

Annual Report 2020

Division for Promoting Accessible Transport
The ECOMO FOUNDATION

交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部

アニュアルレポート2020



公益財団法人

交通エコロジー・モビリティ財団

バリアフリー推進部 アニュアルレポート 2020

目次

■施設整備や研究活動への助成

- 1-a. 海上交通バリアフリー施設整備の助成制度（日本財団助成事業） 1
- 1-b. 遊覧船等の不定期旅客船のバリアフリー化調査（日本財団助成事業） 3
- 2. 共生社会実現に向けた移動円滑化基金（日本財団助成事業） 4
- 3. ECOMO 交通バリアフリー研究・活動助成 5

■駅施設などの交通バリアフリー情報提供

- 4. 交通バリアフリー情報提供システム「らくらくおでかけネット」 8

■交通事業者や小中学生等に向けたバリアフリー教育・啓発

- 5. 交通サポートマネージャー研修 9
- 6. 公共交通事業者向け手話教室 11

■勉強会の開催、障害者等とのネットワーク構築並びに関係学会等との連携

- 7. バリアフリー普及・推進 12

■調査・研究

- 8. オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する調査等 16
- 9. 高齢者・障害者等の移動円滑化に関する調査研究 18

外部でのイベント、講演、行政機関等の委員会への参加／メディア掲載等一覧

1-a. 海上交通バリアフリー施設整備の助成制度

この制度は、日本財団の支援を得て、旅客船事業者が行う旅客船及びターミナルの施設整備のうちバリアフリー化事業に対し助成を行い、海上交通を利用する高齢者、障害者等の移動の円滑化に寄与しています。

1. 海上交通のバリアフリー化の現状

海上交通を担う旅客船及びターミナルのバリアフリー化は、通院、通学、買い物など日常生活航路として利用される離島航路から、遠隔地間の旅行に選好される長距離航路、観光目的の遊覧船やレストラン船まで、幅広く望まれています。他の交通機関に比べ、対応が遅れています。

特に離島航路においては、本土と離島または離島間を結ぶ重要な交通手段でありながら、島民の高齢化が著しく、過疎化の進行による旅客の減少等から旅客船事業者の経営状況が厳しいため、旅客船及びターミナルのバリアフリー化が進まない状況となっています。

2. 助成制度の概要

2.1 助成対象事業者

海上運送法による一般旅客定期航路事業又は不定期航路事業に使用する旅客船及び旅客船ターミナルの所有者としています。

2.2 助成に際し、重視・優先する項目

助成を行うにあたり、下記の項目に該当する申請については、重視・優先することとしています。

- 1) 離島航路に就航している旅客船をバリアフリー化するための改造並びに離島航路に就航する旅客船の新造（特に小型船舶等）
- 2) 自然災害等により被災した旅客船及び旅客船ターミナルの新造・新築及び改造・改築
- 3) 「旅客船バリアフリーガイドライン」若しくは「バリアフリー整備ガイドライン」（以下、ガイドライン）の推奨基準を満たしている

る施設・設備

- 4) 国土交通省環境行動計画に基づく環境貢献型経営（以下、グリーン経営）の認証を取得（見込みを含む）した者、または高齢者・障害者等の利用が多く一般社団法人日本旅客船協会（以下、協会）が必要と認める航路

2.3 助成対象施設・設備

助成の対象は、当該年度中に着工し竣工する旅客船及び旅客船ターミナルのバリアフリー施設・設備の整備。

具体的には、表1のとおりです。

表1 助成対象施設・設備

エレベーター、段差解消装置、バリアフリー便所、バリアフリー客席、スロープ、運航情報提供表示装置、バリアフリータラップ、可動式コーミング解消装置、簡易バリアフリー便所 等
--

また上記以外で、高齢者、障害者等が安全かつ身体的負担の少ない方法で海上交通機関を利用できるようにするための施設・設備でエコモ財団が認めたもの。

2.4 助成率

助成率は、表2のとおりです。

表2 助成率

区分	改造・改築	新造・新築
離島航路船	70%（80%）以内	
離島航路船以外	60%（70%）以内	
旅客船ターミナル	50%（60%）以内	

ただし、エコモ財団が認める場合はこの限りではない。なお、（ ）内は「ガイドライン」に示す推奨する内容を概ね満たす場合の助成率。また申請事業者がグリーン経営認証の取得（見込

みを含む)した者、あるいは高齢者・障害者等の利用が多く協会が必要と認める航路の場合には、上記の助成率にさらに10%の嵩上げ。

2.5 助成限度額

助成限度額は、表3のとおりです。

表3 助成限度額

区分	改造・改築	新造・新築
離島航路船	20 百万円	
離島航路船以外	15 百万円	
旅客船ターミナル	8 百万円	

バリアフリータラップについては、10 百万円。

2.6 助成対象経費

助成対象経費は、表4のとおりです。

表4 助成対象経費

購入費	助成対象施設・設備等の購入費
工事費	助成対象施設・設備等の整備に係る設置工事、外装仕上げ工事、電気設備工事、関連付帯工事等の工事費
設計費	助成対象施設・設備等の整備に直接要する設計図面の作成費で、エコモ財団が認めるもの

2.7 助成の流れ

助成の流れは、年度当初に旅客船事業者等への募集要項等の配布による広報活動を行い、6月から7月まで助成申請の募集を行いました。申請を受付けた案件については、9月に有識者からなる審査委員会にて審議を行い、交付決定しました。

交付決定を受けた案件については、実績を報告し、内容を確認したのち、助成金を支払いました。

3. 助成実績

2020年度の助成実績は、表5・表6のとおりです。

表5 旅客船

事業者名	所在地	旅客船名
東海汽船(株)	東京都港区	さるびあ丸
		セブアイランド結
沼島汽船(株)	兵庫県南あわじ市	しまかぜ
備後商船(株)	広島県福山市	ハイドロびんご
四国フェリー(株)	香川県高松市	しょうどしま丸
		オリーブライン
内海フェリー(株)	香川県小豆島町	ブルーライン
(株)ごごしま	愛媛県松山市	ミソラ (改造)
上島町	愛媛県上島町	ゆめしま
五島旅客船(株)	長崎県五島市	OCEAN
津軽海峡フェリー(株)	北海道函館市	ブルールミナス
(株)ポートサービス	神奈川県横浜市	SEA BASS ZERO
富士五湖汽船(株)	山梨県富士五湖町	天晴
新日本海フェリー(株)	大阪府大阪市	はまゆう
瀬戸内海汽船(株)	広島県広島市	シーバセオ2
石崎汽船(株)	愛媛県松山市	翔洋丸
阪九フェリー(株)	福岡県北九州市	やまと
国道九四フェリー(株)	大分県大分市	涼かぜ
(株)東京湾クルージング	東京都江戸川区	エスエス NANO2 (改造)
ジョイボート南淡路(株)	兵庫県南あわじ市	威臨丸
(株)瀬戸内島たびコボレーション	広島県広島市	シースピカ
(株)しまなみ	愛媛県今治市	しまなみ
20 事業者		22 隻

表6 旅客船ターミナル

事業者名	所在地	ターミナル名
紋別市	北海道紋別市	紋別港
(株)キャプテンライン	大阪府大阪市	大阪港
ジョイボート南淡路(株)	兵庫県南あわじ市	岩屋港
3 事業者		3 か所

4. その他

下記 URL のホームページにて詳細情報を掲載しております。

<http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/barifuri-ship/index.html>



写真 沼島汽船(株)「しまかぜ」
(沼島～淡路島土生港)

1-b. 遊覧船等の不定期船のバリアフリー化調査

2018年5月のバリアフリー法の改正により、2019年4月以降の遊覧船等の不定期旅客船に対して導入時におけるバリアフリー化基準の適合が義務化されたことをうけ、現状を把握するため調査を行い、遊覧船等の不定期旅客船におけるバリアフリー化の課題を明らかにしました。

1. 調査背景

これまで遊覧船等の不定期旅客船は、バリアフリー化基準の適合が義務付けされていませんでしたが、2018年5月のバリアフリー法の改正により、2019年4月以降に導入する場合には義務化されました。そのため、遊覧船等の不定期旅客船は、従前からバリアフリー化基準の適合が義務付けられている一般旅客定期航路の旅客船と使用用途が異なっていることから、バリアフリー化の現状と課題について把握することが求められました。

2. 調査概要

2020年度の実態調査は、沖縄地区、長崎地区、福岡地区の3箇所で開催し、遊覧船等の不定期旅客船の運航事業者ごとにバリアフリー化の調査票を作成し、その調査票をもとに事前調査、ヒアリング調査、実測調査を行いました。

事前調査は、刊行書物、各運航事業者のホームページ等から情報収集を行い、調査票に記入しました。ヒアリング調査は、対象船舶について運航事業者の担当者に対してインタビューを行い、実測調査は、停泊中の対象船舶の計測等を実施しました。

沖縄地区は2事業者3隻、長崎地区は1事業者1隻、福岡地区は1事業者1隻を対象としました。

3. 遊覧船等の不定期旅客船における課題と今後の方向性について

2019年度に調査した関東地区、関西地区、北海

道地区の調査結果と、2020年度に調査した3地区の調査結果を加えた16事業者18隻について、設備ごとの整備状況と課題の整理した結果、不定期旅客船のバリアフリー化において優先順位が高いものは、エレベーター等の「上下移動設備」と「バリアフリースイレ（バリアフリー便所）」であることがわかりました。これは、船舶の用途にかかわらず、遊覧船でもレストラン船でも同様であり、利用者が多く、利用頻度が高いものほどニーズがあると言えます。一方、客席（バリアフリー客席／車椅子スペース）や乳幼児対応の設備などは、既存船でも配置や暫定利用等を工夫すれば、十分に対応できることがわかりました。

しかし、既存の不定期旅客船のバリアフリー化には、船内スペースや船体の強度保持等に制約があり、既存のエレベーター等の設備を設置するためには構造的に非常に難しい課題があります。また、不定期旅客船事業は、社会情勢等の外的な要因に収支が左右されやすいため、優先的にバリアフリー化に取り組めないという経営的な課題があり、これらを解決することで今後の遊覧船等の不定期航路のバリアフリー化には必要となっていくと考えられます。

4. 報告書

下記URLのホームページにて詳細情報を掲載しております。

<http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/barifuri-ship/result.html>



2. 共生社会実現に向けた移動円滑化基金

この事業は、日本財団の支援を受けて造設した共生社会実現に向けた移動円滑化基金（通称：バリアフリー基金）を用いて、共生社会ホストタウンの港湾・空港施設におけるリムジンバスのバリアフリー化、旅客船・小型航空機等の乗船時・搭乗時のバリアフリー化、及び災害時に避難所となる学校施設のバリアフリー整備等を支援しています。

1. 事業目的

2020年パラリンピック東京大会（2021年に延期）を契機として、「心のバリアフリー」と「ユニバーサルデザインの街づくり」に取り組む「共生社会ホストタウン」の拡大など地域における共生社会実現に向けた機運が醸成されつつあり、この取組をパラリンピック後もレガシーとして継続する必要があります。

地域における先駆的なハード・ソフト両面のバリアフリー化の取組を推進し、共生社会実現に向けこれまで指摘されてきましたが十分に対応ができていなかった港湾・空港施設におけるリムジンバスのバリアフリー化、旅客船・小型航空機等の乗船時・搭乗時のバリアフリー化、及び災害時に避難所となる学校施設のバリアフリー整備等に対して、基金を活用した支援を行います。

また、オリンピック・パラリンピック後のレガシーについて、さらなる交通バリアフリー促進の観点から共生社会ホストタウンなど先進的取組を広く共有し、国内各地にバリアフリーの展開を図るためシンポジウム等を開催する予定です。

2. 2020年度の取組

2022年10月に完成予定の「別府港フェリーターミナル」の建設において、計画の段階から障害当事者が参画し、旅客船ターミナル等における高齢者、障害者等の移動円滑化を寄与するため、実

施主体の株式会社フェリーさんふらわあ、別府市内のNPO法人自立支援センターおおいた、当財団を構成員とし、国土交通省九州運輸局、大分県、別府市のご担当者をオブザーバーとした「別府港UDターミナル推進協議会」を立ち上げました。

3月3日に第1回の協議会を開催し、実施計画及び障害当事者等へのヒアリングについて議論を行いました。

障害当事者等へのヒアリングについては、旅客船ターミナル利用を想定し、5つのテーマ（①事前情報の取得、②港まで／港からのアクセス、③施設・設備利用と現地での情報取得、④人的サポートのあり方、⑤異常時、その他）を設定した上で、表1の団体を対象に実施しています。

表1 ヒアリング先（順不同）

1	社会福祉法人太陽の家
2	大分県医療的ケア児者の親子サークルここから
3	公益社団法人日本オストミー協会大分県支部
4	別府市内部障がい者協会
5	大分県難聴者協会
6	大分県盲導犬協会
7	社会福祉法人大分県盲人協会
8	大分県内の知的障害者関係者（予定）
9	NPO法人共に生きる（予定）
10	「100年の樹」ブルーライトアップ実行委員会（予定）

3. ECOMO 交通バリアフリー研究・活動助成

交通バリアフリーの促進に寄与することを目的とした研究・活動事業に対する助成を行っています。2020年度は13事業への助成を行うと共に、2021年度の対象事業は、12事業が決定いたしました。

1. 研究・活動助成事業について

交通バリアフリーに関わる先進的な調査研究や技術開発を対象とし、交通バリアフリー促進に寄与することを目的として2010年度から実施しています。2020年度は次の優先的重点課題を設定し募集しました。

- ①2020 東京オリンピック・パラリンピックとそのレガシーに向けて
障害のある人、高齢者、外国人、こども連れ等の移動制約者を含め多くの人々様々な目的で同時多発的な移動が想定される中、安全な移動に関する調査研究及び研究開発。
- ②災害避難時、復興時及び備え（異常時も含む）
障害のある人、高齢者、外国人、こども連れ、等の移動制約者に対する、大規模災害や震災等への備え（事前学習、訓練、連絡等）や避難時（連絡（コミュニケーション）、避難方法、避難所等）、復興時（仮説住宅、連絡等）に関する安心、安全性を確保するための調査研究及び研究開発、また異常時における情報提供及びその対応に関する調査研究及び研究開発。
- ③共生社会構築に向けて
制度や意識の改革を持って子どもから大人までさまざまな障害の理解を促し、具体的な行動につなげることによる社会的障壁の除去も含めた共生社会構築のための啓発や教育活動に関する調査研究及び研究開発。

④モビリティ確保

高齢化が進み、自宅までのほんの少しの移動（ラストワンマイル）が難しい地域が、免許返納なども含めて、今後益々増えていくことが想定される中で、安心して移動できる空間づくりに関する調査研究及び研究開発。

助成期間は単年度で、主な事業の流れは以下の通りです。

- ①申請受付（11月1日～11月30日）
- ②審査委員会による選定（1月）
- ③助成事業の実施（4月～次年度3月）
- ④助成金額の確定（3月）
- ⑤成果報告会での発表（6月）

ただし、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、成果報告会はオンライン方式（zoom）で開催しました。

2. 成果報告会

2019年度及び2018年度事業結果の成果報告会は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点から、オンライン方式での開催を検討し、2021年2月19日（金）にオンライン方式（zoom ウェビナー）にて80名の参加を得て開催しました。

- ①高触知性・描画機能付き触知図作成システムの開発（新潟大学渡辺哲也氏）
- ②多感覚統合を利用した聴覚失認者にも分かりやすい緊急災害情報の放送法（兵庫県立大学自然・環境科学研究所三谷雅純氏）

- ③当事者主体のインクルーシブなコミュニティ減災モデルの構築（大阪大学大学院石塚裕子氏）
- ④障がい児への自転車教育プログラムの開発とその環境整備効果に関する研究（公益財団法人公害地域再生センター藤江徹氏）
- ⑤ICTを活用した地域防災システムの在り方に関する基礎的研究（神奈川工科大学小川喜道氏）
- ⑥マーケティング手法を用いたエスカレーターの安全利用啓発の調査・研究（文京学院大学新田都志子氏）
- ⑦長期交通障害発生時の公共交通サービスのバリアフリー対応に関する研究～平成30年7月豪雨災害の実践と経験から～（呉工業高等専門学校神田佑亮氏）
- ⑧2.5Dプリンターを使った視覚障害者・児用触地図の効果について（金沢大学人間社会学域学校教育学類附属特別支援学校吉岡学氏）
- ⑨周囲の床面と視覚障害者誘導用ブロックの触覚的コントラストに関する研究－歩行訓練士の立場から－（日本歩行訓練士会古橋友則氏）
- ⑩病院の通院送迎バスの共同運行と患者の通院負担軽減に関する研究（公益財団法人公害地域再生センター谷内久美子氏）
- ⑪多様な車椅子使用者のUDタクシーの乗車による評価（アクセス・ジャパン今福義明氏）
- ⑫路線バス内における障がい者・高齢者避難訓練の実施（バリアフリーネットワーク会議親川修氏）
- ⑬障がい者が主役の映画を通して、心のバリアフリーを広める（スタジオオーニッシュ関戸雄一朗氏）

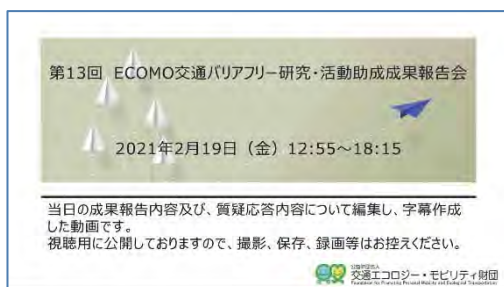


図 成果報告会のオンライン画面

3. 2020年度助成事業結果

応募総数 22 事業の内、若手研究者部門 2 事業、一般部門 6 事業、研究・活動部門 5 事業の合計 13 事業が選定されました。2 月末事業終了に伴う書類が提出され、助成金額が以下の通り確定しました。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響により事業期間を延長した事業については、事業終了時に助成金額を確定することとなります。

<若手研究者部門>

- ①子供連れの移動時の安全性と利便性の両立をめざした子供と乗る自転車（法政大学山田泰之氏 延長中）
- ②岩手県陸前高田市におけるラストマイル輸送に関する研究（大谷大学野村実氏 延長中）

<一般部門>

- ③聴覚失認者にとっての緊急災害時のチャムの意義（兵庫県立大学自然・環境科学研究三谷雅純氏 793,000 円）
- ④過疎地域における高齢者のモビリティ施策としてのタクシー補助制度のありかた（徳島大学山中英生氏 909,198 円）
- ⑤聴覚障害者の移動時の快適性に関する当事者研究 機内エンターテインメントへの字幕付与に着目して～（東京大学先端科学技術研究センター牧野麻奈絵氏 505,860 円）
- ⑥利用者視点による交通バリアフリー接遇の簡易評価尺度の開発（日本女子大学大部令絵氏 延長中）
- ⑦多様なニーズに応える先進型障害者用駐車場の開発に向けた調査研究（九州大学ヤンハスライフ・健康支援センター羽野暁氏 延長中）
- ⑧視覚障害者の道路横断時の方向定位を支援するツールに関する実証研究（中央大学研究開発機構稲垣具志氏 延長中）

<研究・活動部門>

- ⑨四肢まひ者の公共交通機関利用を支援するための調査研究（岩手大学清水将氏 200,000円）
- ⑩どこでも・だれでも・気軽にサポートプロジェクト cont.（一般社団法人生き方のデザイン研究所遠山昌子氏 延長中）
- ⑪利用促進によるバリアフリー化効果の評価の試み（アクセス・ジャパン今福義明氏 200,000円）
- ⑫通院送迎バスの共同運行による患者の通院負担軽減に向けた取り組み（公益財団法人公害地域再生センター谷内久美子氏 135,708円）
- ⑬障害者アート作品の鑑賞による障害者支援の啓発効果に関する研究（九州大学キャンパスライフ・健康支援センター羽野暁氏 延長中）

4. 2021年度助成事業

応募総数 22 事業の内、若手研究者部門 1 事業、一般部門 8 事業、研究・活動部門 3 事業の合計 12 事業が選定されました。

<若手研究者部門>

- ①SfM を用いた高精度 3 次元復元に基づく歩行空間のバリア表示と活用（関西大学大学院谷口阜貴氏）

<一般部門>

- ②公共交通を支える担い手確保に関する研究（富山大学猪井博登氏）
- ③地域公共交通サービスにおける健康に関するクロスセクター効果の算出（近畿大学柳原崇男氏）
- ④交通弱者のための AR 技術を用いた大型複合施設のナビゲーションアプリの開発と検証（崇城大学古賀元也氏）
- ⑤パーソナル・モビリティ・ビークルを用いた高齢買い物弱者の移動支援に関する研究（東洋大学高橋良至氏）

- ⑥地方都市におけるタクシー&バス導入による高齢者の活動拡大への効果と導入課題に関する研究（豊田都市交通研究所鈴木雄氏）

- ⑦公共交通機関における、健常者による配慮が必要な人のニーズへの[気づき]と[気づかい]を促進するメッセージの表示方法に関する予備的研究（帝京大学内山由美子氏）

- ⑧MaaS および新モビリティサービス時代の交通システムの災害発生後バリアフリー交通における活用可能性に関する研究（呉工業高等専門学校神田祐亮氏）

- ⑨復興事業中における標高の変化を考慮した移動制約者の津波避難に関する研究（岩手大学谷本真佑氏）

<研究・活動部門>

- ⑩視覚障害者のホーム転落をなくすための啓発活動（ホーム転落をなくす会高山久美子氏）

- ⑪障害当事者による、空港利用（二次交通を含む）促進に向けた調査・研究活動—飛行機を身近な乗り物に—（特定非営利活動法人大阪障害者自立生活協会平下泰幸氏）

- ⑫携帯型触知案内図の研究開発とその評価（特定非営利活動法人グローバルナビゲーション高橋和哉氏）

http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/bfjyosei/bfjyosei_top1.html



4. 交通バリアフリー情報提供システム 「らくらくおでかけネット」

公共交通機関を利用する高齢者、障害者等に向けて、鉄道駅やターミナルの施設・設備のバリアフリー情報、乗換案内等の情報提供を行うためのサイト「らくらくおでかけネット」を運営しています。さらに2020年東京オリンピック・パラリンピック（2021年度に延期）での訪日外国人旅行者等への情報提供についても、交通事業者からの最新情報の提供を得て取り組んでいます。

1. 「らくらくおでかけネット」とは

「らくらくおでかけネット」（以下、当サイトという）は、高齢者・障害者等が全国の公共交通機関を円滑に利用できるようにすることを目的に、鉄道駅、空港ターミナル、バスターミナル、旅客船ターミナルのバリアフリー設備情報や、各交通機関のバリアフリー乗換経路情報等を提供する情報提供サイトです。



図1 「らくらくおでかけネット」トップページ

2. 「らくらくおでかけネット」で提供する情報

当サイトでは、以下の情報を提供しています。

(1) 駅・ターミナル情報

- ・基本情報（所在地・連絡先）
- ・車椅子／ハンドル形車椅子での移動情報
- ・駅の構内図
- ・ホームドア設置状況／トイレの情報
- ・福祉輸送サービスの利用 など

市ヶ谷	
【中央線/中央・総武線各停】	
【東日本旅客鉄道（JR東日本）】	
基本情報	
所在地	東京都千代田区五番町二番地
連絡先	050-2016-1600
車椅子での移動情報	
地上出入口～改札口	移動できる 注意があります
改札口～各ホーム	移動できる 注意があります
各ホーム間（自社線）	—
利用に関して	ご乗車の際に改札口にて乗員にお伝えください。 JR市ヶ谷駅から東京メトロ有楽町線・南北線へのお乗り換えには、エレベーターの場所が隠れているため、お時間にご乗換をお願いたします。 乗換駅・降車駅の情報もご確認ください。お時間には余裕をもってご乗降下さいませようお願いたします。

図2 駅情報「市ヶ谷駅（JR 東日本）」

(2) 経路検索

出発地と目的地を入力すると、バリアフリー経路や優先したい条件を踏まえた情報提供を行います。

また、訪日外国人旅行者等を対象とした英語表示の情報提供を行っています。

3. 「らくらくおでかけネット」のアクセス件数

当サイトは、2019年4月1日から公開を行い、1日あたり16,000件以上のアクセスがあります。

さらなる利用を促すため、引き続き、周知活動を行っていく予定です。

<https://www.ecomo-rakuraku.jp/ja>



5. 交通サポートマネージャー研修

鉄道、バスなどを中心とした公共交通従事者に向けて、障害当事者講師によるバリアフリー研修を実施しています。適切なコミュニケーション方法を踏まえた接遇、介助技術、障害の理解等を深める内容となっており、国土交通省の接遇ガイドライン等ソフト面の取り組みを推進する施策にも合致したプログラムです。これまでの12年間で1,695名が修了しています。

1. 研修の特徴

本研修は、鉄道事業者やバス事業者の職員など、日常的にお客様に接している方を対象に、障害のある方、高齢の方などへの接遇・介助の基本を習得するものです。最大の特徴は障害当事者が講師となり、講義や実技の他に、対応が難しい事例などを題材に少人数でグループディスカッションを行い、交通事業者、利用者双方の相互理解を深める点にあります。利用者と係員という関係を離れて、より円滑な公共交通機関のあり方を一緒に考えるという点で「気づき」が生まれます。新入社員から経験者まであらゆる立場の方に役立つ内容となっています。

交通バリアフリー法では、交通事業者がその職員に対して適切な教育訓練を行うことが努力義務として定められています。2018年の改正バリアフリー法では、バリアフリー設備などのハード整備に加え、職員の教育訓練などソフト面と一体となった計画づくりとその実施が交通事業者に求められることとなりました。

国土交通省では2018年に『交通事業者に向けた接遇ガイドライン』を公表し、交通事業者が取り組むべきプログラム案などを示して、教育訓練の拡充を後押ししています。同ガイドラインは、障害はその人個人の中にあるのではなく周囲の環境が障害を作りだしている、それ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」の考え方の理解を深め

ることを求めています。



写真1 言語障害のある人とのコミュニケーション演習



写真2 バス車両を用いた実技の様子

表1 プログラムの例

<1日目>
<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー法と接遇・介助の必要性 ・障害の理解とコミュニケーションの基本 ・障害のあるお客様の日常生活と移動①② ・接遇・介助方法の習得・実技演習①
<2日目>
<ul style="list-style-type: none"> ・一日目の振り返り ・障害のあるお客様の日常生活と移動③④ ・接遇・介助方法の習得・実技演習② ・気づきのトレーニング（グループディスカッション）

2. 受講者の声

受講者のアンケートでは9割以上の方が「実際の業務に役立つ」と回答しています。また、自由記述においては「障害のある方から生の声を聞くことができたので、迷いながら行っていた行動を確認することができた」、「障害のある方と意見交換をしたことで、初めて気づかされることが多くありました」、「座学、障害当事者の話、実技、ケーススタディが含まれており、総合的に学ぶことができた」などの意見が出されており、障害当事者が参画する研修の長所が生かされています。

3. 2020年度の開催実績と取り組み

今年度は、関西会場で1回の集合型研修（バス、鉄道等の複数事業者合同の研修）、京都市交通局地下鉄職員向け研修を1回開催し計47名の方が修了しました。修了者には顔写真入りの修了証が交付されます。

本年度は新型コロナウイルス感染症の影響で研修は2回しかできませんでしたが、感染防止対策を図った新たな研修実施方法を模索する機会となりました。

表1 これまでの修了者数

	鉄道	バス
2020年度	39	8
これまでの累計	759	936
鉄道バス合計	1695名	

また、例年、研修修了者を対象として上級交通サポートマネージャー研修を開催しています。上級研修は、交通サポートマネージャー研修の自主開催を希望する事業者向けの研修で、上級修了者はリーダーとなり、障害当事者が参画する研修を自社内で企画、実施するものです。本年度は初のオンライン開催とし、遠方の方の参加も得られるなど、新しい

方向性を見出すことができました。

研修機会は減りましたが、国土交通省自動車局、日本バス協会、障害当事者と協働し、「路線バス車内における車いす固定に関する動画」を作成し、バス乗務員の方、車いす使用の利用者の安全性・利便性向上を図る取り組みを行いました。バス事業者の研修や自主学习で活用して頂くことになっています。

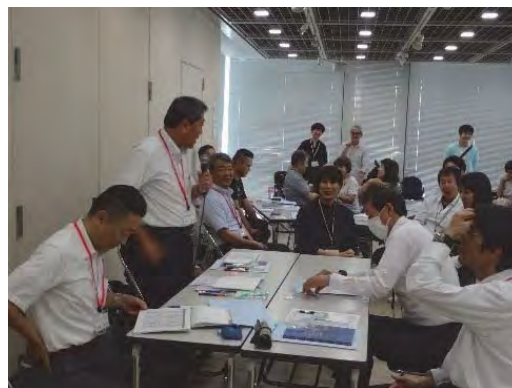


写真3 グループディスカッションでの学びを発表する様子



写真4 バス車内の車いす固定に関する動画教材のワンシーン

4. より多くの障害当事者と連携して

研修を実施するためには、交通事業者と一緒にバリアフリーのための課題を考える講師が必要です。交通事業者の研修においても障害当事者の参加が標準的なものとして定着する流れになるでしょう。

交通エコモ財団では、DPI 日本会議と障害当事者のリーダー養成研修を共催するなど、多くの障害当事者の方と連携しています。

6. 公共交通事業者向け手話教室

わが国では 2014 年に障害者権利条約を批准し、手話が言語として認められることになりました。地方自治体においては、手話言語条例の制定に取り組んでいるところもあり、全国的に手話の普及活動が進んでいます。この事業は、首都圏と関西地域で公共交通事業等に従事する者を対象とする手話教室を開催し、公共交通機関における聴覚障害者の移動円滑化を図っています。

1. 首都圏

新型コロナウイルスの影響により、開催ができませんでした。

2. 関西地域

(1) 開催期間

開催期間は、6月24日から12月9日
新型コロナウイルス対策を行い、実施。

(2) 開催回数

開催回数は、毎週水曜日の18時30分から
20時30分の24回。

(3) 開催場所

開催場所は、中央電気倶楽部（大阪市北区）
の会議室で実施しました。

(4) 講師

講師は、公益社団法人大阪聴力障害者協会から
手話通訳士の派遣を受けました。

(5) 講習内容

講習内容は、初級編とし、表2の内容で実施
しました。

表1 講習内容（関西地域）

	講習内容
第1回	開講式・オリエンテーション・自己紹介
第2回	あいさつ
第3回	名前の紹介
第4回	家族の紹介
第5回	数字
第6回	指文字
第7回	趣味のこと
第8回	仕事のこと
第9回	住所のこと
第10回	自己紹介の発表

第11回	1日のこと
第12回	1か月のこと
第13回	1年のこと
第14回	パーティーのこと
第15回	旅行のこと
第16回	病院のこと
第17回	学校のこと
第18回	手話検定に向けて
第19回	職場のこと
第20回	総復習①
第21回	総復習②
第22回	ロールプレイ
第23回	スピーチ練習
第24回	スピーチ発表・修了式

(6) 受講者

4事業者11人（修了者：10人）

(7) 事務局

事務局を公益財団法人関西交通経済研究センターに委託しました。



写真 受講の様子

3. 出張手話教室

新型コロナウイルスの影響により、開催できませんでした。

7. バリアフリー普及・推進

交通バリアフリーを推進における新しい知見や課題等について、ハード・ソフトの両面からアプローチし、講演者、参加者との意見交換、情報交換を図ることを目的にバリアフリー推進勉強会を開催しています。また、障害当事者団体等とのネットワーク構築のための交流、バリアフリー推進アドバイザーを委嘱し様々な調査等の活動を推進しています。さらに小中学生向けバリアフリー学習プログラムの学校現場における普及、認知症冊子等による認知症バリアフリーの推進を図っています。

1. バリアフリー推進勉強会の開催

本年度の勉強会はコロナ禍による制約はあったものの空港や高速道路の休憩施設のユニバーサルデザインに関するセミナーなど充実した内容で実施することができました。

2020年10月1日、2日には日本福祉のまちづくり学会（事業委員会、沖縄全国大会実行委員会）、中央大学研究開発機構、全国空港ビル事業者協会との共催で沖縄県市町村自治会館にて、「空港施設ユニバーサルデザインセミナーin 沖縄」を開催しました。初日は那覇空港のユニバーサルデザイン施設の見学を行いました。二日目は成田空港、羽田空港の先進的な取り組み事例を紹介するとともに、国土交通省のバリアフリー施策、地方空港UD診断（空港施設等のユニバーサルデザイン対応に関する現状調査及び評価）の概要などを紹介しました。ハイブリッド方式で開催し、会場、オンラインとも多くの方が参加しました。



写真1 空港施設セミナー（2020年10月）

また、中央大学研究開発機構秋山研究室との共

同研究の一環として2020年12月9日に①「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—」、2021年2月1日に②「ANA/京急と連携した羽田空港から横須賀までの行程のUniversal MaaSの移動者用アプリ試用体験会」を実施しました。

①は羽田空港国際線ターミナル会議室（TIATホール）にてハイブリッド方式で開催しました。車椅子使用者の走行ログデータを使用してバリアフリールート地図を作成するWheelogの取り組み、視覚障害者とガイドする人をマッチングするアプリ開発「袖縁」の取り組み、当財団からは駅などのバリアフリー経路案内「らくらくおでかけネット」の紹介を行いました。



写真2 TIATホールでのセミナー

②は全日空、京急、横須賀市などが共同で取り組む観光ルート案内のMaaS(Mobility as a Service)の実証実験で、実際に案内用アプリを利用して羽田空港から横須賀の街の案内までの移動体験を行いました。



写真3 横須賀 Universal MaaS 視察

2020年12月11日には当財団の主催による第62回バリアフリー推進勉強会「高速道路休憩施設のユニバーサルデザインの現状—発達障害にやさしいSA・PA 調査結果からわかったこと—」を開催しました。講師は橋口亜希子さん（橋口亜希子個人事務所代表／当財団のバリアフリー推進アドバイザー）、中日本高速道路株式会社の荒木華子さん、コメンテーター兼コーディネーターに東洋大学名誉教授の高橋儀平さんをお招きしてオンライン配信で行いました。

橋口さんはバリアフリー推進アドバイザーの活動の一環で、東名高速道路のサービスエリア、パーキングエリアの調査を実施しました。その結果から、発達障害にもやさしい工夫や施設の取り組みを、設備面、運営管理面から丹念に調査し報告して頂きました。また道路会社と一緒に各休憩施設の状況がわかる事前学習冊子作成の取り組みについてお話されました。荒木さんからはお手洗いなどの施設整備の変遷とユニバーサルデザインへの会社としての取り組みについて紹介して頂きました。高速道路の休憩施設では施設更新を行うごとに設備だけではなく案内表示、売店等に至るまで様々な工夫が盛り込まれていることがわかりました。

高橋さんからは、トイレは様々な人が利用する施設なのでそれに合わせて変遷を遂げてきている、

「いいところ発見隊」の取り組みはグッドプラクティスを波及させるうえで重要で、また、事前学習冊子の提案など情報提供の面でも他の公共交通機関との連携可能性を示した点は重要だとまとめられました。



写真4 感染防止対策をしてオンライン配信



図 トイレ整備の好事例（調査結果から）

多くの人が集まって意見交換をすることを目的に始まったバリアフリー推進勉強会ですが、本年度はコロナ禍によりオンライン開催がメインとなり直接的な交流の機会は無くなりました。一方で、事務局としてもオンライン開催の手法を学ぶ機会になると同時に、文字通訳などの情報保障の実践、これまで参加しにくかった遠方の方、体調などの理由から外出がしにくい方にも参加機会が増えるなどプラスの側面もありました。今後の勉強会開催の一つのスタイルとして定着すると考えられます。引き続き関心の高いテーマを企画していく予定です。

2. バリアフリー推進勉強会 in 関西

(1) 第11回バリアフリー推進勉強会 in 関西『難病当事者が語る日常生活と移動～交通機関利用時に困っていることと、求められる支援・配慮について～』

第11回バリアフリー推進勉強会 in 関西は、新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、事前収録による YouTube 配信で実施しました。(配信：2020年10月30日～11月5日)

難病当事者にとって、日常生活や移動には、様々な困りごとがあります。今回、当事者である尾下葉子氏(NPO法人 線維筋痛症友の会)、滝谷香氏(近畿つぼみの会)、鈴木繁氏(大阪MS/NMO ムラド)にそれぞれの難病による日常生活、公共交通の利用時に必要となる支援、困ったことや助かったことなどについての講演ののち、コーディネーターの三星昭宏氏(近畿大学名誉教授)のもと、当財団の吉田を加えた5名により難病当事者の移動等について意見交換を行いました。



写真1 意見交換の様子(左から：鈴木氏、滝谷氏、尾下氏、吉田、三星氏)

(2) 第12回バリアフリー推進勉強会 in 関西『移動円滑化促進方針(マスタープラン)および基本構想の策定の取り組みについて』

第12回バリアフリー推進勉強会 in 関西は、新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、第11

回と同様に事前収録による YouTube 配信で実施しました。(配信：2021年3月1日～22日)

平成30年のバリアフリー法改正に伴い、従来の「移動等円滑化促進基本構想(基本構想)」に加え、「移動等円滑化促進方針(マスタープラン)」制度が新設され、バリアフリー化の推進を図る事業実施計画である「基本構想」、直ちに事業化に至らない場合でもバリアフリーを促進する方針を示す「マスタープラン」の策定が全国で取り組まれています。

今回の勉強会では、特徴や特色ある基本構想・マスタープランを策定済み、もしくは策定途上の自治体である兵庫県明石市、奈良県奈良市、大阪府池田市、奈良県上牧町の自治体職員等をお招きして事例発表いただくとともに、障害当事者の視点を尾上浩二氏(DPI 日本会議副議長)に話題提供いただき、コーディネーターの新田保次氏(大阪大学名誉教授)のもと、マスタープラン等の課題や普及について議論を行いました。



写真2 議論の様子

3. バリアフリー学習プログラム

2010年度から検討を開始した当事業は、「街」や「駅」、「乗り物」が様々な人々にとって利用しやすくするためのバリアフリーやユニバーサルデザインを切り口に、誰もが暮らしやすい社会について考えるためのプログラムとして検討してきました。

毎年実施してきた小学校や中学校等での座学の実施は、新型コロナウイルス感染症の影響に

よりほとんど中止となりましたが、より多くの学校での実施を図るため、一般社団法人日本民営鉄道協会が主催されている「小学生新聞コンクール バリアフリー賞」への協力は継続して進めています。



図1 小学生新聞コンクール入賞作品

これまで累計で小学校 124 校、中学校 37 校、その他 52 箇所を実施し、フレッシュコース冊子約 25,000 部、ジュニアコース冊子約 10,000 部を配布してきた学習プログラムですが（2021 年 3 月末時点）、作成してから 7 年近くが経過しており、掲載内容や事例について再度見直しを行いました。あわせて、フレッシュコース冊子の教員指導用冊子も見直しを行いました。

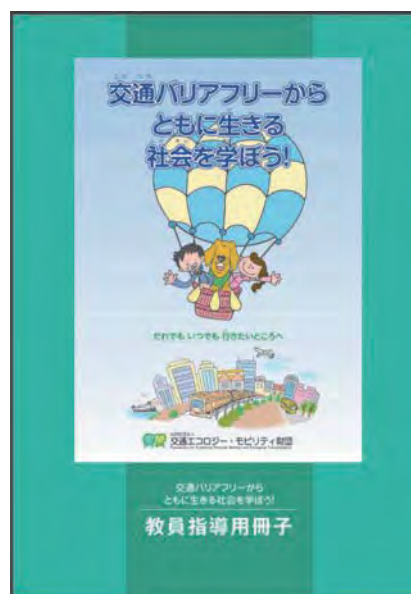


図2 見直したフレッシュコース冊子教員指導用冊子 <http://www.bfed.jp/program/index.html>



4. 障害者団体との連携

各地の障害者団体等と交流し、交通バリアフリーに関するニーズの把握、財団事業への協力等が得られるようネットワークの構築を図る活動を行っています。本年度はコロナ禍により直接的な交流ができませんでした。バリアフリー推進部に助言等を行う障害当事者等アドバイザーの方（首都圏、関西圏、九州で現在 7 名）とバリアフリー基金による UD 旅客船ターミナルの検討、旅客施設のバリアフリー調査等の活動に着手しました。

8. オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する調査等

2020 東京大会に向け、①有識者・障害当事者へのインタビュー調査、②ボランティア等による移動制約者への適切なサポート実施のためのオンライン研修プログラムの試行、③標準案内用図記号ガイドライン 2020 の公開に取り組みました。

1. インタビュー調査

2020 東京オリンピック・パラリンピック競技大会は、本来であれば 2020 年に開催されることとなっていました。新型ウイルス感染症の影響により 1 年延期されました。一昨年度は有識者・障害当事者へ 2020 東京オリパラへの課題、カギとして取り組むべき方向性についてインタビュー調査を行い、オリパラ開催後に再びインタビュー調査を実施する予定でしたが、先の通り延期となりましたので、新型ウイルス感染症による日常生活や移動等への影響についてインタビュー調査を実施しました。調査は、2020 年 8 月～10 月にオンライン(zoom)で実施し、有識者・障害当事者 16 名の方にご協力頂き、2020 年 4 月 7 日の緊急事態宣言前後で、日常生活、日常生活に伴う移動等についての影響についてお伺いしました。

インタビュー調査を行った中で、特に印象的だったのは、様々な状況、環境の変化にたくさんの工夫や周りの人とのコミュニケーション等を図りながら、柔軟に対応されていることでした。在宅勤務になったことで自宅周辺の新しいお店の存在を知ったり、地域の新しいコミュニティへの参加など、改めて地域を見直される期間にもなったようでした。また、間隔を空けて並ぶための足形シールやマークなどは、発達障害や知的障害の方々にとっては、並ぶ場所が明確になって待ちやすくなったようです。

一方、改善が必要な点もあり、アルコール消毒は視覚に障害のある方にとってはどこに設置されているのか、どうやったら消毒液がでてくる

のかわからないとお聞きしました。また、お店やバス停等では間隔をあけて並んでいるので列がわからず、横入りしてしまったり、横入りされてしまったりということもあるようです。また駅やお店のビニールカーテン越しでのコミュニケーションは、聴覚に障害のある方や視覚に障害のある方にとっては、声が聞き取りづらい以外にも、相手からこちらの状況を確認しにくくなったので、適切なサポートを受けられないことがあるとお聞きしました。また、オンラインによる会合や会議等が増える中、対面とは異なる空気感を読み取る難しさや発言のタイミング、発言者の明確性、手話や要約筆記、字幕等の情報保障の必要性等もお聞きし、今後はオンラインと対面のハイブリット形式も増えてくることを考えると、発言するときには最初に名前を必ず言う、対面とオンラインの偏りのない発言時間を取る、新しい技術を積極的にとりいれながらも、ゆっくりはつきり話すように心がけるなど、様々な対応を整理しておく必要性も感じました。その他詳細な結果については、ホームページに公開している報告書をご参考ください。

今後は、調査結果を踏まえて、2020 東京オリパラが開催された後日、再び有識者・障害当事者へのインタビュー調査結果を実施することにより、東京 2020 オリパラ前後での意識の変容を概観することを予定しています。

<http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/report/report.html>



2. 移動制約者への適切なサポート実施のための「心のバリアフリー」研修プログラムの普及

本研修では「心のバリアフリー」を単にやさしさを思いやりでとらえるのではなく、「障害の社会モデル」の考え方を理解することを目的に、車椅子編の研修プログラムをオンライン用に再構成しました。コロナ禍で関係者が集まって議論することができないため、オンライン会議で検討を重ねて作成したものです。

オンライン用教材にする際の工夫として、スライドのデザインを見やすくする、受講者が学習を進めるうえで、理解度等を測定するため 구글フォームによるアンケートを活用し評価するなど実際の利用を想定したものとしました。

本年度は関係者による試行と評価を行いました。今後は企業研修、大学の授業等での展開も予定しています。また、聴覚障害編、精神障害編のオンライン版も構想しています。

なお、本事業は（一財）国土技術研究センターとの共同研究として実施したものです。



写真 車椅子使用の当事者講師として DPI 日本会議の山岸涼子さんが動画で語り掛ける

3. 標準案内用図記号ガイドライン 2020 の公開

2018 年度に、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会以降も視野にインクルーシブな社会構築の一助として検討し、公開

した標準案内用図記号 8 項目について、2020 年 5 月に JISZ8210 に追加されました。また、「標準案内用図記号ガイドライン改訂版」へ追加するための委員会の開催を予定していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により 2020 年 8 月 31 日に書面による開催といたしました。委員からのご意見を踏まえ、「標準案内用図記号ガイドライン 2020」として、2020 年 11 月に公開いたしました。また、委員会において新しい生活様式に関わる図記号検討の必要性が指摘され、感染症対応の図記号候補図案を検討し、来年度理解度試験、視認性試験実施のための準備を進めています。

また、「男女共用お手洗」や「カームダウン・クールダウン」の図記号の周知を図るためのホームページを作成し公開しています。

表 1 感染症対応の図記号候補案

距離を保ってください 	マスクを着用してください 
手を消毒してください 	換気しています 
着席禁止 	

標準案内用図記号ガイドライン 2020

http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/pictogram/data/guideline_2020.pdf



男女共用お手洗のホームページ

http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/pictogram/allgender_toilet/



カームダウン・クールダウンのホームページ

<http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/pictogram/calmdown-cooldown/>



9. 高齢者・障害者等の移動円滑化に関する調査研究

移動円滑化促進に関する基礎的な調査を実施しています。法制度に関する基礎調査では、障害者差別解消法の自治体における取組状況、交通機関に関する事例の調査を行いました。また、各地の空港をユニバーサルデザインの観点から診断し、より良い空港施設整備につなげるための評価を実施しました。さらに、バリアフリー整備の先進事例についてウェブサイト版のバリアフリー整備ガイドライン事例集を更新しました。

1. 移動円滑化法制度に関する基礎調査

交通バリアフリーに関する法制度において、乗車拒否などの差別的取り扱いの禁止や合理的配慮の提供の観点から障害者差別解消法の影響が大きいと考えられますが、2019年度に実施した各自治体の対応状況調査結果に基づき、調査対象を広げたうえで交通関係の差別事例、好事例等の整理を行いました。これまで調査を行っていない特例市において支援協議会の設置状況や注目すべき取り組みについての情報収集を行いました。コロナ禍でヒアリングが実施できなかったため、47都道府県に差別事例等収集のアンケートを行ない28都道府県から回収したデータを整理しました。

総じて都道府県および人口規模100万人以上の政令都市の取り組みが進んでいるといえ、人口規模20万人～30万人の都市規模の中でも茨木市や宝塚市のように勧告・公表に踏み込んだ紛争解決の仕組みを持つ自治体も見られました。

28都道府県のアンケート結果では、どの障害者差別解消支援地域協議会にも障害当事者が構成員として参加している一方、交通事業者やその業界団体が参加している協議会19%にとどまる結果でした。また、相談窓口の開設日は多くが平日(月金の8時半から17時)のみであるが、第3土曜日または第3日曜日の月に1回開設している団体が2団体、平日夜間に開設している団体が1団体ありまし

た。相談窓口を外部の社会福祉法人等に委託している都道府県が21%でしたが、外部に相談窓口を設けることにより、休日や夜間にも受付時間の拡大を図れる可能性があります。相談員の資格としては社会福祉士を規定している場合29%、精神保健福祉士を規定している場合が14%でした。

交通関係の事例整理では、56件の回答がありました。肢体不自由が過半数の53%を占め、次いで視覚障害の14%となっています。交通機関としては、バスが39%と最も多く、次いで鉄道の25%、タクシーの18%となっています。内容としては、設備面よりも不適切な接遇、知識不足、情報提供が不十分などのソフト面での問題が多い状況にあることがわかりました。障害当事者が参加した研修の機会増大などに力を入れるべきと考えられます。



図1 岐阜県のインクルーシブアドバイザー派遣の案内(岐阜市資料より)

2. 空港におけるユニバーサルデザイン診断

(1) 目的

2018年11月のバリアフリー法改正により、交通事業者へのハード・ソフト計画の作成が義務づけられました。また、みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料等が改定され一層のバリアフリー化が求められています。

そこで、ハード・ソフト両面からのユニバーサルデザイン(UD)計画作成を進めるため、空港・鉄道等のUDの実態を把握することを目的として、4空港で空港UD診断(評価)を実施しました。(表1)。

表1 診断(評価)対象空港及び実施日

診断空港名	実施日
那覇空港(沖縄県)	2020年9月3日
山形空港(山形県)	2020年10月16日
徳島空港(徳島県)	2020年10月23日
鹿児島空港(鹿児島県)	2020年11月12日

(2) 実施内容

事前に設定した表2の6つの評価項目に現地調査を実施し、空港会社や関連事業者と共に意見交換を行い、良い点や課題等を共有しました。後日総合的な結果を各空港へフィードバックし、今後の方向性を共有しました。

表2 評価項目

1.交通アクセス	空港への公共交通機関のアクセス
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
3.設備	設備のユニバーサルデザイン
4.人的支援	人的支援の仕組・内容
5.情報	WEB・コミュニケーション等の情報
6.取組	空港の取組・当事者参加に対する理念

また、昨年度から実施した8空港の診断結果を踏まえた冊子「空港のユニバーサルデザインー誰もが使いやすい空港をめざしてー」を作成いたしました。(図2)



図2 作成した冊子

3. バリアフリー整備ガイドラインウェブサイト事例集の更新

本年度は以下の事例について新規作成及び更新を行った。

<旅客施設編>	<ul style="list-style-type: none"> 複数移動円滑化された経路を確保している施設の事例 (JR 新宿駅東西通路の写真) ホームと車両の段差・すき間を解消した箇所の乗車位置表示の例 開口部をシンプルな構造としたホームドアの例
<車両等編>	<ul style="list-style-type: none"> 連節バスの事例を追加 ユニバーサルデザインのバス車内空間の例 旅客船における簡易型バリアフリースイールの設置事例



図3 バリアフリー整備ガイドラインウェブサイト事例集の更新事例

<http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/guideline/bfgl/>



外部でのイベント、講演、行政機関等の委員会への参加／メディア掲載等

【1. 国関係委員会】

※=オブザーバーとして参加

名称	主催
公共交通機関のバリアフリー基準等に関する委員会	国土交通省総合政策局安心生活政策課
子育てにやさしい移動に関する協議会	同上
公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会【視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討WG】	同上
公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会	同上
知的・発達障害者等に対する公共交通機関の利用支援に関する検討会	同上
公共交通事業者等における認知症の人への接遇ガイドライン作成のための検討会	同上
バリアフリー法及び関連施策の在り方に関する検討会※	同上
移動等円滑化評価会議※	同上
共生社会におけるトイレの環境整備に関する調査研究※	同上
路線バスに係る車いす事故対策検討会	国土交通省自動車局安全政策課、旅客課
移動等円滑化評価会議関東分科会	国土交通省関東運輸局交通政策部消費者行政・情報課
道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会	国土交通省道路局企画課
令和2年度ダイナミック・サインに関する国際標準化委員会	国立研究開発法人産業技術総合研究所
ユニバーサル社会における MaaS の活用方策についての研究会（バリアフリーMaaS研究会）※	国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課
厚生労働省令和2年度障害者総合福祉推進事業「補装具費支給制度の効果的な普及方法に向けた検討」検討会議	厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部企画課

【2. 地方自治体関係委員会】

名称	主催
ふじのくにユニバーサルデザイン推進委員会	静岡県くらし・環境部
ユニバーサル社会づくり推進協議会公共交通部会	兵庫県健康福祉部障害福祉局ユニバーサル推進課
藤沢市障がい者差別解消支援地域協議会	神奈川県藤沢市

【3. 団体等委員会】

名称	主催
JISZ8210 改正原案作成委員会（本委員会） 見直しに関する分科会	一般財団法人日本規格協会
JIZ8210 見直しに関する分科会	同上
案内用図記号のデザイン原則及び試験方法 の JIS 化検討委員会	同上
ISO/TC145/SC1 国内委員会	同上
AD 関連業界団体アクセシブルサービス検討 委員会	公益財団法人共用品推進機構
AD 国際標準化委員会（本委員会）	同上
ISO/TC178 国内審議委員会	一般社団法人日本エレベーター協会
身体障害者補助犬の質の担保及び受け入れ 促進のための研究	国立リハビリテーションセンター、帝京科学 大学

【4. 講演・研修等講師派遣】

名称	主催
2020 年度共用品研究所講座 A	公益財団法人共用品推進機構
令和 2 年度保健医療福祉行政論 II	国際医療福祉大学大学院
人権問題体験学習会	公益財団法人東京都人権啓発センター
人権問題体験学習会	公益財団法人東京都人権啓発センター
第 2 回知的障害・発達障害等に関する研修 会	一般社団法人沖縄県バス協会
第 3 回スカモビ・チャレンジネットワーク セミナー	ヨコスカ×スマートモビリティ・チャレンジ 推進事務局

【5. 後援・協賛】

名称	主催
改正バリアフリー法の”理念と実践”講習会	一般財団法人災害科学研究所交通まちづくり学研 究会
災害と福祉のまちづくり 2021	日本福祉のまちづくり学会災害研究・支援研 究会

【6. 出展・掲載・その他】

名称	主催
「LIXIL User Survey Report」	LIXIL
インクル第 127 号	公益財団法人共用品推進機構
LISN No184 夏	キハラ株式会社
学会誌第 20 巻第 2 号	日本生活支援工学会
インクル第 131 号	公益財団法人共用品推進機構

ユニバーサルデザイン有識者投稿	静岡県くらし・環境部県民生活局県民生活課長
Ocean Newsletter	公益財団法人笹川平和財団
令和3年 障害者白書	国土交通省総合政策局安心生活政策課（内閣府より）
CAJS 会報	一般社団法人日本中小型造船工業会

新聞、雑誌等メディア掲載一覧

メディア名	掲載日	テーマ	記事コピー
Ocean Newsletter No.473	2020年4月20日	海上交通バリアフリー施設整備の取り組みと展望	1
四国新聞	2020年5月20日	二十四の瞳映画村前に浮棧橋	2
LISN No184号夏	2020年6月発行	標準案内用記号図（ピクトグラム）について	3
LIXIL User Survey Report	2020年7月発行	変えたほうがよい?! 誰もが利用しやすい”トイレのサイン”とは?	4
インクル 第127号	2020年7月25日	コロナ禍と公共交通機関におけるバリアフリー	5
日本経済新聞	2020年7月26日 朝刊	ピクトグラムについて掲載記事	6
日本生活支援工学会誌 第20巻2号	2020年12月発行	エコモ財団バリアフリー推進部の取り組み	7
琉球新報	2020年12月10日	障がい者らのバス乗車支援	8
沖縄タイムス	2020年12月12日	バス協会へ支援ボード送る	9
トラポルト	2020年12月15日	エコモ財団がコミュニケーション支援ボードを沖縄県バス協会へ贈呈	10
OTV イット	2020年12月11日	バス利用者が容易になる一助にコミュニケーション支援ボード	11
静岡県ユニバーサルデザイン有識者投稿	2021年1月13日	コロナ禍の影響（インタビュー調査）	12
静岡県ユニバーサルデザイン有識者投稿	2021年3月19日	公共交通機関のバリアフリー	13
インクル 第131号	2021年3月25日	新型コロナウイルス感染症による影響についてのインタビュー調査結果	14

Ocean Newsletter 473

20 April 2020
NO.

海上交通バリアフリー施設整備の取り組みと展望

吉田哲朗 ● YOSHIDA Tetsuro

高橋 徹 ● TAKAHASHI Toru

海上交通を担う旅客船等のバリアフリー化は、通院、通学、買い物などの日常生活の足として利用される離島航路から、遠隔地間の旅行に選好される長距離航路、観光目的の遊覧船やレストラン船まで、幅広く望まれているが、他の交通機関に比べ、対応が遅れている。

そのため、利用する高齢者・障害者等の移動の円滑化に寄与することを目的として、旅客船事業者が行う旅客船等の施設整備のうちバリアフリー化事業に対し助成を行っている。

「世界で最も美しい湾クラブ」世界総会の開催について

高桑幸一 ● TAKAKUWA Koichi

世界で最も美しい湾クラブの世界総会が、日本で初めて富山湾で開催され、「未来への展望～沿岸域の持続可能な発展のための環境保全～」というテーマの下に「ワールドカフェ」で議論され、今後20年のビジョン「富山宣言」が取りまとめられた。

水没するアジア巨大都市ジャカルタ

竹田有里 ● TAKEDA Yuri

インドネシアの首都ジャカルタでは、年間の降水量は減少しているものの異常豪雨が増え、河川の氾濫発生回数が増えているという。

世界一早く水没する都市とまで言われ、様々な要因による災害の危機を抱えている。

都市の水没はジャカルタだけの問題ではない。

気候変動の影響によって河川の氾濫や海面上昇は世界中の大都市で今後起こりうるとの指摘もある。ジャカルタからのレポートをお届けしたい。

「Ocean Newsletter」とは……

人と海洋の共生をめざして

海洋の重要性を広く認識していただくため、ポートレースの交付金による日本財団の助成を受けて、海洋に関する総合的な議論の場を皆様にご提供いたしております。

海上交通バリアフリー化の施設整備の 取り組みと展望

【KEY WORDS】 旅客船、旅客船ターミナル、バリアフリー

吉田哲朗
高橋 徹

●(公財)交通エコロジー・モビリティ財団理事兼バリアフリー推進部長
●(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支援課課長代理

「海上交通バリアフリー施設整備推進」事業

公財財団法人交通エコロジー・モビリティ財団(以下、エコ財団)は、1994(平成6)年に、高齢者・障害者等の公共交通機関を安全かつ快適に利用して移動できるよう鉄道、道路、バスターミナル、旅客船、旅客船ターミナル等におけるエレベーター、エスカレーター等のバリアフリー施設・設備の整備に対する助成や普及啓発および調査研究等を行う目的で日本財団、交通事業者等の支援を受け、設立されました。

現在は、鉄道駅等のバリアフリー施設整備は終了しておりますが、2002(平成14)年から、旅客船および旅客船ターミナル(以下、旅客船等)のバリアフリー施設・設備の整備に力を入れています。

本事業は、海上交通におけるバリアフリー化を推進するため、海上運送法による「旅客定期船等事業並びに不定期船等事業」に使用する旅客船等のバリアフリー施設・設備の整備に付して助成を行っています。助成を行うに際しては、①離島航路に就航している旅客船等(特に小型船舶)、②自然災害に被災された旅客船等、③バリアフリー・ガイドライン等の普及基準を満たした旅客船等を重視し、優先しています。

また、助成対象は、高齢者・障害者等が安全かつ身体的負担を少なくする施設や設備であるエレベーター、バリアフリー便所(車椅子用トイレ)、バリアフリー客席、運航情報提供表示装置等を対象としています。

旅客船等のバリアフリー化の法的位置づけ

旅客船等の公共交通機関におけるバリアフリー化は、2000(平成12)年の「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(以下、交通バリアフリー法)」により義務化されました。その後、2006(平成18)年に運送物を対象とした「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定運送物の運送の促進に関する法律(以下、ハードビル法)」と



統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下、バリアフリー法)」となり、2018(平成31)年5月に一部改正され、現在に至ります。

バリアフリー法に基づき、「移動等円滑化のために必要となる旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令(以下、移動等円滑化基準)」が制定され、整備すべき基準が定められています。また、公共交通事業者等が、高齢者・障害者等をはじめとした多様な利用者の多様なニーズに応えるため、バリアフリー整備のあり方を具体的に示した目安としてバリアフリーに関するガイドラインが公表されています。旅客船は「旅客船バリアフリーガイドライン」、旅客



2018年定期旅客船「マーズメイト」(船尾島ライン株式会社)の船体。右写真はそのバリアフリー取所(車椅子使用でも利用しやすい)により出入口扉が自動ドアであり、トイレ内では転倒できる広さとなっている。

船ターミナルは「バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)」を参照し、取り組まれています。

旅客船におけるバリアフリー化については、人口の減少による旅客輸送の減少に伴う厳しい経営状況にあることなどにより他の公共交通機関に比べ、徐々に増えているがなかなか進まない状況であり、2019年3月末現在、46.2%(308隻)となっています。なお、旅客船におけるバリアフリー化には公的な支援がほとんどないため、旅客船事業者がすべての費用負担をしなければならぬこともその一因となっています。

課題の現状

国土交通省によると、日本には6,847におよぶ離島が存在し、416島に人が居住しています。これらの離島は、わが国の気候、非他国経済水域等の保全、海洋資源の利用、多様な文化の継承、自然環境の保全とあわせて、自然との触れ合いの場および機会創出の場、食料の安定的な供給等、わが国および国民の利益の保護および増進に重要な役割を担っています。

さらに、近年では離島船場の重要性が再認識されており、2017(平成29)年4月には「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」が施行されました。同法の中で有人国境離島地域のうち、継続的な居住が可能となる環境の整備を図ることが国の責務を維持する上で特に必要と認められるものを「特定有人国境離島地域」と定義し、国内一般旅客定期船事業者等に係る運賃等の低廉化などの施策に取り組みんでいます。なお、「高齢社会白書」によると、日本の高齢化率は28.1%(2018年10月現在)となっていますが、離島の高齢化率は40%を超え、80%を超える離島も存在しています。

これまでのバリアフリー化の整備等について

これまで、「海上交通バリアフリー施設整備推進」によるバリアフリー施設整備の整備に対する助成は、旅客船等延べ214隻、旅客船ターミナル延べ1,077件を行ってきました。現状のバリアフリー化船舶のうち、約70%の船舶に支援をしたこととなります。当初は、船舶のバリアフリー化について物理的な条件や事業者の利用実態などから、旅客船事業者によっては撤収してしまっても合理的なと考えられていました。しかし、少子高齢化の進展などの社会環境の変化により、近年では積極的な導入が促されてきています。

今後も離島等の高齢化などを勘案すると、旅客船事業者を取巻く経営環境は一段と厳しく、公的支援がない中では、新たに旅客船等のバリアフリー化に取り組むのは難しいことが推測されます。そのため、本事業を継続・実施していくことが、離島に住む高齢者・障害者等の外出支援に大きく貢献すると考えられます。また、一般旅客定期船事業者だけでなく不定期船事業者の旅客船等も対象とすることで、あらゆる移動困難者の旅客船利用の移動円滑化に寄与するよう取り組んでいきたいと考えています。(了)

● 海上交通バリアフリー施設整備推進 <http://www.eco-mobility.or.jp/barrierfree/bank/cf/05.html>

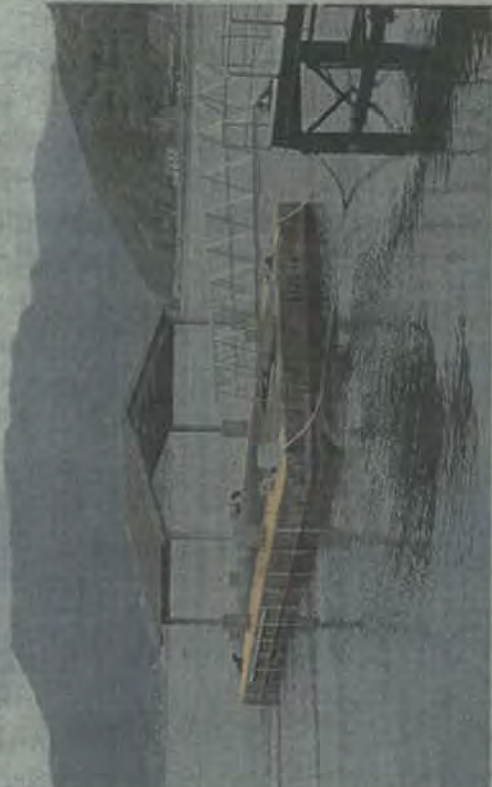
海の観光に一役

町内漁港から移設

小豆島

海を生かした観光振興を図ろうと、小豆島町が同町田浦の二十四の瞳映画村前の船着き場に浮棧橋を新しく整備した。橋漁港(同町橋)で使われなくなった浮棧橋を補修して移設。同映画村「オリーブビーチ(同町西村)」の渡し舟の着替場として使用するほか、内海湾にクルーズ船が鑑泊した際などの利用を見込む。

浮棧橋は長さ約20㍍、幅



橋漁港から二十四の瞳映画村前の船着き場に移設整備された浮棧橋。固定棧橋(右端)と連絡橋でつながる。小豆島町田浦

約8㍍。町によると、1950年ごろに草壁港(同町草壁本町)に整備され、その後橋漁港へ移された。同漁港では荷揚げ作業の変化により、近年はほとんど使われていなかったという。

一方、映画村前の船着き場にこれまであった浮棧橋は小規模で老朽化しており、さらに渡し舟の乗客は固定棧橋に移る際に階段を利用する必要があった。そこで今回、同漁港の浮棧橋を移設してバリアフリー化などの課題解決に当たるこ

二十四の瞳映画村前に浮棧橋

とにした。

移設に際しては、交通工コロジー・モビリティ財団(東京)から800万円の補助を受けた。工事は昨年10月から行い、滑り止め舗装などの補修のほか、固定棧橋と浮棧橋をつなぐアルミ合金製の連絡橋も新設した。工事完了は5月15日で、総事業費は約3千万円。

今後、浮棧橋の運用は映画村を運営する岬の分教場

保存会(理事長・松本町長)が行う。同会の有本裕幸専務理事は「渡し舟のほか、内海湾に入ってきた大型客船の乗客が通船を使って上陸するための棧橋として使ってもらえれば、瀬戸内国際芸術祭などで島々を周遊するクルーズなどの利用も見込んでいる」と話す。

使用については映画村への事前予約が必要という。

同町では官民一体となってクルーズ船を誘致する活動を展開しており、昨年は「にっぽん丸」「ばしがい」「くびいなす」「飛鳥Ⅱ」の3隻が計4回寄港。島には大型客船が接岸できる港がないことから、港の沖合に鑑泊して乗客は小型の通船で上陸し、島観光を楽しんでいる。

特集：ピクトグラムで伝える

標準案内用図記号（ピクトグラム）について

竹島 恵子

1. 交通エコロジー・モビリティ財団について

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団（以下、エコモ財団）は、高齢者、障害のある方々が円滑に移動できる交通のシームレス化実現のために、ハード、ソフト両面から交通バリアフリーを推進している団体です。

主な事業としては、調査研究事業としてバリアフリー法に基づくガイドライン作成やウェブ版事例集の公開、2016年施行された障害者差別解消法に基づく公共交通機関に向けての冊子の作成公開、啓発広報事業として交通事業者向けの交通サポートマネージャー研修や、小中学生向けのバリアフリー学習プログラムの実施、情報提供事業として標準案内用図記号やコミュニケーション支援

ボードの検討、公開、認知症者にやさしい公共交通をめざすためのおでかけサポートカードの検討、公開等を進めています。

今回は標準案内用図記号（ピクトグラム）についてご紹介します。



図1 すぐわかる障害者差別解消法



図2 小中学生向けのバリアフリー学習プログラム冊子



図3 おでかけサポートカード

2. 案内用図記号（ピクトグラム）とは

案内用図記号（以下、図記号）は、「対象物、概念または状態に関する情報を、言語や言語によらず、見て分かる方法で伝える図形」で、具体的には方向を表す矢印や男女を表す人の形、電話を表す図形等を示し、視覚によるコミュニケーションを図ることができる直接的な情報提供手段といわれており、「ピクトグラム」や「マーク」と呼ばれることもあります。文字情報に比べてひと目でその表現内容を理解できる事から、遠方からの視認性に優れている、言語の知識を要しないといった利点があるため、視力の低下した高齢者や障害のある方、外国人等にも有効とされ、日本国内、あるいは世界各国の公共交通機関、観光施設、公共施設等において広く使用されています。

日本における図記号の創生期は1964年の東京オリンピックといわれています。その後2002年の日韓ワールドカップ開催決定を受け、日本で初めて図記号の統一化が進められ、2回目となる2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下、2020オリパラ）の開催を控え、改めてサイン関係の重要性が注目されています。

3. 図記号の現状と、2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて

エコモ財団は、2002年日韓ワールドカップ開催を控えた1999年～2000年にかけて、日本財団からの補助事業として125個の図記号を8つのカテゴリーに体系化した「標準案内用図記号ガイドライン」を作成し、公開しています。その内110個がJIS規格化され「JISZ8210案内用図記号（以下、JIS）」として登録されるに至りました。

その後、JISは必要に応じて図記号が追加登録されていますが、経済産業省では、2020オリパラ開催に向けて、JIS図記号について日本人だけでなく外国人観光客にもわかりやすい内容に改正するための検討を2016年から開始しました。検討に際して、JIS及びISO（ISO7001及び7010）図記号の比較試験（どちらがわかりやすいか選択）と視認性（見やすいか）の試験を国内外で実施し、その結果、2017年3月にJISからISOに変更する図記号7個が公表され（図4）、変更前の図記号は2019年7月をもってJISから削除されました。



図4 変更された JIS 図記号 (抜粋)

エコモ財団では、2020オリパラ開催に向けて、2015年～2017年6月まで日本財団助成事業として図記号の検討を進めました。はじめの1年間は図記号の事例収集、及び障害者団体や外国人観光客への調査を踏まえ、図材の選定等の作業を行い、続いて図案作成及び見直し作業を進め、ISO及びJISの調査方法に準拠したわかりやすいか（理解

10

度試験）及び見やすいか（視認性試験）により、原案の適性を評価し、2016年3月に10項目の原案を策定しました。2年目は1年目に選定した図材のうち、残りの図材について図案作成及び見直し作業を進め、1年目同様に理解度及び視認性試験を実施し、2017年3月に5項目の原案を作成し、新規作成した図記号を17個、見直した図記号を2個の他、カテゴリーを1項目追加（アクセシブル）しました（図5、図6）。

これらの結果については、「標準案内用図記号ガイドライン改訂版」としてとりまとめ、2017年7月に公開しました。

1 公共・一般施設 (Public Facilities)



2 交通施設 (Transport Facilities)



3 商業施設 (Commercial Facilities)



4 観光・文化・スポーツ施設 (Tourism, Culture, Sport Facilities)



5 安全 (Safety)



6 禁止 (Prohibition)



7 注意 (Warning)



8 指示 (Mandatory)



(新分類) 9 アクセシブル (Accessible)



図5 2015, 2016年に新規追加した図記号

※1 既に作成していた図記号だが、本改訂で追加した
 ※2 JISZ8210に追加されていた図記号を、本改訂で追加した



図6 2015, 2016年に見直した図記号

しかし、当時検討項目としてあがっていたものの議論が過渡期であり引き続き検討が必要とされる項目が残されていました。そこで2018年度自主事業として、2020オリパラ以降も視野にインクルーシブな社会構築の一助として残された項目を含め、改めて検討を進めました。

検討すべき項目を整理した上で、学識経験者、サイン関係のデザイナー及び専門家、障害者団体、行政担当者等による意見交換会や、当事者団体等へのヒアリング調査、交通、建築、観光、商業、一般消費者、行政担当者等への説明会を通して図案を作成し、理解度や視認性の試験を経て、新たな図記号8項目を作成するに至りました(図7)。

現在JISへの追加提案をすすめると共に、「標準案内用図記号ガイドライン改訂版」の改正に向けて準備を進めているところです。



図7 2018年に新規作成した図記号

※1 文字による補助表示を付ける場合は、「男女共用 All gender」またはどちらかとする。色彩はモノトーンが望ましい
 ※2 文字による補助表示を付ける場合は、「カームダウン・クールダウン Calm down, cool down」とする。「この部屋は気持ちを静めるための部屋です」など、運用に適した利用説明を表示することが望ましい

今回作成した図記号については、例年の図記号作成と大きく異なる点が2点ありました。

1点目は2020オリパラ施設で必要とされる図記号を検討項目に加えて、施設建築に間に合うよう急ピッチで作業を行ったことです。これについては、東京都オリンピック・パラリンピック準備局、公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会及び独立行政法人日本スポーツ振興センター新国立競技場設置本部に意見交換会に参画いただき、情報を共有し、公共案内用図記号の最も重要な使命であるデザインの統一を図ることができました。

2点目は、「男女共用お手洗」や「カームダウン・クールダウン」など、急速に変化する社会事情に適合するよう、今までにない概念の図記号作成に挑戦したことです。「男女共用お手洗」は、LGBTの表現で代表される性的マイノリティの中でも、特に性別違和を抱えるトランスジェンダーのニーズと、高齢社会をはじめとした介護の現場で必要とされる異性介助という要求が、内容的には異なるものの実際に必要とされる設備は同じであることから、一つの図記号にまとめました。「カームダウン・クールダウン」は、検討時公共空間では当初国内では成田空港で導入されている例があるのみで海外にも事例はなく、関連団体のご協力を得ながら手探りで策定しました。検討する際は、おそらく国内で考えられる限りの当事者の方々のご意見を伺い、最終的な合意形成に至った

経緯があります。また、トイレ設備関係のいくつかの図記号は、前年度から引き継ぎ検討事項である機能分散化の考え方に沿ったトイレ環境の改善に役立つものであり、「おむつ交換台」は2017年のJIS改定で変更された「ベビーケアルーム(図4参照)」の機能を補完する意味で策定されました。このように、今までは街中にあふれたバラバラの図記号を統一することを主眼としてきた活動が、未知のニーズを先取りする活動に変わってきた点は、図記号作成の大きなターニングポイントであると考えられます。

そのために、回答者の知見を問う従来の自由記述による理解度試験の評価が期待できず、正答を含む4項目から一つを選ぶ四者択一方式で正答率を評価する方法をとりました。このことは、今後の新しい評価方法を示唆すると共に、過去のデータと比較した評価を行うことができなくなった点は課題と考えられます。

4. サイン(案内)表示について

沢山の方が利用される施設の中に、いくら図記号を掲示しても、高齢者や障害のある方、子供連れの方等、誰もが安心して移動できるようにはなりません。必要な場所に必要な情報を示すためのサイン計画に則ったサイン表示が掲示されることにより、誰もが安全に安心して移動できる空間となります。先のバリアフリー整備ガイドラインにも「サイン計画は、どのような施設や環境であっても高齢者、障害者等を含めた全ての利用者の移動円滑化の手段として、整備していく必要がある」と示されています。

利用者としては、高齢者の他に、弱視者(ロービジョン)、全盲者、色覚異常、全ろう者、難聴者、車いす使用者、知的障害者、精神障害者、発達障害者、内部障害者、乳幼児連れ、妊産婦、外国人等様々な利用者の状況を考慮しながら、施設の主な出入口や分岐点に掲示、その他バリアフリー経路案内(図8)等も掲示し、分かりやすいフォントで大きめの文字(多言語にも配慮)や図記号を用い、背景色と明度差を配慮したサイン表示を検討する必要があります。また、実際に掲出する位置については、歩行者や車いす使用者が共通し

て見えやすい高さとして、照明の写り込みがないよう配慮する必要もあります。



図8 バリアフリー経路案内例とサイン表示例

5. 今後に向けて

新型コロナウイルスの影響により2020オリパラは延期となりましたが、開催時には外国人観光客や国内外から東京他へ障害のある方々が来る機会も増えることが予想され、慣れない環境での滞在を通じて不便に思うことも多いかと思えます。そんな中で、分かりやすいサイン環境の整備の必要性が増すと共に、デジタルサイネージ等ICTを活用した案内表示の方法も合わせた検討の必要性もあろうかと思えます。

エコモ財団は、今後もより一層の標準案内用図記号の開発と啓発活動を継続し、高齢者、障害のある方々等がより安全に安心して移動できる空間づくりに寄与できるよう事業を進めて参りたいと考えております。

(たけしま けいこ・公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団バリアフリー推進部企画調査課 調査役)

<参考>

・標準案内用図記号ガイドライン改訂版:

http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/pictogram/picto_top2017.html

・すぐわかる!障害者差別解消法

http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/sabekai/sabekai_top.html

・おでかけサポートカード:

http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/ninchi/ninchi_top.html

変えた方がよい?!

誰もが利用しやすい“トイレのサイン”とは？

男女共用トイレであることをどう表示すれば、誰もが利用しやすくなるのでしょうか？

また、トランスジェンダーが多機能トイレを利用しやすくするという目的で、さまざまなマークやサインを貼付するケースも見られますが、果たして本当に利用しやすいのでしょうか？

調査データ：オフィストイレのオールジェンダー利用に関する調査（金沢大学、コマーシー、LIXIL）

一般的な男女共用トイレのサインについて、シスジェンダー・トランスジェンダー共に「変えなくてもよい」が最多

Q. 一般的な男女共用トイレのサインを見て、どう思いますか？ ※オフトイレのみ、(複数回答)



男性が青、女性が赤のトイレピクトを組み合わせたサインについて、形も色も特に変えなくてよいと回答した人は、シスジェンダーで7割以上、トランスジェンダーも半数近くとなりました。一方、トランスジェンダーでは、「色を変えた方がよい」、「形を変えた方がよい」と回答した人も約2割いました。

TOPICS：男女共用お手洗のサイン

(公財)交通エコロジー・モビリティ財団が、2018年10月に公開した「男女共用お手洗」の図記号(右図)では、『文字による補助表示を付ける場合は「男女共用 All gender」またはそのどちらかとする。色彩はモノトーンが望ましい』とされています。(詳細は下記URL参照)



http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/pictogram/picto_add2018.html

トランスジェンダーの声 /



「誰でも利用できること」が明記されていると利用しやすい、多機能トイレのサイン

※ヒアリング内訳：FTM・MTF・FTX・MTX各2名

多機能トイレにどのようなサインがあれば利用しやすいか、トランスジェンダーにヒアリングを行いました※。さまざまな声があがる中、共通していたのは「誰でも利用できること」が明記されていると利用しやすい、という声でした。

「虹のマーク」や「男女半々のサイン」について LGBTを象徴する6色の虹のマークや、男女半々のサインを貼付しているケースについて、「あった方がよい」という人もいたが、「性的マイノリティに配慮しています」と前面に出されると逆に利用しにくく、「特別なもの」は不要という声が多くあがりました。



多機能トイレを必要としている人がいます！

- ✓ 車いすを使用している
- ✓ 異性介助や異性の親子
- ✓ オストメイトなど見た目では分からない障害がある
- ✓ 男女別トイレに入りづらい
- ✓ 体調不良、我慢できないなど

イラスト検討

トイレのサインは、「利用者の誰もがひとめ見てわかること」が最も重要です。施設の公共性や、利用者属性に応じて決めることが大切です。

コロナ禍と公共交通機関におけるバリアフリー

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 たけしまけいこ 竹島恵子



「密閉」「密集」「密接」しない！
<https://corona.go.jp/prevention/pdf/zeromitu.pdf>

さらに、障害のある方等当事者参加の機会の増進も評価される結果となりました。一方で、利用者全般のマナーの低下や合理的配慮、多様性、社会的障壁などの言

葉の適切な理解や、人権や平等に関する意識の低さが指摘される結果となりました。

新しい生活様式とバリアフリー
 国は基本的な感染拡大防止の3つの基本として、①身体的距離の確保(できるだけ2mへ最低1m)、②屋内より屋外)、③マスクの着用(真正面での会話を避け、屋内や会話する時は症状がなくても着用)、④手洗い(30秒程度かけ、水と石鹸で丁寧に)を掲げており、移動に関する感染対策としては、感染流行地域への移動を避ける、帰省・旅行を控えめにし、出張はやむを得ない場合とする、地域の感染状況に注意することなどとしています。

これらの様式を踏まえて、インタビュ調査で評価を得られたバリアフリー設備は、これまでの考え方を上回る対応が必要になってくると思います。例えば、エレベーターは短い時間であっても密閉空間となりますので、より一層の優先利用への配

「密閉」「密集」「密接」しない！
 ●「密閉」を回避しよう。密閉空間には、密着して、他人と十分距離を取ろう！
 ●「密集」を回避しよう。密集空間には、密着して、他人と十分距離を取ろう！
 ●「密接」を回避しよう。密接空間には、密着して、他人と十分距離を取ろう！
 ●「密閉」「密集」「密接」しない！
 ●「密閉」を回避しよう。密閉空間には、密着して、他人と十分距離を取ろう！
 ●「密集」を回避しよう。密集空間には、密着して、他人と十分距離を取ろう！
 ●「密接」を回避しよう。密接空間には、密着して、他人と十分距離を取ろう！

また、19年度はこれまでの調査結果を踏まえて、2020東京オリパラへの課題、レガシーとして取り組むべき方向性について、有識者・障害当事者へのインタビュ調査を行い、整理しました。

調査結果からは、招致決定からこれまで、ハード面の整備(エレベーターの設置、男女共用トイレの設置、トイレの機能分散、ホームと車両の段差解消への対応)などの充実の他、音声の文字化やICTを活用した情報提供への配慮について評価を得ました。また、交通事業者の接遇の質の向上や、声かけ運動の拡がりも評価されました。

このように、これらの様式を踏まえて、インタビュ調査で評価を得られたバリアフリー設備は、これまでの考え方を上回る対応が必要になってくると思います。例えば、エレベーターは短い時間であっても密閉空間となりますので、より一層の優先利用への配

慮、階段やエスカレーターへの適切な誘導が必要になると考えられます。また、交通事業者の接遇の質向上が評価されましたが、ソーシャルディスタンスを保ちながらの対応が求められます。視覚障害者等の誘導案内方法のあり方、目の見えない当事者にとって距離を保つことの難しさ、声かけがなくなるのではないかと不安、マスク着用による聴覚障害者とのコミュニケーション方法の問題等、様々なニーズを踏まえながら、対応していくことが必要になってくると考えられます。また、発達障害者や知的障害者等が、この新しい生活様式に対応できるようにわかりやすい丁寧な説明も必要かと思えます。そのためにも当事者の方々からのニーズを継続的に把握する仕組みづくりが早急に求められるところです。

新型コロナウイルス感染症の影響で、テレワークの導入や3密の回避等の取組みが、経験したことのないスピードで広まりました。

今回は、移動手段である公共交通機関のバリアフリーに焦点をあて、今後の方向性を推察してみました。

調査結果からは、招致決定からこれまで、ハード面の整備(エレベーターの設置、男女共用トイレの設置、トイレの機能分散、ホームと車両の段差解消への対応)などの充実の他、音声の文字化やICTを活用した情報提供への配慮について評価を得ました。また、交通事業者の接遇の質の向上や、声かけ運動の拡がりも評価されました。

このように、これらの様式を踏まえて、インタビュ調査で評価を得られたバリアフリー設備は、これまでの考え方を上回る対応が必要になってくると思います。例えば、エレベーターは短い時間であっても密閉空間となりますので、より一層の優先利用への配

慮、階段やエスカレーターへの適切な誘導が必要になると考えられます。また、交通事業者の接遇の質向上が評価されましたが、ソーシャルディスタンスを保ちながらの対応が求められます。視覚障害者等の誘導案内方法のあり方、目の見えない当事者にとって距離を保つことの難しさ、声かけがなくなるのではないかと不安、マスク着用による聴覚障害者とのコミュニケーション方法の問題等、様々なニーズを踏まえながら、対応していくことが必要になってくると考えられます。また、発達障害者や知的障害者等が、この新しい生活様式に対応できるようにわかりやすい丁寧な説明も必要かと思えます。そのためにも当事者の方々からのニーズを継続的に把握する仕組みづくりが早急に求められるところです。

参考：2020東京オリパラ調査結果
http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/report/data/2020_03_olypara.pdf

記事コピー6



ピクトグラム

（写真右）和田実博によって考案された「遊子」などのピクトグラムが会場案内に使われた＝大阪府摂津市
 （写真左）成田労働の保安検査場では、インバウンド（訪日外国人）など言葉が通じにくい人とコミュニケーションを取るために、様々な状況を再現したピクトグラムを用いる
 《同右》陣出のから人が勝ち置くことができる「ゲームタウン」のスペースにあるピクトグラム（千葉県成田市の成田空港）

「こころはらへこころはらへ」にこやかな顔もたらす世界中の共通語を理想とする2019年の大阪万博「ワイヤレスモバイルや電磁自動車」ファクトリー、田中一「驚きと感動をもつて編まれた会場内だけの「未来」は、遊子を産んで理想に導き、さらなる進化も目指す」

はた今世界で日本語が分からなくても案内を導き出してもらう役割を担ったのが「ピクトグラム」。04年の東京五輪で初めて使用されたが、様々なサイナイが考案したためバラバラだったのに対し、大阪万博ではサイナイの和田実博が統一したサインを考案。モノレールや「遊子」などのピクトグラムが誕生し、会場にはびらいた。

2002年のサウカーワールドカップ(W杯)日本代表を率いる監督に日本代表監督(1)ならにやる機会化が異なる新しいピクトグラムの誕生を促す。交際エロロシー、まじりテ、時田の竹、遊子も、は「遊子のピクトグラムは、社会問題を解消し、進化し、姿を脱して新しい考え方を世の中に広めるために

向かっています。遊子も、は「遊子のピクトグラムは、社会問題を解消し、進化し、姿を脱して新しい考え方を世の中に広めるために

ピクトグラムを記したパンフレットを手に持ち、会場を巡る。現場には、遊子などの特性のある人のニーズを助けるための「ゲームタウン」スペースを設けた。一旦すると、言葉が通じないが、遊子の目線を通り、ストレスを減らす

役割を担う。側面には大きなピクトグラムが設置してある。成田空港では1000か所にピクトグラムを設置。遊子には「自主交通者バリアフリー」化推進協議会が企画を考案した。成田空港から成田駅まで、田中実博さんは「遊子」を新しいピクトグラムを考案することで、会場が盛り立てていく準備を促す。会場が他の目線に必ず目線にぶく、遊子も、は「遊子のピクトグラムは、社会問題を解消し、進化し、姿を脱して新しい考え方を世の中に広めるために

関係機関の取組み

エコモ財団バリアフリー推進部の取組み

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団(エコモ財団)
バリアフリー推進部企画調査課 竹島恵子
TEL: 03-3221-6673 FAX: 03-3221-6674

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団は、高齢者及び障害のある方をはじめ、すべての人々が安心、安全かつ利便性の高い利用が可能となるよう公共交通機関のバリアフリー化、並びにCO₂の削減など地球温暖化を防ぎ、環境にやさしい交通の実現を目指しています。

【事業内容】

1. 調査研究事業

(1) バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編、車両等編)の作成

国土交通省と協力し、バリアフリー法改正、移動等円滑化基準改正に対応したガイドラインの作成、公開(2020年3月改正版)

また、バリアフリー事例集やウェブアクセシビリティの基本について解説した動画も公開。
http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/guideline/guideline_top.html

(2) オリピック、パラリンピック開催における移動と交通に関する基礎調査

情報提供のあり方、大量輸送時の障害者対応など移動における課題を対応策について検討。新型コロナウイルス感染症による移動と日常生活への影響についてインタビュー調査を実施。

(3) 公共交通機関における認知症者等の対応の提案

交通事業者の認知症等への理解を深め、認知症者が公共交通機関を利用した際、何らかのトラブルが発生した場合に適切に対応できるよう、認知症当事者、支援者および家族向けの対応集を作成。

(4) 公共交通機関における障害者差別解消の推進に関する研究

「差別解消法」の施行を受け交通機関の乗車拒否などの事例、対応事例を追跡調査し、交通事業者及び障害当事者向けの冊子を作成。

(5) コミュニケーション支援ボード デジタル版の公開

紙版で展開していたボードをタブレット(デジタル版)で公開。

紙版も当事者や交通事業者に配布中。



2. 啓発広報事業

(1) 交通サポートマネージャー研修の実施

交通事業者職員の接遇・介助の水準向上を目的とした「交通サポートマネージャー研修」を実施。新型コロナウイルス感染症予防も徹底した新しい実施方法に基づき、障害当事者が講師となり、直接コミュニケーションをすることで、ニーズに対する感覚を磨くことを重視。

(2) バリアフリー学習プログラムの実施

誰もが暮らしやすい社会について考えるために、交通バリアフリーを切り口に学ぶことができる学習プログラムを全国の小・中学校を中心に展開。冊子等資料の無料配布の他、講師派遣も実施。

3. 情報提供

らくらくおでかけネットの運営

鉄道、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港のバリアフリー情報を一元化し、公共交通機関の移動情報をネットで公開。

4. 施設整備事業等

(1) 海上交通バリアフリー施設整備推進

旅客船(改造・新造)、旅客船ターミナルのバリアフリー施設の整備に対して助成を実施。

(2) ECOMO 交通バリアフリー研究・活動助成

研究者、学生、一般者を対象に、交通バリアフリーに関わる先進的な調査研究および活動等に対して助成を実施。

(12/10 新報)

障がい者らの バス乗車支援

エコモ財団、ボード贈呈

バスに乗る障がい者らの
利便性向上につなげよう
と、交通エコロシー・モビ
リティ財団（東京都）は9
日、県バス協会（小川吾吉
会長）に「コミュニケーション
支援ボード」800枚
を贈呈した。困った際に言



葉のコミュニケーションが
できなくても、ボードを指
さしたり、行き先や時間、
料金などを記したりして意
思を表示できる。

那覇市内であった贈呈式
で、エコモ財団の大久保仁
理事長（写真右）は支援ボ
ードについて、「心のバリ

アフリー対策の大きな一つ
と考えており、整備と拡充
がこれからも求められてい
る。一層の改善を図ってい
きたい」と強調した。小川
会長（同左）は「説明の向
上に努めて、利便の増進に
つなげたい」と感謝した。
贈呈式には、県内の発達障
がいや自閉症の支援団体関
係者も出席した。

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）が、那覇市・
県男女共同参画センターにいる



(12/12
沖縄タイムス)

バス協会へ支援ボード贈る

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おうと
「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
にいるで贈呈式があった。

障がいの意思伝達補助

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「がじゅまーる」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。

同財団の大久保仁理事長は「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。

15
バス・タクシ
ーの専門情
報誌「トラ
ボレト」

エコロ財団がコミュ支援ボード800枚 沖縄県バス協会に贈呈

【沖縄】(公財)交通エコロジー・モビリティ財団発行の「コミュニケーション支援ボード」約800枚が(一社)沖縄県バス協会に寄贈されることに伴う贈呈式が12月9日、沖縄県那覇市の「沖縄県男女参画センター・ているる」で行われた。

コミュニケーション支援ボードは聴覚障害などの理由で、話言葉でのコミュニケーションが困難な人や外国人とのコミュニケーションを支援するツールで、言葉による意思が伝えられないときに、ボードに描かれた項目を指したり、利用者に指さししてもらおうというもの。

当日は、「コミュニケーション支援ボード」約800枚分の目録が、交通エコロジー・モビリティ財団の大久保仁理事長から沖縄県バス協会の小川吾吉会長に贈呈された。

来賓の米山茂・沖縄総合事務局運輸部長、天久親紀・沖縄県発達障がい者支援センター主任、玉那覇仰・沖縄県自閉症協会会長があいさつを行った。



大久保仁・財団理事長(右)と小川吾吉・沖バ協会長(左)



コミュニケーションボードの概要



「バスの利用が容易になる一助に」コミュニケーション支援ボード

2020/12/11 (金) ① 13:10



00:52

障害者などが路線バスを利用するにあたり、行き先などを運転手に伝えるためのボードを交通バリアフリー化を進める財団が県バス協会に贈った

「コミュニケーション支援ボード」は記載されているイラストを指しながら、障害者や外国人が運転手などと円滑にコミュニケーションを図ることが期待されている。

制作したのはバリアフリーを推進する財団で大久保仁理事長は「バスの利用が容易になる一助となってほしい」と県バス協会に800部贈呈した。

▽県バス協会小川吾吉会長『よりコミュニケーションがとりやすくなって運転手のお客様に対する説明の向上に繋がればと思います』

ボードは県内全ての路線で活用される。



コロナ禍の影響(インタビュー調査)

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団(エコモ財団) バリアフリー推進部 竹島 直子 氏

昨年の緊急事態宣言の発令を受けて日常生活にどのような影響があったのか、有識者・障害当事者へ伺いました。調査は2020年8～10月にオンライン形式で16名の方にご協力頂きました。

日常生活の主な場面として、買い物ではまとめ買いや宅配注文が増え、感覚障害者は店舗レジ等でのマスク着用やビニールカーテン越しのコミュニケーションの難しさ、視覚障害者はアルコール消毒の場所やレジの並び方がわからないといった現状が指摘された一方、発達障害者はレジの立ち位置シールで並びやすくなった、セルフレジが増えて発語せずに買い物できるのは楽といった意見もあげられました。会合では、オンラインや画面に切り替わり、オンライン化で以前より会合に参加するようになったとの意見もありましたが、通信環境や情報保障などの問題が今後の課題といった指摘もありました。またマスクの着用、距離を取るが発言者がわからないため、挙手や名前をいうなどのルール化の共有も必要との意見もあげられました。

お話を伺う中で感じたことは、新しい生活様式をはじめ様々な環境の変化に皆さんが柔軟に対応されていることでした。そうはいっても、オンラインや対面の共有を考えると、慣れない発言機会を設けることや参加のための技術的、経済的な支援の必要性、在宅時間が長くなることによる当事者だけでなく、家族への支援の必要性等課題が残されています。

ワクチン接種が徐々に始まっていますが、まだまだ新しい生活様式に対応していく必要がある日々が続くかと思いますが、皆さんで乗り越えてまいりましょう。



新しい生活様式の実践例(https://corona.go.jp/prevention/pdf/atarashii_seikatsu.pdf)



「密閉」「密集」「密接」しない! (やさしいにほんご版)(https://corona.go.jp/prevention/pdf/ja-easy_zeromitu.pdf)

インタビュー調査結果は

http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/report/data/2021_02_corona.pdf

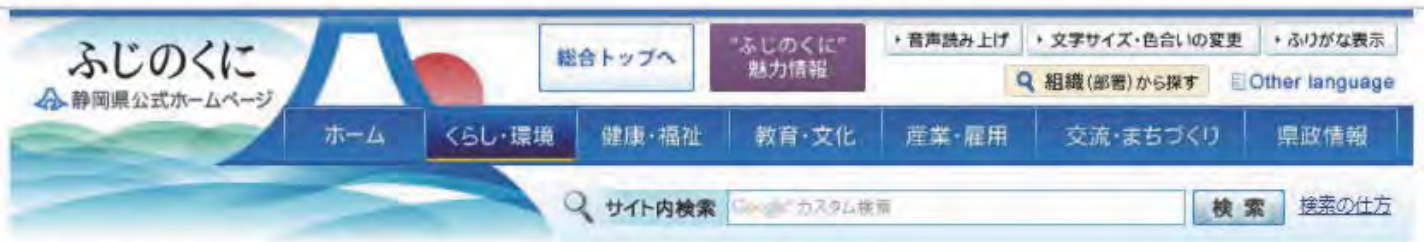
でダウンロードいただけます

★ 一頁へ戻る

コロナ禍の影響(インタビュー調査)

<https://www.pref.shizuoka.jp/ud/yushikisya/r2-2toukou5.html>





ホーム > 暮らし・環境 > [ユニバーサルデザイン](#) > [有識者投稿](#) > [公共交通機関のバリアフリー](#)

更新日：令和3年3月2日

公共交通機関のバリアフリー

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団(エコモ財団) バリアフリー推進部 竹島 恵子 氏

エコモ財団では、高齢者や障害のある方等をはじめ、より多くの方々が鉄道、バス、飛行機、旅客船を安全に安心してご利用いただけるよう乗り物や駅、ターミナル等の公共交通機関のバリアフリーを推進しています。

バリアフリーは、ハードとソフトの両輪で進められるといわれますが、「ハード」的バリアフリーとしては、エレベーターや多機能トイレの設置、視覚障害者誘導用ブロックの敷設やノンステップバスの導入等があげられます。一方、「ソフト」的バリアフリーとしては、交通事業者で実施されている接客介助研修やコミュニケーション支援ボードの設置等があげられます。こういったバリアフリーを進めるために「バリアフリー法」や「障害者差別解消法」といった法律が施行されています。

さて、バリアフリーの中でも私達一人一人が取り組むことができるとも身近なバリアフリーがあります。「ソフト」的バリアフリーです。「心のバリアフリー」とも言われたりしていますが、静岡県で毎年実施されている「声かけサポーター養成講座」では、不便を感じられる方へのお声かけから対応までを、実践で学ぶことができます。この様な取り組みを通して、不便を感じている方々を理解し、相手の立場に立って考えられる「共感力」が養われる事によって、より暮らしやすい社会につながるのではないのでしょうか。



不便を感じている人とは



静岡県の声かけサポートハンドブック

公共交通機関のバリアフリー

<https://www.pref.shizuoka.jp/ud/yushikisya/r2toukou2.html>



新型コロナウイルス感染症による影響についてのインタビュー調査結果

(公財) 交通エコロジー・モビリティ財団 たけしまりいこ 竹島恵子

2020年4月7日、政府は新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防ぐため、緊急事態宣言を発令し、約2ヶ月間外出自粛期間となりました。今回のインタビュー調査では、緊急事態宣言前(2020年4月7日以前)、緊急事態宣言中(4月7日～5月25日)、緊急事態宣言解除後(5月25日以降現在)において、日常生活や活動においてどのような影響があったのかを、有識者・障害当事者へ伺い、整理しました。調査は、2020年8月～10月にオンライン形式(Zoom)で実施し、16名の方にご協力いただきました。

インタビュー項目

①日常生活、②移動、③情報収集方法の変化、④新しい生活様式に基づいた接遇介助方法について等伺いましたが、ここでは、①、②をご報告します。

①日常生活への影響
職場・学校、買い物、通院、会合、娯楽等の場面毎にお伺いし

たところ、職場・学校では、オンライン化により在宅勤務等が可能となり、時間を有効活用できるといった意見もあつたが、通信環境や情報保障など環境を整える必要があつた。また、オンライン会議のシステムが視覚障害者は使えづらいといった意見もあつた。特別支援学校が休校となつた場合の保護者の対応、発達障害児の生活リズムが狂つたことでのパニックなどもあつた。買い物では、買物が増え、買い物の回数が増え、聴覚障害者は店舗のレジ等でのマスク着用やビニールカーテン越しのコミュニケーションの難しさ、視覚障害者はアルコール消毒の場所やレジの並び方がわからないといった意見があげられた一方、発達障害者はレジの立ち位置シールで並びやすくなった、セルフレジが増えて発語せずに買い物ができるのは楽という意見もあつた。通院では、通院回数

を減らすため処方量を増やしたり、オンライン診療に切り替え等々の工夫を進める反面、通院介助を断られるケースも見られました。また、聴覚障害者にとつて電話予約は難しく、メール等の予約方法も検討してほしいという意見があげられました。会合では、対面方式や講演会等はほぼ中止となりオンラインや書面に切り替わり、オンライン化で以前より会合に参加するようになったという意見もありましたが、通信環境や情報保障などの問題をクリアしていく必要があるとの意見もあつた。またマスク着用、距離を取ると発言者がわからないため、挙手や名前をいうなどのルール化の共有も必要との意見があげられました。娯楽では、人と直接会えないストレスを感じる一方、健康のために散歩をする方も多く、近所の新たな発見につながる楽しさ等の意見があげられました。

②日常生活に伴う移動について
交通事業者等の声かけ等の変化は特段感じないが、以前よりも丁寧になったという意見もあつられました。一方、一般の方に対しては、サポートを求めてよいのか躊躇する声やエレベーターでの同乗拒否や譲り合いの雰囲気になつたという意見もあつられました。

継続するコロナ禍に備えて

お話を伺う中で感じたことは、新しい生活様式をはじめ様々な環境の変化に皆さんが柔軟に対応されていることでした。そうはいっても、オンライン利用を考えると、偏りのない発言機会を設けることや参加のための技術的、経済的な支援の必要性、在宅時間が長くなることによる当事者だけでなく、家族への支援の必要性等課題が残されています。この調査結果が、コロナ禍における新しい生活様式に対応していくための一助となれば幸いです。

参考：インタビュー調査結果

http://www.eco.or.jp/barrierfree/report/data/2020_12_corona.pdf

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
バリアフリー推進部 2020年度アニュアルレポート

発行 2021年6月

〒102-0076 東京都千代田区五番町10 五番町KUビル3階
電話 03-3221-6673 ファクス 03-3221-6674

<http://www.ecomo.or.jp/>



