

# 評価会議、地域分科会及び特性に応じた テーマ別意見交換会における主な意見

---

# 主要項目についての意見

---

- 評価会議・地域分科会のあり方
- 好事例・先進事例の共有
- 計画段階の当事者関与
- 基本構想・マスタープラン
- 心のバリアフリー

## 評価会議・地域分科会のあり方

- ・評価については、障害当事者の目線や意見を施策に反映すべき
- ・各地域において地域分科会以外にも非公式の意見交換等をすべき
- ・各地域分科会での議論の進め方、役割の明確化、検討すべき課題をどうすべきか

・評価会議という形で継続的に議論ができる仕組みを作って頂き、本当に感謝している。ぜひこの評価会議が、日本のバリアフリーをさらに進めるために実効力のある会議になっていただきたい。

・評価の指標を当事者の日常の目線に合わせるべき。ノンステップバスの整備といっても、乗降時は実際どのようになっているか。誰に対して有用なのかを共有すべき。

・当事者による評価をしっかりと行うためにも、非公式でもいいので分科会を年に数回開催すべきではないか。事業者と意見交換ができる場があると望ましい。

・ネットワーク会議から地域分科会にリニューアルしたことから、この機会に抜本的な議論の進め方、あるいは我々に求められている役割の明確化、あるいはもう少し突っ込んだところでのテーマを設定していただけるとありがたい。

・改正バリアフリー法では当事者の意見の反映が必要とされているが、この地域分科会はひとりずつ丁寧に意見を言うていただくことができ、非常に有意義であった。当事者から出された意見を具体的なバリアフリーの改善にどう繋げるかを見据え、継続的に取り組む必要がある。

## 好事例・先進事例の共有

- ・各地域の好事例・先進事例をしっかりと収集し、紹介・共有してほしい
- ・各地域の好事例・先進事例を視察する機会も作ってほしい

・地域分科会はレガシーとして残る。各地域の当事者が地域の好事例を紹介・共有する際の役割を担いたい。

・高評価を得た施設、モデルになるような施設をもっと公開し、バリアフリー化やユニバーサルデザインの施設を作る上でのモデルになるケースをもっと多く広め、今後のバリアフリー化の推進に活かせるような仕組みづくりをお願いしたい。

・武蔵野の森スポーツプラザや新国立競技場等オリパラのおかげで世界の基準が日本に入ってきた。基本設計の段階から当事者の意見を入れて非常にいいものになった。こういう取組を評価して全国に示して行って頂きたい。

・成田空港ではオリパラに向けて、当事者と意見交換を行いながら施設整備をしている。全国の交通事業者にも当事者の意見を吸い上げてもらい、施設整備を進めることが大事だと広めてほしい。

・南陽市で「空飛ぶ車椅子パラグライダーフライト体験」という、バリアフリーに観光という視点を組み込み、国内外からも来訪者が増え、事業者側も活動に賛同しやすく、様々なメリットがあり車両の導入など取組が進む。文化庁・スポーツ庁・観光庁で表彰を受けた。全国に発信して頂きたい。 3

## 計画段階の当事者関与

- ・駅舎等の施設の新設や改修時に障害当事者の意見をしっかりと取り入れてほしい
- ・仙台市の地下鉄東西線は、整備開始時から当事者が何度もかかわる機会を得て、列車とホームには段差がない、隙間がない地下鉄が整備できた。当事者の意見が大事だという姿勢をもとに取り組んだことが、とても良い結果をもたらした。
- ・新駅、改修で出来上がったあとに意見を言っても意味がない。話し合いをする際、当事者の声が届きづらい。
- ・新しい設備に関して当事者団体も設計段階から意見が言える条例づくりも進めてほしい。
- ・福井には新幹線が通る。バリアフリー化を100%できるような指導をして頂き、駅舎等については、打合せの場を持っていただき、我々障害者の意見を聞いてほしい。
- ・サンポート高松に数年後1万5千人規模の県立体育館ができる。体育館のトイレ設備、通路等の案内看板を分かりやすいものにしてもらいたい。
- ・公園を作る際、障害者や高齢者にとって楽しめるものかという目線が大事。

## 基本構想・マスタープラン

- ・基本構想やマスタープランは、総合的な視点で優先順位をつけて策定してほしい
  - ・基本構想やマスタープランの策定が遅れているため、自治体に働きかけをしてほしい
- 
- ・基本構想が作成されていればマスタープランは作成不要という勘違いをしている市町村があるので対応が必要である。
  - ・これからの日本は高齢化社会に進む。誰もが使いやすいようになるためには、駅からのアクセスなど総合的に見ていただきたいと思う。
  - ・この会議の1丁目1番地はマスタープランと基本構想。周知不足であれば、そのあたりも検討し、自治体の方々に、当事者の意見から、どのようにすれば改善していくかということを考えてもらえる手段にもなるので、今後議題の優先順位として検討していただきたい。
  - ・マスタープランや基本構想の策定が遅れているところもある。自治体をプッシュする仕組みを考えてもらいたい。
  - ・基本構想について、四国の作成状況が遅れているので改善を図ってほしい。近畿運輸局と奈良県が基本構想作成勉強会を何回か実施することで、市町村の基本構想の作成が進んでいる事例もあることから、各県と協力した働きかけをお願いしたい。

## 心のバリアフリー

- ・心のバリアフリーは、幅広い者に対する継続した啓発活動が必要
- ・心のバリアフリーに非常に期待している

・心のバリアフリーは思いやりの精神に関わる。子供の時から、教育の中で思いやりの精神を一人一人が持っていけばいいと思う。

・バリアフリーは皆さんが一緒になって取り組んでいく必要がある。心のバリアフリーというのもひとつの方法。学習会、研修会の報告もあったが、繰り返し研修を継続していくことが必要。

・障害者トイレは、誰でも使えると障害者が緊急で使いたいときには使えない。健常者の方はできるだけ健常者用のトイレを使用していただけると周知していただきたい。

・心のバリアフリーについて、啓発活動の中に聴覚障害に関する内容が含まれていない。聴覚障害者は見た目ではわからない障害なので、もっと理解の普及活動に努めていただきたい。

・精神障害は外見だけではわからないため、心のバリアフリーに非常に期待している。(再掲)

・盲導犬協会が、JRが場所を提供して乗り方の研修を実施した。実際にユーザーとして乗る、その一連の動作を含めてJRさんの協力という新聞記事があり、関係者を巻き込みながらバリアフリー教室を開催して欲しい。

・心のバリアフリー教室を開催するにあたって、子育てという分野を入れていただき、駅を整備する時に、妊婦さんや、小さな子を持つお母さん、ベビーカーを使うお母さん達を、是非参加者に入れていただきたい。

・この評価会議では設備だけではなく駅員の対応であるとか接遇も含め評価されるような、実効性のある会議にしてもらいたい。

・UDタクシーの研修について、予約の段階でも乗車拒否がある。乗務員だけでなく、オペレーターへの教育も進めていただきたい。

・乗客のヘルプマークの理解、乗務員の障害理解等、心のバリアフリーを進めてほしい。

・ヘルプマークは沖縄県ではあまり活用・周知されていない。ヘルプマークをつけている人が困っていたら、協力をしてもらえそうな周知啓発をお願いしたい。



# 特性毎の主な意見

---

- 肢体不自由等
- 視覚障害
- 聴覚障害
- 知的障害、発達障害及び精神障害
- 高齢者・認知症の人
- 妊産婦及び乳幼児連れ

## 肢体不自由等

- ・小規模店舗、空港アクセスバス、長距離バスに関するバリアフリー化の進捗の遅れ
- ・タクシーの認定基準の見直し
- ・地方部と都市部のバリアフリー化の乖離

- ・他国に比べて小規模店舗、空港アクセスバス、長距離バスは日本が非常に遅れている部分。
- ・建築物の委任条例について、基準となるのが2000 m<sup>2</sup>となると、大きなスーパーマーケット等基本的にはバリアフリーとなっているが、我々が利用する近くのお店やレストラン等は基準に入っていない。基準をもっと低くして、どこでもバリアフリー化する取組が必要だと思う。
- ・ユニバーサルデザインタクシーについては、認定基準の見直しも含めて検討して欲しい。
- ・地方部だと障害者等が利用できるタクシーの数が少ないので、都市部と地方部の格差是正にも取り組んでいただきたい。
- ・地方空港では市内へのアクセスバスのバリアフリー化が進んでいない。
- ・地方の乗降客3,000人未満の駅のバリアフリー整備を今後どう進めていくか。

## 視覚障害

- ・誘導用ブロックが連続していない、信号機の音が鳴らない時間帯がある
  - ・視覚障害者の誘導についても評価の対象にしてほしい
  - ・視覚障害者にとっては、駅の安全対策が重要。駅の無人化により、ホームからの転落事故もある
- 
- ・東京は、エスカレーターで右側を歩いていく人が多いが、立ち止まっている人がいると舌打ち等する人がいるため啓発が必要と感じる。
  - ・施設は整備されているが、誘導用ブロックが連続していない、信号機の音が鳴らない時間帯があるなど、機能していない例もあるのではないか。
  - ・誘導用ブロック、可動式ホーム柵、駅の構内案内板などせっかく良い物が設置されてきているため、これをぜひ視覚障害者にも判るように情報提供してほしい。目の前にせっかく良い物があっても分からないということがよくある。
  - ・無人駅における視覚障害者の誘導について、インターフォンでの案内が多いが、駅によってはタッチパネルでの案内もある。評価の際には、視覚障害者の誘導についても評価の対象にしてほしい。
  - ・視覚障害者の中で一番問題になっているのは、鉄道駅の安全対策である。駅の無人化が進んでいる中、ホームからの転落事故もある。誘導を希望すると近隣の駅から呼ぶこととなり、現実的でない。また、乗り越し精算等も大変難しい。

## 聴覚障害

- ・基本方針の目標達成状況に聴覚障害についての項目がない
- ・列車事故等の際、音声案内では不十分。電光掲示板等(外国語を含む)でも案内が必要
- ・無人駅の場合、インターフォンでは対応出来ないのを改善してほしい

- ・基本方針の目標達成状況において、聴覚障害についての項目が見当たらない。
- ・聴覚障害者にとって突然電車が止まったときになぜ止まったのか、いつ出発するのか放送だけではわからない。電光掲示板で案内してほしい。
- ・今後オリパラに向け、外国人の利用客が増える中で、非常時のアナウンスについて、目が見えない方、耳が聞こえない方など様々な方が利用される中で、日本語のみの声のアナウンスというのは、早急に改善してほしい。
- ・駅によっては無人駅があり、全国各地の聴覚障害者が困っている。改札口が出られないなどのトラブルの時の対応がほとんどインターフォンのみとなっている。券売機使用の際、操作を間違ってしまった時もインターフォンのみの対応が多い。改善してほしい。

## 知的障害、発達障害及び精神障害

- ・緩やかな傾斜等でも転びやすいので、細やかに配慮したデザイン等にしてほしい
- ・ヘルプマークの認知度を上げたい
- ・精神障害等は外見だけで障害の有無がわからないため心のバリアフリーに非常に期待

・知的障害者は東京駅の地下空間などの緩やかな傾斜がある箇所で転びやすい。細やかに配慮したデザインや丁寧な案内表示をして欲しい。

・知的障害者は切符を買う際やICカードの利用の仕方について、案内表示がないと利用できない。

・今後のバリアフリー化では、サインの統一化も必要。文字情報を認識しづらい方、発達障害の方、知的障害の方がサインでわかるような仕組み作りに取り組んでもらいたい。

・ヘルプマークを欠かさず着けている。少しずつでもヘルプマークの認知度を上げたい。また、ヘルプマークを付けていても必ずしもいつもサポートが必要なわけではないことも知ってほしい。

・精神障害は外見だけではわからないため心のバリアフリーに非常に期待。

## 高齢者・認知症の人

- ・認知症の人は道に迷う等により事故があるので、迷いにくい構造にする等の対応も必要
- ・一般市民への認知症の理解を広めることが必要
- ・高齢者は段差につまづきやすく、姿勢が前屈みになるため高齢者の目線で整備をしてもらいたい

・認知症の人は、道に迷いやすく、誤って進入不可の箇所に入って事故になってしまうことがあるため、迷いにくい構造にするといった対応も考えられる。

・認知症になってからも普通に生活できるという世の中にならなければいけない。公共交通事業者だけでなく一般市民の理解も必要。人づくり、理解を広めることが必要。

・歩道で自転車に乗る方がいますが、障害者にとって危険に感じる。ベルを鳴らされてもわからなく危険な目にあった人もおり、高齢者や子供にとっても危険。そういったことにも考慮してもらいたい。

・移動等に関しては、高齢者は本当に少しの段差でつまづきそうになる。姿勢もだんだん前屈みになることにより、せっかく看板が付いていても高い所では目線からほど遠く分かりにくいことがある。

## 妊産婦及び乳幼児連れ

- ・妊産婦の多機能トイレの使用も考慮してもらいたい
- ・鉄道のベビーカーマークを目立たせてほしい
- ・心のバリアフリー教室で子育て分野も盛り込んでもらいたい

・エスカレーターで片側を歩かれると危ない。妊婦や子どもが怖い思いをしている。二列整列を徹底できないか。

・妊産婦の方が多機能トイレを利用して出た時に車椅子使用者が待っていて舌打ちをされたことがあるため、妊産婦の多機能トイレの使用も考慮してもらいたい。

・優先スペースがある車両が、ホームのどの位置に停車するのか分からない。電車の外部からはベビーカーマークが目立たず、車中に入らないとスペースがあるかどうか分からない。

・是非、心のバリアフリー教室を開催するにあたって、子育てという分野を入れてもらいたい。駅のエスカレーターは昇りだけの所が多い。ベビーカーは降ろすこと際に危険を伴う。小さい子、妊婦さんは降りの方が大変。そういうことを分かってもらうために、心のバリアフリー教室とか、駅を整備する時に、妊婦さんや、小さな子を持つお母さん、ベビーカーを使うお母さん達を是非参加者に入れてもらいたい

# 各地域分科会における主な意見

---



## ○北海道分科会

・市営地下鉄の大谷地駅はホーム内にしか車いす利用者用のトイレがついていないため、一度改札を通らなければならない。ただエレベーターをつければいいというような感じで終わっているのかと危惧している。本評価会議ではバリアフリー化の質といった部分を評価してほしい。

・今後のバリアフリー化では、サインの統一化も必要。文字情報を認識しづらい方、発達障害の方や知的障害の方がサインでわかるような仕組み作りに取組んでいただきたい。

・北海道は雪国のため、道路がバリアフリー化されても雪が積もれば全く役に立たないので、冬期間におけるバリアフリーに関しては地元で検討すべき。

## ○東北分科会

・JRで他の身体障害、知的障害と違って精神障害は障害者手帳の割引がない。

・東北新幹線のオストメイトは使いづらい。開発業者、駅員等にもオストメイトに対する理解を深めていただく場を設けて欲しい。

・東北で3000人以上の施設は少ない。その数字を使うとなると、ホームドア整備に相当時間がかかる。地域によって3000人未満の数字(基準)を考えるべき。

## ○関東分科会

・心のバリアフリーについて、啓発活動の中に聴覚障害に関する内容が含まれていない。聴覚障害者は見ては分からない障害なのでもっと理解の普及活動に努めてほしい。(再掲)

・オリパラ開催時は、かなりの混雑が予想され、外国の方も多く来日する。ぜひドライバーの方々にも必ず、乗車拒否のないように周知し、日本に対するイメージがぜひ悪くならないようにしていただきたい。

・もう少し移動制約者の方々の利用者目線の評価をぜひ、この会議でやれると良い。整備目標達成ばかりに集中してしまっても実際にできたものが利用者にとって利用しやすいものとは限らない。

## ○北陸信越分科会

・金沢駅で多目的トイレの便座横に音声案内が設置されたが、視覚障害者にとってはトイレの多機能化が進んでも便座まで行くのが大変。手洗いとオストメイトトイレの便座の区別がつかない。オストメイト装置ひとつにしてもそれを回避するための音声案内装置は大変有効。

・目の不自由な人から最近よく聞くのは、JRや地元のバスを利用した際、駅員の方からとても親切な声がたくさんかかる。ハード面の整備だけではなく、ソフト面の教育訓練が現場に浸透していて、その様子を見て一般の方からもよく声がかかるようになり、本当に事業者の皆さんの努力が、周りの人たちの声かけにも私は非常につながっているのではないかと思って感謝をしている。

## ○中部分科会

・今後オリパラに向け、外国人の利用客が増える中で、非常時のアナウンスについて、目が見えない方、耳が聞こえない方など様々な方が利用される中で、日本語のみの声のアナウンスというのは、早急に改善してほしい。(再掲)

・精神障害は外見だけではわからないため心のバリアフリーに非常に期待。(再掲)

・本省の会議では、分科会での意見が無駄にならない会議の仕組みを作してほしい。中部のどこが課題だと認識・分析され、どの点に改善の余地があると思われるのか等のお題を逆に示してもらうのも1つ。この場で検討すべき課題は何だと本省は考えているのか確認してほしい。

## ○近畿分科会

・バリアフリー化の進捗状況について、従来の統計では、聴覚障害者にとってのバリアフリー化の状況の数値化ができていない。

・高評価を得た施設、モデルになるような施設をもっと公開し、バリアフリー化やユニバーサルデザインの施設を作る上でのモデルになるケースをもっと多く広め、今後のバリアフリー化の推進に活かせるような仕組みづくりをお願いしたい。

・都市部だけでなく、地方圏における好事例も今後はしっかり収集・紹介することが必要。「先進事例を取り上げ、褒める」というポジティブな情報も共有してほしい。

## ○中国分科会

・評価会議地域分科会は何を評価するのか不明。100%が目標ということで、中には50%に達していないものもあり、現時点で目標達成に対してどうするのか。PDCAをまわすというお話があったが、チェック、アクトに関して現時点でどのように考えているのかという話も今日の時点ではなく、今後どのように進めていくのか。

・電車が止まった場合、放送のみの情報提供では聴覚障害者にはわからない。見てわかる情報という視点もいれてほしい。

## ○四国分科会

・テーマ別の意見交換会の必要性に触れられたが、分科会とは別に支部会のような形で、県ごとに交通事業者、行政、当事者団体、NPO等の会合を持ち、そこでまとめたものを分科会に集約する形はとれないか。

・事業者、自治体から取組の報告が、今回は香川県と高松市だけの報告になった。他3県からも報告をいただければいい。四国全体では高松中心の議論になりがち。支部会という形で、各県で開催を検討してほしい。バリアフリーの問題は地域特有のものも含まれていることから、各地域での実情・課題で議論する場を作ってほしい。

## ○九州分科会

・特急電車で移動の際、障害者や車椅子の方は、障害者席を確保できず、デッキが当たり前となっている。室内に比べたらかなり激しい揺れがあり、暑かったり寒かったりする。1車両の4席ぐらいをとって車椅子の方々がそのまま入れるような仕組みはつukれないのか。障害がある方もない方も平等に、室内でしっかりと安全に移動できるようなことを考えていただきたい。

・大分の中心市街地から大分空港間は、路線バスが一つしかなく事前予約が必要であるため、往復3万円以上かけて福祉タクシーで移動している。大分空港から高速バスはあるが、車椅子が1台も乗れない。他の障害者が大分に来る際は、福岡空港や北九州空港を利用して電車できるようにアドバイスしており、九州全体の課題の一つ。

## ○沖縄分科会

・車いすで橋から道路の段差切り下げがなくて通れないところがある。このような場合、国・県・市町村道を含めた相談窓口がどこなのか。久茂地交差点は、国道・県道・市道にまたがっていたが、調整機能がなく、当事者団体がそれぞれに修繕の調整を2年がかりでやった経緯がある。是非、ワンストップ窓口の創出を道路管理者間で協議してほしい。

・聴覚障害者は視覚情報が大切だが、広い空港等での緊急情報を取るのに苦勞する。放送は聞こえないので、緊急時の避難行動について、文字表示機、フラッシュライト等も考えて欲しい。空港はほとんどバリアフリー化が進んでいるということだが、情報保障という点ではまだ足りないと思っている。

# 移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有

---

## ○当事者団体からの紹介

日本スポーツ振興センター:新国立競技場整備事業におけるユニバーサルデザインワークショップ

成田国際空港株式会社:成田国際空港における当事者参加を前提としたUD推進体制の構築

全日本空輸株式会社:発達障害のある人のための空港&搭乗体験ツアーin成田空港

東京空港交通株式会社:エレベーター付リムジンバス 等

## ○各地域分科会における紹介

東北:仙台市交通局「地下鉄東西線の建設初期から当事者意見の反映」、

(一社)山形バリアフリー観光ツアーセンター「車椅子によるパラグライダー体験フライト」

関東:運輸局「UDタクシーの事業者向けセミナーの開催」、東急電鉄(バリアフリー連携アプリ等)

中部:中部国際空港「セントレア(ユニバーサルデザインの取組)」

近畿:明石市「手話フォン」、JR西日本「みどりの券売機プラス」

中国:センサリーフレンドリー映画上映事例、クワイエットアワー実施事例

四国:高松市「たかまつユニバーサルデザインマップ」、とさでん交通「車椅子対応可能バス停マップ」

九州:西日本鉄道(株)「街なか手助けサポートプロジェクト「たすけっと」の取組紹介」

沖縄:沖縄県「逃げるバリアフリー ～観光地における移動・災害弱者に対する避難対応～」 等

## 新国立競技場整備事業におけるユニバーサルデザインワークショップについて

- 「新国立競技場の整備計画」(平成27年8月28日関係閣僚会議決定)において「世界最高のユニバーサルデザイン」を基本理念の一つに掲げている。
- 「業務要求水準書」において、「設計から施工段階において、高齢者、障害者団体及び子育てグループ等の参画を得てユニバーサルデザインワークショップを開催し、関係者の意見を集約した上で業務を進める。」と記載されている。
- 新国立競技場整備事業の事業者である大成建設・梓設計・隈研吾建築都市設計事務所共同企業体において、車椅子使用者、高齢者、子育てグループ等の14団体により構成されるユニバーサルデザインワークショップを開催した。
- 設計図による検証を加え、世界最高のユニバーサルデザインを導入したスタジアムとするため、実物大の検証模型やサンプル等も用いてワークショップで細部にわたり確認と検証を行うことで、障害者団体等の要望等にも配慮した。



## ユニバーサルデザインワークショップの意見を踏まえ改善した主な項目

- ・3層スタンドの車椅子席を、各階にバランス良く分散。
- ・外部階段の横に、エレベーターやスロープを増設。
- ・エレベーターの扉幅を車椅子使用者が出入りしやすいよう拡幅。
- ・外部に補助犬トイレを増設。
- ・トイレブース内のボタン配置を視覚障害者が認識できるJIS-S0026に準拠。
- ・外部エレベーターをアクセスしやすいよう交差点付近に位置を移動。
- ・スタンド縦通路の段差部分を視覚障害者が認識しやすい色分け。
- ・エレベーター扉側に車椅子使用者が鏡越しに確認できるよう階数表示器を設置。
- ・エレベーターの階数ボタン全体が乳白に点灯するとともに触知サインのサイズを改善。
- ・アクセシブルトイレについて、各機器の配置と操作性について改善。
  - ①ベビーチェアアクション設置、②手摺の視認性が向上する色に改善、③一般トイレ大型ブース内の便器に子供用便座設置、④便器の高さを座りやすい高さに改善、⑤トイレ内の手摺、フックの形を丸く改善、⑥オストメイトの方の器具が置きやすい棚の大きさに改善 等

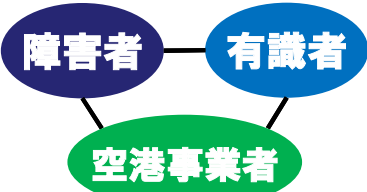



エレベーターの実物大の検証模型



## 成田国際空港における当事者参加を前提としたUD推進体制の構築

2017年5月に障害者、有識者、空港関係者などで構成される「成田空港UD推進委員会」を設立し、当事者参加による現場視察等を踏まえて空港における課題を明確にしたうえで、UDに関する基本的な考え方や取組の方向性等について検討を進め、2018年4月に成田空港のUDに関する取組みを推進するための指針となる「成田空港ユニバーサルデザイン基本計画」と、それに基づいて2020年までに実施する具体的な取組を決定した。

当事者参加を前提としたプロセスの重視	多様なお客様の個別のニーズへの対応	継続的・横断的な向上を図る仕組みの構築
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 理念の策定や取組みの検討・具体化・評価・改善の各段階への継続的な<b>当事者参加</b></li> <li>✓ 空港利用に関する<b>当事者ニーズの把握</b></li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>ハードだけでなく、ソフトの取組みを組み合わせた総合的な対応</b></li> <li>✓ より多くのお客様が「<b>問題なく利用できる</b>」（アクセシビリティの向上）、「<b>より使いやすい</b>」（高いユーザビリティ）施設やサービスの実現</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p>ハード (施設等の改修)</p> <p>+</p> <p>ソフト (人的支援・情報提供等の充実)</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>スパイラルアップ</b> 定期的な評価とその結果を踏まえた改善（<b>スパイラルアップ</b>の実施）</li> <li><b>ノウハウ（技術・人材）</b> ニーズや技術的な仕様等のデータベース化や、UD視点を持った<b>人材の育成</b>による<b>ノウハウの蓄積</b></li> <li><b>連携</b> 切れ目のないサービス提供に向けた<b>事業者間の連携強化</b></li> </ul>



**多様なお客様が安全・安心・快適に利用できる空港**  
**「様々なバリアをなくすこと」によって、お客様の旅行機会の創出・増加を実現**

- ### 主な取組
- ・発達障害者への対応（搭乗体験プログラム カームダウン・クールダウン用スペース設置 等）
  - ・トイレのユニバーサルデザイン化（多機能トイレの機能分散・異性介助等のニーズへの対応）
  - ・人的支援のさらなる充実（全ての空港スタッフ向けの障害理解・基本的な接遇研修）

## 発達障害のある人のための空港&搭乗体験ツアーin成田空港

成田国際空港株式会社とANAの共催、一般社団法人日本発達障害ネットワーク監修  
2018年1月14日、2019年1月14日、成田空港で開催



「発達障害」は見た目には分からない障害であり、予想外のことが発生したときにパニックに陥ることもあるため、飛行機を利用した移動を諦めてしまう実態もある。飛行機を利用した移動を想定し、空港・飛行機を事前に体験できるプログラムを開催。「案内カウンター」「搭乗手続き」「保安検査」「機内への搭乗」「着席」「降機」の一連の流れを体験。

事前予習のための冊子  
「そらばすブック」の配布、  
動画の配信



ツアー当日の人的サポート



クールダウン・カームダウン  
のためコージールームを設置



成田国際空港株式会社により設置

## エレベーター付リムジンバス

- ・世界でも例のないエレベーター付リムジンバスを営業用バスとして国内初導入。
- ・平成30年12月より営業運送開始(東京シティエアターミナル～羽田空港国際ターミナル)。



### ～ 主な特徴 ～

- ・新たな車椅子での乗降方式を採用
  - **エレベーター装置**を車内に設置
    - ⇒ 客室開口部が小さく**雨風の影響が少ない**
    - ⇒ **車内での垂直昇降**により利用者の安心感を向上
  - エレベーター部への乗降は、**スロープ板**を使用
    - ⇒ 停留所では省スペースで円滑な乗降が可能
- ・エレベーター及び**車椅子固定方式の改善**により、乗降に係る所要時間を短縮
- ・エレベーター下に、**手荷物収納スペース**を確保



スロープ板による乗降



客室への風雨の影響が少ない開口部

車内エレベーターで客室へ



エレベーター上昇時はそのまま客室床面を構成

新しいタイプの車椅子固定装置



エレベーター下降位置

(一社)山形バリアフリー観光ツアーセンター  
「車椅子によるパラグライダー体験フライト」

HOME > パラグライダー体験について

パラグライダーで空の旅へ!

日本初のバリアフリースカイエリア  
南陽は空もバリアフリー!



世界一自由な空へ つばさに乗って行こう!

車椅子によるパラグライダー体験フライトの受入れ可能な日本唯一のフライトエリア。全国各地から沢山の方々から車椅子で空を飛び『夢』を叶えています。山形県南陽市にある南陽スカイパークは2016年4月車いすによるパラグライダーのフライト、2018年4月より子どもたちのフライトが可能となりました。只今、フライト希望者を大募集中!!

一般の方のお申し込みについてはこちらをご覧ください。

パラグライダー専用車いすを使った  
体験タンDEM(二人乗り)フライトをご希望の方へ

パラグライダーでのフライトでは離陸の際に助走しますが、パラグライダー専用車いすにより、走ることが困難な方でもフライトを楽しんでいただくことができます。しかし、パラグライダーは自然の中で行うスポーツであり、もともと大きな危険(死亡や重大な傷害を含む)を内包しています。スタッフはお客様の安全を確保するために常に最善を尽くしますが、自然の中に潜むすべての危険に対して絶対の安全を保障できるものではありません。

具体的には離陸の際の転倒・着陸時の強い衝撃・フライト中に強い揺れが起きることが想定されます。天候急変時には安全のため緊急降下することがあり、最大3Gの荷重がかかる場合もあります。このような状況はお客様の身体に大きなダメージをもたらす可能性があります。

また、ほとんどのお客様は緊張により血圧と心拍数が上昇します。高度差300mのフライトのため、着陸まで5分以上かかりますので、万が一空中で発作等が起きた場合、着陸まで手当てをすることができません。

車いすでの体験フライトをご希望のお客様は、上記の危険性について事前にご家族と主治医にご相談いただき、同意書と診断書の記入をご依頼ください。当日はお客様の身体の状況に合わせて調整したのち実施いたします。

以上、ご理解いただけますようお願いいたします。



東急電鉄株式会社

「バリアフリー連携アプリ」の開発をはじめとするハード・ソフト両面でのバリアフリーの取り組み

東急電鉄株式会社では、「バリアフリー連絡アプリ」の開発による車椅子利用者等の対応ミス減少、「転落検知システムの導入」による転落事故防止等、ハード面でのバリアフリーや安全管理の取り組みと並行し、障害当事者との意見交換会を定期的に行い実施し乗客対応向上に努めるなど、ソフト面での取り組みも行っています。

○「バリアフリー連絡アプリ」の開発

介助が必要な乗客の乗降支援のため連絡アプリを開発し、降車駅、時間や乗車位置等の情報を、スマホにより駅員間で情報共有。電話連絡など手作業で行っていた時期と比べ情報伝達ミスを約30%減少。



①列車在線位置システムと連動  
付近の列車の運行番号と列車種別(急行・各停など)を取得し、反映

②QRコードの活用  
ホームドア等にQRコードを貼り、読み取ることで案内したドア位置をアプリに反映

○「転落検知支援システム」の開発

画像解析技術を応用し、駅構内カメラの情報から、ホームから線路へ転落する人物などを自動的に検知して通知するシステムを構築、運用。車両との接触など重大な事故の可能性を見取り迅速な対応が可能。



画像から人物を検出し、人物が指定エリア(軌道側)に侵入した場合に通知

転落を検知→通知

(転落検知支援システムの仕組み)

○障害当事者等との意見交換会の実施

盲導犬訓練センターや特別支援学校関係者と定期的に意見交換会を実施。関係者の意見を全乗務職場に展開し、障害者の乗客に対する声掛け方法の改善等、サービス向上に役立っている。

盲導犬訓練センターとの意見交換



特別支援学校との意見交換



## 開催趣旨

ユニバーサルデザインタクシーによる車いす利用者の乗車を拒否する事案が発生しており、関東運輸局では、こうした状況を踏まえ、タクシー事業者を対象とした、実車を用いた車いす搭乗方法のデモンストレーションを含むセミナーを開催

## 開催概要

- 日時:平成31年3月15日(金)13:30~16:30
- 場所:関東運輸局
- 主催:関東運輸局・交通エコモ財団

### ○内容

- ・交通エコモ財団からバリアフリー動向に関する講演
- ・運輸局から改正バリアフリー法の説明
- ・DPI日本会議工藤様から障害当事者の立場からの講演
- ・タクシー事業者による取組事例発表
- ・神奈川トヨタ自動車株式会社による車いす搭乗方法のデモンストレーション



JPNタクシーのスロープ組立デモ



車いす利用者による乗車体験

## 効果

- ・メーカー、ディーラー、タクシー業界が連携し、優れた取り組みの共有
- ・会社内におけるバリアフリーに対する意識向上、車いすの方の乗車技術の更なる向上

様々な利用者に対するタクシーの利用しやすさの向上