**第20条　障害のある個人の移動の指標例** (JD仮訳)

個人の移動の権利

**特質**

・　支援機器とサービス

・　福祉改造車両とその利用

・　環境整備と輸送

**構造指標**

**20.1** 個人が選択し、個人のニーズに合わせて調整された、移動・視覚・聴覚・コミュニケーションのための器具および支援機器**[[1]](#endnote-1)**を利用する機会を確保する等により、障害のある個人の移動権を認め、保証する法律が制定されていること。

**20.2** 低コストの移動・視覚・聴覚・コミュニケーションのための器具および支援機器の研究開発の展開と推進を含む、障害のある人の移動ニーズに対応する国家戦略または政策の採用**[[2]](#endnote-2)**。

**20.3** 障害のある人が、移動・視覚・聴覚・コミュニケーションのための器具および支援技術を購入しやすくするための法的、規制的、政策的措置**[[3]](#endnote-3)**。

**20.4** 障害のある人が福祉改造車両や福祉対応設備を購入しやすくするための法的、規制的、政策的措置**[[4]](#endnote-4)**。

**20.5**障害のある人を含めた運転許可証の取得、および車両改造の実現性を定めた法的、規制的、政策的措置**[[5]](#endnote-5)**。

**20.6** 車両を使用する障害のある人の移動を容易にするための規制的、政策的措置**[[6]](#endnote-6)**。

**20.7** 許可要件を含む建設および計画に関する法律に、一般に公開されている物理的環境およびサービスに関する義務的なアクセシビリティ基準が盛り込まれていること（9.3に同じ）。

**20.8** 移動補助具、補装具、支援機器、人または動物による支援を利用する者を含め、乗客としての障害のある人の権利を、他の人との平等を基礎として、確保するための法律が制定されていること**[[7]](#endnote-7)**。

**20.9** 輸送サービスに関する法律または規則に、障害を理由に差別する規定がないこと**[[8]](#endnote-8)**。

**プロセス指標**

**20.10**障害のある人が個人で移動することを促進するための意識啓発運動・活動、および、障害のある人、その家族、一般市民へ向けたアクセス可能な様式による、享有する権利と利用できる支援（移動・視覚・聴覚・コミュニケーションのための器具や支援技術、人または動物による支援、仲介者、建造環境での移動、および乗客としての権利の行使を容易にするためのもの）についての情報発信。

**20.11** 障害のある人に移動スキルを伝えるために、移動・視覚・聴覚・コミュニケーションのための器具や支援機器、人または動物による支援などの利用に関する訓練を受けた専門職**[[9]](#endnote-9)**の数。専門職の種類別に集計。

**20.12** 障害のある個人の移動を支援する、移動・視覚・聴覚・コミュニケーションのための器具や支援機器、その他のサービスへのアクセスを確保するための基金と予算配分があること。

**20.13** 自動車登録事務所および教習、試験、登録、更新手続きをする運転試験センターにおける、障害のある人へ合理的配慮を提供するための対応要領の採用。

**20.14** 自動車登録事務所および運転試験センターにおいて、合理的配慮や福祉改造車両に関連する事項について、障害のある人への援助を目的とした研修を受けた職員の数と割合。

**20.15** 移動器具および移動器具使用者の権利に関連して、ユニバーサルデザインおよびアクセシビリティ基準についての研修を受けたエンジニアおよび都市計画者の数と割合。

**20.16** 障害のある人への合理的配慮の提供を含む、移動器具および移動器具使用者の権利に関する研修を受けた乗客輸送スタッフの数と割合。

**20.17** 障害のある個人の移動を向上させるための法律、規制、政策および事業の立案、実施およびモニタリングにおいて、特に移動・視覚・聴覚・コミュニケーションのための器具および支援機器、人または動物による支援の形態および仲介者の開発および配分に関するものに、障害のある人（代表組織を通じての関与を含む）の積極的な関与を確保するために実施された協議のプロセス**[[10]](#endnote-10)**。

**20.18** 障害のある人の移動権に関する受理された苦情のうち、調査および裁定を受けたものの割合、苦情を申し立てた者に有利と判断された裁定の割合、および後者のうち政府および／または義務を負う者がその裁定を遵守したものの割合。それぞれ苦情解決制度の種類別に集計。

**成果指標**

**20.19** 公的資金で賄われた移動器具を利用している障害のある人の数。性、年齢、障害、および地理的位置別に集計。

**20.20** 移動・視覚・聴覚・コミュニケーションのための器具および支援機器を購入するために、税金や関税の免除、財政的支援または補助金などの特定の措置の恩恵を受けている障害のある人の数。年齢、性、障害、地理的位置および措置の種類別に集計。

**20.21** 移動のスキルおよび移動・視覚・聴覚・コミュニケーションのための器具や支援機器の使用について、公的資金で賄われた研修を受けた障害のある人の数。性、年齢、障害、および地理的位置別に集計。

**20.22** 福祉改造車両および福祉対応設備の購入および／または輸入に対する、税金や関税の免除、財政支援または補助金などの特定の措置の恩恵を受けている障害のある人の数。

**20.23**障害のある人用に改造された車両の数で、関係する公的機関に登録されたもの。

**20.24** 運転許可証を持っている障害のある人の数。年齢、性、障害、車両の種類、普通車・改造車の別に集計。

**20.25**  公共交通機関へ容易にアクセスできる人口の割合（性別、年齢、障害者別）（SDG指標11.2.1）。

**20.26**各都市部の建物密集区域における公共スペースの割合の平均（性別、年齢、障害者別）（SDG指標11.7.1）。

**付属資料**

(翻訳:佐藤久夫、小杉弘子)

1. これには、障害のある人が自由に動けるように支援するすべての支援機器および器具（車椅子、眼鏡、白杖、スマートフォンなど）が含まれる。障害者の権利に関する特別報告者の「[支援器具および機器に関するファクトシート](http://www.embracingdiversity.net/files/report/1494325326_what-are-assistive-technologies.pdf)」および[A/HRC/34/58](https://undocs.org/en/A/HRC/34/58), 14, 80-81項も参照。 [↑](#endnote-ref-1)
2. 国家戦略または計画は、農村部に住む障害のある人、および特定の社会保障制度や保険の恩恵を受けていない人たちを含めるべきである。最低限、以下の分野をカバーしなければならない。

- 障害のある人が、質の高い移動・視覚・聴覚・コミュニケーションのための器具および支援機器、人または動物による支援の形態、仲介者、および訓練を含む関連サービスを利用しやすくすることであって、各個人の必要に合わせて、その人の資産に応じて負担可能な価格または無料で提供されるもの。

- 障害のある人の移動性のあらゆる側面を考慮した、負担しやすい費用での、移動・視覚・聴覚・コミュニケーションのための器具および支援機器の現地生産および修理を促進し、奨励すること（公的な補助金やその他のインセンティブを含む）。

- 障害のある人に移動やその他のスキルを伝えるための、専門職（特に、オリエンテーション、コミュニケーション、聴覚、移動に従事する人や教師を含む）を対象にした支援機器の使い方に関する研修。

- 一般に開放されている建物、交通機関、サービスにおいて、移動器具や、人または動物による支援を利用する障害のある人（盲導犬を使用する盲人など）の利用が拒否されることを防止する。 [↑](#endnote-ref-2)
3. 措置には、以下のようなものがある。

- 特に国内で入手できない場合や負担可能な価格でない場合における、障害のある人の移動・視覚・聴覚・コミュニケーションを支援する器具および支援機器などを輸入するための税金や関税の免除。

- 移動・視覚・聴覚・コミュニケーションのための器具と支援機器などを購入するための手当や低金利融資などの金融支援。

- 追加費用負担の発生を防ぐ公正な償還制度。

これに関連する行政手続きは、障害のある人の追加費用および／または行政的な負担を防ぐために、複雑でなく、障害のある人が容易に利用できるものでなければならない。 [↑](#endnote-ref-3)
4. 措置には、以下のようなものがある。

- 特に国内で入手できない場合や負担可能な価格でない場合においては、福祉改造車両や福祉対応設備などを輸入するための税金や関税の免除。

- 福祉改造車両や福祉対応設備などの購入のための手当や低金利融資などの金融支援。

- 追加費用負担の発生を防ぐための公正な償還制度。

これに関連する行政手続きは、障害のある人の追加費用および／または行政的な負担を防ぐために、複雑でなく、障害のある人が容易に利用できるものでなければならない。 [↑](#endnote-ref-4)
5. 運転許可に関する法的・規制的枠組みには、客観的な基準や評価（運転技能、視力検査、交通規則の知識、公共の安全など）に基づく正当な制限が含まれていてもよいが、運転許可証の所持に対する制限は、偏見やスティグマに基づいていてはならない。さらに、障害のある人が運転できるようにするための車両の現在および今後の改造を予見しておかなければならない。 [↑](#endnote-ref-5)
6. 例えば、障害のある人の専用駐車スペースを求める規定。 [↑](#endnote-ref-6)
7. これには、欧州連合などの地域統合機関の領域内を含む、あらゆる種類の国内および国際輸送サービスが含まれるべきである。 [↑](#endnote-ref-7)
8. 乗客の権利と輸送サービスに関する法的・規制的枠組みは、障害のある人を含めたものでなければならず、障害に基づく制限や、移動補助具、補装具、支援機器、人または動物による支援などの使用に基づく制限を含んではならない。 [↑](#endnote-ref-8)
9. オリエンテーションや移動の専門職などを含めて。 [↑](#endnote-ref-9)
10. この指標では、CRPDの第4条3およびCRPD委員会の[一般的意見第7号](https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRPD/C/GC/7&Lang=en)に沿って、障害のある人に直接又は間接的に影響を与える問題に関連する意思決定プロセスに障害のある人を関与させるために、公的機関が行った具体的な活動(協議のための会合、技術的説明会、オンラインの意見調査、法案や政策案への意見募集、その他の参加方法と仕組み)を検証することが必要である。これに関して、国は以下のことを行わなければならない。

- 協議プロセスを透明でアクセスしやすいものにする。

- 適切でアクセス可能な情報を提供する。

- 障害のある人の団体が自由に意見を表明する際に、情報を保留したり、条件を付けたり、妨げたりしない。

- 登録されている組織と登録されていない組織の両方を含める。

- 早期かつ継続的な参加を確保する。

- 参加者の関連費用を負担する。 [↑](#endnote-ref-10)