第５回　移動等円滑化評価会議

日時：令和３年３月１７日（水）14:00～16:00
場所：国土交通省第２会議室ＡＢ（オンライン会議）

議事次第

１．開会
２．総合政策局長挨拶
３．座長挨拶
４．議事
　① 移動等円滑化の進展状況について
　② 第４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
　③ 移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有
　④ 国土交通省等における最近の主な取組
　⑤ その他
５．閉会

《配付資料》

資料１　移動等円滑化評価会議　委員名簿
資料２　移動等円滑化評価会議等の概要等
資料３　基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況
資料４　移動等円滑化促進方針・基本構想の作成状況
資料５　ハード・ソフト取組計画の作成状況
資料６　第４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
資料７　移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有
資料８　国土交通省等における最近の主な取組
資料９　報告事項

資料1

移動等円滑化評価会議　委員名簿

秋山　哲男　中央大学研究開発機構　教授
髙橋　儀平　東洋大学　名誉教授
新田　保次　大阪大学　名誉教授
佐藤　　聡　特定非営利活動法人 DPI 日本会議 事務局長
藤井　克徳　特定非営利活動法人　日本障害者協議会　代表
長井　浩康　社会福祉法人 全国重症心身障害児（者）を守る会 理事
今村　　登　全国自立生活センター協議会 副代表
阿部　一彦　社会福祉法人 日本身体障害者団体連合会 会長
橋井　正喜　社会福祉法人 日本視覚障害者団体連合 常務理事
唯藤　節子　一般財団法人 全日本ろうあ連盟 理事
小川　光彦　一般社団法人 全日本難聴者・中途失聴者団体連合会 理事
大濱　　眞　公益社団法人 全国脊髄損傷者連合会 代表理事
久保　厚子　一般社団法人 全国手をつなぐ育成会連合会 会長
三澤　一登　一般社団法人 日本発達障害ネットワーク 副理事長
小幡　恭弘　公益社団法人 全国精神保健福祉会連合会 事務局長
原　　等子　公益社団法人 認知症の人と家族の会 理事
大藪　定信　公益財団法人 全国老人クラブ連合会 政策委員会 幹事
有田　芳子　主婦連合会 会長
松田　妙子　特定非営利活動法人 せたがや子育てネット 代表理事 兼
　　特定非営利活動法人 子育てひろば全国連絡協議会 理事
大日方邦子　一般社団法人 日本パラリンピアンズ協会 会長
グリズデイル　バリージョシュア　社会福祉法人 江寿会 チーフマネージャー
藤倉　茂起　川崎市 副市長
米田光一郎　三沢市 副市長
阿部　真臣　東日本旅客鉄道株式会社 サービス品質改革部 次長
山口　英孝　東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 投資計画部 担当部長
加藤　勇樹　西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 企画統括部 担当部長
滝澤　広明　一般社団法人 日本民営鉄道協会 運輸調整部 部長
船戸　裕司　公益社団法人 日本バス協会 常務理事
熊谷　敦夫　一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会 ケア輸送等統括 兼
　　一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会 専務理事
須田　弘次　一般社団法人 日本旅客船協会 常務理事
奥山　哲也　定期航空協会 部長
高柴　和積　一般社団法人 全国空港ビル事業者協会 常務理事
岩佐英美子　一般社団法人 日本ホテル協会 事務局長
坂本　　努　一般社団法人 日本ビルヂング協会連合会 常務理事

（敬称略、順不同）

資料2

移動等円滑化評価会議等の概要等

移動等円滑化評価会議等の概要について

国土交通省

➢平成30年改正バリアフリー法において、高齢者、障害者等の当事者等が参画する会議を設置し、定期的にバリアフリー化の進展の状況を把握し、評価することが定められた。
➢平成３１年２月に第１回評価会議開催以降、これまで5回開催するとともに、全国１０ブロックにおいて「地域分科会」を開催。
➢高齢者、障害者等の様々な特性に応じたニーズや意見を適切に把握するため、「特性に応じたテーマ別意見交換会」を開催。

移動等円滑化評価会議

本省において、全国の高齢者・障害者等当事者団体、公共交通事業者、施設設置管理者、学識経験者、行政機関、地方公共団体等が一同に会す会議を開催し、バリアフリー化の進展状況の把握・評価を行う。

第１回移動等円滑化評価会議　平成３１年２月２６日開催
第２回移動等円滑化評価会議　令和　元年９月３０日開催
第３回移動等円滑化評価会議　令和　２年３月１７日開催（書面開催）
第４回移動等円滑化評価会議　令和　２年９月２８日開催
第５回移動等円滑化評価会議　令和　３年３月１７日開催（オンライン開催）

障害者等のニーズを きめ細やかに把握・収集

特性に応じたテーマ別意見交換会

本省（事務局）において、様々な障害特性等に応じた課題を適切に把握するため、各当事者団体等との「特性に応じたテーマ別意見交換会」を開催しており、令和３年３月末現在で下記のとおり開催している。

・知的障害、発達障害、精神障害及び認知症　計2回
・肢体不自由　計4回
・視覚障害　計2回
・聴覚障害　計2回
・妊産婦及び乳幼児連れ　計２回

地域分科会（全国１０ブロック）

全国10ブロックにおいて「移動等円滑化評価会議　地域分科会」を開催し、地域特性に応じたバリアフリー化の進展状況の評価等を行う。各地域において、第１回地域分科会を令和元年６～７月に開催し、第2回地域分科会については、令和2年７～９月に開催した。また、地域のニーズをより詳細に把握するための現地視察や意見交換会等を開催。

評価会議においてＰＤＣＡサイクルをまわすことで、バリアフリー施策のスパイラルアップを図り、全国のバリアフリー水準の底上げを図る。

令和2年度　地域分科会の開催実績について

地域ブロック	開催時期	開催場所	開催方法	分科会委員
北海道	8月31日	北海道札幌市	対面	有識者、高齢者・障害者等、（パラリンピアン）、地方公共団体、施設設置管理者、関係行政機関等
東北	9月4日	宮城県仙台市	対面	
関東	8月26日	東京都千代田区	対面	
北陸信越	7月21日	富山県富山市	対面	
中部	8月31日	愛知県名古屋市	書面	
近畿	8月24日	大阪府大阪市	対面	
中国	8月20日	広島県広島市	対面	
四国	8月21日	香川県高松市	対面	
九州	8月31日	福岡県福岡市	対面	
沖縄	8月27日	沖縄県那覇市	書面	

令和2年度　意見交換会、現地視察等の開催状況

分科会	日程	参加団体等	種別	概要
北海道	9月1日	分科会委員等	意見交換会	コロナ禍におけるバリアフリー教室について（その他1回）
関東	11月27日	障害者団体等	意見交換会	障害者団体からのバリアフリーの取組報告、意見交換
北陸	7月21日	分科会委員等	現地視察	富山駅施設見学、路面電車体験乗車、意見交換（その他1回）
中部	12月18日	分科会委員等	意見交換会	聴覚障害者との意見交換（その他５回）
近畿	8月7日	分科会委員等	意見交換会	近畿分科会等の意見交換及びバリアフリー情報の共有（その他５回）
中国	12月15日	障害者団体等	意見交換会	高齢者・障害者団体等建設的な意見交換を実施（その他１回）
四国	3月4日	障害者団体等	意見交換会	地域の課題等について、障害当事者団体等と意見交換を行う（その他1回）
九州	11月19日	分科会委員等	意見交換会	分科会欠席の委員等と個別意見交換等を実施した。（その他５回）
沖縄	11月12日	障害者団体等	研修	乗務員、運行管理者を対象に障害者等の理解と配慮を深め、路線バス利用者への接遇の向上を目的に実施（その他1回）

資料3

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要（2019年度末）

国土交通省

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

			2019年度末の目標達成状況	2020年度末までの目標（令和2年度末）
鉄軌道	鉄軌道駅※1		92%	○3,000人以上を原則100% ○この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化
		ホームドア・可動式ホーム柵	858駅 （1,953番線）	車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進 ※交通政策基本計画において2020年度までに約800駅の整備を行う
	鉄軌道車両		75%	約70%
バス	バスターミナル※1		95%	○3,000人以上を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	乗合バス車両	ノンステップバス	61%	約70%（対象から適用除外認定車両（高速バス等）を除外）
		リフト付きバス等	6%	約25%（リフト付バス又はスロープ付きバス。適用除外認定車両（高速バス等）を対象）
	貸切バス車両		1,081台	約2,100台
船舶	旅客船ターミナル※1		100%	○3,000人以上を原則100% ○離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	旅客船（旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。）		48%	○約50% ○5,000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
航空	航空旅客ターミナル※1		87%	○3,000人以上を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	航空機		99%	原則100%
タクシー	福祉タクシー車両		37,064台	約44,000台
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路		91%	原則100%
都市公園	園路及び広場		57%※2	約60%
	駐車場		48%※2	約60%
	便所		36%※2	約45%
路外駐車場	特定路外駐車場		65%※2	約70%
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物のストック		61%	約60%
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等		99%	原則100%

※1　旅客施設は段差解消済みの施設の比率。1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。
※2　2019年度末の数値は集計中であるため2018年度末の数値

旅客施設

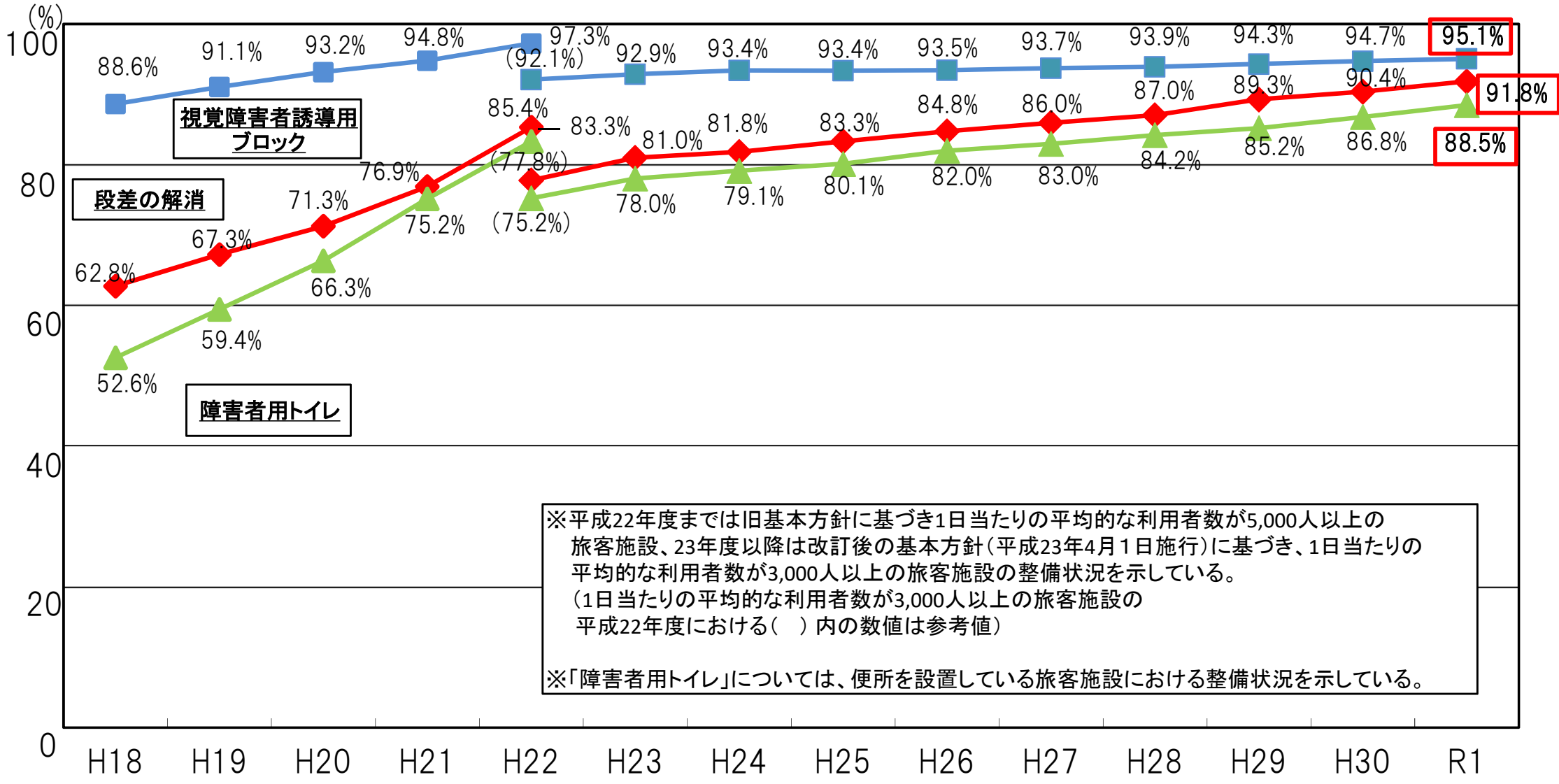
※地域については地方運輸局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

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）
北陸信越（新潟県、長野県、富山県、石川県）
中部　　（静岡県、愛知県、岐阜県、三重県、福井県）
近畿　　（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）

鉄軌道駅のバリアフリー化の推移（全国）

国土交通省

◆鉄軌道駅のバリアフリー化の目標
　一日あたりの平均的な利用者数が三千人以上である鉄道駅及び軌道停留場については、令和2年度までに、原則として全てについて、移動等円滑化を実施する。



※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。
（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平成22年度における（　）内の数値は参考値）

※「障害者用トイレ」については、便所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。

（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

鉄軌道駅のバリアフリー状況（地域別）

国土交通省

・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割について実施済。
・地域別にみると、関東、近畿、沖縄の進捗率が高い。

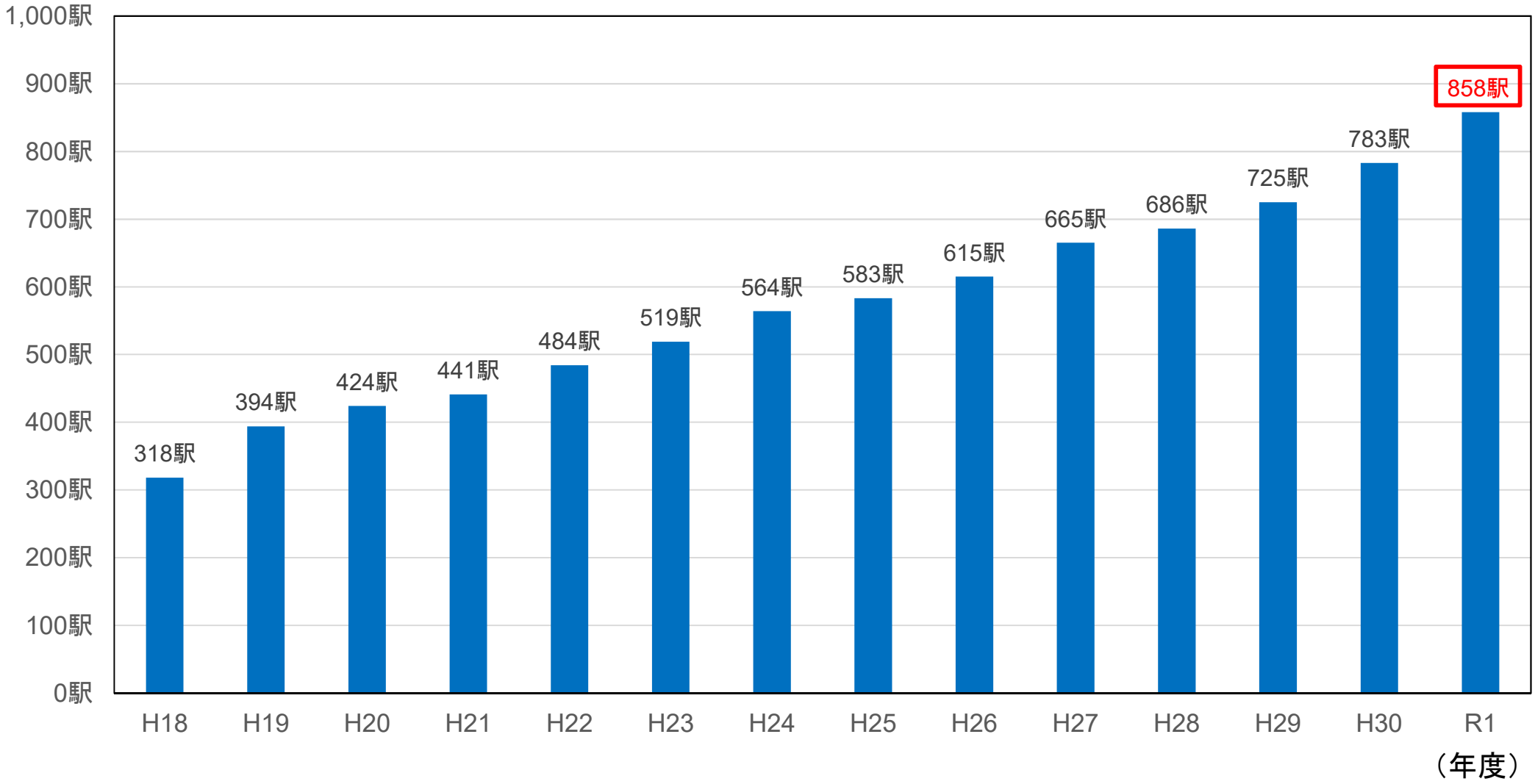
（目標値：100%/ 2020年度末）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
鉄軌道駅数	101	112	1,534	84	433	909	140	28	226	13	3,580
（うちトイレ設置駅数）	90	102	1,460	72	394	889	105	22	193	13	3,340
段差の解消（駅数）	89	94	1,455	67	388	850	115	23	194	13	3,288
割合	88.1%	83.9%	94.9%	79.8%	89.6%	93.5%	82.1%	82.1%	85.8%	100.0%	91.8%
視覚障害者誘導用ブロック（駅数）	96	110	1,509	73	394	894	108	25	181	13	3,403
割合	95.0%	98.2%	98.4%	86.9%	91.0%	98.3%	77.1%	89.3%	80.1%	100.0%	95.1%
障害者用トイレの設置（駅数）	85	88	1,374	56	331	793	52	22	142	13	2,956
割合	94.4%	86.3%	94.1%	77.8%	84.0%	89.2%	49.5%	100.0%	73.6%	100.0%	88.5%

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

ホームドアの設置状況（全国）

国土交通省

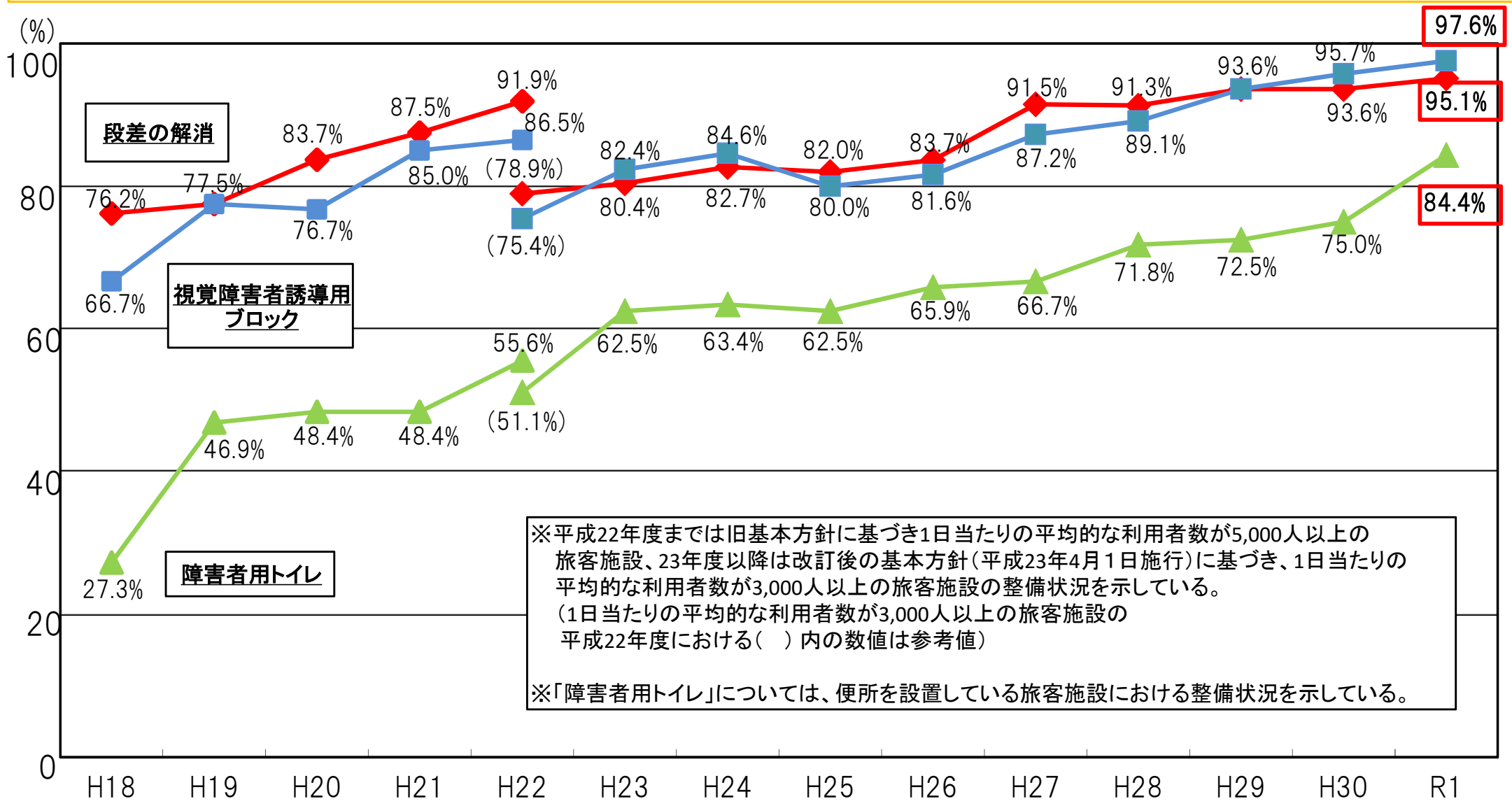
◆ホームドアの整備目標
　車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、**可能な限り設置を促進**する。
　※交通政策基本計画において2020年度までに約800駅の整備を行う



バスターミナルのバリアフリー化の推移（全国）

国土交通省

◆バスターミナルのバリアフリー化の目標
　一日あたりの平均的な利用者数が三千人以上であるバスターミナルについては、令和2年度までに、原則として全てについて、移動等円滑化を実施する。



※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。
（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平成22年度における（　）内の数値は参考値）

※「障害者用トイレ」については、便所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。

（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

バスターミナルのバリアフリー状況（地域別）

国土交通省

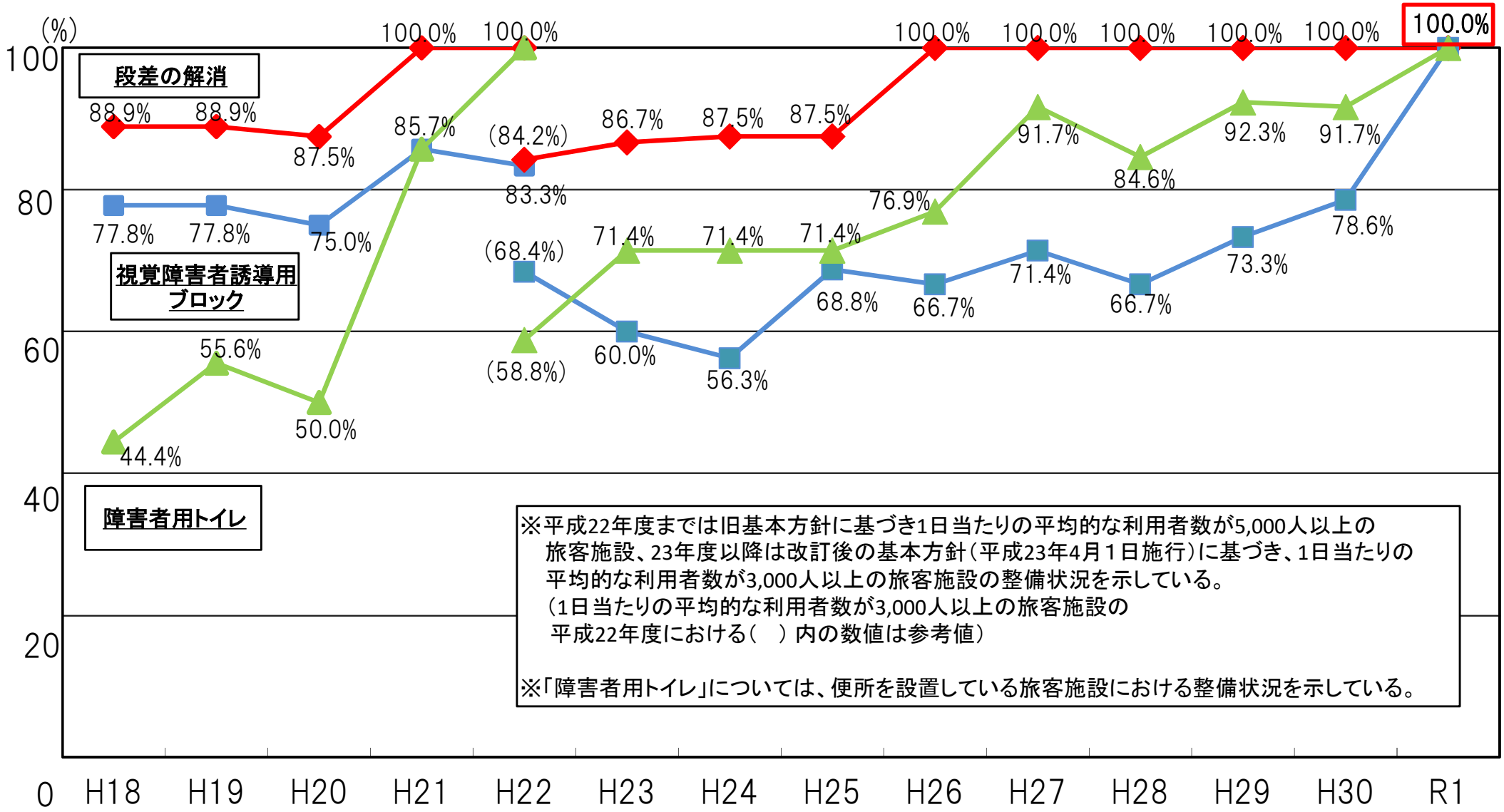
・利用者数が1日平均3千人以上であるバスターミナルのバリアフリー化は、段差解消や誘導用ブロックは約9割、障害者トイレについては約8割において実施済。
・地域別に見ると、東北、北陸信越、中部、近畿、中国、沖縄の進捗率が高い。

（目標値：100%/2020年度末）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
バスターミナル数	10	1	5	2	4	3	1	－	14	1	41
（うちトイレ設置駅数）	7	1	1	1	4	2	1	－	14	1	32
段差の解消（施設数）	9	1	5	2	4	3	1	－	13	1	39
割合	90.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	－	92.9%	100.0%	95.1%
視覚障害者誘導用ブロック（施設数）	9	1	5	2	4	3	1	－	14	1	40
割合	90.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	－	100.0%	100.0%	97.6%
障害者用トイレの設置（施設数）	4	1	0	1	4	2	1	－	13	1	27
割合	57.1%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	－	92.9%	100.0%	84.4%

旅客船ターミナルのバリアフリー化の推移（全国）

国土交通省

◆旅客船ターミナルのバリアフリー化の目標
　一日あたりの平均的な利用者数が三千人以上である旅客船ターミナルについては、令和2年度までに、<u>原則として全て</u>について、移動等円滑化を実施する。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

旅客船ターミナルのバリアフリー状況（地域別）

国土交通省

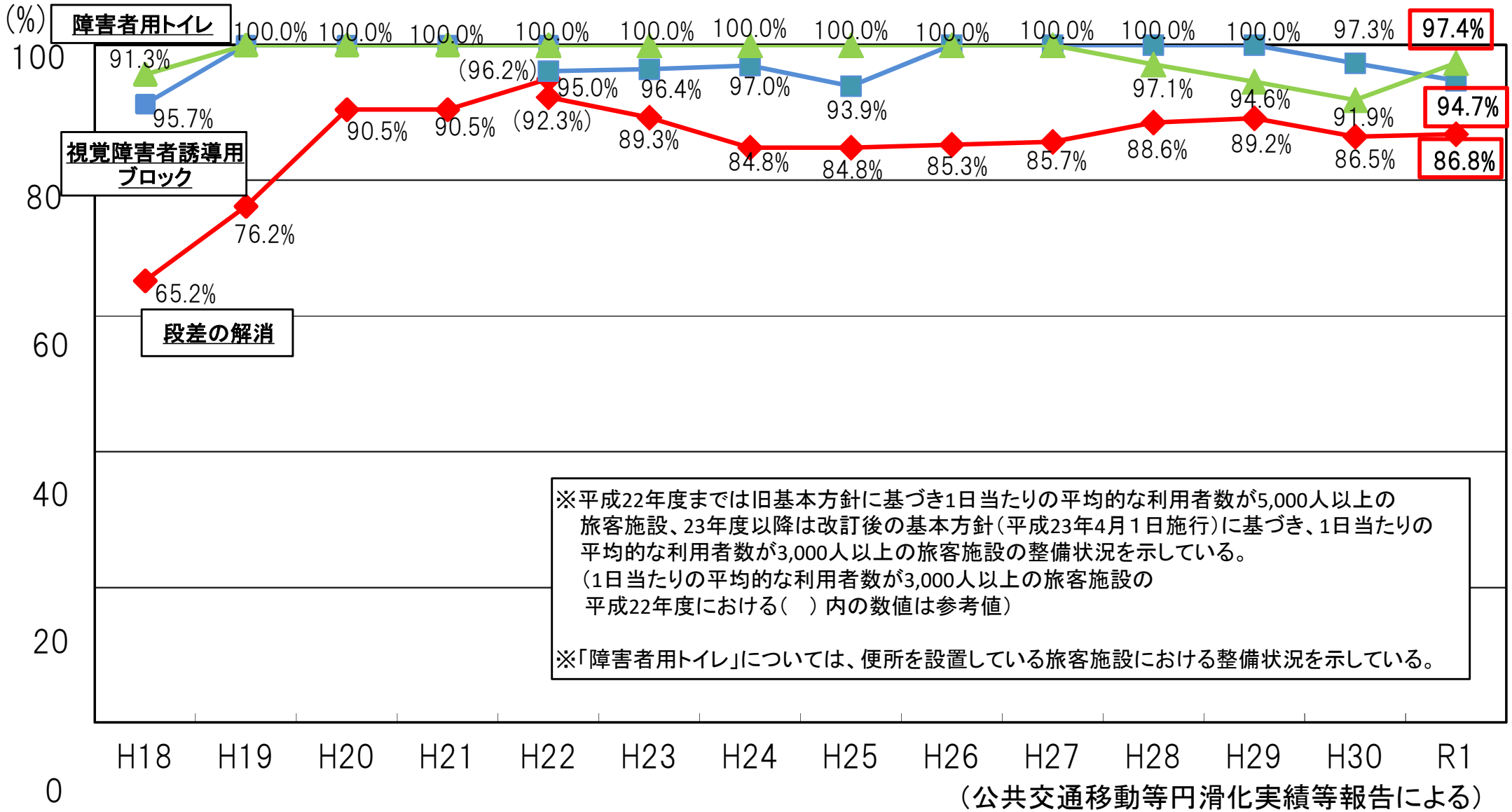
・利用者数が1日平均3千人以上である旅客船ターミナルのバリアフリー化は、既に目標を達成。

（目標値：100%/ 2020年度末）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
旅客船ターミナル数	－	－	1	2	－	－	3	2	4	1	13
（うちトイレ設置駅数）	－	－	1	2	－	－	3	2	4	1	13
段差の解消（施設数）	－	－	1	2	－	－	3	2	4	1	13
割合	－	－	100.0%	100.0%	－	－	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
視覚障害者誘導用ブロック（施設数）	－	－	1	2	－	－	3	2	4	1	13
割合	－	－	100.0%	100.0%	－	－	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
障害者用トイレの設置（施設数）	－	－	1	2	－	－	3	2	4	1	13
割合	－	－	100.0%	100.0%	－	－	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

航空旅客ターミナルのバリアフリー化の推移（全国）

国土交通省

◆航空旅客ターミナルのバリアフリー化の目標
　一日あたりの平均的な利用者数が三千人以上である航空旅客ターミナルについては、令和2年度までに、<u>原則として全て</u>について、移動等円滑化を実施する。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

航空旅客ターミナルのバリアフリー状況（地域別）

国土交通省

◆航空旅客ターミナルのバリアフリー化の目標
　一日あたりの平均的な利用者数が三千人以上である航空旅客ターミナルについては、令和2年度までに、<u>原則として全て</u>について、移動等円滑化を実施する。

（目標値：100%/ 2020年度末）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
航空旅客ターミナル数	3	3	6	2	2	4	3	4	8	3	38
（うちトイレ設置駅数）	3	3	6	2	2	4	3	4	8	3	38
段差の解消（施設数）	3	2	6	1	2	4	1	4	8	2	33
割合	100.0%	66.7%	100.0%	50.0%	100.0%	100.0%	33.3%	100.0%	100.0%	66.7%	86.8%
視覚障害者誘導用ブロック（施設数）	3	2	6	1	2	4	3	4	8	3	36
割合	100.0%	66.7%	100.0%	50.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	94.7%
障害者用トイレの設置（施設数）	3	3	6	1	2	4	3	4	8	3	37
割合	100.0%	100.0%	100.0%	50.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	97.4%

車両

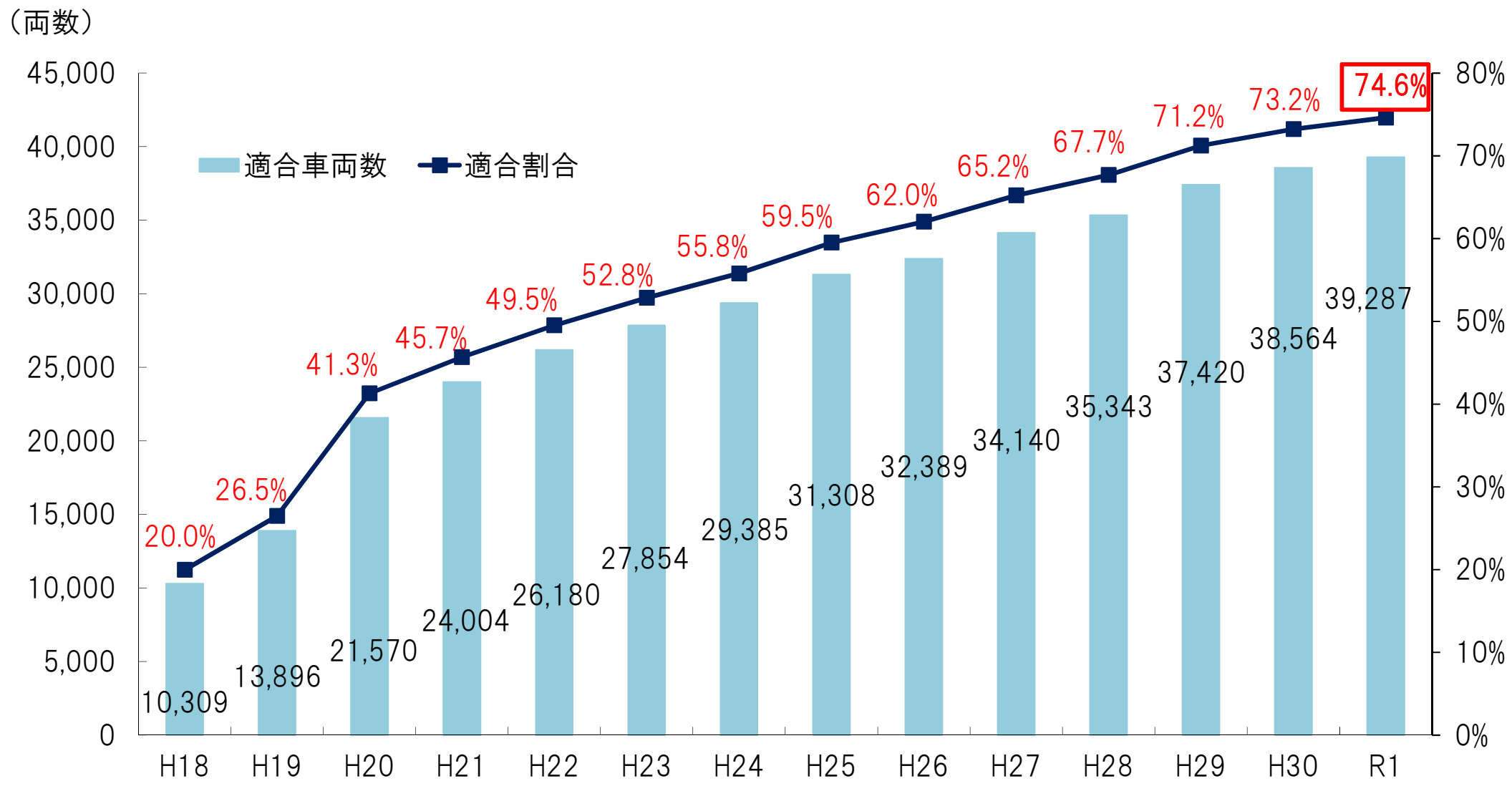
※地域については地方運輸局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

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）
北陸信越（新潟県、長野県、富山県、石川県）
中部　　（静岡県、愛知県、岐阜県、三重県、福井県）
近畿　　（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）

鉄軌道車両のバリアフリー化の推移（全国）

国土交通省

◆鉄軌道車両のバリアフリー化の目標
　総車両数約52,000両のうち**約70パーセントに当たる約36,400両**について、令和2年度までに、移動等円滑化を実施する。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

鉄軌道車両のバリアフリー化の推移（地域別）

国土交通省

・鉄軌道車両のバリアフリー化は、約7割において実施済で既に目標を達成。
・地域別に見ると、関東、中部、沖縄の進捗率が高い。

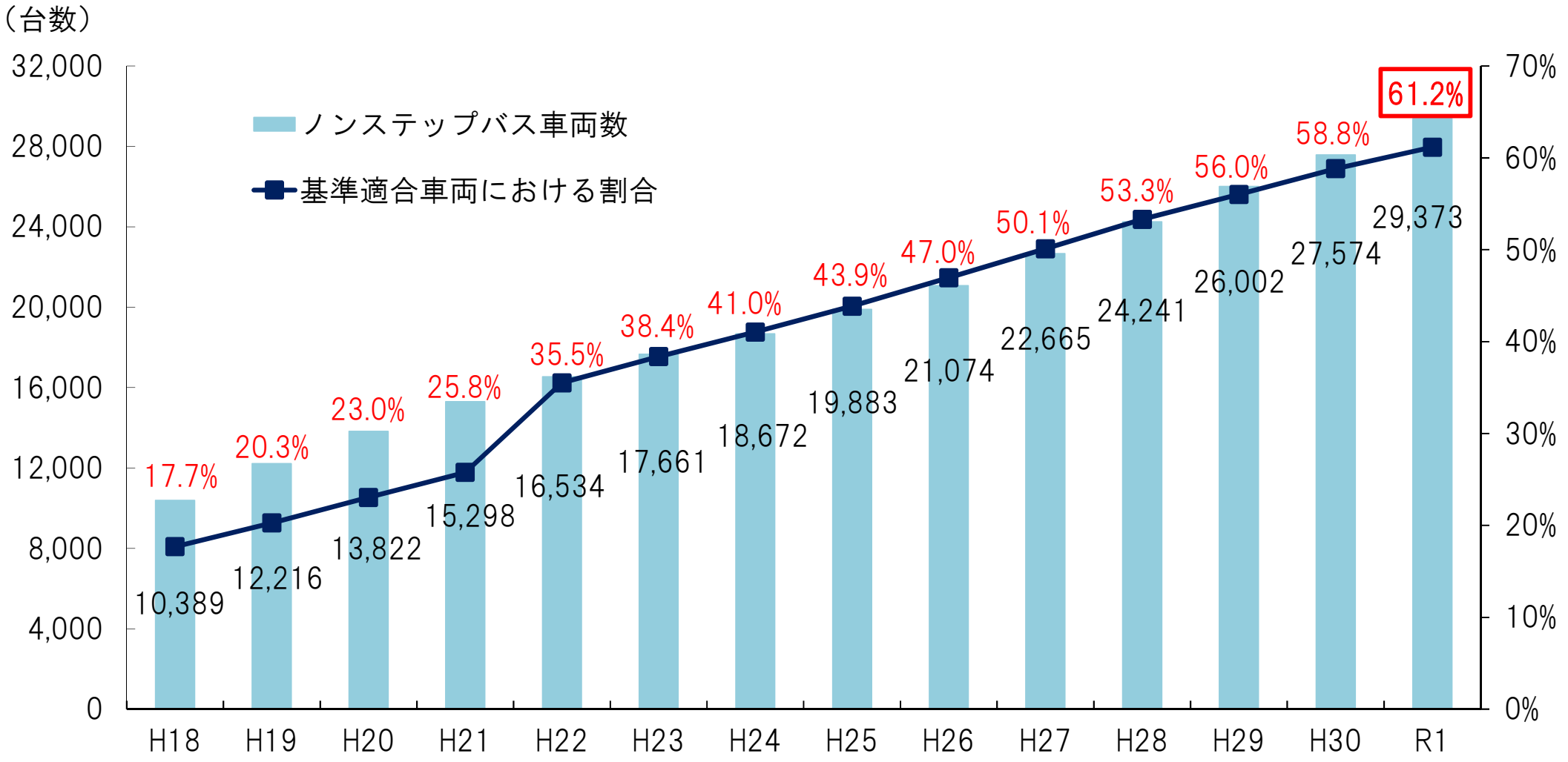
（目標値：約70%／2020年度末）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
総数	1,401	318	26,780	504	5,761
基準適合車両	790	158	23,636	157	4,314
割合	56.4%	49.7%	88.3%	31.2%	74.9%

（目標値：約70%／2020年度末）	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
総数	14,098	577	684	2,487	38	52,648
基準適合車両	8,630	266	186	1,112	38	39,287
割合	61.2%	46.1%	27.2%	44.7%	100.0%	74.6%

ノンステップバスの導入の推移（全国）

国土交通省

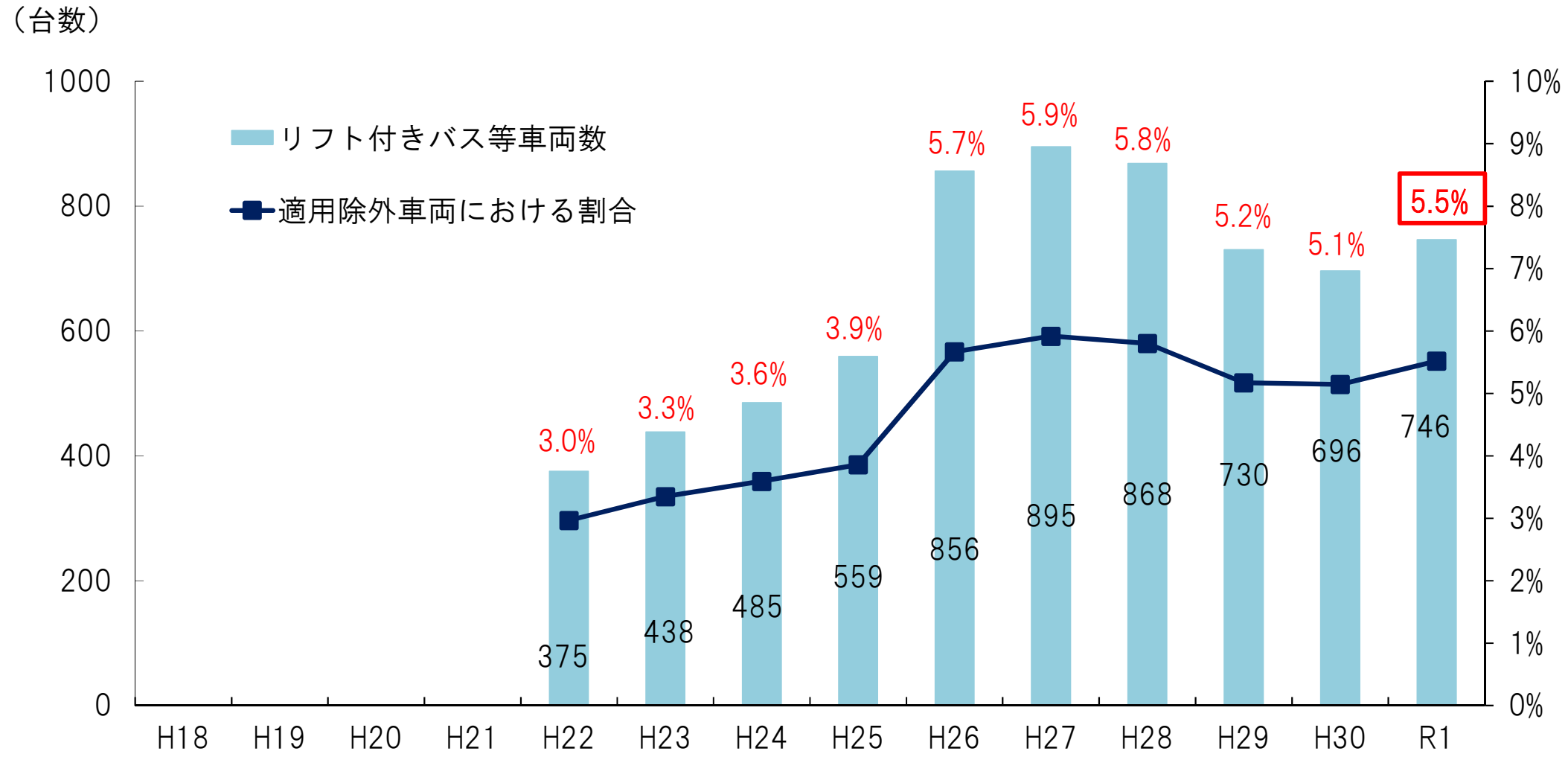
◆ノンステップバスの導入の目標
　総車両数約60,000台からバス車両の構造及び設備に関する移動等円滑化基準の適用除外認定車両約10,000台を除いた50,000台のうち、**約70%に当たる約35,000台**について、令和2年度までにノンステップバスとする。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

リフト付きバス等の導入の推移（全国）

◆リフト付きバス等の導入の目標
　適用除外認定車両については、令和2年度までに、その**約25パーセントに当たる約2,500台**をリフト付き又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施する。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

ノンステップバス・リフト付きバス等の導入状況（地域別）

・ノンステップバスは、約6割の導入状況。
・地域別に見ると、関東、中部、近畿、沖縄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	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
基準適合車両数	2,562	3,275	17,023	2,293	5,181	7,303	2,829	957	6,158	444	48,025
ノンステップバス車両数	1,042	1,384	13,316	1,067	3,360	4,848	1,415	533	2,090	318	29,373
割合	40.7%	42.3%	78.2%	46.5%	64.9%	66.4%	50.0%	55.7%	33.9%	71.6%	61.2%

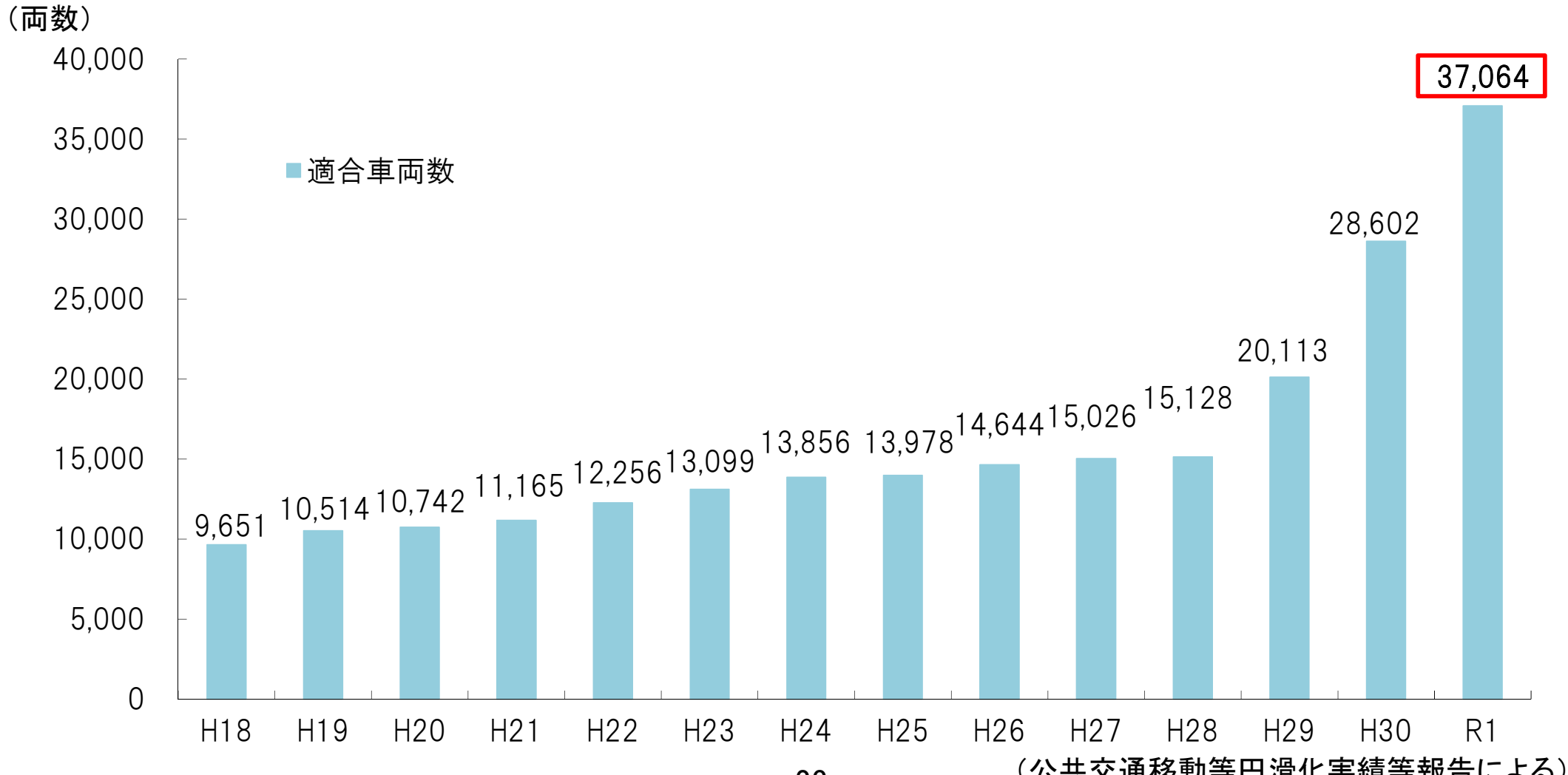
・リフト付きバス等は、適用除外認定車両のうち25%が目標のところ、5.5%の導入状況。

（目標値：約25%/2020年度末） ※適用除外認定車両	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
適用除外認定車両数	951	1,517	3,207	988	1,045	1,971	905	555	2,017	361	13,517
リフト付きバス等車両数	34	66	195	14	111	140	65	4	111	6	746
割合	3.6%	4.4%	6.1%	1.4%	10.6%	7.1%	7.2%	0.7%	5.5%	1.7%	5.5%

福祉タクシーの導入の推移（全国）

国土交通省

◆福祉タクシーの導入の目標
　令和2年度までに、**約44,000台の福祉タクシー**（ユニバーサルデザインタクシー（流し営業にも活用されることを想定し、身体障害者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人等、様々な人が利用できる構造となっている福祉タクシー車両をいう。）を含む。）を導入する。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

福祉タクシー・うちUDタクシーの導入状況（地域別）

・福祉タクシーについては、ユニバーサルデザインタクシー（JPN　TAXI）の販売増加等により、前年度より約8,000台増加した。
・地域別に見ると、関東における導入数が多い。

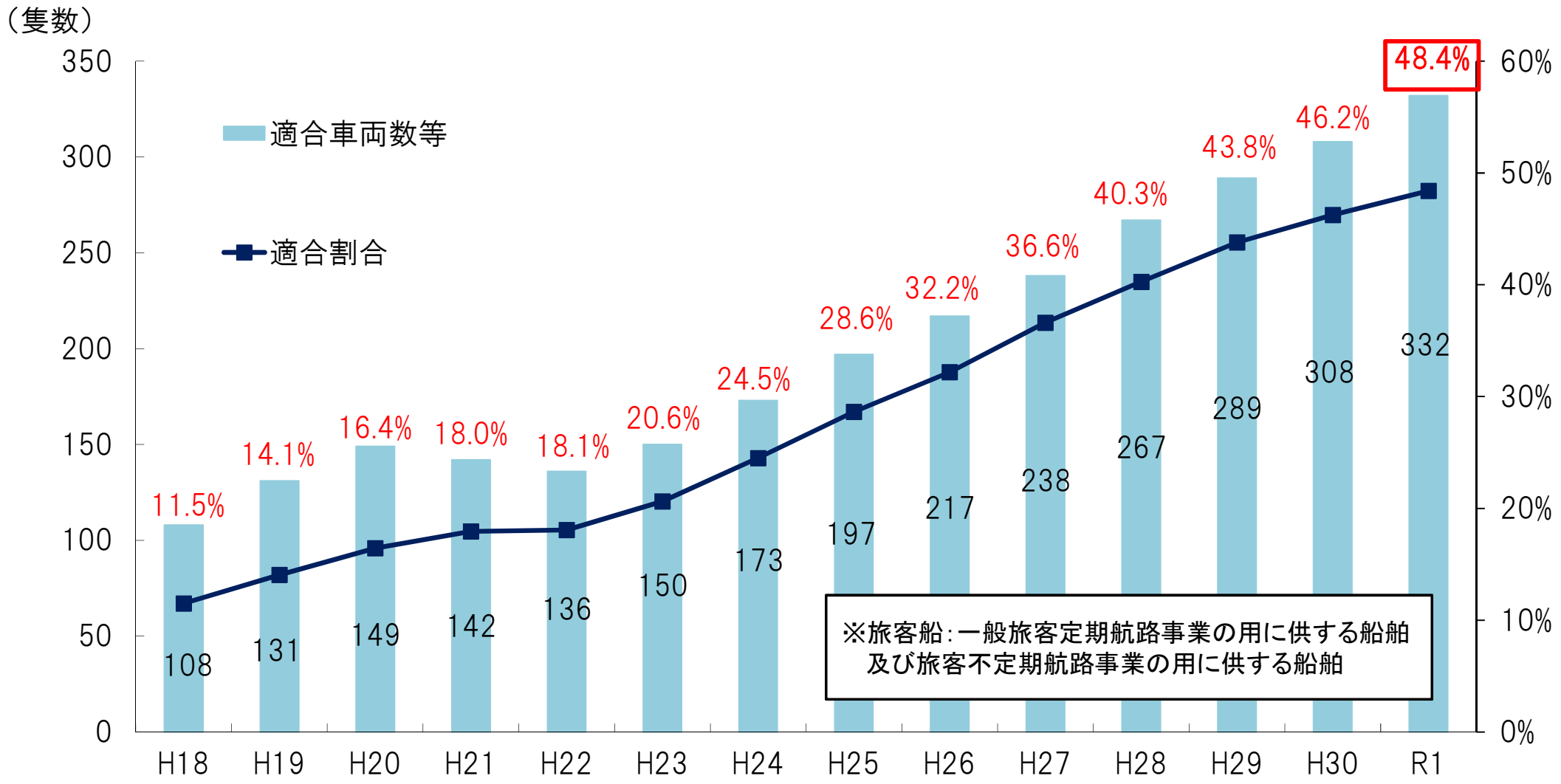
（目標値：約44,000台／2020年度末）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
基準適合車両	1,863	1,786	18,681	1,122	3,213
うちUDタクシー	956	522	14,207	425	1,878

（目標値：約44,000台／2020年度末）	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
基準適合車両	4,469	1,706	797	2,779	648	37,064
うちUDタクシー	1,434	589	122	1,234	369	21,736

旅客船のバリアフリー化の推移①（全国）

国土交通省

◆旅客船のバリアフリー化の目標①
　一般旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の用に供する総隻数約700隻のうち**約50パーセントに当たる約350隻**について、令和2年度までに、移動等円滑化を実施する。

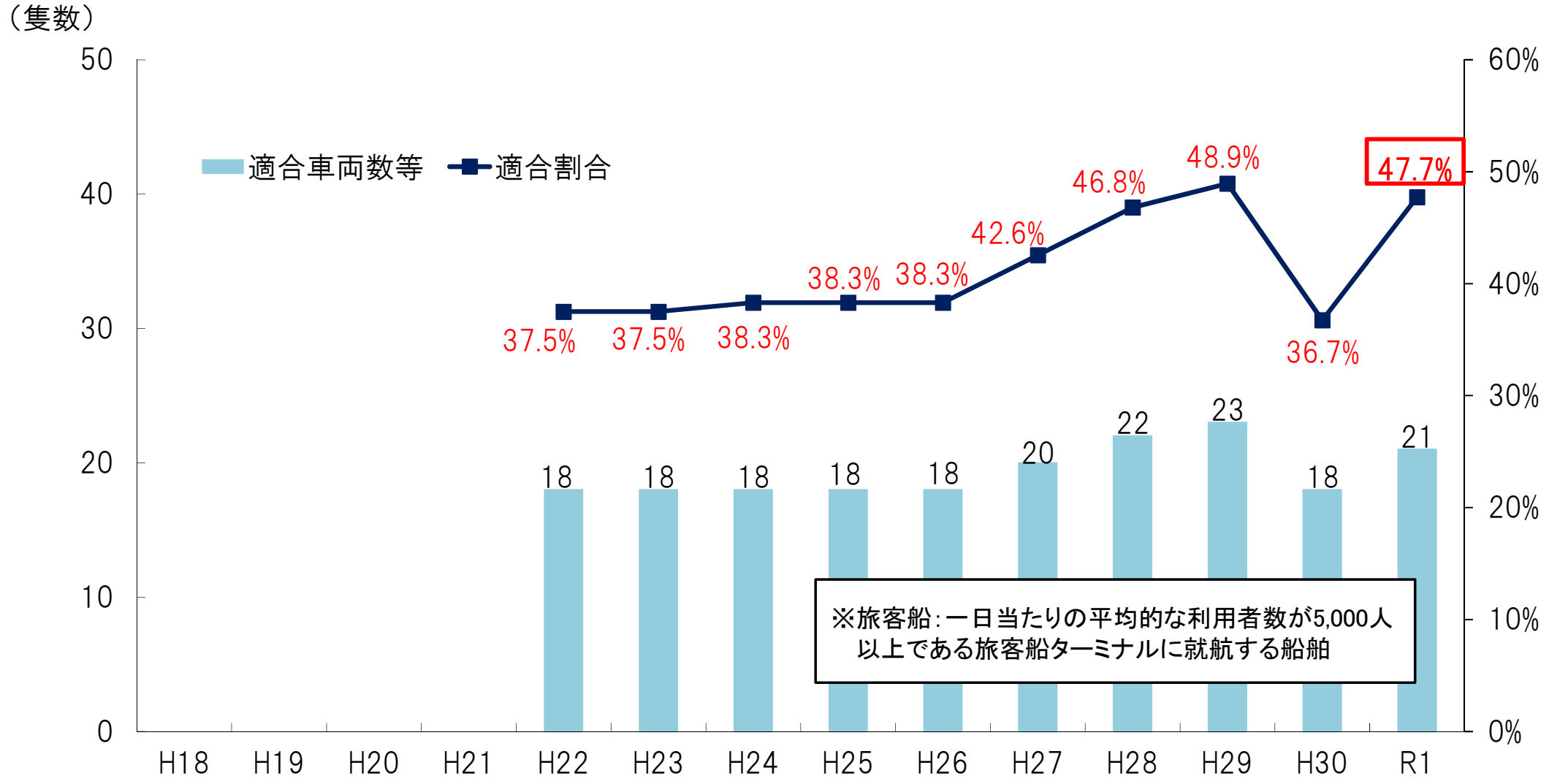


（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

旅客船のバリアフリー化の推移②（全国）

国土交通省

◆旅客船のバリアフリー化の目標②
　一日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客船ターミナルに就航する船舶については、令和2年度までに、<u>原則として全て</u>移動等円滑化を実施する。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

旅客船のバリアフリー状況（地域別）

国土交通省

・旅客船のバリアフリー化は、約5割について実施済。
・地域別に見ると、①②ともに九州、沖縄の進捗率が比較的高い。

①旅客船

（目標値：約50%/2020年度末）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
総数	27	45	54	23	69	75	108	78	165	42	686
基準適合車両	10	19	23	9	21	31	53	51	83	32	332
割合	37.0%	42.2%	42.6%	39.1%	30.4%	41.3%	49.1%	65.4%	50.3%	76.2%	48.4%

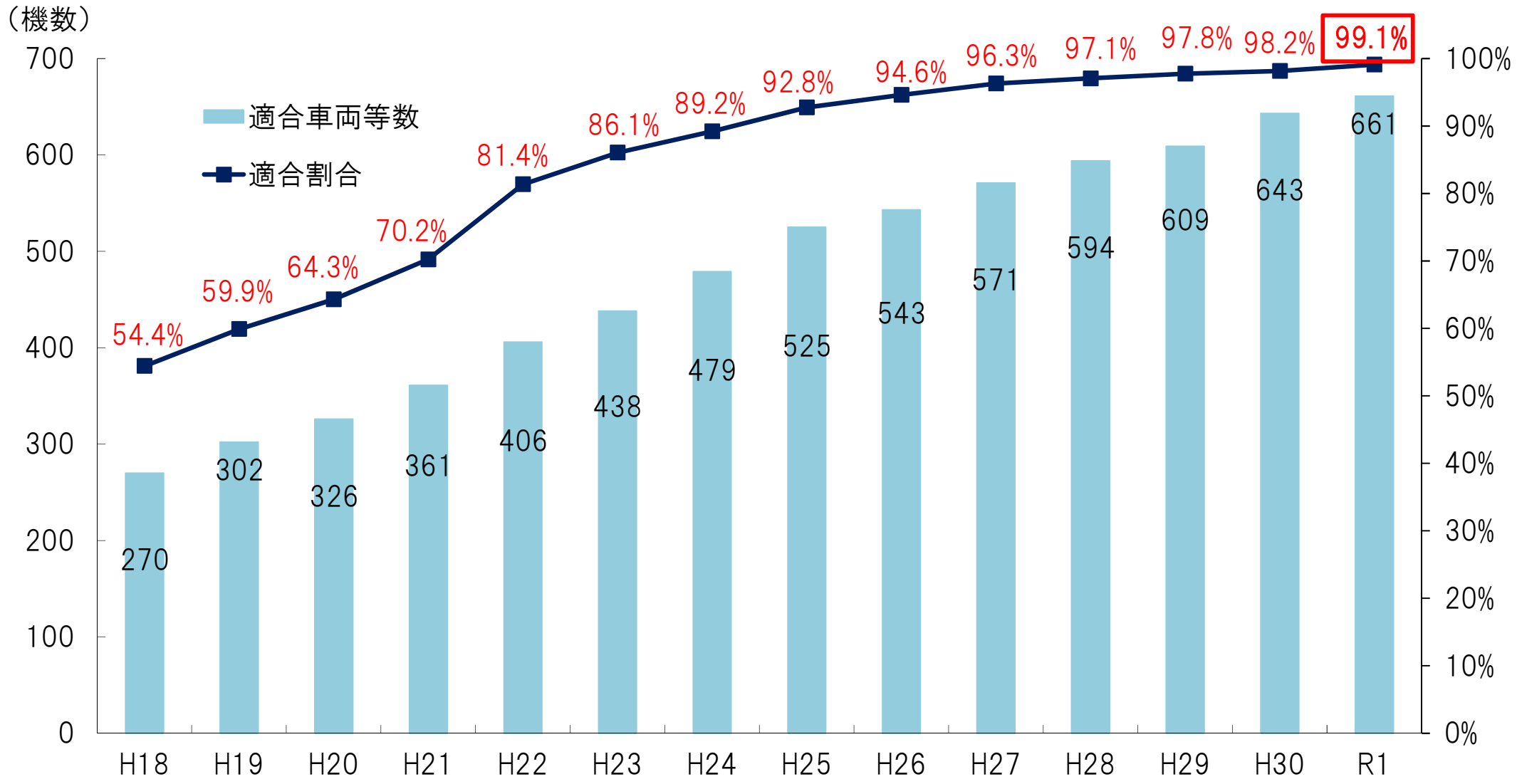
②一日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客船ターミナルに就航する旅客船

（目標値：約50%/2020年度末）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
総数	－	－	－	－	－	－	15	4	5	20	44
基準適合車両	－	－	－	－	－	－	5	1	3	12	21
割合	－	－	－	－	－	－	33.3%	25.0%	60.0%	60.0%	47.7%

航空機のバリアフリー化の推移（全国）

国土交通省

◆航空機のバリアフリー化の目標
総機数約620機について、令和2年度までに、<u>原則として全て</u>移動等円滑化を実施する。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

道路

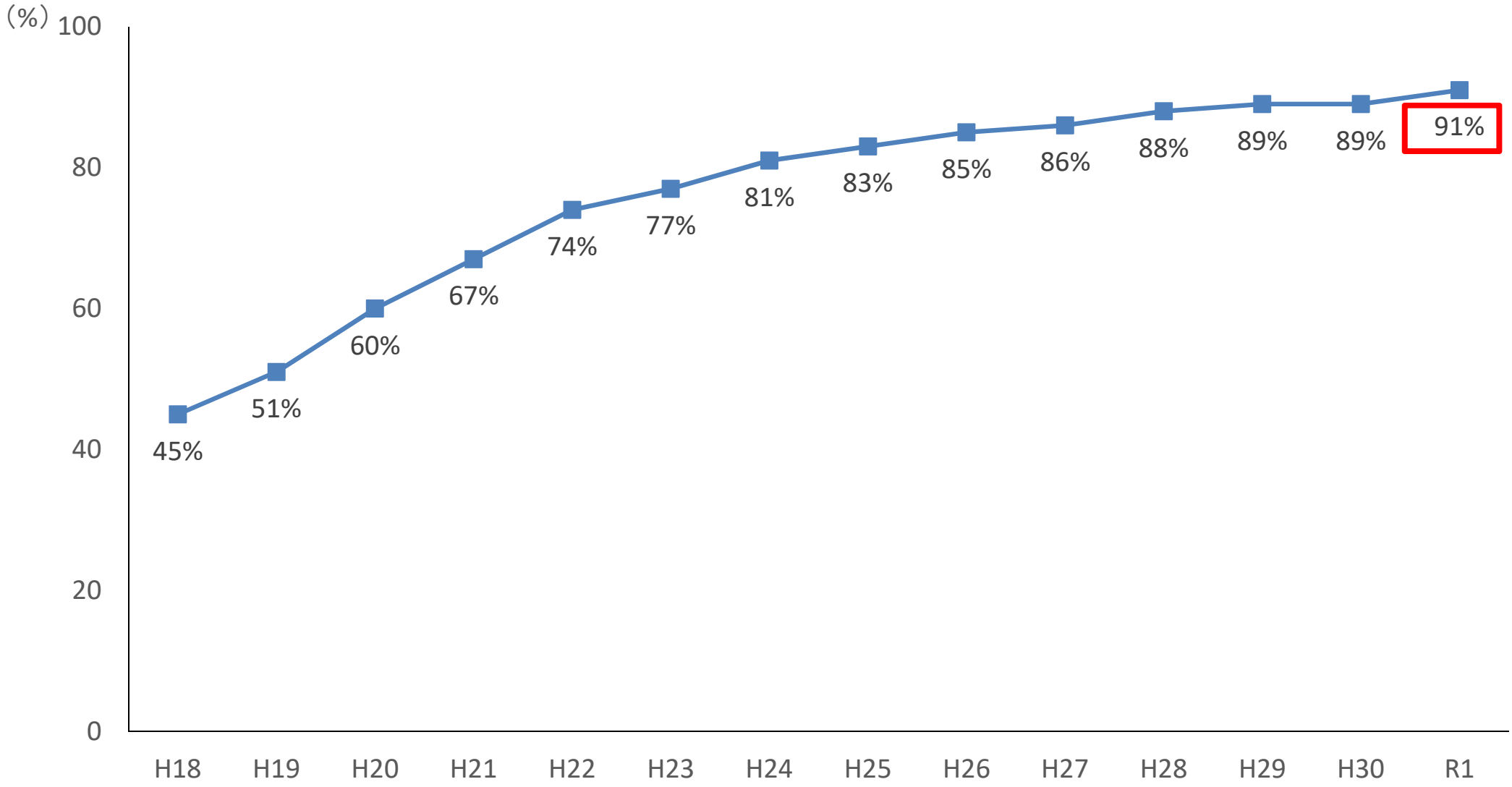
※地域については各地方整備局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

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

道路のバリアフリー化の推移（全国）

国土交通省

◆道路のバリアフリー化の目標
　原則として**重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する全ての道路**について、令和2年度までに、移動等円滑化を実施する。



道路のバリアフリー状況（地域別）

国土交通省

・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のバリアフリー化は、約9割について実施済。
・地域別に見ると、北海道、東北、北陸、中部、中国、における進捗率が比較的高い。

（目標値：100%）	北海道	東北	関東	北陸	中部
道路延長（km）	184.5	82.1	422.8	64.0	157.8
整備延長（km）	181.9	78.9	377.3	61.4	150.0
割合	98.6%	96.1%	89.2%	95.9%	95.1%

（目標値：100%）	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
道路延長（km）	489.9	76.2	32.4	188.7	4.3	1702.7
整備延長（km）	418.7	71.6	25.9	172.5	4.0	1542.2
割合	85.5%	94.0%	79.8%	91.4%	93.0%	91%

（令和元年度末時点）

都市公園

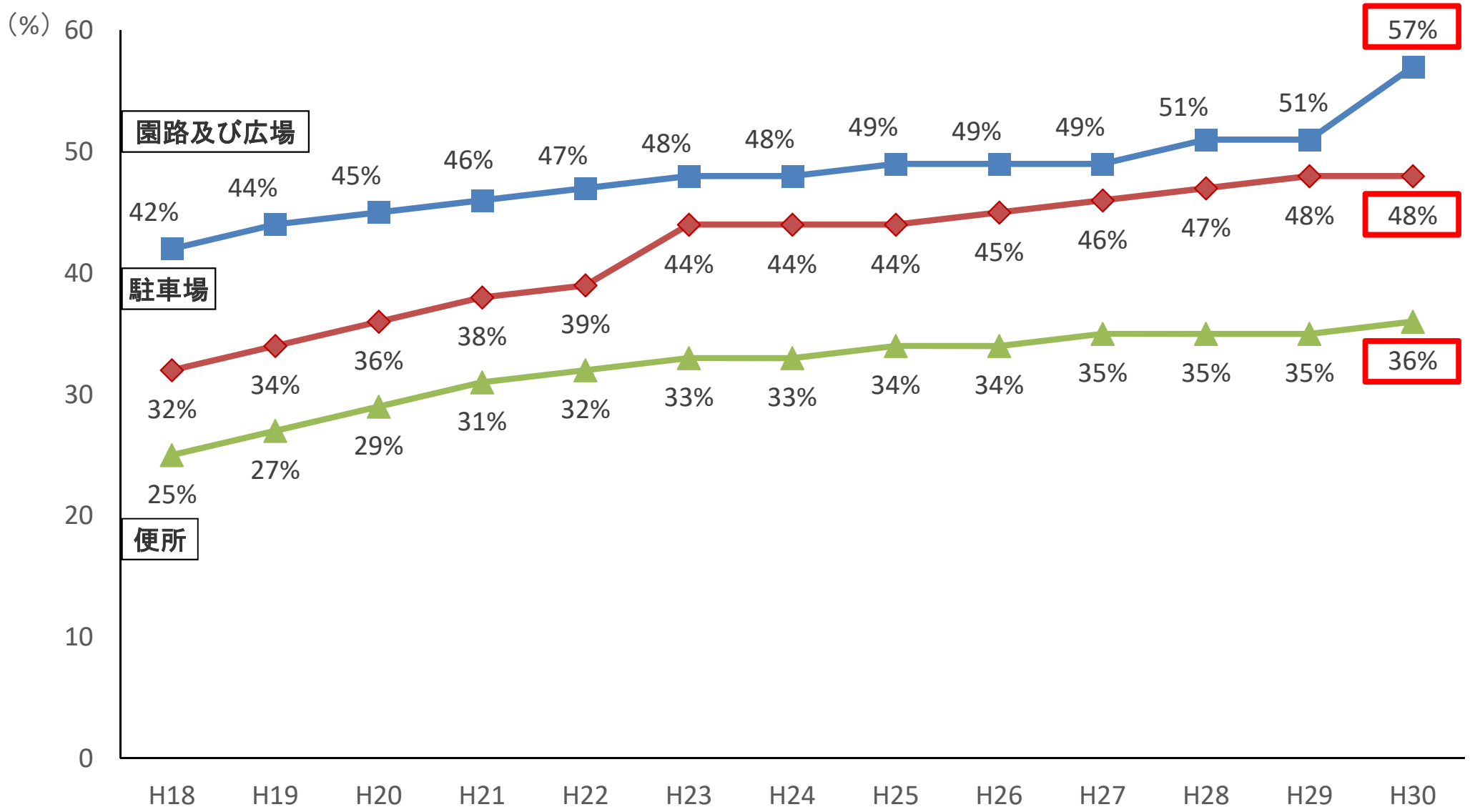
※地域については各地方整備局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

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）

都市公園のバリアフリー化の推移（全国）

国土交通省

◆都市公園のバリアフリー化の目標
　園路及び広場（特定公園施設であるものに限る。以下同じ。）及び駐車場の設置された都市公園の**約60パーセント**、便所の設置された都市公園の**約45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。



都市公園のバリアフリー状況（地域別）

国土交通省

・都市公園のバリアフリー化は、園路・広場、駐車場については約5割、便所については3割強の都市公園において実施済。
・地域別に見ると、駐車場については沖縄が、便所については四国と沖縄が、進捗率が高い。
また、近畿における進捗率が園路・広場、駐車場、便所のいずれにおいても比較的高い。

園路及び広場（目標値：約60%）	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
総数	7,338	6,130	30,894	4,488	10,695	16,655	6,430	2,094	11,414	793	**96,931**
基準適合の数	4,943	3,087	17,114	2,159	6,159	10,271	3,902	1250	5,697	392	**54,974**
割合	67.4%	50.4%	55.4%	48.1%	57.6%	61.7%	60.7%	59.7%	49.9%	49.4%	**57%**

駐車場（目標値：約60%）	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
総数	630	817	2,568	607	1,161	957	562	332	1,264	173	**9,071**
基準適合の数	267	352	1,263	251	528	569	281	154	567	116	**4,348**
割合	42.4%	43.1%	49.2%	41.4%	45.5%	59.5%	50.0%	46.4%	44.9%	67.1%	**48%**

便所（目標値：約45%）	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
総数	3,095	2,488	10,613	1,510	5,296	3,541	2,865	1,046	4,716	511	**35,681**
基準適合の数	969	943	3,979	576	1,918	1,453	699	489	1,512	261	**12,799**
割合	31.3%	37.9%	37.5%	38.1%	36.2%	41.0%	24.4%	46.7%	32.1%	51.1%	**36%**

（平成30年度末時点）

路外駐車場

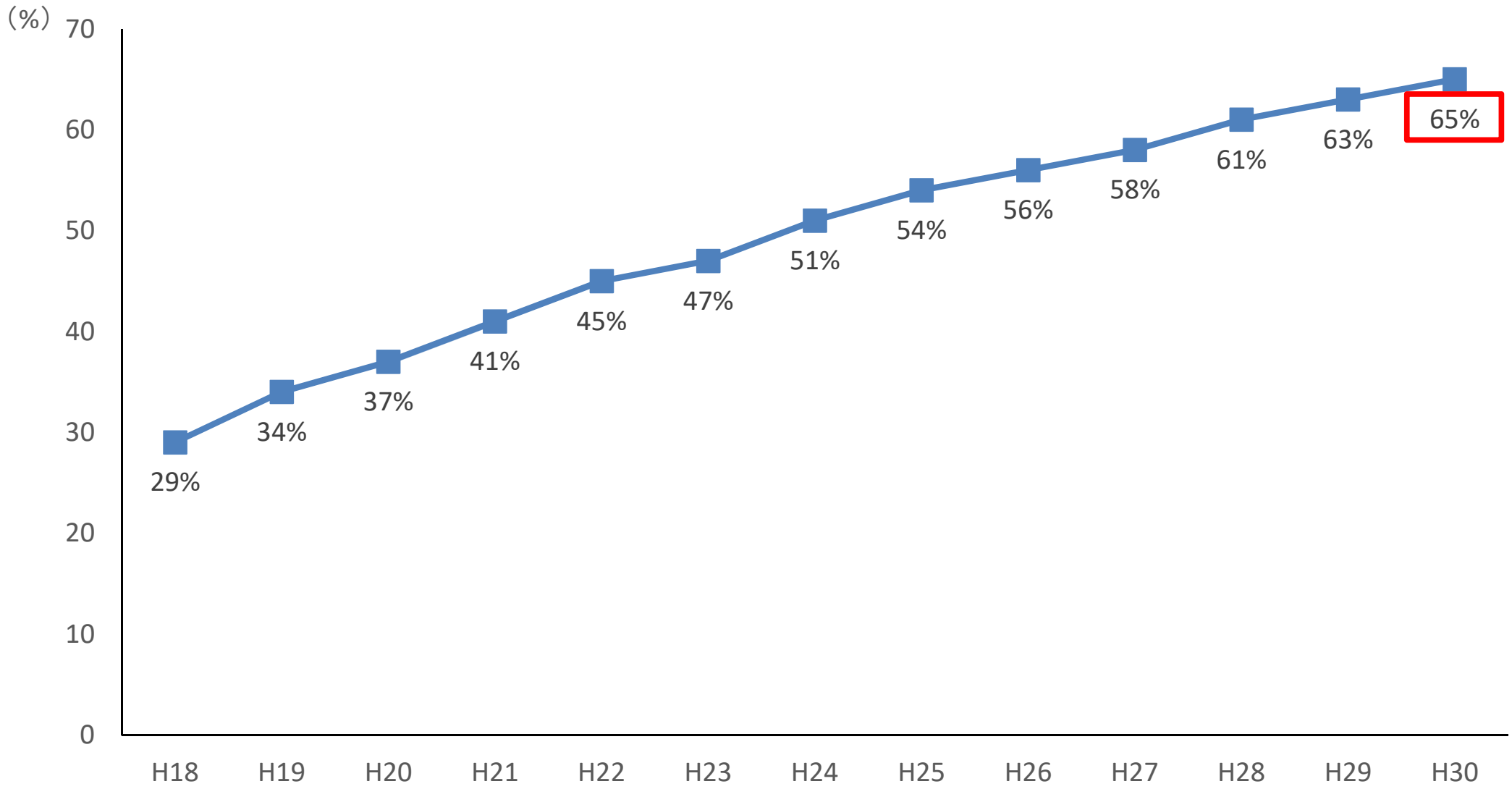
※地域については各地方整備局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

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）

路外駐車場のバリアフリー化の推移

国土交通省

◆路外駐車場のバリアフリー化の目標
特定路外駐車場の**約70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。



路外駐車場のバリアフリー状況（地域別）

国土交通省

・路外駐車場のバリアフリー化は、6割強の特定路外駐車場について実施済。
・北海道、関東、北陸、近畿における進捗率が比較的高い。

（目標値：約70%）	北海道	東北	関東	北陸	中部
総数[箇所]	135	179	1073	128	456
基準適合の数[箇所]	90	106	754	91	286
割合	66.7%	59.2%	70.3%	71.1%	62.7%

（目標値：約70%）	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
総数[箇所]	963	180	131	540	111	3,896
基準適合の数[箇所]	679	108	46	340	23	2,523
割合	70.5%	60.0%	35.1%	63.0%	20.7%	65%

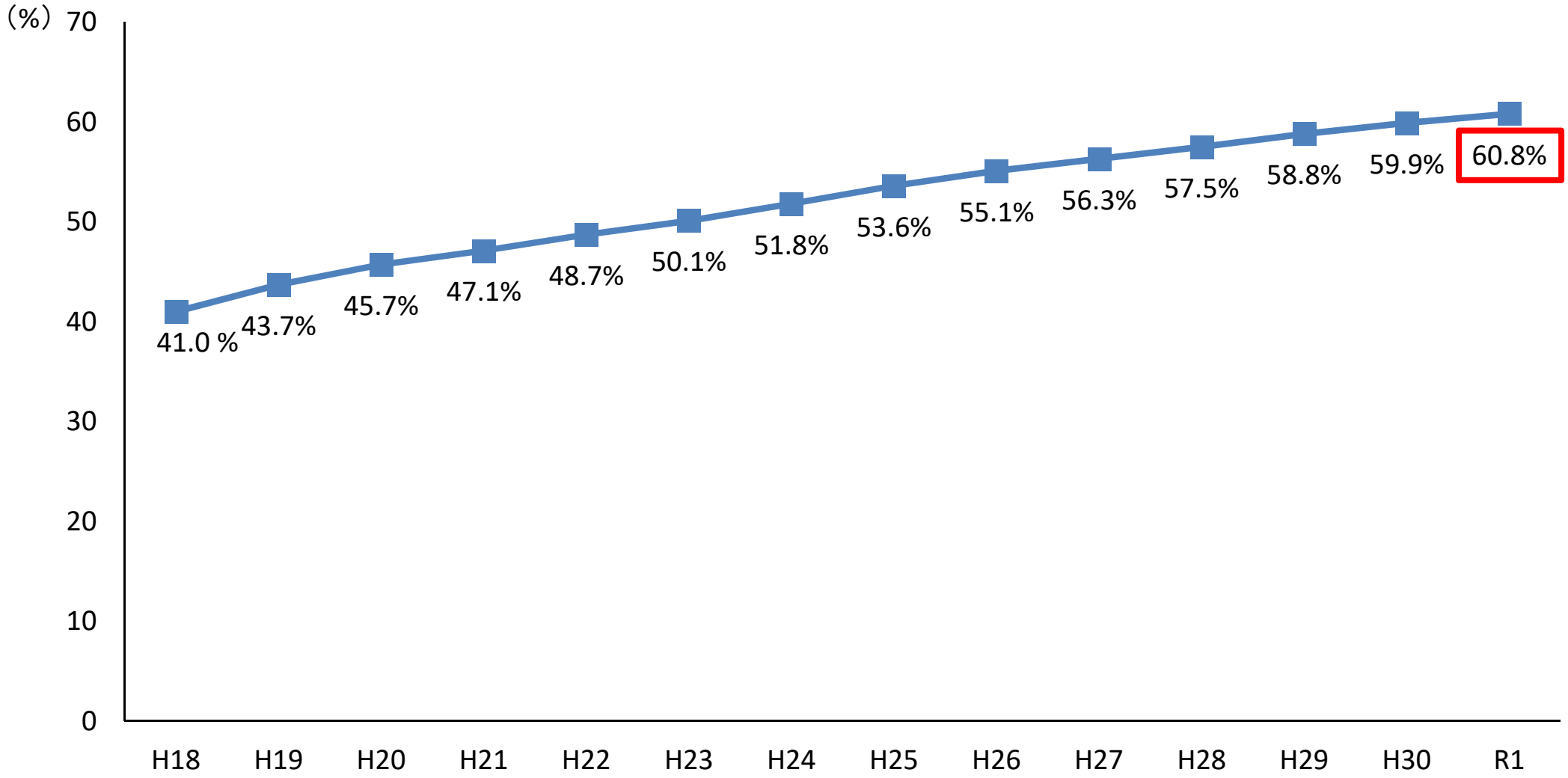
（平成30年度末時点）

建築物

建築物のバリアフリー化の推移

国土交通省

◆建築物のバリアフリー化の目標
　2000㎡以上の特別特定建築物の総ストックの**約60パーセント**について、令和2年度までに、移動等円滑化を実施する。



信号機等

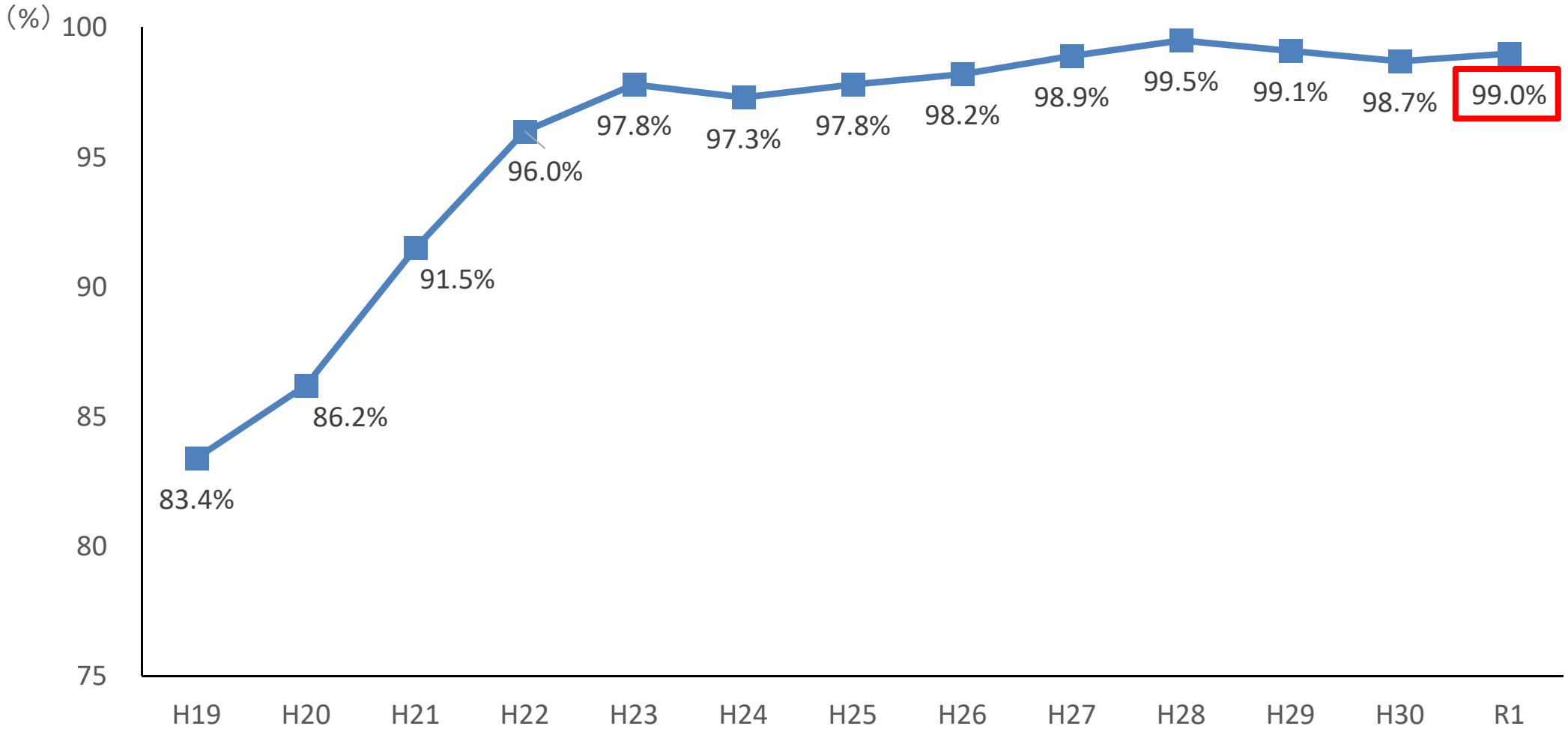
※地域については管区警察局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

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

信号機等のバリアフリー化の推移（全国） ※警察庁資料

国土交通省

◆信号機等のバリアフリー化の目標
重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等については、令和2年度までに、**原則として全ての当該道路**において、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等の移動等円滑化を実施する。



信号機等のバリアフリー状況（地域別） ※警察庁資料

国土交通省

・重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化は、全体的には着実に進んでいる。

（警察庁資料による）

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

近畿	中国	四国	九州
99.9%	99.7%	100.0%	100.0%

全国平均
99.0%

※管区警察局別

（令和元年度末時点）

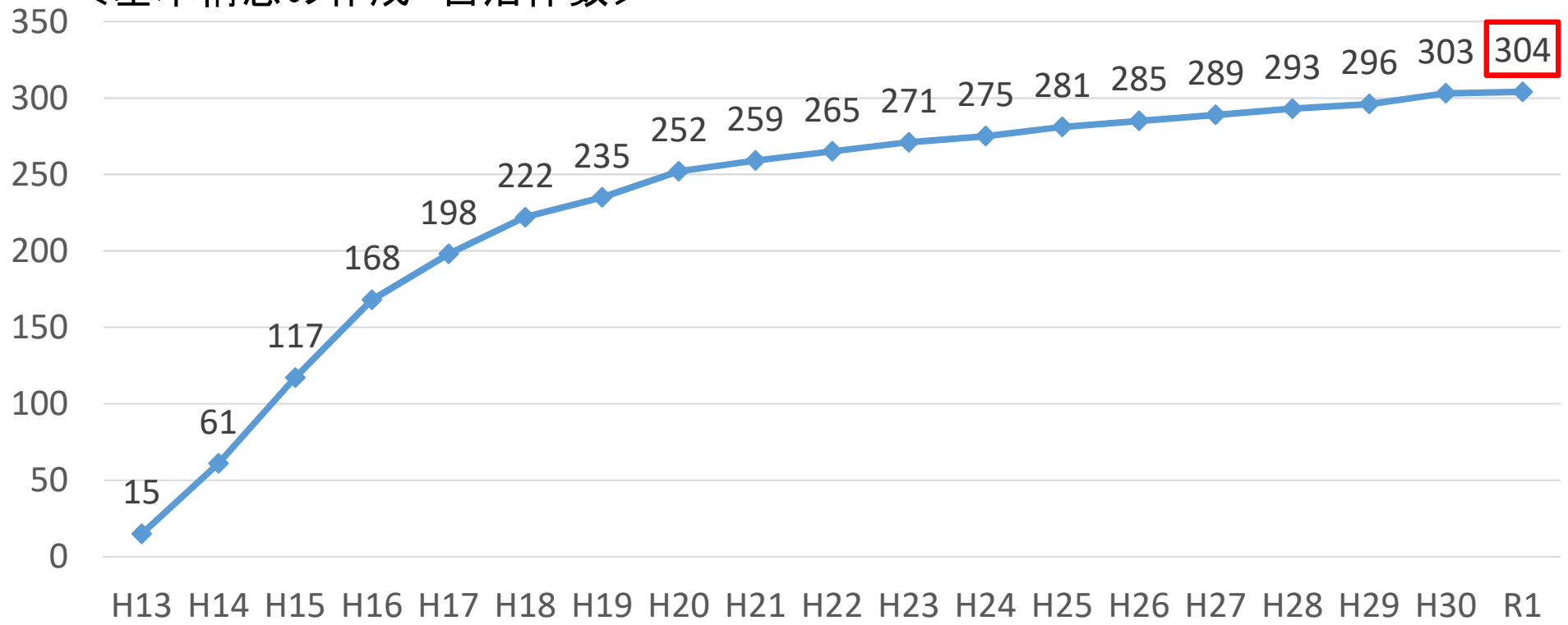
資料4

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の作成状況 （令和2年3月末時点）

・全国における基本構想は、304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	政令市	中核市	その他の市	特別区	町	村
作成率	17.5 %	34.5 %	95.0 %	82.8 %	27.0 %	91.3 %	3.1 %	0.0 %
作成数	304 ／ 1741	281 ／ 815	19 ／ 20	48 ／ 58	193 ／ 714	21 ／ 23	23 ／ 743	0 ／ 183

地域別　基本構想の作成状況（令和2年3月末時点）

※ブロック内訳は、運輸局と同じ

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

	近畿	中国	四国	九州	沖縄
作成数	78	20	6	18	1
作成率	39.4 %	18.7 %	6.3 %	7.7 %	2.4 %
	78 ／ 198	20 ／ 107	6 ／ 95	18 ／ 233	1 ／ 41
うち市・区の作成率	62.2 %	33.3 %	15.8 %	15.7 %	9.1 %
	69 ／ 111	18 ／ 54	6 ／ 38	17 ／ 108	1 ／ 11

	作成数	作成率	うち市・区の作成率
全国	304	17.5 %	34.5 %
		304 ／ 1741	281 ／ 815

※赤塗り箇所：全国平均以上
※青塗り箇所：全国平均以下

基本構想・移動等円滑化促進方針作成市町村一覧

○移動等円滑化基本構想作成市町村（令和２年３月末時点）

都道府県	市町村
北海道	札幌市
	小樽市
	旭川市
	室蘭市
	釧路市
	北見市
	苫小牧市
	江別市
	千歳市
	滝川市
	深川市
	富良野市
	恵庭市
	伊達市
	枝幸町
	遠軽町
青森県	青森市
岩手県	盛岡市
	一関市
宮城県	仙台市
	松島町
秋田県	秋田市
山形県	山形市
	南陽市
福島県	福島市
	会津若松市
	郡山市
	いわき市
茨城県	水戸市
	日立市
	土浦市
	石岡市
	笠間市
	取手市
	ひたちなか市
栃木県	宇都宮市
	栃木市
	佐野市
	鹿沼市
	日光市
	小山市
	那須塩原市
	下野市
群馬県	前橋市
	高崎市
	伊勢崎市
埼玉県	さいたま市
	熊谷市
	川口市
	所沢市
	東松山市
	深谷市
	入間市
	白岡市
	小川町
	寄居町

都道府県	市町村
千葉県	千葉市
	市川市
	船橋市
	松戸市
	野田市
	習志野市
	柏市
	市原市
	流山市
	八千代市
	我孫子市
	鎌ケ谷市
	浦安市
	袖ケ浦市
東京都	千代田区
	港区
	新宿区
	文京区
	台東区
	墨田区
	江東区
	品川区
	目黒区
	大田区
	世田谷区
	中野区
	杉並区
	豊島区
	北区
	荒川区
	板橋区
	練馬区
	足立区
	葛飾区
	渋谷区
	八王子市
	武蔵野市
	三鷹市
	府中市
	調布市
	町田市
	小金井市
	日野市
	羽村市
神奈川県	横浜市
	川崎市
	相模原市
	平塚市
	鎌倉市
	藤沢市
	小田原市
	茅ヶ崎市
	逗子市
	三浦市
	秦野市
	厚木市

都道府県	市町村
神奈川県	大和市
	伊勢原市
	座間市
	大磯町
	二宮町
新潟県	新潟市
	長岡市
	柏崎市
	新発田市
	見附市
	糸魚川市
	上越市
	南魚沼市
	湯沢町
富山県	魚津市
	射水市
石川県	金沢市
福井県	福井市
	敦賀市
山梨県	甲府市
	山梨市
	笛吹市
	上野原市
長野県	松本市
	岡谷市
	諏訪市
	塩尻市
	茅野市
岐阜県	岐阜市
	多治見市
	中津川市
	瑞浪市
	羽島市
	恵那市
	美濃加茂市
	土岐市
	各務原市
	可児市
	瑞穂市
	笠松町
	垂井町
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
愛知県	名古屋市
	岡崎市

都道府県	市町村
愛知県	瀬戸市
	春日井市
	豊川市
	刈谷市
	豊田市
	日進市
	知多市
	阿久比町
三重県	津市
	伊勢市
	松阪市
	桑名市
	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
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

都道府県	市町村
大阪府	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
兵庫県	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
	河合町
	桜井市
	斑鳩町
	上牧町
和歌山県	和歌山市
	橋本市
	田辺市
	高野町
	那智勝浦町
鳥取県	鳥取市
	米子市
	倉吉市
島根県	松江市
	出雲市
	江津市
岡山県	倉敷市
	笠岡市
広島県	広島市
	呉市
	三原市
	尾道市
	福山市
	東広島市
	廿日市市
	海田町
	坂町
山口県	下関市
	山口市
	周南市
徳島県	徳島市
香川県	高松市
	丸亀市
愛媛県	松山市
	今治市

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

計 304市町村

○移動等円滑化促進方針作成市町村（令和２年６月末時点）

都道府県	市町村
岩手県	遠野市
東京都	大田区
富山県	射水市
兵庫県	明石市
奈良県	奈良市
山口県	宇部市
福岡県	飯塚市
大分県	大分市

計 8市町村

«参考資料»

- 『移動等円滑化促進方針作成市町村一覧』：
  https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001351711.pdf

- 『基本構想作成市町村一覧』：
  https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001340561.pdf

マスタープラン・基本構想の作成事例

※本事例集に記載の内容は、各自治体において作成されたマスタープラン・基本構想に基づき、国土交通省において編集を行っているものであり、実際の計画に記載の表現等と異なる場合があります。実際の記載内容については、各計画本体をご参照ください。

明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画【令和2年3月公表】

国土交通省

地域公共バリアフリー化調査事業活用

- 市の目指す「住みたい・住み続けたいと思うまち」や、持続可能な開発目標（SDGs）の理念に基づき、「誰ひとり取り残すことなく助け合うまちづくり」という考えのもと、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会の実現を目指し作成。
- 実行計画には、「ユニバーサルデザインのまちづくりを進めるための方針（マスタープラン）」と「事業を重点的・一体的に実施することが必要な地区の方針（基本構想）」を一体的に位置づけることとしている。（基本構想は策定次第追加予定）

＜マスタープランの概要＞

●**市の概況：**　（平成31年4月1日時点）

兵庫県明石市

人口	298,399人	
世帯数	127,751世帯	
市域の面積	4,942ha	
高齢者数	78,612人	26.3%
身体障害者数	2,732人	1%
知的障害者数	2,813人	1%
精神障害者数	11,475人	4%

●**作成期間：**約１年３ヶ月（平成31年１月～令和２年３月）

●**計画期間：**６年間（令和元年度～令和６年度）

●**法定協議会：**明石市ユニバーサルデザインのまちづくり協議会

●**利用者の意見反映：**①協議会の開催（８回）
②協議会に参加していない団体からのヒアリング（２団体）
③パブリックコメント（17件）

●**移動等円滑化促進地区：**12地区

設定方針
①多くの市民や来訪者が利用する駅周辺で、徒歩圏内に３箇所以上生活関連施設が立地。
②「平成14年基本構想」で重点整備地区、準整備地区とされていた地区。
③地域発案の生活拠点地区で、徒歩圏内に３箇所以上生活関連施設が立地する地区も検討。

地区名	地区名
JR朝霧駅周辺地区	山陽電鉄西新町駅周辺地区
JR明石駅・山陽電鉄山陽明石駅周辺地区	山陽電鉄林崎松江海岸駅周辺地区
JR西明石駅周辺地区	山陽電鉄中八木駅周辺地区
JR大久保駅周辺地区	山陽電鉄東二見駅周辺地区
JR魚住駅周辺地区	山陽電鉄西二見駅周辺地区
JR土山駅周辺地区	松が丘地区

●**移動等円滑化促進方針の評価・見直しに関する方針：**
- 協議会において当事者参画のもと、計画だけでなく具体的取組についても、検証・改善。
- 計画最終年度に、計画の検証を行った上で計画改定（継続的なスパイラルアップ）。

○ 移動等円滑化に係る基本的な方針（基本理念の実現に向けた基本目標）

①利用者視点に立ったユーザビリティの向上
②当事者・市民参画による計画・取組の推進
③「ハード」と「ソフト（ハート）」の両輪
④ユニバーサルツーリズムの推進
⑤災害時等に対応したUDのまちづくり
⑥地域との連携
⑦計画の継続改善と見直し

※凡例：◎必須記載事項、○任意記載事項

明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画【令和2年3月公表】

◎ 移動等円滑化促進地区（一例）

●移動等円滑化促進地区の位置・区域

- 市域における移動等円滑化促進地区の位置を明記。

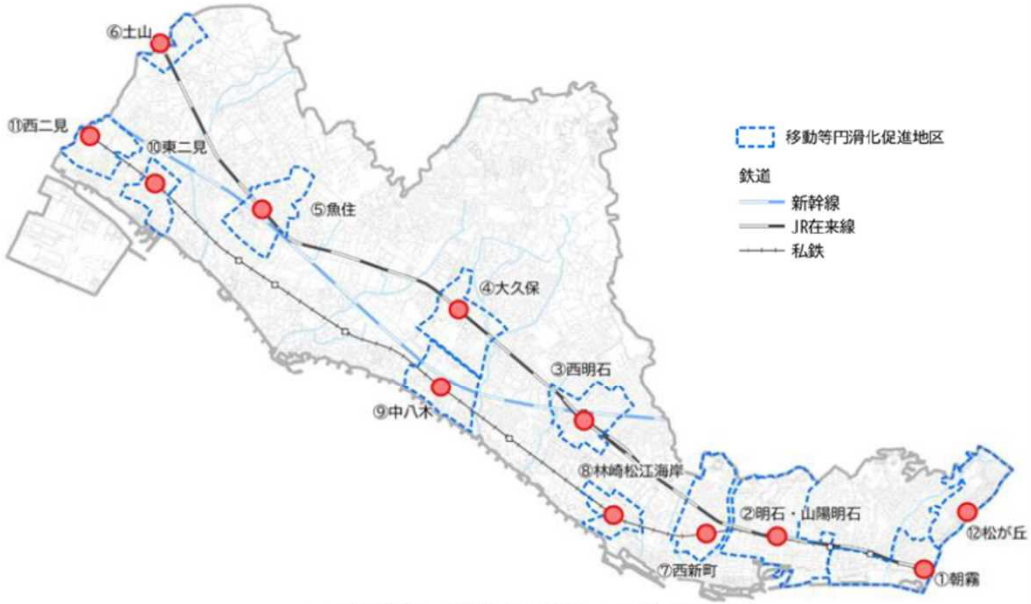


図.移動等円滑化促進地区の位置・区域

●移動等円滑化の促進に関する事項

- 地区ごとに目標と取組方針を記載。

⑫松が丘地区（本編56～57頁）

地区目標

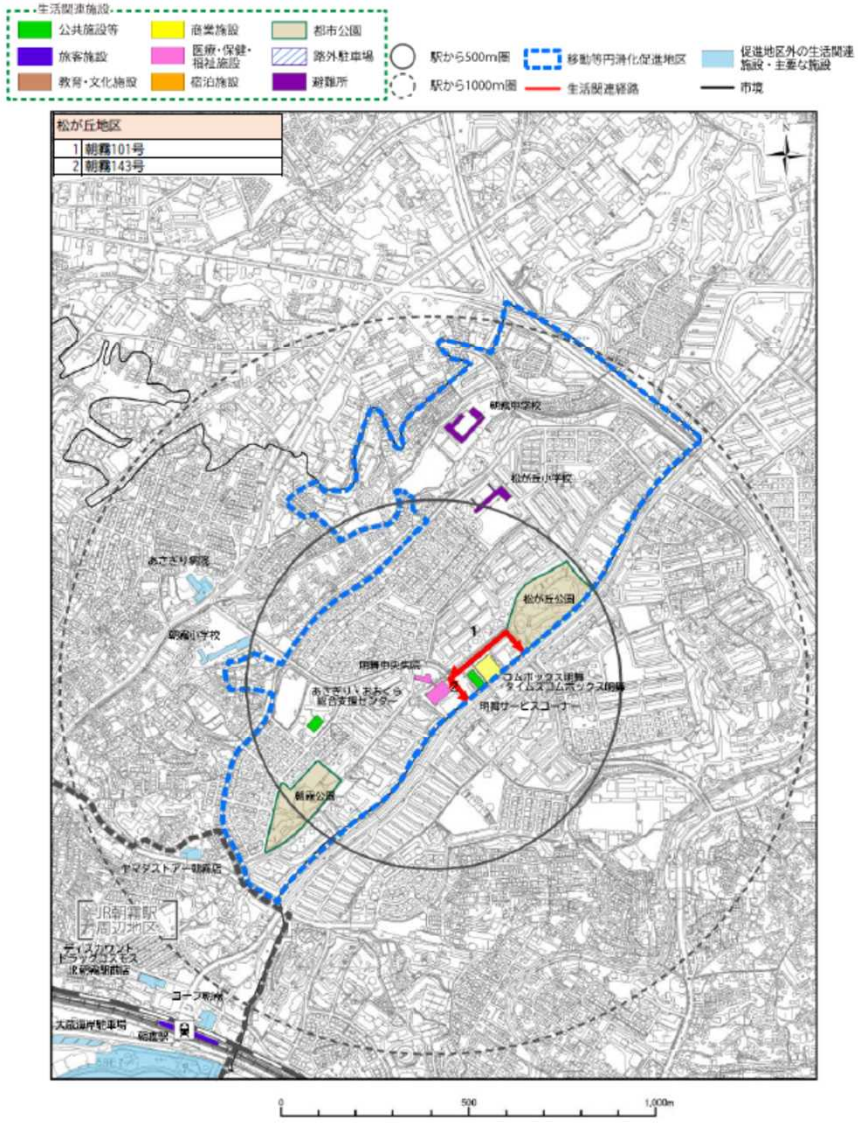
まちの変化に対応した移動環境の整備に向けた、
地域活動との連携によるユニバーサルデザインのまちづくり

地区の取組方針

- ◆ まちの変化に対応した公共交通の利便性の向上。
- ◆ 地域との連携による、取組や生活関連施設・生活関連経路の検討。
- ◆ 生活関連経路について、歩道の点字ブロック設置と、歩道未整備区間における、歩行者通行空間の確保。
- ◆ ユーザビリティに配慮した建築物のバリアフリー化の促進と、建築物と歩道との連続性の確保。
- ◆ 関係機関や交通事業者等との連携によるユニバーサルデザインのまちづくり。

●主な生活関連施設・生活関連経路（松が丘地区）

- 地区外の生活関連施設や主要施設も記載。



※凡例：◎必須記載事項、〇任意記載事項

明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画【令和2年3月公表】

国土交通省

◎ 行為の届出に関する事項

- 以下の旅客施設と道路の境界等において改修等を行う場合に、工事着手の30日前までに改修工事の内容等を市町村に届け出てもらうことが必要。

届出対象範囲（一例）

下表のように具体的な届出対象範囲を示している

◆届出制度の対象の指定

【駅・旅客船乗り場と道路（駅前広場）の改良等にあたっての届出が必要な駅及びその周辺】

地区名	旅客施設	道路	届出の対象範囲
JR朝霧駅周辺地区	JR朝霧駅	朝霧 165 号線	鉄道駅施設との連続性確保
	山陽電鉄大蔵谷駅	国道 2 号	
JR明石駅 山陽明石駅 周辺地区	JR明石駅（北）	大明石 1 号線	駅前広場（ロータリー）との連続性確保
	JR明石駅（南）	明石中央 66 号線	
	山陽明石駅	明石中央 66 号線	駅前広場（ロータリー）との連続性確保
	山陽電鉄人丸前駅	太寺上ノ丸 14 号線	鉄道駅施設との連続性確保
	淡路行旅客船乗り場	明石中央 40 号線	旅客船乗り場との連続性確保

【駅間の乗継ぎの配慮が必要な駅及びその周辺】

旅客施設	届出の対象範囲
JR明石駅・山陽明石駅	鉄道駅相互間のバリアフリー経路
JR 西明石駅	在来線と新幹線間のバリアフリー経路

○ バリアフリー情報の収集・整理・提供に関する事項

- バリアフリーマップの作成・普及に努めること
- 市がマップを作成する場合には、バリアフリー法の規定に基づき施設管理者から情報提供を受けながら進めること
- 民間や地域における作成・情報発信の促進・普及に努めること

を記載。

明石駅周辺のバリアフリーマップ

○ 心のバリアフリーの推進

- 「心のバリアフリー」の重要性や「心のバリアフリー」に関する具体的な取組を推進していく旨を記載。

主な記載内容

1.4 心のバリアフリーの推進

多様な市民が交流するイベント等の開催

障害当事者等も含めた多様な市民が共に参加し、楽しむことができるイベント等の交流の機会を設け、様々な障害への理解を深めるとともに、市民の交流やまちの賑わいを創出します。

アートシップ明石（障害当事者の作品展示）

ユニバーサルフットサル

ストリートピアノ（イメージ）

講演会やフォーラム等の開催

市民がユニバーサルデザインや障害特性について学び、これからのまちづくりについて自主的に考え、行動するための気づきの場を提供するため、講演会やフォーラム等を開催します。

あかしユニバーサル交流会（フォーラム・パネルディスカッション）

多様な人々の特徴や接し方の理解促進

本市ではこれまで、市職員、民間事業者、高校生等を対象に、障害者や高齢者など、多様な人々の特徴を理解し、接し方や配慮を身につけるため、「ユニバーサルマナー検定」の受講機会を提供してきました。より多くの方々に理解が広がるよう、対象者を検討しながら、今後も受講機会を提供していきます。

また、民間事業者の「ユニバーサルマナー検定」の受講機会を増やし、利用者がまちを楽しむことができる接遇スキルの向上を図ります。

特別授業「I'm POSSIBLE」プログラム

手話体験教室

※凡例：◎必須記載事項、○任意記載事項

明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画作成後の取組状況

国土交通省

2020年度

ありのままがあたりまえのまち
～　誰もが安心して暮らせる「インクルーシブなまち」をみんなで　～

ユニバーサルデザインの街づくり

●当事者参画による共生のまちづくりの推進

＊2019年にまち歩き点検で指摘を受けた市所有緑地の段差を解消するために、当事者参画を実施し、スロープを設置

＊多くの人が訪れる「商店街のバリアフリートイレ」の改修にあたり、当事者参画を実施し、車いすユーザーなども使いやすく、来訪者のおもてなしになるようなトイレを整備

●官民連携による安全安心な移動の確保

＊鉄道駅の安全対策
＊UDタクシーの導入補助
＊道路の安全対策
＊エスコートゾーンの設置
＊飲食店などのBF化

心のバリアフリー

●実際の行動につなげるための気付きの機会の創出

＊歯科診療所スタッフ等事業者向けのユニバーサルマナー研修
＊新規採用教職員等の当事者との体験交流型研修
＊パラスポーツを通じて、子どもの多様性への理解を深めるために、教職員向けボッチャ指導用動画を作成
＊「I' mPOSSIBLE」プログラムを取り入れた特別授業

●誰もが明石市を安心して楽しむための拠点として、「あかし案内所」を整備　（2020年3月供用開始）

●ユニバーサルツーリズムの推進

＊当事者のニーズに応じた観光情報等を提供するために、観光モデルコースを紹介するユニバーサルツーリズム動画を作成し、発信。（4か国語対応）
事前に障害当事者と一緒にモニターツアーを実施し、意見を反映

資料5

ハード・ソフト取組計画の作成状況

公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

国土交通省

○エレベーターやホームドアの整備等、既存の施設を含む更なるハード対策、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要

- **ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニューを国土交通大臣が新たに作成**
- **一定規模以上の事業者※1が、ハード・ソフト取組計画※2の作成・取組状況の報告・公表を行う**

※1　①平均利用者数が3000人以上／日である旅客施設を設置・管理する事業者
　　②輸送人員が100万人以上／年である事業者　等

※2　計画に盛り込むべき項目：施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制

【施設整備】

【旅客支援】

【情報提供】

【教育訓練】

ハード・ソフト一体となった取組（ハード・ソフト計画制度）

国土交通省

公共交通事業者等の判断基準

国土交通大臣が、以下についてメニューを定めて公表

事業者が取り組むべき措置の具体的な内容	・施設・車両等の施設整備 ・適切な情報の提供 ・乗降についての介助、旅客施設における誘導等の旅客支援 ・職員等に対する教育訓練
達成すべき目標	
計画的に取り組むべき措置	・公共交通事業者等が上記の目標を達成するために整備するべき推進体制等を定めること　等

必要があると認めるとき

国土交通大臣が、公共交通事業者等に対して、**指導及び助言**

ハード・ソフト計画制度

※輸送人員数が相当数であること等の要件に該当する者のみ

公共交通事業者等が、毎年度、**計画作成**

Ⅰ　課題及び今後の対応方針
Ⅱ　移動等円滑化に関する措置
Ⅲ　移動等円滑化するためにⅡと相まって取り組む措置
Ⅳ　前年度計画書との比較
Ⅴ　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　前年度の公共交通移動等円滑化計画の実施状況
(1)　移動等円滑化に関する措置の実施状況
(2) 移動等円滑化するために(1)と相まって取り組む措置の実施状況
Ⅱ　旅客施設及び車両等の移動等円滑化の達成状況

公共交通事業者等が、毎年度、**公表**

移動等円滑化の状況が判断基準に照らして著しく不十分であると認めるとき

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

勧告に従わなかったとき

国土交通大臣が、**公表**

ハード・ソフト取組計画　令和2年度移動等円滑化取組計画書の作成状況

国土交通省

令和元年度より、一定規模以上の公共交通事業者等（利用者の約9割をカバー）にあっては、バリアフリー法に基づき、毎年度ハード・ソフト両面の取組に関する「移動等円滑化取組計画書」を国に提出し、また当該計画書を公表することが義務づけられています。

■モード別対象者数及び提出数

モード別	対象事業者数	提出事業者数
1.鉄道	71	71
2.軌道	26	26
3.乗合バス	141	141
4.バスターミナル	20	20
5.貸切バス	5	5
6.タクシー	75	75
7.旅客船ターミナル	8	7
8.旅客船	6	5
9.航空旅客ターミナル	28	28
10.航空機	11	11
合計	391	389

※対象事業者の公表先を一覧でまとめたのでご参考にして下さい。
＜事業者一覧ページ＞
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000211.html

ハード・ソフト取組計画　令和2年度移動等円滑化取組計画書の作成状況

■モード別地域別提出数

旅客施設

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
鉄軌道	5	2	32	5	12	23	4	5	8	1
バスターミナル	4	1	1	2	4	ー	2	ー	6	ー
旅客船ターミナル	ー	ー	ー	1	ー	0	2	1	2	1
航空旅客ターミナル	3	3	3	1	1	2	2	4	6	3

車両等

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
鉄軌道	5	2	32	5	12	23	4	5	8	1
バス（乗合・貸切）	3	8	54	10	13	26	9	4	17	2
タクシー	7	3	31	1	14	11	1	ー	7	ー
旅客船	ー	ー	ー	ー	ー	0	2	1	2	ー
航空機	11									

資料6

第4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

第4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

国土交通省

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省、関係省庁等の対応状況
障害当事者参画の普及	・先進的な取組を再点検し、移動等円滑化基準・ガイドラインに反映してほしい。 ・東京都では、UDワークショップでの議論が新国立競技場や羽田空港等の施設整備に反映されており、基本設計の段階から当事者の意見を反映したすばらしい取組となっている。	○バリアフリー法に基づく基本方針において、施設整備に当たり、施設設置管理者は、高齢者、障害者等の意見を反映させるために可能な限り計画策定等に参画するよう求めるよう周知を図ってまいります。
地域分科会の複数開催	・地域分科会の回数を増やしてほしい。各地域の特性に応じた検討を行い、各地の先進的な取組をチェックするすばらしい機会なので、ぜひ広げてほしい。	○新型コロナウイルス感染拡大防止の観点を踏まえつつ、地域分科会の取組として、年１回の全体会議に加え、現地視察や地域の課題等に応じた意見交換会などを必ず実施するよう、各地域ブロックに指示してまいります。
乗換ルートの統一化	・日常の移動では複数社を乗り継ぐことが多いので、段差・隙間の情報をエコモ財団のらくらくおでかけネット等の一つのサイトで検索できるようにしてほしい。	○移動等円滑化整備ガイドラインにおいても、「Ｗｅｂサイトやアプリ等により、駅毎における単独乗降しやすい乗降口に関する情報を表示する。この表示は媒体や情報元等の違いによらず、共通の様式とし、さらに乗車駅と降車駅を容易に比較できるよう考慮することが望ましい。」としており、情報提供方法について引き続き検討してまいります。
国体開催地での評価	・先進的な事例の評価・横展開の仕組みが必要。例えば、国体開催地を順番に評価していくと、各県のバリアフリーが順次進んでいくのではないか。	○移動等円滑化評価会議や地域分科会の枠組みを活用し、当事者参加の取組に関する先進事例や好事例の共有を既に行っているところではありますが、今後、各地域分科会等の仕組みを活用しながら関係各所へ周知を図って参ります。

第4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

国土交通省

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省、関係省庁等の対応状況
無人駅への対応	・無人駅の増加により当事者は困っている。無人駅化を止めるのは難しいと思うが、無人駅とする際は合理的配慮とセットで進めてほしい。評価会議でも無人駅の実態を知ることができるといい。	○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・国土交通省の意見交換会」を設置し、駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用や、無人駅利用のお困りごと等、無人駅に係る鉄道事業者の取組等の意見交換を行い、多くの解決すべき課題をお聞きしているところです。 引き続き、障害者の安全、円滑な無人駅の利用について、検討してまいります。
ICT等の新技術を活用	・転落防止にICT等の新技術を活用する場合は、導入のところから当事者を参画させてほしい。経過報告も重要である。また、新たな取組を行う場合は当事者に情報が届かないと意味がないので、周知の方法も重要。	○2020年10月より、「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」を設置し、ＩＣＴ等の新技術を活用したホームからの転落防止対策の検討を開始。 ○この検討会では、視覚障害者団体の皆さまにもご参画いただいており、新たな取り組みの周知方法を含め、団体の皆さまのご意見を伺いながら検討を進めてまいります。
マスタープラン・基本構想の拡大	・地域によって基本構想やマスタープランの作成も含め、当事者参加のやり方に差がある。地域の差があまりないように工夫してほしい。	○2021年度から5年間の新たな整備目標を策定し、基本構想の作成市町村数を現在の1.5 倍となる約450 自治体を目指す等、地方部における基本構想等の作成をより一層推進することとしており、本年3月上旬には、各地方運輸局で主催する「令和2年バリアフリー法改正地方説明会」において、マスタープラン・基本構想の作成支援の説明を重点的に行い、共生社会ホストタウン登録済みの地方公共団体をはじめとした、各地方公共団体にもご参加いただき、積極的に作成促進の取組を行っているところです。
ホームドア整備の促進	・ホームドアは安全・安心のバロメーターであり、新しい公共事業という視点から、国を挙げて加速してほしい。	○新たな整備目標は、駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、鉄軌道駅全体で3,000番線、うち平均利用者数が10万人以上/日の駅で800番線を整備することとしており、目標達成に向け、ホームドアの整備を一層推進してまいります。

第4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

国土交通省

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省、関係省庁等の対応状況
障害者割引	・障害種別間の格差是正も重要。特に精神障害者割引について、国交省のイニシアチブと交通事業者の取組発展をお願いしたい。	○精神障害者割引の導入が広がっている状況や請願が採択にいたった現状等を各事業者や事業者団体等の関係者に幅広く周知するとともに、公共交通事業者等の間の連携等を含め、引き続き精神障害者割引についての理解と協力を求めてまいります。
評価会議のあり方	・評価会議について、今後どのような成果があったのかきちんと評価することが重要。	○移動等円滑化評価会議において、ご意見等に関するバリアフリー化の対応状況について適宜報告しており、適切に評価すると共に、今後の課題や問題点等を精査し、バリアフリー化のさらなるスパイラルアップが図られるようよう、取り組んでまいります。
コロナ禍での 障害者への配慮	・声かけサポートのポスターについて、声かけをしても反応がない場合は聴覚障害の場合があるということを追記してほしい。	○鉄道事業者を中心に実施されております『「声かけ・サポート」運動強化キャンペーン』については、国土交通省が後援しているほか、鉄道利用者に対しても車内アナウンス等により協力を求めるよう鉄道事業者に要請しており、いただきましたご意見を踏まえ、鉄道事業者とともに検討してまいります。
情報保障の促進	・電車内の電光掲示板は、車両によっては互い違いに表示されている場合があり、座席によっては見えない。すべてのドアの上に電光掲示板を設置してほしい。 ・利用する側が分かりやすいサイン・案内表示をさらに進めてほしい。	○バリアフリー整備ガイドラインにおいては、標準的な整備内容として、案内表示装置は、乗降口の戸の車内上部、連結部の扉上部等、車両の形状に応じて見やすい位置に設置すると定められております。 ○聴覚障害をお持ちの方にとって文字等による情報は非常に重要なものと考えておりますので、今回のご要望については、鉄道事業者に周知してまいります。

第4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

国土交通省

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省、関係省庁等の対応状況
パーキング･パーミット制度の普及	・なかなか駐車場が確保できないという現状があるので、パーキング･パーミット制度について全国統一的な基準を設け、地域間格差をなくしてほしい。	○パーキング・パーミット制度を含めた車椅子使用者用駐車施設の適正利用の推進方策等の今後のあり方については、今回のご要望の趣旨等も踏まえ、学識経験者、障害者団体、事業者団体等の関係者で検討体制の構築のための議論を行うなど、今後、前向きに検討を行ってまいります。
アプリで UDタクシー配車	・タクシーアプリでUDタクシーを選べないので、選べるようになると助かる。シドニーでは車種を選べてとても便利だった。	○国土交通省から配車アプリ会社に働きかけた結果、令和3年3月現在、一部のタクシー配車アプリにおいてＵＤタクシーを選択することが可能となっているところです。 ○国土交通省としましては、ＵＤタクシーへのニーズに応じ、利用における利便性の向上が図られるよう、引き続き事業者等と連携して取り組んでまいります。
「心のバリアフリー」 評価基準	・心のバリアフリーについては、評価基準を定めて経過を追えるようにすべき。 ・心のバリアフリーの評価基準としては、交通関係者のオレンジリング取得率を目標値に入れ、この数年で100%にしてほしい。	○令和3年12月に告示改正した次期バリアフリー整備目標において、「心のバリアフリー」に関する目標として、移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境を整備することに加え、進捗状況の把握が可能となるよう「心のバリアフリー」の用語の認知度に関する数値目標を設定することとしております。 ○オレンジリング取得率などの各障害特性に応じた目標値については、上記対応を行った上で検討してまいります。
子供連れの明示化	・配慮の対象である「高齢者、障害者等」には、子供連れが入ることを注釈で明示してほしい。子育て者は世代交代があるので、明記されていることが望ましい。	○今後も、ベビーカーキャンペーン等の各種キャンペーンにおいて、子供連れへの配慮が必要である旨を広報・啓発してまいります。

第4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

国土交通省

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省、関係省庁等の対応状況
共生社会ホストタウンの共有	・全国の共生社会ホストタウンについて、それぞれ素晴らしい取組を行っている。2020以降もレガシーとして継続させることが必要なので、評価会議においてもホストタウンの取組を次につなげていきたい。	○登録自治体においては小学生等の住民とパラアスリートとの交流や、マスタープラン・基本構想の策定など、パラリンピアンの受け入れを契機とした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取組が行われており、今後も移動等円滑化評価会議や地域分科会の枠組みを活用し、引き続き周知等取組んでまいります。
【文部科学省】 学校のバリアフリー化の状況報告	・学校のバリアフリー化の状況について、基本方針の項目に追加し毎年報告してほしい。文科省では調査研究協力者会議を開き、９月に学校施設におけるバリアフリー化の加速に向けた緊急提言を行っていただいた。	○文部科学省では、令和２年12月に学校施設におけるバリアフリー化の状況調査の結果を公表するとともに、同月、有識者会議の報告を踏まえ、公立小中学校等のバリアフリー化について、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の整備目標を定め、各学校設置者に対し、取組の加速を要請しました。 ○今後、学校施設におけるバリアフリー化の状況については、文部科学省において、定期的にフォローアップを行い、公表してまいります。
【文部科学省】 学校教育での「心のバリアフリー」	・高学年以降の教育課程に、心のバリアフリーのみならず、障害の社会モデルや合理的配慮も取り入れてほしい。	○中学校学習指導要領総則等において、「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」と記載されており、令和２年度には、交流及び共同学習オンラインフォーラムを開催するなど、心のバリアフリーの推進に努めています。 ○また、障害の社会モデルを含めた、バリアフリーについて学ぶために授業等で活用できる「心のバリアフリーノート」の作成・周知、障害のある児童生徒に対する学習上の支援機器等の教材の活用等に係る実践研究事業の中での障害のない児童生徒等に対して合理的配慮の必要性の理解を促す取組の実施、都道府県が各学校の設置者を対象に開催する研修会に文部科学省の関係職員を派遣する取組の実施などに取り組んできたところです。

資料7

移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有

バリアフリー化推進功労者大臣表彰

好事例・先進事例の共有

国土交通省

【バリアフリー化推進功労者大臣表彰「テーマ別・地域別」歴代受賞案件一覧】

	北海道・東北	関東	中部・近畿	中国・四国・九州	全国
交通	[4] 北海道空港 [10]仙台市交通局 [11] 札幌市交通局	[2] 箱根ロープウェイ [3] 東京地下鉄 [4] 東京国際空港・京急電鉄・東京モノレール [10]ANAウイングス・全日本空輸 [13]東急電鉄 [13]東京空港交通・三菱ふそう [13]成田国際空港	[6] 静岡鉄道・静岡市 [7] 阪急電鉄 [11] 大阪市交通局 [13]北大阪急行電鉄 [13]スルッとKANSAI協議会	[1] 廿日市市 [9] 鳥取県 [11]鳥取県・日本財団・鳥取県ハイヤータクシー協会 [12]宮崎空港・三菱重工交通機器エンジニアリング [13]芸陽バス	[6] ユニバーサルドライバー研修推進実行委員会 [11]日本航空・日本エアコミューター
駅とその周辺	[7] 札幌狸小路商店街振興組合・札幌市	[1] 埼玉新都心バリアフリーまちづくりボランティア [8]川崎市	[1] 豊中市 [3] 高野町・南海電気鉄道 [4] 北大阪急行・吹田市・豊中市 [10]JR西日本・高槻市	[3] JR四国・高知県・高知市	
まちづくり	[6] 秋田バリアフリーネットワーク [10]仙台市防災計画課	[5] まち研究工房 [7] 八王子市	[2] 高山市 [12] 京都市	[5] 倉敷市・倉敷美観地区バリアフリー推進会議 [5] 佐賀県	
建築物	[6] 東京大学高齢社会総合研究機構	[8] イオンモール株式会社		[1] 宮崎市 [2] オキナワマリオットリゾート＆スパ [14] パームロイヤル	[4] みずほ銀行
観光地等	[3] 楽天野球団 [5] 旅とぴあ北海道		[1] 伊勢志摩バリアフリーツアーセンター [4] 清水寺 [8] 姫路市	[3] 広島市 [7] 昭和観光社・バリアフリー旅行ネットワーク [8] 佐賀嬉野バリアフリーツアーセンター [8] 特定非営利活動法人バリアフリーネットワーク会議	
地域活動等	[3]特定非営利活動法人手と手・新日本海フェリー (株)小樽本店 [9] 島 信一朗・北海道ユニバーサル上映映画祭実行委員会		[2] 障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議 [6] 海の達人	[9] 香川県難聴児(者)親の会 [11] 自立支援センターおおいた	[7] 子育てタクシー協会
情報		[14] WheeLog			

（注）［　］内数字は表彰された回を示す。また、赤字は令和２年度表彰対象者。

令和2年度バリアフリー化推進功労者大臣表彰

国土交通省

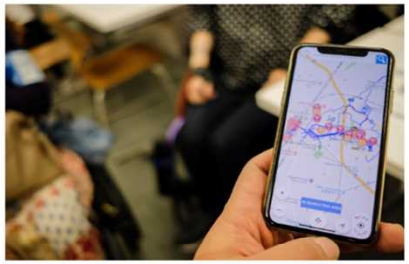
一般社団法人WheeLog

みんなでつくるバリアフリーマップの新たな展開

●新しいバリアフリーマップのプラットフォームの構築

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

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



みんなでつくる世界一あたたかい地図

ユーザー投稿型」の新しいバリアフリーマップのプラットフォーム

●車いすユーザーと健常者が一緒に街へ出かける「街歩き体験」イベントの開催

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

全国での街歩き体験の様子（2019年小田原にて）

街歩きを通じた心のバリアフリーの醸成

株式会社パームロイヤル

宿泊施設における多様な利用者への配慮と誰一人取り残さない夜間訓練の取組

●ハード・ソフト両面での多様な利用者に配慮した環境整備

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

バリアフリートイレとピクトグラム

定期的に行われるLGBTマナー研修の様子

●誰一人取り残さない夜間訓練の取組

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

全国初の夜間営業中での消防訓練にのぞむ参加者

総支配人によるクリーンスタッフへの防災危機管理研修の様子

交通事業者の緊急時対応に関する障害当事者参画の取組

交通事業者の緊急時対応に関する障害当事者参画の取組

国土交通省

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

全日本空輸株式会社

視覚に障がいのある人も、あんしんに。「ANAユニバーサル体験会」を開催

2018.11.3開催

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

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

「緊急時の機内での対応の流れ」と「機内サービス体験」で構成。

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

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

東日本旅客鉄道株式会社

視覚障害者、線路に触れ対処学ぶ ＪＲ東日本「安全教室」

2020.10.22開催

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

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

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

東京地下鉄株式会社

視覚に障がいのある高校生向け「鉄道施設体験学習会」を開催

2019.3.1開催

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

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

https://www.tokyometro.jp/news/2019/195281.html

各地域分科会等での主な取組

【東北分科会】官民一体となったバリアフリーの推進（福島市）
（NPO法人ふくしまバリアフリーツアーセンター）

国土交通省

～バリアフリー推進パッケージ～

福島市

福 島 市 ＋ バリアフリー推進パートナー

官民一体 ― バリアフリー ― ハード・ソフト

「誰にでもやさしいまち　ふくしま」

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

～バリアフリー推進パートナー～

福島市

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

【参考】バリアフリー推進パートナー　２６３団体
令和３年１月末現在

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

【参考】バリアフリー推進パートナーステッカー

ふくしまバリアフリーツアーセンター

「心のバリアフリー」冊子の作成

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

普及・啓発冊子（イメージ）

バリアフリー情報の収集

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

バリアフリー情報の発信

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

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

【関東運輸局】内閣府バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者表彰

国土交通省

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

東急電鉄の主な取組み

◆ ホームドアの全駅整備計画
⇒2014年度から整備をすすめ、2019年度末に**世田谷線、こどもの国線を除く**全ての駅にホームドアまたはセンサー付き固定式ホーム柵の設置が完了

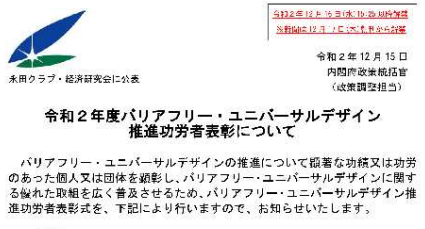
◆ バリアフリー連絡アプリの開発とその活用
⇒介助が必要な車いす利用者や視覚障害者の方に行っていた駅間の連絡について、情報共有が容易かつ簡単な入力で対応な可能なアプリを開発

◆ 接客サービス選手権を活用した好事例の共有
⇒接客マニュアルでは身につかない応用力を発揮した接客サービスを実現するため、年に一度現場で想定される状況を踏まえた出題に対して取組事例の共有を図り、接客サービス水準の向上を図っている。

バリアフリーアプリの使用

ホームドア

接客サービス選手権の様子



令和２年12月15日
内閣府政策統括官
（政策調整担当）

永田クラブ・経済研究会に公表

令和２年度バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者表彰について

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

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

２．受賞者（別添資料参照）
(1) 内閣総理大臣表彰　２件
(2) 内閣府特命担当大臣表彰「優良賞」　３件
(3) 内閣府特命担当大臣表彰「奨励賞」　４件

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

（別添）

令和２年度
バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者表彰　受賞者

【内閣総理大臣表彰】（２件）
①株式会社 アステム ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
②東急電鉄株式会社・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

【内閣府特命担当大臣表彰　優良賞】（３件）
①岡山放送株式会社「手話が語る物語」制作チーム・・・・・・・・ 5
②セイコーウオッチ株式会社・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
③Palabra株式会社 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

【内閣府特命担当大臣表彰　奨励賞】（４件）
①奥山梨衣・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
②神奈川トヨタ自動車株式会社・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
③大日本印刷株式会社・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
④特定非営利活動法人福祉住環境ネットワークこうち・・・・・・・17

授賞式の様子（首相官邸ホームページより）

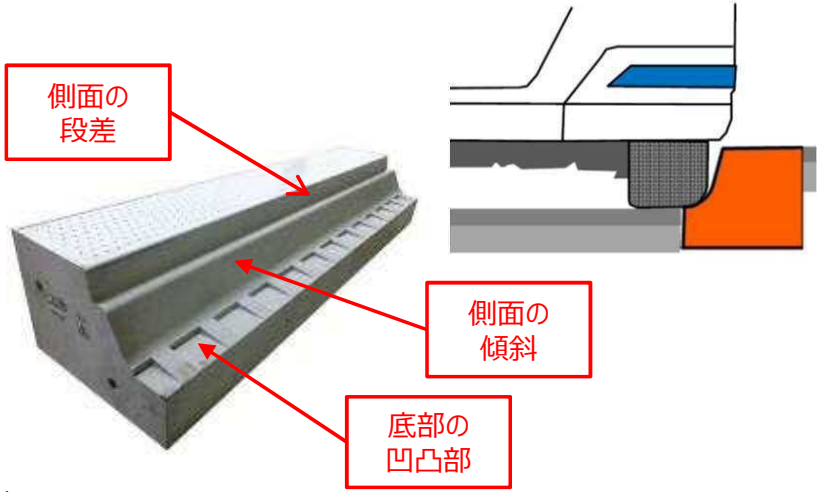
【北陸信越分科会】バス停のバリアフリー化に向けた新潟市の取組みについて

国土交通省

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

バリアレス縁石とは

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



バス停バリアフリーの推進に向けた社会実験（R2年度）

（国土交通省道路局社会実験に採択）

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

今後の導入方針

・整備予定の新潟駅高架下交通広場等への導入を検討

実証実験見学

令和2年11月19日（木）
・北陸信越運輸局職員及び移動等円滑化評価会議北陸信越分科会の一部委員により実証実験を見学

【中部分科会】視覚障がい者向け「新しい形の観光案内ツール」実証実験（三重県伊勢市）

国土交通省

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

＜日時＞

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

＜場所＞

【屋外】伊勢神宮内宮前　おはらい町・おかげ横丁　【屋内】神宮会館　会議室

＜実施者＞

伊勢市、特定非営利活動法人伊勢志摩バリアフリーツアーセンター

＜コースの設定＞

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

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

伊勢市バリアフリーマップ

リモートアシスト

ウェブカメラの装着

遠隔で音声案内を受ける視覚障がい者の方

屋内から音声案内を行う大学生

＜視覚障がい者の方の意見＞
●行動範囲が広くなったと感じた。他の場所もカメラを付けて歩いてみたい。
●コミュニケーションが増えて、今まで以上に楽しかった。
●カメラは軽く、装着している感覚は少ない。

＜大学生の意見＞（屋外で視覚障がい者の手引き、屋内でオペレーターを担当。）
●初めてのことで不安もあったが、たくさんコミュニケーションが取れて楽しくできた。
●文字のサイズが小さいメニューの情報など、画面を通じて伝えるのが難しいときがあった。
●障害物やお店の情報をもっと丁寧な言い方でガイドできるようになりたい。

＜今後の課題＞
●安定した通信の維持
⇒通信が途切れてしまうときが何度かあった。特定の場所で電波状況が不安定な可能性、また、歩きながらの通信となるため通信の負荷が大きくなった可能性がある。開始地点変更により、比較的安定した通信が可能となった。
●カメラの撮影範囲拡張と画質向上
⇒足元の様子が捉えられない場合が多く、手引き者が近距離のバリアに注意を払う必要がある。また、飲食店のメニューなど、文字のサイズが小さい場合はカメラがかなり近くまで寄らないとオペレーター側で読みにくいことから、画質の向上が望まれる。
●コミュニケーション
・オペレーター側も受け手もマイクを通じてコミュニケーションが可能であるが、双方が同時に話すと成立しない。
⇒一方が話し終えてからでないと、もう一方の声が伝わらない点に留意する必要がある。
・分かりやすい情報伝達を行うためには、オペレーターとしての経験が必要。
⇒「10メートル先の右手に伝統工芸品のお店がある」など具体的に伝える。マニュアルや事例集があれば役立つと考えられる。
・オペレーター側からの情報が無い状態のとき、通信がつながっているかどうか受け手側が不安に感じるときがある。
⇒リズムを刻む音声を常時流した。コミュニケーションの妨げや受け手のストレスにならないリズムや音質などについて検討が必要。

【近畿分科会】「車いすハート調査隊による宿泊施設・公共交通機関のバリアフリー調査 」

国土交通省

（特定非営利活動法人滋賀県脊髄損傷者協会）

◇目的

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

◇内容

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

◇期間と具体的な調査内容

・期間・・令和2年4月～令和3年3月(調査期間は12月まで)

・調査内容

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

㋑県内の主要な宿泊施設（概ね50室以上）のバリアフリー状況79カ所

調査後気付いた点

一般客室で段差がなくユニバーサルルームと同等の造りで車椅子で利用可能

トイレバスは使えるが残念な事に和室

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

【近畿分科会】 新型コロナウィルス感染予防チラシ・ポスターの作成

近畿運輸局

「新型コロナウィルスにかからないようにするために」（社会福祉法人 大阪手をつなぐ育成会）

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

◇ 特徴

- 分かりやすいイラスト付き
- ルビ付き
- 簡潔な説明
- 分かち書き

※子どもにもわかりやすいと、小学校でも活用されている。

公共交通機関や建物においても、

分かりやすい情報提供に工夫を。

よくあるコロナの注意書き・掲示物

- 文字ばかり
- 漢字にルビがない
- 表現が難しい
- 情報が多すぎる

・・・知的障害・発達障害者には理解しにくい。

【中国分科会】バリアフリーオンラインツアーin松江

国土交通省

■イベントの概要

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

開催日：令和３年２月７日（日）
参加者：全国から車いす使用者を中心に２０名が参加。
　・プロジェクトゆうあい（松江／山陰バリアフリーツアーセンター）のネットワークから、全国のバリアフリーツアーセンター約２０か所へ案内
　・島根県内の障がい者団体等への呼びかけ
参加費：3,000円
主催者：島根県観光振興課／企画運営：特定非営利活動法人プロジェクトゆうあい

■イベントの様子

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

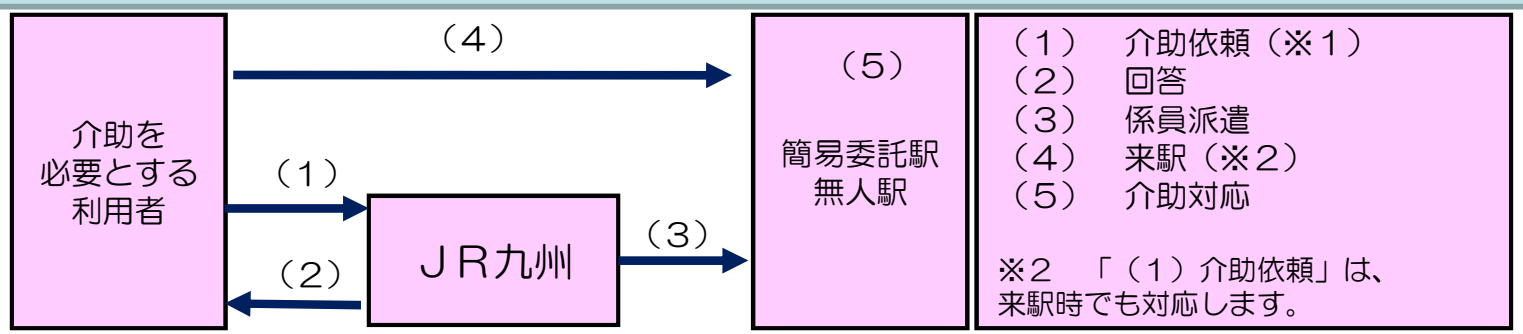
特定非営利活動法人プロジェクトゆうあい
・2004年設立。翌年から障がい者就労継続支援事業（A型／B型）を開始。
・放課後デイサービスやバリアフリーツアーなど障害者支援の取組のほか、市内の公共交通機関の時刻表を発行する等、公共交通の利用促進、まちづくりにも取り組んでいる。

【九州分科会】JR九州簡易委託駅（川南駅）の介助対応

国土交通省

① JR九州社員等対応

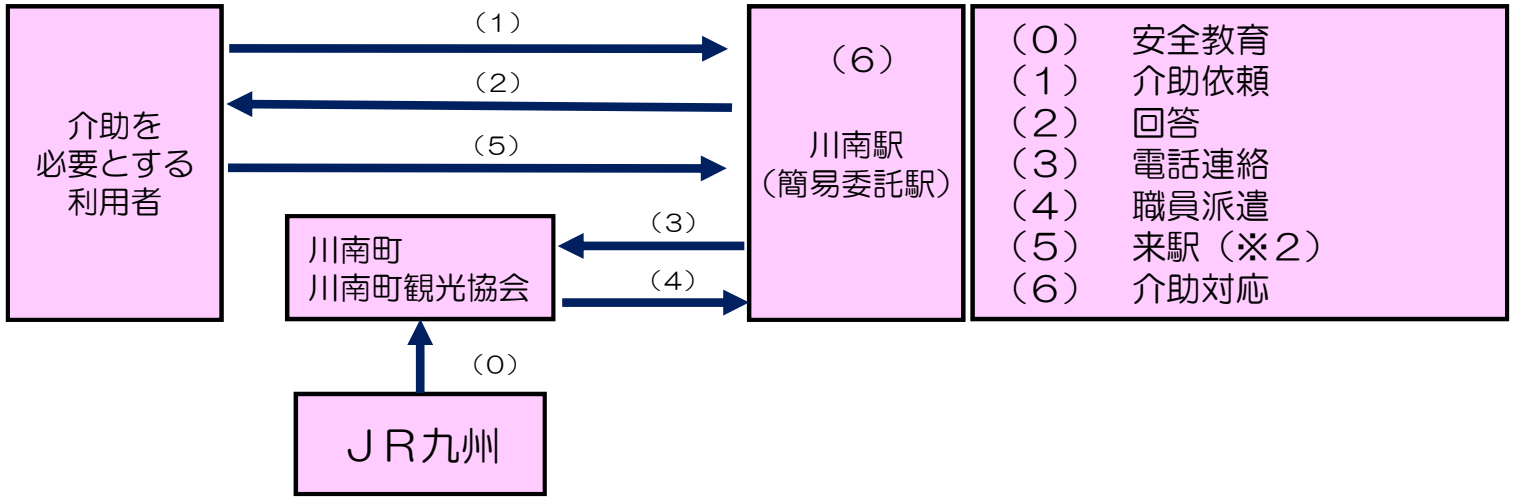
車椅子の利用者が簡易委託駅や無人駅を使う際、安全教育を受けた社員を派遣し、乗り降りの介助を行っている。



※1　係員の手配やご利用駅（着駅や乗換駅など）への連絡を必要とすることから、お客さまをスムーズにご案内させていただくために事前のご連絡をお願いしております。当日のご連絡でも基本的に対応しております。

② JR九州社員等以外対応 → 地域と協力し対応できる可能性を示す

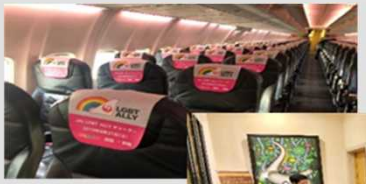
車椅子の利用者が川南駅（※3）で駅係員へ依頼し、依頼を受けた駅係員は川南町又は川南町観光協会へ電話連絡し、同町又は同観町光協会から安全教育を受けた職員が派遣されて、乗り降りの介助を行っている。【対応時間】平日8時30分～17時00分時間外及び事前連絡分は①対応



※3　宮崎県児湯郡川南町に所在

【沖縄分科会】沖縄総合事務局バリアフリー化推進功労者表彰（第２回）表彰概要

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

受賞者	（株）パームロイヤル	沖縄都市モノレール（株）
取組	那覇の観光ホテル「パームロイヤルNAHA」を運営。 【ハード面】 ・LGBTに配慮した多目的トイレの設置 【ソフト面】 ・同性パートナー向けハネムーンプランの造成 ・LGBTに関する社内研修の実施、LGBTの方がより働きやすい環境にする配慮 ・日本初LGBT支援チャーターフライト運航の提案の実現 ・LGBTフレンドリーホテルとしての宿泊受入れ ・「逃げるバリアフリー」としてホテル営業中に夜間消防訓練を全国で初めて実施 ・（一社）アレルギー対応サポートデスク沖縄にて施設研修制度の創設に尽力 ・沖縄観光コンベンションビューローのバリアフリーワーキング委員会において、LGBT、食物アレルギー、施設のバリアフリー化に対し多様な方々を受け入れるよう沖縄県に提言書を提出 LGBTに配慮した多目的トイレの表示  LGBT支援 チャーターフライト 夜間消防訓練 （逃げるバリアフリー） LGBTフレンドリーホテルとしての宿泊受入れ	ゆいレールを運営。 【ハード面】 ・モノレールの車両とホームドア間の隙間を極力少なくし、乗り降りする際の段差を解消 ・延長区間駅のホームドア開口部の広さを、多客対応を考慮し既存駅1600mmから1900mmに拡張 ・各駅の券売機等の案内を多言語化、各施設のキャッシュレス化、トイレの洋式化 【ソフト面】 ・特定の駅には外国人窓口対応者を配置するなど、海外利用者の利便性の向上 段差解消 ホームドア開口部拡張 トイレの洋式化 多言語対応券売機 外国人対応窓口

資料8

国土交通省等における最近の主な取組

新幹線の新たなバリアフリー対策等について

新幹線の新たなバリアフリー対策について

国土交通省

1. 検討会の趣旨

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

2. 検討体制と開催状況

新幹線のバリアフリー対策検討会

【構成員】

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

【開催実績】

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

ソフト対策検討WG

○ 車椅子利用者の予約方法等について検討

【開催実績（令和2年）】

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

ハード対策検討WG

○ 車椅子用フリースペース等について検討

【開催実績（令和2年）】

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

令和元年12月23日
第1回検討会の様子（赤羽大臣の挨拶）

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

3. 主な取組状況

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

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

新幹線の新たなバリアフリー対策について

国土交通省

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

東京オリンピック・パラリンピック競技大会を迎えるに当たって

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

「真の共生社会」に相応しい、あるべき新幹線の姿

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

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

新幹線の新たなバリアフリー対策と今後の取組

速やかに実施する対策

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

(2)現在の車椅子対応座席(※)等の予約・販売方法の改善
- 窓口における発券手続きの見直しによる待ち時間の短縮等
- ウェブ申し込みの改善（申込期限の短縮等）

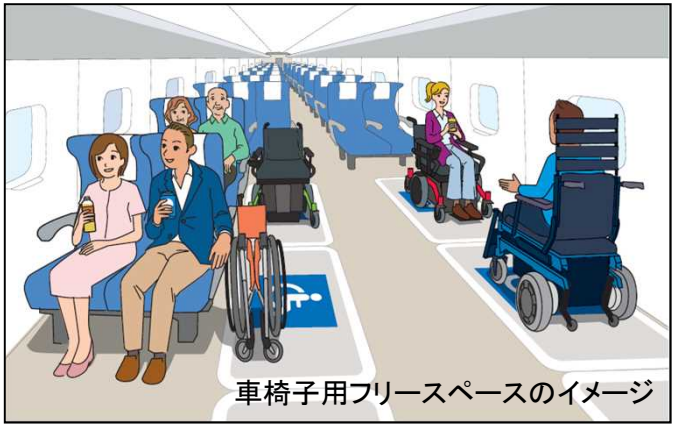
※車椅子スペースに隣接し、車椅子使用者が当該スペースを利用する際に予約する座席

新たな新幹線車両の導入時など中長期的に取り組む事項

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

早期実現に向けた取り組み

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



車椅子用フリースペースのイメージ

新幹線における車椅子用フリースペースについて

国土交通省

1. 車椅子用フリースペースの基本的な考え方

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

2. 車椅子スペース数の考え方

1編成あたりの提供座席数に応じて以下のように設定（グリーン車を除く）

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

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

3. 車椅子用フリースペースの具体的な要件

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

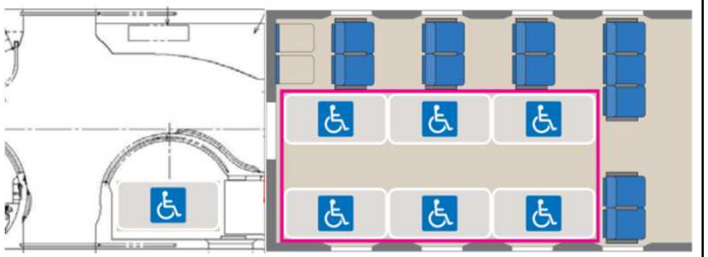
※1）座席数500席未満は1席以上
※2）車両の構造上の理由等により「隣接」とすることが困難な場合は「近接」も可とする

現行のN700S（車椅子スペース2席）

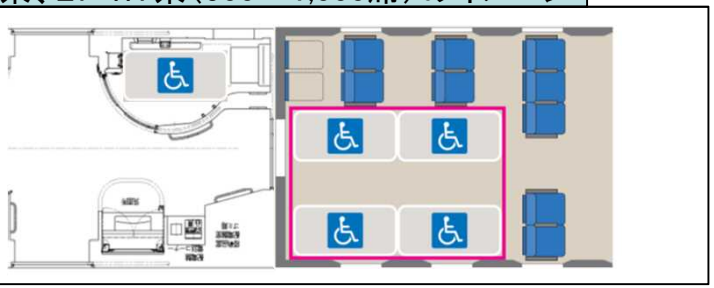
実証実験（8月3日）におけるN700S試験車両のレイアウト（車椅子スペース6席）

（参考）主な新幹線車両に当てはめた場合

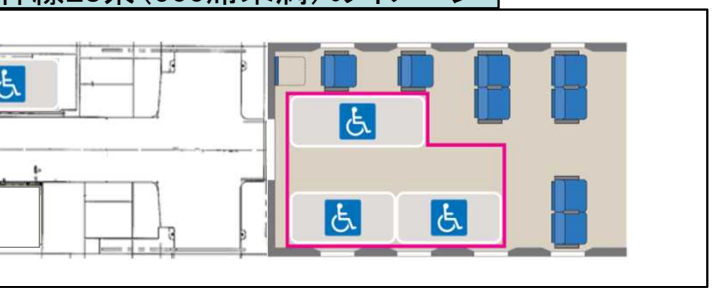
N700S（1,323席）のイメージ



E5・H5系、E7・W7系（500～1,000席）のイメージ



ミニ新幹線E8系（500席未満）のイメージ



※2024年春導入予定

【凡例】
：車椅子用フリースペース　：車椅子スペース

車椅子用フリースペースの整備に向けた利用環境の改善について

国土交通省

中間とりまとめ以降実施した対策

令和2年3月14日　これまで当日には一般の方にも販売していた普通車指定席の車椅子対応座席については、販売方法を変更し、当日においても車椅子使用者用に確保することとした

令和2年4月20日　車椅子対応座席を利用する際の案内方法について、2 日前までの申し込みを求めない形に変更した（5 月号の時刻表から）

令和2年5月11日　これまで電話や窓口での申し込みが必要であった車椅子対応座席について、全ての新幹線においてウェブによる申し込みを可能とした。複数の新幹線を跨いだ行程にも対応するため、各新幹線のウェブサイトを相互に参照できるよう設定した

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

1. 車椅子用フリースペースに対応したウェブ予約システムの導入

① 東海道・山陽新幹線において、車椅子用フリースペースの導入を待たずに車椅子対応座席のウェブでの予約・購入を試行実施(注)し、利用実態や利便性を検証（年度内に準備の上、オリパラまでに実施）

② 新たに整備される車椅子用フリースペースについては、車椅子スペースをウェブで予約から購入まで完結する利便性の高い予約システムを導入（車椅子用フリースペースの整備の進捗に伴って全新幹線で導入）

2. 現在の車椅子対応座席等の予約・販売方法の改善

① 窓口における乗車券類の発券の待ち時間の短縮等（年度内より順次実施）

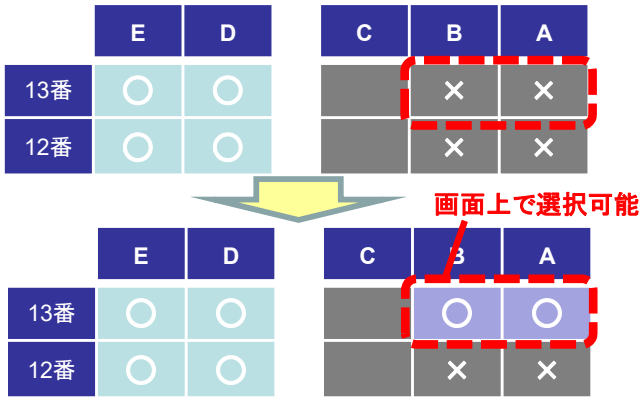
窓口における待ち時間の短縮を図るため、介助要員の配備が比較的充実し、かつ設備や環境の整備が整っていると予め確認できる新幹線主要駅間から関係部署の承認を待たずに発券できるよう業務フローの一部を見直す

発券後から乗車までの所要時間についても、引き続き、利用の繁閑に応じた係員の配置や駅における乗車までのプロセスの改善等により、所要時間が短縮できるよう改善を図っていく

② ウェブ申し込みの改善（年度内に準備の上、オリパラまでに実施）

中間とりまとめを受け改善を行った車椅子対応座席のウェブ申し込みについて、申込期限の短縮等によりさらなる利便性の向上を図る

＜ウェブ予約画面イメージ（試行時）＞



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

車椅子使用者が単独乗降しやすい
ホームと車両の段差・隙間の縮小

車椅子使用者が単独乗降しやすいホームと車両の段差・隙間の縮小

国土交通省

背景・目的

○ 来たる東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、国内外から訪れる多くの移動制約者の円滑な移動の実現が望まれている。
○ 鉄道駅においても車椅子使用者が駅員等の介助なしに列車に単独乗降しやすい環境の整備を目指す必要がある。
○ 車椅子使用者の単独乗降と列車走行の安全確保を両立するホームと車両乗降口の段差・隙間の目安値や整備の方向性等について、関係者による検討会を設置し検討した。

車椅子使用者による実証試験の結果からは、段差2cm・隙間5cm が理想的（全ての被験者が乗降可能）
⇒ 一方で、車両とホームの接触防止といった安全運行の確保や軌道・車両の維持管理などの観点からの制約を考慮する必要がある。

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

段差・隙間の目安値（令和元年10月 バリアフリー整備ガイドライン改定）

ホーム形状や軌道構造に応じて、以下を当面の目安とする。

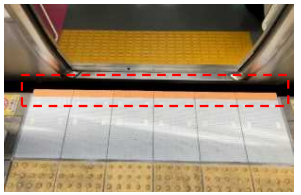
	コンクリート軌道		バラスト軌道	
	段差	隙間	段差	隙間
直線部	3cm	7cm	目安値（3cm）を参考にできる限り平らに	目安値（7cm）を参考にできる限り小さく
曲線部	3cm	ー〔できる限り小さく〕	目安値（3cm）を参考にできる限り平らに	ーできる限り小さく

※ 安全の確保を前提として、より多くの車椅子使用者が乗降しやすい環境整備のために、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さくなるよう考慮することが望ましい

整備事例

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

ホーム床面の案内表示


隙間を埋めるくし状部材の設置
（段差は低床車両の導入及びホームかさ上げにより縮小）

取り組み状況など

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

Webサービス事例

【東京メトロの車椅子利用者向けWebサービス『スムーズメトロ』】

乗車位置案内
画面イメージ

※ホームと車両床面の段差・隙間が目安値を満たしているか分かる。

ホームと車両の段差・隙間の縮小箇所（表示・案内について）

国土交通省

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

追記内容①　車椅子使用者が単独で乗降しやすい乗降口の位置表示のあり方

②鉄軌道駅のプラットホーム

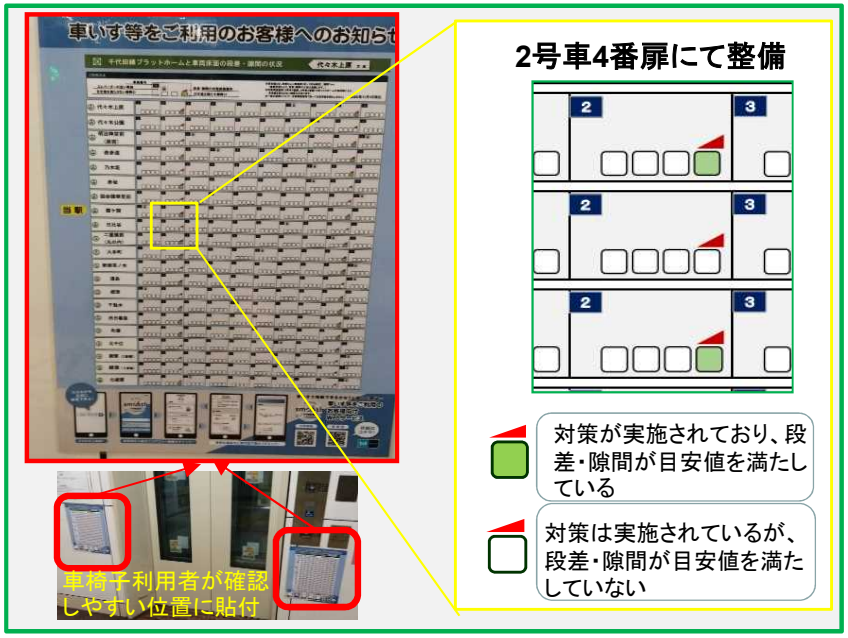
乗降位置表示	（略） 〇車椅子使用者が単独で乗降しやすい乗降口がある場合、車椅子使用者本人が当該乗降口において単独で乗降できるか判断できるよう、当該乗降口に関する案内を行う。例えば、 ・プラットホーム床面等に当該乗降口位置等を表示する。この表示は、事業者の違いによらず、周囲の旅客に効果的に周知できる共通のデザインであることが望ましい。 （略）

◆段差・隙間を縮小している箇所の案内表示の事例

JR東日本 山手線

東京地下鉄 丸ノ内線

◆エレベータ乗降口に各駅の整備箇所をご案内



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

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について

国土交通省

1. 意見交換会の趣旨

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

2. 意見交換の内容

〇無人駅等の実態把握
〇障害者が実際に無人駅等を利用した際に感じる課題、要望等
〇鉄道事業者による無人駅の安全、円滑な利用に資する工夫事例
〇無人駅等の安全、円滑な利用に資する技術動向
（「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」とも連携）
〇駅の無人化等要員配置の見直しに係るガイドラインの検討　等

3. 意見交換会メンバー

障害者団体（日本視覚障害者団体連合、全日本ろうあ連盟、DPI日本会議、全国自立生活センター協議会、日本身体障害者団体連合）
鉄道事業者（JR6社、大手民鉄16社、日本民営鉄道協会）
国土交通省鉄道局

4. 開催状況、今後の予定

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

「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」等について

「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」について

国土交通省

1. 設置趣旨

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

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

2. 検討内容

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

3. 検討会メンバー

視覚障害者団体・支援団体、学識経験者、鉄道事業者、国土交通省

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

4. スケジュール

第1回検討会　令和2年10月9日
・検討会の設置について（検討会の趣旨、検討事項等）
・視覚障害者の転落事例に関する講演（成蹊大学 大倉名誉教授）　等
第2回検討会　令和2年11月9日
・新技術を活用した転落防止対策等（7件）に関するヒアリング　等
第3回検討会　令和2年12月11日
・駅ホームにおける視覚障害者の歩行訓練について　等
第4回検討会　令和3年2月12日
・ホームからの転落に関するアンケート及びヒアリング結果について　等
第5回検討会　令和3年2月26日
・新技術を活用した転落防止対策等に関するフォローアップ　等

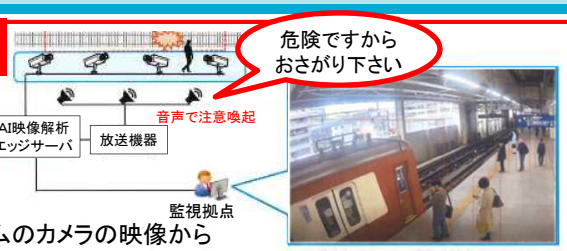
第1回検討会（令和2年10月9日）より

駅ホームからの転落防止対策等について

ホームからの転落を防止する

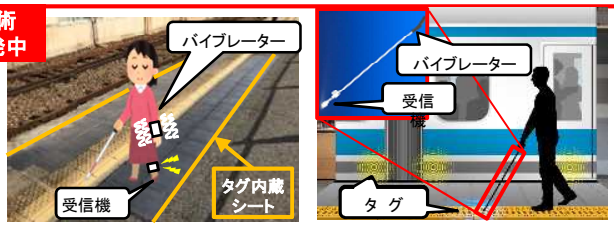
- 線路転落を物理的に防止
  - ホームドア
- ホーム端への接近を注意喚起
  - ホーム端接近時に注意喚起
  - （CPライン）
    CP：Color Psychology（色彩心理）
- 視覚障害者の案内・誘導
  - 駅員等による案内・支援
  - 誘導ブロックによる適切な案内

実証実験中



ホームのカメラの映像から
ホーム端へ接近する人をAIで認識し、音声で注意喚起

技術開発中



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

実証実験中

改札口のカメラの映像から白杖や車椅子をAIで認識し、駅係員へ通知

構想中

視覚障害者がアプリで送信した支援要請を駅員等が受信し、案内・支援

実証実験中

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

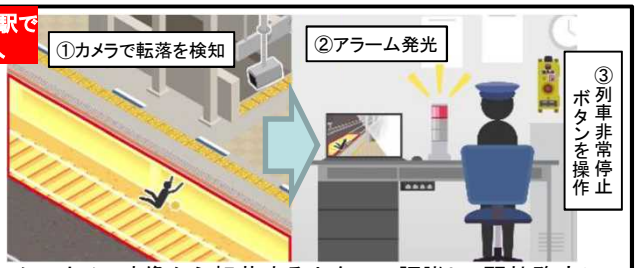
一部の駅で導入

ホーム中央に誘導ブロックを敷設した虎ノ門ヒルズ駅

転落を検知等し、列車を停止させる

- 転落検知通報システム
- 列車非常停止ボタン
- 転落検知マット

一部の駅で導入



ホームのカメラ映像から転落する人をAIで認識し、駅執務室に通報、列車を停止

高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準について

高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準の改正に関する検討会

国土交通省

設置趣旨

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

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

構成メンバー

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

スケジュール

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

時　期	検　討　会	小規模店舗W G
令和 2年1月 ～3月	● **第１回検討会**　第1回：1/31 ・検討会及び小規模店舗WGの設置について ・現状の取組状況・課題について ・今後の進め方について	● **第１回WG**　第1回：1/31　**※第1回検討会と合同開催**
	● 高齢者・障害者団体、関連業界団体等からのヒアリング	● 高齢者・障害者団体、関連業界団体等からのヒアリング
令和 2年度	● **３回開催**　第2回：6/29　第3回：10/28　第4回：12/25 ・建築設計標準改正の考え方について ・建築設計標準改正（案）について（重度障害、介助同伴者への配慮、その他等） ・設計事例紹介など	● **３回開催**　第2回：6/29　第3回：10/28　第4回：12/25 ・小規模店舗に係る建築設計標準改正の考え方について ・小規模店舗に係る建築設計標準改正（案）について ・小規模店舗の設計事例の紹介など
	● パブリックコメントの実施（令和3年1月29日～3月1日）	● パブリックコメントの実施（令和3年1月29日～3月1日）
	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準改正版の公表（令和3年3月）	● 小規模店舗における高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（抜粋版）の公表（令和3年3月）

検討会及び小規模店舗WG 委員構成

国土交通省

学識経験者　5名

（学識経験者：5、関係団体：43、オブザーバー各省庁等）

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

高齢者・障害者団体　10団体

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

建築関係団体　6団体

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

地方公共団体　4団体

日本建築行政会議（ＪＣＢＡ）
東京都、大阪府、横浜市

事業者団体　23団体

【店舗事業者】

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

【ビル事業者】

（一社）日本ビルヂング協会連合会
（一社）　不動産協会

【その他（検討会のみ参加）】

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

関係省庁オブザーバー　オブザーバー各省庁等

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

高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準の改正概要（令和3年3月）

国土交通省

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

現状の課題

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

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

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

主な改正事項

1 小規模店舗のバリアフリー設計等に関する考え方・留意点の充実

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

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

- 車椅子使用者用便房の大きさについての見直し

  [対象:全ての建築物] 配管収納部分等を除いた有効内法寸法2m以上角を確保する旨を明示

  [対象:2千㎡以上の不特定多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物]

  大型の電動車椅子使用者(座位変換型)等が回転できるよう、便房内の内接円の大きさは、『直径150cm以上』⇒『直径180cm以上』を設けることに改正
- 多機能便房の機能分散化や個別機能を備えた便房の適正利用の推進、案内表示の追加

  高齢者、障害者等が利用する各種便房を総称して『高齢者障害者等用便房（バリアフリートイレ）』と位置づけて、モデル例の見直しや設計例の追加を行い、設計の考え方を充実
- 車椅子使用者用駐車施設等の必要な高さの見直し（運用面の柔軟な対応を含む）

  車椅子用リフト付き福祉車両の車両高さ（2.3 m以上）に対応した必要な有効高さを確保すると明示（従来は「望ましい」）、断面図も追加してより明確に改正（屋内の車椅子使用者用駐車施設も対象）

3 建築物のバリアフリーに関する優良事例の追加

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

ユニバーサル社会におけるMaaSの活用方策

ユニバーサル社会におけるMaaSの活用方策についての研究会

国土交通省

設置趣旨

〇ユニバーサル社会の実現には、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す、ノーマライゼーションの理念が重要であり、特に、移動は社会参加をするために重要な手段となっている。
〇昨今では、いわゆるソフト基準が施行予定であるなど、ハード面だけでなく、ソフト面での対応も重要となる中で、MaaSは、移動のバリアフリー化にソフト面で寄与できる可能性。

〇移動への課題感が強く、移動利便性の向上によって特に寄与できる可能性が高い車いす使用者、視覚障害者、聴覚障害者にまずは着目し、インクルーシブデザインの観点から、事前に、困りごと等に対するヒアリングを実施。
〇移動のバリアフリー化については、各種ガイドライン等を元に、各事業者において進められてきており、本研究会では、MaaSの特徴である“連携”という要素を踏まえ、困りごと等に対し、MaaSを通じて事業者間での連携を促すことによる対応を検討。

メンバー

【有識者】

〇秋山哲男　中央大学研究開発機構教授[座長]
〇谷口綾子　筑波大学システム情報工学研究科教授
〇中村文彦　横浜国立大学大学院教授
〇牧村和彦　計量計画研究所理事

【オブザーバー】

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

スケジュール

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

第2回：令和2年12月1日
　事業者プレゼン
　MaaSの活用方策の方向性

第3回：令和3年2月17日
　MaaSの活用方策の方向性　とりまとめ

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

Press Release

令和３年２月２６日

総合政策局（公共交通・物流政策審議官部門）モビリティサービス推進課

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

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

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

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

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

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

※「ユニバーサル社会における MaaS の活用方策についての検討会」はこちら↓
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000134.html

「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン」はこちら↓
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000117.html

<お問い合わせ先>
総合政策局（公共交通・物流政策部門）モビリティサービス推進課　石川、佐藤、堀江
TEL：(03)5253-8111（内線 54914、54907）・(03)5253-8980（直通）　FAX：(03)5253-1513

ソフト施策の取組

ソフト施策の取組状況(「心のバリアフリー」の推進)

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

バリアフリー教室の開催

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

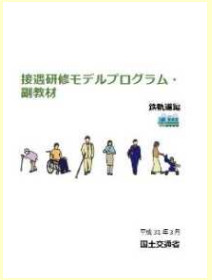
視覚障害者サポート体験

車椅子サポート体験

子供用車椅子

接遇向上の取組

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



こころと社会のバリアフリーハンドブックの作成

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

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

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

トイレの利用マナーの啓発

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

公共交通機関等における ベビーカー利用円滑化の推進

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

トイレの適正利用の取組

トイレの利用マナー啓発キャンペーンについて

国土交通省

キャンペーン概要

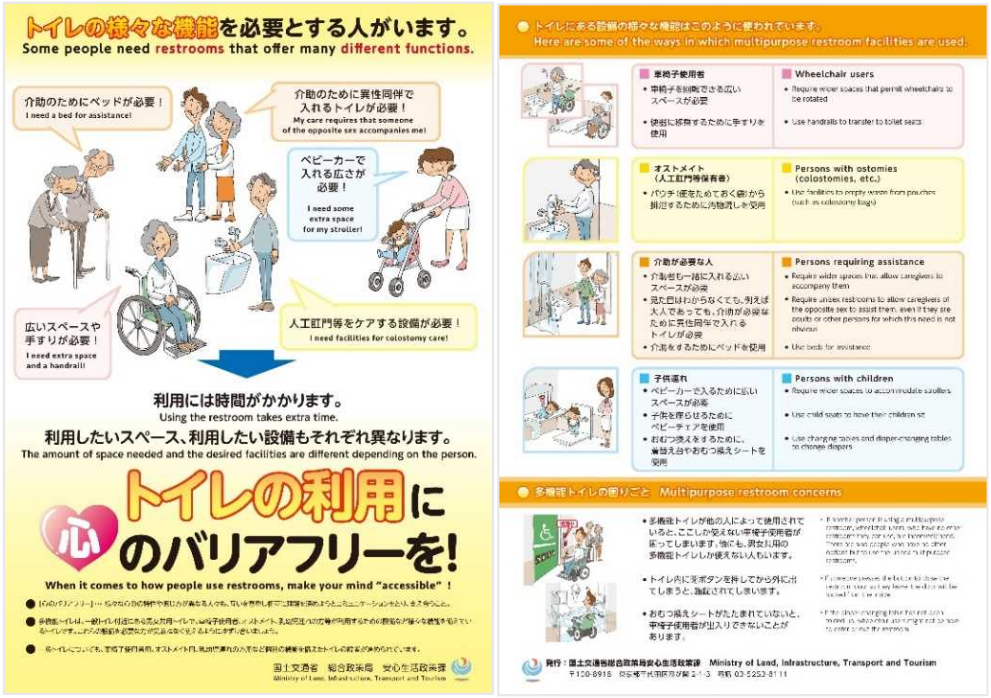
東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、ハード整備と合わせた「心のバリアフリー」を推進。その取組の１つとして、平成29年度から「トイレの利用マナー啓発キャンペーン」を実施。

＜参考＞

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

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

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



＜ポスター／チラシ（2カ国語表記）＞

令和２年度実績

■**実施期間**

令和２年11月10日(火）～12月9日（水）

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

■**ポスター・チラシ配布枚数**

・ポスター　約8,200枚
・チラシ　約106,000枚

■**協力団体、機関等**

（令和２年度は約950団体等※）

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

※同一団体等で複数の施設種別を管理している場合はのべ数でカウントしている。

■**ＳＮＳを活用したマナー啓発**

・国土交通省公式Ｔｗｉｔｔｅｒ

■**トイレの利用マナー啓発講座の開催**

・地方運輸局等主催のバリアフリー教室の１コマ（２回）

「共生社会におけるトイレの環境整備に関する調査研究」について

国土交通省

調査の目的

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

調査検討の流れ

1．トイレの整備状況等調査

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

2．トイレの利用実態調査

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

3．事例収集／現地調査

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

4．今後のトイレ整備のあり方と適正利用推進に関する取組方針の検討

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

↓

各種ガイドライン等への反映・
取組方針を踏まえた広報啓発等の実施

調査検討体制

検討会の構成

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

スケジュール

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

共生社会におけるトイレの今後のあり方について（とりまとめ）

国土交通省

今後の車椅子使用者用便房等のトイレ整備のあり方と適正利用の推進について

■今後のトイレ整備に求められる基本的な内容

（１）車椅子使用者用便房等の機能分散の推進に必要な考え方

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

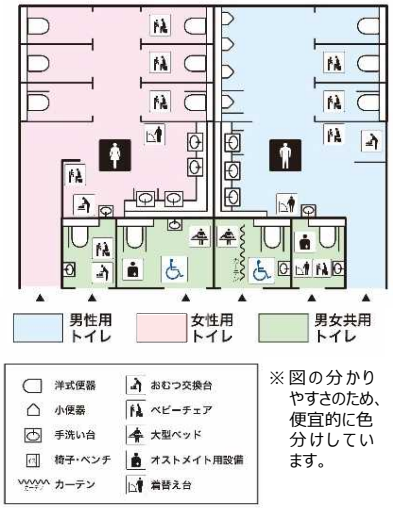
（２）多様な利用者特性への対応

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

（３）多様な利用者が必要とする設備・機能の有無・位置に関する情報提供の推進

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

<男女共用トイレに機能分散を推進した場合>



※図の分かりやすさのため、便宜的に色分けしています。

各種ガイドライン等への反映

■車椅子使用者用便房等の適正利用の推進

（４）適正利用の推進に向けた広報啓発・教育等の充実

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

広報啓発・教育ツールの充実

車椅子使用者用駐車施設等の適正利用の取組

車椅子使用者用駐車施設等の適正利用啓発キャンペーンについて

国土交通省

キャンペーン概要

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

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

<ポスター・チラシ表面>

<チラシ裏面>

令和３年の取組予定

■ **実施期間**

通年

※集中掲出期間

令和３年４月１日（木）～
５月９日（日）

■ **ポスター・チラシ配布枚数**

- ポスター　約5,200枚
- チラシ　約140,000枚

■ **協力団体、機関等**

（約2,500団体等※）

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

※同一団体等で複数の施設種別を管理している場合はのべ数でカウントしている。

■ **SNSを活用したマナー啓発**

・国土交通省公式Twitter

車椅子使用者用駐車施設等のあり方に関する検討について

国土交通省

検討趣旨

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

検討体制

検討会の構成

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

スケジュール

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

時期	全体会合	ハード整備WG	ソフト対策WG
令和２年度	●準備会合（意見交換会）　開催（ハード・ソフト一体的に） ・現状の基準／ガイドラインでの位置づけ　・適正利用推進のための取組状況　等		
令和３年度	●検討会開催（２～３回程度） ・現状の課題整理と検討の方向性（案） ・実態調査等を踏まえた今後のあり方検討	●WG開催（２～３回程度） ・車椅子使用者用駐車区画の高さに関する実態調査 ・今後の整備方針について	●WG開催（２～３回程度） ・当事者・管理者等へのニーズ調査 ・適正利用の取組方針について
令和４年度	●具体的な施策立案／ガイドライン改正等　（必要に応じて引き続き検討会の開催等）		

エレベーター利用の取組

エレベーター利用キャンペーンについて

国土交通省

キャンペーン概要

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

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

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

■実施期間
令和3年2月22日（月）～3月26日（金）

■ポスター配布枚数　合計：約17，200枚
タテ版：　3，950部、規格：B列1番
タテ版：　1，100部、規格：B列2番
ヨコ版：12，150部、規格：B列3番

■全国の鉄道・バス事業者等に送付

■SNSを活用したマナー向上啓発
国土交通省公式Twitter

＜ポスター＞

認知症の人への取組

交通事業者向け接遇ガイドライン（認知症の人編）の概要 ①

国土交通省

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

（1）認知症バリアフリーの推進　②移動手段の確保

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

序．ガイドラインの目的等

【目的】

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

【対象事業者】

鉄軌道、バス、タクシー、旅客船、航空事業者

【位置付け】

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

【接遇対象者】

認知症の人

Ⅰ．接遇の基本

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

Ⅱ．基本の応対

・認知症の人が困っているときは、まずは「安心してもらうこと」が重要。

○認知症の人の特性と困りごと

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

○認知症の人の基本的な接遇方法

落ち着ける環境に移動するなどしたうえで、

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

Ⅲ．交通モード別の応対

【次ページ】

Ⅳ．緊急時・災害時の応対

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

Ⅴ．PDCAを備えた体制の構築

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

交通事業者向け接遇ガイドライン（認知症の人編）の概要 ②

国土交通省

Ⅲ. 交通モード別の応対

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

①交通モード別（鉄軌道、バス、タクシー、旅客船、航空）に整理

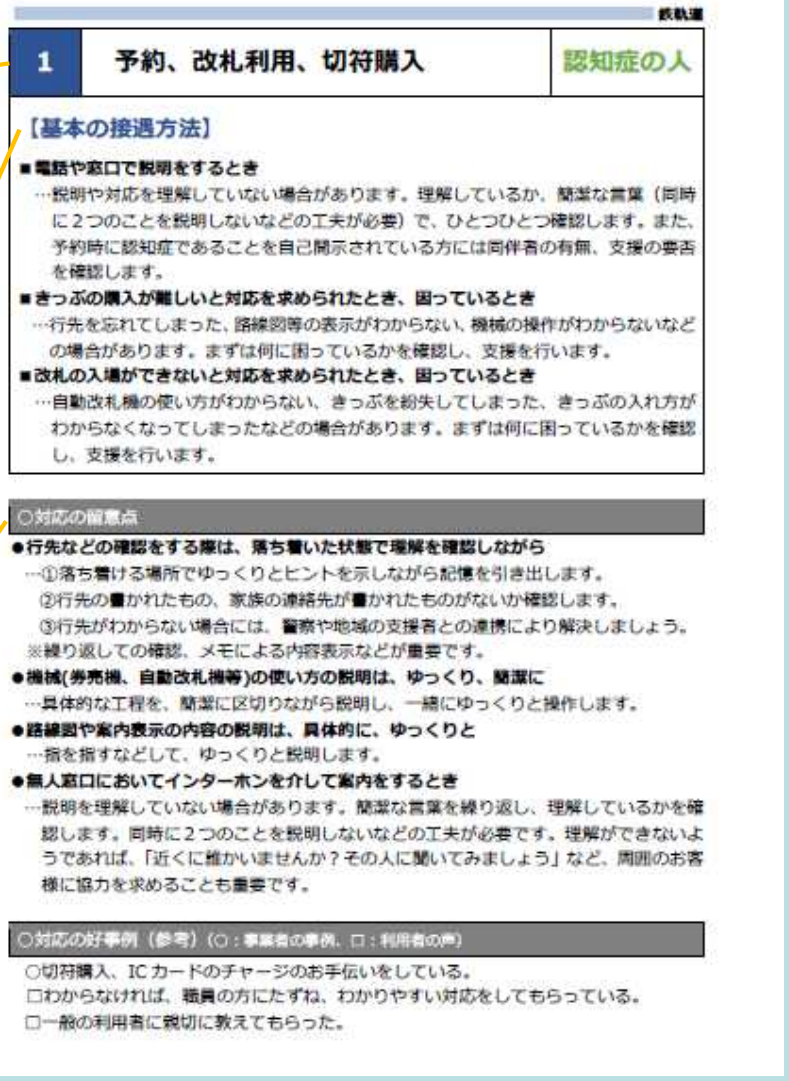
②特性別（認知症の人）に整理

③場面別（予約、改札、構内移動、乗降、車内、乗り換え等）に整理

・ 基本的に実施することが望ましい接遇方法を整理

・ 接遇の際に心に留めておくべき留意点を整理

・ 基本の接遇を上回って実施している事例を紹介



鉄軌道

1 予約、改札利用、切符購入 認知症の人

【基本の接遇方法】

■電話や窓口で説明をするとき
…説明や対応を理解していない場合があります。理解しているか、簡潔な言葉（同時に２つのことを説明しないなどの工夫が必要）で、ひとつひとつ確認します。また、予約時に認知症であることを自己開示されている方には同伴者の有無、支援の要否を確認します。

■きっぷの購入が難しいと対応を求められたとき、困っているとき
…行先を忘れてしまった、路線図等の表示がわからない、機械の操作がわからないなどの場合があります。まずは何に困っているかを確認し、支援を行います。

■改札の入場ができないと対応を求められたとき、困っているとき
…自動改札機の使い方がわからない、きっぷを紛失してしまった、きっぷの入れ方がわからなくなってしまったなどの場合があります。まずは何に困っているかを確認し、支援を行います。

○対応の留意点

●行先などの確認をする際は、落ち着いた状態で理解を確認しながら
…①落ち着ける場所でゆっくりとヒントを示しながら記憶を引き出します。
②行先の書かれたもの、家族の連絡先が書かれたものがないか確認します。
③行先がわからない場合には、警察や地域の支援者との連携により解決しましょう。
※繰り返しての確認、メモによる内容表示などが重要です。

●機械（券売機、自動改札機等）の使い方の説明は、ゆっくり、簡潔に
…具体的な工程を、簡潔に区切りながら説明し、一緒にゆっくりと操作します。

●路線図や案内表示の内容の説明は、具体的に、ゆっくりと
…指を指すなどして、ゆっくりと説明します。

●無人窓口においてインターホンを介して案内をするとき
…説明を理解していない場合があります。簡潔な言葉を繰り返し、理解しているかを確認します。同時に２つのことを説明しないなどの工夫が必要です。理解ができないようであれば、「近くに誰かいませんか？その人に聞いてみましょう」など、周囲のお客様に協力を求めることも重要です。

○対応の好事例（参考）（○：事業者の事例、□：利用者の声）

○切符購入、ICカードのチャージのお手伝いをしている。
□わからなければ、職員の方にたずね、わかりやすい対応をしてもらっている。
□一般の利用者に親切に教えてもらった。

共生社会ホストタウンへの働きかけ等について

共生社会ホストタウンについて

国土交通省

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

○ パラリンピアンとの交流

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

○ 共生社会の実現に向けた取組

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

※**共生社会ホストタウン登録済み自治体（2021年2月26日現在）**

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

台湾パラ陸上選手と小学生との交流（高松市）

カナダ車いすラグビーチームと小学生との交流（三沢市）

共生社会ホストタウン

2021年2月26日現在

共生社会ホストタウン98件

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

共生社会ホストタウンへの働きかけ等について

国土交通省

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		共生社会ホストタウン
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	「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		共生社会ホストタウン
「ハード」・「ソフト」一体的な計画へ	心のバリアフリーの強化	「UDの街づくり」と「心のバリアフリー」

今後の取組の方向性

○ 東京大会後は、共生社会ホストタウンにおける「UDの街づくり」と「心のバリアフリー」を、国土交通省において主導的に支援していく方向性。

○ 具体的には、本省・地方運輸局等の支援体制を強化し、「マスタープラン」「基本構想」や「バリアフリーマップ」等の作成を更に促進。（地方運輸局等においては、引き続き、様々な機会を捉えた首長等への働きかけを実施）

○ 共生社会ホストタウン連絡協議会のネットワークを活用し、マスタープラン・基本構想の作成や心のバリアフリーの推進に関する情報発信を行っていく。

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

交流及び共同学習オンラインフォーラム（文部科学省）

交流及び共同学習オンラインフォーラム

文部科学省

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

【動画で紹介している取組実践例】

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

静岡県：ダイアログインザダークに関する取組

国土交通省：バリアフリー教室について

【交流及び共同学習とは】

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

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

案内ページ（文部科学省）

再生リスト（YouTube）

地方整備局・地方運輸局等の主な取組

【北海道運輸局】バリアフリー教室（UDタクシー） 概要

国土交通省
北海道運輸局

○開催日：令和3年1月20日（水）
○場　所：北海道ハイヤー会館
　　（札幌市中央区南８条西１５丁目4番１号）
○参加者：タクシー事業者社員（10社17名）
○主　催：北海道運輸局
○協　力：一般社団法人　北海道ハイヤー協会
　　ＮＰＯ法人　手と手
　　札幌トヨペット株式会社
○後　援：北海道

○実施概要
・車いす使用者がタクシーを利用する際の特徴を説明
・手動車いすと電動車いすの機能に関する説明
・タクシー事業者社員によるジャパンタクシーの実車を用いた障害当事者の乗車の実演、当事者による助言
・障害当事者とタクシー事業者社員による意見交換

（車両提供：昭和交通株式会社）

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

【東北分科会】バリアフリー教室の実施（視覚障害者疑似体験）

国土交通省

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

【開催概要】
実施日：令和3年2月26日（金）
場　所：東北運輸局　2階会議室
参加者：東北運輸局新規採用職員ほか15名
協　力：（公財）日本盲導犬協会 仙台訓練センター

【主な感想】
・白杖を使って歩いてみて、点字ブロックや縁石の存在意義が分かった。これらが無いと歩きにくいと感じた。

・今までは障害を持っている方を見ているだけだったが、これからは困っていたら声をかけようと思った。

・目が見えない不便さを改めて感じた。もし、周りにそのような方がいたら、助けていきたい。

・白杖だけで歩くことの大変さが分かった。また、盲導犬がいることで歩きやすくなることを理解できた。

・今回の体験で視覚障害者の感覚が分かった。今後、業務等で接する時に役立てたい。

盲導犬の特徴について話す仙台訓練センターの方

単独白杖歩行体験の様子

手引き誘導による歩行体験の様子

盲導犬誘導による歩行体験の様子

関東運輸局管内の令和2年度のバリアフリー教室開催状況

国土交通省

今年度の開催状況

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

バリアフリー教室の様子

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

日本トイレ研究所による トイレマナーの講習 （横浜市内小学校）

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

全視協の当事者による 視覚障害の疑似体験学習 （江戸川区内小学校）

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

横浜市都市交通課と連携した交通バリアフリー講座 （横浜市内小学校）

■参加者の感想
○タクシーやバス、電車のバリアフリーの工夫が、 クイズで楽しく学べた。

NHK WEB NEWS に掲載 （山梨県内小学校）

NHK NEWS WEB

山梨 NEWS WEB

小学生バリアフリー体験 昭和町

02月17日　15時30分

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

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

１７日は、昭和町の常永小学校で開かれ、４年生９０人が参加しました。

子どもたちは４つのグループに分かれ、このうち体育館では車いすで安全に段差を乗り越える押し方を学んだり、白い杖と介助役の子どもの声だけを頼りに、目隠しをして点字ブロックや段差を歩くなどのさまざまな体験をしました。

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

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

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

【中部分科会】交通バリアフリー推進の取組

国土交通省

◎バリアフリー中部運輸局長表彰

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

◎主な取り組み

◎ 四日市市及び隣接町の小中学校等へ団体メンバーである障がい当事者を講師として派遣し、バリアフリーやUDについての基本的な知識の講習を行うとともに、車いす体験やアイマスク体験等の疑似体験を通して障がいへの理解を深め、障がい者への支援体験やワークショップを取り入れた講座を実施。

◎ 三重県が創設したUDアドバイザー制度のもと、UDアドバイザー養成講座を実施し、地域でリーダーとしての役割を果たす人材を育成するとともにUDのまちづくりを推進。

◎ 高齢者や障がい者、子育て世代の方々などに対して「誰にもやさしいサービスや商品・施設」を提供している企業や施設の取組を取材し、本団体ホームページで紹介する「UDタウンナビ活動」を平成28年から継続。この中で、電車の乗降時における車いす利用者への配慮事項を紹介しているほか、その他の障がい者に対する「転落防止装置」等のハード面、「声かけ」、「新入社員への個別研修」等のソフト面の取組を紹介（近鉄四日市駅）。さらに、自動車の福祉車両を販売しているディーラーにて専門知識を備えたスタッフが顧客対応していることやバリアフリーデザインイトイレ・授乳施設を紹介。

【近畿分科会】自治体に対するバリアフリー教室実施の働きかけについて

国土交通省

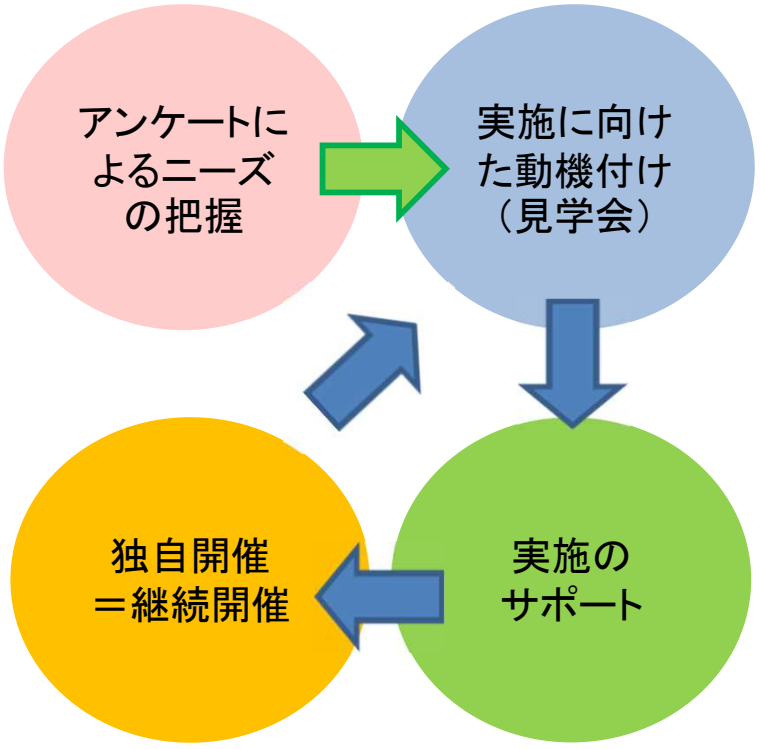
近畿運輸局では、バリアフリー法改正により益々重要となっている「心のバリアフリー」を推進するため、自治体へ「バリアフリー教室」実施の働きかけを積極的に行っています。

●独自に管内すべての自治体向けに、バリアフリー教室に関するアンケートを行い、教室の実施に対する意識やニーズを把握しています。（毎年夏～秋頃に行われる「基本構想作成予定等調査」と同時実施。）

●教室開催の際には実施地の近隣の自治体、共生社会ホストタウンの自治体担当者に、見学のお声がけをし、実施に向けた動機付けを行っています。見学の際には、基本構想・マスタープラン策定のプロモートも実施しています。今年度は3回のバリアフリー教室（自治体主催分を含む）で見学会を行い、６自治体に参加いただきました。

●啓発活動実施の意志はあるものの、ノウハウがないという自治体に対しては、資料の提供、バス事業者との調整、マスコミへの情報提供、学校での打合せなど準備段階からバックアップし、実施をサポートしています。

●平成30年度、令和元年度には、香芝市より当局へ依頼を頂き、香芝市内の小学校においてバリアフリー教室を実施しました。その際、段階的に「当局の主催」から「サポート体制」へと移行することで、令和2年度には香芝市の主催でバリアフリー教室が実施され、地元の障害者団体、交通事業者と協力し、盲導犬ユーザーの方が参加されるなど、市独自の特色ある啓発活動となりました。コロナウイルス感染拡大の影響で中止となりましたが、市民を対象とした啓発イベント等も企画されました。



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

バリアフリーストラップ
（左）近畿運輸局ver
（右）香芝市ver

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

【近畿分科会】コロナ禍での啓発活動・オンライン版「あすチャレ！ジュニアアカデミー」の活用

近畿運輸局

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

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

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

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

自治体等に対しても紹介し、活用を促していきたいと思います。

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

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

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

公共交通利用促進キャラクター　のりたろう

【中国分科会①】島根県、広島県バリアフリー等地域連絡会議の開催他

●第6回　島根県バリアフリー等地域連絡会議

第６回島根県バリアフリー等地域連絡期会議の開催

日　時　令和２年１２月１５日（火）１３：３０～１５：３０
場　所　島根県立産業会館（くにびきメッセ）
内　容
・講話「誰もが利用しやすいトイレ」
　一般社団法人島根県建築士会　会長　足立　正智
・法改正について／移動等円滑化評価会議中国分科会について
・構成員のバリアフリーに関する取り組み状況発表
・意見交換（主なもの）
　・事件新聞記事（事件の原因が障がいと関係のある様な記載）
　・「あいサポート運動」について
　・公共交通機関の情報提供について
　・バスのバリアフリー化について他

●第5回　広島県バリアフリー等地域連絡会議

第５回広島県バリアフリー等地域連絡会議の開催

日　時　令和３年２月２６日（金）【書面開催】
（今回の開催はコロナ禍による影響を考慮し書面開催とした）
内　容
・法改正について／移動等円滑化評価会議中国分科会について
・法に基づく基本方針の一部改正について（次期整備目標）
・構成員のバリアフリーに関する取り組み状況について
・意見交換（主なもの）
　・高速バスの到着時の案内放送について
　・公共交通機関の減便等による高齢者の移動手段の確保について
（その他の意見については、書面開催の為、現在集約中）
。

●バリアフリー教室の開催（真庭市）

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

【中国分科会②】中国技術事務所におけるバリアフリー体験の実施

◆中国技術事務所には、人材育成として バリアフリー体験施設が設けられており、**中国技術事務所ＨＰより体験学習の受付を行っています。**

（※事前申込が必要）

令和２年度は、コロナ対策として、少人数の班に分けて実施しています。

◆令和２年度　体験実績

中四国行政評価局新規採用職員（ 7/31、 3名、随行1名）

広島市新規採用技術職員　　（11/25、21名、随行2名）

◆参加者からの感想

・実際に体験することで、より現場を感じることができました。

・視覚障害者の方の誘導ブロックや段差が車椅子にとって障害になってしまうことを知り、誰にでも優しいものを作ることは難しく、考えることが大事だと知ることができました。

・バリアフリー体験は、普段では体験できないことを経験できる貴重な時間を過ごすことができました。自分の業務に関わるようなことも多くあり、大変有意義な研修となりました。

・バリアフリー体験は新規採用職員に、とても有意義な研修でした。

【四国分科会】バリアフリーに関する意見交換会（高知）を開催

平成30年5月の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（「バリアフリー法」）の一部改正により、当事者が参画し、政策内容の評価等を行う「移動等円滑化評価会議」が国土交通省において設置され、その評価会議の下に四国分科会が設置されました。

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

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

【開催概要】

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

【九州分科会】共生社会ホストタウンの支援

国土交通省

【島原市】令和2年4月7日共生社会ホストタウン登録
・令和3年2月10日（水）バリアフリー教室開催（島原市と共同開催）
・島原市職員向けのバリアフリー教室（自治体職員向けを初めて開催）
・昨年4月にできた市庁舎を利用

座学

「障がい者差別解消法とバリアフリー」について
熊本学園大学社会福祉学部教授 兼 弁護士　東　俊裕 氏（ひがし　としひろ）
※平成29年運輸局主催「障害者差別解消法セミナー」で講師実績あり

実習

視覚障がい者、車椅子利用者の擬似体験
○「障がい者等疑似体験・介助体験」 島原市社会福祉協議会
○「バスの仕組み・バリアフリーについての説明」 島原鉄道（株）

情報発信

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

【沖縄分科会】沖縄県バス協会の知的障害・発達障害当事者への対応

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

知的障害・発達障害等に関する研修会

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

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

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

研修会の様子

コミュニケーション支援ボード

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

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

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

運賃箱に設置された支援ボード

資料9

報告事項

令和２年改正バリアフリー法の施行

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律について（概要）

●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律

＜予算関連＞

法律の概要　※赤字：令和2年6月19日施行　青字：令和3年4月1日施行

1．公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

○公共交通事業者等に対するソフト基準※遵守義務の創設（※ スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）
○公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト（旅客支援、情報提供等）の移動等円滑化に関する協議への応諾義務を創設
○障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設（宿泊施設・飲食店等）の情報提供を促進

2．国民に向けた広報啓発の取組推進

（1）優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進
○国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
○公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「上記施設の適正な利用の推進」等を追加

（2）市町村等による「心のバリアフリー」の推進（学校教育との連携等）（主務大臣に文科大臣を追加）
○目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「心のバリアフリー」に関する事項を追加
○心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、作成経費を補助　（※予算関連）
○バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等

【教育啓発特定事業のイメージ】

高齢者疑似体験

車椅子サポート体験

3．バリアフリー基準適合義務の対象拡大

○公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設（旅客特定車両停留施設）を追加

国民に向けた広報啓発の取組推進
市町村等による「心のバリアフリー」の推進（学校教育との連携）（主務大臣に文科大臣を追加）

国土交通省

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針（マスタープラン※）の記載事項に「心のバリアフリー」に関する事項を追加
  ※旅客施設を中心とした地区等において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を市町村が示すもの（具体の事業の位置づけは不要）
- 市町村が作成する基本構想に記載する事業メニューの一つとして、心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を追加
- 「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、作成経費を補助　（※予算関連）
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等に関する規定を創設

基本構想制度について

旅客施設など、高齢者、障害者等が利用する施設が集積する地区（「重点整備地区」）において、公共交通機関、建築物、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進し、面的なバリアフリー化を実現するための「基本構想」を市町村が作成。

基本構想には、ハード整備に関する事業（公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業及び交通安全特定事業）を位置づけることで、関係者に事業の実施が義務付けられる。

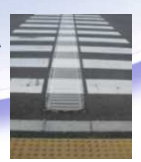
現在の特定事業（例）

公共交通特定事業
ノンステップバスの導入、ホームドアの設置等

道路特定事業
歩道への視覚障害者誘導用ブロックの設置、車道との段差解消、滑り止め舗装等

建築物特定事業
建築物内のエレベーター設置、障害者対応型便所の整備等

交通安全特定事業
音響式信号機、残り時間のわかる信号機、エスコートゾーンの設置等



＋

教育啓発特定事業（例）

- 学校におけるバリアフリー教室の開催
- 障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講演会やセミナーの開催
- 交通事業者等の従業員を対象とした接遇研修の実施　等

高齢者疑似体験

車椅子サポート体験

当事者講師によるセミナー

令和3年4月1日施行分

バリアフリー法施行規則の一部改正について

（国民に向けた広報啓発の取組推進：優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進）

国土交通省

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両等の優先席、車椅子使用者用駐車施設等、障害者用トイレ等（高齢者障害者等用施設等）の適正な利用の推進」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載事項に「車両等の優先席、車椅子使用者用駐車施設等、障害者用トイレ等の適正な利用」等を追加
- 令和3年4月の改正バリアフリー法全面施行に向け、適正な利用の対象となる「高齢者障害者等用施設等」の具体の内容をバリアフリー法施行規則で定める必要

対象施設（バリアフリー法施行規則において規定）

（障害者用トイレ）

（旅客施設のエレベーター）

（旅客施設・車両等の優先席）

（車椅子使用者用駐車施設等）

（車両等の車椅子スペース）

施設設置管理者が講ずべき具体的措置（努力義務の対象となる広報啓発活動）

真に必要な方が円滑に利用できるよう、一般利用者に対して、ポスターの掲示、車内放送等での呼びかけ　等

公共交通移動等円滑化基準省令の一部改正について
（公共交通事業者等のソフト基準適合義務の創設）

国土交通省

公共交通事業者等に対し、旅客施設・車両等の新設等の場合のハード基準への適合義務に加え、**役務の提供の方法に関する基準（ソフト基準）**の遵守義務を課すこととしている（令和２年５月法改正、令和３年４月全面施行）

ソフト基準の対象

義務	ハード基準適合維持義務（法第８条第２項）が課されている、新設等された旅客施設・車両等 （平成14年5月15日の旧交通バリアフリー法施行以降に新設・大規模改良又は新規供用されたものが対象）
努力義務	ハード基準適合の努力義務（法第８条第３項）が課されている、既存の旅客施設・車両等

ハード基準とソフト基準の関係

○**ハード基準**は、障害当事者が公共交通機関を円滑に利用するための必要最低限の義務として、以下のとおり規定。

・バリアフリー設備を設置すること（例：○○においては、○○を備え付けなければならない）

・バリアフリーとして機能させるために必要最低限の構造の諸元（例：○○の幅は、○cmでなければならない）

駅ホームにおけるスロープ板設置の例

○**ソフト基準**は、ハード基準のバリアフリー設備の機能が十分に発揮されるよう、設備の目的に合わせて以下のとおり規定。

①職員等がバリアフリー設備を用いて、役務の提供を行うこと（例：乗降用のスロープ板等）

②バリアフリー設備それ自体を用いて、運行情報の提供や照度の確保などの役務の提供を行うこと（例：運行情報提供設備、照明設備等）

③バリアフリー設備を用いた役務の提供が行われるよう、体制を確保すること

路線バスにおける役務提供（スロープ設置・介助）の例

階段脇の位置をわかりやすく示す照明の例

（例）鉄軌道駅におけるソフト基準

○職員等の操作等が必要な設備を用いた役務の提供

ハード基準(既存)：プラットホーム
車椅子使用者の円滑な乗降に支障がある段差又は隙間がある場合は、**渡り板等を設置**すること。

ソフト基準(新規)
ハード基準に基づき渡り板等が設けられた場合は、**当該渡り板等を使用して、車椅子使用者の円滑な乗降に必要な役務の提供を行うこと**。

○職員等が求めに応じて提供する設備の役務の提供

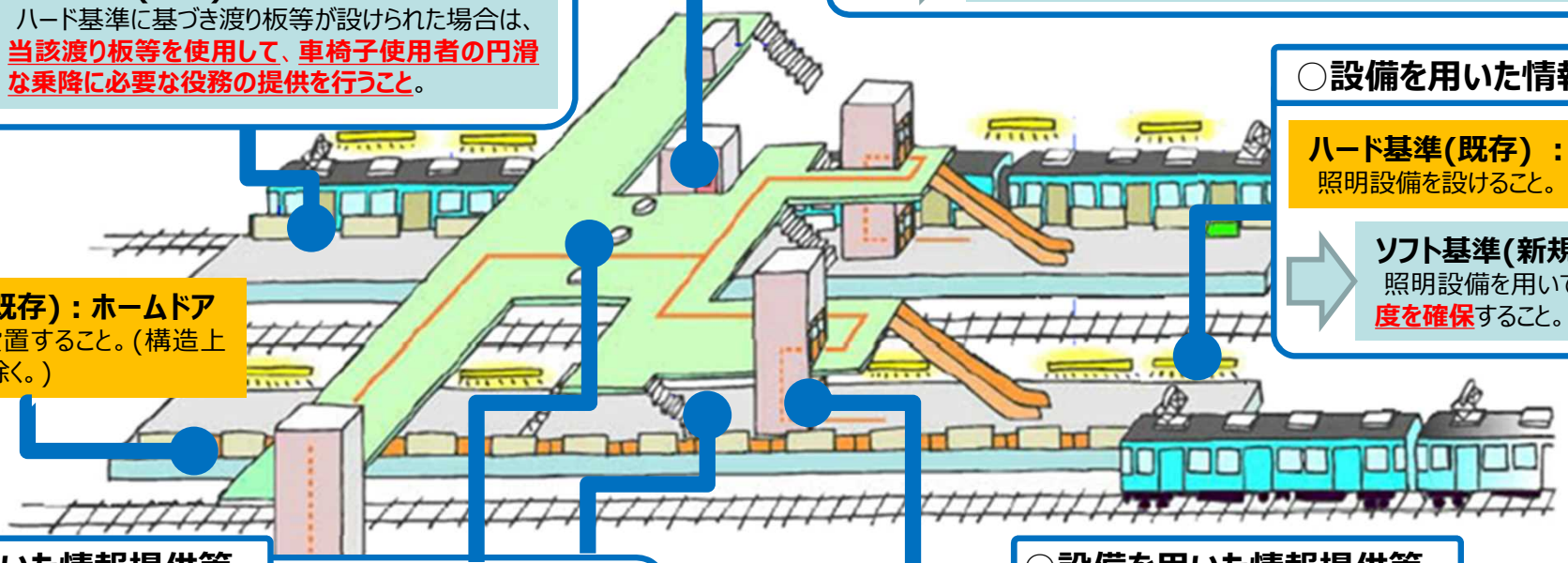
ハード基準(既存)：乗車券等販売所、案内所
筆記用具を備え、筆記用具があることを表示すること。

ソフト基準(新規)
聴覚障害者からの求めに応じ、**筆記用具を使用すること**。

○設備を用いた情報提供等

ハード基準(既存)：照明設備
照明設備を設けること。

ソフト基準(新規)
照明設備を用いて、十分な**照度を確保**すること。



ハード基準(既存)：ホームドア
ホームドアを設置すること。(構造上困難な場合を除く。)

○設備を用いた情報提供等

ハード基準(既存)：運行情報提供設備
運行情報を**文字等により表示する設備、及び音声により提供する設備を設置**すること。

ソフト基準(新規)
ハード基準に基づき設置された**運行情報提供設備を使用して、運行情報を文字等及び音声により提供すること。**

○設備を用いた情報提供等

ハード基準(既存)：エレベーター
かごの昇降方向、戸の開閉等を**音声により知らせる設備を設置**すること。

ソフト基準(新規)
ハード基準に基づき設置された設備を用いて、かごの昇降方向、戸の閉鎖等を**音により知らせること。**

（例）バスにおけるソフト基準

○職員等が求めに応じて提供する設備の役務の提供

ハード基準(既存)：意思疎通を図るための設備
筆記用具を備え、筆記用具があることを表示すること。

ソフト基準(新規)
聴覚障害者からの求めに応じ、**筆記用具を使用すること**。

○職員等の操作等が必要な設備を用いた役務の提供

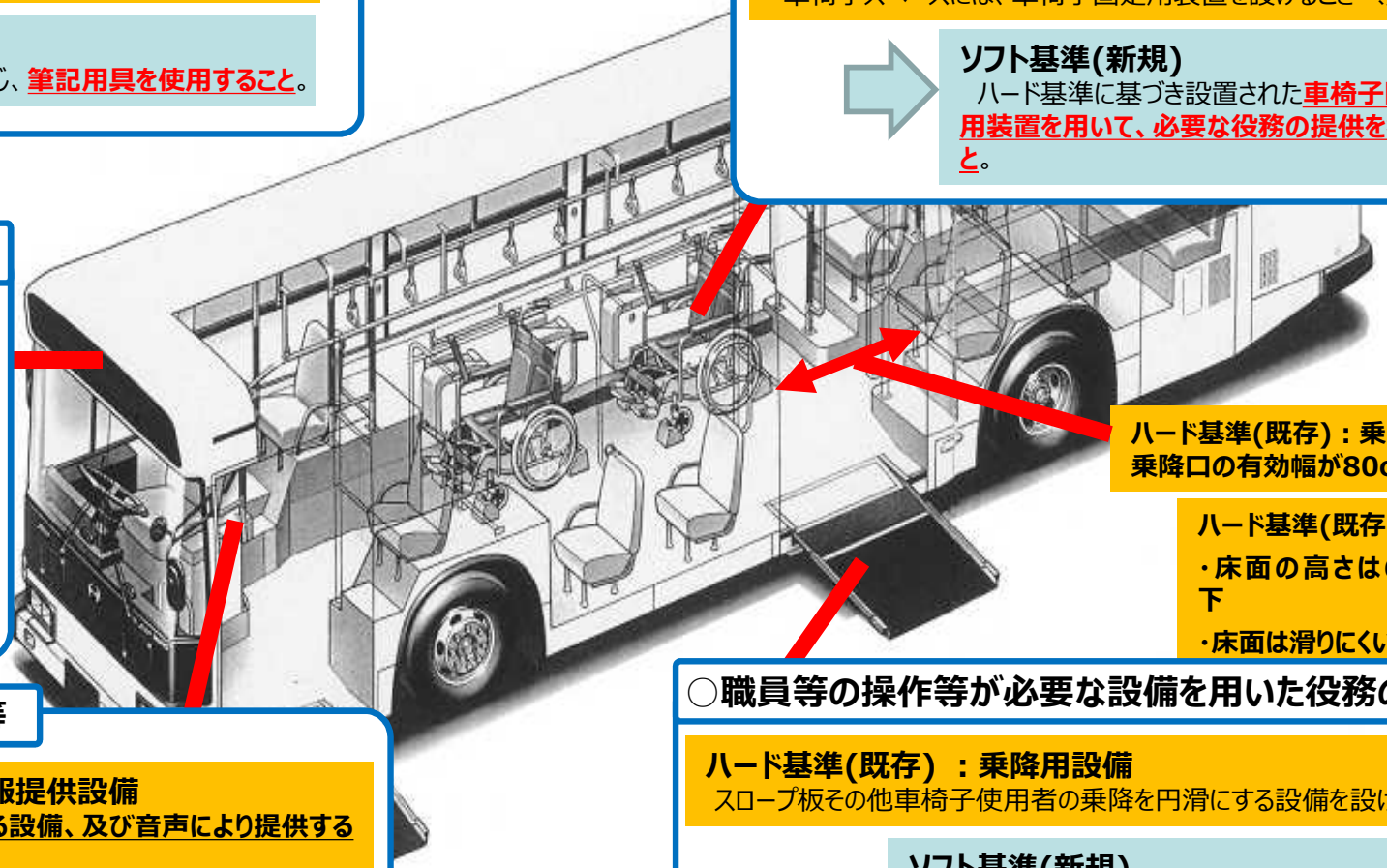
ハード基準(既存)：乗降用設備
・車椅子スペースを1以上確保
・車椅子スペースには、車椅子固定用装置を設けること　等

ソフト基準(新規)
ハード基準に基づき設置された**車椅子固定用装置を用いて、必要な役務の提供を行うこと**。

○設備を用いた情報提供等

ハード基準(既存)：運行情報提供設備
・車両の前面、左側面、後方に行先表示を設けること。

ソフト基準（新規）
ハード基準に基づき設置された**行先表示器を使用して、行先に関する情報を提供すること。**



ハード基準(既存)：乗降口
乗降口の有効幅が80cm以上

ハード基準(既存)：
・床面の高さは65cm以下
・床面は滑りにくい仕上げ

○設備を用いた情報提供等

ハード基準(既存)：運行情報提供設備
・運行情報を**文字等により表示する設備、及び音声により提供する設備を設置**すること。

ソフト基準(新規)
ハード基準に基づき設置された**運行情報提供設備を使用して、運行情報を文字等及び音声により提供すること。**

○職員等の操作等が必要な設備を用いた役務の提供

ハード基準(既存)：乗降用設備
スロープ板その他車椅子使用者の乗降を円滑にする設備を設けること。

ソフト基準(新規)
ハード基準に基づき設置された**スロープ等を使用して、車椅子使用者の円滑な乗降に必要な役務の提供を行うこと**。

バリアフリー基準適合義務の対象拡大

国土交通省

■ 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設（旅客特定車両停留施設）を追加

公共交通事業者等

※その他、現行規定上、バスターミナル事業者、旅客船ターミナル管理者等が法適用の対象

鉄道事業者

路線バス事業者（定期運行）

貸切バス事業者

一般旅客定期航路事業者

本邦航空運送事業者

軌道経営者

車椅子対応型の車両を導入する際に、ハードの基準適合を義務付け

タクシー事業者

旅客不定期航路事業者（遊覧船等）

航空旅客ターミナル管理者

建築物

特別特定建築物（2,000㎡以上）
（特別支援学校、病院、店舗、ホテル等）

＋

特別特定建築物に公立小中学校を追加

道路

特定道路
（移動等円滑化が特に必要な道路を国土交通大臣が指定）

＋

旅客特定車両停留施設
（バス等の旅客の乗降のための道路施設）

公園施設

特定公園施設
（都市公園内の園路、広場、休憩所、駐車場、便所等）

路外駐車場

特定路外駐車場
（500㎡以上の駐車料金を徴収する路外駐車場）

ハード・ソフト取組計画について

ハード・ソフト取組計画関係告示の一部改正について（令和3年4月施行）

国土交通省

○「公共交通事業者等の判断の基準」の一部改正
（ハード・ソフト取組計画の記載事項の追加）

「一　公共交通事業者等が達成すべき目標」の追加

【ソフト基準関係】
・ハード基準に適合した旅客施設及び車両等について、その機能を適切に維持する。
・施設及び設備等を適切に使用すること等により、移動等円滑化のために必要な役務を可能な限り提供する。
・施設及び設備等を適切に使用して役務を提供できるよう、継続的な教育訓練を行う。

【高齢者障害者等用施設等の適正利用関係】
・利用者に対し適正な利用を促すために必要な広報啓発活動を可能な限り実施する。

「二　移動等円滑化のために公共交通事業者等が講ずべき措置」の追加

【ソフト基準関係】
・ハード基準に適合した旅客施設及び車両等について、設置時と同等の機能を維持するため、定期的な点検等の必要な措置を講ずる。
・新設旅客施設等に加え、既存の旅客施設等についてもソフト基準の遵守に努める。
・ソフト基準遵守のため、マニュアルの作成、教育訓練の実施、体制の確保等の措置に努める。

【高齢者障害者等用施設等の適正利用関係】
・適正利用の促進のため、啓発キャンペーンへの参加（ポスター掲示等）、放送等を通じた利用者への周知、職員への周知、一般利用者への声かけ等の措置に努める。

「三　目標を達成するために併せて講ずべき措置」の追加

【協議応諾義務関係】
・他の公共交通事業者等から協議を求められた際は、誠実に対応し、建設的な議論を行うことが望ましい。

ハード・ソフト取組計画関係告示の一部改正について（令和3年4月施行）

国土交通省

○ハード・ソフト取組計画様式の改正

第一号様式（ハード・ソフト取組計画書関係）
第二号～第十三号様式（ハード・ソフト取組報告書関係）

・下記を記載事項に追加。

○旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関し法第八条第二項及び第三項の主務省令で定める基準を遵守するために必要な措置　（ソフト基準関係）

○高齢者、障害者等が高齢者障害者等用施設等を円滑に利用するために必要となる適正な配慮についての旅客施設及び車両等の利用者に対する広報・啓発活動　（高齢者障害者等用施設等の適正利用関係）

第十一号・第二十三号様式（旅客船ターミナル関係）

移動等円滑化の達成状況の欄について、「案内設備の設置の有無」に関する記入欄を追加　（整備目標の追加に対応）

全ての様式

新たに「公表方法」に関する記入欄を追加

令和3年度取組計画書・令和2年度報告書等の取扱いについて

・令和3年度移動等円滑化取組計画書及び令和2年度移動等円滑化取組報告書、令和2年度移動等円滑化実績等報告書においては、新様式にて提出すること。（令和3年6月末提出〆切）

・既に提出、公表されている令和2年度移動等円滑化取組計画書については、新様式への修正、更新は不要。

・令和2年度移動等円滑化取組報告書に新たに追加されるⅠ(1)②（ソフト基準関係）、⑥（高齢者障害者等用施設等の適正利用関係）については、根拠となる改正条文が令和3年4月1日施行のため、未記載でもかまわない。

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）（概要）

背景

- 現行の基本方針におけるバリアフリー化の目標は令和2年度までの期限となっていることから、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」において、**学識経験者、高齢者・障害者等団体、事業者団体の方々から専門的・具体的なご意見をいただき**ながら、新型コロナウイルス感染症による影響等の状況も踏まえ、**次期目標をとりまとめ**。

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

次期目標の設定に向けた見直しの視点

・現行目標においては、施設等の種別ごとにバリアフリー化の目標を設定し、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携してバリアフリー化に取り組み、一定程度の進捗がみられるが、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

・次期目標については、**ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進**していく観点から、**以下の点に留意**。

- 各施設等について**地方部を含めたバリアフリー化**の一層の推進
  （平均利用者数(※1)が2,000人以上3,000人未満/日であって基本構想に位置付けられた旅客施設等に関する目標を追加）
- **聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリー**の進捗状況の見える化
  （旅客施設のバリアフリー指標として、案内設備（文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等）を明確に位置付け）
- **マスタープラン・基本構想の作成**による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進
- 移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる**「心のバリアフリー」(※2)の推進**

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

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

目標期間

・現行目標期間：平成23年度（2011年度）から令和2年度（2020年度）までの10年間

・次期目標期間：社会資本整備重点計画等の計画期間、バリアフリー法に基づく基本構想等の評価期間、新型コロナウイルス感染症による影響への対応等を踏まえ、時代の変化により早く対応するため、**おおむね5年間**(※3)

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

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）（概要）

（赤字下線：現行目標からの追加・変更）

			2019年度末（現状（速報値））	2025年度末までの目標
鉄軌道	鉄軌道駅（※1）	段差の解消	92%	○バリアフリー指標として、案内設備（文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等）の設置を追加 ○3,000人以上/日の施設及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設を原則100% ○この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化 ※高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、当該駅及び周辺施設の状況や当該駅の利用状況等を踏まえ、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める ※駅施設・車両の構造等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める
		視覚障害者誘導用ブロック	95%	
		案内設備（※2）	74%	
		障害者用トイレ(※3)	89%	
		ホームドア・可動式ホーム柵	858駅	○駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、全体で3,000番線 ○うち、10万人/日以上の駅は800番線
	鉄軌道車両（※4）		75%	○約70% ※令和2年4月に施行された新たなバリアフリー基準（鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2箇所以上とすること等を義務付け）への適合状況（50%程度と想定）を踏まえて設定 ※新幹線車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める
バス	バスターミナル(※1)	段差の解消	95%	バリアフリー指標として、案内設備（文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等）の設置を追加 ○3,000人以上/日の施設及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック	98%	
		案内設備（※2）	76%	
		障害者用トイレ(※3)	84%	
	乗合バス車両（※4）	ノンステップバス	61%	約80%
		リフト付きバス等（適用除外車両）	5%	○約25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化 ○1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設（指定空港）へのバス路線を運行する乗合バス車両における適用除外の認定基準を見直すとともに、指定空港へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする
	貸切バス車両（※4）		1,081台	約2,100台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化
タクシー	福祉タクシー車両（※4）		37,064台	○約90,000台 ○各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシーとする
船舶	旅客船ターミナル(※1)	段差の解消	100%	○バリアフリー指標として、案内設備（文字等及び音声による運航情報提供設備、案内用図記号による標識等）の設置を追加 ○2,000人以上/日の施設を原則100% ○離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック	100%	
		案内設備（※2）	54%	
		障害者用トイレ(※3)	100%	
	旅客船（旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。）（※4）		48%	○約60% ○2,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は、構造等の制約条件を踏まえて可能な限りバリアフリー化 ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化

※1　1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。
※2　文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。
※3　便所を設置している旅客施設が対象。
※4　車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備（車両等の運行（運航を含む。）に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備。福祉タクシーにあっては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備）の設置等が含まれる旨を明記。
※5　高齢者、障害者等については、乳幼児連れも含む。

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）（概要）

（赤字下線：現行目標からの追加・変更）

			2019年度末（現状(速報値)）	2025年度末までの目標
航空	航空旅客ターミナル（※1）	段差の解消	87%	○バリアフリー指標として、案内設備（文字等及び音声による運航情報提供設備、案内用図記号による標識等）の設置を追加 ○2,000人以上/日の施設を原則100% ○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	95%	
		案内設備（※2）	95%	
		障害者用トイレ(※3)	97%	
	航空機（※4）		99%	原則100%
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路		63%（※5,※6）	約70%
都市公園	園路及び広場		57%（※6）	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	駐車場		48%（※6）	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約60% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	便所		36%（※6）	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
路外駐車場	特定路外駐車場		65%（※6）	約75%
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物（※7)のストック		61%	○床面積の合計が2,000m²以上の特別特定建築物を約67% ○床面積の合計が2,000m²未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進 ※公立小学校等については、文部科学省において目標を定め、障害者対応型便所やスロープ、エレベーターの設置等のバリアフリー化を実施する
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等		99%	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等は原則100%
		音響機能付加信号機	—	主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている信号機については原則100%
		エスコートゾーン	—	主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている道路標示については原則100%
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成		8自治体（※8）	約350自治体（全市町村(約1,740)の約2割）
	移動等円滑化基本構想の作成		304自治体（※9）	約450自治体（2,000人以上/日の鉄軌道駅及びバスターミナルが存在する市町村（約730）の約6割に相当）
「心のバリアフリー」			—	○移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境を整備する ○「心のバリアフリー」の用語の認知度を約50%（現状：約24%（※10）） ○高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合を原則100%（現状：約80%（※11））

※1 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。
※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。
※3 便所を設置している旅客施設が対象。
※4 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備（車両等の運行（運航を含む。）に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備。福祉タクシーにあっては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備）の設置等が含まれる旨を明記。
※5 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約4,450kmが対象。
※6 2019年度末の数値は集計中であるため2018年度末の数値。
※7 公立小学校等（小学校、中学校、義務教育学校又は中等教育学校（前期課程に係るものに限る。）で公立のもの）は除く。
※8 2020年6月末の数値。
※9 2020年3月末の数値。
※10 2020年6月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」による。
※11 2020年6月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」による。
※12 高齢者、障害者等については、乳幼児連れも含む。

旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）

現行

※1：2019年度末の段差解消の数値（速報値）

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

＜旅客施設（3,000人以上/日）のバリアフリー化率（※1）＞

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

目標

※2：2019年度末の数値（速報値）

＜旅客施設全般＞

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

＜旅客施設（3,000人以上/日）の案内設備のバリアフリー化率（※2）＞

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

＜運行情報提供設備＞

［多機能便所のあるトイレ］

＜標識（ピクトグラム＞

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

＜鉄軌道駅・バスターミナル＞

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

＜旅客船ターミナル・航空旅客ターミナル＞

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

鉄軌道駅（平均利用者数に係る目標以外）

現行

※1：2019年度末の数値（速報値）

＜ホームドア・可動式ホーム柵＞

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

※交通政策基本計画において2020年度までに約800駅の整備を行う

ホームドア等の設置状況（※1）：858駅

目標

※2：2019年度末の数値（速報値）

＜ホームドア・可動式ホーム柵＞

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

＜ホームドア等の整備状況（※2）＞

・鉄軌道駅全体の総番線数：19,951番線、総駅数：9,465駅
（うち10万人/日以上駅　総番線数：1,275番線、総駅数：285駅）

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

＜その他（新設）＞

- 高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、当該駅及び周辺施設の状況や当該駅の利用状況等を踏まえ、**可能な限りバリアフリールートの複数化を進める**
- 駅施設・車両の構造等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、**可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める**

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

公立小中学校等施設のバリアフリー化に関する整備目標（文部科学省）

公立小中学校等施設のバリアフリー化に関する整備目標

令和２年12月25日
文 部 科 学 省

○　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。

（整備目標設定の考え方）

・以下の視点を踏まえ、緊急かつ集中的にバリアフリー化を図る。
　・学校における円滑な移動等に配慮が必要な児童生徒等や教職員の在籍状況
　・災害時における避難所の指定状況

（具体的な整備目標）

対象			令和2年度（現状）	令和７年度末までの目標
車椅子使用者用トイレ		校舎	65.2%	**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
		屋内運動場	36.9%	
スロープ等による段差解消	門から建物の前まで	校舎	78.5%	**全ての学校**に整備する※1
		屋内運動場	74.4%	
	昇降口・玄関等から教室等まで	校舎	57.3%	
		屋内運動場	57.0%	
エレベーター 1階建ての建物のみ保有する学校を含む		校舎	27.1%	**要配慮児童生徒等※2が在籍する全ての学校**に整備する ※令和２年度調査時点で総学校数の約40％に相当
		屋内運動場	65.9%	**要配慮児童生徒等が在籍する全ての学校**に整備する ※令和２年度調査時点で総学校数の約75％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。

公共交通機関利用時の配慮に関する世論調査

公共交通機関利用時の配慮に関する世論調査（概要）

- 調査対象：全国の日本国籍を有する18歳以上の3,000人 （有効回収数2,015人、回収率67.2%）
- 調査期間：令和2年10月1日～同年11月15日
  （※新型コロナウイルス感染症の状況に鑑み、調査員と調査対象者の方との接触を回避するため、郵送法で実施）
- 調査目的：公共交通機関利用時の配慮に関する国民の意識を把握し、今後の施策の参考とする。
- 調査項目：①優先席、②多機能トイレ、③ベビーカー、④心のバリアフリー
- 結果公表： 令和3年1月29日（金）
- 内閣府URL：https://survey.gov-online.go.jp/r02/r02-kotsu/index.html

優先席

問 あなたは、電車やバスなどの公共交通機関の優先席に座っているときに、高齢者、障害者、妊産婦など優先席が必要とする方が近くにいることに気づいたら席を譲ろうと思いますか。

- **譲ろうと思う 約72%**
- 譲ろうと思わない（※1、※2以外） **約1%**
- ご自身が高齢者、障害者、妊産婦であるなど優先席を必要としているから譲ろうと思わない（※1） **約7%**
- 優先席に座らない（※2） **約18%**

多機能トイレ

問 あなたは、トイレを利用するときに、多機能トイレを利用しようと思いますか。

- 利用しようと思う（※3以外） **約24%**
- **利用しようと思わない 約68%**
- ご自身が高齢者、障害者、妊産婦であるなど多機能トイレを必要としているから利用しようと思う（※3） **約7%**

ベビーカー

問 あなたは、「ベビーカーマーク」を知っていましたか。

- **見た、知っていた 約57%** （参考：平成27年12月調査時：約53%）
- 見たことはないし、内容も知らなかった **約43%**
  （参考：平成27年12月調査時：約46%）

＜留意点＞
・平成27年12月調査は調査員による個別面接調査法で実施しているため、郵送法で実施した今回調査との単純比較は行わないものの、認知度は向上している

心のバリアフリー

問 あなたは、「心のバリアフリー」の考え方が一人でも多くの方に広まり、すべての人々がお互いに心身の特性や考え方を理解し支え合うことが、公共交通機関を利用した移動を円滑化するために必要だと思いますか。

- **そう思う 約96%**
- そう思わない **約4%**

問 あなたは、公共交通機関における「心のバリアフリー」の考え方を広めるために、どのような取組が効果的だと思いますか。

- 学校などでの教育 **約69%**
- 車内や駅構内等でのアナウンスやポスターでの啓発活動 **約61%**

東京オリパラを契機とした
障害当事者参画によるバリアフリー化について

東京オリパラを契機とした障害当事者参画によるバリアフリー化について

国土交通省

背景

- 東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を踏まえて、**首都圏空港から競技会場等に至る世界水準での重点的なバリアフリー化を推進**。
- 特に、**成田空港、羽田空港**においては、**多様な障害当事者が施設整備の初期段階から参画**し、国際的なバリアフリー基準を踏まえた「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」等に基づき、**ハード面・ソフト面の両面でバリアフリー化の取組**が行われてきたところ。
- **東京オリパラ大会開催前の適当なタイミング**において、**国土交通分野におけるバリアフリー化の取組状況や今後の課題を効果的に広報して国民の意識向上を図る**とともに、**障害当事者参画による施設整備のレガシー化を図る**。

内容

1. これまでのバリアフリー化の取組状況や今後の課題について効果的な広報（東京大会まで）

- 交通バリアフリー法の施行（2000年11月15日）後20年が経過
- 成田空港、羽田空港における障害当事者参画によるバリアフリー化の取組状況（UD/WSの進め方、工夫した点、今後の改善点 等）
- 鉄道駅等の空港との交通結節点に係るバリアフリー化の取組状況
- 今後のバリアフリー化の課題（地方部のﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化の更なる推進、全国各地での面的なﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化の更なる推進、心のﾊﾞﾘｱﾌﾘｰに係る周知 等）

バリアフリー化の取組状況・今後の課題のとりまとめ（パンフレット作成）

メディアと調整し、**東京オリパラ開催前の適当なタイミング**で**効果的な広報を実施**

（例：東京オリンピック競技大会開催前 100日前(2021/4/14)、50日前(2021/6/3)、 30日前(2021/6/23) 等）

2. 障害当事者参画による施設整備のレガシー化 （主に令和3年度～）

- 障害当事者の参画による施設整備に関する調査検討（公共交通事業者等へのアンケート・ヒアリング調査、現地調査、ノウハウ集作成）

セミナーと現地調査　スケジュール

国土交通省

各種セミナー

■2020年12月9日（水）「障害者の移動支援としての情報の在り方 ユニバーサルサービスを中心に」

場　所：羽田空港第3ターミナル（スカイホール）
主　催：中央大学（秋山研究室）、エコモ財団、日本福祉のまちづくり学会
その他：国土交通省総合政策局安心生活政策課長の挨拶

・パラリンピアンや障害当事者の参画
・ユニバーサルデザインの基礎
・心のバリアフリー
　の観点を踏まえたセミナー

■※緊急事態宣言を受け4月中下旬に延期
「ユニバーサルデザインにおける「心のバリアフリー」

場　所：成田国際空港 第2ターミナル4階 A2・3
主　催：中央大学（秋山研究室）、エコモ財団、日本福祉のまちづくり学会、全国空港ビル事業者協会
後　援：国土交通省（総合政策局安心生活政策課、航空局ネットワーク企画課の挨拶）

現地調査

・パラリンピアンや障害当事者が参画し、意見交換
・WheeLog!、らくらくおでかけネットなど
「MaaS」の観点も踏まえて現地調査

羽田空港

■2021年2月1日（月）　第2回「ユニバーサルMaaSの体験」

場　所：羽田空港第2ターミナル（羽田空港から京浜急行で横須賀市（ドブ板通り商店街））
主　催：中央大学（秋山研究室）、エコモ財団、日本福祉のまちづくり学会、ANA、京浜急行
その他：国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課、安心生活政策課も随行

セミナー・現地調査
双方にメディア取材要請

■2021年5月下旬　　「タイトル未定：現地調査」

成田空港　羽田空港の現地調査後
関西空港　2021年中　（羽田空港・成田空港の現地調査終了後）
その他　国立競技場（東京オリンピック・パラリンピック終了後）

構成員からのコメント

国土交通省

第1回打合せの主なコメント

「ハード整備」

○東京オリパラを契機としたIPCの取組をきちんと残して、全国及び次の時代にも反映。
○ＵＤに関する国民への周知と企業側のビジネスとの結び付けを定義しないと社会でうまく展開していかない。
○企業は、投資や経済の考え方が入ると動く。
○駅等の機能と民間のビルや商業施設等の建築物の乖離の解消。
○今後の施設改修等については、「心のバリアフリー」を主眼に、多種多様な考えに対応。

「心のバリアフリー」

○当事者参画の取組に加え、現場職員との議論や意見を取り入れて進めていく。
○バリアフリー意識醸成のために職員研修を実施しており、今後も現場の意識醸成に取り組む。
○点ではなく面で旅客をフォローする職員参画型の取組を進め、一般への発信についても意見を伺い進める。
○現場職員が参画する取組が、今後のバリアフリー進展の鍵になる。
○次の段階ではガイドライン整備が重要。障害当事者と現場職員が協働すれば新しい段階に行くのではないか。
○「スティグマ」の軽減方法。航空産業の中にあるソリューションを活用できないか。

「国民への周知・啓発」

○「他人ごと」をどうやって「自分ごと」にできるか、どう国民に浸透させていくかが重要。
○「バリアフリー」＝「義務的」とならないように、どうスマートに見せるかがポイント。

広報に関する取組

国土交通省

パンフレットの作成

■国土交通分野におけるバリアフリー化の取組状況等に関する広報活動資料作成（21年4月中旬）

パンフレットを作成し、交通バリアフリー法成立から20年の取組状況や今後の「心のバリアフリー」等のソフト対策の課題等については、バリアフリーが当たり前の社会である事を国民に訴えるべく、他人事ではなく、自分事である等周知。
また、パンフレットの配布とともに国土交通省HPやtwitter等に投稿し、周知を行う。

各報道機関との連携

■羽田空港、成田空港の各種セミナーや現地調査のメディア周知（21年2～5月）

国土交通省の他、様々なメディアを通じて報道してもらう事により、国民への啓発を図る。

羽田空港	【セミナー】21年12月9日（水）【現地調査】21年5月中下旬
成田空港	【セミナー】21年4月中下旬 【現地調査】羽田空港の現地調査後
関西空港 国立競技場	2021年中 （関空：羽田空港・成田空港の現地調査終了後、国立競技場：オリパラ後）

想定メディア

報道関係	NHK、各テレビメディア、5大紙、業界紙（交通、建設）等で広く周知

※成田空港記者クラブ（主要なテレビ・新聞社と千葉日報、地元CATVが所属。航空関係メディア（日刊航空、Aviationwire等）

パラリンピアン 当事者団体	オリパライベント、取材等での宣伝

令和2年バリアフリー法改正等の説明会

令和2年バリアフリー法改正等の説明会

国土交通省

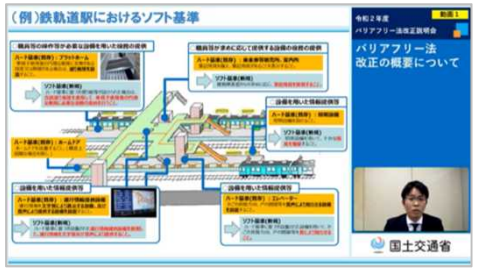
説明会の概要

- 令和２年５月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」（以下「改正バリアフリー法」）が成立し、本年４月１日より全面施行となるとともに、令和２年12月にバリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を改正し、本年４月１日より新しいバリアフリー整備目標が施行。
- **事業者や地方公共団体等を対象**として、**改正バリアフリー法や新しいバリアフリー整備目標の周知**に加え、**移動等円滑化促進方針や基本構想の作成促進を図るため説明会を実施**。

新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、対面による説明会に代わり、説明動画を作成・公表（第Ⅰ部）
地方公共団体を対象にバリアフリー法改正と移動等円滑化促進方針・基本構想の作成支援説明会を実施（第Ⅱ部）

第Ⅰ部　法改正説明動画の内容

●動画を3部構成で、**Youtube（国土交通省政策チャンネル）**で公開



動画１　法改正の概要
（動画　https://youtu.be/wXwprcDS15k　動画時間20:17）

動画２　移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドラインの改訂について
（動画　https://youtu.be/BcycVddrQII　動画時間22:38）

動画３　次期バリアフリー整備目標について
（動画　https://youtu.be/bgXeEvcR1Nw　動画時間27:53）

2/19に動画公開後、3/10現在で延べ約3,600回視聴

第Ⅱ部　バリアフリー法改正と移動等円滑化促進方針・基本構想の作成支援　オンライン説明会

●地方ブロック毎に、オンラインで説明会を開催。
3/3…近畿／中部、3/5…北海道／北陸信越／関東、
3/8…中国、3/9…四国、3/10…東北、3/11…九州、3/12…沖縄

都市計画や障害者施策、交通政策担当者など
約350の自治体部署の担当者から参加申し込み