

令和5年度 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6年1月30日（火）14時～16時

場所：Web会議

（事務局：中央合同庁舎3号館3階総合政策局AB会議室）

【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

（事務局より報告）

（２）障害者差別解消法改正等に伴う「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編・車両等編・役務編）」の改定について

（事務局より資料に沿って説明）

○資料３－３のP.159、UDタクシーに関する文言について、参考資料の新旧対照表と内容が異なっているが、どちらが正しいのか。

→新旧対照表が正しいので、こちらに沿って資料３－３を修正する。

○資料３－３のP.58、車椅子対応トイレについて、聞こえない人にも車椅子ユーザーがおり、トイレの中で倒れたり、事故が起こったりして助けてほしい時にコミュニケーションが取れない方がいるかもしれない。そういった方への対応はなにか想定しているか。また、P.158のコミュニケーション設備について、2025年に東京でデフリンピックが開催され、世界中から聞こえない方々が多数日本に訪れる。その時にコミュニケーションができるよう見てわかる表示が必要なので、全日本ろうあ連盟が作った筆談マークを記載してほしい。

→P.58には転倒時に係員に助けを求めることができる非常呼び出しボタンの記載があり、そちらで対応可能と考えている。また、ガイドライン【旅客施設編】では、トイレで呼び出しボタンを押したことが音、光等で確認できる機能を付与することが望ましいとされている。

筆談マークについては、ガイドライン【旅客施設編】において、「手話や筆談での対応が可能な場合は、その旨を乗車券等販売所、案内所及びバス車両内の見やすい場所に表示すること」を標準的な整備内容として示しており、「手話マーク」「筆談マーク」についても、当該ガイドラインにおいて、手話や筆談での対応が可能であることを示す具体例として示している。

○非常呼び出しボタンについては、将来的には聴覚障害者と駅員双方がより使いやすい方向性を検討していくという流れもあると思われる。また、デフリンピックまでにはコミュニケーションボード以外のところ、例えば出入口となる空港での強化が必要である。

○改正障害者差別解消法では事業者に対して事業分野別にガイドラインを策定ということになっているが、今回提示していただいた資料がそれに相当すると考えてよいのか。また、差別を解消するための事前的改善措置として国土交通省の領域で重要なのが相談紛争解決であるが、これについてはどの程度明記されているのか。また、全体についてコメントであるが、この法律改正では4月からどんな小さな事業者に対しても合理的配慮が義務として課せられるわけなので、もう少しそれぞれの事業者が明確に自分の問題であると分かるように強調されていてもいいような印象を持った。

→資料３－２では、対応指針のうち事業ごとの不当な差別的取り扱いの例や、合理的配慮に当たるもの・当たらないものの例について示した部分を抜粋している。今回の資料に含まれていない五、六の章では、『事業者における研修・啓発、障害を理由とする差別の解消の推進に関す

る制度等の整備』、『相談窓口』について示しており、まず国交省の関係で所属する分野ごとにこういう所に相談してくださいという内容を記載している。また、紛争解決については障害者差別解消法の制度として対応させていただくことになっている。

- 相談や紛争については、実際にはかなりの現場で起こり得ることで、事業者の皆さんにとってはこの部分が4月からどのように運用されていくかは非常に関心も高いところではないかと思う。今回のこの資料に書き込むかどうかは別としても、もう少し具体的なものを作られたほうがよいのではないか。
- 資料3-3のP.58で、車椅子対応トイレの出入口の有効寸法が記載されているが、トイレ横の通路の幅員については規定があるのか。出入口の幅が800mmや900mmとなると、出入口に入る前に車椅子が方向転換する必要があり、そのためには通路幅の規定が必要になる。新幹線のトイレでは出入口の前に広い空間が空いているが、この図は列車の片側にトイレがあり、それに並行するように通路があると思われ、その場合その通路の幅員が非常に重要になる。出入口の幅とその側面の通路の関係というのを明らかにする必要があるという点について、次回の改正の際に検討いただきたい。
- 上記の意見に関して、東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアルでは、客室内の浴室、トイレに至るまでの通路幅の規定を詳細に記載しているので参考にしようか。
→鉄道車両の客室における車椅子スペースと車椅子対応トイレの間の通路幅について、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準では、構造上やむを得ない場合を除き80cm以上とすること、更に「バリアフリー整備ガイドライン 車両等編」において望ましい整備内容として、有効幅90cm以上とすることを示している。今後、必要に応じて検討する。なおご助言いただいた「東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」では、「宿泊施設の客室」の一般客室では、便所及び浴室の出入口に接する通路幅について、客室床面積15㎡以上の場合は100cm以上、15㎡未満の場合は80cm以上であることが示されている。

(3) 駅等における旅客用通路上の踏切（構内踏切）内の誘導表示の設置に関する検討について

(鉄道局より資料に沿って説明)

- 地方の乗降客数の少ない駅では、人に頼ることが難しいためどうしても構内踏切を一人で渡らなければならない場面があり、非常に不安であるという声が届いている。道路の踏切についての内容がまとまったところで、構内踏切について、確実にその踏切の中にいるということが認識できる、あるいは危険から回避できるということにつなげていけるよう検討が必要である。
- 23区内在住で構内踏切も通常踏切も日常生活で使ってきた経験がある。構内踏切で重要なのは、踏切の出入口を確実に認識させること、踏切から線路に落ちずに渡りきれること、の2点である。また、無人駅や小さい駅では難しい点もあると思うが、構内踏切であっても遮断機を付けることはできる限り望ましい条件としていただきたい。
- 現状残っている踏切は歩行者部分と車両部分がきちんと分離できるほどの広さが少ないものが多いということも想定した方がよい。構内踏切と同様に、踏切の中にいるか外に出たかという外・中の認識、線路と踏切の面を認識して線路に落ちないようにするという2点を必ず実施できるようにし、最後まで渡りきれるようにすること、誘導ブロックやエスコートゾーンと違うものを敷設して、できれば道路面と踏切内の材料を変えるという形で、外・中をさらに認識よくさせるということが必要である。
- 個人的な感覚かもしれないが、資料4の中にある『痛ましい』という単語は、客観的なものを求められる公的文書で使うには非常に主観的、感想的な単語であると感じる。痛ましいというと、事故にあわれた方に対して何らかの過失を犯した犯人や原因があるようで公式的な文書に馴染まない。入れるとすれば『残念な』といったもう少し客観性のある言葉にしたほうがよいのではないか。
- 資料4のP.8について、一番左の写真の踏切は、材質が木で色が黒なので、ここにゴムチップ舗装やエスコートゾーン的なブロックをどう敷設するのか知恵が必要である。また一番右の写真の踏切は階段での上り下りが必要だが、ホーム、階段、横断部分のバリアフリーの擦り付けを工夫しないと余計なところでまた事故が起きる可能性がある。
- 既に踏切内にエスコートゾーンや通常の誘導ブロックを敷設している箇所がいくつかあると思うので、そこについてはすぐに新しいガイドラインに適應するよう通達を出してほしい。

- 構内踏切を駅構内の移動経路として整備していく場合、例えば車椅子やベビーカー、高齢者が使うカートのようなものの通行を想定すると、資料4のP.8の写真でわかるように踏切内の路面の素材はそもそも凹凸が多いことが多く、今回の誘導表示でもそういった素材を使っている限りは円滑で短時間に通り抜けるということが難しくなる。旅客施設の一部として考えていく場合には、この誘導表示以外にも平滑な床面の検討が必要ではないか。
- 構内踏切については構造が様々であるため、できる限り早く手当をする場合、入る所と出る所に横断歩道の音響や駅構内の工事箇所流れている音声のようなものを設置してはどうか。安価なものであれば比較的簡単に取り付けられ、数年で寿命が来たら交換すればよい。路面については、渡り板のところはパターンを作って進む方向を教えられるようなものが入るとよいのではないか。また、時間にもよるが、弱視の方などのために夜間の照明なども整備された方が分かりやすいのではないか。
- 踏切については検討すべきだと思うが、現状、鉄道駅のバリアフリー整備は乗降客数が3,000人以上の駅と定義づけられているところ、地方のローカル線では1日の乗降客数が十数人でバリアフリー整備自体がなされていないところもあり、大変悩ましい問題である。ローカル線の廃止が話題にもなる中でバリアフリーに対し設備投資をしてもらえるかということもあるが、公共資本として考えていくというところに立脚して議論してもらえるとよい。
- 今回の誘導表示は非常にわかりやすい構造形式だと思うが、バリアフリー整備がなされてホームから改札まで誘導ブロックが敷設された駅の構内通路を通った後に、誘導ブロック、警告ブロック、エスコートゾーンのようなものが敷設された踏切内を連続誘導された場合に、ここが本当に踏切の中であるか識別しきれぬのかどうか大きなポイントになるのではないか。
- 踏切の出入口の状況が非常に多様性に富んでいるという話は道路の方も同じで、道路の方も現状100パーセント解決しているわけではない。緊急性をはらんでいるこの踏切の問題については、踏切の路面の状況の特殊性を持ち出して二の足を踏んでいるところでないと思う。今後検討を重ねて踏切ならではの知見が出てくるとは思うが、道路のガイドラインを参考にすることに大きな違和感はないのではないか。
- 道路と圧倒的に違うのは、直前に階段があったり、警報機がないという点で、今後考えるべき視点である。警報機の設置に費用がかかるのであれば、電車が接近していることをいかに当事者に伝えるのか、選択肢を検討していった方がよい。
- 道路では歩道幅員が2m以上の場合にエスコートゾーンの設置が推奨され、2メートル未満では2本線のものになる。踏切ではこの2本線が適用される場面が多くなると思うので、今後の検討状況は見守らせていただきたいと思います。
- 盲ろう者の方や弱視や視野狭窄で耳が聞こえない方もいるので、全国盲ろう者協会などを通して一緒に検討していただきたい。

(4) 鉄道駅等の旅客施設における視覚障害者誘導用ブロックの切欠き設置について

(事務局より資料に沿って説明)

- 非常に悩ましい問題で、特に座位保持が難しい重度の身体障害の人は、点字ブロックの上で揺れてしまうと姿勢が崩れるという問題がある。一方で視覚障害の人にとって誘導ブロックは命綱でなくすということは考えられない。ぜひ引き続きご検討いただきたい。
- パターン4と5は突起の高さが2.5mmのブロックを使用しているが、これはJIS規格に準拠しておらず、ISO規格にも関わってくるため注意が必要である。また、パターン6はゴム製のマットを使用しているが、以前行った実験では、触知表示としては成り立つがある程度の厚みが必要であるという結果となった。また、耐久性、摩耗したり固くなって弾性を失うといった懸念があった。ゴム製マットが弾力を失うと、パターン6はパターン2と同じになってしまうが、パターン2では視覚障害の参加者からわからなかった、危険を感じたとの指摘があり気になった。
- 試験に参加された視覚障害の方は3名とも単独歩行にかなり慣れた方という印象を持った。歩き慣れていない方など歩行スキルにバリエーションを持たせて検討した方がよい。また、ずっと線状ブロックをたどってきた場合にどう感じるかという検討だが、歩き慣れている方はショートカットして線状ブロックをまた見つけて歩き始めるということもあるので、そのときにたまたま切欠きに来た場合はどうかなど、切欠きに対するアプローチのバリエーションを増やして検討した方がよい。ガイドライン掲載までにはまだ検討事項が多いと思う。

(5) 鉄道駅における分かりやすい誘導案内表示等について

(事務局より資料に沿って説明)

- ソウル市の地下鉄では、地上から地下に降りるすべての階段に、車椅子マークとエレベーターの設置位置の地図が掲示されており、とりあえず地下鉄の階段に行けばエレベーターがどこにあるか分かるという素晴らしい取り組みがあった。ぜひ日本でも検討いただきたい。
- ロービジョン者に考慮し、フォントや文字サイズ、視距離については絶対に見直しが必要である。
- グッドプラクティスで挙げられている例が事業者目線になっており、ユーザー目線にはなっていない。ユーザーから見て何が分かりやすいのかを検討しない限りこの案内表示についての解決は得られないと思うので、グッドプラクティスはぜひユーザーの視点から選んでいただきたい。
- 情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法の考え方から、視覚的に見てわかる情報を入手することで安心ができる、そういった環境づくりが必要である。2025年に東京デフリンピックが開催されることを踏まえ、きこえない方、きこえにくい方にもぜひ試験的なものに一緒に参加させていただき、工夫・検討していただけたらと思う。
- 視覚障害者のところであまり音に関することが含まれていないので、ぜひその視点を入れてほしい。聴覚のところでは、音だけで提供されている情報を視覚的に見えるようにと具体的な記載があるが、視覚のところには書いていない。視覚情報のみで提供されているものをいかにそれ以外のもので提供するか、必要な情報の整理、優先度などの観点もぜひ検討の中に加えてほしい。
- 音についてはガイドラインを作ってから20年たっており、そろそろ検討が必要であると思う。全国の空港の調査を行った際、音情報については軽視されており、逆に表示は過多になっているような傾向があったので、このあたりも整理する必要がある。

(6) その他

- 全体的に医学モデルから脱却していないような説明が多い。何々に困っている人というような書き方を含めて、障害の社会モデルという観点から、ガイドライン等を書き直すべきではないか。
- 今後検討が必要な点として、乗合バスのICカードの読み取り機の位置が統一されていない。同じ路線でも複数の車種があり戸惑うという声があるので、今後の検討にぜひ加えていただきたい。
- バスの正着の問題が日本全国でほとんど解決していないので議論が必要である。鉄道では段差3cmと隙間7cmというのが既にガイドラインで望ましいとされており、バスがかなり遅れている状況である。道路の街渠ブロックの変更とバリアフリー関係と両方が一体化する部分で、こういった残された課題があちこちにあるので、今後もぜひ検討していただきたい。

以上