

国土交通省における最近の主な取組

令和2年度 改正バリアフリー法

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)の概要

※令和2年法改正の内容について、赤字は令和2年6月19日施行
青字は令和3年4月1日施行

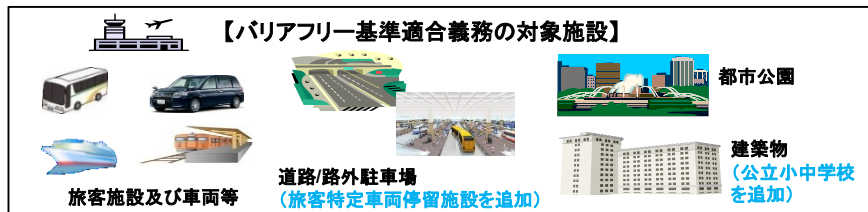
1. 国が定める基本方針

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 基本構想の指針
- 情報提供に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針
- その他移動等円滑化の促進に関する事項

2. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

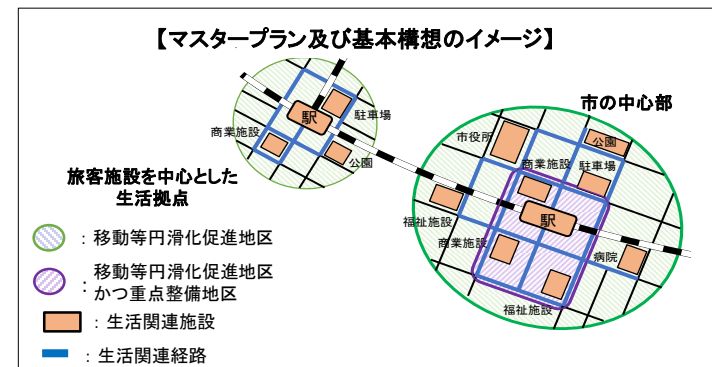
3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- 各施設設置管理者に対し、情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務
- 公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
 - ・旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守(新設等は義務、既存は努力義務)
 - ・他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務
 - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
 - ・ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務(一定規模以上の公共交通事業者等)



4. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・ 市町村が作成するマスタープランや基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進
- ・ 基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び「**心のバリアフリー**」に関する教育啓発特定事業を位置づけることで、関係者による事業の実施を促進(マスタープランには具体の事業について位置づけることは不要)
- ・ 定期的な評価・見直しの努力義務



5. 当事者による評価

- ・ 高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握・評価(移動等円滑化評価会議)

背景・必要性

2018年12月のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行やオリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化する必要

○ハード面のバリアフリー化を進める※一方で、使用方法等ソフト面の対応が十分ではないため、高齢者・障害者等の移動等が円滑になされない事例が顕在化

※ 利用者数3千人以上/日の旅客施設の90%で段差解消、87%で障害者用トイレ設置
(2018年度末)

①公共交通事業者等における課題

例1)車椅子の乗車方法に関し、公共交通事業者の習熟が必要との指摘。

例2)交通結節点における接遇を含めた関係者の連携が必要であるとの指摘。
(平成30年改正時の附帯決議)



○公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード整備とともに、ソフト面の対策の強化が必要

②国民における課題

例)車両の優先席について、高齢者等に対し、声かけが恥ずかしい等の理由で譲らないケースも存在。



○オリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた 機運醸成※¹を受け、市町村、学校教育※²等と連携して「心のバリアフリー」を推進することが必要

※1 「ユニバーサルデザインの街づくり」と「心のバリアフリー」に取り組む「共生社会ホストタウン」の拡大

※2 新学習指導要領※に基づき「心のバリアフリー」教育を実施 (※小学校で2020年度から、中学校で2021年度から全面実施)

●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

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(中間とりまとめ)

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(中間とりまとめ)(概要)①

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、次期目標に関する考え方を整理。今後、新型コロナウイルス感染症による影響等の状況変化も見極めつつ、さらに検討を進め、目標値を具体化していく。

(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)

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、以下の点に留意して検討する。
 - 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」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

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^(※2)

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

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(中間とりまとめ)(概要)②

次期目標に関する考え方

(赤字:目標の追加)

			2018年度末 (現状)	2025年度末までの目標に関する考え方
鉄軌道	鉄軌道駅 (※1)	段差の解消	90%	○バリアフリー指標として、案内設備(文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等)の設置を追加 ○3,000人以上/日の施設及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設を原則100% ○この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化 ※高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないように、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の複数化を進める ※駅施設・車両の構造、運行の状況、駅の利用状況等に応じて、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フォームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める
		視覚障害者誘導用ブロック	95%	
		案内設備(※2)	71%	
		障害者用トイレ(※3)	87%	
	ホームドア・可動式ホーム柵		84路線 783駅	○10万人以上駅の優先的な整備を引き続き推進(番線単位の数値目標を設定) ○10万人未満駅を含む全体の番線単位の数値目標を設定
	鉄軌道車両(※4)		73%	○2020年4月に施行された新たなバリアフリー基準への適合状況を踏まえてバリアフリー化率に関する目標値を設定 ※新幹線車両については「新幹線のバリアフリー対策検討会」での議論を踏まえ、公共交通移動等円滑化基準を改正したうえで、必要なバリアフリー化を推進
バス	バスターミナル(※1)	段差の解消	94%	バリアフリー指標として、案内設備(文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等)の設置を追加 ○3,000人以上/日の施設及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック	96%	
		案内設備(※2)	68%	
		障害者用トイレ(※3)	75%	
	乗合バス車両(※4)	ノンステップバス	59%	目標値を引き上げる
		リフト付きバス等(適用除外車両)	5%	○約25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化 ○1日当たりの平均的な利用者数が一定数以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へ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、新たな目標値を設定
	貸切バス車両(※4)		1,013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)		28,602台	○目標値を引き上げる ○ユニバーサルデザインタクシーの導入に関する目標値を新たに設定(2018年度末(現状):12,533台)
船舶	旅客船ターミナル(※1)	段差の解消	100%	○バリアフリー指標として、案内設備(文字等及び音声による運航情報提供設備、案内用図記号による標識等)の設置を追加 ○2,000人以上/日の施設を原則100% ○離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック	79%	
		案内設備(※2)	50%	
		障害者用トイレ(※3)	92%	
	旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)(※4)		46%(※5)	○目標値を引き上げる ○2,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は、構造等の制約条件を踏まえて可能な限りバリアフリー化 ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化

※1 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。

※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。

※3 便所を設置している旅客施設が対象。

※4 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備。福祉タクシーにあっては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記。

※5 2019年4月より適用となった旅客不定期航路事業の用に供する船舶は含まれていない。

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(中間とりまとめ)(概要)③

次期目標に関する考え方(つづき)

(赤字:目標の追加)

			2018年度末 (現状)	2025年度末までの目標に関する考え方
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	97%	
		案内設備(※2)	95%	
		障害者用トイレ(※3)	92%	
	航空機(※4)		98%	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		89%(※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(2019年7月拡大)のバリアフリー化に関する目標値を設定
都市公園	園路及び広場		57%	規模の大きい公園のバリアフリー化率の目標値を引き上げる
	駐車場		48%	
	便所		36%	
路外駐車場	特定路外駐車場		65%	目標値を引き上げる
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物(※6)のストック		60%	○床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物のバリアフリー化率の目標値を引き上げる ○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 ※公立小中学校については、文部科学省においてバリアフリー化の実態を的確に把握し、整備目標を検討
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% ※音響機能付加信号機等及びエスコートゾーンについて、施設毎の整備状況を把握した上で、目標値を明記
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成		7自治体(※7)	移動等円滑化促進方針の作成市町村数に関する数値目標を設定
	移動等円滑化基本構想の作成		304自治体(※8)	2,000人以上/日である鉄軌道駅及びバスターミナルが所在する市町村に占める割合を勘案して基本構想の作成市町村数に関する数値目標を設定
「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」の用語の認知度に関する数値目標を設定(現状:約24%(※9))

※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1,700kmが対象。

※6 公立小中学校は除く。

※7 2020年5月末の数値。

※8 2020年3月末の数値。

※9 2019年12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。

その他の取組状況

ソフト施策の取組状況(「心のバリアフリー」の推進)

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

バリアフリー教室の開催

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



視覚障害者サポート体験



車椅子サポート体験



子供用車椅子

接遇向上の取組

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



こころと社会のバリアフリーハンドブックの作成

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



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

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



トイレの利用マナーの啓発

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



公共交通機関等におけるベビーカー利用円滑化の推進

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



“みんなでつくる”バリアフリーマップ作成マニュアル

～市町村による一元的なバリアフリー情報の提供のための手引き～

マニュアルの概要

- 令和元年度に「バリアフリーマップ作成マニュアルに関する検討会」※1を開催し、市町村がバリアフリー法におけるマスタープラン等に基づいて※2、地域のバリアフリー情報やバリア情報を一元的に収集・整理・提供する際に参考となるマニュアルを作成・公表。
- 既存のバリアフリーマップにおいて提供されているバリアフリー情報や提供方法等の好事例を収集・整理し、特に移動の連続性の観点から必要な経路情報や、障害種別毎に異なる必要情報、先進的な事例等を記載。

※1 座長：東洋大学 高橋名誉教授

※2 マスタープランや基本構想の検討段階である場合も想定して作成



マニュアルの内容

1. 一元的なバリアフリー情報提供の意義

バリアフリー情報提供の必要性や、バリアフリーマップ等による一元的な情報提供を促進するための仕組みについて解説

2. バリアフリー情報提供の対象者と求められる情報

情報提供の基本的な考え方や、障害の特性に応じて求められる情報の内容を解説

3. バリアフリーマップの作成

バリアフリーマップを作成する際の基本的な手順や、情報管理のしやすさに配慮した情報収集や整理の方法の具体的事例を解説

4. バリアフリーマップの評価・見直し

バリアフリーマップを作成して完結ではなく、当事者等の声を適切に反映するための評価や、定期的な更新の重要性を解説

5. バリアフリーマップの事例

市町村等による取組だけでなく、多様な主体による多様な情報提供の先進的な事例を紹介

<参考> 市町村によるバリアフリーマップ等の作成の円滑化

市町村がマスタープランや基本構想において、バリアフリーマップを作成することについて明記した場合に、円滑に情報の収集ができるよう、施設設置管理者からバリアフリー化の状況等を報告させることができる規定を、H30バリアフリー法改正により創設。（法24条の7、24条の8）

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、障害者用のトイレ、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）



新幹線の新たなバリアフリー対策について

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

東京オリンピック・パラリンピック競技大会を迎えるに当たって

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

「真の共生社会」に相応しい、あるべき新幹線の姿

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

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

新幹線の新たなバリアフリー対策と今後の取組

速やかに実施する対策

(1)「車椅子用フリースペース」の導入

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

(2) 現在の車椅子対応座席(*)等の予約・販売方法の改善

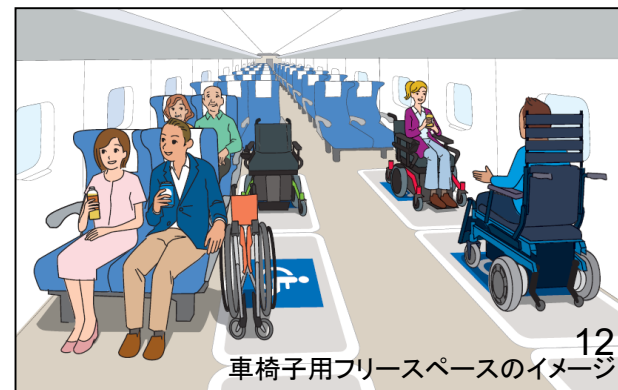
- 窓口における発券手続きの見直しによる待ち時間の短縮等
 - ウェブ申し込みの改善(申込期限の短縮等)
- ※車椅子スペースに隣接し、車椅子使用者が当該スペースを利用する際に予約する座席

新たな新幹線車両の導入時など中長期的に取り組む事項

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

早期実現に向けた取り組み

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



新幹線における車椅子用フリースペースについて

1. 車椅子用フリースペースの基本的な考え方

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

2. 車椅子スペース数の考え方

1編成あたりの提供座席数に応じて以下のように設定(グリーン車を除く)

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

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

3. 車椅子用フリースペースの具体的な要件

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

※1)座席数500席未満は1席以上

※2)車両の構造上の理由等により「隣接」とすることが困難な場合は「近接」も可とする



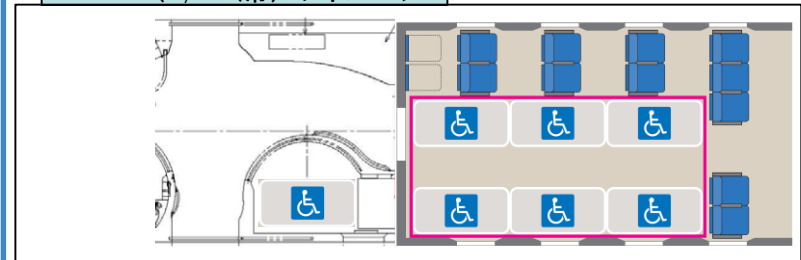
現行のN700S(車椅子スペース2席)



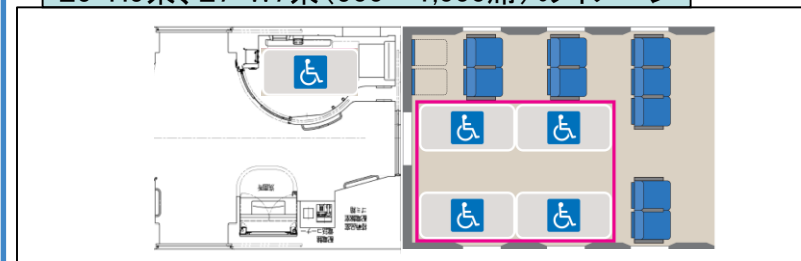
実証実験(8月3日)におけるN700S試験車両のレイアウト(車椅子スペース6席)

(参考)主な新幹線車両に当てはめた場合

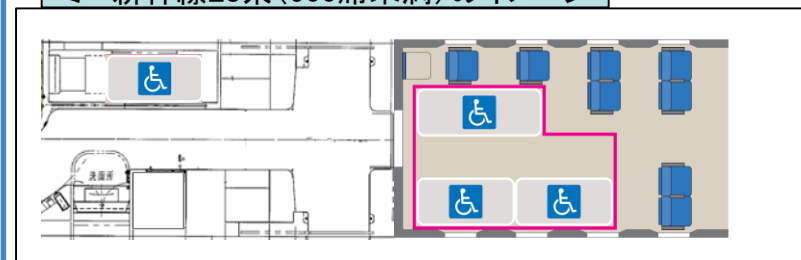
N700S(1,323席)のイメージ



E5・H5系、E7・W7系(500～1,000席)のイメージ



ミニ新幹線E8系(500席未満)のイメージ



【凡例】

□:車椅子用フリースペース ♿:車椅子スペース

※2024年春導入予定 13

車椅子用フリースペースの整備に向けた利用環境の改善について

中間とりまとめ以降実施した対策

- 令和2年3月14日 これまで当日には一般の方にも販売していた普通車指定席の車椅子対応座席については、販売方法を変更し、当日においても車椅子使用者用に確保することとした
- 令和2年4月20日 車椅子対応座席を利用する際の案内方法について、2 日前までの申し込みを求めない形に変更した(5 月号の時刻表から)
- 令和2年5月11日 これまで電話や窓口での申し込みが必要であった車椅子対応座席について、全ての新幹線においてウェブによる申し込みを可能とした。複数の新幹線を跨いだ行程にも対応するため、各新幹線のウェブサイトを相互に参照できるよう設定した

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

1. 車椅子用フリースペースに対応したウェブ予約システムの導入

- ① 東海道・山陽新幹線において、車椅子用フリースペースの導入を待たずに車椅子対応座席のウェブでの予約・購入を試行実施^(注)し、利用実態や利便性を検証^(年度内に準備の上、オリパラまでに実施)
- ② 新たに整備される車椅子用フリースペースについては、車椅子スペースをウェブで予約から購入まで完結する利便性の高い予約システムを導入^(車椅子用フリースペースの整備の進捗に伴って全新幹線で導入)

2. 現在の車椅子対応座席等の予約・販売方法の改善

- ① 窓口における乗車券類の発券の待ち時間の短縮等^(年度内より順次実施)
窓口における待ち時間の短縮を図るため、介助要員の配備が比較的充実し、かつ設備や環境の整備が整っていると予め確認できる新幹線主要駅間から関係部署の承認を待たずに発券できるよう業務フローの一部を見直す
発券後から乗車までの所要時間についても、引き続き、利用の繁閑に応じた係員の配置や駅における乗車までのプロセスの改善等により、所要時間が短縮できるよう改善を図っていく
- ② ウェブ申し込みの改善^(年度内に準備の上、オリパラまでに実施)
中間とりまとめを受け改善を行った車椅子対応座席のウェブ申し込みについて、申込期限の短縮等によりさらなる利便性の向上を図る

(注) 以下の点に留意しながら、試行的に実施し、検証を行う(実施内容は調整中)。

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

<ウェブ予約画面イメージ(試行時)>

	E	D	C	B	A
13番	○	○		×	×
12番	○	○		×	×

↓

	E	D	C	B	A
13番	○	○		○	○
12番	○	○		×	×

画面上で選択可能



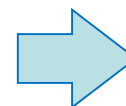
N700S 11号車

背景・目的

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



対策前



単独乗降可能へ



対策後

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

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

段差・隙間の目安値(2019年10月 バリアフリー整備ガイドライン改定)

ホーム形状や軌道構造に応じて、以下を当面の目安とする。

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

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

整備事例

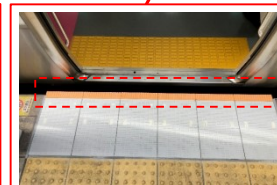
【JR東日本 山手線 高輪ゲートウェイ駅】
(令和2年7月2日 赤羽大臣視察)



ホームと列車のすき間をせまくしています
The gap between train and platform is narrow here.



ホーム床面の案内表示



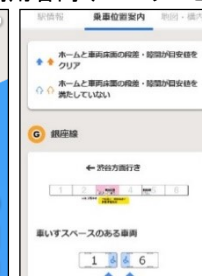
隙間を埋めるくし状部材の設置
(段差は低床車両の導入及びホームかさ上げにより縮小)

取り組み状況など

- 東京オリンピック・パラリンピック競技大会の会場最寄り駅やその乗り換え等にご利用される首都圏の主要駅については、同競技大会に向けて対応可能なホームを選定し、優先的に整備を進めるよう、鉄道事業者を指導。
- 単独乗降しやすい駅のマップ化(2019年12月公表)や鉄道事業者による利便性の高いWebサービスやアプリ等の策定などを促進するとともに、あわせて、一緒に乗降する一般の鉄道利用者が積極的に手助けをすることで、車椅子使用者の円滑な移動を確保することも望まれる。
- 鉄道事業者の取り組みを促すため、整備の状況を毎年度公表する予定。

Webサービス事例

【東京メトロの車椅子利用者向けWebサービス『スムーズメロ』】



乗車位置案内画面イメージ

※ ホームと車両床面の段差・隙間が目安値を満たしているか分かる。

東京都交通局

東京メトロ

JR東日本

ホームと車両の段差と隙間を縮小している駅数※（令和2年9月1日時点）

104駅

63駅

29駅

※ホームと車両の段差・隙間が段差3cm・隙間7cmを概ね満たしている箇所がある駅数

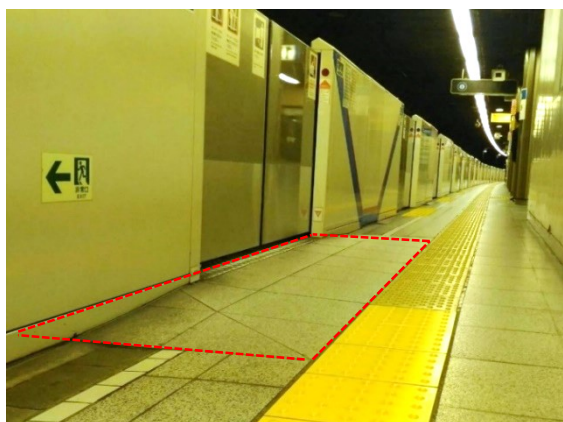
【三田線 日比谷駅の例】



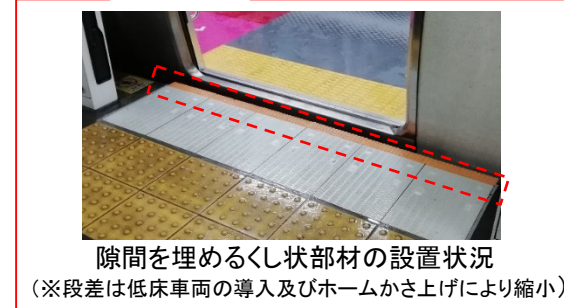
【丸ノ内線 国会議事堂前駅の例】



【山手線 上野駅の例】



隙間を埋めるくし状ゴムの設置状況
（※上から見たところ）



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



車椅子使用者に対し、ホームと車両の段差・隙間が縮小されている箇所をきめ細かく案内するためのツールとして、Webサービスやアプリ等により各駅の詳細な情報を提供することも必要。

【東京メトロの車椅子使用者向けWebサービス『スムーズメトロ』の画面表示例】



ユニバーサルデザインタクシーに関する取組み

車体改良

- ・ユニバーサルデザインタクシーの多くを占める車種で、**既販車の車椅子乗車時の操作時間を短縮する改良**を実施。
- ・**乗降スロープの耐荷重を200kgから300kgへ引き上げ、標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定要領を改正（令和2年3月）**
- ・改正認定要領に基づき、**新たに3型式を「レベル1」に認定**。



改正認定要領における車体表示ステッカー

接遇改善

- ・国交省からタクシー業界に要請(平成30年11月及び令和元年11月)
 - ・乗車拒否に関する法令遵守の徹底
 - ・車椅子乗降に関する研修の受講等
 - ・配車サービスの充実
- ・ユニバーサルデザインタクシー車体補助の条件として、**実車を用いた研修を義務化**。
- ・運輸局において、**接遇が優良な運転者に対する表彰の実施**。



車椅子乗降に関する研修の様子

利用環境整備

- ・ニーズに応じた円滑な配車が可能となるよう、**ユニバーサルデザインタクシーや福祉車両の配車体制の構築に向けた実証実験**等を2019年度に実施。

設置趣旨

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

- ＜現時点で想定される主な改正事項(案)＞
- ① 高齢者、障害者等の利用に配慮した小規模店舗の設計等に関する考え方・留意点の追加
 - ② 重度の障害、介助者等に配慮した設計等に関する考え方・留意点の充実
 - ③ 建築物のバリアフリーに関する優良事例の追加（近年竣工した、東京オリンピック・パラリンピック競技大会関連施設等）

構成メンバー

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

スケジュール

- 1月31日に、第1回検討会を開催し、現状の取組状況・課題を整理するとともに、検討会の進め方について審議。
- 関連団体等からのヒアリングを経て、検討会及び小規模店舗WGにて審議頂き、令和2年度内を目途に、ガイドライン改正版をとりまとめ予定。

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

地方整備局・地方運輸局等の主な取組



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

共生社会ホストタウンについて

共生社会ホストタウンは、パラリンピアンを受入れを契機に、各地における共生社会の実現に向けた取組を加速し、2020年以降につなげていくもの（2017年11月創設）

○共生社会の実現に向けた取組

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

大会のレガシーにもつなげていく。



車いす対応シャワー UDツーリズムの検証 手話通訳サービス 点字メニュー

○パラリンピアンとの交流

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



○北海道における共生社会ホストタウンの登録状況（令和2年5月29日時点）

札幌市、釧路市、滝川市、登別市 （4市）

（参考）ホストタウン・・・函館市、網走市、士別市、名寄市、根室市、東川町 （5市1町）

第1回移動等円滑化評価会議東北分科会において、仙台市交通局の地下鉄東西線の取組が好事例・先進事例として紹介され、また国土交通本省で開催された第2回評価会議においても、ハード・ソフト両面で高い評価を頂きました。そこで、令和元年12月5日、分科会委員による地下鉄東西線の現地視察及び意見交換会を実施しました。

委員からは、「とても高度なバリアフリー化が図られている」、「広くて使いやすい」などの意見のほか、更なる利便性の向上に向けた提案もありました。また、ハード面の改良は進んでいるが、最終的には乗務員や利用者の高齢者、障害者等に対するサポートが大事であることに変わりはありません。この考えが「心のバリアフリー」に繋がり、更に推進させる必要があるとの認識を共有しました。



意見交換会の様子



車椅子利用者
でも使いやすい券売機



幅広の
自動改札機



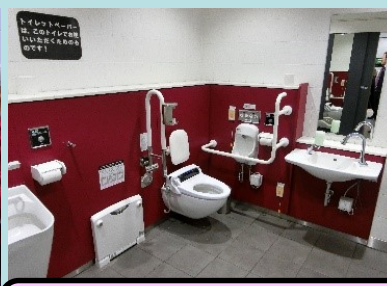
車椅子単独
で乗降可能



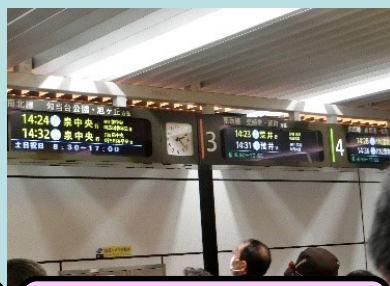
安心、安全に
乘られる設計



多機能トイレ
の紹介



様々な方の利用を考えた、
より実効性のある整備に



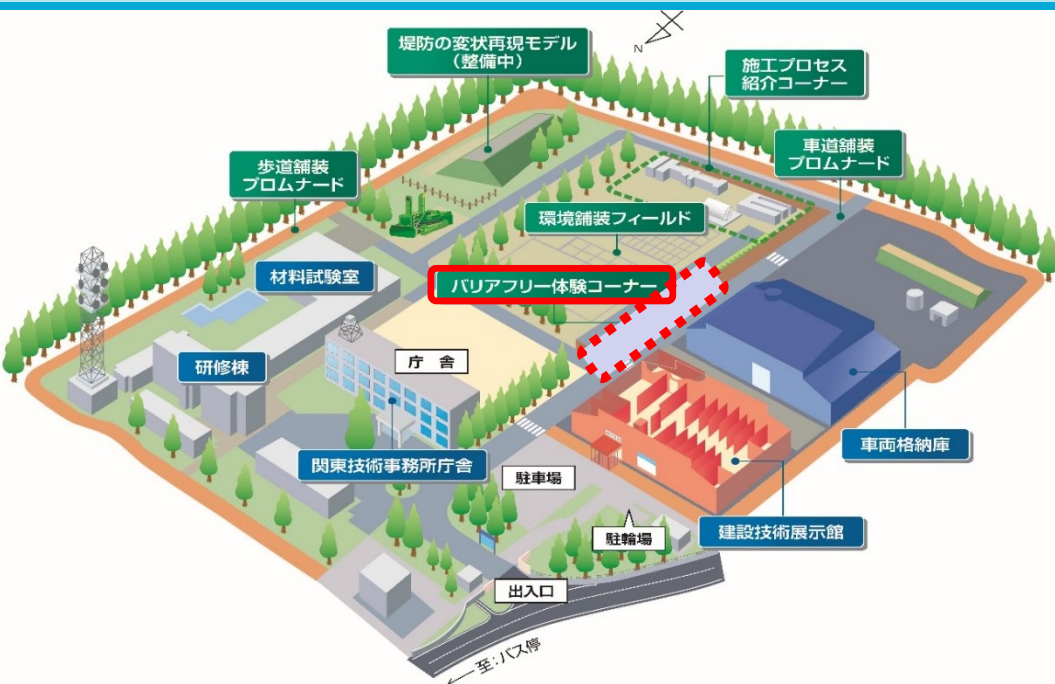
情報表示の
多言語化



車椅子目線に
ピクトグラム設置



H29国土交通省
バリアフリー化推進
功労者大臣表彰



バリアフリー体験の様子

■ 関東技術事務所には、バリアフリー体験コーナーが設けられており、建設技術展示館HPで体験参加の受付をしています。
(事前申込み)

※現在、新型コロナウイルス感染拡大防止のため受付を休止しております。

■ 令和元年度における実績

松戸市周辺の小学校、高校・自治体・企業等
全35回実施し、34団体・1イベント、約770名が体験

■ 体験参加者からの感想

・目に障害がある人の体験を初めて行い、点字ブロックの上に自転車が置いてありぶつかってしまうと分かったので、動かして少しでも安心して歩けるようにしたいと思った。

・バリアフリー体験は初めて経験したが、予想よりも危険だと分かった。車椅子や白杖体験では、普段当たり前にあるものが事故等の原因になると実感した。



日 時： 令和2年7月21日（火）
11:30 ~ 12:30

場 所： 富山駅（富山県富山市）

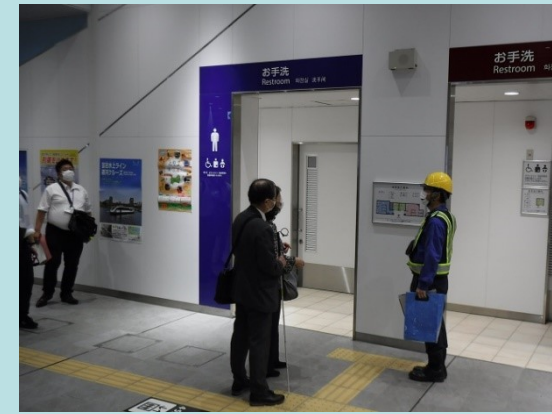
見学先：
・路面電車 富山駅停留場付近施設
・路面電車 環状線乗車
・あいの風とやま鉄道線
富山駅改札付近・改札内1階施設

主 催： 移動等円滑化評価会議北陸信越分科会事務局

参加者： 移動等円滑化評価会議北陸信越分科会委員等
21名

【主な意見等】

- 富山駅の構内案内などの外国語表記に2カ国、4カ国語が混在している。
- 路面電車駅の音声での情報案内は大変素晴らしいと思う。電車の情報のアナウンス、渡ってはいけないときの音声での紹介や警告音の組み合わせなども大変わかりやすい。この地域の取組が、全国の都市交通システムの導入に当たって参考にいただければ、大変うれしい取組に感じた。
- 電車が通るときに運転手の方が「チン」と鳴らし、「今から通りますよ」という意思表示していたが、こういうサインこそが本当の心のバリアフリーにつながっているのではないと思う。
- 路面電車に乗った際、段差の少なさに本当に驚いた。単独で前進でキャストアップができない状態でも乗車できて、降りるときもそのまま降りることができたことにすごく感心した。
- 災害の時に電車が止まった場合、情報をどのように提供しているか、電光掲示板で文字を出すというような体制が整っているか。



- 視覚障害者がトイレ施設の男女の識別や衛生面から接触に問題がある空間内での設備の位置把握における不自由さを改善し、視覚障害者にやさしいトイレとするため、視覚障害者・支援団体・デザイン専門学校学生・自治体等とともに改善策を検討
- 令和2年度において、静岡県内の直轄道の駅等(13箇所)のトイレを対象に、衛生面や耐久面からの素材検討等の上で、「立体ピクトグラムによる案内」、「シールによる壁を使った案内誘導」、「健常者に補助を呼びかけるステッカー」を試行的に施工予定

改善策①



発砲スチロールを素材に活用

立体ピクトグラムによる案内

改善策②



丸がピリオド(終着点)の役割

シールによる壁を使った案内誘導



健常者に補助を呼びかけるステッカー

【近畿分科会①】関空リムジンバス 車椅子対応車両展示会

令和元年12月16日(月)リムジンバス関西空港路線における「車椅子対応車両」の運行が開始されました。空港リムジンバスでの運用は関西初となり、それに先立ち関西空港第一ターミナルビルにおいて、車椅子対応リムジンバス展示会が行われました。展示会ではエレベーター付き、リフト付きそれぞれについて見学後、施設設置管理者、各事業者と意見交換を行いました。

車椅子対応車両の普及に向け、積極的な取り組みが必要であるが、今後の普及のためには利用率の向上が重要との認識を共有しました。また、後日分科会の当事者委員との意見交換において情報提供を行いました。

【車椅子対応リムジンバス展示会】
 日時： 令和元年12月9日(月)
 場所： 関西空港 第一ターミナルビル4階

エレベーター付き

リフト付き



関西空港交通(株)



大阪空港交通(株)



阪神バス(株)



奈良交通(株)

エレベーター付き



スロープの設置



乗車後転回し、固定



乗降時はスクリーンを下ろしプライバシーに配慮。



恐怖感のないスピードで乗降



車いす2台分のスペースを確保した車両も

リフト付き



リフトを出す



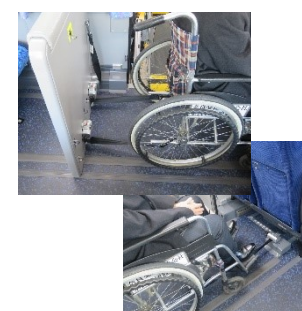
リフト部分に乗る



ベルト出固定し乗務員とともに乗降



乗車後転回



固定

※導入から2ヶ月経過した令和2年2月20日現在、4路線計約1000便運行し利用は大阪空港線、尼崎線で2名。

【近畿分科会②】歩道縁石・UDタクシーの利用検証会を開催

当分科会の当事者団体が主催し、近畿地方整備局 近畿技術事務所※において、敷地内に常設している6種類のタイプ別歩道縁石を用いた通行比較体験(車いす、視覚障害の疑似体験含む)や、タクシー事業社の協力により2車種のUDタクシーを用いた乗車検証及び、意見交換等が開催された。

※交通バリアフリー比較体験コースは、H15d以降に官公庁職員や一般の方々約17,500人がバリアフリー研修等で利用

【場所】近畿地方整備局 近畿技術事務所
【日時】令和2年2月19日(水) 13:30~16:50
【参加者】約30名(車いす8名、視覚障害4名)
三星委員長、新田委員、自治体代表者、
当事者団体、近畿技術事務所、等

【実施内容】

- ・多種類の歩道縁石の通行比較
- ・タイプ別UDタクシーの乗車検証
(トヨタジャパンタクシー・日産NV200)
- ・交通バリアフリー比較体験コース見学
- ・グループ討議、意見交換

三星委員長の挨拶



六條委員による概要説明



点字新聞に掲載(3/19)



UDタクシーの乗車検証



特徴・主な意見【トヨタ ジャパンタクシー】

・横乗り・手順が多く時間を要する・車内が狭く転回が困難・歩道からの乗降で安全 など



特徴・主な意見【日産 NV200】

・後ろ乗り・手順が少なくスムーズ・車道からの乗降で危険・駐車スペースが広く必要 など

歩道縁石(6種類)の比較



主な意見

・車いすユーザーからは僅かな段差でも支障が大きい、ゴム材は劣化すると効果無し
・視覚障害者からはカラー表示が分かりやすい、歩道の高さでは無く縁石の角度や長さに工夫が必要、
段差の前に警告ブロックを設置して欲しい など

グループ討議・意見交換



【背景】○今後、さらなる少子高齢化を迎えるに当たり、バリアフリー対策はますます重要。

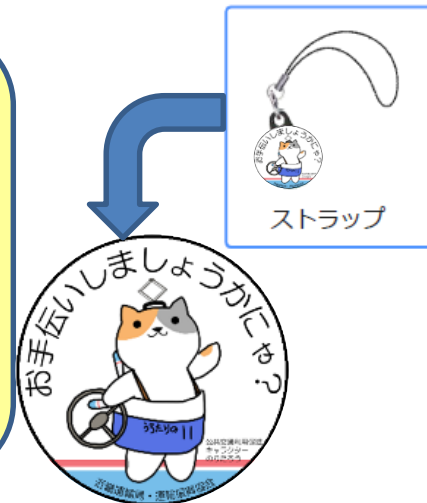
○また、共生社会の実現が求められる中、様々な障害（視覚、聴覚なども）をお持ちの方々をサポートしていくため、ソフト面の対策として「心のバリアフリー」の推進が重要なカギ。

☆取組内容

- ①従来の取組内容を充実・強化（「バリアフリー教室」開催の拡充、自治体への働きかけ）
- ②職員全員（近畿2府4県で約600人）で自発的な幅広い交通バリアフリー行動を率先して行っていく運動（ストラップを日頃から携帯しての率先行動）

☆推進体制

近畿運輸局交通バリアフリー大使を任命。
（消費者行政・情報課 梶原係長）



【実施状況】

- 職員の多くが入館証、通勤カバンなどにストラップをつけて取組を行っており、好意的に受けとめている状況。
- 約5ヶ月経過したが、特段のトラブルなどはなし。

【職員の声】

- ・出張先のバス停で白杖を持った方に声をかけてみた。その方は笑顔で応えてくださったので、これからも声をかけようと思った。
- ・車いすの方に「押しましょうか」と声をかけると喜ばれた。誰かが動く周りの人も協力しやすくなると思った。

- 日時：令和元年10月8日（火）
- 場所：近畿運輸局 大会議室
- 内容：

運動開始式 + 職員研修を行いました

- 近畿運輸局交通バリアフリー大使の任命（近畿運輸局長から）
- 交通バリアフリーストラップのお披露目・交付
- 有識者コメント（三星近畿大学名誉教授（移動等円滑化評価会議近畿分科会長）・桂福点さん）
- 職員研修（全盲の落語家“桂福点”さんを講師に迎え、視覚障害者の疑似体験、手引きの方法を学習。）

至 国道2号



国土交通省 中国技術事務所

歩道・車道の白杖体験



海田町社会福祉協議会

シルバーカー
歩車道段差体験



広島市・一般の方

勾配の違いによる車イスの操作
(使い方・介護の双方を体験)



広島市技術職員

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

◆令和元年度 体験実績

海田町社会福祉協議会 (10名)、広島市・一般 (4名)
広島市新規採用・2年目技術職員実習 (73名) 他

◆参加者からの感想

- ・利用者の立場にたって考える体験ができて良かった。
- ・実際に体験することで、より現場を感じることができた。
- ・これからは活かせることがたくさんあった。

◎バリアフリー四国運輸局長表彰

四国運輸局では、バリアフリー化の推進に多大な貢献が認められた個人又は団体を表彰しています。
令和元年度は以下の3事業者を表彰しました。

○伊予鉄バス株式会社

【ハード対策】

ノンステップバスを積極的かつ継続的に導入し、福祉バリアフリー対策に大きく貢献。

- ・保有車両数121両（高速バス等適用除外認定車両は除外）のうちノンステップバスは101両。
導入率は83.5%

【ソフト対策】

乗務員に「交通バリアフリー疑似体験研修会」を受講させるなど、「心のバリアフリー」推進にも努めている。



○有限会社大和タクシー

【ハード対策】

福祉タクシーを積極的に導入。福祉車両4台、ユニバーサルデザインタクシー4台。

【ソフト対策】

介護移送に係る知識や技能の取得・向上のため、職員に対する資格取得や「介護移送マニュアル」に基づいた自社研修を計画的に実施。



○四国開発フェリー株式会社

【ハード対策】

平成30年（2018年）に2隻をリプレース、運航するすべての船舶（3隻）がバリアフリー化。

- ・おれんじえひめ（平成30年8月25日就航）
- ・おれんじおおさか（平成30年12月6日就航）

上記2隻については、客室を全室個室とし、一部客室のバリアフリー化も行い、あわせてバリアフリー浴室・トイレを設置する等、障がい者等に配慮したものとなっている。

【ソフト対策】

従業員に対する講習会については、西条市社会福祉協議会や障がい者団体等を講師に招き、座学や実技を行っている。



心のバリアフリー施策の推進（交通バリアフリー教室の開催）

高齢者や障がい者等の介助体験、疑似体験等を通じて、バリアフリーについて理解を深めると共にボランティアに関する意識を高め「心のバリアフリー」社会の実現を目指します。

九州運輸局「バリアフリー教室」開催状況

令和2年3月31日現在

	開催年月日	開催場所	参加者等
127	令和 元年 8月21日	かごしま県民交流センター（鹿児島市）	一般乗合旅客事業者及び従業員12名
128	令和 元年 9月 4日	大分港（大分市）	旅客航路事業者船員及び運航担当35名
129	令和 元年10月 4日	鎮西小学校（田川市）	小学4年生63名
130	令和 元年10月17日	若菜小学校（飯塚市）	小学4年生62名
131	令和 元年11月 6日	香椎小学校（福岡市）	小学4年生114名
132	令和 元年11月26日	西都小学校（福岡市）	小学4年生153名
133	令和 元年11月29日	脇山小学校（福岡市）	小学4年生21名
134	令和 元年12月 4日	棕本小学校（飯塚市）	小学4年生54名
135	令和 2年 2月27日	博多ふ頭第2ターミナル	旅客航路事業者船員及び運航担当50名

※赤枠の教室は、実際に障がい者の方に参加協力を頂いて実施しました。

令和元年度交通バリアフリー教室の取組

- ・障がい者への理解をより深めるため、障がい者の方々にバリアフリー教室へ参加してもらう（疑似体験講師、講話、ディスカッション）。
- ・報道機関等に取材要請を行い、ニュースに取り上げてもらうことで取組み内容を広く周知。
- ・小学校を訪問し、校長先生に九州運輸局が行っているバリアフリー教室の説明及び開催のための活動を行った。



（搭乗橋での車いす体験）



（ハスを利用した体験）



（盲導犬の訓練）

子ども見学デーとは

- 子どもたちが広く社会を知る体験活動の機会を設けるとともに、行政の仕事に関心を持ってもらい理解を深めてもらうことを目的として2016年度より開催。昨年度は、8月1日（木）に開催。（今年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため中止）
- 沖縄総合事務局においては、ノンステップバスを利用したバリアフリー体験（車いす、視覚障害、高齢者疑似体験）を通してバリアフリーについての理解を深めてもらうため、「バリアフリー教室」を開催。

《参考》昨年度のバリアフリー教室（143名の小人が参加※子ども見学デー全体では713人の小人が参加）

体験風景



夏休み、総合事務局で
まなぶ、あそぶ

子ども見学デー

夏休みに、国のお仕事をのぞいてみませんか？
1年間で1日だけ、自由に見学できるチャンスです！
いろんなプログラムがあります。おたのしみに！

とき 8月1日（水曜日）
午前10時～午後4時（ちょっとでも大歓迎!）

ところ 那覇第2地方合同庁舎
（那覇市おもろまち2-1-1）

たいしゅう 小学生（1・2年生でもOK!）
（お父さん、お母さん、引率の先生と来てね!）

ひょう 無料（0円!）

CHECK! 子ども見学デーでは、さまざまな企画を用意して皆様をお待ちしています。プログラムには、当日お越しただいて参加できるものと、事前申込が必要なものがあります。詳細については、沖縄総合事務局ホームページをご覧ください。
<http://www.oqb.go.jp>

プログラム ①～②

都合により、プログラムが変更することもあります。

事前申込 このマークがついているプログラムには、事前申込の内容が含まれています。

1 局長室へようこそ！ 場所：2号館6階局長室など 局長室訪問。1日子ども局長になって意見交換しよう！	2 お財布の中身、知っていますか？ 場所：2号館10階会議室 夏休みのお金にひたり！	3 「日本村」の予算をつくらう！ 場所：2号館10階会議室 夏休みのお金にひたり！	4 1億円体験コーナー 場所：2号館10階会議室 夏休みのお金にひたり！
5 来て、見て、食べて、学ぼう！沖縄の農業 場所：2号館1階行政情報プラザなど さとうきび収穫機（ハーベスタ）の展示もあるよ！	6 牛さんから何ができるのか？ 場所：1号館2階大会議室 バター作りを体験しよう！	7 学ぼう。「水」のこと、「むら」のこと 場所：1号館2階大会議室 もみすり体験、農山漁村体験の映像を見てみよう！	8 どこから来たの？ 場所：2号館1階行政情報プラザ 食べたお米、牛肉はどこで育ったのかな？
9 森と海からのおくりもの 場所：1号館2階大会議室 森と海について学ぼう！	10 知っている？沖縄の農業 場所：1号館2階大会議室 統計データから、沖縄の農業を学ぼう！	11 ロボットプログラミング体験 場所：1号館2階大会議室 夏休みプログラミングで、ロボットを動かして、課題をクリアしよう！	12 クイズで学ぼう！リサイクル 場所：2号館10階会議室 リサイクルについて、クイズに挑戦！
13 「紅型」手染め体験！ 場所：1号館2階大会議室 世界で一つのオリジナルトートバックをつくらう！	14 クイズで学ぼう！リサイクル 場所：2号館10階会議室 リサイクルについて、クイズに挑戦！	15 楽しく知ろう電気メーター 場所：2号館10階会議室 ペットボトルエコライト工作に挑戦！	16 エネルギーについて学ぼう！ 場所：2号館10階会議室 クイズ・体験を通してエネルギー・省エネを学ぼう！
17 シャーベットのアイスを体験しよう！ 場所：1号館2階大会議室 新鮮な魚が活かして作られるアイスを学ぼう！	18 みなとやうこうについて学ぼう！ 場所：2号館1階AB会議室 夏休み行事や、船の乗り降り、コンクリートの状況に挑戦しよう！	19 災害時に、はたらく車！ 場所：西駐車場（屋外） 災害現場で働く車を見てみよう！	20 バリアフリーって何だろう？ 場所：2号館入口、玄関ホール前 体験してみよう！バリアフリー教室
21 サボカー大集合 場所：西側駐車場（屋外） 最新の安全な車を見てみよう！	22 自動車の安全を学ぼう 場所：2号館1階AB会議室 自動車の安全について学ぼう！		