

バリアフリーの主な取り組みに係る参考資料

バリアフリープロモーター名簿 (関東:1/2)

氏名	所属先	活動等
長谷川 万由美	宇都宮大学共同教育学部 教育人間科学系教育分野 教授	<ul style="list-style-type: none"> ・教員更新免許講習にて関東運輸局主催のバリアフリー教室を開催(平成22年度～令和3年度) ・日本福祉のまちづくり学会(副会長)、日本社会福祉学会、日本地域福祉学会 ・杉並区福祉有償運送運営協議会会長、豊島区福祉有償運送運営協議会会長、栃木県障害者自立支援協議会会長、栃木県発達障害者支援地域協議会副会長
大森 宣暁	宇都宮大学地域デザイン科学部 社会基盤デザイン学科 教授	<ul style="list-style-type: none"> ・日本福祉のまちづくり学会理事 ・国土交通省移動等円滑化評価会議関東分科会副分科会長、国土交通省子育てにやさしい移動に関する協議会委員 ・栃木県ひとにやさしいまちづくり推進協議会会長 ・バリアフリー基本構想策定関連会議の会長(足立区、横浜市磯子区) ・地域公共交通会議会長(台東区、荒川区) ・福祉有償運送運営協議会会長(東京10区、埼玉県北足立北部地区)など
寺内 義典	国土館大学理工学部 教授	<ul style="list-style-type: none"> ・目黒区交通バリアフリー推進基本構想改定及び推進協議会 委員 ・世田谷区自転車等駐車対策協議会 委員、港区地域公共交通会議 委員、品川地域公共交通会議 委員 他
杉山 雅治	NPO法人 東京都自閉症協会 理事長	<ul style="list-style-type: none"> ・日本自閉症協会東京都支部 幹事(2002～2008年) ・社団法人日本自閉症協会 理事(2006～2008年) ・NPO法人東京都自閉症協会 理事(2009年～) ・NPO法人東京都自閉症協会 副理事長(2010～2020年) ・NPO法人東京都自閉症協会 理事長(2021年～)
徳田 良英	帝京平成大学健康メディカル学部理学療法学科 教授	<ul style="list-style-type: none"> ・千葉県建築物ユニバーサルデザイン推進検討委員会委員(2003年4月～2005年3月) ・松戸市介護保険運営協議会委員(2014年4月から2016年3月) ・中野区ユニバーサルデザイン推進審議会副会長(2016年8月～2017年1月) ・中野区ユニバーサルデザイン推進審議会会長(2022年12月～2023年6月) ・市民団体「バリアフリーまつど市民会議」の活動の一環として、一般市民のバリアフリー啓蒙活動のイベントに参加
荒井 美照	さいたま市都市局都心整備部都心整備課 さいたま新都心ふれあいプラザボランティア マネージャー	<ul style="list-style-type: none"> ・学校、一般団体の障がい者疑似体験やバリアフリー見学・案内 ・疑似体験等のマニュアルを必要に応じて改正、ボランティアのスキルアップとして研修の実施 ・バリアフリー親子体験会:障がい者疑似体験(車いす・白杖体験)
長野 博一	高崎経済大学地域政策学部地域政策学科准教授	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通大学校 専門研修 バリアフリー基礎研修講師 2015年～ ・国交省総政局 バリアフリーマップ作成ガイドライン検討委員会 委員 2019年度 ・国交省総政局 バリアフリー基本構想策定支援ガイドライン検討委員会 委員 2018年度 ・国交省総政局 教育啓発特定事業策定ガイドライン検討委員会 委員(2021年度) ・福島市地域公共交通活性化協議会 委員 及び バリアフリーマスタープラン策定部会 委員 2020年～ ・福島市 バリアフリー基本構想分科会 会長(2022年度～現在) ・調布市地域公共交通活性化協議会 委員 2020年～ 他 ・元 荒川区役所職員(基本構想策定を担当) 2018年度まで ・日本福祉のまちづくり学会 市民参加のデザイン特別研究委員会 委員長(2021年3月～現在) ・日本福祉のまちづくり学会 地域福祉モビリティのデザイン特別研究委員会 委員(2019年4月～現在)

バリアフリープロモーター名簿 (関東:2/2)

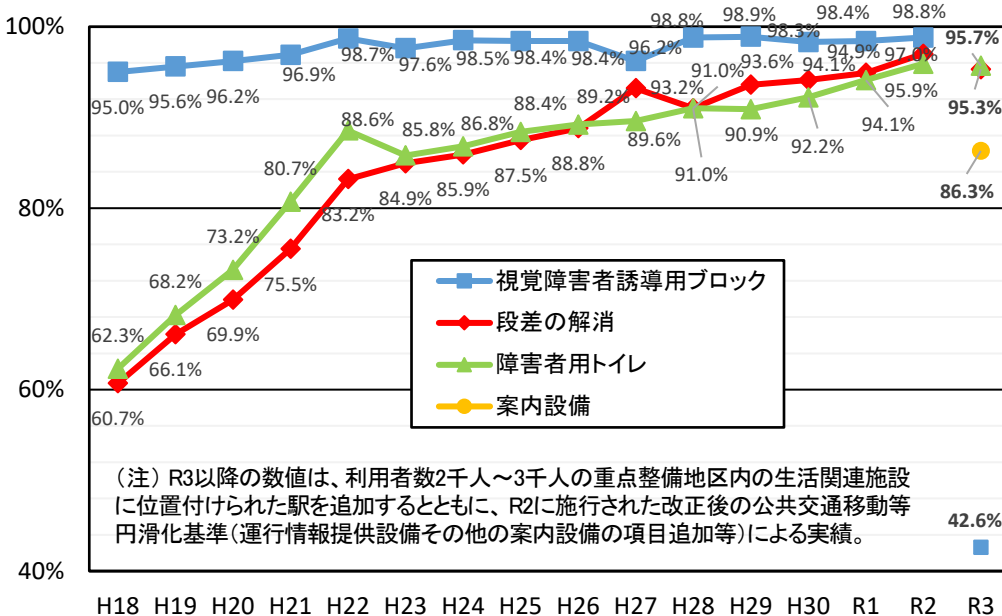
氏名	所属先	活動等
加藤 篤	NPO法人日本トイレ研究所 代表理事	<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市内中学校1年生(60名)を対象にバリアフリー教室「トイレマナーを考える」を実施(2019年12月) ・東急電鉄・二子玉川駅構内のトイレ調査の実施(2019年11月) ・車椅子利用者や視覚障がい者等と一緒に「トイレさんぽ」(公共トイレの現地調査)の実施(2014、16~17年)
丹羽 菜生	中央大学研究開発機構 機構准教授	<ul style="list-style-type: none"> ・国交省事業 公共交通事業者等における認知症の人への接遇ガイドライン作成のための検討会、交通事業者向け接遇ガイドライン作成等のための検討委員会、接遇研修プログラム作成等のための検討会議、知的・発達障害者等に対する公共交通機関の利用に関する検討会、公共交通事業者等における認知症の人への接遇ガイドライン作成のための検討会 ・国交省事業 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金にかかる委員会 ・国交省事業 観光庁 宿泊施設バリアフリー化促進事業 委員 ・国交省事業 鉄道におけるボランティアの手引き作成に向けての検討会議 委員 ・文部科学省 学校施設のバリアフリー化推進に関する調査研究協力者会議 ・東京都 都営交通の経営に関する有識者会議 ・東京都 浮間舟渡駅前広場バリアフリー化検討会 ・目黒区都市計画審議会 都市計画マスタープラン改定専門部会 ・藤沢市 生活・文化拠点再整備アーバンデザインガイドライン策定委員会 ・新宿区、調布市、北区、川口市、目黒区、バリアフリー・UD・サイン関連の検討に関する各種委員会 ・成田空港: 旅客ターミナル全般のユニバーサルデザインの検討分科会
稲垣 具志	東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科 准教授	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省総合政策局、道路局、自動車局、航空局: 旅客施設・車両・道路等の円滑化基準・ガイドライン検討、事業者向け接遇ガイドライン検討に関する各種委員会 ・国土交通省観光庁: ユニバーサルツーリズム促進に関する各種委員会 ・国土交通省関東地方整備局: 追浜駅交通結節点事業計画に関する検討会 ・内閣官房: 心のバリアフリーに向けた汎用性のある研修プログラム検討委員会 ・東京都: 福祉のまちづくり推進協議会、パラリンピックの成功とバリアフリー推進に向けた懇談会、浮間舟渡駅前広場バリアフリー化、鉄道のバリアフリー検討などに関する各種委員会、既設道路橋バリアフリー化整備方針策定に関するアドバイザー ・山梨県: リニア駅前エリア整備に関する検討会議 ・世田谷区、武蔵野市、国分寺市、立川市、調布市、さいたま市: バリアフリー・UD・サイン関連の検討に関する各種委員会 ・千代田区、世田谷区、目黒区、三鷹市: 地域公共交通に関する検討会議 ・埼玉県南部地区(川口市、蕨市、戸田市): 福祉有償運送運営協議会 ・成田空港: 旅客ターミナル全般のユニバーサルデザインの検討分科会 ・日本視覚障害者団体連合: 視覚障害当事者の移動保障の在り方に関する検討委員会 ほか

各運輸支局におけるヒアリングの実施状況

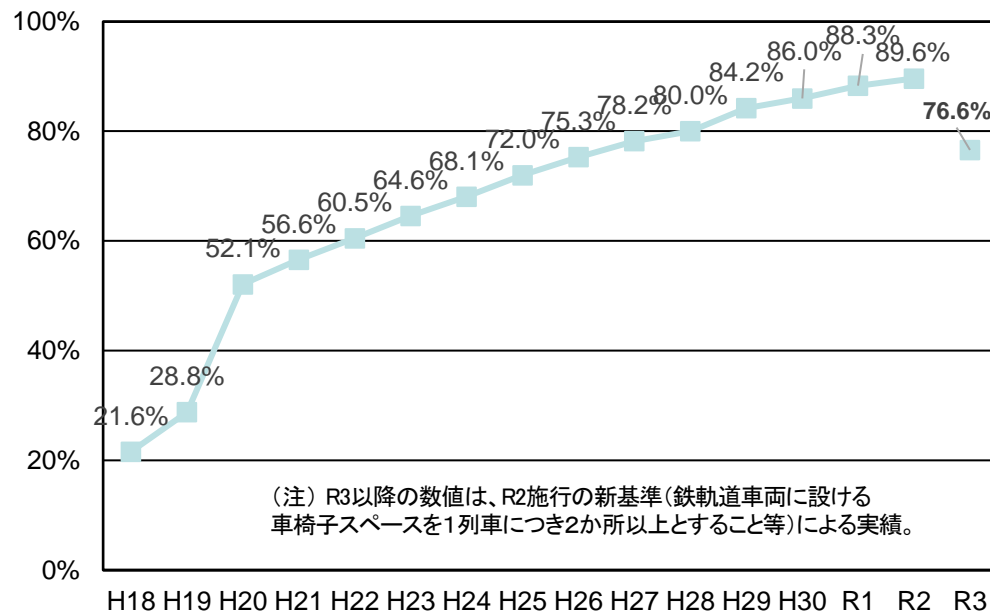
日時	主催	会議名	場所	議事
R4.11.21	関東運輸局 山梨運輸支局	山梨運輸支局 バリアフリーネットワーク 会議	やまなしプラザ オープンスクエア (対面・Web開催)	<ul style="list-style-type: none"> ・関東運輸局における最近の主な取り組みについて ・関東地方整備局のバリアフリーの取り組みについて ・講演：聴覚障害者のバリアフリーについて (一般社団法人 山梨県聴覚障害者協会)
R4.11.25	関東運輸局 千葉運輸支局	千葉運輸支局 バリアフリーネットワーク 会議	関東地方整備局 千葉国道事務所 (対面・Web開催)	<ul style="list-style-type: none"> 講演：日本大学工学部教授 藤井 敬宏 氏 講演：千葉県手をつなぐ育成会 岩野 明子 氏 ・バリアフリーに関する事例紹介(東葉高速鉄道株式会社、京成バス株式会社、ヒノデ第一交通株式会社) ・関東運輸局における最近の主な取り組みについて ・関東地方整備局のバリアフリーの取り組みについて
R4.11.28	関東運輸局 東京運輸支局	東京運輸支局 バリアフリーネットワーク 会議	スクエア荏原 (対面開催)	<ul style="list-style-type: none"> ・関東運輸局における最近の主な取り組みについて ・関東地方整備局のバリアフリーの取り組みについて ・関係機関におけるバリアフリーの取組について (京浜急行電鉄株式会社、東京都福祉保健局)
R4.11.29	関東運輸局 埼玉運輸支局	移動等円滑化評価会議 埼玉支局部会勉強会	市民会館おおみや (対面・Web開催)	<ul style="list-style-type: none"> ・関東運輸局における最近の主な取り組みについて ・関東地方整備局のバリアフリーの取り組みについて ・講演：春日部市の取り組みについて(春日部市) ・講演：地域のバリアフリー化を促進するための当事者 参画の意義と課題(東洋大学名誉教授 高橋 儀平 氏)
R4.12.9	関東運輸局 神奈川運輸支局	神奈川運輸支局 バリアフリーネットワーク 会議	神奈川運輸支局 (対面・Web開催)	<ul style="list-style-type: none"> ・講演：コロナ禍のバリアフリーについて (東海大学建築都市学部教授 梶田 佳孝 氏) ・講演：『コロナ禍のバリアフリー対策』の実情について (神奈川中央交通株式会社) ・関東運輸局における最近の主な取り組みについて ・関東地方整備局のバリアフリーの取り組みについて

関東における公共交通のバリアフリー化の推移

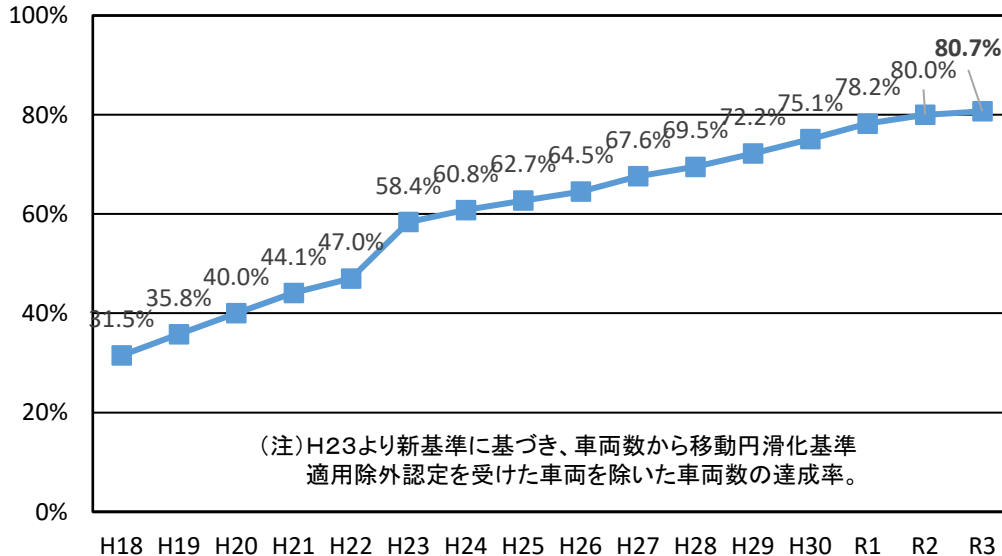
鉄軌道駅のバリアフリー化の推移



鉄軌道車両のバリアフリー化の推移



ノンステップバスのバリアフリー化の推移



H18末実績とR3末実績との比較

		2025年度末目標値	H18末実績	R3末実績	増減
鉄軌道駅	段差解消	100%	60.7%	95.3%	+ 34.6
	トイレ	100%	62.3%	95.7%	+ 33.4
鉄軌道車両		70%	21.6%	76.6%	+ 55.0
ノンステップバス		70%	31.5%	80.7%	+ 49.2

関東におけるホームドアの設置状況

管内1355番線 554駅に設置 (令和3年度末)

事業者名	設置番線数	設置駅数
JR東日本	185	81
JR東海	13	3
東武鉄道	35	10
西武鉄道	22	6
京成電鉄	12	3
京王電鉄	24	8
小田急電鉄	24	8
東急電鉄	171	66
京浜急行電鉄	27	9
相模鉄道	34	12
東京都交通局	210	93
東京地下鉄	298	114
横浜市交通局	88	40

事業者名	設置番線数	設置駅数
首都圏新都市交通	46	20
東京臨海高速鉄道	8	4
埼玉高速鉄道	15	7
横浜高速鉄道	10	5
東京モノレール	24	11
多摩都市モノレール	38	19
舞浜リゾートライン	6	4
ゆりかもめ	34	16
横浜シーサイドライン	30	14
箱根登山鉄道	1	1

令和3年度末合計	1355	554
令和2年度末合計【参考】	1268	519

注1) 新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み、全体で1駅として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合は、別駅として計上している。

注2) 2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について(概要)

背景

- 基本方針における第2次目標は令和2年度までを期限としていたため、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」において、**学識経験者、高齢者・障害者等団体、事業者団体の方々から専門的・具体的なご意見をいただきながら、新型コロナウイルス感染症による影響等の状況も踏まえ、令和2年12月に新たな目標をとりまとめた。**

(第8回検討会:令和元年11月15日、第9回検討会:令和2年1月16日、第10回検討会:令和2年6月17日、第11回検討会:令和2年11月18日)

第3次目標の設定に向けた見直しの視点

- ・第2次目標においては、施設等の種別ごとにバリアフリー化の目標を設定し、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携してバリアフリー化に取り組み、一定程度の進捗がみられるが、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。
- ・第3次目標については、**ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進**していく観点から、**以下の点に留意。**

- 各施設等について**地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進**

(平均利用者数^(※1)が2,000人以上3,000人未満/日であって基本構想に位置付けられた旅客施設等に関する目標を追加)

- **聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリー**の進捗状況の見える化

(旅客施設のバリアフリー指標として、案内設備(文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等)を明確に位置付け)

- **マスタープラン・基本構想の作成**による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進

- 移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる**「心のバリアフリー」^(※2)の推進**

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

※2:「ユニバーサルデザイン2020行動計画」(平成29年2月ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定)において、「心のバリアフリー」を体現するためのポイントとして、「障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること」、「障害のある人(及びその家族)への差別(不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供)を行わないよう徹底すること。」及び「自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。」が挙げられている

目標期間

- ・第2次目標:平成23年度(2011年度)から令和2年度(2020年度)までの10年間
- ・第3次目標:社会資本整備重点計画等の計画期間、バリアフリー法に基づく基本構想等の評価期間、新型コロナウイルス感染症による影響への対応等を踏まえ、時代の変化により早く対応するため、**5年間**とした。^(※3)

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

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況(全国:2021年度末)

- ・バリアフリー法に基づく基本方針に定められた2025年度までの第3次整備目標の達成状況は下記のとおり。
- ・参考値及び現状値については、小数第1位を四捨五入している。

2025年度末までの目標			2020年度末 (参考値)	2021年度末 (現状値)	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
鉄軌道	3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の鉄軌道駅におけるバリアフリー化率	段差の解消※1	約93%	約94%※5	原則 100%	○地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限り可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化 ○高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、当該駅及び周辺施設の状況や当該駅の利用状況等を踏まえ、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める ○駅施設・車両の構造等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約38%	約42%※5	原則 100%	
		案内設備※3	約75%	約77%※5	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約92%	約92%※5	原則 100%	
	ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数	2,192番線 (334番線)	2,337番線 (406番線)	3,000番線 (800番線)	○カッコ内は、10万人以上/日の駅の番線数(内数表記)	
鉄軌道車両		約49%	約52%※6※7	約70%※8	○新幹線車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める	
バス	3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日のバスターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消※1	約91%	約93%※5	原則 100%	○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約91%	約91%※5	原則 100%	
		案内設備※3	約73%	約76%※5	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約71%	約70%※5	原則 100%	
	乗合バス車両	ノンステップバス	約64%	約66%※6	約80%	
		リフト付きバス(適用除外車両)	約6%	約6%※6	約25%	○高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化
		空港アクセスバス	約32%	約38%※6	約50%※9	
貸切バス車両		1,066台	1,157台	約2,100台		

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況(全国:2021年度末)

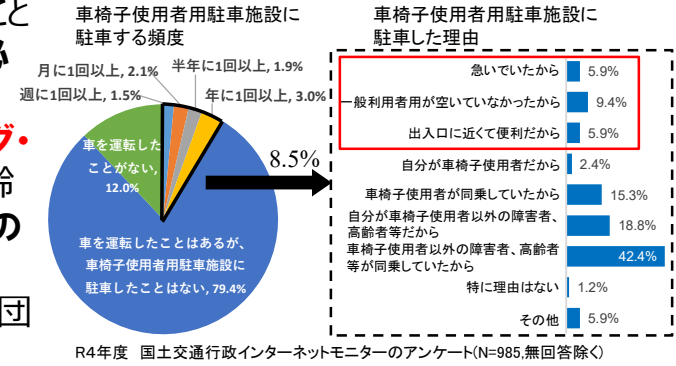
2025年度末までの目標		2020年度末 (参考値)	2021年度末 (現状値)	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
タクシー	福祉タクシー車両		41,464台	42,622台※6	約90,000台
		ユニバーサルデザインタクシーの割合	-	約17%※6※10 (別紙参照)	約25%
旅客船	2,000人以上/日の旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消※1	100%	100%※5	原則 100%
		視覚障害者誘導用ブロック※2	100%	100%※5	原則 100%
		案内設備※3	約89%	約89%※5	原則 100%
		障害者用トイレ※4	約89%	約89%※5	原則 100%
	旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)	約53%	約55%※6	約60%	○2,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は、構造等の制約条件を踏まえて可能な限りバリアフリー化 ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
航空	2,000人以上/日の航空旅客ターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消※1	約95%	100%※5	原則 100%
		視覚障害者誘導用ブロック※2	100%	100%※5	原則 100%
		案内設備※3	100%	100%※5	原則 100%
		障害者用トイレ※4	100%	100%※5	原則 100%
	航空機	約99%	100%※6	原則 100%	○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
道路	重点整備区域内の主要な生活関連経路を構成する道路	約67%	約69%	約70%	
都市公園	規模の大きい概ね2ha以上の都市公園におけるバリアフリー化率	園路及び広場	約64%※11	- ※12	約70%
		駐車場	約55%※11	- ※12	約60%
		便所	約62%※11	- ※12	約70%

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況(全国:2021年度末)

2025年度末までの目標		2020年度末 (参考値)	2021年度末 (現状値)	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
路外駐車場	特定路外駐車場	約71%	約71%	約75%	
建築物	床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物	約62%	約63%	約67%	○床面積の合計が2,000㎡未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進 ○公立小学校等については、文部科学省において目標を定め、障害者対応型便所やスロープ、エレベーターの設置等のバリアフリー化を実施する
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率	約98%	約99%	原則 100%	
	主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚障害者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に設置されている音響信号機及びエスコートゾーンの設置率	—	約51%	原則 100%	
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成	11自治体	22自治体	約350自治体	※全市町村(約1,740)の2割に相当
	移動等円滑化基本構想の作成	309自治体	316自治体	約450自治体	※2,000人以上/日の鉄軌道駅及びバスターミナルが存在する市町村(約730)の6割に相当
心のバリアフリー	「心のバリアフリー」の用語の認知度※13	約24%	約24%	約50%	○移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境を整備する
	高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていない人の割合※13	約82%	約87%	原則 100%	

- ※1 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第4条(移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象)への適合をもって算定。
- ※2 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9条への適合をもって算定。
- ※3 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第10条～12条への適合をもって算定。
- ※4 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第13条～15条への適合をもって算定。また、トイレを設置している施設における割合。
- ※5 鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの各項目の現状値については、集計対象である旅客施設総施設数が前年度から変動した影響を受けている。
- ※6 各車両等に関する公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定。
- ※7 2020年4月に施行された新たなバリアフリー基準(鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2か所以上とすること等を義務付け)への適合状況。
- ※8 2020年4月に施行された新たなバリアフリー基準(鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2か所以上とすること等を義務付け)への適合状況(50%程度と想定)を踏まえて設定。
- ※9 1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。
- ※10 各都道府県の総車両数の合計に対するユニバーサルデザインタクシー車両数の合計の割合を記入。
- ※11 都市公園に係る2020年度末の参考値は、第3次目標に基づいて算定。
- ※12 2021年度末の現状値については、集計中のため「-」としている。
- ※13 インターネットモニターアンケート「公共交通機関を利用する際の配慮について」による。

- 共生社会における移動環境確保のための基本的インフラの一つである、車椅子使用者が円滑に利用することができる駐車施設（車椅子使用者用駐車施設）に、それを必要としない人が駐車すること等により、**真に必要な人が利用できない**場合があり、その**適正利用についての課題**が指摘されている。
- 当該駐車施設の利用対象者に**公的利用証を交付し適正利用を促す地方公共団体の取組（パーキング・パーミット制度）**については、車椅子使用者の他、車椅子を使用しないものの移動に配慮が必要な人（高齢者、妊産婦、けが人等）も広く対象とし、そのような人向けの優先駐車区画を設ける場合もあり、**利用区分の明確化や不適正利用の減少等**によって、車椅子使用者等の**利用環境改善に効果**が認められる。
- 引き続き、地域の実情等に応じ、同制度の**導入促進・普及啓発**の他、以下の考え方を踏まえ、地方公共団体、施設設置管理者等及び国民における**理解の増進と協力の確保等**により、**適正利用を推進**。

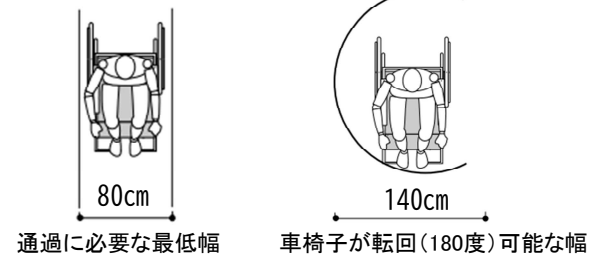


車椅子使用者用駐車施設の利用対象者の明確化

車椅子使用者用駐車施設については、バリアフリー法令上、車椅子使用者その他障害者等を除き、利用を控える等の適正配慮を規定。
不適正利用や利用集中等により車椅子使用者の円滑な利用環境が阻害されている場合等には、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、「**車椅子使用者用駐車施設**」の利用対象者を「**車椅子使用者**」と**明確化**することが望ましい。



利用対象者を**車椅子使用者**と明確化している例



利用対象者の明確な区分とその考え方

車椅子使用者以外の障害者等については、**広い幅員を必ずしも必要としないものの駐車区画の位置等に関し、移動に配慮が必要な人も**いることから、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、そのような人への駐車区画を設置・運用する場合には、バリアフリー法令に位置づけられている「**車椅子使用者用駐車施設**」とは別に「**優先駐車区画**」として**位置づける**ことが望まれる。

様々な駐車区画の確保・不適正利用対策の取組

多様な利用対象者の駐車区画の確保、限られた区画の効率的利用、不適正利用対策の取組等を引き続き推進。



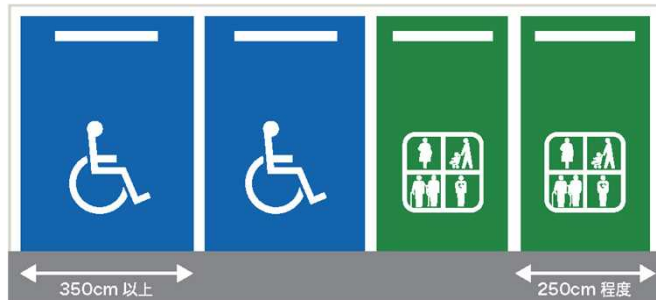
機械式ゲートの設置による不適正利用対策の事例



3台分の区画を2台分の幅広い区画とする運用例



狭小敷地等での車椅子使用者用駐車施設の確保・ダブルライン活用による駐車場全体の緩やかなバリアフリー化のイメージ



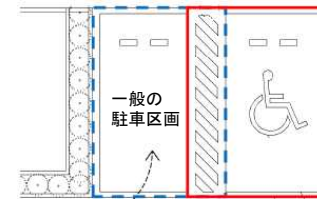
複数種類の駐車区画を運用する場合のイメージ



地方公共団体の利用証の例



多様な利用対象者向けの優先駐車区画



敷地活用に制約がある場合等に、一般の駐車区画の隣に乗降スペースを設け、一般の駐車区画においても車椅子使用者が乗降可能となる工夫



施設の入口近くの駐車区画数が僅かであることから、車椅子使用者以外の障害者等を車椅子使用者用駐車施設の利用対象者とする場合に、誤認等が無いよう、利用対象者をピクトグラム等で分かりやすく明示している事例