

# 移動等円滑化評価会議 中部分科会 議事次第

日時：令和4年7月26日（火）14：00～16：00

場所：名古屋合同庁舎第1号館 11階運輸大会議室

形式：ウェブ形式（Microsoft Teams）

## 1. 開会

## 2. 議事

- (1) 中部における移動等円滑化の進展状況について (資料1～3)
- (2) 中部管内等における最近の主な取組 (資料4～9)
- (3) 意見交換
  - テーマ1 案内表示のあり方について (資料10)
  - テーマ2 鉄道駅バリアフリー料金制度の創設について (資料11)
- (4) その他

## 3. 閉会

### 《配布資料》

- 資料1 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2 移動等円滑化促進方針・基本構想の作成状況
- 資料3 ハード・ソフト取組計画の作成状況
- 資料4 中部運輸局の主な取組
- 資料5 中部地方整備局の主な取組
- 資料6 国土交通省における建築物バリアフリー化の取組
- 資料7 三重県の主な取組
- 資料8 静岡県の主な取組
- 資料9 福井県の主な取組
- 資料10 案内表示のあり方について（ご意見一覧）
- 資料11 鉄道駅バリアフリー料金制度について
- 参考資料1 資料1～資料9の内容に対するご意見・ご質問（一覧）
- 参考資料2 困りごと・事業者や行政機関への要望（一覧）
- 参考資料3 当事者目線にたったバリアフリー評価指標のあり方
- 参考資料4 移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況
- 参考資料5 移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有
- 参考資料6 国土交通省等における最近の主な取組

# 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

---

バリアフリー法に基づく基本方針に定められた2020年度までの標整備目標の達成状況は下記のとおり。2021年度からは2025年度までの3次目標を設定し引き続き移動等円滑化を推進。

		2020年度末の目標達成状況	2020年度までの2次目標(令和2年度末)	2025年度までの3次目標 (2次目標からの変更部分を赤字で記載)	
鉄軌道	鉄軌道駅	95% <sup>※1※2</sup>	○3,000人/日以上の鉄軌道駅を原則100%	○3,000人以上/日以上及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人/日以上鉄軌道駅を原則100%【指標を追加】	
	ホームドア・可動式ホーム柵	943駅 (2,192番線)	※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	○3,000番線(10万人以上は800番線)	
	鉄軌道車両	76%	○約70%	○約70% <sup>※4</sup> ※車両のバリアフリー基準改正を踏まえて設定	
バス	バスターミナル	94% <sup>※1※2</sup>	○3,000人/日以上を原則100%	○3,000人/日以上及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人/日以上バスターミナルを原則100%【指標を追加】	
	乗合バス車両	ノンステップバス	64%	○約70%(対象から適用除外認定車両(高速バス等)を除外)	○約80% <sup>※4</sup>
		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)	○約25% <sup>※4</sup> (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)【指標を追加】
	貸切バス車両	1,975台	○約2,100台	○同左 <sup>※4</sup>	
船舶	旅客船ターミナル	100% <sup>※1※2</sup>	○3,000人/日以上の旅客船ターミナルを原則100%	○2,000人/日以上旅客船ターミナルを原則100%【指標を追加】	
	旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)	53%	○約50%	○約60% <sup>※4</sup>	
航空	航空旅客ターミナル	100% <sup>※1※2</sup>	○3,000人/日以上の航空旅客ターミナルを原則100%	○2,000人/日以上航空旅客ターミナルを原則100%【指標を追加】	
	航空機	99%	○原則100%	○同左 <sup>※4</sup>	
タクシー	福祉タクシー車両	41,464台	○約44,000台	○約90,000台 <sup>※4</sup> 【指標を追加】	
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%	○約70% ※対象が約1,700km→約4,450kmとなったことを踏まえて設定	
都市公園	園路及び広場	59% <sup>※3</sup>	○約60%	○規模の大きい概ね二ヘクタール以上の都市公園について約70%	
	駐車場	50% <sup>※3</sup>	○約60%	○規模の大きい概ね二ヘクタール以上の都市公園について約60%	
	便所	37% <sup>※3</sup>	○約45%	○規模の大きい概ね二ヘクタール以上の都市公園について約70%	
路外駐車場	特定路外駐車場	71% <sup>※3</sup>	○約70%	○約75%	
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物のストック	62%	○約60%	○約67%	
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	98%	○原則100%	○原則100%【指標を追加】	

※1 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。

※2 新型コロナウイルス感染症の影響で旅客需要の減少が継続

※3 2020年度末の数値は集計中であるため2019年度末の数値

※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、運航情報提供設備(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、音声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。

# 鐵道

# 中部の鉄軌道駅のバリアフリー状況(県別)

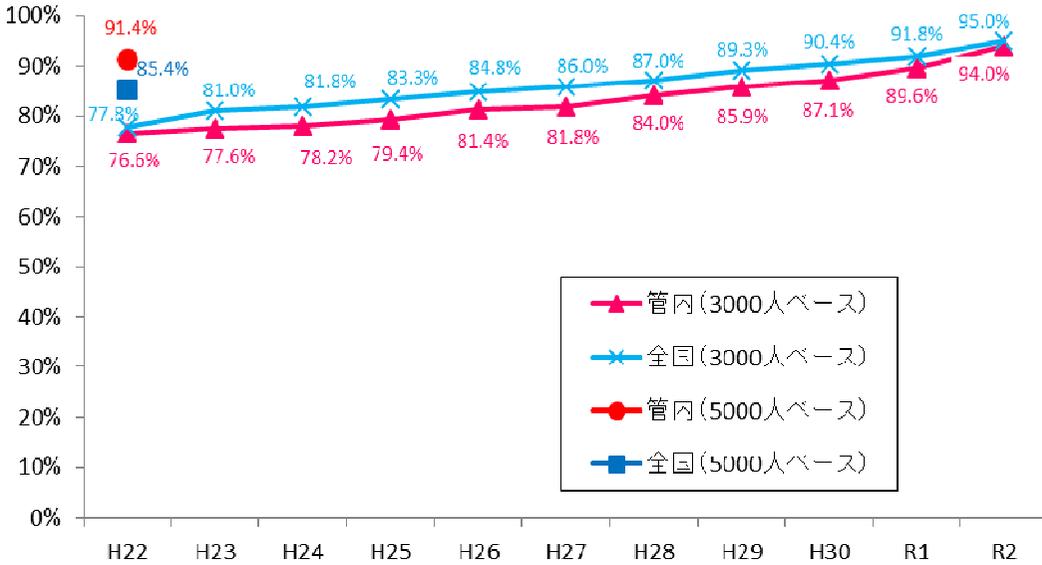
- ・利用者数が1日平均3千人以上である鉄軌道駅のバリアフリー化は、約9割強について実施済。
- ・県別にみると、三重県、福井県の進捗率が比較的高い。

(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	275	48	19	24	3	369	3,251
(うちトイレ設置駅数)	250	47	18	24	3	342	3,074
段差の解消駅数	256	47	18	23	3	347	3,090
割合	93.1%	97.9%	94.7%	95.8%	100%	94.0%	95.0%
視覚障害者誘導用 ブロック駅数	266	42	19	23	3	353	3,158
割合	96.7%	87.5%	100%	95.8%	100%	95.7%	97.1%
障害者トイレの設置駅数	225	43	16	23	3	310	2,832
割合	90.0%	91.5%	88.9%	95.8%	100%	90.6%	92.1%

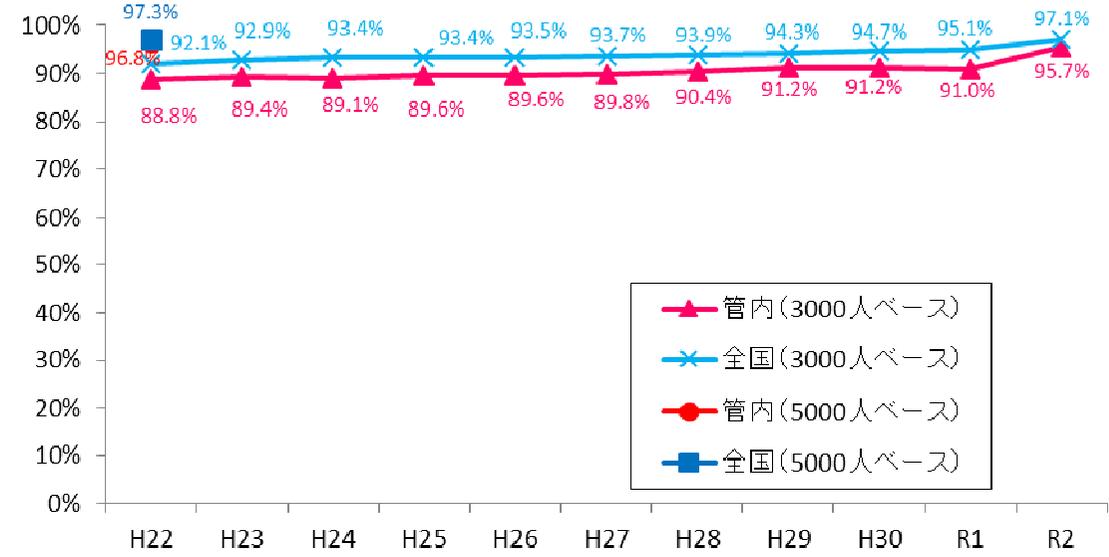
※バリアフリー化率が全国平均より高い地域を赤塗り、低い地域を青塗りとする(以下、同じ)

# 中部の鉄軌道駅のバリアフリー化の推移

### 段差の解消



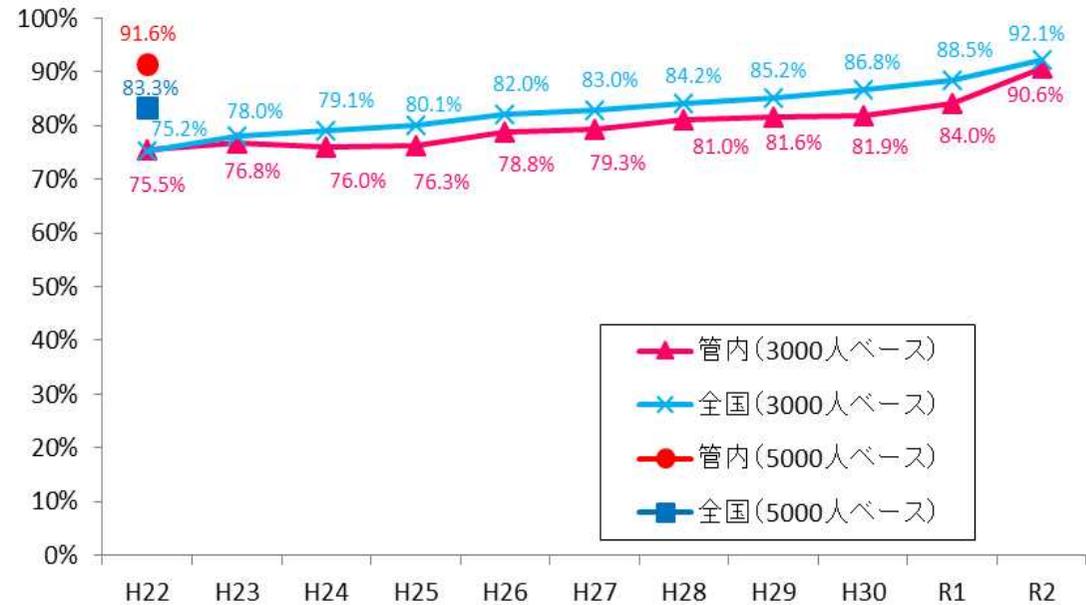
### 誘導用ブロック



※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。

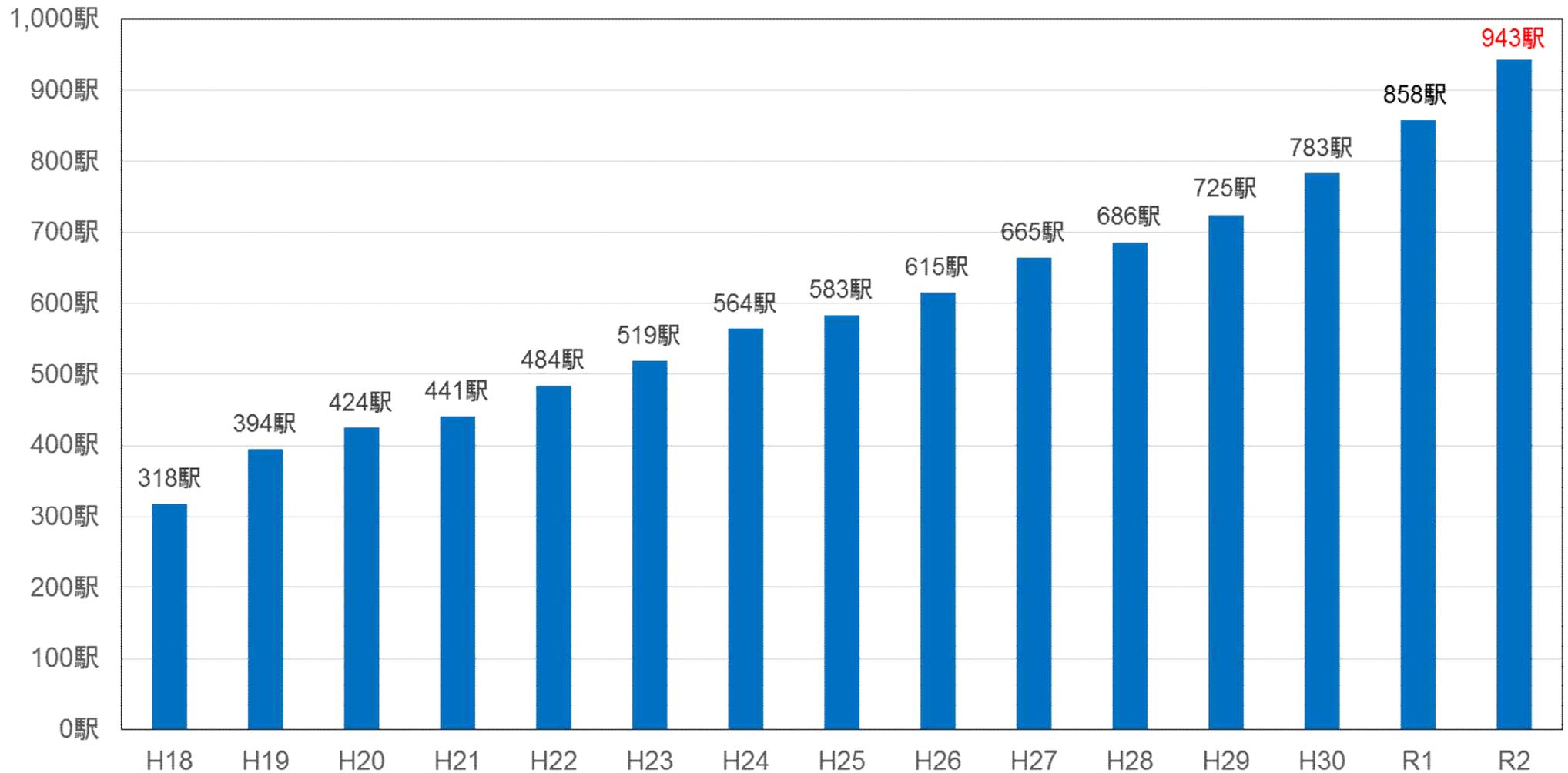
### 障害者用トイレ



# ホームドアの設置状況(全国)

ホームドアについては、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することとされており、着実に整備が進められた結果、令和2年度末までに943駅で設置された。

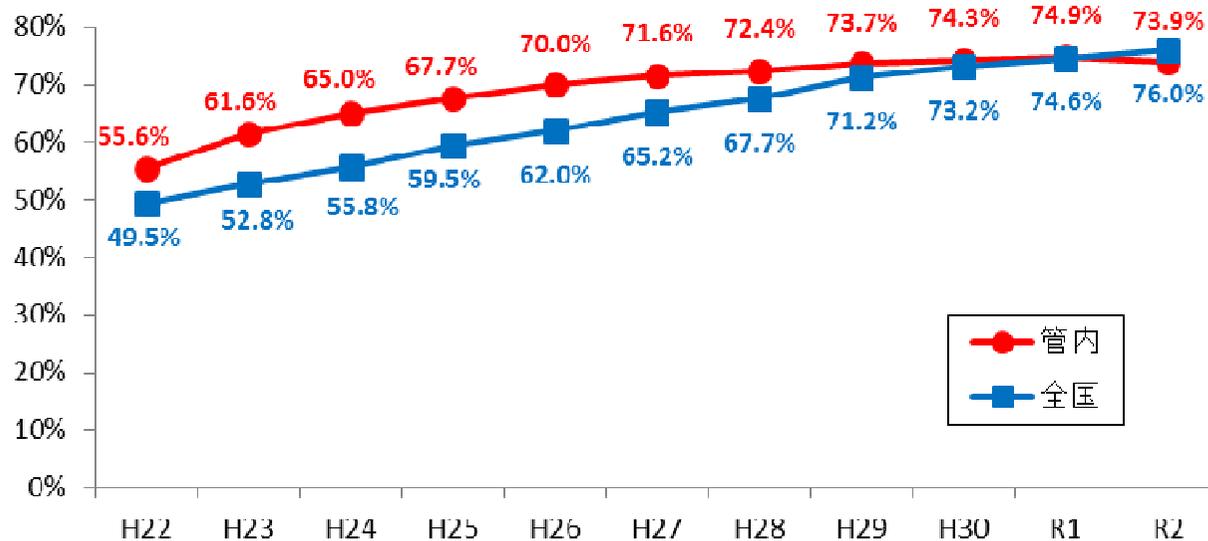
※交通政策基本計画において2020(R2)年度までに約800駅の整備を行うこととされており、目標を達成した。



# 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	5,397	227	54	67	66	5,811	52,645
基準適合車両	4,262	4	5	22	0	4,293	40,027
総数に対する割合	79.0%	1.8%	9.3%	32.8%	0.0%	73.9%	76.0%



※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)

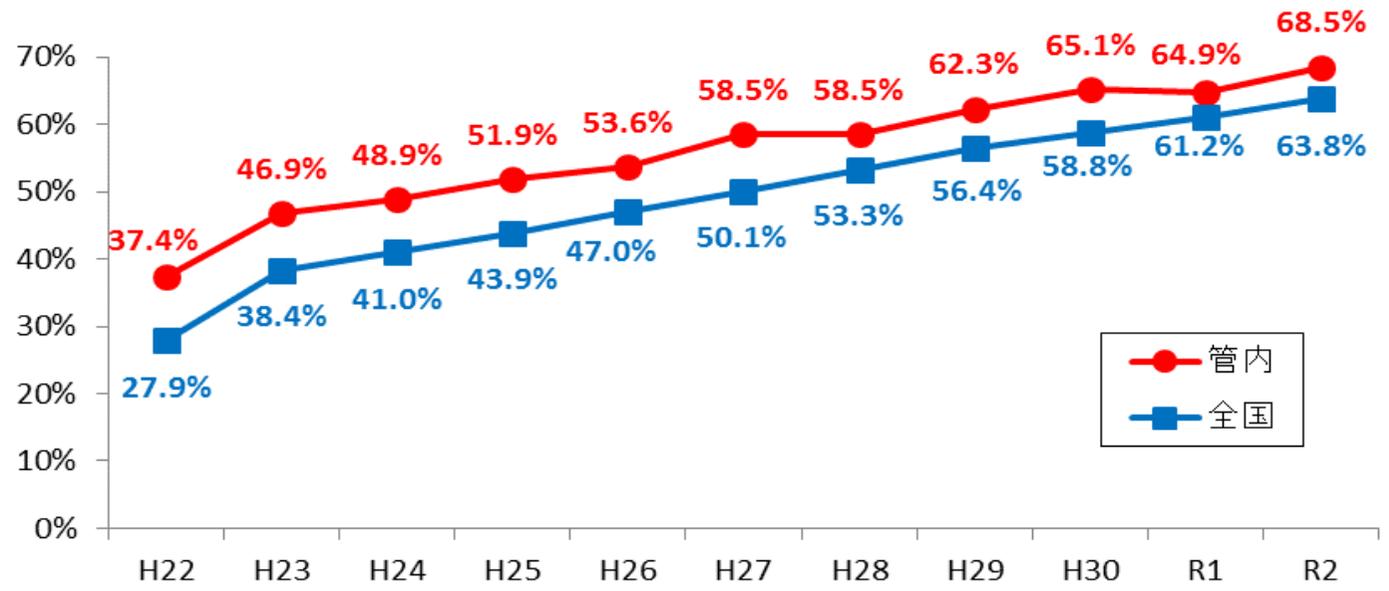
・利用者数が1日平均3千人以上であるバスターミナルのバリアフリー化は、100%実施済。

(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	1	該当なし	該当なし	該当なし	4	36
(うちトイレ設置施設数)	3	1	-	-	-	4	27
段差の解消施設数	3	1	-	-	-	4	34
割合	100%	100%	-	-	-	100%	94.4%
視覚障害者誘導用 ブロック施設数	3	1	-	-	-	4	35
割合	100%	100%	-	-	-	100%	97.2%
障害者トイレの 設置施設数	3	1	-	-	-	4	22
割合	100%	100%	-	-	-	100%	81.5%

# 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	2,002	1,273	527	601	225	4,628	46,226
基準適合車両	1,703	814	226	266	163	3,172	29,489
割合	85.1%	63.9%	42.9%	44.3%	72.4%	68.5%	63.8%



※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。

・リフト付きバス等は、適用除外認定車両のうち25%が目標のところ、5.8%の導入状況。

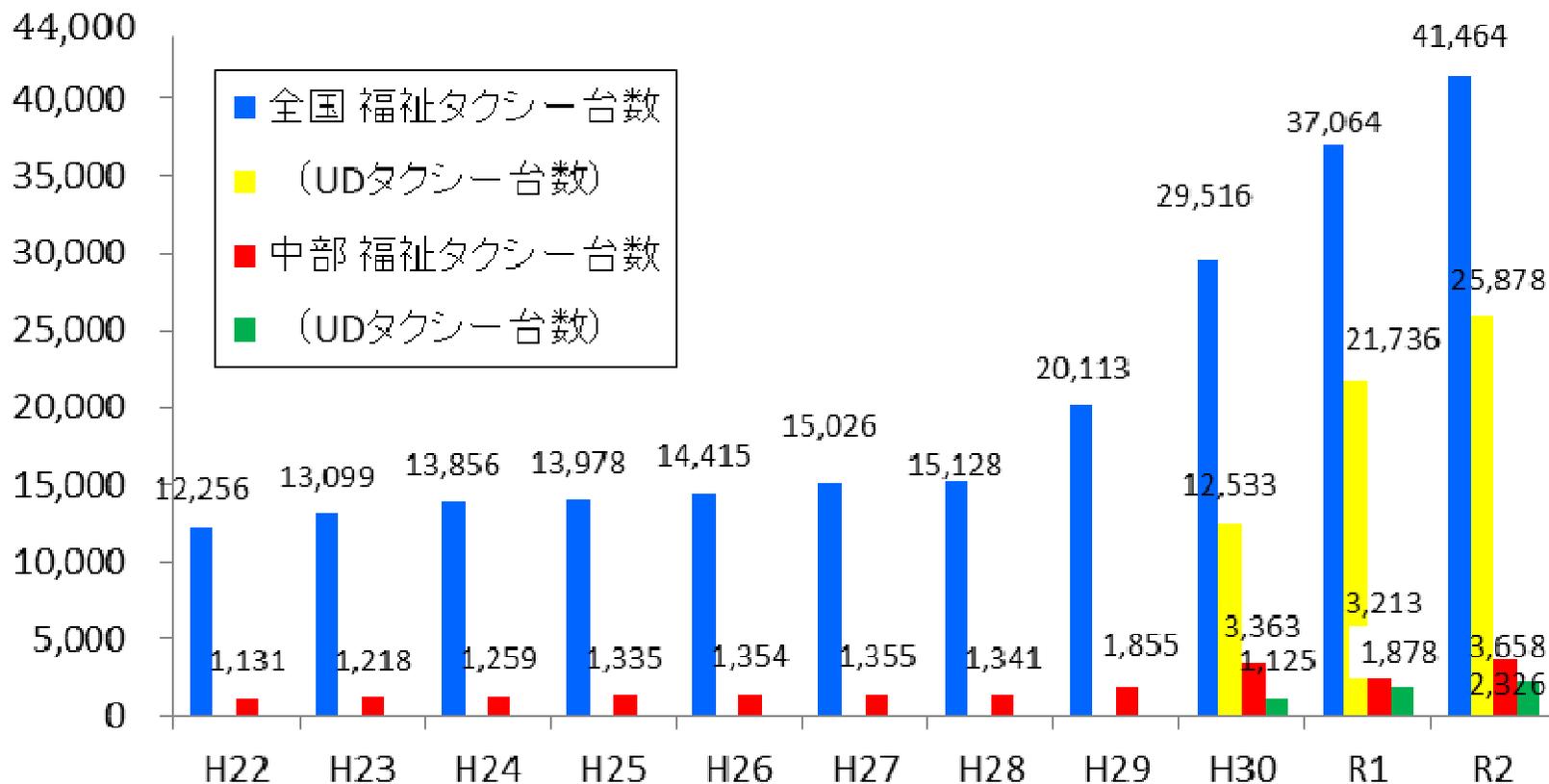
(目標値:約25% 2020年度末) ※適用除外認定車両		北海道	東北	北陸 信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄 県	合計
		総数	796	1,358	720	2,928	757	1,507	945	538	1,856	283
リフト付きバス等	対象車両	51	78	16	163	109	113	27	2	110	5	674
	割合	6.4%	5.7%	2.2%	5.6%	14.4%	7.5%	2.9%	0.4%	5.9%	1.8%	5.8%

# 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	2,055	808	283	313	199	3,658	41,464
うちUDタクシー	1,491	510	173	84	68	2,326	25,878



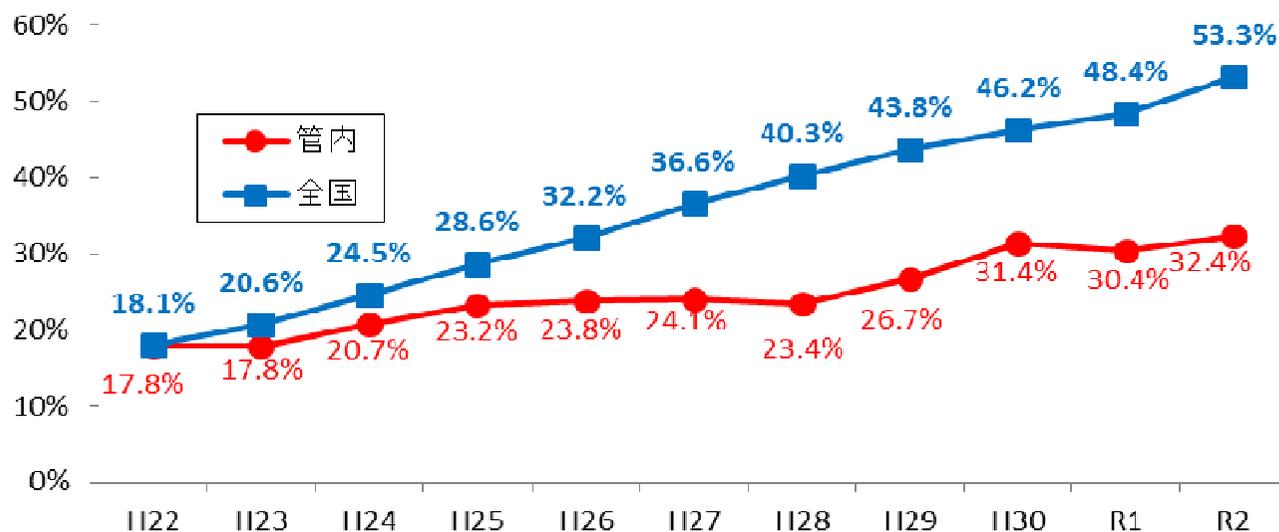
# 旅客船

・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。全国では目標を達成。

(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	8
うちトイレ設置施設数	-	-	-	-	-	-	8
段差解消施設数	-	-	-	-	-	-	8
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	-	-	-	-	-	-	8
総施設数に対する割合	-	-	-	-	-	-	100%
障害者トイレの設置 施設数	-	-	-	-	-	-	8
うちトイレ設置施設数に 対する割合	-	-	-	-	-	-	100%

・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	27	1	68	668
基準適合車両	12	2	1	7	0	22	356
総数に対する割合	66.7%	11.1%	25.0%	25.9%	0.0%	32.4%	53.3%



※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。

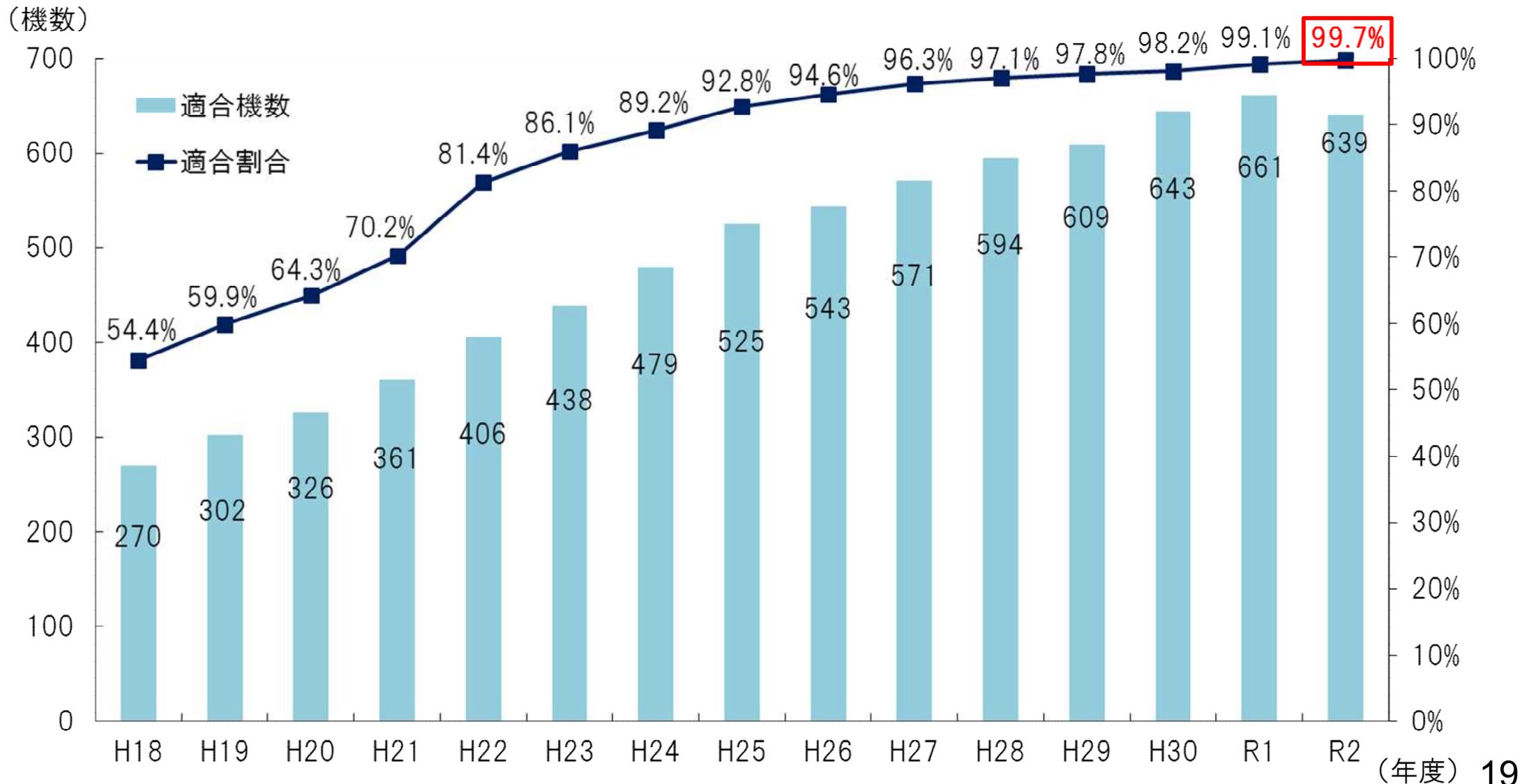
# 航空

・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	1	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	1	16
(うちトイレ設置 ターミナル数)	1	—	—	—	—	1	16
段差の解消数(施設数)	1	—	—	—	—	1	16
総施設数に対する割合	100%	—	—	—	—	100%	100%
視覚障害者 誘導用ブロック(施設数)	1	—	—	—	—	1	16
総施設数に対する割合	100%	—	—	—	—	100%	100%
障害者トイレの 設置施設数	1	—	—	—	—	1	16
うちトイレ設置ターミナル数に 対する割合	100%	—	—	—	—	100%	100%

# 航空機のバリアフリー化の推移(全国)

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こととされており、着実に導入が進められ、令和2年度末までに99.7%が実施済みとなった。



(公共交通移動等円滑化実績等報告による)

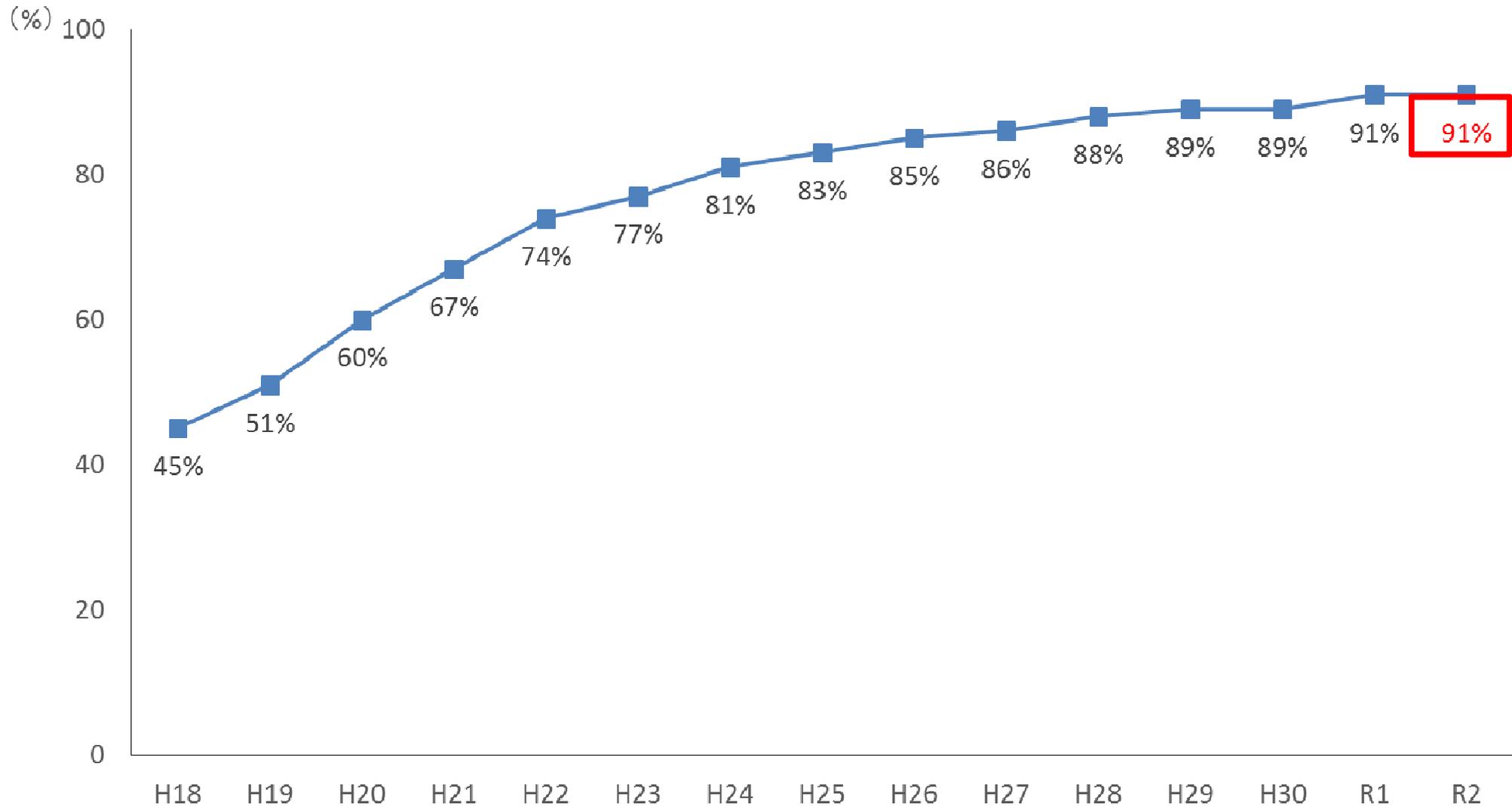
# 道路

※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)

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こととされており、着実に整備が進められ、令和2年度末までに約9割が実施済みとなった。



# 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6割強、駐車場については5割弱、便所については4割弱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、便所については三重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	4,496	2,271	1,426	2,744	10,937	932	100,756
	基準適合の数	3,363	1,480	490	1,437	6,770	401	59,855
	割合	74.8%	65.2%	34.4%	52.4%	61.9%	43.0%	59.4%

(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	434	367	226	168	1,195	75	9,371
	基準適合の数	211	178	92	85	566	45	4,696
	割合	48.6%	48.5%	40.7%	50.6%	47.4%	60.0%	50.1%

(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	2,792	1,301	856	413	5,362	307	36,077
	基準適合の数	1,061	560	269	185	2,075	93	13,754
	割合	38.0%	43.0%	31.4%	44.8%	38.7%	30.3%	38.1%

# 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)

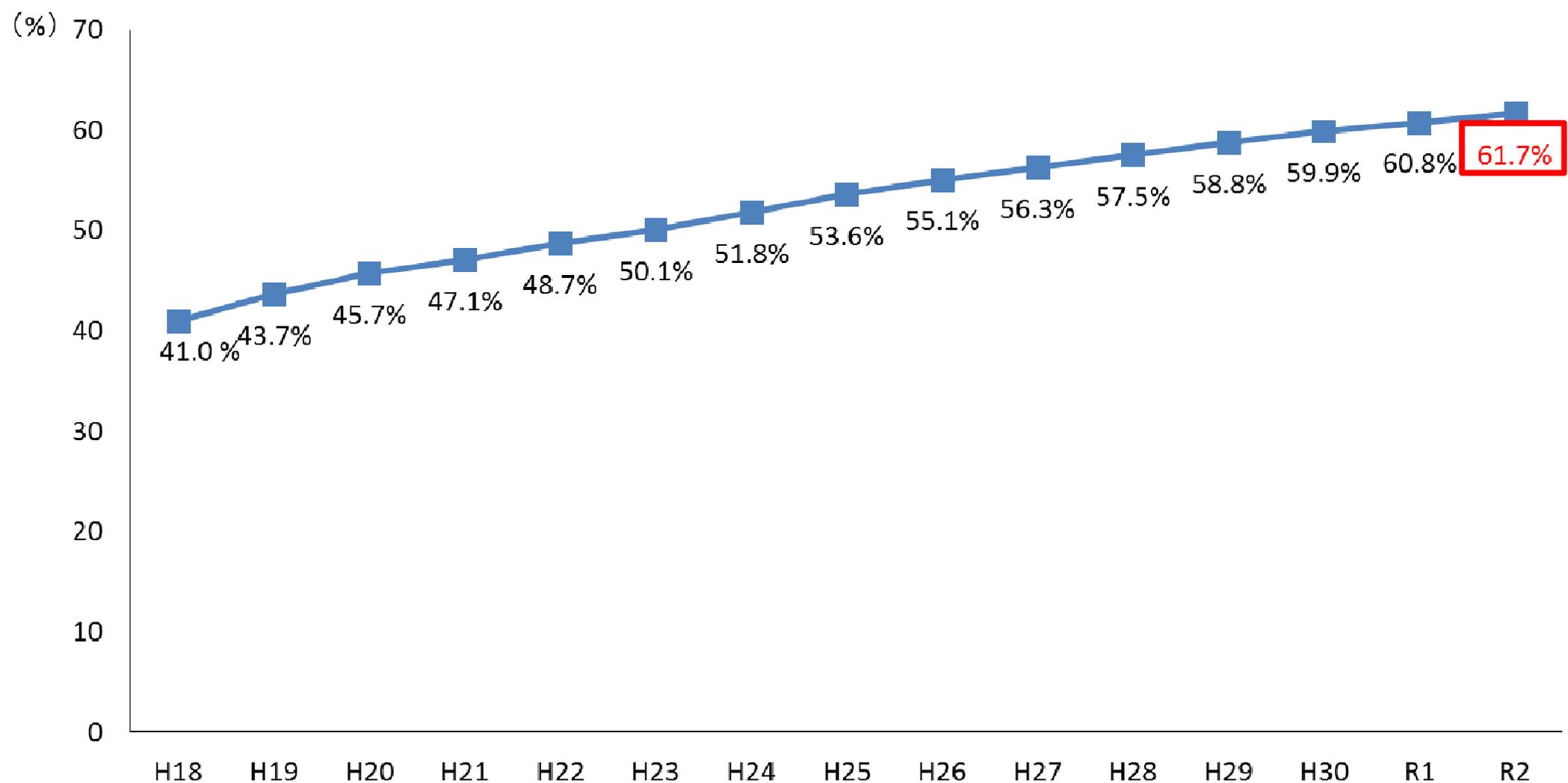
- ・特定路外駐車場のバリアフリー化は、7割強において実施済み。
- ・県別に見ると、愛知県、岐阜県の進捗率が比較的高い。

目標値:約75% ／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]	182	88	44	45	359	22	3,151
基準適合の数[箇所]	145	53	34	30	262	12	2,229
割合	79.7%	60.2%	77.3%	66.7%	73.0%	54.5%	70.7%

# 建築物

# 建築物のバリアフリー化の推移

2,000㎡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こととされており、着実に導入が進められた結果、令和2年度末までに61.7%が実施され、目標を達成した。



# 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)

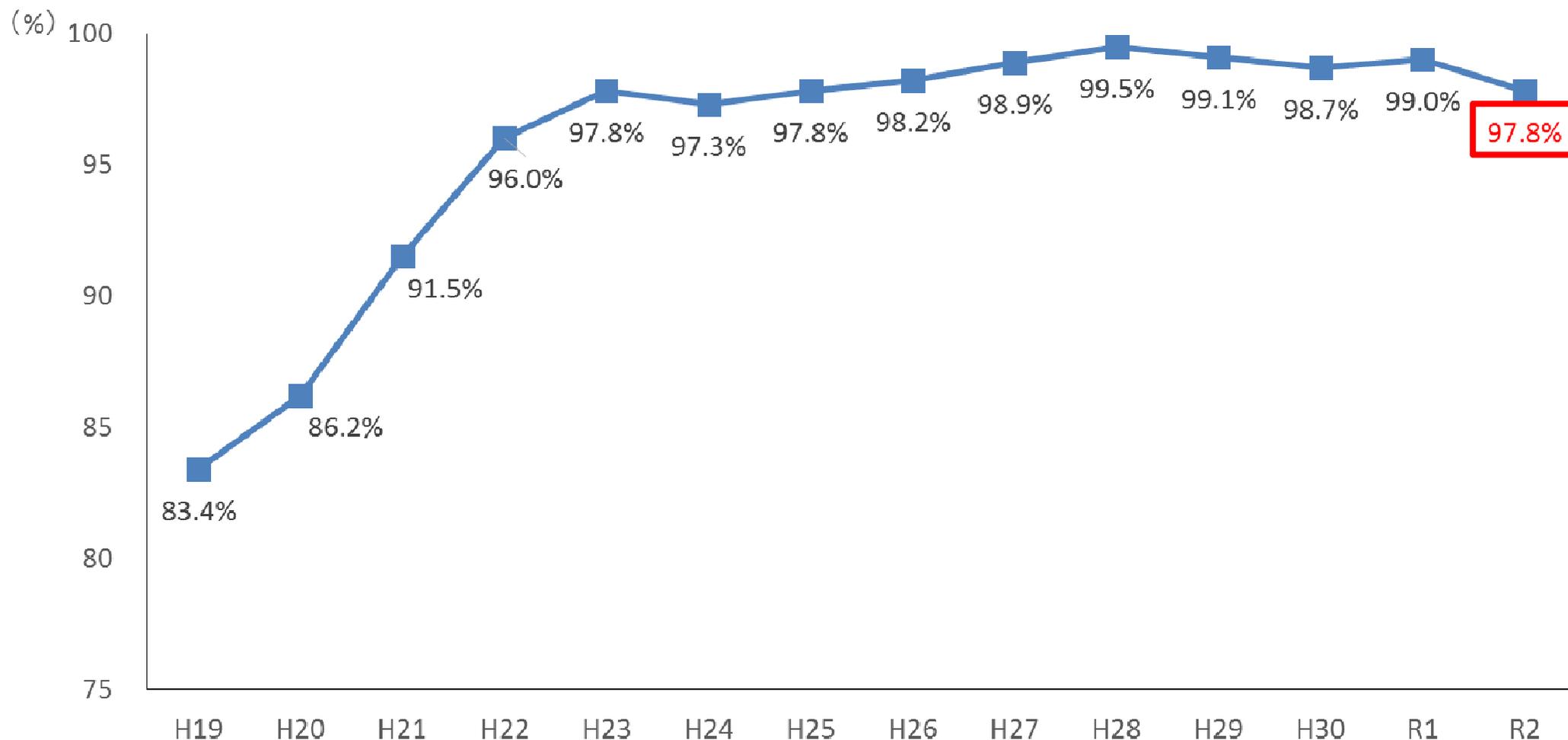
中国(鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県)

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推移(全国) ※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こととされており、着実に導入が進められ、令和2年度末までに97.8%が実施された。なお、令和2年度において達成率が低下しているのは、移動等円滑化促進方針・基本構想の策定が進められたことにより、対象となる横断箇所が増えたためである。



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%	100%	97.1%	99.4%	99.8%

近畿	中国	四国	九州	全国平均
93.8%	100%	100.0%	100.0%	97.8%

※管区警察局別

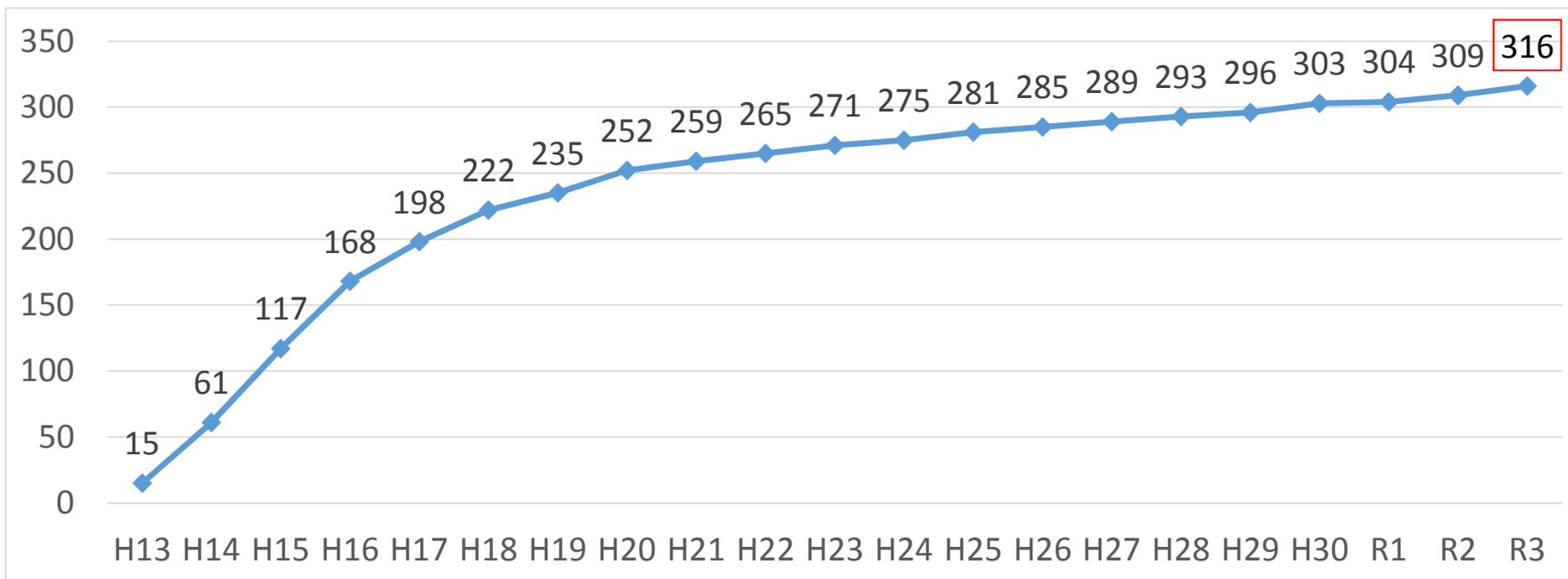
(令和2年度末時点)

# 移動等円滑化促進方針・基本構想の作成状況

---

- ・全国における基本構想は、316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	18.2 %	95.0 %	83.8 %	28.0 %	91.3 %	3.4 %	0.0 %
作成数	316 / 1741	19 / 20	52 / 62	199 / 710	21 / 23	25 / 743	0 / 183

# 地域別 基本構想の作成状況 (令和3年度末時点) ※ブロック内訳は、運輸局と同じ

資料2

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
作成数	16	14	95	18	44
作成率	8.9 %	6.2 %	27.7 %	12.8 %	24.9 %
	16 / 179	14 / 227	95 / 343	18 / 141	44 / 177
うち市・区の作成率	40.0 %	16.8 %	41.7 %	28.3 %	39.0 %
	14 / 35	13 / 77	90 / 216	17 / 60	41 / 105

	近畿	中国	四国	九州	沖縄
作成数	81	22	6	18	2
作成率	40.9 %	20.6 %	6.3 %	7.7 %	4.9 %
	81 / 198	22 / 107	6 / 95	18 / 233	2 / 41
うち市・区の作成率	64.0 %	37.0 %	15.8 %	15.7 %	18.2 %
	71 / 111	20 / 54	6 / 38	17 / 108	2 / 11

	作成数	作成率	うち市・区の作成率
全国	316	18.2 %	35.7 %
		316 / 1741	291 / 815

赤塗り箇所：  
全国平均以上

青塗り箇所：  
全国平均以下

(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。

# 地域別 マスタープランの作成状況（令和3年度末時点） ※ブロック内訳は、運輸局と同じ

資料2

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
作成数	1	5	6	1	1
作成率	0.6 %	2.2 %	1.7 %	0.7 %	0.6 %
	1 / 179	5 / 227	6 / 343	1 / 141	1 / 177
うち市・区の作成率	0.0 %	6.5 %	2.8 %	1.7 %	1.0 %
	0 / 35	5 / 77	6 / 216	1 / 60	1 / 105

	近畿	中国	四国	九州	沖縄
作成数	4	1	0	3	0
作成率	2.0 %	0.9 %	0.0 %	1.3 %	0.0 %
	4 / 198	1 / 107	0 / 95	3 / 233	0 / 41
うち市・区の作成率	3.6 %	1.9 %	0.0 %	2.8 %	0.0 %
	4 / 111	1 / 54	0 / 38	3 / 108	0 / 11

	作成数	作成率	うち市・区の作成率
全国	22	1.3 %	2.6 %
		22 / 1741	21 / 815

赤塗り箇所：  
全国平均以上

青塗り箇所：  
全国平均以下

(参考)  
整備目標350市町村を  
市・区で達成するため  
は、作成率を43%にする  
必要がある。

# 県別 基本構想の作成状況 (令和3年度末時点)

資料2

※ブロック内訳は、運輸局と同じ

## ●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				
弥富市		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	11	13	13	5	2
作成率	20.3%	37.1%	30.9%	17.2%	11.8%
	11 / 54	13 / 35	13 / 42	5 / 29	2 / 17
うち市の作成率	26.3%	56.5%	52.4%	35.7%	22.2%
	10 / 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	316	18.2%	35.70%
		316 / 1741	291 / 815
中部	44	24.8%	39.0%
		44 / 177	41 / 105

※赤塗り箇所:  
全国平均以上  
※青塗り箇所:  
全国平均以下

移動等円滑化促進方針作成市町村一覧 (令和3年度末時点)

資料2

都道府県	市町村
北海道	長万部町
青森県	三沢市
岩手県	遠野市
	宮古市
秋田県	大館市
福島県	福島市
埼玉県	春日部市
	戸田市
千葉県	千葉市
	大田区
東京都	武蔵野市
	渋谷区
	新宿区
富山県	射水市
三重県	伊勢市
大阪府	堺市
	豊中市
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
長崎県	長崎市

23市町村

※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年度末時点)

資料2

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	埼玉県	さいたま市	神奈川県	横浜市
	小樽市		熊谷市		川崎市
	旭川市		川口市		相模原市
	室蘭市		所沢市		平塚市
	釧路市		東松山市		鎌倉市
	北見市		深谷市		藤沢市
	苫小牧市		入間市		小田原市
	江別市		白岡市		茅ヶ崎市
	千歳市		小川町		逗子市
	滝川市		寄居町		三浦市
	深川市		戸田市		秦野市
	富良野市		千葉市		厚木市
	恵庭市		市川市		大和市
	伊達市		船橋市		伊勢原市
	枝幸町		松戸市		座間市
遠軽町	野田市	大磯町			
青森県	習志野市	二宮町			
岩手県	柏市	新潟県	新潟市		
	市原市	長岡市	長岡市		
	流山市	柏崎市	柏崎市		
宮城県	八千代市	新潟県	新発田市		
	松島町		見附市		
秋田県	我孫子市		糸魚川市		
	鎌ヶ谷市		上越市		
山形県	浦安市		南魚沼市		
	袖ヶ浦市		湯沢町		
福島県	千代田区		魚津市		
	港区	射水市			
	新宿区	高岡市			
	文京区	金沢市			
茨城県	台東区	石川県	福井市		
	墨田区	福井県	敦賀市		
	江東区		山梨県	甲府市	
	品川区	山梨県	山梨市		
	目黒区		笛吹市		
	大田区		上野原市		
	世田谷区	長野県	松本市		
	中野区		岡谷市		
	杉並区		諏訪市		
	豊島区		塩尻市		
北区	茅野市				
栃木県	荒川区	岐阜県	岐阜市		
	板橋区		多治見市		
	練馬区		中津川市		
	足立区		瑞浪市		
	葛飾区		羽島市		
	渋谷区		恵那市		
	八王子市		美濃加茂市		
	武蔵野市		土岐市		
	三鷹市		各務原市		
	府中市		可児市		
	調布市		瑞穂市		
	町田市		笠松町		
	小金井市		垂井町		
	日野市				
	羽村市				
群馬県	東京都				

都道府県	市町村
静岡県	静岡市
	浜松市
	沼津市
	熱海市
	三島市
	富士宮市
	伊東市
	島田市
	富士市
	焼津市
	藤枝市
	御殿場市
	袋井市
	名古屋
愛知県	岡崎市
	弥富市
	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
	津市
三重県	伊勢市
	松阪市
	桑名市
	亀山市
滋賀県	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

都道府県	市町村
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
	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
	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	
奈良県	奈良市
	大和郡山市
	橿原市
	香芝市
	葛城市
	五條市
	河合町
	桜井市
	斑鳩町
	上牧町
	生駒市
和歌山県	和歌山市
	橋本市
	田辺市
	高野町
	那智勝浦町

都道府県	市町村
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
広島県	笠岡市
	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
香川県	高松市
	丸亀市
愛媛県	松山市
	今治市
高知県	高知市
	北九州市
福岡県	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
	唐津市
佐賀県	唐津市
	長崎市
長崎県	佐世保市
	熊本市
熊本県	熊本市
	大分市
大分県	別府市
	宮崎市
宮崎県	宮崎市
	鹿児島市
鹿児島県	鹿児島市
	那覇市
沖縄県	那覇市
	宮古島市

計 316市町村

資料2

# 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※<sup>1</sup>が、**ハード・ソフト取組計画※<sup>2</sup>の作成・取組状況の報告・公表を行う**

※ 1 ①平均利用者数が3,000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、役務提供、旅客支援、情報提供、教育訓練、広報・啓発



【施設整備】



【役務提供】



【旅客支援】



【情報提供】



【教育訓練】



【広報・啓発】

# ハード・ソフト取組計画に関する手続きの全体像

## 公共交通事業者等の判断基準

国土交通大臣が、以下を定めて公表。移動等円滑化の進展の状況等に応じて改定を行う。

達成すべき目標

移動等円滑化のために講ずべき措置

- ・施設及び車両等のハード基準への適合
- ・適切な役務の提供（ソフト対応）
- ・必要な乗降介助や誘導支援
- ・移動に必要な情報の提供
- ・職員に対する教育訓練
- ・適正利用推進のための広報啓発活動

目標達成のために併せて講ずべき措置

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**

- I 現状の課題及び中期的な対応方針
- II 移動等円滑化に関する措置
- III 移動等円滑化の促進のためIIと併せて講ずべき措置
- IV 前年度計画書からの変更内容
- V 計画書の公表方法
- VI 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**

- I 前年度のハード・ソフト取組計画の実施状況
  - (1) 移動等円滑化に関する措置の実施状況
  - (2) 移動等円滑化の促進を達成するために(1)と併せて講ずべき措置の実施状況
  - (3) 報告書の公表方法 等
- II 旅客施設及び車両等の移動等円滑化の達成状況 等

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。

### ■モード別対象数

モード別	対象数
1.鉄道	72
2.軌道	26
3.乗合バス	137
4.バスターミナル	20
5.貸切バス	5
6.タクシー	70
7.旅客船ターミナル	7
8.旅客船	6
9.航空旅客ターミナル	29
10.航空機	10
合計	382

※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>

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei\\_barrierfree\\_tk\\_000277.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000277.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	13	23	4	5	8	1
バスターミナル	3	1	1	2	4	—	2	—	6	1
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	2	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	13	23	4	5	8	1
バス (乗合・貸切)	3	8	52	10	13	25	9	3	17	2
タクシー	7	3	26	1	14	11	1	—	7	—
旅客船	—	—	—	—	—	1	2	1	2	—
航空機	10									

令和元年度より、一定規模以上の公共交通事業者等においては、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。

中部ブロックの対象事業者の公表先は青色で記載したものが事業者のホームページで公開、黒色で記載したものが、各営業所等で公表しているものとなります。

## 【中部ブロック】

### [鉄道事業者・軌道経営者]

- ・伊豆箱根鉄道
- ・静岡鉄道
- ・遠州鉄道
- ・豊橋鉄道
- ・名古屋鉄道
- ・名古屋市交通局
- ・愛知環状鉄道
- ・名古屋臨海高速鉄道
- ・四日市市
- ・東海旅客鉄道
- ・(一社)養老線管理機構

### [乗合バス事業者]

- ・名古屋市
- ・ジェイアール東海バス(株)
- ・名鉄バス(株)
- ・しずてつジャストライン(株)
- ・遠州鉄道(株)
- ・富士急静岡バス(株)
- ・伊豆箱根バス(株)
- ・岐阜乗合自動車(株)
- ・三重交通(株)
- ・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
- ・東濃鉄道(株)※多治見営業所にて公表

### [バスターミナル事業者]

- ・ジェイアールセントラルビル(株)
- ・名古屋鉄道(株)
- ・静岡鉄道(株)※本社事務所にて公表
- ・名古屋市※本社事務所にて公表

### [貸切バス事業者]

- ・名鉄観光バス(株)※本社営業所にて公表

## [タクシー事業者]

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

## [航空運送事業者]

- ・[\(株\)フジドリームエアラインズ](#)

## [航空旅客ターミナル事業者]

- ・[中部国際空港\(株\)](#)

# 中部運輸局の主な取組

---

～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 ○補助率：1/2（上限500万円）

- ・協議会開催等の事務費
- ・専門家の招聘費用
- ・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
- ・住民・利用者アンケートの実施費用 など

〈中部管内補助実績〉

令和3年度補助対象 弥富市

令和4年度補助対象 富士市

～中部運輸局が参画した策定協議会～

弥富市バリアフリー基本構想策定協議会

○協議会構成員

学識経験者、高齢者・障害者団体、民生・児童委員協議会、ボランティア連絡協議会、  
鉄道事業者、バス事業者、自治体、**中部運輸局**

○策定 令和4年3月

～中部運輸局が参画している策定協議会～

富士市公共交通協議会バリアフリー分科会

○協議会構成員

高齢者・障害者団体、町内会連合会、鉄道事業者、静岡県、**静岡運輸支局、中部運輸局**

○今年度マスタープラン策定予定（基本構想については今年度見直し）

名古屋市バリアフリー基本構想策定会議

○協議会構成員

学識経験者、高齢者・障害者団体、施設関係者、  
行政関係者（名古屋市各部局及び県警）、**中部運輸局**

○令和4年11月 策定予定

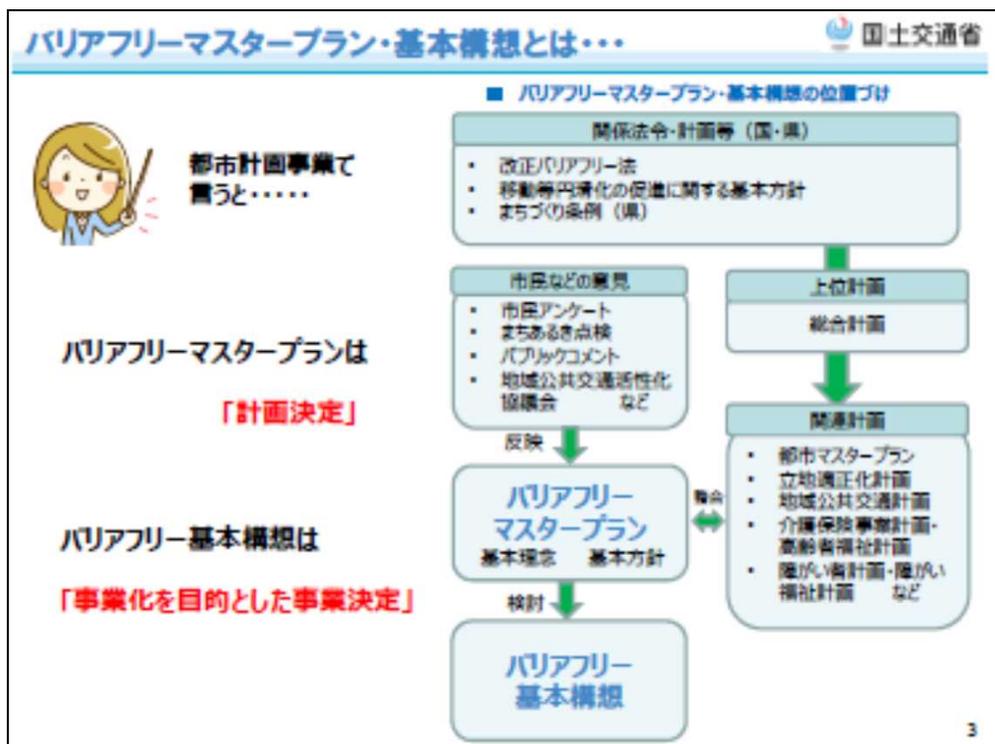
移動等円滑化促進方針（マスタープラン）・バリアフリー基本構想策定支援セミナー

【開催日】令和4年2月28日（月）※WEB開催 参加自治体数29（参加人数49名）

- ◎移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想の制度説明（国土交通省総合政策局バリアフリー政策課）
- ◎移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想の必要性について（中部大学工学部都市建設工学科 磯部教授）

【開催日】令和4年6月23日（木）※WEB開催 参加自治体数38（参加人数55名）

- ◎移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想の制度説明（国土交通省総合政策局バリアフリー政策課）
- ◎鉄道駅・住宅関係の補助制度について（国土交通省鉄道局・国土交通省住宅局）



### マスタープラン・基本構想の作成を検討しませんか？

国土交通省

よくある困りごと

Q.バリアフリー化のニーズがあまりないと感じている・・・

よくある困りごと

Q.すでにバリアフリー化が十分なされていると思う

A.まずは住民アンケートや当事者団体との対話から始めてみませんか

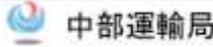
- ✓ 実は日頃の**高齢者や障害者、子育て世代など、当事者**からの困りごとが伝わってきていないだけかもしれません。
- ✓ ソフト面でのバリアフリーの必要性も含めて、住民アンケートや当事者団体との意見交換で実態を把握してみましょう。
- ✓ 地域でバリアフリー整備が浸透していても、ちょっとしたところで**新たなバリアが生じているかもしれません**。まちは絶えず変化しているので**新たな施設の整備が始まる前から、地域の統一的なバリアフリー化の方向性を示すことが重要です**。

4

自治体担当者のバリアフリーマスタープラン・基本構想に対する理解を促進するために、都市計画法における「都市計画事業」になぞらえ、資料を作成。自治体担当者へのプロモートに使用。

バリアフリーマスタープラン・基本構想策定の必要性を自治体担当者に認識して頂くため、運輸局と一緒に「まちあるき点検」のご提案を行うと共に、点検表を作成。自治体担当者へのプロモート時に併せてご提案している。

## 「まちあるき点検」のご提案



移動等円滑化促進方針・移動等円滑化基本構想を策定する前に整備事業の対象となりうる地区の現状を、一緒に点検してみませんか？




◎点検経路をご設定ください。経路に応じて点検項目を選択いたします。

また、以下の物をお貸しできます。

- ・白杖（視覚障害者疑似体験：目を閉じて歩行）
- ・車いす（身体障害者疑似体験）
- ・角度計測器（道路等の角度を計測します。）

地区の優れた部分も確認し参考にしつつ、それぞれの立場の方が感じる円滑な移動を妨げる『障害』（バリア）を取り除き（フリー）しましょう。

令和4年3月版  
中部運輸局バリアフリー推進課

まちあるき点検表

歩道等及び自転車歩行者専用道路等(1-4)⑥

1-④ 歩道の設置及び有効幅員

考え方	バリアフリー歩行空間ネットワークを構成する特定道路等には、高齢者、障害者等の移動等円滑化を図る観点から、原則として車道と分離して歩道を設置しなければならない。道路構造令に定められた値以上の有効幅員を備えた歩道を設けることが基本となる（ただし、自転車歩行者道をもってかえることができることとしている）。 特定道路等を構成する道路に設ける歩道等は、車椅子使用者がいつでもすれ違える幅員を確保しなければならない。このため、歩道等上の路上施設又は占用物件の設置に必要な幅員、及び積雪寒冷地における除雪幅を除き、実質、歩行者が通行可能な幅員を確保しなければならない。実際の幅員設定の際には、当該道路の歩行者や自転車の交通の状況（交通量等）、高齢者、障害者等の利用状況等（歩行速度が健常者より遅いもしくは遅いことや、立ち止まったり、休憩を頻繁に行ったりするなどの特性がある）を考慮して設定する必要がある。
-----	---

点検項目	道路移動等円滑化基準に基づく整備内容	点検地点	長さ
歩道等の設置	特定道路等を整備する場合は、原則、歩道を設ける。（自転車歩行者道を設ける道路、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路を除く。）		
幅員	歩道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路は3.5m以上、その他の道路は2m以上とする。		
	自転車歩行者道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路は4m以上、その他の道路は3m以上とする。		
	自転車歩行者専用道路の有効幅員は4m以上とする。		
	歩行者専用道路の有効幅員は2m以上とする。		
	歩道等又は自転車歩行者専用道路等の有効幅員は、高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定める。		

開催日程：令和3年12月9日（木）

開催場所：三島市立北小学校・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

参加者：小学校3年生 111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。



障害者団体の方々が行っているバリアフリー教室へ参加し、得られた知見から資料を作成

## お話し編

## さまざまな特性編

### バリアフリーとは

高齢者（こうれいしゃ）・障害者（しょうがいしゃ）を  
 ふくむ全ての人々（ぜんいん）が生活していくうえで  
 壁（かべ：バリア）となるものをとりのぞく（フリー）こと。



### バリアフリーに関するサインやシンボルマーク<一部抜粋>

#### ●ヘルプマーク



義足や人工関節を使用している方、内部障害や難病の方、  
 妊娠初期の方、発達障害・知的障害・精神障害の方など、  
 外見から分からなくても援助や配慮を必要としている人が、  
 周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることができる  
 マーク。裏面に緊急連絡先等が記載されている場合がある。

## 車いす編

## 視覚障害編

### 段差（だんさ）を上がる（車いすは前向きで）



- ① 声をかけてステップバーに体重をかけ、介助ハンドルを ひきよせる
- ② ゆっくりと前に進み（すすみ）キャストを段に乗せる
- ③ 後輪を段差（だんさ）にそって 足を使いながら ゆっくり押し上げる

### 白杖（はくじょう）について

- ・歩く（あるく）ときに路面（ろめん）や前方（ぜんぽう）の状況（じょうきょう）を確認（かくにん）する
- ・白い杖を使用していることで、目が不自由（ふじゆう）であることを、周囲の人に 気付いてもらえる



# 中部地方整備局の主な取組

令和4年 7月26日



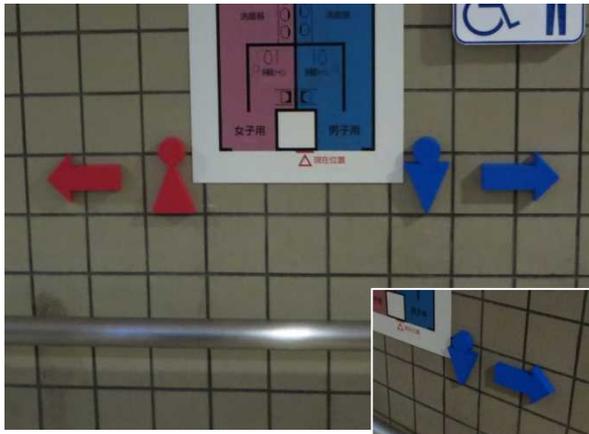
国土交通省 中部地方整備局

# 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
- これまで、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、「立体ピクトグラムによる案内」を試行的に実施し、「効果検証と他施設への設置拡大」、「健常者に補助を呼びかける広報」の実施に向け検討
- 令和4年度は、「試行設置した立体ピクトグラムの理解を促す案内の設置」を順次実施予定

## 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

これまでの検討例(設置イメージ)



健常者に補助を呼びかける広報

## 改善策③

道の駅宇津ノ谷での施工事例(順次設置予定)



立体ピクトグラムの理解を促す案内

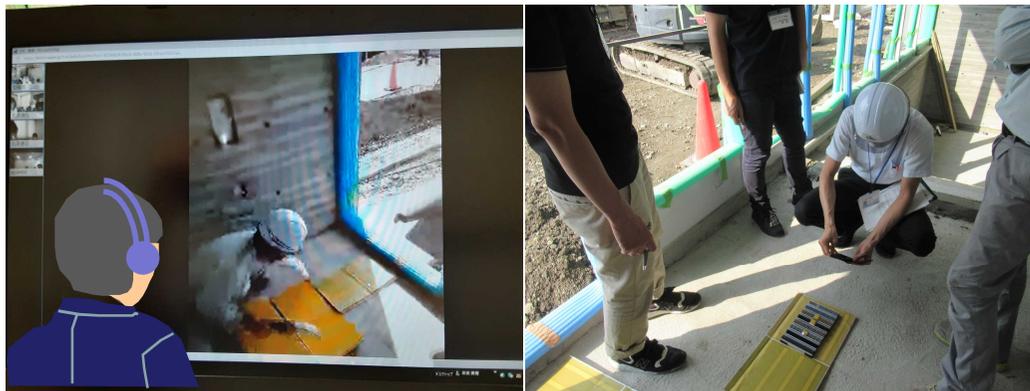
## 春日井ハローワークでの取組事例

### コロナ対策のためWEBを活用し、遠隔臨場による UDレビューの実施（施工段階）

「名古屋市身体障害者社会福祉連合会」の視覚・聴覚障害の方に、映像や口頭による説明を行い、ご意見を伺い、改善を行いました。

今後は現場施工に反映できるよう各段階での確認事項の整理やオンラインでの説明方法等の改善に取り組みます。

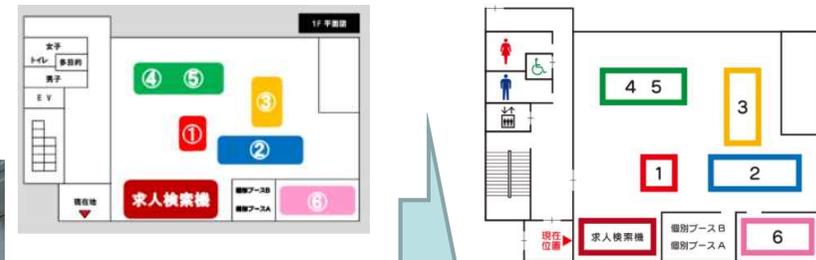
### ○誘導ブロック 鋳からブロックタイプに変更



## ○UDレビュー 一でのご意見と対応

春日井公共職業安定所 UDレビューでの意見と対応	
<ご意見>	<対応>
■ 外観計画(アプローチ計画) ・全室の方を考慮すると、インターホンに近づいたときに音で知らせる機能があるといい。	施工段階の都合上、音声機能の追加が困難であった施工の手戻りが発生するため追加は行いませんでした。
・インターホンで呼び出してから誘導員に案内してもらえるまでの間、壁外で待つことになるので休めるベンチ等あるといい。	1階受付と産務課職員が対応するので、産務時でも長時間お待ちいただくことはございません。
・エントランスで誘導員に対応いただけるのであれば、総合案内板への誘導は不要。	誘導員が対応するため、総合案内板への誘導は取り止めた。
・サインは視認の方を考えると白地に黒文字、サイズはA4サイズで文字はゴシック体で18ポイント以上であると読みやすくなる。	案内サインの文字色を全て白地に黒に変更し、インターホンスインの文字サイズを大きくしました。また、点字のあるインターホンスインには傾斜を設け点字を読みやすくなるよう配慮しました。(別添参照)
・点字のあるサインは、壁にそのまま設置するより、少し上向きに設置したほうが読みやすくなる。	
・誘導ブロックは鋳タイプではなく、ブロックタイプの方が差別しやすいと考える。	誘導ブロックは鋳タイプを取り止め、ブロックタイプに変更しました。
・風除室②の点字誘導ブロックは階段下にも設置してほしい。	風除室②の階段下に点字誘導ブロックを追加しました。
■ 多機能使用(一般使用) ・多機能使用にある機能の表記より、使用上の機能レイアウト、緊急時呼出ボタンや操作スイッチの位置、取扱い方法がわかるといい。対応が難しい場合は誘導員の方に対応をお願いしたい。また総合案内板への各トイレ機能の表記は不要と考える。	全ての来庁者は総合案内で受付をいただき、障害のある方は受付以降、誘導員が案内・誘導対応を行うため、運用上での対応といたします。
・男女授受のサインは視認の方にとり差別しやすいようにはっきり差別できるようなサインとしてほしい。	便所のサインは床から天井までの大きなものとし男性側を青、女性側を赤で表示することで差別しやすい計画としております。
・便所のサインにも点字の案内は欲しい。	便所のサインに点字案内を設置しました。
■ 案内サイン計画 ・各室の案内札についても、視認の方を考慮すると、白地に黒文字がよい。	案内札の表記を白地に黒文字に変更しました。
・階段の段差部分は、仕上の色を変える等差別しやすい色彩計画としてほしい。	段差の色を踏面の色と明度差が大きくなるよう計画し、差別しやすい色としました。
・聴覚障害者への配慮として、施設内の音声案内を視覚化してほしい。非常時や災害時のサインや誘導アナウンスがわかるといい。	全ての来庁者は総合案内で受付をいただき、障害のある方は受付以降、誘導員が案内・誘導対応を行うため、運用上での対応といたします。

## ○文字、色を見やすくした総合案内板

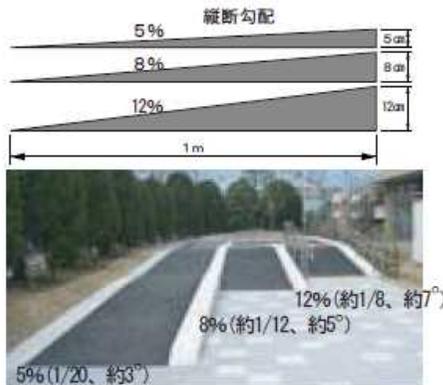
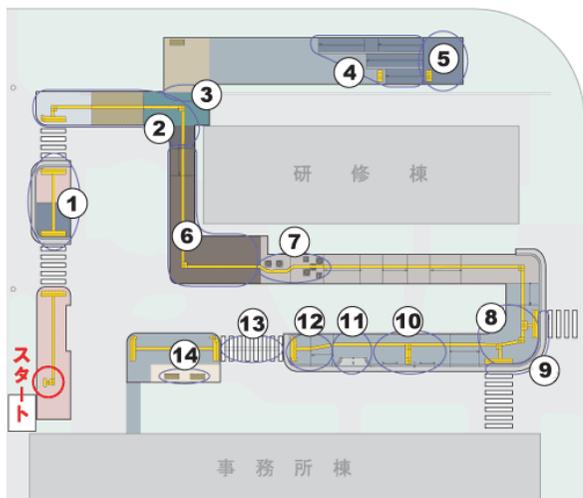


1Fのご案内	
①	総合受付 はじめてご来所される方の総合案内、職業相談等の受付 求人検索機のご利用受付
②	職業相談 職業相談、職業紹介 職業訓練の相談、申込み
③	専門援助 障害のある方、外国人の方の職業相談、職業紹介 生活支援相談 新規学校卒業予定者等の職業相談、職業紹介
④ ⑤	給付 雇用保険の支給 失業認定に求められた方 教育訓練給付の手続き
⑥	マザーズコーナー 子育てをしながら就職を希望している方へのサポート

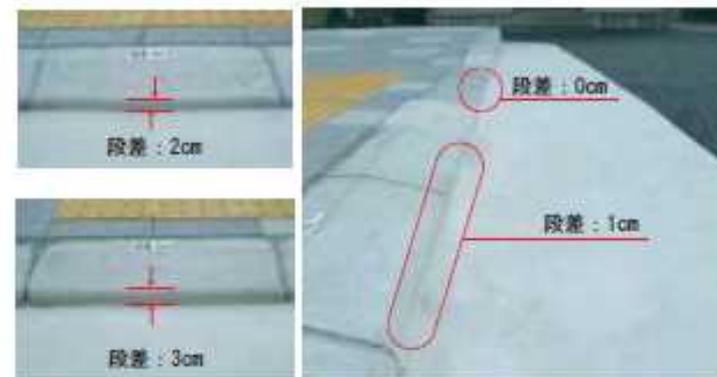
1Fのご案内	
1	総合受付 はじめてご来所される方の総合案内 職業相談等の受付 求人検索機のご利用受付
2	職業相談 職業相談、職業紹介 職業訓練の相談、申込み
3	専門援助 障害のある方、外国人の方の職業相談、職業紹介 生活支援相談 新規学校卒業予定者等の職業相談、職業紹介
4 5	給付 雇用保険の支給 失業認定に求められた方 教育訓練給付の手続き
6	マザーズ コーナー 子育てをしながら就職を希望している方へのサポート

# 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、受け入れの制限をさせていただく場合があります。**



車いすによる④スロープ  
(坂路:5・8・12%) 走行体験



車いすによる⑨段差  
(0・1・2・3cm) 走行体験

体験メニューは全部で14種類※

- ※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



介助者と誘導ブロックの上を歩く視覚障害体験



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なんです！

<令和3年度における体験実績>

自治体からの申し込みがあり、16名の方々が体験されました。「舗装のひびを点字ブロックの凹凸と間違えてしまうかも」など、ご自身の業務に絡めた感想を持たれた方も多く、有意義だったとの感想を頂きました。

# 国土交通省における 建築物バリアフリー化の取組 (地方公共団体向け)

---

令和4年4月

国土交通省住宅局

参事官（建築企画担当）・市街地建築課

# バリアフリー法（建築物分野）の概要

## 特定建築物【令第4条】

多数の者が利用する建築物

(例) 「学校」「卸売市場」  
「事務所」「共同住宅」「工場」など

## 特別特定建築物【令第5条】

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他

(例) 「公立小中学校」「百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む店舗」「不特定かつ多数の者が利用する官公署」「飲食店」「サービス業を営む店舗」など

※条例により、特別特定建築物に特定建築物の追加が可能

※1：増改築部分のみが義務化の対象

新築、増築、改築、用途変更、修繕又は模様替えについて、建築物移動等円滑化基準への適合**努力義務**

2,000㎡以上（公衆便所については50㎡以上）の新築、増築、改築※1又は用途変更について、建築物移動等円滑化基準への**適合義務**

※条例により、面積要件の引下げが可能

## 建築物移動等円滑化基準【令第10条～第24条】 【最低限のレベル】

高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために**必要な**建築物特定施設の構造及び配置に関する基準

(例) ・車椅子使用者と人がすれ違える廊下幅を1以上確保 ・車椅子使用者用のトイレがひとつはある

※条例により、必要な事項の付加可。

※500㎡未満の建築物について、規模に応じた基準の設定可。

## 建築物移動等円滑化誘導基準【省令】 【望ましいレベル】

高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために**誘導すべき**建築物特定施設の構造及び配置に関する基準

(例) ・車椅子使用者同士がすれ違える廊下幅の確保 ・車椅子使用者用のトイレが必要な階にある など

## 計画の認定【法第17条】

(建築物移動等円滑化誘導基準を満たし、所管行政庁の認定を受けると、「容積率の特例」などの支援措置を受けることができる。) 2

R4.3.31公布  
R4.10.1施行

## トイレ

### 車椅子使用者用便房の数

- 義務基準：建物に1つ以上
- 誘導基準：トイレを設ける階ごとに2%以上  
(当該階の便房数が200超の場合1%+2以上)

### オストメイト対応便房の数

- 義務基準：建物に1つ以上
- 誘導基準：トイレを設ける階ごとに2%以上

### 低リップ小便器等の数

- 義務基準：建物に1つ以上
- 誘導基準：トイレを設ける階ごとに2%以上



## 駐車場

### 車椅子使用者用駐車施設の数

- 義務基準：1つ以上
- 誘導基準：2%以上  
(全駐車台数が200超の場合1%+2以上)

### 車椅子使用者用駐車施設の義務基準

- 幅350cm以上。
- 利用居室からの経路ができるだけ短くなる位置に設ける。

<条例で基準を強化している例>

- 横浜市
  - 機械式を除いた駐車台数の1%以上の車椅子使用者用駐車施設  
(奥行き600cm以上)を設ける
- 京都府
  - 車椅子使用者用駐車施設の数誘導基準と同様(機械式以外の台数を上限)



## 劇場等の客席

### 車椅子使用者用客席の数

- 誘導基準：
  - 総客席数が200以下：2%以上
  - 200超2,000以下：1%+2以上
  - 2,000超：0.75%+7以上

### 車椅子使用者用客席の誘導基準

- 幅90cm × 奥行120cm以上で区画された、平らな床
- 同伴者用の客席又はスペースを隣接して設置
- 客席総数200超の場合には、2か所以上に分散して配置
- 舞台等を容易に視認できる構造(サイトラインの確保)



# バリアフリー法に基づく条例

○バリアフリー法では、地域の実情に応じて、地方公共団体の条例により、「①義務付け対象用途の追加」「②義務付け対象規模の引下げ」「③移動等円滑化基準に必要な事項の追加」を可能としています。

## 条例制定のメリット

- 義務付け対象規模の引下げや対象用途の追加など、  
地域の実情に応じた**きめ細やかな基準**を設定することができるようになります。  
(例) 小規模な建築物や共同住宅のバリアフリー化を義務付け
- バリアフリー法に基づく条例の規定は、建築基準法の建築基準関係規定となるため、  
民間の指定確認検査機関等の**建築確認審査**において、**基準適合の実効性が担保**されます。
- 自主条例等に基づき、地方公共団体との協議対象としている基準について、  
法に基づく委任条例とすることで、手続きが統合され、事務負担の軽減・効率化にもつながります。

## 委任条例で審査される基準について、自主条例の手続きを免除している事例

東京都福祉のまちづくり条例（抄） ※バリアフリー法の委任規定を別条例で制定

(届出)

第18条 特定整備主は、第14条第2項各号に掲げる事項について、規則で定めるところにより、工事に着手する前に知事に届け出なければならない。ただし、法令又は都の他の条例により、整備基準に適合させるための措置と同等以上の措置を講ずることとなるよう定めている事項については、この限りでない。

## ○自主条例からの法委任条例に移行した事例

### 鳥取県

- 平成8年に、県独自のバリアフリー基準を規定した条例を制定し、床面積500㎡未満の施設も含めて、建築物等のバリアフリー化の遵守義務を規定
  - 施設用途毎に、バリアフリー化する施設の床面積を規定（病院0㎡以上、飲食店300㎡以上等）
- 平成20年に**法に基づく条例として全部改正**し、特別特定建築物はバリアフリー基準への適合を義務化
  - **特別特定建築物の用途を追加**（公立学校、高等学校、大学、各種学校等、共同住宅等、スポーツ練習場他）
  - バリアフリー基準に**独自基準を付加**（ベビーチェア、音声誘導装置の設置義務化等）
  - 適合義務対象床面積を**引下げ**

## ○義務付け対象用途の追加及び規模の引下げを実施している事例

### 徳島県

- **全ての学校**(1,000㎡以上)を義務付け対象に追加。病院、診療所、保健所等を1,000㎡に**引下げ**。

## ○用途に応じた基準を追加している事例

### 東京都

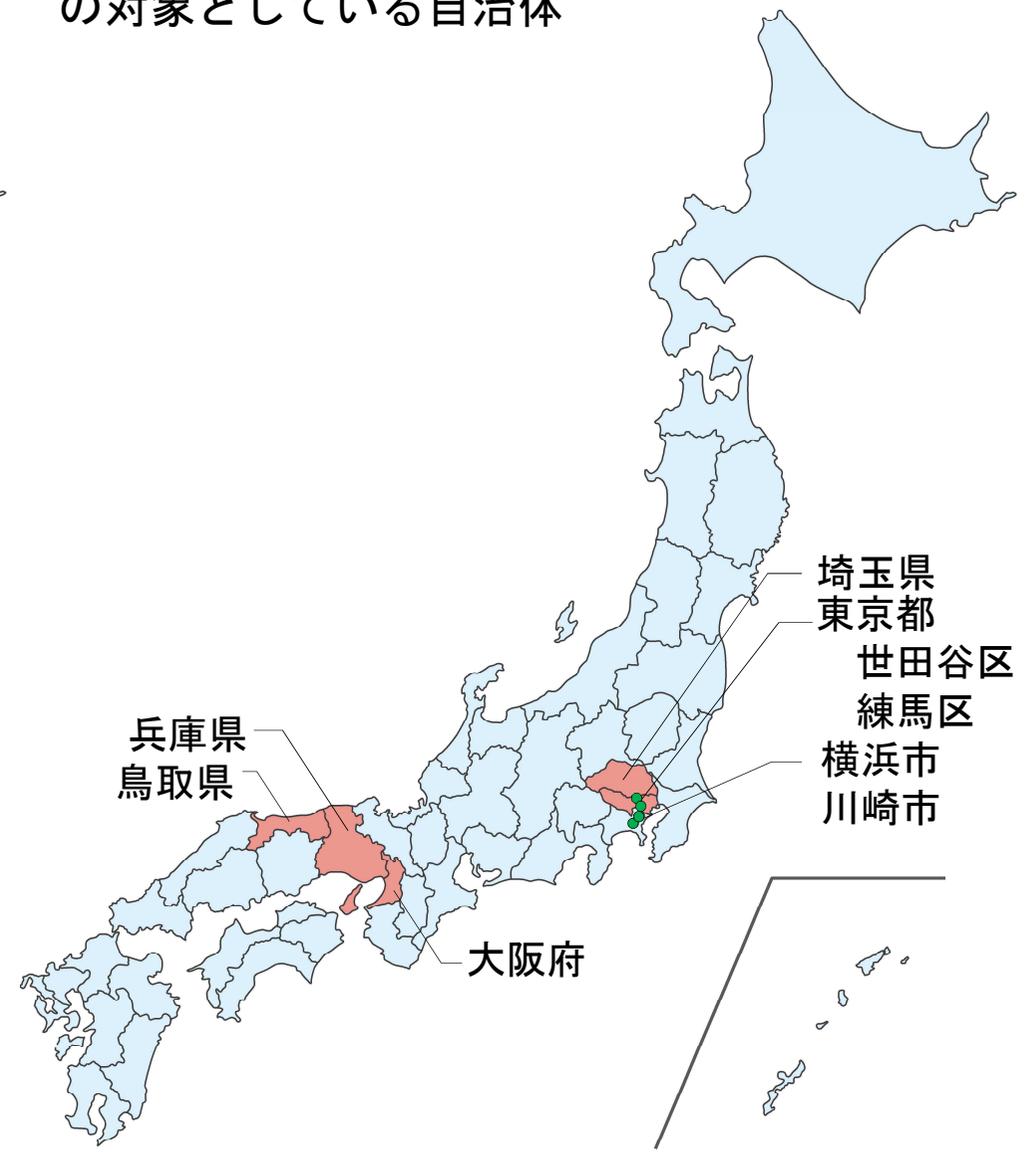
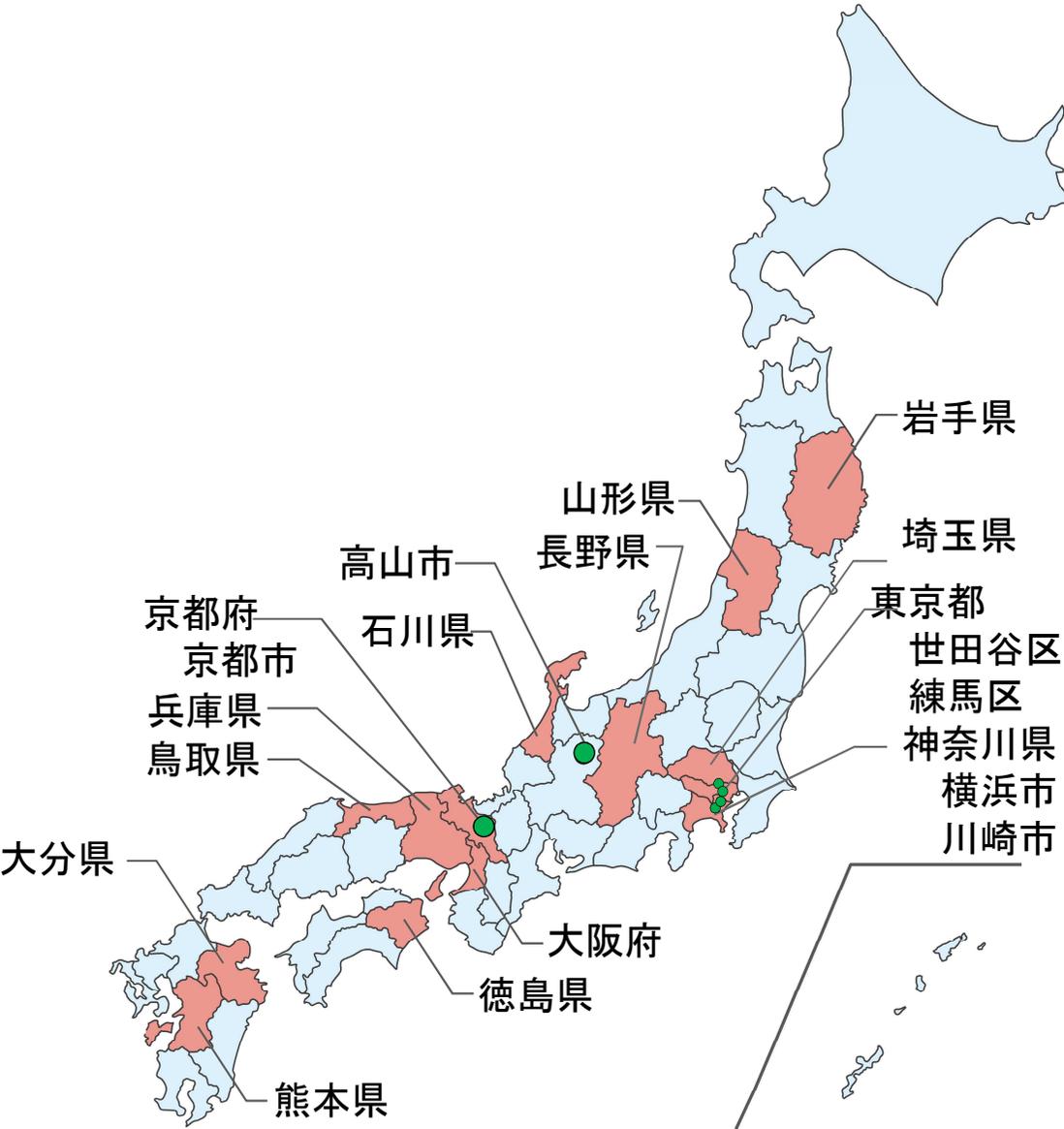
- ホテル・旅館の義務付け対象規模を1,000㎡以上に引下げ、**一般客室**のバリアフリー基準を追加
  - 共用部の基準（一般客室までの経路）
  - 一般客室内の基準（客室出入口幅、便所及び浴室等の出入口幅、階段又は段なし、等。）
- 2,000㎡以上の**共同住宅**について、道等から住戸までの経路（「特定経路」）のバリアフリー化を義務付け

# バリアフリー法に基づく条例の制定状況

○令和3年10月時点では、20自治体においてバリアフリー法に基づく条例が制定されています。

## ■バリアフリー法に基づく条例制定自治体

## ■床面積の合計500㎡未満の建築物を条例の対象としている自治体

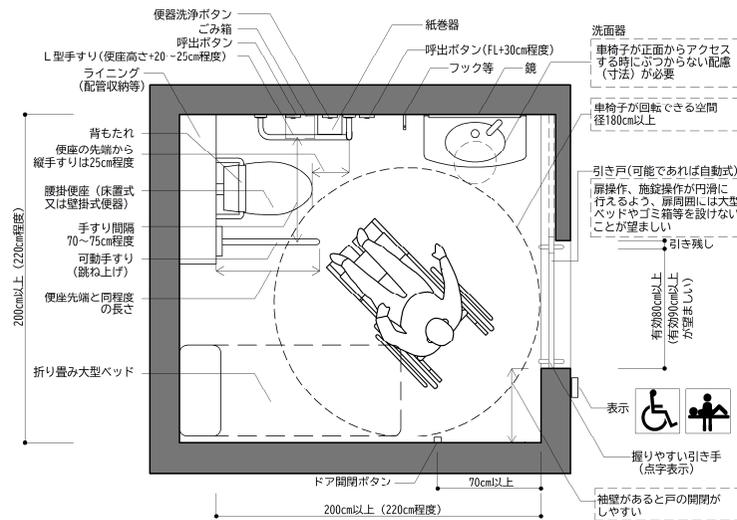




- 通路や駐車場、トイレ、エレベーターなど建築物の個別施設ごとに、法令に基づく基準、設計時の考え方・ポイント、標準的な整備内容や実現方法、管理運営上の配慮事項等をガイドラインとしてまとめています。
- 行政や民間事業者において、施設の計画、設計段階、管理運営時に広く活用されています。

### 掲載例

#### 【車椅子使用者用便房の例】



#### 【写真】



直径180cm以上の円が内接できるスペースを有する便房（大型ベッド付）

### 近年の改正概要

#### 平成27年度

#### 劇場・競技場等の客席・観覧席を有する施設

- ・車椅子使用者用の客席・観覧席の基準整備
- ・一般・その他客席・観覧席
- ・音声・画像等による情報提供 等

#### 平成30年度

#### ホテル又は旅館

- ・設置数基準の見直し（「1室以上」から「1%以上」へ）
- ・一般客室のバリアフリー対応水準の見直し 等

#### 令和2年度

#### 小規模店舗・重度の障害、介助者等への配慮

##### ＜小規模店舗＞

- ・出入口に段差を設けない、有効幅員80cm以上 等

##### ＜重度の障害、介助者等への配慮＞

- ・車椅子使用者用便房の大きさの見直し
- ・車椅子使用者用駐車施設の必要な高さの見直し

民間建築物への補助は、民間事業者への直接補助ではなく、地方公共団体を通じた間接補助（地方公共団体による補助制度の創設が必要）

バリアフリー法に基づく基本構想・条例等の策定、小規模店舗をはじめとした既存建築ストックのバリアフリー改修工事等を支援し、障害者等が安心して暮らせる環境の整備を図る。

**交付対象事業者**  
地方公共団体、民間事業者、協議会等

**補助対象地域**

- ①三大都市圏の既成市街地等
- ②人口5万人以上の市
- ③厚生労働省事業等の実施都市
- ④都市機能誘導区域の駅周辺
- ⑤バリアフリー基本構想、移動等円滑化促進方針、バリアフリー法に基づく条例を策定した区域

**交付率** 1 / 3 を国費で支援

### 支援概要

#### ■バリアフリー法に基づく条例・基本構想の策定への支援

#### ■既存建築物バリアフリー改修事業

- 【対象建築物】
- 不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者・障害者等が利用する建築物（店舗等）
  - バリアフリー条例による規制対象の建築物

- 【補助対象】
- バリアフリー改修工事に要する費用
  - ・段差の解消
  - ・出入口、通路の幅の確保
  - ・車椅子利用者用トイレの設置
  - ・オストメイト設備を有するトイレの設置
  - ・乳幼児用設備の設置
  - ・ローカウンターの設置
  - ・車椅子利用者用駐車施設の設置
  - ・駐車場から店舗までの屋根設置
  - ・視覚障害者誘導用ブロックの設置
  - ・点字・音声等による案内板の設置
  - ・トイレ・客室へのフラッシュライトの設置
  - ・集団補聴設備の設置 など



トイレのバリアフリー化



スロープの設置



ローカウンターの設置



視覚障害者誘導用ブロック、点字による案内板の設置



集団補聴設備の設置



トイレへのフラッシュライトの設置

# バリアフリー基本構想の建築物特定事業の事例

## 基本構想により、建築物のバリアフリー化に面的に取り組んでいる事例（文京区）

### 各地域における特定事業等の進捗状況

令和元年度までに実施し、完了した事業は161件ありました。また継続的な取組や、何らかの検討を始めた事業(実施中)と合わせると457件となっています。地区別の状況としては、下表のようになっています。各事業で設定した実施時期を目指して事業が進むよう、引き続き働きかけを行ってまいります。

事業区分	都心地域	下町隣接地域	山の手地域東部	山の手地域中央	山の手地域西部	共通
完了した事業	57	19	23	28	20	14
継続的な取組を行っている事業	19	24	50	58	27	39
実施中の事業	14	3	2	4	9	47

### 主な完了事業の紹介

重点整備地区において、令和元年度中に完了した主な特定事業をご紹介します。

#### 公共交通特定事業

- 2 東京メトロ有楽町線 江戸川橋駅：西  
トイレ 車いす使用者に配慮した多機能トイレの改修
- 10 都営地下鉄三田線 千石駅：東  
券売機等 点字運賃表の位置の改善
- 13 東京メトロ千代田線 根津駅：下  
ホーム ホームドアの設置
- 19 東京メトロ丸の内線 茗荷谷駅：中  
トイレ トイレの洋式化

凡例

東：山の手地域東部
心：都心地域
中：山の手地域中央
下：下町隣接地域
西：山の手地域西部

#### 建築物特定事業

- 12 千駄木交流館：下  
トイレ 一般トイレの洋式トイレへの改修
- 23 小石川郵便局：中  
案内設備 各窓口の対応業務などがわかる案内板の設置
- 29 小日向台町児童館：中  
トイレ トイレの洋式化
- 1 文京区教育センター：下  
案内設備 色や形に配慮した施設名表示の工夫
- 9 日本女子大学(目白キャンパス)：西  
上下移動 エレベーターの設置(香雪館)  
トイレ 車いす対応トイレの増設(百年館)
- 25 目白台図書館：西  
建物内通路 JIS規格に適合した視覚障害者誘導用ブロックの設置
- 38 東京ドーム(野球殿堂博物館含む)：心  
上下移動 階段の段鼻の強調(屋外部)  
案内設備 屋外案内サインの整備(外国語対応・ピクトグラム)  
その他設備 車いす用観客席からの観覧しやすさの向上

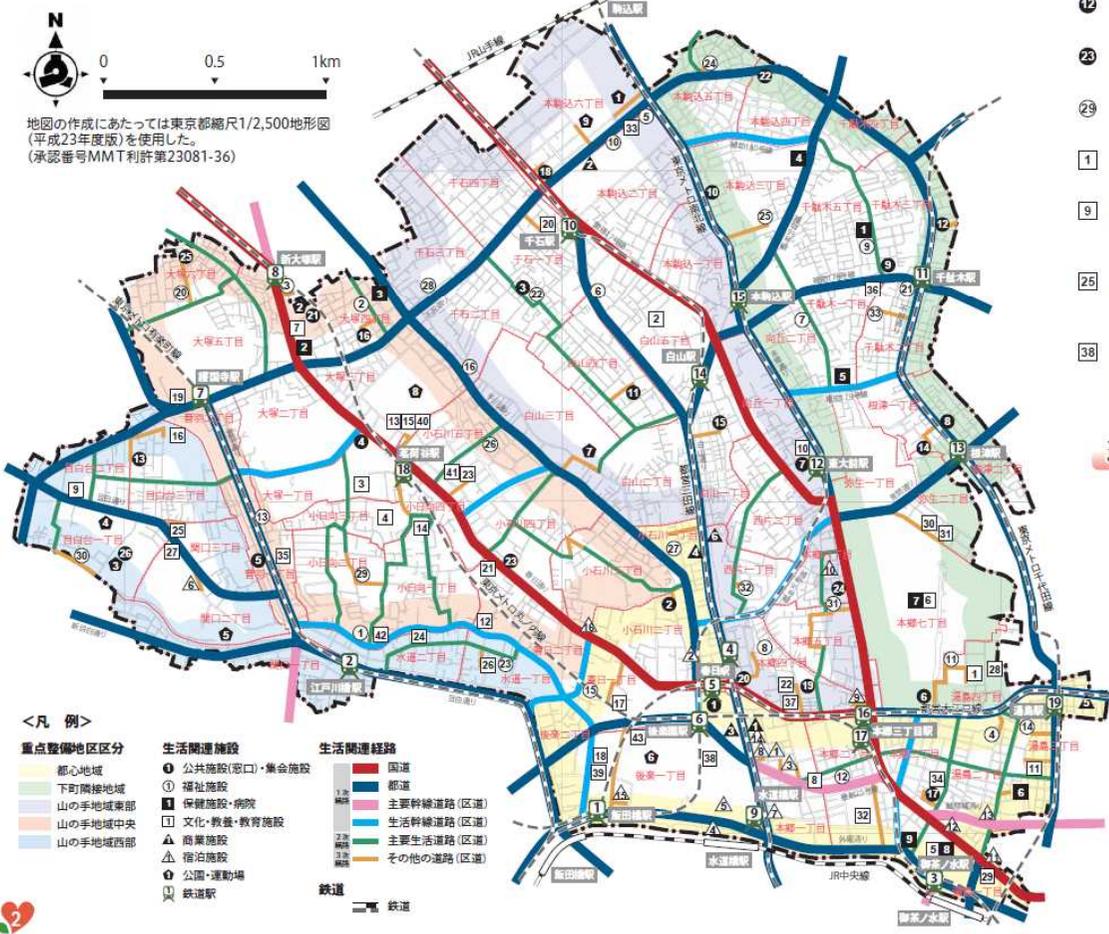


#### 道路特定事業

- 区道982号：下  
整備 道路整備事業等に合わせた歩道のバリアフリー化(段差や勾配の改善、幅員構成の見直し、視覚障害者誘導用ブロックの設置の推進)
- 区道893号：中  
整備 連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置及びJIS規格に適合したブロックへの更新
- 区道901号：中  
整備 道路整備事業にあわせた歩道のバリアフリー化(段差や勾配の改善、幅員構成の見直し、視覚障害者誘導用ブロックの設置)の推進

#### 都市公園特定事業

- 4 目白台運動公園：西  
管理棟 階段の手すりの取替  
筆談用具及び耳マークの設置
- 6 小石川後樂園：心  
案内設備 トイレへの音声案内設置  
人的対応・心のバリアフリー 高齢者・障害者等に配慮した案内(ソフト対策)の充実(パンフレットやWEBページ等)



＜凡例＞

重点整備地区区分	生活関連施設	生活関連経路
都心地域	公共施設(窓口)・集会所	国道
下町隣接地域	福祉施設	都道
山の手地域東部	保健施設・病院	主要幹線道路(区道)
山の手地域中央	文化・教育・教育施設	生活幹線道路(区道)
山の手地域西部	商業施設	主要生活道路(区道)
	宿泊施設	その他の道路(区道)
	公園・運動場	
	鉄道駅	



令和4年度 移動等円滑化評価会議中部分科会 (R4.7.26)

# 三重県におけるユニバーサルデザインの まちづくりについて



三重県 子ども・福祉部 地域福祉課  
ユニバーサルデザイン班



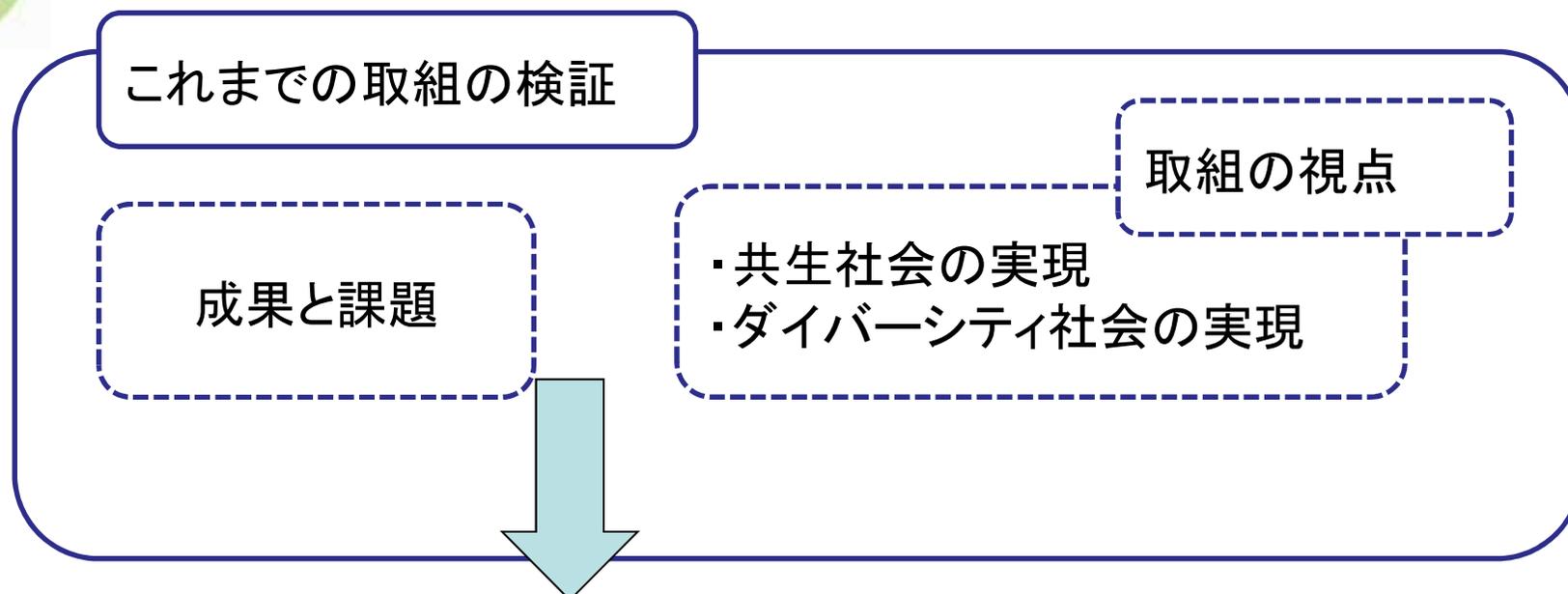
# ユニバーサルデザイン (UD)

～三重県ユニバーサルデザインのまちづくり条例～

三重県では、すべての人が、互いの価値を認め合いながら、自由に行動し、安全で快適に生活できるユニバーサルデザインの

まちづくりに取り組んでいます。

## 第4次三重県ユニバーサルデザインのまちづくり推進計画(2019-2022)



(目標)おもいやりの絆でつながる三重

すべての人々がお互いを認め合い、自由に行動・参画できる、おもいやりの行動でつながる三重づくり

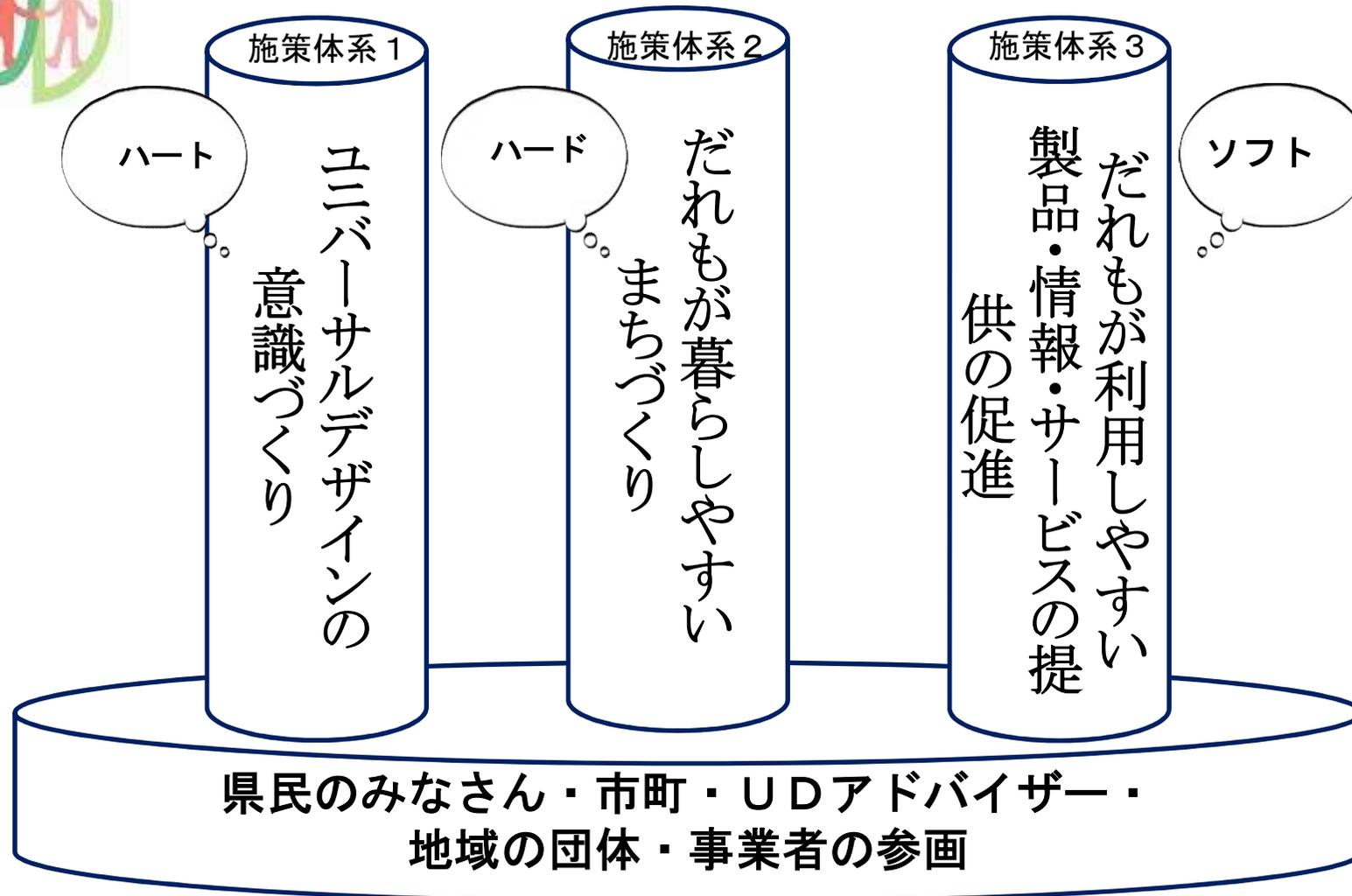
〈重点取組〉

○ヘルプマークの普及啓発

○県有施設や公共施設のユニバーサルデザインに配慮された整備



## 施策体系の3本柱と進める仕組み





## 三重県におけるUD推進の取り組み

### 施策体系 1 UDの意識づくり（ハート）

- ・ UDアドバイザー養成講座
- ・ UD学校出前授業



## UDアドバイザー養成講座

- ・ユニバーサルデザインのまちづくりを推進し、地域でリーダー的役割を果たす人材を育成するため、UDアドバイザー制度を創設
- ・UD団体（UDアドバイザーが中心となって活動している団体）、市町、市町社会福祉協議会等が実施したUDアドバイザー養成講座の受講修了者を、県がUDアドバイザーとして認定する（平成24年度から。）
- ・平成12から23年度までは、県が養成講座を開催し、受講修了者をUDアドバイザーと認定していた。



## UDアドバイザー養成講座の内容

- ① U D 概論
- ② U D 条例及び B F 法の整備基準概論
- ③ 高齢者の基礎知識・疑似体験
- ④ 肢体不自由者の基礎知識・疑似体験
- ⑤ 視覚障がい者の基礎知識・疑似体験
- ⑥ 聴覚障がい者の基礎知識
- ⑦ 妊産婦の基礎知識・疑似体験
- ⑧ 多文化共生社会づくり

- ・ 各講座の時間は1時間程度



## UDアドバイザー養成の実績

- ・ 県による育成者数  
平成12年度から23年度まで 1,074名
- ・ UD団体が実施した養成講座受講者の認定者数  
平成29年から令和3年度まで 135名

※参考（内訳）

平成29年度	1団体25名	令和元年度	2団体36名
平成30年度	3団体49名	令和2年度	1団体12名
		令和3年度	1団体13名



第 \_\_\_\_\_ 号

## UDアドバイザー認定証

氏名 \_\_\_\_\_

あなたはユニバーサルデザインアドバイザー養成講座を修了しましたので、UDアドバイザーとして認定します。

令和 年 月 日

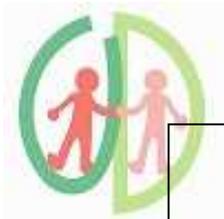
三重県知事 一 見 勝 之



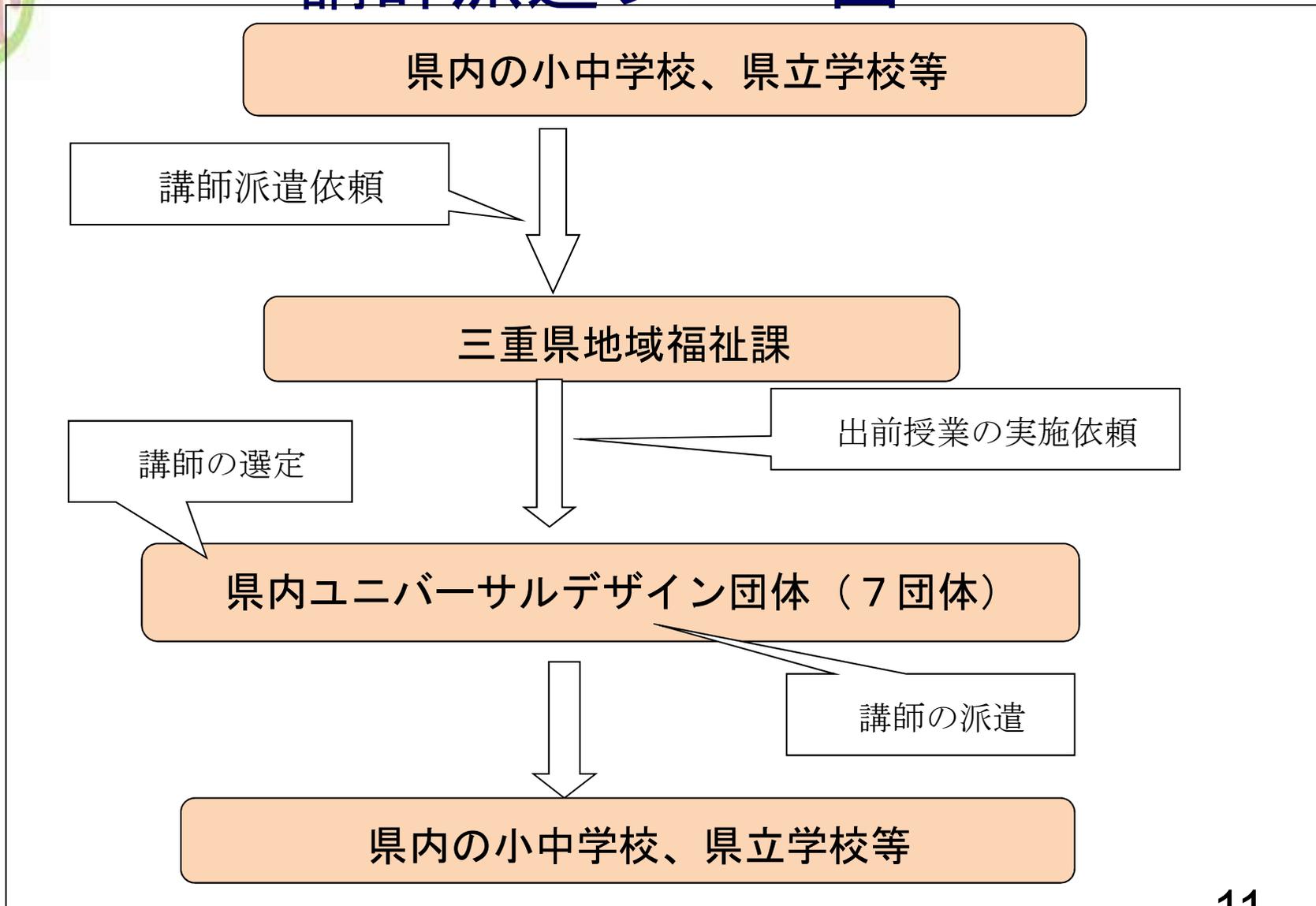


## (ハート) UD学校出前授業

- ・ユニバーサルデザインについての基本的な知識の講習
- ・車いす体験・アイマスク体験等の体験講座
- ・UDに関するグループワーク
- ・県内の小中学校、県立学校において実施している。



# 講師派遣フロー図





## UD学校出前授業の実績（三重県実施分）

年度	延べ受講人数	延べ実施学校数
令和3年度	1, 185人	県内18校
令和2年度	704人	県内12校
令和元年度	1, 405人	県内22校
平成30年度	1, 100人	県内20校



## 最後に

もし自分が、家族、大切な人が、  
そうだったら、もしかしたら、そうなるかもしれない。  
自分事として考え、困っていることに気づけること  
ハートのUD

困っている人に、自然に声をかけられる社会へ  
困っている人が安心して暮らせる社会へ

→おもいやりの絆でつながる三重へ

=だれもが暮らしやすいまち

ユニバーサルデザインのまちへ

## (目的)

第1条 この要綱は、誰もが自由に社会参加できるユニバーサルデザインのまちづくりを推進するため、地域でリーダー的役割を果たすUDアドバイザーに関して必要な事項を定めるものとする。

## (定義)

第2条 この要綱において、UDアドバイザーとは、県が主催したUDアドバイザー養成講座を終了し、又は別に定めるUDアドバイザー認定要領の要件を満たした者で、UDアドバイザーとして登録された者をいう。

## (活動内容)

第3条 UDアドバイザーは、次の各号に掲げる活動を地域の実情に応じて、自主的に行うものとする。

- (1) ユニバーサルデザインのまちづくりに関する普及啓発
- (2) ユニバーサルデザインのまちづくりに関する調査、研究、提言
- (3) 県、市町、関係団体の活動の支援
- (4) その他ユニバーサルデザインのまちづくりに関する調査、研究、提言

## (県の支援)

第4条 県は、UDアドバイザー活動に必要な情報の提供等、UDアドバイザーの活動を支援する。

## (UDアドバイザー認定証等)

第5条 UDアドバイザーには、UDアドバイザー認定証(第1号様式)を交付するとともに、登録されていることを示すため、UDアドバイザー証(第2号様式)を交付する。

## (変更届)

第6条 UDアドバイザーは、登録内容に変更が生じたときは、速やかにその旨県に届けるものとする。

## (登録の削除)

第7条 次の各号に該当する場合は、該当UDアドバイザーを登録から削除するものとする。

- (1) UDアドバイザーから、登録削除の申し出があった場合
- (2) UDアドバイザーとして活動を継続することが不可能と県に申し出があった場合
- (3) UDアドバイザーとして、ふさわしくない行為があった場合

2 前項の規定により、UDアドバイザーの登録を削除された者は、再度の登録は行わないものとする。

## 附則

1 この要綱は、平成17年4月1日から施行する。

1 この要綱は、平成18年4月1日から施行する。

1 この要綱は、平成27年4月1日から施行する。

1 この要綱は、平成30年4月1日から施行する。

## 附 則

1 この要綱は、令和元年5月1日から施行する。



第 \_\_\_\_\_ 号

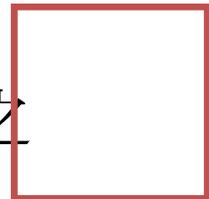
# UDアドバイザー認定証

氏名 \_\_\_\_\_

あなたはユニバーサルデザインアドバイザー養成講座を修了しましたので、UDアドバイザーとして認定します。

令和 年 月 日

三重県知事 一見勝之



令和4年 月 日

各小中学校長 様

三重県子ども・福祉部地域福祉課長

## 「令和4年度ユニバーサルデザイン学校出前授業」の募集について

平素より、地域福祉行政の推進にご協力いただきありがとうございます。

三重県では、次世代を担う子どもたちにユニバーサルデザインの考え方を浸透させることを目的に、「ユニバーサルデザイン学校出前授業」を実施しています。

令和4年度も引き続き当事業の実施を予定しており、別紙「令和4年度ユニバーサルデザイン学校出前授業募集案内」のとおり、出前授業を希望される学校を募集することとしています。

出前授業を受講することで、一人ひとりがお互いの違いを理解したうえで「支えあうにはどうしたらいいのか」、「住みよいまちはどのようなまちか」等について、子どもたち自らが考えられるようになることをめざしています。

つきましては、出前授業の実施を希望される場合は、別紙募集案内をご覧ください、ぜひご応募くださいますようお願いいたします。

なお、学校出前授業の実施にあたっては、講師となるユニバーサルデザインアドバイザー団体と協議の上、新型コロナウイルス感染症防止対策を十分に図っていただきますよう、ご協力をお願いします。

事務担当 ( 出前授業のお申し込み・お問い合わせ先 )

〒514 - 8570 ( 専用郵便番号のため住所の記載は不要です。)

三重県 子ども・福祉部 地域福祉課 ユニバーサルデザイン班

電 話 : 059-224-3349

ファクシミリ : 059-224-3085

メール : [ud@pref.mie.lg.jp](mailto:ud@pref.mie.lg.jp)

ホームページ : <http://www.pref.mie.lg.jp/UD/HP/>

## 「令和4年度ユニバーサルデザイン学校出前授業」の募集案内

三重県では、次世代を担う子どもたちにユニバーサルデザインの考え方を浸透させることを目的に、「ユニバーサルデザイン学校出前授業」を希望される学校を募集します。

出前授業を受講することで、一人ひとりがお互いの違いを理解したうえで「支えあうにはどうしたらいいのか」、「住みよいまちはどのようなまちか」等について、子どもたち自らが考えられるようになることをめざしていますので、ぜひご応募ください。

出前授業の実施を希望される場合は、下記申込締切日までに、別添申込書に記入のうえ、担当者あて郵送、ファクシミリ、電子メールのいずれかの方法でお申し込みください。

なお、申込書は三重県ユニバーサルデザインのまちづくりホームページからもダウンロードできます。

三重県 UD 学校出前授業

検索

## 1. 出前授業内容（学校との打ち合わせにより決定します）

## ○講義（必須）

講師からユニバーサルデザインについての話を聞いて学びます。

## ○体験講座

車いす体験、アイマスク体験などを通して、当事者の立場に立ち、考えることにより、援助や配慮が必要な方に対して、自分たちにできることを学びます。

#### ○グループワーク

グループに分かれて、ユニバーサルデザインに関するさまざまなテーマについて、考えたり話し合ったりします。

(例1) ユニバーサルデザイン製品が誰のために、どんな工夫がされているのかを考える。

(例2) 教材を使用して、家の中や、町の中のユニバーサルデザインを探す。

(例3) 自分たちの町のユニバーサルデザインを発見する。

(例4) 当事者のお話を聞き、支え合いながら、みんなが住みよい街にするにはどうしたらよいか、一緒に考え、話し合う。

## 2・申込締切日

出前授業開催希望日の2か月前まで。

(申込にあたってのお願い)

・出前授業の開催、講師決定までに少なくとも2週間程度かかりますのでご了承ください。講師決定後は、事前打合せだけでなく、実施当日までの事前学習をお願いする場合があります。実施希望日までに余裕をもってお申し込みください。

・児童・生徒の人数が多い場合は、先生に体験講座のサポートをお願いします

ることもあります。その場合は、事前打合せとは別に、先生への事前レクチャーの時間を取っていただきますようお願いします。

・予算に限りがありますので、申込状況によっては実施できないこともあります。

・なお、学校出前授業の実施にあたっては、講師となるユニバーサルデザインアドバイザー団体と協議の上、新型コロナウイルス感染症防止対策を十分に図っていただきますよう、ご協力をお願いします。

### 3・講師

学校所在地の市町を中心に活動している、三重県が養成したユニバーサルデザインアドバイザーが中心となって設立した団体「UD団体」(下記一覧参照)に、県から講師を依頼します。

※ 学校の規模や地域の状況によっては対応できない場合もあります。

(UD団体一覧)

団体名	事務局所在市
桑員バリアフリーの会	桑名市
特定非営利活動法人UDほっとねっと	四日市市
ハートフル・アクセス	鈴鹿市
UD夢ネット亀山	亀山市
ユニバーサルデザイン「夢現」	松阪市
UDうれしの	松阪市
ユニバーサルデザイン志摩	志摩市

#### 4・出前授業時間

- ・原則、講義（必須）と、体験講座もしくはグループワークの組み合わせで行います。
- ・時間割例は下記のとおりです。

○講義（必須）と体験講座（アイマスク体験）を行う場合

- 1 限目 講義
- 2 限目 体験講座（アイマスク体験）

○講義（必須）と体験講座（2体験）を行う場合

- 1 限目 講義
- 2 限目 体験講座（A班：アイマスク体験・B班：車いす体験）
- 3 限目 体験講座（A班：車いす体験・B班：アイマスク体験）

○講義（必須）とグループワークを行う場合

- 1 限目 講義
- 2 限目 グループワーク

#### 5・「ユニバーサルデザインのまちづくり」とは

障がいの有無、年齢、性別等にかかわらず、すべての人が社会のあらゆる分野の活動に参加でき、安全かつ快適な生活を営むことができるようあらかじめ配慮されたまちづくりのことをいいます。

## 6・お申し込み・お問い合わせ先

〒514-8570 (専用郵便番号のため住所の記載は不要です。)

三重県 子ども・福祉部 地域福祉課 ユニバーサルデザイン班

電話：059-224-3349

ファクシミリ：059-224-3085

メール：[ud@pref.mie.lg.jp](mailto:ud@pref.mie.lg.jp)

ホームページ：<http://www.pref.mie.lg.jp/UD/HP/>

\_\_\_\_年\_\_\_\_月\_\_\_\_日

学校名	
学校長お名前	
所在地	〒
担当者お名前	
電話 / ファクシミリ	- - / - -
メール	@
車いすトイレ	(有・無)(該当するほうに○印) → 無の場合、直近の車いすトイレまで、約____キロ。

出前授業 希望日時	第1希望 月 日 曜日 時 分から 時 分まで	第2希望 月 日 曜日 時 分から 時 分まで	第3希望 月 日 曜日 時 分から 時 分まで
事前打合せ 希望日時 (約1時間)	第1希望 月 日 曜日 時 分から	第2希望 月 日 曜日 時 分から	第3希望 月 日 曜日 時 分から
実施場所	学校内 ・ その他( )		
対象人数	年生 名 / その他( ) 名		
内容 ※希望する【 】 に○を記入して ください。	【必須】講義 内容( ) 【 】体験講座(車いす・アイマスク・その他( )) ※体験講座を希望する場合は、該当を○で囲んでください 「その他」の場合は具体的に( )に記入してください。 【 】グループワーク 内容( )		
内容等に 関する希望			
実施の目的			
児童・生徒に 伝えたいこと			
児童・生徒の これまでの取 組			

# 静岡県におけるユニバーサルデザインの取組について



静岡県くらし・環境部県民生活課 協働推進班

## 第6次ふじのくにユニバーサルデザイン推進計画を策定(2022(令和4)年度)～2025(令和7)年度)

～すべての人が自由に活動でき、お互いを認め合い思いやりあふれる「美しい“ふじのくに”」づくり～

## &lt;ハート&gt; 誰もが思いやりをもった共生社会づくり

(1)一人ひとりが実践できる人づくり

① 理念の普及

② 心のUDの促進

(2)すべての人が社会参加できる土壌づくり

① 社会参加を促す仕組みの整備

② 社会における理解の促進

## &lt;ソフト&gt; 誰もが利用しやすいサービス・情報や製品の提供

(1)暮らしを豊かにするサービス・情報の提供

① 生活の質を高めるサービス・情報の提供

② 快適に観光を楽しめるサービス・情報の提供

(2)利用しやすい行政サービス・情報の提供

① 利用者の立場に立った行政対応

② すべての人に配慮した災害時の対応

(3)使いやすく魅力あるものづくり

① 製品開発の促進

② 製品の利用促進

## 心のUDの促進

- ・ハード・ソフト分野は、法制度によりUD化が一定程度進展
- ・一方で、誰もが思いやりをもった共生社会づくりを進めるハート分野が重要
- ・このため、ハード・ソフト分野の基礎となる思いやりの心とハード・ソフト分野を補完する支え合いの行動を促進

## &lt;ハード&gt; 誰もが暮らしやすいまちづくり

(1)利用しやすく配慮された施設等の整備

① 快適に利用できる建物・公園等の整備

② 暮らしやすい住宅の整備

(2)円滑に移動できる道路や公共交通機関の整備

① 安全で快適に移動できる道路等の整備

② 移動しやすい公共交通機関の整備

## <ハート分野の推進政策>

- ・障害のある人、高齢者、外国人など多様な特性を持つ方への、県民一人ひとりの思いやりの心や支え合いの行動の促進
- ・障害のある人、高齢者、外国人などの社会参加を促す仕組みの整備
- ・学校、職場、地域等における多様性を尊重する共生社会への意識の醸成

## ➤ハート分野の取組事例

### ●ユニバーサルデザイン出前講座

小中学校等へ職員が出向き、身近な事例を通じてUDの理念を普及するとともに、思いやりのある行動ができる心のUDを呼びかけ。（年間約35校）

↓令和3年度「心のUDパンフレット」作成

[http://www.pref.shizuoka.jp/ud/about/ud\\_heart/index.html](http://www.pref.shizuoka.jp/ud/about/ud_heart/index.html)

### ●心のUDプラス実践講座

企業・団体向けに、多様なオーダーに応じて、様々な人への配慮や対応方法を想定した実技講座を実施。

### ●声かけサポーターの養成

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を養成。



## <ソフト分野の推進施策>

- ・ 利便性の高いサービスや必要な情報が得られる環境づくり
- ・ 使いやすい製品の開発や改良による、誰もが利用しやすいサービス・情報や製品の提供

### ➤ソフト分野の取組事例

#### ●「やさしい日本語」の推進

外国人とのコミュニケーションを図る手段として「やさしい日本語」の普及活用を図るため、行政職員や民間企業向けの研修等を実施。

#### ●多様な食文化に対応した食の提供

外国語メニューの導入やピクトグラムによるアレルギー表示を促進するとともに、多様な食文化に対応した飲食店や食品販売店舗等を紹介するWEBサイト「ハラル・ポータル」を開設。

#### ●ユニバーサルデザインに配慮した製品等の顕彰

県内の中小企業等が企画段階から流通段階までの間に、戦略的にデザインを活用したものごとを選定・顕彰する「グッドデザインしずおか」選定事業を実施。審査基準に使用者の視点に立ったものごとづくり（ユニバーサルデザイン）を設定。



←グッドデザインしずおかロゴマーク

GOOD DESIGN SHIZUOKA



English Menu  

\*価格は税込価格です。\* Prices including sales tax.

#### 1. Gourmet Plate with Crispy Sakura Shrimp

Rice bowl with deep-fried Sakura Shrimp, miso-soup, salad, pickles and dessert.



桜えびの黄金丼 1,500円(税込)



## ＜ハート・ソフトの取組事例 ふじのくにUD特派員による情報発信＞

平成26年度から開始した「ふじのくにUD特派員」は、ユニバーサルデザインに関心が高い学生に県内のユニバーサルデザインの取組に触れる機会を提供し、学生の視点からユニバーサルデザインの可能性や魅力等を情報発信することで、県民の関心を喚起するとともに、ユニバーサルデザインへの理解と多様な主体のUD取組を促進。

### 静岡県立韮山高等学校

こんにちは。第8期 UD 特派員です。  
今回は静岡県立韮山高等学校・生徒会さんの提案に対する周囲の反応をご紹介します。  
1年のS.Sさんによると、規定変更に関するアンケート調査を行ったところ、ほとんどが賛成で、コメントには「ありがたい」というものもあったそうです。



### はままつUD探検

こんにちは！第8期UD特派員です。  
今回は、「はままつUD探検」の第3弾です。  
私たち椿姫観音の探索チームでは、まず椿姫観音までの点字ブロックに着目しました。交差点近くの点字ブロックは剥がれ落ちており、ほぼ消えかけている部分もありました。椿姫観音では、思っていたより狭く、「車椅子では入れるか分からない」や「Uターンは難しい」という意見が出ました。



### ➤令和4年6月18日(土)に第9期生の委嘱式を開催

新たに4名が委嘱され、合計26名で活動中

(静岡県立大学、静岡文化芸術大学、常葉大学、静岡福祉医療専門学校、静岡インターナショナル・エア・リゾート専門学校等)

### ➤過去の取材先

静岡県立韮山高等学校、はままつUD探検(市民有志実施)  
静岡市役所、サンウェル沼津(沼津市役所)  
あざれあメッセ2021(LGBTに関する講演会)等

### ➤情報発信

UD特派員の取材記事やUD出前講座の様子を発信中

・ふじのくにユニバーサルデザイン特派員facebook

<https://www.facebook.com/fujinokuniUD>

・ふじのくにユニバーサルデザインTwitter

・静岡県ホームページ

<http://www.pref.shizuoka.jp/ud/tokuhain/index.html>



## ＜ハード分野の推進施策＞

- ・建物や公園等の施設整備による利便性の向上や、道路や公共交通機関等の整備による誰もが暮らしやすいまちづくり

### ➤ハード分野の取組事例

#### ●県立学校整備における取組

エレベーターの設置、分かりやすい案内、トイレの改善、段差の解消等、誰もが利用しやすいように整備、改修。2021年には、再編整備により廃校となった高校の校舎をユニバーサルデザインに配慮した施設に改修し、浜松みをつくし特別支援学校として開校。



エレベーターの設置



多目的トイレの整備

#### ●道路や公共施設等のユニバーサルデザイン

多機能トイレや点字誘導ブロックの整備など、ユニバーサルデザインを積極的に導入。

- ・富士山静岡空港、日本平夢テラス
- ・静岡社会健康医学大学大学院



富士山静岡空港  
点字ブロックと分かりやすいサイン計画

# 共生社会の実現に向けた 取り組みについて

福井県健康福祉部  
障がい福祉課  
共生社会グループ  
主事 杉本 佳菜子



## 共生社会の実現に向けた条例制定（H30.4）

---

### ●障がいのある人もない人も幸せに暮らせる福井県共生社会条例

→ 社会参加の推進、差別の解消 等

### ●福井県手話言語条例

→ 手話の普及



# 共生社会の実現に向けた取り組み

【従来】 出前講座や手話ミニ講座、障がい者施設での体験交流会など積極的に「学ぶ」機会を設けることで普及啓発を促進

<課題>

- ・ 関心の高い一部の県民にのみ浸透（一般県民に届いていない）
- ・ コロナ社会に適した内容に見直す必要あり

## 【R3～】 み（魅・見）せる共生社会推進事業

日常生活の中で共生社会について考えるきっかけとなるよう「みせる」普及啓発を展開

- ★ 子ども向け手話アニメ動画「シュワっとDAYS」
- ★ 共生社会シンボルマークを活用した啓発
- ★ 手話イラストLINEスタンプの配信
- ★ 共生社会推進かるたの制作 など

# 子ども向け手話アニメ動画「シュワっとDAYS」

手話や障がいへの関心をもってもらうため、県マスコットキャラクター「はぴりゅう」が日常を表現した歌にあわせて手話をする動画を制作  
⇒今年度は、「シュワっとDAYS」ダンス動画コンテストを開催



# 共生社会シンボルマークを活用した啓発

障がいのある方、ない方、  
高齢者、子どもなど、  
様々な人が互いに思いやり、  
支え合う様子をイメージ



## <活用事例>

- ・バスラッピング



- ・自動販売機や商業施設への掲示



# 手話イラストLINEスタンプの配信



日常でよく使う言葉を、県マスコットキャラクター「はぴりゅう」が手話で表現するイラストを制作し、LINEスタンプとして配信

<価格> 120円

<内容> 24種類

- ・あいさつ系 3種類 (おはよう、おやすみ など)
- ・会話系 14種類 (お疲れ様、イイネ! など)
- ・感情系 7種類 (たのしい、すき など)



▼購入ページ



# 共生社会推進かるた(仮称)の制作

- ・ 共生社会のあり方や障がいの特性などについて、遊びながら学べるツールとして「かるた」を制作し、県内小学校等に配布
- ・ かるたの読み札となる標語は、広く一般の方から募集して選定

## <テーマ>

障がいのある人もない人も幸せに暮らせるために、理解すべきこと、心がけるべきこと

(例)

思いやり、ゆずりあい、ヘルプマーク、手話、車いす、白杖、盲導犬、優先席、ハートフル駐車場、差別解消、合理的配慮、就労、障がい者スポーツ／アート など

共生社会推進かるた(仮称)の  
標語を募集します!

福井県は、障がいのある人もない人も幸せに暮らせる「共生社会」の実現を目指しています。  
普段の生活の中で、感じていることや理解してほしいこと、心がけていることなどを、標語にしてみましょう!

**<応募締め切り> 令和4年7月29日(金)まで**  
★最優秀作品、優秀作品、佳作に選ばれた方には、賞品として図書カードをプレゼント!  
★ご応募いただいたすべての方にも、参加賞をプレゼントします!

**【標語について】**  
・「あ」～「ん」までのすきな文字で、「五・七・五」を基本とする標語を作ってください。  
(字余り、字足らずもOK)  
・障がいのある人もない人も幸せに暮らせるために、理解すべきこと、心がけるべきことなどをテーマに、わかりやすい表現としてください。

**【応募方法】**  
応募用紙(チラシ裏面)に、標語(ひとり3点まで)と、必要事項を記入していただき、郵送、ファックス、メールのいずれかにて、福井県障がい福祉課までご応募ください。

**【応募先】**  
福井県健康福祉部障がい福祉課 共生社会グループ  
(住所) 〒910-8580 福井市大手3丁目17-1 福井県庁2階  
(ファックス) 0776-20-0639 (メール) [svosa@pref.fukui.lg.jp](mailto:svosa@pref.fukui.lg.jp)

**【審査・発表】**  
・応募された作品の中から、審査のうえ、標語(46点)を選定し、かるたを作成します。  
・最優秀作品(1点)、優秀作品(2点)、佳作(3点)に選ばれた方には、賞品を贈呈します。  
(最優秀作品:図書カード5千円分、優秀作品:図書カード3千円分、佳作:図書カード1千円分)  
・採用された方には、福井県障がい福祉課から直接ご連絡いたします。

**【その他】**  
・採用作品およびかるたの著作権は、主催者(福井県)のものとなります。  
・応募された作品は、審査のうえ修正させていただくことがあります。  
・ご提供いただいた個人情報、本応募の目的以外には利用しません。




ご清聴  
ありがとうございます  
ございました



福井県共生社会シンボルマーク

## テーマ1 「案内表示のあり方」について

資料10

組織	内容
愛知県障害者スポーツ指導者協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目線の高さによって見えている景色が異なるので、天井からの吊り下げ表示、壁面への表示、通路への表示などの組み合わせがあるとよい。</li> <li>●矢印表示だけでなく、そこまでの距離も併記してあるとよい。</li> <li>●高齢者など、視力が弱い人に向けての案内方法を研究してほしい。</li> <li>●文字ばかりでなく、ピクトグラムがあると分かりやすい。</li> </ul>
一般財団法人岐阜県身体障害者福祉協会	<p>最近、導線（廊下）が広くなり、案内看板が柱じゃなく天井つり下げになることから、車いすの視線だと、頭を上げないと気がつかない事が多い。ITCの活用など、色々と考えていただきたい。</p>
静岡市 保健福祉長寿局 健康福祉部 福祉総務課	<p>本市では、「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（令和3年3月）」等を参考に施設の案内表示を助言しているが、多くの施設が同基準を参考にJISZ8210（案内用図記号）をピクトグラム（図記号）に採用している一方、「文字の大きさ・フォント・色使い」はいまだに各施設でバラツキがあり、施設によっては利用者が案内表示を視認しにくい状態である。</p>
福井県 健康福祉部 障がい福祉課	<p>地震、水害等の自然災害が頻発している中、事前の備えの情報、また災害時の被災状況や避難先情報等を、障がいを持たない人と同様のタイミング、同様の情報量でいかに伝えることができるかが課題になるかと考えます。</p>
遠州鉄道株式会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鉄道施設と周辺地域・公共施設等と統一された判りやすい表示が望ましいので、連携・調整や基本ルール・仕様等の開示等が必要と思われる。</li> <li>●近年、バリアフリー表示の整備について、早いスパンで新たなガイドラインが通達される傾向にあり、情報を正確に得て対応出来ているのか不安になることがある。繰り返し周知徹底をお願いしたい。</li> <li>●対応するにあたっての予算的な問題。</li> </ul>

## テーマ1 「案内表示のあり方」について

資料10

組織	内容
公益社団法人静岡県聴覚障害者協会	<ul style="list-style-type: none"><li>●そもそもどんな音声があるのか 私たちろう者は耳が聞こえないため、いつ、どんな時に、どこで音声が流れているのかわからない。 電光掲示板などで視覚化していただきたい。</li> <li>●乗車中の情報提供 電車や新幹線で、路線図の現在地がわからない。 山手線の案内モニタは次の停車駅や現在地もわかり便利だと思った。 見てわかる車両切り離しの情報がなく、目的地ではない方向に向かってしまった例や、これから車内清掃だとわからずに車両に入ってしまった例も聞く。</li> <li>●みどりの窓口 切符を購入するためにみどりの窓口に行ったとき、隣を見ると外国人がいた。 その外国人は、日本語ではないことばで話しかけていたようだ。 みどりの窓口スタッフは身振りで「待って」と伝え、奥に行き、一人を連れてきた。 その外国人はその人にとこやかに話し、切符を買っていった。おそらく英語だったのだろう。 私もろう者なので、手話で話してみた。しかし、手話ではなく、筆談での対応となった。 手話のできる職員がいてほしいと思った。 メガバンク大手、ソフトバンクや、ディズニーランドなど、手話のできるスタッフを配置したり、タブレット手話通訳を置いたりするところが増えている。公共交通機関においても同様にできないか。</li></ul>

## テーマ1 「案内表示のあり方」について

資料10

組織	内容
<p>社会福祉法人名古屋手をつなぐ育成会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●知的に障害のある人には、分かりやすい言葉や表示、絵やマークを活用してほしい。</li> <li>●案内板や表示板はイラストとともに文字（ルビ）を併せて表示してほしい。</li> <li>●空港や駅などについては、案内センターの場所がすぐわかるようにしてほしい。 知的に障害がある人のみならず、どの人にも困ったときに丁寧に対応してくれる案内センターがあると安心して利用することができる。</li> <li>●案内人や乗務員など利用者の対応をする人には、知的・発達障害のある人がどんな人なのかどんな特性があるのかを知ってほしい。障害に理解のある職員を利用者を対応する職場に配置してほしい。</li> <li>●空港や駅などには、床面に目的の場所まで行ける矢印などを書いてほしい。</li> <li>●並ぶときには、床面に並ぶ列や位置を足型で示してほしい。</li> <li>●最近では、スマホで、道順を案内したり、アプリで情報を得ることができるようになってきているが、スマホが使えない障害者や高齢者がいるので、使えなくても分かりやすく行けるようにしてほしい。</li> </ul>
<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●トイレサイン 男女の区別がなかなかつきにくいものがある。色と視認性。 やっぱり改めて思うけれど、セントレアのトイレは素晴らしく使いやすい。</li> </ul>

# 鉄道駅バリアフリー料金制度について

---

## 第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）

鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、<sup>①</sup>都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するとともに、<sup>②</sup>地方部において既存の支援措置を重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。

### ① 鉄道駅バリアフリー料金について

令和3年12月28日（火）： **新たな料金制度を創設**（関係省令の改正等）

令和4年1月以降： 鉄道事業者より届出（三大都市圏内の駅を主な対象としてJR本州3社及び大手民鉄等を想定）

令和5年春以降： 料金徴収開始

### ② 地方部における支援措置の重点化について

○市町村が作成するバリアフリー基本構想※に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー施設整備については、

**補助率を現行の最大1/3から最大1/2に拡充**（令和4年度政府予算案）

※地域のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、関係者との協議や住民からの意見募集等を踏まえ、市町村が作成する具体的な事業計画【バリアフリー法第25条】

# 鉄道駅バリアフリー料金について

## 1. 制度概要

- 想定事業者：現在、JR本州3社及び大手民鉄等事業者が、三大都市圏内の駅を主な対象として導入を検討中。
- 対象設備：ホームドアやエレベーター等。
- 対象費用：対象設備に係る整備費（維持更新費含む）。
- 導入時期：昨年末に鉄道事業法に基づく料金（事前届出制）の対象に追加する省令改正（パブコメ含む）を実施。

## 2. 徴収水準

- 料金額の設定に当たっては、第2次交通政策基本計画における「都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築する」との考えを踏まえ、利用者に過度の負担感を与えないものとする。
- ※ 「5円までの上乗せについては84%、10円までは65%が賛成」との利用者アンケート結果（H30.4実施）あり。
- また、通学定期料金については免除するなど家計負担へ配慮することを求める。

## 3. 透明性の確保

- 事業者において、事前届出時に整備・徴収計画を公表するとともに、毎年度、整備・徴収実績を公表。
- 国土交通省において、事前届出の際及び目標期間終了時（令和7年度末）等において、徴収額がバリアフリー整備額を超えていないことを確認することで、透明性を確保。
- 鉄道固有の設備であるホームドアは、市場原理が働きにくいことを踏まえ、その整備に当たっては、国における公共工事の請負契約と同様、一般競争入札に付すことを原則とするとともに、やむを得ず、随意契約とする場合は、整備実績の公表にあわせ、その理由や整備額等を事業者公表させる。これにより、利用者が他社と比較することを可能にする。

## 4. 導入効果

- 本料金の導入により、新たなバリアフリー目標を達成できる見込み。

資料 1 から資料 9 についてのご意見、ご質問等

参考資料 1

組織	内容
愛知県障害者スポーツ指導者協議会	<p>バリアフリーの取組に際しては、直接、当事者の意見を聞きながら進めていくことが大切です。また、世間一般の方々に向けて、何のために点字ブロックや障害者トイレなどの施設が整備されているのかを周知し、理解を求めていくことも必要だと思います。点字ブロックの上に物が置いてあったり、人が立っていたりすることは、駅構内でもよく見かける光景です。ハード面でのバリアフリーだけでなく、共生社会の実現といった視点が必要だと思います。</p>
一般財団法人岐阜県身体障害者福祉協会	<p>鉄道等の公共交通機関やタクシーなど、バリアフリー化が進んでいる事が資料でもわかりますし、実感する事も多いが、行政側の取組が遅いというか、連携した都市開発構想を進めていただきたいと、感じます。</p>
一般財団法人岐阜県身体障害者福祉協会	<p>国土交通省（中部運輸局）の取組は、とてもいい取組だと、毎回勉強させられますが、市町村に対しては、指導されているか、また、どのようにされているか教えていただきたい。</p>
愛知県 建設局 道路維持課	<p>資料 1 P5 基本構想の作成状況 各県の作成状況のうち、「作成率」「うち市の作成率」とありますが、「市町村」の数ではなく、「市」の数だけの作成率を抽出する理由について教えてください。</p>
愛知県 住宅計画課	<p>○資料 6 バリアフリー法に基づく条例 について 質問：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令の一部改正（令和 3 年 10 月施行）後に、委任条例を制定する動きのあった自治体はありますか。</p>
静岡県 都市局 都市計画部 交通政策課	<p>資料 1 p 4 のスライド 利用者 3,000 人 / 日以上 の鉄軌道駅のバリアフリー化状況について、静岡県における具体的な整備状況（項目別に鉄軌道駅の名称を踏まえた整備状況）がわかればご教授ください。</p>

資料 1 から資料 9 についてのご意見、ご質問等

参考資料 1

組織	内容
<p>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</p>	<p>資料 1 - P 1 全国平均から中部は、または各県どれくらいに位置するのか？という資料、例えば、資料 1 の中部鉄軌道駅のバリアフリー状況(県別)の表ですが、%表記の場合は全国“合計”のところに、平均値が示されているが、全国合計という数字の所に関しては、平均値でなく、合計の数字になっているので、平均がわからない。</p> <p>けれど、平均以下と以上の色分けがされている。平均を知りたいが、そもそも、段差の解消駅の数字など、鉄軌道駅数(一日3,000人以上の利用)なので、平均をはかれないと思う。割合と同一計算ということでのよいのか？たぶんそうだと思うけど…。</p>
<p>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</p>	<p>資料 1 - P 7 鉄道車両のバリアフリー状況は県別でみるより、鉄道会社別で数字を挙げた方がわかりやすいのでは？</p>
<p>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</p>	<p>資料 1 - P 9 四日市のバスターミナルは完成したらここに入りますか？</p>
<p>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</p>	<p>資料 1 - P 1 5 中部圏にはひとつもない、旅客船ターミナルは全国8カ所ありますが、どこか教えてください。</p>
<p>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</p>	<p>資料 1 - 2 9 信号のバリアフリーについて、「信GO!」の取組もいれてほしい。 <a href="https://www.police.pref.mie.jp/pdf/hokousya_sien.pdf">https://www.police.pref.mie.jp/pdf/hokousya_sien.pdf</a></p>
<p>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</p>	<p>資料 5 - P 4 中部技術事務所にあるバリアフリー体験歩道施設がどこにあるかもっと詳しく教えてほしい。見に行ってみたい。</p>

資料 1 から資料 9 についてのご意見、ご質問等

参考資料 1

組織	内容
<p>特定非営利活動法人 伊勢志摩バリアフリースターセンター</p>	<p>資料 6—P 6 三重県もUD 条例があるはずなのですが、こういった資料にいつも入っていないので、以前三重県に伺いました。 「三重県UD 条例が、「バリアフリー法第14条に基づく条例」でないのはどのような制定意図があったのでしょうか。」</p> <p>三重県回答 「バリアフリー法第14条の委任条例の制度ができたのが、三重県のUD 条例ができた後のこととなります。委任条例ができたH 1 3かH 1 4の頃にどのような議論があったかはわかりませんが、UD 条例の用途や基準が細かいものになっているため、UD 条例の運用をすることにしたのではないかと思います。現時点では14 都府県が委任条例を定めていたと思いますが、1,000㎡以下に引き下げているだけのところも多くみられます。」 との回答をいただいております。UD 条例の冊子もあるので、いつもなぜここに入っていないのか？そもそもUD 条例としてカウントされるされないの違いを知りたい。</p>
<p>特定非営利活動法人 伊勢志摩バリアフリースターセンター</p>	<p>資料 6—P10 小規模舗等のバリアフリー改修への支援制度(予定)の詳細をもっと知りたい。</p>
<p>社会福祉法人 名古屋ライトハウス</p>	<p>資料3について、 ハード・ソフトの取り組みが掲載されておりますが、今後、ハード面を進めていくうえで、無人駅は増加するのでしょうか？最近、無人駅が増えている中、視覚障害者へのソフト対応はどのように考えられているのでしょうか？</p>
<p>社会福祉法人 名古屋ライトハウス</p>	<p>資料 5 中部地方整備局の主な取組 ○誘導ブロック 鋳からブロックタイプに変更 「鋳からブロックタイプ」とは、どういったもののでしょうか？</p>

## 困りごと・事業者や行政機関へのご要望

参考資料 2

組織	内容
福井市ボランティア連絡協議会	<p>令和2年4月3日 衆議院バリアフリー法附帯決議に於いて、  「 地方の旅客施設のバリアフリー化を進めるため、基本方針に一日の平均的な利用者数が三千人未満の駅も含めた整備目標を定めるよう検討すること。また、無人駅の増加に伴い社会的障壁が拡大しないよう、無人化に際し事業者が取り組むべき事項をガイドラインに定めた上で、当該事業者が遵守するように必要な措置を講ずること。」  とありましたが、その後の進捗はどうでしょうか。  ※ 福井県には乗降客が少なく、階段しかない無人の駅が多数あります。</p>
愛知県障害者スポーツ指導者協議会	<p>駅員や職員によってはバリアフリー（物理的、心理的）に対する理解が乏しい。</p>
愛知県障害者スポーツ指導者協議会	<p>観光地や名所旧跡におけるバリアフリー化  風景や建造物などを見たくても近くまで行くことができない。</p>
愛知県障害者スポーツ指導者協議会	<p>劇場などの車いす席が上段通路に設置されていることが多く、整備はしてあるものの、「観客席」といった視点が欠けている。</p>
一般財団法人岐阜県身体障害者福祉協会	<p>上肢に障がいのある方や車いすの方など、障がい者手帳の提示に困難な方に対し、最近良く聞くようになった、手帳をスマホで提示出来る、MIARIRO ID等、導入を検討していただきたい。  最近電動車いすの方が、公共交通機関で簡単に提示出来ないなので、導入してくれたら、助かると話されていた。</p>

## 困りごと・事業者や行政機関へのご要望

参考資料 2

組織	内容
<p>愛知県 建設局 道路維持課</p>	<p>○道路の移動等円滑化に関するガイドライン改訂（R4.6.9）について R4.6.9の改訂により、踏切道での安全対策がガイドラインに追加されましたが、ガイドライン別紙2「7章 その他の施設等」コラム の記載にて、 「歩道が設置されていない道路における視覚障害者誘導用ブロックや「表面に凹凸のついた誘導表示等」の設置の在り方については、「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」等において引き続き検討する予定」との記載がありますが、現在の検討状況、今後の動き等、何かしらの情報があれば情報提供願います。</p>
<p>静岡県 都市局 都市計画部 交通政策課</p>	<p>本市にあるJR蒲原駅は、市内にある東海道本線の鉄道駅で唯一エレベータが設置されていません。しかしながら、議員や地元から「当駅利用者の多くは高齢者であるため、エレベータを早期に設置してほしい」と強い要望があります。 当駅は利用者数2000人/日未満であり、国の基本方針における数値上の目標から外れているため、鉄道事業者とも実施時期について協議しているところです。 目標の対象から外れていても、バリアフリー化に対する国の補助制度は活用できるのかご教授ください。</p>
<p>遠州鉄道株式会社</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー整備ガイドラインが常に改訂されているので、過去に整備済みの施設も改定後ガイドラインに合わせた整備を常に行わなければならない。</li> <li>・対応するにあたっての予算的な問題。</li> </ul>
<p>三重県 子ども・福祉部 地域福祉課</p>	<p>参考資料6 「新たなバリアフリーの取組みに関する対応状況 ①障害者用ICカードの導入」について、関西圏はPITAPAエリアで導入済みであり、関東圏はSuica・PASMOで令和4年度後半を目処に導入予定ということですが、中部圏ではそのような動きはあるのでしょうか？</p>

組織	内容
<p style="text-align: center;">特定非営利活動法人 愛知県精神障害者家族会連合会 (あいかれん)</p>	<p>【参考資料 6】 2ページ 精神障害者割引の導入促進</p> <p>問：「厚生労働省や事業者と実務的な検討・調整をすすめているところ」書いてありますが、障害特性を知りうる関係者およびに当事者の参加されたなかで検討がされているのでしょうか。</p> <p>令和4年4月15日</p> <p>近鉄が「NEWS RELEASE」“鉄軌道旅客運賃の改定を申請しました”にて11ページ</p> <p>1 2. 運賃・料金の多様化推進</p> <p>(1) 精神障害者割引の導入</p> <p>今回の運賃改定を機に、精神障害者保健福祉手帳をお持ちのお客様にも、身体障害者割引、知的障害者割引と同様の割引を実施します。</p> <p>このような内容が近鉄のホームページに掲載されています。</p> <p>多数の大手鉄道事業者の割引規定は、障害の機能を基準とした等級で割引規定があります。例として「100km以下の割引は介助者同伴」の条件があげられます。</p> <p>これを精神障害者に適用すると、割引される対象者は、ごく限られた者となり、割引制度があってもないに等しい制度となること危惧します。あるべき姿は、精神障害者が地域移行・地域定着を果たすために、ハンディキャップを埋めるものでなければなりません。そして自立した生活、就労に向けての取り組みが実現できるよう社会の仕組みを変えていくべきと思います。</p>

## 困りごと・事業者や行政機関へのご要望

参考資料 2

組織	内容
<p>特定非営利活動法人 子育て支援のNPOまめっこ</p>	<p>資料11全国の鉄道駅バリアフリーについて 無人駅が増える中、乗降人数に限らずバリアフリーの駅が整備される事は非常にありがたい。 ホームドア、エレベーターの優先順位が高い事は理解できるので、トイレや駅周辺敷地内のバリアフリー化もこのバリアフリー料金の収益が利用できるようにして欲しい。 バリアフリーという事を考えた時に、一体的なバリアフリーでないと意味がないと思う。</p>
<p>特定非営利活動法人 子育て支援のNPOまめっこ</p>	<p>男性が一人で子どもを連れて出かけることが当たり前になってきたので、駅の男性トイレの全ての個室にも、ベビーキープ、おむつ替えシートを標準装備してほしいです。</p>
<p>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</p>	<p>参考資料6—P 3 3 参加者の声が読めない…</p>
<p>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</p>	<p>車いす対応のレンタカー、手動装置付きのレンタカーなど、多様なレンタカーの貸し出しができるとうありがたい。</p>
<p>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</p>	<p>今回の会議の中にも出てきますが、「車いす席」。 確かに車いすのまま利用できるスペースも必要ですが、車いす利用者が席に移乗したいこともあります。 例えば、映画館、電車など長時間座る場合や、見る角度が必要なもの。車いすでは真正面を見ることができ、角度のあるナナメ上、真上など見るには難しい。席に移乗したくても階段上の通路で席に近づくことができない。特に映画館は、同行者と見たいこともあり、横に同行者の席も必要となるが、それがパイプ椅子というのも何だか…。です。見たい場所に近い席から見れるのがベスト。多様な選択肢ができるとうありがたい。</p>

## 困りごと・事業者や行政機関へのご要望

参考資料 2

組織	内容
社会福祉法人 名古屋ライトハウス	<p>以前、資料を頂きました、危険と思われる踏切について、今後、どのような対策を考えられているのでしょうか？踏切の場合、鉄道会社なのか、道路管理者なのか？</p> <p>以前、お話ししましたように視覚障害者にとっては踏切の中過疎とかがわからず、また、導線がわからず、線路内に迷い込み、電車との接触する可能性があります。</p> <p>誘導ブロック・警告ブロック・エスコートゾーンを敷設することが有効かと思われます。</p>

# 当事者目線にたった バリアフリー評価指標のあり方の検討

---

## 現状（課題）

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

## 施策の内容

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

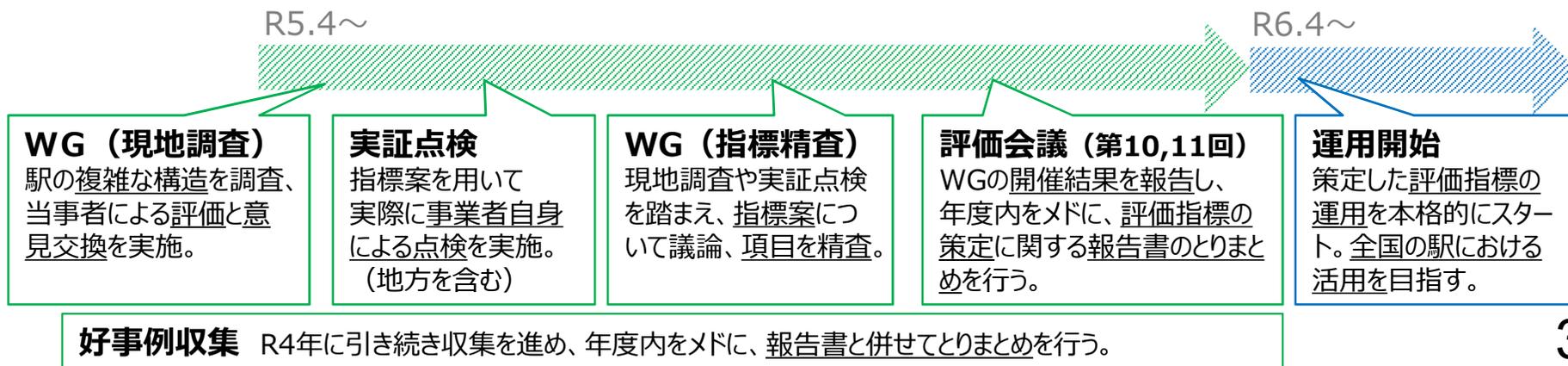


## 今後の進め方

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

（※）移動等円滑化評価会議：  
バリアフリー法に基づき、当事者参画の下、定期的にバリアフリー化の進展状況を把握・評価するための会議。

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



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

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

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

...

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

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

# 移動等円滑化評価会議における 主なご意見と国土交通省等の対応状況

---

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

## 移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況②

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



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



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

# 移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有

---

全国のJRで導入が進められている「アシストマルス」について、北海道では「話せる券売機」として、現在は札幌近郊の駅に設置されている。

聴覚・視覚障害を有する利用客は、切符を購入する際に窓口利用が多く、話せる券売機の利用が少ないため、オペレーターも障害を有する利用客への対応の経験が少ないのが現状。

今般、話せる券売機の周知及びオペレーターの対応の向上、また、付随する筆談プレートの実用性の検証を目的として、実際に障害を有する利用客に話せる券売機を操作していただく体験会を開催。

- 日時：令和3年10月19日(火) 14:00～
- 場所：札幌駅東口「話せる券売機」
- 主催：北海道旅客鉄道株式会社
- 協力：北星学園大学  
(鈴木教授、聴覚障害1名、視覚障害1名)  
北海道運輸局交通政策部バリアフリー推進課

## ○体験者の感想

- ・話せる券売機があるということ自体知らなかったもので、今回の体験会で知ることができてとても良かったです。また、支払いをする際に受話器からハンズフリーに切り替えてくれたのはとても良い対応だと感じました。今日感じたことを同じ障害を持っている方にも伝えたいと思います。
- ・話せる券売機については知っていましたが、利用したことがなかったので、今回を通して利用方法が学べてよかったです。

## 話せる券売機(イメージ)



筆談プレート



体験会の様子

- ▶ 仙台市交通局では、令和6年度から運用開始を予定している、地下鉄南北線新型車両のバリアフリー設備説明会を、令和3年11月29日に開催しました。
- ▶ 障害当事者（団体）が出席し、新型車両のバリアフリー設備の説明を受けるとともに、新型車両の段差や手すりを模擬的に再現したものを実際に体験して意見交換を行いました。

## 新型車両のバリアフリー設備の概要

### ●車椅子ベビーカースペース：

- ・ 現行車両では1編成（4両）あたり、2ないし3個所の車いすスペースとなっていたが、新型車両では各車両に1個所設置。
- ・ 低身長者、ベビーカー利用者等の利用を考慮し、2段横手すりを設置。
- ・ 上記2段横手すりの下段は、ベビーカー利用者や車いす補助者等の一時的な腰置きに使用出来るようにクッションを設置。

### ●優先席：

- ・ 3人掛けのシートを全て優先席としたことにより、現行車両より優先席数が増加。（32席→36席）
- ・ 着席者の左右どちらかに手すりがあることで、立ち座りしやすいよう考慮し、2席毎に縦手すりを1本設置。（一般席も同様）

### ●ホームの段差・隙間の縮小：

- ・ 現行車両ではホームとの最大段差が約6cmあるが、新型車両では車体の低床化により段差を約3cmに縮小。
- ・ 地下鉄東西線でも採用されている隙間調整材を使用して、現状で約7cmの隙間を約3cmまで縮小。

### ●乗降口周りの設備：

- ・ 端部を認識しやすくするため、乗降口部分に黄色床敷物を設置。
- ・ 扉の位置や動作状況を認識しやすくするため、各乗降口の上部に扉の開閉動作を示すドア開閉ランプとチャイムを設置。
- ・ 液晶の車内案内表示装置により、次停車駅の扉開方向や運行等に関する異常時の情報提供を実施。

## 当日の様子



## 当日の主な意見

- ・ ホームとの段差が3cmでも車いす利用者の単独乗車は難しい。
- ・ 車内案内表示は黒背景に白文字の方が見やすい。
- ・ 車いす用の固定ベルト収納場所には蓋があり、ベルトが外から見えずらく、隠されているようで使いづらい。

- ・東京都では、従来より、市区町村向けに、マスタープラン(MP)・基本構想の策定経費について、国と協調して補助を行っているところ。
- ・一方、都内のMP・基本構想の策定に伸び悩みが見られることから、各自治体のバリアフリーへの取組や課題等について意見交換、既にMPを作成した自治体の取組状況の共有などを通じて、策定に向けた取組を促すため「勉強会」を開催。
- ・国(運輸局・整備局)もこれに参加し、バリアフリープロモーターの先生を紹介したほか、制度に係る自治体からの相談にも対応した。

## 1.日時等

(1)第1回目(7月15日～16日 オンライン開催)

＜小グループ勉強会・相談会：各回2時間＞

- ・類似の事業進捗・課題を抱える自治体について、事前アンケートや相談内容に基づき、グルーピングし、ディスカッションを実施。

日時	テーマ	主な意見交換	参加数
7/15 PM	基本構想策定後のPDCA(その1)	・特定事業計画、特定道路 ・ハード整備の当事者参画、補助金	1区3市
7/16 AM	基本構想策定後のPDCA(その2)	・生活関連施設 ・コロナ禍の進め方 ・促進方針策定後の基本構想改定	2区1市
7/16 PM	基本構想策定エリア拡大 促進方針の策定	・庁内調整、協議会の立ち上げ ・地区範囲の設定 ・住民、障害当事者の意見聴取、まちあるき ・基本構想策定の成果の定量的評価	4区

(2)第2回目(10月12日 オンライン開催：参加自治体数(9区10市))

＜全体講演＞

- ・全体会議として多くの参加者と意見交換等をしたい、立ち上げ時の詳細が知りたいとの要望が多数あったため開催。
- ・大田区より事例紹介(令和2年3月 マスタープラン策定)
- ・新宿区より事例紹介(令和3年11月 マスタープラン策定)
- ・BFプロモーター(中央大学研究開発機構 助教 丹羽先生)より事例紹介

## 2.参加した自治体からの感想等

- ・策定にあたっての流れや地区の設定など、実務上のお話を聞くことが出来て、庁内検討を進めるイメージづくりにつながった。
- ・他の区市の状況を聞ける場があり大変参考になったので、引き続き、この場があるとありがたい。
- ・実際の策定事例などを踏まえ、ポイントや気を付けた方がいい内容等、こうした情報共有の機会があるとレベルアップにつながる。

日時： 令和3年10月28日（木） 12:45 ~ 15:00  
場所： 直江津港ターミナル（新潟県上越市）  
内容： ジェットfoil船内・直江津港ターミナル内の施設見学、意見交換  
参加者： 移動等円滑化評価会議北陸信越分科会委員等 14名  
協力： 佐渡汽船株式会社、佐渡汽船シippマネジメント株式会社、古川海運株式会社  
主催： 移動等円滑化評価会議北陸信越分科会事務局



### ■参加者からの意見等

#### （ジェットfoil）

- ・ スロープについては、黒色だと視覚的に傾きを感じづらいので、ラインを引いて変化が分かるようにするとか、「段差があります」などのメッセージによる案内があるとよいと思う。
- ・ 船内では車いす使用者が進行方法に向いて座れない（横向きで車いすが固定される）ことは残念なので、例えば、座席を外して車いすスペースを広げるとか、荷物置き場の一部を専用スペースとして活用するとか、車いす固定用のフックを何カ所かに付けて座席を選べるような環境にするなど、解消に向けて検討してほしい。やはり、長時間の運航であることを考慮すると、開放感がある場所にいたいと感じる。
- ・ 車いす使用者に限らず、高齢者、ベビーカー等を利用した乗船も想定されることから、多様な使い勝手の良いスペースが一つできるとよいと感じた。

#### （ターミナル）

- ・ 「障害者手帳をお持ちの方は窓口へ」という案内になっているが、小柄な方や車いす利用者は窓口の高さが一定のため、やりとりが大変ではないかと感じたので、ボタンを押すと係員が出てきてくれるとか、1カ所低いカウンターを設置するといった対応があるとよいと思う。
- ・ 耳が聞こえない方への対応として、窓口で「筆談希望の方はお声かけください」等の案内があるとよいと思う。
- ・ 女子トイレにも一室でいいので、車いすで入れる個室があるとよいと思う。
- ・ エレベーターは重量的にも、広さ的にも、付き添いが一緒に乗ることができなかった点で、不安感があった。
- ・ 車いすでのエスカレーターの上り下りを初めて体験したが、非常に安心して乗り降りができた。
- ・ 車いす使用者が来たらどこから案内してくれるのか、イメージがつかみにくいので、もう少し丁寧な案内があるとよいと感じた。

### ■事業者より

- ・ スロープの安全対策や筆談の窓口案内については、すぐに対応していきたいと思う。費用がかかる部分については、すぐに改善することは難しい。
- ・ もともとバリアフリーに適合していない船舶をバリアフリー化させており、座席の取り外しも簡単にはできないため、ジェットfoilの進行方向を向けない座席の問題については対応が難しい。また、固定用フックの取り付けは可能かもしれないが、車いすを置くスペースや、他のお客さんの座席との兼ね合い等も考慮する必要があるため、実施にあたっては検討する必要がある。
- ・ いただいた意見は、社内で共有を図りながら対応を検討していきたい。



【ジェットfoil船内】



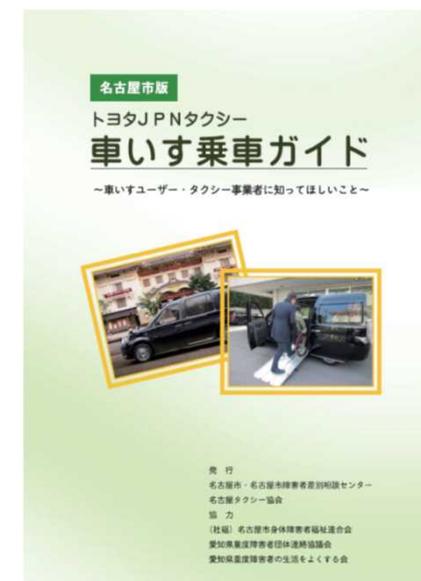
【直江津港ターミナル内】



- ★ 障害者団体とタクシー業界「意見交換会（仮）」
  - …「第6回UDタクシーの乗車トラブル防止に向けた意見交換会」
  - …改正障害者差別解消法への対応について
- ★ 実施時期 令和3年11月2日（火）
- ★ 参加者 名古屋市身体障害者福祉連合会、愛知県重度障害者の生活をよくする会、社会福祉法人AJU自立の家、愛知県障害フォーラム事務局、愛知県重度障害者団体連絡協議会、名古屋市障害者差別相談センター、名古屋市、名古屋タクシー協会（オブザーバー）放送大学学園、中部運輸局

## 内容

- ◆ 放送大学「生涯学習支援番組」の企画で、「**社会福祉と法**」～求められる「**合理的配慮**」とは～と題して、意見交換会の模様を撮影。  
→今後、放送大学の授業として、放映される予定
- ◆ 「JPNタクシー車いす乗車ガイド」関係について
  - ①ガイドの活用状況
  - ②体験乗車会等の今後の活用方法について
  - ③ガイドの見直し・改良の必要性について
  - ④国土交通省事務連絡「UDタクシーにおける料金の適正な取扱いについて」
- ◆ 「JPNタクシー車いす乗車ガイド」以外の障害者向けガイドの作成について
- ◆ ミライID本人確認アプリの導入環境、UDタクシーの導入状況について



# 【近畿分科会】大阪・関西万博 UDガイドライン検討会への参画について



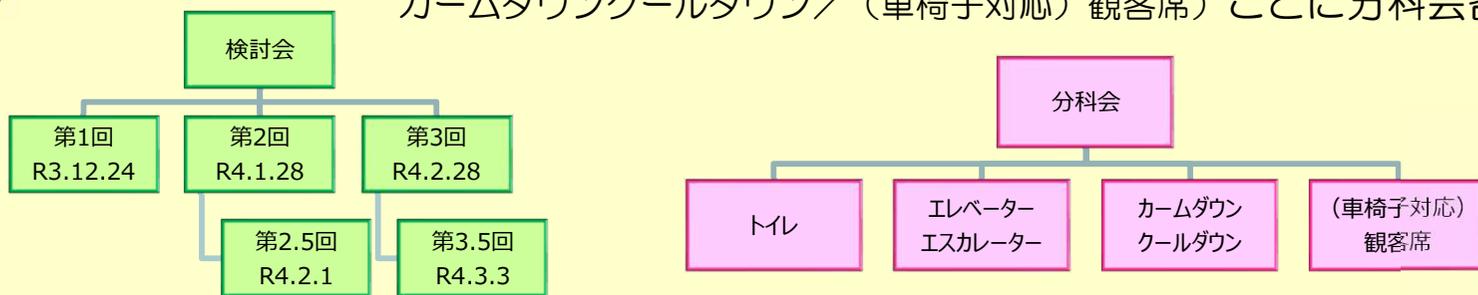
## 経緯

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



## 概要

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



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

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



## 【近畿分科会】エレベーター モックアップ検証実施まとめ①

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

実施日：令和3年10月27日 14時～16時50分

主催者：自立生活センター リングリング 中尾代表、寺田事務局長、石地氏

参加者：神戸市交通局 高速鉄道部施設課 丸田設備更新担当課長、上田氏

神戸市 福祉局 障害福祉課 星島課長、亀徳担当係長

近畿分科会 三星会長、新田委員（学識者）、

六條委員、鈴木委員、尾上委員（障害者団体）

近畿運輸局 鉄道部 技術・防災課 平山専門官、

バリアフリー推進課 清良井課長、大當課長補佐、清水専門官

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

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

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



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



気づき

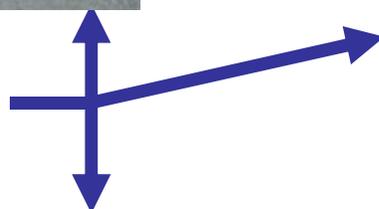
EV使用時、入口操作盤は扉より手前に出ていると車椅子を切り返さずに入れる。(右図) ⇒利便性向上



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



袖部を10cm、20cm・・・  
と変化させ車椅子横並びを検証



### 気づき

車椅子使用者はEV内に入る時は袖無し側ではなく有り側に停車させる傾向にある

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



袖部を10cm、20cm・・・50cmと変化させ、物理的・精神的な車椅子使用における負担を使用を検証 **11**

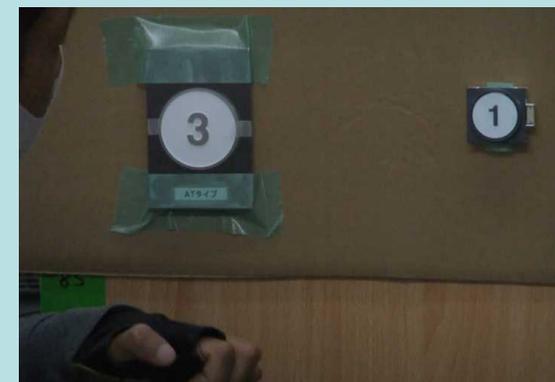


「壁面鏡」の床からの高さを  
変化させ後方にいる他の利用  
者の視認性を検証



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

【頸椎損傷】



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

【視覚障害（全盲）】



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

## 【知的障害】



ピクト・数字・平仮名等様々な種類のボタンを投影しわかりやすさを検証



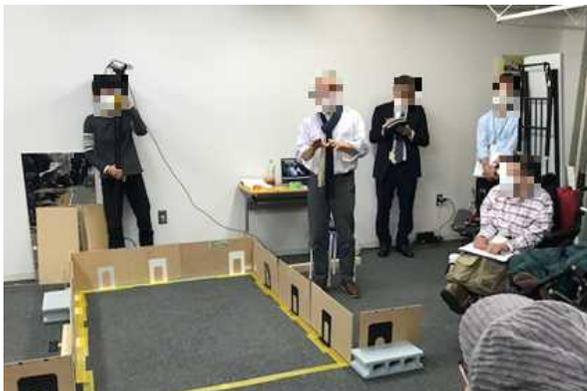
大きさの異なるボタンを並べ、押しやすさ、見やすさを検証

## 気づき

知的障害者にとって音声ガイダンスは必要  
⇒不安軽減に繋がる

～講評～

(事業者・学識者・近畿分科会委員・自治体)



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

～発達障害啓発メッセージを動画でPR～

岡山県では障害者週間にあたり、共生社会の実現に向け、障害のある人の福祉についての関心と理解を深めるとともに、障害のある人の社会参加を促進するため、ファジアーノ岡山と連携した啓発活動を実施しました。

ファジアーノ岡山と連携した啓発イベント

【日時】令和3年12月5日(日)10時～13時

(対ジェフユナイテッド千葉戦キックオフ前)

【会場】岡山県総合グラウンド陸上競技場前広場

特設ブース(岡山市北区いずみ町2-1-11)

【内容】・障害に関するポスター、パネルの展示

- ・啓発チラシ入りのポケットティッシュの配布
- ・障害に関するマークを活用したダーツゲーム
- ・東京2020パラリンピック聖火リレー岡山県聖火フェスティバルで使用した聖火トーチ及び公式ランタンの展示



発達障害啓発メッセージ動画の作成・放映

【概要】ファジアーノ岡山マスコットの「ファジ丸」と発達障害理解促進を目指す「アスのワニプロジェクト」のシンボルキャラクターを活用した啓発メッセージ動画を作成しファジアーノ岡山ホームゲームのハーフタイムで放映

【日時】令和3年12月5日(日)

(対ジェフユナイテッド千葉戦ハーフタイム)



香川大学の坂井聡教授・宮崎英一教授はソフトバンク株式会社(以下「ソフトバンク」と共同で、「アシストガイド\*」を用いて「公共交通機関における知的・発達障害者を対象としたアシストガイド活用の実証実験～ 利用体験 = 当事者の不安を払拭する成功体験を目指して～」を行った。

◎本実証実験の狙い

知的・発達障害のある人の中には、外出時にはいつもと違う環境になるため全体の見通しが持てず、不安を感じたり、パニックになってしまったりする人がいる。このため、これらの人が安心して公共交通機関が利用できる環境構築が求められている。現在、多くの公共交通機関は車椅子の利用者等、身体障害のある人へのサポートは、既にある程度の対応ノウハウを有している。しかし知的・発達障害のある人は、外見からはその困難さが分かりにくい上、公共交通機関側も対応サポートが未経験な部分を含めてまだ不十分な場合が多い。そのため、知的・発達障害のある人の中には、一人で公共交通機関を利用して外出することをためらう人もいる。しかし、坂井研究室・宮崎研究室のアドバイスの下、ソフトバンクが開発したアシストガイド\*を用いる事で、公共交通機関側のサポートが可能であれば、公共交通機関を利用して出かけることができるようになるなど知的・発達障害のある人の自立支援を促し、就学・就職・余暇における生活の質を向上させる事が期待できる。



当事者・支援者の感想

- Hさん**

  - 知らない駅に行くとき、写真で行きかたが見られるとシミュレーションができるので安心
  - 次はバスでやってみたい
- Aさんのお母さん**

  - 本人は一人で移動したことはなく、今回の実験は「冒険」「乗車する」以外は一人でできないと思っていたので驚いた
  - こういった取り組みはとても心強く、発達障がい支援の明るい未来が見えました

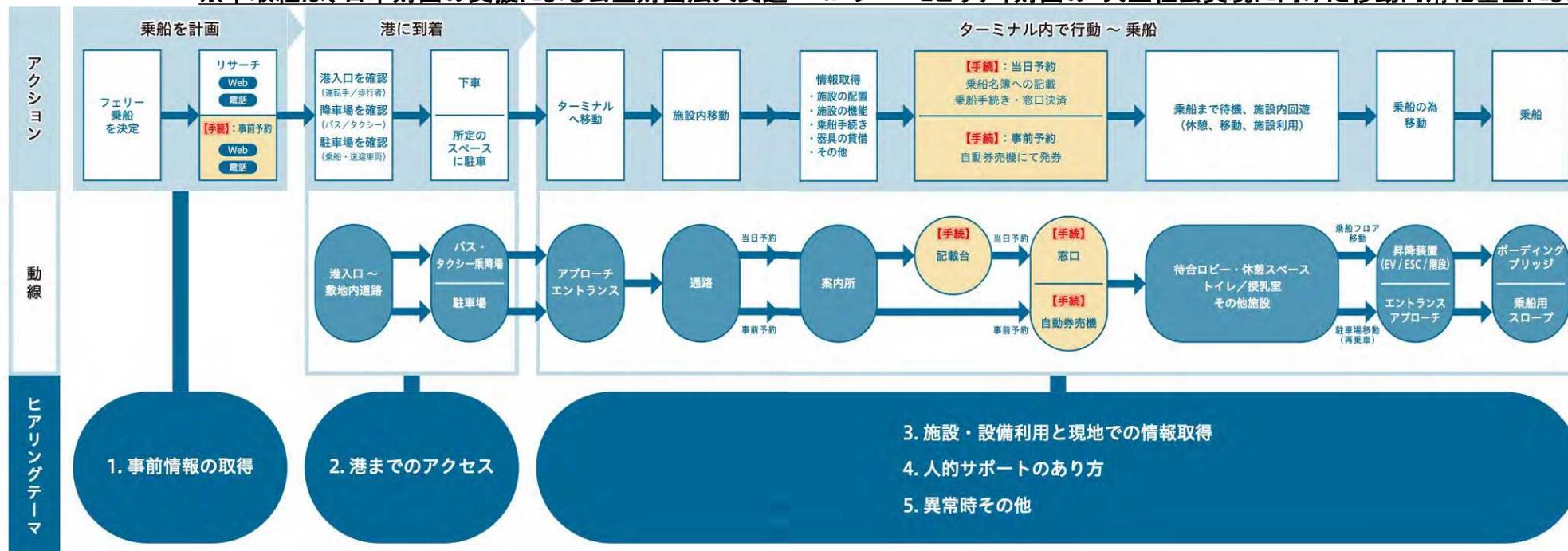
\*アシストガイド

ソフトバンクが提供している、困りごとを抱える人（例として知的・発達障害のある人）のためのアプリケーション。「やること」や「やり方」を可視化することで、困りごとを抱える人がひとりで行動し、本来の力を発揮できるようにアシストする。香川大学は、ソフトバンクと共同研究を行い、アシストガイドの利便性向上や利用拡大に取り組み、具体的な支援の在り方や活用方法の調査、普及活動などを実施している。

## 取組概要

2022年10月に完成予定の「別府港フェリーターミナル」の建設において、実施主体の株式会社フェリーさんふらわあ、別府市内の障害当事者団体のNPO法人自立支援センターおおいた等と協働し、計画の段階から障害当事者の参画を行い、「別府港UDターミナル推進協議会」を開催して、2021年7月に旅客船ターミナル等における高齢者、障害者等の移動円滑化に係る提言書を取りまとめ、2021年11月30日に本提言書の手交式を行った。

※本取組は、日本財団の支援による公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団の「共生社会実現に向けた移動円滑化基金により実施。



### 【ヒアリングの実施】

- フェリー乗船までに想定される、乗船計画の立案からターミナルの施設利用～乗船までのアクションと、場面／施設・設備の導線を整理し、ヒアリングテーマの設定を行った。
- ヒアリングテーマについて、様々な障害特性のある障害当事者にヒアリングを実施し、旅客船ターミナルにおける利用者ニーズの把握と現状の課題抽出を行い、新ターミナルの各所の設計における、配慮のポイントを整理した。

### 3. ヒアリング障害者団体と障害特性

- ・主に肢体不自由
- ・肢体不自由(医療的ケア児・者)
- ・内部障害(オストメイト)
- ・聴覚障害(難聴)
- ・視覚障害
- ・精神障害、発達障害



(写真は提言書手交式の様子)

## 今後の取り組み

今後、設計・工事の各段階において、機能の評価を実施していくとともに、継続的な課題の共有と改善に向けた検討を行うことで、より良いターミナルの実現を目指すこととしている。

また、合わせて情報媒体(Web、パンフレット等)の整備、情報発信の仕組み、現地におけるコミュニケーションツールの開発、スタッフの接遇に関する教育プログラムの実施についても、関係各所との連携を図りながら継続的に取り組むこととしている。

※出典:別府港UDターミナル推進協議会(2021.7)『別府港UDターミナル提言書』より

## 目的

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

(評価会議九州分科会、別府港UDターミナル推進協議会 協働事業)



令和3年11月16日(1日目)

神戸港～大分港

令和3年11月17日(2日目)

大分港～別府港～【意見交換会】～海地獄～大分空港

令和4年1月26日

乗船体験報告会(近畿・九州分科会合同・WEB開催)

【参加者レポート】



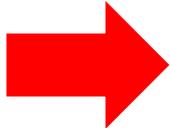
# 【近畿・九州分科会協働事業】フェリーさんふらわあ乗船体験②



## 1日目(船内編)

その他にも聴覚障害者にとって緊急時のことを考えると不安なので  
 △のぞき穴がほしい  
 △フラッシュライト等、音声以外の情報がほしい  
 といったお話も聞きました。

**(当初)**  
 スタンダード  
 (シングルルーム)



**(結果)**  
 ツーリスト  
 ルーム



車椅子ユーザー(介助者なし)にスタンダード(シングルルーム)をご用意。  
 スタッフが事前にドアの幅等を確認していたが…実はこんな問題が！  
 △ドアが内開きで重く、1人で入室できない。  
 △ドアのストッパーがない。  
 △バリアフリールームは、普通より多少広めだが、電動車椅子では回転できない。

最終的には、フェリーさんふらわあ様のご厚意及び柔軟なご対応により、  
 ツーリストルームへ部屋移動が出来たことで、左記問題は解消することができた。  
 ○バリアフリートイレ・シャワーが目の前。  
 ○引き戸  
 △部屋に上がるためには段差を超える必要がある



ちなみに、デラックスルームでは…  
 △ドアの角にあるクローゼットがバリア  
 となっている。  
 △バルコニーへの出入り幅が狭め



◎夕食(おいしかった!)  
 (さんふらわあカレーとサラダ)

バリアフリートイレ・シャワーにも課題あり！  
 ×トイレを使用してる人がいたら他の方が  
 シャワーが使えない  
 ●逆も同様。  
 ●男女だと特に気を遣うことに。

## 2日目(ターミナル見学)



リフト付きの大型観光バス  
 車椅子が6台搭載可！



別府港ターミナル

# 【近畿・九州分科会協働事業】フェリーさんふらわあ乗船体験③



## 2日目(意見交換会)



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

意見交換会后、昼食場所へ移動のためバスに乗ろうとすると・・・><



**リフトが動かない!**

UDタクシー乗車体験が急遽追加されました。 ラッキー♪



## 2日目(大分空港見学)

乗り換え用車椅子  
(非金属製)

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



蹴込み重要!



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

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



今後地方も含めたバリアフリー化等の課題を解消するため、行政・事業者・運動の先輩・地域で活動している多様な講師の方々から学び、参加者同士のディスカッションを通じて、地域で発言する障害者の養成することを目的に開催。

＜日時＞ 令和3年11月30日(火)、12月14日(火)、12月17日(金)

＜場所＞ オンライン

＜対象者＞ 障がいのある方

＜主催＞ 特定非営利活動法人DPI日本会議・第14期バリアフリー障害担当者リーダー養成研修in沖縄実行委員会

＜共催＞ 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

### ＜概要＞

#### 1日目

- ・沖縄のバリアフリー運動：沖縄の交通アクセスの過去の状況  
：当事者が参画した接遇研修
- ・グループワーク：それぞれの地域での課題  
：新型コロナウイルス感染拡大の影響
- ・小中学生向けバリアフリー教材の学校の使用例

#### 2日目

- ・当事者参画の下での研修について
- ・シンポジウム：バス運転手の接遇研修について  
：当事者参画の交通計画づくりについて
- ・グループワーク：地元の交通事業者の接遇研修

#### 3日目

- ・バリアフリー法改正と行政への働きかけ
- ・観光とバリアフリー
- ・グループワーク：どう解決していくか

第14期バリアフリー障害担当者リーダー養成研修 in 沖縄

障害があっても大丈夫！みんな一緒に社会参加！

この研修は去年から、コロナウイルス感染症の拡大にもない、Zoomにて開催しています。皆さんの地域のバリアフリーはどうなっているのか？意見交換を行うきっかけ作りになったらと思っています。

日程：2021年 11/30(火) 10時～15時 12/14(火) 10時～15時 12/17(金) 10時～15時 3日間

募集人数：15名程度 ※各地域の障害者を広く募集します。

受講料：5,000円 ※全日程参加を原則とします。

※受講料には、研修参加費用および研修テキスト代が含まれています。  
 ※お申し込みは、口座振込みになります。(別途振込手数料がかかります)  
 ※申込先は受講予定通知にてお知らせいたします。

募集期間：下記Googleフォームか、随時申し込み簡に入力FAXかメールにて申し込みください  
 締切：2021年10月29日(金)

※お申し込み多数の場合は、参加人数を調整させていただきます。ご了承ください。  
 ※申し込み用GoogleフォームのQRコード

お申し込みをおい合わせ先  
 自立生活センターまんだ  
 〒906-0012 沖縄県宜野湾市平良産地790-2  
 電話：0980-79-0341/FAX：0980-79-0324  
 E-Mail：amimurako@th.bisho.ne.jp  
 担当：新屋、吉田

主催：特定非営利活動法人DPI日本会議  
 共催：交通エコロジー・モビリティ財団  
 後援：国土交通省 沖縄県 一般社団法人沖縄県バス協会  
 特定非営利活動法人バリアフリーネットワーク会  
 日本障害者フォーラム(JDF) ヒールファーストジャパン  
 全国自立生活センター協議会 DPI日本会議バリアフリー部会

研修チラシ

第14期バリアフリー障害担当者リーダー養成研修 in 沖縄

主催：特定非営利活動法人DPI日本会議  
 第14期バリアフリー障害担当者リーダー養成in沖縄 実行委員会  
 共催：交通エコロジー・モビリティ財団  
 後援：国土交通省 沖縄県 一般社団法人沖縄県バス協会  
 全国自立生活センター協議会 (JIL)  
 DPI日本会議バリアフリー部会

沖縄県の路線の概要

電化路線  
 乗換・乗り継ぎ  
 乗換の目安  
 ・乗換待ちによる外国人乗客の利便性向上。  
 ・観光客がわかりやすい。

研修の様子

## 国土交通省等における最近の主な取組

---

- 令和3年6月、第2回本省ユニバーサルデザイン推進本部 本部会議において、**当事者の利便性の改善や負担軽減効果の大きい4つの取組**について、**全国展開等を目指していく**ことを決定。
- 現在の対応状況は以下のとおり。

取組項目	現在（令和4年1月時点）の対応状況
① 障害者用ICカードの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 関東圏の鉄道・バスにおけるSuica・PASMOについて、令和4年度後半をメドに導入予定</li> <li>○ <b>令和3年度補正予算による支援措置</b>を踏まえ、関係各局において導入促進に向けた事業者・事業者団体との調整を進めているところ</li> </ul>
② 特急車両車椅子用フリースペース導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 昨年3月に、障害者団体、鉄道事業者等で構成される「特急車両におけるバリアフリー対策に関する意見交換会」を設置</li> <li>○ <b>とりまとめを踏まえ、年度内に省令・ガイドラインの改正の予定</b></li> </ul>
③ ウェブによる障害者用乗車券等の予約決済の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>令和3年度補正予算による支援措置</b>を踏まえ、関係各局において導入促進に向けた事業者・事業者団体との調整を進めているところ</li> </ul>
④ 精神障害者割引の導入促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国会の請願採択等を踏まえ、各事業者に対し、導入要請を実施</li> <li>○ <b>障害の程度に対する割引適用の範囲のあり方等について、厚労省や事業者と実務的な検討・調整</b>を進めているところ</li> </ul>

## 1. 特急車両のバリアフリー対策に関する意見交換会

- 新幹線車両については、障害者団体、新幹線を運行するJR各社等で検討を行い、令和2年8月、「新幹線の新たなバリアフリー対策について」をとりまとめ、令和2年10月に移動等円滑化基準を改正し、令和3年7月以降に導入される新幹線車両については『車椅子用フリースペース(座席定員に応じて3席～6席以上の車椅子スペースで構成)』の設置が義務付けられた。
- 「真の共生社会の実現」のためには、車椅子使用者が今まで以上に様々な場所へ、快適な旅を楽しめる環境整備が重要であることから、特急車両のバリアフリー対策についても、関係者で構成する意見交換会を設置し、検討を行った。

注) 在来線における車椅子スペースの数については、平成30年3月の移動等円滑化基準の改正により、1列車につき2以上とされた(編成両数が3両以下の列車について1以上)

## 2. 検討項目

### (1) バリアフリー基準やガイドラインへ反映するもの

車椅子スペースの数・レイアウト、利便性の高い設備の仕様 など

### (2) その他

現行の車椅子対応座席等の申し込み方法・案内方法の改善

## 3. メンバー

- 障害者団体 (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)
- 鉄道事業者 (特急列車を運行する14事業者 (JR北、JR東、JR東海、JR西、JR四国、JR九州、東武、西武、京成、小田急、名鉄、近鉄、南海、西鉄))
- 国土交通省 (総合政策局、鉄道局(事務局))

## 4. スケジュール

- 令和3年3月18日 第1回意見交換会
  - ・特急車両におけるバリアフリー化の現状
  - ・障害者団体からの要望聴取① 等
- 令和3年4月28日 第2回意見交換会
  - ・鉄道事業者における取組事例① (JR東日本、近鉄) 等
- 令和3年5月31日 第3回意見交換会
  - ・鉄道事業者における取組事例② (京成、小田急) 等
- 令和3年7月26日 第4回意見交換会
  - ・障害者団体からの要望聴取② (必要な車椅子スペース数) 等
- 令和3年9月10日 第5回意見交換会
  - ・鉄道事業者からの意見聴取 (必要な車椅子スペース数)
  - ・車椅子対応座席のWeb予約 等
- 令和3年10月25日 第6回意見交換会
  - ・車椅子対応トイレ・コンセント位置に関する実証実験について
  - ・車椅子対応座席のWeb予約 等
- 令和3年11月26日 第7回意見交換会
  - ・本件の対象となる特急車両
- 令和3年12月2日 車椅子対応トイレ・コンセント位置等に関する実証実験
- 令和3年12月16日 第8回意見交換会
  - ・とりまとめについて
- 令和4年1月26日 第9回意見交換会 (とりまとめ)
  - ・とりまとめについて



特急車両における車椅子スペース設置例

1編成あたりの座席定員数 <sup>注1</sup>	車椅子スペース数 <sup>注2</sup>	要件	レイアウトのイメージ	備考
1001席以上 <sup>注3</sup>	6以上	①窓際席:2以上 ②移乗席:2以上 ③ストレッチャータイプ:2以上 (①、又は②と重複しても可)		(1)スペース数及び通路幅(ワゴンの通行等を考慮し400mm以上)については、新幹線におけるバリアフリー基準と同様としている。
500席以上	4以上	④介助席は移乗席と近接		(2)新幹線との相違点 新幹線においては、 ・介助席は移乗席に「隣接」して配置することを基本 ・500席未満の窓際席を2以上 ・手すりは不要としている。
500席未満 <sup>注4</sup>	3以上	①窓際席:1以上 ②移乗席:1以上 ③ストレッチャータイプ:2以上 (①、又は②と重複しても可)		

凡例: □ 車椅子スペースの近くに移乗席、その近接に介助席(一般席として使用することも可能) □ 車椅子用フリースペース ♿ 車椅子スペース

注1) 特急列車にあつては、車両の増結・分離など運行形態が多様なことから、基本編成における座席数を基準に車椅子スペース数を設定する。

注2) 現行の基準においては、1編成につき2カ所以上(3両編成以下の列車では1カ所以上)の車椅子スペースを設けることとされている(平成30年3月改正)

注3) 1編成あたりの座席定員が最大のもは844席(令和3年12月現在)

注4) 2両1編成の列車や1編成あたりの座席数が100席未満の列車については、運転室、トイレ等の共有スペースの面積が、総床面積に占める割合が大きく、配置できる座席数に制約があることに鑑み、車両の構造等に応じて、2カ所とすることができる。この場合、ストレッチャー型の車椅子の使用について配慮するとともに、車椅子使用者等から同一グループで3名以上の申し込みがあった場合には、できるだけ多くの利用が可能となるよう弾力的な対応について配慮する。

# 全国の鉄道駅バリアフリー化の加速について

## 第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）

鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、<sup>①</sup>都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するとともに、<sup>②</sup>地方部において既存の支援措置を重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。

### ① 鉄道駅バリアフリー料金について

- 令和3年12月28日（火）： **新たな料金制度を創設**（関係省令の改正等）
- 令和4年1月以降： 鉄道事業者より届出（三大都市圏内の駅を主な対象としてJR本州3社及び大手民鉄等を想定）
- 令和5年春以降： 料金徴収開始

### ② 地方部における支援措置の重点化について

- 市町村が作成するバリアフリー基本構想※に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー施設整備については、**補助率を現行の最大1/3から最大1/2に拡充**（令和4年度政府予算案）

※地域のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、関係者との協議や住民からの意見募集等を踏まえ、市町村が作成する具体的な事業計画【バリアフリー法第25条】

# 鉄道駅バリアフリー料金について

## 1. 制度概要

- 想定事業者：現在、JR本州3社及び大手民鉄等事業者が、三大都市圏内の駅を主な対象として導入を検討中。
- 対象設備：ホームドアやエレベーター等。
- 対象費用：対象設備に係る整備費（維持更新費含む）。
- 導入時期：昨年末に鉄道事業法に基づく料金（事前届出制）の対象に追加する省令改正（パブコメ含む）を実施。

## 2. 徴収水準

- 料金額の設定に当たっては、第2次交通政策基本計画における「都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築する」との考えを踏まえ、利用者に過度の負担感を与えないものとする。  
※ 「5円までの上乗せについては84%、10円までは65%が賛成」との利用者アンケート結果（H30.4実施）あり。
- また、通学定期料金については免除するなど家計負担へ配慮することを求める。

## 3. 透明性の確保

- 事業者において、事前届出時に整備・徴収計画を公表するとともに、毎年度、整備・徴収実績を公表。
- 国土交通省において、事前届出の際及び目標期間終了時（令和7年度末）等において、徴収額がバリアフリー整備額を超えていないことを確認することで、透明性を確保。
- 鉄道固有の設備であるホームドアは、市場原理が働きにくいことを踏まえ、その整備に当たっては、国における公共工事の請負契約と同様、一般競争入札に付すことを原則とするとともに、やむを得ず、随意契約とする場合は、整備実績の公表にあわせ、その理由や整備額等を事業者公表させる。これにより、利用者が他社と比較することを可能にする。

## 4. 導入効果

- 本料金の導入により、新たなバリアフリー目標を達成できる見込み。

# 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の概要について

## 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会）  
 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

## 3. 開催経緯（予定）

第1回 2020年11月 6日

○無人駅等の実態把握、障害者が無人駅等を利用する際の課題、要望

第2回 2020年12月21日

○鉄道事業者による無人駅の安全、円滑な利用に資する取組

第3回 2021年 3月12日

○課題等に対する鉄道事業者の当面の対応等

第4回 2021年 5月14日

○これまでの意見とりまとめ、今後の方向性

第5回 2021年 9月24日

○中間とりまとめ、駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドラインのアウトライン（案）

第6回 2022年 1月14日

○ガイドライン化に向けた検討課題

### ■意見交換会においてあげられた課題等及びガイドラインの方向性

#### 1. 障害当事者への適切な案内・情報提供の実施

- ・視覚障害者誘導用ブロックや音声による案内等が無い場合、駅務機器の位置や車両のドア位置等の把握が困難
- ・券売機がタッチパネル式のため使用できない
- ・輸送障害発生時等の緊急時の情報把握が困難
- ・障害当事者専用の窓口の設置やHPにおける連絡先の分かりやすさ 等

##### ガイドラインの方向性

- ・視覚障害者誘導用ブロック等による駅務機器への適切な誘導のための環境整備の点検
- ・施設体験会やソフト対策の実施
- ・ホームページやSNS等における文字や画像等による適切な情報提供内容の検討
- ・リアルタイムでコミュニケーション可能な環境整備の検討 等

参考：施設体験会の事例



(東京地下鉄株式会社)



(東日本旅客鉄道株式会社)

#### 2. 介助の申込み等にかかる事前連絡に関する認識の共有

- ・事前連絡がないと鉄道を利用できないといわれ、乗車できない、長時間待たされる
- ・事前連絡していたにもかかわらず鉄道事業者の連絡の行き違い等により乗降介助が受けられない
- ・無人であることを理由に有人駅での降車を求められた

##### ガイドラインの方向性

- ・事前連絡がない場合においても、可能な限り待ち時間が短くなるような環境の整備を検討
- ・障害当事者の利用情報が正しく伝わるアプリの活用
- ・無人駅であることのみをもって駅の利用を断る対応を行わないこと等社内で共有することが必要 等

参考：バリアフリーアプリを使用して情報伝達している事例



(東急電鉄株式会社)

#### 3. 乗務員による携帯スロープを活用した乗降介助の実施

- ・車椅子利用者から、事前連絡における待ち時間等に係る課題解決の一つの方策として、運転士や車掌などの乗務員が携帯スロープを活用する介助の実施

##### ガイドラインの方向性

- ・乗務員による乗降介助を実施することは有効であり、駅施設の段差やダイヤ、安全の確保など、考慮しながら導入に向け検討し、試行的に実施

参考：乗務員が介助している事例



運転席に携帯用スロープを常備



(熊本電気鉄道株式会社)

### ■「新技術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」との連携

新技術等を活用した安全対策は、無人駅の安全確保においても有用なものもあると考えられることから、鉄道事業者においては当該検討会の議論を注視しつつ、無人駅の安全対策にも有効と考えられる対策を活用

### ■その他の検討事項

ガイドライン策定に向け、上記以外に検討すべき事項として以下の項目が考えられ、今後意見交換会において検討を進めることが必要

- (1) 障害当事者の利用状況の現状把握等に関する事
- (2) 安全対策に関する事
- (3) 円滑な利用に関する事 等

**設置趣旨**

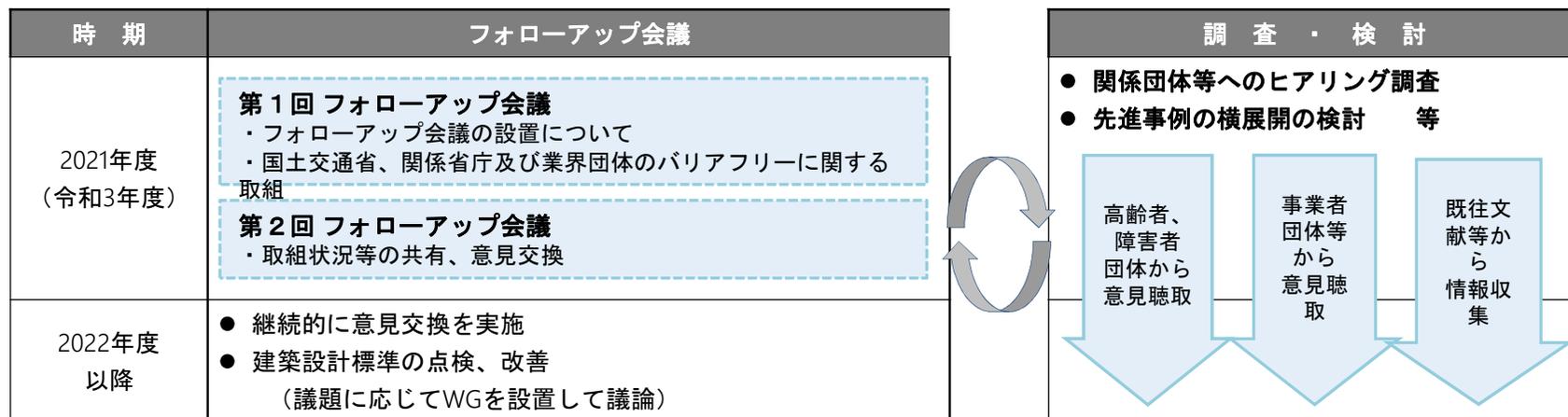
- 建築物のバリアフリー化に関するガイドラインである「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」については、これまで、定期的に、あるいは、個別テーマに応じて検討会を設置し、見直しを進めてきたところである（直近の改正：令和3年3月）。
- 建築物のバリアフリーに関する取組状況や課題等を共有するとともに、「建築設計標準」を継続的に点検、改善していくため、学識経験者、関係団体と情報共有、意見交換することを目的として、標記会議を設置する。

**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参加）  
※議題に応じて、メンバーを追加

**スケジュール**

- 10月1日に第1回会議を開催し、フォローアップ会議を設置。2月18日に第2回会議を開催。
- 来年度以降、年間2回程度の会議を開催し、継続的に意見交換を実施。





バリアフリー法に基づく基本構想・条例等の策定、小規模店舗をはじめとした既存建築ストックのバリアフリー改修工事等を支援し、障害者等が安心して暮らせる環境の整備を図る。【事業名：バリアフリー環境整備促進事業】

### 交付対象事業者

地方公共団体、民間事業者、協議会等

### 補助対象地域

- ①三大都市圏の既成市街地等
- ②人口5万人以上の市
- ③厚生労働省事業等の実施都市
- ④都市機能誘導区域の駅周辺
- ⑤バリアフリー基本構想、移動等円滑化促進方針、  
バリアフリー法第14条第3項に基づく条例を策定した区域

〔令和4年度より拡充〕

### 交付率

1/3を国費で支援

## 令和4年度 拡充項目等

### ■バリアフリー法に基づく条例・基本構想の策定への支援

#### ■既存建築物バリアフリー改修事業

##### 【対象建築物】

- 不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者・障害者等が利用する建築物（店舗等）
- バリアフリー条例による規制の対象となる建築物

##### 【補助対象】バリアフリー改修工事に要する費用

- ・段差の解消
- ・出入口、通路の幅の確保
- ・車椅子使用者用トイレの設置
- ・オストメイト設備を有するトイレの設置
- ・乳幼児用設備の設置
- ・ローカウンターの設置
- ・車椅子使用者用駐車施設の設置
- ・駐車場から店舗までの屋根設置
- ・視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ・点字・音声等による案内板の設置
- ・トイレ・客室へのフラッシュライトの設置
- ・集団補聴設備の設置 など



トイレのバリアフリー化



スロープの設置



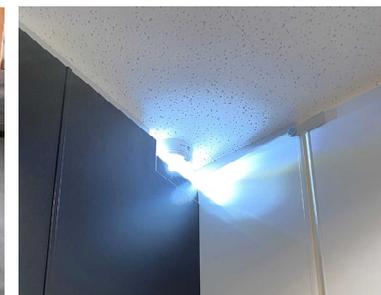
ローカウンターの設置



視覚障害者誘導用ブロック、  
点字による案内板の設置



集団補聴設備の設置



トイレへのフラッシュライトの  
設置

写真の出典：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（令和3年3月）

## 背景

- 東京オリンピック・パラリンピック大会を契機にバリアフリー化が進展
- 客席については、当事者参画のもと策定した「建築設計標準（客席追補版）」（H27公表）の周知を通じ、バリアフリー化が一定程度進んでいるものの、バリアフリー法上の対象施設（建築物特定施設）に非該当
- 更なるバリアフリー化の推進に向けて、バリアフリー法の対象施設への位置づけが必要

公布：令和3年度中  
施行：令和4年10月（予定）

## 措置の概要

### ①「劇場、観覧場、映画館、演芸場、集会場又は公会堂※の客席」を建築物特定施設に追加

※観劇、観覧等の用途に供する建築物を対象化

- ▶ 地方公共団体が、地域の実情等を踏まえて、条例で客席のバリアフリー化を義務付けることが可能に

### ②「客席」に対する移動等円滑化誘導基準を設定※

※具体的な水準については、「建築設計標準」、  
「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」等を勘案し、設定

- ▶ 容積率の特例措置※等を通じて、バリアフリー化を推進

※バリアフリー化に伴う増加分を容積率計算上控除



車椅子使用者用客席のイメージ

## 移動等円滑化誘導基準（案）

### 車椅子使用者用客席の割合 ※客席総数に応じて段階的に設定（2,000以下は、客室の基準と同じ）

- ・ 客席総数の **2%以上**（総客席数～200）
- ・ 客席総数の **1%+2以上**（総客席数201～2,000）
- ・ 客席総数の **0.75%+7以上**（総客席数2,000～）

### 車椅子使用者用客席の要件

- ・ 幅90cm × 奥行120cm以上で区画された、平坦な床
- ・ 同伴者用のスペース（客席等）を隣接して設置
- ・ 客席総数200超の場合には、2か所以上に分散して配置
- ・ 舞台等を容易に視認できる構造（サイトラインの確保）



## 検討趣旨

- 平成18年のバリアフリー法及び同法に基づく各政省令等の施行を受け、公園管理者等が公園施設の整備を行う際のより具体的な指針として、平成20年1月に「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」を策定
- 移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部改正も踏まえ、ハード・ソフトの両面から都市公園におけるバリアフリー化をより一層推進するため、平成24年3月に「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン（改訂版）」を作成
- 今般の改正バリアフリー法の完全施行（令和3年4月）や移動等円滑化の促進に関する基本方針の改訂（令和2年12月）に加え、バリアフリーを取り巻く社会経済情勢の変化に対応するため、学識経験者、当事者団体等からなる委員会を設置し、令和3年度中を目途に、都市公園の移動等円滑化整備ガイドラインの改訂を実施予定

## 改訂のポイント

### 1. 改正バリアフリー法への対応

- バリアフリー法改正により努力義務化された事項の記載の充実
  - ・高齢者障害者等用施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動
  - ・高齢者・障害者等に対するバリアフリー情報の提供
  - ・市町村に対するバリアフリー情報の提供

### 2. 計画・設計段階からの当事者参加の推進

- 計画・設計段階からの当事者参加を、都市公園のバリアフリー化の基本的考え方に位置付け

### 3. 「多機能トイレ」の利用集中、多様な利用者特性への対応

- 以下の観点から記載の充実・見直しをするとともに、「多機能トイレ」を「バリアフリースイートイレ」に改称
  - ・機能分散の推進
  - ・トイレ全般のバリアフリー水準の底上げ
  - ・多様な利用者特性に対応したバリアフリースイートイレの設備の充実

### 4. その他

- 移動等円滑化基準の規定をガイドラインの内容と区別して記載
- バリアフリーを取り巻く状況変化に対応した記載の見直し
  - ・出入口の車止め
  - ・野外劇場等の車椅子利用者用観覧スペース
  - ・車椅子利用者用駐車施設 等

## 委員会における検討体制

学識経験者、当事者団体、事業者、地方公共団体  
（委員長：金子忠一（前 東京農業大学 教授））

## 検討経緯

時期	実施内容
R3年9月	・当事者団体への意見聴取 ・地方公共団体等へのアンケート
R3年11月	第1回委員会開催
R3年11月	・当事者団体への意見聴取
R3年12月	第2回委員会開催
R4年1月	第3回委員会開催
R4年2月24日 ～3月17日	パブリックコメント
R4年3月（予定）	ガイドライン発出予定

## 道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会

### 【検討趣旨/概要】

- 令和2年5月のバリアフリー法改正によりバリアフリー基準適合義務の対象に旅客特定車両停留施設が追加されたことに伴い、道路移動等円滑化基準やガイドラインの策定について検討するため設置
- 令和4年1月に懇談会を開催し、道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)について議論を実施(令和4年3月に公表予定)

### 【検討体制】

- 座長：埼玉大学大学院 久保田教授
- 構成員：有識者(6名)、関係団体(10名)、事業者(3名)、官公庁(3名)
- オブザーバー：国交省(大臣官房、総合政策局、都市局、住宅局、自動車局)、警察庁交通局

## バリアフリー法の改正

### 【平成30年5月】

- 理念規定を設け、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
- 市町村がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設等

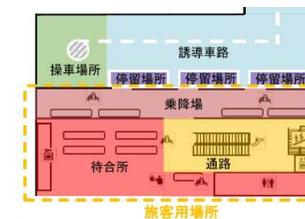
### 【令和2年5月】

- 公共交通事業者等に対するソフト基準順守義務の創設
- バリアフリー基準適合義務の対象に、旅客特定車両停留施設を追加等

## 道路移動等円滑化基準の改正

### 【令和3年3月】

- 旅客特定車両停留施設の構造に関する基準(ハード基準)、旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供に関する基準(ソフト基準)を追加



旅客特定車両停留施設の平面イメージ

## 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

### 【令和3年度】

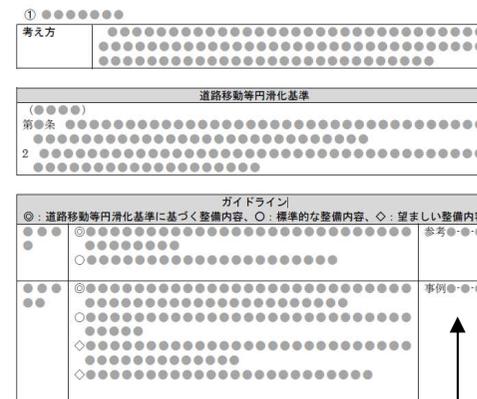
- 道路の移動等円滑化整備ガイドライン(平成23年改訂)を参考に、整備の基本的な考え方を示し、「◎道路移動等円滑化基準に基づく整備内容」「○標準的な整備内容」「◇望ましい整備内容」に分けて記載し、参考となる知見や事例等を充実
- 旅客特定車両停留施設の構造と旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供について、公共交通機関のガイドラインを参考に記載
- 整備を行う上で重要となる、関係機関(関連部局、事業者間等)の連携、当事者参加の考え方、「心のバリアフリー」の推進に関する記載を充実
- 自治体へのアンケート調査及びヒアリングを実施し、ユニバーサルデザインに関する好事例や取り組む際の留意点について記載
- 新たな道路施策(ほこみち、ゾーン30プラス、自動運行補助施設を活用したバス停への正着制御等)におけるユニバーサルデザインへの配慮
- ICTやデジタル等の最新技術を活用した事例等の記載を充実

考え方

道路移動等円滑化基準

ガイドライン

参考や事例



※R4.2.1からR4.3.2までパブリックコメントを実施。R4.3末に発出予定。

## バリアフリー教室の開催

- 高齢者・障害者等のバリアの体験等を通じ、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」の普及を目指して、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

## 交通事業者の接遇向上に向けた取組

- 「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**を策定。
- また、交通事業者が接遇ガイドラインに則った適切な対応を行うことができるよう、平成31年に**接遇研修モデルプログラム**を策定。
- さらに、「認知症施策推進大綱」(令和元年6月18日関係閣僚会議決定)に基づき、**接遇ガイドライン(認知症の人編)**を、加えて、新型コロナウイルス感染症対策を踏まえた接遇方法を取りまとめた**接遇ガイドライン(追補版)**を、令和3年に策定。
- なおこれらの内容について、今後、接遇研修モデルプログラムへの反映を予定。



## 高齢者障害者等用施設等の適正利用推進やあり方の検討

- 高齢者障害者等用施設等(バリアフリートイレ、車椅子使用者用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター、車両等の優先席等)の適正な利用の推進に向け、**ポスター等によるキャンペーン**を実施。
- 機能分散推進や多様な利用者特性への対応など**共生社会におけるトイレの今後のあり方**について検討を行い、令和3年にとりまとめ。
- さらに適正利用推進やハード整備の方向性など**車椅子使用者用駐車施設等のあり方**についても検討を行い、令和4年に方向性をとりまとめ。
- 上記とりまとめの内容については、**各種ガイドラインの改正等に反映**。



## 公共交通機関等におけるベビーカー利用円滑化推進

- 公共交通機関等におけるベビーカーを一層利用しやすい環境の整備に向け、**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、**ポスター等によるキャンペーン**を実施。



## 教育啓発特定事業の円滑な実施に向けた取組

- 令和2年バリアフリー法改正により、児童や住民の「心のバリアフリー」理解促進等のために市町村等が実施する事業として、「**教育啓発特定事業**」を創設。
- そこで、同事業の円滑な実施に向け、**具体的な取組内容や実施方法等**を検討する際の参考となるような**ガイドライン**を令和4年に策定予定。



▲取組の想定例

移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」を推進するため、市町村又は施設設置管理者等（「市町村等」という。）が行う次のいずれかの事業で、市町村が作成する基本構想に位置づけて実施するもの。  
基本構想に位置づけることにより、市町村等は特定事業計画を作成し、当該計画に基づいて事業を実施することとなる。

## ○ 学校連携教育事業（イ号事業） 文部科学省共管

- 移動等円滑化の促進に関する児童、生徒又は学生の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業

- ☆ 学校の間を活用した市町村等によるバリアフリー教室（障害当事者によるセミナーや車椅子サポート体験、高齢者疑似体験等）の開催
  - ☆ 旅客施設におけるバリアフリー教室の開催
- 等

※ 学校の教育活動との調和や教職員への過大な業務負担の防止を図るため、連携対象である学校と十分に事前に協議することが重要



小学生へのトイレ利用マナーに関するバリアフリー教室



小学生による公共交通の利用疑似体験

## ○ 理解協力啓発事業（ロ号事業）

- 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又は移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業

- ☆ 障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講習会やセミナーの開催
  - ☆ 公共交通事業者等の従業員を対象とした接客研修の実施
  - ☆ 優先席や車椅子利用者用駐車施設の適正利用に関するポスターの掲示
- 等



タクシー事業者におけるユニバーサルマナー研修



車椅子利用者用駐車施設等の適正利用啓発ポスター



### 検討趣旨

- R2バリアフリー法改正により創設された教育啓発特定事業について、実施主体となる市町村等が、**実施計画の策定、具体的な取組内容や実施方法等を検討する際の参考となるマニュアルが必要**。
- また、教育啓発特定事業として実施される「心のバリアフリー」などのソフト対策の取組について、**障害当事者等の参画による体験や交流を推進**するために必要な取組方法を検証し、「新しい日常」にも対応した**教育啓発特定事業の円滑な実施に向けたガイドラインを作成**する。

### 検討体制

#### 検討会の構成

- 委員：学識経験者、障害者団体等、公共交通事業者団体等、地方公共団体（委員長：秋山教授（中央大））
- オブザーバー・事務局：文部科学省、国土交通省総合政策局政策統括官付、地方運輸局

#### スケジュール

- 共生社会ホストタウン等全国の市町村等における「心のバリアフリー」に関する取組事例を収集・整理し、教育啓発特定事業として想定される取組内容ごとにマニュアルを作成、検討会（2回）や必要に応じて実地検証等を経てガイドラインをとりまとめる。

	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
検討会		■ 検討会①			■ 検討会②	→ 委員等と個別調整		
調査		→ アンケート・ヒアリング調査 必要に応じて実地検証等						
ガイドライン策定		→ ガイドライン（案）の作成				→ ガイドライン（案）の調整		■ 公表

- 教育啓発特定事業の実施に関するガイドラインは、本編＋具体的な取組内容ごとの実施マニュアルで構成する。
- 本編には、事業の実施計画の作成及び実施計画に記載すべき事項から、事業実施までの手順や留意点を取りまとめる。
- 取組内容ごとのマニュアルには、事業の実施方法、実施内容の参考となる事例等を取りまとめる。
- 実施マニュアルで補完しきれない範囲の事例や取組についても、適宜コラムで取組を紹介する。(接遇研修のガイドラインなど)
- マニュアル全体を通して、当事者参画の視点を充実させる。

教育啓発特定事業  
の実施に関する  
ガイドライン

「心のバリアフリー」の考え方を最大限反映できるよう、各取組事例において可能な限り当事者参画の視点を反映。

ガイドライン本編

実施マニュアル(現時点では4つの分類を想定)

実施マニュアル  
(バリアフリー教室編)



実施マニュアル  
(まち歩き点検等編)



実施マニュアル  
(シンポジウム・  
セミナー編)



実施マニュアル  
(適正利用の  
広報啓発編)



## 検討趣旨

- 車椅子使用者用駐車施設等は共生社会における移動環境を確保するための基本的インフラの一つ
- 車椅子使用者用駐車施設等に関する現状の取組を検証し、今後のさらなる対策について検討

## 現行制度等

- バリアフリー法に基づく車椅子使用者用駐車施設の設置義務
- 地方公共団体における取組（パーキング・パーミット制度）の導入促進
- 適正利用に関する関係者の責務を規定（R2バリアフリー法改正）
- 適正利用の広報啓発の取組 等

## 検討の流れ

### 1. 障害当事者向けニーズ調査

- 車椅子使用者等へのアンケートを通じ、駐車施設の利用に関する困りごとや利用ニーズ等を把握。

### 2. 適正利用に関する制度・先進事例等調査

- 都道府県等へのアンケートを実施し、パーキング・パーミット制度の導入・運用の状況、車椅子使用者用駐車施設の利用対象者、課題や現状等について調査。
- 旅客施設、商業施設等の施設設置管理者に対しヒアリングを実施し、不適正利用対策の事例等を調査。等

### 3. 車椅子使用者用駐車施設のハードの実態調査

- 都道府県等に対し、特定路外駐車場の移動等円滑化基準適合状況等を調査。
- 民間商業施設における車椅子使用者用駐車施設の設置状況等を調査。

### 4. 今後の施策の検討の方向性のとりまとめ

- 1～3で確認した車椅子使用者用駐車施設等のハード・ソフトの実態を踏まえ、今後の検討課題とその対応方針についてとりまとめ

各種ガイドラインの作成・改正等の検討に反映、  
適正利用に関する指針の作成等

## 検討体制

### 検討会の構成

学識経験者、障害者団体、事業者団体、駐車場関係団体、地方公共団体等、関係省庁等  
(委員長: 高橋名誉教授(東洋大学))

### 検討経緯

時期	実施内容	
R3年5月	意見交換会	課題認識の共有
R3年8月	第1回 検討会開催	・現行制度等の共有 ・調査検討の方針 <span style="float: right;">等</span>
R3年9～11月		・障害当事者向けニーズ調査 ・適正利用(ソフト)に関する実態調査 ・ハードに関する実態調査 <span style="float: right;">等</span>
R3年11月	第2回 検討会開催	・実態調査結果報告 ・検討の方向性 <span style="float: right;">等</span>
R3年12月		・検討の方向性についての整理
R4年1月	第3回 検討会開催	・検討の方向性(中間整理) <span style="float: right;">等</span>
R4年3月		検討の方向性(中間整理)の公表



### 車椅子使用者用駐車施設等のあり方に関する検討の方向性 中間整理

#### ■車椅子使用者用駐車施設等の利用ニーズへの対応

- 屋根の設置や経路の安全性、福祉車両等に対応した駐車区画後方の安全な乗降スペースの確保等の課題。
- また、車椅子使用者用駐車施設の利用対象者のあり方や適切な情報提供等による利用環境の配慮等が必要。
- 以上を踏まえ、各ガイドラインに必要な内容を反映するとともに、多様なニーズを踏まえた適正利用のあり方について検討する。

#### ■車椅子使用者用駐車施設の適正利用の推進方策

##### ①車椅子使用者用駐車施設の利用対象者

- 車椅子使用者用駐車施設への利用集中が課題。
- そのため、多様な障害当事者等の利用ニーズも確認しつつ、車椅子使用者用駐車施設の利用対象者の明確化、優先駐車区画の確保等による利用分散を推進すること等が必要。

##### ②パーキング・パーミット制度のあり方

- 適正利用に一定の効果がある一方、不適正利用や駐車区画の不足、利用集中等のさまざまな課題。
- 今後は、地域の実状に応じた制度運用を前提としつつ、制度運用のあり方についての統一的考え方が求められる。

##### ③駐車区画の確保等

- 特に都市部を中心として駐車区画の不足が課題
- したがって、ダブルスペース方式等の普及や多様な区画の確保に加え、施設設置管理者等が実施する効率的な駐車区画の利用の取組等について周知を図ることが必要。

##### ④不適正駐車対策等制度の実効性確保

- ハード・ソフトの不適正利用対策について、実効性や効果を踏まえつつ全国展開を図ることが必要。
- 一方、罰則等の導入を検討するにあたっては課題が多く、不適正利用対策の効果も踏まえつつ、継続して議論を行う。

#### ■車椅子使用者用駐車施設のハードの整備方策

##### ①車椅子使用者用駐車施設の基準

- 設置数に係る基準については、適正利用の推進と併せて、ニーズや実態面等を踏まえた検討が必要。
- そのため、基準等に基づく駐車区画の適切な整備を進めつつ、屋根や庇の設置、区画の表示方法、車後方からの乗降場所の確保等各ガイドラインの充実化や周知を図る。

##### ②既存施設への対応

- 敷地の制約等からハード面での対策が困難な場合があり、ソフト的対応を含めた取組の検討が必要
- そのため、既存施設を改善・改修した事例や運用面での工夫により対応を可能とした事例の周知を図る。

##### ③機械式立体駐車施設

- 車椅子使用者が円滑に利用可能な環境が十分に確保されていないことが課題。
- そのため、車椅子使用者対応駐車設備の利用上の留意点とともに、取組事例の収集に努め、周知を図る。

##### ④コインパーキング等小規模駐車場

- 都市部の小規模駐車場の駐車区画不足が課題。
- そのため、まちづくりと連携して駐車場施策を検討し、各地域で適切に車椅子使用者用駐車施設の確保がなされるよう、取組事例の収集に努め、周知を図る。

### 今後の対応

- 各種ガイドラインの改正等の検討への反映
- 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
- まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン
- 道路の移動等円滑化整備ガイドライン
- 都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン

- 車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関する指針の作成(令和4年度中)

[主な予定]

- 令和4年度も引き続き検討会の開催
- 多様な障害当事者、地方公共団体、施設設置管理者等も含めた意見交換の実施

- 車椅子使用者用駐車施設等の適正利用キャンペーンの実施

- 取組事例の収集・周知

- 既存駐車場において車椅子使用者用駐車施設を増設した事例
- まちづくりと連携して車椅子使用者用駐車施設を確保した事例

# 高齢者障害者等用施設等の適正利用推進キャンペーンについて

## キャンペーン概要

改正された「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）」では、「高齢者障害者等用施設等※の適正な利用の推進」が、国、地方公共団体、施設設置管理者等、国民の責務として規定され、令和3年4月1日から施行。

本施行を踏まえ、高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進のためキャンペーンを実施し、「障害の社会モデル」の考え方を普及させ、「心のバリアフリー」を推進。

※高齢者障害者等用施設等  
バリアフリートイレ、車椅子使用者用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター、車両等の優先席等を指す。

～ キャンペーンポスター ～



(バリアフリートイレ) (車椅子使用者用駐車施設等) (旅客施設等のエレベーター) (車両等の優先席)

## 令和3年度実績

### ■実施期間

令和3年12月3日(金)～令和4年1月7日(金)  
※12月3日(金)～12月9日(木) 障害者週間

### ■ポスター・チラシ配布枚数

・ポスター 約6万枚  
・チラシ 約19万枚

### ■協力団体、機関等

・公共交通事業者等  
・ショッピングセンター  
・百貨店  
・道の駅  
・高速道路会社  
・地方公共団体等 など

～令和3年度配布団体数

バリアフリートイレ 約1,120、車椅子使用者用駐車施設等 約1,720  
旅客施設等のエレベーター 約210、車両等の優先席 約340  
※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。

### ■SNSを活用したキャンペーン実施の周知

・国土交通省公式Twitter

### ■トイレマナー講習会の実施

・地方運輸局主催のバリアフリー教室の1コマ(2回)

## 各地方局等の取組

- 庁舎内におけるポスター掲示
- チラシの配布
- 「バリアフリー教室」でバリアフリートイレの適正利用に関する講習会の実施

#### 経緯

- 「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を受け、公共交通事業者による一定水準の接遇を全国的に確保するため、平成29年度、交通モード毎の特性や様々な障害の特性等に対応した「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を作成・公表。さらに、「認知症施策推進大綱」(令和元年6月18日)を踏まえ、令和2年度、「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン 別冊(認知症編)」を追補。
- 一方、昨年来より、新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえ、公共交通事業者では既に感染防止対策をそれぞれ講じているところ。**今般のオリパラ東京大会の開催に向け、改めて、障害当事者や交通事業者へのアンケート、ヒアリング等を実施し、高齢者・障害者等の困りごとを整理するとともに、感染対策を踏まえた障害当事者等に対する適切な接遇内容をガイドラインとしてとりまとめ、交通事業者に周知・徹底を図ることとする。**なお、オリパラ終了後は、ガイドラインの内容と実態を検証し、必要な見直しを行う等オリパラのレガシーとする。

#### 概要

※学識経験者や障害当事者団体等を委員とする検討会でとりまとめ。(7月8日)

### 1. 新型コロナウイルス感染症を踏まえた接遇の考え方

- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、多くの人が利用する公共交通機関における高齢者・障害者等への接遇場面では、感染症対策を踏まえた「新たな対応のあり方」が求められている。
- 具体的には、現在、旅客等に対して、マスクの着用、会話を控える等の感染対策への協力を仰いでおり、**コミュニケーションがとりにくい状況**。このため、高齢者・障害者等に対する接遇では、まず**職員が積極的に、①当事者が求めている支援内容を確認するとともに、②当事者への支援内容を適確に伝えることが必要**。また、高齢者・障害者等が安心して支援を受けられるよう、**感染症対策に即したコミュニケーションや支援を簡潔に行う等の接遇上の配慮**を行うことが重要。

### 2. 感染症対策下で生じている新たな課題(当事者の具体的な困りごと等)

- **声かけや見守り等の支援を受けにくい** (ソーシャルディスタンスの確保等の感染対策により、旅客や職員等からの支援を求めることをためらう 等)
- **これまでのコミュニケーションや接遇が受けにくい** (マスク着用等で聞き取りにくい、口元が見えず話しているのか分からない、体に触れにくい 等)
- **感染症対策設備が利用しにくい** (消毒液や検温設備の位置や使用方法が分かりにくい、適切な距離の取り方等が分からない 等)
- **感染症対策がしづらい、理解しにくい** (障害の特性上、マスク着用が難しい、会話を控える等の対策内容が理解しづらい 等)
- **新たな工夫が求められている** (予約、各種手続き等を非接触、短時間で行う等の工夫が必要となっている 等)

### 3. 新型コロナウイルス感染症対策を踏まえた上での接遇のポイント

- 変わらず「**まず声かけ、そして必要な支援**」を行うことが重要 (感染対策を講じている旨の伝達、斜めから声かけ、支援必要性の有無の確認 等)
- **コミュニケーションツールを準備**する (口元が見えるマスク、フェイスシールドなどの活用、マイクや筆談具、コミュニケーションボードの活用 等)
- **感染症対策設備の設置方法や変更事項等の伝え方に配慮**する (消毒液等を異なる高さで設置、文字・イラスト・音声による案内、情報提供 等)
- **感染症対策についての情報提供**を行う (事業者が行う感染症対策を文字、音声、Web等で情報発信、マスク着用が困難な旅客について周囲に理解を求める対策(ヘルプマーク等の掲示)の呼びかけ 等)
- **感染症対策下における新たな工夫** (チケットのオンライン購入等、ICTの更なる活用 等)

## キャンペーン概要



### 『ベビーカーマーク』

ベビーカー使用者が安心して利用できる場所や設備（エレベーター、鉄道や車両スペース等）を表示。ベビーカーマークは平成27年5月に JIS 化。ベビーカーマークのあるスペースについて一般利用者の配慮を呼びかけ。

国土交通省では、平成26年より**毎年5月頃、ベビーカーキャンペーン**として、「ベビーカー利用にあたってのお願い」と「ベビーカーマーク」を広く周知・浸透させる取組を実施。



ポスター



チラシ



車内デジタルサイネージ

### 令和3年度実施概要

- ベビーカーキャンペーンの実施  
駅や鉄道・バス車両、商業施設などにおいて、ポスターやチラシ、デジタルサイネージ等により周知。

	ポスター	チラシ配布
駅、車両等	約37,400枚	約38,600枚
建築物	約1,900枚	約6,800枚

※その他、アナウンスを実施するなど事業者独自の取り組みを実施。

- 国土交通省公式ツイッターへの掲載
- ポスターや チラシ、デジタルサイネージ等により周知
- 国土交通省HP等においてベビーカーマーク及びキャンペーンの実施の周知
- 政府広報ラジオ番組にて放送
- 地方運輸局等が実施するバリアフリー教室におけるベビーカー利用及びベビーカーマークの普及・啓発

等

## 子ども用車椅子(バギー型車椅子)の特徴

姿勢を保てない等の子どもが、背もたれの角度を変えられたり、姿勢を固定できたりする「バギー型」の車椅子を利用。ベビーカーと間違えられ、必要な介助が受けられない場合があるため、配慮することが重要。(※)

### ○折りたためない

車椅子であり、座る姿勢が取れないなどの身体的特徴から、車体を折りたたむことは容易ではない。

### ○重量がある

車椅子自体の重量に加え、医療機器を搭載している場合もある。車体を持ち上げて大きな段差などを越えることは非常に困難。

### ○「子ども用車椅子マーク」を付けた利用者あり

※ベビーカーを子ども用車椅子と同じ目的で使用している場合もある。



## 認知度向上に向けた各種取組

### ○公共交通事業者等への周知

公共交通事業者への周知を行うとともに、駅や鉄道・バス車両、商業施設などにポスターを掲出。

### ○子ども用車椅子マーク

「子ども用車椅子」だと判別しやすいように、団体等にて独自にマークを作成。



### ＜子ども用車椅子マークの一例＞



一般社団法人mina family



マムミニオンパッシュ

# 共生社会ホストタウンについて

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105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5月28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、名古屋市、伊勢市、守山市、神戸市、明石市、鳥取市・鳥取県、益田市、広島市、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105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

参考資料6

2021年5月28日現在

## 登録件数 計105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	群馬県	みどり市	新潟県	長岡市	兵庫県	三木市
	登別市		邑楽町	石川県	金沢市	奈良県	大和郡山市
	釧路市	富士見市	小松市		鳥取県	田原本町	
	滝川市	北本市	志賀町		島根県	鳥取市・鳥取県	
	江差町	三芳町	福井県	福井市	益田市		
青森県	弘前市	千葉県	本庄市	山梨県	山梨市	島根県	益田市
	三沢市		成田市		富士河口湖町	広島県	広島市
岩手県	遠野市	千葉県	柏市	岐阜県	岐阜市・岐阜県	広島県	廿日市市
	陸前高田市		浦安市		岐阜市		府中市
	一戸町	東京都	世田谷区	静岡県	静岡市	岡山県	岡山市
宮城県	仙台市		練馬区		浜松市	山口県	真庭市
	登米市		足立区		焼津市	徳島県	宇部市
	加美町		江戸川区		伊豆の国市	鳴門市・徳島県	
秋田県	大館市		三鷹市	愛知県	豊橋市	香川県	高松市
	仙北市	武蔵野市	三重県	名古屋市	愛媛県	松山市・愛媛県	
	能代市	町田市		伊勢市	福岡県	北九州市	
山形県	鶴岡市	国分寺市		鈴鹿市		飯塚市	
	酒田市	西東京市	志摩市	田川市			
	東根市	横浜市	守山市	築上町			
	村山市	川崎市	甲賀市	大川市			
福島県	福島市	平塚市・神奈川県	大阪府	池田市	長崎県	島原市	
	猪苗代町	藤沢市・神奈川県		守口市	大分県	大分市	
茨城県	潮来市	厚木市		大東市		別府市	
栃木県	那須塩原市	小田原市・神奈川県	神戸市	中津市			
群馬県	渋川市	大磯町・神奈川県	兵庫県	明石市		佐伯市	
	富岡市	箱根町・神奈川県		加古川市	宮崎県	宮崎市	
					鹿児島県	龍郷町	

# 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」



## 大会後の取組

- 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。
- 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。

## 公立小中学校等施設のバリアフリー化に関する取り組みについて

文部科学省

### ○公立小学校施設のバリアフリー化に関する令和7年度までの国の目標

バリアフリー法に基づく基本方針における目標期間となる令和3年度から令和7年度末までの5年間に緊急かつ集中的に整備を行うため、以下のとおり国の整備目標を設定した。

車椅子使用者用トイレ	:	<b>避難所に指定されている全ての学校</b> に整備する ※令和2年度調査時点で総学校数の約95%に相当
スロープ等による段差解消	:	<b>全ての学校</b> に整備する※1
エレベーター	:	<b>要配慮児童生徒等※2が在籍する全ての学校</b> に整備する ※校舎については、令和2年度調査時点で総学校数の約40%に相当

※1 小修繕や既製品による対応を含む。

※2 円滑な移動等に配慮が必要な児童生徒や教職員等を指す。

### ○バリアフリー化工事の国庫補助算定割合引き上げ

令和3年4月から大規模改造(障害児等対策)の国庫補助算定割合を1/3から1/2へ引き上げた。

※3 このほか、令和2年12月に「学校施設バリアフリー化推進指針」を改訂し、学校設置者に対し、バリアフリー化の加速を要請。

### ○バリアフリー化に関する更なる取組

既存施設を含めた学校施設のバリアフリー化が着実かつ迅速に進められるよう支援を行った。

- ・公立小中学校等施設のバリアフリー化加速化セミナー(令和3年10月～)  
(公開URL) <https://www.youtube.com/playlist?list=PLptIfvukPumKBAlbWhqB0woYwr2lMqIrlL>
- ・公立小中学校等施設のバリアフリー化に関する相談窓口(令和3年11月～)  
(公開URL) [https://www.mext.go.jp/a\\_menu/shisetu/seibi/mext\\_01692.html](https://www.mext.go.jp/a_menu/shisetu/seibi/mext_01692.html)

※4 このほか、令和4年3月に学校施設のバリアフリー化に関する好事例を取りまとめ、春に公表予定。

※5 さらに、整備計画の策定状況やバリアフリー化の状況についてフォローアップを継続的に実施予定。



# 交流及び共同学習オンラインフォーラム

「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 副次的な籍を活用した交流及び共同学習  
(長野県)
- 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)



※ R2年11月実施。取組はこちらをご参照ください。→[https://www.mext.go.jp/a\\_menu/shotou/tokubetu/1413898\\_00001.htm](https://www.mext.go.jp/a_menu/shotou/tokubetu/1413898_00001.htm)

## 【背景】

- 一般社団法人北海道視覚障害者福祉連合会（以下、連合会）がJR白老駅からウポポイまでの誘導環境を調査した「民族共生象徴空間 ウポポイの視覚障害者誘導環境調査報告書」において、白老駅のホームから駅出入口までの点字表記等の見直しの提案あり。
- 提案の内容は以下のとおり
  - ・テキストなどによる詳細なアクセス情報の提供や、現在の点字による案内の表現の工夫が必要（具体的な提案内容）
- 連絡通路を進んで行くと2か所エレベーターを利用する場があるが、操作パネルの押しボタンの点字表記が統一されていないなどの関係で、現在自分がいる階の把握に戸惑う可能性が大きい。よってこのエレベーターの案内表記について検討が必要。

## ○ 提案に対する状況確認

日時：令和3年11月16日 10時～10時30分  
参加者：（一社）北海道視覚障害者福祉連合会、北海道運輸局

## ○ 現地での検証

日時：令和3年12月13日（月）14時30分～16時  
場所：JR白老駅  
参加者：（一社）北海道視覚障害者福祉連合会、移動等円滑化評価会議北海道分科会 鈴木会長、白老町、JR北海道、北海道運輸局

## ○ 検証結果

ラッチ内エレベーター及びかご内操作盤の改札・連絡通路の横に「1階・2階」を併記（例 1階改札）すると自分の位置が把握できるようになるので改善を提案。



# 【東北分科会】東北管内でのバリアフリー教室の実施

## 高齢者疑似体験

### 【開催概要】

実施日：令和3年6月24日（木）  
 場 所：仙台市立七北田小学校  
 参加者：小学校3年生 131名  
 主 催：東北運輸局  
 協 力：仙台市社会福祉協議会  
 泉中央地域包括支援センター

高齢者疑似体験グッズを着用した状態での歩行、階段の昇り降りを児童に体験していただきました。ゴーグルを付けることで視界が悪くなっているため、慎重に階段に向かっていった姿が印象的でした。

### 【主な感想】

- ・『高齢者は普段体が重く、動きづらいことが分かった。』
- ・『階段を昇り降りをする時、結構大変だった。』



## 高齢者疑似体験

### 【開催概要】

実施日：令和3年6月30日（水）  
 場 所：仙台市立住吉台小学校  
 参加者：小学校4年生 56名  
 主 催：東北運輸局  
 協 力：仙台市社会福祉協議会  
 根白石地域包括支援センター

高齢者疑似体験グッズを着用した状態での歩行、軍手を着用した状態で物を掴む体験を児童にさせていただきました。軍手を着けることにより掴みづらくなっているため、本来であれば簡単にできる作業に苦戦している様子でした。

### 【主な感想】

- ・『高齢者がこんなに体が重いことや固いことが分かり、普段から大変な思いをしていることが分かった。』
- ・『足首に重りつけてみて、最初は平気だったが後から重さが効いてきた。』



## UDタクシーを使った車いす利用者の乗降・介助体験

### 【開催概要】

実施日：令和3年10月18日（月）  
 場 所：山形運輸支局  
 参加者：タクシー事業者社員 10名  
 主 催：山形運輸支局  
 協 力：山形トヨペット株式会社  
 社会福祉法人 山形市社会福祉協議会  
 一般社団法人 山形県ハイヤー協会  
 山形県ハイヤー・タクシー協会

山形トヨペット株式会社の職員からはUDタクシーでの操作方法や特徴を、社会福祉法人山形市社会福祉協議会の職員からは車いす利用者に対する声かけや車いすの操作方法を説明していただきました。

### 【主な感想】

- ・『UDタクシー車両を使った実際の動作確認や体験は参考になった。』
- ・『地域交通の希望の星となるタクシー会社になるよう取り組んでいきたいと感じた。』



# 【東北分科会】東北管内でのバリアフリー教室の実施

仙台バリアフリーツアーセンターの皆様にご協力をいただき、当局の若手職員に対して『合理的配慮と差別解消』というテーマで、講話とグループディスカッションを行っていただきました。普段の業務では聞くことができない障害当事者からの体験談を聴くことで、今後の業務に生かしていただければ幸いです。また、今回は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、オンライン形式での開催となりました。当局としては初のオンライン形式でのバリアフリー教室開催となり、来年度以降のバリアフリー教室の幅を広げる教室となりました。



講師の皆様

## 【開催概要】

実施日：令和4年2月16日（水）  
 場 所：東北運輸局 2階会議室（オンライン併用）  
 参加者：係員クラスの若手職員 15名  
 （そのほか約20名の聴講者あり。）

主 催：東北運輸局  
 協 力：特定非営利活動法人 仙台バリアフリーツアーセンター

## 【内容】

①講話（『合理的配慮と差別解消』について法律の説明や講師の方々が実際に体験した事例等）  
 ②グループディスカッション（講話内容を踏まえた課題検討について、班での討論結果を資料にまとめ、発表）

## 【参加職員からの感想】

- ・障害のある方から経験や日常生活の中で感じていることを実際にお聞きできる機会はないかと思うので、**バリアフリーについての自分の考えやとらえ方について改めて考える良い経験になりました。**
- ・日常生活で私たちにとってはあたりまえだと感じていることが、障がいがある人にとっては、大きな壁となっていることを知らなかった。**日常のあたりまえを少し変えるだけで、どんな人も住みやすい社会になると知り、これから生活していく中での経験に繋がると思った。**障害者について、紙の資料等で学ぶことよりも直接きくことで、事業者に今までよりもより親身になって接することができると思った。
- ・**障害のある方々の視点も持ちながら**自分がこれからできること、今すぐにでもできることはないか考え、行動したいと思いました。



講話の様子



グループディスカッションの様子



オンラインの様子

関東運輸局では、前回、令和3年7月13日にプロモーターの長野博一先生(福島大学特任准教授)のご協力に続き、徳田良英先生(帝京平成大学教授)にご協力頂き、筑西市からバリアフリーマップの作成に関して補助を受けている細谷高等専修学校において、バリアフリーに関する講義と車いすの使用方法に係る実技講習を行って頂きました。

### 1.派遣日時

- ・日 時:令和4年1月11日(火)
- ・場 所:細谷高等専修学校(茨城県筑西市)
- ・対象者:福祉専攻コース2年生28名、3年生7名

### 2.講義及び実技



高齢化の進展状況には大きな地域差があり、地域の特性に応じて住まい、医療、介護等を作り上げることの必要性、誰にでも使いやすい建築物を作るには設計段階から利用者が参加することが大切であることのほか、車いす利用者への配慮やサインのわかりやすさに関する事例等の講義をされました。



車いすを動かす際には「今から動きますよ」等こまめな声かけが重要。また、自力で傾けられる角度はこのくらいで、できるようになるまでは時間がかかる上に転倒すると危険なため、生徒がペアになって行いました。元に戻すときには手助けがあるとスムーズになることがよくわかりました。

### 3.アンケート結果

- ・一つ一つの動きを丁寧に教えてくれてとてもわかりやすかった。
- ・自分の知らないところ、気づかないところでもバリアフリーなどが使われていることを初めて知った。(埼玉のアウトレットなど)
- ・一つ一つが大事で、車いすの乗る側の人と押す側の人とのコミュニケーションを取った方がいいとわかった。
- ・見るのと実際に体験するのでは全然違って、自分が介護する側の時の声かけや丁寧な対応が大切だなと思った。
- ・普段の車いすの授業とは異なり、一人で乗っている時のことも学べてよかった。
- ・誰かのために講義で受けた事を活用して少しでも役に立ちたいと思った。
- ・片足片腕が麻痺したら動かすのがとても難しいから、そのような人達がいたら補助についたり、助けてあげたりしたいと思った。

日時： 令和3年12月3日(金) 10:50~12:20  
場所： オンライン形式

参加者：富山短期大学 幼児教育学科の学生 81名

## ○実施概要

コロナ禍の中、人同士の接触を避ける開催方法として、日本財団パラリンピックサポートセンター(2022.1~日本財団パラスポーツサポートセンター)が提供するオンライン版「あすチャレ! Academy」のプログラムを活用しワークショップ型で開催。パラアスリートが講師となり、オンライン上で参加者とコミュニケーションを取りながら、疑似障害者体験(目をつぶって駅のホームの音を聞く)や、サポート方法の実演等を学んでもらい、共生社会や心のバリアフリーを理解・体現できるよう意識醸成を図りました。



## ○参加者の声

- 過去に白状を持った人を見たことがあり、その時はそのまま通り過ぎてしまっただが、「何かお手伝いすることはありますか?」という声かけが、安心感をもたらしたり、コミュニケーションにも繋がったりするので、これからは困った人がいたらすぐに助けてあげられるようになりたい。
- もし視覚的な障害のある方に街中で出会ったら「大丈夫ですか?」と聞くのではなく、「何かお手伝いすることはありますか?」と、答え方に選択肢のある聞き方を実践してみたい。
- 声の掛け方や、伝え方などのポイントを知ることができたので、自分から積極的に声をかけたいと思う。
- 簡潔に分かりやすい説明で、自分が思っていた障がいの世界とは見え方が変わってきた。
- 実際に実践しながら視覚障害の方への声のかけ方を説明している点分かりやすかった。
- オンラインではなくて、実際にきいてみたいと思うくらい楽しかった。
- 上下肢障がいのことについて、配慮点や車椅子を押すときの注意点などを教えていただきかった。
- パラリンピックについて、どんな競技があるのか、どのように障がいの程度が分かっているのか、もっと知りたいなと思いました。
- 日本のバリアフリーは海外と比べるとどれくらい進んでいるのか?または遅れているのか?そして、いま自分たちにできることは何かを知りたい。

■新潟駅の周辺整備について（聴覚障害者の方からの意見）

分科会委員である聴覚障害者の方から、「現在、新潟駅周辺で改修工事が行われているが、意見や要望についてはどこに言えばよいのか？」との質問があった。

新潟市では、新潟駅の高架化事業や駅周辺の改修工事が行われており、駅前広場の改修については、当事者の代表的な立場の方も含めた関係者による検討委員会が設けられているが、趣旨を伝えたところ、市担当者と聴覚障害者団体代表による意見交換の場が設けられた。

市に対しての要望については可能なものは対応していただくこととなり、駅構内の要望については事業者伝えていただいた。（2021.9月）

■路線バスのスロープについて（車いす利用者の方からの意見）

分科会委員である車いす利用者の方から、「年式が古いバス車両のスロープは、ガタ付きがあったり、格納ができなくなったりする車両があったりで、路線バスを利用する側としてはとても不安。定期点検整備の強化、運転者に対するスロープの適正な使用方の教育面の強化をしてほしい」との意見が寄せられたことを契機に、事業者の営業所を訪問。

スロープの不具合に関しては、降雪による水滴や融雪用の塩化カルシウムが付着すること等が劣化進行の原因となっていること、法定点検時に点検確認をしていること、運転者に対し指導教育を行っていることを聞き取り現認した。（2021.12月）

格納式スロープ（ワンステップバス）



【格納式スロープ（ワンステップバス）】



【反転式スロープ】



■分科会事務局の接遇体験

分科会委員である車いす利用者の方から、施設見学会当日の最寄り駅⇄現地までの間、移動時の簡単な介助依頼があり、分科会事務局が介助者として一緒に行動した。

電車の降車（スロープ利用）、駅構内の移動方法、駅を出てからタクシー乗り場までの動線、福祉タクシーの乗車方法、構造、安全性・快適性などを当事者目線で体験した。

（2021.10月）

【駅ホームへの降車】



【エレベータによる移動】



【福祉タクシーへの乗車】



【福祉タクシーからの下車】



中部運輸局静岡運輸支局では、令和3年12月9日（木）に、三島市立北小学校の小学3年生を対象にバリアフリー教室を行いました。

開催日程：令和3年12月9日（木）

開催場所：三島市立北小学校

主催：中部運輸局静岡運輸支局、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 東海バス沼津営業所

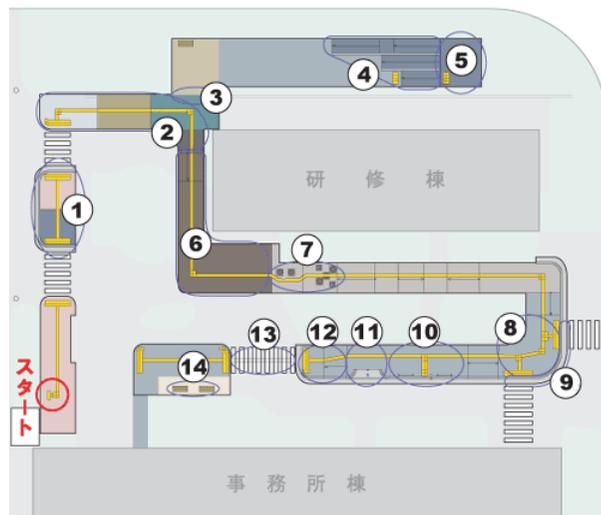
参加者：小学校3年生 111名

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に取り組みました。



- 中部技術事務所の構内には、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時まで体験参加を受付。
- 令和3年度は一般の方など計25名が体験教室に参加。（令和3年12月末時点）
- 車いす体験やアイマスクを着用した視覚障害の体験を通じて、障壁（バリア）を実感し、バリアフリーについての理解を深めた。

## バリアフリー体験施設の概要



### 【体験メニュー】

- |                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| 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)     | ④スロープ(坂路)       |
| 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   |
| ⑨横断歩道に接続する歩道と車道の段差 | 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  |



車いす体験の様子



視覚障害の体験の様子



※コロナ対策のため、マスク着用、検温、手指・器材の消毒、換気を徹底して実施しました。

令和4年1月21日(金)京都府にある長岡京市立長岡第四小学校において、小学4年生52名(2クラス)の児童を対象に当局が主体となってバリアフリー教室を開催しました。

今回は長岡京市の声かけにより、バスとタクシーの2業者にご協力いただき、学校にノンステップバス1台とUDタクシー・EVタクシー・一般のタクシーの3台をご用意頂きました。

校庭では、バスやタクシーそれぞれのバリアフリーの工夫を学ぶと共に、より身近に公共交通機関を感じて利用してもらえるよう、バス・タクシーの乗り方についてもレクチャーを受けたり、実際に体験をしました。

体育館では、簡単な車いすの自走・介助体験や視覚障害疑似体験をしました。

参加した児童は、「困っている人がいたら手伝いたい」「点字ブロックなどバリアフリーが自分の知らないところでもたくさんあって生活に生かしたい」など、様々な感想を寄せてくれました！

#### 【関係機関】(順不同)

- ・長岡京市
- ・長岡京市立長岡第四小学校
- ・阪急バス株式会社
- ・都タクシー株式会社
- ・長岡京市社会福祉協議会

令和4年1月21日(金) 9:35~12:10(2時間35分)

- 挨拶
- 講義 「心のバリアフリーについて」  
(バリアフリー推進課)
- 体験 ①視覚障害疑似体験  
②車椅子ミニ体験  
③ノンステップバス体験  
④UDタクシー等体験
- まとめ・質疑応答



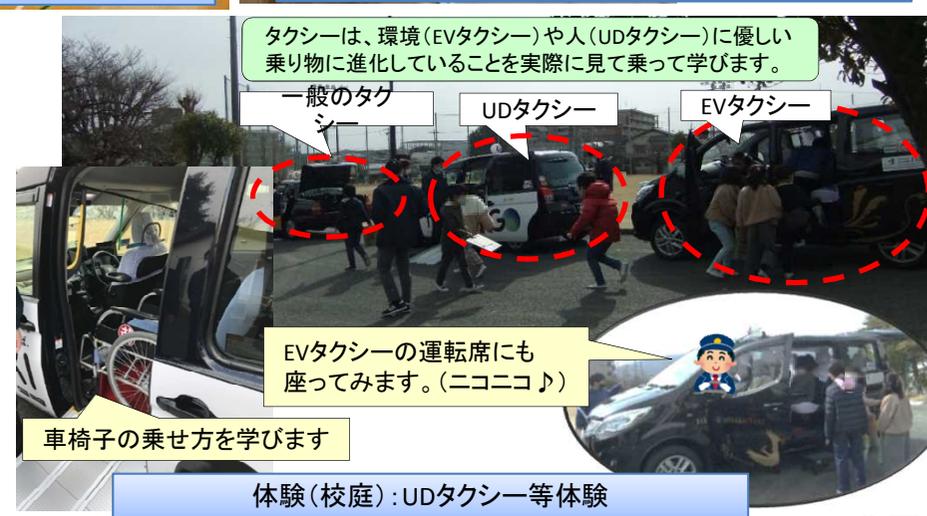
講義:心のバリアフリーについて



体験(体育館):視覚障害疑似体験・車椅子ミニ体験



体験(校庭):ノンステップバス体験



体験(校庭):UDタクシー等体験

## 【近畿分科会】移動等円滑化評価会議 意見交換会 (令和4年1月19日開催)

- ・年1回の近畿分科会の補完的役割で実施。
- (目的)
- ・各地でそれぞれに取り組んでいる活動を関係部局と共有すること。
- ・障害当事者の声を聞いて一緒に考え、取り組むこと。
- ・近畿分科会での評価する仕組みの確立を目指すこと。



## 参加者(順不同)

【アクセス関西ネットワーク】

参加者24名(会場7名、Zoom17名)

- |          |           |
|----------|-----------|
| 1 六條友聡   | 13 平下泰幸   |
| 2 中村 香子  | 14 足立誠    |
| 3 尾上浩二   | 15 石田義典   |
| 4 三原ひろみ  | 16 中嶋英善   |
| 5 愛原太美代  | 17 山名 勝   |
| 6 堀 篤子   | 18 登り口倫子  |
| 7 山下大祐   | 19 山田 正人  |
| 8 岸本 慶子  | 20 西條和也   |
| 9 野瀬時貞   | 21 下出真輝治  |
| 10 大藪光俊  | 22 妹尾美紀   |
| 11 寺田さち子 | 23 堀之内 和弘 |
| 12 石地かおる | 24 鈴木千春   |

【分科会委員】

参加者8名(会場2名、Zoom6名)

- 1 近畿大学 三星 昭宏
- 2 (特非) WACわかやま 神徳 佳子
- 3 和歌山大学 辻本 勝久
- 4 大阪大学 新田 保次
- 5 (特非) 滋賀県脊髄損傷者協会 前野 奨
- 6 (福) 大阪手をつなぐ育成会 小尾 隆一
- 7 (特非) 兵庫県難聴者福祉協会 渡部 安世
- 8 アクセス関西ネットワーク 吉川 ひとみ

【事務局】

近畿地方整備局 大阪航空局  
神戸運輸監理部 近畿運輸局

日時:令和4年1月19日(水)14:00~16:00

場所:大阪合同庁舎第4号館 13階 大会議室

開催方法: WEB(zoom) + 対面

【参考:コロナ対策について】 ※極力WEB参加を推奨

会場の換気・アクリル板使用、配席を工夫  
対面参加者には、検温・手指消毒、マスクの徹底。

## 議 事

- (1) 司会より進行説明
- (2) 三星分科会長から挨拶
- (3) 近畿運輸局交通政策部/バリアフリー推進課挨拶
- (4) 近畿分科会 聴覚障害当事者委員からの意見
- (5) 近畿分科会 精神障害当事者委員からの意見
- (6) 無人駅における障害種別による課題点の共有  
(聴覚・精神・視覚・車椅子及び介助者からの視点)
- (7) 前半の意見交換 【12分】
- (8) アクセス関西ネットワークの意見提起  
「当事者参画の仕組みの重要性」  
・「UDタクシーについて」  
(乗車拒否・アプリ利用の使いづらさ・車両課題)  
・神戸市交通局三ノ宮駅課題のEV裾と押し釦検証会実施報告  
・「セレッソ大阪との協議経過と課題」  
・大阪メトロAIシステム実証実験視察報告  
・大阪万博に向けて
- (9) 後半の意見交換
- (10) 事務局(四官署)より一言  
(近畿地方整備局、大阪航空局、神戸運輸監理部、近畿運輸局)
- (11) 三星分科会長からまとめ
- (12) 終わりの挨拶・連絡事項(司会)

## ①報告事項

&lt;好事例&gt;

## ●関空フォローアップ検討会

&lt;実施報告&gt;

## ●大阪メトロAIシステム実証実験

(野田阪神駅)視察)

## ●三宮駅EV改修問題

(モックアップ検証会)

## ②要望事項

## ●ロープウェイ聴覚障害者単独乗車拒否

(正しい合理的配慮とは? 移動等円滑化基準整備内容の変更要望)

## ●無人駅(障害種別ごとの問題・課題点を共有)

## ●大阪万博

(当事者参画する仕組みをスタンダード化していくよう要望)

## ③その他(提案事項等)

## ●UDタクシー

(アプリ・車両の課題について意見交換、運転手の研修提案)

## ●長居スタジアム(セレッソ大阪)

(ハード整備・運用マニュアルの必要性について、法の抜け穴、官民連携の責任の曖昧さ等)



令和3年10月18日(月)阪神大阪梅田駅・武庫川駅・甲子園駅にて、日本歩行訓練士会、阪神電気鉄道株式会社の協力のもと、駅ホームや鉄道車両を活用したホーム上での安全対策の向上を目的とする歩行訓練に視覚障害者の方3名が参加されました。

視覚障害者が駅ホームから転落する痛ましい事故が続いているところですが、転落事故を防ぐのに有効なホームドア整備には多くの時間や費用を要すること、構造等の要因で整備が困難なホームがあることから、ホームドアによらない転落防止対策の一環として、今回の歩行訓練が実施されました。

参加された視覚障害者の方々は、まず、大阪梅田駅にて歩行訓練士の指導のもと、ホームで様々なシチュエーションでの歩行訓練を行い、その後、武庫川駅へ電車に乗って移動し、実際に線路に降り立って、その高さ(深さ)を確認したり、鉄道車両に直に触れる等の体験をしたあと、甲子園駅へ同じく電車に乗って移動し意見交換会を行いました。

令和3年10月18日(月)

12:00~15:10

- 挨拶・自己紹介・行程の説明
- ホームを使用した歩行訓練(移動)
- 軌道・車両体験(移動)
- 意見交換会
- 解散

①大阪梅田駅ホームにて歩行・乗降訓練



②軌道・車両体験



意見交換会

参加者のご意見

- 自分流になっているのを感じた。
- ホームの高さ・逃げ方を教えてもらえた。
- ゆっくり歩くのは技術があると感じた。
- いつもと違い、乗降客がないホームで訓練させていただいたことで、ホームを知ることができた。

訓練士のご意見

- こういった活動を行っていることを周知していきたい

令和4年1月13日(木)及び24日(月)にナビレンスアプリの実証実験に参加した。

●「NaviLens(ナビレンス)」とは……

- ・視覚障害者向けアプリ
- ・スペインのアリカンテ大学のモバイルビジョンリサーチラボが Neosistecと共同で開発。
- ・スマートフォンのカメラでスキャンするだけで、読み取ったタグに含まれている必要な情報が得られる。
- ・バルセロナのメトロやバスに既に導入されている。

●使い方……

- ・アプリを立ち上げ、目的地を選択し、タグを読み込んでいくことで、目的地までの道案内情報が得られる。

●特徴……(https://www.navilens.com/ja/を参照)

- ・「**高スピード**(読み取り速度はほぼ瞬時)」
- ・「**長距離**(タグのサイズにより長距離からの読み取り可能)」、
- ・「**フォーカス不要**」
- ・「**歩行支援**(歩きながら使用しタグ情報を取得)」など。

●実証実験に至った経緯……

「Be Smart KOBE」プロジェクト(※)公募で、「NaviLens」等を用いて障がいのある方にとっても安全でスマートな移動の実現を目指す社会実験を提案していた(特非)アイ・コラボレーション神戸が選定されたため、当該実証実験を神戸市内(地下鉄三宮駅等)で行っている。

((※)令和元年度より最先端技術やデータを有する事業者からの提案を募集し、神戸市が市内での技術実証・実装を支援する市独自の取組)(※本実証実験期間 令和3年12月下旬～令和4年3月31日まで)

●参加者……

- ・(特非)アイ・コラボレーション神戸
- ・滋賀県視覚障害者福祉協会 西村氏
- ・神戸市
- ・神戸市交通局

●ルート……

地下鉄三宮駅⇒ポートライナー⇒医療センター駅⇒神戸アイセンターまでの動線



当事者からは、「体験してみて、目的地を何度も選択するのは大変。初めての場所では戸惑うが、2回目以降の訪問時はこの案内方法は有用。」という感想が寄せられました。



こんなところにも……

### 自販機

(タグを読み込むと、商品名を順番に読み上げる)



docomo 11:27 37%

アサヒ飲料自動販売機。  
この自動販売機では、12月21日現在、飲み物を販売しています。  
硬貨投入口は、自動販売機、右側の腰の上ぐらいの高さにあります。  
おさつ投入口は、硬貨投入口の左下にあります。

上から1段目 左から

- 1、ドデカミストロング コールド、缶、130円
- 2、三ツ矢サイダーレモラ、コールド、缶、130円
- 3、ウェルチグレープ コールド、ミニペットボトル、130円。
- 4、カルピスウォーター コールド

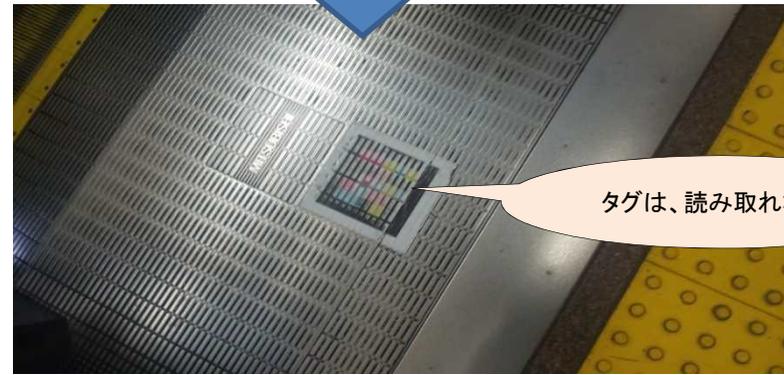
Navigation icons: Close (X), Home, Edit, Refresh.

### 維持費等の問題点

タグは自分たちで作成することができるが、汚れ、めくれ等によるタグ交換（保守）に人的要素が必要のため、年間コストに影響していくと考えられる。



2ヶ月後



タグは、読み取れない！



視察日 : 令和3年11月11日  
 視察場所 : 千日前線 野田阪神駅  
 視察者 : 本省 総合政策局バリアフリー政策課 小高専門官、武藤係長  
 近畿運輸局バリアフリー推進課 大當課長補佐、清水専門官  
 説明者 : 大阪市高速電気軌道株式会社 運輸部駅務課 大森係長、野田阪神駅長 岡田氏、技術担当中川氏

【実証実験概要】

1. 期間 : 令和3年11月2日～R4年3月31日 (予定)
2. 場所 : 御堂筋線 長居駅、千日前線 野田阪神駅、長堀鶴見緑地線 今福鶴見駅・横堤駅
3. 実験内容 : 駅員が既存の防犯カメラを用いた検知システムにより、白杖または車いす椅子利用者を早期に気づき、必要なサポートや見守りに役立てられるかなどの運用面を検証する。



- ① 駅の改札付近に設置している既存の防犯カメラの画像を利用し、AI自動検知技術により白杖または車いすを検知する。
- ② 駅長室に設置した検知装置用モニタを通じて、検知結果を駅係員に通知。
- ③ 駅係員が向かい、必要なサポートや見守りを行う。

《改札口》



《駅長室》



AI技術画像解析により利用者が検知対象である白杖・車椅子使用者と判断すればアラートと共に通知される。  
(駅係員が改札口に不在であっても、対応可能になる)



＜個人情報（安全）管理の徹底＞

- ・取扱者を限定
- ・外部のネットワークに接続しない
- ・日々自動でデータを消去。
- ・顔認証や行動追跡は行わない

駅係員が、乗車をサポート・見守り

《防犯カメラ映像》



白杖：「hakujo」、  
車椅子：「wheelchair」とモニタに表示される。  
数字（0.90、0.95）は確度を示す。

★杖や傘を白杖と誤検知する場合があります。（誤検知数を記録し、後日検証予定。）

【今後の展開】

現在は改札口だけであるが、ホーム転落防止の観点より改札内乗り換え時にも活用できるように検討。

【今後のスケジュール】

21年度 現検証を通じ、課題抽出。  
23年度本格運用開始を目指す。

【その他先進的取り組み】

- ・駅職員全員がサービス介助士資格を保有。  
⇒ソフト面を強化
- ・定期的な障害者団体との意見交換の実施。

【その他】

京阪・近鉄の一部の駅で導入している。

バリアフリー法の改正により、公共交通事業者は役務の提供の方法に関する基準の遵守義務が課されたところですが、今般、中国バス協会の協力を得て、バス事業者にバリアフリープロモーター（社会福祉法人もみじ福祉会理事長 井上一成氏）を講師として派遣し、乗務員向けのバリアフリー教室を開催しました。

### ■開催概要

- 日 時：令和3年12月18日(土)13:00～15:00
- 場 所：湯来南公民館(広島市佐伯区湯来町)
- 事 業 者：株式会社ささき観光
- 講 師：社会福祉法人もみじ福祉会理事長 井上一成
- 内 容：座学で「障害は人の優しさや環境によって補うことができる」ことを合理的配慮の提供方法等により学んだ後、高齢者や障がい者等への対応に関する事前質問に対する回答、車椅子の操作や視覚障害者の介助を体験。参加者は15名。



### ■事業者からの感想

毎年、年間計画を立て様々な乗務員教育を実施しているが、今回はバリアフリー研修として、高齢者や障がい者の特性を理解したうえで、乗降時における具体的な対応方法等を学ぶことができ大変勉強になった。今後も、高齢者や障がい者に適切な接遇・介助を行うことができるよう継続して乗務員教育を実施したい。



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、昨年の高知に続き、2回目となる県別意見交換会を徳島で開催しました。(新型コロナウイルス感染症拡大に伴う、まん延防止等重点措置により、今年度はオンライン形式)

来年度は愛媛での開催を予定しており、今後も毎年各県で開催し、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4年3月1日(火) 14:00~16:00  |                               |
| 2. 場所     | 四国運輸局 高松サポート合同庁舎南館4階会議室  |                               |
| 3. 主な内容   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国運輸局優良事業者等表彰・表彰事例報告</li> <li>・事前意見・要望等の紹介及び回答</li> <li>・意見交換</li> </ul> |                               |
| 4. 構成メンバー | 徳島文理大学 藤澤教授<br>近畿大学 柳原助教授<br>徳島県内障害当事者6団体<br>四国旅客鉄道株式会社<br>徳島市交通局<br>徳島バス株式会社<br>徳島空港ビル株式会社                      | 徳島県内関係協会<br>徳島県<br>徳島市<br>阿南市 |



# 【九州分科会】心のバリアフリーへの取組

## 心のバリアフリー施策の推進(バリアフリー教室の開催)

高齢者や障がい者等の介助体験、疑似体験を通じて、バリアフリーについて理解を深めると共にボランティアに関する意識を高め共生社会の実現を目指します。

### 九州運輸局「バリアフリー教室」開催状況

	開催年月日	開催場所	参加者等
141	令和3年11月16日	香椎小学校(福岡市)	小学4年生105名
142	令和3年11月16日	宮崎カーフェリー	旅客航路事業に従事する船員及び運航担当者等 20名
143	令和3年11月18日	日の里西小学校(宗像市)	(19日までの2日間)小学6年生54名
144	令和3年11月26日	上穂波小学校(飯塚市)	小学4年生43名
145	令和4年1月17日	飯塚東小学校(飯塚市)	(17日、24日の2日間)小学4年生66名
146	令和4年2月16日	小中一貫校幸袋校(飯塚市)	小学4年生87名

※赤枠の教室は、実際に障がい者の方に参加協力を頂いて実施しました。

### バリアフリー講習会in宮崎港

宮崎港にてフェリー等旅客船の乗組員20名を対象に「バリアフリー講習会」を開催し、障がい者や高齢者の方との接し方・注意点などを学びました。

#### 【講義】

「旅客船事業者に求められること」

- ・障害者自立応援センターYAH! DOみやざき
- ・交通エコロジー・モビリティ財団

#### 【実習】

車いす体験及び介助体験

- ・(一社)宮崎県介護福祉士会



船乗組員を対象にバリアフリー講習会  
 船乗組員を対象に、11月16日(土)に宮崎港フェリーターミナルで初年度の「バリアフリー講習会」を開催しました。この講習会は、船乗組員が障がい者や高齢者の方と接する際の接し方・注意点などを学ぶ機会を提供し、より安全で快適な乗船体験を実現するための取り組みの一環として実施されています。

日本海事新聞に掲載  
R3.11.29



#### 【参加者の声】

- ・実際に体験してみないと見えてこない部分があるな(車いすの方の目線、高さへの配慮)と感じました。
- ・車いすを使用して実際に体験することができ、障害者の方の目線や不便さを少しでも分かることができました。
- ・今の船では扉の幅や通路が狭いことが実感できました。歩行には問題ない段差でも、車イスでは大きな段差であると認識できました。

# 【九州分科会】福岡空港視察(令和3年12月7日)

令和3年度移動等円滑化評価会議九州分科会における事業の一環として、福岡空港の現地視察及び意見交換会を実施しました。

## 【視察ルート】



### 【九州分科会委員の声】

- ・IPC基準に合わせてエレベーターが設置されており、細部まで検討されているのが良い。
- ・トイレ内に緊急用のフラッシュライトが設置されているのが良い。
- ・障がい者用駐車スペースの案内を入りにしっかりと設置してほしい。
- ・点字ブロックを切り欠いてほしい。
- ・筆談の方法や掲示物など、改善された点が多くあった。
- ・補助犬トイレは利用の際、インターフォンを用いて連絡となっているが、聴覚障害者への配慮がもう一押し必要。

### 旅客施設全般について九州分科会としての意見

旅客施設の改善は全般的に進んでいるが、障害の特性を踏まえてより細やかに意見を聞くことにより、利便性が向上し、更なる改善につながる。

## 【沖縄分科会】ユニバーサルドライバー研修

地域の課題等に応じた取組として、内閣府沖縄総合事務局が一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会と共催で、タクシードライバー等を対象としたユニバーサルドライバー研修を開催。

当事者であるNPO法人沖縄県脊髄損傷者協会の会員や沖縄トヨペット株式会社の協力のもと、ジャパントクシーの乗降演習を実施。

＜日時＞ 令和3年12月8日(水)9:00～17:00

＜場所＞ (一社)沖縄県ハイヤー・タクシー協会敷地内

＜対象者＞ タクシードライバー・運行管理者 (35名)

### ＜概要＞

#### 1. 講義 9:30～12:00

- ・タクシーとバリアフリーそしてユニバーサル社会
- ・お客様の接客にあたって
- ・お客様の理解と接遇・介助の留意点

#### 2. 実技 13:00～15:00

(車いすの取り扱い方と乗車、降車)

講師:

沖縄県脊髄損傷者協会 友利 敏幸、友利 克也  
 沖縄トヨペット(株) 宮里 孝、與儀 豊

#### 3. グループディスカッション 15:30～16:50

- ・車いすユーザーへの乗車に対する配慮について



研修の様子

アンケートでは、「大変参考になった。」「乗務員も障がい者も意見交換のできる機会が増えれば今まで以上にお互いの為になる。」また、当事者の方からも「貴重な経験になった。」との意見があった。

令和4年度 移動等円滑化評価会議 中部分科会 議事録

(日 時) 令和4年7月26日(火) [WEB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、極力後日とさせていただきます。

\*\*\*\*\*

【バリアフリー推奨取組事例の発表】

■ 「三重県におけるユニバーサルデザインのまちづくりについて」

・発表者：三重県 子ども・福祉部 地域福祉課 楠見 様

■ 「静岡県におけるユニバーサルデザインの取組について」

・発表者：静岡県 くらし・環境部 県民生活課 志村 様

■ 「共生社会の実現に向けた取組みについて」

・発表者：福井県 健康福祉部 障がい福祉課 杉本 様

■ 伊勢志摩バリアフリースターセンター

静岡県の発表にて、みをつくし学校の紹介があったと思うが、東海地方公立高等学校事務職員研究協議会に参加し講演をした際に、静岡県は、学校においては耐震に力を入れており、バリアフリーは遅れているという話をされていたため、その時に、みをつくし学校の話をしていたらもっと広がったのに、もったいないと思った。他にもこのような事例等が公表されていれば、教えていただきたい。

■ 静岡県

静岡県では第6次ユニバーサルデザイン推進計画を策定した。55ページに県立学校の取組みとして紹介している。

■ 有識者 村井准教授

年数を経過すると、現状と合わなくなってくる、別の対応が必要になることが出てくる。目標を達成したで終わらず、その後どうなったか、チェックや検証、さらなる対応をしっかりとやるともっと良くなっていくと感じた。

県の取り組みについては、子ども達は感度がよく、体験等を素直に感じ取ってくれるため、そういった取り組みを続けていってくれればと感じた。

#### ■磯部 分科会会長

自治体からは、施設管理について、工夫しているという話があったが、行政が色々な施設を管理する中での工夫が当たり前になってきたという話だと思った。ハート・ハード・ソフトという話があったが、結局は人。人を育てる取り組みがいろいろな所であると感じた。学校施設、教育の内容も含め、ユニバーサルデザインが普通に出来ていく取り組みがなされてくれば良いと思う。自治体の中でバリアフリー担当が孤立することなく、いろんな部局に相談し、組織の中でバリアを作らず一緒にやっていく体制ができると良いと思う。

#### 【参加委員から提出されたご発言および意見交換内容】

案内表示のあり方について

#### ■有識者 村井 准教授

基本的には、一つの案内標識にいろんな手段が入っているべきではないかと感じる。文字+音声+記号+絵等、色々な組み合わせが考えられる。デジタル技術も進んでいるため、以前なら大変だったことも割とやりやすくなっている部分もあると思う。いろんな手段でまかなっていくと災害時の避難にも生きてきたりするため、大事であると、資料や実体験から感じているところである。

#### ■磯部 分科会会長

案内は、目で見て分かる、聞いて分かる、触って分かる、ということもあるし、よくあるのは人に頼るということ。困っている状況をどうお知らせするか、それを誰がどのように整備していくかが大きく課題になると思う。

情報通信の話も出たが、時々困りごとが起きる。この間は、大手の電話会社の回線が約3日間使えなかったということで、鉄道や飛行機も飛ばなくなったという話もあった。1つのものに頼っているといざというときに使えない。まさに複数使える状況が必要になってくる。それとユニバーサルデザインがどう絡むかということ、結局みんな困ったということ。困りごとを助けることがユニバーサルデザインなため、情報通信トラブルがないようにしていくことも大事である。障害者の問題ではなく、社会全体の共通な話題にしていくと色々なサービスが生まれてくると思う。そういった働きがけを皆さんも一緒にやっていくとよいと思った。

#### ■伊勢志摩バリアフリーツアーセンター

見る・聞く・触る・人に頼る・ネットで見ることによって情報を得ると思う。

人に頼るといのは最終手段であって、一番頼りになる場所かと思うが、人に頼るといを探ることが多い。例えば、駅ではホームに駅員さんがいない所が多くなっており、まず聞く人を探ることが増えたと思う。また、聞くことで感じるのは、目の前に人がいても、声をかけても、ネットで解決しようとするため、聞き方というのも、もっとコミュニケーションがとれると良いと思う。聞くことに対して抵抗のある方達もいる。バリアフリーの研修をよくするが、観光施設の皆さんには、施設にないバリアフリーの整備を聞かれたとしても、「ここにはないです。」だけではなく、施設の近くも把握し答えられるようにしておいてくださいというお願いをしている。観光施設に限らず、聞かれることを想定して、聞かれたときにその周辺にはどんな設備があるのかということ、自分の働いている職場周辺や住んでいる周辺のことを知っておくと、よりいっそう困っている人を助けられる確率が高くなるのではと思う。そのためには、情報発信をしていくと、助かるのではないかと思う。

#### ■磯部 分科会会長

各管理者が管理している所だけでなく、周辺も併せてやらないと正しい情報提供にならないという一般論に繋がると思う。情報機器を上手く使えば、利用者が情報を集めて利用者に発信するというような仕組みもある。そういった、自分が知ったことを皆にお知らせしていくことを上手くやっている団体も増えてきているため、そういった風に繋がっていくのも一つの方法だと思う。管理者にも一層努力してもらおうが、管理者頼みにならず、広く情報を集めみんなで共有していくと良い。

#### ■事務局

「鉄道駅バリアフリー料金創設について」

・発表者：鉄道部監理課

#### ■磯部 分科会会長

交通バリアフリー法ができたのは西暦2000年。そこから22年経ち、薄く広い負担という言葉が出てきた。エレベーターは皆が使い、障害者高齢者だけの設備ではないため「皆から負担していいよね。」という話題から、料金の値上げの根拠を整理したということになる。だが、鉄道駅バリアフリー料金という言葉が大きく出ているため、勘違いされている方もいるかと思う。今後、運用していく上でどういったことに注意、関心を払うべきか意見をいただきたい。

#### ■有識者 村井准教授

エレベーターが皆にとって使いやすいというあたりが大事だと思う。鉄道駅バリアフリー料金という制度が、最終的にどう整備されて、今まで使いにくかった所がどう使いやすくなるかをビジュアル的に示す工夫が必要だと思う。各鉄道事業者にとって運賃の値上げはとても気を遣うところでもあると思う。行政も含め社会全体にとって、良いことになっていくため、結果を上手く示していくことに取り組んでいく必要がある。

#### ■静岡県聴覚障害者協会

広く薄くという考え方は、とても良いと思う。例えば、携帯電話にしてもユニバーサル料というものがあるため、そういったイメージでとらえたら良いのかと思う。バリアフリー料というものが携帯とは違うのはどうしてかというのと、ろう者は、聞こえないことも分からない障害なため、配慮が分からないというような人が多い。今回の資料を見ても、ろう者に対しての配慮は少ないと感じた。手話に対しての色々なことはあると思うが、バリアフリー料を取った後で、ろう者にこういうサービスがあったらいいのではないかというものがあれば教えていただきたい。

#### ■磯部 分科会会長

ホームドア、エレベーター、トイレ等の車いすの方へのサービス、視覚障害者の方へのサービスはある。しかし聴覚障害者に対するサービスってないよね、という話はよくある。

#### ■事務局

バリアフリー料金の対応設備の中には、文字や音声による案内設備、標識が対象に含まれているため、聴覚障害者の方へのサービスもないというわけではない。

#### ■静岡県聴覚障害者協会

手話タブレットを駅に置いてほしいと考えている。本当に簡単なやりとりの際、わざわざ通訳者を呼んでということではなく、簡単な手話が伝えられるようなもの、タブレットを通じて簡単にやりとりできればと思う。

#### ■磯部 分科会会長

ホームドア、エレベーターは大きなお金がかかるため、皆からお金を集めたいと思うのだが、金額が大きくなるとも工夫することでいいサービスが出来るものもある。そういったことを積極的にやっていただきたいと思う。そういう費用

としても使っているのではと思う。大きいものだけでなく、必要なものや駅関係者の研修教育に使うという方法もある。

鉄道駅バリアフリー料金という言葉にしているのがまずい。個人的にはユニバーサル料金という名前にした方が趣旨に合っていたのではないかと思った。

#### ■愛知県精神障害者家族会連合会

精神障害者の割引について、身体、知的障害については割引されても、精神障害は割引されないため、割引を求めている。来年、近鉄が割引ということで話が進んでいるのだが、全国に広まった際、障害によってどう割引していくのか、基準がわかりにくい。バリアフリーやユニバーサルデザインは、障害の特性によって個別に応じたものであり、割引は、平等にしようとするとは非常にわかりにくい、かつ悩ましいと思う。ぜひ調整が上手くいくように望む。今日のような会議を行い、多様な業者が考えを固めていくことによってユニバーサルデザインが確立していくと思う。

#### ■磯部 分科会会長

割引も大事な料金制度。全国的に議論をしていく必要があると感じる。まだ中部地方では新しい料金制度は確立されていないが、可能性は大いにある話。

今日は最近の状況を説明いただいた。新しいバリアフリー法が出来たため、徐々にそれに向かって進んでいくということ。

後半では、案内、サインについてもさらに工夫が出来そうな感触がつかめた。鉄道料金については、料金の話になるため、色々なご意見があるが、国民の理解が必要。役に立つものを作っていただきたい。駅整備は利用者全員から評価を受けないといけない。バリアフリー法では、バリアフリーの道は最低一カ所あればよいとなっているが、大きい駅では一カ所では足りない。広く薄くお金を集め、皆で評価しようとする、大きい駅ではいくつもバリアフリールートがあっても当然だという意見が出てくるかもしれない。そのような意見が欲しく、皆さんを味方にしたい。評価が広まってくるとうれしい。

#### ■有識者 村井准教授

バリアフリー化は意識しなくてもなっていることが必要。これからも、もっと推進していく必要があるため、上手くいっている事例は褒め、上手くいっていない事例があったとしても責めずに、どうすれば改善出来るのか、技術的、費用的、行政、研究者、当事者の方による助言によって再改善できると良いと思う。