

各地域分科会における主なご意見

北海道分科会 8月25日開催

北海道分科会における主なご意見については
日程の都合上、評価会議開催後に差替え予定

【マスタープラン・基本構想】

- マスタープランの作成への取組が行われはじめているところではあるが、まだその進み方は遅い傾向。障害者、高齢者を含めて地域住民が面的・一体的なバリアフリーのまちづくりを進める意義は大きい。これらの推進に取り組む必要があり、関係機関、障害者・高齢者を含めた住民の取組にも期待したい。

【寒冷地における道路のバリアフリー化】

- 除雪車の傷の影響で路面の状態が悪く歩行者や車椅子使用者が利用しにくい状態になっている。路面を削りにくい除雪車の開発、そのような除雪車・除雪機がある場合は普及促進に力を入れていただきたい。点字ブロックも同様であり、視覚障害者の安全確保の観点からも必要な措置であるため、そのような政策の実現を求めたい。

【車椅子使用者用駐車施設】

- 全面青色駐車場について、国が作成している資料で使用している図（写真）が統一されていない。「高齢者障害者用施設等の適正利用推進キャンペーンポスター」には全面青色駐車場が掲載されているが、「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（令和7年度改正版）」では、青地の上にゼブラゾーンが施されている駐車場を例として掲載している。各施設管理者は、国の資料を参考に整備を進めていると思うので、ゼブラゾーンをなくして全面青色に統一していただきたい。

【接遇研修】

- 地域のバス車両のスロープ版設置はかなり進んできたが、地域によって利用が少ない街では進んでいない。また、利用が少ない為に乗務員の車いす固定ができないことがあるため、どの地域でも、車いす使用者が入る接遇研修が必要ではないか。
- 交通エコロジー・モビリティ財団や各事業者等で実施している接遇研修について、関係者が実際に見学し評価するべきである。

【ガイドライン】

- 道路の移動円滑化に関するガイドラインやバリアフリー法に基づくガイドライン等の各種ガイドラインにおいて、写真やイラストに関して文字による説明を十分に加え、視覚障害者が理解できるものに改善していただきたい。

【バスのバリアフリー化】

- 路線バスの整備は非常に進んでいると思うが、営業所や定期券の購入場所のバリアフリー化も進めていただきたい。また、ステップバスと長距離バスのバリアフリー化を進めていただきたい。

【公共交通の整備】

- 小規模駅の場合は、駅のバリアフリー整備に加えて周辺施設に整備も必要である。歩道の融雪に関しても、降車場所での融雪がされていなければ結局使えない問題もある。一部の整備だけではうまくいかないのは、雪の降る地域の課題である。

【無人駅】

- 無人駅における人的サポートについては、鉄道事業者から駅員の派遣や列車常務員によるサポートなど検討されているが、駅員数も限られているのが現状。ガイドヘルパーなど第三者は改札までしか行くことができないが、これからは列車乗降口までのサポートを受けられる仕組みについて考えていかなければならないと思う。
- 聴覚障害者の場合、無人駅においてはインターホンで話をすることができないため、人的対応やスマートフォンアプリなどで鉄道会社と情報をやりとりできるようなものがあるとありがたい。

【無人駅】

- 利用者が少ない駅から無人化が進められているため、利用者がいないと誰にも頼れないという状況になってしまう。駅は誰もが使えるという恒久性が必要であるため、利用者が少ない駅も無人化を進めないでほしい。

【駅のバリアフリー化】

- 高齢者がよく利用する駅は過疎化により利用者が3000人を超えることがないため、そういった駅を取りこぼさないようバリアフリー化を進めてほしい。

【当事者参画】

- 公共施設を建築する場合は、前もって障害者等から意見の収集を行い、それに沿った設計をしてほしい。

【バリアフリースイレ】

- 建築物のバリアフリー化について、努力義務のものが多いため、完全な義務化にしてほしい。バリアフリースイレでは、大型ベッドやフィッティングボード、異性介助のためのカーテンなどが努力義務となっている。

【情報アクセシビリティ】

- 近畿旅客船協会が提供した避難時のフリップボードについて、絵を使用したり、漢字にルビを振る等、配慮されていてとても良いが、「火災発生」や「客室」など漢字を理解するのが難しい知的障害者等向けに「火事が起こりました」「自分の部屋」など、他の言い方や簡単な日本語で表現することも検討してほしい。

【心のバリアフリー】

- 心のバリアフリーをどう具体化していくかが課題。行動に結びつけるということで、国民レベルと合わせて事業者レベルの取り組みを促進していくのが重要。

【無人駅】

- 利用者が少ない駅から無人化する考えは間違っている。バリアが残ったままの駅となり、障害当事者が全く使えない駅になる。利用者が少ない駅を無人化するのであれば、優先的にバリアフリー化をしてほしい。
- 駅員がいなくても使えるようにする点で、インターホン券売機、精算機の仕様が国の基準やガイドラインでは、トイレ等とに比べあまり詰めきれておらず、荒い内容となっているため、近畿分科会において聴覚・視覚障害の立場から発信してほしい。

【新乗車システムの決済】

- 広島県内の交通系決済方法を、1日も早く、障害者にも利便性の高いものに整備していただきたい。どこに移動するにも公共交通機関は不可欠で、今まではカード1枚で可能だったことができなくなり、ヘルパー同伴を強いられても、ヘルパー数も減少しており利用できず外出に困っている。

【ヘルプマーク】

- 電車やバスでヘルプマークを付けた方が複数名見られるようになっている。バスではヘルプマークを付けた方に席を譲られる姿はよく見られるが、路面電車では座席が低いこともありヘルプマークに気づかれないためか、席を譲られる機会がバスよりは少ないように感じる。路面電車でのヘルプマークの注意表示がバスよりもわかりにくいとの声もあるため、もう少し工夫していただきたい。

【みどりの窓口】

- JR駅のみどりの窓口が廃止され、対面での新幹線切符の購入が難しくなっている。みどりの窓口が閉まっている場合、新幹線切符は自動販売機で購入するようになっているが、日本語（音声・文字）でのガイドはあるが、手話でのガイドはないため、ろう者は購入しづらいという問題がある。

【エスカレーター利用のマナー】

- エスカレーターを早歩きで移動したり走る人が多い。揺れが多く、知的障がいのある方は怖がって立ち止まり乗降が難しくなることがあるため、注意喚起や働きかけをお願いしたい。

【公共交通機関の確保】

- 自動車を運転することのできない視覚障害者にとって、タクシーを含めた交通手段が失われつつある現状は、深刻な問題だと考える。視覚障害者の日常生活や社会参加を維持するために、オンデマンド方式、もしくはそれに代わる移動手段の実証実験を積極的に進めていただきたい。
- 通勤手段は公共交通機関に頼るところが大きいが、働く能力があるにもかかわらず、交通手段の少なさが障壁になって、思うように働けない方がいる。通勤時間帯に特化したコミュニティバスなど、少しでも障害のある人の就労を支援していただけるような取り組みをお願いしたい。

【無人駅】

- 利用人数が少ない無人駅等においては、バリアフリー化されていないため、下肢障害者や視覚障害者等の障害者は、介助がなければ一人でホームに辿り着けず、辿り着けても一人で乗降ができない状態である。身体障害者が一人でも列車に乗降できるよう最低限のバリアフリー化をお願いしたい。

【踏切整備】

- 踏切内での車椅子使用者等の事故が起こらないよう整備していく必要がある。①車椅子の前輪を線路に間違っただけで挟まらないような構造にする、②鉄道として、少なくとも、公道と交わる踏切で人がいる場合には、すぐに停止できる速度に減速する信号を送る自動管理装置を付ける、③限りなく安全に移動できる体制を作っていただきたい。

【適正利用の啓発】

- 「バリアフリートイレ（車椅子利用者用便房）」「車椅子利用者用駐車施設等」について、車椅子ユーザーとして使用できない場面が多いのが現状。国土交通省からチラシ等を出してもらっているが、社会の浸透が不十分で、啓発がまだ足りていないと感じている。
- パーキングパーミット制度がスタートしたが、2.5m区画が増えたわけではなく、3.5m区画で代替しているだけの状況であるため、子供連れの方等が停めているのをよく見受けられる。そこにしか停められない人がいるという個人レベルや施設に対しての啓発をしっかり行い、誘導等をしてもらうことが必要。

【精神障害者運賃割引】

- 精神障害者の交通運賃の割引が2025年4月から精神障害者にも適用されたが、一部の事業者を除き、100キロ未満は手帳1級所持者のみが対象で、2・3級所持者は101キロからしか適用されていない。福岡県内で手帳1級所持者の精神障害者は全手帳所持者の5%しかいないため、ほとんどの人が100キロ未満が適用されず日常生活には利用できていない。日常生活の利便性向上となる制度への変更を望む。

【当事者参画】

- 当事者参画は基本設計や実施設計の時だけではなく、建設段階でも行う必要があるのではないかと。細かな問題点が計画を進めていく途中でないとわからないのでは非常にもったいない。
- また、当事者参画を行う前には参加者の認識に齟齬がないように、参加者全員を交えた「ルール作り」が必要であると思う。

沖縄分科会 9月11日開催

**沖縄分科会における主なご意見については
日程の都合上、評価会議開催後に差替え予定**