

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【移動等円滑化された経路関係】	<p>・バリアフリールートの決定の際に、障害当事者参加によるスパイラルアップを考慮する必要がある。</p>	学識経験者
	<p>・屋外の視覚障害者用誘導ブロック JIS規格や法律の整備により敷設が進んでいるが、過去に敷設された誘導ブロックが残っており、移動することの妨げになっている。また、敷設においては、設置者・設営者の明確な理解が得られず、間違った敷設方法で設置される場合もある。過去の誤った誘導ブロックの撤去と新設、そして設置者・設営者への指導をする必要がある。</p> <p>・歩道車道の区別のない道路 視覚障害者はどこが歩道、どこが車道かが区別がつかない。点字ブロック設置の基準を定める必要がある。</p> <p>・エスコートゾーン まだ未整備な地区が多く、更に広める必要がある。特に、交通量の多い交差点や視覚障害者が利用する施設の周辺、そして踏切内の敷設は必要と思われる。</p>	当事者団体
	<p>移動円滑された経路とは点と点のユニバーサルデザイン～面と面で繋がりのある都市間交通の整備が必要であり、結果として障害のない人障害のある人も快適に使えることが必要であり、動線として面的に整備される必要性がある。</p>	当事者団体
	<p>①駅の規模に応じて複数ルート化、1ルートの基準を示して欲しい 理由：現在では駅の規模に関係なく、事実上1ルート確保止まりのところが多数である。大規模な駅では改札口数も多く、一般的には目的に応じてその改札を利用できるが、車いす利用者はそのルートしか使うことができず選択肢がない。また、1ルートがあったとしても実用的とは思えないほどの遠回りしなければならないケースも多々ある。</p> <p>②駅の規模に応じてエレベーターの大型化、複数化 理由：ベビーカー、高齢者、大きな荷物を持った人の増加などでエレベーターが大渋滞していることも日常茶飯事となっている。1日乗降客数が数百万人の駅でも11人乗り(参考:IPCの基準では17人乗り以上)1機であることから、駅の規模に見合った基準(寸法、基数ともに)が必要。</p> <p>③ホームと車両の段差・隙間を解消し、単独乗降可能にして欲しい 理由：段差・隙間があるため、わたり板のサポートが必要となり非常に時間がかかる。場合によっては何本も列車を見送ることもあり、円滑な移動とはかけ離れている。また、ベビーカー、子供、高齢者、大きな荷物を持った人にも、段差隙間解消は極めて有効である。</p>	当事者団体
	<p>各事業者、各施設個別のバリアフリーをつなぐ共有基準を明確にする ○街の中の木陰にベンチを設置して、休めるようにしてほしい。精神障害があると疲れやすい。</p>	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【移動等円滑化された経路関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすの専用の道[ガタガタした材質ではなく、車いすが押しやすく、乗り易い道] ・階段以外のスロープを設置する ・出入口だけでも、段差解消をする ・できる限り幅広く、物を置かないようにする(緊急時避難)(複数の車いす対応等) 	当事者団体
	<p>・駅のEVの設置については、2停(2箇所停止する)のEVが多いため、車いす利用者の利便を考慮するとスルー型が望ましいと考えられるが、道路を占用する形で設置するEVについては、道路管理者から設置にあたって道路占用の範囲を最小限に留めるよう指導を受けるという内情があり、一般的な寸法の基準がない中で理解を得ることが困難な場合もあるので、ガイドラインで、スルー型の最低寸法等の基準を設けてほしい。</p>	事業者団体
	<p>空港ターミナルビル内では、多くの空港で現行基準を達成若しくは適合していると思われるが、公共交通機関との接続(経路、案内)、国際基準の導入を図るため検討が必要と認識している。 しかし、既存の施設が物理的に改修困難な空港があること、費用負担が大きいと実施困難となるので、これら課題に対する検討が必要と考える。また、経路の複数化が必要と考える。</p>	事業者団体
【通路等関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・ロービジョン者や高齢者の視覚特性等を考慮し、JIS Z9110の照明の基準を再検討する必要がある。 ・ロービジョン者や高齢者の視覚特性等を考慮して、案内サインに関する規格を作成する必要がある。 	学識経験者
	<ul style="list-style-type: none"> ・建物内の視覚障害者用誘導ブロック この分野はあまり明確に計画や指針がないため、視覚障害者が安全に移動出来るレベルで敷設がされていない。そのため、日盲連で推奨した設置基準や室内用誘導ブロックの敷設を通して、全国で統一基準を作る必要がある。 ・視覚障害者用誘導ブロックの連続敷設 国や自治体が管轄している道路や公共機関についてはバリアフリー化が進んでいるが、隣接する民間の施設や商店、商店街や地下商店街などでの視覚障害者用誘導ブロックの整備が未整備な箇所が多い。そのため、バリアフリーの連続性が失われており、視覚障害者の移動の円滑さを阻害している。 ・異なる事業者間での誘導 ある鉄道会社で誘導をお願いして、目的の駅に到着し、その駅の外にあるバスを利用する場合、鉄道会社の担当者は、駅の出口までは誘導をするが、そこから先は管轄外になり、例えば少し離れた所にあるバス停までは誘導をしてもらえない。この点は、視覚障害者の連続的な移動を止めて閉まっているため、各社の連携をもって改善する必要がある。 	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【通路等関係】	避難対応の経路の整備指針の作成が必要であり、とりわけ急がれる避難路がワンルートで1台のエレベーターでの経路は11人乗りを23人乗り程度を複数のルートの整備計画が急がれる。 ホーム上のエレベーターについては、退避時間の関係から、ホーム中央に設置すべきです。 現行では、ホームの端に設置されているように思われる。	当事者団体
	①手すりは、直線の仕様とする(★以下、各関連する施設の手すりも同様) 理由:車いすを利用せず、補装具で歩行している障害者等、障害状況・程度によっては、乗り換えなど主経路(最短経路)にエレベーターが無く、遠くのエレベーターまで徒歩移動をするよりは、体力負担軽減のために階段を利用して移動する障害者が存在する。そのような方にとって、手すりが波打っているような、直線の形状で無い場合は、手すりに体重をかけながらの上下移動が困難となり、手すりから手を離さなくてはならなくなる動きも起こり、結果的に危険な移動を強いることとなっている。「手すりは直線であること」と規定して頂きたい。	当事者団体
	施設や事業者間、および共有空間とのアジャスト部分において 経路誘導のラインの色の統一するなど	当事者団体
	旅客駅等の乗り換え案内などは案内板による表示だけでなく、床面に直接乗り換え先やそこまでの距離(所要の分数)を表示するなど(都営地下鉄神保町駅など)、「分かりやすい方向指示」について研究開発と検証を行い、積極的に普及していくことが必要。 手足に麻痺がある人などには、危険ですので、エスカレーターの右側(関東)又は左側(関西)を走って通行することは禁止とする。	当事者団体
	移動円滑化基準の通路幅150cm以上を確保している空港が多いが、車椅子等の利用や緊急時避難、さらに、国際基準に合わせ基準値を広げる必要があると考える。	事業者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【案内設備関係】	<p>「交通結節機能を有する旅客施設においては、案内設備を用いた乗り継ぎの円滑化その他交通結節機能の高度化の措置を講じなければならない」との内容を示す記述が必要。</p> <p>(この措置は、国民全般を対象とした下記法律等に規定や記述があるため、当然、バリアフリー法第1条が規定する「高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保する」ために必要な「一定の地区における旅客施設等の一体的な整備を推進するための措置」に含まれると判断される。)</p> <p>[必要性の根拠]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 交通政策基本法第18条(交通の利便性向上、円滑化及び効率化) 2. 鉄道事業法第22条の2(乗り継ぎ円滑化措置等) 3. 東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(交通政策審議会答申) <ol style="list-style-type: none"> Ⅱ. 1. (2)(ウ)シームレス化、(3)(ア)ユニバーサルデザイン化 	学識経験者
	<p>・サイン計画(設置場所、書体、文字サイズ、白黒反転、コントラスト等)に関する規格を作成する必要がある。</p>	学識経験者
	<p>・音声誘導装置の設置 公共性の高い建物の周辺は、複数の施設があること、施設周辺が広いことから目的となる施設が視覚障害者には見つけづらい傾向がある。そのため、各施設の入り口には音声誘導装置の設置することを義務づける必要がある。</p> <p>・弱視者への対策 公共施設や交通機関における照明・表示・サイン、階段の段鼻の配色などは、弱視者の意見を取り入れず設置されており、弱視者によっては見づらい場合も多い。特にサインなどは目線より上にあるものは見づらく、目線の位置に掲示することが求められている。設置においては弱視者の意見も取り入れながら設置計画を進める必要がある。</p> <p>・全盲者への対策 全盲者が施設で移動をする場合、自身が「どこにいるか」の現状把握が難しい。そのため、階段エスカレーターには点字や音声での行き先案内、エレベーターにおいては、押しボタンに点字標記と音声案内及び到着階の音声案内が必要になる。</p> <p>・誘導の連続性 道路から施設に入ると、誘導ブロックが途切れていることが多く、施設内での移動の連続性が失われている。施設内でも誘導ブロックの敷設、音響案内の設置が必要になる。</p>	当事者団体
	<p>弱視者・ロウビジョン・高齢者等が視認し易い表示に変えること。視覚障害者のホームからの転落防止の案内(乗降口以外には柵が必要。)は、安全を第一に案内表示の方法の工夫が必要です。</p>	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【案内設備関係】	<p>①他の事業者や他の交通機関への乗換経路の誘導において、他の者との平等を基礎とする動線上に単純、明瞭で連続する統一したサインを適所に整備すること。 理由：他の事業者や他の交通機関への乗換経路の誘導では、事業者ごとにバラバラなサインが作られ統一性が欠けてわかりづらい、また適所に設置されていないためスムーズな乗り換えを困難としている。</p> <p>②公共空間や交通機関などで事故や緊急情報を流すなど、デジタルサイネージを活用した整備を普及するように基準化を図ること。 理由：あらゆる場所で、ディスプレイを使って情報を発信するインターネットは、感覚障害者あるいは歩行困難者に有益な通信手段である。なお、情報の提供にあたってはWeb Content Accessibility Guidelines (WCAG) の要件を満たす必要がある。</p>	当事者団体
	<p>商業施設の看板なども多過ぎ、必要な情報表示があっても、識別しにくい。 例えば、観光地の景観対策のような商業施設はモノトーンにするなども必要。しかし、現実的には実現が難しいければ、ユニバーサルデザイン関連の表示色などの統一などの検討も必要か。 ○精神障害になると注意力が低下する。案内表示は、どこに居てもすぐに分かるように目立ちやすく分かりやすくする。</p>	当事者団体
	<p>ピクトグラムなどアイコンによる表示の標準化と周知徹底が必要。 東京渋谷駅など再開発されている駅の場合、工事中、表示が大変わかりにくく、知的障害のある人たちは利用できないと聞いている。工事終了後はもちろんのこと、工事中もわかりやすい案内表示をすること。</p>	当事者団体
	<p>・老朽化したバスロケーションシステム表示機については、故障等した場合、メーカーが撤退していたり、補修部品保有期間が過ぎていて、補修部品の供給が困難等により修繕が困難になってしまうので、修繕等について代替策の検討ができないか。 ・現行のガイドラインでは、「鳥の鳴き声を模した音響(非音声音)を音案内として使用することについては賛否両論があり、今後もガイドラインで継続して推奨するか否か更なる検討が必要である。」とあり、特定の視覚障害者団体が反対の意思を示しているの、現在、ホーム階段への盲動鈴(鳥の声)整備を中断しているところもあるので、早急に検討の結果を反映してほしい。 ・東京オリンピックを控えているが、現在ガイドラインで示されているJISのピクトグラムで広く認識されているので、それで統一してほしい。</p>	事業者団体
	<p>空港ターミナルビルにおいては、特に、以下の項目について基準化が必要と考える ・ベビーカーや盲導、聴導犬を利用される方の案内設備の円滑化について ・フライトインフォメーション、非常放送の多言語化について ・案内サインについては、各空港共通のサービス施設である祈祷室、無線LAN、展望デッキ等のサインの統一化が必要と考える。 また、識別のし易さを考え、出発導線及び到着導線に沿ってサインを統一化すべき。</p>	事業者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【便所関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・男女のトイレの位置を定める必要がある(例えば、男性トイレが必ず右になる等)。 ・男女の別やトイレの構造について触知案内と音声案内をどのように使い分けるか検討する必要がある。 ・男女のトイレの割合について、基準を見直す必要がある。 	学識経験者
	<ul style="list-style-type: none"> ・便房内設備の統一化と音声案内 公共性の高いトイレの個室における、洗浄ボタン、非常ボタン、ペーパーホルダーの色や形状、取り付け場所が統一されておらず、手探りで誤った操作や使用をすることがある。そのため、設置場所の統一化や設備の音声案内を行うことが必要になる。 ・トイレ入口での音声案内と案内盤の設置 公共施設や旅客施設は歩き慣れないため、視覚障害者は同行者と共に移動することが多い。しかし、トイレにおいては、異性の同行者がいた場合、トイレ内へ共に移動することが出来ず、トイレ内の情報提供が受けられない。そのため、トイレの入口には音声案内装置と点字案内板(触知案内板)を設置し、トイレ内の位置確認が一人でできる仕組みが必要になる。なお、弱視者に対しても同様の悩みがあるため、案内盤は弱視者にも見やすい配慮が必要になる。 ・大きなトイレでの視覚障害者誘導用ブロックの敷設 トイレ内を一人で移動する視覚障害者も多いが、トイレ内が広いと壁伝えに移動することが難しく、便房等にたどり着けない。そのため、入口～連続した視覚障害者誘導用ブロックがトイレ内にも延長し、移動の補助を行う仕組みが必要になる。 	当事者団体
	<p>新幹線のトイレの整備は進んでいますが、通勤電車のトイレの設置及び増設が必要。 駅舎内の多機能トイレの機能別の分散化を図り、多機能トイレを改札内(乗り継ぎ時に使用)改札外(乗降時使用)に増設が必要。 トイレを快適に使用するため、清掃と細かなメンテナンスが必要。 駅の地域分断の解消策として、自由通路で地域を結んでいる構造では、自由通路の両端に多機能トイレを接することが望ましく考えられます。</p>	当事者団体
	<p>① 多機能トイレは共用1以上、簡易多機能トイレを男女それぞれに1以上設置してほしい 理由:利用者数が激増し、なかなか使えないケースが増えてきた。ベビーベッド、ベビーチェアは多機能トイレ内ではなく分散化。オストメイトも多機能トイレ内だけではなく複数個所へ。機能の分散化を一層進めることが有効と考える。</p> <p>② 音声誘導の設置を徹底してほしい 理由:設置されていないケースがある。</p> <p>③ 便房内の手すりは、形状が垂直・水平が一定続くようにしてほしい 理由:便房内の手すりは、立ち上がりや在位保持などの用途があり方法も多様であるため、手すりは直線であることが重要になる。</p>	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【便所関係】	<p>○トイレのいっそうの整備が必要である。障害者用のトイレの増設の他、一般トイレの個室の数に余裕があるようにしてほしい。精神障害者は向精神薬の副作用で重い便秘になり、下剤が投与されて下痢になることがよくある。トイレの案内表示も分かりやすくしてほしい。</p>	当事者団体
	<p>多目的便所の設置義務化ないし促進が必要。また、その利用目的に「パニックなど精神的に興奮した状態を落ち着けるための空間として」というようなことを明示し、施設管理者に周知すること。知的障害のある人の場合、偶発的に精神的な興奮状態を来すことがあり、落ち着くためには閉じた空間が必要な場合がある。多目的便所をそのために利用する場合がある。</p> <p>また、介護者が異性である場合もあり、異性同士でも利用しやすい環境整備も合わせて必要。</p> <p>一部施設ではデザイン上の趣向によりトイレの方向表示や男女の表示が分かりづらい場合がある。デザイン的な創意性については否定しないが、常に「分かりやすさ」との両立を担保すべきと考える。そうした方向での指導が必要ではないか。</p> <p>異性の介助者が付き添って外出するケースもあるため、付き添い者もいっしょに入ることのできるトイレについての検討が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサルシートの設置[必要不可欠] こどもから大人まで使用 (現在は赤ちゃん用2歳くらいまでのベッドが設置されている) (おむつ交換できず皮膚の状態が悪くなり、治すのに時間がかかる、本人は辛い) ・手洗い場の位置、低い、高いと2つの手洗い場が必要 ・こどもや、車いすの方は目線が低い (高い場合使用できず、肘まで水が流れてくる) [車いすが入れるよう、水洗い場の下のつくりを配慮する] ・荷物をかけるフックなど高いところだけでなく、低いフックを設備[荷物用] 	当事者団体
	<ul style="list-style-type: none"> ・温水洗浄便座について、一般家庭の普及率が高いことから、鉄道駅においても整備するような制度・基準としてほしい。 ・乗降客が多いバスターミナルへのバリアフリートイレの複数設置については、バスターミナル用地のほとんどが、民有地、市道、市有地であるため、バス事業者が単独でできないので手続きの簡素化について検討してほしい。 	事業者団体
	<p>空港ターミナルビルにおいては、特に以下の項目について基準化が仏要と考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基準化されていない多機能トイレの開口幅、横移乗スペース等について ・トイレスペース全体における多機能トイレの数、オストメイトや洗面器等の機器について ・一般トイレへの多目的設備の設置、車椅子が使用可能なスペース等について検討を行う必要があるが、既に、幹線空港では上記の内容を盛り込んだトイレ等の改修を進めているので、実態調査の上で基準化の検討をすべき。 	事業者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【その他旅客用設備関係】	・屋内における視覚障害者の誘導に関する実態を整理し、効果的な誘導方法に関する科学的根拠を収集した上で、対応策を明確にする必要がある。	学識経験者
	・受付(インフォメーション)への誘導の徹底 視覚障害者が初めて利用する施設では、一人では移動することは難しいため、その施設の職員・スタッフなどの力を借りることが多い。そのため、外からの移動は誘導ブロックで移動をしてもらうが、施設に入ると連続性が途切れ、その施設の職員・スタッフのいる所までたどり着けないことが多い。施設の敷設においては、最低でも受付や人がいるところまで視覚障害者誘導用ブロックの敷設、音響案内装置の設置を行い、1人で移動をする視覚障害者が必ず人にたどり着ける仕組みが必要になる。	当事者団体
	比較的新しい駅舎には、雨・風をよける屋根等が設置されているものの、年月を経過しているホームの劣化と、防風設備がない。快適に使用できるよう、施設の更新時期を検討する必要があると検討してほしい。 さらに、ホームの転落防止柵の設置を鉄道事業者に設置を義務化させる方向の予算措置を働きかけることについての合意形成が必要と思はれます。	当事者団体
	①乗車券の予約をWEBより予約可能にして欲しい 理由: 特定の電話番号へかけなくてはならず、非常にわかりにくい。また、予約時には多くの情報を伝える必要があるため時間もかかる。 ②予約した乗車券は全ての窓口で受け取れるようにしてほしい 理由: 乗車駅でしか受け取れない場合も多く不便。 ③新幹線: WEBで車椅子指定席を予約できるようにしてほしい。 理由: 障害を持たない人は、JRのWEBで新幹線チケット購入できるが、車椅子指定席チケットは購入することができない。障害者差別解消法の合理的配慮という観点からも、車椅子指定席がWEBで購入できるようにすべきと考える。	当事者団体
	鉄道・地下鉄、および一部バスのタッチパネル式切符販売機は、知的障害者にとって使いづらい場合がある。特に知的障害者の利用が多い駅については無人化することなく、切符購入をサポートできる係員を配置するようにしてほしい。 ・電車内では車いす、ベビーカー用車両[椅子が無い車両]の増設 [パラリンピックには沢山の車椅子の方が電車を利用する]	当事者団体
【その他旅客用設備関係】	・車いす対応のバス停留所について、停留所ある歩道の幅員、高さ等がバラバラで、車いすでの乗降が困難な場所が多数存在することから、歩道の幅員の拡幅やマウンドアップ等の改善を優先的にできるようにしてほしい。 ・また、ノンステップバスが運行する道路についても、ノンステップバスに適したバス停の構造となるように、ノンステップバスの導入と併せて、道路管理者が歩道等の道路改良工事が優先的にできるような施策・制度を作してほしい。 ・授乳施設について、必要設備等の規定、規格等を明示してほしい。	事業者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
	<ul style="list-style-type: none"> ・空港ターミナルビル全体として、移動円滑化基準の達成に全力を挙げているところだが、エレベータ等の設備の大規模改修が必要な項目について、費用面から未実施のところがある。 ・今後、訪日客や高齢者を想定した基準が必要と考えるが、基準の見直しにより更に費用負担が増えることが課題となる。 ・「高さ」、「幅」など空間的な基準のように、既存施設での対応がきわめて困難な内容については施設の実態調査を行い、項目を厳選し、代替措置も含めて検討すべき。 ・公共部分(ロビー等)に設置するスイッチ類(防災設備の発信機、シャッタースイッチカバー)について、外国人等のお客様による誤操防止のための注意喚起表示を検討して欲しい。 	事業者団体
【鉄軌道駅関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅での視覚障害者の事故を減少させるための物理的環境、人的環境を総合的な観点から整備する必要がある。特に、ホームからの転落防止策として、点字ブロックの内方線、ホームドア等の物理的環境、視覚障害者への適切な声かけ(「その人、危ないから、さがってください」等の不適切な声かけではなく、「盲導犬を使っている人、危ないのでその場で立ち止まってください」のように声かけをすることが重要)や手引き等の人的支援については、命にかかわる急務の問題であるため、義務化する必要がある。 ・事故防止のためには、駅員等の従事者に対する適切な人的支援の研修プログラムを当事者参加によって樹立し、これらの研修を義務づける必要がある。 ・高齢者やロービジョン者のことも考慮した照明やサイン等に関する検討が必要である。 	学識経験者
【鉄軌道駅関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・券売機、精算機 タッチパネル方式の機器が増えており、操作ができない視覚障害者が増えている。そのため、物理入力式のテンキーを必ず設置することや、弱視者にも配慮された画面表示にすること、視覚障害者が利用出来る機器へ誘導することなどの対策が必要になる。 ・改札付近での誘導 視覚障害者はICカードのみの改札と切符も利用出来る改札の区別がつかないことが多い。また、改札が入る方向か出る方向かの区別が出来ないこともある。そのため、誘導ブロックの敷設にルールを持たせることや、改札機の判別が出来るとような音声案内を導入するなどの対策が必要になる。 ・改札機 鉄道会社によってはICカードをタッチする場所が異なり、いつも利用しない駅を利用するときにタッチが上手く出来ず、利用が出来ない場合がある。タッチする場所を統一する、タッチする場所に目印を付けるなどの配慮が必要になる。 ・駅構内での視覚障害者の誘導 階段やエレベーターへは誘導ブロックが敷設されているが、エスカレーターには誘導ブロックの敷設がされていない。エスカレーターを利用する視覚障害者も多いため、視覚障害者の要望を考えた誘導計画を行う必要がある。 	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【鉄軌道駅関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームドア 何度も利用している駅であっても、その時の状況によって判断を誤り、ホームから転落した視覚障害者は大変多い。この問題の解消においては、ホームドアが有効であるが、予算面、設置場所の問題などで敷設が進んでいない。ホームドアの設置は、視覚障害者のみならず、健常者の安全を守るための対策でもあるので、早急に敷設を進める必要がある。なお、敷設においては、点字案内の位置・内容が各社共通しておらず分かりづらいので、共通した仕様にとすること、必ず視覚障害当事者団体に監修を受ける事が必要になる。 ・ホーム上の様々な整備 内方線付き点状ブロックは、視覚障害者がホームでの位置を把握する為の重要な整備になっているため、必ず敷設をする必要がある。また、ホームドアがない駅においては、ホーム側の床材の材質を変えるだけでも、視覚障害者への注意喚起に繋がる。 ・ホームでの乗車位置(乗車案内) 大規模な駅では、ホームで乗客が待つためのレーンが床にプリントされているが、絶えず人の足に隠れているため、弱視者は判断出来ず、誤った並び方をすることが多い。また、全盲者は全く理解することが出来ない。弱視者にもわかりやすい待機列用床面表示、音声案内及び誘導ブロックを敷設(ホーム側へ一枚多く敷設)するなどの対策が必要になる。 ・転落対策 駅ホームからの転落事故に備え、全てのホーム下等に転落者の退避空間を設ける必要がある。また、転落者があった場合に備え、鉄路面上に転落感知マットを敷設し、人に頼らない緊急警報の仕組みの必要になる。 ・安全監視員の配置 ホームでの乗客の安全を守るためには、すべての駅に安全監視員を配置が重要になるが、障害当事者の特性を理解することが抜けている。そのため、安全監視員の配置に加え、該当者への研修においては、障害特性を理解するカリキュラムを盛り込む必要がある。なお、その際には、視覚障害当事者を講師とするなどの工夫をしていただきたい ・弱視者への配慮 駅構内は場所によって極端に暗いところ、明るいところが存在し、弱視者にとって見づらい箇所が多く点在する。壁、柱、床面のコントラスト、照明などは、弱視者の意見を確認しながら見やすい施設を作る必要がある。 ・無人駅・無人改札について コスト削減の一環で、無人駅や無人改札が増えており、係員を呼びだすインターフォンが利用されている。しかし、視覚障害者はそのインターフォンの位置がわからず、問い合わせることが出来ない。また、ホーム上での安全対策においても不都合が多く、駅の無人駅化は不合理になっている。 	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【鉄軌道駅関係】	<p>秋田・山形・九州新幹線の軌道の広軌道化を図り、車いす利用者等の広いスペースの確保を図り、政策課題に沿って、増加するであろう、車いす利用者等の移動の円滑化を図るべきであり、特に外国人の車いす等の利用者の拡大を図るための施策が必要である。</p> <p>東北・北陸新幹線の普通指定席のスペースの拡充を図ることにより、車いす等から車両の座席に移ることができない、車いす利用者等の利便性の向上を図ると共に、人工呼吸器の装着車、救急搬送用のベット利用者等に対応できるよう、普通指定席車両の座席6人分の座席の広いスペース化し、大型の車いす等横幅・長さの広い外国人観光客の車いす利用者等に対応すること、スペースは、一両編成に複数の席が必要である。</p> <p>ハンドル型電動車いすについての取扱は、現状で利用できる区間(N700K・E7等の新しいタイプの車両)の車両においての“取り扱い規則”等を弾力的運用し、現状での取り扱いの改善を図るべきです。</p> <p>さらに、鉄道輸送・航空輸送等は、相互に干渉しあう一つの輸送手段として、移動の利便性の向上に資する検討が必要です。幹線輸送と支線の連結での整備の検討が必要です。乗り継ぎも含む線でのユニバーサル化が必要です。</p>	当事者団体
	<p>①ホームドアの普及促進 理由:ホーム上での事故もあることから1日乗降客数5万人以上とし、設置時には同時に段差・隙間の解消も行っていきたい。</p> <p>②新幹線:駅の規模に応じてエレベーターを複数設置する。 理由:車椅子利用者ばかりでなく、ベビーカー、高齢者、大きな荷物を持った旅行者等のエレベーター利用が増え渋滞していることが多い。よって駅の規模に見合った設置基準が必要。</p>	当事者団体
	<p>○ホームドアを早急に普及させる。自殺願望を多くの精神障害者がもっていて、電車がホームに入ってきたときに突然、衝動的に飛び込むことがある。</p>	当事者団体
	<ul style="list-style-type: none"> ・駅のエレベーターがどこに設置してあるかわかり易く表示してほしい(わかりにくい) ・エレベーターについては、最低でも2台車いす、介助者2名は乗れるスペースが必要 ・エレベーターには開延長の機能を必ず付けて欲しい。 ・車いすの方がエレベーターから出るまで、ドアが長く開いているので、途中で閉まらず安心できる ・エレベーターのボタンの位置を低くしてほしい(届かない) ・ホームドアについて、命の危険ともいえるホームドア、子どもや大人の方、そしててんかん発作やその他の病気などで、急に倒れることもあり危険 ・可動式ホーム柵、または、フルスクリーンタイプが安全が高い ・昇降式については、視覚に障害がある方は、上から物が下りてくるなど恐怖を感じると言う、子どもも前にバーがあればよじ登りたくなったり、子どもの体では、バーの間が 広く、転落の可能性がある 	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【鉄軌道駅関係】	<p>・軌道停留所について、バリアフリー化には停留所の有効幅を1.5m以上に確保する必要があり、そのためには接続する道路・歩道等の拡幅・改良工事が必要となるが、道路管理者等との調整や費用負担等事業者には重い負担となっているので、停留所のバリアフリー化による関連の道路工事等については、事業者が単独で行うのではなく、費用負担等も含め優先的に道路管理者が整備するような制度にしてほしい。</p>	事業者団体
【バスターミナル関係】	<p>・バスの路線や行き先等の情報保障をする必要がある。 ・正着の必要性や適切な接遇等の人的支援に関する研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。</p>	学識経験者
	<p>・目標となるバス停までの誘導 バスターミナルにおいては、利用するバス停の位置を示す音声案内がないため、目的のバス停までたどり着けない視覚障害者が多い。また、到着したバス停でも、複数の行き先が乗り入れているため、自分が乗るバスが分からない。この問題の解消には音声案内が必須で、早期に設置する必要がある。</p> <p>・停車位置 バス停があるのに、バス運転手の判断で、乗車口とは異なる場所に止まることがあり、視覚障害者がバスの到着に気付かないことがある。バス本体から音声案内も欲しいが、必ず同じ箇所に止まることの徹底も必要になる。</p> <p>・段差を解消 バスターミナルのバス停は、段差が多く、バス停までの移動やバスに搭乗することが難しい。段差確認が出来ない視覚障害者も多い為、段差が少なくする配慮や努力は必要。</p> <p>・時刻表の表示など バス停の看板に掲示された時刻表は弱視者への配慮が乏しく、表示自体が見づらい。また、電光掲示板に表示された行き先案内やバスの接近情報は、弱視者にとっては見づらい内容が多い他、全盲者は全く確認が出来ない。表示については弱視者への見やすさを配慮するほかに、音声案内を同時に行うなど、すべての視覚障害者が確認出来る仕組みにする必要がある。</p>	当事者団体
	<p>最近整備された新宿の「バスター」は、車いす利用者等への配慮が全く図られていないようである。 空港と都市間の移動円滑化策で、車いす利用者等に欠かせない施策が、バスのリフト搭載が必要であり、バスターミナルを含むバス停留所のバリアフリー化が必要です。</p>	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【バスターミナル 関係】	<p>①バス停は、視覚障害者がわかるように工夫してほしい。 理由：現在は、視覚障害者はどこにバス停かわかりづらい。信号みたいに小さい音がでるものなど、視覚障害者がバス停を把握できる仕組みを作っていただきたい。</p> <p>②正着できるバス停の整備 理由：乗降できるようにバス停の整備が必要。特に正着できるように整備を進めていただきたい。</p> <p>③車道から歩道に上がれるようにスロープ（切れ込み）をつくっておく。 理由：バス停によっては、車道に降りざるを得ない場合がある。そういう時は、車道から歩道に上がれるように、縁石に切り込みを入れて車いすで歩道に上がれるようにしてほしい。</p> <p>④バリアフリー縁石 理由：正着性を高めるために、バリアフリー縁石などの導入を進めてほしい。</p> <p>⑤時刻表と路線図画の高さは車いすで見れる高さにする。 理由：現在、多くのバス停は、時刻表と路線図が高い位置にあり、車いすでは非常に見にくい。これを車いすで見れる高さに改めてほしい。</p> <p>⑥すべてのバスターミナルを法の対象としてほしい 理由：現在は、一日の乗降客3,000人以上等きわめて限定されたものだけが対象だが、これでは地方路線などは整備が進まない。これからは全てのバスターミナルを法の対象としてほしい。</p> <p>⑦混雑時も乗車可能な仕組みを 理由：たとえば京都などでは、観光地をつなぐ路線は、いつも満車状態である。そのため、ノンステップバスであっても、いつも乗車できないという事態が起きている。これを改める仕組みが必要ではないか。</p> <p>⑧視覚障害者に情報提供を 理由：降車するときに、本来のバス停と違うところで降りると、視覚障害者はどこにいるのかまったくわからなくなってしまう。こういうことがないように、違う場所で降車する時は、運転手が視覚障害者に一を伝えてほしい。 さらに、複数路線がある時は、視覚障害者はどれに乗ったら良いかわからないので、こちらも情報提供が必要。</p>	当事者団体
	雨天時に、傘を持って待つことができる人ばかりではないので、すべてのバス停留所に屋根が必要	当事者団体
	(福祉バス) 主要駅頭において、車いす利用者が貸し切りバスから乗降可能なターミナルの設置をお願いしたい。とりわけ東京駅は鍛冶橋において乗降可能となっているが、車いす利用者にとっては駅までの距離があまりにも遠すぎるとの声が多い。	事業者団体
	・手狭なバスターミナルにおいて、朝夕のラッシュ時には点状ブロック沿いもしくは交差して、乗客の列ができるため、点状ブロックを利用して移動する歩行者と乗客のトラブルが生じることから、バス事業者としては、点状ブロックの側を空けてもらうよう掲示等で協力を依頼しているが限界があるため、移動の円滑化だけではなく乗客の並び列も考慮したターミナルの設置基準を検討して欲しい。	事業者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【旅客船ターミナル関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・運行情報、アナウンス、掲示等の情報保障をする必要がある。 ・適切な接遇等の人的支援に関する研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。 	学識経験者
	<ul style="list-style-type: none"> ・小型船への乗船 一部の小型船には、小型船に乗り込むためのスロープが設置できず、視覚障害者が安全に移動出来ない。小型船自体の改良も含め、施設側でも移動をしやすい設備を導入する必要がある。 ・船への誘導 実際に船へ乗船するルートにおいては、接岸部などまで誘導ブロックが敷設されていないことが多く、視覚障害者が1人では移動することが出来ない。特に乗船位置は、船の都合でも位置が変わることが多く、誘導ブロックの敷設を更に難しくしている。乗船位置を固定することや、栈橋を利用するなど、視覚障害者が1人で誘導出来るようなしくみが必要になっている。 	当事者団体
	海上輸送の一部である旅客船ターミナルの整備については、船と岸壁のより安全に乗船するための長く堅牢なわたり板の設置が必要。両端に転落防止のための垂直な10cm程度の壁が必要。心理的な安心感が必要である。	当事者団体
	<p>①バリアフリー法の対象は旅客定期航路事業者と港湾管理者もバリアフリー法の義務対象としてほしい。 理由：潮位対策(バリアフリー化)の多くは、主に旅客定期航路事業者側で行われており、自治体や港湾管理者の所有する既存の岸壁・浮栈橋等の陸上施設においてバリアフリーに向けた安全な設備改善が進んでいない。</p> <p>②ターミナル施設においては全ての障害者が利用しやすい設備とする。 理由：ターミナル駐車場に車いす専用駐車スペースが少ない。大型電動いすで利用できるトイレが少ない。車いす使用者にとってのチケット売り場カウンターが使いにくい。</p>	当事者団体
	<p>バスターミナルや自動車駐車場と旅客船ターミナルとの接続部分での円滑化 旅客船ターミナルから船舶乗降するための搭乗橋、ポーディングブリッジ等での円滑化</p>	当事者団体
【航空旅客ターミナル施設関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・案内サイン(設置位置、書体、文字サイズ、白黒反転、コントラスト等)を当事者参加により評価するための仕組みを樹立する必要がある。 ・運行情報、アナウンス、掲示等の情報保障をする必要がある。 ・適切な接遇等の人的支援に関する研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。 	学識経験者

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【航空旅客ターミナル施設関係】	<p>・空港に到着してからの誘導 電車やバスで移動をした場合、その到着した場所から誘導ブロックが敷設されていなかったり、電車やバスのスタッフが誘導の手伝いを行わなかったり、空港内の目的地へ移動することが難しい。そのため、最低でも空港の受付(インフォメーションカウンター)までは到着出来るように、誘導ブロックや音声案内の敷設、人のサービスが必要になっている。</p> <p>・空港施設特有の問題 空港施設は他の施設に比べ、施設自体が広く、壁沿いの移動や白杖を利用した移動では、各旅行会社のカウンター、保安検査場、搭乗口、トイレなどの要点にたどり着けない。誘導ブロックの敷設と併せて音声案内を必ず設置し、1人でも移動が出来るようにする必要がある。</p> <p>・弱視者への配慮 空港内は光りが取り入れた明るい施設設計を行っていることが多いが、弱視者によってはかえって見にくさを引き起こすこともある。そのため、照明の明るさや壁の色合い、様々なサインや案内表示は弱視者に配慮された内容にする必要があり、必ず弱視当事者の確認を受けて設置を行う必要がある。</p>	当事者団体
	<p>航空旅客ターミナル施設を含む空港利用料等の価格を低減する必要があり、より海外からの観光客の増加を図るべき施策の転換が必要です。</p> <p>多様な障害のある人や高齢者等の快適でより安全に移動する手段として、航空旅客ターミナルを位置づけるためには、羽田や成田等のハブ空港から、国内線のいわゆる地方空港のユニバーサル化が必要である。空港から都心までの新交通システムのネットワーク接続が必要になる。</p> <p>空港からグループである程度の人数の多様な障害のある人や高齢者等の快適でより安全に移動する手段としリフト搭載のリムジンバス等では、当然に人数の限界があることから、沖縄のゆいレールのような空港から観光地バリアフリー化された移動ツールを直接つなぐ必要があります。</p>	当事者団体
	<p>①情報の共有を徹底してほしい 理由: 予約、カウンター、搭乗時などで、車椅子、バッテリー、障害についてなど同じことを何度も聞かれる。効率の悪さを強く感じる。各関係部署において情報の共有化を図るべき。</p> <p>②シップサイドでの機内用車椅子への移乗。降機時においても同様。 理由: カウンター、搭乗時に空港の車椅子へ移乗を求められるケースが多々ある。たとえ短い時間だったとしても、慣れない車椅子に座っていることは体力的にもきつく、また床ずれなどの原因にもなりかねない。本人の意向を尊重し、なるべく自分以外の車椅子に乗る時間を最小限にしてほしい。</p> <p>③障害当事者を入れた接遇研修をしてほしい 理由: 大多数が自社独自の研修をしていると見受けられる。障害当事者と接し話すことで、テキストでは掴めない多くのことを学び、感じ取れる重要な機会となる。</p> <p>④セキュリティチェックの配慮は適切にしてほしい 理由: 同性でのチェック、扱い、白杖や義肢の扱いなど適切な対応を行うべき</p>	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【鉄軌道車両関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・運行情報、アナウンス、掲示等の情報保障をする必要がある。 ・車両だけでカバー出来ない問題を、適切な接遇等の人的支援で補うための研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。 	学識経験者
	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の出入り口 出入り口は号車によって差異が全くないため、視覚障害者がどの出入り口に来ているかが分かりづらい。そのため、車両の出入口に号車番号を点字や拡大文字を記載する必要がある。また、全盲者は出入り口自体がどこにあるのかが分からない為、出入口に音声案内を設置し、安全に乗車出来る仕組みを统一的に設置して欲しい。 ・女性専用車両の位置 視覚障害者が搭乗することは問題がないが、各社で女性専用車両の位置が異なることが多く、男性の視覚障害者が困ることが多い。特に、白杖を持たない弱視者が気付かずに乗車した場合、他の乗客から注意を受けることもある。改善のためには位置の統一化が必要になる。 ・押しボタン式の開閉ドア 各社の設置位置が統一されていないため、何処に押しボタンがあるのかが分かりづらい。場所自体の統一、ボタン位置の音声案内等を行う必要がある。 ・車両内のLED画面 行き先案内や運行に関する注意内容が表示されているが、乗務員のアナウンスは除き、画面に映し出されている内容自体を音声化する仕組みがなく、視覚障害者の状況把握を困難にさせている。画面に出ている内容は、全て音声で案内する必要がある。 ・ドア等に取り付けられる号車番号 事業者によって、車両の号車番号などの点字案内の掲載位置・有無が異なる事があり、普段利用しない鉄道では貼られた点字を探さないといけない。掲示する内容や位置を統一することで、円滑に状況把握をすること出来る。 ・座席番号(特急車両) 座席番号が点字や拡大文字で記載されていないため、自分の席が分かりづらい。改善する必要がある。 ・トイレのボタン(特急車両) 流すためのボタンと非常ボタンがどちらも押しボタン式であることが多く区別しづらい。また、鉄道会社によって、ボタンの位置が異なることが多く、更に識別が難しい。改善する必要がある。 	当事者団体
	<p>バリエーションに富んだ車両編成が必要、グループやチームで移動するには、車いす利用者や歩行困難な杖や老人カーの使用の混在するグループ旅行には一車両丸ごとバリアフリーという車両を一編成の中に組み込むことはできないか検討の余地があるのでは、一編成に自転車専用の車輛を連結する事例はないのでしょうか。</p>	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【鉄軌道車両関係】	<p>①特急車両：1編成に2か所以上の車いすに乗車したまま乗れるスペースを設けてほしい 理由：現在は座席に移乗を前提とした作りになっているため、車いすのままでは通路にはみだしてしまう。車内販売カートや、他の乗客が通りにくい。また、現在指定席にしか車いす席がないため、自由席にも作ってほしい。</p> <p>②在来線：1車両に1か所以上のフリースペースを設ける。 理由：利用者が急増しているため競合し使えないケースが増えている。ベビーカー、高齢者そして、近年急増している旅行者、混雑時など車いす使用者以外にも利用価値は高いと思われる。 利用客数の少ない地方路線では、1編成2か所でも可。</p> <p>③新幹線：車両4両につき1ヶ所以上、車椅子のまま乗車できるスペースを設置し、自由席にも設置する。 理由：現在自由席には車椅子スペースが無く、狭いデッキでトイレにも行けない状態。また車椅子席は狭く車椅子のまま乗車すると通路にはみ出し、他の乗客の通行の妨げにもなる。自由席にも、指定席にも、誰もが快適に利用できる車椅子のまま乗車できる十分なスペースが必要。</p> <p>④新幹線：車椅子のまま乗車できるスペースは、車椅子2台が通路にはみ出さない広さを確保し、ベビーカーも同じように乗車可能とする。 理由：他の乗客の通行の妨げになることなく、身体に無理な負担が掛からないスペースが必要で、近年増えているベビーカー利用者にも配慮が必要。</p> <p>⑤新幹線：車椅子で乗車できるスペースのそばに多機能トイレを設置する。 理由：車椅子乗車スペースの近くには使い易く、かつ介助のし易い多機能トイレが必要。</p> <p>⑥新幹線：車椅子乗車スペースがある車両のドアは900mm以上とする。 理由：大型の車椅子でも安全、スムーズに乗降できるドア幅が必要。</p> <p>⑦新幹線：1400mmを超えるストレッチャー形車椅子も乗車できるようにする 理由：個々の障害に合った車椅子の多様化で、ストレッチャー形車椅子利用者も新幹線を利用して旅行するようになった。だがストレッチャー形車椅子を想定した乗車スペースが無いので対応が必要である。</p>	当事者団体
	<p>車内アナウンスや日除け幕、中吊り広告などへのこだわりから、知的障害者が他の乗客等との間でトラブルになるケースもある。対応する駅係員には、トラブルの当事者となった知的障害者に対して決して感情的・抑圧的にならず、ゆっくり落ち着いた口調で話しかけてほしい。</p> <p>一部の知的障害者には、その者特有の表現方法やコミュニケーション手段などから、不審者や痴漢などに間違えられることもあります。どのようなことがあったのか、予断をもたず冷静に話を聞くことが必要で、意思疎通が難しいと感じる場合は地域の福祉関係者の協力を仰ぐようにしてほしい。</p>	当事者団体
【バス車両関係】	<p>・運行情報、アナウンス、掲示等の情報保障をする必要がある。</p> <p>・車両だけでカバー出来ない問題を、適切な接遇等の人的支援で補うための研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。</p>	学識経験者

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【バス車両関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・搭乗口の統一 バス会社によって前乗り、後乗りが統一されていないため、視覚障害者は初めて利用するバスはどこから搭乗したら良いのかが判別しづらい。特に、前乗りの場合は運転手が気付いてフォローをしてくれるが、後乗りの場合は運転手から気付かれない傾向がある。搭乗口の統一を行う他に、後乗りの場合は、搭乗者の状況に合わせた配慮が行える仕組みが必要である。 ・整理券とICカード乗車 バス会社によって、整理券を抜く方法、そして整理券の代わりにICカードをタッチする方法が異なる。もちろん、その設置場所も異なり、普段利用をしないバスを視覚障害者が利用した場合に、上手く乗車が出来ないときがある。円滑に乗車するためには方法と場所の統一化が必要になる。 ・下車ボタンの統一 下車を知らせるボタンは、バス会社によって設置位置が異なり、視覚障害者は手探りで探さないといけない。事前に探した際に、誤って押ししまい、運行を妨げる場合もあるため、設置位置の統一化は必要になる。 	当事者団体
	<p>バス車両の低床化とバス停のマウント化(東京の都バスは、バス路線全体に縁石の高さとバス停でバスの床を低くする組み合わせで、スロープ版を所定の位置で運転手が操作する。)舗装された道路では採用が有効である。コストの問題では、車両当たりの国土交通省の補助金1千万当たりの補助金を交付するも、都心部以外に波及効果は少ないといえる。さらに地方の都市ではバス路線の縮小がみられ、バス事業者に大きな負担をもたらす、リフトバス導入からバスの低床化と停留所のかさ上げのハイブリットは、コスト面での有用性がある。ただしこの場合マウント部分の勾配差により、急勾配出現させないものとします。</p>	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【バス車両関係】	<p>①新車購入はノンステップバスを義務付ける。 理由：バスのバリアフリー化は基準を明確にすることで着実に進められる。都市部のバス会社は、車両を12年前後で入れ替えるため、新車購入をバリアフリー車両とすれば、12年で100%達成できる。ワンステップバスは傾斜が急になるため、乗りにくく、危険も多い。今後は新車購入はノンステップバスを義務化してほしい。</p> <p>②室内の段差を解消してほしい。 理由：多くの車両は後方座席に行く通路に1-2段の段差がある。高齢者等の利用も考えて、室内の通路は全て段差解消してほしい。</p> <p>③車いす座席は2席を標準としてほしい。 理由：現在は大型車両は車いす席が2席あるが、中型車両は1席のものもある。この場合、他の車椅子利用者が乗車していたり、車いす2名で移動する場合、乗車ができなくなってしまう。2席を標準仕様としてほしい。</p> <p>④スムーズに着席できる方法を開発してほしい 理由：現在の3点固定の方式は時間がかかりすぎる。欧米のように固定を必要としない、背当て板とサイドポールなどの車いすスペースを推進し、安全に乗降時間の短縮をはかるべき。</p> <p>⑤空港リムジン・高速バスはリフト付きバスを義務付ける 理由：2010年まで整備対象外だったため導入が著しく遅れている。特に地方空港に行った場合、市内へのアクセスは殆どがバスになるが、現状は車いすで乗車できないため空港から市内へ行けない。この状況を改善するために、新規購入車両はリフト付き車両を義務付けてほしい。</p> <p>⑥原則予約なしでも乗車可能とする。 理由：車いす利用者が乗車するときに事前予約を必須化しないでほしい。障害のない人は事前予約なしでも、席があいていれば乗車可能である。車いす使用者も同じようにしてほしい。</p> <p>⑦WEBで予約できるようにする 理由：予約せずとも乗車できることが大前提だが、WEBで予約できる仕組みも作って欲しい。現在は特別の電話にかけて予約することが多く、一般の人に比べて利便性が悪い。</p> <p>⑧必要ないことは聞かない 理由：現在、都内で走り出した空港リムジンバスは、乗車するときにバッテリーの種類や車いすのサイズを聞かれた。これは飛行機に乗車するときには伝えることが必要だが、バスでは全く必要ない。必要ないことは聞かないようにしてほしい。</p>	当事者団体
	<p>高齢者や身体障害者等に対する介護知識だけでなく、知的障害者の障害特性や主にコミュニケーション上の配慮・工夫などについても研修等を通して十分な対応スキルを身につけることが必要。特に、車内アナウンスや降車ボタンを押すことに関してこだわりのある知的障害者も少なくなく、いつけんいたずらや嫌がらせのように思われるケースもある。乗務員にはそうした場合も感情的にならず落ち着いて対応してほしい。</p> <p>目的の停留所前でタイミングよく降車ボタンを押すことが難しい者もいるため、本人からの申出があれば事前に降車の停留所を聞き取り、ボタンが押されない場合でもその停留所に停車するなど、本人の障害特性に応じた柔軟な対応をお願いしたい。</p>	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【バス車両関係】	<p>(福祉バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設送迎用のバス車両において、高齢者や、障害者の方が乗降しやすくするための、乗降口の段差の間に装着する中間ステップ、乗降口に取り付ける手すりなどが、自家用車両においては認められているが、営業用車両においては認められていないことから、営業用車両においても認めて欲しい。 ・リフト付き貸し切りバスに関しては、リフトの購入、リフトの取り付けに伴う車両の改造費用等に約1千万円の費用が掛かることから、貸し切りバスのリフト装着に関する補助制度の限度額を5百万円とされたい。 	事業者団体
	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合バスのノンステップ・ワンステップバスでは保有台数が基準に適合となっているが、貸切バスはリフト付きバスの導入にはコスト面の負担が大きく、このままでは導入は難しいので財政面の支援について検討してほしい。 ・ノンステップバスの導入率が100%を達成した事業者については、それを維持していくだけでなく、更なるバリアフリー化を進めるため、フルフラットバスの導入を行っていく必要がある。そのため、フルフラットバスの開発事業者に対する支援を要望している。 ・車内での車いすの固定方法について、時間のかからない装備を作ってほしい。 ・ノンステップバス標準仕様で定められている優先座席のピクトグラムに、「身体内部に障がいを持つ方」に対する表示を追加することについて検討してほしい。 ・また、優先座席のピクトグラムが鉄道事業者等の採用しているデザインと異なるので、問題がないか検討してほしい。 ・電動車いすやシニアカーのお客さまは、備え付けスロープが重量に耐えられないことや、固定が難しいことからご乗車できないこともあるが、各バス事業者の判断で対応している状況なので、できれば統一的な対応方法やガイドラインについて検討してほしい。 ・ノンステップバス標準仕様としては、車内で多言語案内・通路幅を広げスペースの確保などにより多種多様な車いす乗車を可能にすることや、国の提言によるフルフラットな車両について、今後開発して欲しい。 ・視覚障害者が乗車する際の目印となるように、車両の乗車口を音で知らせる装置の装備の標準化について、検討してほしい。 ・乗車口にある運転者と会話できるインタホンについて、もっと大きく目立つようにするような基準等の検討をしてほしい。 	事業者団体
【福祉タクシー車両関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車拒否や不適切な待遇等の人権侵害が起らないように対策を講じる必要がある。 ・適切な接遇等の人的支援に関する研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。 	学識経験者
【福祉タクシー車両関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー内の構造 運転席と乗車席を分けるアクリル板があることで、精算時にお金を支払う場所が視覚障害者にとっては分かりづらい。運転手としても、手を使っての手伝いが出来ない為、下車に時間がかかる。構造面の検討に加え、運賃を支払う方法が必要になる。 ・下車する場所と案内 目的地について、下車した際、視覚障害者はその目的地の「どこ」にいるのかが分からない。例えば、施設であれば、タクシーは施設の近くで止めるが、そこから玄関までは視覚障害者が自分で探して移動をしなくてはならない。タクシー乗務員は、その本当の目的場所に近い位置で下車するほかに、その目的地までの移動方法を口頭で伝えることで、視覚障害者は円滑に移動ができる。 	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
	福祉タクシー車両の利便性が向上しない理由の一つに、一日の稼働率が偏ることと、土曜日・日曜日の運転所の確保が困難、急な要望に応えられない等の問題があり、多様なニーズには答えられないのが実情である。 福祉タクシー車両の利用者の使い勝手の良さを考えると「民業から官業」への切り替えも検討の課題となる。	当事者団体
	①全てのタクシーをUD化する。 ②標準仕様ユニバーサルデザインタクシーの認定制度におけるレベル2を標準化する。 ※レベル2を推奨する理由は、大型の車いすが乗車できることが挙げられる。 スロープ レベル1:スロープの耐荷重は電動車いす本体(80～100kg程度)、使用者本人、介助者の重量等を勘案し200kg以上。 レベル2:スロープの耐荷重は電動車いす本体(80～100kg程度)、使用者本人、介助者の重量等を勘案し250kg以上。 乗降口 レベル1:幅は700mm以上、高さ1,300mm以上。 レベル2:幅は800mm以上、高さ1,350mm以上。 車いすスペース レベル1:長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,350mm以上。 レベル2:長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,400mm以上。	当事者団体
	高齢者や身体障害者等に対する介護知識だけでなく、知的障害者の障害特性や主にコミュニケーション上の配慮・工夫などについても研修等を通して十分な対応スキルを身につけることが必要。	当事者団体
【船舶関係】	・案内サイン(設置位置、書体、文字サイズ、白黒反転、コントラスト等)を当事者参加により評価するための仕組みを樹立する必要がある。 ・運行情報、アナウンス、掲示等の情報保障をする必要がある。 ・適切な接遇等の人的支援に関する研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。	学識経験者
	・船舶内での移動 大きな船舶では、視覚障害者は手探りの移動が難しい。そのため、誘導ブロックの敷設や音声案内が必要になる。 ・客室の扉 視覚障害者が触っただけでは、どの扉も同じなので、号数を浮き出し文字にするなどの配慮が必要。	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
	<p>離島の移動手段としての要となる船舶は、運航の安定性の確保と従業者の安定的な確保が重要であるといえる。 さらに、大型の客船やフェリーのユニバーサル化とバリアフリー化の促進が望まれる。 大型の客船やフェリーの新造船は、ふ頭から船底の駐車場から客席まで移動することに困難性がみられ、船底の駐車スペースから客席スペースまでの動線における、ユニバーサル化が必要です。</p>	当事者団体
	<p>①すべての旅客船(総トン数5トン未満の船舶も含む)には安全対策されたスロープあるいは昇降機を設置してほしい。 理由:乗船用スロープの幅が狭い、段差、手すりが無い、干潮時や満潮時の経度が大きいため、安全に乗降できない船がある。</p> <p>②船内すべての段差、階段を解消する。 大型電動車いすやハンドル型車いすなどは、段差や通路幅の狭さ、ドア幅の狭さで、甲板室から客席(客室)への通行移動ができないものが多い。また、段差(階段)により屋外デッキへ出ることができない。</p> <p>③車いすスペースとバリアフリー客席を設ける。 理由:車いすに乗車したまま定着出来る専用の車いすスペースが少ない。バリアフリー客席も同様に少ない。</p> <p>④車いすスペースの固定装置を設置する。 理由:船内の動揺が大きいと手動車いすや電動車いすが動いてしまい、事故になる恐れがある。</p> <p>⑤運航情報に拡大印刷を提供し、音声アナウンスと共に電光表示を設置し、運行情報、事故情報、緊急時の情報を提供する。 理由:水上バスの多くには電光表示が設置されておらず、聴覚障害者や高齢者にとっても配慮が不十分である。</p> <p>⑥障害者(高齢者)に船内の構造や避難行動に向けた船内案内カードを作成してほしい。 理由:船の故障や事故時の非常事態による車いす使用者、聴覚障害者、視覚障害者等の安全行動がわからない。</p> <p>⑦肢体不自由者(要介助)、視覚障害者等に向けた誘導介助、聴覚障害者に向けた情報手段についての定期的な研修を実施する。研修講師は障害を持つ当事者であること。 理由:船の事故や故障時、その他の非常事態による車いす使用者、聴覚障害者、視覚障害者等による歩行困難者に特化した避難行動と退船避難の情報提供が具体的にされていない。</p>	当事者団体
【航空機関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・案内サイン(設置位置、書体、文字サイズ、白黒反転、コントラスト等)を当事者参加により評価するための仕組みを樹立する必要がある。 ・運行情報、アナウンス、掲示等の情報保障をする必要がある。 ・適切な接遇等の人的支援に関する研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。 	学識経験者

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
	<ul style="list-style-type: none"> ・座席のラジオの操作 搭乗する飛行機の機種によって、操作が大きく異なり、視覚障害者には操作の把握が出来ない場合がある。操作方法の統一が必要。 ・盲導犬使用者の席 現状では、盲導犬と搭乗をした場合、盲導犬は他の安全な位置に移動し、盲導犬利用者、そして盲導犬自身が不安になることがある。座席においては、幅の広い多目的シートを用意する必要がある。 ・トイレのボタン(フラッシュボタン) 流すためのボタンと非常ボタンがどちらも押しボタン式であることが多く区別しづらい。また、飛行機の機種によって、ボタンの位置が異なることが多く、更に識別が難しい。改善する必要がある。 ・ライフジャケットの説明 出発前にライフジャケットの使用方法を機内で説明するが、視覚障害者には理解が出来ない。希望者に対しては、搭乗前に搭乗員が身振り手振りで教えるなど、視覚障害者が非常時に確実にライフジャケットを装着できる方策が必要。 	当事者団体
	MRJ(三菱重工業が開発中の小型機)等の単独乗降の条件の緩和(単独乗降には人数制約がある)とボーデンプリッジ利用による、利便性の向上を図る。	当事者団体
	<p>①全座席のひじ掛けを可動式にしてほしい 理由:機内用車椅子から座席に移乗するときに、邪魔になる。限られたスペースでの複数人によるサポートとなるため、できる限り効率よくしてほしい。</p>	当事者団体
	知的障害者およびその介助者については、機内最前列または最後尾の席、あるいはトイレ付近の席など本人の障害特性に応じて適当な席を優先的に用意するなど、配席上の配慮をお願いしたい。また、音や揺れが苦手な者に対しては、離陸や着陸についてどのようなことが起き、どの程度の時間で終わるのか事前に説明するなどの配慮をお願いしたい	当事者団体
【その他】	<ul style="list-style-type: none"> ・サイン計画、情報保障等の情報・コミュニケーション環境に関する基準を明確に作成する必要がある。 ・接遇等の人的支援を円滑化基準に明確に位置づけ、当事者参加による研修プログラムを確立し、普及・啓発する必要がある。 ・「心のバリアフリー」を障害の社会モデルの観点から位置づけ、理解・啓発を行う必要がある。 ・従来の接遇等の研修プログラムは、必ずしも国連障害者権利条約や障害者差別解消法の理念を満たしていないものがあると考えられるため、精査が必要である。 ・バリアフリーをハードとソフトの組み合わせでトータルに実現するための方策を検討する必要がある。また、そのためには、当事者参加による総合的な評価方法(ハード、ソフト、それぞれの基準に加えて)を確立する必要がある。 	学識経験者

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
	<ul style="list-style-type: none"> ・当事者の意見の確認 国内でのバリアフリー化においては、設置する自治体や事業者が中心に設置等が進められ、その地域にすむ障害当事者の意見が上手く反映されていないことが多い。地域で一丸となってバリアフリーを進めるためには、障害当事者との懇談や確認を行う必要がある。 ・交通系ICカードの障害者割引 1枚の交通系ICカードで電車(グリーン車も含む)やバスでの付添いの割引を利用する場合、窓口に出向く必要があり、面倒になっている。専用のICカードを用意して、円滑化を行う必要がある。 ・ラウンドアバウト交差点 視覚障害者にとっては、どのタイミングで横断したらよいかの判断がつかず、視覚障害者が安全に利用することが出来ないの で、この交差点を廃止して欲しい。やむを得ず当該交差点を設置する場合は、エレベーターを併設した陸橋や地下道を設置する など、視覚障害者の安全な利用を必ず担保する必要がある。 ・歩車分離式信号機 車の通行音などで信号の変化を判断している視覚障害者には、信号が変わったかどうかの判断がつかない。また、斜めに横断 する方式もあるため、視覚障害者が歩行者と衝突する危険性もある。該当する信号機には必ず音響案内(音声案内)を設置する など、根本的な安全対策が必要になる。 ・弱視者が確認しやすい信号 一般的な信号機は弱視者にとっては見えづらい傾向にある。そのため、視認性向上のため、歩行者用信号機の位置を低くすること や横断する交差点の手に信号機を敷設すること、またLED付き補助信号機の設置等の対策を講じる必要がある。 ・音響案内信号機 更に設置を増やして欲しいが、一部の信号機では、近隣住民への配慮から夜になると音声案内が止まる仕組みがあり、それ以降 は視覚障害者が横断出来ないことがある。そのため、必要に応じて利用者が持つ端末で作動させる仕組みを導入するなど、夜に なっても動作させる仕組みが必要になる。 	当事者団体
	<p>新駅(鉄道・地下鉄等)の建設時にはできる限り、YD(ユニバーサルデザイン)思想の設計を取り入れ車両とホームの段差の解消 を図り、解除なしでも安心して利用できる交通インフラの交通機関とするべきです。</p>	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【その他】	<p>①新幹線：海外からのハンドル形電動車椅子も乗車できるようにする。 理由：現在、新幹線に乗車できるハンドル形電動車椅子利用者は、国内の証明書の発行を受けた人である。新幹線は海外からのハンドル形電動車椅子利用者の乗車を認めていない。 2020年の東京オリンピック、パラリンピックの折には、国際基準で車椅子と認められたハンドル形電動車椅子も多数来日すると想定される。よって国際基準のハンドル形電動車椅子利用者に対する対策を見直さないと混乱が生じる恐れがある。</p> <p>②新幹線：人口呼吸器の電源使用を認める 理由：人工呼吸器の充電は医療行為ではないので</p> <p>③バリアフリー法を改正し、「移動の権利性」「障害の社会モデル」「分け隔てられることのないサービス利用」「合理的配慮を的確に行うための環境整備」「切れ目のない移動」「当事者評価」等を盛り込む。また、今回の基準改正においても、これらの視点から進める。 理由：交通バリアフリー法以来一定の進展を見てきたことは評価しているが、「障害のない者と分け隔てられることのない（インクルーシブな）利用」をはじめ様々な課題が浮き彫りになっている。障害者権利条約批准や障害者基本法改正、障害者差別解消法施行、オリパラ2020をふまえたバリアフリーの抜本改正が求められる。 例えば、オリパラのIPCアクセシビリティガイドライン（2013年）は冒頭で「アクセスは基本的人権であり、社会的公正の基本である」と規定し、「アクセシビリティとインクルージョン」の基本原則として「同じ体験、同じサービス水準のサービスを受けられること」とした公平性や尊厳、機能性を掲げている。また、基本法では「差別禁止」を障害者施策の原則としており、バリアフリー法も準拠することが求められる。 さらに、バリアフリー法の第2条・定義で「障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの」と旧来の医学モデルに基づいたものとなっている上に、厳密に言えば、知的障害、精神障害、発達障害、難病者などが除外される規定になっており問題である。基本法で採用された社会モデルに基づく定義への改変が不可欠である</p>	当事者団体
	<p>○優先席にとどまらず、席を譲るように啓発をしていく。 ○外出中に急に心身の状態が悪くなることもある。また、障害によるトラブルが発生することもある。そのときに助けを求めることができる窓口を、交番と合わせて街のなかにたくさん設けてほしい。しばらく横になって休める場所を用意してほしい。 ○ソフト面での心遣い等の範囲に留まらないよう、各事業者や研修の場面では、コミュニケーション能力の問題が、差別解消法や障害者権利条約との密接な合理的配慮としての取り組みであることを位置づける。</p>	当事者団体

各委員から事前に提出された意見について

項目	ご意見	意見提出者
【その他】	<p>【駐車場について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障害者駐車場は、建物に近いところに設置されているが、屋根が無かったり、車両の後ろからスロープを出しても安全なスペースは確保されていないことがほとんどである福祉車両は大きく長い車が多く、さらにスロープを出して乗車している車いすの方を降ろす場合は、駐車場スペースから出てしまう。駐車スペースの後ろが、車の通り道になっているところも多い、あと、50センチでも良いので、福祉車両の安全な乗り降りできるよう考えていただきたい ・障害者駐車場については青色に塗装していただきたい ・パーキングパーミットを全国に採用してください。 <p>【全体として】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実際に、車いすに乗って設計していただく方や、工事の方など選定することが必要、見ているのと、実際に自分で感じることは違うことが多いから。 	当事者団体
	<ul style="list-style-type: none"> ・職員への車いすの乗客等への対応・取扱方等に関する統一した研修が必要と考えている。 ・バリアフリー整備の補助対象適用範囲を拡大するとともに、補助金交付においても複雑・煩雑な手続きを緩和するよう検討してほしい。 	事業者団体