

## 第8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7年7月23日（火）12：30～14：30

場所：サイエンスヒルズこまつ 1F わくわくホールA

（オンライン併用）

〔配布資料〕

□議事次第

□出席者名簿

□配席図

□資料

【資料 1】石川県バリアフリースターセンターの取り組みについて

【資料 2】移動等円滑化評価会議等の概要等

【資料 3】旅客施設等のバリアフリー化の現状について

【資料 4】降雪時の通路等の整備事例について

【資料 5】北陸信越運輸局・北陸地方整備局 バリアフリー教室等の取組について

【資料 6】無人駅のホームにおける視覚障害者用バリアフリーマップを考える

【資料 7】「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」最終とりまとめについて

【参考資料 1】移動等円滑化促進方針・基本構想等作成予定等調査結果【概要】

【参考資料 2】自治体へのヒアリングで得られた主な意見

### ○ 議題1（北陸信越運輸局のバリアフリー施策の取組状況等について）

#### ・旅客施設等のバリアフリー化の現状について

（中村分科会長）

議題1「北陸信越地域におけるバリアフリースなどの取り組み状況等について」北陸信越運輸局と北陸地方整備局より続けて説明をお願いいたします。

（北陸信越運輸局）

北陸信越運輸局共生社会推進課の渡邊でございます。私からは資料2及び資料3について説明させていただきます。まず資料2です。移動等円滑化評価会議の概要等になりますが、すでに皆様ご承知のことと存じますが、改めて説明させていただきます。平成30年の法改正により、バリアフリー化の進捗状況の把握・評価が義務付けられ、本省にて移動等円滑化評価会議を開催しております。地方部においては、地域分科会として地域特性に応じてバリアフリー化の進捗状況を把握・評価を行うこととなっております。各地域からの課題、検討状

況など評価会議で共有し、全国のバリアフリー水準の底上げを図る仕組みとなっております。次のページからは全国の地域分科会の昨年度の開催状況、また意見交換会、現地視察等の開催状況を記載した資料になっております。個別には読み上げはいたしません、後ほどご確認いただければと思います。

続きまして資料3です。旅客施設等のバリアフリー化の現状についてですが、冒頭の次長挨拶でも触れましたが、バリアフリー法に基づく基本方針で定められた第3次整備目標は今年度末を期限としております。第4次整備目標の策定に向けて「バリアフリー法及び関連施策のあり方検討会」にて、この6月に最終取りまとめが公表されました。これについては後ほど別の資料にて説明させていただきます。ということで、この資料3の1～3ページ目では2023年度末でのそれぞれのモードでの現状値と新たな第4次目標である2030年度末までの整備目標を記載したものになります。現行の2025年度末目標から変更した箇所は赤字になっております。障害者対応型券売機や拡幅改札口など新たに追加されている項目もございます。本目標に沿って来年度の2026年度より取り組むこととしております。細かい部分はちょっと省略させていただくのですが、4ページ以降、ここからは北陸信越地域の現状を掲載しております。

4ページですが、鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推移のグラフです。まず赤線の視覚障害者誘導用ブロックの整備状況で令和3年度大幅に数字が下がっておりますが、これは昨年にも説明あったかと思いますが、令和3年度よりJIS規格への適合が求められるようになったため、基準が変わりまして数値が下がっております。また対象駅についても変更されておまして、平成22年度までは利用者が1日あたり5,000人以上だったものが、平成23年から令和2年度は1日あたり3,000人以上、令和3年度以降は利用者が1日あたり3,000人以上及び2,000人以上3,000人未満で基本構想における重点整備地区内の生活関連施設である旅客施設を対象としております。

5ページ目は鉄軌道駅のバリアフリー状況についてです。令和5年度末の管内各県別の鉄軌道駅のバリアフリー化の状況の表になっております。こちらについて案内設備の項目は他の項目と比べて全国の整備率を下回っている状況になっております。案内設備の設置については、この鉄軌道だけではなく、他の旅客ターミナルの状況（11～13ページ）についても同様の傾向となっております。これについては以前からなかなか整備率が上がっていない状況となっております。

6ページ目が車両等のバリアフリー化の推移になります。バリアフリー基準適合車両、旅客船の推移のグラフとなっております。導入数は、鉄軌道車両は年々増加していますが、ノ

ンステップバス、UD タクシーはここ近年微増、旅客船は逆に少し減っている状況です。7ページから10ページ目に全国と北陸信越地域の県別ごとの整備率が比較されておりますので、また後ほどご確認いただければと思います。

16ページ目をご覧ください。16ページ目は北陸信越管内の市町村の基本構想作成状況を示しております。令和5年度末現在の数値となっております。赤い枠で囲みましたが、北陸信越地域は目標値34に対して作成数18となっております。次の17ページにはこの北陸地域の作成状況を示しました図が載っております。赤色で色掛けした箇所について、富山県の朝日町、入善町ですが、今年度作成をする予定となっております。18ページ目をご覧ください。移動等円滑化促進方針マスタープランの作成状況です。北陸信越地域目標23に対して達成は3と少なくなっております。基本構想、マスタープランいずれもなかなか進んでいない状況でございます。引き続き各市町に対して作成に向けた働きかけを進めていきたいと思っております。

最後、20ページ目になりますが、冒頭で少し触れましたが、バリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標についてですが、バリアフリーあり方検討会において、最終取りまとめが6月末に公表されましたので、その概要を参考までに添付いたしました。簡単に説明すると、バリアフリー整備目標に関する中央の動きを記載しております。第4次整備目標の設定に向けた見直しの視点と新たな目標期間としては令和8年度から12年度の5年間ということが示されております。もっと詳細な資料は資料7として添付しておりますので、また後ほどご確認いただければと思います。

以上、資料2と資料3の運輸局にかかる部分の説明を終了します。ありがとうございました。

#### ・降雪時の通路等の整備事例について

(北陸地方整備局)

北陸地方整備局の西村と申します。引き続き資料4についてご説明したいと思います。資料3の14ページに都市公園のバリアフリー状況について、15ページに路外駐車場のバリアフリー状況について、現在の進捗状況を記載しておりますので、後ほどご覧いただければと思います。それでは資料4についてご説明いたします。こちらは、降雪時の通路等の整備事例ということで、2つ事例紹介させていただこうと思います。1つ目が新潟市の都心部における歩道のロードヒーティング。2つ目が富山県高岡市福岡駅前のバリアフリー整備についてとなります。1ページに移ります。1ページ目は概要になりまして、設置

場所は国が管理する国道7号、国道116号になります。柂谷小路、東大通り、明石通りと呼ばれている道路。ここでロードヒーティングの設置をしています。下の説明に移ります。

平成13年にバリアフリー検討委員会が立ち上がりまして、平成14年に新潟市さんが基本構想を策定。平成15年から工事着手、平成18年に整備完了という流れになっております。2ページ目に移ります。2ページ目は、設置場所を示しておりまして、赤線のところが設置場所になります。約3キロの整備になります。新潟駅と書いてますけど、新潟駅周辺のところで整備したものになります。3ページ目に移ります。こちらは参考になるんですけど、新潟市さんのマスタープランの中にもこのロードヒーティング整備したところが生活関連経路ということで指定されております。4ページ目に移ります。

こちらはロードヒーティングの構造を右側で図示しているものです。道路の下に電熱線を張り巡らしたコンクリート版を設置しております。その電熱線が暖まることで、路面の雪が溶けるという仕組みになります。左側の写真がコンクリート版の設置状況になります。

5ページ目6ページ目ですけど、こちらが整備効果になります。写真を載せております。ロードヒーティングを設置したところについては雪がちゃんと解けている状況がわかるかと思えます。5ページ目の右側の写真なんですけど、バス停までの動線のところもロードヒーティングになっていることで工夫をしております。6ページ目は同じ整備効果の写真になりまして7ページ目に移ります。こちらは2つ目の事例ということで、福岡駅前の整備事例になります。7ページ目に貼っているのは基本構想の概要になります。下の方に赤い下線を引いているんですけど、駅構内のエレベーター整備と駅前広場整備を特定事業とした基本構想になっております。8ページ目が駅前広場の完成写真になっておりまして上の2枚の写真が全景になります。ピンク色っぽい、白色っぽいところが歩道の動線になりまして、ここが無散水融雪ということでロードヒーティングが入っております。あとロータリー内の黒い舗装をしてあるところは車が通るところということで消雪パイプが整備されております。ということで歩行者導線についてはロードヒーティングにしているということで、歩行者に配慮する工夫がされております。

8ページの左下に書いておりますが、国の予算的な支援も本事業でしておりまして、2つの事業で補助金を活用いただいております。9ページ目が補助事業の一つである都市構造再編集中支援事業のご紹介させていただいております。様々な事業の予算的な支援というのを国の方でもやっておりますので、こちらは自治体の皆様向けの案内になりますが、もし事業等ご相談ありましたら、お気軽にご相談いただけたらと思います。資料4については以上になります。

(中村分科会長)

路外駐車場という言葉について知らない方もいらっしゃるので説明して頂いてもよろしいでしょうか。

(北陸地方整備局)

路外駐車場とは、資料3ページの15ページで状況を記載しているものになります。

これは道路に面していない駐車場ということでございます。障害者用の駐車場があるか、幅が確保されているかどうかなど規定がありまして、それが基準に満たしているかという状況を表に記載しております。

(中村分科会長)

ありがとうございました。

北陸信越地域のバリアフリーの状況が一覧として記されていますが、その部分に関してご意見やもう少し詳しく説明してほしいところはありませんでしょうか。

(猪井委員)

富山大学の猪井です。基本構想に関して、以前も申し上げたんですが、平成16年から時間が経っても変わっていない状況なので、そういう意味ではしっかり更新していくことが重要かなという気がいたします。

2点ほどご質問させていただきたいとございまして、1つ目について、やはりところどころ全国に比べると、バリアフリーとっていう状況が進んでないところがあるという状況です。地元の事業者さん、かなり状況が苦しい中で、例えば、鉄軌道の車両のバリアフリー化が進んでないとかなかなかこれ以上進みにくいところは、何らかの方法を考えないと、数値が低いままで変わらないなと思います。大きく上下分離とか進んで変わるところとかあるかもしれないですけども、何か方策を考えないと今のままズルズル行くのかなと思いますが、何かお考えというのはありますでしょうかというのが1つです。2つ目について、全国的に見ると、現在話題に上がるのが自転車活用推進計画など更新期にかかっているような計画など、自転車系の特に道路交通法改正等があり、関心が向いているタイミングでございます。これまで駅で車椅子の方々とお話をしても、やはり、「走り方が怖い。」「歩道を自転車が走っていて怖い。」というような問題とございます。このようなタイミングを捉えて、特に道路交通法改正でルールが厳格化されるなどのタイミング捉えて、バリアフリーそのものに繋がら

なくても、注意して自転車走行して下さいということをしつかり発信していくことや、警察と連携して心のバリアフリーの啓発を推進するなど、道路交通法改正のタイミングなどで、もう少し力入れたほうがいいんじゃないかと考えております。そのような点で、何かお考えはありますか。

(中村分科会長)

事務局で把握していることがございましたら、お願いします。

本日午前中に参加しました小松駅の施設見学会では、バリアフリー対応ではない列車の段差に関しては、段差解消のスロープを利用するというところで、できるだけ短時間で対応できるようホームでもスロープを用意してあるというお話はありましたが、それら把握してることがございましたら説明をお願いします。

(共生社会推進課長 渡邊)

貴重なご意見ありがとうございます。鉄軌道の車両につきましては、確かにおっしゃる通りで、なかなかあの私どもその独自に取り組んでいるかと言われれば、なかなか難しい状況です。本日の意見はもちろん本省に伝えて国全体で取り組まなければいけないことなのかなというふうには考えてございます。

もう1点の自転車活用の方ですが、地域で何に取り組んでいるかと言われると、今のところは特に動きは把握してございません。おっしゃる通り、道路交通法改正のタイミングでいい機会だと思いますので、警察さんとも連携してこれから手を打って、皆様と一緒に考えていければというふうに思っておりますので力をできるようになります。

(中村分科会長)

新潟市で自転車利用促進委員を務めたこともあるので、その経験から私の方から申し上げますと、なかなか行政だけでは難しいということで、新潟では自転車を愛し、自転車で走りたいという人たちがグループになっていて、その方々がどういう自転車道が欲しいかやどういところが危険であるかなど普及と啓発、それから、自転車道に利用に関して逆走するというケースに多くありまして、そうしたことに関しても、民間の方で、団体、行政が行き届かないところにも協力しながら、活動していくようなことがあります。そのため、行政だけではできないというところも出てきているので、民間、地域、NPO団体、障害者団体とも一緒になって取り組みをしていくということも一つの解決策であり、安全で安心な歩行空

間を作っていけることに繋がるのではないかと思います。

(山内委員)

にいがた自立生活センター・まいらいふの山内です。新潟などの大きな駅は良いのですが、他の駅でバリアフリー化して、車椅子で行っても、周辺施設もまた何もほとんどなかったりして、なかなか鉄道を使う機会が少なかったりします。少ないからゆえに、その整備も進まないのかなと。バスに関しては、新潟駅周辺のバスのりば周辺の降雪時の歩道について、私自身も歩道の融雪はできているなどは思っていたんです。しかし、結局降りるところがダメであれば結局使えないので、この辺はどういうふうに進めているのでしょうか。また、歩道のないバス停も結構ありますし、これらをどう進めていくのでしょうか。一部の整備だけではなかなかうまくいかなというの、雪が降る地域の課題であるかなと思います。以上です。

(川崎委員)

長野県社会福祉協議会の川崎です。質問ですが、鉄軌道駅のバリアフリーの段差解消というのは、どの段差のことを指しているのでしょうか。誘導ブロックの設置ってというのはどの程度設置したと仮定してるのでしょうか。

(共生社会推進課長 渡邊)

鉄軌道のバリアフリー段差の解消については、改札内からホームまで行くまでのエレベーターがあるか等を段差解消の基準としています。また、誘導ブロックについては、バリアフリー法に基づきどおり、駅など旅客施設に適正に設置されているかどうか基準にしています。

(中村分科会長)

資料3ではプラットフォームと車両の段差、隙間というような形で上がっていた項目です。視覚障害者誘導ブロックについては、法律に基づいての敷設がきちんとできているかどうかというのがありますが、当然カウントされてないとしたら、JIS企画になる前のものと現在のものも混在していて、判別しづらいついてというような現状もあるということがカウントされている可能性があるかなと思いますので、ご確認いただければと思います。

他にご意見やご質問はありますか。

全国的にもそうだと思いますが、公共交通の運転手が減っているという状況もあり、車両を整備するスタッフも不足しているというような状況も出てきております。バリアフリー

をするためにも必要ですけれども、公共交通を守っていく部分でもかなり厳しいようなところがあると思います。また、UD タクシーの導入は進んでいっているものの、運転手の確保が難しい現状があると思いますが、これらの課題について、佐々木委員はどのようにお考えですか。

(佐々木委員代理：石川県タクシー協会 中村専務)

佐々木の代理で出席をしております石川県タクシー協会の中村と申します。よろしくお願ひします。今、お話がありましたように、バス、タクシー、トラックの乗務員のなり手、運転手のなり手が本当になくて、路線を維持するだけの運転者確保できないものですから、路線を減らしていく、減便する、廃止をするという事業者は出てきております。運転手の募集はしているものの、なかなか運転手になっていただけない状況がございます。二種免許取得の弊害も少しあり、経産省で緩和の手続きを行っていただいているものの、なかなか全国的に地方へ行けば行くほど少なくなっているという状態です。様々な記事には、東京のタクシーの運転手は、地方から東京のタクシーとして働きに出ていく若年の方や、退職後にタクシー運転手になる方がいらっしゃるといことが書かれています。それが地方に波及するかどうかと、やはり賃金が低いという部分もあるのも事実だと思います。あとはユニバーサルデザインタクシーについても事業者が導入を進めていますが、全国的に、タクシーの運賃を適正な原価に見合うタクシー運賃改定に設定されれば、それなりに運用も進むのではないかと思います。ただ、車両が増えても運転手がいなければ実際に運行はできないものですから、若い方に運転手になっていただくいろいろな手段を講じてます。石川県内でも、石川県のご協力で、担い手確保のためのいろいろな取り組んでおり、この場で申し上げるお話ではないのかもしれませんが、社会全体の労働者確保もできるような時代になれると感じています。

## ○議題2（無人駅ホームにおける視覚障害者用バリアフリーマップを考える）

無人ホームにおける視覚障害者用バリアフリーマップを考えるホーム中央の構造物と列車の停止位置つきまして、石川県視覚障害者協会米島委員によりご報告をお願いします。

(米島委員)

石川県視覚障害者協会米島です。今回貴重な時間をいただきましてありがとうございます。

資料1をご覧ください。今回は、国土交通省のガイドラインに基づき整備されている西金沢駅ホームにおけるバリアフリーの状況を整理し、視覚障害者用バリアフリーマップとして

まとめました。7月2日に西金沢駅において実施した無人駅利用体験会で、視覚障害の方に説明し、内容の確認を行いました。視覚障害者用バリアフリーマップは、ホーム中央にある構造物の配置と列車開閉ドアのホーム停車位置をまとめて視覚障害者が理解できるように、記述しました。

資料の2をご覧ください。西金沢駅は、1日の利用者が6000人を超える無人駅です。駅の構造は、2階が改札階、1階が島式ホームとなっています。ホーム中央にある構造物の配置を、福井方面から、対面式ベンチ、福井側向き階段、待合室、富山側向きエレベーターの順に示しました。また、列車乗車時に利用する誘導ブロックの位置を4か所、列車降車の後に利用する音サインの位置も併せて示しました。

資料の3-1、3-2をご覧ください。今回は、2両編成ワンマン運転列車開閉ドアの位置を、列車停車位置として、ホーム中央にある構造物を基準に示しました。特に、構造物からの移動方向がわかるような表現としました。登り福井方面列車では、前寄り1号車前方ドアは車いす待機スペースの前方に、中央ドアは対面式ベンチに、後方ドアは福井側階段誘導ブロックの前方に、後寄り2号車前方ドアは福井側階段側壁に、中央ドアは福井側階段後壁の後方に、後方ドアは待合室福井側誘導ブロックの後方にそれぞれ停車します。一方、下り2番ホーム富山方面列車は、登り福井方面と比較して、少し富山方向に停車します。

資料の4をご覧ください。次に、視覚障害者用バリアフリーマップの具体的な活用を、列車乗車位置の選択、待合室や対面式ベンチの利用の2点について考えてみました。

資料の5-1、5-2をご覧ください。国土交通省のガイドラインでは、階段に最も近い列車開閉ドアに誘導ブロックを設置することとしています。西金沢駅ホームでは、列車乗車位置として、福井側階段および待合室福井側誘導ブロックの利用ができます。併せて、対面式ベンチの利用も選択できます。

案内図1をご覧ください。赤は警告ブロック、黄色は誘導ブロックを示しています。Aは福井側階段誘導ブロックから前方福井方向に移動し、1号車後方ドアを利用します。誤って後方に移動すると、列車連結部を開閉ドアと誤認する可能性があります。注意が必要です。Bは待合室福井側誘導ブロックから後方富山方向に移動し、2号車後方ドアを利用します。また、Cの対面式ベンチ正面には1号車中央ドアがあります。一方、富山側エレベーター誘導ブロックには、2両編成列車は停車しないため、誤って転落しないように注意を払うことが大切です。下り2番ホーム富山方面列車では、AおよびCの位置が少し富山方向に移動しています。

また、Bでは待合室福井側誘導ブロックから2号車中の中央ドアから乗車することとなり、登り福井方面列車の後方ドアと異なる選択となります。

資料の6と案内図2をご覧ください。対面式ベンチを利用する場合は、Aのように福井側階段から青色点線で示したホーム中央を移動し、対面式ベンチに至る経路を選択します。待合室に移動する場合は、福井側階段からBのように、青色実線で示した階段の側壁・後壁の境界を移動し、青色点線で示したホーム中央を移動するルートが選択できます。また、富山側エレベーターからCのように青色実線で示した山側エレベーターの側壁・後壁の境界を移動し、青色点線で示したホーム中央を移動するルートが考えられます。視覚障害者の歩行においては、構造物の側壁や後壁など境界に沿って移動する経路が最も安全とされています。ま

た、構造物のないホームなどの歩行では、位置と方向がわかる触覚マーカーとして、視覚障害者用ホームセンターラインの設置が必要です。

資料の7をご覧ください。視覚障害者用ホームセンターラインは、階段と対面式ベンチ、階段やエレベーターと待合室をつなぐ誘導ラインの役割を果たします。また、ホーム中央の構造物をつなぐ誘導ラインの設置は、視覚障害者が自由にホームの機能を活用するために必要な合理的配慮となります。

資料の8をご覧ください。列車降車の後、視覚障害者が安全にホームを移動するため、音サインの設置が進められています。階段の位置を示す音サインの設置は1日利用者数3,000人以上の駅で整備が進められています。一方、エレベーターの位置を示す音サインの整備は、ガイドラインで基準が示されていないことから設置が行われていません。西金沢駅ホームにおいては、4両編成列車3号車・4号車から降車した場合、富山側エレベーターを利用することが考えられ、エレベーターの位置を示す音サインの設置が必要となります。

資料の9をご覧ください。社員配置駅では、駅員によるサポートを受けられますが無人駅ホームにおいては駅員によるサポートを受けられません。単独歩行が困難な視覚障害者への対応として、社員配置駅からの派遣駅員によるサポートおよび列車乗務員によるサポートが鉄道事業者によって検討されています。一方、視覚障害者自身にも移動支援者によるサポートを考えることが求められる状況となりました。今後は、駅ホームの構造に合わせて、鉄道事業者や地域自治体の連携のもと、移動支援者の確保について、検討を進めていく必要があります。

資料の10をご覧ください。終わりに、視覚障害者が無人駅ホームを安心安全に利用できる環境を整備するために必要な取り組みをまとめてみました。1. 駅ホームにおける視覚障害者用バリアフリーマップの作成を推進すること 2. 視覚障害者用ホームセンターラインの設置を進めること 3. エレベーターの位置を示す音サインの設置を進めること 4. 無人駅ホームにおける人的サポートの検討を進めること以上で報告を終わります。なお、今回の視覚障害者用バリアフリーマップの内容確認と無人駅利用体験会の実施に当たり、IR石川の皆様にご協力をいただきました。この場を借りてお礼申し上げます。

(中村分科会長)

ありがとうございました。今後の取り組みにあるバリアフリーマップの作成・推進、ホームのセンターラインの設置、エレベーターの位置を示すことのサインを設置、無人駅ホームにおける人的サポートの検討とあり、この4点がやはり重要だということですね。

皆様の方から何かご意見やご感想等はございませんでしょうか。

(米島委員)

ホームの構造物を障害物として捉える方もいらっしゃるかと思いますが、鉄道事業者におかれましてはベンチや階段、待合室やエレベーターなどを有効に活用できるように列車

の停車位置の配慮がなされていることが今回よくわかりました。これらを考えますと、ホーム上の構造物の障害物と捉えるのではなくて、ランドマーク、目印として捉えて、それをいかに有効に活用するかがホームを安全に利用するポイントになるかと思います。その構造物を点ではなく線として繋いでいくことが大切なのかなと思います。その方法として、具体的には、触覚マーカーとして捉えることのできる視覚障害者用ホームセンターラインという言葉で示し、方向のわかる目印が有効ではないかということについて、委員の皆さんの忌憚のないご意見をいただければありがたいなと思っています。

(猪井委員)

単純に質問なのですが、駅のホーム上ですと、時刻表や駅名板があるかと思うんですが、例えばホームの真ん中にあるような気がして、中央の構造物というのではないため、疑問に思いました。

(米島委員)

西金沢駅は、時刻表は改札階の改札の近くに表示されています。しかし、無人駅ですので、その情報を知る方法としては、実はインターホンの活用があります。今回の改札階の行動についてはお示ししませんでしたけれども、これもよく考えられていて、バリアフリーの券売機から壁沿い、いわゆる境界に沿って移動しますとインターホンにたどり着きます。

ここで呼び出しをボタン押して次に来る列車は何時でしょうか、何両編成でしょうかという問いをしますと、的確に回答が返ってきます。インターホンを活用することも視覚障害者にとっては非常に重要なことだと思っています。

(猪井委員)

ありがとうございます。確かに券売機のところインターホンがあるというのは意味があるなと思いました。ありがとうございました。

(米津委員)

新潟県聴覚障害者協会の米津です。聴覚障害者の場合、無人駅においてはインターホンでお話することができないので、そのような場合は回答いただけるのでしょうか。偶然通りかかった人をお願いしてお話しできたので、3、4分後に対応してもらったってということもあるんですけど、今だとスマホでJR等と契約をして、何か情報をもらえてやり取りができる

ようなものがあるのでしょうか。駅の方とチャット式でやり取りができて、自分のわからないことを回答してもらえるとかがそういうものがあるといいなと思っております。

聞こえない者としては、お話ができないというのは困る状態なので、LINE などチャット式でAIなどを活用でもいいんですけども、鉄道会社の人とのやり取りができたり、アプリなどでも開発できたりとか、そういうことをすればもっと安心して鉄道を活用できるかなと思います。

(中村分科会長)

現段階での情報を事務局の方で把握していますか。

(北陸信越運輸局)

事務局です。恐れ入ります。現段階で無人駅のアプリでの対応というのは把握しておりません。

(中村分科会長)

わかりました。ありがとうございます。そうしたご意見があるということで、事務局の方でも、どのようになっているかを対応の対応把握をしていただければと思います。

(中村分科会長)

人的サポートということがやはり大事だと思いますが、駅員も限られた人員の事情もあり、やはりガイドヘルパーを活用していくの確保が求められてくるのかと思います。また、そうしたガイドヘルパーの教育の過程では、米島委員からこうしたレクチャーがあると、構造物を目印として、電車が止まっていることなどを伝えながら、どのような誘導が安全で安心できるか、そして自分の中のマップを作ることに繋がっていくかということになるのかなと思います。

(米島委員)

米島です。人的サポートで鉄道事業者の方で派遣駅員の方によるサポートや、列車乗務員によるサポートについていろいろ検討されているということは伺っているんですが、実際には、ガイドヘルパーも含めて移動支援者という表現しましたが、第三者の方に列車の乗車口までサポートを受けられる仕組みをやはり考えていく必要があるかと思います。一番壁になっているのは、今までは社員配置駅が主でしたので、移動支援者は改札口までという概念が

まだ残っています。ですけれども、これからはそうではなくて、移動支援者がホームに入場して、列車に乗るまでをサポートするという考え方に変わっていかねばならないのかと思います。ガイドヘルパーだけではなく、タクシーも含めて、改札口前で対応が終わるのではなく、駅ホームまで入場をしていただくという発想、今ですと入場券を買って入ってくださいという仕組みになっていますが、そうではなくて支援者としてどうぞ入場をしてくださいというのを鉄道事業者からもぜひ発信していただくと、ありがたいなと思っています。

(竹村委員代理 宇佐美課長代理)

ありがとうございます。JR 西日本の宇佐美と申します。無人駅でのサポートについて、当社の方でも対応をさせていただいております。例えば、お客様センターの方にご連絡をいただきましたら、そちらを介して係員が無人駅対応をさせていただいておりますので、そういったところもご利用いただければと思っております。

(中村分科会長)

総人口が減ってきている中で、本当に少しずつ変えていかないと支援が必要な方に届かないとか出てくるということでその転換期に今差し掛かってきているということだというふうに米島委員のお話を聞きながら感じました。また、本日頂戴した貴重なご意見を本省に上げていただき、検討材料としていただきたいと考えております。米島委員、ありがとうございました。また、本日までご参加の皆様の方からご意見等はないでしょうか。

(猪井委員)

北陸信越地域の特徴としては、鉄道事業者から在来線の移管を受けているところが増えていくということだと思います。もともと、JR 西日本が持つサービスそれぞれの事業者に移管していく課程で、個別の事業者、例えば IR いしかわ鉄道や、富山県内でもこれから城端・氷見線などを移管していく動きがあるのですが、JR のサービスから大きく変化していくというのが特徴的かと思います。JR という全国的鉄道事業者で実施していたサービスからそれぞれの各県の事業者が変わるとするのは北陸信越地域の大きな特徴として考えております。

例えば、先ほど米津委員からご発言のあった LINE のようなサービスを各県に導入していくとなると、個別化してしまい大きなコストがかかる可能性があるのが特徴かなと思いました。JR が導入している便利なサービスですと IC カードや先ほどの LINE のような受付システムもそうでしょうし、安全スクリーンなどの技術というのは JR として所持していたほうがメリッ

トが大きいなと思います。例えば、それをそれぞれの会社が変わった時に事業継承していこうとする時に、JRが鉄道を運営するための個別技術を販売していただき、いわゆる地方部の鉄道で、それぞれの会社が参入するときに、技術ノウハウが継承できるようにすることが北陸信越地域には大事かと思います。各県にそれを実行してほしいといっても厳しいと思いますので、そういうところは国としてやっていただくっていうところが一番強いんじゃないかなと思いました。先ほどの質疑を聞きながら、やはり北陸信越地域では事業者が大きく変わっていったというところが1つ大きな特徴で、そこに対応するようなことを、各県とかでやってほしいとか、各事業者でやってくれてと言われてもなかなか大変ですし、そういう鉄道の様々な事業を行っていくほか、地域のバリアフリーを実現するためには様々なサービスや個別技術のようなパーツをできる限り開発し売り出していただき購入できるような環境が、地元の事業者が手軽に公共交通事業を維持・継続できる仕組みができるのではないだろうかと思いました。

(中村分科会長)

北陸信越の特徴としては本当に困っていることで支援が届きにくくなりそうなことを事前に手当を立ててほしいということをしっかり申し送りをして中央でも議論をしていただけるように促していきたいというふうに考えております。

今日、この場でまだ出てこなかった各県、各市の取り組みの中で、やりにくくなってること、自分たちだけは難しいことなどがありましたらどうぞ事務局の方までご連絡いただければと思います。

以上