

## 令和2年度 第4回 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会 議事概要

日時：令和3年3月10日（水）16時～18時

場所：中央合同庁舎3号館3階総合政策局局議室

### 【議事概要】

（総合政策局安心生活政策課長挨拶）

（座長挨拶）

（事務局より資料に沿って説明）

（委員からの意見概要）（○：委員 →：事務局等）

#### 1) 公共交通機関の役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン（案）について

（事務局より資料に沿って説明）

#### 2) 公共交通機関の旅客施設及び車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの改訂（案）について

（事務局より資料に沿って説明）

#### 3) 今後の検討課題について

（事務局より資料に沿って説明）

- 聴覚障害者がトイレを利用する時に、非常時・避難時にランプが必要。聞こえないから何か光など目で見てわかる情報が必要。最低それをつけて欲しい。  
→聴覚障害者のランプに関するところだが、現行のガイドラインにも記載がある。
- 様々な障害の場合、文字を読めばわかるが、文字でわからない場合にイラストをつけて欲しい、そういう配慮をしてほしい。
- 飛行機の中で映画等字幕がついていないことが多い。合理的配慮の欠如だと思うので、字幕を付けられるような配慮をして欲しい。
- 事故などの時に音声の情報が沢山出る。それを必ず字幕または目で見てわかる情報に変えて流す、ハードで難しい場合は人が紙に何かを書いて表示するというような配慮ができるようお願いしたい。  
→今後必要なものについて検討していきたい。
- 優先席の表示が統一される、標識を設けなければならないとなったのは非常に良かったと思う。この標識を皆さんでそのまま使っていただきたい。  
→現行各社で色々な表示をしているが、ゆくゆくは我々が提示しているものに統一されていければと思っているところ。
- 多機能トイレが名称変更され、高齢者障害者等用便房（バリアフリートイレ）となったのは非常に良かったと思う。是非これを普及させていただきたい。
- 旅客施設に関し、工事中のソフト対応、或いはハード的な対応ということで、もう少し詳しく掲載していただきたい。工事中に関しては、とくに防護マットが敷かれている駅、ホーム等は

白杖の音が全くしないので、歩くのに苦心しているという声を沢山聞いている。工事中の旅客施設に対する方法を今後是非ご検討いただきたい。

→今後の課題として検討させていただきたい。

- 「共生社会におけるトイレの環境整備に関する調査研究検討会」のエッセンスは是非ガイドラインにも反映させていただきたい。

→書き込めるものについては、書き込んでいます。

- 役務を提供する方々、あるいは乗客の方々が、例えば視覚障害とか、知的障害の方々に注意を払っていただいて、声掛け等も安全面から見たら重要ではないか。

- バリアフリートイレの広さについての必要性を書いていたことに感謝を申し上げる。

- 公共交通機関での優先席には、時間帯によっては、高齢者ばかりで席自体が全部埋まって無い、ということがある。先に座った順だというのは仕方ないかもしれないが、障害の重さによっては必要な方もいるし、または我慢できる人もいるのかもしれない、競合した場合の対応も今後問題になることもあるのではないか。

- 文字による情報提供はありがたいが、発達障害の方の場合、初めと終わりとか、単語の区切りが分からなくて困る、という方がいらっしゃるので、初めと終わりが分かるような工夫をしていただきたい。

- 気になっているのが無人駅の扱いがどうなるのかということ。ここには3,000人未満ということが書いてあるが、3,000人を超えるところでも、例えばずっと無人だとか夜間が無人だとか、様々なパターンの無人駅の問題が出てきている。これについては、どういうふうに書かれるのかということと、それからまだ全然問題が解決していないので、資料3で示された今後の課題のところにも無人駅についての検討は入れておかななくてはいけない。

- 資料3の今後の検討課題の1番の「ハードの代替としてのソフト対応について」で、「設備の整備と同等とし、バリアフリー化が達成されるものとして扱うか」というように書いてあるが、これは書くべきではないのではないか、ここまでいくと、ハードは整備しなくても人的に対応するから良いのではないか、という話になってしまうことが非常に危惧される。

- 車椅子使用者の乗車を断る場合で、不当な差別的取り扱いにはならない場合というのが、書いてあるが、これは現実にはそうなったかもしれないが、ここだけを切り出してしまうと、本当に例えばバスに乗りたと思って待っていて、バスが来ても乗せませんよと言われてしまい、それが不当な差別的取り扱いにはならないということになってしまう。この断るにしても、何らかの、その方が目的の達成を実現する方法の情報提供を行うというのが、もう1つ条件としてあるべきではないか。

- ハード設備が満たされていない場合をどう考えるかということや無人駅の問題というのも今後の検討課題の中に加えていただきたい。

→今後、このあたりも議論をしていければと思っている部分である。

→無人駅の安全円滑な利用については、現在鉄道局の方で、鉄道事業者と障害者団体の方との意見交換会を実施させていただいており、全ての方が利用しやすい無人駅の安全円滑な利用に向けてどういったことができるかを検討しているところ。

- 障害者団体と鉄道事業者の2者だけでは実現できないのではないか。鉄道事業者だけにお願いするのはかなり大変な状況になるのではないかと思うので、ぜひ自治体職員も含めた対応も考

えるとよい。また、マッチングアプリで、自治体に伝えて必要な人をそこに寄越す、というようなことも情報技術でできる可能性が高いので、そういう開発と自治体との支援と両方を行えば、かなりのレベルで達成できる可能性を持っているので、そこも含めて検討していただきたい。

- ガイドラインが「〇〇があった場合には〇〇を使う」というような形で書かれているが、これはある意味当たり前で、逆にない場合は何もしなくても良いというふうに受け取られる気がする。音声装置がない場合は、なるべく改修等で積極的につけようというような、メッセージが伝わる書き方にはできないか。
- 音声による視覚障害者の誘導のところに、経路を構成する通路に音声誘導をつけて下さい、ということが書かれているが、どういう音がどうあれば良いのか、ということも今後検討していただきたい。
- 資料3の最終行のところに、設置されたハード設備の機能が上手く利用できない旅客への具体的なソフト対応を検討課題として挙げているが、上手く利用できないという表現だと、旅客側に不備があるというふうに読み取れてしまうので、この「上手く」という言葉を省いてもよろしいのではないか。
- 資料3のハード設備の代替というところで、設置されていない状況というのは、条例とか法令とかが施行される前に建った建物なので、これを整備しないことが、次の建て替えまでは許容されると、そういうことなのかどうなのかということ。  
→今、バリアフリー法では、新規あるいは大規模改良の場合には義務となっており、それ以外のものについては、努力義務ということになっている。そのため、設置されていないハード設備ということであれば、既存の設備だと思われる。
- 障害の社会モデルという文言を入れていただいたが、次の改定に向けて、この社会モデルという文言を加えただけではなく、それぞれの場所に対して表現を精査できると良いかと思う。例えば、障害の説明の部分は医学モデルでの説明が主体となっているように思うので、これは全体に関わることなので、少し時間をかけながら全体を今後見直していく必要がある。
- 「全盲以外に、ロービジョン（弱視）や色覚異常により見え方が多様であることから」という書き方が、視覚障害の説明の中になされているが、色覚異常単独というのは、視覚障害の概念の中に、現在厚生労働省の障害分類の中ではなっていないため、このあたりは誤解される可能性があると思うので、表現を改める必要がある。
- 「視覚障害者等の移動支援に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施することが望ましい。」と書いてあるが、「当事者や歩行訓練士等の専門家の参加の下」というふうに変えるべき。
- 今後の検討課題というところに、「一時的な」という言葉が3回出てくる。この「一時的に」というのもいくつか解釈があって、何を表現されようとしているのか、教えていただきたい。  
→「設備の整備を基本とし、一時的な代替手段として扱う」の、この「一時的」な部分については、本来なら設置をしなければならぬが、設備を設置しない、あるいはできないから「一時的」に代替手段として、という「一時的に」を使っている。2つ目の「一時的に使用できないハード設備の代替として」というところの「一時的」は、例えば実際今使っているが、点検で一時的に使えないとか、故障で一時的に使えない、そういったところの「一時的」とい

うことで、使い方は一応分けている。

- 聴覚・言語障害者の説明で、「全聾の場合、難聴の場合があり」というと、全聾の場合という中に難聴の場合があるのかなと一瞬思うので、言葉の再検討をしていただきたい。
- 鉄道駅におけるプラットフォームと車両の段差縮小は、車椅子ユーザーにとっては移動の自由度を高めるものなので、非常に良いことだと思うが、今過渡的な段階ということもあって、ある駅では乗れる乗車口が違う駅で下車できないというような状態が生じている。その駅でどこからであれば単独乗車できるかということを表示すると同時に、どこが単独乗車のできる乗車口なのか、ホームドアだとか乗る場所に、その情報が提示されているのが1番便利である。  
→全ての駅で車両ドア位置を固定して整備するのは難しい。段差・隙間が整備された車両のドア番号を表示しているポスターを作ったり、車椅子の方が必ず通るエレベーターの箱の中とかエレベーターのボタンの脇に貼ったりしている事例もあるので、そういった事例の写真等を参考に添付させていただきたい。
- 車椅子をバスに乗せる場合に、スロープで乗せた後に、車椅子の固定が必要になると思うが、運転手さんも慣れていないということと、車椅子ごとに固定する場所が異なる。そのため、バスの固定装置や車椅子ごとの固定位置といったものを情報提供して、実際に現場においていつでも対応できるような仕組みづくりが必要。
- 適切な接遇や介助を行うことができるよう、運転者への教育を行うという文言があるが、そのためにもどこがこういった形で情報提供をして教育を行っていくのかということも検討すべき課題の1つ。
- 精神障害者の特性に関する説明は、「状況の変化に対応することが難しいため」という書き出しになっているが、下にある中黒（新しいことに対して緊張や不安を感じること等）によって状況の変化に対応することが難しいという関係ではないか。
- 「設置されたハード設備の機能を上手く利用できない旅客」というところに、精神障害のある方でコミュニケーションの難しい方が上手く利用できない状況が含まれるように、そして、そういった方への対応ということでもソフト対応が適用できるのだ、ということが読み取れるような書き方にさせていただきたい。
- ガイドラインの対象者に、重症心身障害児（者）というのをに入れていただきたい。
- 今後、ICTを使った様々な新しい技術が出てくると思うが、「新しい技術」が入ってきたときに、それを使えない障害のある人たちが出てくる可能性がある。新しい技術を導入する際には、多様な障害のある人たちのアクセスを保障することを、どこかで挙げておく必要がある。今後の何らかの議論の中で、ご検討をいただきたい。

#### **(4) 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 について (事務局より報告)**

#### **(5) その他 (鉄道局より報告)**