

令和6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6年7月10日（水）16時～18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）「令和6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」の設置について
（事務局より報告）

（2）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）

- 資料3のP.3の表では平均利用者数が2,000～2,999人の駅が60駅とあるが、表の下には8駅と記載がある。この違いは何か。
→基本構想の生活関連施設に位置づけられた施設に該当するのが60駅のうち8駅である。
- P.12のまとめでは「階段有り」の割合が32.6%となっており、車椅子使用者は使えないわけだが、今回は誘導表示の検討であり、階段については検討の対象外ということか。
→今回は誘導表示の設置を対象としているが、深掘りすべき点があれば検討したい。
- 車椅子使用者は段差があると反対側のホームにアクセスできないため、この点についても検討してほしい。
- 様々な状況の駅があることがわかったが、今後方針を決めるにあたり、現在の状況ごとに対応を細かく決めていくのか、一律に適用できるもの考えるのか。また、様々な構造があることを前提に誘導表示を考えるのか、構造そのものを変えることを視野に入れるのか、何をを目指すのか決めるのが大事。
- 構内踏切のある駅が1,163駅あり、そのうち8割は無人駅で何かあったときに支援が受けられない。また、構内踏切内の誘導表示が設置されているのが7駅だけということで、道路（横断歩道）に設置されているエスコートゾーンのような安全性を確保するための整備が求められる。
- 誘導表示に絞って検討したいとのことだったが、構内踏切の全体の構造など総合的に検討していく必要がある。川内委員のご意見にもあった段差の問題や、構内踏切の床面が木製だったり滑り止めが付いていたりして平滑になっていない場合もあり、誘導表示の設置が難しくなると思われる。気が付いたもので言うと、P.5の幅員が2m以上の事例では、警告ブロックの両サイドに隙間が生じており、ここの処理をどうするのか。P.10の遮断かんの無い事例では、車止めのようなガードパイプがあり、エスコートゾーンのようなものをどう敷設するのか。このように様々な問題が出てくるため、総合的に考えていく必要がある。
- ガイドラインでは総合的なものとして提案していくことを考えている。エスコートラインの設置については頂いたご意見に基づいて検討していく。
- 視覚障害者誘導用ブロックと踏切内の誘導表示の設置方法や構造を規定する道路の移動等円滑化ガイドラインを改訂した時と同様に、ワーキングを設置して実証実験を行ったうえで対応策を作る必要がある。無人駅においてこのような踏切があるところではしっかりと安全対策を行わないと、利用者、特に視覚障害者の安全を確保することが難しい。
- 路面電車の停留所は含まれていないという前提で話すが、基本的には構内踏切と砂利の部分には段差があり、周囲と構内踏切の素材が違うということによいか。横断歩道にエスコートゾーンが

- 必要なのは、横断歩道とその周辺がすべて同じアスファルトでできているため横断歩道から逸れてしまっても全くわからないからである。今回の構内踏切の部分と線路の部分に段差があり、更に素材が違うので、線路の部分に落ちたとしても必ずしも安全とはいえないが、リカバリーできる（線路に落ちたことに気が付く）可能性がある。そういった観点でも整理が必要である。
- P. 10の警報機無しの事例写真には列車の接近を示す表示があるように見えるが、これは警報機には該当しないのか。警報機の定義を教えてください。
- 警報機の定義は、2個以上の赤色のせん光灯を設けること、交互に点滅することなどである。
- どのような事故、ヒヤリハットが発生しているか、人命にかかわるような事案がどのように発生しているのかという情報を整理する必要がある。現時点でなにか情報はあるか。
- 事故やヒヤリハットの事案については現時点では把握していないため、今後可能な限り対応する。
- ワーキングの設置は必要である。その中で、当事者の困りごと、何を手掛かりとして列車の往来や方向を知って自分の歩くべき方向を定めているかといった、ユーザー目線に立った情報の整理が必要である。道路上の踏切とは状況が異なるため、構内踏切独特の視点が求められる。
- 移動等円滑化の目標の対象である利用者3,000人以上で生活関連施設に位置付けられている89駅の構造について整理が必要である。
- 現状ではそこまでの情報は把握できていないので、今後整理を進める。
- 構内踏切での視覚障害者の事故は命に直結するものだが、警報機や遮断かんがない駅については利用者規模に関わらず設置を推進する考えなのか。
- 新設する場合は設置するようになっているが、既設の部分についても引き続き設置を求めている。
- 構内踏切は地方の駅が多いように見受けられるが、大規模駅ではどのような状況なのか事例が分かるとよい。また、ハードの整備では事業者規模や駅の規模、構造も関係するので整理が必要である。
- 警告ブロックについてはどのレベルの構内踏切を対象とするか明確にする必要がある。
- 音声による誘導も検討した方がよい。
- 第4種踏切などで自分で開けるゲートのようなものが取り付けられている場合がある。車椅子の方には厳しいかもしれないが、そういった物理的に進入を一旦止めるようなものについても検討が必要ではないか。
- 障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法では、場所・時間に関係なく障害を持っている人と持っていない人のコミュニケーションの面での差をなくすこととされている。
- 警報機の定義が音を発するものとのことであったが、視覚による情報はないのか。音声情報と視覚で分かる情報を二つ合わせて警報機となるのではないのか。P. 11に音声案内装置の事例写真があるが、これも音声だけなのか、視覚的な情報はないのか。
- 2個以上の赤色のせん光灯を設けること、交互に点滅することなど、視覚的な要件もある。警報機の設置を検討するのはもちろん、視覚的、音声的なものについても検討していきたい。
- 駅の無人化が大きな問題である。構内踏切は移動経路の一つなので、視覚障害者が安全に通路として使えるように考えてほしい。
- 誘導表示だけではなく総合的にワーキングを行うことは賛成である。
- 構内踏切前後の警告ブロックがないという駅もあるようだが、最低限何が必要か整理し優先的に取り組みを進めてほしい。
- 2,000人以上、3,000人以上の駅の次の段階として、駅の規模によらずに最低限必要な安全対策をワーキングの中で考えてほしい。
- 8年間構内踏切を利用した経験者の立場から、一番大切なのは、ここが踏切上で、どこからどこまでが踏切であるということが分かること。特に全盲の方では音案内とまっすぐ歩けることが重要視されがちだが、当人の能力にかなり左右されるし、幅2m程度と狭い踏切では中央の誘導ブロック相当より車椅子等の利便性を優先すべきである。また、幅の広い構内踏切には誘導ブロックに相当するものがあるとしても狭いところにはない、踏切によって中央にある場合とどちらかの端によっている場合があるなど、場所によるばらつきは最もよくない。視覚障害者、特に全盲にとっては踏切に落ちないこと、踏切上であって普通の路面ではないことを確実に示すことが重要である。
- CTCやATCがあるような路線であれば警報音とランプで列車が来ることを示すポールを立てるこ

とは義務として示すべきではないか。また、第4種踏切で事故が起きてから踏切をなくすといった話があるが、事故が起こる前に最低限必要なことを整理して実行することが重要である。そのためには全体的なワーキングを設けて実証実験を行い、どのような人にどのような影響があるのかデータを出した上で検討すべきである。

- 最低限の対策は急がれるべきだが、体力のない鉄道事業者が対応できない状況もあると思うので、経済的な支援の体制等も同時に考える必要があると思う。
- 事故データ等のデータ整理を行い、それに基づき総合的に検討を進める必要がある。利用者にもう少し焦点を当てるとというのが全体的な意見として挙げられた。

(3) ユニバーサルデザインタクシー認定レベル準1新設に伴う移動等円滑化整備ガイドライン改訂について

(物流・自動車局より資料に沿って説明)

- レベル準1が必要な理由は分かるが、乗車できる車椅子は今までのものよりは小型・軽量のものになる。特に地方では体力のない事業者が多くこれまでの車両の場合非常に負担が大きかったと思われるが、今後準1の車両ばかり導入されレベル1の車両は導入しないといったことになると、大きめの車椅子を使用している人にとっては乗れるタクシーがないということにもなりかねない。都市部においても価格の安い準1の車両を導入してレベル1は導入しなくてもよいという話が当然出てくる。レベル1とレベル準1の車両の導入割合を決める必要があるのではないか。最低でもレベル1が一定数あるようにしないと、地方で大きな車椅子を使っている方にとっては相変わらず移動の手段がないということになる。
- レベル準1が普及してくると電動車椅子が乗れるUDタクシーと乗れないUDタクシーが混在することになる。現状のUDタクシーでは特に区別することなく利用できているので、今後はレベル準1を区別して配車や予約ができるよう役務のガイドラインに明記する必要がある。
- 資料にあるヴォクシーなどはかなり大型の電動車椅子でも乗車できると思うので、準1イコール手動車椅子専用という認識がなされないよう事業者への注意喚起が必要である。
- 電動車椅子が乗れる・乗れない車両の混在については運用面で対応できると思われるのでどのような対応が可能か検討したい。
- セレナとNV200も準1認定されたという説明があったが、以前から認定されていた車種だと思うが、新型が出て新たに認定されたということか。
- セレナについては以前認定されたものからモデルが3代新しくなっており、現行モデルでも申請があったので認定した。バネットについては、車両自体は変わっておらず、レベル1のスロー耐荷重が200kgであったときに認定していたが、レベル1の耐荷重は現在300kgなので、スロー耐荷重が200kgであるレベル準1として改めて申請があったので認定した。
- レベル準1は車高が低く電動車椅子や大きい車椅子が乗れないため、レベル1・2とあわせて導入の比率について検討する必要がある。
- 将来的にはUDタクシーの基準を検討し直してほしい。現状、車椅子を乗せるための作業が煩雑ということもあり、昨年度の我々の調査では35%の人が乗車拒否されている。もっとシンプルに簡単に乗れる構造とするのは不可欠であるので、調査研究や意見交換を行って新しい基準案の作成を進めてほしい。
- ライドシェアについて、障害者関係の検討会ではまだ議論されたことがないと思うが、仕組みとしては一般ユーザーの車両を使用して足りない時間帯や場所に運転手を増やしていくということである。一般ユーザーの車両はほとんど車椅子が乗れないため、車椅子使用者はライドシェアを全く利用することができないということになる。アメリカではエリアごとに一定数のUD車両を走行させることが事業者には義務付けられており、車椅子使用者の利用に配慮されている。日本においてもライドシェアを普及させる場合はエリアごとにUD車両を一定数走行させることを義務付けるなど、検討会を立ち上げて検討を進めてほしい。
- ライドシェアについては、タクシー事業者が運行を管理することになるので、車椅子使用者が利用するときはUDタクシーを配車するなど運用面でカバーすることが可能である。
- レベル準1が新設された経緯として横からの乗降が大変という話があったが、以前は後ろからの乗車に抵抗があるという意見もあった。
- バン型のタクシーは健常者があまり利用しないということでNV200などが避けられがちであったと思っていたが、今回レベル準1で新しいモデルが認められたということで、バン型タクシー

が全体的に普及するようにしていくとUDタクシーがもっと広く使われやすくなるのではない
か。

○ガイドラインの各認定レベルについて、これまでは文言で示していたものを今回から規定値で
表しているが、どのように決めたかという根拠を文言で示した方が良い。また、安全性につ
いても記述を追加した方が良いのではないか。衝突等した場合にシートベルトが機能しなかつた
りヘッドレストがないことで障害を負ったり亡くなられるなどの可能性もある。

→ガイドラインについて数値の根拠、安全性の記述については、どのような修正ができるか検討
する。

○ジャパンタクシーを何度か利用したことがある。スロープを使っても5分もかからず乗れたこと
もあるが、スロープ設置に時間がかかったり、スロープを使わないで乗ることがほとんど。運
転手の勉強が足りないと思う。

→ドライバーの勉強不足、乗車拒否については従前より指摘されており、今一度、ドライバー教
育をしていくことの必要性を訴えていきたい。

○地方ではジャパンタクシーはまだほとんど走っておらず、タクシー事業者も新たな車両を導入
できないという中で、レベル準1の新設は非常に喜ばしいことなので、ぜひ地方でも進めてい
ただきたい。

○東京で走っているタクシーの半分近くがジャパンタクシーと思われるが、岐阜ではほとんど見
かけない。車両価格が高く体力のない事業者は導入できないということも要因であると思うの
で、国の支援が必要である。

○資料4-1, P.1で「より良い車両の開発・普及に黄信号」とあったが、開発の段階から支援する体
制がないとますます細っていくのではないかと危惧する。認定された車両はあくまで市販され
ている車を車椅子使用者等が乗れるように改造したもので、本来のユニバーサルデザイン
に基づいたタクシーの開発に積極的に関与していただきたい。

○レベル準1のスロープの耐荷重は300kgにすべきではないか。サイズはそれほど大きくなくても重
たい車椅子もある。サイズさえ車に入るのであれば、乗せられるものは乗せるべきである。

→スロープの耐荷重については、車両メーカーとも話をしながら検討を深める必要があると考える
。

○今後出てくる車両が後ろからの乗降が一般的になるとすると、住宅街のような道路幅員が狭い
ところでは使い勝手がよくなると思うが、歩車道が分離されている道路では、利用者が車道に
出なければならず何点か懸念がある。ひとつは安全性で、夜間の乗降の際の視認性確保につ
いての項目が必要ではないか。もうひとつは歩道から車道への移動が難しい場合、別の可搬式ス
ロープを積んでおく必要があるのではないか。また、タクシーは交差点の直近では基本的に乗
降できないというルールであると思うが、歩車道が分かれた道路の場合はそういった場所での
乗降が必要になってくるので、運用レベルでの検討も必要である。

○ガイドラインの役務編において、「スロープ板等を使用した乗降支援」の標準的な内容として
「乗降支援は車椅子使用者等の意向を尊重しつつ、乗降の安全が確保できる場所・方法で実施
する」という記載があるが、この部分を中心に記述の見直しも必要になってくるのではない
か。

→公共交通においては安全安心が最も重要であるので、安全面の措置の記述の強化については
検討を進めたい。

○基準の根拠について記載が必要である。準1とレベル1が混在するのでどのように運用してい
くか、また、道路空間での乗降の考え方も丁寧に議論した方が良いとの意見があった。技術的
にはスロープの耐荷重の検討が必要との意見があった。

(4) 「ウェブサイトにおける情報提供に関するワーキンググループ」の設置について (事務局より資料に沿って説明)

○基本的な方針には賛成である。アクセシビリティとユーザビリティを考えるとどのような情
報かということが重要で、安心・安全にかかわるような情報や、特に視覚障害のある人にとつ
ては問い合わせ先といった情報がウェブサイトの深いところに置かれないう、そういった点でも
しっかりと議論して具体的に使いやすいものになるよう検討いただきたい。

○ワーキングの名称が「ウェブサイト」になっているが、現在はPCのみならずスマホなどのデバ
イスもあり、その場合はブラウザだけではなくアプリなども対象となるのではないか。可能で

あれば名称について再検討する必要があるのではないかと。

- アクセシビリティガイドラインを示されただけではウェブサイトの作成技術者はどうしていいかわからない。作成者にアクセシビリティについてどう理解してもらうのかという方向を定めることが重要である。海外ではウェブアクセシビリティガイドラインをどうやって実装するのかという標準が作られている例もあるので、そういったものも参考にしながらどのように実践していくのか検討したい。
- JIS X 8341-3を参照しているが、この規格の元になっているWCAG2.0は2008年に発行されたもので非常に古く、スマートフォンもタブレットも普及していない時代に作られた時代遅れのものである。国のガイドラインということでJISなど公的な機関が作った標準にこだわるのかもしれないが、昨年10月に発行されたWCAG2.2という最新バージョンの標準に従うのが一番確実である。
- 知的障害は概念障害である。知的障害者にも分かりやすい表現も取り入れて検討を進めてほしい。
- このような取り組みには大いに期待したい。発達障害は、障害特性や個人特性など様々な要因によってできることできないこと、困ることがある。アプリも含めて統一性、利便性、安全性に関連する情報の整理を念頭に検討を進めてほしい。
- 利用してよかった、安心できるという意味では、当事者からのフィードバックを継続してほしい。
- できることから段階的に取り組むことになるかと思うが、最終的なイメージが示されると安心につながると思う。
- 過去5年の新築物件についてウェブサイトを確認したところ、JISに準拠していてAAがとれているといったことが記載されているが、実際に自分が使っている音声ブラウザで確認してみると壊滅的なサイトもあった。JISに準拠すれば良いという概念は捨てた方がよい。
- 特に視覚障害の場合は音声ブラウザに依存しているので、ユーザーの声をしっかりと作り上げてほしい。行政もそうだが、PDFで載せれば情報保障しているというサイトが多いが、PDFの扱いは視覚障害者にとってはとても大変である。
- ユーザビリティに関しても壊滅的であった。発注者とウェブ制作者が当事者のニーズをまるで把握していないと思われるような内容であった。専門家だけではなく当事者のニーズを十分に引き出してもらいたい。
- JISに準拠していればOKではなく、当事者に利用してもらいその結果をフィードバックすることが重要である。
- 海外ではウェブアクセシビリティという言葉はなくなっている。ウェブだけでなくアプリやクラウドなどネットに関するものはすべてユーザビリティ・アクセシビリティを担保するというデジタルアクセシビリティの考え方が必要である。
- ワーキングのメンバーについて、色覚異常の方が含まれていないのではないかと。やはり見た目も重要で、発達障害や知的障害の方にも影響する部分であると思われる。
- JIS X 8341-3は2016年時点のものであり古いので、これにのみ特化することはやめた方がよい。
- WCAG2.2を参考にするにあわせ、デジタル庁のアクセシビリティ導入ガイドブックも踏まえて検討を進めてほしい。こちらはJIS X 8341-3に含まれていない内容も補っている。
- ウェブアクセシビリティ基盤委員会でも問題を認識しており、WCAG2.2に合わせる形でJISの改正に向けた準備を進めているところである。一方デジタール規格との国際協調の話などもあり、今回のガイドラインの改正に間に合うかはわからないが、JIS側も追いかけようとしていることはご理解いただきたい。
- デジタル庁や総務省の出している既存のガイドラインも使える部分は連携しつつ、安心安全に関わる情報や路線図など公共交通機関固有の問題に対してどのようにアクセシビリティを確保するのか、どのようにユーザブルでアクセシブルなものが作れるのか、ベストプラクティスや代替手段などを提案したいと考えている。また、自身も軽度の色覚異常を持っているので、色覚の観点からの検討も進めたい。
- アクセシビリティとユーザビリティの両観点からの検討が必要である。JIS基準も古いため、WCAG2.2も踏まえた検討が必要との意見が挙げられた。

以上