

第7回移動等円滑化評価会議資料について

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ス性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、アクセス性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**報告書を取りまとめ**。



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</u> のしやすさ <u>乗換案内</u> の表示の分かりやすさ 等	項目ごとに、 <u>評価を実施する際の視点（ポイント）</u> 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 <u>当事者の目線を反映</u> 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。
②移動空間	駅構内の <u>移動経路</u> の把握しやすさ 各設備への <u>アクセス</u> のしやすさ（サインの連続性） 等	
③設備	<u>券売機</u> 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</u> 、 <u>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 <u>乗車案内</u> 対応の円滑さ 他施設との接続部における <u>連続的な対応</u> の有無 等	...
⑤情報	<u>Webページ</u> 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	施設設置管理者の <u>セルフチェック</u> や当事者による実際の評価の結果を記述。項目ごとに <u>当事者目線の“気づき”を可視化</u> することで、定期的な <u>改善状況の確認</u> や、今後の <u>改修計画の立案</u> 等に活かすことを想定。
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	

※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。

当事者目線にたったバリアフリー評価指標 ワーキンググループの設置について（素案）

1. 設置趣旨

当事者目線に立ったバリアフリー環境整備の促進に向け、アクセス性や使いやすさを点検するため、「当事者目線にたったバリアフリー評価指標ワーキンググループ（以下「WG」という。）」を設置するものとする。

2. WGの内容

当事者参画のもと、

① 現地調査

実際の施設における評価指標案を用いた評価及び施設設置管理者との意見交換

② 指標精査

現地調査を踏まえた評価指標の項目、評価の観点等についての精査・検討を行うものとする。

3. 現地調査の運用

現地調査の対象施設については、事務局にて調整し決定する。なお、決定に当たり事務局は可能な限り移動等円滑化評価会議委員の意見を反映できるよう努めるものとする。

現地調査の参加人数は、調査対象施設の広さ等を勘案し、移動等円滑化評価会議座長（以下「座長」という。）が決定する。

座長は、現地調査の開催について、各委員より参加の希望を聴取し、できるだけ多くの委員が参加の機会を得られるよう、調整を行うものとする。

4. 移動等円滑化評価会議への報告

WGの開催結果は、事務局より移動等円滑化評価会議にて報告するものとする。

5. その他

WGの事務局は、国土交通省総合政策局バリアフリー政策課にて行うものとする。

上記に定めるもののほか、WGの運営に関するその他必要な事項は、座長が定めることができる。

6. WGの開催スケジュール（想定）

○令和4年度	基本的な構造の駅	複数回
○令和5年度	複雑な経路又は付加的な構造を有する駅	複数回

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

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①

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
新たな評価指標	○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していきたい。 ○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。 ○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。	○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。 ○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。 ○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。
東京2020大会のレガシー (当事者参画等)	○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。 ○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。	○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。 ○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。

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	○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。 ○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。 ○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欲しい。	○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。 ○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。 ○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。
障害者割引	○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。 ○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、障害当事者を含め一緒の場で協議する場を設定してほしい。 ○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。	○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。 ○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。

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③

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	○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。 ○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考える。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。	○聴覚障害者の方がE T C若しくは料金精算機を利用される際の対応については、E T C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。E T C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。 ○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。
UDタクシー	○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。 ○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。	○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。 ○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。

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④

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
パーキング・パーミット制度	○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。 ○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。	○今年度、車椅子使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）」を取りまとめたところです。 ○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。 ○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。
空港アクセスバス	○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。	○空港アクセスバスは、車椅子使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。 ○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。
ホームと車両の段差解消	○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。	○車椅子使用者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。 ○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。

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	○ 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 ○ <u>令和3年度補正予算による支援措置</u>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
②特急車両車椅子用フリースペース導入	○ 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 ○ <u>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</u>
③ウェブによる障害者用乗車券等の予約決済の実現	○ <u>令和3年度補正予算による支援措置</u>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
④精神障害者割引の導入促進	○ 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 ○ <u>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</u>を進めているところ

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

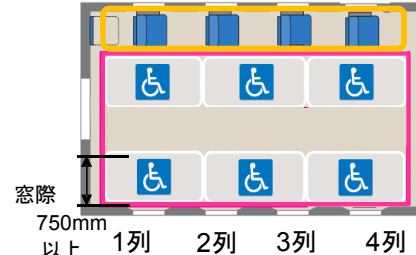
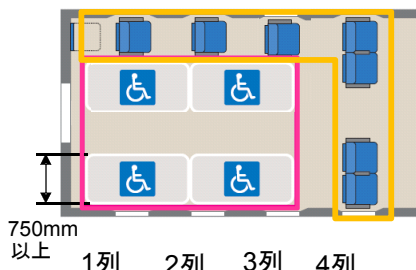
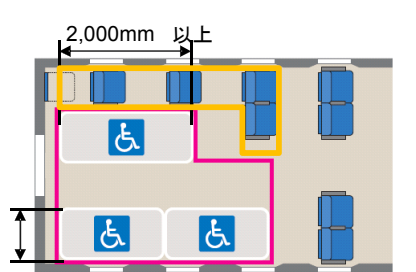
- ・ とりまとめについて

○ 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 ^{注1}	車椅子 スペース数 ^{注2}	要 件	レイアウトのイメージ	備 考
1001席以上 ^{注3}	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)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	(①、又は②と重複しても 可) 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 ^{注4}	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) ④介助席は移乗席と近接		

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) 特急列車にあっては、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のは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、車椅子利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

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、^①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、^②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】

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。

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ないため、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

- ・車椅子使用者から、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こと
- (2) 安全対策に関すること
- (3) 円滑な利用に関すること 等

設置趣旨

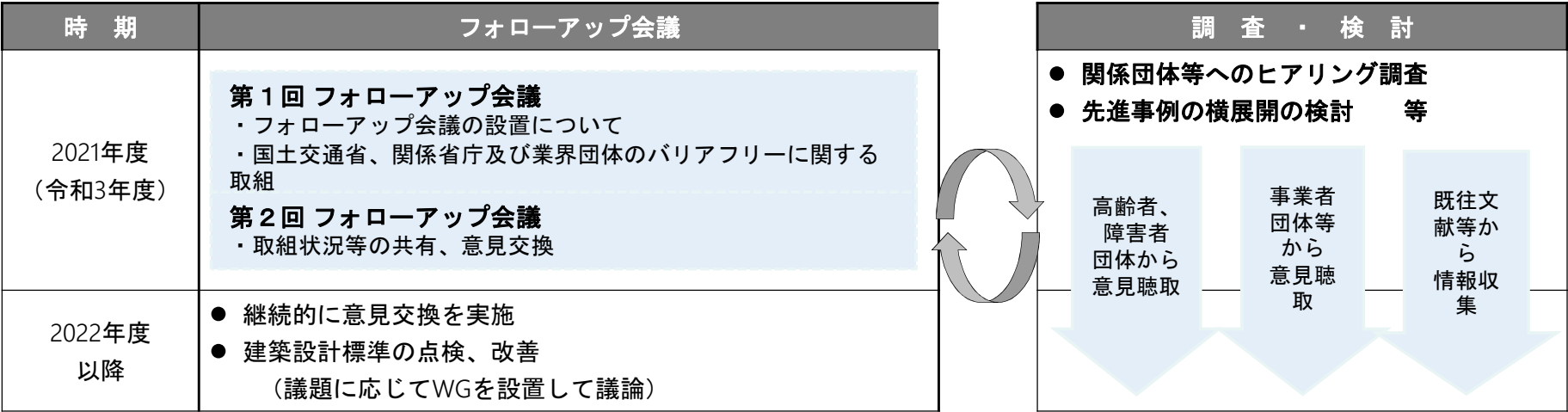
- 建築物のバリアフリー化に関するガイドラインである「高年齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」については、これまで、定期的に、あるいは、個別テーマに応じて検討会を設置し、見直しを進めてきたところである（直近の改正：令和3年3月）。
- 建築物のバリアフリーに関する取組状況や課題等を共有するとともに、「建築設計標準」を継続的に点検、改善していくため、学識経験者、関係団体と情報共有、意見交換することを目的として、標記会議を設置する。

構成メンバー

- 学識経験者、高年齢者・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】

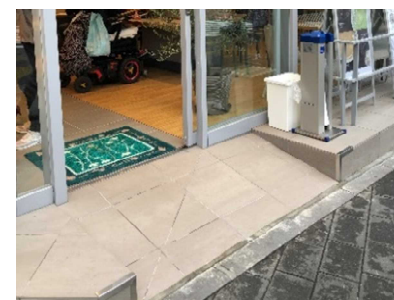
- 不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者・障害者等が利用する建築物（店舗等）
- バリアフリー条例による規制の対象となる建築物

【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



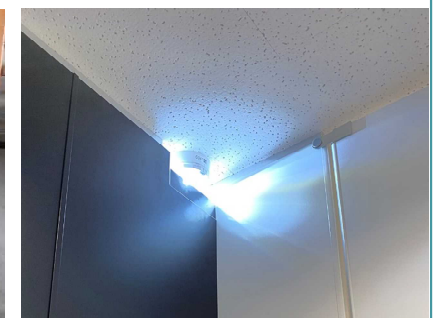
ローカウンターの設置



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

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

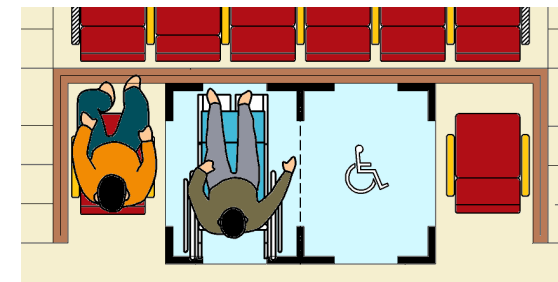
- ➡ 地方公共団体が、地域の実情等を踏まえて、条例で客席のバリアフリー化を義務付けることが可能に

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

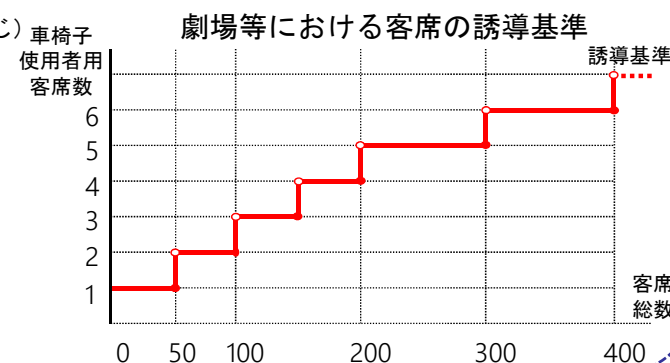
移動等円滑化誘導基準（案）

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使用者用観覧スペース
 - ・車椅子使用者用駐車施設 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

道路の移動等円滑化に関するガイドライン策定経緯

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

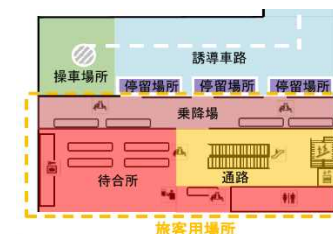
【令和2年5月】

- 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

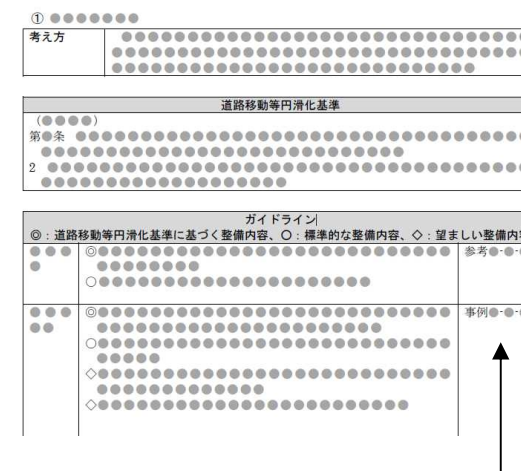
考え方

道路移動等円滑化基準

ガイドライン

- ◎ 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

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と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

教育啓発特定事業とは

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 等
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 等
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 等
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） 等
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。

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。

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の考え方が求められる。

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。

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。

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。

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

バリアフリースイレ、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 ～



(バリアフリースイレ) (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

バリアフリースイレ 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」でバリアフリース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超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。

知ってください
子ども用車椅子
のこと



【折りたためない】
これは車椅子です。折りたたむことができません。

【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ります。車体を持ち上げて大きな段差などを超えることは非常に困難です。

【子ども用車椅子マークもあります】
「子ども用車椅子」や「子ども用車椅子マーク」など表示したマークを付けている方もいます。

これは子ども用車椅子です。病気や障害が理由で、**これがないと移動できない**子どもたちが使用しています。
みなさまのご理解、温かい配慮をお願いいたします。

国土交通省

知ってください
子ども用車椅子
のこと



【折りたためない】
これは車椅子です。折りたたむことができません。

【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ります。車体を持ち上げて大きな段差などを超えることは非常に困難です。

【子ども用車椅子マークもあります】
「子ども用車椅子」や「子ども用車椅子マーク」など表示したマークを付けている方もいます。

これは子ども用車椅子です。病気や障害が理由で、**これがないと移動できない**子どもたちが使用しています。
みなさまのご理解、温かい配慮をお願いいたします。

国土交通省

<子ども用車椅子マークの一例>



一般社団法人mina family



ママミニオンペッシュ

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）

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	埼玉県	富士見市		小松市	鳥取県	田原本町
	滝川市		北本市		志賀町		鳥取市・鳥取県
	江差町		三芳町	福井県	福井市	島根県	益田市
青森県	弘前市		本庄市	山梨県	山梨市		邑南町
	三沢市	千葉県	成田市		富士河口湖町	広島県	広島市
岩手県	遠野市		柏市	岐阜県	岐阜市・岐阜県		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		真庭市
	登米市		足立区		焼津市	山口県	宇部市
	加美町		江戸川区		伊豆の国市	徳島県	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		名古屋市	愛媛県	松山市・愛媛県
	能代市		町田市	三重県	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	神奈川県	横浜市	滋賀県	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	兵庫県	神戸市		中津市
群馬県	渋川市		大磯町・神奈川県		明石市		佐伯市
	富岡市		箱根町・神奈川県		加古川市		宮崎市
						宮崎県	宮崎市
						鹿児島県	龍郷町

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	:	避難所に指定されている全ての学校 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	:	全ての学校 に整備する※1
エレベーター	:	要配慮児童生徒等※2が在籍する全ての学校 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=PLptIfvukPumKBAIbWhqB0woYwr2IMqIrlL>

- ・ 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

※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。

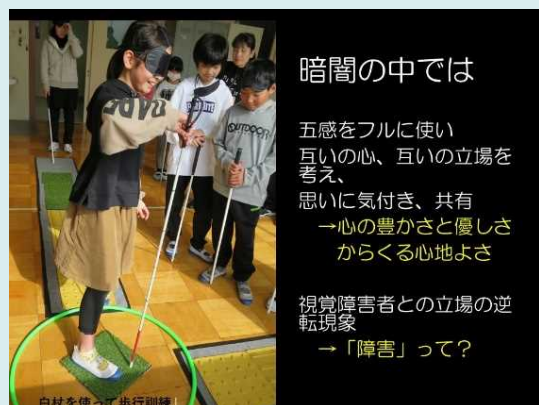
※5 さらに、整備計画の策定状況やバリアフリー化の状況についてフォローアップを継続的に実施予定。



「交流及び共同学習」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)

