画課長	運輸局 交通政策部 交通企画課長	運輸局 交通政策部 交通企画課長	運輸局 交通政策部 交通企画課長	運輸局交通政策部 交通企画課長 神戸運輸監理部 総務企画部企画課長	運輸局 交通政策部 交通企画課長	運輸局 交通政策部 交通企画課長	運輸局 交通政策部 交通企画課長	沖縄総合事務局 運輸部企画室長
官庁営繕部	整備課長	開発局営繕部 営繕整備課 課長補佐 (建築総括)	整備局営繕部 整備課長	整備局営繕部 整備課長	整備局営繕部 整備課長	整備局営繕部 整備課長	整備局営繕部 整備課長	整備局営繕部 整備課長	整備局営繕部 整備課長	整備局営繕部 整備課長	沖縄総合事務局 開発建設部 営繕課長	
不動産・ 建設経済局	情報活用推進課長						-					
都市局	街路交通施設課長 公園緑地・景観課長	開発局 事業振興部 都市住宅課 課長補佐(都市)	整備局建政部 都市・住宅整備 課長	整備局建政部 都市整備課長	整備局建政部 都市整備課長	整備局建政部 都市・住宅整備課 長	整備局建政部 都市整備課長	整備局建政部 都市・住宅整備 課長	整備局建政部 都市・住宅整備 課長	整備局建政部 都市整備課長	沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整 備課長	
水管理・国土保 全局	河川環境課長	開発局建設部 河川計画課 課長補佐(技術)	整備局河川部 河川環境課長	整備局河川部 河川環境課長	整備局河川部 河川環境課長	整備局河川部 河川計画課長	整備局河川部 河川環境課長	整備局河川部 河川環境課長	整備局河川部 河川計画課長	整備局河川部 河川環境課長	沖縄総合事務局 開発建設部 河川課長	
道路局	環境安全・防災課長	開発局建設部 道路維持課 課長補佐(交安) 地方整備課 地域事業管理官	整備局道路部 交通対策課長 地域道路課長	整備局道路部 交通対策課長 地域道路課長	整備局道路部 交通対策課長 地域道路課長	整備局道路部 交通対策課長 地域道路課長	整備局道路部 交通対策課長 地域道路課長	整備局道路部 交通対策課長 地域道路課長	整備局道路部 交通対策課長 地域道路課長	整備局道路部 地域道路課長 道路管理課長	沖縄総合事務局 開発建設部 道路管理課長 道路建設課長	

地方ブロックユニバーサルデザイン推進本部 本部員リスト

別表

	本省	北海道	東北	関東	中部	北陸	近畿	中国	四国	九州	沖縄	
本部名称	本省 ユニバーサルデザイン 推進本部	北海道ブロック ユニバーサルデザ イン推進本部	東北ブロック ユニバーサルデザ イン推進本部	関東ブロック ユニバーサルデザ イン推進本部	中部ブロック ユニバーサルデザ イン推進本部	北陸信越ブロック ユニバーサルデザ イン推進本部	近畿ブロック ユニバーサルデザ イン推進本部	中国ブロック ユニバーサルデザ イン推進本部	四国ブロック ユニバーサルデザ イン推進本部	九州ブロック ユニバーサルデザ イン推進本部	沖縄ブロック ユニバーサルデザ イン推進本部	
住宅局	住宅総合整備課長 ----- 建築指導課長	開発局 事業振興部 都市住宅課 課長補佐(住宅)	整備局建政部 都市・住宅整備 課長	整備局建政部 住宅整備課長	整備局建政部 住宅整備課長	整備局建政部 都市・住宅整備課 長	整備局建政部 住宅整備課長	整備局建政部 都市・住宅整備 課長	整備局建政部 都市・住宅整備 課長	整備局建政部 住宅整備課長	沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方 整備課長	
鉄道局	鉄道サービス政策室長 ----- 都市鉄道政策課長 ----- 技術企画課長	運輸局鉄道部 計画課長	運輸局鉄道部 計画課長	運輸局鉄道部 監理課長・計画課 長・技術第一課 長・技術第二課長	運輸局鉄道部 計画課長	運輸局鉄道部 計画課長・技術課 長	運輸局鉄道部 監理課長・計画課 長・技術課長	運輸局鉄道部 計画課長・技術 課長	運輸局鉄道部 計画課長・技術 課長	運輸局鉄道部 計画課長・技術 課長	沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課長・ 車両安全課長	
自動車局	旅客課長	運輸局 自動車交通部 旅客第一課長・ 旅客第二課長	運輸局 自動車交通部 旅客第一課長・ 旅客第二課長	運輸局 自動車交通部 旅客第一課長・ 旅客第二課長	運輸局 自動車交通部 旅客第一課長・ 旅客第二課長	運輸局 自動車交通部 旅客課長	運輸局 自動車交通部 旅客 第一課長・旅客第二 課長	運輸局 自動車交通部 旅客第一課長・ 旅客第二課長	運輸局 自動車交通部 旅客課長	運輸局 自動車交通部 旅客第一課長・ 旅客第二課長	沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課長	
海事局	内航課長	運輸局 海事振興部 旅客・船舶産業 課長	運輸局 海事振興部 海事産業課長	運輸局 海事振興部 旅客課長	運輸局 海事振興部 旅客課長	運輸局 海事部 海事産業課長	運輸局海事振興部 旅客課長 神戸運輸監理部 海事振興部旅客課長	運輸局 海事振興部 旅客課長	運輸局 海事振興部 海運・港運課長	運輸局 海事振興部 旅客課長	沖縄総合事務局 運輸部 海事振興調整官	
	安全政策課 船舶安全基準室長	運輸局 海上安全環境部 首席海事技術専 門官	運輸局 海上安全環境部 首席海事技術専 門官	運輸局 海上安全環境部 首席海事技術専 門官	運輸局 海上安全環境部 船舶安全環境課長・ 首席海事技術専門 官(首席船舶検査 官・首席運航労務監 理官)	運輸局海事部 首席海事技術専 門官	運輸局 海上安全環境部 首席海事技術専門 官 神戸運輸監理部 海上安全環境部 首席海事技術専門 官	運輸局 海上安全環境部 首席海事技術専 門官	運輸局 海上安全環境部 首席海事技術専 門官	運輸局 海上安全環境部 首席海事技術専 門官	沖縄総合事務局 運輸部 首席海事技術専 門官	
港湾局	産業港湾課長 ----- 技術監理室長	開発局 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐(技術)・ 港湾行政課 港湾管理官	整備局港湾空港 部港湾管理課長	整備局港湾空港 部港湾管理課長	整備局港湾空港 部港湾管理課長	整備局港湾空港 部港湾管理課長	整備局港湾空港部 港湾管理課長	整備局港湾空港 部港湾管理課長	整備局港湾空港 部港湾管理課長	整備局港湾空港 部港湾管理課長	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾空港防災・ 危機管理課長	
航空局	航空ネットワーク企画課長 ----- 航空事業課長	東京航空局空港部管理課長 東京航空局総務部航空振興課長					大阪航空局空港部管理課長 大阪航空局総務部 航空振興課長					
		北海道連携推進 調整官	東北連携推進調 整官	東京航空局 空港部管理課長 東京航空局 総務部 航空振興課長	(東京航空局空港 部管理課長(静岡)) (大阪航空局 中部空港事務所 広域空港管理官 (愛知))	(東京航空局 新潟空港事務所 広域空港管理官) (大阪航空局 中部空港事務所 広域空港管理官)	大阪航空局空港部 管理課長 大阪航空局総務部 航空振興課長	(大阪航空局 広島空港事務所 広域空港管理 官)	(大阪航空局 高松空港事務所 広域空港管理 官)	(大阪航空局 福岡空港事務所 広域空港管理 官)	(大阪航空局 那覇空港事務所 広域空港管理 官)	
観光庁	観光産業課長 ----- 観光庁参事官(外客受 入)	運輸局観光部 観光戦略推進官	運輸局観光部 観光企画課長	運輸局観光部 観光企画課長	運輸局観光部 観光企画課長	運輸局観光部 観光企画課長	運輸局観光部 観光企画課長 神戸運輸監理部 総務企画部企画課長	運輸局観光部 観光企画課長	運輸局観光部 観光企画課長	運輸局観光部 観光企画課長	沖縄総合事務局 運輸部企画室長	
-	※運輸局と整備局の管 轄区域が異なる場合の 対応	-	-	-	近畿地方整備局 (福井県域関係)	関東地方整備局 (長野県域関係)	-	-	-	-	-	

バリアフリー法におけるマスタープラン ・基本構想について

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)の概要

※令和2年法改正の内容について、赤字は令和2年6月19日施行
青字は令和3年4月1日施行

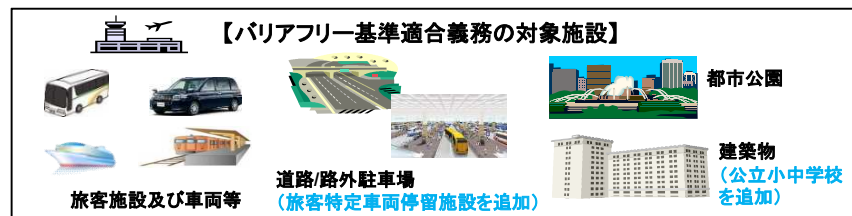
1. 国が定める基本方針

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 基本構想の指針
- 情報提供に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- その他移動等円滑化の促進に関する事項
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針

2. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

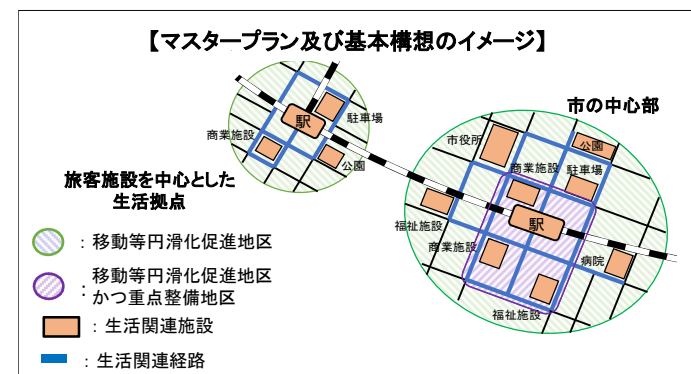
3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- 各施設設置管理者に対し、情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務
- 公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
 - ・旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守(新設等は義務、既存は努力義務)
 - ・他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務
 - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
 - ・ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務(一定規模以上の公共交通事業者等)



4. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・ 市町村が作成するマスタープランや基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進
- ・ 基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び「心のバリアフリー」に関する教育啓発特定事業を位置づけることで、関係者による事業の実施を促進(マスタープランには具体の事業について位置づけることは不要)
- ・ 定期的な評価・見直しの努力義務



5. 当事者による評価

- ・ 高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握・評価(移動等円滑化評価会議)

移動等円滑化促進方針(マスタープラン)とは

旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等※が利用する施設が集積している地区において、市町村が**面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すもの。**

具体的な事業化の動きがなくても、市町村全域にわたる方針を示すなど、地域におけるバリアフリー化の考え方を共有することが可能。

※高齢者、障害者等：高齢者、全ての障害者（身体障害者のみならず知的障害者、精神障害者、及び発達障害者を含む。）及び妊産婦等、日常生活又は社会生活において身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれる。

○ 移動等円滑化に係る基本的な方針

- ・ マスタープランの位置づけ、マスタープラン作成の背景、移動等円滑化促進地区の特性、マスタープランの計画期間等を記載。

◎ 移動等円滑化促進地区

● 移動等円滑化促進地区の位置・区域

- ・ 移動等円滑化促進地区の位置、地区の範囲、地区の境界設定の考え方を記載。

● 生活関連施設・生活関連経路

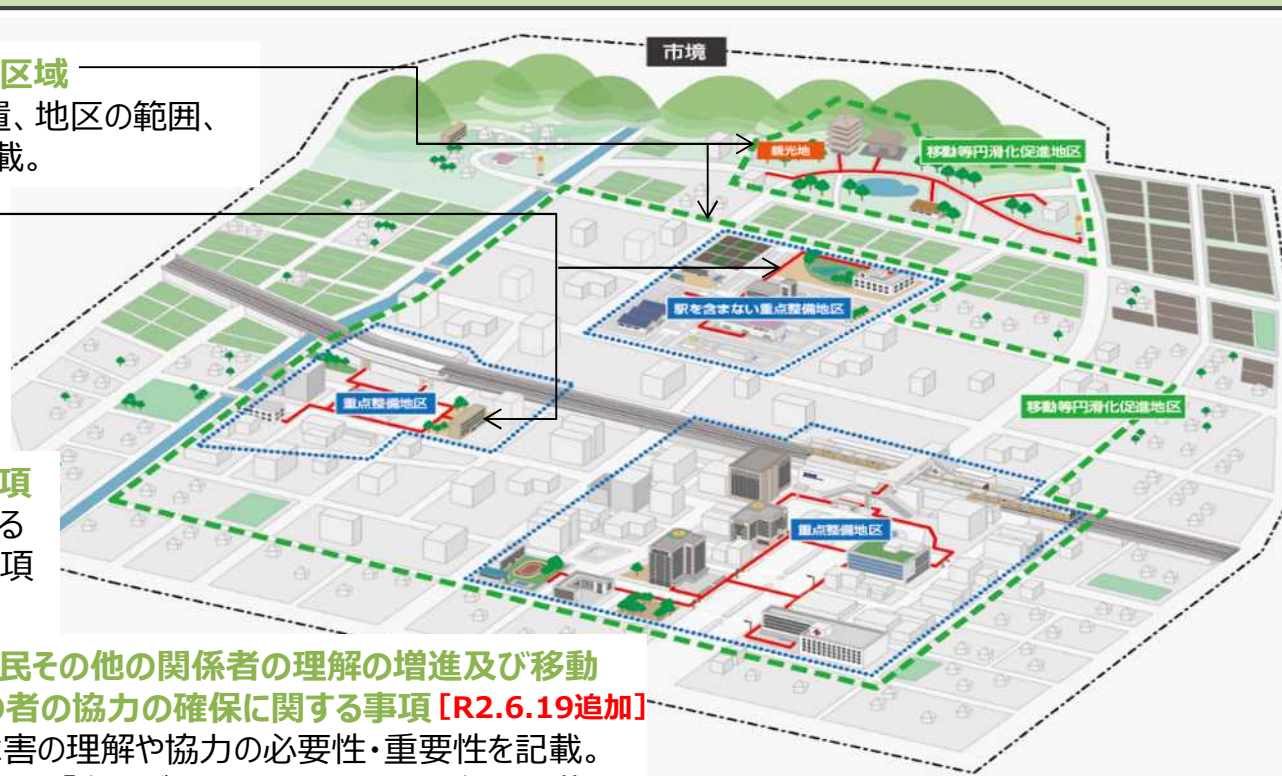
- ・ 生活関連施設、生活関連経路を位置づけ。
- ・ 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化の促進に関する事項を記載。

● 移動等円滑化の促進に関する事項

- ・ 移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化の促進に関する事項を記載。

● 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項【R2.6.19追加】

- ・ 住民その他の関係者における障害の理解や協力の必要性・重要性を記載。
- ・ 住民その他の関係者が取り組むべき「心のバリアフリー」に関する取組を記載。



◎ 行為の届出に関する事項

- ・ 旅客施設、道路の新設等の際に届け出る事項を記載。

○ バリアフリーマップの作成等に関する事項

- ・ 市町村の求めに応じて提供すべき情報の内容等を記載。

移動等円滑化促進方針(マスタープラン)作成のメリット

○ 当事者のまちづくりへの参加

- 地域住民である高齢者、障害者等の意見反映措置により、**当事者参加による誰もが参加しやすいまちづくりが可能**となる。

○ 事業に関する調整の容易化

- 市町村が目指すバリアフリー化の方向性を示すことにより、複数の関係者間で認識が共有され、**事業者に事業化に向けた準備期間を設ける**ことができる。
- 後述の届出制度を通じて事業者との調整が可能となるなど、**段階的な施設のバリアフリー整備が可能**となる。

○ バリアフリーマップ作成等の円滑化

- マスタープランにバリアフリーマップの作成等について明記した場合、各施設の管理者等からバリアフリー化の状況等を報告させることができ、**円滑な情報収集が可能**となる。

対象施設 以下の施設の管理者等に求めることができる

義務：旅客施設、特定道路
努力義務：特定路外駐車場、特定公園施設、特別特定建築物

情報提供の内容 エレベーターの有無／障害者対応のトイレや駐車施設の有無・数 等

バリアフリーマップの作成例（高槻市）

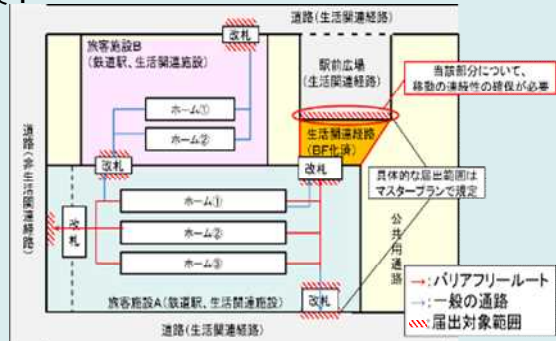


○ 届出制度による交通結節点における施設間連携の推進

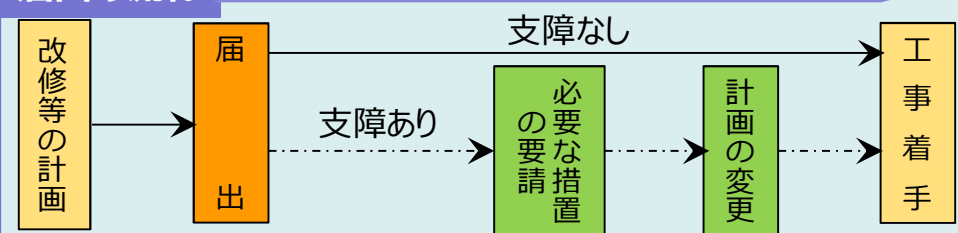
- 旅客施設と道路の境界等において改修等を行う場合に、**事前に改修工事の内容等を市町村に届け出**てもらうことが可能となり、連続したバリアフリー化が確保されるよう改修内容を変更する等の要請を行うことができるなど、**施設間の連携を図る**ことができる。

届出対象範囲 以下の施設間の出入口部分が対象

- 生活関連施設である旅客施設：
 - ・他の生活関連旅客施設
 - ・生活関連経路を構成する道路法による道路又は市町村が指定する一般交通用施設
- 生活関連経路である道路：
 - ・生活関連旅客施設
 - ・市町村が指定する生活関連経路を構成する一般交通用施設



届出の流れ 工事着手の30日前まで



○ 道路や公園等のバリアフリー化に対する交付金の重点配分

- 道路事業や市街地整備事業、都市公園・緑地等事業等において**歩行空間の整備や公園施設のユニバーサルデザイン化**を図る場合、マスタープランに位置づけられた地区は、社会資本整備総合交付金等の**重点配分の対象**となる。

バリアフリー基本構想とは

旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集積している地区において、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するために、市町村が作成する**具体的な事業を位置づけた計画**。基本構想の作成を通じて施設管理者相互の連携・調整を行い、移動の連続性の観点から**面的・一体的なバリアフリー化が可能**となる。

○ 移動等円滑化に係る基本的な方針

- 基本構想の位置づけ、作成の背景、重点整備地区の特性、計画期間等を記載。

○ バリアフリーマップの作成等に関する事項

- 市町村の求めに応じて提供すべき情報の内容等を記載。

◎ 重点整備地区

● 重点整備地区の位置・区域

- 重点整備地区の位置、地区の範囲、地区の境界設定の考え方を記載。

● 生活関連施設・生活関連経路

- 生活関連施設（3以上）、生活関連経路を位置づけ。
- 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化に関する事項を記載。

● 実施すべき特定事業に関する事項

[R2.6.19「教育啓発特定事業」追加]

- 事業内容 ・ 対象施設
- 事業者 ・ 整備内容
- 事業実施時期等を記載。

● 移動等円滑化のために必要な事項

- 重点整備地区におけるバリアフリー化に関する事項を記載。

☆ 市街地開発事業との調整

☆ 駐輪施設の整備等の市街地改善

☆ 交通手段の充実

☆ ソフト施策 等



バリアフリー基本構想作成のメリット

○ 当事者のまちづくりへの参加

- 地域住民である高齢者、障害者等の意見反映措置により、**当事者参加による誰もが参加しやすいまちづくりが可能**となる。

○ 既存施設も含めたバリアフリー整備の推進

- 特定事業を設定することにより、**既存施設もバリアフリー整備の義務化の対象となり、バリアフリー化を推進**することが可能となる。

○ 公共施設等適正管理推進事業債（ユニバーサルデザイン事業）の活用

- 基本構想に基づく公共施設等のバリアフリー改修事業等については、一定の要件のもと、**公共施設等適正管理推進事業債におけるユニバーサルデザイン事業の対象**となる。（充当率：90%、交付税措置率：30%（財政力に応じて最大50%まで引上げ））

対象事業

（総務省作成資料より）

- バリアフリー法に基づく公共施設等のバリアフリー改修事業やその他の公共施設等のユニバーサルデザイン化のための改修事業

<バリアフリー改修の例>

- …車いす使用者用トイレ等の整備、出入口の段差解消、エレベーターの整備、視覚障害者用ブロックの整備 等

<その他のユニバーサルデザイン改修の例>

- …授乳室や託児室の整備、多言語による案内を行うための施設の整備、観光施設等における洋式トイレの整備 等

【事業イメージ】



デジタルサイネージの整備
事業費：数十万円～数百万円（1台）



多目的トイレの整備
事業費：400万円程度



出入口の段差解消
事業費：30万円程度

○ 公共交通特定事業計画に係る地方債の特例

- 旅客施設におけるバリアフリー整備を**公共交通特定事業**に位置づけ、国庫補助金の交付対象となる場合に限り、当該事業に助成を行う場合に、地方財政法第5条の規定によらず、**地方債の対象経費とすることができる**。

○ バリアフリーマップ作成等の円滑化

- 基本構想にバリアフリーマップの作成等について明記した場合、各施設の管理者等からバリアフリー化の状況等を報告させることができ、**円滑な情報収集が可能**となる。

対象施設

義務：旅客施設、特定道路

努力義務：特定路外駐車場、特定公園施設、特別特定建築物

情報提供の内容

エレベーターの有無、
障害者用のトイレや駐車施設の有無・数 等

○ 道路、公園等及び鉄道駅のバリアフリー化事業に対する交付金・補助金の重点配分

- 道路事業や市街地整備事業、都市公園・緑地等事業等において**歩行空間の整備や公園施設のユニバーサルデザイン化**を図る場合、基本構想に位置づけられた地区は、社会資本整備総合交付金等の**重点配分の対象**となる。
- 鉄道駅のバリアフリー化の整備**に関する補助制度について、基本構想に位置づけられた鉄道駅の事業は、補助金の**重点配分の対象**となる。

- マスタープラン・基本構想を作成する自治体は、必要に応じて都道府県から必要な助言その他の援助を求めることができる。
- 都道府県は、市町村の境界を越えた面的なバリアフリー化の調整の仲介等や、他の市町村の作成事例等の提供を行うなど、広域的な見地から支援することが重要。

＜市町村によるマスタープラン・基本構想作成における都道府県の関与＞

○ 市町村が都道府県に期待する主な役割

- 地方公共団体規模別の**先進事例の紹介**
 - 基本構想等作成に関する**勉強会やセミナーの開催**
 - 基本構想等の作成・見直し時の**財政・人的支援**
 - 具体の事業を実施する際の**関係機関等との調整**
 - 旅客施設が市町村境界に存する場合などの**広域的な見地からの調整**
 - 協議会への参画
 - 各施設設置管理者に対する**特定事業計画作成の働きかけ**
 - 施設設置管理者としての**意見・協力**
 - 県内市町村における**共通運用ルールなどのとりまとめ**
- (H30「基本構想作成における都道府県の関与の実態把握等に関するアンケート調査」(国土交通省)より)

管内市区町村の作成状況の提供＜神奈川県＞

都道府県のホームページにおいて管内市区町村の基本構想の作成状況を提供しており、基本構想未作成の市町村等に対して、先進事例を提供する有効な手段となっている。

＜神奈川県ホームページより＞



セミナーの開催＜奈良県＞

県、運輸局、整備局で「基本構想作成推進セミナー」を共催。
セミナーと合わせて各市町村に個別説明等を実施した結果、基本構想の作成につながった例もある。

＜近畿運輸局ホームページより＞

■バリアフリー基本構想策定推進セミナー

地方自治体が作成するバリアフリー基本構想の取り組みを推進するため、近畿地方整備局及び府県と連携し、地方自治体のバリアフリー担当部門及び交通事業者を対象に、基本構想策定推進セミナーを開催しています。

平成26年度は、奈良県において、開催いたしました。

■奈良県バリアフリー基本構想策定推進セミナー

日 時：平成26年11月7日(金) 14:00~16:30
場 所：橿原市役所内会議室・近鉄八木西口駅ほか
共 催：近畿運輸局、奈良県
出席者：奈良県内の市町村担当者 6市7町1村 22名
内 容：①講演

- ・当事者参加で進めるバリアフリー実践の経験を通じて(兵庫県立福祉のまちづくり研究所 北川 博巳氏)
- ・バリアフリー施策の取り組みの現状(近畿運輸局)
- ・橿原市バリアフリー基本構想の運営について(橿原市)
- ・奈良県内のバリアフリー基本構想に関する現状について(奈良県)

- ②権限市バリアフリー化状況説明
- ・鉄道駅のバリアフリー化について(近畿日本鉄道株式会社)
- ・橿原市重点整備地区内のバリアフリー化について(近畿地方整備局奈良国道事務所)



移動等円滑化促進方針作成市町村一覧（令和3年3月末時点）

都道府県	市町村
岩手県	遠野市
千葉県	千葉市
東京都	大田区
富山県	射水市
三重県	伊勢市
大阪府	堺市
兵庫県	明石市
奈良県	奈良市
山口県	宇部市
福岡県	飯塚市
大分県	大分市

計11市区

※堺市の計画については、移動等円滑化促進地区等は今後定められることとなっている。

基本構想作成市町村一覧 (令和3年3月末時点)

都道府県	市町村	都道府県	市町村	都道府県	市町村
北海道	札幌市	千葉県	千葉市	神奈川県	大和市
	小樽市		市川市		伊勢原市
	旭川市		船橋市		座間市
	室蘭市		松戸市		大磯町
	釧路市		野田市		二宮町
	北見市		習志野市	新潟県	新潟市
	苫小牧市		柏市		長岡市
	江別市		市原市		柏崎市
	千歳市		流山市		新発田市
	滝川市		八千代市		見附市
	深川市		我孫子市		糸魚川市
	富良野市		鎌ヶ谷市		上越市
	恵庭市		浦安市		南魚沼市
	伊達市		袖ヶ浦市		湯沢町
	枝幸町		千代田区		魚津市
遠軽町	港区	射水市			
青森県	青森市	新宿区	富山県	金沢市	
岩手県	盛岡市	文京区		石川県	福井市
	一関市	台東区	福井県		敦賀市
宮城県	仙台市	墨田区		山梨県	甲府市
	松島町	江東区	山梨市		
秋田県	秋田市	品川区	笛吹市		
山形県	山形市	目黒区	上野原市		
	南陽市	大田区	長野県		松本市
福島県	福島市	世田谷区		岡谷市	
	会津若松市	中野区		諏訪市	
	郡山市	杉並区		塩尻市	
	いわき市	豊島区		茅野市	
茨城県	水戸市	北区	岐阜県	岐阜市	
	日立市	荒川区		多治見市	
	土浦市	板橋区		中津川市	
	石岡市	練馬区		瑞浪市	
	笠間市	足立区		羽島市	
	取手市	葛飾区		恵那市	
	ひたちなか市	渋谷区		美濃加茂市	
栃木県	宇都宮市	八王子市		土岐市	
	栃木市	武蔵野市		各務原市	
	佐野市	三鷹市		可児市	
	鹿沼市	府中市	瑞穂市		
	日光市	調布市	笠松町		
	小山市	町田市	垂井町		
	那須塩原市	小金井市	静岡市		
	下野市	日野市	浜松市		
	前橋市	羽村市	沼津市		
群馬県	高崎市	横浜市	熱海市		
	伊勢崎市	川崎市	三島市		
	さいたま市	相模原市	富士宮市		
埼玉県	熊谷市	平塚市	静岡県	伊東市	
	川口市	鎌倉市		島田市	
	所沢市	藤沢市		富士市	
	東松山市	小田原市		焼津市	
	深谷市	茅ヶ崎市		藤枝市	
	入間市	逗子市		御殿場市	
	白岡市	三浦市		袋井市	
	小川町	秦野市		名古屋市	
	寄居町	厚木市		岡崎市	

都道府県	市町村
愛知県	瀬戸市
	春日井市
	豊川市
	刈谷市
	豊田市
	日進市
	知多市
	阿久比町
三重県	津市
	伊勢市
	松阪市
	桑名市
滋賀県	亀山市
	大津市
	彦根市
	長浜市
	近江八幡市
	草津市
	守山市
	栗東市
	甲賀市
	野洲市
	高島市
	米原市
	竜王町
京都府	京都市
	福知山市
	宇治市
	亀岡市
	向日市
	長岡京市
	八幡市
	京田辺市
	木津川市
	大山崎町
	精華町
	精華町
大阪府	大阪市
	堺市
	岸和田市
	豊中市
	池田市
	吹田市
	高槻市
	貝塚市
	守口市
	枚方市
	茨木市
	八尾市
	泉佐野市
	富田林市
	寝屋川市
	河内長野市
	松原市
	大東市
	和泉市
	箕面市
柏原市	
羽曳野市	

都道府県	市町村
大阪府	門真市
	摂津市
	高石市
	藤井寺市
	東大阪市
	泉南市
	四條畷市
	交野市
	大阪狭山市
	阪南市
兵庫県	島本町
	神戸市
	姫路市
	明石市
	西宮市
	芦屋市
	加古川市
	宝塚市
	川西市
	播磨町
	奈良市
	大和郡山市
奈良県	橿原市
	香芝市
	葛城市
	五條市
	河合町
	桜井市
	斑鳩町
	上牧町
	和歌山市
	橋本市
和歌山県	田辺市
	高野町
	那智勝浦町
鳥取県	鳥取市
	米子市
島根県	倉吉市
	松江市
岡山県	出雲市
	江津市
	倉敷市
	笠岡市
広島県	津山市
	広島市
	呉市
	三原市
	尾道市
	福山市
	東広島市
	廿日市市
	大竹市
	海田町
坂町	
山口県	下関市
	山口市
徳島県	周南市
	徳島市

都道府県	市町村
香川県	高松市
	丸亀市
愛媛県	松山市
高知県	今治市
	高知市
福岡県	北九州市
	福岡市
	大牟田市
	久留米市
	筑紫野市
	大野城市
	古賀市
	福津市
	糸島市
	遠賀町
佐賀県	唐津市
長崎県	長崎市
	佐世保市
熊本県	熊本市
大分県	大分市
	別府市
宮崎県	宮崎市
鹿児島県	鹿児島市
	那覇市
沖縄県	宮古島市

計 309市町村

あなたのまちのバリアフリー化について、 お困りのことはありませんか？

このような
ことで困って
いませんか？

それぞれの施設にバリアが残っている。

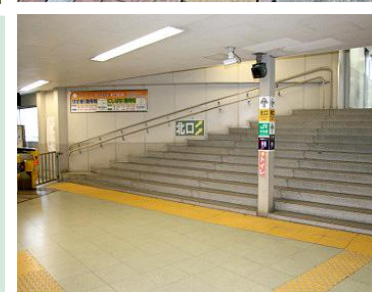
- 歩道が狭く、電柱が通行の妨げになっている。
- 横断歩道の前に勾配があるため、待っているのが大変。



- 点字ブロックがつながっていない。
- 点字ブロックの上に自転車が駐輪している。



- 手すりを使うと階段を斜めに上り下りしなければならず危険。
- 駅舎内に段差がある。
- 手すりの両端に水平部分がなく、階段の途中から手すりがはじまっている。



施設ごとにバラバラにバリアフリー化が進められている。

- 病院がバリアフリー化されているのに、歩道が狭いので車いすで通院できない！
- 駅前がバリアフリー化されたのに、駅舎内に段差があるので電車に乗りづらい！
- 歩道に点字ブロックが整備されたのに、建物内につながっていない！

誰もが暮らしやすいまちづくりを進めるために、バリアフリーの考え方を広く共有したい・・・。

駅、道路、建物などの連続したバリアフリー化を進めるために、市町村がバリアフリーのマスタープラン・基本構想を作成する制度があります。

マスタープラン（移動等円滑化促進方針）の概要

- 駅を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（「移動等円滑化促進地区」）において、**面的・一体的なバリアフリー化の方針**を市町村が示すものです。
- マスタープランの作成により、基本構想を作成していない自治体や基本構想を作成していない地区等で、道路や駅施設、建築物等の具体施設のバリアフリー化事業の調整が難しい段階においてもバリアフリー化を促進させることができます。
- なお、基本構想作成を済みの地区でも、更なるバリアフリー化の促進に向けてマスタープラン制度を活用し、バリアフリー化の方針を再設定することもできます。

バリアフリー基本構想の概要

- バリアフリー法に基づき、駅を中心とした地区や、高齢者・障害者などが利用する施設が集まった地区（「重点整備地区」と言います）において、**駅・道路・建物などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため**、市町村が、**その地区におけるバリアフリー化のための方針、事業等**を内容とする「基本構想」を作成することができます。
- 関係する事業者・建築主などは、基本構想に基づき、具体的な事業計画を作成し、事業を実施していくことになります。



基本構想等の素案を検討する際の留意点

<市町村への事前の相談・問合せについて>

- 市町村ごとにまちなみのづくり方や考え方が異なるため、**どのようなものを素案として住民に求めるかは、各市町村によって異なります。**
- 各市町村に事前相談の仕組みがある場合もありますので、**素案作成の前に市町村に相談・問合せをすることが望ましいです。**

バリアフリーの基本構想等の作成・見直しを市町村に提案する際には、必要な事項を記載した計画の「素案」を作成して、市町村に提出します。

- 市町村がバリアフリーに関するマスタープランや基本構想を作成していない場合や、作成していても、それを見直してほしい場合には、利用者、住民、NPO 法人、公共交通事業者などのみなさまが、市町村に対して、バリアフリーに関するマスタープランや基本構想の作成・変更を提案できます。

基本構想等の素案に必要なこと

- 基本構想等の素案には、基本的に以下の3点(①~③)が記載されている必要があります。

① 生活関連施設・・・連続したバリアフリー化をして欲しい施設

➡ A 駅、B 病院、C 福祉施設

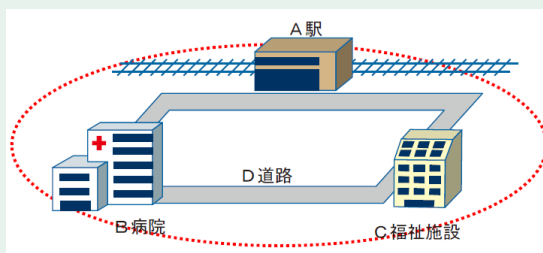
② それらの施設をつなぐルート

➡ D 道路

③ どのように改善してほしいか

➡ A 駅に、エレベーターをつけて欲しい。B 病院に、車椅子駐車スペースを増やして欲しい。C 福祉施設に、案内までの点字ブロックを整備して欲しい。D 道路の歩道を広くしてほしい。

素案の内容
(イメージ)



住民組織の提案による簡易な基本構想(素案)の例<茨城県土浦市>

土浦市では、バリアフリー新法に基づく住民提案制度ができる前から、市民団体がまちのバリアフリー化に向けた取組みを進めていました。電車やバスの乗車点検、シンポジウム、勉強会などを経て作成されたバリアフリー基本構想(素案)が、平成19年7月に市へ提案されました。

○ 基本構想の素案について

提案された基本構想(素案)は、以下の3項目が示された簡易なものです。

- 1 基本構想策定は、高齢者・障害者がよく利用し、観光客も多い土浦駅周辺～土浦港、ショッピングモール 505～亀城公園までを一体的に整備すること。
- 2 基本構想策定・推進は、企画から現場の調査、施工、事後評価に至るまで高齢者・障害者等当事者が深く関与できる参画の仕組みをつくること。
- 3 ユーザーエキスパート[※]や、参加したい人すべてが参加できる公募の仕組みをつくること。

提案を行った市民団体から
「市の担当者や事業者も含め、誰でも参加できる意見交換会の開催を求めました。意見交換会で、理解と信頼を深めることができました。」

土浦市からのアドバイス
「住民提案の動きがある団体の情報があった際には、積極的に協働し提案提出につなげることで、ニーズを早期に把握するとともに、自治体の政策にある程度沿った提案につなげることができると思います。」



土浦市の担当者も参加した勉強会

土浦市バリアフリー基本構想策定協議会
役割：①重点整備地区の設定 ②バリアフリー基本構想の検討 ③バリアフリー化の推進策の検討
メンバー：学識経験者、道路管理者、公安委員会、公共交通事業者、高齢者・障害者団体、公募による市民等

意見交換会
活動内容：①目的施設・移動経路等の検討 ②まち歩き点検ワークショップ ③利用者要望のとりまとめ
メンバー：高齢者、障害者、地域住民、学識経験者、市担当課等

各会議の運営

事務局：土浦市 都市整備部 都市計画課

素案受理後の土浦市バリアフリー基本構想の策定体制

※ユーザーエキスパート：自分自身や近親者が障害を持っている等の理由でバリアフリーに詳しい方。

<そのほかの留意点>

- 市町村に提案する前に、仲間内で話し合っ**てほかの人の意見も聞いて取り入れたり、ほかの市民グループの方と一緒に取り組む**と、市町村に提案が受け入れやすくなります。
- 提案の際は、口頭で要望を伝えるのではなく、**必要な事項を記載したものを市町村の担当部署に提出**してください。

次のような流れで、バリアフリーの基本構想等を市町村に提案することができます。

1. 住民提案の検討（素案の作成）

STEP 1 みんなと一緒にまちのバリアを発見しましょう！

- みんな（地元の町内会、商店街組合など、同じ地域にお住まいの方々など）と一緒に、駅、道路、建物などの「バリア」を探しましょう。



STEP 2 みんなでバリアフリーのまちについて話し合しましょう！

- まちを移動する視点から、駅、道路、建物などがバリアフリー化されているかどうか、みんなと話し合しましょう。
- 早めに市町村に相談して、アドバイスを受けることも大切です。



STEP 3 みんなで考えたことを市町村に提案しましょう！

- 「①生活関連施設」、「②それらの施設をつなぐルート」、「③どのように改善してほしいか」を計画の素案としてまとめ、地元の市町村に提案しましょう。



- ・「素案」の提出
- ・バリア箇所の要望



- ・受付要件を満たすように聞き取り・助言
- ・採用される判断基準について説明・助言

2. 自治体受付

3. 自治体内部での検討 （提案された「素案」に対して庁内で議論します）

マスタープラン・基本構想を作成しないことの決定

4. マスタープラン・基本構想の作成の決定

マスタープラン・基本構想として検討・作成しない場合でも、ほかの事業の参考としたり、個別対応が可能であるか検討します。

5. マスタープラン・基本構想の作成の着手

※バリアフリーのマスタープランと基本構想の作成や見直しについては、「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」も参照してください。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000012.html

国土交通省各地方支分部局等お問い合わせ先

総合政策局 バリアフリー政策課 03-5253-8111（内線：25-506）

北海道運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	011-290-2725	北海道開発局開発監理部	開発調整課	011-709-2311
東北運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	022-791-7513	東北地方整備局企画部	企画課	022-225-2171
関東運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	045-211-7268	関東地方整備局企画部	広域計画課	048-600-1330
北陸信越運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	025-285-9152	北陸地方整備局企画部	広域計画課	025-280-8880
中部運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	052-952-8047	中部地方整備局企画部	企画課	052-953-8119
近畿運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	06-6949-6431	近畿地方整備局企画部	企画課	06-6942-1141
神戸運輸監理部	総務企画部	078-321-3145	中国地方整備局企画部	企画課	082-221-9231
中国運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	082-228-3499	四国地方整備局企画部	企画課	087-851-8061
四国運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	087-802-6727	九州地方整備局企画部	企画課	092-471-6331
九州運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	092-472-2333	沖縄総合事務局開発建設部	建設行政課	098-866-1908
沖縄総合事務局運輸部	企画室	098-866-1812			

中部における基本方針に定める 移動等円滑化の目標達成状況

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要(2019年度末)

バリアフリー法に基づく基本方針に定められた整備目標達成に向け、移動等円滑化を推進。

		2019年度末の 目標達成状況	2020年度末までの目標(令和2年度末)	
鉄軌道	鉄軌道駅※1	92%	○3,000人以上を原則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	
	ホームドア・ 可動式ホーム柵	858駅 (1,953番線)	車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進 ※交通政策基本計画において2020年度までに約800駅の整備を行う	
	鉄軌道車両	75%	約70%	
バス	バスターミナル※1	95%	○3,000人以上を原則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	
	乗合バス 車両	ノンステップバス	61%	約70%(対象から適用除外認定車両(高速バス等)を除外)
		リフト付きバス等	6%	約25%(リフト付バス又はスロープ付きバス。適用除外認定車両(高速バス等)を対象)
	貸切バス車両	1,081台	約2,100台	
船舶	旅客船ターミナル※1	100%	○3,000人以上を原則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	
	旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)	48%	○約50% ○5,000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○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	
航空	航空旅客ターミナル※1	87%	○3,000人以上を原則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	
	航空機	99%	原則100%	
タクシー	福祉タクシー車両	37,064台	約44,000台	
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	91%	原則100%	
都市公園	園路及び広場	57%※2	約60%	
	駐車場	48%※2	約60%	
	便所	36%※2	約45%	
路外駐車場	特定路外駐車場	65%※2	約70%	
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物のストック	61%	約60%	
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%	

※1 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。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 2019年度末の数値は集計中であるため2018年度末の数値

鐵道

中部の鉄軌道駅のバリアフリー状況(県別)

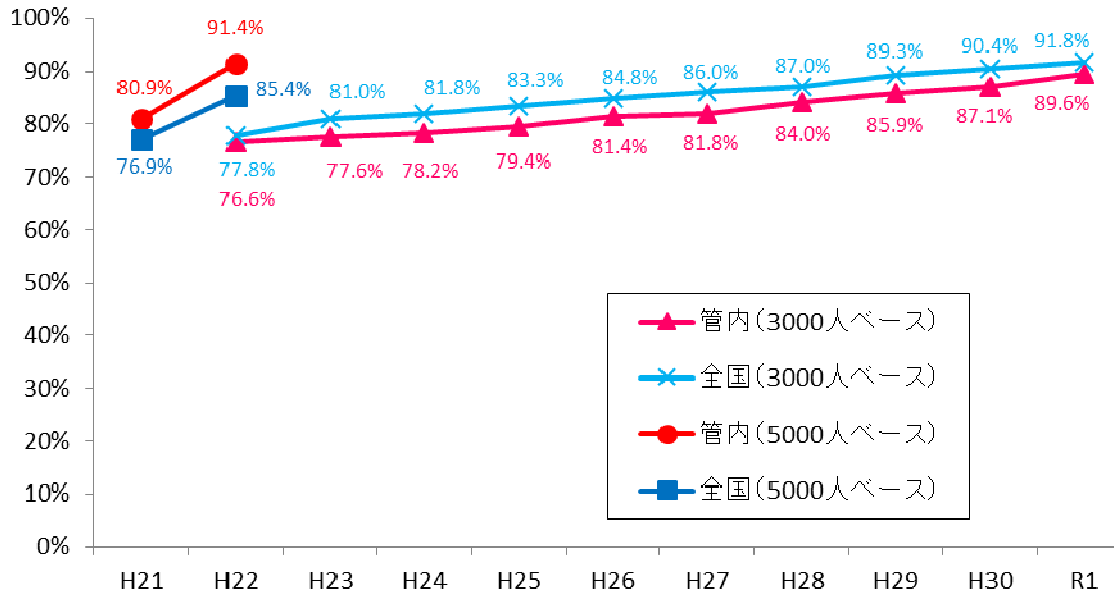
- ・利用者数が1日平均3千人以上である鉄軌道駅のバリアフリー化は、約8割強について実施済。
- ・県別にみると、岐阜県、福井県の進捗率が比較的高い。

(目標値:100% /2020年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
鉄軌道駅数	311	61	25	30	6	433	3,580
(うちトイレ設置駅数)	277	60	22	29	6	394	3,340
段差の解消駅数	279	53	24	26	6	388	3,288
割合	89.7%	86.9%	96.0%	86.7%	100.0%	89.6%	91.8%
視覚障害者誘導用 ブロック駅数	289	48	25	26	6	394	3,403
割合	92.9%	78.7%	100.0%	86.7%	100.0%	91.0%	95.1%
障害者トイレの設置駅数	237	48	18	22	6	331	2,956
割合	85.6%	80.0%	81.8%	75.9%	100.0%	84.0%	88.5%

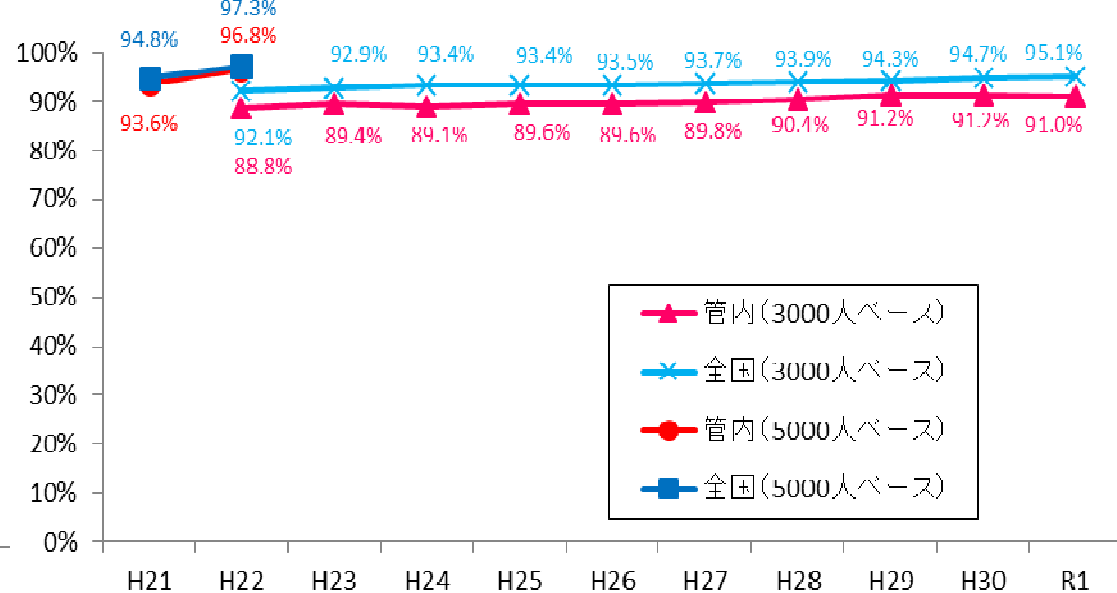
※バリアフリー化率が全国平均より高い地域を赤塗り、低い地域を青塗りとする(以下、同じ)

中部の鉄軌道駅のバリアフリー化の推移

段差の解消



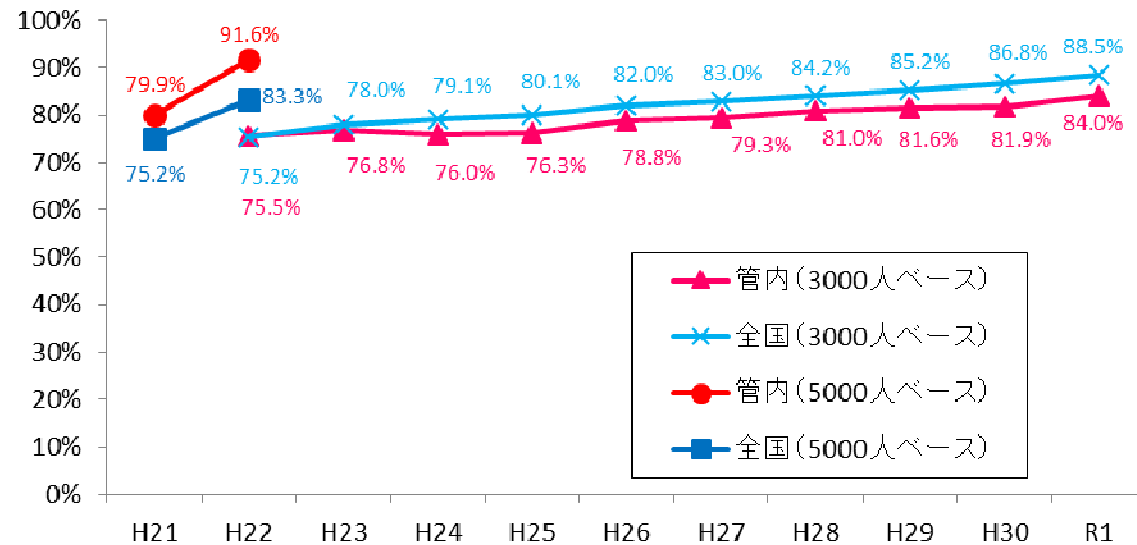
誘導用ブロック



※平成22年度までは旧基本方針に基づき1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の旅客施設、23年度以降は改訂後の基本方針(平成23年4月1日施行)に基づき、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設の整備状況を示している。

※「障害者用トイレ」については、トイレを設置している旅客施設における整備状況を示している。

障害者用トイレ

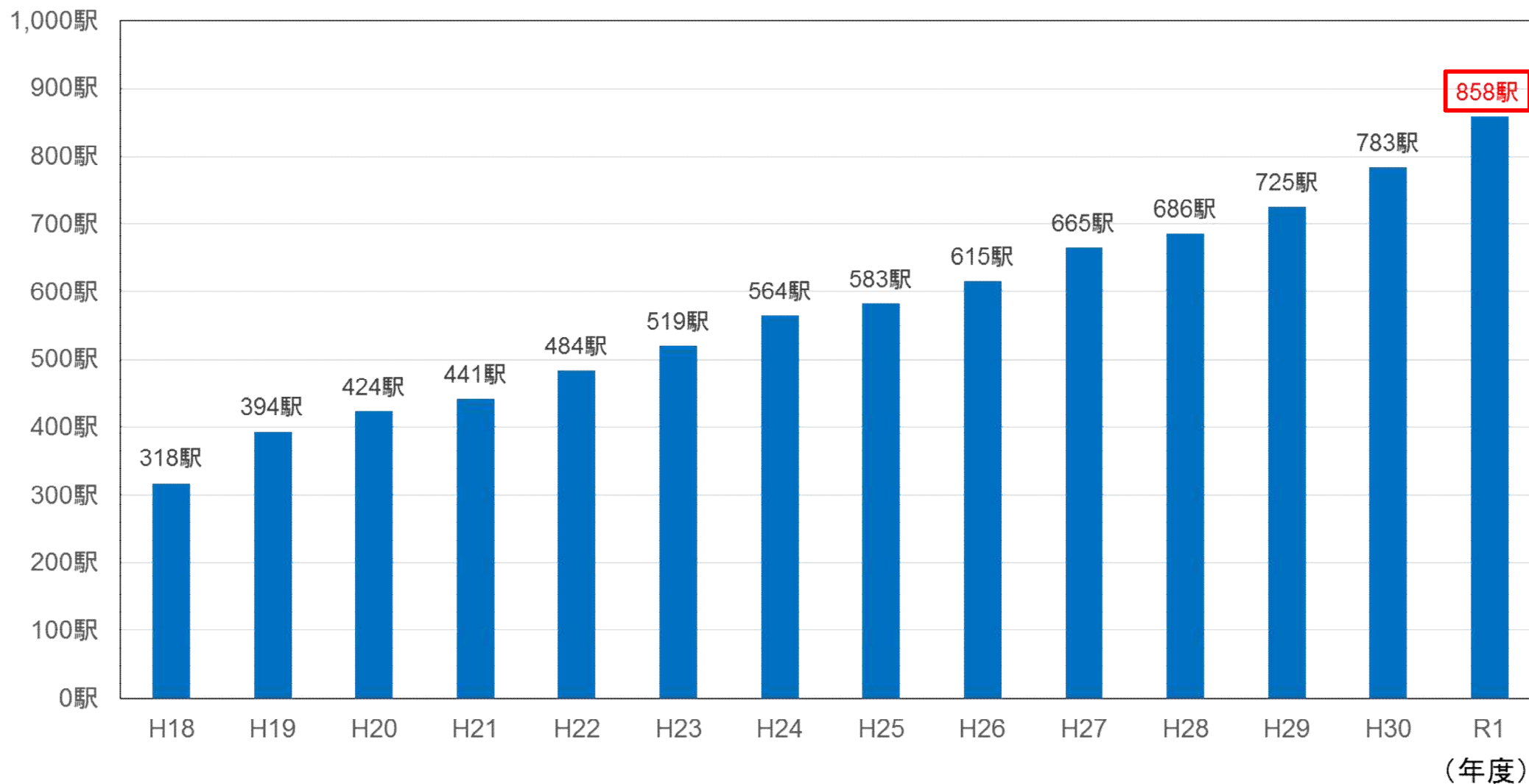


ホームドアの設置状況(全国)

◆ホームドアの整備目標

車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、可能な限り設置を促進する。

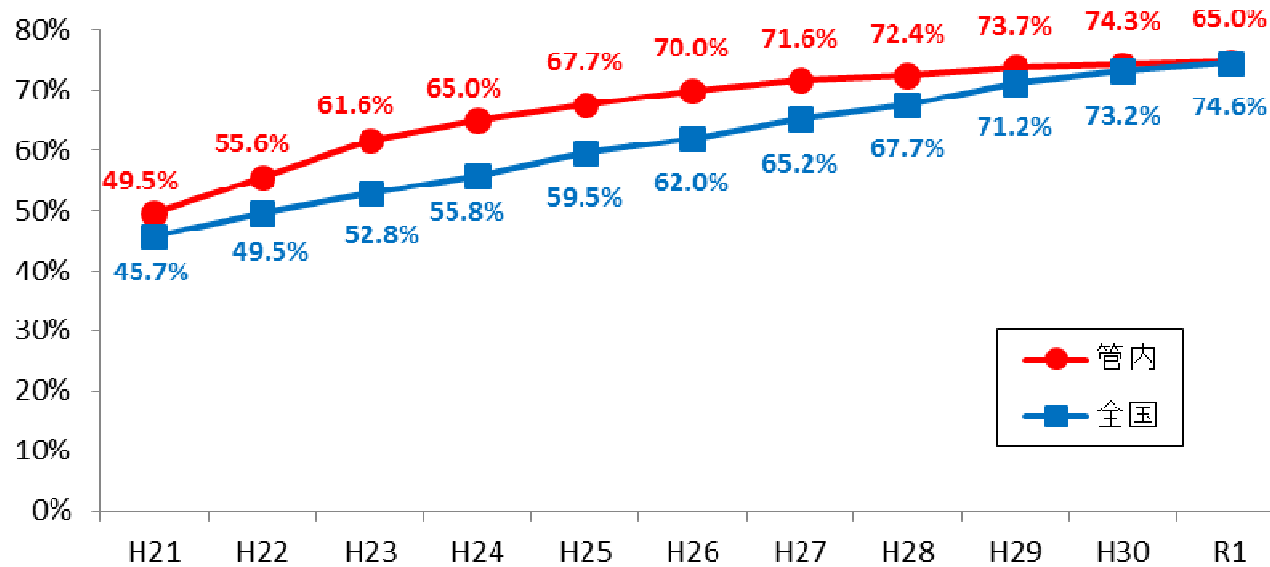
※交通政策基本計画において2020年度までに約800駅の整備を行う



中部の鉄軌道車両のバリアフリー状況(県別)及び推移

- ・鉄軌道車両のバリアフリー化は、7割強について実施済み。
- ・県別に見ると、愛知県の進捗率が比較的高い。

(目標値:約70%/ 2020年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
総数	5,343	227	54	73	64	5,761	52,648
基準適合車両	4,210	63	5	24	12	4,314	38,564
総数に対する割合	78.8%	27.8%	9.3%	32.9%	18.8%	74.9%	73.2%



※各県別の考え方は、本社所在地で割り振っている。なお、本社と路線地域が異なる場合、路線地域内の支社所在地より割り振っている。

バス

中部のバスターミナルのバリアフリー状況(県別)

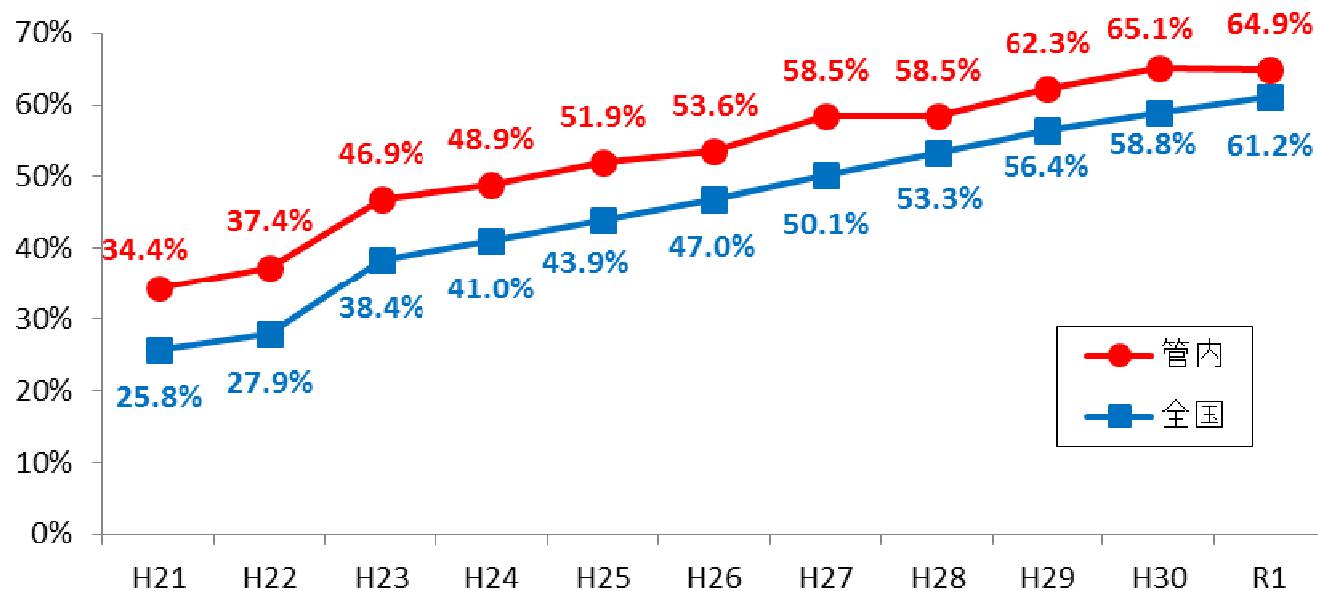
・利用者数が1日平均3千人以上であるバスターミナルのバリアフリー化は、段差解消については100%実施済。

(目標値:100% ／2020年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
バスターミナル数	3	2	該当なし	該当なし	該当なし	5	47
(うちトイレ設置施設数)	3	2	-	-	-	5	40
段差の解消施設数	3	2	-	-	-	5	44
割合	100%	100%	-	-	-	100%	93.6%
視覚障害者誘導用 ブロック施設数	3	2	-	-	-	5	45
割合	100%	100%	-	-	-	100%	95.7%
障害者トイレの 設置施設数	3	2	-	-	-	5	30
割合	100%	100%	-	-	-	100%	68.2%

中部のノンステップバスのバリアフリー状況(県別)及び推移

- ・ノンステップバスのバリアフリー化は、6割強の導入状況。
- ・県別に見ると、愛知県の進捗率が比較的高い。

(目標値:約70% /2020年度末) ※適用除外認定車両を除く	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
総数	1,984	1,232	595	1,147	223	5,181	48,025
基準適合車両	1,637	799	260	506	158	3,360	29,373
割合	82.5%	64.9%	43.7%	44.1%	70.9%	64.9%	61.2%



※各県別の考え方は、バス事業者の営業所単位で運輸局に報告されたものの積み上げ。

リフト付きバス等の導入状況(地域別)

◆リフト付きバス等の導入の目標

適用除外認定車両については、令和2年度までに、その約25%に当たる台数をリフト付き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、可能な限りの移動等円滑化を実施する。

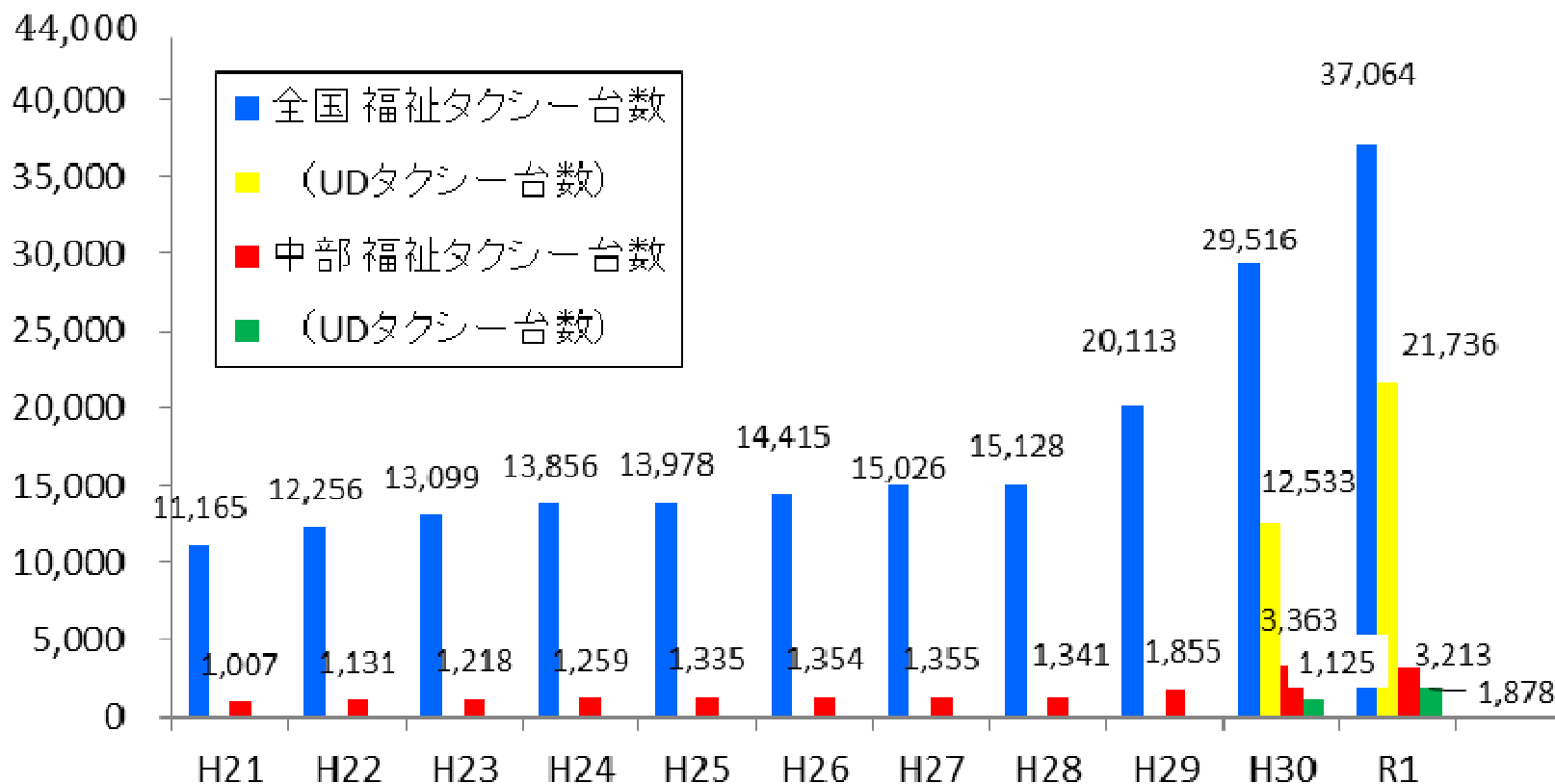
(目標値:約25%/ 2020年度末) ※適用除外認定車両		北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
		総数	951	1,517	988	3,207	1,045	1,971	905	555	2,017	361
リフト付きバス等	対象車両	34	66	14	195	111	140	65	4	111	6	746
	割合	3.6%	4.4%	1.4%	6.1%	10.6%	7.1%	7.2%	0.7%	5.5%	1.7%	5.5%

福祉タクシー

中部の福祉タクシーの導入状況(県別)

・県別に見ると、愛知県の導入数が多い。

(目標値:約44,000台／R2年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部合計	全国合計
基準適合車両	1,748	741	261	267	196	3,213	37,064
うちUDタクシー	1,180	444	149	46	59	1,878	21,736



旅客船

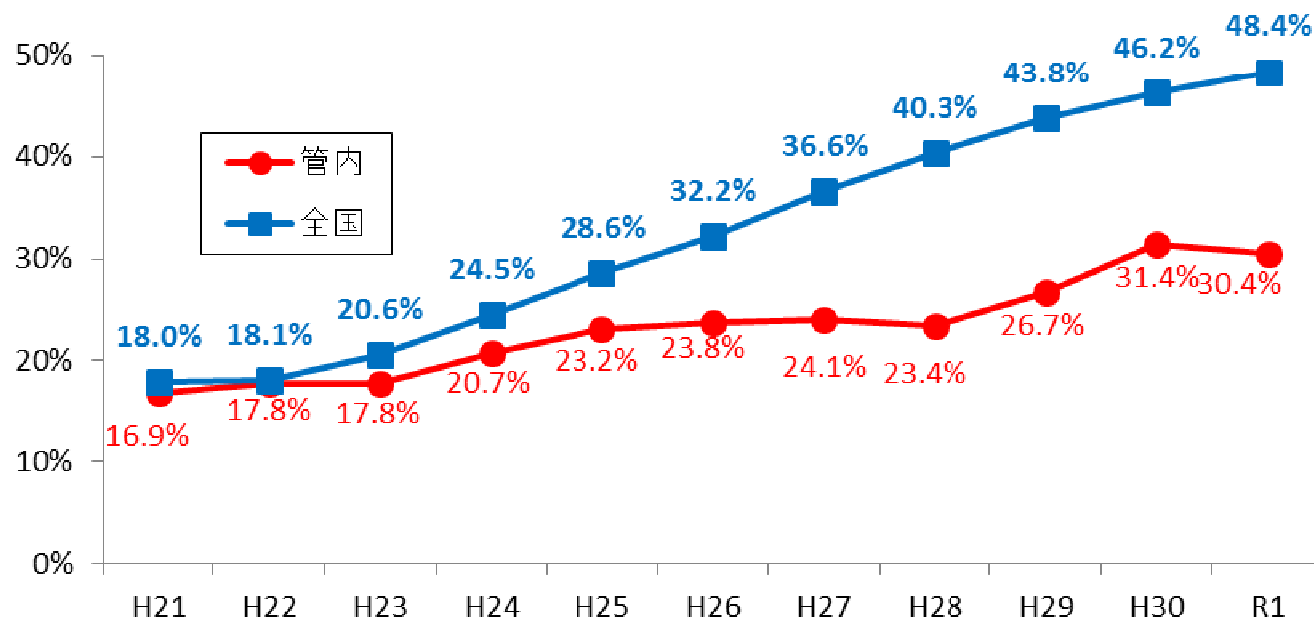
・利用者数が1日平均3千人以上である旅客船ターミナルのバリアフリー化について、中部5県内のターミナルは該当なし。全国の段差解消について進捗率は100%、障害者用トイレの進捗率については進捗率は9割強、視覚障害者誘導用ブロックの進捗率は7割強となっている。

(目標値:約100%/ 2020年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
旅客船ターミナル数	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	13
うちトイレ設置施設数	-	-	-	-	-	-	13
段差解消施設数	-	-	-	-	-	-	13
総施設数に対する割合	-	-	-	-	-	-	100%
視覚障害者誘導用 ブロック施設数	-	-	-	-	-	-	13
総施設数に対する割合	-	-	-	-	-	-	78.6%
障害者トイレの設置 施設数	-	-	-	-	-	-	13
うちトイレ設置施設数に 対する割合	-	-	-	-	-	-	91.7%

中部の旅客船のバリアフリー状況(県別)及び推移

・旅客船のバリアフリー化は、3割強の実施。県別にみると愛知県の割合が比較的高い。

(目標値:約50%/ 2020年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
総数	18	18	4	28	1	69	686
基準適合車両	12	1	1	7	0	21	332
総数に対する割合	66.7%	5.6%	25.0%	25.0%	0.0%	30.4%	48.4%



※各県別の考え方は、航路の起点により整理。なお、起点が管轄する運輸局等でない他県等の場合は、本社所在地の管轄する運輸局等で整理。

航空

中部の航空旅客ターミナルのバリアフリー状況(県別)

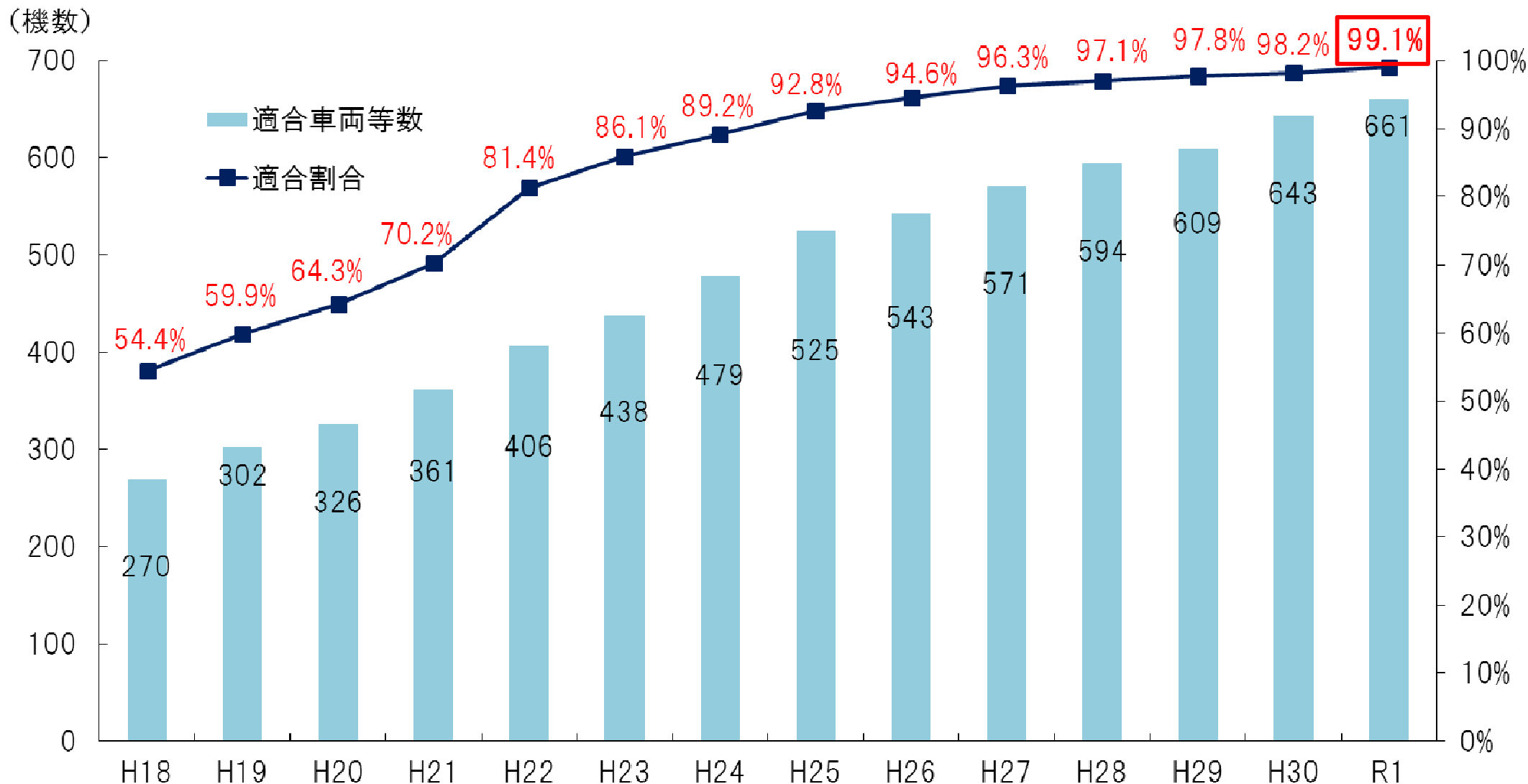
・利用者数が1日平均3千人以上である航空旅客ターミナルのバリアフリー化は、100%実施済。

(目標値:100% ／2020年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
航空旅客ターミナル数	2	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	2	38
(うちトイレ設置 ターミナル数)	2	—	—	—	—	2	38
段差の解消数(施設数)	2	—	—	—	—	2	33
総施設数に対する割合	100%	—	—	—	—	100%	86.8%
視覚障害者 誘導用ブロック(施設数)	2	—	—	—	—	2	36
総施設数に対する割合	100%	—	—	—	—	100%	94.7%
障害者トイレの 設置施設数	2	—	—	—	—	2	37
うちトイレ設置ターミナル数に 対する割合	100%	—	—	—	—	100%	97.4%

航空機のバリアフリー化の推移(全国)

◆航空機のバリアフリー化の目標

総機数約620機について、令和2年度までに、原則として全て移動等円滑化を実施する。



(公共交通移動等円滑化実績等報告による)

道路

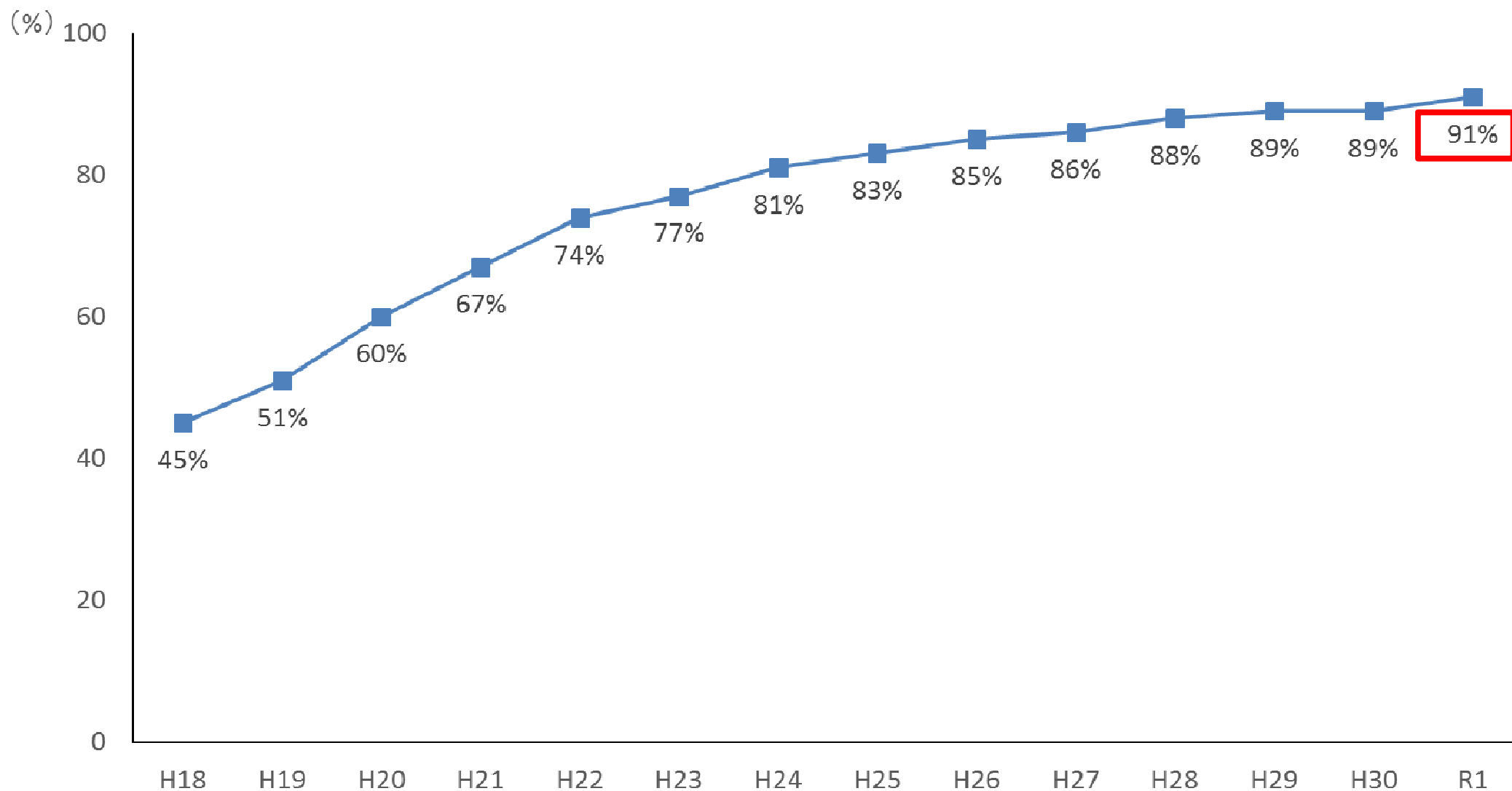
※地域については各地方整備局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

北海道	(北海道)
東北	(青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県)
関東	(茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県)
北陸	(新潟県、富山県、石川県)
中部	(静岡県、愛知県、岐阜県、三重県)
近畿	(福井県、滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、和歌山県、兵庫県)
中国	(鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県)
四国	(徳島県、香川県、愛媛県、高知県)
九州	(福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県)
沖縄	(沖縄県)

道路のバリアフリー化の推移(全国)

◆道路のバリアフリー化の目標

原則として重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する全ての道路について、令和2年度までに、移動等円滑化を実施する。



都市公園

都市公園のバリアフリー状況(県別)

- ・都市公園のバリアフリー化は、園路及び広場については5割強、駐車場については4割強、便所については3割強の都市公園において実施済み。
- ・県別に見ると、園路及び広場については愛知県、駐車場については福井県、便所については静岡県の達成率が比較的高い。

(目標値:約60%/2020年度末)		愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	中部 合計	福井県	全国 合計
園路及び広場	総数	4,490	2,202	1,351	2,695	10,738	930	99,021
	基準適合の数	3,357	1,429	444	1,391	6,621	399	58,465
	割合	74.8%	64.9%	32.9%	51.6%	61.7%	42.9%	59.0%

(目標値:約60%/2020年度末)		愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	中部 合計	福井県	全国 合計
駐車場	総数	427	364	217	169	1,177	75	9,242
	基準適合の数	206	175	84	85	550	45	4,583
	割合	48.2%	48.1%	38.7%	50.3%	46.7%	60.0%	49.6%

(目標値:約45%/2020年度末)		愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	中部 合計	福井県	全国 合計
便所	総数	2,770	1,289	843	411	5,313	306	35,872
	基準適合の数	1,028	546	261	183	2,018	92	13,431
	割合	37.1%	42.4%	31.0%	44.5%	38.0%	30.1%	37.4%

路外駐車場

中部の特定路外駐車場のバリアフリー状況(県別)

- ・特定路外駐車場のバリアフリー化は、7割弱において実施済み。
- ・県別に見ると、愛知県、岐阜県、福井県の進捗率が比較的高い。

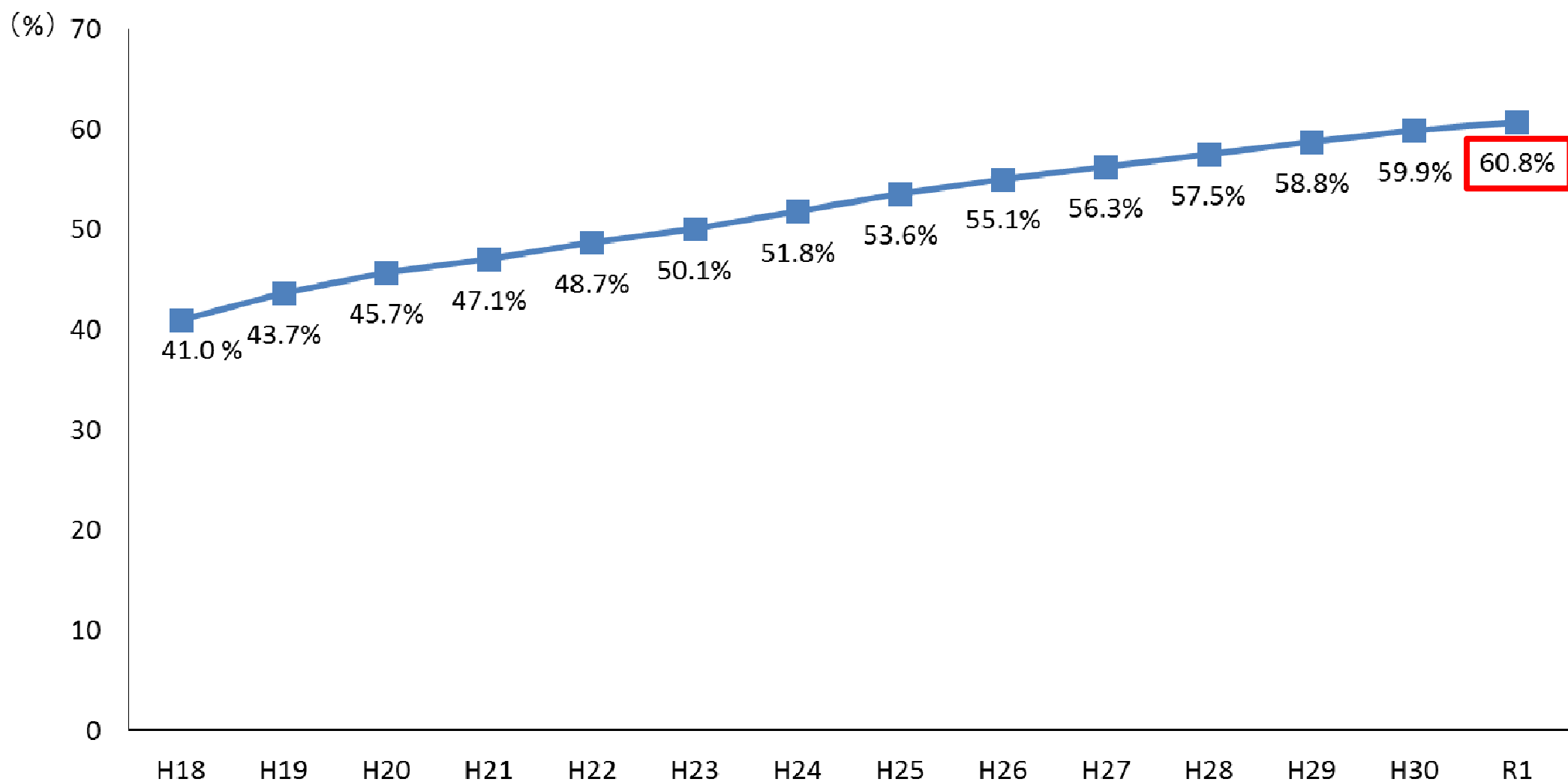
目標値:約70% ／2020年度末	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	中部 合計	福井県	全国 合計
総数[箇所]	167	93	41	49	350	17	3,073
基準適合の数[箇所]	131	54	31	32	248	12	2,169
割合	78.4%	58.1%	75.6%	65.3%	70.9%	70.6%	70.6%

建築物

建築物のバリアフリー化の推移

◆建築物のバリアフリー化の目標

2000㎡以上の特別特定建築物の総ストックの約60パーセントについて、令和2年度までに、移動等円滑化を実施する。



信号機等

※地域については管区警察局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

北海道警察(北海道)

東北(青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県)

警視庁(東京都)

関東(茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、神奈川県、新潟県、山梨県、長野県、静岡県)

中部(富山県、石川県、福井県、岐阜県、愛知県、三重県)

近畿(滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)

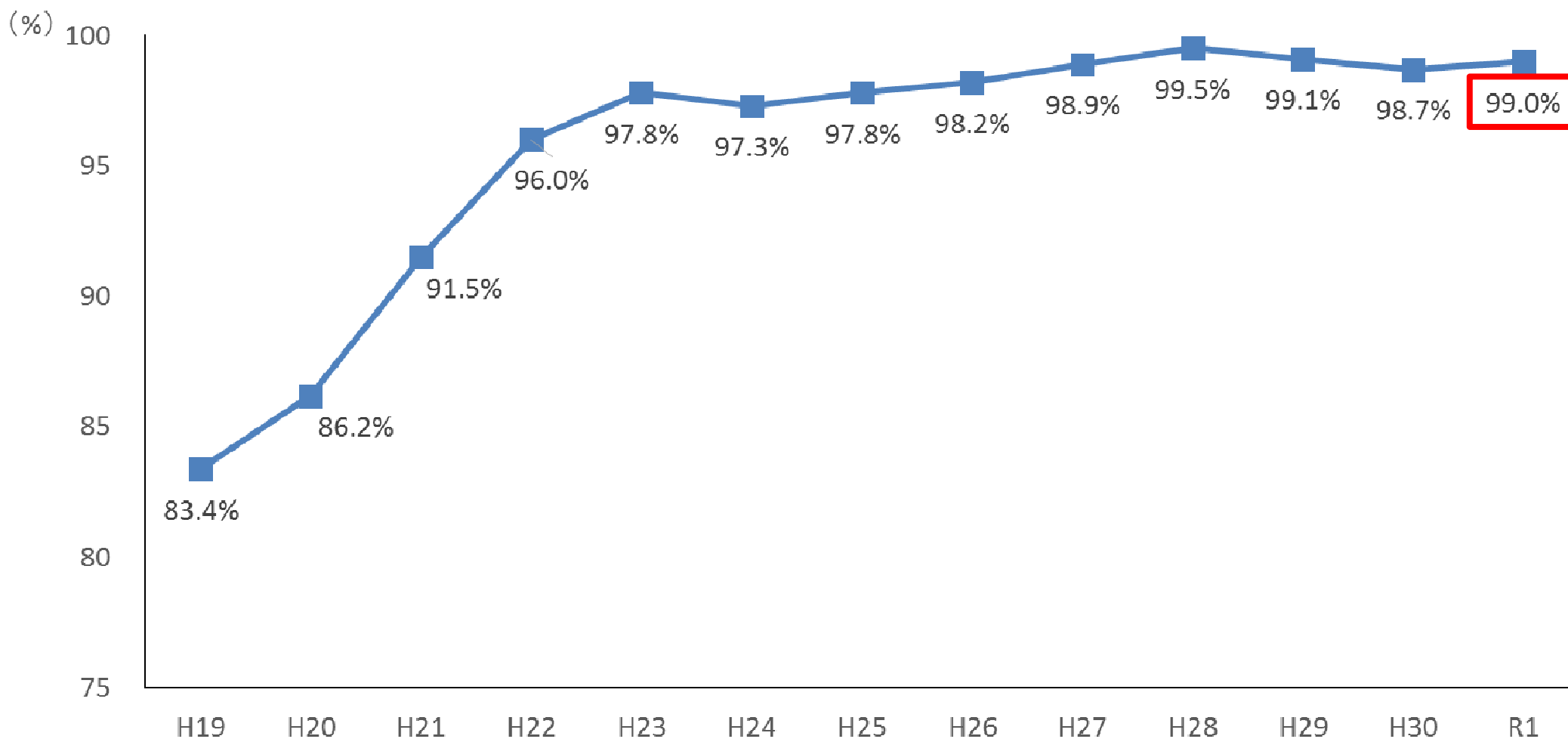
中国(鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県)

四国(徳島県、香川県、愛媛県、高知県)

九州(福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県)

◆信号機等のバリアフリー化の目標

重点整備地区内の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については、令和2年度までに、原則として全ての当該道路において、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等の移動等円滑化を実施する。



信号機等のバリアフリー状況(地域別)

※警察庁資料

・重点整備地区内の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のバリアフリー化は、全体的には着実に進んでいる。

(警察庁資料による)

北海道	東北	東京都	関東	中部
100.0%	99.7%	96.1%	99.7%	98.8%

近畿	中国	四国	九州	全国平均
99.9%	99.7%	100.0%	100.0%	99.0%

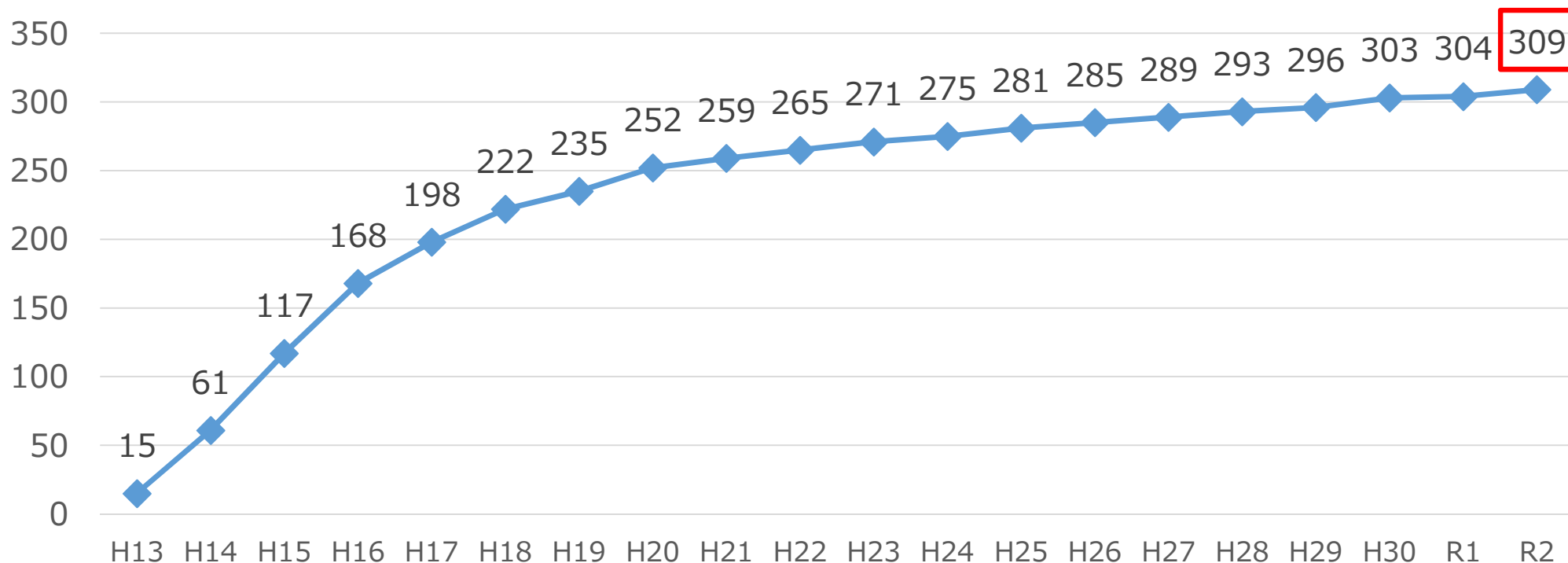
※管区警察局別

(令和元年度末時点)

基本構想の作成状況

- 全国における基本構想は、309市区町において作成されており、作成率は約2割となっている。
- 人口規模が比較的大きい「市・区」で見ると、作成率は3分の1となっており、そのうち政令市・中核市・特別区は8割以上となっている。

〈基本構想の作成自治体数〉



	全国	市・区				町	村	
		政令市	中核市	その他の市	特別区			
作成率	17.7 %	35.0 %	95.0 %	84.5 %	27.5 %	91.3 %	3.2 %	0.0 %
作成数	309 / 1741	285 / 815	19 / 20	49 / 58	196 / 714	21 / 23	24 / 743	0 / 183

地域別 基本構想の作成状況 (令和3年3月末時点)

※ブロック内訳は、運輸局と同じ

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
作成数	16	12	93	17	43
作成率	8.9 %	5.3 %	27.1 %	12.1 %	24.3 %
	16 / 179	12 / 227	93 / 343	17 / 141	43 / 177
うち市・区の作成率	40.0 %	14.3 %	41.2 %	26.7 %	38.1 %
	14 / 35	11 / 77	89 / 216	16 / 60	40 / 105

	近畿	中国	四国	九州	沖縄
作成数	80	22	6	18	2
作成率	40.4 %	20.6 %	6.3 %	7.7 %	4.9 %
	80 / 198	22 / 107	6 / 95	18 / 233	2 / 41
うち市・区の作成率	63.1 %	37.0 %	15.8 %	15.7 %	18.2 %
	70 / 111	20 / 54	6 / 38	17 / 108	2 / 11

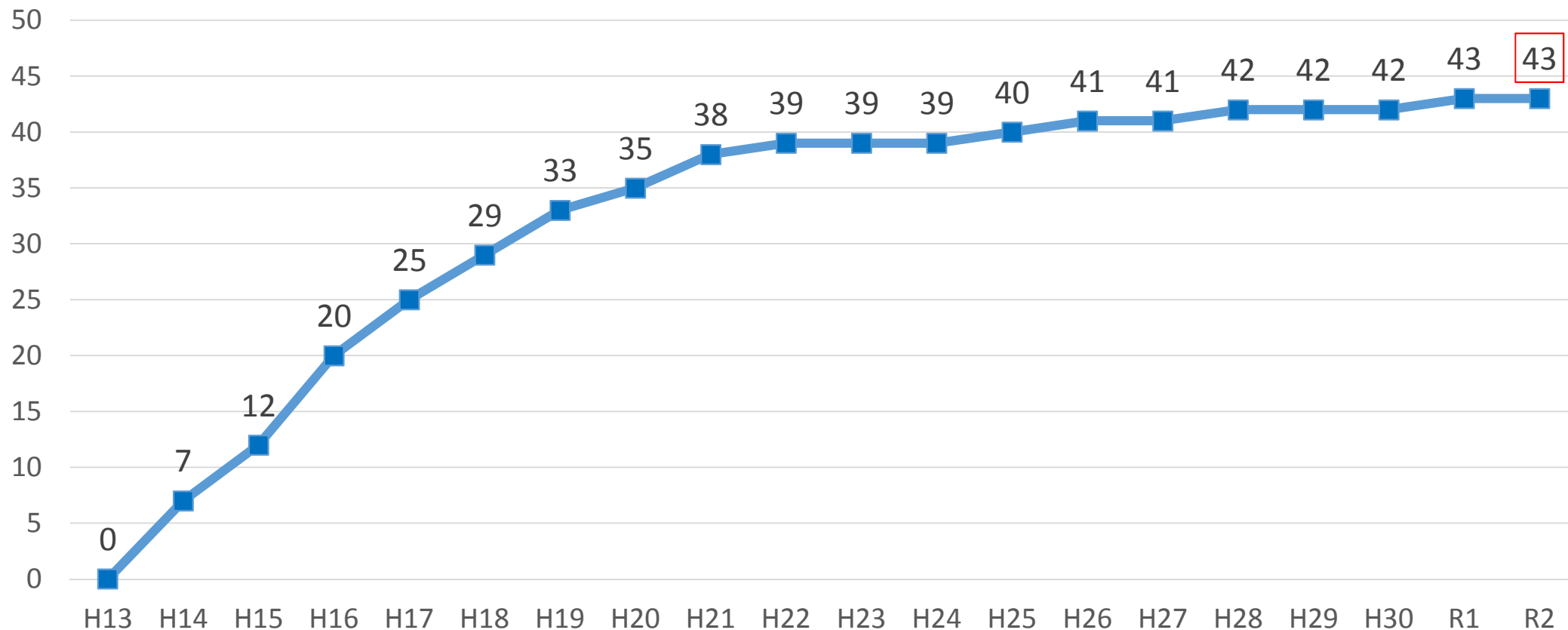
(参考)
整備目標450市町村を
市・区で達成するためには、
作成率を55%超にする
必要がある。

	作成数	作成率	うち市・区の作成率
全国	309	17.7 %	35.0 %
		309 / 1741	285 / 815

※赤塗り箇所：
全国平均以上
※青塗り箇所：
全国平均以下
※赤字：R2.3月末
からの変更箇所

- ・中部における基本構想は、43市町において作成されており、作成率は24.3%となっている。
- ・「市」で見ると、作成率は38.1%となっており、そのうち政令市・中核市は8割以上となっている。

＜基本構想の作成 自治体数＞



	全国		中部			町	村	
	作成率	作成数	市	政令市	中核市			その他の市
作成率	17.7%		24.3%	100%	66.7%	34.3%	4.4%	0.0%
作成数	309 / 1741		43 / 177	3 / 3	4 / 6	34 / 96	3 / 68	0 / 4

県別 基本構想の作成状況 (令和2年3月末時点)

●バリアフリー基本構想受理自治体一覧(表記は受理年月日順)

愛知県		静岡県		岐阜県		三重県		福井県	
春日井市	名古屋市	静岡市	焼津市	各務原市	可児市	津市	松阪市	福井市	敦賀市
岡崎市	豊田市	藤枝市	浜松市	瑞穂市	岐阜市	桑名市	亀山市		
刈谷市	豊川市	富士市	島田市	土岐市	瑞浪市	伊勢市			
瀬戸市	日進市	富士宮市	沼津市	中津川市	羽島市				
阿久比町	知多市	袋井市	熱海市	恵那市	笠松町				
		三島市	伊東市	多治見市	美濃加茂市				
		御殿場市		垂井町					

	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県
作成数	10	13	13	5	2
作成率	18.5%	37.1%	31.0%	17.2%	11.8%
	10 / 54	13 / 35	13 / 42	5 / 29	2 / 17
うち市の作成率	26.6%	56.5%	52.3%	35.7%	22.2%
	9 / 38	13 / 23	11 / 21	5 / 14	2 / 9

	作成数	作成率	うち市・区の作成率
全国	309	17.7%	35.0%
		309 / 1741	285 / 815
中部	43	24.3%	38.1%
		43 / 177	40 / 105

※赤塗り箇所：
全国平均以上

※青塗り箇所：
全国平均以下

ハード・ソフト取組計画の作成状況

- 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】

公共交通事業者等の判断基準

国土交通大臣が、以下についてメニューを定めて公表

事業者が取り組むべき措置の
具体的な内容

- ・施設・車両等の施設整備
- ・適切な情報の提供

- ・乗降についての介助、旅客施設における誘導等の旅客支援
- ・職員等に対する教育訓練

達成すべき目標

計画的に取り組むべき措置

- ・公共交通事業者等が上記の目標を達成するために整備すべき推進体制等を定めること 等

必要があると認めるとき

国土交通大臣が、公共交通事業者等に対して、**指導及び助言**

ハード・ソフト計画制度

※輸送人員数が相当数であること等の要件に該当する者のみ

公共交通事業者等が、毎年度、**計画作成**

- 課題及び今後の対応方針
- 移動等円滑化に関する措置
- 移動等円滑化するためにⅡと相まって取り組む措置
- 前年度計画書との比較
- その他計画に関連する事項

公共交通事業者等が、毎年度、**定期報告**

- 前年度の公共交通移動等円滑化計画の実施状況
 - 移動等円滑化に関する措置の実施状況
 - 移動等円滑化するために(1)と相まって取り組む措置の実施状況
- 旅客施設及び車両等の移動等円滑化の達成状況

公共交通事業者等が、毎年度、**公表**

移動等円滑化の状況が判断基準に照らして著しく不十分であると認めるとき

国土交通大臣が、公共交通事業者等に対して、**勧告**
(※旅客施設及び車両等に係る技術水準等の事情を勘案)

勧告に従わなかったとき

国土交通大臣が、**公表**

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)にあつては、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	提出事業者数
1.鉄道	71	71
2.軌道	26	26
3.乗合バス	141	141
4.バスターミナル	20	20
5.貸切バス	5	5
6.タクシー	75	75
7.旅客船ターミナル	7	7
8.旅客船	6	6
9.航空旅客ターミナル	28	28
10.航空機	11	11
合計	390	390

※対象事業者の公表先を一覧でまとめたのでご参考にして下さい。

<事業者一覧ページ>

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

■モード別地域別提出数

旅客施設

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
鉄軌道	5	2	32	5	12	23	4	5	8	1
バスターミナル	4	1	1	2	4	—	2	—	6	—
旅客船ターミナル	—	—	—	1	—	—	2	1	2	1
航空旅客ターミナル	3	3	3	1	1	2	2	4	6	3

車両等

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
鉄軌道	5	2	32	5	12	23	4	5	8	1
バス(乗合・貸切)	3	8	54	10	13	26	9	4	17	2
タクシー	7	3	31	1	14	11	1	—	7	—
旅客船	—	—	—	—	—	1	2	1	2	—
航空機	11									

令和元年度より、一定規模以上の公共交通事業者等にあつては、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。下線が付いている事業者は事業者ホームページで公表しています。

【中部ブロック】

[航空旅客ターミナル事業者]

- ・中部国際空港(株)

[鉄道事業者・軌道経営者]

- ・伊豆箱根鉄道
- ・豊橋鉄道
- ・愛知環状鉄道
- ・東海旅客鉄道

- ・静岡鉄道
- ・名古屋鉄道
- ・名古屋臨海高速鉄道

- ・遠州鉄道
- ・名古屋市交通局
- ・四日市市

[バスターミナル事業者]

- ・ジェイアールセントラルビル(株)
- ・名古屋市

- ・名古屋鉄道(株)※各営業所にて公表

- ・静岡鉄道(株)※本社営業所にて公表

[乗合バス事業者]

- ・名古屋市
- ・しずてつジャストライン(株)※西久保営業所にて公表
- ・富士急シティバス(株)※本社営業所にて公表
- ・濃飛乗合自動車(株)※高山営業所にて公表

- ・ジェイアール東海バス(株)
- ・遠州鉄道(株)※本社営業所にて公表
- ・伊豆箱根バス(株)※各営業所にて公表
- ・東濃鉄道(株)※多治見営業所にて公表

- ・名鉄バス(株)※名古屋中央営業所にて公
- ・富士急静岡バス(株)※鷹岡営業所にて公表
- ・岐阜乗合自動車(株)※柿ヶ瀬営業所にて公表
- ・三重交通(株)

[貸切バス事業者]

- ・名鉄観光バス(株)※名古屋営業所にて公表

令和元年度より、一定規模以上の公共交通事業者等にあつては、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。下線が付いている事業者は事業者ホームページで公表しています。

【中部ブロック】

[タクシー事業者]

- ・名鉄交通第四(株)※本社営業所にて公表
- ・名古屋エムケイ(株)※本社営業所にて公表
- ・三重近鉄タクシー(株)
- ・名鉄東部交通(株)
- ・名鉄交通第二(株)※本社営業所にて公表
- ・愛電交通(株)※本社営業所にて公表
- ・静鉄タクシー(株)※本社営業所にて公表
- ・名鉄西部交通西部(株)※本社営業所にて公表
- ・名鉄四日市タクシー(株)
- ・名鉄交通第三(株)※本社営業所にて公表
- ・名鉄知多タクシー(株)
- ・名古屋近鉄タクシー(株)※本社営業所にて公表
- ・名鉄西部交通北部(株)※本社営業所にて公表
- ・名鉄交通第一(株)※本社営業所にて公表

中部地方整備局のバリアフリーの取り組み

令和3年 6月30日



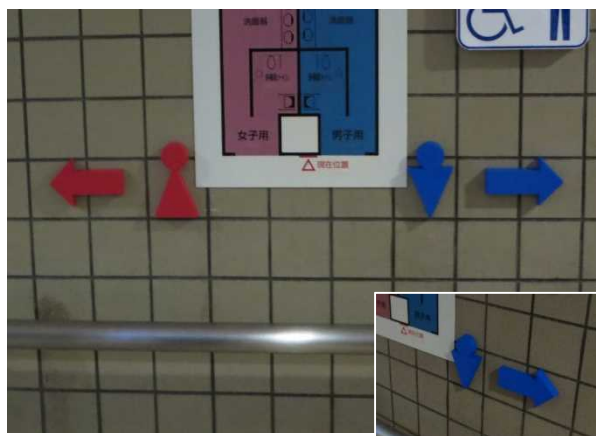
国土交通省 中部地方整備局

視覚障害者にやさしい公的トイレの取り組み

- 視覚障害者がトイレ施設の男女の識別や衛生面から接触に問題がある空間内での設備の位置把握における不自由さを改善し、視覚障害者にやさしいトイレとするため、視覚障害者・支援団体・デザイン専門学校学生・自治体等とともに改善策を検討
- 令和2年度は、静岡県内の直轄駐車場（道の駅など13箇所）のトイレを対象に、衛生面や耐久面からの素材検討等の上で、「立体ピクトグラムによる案内」を試行的に実施
- 令和3年度は、「試行設置した立体ピクトグラムの効果検証と他施設への設置拡大」、「壁を使った案内誘導」、「健常者に補助を呼びかける広報」の実施に向けた検討を行う

改善策①

静岡駅北口駐車場(エキパ)での施工事例

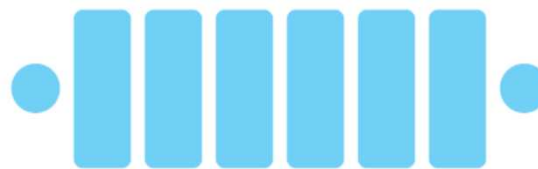


ABS樹脂を素材に活用

立体ピクトグラムによる案内

改善策②

令和3年度検討予定



丸がピリオド(終着点)の役割

壁を使った案内誘導

改善策③

令和3年度検討予定



健常者に補助を呼びかける広報

官庁営繕におけるバリアフリーの取り組み事例

高山地方合同庁舎での取組事例

隣接する「総合福祉センター」の機能を補完するユニバーサルデザインの取組

「高山市社会福祉協議会」の意見を反映したUDレビューを実施

各階ごとに異なる機能を備えた多機能トイレ

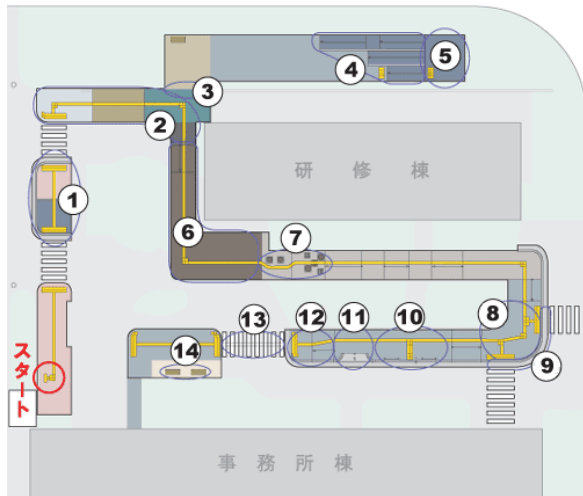


UDレビュー(施工段階)

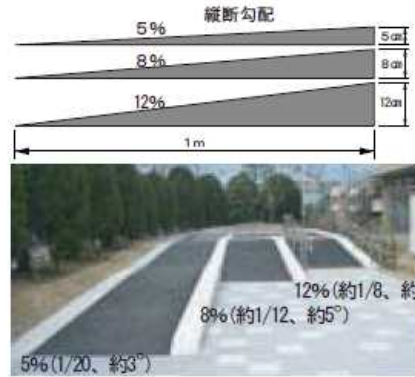


中部技術事務所におけるバリアフリー体験歩道施設

中部技術事務所構内には、バリアフリー体験歩道施設があり、開庁日の午前10時から12時まで、および午後2時から4時まで、体験参加の受付をしています（利用申込書の提出による事前申込みが必要です）。**但し、新型コロナウイルス感染予防のため、受入れの制限をさせていただく場合があります。**

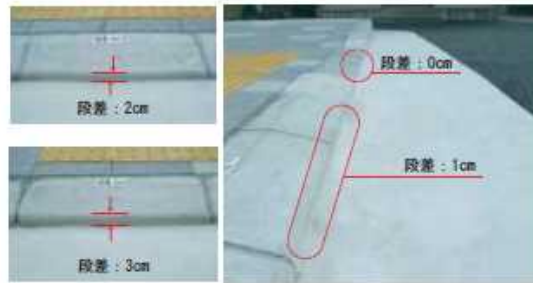


体験メニューは全部で14種類※



12%のスロープは距離が短くても、昇るには結構腕力が必要です！

車いすによる④スロープ(坂路:5・8・12%)走行体験



2・3cmの段差を昇るにはちょっとしたコツが必要です！

車いすによる⑨段差(0・1・2・3cm)走行体験



介助者と誘導ブロックの上を歩く視覚障害体験

＜令和2年度における体験実績＞
インターン生や自治体等全5回実施し、19名に体験していただきました。
車椅子では障害になる誘導ブロックも、視覚障害者には大切なものであり、障害者の方の外出時の苦勞(バリア)を実感されました。

※①透水性舗装②誘導ブロックと舗装面の輝度比③グレーチング(側溝のふた)⑤車いすの回転スペース⑥ガタツキの少ないブロック舗装⑦誘導ブロックとマンホール⑧交差点付近の誘導ブロック⑩バス停⑪車両乗り入れ部⑫斜めの誘導ブロック⑬エスコートゾーン⑭ユニバーサルデザインベンチ

中部運輸局における最近の主な取り組み

開催日程：令和2年10月28日（水）

開催場所：三島市立南小学校・校舎内及び体育館等

主催：静岡運輸支局、三島市、
社会福祉法人 三島市社会福祉協議会

協力：三島市身体障害者福祉会
株式会社 東海バスオレンジシャトル

参加者：小学校4年生 89名

視覚障がい者の方に講話をいただいた後、各グループに分かれて、車いす体験（ノンステップバス乗降体験含む）、バリアフリークイズ、アイマスク体験等に取り組みました。



移動等円滑化促進方針(マスタープラン)・バリアフリー基本構想の作成促進

～地域公共交通調査等事業（地域公共交通バリアフリー化調査事業）～

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく、
移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想の策定に要する調査経費を支援。

地域公共交通バリアフリー化調査事業

- 補助対象者：バリアフリー法第24条の4第1項に規定する協議会の構成員である市町村
- 補助対象経費：地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に必要な調査経費
 - ・協議会開催等の事務費
 - ・住民・利用者アンケートの実施費用
 - ・短期間の実証調査のための費用
 - ・地域のデータの収集・分析の費用
 - ・専門家の招聘費用等
- 補助率：1／2(上限500万円)

伊勢市バリアフリーマスタープラン策定協議会

会長 皇学館大学 笠原教授

構成メンバー

学識経験者、高齢者・障害者団体、市民、商工・観光関係団体、警察、自治体、**運輸局**

作成 令和3年2月

➤ 八幡駅周辺バリアフリー基本構想策定協議会（浜松市）

○協議会構成員

学識経験者、高齢者・障害者団体、鉄道事業者、市民、警察、自治体、**運輸局**

○作成 令和2年11月

- 公共交通、観光など中部運輸局が所管する分野で、バリアフリーに大きく貢献した事業者、団体に対して、バリアフリーの普及、奨励を目的に表彰
- 1団体を表彰。

○受賞団体:特定非営利活動法人 UDほっとねっと

- 四日市市及び隣接町の小中学校等へ団体メンバーである障がい当事者を講師として派遣し、バリアフリーやUDについての基本的な知識の講習を行うとともに、車いす体験やアイマスク体験等の疑似体験を通して障がいへの理解を深め、障がい者への支援体験やワークショップを取り入れた講座を実施。
- 三重県が創設したUDアドバイザー制度のもと、UDアドバイザー養成講座を実施し、地域でリーダーとしての役割を果たす人材を育成するとともにUDのまちづくりを推進。
- 高齢者や障がい者、子育て世代の方々などに対して「誰にもやさしいサービスや商品・施設」を提供している企業や施設の取組を取材し、本団体ホームページで紹介する「UDタウンナビ活動」を平成28年から継続。この中で、電車の乗降時における車いす利用者への配慮事項を紹介しているほか、その他の障がい者に対する「転落防止装置」等のハード面、「声かけ」、「新入社員への個別研修」等のソフト面の取組を紹介(近鉄四日市駅)。さらに、自動車の福祉車両を販売しているディーラーにて専門知識を備えたスタッフが顧客対応していることやバリアフリーデザイントイレ・授乳施設を紹介。
- 四日市市内の「本町通り商店街」に高齢者や障がい者が出かけて楽しい場を作り、外出支援のための交通手段を確保する取組として、「本町通り商店街お買い物ツアー」を平成27年から平成29年まで運営。(平成28年度からは「本町通り商店街ボランティアストリート」と事業名を改名)

移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有

バリアフリー化推進功労者大臣表彰

【バリアフリー化推進功労者大臣表彰「テーマ別・地域別」歴代受賞案件一覧】

	北海道・東北	関東	中部・近畿	中国・四国・九州	全国
交通	[4] 北海道空港 [10] 仙台市交通局 [11] 札幌市交通局	[2] 箱根ロープウェイ [3] 東京地下鉄 [4] 東京国際空港・京急電鉄・ 東京モノレール [10] ANAウイングス・全日本空輸 [13] 東急電鉄 [13] 東京空港交通・三菱ふそう [13] 成田国際空港	[6] 静岡鉄道・静岡市 [7] 阪急電鉄 [11] 大阪市交通局 [13] 北大阪急行電鉄 [13] スルッとKANSAI協議会	[1] 廿日市市 [9] 鳥取県 [11] 鳥取県・日本財団・ 鳥取県ハイヤータクシー協会 [12] 宮崎空港・三菱重工 交通機器エンジニアリング [13] 芸陽バス	[6] ユニバーサルドライバー研 修推進実行委員会 [11] 日本航空・日本エア コミューター
駅とその周辺	[7] 札幌狸小路商店街 振興組合・札幌市	[1] 埼玉新都心バリアフリー まちづくりボランティア [8] 川崎市	[1] 豊中市 [3] 高野町・南海電気鉄道 [4] 北大阪急行・吹田市・ 豊中市 [10] JR西日本・高槻市	[3] JR四国・高知県・高知市	
まちづくり	[6] 秋田バリアフリー ネットワーク [10] 仙台市防災計画課	[5] まち研究工房 [7] 八王子市	[2] 高山市 [12] 京都市	[5] 倉敷市・倉敷美観地区 バリアフリー推進会議 [5] 佐賀県	
建築物	[6] 東京大学高齢社会 総合研究機構	[8] イオンモール株式会社		[1] 宮崎市 [2] オキナワマリオット リゾート&スパ [14] パームロイヤル	[4] みずほ銀行
観光地等	[3] 楽天野球団 [5] 旅とぴあ北海道		[1] 伊勢志摩バリアフリーツアー センター [4] 清水寺 [8] 姫路市	[3] 広島市 [7] 昭和観光社・バリア フリー旅行ネットワーク [8] 佐賀嬉野バリアフリー ツアーセンター [8] 特定非営利活動法人 バリアフリーネットワーク会議	
地域活動等	[3] 特定非営利活動法人 手と手・新日本海フェリー (株)小樽本店 [9] 島 信一郎・北海道 ユニバーサル上映映画祭実 行委員会		[2] 障害者の自立と完全 参加を目指す大阪連絡会 議 [6] 海の達人	[9] 香川県難聴児(者) 親の会 [11] 自立支援センター おおいた	[7] 子育てタクシー協会
情報		[14] WheelLog			

(注) [] 内数字は表彰された回を示す。また、赤字は令和2年度表彰対象者。

一般社団法人WheeLog

みんなでつくるバリアフリーマップの新たな展開

●新しいバリアフリーマップのプラットフォームの構築

車いすですぐ実際に走行したルートや、ユーザー自身が実際に利用したスポットなど、ユーザー体験に基づいたバリアフリー情報を共有できる「ユーザー投稿型」のバリアフリーマップアプリ「WheeLog!」を開発。

※この「WheeLog!」は、車いす当事者だけでなく、健常者も参画し、一緒に自分の街や旅行先で見つけたバリアフリー情報を投稿することが可能。例えば、車いす当事者が実際に通った道や、実際に利用したスポットなど、ユーザー体験に基づいたバリアフリー情報が投稿されており、世界中のバリアフリー情報をアプリで検索・投稿することができる。



みんなでつくる世界一あたたかい地図



ユーザー投稿型」の新しいバリアフリーマップのプラットフォーム

●車いすユーザーと健常者が一緒に街へ出かける「街歩き体験」イベントの開催

WheeLog!を活用して、車いすユーザーと健常者が一緒に街へ出かける「街歩き体験」のイベントを全国各地で開催。このイベントを通じ、バリアフリー情報を投稿するにあたって、バリアフリーに関する様々な課題について解決策を自ら考えるという当事者意識を醸成するとともに、自分たちが暮らす地域の問題点についても考えるなど、心のバリアフリーを通じた地域活性化に貢献。



全国での街歩き体験の様子(2019年小田原にて)



街歩きを通じた心のバリアフリーの醸成

株式会社パームロイヤル

宿泊施設における多様な利用者への配慮と誰一人取り残さない夜間訓練の取組

●ハード・ソフト両面での多様な利用者に配慮した環境整備

LGBTの方も含めた誰でも利用しやすいバリアフリートイレへの改修や、誰でも分かりやすいピクトグラムの設置などのハード面での環境整備を行うとともに、社員に対するマナー研修を継続的に実施するなど、ソフト面の取組を行うことにより、ハード・ソフト両面での多様な利用者に配慮する取組の普及に寄与。



バリアフリートイレとピクトグラム



定期的に行われるLGBTマナー研修の様子

●誰一人取り残さない夜間訓練の取組

ホテル営業中の『夜間』にて言葉の通じない外国人やけがをした宿泊客、聴覚、視覚障害、車いすの肢体不自由の方(実際に障害当事者の方が参加)を対象とした夜間消防訓練を全国で初めて実施し、日々の防災危機管理徹底を目的とした様々な障害のある方を安心して滞在できる観光地形成に寄与。



全国初の夜間営業中での消防訓練にのぞむ参加者



総支配人によるクリーンスタッフへの防災危機管理研修の様子

交通事業者の緊急時対応に関する 障害当事者参画の取組

緊急時における視覚障害者に向けた体験会や訓練を公共交通事業者が主催しており、障害当事者が参画することにより、利用者と事業者の相互理解が図られる取組が行われている。

全日本空輸株式会社



視覚に障がいのある人も、あんしんに。
「ANAユニバーサル体験会」を開催

2018.11.3開催



視覚に障がいのあるお客様の航空機利用の不安解消に向けて、「ANAユニバーサル体験会」を開催しました。

体験会には、公益社団法人「東京都盲人福祉協会」に所属する視覚障がいのある10人の方が参加。

「緊急時の機内での対応の流れ」と「機内サービス体験」で構成。

講師は、ANAグループ内で社員向けの緊急脱出研修や、客室乗務員向け訓練の担当者、そしてユニバーサルなサービスの推進を担当する客室乗務員が実施。

https://www.anahd.co.jp/ana_news/archives/2018/12/18/20181218-2.html

東日本旅客鉄道株式会社



視覚障害者、線路に触れ対処学ぶ
JR東日本「安全教室」

2020.10.22開催



視覚障害者が線路に転落して死亡する事故が相次いだことを受け、JR東日本東京支社は実際に線路や車両に触れ、ホームから落ちた場合の対処法を身に付けてもらう体験会を品川駅で開催。

参加した視覚障害者らは線路まで下りてレールや枕木、砂利の設置状況とホームの高さを把握。電車とホームとの隙間を確認し、電車の先頭部分などを触って、鉄道の構造を体感した。ホーム下の空間に潜って退避を試す人もいた。

<https://news.yahoo.co.jp/articles/2c2050618c365bb8a2ded652879c4f4912934945>

東京地下鉄株式会社



視覚に障がいのある高校生向け
「鉄道施設体験学習会」を開催

2019.3.1開催



東京メトロと都立文京盲学校が連携し、東京メトロ総合研修訓練センターにある模擬ホームなどを活用し、学生たちがホーム上やホーム下にある構造物や位置関係を体感し、駅設備の仕組みを学ぶほか、視覚障がい者向けの支援ツールを体験。

また、この体験学習会は、鉄道を安全に利用していただくことを目的に開催されたもので2017年度、2018年度に開催した。

<https://www.tokyo-metro.jp/news/2019/195281.html>

各地域分科会等での主な取組



～バリアフリー推進パッケージ～



「誰にでもやさしいまち ふくしま」

- ◆福島市では、2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機にバリアフリーニーズを掘り起こし、官民一体でハード・ソフト両面のバリアフリーを実践することにより「誰にでもやさしいまち ふくしま」の実現を目指しています。
- ◆バリアフリーの推進への取り組みの趣旨・目的に賛同し、連携・協力をいただける民間事務所や団体を「バリアフリー推進パートナー」とし、官民一体でソフト・ハード両面のバリアフリー化を促進します。



～バリアフリー推進パートナー～

- ①アンケート調査等へのご協力
- ②バリアフリー推進パートナーミーティングへの参加
- ③バリアフリー推進パートナーステッカー掲示（後日郵送します）
- ④バリアフリー事業の実践、取り組んでいる事例の情報発信等

【参考】バリアフリー推進パートナー 263団体
令和3年1月末現在

①保育園・学校・大学	94団体
②一般企業	70団体
③NPO法人	26団体
④行政機関	6団体
⑤自治振興協議会	27団体
⑥その他各種団体	40団体



【参考】バリアフリー推進パートナーステッカー



ふくしまバリアフリーツアーセンター

「心のバリアフリー」冊子の作成

福島市の「誰にでもやさしいまち ふくしま」の実現を目指して、バリアフリーの推進に取り組む事業のひとつとして、心のバリアフリーを学べる小学生向けの冊子を作成しました。



普及・啓発冊子（イメージ）

バリアフリー情報の収集

高齢者や障がい者、小さなお子様連れや外国人などの全ての人が移動する際や施設利用時における利便性や安全性を向上させるために、バリアフリー化された施設や設備、移動可能な経路などの情報について、SNSを活用した一般参加型の情報収集など、官民連携による取り組みを推進しています。



バリアフリー情報の発信



どこにバリアがあるかというバリア情報も外出の際には必要となり、バリアフリー情報、もしくはバリア情報の提供により、どの施設が利用可能・不可能といった情報を事前に把握できるよう、バリアフリー化された施設の情報をわかりやすく提供するバリアフリーマップの更新やバリアフリー対応情報を記載できるステッカーの提示などについて、官民一体となって取り組んでいます。



誰でも外出前や外出先で、必要な情報を施設毎に検索しなくても効率的に入手することが可能となり、安心して外出が出来る

東急電鉄株式会社(令和元年度バリアフリー化推進功労者国土交通大臣表彰受賞者)が、令和二年度内閣府バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者表彰において内閣総理大臣表彰を受賞。(大手民鉄では初)

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



ホームドア



接客サービス選手権の様子



東急電鉄株式会社
永田クラブ・経済研究会に公表

令和2年度バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者表彰

令和2年12月15日
内閣府政策推進官
(成瀬謙吾担当)

(別添)

令和2年度バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者表彰について

バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進について顕著な功績又は功労のあった個人又は団体を顕彰し、バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する優れた取組を広く普及させるため、バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者表彰式を、下記により行いますので、お知らせいたします。

1. 表彰式

- (1) 日 時：令和2年12月16日(水) 15:25～15:45
- (2) 場 所：総理大臣公邸大ホール
- (3) 次 第：○内閣総理大臣挨拶
○表彰状授与
○内閣総理大臣表彰(菅内閣総理大臣)
○内閣府特命担当大臣表彰(坂本内閣府特命担当大臣)
○記念撮影

2. 受賞者(別添資料参照)

- 1) 内閣総理大臣表彰 2件
- 2) 内閣府特命担当大臣表彰「優良賞」 3件
- 3) 内閣府特命担当大臣表彰「奨励賞」 4件

3. 取材等

- ・冒頭から「記念撮影」前まで取材可能です(カメラ撮影を含む)。
- ・ペン記者は各社1ヘンでお願いたします。
- ・表彰式は全員マスク着用のため、マスク着用の御協力をお願いします。
- ・冒頭報道室及び内閣府担当者の指示に従ってください。

(本件御案内)

内閣府政策推進官(政策推進担当) 件
参事官(総務調整担当) 件 山口、松本
TEL:03-3581-3441 FAX:03-3581-3269



授賞式の様子(首相官邸ホームページより)

令和2年度バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者表彰 受賞者

【内閣総理大臣表彰】(2件)

- ①株式会社 アスコム 1
- ②東急電鉄株式会社 3

【内閣府特命担当大臣表彰 優良賞】(3件)

- ①岡山放送株式会社「手話が語る郷土」制作チーム 5
- ②セイコーウオッチ株式会社 7
- ③PaIabra株式会社 9

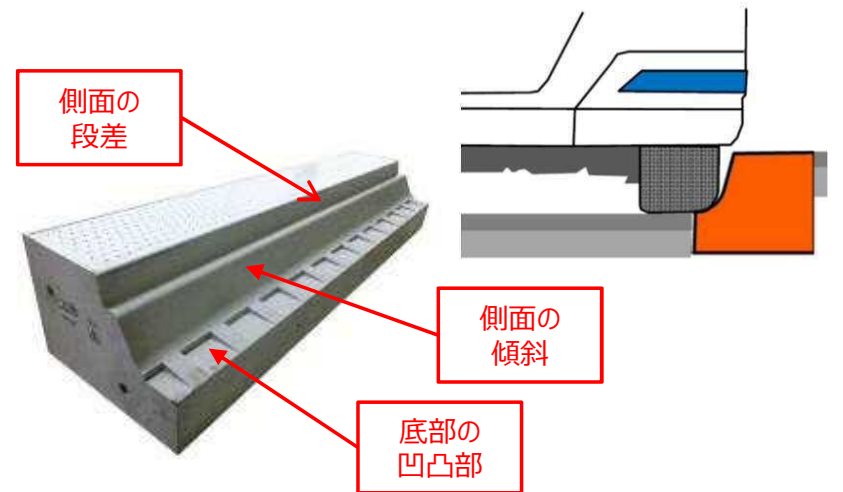
【内閣府特命担当大臣表彰 奨励賞】(4件)

- ①奥山製衣 11
- ②神奈川トヨタ自動車株式会社 13
- ③大日本印刷株式会社 15
- ④特定非営利活動法人福祉住環境ネットワークこうち 17

新潟市では、バス停にバスを隙間なく停車するための専用縁石(バリアレス縁石)を設置することにより、歩道とバスとの段差や隙間を解消し、誰もが安心してバスに乗ることができるようにするための実証実験を実施

バリアレス縁石とは

- ・側面を特殊な形状にすることで、タイヤが縁石に接触しても衝撃がほとんどなく、**バス停にバスを近づけること(正着)ができる縁石**
- ・縁石の一部に凹凸を設け、車両が縁石に接近すると微振動により運転手が感知できる構造
- ・国産バリアレス縁石の研究、開発は横浜国立大学 中村文彦教授、(公社)日本交通計画協会、(株)アドヴァンスらによる取組み
- ・**新潟市ではH27年度から実証実験を実施**
- ・H28年度に国内で初めて国産バリアレス縁石を新潟市で導入
- ・H30年度以降、岡山市の後楽園前、福岡市のアイランドシティ等で導入
- ・〔課題〕正着性が確保されるためには、バス運転手の教育など事業者との連携が必要



バス停バリアフリーの推進に向けた社会実験 (R2年度)

- (国土交通省道路局社会実験に採択)
- ・多くの路線バスが発着するバス停(新潟駅万代口バスターミナル0番線)に試験的に導入し、路線バスの実運行の中で大型バス及び連節バスの正着状況について把握するとともに、運用面での正着性向上策を検討
 - ・視覚障害者、車椅子使用者の乗車体験等を実施



実証実験見学

令和2年11月19日(木)

- ・北陸信越運輸局職員及び移動等円滑化評価会議北陸信越分科会の一部委員により実証実験を見学



今後の導入方針

- ・整備予定の新潟駅高架下交通広場等への導入を検討

視覚障がい者の方が利用できる「新しい形の観光案内ツール」を検討するため、株式会社リモートアシストの通信機器「リモートアシスト」を使用し、観光地で目の不自由な方に対する遠隔音声案内の実証実験を実施。

<日時>

- ①令和2年11月9日(月) 14:00-16:00 参加者16名 (視覚障がい者2名、大学生5名、ガイドヘルパー1名 ほか)
- ②令和2年11月11日(水) 10:00-12:00 参加者19名 (視覚障がい者2名、大学生5名、ガイドヘルパー2名 ほか)

<場所>

【屋外】伊勢神宮内宮前 おはらい町・おかげ横丁 【屋内】神宮会館 会議室

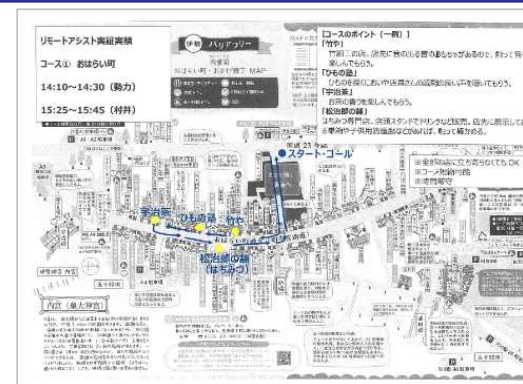
<実施者>

伊勢市、特定非営利活動法人伊勢志摩バリアフリーツアーセンター

<コースの設定>

大学生が事前に調査した結果を元に、「触る、嗅ぐ、聞く」を楽しめるスポットを15分程度で周遊できるコースを設定。

- ・木工土産物店で音の出る昔ながらの玩具に触れる。
- ・干物のにおいや、威勢の良い店員さんの声を聞く。
- ・お茶やお香のお店で香りを楽しむ。
- ・大きなオブジェ（招き猫）に触る。 …など



伊勢市バリアフリーマップ



リモートアシスト



ウェブカメラの装着



遠隔で音声案内を受ける視覚障がい者の方



屋内から音声案内を行う大学生

<視覚障がい者の方の意見>

- 行動範囲が広がったと感じた。他の場所もカメラを付けて歩いてみたい。
- コミュニケーションが増えて、今まで以上に楽しかった。
- カメラは軽く、装着している感覚は少ない。



<大学生の意見> (屋外で視覚障がい者の手引き、屋内でオペレーターを担当。)

- 初めてのことで不安もあったが、たくさんコミュニケーションが取れて楽しくできた。
- 文字のサイズが小さいメニューの情報など、画面を通じて伝えるのが難しいときがあった。
- 障害物やお店の情報をもっと丁寧な言い方でガイドできるようになりたい。



<今後の課題>

● 安定した通信の維持

⇒ 通信が途切れてしまうときが何度かあった。特定の場所で電波状況が不安定な可能性、また、歩きながらの通信となるため通信の負荷が大きくなった可能性がある。開始地点変更により、比較的安定した通信が可能となった。

● カメラの撮影範囲拡張と画質向上

⇒ 足元の様子が捉えられない場合が多く、手引き者が近距離のバリアに注意を払う必要がある。また、飲食店のメニューなど、文字のサイズが小さい場合はカメラがかなり近くまで寄らないとオペレーター側で読みにくいことから、画質の向上が望まれる。

● コミュニケーション

・ オペレーター側も受け手もマイクを通じてコミュニケーションが可能であるが、双方が同時に話すと成立しない。

⇒ 一方が話し終えてからでないと、もう一方の声が伝わらない点に留意する必要がある。

・ 分かりやすい情報伝達を行うためには、オペレーターとしての経験が必要。

⇒ 「10メートル先の右手に伝統工芸品のお店がある」など具体的に伝える。マニュアルや事例集があれば役立つと考えられる。

・ オペレーター側からの情報が無い状態のとき、通信がつながっているかどうか受け手側が不安に感じるときがある。

⇒ リズムを刻む音声を常時流した。コミュニケーションの妨げや受け手のストレスにならないリズムや音質などについて検討が必要。

◇目的

障害当事者が調査収集することにより、障害当事者の目線での的確なバリアフリー情報を収集し、多くの障がいのある人に情報提供し、社会参加の促進を図ることを目的とする。

◇内容

私たち車いす障害者にとって外出は不安とバリアがありますが、「交通バリアフリー法の改正」「だれもが住みたくなる福祉滋賀のまちづくり条例」などの整備により多くの改善がされ、外出は容易になってきました。しかし、まだまだ、公共交通機関のアクセス問題や宿泊施設のバリアフリー状況は厳しい面があります。2024年に滋賀県で開催される国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会では障害を持った選手はもちろんの事、応援に来られる方も多く来県、滞在されることや大会の準備においても宿泊施設や公共交通機関のバリアフリー情報は重要な情報となります。調査した宿泊施設や公共交通機関のバリアフリー情報をウェブサイトで公開します。

◇期間と具体的な調査内容

・期間・・令和2年4月～令和3年3月(調査期間は12月まで)

・調査内容

⑦県内のJR・各私鉄全駅におけるバリアフリー状況(ハード面・ソフト面)の調査122か所

①県内の主要な宿泊施設(概ね50室以上)のバリアフリー状況79カ所



調査後気付いた点

一般客室で段差がなくユニバーサルルームと同等の造りで車椅子で利用可能

トイレバスは使えるが残念な事に和室

フラップのボックスが邪魔で車椅子がセットできない。これでは車から降りれない。



知的障害・発達障害者支援のために 「新型コロナウイルス感染予防」に関する チラシ・ポスターを作成

◇ 特徴

- ・ 分かりやすいイラスト付き
- ・ ルビ付き
- ・ 簡潔な説明
- ・ 分かち書き

※子どもにもわかりやすいと、小学校でも活用されている。

公共交通機関や建物においても、

分かりやすい情報提供に工夫を。

よくあるコロナの注意書き・掲示物

- ・ 文字ばかり
- ・ 漢字にルビがない
- ・ 表現が難しい
- ・ 情報が多すぎる

・・・知的障害・発達障害者には理解しにくい。



■イベントの概要

- ・新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛要請等の影響で、旅行自体が敬遠されている現状において、「**バリアフリーオンラインツアー**」を実施することで、身体や健康状態に不安がある高齢者や障がい者でも、自宅にいなから旅行気分を味わえる島根オリジナルのオンラインツアーを体験いただき、新型コロナウイルス感染拡大収束後の島根県への誘客のきっかけづくりを行う。
- ・**移動手段（ノンステップバス等）や観光施設、宿泊施設等のバリアフリー状況を前もって紹介**することで、安心して旅行ができるよう情報発信。

開催日：令和3年2月7日（日）

参加者：全国から車いす使用者を中心に20名が参加。

- ・プロジェクトゆうあい（松江／山陰バリアフリースターセンター）のネットワークから、全国のバリアフリースターセンター約20か所へ案内
- ・島根県内の障がい者団体等への呼びかけ

参加費：3,000円

主催者：島根県観光振興課／企画運営：特定非営利活動法人プロジェクトゆうあい



■イベントの様子

- ・北海道から鹿児島まで13都道府県から20人が参加。松江城や堀川などからの景色をオンライン（ZOOM）の画面上で体験。
- ・スタッフが撮影した映像を通じて、参加者らはチャットをしながら約2時間半のツアーを満喫。堀川遊覧船では、車椅子での乗船の流れを紹介するなど、様々な場面でバリアフリー対応状況も紹介した。
- ・参加者には、事前に「和菓子の手作り体験セット」などのお土産が届けられており、オンラインで職人の話を聞きながら、味覚でもオンラインツアーを楽しんだ。

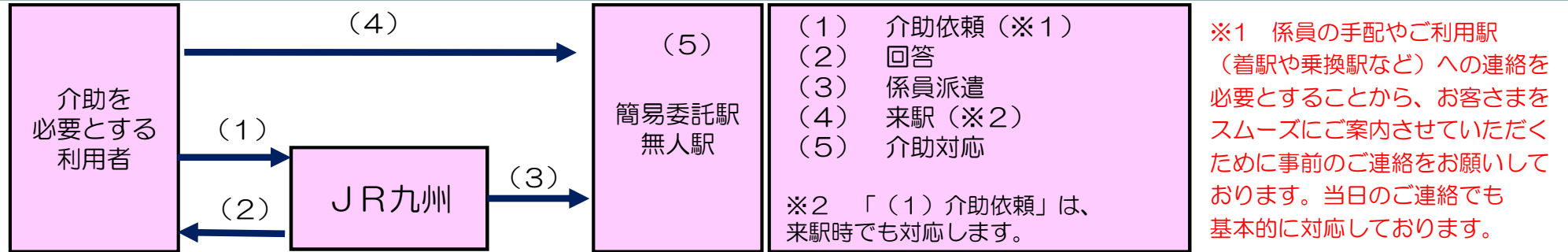
特定非営利活動法人プロジェクトゆうあい

- ・2004年設立。翌年から障がい者就労継続支援事業（A型／B型）を開始。
- ・放課後デイサービスやバリアフリースターなど障害者支援の取組のほか、市内の公共交通機関の時刻表を発行する等、公共交通の利用促進、まちづくりにも取り組んでいる。



① JR九州社員等対応

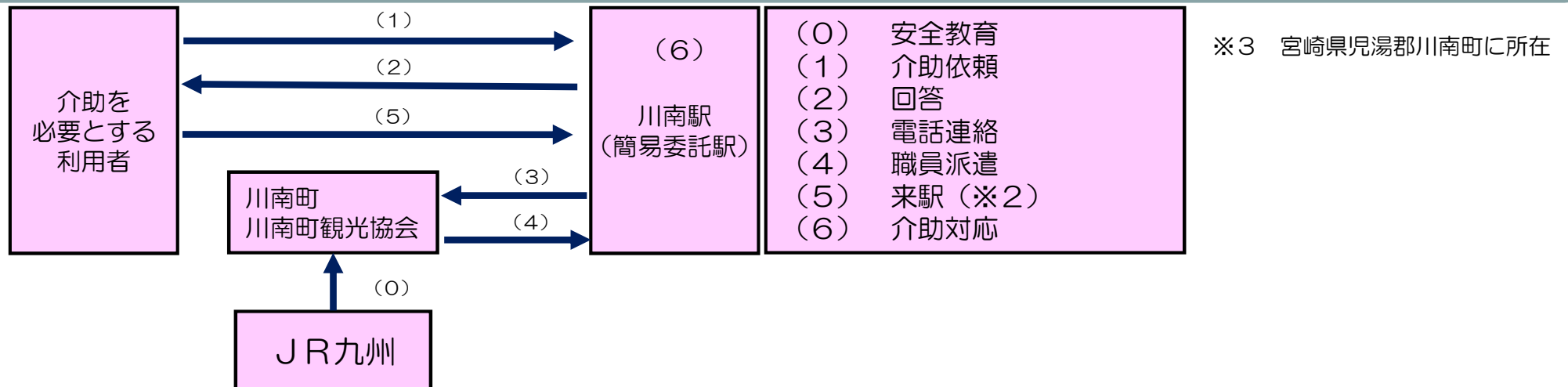
車椅子の利用者が簡易委託駅や無人駅を使う際、**安全教育を受けた社員**を派遣し、乗り降りの介助を行っている。










② JR九州社員等以外対応

地域と協力し対応できる可能性を示す

車椅子の利用者が川南駅(※3)で駅係員へ依頼し、依頼を受けた駅係員は川南町又は川南町観光協会へ電話連絡し、同町又は同観光協会から**安全教育を受けた職員**が派遣されて、乗り降りの介助を行っている。【対応時間】平日8時30分～17時00分時間外及び事前連絡分は①対応



□ 沖縄総合事務局において、国土交通分野におけるバリアフリー化の推進に多大な貢献が認められた個人又は団体の優れた取組を広く普及させ奨励することを目的として「局長表彰制度」を制定、県内の優れた取組を表彰。

受賞者	(株) パームロイヤル	沖縄都市モノレール(株)
取組	<p>那覇の観光ホテル「パームロイヤルNAHA」を運営。 【ハード面】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・LGBTに配慮した多目的トイレの設置 <p>【ソフト面】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同性パートナー向けハネムーンプランの造成 ・LGBTに関する社内研修の実施、LGBTの方がより働きやすい環境にする配慮 ・日本初LGBT支援チャーターフライト運航の提案の実現 ・LGBTフレンドリーホテルとしての宿泊受入れ ・「逃げるバリアフリー」としてホテル営業中に夜間消防訓練を全国で初めて実施 ・(一社)アレルギー対応サポートデスク沖縄にて施設研修制度の創設に尽力 ・沖縄観光コンベンションビューローのバリアフリーワーキング委員会において、LGBT、食物アレルギー、施設のバリアフリー化に対し多様な方々を受け入れるよう沖縄県に提言書を提出  <p>LGBTに配慮した多目的トイレの表示</p>  <p>夜間消防訓練 (逃げるバリアフリー)</p>  <p>LGBTフレンドリーホテルとしての宿泊受入れ</p>  <p>LGBT支援チャーターフライト</p>	<p>ゆいレールを運営。 【ハード面】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モノレールの車両とホームドア間の隙間を極力少なくし、乗り降りする際の段差を解消 ・延長区間駅のホームドア開口部の広さを、多客対応を考慮し既存駅1600mmから1900mmに拡張 ・各駅の券売機等の案内を多言語化、各施設のキャッシュレス化、トイレの洋式化 <p>【ソフト面】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定の駅には外国人窓口対応者を配置するなど、海外利用者の利便性の向上  <p>段差解消</p>  <p>ホームドア開口部拡張</p>  <p>トイレの洋式化</p>  <p>多言語対応券売機</p>  <p>外国人窓口対応者</p>  <p>外国人対応窓口</p>

国土交通省等における最近の主な取組

新幹線の新たなバリアフリー対策等について

新幹線の新たなバリアフリー対策について

1. 検討会の趣旨

東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機に、新幹線のバリアフリー対策を抜本的に見直し、**世界最高水準のバリアフリー環境を有する高速鉄道を実現**するため、「新幹線のバリアフリー対策検討会」を設置する。

2. 検討体制と開催状況

新幹線のバリアフリー対策検討会

【構成員】

- ・DPI日本会議、日本身体障害者団体連合会、全国脊髄損傷者連合会、全国自立生活センター協議会
- ・JR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR九州
- ・国土交通省 総合政策局、鉄道局

【開催実績】

第1回検討会：令和元年12月23日、第2回検討会（とりまとめ）：令和2年8月28日

ソフト対策検討WG

- 車椅子利用者の予約方法等について検討

【開催実績(令和2年)】

第1回WG：1月17日、第2回WG：2月7日、
第3回WG：4月24日、第4回WG：6月30日

ハード対策検討WG

- 車椅子用フリースペース等について検討

【開催実績(令和2年)】

第1回WG：1月17日、第2回WG：2月7日、
第3回WG：4月24日、第4回WG：6月30日、
《実証実験》第1回：7月12日、第2回：8月3日



令和元年12月23日
第1回検討会の様子(赤羽大臣の挨拶)



令和2年8月3日
車椅子用フリースペース実証実験の視察の様子
(東海道新幹線 N700S試験車両)

3. 主な取組状況

- 令和2年 3月 3日 新幹線のバリアフリー対策検討WGによる「新幹線の新たなバリアフリー対策(中間とりまとめ)」を公表
- 令和2年 3月14日 普通車指定席の車椅子対応座席の販売方法を変更し、当日においても車椅子利用者用に確保(一般用席として販売しない)
- 令和2年 4月20日 車椅子対応座席を利用する際の案内方法について、2日前までの申し込みを求めない形に5月号の時刻表から変更
- 令和2年 5月11日 全ての新幹線において車椅子対応座席のウェブ申し込みを運用開始
- 令和2年 8月28日 新幹線のバリアフリー対策検討会による「**新幹線の新たなバリアフリー対策について(とりまとめ)**」を公表
- 令和2年10月30日 「車椅子用フリースペース」の導入に向けた**移動等円滑化基準等の改正**(令和3年7月1日施行)

令和3年7月1日以降に導入される全ての新幹線車両について、車椅子用フリースペースの設置を義務付け。また、既存の新幹線車両についても、同基準に適合するよう努力義務が課せられる。

新幹線の新たなバリアフリー対策について

（「新幹線のバリアフリー対策検討会」におけるとりまとめ 令和2年8月28日）

東京オリンピック・パラリンピック競技大会を迎えるに当たって

- 東京オリンピック・パラリンピックを契機として、**障害の有無にかかわらず、誰もが快適に移動や旅を楽しめる環境整備に向けた気運の高まり**
- 成熟社会である我が国にとって、今大会の**レガシーは「真の共生社会」の実現であり、それに向けて力強く前進する「歴史的転換」が求められている**

「真の共生社会」に相応しい、あるべき新幹線の姿

- 現在の一般客室内の車椅子スペースは、
 - ① **数が限られており**（1編成につき1～2席）、グループで乗車することができない
 - ② 車椅子に乗ったままでは**通路にはみ出してしまう**
 - ③ 予約・購入に当たっては、介助者（駅係員）確保等により**時間を要する場合がありますほか、ウェブ上で予約・購入手続きが完結しない** などの課題

東京大会のレガシーとなる「真の共生社会」の実現に向け、**新幹線のバリアフリー化はその象徴となるべきもの**であり、誰もが当たり前、快適に移動や旅を楽しむことができる、**世界最高水準のバリアフリー環境を有する高速鉄道の早期実現**を目指す。

新幹線の新たなバリアフリー対策と今後の取組

速やかに実施する対策

(1)「車椅子用フリースペース」の導入

- 座席数に応じて1編成に3～6席（多目的室を除く）の車椅子が利用可能
- 移乗の有無や介助が必要な方、ストレッチャー式車椅子使用者など、様々な障害の状態に対応可能なレイアウト
- ウェブ上で予約・購入が完結するシステムの導入

(2) 現在の車椅子対応座席^(※)等の予約・販売方法の改善

- 窓口における発券手続きの見直しによる待ち時間の短縮等
 - ウェブ申し込みの改善（申込期限の短縮等）
- ※車椅子スペースに隣接し、車椅子使用者が当該スペースを利用する際に予約する座席

新たな新幹線車両の導入時など中長期的に取り組む事項

- 今回整備する車椅子用フリースペースの利用状況等を踏まえつつ、座席種別ごと（グリーン車や普通車自由席等）への車椅子用フリースペース拡充を検討
- 授乳室の整備など車椅子使用者にとって利便性の高い多目的室の利用環境や介助者と共に利用できる車椅子対応トイレなど車内設備の仕様等について検討

早期実現に向けた取り組み

- 世界各地から多くの方々を訪れる東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、車椅子用フリースペースの導入を始めとする世界最高水準のバリアフリー環境を有する高速鉄道の実現に向けて関係者が一丸となって取り組む



新幹線における車椅子用フリースペースについて

1. 車椅子用フリースペースの基本的な考え方

隣の座席への移乗が困難な方、保護者の付き添いや介助が必要な方など様々な障害の状態に対応し、障害のある方が一般の方と同様にグループで快適に乗車できるよう、車椅子用フリースペースを一般客室に設ける。

2. 車椅子スペース数の考え方

1編成あたりの提供座席数に応じて以下のように設定(グリーン車を除く)

1編成あたりの座席数	車椅子スペース数	備考
1000を超える場合	総席数の0.5%※)以上	多目的室を含む
500~1000席	5席以上	
500席未満	4席以上	

※)国際パラリンピック委員会「アクセシビリティガイド(2013年6月)」による競技会場における車椅子座席の割合(一般の大会)

3. 車椅子用フリースペースの具体的な要件

- ① 少なくとも2人以上の方が車椅子に乗ったまま窓際で車窓を楽しめること
- ② 車椅子用フリースペースの通路は、乗客やワゴン等の通行に支障のない通路幅を確保すること
- ③ ストレッチャー式車椅子を含む大型の車椅子の方が2人以上で利用可能なこと
- ④ 車椅子使用者の移乗用席を2席以上※1)、それに隣接して※2)介助者もしくは同伴者の席を2席以上※1)設けること

※1)座席数500席未満は1席以上

※2)車両の構造上の理由等により「隣接」とすることが困難な場合は「近接」も可とする



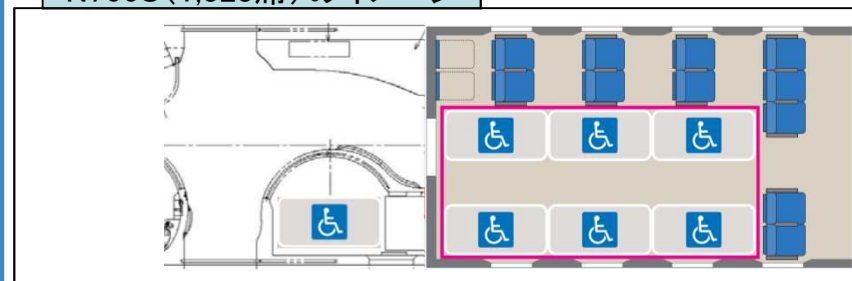
現行のN700S(車椅子スペース2席)



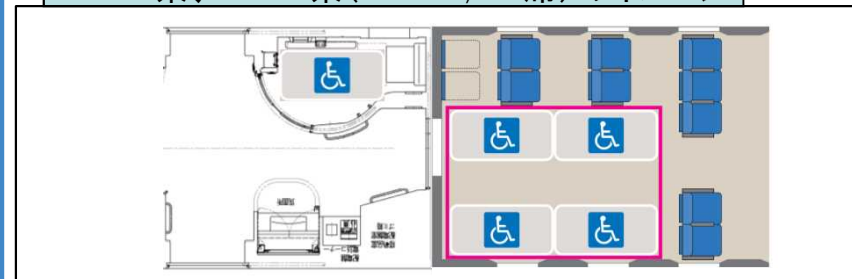
実証実験(8月3日)におけるN700S試験車両のレイアウト(車椅子スペース6席)

(参考)主な新幹線車両に当てはめた場合

N700S(1,323席)のイメージ



E5・H5系、E7・W7系(500~1,000席)のイメージ



ミニ新幹線E8系(500席未満)のイメージ



※2024年春導入予定

【凡例】

: 車椅子用フリースペース : 車椅子スペース

車椅子用フリースペースの整備に向けた利用環境の改善について

中間とりまとめ以降実施した対策

- 令和2年3月14日 これまで当日には一般の方にも販売していた普通車指定席の車椅子対応座席については、販売方法を変更し、当日においても車椅子使用者用に確保することとした
- 令和2年4月20日 車椅子対応座席を利用する際の案内方法について、2日前までの申し込みを求めない形に変更した(5月号の時刻表から)
- 令和2年5月11日 これまで電話や窓口での申し込みが必要であった車椅子対応座席について、全ての新幹線においてウェブによる申し込みを可能とした。複数の新幹線を跨いだ行程にも対応するため、各新幹線のウェブサイトを相互に参照できるよう設定した

車椅子用フリースペースの導入を見据え、予約・販売方法を改善し、車椅子使用者の新幹線における利用環境をさらに向 上させるべく、以下の対策を講じる

1. 車椅子用フリースペースに対応したウェブ予約システムの導入

- ① 東海道・山陽新幹線において、車椅子用フリースペースの導入を待たずに車椅子対応座席のウェブでの予約・購入を試行実施^(注)し、利用実態や利便性を検証^(年度内に準備の上、オリパラまでに実施)
- ② 新たに整備される車椅子用フリースペースについては、車椅子スペースをウェブで予約から購入まで完結する利便性の高い予約システムを導入^(車椅子用フリースペースの整備の進捗に伴って全新幹線で導入)

2. 現在の車椅子対応座席等の予約・販売方法の改善

- ① **窓口における乗車券類の発券の待ち時間の短縮等**^(年度内より順次実施)
 窓口における待ち時間の短縮を図るため、介助要員の配備が比較的充実し、かつ設備や環境の整備が整っていると予め確認できる新幹線主要駅間から関係部署の承認を待たずに発券できるよう業務フローの一部を見直す
 発券後から乗車までの所要時間についても、引き続き、利用の繁閑に応じた係員の配置や駅における乗車までのプロセスの改善等により、所要時間が短縮できるよう改善を図っていく
- ② **ウェブ申し込みの改善**^(年度内に準備の上、オリパラまでに実施)
 中間とりまとめを受け改善を行った車椅子対応座席のウェブ申し込みについて、申込期限の短縮等によりさらなる利便性の向上を図る

(注) 以下の点に留意しながら、試行的に実施し、検証を行う(実施内容は調整中)。

- ・車椅子使用者が当日も車椅子対応座席を確保できるよう一般利用者には予約させない措置を講じているが、本措置を実施するには、システム上誰でも予約可能な状態に戻すことが必要
- ・「なりすまし」の防止措置が必要であり、予約画面等で注意喚起を実施
- ・予約システムを導入することで、座席の予約と介助の手配が別となるが、単独乗降を推奨するものではないため、車椅子使用者自身が事前に確実な介助申込みを行うことへの理解が不可欠
- ・ウェブ利用者以外の方の利用環境を維持するため、複数の車椅子対応座席の一部のみをウェブ用に確保することが必要

<ウェブ予約画面イメージ(試行時)>

	E	D	C	B	A
13番	○	○	■	×	×
12番	○	○	■	×	×

	E	D	C	B	A
13番	○	○	■	○	○
12番	○	○	■	×	×

画面上で選択可能



N700S 11号車

車椅子使用者が単独乗降しやすい ホームと車両の段差・隙間の縮小

背景・目的

- 来たる東京オリンピック・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しやすい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、関係者による検討会を設置し検討した。



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。

* 車両床面の高さは、車輪の摩耗や乗客の重量により変動(降下)するが、一方で、旅客の円滑な移動のため、逆段差(車両床面に対しホーム面が高くなる状態)は2cmを限度としている

段差・隙間の目安値(令和元年10月 バリアフリー整備ガイドライン改定)

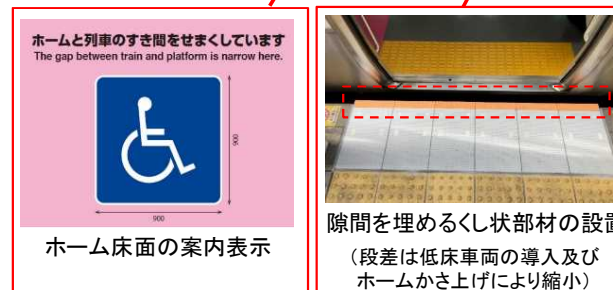
ホーム形状や軌道構造に応じて、以下を当面の目安とする。

	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しやすい環境整備のために、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

整備事例

【JR東日本 山手線 高輪ゲートウェイ駅】
 (令和2年7月2日 赤羽大臣視察)



取り組み状況など

- 東京オリンピック・パラリンピック競技大会の会場最寄り駅やその乗り換え等に利用される首都圏の主要駅については、同競技大会に向けて対応可能なホームを選定し、優先的に整備を進めるよう、鉄道事業者を指導。
- 単独乗降しやすい駅のマップ化(令和元年12月公表)や鉄道事業者による利便性の高いWebサービスやアプリ等の策定などを促進するとともに、あわせて、一緒に乗降する一般の鉄道利用者が積極的に手助けをすることで、車椅子使用者の円滑な移動を確保することも望まれる。
- 鉄道事業者の取り組みを促すため、整備の状況を毎年度公表する予定。

Webサービス事例

【東京メトロの車椅子利用者向けWebサービス『スムーズメロ』】



乗車位置案内画面イメージ

※ホームと車両床面の段差・隙間が目安値を満たしているか分かる。

ホームと車両の段差・隙間の縮小箇所(表示・案内について)

車椅子利用者にとって、より利用しやすい鉄道駅の環境を整備するため、バリアフリー整備ガイドラインを一部改正し、対策箇所の表示・案内の事例をガイドラインに追記することにより、デザインの共通化等を推進する。

追記内容① 車椅子使用者が単独で乗降しやすい乗降口の位置表示のあり方

②鉄軌道駅のプラットフォーム

乗降位置表示	<p>(略)</p> <p>○車椅子使用者が単独で乗降しやすい乗降口がある場合、車椅子使用者本人が当該乗降口において単独で乗降できるか判断できるよう、当該乗降口に関する案内を行う。例えば、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プラットフォーム床面等に当該乗降口位置等を表示する。この表示は、事業者の違いによらず、周囲の旅客に効果的に周知できる共通のデザインであることが望ましい。 <p>(略)</p>
--------	--

◆段差・隙間を縮小している箇所の案内表示の事例

JR東日本 山手線



東京地下鉄 丸ノ内線



◆エレベータ乗降口に各駅の整備箇所をご案内

2号車4番扉にて整備

2	3
2	3
2	3

- 対策が実施されており、段差・隙間が目安値を満たしている
- 対策は実施されているが、段差・隙間が目安値を満たしていない

車椅子利用者が確認しやすい位置に貼付

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・国土交通省の意見交換会

1. 意見交換会の趣旨

近年、鉄道駅については、無人駅が増加する傾向にある。また、有人駅についても、一部時間帯において駅員が不在となる駅も存在する。これら無人駅等のうち、特に障害者の方々が利用する駅については、可能な限り不便なく鉄道が利用できる環境を整えることが重要であることから、障害当事者団体及び鉄道事業者の双方から無人駅等の諸課題等について意見を伺ったうえで、今後、無人駅等の安全、円滑な利用に資する取組について検討する。

2. 意見交換の内容

- 無人駅等の実態把握
- 障害者が実際に無人駅等を利用した際に感じる課題、要望等
- 鉄道事業者による無人駅の安全、円滑な利用に資する工夫事例
- 無人駅等の安全、円滑な利用に資する技術動向
(「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」とも連携)
- 駅の無人化等要員配置の見直しに係るガイドラインの検討 等

3. 意見交換会メンバー

障害者団体 (日本視覚障害者団体連合、全日本ろうあ連盟、DPI日本会議、全国自立生活センター協議会、
日本身体障害者団体連合)

鉄道事業者(JR6社、大手民鉄16社、日本民営鉄道協会)

国土交通省鉄道局

4. 開催状況、今後の予定

- 第1回 2020年11月 6日
 - 第2回 2020年12月21日
 - 第3回 2021年 3月12日
- 2021年夏ごろに最終とりまとめ(ガイドライン化)を予定

「新技術等を活用した駅ホームにおける 視覚障害者の安全対策検討会」等について

1. 設置趣旨

JR日暮里駅(令和2年1月)、JR阿佐ヶ谷駅(同年7月)などにおいて視覚障害者がホームから転落する痛ましい事故が続いている。転落事故を防ぐためにはホームドアの整備が有効だが、整備に多くの時間や費用を要することや、構造等の要因で整備が困難なホームもあることから、ホームドアによらない転落防止対策が喫緊の課題となっている。

このため、ホームドアの設置を引き続き推進するとともに、ホームドアが整備されていない駅ホームにおいて、ITやセンシング技術等を積極的に活用し、駅係員のみならず鉄道利用者による協力も視野に入れて、視覚障害者の方々に駅ホームを安全に利用いただくための対策についての検討を行うことを目的とする。

2. 検討内容

- ・視覚障害者のホーム転落の実態把握と原因分析
- ・視覚障害者がホーム端に接近した場合に、センサーやカメラでこれを検知し、危険であることを知らせる方策
- ・駅係員やスマホの音声等により視覚障害者を適切に案内・誘導する方策(誘導ブロックの適切な設置方法を含む)

3. 検討会メンバー

視覚障害者団体・支援団体、学識経験者、鉄道事業者、国土交通省

〔 ※視覚障害者団体・支援団体：日本視覚障害者団体連合／東京都盲人福祉協会／日本弱視者ネットワーク
日本網膜色素変性症協会／日本歩行訓練士会／日本盲導犬協会 〕

4. スケジュール

第1回検討会 令和2年10月9日

- ・検討会の設置について(検討会の趣旨、検討事項等)
- ・視覚障害者の転落事例に関する講演(成蹊大学 大倉名誉教授) 等

第2回検討会 令和2年11月9日

- ・新技術を活用した転落防止対策等(7件)に関するヒアリング 等

第3回検討会 令和2年12月11日

- ・駅ホームにおける視覚障害者の歩行訓練について 等

第4回検討会 令和3年2月12日

- ・ホームからの転落に関するアンケート及びヒアリング結果について 等

第5回検討会 令和3年2月26日

- ・新技術を活用した転落防止対策等に関するフォローアップ 等



第1回検討会(令和2年10月9日)より

ホームからの転落を防止する

線路転落を物理的に防止

ホームドア

ホーム端への接近を注意喚起

ホーム端接近時に注意喚起

(CPライン)

CP: Color Psychology(色彩心理)

視覚障害者の案内・誘導

駅員等による案内・支援

誘導ブロックによる適切な案内

転落を検知等し、列車を停止させる

転落検知通報システム

列車非常停止ボタン

転落検知マット

実証 実験中

危険ですからおさがり下さい

音声で注意喚起

AI映像解析 エッジサーバ

放送機器

監視拠点

ホームのカメラの映像からホーム端へ接近する人をAIで認識し、音声で注意喚起

技術 開発中

バイブレーター

受信機

タグ内蔵シート

受信

タグ

ホーム端に設置されたICタグからの信号を足首や白杖の先端に取り付けた受信機が感知し、バイブレーターの振動で注意喚起

実証 実験中

改札口

カメラ

画像認識AIサーバー (白杖や車椅子を検知)

駅務室

駅係員

白杖

車椅子

お手伝い・お声掛け

通知用パソコン

改札口のカメラの映像から白杖や車椅子をAIで認識し、駅係員へ通知

構想 中

イメージ

クラウド

案内・支援

視覚障害者

駅員等

視覚障害者がアプリで送信した支援要請を駅員等が受信し、案内・支援

実証 実験中

Smart Phone

Camera

QR Code

右3mで改札です

QRコード設置イメージ

警告ブロックに貼付したQRコードをスマホで読み取り、専用アプリによる音声案内で誘導ブロック上を安全に誘導

一部の駅で 導入

ホーム中央に誘導ブロックを敷設した虎ノ門ヒルズ駅

一部の駅で 導入

①カメラで転落を検知

②アラーム発光

③列車非常停止ボタンを操作

ホームのカメラ映像から転落する人をAIで認識し、駅執務室に通報、列車を停止



高齢者・障害者等の円滑な移動等に 配慮した建築設計標準について

高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準の改正に関する検討会

設置趣旨

- 前回の「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（以下、「ガイドライン」という。）」の改正から約2年半が経過したことから、障害者団体等からの要望を踏まえ、必要な見直しが求められた。
- このため、令和3年1月31日に、学識経験者、障害者団体、事業者団体等から構成される「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準の改正に関する検討会（以下、「検討会」という。）」を設置し、ガイドラインについて改正すべき内容の検討を行った。

<主な改正事項>

- ① 高齢者、障害者等の利用に配慮した小規模店舗の設計等に関する考え方・留意点の追加
- ② 重度の障害、介助者等に配慮した設計等に関する考え方・留意点の充実
- ③ 建築物のバリアフリーに関する優良事例の追加（国立競技場、小規模店舗、病院、歴史的建造物等）

構成メンバー

- 学識経験者、高齢者・障害者団体、事業者団体、建築関係団体、地方公共団体（オブザーバーとして関係省庁も参加）
・上記改正事項の①の項目については、「小規模店舗WG」を設置して集中的に議論。

スケジュール

- 令和3年1月31日に、第1回検討会を開催し、現状の取組状況・課題を整理するとともに、検討会の進め方について審議。
- 令和3年6月29日に、第2回検討会を開催し、バリアフリー設計に関するガイドラインの改正の方向性等について議論。
- 関連団体等からのヒアリングを経て、検討会及び小規模店舗WGにて審議頂き、パブリックコメントを経てガイドラインを改正し、令和3年3月に公表した。

時期	検討会	小規模店舗WG
令和2年1月 ～3月	<ul style="list-style-type: none"> ● 第1回検討会 第1回：1/31 ・検討会及び小規模店舗WGの設置について ・現状の取組状況・課題について ・今後の進め方について ● 高齢者・障害者団体、関連業界団体等からのヒアリング 	<ul style="list-style-type: none"> ● 第1回WG ※第1回検討会と合同開催 第1回：1/31 ● 高齢者・障害者団体、関連業界団体等からのヒアリング
令和2年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 3回開催 第2回：6/29 第3回：10/28 第4回：12/25 ・建築設計標準改正の考え方について ・建築設計標準改正（案）について （重度障害、介助同伴者への配慮、その他等） ・設計事例紹介など ● パブリックコメントの実施（令和3年1月29日～3月1日） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 3回開催 第2回：6/29 第3回：10/28 第4回：12/25 ・小規模店舗に係る建築設計標準改正の考え方について ・小規模店舗に係る建築設計標準改正（案）について ・小規模店舗の設計事例の紹介など ● パブリックコメントの実施（令和3年1月29日～3月1日）
	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準改正版の公表（令和3年3月）	● 小規模店舗における高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（抜粋版）の公表（令和3年3月）

学識経験者

5名

(学識経験者:5、関係団体:43、オブザーバー-各省庁等)

座長	高橋 儀平	東洋大学 名誉教授
	佐藤 克志	日本女子大学家政学部住居学科 教授
	菅原 麻衣子	東洋大学ライフデザイン学部人間環境システム学科 教授
	松田 雄二	東京大学大学院 工学系研究科建築学専攻 准教授
	布田 健	国土技術政策総合研究所 住宅研究部住宅生産研究室 住宅情報システム研究官

高齢者・障害者団体

10団体

- (公社) 全国精神保健福祉会連合会
- (公社) 全国脊髄損傷者連合会
全国手をつなぐ育成会連合
- (公財) 全国老人クラブ連合会
- (一財) 全日本ろうあ連盟
- (特非) D P I 日本会議
- (社福) 日本身体障害者団体連合会
- (一社) 日本発達障害ネットワーク
- (一社) 日本パラリンピアンズ協会
- (社福) 日本視覚障害者団体連合

建築関係団体

6団体

- (公社) 国際観光施設協会
- (一社) 日本建材・住宅設備産業協会
- (一社) 日本建設業連合会
- (公社) 日本建築家協会
- (公社) 日本建築士会連合会
- (一社) 日本建築士事務所協会連合会

地方公共団体

4団体

- 日本建築行政会議 (J C B A)
- 東京都、大阪府、横浜市

事業者団体

23団体

【店舗事業者】

- (一社) 全国銀行協会
- 日本郵便株式会社
- (一社) 全国生活衛生同業組合中央会
- 全国飲食業生活衛生同業組合連合会
- 全国理容生活衛生同業組合連合会
- 全日本美容業生活衛生同業組合連合会
- (一社) 日本フードサービス協会
- (一社) 全国スーパーマーケット協会
- (一社) 日本スーパーマーケット協会
- (一社) 日本ショッピングセンター協会
- 日本チェーンストア協会
- (一社) 日本フランチャイズチェーン協会
- 日本商工会議所
- 全国商工会連合会
- 全国商店街振興組合連合会
- 全国中小企業団体中央会

【ビル事業者】

- (一社) 日本ビルディング協会連合会
- (一社) 不動産協会

【その他（検討会のみ参加）】

- (公社) 日本医師会
- (一社) 全日本シティホテル連盟
- (一社) 日本ホテル協会
- (一社) 日本病院会
- (一社) 全日本駐車協会

関係省庁オブザーバー

オブザーバー-各省庁等

内閣官房オリパラ事務局、文部科学省、文化庁、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省大臣官房官庁営繕部、国土交通省総合政策局、国土交通省都市局、国土交通省観光庁、国土技術政策総合研究所、国立研究開発法人建築研究所

- 「建築設計標準」とは、全ての建築物が利用者にとって使いやすいものとして整備させることを目的に、設計者をはじめ、建築主、審査者、施設管理者、利用者に対して、適切な設計情報を提供するバリアフリー設計のガイドラインとして定めたものです。
- 国土交通省では、建築物のバリアフリー化の一層の推進のため、令和2年1月から学識経験者、高齢者・障害者団体、事業者団体、建築関係団体、地方公共団体等から構成される検討会及び小規模店舗WGを設置して、「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」の改正すべき内容について検討を行い、令和3年3月に策定・公表した。

現状の課題

- 店舗内部の障壁となっている
 - ①入口の段差解消・扉幅の確保、②可動席の設置等のバリアフリー整備を進めるべき。
- 備品対応、従業員の接遇や社内研修の充実、情報提供等のソフト面の充実が必要。

- 標準的なスペースでの対応が困難な重度の障害や介助者の利用を想定した整備を考慮すべき。(車椅子トイレ及び駐車場等)
- 「多機能便房」に利用が集中している実態があるため、機能の分散化や適正利用の推進、案内表示の見直し等が必要。

- 設計段階から当事者の意見を取り入れた取組や小規模店舗の優良事例を掲載すべき。

主な改正事項

1 小規模店舗のバリアフリー設計等に関する考え方・留意点の充実

- 出入口は段差を設けない、かつ有効幅員は80cm以上、通路は90cm以上とする旨を記載
- 飲食店は車椅子のまま食事ができるよう、原則として可動式の椅子席を設ける旨を記載
- 備品による移動の支援や接遇、適切な情報提供、従業員教育等のソフト面の工夫を充実

2 重度の障害、介助者等に配慮したバリアフリー設計等に関する考え方・留意点の充実

- 車椅子使用者用便房の大きさについての見直し
[対象:全ての建築物] 配管収納部分等を除いた有効内法寸法2m以上角を確保する旨を明示
[対象:2千㎡以上の不特定多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物]
大型の電動車椅子使用者(座位変換型)等が回転できるよう、便房内の内接円の大きさは、『直径150cm以上』⇒『直径180cm以上』を設けることに改正
- 多機能便房の機能分散化や個別機能を備えた便房の適正利用の推進、案内表示の追加
高齢者、障害者等が利用する各種便房を総称して『高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)』と位置づけて、モデル例の見直しや設計例の追加を行い、設計の考え方を充実
- 車椅子使用者用駐車施設等の必要な高さの見直し(運用面の柔軟な対応を含む)
車椅子用リフト付き福祉車両の車両高さ(2.3m以上)に対応した必要な有効高さを確保すると明示(従来は「望ましい」)、断面図も追加してより明確に改正(屋内の車椅子使用者用駐車施設も対象)

3 建築物のバリアフリーに関する優良事例の追加

- 国立競技場、小規模店舗、病院、歴史的建造物等の優良な設計事例を追加
- 設計段階から障害当事者等の意見を取り入れた設計プロセスの事例を掲載

ユニバーサル社会におけるMaaSの活用方策

設置趣旨

- ユニバーサル社会の実現には、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す、ノーマライゼーションの理念が重要であり、特に、移動は社会参加をするために重要な手段となっている。
 - 昨今では、いわゆるソフト基準が施行予定であるなど、ハード面だけでなく、ソフト面での対応も重要となる中で、MaaSは、移動のバリアフリー化にソフト面で寄与できる可能性。
- ▼
- 移動への課題感が強く、移動利便性の向上によって特に寄与できる可能性が高い車いす使用者、視覚障害者、聴覚障害者にまずは着目し、インクルーシブデザインの観点から、事前に、困りごと等に対するヒアリングを実施。
 - 移動のバリアフリー化については、各種ガイドライン等を元に、各事業者において進められてきており、本研究会では、MaaSの特徴である“連携”という要素を踏まえ、困りごと等に対し、MaaSを通じて事業者間での連携を促すことによる対応を検討。

メンバー

【有識者】

- 秋山哲男 中央大学研究開発機構教授[座長]
- 谷口綾子 筑波大学システム情報工学研究科教授
- 中村文彦 横浜国立大学大学院教授
- 牧村和彦 計量計画研究所理事

【オブザーバー】

<関係事業者>

- ・全日本空輸株式会社 ・京浜急行電鉄株式会社 ・東日本旅客鉄道株式会社 ・東京地下鉄株式会社 ・東京都交通局 ・ゼンリン ・株式会社ヴァル研究所 株式会社駅探
- ・ジョルダン株式会社 ・株式会社ナビタイム ・WHILL株式会社 ・一般社団法人日本民営鉄道協会
- ・公益社団法人日本バス協会 ・一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 ・一般社団法人全国レンタカー協会
- ・一般社団法人日本旅客船協会 ・定期航空協会
- ・公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

スケジュール

第1回：令和2年7月22日
本研究会の趣旨・目的
事業者プレゼン
交通バリアフリー施策
本研究会に求めること

第2回：令和2年12月1日
事業者プレゼン
MaaSの活用方策の方向性

第3回：令和3年2月17日
MaaSの活用方策の方向性 とりまとめ

令和3年2月26日

総合政策局（公共交通・物流政策審議官部門）モビリティサービス推進課

ユニバーサル社会におけるMaaSの活用方策について方向性をとりまとめました！ ～MaaSによりバリアフリーの移動環境の構築を後押し～

ユニバーサル社会の実現に向け、MaaSを通じて障害者の移動利便性に寄与することを目的として、昨年7月に「ユニバーサル社会におけるMaaSの活用方策についての研究会」を設置し、議論を行ってきました。MaaSが、バリアフリーの移動環境の構築において、ソフト面で寄与できるのではないか、という観点から、インクルーシブデザインの手法も取り入れつつ、方向性をとりまとめました。

ユニバーサル社会を実現する上では、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す、ノーマライゼーションの理念が重要であり、特に移動は社会参加をするために重要な手段となっています。バリアフリーの移動環境を構築するうえでは、ハード面のみならずソフト面での対応も重要であるところ、MaaSは特にソフト面で寄与できるのではないか、という観点から、「ユニバーサル社会におけるMaaSの活用方策についての研究会」において議論を進めてきました。

本研究会では、MaaSの特徴である、①情報の連携、②予約・決済の連携、③サービスの連携のうち、MaaSを構築する上で基盤となり、かつ、障害者を含めた全ての利用者が、MaaSを通じて様々な情報を分かりやすく得られることに繋がる「①情報の連携」について特に検討を行いました。

その結果、情報の連携が円滑に行われるためには、事業者間で連携すべき情報やデータの種類及びその提供方法を示すことが必要であるという認識の下、昨年3月に策定された「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」へ、必要な項目等について反映を行うという方向性をとりまとめました。

これにより、全国各地でMaaSに取り組む事業者が共通認識を持ち、ユニバーサル社会の実現に寄与するMaaSの普及に繋がることが期待されます。

※「ユニバーサル社会におけるMaaSの活用方策についての検討会」はこちら↓

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000134.html

「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」はこちら↓

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000117.html

〈お問い合わせ先〉

総合政策局（公共交通・物流政策部門）モビリティサービス推進課 石川、佐藤、堀江

TEL: (03)5253-8111 (内線 54914、54907)・(03)5253-8980 (直通) FAX: (03)5253-1513

ソフト施策の取組

ソフト施策の取組状況(「心のバリアフリー」の推進)

ソフト面からバリアフリー化を推進するため、バリアフリー教室の開催、公共交通事業者等の接遇向上に向けた取組、ハンドブックの作成、トイレやベビーカーの利用円滑化のためのキャンペーン等を実施。

バリアフリー教室の開催

高齢者・障害者等の疑似体験等を通じ、バリアフリーに対する国民の理解増進を図るとともに、「心のバリアフリー」社会の実現を目指して、各運輸局等が「バリアフリー教室」を開催。



視覚障害者サポート体験



車椅子サポート体験



子供用車椅子

接遇向上の取組

「ユニバーサルデザイン2020行動計画」(平成29年2月20日ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定)に基づき、交通・観光分野における接遇の向上と職員研修の充実を図るため、平成30年に接遇ガイドライン公表。さらに、接遇ガイドラインに則った適切な対応を交通事業者が行うことができるよう、公共交通事業者向け研修のモデルプログラムを平成31年に公表した。なお、今年度においては、接遇ガイドライン(認知症の人編)を作成・公表した。



こころと社会のバリアフリーハンドブックの作成

「心のバリアフリー」推進のため、平成30年に中学生向けバリアフリー学校教育用副教材及び教師用解説書を公表。文部科学省と連携し、全国の中学校等に送付。



知的障害、発達障害、精神障害のある方とのコミュニケーションハンドブックの作成

知的障害、発達障害、精神障害の方が円滑に公共交通機関、商業施設等を利用できるよう、個々の障害の特性等を踏まえた対応マニュアルを平成21年度に作成し、関係者等に周知。



トイレの利用マナーの啓発

障害者等が様々な機能がついたトイレを安心して利用できる環境を整備するため、トイレについて一般の利用者のマナー啓発を図るためのキャンペーンを実施。



公共交通機関等におけるベビーカー利用円滑化の推進

公共交通機関等においてベビーカーを一層利用しやすい環境を整備するため、ベビーカーの安全な使用と周囲の理解協力の普及啓発を図るためのキャンペーンを実施。



トイレの適正利用の取組

キャンペーン概要

東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、ハード整備と合わせた「心のバリアフリー」を推進。その取組の1つとして、平成29年度から「トイレの利用マナー啓発キャンペーン」を実施。

<参考>

【ユニバーサルデザイン2020行動計画】（平成29年2月関係閣僚会議決定）（抜粋）

「多機能トイレをはじめとするトイレの利用に係るマナー改善に向けて、公共交通事業者や障害者団体等と連携しながら、利用マナーの啓発を行うポスターやチラシを作成し配布するなどのキャンペーンを実施するとともに、高齢者、障害者等の移動等円滑化に対する国民の理解増進を図る取組である「バリアフリー教室」においてトイレ利用のマナー改善に取り組む等、「心のバリアフリー」を意識しつつ、多様な利用者がそれぞれのニーズに応じたトイレを円滑に利用できるようなトイレ環境の整備を図る。」

さらに、令和2年のバリアフリー法改正により、障害者用トイレの適正利用の推進が、国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務として追加され、マナー啓発の必要性が高まっているところ。

トイレの様々な機能を必要とする人がいます。
Some people need restrooms that offer many different functions.

● トイレにある設備の様々な機能はこのように使われています。
Here are some of the ways in which multipurpose restroom facilities are used:

- 車椅子利用者
車椅子を収納できる広いスペースが必要
便器に移動するための手すりが必要
Wheelchair users
Require wider spaces that permit wheelchair to be rotated
Use handrails to transfer to toilet seats
- オストメイト
（人工肛門保有者）
パナソニック製など多くの種類から選定するための物置スペースが必要
Persons with ostomies (colostomies, etc.)
Use handrails to empty waste from pouches (such as ostomy bags)
- 介助が必要な人
介助者が一緒に入る広いスペースが必要
視覚障害者も利用できるように音声案内が必要
介助者に対するベッドが必要
Persons requiring assistance
Require wider spaces that allow caregivers to accompany them
Require audio restrooms to allow caregivers of the opposite sex to assist them, even if they are unable to assist them for which this need is not obvious
Use beds for assistance
- 子供連れ
ベビーカーを入れるための広いスペースが必要
子供を座らせるためのベビースーツが必要
おむつ交換をするために、おむつ交換台やおむつ置きシートを必要
Persons with children
Require wider spaces to accommodate strollers
Use child seats to have their children sit
Use changing tables and diaper-changing tables to change diapers

● 多機能トイレの使い方
Multipurpose restroom concerns

- 多機能トイレが他の人によって使用されていると、ここが収容できない車椅子利用者が増えてしまいます。他にも、男女別別の多機能トイレが減少してしまいます。
If a family member or caregiver is using the restroom, it may mean that wheelchair users may not be able to use the restroom.
- トイレ内に喫煙スペースを併用してから外に出ても構いません。記載されていません。
If a person uses the toilet for smoking, please use the designated smoking area outside the restroom.
- おむつ交換シートが汚れていないこと、車椅子利用者が出入りできないことがありません。
If the diaper-changing table for children is covered, wheelchair users can still use the restroom.

When it comes to how people use restrooms, make your mind "accessible"!

- 1人の利用者が複数人の介助を受ける場合、利用者が介助者と一緒にトイレを利用できるようにしてください。
- 多機能トイレは、一般に利用可能なトイレと同じように利用していただくようお願いいたします。また、利用者の安全を確保するために、利用者の安全を確保するための注意書きも記載されています。この多機能トイレは、利用者の安全を確保するための注意書きも記載されています。
- ご利用の際は、おむつ交換台、おむつ置きシート、おむつ交換台の清掃をお願いいたします。

国土交通省 総合政策局 安心生活政策課
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

<ポスター／チラシ（2カ国語表記）>

令和2年度実績

■実施期間

令和2年11月10日(火)～12月9日(水)

- ・11月10日(火) いいトイレの日
- ・11月19日(木) 世界トイレの日
- ・12月3日(木)～12月9日(水) 障害者週間

■ポスター・チラシ配布枚数

- ・ポスター 約8,200枚
- ・チラシ 約106,000枚

■協力団体、機関等

（令和2年度は約950団体等※）

- ・公共交通事業者
- ・空港ターミナルビル会社
- ・道の駅
- ・高速道路会社
- ・地方公共団体
- ・ショッピングセンター
- ・百貨店
- ・ビル
- ・行政機関

※同一団体等で複数の施設種別を管理している場合はのべ数でカウントしている。

■SNSを活用したマナー啓発

・国土交通省公式Twitter

■トイレの利用マナー啓発講座の開催

・地方運輸局等主催のバリアフリー教室の1コマ（2回）

調査の目的

- H23調査以降のトイレの機能分散の推進等によるトイレの整備状況やバリアフリー化の進展による利用実態の変化により、トイレに求められているものが変化している可能性があり、実態を把握し、今後のあり方を検討する必要がある。
- R2バリアフリー法改正による障害者用トイレ等の適正利用に係る広報活動・啓発活動の実施に関し、多様な利用者の実態に即した取組を行う必要があることから、調査結果を踏まえて今後の取組方針の検討を行う。

調査検討の流れ

1. トイレの整備状況等調査

- 旅客施設、商業施設、道の駅、SA/PA等について、施設管理者に①トイレの整備方針、②適正利用推進に関する方針、③整備事例のアンケート調査を行う。

2. トイレの利用実態調査

- 一般利用者の意識を把握するためのインターネットモニターアンケートや、様々な特性をもつ当事者等に対するグループインタビューを通じ、トイレ利用に関する困りごとを把握する。

3. 事例収集／現地調査

- 機能分散がなされた事例を、1. の調査やメーカーヒアリング等により収集し、様々な特性をもつ当事者等とともに現地調査を行う。

4. 今後のトイレ整備のあり方と適正利用推進に関する取組方針の検討

- 1～3の調査・検討を踏まえ、検討会において、今後のトイレ整備のあり方と適正利用推進に関する取組方針をとりまとめる。



各種ガイドライン等への反映・
取組方針を踏まえた広報啓発等の実施

調査検討体制

検討会の構成

学識経験者、障害者団体、子育て関係団体、施設管理者団体、設計者・設備メーカー団体、地方公共団体
(委員長：高橋名誉教授（東洋大）)

スケジュール

時期	実施内容
R2年5月	意見交換会（書面） ・調査の目的 ・調査方針について 等
R2年6月～8月	・整備状況調査 ・インターネットモニターアンケート ・好事例等ヒアリング 等
R2年10月9日(金)	第1回 検討会開催 ・各種調査結果報告 ・今後の方向性について 等
R2年11月	・グループインタビューの実施 ・好事例等の現地調査
R2年12月10日(木)	第2回 検討会開催 ・報告書（案）のとりまとめ
R3年3月12日(金)	調査報告書の公表

今後の車椅子使用者用便房等のトイレ整備のあり方と適正利用の推進について

■ 今後のトイレ整備に求められる基本的な内容

(1) 車椅子使用者用便房等の機能分散の推進に必要な考え方

- 機能分散の対象として、**乳幼児連れ用設備やオストメイト用設備を一般トイレ内に設置**することを推進。
- トイレブロック単位での機能分散が難しい場合、**施設全体での整備や近隣の公共的施設との連携**も有効。
- 車椅子使用者用便房等の利用集中の一因である一般トイレの混雑解消のため、**適正な一般便房数の確保**が望ましい。

(2) 多様な利用者特性への対応

- 大型の電動車椅子でも利用でき、介助用の大型ベッドを設置した広めの便房を1以上整備**することを推進。
- 同行者との利用や、異性介助の視点等を踏まえた男女共用で利用可能なトイレ空間の整備**の推進。
- 利用者の動きを想定した乳幼児連れ用設備（ベビーチェア、おむつ交換台等）の配置等**の実施。
- 一般便房の利用意向がある視覚障害者等や、感覚過敏などの**多様な利用者の特性に配慮した整備**の実施。

(3) 多様な利用者が必要とする設備・機能の有無・位置に関する情報提供の推進

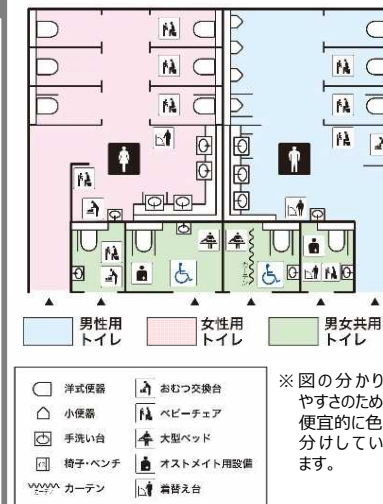
- 施設内でのトイレの整備状況等について、ウェブサイト等による**施設利用における事前情報の提供**が必要。
- 施設全体の位置関係を示す**フロアマップ等によるトイレの位置・利用可能な設備等の情報提供**が重要。
- ICTの活用等による**利用集中の解消を目的とした一般トイレも含めた選択肢の情報提供**を推進。

■ 車椅子使用者用便房等の適正利用の推進

(4) 適正利用の推進に向けた広報啓発・教育等の充実

- 機能分散の状況に合わせて、**当該便房の対象を明確にしたり、適正利用の配慮が必要な高齢者障害者等用便房（バリアフリートイレ）であることを示す**とともに、**設置された設備等をピクトグラム等で明示**することが望ましい。
- 「急を要するなどやむを得ない場合を除き、必要な方以外は利用を控える」といった**「基本的な考え方」に基づいた適正利用の広報啓発**が必要。
- 機能分散の考え方を事業者や利用者へ周知**する等、利用者の行動を変容させる**教育活動等の取組**が必要。

<男女共用トイレに機能分散を推進した場合>



各種
ガイドライン等
への反映

広報啓発・
教育ツール
の充実

車椅子利用者用駐車施設等の 適正利用の取組

キャンペーン概要

○令和2年5月に成立・公布した改正バリアフリー法では、車椅子使用者用駐車施設を含む、「高齢者障害者等用施設等」の適正な利用について、施設設置管理者等に広報活動及び啓発活動を行う努力義務を新たに課すこととしており、令和3年4月に施行される。

改正バリアフリー法の施行に向けて、**一般利用者向けに障害者等用駐車区画の適正利用に関するマナー啓発**を行うとともに、**施設管理者向けにパーキング・パーミット制度等の取組を紹介**するキャンペーンを試行的に実施



<ポスター・チラシ表面>



<チラシ裏面>

令和3年の取組予定

■実施期間

通年

※集中掲出期間

令和3年4月1日(木)～
5月9日(日)

■ポスター・チラシ配布枚数

- ・ポスター 約5,200枚
- ・チラシ 約140,000枚

■協力団体、機関等

(約2,500団体等※)

- ・ショッピングセンター
- ・百貨店
- ・ビル
- ・道の駅
- ・高速道路会社
- ・地方公共団体 等

※同一団体等で複数の施設種別を管理している場合はのべ数でカウントしている。

■SNSを活用したマナー啓発

- ・国土交通省公式Twitter

検討趣旨

- 車椅子利用者用駐車施設等については、これまでもバリアフリー法や地方公共団体における独自の取組等により、駐車区画の整備や適正利用の推進がなされてきたところであるが、障害者団体等からの要望を踏まえ、関係部局で連携し、今後のあり方について検討を行う。

検討体制

検討会の構成

- 学識経験者、障害者団体等、事業者団体、駐車場関係団体、地方公共団体等（委員長：高橋名誉教授（東洋大））
- 国交省：総合政策局、住宅局、都市局、道路局、大臣官房官庁営繕部、航空局（関係省庁もオブザーバー参加を要請）

スケジュール

- 令和2年度に、検討会立ち上げの準備会合（意見交換会）を開催し、現状の取組状況・課題を当事者等のご意見を十分に伺いながら整理。
- 令和3年度に検討会を立ち上げ、検討会の下にハード整備WGとソフト対策WGを置き、関係者で連携しながら年度内に今後の方向性をとりまとめる予定。（令和4年度（可能なものは令和3年度）以降、具体的な施策を推進）

時期	全体会合		
		ハード整備WG	ソフト対策WG
令和2年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 準備会合（意見交換会）開催（ハード・ソフト一体的に） <ul style="list-style-type: none"> ・現状の基準／ガイドラインでの位置づけ ・適正利用推進のための取組状況 等 		
令和3年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 検討会開催（2～3回程度） <ul style="list-style-type: none"> ・現状の課題整理と検討の方向性（案） ・実態調査等を踏まえた今後のあり方検討 	<ul style="list-style-type: none"> ● WG開催（2～3回程度） <ul style="list-style-type: none"> ・車椅子利用者用駐車区画の高さに関する実態調査 ・今後の整備方針について 	<ul style="list-style-type: none"> ● WG開催（2～3回程度） <ul style="list-style-type: none"> ・当事者・管理者等へのニーズ調査 ・適正利用の取組方針について
令和4年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 具体的な施策立案／ガイドライン改正等（必要に応じて引き続き検討会の開催等） 		

エレベーター利用の取組

キャンペーン概要

高齢者、障害者等真に必要とする方々がエレベーター、優先席等のバリアフリー施設を使用できない、または長時間待たされる等の課題が発生しています。

こうした状況を改善するため、第201回国会においてバリアフリー法を改正し、国民の責務に、高齢者、障害者等がバリアフリー施設を円滑に利用するために必要となる配慮をするよう努める旨を追加するとともに、障害者用トイレ等の高齢者障害者等用施設等の利用について、施設設置管理者等に広報活動及び啓発活動を行う努力義務が課されることとなりました(令和3年4月から施行)。

その一環として、今般、エレベーターの利用について真に必要な方が優先的に使用できるよう、「エレベーター利用キャンペーン」を実施します。

■実施期間

令和3年2月22日(月)～3月26日(金)

■ポスター配布枚数 合計:約17,200枚

タテ版: 3,950部、規格:B列1番

タテ版: 1,100部、規格:B列2番

ヨコ版: 12,150部、規格:B列3番

■全国の鉄道・バス事業者等に送付

■SNSを活用したマナー向上啓発

国土交通省公式Twitter

<ポスター>

↑改札階

バリアフリーエレベーター
Barrier-free Elevator

「お先にどうぞ」、のひとことを。

エレベーター以外での移動が難しい方がいます。

障害のある方 高齢の方 障害のある方がおられる方 妊娠中の方 乳幼児を連れてきた方 内部障害のある方 バギーマーク ヘルプマーク マタニティマーク

優先利用にご理解ください。

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

認知症の人への取組

■認知症施策推進大綱(令和元年6月18日認知症施策推進関係閣僚会議決定)(抄)

(1)認知症バリアフリーの推進 ②移動手段の確保

○ ソフト面では、認知症の人対応のための交通事業者向け接遇ガイドラインを作成・周知し、事業者による研修の充実及び適切な接遇の実施を推進する。

序. ガイドラインの目的等

【目的】

交通事業者による一定水準の接遇を全国的に確保し、接遇を通して認知症の人や家族がいきいきと暮らしていける地域社会を実現

【対象事業者】

鉄軌道、バス、タクシー、旅客船、航空事業者

【位置付け】

交通事業者各社が自社のマニュアルを作成・改訂する際に指針となるものであり、交通事業者が実施することが望ましい事項を具体的に目安として示すもの

【接遇対象者】

認知症の人

I. 接遇の基本

・接遇対象者の移動等に際しての困りごとを理解し、移動等円滑化を図るために必要なことは何かを聞き、考える。

II. 基本の対応

・認知症の人が困っているときは、まずは「安心してもらうこと」が重要。

○認知症の人の特性と困りごと

特 性	・外見ではわかりにくく、困っていることや不安を口に出しにくい ・記憶障害、見当識障害、判断力・理解力の低下 等
困りごと	・目的地の駅名などを忘れてしまう、乗り過ごしてしまう、行先はわかっても乗り場がわからない ・機械の操作や時刻表などの理解が難しい 等

○認知症の人の基本的な接遇方法

落ち着ける環境に移動するなどしたうえで、

- ・ 驚かせない
- ・ 急がせない
- ・ 自尊心を傷つけない という3つの原則に則った対応を心掛ける。

III. 交通モード別の対応 【次ページ】

IV. 緊急時・災害時の対応

・緊急時・災害時における安全な移動ルート確保や多様な手段による情報提供等の基本的な配慮事項について整理

V. PDCAを備えた体制の構築

・ガイドラインに基づく教育内容をブラッシュアップできる体制構築のあり方を整理

Ⅲ. 交通モード別の対応

・交通モード別に認知症の人の接遇の方法について整理しています。なお、交通モードによって、接遇を行うべき場面は異なりますので、交通モードを利用する流れに沿って、接遇方法、対応の事例について紹介しています。

①交通モード別(鉄軌道、バス、タクシー、旅客船、航空)に整理

②特性別(認知症の人)に整理

③場面別(予約、改札、構内移動、乗降、車内、乗り換え等)に整理

・ 基本的に実施することが望ましい接遇方法を整理

・ 接遇の際に心に留めておくべき留意点を整理

・ 基本の接遇を上回って実施している事例を紹介

鉄軌道	
1	予約、改札利用、切符購入
認知症の人	
【基本の接遇方法】	
<ul style="list-style-type: none"> ■電話や窓口で説明をするとき …説明や対応を理解していない場合があります。理解しているか、簡潔な言葉(同時に2つのことを説明しないなどの工夫が必要)で、ひとつひとつ確認します。また、予約時に認知症であることを自己開示されている方には同伴者の有無、支援の要否を確認します。 ■きっぷの購入が難しいと対応を求められたとき、困っているとき …行先を忘れてしまった、路線図等の表示がわからない、機械の操作がわからないなどの場合があります。まずは何に困っているかを確認し、支援を行います。 ■改札の入場ができないと対応を求められたとき、困っているとき …自動改札機の使い方がわからない、きっぷを紛失してしまった、きっぷの入れ方がわからなくなってしまったなどの場合があります。まずは何に困っているかを確認し、支援を行います。 	
○対応の留意点	
<ul style="list-style-type: none"> ●行先などの確認をする際は、落ち着いた状態で理解を確認しながら <ul style="list-style-type: none"> ①落ち着ける場所でゆっくりとヒントを示しながら記憶を引き出します。 ②行先の書かれたもの、家族の連絡先が書かれたものがないか確認します。 ③行先がわからない場合には、警察や地域の支援者との連携により解決しましょう。 ※繰り返し確認、メモによる内容表示などが重要です。 ●機械(券売機、自動改札機等)の使い方の説明は、ゆっくり、簡潔に <ul style="list-style-type: none"> …具体的な工程を、簡潔に区切りながら説明し、一緒にゆっくりと操作します。 ●路線図や案内表示の内容の説明は、具体的に、ゆっくりと <ul style="list-style-type: none"> …指を指すなどして、ゆっくりと説明します。 ●無人窓口においてインターホンを通して案内をするとき <ul style="list-style-type: none"> …説明を理解していない場合があります。簡潔な言葉を繰り返し、理解しているかを確認します。同時に2つのことを説明しないなどの工夫が必要です。理解ができないようであれば、「近くに誰かいませんか? その人に聞いてみましょう」など、周囲のお客様に協力を求めることも重要です。 	
○対応の好事例(参考) (○:事業者の事例、□:利用者の声)	
<ul style="list-style-type: none"> ○切符購入、ICカードのチャージのお手伝いをしている。 □わからなければ、職員の方にたずね、わかりやすい対応をしてもらっている。 □一般の利用者に親切に教えてもらった。 	

共生社会ホストタウンへの働きかけ等について

共生社会ホストタウンは、パラリンピアンを受入れを契機に、各地における共生社会の実現に向けた取組を加速し、2020年以降につなげていくもの（2017年11月に創設、現在の登録件数98件※）

○ パラリンピアンとの交流

東京2020大会直後の交流も含め、幅広い形でのパラリンピアンとの交流を通じ、パラリンピックに向けた機運を醸成するとともに、住民がパラアスリートたちと直に接することで、住民の意識を変えていく。

○ 共生社会の実現に向けた取組

障害のある海外の選手たちの受入れを契機に、ユニバーサルデザインの街づくり及び心のバリアフリーに向けた、自治体ならではの特色ある総合的な取組を実施。大会のレガシーにもつなげていく。

※共生社会ホストタウン登録済み自治体（2021年2月26日現在）

釧路市、滝川市、弘前市、三沢市、遠野市、仙台市、大館市、鶴岡市、酒田市、東根市、福島市、渋川市、富岡市、成田市、浦安市、世田谷区、江戸川区、国分寺市、川崎市、小松市、富士河口湖町、浜松市、伊勢市、守山市、神戸市、明石市、鳥取市・鳥取県、益田市、宇部市、鳴門市・徳島県、高松市、北九州市、飯塚市、田川市、築上町、大分市、中津市、佐伯市、宮崎市 ほか（計98件）



台湾パラ陸上選手と小学生との交流（高松市）



カナダ車いすラグビーチームと小学生との交流（三沢市）

共生社会ホストタウン

2021年2月26日現在

共生社会ホストタウン98件

都道府県	登録団体名	都道府県	登録団体名	都道府県	登録団体名	都道府県	登録団体名
北海道	札幌市	埼玉県	富士見市	石川県	金沢市	奈良県	大和郡山市
	登別市		北本市		小松市		田原本町
	釧路市		三芳町		志賀町	鳥取県	鳥取市・鳥取県
	滝川市		本庄市		福井県	福井市	島根県
青森県	弘前市	千葉県	成田市	山梨県	山梨市	岡山県	邑南町
	三沢市		柏市		富士河口湖町		岡山市
岩手県	遠野市		浦安市	岐阜県	岐阜市・岐阜県		真庭市
	陸前高田市		世田谷区		岐阜市	山口県	宇部市
	一戸町	練馬区	静岡県	静岡市	徳島県	鳴門市・徳島県	
宮城県	仙台市	足立区		浜松市	香川県	高松市	
	登米市	江戸川区		焼津市	愛媛県	松山市・愛媛県	
	加美町	三鷹市		伊豆の国市	福岡県	北九州市	
秋田県	大館市	武蔵野市	豊橋市	飯塚市			
	仙北市	町田市	伊勢市	田川市			
	能代市	国分寺市	鈴鹿市	築上町			
山形県	鶴岡市	西東京市	滋賀県	志摩市	大川市		
	酒田市	横浜市		守山市	長崎県	島原市	
	東根市	川崎市	大阪府	甲賀市	大分県	大分市	
福島県	福島市	平塚市・神奈川県		池田市		別府市	
	猪苗代町	藤沢市・神奈川県		守口市		中津市	
茨城県	潮来市	厚木市		大東市		佐伯市	
栃木県	那須塩原市	小田原市・神奈川県	兵庫県	神戸市	宮崎県	宮崎市	
群馬県	渋川市	大磯町・神奈川県		明石市	鹿児島県	龍郷町	
	富岡市	箱根町・神奈川県		加古川市			
	みどり市	新潟県		長岡市		三木市	

共生社会ホストタウンへの働きかけ等について

これまでの取組

- 東京大会を契機としたバリアフリー法による取組の強化と共生社会ホストタウンへの取組の強化が重要であることから、オリパラ事務局と連携した働きかけを実施。

バリアフリー法

マスタープラン・基本構想の作成

共通する目標：
「共生社会」の実現

共生社会ホストタウン

「UDの街づくり」と「心のバリアフリー」

- R2バリアフリー法改正により、共生社会ホストタウンの取組を大会の東京大会のレガシーとして取り込んだところ。

マスタープラン・基本構想

「ハード」・「ソフト」一体的な計画へ

心のバリアフリーの強化

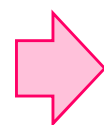
共生社会ホストタウン

「UDの街づくり」と「心のバリアフリー」



今後の取組の方向性

- 東京大会後は、共生社会ホストタウンにおける「UDの街づくり」と「心のバリアフリー」を、国土交通省において主導的に支援していく方向性。
- 具体的には、本省・地方運輸局等の支援体制を強化し、「マスタープラン」「基本構想」や「バリアフリーマップ」等の作成を更に促進。（地方運輸局等においては、引き続き、様々な機会を捉えた首長等への働きかけを実施）
- 共生社会ホストタウン連絡協議会のネットワークを活用し、マスタープラン・基本構想の作成や心のバリアフリーの推進に関する情報発信を行っていく。



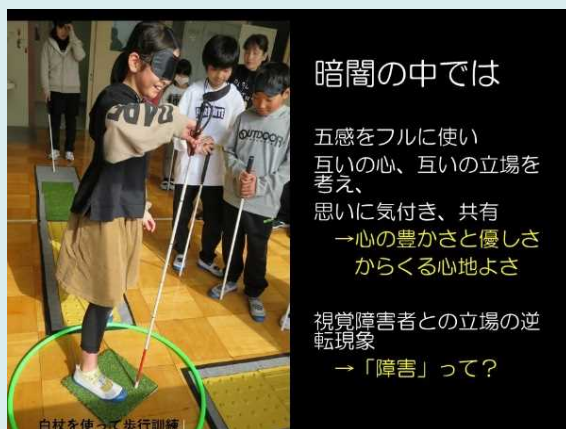
地方運輸局等における共生社会ホストタウンへの支援状況（首長等へのトップセールスやバリアフリー教室の開催実績等）は交通政策基本計画のフォローアップ（月例交通経済報告勉強会用資料(月1回交通政策課へ報告)）で可能な限り明記。

交流及び共同学習オンラインフォーラム (文部科学省)

「交流及び共同学習」の充実のため、各自治体における取組の参考となる優れた実践事例を動画で各20分程度紹介。

【動画で紹介している取組実践例】

- 静岡県 外部機関と連携した交流及び共同学習
- 福井県 ICTを活用した全県的な交流及び共同学習
- 仙台市 障害当事者との組織的な交流及び共同学習
- 南箕輪村 (長野県) 副次的な籍を活用した交流及び共同学習
- 国土交通省 バリアフリー教室の取組



静岡県：ダイアログインザダークに関する取組



国土交通省：バリアフリー教室について

【交流及び共同学習とは】

障害のある子供と障害のない子供が、共に経験を深め、社会性を養い、豊かな人間性を育むとともに、お互いを尊重し合う大切さを学ぶ教育活動。障害者基本法第16条においても積極的に進めることとされている。

※小学校学習指導要領

「他の小学校や、幼稚園、認定こども園、保育所、中学校、高等学校、特別支援学校などとの間の連携や交流を図るとともに、障害のある幼児児童生徒との交流及び共同学習の機会を設け、共に尊重し合いながら協働して生活していく態度を育むようにすること。」

案内ページ(文部科学省)

再生リスト(YouTube)



地方整備局・地方運輸局等の主な取組

- 開催日：令和3年1月20日（水）
- 場 所：北海道ハイヤー会館
（札幌市中央区南8条西15丁目4番1号）
- 参加者：タクシー事業者社員（10社17名）
- 主 催：北海道運輸局
- 協 力：一般社団法人 北海道ハイヤー協会
NPO法人 手と手
札幌トヨペット株式会社
- 後 援：北海道
- 実施概要
 - ・車いす使用者がタクシーを利用する際の特徴を説明
 - ・手動車いすと電動車いすの機能に関する説明
 - ・タクシー事業者社員によるジャパンタクシーの実車を用いた障害当事者の乗車の実演、当事者による助言
 - ・障害当事者とタクシー事業者社員による意見交換



（車両提供：昭和交通株式会社）

【参加者の意見】

- ・障害にも様々なタイプがあり、相互のコミュニケーションを図る必要を感じた。
- ・タクシーの実情を知ってもらうことができてよかった。
- ・手動車いすと電動車いすで取扱いが異なる部分もあり、臨機応変な対応が求められることがわかった。引き続き教室を開催してほしい。

【東北分科会】バリアフリー教室の実施（視覚障害者疑似体験）

（公財）日本盲導犬協会仙台訓練センターの協力のもと、東北運輸局新規採用職員を対象にした、バリアフリー教室を開催しました。今回は、視覚を制限された状態での単独白杖歩行、手引き誘導による歩行、そして盲導犬誘導による歩行の3種類の体験を実施しました。この体験を通して、職員は視覚障害者の大変さを実感し、「心のバリアフリー」について考えるきっかけになったと思います。

【開催概要】

実施日：令和3年2月26日（金）

場 所：東北運輸局 2階会議室

参加者：東北運輸局新規採用職員ほか15名

協 力：（公財）日本盲導犬協会 仙台訓練センター

【主な感想】

- ・白杖を使って歩いてみて、点字ブロックや縁石の存在意義が分かった。これらが無いと歩きにくいと感じた。
- ・今までは障害を持っている方を見ているだけだったが、これからは困っていたら声をかけようと思った。
- ・目が見えない不便さを改めて感じた。もし、周りにそのような方がいたら、助けていきたい。
- ・白杖だけで歩くことの大変さが分かった。また、盲導犬がいることで歩きやすくなることを理解できた。
- ・今回の体験で視覚障害者の感覚が分かった。今後、業務等で接する時に役立てたい。



盲導犬の特徴について話す仙台訓練センターの方



単独白杖歩行体験の様子



手引き誘導による歩行体験の様子



盲導犬誘導による歩行体験の様子

関東運輸局管内の令和2年度のバリアフリー教室開催状況

今年度の開催状況

- 管内小学校において、**12回開催**。
→ コロナ禍の影響により、大学やイベント等における開催は中止又は延期。
- コロナ対策としては、**マスク着用、アルコール消毒の徹底、教室内の換気、ソーシャルディスタンスの確保等**を実施。



バリアフリー教室の様子

- ノンステップバスやUDタクシーを使用した、車いす乗降体験・介助体験の他、下記プログラムを実施。

日本トイレ研究所による トイレマナーの講習 (横浜市内小学校)



■参加者の感想

- 体の不自由な人のために色々な工夫がされていることがわかった。
- トイレのマナーを守って、体の不自由な人に多機能トイレを譲りたい。

全視協の当事者による 視覚障害の疑似体験学習 (江戸川区内小学校)



■参加者の感想

- どうサポートすればいいのかがよくわかり、実際に手助けする勇気が出た。
- 目が見えなくて怖かったけど、点字や付き添いの人がいて少し安心できた。

横浜市都市交通課と連携した交通バリアフリー講座 (横浜市内小学校)



■参加者の感想

- タクシーやバス、電車のバリアフリーの工夫が、クイズで楽しく学べた。

NHK WEB NEWS に掲載 (山梨県内小学校)

NHK NEWS WEB
山梨 NEWS WEB

2021年

小学生バリアフリー体験 昭和町

02月17日 15時30分

子どもたちにバリアフリーへの理解を深めてもらおうという教室が、昭和町で開かれました。

この教室は、関東運輸局山梨運輸支局やタクシー会社などの関係団体が、高齢者や体の不自由な人を支え合う社会を実現しようと、要望があった小学校などを訪れて開かれています。

17日は、昭和町の常永小学校で開かれ、4年生90人が参加しました。子どもたちは4つのグループに分かれ、このうち体育館では車いすで安全に段差を乗り越える押し方を学んだり、白い杖や介助役の子どもの声だけを頼りに、目隠しをして点字ブロックや段差を歩くなどのさまざまな体験をしました。

また、駐車場では、車いすのまま乗れるように設計されたバスやタクシーに、車いすを押す役と乗る役に分かれて、実際に乗り降りする体験もしていました。

参加した女子児童は「車いすに乗っている人を気づかないながら、慎重に介助しなければいけないと分かった。町で車いすに乗っている人を見かけたときは、声をかけて助けてあげたい」と話していました。

また、別の男子児童は「車いすに乗ったままタクシーから降りるときが怖かった。車いすに乗っている人は、いろいろな苦労があることが分かった」と話していました。

◎バリアフリー中部運輸局長表彰

中部運輸局では、福祉・バリアフリー対策への貢献が認められた団体を表彰しています。
令和2年度は「NPO法人 UDほっとねっと」を表彰しました。

◎主な取り組み

- ◎ 四日市市及び隣接町の小中学校等へ団体メンバーである障がい当事者を講師として派遣し、バリアフリーやUDについての基本的な知識の講習を行うとともに、車いす体験やアイマスク体験等の疑似体験を通して障がいへの理解を深め、障がい者への支援体験やワークショップを取り入れた講座を実施。
- ◎ 三重県が創設したUDアドバイザー制度のもと、UDアドバイザー養成講座を実施し、地域でリーダーとしての役割を果たす人材を育成するとともにUDのまちづくりを推進。
- ◎ 高齢者や障がい者、子育て世代の方々などに対して「誰にもやさしいサービスや商品・施設」を提供している企業や施設の取組を取材し、本団体ホームページで紹介する「UDタウンナビ活動」を平成28年から継続。この中で、電車の乗降時における車いす利用者への配慮事項を紹介しているほか、その他の障がい者に対する「転落防止装置」等のハード面、「声かけ」、「新入社員への個別研修」等のソフト面の取組を紹介(近鉄四日市駅)。さらに、自動車の福祉車両を販売しているディーラーにて専門知識を備えたスタッフが顧客対応していることやバリアフリーデザイントイレ・授乳施設を紹介。

2019 年度

誰もが安全で快適に暮らせるまちづくりを学ぼう！

UDアドバイザー養成講座

【主催】NPO法人 UDほっとねっと
〒510-0092 三重県四日市市新町 1-10 おでかけサポートセンター
TEL/FAX: 059-325-7246 Mail: udhotnetoffice@gmail.com

★講座配布資料の再配布と、内容の引用、転載を禁止します。

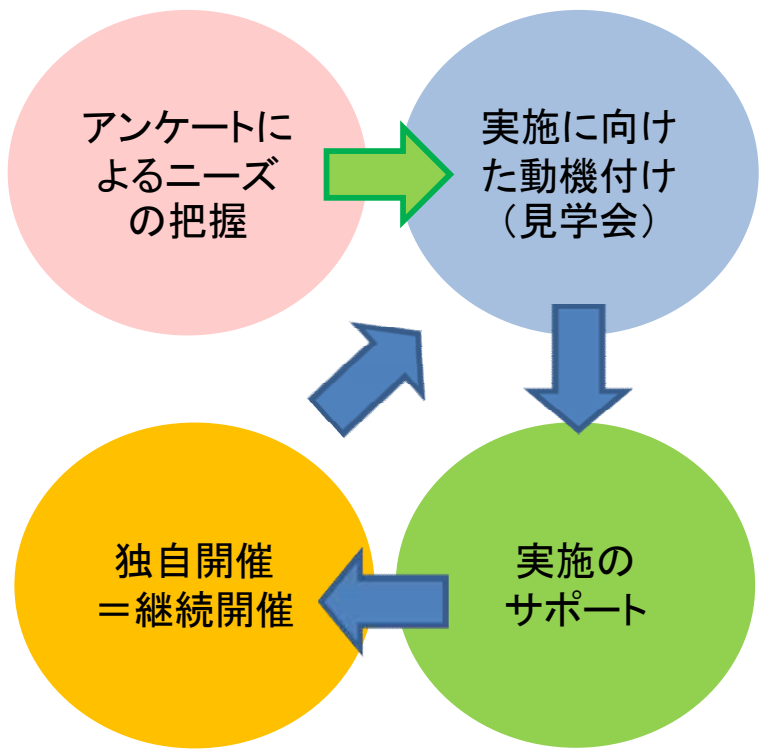
UDタウンナビ

UD-TOWNナビ

UD WEB MAP

近畿運輸局では、バリアフリー法改正により益々重要となっている「心のバリアフリー」を推進するため、自治体へ「バリアフリー教室」実施の働きかけを積極的に行っています。

- 独自に管内すべての自治体向けに、バリアフリー教室に関するアンケートを行い、教室の実施に対する意識やニーズを把握しています。(毎年夏～秋頃に行われる「基本構想作成予定等調査」と同時実施。)
- 教室開催の際には実施地の近隣の自治体、共生社会ホストタウンの自治体担当者に、見学のお声がけをし、実施に向けた動機付けを行っています。見学の際には、基本構想・マスタープラン策定のプロモートも実施しています。今年度は3回のバリアフリー教室(自治体主催分を含む)で見学会を行い、6自治体に参加いただきました。
- 啓発活動実施の意志はあるものの、ノウハウがないという自治体に対しては、資料の提供、バス事業者との調整、マスコミへの情報提供、学校での打合せなど準備段階からバックアップし、実施をサポートしています。
- 平成30年度、令和元年度には、香芝市より当局へ依頼を頂き、香芝市内の小学校においてバリアフリー教室を実施しました。その際、段階的に「当局の主催」から「サポート体制」へと移行することで、令和2年度には香芝市の主催でバリアフリー教室が実施され、地元の障害者団体、交通事業者と協力し、盲導犬ユーザーの方が参加されるなど、市独自の特色ある啓発活動となりました。コロナウイルス感染拡大の影響で中止となりましたが、市民を対象とした啓発イベント等も企画されました。



- 【サポート・提案内容】
- ・実施マニュアルの作成
 - ・打合せ資料、講話用パワーポイントデータ、聴覚障害疑似体験・車いす体験実施の資料、シナリオ、アンケート等の提供
 - ・機材(白杖等)の貸し出し
 - ・講師の派遣
 - ・パンフレット、ノベルティグッズの提供
 - ・スケジュール例、実施例の提案
 - ・マスコミへの情報提供(地元紙、地元ケーブルテレビへの働きかけ等)を提案
 - ・バス事業者の紹介、調整
 - ・打ち合わせの実施サポート
 - ・当日の運営サポート 等



バリアフリーストラップ
 (左)近畿運輸局ver
 (右)香芝市ver

【効果】

市のバリアフリー関係協議会等のメンバー等、市内の障害者団体、交通事業者と協力することで、地元の障害者と児童との自然な交流が生まれ、心のバリアフリーの機運が醸成される。また、地元のバス事業者等を身近に感じることで利用促進にも繋がる。市独自に工夫されたバリアフリー教室の継続的な実施が期待される。

オンライン版「あすチャレ！ジュニアアカデミー」とは…日本財団パラリンピックサポートセンターが主催する、パラアスリートを中心とした講師による、ワークショップ型授業。オンラインでリアルタイムに障害当事者講師とコミュニケーションをとりながら、共生社会実現のために、自分には何ができるか考えます。

令和3年2月9日(火)大津市立石山小学校において、小学4年生82名の児童を対象にオンライン版「あすチャレ！ジュニアアカデミー」が実施されました。石山小学校は過去数回、近畿運輸局主催のバリアフリー教室を行った学校で、今回も当局にご依頼いただきましたが、緊急事態宣言下ということもあり、オンライン版のプログラムを活用させて頂きました。

この日の講師はパラ・パワーリフティングの山本恵理(マック)選手。自身の生い立ち、パラリンピックを目指すことになったきっかけなどを紹介しつつ、クイズを交えながらの楽しい講義となりました。マック選手のパワーあふれるリードで、オンラインとは思えないほどの盛り上がりでした。アスリートだからこそ与えられる前向きな力が子供たちに伝わり、「自分もがんばる！」という感想が多かったのが印象的でした。

当局においてもコロナ禍で工夫してバリアフリー教室を行っています。オンライン版「あすチャレ！ジュニアアカデミー」の活用により、いつもと違うアプローチができました。また、オンライン講義の方法や、「障害の社会モデル」について子供たちに分かりやすい表現で説明されている点など、大変参考になりました。

自治体等に対しても紹介し、活用を促していきたいと思います。

私のあすチャレ！宣言は…

ウィリーすれば段差を乗り越えることもできるよ！

お〜すごい！

教室の様子



しっかりメモ！

は〜い！！

機材一式、ポケットWiFiの無料貸出しもあるため、学校にインターネットの通信環境がなくても受講が可能。Zoomを使った事前の打ち合わせを行い、操作方法のレクチャーを受けることができる。

発言の様子

クイズの様子

【児童の感想】

- ・「できるか、できないかではなく、どうやったらできるか。」という言葉がとても印象に残った。
- ・障害があっても工夫したいで色々なことができることがわかった。
- ・自分もあきらめずに、スポーツや勉強を頑張る。
- ・パラリンピック、パラ・パワーリフティングに興味をもった。
- ・マック選手がパラリンピックに出場して、活躍するところを見たい。応援しています！
- ・「お手伝いしましょうか？」という言葉も使いたい。

最後に少しだけ時間をいただき、心のバリアフリーの合言葉「お手伝いしましょうか？」を伝えました。(右)



【中国分科会①】島根県、広島県バリアフリー等地域連絡会議の開催他

●第6回 島根県バリアフリー等地域連絡会議

第6回島根県バリアフリー等地域連絡期会議の開催

日時 令和2年12月15日（火）13:30～15:30

場所 島根県立産業会館（くにびきメッセ）

内容

- ・講話「誰もが利用しやすいトイレ」
一般社団法人島根県建築士会 会長 足立 正智
- ・法改正について／移動等円滑化評価会議中国分科会について
- ・構成員のバリアフリーに関する取り組み状況発表
- ・意見交換（主なもの）
 - ・事件新聞記事（事件の原因が障がいと関係のある様な記載）
 - ・「あいサポート運動」について
 - ・公共交通機関の情報提供について
 - ・バスのバリアフリー化について他

●第5回 広島県バリアフリー等地域連絡会議

第5回広島県バリアフリー等地域連絡会議の開催

日時 令和3年2月26日（金）【書面開催】

（今回の開催はコロナ禍による影響を考慮し書面開催とした）

内容

- ・法改正について／移動等円滑化評価会議中国分科会について
- ・法に基づく基本方針の一部改正について（次期整備目標）
- ・構成員のバリアフリーに関する取り組み状況について
- ・意見交換（主なもの）
 - ・高速バスの到着時の案内放送について
 - ・公共交通機関の減便等による高齢者の移動手段の確保について（その他の意見については、書面開催の為、現在集約中）

●バリアフリー教室の開催（真庭市）

「共生社会ホストタウンが実施する内閣府補助事業」として岡山県真庭市の3小学校で実施されたパラリンピアンによる心のバリアフリーの授業に、中国運輸局及び岡山運輸支局から講師を派遣し、多機能トイレの利用マナーとヘルプマークについてお話をしました。その後パラリンピアンの上原大祐氏から、動画を交えたワークショップがおこなわれました。子供達を飽きさせない工夫がされており、皆熱心に聞いていました。



【中国分科会②】中国技術事務所におけるバリアフリー体験の実施

至 国道2号



国土交通省 中国技術事務所



◆中国技術事務所には、人材育成としてバリアフリー体験施設が設けられており、中国技術事務所HPより体験学習の受付を行っています。
 (※事前申込が必要)
 令和2年度は、コロナ対策として、少人数の班に分けて実施しています。

- ◆令和2年度 体験実績
 - 中四国行政評価局新規採用職員 (7/31、3名、随行1名)
 - 広島市新規採用技術職員 (11/25、21名、随行2名)
- ◆参加者からの感想
 - ・実際に体験することで、より現場を感じることができました。
 - ・視覚障害者の方の誘導ブロックや段差が車椅子にとって障害になってしまうことを知り、誰にでも優しいものを作ることは難しく、考えることが大事だと知ることができました。
 - ・バリアフリー体験は、普段では体験できないことを経験できる貴重な時間を過ごすことができました。自分の業務に関わるようなことも多くあり、大変有意義な研修となりました。
 - ・バリアフリー体験は新規採用職員に、とても有意義な研修でした。

平成30年5月の「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」)の一部改正により、当事者が参画し、政策内容の評価等を行う「移動等円滑化評価会議」が国土交通省において設置され、その評価会議の下に四国分科会が設置されました。

その四国分科会のなかで、四国全体だけでなく、各県の実状、課題を話し合う場を作ってほしいというご意見をいただき、この度、第1回目の県別意見交換会を高知で開催することになりました。

今後も、徳島、愛媛と毎年各県で開催し、地域の課題を吸い上げる体制を作っていきます。

【開催概要】

1. 日 時 令和3年3月4日(木) 14:00~16:00
2. 場 所 オーテピア高知図書館 4F研修室
3. 主な内容
 - ・バリアフリー法の改正について
 - ・次期バリアフリー整備目標とバリアフリー化の進捗状況について
 - ・意見交換
4. 構成メンバー 徳島文理大学 藤澤教授
高知県内障害当事者団体
高知県内障害者支援団体
四国旅客鉄道株式会社
とさでん交通株式会社
高知空港ビル株式会社
高知県内関係事業者団体
高知県
高知市
南国市



【島原市】令和2年4月7日共生社会ホストタウン登録

- ・令和3年2月10日(水)バリアフリー教室開催(島原市と共同開催)
- ・島原市職員向けのバリアフリー教室(自治体職員向けを初めて開催)
- ・昨年4月にできた市庁舎を利用

座学

「障がい者差別解消法とバリアフリー」について

熊本学園大学社会福祉学部教授 兼 弁護士 東 俊裕 氏(ひがし としひろ)

※平成29年運輸局主催「障害者差別解消法セミナー」で講師実績あり



実習

視覚障がい者、車椅子利用者の擬似体験

○「障がい者等疑似体験・介助体験」 島原市社会福祉協議会

○「バスの仕組み・バリアフリーについての説明」 島原鉄道(株)



情報発信

- 令和3年1月28日(木) 島原市、九州運輸局同時プレスリリース
- NHK長崎、長崎新聞、地元ケーブルテレビ
- 共生社会ホストタウン連絡協議会フェイスブック

共生社会ホストタウン連絡協議会
2月17日 16:47

【「バリアフリー教室 in 島原市」が開催されました！】

東京2020パラリンピック競技大会を契機として、共生社会に対する意識の向上と高齢者や障害者への配慮を学ぶために、入庁1年目の職員を対象に、国土交通省九州運輸局の主催により研修会を開催していただきました。

開催にあたりましては、熊本学園大学、島原鉄道株式会社及び島原市社会福祉協議会にもご協力いただきました。

... もっと見る



- ・2020年8月、沖縄県自閉症協会から「発達障害等ある人への理解促進並びにヘルプマークの車内掲示に関する要望」が（一社）沖縄県バス協会へ提出され、
 - ①全ての路線バス車内の優先席部分にヘルプマークの表示（ステッカー等）を行うこと
 - ②知的障害、精神障害及び発達障害に対する理解と配慮を深めるための研修を実施することが求められた。（①については2020年春に対応済み）
- ・下記の他、2021年4月には知的・発達障害当事者対象のバス乗車体験を予定する等、バス協会は自閉症協会の協力を得ながら各種取組を強化している。

知的障害・発達障害等に関する研修会

路線バス乗務員、運行管理者が知的障害、発達障害等に関する研修を受けることにより、理解と配慮を深め、利用者への接遇向上を図る（第2回開催は3/10予定）

日時：2020年11月12日
場所：沖縄県男女共同参画センター
参加者：沖縄本島内の路線バス乗務員、運行管理者20名
講師：沖縄県発達障がい者支援センター 天久主任

【研修会での意見】

- ・目に見えない障害者の見分け方をどうすればよいか
- ・ロールプレイを取り入れるとより理解が深まる
- ・当事者との意見交換が必要
- ・対話することの大切さが理解できた
- ・形式的な対応ではなく、お客様の立場での「会話」をすることで、安心して外出しバスを利用してもらえよう、バス会社として接遇技術を発揮できるよう務めたい
- ・コミュニケーション支援ボードの導入を希望



研修会の様子

コミュニケーション支援ボード

聴覚障害や知的障害・発達障害等、話し言葉でのコミュニケーションが困難な人たちや外国人とのコミュニケーションを支援するボードを県内路線バス車両に導入

- ・2020年12月、（公財）エコロジー・モビリティ財団より800部贈呈され、傘下会員735両に配布済み
- ・2021年1月に県内大手3社から導入済み、順次、運転者教育後に設置予定



コミュニケーション支援ボード贈呈式
（左から）県発達障がい者支援センター天久主任、
県自閉症協会玉那覇会長、県バス協会小川会長、
エコモ財団大久保理事長、沖総局米山運輸部長



運賃箱に設置された
支援ボード

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(最終とりまとめ)(概要)

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、新型コロナウイルス感染症による影響等の状況も踏まえ、**次期目標をとりまとめ**。

(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、第11回検討会: 令和2年11月18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**。
 - 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(文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等)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」^(※2)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

※2: 「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)において、「心のバリアフリー」を体現するためのポイントとして、「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」、「障害のある人(及びその家族)への差別(不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供)を行わないよう徹底すること。」及び「自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。」が挙げられている

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^(※3)**

※3: 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

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(最終とりまとめ)(概要)

(赤字下線: 現行目標からの追加・変更)

			2019年度末 (現状(速報値))	2025年度末までの目標
鉄軌道	鉄軌道駅 (※1)	段差の解消	92%	○バリアフリー指標として、案内設備(文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等)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 ※高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、当該駅及び周辺施設の状況や当該駅の利用状況等を踏まえ、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める ※駅施設・車両の構造等に応じて、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ホ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)	74%	
		障害者用トイレ(※3)	89%	
	ホームドア・可動式ホーム柵	858駅	○駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、全体で3,000番線 ○うち、10万人/日以上(※4)の駅は800番線	
	鉄軌道車両(※4)		75%	○約70% ※令和2年4月に施行された新たなバリアフリー基準(鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2箇所以上とすること等を義務付け)への適合状況(50%程度と想定)を踏まえて設定 ※新幹線車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める
バス	バスターミナル(※1)	段差の解消	95%	バリアフリー指標として、案内設備(文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等)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	98%	
		案内設備(※2)	76%	
		障害者用トイレ(※3)	84%	
	乗合バス車両(※4)	ノンステップバス	61%	約80%
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2,000人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(指定空港)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、指定空港へアクセスするバス路線の運行システムの総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする	
	貸切バス車両(※4)	1,081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)	37,064台	○約90,000台 ○各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシーとする	
船舶	旅客船ターミナル(※1)	段差の解消	100%	○バリアフリー指標として、案内設備(文字等及び音声による運航情報提供設備、案内用図記号による標識等)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	100%	
		案内設備(※2)	54%	
	障害者用トイレ(※3)	100%		
	旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)(※4)	48%	○約60% ○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 高齢者、障害者等については、乳幼児連れも含む。

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(最終とりまとめ)(概要)

(赤字下線: 現行目標からの追加・変更)

		2019年度末 (現状(速報値))	2025年度末までの目標	
航空	航空旅客ターミナル (※1)	段差の解消	87%	
		視覚障害者誘導用ブロック	95%	
		案内設備(※2)	95%	
	障害者用トイレ(※3)	97%		
	航空機(※4)	99%	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	63%(※5,※6)	約70%	
都市公園	園路及び広場	57%(※6)	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	駐車場	48%(※6)	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約60% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	便所	36%(※6)	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
路外駐車場	特定路外駐車場	65%(※6)	約75%	
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物(※7)のストック	61%	○床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物を約67% ○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 ※公立小学校等については、文部科学省において目標を定め、障害者対応型便所やスロープ、エレベーターの設置等のバリアフリー化を実施する	
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%	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は原則100%
		音響機能付加信号機	—	主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている信号機については原則100%
		エスコートゾーン	—	主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている道路標示については原則100%
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成	8自治体(※8)	約350自治体(全市町村(約1,740)の約2割)	
	移動等円滑化基本構想の作成	304自治体(※9)	約450自治体(2,000人以上/日の鉄軌道駅及びバスターミナルが存在する市町村(約730)の約6割に相当)	
	「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」の用語の認知度を約50%(現状:約24%(※10)) ○高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていない人の割合を原則100%(現状:約80%(※11))	

※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(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 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が対象。

※6 2019年度末の数値は集計中であるため2018年度末の数値。

※7 公立小学校等(小学校、中学校、義務教育学校又は中等教育学校(前期課程に係るものに限る。))で公立のものは除く。

※8 2020年6月末の数値。

※9 2020年3月末の数値。

※10 2020年6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。

※11 2020年6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。

※12 高齢者、障害者等については、乳幼児連れも含む。

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(最終とりまとめ)(概要)

旅客施設 (鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)

現行

※1: 2019年度末の段差解消の数値(速報値)

- 平均利用者数が3,000人以上/日の旅客施設を原則として全てバリアフリー化
- これ以外の旅客施設についても、高齢者、障害者等の利用実態等の地域の実情を踏まえ、可能な限りバリアフリー化

<旅客施設(3,000人以上/日)のバリアフリー化率(※1)>

・鉄軌道駅(約3,600駅)	: 92%	・バスターミナル(約50施設)	: 95%
・旅客船ターミナル(約15施設)	: 100%	・航空旅客ターミナル(約40施設)	: 87%

目標

※2: 2019年度末の数値(速報値)

<旅客施設全般>

- バリアフリー指標として、**案内設備(文字等及び音声による運行情報提供設備、案内図記号による標識等)の設置を追加**

<旅客施設(3,000人以上/日)の案内設備のバリアフリー化率(※2)>

・鉄軌道駅(約3,600駅)	: 74%	・バスターミナル(約50施設)	: 76%
・旅客船ターミナル(約15施設)	: 54%	・航空旅客ターミナル(約40施設)	: 95%

<運行情報提供設備>



[多機能便所のあるトイレ]



<標識(ピクトグラム)>

- これ以外の旅客施設についても、高齢者、障害者等の利用実態等の地域の実情を踏まえ、可能な限りバリアフリー化

<鉄軌道駅・バスターミナル>

- 平均利用者数が3,000人以上/日の施設と**2,000人以上3,000人未満/日**で**基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設**を原則として全てバリアフリー化

<旅客船ターミナル・航空旅客ターミナル>

- 平均利用者数が**2,000人以上/日**の施設を原則として全てバリアフリー化

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(最終とりまとめ)(概要)

鉄軌道駅 (平均利用者数に係る目標以外)

現行

※1:2019年度末の数値(速報値)

<ホームドア・可動式ホーム柵>

- 車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進

※交通政策基本計画において2020年度までに約800駅の整備を行う



ホームドア等の設置状況(※1)：858駅



目標

※2:2019年度末の数値(速報値)

<ホームドア・可動式ホーム柵>

- **駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、鉄軌道駅全体で3,000番線、うち平均利用者数が10万人以上/日の駅で800番線を整備する**

<ホームドア等の整備状況(※2)>

- ・鉄軌道駅全体の総番線数：19,951番線、総駅数：9,465駅
(うち10万人/日以上駅 総番線数：1,275番線、総駅数：285駅)
- ・鉄軌道駅全体の整備済総番線数：1,953番線、整備済総駅数：858駅
(うち10万人/日以上駅 整備済番線数：447番線、整備済駅数：154駅)

<その他(新設)>

- 高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、当該駅及び周辺施設の状況や当該駅の利用状況等を踏まえ、**可能な限りバリアフリールート**の複数化を進める
- 駅施設・車両の構造等に応じて、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ホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小**を進める

※ホームドア・可動式ホーム柵の整備実績は、整備済番線数とともに、整備済駅数についても公表予定。⁵

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(最終とりまとめ)(概要)

※1:2019年度末の数値(速報値)

現行

鉄軌道車両

- 総車両数約5万2,000両のうち約70%をバリアフリー化
＜バリアフリー化率(※1) : 75%＞



目標

- 総車両数約5万3,000両のうち**約70%**をバリアフリー化
〔令和2年4月に施行された新たなバリアフリー基準(鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2箇所以上とすること等を義務付け)への適合状況(50%程度と想定)を踏まえて設定〕
- **新幹線車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める**

現行

旅客船

- 総隻数約700隻のうち約50%をバリアフリー化
＜バリアフリー化率(※1) : 48%＞
- 平均利用者が5,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は原則全てバリアフリー化
＜バリアフリー化率(※1) : 48%＞
- これ以外の船舶についても、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化

目標

- 総隻数約700隻のうち**約60%**をバリアフリー化
- 平均利用者が**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
- これ以外の船舶についても、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化

現行

航空機

- 総機数約620機を全てバリアフリー化
＜バリアフリー化率(※1) : 99%＞

目標

- 総機数約670機を全てバリアフリー化



＜新幹線の車椅子フリースペースのイメージ例＞

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(最終とりまとめ)(概要)

※1:2019年度末の数値(速報値)
 ※2:適用除外認定車両約1万台を除く

現行

乗合バス車両

<ノンステップバス>

- 総車両数約5万台(※2)のうち約70%をバリアフリー化

<バリアフリー化率(※1) : 61%>

<リフト付バス等>

- 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

<バリアフリー化率(※1) : 5%>

目標

<ノンステップバス>

- 総車両数約5万台(※2)のうち**約80%**をバリアフリー化

- **1日当たりの平均的な利用者数が2,000人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(指定空港)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、指定空港へアクセスするバス路線の運行システムの総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする**

<リフト付バス等>

- 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

現行

貸切バス車両

- 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

<バリアフリー化率(※1) : 1,081台>

目標

- 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

現行

タクシー車両

- 約44,000台の福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシーを含む。)を導入

<バリアフリー化率(※1) >

- ・福祉タクシー : 37,064台
(うち、ユニバーサルデザインタクシー : 21,736台)

目標

- **約90,000台**の福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシーを含む。)を導入
- **各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシーとする**

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(最終とりまとめ)(概要)

道路

現行

- 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路を原則として全てバリアフリー化

＜バリアフリー化率(※1) : 89%＞

〔令和元年7月に、面的なバリアフリー化を推進するため、約1,700kmに約2,400kmを加え、全体約4,450kmに拡大し、バリアフリー化率(※2)は約63%〕

※1: 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が対象であり、2018年度末の数値

※2: 2018年度末の数値

信号機等

現行

- 重点整備地区内の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を原則として全てバリアフリー化

＜バリアフリー化率(※3) : 99%＞

※3: 2019年度末の数値

目標

- 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)の約70%をバリアフリー化

道路のバリアフリー化整備事例



目標

- 重点整備地区内の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を原則として全てバリアフリー化
- 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている、
 - 信号機は原則として全て音響機能付加信号機にする
 - 道路標示は原則として全てエスコートゾーンを設置



＜音響機能付加信号機の例＞



＜エスコートゾーンの例＞

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(最終とりまとめ)(概要)

※2:2019年度末の数値(速報値)

現行

都市公園

※1:2018年度末の数値

- 園路及び広場(約97,000箇所)の約60%をバリアフリー化
 <バリアフリー化率(※1) : 57%>
- 駐車場(約9,000箇所)の約60%をバリアフリー化
 <バリアフリー化率(※1) : 48%>
- 便所(約36,000箇所)の約45%をバリアフリー化
 <バリアフリー化率(※1) : 36%>

目標

- 規模の大きい概ね2ha以上の都市公園について
 - ・園路及び広場(約9,000箇所)の**約70%**をバリアフリー化
 <現状のバリアフリー化率(※1) : 約63%>
 - ・駐車場(約6,000箇所)の**約60%**をバリアフリー化
 <現状のバリアフリー化率(※1) : 約53%>
 - ・便所(約9,000箇所)の**約70%**をバリアフリー化
 <現状のバリアフリー化率(※1) : 約61%>

現行

路外駐車場

- 特定路外駐車場(約3,900箇所)の約70%をバリアフリー化
 <バリアフリー化率(※1) : 65%>

目標

- 特定路外駐車場(約3,900箇所)の**約75%**をバリアフリー化

現行

建築物

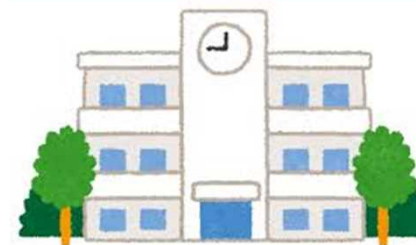
- 床面積の合計が2,000m²以上の特別特定建築物の総ストックの約60%をバリアフリー化

<バリアフリー化率(※2) : 61%>



目標

- 床面積の合計が2,000m²以上の特別特定建築物の総ストックの**約67%**をバリアフリー化
- **床面積の合計が2,000m²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**
- **公立小学校等(※3)については、文部科学省において目標を定め、障害者対応型便所やスロープ、エレベーターの設置等のバリアフリー化を実施する**



※3:小学校、中学校、義務教育学校又は中等教育学校(前期課程に係るものに限る。)で公立のもの

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(最終とりまとめ)(概要)

マスタープラン・基本構想の作成

現行

- マスタープラン及び基本構想の制度は、市町村が中心となり、施設単体ではなく、施設間を結ぶ経路を含めた主として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制度

<作成状況>

・マスタープラン： 全国8市区(※1) ・基本構想： 全国304市区町(※2)

※1:2020年6月末の数値、※2:2020年3月末の数値

目標

- マスタープランの作成市町村数： **約350自治体** (全市町村(約1,740)の2割)
- 基本構想の作成市町村数： **約450自治体** (平均利用者数が2,000人以上/日の鉄軌道駅及びバスターミナルが存在する市町村(約730)の約6割に相当)

心のバリアフリー

現行

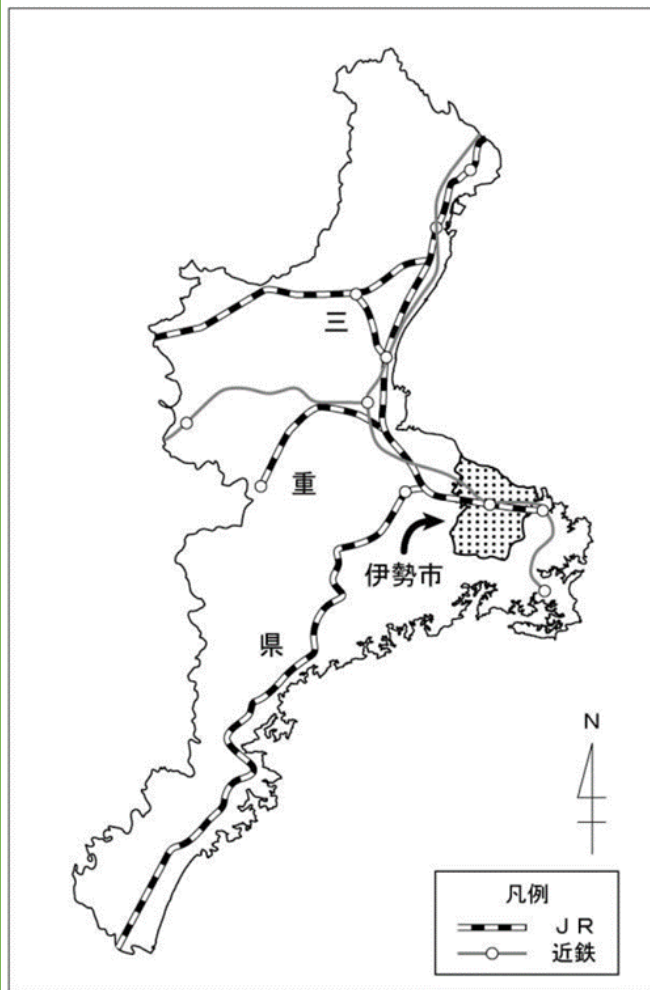
- 令和2年5月の改正バリアフリー法においては、車両の優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正利用の推進や学校教育との連携など移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」に関する施策を強化

目標

共生社会の実現に向けて、ハード面の目標のみならず、ソフト面の目標として、

- **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環境を整備する。**
- 「心のバリアフリー」の用語の認知度： **約50%** (現状(※3)： 約24%)
- 高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合： **原則100%** (現状(※3)： 約80%)

※3:2020年6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。10



- 人口 : 123,656人 (令和3年5月31日現在)

年少人口 (0~14歳)	14,286人 (11.6%)
生産年齢 (15~64歳)	69,558人 (56.3%)
老年 (65歳~)	39,772人 (32.1%)
- 面積 : 208.35 k m²



○平成25年内宮外宮年間参拝者数 : 約1,420万人

背景

- 伊勢市交通バリアフリー基本構想の策定（H29.2 五十鈴川駅周辺地区を重点整備地区に指定）
- バリアフリー法の一部改正によりバリアフリーマスタープランの制度が創設（H30.5）
- 共生社会ホストタウンに登録（R1.8）ラオス民主主義共和国パラ陸上チームの受け入れを行う

策定までの取り組み

○協議会の設置

学識経験者、施設設置管理者、公安委員会、高齢者・障がい者団体等による協議会（全7回）

○市民アンケートの実施

市内在住の16歳以上を対象に、**高齢者、障がい者、子育て世代、その他**の4分類を無作為に抽出4,500通を郵送、回答数1,645通（35.8%）

○関係団体ヒアリング

交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、高齢者・障がい者団体、観光団体にヒアリングを実施

○まち歩き現地確認

市の現況や上記の結果から抽出した移動等促進地区候補地区の、バリアフリー化の現状と課題を現地で確認
・伊勢市駅・宇治山田駅周辺地区（R1.12.19）・二見浦駅周辺地区（R1.12.23）

○バリアフリーマスタープラン（案）の作成

上記の結果を反映し、基本構想との整合を図った上で、
移動等円滑化促進地区、基本理念及び基本方針、
ソフト事業（心のバリアフリー）等を記載した案を作成

○パブリックコメントによる市民意見の反映（R2.12）

図 まち歩き現地確認の様子



令和3年2月策定・公表

概要

○市全体の包括的なバリアフリー化の考え方や方向性（基本理念・基本方針）を定める

基本理念：市民と来訪者が**安心・快適**にいいきと過ごせるまちづくり

基本方針1：**快適に移動**できる、**連続したバリアフリー空間**の整備

基本方針2：**利用者の安心**を考えた、**継続的なバリアフリー化**の推進

基本方針3：**共助のまちづくり**へ向けた、**わかりやすい情報の充実**と**住民意識の醸成**

○移動等円滑化促進地区の選定方法

バリアフリー法に定められた選定要件

当市の基本構想における重点整備地区選定の考え方

市民、事業者、関係団体の意見



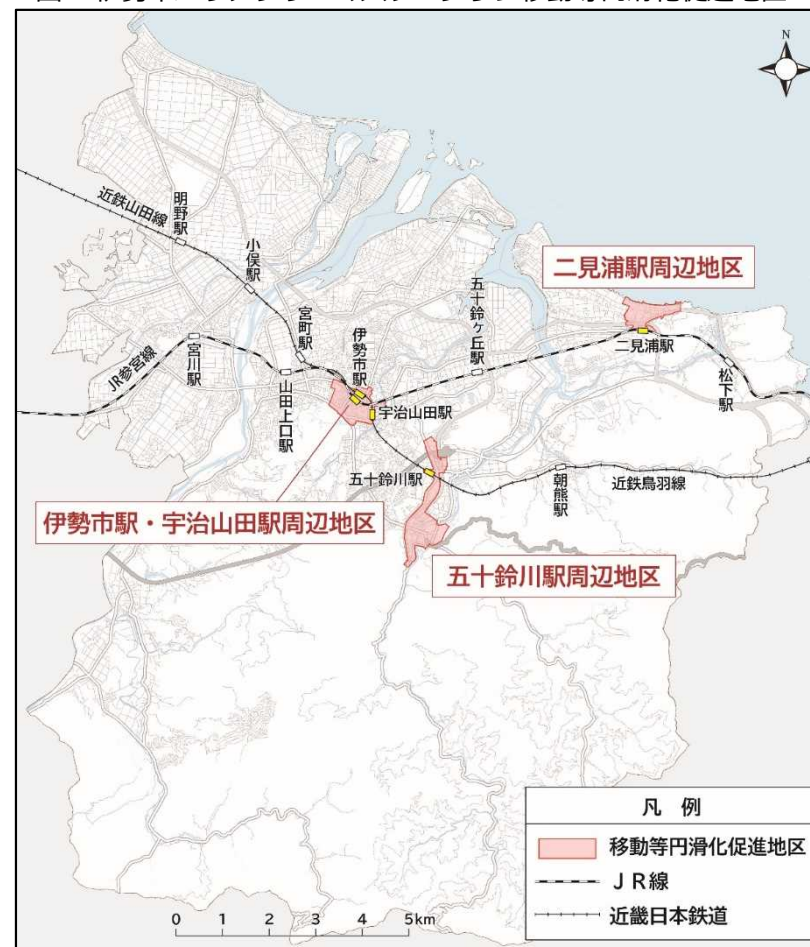
選定要件により移動等円滑化促進地区を抽出

- ・伊勢市駅・宇治山田駅周辺地区
- ・二見浦駅周辺

伊勢市交通バリアフリー基本構想の重点整備地区の区域を移動等円滑化促進地区に選定

- ・五十鈴川駅周辺地区

図 伊勢市バリアフリーマスタープラン移動等円滑化促進地区



工夫したこと

- まち歩き現地確認において、障がいのあるメンバーを加え、他のメンバーについても車いす体験等を実施
- ソフト面（心のバリアフリー）について、市の取り組み、各関係団体の事例、民間企業の事例を記載
- 生活面だけではなく、観光面におけるバリアフリー化の方針を記載

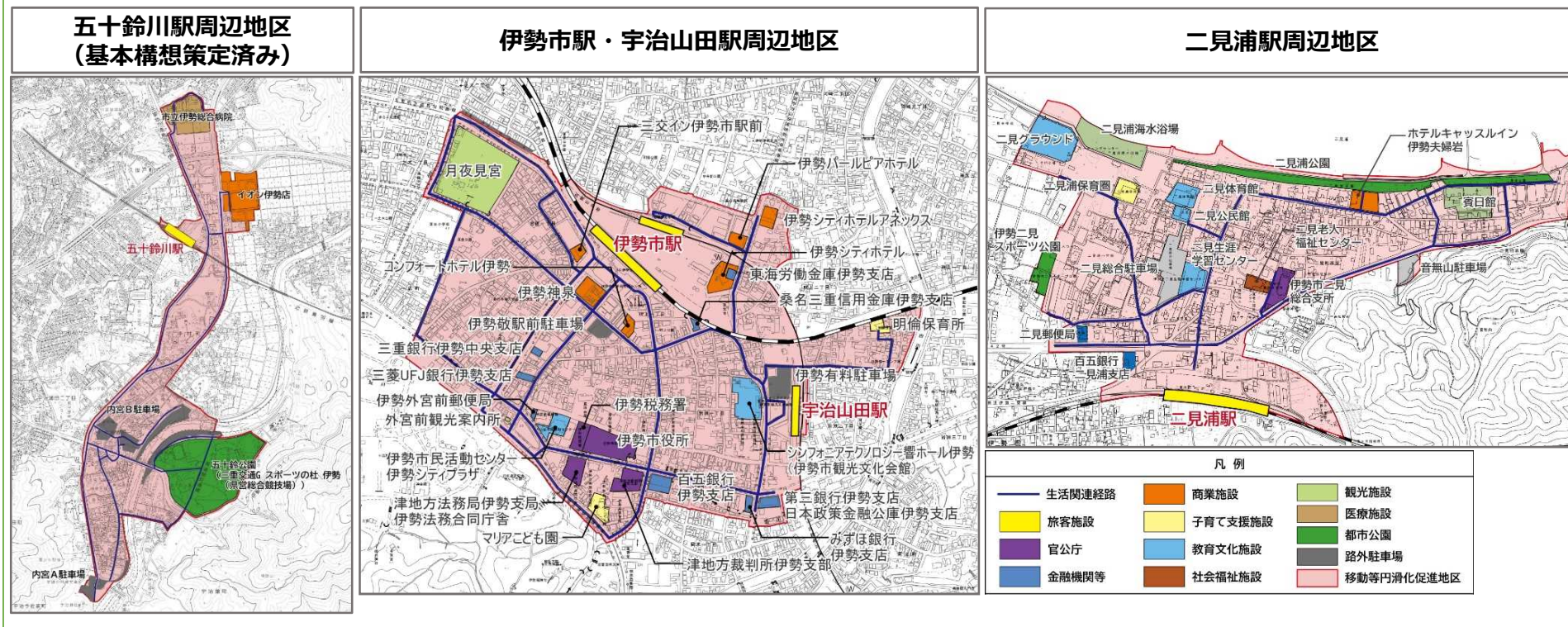
苦勞したこと

- 移動等円滑化促進地区の範囲設定
立地適正化計画の都市機能誘導区域との整合性、徒歩圏内とする距離の設定

今後の事業予定

- バリアフリー基本構想における重点整備地区の設定を検討（伊勢市駅・宇治山田駅周辺、二見浦駅周辺地区）

図 伊勢市バリアフリーマスタープラン移動等円滑化促進地区



名古屋市版

トヨタJPNタクシー
「車いす乗車ガイド」作成の取り組み



名古屋市障害者差別相談センター

統括責任者 弘田直紀

(社福) 名古屋市社会福祉協議会 権利擁護推進部主幹

名古屋市障害者差別相談センター

なごやし
名古屋市

平成28年8月1日開設

しょうがいしゃ さべつ そうだん
障害者差別相談センター

名古屋市障害者差別相談センターは、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」(障害者差別解消法)に基づき、障害のある人やそのご家族、事業者の皆様から、障害者差別に関する相談を受け、関係機関と連携しながら、相談内容にかかわる関係者間の調整などを行い差別の解消をはかる専門機関です。



ご相談ください

名古屋市障害者差別相談センター
月曜日～金曜日、第3土曜日(祝日・年末年始を除く)
9:00～17:00(水曜日は20:00まで)

住所 〒462-8558 名古屋市北区清水四丁目17-1
名古屋市総合社会福祉会館5階

TEL (052) 856-8181
FAX (052) 919-7585

Eメールアドレス
inclu@nagoya-sabetsusoudan.jp
ホームページアドレス
http://nagoya-sabetsusoudan.jp



■開設

平成28年8月1日

(名古屋市社会福祉協議会が名古屋市から受託)

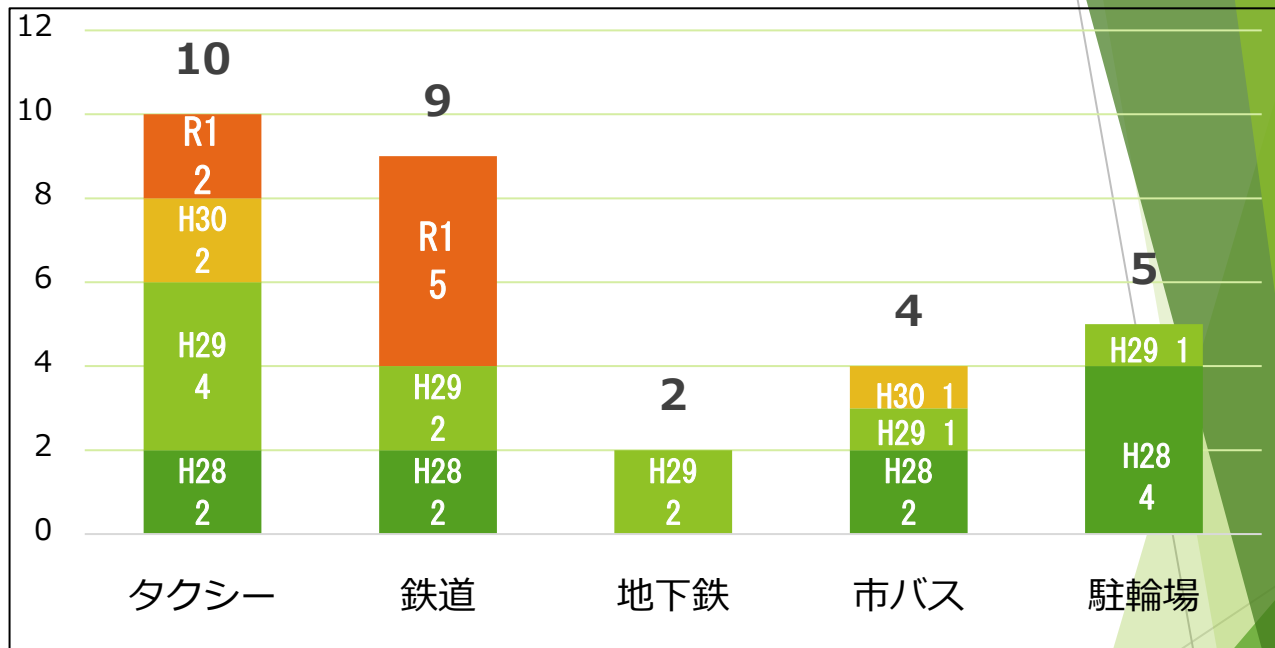
■営業日

月～金曜日、第3土曜日(祝日、年末年始を除く)
午前9時～午後5時(水曜日は午後8時まで)

■主な業務内容

- ①「障害者差別」に関する相談対応や調査、調整(解決に向けた話し合い等)
- ②広報啓発: 講演会の開催、出前講座、ホームページの運営、ニュース発行等

過去のセンターへの相談事案内訳①（交通分野）



JPNタクシー販売開始（H29.10～）以降令和元年7月までのタクシーに関する相談実績7件のうち5件が「JPNタクシーに関する乗車トラブル」に関する事案となっていました。

過去のセンターへの相談事案②（タクシー関連）

No.	時期	種別	事案概要
平成28年8月 差別相談センター開所			
①	平成28年8月		セダンタイプのタクシーは、簡易電動車いすの利用を認めない。
②	平成29年3月		配車センターに電話したところ、「一律電動車いすはお断りしている」という対応で、暴言も吐かれた。
③	平成29年9月		タクシーに乗車中に事故があり、タクシー会社から郵送文書が送られてきたが、視覚障害のため内容が確認できず。口頭説明を求めたが対応されない。
平成29年10月 ジャパンタクシー発売			
④	平成29年11月	UD	駅前のタクシー乗り場でUDタクシーを見つけたが、運転手に予約が必要などと言われ乗車拒否された。
⑤	平成30年2月		タクシー運転手からの暴言があり、障害者割引もせず、レシートを要求しても発行してくれなかった。
平成30年3月 実車展示説明会（名身連主催：当事者団体・事業者・トヨタ参加）			
⑥	平成30年3月	UD	配車センターがUDタクシーを手配してくれたが、到着した運転手が「車いすとは聞いていない。講習を受けておらずスロープを架けられない」と乗車できなかった。
⑦	平成30年12月		簡易電動車いす使用者が、病院から帰宅する際に配車を拒否された。
平成31年3月 ジャパンタクシー 改良型の発売（作業時間の短縮）			
⑧	平成31年3月	UD	路上で流しているUDタクシーを止め、車いすで乗れるか聞いたが無理と言われた。
⑨	令和元年5月	UD	これまで同様にUDタクシーの配車依頼をしたところ、急に説明もなく配車を拒否された。このままでは困るので乗せてほしい。
⑩	令和元年6月	UD	駅前のタクシー乗り場で、設備上スロープ利用不可と看板に書いてあり、係員に聞いても「ここでは無理」というだけで、別の場所を案内がなかった。

JPNタクシーで乗車トラブルが起きる主な要因

乗車トラブル

- ・配車依頼で「電動車いすはお断りしている」と言われた。
- ・タクシー乗り場でジャパンタクシーに乗ろうとしたが「予約が必要」と言われ乗れなかった。
- ・配車センターからジャパンタクシーが手配されたが、「車いすとは聞いていない。講習も受けておらずスロープも架けられない」と言われ乗車できなかった。
- ・路上で流しのジャパンタクシーを止め、車いすで乗れるか聞いたが無理と言われた。
- ・ジャパンタクシーの配車依頼をしたところ、急に説明もなく配車を拒否された。

要因①

期待と現状とのギャップ

「ジャパンタクシーは、あらゆる障害に対応できる完全バリアフリー車両」との思いがある。

「ジャパンタクシーは、どんな場面においても、従来の車種よりも便利に利用できる」との思いがある。

要因②

UDタクシーの現状・環境

・名古屋市として導入補助を行うなどUDタクシー台数増を進めているが、全体の1割程度。
(令和2年3月末現在)

・車両の設計上、車いすの種類により、乗車出来ない場合がある。

・道路設備環境上、乗降できない時がある。

要因③

知識や経験の不足

配車係:
「どんな種類の電動車いすも載せるのは難しい」と判断

運転手:
操作は研修で学んだが、年に1回操作するかしないかで経験不足である

UDタクシーの乗車トラブル防止に向けた意見交換

(1) 趣旨

障害のある方や事業者、行政、センターがそれぞれの実情や課題を共有し、UDタクシーの乗車トラブル防止に向けた取り組みについて協議する。

(2) 参加団体

区分	参加団体
障害当事者団体	社会福祉法人 名古屋市身体障害者福祉連合会
	愛知県重度障害者団体連絡協議会
	愛知県重度障害者の生活をよくする会
事業者	名古屋タクシー協会 (福祉関連委員会・事務局)
行政	名古屋市健康福祉局障害企画課 (障害者差別解消・福祉都市推進)
センター	名古屋市障害者差別相談センター

(3) 主な協議事項等

実施回（日にち）	主な協議事項
第1回（R1.10.18）	<ul style="list-style-type: none">・乗車トラブル減少に向けての課題・対応策、協力できること
第2回（R1.12.26）	<ul style="list-style-type: none">・共通ルール（手引き）の作成について・合同研修実施企画案について
第3回（R2.2.7）	<ul style="list-style-type: none">・中部運輸局との連携による合同研修実施企画案について
～コロナウイルス感染拡大～	
<ul style="list-style-type: none">・令和2年3月に予定していた合同研修を中止とした。・感染予防対策として集合形式の会議の実施も見合わせた。・手引き（乗車ガイド）は継続して内容検討 →メールや少人数での意見交換によりセンターが手引き案を作成	
第4回（R2.11.19）	乗車ガイド（案）の修正 →タイトル、横向き乗車の取扱いなど
第5回（R3.2.18）	乗車ガイド活用による周知等の展開について

R3.3 : 乗車ガイド完成

名古屋市版

トヨタJPNタクシー 車いす乗車ガイド

～車いすユーザー・タクシー事業者に知ってほしいこと～

今後に向けて

- ▶ 本乗車ガイド発行・活用をきっかけに、より多くの車いすユーザーのみなさまが、気軽にジャパンタクシーを活用できるようになり、それに伴って、タクシー乗務員のみなさまが、乗降サポート経験を積むことで、これまで以上にスムーズな乗降や適切な配車依頼・対応ができるようになっていくこと、を期待しています。
- ▶ ただ、本ガイドは強制力を持つものではありません。乗車ガイドに沿い難いといった場面に直面したときは、乗車トラブルとしてではなく、安心かつ安全なJPNタクシー利用に向けた建設的な話し合いの機会と考えていただければ幸いです。
- ▶ 今後、国の新たな通知の発出や車両の改良など取り巻く環境の変化、また、みなさまからのご意見や利用実態などをふまえ、適宜見直しを行っていきたいと考えています。

障害ある人に安心観光を

五輪・パラホストタウン 伊勢市がマップ作成中

出入り口や段差 当事者と町歩き意見交換

障害ある人に安心観光を

五輪・パラホストタウン 伊勢市がマップ作成中

伊勢市は、東京五輪・パラリンピックの共生社会ホストタウンの取り組みとして、障害がある人にも観光を楽しんでもらうための地図「バリアフリーマップ」の作成に取り組んでいる。

14日には、肢体や視覚に障害がある3人が、伊勢神宮内宮近くのおはらい町やおかげ横丁の関係者、市職員らと、おはらい町通りなどを歩き、地図に入れる情報を考えた。（高橋信）



おはらい町通りの店の出入りしやすさを確認する玉川さん（手前）＝伊勢市宇治中之切町で

出入り口や段差 当事者と町歩き意見交換

おはらい町関係者や小学生、皇学館大生が、障害者の協力を得て、三回にわたって、伊勢神宮の両宮周辺を実際に歩く。参加者らによる意見交換を経て、十二月にはマップデビューを完成させる計画。市では紙のほか、視覚障害者なども楽しめるよう、音声での地図も作る予定だ。

十四日は、参加者らが実際に店に入るなどしながら「入り口は滑らかだけど出口はちょっときついね」などと確認していた。

全盲の自営業勢力潤さん（左）＝同市岡本＝は「路上の立て看板に隙間

があると、つえが通り抜けて何もないと錯覚するが、看板の高さが低かったので気付けた。付き添いがいれば買物もできるし観光も楽しめる」と満足げ。車いすを利用しているパート職員玉川敬子さん（右）＝松阪市市場庄町＝は「店内に段差があってもお願ひすれば、屋外に机を準備してくれる店もあった。地図にそういう情報があれば、選択肢が増えると思う」と話した。

商店主らでつくるおはらい町会議の前田世利子会長（左）は「日常の小さな気付きというものは当事者でないと分からない。どんな人にとっても心地よい場所であるよう、会員で共有するなどして努力していく」と意気込んだ。

2020年（令和2年）8月19日（水）伊勢新聞 掲載

障害者ら「まち歩き調査」

伊勢の外宮参道 バリアフリーマップ作成へ

障害者ら「まち歩き調査」

伊勢の外宮参道 バリアフリーマップ作成へ

【伊勢】身体や視覚に障害を抱える人々に配慮したバリアフリー観光マップの作成に向けて、伊勢市は十八日、同市本町の外宮参道課題などを探った。同市は東京パラリンピック大会に向けてラオスの陸上チームの事前合宿を招致



バリアフリーマップの作成に向けて段差などを確認する参加者ら＝伊勢市の外宮参道で

したことをきっかけに、共生社会ホストタウンとして昨年登録された。

このうちユニバーサルデザインを取り入れた観光推進活動の一環として、伊勢神宮内宮前と外宮前の二ヶ所での観光マップの作成を企画。現地調査を基にマップ案を作成し、市内観光案内所等を通じて来年二月以降からの配布を目指す。

内宮前に続く第二弾として実施したこの日は、障害を抱える市民をはじめ、観光を通じて伊勢の魅力や課題などを学習する地元小学生や皇学館大学の学生らが参加。四班に分かれて約四百名の参道を歩きながら、段差や看板の設置状況、掲示物の見やすさなどを点検して課題を共有した。

視覚に障害を抱える伊勢市岡本一丁目の勢力調さん（左）は「杖を使う方が転倒しないように看板の場所や側溝のふたの隙間の大きさなどを見て回った。ラオスの方に伊勢を楽しんでもらえたら」と話していた。

（小林哲也）

視覚障害者の観光 遠隔案内

おはらい町で実証実験

皇学館大生 映像見て景色など説明

視覚障害者の観光 遠隔案内

おはらい町で実証実験

カメラを用いた遠隔案内で、視覚障害者の観光を支援する取り組みの実証実験が十一日、伊勢神宮内宮（伊勢市宇治館町）近くのおはらい町であった。参加した視覚障害者は、カメラから送られてくる映像を見た案内役の解説に耳を傾けながら、観光を楽しんでいた。

（高橋信）

実験は、伊勢市がNPO法人「伊勢志摩バリアフリーツアーセンター」（鳥羽市）に委託し、実施した。伊勢市は、東京五輪・パラリンピックの共生社会ホストタウンとして、障害があ



耳元に装着したカメラで映像を送信しながら観光を楽しむ勢力さん（左）＝伊勢市宇治中之切町のおはらい町で

皇学館大生 映像見て景色など解説



パソコンで映像を確認しながら案内する皇学館大生＝伊勢市宇治中之切町の神宮会館で

をした。実験では、視覚障害者が、頭部にカメラを装着し、スマートフォンやタブレット端末を通じて遠隔地にいる案内役のパソコンに映像や現在位置を送信する。案内役は映像を見て、観光地の景色などを解説する。同NPOの野口あゆみ事務局長（右）によると、観光に同行する案内役は道路などの危険察知に集中するため、観光情報を提供しこねることもある。観光と歩行の案内を分けることで、視覚障害者は観光をより楽しめるという。また盲導犬を連れていけば、一人で楽しむこともできる。実験は、九日に続いて二度目。皇学館大（同市）の学生の遠隔案内で、二人の視覚障害者がおはらい町を歩いた。学生六人は三チームに分かれ、パソコンで現在位置を確認するなどしながら、飲食店のメニューを読み上げたり、紅葉の様子を説明したりしていた。案内にてこずっていた同大現代日本社会学部二年の行方洗太さん（左）は「メニューの文字が見えづらくて難しかった。またリベンジしたい」と話した。案内を受けた勢力潤さん（左）は「家族との観光も楽しいが、家族は細かい説明を面倒くさがることもある。ガイドがついてくれると楽しみが広がる」と満足げだった。

聴覚障害者が自宅で旅気分

おかげ横丁舞台 オンラインバスツアー

ライブ中継、伊勢うどんに舌鼓

ライブ中継、伊勢うどんに舌鼓

聴覚障害者が
自宅で旅気分

おかげ横丁舞台 オンラインバスツアー

新型コロナウイルスの影響で、県境をまたぐ旅行が難しい中、自宅にいなから旅行気分を味わってもらうと、今月上旬、伊勢神宮内宮前のおかげ横丁を舞台に聴覚障害者向けの「オンラインバスツアー」が開かれた。オンラインといっても、画面上で観光地の映像をながめるだけではない。手話ガイドによるライブ中継があったり、事前に届けられた赤福餅や伊勢うどんをツアー中に食べたり。楽しめる工夫が随所に凝らされていた。

（斉藤和音）



自宅伊勢うどんを味わった参加者。県提供

「皆さん伊勢に行っただけとあります。ツアーを担当する琴平バス（香川県）のガイド役山本紗希さんが、東京や岡山など全国からテレビ会議システムで参加した十五人の聴覚障害者に呼び掛けた。県聴覚障害者支援センターの職員が即座に手話通訳し、画面上には字幕も映し出された。ツアーは早朝七時から。

「おかげ横丁には江戸時代の町並みを再現した店舗が約六十店舗並び、食べ歩きも楽しめます。地元のレストラングループ「いせてらす手話ガイド」の二人が、ライブ中継で現地の様子を伝える。老舗和菓子店「赤福」が毎月一日に月替わりで限定販売する「朝日餅」の買い方や朝市のにぎわいも紹介した。

朝市の紹介では、地元名産の伊勢うどんが登場。軟らかくて見た目が真っ黒なことガイドが説明した味は、やはり食べてみると分らない。参加者は、事前に自宅に送られていた伊勢うどんを休憩中に調理し、一斉に味わった。旅先で定



手話でおかげ横丁について説明する「いせてらす手話ガイド」のメンバー＝伊勢市宇治中之切町で

地元の手話ガイド 現地の様子配信

番の記念写真は、うどんを食べる様子を画面保存（スクリーンショット）で撮影した。事前に撮影した朝日餅の購入する映像を流した。コロナ禍で観光バス業界は苦境に立たされている。琴平バスのオンラインでの試みは、ツアーが軒並み中止となっていた昨年五月に始まった。県内が舞台となったのは今回が初めて。楠木泰一朗社長は「将来の誘客につながることを

「リアルにしている」と話す。リアルなツアーとは違う手応えも感じている。マスクを着用する生活が定着した今、聴覚障害者は口の動きが読み取れず、意思疎通に困難を感じることも多い。その反面、オンラインツアーでは手話通訳や字幕を活用することができる。楠木社長は「来日が難しい海外の人向けのツアーなど、いろいろな可能性がある」と思っている。チャレンジしていきたい」と意気込んだ。

視覚障害者も観光満喫

伊勢でモニターツアー

視覚障害者も観光満喫

障害がある人も楽しめる観光ツアーを提案する「伊勢志摩バリアフリーツアーセンター」（鳥羽市）が二月、伊勢市内の事業者と連携して、視覚障害者向けのモニターツアーを実施した。受け入れる側の事業者の育成が目的で、参加した事業者側の実際の対応ぶりや、そこから出た課題を見てみた。（足達優人）

伊勢でモニターツアー

同センターが計画したモニターツアーには、新たに障害者向けの観光ツアーを考えているバス会社「伊勢国際観光」や、センターの取り組みに賛同したかまぼこ製造販売の若松屋、クラフトビールを製造する二軒茶屋餅角屋本店が参加。事

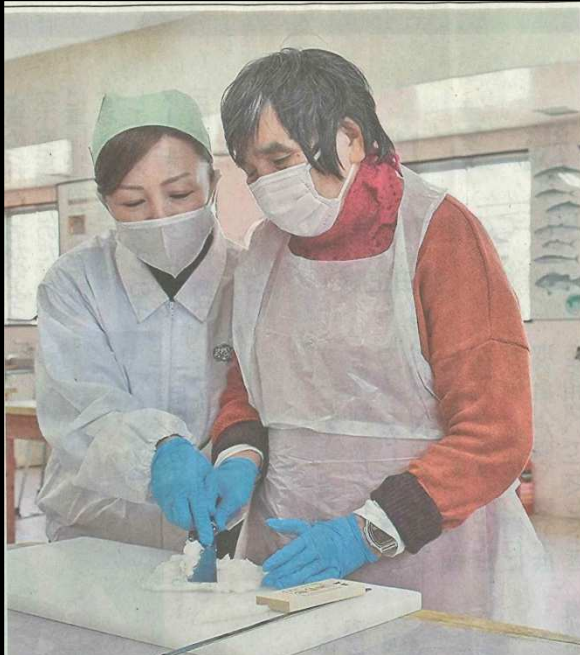
前の研修で視覚障害者への対応や注意事項を学び、本番に臨んだ。モニター役としては、泊二日の日程で、県内在住の視覚障害者や介助者の計八人が参加。若松屋では、かまぼこ作りに挑戦しても「右に左に動かして生地を

歯のないつけ包丁を片手に持ち、かまぼこの材料を木の板の上に張り付け、形を整える作業。同社の体験指導担当のパート、辻愛さん（左）は、「生地をつぶすような感、押しのような感じで柔らかくしていった」

「右に左に動かして生地を延ばして」と、聞いて理解できる説明を、ゆっくりとしゃべって指導した。視覚障害者への対応は初めてだったという辻さんは「板の上の状態が想像でき

るような説明を心掛けた」とから案内した。名張市から参加した井上

伊勢神宮外宮を案内した伊勢国際観光の橋俊亮（左）は「人と人なので、コミュニケーションを取れば問題ない。見えていない人に、どこから説明すればいいのか、くどくどならない程度に具体的に伝える方法などを考えないといけない」と、課題を整理。同センターの野口あゆみ事務局長（右）は「実験を通じて「自分たちでもできる」という声があがっていいじゃない」と総括した。



①手を添えながら作業を教える辻さん
②伊勢市下野町の若松屋かまぼこ工房でモルトを手に取り味わつ参加者ら
伊勢市下野町の伊勢角屋麦酒下野工場

③参拝の仕方を説明する橋さん
④伊勢市の伊勢神宮外宮で



という。普段の体験会は、一通りの作業を見てもらってから開始するが、「視覚障害者の人たちには、一緒にやりながらしか指導できない」とも話した。二軒茶屋餅角屋本店が手掛けるクラフトビールの製造工場（下野町）の見学では、佐々木基枝工場長（左）が案内役を務めた。「モルトの食べ比べ」で甘みや苦味の違いを区別し、十粒のビールが入るタラシ、普段の工場見学ではやっていない、触れて、味わって体験する方法を実践してみた。誰が話し手なのか分かるように、最初に「佐々木です」と声を掛けてから案内した。

スズキさん（左）は「視覚障害の立場を考慮して、こまごまと説明や案内をしてくれたい。勉強してくれたんだなと、心配りを感じた」と喜んだ。伊勢神宮外宮前の「外宮参道」では、遠隔で観光案内ができる機器の実証実験も行った。視覚障害者の耳付近に着けた小型カメラに写る景色を、別の場所で待機する人がパソコンの画面で見ながら、商品や場所の説明をする仕組み。案内役をした「お伊勢さん観光ガイドの会」の伊東哲也さん（右）は「（使用者が）どこにいるのか分かりにくく、段差やスロープがあるかなどを事前に把握しなくてはいい感じだ」「双方向で話しながら案内できるのは良かった」と話した。

静岡県におけるユニバーサルデザインの推進

1 要 旨

ユニバーサルデザインの理念普及と実践促進を図り、住む人も訪れる人も快適に安心して過ごせる地域づくりを進めるため、第5次ふじのくにユニバーサルデザイン行動計画に基づき、ハート・ソフト・ハードの各分野において全庁的に取組みを進めている。

2 第5次ふじのくにユニバーサルデザイン行動計画の概要

(1) 本県における位置づけ

- ・ 本県の新ビジョン（総合計画）において、「(政策) 誰もが活躍できる社会の実現－(政策の柱) 誰もが理解し合える共生社会の実現」の中に位置付けられる分野別計画 ※くらし・環境部県民生活課が取りまとめ
- ・ 計画期間は2018～2021年度の4年間

(2) 取組内容

- ・ ハート・ソフト・ハードの各分野がバランス良く進捗する取組み
- ・ 第4次行動計画で進捗が遅れ気味であったハート分野の取組強化
<施策体系>

区 分	施策体系
【ハート】 誰もがお互いに思いやり共生する社会づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 心のUDを実践できる人づくり ・ 誰もが活躍できる共生の社会づくり
【ソフト】 誰にも優しく魅力的なサービス・情報や製品の提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ おもてなしの心あふれる顧客サービスの提供 ・ 誰もが様々な場面で必要な情報を得られる環境づくり ・ 使いやすく魅力ある製品の開発及び利用の促進
【ハード】 誰もが快適で過ごしやすいまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用しやすく配慮された施設(建物、公園等)や住宅の整備 ・ 安全で利用しやすい道路、歩行空間や交通機関の整備

<代表指標の現状値>

分野	区分	指 標	現状値 ※直近の実績値	目標値 (R3年度)
ハート	成果指標	困っている人を見掛けた際に声を掛けたことがある県民の割合	(R2年度調査) 34.2%	33.3%
	活動指標	ユニバーサルデザイン出前講座の実施回数	(R2年度調査) 30回	毎年度 30回
ソフト	成果指標	県内企業、団体等のユニバーサルデザインへの取組割合	(R1年度調査) 50.8%	55%
	活動指標	工業技術研究所によるユニバーサルデザインに関する研究開発技術指導及び相談の件数	(R2年度調査) 366件/年	500件/年
ハード	成果指標	誰もが暮らしやすいまちづくりが進んでいると感じる県民の割合	(R2年度調査) 53.8%	75%
	活動指標	通学路合同点検等に基づく要対策箇所対策達成率	(R2年度調査) 85.1%	100%

※このほかに32の個別指標を設定している。

<令和2年度の具体的な取組事例>

担当部局	内 容
全部局	<ul style="list-style-type: none"> ○ユニバーサルデザインの理念を取り入れた学校、病院、庁舎、スポーツ施設などの県有建築物の整備
くらし・環境部	<ul style="list-style-type: none"> ○相手のことを思いやり、さらに一歩進んで行動する「心のUDプラス」の促進を目的とした、障害者や高齢者等への対応を想定した実践講座の実施（令和2年度はオリパラ都市ボランティア向け） ○企業・団体等におけるUD取組事例の情報発信 ○福祉のまちづくり条例対象建築物の整備基準への適合推進 ○県営住宅におけるエレベーターの設置、段差の解消、手すりの設置等の整備
スポーツ・文化 観光部	<ul style="list-style-type: none"> ○ユニバーサルツーリズム推進のための宿泊施設、観光施設におけるバリアフリー化に係る備品購入経費助成
健康福祉部	<ul style="list-style-type: none"> ○駅ホームからの転落事故等を未然に防止するために障害のある方に対する声かけを行うサポーターの養成 ○ヘルプマークの普及推進 ○「ゆずりあい駐車場制度」の普及推進、協力施設確保 ○ユニバーサルデザインタクシー購入経費助成
交通基盤部	<ul style="list-style-type: none"> ○通学路合同点検に基づく対策実施 ○水辺の交流拠点の整備（河川・港湾）

令和3年度 移動等円滑化評価会議 中部分科会 議事録

(日 時) 令和3年6月30日(水) [対面、WEB、書面による 併用開催]

(場 所) 名古屋合同庁舎第1号館 11階 運輸大会議室

(委 員) 会議資料のとおり

(事務局) 中部運輸局、中部地方整備局

※ 今回、新型コロナウイルス感染防止に配慮しつつ、議事を進行させて頂きました。そのため、資料の記載内容に関する質疑・回答は、極力後日とさせて頂いています。

【バリアフリー推奨取組事例の発表】

■ 「伊勢市バリアフリーマスタープランについて」

発表者：伊勢市役所 都市整備部 都市計画課 奥野 様

■ 「名古屋市版 トヨタJPNタクシー「車いす乗車ガイド」作成の取り組み

発表者：名古屋市障害者差別相談センター 統括責任者 弘田 様

□ 名古屋市障害者差別相談センター

「ガイド」については、皆様のお手元にあります。本日、対面での参加ができなかった方々には、事務局を通じて別途送付させていただきます。

□ 名古屋ライトハウス（事務局による代読）

当事者団体や福祉施設利用者からも差別解消センターへ連絡がされているかと思いますが、車いす対応だけでなく、視覚障害者も含めたほかの障害者対応についてもガイドブックを作成してほしい要望が出ています。

視覚障害者も安全で安心して移動するためにタクシーをよく利用します。

その時、目的地に着いた時、そこで下車しても自分がどの場所にいるのかわからず、迷うことがあります。また、ガイドが不慣れな乗務員もおり、乗車時にドアに体をぶついたり頭をぶついたりします。「声掛け」がとても重要になります。

□ 名古屋市障害者差別相談センター

お話は伺っている。作成については検討していきたいと考えています。

【参加委員から提出されたご発言および意見交換内容】

■ 磯部 分科会会長 挨拶

2020年は、本来オリンピック・パラリンピックがある年であり、日本はこれに向けてバリアフリーの整備を促進してきた。

2020年はバリアフリーの前期の整備目標の期限であった。

この目標については、取り組んで当然のところであり、みんなが「ここは必要な整備」と認識している大きい駅等で、費用対効果が見込まれるところが主であった。

2021年は、これからのバリアフリーの次の整備を考える年となる。

残りの整備については、かなり難しい制約のなかで進めていくこととなるが、なぜそれが必要なのか、どんな設備が必要か等、様々な議論を経て、進めていく必要がある。

■ A J U自立の家

資料の「中部の鉄軌道駅のバリアフリー状況」における愛知県のバリアフリー化の80パーセント超という数字について、何をもちいてバリアフリー化と言っているのか非常に疑問に思う。

市営地下鉄については、一年間に30万人を超える車いす利用者が、利用しているが、車いすに乗っている者が乗降するたびに、その都度駅員が駆けつけている状況になっている。しかし鉄道に乗るにあたり、かなりの段差があり、自分ひとりでは全く乗れない。

これをバリアフリー化していないとしているのであれば、こんな高い数字にはならない。

例えば「トイレがあるからバリアフリー化されている」という問題ではないと思う。グローバルに考えて自分ひとりで自由に動けるようになって初めてバリアフリーが完成するであろうと思う。これが非常に重要なこと。

運輸局の資料では「心のバリアフリー」と書いてあるが、極めて抽象的な表現。

市役所の名刺には、「意識のバリアフリー」とはっきり書いてある。

障がい者も憲法において、移動権を保障されているはずであると考ええると、現状に大きな問題があると認識できる。

新型コロナのワクチン接種について、自分の住んでいる自治体からの案内において、接種会場が一か所あり、自治体のシャトルバスで行き来することになっていた。

その確認において、シャトルバスを一人で乗り降りできるか確認があり、出来ないと答えるとキャンセルしてくれと言われ、自費の福祉タクシーで来てくれと言われた。なぜ、健常な老人が無料で送迎され、福祉年金で生活している自分が有料となるのか分からない。

今回は、主治医からワクチン接種をしてもらったが、自治体も臨機に対応できる融通

(対応) が非常に大切であると思う。

これは「心のバリアフリー」が抽象的なものだからだ。

名古屋市の言う「意識のバリアフリー」は、問題意識をしっかりと表現している。

あと、シンガポールと台湾で新幹線に乗ったが、駅員はでてこない。(日本の) 新幹線はバリアフリー化されてスムーズに乗れるようになった。

大江戸線(東京交通局)についても、駅の前に看板があって、「スロープが必要な方は申し出てください」となっている。

「移動の自由」というのはシームレスにつながっている。このように整備されて初めてバリアフリー化が完成していると言える。

ワクチンの接種について、老々介護等で一人では、外に出られない(移動手段がない)者に対して、一切介助がないことが一番の問題。これは問題意識がないからである。

福祉タクシーの車いす乗降マニュアルについては、マニュアル作成前は乗降について問題になることはなかったが、マニュアルを作成したら、前向きに乗車しないといけないということで、乗車するのに25分を要した。

最終的には横向きでしか乗れないということで、運転手がようやく理解し出発した。車いす歴が長い者と短い者では対処が異なるかもしれないが、マニュアルの作成は非常に重要なことと思うけれども、その人にあった運用も必要である。

中部国際空港では、機部分科会会長が関わり、バリアフリー化が上手くいき、「もてなしナンバーワン」ということになっている。

リニアの駅(名古屋)については、どういうコンセプトで駅を整備するのか明らかになっていない。

運輸局も力を入れて、中部国際空港整備並みの体制(チームを作って)をとって指導して頂きたい。

■ 事務局

「意識のバリアフリー」については、大変重要なことだと考えます。今回の移動等円滑化評価会議は、法律改正の趣旨を具現化する会議と認識しており、運輸事業者と進めていきたい。

■ 愛知県精神障がい者家族会連合会

精神障がい者は、声を上げないのが悪いのだが、精神障がい者は働けないので(車を持っていないから通えない)送迎に頼っている。地方のバスが発達していない場合、自転車を利用することが多い。

最寄りの駅もあるが、車道と歩道の整備状況が悪く、歩道が非常に狭いので事故が起こる可能性がある。

地方の無人駅では、道路のそばに駅があって、その乗降客・自動車が入り混じっているため移動が円滑にでき、かつ事故が起きないように整備を進めていくことが必要。

■ 愛知県障がい者スポーツ指導者協議会

マスタープランの作成はありがたい。また、バリアフリーを進めていくことは当然。使い勝手の悪い施設が多く、エレベーターの設置場所について疑問を思うことが多い。どこにどう作るのかということが非常に大事。

使用者が使い勝手のよい場所にあることが大事で、障がい者の方の意見を踏まえつつ、動線考えて整備しなければならない。

例えば既存施設について、バリアフリー化されたトイレが2階にしかない場合がある。またバリアフリーの表示についても進んでいないところがあり、既存施設についても改善すべきところがある。

あらかじめバリアフリー化されている施設の表示があれば、計画を立てて施設等を利用できる。

住民提案については、市民グループ化まで持っていくことにハードルがあるので、住民の考えを、拾うことができるような働きかけをするような仕組みを考えて頂けるとありがたい。

■ 伊勢志摩バリアフリースターセンター

伊勢市のマスタープランの策定委員会に参加していたが、避難場所としての視点から、小学校や中学校が生活関連施設になるかどうかの話があったが、小学校や中学校の扱いはどうなのか。

■ 事務局

現在のガイドラインにおいて、小学校、中学校は、想定される「生活関連施設」となっています。ただし、「生活関連施設」の設定については、自治体での判断となっています。ご不明な点があればご相談下さい。

■ 伊勢志摩バリアフリースターセンター

資料の目標達成状況において、三重県内のバス車両数が多いのではないかと。

■ 伊勢志摩バリアフリースターセンター

東京駅のホームのバリアフリー化で、段差の整備で約3000万円かかったという記事があった。今後の普及の促進に不安がある。

鉄道運賃を値上げしてバリアフリー化されるのではないかとニュースになった。その点で予算の使われ方が気になる。都会で優先的に使われ、田舎の駅は、後回しになるのではないかと不安がある。予算の使用基準が明確になれば良いと思う。

(不特定多数が利用する建物については、高齢者・障がい者等の移動等に配慮した設計を) 建築基準法で義務付けしてほしい。

また新設の施設では当事者の意見を取り入れて作ってほしい。

車イス対応トイレの変化はめまぐるしく、その利用法・表現についても、誰でも利用できるトイレと表現されて、健常者が利用するようになってしまい、逆に障がい当事者が使えなくなってしまう。これについては、表現が改められることとなった。セントレアのトイレは、ハイブリッド型のトイレであり軽度の障がい者もそのまま利用できるのですばらしい。この型のトイレが広まってほしい。

省庁を超えたバリアフリーが進んでいけばうれしい。点ではなく、面でのバリアフリー化が進むと思う。

パーキングパーミット(車イス利用者用駐車施設等の適正利用の取組)が全国的に広まったが、愛知県の予定はどうでしょうか。

■ 愛知県

(パーキングパーミットについて) 定義がしっかりしていない、自治体ごとの制度も千差万別で、障がい者専用の駐車場をつくれれば良いのか、証明書を発行すれば良いのか、不明な点が多く議論が進んでいないのが現状。

■ 磯部 分科会会長

(パーキングパーミットについて) 検討会や勉強会を行う方法もある。使う人を特定するか、その場に応じて誰かを優先させるかという方法がある。2つの考え方のすり合わせが必要になるのかなと思う。愛知県は人を特定するというのは難しいのかなと思う。

上手くいっている県などは、どのように擦り合わせているのかを教えてほしい。

駐車場の適正利用につながっているという意見もある。

■ UDほっとねっと

全国で推進すべきということで相互乗り入れができる・できないということで、マップが作成されている。

愛知県は、そこに入っていない。(東京・北海道も入っていない)

■ 伊勢志摩バリアフリースターセンター

三重県も当初は悩んでいたが、やってみると当事者には好評である。

思いやり駐車場以外も設けている。色々対応している。

民間のお店もやりたいという声も上がってきている。
当事者の意見を聞いてみてやってみるといいと思う。

■ UDほっとねっと

「心のバリアフリー」という言葉は、何を根拠に考えれば良いのかが分からない。
当初はハード整備に準ずるものとして、接遇を含めたソフト面の意味合いと思っていたが、最近ではバリアフリー教室等及び「心と社会のバリアフリーハンドブック」で使用されており、一般市民に対する意識の向上（啓発）として使われている。

解釈を拡げていった根拠が分からない。

一般的に「心のバリアフリー」は、一般市民に対して使われる印象があったが、現状ではハード整備及び、事業者等の当事者への接遇が大事ということで、接遇面を「心のバリアフリー」として整理してきたが、経緯が分からない。

■ 子育て支援のNPOまめっこ

子育ての分野で評価会議の委員として参画しているが、配布資料を見ても「子育て」という言葉が出てこない。

マスタープランや基本構想を作成するときには、当事者としてお声掛けしてくれたらありがたい。

バリアフリーマップについては、名古屋駅や栄駅しか整備されていない。名古屋市のホームページを見るのが分かりにくい。ベビーカーを使用したまま移動できるのか分からない。情報の伝達について検討してほしい。

■ 名古屋市（磯部 分科会会長からの確認）

AJU自立の家・顧問には、会議に参加してもらいご意見を頂いている。

「心のバリアフリー」は、最近浸透してきているが、名古屋市は、「意識のバリアフリー」を使っている。（心は、なかなか変わらないので）問題意識をもつことが大事あり、障がい当事者のご意見を聞きながら進めていっている。

「意識のバリアフリーについて」については、漢字で「意識」と書き、「こころ」と読ませている。

名古屋市の職員一人ひとりが、「意識のバリアフリー」宣言をしているところ。

行政のみの判断ではなく、障がい当事者のご意見を聞きながら施策を決定している。

■ 事務局

鉄道駅の道路を含めた接続等については、ごもっとも。マスタープラン・基本構想等の作成を推進し、整備をお願いしてまいりたい。

（資料における三重県の）バスの車両数については、整理したい。

（子育て支援の）マップが無くて分かりにくいことは、支援を含めて進めていきたい。

■ 事務局

「心のバリアフリー」について、令和2年の法律改正では、決してハード対策に偏重しているわけ無く、「心のバリアフリー」などソフト面の大切さを重視したものとなっている。また「心のバリアフリー」の位置づけについては、基本方針（閣議決定からの引用）においても、記載されているので参考（法的な細かな説明のため、後日情報提供）として頂きたい。

■ 事務局

全ての国民の相互理解等や教育啓発等が法律に書いてある。

立法府が決定した法律に基づいて行政府が動くが、閣議決定によって「心のバリアフリー」は定義されている。

実施の方針として「心のバリアフリー」が出てくる。

■ UDほっとねっと

これにはハードに携わる公共交通事業者の心の問題も入ってくるが、教育啓発等（バリアフリー教室等）を行うことにより、一般市民に対して「心のバリアフリー」を推進することにより、ターゲットを拡げすぎてしまっている感があるとのこと懸念だと思えます。

「心のバリアフリー」と言っておけば「バリアフリー」が進んでいるとの誤解を与えることにもなりかねませんので、それぞれの立場で（バリアフリー化に向けて）何をすべきかを明確化し、それをとらまえた上で進めていきたい。

■ 伊勢志摩バリアフリースターセンター

（別紙の伊勢志摩の取り組み紹介）

バリアフリーマップを活用し、実証実験（視覚障がい者）で、車いす一人で移動することが厳しい個所に、吹き出しで注意点を記載した。

「心のバリアフリー」に対するアプローチの方法として 一般の方にも伝わるように書いた。

もし、注意箇所に車いす当事者がいて一般の方がその点を見た場合、手助けできることもあるのかなという思いで作成した。

そういう形で「心のバリアフリー」が浸透していくことを期待している。

■ AJU自立の家

全国の障がい者運動で課題になっているのが、無人駅に対すること。

自分で体験したことから、段差をしっかりと削ってホームと車両の段差をある程度狭めれば、かなりのところで解消することは実証済みである。

名鉄津島線の七宝駅は、10センチ以上の段差がかなりある。

人がいれば、声を掛ければ手伝ってくれるが、無人駅は人がいないので対応できない。

名鉄は、ほとんどワンマンではないので、車掌の前に乗れば、ある程度車いすに慣れない高齢夫婦でも安全に乗れるだろう。
安心して利用できるという認識が広まっていくだろう。

東北大震災のとき、岩手県の釜石に支援の拠点を作った。釜石から2つ前の駅（無人駅）に降りたが、車両に一段段差があり、降りる時は介助者だけで十分であるが、乗るときは2段の段差があり介助者だけでは乗れない。
この時は釜石駅から2人の職員がスロープを持って来て乗せてくれた。
この路線は、1日に11本しか運行がない。

このように過疎化している路線は、全国でどんどん増えてくる。
津波対策と思われるが、三陸鉄道自体は高いところにあり、とてもじゃないが乗れない。
バリアフリー化されていく半面、このようにながりの坂を登らないといけなようなバリアが生じている。
ローカル線は車両も古いこともあり、フラット化されていない。
また、田舎では自分でドアを開けないといけなような地区もある。
車両及びホームをフラット化することが必要であり、ある程度無人化が進んでも、双方をバリアフリー化することで、対応できる社会になるのではないか。

都会の駅は良いが、田舎の駅の整備が遅れていくことが懸念されている。
無人駅の整備は、お金が掛かることである。
名鉄は、整備するときは必ずバリアフリー化してくれるが、進んでいない駅もある。

市役所駅（名古屋）は、建築構造上バリアフリー化できないとの回答が、以前専門家からあったが、いつの間にかバリアフリー化されている。できるという証明を市役所がしてくれた。
工夫して頂ければ、整備を実現できると思っている。街の点検から始まるがこういう運動をしていきたいので、運輸局も協力してくれたら良いと思う。

前から人が来た場合、歩道の幅が狭く、車いすがすれ違えない箇所があり、スロープになっている坂道を降りたときに、歩道に転がってしまったことがあった。
こういう時は、周りの人が助けてくれる。そういう面では、心のあり方は良いと思うが、こういうことが起きないように、問題意識を持って（ハード面の整備を）取り組んでほしい。

■ 事務局

コロナ禍で鉄道会社の経営状況が厳しい中で、A J U顧問から提案型の分かりやすい

お話をして頂いた。

経営は厳しいが、何かを整備する際に、全ての方が使いやすいよう配慮する義務がある。

また我々も監督官庁として、バス・旅客船等も含めそういう整備がなされているか、チェックしていかなければならない。

（事業者、各協会の方には）無人駅を含め既存駅の整備について、企業経営であるので費用対効果を含め検討することになるが、お金を掛けない方法（経営の負担にならないような手法）で、段差を解消する方法を見出してほしい。

[リフト付きバスからスロープ付きバスへの変遷で、費用が安くなった事例を説明。]公共交通事業者には、常に意識を持って少しでもお金を掛けない方法を見出してほしい。

ご参加頂いているJR、鉄道協会、バス協会の方々に対して、中部運輸局としては、上記の考えである。

コロナ禍であり、経営状況が厳しい中ではありますが、実現可能な形で、全ての方に使いやすい交通機関となって頂きたく、継続的に協議を行っていきたいと思いますのでよろしくお願い致します。

■ 磯部 分科会会長

無人駅問題は、本省の協議とは異なると思います。都会の駅もあるし、地方の駅もある。中部特有の議論ではないかと思います。

段差解消の定義が、当事者の認識とかけ離れているという課題がある。

バスは乗務員がスロープを設置するが、鉄道は隣の駅から派遣されてくる。

スロープを電車で積んでおけば良いのではないかな？

無人化にするには、上記の条件を付けるなどいかがかな？

■ 有識者 村井 准教授

移動円滑化は、ハード面に目が向きがちであるが、設置の検証と同時に実際に使えるかの検証も行わなければならないと思う。

検証結果を蓄積されれば、より良いバリアフリー整備につながるのではないかなと思う。バリアフリー化の議論（みんなが使える）については、私が学生のときに同じ議論があったので、我々の世代が当事者意識を持って進めていかないといけないなと思いました。

■ 磯部 分科会会長

何をもちいてバリアフリー化されているということは、時代の変遷とともに変化している。

対象者も拡がるので、どの対象者に対してバリアフリー化が進んでいるのか、整理し

検証しないとイケない。

新幹線・リニアのような高速交通とローカル交通との接点を円滑化することは、中部としての課題だと思う。

マニュアルが整備された場合、それに頼りがちになり、マニュアルに沿って対応した場合、逆に使用者が使いやすくない場合がある。

当事者と実際に議論をしながらバリアフリー化を進めることで、整備する側の理解が進み、より良いものが整備される。

そういう機会を作っていくことが大事であると感じた。

教育啓発活動もあるが、みんなで一つの街を作っていくという考え方がこれからも大事。

中部独自の議論もあるし、コロナ禍でやりたいこともできない、ワクチン接種に関する差別もあるが、反省しながら進めて頂きたいと思います。