

令和3年度 第1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9月22日（水）16時～18時

場所：Web 会議（事務局：合同庁舎3号館3階局議室）

【議事概要】

（総合政策局バリアフリー政策課長挨拶）

（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) 「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」の設置について

（事務局より資料に沿って説明）

○資料に「技術が開発途上であることや十分に普及していないこと、有効性が確実に証明されていないこと等の理由により」とあるが、これは昨年度の委員会でこのように述べたということか？

→平成28年度から29年度にかけて開催した基準等検討委員会で議論されたもの。昨年度のものではない。

2) 視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等について

（事務局より資料に沿って説明）

○挙げられている4つのテーマは相互に関連性が非常に深く、単独で議論することは非常に危険である。

○床サインはあくまでもその空間の中の情報の一部に過ぎない。そこに、ほかにどのような吊り表示や柱表示があるのかということと合わせて事例を示すことが重要。

○バリアフリールートは、ある場所からある目的地に向かうために適切に誘導が繋がっているかという連続性が重要。

○挙げられているテーマをバラバラに検討して行くと整合性が取れないので、まとめて議論ができるようにする必要がある。

○分析の際には、ユーザーの観点と事業者の観点が必要。

○音案内に関しては、事例を調査する際に聴覚特性を考える必要がある。

○新たな情報システムの中でウェブ、アプリ、最近流行っている様々な移動支援などにおけるICT活用は全く別次元の話なので、これらを一緒にして議論するのは非常に危険。

○音に関しては、どうやったら音を一旦静かな環境にできるかを考えられないか。静かな環境があつてこそ、そこに音案内があるととても役立つと思う。

○知らない街に行った時に、地下鉄に降りるエレベーターがどこにあるかを地上で探すのが非常に大変。駅構内の案内に入る以前に、歩道面での案内や床サインがあるとありがたい。

○床サインについては、事例を集めて検証する前に、何を示す必要があるのか、どのように掲示するのが適切かという、設計やデザインの根拠がまずあるべきではないか。

- 床サインは、人が多いと隠れて見えなくなる、床面に注意が行き過ぎてしまい立ち止まる、歩みが遅くなるということもある。そのため、非常にシンプルなものにして、無くても済むけれどもあれば役立つという程度がよいのではないか。
- バリアフリールートは、全容が何となく分かるものを示せると良いのではないか。また、基本的に行ける場所を示すと思うが、「この先は行けない。こっちに行ってはいけない」という指示があるとよいのではないか。
- 音環境は時間や場所で異なるので、ダイナミックに調整するのが一番だと思う。その場所によって機器の調整をする際に、どのあたりを基準にするかなどの調整について盛り込むとよい。また、メンテナンスについても組み込んでどうか。
- 駅のホームなどで、例えばスマホから特定の人にだけ聞こえるようにガイドをするなどのことを、新たな情報システムという形で音案内やバリアフリールートに取り入れるとよいのでは。使える手段として何か新しい情報システムがあれば、それを導入して行くというような位置づけで検討してはどうか。
- 床サインについては、プロジェクションマッピングなど新しい技術の導入に関しても、積極的に議論をしてはどうか。
 - プロジェクションマッピングについては、「ダイナミックサインのアクセシビリティに関する研究」ということで、産総研の研究所で研究を行っている。
- この検討会が、視覚障害者に限った議論になってしまうのは良くない。ぜひ障害横断的に議論をして欲しい。
- 音案内については、自動調整機能が付けられた商品が既に市販されているので、こうしたものを積極的に活用していくということの啓発ができればと思う。
- 音案内を設置する場所は、ガイドラインで現在5箇所決められている。現在は状況が変わってきているので、音案内を設置する場所についても一度調査するとよいと思う。
- ICTの携帯端末は、最近は特殊な端末ではなく、スマートフォンや、QRコードのようなすでに普及・成熟している技術をうまく組み合わせるという形に変わってきている。このようなことをガイドラインにまとめていけるのではないか。ただしその場合、提供する情報について、誰がメンテナンスをして、誰が提供する情報の責任を持つのが問題。
- 音の案内について、鉄道駅の無人化や改札の無人化に関して、ソフト的な対応としてインターホンなどにつなげることが非常に重要だが、これを表すサインはガイドラインに記載されているにも関わらずあまり普及していない。なぜ普及しないのか議論をしてほしい。交通事業者側で何か課題になるものがあるのであれば、ぜひ出してほしい。
- 私たちは「歩きスマホはやめてください」と啓発をお願いしている立場だが、新たな技術での誘導案内を使うことで、私たちが歩きスマホを率先的にやるということになると、周りに迷惑になるし、自分の危険性も増大する。非常に慎重な議論をお願いしたい。
- 地下街のバリアフリールートについて、自分では全く分からず、そこに詳しい人に一緒に連れていってもらってやっと覚えるという感じ。ぜひ地下街のバリアフリールートについても、何らかの表記をするような方向で検討してほしい。
- 床サインだけだと混雑をしている時は見つけることができないので、空間全体でバリアフリールートが分かるようにして欲しい。

- 点字ブロックは以前よりはガタガタしなくなっているが、危険性があったり、色々なことが起きたりする可能性があるので、なるべく視覚障害者の方も車椅子利用の方も良い施工にして欲しい。
- 知的障害は、「音案内」の内容をよく理解できないという障害でもある。知的障害の方は、音についてどのように反応するかについても、検討の中に入れて欲しい。
- ICT に頼り過ぎないということも考えてほしい。また、色を使いすぎない、シンプルな案内を心がける、安全対策をきちんとやって欲しい。
- 急に大きな音がするとびっくりするとか、怖いと思ってしまうことがあるので、音声が出る前にチャイムが鳴るとか、音声の出し方が突然ではない形になるように工夫してもらえるとありがたい。
- これまでのバリアフリー整備は、様々な障害当事者、高齢者、その他のお困りごとに対して、一対一対応で回答を作っていた。路面サインを検討するには、床の路面サインだけを検討するのではなく、どういう吊下げサインや壁サインがあって、その中でどういう位置づけになっているのかなど、総合的なことが必要だと思う。今後は、引き算のデザインが大事になってくるのではないかな。
- さまざまな障害や、困りごとをお持ちの方の意見を丁寧に見ていくと、共通点が多くある。それぞれの困りごとを丁寧に見て行くことによって、それぞれに一対一対応するのではなく、共通点をうまく採った新しい形の回答があるのではないかな。
- 今まで障害別、場所別、設備別、制度別に色々話をしてきたと思うが、これからそれを精査して共通点を見つけて、良い所と良くない所をなぜそうなのかと検討して整理整頓していくべき。
- 例えばロービジョンにとって良いものが、知的障害や発達障害の方にとっても良く、全盲の方が音声案内や音サインが聞こえない場所は、発達障害や聴覚過敏の方にとっても居づらい場所である、ということがあると思う。そのため、それを整理して、まずは全体的な環境の基準の方針を作った上で、「こういうことをやってください」、「こういうことをやるのが望ましいです」のような形で練り直していくことが、これからの流れではないかなと思う。
- 「JIS X 8341-3」はウェブアクセシビリティではなく、ウェブコンテンツのアクセシビリティの規格。そのため、ウェブのサービスを使っているものが全て対象になる。「ウェブサイトを直しました、これで JIS への対応は OK です」ではなく、個人のスマートフォンで使う ICT による案内や誘導についても「ちゃんとアクセシビリティを適用してください」という JIS のはず。そういうのも含めて、もう 1 回全部整理するべきではないかな。
- 音案内も、2002 年に最初のガイドラインが策定されてから 20 年経つので、それも現在の状況に合わせて指針を見直すべき。

3) 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について

(事務局より資料に沿って説明)

- 6 ページ、10 ページで「WG 構成員からの主な意見」として挙がっている意見を「主な意見」として挙げるのは問題がある。この資料が公開されるものならば、慎重に取り扱ってほしい。
- 単独歩行の分析結果等という項目について、日常的に単独歩行されているのかどうか疑問が残る参加者がいた。そのためこのデータがもし公開されるのであれば、どのデータを公開するか

慎重に検討してほしい。

- 19 ページで紹介して頂いた、エスカレーターでしか移動できない場所が問題であるというのが、この議論の出発点なので、この部分を大切にしたい。
- 17 ページに「特に必要性が高く、安全性が担保されている駅に条件を限定して、誘導用ブロックの敷設を検討する必要がある」とあり、基本的にはこれが良いと思う。エスカレーターしか上下移動の手段が選べないところが非常に重要なので、まずそこを進めるべき。
- データを見た限りでは、誘導用ブロックの有効性は明らかだと思う。ただし、これを敷設する場合には、階段とエスカレーターの違いをどう伝えるかが課題。
- 「安全性が担保されている駅」という表現があるが、これはどういう意味か？
 - 今の基準でも、設置する条件として、「音声案内が用意されており、かつ進行方向が変わらない」ことが前提となっている。こうした条件が担保されたものであれば、音声で階段かエスカレーターが分かるはずであり、片方向のみにしか誘導しないため、上りと下りを間違えることもないという状況が担保される。これが「安全性が担保されている」の意味。
- 18 ページ「実証試験結果」などで、「乗り口のみ線状ブロックを敷設した・・・」とあるが、今回の実験は乗り口のみで行っていないので、乗り口のみにと記載する意味がないと思う。
- 13 ページ「誘導用ブロックの敷設についてデメリット以上に敷設のメリットを感じているため」とあるが、これは具体的にどういうことなのかを教えてください。
 - わかりにくいので表現を修正する。
- 今後同様の実験をどれくらいの規模で行う予定か教えてください。
 - 今回の実証試験で出てきた課題の解決に向けて、どういう実験ができるのか、どういう環境でやればよいのかも含めて今後検討したい。
- 19 ページの最後、2列のエスカレーターでの課題にもあるが、片側をあけるのが「マナー」になってしまっている現状があるため、安心して利用できるような啓発が本当に必要だと思う。
- 現在のエスカレーターの音案内の状況は、ガイドラインの参考文書の内容まできちんと反映されていない状況。そのため例をしっかりと挙げていくべき。また、階段については、現状は上り階段か下り階段かを示すことができていない。このような状況なので、音声ガイドラインは一度整理すべきではないか。

4) 特急車両におけるバリアフリー対策について (鉄道局より資料に沿って説明)

- 重症心身障害児(者)は、人工呼吸器、痰の吸引、ネブライザーなどを利用するので、ぜひ電源、コンセントを設置してほしい。
- 特急車両の定義をあらかじめ決めておかないと、ガイドラインとしてまとめる時に苦労するのではないか。
- 各社、各線で、新幹線と違って多様なので、ガイドラインを設定するのは大変だと思うが、将来新造する車両も視野に入れて新幹線と同じような形でガイドラインを進めて欲しい。
- 大型の電動車椅子、ハンドル型の電動車椅子、ストレッチャータイプなどについても、車内の移動も含めて検討してほしい。
- 今回は車椅子スペースということだが、視覚障害や聴覚障害などほかの障害についても、誘導

なども含めて検討してほしい。

○デッキに出るところの自動ドアのセンサーがその場所にいるとずっと反応し続けるという経験をしたことがある。もし可能なら、床に範囲を明示するなどガイドラインで対応すると良いのではないか。

→N700Sからは、センサーの感知範囲をかなり狭めてもらっている。JR 東日本の E7 系にも採用され、今後入ってくる新車でもそのような工夫はされることになると思う。

○緊急災害時に、聴覚障害者は情報が不足するということが毎回起きている。新幹線、特急車両については、車内で災害に関わる音声情報があった場合には、字幕、電光掲示等で表示できるようにしてほしい。また、字幕表示は一行という形が多いと思うが、できれば二行の情報が表示できる設備の工夫もぜひ今後検討してほしい。

→平成 30 年の基準の改正で、急遽、列車の行き先を変更した場合や、特急が各駅停車に変更となった場合には、車内の表示装置で掲示するようにという基準になっている。また、今は、トラブル時に車両の状況に関する情報も、鉄道事業者がスマホなどを經由して丁寧に出しているの、そのようなことも推奨していきたい。

○酸素濃縮器を使うことがあるため、コンセントがあるとありがたい。

○例えば 16 両編成の新幹線が来て、3 人や 4 人の車椅子利用者が乗り込む時に、もしいまの比率で行くと乗り切れない。その場合にどうするか考えておく必要があるのではないか。

5) その他

(事務局より説明)