

第3回 移動等円滑化評価会議沖縄分科会

日時：令和3年9月2日（木）10:00～12:00

場所：オンライン開催（沖縄総合事務局5階海技試験室）

議事次第

1. 開会

2. 議事

- (1) 沖縄における移動等円滑化の進捗状況について
- (2) 沖縄総合事務局の取組みについて
- (3) 国土交通省バリアフリー化推進功労者表彰の報告について
- (4) 委員からの報告について

3. 閉会

《配付資料》

議事次第

出席者名簿

- 資料1 移動等円滑化評価会議沖縄分科会 設置要綱
- 資料2 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況
- 資料3 ハード・ソフト取組計画の作成状況
- 資料4 沖縄総合事務局における取組について
- 資料5 全ての人に優しいダイバーシティアイランド OKINAWA を目指したホテルをめざして（株式会社パームロイヤル）
- 資料6 那覇空港 UD 診断の結果について（那覇空港ビルディング株式会社）
- 資料7 バスにおけるバリアフリーの取り組み状況について（一般社団法人沖縄県バス協会）
- 資料8 パーキングパーミット制度の導入検討について（沖縄県障害福祉課）

参考資料1 令和2年改正バリアフリー法の施行について

参考資料2 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

移動等円滑化評価会議沖縄分科会 出席者名簿

委員

	所 属	職 名	氏 名	出欠	Web	現地	代理出席者
1	NPO法人エンパワメント沖縄	理事長	タカネ ヨシカ 高嶺 豊	○	○		
2	NPO法人バリアフリーネットワーク会議	代表者	オヤカワ オサム 親川 修	○	○		
3	NPO法人沖縄県脊髄損傷者協会	理事長	ナカネ ケンサク 仲根 建作	○	○		
4	社会福祉法人那覇市社会福祉協議会	地域福祉課長	マエシロ タカシ 真栄城 孝	○	○		
5	公益社団法人沖縄県精神保健福祉会連合会	会長	ヤマダ ケイゴ 山田 圭吾	○	○		
6	社会福祉法人沖縄県身体障害者福祉協会	会長	ヤマシロ ミツマサ 山城 充正	○	○		
7	社会福祉法人沖縄県視覚障害者福祉協会	会長	チバナ ミシヒデ 知花 光英	○	○		
8	一般社団法人沖縄県聴覚障害者協会	会長	ハラ ノブノブ 野原 龍信	△		○	マキシ マサト 牧志 正人
9	公益財団法人沖縄県老人クラブ連合会	事務局長	シンジウ トモミ 新城 智美	○	○		
10	公益社団法人沖縄県手をつなぐ育成会	理事長	タナカ ヒロシ 田中 寛	○	○		
11	沖縄県発達障害者支援センター	地域療育課長	オオシロ タカコ 大城 貴子	○	○		
12	沖縄都市モノレール株式会社	技術部長	ナガハマ マサカツ 長浜 正勝	○	○		
13	一般社団法人沖縄県バス協会	専務理事	ケイダ ミシハル 慶田 佳春	△	○		タカエス マコト 高江洲 誠
14	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	事務局長	ツバコ オサム 津波古 修	○	○		
15	一般社団法人沖縄旅客船協会	専務理事	マエザト タダシ 前里 正	○	○		
16	一般社団法人沖縄県レンタカー協会	専務理事	マエシロ ヒロシ 真栄城 弘	○	○		
17	一般社団法人沖縄県ホテル協会	会長	タイラ チョウケイ 平良 朝敬	△	○		サカモト キミハル 坂本 公敏
18	那覇空港ビルディング株式会社	施設部施設課長	クニガミ サダオ 国頭 貞雄	○	○		
19	一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー	誘客事業部長	キンジョウ タカシ 金城 孝	○	○		
20	沖縄県企画部	交通政策課長	キンジョウ ヤスシ 金城 康司	○	○		
21	沖縄県土木建築部	施設建築課長	キンジョウ シンゴ 金城 新吾	○	○		
22	沖縄県子ども生活福祉部	障害福祉課長	ミヤザト タケシ 宮里 健	○	○		
23	沖縄県文化観光スポーツ部	観光振興課長	マダシ マコト 又吉 信	△	○		タマシロ アラタ 玉城 新
24	沖縄県教育庁	生涯学習振興課長	オオギミ カツミ 大宜見 勝美	○	○		
25	沖縄県警察本部交通部	交通規制課交通管制官	コバヤシ ヒデキ 小林 英樹	○	○		
26	那覇市都市みらい部	都市計画課長	シマフクロ マサル 島袋 勝	○	○		
27	那覇市福祉部	福祉政策課長	トウヤマ タダヒコ 當山 忠彦	×			
28	那覇市子どもみらい部	こども教育保育課長	トウバル カネミツ 桃原 兼光	○	○		

事務局

	内閣府沖縄総合事務局運輸部	運輸部長	ヨネヤマ シゲル 米山 茂	○			
	内閣府沖縄総合事務局開発建設部	建設行政課長	サワエ ジュン 澤江 淳	○		○	
	内閣府沖縄総合事務局運輸部	企画室長	サイトウ ヨウイチロウ 齋藤 洋一郎	○		○	

移動等円滑化評価会議沖縄分科会 設置要綱

(目的)

第1条 移動等円滑化評価会議沖縄分科会（以下「分科会」という。）は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第4条第1項及び第52条の2の規定に基づき、関係行政機関及び高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の関係者が、定期的に沖縄の移動等円滑化の進展状況を把握し、及び評価するとともに、必要な取組の検討等を行い、もって沖縄の移動等円滑化の推進を図ることを目的とする。

(構成)

第2条 分科会の委員は、別紙のとおりとする。

2 分科会は、必要に応じて、委員以外の者を出席させることができる。

(任期)

第3条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任することができる。

(会長)

第4条 分科会に、会長を置き、委員の互選により選任する。

2 会長は、分科会の事務を掌理する。

3 会長に事故があるときは、分科会に属する委員のうちから会長があらかじめ指名する者が、その職務を代理する。

(分科会の運営)

第5条 分科会の事務局は、内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室及び開発建設部建設行政課に置く。

2 分科会の事務局長は、内閣府沖縄総合事務局運輸部長とする。

3 前2項のほか、分科会の運営に関し必要な事項は、分科会長が分科会に諮って定める。

4 分科会の議事録は、特段の理由がある場合を除き、公開するものとする。

(実施事項)

第6条 分科会は、次に掲げる事項を実施するものとする。

- 一 沖縄の移動等円滑化の進捗状況の把握・評価
- 二 沖縄の事業者や自治体等による先進的な取組の共有・横展開
- 三 沖縄の移動等円滑化を推進するために必要な取組の検討

(協議内容の取扱い)

第7条 分科会において協議した内容は、事務局より国土交通省総合政策局安心生活政策課に報告する。

附 則

- 1 この要綱は、令和元年7月24日から施行する。
- 2 沖縄地方バリアフリー推進連絡会議（平成22年3月16日設置）は、廃止する。

【別紙】

移動等円滑化評価会議沖縄分科会 委員名簿

委員

	所 属	職 名	氏 名
1	NPO法人エンパワメント沖縄	理事長	高嶺 豊
2	NPO法人バリアフリーネットワーク会議	代表者	親川 修
3	NPO法人沖縄県脊髄損傷者協会	理事長	仲根 建作
4	社会福祉法人那覇市社会福祉協議会	地域福祉課長	真栄城 孝
5	公益社団法人沖縄県精神保健福祉会連合会	会長	山田 圭吾
6	社会福祉法人沖縄県身体障害者福祉協会	会長	山城 充正
7	社会福祉法人沖縄県視覚障害者福祉協会	会長	知花 光英
8	一般社団法人沖縄県聴覚障害者協会	会長	野原 龍信
9	公益財団法人沖縄県老人クラブ連合会	事務局長	新城 智美
10	公益社団法人沖縄県手をつなぐ育成会	理事長	田中 寛
11	沖縄県発達障害者支援センター	地域療育課長	大城 貴子
12	沖縄都市モノレール株式会社	技術部長	長浜 正勝
13	一般社団法人沖縄県バス協会	専務理事	慶田 佳春
14	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	事務局長	津波古 修
15	一般社団法人沖縄旅客船協会	専務理事	前里 正
16	一般社団法人沖縄県レンタカー協会	専務理事	真栄城 弘
17	一般社団法人沖縄県ホテル協会	会長	平良 朝敬
18	那覇空港ビルディング株式会社	施設部施設課長	国頭 貞雄
19	一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー	誘客事業部長	金城 孝
20	沖縄県企画部	交通政策課長	金城 康司
21	沖縄県土木建築部	施設建築課長	金城 新吾
22	沖縄県子ども生活福祉部	障害福祉課長	宮里 健
23	沖縄県文化観光スポーツ部	観光振興課長	又吉 信
24	沖縄県教育庁	生涯学習振興課長	大宜見 勝美
25	沖縄県警察本部交通部	交通規制課交通管制官	小林 英樹
26	那覇市都市みらい部	都市計画課長	島袋 勝
27	那覇市福祉部	福祉政策課長	當山 忠彦
28	那覇市こどもみらい部	こども教育保育課長	桃原 兼光

事務局

	内閣府沖縄総合事務局運輸部	運輸部長	米山 茂
	内閣府沖縄総合事務局開発建設部	建設行政課長	澤江 淳
	内閣府沖縄総合事務局運輸部	企画室長	齋藤 洋一郎

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)

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	59%※2	約60%	
	駐車場	50%※2	約60%	
	便所	37%※2	約45%	
路外駐車場	特定路外駐車場	71%※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）

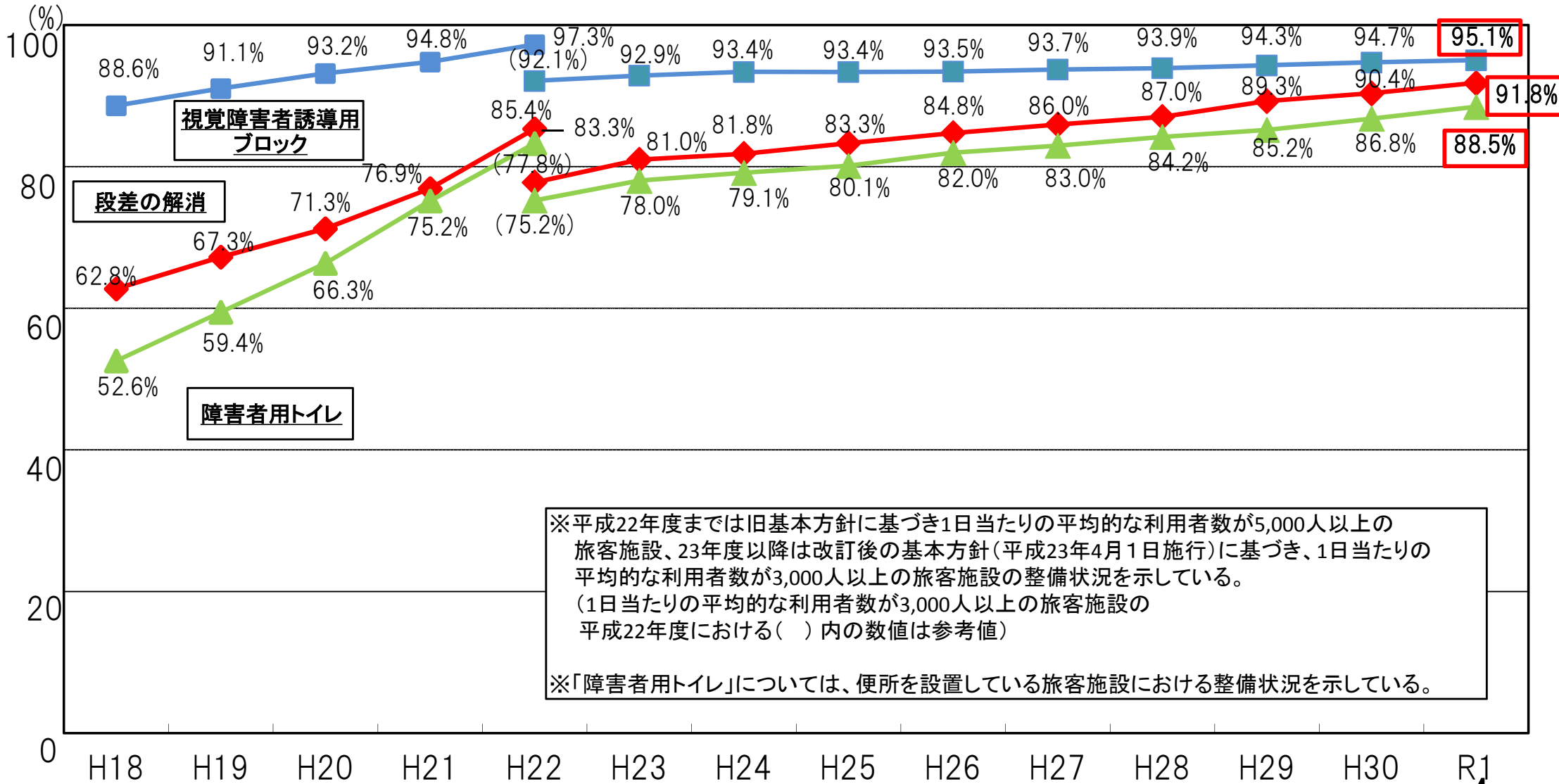
九州（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）

沖縄（沖縄県）

鉄軌道駅のバリアフリー化の推移(全国)

◆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。



鉄軌道駅のバリアフリー状況(地域別)

- ・利用者数が1日平均3千人以上である鉄軌道駅のバリアフリー化は、約9割について実施済。
- ・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%

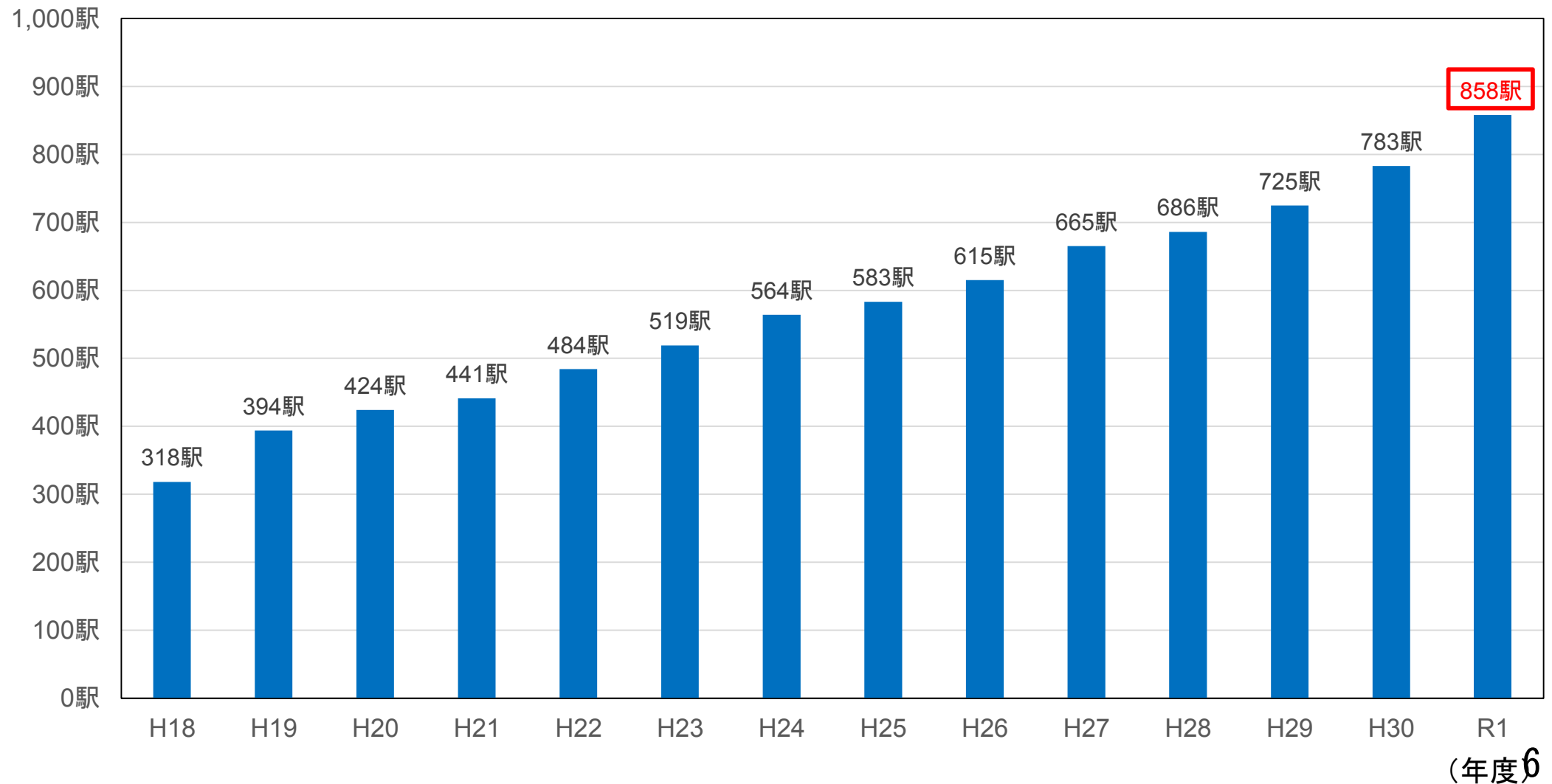
※バリアフリー化率が全国平均より高い地域を赤塗り、低い地域を青塗りとする(以下、同じ)

ホームドアの設置状況(全国)

◆ホームドアの整備目標

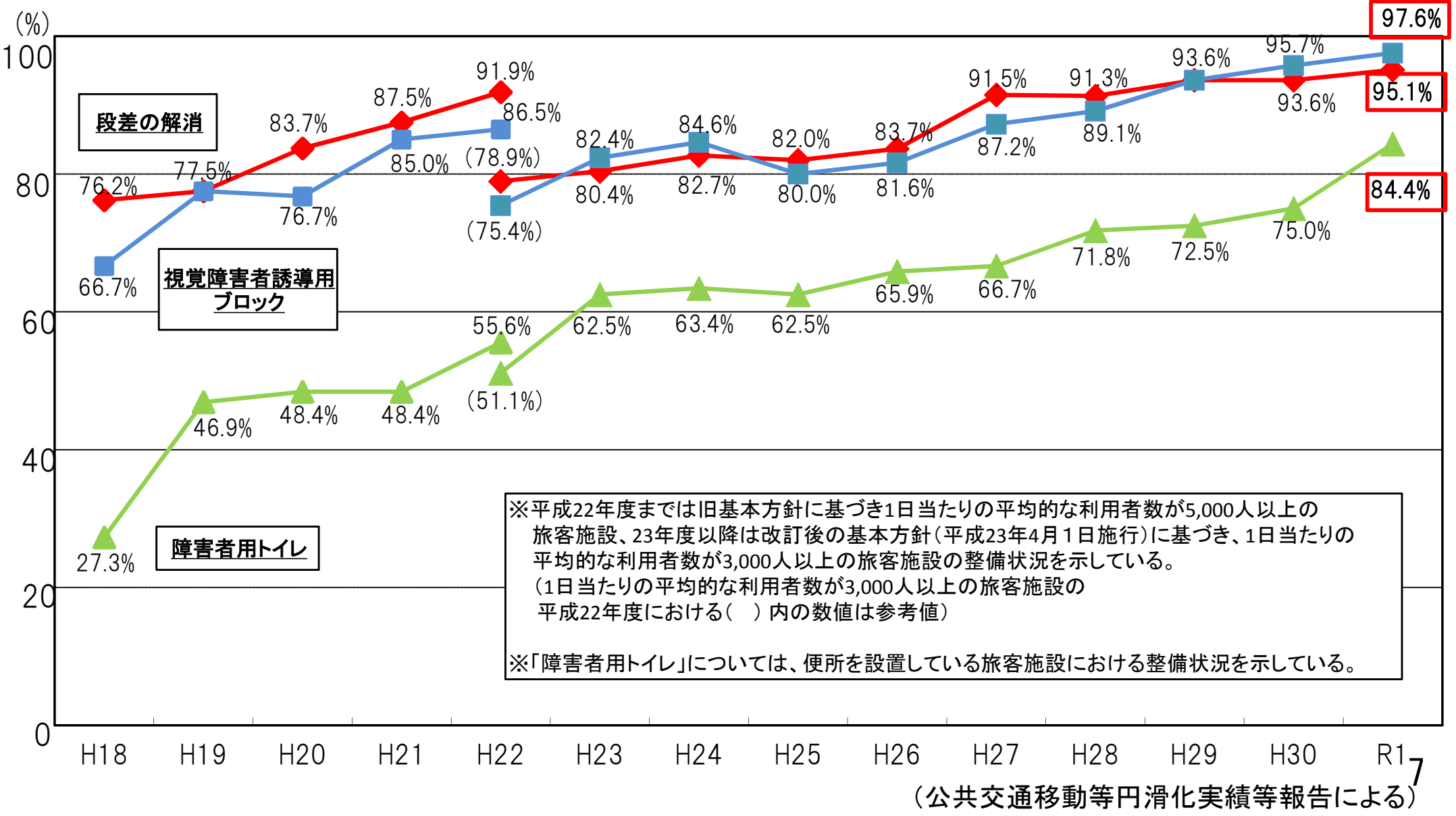
車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、可能な限り設置を促進する。

※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)

◆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。



バスターミナルのバリアフリー状況(地域別)

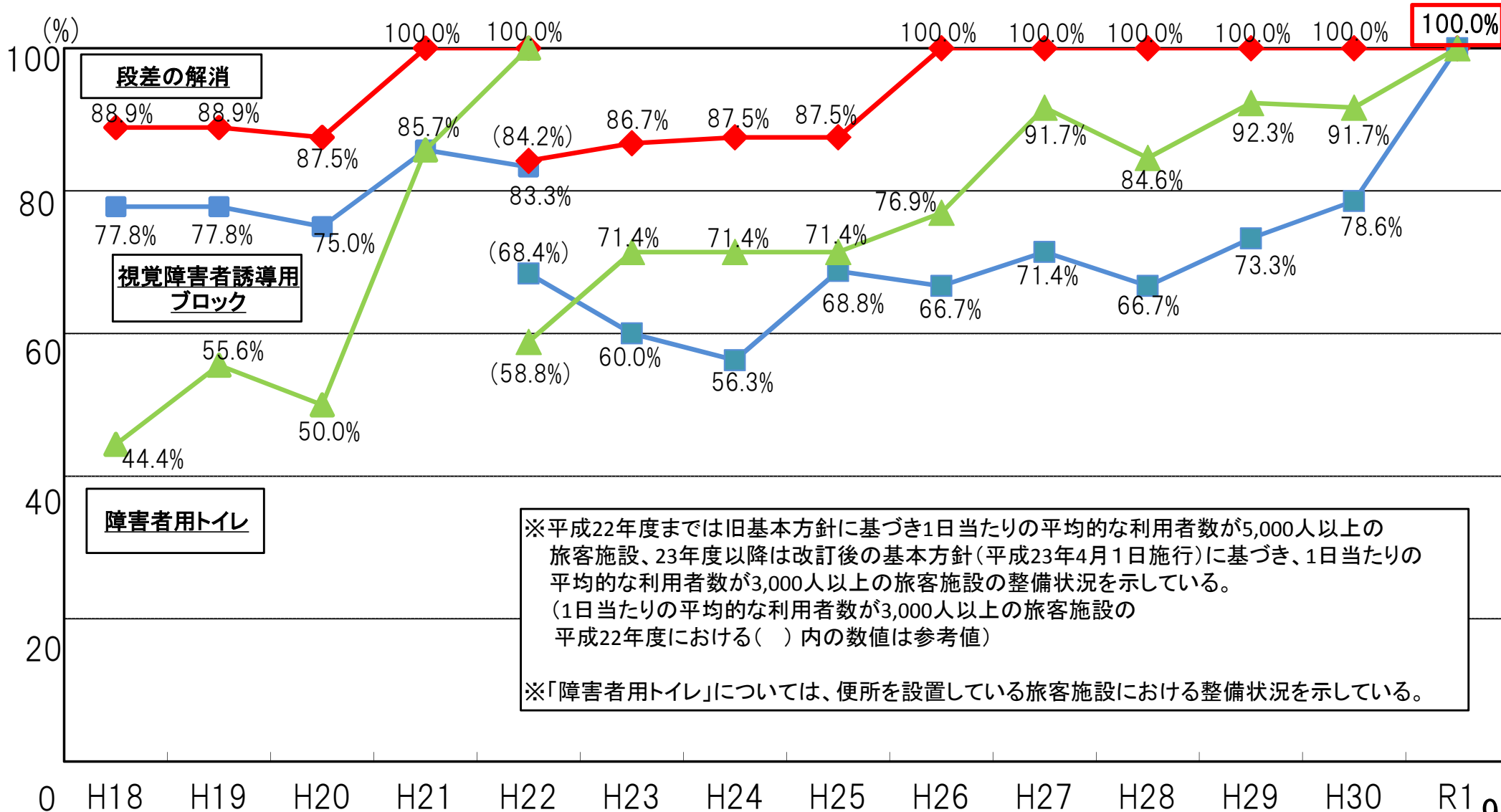
- ・利用者数が1日平均3千人以上であるバスターミナルのバリアフリー化は、段差解消や誘導用ブロックは約9割、障害者トイレについては約8割において実施済。
- ・地域別に見ると、東北、北陸信越、中部、近畿、中国、沖縄の進捗率が高い。

(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)

◆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、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。

旅客船ターミナルのバリアフリー状況(地域別)

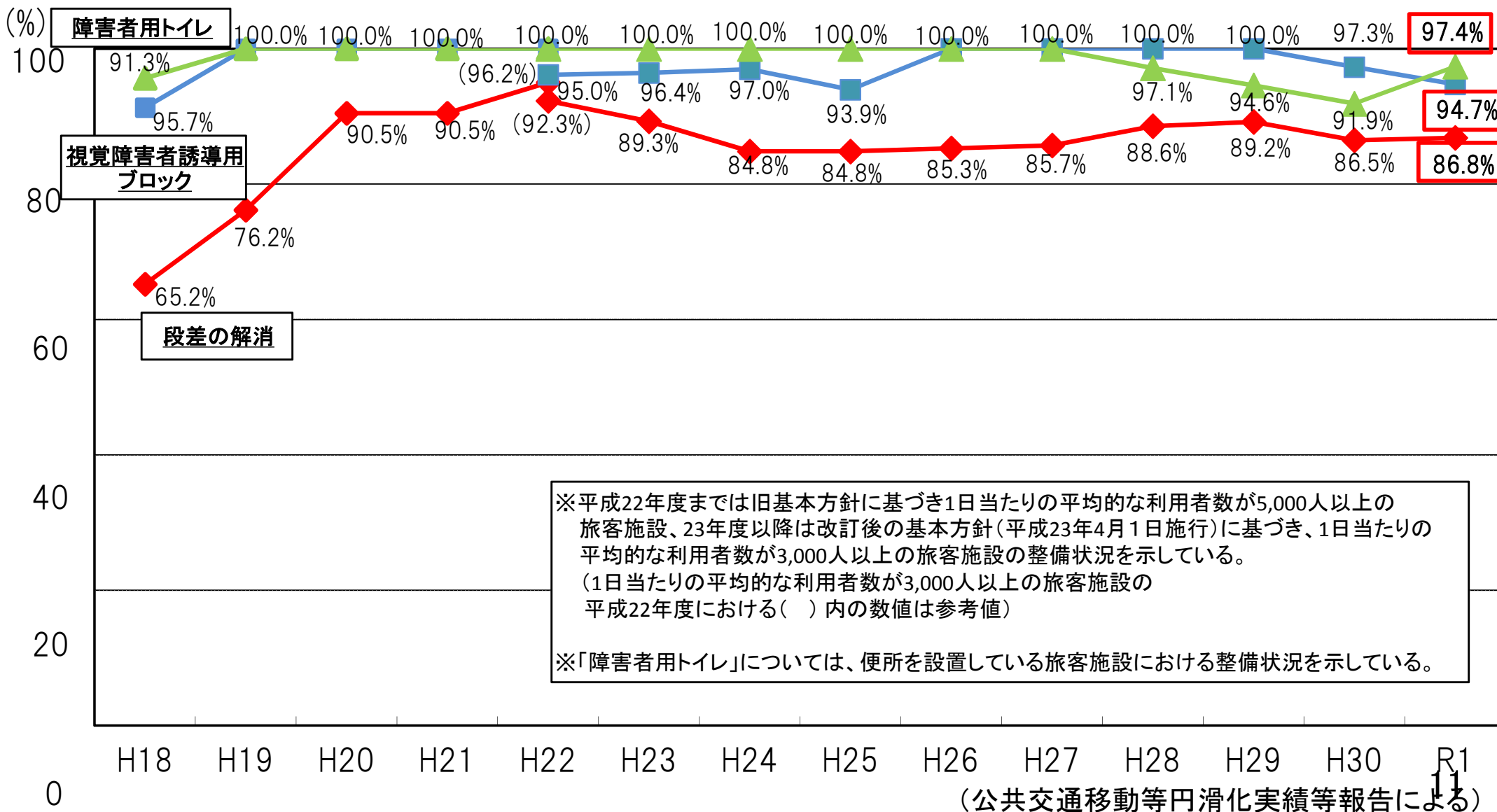
・利用者数が1日平均3千人以上である旅客船ターミナルのバリアフリー化は、既に目標を達成。

(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)

◆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、原則として全てについて、移動等円滑化を実施する。



航空旅客ターミナルのバリアフリー状況(地域別)

◆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、**原則として全てについて、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）

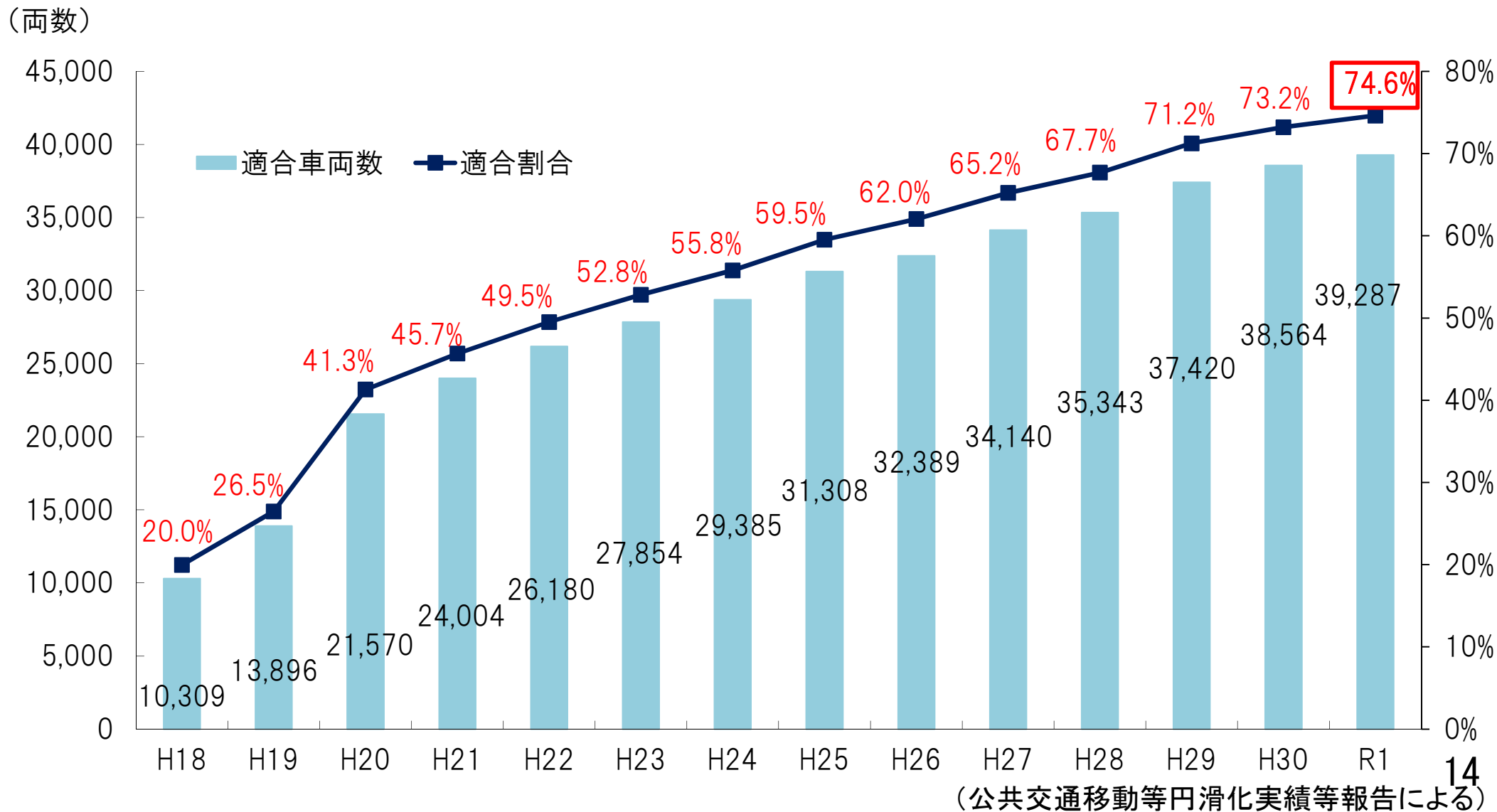
九州（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）

沖縄（沖縄県）

鉄軌道車両のバリアフリー化の推移(全国)

◆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。



鉄軌道車両のバリアフリー化の推移(地域別)

- ・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。

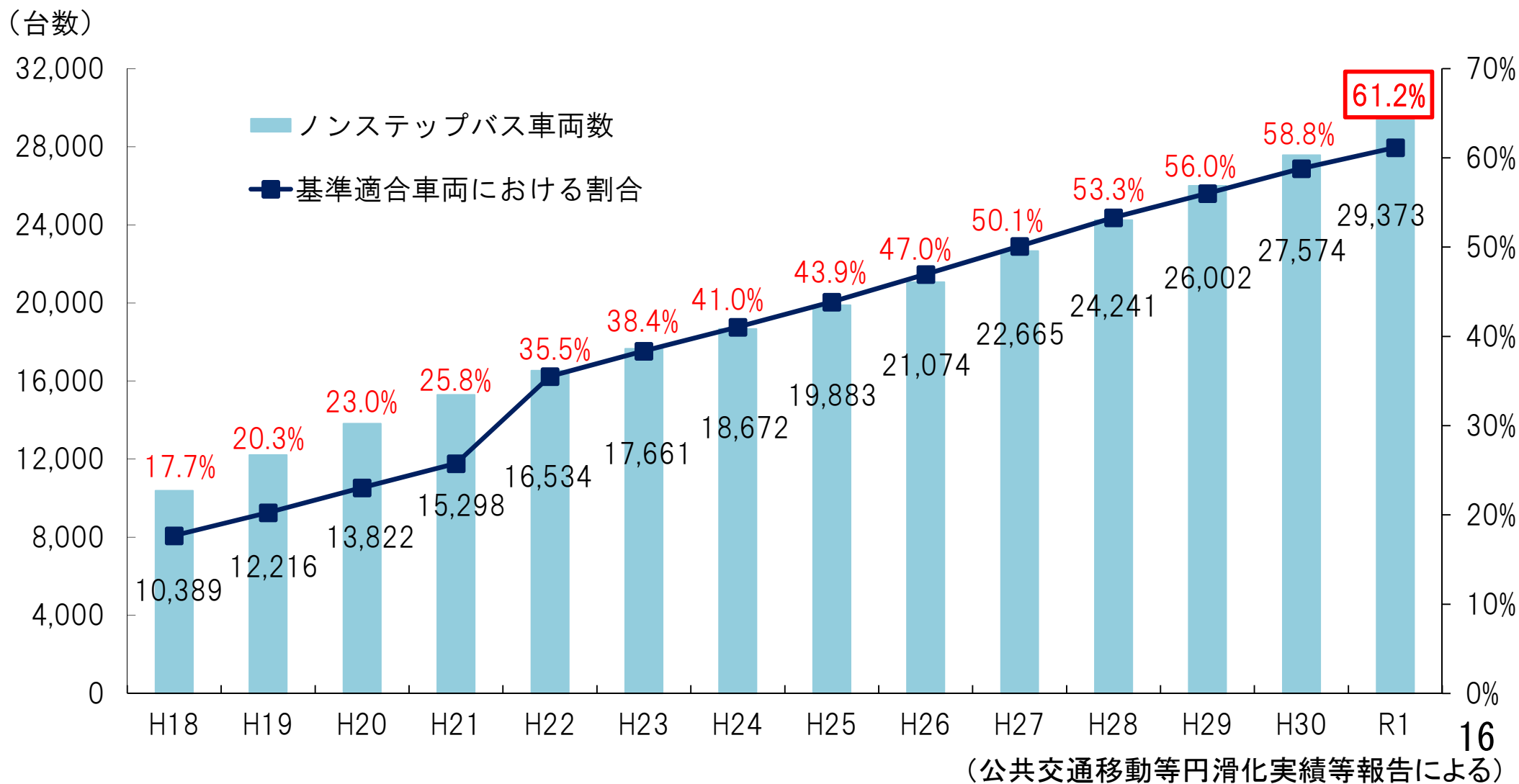
(目標値: 約70%/2020年度末)	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
総数	1,401	318	26,780	504	5,761
基準適合車両	790	158	23,636	157	4,314
割合	56.4%	49.7%	88.3%	31.2%	74.9%

(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)

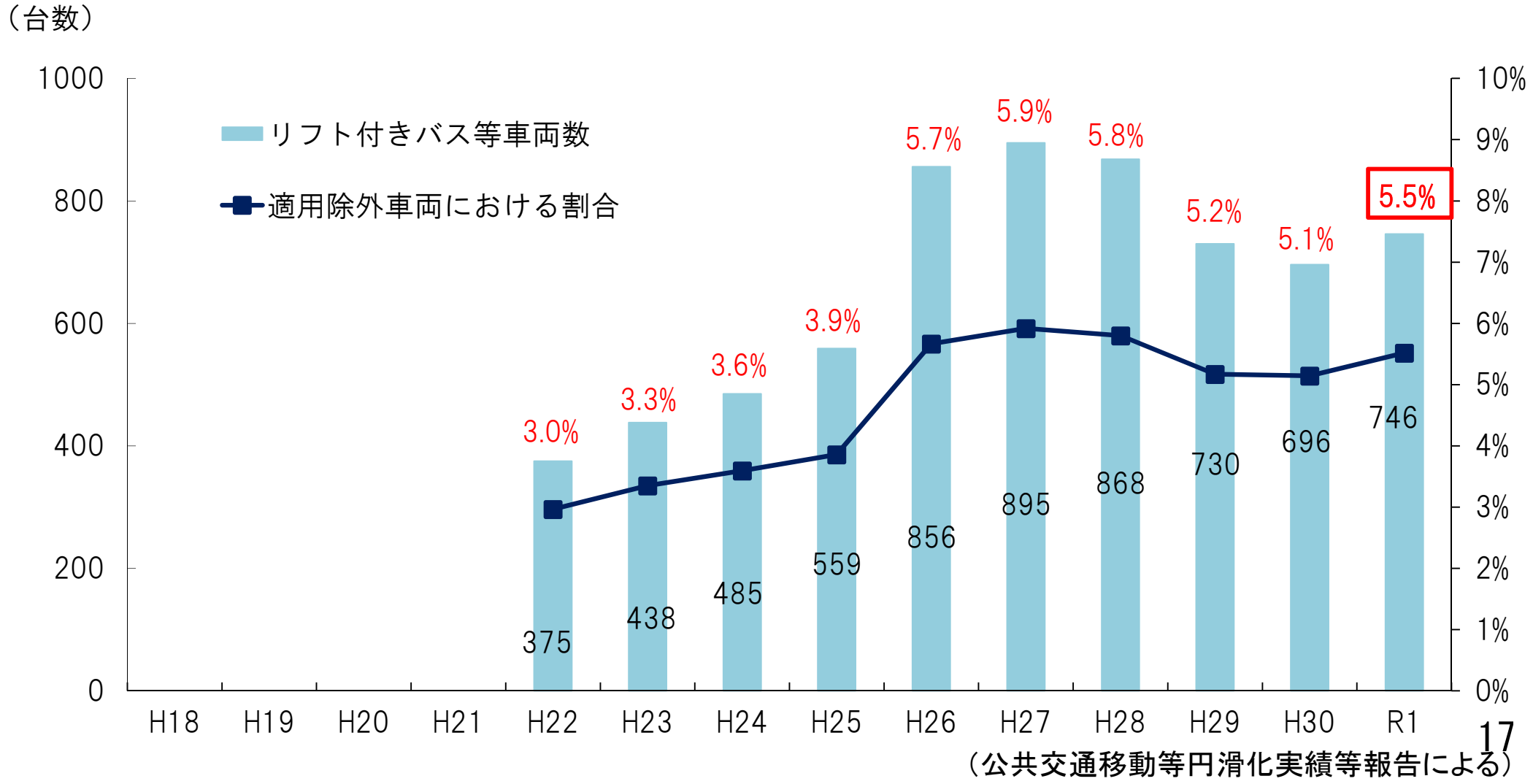
◆ノンステップバスの導入の目標

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。



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。



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%

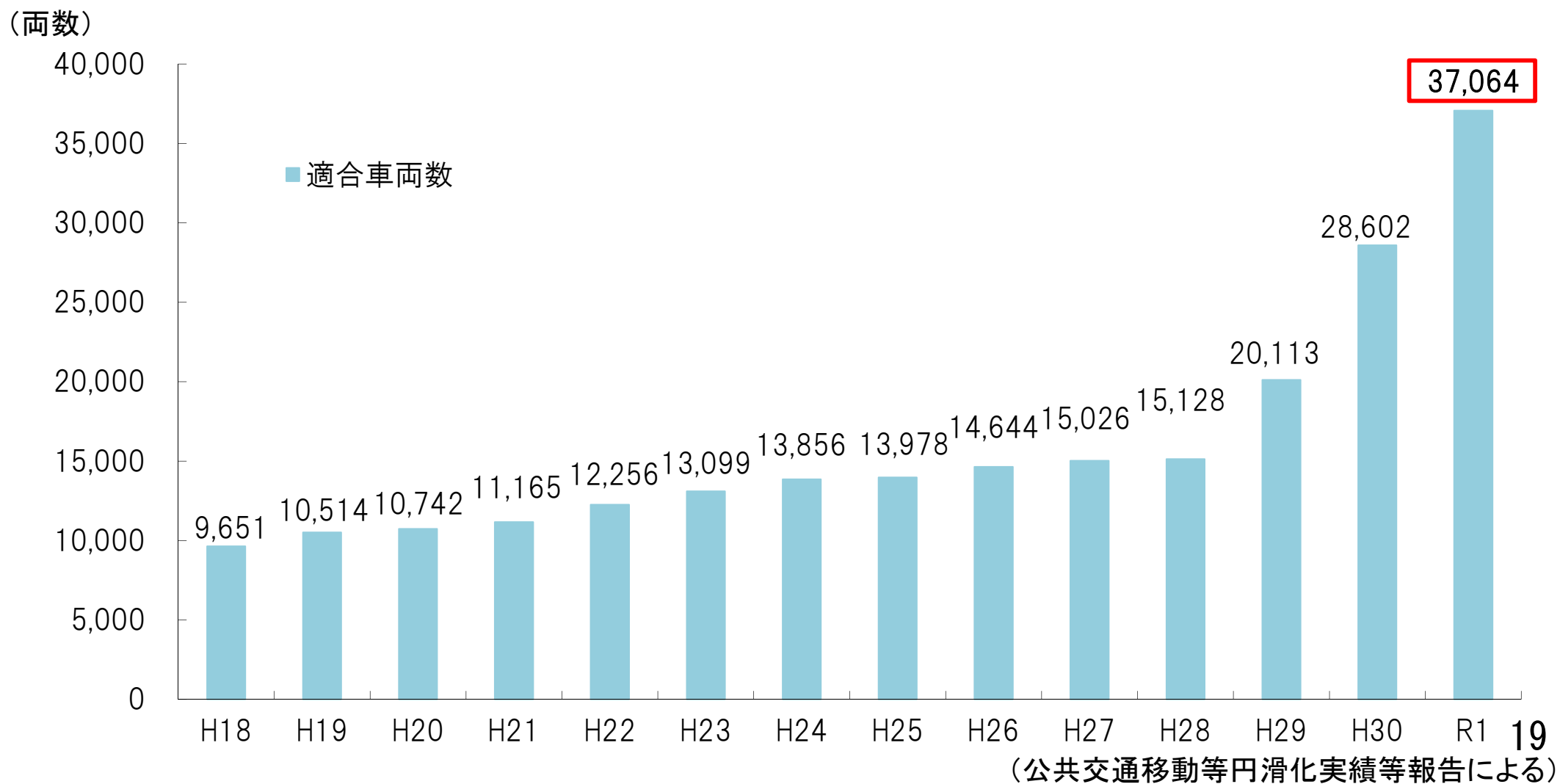
・リフト付きバス等は、適用除外認定車両のうち25%が目標のところ、5.5%の導入状況。

(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)

◆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。



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。

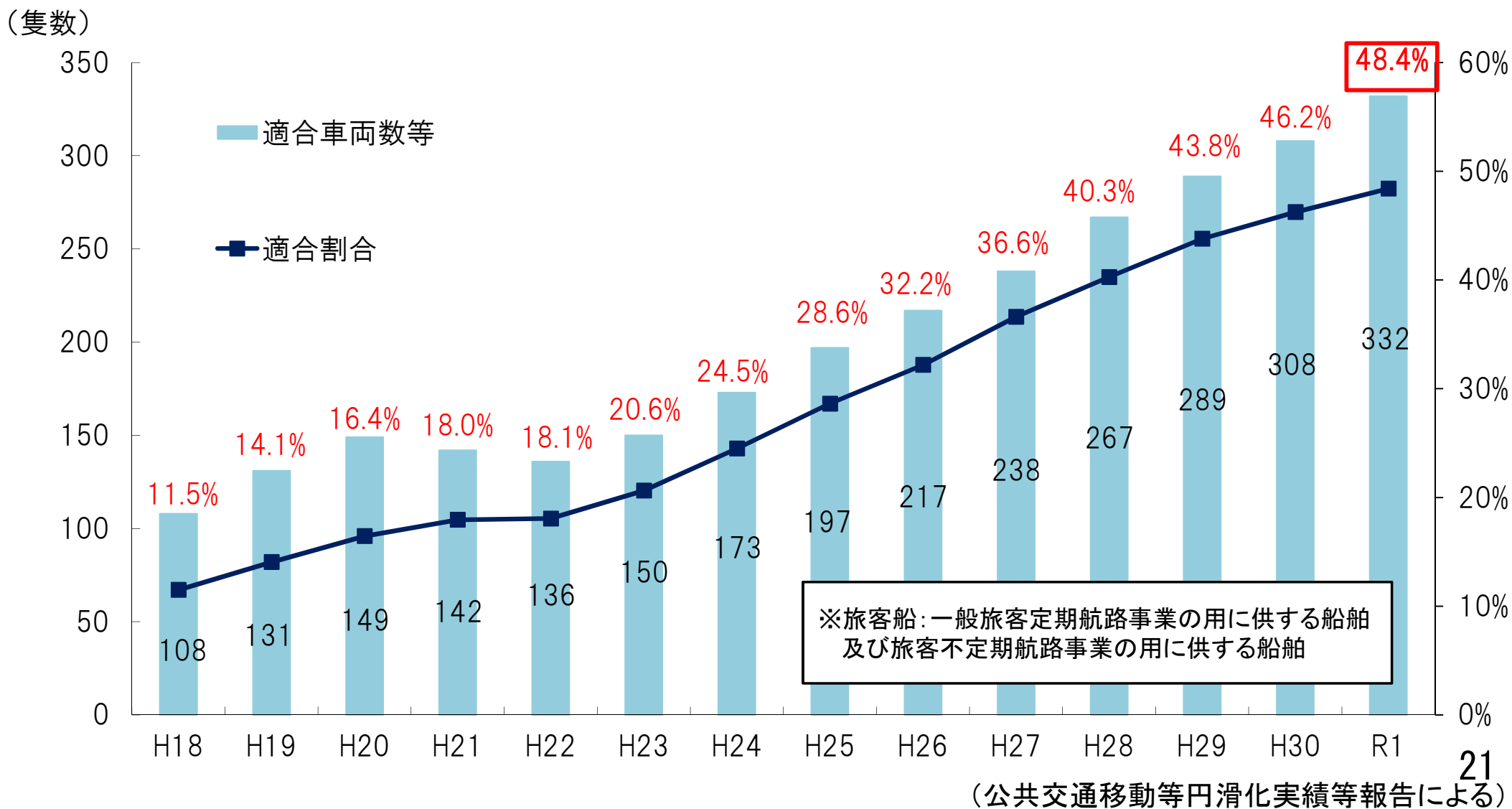
(目標値:約44,000台/ 2020年度末)	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
基準適合車両	1,863	1,786	18,681	1,122	3,213
うちUDタクシー	956	522	14,207	425	1,878

(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)

◆旅客船のバリアフリー化の目標①

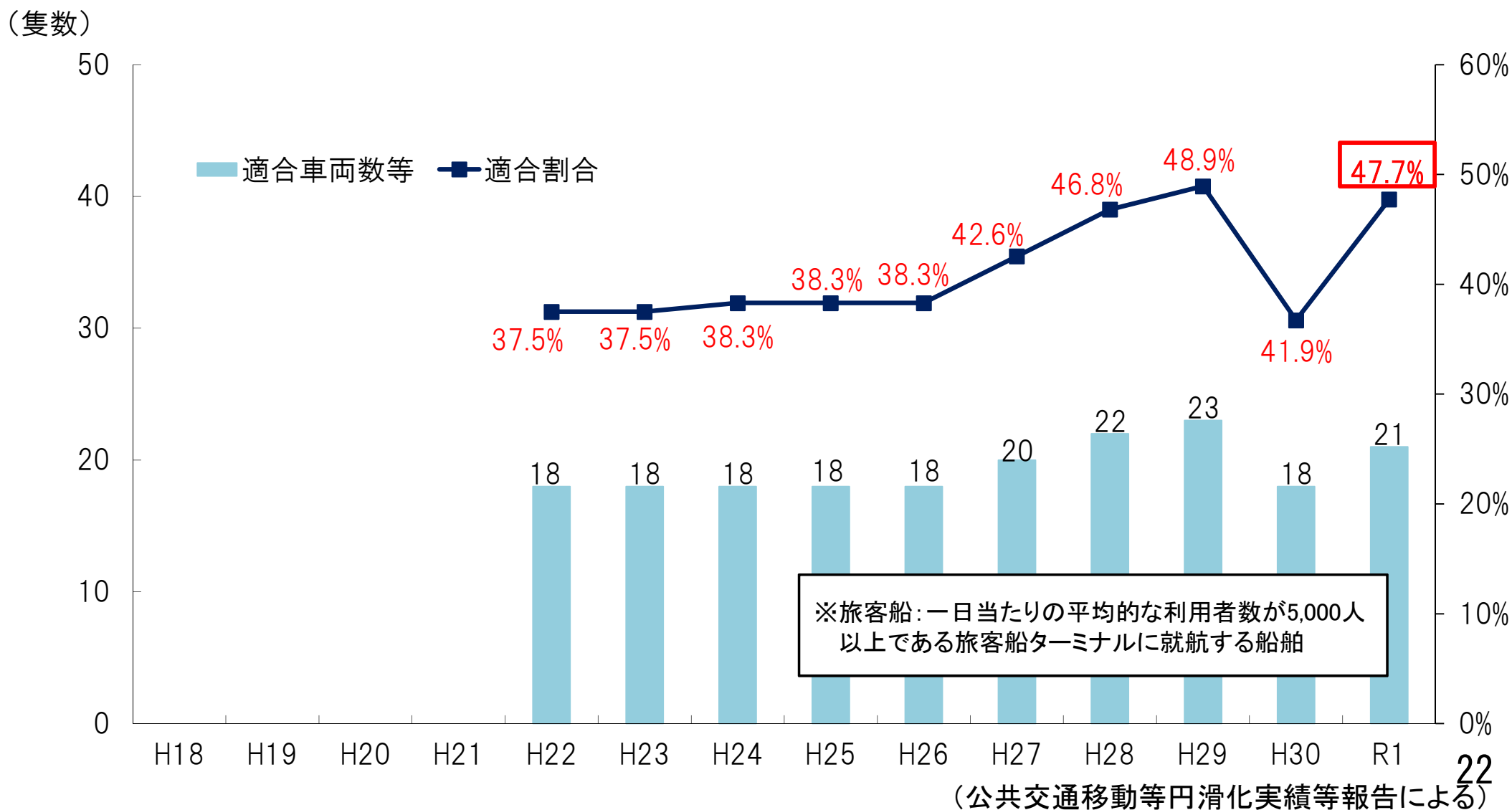
一般旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の用に供する総隻数約700隻のうち約50パーセントに当たる約350隻について、令和2年度までに、移動等円滑化を実施する。



旅客船のバリアフリー化の推移②(全国)

◆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、原則として全て移動等円滑化を実施する。



旅客船のバリアフリー状況(地域別)

- ・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%

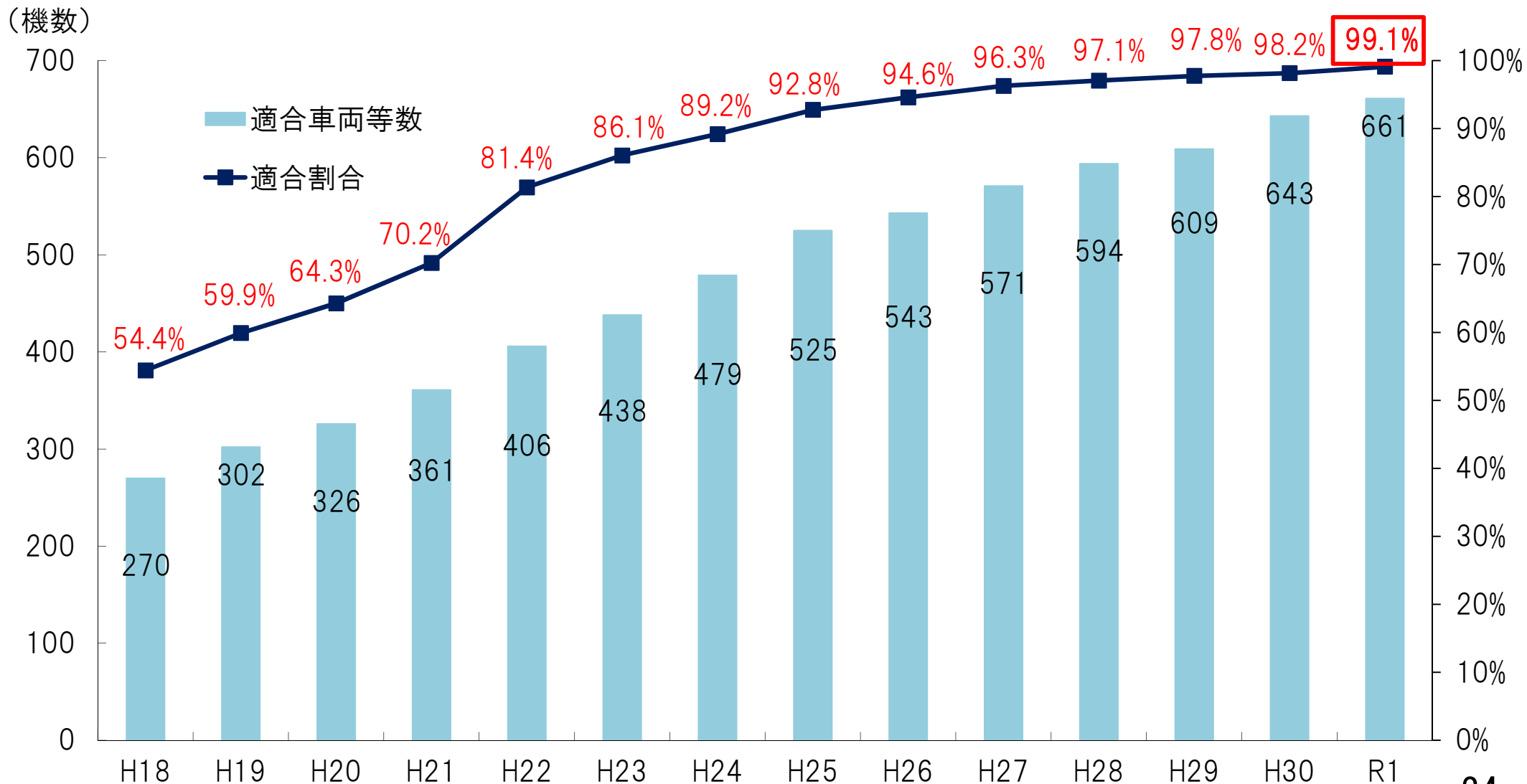
②一日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客船ターミナルに就航する旅客船

(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)

◆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、原則として全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) 24

道路

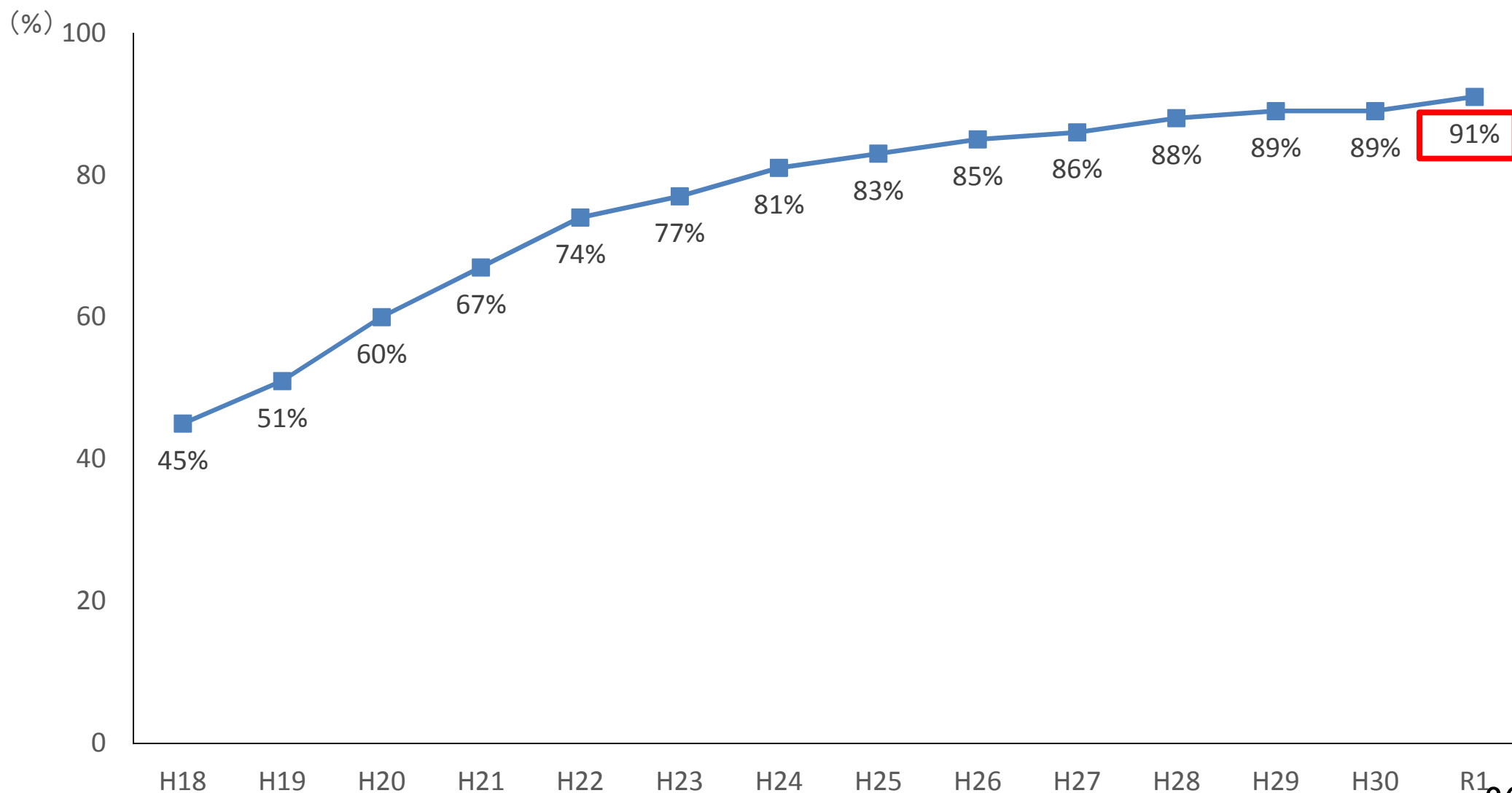
※地域については各地方整備局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

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)

◆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)

- ・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%

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)

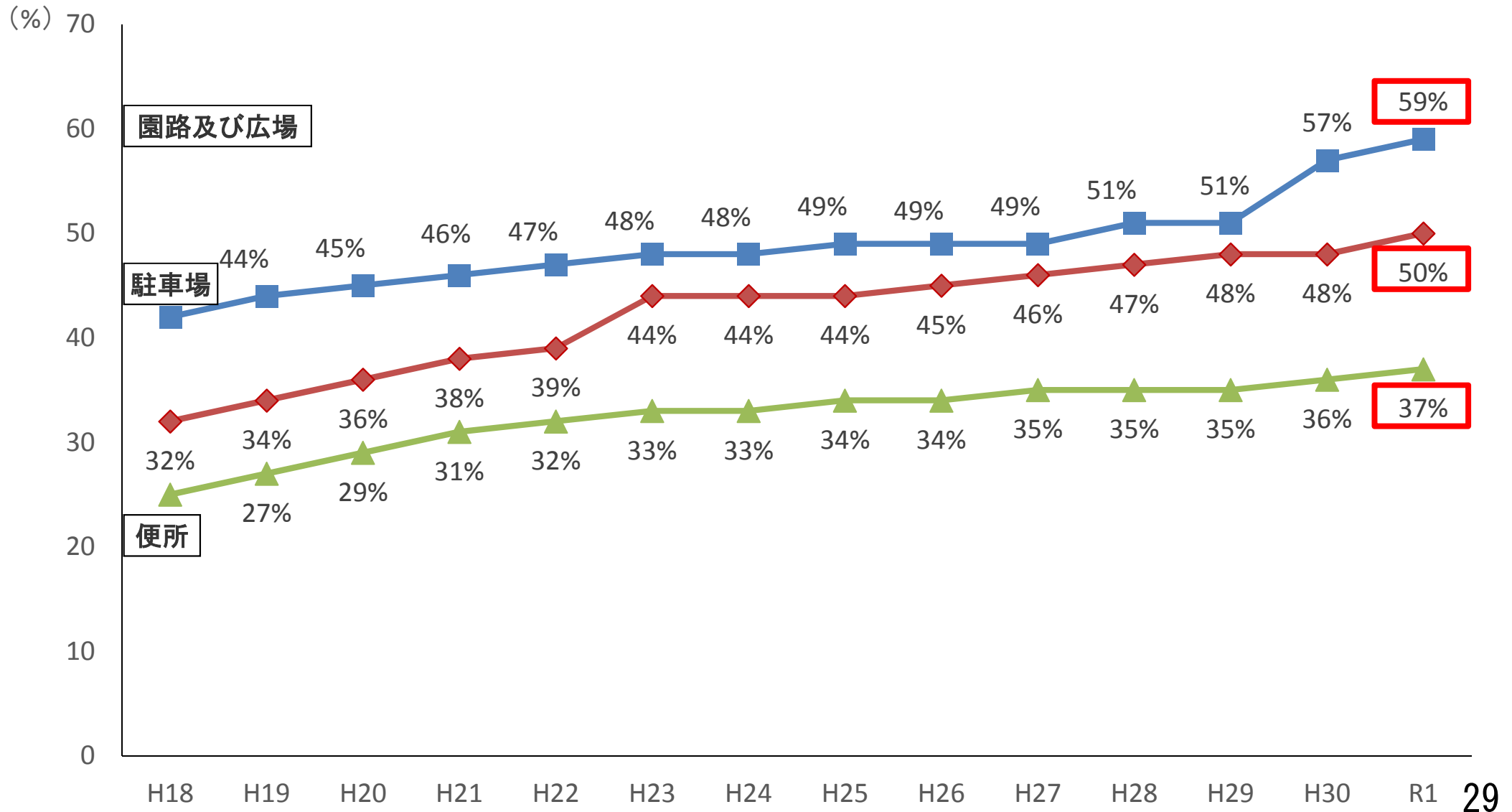
九州 (福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県)

沖縄 (沖縄県)

都市公園のバリアフリー化の推移(全国)

◆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)

- ・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	7,359	6,939	30,961	4,539	10,738	17,435	6,576	2,114	11,567	793	99,021
基準適合の数	5,035	3,573	17,586	2,234	6,621	10,920	4,240	1,290	6,574	392	58,465
割合	68.4%	51.5%	56.8%	49.2%	61.7%	62.6%	64.5%	61.0%	56.8%	49.4%	59%

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	650	839	2,607	614	1,177	967	579	336	1,297	176	9,242
基準適合の数	295	387	1,339	262	550	581	300	155	591	123	4,583
割合	45.4%	46.1%	51.4%	42.7%	46.7%	60.1%	51.8%	46.1%	45.6%	69.9%	50%

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	3,102	2,517	10,569	1,520	5,313	3,565	2,935	1,049	4,790	512	35,872
基準適合の数	1,014	1,057	4,080	602	2,018	1,513	767	495	1,598	287	13,431
割合	32.7%	42.0%	38.6%	39.6%	38.0%	42.4%	26.1%	47.2%	33.4%	56.1%	37%

路外駐車場

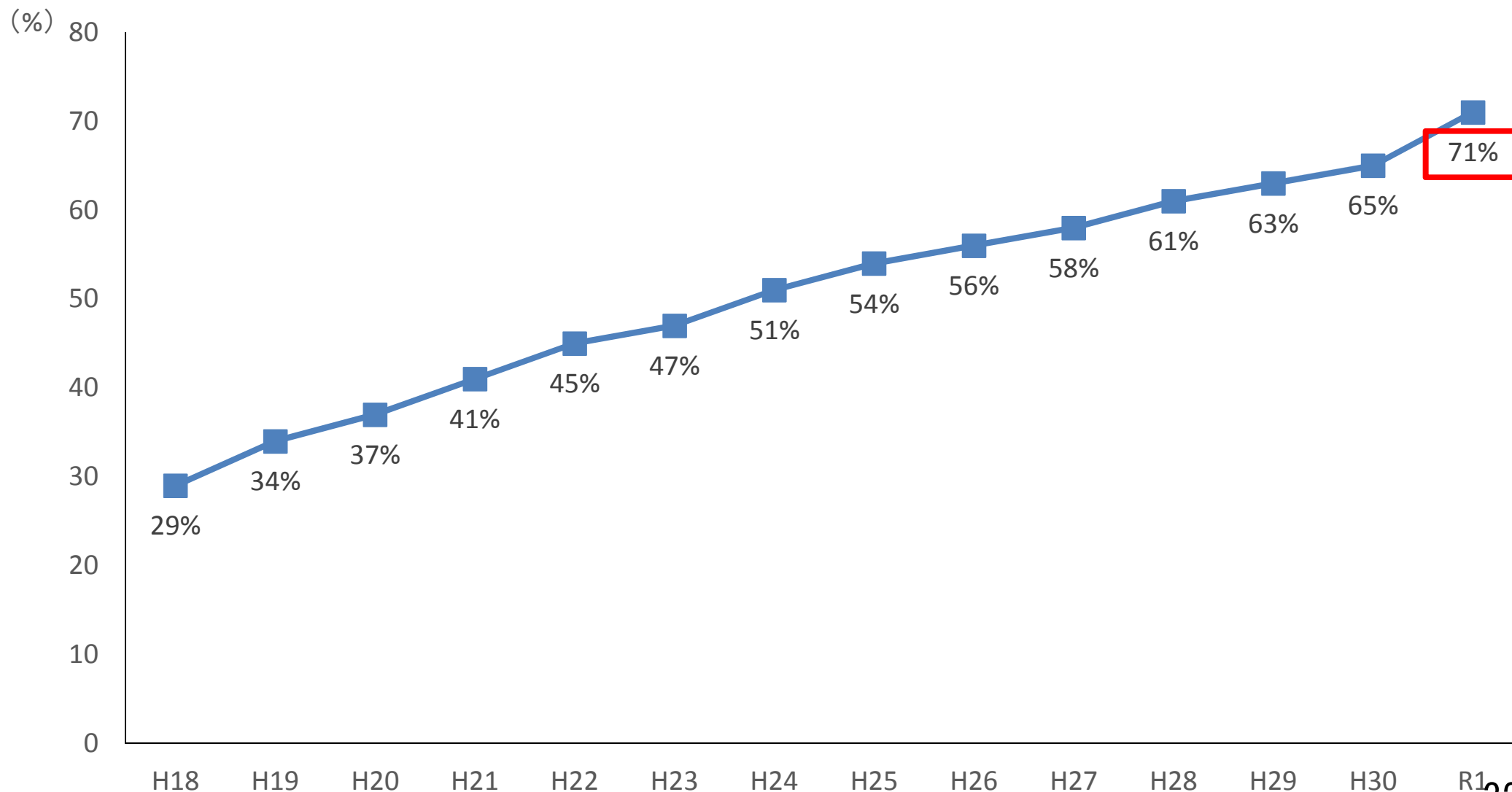
※地域については各地方整備局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

- 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

◆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)

- ・路外駐車場のバリアフリー化は、7割の特定路外駐車場について実施済。
- ・北海道、関東、北陸、中部、近畿、九州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]	136	196	821	107	350
基準適合の数[箇所]	103	113	601	83	248
割合	75.7%	57.7%	73.2%	77.6%	70.9%

(目標値:約70%)	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
総数[箇所]	837	146	84	381	15	3,073
基準適合の数[箇所]	593	89	40	289	10	2,169
割合	70.8%	61.0%	47.6%	75.9%	66.7%	71%

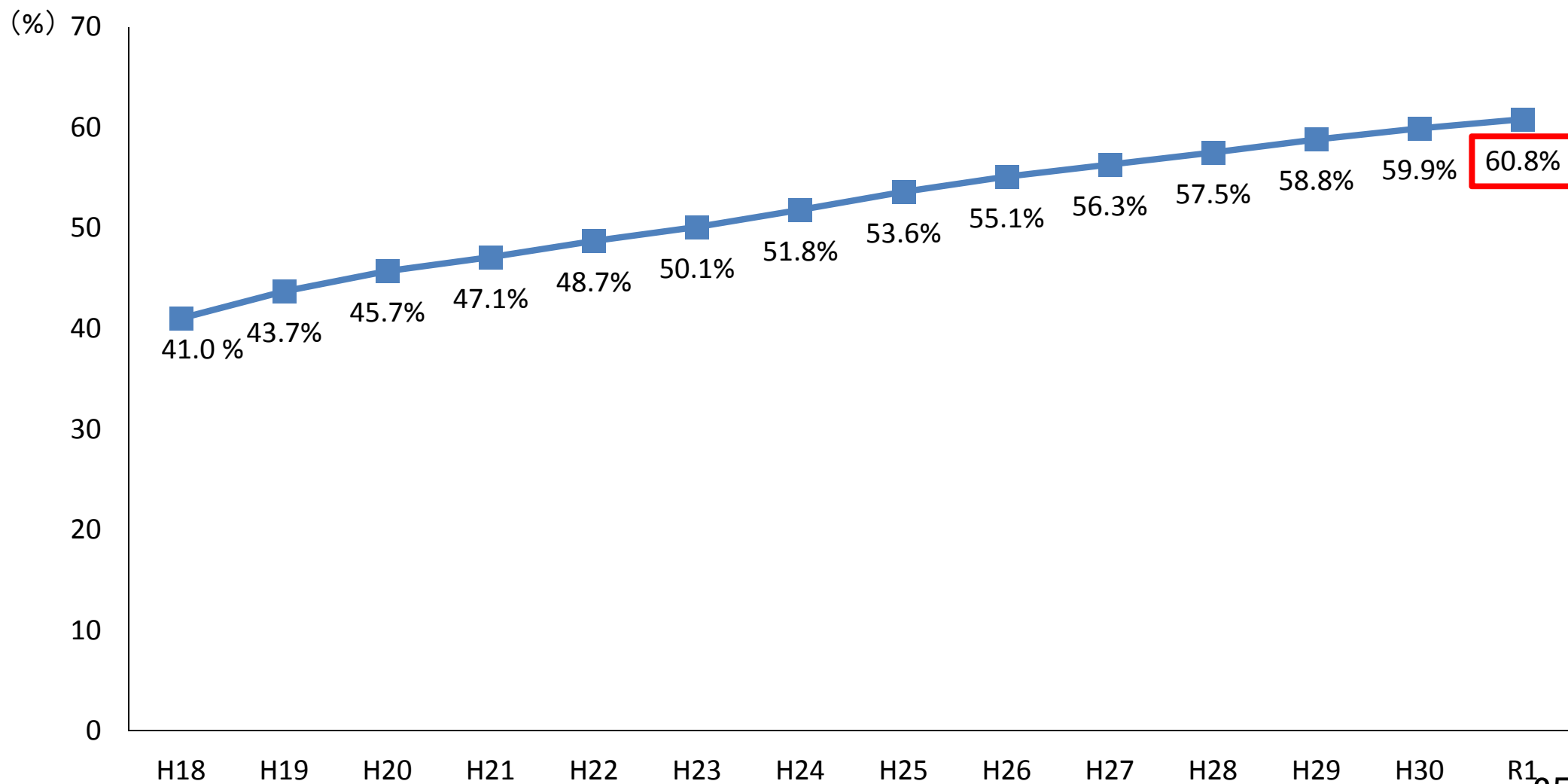
(令和元年度末時点)

建築物

建築物のバリアフリー化の推移

◆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)

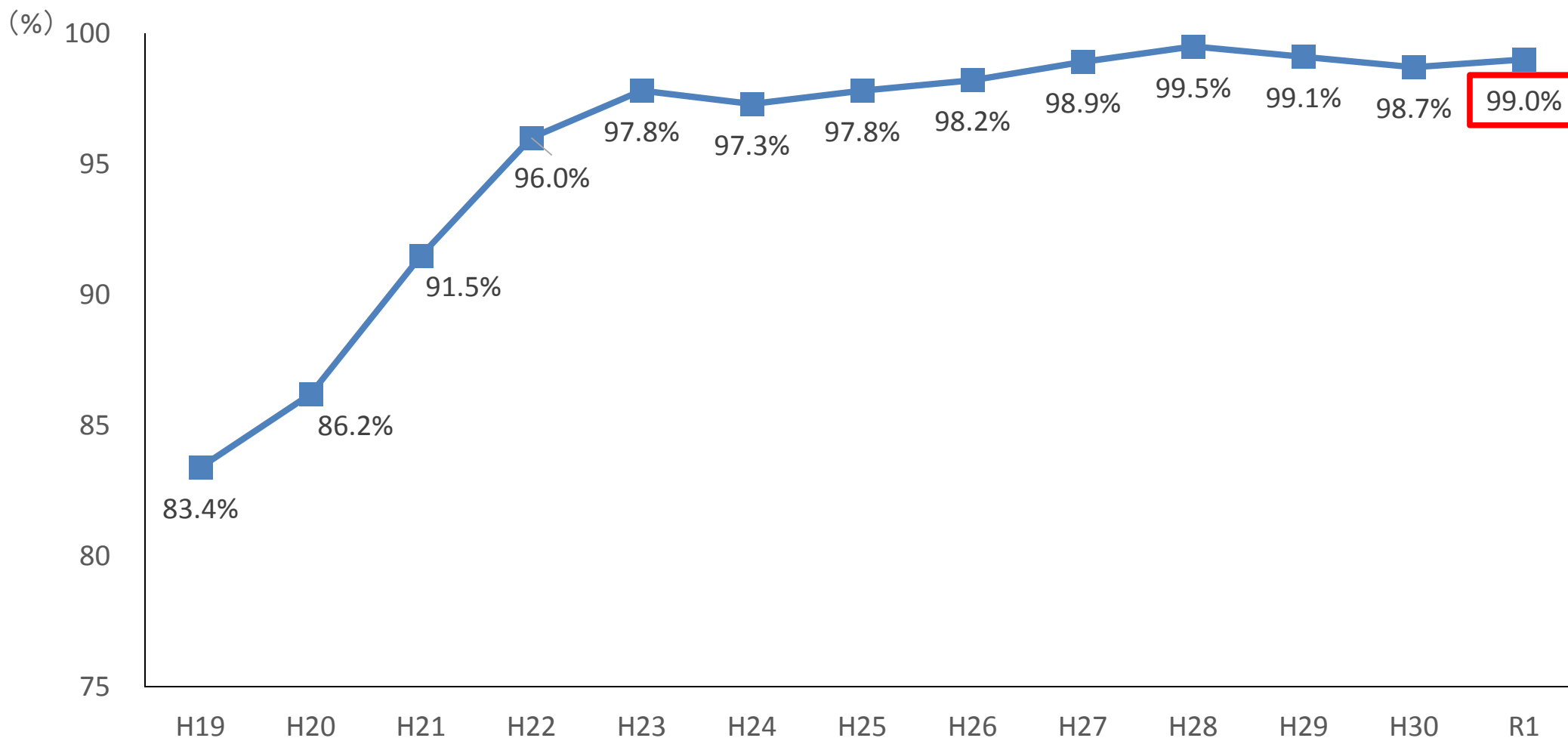
中国(鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県)

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。



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%

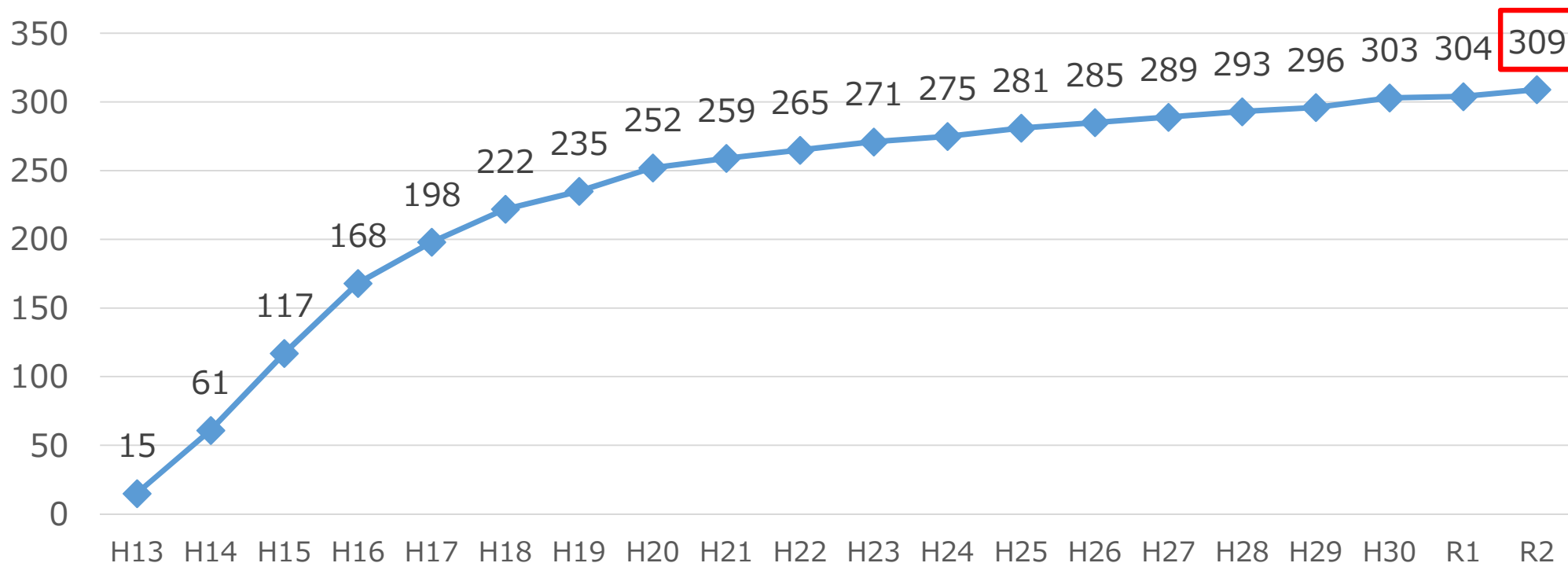
近畿	中国	四国	九州	全国平均
99.9%	99.7%	100.0%	100.0%	99.0%

※管区警察局別

(令和元年度末時点)

- 全国における基本構想は、309市区町において作成されており、作成率は約2割となっている。
- 人口規模が比較的大きい「市・区」で見ると、作成率は3分の1となっており、そのうち政令市・中核市・特別区は8割以上となっている。

〈基本構想の作成自治体数〉



	全国	市・区				町	村	
		政令市	中核市	その他の市	特別区			
作成率	17.7 %	35.0 %	95.0 %	84.5 %	27.5 %	91.3 %	3.2 %	0.0 %
作成数	309 / 1741	285 / 815	19 / 20	49 / 58	196 / 714	21 / 23	24 / 743	0 / 183

地域別 基本構想の作成状況 (令和3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	80	22	6	18	2
作成率	40.4 %	20.6 %	6.3 %	7.7 %	4.9 %
	80 / 198	22 / 107	6 / 95	18 / 233	2 / 41
うち市・区の作成率	63.1 %	37.0 %	15.8 %	15.7 %	18.2 %
	70 / 111	20 / 54	6 / 38	17 / 108	2 / 11

(参考)
整備目標450市町村を
市・区で達成するためには
、作成率を55%超にする
必要がある。

	作成数	作成率	うち市・区の作成率
全国	309	17.7 %	35.0 %
		309 / 1741	285 / 815

※赤塗り箇所：
全国平均以上
※青塗り箇所：
全国平均以下
※赤字：R2.3月末
からの変更箇所

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)

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**42**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)

		2019年度末 <small>(最終とりまとめ時速報値)</small>	2025年度末までの目標
鉄軌道	鉄軌道駅 (※1)	段差の解消	92%
		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	<p>○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</p> <p>○うち、10万人/日以上の駅は800番線</p>
	鉄軌道車両(※4)	75%	<p>○約70%</p> <p>※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</p> <p>※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</p>
バス	バスターミナル(※1)	段差の解消	95%
		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%
リフト付きバス等(適用除外車両)		5%	<p>○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</p> <p>○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システムの総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする</p>
	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	<p>○約90,000台</p> <p>○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</p>
船舶	旅客船ターミナル(※1)	段差の解消	100%
		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%	<p>○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</p> <p>○2,000人以上/日の施設を原則100%</p> <p>○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</p> <p>○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</p>
	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%	<p>○約60%</p> <p>○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</p> <p>○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</p>

※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)

			2019年度末 <small>(最終とりまとめ時速報値)</small>	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2,000㎡以上の特別特定建築物を約67% ○床面積の合計が2,000㎡未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進 ※公立小学校等については、文部科学省において目標を定め、障害者対応型便所やスロープ、エレベーターの設置等のバリアフリー化を実施する
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等		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ない人の割合を原則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に、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 of 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)

○ 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	全ての学校 に整備する※1
		屋内運動場	
	昇降口・玄関等 から教室等まで	校舎	
		屋内運動場	
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。

ハード・ソフト取組計画の作成状況

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



- ハード対策に加え、**接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニュー**を国土交通大臣が新たに作成
- 一定規模以上の事業者※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



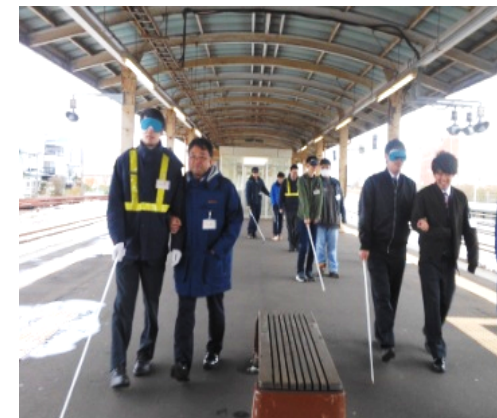
【施設整備】



【旅客支援】



【情報提供】



【教育訓練】

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**

- 課題及び今後の対応方針
- 移動等円滑化に関する措置
- 移動等円滑化するためにⅡと相まって取り組む措置
- 前年度計画書との比較
- 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**

- 前年度の公共交通移動等円滑化計画の実施状況
 - 移動等円滑化に関する措置の実施状況
 - 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
- 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**

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)にあつては、バリアフリー法に基づき、毎年度ハード・ソフト両面の取組に関する「移動等円滑化取組計画書」を国に提出し、また当該計画書を公表することが義務づけられています。

■令和2年度 モード別対象事業者数及び沖縄ブロックの対象事業者

モード別	対象事業者数(全て提出済) ※ () は沖縄管内の内数	管内対象事業者
1.鉄道	71(0)	
2.軌道	26(1)	沖縄都市モノレール(株)
3.乗合バス	141(2)	(株)琉球バス交通、那覇バス(株)
4.バスターミナル	20(0)	
5.貸切バス	5(0)	
6.タクシー	75(0)	
7.旅客船ターミナル	7(1)	石垣市(石垣港離島ターミナル)
8.旅客船	6(0)	
9.航空旅客ターミナル	28(3)	那覇空港ビルディング(株)、宮古空港ターミナル(株)、石垣空港ターミナル(株)
10.航空機	11	
合計	390(7)	

※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・ソフト取組計画について

○「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。

沖縄総合事務局における取組について

内閣府 沖縄総合事務局 運輸部・開発建設部

- ・ 東京オリンピック・パラリンピック大会のレガシーとしての「真の共生社会の実現」を図るとともに、障害当事者目線に立った施策を展開していくため、本省・地方局にそれぞれユニバーサルデザイン推進本部を立ち上げ、国・地方が一体となってバリアフリー施策の推進を図る。
- ・ 沖縄ブロックユニバーサルデザイン推進本部は、令和3年5月31日にオンラインで第1回を開催した。

本省推進本部における施策

- 本省各局・地方局の取組状況の情報共有
- 共生社会ホストタウンの取組に関する地方本部と連携した支援

地方ブロック推進本部における施策

- 地方ブロック一体となった**マスタープラン・バリアフリー基本構想の策定促進**
- バリアフリー教室等の共同開催など**心のバリアフリーの推進**
- 共生社会ホストタウン市町村への主導的な支援** 等

《沖縄ブロックユニバーサルデザイン推進本部 第1回本部会議概要》

日時	令和3年5月31日(月)15:00～15:45
議事	<ol style="list-style-type: none"> 1. 地方ブロック推進本部について 2. 設置規約について 3. 沖縄ブロック推進本部の進め方について 4. 沖縄事務局におけるバリアフリー施策の取組について 5. その他



【オンライン会議の様子】

沖縄ブロックユニバーサルデザイン推進本部

(本部長)

沖縄総合事務局
運輸部長

(副本部長)

沖縄総合事務局
開発建設部技術企画官

(本部員)

(沖縄総合事務局開発建設部)

- 建設行政課長
- 営繕課長
- 建設産業・地方整備課長
- 河川課長
- 道路管理課長
- 道路建設課長
- 港湾空港防災・危機管理課長

(沖縄総合事務局運輸部)

- 企画室長
- 陸上交通課長
- 車両安全課長
- 海事振興調整官
- 首席海事技術専門官

(大阪航空局)

- 空港部 管理課長
- 総務部 航空振興課長

(大阪航空局那覇空港事務所)

- 広域空港管理官

ユニバーサルデザイン推進本部(地方ブロックの主要議題)

1. 基本的考え方

バリアフリー法改正や新たなバリアフリー整備目標策定を踏まえ、地方部のバリアフリー整備の加速化や基本構想等の策定促進等を図るため、本省・地方に「ユニバーサルデザイン推進本部」を設置し、推進体制を強化

2. 地方ブロックユニバーサルデザイン推進本部で取り扱う議題

(1) マスタープラン・基本構想の策定促進

- **地方本部の一丁目一番地は、マスタープラン・基本構想の策定促進** —— バリアフリー目標の達成の鍵は、本部のプロモート活動の積極的実施
- 本部員が日頃から付き合いのある自治体とのつながりをフルに活用したり、市町村の実情に詳しい都道府県担当者を巻き込むことにより、本部員が緊密に連携して働きかけを実施

(2) バリアフリー教室等の共同開催

- 整備局や市町村と共同してバリアフリー教室を開催する等、心のバリアフリーを本部のテーマとして取り上げ

(3) 共生社会ホストタウンに対する主導的な支援

- オリパラ大会のレガシーは「真の共生社会の実現」—— **国交省は大会終了後も共生社会H Tの取組を主導的に支援**。共生社会H Tにおける基本構想等の策定や心のバリアフリーの取組を継続的にフォロー。

(4) その他

- 地方本部の本旨は、会議の開催そのものではなく、推進体制を構築すること
- **今後のバリアフリーのキーワードは、「当事者参画」** —— 地方本部で問題意識を共有し、当事者参画の取組について本部で検討

- 運輸部企画室と開発建設部建設行政課、有識者や県外自治体(先進事例)からなるバリアフリープロモーターを県内市町村に派遣し、バリアフリー法の説明や、マスタープラン・基本構想作成の流れ、
- メリット等を説明し、マスタープラン・基本構想作成を促進している。

プロモーター活動実績

22年度: 那覇市

23年度: 石垣市、宮古島市、与那原町

24年度: 沖縄市、豊見城市

25年度: 宜野湾市、浦添市

26年度: 那覇市、糸満市、南城市

27年度: 那覇市、石垣市、本部町

28年度: 那覇市、豊見城市、宮古島市(市主催の意見交換に参画)

29年度: 南城市、石垣市、那覇市(市主催の意見交換にオブザーバー参加)

30年度: 浦添市

R1年度: 那覇市 (バリアフリー基本構想セミナーを那覇市と共催)

R2年度: 全市町村対象(本省主催の説明会)、浦添市

R3年度: 沖縄市(R3.4.14)、浦添市(R3.4.27)



【沖縄市でのプロモート活動の様子】



【浦添市でのプロモート活動の様子】



状況に応じてプロモーターを派遣

沖縄管内プロモーター

- NPO法人エンパワメント沖縄
理事長 高嶺 豊
- NPO法人バリアフリーネットワーク会議
代表者 親川 修
- NPO法人沖縄県脊髄損傷者協会
理事長 仲根 建作

- ・ 目標達成に向けて、今年度の地方自治体へのプロモート活動件数を7件とする。
- ・ 41市町村中、11市しかなく、離島が多く、旅客施設のある市町村が少ない中、地方自治体の方向性を示せるマスタープランを、目標に関係なくより強く、広く働きかける。また、旅客施設のある市町村については、基本構想が策定されるよう重点的に働きかける。

・沖縄市

→ マスタープラン策定意向あり。

・浦添市

→ 新たな整備目標2,000人/日以上に該当する旅客施設(てだこ浦西駅)を有するため、マスタープラン及び基本構想策定の働きかけを行った。

・宮古島市

→ 基本構想策定から時間が経ち、基本構想の見直し及びマスタープラン策定を促すため。

・名護市

→ 11市のうち、いままでプロモート活動を行っていないため。

・うるま市

→ 11市のうち、いままでプロモート活動を行っていないため。

・石垣市

→ 未策定であり、3,000人/日以上に該当する旅客施設(新石垣空港国内線旅客ターミナル、石垣港離島ターミナル)を有するため、マスタープラン及び基本構想策定の働きかけを行う。

・竹富町

→ 新たな整備目標2,000人/日以上に該当する旅客施設(竹富東港)を有するため、マスタープラン及び基本構想策定の働きかけを行う。

※ その他様々な会議の場を活用しながら、バリアフリーについて各市町村に幅広くプロモートしていく 5

○ 当事者のまちづくりへの参加

- 地域住民である高齢者、障害者等の意見反映措置により、**当事者参加による誰もが参加しやすいまちづくりが可能**となる。

○ 事業に関する調整の容易化

- 市町村が目指すバリアフリー化の方向性を示すことにより、複数の関係者間で認識が共有され、**事業者による事業化に向けた準備期間を設ける**ことができる。
- 後述の届出制度を通じて事業者との調整が可能となるなど、**段階的な施設のバリアフリー整備が可能**となる。

○ バリアフリーマップ作成等の円滑化

- マスタープランにバリアフリーマップの作成等について明記した場合、各施設の管理者等からバリアフリー化の状況等を報告させることができ、**円滑な情報収集が可能**となる。

対象施設 以下の施設の管理者等に求めることができる

義務：旅客施設、特定道路
努力義務：特定路外駐車場、特定公園施設、特別特定建築物

情報提供の内容 エレベーターの有無／障害者対応のトイレや駐車施設の有無・数 等

バリアフリーマップの作成例（高槻市）

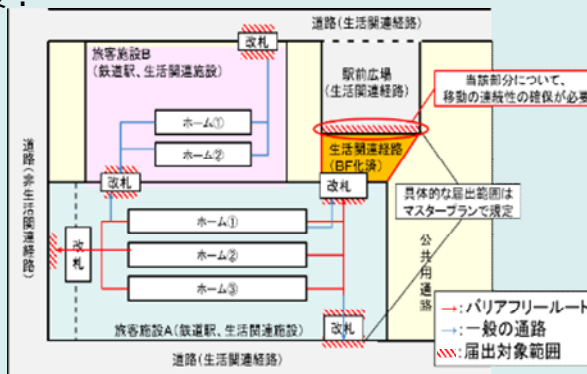


○ 届出制度による交通結節点における施設間連携の推進

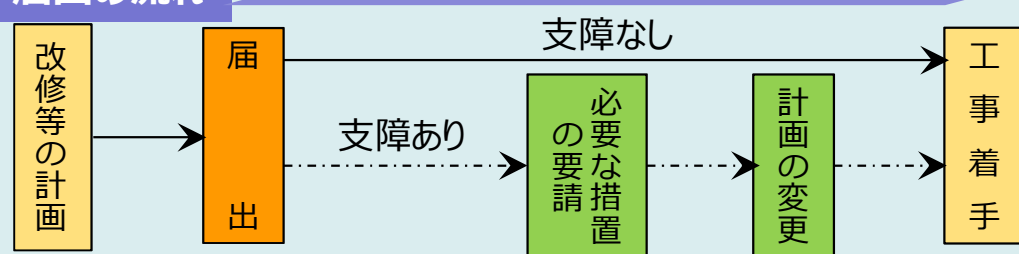
- 旅客施設と道路の境界等において改修等を行う場合に、**事前に改修工事の内容等を市町村に届け出**てもらうことが可能となり、連続したバリアフリー化が確保されるよう改修内容を変更する等の要請を行うことができるなど、**施設間の連携を図る**ことができる。

届出対象範囲 以下の施設間の出入口部分が対象

- 生活関連施設である旅客施設：
 - 他の生活関連旅客施設
 - 生活関連経路を構成する道路法による道路又は市町村が指定する一般交通用施設
- 生活関連経路である道路：
 - 生活関連旅客施設
 - 市町村が指定する生活関連経路を構成する一般交通用施設



届出の流れ 工事着手の30日前まで



○ 道路や公園等のバリアフリー化に対する交付金の重点配分

- 道路事業や市街地整備事業、都市公園・緑地等事業等において**歩行空間の整備や公園施設のユニバーサルデザイン化**を図る場合、マスタープランに位置づけられた地区は、社会資本整備総合交付金等の**重点配分の対象**となる。

バリアフリー基本構想とは

旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集積している地区において、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するために、市町村が作成する**具体的な事業を位置づけた計画**。基本構想の作成を通じて施設管理者相互の連携・調整を行い、移動の連続性の観点から**面的・一体的なバリアフリー化が可能**となる。

○ 移動等円滑化に係る基本的な方針

- 基本構想の位置づけ、作成の背景、重点整備地区の特性、計画期間等を記載。

○ バリアフリーマップの作成等に関する事項

- 市町村の求めに応じて提供すべき情報の内容等を記載。

◎ 重点整備地区

● 重点整備地区の位置・区域

- 重点整備地区の位置、地区の範囲、地区の境界設定の考え方を記載。

● 生活関連施設・生活関連経路

- 生活関連施設（3以上）、生活関連経路を位置づけ。
- 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化に関する事項を記載。

● 実施すべき特定事業に関する事項

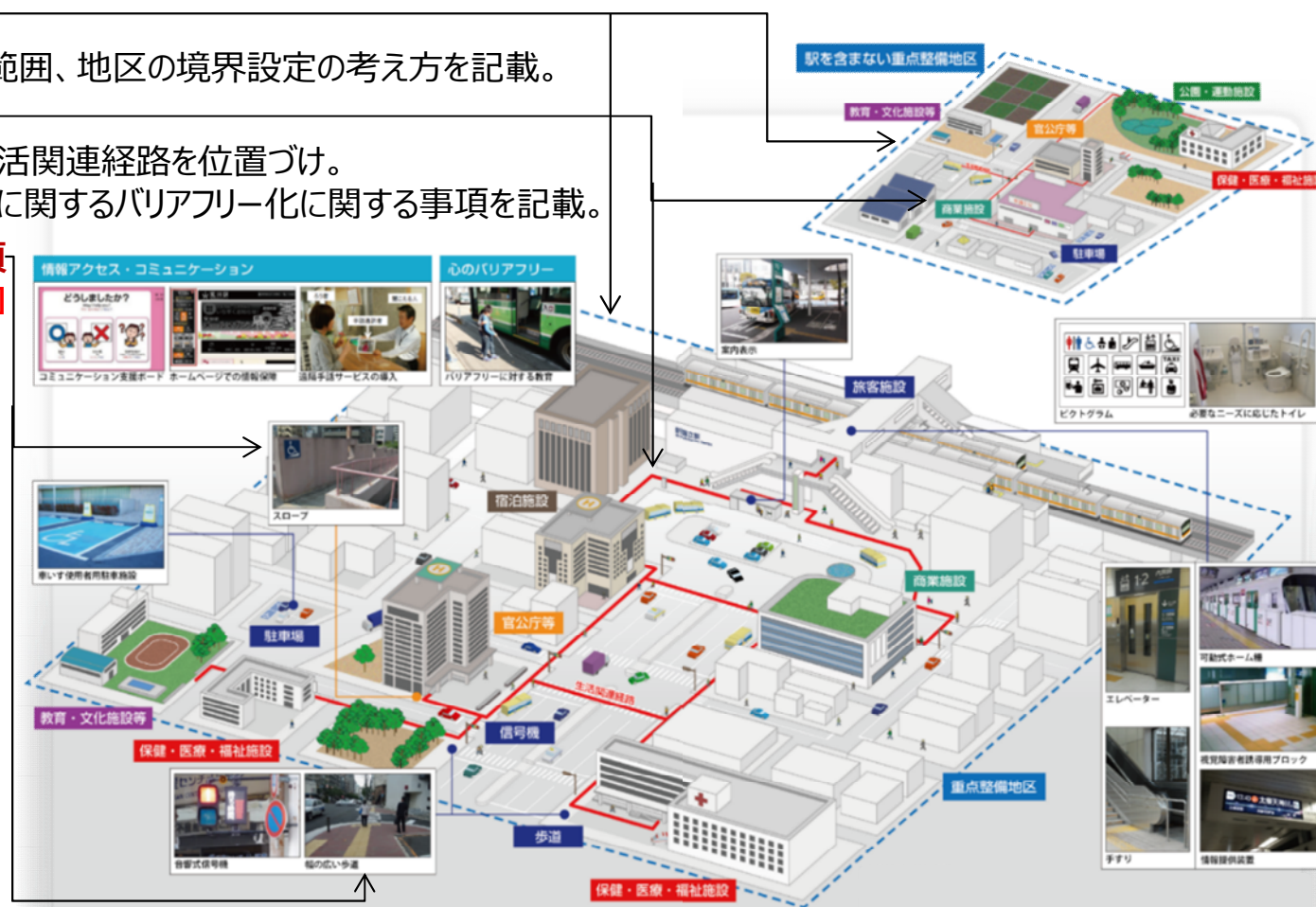
[R2.6.19「教育啓発特定事業」追加]

- 事業内容
 - 対象施設
 - 事業者
 - 整備内容
 - 事業実施時期
- 等を記載。

● 移動等円滑化のために必要な事項

- 重点整備地区におけるバリアフリー化に関する事項を記載。

- ☆ 市街地開発事業との調整
 - ☆ 駐輪施設の整備等の市街地改善
 - ☆ 交通手段の充実
 - ☆ ソフト施策
- 等



○ 当事者のまちづくりへの参加

- 地域住民である高齢者、障害者等の意見反映措置により、**当事者参加による誰もが参加しやすいまちづくりが可能**となる。

○ 既存施設も含めたバリアフリー整備の推進

- 特定事業を設定することにより、**既存施設もバリアフリー整備の義務化の対象となり、バリアフリー化を推進**することが可能となる。

○ 公共施設等適正管理推進事業債（ユニバーサルデザイン事業）の活用

- 基本構想に基づく公共施設等のバリアフリー改修事業等については、一定の要件のもと、**公共施設等適正管理推進事業債におけるユニバーサルデザイン事業の対象**となる。（充当率：90%、交付税措置率：30%（財政力に応じて最大50%まで引上げ））

対象事業

（総務省作成資料より）

- バリアフリー法に基づく公共施設等のバリアフリー改修事業やその他の公共施設等のユニバーサルデザイン化のための改修事業

<バリアフリー改修の例>

- …車いす使用者用トイレ等の整備、出入口の段差解消、エレベーターの整備、視覚障害者用ブロックの整備 等

<その他のユニバーサルデザイン改修の例>

- …授乳室や託児室の整備、多言語による案内を行うための施設の整備、観光施設等における洋式トイレの整備 等

【事業イメージ】



デジタルサイネージの整備
事業費：数十万円～数百万円（1台）



多目的トイレの整備
事業費：400万円程度



出入口の段差解消
事業費：30万円程度

○ 公共交通特定事業計画に係る地方債の特例

- 旅客施設におけるバリアフリー整備を**公共交通特定事業**に位置づけ、国庫補助金の交付対象となる場合に限り、当該事業に助成を行う場合に、地方財政法第5条の規定によらず、**地方債の対象経費とすることができる**。

○ バリアフリーマップ作成等の円滑化

- 基本構想にバリアフリーマップの作成等について明記した場合、各施設の管理者等からバリアフリー化の状況等を報告させることができ、**円滑な情報収集が可能**となる。

対象施設

義務：旅客施設、特定道路

努力義務：特定路外駐車場、特定公園施設、特別特定建築物

情報提供の内容

エレベーターの有無、

障害者用のトイレや駐車施設の有無・数

等

○ 道路、公園等及び鉄道駅のバリアフリー化事業に対する交付金・補助金の重点配分

- 道路事業や市街地整備事業、都市公園・緑地等事業等において**歩行空間の整備や公園施設のユニバーサルデザイン化**を図る場合、基本構想に位置づけられた地区は、社会資本整備総合交付金等の**重点配分の対象**となる。
- 鉄道駅のバリアフリー化の整備**に関する補助制度について、基本構想に位置づけられた鉄道駅の事業は、補助金の**重点配分の対象**となる。

・ 沖縄総合事務局では、高齢者、視覚障がい者、身体障がい者の疑似体験や介助体験などを通じてバリアフリーについての理解を深めてもらうとともに、ボランティアに関する意識を醸成し、誰もが高齢者、視覚障がい者等に対し「お手伝いしましょう」とごく自然に声をかけてサポートできる「心のバリアフリー」を目指し、平成13年度以降バリアフリー教室を開催。



車いす体験



アイマスク体験



高齢者疑似体験



座学

年度	対象者	体験場所	体験種類
H25	多良間村立多良間小学校3・4年生	フェリーたらまゆう	視覚・肢体・高齢者
H25	那覇市立石嶺小学校4年生	沖縄県福祉センター	視覚・肢体・高齢者
H26	なはモビリティウィークイベント参加者	国際通り松尾バス停	視覚・肢体・高齢者
H26	なはモビリティウィークイベント参加者	さいおんスクエア	視覚・肢体・高齢者
H27	宮古島市内の小学生4～6年生等	カママ嶺公園	視覚・肢体・高齢者
H27	なはモビリティウィークイベント参加者	てんぷす館	視覚・肢体・高齢者
H28	なはモビリティウィークイベント参加者	てんぷす館	視覚・肢体・高齢者
H29	商業施設関係者、宮古総合実業高等学校	沖縄県宮古事務所	視覚・肢体・高齢者
H30	渡嘉敷村立渡嘉敷小中学校3～6年生	フェリーとかしき	視覚・肢体・高齢者
R1	那覇バスターミナルに乗り入れるバス事業者の運転者・職員及び障がい者等	那覇バスターミナル	視覚・肢体・高齢者・移動検証
R2	一般旅客定期航路事業者の職員等	フェリー海邦	視覚・肢体・高齢者

- 久米商船(株)の新造船「フェリー海邦」において11月16日に実施。

《概要》

参加者	一般旅客定期航路事業者の職員等(12名)
内容	バリアフリー教室 1. 座学 一般旅客定期航路事業者の職員等を対象とした接遇等に係る講義を実施 2. 実体験 車いす、アイマスク、高齢者疑似体験



【フェリー海邦】



【フェリー海邦でのバリフリ教室の様子】

- ・ マスタープラン策定を後押しするため、沖縄市役所において、沖縄市循環バスを活用したバリアフリー教室を7月29日に開催予定だったが、緊急事態宣言延長につき延期。
- ・ インクルーシブ教育を推進するため、市役所職員だけでなく当事者参加を行う。

《概要》

参加者	沖縄市職員・市役所利用者・当事者等を予定
内容	<p>1. 座学 講師：バリアフリープロモーター親川氏（予定）</p> <p>2. 実体験 車いす、アイマスク、高齢者疑似体験</p> <p>※新型コロナウイルス感染症対策として以下を実施予定</p> <ul style="list-style-type: none">・ 受付時の体温測定及び健康状態申告書提出・ 手指消毒のうえ、マスク着用での受講・ 都度、設備や装着器具等のアルコール消毒



【沖縄市コミュニティバス】

《参考：令和元年度 那覇バスターミナルでのバリアフリー教室の様子》

参加者：バス事業者の職員・障害者

バリアフリー法の一部改正により、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等が新たに規定されたことを踏まえて、バス事業者の職員を対象とした教室を開催。



バリアフリー教室について（参考）

現状のバリアフリー教室

国土交通省では、バリアフリー法第4条第2項の活動の一環として、小中学校の児童・生徒だけでなく幅広い層の国民に対し、高齢者、障害者等の置かれた状況を疑似体験する等の啓発活動及び教育活動を通じ、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、「バリアフリー教室」を実施している。

高齢者、車椅子使用者及び視覚障害者の疑似体験・介助体験及び座学を中心として、地方運輸局等と地方自治体等が連携して各地の小中学校等で実施。



座学（障害者の方からの経験談）



車椅子使用者疑似体験
・介助体験



視覚障害者疑似体験
・介助体験

令和2年5月に成立した改正バリアフリー法において、市町村等による「心のバリアフリー」の取組を推進するため、移動等円滑化基本構想に係る事業の類型として、学校と連携して実施する教育活動や住民への啓発活動の実施に関する事業を「教育啓発特定事業」として新たに追加。

創意工夫のうえバリアフリー教室に加えて頂きたい内容

障害のある者と障害のない者が共に学ぶこと（インクルーシブ教育）も選択肢の一つとして実施出来るように内容の充実を図る。

※令和3年度において、各運輸局1件以上インクルーシブ教育によるバリアフリー教室を実施。国土交通省におけるバリアフリー教室の事例の一つとして、公表する。

- ・ 年1回の沖縄分科会に加え、地域の課題等に応じた取組として、UDタクシー研修会を11月に那覇市にて開催予定。

《概要》

参加者	沖縄本島内タクシー事業者・当事者等を予定
内容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 座学 2. 実技 (車いす利用者の協力のもと、乗降体験) 3. 意見交換



《参考：令和元年度 宮古島市でのUDタクシー講習会》

参加者：ハイタク協会宮古支部所属の経営者、運行管理者、乗務員20名、自立生活センターまんだ、沖縄トヨタ自動車(株)、宮古島市都市計画課、沖縄総合事務局

令和元年11月30日にDPI日本会議が実施した全国一斉UDタクシー乗車運動アンケートにおいて、宮古島市にて乗車拒否が確認されたことを受け、沖縄総合事務局運輸部及びハイタク協会との共催により講習会を開催

【講習会の様子】

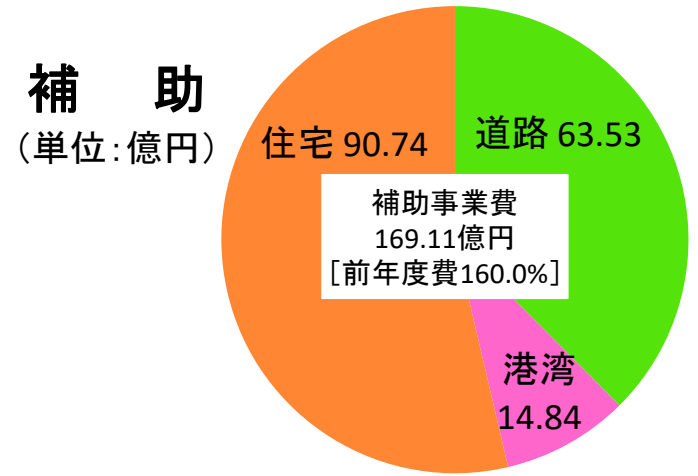
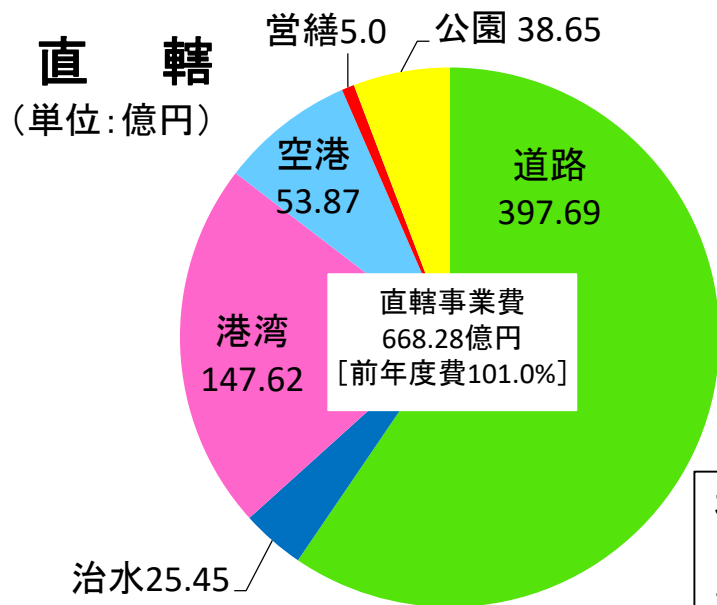
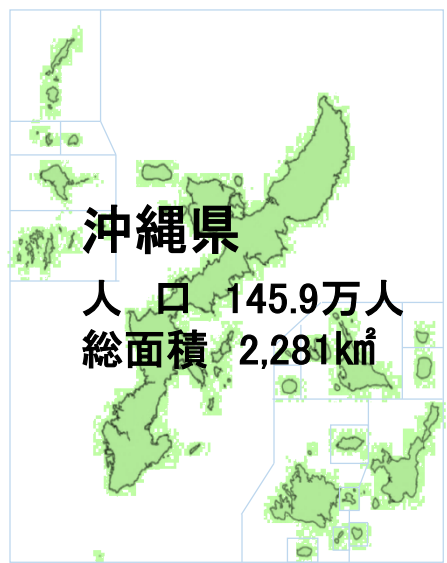
沖縄総合事務局開発建設部の役割について

地域のニーズや課題に応じて、河川や道路、港湾・空港、国営公園、官庁施設などの社会資本の整備、維持管理を行っています。

以下の分野で事業を実施します。



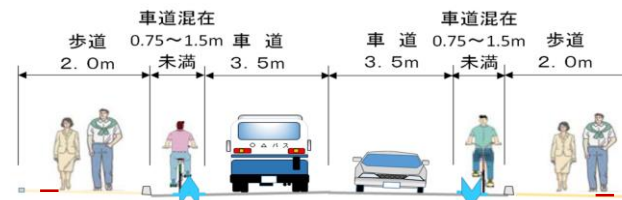
令和3年度予算 当初予算:1141.78億円[前年度費110.1%]



社会資本総合整備事業費
(社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金)
301.49億円[前年度費111.6%]

国道58号名護市羽地中学校前バス停付近 [R58羽地地区交通安全対策 R2.9完成]

- 名護市羽地地区における事故対策や自転車通行空間の整備に併せて、**歩道のバリアフリー化を実施。**
- 歩道構造を**セミフラット構造**とし、歩道面に生じる勾配や乗入れ部等の段差を小さくすることで、平坦性を確保。
- 視覚障害者誘導ブロック**を設置し、誘導動線を確保。



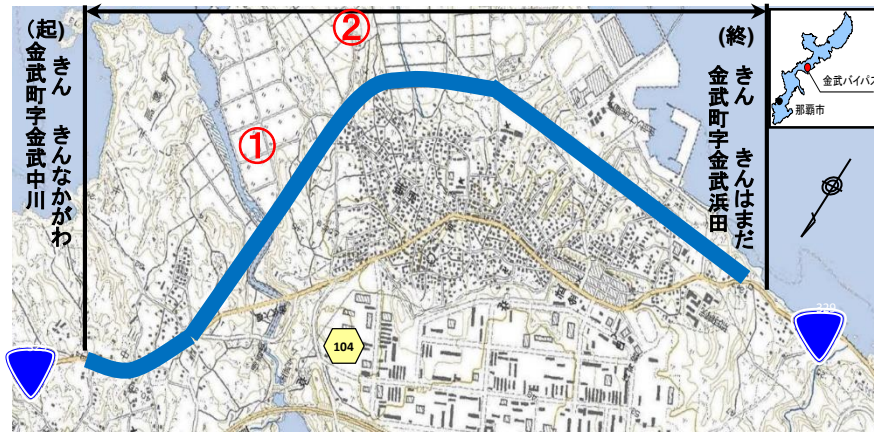
道路のバリアフリー取り組み事例

一般国道 329 号 金武バイパス

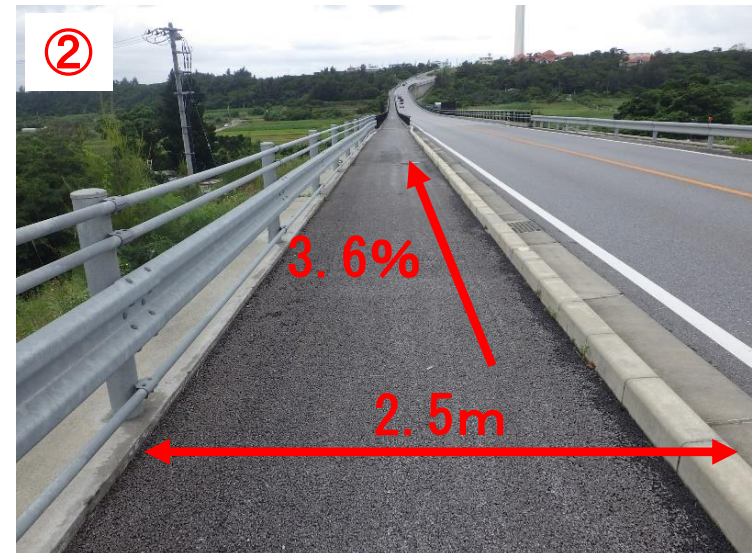
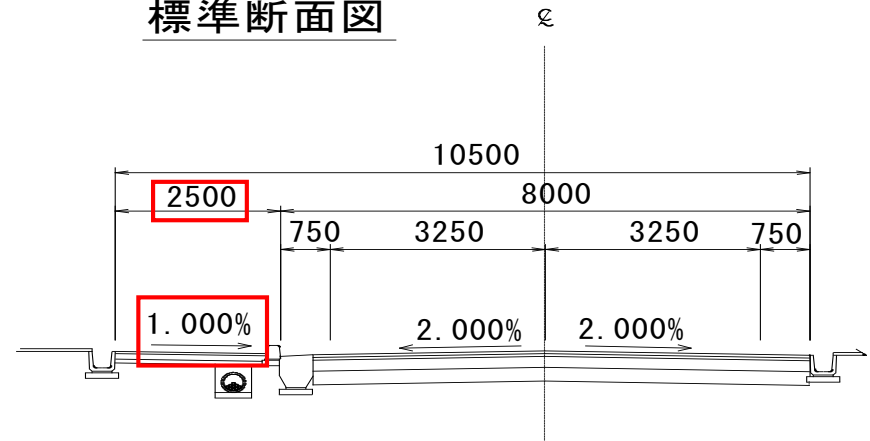
金武バイパスは、金武市街地の交通安全の確保と交通渋滞の緩和、幹線道路としての機能向上を目的とする道路であり平成31年3月30日に全線2車線開通を行っているが、バリアフリー化に対応した歩道幅員、勾配を確保した。

【位置図】

金武バイパス 延長5.6km(2車線)

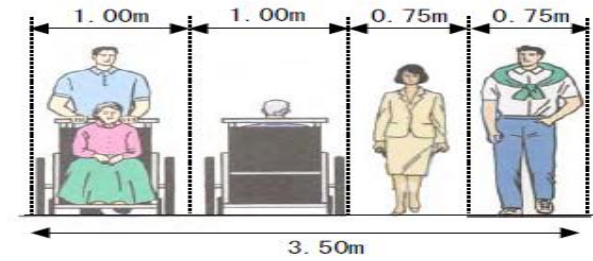


標準断面図

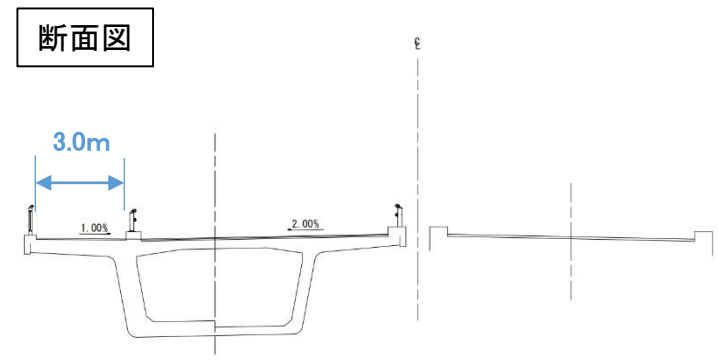
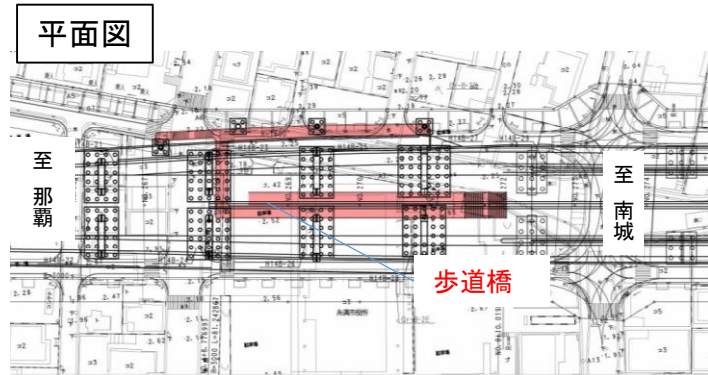


道路のバリアフリー取り組み事例 (国道331号糸満道路)

糸満道路は沖縄西海岸道路の一部を構成する道路として、国道331号の交通渋滞緩和、那覇港・那覇空港へのアクセス向上による物流支援、更には南部地域に点在する観光施設へのアクセス向上による周遊観光を支援し、南部地域の発展に寄与する道路であり、平成29年3月4日に全線4車線開通を行っているが、バリアフリー化に対応した歩道幅員、勾配、視覚障害者誘導ブロックを設置した。

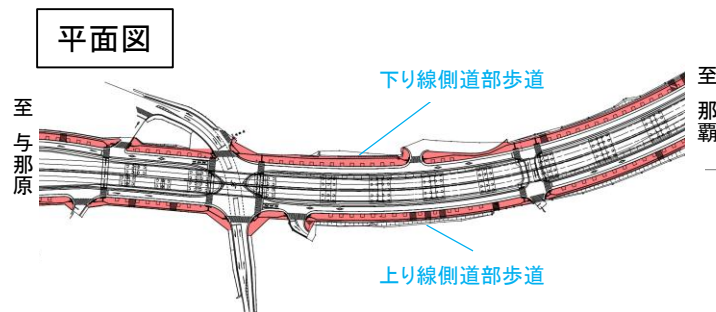
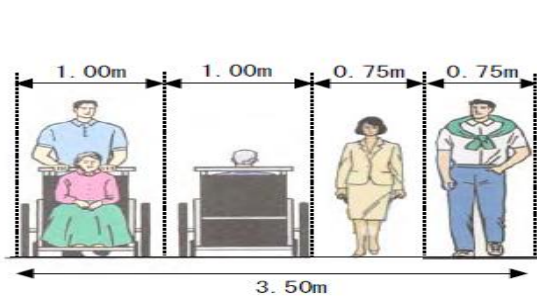
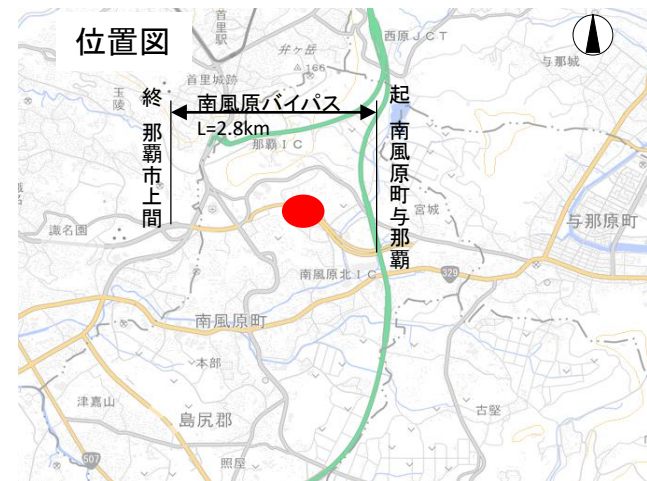


・安全かつ円滑な交通を確保するため、歩道幅員を3.5mとし、視覚障害者誘導用ブロックを適切に配置。



・車いす使用者等の通行に配慮し、歩道斜路の縦断勾配を5%以下とした。また、視覚障害者誘導用ブロックを適切に配置。

一般国道329号の南風原町から那覇市間の交通混雑の緩和を図るとともに、那覇空港自動車道、那覇東バイパス、与那原バイパス、都計道真地・久茂地線と一体となった幹線道路網の形成を目的とする道路であり、平成31年3月21日に側道部の開通を行っているが、バリアフリー化に対応した歩道幅員、視覚障害者誘導ブロックを設置した。



断面図

下り線歩道

4.0m

上り線歩道

4.0m

・安全かつ円滑な交通を確保するため、歩道幅員を4.0mとし、視覚障害者誘導用ブロックを適切に配置。

国営公園のバリアフリー取組事例 国営沖縄記念公園（海洋博覧会地区）

○海洋博公園では園内施設等を網羅したバリアフリーマップを作成し、全てのお客様が快適にお過ごしいただけるよう努めている。

海洋博公園バリアフリーマップ

- エレベーター
- エスカレーター
- 電気遊覧車停留所
- 案内所
- 救護室
- 授乳室
- トイレ
- 身障者用トイレ
- オストメイト対応
- 車イス貸出
- 身障者駐車場
- バリアフリー通路(スロープ)
- ベビーカー貸出
- おすすめバリアフリールート
- バリアフリールート



歩行困難な方や車いすの方
園内各所への移動にお困りの際は、バトロールカーによる送迎が可能です。
(ご利用可能時間9:00~17:00)
海洋博公園管理センター(☎0980-48-2741)へご連絡ください。
(お時間を頂く場合がございます。予めご了承下さい。)



優先駐車場の確保



タブレットを用いた多言語案内



スロープの設置と各施設への送迎



ベビーカーと車椅子(電動あり)の貸出



海洋文化館へ向かうEVの設置

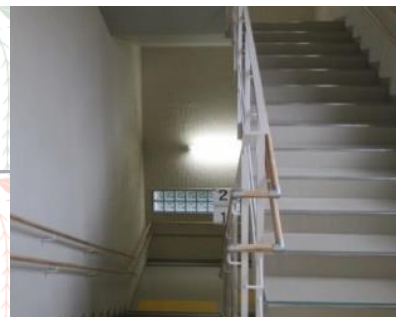
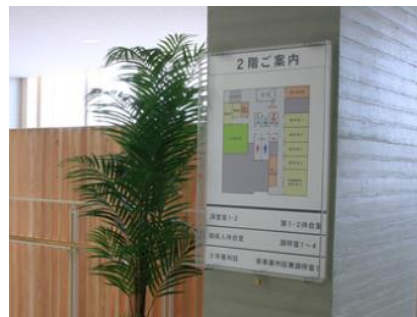


多目的トイレ(写真はオストメイト対応)の設置



授乳室の設置

那覇地方裁判所石垣支部・那覇家庭裁判所石垣支部・石垣簡易裁判所



案内板

大きくわかりやすい平易な文字、記号、図等で表記し、色彩は地色と対比効果があるものとした
玄関のエレベーター付近をはじめ、各室前にはピクトサインを設置

階段

一般利用者階段には2段手すりを設置

所在地：沖縄県石垣市登野城55-2

構造・規模：鉄筋コンクリート造3階建

建築面積：722㎡

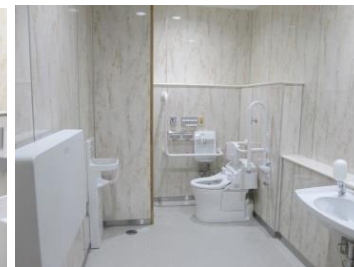
延床面積：1,993㎡

玄関

敷地入口から建物内部に連続して視覚障害者用誘導ブロックを設置



1F



3F

多目的トイレ

1階はオストメイト対応とし、大人も使用可能な折りたたみベットを設置
2階と3階でトイレ内のレイアウトを変え、左右で身体機能に制限のある方の対応を考慮



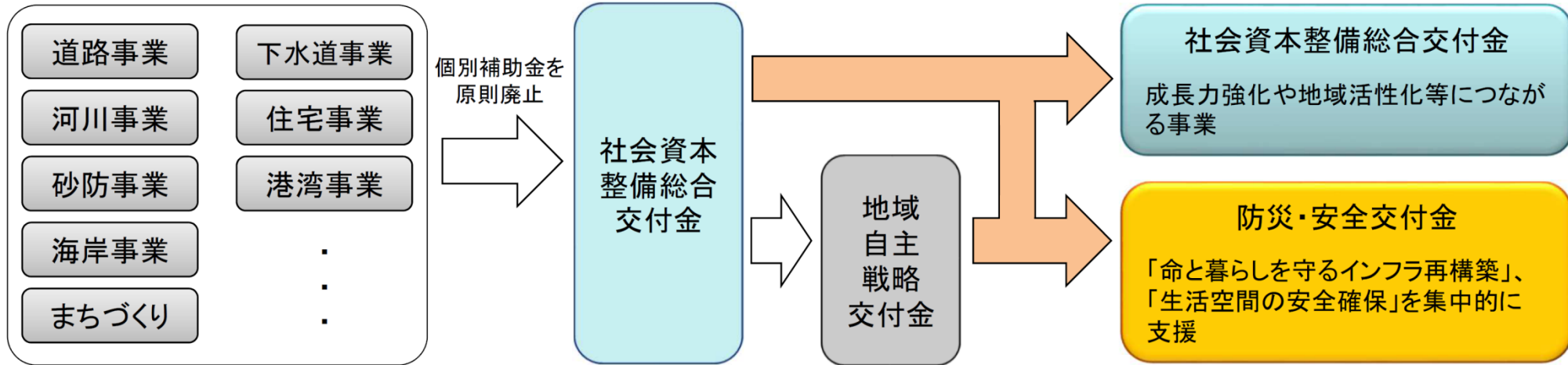
授乳室

乳幼児を連れた利用者等を考慮し、授乳室を設置

概要

- ◇ 社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設
- ◇ 防災・安全交付金は、地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策や、事前防災・減災対策の取組み、地域における総合的な生活空間の安全確保の取組みを集中的に支援するため、平成24年度補正予算において創設

<従来の補助金>



両交付金の特長（個別補助金との違い）

- ◇ これまで事業毎に行ってきた関係事務を一本化・統一化
- ◇ 計画の事業範囲内であれば、地方公共団体が国費を自由に充当可能
- ◇ 基幹となる社会資本整備事業の効果を一層高める事業についても、創意工夫を生かして実施可能²²

社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金の対象事業

住宅・社会資本の整備



効果促進事業



整備計画に掲げる
政策目標の達成
(成果指標で事後評価)

住宅・社会資本の整備

基幹事業(社会資本整備総合交付金)

- 道路 ○港湾 ○河川 ○砂防
- 下水道 ○海岸 ○広域連携 ○都市公園
- 市街地 ○住宅 ○住環境整備 等

関連社会資本整備事業

基幹事業に関連する

- 各種
「社会資本整備事業」
(社会資本整備重点計画法)

- 「公的賃貸住宅の整備」

効果促進事業

- 計画の目標実現のため基幹事業と一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務

- 全体事業費の2割目途

(社会資本整備総合交付金の例)

- ・アーケードモールの設置・撤去
- ・観光案内情報板の整備
- ・社会実験(レンタサイクル、自転車乗り捨てシステム…)
- ・計画検討(無電柱化、観光振興…)

(防災・安全交付金の例)

- ・ハザードマップの作成・活用
- ・防災教育、水防訓練、防災訓練、避難訓練の実施
- ・防犯灯、防犯カメラの整備 等

例)ハザードマップ作成・活用



例)水防訓練の実施



基幹事業(防災・安全交付金)

○防災・減災、安全に資する社会資本整備事業

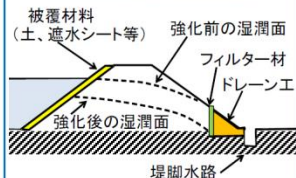
・インフラ老朽化対策

例)橋梁・トンネルの補修



・事前防災・減災対策

例)河川堤防の緊急対策



・生活空間の安全確保

例)通学路の交通安全対策



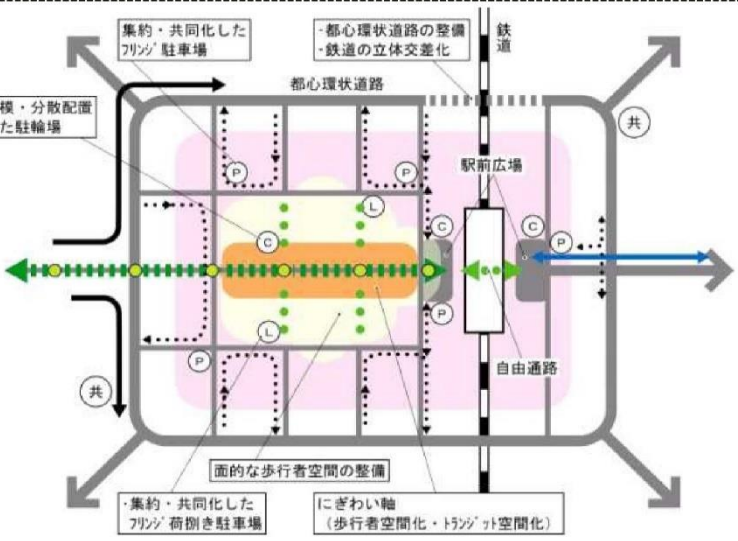
例)電線類地中化



バリアフリー化の支援制度①（社会資本総合整備事業）

事業名：都市・地域交通戦略推進事業

支援策の概要		都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立し、もって公共の福祉に寄与することを目的として、 <u>自由通路、駐車場、バリアフリー交通施設等の公共的空間等の整備</u> に対して支援を行う。
支援策の内容	対象者	地方公共団体等
	対象事業	1) 整備計画の作成に関する事業 2) 公共的空間等の整備に関する事業（公共的空間の整備、駐車場の整備、 <u>バリアフリー交通施設の整備</u> 等） 3) 公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される事業（都市情報提供システムの整備等）
	対象地域	都市・地域総合交通戦略を策定している又は策定することが確実と見込まれる区域、 <u>バリアフリー法に規定する基本構想において定められている又は定められることが確実と見込まれる区域</u> 等
	交付率	1 / 3 以内（立地適正化計画に位置づけられた事業等は 1 / 2 以内）
	その他	—
問い合わせ先		国土交通省 都市局 街路交通施設課 T E L 03-5253-8111（内線32-835） F A X 03-5253-1592

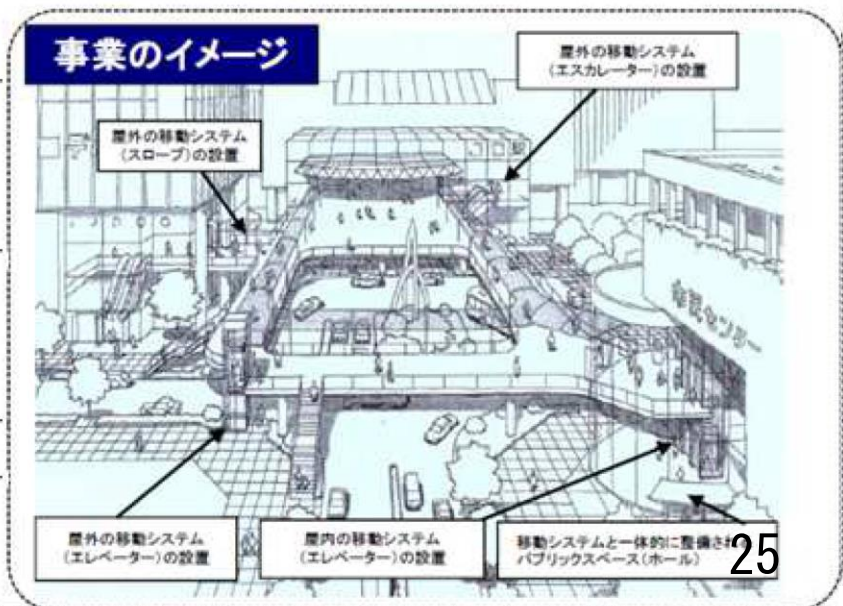


事業のイメージ・整備事例



事業名: バリアフリー環境整備促進事業

支援策の概要		<u>バリアフリー法に基づく基本構想等の策定及び基本構想等に従って行われる移動システム等(動く通路、スロープ、エレベーター等)の整備並びに認定特定建築物等への移動システム等の整備に対し、助成を行う。</u>
支援策の内容	対象者	地方自治体、民間事業者、協議会
	対象事業	<p>1) 移動システム等整備事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本構想等の策定 屋外の移動システム整備(スロープ、エレベーター等) 建築物の新築、改修に伴う一定の屋内の移動システム整備(市街地空間における移動ネットワークを形成するものに限る。) 移動システムと一体的に整備されるパブリックスペース(広場、空地、アトリウム、ホール、ラウンジ、トイレ等) 等 <p>2) 認定特定建築物等整備事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 屋外の移動システム整備(建築物敷地内の平面経路に限る。) 屋内の一定の移動システム整備(商業用以外の特別特定建築物の用途に至る経路に係るもの。) 移動システムと一体的に整備されるパブリックスペース 等
	対象地域	<ul style="list-style-type: none"> 三大都市圏の既成市街地等 人口5万人以上の市 一定の要件を満たす中心市街地 等
	交付率	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体または協議会等が施行者の場合 国:1/3、地方:2/3 民間事業者が施行者の場合 国:1/3、地方:1/3、民間:1/3
	その他	—
本省担当部局		国土交通省 住宅局 市街地建築課 TEL 03-5253-8111(内39-654) FAX 03-5253-1631



■社会資本整備総合整備計画の制度全般

内閣府沖縄総合事務局 建設行政課

■バリアフリー支援事業に関する事前の相談等

(都市・地域交通戦略推進事業、バリアフリー環境整備促進事業)

内閣府 沖縄総合事務局 建設産業・地方整備課

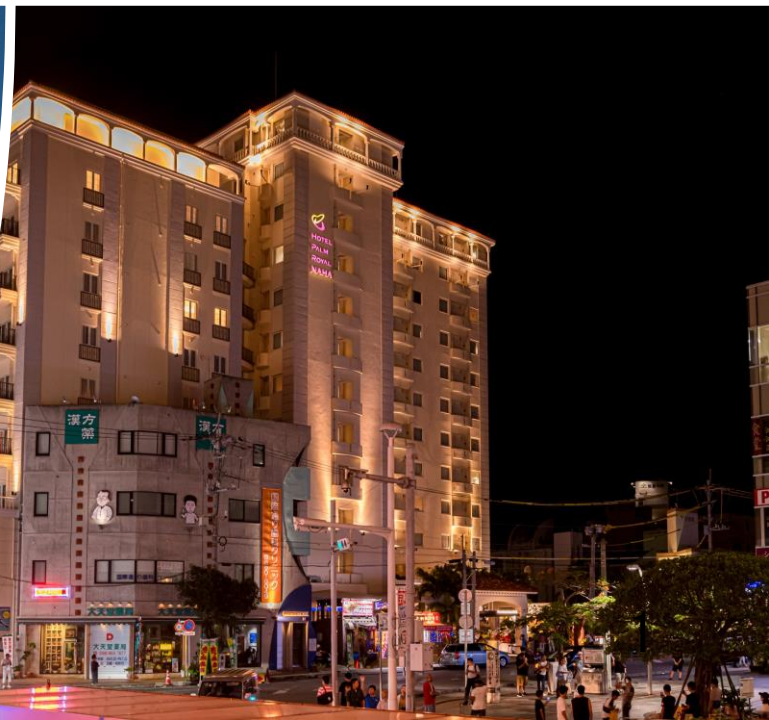
■電話番号

内閣府 沖縄総合事務局 098-866-0031

【移動等円滑化評価会議沖縄分科会】

株式会社パームロイヤル
代表取締役総支配人
高倉直久

～全ての人に優しいダイバーシ
ティーアイランドOKINAWAを目指し
たホテルをめざして～



会社概要

株式会社パームロイヤル

代表者 高倉幸一 高倉直久

【事業内容】

ホテル事業:ホテルパームロイヤルNAHA国際通り
170室

太陽光発電所事業:メガソーラー発電所 1650KW

駐車場事業:駐車場の管理運営



社名・役職

株式会社パームロイヤル

代表取締役総支配人施設名:ホテルパームロイヤルNAHA

高倉直久(たかくらなおひさ)昭和54年11月25日 40歳

★経歴または会社概要★

沖縄県立首里高等学校卒業、亜細亜大学卒業 UCLA extension

★社外公務団体★ 2019年度

(一財)沖縄観光コンベンションビューロー バリアフリーワーキング(LGBT対応含む)委員会 委員長

(一社)沖縄県ホテル協会 観光人材育成委員会 委員長 兼 理事

(一社)沖縄観光の未来を考える会 副会長

沖縄県ホテル旅館生活衛生同業組合 理事

(一社)ピンクドット沖縄 理事長

(一社)外国人・日系人サポートセンター 理事

在那覇クロアチア名誉領事館 事務局長

(一社)アレルギー対応サポートデスク 理事

(一社)宿泊施設関連協会 沖縄支部 副支部長

国際通り通り会連合会 ホテル部会 副部会長





バリアフリー化推進に力を入れるようになったきっかけ

- 2013年にゲイを公表している知人より紹介を受け、LGBTのイベントが向かいの広場にてLGBTの啓発活動に協賛したことがきっかけで心のバリアフリーを推進していくことになった。

2014年

- ホテル旅館として全国初であるLGBTフレンドリー宣言をおこない館内外にレインボーフラッグを設置。来館するお客様へ周知活動を開始



バリアフリー化推進に関わる施策

① 九州・沖縄初のジェンダーフリートイレの設置

2016年 九州・沖縄地区初のLGBTの方々に配慮したジェンダーフリートイレを設置
元々ハンディキャップ専用のトイレをLGBTの方にも使用しやすいように改修。

ピクトグラムにも男性・女性で分けない抽象的なデザインを当事者であるデザイナーに依頼をし抽象的なピクトグラムを設置した。



多目的トイレ LGBT配慮

那覇市のホテルパームロイヤルNaha A（高倉直久総支配人）がこのほど、1階の多目的トイレを改修し、レスピアン、ゲイ、バイセクシユアル、トランスジェンダーなどの性的少数者（LGBT）でも使いやすいようにした。写真。ドアには、男性用か女性用かを示す絵文字（ピクトグラム）の代わりに、緑色を基調にした抽象的なデザインを採用。県内ホテルや観光施設で初の取り組み。

ホテルパームロイヤルが改修

体の性とは違う性で生きるトランスジェンダーの人々は男女共用のトイレを探すのに苦労しており、トイレを長時間我慢してぼつこう炎になるケースもあるという。一方で、「ジェンダーフリー」と書かれたトイレに入るのも周りの目が気になるがち。高倉総支配人はこれらの当事者の声を踏まえ、抽象的なピクトグラムにとどめた。さらに、おむつ交換ができるベビーベッドや便器回りの手すりを併設することで「多目的トイレ」と位置付け、利用しやすい工夫した。

ホテルパームロイヤルNahaは、性的少数者も楽しめる観光旅行の普及を目指す「国際ゲイ&レスピアン旅行協会」（IGLTA）に加盟するLGBTフレンドリーのホテル。フレンドリーホテルは全国に計42施設あるが、LGBTに配慮した多目的トイレは例がないという。高倉総支配人は「いろいろな方をお迎えする配慮がもっと広がるとうれしい」と話している。



バリアフリー化推進に関わる施策②-1

同性パートナーハネムーンプランの実施

ハネムーンでご来館されるお客様にお部屋のアップグレードをホテル側からのサプライズプレゼントでサービスを展開していたが、同性パートナーにも適用したハネムーンサービスを拡充した。

那覇市が2016年7月より同性パートナーシップ登録制度を開始し、市の施策を後押しする心のバリアフリーに貢献した。



バリアフリー化推進に関わる施策③

定期的なLGBTQマナー研修の実施

定期的にLGBTQマナー講習を実施し、外部講師の招聘や弊社代表である高倉がマナー講師を担当している。

働く職員にも当事者がいる為、職場内でのバリアを取り除くこともふまえ継続的に研修を実施している。

新規採用者に当事者がいる場合は事前にヒアリングを行い総支配人が相談窓口となり働きやすい職場環境に努めている。

結果として、当事者、非当事者関わらず快適に過ごしていただけるとのお褒めの言葉や励ましの言葉を頂戴しており職員のモチベーション向上にもつながっている。



バリアフリー化推進に関わる施策④ー1

日本初のLGBTアライチャーターフライト の提案実施

JAL本社の人財本部担当者にピンクドット沖縄のイベントに合わせたLGBTアライチャーターフライトの提案。

色々なハードルを乗り越えて日本初のLGBT支援チャーターを実現。LGBT当事者をはじめ関係者、イベント参加者多数ご宿泊頂き、LGBT啓蒙活動及び施設の心のバリアフリー対応に触れて頂き快適な滞在を提供した。



バリアフリー化推進に 関わる施策④-2

日本初LGBTアライチャーターフライト の提案実施

LGBTアライチャーターフライトの取組みは
全国放送でも流れ心のバリアフリー化を
目指す当ホテルをはじめ沖縄県にとても反響
の大きな企画であった。

企画発案・実施に関わらせて頂き、ホテル
として今後も様々なバリアを取り除く企画を
実地していきたいと考えている。



バリアフリー化推進に関わる施策⑤

全国初！！夜間営業中における障がい者、外国人を中心とした夜間消防訓練を実施

逃げるバリアフリーとして、那覇消防・バリアフリーネットワーク会議と共催で実施。ホテル従業員や関係者を含め約130名の人に参加した。

※夜間では日中と比べ人員が少なく万一の火災時に迅速な対応を要求されることから、障がいをお持ちの方や言葉の通じない外国人、怪我をした方などの避難誘導にどれだけの時間がかかるのかの実証実験も兼ねて実施した。

この夜間での取り組みは世界でも事例がないとのこと。



障がい者ら対象 夜間の避難訓練

那覇のホテル

外国人観光客や視覚、聴覚などに障がいがある人を含めた夜間の避難訓練「逃げるバリアフリー」が27日、那覇市のホテルパームロイヤルNAHAであった。ホテル従業員や消防など130人が参加したII写真。NPO法人バリアフリーネットワーク会議が企画した訓練で、外国人や障がい者を対象とする夜間の避難訓練は県内初という。

同会議の小濱哲会長は「来県する観光客が伸びているし、外国人や障がい者も増えている。受け入れるホテル側として、非常時に



他の客室にもノックして「大丈夫ですか。火災発生です。避難します」と声掛け。外国人客には事前に用意した英、中、韓国語のボードで火事を知らせた。

高倉直久総支配人は「実践的な訓練を通して非常時にしっかり対応できるように取り組みを準備したい」と話した。

◆ペースメーカー不具合で回





バリアフリー化推進に関わる施策⑥

フロントやクリーンスタッフへのバリアフリー及び 防災研修



日中一番客室の身近にいるクリーンスタッフへバリアフリー及び
防災研修を実施。

万一の火災やその他災害が起こった場合の避難誘導を迅速に行
うため、障がいをお持ちの方が宿泊されている場合にその情報を
共有し、災害の際逃げ遅れがないよう施設管理課長や総支配人
のレクチャーを実施している。



バリアフリー化推進に関わる施策⑦

一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー
バリアフリーワーキング委員会委員長として県に対し提言書
を提出

2018年、2019年 約200団体の会員数である(一財)沖縄観光コンベンションビューローよりバリアフリーワーキング委員会委員長にパームロイヤルが委嘱され総支配人が当委員会の委員長に就任。

多様化するバリアフリー対応としてバリアフリー設備の拡充、食物アレルギー対応施設の拡充、LGBTQへの支援・啓蒙、ハラール食対応(礼拝所等の設備含む)

※県はH19に全国に先駆け観光バリアフリー宣言を行った。誰もが楽しめる優しい観光地を推進

多様性を尊重するダイバーシティアイランドとしての提言をまとめ県知事に観光提言書として提出し、多様化するバリアフリー化推進に向けて尽力した。



バリアフリー化推進に関わる施策⑦-2

旅の大きなバリアである食物アレルギー対応に向けての取り組み

パームロイヤルは一般社団法人アレルギー対応沖縄サポートデスクのメンバーであり、総支配人が理事を務めている。

同じく沖縄県ホテル協会の理事の立場で旅の食事に対してのバリアを取り除くべく、サポートデスクに対しアレルギー対応研修事業の一部をホテル協会で予算化(事業として研修委託)し沖縄県内の施設にアレルギー対応食並びに食物アレルギーに関する啓蒙普及に尽力した。



アレルギー対応食補助 提供ホテル・施設支援

沖縄ツーリスト(OTS)、那覇市・東良和会長)に協力するホテルや観光施設でつくる「沖縄ツーリスト協定機関連盟(通称・OTSパートナーズ)」からアレルギー対応メニューの説明を受けるOTSパートナーズネットワークの久保田徹会長(左から2人目)ら。26日、那覇市のパシフィックホテル沖縄

「2020年までに、沖縄をアジアにおけるアレルギー対応の先進地にする」との目標に向け、同年までに県内の約60施設でアレルギー対応食を提供できるようにする。現在は、多くの施設が客の要望を受けてその都度メニューを工夫している。食材はもろみ調味料の原料まで確認する必要があるため、試行錯誤が続いている。定番メニューとして確立させている施設は10カ所にとどまるとい

OTSパートナーズネットワークは①アレルギーについての基礎知識の講習②そば殻の入った枕を置かないなどの

客室面の指導③アレルギーの原因食材の混入を抑えるための調理場の指導④食事を提供する際の食材表示の徹底⑤アレルギー対応食の開発支援⑥企業などをつくる「アレルギー対応沖縄サポートデスク」が提供する。施設ごとに個性のあるアレルギー対応食が定番化されれば、利用者は事前にメニューを確認し、安心して沖縄観光を楽しめる。旅行社がアレルギー対応ツアーを商品化しやすい利点もあるという。

その他民間・自治体における市民の評価等

・2020年

『内閣府沖縄総合事務局バリアフリー化推進功労者表彰』

『第23回 人に優しい地域の宿作り賞 楽天トラベル賞』

全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会主催 厚生労働大臣賞に次ぐ上位の賞受賞 全ての人に優しい配慮がなされた

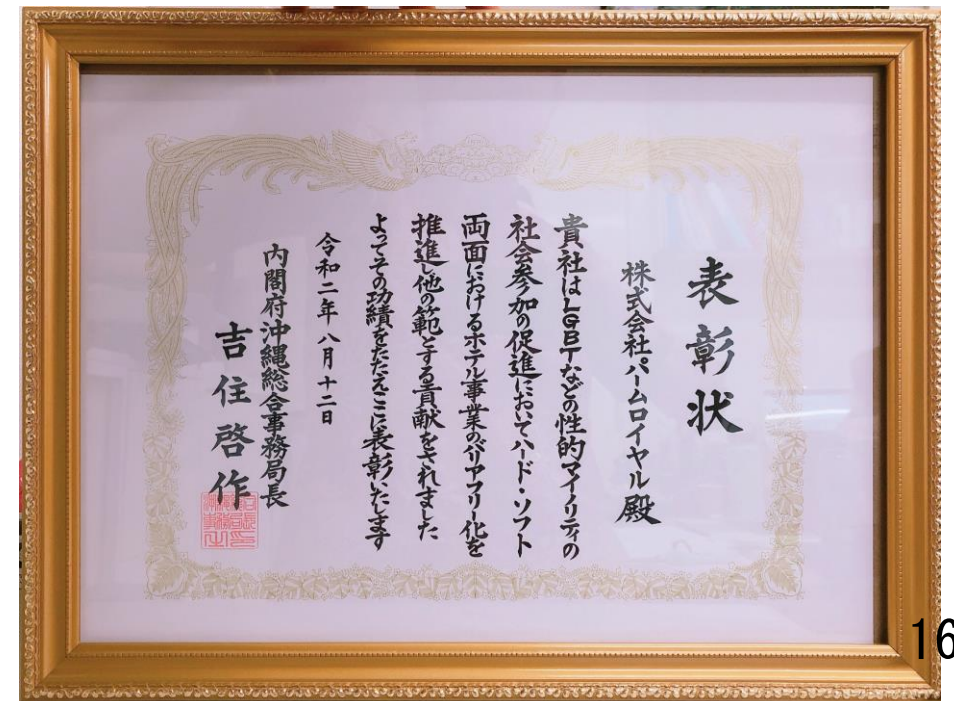
・2021年

『国土交通省バリアフリー化推進功労者表彰』

・2016年、17年、18年、20年 『Work With Pride』 ゴールド賞
企業等の枠組みを超えてLGBTが働きやすい職場づくりを目指す5つの指標最高賞授賞 16年度ではホテル旅館初の授賞

・2017年、18年、20年 『Expedia LOVES BY GUEST 世界Top 100』ユーザーが選ぶベストホテルアワードLGBTフレンドリーホテル部門受賞 アジア地区で4施設のみ

・2018年～現在 『トリップアドバイザー那覇のホテル口コミNo1』人に優しいホテルとしての評価を受け世界最大の口コミサイトランキング1位を2年以上維持している。



work with Pride



LGBT部門で表彰

カフーリゾート パームロイヤル 世界トップ100

世界最大級のオンライン旅行会社「エクスベディア」(米国)が運営するホテル予約サイト「ホテルズ・ドットコム」の「ユーザーが選ぶベストホテルアワード2017」の表彰式が6月29日、那覇市内であった。LGBT(性的少数者)部門で、恩納村のカフーリゾートフチャクコンド・ホテル(田中正男社長)と那覇市のホテルパームロイヤルNaha(高倉直久総支配人)が世界トップ100に県内から初めて選ばれた。同部門へのランキングは、アジア太平



洋地域で4施設のみ。田中社長は「全国的に先駆けて受賞できた。LGBTを



4.5 とても良い
638件の口コミ

- 1位：那覇市のホテル129件中
- 価格
- 立地
- 清潔感
- サービス

Certificate of Excellence (エクセレンス認証)

国際通りの真ん中、駅近のベストロケーションです。2019夏に国際通り初屋外ウォールスループール&バーオープン！2018年10月にオープンしたばかりの大浴場や…



社会変革企業としての ダイバーシティアイランドOKINAWA構想

パームロイヤルの指針

老若男女、LGBTQ、身体障害者、食物アレルギー等、全ての人に対応できる優しい島を目指します。
 全ての人自分らしく生きやすい社会づくりを目指します。
 今後も全ての人に優しいバリアフリー化を推進して参ります。

日本
 「沖縄でLGBTの啓発イベントをするけど協賛してくれないか。2013年、ホテル「パームロイヤルNaha」（那覇市）の高倉直久総支配人は知人から声をかけられた。会場はホテルの向かいで、国際通りに面した露天広場。当時はLGBTの詳しい知識を持っていなかったが、この誘いが普及活動に繋がる

興す パーソン

「沖縄でLGBTの啓発イベントをするけど協賛してくれないか。2013年、ホテル「パームロイヤルNaha」（那覇市）の高倉直久総支配人は知人から声をかけられた。会場はホテルの向かいで、国際通りに面した露天広場。当時はLGBTの詳しい知識を持っていなかったが、この誘いが普及活動に繋がる

しい島は、国際観光都市を目指す上でも重要だと訴える。大手航空会社のマイルはLGBTのパートナー同士でも共有できる。JALグループは16年に始めたが、対象拡大を訴えたのが高倉さんだ。同グループの日本トランスオーシャン航空（那覇市）の幹部研修で提案し、実現したという。性的少数者が訪れやすくなる取り組みは自身のホテルでも進めた。ロビーなど共用フロアには男女とも使える「ジェンダーフリー」トイレを設けるなどした。現在、宿泊客の2割弱がLGBTだ。今年3月、活動の幅を

ピンクトット活動拡充へ
 社団法人化 当事者と連携深める



「一般社団法人化を報告するピンクトット沖縄の（左から）南定 四郎 名誉顧問、高倉直久 代表理事、田中正男 副代表理事—24日、県庁記者クラブ

を設立した。高倉直久代表理事らが24日、県庁記者クラブで会見し「無知が故に当事者が暮らしづらい現状はまだある。行動を示し、幸の人が自分らしく生きやすい社会にしたい」と抱負を語った。

一般社団法人「ピンクトット沖縄」として3月24日付で承認を受けた。これまでイベントなどに実行委員会を組織して活動していたが、新たに、①結婚の教育・仕事②公的サービス③社会障④観光・経済⑤の4つの分野で活動指針掲げ、年間を通じた活動の拡充を図る。LGBTの当事者団体との情報共有など連携を深めたい考えだ。同団体は、2013年から

パームロイヤル 1000万円託



首里城再建に向け「パームロイヤル」の高倉直久代表理事と高倉支配人は14日、那覇に城間幹子市長を訪問し、付金1千万円を託し、社は次年度も1千万円の復元の取り組みを「いきたい」と感謝し

城間幹子市長（右から）に寄付を贈ったパームロイヤルの高倉直久代表理事（左）と高倉支配人は3人目。14日、那覇市

沖縄でLGBT啓発活動







ご清聴頂きありがとうございました。引き続きすべての人に優しいダイバーシティアイランド沖縄実現に向けて尽力したいと思います

空港調査報告書

2021年3月

中央大学研究開発機構

一般社団法人全国空港ビル事業者協会

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

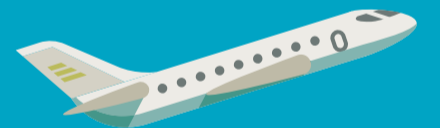
八千代エンジニアリング株式会社

〒112-8551 東京都文京区春日1-13-27

中央大学研究開発機構 31223

<http://www.akiyama-lab.com>

この冊子の文字は、全てユニバーサルデザインフォントを使用しています。



空港のユニバーサルデザイン

誰もが使いやすい空港をめざして

2021年3月



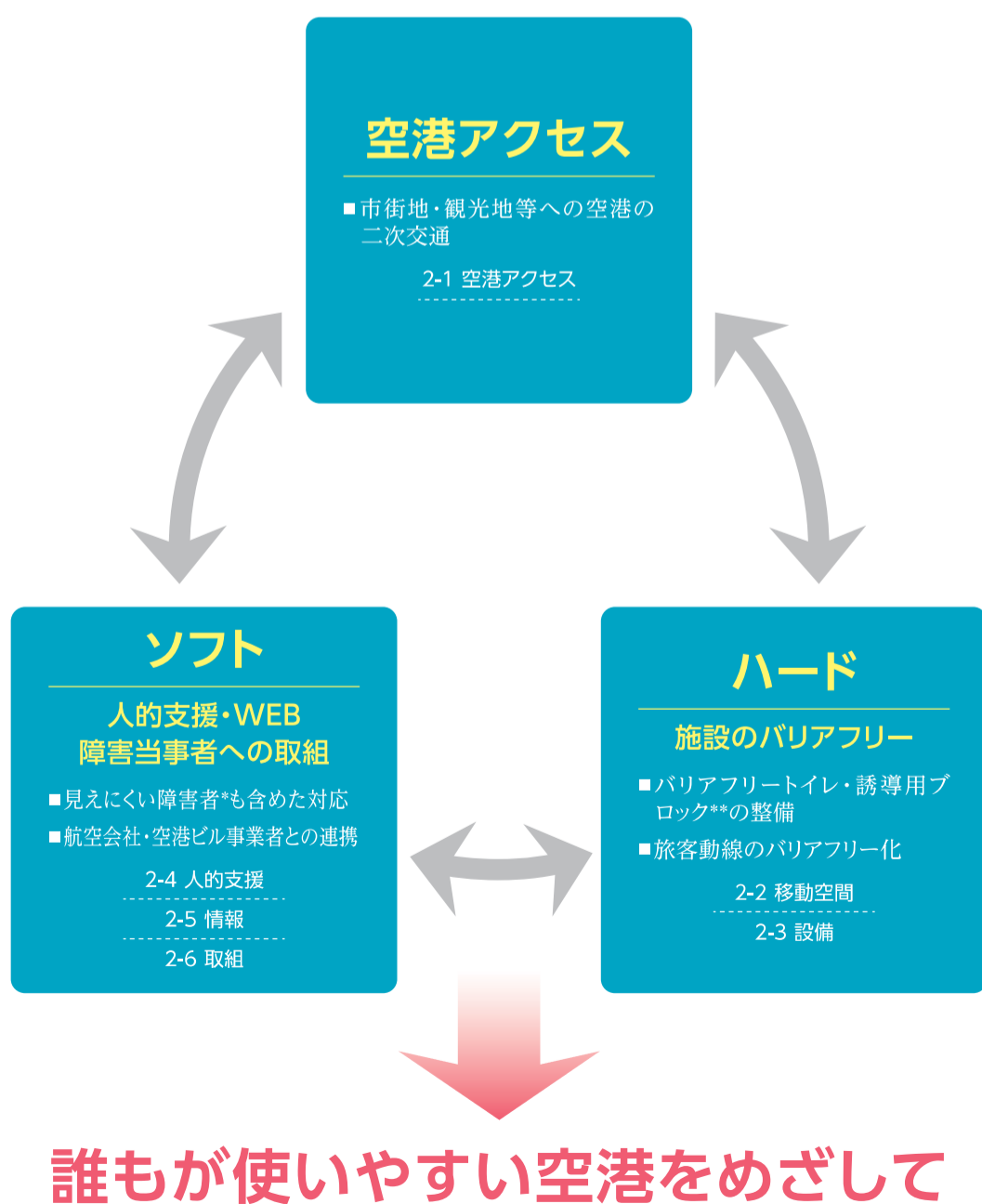
中央大学研究開発機構
一般社団法人全国空港ビル事業者協会
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
八千代エンジニアリング株式会社



ご挨拶

2006年のバリアフリー法(高齢者、障害者等の円滑化の促進に関する法律)の施行から15年が経過し、旅客施設のハード整備は一定の進捗がありました。一方で、2018年にバリアフリー法が改正され、2019年度から交通事業者(概ね1日あたりの利用者が3,000人以上)は、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制度が創設されました。空港ビル事業者は、空港のユニバーサルデザイン(障害の有無、年齢、性別、人種などにかかわらず、だれでもが利用しやすい空港)の実態について把握する必要がでてきました。このような情勢をふまえ、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、2019年から空港におけるユニバーサルデザイン診断に参加しています。当財団は、バリアフリー施設の整備の推進や高齢者や障害のある方々が安全かつ快適な移動できる交通システムの実現のため、ハード、ソフト両面から交通バリアフリー化の推進を図ってまいりました。今年度以降も空港におけるユニバーサルデザイン診断に参加し、バリアフリーへの理解促進を図っていければと思います。

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 理事長 大久保 仁
バリアフリー推進部 アドバイザー 錦織 修



*視覚障害者誘導用ブロック
**知的障害者、発達障害者、認知症者、LGBT など

目次

地方空港の新たな改善をめざして	1
1 空港におけるユニバーサルデザイン診断について	2
1-1 空港における多様な利用者の困りごとと、その対策	
1-2 調査の目的と問題解決の為の調査項目	
1-3 空港ユニバーサルデザイン調査の実施	
参考 みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料の考え方	
2 空港におけるユニバーサルデザイン診断の好事例と改善が望ましい事例	8
2-1 空港アクセス:空港への公共交通機関のアクセス	
2-2 移動空間:連続した移動のための空間のアクセシビリティ	
2-3 設備:設備のユニバーサルデザインの状況	
2-4 人的支援:人的支援の仕組みとその内容	
2-5 情報:WEB、コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況	
2-6 取組:空港における取組と当事者参加における理念	
3 空港におけるユニバーサルデザイン診断を通じて確認された課題とまとめ	48
付録 空港におけるユニバーサルデザイン診断実施の空港情報とチームメンバー	52

地方空港の新たな改善を目指して

中央大学研究開発機構 機構教授 秋山 哲男

1. 首都圏空港は世界のユニバーサルデザインを牽引している

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、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」をふまえて、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することとなりました。特に、成田国際空港(以下、成田空港)、東京国際空港(以下、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ふまえた「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です。その結果、英国の航空サービス格付け会社スカイトラックス(SKYTRAX)のWorld's Best PRM / Accessible Facilities 部門において、高齢者や障害者などの移動制約者への取組に優れている空港として、2019年度には羽田空港が1位、成田空港が2位と高い評価を受けました。

このように、首都圏空港である羽田・成田の取組が世界のトップレベルにあることに対して、地方空港はバリアフリーの設計基準やガイドラインの空港版である「みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料*1」に基づいた努力がはられるのに留まっています。

2. 首都圏空港と地方空港の格差を縮小する

しかし、我が国航空旅客数は拡大局面にあり、国際線旅客が牽引していたところ、新型コロナウイルスの大きな影響による移動制限に伴い、空港始まって以来の甚大な影響を受けています。こうした中で、縮小均衡の道を選ぶのではなく、コロナウイルス対策を含むユニバーサルデザインの取組として、地方空港を美しく、機能的に変えていく新しい共生社会*2の幕を開けることを目指しています。

*1 第一版 平成14年(2002年)、第二版 平成20年(2008年)、第三版 平成30年(2018年)

*2 ここでいう共生社会とは「ユニバーサルデザイン2020 行動計画」に示された「障害の有無にかかわらず、女性も男性も、高齢者も若者も、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切に支え合い、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を実現すること」を指します。



3. 格差是正に空港診断が必要不可欠

現在の地方空港が置かれている環境は、①二次交通であるバス等のアクセス環境が極めて脆弱であること、②空港ビルの設計車椅子のバリアフリートイレ、視覚障害者誘導用ブロックの敷設が適切でないなど、③知的障害者、発達障害者、認知症者、LGBTなど見えにくい障害者の対応がほとんどなされていないなど、これからの段階です。

地方空港診断の目的は障害者を含む多様な人々が利用できる環境をハード・ソフト一体的に整備することで、3つのことを行いました。

第一は、空港ビル歩き、つまり私たちのチーム9人と空港ビル関係者(空港ビル会社、エアライン、その他)とが一緒に空港ビルをくまなくチェックし議論して歩くことです。

第二は、全員の懇談、つまり、空港ビルを歩いた後、問題と整備方法について早々に意見交換を行い確認することです。

第三は、継続する効果、空港職員の教育的・実践的效果です。ユニバーサルデザインの考え方や対策を伝えるために、座学で学んでもその効果は部分的でかつ限定的です。一緒に歩き対策を考えてゆく手法は、体験した職員が何年も身体で覚えているユニバーサルデザインの教育方法です。

以上の3つのチェックと議論により、空港ビル会社等の方々ユニバーサルデザインの理解と施設整備の具体的方法までを理解していただく重要なイベントとなったはず。これにより空港ビルはそれぞれの都合に合わせてユニバーサルデザインに基づく整備が始まっています。

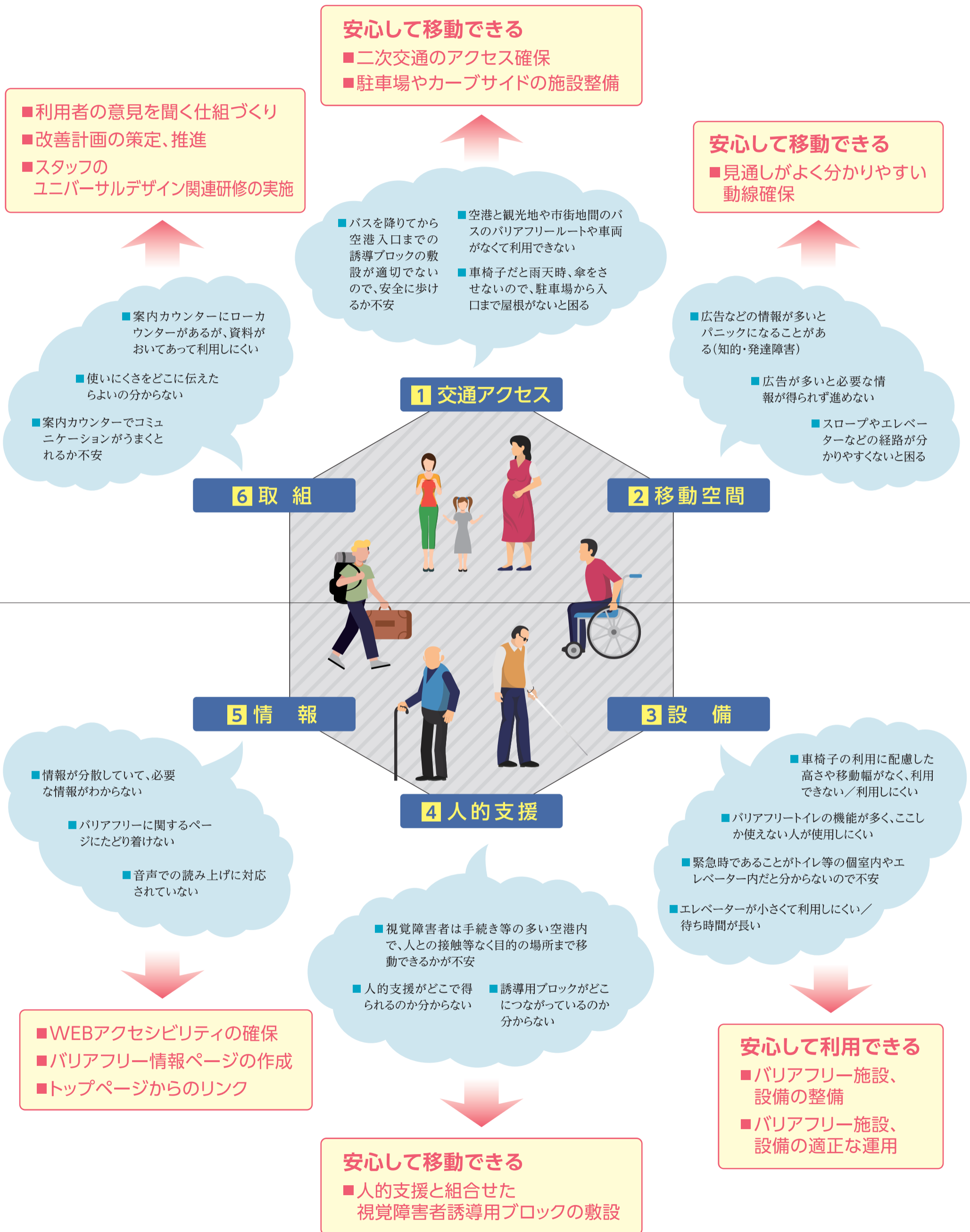
障害当事者参加を含めた総合的なユニバーサルデザインに向けた取組は今後の課題と考えています。

1

空港における ユニバーサルデザイン診断に ついて



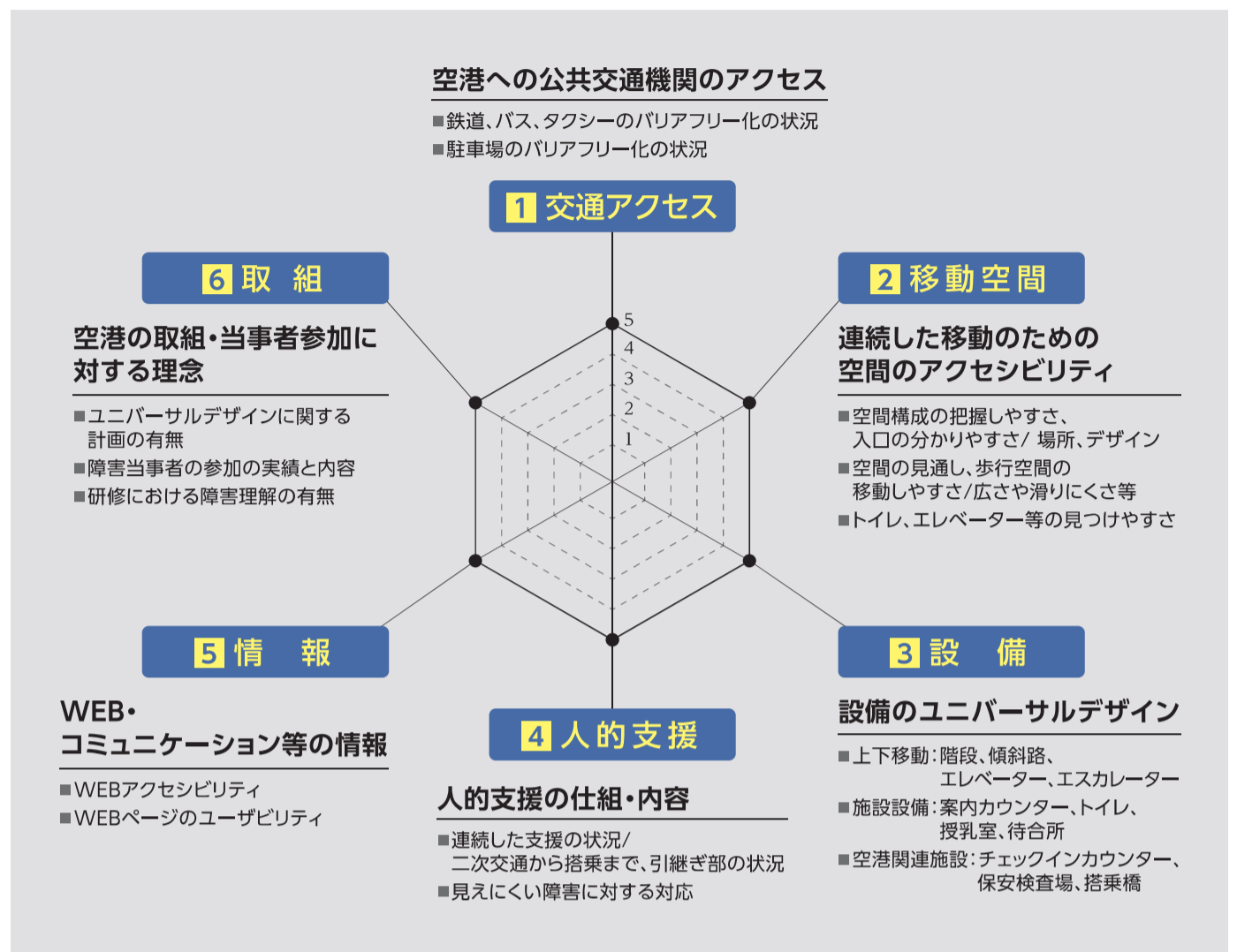
1-1 空港における多様な利用者の困りごとと、その対策



1-2 診断の目的と課題解決のための診断項目

空港におけるユニバーサルデザイン診断では、ハード・ソフト両面からの計画作成をすすめるために、現在の空港のユニバーサルデザインの実態について把握し改善のための方針を明確にすることを目的としている。

多様な利用者が使いやすい空港とは何かという視点で、ここでは、3.設備のユニバーサルデザインだけでなく、1.空港への公共交通機関のアクセスや、2.連続した移動のための空間のアクセシビリティ、4.人的な支援の仕組みやその内容、5.WEBやコミュニケーションなどの情報、6.空港の取組や当事者参加に対する理念などを含めた総合的な視点となるように、診断項目を設定した。



1-3 空港におけるユニバーサルデザイン診断の実施

本診断は2019年度より中央大学ユニバーサルデザイン・プロジェクトチームが実施している。これまで8空港から御協力を頂き、診断を行ってきた。

中央大学ユニバーサルデザイン・プロジェクトチーム

中央大学研究開発機構 秋山研究室 (公財)交通エコロジー・モビリティ財団
(一社)全国空港ビル事業者協会 八千代エンジニアリング(株)



意見交換の様子



現地診断の様子

診断対象空港・実施期間

- 1 小松空港: 2019年9月25日
- 2 旭川空港: 2019年10月10日
- 3 出雲空港: 2019年10月29日
- 4 宮崎空港: 2019年11月21日
- 5 那覇空港: 2020年9月3日
- 6 山形空港: 2020年10月16日
- 7 徳島空港: 2020年10月23日
- 8 鹿児島空港: 2020年11月12日



参考 みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料の考え方

バリアフリー法の改正(2018年)

国交省令基準及びガイドライン、みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料の改定(2018年10月)

交通事業者への「ハード・ソフト計画作成・取組状況の報告・公表」の義務づけ



2

空港における
ユニバーサルデザイン診断の
好事例と改善が望ましい事例

- 2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス
- 2-2 移動空間: 連続した移動のための空間のアクセシビリティ
- 2-3 設備: 設備のユニバーサルデザインの状況
- 2-4 人的支援: 人的支援の仕組とその内容
- 2-5 情報: WEB、コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザインの状況
- 2-6 取組: 空港における取組と当事者参加における理念



2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

好事例 鉄道と空港の連続性が確保されたアクセス動線



那覇空港/ゆいレール那覇空港駅(写真右)から
那覇空港ターミナル(写真左)に連続しているデッキ

- 駅と空港が屋根付きのデッキでつながることで上下移動負担が少なく、那覇の気象条件も考慮した快適なアクセス動線となっている。
- デッキによって動線がシンプルに構成されて迷うことが少ない。駅と空港の高さ調整のため一部勾配区間が設けられるが、緩やかな勾配とムービング・サイド・ウォーク(動く歩道)で上下移動負担の軽減を図っている。
- 駅と空港の間にバッファゾーン(一定の距離)が設けられることで、動線の認知が容易になり迷いにくい。同様な空間構成の空港として英国のヒースロー空港ターミナル5などがある。



2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

好事例 バスやタクシーにおけるバリアフリー対応の促進



旭川空港/バスの電光掲示表示器における車椅子対応車両の表示

- 旭川空港では、車両の車椅子対応状況を表示し、利用者が選択できるように情報提供を行っている。

※表示板については、文字の大きさ、盘面と文字のコントラストなど改善が必要



那覇空港/車椅子利用者でも乗降が可能なユニバーサルデザインタクシーの導入

- 全国的にユニバーサルデザインタクシーの導入が進んでいるが、地域的な偏りが見られた。確認された車両は少なかったが、徐々に導入が進んでいる。
- 写真の車両は車椅子利用者が側方から乗降するタイプのもの。この他に、後方から乗降するタイプのユニバーサルデザインタクシーがある。



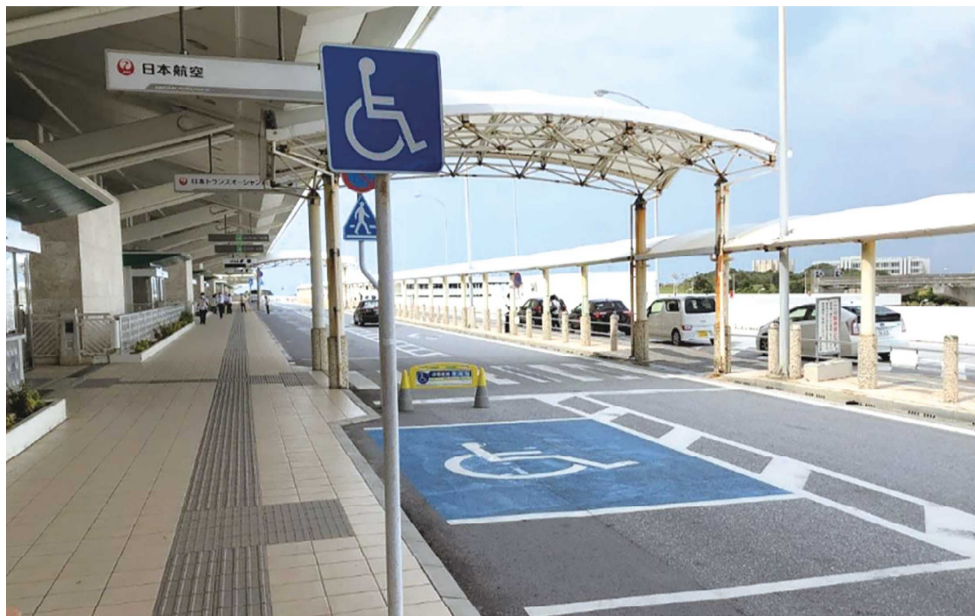
2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

好事例 誰もがアクセスしやすいカーブサイド



鹿児島空港 / 視覚障害者誘導用ブロックの適正敷設及び勾配処理により安全性が高められたカーブサイド

- カーブサイドではシンプルな1列の線状ブロックと分岐部の点状ブロックの構成で、バスやタクシーの乗降部を接続している。
- 横断歩道接続部において視覚障害者が点状ブロックをまたがないように2列設置している。
- 車椅子が車道に飛び出さないように、写真上側及び下側の区間から緩やかに擦り付けることで、車道に対して勾配が発生しない構造を採用している。



那覇空港 / 側方及び後方の乗降スペースを確保した障害者用乗降場

- 車の側方からの乗降ができるように幅3.5mを確保している。
- 車の後方からの乗降もできるように長さ6.8mを確保している。(8.0m以上が望ましい)
- 通行する車両からの視認性を高めるため、国際シンボルマークで青色のサイン及び路面表示を行っている。
- 歩道と車道との段差が低く、車椅子での歩道への乗降が容易である。



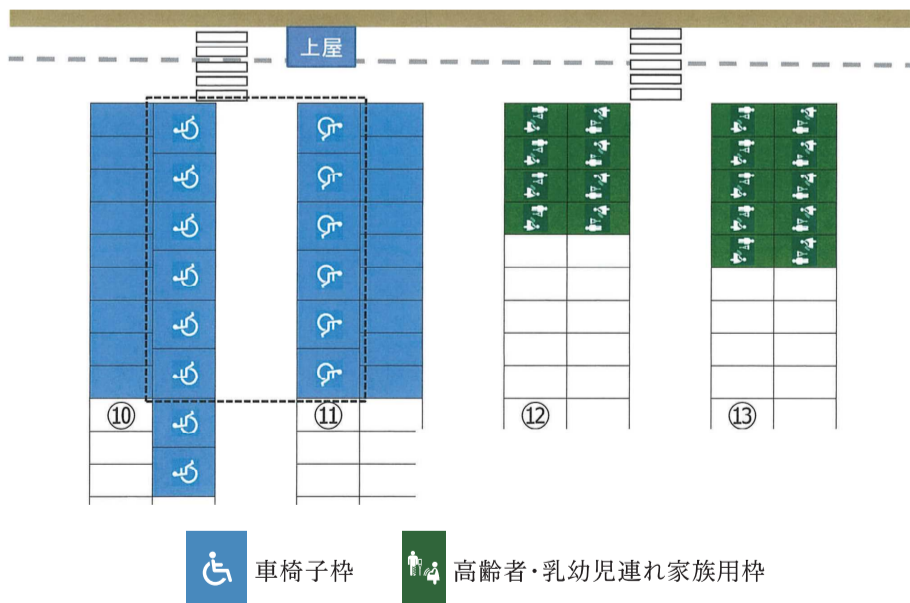
2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

好事例 誰もが安心して利用できる駐車場



徳島空港 / 空港まで屋根が連続して設置されている障害者用駐車スペース

- 空港に最も近い位置に障害者用駐車スペースが設置されている。
- 駐車スペースの屋根と通路部分の屋根が連続して設けられ、雨にぬれずに空港までアクセスできる。
- 駐車スペースの後方に通路(緑色塗装)が設けられている。



宮崎空港 / 多様な利用者に配慮した駐車スペースの確保

- 宮崎県のパーキングパーミット制度に基づき、空港の出入口に近い場所に①車椅子専用枠(国際シンボルマーク+水色)、②障害者・高齢者用(水色)、③高齢者・乳幼児連れ用(緑色)を設けており、多様な利用者に配慮している。



2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

改善が望ましい事例

アクセス動線の適切な誘導



エレベーターの位置がわかりづらく不統一な貼り付けサインが設置されている

■ 空港と鉄道のアクセスに上下移動があり、エレベーターの位置が奥まっていることから、エレベーターの視認性が悪く、柱に貼り付けタイプのサインを後付けで掲出している。

改善方法

- 当初の計画段階からエレベーター建屋の視認性も考慮した配置計画を行っておく必要がある。
- 空間の制約上、どうしても難しい場合は、仮設的な掲出物ではなく、図記号やデザインが統一された分かりやすいサインを設置する必要がある。



2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

改善が望ましい事例

より乗降しやすい環境づくり



シンボルマークが横向きに表示され車両からの視認性が悪い路面表示

- シンボルマークの方向が車両に対して表示されておらず、車からの視認性が悪くなっている。
- 車椅子使用者が車道に降りる場合(例えば車両後方からリフトやスロープを使って降車等)もあり、その場合、歩道に乗り上げることができない。

改善方法

- 国際シンボルマーク(車椅子マーク)を通行車両に対し視認できる方向に示し、路面着色やサイン掲示等により視認効果を高める。
- 車道と歩道をつなぐスロープの設置や、乗降場を横断歩道手前ではなく奥側に設置し車椅子の後方での乗車・降車に対応する。(車道での安全対策も必要)



15cm程度の段差があり車道から歩道への上り下りが難しいタクシー乗降場

- 歩道と車道に15cm程度の段差がある場合、車椅子使用者が側方から乗車するタイプのユニバーサルデザインタクシー(JPNタクシー)であれば、スロープ板が短く、乗降がしやすい。
- 一方で後方から乗車するタイプ(NV200)は、現在の15cm段差では歩道への上り下りができず、乗車・降車が難しい。

改善方法

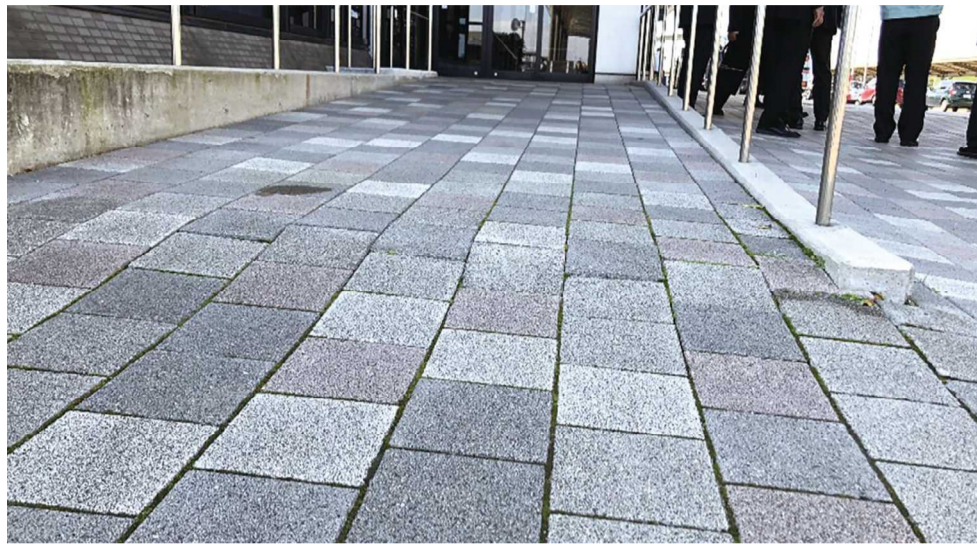
- 車道と歩道をつなぐスロープの設置などにより、車椅子の後方からの乗車に対応する。(車道での安全対策も必要)



2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

改善が望ましい事例

空港の接点となるカーブサイドの安全性向上

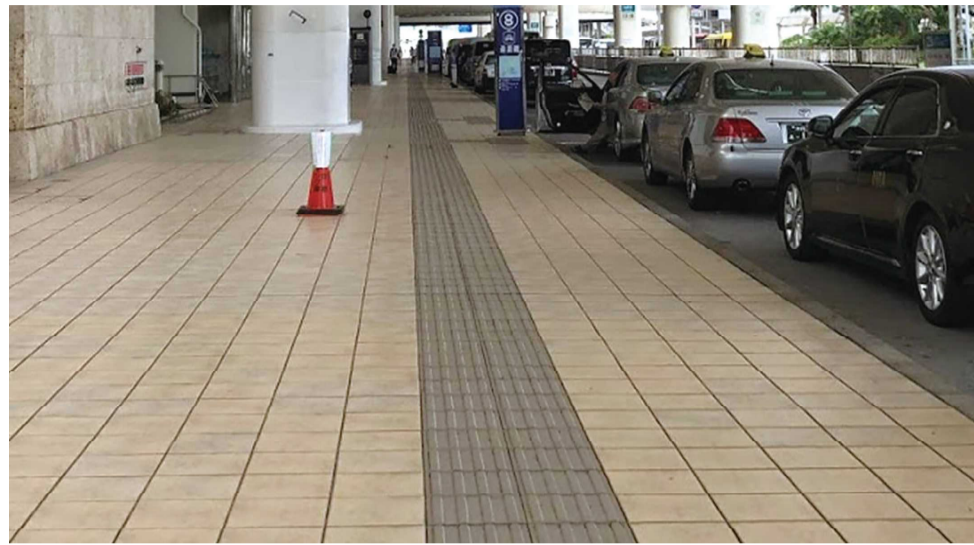


路面の不等沈下により舗装の割れや合成勾配等が発生し安全性が低下しているカーブサイド

- 建設当初は勾配や段差に問題がなくても、経年変化により当初の機能が損なわれるケースが発生する。
- 写真の事例は建物側は沈下せずに、道路側の不等沈下によりスロープ部の割れや横断勾配の拡大、合成勾配の発生などが生じており、車椅子が斜め方向に流される可能性がある。

改善方法

- 整備段階から不等沈下対策を行っておく必要がある。事後的には危険個所の補修等を行い注意喚起等の安全対策を実施する。



線状ブロックが2列で敷設され視覚障害者以外の利用者に支障が生じる可能性がある敷設方法

- 線状ブロックはガイドラインでは1列設置でよいことになっているが、当事例では視覚障害者の意見をふまえて2列設置を行っている。コンフリクト(相反する立場)に留意し、高齢者や車椅子、キャリアバッグ利用者等の意見もふまえて、整備手法の選択が必要である。

改善方法

- 視覚障害者だけでなく他のユーザー意見も踏まえて検討を行う。対策の緊急性は低いですが次期改修時には多様な意見聴取を行う。



2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

改善が望ましい事例

より快適に利用できる駐車環境づくり



屋根が未設置で車椅子使用者等の乗降時に雨に濡れる可能性のある障害者用駐車スペース

- 障害者用駐車スペースに屋根が設置されておらず、また、屋根がある通路につながっていないため、車椅子使用者が乗降時や通路までの移動時に雨に濡れてしまう。

改善方法

- 空港までの通路と連続的に屋根を設置することが望ましい。当該箇所での設置が難しい場合は、通路に接する箇所への再配置など検討を行う。



上方にサイン等の掲示がなく遠くからの視認性が懸念される障害者用駐車スペース

- 青色塗装による路面表示により比較的視認性が高い事例だが、駐車する車両に隠れて見えない場合などもある。

改善方法

- 立て看板等による垂直面のサイン表示と併せて設けることで、遠くからの視認性がさらに向上する。



2-2 移動空間：連続した移動のための空間のアクセシビリティ

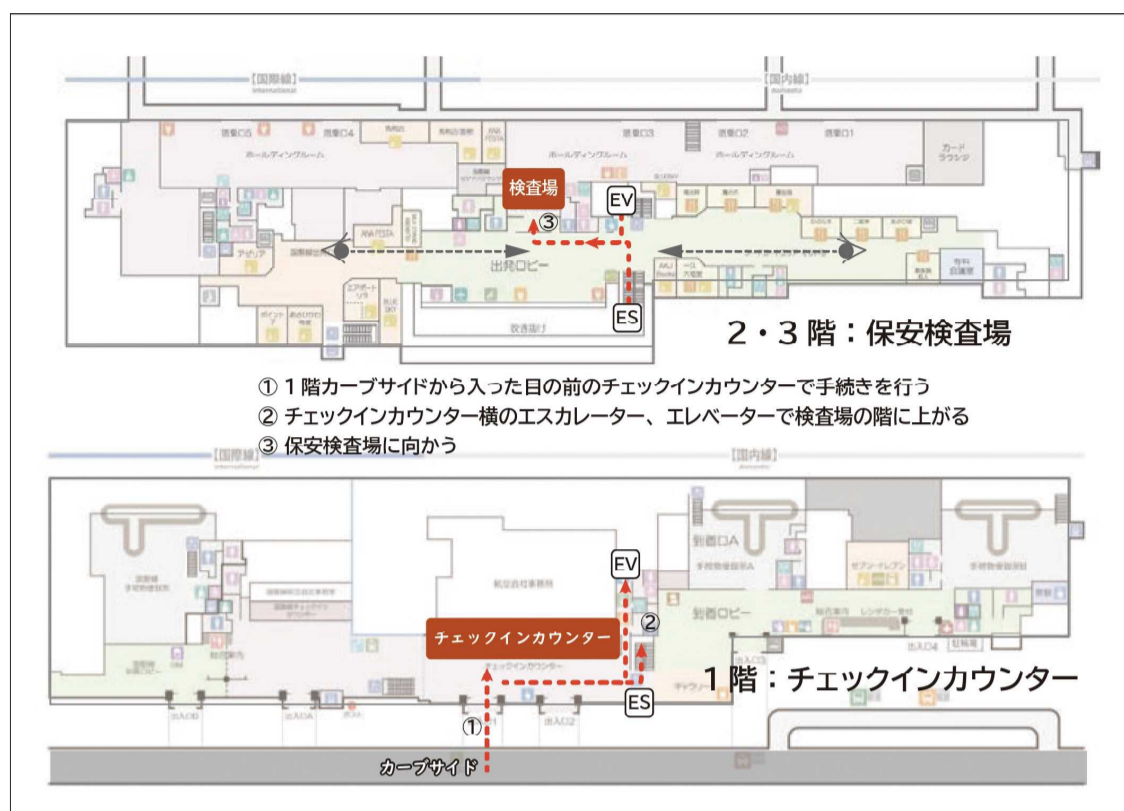
旅客が安心して安全な利用ができるような移動経路を確保する

「空港に着いてから検査場まで」、「検査場から搭乗ゲートまで」、「降機から二次交通まで」

例えば、小規模空港の多くは、空港入口入ってすぐ目の前のチェックインカウンターで手続を行い(1階)、カウンター横のエスカレーターやエレベーターで出発ロビー階(2階・3階)に上がるという単純な平面構成となるなど、初めての旅客でも基本的な移動経路は分かりやすくなっているが、その時に大切な事項は以下のような事になる。

- ①カーブサイドから案内カウンター、もしくはチェックインカウンターまでの主動線に、視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていること。
※敷設された誘導用ブロック上やその周辺に障害物などおかないこと。
- ②出発ロビー階へ繋がるエスカレーターやエレベーターの場所が分かりやすいこと。エスカレーターとエレベーターは同じ動線上にあるのが望ましい。エレベーターが後付で経路が分かれるような場合は、エレベーターの案内サインが視線の低い車椅子使用者等にも分かりやすく設置されていること。
- ③エスカレーターやエレベーターを降りたところから検査場入口まで見通しが良いのが望ましい。見通しが悪い時には案内サインや移動経路が明確になっていることが大切である。

建築空間のデザインによっては移動を妨げたり、また危険を生じさせたりすることもある。特に、視線の低い車椅子使用者や視覚情報のみで移動する聴覚障害者、空間把握が困難となる認知症者、ロービジョン者などにとっては、空間の見通しの他、空間の分かりやすさというのは重要となる。多様な人が安心して安全に移動できるようにするために、空間のアクセシビリティを確保する必要がある。



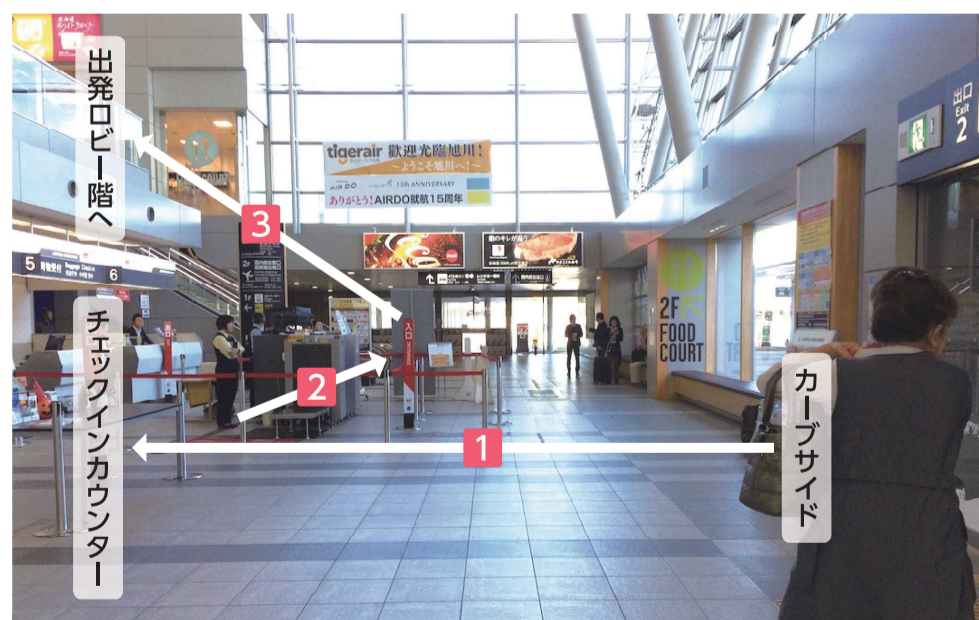
(参照：成田空港UD基本計画建築デザインの共通ルール <https://www.naa.jp/jp/20180417-UniversalDesign.pdf>)

2 空港におけるユニバーサルデザイン診断の好事例と改善が望ましい事例

2-2 移動空間：連続した移動のための空間のアクセシビリティ

好事例

シンプルな平面構成による分かりやすい動線計画 / 一般旅客と車椅子使用者で大きく変わらない動線計画



旭川空港 / 1階カーブサイドからチェックインカウンター、出発ロビー階までの分かりやすい動線

■経路がシンプルである。

- ①カーブサイドからチェックインカウンターへ
- ②チェックインカウンターからエスカレーターやエレベーターへ
- ③出発ロビー階へ



徳島空港 / 一般旅客と車椅子使用者旅客が同じ動線となっている1階から出発ロビー階までの縦動線

■一般旅客と車椅子使用者旅客が同じ動線で移動できる。

■ターミナル入ってすぐ、チェックインカウンター横に上下移動施設があるので、出発ロビー階までの動線が分かりやすく、また、吹抜を中心に施設・設備が構成されているので、初めての旅客でも空港ビル内の空間の把握がしやすい。

2-2 移動空間：連続した移動のための空間のアクセシビリティ

好事例

見通しの良い空間や明確な空間構成による分かりやすい動線



小松空港／見通しが良い出発ロビー階

■ 建築的に動線がシンプルであるのと併せ、吹き抜けの天井で見通しが良くなっているなど、初めての旅客でも自分が今どこにいるのか、これからどちらに進めば良いのか、場所の把握がしやすい。



宮崎空港／縦動線などの建物全体の把握ができる吹き抜け

■ 吹き抜け横にエスカレーターやエレベーターが配置されるなど、初めての旅客でもターミナルの構成が分かりやすい。



2-2 移動空間：連続した移動のための空間のアクセシビリティ

好事例

見通しの良さと照明の配置による分かりやすい動線 / 動線上の適切な場所に設置された見つけやすく分かりやすい案内サイン



鹿児島空港／移動動線に沿った照明計画の出発ロビー階

■ 見通しが良いだけでなく、照明が検査場まで行く動線に沿っているので、移動する方向が分かりやすくなっている。

※ 検査エリア前の旅客が並ぶ場所にスタンションがおかれている。可能であれば、移動する場所と滞留する場所の床の色が違っているなどの配慮があるとロービジョン者などもぶつかることを防げるなど、使用しやすい。



徳島空港／一般旅客と車椅子使用者旅客が同一経路となっている1階から出発ロビー階までの縦動線

■ 保安検査内の出発動線と到着動線が同じであるが、案内サインが視認しやすいので、旅客自身が進む方向を得やすい。



2-2 移動空間：連続した移動のための空間のアクセシビリティ

改善が望ましい事例

広告やパンフレットなどによる動線や案内サインへの緩衝



エレベーター前の看板

■エレベーターが後付けされたような場合、一般旅客の動線と車椅子使用者の動線が分かれてしまい、経路が分からなくなる場合がある。奥まった位置に案内サインがあり、更にエレベーター前に看板やグッズ、パンフレット置き場など色々なものが置かれていると、エレベーターがあることに気付かなく、車椅子使用者の移動が妨げられることがある。

改善方法

- エレベーターの案内サインを分かりやすい位置に設置する。
- エレベーター筐体として把握しやすいよう運営上の工夫をする。



線状ブロックが2列で敷設され視覚障害者以外の利用者に支障が生じる可能性がある敷設方法

■移動動線とは外れた奥まった場所にエレベーターが設置されているため、エレベーターの案内サインは重要になるが、大きく目立つ広告や立て看板などに案内サインがまぎれてしまい、案内サインが発見しづらくなってしまっている。

改善方法

- 広告の整理をするなど運営上の工夫をする。



2-2 移動空間：連続した移動のための空間のアクセシビリティ

改善が望ましい事例

間違えた運用と誤認しやすいデザイン

(視覚障害者やロービジョン者、空間認知機能が衰えた人などへの配慮)



視覚障害者誘導用ブロック周辺の看板

■視覚障害者誘導用ブロック上に荷物棚がある、またはすぐ横に広告を立てるなど、誘導用ブロックを使用する視覚障害者が安全に移動できない。

改善方法

- 誘導用ブロックは敷設するだけでは充分ではない。視覚障害者が安全に利用できるよう運用上も注意が必要になる。



錯視を誘発する床デザイン

■錯視を誘発しやすい床デザインのため、特に視覚認知が衰えた人などにとっては安心した移動ができない可能性がある。

改善方法

- 新築や改修時にはこういった床デザインは避けるよう、空港ビルとして把握しておくことが重要である。



2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

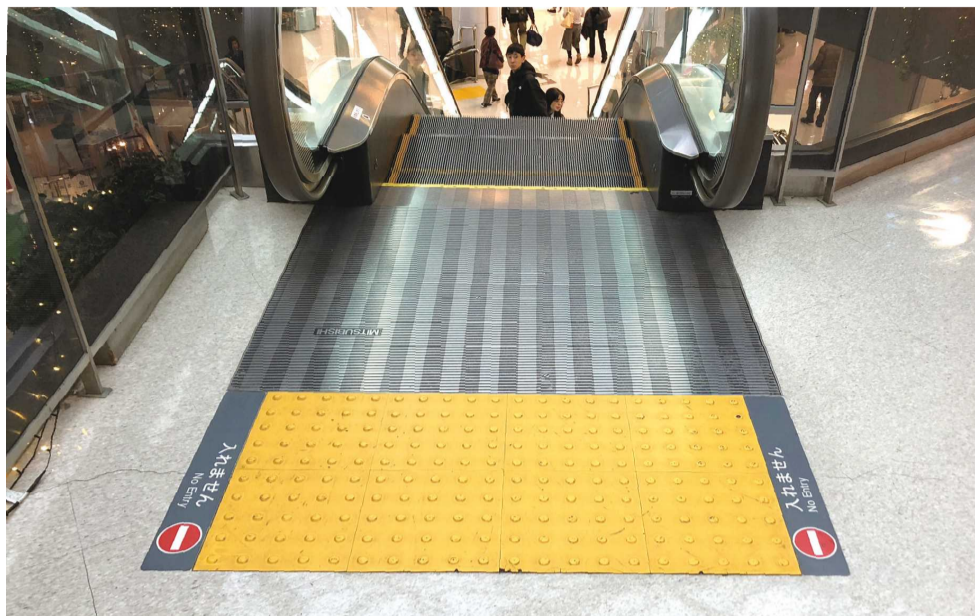
好事例

多様な人々に配慮した大型エレベーター / エスカレーターの乗降端部に補助的な表示を設置



那覇空港 / 国際線ターミナル2階出発ロビー

- 複数の車椅子使用者や大型カート、大きな荷物を持った人も乗ることができるよう、30人乗りで輸送力が確保されている。
- 全開口型の扉が採用されており、車椅子使用者がスムーズに乗り降りできる。
- ガラス窓が設けられており、非常時に中の様子が確認できるようになっているため、聴覚障害者が安心して利用できる。



宮崎空港 / 2階出発ロビー

- 進入口及び出口にある点状ブロックの両端に、「上り専用」「下り専用」「入れません」という路面表示を設置し、視覚的に進入可否がわかるようになっている。
- 見える方限定ではあるが、誤進入対策の一助となる。



2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

好事例

トイレの機能分散：
2箇所あるバリアフリートイレの機能をそれぞれ異なる設備で整備し、機能分散を図っている

①オストメイト・大型ベッドを備えたトイレ



宮崎空港 / 2階出発コンコースバリアフリートイレ

②子供用トイレ、ベビーチェア、着替え台を備えたトイレ



トイレ出入口に設置された触知案内図

- ①では内部障害や介助が必要な方が利用できる設備、②では子育て世代に配慮した設備が備えられている。
- 車椅子使用者のように「こじか利用できない、バリアフリートイレを本当に必要としている方が利用しやすくなる。



2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

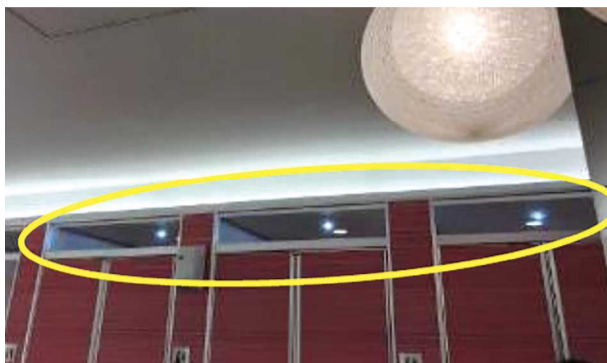
好事例 非常時における聴覚障害者のためのフラッシュライトの設置



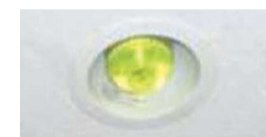
那覇空港／際内連結ターミナル施設2階

- ターミナル内 トイレ外の非常時を示すフラッシュライトをバリアフリートイレ内に設置し、視覚的に非常時であることが認識できるようになっている。
- 特に、聴覚障害者は音の警報装置では非常時であることに気付くことができないため、視覚的に分かる光の警報装置が必要である。

首都圏空港における事例



成田空港のトイレ内に設置されているフラッシュライト
(出典：成田国際空港におけるUDの取り組み)



警報ランプ(拡大)

羽田空港のトイレ内に設置されているフラッシュライト
(出典：東京国際空港国際線旅客ターミナルUDの取り組み)



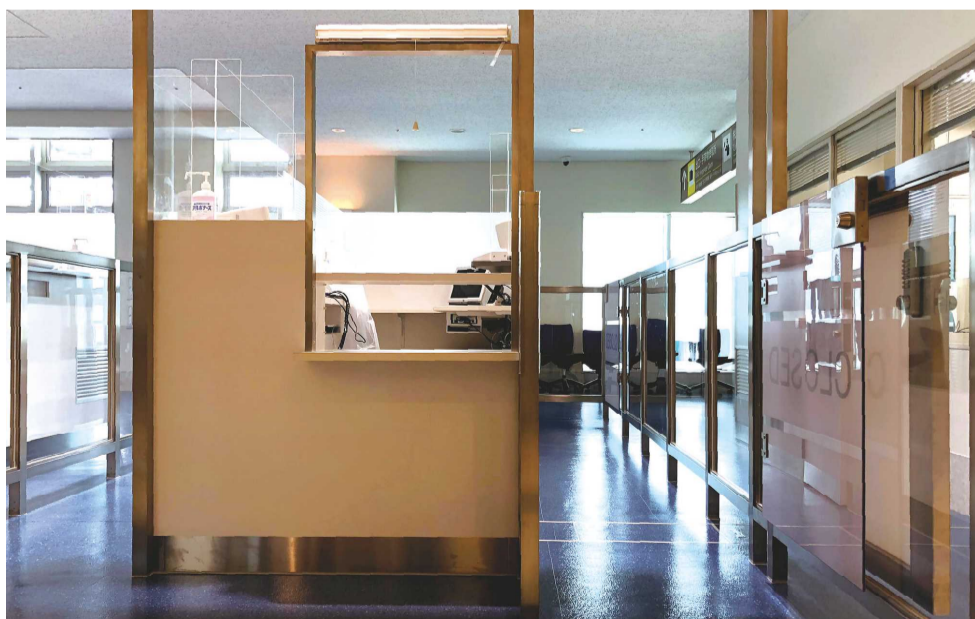
2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

好事例 見つけやすい優先レーンの表示の設置／車椅子対応のカウンター台を設置



那覇空港／国内線2階入国審査場

- 高齢者・障害者・子育て世代等が優先的に手続きができるカウンターとして「優先レーン」を設け、位置が分かりやすいよう表示サインで示している。
- 優先レーンを設けることで、待つことが苦手な方(知的・発達障害等)でも安心して利用することができる。



那覇空港／3階入国審査場

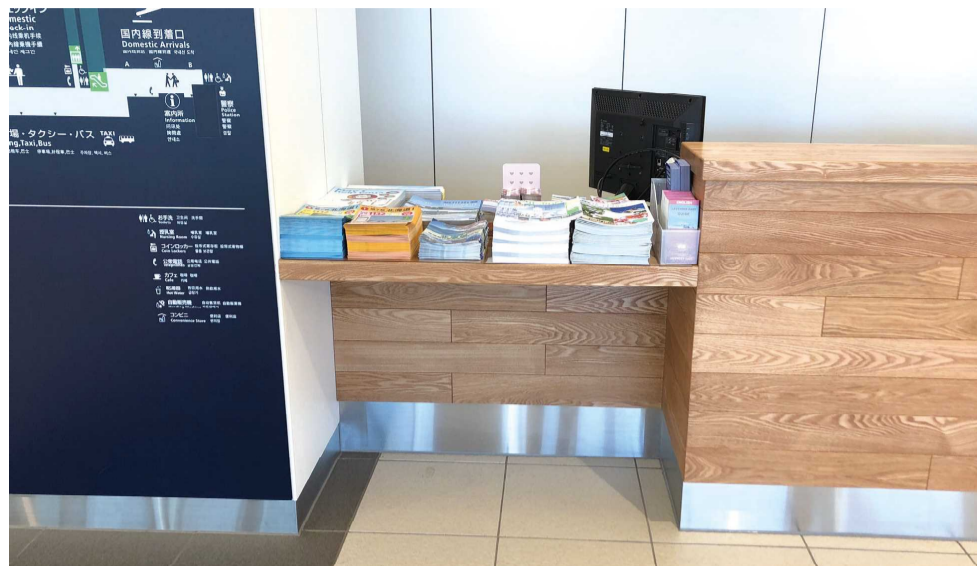
- 車椅子が正面からアプローチでき、カウンターの高さも76cmと車椅子に配慮した高さに設定されている。
- 審査後の通路幅も85cmと十分な広さを確保しており、車椅子使用者の利用しやすい環境を整えている。



2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

改善が望ましい事例

ローカウンターにパンフレット等が置かれ、車椅子使用者の利用に不便が生じている / バリアフリートイレの扉脇に袖壁がない&扉付近に付属物があることで、施錠・開閉がしにくい



■案内カウンターのローカウンターにパンフレットやぬいぐるみ等が置かれており、車椅子使用者が利用しにくい環境である。



■バリアフリートイレの扉脇に袖壁がない、または、ドア付近に付属物を設けることで、車椅子に乗った状態で開閉ボタンや施錠に届かない場合がある。

改善方法

■車椅子使用者の問合せ頻度に関わらず、ローカウンターには物を置かず、車椅子使用者が気持ちよく利用しやすい環境を整える必要がある。

改善方法

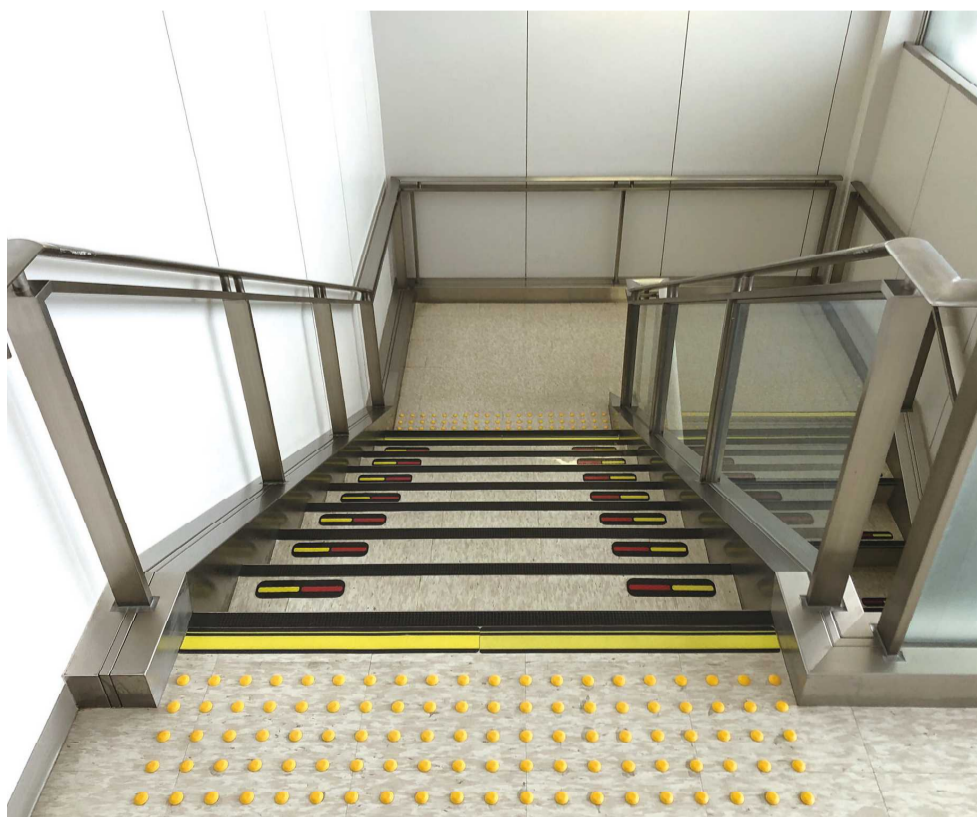
■施錠や開閉ボタンを設置する場合、袖壁や扉から70cm以上離し、高さ100cm程度の位置に設置した方が車椅子使用者でも利用しやすくなる。



2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

改善が望ましい事例

階段や傾斜路の手すり・点状ブロックの設置方法が基準に適合していない



■手すりが1段のみで、端部の水平部分がほぼなく、平型で掴みにくい形状である。
■点状ブロックは鋸タイプが1列のみ敷設されており、踊り場については、床面とブロックのコントラストが確保されておらず視認しにくい。

改善方法

■手すりや点状ブロックは、「視覚障害者の転落防止」という安全面に配慮した設備となるため、基準に沿った整備が必要である。

基準内容

- 手すり
 - ◎両側に設置
 - 2段高さ：上段85cm、下段65cm
 - 丸形で直径34cm
 - 端部の水平部分は60cm
- 点状ブロック
 - ◎JIS T9251に準拠したブロックを採用
 - 黄色を原則周辺の床材との輝度比を十分に確保する
 - 上下端部から30cm離して設置



2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

改善が望ましい事例

バリアフリートイレ内の便器周りに車椅子の移乗スペースが確保されていない



■洗面台が突出していることで、便器前に車椅子の移乗スペースがなくなっている。他にもゴミ箱を置いていることやバリアフリートイレに設備（機能）を詰め込みすぎることによる移乗スペースが確保できていない事例もある。

改善方法

■車椅子使用者は、単独利用及び介助者がいる場合でも、L字手すりに掴みながら便器に移乗する人、便器の左側にある可動式手すりを掴みながら移乗する人がいるため、便器周りには車椅子の移乗や転回できるためのスペースを十分に確保した設備配置を行う必要がある。

車椅子からの移乗方法

- 移乗する際、介助者が支えた状態で当事者が手すりに掴まる。
- 便器正面に車椅子を置いて移乗する人もいる。



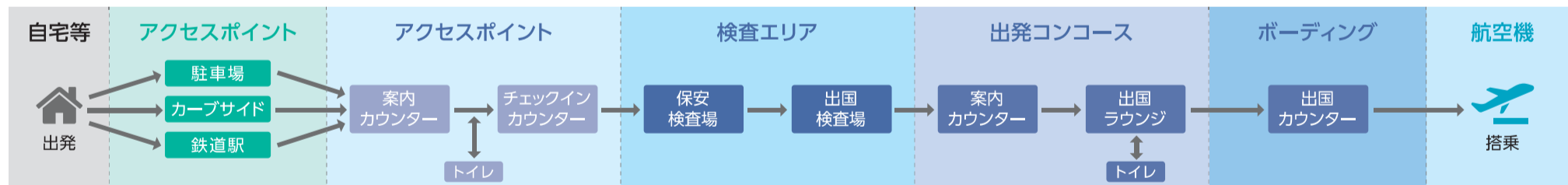
参考：社会福祉施設の安全管理マニュアル（日本労働安全衛生コンサルタント会）



2-4 人的支援：人的支援の仕組みとその内容

空港における人的支援の仕組みの在り方

- 『視覚障害者が単独で移動するエリア』と『空港管理者と航空会社との人的支援エリア』を明確化させる。
- 人的支援を確実に受けるための誘導用ブロック・音声案内の考え方を整理した上で、設計・施工する。（運用面を見据えたハード・ソフト一体的な整備の実現）



人的支援を最も必要としている方は**“単独移動する視覚障害者”**である。

視覚障害者が空港利用において不安を感じている点

- 空港という非日常的空間かつ様々な手続きがある場所において、目的の場所（搭乗する／二次交通まで移動する）まで、人との接触などのトラブルなく、安全・円滑に移動できるか。
- 自身が乗りたい二次交通の乗車場所が分からない。

「移動と安全の連続性を確保」するために配慮した整備が重要



2-4 人的支援: 人的支援の仕組みと内容

好事例 カーブサイドから案内カウンターへの誘導用ブロックの敷設動線がシンプルで分かりやすい



徳島空港 / 1階到着ロビー

■案内カウンターまで単独歩行エリア、案内カウンター～チェックインカウンターまでを案内カウンタースタッフが移動支援し、チェックインカウンター以降を航空会社が支援している。



徳島空港 / 1階カーブサイド出入口

■単独歩行エリアであるカーブサイドから、案内カウンターに最も近い出入口に誘導用ブロックを敷設し、1度曲がるだけで案内カウンターに到着するというシンプルな動線となっており、視覚障害者が迷わずに案内カウンターに行けるよう配慮されている。



2-4 人的支援: 人的支援の仕組みと内容

改善が望ましい事例 人的支援を担当する場所と誘導用ブロックの敷設先が合致していない



案内カウンター

■案内カウンターまで単独歩行エリア、案内カウンター～チェックインカウンターまでを案内カウンタースタッフが移動支援し、チェックインカウンター以降を航空会社が支援する仕組みとなっている。



インターホン

■一方で、誘導用ブロックの敷設状況を見ると、案内カウンターへの敷設はなく、インターホンに誘導するように敷設されており、ハード設備(誘導用ブロック)とソフト施策(人的支援)の連携が取れていない。

改善方法

■人的支援の運用と合わせた誘導用ブロックの敷設が重要である。



2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

情報の重要性

WEBサイト等による情報提供については、
**障害のある利用者にとって事前の情報収集が
空港を円滑に利用するための有効な手段**である。

WEBサイトでは障害当事者が必要とする支援内容を把握できるようバリアフリー情報の充実を図ることや、情報を見つけやすい工夫をすること、誰もがWEBにアクセスできるよう整備する必要がある。

コンテンツ

高齢者や障害者等の利用者が必要とする情報を提供しているか。

アクセシビリティ

見やすい、分かりやすい、操作しやすいホームページとなっているか。

JIS X 8341-3に基づき、ウェブアクセシビリティを確保する必要がある。

JIS X 8341-3:ウェブコンテンツにおける高齢者や障害者等に配慮すべき設計指針を示したもの

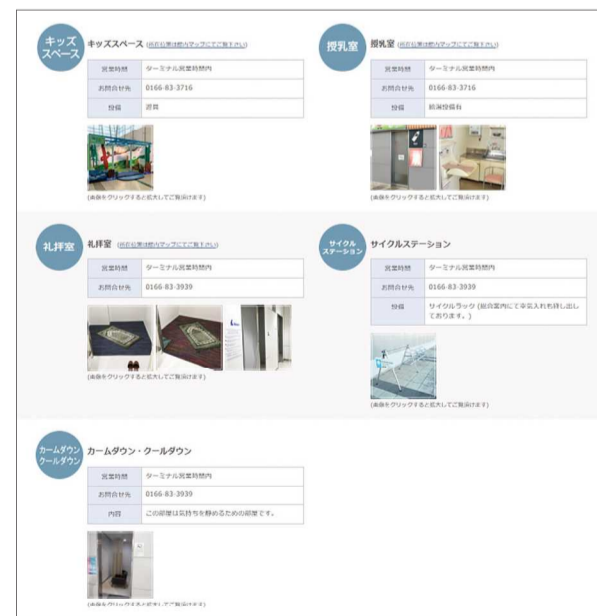


2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

好事例 バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する施設や設備等の情報提供



宮崎空港ホームページより/バリアフリー情報のページ



旭川空港ホームページより/各種サービスの紹介ページ

■障害当事者等が空港を円滑に利用するための施設や設備を事前に分かりやすく把握するためのバリアフリー・ユニバーサルデザインの施設や設備をまとめたページを設けている。

■「お体の不自由な方へ」のページ付近に外国人や子育て関係の施設などを紹介しており、様々な利用者にとって必要な情報提供を行っている。

■紹介した事例の他にも多くの空港でバリアフリー・ユニバーサルデザインに関する施設や設備を紹介するページを設けている。



2-5 情報: WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

好事例 コミュニケーションツールやサポートサービス等の情報提供

車椅子・ベビーカーの貸し出し

車椅子・ベビーカー



航空機をご利用のお客様は、ご利用になる航空会社受付カウンターにお申し出ください。また、お見送り、案内見守りが必要な場合は、1階国内線到着ロビーの総合案内所へお申し出ください。（台数に限りがございますので、あらかじめご了承ください）

その他

点字案内案内図



1階総合案内所または1階航空会社カウンターに点字案内案内図をご用意しております。

筆談ボード



1階総合案内所には、筆談ボードをご用意しております。また、航空会社チケットカウンター・保安検査場にも設置しております。

出雲空港ホームページより/コミュニケーションツール等の紹介

【航空会社・交通各社によるご搭乗サポート】

日本航空【JALプライオリティ・ゲストサポート】
 フジドリームエアラインズ【プライオリティ・ドリームサービス】
 山交ハイヤー株式会社
 (衛はながさバス (衛大星レンタカー)
 関東根交通 (車椅子ごと乗車できる車両があります。) TEL: 0120-47-1727
 備前町タクシー(車椅子を積載し乗車できます。) TEL: 0120-47-1537
 ↑バリアフリー施設一覧へ

山形空港ホームページより/
航空会社等のサービス紹介

那覇空港ホームページより/
関連団体のサービス紹介

バリアフリーツアーセンター

NPO法人バリアフリーネットワーク会議は、主に障がいをお持ちの方・高齢者を対象としたサポート活動を行っている団体です。観光客に向けたバリアフリー対応観光地・宿泊施設案内をはじめ、タクシー・バス等の交通案内、車いす・ベビーカー・筆談器等の福祉用品のレンタルも行っています。案内カウンターは那覇空港国内線1Fにある中央エレベーターの向かい側です。



- 施設整備に加えて、車椅子等の貸出サービス、点字案内図や筆談ボードを用意していることを示している。
- コミュニケーションツール等において事前情報を提供することで、コミュニケーション等の支援が必要な利用者にとって安心感が高まる。


- 空港が提供するサービスのみではなく、航空会社、交通事業者、関連団体などのサポートサービスを紹介している。
- 空港のホームページで一元的に情報を提供することで、様々な支援が必要な利用者にとって利便性が高まる。



2-5 情報: WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

好事例 バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する施設や設備をマップと連動した情報提供


多目的トイレ (国内線)



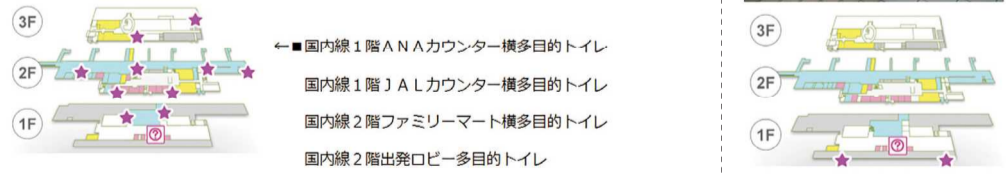
館内各所に設置しています。車イス使用のお客様、オストメイト、高齢の方、小さなお子様連れの方など様々なお客様にご利用いただけるトイレです。
※写真はイメージです。各トイレにより設備が異なります。

- ← 国内線2階出発ゲート内 (7番ゲート多目的トイレ・9番ゲート多目的トイレ)
- ← 国内線1階ANAカウンター横多目的トイレ
- 国内線1階JALカウンター横多目的トイレ
- 国内線2階ファミリーマート横多目的トイレ
- 国内線2階出発ロビー多目的トイレ
- 国内線2階出発ゲート内5番ゲート多目的トイレ
- 国内線2階出発ゲート内12番ゲート多目的トイレ
- 国内線3階エアポート3Fホール横多目的トイレ
- 国内線3階展望デッキ出入口多目的トイレ

身体障害者専用乗降場



身体障害者専用乗降場は、国内線ターミナル出入口1番(北側)と5番(南側)の近くにあります。



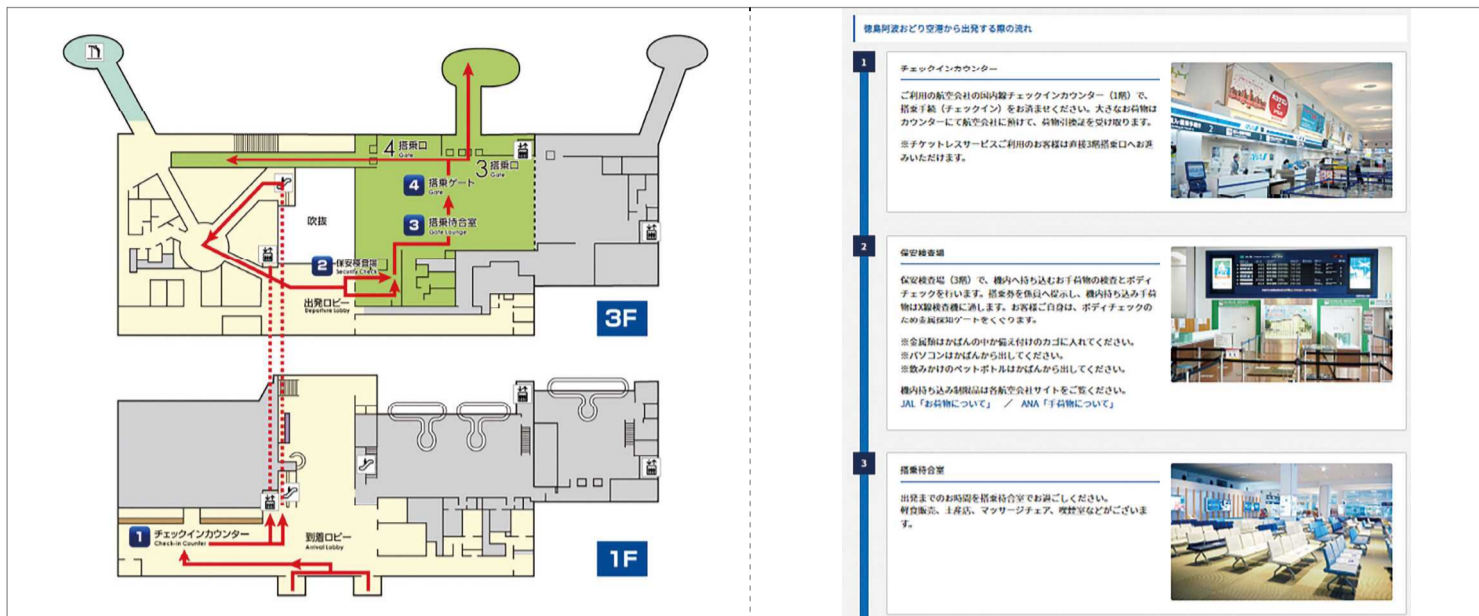
鹿児島空港ホームページより/マップと連動した施設整備などの紹介

- 施設、設備、サービスの情報をマップと連動することにより、どこに行けば利用することができるか分かりやすく把握できるようになっている。
- 事前に施設等の場所を把握できるようになっていることで、空港内で迷わないように利用することができる工夫となっている。
- バリアフリー・ユニバーサルデザインの設備の有無に加えて、設置されている場所が事前に把握できることで空港利用の安心感が高まる。



2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

好事例 マップ・写真・簡易な説明による搭乗プロセスの情報提供



徳島空港ホームページより/マップと写真により搭乗までのプロセスを紹介

- 入口から搭乗口までのバリアフリールートをマップにより紹介している。
- 搭乗までのルートをマップに明示し、チェックインカウンター、保安検査場、待合室などポイントになる場所を写真付きで紹介することで迷わないで搭乗できるように工夫されている。
- チェックインカウンターや保安検査場などポイントとなる場所において、どのようなことを行うのか、簡単な説明で紹介されており、空港を初めて利用する人や利用頻度の少ない人にとって安心感が高まるものとなっている。



2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

好事例 二次交通に関する情報提供

車いす対応バス (小松バス)

JR小松駅～空港間のバスは、車いす対応のノンステップバスとなっております。
※車いすに非対応のバスが運行することもありますので、事前に小松バス (0761-22-3721) までご確認をお願いします。

小松空港ホームページより/車いす対応バスの紹介

主な行き先	料金	所要時間
徳島駅	¥13,000(1)	約25分
徳島駅西	¥10,300(1)	約20分
徳島駅南	¥14,000(1)	約30分
松山 (国道バスターミナル)	¥18,000(1)	約50分

おもてなしタクシーについて

ユニバーサルタクシー・福祉介護タクシーのお問合せ先

会社名	TEL	備考
徳島県タクシー協会	TEL:088-641-41445	【予約受付】 徳島市内のみ観光利用可能
徳島県内観光利用可能		
徳島第一タクシー	TEL:088-685-5555	大木【おおき】タクシー TEL:088-668-0051
占部川タクシー	TEL:0120-652-051	全労協タクシー TEL:088-622-1693
徳島 (とうまる) タクシー	TEL:088-669-3505	

徳島空港ホームページより/福祉タクシー等の紹介

- 車椅子利用者が利用できるノンステップバス、支援が必要な人が利用する福祉タクシー等が紹介されている。
- 利用上の留意点や利用方法、交通事業者の連絡先などについて情報提供を行っている。
- 移動の連続性の観点から、空港内の移動円滑化の情報のみではなく、市街地等から空港までの移動、空港から市街地等への移動に関する情報を提供することが重要である。



2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

好事例 バリアフリー・ユニバーサルデザインページへの分かりやすい動線



山形空港ホームページよりバリアフリーページへの誘導

- バリアフリー・ユニバーサルデザインの関連ページへのリンクがWEBサイトのトップページ、一番上に設置されているため確認しやすい。
- 視覚障害者等の利用者は音声でWEBサイトを確認する。音声情報はページの上段から読み上げ情報を提供するためバリアフリー・ユニバーサルデザイン関連ページへのリンクをトップページの上段に設置することが重要である。(トップページにリンクが設置されていてもページの最後のほうに設置している場合は、それまで音声を聞き続けなければならない。)



宮崎空港ホームページよりバリアフリーページへの誘導



出雲空港ホームページよりバリアフリーページへの誘導



2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

好事例 JIS基準に基づくWEBサイトの作成

WEBアクセシビリティの整備 (出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン)

ガイドライン		
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容（義務）、○：標準的な整備内容、◇：望ましい整備内容		
アクセシビリティ	○障害者等が円滑にウェブサイト等を利用し必要な情報を得られるようにするために、JIS X 8341-3:2016 に基づき、ウェブアクセシビリティを確保する。	参考 5-1-1

適合レベル「AA」に関する内容 (一部抜粋)

キャプション (ライブ)	同期したメディアに含まれている全てのライブの音声コンテンツに対して、キャプションが提供されている。
音声解説 (収録済み)	同期したメディアに含まれている全ての収録済みの映像コンテンツに対して、音声解説が提供されている。
コントラスト (最低レベル)	テキスト及び文字画像の視覚的表示には、少なくとも4.5:1のコントラスト比がある。ただし、一定の条件を満たす場合は除く。
文字画像	使用している技術で意図した視覚的提示が可能である場合、文字画像ではなくテキストが情報伝達に用いられている。ただし、一定の条件を満たす場合を除く。

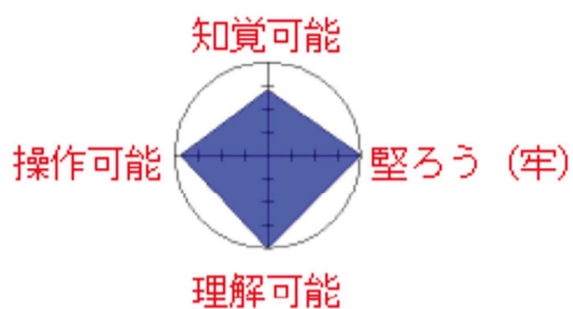
- 誰もがWEBサイトを利用できるようWEBアクセシビリティを確保するためJIS X 8341-3に基づく適合レベル「AA」を満たすようWEBサイトの作成に取り組んでいる空港がある。
- 国土交通省の移動等円滑化整備ガイドラインにおいてもJIS基準に基づき、WEBアクセシビリティを確保することが標準的な整備内容として示されている。(標準的な整備内容ではあるが、現状でJISに基づきHPを作成している交通事業者は十分ではない。)



2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

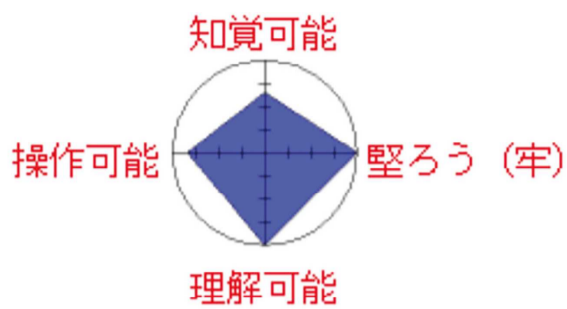
改善が望ましい事例

誰もが利用できるホームページに改善を検討すべき事例



evaluation	score
知覚可能	70
操作可能	93
理解可能	100
堅ろう(牢)	100

miChecker・A空港の調査結果



evaluation	score
知覚可能	64
操作可能	83
理解可能	100
堅ろう(牢)	100

miChecker・B空港の調査結果

■ 総務省が提供するWEBサイトのアクセシビリティの状況が確認できるソフト「miChecker」で調査対象となる空港のホームページを確認したところ多くのホームページで「知覚可能」の項目で低いスコアとなっている。

改善方法

■ 「知覚可能」に課題が生じている場合、WEBサイト内の色の適切なコントラスト、画像や図表に説明をテキストで説明を加えること、動画に字幕を付けることなどの対応が必要になる。



2-6 取組：空港における取組と当事者参加における理念

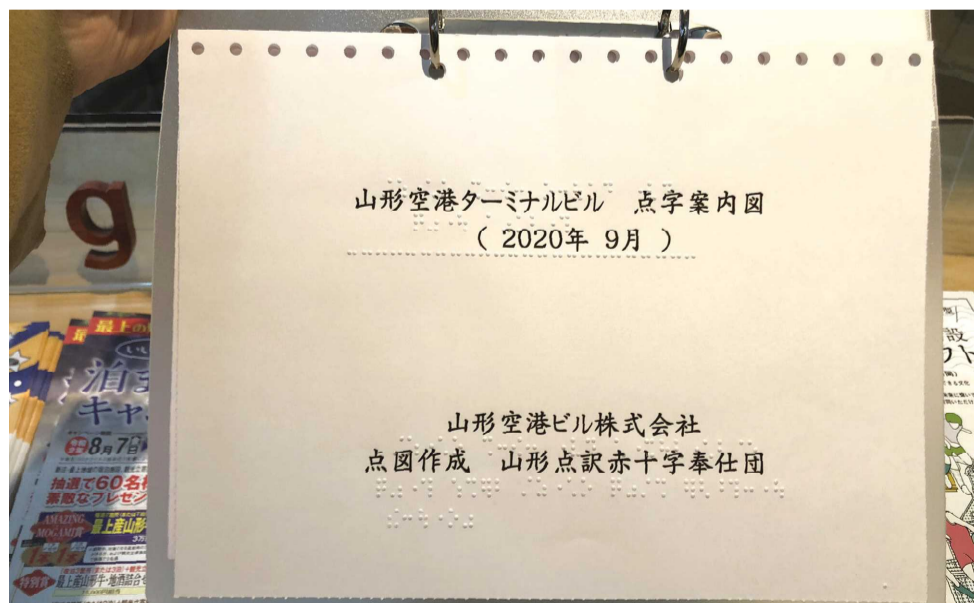
好事例

当事者参加による施設・設備等の改善



出雲空港／空き状況が確認しやすい折れ戸式ドア

■ 障害当事者との意見交換を行ったうえで改修計画を作成した。また、改修計画に基づいて空き状況が確認しやすい折れ戸式ドア等の改修を進めている。



山形空港／独自に作成した持ち運び可能な点字案内図

■ 視覚障害者協会と実施した施設見学及び意見交換に基づき、持ち運び可能な点字案内図を独自に作成した。

- 障害者当事者との意見交換、施設見学などを踏まえ施設整備等に取り組んでいる。施設の設置状況等によりマニュアルやガイドライン等の対応のみでは必ずしも誰もが使いやすい適切な施設整備ができない場合があるため、障害当事者等の意見を確認することが重要である。
- ニーズは時の経過と共に変化するため定期的に意見を確認することが重要である。



2-6 取組：空港における取組と当事者参加における理念

好事例 有識者からの助言を得ての改善



旭川空港／オールジェンダートイレ

■ どのような性別でも利用することができるオールジェンダートイレを設置している。



旭川空港／カームダウン・クールダウンスペース

■ 発達障害等の利用者が利用するカームダウン・クールダウンスペースを設置している。

- 障害当事者の意見を直接確認することは重要であるが、障害当事者の意見確認に加えて、様々な障害当事者の意見を把握している有識者より助言を得ることも有効な改善の手段の1つである。
- バリアフリー・ユニバーサルデザインの深い知見のある有識者から助言を得ることで全国の空港から見ても先進的な施設整備につなげることができる。



2-6 取組：空港における取組と当事者参加における理念

好事例 利用者意見に基づく施設整備の改善や開発への取組



宮崎空港／エレベーターの増設

■ 17人乗りのエレベーターを1基から2基に増設し輸送力の向上を図っている。



宮崎空港／ロングパッセンジャーボーディングブリッジ

■ 多くの時間と費用をかけてロングパッセンジャーボーディングブリッジを開発し、利用者がより円滑に航空機へ搭乗することができるように改善を図っている。

- 普段より利用者からの意見収集を行い、定期的に組織内で課題を共有する仕組みを構築しており、施設整備の改善やサービスの向上における検討を行っている。
- その他、トイレの機能分散など利用者意見に基づき様々な改善を図っている。



2-6 取組：空港における取組と当事者参加における理念

好事例 スタッフ教育や訓練に関する取組

那覇空港の移動等円滑化を図るために必要な教育訓練(移動等円滑化取組報告書に基づき作成)

対策	現行計画の内容	前年度の実績状況
ユニバーサルデザイン関連の研修への参加。	行政等が開催する各種ユニバーサルデザインやバリアフリーツアーに関する研修会へ参加し、情報収集を行い社内にて共有する。	各種バリアフリー情報収集を継続。

■インフォメーションスタッフを中心にユニバーサルデザインに関する研修への参加に取組むとともに、接遇マニュアルを配布することなどで日常的なサービスの質の向上に努めている。

鹿児島空港の移動等円滑化を図るために必要な教育訓練(移動等円滑化取組報告書に基づき作成)

対策	現行計画の内容	前年度の実績状況
自衛消防隊避難総合訓練における車いす介助者への対応訓練。	年2回実施している避難総合訓練において車いす介助者への対応訓練を実施。視覚障害者他への対応は今後、要検討。(令和元年6月12日、同年11月29日実施)上記訓練に伴う問題等の洗い出しを実施。(令和元年度内)	年2回実施している避難総合訓練において車いす介助者、視覚障害者を含めた対応訓練を実施。

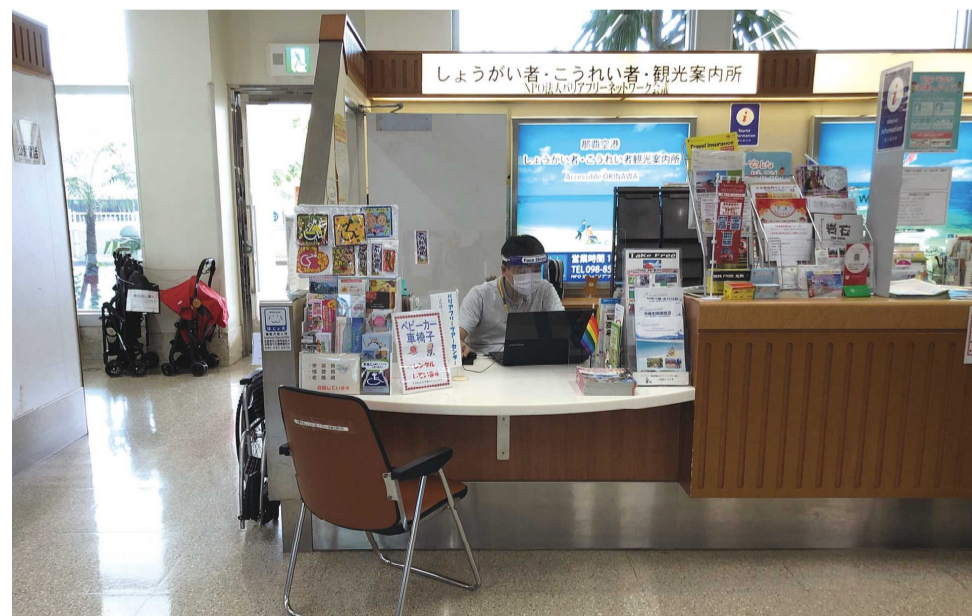
■車椅子使用者及び視覚障害者の避難誘導訓練を行い、災害時における適切な避難が行えるように、スタッフの訓練に取組んでいる。

■様々な利用者に対する日常的なサービスの質の向上や、緊急時における適切な避難支援等の対応に向けてスタッフの教育や訓練に取組んでいる。



2-6 取組：空港における取組と当事者参加における理念

好事例 地域の関係団体との連携



那覇空港/しょうがい者・こうれい者案内所

- 地元のNPO法人と連携を図り、空港内に「しょうがい者・こうれい者観光案内所」を設置して、高齢者や障害者へのサポートに取組んでいる。
- バリアフリーに対応した宿泊施設の紹介、バスやタクシー等の案内の他、車椅子・ベビーカー等の貸出、筆談器などの福祉用品のレンタルなどを行っている。
- 空港から目的地までを視野に入れたサポートを行うには、地元の関係団体等と連携を図りサービスの提供を行うことも重要になる。



2-6 取組：空港における取組と当事者参加における理念

改善が望ましい事例 コンフリクトや安全性等を意識することが必要な施設整備



誘導用ブロック(誘導用マット)が階段には敷設されずにエスカレーターのみ敷設

■エスカレーターのみ誘導用のマットが敷設されている。誘導用ブロックは階段に敷設されることとなっているため、エスカレーターのみへの敷設は階段と誤る恐れがある。また、安全性の観点からエスカレーターの利用を避けたいと考える視覚障害者もいるので階段を選択することができないものとなっている。



誘導用ブロック(誘導用マット)がエスカレーターの降り口部分に敷設

■エスカレーターの降り口に誘導用のマットが敷設されているため、誤進入等の危険が生じる恐れがある。

■障害の状況等により、ある利用者にとって利用しやすいものが、別の利用者にとっては利用しにくい場合がある。

改善方法

■障害当事者の意見を聞くことは重要であるが、コンフリクトや安全性を確認したうえで設備の適切性を判断する必要がある。判断が困難な場合には有識者を交えて、意見交換等を行うことも有効な手段となる。



3

空港における
ユニバーサルデザイン診断を通じて
確認された課題とまとめ



空港におけるユニバーサル診断を通じて確認された課題

公共交通とのアクセス性の向上

市街地への二次交通体制・カーブサイドにおける機能の強化。

- 空港に乗り入れるノンステップバスやリフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシーの充実。
- 導入が進むユニバーサルデザインタクシー（側方乗車・広報乗車タイプ）に対応した乗降場の整備。
- 車椅子が車両に乗降可能なスペースがあり歩道への上り下りが可能な障害者用乗降場の確保（明確な表示）。
- カーブサイドにおける勾配改善や適切な視覚障害者誘導用ブロックの敷設。



車両後方から乗降できるスロープを設置した乗降場。横乗りタイプのユニバーサルデザインタクシーも歩道高さがあるため乗降がしやすい。

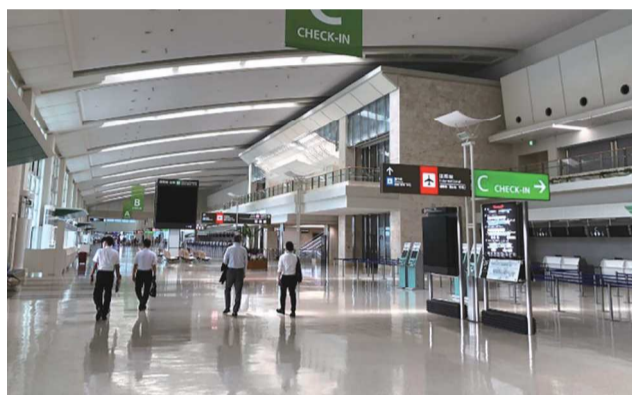
空間の分かりやすさの向上

増築等に伴うターミナル全体の統一的な整備や空間の分かりやすさの確保。

- ターミナルの増築において不連続なデザイン等にならないよう、統一的なサイン計画や空間デザインに留意。
- 見通しや空間の構成など「空間の分かりやすさ」に留意した設計等。

表示サインと広告の棲み分けによる空間の分かりやすさの確保。

- 表示サインの見やすさが阻害されないような広告物の配置・デザインのコントロール。

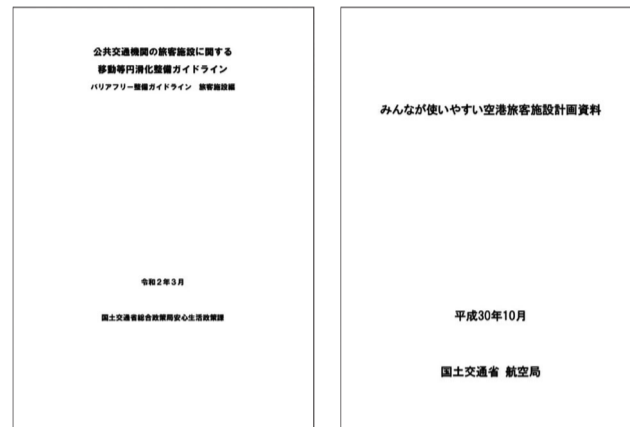


増築部（手前）も一体的なデザインとし、広告が抑制され見通しの良いわかりやすい空間となっている。

ガイドラインへの適合

みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料（航空局ガイドライン）等への適合。

- ガイドラインで示された整備内容と異なる整備例が散見されたため、「みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料」や「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」に適合した整備の推進。



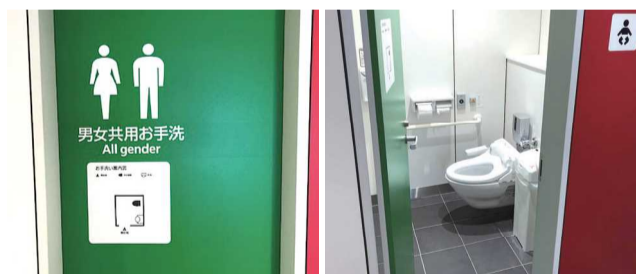
バリアフリー整備ガイドライン（左）を基に空港旅客施設に特化しているのがみんなが使いやすい空港旅客施設計画資料（右）である。バリアフリー整備ガイドラインは随時更新されており、両方を参照されたい。



ユーザビリティの向上

基準適合だけでなく多様な利用を想定した整備の推進。

- 基準適合に加え、利用者目線に立ったユーザビリティの向上を目指す。
- 多様かつ不慣れた旅客が利用するため、多様な利用特性を踏まえた整備推進。



異性介助やLGBTにも配慮した男女共用お手洗の設置

検査エリアの機能強化。

- 検査エリアにおける優先レーン、車椅子でも利用できる審査台等の整備推進。
- 入国審査前の審査待ちの際に利用できるバリアフリートイレ設置の推進等。



入出国審査時における優先レーンの設置

ソフト面・運用面での取り組みの強化

視覚障害者誘導の明確化。

- 人的支援との関係を考慮した視覚障害者誘導用ブロックの敷設や音声案内の整備の考え方を整理。
- 誘導用ブロックの規格の統一（JIS T 9251）
- 触知案内図についてより活用しやすい方法についても検討が必要



人的支援の起点となる案内所まで誘導用ブロックを敷設し、空港スタッフや航空会社が搭乗まで人的支援を行う。

事前情報提供の充実。



- WEBページでのバリアフリー情報の充実や、トップページの見つけやすくアクセスしやすい位置に設定。
- 知的・発達障害等の乗客向けに事前に空港の仕組みが分かるパンフレットの作成。

発達障害や知的障害の特性のある方とご家族に積極的に空の旅に出ていただくことを目的とした、空港利用の際の手順・行程を説明したパンフレット

運用面における障害要因の除去。

- 時間経過とともに誘導用ブロック上の占有物やローカウンター上のパンフレット等が発生しないよう運用面での配慮。



ローカウンター部はパンフレット等を置かれることが多いが、車椅子使用者がいつまでも利用できるように維持しておく必要がある。

当事者参加の促進

当事者参加による理解促進及び取組の推進。

- 多様な障害当事者の意見を直接聞く機会を設ける。
- 定期的かつ継続的に直接意見交換する場を持つ。



まとめ

地方空港におけるユニバーサルデザイン診断を実施して改めて確認できたこと

今回、空港利用客数(国内+国際)が那覇(2,061万/年)と鹿児島(577万/年)、宮崎(323万/年)を除くと、殆ど200万/年に満たない空港(小松、徳島、旭川、山形、出雲)を診断対象とした。

首都圏の空港(羽田・成田)に比べ、地方の空港はユニバーサルデザインの整備がかなり遅れており、格差を縮小して、魅力を高めることで観光促進を図っていく必要がある。

また、空港は日常的によく利用される鉄道とも異なり、特に地方空港は非日常的利用(旅行等)の方が多く、ユニバーサルデザインによる質的向上を図ることで利用効果が大きくなると考えられる。

地方都市は観光資源も多く魅力的な地域である。空港では先に示した好事例や課題等を踏まえたユニバーサルデザインの施設整備を促進し、空港からの二次交通を充実することで、さらに魅力度は向上すると考えられる。

地方空港のユニバーサルデザイン推進に向けて重要な視点

これからの地方空港のユニバーサルデザインの取組は、感染症や多様性を前提にした共生社会、SDGsを含んだ地方都市の在り方に対する世界、あるいは新しい社会の在り方からの「問い」である。

空港がとるべき方向は、空港経営はもとより、空港周辺の地域(二次交通・地域の魅力)との密接な連携であり、行政の戦略としては、観光都市日本を支える要となるのは空港であるとの認識のもと、二次交通も不可欠な要素として考えていく必要がある。

そして、空港においてユニバーサルデザインを作り上げるためには、今回の診断で確認できた課題等の解決に向けた取組と併せて、専門家の他、何よりも障害当事者の参加が大きな役割を果たす。



付録

空港における
ユニバーサルデザイン診断実施の
空港情報とチームメンバー



空港におけるユニバーサル診断の空港情報

小松空港

設置管理者	防衛大臣(民航地区管理者:国土交通大臣)
位置	石川県小松市(金沢市の南西30km)
滑走路	2,700m×45m
スポット数	8
運用時間	07:30~22:30
乗降客数	1,793,624人/年(4,914人/日) ※2019年度
駐車場	2,298台(障害者専用24台)
アクセス	金沢駅まで小松空港リムジンバス40分/タクシー40分 ○北陸エアターミナルビル株式会社/1960年(昭和35年)10月1日設立
施設	国内線旅客ターミナル(増改築)/1993年 国際線旅客ターミナル(増改築)/2013年

旭川空港(北海道のまん中・旭川空港)

設置管理者	設置者:国土交通大臣 管理者:旭川市
位置	北海道上川郡東神楽町(旭川市の南南東14km)
滑走路	2,500m×60m
スポット数	5
運用時間	08:00~21:00
乗降客数	1,079,076人/年(2,956人/日) ※2019年度
駐車場	1,120台(障害者専用20台)
アクセス	旭川駅までバス40分/タクシー30分 ○旭川空港ビル株式会社/1980年(昭和55年)12月10日設立
施設	国内線旅客ターミナル(増改築)/2018年 国際線旅客ターミナル/2018年11月供用開始

出雲空港(出雲縁結び空港)

設置管理者	島根県
位置	島根県出雲市(松江市の西20km)
滑走路	2,000m×45m
スポット数	10
運用時間	07:30~20:30
乗降客数	1,015,941人/年(2,783人/日) ※2019年度
駐車場	1,399台(障害者専用18台)
アクセス	松江駅まで空港連絡バス35分/タクシー30分 ○出雲空港ターミナルビル株式会社/1980年(昭和55年)6月20日設立
施設	旅客ターミナル/1993年7月供用開始

宮崎空港(宮崎ブーゲンビリア空港)

設置管理者	国土交通大臣
位置	宮崎県宮崎市(宮崎市中心部から南南東3.2km)
滑走路	2,500m×45m
スポット数	16
運用時間	07:30~21:30
乗降客数	3,236,450人/年(8,867人/日) ※2019年度
駐車場	1,075台(障害者専用32台)
アクセス	宮崎駅まで空港連絡バス15分/タクシー15分/電車10分 ○宮崎空港ビル株式会社/1962年(昭和37年)11月5日設立
施設	旅客ターミナル(増改築・国際線対応)/1999年



那覇空港

設置管理者	国土交通大臣
位置	沖縄県那覇市(那覇市中心部から西4km)
滑走路	3,000m×45m・2,700m×60m
スポット数	65
運用時間	24時間
乗降客数	20,613,659人/年(56,476人/日) ※2019年度
駐車場	2,472台(障害者専用34台)
アクセス	沖縄県庁までバス20分/タクシー15分/モノレール20分 ○那覇空港ビルディング株式会社/1992年(平成4年)12月1日設立
施設	国際線旅客ターミナル(増改築)/2016年 国内線旅客ターミナル(増改築)/2018年 際内連結ターミナル/2019年3月供用開始

山形空港(おいしい山形空港)

設置管理者	設置者:国土交通大臣 管理者:山形県
位置	山形県東根市(山形市の北北東19km)
滑走路	2,000m×45m
スポット数	4
運用時間	08:00~20:00
乗降客数	355,242人/年(973人/日) ※2019年度
駐車場	766台(障害者専用6台)
アクセス	山形駅まで山形空港シャトル35分/タクシー40分 ○山形空港ビル株式会社/1982年(昭和57年)5月10日設立
施設	旅客ターミナル(改修・国際線対応)/2018年

徳島空港(徳島阿波おどり空港)

設置管理者	防衛大臣(民航地区管理者:国土交通大臣)
位置	徳島県板野郡松茂町(徳島市の東北東8km)
滑走路	2,500m×45m
スポット数	4
運用時間	07:00~21:30
乗降客数	1,138,957人/年(3,120人/日) ※2019年度
駐車場	760台(障害者専用10台)
アクセス	徳島駅まで空港リムジンバス28分/タクシー25分 ○徳島空港ビル株式会社/1965年(昭和40年)9月11日設立
施設	旅客ターミナル(改修・国際線対応)/2018年

鹿児島空港

設置管理者	国土交通大臣
位置	鹿児島県霧島市(鹿児島市の北東30km)
滑走路	3,000m×45m
スポット数	35
運用時間	07:00~22:00
乗降客数	5,769,120人/年(15,806人/日) ※2019年度
駐車場	1,324台(障害者専用22台)
アクセス	鹿児島中央駅まで空港連絡バス40分/タクシー35分 ○鹿児島空港ビルディング株式会社/1969年(昭和44年)12月5日設立
施設	国内線旅客ターミナル(改修)/2018年 国際線旅客ターミナル(増改築)/2020年



空港におけるユニバーサルデザイン診断調査メンバー

秋山 哲男

中央大学研究開発機構
機構教授 工学博士

錦織 修

(公財)交通エコロジー・モビリティ財団
バリアフリー推進部アドバイザー

丹羽 菜生

中央大学研究開発機構
機構助教 博士(工学)・一級建築士

竹島 恵子

(公財)交通エコロジー・モビリティ財団
バリアフリー推進部企画調査課 調査役

北野 知裕

中央大学研究開発機構
客員研究員

別府 知哉

八千代エンジニアリング株式会社
事業本部国内事業部社会計画部

高柴 和積

(一社)全国空港ビル事業者協会
常務理事

庄子 美優紀

八千代エンジニアリング株式会社
事業本部国内事業部社会計画部

川西 聖人

(一社)全国空港ビル事業者協会
事務局主任



Withコロナの空港に必要なユニバーサルデザイン診断

新型コロナウイルスの世界的流行を通して、私たちは、従来の生活様式から人生観に至るまで、様々な面で見直しを迫られることになりました。その中でも世界的に大きく減少した航空輸送ですが、2020年度も多くの方々のご尽力により、空港におけるユニバーサルデザイン診断を実施することができました。また、空港関係者の努力と取組に触れ、大変多くの気付きを頂きましたことにこの場をお借りして心より御礼申し上げます。

これからの空港に求められるものは、バリアの除去。障害者と健常者の両方に配慮するバリアフリー。それをを使う人のためのユニバーサルデザイン。差別が強られる様な不公平を無くすこと。言葉や知識などが要らずに単純で直感的に利用できること。全ての人が利用でき認知できる情報。ICカード等で身体的な能力を軽減して気軽に利用できること。歩けるけど掴まるところがないと立てない人が利用しやすい環境を整えること、等々です。

空港におけるユニバーサルデザイン診断は、より多くの人に使いやすい形を提案し、利益という形で社会に評価され、広げ発展させていき、人とのふれあいを大切にしている取組です。

障害のある方だけではなく、年齢、性別、国籍、文化、宗教を超え、多くの方に使いやすさを提供するユニバーサルデザインはWithコロナの空港を活性化させる大きなツールの一つと言えます。

空港をご利用頂く方の視点でハード・ソフトの両面を整えていくことが、私共、空港機能施設事業者にも課せられた役割ですので、診断の必要性をご理解いただくと同時に、更なる知識向上を図り、当事者と会話し、関係者の連携と協調の下、多くのお客様に愛され親しまれる空港を目指し、真に求められる利便性や快適性を追求して参ります。

一般社団法人全国空港ビル事業者協会 常務理事 高柴 和積



バスにおけるバリアフリーの取り組み状況について

一般社団法人 沖縄県バス協会

1. 低床バス車両への補助の実施

ノンステップバスやスロープ付きワンステップバスなどの低床バス車両の購入に際して、一台につき新車で30万円、中古車で10万円の補助を実施しております。令和2年度は、4事業者の26台の車両購入に対して260万円の補助を実施しました。

2. 接遇改善の取り組み

お客様への接遇改善の取り組みとして、令和2年11月12日と令和3年3月10日の2回にわたって「知的障害・発達障害に関する研修会」を開催いたしました。新型コロナウイルス感染症対策として人数を絞りながらの開催ではありましたが、併せて39名の参加を得て開催いたしました。

11月12日開催の研修会では、沖縄県発達障害者支援センターの天久 親紀主任が講師を務め、発達障害者の特徴と接遇における注意点などについて講演を行いました。

3月10日開催の研修会では公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団の竹島調査役を講師に迎えて、コミュニケーションボードの使用方法や認知症患者の接遇について講演を行いました。

第2回の研修会に先立って、令和2年12月9日には、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団より、コミュニケーション支援ボードを路線バスの全車両分贈呈を受けました。現在、コミュニケーション支援ボードは路線バスの全車両に配置しております。

年度が明けてからの取り組みとなりますが、国連の提唱する世界自閉症啓発デーに合わせて、令和3年4月2日に、「知的障害・発達障害のある人のためのバス乗車体験」を開催いたしました。新型コロナウイルス感染症対策の困難はありましたが、発達障害者支援センターや発達障害者協会の協力もあり、30組ほどの参加者を得て開催いたしました。

乗車体験をとおして、安全安心なバス利用に向け、相互理解を深めることができましたと思います。

11/13 タイムス

障がい者接遇学ぶ 県バス協会 要望受け研修

今年5月、那覇バス運転手が知的障がいがある乗客に「早く降りろ」などと暴言を吐いたことを受けて、県バス協会は12日、那覇市内で研修会を行い、知的障



知的障がい・発達障がいがある乗客への対応について研修を受ける参加者ら＝12日、那覇市西、県男女共同参画センターにいる

がい者・発達障がいがある乗客への適切な対応を学んだ。県自閉症協会の玉那覇仰会長から「障がい者への理解を深めてほしい」との要望を受けて実施した。

県内路線バスの乗務員、運行管理者21人が参加。県発達障がい支援センター「がじゅまー」の天久親紀主任が講師を務めた。具体的な対話の方法として「ゆっくり、丁寧に、繰り返し伝える」「はい、いいえ、で答えられる質問をする」などと助言。それでも対話が難しい場合は、「具合が悪い」「行き方が分からない」などの状況を図示したボードの使用も提案した。

那覇バスの運行管理者、中本和樹さん(40)は「言葉で説明を受けて理解が深まった。現場に生かしたい」と話した。

11/14 新報

障がい理解し、接遇向上 県バス協会、那覇で研修会

県バス協会(小川吾吉会長)は12日、知的障がいや発達障がいのある人への理解を深め、利用者への接遇を向上させることを目的にした研修会を那覇市の県男女共同参画センターで開いた。本島のバス主要4社から乗務員や運行管理者など21人が参加した。

県内では5月、バス運転手の乗客とその母親が支払い手が知的障がいがある10代に手間取った際「早くしろ



県バス協会が主催した研修会で知的障がいや発達障がいのある人への対応方法などを説明する天久親紀さん＝12日、那覇市の県男女共同参画センターにいる

ときつく言っなど不適切な対応をして問題になった。県バス協会は障がい関連団体から要請を受けて研修会企画。障がい特化した接遇研修は初めてで全国でも例がないという。研修では県発達障がい者支援センター「がじゅまー」の天久親紀さんが講師を務めた。問題は天久さん自身、問題を生じるのは本人の特性が理由ではなく、本人に不便を生じさせる社会環境にあるとする「障害の社会モデル」を説明。「周囲のちよつとした配慮や手助けがあれば地域で暮らせる人がたくさんいる。関わり方といったソフト面はコストもかけず、すぐにできる」と意識変革を呼び掛けた。

参加者は、抽象的な言葉が理解しにくいといった発達障がいの特性を知るために「少しだけ」を絵に描いてみる」といった体験もした。天久さんは「生まれつきこのような特性の人もいると分かるだけで、料金の支払い方や道順を聞かれた時の対応も変わるのではないかと話した。視覚的に説明する、短く具体的に言葉で説明する、といったコミュニケーションのこつを紹介した。

11/14 タイムス

バス協会へ支援ボード贈る



県バス協会の小川吾吉会長(左)へ「コミュニケーション支援ボード」を贈る交通エコロジー・モビリティ財団の大久保仁理事長(右)＝12日、那覇市・県男女共同参画センターにいる

交通エコロジー・モビリティ財団は9日、県内路線バスの知的障がい・発達障がいがある乗客へのサービス向上を図ってもらうと「コミュニケーション支援ボード」800部を県バス協会に贈った。那覇市の県男女共同参画センターで贈呈式があった。

知的障がいがある乗客に「早く降りろ」などと暴言を吐いたことを受け、同協会が11月、知的障がい者・発達障がいがある乗客への適切な対応を学ぶ研修会を実施。研修内で講師の県発達障がい支援センター「がじゅまー」の天久親紀主任が支援ボードの使用を提案し、今回の贈呈につながった。同財団の大久保理事長は「バス利用者の一助となつてほしい」と期待。贈呈を受けた同協会の小川吾吉会長は「バリアフリー対策を強化していきたい」と話した。

バス乗車の流れ学ぶ

障がい者対象に体験ツアー

那 覇

毎年4月2日は、国連が定める「世界自閉症啓発デー」。県バス協会や県自閉症協会、県発達障がい者支援センターは同日、知的・発達障がい者を対象にしたバス乗車体験ツアーを那覇市おもろまの那覇第2地方合同庁舎駐車場で開いた。当事者やその家族ら約20人が参加し、バスの乗り方や運賃の支払い方法などを学んだ。

主催者側は写真を示しながらバスの乗り方や、IC乗車券「OKICA（オキカ）」を使った運賃の支払い方法を説明した。その後、参加者は停車した状態のバスに乗り着席し、降車ボタンを押してバスを降りる一連の流れを体験した。

乗務員の帽子や手袋を身につけ、運転席に座る撮影会も

主催者側は写真を示しながらバスの乗り方や、IC乗車券「OKICA（オキカ）」を使った運賃の支払い方法を説明した。その後、参加者は停車した状態のバスに乗り着席し、降車ボタンを押してバスを降りる一連の流れを体験した。乗務員の帽子や手袋を身につけ、運転席に座る撮影会も



乗務員の帽子をかぶり、運転席に座る参加者＝2日、那覇市おもろまの那覇第2地方合同庁舎駐車場

利用者の理解を深めるいい機会となった。今後も継続して取り組んでいきたい。全ての利用者に丁寧な話し



運転手になりきる参加者と操作方法を教える乗務員＝2日、那覇第2地方合同庁舎

バス利用で交流会

県協会 障がいある子招く

県バス協会は2日、那覇市おもろまの那覇第2地方合同庁舎駐車場で、知的障がいや発達障がいのある人を対象に、バス利用を体験する交流会を開いた。小学生や中学生など約15人が参加。那覇、東陽、沖繩の各バス会社の乗務員らから、乗り降りの方法や運賃の払い方などを学んだ。

交流会では、困りごとを

図示する「コミュニケーション支援ボード」を取り入れて、参加者が行き先や要望をうまく伝えられない場合には、指さして伝えられるようにした。参加者が運転手席で車内アナウンスをすると「かっこいい」と歓声が上がった。

島袋林由さん(19)は「楽しかった。1人でバスに乗れるように頑張る」と笑顔

を浮かべた。交流会は、昨年5月に那覇バス運転手が知的障がいのある乗客に「早く降りろ」となど暴言を吐いたことを受けたもの。小川吾吉会長は「実際に交流をして、理解を深めることが重要。今後も継続したい」と話した。

コミュニケーション支援ボード Communication Board

交流支援版 커뮤니케이션 지원보드




おたずねします
Excuse me...
请问...
말씀 좀 하겠습니다




どうしましたか?
May I help you?
怎么了?
왜 그러세요?


1 1
2 時間/お金
3 乗り物/駅
4 場所
5 もの
6 ひと




お 落としもの
Lost Item
丢失物品
분실물




まいご 迷子
Person Lost
迷路
길을 잃다




ぐあい わる 具合が悪い
Feeling Unwell
身体不适
몸이 안 좋다




いかた 行き方
How to get to ...
走法
가는 방법




でんわ 電話してほしい
Please call ...
请您打个电话
전화해 주시기 바랍니다



トイレ Toilet
卫生间
화장실



じこ ちえん 事故/遅延
Accident / Delay
事故/ 지연
사고/지연



けいさつ 警察
Police
경찰
경찰

はい Yes
是 예


いいえ No
不 아니오

わからない? No Idea
听不懂 모르겠다


ひつだん 筆談
By Writing
笔谈 필담

ほか ほか 其他の質問
Other Questions
其他问题 다른 질문

1 1
2 時間/お金
3 乗り物/駅
4 場所
5 もの
6 ひと




なんじ 何時?
What time? How long?
几点?多长时间?
몇시? 어느 정도?



い さき 行き先
Destination
去向
가는 곳

時間/お金

いくら? How much?
多少钱?
얼마?



えん 円 Yen
日元 엔

乗り物/駅

はい Yes
是 예

いいえ No
不 아니오

わからない? No Idea
听不懂 모르겠다

ひつだん 筆談
By Writing
笔谈 필담

ほか ほか 其他の質問
Other Questions
其他问题 다른 질문

2 時間/お金
3 乗り物/駅
4 場所
5 もの
6 ひと

パーキングパーミット制度の導入検討について

沖縄県障害福祉課

1 経緯

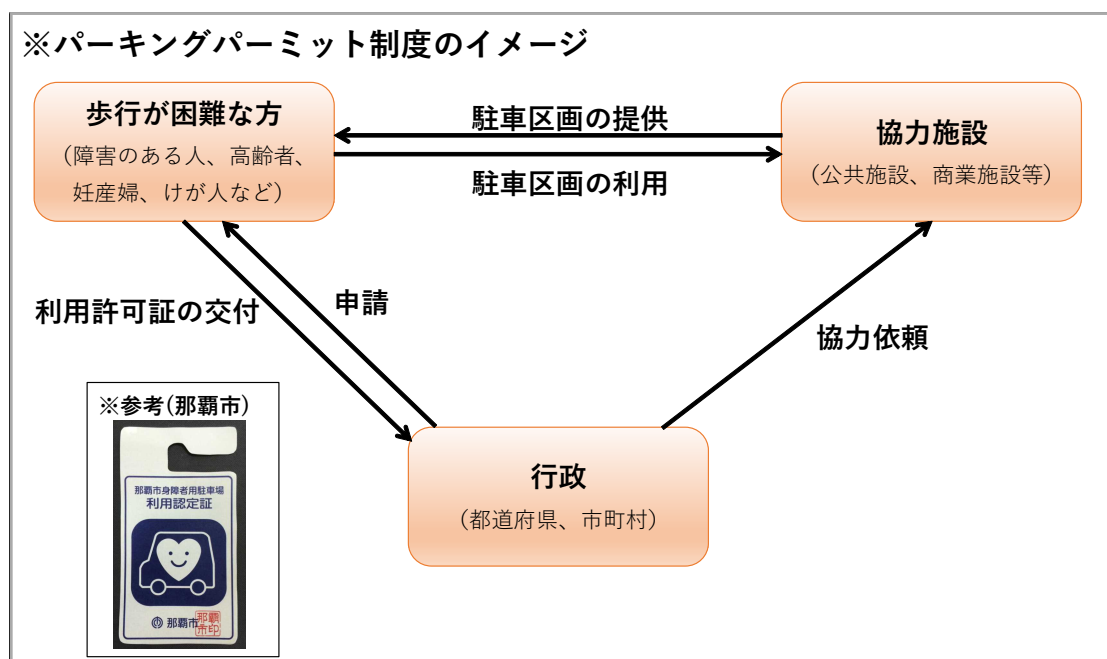
- 平成18年 佐賀県が全国で始めてパーキングパーミット制度を導入
 平成19年 制度導入について、県内福祉関係団体から知事へ要請
 平成25年 那覇市が導入
 平成30年 パーキングパーミット制度導入促進方策検討会（国交省）報告
 ・制度導入済み団体の約9割で導入効果があった。
 ・未導入の地方公共団体に対して導入を促進。
 平成31年 障がい者駐車スペース実態調査（バリアフリーネットワーク会議）
 ・利用件数の約3割が不適正利用者であった。
 令和2年 浦添市が導入（10月）
 沖縄県福祉のまちづくり審議会に、障害者等用駐車場の適正利用について諮問（10月）
 令和3年 沖縄県福祉のまちづくり審議会から、パーキングパーミット制度の導入が適当である旨の答申（8月）

2 パーキングパーミット制度について

(1) 制度概要

公共施設や商業施設等に設置されている障害者等用駐車区画の利用対象者を、障害者、介護が必要な高齢者、妊産婦、けが人など、歩行が困難と認められる方や移動の際に配慮が必要な方に限定し、対象者には利用証を交付することで適正利用を図る制度。

平成18年に佐賀県が導入して以降、令和3年4月現在では40府県が導入。



(2) 全国の導入状況

○ 導入済み（40府県、4市）

岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、千葉県、新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、熊本県、宮崎県、鹿児島県、川口市（埼玉県）、久喜市（埼玉県）、那覇市、浦添市

○ 未導入（7都道県）

北海道、青森県、埼玉県、東京都、神奈川県、愛知県、沖縄県

(3) 導入効果、課題

○ 効果

- ・ 利用対象者を明確にすることで、不適正な利用を抑制できる。
- ・ 内部障害など外見からは分かりにくい障害の方も気兼ねすることなく専用区画を利用できる。

○ 課題

- ・ 駐車区画の確保
- ・ 制度の周知

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

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)

- 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

ハ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客研修の実施 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

- 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」の具体的な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)

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)

○**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



駅ホームにおけるスロープ板設置の例



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。**

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。**

○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。

○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

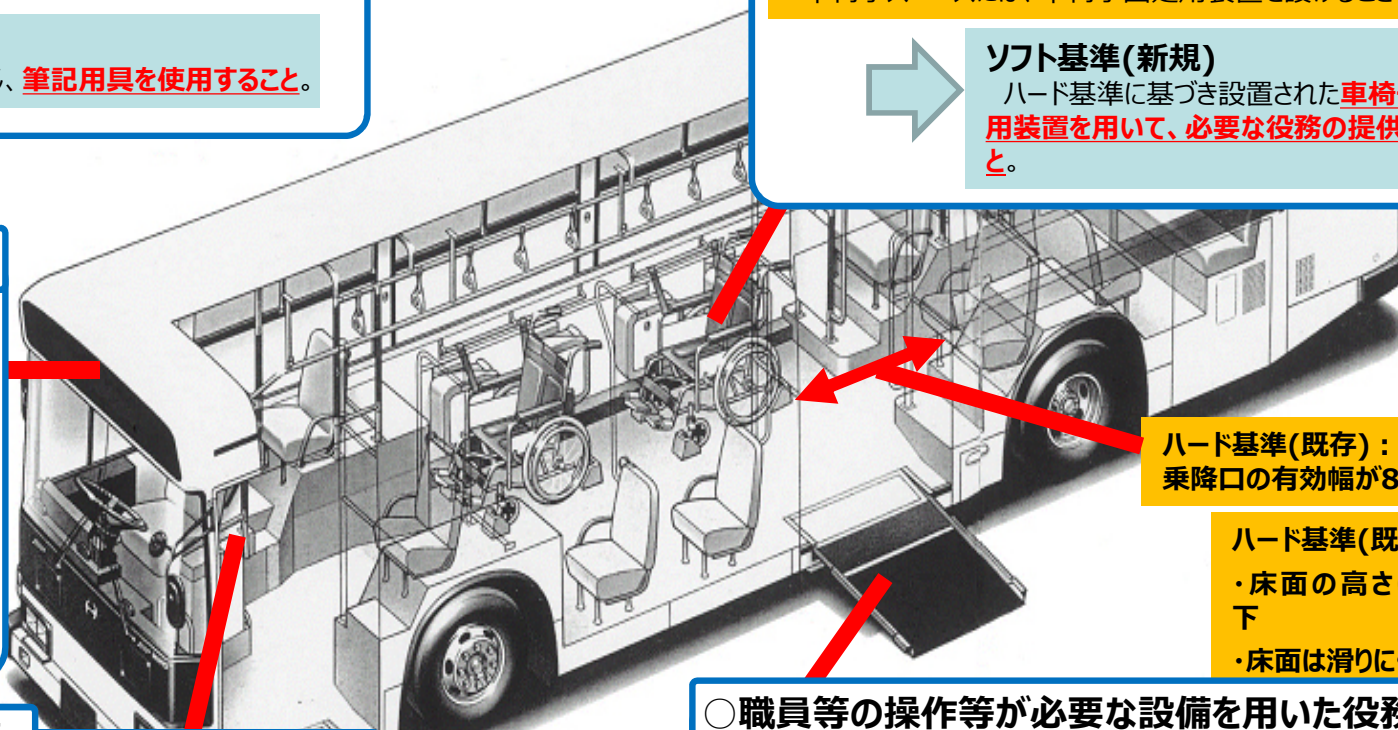
ハード基準(既存) : 運行情報提供設備

- ・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

■ 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)

令和2年バリアフリー法改正等の説明会

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

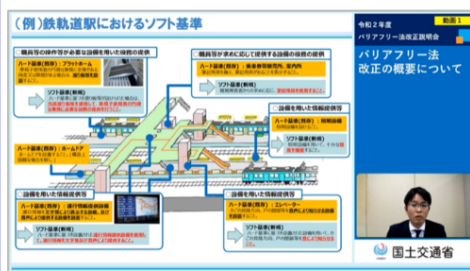
●動画を3部構成で、Youtube（国土交通省政策チャンネル）で公開



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 12**

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

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切なタイミング**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（地方部のバリアフリー化の更なる推進、全国各地での面的なバリアフリー化の更なる推進、心のバ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切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

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

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

- ・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

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

関西空港

その他

羽田空港の現地調査後

2021年中 (羽田空港・成田空港の現地調査終了後)

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

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。

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

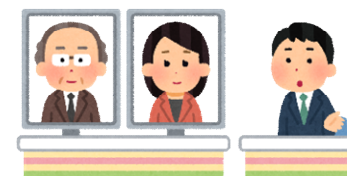
報道関係

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



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せんか。

- **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%