

令和6年度第2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3月21日（金）13時～15時

場所：Web会議

（事務局：中央合同庁舎第3号館3階総合政策局第1・臨時局議室）

【議事概要】

（交通バリアフリー政策室長挨拶）

（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）

（1）ウェブサイト等における情報提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン改訂について

（事務局より資料に沿って説明）

- エスカレーターや出口の情報提供はぜひお願いしたいが、現状、設備の情報は図や写真で示されることが多いので、どういう場所にその設備があるのか文字情報で補うよう盛り込んでほしい。
- 車両に関する情報も記載してほしい。編成両数が異なるものが停車するか、両数が短いものはどちら寄りに停車するか、ある駅からはドアの開閉ボタンを押して乗降する場合などの情報は視覚障害者がわかる形で提供されていないことが多い。これらの情報を事前に知らせることで移動の参考になる。
- 現状は駅の構造図とどんな設備があるかという情報が並んでいるだけという場合が多いが、階段を降りたところは何号車の前なのか、階段から何メートル行けばトイレなのかといった情報を提供してほしい。事前にトイレまでの距離が遠いことがわかっていればそこでは行かないという選択ができるので、距離や位置関係などサインで示されている最低限の情報は提供してほしい。
- 編成両数やホームでの停車位置についても情報を提供してほしい。
- 遅延情報、エレベーター等の点検情報といったリアルタイムの情報を反映するというのが重要になると感じた。ガイドラインに記載していく場合は、有人駅、都市部のように内容を決めやすいところから決めていき、そこから無人駅につなげていくと決めやすいのではないか。
- 参考資料でWCAGについて、この資料がWCAG 2.1から追加したものだけを抜粋したのであれば該当しないかもしれないが、資料に記載されていない1.3.3にも「視覚的に分かるだけでなく文字情報でも記述する」などの重要なことが書かれている。
- 駅における人員配置が困難になってきている中で、Webアクセシビリティは極めて重要である。改訂は非常に意義があるが、今回の改訂案ではアクセシビリティに関していづれも標準的な整備内容が最高水準で義務が一つも入っておらず、アクセシビリティが軽視されているという印象を受ける。
- 今後議論する際には、どの事業者においてもアクセシビリティについて考える必要があるという認識をもっていただけるよう進めてほしい。そのためには、2025年から欧州アクセシビリティ法の中でも適合性評価が義務化されるように、今回の改訂でも何らかの評価について記載する必要があるのではないか。
- 今回はウェブアクセシビリティのみ取り上げられているが、欧州アクセシビリティ法では、各社のアプリなどについてもアクセシビリティが義務化されている。日本でも現状、各種のお知らせをウェブ以外で情報提供しているケースも多くなっている。例えばタブレットを設置して無人改札であることを知らせるような案内表示や「（タブレット画面上の）このボタンを押し

てください」といった視覚障害者にはアクセスできない案内表示を行っているようなケースがある。ウェブアクセシビリティの規定だけではそのようなケースでの情報提供が保障されないということになる。

- すぐに実現するのは難しいと思うが、様々な開発が進められている中で、現状のままでは特に視覚障害、聴覚障害に対する情報保障がされず安心安全に大きく影響してくるので、ウェブ以外のアクセシビリティに関しても検討を進めていく必要がある。
- 3ページのバリアフリー情報へのアクセス性の部分で、Webページから問い合わせをしたいと思うことがあるが、どこに連絡すればよいのか分からないことがあるので、連絡先を明記してほしい。
- 本日いただいた具体的なコメントを踏まえて検討を進めたい。現時点では技術的に難しい部分もあると思うが、可能なところから対応していく。
- 当事者からはまずは自宅で事前に情報収集して出かけるという意見もあったため、まずはウェブサイトからガイドラインの改訂を進め、必要な情報を確実に得られるようにしていきたいと考えている。その後、段階的にアプリなどについても検討したい。
- ウェブアクセシビリティは重要だと認識しているが、ガイドラインの義務に関しては事業者の負担も踏まえ慎重に議論して検討する必要があると考えている。
- 現状のガイドラインに記載しているJISX8341-3：2016ではWCAG2.0まで反映されており、本日の資料では反映されていないWCAG 2.1と2.2の内容を整理している。JISとWCAGどちらの内容も網羅されるようにしたい。
- 駅構内図や図以外に文字情報も示すという点については、まさにわかりやすさ、使いやすさという点なので検討したい。
- 今回の資料では鉄道駅や空港がイメージされていると思うが、他の交通機関についても検討すべきではないか。特にバス関係では、ターミナルでの乗り場までの行き方、時刻表、系統など、情報を取りにくい場面が多々ある。バス会社のウェブサイトでは時刻表や乗り場の案内はアウトソーシングしている事例も見られるので、こういった部分でどのようにアクセシビリティを確保するかが課題である。
- 先日NHKで無人改札口に呼び出しボタンを表示したタブレットが置かれていたという放送があった。視覚障害のある記者はそもそも画面上の呼び出しボタンの位置もわからず、誤ってボタンを押してしまったところ、タブレットがミュートになっており、ミュートの解除の方法も分からなくて駅員との通話ができなかったといった内容であった。
- 視覚障害者は出かける前に調べているという話があったが、これは先入観で、今の20代、30代の方は外出先でも調べている。
- 欧米ではウェブアクセシビリティではなくデジタルアクセシビリティとして考えられている。今の段階でウェブサイト以外についても考えておかないと手遅れになる。
- 無人改札で「この改札口は無人です、必要な方はインターホンを押してください」という放送を流していれば良いと思っている会社が多い。また、連絡先を伏せている事業者も多いが、聴覚障害者など連絡手段が限られる人には非常にマイナスである。
- 発達障害は情報を調べて事前に準備・学習することが重要であり、ぜひ情報アクセシビリティを充実化してほしい。
- 駅構内図は平面図で提供されている場合が多いが、自分が今どこにいるのか、立体的な構造が分かるようになるとうい。文字情報については、長文の文章理解が難しいので、漢字にルビを振る、できるだけ簡潔な文章で必要な情報がみとれるような配慮が必要である。
- 内容を充実させるためには、適合性評価は重要である。実際にどうだったのか常に見極め、さらに良いものになっていくことを期待したい。
- 連絡先はカスハラといった問題もあるが、どこまで表示できるか検討が必要である。
- 鉄道だけではなく公共交通機関を対象としたガイドラインなので、バスやバスターミナルについても該当する部分是对応をお願いしたい。

- デジタルアクセシビリティについては、アプリやタブレットなどの話があったが、段階的に検討していきたいと考えている。
- 構造図を立体的にというご意見については、可能な範囲で対応していきたい。
- 協議施設の現状のウェブサイト을全て調べて評価したことがあるが、JISに適合していてもアクセシビリティが担保されていない事例が散見された。ガイドラインに準拠しているだけでは使いやすいものにはならないので、例えば階層の深さなど、適切なものをガイドラインで提示してほしい。
- バリアフリーに関する情報が施設ごとに異なる場合がある。各社で検討するのは難しいのでユーザーがどのようなものを欲しているかガイドラインで整理して提示してほしい。
- デジタル系全体のアクセシビリティを改善していかないと取り残される人が出てくる。例えばタクシーの配車アプリは、現状、音声ブラウザ使用者は使えない状態である。今後、Maasなどアプリがメインになってくるかと思うので、この点も検討してほしい。
- アプリへの対応については以前から必要性を感じており、前回のガイドライン改訂時からコラムという形ではあるが、アクセシビリティ対応の必要性と、iOS、Androidなどのガイドに沿って作成することで一定のアクセシビリティを確保できることを記載している。今後独立したガイドラインとするのか、事例を拡充するのかは段階を経てということになるかと思うが、今回も少なくともコラムで対応が必要な旨を記載したい。
- 構内図については、今回の改訂でテキストによる代替コンテンツで情報提供をすることが望ましい旨を記載している。また、どんな情報が必要かという点では、出入口、改札などの設備とそれらの間をバリアフリーで移動できる経路の情報も提供する、といったかたちで具体的に踏み込んだ内容で記載している。あとは事業者の方にこういった事例がベストプラクティスとなるのか順次情報を発信できればと考えている。
- 適合性評価については、ウェブアクセシビリティ基盤委員会が提供するJISに対する試験の実施のガイドラインがあり、これに沿って試験することで一定の品質は担保できるようになる。このガイドラインの改訂でどこまで踏み込むのかは議論があるかと思うが、取組み状況を評価したり確認したりするためには有用なツールなので、試験についても内容に取り込んでいければと考えている。
- スマホのアプリなどもあるので検討委員会のタイトルを変えた方が良いと前回意見したが、「ウェブサイト等」ということでアプリも含まれたと理解した。アプリについてはコラムで入っているということで承知した。
- WCAG2.1以降の内容も含まれているということだが、これは異なるデバイス上で動作するブラウザ上でのガイドラインと考えてよいのか。
- どこかに行くときにウェブサイトで調べるとさまざまな情報が文字や図などででてくるが、文字情報は長いとわかりづらいので、短く簡潔にという点は重要かと思う。
- 文字情報だけでなく、情報をクリックすると手話の説明動画が出てくるとわかりやすい。11月にデフリンピックも開催されるので国際手話も入れてほしい。
- 最後まできちんと調べられ、安心して目的地まで行けるということが重要である。道に迷った時に途中で調べることがあるが、スマホでも見やすく説明がわかりやすいとよい。
- 調べても分からないこともあるので、手話で聞いて手話で答えてくれるところについての情報を教えてほしい。スマホで調べるとき、行きたい場所で質問があるとき、筆談などで対応してくれる案内所があるならその情報も記載してほしい。
- アプリについてはコラムという形で優良事例を紹介することを検討したい。
- 手話については技術的にできるか分からないが、現状のガイドラインでも筆談や手話でのコミュニケーションやについて記載しているので、筆談可能、手話ができるといった情報をウェブサイトでも提供はできればと思う。

**(2) 授乳室で搾乳を行うこと等に関する移動等円滑化整備ガイドライン改訂について
(事務局より資料に沿って説明)**

- 授乳室は車椅子で入れるような基準はあるのか。車椅子ユーザーで子育てをしている人は一定数いる。
- 視覚障害者への対応はされているのか。視覚障害があっても共働きというケースも増えており、授乳室を使う際に説明に点字がなくどのように使ったらよいか困ったという声を聞いている。例えばベビーチェアの使用法についても点字表記しているのはごく一部のメーカーだけである。いろいろな方が社会参加されるので、点字表記なども含めて検討していただけるよう記載してほしい。
- 会員にも車椅子で子育てしている人もおり、乳幼児連れに向けた設備はなかなか使いにくいところが多いようなので、その辺りを含めた内容としてほしい。
- 搾乳について記載するということが、そもそもベビー休憩室としてまとめて書かれていることが多く、大人のトイレとセットと認識されているケースが多い。子どものものであるという視点を持ってほしい。
- 当事者だけでなくあまり関係ないと思っている人にも周知してほしい。
- 直接の授乳なのか、調乳した上での授乳なのか、搾乳なのか、オリパラでも議論されたがなかなか広まらなかったのも、文字でのフォローやサインとの関係などを改めて検討していただきたい。
- こども家庭庁とも連携してほしい。また、災害時にも必要になってくるのでその部分も書き分けていただきたい。
- 世田谷区のユニバーサルデザインの審議会でもこのサインについて議論があったが、授乳室には母親と子供がセットで入るものと認識されており、搾乳のため母親一人で入ると誤解されてしまうという理由が説明されていて非常に理解しやすかった。今回の改訂でも、なぜこのようなサインが必要なのか、一般の利用者に対してどのような対応が必要なのかといった点を参考として記載してはどうか。
- 搾乳はセンシティブな問題であり、自分の身が安全でないと不安になる。特に公共交通機関の場合はどのような場所に設置するのかが非常に重要である。JR新宿駅の南口の改札内にベビー休憩ボックスが置いてあるが、騒がしい場所ということもあり、利用している人をあまり見ることがない。利用しやすい環境づくりが必要である。
- 子育て中の車椅子使用者のほか、最近は大型のベビーカーを使っている人も増えているので、室内の広さの確保が必要である。
- 頂いた意見を踏まえ、段階的になるかもしれないが必要に応じて追記を検討したい。
- 国際的に通用するサインとするのか国内のJISに留まるのか。このサインをISOにすることを考えると記載のものでは不十分である。

(3) ユニバーサルデザインタクシー認定レベル準1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)

○今回の改訂について意見はないが、大きい車椅子はなかなか乗車できないため、今後の課題としてレベル2の基準見直しを検討してほしい。

○①の乗降口の端部のところで「輝度コントラスト」という表現があるが、「色の明度、色相または彩度の差」の方が適切ではないか。

○②のスロープ板の幅が700mm以上となっているが、落ちないようにスロープにエッジがあるものがあるので、有効幅が700mm以上と記載した方がよいのではないか。

○③の乗降用手すりの色についても、「色の明度、色相または彩度の差」とした方がよいのではないか。

○別表ではレベル準1では乗降手すりがなしとなっているが、ありの方がよいのではないか。

○⑦の車椅子の固定法については、ヘッドレストがないと危険なので望ましい整備内容として記載してはどうか。また、後ろ向き乗車は推奨しないのか。前を向いて乗りたいという希望が多いのはわかるが、急制動の際に後ろ向きで背あてがあったほうが安全性は高い。ヘッドレスト含め安全性の確保という観点と、車椅子の固定だけではなく乗員の保護についても記載があった方がよい。

○別表のその他の設備で、前席とのコミュニケーション手段として筆談のためのメモ用紙等という記載があったが、マイクなどによるコミュニケーションを書き添えてもいいのではないか。

○輝度は物体自体が放射する光の強さや反射する光の明るさを表すので、例えば照明を消した状態と明るい状態で違ってくるもので輝度は変動します。絶対的なものではない。なぜ輝度を用いたのか。明度や彩度を使わないのはなぜか？

注) 明度は人間の目の感受性に基づいて計算された色の明るさを示す指標であり、光の反射率により見え方、つまり明度が高くなったり低くなったりします。

○イギリスのバスでは後ろ向きで乗車させることがある。

○レベル準1ではスロープの耐荷重が200kgとなっているが、どのような根拠があるのか。車椅子のサイズと重量は必ずしも一致せず、小型でも機能によっては重くなることもある。

○P. 11の各認定レベルの主な規定値で、レベル準1では車椅子の固定スペースは630mm以上となっているがスロープの幅は630mmとなっている。幅が630 mmの車椅子を幅630 mmのスロープで乗車させるのは全く余裕がないのであり得ない。

○今回の改訂は準1マークの追加と各レベルの規定値の追加をしたもの。スロープの話については今後の検討の際の参考としたい。

○各認定レベルの主な規定値については、ユニバーサルデザインタクシーの認定要領で決められたものを踏襲している。

○レベル準1の乗降口の幅は640mm以上で、630mmよりは広がっている。

○メーカーとも意見交換しながら進めてきたものである。頂いたご意見を今後の施策の展開に反映できるようにしていきたい。

○630mmの幅の車椅子を640mmの幅で乗車させられると考えているのか。スロープを上げて車内に入るのは平坦な場所と違って数センチのズレはすぐに出る。

○メーカーと協議したとのことだが、なぜ車椅子使用者と相談しなかったのか。10mmの余裕ではスロープは上がれない。

**(4) 「誘導案内表示の検討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)**

- 日本ではロービジョンの定義が狭く、障害認定を受けていなくても視機能低下で困っている人は大勢いる。そのため、誘導案内表示に関する検討は非常に重要である。
- 人間にとって視覚環境として何が重要なのかという点で視覚科学の知見のある専門家を入れて議論を進めていく必要がある。例えば輝度は国際的なガイドラインでも非常に重要な概念として扱われており、照明や見る角度等との関係で考えなければならないが、現状日本では重視されていない。こういったことに知識を持った人が入って議論する必要がある。
- ロービジョンの方については見え方がかなり多様で、ニーズも異なる。数名メンバーに入れただけでは十分な検証はできないので、ロービジョンに関して専門的な知見のある人にも入っていただく必要がある。
- 案内表示ではフォントも問題になるので、UDフォント等について知見のある人を加え十分な検討ができるようにしていただきたい。
- サインと音環境は一緒に検討する必要があると考えている。発達障害なども関連するので、それぞれの見識を持った人が必要である。
- 専門家である程度意見がまとまったところで障害当事者に広く意見を聞くようにしてはどうか。
- これまでの検討会などでも有識者は入っているが、今後は当事者の有識者も増えてきているので、そのような方を積極的に起用すべきと考えている。このことによりより適切な議論ができるのではないかと考える。更に、やはりサインデザイナーでユニバーサルデザインの知見も持ち合わせている方の参加も欠かせないと思う。
- サインと音の連携の必要性は理解しており、連携は図っていきたいと考えているが、ボリュームもあるので一度に検討するのは難しい。
- 構成員については決定というものではないので、推薦があれば教えてほしい。
- 当然一般の人でも誘導するものなので、一般の利用者と障害当事者への案内をどのように考えていくか、場合によってはひとつのサインでは対応できない場合もある。どこに、どのように力点を置いていくかについても加えて検討していただきたい。

以上