

も、ユニバーサルデザインによるまちづくり(全ての人にやさしいまちづくり)が行われている。

総務省では、地方公共団体が行う障害のある人、高齢者、児童等全ての人が自立していきいきと生活し、人ととの交流が深まる共生型の地域社会の実現に向けた取組を支援するため、ハード・ソフト両面から必要な地方財政措置を講じている。ソフト事業として、ユニバーサルデザインによるまちづくりや特定非営利活動法人(NPO法人)等の活動の活性化を推進する地方公共団体の取組に要する経費に対して、普通交付税措置を行うとともに、ハード事業として、ユニバーサルデザインによるまちづくり、地域の少子高齢化社会を支える保健福祉施設整備、共生社会を支える市民活動支援のための施設整備等に対して、地域活性化事業債等により財政措置を講じている。

また、国民一人一人が、高齢者や障害のある人の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」社会を実現するため、国土交通省では主に小・中学校生を対象とした「バリアフリー教室」を開催している。

## バリアフリー教室

高齢者や障害のある人の自立と社会参加を促進するためには、高齢者や障害のある人等が公共交通機関などの施設を円滑に利用できるようにすることが必要であるが、バリアフリー施設の整備といったハード面の対応だけではなく、国民一人一人が高齢者や障害のある人等の移動制約者を見かけた際に進んで手を差し伸べる環境づくりといったソフト面の対応も重要である。

このため、多くの国民が高齢者や障害のある人等に対する基礎的知識を学び、車椅子利用体験や視覚障害者擬似体験・介助体験等を行うことを通じて、バリアフリーについての理解を深めるとともに、ボランティアに関する意識を醸成し、誰もが高齢者や障害のある人等に対して自然に快くサポートできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指すことを目的として、全国各地で「バリアフリー教室」を開催している。

2021年度上半期には、全国で36件の「バリアフリー教室」を開催し、約1,800人の参加を得た。小中学生を中心とした児童・生徒や、鉄道やバスといった公共交通関係事業に関わる現場職員等、様々な方にご参加いただいている。

体験終了後、参加した児童・生徒からは、「高齢者疑似体験では、階段を昇り降りする時、結構大変だった。」「困っている人がいたら手伝いたい。」などの感想をいただきなど、本教室が高齢者・障害のある人等の移動制約者に対する理解とボランティアに関する意識啓発の一助となっている。



高齢者疑似体験



ノンステップバス乗降体験

# TOPICS

## 公共交通機関のバリアフリーウォークの向上

国土交通省では、バリアフリー法に基づき、公共交通事業者等が新たに旅客施設及び車両等を整備・導入等する際や旅客施設及び車両等を使用した役務の提供を行う際に義務として遵守しなければならない公共交通移動等円滑化基準を定めるとともに、高齢者、障害のある人等をはじめとした多様な利用者ニーズに応えるため、旅客施設・車両等・役務の提供に係るバリアフリー整備の具体的なあり方を示したガイドラインを策定している。これらの基準及びガイドラインについて、社会情勢の変化や技術向上等にあわせ、学識経験者、障害当事者団体、公共交通事業者等が参画する検討会（「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」）において適宜見直しを行うことにより、公共交通機関におけるバリアフリー水準のスパイラルアップを図っている。

新幹線におけるバリアフリーについては、東京2020大会を契機として、障害者団体、鉄道事業者等からなる検討会において議論を重ね、2020年8月、「新幹線の新たなバリアフリー対策について」をとりまとめ、2021年4月より、車椅子用フリースペースを備えた、世界最高水準のバリアフリー環境を有する新幹線車両の導入が進められている。

そこで、特急車両においても、障害のある方が、一般の方と同様にグループで快適に旅行ができるよう、2021年3月より、障害者団体（4団体）、鉄道事業者（14事業者）等で構成する「特急車両におけるバリアフリー対策に関する意見交換会」を設置し、度重なる議論や実証試験も踏まえた検討を行い、2022年1月に「特急車両における新たなバリアフリー対策について」とりまとめ、新幹線と同水準の車椅子用フリースペースを導入することとした。

また、ユニバーサルデザイン2020行動計画、2020年バリアフリー法改正等の趣旨を踏まえ、心のバリアフリーや障害の社会モデルに関して事業者等の正しい理解の促進を図るため、2022年3月に「共生社会の新しいモデル」としてのコラムをガイドラインに追記した。

### 特急車両における新たなバリアフリー対策に関するとりまとめの概要

| 1編成あたりの座席定員数 <sup>注1</sup> | 車椅子スペース数 <sup>注2</sup> | 要件   | レイアウトのイメージ | 備考  |
|----------------------------|------------------------|--|------------|---|
| 1001席以上 <sup>注3</sup>      | 6以上                    | ①窓際席:2以上<br>②移乗席:2以上<br>③ストレッチャータイプ:2以上<br>(①、又は②と重複しても可)<br>④介助席は移乗席と隣接 |            | (1)スペース数及び通路幅(ワゴンの通行等を考慮し400mm以上)については、新幹線におけるバリアフリー基準と同様としている。<br><br>(2)新幹線との相違点<br>新幹線においては、<br>・介助席は移乗席に「隣接」して配置することを基本<br>・500席未満の窓際席を2以上<br>・手すりは不要としている。 |
| 500席以上                     | 4以上                    | ①窓際席:1以上<br>②移乗席:1以上<br>③ストレッチャータイプ:2以上<br>(①、又は②と重複しても可)<br>④介助席は移乗席と隣接 |            |   |
| 500席未満 <sup>注4</sup>       | 3以上                    | ①窓際席:1以上<br>②移乗席:1以上<br>③ストレッチャータイプ:2以上<br>(①、又は②と重複しても可)<br>④介助席は移乗席と隣接 |            |   |

凡例: □ 車椅子スペースの近くに移乗席、その近接に介助席(一般席として使用することも可能) □ 車椅子用フリースペース □ 車椅子スペース

注1)特急列車にあっては、車両の増結・分離など運行形態が多様なことから、基本編成における座席数を基準に車椅子スペース数を設定する。

注2)現行の基準においては、1編成につき2カ所以上(3両編成以下の列車では1カ所以上)の車椅子スペースを設けることとされている(平成30年3月改正)

注3)1編成あたりの座席定員が最大のものは844席(令和3年12月現在)

注4)2両1編成の列車や1編成あたりの座席数が100席未満の列車については、運転室、トイレ等の共有スペースの面積が、総床面積に占める割合が大きく、配置できる座席数に制約があることに鑑み、車両の構造等に応じて、2カ所とすることができる。この場合、ストレッチャータイプの車椅子の使用について配慮するとともに、車椅子使用者等から同一グループで3名以上の申し込みがあった場合には、できるだけ多くの利用が可能となるよう弾力的な対応について配慮する。