

第6回 移動等円滑化評価会議北陸信越分科会 議事録

日時：令和5年8月25日（金）12：45～14：40

場所：佐渡汽船株式会社新潟事務所 4F 第一会議室

（オンライン併用）

1. 開会

（事務局）

それでは定刻となりましたので、「第6回 移動等円滑化評価会議北陸信越分科会」を開催させていただきます。皆様におかれましては、ご多忙中にもかかわらず、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。私は事務局の北陸信越運輸局交通政策部近藤と申します。本日はよろしくお願ひいたします。

なお、今回は当会場での現地開催とオンライン併用での開催とさせていただきます。オンラインでご参加の皆様におかれましては、カメラをオンに、発言される時以外はマイクをオフにさせていただいた状態でご参加くださいますようお願いいたします。また、本日はネットワークの都合上資料の投影は行いませんので、お送りしております資料を見ながらご拝聴いただきたく願ひます。なお、今回の会議で委員の交代がございます。新潟県老人クラブ連合会から代わり、一般社団法人新潟市老人クラブ連合会の土田会長に就任いただきましたのでご紹介させていただきます。そのほかの分科会出席者の紹介につきましては、本日配布させていただきました「出席者名簿」に代えさせていただきます。

では、開会にあたりまして、北陸信越運輸局交通政策部次長 白砂よりご挨拶申し上げます。

（北陸信越運輸局 交通政策部次長）

北陸信越運輸局交通政策部白砂と申します。本来であれば立席の上ご挨拶させていただくべきかと思いますが、オンラインカメラの画像と音声にタイムラグがあるため座ったままご挨拶させていただきます。それでは、本日はお忙しい中、第6回移動等円滑化評価会議北陸信越分科会に、WEB参加の方も含めてご出席いただきありがとうございます。

会議に先立ちまして、本日の会議の目的なども含めまして、一言ご挨拶をさせていただきます。改めて申し上げますが、こちらの会議はバリアフリー法の規定に基づき「移動等円滑化評価会議」を設置して、高齢者・障害者・その他関係の皆様のご参画をいただきながら、バリアフリー施策の把握、評価をいただき、それを政策に反映しております。

本日開催しているこちらの会議は、その地方版として、北陸信越運輸局の管轄区域を対象として設置されておりますのが「移動等円滑化評価会議北陸信越分科会」という位置づけになっております。

委員の皆様の「現地視察」や「意見交換」を通して、「公共交通機関や施設のバリアフリー化の現状」や「心のバリアフリーの推進の状況」について共有し、それぞれのお立場から評価、助言をいただくというのが開催の目的となっております。そして、地域分科会でいただきました評価、助言については、中央の「評価会議」で共有され、それが全国10の地域分科

会にフィードバックされることで、全体のバリアフリー水準の底上げにつながっていくという、大事な会議となっております。

本日の分科会では、会に先立ち実施された、会場にもなっております佐渡汽船様にご協力いただいた「佐渡汽船新潟港ターミナル」での施設見学会の報告をはじめ、次第にあります議事内容でご報告をいただいた後に、それぞれのお立場からご意見をいただき、相互理解を深めてまいりたいと思っております。

WEBでご参加の委員も含めまして、忌憚のないご意見を賜りますよう、どうぞよろしくお願いいたします。

また、今月上旬、書面開催とさせていただきます第5回分科会におきまして、分科会の設置規定を改正いたしました。

変更点の一つとして、委員にご就任いただく任期が付されました。今回の改正は、先ほど申しあげた中央の「移動等円滑化評価会議」の規定に、形式的に準拠するよう改正したものでありまして、文言や条項、条文の部分が若干違っている部分がありましたので、本会議のほうに合わせたものとなっております。そのため、分科会設置の趣旨や目的に何ら変更はございませんし、任期を付したとはいえ、再任を妨げないという取り扱いとさせていただきますので、委員の皆様には引き続きご知見を賜りたく存じます。何卒、よろしくお願い申し上げます。

雑駁な内容ではございますが、これにて開会のご挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(事務局)

続きまして、本日の議事次第でございますが、お手元にあります次第のとおりとなります。議題ごとにご意見等いただきながら進めて参りますので、よろしくお願いいたします。

次に、お配りしてあります資料の確認でございます。

〔配布資料確認〕

議事次第

出席者名簿

配席図

資料

【資料1】 障害者への接遇について

【資料2】 駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に必要な合理的配慮を目指して
～ 視覚障害者に必要なホーム案内情報の提供について ～

【資料3】 【プレス】 視覚に障害のあるお客さまの「鉄道施設体験会」を開催します、

【プレス】 「えきねっと」で障害者割引乗車券をお申込みいただけるサービスを開始します

【資料4】 新潟空港ユニバーサルデザイン診断

【資料5】 信州ユニバーサルツーリズム (UT)

【資料6】 国土交通省における建築物バリアフリー化の取組み

- 【資料7】 バリアフリー法におけるマスタープラン・基本構想について
- 【資料8】 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況（抜粋）
- 【資料9】 旅客施設等のバリアフリー化の現状について
- 【資料10】 北陸地方整備局・北陸信越運輸局のバリアフリー教室等の取組みについて

となります。不備などございましたらお申し出いただきたいと思ひます。

本日の会議は対面形式とオンライン形式の併用となっております。現地参加のみなさまには1台ずつカメラがご用意できなかったことから、モニターでは発言者がわかりにくいため、ご発言の際には所属と氏名をおっしゃっていただきますようお願いいたします。

また、オンライン参加の方がご発言、ご質問される際には、挙手ボタンやチャット機能を適宜ご使用いただき、意思表示をお願いしたいと思ひます。発言の順番になりましたら、ミュートを解除してご発言の方をお願いいたします。

それでは、ここからの議事進行につきましては、中村分科会長をお願いしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

(中村分科会長)

皆様、こんにちは。お暑い中お集まりいただきありがとうございます。また、午前中の佐渡汽船様の見学会にご参加いただいた皆様も、大変暑い中、丁寧に確認いただきましてありがとうございます。今回の分科会の議題でございますが、取組状況の報告がたくさんございます。が、残念ながら閉会の時間が決められていまして、14時45分には終了しなければならないという状況ですので、何卒そのあたりご協力お願ひいたします。

そして、障害当事者の方々がこの場に参加されていることで、直接聞いてみたいことや、普段から疑問に思っていたけれどなかなか聞けなかったようなことなどあれば、是非積極的なご発言をお願いしたいと思ひます。

2. 議題

○ 議題1 (佐渡汽船新潟港フェリーターミナル施設見学について)

(中村分科会長)

それでは、議事に入らせていただきます。議題1「佐渡汽船新潟港フェリーターミナル施設見学について」、佐渡汽船株式会社様よりご説明をお願いします。

(佐渡汽船株式会社 江口氏)

皆様、こんにちは。暑い中、お疲れ様でございます。私は佐渡汽船で輸送部長をしております江口と申します。本日はよろしくお願ひいたします。この後、着座にて失礼いたします。

まず、接遇というところでございますが、今日午前中に見学されました新潟港ターミナルは新潟と佐渡の両津港を結ぶ新潟航路の港になります。そのほかにも直江津と佐渡の小木港

を結ぶ直江津航路というものがございます。本土と佐渡を結ぶ航路には現在2つの航路と4つの港が存在しております。昨年、この佐渡航路を利用されたお客様の総数は約98万人で、こちらは資料1に記載されております。そのうち障害者割引を適用された人数が1万6千人弱でございます。資料には記載されておませんが、コロナ前の令和元年の利用者数は146万人、うち障害者割引を適用した人数が2万5千人弱おりました。佐渡は離島であるため、生活航路としての一面もございます。その利用数の3分の1が島民の利用となっております。年々利用者数は減少傾向にございますが、高齢化に伴い、車椅子利用が増えている現状でございます。高齢者を含め障害のあるお客様対応に関しましては午前中の見学会で現場スタッフから説明があったと思いますのでこの場では省略させていただきます。不便なところが多々目についたと思われま。現場ではコミュニケーションをとりながら可能な限りマンパワーによるお客様対応をしているのが現状でございます。

この後、質疑応答がありますので皆様からこうすれば利用しやすくなるといった率直な意見を聞かせていただきまして改善できればと思っておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。

施設については、このあと山岸のほうから説明させていただきます。

(佐渡汽船株式会社 山岸氏)

それでは引き続き説明させていただきます。着座のままで失礼いたします。

この建物の関係を皆様にご説明ということで承っております。この建物の竣工は昭和56年、1981年7月になります。すでに40年以上が経過した建物でございます。当時、さきほど皆様にご覧いただいた船が泊まっている川の対岸にあったのですが、大量輸送への対応を考えて、川の方が住宅街になっておりまして、非常に拡張が難しい、かつ、マイカーブームの中、車がどんどん増えてくることで近隣への迷惑を考えてこの万代島に移転したという経緯がございます。この建物、土地は新潟県の所有でございます。建物は新潟県と当社佐渡汽船、区分所有しております。鉄筋コンクリートで塔屋を入れて9階建、基本的には1階から3階までが新潟県の登記、4階から上は当社佐渡汽船の登記ということで分けさせていただいております。また、設備等さきほどご覧いただいているところ、ほとんど皆様わかっているかとは思いますが、設備的にはかなり大きな建物ですけど、エレベーターが4基、下から上に上がっていただくときに皆様に乗っていただいたメインのエレベーター、あとその裏に業務用の小さなものが一つ、それと最初にスタートしたバス乗り場のところにある、身体障害者用のエレベーター、これはちょっと皆様お目にされていないかと思っておりますけど外部にもう1台エレベーターがついております。あとエスカレーターは2カ所3基。同じくバスピロティ（降車場）から3階の待合室に上がるもの下るもの、ほか皆さんに見ていただいたジェットフォイルのバースのところですね、あそこに1基です。ジェットフォイルのバースのところは本来昇り降り2基になるところですけどスペースの関係で1基しかありませんので、ジェットフォイルの乗船時と着船時、運転方向を変えて運用しております。あと、多目

的トイレが2カ所。3階の待合室の中、それと今日は行かれていないかもしれませんが、航送待機所（カーフェリーに車を載せる旅客のための駐車場）がありますので、そちらのほうに1カ所と、合計2カ所が設備されております。この中の身体障害者用エレベーターと3階の多目的トイレなんですがこの建物が建った昭和56年、当時国連で国際障害者年が採択されたということがありまして、あの当時では珍しかったのかもしれないのですが新潟県の強い意向で設計当初から設置されたものと聞いております。これまでの改修実績ですが、基本的には平成27年から平成30年に耐震改修を行いました、それ以外の大改修は行っておりません。耐震改修の際も基本的な構造の変更等は行わずにあくまでも補強のみということとやっておりますので、基本設計は昭和56年当時のままというつくりになっております。ですので、現状特に大きな改修等の予定はありませんが、待合室の案内であるとかそういったものについては順次必要に応じて対応しているという現状でございます。また、エレベーター・エスカレーター等についてもどんどん老朽化が進んでいきますので今後更新のタイミングに合わせたバリアフリー対応といったものも検討の必要があるのかなという認識をしております。本日見ていただいたのは新潟港になりますけれども、さきほど江口からも話がありました新潟側の2港（新潟と直江津）、佐渡側の両津と小木、いずれもだいぶ古い建物になっております。参考までに直江津が昭和63年（1988年）、小木が昭和60年（1985年）、両津港に至っては1972年（昭和47年）の建築になっております。今後そういった建物の更新含めていろんなことを考えていかなければいけないなど、当然バリアフリーの対応含めてということになりますけれども、そういった課題があるということで認識はしております。繰り返しになりますが本日見ていただいた中で出来ることと出来ないことがあるかもしれませんが忌憚のない率直なご意見を聞かせていただき、今後の対応の参考とさせていただきます。

続きまして観光関連のご案内をさせていただきます。

（佐渡汽船株式会社 渡辺氏）

ご説明の前に、本日は宮本が出席予定となっておりましたが、体調不良で急遽欠席となりましたので渡辺が説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

営業サイドに確認しましたが、バリアフリー福祉について、これからどのようにしていけばよいかをご説明できればと思っています。

まず、さきほど山岸のほうから話が出たかと思いますが、ハード面では佐渡汽船の各ターミナルが新潟県の管理下にあって出来ることと出来ないことがあるというところで難しさがあります。ですので、ソフト面で出来ることをやっているというのが現状でございます。本日見学いただいて、現場でどういったに対応しているかご説明いただいたかと思うのですが、それを弊社のホームページなどでわかりやすい案内をしていくというのが大事になってくるかと思っています。現状、弊社のホームページでは車椅子の方へはこういった対応をしていますとご案内はしているのですが更にそこは改善していく余地があるかなと思っております

ので、ホームページ上での案内、こちらを充実させていけたらと思います。個人のお客様に対してはホームページ上でのご案内がメインとなってくるかと思うのですが、団体様で身体障害者団体様のご利用もあつたりするものですから、そういった団体様については、弊社のホームページでもそうなのですが、直接旅行会社様とお電話で打ち合わせして対応しているのが実情でございます。今、ご案内しましたホームページ上でしっかり情報発信して利用者様に安心してご利用いただくということがまず一つございます。

続きまして福祉施設と連携した商品の開発ということですが、こちらは体調不良で欠席した宮本が弊社の商事部というところで話を進めようとしていることとして、佐渡汽船では乗船に加えて、商事部という物産などを販売している部署がありまして、ターミナル売店等でも扱っているんですが、佐渡の食材を使ったお菓子をB型支援施設と共同で作りたいと考えています。B型支援施設で働く方々はそこで得た収益が施設運営や給与に反映されるかと思いますが、施設の方で生産者の思いのこもったお土産を佐渡汽船として全国からお越しになるお客様へ販売できればと考えております。こちらはできるかどうかはまだわからないのですが、そういったこともこれから実施できればと考えておりまして、このような考え方は必要になってくるかと思しますので、皆様には是非佐渡のほうへ新しい、楽しい旅行をしてもらえたらと思っております。

簡単ですが、観光関連の説明は以上となります。

(中村分科会長)

ありがとうございました。ただいま説明のありました佐渡汽船さんの取り組みについて午前中の施設の感想も含めて意見等はございますでしょうか。

では、米島委員から順々に一言ずつ聞かせていただいてもよろしいでしょうか。お願いします。

(米島委員)

米島です。午前中の施設見学は大変楽しく参加させていただきました。施設は古いとお伺いしましたが、上手に使われており、ソフト面では障害者割引を、身体障害者手帳を提示してクレジットカードで決済するところでも4桁の暗証番号を入力できる装置を準備されているなど、しっかりと対応していることを実感いたしました。また、今朝もタクシーで来た際、エスカレーターの入りに地元のタクシー業者の方がきちんと着けていただきました。その近くにはインターホンがあるので、一人で来た場合でもタクシーの運転手にインターホンまで誘導していただければしっかりと佐渡汽船のスタッフの方に引き継ぎできてスムーズにジェットfoilまで乗れることがよくわかりました。ハード面では、施設が古いので、バリアフリートイレ内便座横に視覚障害者が利用しやすい音声案内装置、機械があれば設置していただければ更にバリアフリートイレの利便性も向上するのではないかなと思っています。ジェットfoilも優先席を準備していただきまして大変素晴らしい座り心地でした。是非

佐渡へ行きたいなと思っています。よろしくお願いします。以上になります。

(中村分科会長)

ありがとうございました。では、引き続き、川崎委員いかがでしたでしょうか。

(川崎委員)

長野県社協の川崎といいます。そうですね、建物の古さを考えても概ね、今回、フェリーの施設は初めて見させていただいたんですけど、非常にいいかなと思います。いくつか気になった点なんですけど、さきほど1階にインターホンがあるということで、上のほうに通気口があってその音が結構すごかったので、普通に会話しててもなかなか聞き取りにくいのでスピーカー側から流れてくる声がどれだけ聞き取れるか試せていないのでわからないんですけど、ちょっとそこが心配でした。

あと、トイレの作りに関しても、古いのもうちょっとこうして欲しいなというところ、一番は、流すとか、トイレのボタンの位置がちょっと高いのがネックかなと。それ以外に関してはほぼいいかなと。ドアの開閉ボタンの位置はすごく使いやすいと思います。割とドアの近くにあったりすると車椅子のフットレストなんかがあったりすると、車椅子の向きや角度でボタンが押しにくくなってしまうので、広い面積のところボタンが設置してあったので、すごく押しやすかったです。券売機に関しても直接車椅子の方が操作するには非常に難しい高さではあるんですけど、ただ、見えるというのはすごくいいなと思いました。JRさんなんかの券売機は車椅子だと見えなくて操作してもらってたとしても今どんな操作をされているか自分で確認することができないのでそういったことをちゃんと自分で確認しながら、必ずしも全て自分でできる必要はないけれど、ただ、当事者の方ができることを増やしていくということを考えるとすごくいいのではないのかなと思いました。

フェリーの中での車椅子の固定に関してなんですけど、進行方向に対して真横になってしまうというのがちょっと気になりました。船の揺れもあり、酔いやすい方もいると思うのでもし可能であれば進行方向に向けて固定できるような形になればより快適に乗船することができるかなと思いました。細かいこともいくつかありましたけど、よい点悪い点含めこのような形で。以上です。ありがとうございました。

(中村分科会長)

ありがとうございました。本田さんも発言されますか。本田さん、お願いできますか。

(本田委員)

この度もまた引き続き出席させていただきありがとうございます。障害があるハンデある民でありながら、このような皆様とともに発言させていただくこと大変にうれしく思います。それと、いつも施設を見学する度に、私は新潟にいるので佐渡汽船にすぐにこれまして大変

によかったんですけども、今まで問題もなかったんですけど、私たちハンデある人たちのために心を砕いている建物の数々を見る度に、これ以上問題ないんじゃないかと思うぐらい立派な施設でございます。施設というのも変ですけど建物でございます。私、身近にありました。佐渡汽船の内容とかそういうことはよく知らないでございましたけれども、やはりロマンある旅路を優遇する皆様の努力というか、さらに充実した私たちにとっても問題のない具体的なことを思い浮かべないですが、今までみた範囲の中で問題点は別にございませんけれど、後でまた問題があれば申し上げたいと思っております。いずれにしても参加させていただき大変ありがとうございます。

(中村分科会長)

ありがとうございました。他にもたくさんご参加いただいた方々からはご意見等があると思いますのでまた時間があればご発言を求めたいと思います。

○ 議題2 (駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に必要な合理的配慮を目指して)

(中村分科会長)

では続きまして、「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に必要な合理的配慮を目指して」ということで議題2のほうに移ります。米島委員よりご説明をお願いしたいと思います。

(米島委員)

よろしく申し上げます。それでは駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に必要な合理的配慮を目指して、視覚障害者に必要なホーム案内情報の提供について報告させていただきます。お手元の資料に沿って報告させていただきます。

まず、経過についてです。本年3月に開催されました国土交通省駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する意見交換会においてこれまで本分科会で報告させていただきました内容を整理し駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に必要な視覚障害者に対する合理的配慮として報告いたしました。お手元の資料の2枚目の裏面と3枚目の表面に記載させていただいております。現状の課題としましては、「切符が買えない。」「改札口からホームまでの移動が不安。」「列車乗車時に列車の出入口がわからない。」「列車降車のあと駅ホームの移動が怖い。」の4点を挙げて、それぞれの課題の対応策を示しました。また、今後の具体的な取組として、資料にありますように7項目を提案させていただきました。特に4の列車乗務員によるサポート、5の駅ホームの安全対策については引き続きこの分科会で報告させていただきたいと願っております。今回は列車降車のあと、移動に必要な駅ホームに関する情報収集を目的に北陸本線ワンマン運転列車に乗車し駅ホームの構造を調査しましたので報告させていただきます。資料2をご覧ください。視覚障害者に必要なホームの案内情報の収集については、今回の調査で視覚障害者が列車降車時に列車乗務員によるサポートを受けられる先頭車両前方の出入口を利用してホーム上の改札口階段、エレベーターなど

の位置を確認しました。調査日は令和5年5月18日になります。調査対象駅はJR北陸本線金沢駅から大聖寺駅までの14駅となります。乗車列車はワンマン運転2両編成の列車に乗車いたしました。調査方法としましては、先頭車両前方出入口に乗車し、目視により駅ホームの構造を確認しました。調査内容としましては改札口、階段、エレベーター等の位置を確認いたしました。3をご覧ください。視覚障害者に必要なホーム案内情報の整理を行いました。今回調査した内容を整理し、ホーム案内情報一覧を作成しました。お手元の資料の3枚目の裏にその一覧表を載せてございます。その内容を申し上げますと、最初に駅の種類と駅数です。社員配置駅が4駅、29%。無人駅が10駅、71%となっています。無人駅の割合が70%を超え、非常に高い割合を示しています。次に駅ホームの形状と駅数について、島式ホーム、相対式ホームはお手元の資料のとおりです。次に列車降車出口の駅数についてです。左側扉が11駅、そのうち島式ホームが10駅、相対式ホームが1駅となっています。右側扉といいますと、多くは島式ホームですが、一部相対式ホームになっている駅もありました。次に左側扉です。17駅ありました。相対式ホームが12駅で、島式ホームが5駅です。このように左側扉は相対式ホームというイメージが強いですが、実際には島式ホームもあることから注意が必要となります。次は目標の種類と位置数を資料のとおり改札口、上り階段、下り階段、エレベーター、その他として観察できたものが待合室と自動販売機が合わせて4駅ありました。次は目標の方向です。後方、前方、正面にあるものはお手元の資料のとおりになっています。次に目標までの距離と駅数の関係です。短い距離、0～5mと考えてお手元の資料のようになっております。中間の距離、10m、15mもお手元の資料をご覧ください。そして長い距離、20m、30m、40mもお手元の資料のような数がありました。次に各駅ごとに出入り口から最も近い改札口それから階段またはエレベーターの距離を一覧にしたものが最後の4枚目の資料の表に具体的なものを整理してみました。移動距離5m以下の駅ホームの駅数ですがけれども15駅、54%、半数ありました。そのうち相対式ホーム、島式ホーム、無人駅ホーム、社員配置駅、ホームの数はお手元の資料のとおりとなっております。相対式ホームの割合が高く、島式ホームの割合が低くなっております。また、無人駅の割合が高く、社員配置駅の割合が低くなっています。具体的な内容については最後の資料の1から15にその内容を記載してあります。最後に、移動距離20m以上の駅ホームと駅数を見てもみますと、7駅、25%ありました。そのうち島式ホームが5駅、33%、相対式ホームが2駅、15%、社員配置駅ホームが4駅、50%、無人駅ホームが3駅、15%となっています。島式ホームの割合が相対式ホームに比べて高い。社員配置駅の割合が高く、無人駅の割合が低くなっています。具体的には資料にありますように、22～28番のような状況になっております。特に資料にあります25～28につきましては、移動距離が40mと長く、階段の音声案内装置などの設置などの安全対策も進められていない比較的危険な駅ホームと考えることができると思います。

それでは、4をご覧ください。視覚障害者に必要なホーム案内情報の今後の活用についてお話をさせていただきます。まず一番目、移動経路に必要なホーム案内情報の提供をどのよう

にするか。今回得られた駅ホームの目標（改札口、階段、エレベーター等）の位置情報の適用は、視覚障害者の人にとってメンタルマップを作成する、あるいは列車乗務員によるサポートの依頼を判断するにあたり、有効に活用できるものと考えています。次に音声メッセージによる案内を作成してみました。今回得られたホーム案内情報を基に、視覚障害者が利用できるわかりやすい音声メッセージを作成してみました。今後、実際に視覚障害のある方に聞いていただいて、もっといいものがないかも検討したいと思います。例にしましたのは北陸本線西金沢駅のもので、具体的に申し上げます。「次は西金沢、無人駅です。」お出口は右側です。「ホームは島式です。ご注意ください。」「先頭から20mに上り階段があります。」「階段には音声案内があります。」このように注意をする点、活用するところをしっかりと音声メッセージで伝えていくことによって、ホームの移動を考えることができるのではないかと思います。3番目に列車乗務員による支援の判断についてお話をしたいと思います。今回得られましたホーム案内情報を基に、駅ホームの移動距離や駅ホームの移動を参考に列車乗務員により支援方法を検討することができると思います。まず、列車乗務員による見守り・声掛けを行う場合、移動距離が短く、列車乗務員の声掛けや見守りで、移動の安全が確認できる場合は、列車乗務員は列車内にとどまり対応が可能となると考えます。2番目に列車乗務員による誘導を行う場合です。列車乗務員による見守り・声掛けで対応できない場合は、列車乗務員が階段まで誘導する必要が生じてまいります。この場合、列車乗務員が列車を離れる時間は3分以内と限定されていますので、そのあたりを考えて誘導を判断していく必要があります。最後に、他の駅から派遣された駅員による誘導を行う場合です。階段までの移動距離が長く、列車乗務員のサポート時間が3分を超えるような場合は、社員配置駅からの駅員派遣が必要となると考えます。

それでは最後、今後の課題をまとめてみました。日本視覚障害者団体連合では、視覚障害者が列車降車後の鉄道無人駅ホームを安全に移動できるよう、列車乗務員によるサポートや駅ホームの安全対策を早急を実施すること。特に、ホームの安全対策については、当該駅の状態を踏まえ、検討を進めること。併せて、列車乗車時の乗務員によるサポートも行うことを求めています。今回の調査結果を踏まえ、次に挙げる課題の解決に向けて、委員各位皆様の忌憚のないご意見をいただければ幸いに思います。

（1）列車乗務員によるサポートについて

ホームの安全対策が進まない無人駅においては、列車乗務員によるサポートが不可欠となっています。列車乗務員による見守り・声掛け、列車乗務員による誘導など具体的なサポート方法を検討し、実施することが求められています。

また、以下に示した駅ホームの安全対策を進めることにより、列車乗務員の業務負担の軽減にも繋がるものと考えます。

（2）階段の音声案内装置の整備について

駅ホーム移動の目標の位置を示す階段の音声案内装置の設置は、駅ホーム移動が安全・円滑にできる環境を整える有効な取り組みであることから、未設置駅ホームの解消に向け、計画的に整備を進めることが必要であると考えます。

特に、移動距離の長い駅ホームや無人駅ホームの設置については、優先して整備を進めていただきたいと願っています。また、エレベータや改札口の音声案内装置の整備についても、具体的な検討を開始する必要があると思います。

(3) ホーム中央線の設置について

移動距離の長い駅ホームが存在することから、ホーム中央線の設置が必要であると考えます。特に、島式ホームでの安全な誘導路の確保の視点から、ホーム中央線の形状や色について、早急に検討を開始することが大切ではないかと考えております。

貴重な時間に発言をいただきましたこと、御礼を申し上げて報告に代えさせていただきます。ありがとうございます。

(中村分科会長)

ありがとうございました。ただいまの「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に必要な合理的配慮を目指して」ということで米島委員からの報告がございましたけれど、こちらの方に関しまして皆様からご質問やご意見等がございますでしょうか。

無人駅ということで、視覚障害の方が一人でご利用するというのが難しいという中で、こうした工夫が必要であるというご提案までいただきましたけれど何かご意見等はございますでしょうか。

(下室委員)

J R 東日本の新潟支社でサービス全般を担当しております下室と申します。米島理事長、詳細な調査や貴重なご意見ありがとうございました。お話は興味深く聞かせていただきました。こちらは西日本のエリアですが、J R 東日本でも無人駅が多くなっております。新潟支社は新潟県と山形県の一部がエリアとなっておりますが、概ね200ある駅の2/3程度が無人駅ですので、無人駅でのお客さまのスムーズなご利用というのは、一つの課題だと思っております。特にご提供の資料の中にありました列車をご乗車されているお客さまへの放送の案内の仕方については、もっと工夫していくところがあるのかなと思っております。一方で車内放送については、放送の情報量が多すぎても苦情を頂く場合がありますので、バランスを考慮しながら、適量な情報量や放送ボリューム、表現の仕方等をしっかり考えていく必要があるのかなと思っております。また、新潟支社の方で、新潟県の視覚障害者福祉協会様とも意見交換させて頂いておりますが、協会の方がおっしゃるには障害当事者のお客さまの最寄り駅やよくお使いになる駅については、事前にお客さまご自身で駅のレイアウトを下見されて、形状をご確認して頂けるということです。ご自身がお使いになる駅は安全確認も含め、ご自分でもやってらっしゃるというようなお話を聞いて、非常にありがたいと思っております。弊社といたしましては、ご提言にあるような、乗務員によるサポートもしくは駅社員を派遣したサポートといったところも事前に弊社のお問い合わせセンターにご相談いただいて、基本的にはご予約いただくということになりますがそういった対

応もしておりますので、このようなソフト対策を様々やっていくしかないと思っております。昨年もホームの中心部のところにブロック等を整備できないかというお話もありましたが、やはりハード面の設備については無人駅かなり数が増えておりますので、現実的ではないだろうと思っておりますので、弊社の係員やまわりのお客さまの声かけやサポートも含め、ソフト的な対策を中心に考えて参りたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。以上です。

(中村分科会長)

はい、ありがとうございました。ほかにはいかがでしたでしょうか。

(米島委員)

米島です。貴重なご意見をありがとうございます。音声案内メッセージは、車内で使う前に、視覚障害の方に対して今回の情報を列車に乗る前に何かの方法で提供できればと考えています。この情報により、列車を降車した後のメンタルマップを作ることが出来ると思います。これまでは、利用する駅について、社員配置駅では事前に調査出来ました。利用しようと思う時はその駅に問い合わせをして駅員の方に詳しく教えていただき、メンタルマップを作って利用していました。それが無人駅になり出来なくなりました。今回のような調査を今後も行い、目の不自由な方に情報を伝えていければと思っています。今回の内容は、目視により調査したあとで、JR西日本金沢支社に協力いただき確認していただいた結果となります。やはり鉄道事業者の皆さんのご協力なしでは情報の整理はできないと思っております。これからもいろいろな情報提供をいただき、私たち自身ができることをし、できないところは鉄道事業者にもお手伝いいただきながら、安全に利用できればと願っています。繰り返しになりますが、40m歩くのは大変困難なことだと思っていますので、長い距離の駅ホームについては、優先的に音声案内装置の設置とホーム中央の中央線の設置を考えていく必要があると思っています。一方、半数の駅ホームは5m以内と移動距離が短く、比較的危険性の少ない駅という理解もこの調査によりできました。以上になります。

(中村分科会長)

はい、ありがとうございました、詳細な調査と、そして、これからの対応策のご提案ありがとうございました。

では、次の議題に移らせていただきたいと思います。

○ 議題3 (北陸信越管内におけるバリアフリー施策の取組状況等について)

(議題3の1) JR東日本株式会社新潟支社のバリアフリー化の取り組みについて

(中村分科会長)

議題3の1にまいります。議題3「北陸信越管内におけるバリアフリー施策の取組状況等について」、JR東日本株式会社新潟支社のバリアフリー化の取組みについてJR東日本下室委員よりお願いいたします。

(下室委員)

それではJR東日本の取組みということで、今日は資料を二つ用意してきましたのでご説明させていただきます。

まず一点目がですが、視覚に障害のあるお客さまの鉄道施設体験会の開催ということで、これはプレスリリースになりますが、今年の7月に新潟県の視覚障害者福祉協会様と連携しまして、信越線の亀田駅というところに、弊社のパートナー会社の建設会社第一建設工業の研修センターがございまして、そちらの方に実物大のホームですとか、踏切、線路等ございますので、そういったところを活用して施設の体験を行ったということでございます。もともと第一建設亀田駅の最寄りには、新潟ふれあいプラザもございまして、障害のあるお客さまのご利用も多いということで、こういった経緯になったということでございます。この体験会は、実際に踏切のところに入って頂いたり、ホームの下に入ってもらったり、普段列車が走っていると当然そういうことはできないんですけど、実物大の模型ですのでそういった特性を活かして体験会をさせていただいたということでございます。実際に目の不自由なお客さまと、またその介助者、あとは弊社の現場で働いている社員もサポートしながら午前と午後で2時間ぐらい体験会をやったということで、体験会を行った後もお互いに意見交換をして有意義なアドバイスですとかこのようにお互いに考えていたんだといった様々な気づきも生まれまして、それぞれ活かせるようなこともヒントも見えてきたかなと思っております。プレスの冒頭にも書いてありますけど、やはり共生社会の実現に向けて、サポートの必要なお客さまと事業者が積極的に対話やコミュニケーションを図ることで、お互いに相互理解を深めていきたいと思っております。あとはこの体験会をやりながら、マスコミにも取材に来ていただきましたので、資料の裏の方にあります声かけ・サポート運動もPRしているところでございます。これは全国の鉄道事業者、交通事業者80局ぐらいが一緒にやっている取組みとなります。あと、各種団体の方と連携しながらやっている取組みになりますが、鉄道事業者だけではなくて、駅をご利用のお客さまも含めて一般のお客さまにもお互いに助け合いとか声の掛け合いというのを広めていくような運動ということでやっているのです、今回の体験会が声かけ・サポート運動のPRにもなったのかなと思っております。

二点目になりますが、こちらの方もJR東日本のサービスの一つの紹介となります。この7月にリリースした内容で、えきねっと、弊社のきっぷを予約するシステムですが、会員制のシステムですが、今後、障害者の割引乗車券もお申し込みいただけるサービスを開始するという中身になっております。これまで、障害のある方が割引乗車券をご購入される際は障

害者手帳を駅の窓口の方に持ってきていただいてそこで手続きをやっていただくということで、スムーズではない部分がありましたが、今回、資料にも書いてあります通り、マイナンバーカードを使うことによりまして窓口に来なくても障害者割引を適用した乗車券をご予約いただけるというサービスを、遅ればせながら来年の2月から始める予定でございます。あと、資料の後ろにもありますが、併せて今後のサービス拡充ということで三つありまして、一つ目が、駅でのお受け取りが不要な新幹線eチケット、チケットレスサービスです。これについてもこれまでは障害者割引はサービスできなかったんですが、新しくチケットレスのサービスも提供するように今準備をしております。同様に二つ目が、各種新幹線の車椅子対応座席についても、えきねっとで申し込みいただけるようにするという、あと3つ目は、駅係員によるホームまで目の不自由な方のお手伝いですとか、車椅子をご利用されているお客さまのお手伝いです。そういったところもWEBで、これもこれまでできていなかったんですけど、こういった三つのサービスも併せて今後やっていくと発表させていただきました。それぞれのサービスの詳細は今後また随時お知らせするというようになっておりますが、こういったかたちで障害のある当事者のお客さまがスムーズに鉄道をご利用いただけるようにということで弊社も様々取り組んでいるということでご紹介させていただきます。

今回資料はありませんが、もう一つ、今年の3月から、障害のあるお客さま向けのS u i c aのサービスということで、これは介助者の方とのセットということになるんですが、割引が適用されたS u i c aのサービスを開始しました。先ほど、米島理事長もすでにお持ちいただいてご利用いただいております。今年3月からサービスを開始しましたが、かなり多くのお客さまからご利用をいただいているとのことで、資料はございませんでしたけれどご紹介させていただきました。以上となります。

(中村分科会長)

ありがとうございました。視覚に障害がある方の鉄道施設の構造が触りながらわかるような体験会があったこと、それからお客様も含めて声がけをすると社会全体で障害のある方に対して見守りながら声がけをするような運動を展開していること、そしてえきねっとを通じて障害者割引のチケットも買えること、最後に今年3月から介助者とセットですけれどもセットでS u i c aで販売することができるようになったというお話でした。この点について、皆様のほうからご意見や質問がありますでしょうか。

(川崎委員)

長野県社協の川崎です。えきねっとの割引券の購入は、えきねっとが始まった時からもうユーザー登録していたんですけども、それが使えないということで、一度もここで購入したことがなかったので、非常に熱望していたことが実現してうれしく思っています。早速活用していきたいと思います。

車椅子座席のほうも対応できるということで書いてあるんですけど利用するにあたって駅員さんのサポートは直接駅に申し込まないといけないのでしょうか。チケット購入の時に合わせてサポート必要有のような、例えば、チェックを入れればその情報が確認につながるみたいなことになっているのでしょうか。

(下室委員)

介助のご予約は、資料の2ページ目の(3)に書いてあるのですが、今のところ、えきねっとの予約サービスシステムからの予約ではなくではなく、乗降介助WEB予約サービスから別に操作していただくこととなります。そのあたりは申し訳ないのですが、今後、統合できる可能性はあろうかと思いますが、サービスインのタイミングではそういったかたちになるということをお願いしています。

(中村分科会長)

他にご質問やご意見がある方はいらっしゃいますでしょうか。

(本田委員)

数年前のことを思い出しましたが、かつて佐渡汽船と朱鷺メッセ間の陸橋が倒壊したことがございましたね。ああいうことが二度とないようにしっかりとした橋ができて喜んでいきます。ここは佐渡汽船でございますが、隣の朱鷺メッセの窓ガラスが落ちたときのような騒がしい問題は現在ないかと思いますが、今後もなお危険な箇所を点検するなどしていただくなど一言申し上げます。

(米島委員)

下室委員からご報告がありました内容について、昨年11月、私ども日本視覚障害者団体連合北信越ブロック大会、福井県、石川県、富山県、新潟県、長野県の5県の皆さんが集まった時に今ほどご説明がありましたバリアフリーの取り組みをご紹介いただき、障害者向けIC乗車券の開始の説明もいただきました。私たちはそのお話を聞いて大変心強く感じました。障害者向けIC乗車券についてどのようなものなのかイメージが掴めていなかった中で、その内容をしっかり理解することができました。このように、サービス開始前に事前説明いただく場を設けることができたことが皆様のご協力の結果だと思えます。また、この分科会で同席させていただいたことがきっかけになり、分科会の活動を通して色々な皆様とお付き合いいただき、バリアフリーの取り組みを一緒に進めていければ大変ありがたいと思っていますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

(中村分科会長)

私から質問するのも出過ぎているようで恐縮でございますが、このSuicaのサービ

スは介助者と障害者がセットということなんですけれども、単独の障害者だけのＩＣカードというのは存在するのでしょうか。

(下室委員)

３月にリリースしたのは介助者の方と第一種の方限定の障害者専用Ｓｕｉｃａになります。なお、(片道の営業キロが１００キロを超える場合に)手帳を拝見させて頂き、改札口等で障害者割引運賃を精算させていただきサービスは、障害のあるお客さまの単独でご利用ということでは、現行も行っております。

(中村分科会長)

結果的に障害がある方が介助者と一緒と歩く場合もありますが、単独で移動されるケースも当然あると思いますので、質問させていただきました。

(川崎委員)

その障害者用Ｓｕｉｃａに関してはまだ公にアナウンスはしていないとおっしゃっていたかと思いますが。

(下村委員)

障害者用Ｓｕｉｃａというのは３月からサービスしているためパンフレットなどができあがっておりますので、当然アナウンスしております。

(柳委員)

新潟県聴覚障害者協会の柳と申します。ＪＲ東日本の方にご質問します。えきねっとで割引ができるということで嬉しく思います。高齢者の方に対応するえきねっとは今まで申し込みができていたのでしょうか。

(下室委員)

「えきねっと」は、指定席の予約システムということですので年齢等に関わらず会員になっていただければ利用できる予約システムです。

(柳委員)

シルバークラブというのがあったかと思いますが。

(下室委員)

ジパング倶楽部や大人の休日倶楽部という会員サービスがございます。

(柳委員)

そうです。そのことを言っていました。

(下室委員)

ジパング倶楽部についてはJ Rグループ全体の制度ですが、J R東日本であれば、大人の休日倶楽部ジパングという会員サービスがあります。ただし、「えきとねっと」とは異なるサービスですので、WEB予約ということであれば「えきねっと」の会員登録が必要です。

(柳委員)

ジパング倶楽部についてはまだということですね。

(下室委員)

そうです。ジパング倶楽部だけではWEB予約はできないということになります。

(柳委員)

対応の地域だけということですね。理解しました。ありがとうございます。

(中村分科会長)

ありがとうございました。議事を進めて参りたいと思います。

(議題3の2 新潟空港ユニバーサルデザイン診断の状況について)

(中村分科会長)

新潟空港ビルディング様の取り組みということで、新潟空港ユニバーサルデザイン診断の状況について、新潟空港ビルディングの高木委員よりお願いいたします。

(高木委員)

日頃よりお世話になっております。新潟空港ビルディングの高木と申します。簡単な資料で恐縮でございますけれども、お手元の資料4をもとにご説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

当社管理の新潟空港旅客ターミナルビルにおきまして、今年6月6日にユニバーサルデザイン診断を受けております。その内容についてのご説明となります。ユニバーサルデザインとははじめから誰もが障壁なく使えるすべてに共通する普遍的な仕組みとサービスということで、ものとしてのハード面と情報などのソフト面の両面からアプローチをするものと頂いています。空港におけるユニバーサルデザイン診断はいまご説明をいたしましたハード、ソフト両面におけるユニバーサルデザイン計画の作成を進めるために、現状を把握

し、改善のための方針を明確にすることを目的に行われておりまして、先進的な欧米に並ぶレベルへの引き上げを意図したものであるということでございます。実施者といたしまして、中央大学研究開発機構様、交通エコロジーモビリティ財団様、八千代エンジニアリング株式会社様、事務局的な役割で全国空港ビルディング事業者協会様により実施していただきました。参加者としては東京航空局新潟空港事務所、北陸信越運輸局交通政策部、新潟空港に就航している各空港会社様に参加いただきました。このようなメンバーにより当社は施設管理者として診断を受けたということになります。2019年度から昨年までの間に全国18空港において実施しているということで、今年度は6月に実施とした新潟をはじめと致しまして、この後は羽田、熊本、宮古、岡山で実施予定ということでございます。正式な診断結果につきましては、全空港実施後のことにて、まだ受領はしていません。そのため今日は、診断当日の状況、診断内におけるコメントをもとにご報告させていただきます。

まず、事前に施設の基本情報をお伝えしています。竣工年が1996年7月で築27年となります。地上4階、地下2階建てで1階部分の床面積が11,220平米ほどあります。写真で示していますが、約30年前の設計ということで、ご覧のとおり時代を反映した建築になっており、広大な吹き抜け空間を有する建物です。そのため、この夏は暑さ対策で空調の管理が非常に大変で苦戦をしているところでございます。次に、バリアフリー改修の履歴などの取り組みの説明をさせていただきました。多機能トイレのオストメイト対応やエレベーター・エスカレーターの増設、搭乗橋の段差解消、傾斜を判別しやすいような表示、カーペットを替えるということを行っています。これは到着する航空機の種類が様々なため、ドア部分の高さが異なりますので、それに合わせて交通路を接続するためどうしても傾斜や段差が生じてしまうものになります。この部分をできるだけわかりやすいように改修したところです。その他に、点字ブロックの敷設、男性用のトイレの手すりを設置しました。昨年は心のバリアフリー教室を北陸信越運輸局の主催、新潟市社会福祉協議会様のご協力もいただき開催させていただきました。今年度はエレベーターの更新に合わせ、機能向上のためフルハイトミラーなど車椅子対応のものを導入することにしています。すでに発注済みで閑散期の年明け2月に導入させていただくことになっています。

次のページでは今説明した内容を写真で示しています。搭乗橋につきましては、オレンジ色の傾斜部分のカーペットを張り替えてわかりやすいように致しました。

診断当日にいただいた主なご意見を整理させていただいております。まず、館内全体については、さきほどご説明したように、非常に広い空間になっており、見通しがよく豊かな空間のため、案内や広告が視界を遮らないので、わかりやすい表現ができますねというお言葉をいただきました。しかし、エレベーターについては、あとから増設したことが原因で、位置がわかりにくいので誘導サインが必要とのご指摘をいただいております。それから聴覚障害者のためのフラッシュライト設備、特にトイレでは必要であるとのご指摘がありました。点字ブロックにつきましても、たくさんあってもよい訳ではなくて、きちんと整理をした方がいいというご意見をいただきました。インフォメーションカウンターについてはどうし

でも胸の位置の高さになっていますので、一部に車椅子対応のローカウンターの設定が望まれるという意見をいただきました。点字ブロックについてはもう一点、必要などころでも未設置の箇所があり、バリアフリーに準拠できていないというご指摘もいただきました。階段の手すりの高さはもう少し高いほうが良いという指摘もいただいています。次のページにいきまして、トイレに関しては車椅子対応のためにももう少し広さを確保するといった改修が必要だというご意見がございました。それから男性用トイレにもおむつ交換台が欲しいという意見をいただきました。授乳室に関しては、30年前の設計にしてはきちんとした授乳室を設けていて、広さも良いのですが、カーテンを引くなどプライバシー確保や複数の方が使えたらよいというご意見をいただきました。また、女性のための空間という考え方でできているのですが、今はお父さん、お母さん両方で育児に携わるようになっておりますので、配慮したほうが良いという意見をいただきました。車椅子に関しては借りることができるのか、台数はどのぐらいありそれがわかりやすく案内されているかというところを再点検してくださいということと、使用頻度が低いとわざわざ使おうと思ったときに調子が悪いという場合もあるため日頃からメンテナンスをしてくださいというお話もいただきました。また、車椅子が通れる通路幅の確保も意識してくださいという意見をいただきました。

館内の案内のサインにつきましてもご意見をいただいております。まず、二次交通案内などの公共に資する案内よりも観光PRや広告宣伝関係が目立つ状況はあまりよろしくないという意見をいただきました。サインの計画については統一感を持たせる、背面色を統一したり文字色も考慮したものにしたほうが良く、こういったものはガイドラインがあるので参考にしてくださいという話がございました。色による情報提供(カラーコントロール)を整理してはどうかということです。当空港の場合は、国際線は赤色、国内線は青色で表現しているのですが、さらに「出発」と「到着」も色で表現するとわかりやすいという意見もいただきました。サインはありすぎてもかえってわかりにくいので必要最小限、一カ所に集約しすぎても広い面積が必要になるので機能を考えて分散させて再度掲示していくのも良いでしょうというお話がございました。役割に応じたメリハリも考えてくださいということです。配置に関して、掲示する高さも意識して特に高い位置にありすぎるサインもあるため、その点も意識してほしいとお話がありました。床にラインをひいて矢印を示すなどの床サインも誘導のためには有効なので是非使ってみてはいかがかとといったご意見をいただきました。

今後の取り組みといたしまして、今回のユニバーサル診断とバリアフリー対策とは決して矛盾するものではないので、この度のご意見を活かしたバリアフリー対策をやっていきたいと考えています。設計から30年近くたっているため、その後の法令や基準の改定に合わせたアップデートが足りていない部分がありますので、しっかりと対応していきたくところがございます。また、統一感や景観も大事という意見をいただいております。施設全体でのわかりやすさを前提に基本プランを作成し、決まったことやできることから順次着手していき、ご利用頂く皆様の利便性を高めていきたいと考えています。以上、簡単ではございま

すが説明をさせていただきました。これからもご指導ご鞭撻いただければと思いますので、よろしく申し上げます。

(中村分科会長)

新潟空港ビルディング様のご説明について質問ございますでしょうか。

私も偶々こちらの診断に同行させていただくことができまして、色々な発見がありました。これまでいくつもの空港も診断しているチームが新潟に来るということでちょっとドキドキハラハラしていましたが、できるところからやれる存在がいくつか挙げられていました。ハード整備はなかなか予算等の問題もありますが、できるところからやるという点と、各航空会社の皆様の対応が非常に優れていてもっとこういう風なら良いかしらとその場でも発言されていたので、現在のところは上手く運用されているようで、チェックインの場合も航空会社の対応で何とかできるようなことも多いかなという風に思います。ビジネスマンの方は多くご利用いただいているかもしれませんが、旅行に行くなどの機会に、ぜひ今日の診断のことも思い出しながら見ていただけるとありがたいなと思います。

(議題3の3 信州ユニバーサルツーリズムについて)

(中村分科会長)

続きまして、議題3の3長野県の信州ユニバーサルツーリズム推進事業のついでの説明となります。長野県様、よろしくお願い致します。

(長野県)

長野県庁観光部観光誘客課の水越と申します。どうぞよろしくお願い致します。

長野県からは信州ユニバーサルツーリズムの取り組みについてご紹介いたします。ご説明させていただいた後、質疑応答の時間があるかと思いますが、電波の都合上、音声途切れ途切れに聞こえてしまうところがございますので、ご質問をうまく聞き取れない可能性があります。そのため、ご質問がある場合は後日いただくか、もしくはチャットでいただくと助かります。よろしくお願い致します。

改めて、信州ユニバーサルツーリズムの長野県の取り組みについてご紹介させていただきます。ご存じのとおり、長野県、信州は山岳高原をはじめとした大自然が魅力でありまして、誘客の柱に据えているところです。そのなかで、年齢や障害の有無に関わらずどなたでも安心して楽しめる山岳高原観光地を目指し、信州ユニバーサルツーリズムとして推進しています。

この事業は、平成30年度から実施してまいりまして、バリアフリー化が難しい自然豊かな長野県のフィールドにおいて、実務専門人材の育成や専門機器の導入支援、またモデルコースやプログラムの造成を産学官で連携し推進をしています。

また、今年度の長野県観光振興アクションプランに記載のあるとおり、長野県が抱えている課題、現状としまして、「障害のある人もない人も共に生きる長野県づくり条例」の制定なども背景にあり、長野県の観光地のユニバーサル対応が今重要視されてきているという状況と認識しています。

そんな中、施策推進のコンセプトとして、持続可能性や、ユニバーサルな観光地域づくりを展開していくところを観光部の政策推進のコンセプトとしているところです。この展開にあたっては画面の資料のような形で推進しておりまして、行政だけでは推進できないというところもあるものですから、長野県行政のみならず観光事業者、大学等と連携しながらユニバーサルツーリズムを推進しているという状況でございます。

長野県の観光部がこういった取り組みをしているのかと言いますと、まずは実務専門人材の育成に取り組んでいます。主には2つあり、名称が長いのですが、ユニバーサルフィールドコンシェルジュを育成しています。もう一つはインクルーシブ野外活動指導員ということで、障害のある方ない方共に楽しんでいただけるような専門知識と専門機材の取り扱いの技術を持ち、プログラムの立案や指導助言を行う人材を大学と連携しながら育成しております。昨年度末までに71名の専門人材を育成しており、令和5年度に関しましては16名、講座を受講いただいているという状況になっています。

続きまして、専門機器の導入支援ということで、ユニバーサルツーリズムを推進していくために必要な車椅子やスキーなどを導入する支援を行ってまいりまして、昨年度は補助金を実施できなかったのですが、今年度は予算措置できましたので、この後、募集を開始していく予定になっています。

続いて、地域の特性を活かした多彩なプログラムの造成ということで、長野県の様々なエリア、長野県は広いということもありますので、県内各地域で障害のある方もお楽しみいただけるようなプログラムを造成しています。今のところは9地域15コースということで、まだまだこれからということがありますので、今後も推進を続け、地域数、プログラム数も増えていくようにしてまいります。

学習旅行の支援にも取り組んでおり、令和3年度から長野県内の小中学校、また特別支援学校を対象とした学習旅行の実証実験も実施しております。運動が苦手な子や障害があったりして通常のお子さんと同じ活動ができない懸念がある中で、いかにこの学習旅行で皆同じく学習効果が得られるのかといったところを、大学と協力しながら実証事業をしているという状況になっています。一昨年は3校、昨年は7校ということで実績が積み上がって参りましたが、今年度も実施予定となっていて、けっこうご相談いただいている状況になっています。

今後の展開としましては、長野県のユニバーサルツーリズムフィールドの裾野を拡大していくということで、さきほど紹介させて頂いたこの9地域をさらに20地域まで増やしていければと思っています。また、サポート人材につきましても、現在71名いるサポート人材をゆくゆくは150名に、またプログラムも15コースから40コースまで増やすこ

とができればと思っています。また、学習旅行についても誘致強化していければいいと思っております。長野県の観光や、旅行会社、大学と連携しまして、きめ細やかなプランを造成していくことができると考えております。長野県独自でふるさと納税サイト「ガチなが」を4月に立ち上げまして、ご寄付をいただいている募集しているという状況にもなっておりますので、いただいた寄付もしっかり活用しながら信州ユニバーサルツーリズムの推進をしたいと思っておりますので皆様にあたっては今後も引き続きご協力ご指導よろしくお願いたします。手短ではありましたが、長野県からの説明は以上になります。

(中村分科会長)

ありがとうございました。今ほどの長野県様の取り組みについて、ご質問を皆様からお受けしたいところなんですけれども、WEB参加の皆様に関しましてはチャットの方で質問を書きいただければ幸いです。会場の皆様には大変申し訳ございませんが、後日、事務局の方にいただければというように思います。回答も後日、議事録をみてご確認いただけるようにしたいと考えております。申し訳ございませんが、通信の回線の状況がよろしくないで、このような形にさせていただきたいと思っております。

長野県さん、非常に活発な様子が伝わってまいりました。大変ありがとうございました。

(議題3-4 国土交通省における建築物バリアフリー化の取り組みについて)

(中村分科会長)

続きまして議題3-4に移ります。最初に整備局から「国土交通省における建築物バリアフリー化の取り組みについて」と運輸局から「移動円滑化方針、マスタープラン基本方針、構想」についての説明となります。北陸地方整備局建政部吹抜委員、続けて北陸信越運輸局末光委員お願いいたします。

(北陸地方整備局 都市住宅整備課長)

ご紹介いただきました、北陸地方整備局都市住宅整備課長をしている吹抜と申します。ご説明の機会をいただきましてありがとうございます。

整備局ではまちづくりの支援という立場から自治体への支援や建築物を設置される交通事業者への支援、建築物を利用される皆様に対しまして、国交省の特に建築物に関するバリアフリー施策に関してご紹介できればと思います。

2ページ目についてバリアフリー法の中の建築物分野の概要についてご説明します。バリアフリー法において、多数の者が利用する建築物のことを特定建築物と位置づけ、そのうち不特定多数の者が利用し、主として高齢者、障害者等が利用する建築物などのことを特別特定建築物と定めています。後者の特別特定建築物については一定の規模以上、一定の用途について新築、増築、改築等のときに移動等円滑化基準への適合努力義務を課しています。

こちらは各自治体の条例によって義務付け要件の用途の追加や面積要件の引き下げが可能となっています。どのような基準に適合すべきかというのは資料内の青枠で囲った建築物移動等円滑化基準というものでございまして、こちら各自治体の条例により必要な事項の付加が可能となっています。特に小規模な建築物に対してはきめ細やかな基準の設定が可能となっています。

3 ページ目に建築物移動等円滑化基準と移動等円滑化誘導基準の例を示しています。例としてはトイレの数や駐車場の数など基準で定められています。

4 ページ目ではバリアフリー法に基づく条例について説明しています。バリアフリー法では地域の実情に応じて地方自治体の条例により、義務づけ対象用途の追加や義務づけ対象規模の引き下げ、移動等円滑化基準に必要な事項の追加が可能となっています。特に自治体の皆様へのお願い事項となりますが、義務づけ対象規模の引き下げや対象用途の追加については、地域の実情に応じたきめ細やかな基準を設定することができるメリットのほか、建築基準法の建築基準関係規定となるため、同時に建築確認審査ができるということで、基準適合の実効性が担保されます。それに付随して手続きが統合され、事務負担の軽減・効率化につながるというメリットもございまして、是非バリアフリー法に基づく条例をご検討いただけますと地域のバリアフリー化の促進に有効なツールになるのではと考えています。

5 ページ目ではバリアフリー法に基づく条例の事例を紹介しています。元々独自に福祉のバリアフリー条例が作られているような自治体が多いかと思いますが、そちらからバリアフリー法に基づく条例へ改正することで、建築法等のメリットをより担保されるという状況がございまして。

続いて6 ページ目ですが、バリアフリー法に基づく条例の制定状況の紹介です。北陸信越管内では石川県と長野県がバリアフリー法に基づく条例を制定しています。引き続き管内自治体の建築部局の皆様においてもバリアフリー法に基づく条例の制定をご検討いただければありがたいです。

7 ページ目は建築物のバリアフリーガイドラインのご紹介です。国土交通省から建築設計標準というものが出ておりまして、基準の解説や写真などわかりやすく説明されていて、行政のみならず事業者の皆様や建築物を管理・運営される皆様などが活用できる内容と考えています。

8 ページ目には小規模店舗等のバリアフリー改修への支援制度のご紹介です。社会資本整備総合交付金制度がございまして、その中でもバリアフリー法に基づく条例策定支援や既存建築物のバリアフリー改修支援など交付しています。バリアフリー法に基づく基本構想や条例等の策定により、既存建築物へのバリアフリー改修を進めていくことが可能となっています。自治体の建築部局と連携しながらバリアフリー化の取り組みを進めていただくと非常にありがたいと考えています。

9 ページ目の説明は割愛いたしまして、10 ページ目にございますバリアフリー基本構

想に建築物特定事業を位置づけることにより、先ほど申し上げた小規模改修の補助金制度なども活用できますので、このようなこともセットにご検討いただけるとありがたいと考えています。説明は以上になります。

(バリアフリー法におけるマスタープラン・基本構想について、基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況と管内の状況、北陸地方整備局・北陸信越運輸局のバリアフリー教室等の取組について)

(北陸信越運輸局 交通政策部バリアフリー推進課長)

北陸信越運輸局バリアフリー推進課末光です。資料7をご覧ください。バリアフリー法におけるマスタープラン・基本構想について簡単にご説明いたします。

マスタープランとは、まちなかの生活関連施設と生活関連経路、いわゆる旅客施設や公共施設、商業施設、これらを移動しやすくバリアフリー化を図る構想を位置づけるものです。こちらは市町村が作成するもので努力義務となっています。

3 ページ目のバリアフリー法に基づく基本構想について説明します。これらは市町村が作成する具体的な事業を計画に位置づけるというものでございます。事業を位置づけることにより、既存の施設についても新規の施設と同じくバリアフリー化の義務が生じるものでございます。このマスタープランと基本構想を作成する前提として協議会を立ち上げるスキームとなっています。この分科会と同じような構成となっておりまして、有識者、障害当事者の方々、施設管理者、これらの方々々が忌憚のない意見をおっしゃっていただき、みんながまちなかのバリアフリー化を図るという制度になっています。

9 ページ目をご覧ください。マスタープラン・基本構想の作成については国土交通本省から宿題があり、北陸信越地域に限っては令和7年度末までにマスタープランを23作成するという目標がございまして、令和4年度末までの作成数は2となっており、なかなか進んでいない現状となっています。10 ページ目での基本構想は34作成するところがまだ18しか作成されていないという状況です。この会議にご参加いただいた皆様も色々な会議にご出席されているかと思いますが、その際にこれらの制度を自治体の皆様へご紹介いただき、興味を持って、アンテナを張ってもらえればと思っています。

簡単に資料8から10まで説明させていただきます。

資料8ではバリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標ということで、令和7年度末までに、各公共交通、建物等のバリアフリー化の目標数値を掲げたものです。この目標達成のため国土交通省で様々な施策を実施しています。

資料9では管内の旅客施設のバリアフリー化の現状数値をまとめたものです。お時間があるときにご覧いただければと思います。

資料10では、北陸地方整備局と当局とのバリアフリー教室の開催状況等について簡単にまとめたものでございます。この教室開催にあたっては、ご参加いただいた委員の方にもご協力いただいております。昨年9月に新潟市で行いましたタクシーを用いたバリアフリー

ーイベントでございます。新潟県ハイヤー・タクシー協会様、新潟地域個人タクシー連合会様などからご協力いただいたものでございます。その際に、中村分科会長にパネリスト及び司会進行役としてご参加いただきました。また、新潟空港ビルディング様よりご紹介いただきましたが、新潟空港にて心のバリアフリー教室を開催致しました。お時間のあるときにご覧いただきますようお願いいたします。昨年12月1日には本日WEBでご参加いただいております富山短期大学の明柴委員のお持ちの講義の中でバリアフリー教室を開催したものです。このように皆様のご協力のもと管内のバリアフリー施策を着実に進めようと考えておりますので、これからも地道な努力になります。皆様ご協力いただきますようお願い致します。以上で運輸局と整備局からの説明は終わります。

(中村分科会長)

ただ今の説明に関して、皆様からご意見、ご質問はございますでしょうか。

(川崎委員)

長野県社協の川崎です。駐車場についてですが、車椅子用駐車場ということで車幅の横に乗降しやすいような広さを確保したスペースがあるかと思いますが、近年、車椅子用のスロープ車が非常に増えていて、自分も利用していますけど、後ろからスロープを出して乗り降りするケースが増えているかと思うんです。後ろから降りるとき、駐車場のスペースからはみ出してしまうので、後ろから車が来ないかどうかを確認してから降りないといけないという、結構危険な状況が多いと思うので、色々な場所でも言わせてもらっているんですけど、車椅子用の駐車場は横幅のスペースだけでなく、奥行のスペース、乗降にも対応できるようなことを考慮し検討いただきたいなと思います。

もう一点ですが、福祉タクシーの導入、それぞれいま数百台ということで各県の数値が上がっていますが、実情としてはタクシー会社さんのほうに福祉車両を運転、操作できるドライバーさんがいないから対応できないと断られるケースが結構多く、自分も体験したことがあるし、そういう話をよく聞くので、福祉車両の導入だけでなく、対応できる人材の育成というところも考えていただきたいと思います。以上です。

(中村分科会長)

ありがとうございました。バスもタクシーも運転手さんが減ってしまっているというような状況があって、各社非常に努力しているところであると思いますが、同時に車椅子で車両に乗るための方法が、後ろや横といった乗降場所が増えたために駐車スペースがかなり大きくとられることになってきています。というところで、従来そのままでは対応しきれない、もしくは2台分のスペースが必要になるということも起こってきている現状があるということで、そういったことも加味した形での見直し等を図っていく必要があるのではないかとご意見がありました。

一度に色々なことをお聞きしていただいぶパンパンになってきたかと思います。タクシー運転手さんに対する取り組みは大変好評だったということもございまして、新潟市で実施後、まちでタクシーへ乗ろうとすると、運転手さんのほうから会釈されることも多くなりまして、そうした意味でも非常に意識して運転をしていただけるのではないかと思いますので、こうした取り組みを北陸信越管内でも繰り返し行っていただくことも必要だと感じています。

最後にその他ご発言したいことがございましたら挙手等お願いします。

大変時間がオーバーしてしまいましたが、事務局にマイクを返したいと思います。

3. 閉会

(事務局)

中村分科会長、ありがとうございました。長時間にわたり多くのご意見をいただきましてありがとうございました。また、WEB参加者の皆様におかれましては、通信回線環境が悪く大変お聞き苦しい点ございましたこと深くお詫び致します。本分科会の議事録につきましては、後日皆様に確認いただきまして運輸局ホームページにて公開させていただきますのでご確認をお願い致します。なお、議事の内容等について何かお気づきの点や発言できなかったなどありましたら今月中に事務局までお寄せください。

先月メールでもお知らせしましたが、本会議の親会議である第10回移動等円滑化評価会議が9月28日に開催されます。傍聴をご希望される方はメールまたは会議終了後に事務局までお申し出ください。それではこれにて第6回北陸信越地域分科会を終了いたします。皆様お忙しい中ご参加いただきましてありがとうございました。

===以上===