

第7回移動等円滑化評価会議関東分科会 議事録

○日時：令和7年6月16日（月）14時00分～16時15分

○場所：横浜第2合同庁舎 16階会議室（オンライン併用）

○分科会委員（敬称略）

秋山 哲男	中央大学 研究開発機構 教授
大森 宣暁	宇都宮大学 地域デザイン科学部 教授
小淵 健一	関東ろう連盟 福祉対策部長
度会 哲賢	公益財団法人 日本知的障害者福祉協会 常任理事
中川 孝子	神奈川県手をつなぐ育成会 会長
名古屋 恒彦	公益社団法人 日本発達障害連盟 副会長
大藪 定信	公益財団法人 全国老人クラブ連合会 政策委員会 幹事
洗 成子	公益社団法人 日本精神保健福祉士協会 常務理事
山城 完治	一般社団法人 全日本視覚障害者協議会 代表理事
荻津 和良	社会福祉法人 日本身体障害者団体連合会 副会長
山崎 涼子	特定非営利活動法人 自立生活センター・小平
田口 亜希	公益財団法人 日本財団 パラスポーツサポートセンター 推進団体支援部 ディレクター
工藤 登志子	認定NPO法人 D P I 日本会議 バリアフリー部会 部会長補佐
斉藤 嘉信	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 鉄道事業部 サービス品質改革ユニットリーダー
西尾 佳章	一般社団法人 日本民営鉄道協会 運輸調整部長
富樫 秀樹	一般社団法人 東京バス協会 乗合業務部長
関上 義明	一般社団法人 神奈川県バス協会 専務理事
三上 弘良	一般社団法人 神奈川県タクシー協会 専務理事
根本 昭裕	関東旅客船協会 事務局長
藤井 多聞	一般社団法人 日本ホテル協会 東京支部 事務局長
東 和則	一般社団法人 全国空港事業者協会 事務局長
熊谷 敦夫	一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会 専務理事

○議事

中野 それでは定刻となりましたので、ただ今より第7回移動等円滑化評価会議関東分科会を開会いたします。本日はお忙しいところ、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。私は、事務局を務めさせていただきます、関東運輸局交通政策部共生社会推進課の中野と申します。どうぞよろしく願いいたします。本日はオンラインと対面、併用で開催させていただいておりますが、本日の会議を円滑に進めさせていただくために、いく

つかお願いがございます。

まず、ご発言をご希望の際は、挙手又は、挙手ボタンを押してお知らせください。順次、ご指名いたします。次に、オンラインでご参加の皆さまにお願いでございます。画像や音声のノイズ混入等を避ける観点から、誠に恐れいりますがご発言時以外はマイク・カメラをオフにさせていただきますようお願い申し上げます。また、個別のトラブルにつきましては、チャット機能を使用するなどして事務局までお知らせいただければと思います。最後になりますが、本日の会議の資料および議事録は、後日、関東運輸局ホームページに掲載させていただきますのであらかじめご了承くださいますようお願い申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、関東運輸局交通政策部長の落合よりごあいさつを申し上げます。落合部長、よろしくお願いいたします。

落合 関東運輸局交通政策部長の落合でございます。本日は、委員の皆さま、関係団体の皆さまにおかれましては、大変ご多忙のところ、また大変暑い中、本分科会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、日頃から国土交通行政に対しまして、ご理解ご協力いただいておりますこと、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。本分科会、本日で第7回目となりますけれども、今年度を最終年度とする第3次バリアフリー整備目標の達成に向けまして、現在、国、地方公共団体、施設設置管理者などが連携してバリアフリー化に取り組んでおります。

本日は、その進捗状況をご報告申し上げますとともに、事例紹介として宇都宮市様、横浜市交通局様、小田急電鉄株式会社様より、その取り組み内容をご説明いただく予定でございます。また、国土交通省では昨年度より学識経験者、高齢者・障害者団体、事業者団体などで構成される『バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会』におきまして、第4次バリアフリー整備目標の策定に向けまして、数値目標の引き上げや対象範囲の拡大、さらには、基本構想、心のバリアフリー、当事者参画、これらの目標に関する新規項目の設定などが検討されてまいりました。

先月の検討会では最終取りまとめ案が提出され、この夏頃に第4次整備目標が公表される予定であると承知しております。引き続きさらなるバリアフリー化の促進に向けて取り組んでまいりますが、そのためには当事者の皆さまのご意見を伺い、関係者との間で理解を深めていくことが大変重要でございますので、本日の分科会も、ぜひ忌憚のないご意見をたまわりますようよろしくお願い申し上げます。簡単ではございますが、私からのあいさつ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。

中野 落合部長、ありがとうございました。続きまして、秋山分科会長にごあいさつをいただきたいと思います。秋山分科会長、よろしくお願いいたします。

秋山 中央大学の秋山と申します。先ほど、部長さんからあり方検討会というのを開催し

たという報告があったと思います。そこでは、心のバリアフリー、特に三つの体现ポイント、一つ目は、社会モデル。障害者自身が問題ではなくて環境側に問題があるということ。二つ目は、障害当事者を差別してはいけないということ。三つ目は、障害者とコミュニケーションをしっかりととりましょう。それから、特に発達障害、知的障害、聴覚障害の方々とのコミュニケーションをしっかりととりましょうという三つの体现ポイントというところで、これが継承するというのが第1点でした。

それから、ICT という、いわゆる情報システムですけれども、これについては、まだ世の中が、アプリ等で過渡的な段階にあって、なかなかこういうところまでたどり着けなかったというところがあります。基本構想については大都市では比較的できているんですが、地方とかまだこれからお願いしたいところがいっぱいあるというのが現状というところでした。

それから、昨年から GREEN×EXPO 2027 で、特に、ここの横浜の関東分科会の障害当事者の委員の方々に参加いただいて、ガイドラインを3月末に作りました。そして、これから先一步進んで具体的な設計の段階に入り始めるというのが大きな課題になっております。これは、横浜の GREEN×EXPO 2027 に関してとなります。

それから、今回、大阪・関西万博に行きまして、ICT の活用で shikAI というのがあるんですが、簡単に申し上げると、スマホで視覚障害者誘導用ブロックの上に貼ってある QR コードの写真を撮りますと行く先を案内してくれるというものですけれども、特に視覚障害者、それから NaviLens というのもあったんですが、大混雑の中での整備に苦労されたと思われまます。

それから、最近の流れとしては、大阪のどこでしたか。阪急阪神でしたかね、トランスレポートというシステムで、障害者の介助を契約した会社について対応するというのが、イギリスの会社ですけれども、それが運用され始めています。本日の会議は、これからバリアフリーをさらに発展をさせていくためにも、皆さんの協力で今日はこの会議をしっかりと継続に向けていきたいと思しますので、どうぞよろしくお願いいたします。

中野 秋山分科会長、ありがとうございます。続きまして委員のご紹介ですが、大変恐縮ではありますが、お手元の委員名簿をご覧くださいまして委員のご紹介に代えさせていただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。本日のご出席者につきましては、お手元の出席者名簿をご確認くださいようお願いいたします。また、今回は宇都宮市様、横浜市交通局様、小田急電鉄株式会社様に、それぞれご講演をいただきます。

続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。なお、オンライン参加の皆さまにおかれましては、資料を先に送付させていただいております。まず、議事次第。資料1、委員名簿。資料1-2、出席者名簿。資料1-3、席次表。資料2、移動等円滑化評価会議関東分科会運営規則。資料3、関東における基本方針に定める移動等円滑化の整備目標達成状況。資料4、関東における基本構想・マスタープランの作成状況。資料5、芳賀・

宇都宮 LRT ライフライン事業概要やバリアフリーの取り組み等。資料 6、安全教室。安全にバスをご利用いただくために。資料 7、鉄道施設内における視覚障害者歩行困難の事例紹介。資料 8、関東運輸局における最近の主な取り組み。資料 9、関東地方整備局のバリアフリーの取り組み。資料 10、参加委員から事前にいただいたご意見等。

参考資料といたしまして、1、バリアフリーの主な取り組みに係る参考資料。参考資料 2、主要課題の対応方針および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、中間取りまとめ。参考資料 3、第 12 回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況。以上になります。不足等がございましたら、お手数ですが事務局までお知らせくださいますようお願いいたします。なお、講演時に画面に資料を表示いたしますので併せてご覧ください。

それではここからは、秋山分科会長に議事進行をお願いしたいと思います。秋山分科会長、よろしくお願いいたします。

秋山 それでは引き続き議事を進めさせていただきたいと思います。まず、議事①の関東における基本方針に定める移動円滑化の目標達成状況について、および関東における基本構想マスタープランの作成状況について、事務局より一括でご説明をお願いいたします。なお、ご意見については説明が終わった後にお伺いしたいと思います。それではご説明をよろしくお願いいたします。

平井 関東運輸局共生社会推進課の平井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。資料 3 では、関東における基本方針に定める移動等円滑化の整備目標達成状況として把握しております、令和 5 年度末時点についてのご報告をいたします。資料にあります達成状況の表につきまして、バリアフリー化率が全国平均と比較して、同一または高い場合につきましては赤色で、低い場合につきましては青色で色塗りを行っております。

では、1 ページ目をご覧ください。基本方針に定める移動等円滑化の第 3 次整備目標の概要でございます。こちらでは令和 2 年度までの達成状況と、令和 3 年から 5 年間に期間としまして、令和 7 年度を最終年とする第 3 次整備目標をお示ししております。本日は、国土交通省において把握しております令和 5 年度末時点の全国の達成状況と、関東運輸局管内のバリアフリー化の達成状況について次のページよりご案内させていただきます。

2 ページ目をご覧ください。まずは、鉄軌道駅に関する報告でございます。こちらでは、鉄軌道駅について、1 日当たりの平均利用者数 3,000 人以上および基本構想の生活関連施設として位置付けられました 1 日当たりの平均利用者数 2,000 人以上 3,000 人未満の施設を対象としまして、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、障害者用トイレの設置について原則として、全てについてバリアフリー化を実施することを目標としております。このような中、関東運輸局管内におきましては、段差の解消および障害者用トイレの設置におきまして、整備状況は 95%を超えており、全体として全国平均より高い整備

率となっているところでございます。

3 ページ目でございます。続きましては、バスターミナルの整備状況についてご報告をいたします。バスターミナルにつきましては、鉄軌道駅と同様 1 日当たりの平均利用者数 3,000 人以上および基本構想との生活関連施設に位置付けられた 1 日当たりの平均利用者数 2,000 人以上 3,000 人未満の施設を対象としております。原則として、全てについてバリアフリー化を実施することを目標としているところでございます。このような中、関東管内におきましては段差の解消および案内設備につきましては目標を達成している状況でございます。

4 ページ目でございます。こちらにつきましては、航空旅客ターミナルの整備状況についてのご報告でございます。航空旅客ターミナルにつきましては 1 日当たりの平均利用者数が 2,000 人以上の施設を対象としておりまして、原則として、全てについてバリアフリー化を実施することとしております。このような中、関東管内におきましては、全てについて目標を達成している状況でございます。

5 ページ目でございます。こちらにつきましては、旅客船ターミナルの整備状況についてのご報告となります。旅客船ターミナルにつきましては航空旅客ターミナルと同様 1 日当たりの平均利用者数 2,000 人以上の施設を対象としており、原則として全てについてバリアフリー化を実施することとしております。このような中、関東運輸局管内におきましては全てについて目標を達成している状況でございます。

続きまして、車両等についてのご報告となります。まず、上段になります。鉄軌道車両についてでございますけれども、総車両数のうち約 70% についてバリアフリー化を実施することを目標としております。都県別の考え方といたしまして、複数県をまたぐ車両等や運行場所と本社が異なる事業者等もございましたため、こちらでは本社所在地で取りまとめでございますけれども、関東運輸局管内における整備状況につきましては 80% を超えて整備されているところでございます。

下段につきましては、旅客船の整備状況についてのご報告でございます。旅客船につきましては、60% についてバリアフリー化を実施することを目標としております。都県別の考え方としましては、航路の起点等により整理してございますけれども、関東運輸局管内における整備状況につきましては約 55% の整備状況となっているところでございます。

続きまして、7 ページ目でございます。上段につきましてはバス車両についてのご報告となります。こちら、車両数の 80% について、ノンステップバスの導入によるバリアフリー化を実施することを目標としております。都県別の考え方といたしましては、営業所単位で整理してございますけれども、関東運輸局管内におきましては約 83% の導入が実施されているところでございます。下段につきましては、タクシー車両についてのご報告でございます。福祉車両の導入について、約 9 万台によるバリアフリー化を実施することを目標としておりますが、関東運輸局管内におきましては、約 2 万 7,000 台超えの導入となっているところでございます。

続きまして、都市公園および路外駐車場につきましては関東地方整備局よりご説明をお願いいたします。

青木 関東地方整備局企画部広域計画課の青木と申します。資料 8 ページの都市公園についてご説明します。園路および広場につきましては、令和 7 年度までの整備目標である 70%に對しまして、令和 5 年度末時点の整備状況は約 62%となっております。駐車場につきましては、令和 7 年度までの整備目標である 60%に對しまして、令和 5 年度末時点の整備状況は約 57%となっております。トイレにつきましては、令和 7 年度までの整備目標である 70%に對しまして、令和 5 年度末時点の整備状況は約 64%となっております。それぞれ整備目標値に向けて引き続き整備を進めてまいります。

次のページに進みます。資料 9 ページの特定路外駐車場についてご説明します。令和 7 年度末の整備目標である 75%に對しまして、令和 5 年度末時点の整備状況は約 72%となっておりますので、こちらも整備目標値に向けて引き続き整備を進めてまいります。資料 3 の説明は以上となります。

平井 続きまして、資料 4 関東運輸局管内におけるバリアフリー基本構想およびマスタープランの作成状況について、こちらは令和 6 年度末現在における作成状況をご報告いたします。1 ページ目でございますけれども、まず、関東運輸局管内におけるバリアフリー基本構想の作成状況でございます。こちらにつきましては、平成 13 年からの作成状況の推移をお示ししております。

令和 6 年度末現在におきまして、99 自治体において作成がなされているところでございます。下の表、左側につきましては、全国および関東運輸局管内の作成率と作成数についてお示ししており、全国においては 334 自治体において作成がされておりまして、作成率は 19.2%。関東運輸局管内におきましては、全国の作成率よりも高く 28.9%となっているところでございます。右側の表につきましては、関東運輸局管内における市区町村別での作成数および作成率についてお示ししておるところでございます。特に、政令市、中核市、特別区での作成率が高く、都市部での作成が進んでいることをお示ししております。

2 ページ目でございます。こちらにつきましては、関東運輸局管内における都県別の作成数および作成率についてお示ししております。また、全国平均と比較しまして高い作成率については赤色で塗っておりまして、低い作成率については青色で塗っているところでございます。こちらでは、神奈川県、東京都における作成率が高いことをお示ししております。

3 ページ目でございます。こちらは最後になりますけれども、関東運輸局管内における移動等円滑化促進方針の作成状況についてお示ししております。移動等円滑化促進方針については、面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すものとしまして、平成 30 年に制度が創設されたところでございます。令和 6 年度末現在において、関東運輸局管内におきま

しては、17 自治体での作成となっており、全国で約 50 自治体での作成となっており、一層のバリアフリー化の推進を図っているところでございます。以上でございます。

秋山 ただ今、移動円滑化の整備目標達成を資料 3 を用いてご説明をいただきました。また、資料 4 を用いて、基本構想マスタープランの作成状況をご説明いただきましたが、これについてご意見等ございましたらお願いをしたいと思います。いかがでしょうか。老人クラブの大藪さん。お願いします。

大藪 老人クラブの大藪です。よろしくお願いいたします。資料 3 の 2 ページで、鉄軌道駅数とあって、うちトイレの設置駅数というのが書いてあります。これまでもあったのかと思うんですけど、鉄軌道駅数の数字と一緒にないということはトイレがないということだと思んですけど、トイレがなくて大丈夫かとちょっと思ったんですね。ですから、トイレのない駅というのは、無人駅とか、すごく小規模な駅なのかなって思ったんですけど。トイレがなくて大丈夫なのかな。問題とか起こってないのかなって。高齢者は非常にトイレが近かったりするものですから、その辺の情報とかありましたら教えていただきたい。これが一つですね。

もう一つなんですが 8 ページで、先ほど説明いただいた②の駐車場だとか、次の 9 ページの、特定路外駐車場の所ですが、多分、これ段差解消とかそういうことでこういうことのパーセントで挙げられていると思うんですけど。段差の解消はもちろんそうなんですけれど、他の会議のときも申し上げてたりしたんですけど、高齢者の場合、車止めにつまずいて転ぶ人が結構いまして、道路の端っこのほうならいいんですけど、途中にいっぱいあると、地面の色とアスファルトの色と一緒にだったりすると、つい見落としてしまつてつまずく、それで転ぶっていうケースがありますので、車止めも分かりやすくしていただくと、どうかできましたらお願いしたい。以上、二つでございます。よろしくお願いいたします。

秋山 大藪さんからは、2 ページのトイレの設置で、ない駅については、高齢者困っちゃうよねって、これどうしますかっていうそういうご質問です。二つ目は、駐車場の車止めっていうのが路面と同じ色だとつまずく、あるいは転倒する危険があるからここは色をちゃんと変えてくださいという要望と承りました。大藪さん、どうもありがとうございました。それでは、最初のトイレの設置について、ない駅についてはどうしますかっていう。ない駅がどの程度あるのか、その辺りがもしお分かりでしたら、教えていただけますか。平井さん、分かりますか。

平井 詳細について承知しておりません。

秋山 大藪さん、ちゃんと数を把握してませんので、どのくらいどういう所にトイレがないかっていうのは確認をいづれしていただきたいと思います。どうもありがとうございます。他にいかがでしょうか。DPI の工藤さん。どうぞ。

工藤 DPI 日本会議の工藤と申します。よろしくお願いいたします。うちのほうからは、5 点あります。まず、鉄道に関してですが、駅のバリアフリー化、車両のバリアフリー化、進めていただいております。最近、無人駅が非常に問題になっておりまして。例えば、西武線の一部の駅など 1 日の乗降客数が 3,000 人を超えるような駅での無人駅の時間帯ですとか、無人駅っていう所ができています。そういう所を、車いす利用の方の介助が必要であったりとか、視覚障害の方が誘導の案内が必要だっていうときに、これまでどおりに利用できなくなってしまうという問題があります。このような無人駅っていうのは、なるべくつくらないようにしていただきたいと思っております。

それから、バリアフリー化されていない駅での合理的配慮についても、徹底していただくようにお願いしたいと思います。JR の青梅線は、青梅駅から下り方面で、連続で 11 駅が無人駅になっております。さらに、バリアフリー化はされていないので、車いすで利用しようとする、近くのバリアフリー化された駅で降りて、そこから福祉タクシーを使うようにというような案内をされます。私も今年 3 月に、実際に青梅線の鳩ノ巣駅を利用しようとしたときに、利用する 2 週間前から連絡していたんですけども、対応ができないとわれまして、近くの青梅駅で降りて、そこから鳩ノ巣駅まで福祉タクシーで行くようにとわれしました。

電車であれば数百円の距離なんですが、福祉タクシーを使うと、往復で 2 万円以上かかってしまいます。キャタピラー型の段差解消機などを用意してほしいということもお願いしましたが、それも近くの駅に用意がないということで、断られてしまいました。現場の駅員さんがすごく頑張っているんですけど「担いで運びます」っていうふうにもおっしゃってくれますが、私の電動車いすは重さが 200 キロ近くあるので、駅員さんの人力で担ぐことは不可能です。そういった場合、駅を利用できないということになってしまいますので、段差解消機を用意していただくなど、合理的配慮をお願いしたいと思っています。

それから、路線バスですね。車両のほうの整備は非常に進んでいると思うんですけども、営業所ですとか、あと、定期券の購入場所がバリアフリーになっておらず、定期券を買いにいけないということがありました。ぜひとも、営業所で定期券の購入場所の整備も進めていただきたいと思います。それから、ステップバスと長距離バスも、まだ車いすで乗れる状況での整備も進んでおりませんので、整備を進めていただきたいと思います。

UD タクシーに関しても、台数は増えてきているんですけども、車いすの乗車の乗車拒否が多いった問題が続いております。また、配車アプリも出てきまして、とても便利なんですけれども、車種指定で車いす対応と指定すると配車できませんっていうふうになってしまいます。ジャパンタクシーは、車いすでも乗れるタクシーですので、タクシー

会社のほうに適切な運用をするように働き掛けていただきたいと思います。私からは、以上となります。

秋山 工藤さんからは、まず、鉄道駅のバリアフリーはある程度進んでいるけど、問題は無人駅が進んでないということで。特に鳩ノ巣駅の例を出していただいて。ここは900円だけれど、福祉タクシーだと2万円もかかるというようなところ。こういったところを何とかできないだろうかというご指摘をいただきました。それから、二つ目に、バスの車両はいいんですが、営業所とか定期券の購入場所に、まだバリアが存在すると。それから、長距離バスの整備がまだ行き届いてないというご指摘をいただきました。

さらにUDタクシーについては、ジャパンタクシーだったら乗れるんだけど、ジャパンタクシーについては、結構、乗車拒否がまだあります、ということと。それから、配車アプリで車種指定で予約ができないという問題がまだ残っているというところをご指摘いただきました。工藤さん、ありがとうございます。ただ今のご質問について、いかがでしょうか、事務局として。

平井 お答えできる範囲でお答えさせていただければと思います。工藤さん、貴重なご意見、ありがとうございます。まず、駅の無人化につきまして、鉄軌道のバリアフリー化の整備・推進に関する検討会において取りまとめを行っておりまして。この中でも駅の利用実態を踏まえ、利用者特性に対応できているか検証が重要であるということ。また、新たに駅を無人化する際につきましては、安全性、利便性の確保を担保するための設備や施策を可能な限り配慮した後に実施することを鉄軌道の目指すべきバリアフリー化の方向として取りまとめております。

これを受けまして『バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会』におきましても、次期整備目標の議論を進めておりまして、夏頃に最終取りまとめがされる予定となっているところでございます。1点目のほうは、そちらで回答させていただければと思います。2点目のバスの定期券の購入場所につきましては、貴重なご意見として承らせていただきます。高速バスにつきましても、こちらが増えていないということで、国土交通本省のほうにもお伝えさせていただくとともに、UDタクシーにつきましての乗車拒否等につきましても、国土交通本省関係部署のほうにもお伝えさせていただこうと思っております。

配車アプリにつきましては、事業者等の取り扱いかと思いますが、こちらにつきましても、事業者等にお伝えできるよう務めさせていただくとともに、適正な運用を務めていただくよう、こちらのほうから国土交通本省等にお伝えさせていただければと思います。以上です。

秋山 私のほうからちょっと補足的に。無人駅については、鉄道局がガイドラインを2年

ほど前を出して、いろいろな所で無人駅の対応をやっていますけれども、バリアフリーだけやっても不十分で、モビリティ問題とバリアフリーの問題を一緒に解かないといけないのがどうも無人駅だろうと思っております。全国 4,000 ぐらいあります。4,000 ぐらいの駅と、それから過疎地域。この問題も、無人駅と絡んできておりますので、この両方を解く問題を考えないといけませんので難しいかなという気がしています。工藤さんのおっしゃるところは非常に重要な視点だと思いますので、これから先、研究をして努力していく、そういう形になるかなと思いますので、どうぞよろしくお願いします。

続きまして、小渕さん、その次に、度会さん、山崎さんの順番で、3 人ご意見いただきたいと思います。それでは、小渕さん、お願いいたします。

小渕 関東ろうあ連盟の福祉対策部の小渕と申します。とても不便な所がいくつかあります。あらためまして、もう一度お話しさせていただきます。六会駅の所ですね。切符を買うときに戸惑いがあります。声でいろいろ説明をされるんですね。また、電話があるんですけども、その電話をかける方法がちょっと不便なところがあります。いくつかの例で困ったことがあります。どうやって連絡をしたらいいのか、方法がない。検討をお願いしたいと思います。無人駅ですね、ここはね。

秋山 小田急線の六会駅、よろしいですか。

小渕 六会ではなく、ごめんなさい。無人駅。いろんな所の無人駅についてですね。そういう所には、小田急線では六会の中ですね。なんか交換するときとか、連絡方法とか、電話があつたりするんですけども、それを使えないということで、不便なことがいろいろあります。無人駅です、失礼しました。以上です。

秋山 小渕さんから、無人駅で、聴覚障害の方はコミュニケーションを音声では取れないということで、その他の方法で取れるようにしていただけたら非常に助かります、というご意見だったと思います。どうもありがとうございました。これから努力をしていただくということで。続きまして、度会さん、お願いいたします。

度会 日本知的障害者福祉協会の度会です。資料 4 の基本構想とマスタープランの作成状況をご説明いただいたんですが、まだ基本構想については、近年あまり増えてないように思われるんですが、今後の目標とか見通しがあれば教えていただきたいと思います。また、マスタープランについても関東では 17 件という形なんですけど、これについても、移動等円滑化促進地区においての方針だと思いますが、何件まで伸ばしていくかの目標とか見通しがあれば教えてください。よろしくお願いします。

秋山 基本構想とマスタープランが増えてない理由を知りたいということのご意見です。それで、私のほうから基本構想とマスタープランについてどういうものかをご説明しておきたいと思います。基本構想は 2000 年以降に始まってきまして、駅およびその周辺 400 ヘクタールぐらいの所をバリアフリーの計画を立てるといようなものが基本構想です。マスタープランは、2020 年頃からできたと思うんですが。正確ではないんですが。その都市全体でバリアフリーの大きな方針を立てるとい、そういう二つというところが、この基本構想とマスタープランです。

それでは、増えてない理由などもし分かりましたら教えていただけますか。

平井 増えてない理由につきましては、各自治体等にお聞きした中では、予算的なものがありますとか、人間的なものという課題があると伺っております。関東運輸局としましては、移動等円滑化促進基本方針の策定に向けまして、支援セミナーでございますとか、各自治体等にプロモートの実施を行っているところでございます。また、関東地方整備局等主催の自治体向けの施策の説明会等にも参加しまして、作成に向けた働きかけ等を実施しているところでございます。

秋山 関東に限らず、基本構想とマスタープランはなかなか増えていかないということで、どうしようかって議論をずっと続けてきたんですが、名案がないというのは現状の段階です。だから、自治体が頑張っていただければ増えていくというものだと思います。それでは続きまして、山崎さん、お願いします。

山崎 自立生活センター・小平の山崎です。本日はこの貴重な発言の機会をありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。まず、鉄道利用についてなんですけれども、先ほど、DPI の工藤さんがお話ししてくださったように、また、車いす使用者が鉄道利用するには、まだ改札にて乗車する時に乗降をお願いするしかないですね。

また、改札の混雑具合によっても順番を待たなければならなくて、希望の乗降の駅は、乗降には駅の都合に合わせなければならなりません。車両の整備が進んでも、入場するには順番が来ても乗降を言わなければならないし、プライバシーはまだ守られていないですね。障害のない人のように自由に乗降することができないということは、他の者との平等がなくなっているんだと思っています。

そして、無人化も進められて、先ほどお話がありましたように、障害者・車いす使用者の利用はさらに困難になっています。常に西武鉄道ではたくさんの車いす使用者が無人化の駅を利用していますけれども、インターホンですから、手が届かないとか、また、声が音声に届かないという問題も発生していて、係員さんに声が届くようにお願いするには、大声で行き先などを言わなければならないんですね。

これがまた、現実には起こっていて、無人化というのは大体、夜 10 時以降とか明け方まで

とか、朝までになっていますので。また乗客が少なくなってますから、それがさらに聞こえてしまうんです。これがまだ解決策がありません。そして、乗降したことをホームでアナウンスされて障害者が乗降したことが分かってしまい、女性の視覚障害者がみだらなことを耳元で言われたり、後をつけられたりするということは、まだ解決していません。それを警察に申し出て、警備を続けてくださっている現状があることもまず知っていただきたいと思うんです。そのためにはできる限り無人化にしないでいただきたいと思います。また、無人化を進める際には、ホームと段差の隙間を解消する必要があるのではないのでしょうか。特に車いす使用者は、この義務化を特に望んでいます。

そして、路線バスについてですが、地域のバス車両のスロープは、皆さんの努力で、設置がかなり進んできましたが、地域によっては利用が少ない町で進んでいません。また、利用が少ないために、乗務員さんの固定ができないということが多くあります。道の整備が進んでいても、やはり安全に利用するには固定が必要ですから、これは車いす使用者が多く望んでいます。

そのためには、どの地域でも車いす使用者が乗るための研修が必要だと思うんです。現在ではこれも知っていただきたいんですけども、こういった問題を解決するために交通エコロジー・モビリティ財団では、さまざまな障害当事者が講師として参加しまして、交通サポートマネージャー研修が、毎年実施されています。そして、関東では特に人気でして、毎年度3回実施しているんですが、地方からの交通事業者の方の参加も多くありまして、毎回満員で多くの交通事業者の方が参加しています。

また、静岡県のおしづつジャストラインさんでは、これもまた、毎年5回、開催されていて、今年度で6回になります。そして、既に今年度でもう7回にもなります。その中には合理的配慮は何かという内容が中心なんです。また、鉄道ではありますが、JR 東海さんでも、同じような研修が、ここ数年行われています。こういった研修は、関係者の方が実際に見学して評価するべきではないかと、私たちは考えています。

そして、ここから少し離れてしまうかもしれませんが、障害者の子育てについてです。車いす使用者でも出産・育児をすることは当然であります。現在日本ではその考えが遅れています。車いす使用者でも、移動手段、ショッピングセンターなどには特にないですね。そのために、親同士の交流が孤立しています。羽田空港の授乳室には車いす使用者でも利用できる授乳室がありまして、こういったいい利用事例もあります。それを手本に、新国立競技場ができました。今後は、このような良い事例を集めて、実施するべきではないかと思っています。

そして、最後にここ数年、各地で災害への備えという取り組みがありますが、その備えの訓練などにも障害者が一緒に参加することは必要ではないでしょうか。そこで障害者という人たちを知る機会になり、どんな生活をどの辺で営んでいるのかということにつなげることができると思うんです。また、公共交通でも主に、電車やバス、飛行機もどのように車両から出るのか、車両から出た後はどうするのか。また、常に障害者が優先ではなく、

負傷している人が優先というなどの考えを知る機会となるのではないのでしょうか。こういったことはコミュニケーションが苦手な障害者にとっても、自分以外の知るチャンスになるのではと考えています。以上です。

秋山 山崎さん、ありがとうございます。いくつかご指摘をいただきました。一つは鉄道について、車いすで改札に行って乗降の順番を待つというようなことがあったり、あるいはプライバシーを侵害されたり、さまざまな点でまだ合理的配慮が不十分であるというご意見を一ついただきました。それから、無人駅では手が届かないような形とか音声が届かないとか。それから、無人駅の安全化っていいですか、ホームの段差をできるだけなくすとか、そういう指摘をいただきました。

それから、路線バスについては、利用が少ないということがだんだん現実のものになってきておりますので。こういう方々に対しても研修が必要であると。エコモ財団のサポマネという教育プログラムなど。あるいは、静鉄、JR 東海など、研修をたくさんやっていますので、こういうことをぜひ見習っていただきたいと。それから、好事例を集めるということで、羽田とか、あるいは、国立競技場とか、さまざまなものをしっかり集めて、できるだけいいものをつくっていく方向転換が必要だと。

災害に備えては、障害者の当事者の参加によって、例えば、車両からの脱出をどういうふうに図っていくとか、そういうことも併せてやる必要性があるでしょう、というご意見をいただきました。もし事務局のほうで、何かお答えができるようなものがあれば、お願いをしたいと思います、いかがですか。

平井 まず、改札の込み具合等で順番を待たなければならない、ということでございました。ホームページ等で、段差、隙間、縮小されたプラットホームの情報提供ですとか、路線の運行状況、駅のバリアフリー化の状況等も踏まえまして、必要に応じて乗務員による乗降介助を努めることとございますとか、大型のエレベーターとか、複数台の設置に努めさせていただきながら、混雑具合等で順番を待つことのないよう、努めさせていただければと思います。

併せまして、駅の無人化につきましてですけども、多様な方々の乗降等を含めまして、駅施設等の安全性、利便性の確保をするための整備ですとか施策を可能な限り配慮しつつ、障害当事者の方々のご意見等も参考にしながら、公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化ガイドラインに基づき、円滑化を図っていきたいと思っております。また、鉄軌道駅におけるアナウンス等におきまして、アナウンスの取り扱いなどで犯罪や問題等につながる恐れがあるという現状等にかかるご意見等をいただきましたので、国土交通本省のほうにもお伝えさせていただければと思います。

あと、地方部におけるノンステップバス等の導入でございますけれども、こちら、バリアフリー法に基づく基本方針における令和7年を最終年度と第3次整備目標では、適用除

外認定車両を除く総車両数の約80%を目指しておりましたが、国土交通本省の『バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会』。こちらにおきまして、中間取りまとめ、参考資料のほうにも添付させていただいておりますけれども、令和8年度開始年度とする第4次整備目標につきましては、整備目標値を引き上げる見込みとなっており、一層のバリアフリー化の推進を図ってまいりたいと考えております。

また、バス乗務員等における障害当事者の参画する接遇研修等につきまして、貴重なご意見ありがとうございます。国土交通省といたしましても、車いす利用者をはじめとする障害者等に対しまして、バス事業者等を講じるべき措置等について令和6年12月に事務連絡等を発出しまして、バス事業者等職員に対しまして、移動等円滑化を図るために必要な教育訓練を実施するよう努めております。また、障害当事者の参画する研修にて、可能な限り実施することとしております。

また、交通エコロジー・モビリティ財団で開催する交通サポートマネージャー研修ですとか事業者独自の接遇研修等、いただきましたご意見等参考とさせていただき、国土交通本省にお伝えするとともに、関係機関等への周知を図ってまいります。あと、車いす利用者の方の子育てにつきまして、商業施設等生活関連施設における車いす利用者の方の利用しやすい授乳室ですとか、おむつ替え室等の設置についての貴重なご意見、ありがとうございます。ご要望があった旨、国土交通本省より関係部署にお伝えさせていただければと思います。

防災の備えということで、公共交通も含めてということでしたが、防災の観点からも重要な視点での貴重なご意見として承りました。いただきましたご意見につきまして、国土交通本省にもお伝えし、公共交通機関も含めまして大規模災害時の避難先ですとか、避難経路等も含めて移動等円滑化を図れるよう、障害当事者の方々からの意見も参考に伺いながら、引き続き移動等円滑化の促進を図ってまいりたいと考えております。以上です。

秋山 続きまして、全日本視覚障害者協議会の山城さん、お願いします。

山城 私、三つ発言させていただいていこうと思います。まず一つ目は、ガイドラインの道路移動円滑化の整備ガイドラインが昨年改定されて、踏切に関するところが改定されたんですけども、私たち、踏切を利用せざるを得ないような状況もたくさんあります。そのガイドラインが、私たち視覚障害者に分かりにくいというか、理解するのが大変なんですね。それはなぜかっていうと、肝心なところはほとんど図というか、視覚的な情報で説明されていることになっているんですね。

テキストによる説明が不十分で、これが私たちにとって、非常にガイドラインがどう変わったのか、どうなっているのかっていうのが分からないっていうのがあります。ですから、ガイドラインっていうのは、利用者のためにもあるわけですよね。単に工事をする人

たちや、そういう人たちのためではなくて、利用者にとっても必要なものですから、ガイドラインを、視覚障害者にも理解できるような、そういうものにしていただきたいと思います。

それから、二つ目は、ホームドアの増設を飛躍的に進めてほしいということです。国土交通省が発表しているのは、23年度の転落事故の状況が報告があって、年間57人の視覚障害者がホームから落ちてるんです。これは、1週間に1回、全国のどこかで1人はホームに落ちてるっていう計算になると思うんですけど、この状況を一日も早く解消していただきたい。単に予算が少ないとか、そういうことじゃなくて、命の問題ですから、最優先で予算を確保していただきたい。それこそ、軍事費の43兆円って話もありますけど、そこじゃなくて、ホームドアにお金を回してほしいと考えます。

それから三つ目は、皆さんからも出ていますけど、無人化、駅員のいない、係員のいない改札の問題なんですけど、これは私たちにとって非常に不便です。聞きたい情報が、トイレはどこにあるんですか、とか、いろんなことをやっぱり。単にその改札を通るだけじゃなくて、情報収集の場でもあるんです。だから、駅員を減らさないでもらいたいと思ってるんですけど。インターホンがありますよと言っても、インターホンを探さなきゃいけない。インターホンをあちこち手探りで、あるかないかというのはありますから。インターホンを探すとか、やっぱりどうしても案内してもらいたいところもありますし、運賃の精算だとか、そういうこともあります。

JRなどに話をすると、駅員のいる駅と同等のサービスを確保してるっていうんですね。何度も繰り返すんですけど、同等のサービスなんかできてないのに、確保してるっていう回答があります。それともう一つ、ホームドアがあるから、駅員を削減する。それが当然だ、みたいなそういう会社もあります。違うと思います。ホームドアは命を守るといって、安心・安全に利用する。ホームに落ちないっていうことが一番メインですよ。それと駅員がいなくなるということは、また新たなバリアが出てくるわけで、そこを何とか、駅員を置いてほしいと。駅員もやっぱり必要です。そういうことを安易に削減しないでほしい。以上です。

秋山 山城さんから、道路のガイドラインが分かりにくいので、分かりやすいテキストによる説明が必要だと。図で説明しているところが大半ということがございますので、まずこれが一つ目と。二つ目は、ホームドアの増設をぜひしてくださいと。転落が、毎年57人、23年度は落ちていますので、何とか早くしてくださいと。三つ目が、無人駅でトイレが分からないとか、情報が分からない。そして、インターホンをどう探すかということも分からないので、何とかこの対応をしっかりとってください、というご意見をいただきました。どうもありがとうございます。事務局のほうで、もし答えられるようなところがありましたら、お願いしたいと思います。

平井 山城様、貴重なご意見ありがとうございます。1 番目のガイドライン等についてでございますけれども、視覚的な図の等のみの説明だけではなくて、テキスト化等も含め、誰にとっても分かりやすいガイドラインの作成についてのご要望としてお伺いいたしました。いただきましたご意見につきましては、国土交通本省等にもお伝えさせていただければと思います。

2 番目のホームドアの増設についてということでございますけれども。転落および接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする駅の構造および利用状況、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指して、地域の支援の下、こちら『バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会』の中間取りまとめの中では、平成 12 年度までに 4,000 番線、うち平均利用者数が 1 日当たり 10 万人以上の駅については、900 番線を整備することで、設置目標を引き上げているところでございます。いただきましたご意見につきましては、国土交通本省関係部署等にもお伝えさせていただければと思います。

駅の無人化につきましては、『鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会』等におきまして、駅の利用実態等を踏まえ利用者特性に対応できているか、検証が重要であるということ、新たに駅を無人化する際には、安全性・利便性の確保をするための設備等とか施策を可能な限り配慮した後に実施することを、鉄軌道の目指すべきバリアフリー化の方向として取りまとめておりまして。こちらのいただきましたご意見を、国土交通本省および関係部署にお伝えいたしますとともに、ご意見を踏まえて今後においても鉄軌道駅のバリアフリー化の促進を図ってまいりたいと考えております。以上となります。

秋山 これで皆さん、大体ご意見いただきました。だいぶ時間がたってきましたので、次の議題に移りたいと思います。それでは、続きまして、議事③の宇都宮市による、芳賀・宇都宮 LRT ライトライン事業概要やバリアフリーの取り組み等について、宇都宮市の建設部の LRT 管理課課長補佐の北岡様にご説明をお願いしたいと思います。宇都宮は昨年度、国土交通大臣賞をバリアフリーで取りましたので、非常にいい路線をつくってくださったということで評価されています。では、北岡さんよろしく申し上げます。

北岡 ただ今ご紹介にあずかりました、宇都宮市建設部 LRT 管理課課長補佐の北岡と申します。よろしく申し上げます。本日は、芳賀・宇都宮 LRT ライトラインの事業概要やバリアフリーの取組等についてご説明をさせていただきます。

まず初めに、宇都宮市の概要についてご説明をさせていただきます。人口は約 51 万 1,000 人。地域面積は約 416 平方キロメートルとなっております。立地特性といたしましては、首都圏からのアクセス性が良く、日光や那須塩原、益子など、県内観光地への玄関口となっております。東京から北に約 100 キロメートルに位置し、新幹線で東京駅から 48 分となっております。

続きまして、宇都宮市の特産品のご紹介であります。宇都宮といえば、全国的に餃子の町として知られております。右側の写真は、宇都宮餃子祭りの写真となっております。令和5年に開催された餃子祭りの来場者数が約20万人となっており、令和6年度におきましても多くの方にお越しいただいております。

また、ジャズや日本遺産である大谷石。それから、スポーツでは自転車のまちとして、ジャパンカップ・サイクルロードレースを毎年10月中旬に開催しまして、サイクルロードレースチームとして宇都宮ブリッツェンが活動しております。さらには、パリオリンピック日本代表、比江島選手が在籍する宇都宮ブレックスが活躍するなどスポーツが盛んなまちであります。

続いて、本市の目指すまちの姿としてスーパースマートシティを掲げております。スーパースマートシティとは、100年先も発展し続けるまちの姿であるNCCを土台に、人・モノ・情報が行きかう地域経済循環社会、共に支え合う地域共生社会、脱炭素社会の、三つの社会が人づくりの取り組みやデジタル技術の活用によって発展する夢や希望がかなうまちであります。

次に、公共交通ネットワーク構築に向けた取組についてであります。本市では、鉄道やLRT、バス、地域内交通などが連携した階層性のある効率的な公共交通ネットワークの形成に取り組んでおります。基幹公共交通の整備としましては、東西の基幹公共交通として輸送力や定時性に優れたLRTを整備しているところであります。

また、バス路線の再編としては、LRT導入によりLRTと重複するバス路線を周辺に振り分け、新たなバス路線を新設するとともに、地域内交通を整備するなど、取り組んでいるところであります。

7ページのスライドは、公共交通ネットワークのイメージを示しており、鉄道やライトライン、バス、地域内交通などが連携し、全市に広がる階層性のある効率的な公共交通ネットワークを構築いたします。

続きまして、ライトラインの利用状況であります。開業以降、たくさんの方にご利用いただいております。利用者数につきましては、平日では1日当たり1万7,000人から1万9,000人。土日祝日におきましても1日当たり約1万人と当初の計画を大きく上回っており、着実に地域の移動手段として定着しているところであります。総利用者数につきましては、当初予測より5カ月早い令和7年4月10日に800万人を突破したところであり、令和6年4月からダイヤ改正や快速運転など開始するなど利用者数が伸びているところでございます。今後もさらに利便性が高まるよう取り組んでまいります。

続いて、ライトライン開業前後の状況といたしまして、整備効果についてご説明をさせていただきます。宇都宮市の人口につきましては、平成29年をピークに令和6年までに約8,200人減少しているところでありますが、ライトライン沿線につきましては、平成24年から令和6年までに、約5,600人増加しているところであります。

続いて、ライトライン沿線の地価につきましては、事業化となった平成25年以降、上昇

基調が継続しており、令和6年度には商業地は9%、住宅地は約プラス14%となっております。また、ライトライン沿線における高層建築物の建築確認申請件数が増加しており、沿線にマンションが建設されるなど土地利用の高度化が図られております。

さらにライトライン沿線にあります清原工業団地では、公表済のものだけでも約1,100億円を超える民間投資が行われており、駅西側のライトライン沿線においても、既に市街地再開発事業の進展やマンションの新設など民間投資が活発化してきております。

続いて、脱炭素社会の取り組みにつきましては、ライトラインにつきましては、家庭ごみ等の焼却や家庭用太陽光発電等により発電された地域由来の再生可能エネルギー100%で走行するゼロカーボントランスポートを実現しております。

続いて、ライトラインの事業概要についてご説明させていただきます。ライトラインのルートにつきましては、JR宇都宮駅東口から計画人口1万3,000人が住む地域や、工業団地、商業施設などを結ぶルートとなっており営業キロは約14.6キロメートルとなっております。

また、車両につきましては17編成を導入しており、車両定員は約160名となっております。さらに、全19停留場のうち、宇都宮駅東口、宇都宮大学陽東キャンパス、平石、清原地区市民センター前、芳賀町工業団地管理センター前の五つの停留場につきましては、ライトラインとさまざまな交通手段が連携する乗り継ぎ拠点であります、トランジットセンターを設置しているところであります。

次に、運行計画につきましては、運転最高速度は40キロメートル。運賃は対距離制となっており、150円から400円となっております。運行時間帯につきましては、JR宇都宮駅の新幹線の始発・終電に対応した午前4時台から午前0時台となっております。

続いて、トータルデザインについてご説明をさせていただきます。ライトラインにつきましては、本市の目指す未来を担う公共交通といたしまして将来のイメージをけん引するまちの顔となるものとするため、明示性や魅力を高め末永く親しんでいただけるよう、LRT車両や各種施設など関連するデザインにつきまして一つのコンセプトに基づき、統一感のあるデザインとするトータルデザインの手法を用いております。デザインコンセプトにつきましては、本地域の気候・風土の象徴である雷が最も望ましいとして、雷の恵みと同様にライトラインが未来に向けて恵みを与えてくれる役割になっていくものとしたしまして、『雷都を未来へ』を設定しているところであります。

また、まちの顔となる「独自性」や、将来のイメージをけん引する先進性を表現したシンボルマークを設定しております。シンボルカラーといたしましては、黄色を採用し、サブカラーとして無彩色を採用しております。また、ライトラインの車両内につきましても、独自性を感じさせる地域性の取り組みを行っており、ロールカーテンにつきましては、宇都宮の伝統工芸である宮染めをイメージした模様を採用しております。さらに、座席などに黄色を効果的に配色する他、座席の床も大谷石模様にするなど地域性を存分に取り入れているところであります。これらのトータルデザインの考え方を基に、停留場などの軌道

施設や案内サインなどについて整備してきたところであります。

次に、交通 IC カードについてご説明をさせていただきます。交通 IC カードにつきましては、全国相互利用カードであります Suica の機能を持ちながら、地域独自のサービスを利用できる全国初の地域連携 IC カード、totra を導入したところであります。totra を使用し、ライトライン、バス、地域内交通間の乗り継ぎ割引制度や各種ポイントサービスなどの地域独自のサービスも受け取ることができます。

続きまして、バリアフリーの取組についてご説明をさせていただきます。ライトラインにつきましては、子どもから高齢者、車いすの方など誰もが快適にご利用いただけるよう、車両内の通路に段差がなくバリアフリー性の高い低床式車両を導入してきたところであります。また、停留場と車両に段差がなくバリアフリー性に優れた構造となっておりまして、高齢者や車いすの方など誰もがスムーズに乗り降りすることができます。

さらに、停留場につきましても障害者関係団体等の皆さまのご意見を伺いながら、停留場へのスロープや視覚障害者誘導用ブロックの設置など、施設整備に取り組んできたところであり、スロープにつきましても、車いす利用者等が困難なく利用できるよう、勾配を可能な限り緩やかなスロープ形状とする他、車いす利用者に配慮した幅員の確保やスロープの明示や行き先などを示した点字を手すりに設置しているところであります。

続いて、ライトライン車両内におけるバリアフリーの取り組みについてであります。車いすの方でも利用しやすくするため、障害者関係団体との意見交換を行いながら、バリアフリー整備ガイドラインにおいて 1 編成につき 1 カ所以上とされている車いすスペースを 1 編成に 2 カ所設置しました。さらには、ベビーカーや大型荷物の持ち込みが可能なフリースペースを車両の中間車に 1 カ所設置した他、各車両に優先席を設置しております。

続いて、ライトラインの乗降口等についてであります。車いす利用者など誰もが快適にご利用いただけるよう、IC カードリーダーの高さや向きを設定した他、障害者関係団体等との意見交換を踏まえ、車両の IC カードリーダーへの点字の追加などを実施してきたところであります。また、より分かりやすく安心してご利用いただけるよう、車両のドアが開閉する際には光のランプやブザーによりお知らせする他、車両や停留場におきまして行き先や次の停留場名などの運行情報を文字情報や音声でご案内しているところであります。

さらに、沿線の道路につきましては、道路の高低差をできるだけ小さくするよう、歩道についてセミフラットへ改良した他、中心市街地につきましては、停留場につながる横断歩道につきまして、エスコートゾーンを整備したところであります。また、トランジットセンターにつきましては、バスやタクシー、送迎などの乗り換え導線への視覚障害者誘導用ブロックの設置や、周辺道路からの案内標識を設置しております。ライトラインにつきましては、誰もが安心・安全で快適に移動できますよう、各種基準に基づくとともに、車両や停留場などにつきまして、障害者関係団体等の皆さまとの意見交換や見学会などを実施しながら各種施設整備に取り組んできたところであります。

続いて、ライトラインの駅西側の検討状況についてであります。ライトラインにつき

ましては、今後、JR 宇都宮駅を横断し、駅西側への延伸を検討しております。

まず、JR 宇都宮駅の横断箇所についてであります。JR 宇都宮駅につきましては、1 階部分に在来線が通っており、3 階部分に新幹線が通っておりますことから、その間の 2 階部分を抜けて走行するルートとなります。

続いて、駅西側のライトラインの導入ルートについてであります。駅西側の整備区間につきましては、沿線の居住人口、教育施設等の立地状況から、多くの市民が安全・安心に通勤・通学できる利便性向上などが期待できる区間におきまして、安全性など、技術的な検討を行い、JR 宇都宮駅西口から延長約 5 km の文教地区までを整備区間といたしまして、観光拠点である大谷地区までを検討区間としております。今後は、令和 7 年度中に軌道事業の特許申請を行い、駅西側の早期開業に向けて取り組んでまいります。

今後とも、芳賀町・宇都宮ライトレール株式会社と連携を図りながら、より安全・安心な運行やさらなるサービスの向上に努めてまいります。以上で説明を終わります。ご清聴ありがとうございました。

秋山 ただ今の、芳賀・宇都宮 LRT ライトラインについて、ご質問、ご意見がありましたらお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。私のほうから一つ、先ほど、山城さんがおっしゃった道路のガイドラインで、鉄道の踏切を視覚障害者が安全に渡れるように整備するものが出ましたけれども、残念ながら、全国の LRT にどこにもまだそれがないんですね。ぜひ、宇都宮で特に線路を横断するときのことを一度考えていただけないかなというのがお願い事項です。道路のガイドラインをつくったものですから、鉄道でも全国見本があんまりないので LRT でどこか 1 カ所ぐらいで、宇都宮が一番いいかなと思いますので、ぜひお願いをしたいなと思ってます。

あと、利用していて、1 年ぐらい前までは現金をまだ有効にしてたんですが、現金を有効にするといろいろ複雑なので、やめる方向でいったほうがいいのかなと思うのと、もう一つは、インとアウトのカードで入るときのやり方が結構難しいなっていう。そこがうまく改善できると非常に乗りやすい乗り物になるなと感じています。以上、2 点ほど。大森先生、どうぞ。

大森 宇都宮大学の大森です。私も宇都宮で生活をしておりまして、今日も LRT で東京に来たわけではありますが。今ご紹介いただいたように、宇都宮の LRT は、停留場、車両など施設整備の面は本当に最新のバリアフリーの公共交通と感じております。先ほど基本構想の話も少し出たんですけども、あと 5 年ぐらいで西側にも延伸して、西側の中心市街地のほうですから、宇都宮市のバリアフリーの基本構想が、少し古いというか、確か 20 年くらい前につくられて、更新されていないような気がしますので、ぜひこの機会に、取り組んでいただくと、さらに素晴らしいスーパースマートシティになるのではないかと思います。以上です。

秋山 基本構想が古いので改定してくださいという。多分、基本構想があると、いろいろバリアフリーが進むと思いますので、ぜひつくっていただけたらと思います。それで、基本構想だと部分的に駅およびその周辺というイメージが強いと思うので、宇都宮だったら、都市全体を先にやってみるのもいいかなという。そして、難しいところは、特定の基本構想をつくるぐらいのところでいいかなと思います。どうもありがとうございました。
大藪さん、お願いいたします。

大藪 老人クラブの大藪です。このライトライン、素晴らしいと思います。バリアフリーの徹底をされていますので、まだ、私乗ったことがないので、ぜひ乗りに行きたいなと思っております。それで、ライトラインに直接関係はないんですが、ご説明いただいた資料の中で、6ページ、7ページについてでございますけど。コンパクトシティを目指してるという中で、もし分かれば教えていただきたい。地域内交通の導入というのがありまして、この地域内交通っていうのは、コミュニティーバスとかを指すのか、あるいは他の交通の手段なのか、運営主体は、市がやってるのか、自治体がやってるのか、バス会社がやってるのか、あるいは、社会福祉協議会がやってるのか、もし分かれば教えていただきたいと思います。

高齢者の場合でも、交通事故が多いとかいわれて、報道でよくニュースで流れますので、免許を返納される人が多いんですけど。免許を返納してしまうと、その地域を行き来すること、医者とかスーパーに行くこともなかなか不便になってしまったということで、生活が非常に不便な状態の高齢者も非常に多くなってきちゃっているものですから、この地域交通には注目をしております。

バリアフリーとは関係ないかもしれませんが、分かりましたら教えていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

秋山 ただ今、大藪さんから、地域内交通はどういう位置付けになっているかということ伺いましたけれども、そこはいかがでしょうか。

北岡 大藪様、ありがとうございます。地域内交通につきましては、地域の皆様が運営主体となり、病院や商業施設などを巡る乗り合いの公共交通であります。主に、郊外部において、ライトラインやバスなどの公共交通を補完し、市民の移動を面的にカバーするものであります。

秋山 大藪さん、実はここの宇都宮のこのライトラインの停留場には、パークアンドライドの設備もあるんですね。高齢者で長く運転すると危ないけれど、短い運転だったら、結構、ライトラインのパーキングまで行って乗り換えていくっていうことも十分できるので、

非常にいい都市になっていると思います。ちなみに、高齢者の事故率っていうのは、75歳以下だと、20歳の人とほとんど変わらないんですね。70代後半ぐらいから80代ぐらいになると事故率が多くなるということで、その辺りは、私は実は、免許を断念するのは、あんまり遠くへ行かなければ、70代後半までぎりぎり大丈夫かと見ています。

ここは個人差によりますので、何とも言えませんが、やめた途端に認知症になっちゃったり、そういう問題もありますので、うまく付き合っていくっていうところが、車とかバスとかは非常に大事なところだと思いますので。宇都宮は、かなりそういう意味で生活しやすい場所になったといえますので、ぜひ、日本のモデル都市になっていただきたいと思っています。どうもありがとうございました。小渕さん、どうぞ。

小渕 素晴らしいバスのお話でした。ちょっと確認したいことがあります。26ページです。かざすものがありますよね、ICカード。これはピーっていう音が出ると思うんです、かざしたときに。聞こえない人の場合には、見るものが何かあるのかどうかを確認したいです。聞こえる人はピーって音が鳴ると思うんですが、聞こえない人には、何かそれが通ったかどうか、確認できるものがあるかどうかを知りたいです。

秋山 ICカードは光るかどうかという。どうぞ。

北岡 ご意見、ありがとうございます。26ページの右側の写真にありますように、青いICカードリーダーの上側にモニターがありまして、ICカードをカードリーダーにタッチすると正常にタッチできたかを表示や音声により知らせる仕様となっております。

小渕 分かりました。ありがとうございます。

秋山 それでは、宇都宮市の報告につきまして、北岡さん、どうもありがとうございました。

北岡 ありがとうございました。

秋山 続きまして、議事④、横浜市交通局における安全教育、安全にバスを利用いただくために、について、横浜市交通局自動車本部、港北営業所の所長さんから報告をお願いしたいと思います。

小川 ただ今ご紹介いただきました、横浜市交通局港北営業所所長の小川と申します。本日は、昨年12月に横浜市交通局、横浜市営バスと車いすをご利用の方との安全教室を開催した件についてご報告させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。この安

全教室を開催した目的は、車いすをご利用のお客さまが路線バスをご利用いただく際の安全確保についてお客さまと乗務員双方が理解を深め、さらなる安全確保の強化を目的に、横浜ラポール様の協力の下、開催しました。

初めに、横浜ラポール様を紹介させていただきます。障害者スポーツ文化センター横浜ラポールは、障害者の完全参加と平等の実現という国際障害者年の理想に基づき、国連障害者の10年の最終年の記念施設として、横浜市が平成4年8月28日に開館しました。障害者がスポーツ、レクリエーションを、文化活動を通じて、健康づくりや社会参加の促進を図るとともに、市域における中核施設として、障害者が主体的に参加する中から市民交流を活発に行い、この活動を広く発展させていくことを目的としています。

横浜ラポールのラポールは、フランス語で心の通い合いという意味を持っています。この名にふさわしく横浜ラポールが障害者を中心とした市民相互の交流の輪を広げ、また、ノーマライゼーションの推進の拠点となれば非常に喜ばしいことです、との理念で活動を行っております。こちらが、横浜ラポール様の外観となっております。次のこの写真が横浜ラポール様のさまざまな活動風景の状況となっております。

次に、横浜市交通局港北営業所です。乗務員177名、整備員13名、事務職12名、車両台数94名の規模にて、港北区、鶴見区、都筑区を中心に運行しております。それでは、昨年度行いました安全教室の内容を紹介させていただきます。令和6年12月26日、横浜ラポールにて車いすご利用の方8名、スポーツタイプ2名、ウィル6名、当局職員11名、うち、乗務員が6名参加しました。内容は初めに、バス乗車時の危険性の説明、車いす固定の重要性および固定方法説明、次世代型電動車いすウィルの固定方法として、座学にて説明させていただきました。

この写真が、その座学時の様子となっております。皆さん、真剣に聞いていただきました。それでは、座学にて行いました内容をご紹介します。バス運行中、道路上にはさまざまな危険が潜んでいます。日々危険を予測し、事故防止に全力で臨んでいますが、思わぬことから急ブレーキなどにより事故を回避しなければならない状況が日常的に発生しています。

急ブレーキや急ハンドルにより、接触事故は避けられても、車内のお客さまには大きな衝撃を与えることになってしまいます。思わぬことから急ブレーキなどにより、事故を回避しなければならない状況はこのようなことがあります。車の間からの飛び出し、自転車の飛び出し、子どもの飛び出し。これらを回避するために急ブレーキをかけると、車内転倒事故につながります。

もちろん、車いすをご利用しているお客さまにも危険が及びます。こちらの映像をご覧ください。車いすを固定していない状況で時速27キロから急ブレーキをかけた際の車内です。かなりの勢いで前方に押し出されてしまいます。次に、同じく固定していない状況で時速25キロからの急旋回です。このように、急ブレーキでも急旋回でも車いすご利用のお客さまがけがをされるだけでなく、他のお客さまにもけがをさせる可能性がございます。

よって、安全を確保するためにも固定が必要となります。

次に、われわれ乗務員が固定している状況を説明させていただきました。まず、始業前点検にて設備の確認を行います。固定ベルトを強く引っ張った際にストッパーが効くかなどの確認を行います。これが、横転ベルトの確認をしております。これが固定する際に必要なベルトとなります。あとは車内の後ろに取り付けてあります。車内にお客さまをご案内する前に、乗務員はバスの中でこのような準備をしております。まずは、横転ベルトを用具から取り出します。その後、座席2席を跳ね上げております。この右の動きなんです、シートベルトのフックをこちらの椅子に掛けております。この掛ける理由は、後ほどご説明させていただきます。

次に、固定している様子です。お客さま自身が見ることがあまりないと思いますが、後ろ側ではこのように固定を行っております。これが後ろ側になります。次は、前方を固定いたします。前側を固定しております。先ほど、シートベルトを準備しました。後ろにありますと手が届きませんので、事前にこちらのシートのほうに用意しておきました。今、シートベルトを掛けております。これが横転ベルトとなります。これが一連の準備となります。これが、上から見ました固定図になります。この一連が、出発するまでの準備となります。

まず、乗務員は横転ベルトを用具から出します。座席を跳ね上げてシートベルトのフックを伸ばします。スロープを出してお客さまを固定の位置に誘導いたします。スロープ板はすぐにしまうようにしております。お客さまの後ろ側から固定いたします。お客さまの前方を固定いたします。最初に準備したシートベルトを掛けます。最後に、横転ベルトを掛けます。そして、出発です。この赤枠が今見ていただきました、5、6、7番、8番になります。

続きまして、電動車いすウィルについてです。ウィルモデルC2です。車いすのように補助用のハンドルがありません。背もたれ部分が座面方向に倒れる仕様のため、押すことができず、補助が困難となります。横の力に弱いため、横転ベルトが掛けられません。次に、ウィルモデルFです。肘掛けの性質はC2と同様、横の力に弱く横転ベルトは掛けられません。前輪がベビーカータイプのように360度回転するタイプとなっております。C2同様に補助ハンドルがなく軽量なため、乗車時に後方へ転倒してしまう恐れがあります。以上のことから、交通局では、Fタイプの車いすは、畳んだ状態で手荷物としてのご乗車をお願いしております。

この写真は、昨年10月12日に市営バスとウィル販売関係者と当局浅間町営業所にて行った実証実験です。検証を行ったことにより、いろいろなことが見えてきました。例えば、ニーリングなしでスロープ板、角度20度以上の場合です。ニーリングとは、バス車体を傾けて段差を低くする機能のことをいいます。この状況ですと、スロープ板のジュラルミンとタイヤの相性が悪く滑って空転してしまいます。

次に、ニーリングをし、スロープ板、角度16度の場合です。ニーリングすれば、タイヤ

の空転もなく、補助の必要はなく上げることができました。補助ハンドルがないため、乗務員は補助できないのですが、ニーリングの故障時や雨天時には、必要に応じて乗務員がこちらの写真の赤丸箇所を押して補助を行うことがあります。ウィルの固定方法はこちらとなっております。上から見た図です。ウィルは横の力が弱いため、シートベルトと横転ベルトを兼ねている様子です。赤い線が、この兼ねている横転ベルトとシートベルトになります。

ウィルご利用のお客さまの乗車から降車までの流れです。まず、バスに乗車する旨、乗務員にお伝えください。スロープを出した後、お客さまご自身で乗車ください。車内の固定場所まで進んでいただき、電源をオフにしてください。それで、乗務員が固定いたします。そして、発車いたします。バス停に着きましたらベルトを外します。スロープ板を降りるときの速度は1でお願いします、という形をお願いさせていただいております。

ウィルフタイプは、畳んだ状態で手荷物としてのご乗車は可能ですので、その場合にはこちらの車いすスペース前方に固定をお願いします。この赤い場所となっております。この場所にベビーカー固定ベルトがございますので、こちらに固定をお願いしております。このように、固定方法の一連の流れを説明させていただきバス事業者としての責務、また、皆さまにご協力とご理解のお願いをさせていただきました。

バス事業者には、全てのお客さまに安全に安心してご利用いただく責務があります。しかし、乗務員が最新の注意を払っても、外的要因などにより危険を完全に排除することは、非常に困難なことです。バス事業者だけの努力では安全は確保できません。バスをご利用いただくお客さまにもご理解をたまり、初めて安全運行の確保につながります。どうぞご協力をお願いいたします。このようにお願いさせていただきました。

こちらが、座学終了後、実際に実車にて固定体験、乗車体験をしていただきましたその様子となっております。今回の安全教室において、さまざまな意見をいただきました。そちらを紹介させていただきます。まず、車いすをご利用の方からは、バスに乗るが扱いが雑で困る。固定に時間がかかることから遠慮してしまう。短い距離しか乗らないときに申し訳なく思う。このような安全教室を定期的開催してほしい。固定する際、足元に運転手の顔が来るのは嫌だなどご意見をいただきました。

次に乗務員からもありました。直接触れ合うことでお客さまの気持ちになれた。いろいろなタイプの車いすがあり様々な固定方法の経験ができた。ウィルに関して実際に扱うことが少なく教えてもらい勉強になった。形状により固定方法が違うので、お客さまとの会話による確認が重要であると感じた、などの意見がございました。今後も、さまざまな安全教室や研修を積極的に行い、安全意識を向上させ安全第一の市営バスを構築できるよう取り組んでまいります。本日はご清聴ありがとうございました。

秋山 だいぶ時間がたってしまいましたけれども、もしご質問等がありましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

大森 一つ質問させていただきたいのですが、ウィルは、今、ご紹介いただいた2タイプの他に、最近、シニアカータイプとかスクータータイプとか、さらに二つくらい、そういったもの出ていると思うんですけども。横浜市交通局さんのほうでは、あくまで障害をお持ちの方でウィルを利用されている方は乗ってもらっていいのか。シニアカー、スクータータイプでも乗れるようしているのか。

秋山 そこはいかがですか。

小川 大森様、ありがとうございます。今、交通局でもいろいろなタイプの車いすウィル等がございます。今、これがいい悪いという部分では、線を引くことができないのが正直言ってございまして。私ども、いろんな部分で非常に苦慮しているというのが、正直な気持ちでございます。ただ、先ほど言いました、皆さまが安心してご利用できるのが一番だと思っておりますので、今後もいろんなことを検証しながら進めていきたいというつもりでやっております。

秋山 他にいかがですか。ご質問はありますか。私からちょっと、コメントだけ。どうもアメリカのサンフランシスコ辺りのバスは、初期の段階から車いすが先に乗ってから、それから、一般乗客を乗せるというルールを取ってるんですね。日本はそれをやってないので、いっぱいになってから車いすの人を乗せるというという方法をとっています。

小川 ありがとうございます。

秋山 DPI の工藤さん、お願いします。

工藤 DPI 日本会議の工藤です。ウィルのFタイプは軽量で転倒の恐れがあるということでお断りしているということだったんですけども、車いすに乗っている利用者のほうで、このFタイプがこういうバスに乗らないモデルであるっていうことはあまり認識は進んでいないかなと思いますし、障害上としてもこのタイプじゃないといけないという持病がある方もいらっしゃると思うので、モデルによって乗ってはいけないというふうに制限をかけるのではなく、どういったらこういうタイプでも乗れるのかというふうな検討を進めていただきたいと思います。

固定ができないということなんですけども、輪留めを使ったりしてタイヤが動かないような工夫もできるかと思っておりますので、ぜひそういった方向での検討もお願いできたらと思います。以上です。

秋山 ぜひ、乗せる方向で検討していただければと思います。将来の対策を考えるとどのような車いすでも利用できることが不可欠です。工藤さん、ありがとうございました。それでは、あと 10 分しかないんですけれども次に行かせてください。小田急の方から、鉄道施設内における視覚障害者歩行訓練の事例紹介についてご説明をお願いしたいと思います。小田急電鉄株式会社の交通企画部課長代理の宗海さんからご説明をお願いします。

宗海 小田急電鉄交通企画部の宗海と申します。本日は、当社の鉄道施設内で実施いたしました視覚障害者の方向けの歩行訓練の事例のご紹介をさせていただきます。表示しているような目次で 5 項目に分けてご説明をさせていただきます。まず、前提となる当社の路線概要についてです。当社は、新宿を起点といたしまして、小田原・箱根方面へ向かいます小田原線と、中盤にございます相模大野という駅から、藤沢・片瀬江ノ島方面へ向かう江ノ島線、それから、新百合ヶ丘という駅から多摩センター方面に走る多摩線という計 3 線、120.5 キロ、駅数としては 70 駅で運営をしております。

当社の 70 駅におけますバリアフリー整備目標に関わるそれぞれの進捗状況が、表で整理しております。具体的には段差の解消ですとか、転落防止設備、視覚障害者誘導ブロックにつきましては、70 駅中、ものとしては 70 駅全てに整備をしているんですけども、最新の移動円滑化基準への適合だったりとか、あと、設置している点字ブロックの JIS 規格への適合等々の問題から、整備率自体は記載している数字で推移しているという状況でございます。また、4 番以降の案内設備から拡張された改札口までは、全て 70 駅整備が完了しているという状況でございます。

最後に、プラットホームと車両乗降口の段差および隙間の縮小につきましては、現在ホームドアの整備と合わせて対応のほうを図っておりまして、これから随時、対応の駅数を増やしていくというところで計画しております。バリアフリーに関する取り組みにつきましては、写真も含めて提示をさせていただいております。特に、左下でございますのが、先ほど申し上げましたホームと車両の隙間対策でございまして。具体的には、ホームの先端にくし型のゴムのようなものを設置して、その離隔を軽減するという施策のほうを実施しております。

本題に入りまして、当社で実施いたしました視覚歩行者訓練の概要についてご説明をさせていただきます。この訓練は、実施主体は国土交通省鉄道局技術企画課様でございまして、当社は場所の提供といった形でご協力をいたしております。実施日時は今年 1 月 16 日の午前中でございまして。当社多摩線にございます唐木田駅という駅を使用して、訓練のほうを実施しております。

当社の唐木田駅につきましては、先ほどご説明した多摩線といわれる線の終端駅になっておりまして、ホームが大きく二つ、軌道が 3 線あるような状況でございます。そのうち真ん中の 2 番線を今回使用して、訓練専用の車両を 10 両停車させた形で、歩行者訓練を実施いたしました。当日実施いたしました項目については、大きく 4 項目ございまして。ま

ずは、基本訓練、それから、歩行訓練。最後に、当社のホーム上だったりとか、車両内にあります施設の利用体験というところを実施いただいております。

まず、基本訓練についてご説明いたします。基本訓練は、乗降訓練の実施に先立ちまして、白杖を使用した歩行方法の学習として実施をしてございます。具体的には、3種類の歩行の方法について訓練のほうを実施してございます。写真も用いて、今、提示をしてございまして、まず、一つ目に関しましては、スライド法による歩行の訓練というところで、車両の中であったりとか、あと、ホーム上の長手方向につきまして、歩行時に白杖の先端部分を床面に常時触れながら、左右に振って歩行する訓練というのを実施してございます。それから、2点目に短軸方向のホーム接近というところで、ホームの中央から線路側に向かってスライド法で歩行いたしまして、ホームの端で白杖が落ちたら、そこで停止をするという訓練を実施してございます。

最後に、白杖部分への踏み出しというところで、電車から乗り降りする際に、自分の前方に白杖を突きまして、車両の床であったりとか、ホームがあることを確認して、白杖部分にかかとを置くようにして足を踏み出す訓練ということを実施してございます。それらの基本訓練を経まして、次に、乗降訓練というものを実施してございます。乗降訓練につきましては、訓練車の正面が車両の車体であるパターン、それから、車両のドアがあるパターン、それから、車両と車両の間にある連結器があるパターンの3パターンに分けて訓練のほうを実施してございます。

まず、正面が車体のパターンについてご説明いたします。こちらは、短軸方向でホーム端に近づいたとき、目の前に車体のドア部以外の箇所があるというパターンでございまして、短軸方向でホーム端に接近し、ホーム端で白杖が落ちていったん停止をしていただいた後、白杖を前に出して、車両の有無、在線状況を確認いただいております。そこで車両があることが確認できますので、その場合、白杖を手前に戻した後、白杖を持っていない側の手で車両を確認いたします。

ここでドア以外の車体に手が触れますので、そうしますと、体を90度回転させて、白杖がホーム端に沿ったまま車両に手を触れながら伝い歩きをしていくというようなステップで進めてございます。進めていくと、最終的には扉部分、手で車体が途切れた部分にたどり着きますので、そこでホーム端に合わせていた白杖を上げまして車体があることを確認いたします。

これは、手で車体が途切れただけで、扉部分だけではなくて先ほどの連結部分である可能性がございますので、ホーム端の下部でそれを確認しているという状況でございます。そこで、ここでどこの箇所がドア部であるということが確認できたら、体の向きを変えて車両に正対し、車両の床があることを白杖で確認後、乗車をするというふうなステップを経ております。

先ほども申し上げた、扉部分と連結部分の判別方法について、少し詳細に写真を提示してご説明いたします。手が触れていた車体が途切れた後、そのホーム端に沿わせていた白

杖を上げるんですけども、そこで、その白杖が車体に接触するかどうかで、扉部分と連結部分を判断しております。扉部分ですと、写真にございますとおり、白杖が車両の下部に接触しますので、それでもって扉と確認できるというところがございます。逆に、連結部分ですと外部に車両の下部がございませんので、白杖がそこに触れることなく、さらに前方に出すと、その連結部分に接触するというところで確認ができます。

そういったことも踏まえて、実際に正面がドアだったパターン、それから、正面が連結部だったパターン、それぞれについても乗降訓練を実施してございます。左側目の前が車両のドアのパターンですと、短軸方向でホーム端に接近した後、ホーム端で白杖が落ちていったん停止といったところも同じなんですけども、その後、白杖を前に出して車両の有無を確認して、先ほど申し上げたとおり、白杖が車両下部に接触いたしますので、それを持って白杖を再度手前に戻した後、白杖を持っていない側の手を前に出して、手が触れないことを確認いたします。ここで、この箇所がドア部であるというところの確認ができますので、乗降のほうに移るというところがございます。

次に、右側目の前が連結部分というところですが、こちらでもホーム端に接近して、その後、白杖が落ちたら停止するというところまでは同じ流れであるんですけども、先ほど申し上げたとおり、在線状況を確認する際、今回は白杖が車両の下端に触れないというところがありますので、左右に白杖を振って転落防止の幌であったりとか、また、車両の側面に接触するというところを確認して、この場所が連結部であるというところを確認しております。

確認できた後、白杖を手前に戻して、今度はその手を前方向に出しますと、車体の側面部分に手が触れますので、それを確認して伝い歩きをして、またドアの所まで歩いていくというような形で訓練を実施しております。写真のほうでも、実施している状況を提示させていただいております。2グループに分かれていろいろなパターンで歩行訓練を実施しております。それから、次に、当社の車両内にあります非常警報装置の操作とならびに乗務員との通話体験というものも実施させていただいております。

当社の車両には、客室端っこに車両内の非常通話設置ボタンというものがございまして、これを押すことで、運転手または車掌と通話が可能になるというような仕組みになってございます。車内で異常があったりとか、もしくはホーム内での異常を駅係員に伝えるときにこういったボタンを操作していただくというところで、実際に押していただいて、こういった形で車掌と会話ができるのかといったところを体験していただいております。

続きまして、こちらは、車両の中ではなくて、ホーム上に設置している駅係員呼び出しインターホンのご紹介でございまして、こちらについても同様に、実際に押していただいて、こういった形で駅員と会話ができるかというところを体験していただいております。

このような形で大きく4項目に分けて、今回、歩行訓練を実施しております。当社としては、冒頭に申し上げたあくまで場所を提供したという立場ではあったものの、このような経験を通じて、視覚障害者の方が鉄道を安全にご利用いただくためには、障害者の方

もそうですし、鉄道事業者双方の理解促進が必要だと強く感じております。また、今回の訓練を実施に当たっても、実施する上での安全面への配慮というところは、非常に調整が必要でして、今回に関しては、訓練専用列車を仕立てて、また、このホームも訓練専用ホームとして今回は他の方がご利用いただけない形で実施をしたことで、余裕を持った歩行訓練が実施できたと感じてございます。

このような形で、ホームでの歩行訓練の実施についてはさまざまな制限があるんですけども、今後もこういったものを皮切りに、歩行訓練のフィールドを提供することができる鉄道事業者が増えていくことを望んでおります。時間の問題もあって駆け足にはなったんですけども、以上でご説明を終了させていただきます。

秋山 これについて、もう時間がオーバーしてますので、私、一言だけ。せっかくこういう調査をやって、今後のことを考えたときに、訓練を受けた人と受けてない人の効果を見るという比較研究をやると、効果があるんだというのを分かると思うんですね。多分、効果があるとは思いますが。そういうデータをちゃんと作るっていうことをやっておかないと、効果があるの？といわれたときにあるだろうとみんな思っているんだけど、どの程度、効果があるの？といわれたときに、ほとんど答えられないです。ぜひ、コントロール群とそうでない群をちゃんと2群に分けて、追跡調査をしていただくといいのかなと。この訓練を受けた人と受けてない人の差の検定をちゃんとやると、いい結果が得られるかもしれないと思います。以上です。山城さん、どうぞ。

山城 この訓練に、どんな方、視覚障害者が参加したかっていうことと、それから、参加の呼び掛けはどういうふうにされたのかってお尋ねしたいんですけど。

秋山 そこはいかがでしょうか。

宗海 当社は、今回の訓練に関しましては、実施が国土交通省のほうで場所を提供した立場でして、具体的などういった方にお声掛けをしたかといったことは、少し、今、この場でお答えすることができなくて。大変申し訳ございませんが、ご了承いただければと思います。

秋山 何人ぐらいだったんですか。

宗海 具体的には、7名、参加いただいております。

山城 分かりました。

秋山 そうしましたら、宗海さん、どうもありがとうございました。

宗海 ありがとうございました。

秋山 続きまして、ちょっと駆け足でいきたいと思います。関東運輸局における最近の主な取り組みについてと、それから、関東地方整備局におけるバリアフリーの取り組みについてということでご紹介をお願いしたいと思います。

平井 では、資料8の関東運輸局における最近の主な取り組みについてご紹介させていただきます。まず、1ページ目でございますけれども、公共交通におけるハード・ソフト具体的な取り組みの推進についてでございます。旅客施設における設置整備や構造変更等によるハード面でのバリアフリー化に加えまして、旅客支援等のソフト面でのバリアフリー化を推進するため、接遇や研修のあり方を含むソフト対策として、国土交通省におきましては、公共交通事業者に向けた接遇ガイドラインですとか、交通事業者向け接遇研修モデルプログラムの作成、また、一定規模以上の公共交通事業者にありましては、バリアフリーのハード・ソフト両面の取り組み計画に係る移動等円滑化取組計画書、取り組み状況の報告に関する移動等円滑化取組報告書の、国への提出および公表が義務付けられているところでございます。

2ページ目でございます。こちらにつきましては、令和6年度における移動等円滑化取組計画書のモード別作成事業者数の一覧でございます。令和6年度におきましては、295公共交通事業者において公表を行っているところでございます。3ページ目でございます。こちらの表につきましては、旅客施設および車両等に係るモード別地域別の作成事業者数の一覧でございます。全国における作成事業者数につきましては、国土交通省のホームページに掲載してございます。

次の4ページ、5ページにつきましては、関東運輸局管内におけるモード別の作成公共交通事業者を一覧としておりますので、後ほどご確認いただければと思います。6ページ目でございます。こちらにつきましては、移動等円滑化促進方針・基本方針の策定に係る取り組みのご報告でございます。令和7年1月30日におきまして、当運輸局管内自治体を対象としました移動等円滑化促進方針・基本構想策定支援セミナーを開催いたしました。

今回のセミナーにおきましては、地方部における促進方針や基本構想の策定の促進を図るため、主要な観光地である磯部温泉地区を移動等円滑化促進地区と定め、そのうち、磯部駅および磯部温泉街を主とした重点整備地区とする基本構想を定めた群馬県安中市に、事例発表を行っていただきますとともに、群馬県安中市における検討協議会に委員として参画されました、高崎経済大学の長野准教授に基調講演をやっていただきました。参加いただきましたのは、52自治体となりまして、ご意見といたしまして、親和性のある関連する計画をまとめ、効率的に計画の進捗管理の行える内容等を参考にしたいですとか、定期

的な評価、見直しを行い改善していくことの重要性の気付き等の感想をいただいたセミナーとなったところでございます。

続きまして、7 ページ目でございます。こちらは、このバリアフリー促進に向けたバリアフリー教室等の実施についての報告でございます。バリアフリー教室におきましては、障害の社会モデルの理解ですとか、障害当事者や家族等への差別の禁止に関する講義、コミュニケーション力や共感する力を養っていくことを目的としまして、体験ですとか、障害当事者としての疑似体験によるバス乗降など、公共交通利用時の移動におけるバリアへの理解や、介護者体験によるコミュニケーションなどの体験を実施しているところでございます。バリアフリー教室におきましては、平成 13 年より 24 年間実施しておりまして、これまで約 600 回開催し、延べ約 4 万 1,200 人に参加をいただいているところでございます。

8 ページ目につきましては、関東運輸局管内で開催いたしました令和 6 年度の一覧でございます。9 ページ目につきましては、こちらは、車いす利用者や子ども連れの外出時の課題等について、宇都宮大学における研究および講義の一環として開催されましたバリアフリー教室の概要でございます。開催に当たりましては、大学による学生を対象とした講義と併せまして、バス協会や事業者の方にご協力いただきまして、実際にバスを利用した、車いす利用者や子ども連れによるベビーカー利用での乗降体験等を行った事例でございます。

10 ページ目につきましては、こちらは、昨年度、鉄道事業者における取り組み事例として紹介いただきました視覚障害団体と連携した非常はしごでの乗降や踏切歩行体験の概要でございます。令和 7 年 2 月に事業者の訓練線におきまして、実際に非常はしごを用いて、視覚障害者および介助者による乗降体験ですとか、社員による案内体験を当事者参画の下、開催していただいた体験会のご報告でございます。以上、取り組みの報告でございます。

秋山 それでは、関東地方整備局のバリアフリーの取り組みについてということで、お願いいたします。

青木 関東地方整備局の青木です。資料 9 について説明します。次のページに進みます。最初に、関東地方整備局の役割についてご説明します。当整備局は、国土交通省の中で地方支局の一つでして、管轄は関東地方、1 都 6 県に山梨県と長野県を加えたエリアとなります。地域のニーズや課題に応じまして、河川、道路、港湾、空港、国営公園などのインフラ整備と、その維持管理を担当しております。

次のページから、各事業におけるバリアフリーの取り組み事例をご紹介します。2 ページ目、お願いいたします。こちらは、道路事業の取り組み事例となります。令和 4 年 4 月に奈良県内の踏切で発生した痛ましい事故と同年 6 月の道路の移動等円滑化に関するガイドラインの改訂を受けまして、神奈川県相模原市内にある国道 16 号上の久保沢第一踏切に、

視覚に障害のある方が安全に歩行していただけるよう、凹凸のある誘導標識を設置しております。次の3ページにつきましては、管内にある国営公園5カ所の地図となりますので、後ほどご覧いただければと思います。

次の4ページをご覧ください。こちらは、東京都立川市にある国営昭和記念公園の事例紹介となります。公園内にある『ハーブの丘』という園路につきましては、路面が劣化していたことと、車いすの通行に支障がありましたので、令和5年度に、園路の舗装と拡幅して、利便性の向上を図っております。次の5ページをご覧ください。こちらは、官庁営繕の取り組み事例となります。令和5年度に完成した5階建ての合同庁舎でして、1階が町立図書館、2階から5階は、税務署、職業安定所、労働基準監督署などの国の施設が入居しております。多くの方が利用になられると想定されましたので、ユニバーサルデザイン検討会を開催しまして、いただいたご意見を踏まえた、トイレや駐車場などを整備しております。今後も、各地事業における新築・改築等の際は、関係者の皆さまがたにご協力をいただき、バリアフリー化の一層の促進に取り組んでまいりたいと存じております。

6ページをご覧ください。こちらは、千葉県松戸市にある関東技術事務所のバリアフリー体験についてのご紹介となります。事務所の敷地内には、実際の道路施設を整備している区画がありまして、そこをバリアフリーの体験場として、実際の道路と同じようにさまざまな状況を設定し、車いすの体験などをしていただくエリアがあります。昨年度は34団体で500名以上の方にご利用いただきました。こちらは、関東技術事務所のホームページで、バリアフリー体験の申し込み受け付けを行っております。

ここまでが、各事業の取り組み事例となります。

小池 建政部住宅整備課の小池でございます。資料7ページ目になりますが。バリアフリー化に関する支援制度の一つ目といたしまして、都市・地域交通戦略推進事業というものがございます。こちらの事業は、安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立する事業となっております。具体的には、資料に写真を載せてございますような、自由通路、地下街、駐車場、バリアフリー交通施設等の公共空間等の整備に対して支援を行っているものでございます。

8ページ目をお願いいたします。二つ目の支援制度といたしまして、バリアフリー環境整備促進事業というものがございます。こちらの事業は、高齢者の方や障害者の方が安心して暮らせる環境の整備を図ることを目的とした事業となっております。具体的には、バリアフリー法に基づく条例や基本構想の策定への支援の他、トイレのバリアフリー化、スロープやローカウンターの設置など、建築物のバリアフリー改修工事等を支援する事業となっております。関東地方整備局では、地方公共団体が行うバリアフリーの取り組みに対して相談等の対応を行っているところでございます。

9ページ目をお願いいたします。建築物分野のバリアフリー法の体系の概要となつてご

ございます。既に皆さまご承知の内容もあるかと思いますが、ご説明をさせていただきます。学校や事務所などの、多数の方がご利用される建築物につきましては、建築物移動等円滑化基準という、バリアフリーに関する最低限の基準に適合するよう努力するといった規定になってございます。また、右上に特別特定建築物と書いてございますが、百貨店ですとか、不特定多数の方が利用する官公署などを主として、高齢の方や障害のある方がご利用されるような建築物であって、床面積が2,000平米以上の建築物につきましては、建築物移動等円滑化基準への適合の義務が課されるという位置付けになってございます。

10 ページ目、お願いいたします。バリアフリー法に基づきまして、各地方公共団体で条例の制定をすることができるようになってございます。こちらの資料は、令和4年10月時点と記載されてございますが、令和7年7月時点においても、関東地方整備局管内では、1都3県5市区においてバリアフリー法に基づく条例が制定されているところでございます。こちらの条例の制定に関しましても、整備局で随時、地方公共団体もご相談に乗りながら対応を進めていきたいと考えております。整備局からは、ご説明は以上になります。

秋山 今、運輸局と地方整備局の取り組みについて、ご説明がございましたけれども、時間ももう20分も過ぎていますので、どうしてもという場合に質問を一つ二つ受けたいと思いますが、いかがでしょうか。あるいは、もし後でお気付きの点がありましたら、事務局等にご意見等を伺っていただくということでもよろしいと思いますので。今日は私の不手際でだいぶ時間を通過してしまいましたので、このくらいで締めさせていただきたいと思います。

今日は、宇都宮の方、小田急の方、そして、横浜市の交通局の方、いろいろ事例を勉強させていただきました。ありがとうございます。それでは、時間がオーバーしましたので、このくらいにさせていただいて、司会を事務局のほうにお返ししたいと思います。

中野 秋山分科会長、ありがとうございます。本日ご出席いただきました委員の皆さまにおかれましては、長時間にわたりご議論いただきまして、誠にありがとうございました。なお、各委員の方から事前にお伺いしたご意見等への回答につきましては、会議内で一部お話しした部分もございますが、あらためて後日共有させていただきたいと思います。最後になりますが、関東地方整備局企画部広域計画課、青木課長補佐より閉会のあいさつをさせていただきます。よろしくお願いいたします。

青木 関東地方整備局の青木です。閉会に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。本日は、秋山先生、大森先生、委員の皆さまがたをはじめ、ご出席の皆さまがたには、大変お忙しい中、貴重なお時間とご意見をいただき、誠にありがとうございます。また、宇都宮市様、横浜市交通局様、小田急電鉄株式会社様におかれましても、それぞれの取り組みをご紹介いただき、ありがとうございました。

本日、皆さまがたにいただいたご意見につきましては、担当部局と共有するとともに、国土交通本省にしっかりと伝えてまいります。引き続き、ご指導、ご協力をいただきますよう、お願い申し上げまして、閉会のごあいさつとさせていただきます。本日はありがとうございました。

秋山 どうもありがとうございました。

中野 青木課長補佐、ありがとうございました。以上をもちまして、第7回移動等円滑化評価会議関東分科会を閉会いたします。本日はありがとうございました。なお、本日の議事録ですが、委員の皆さまにご確認いただいた後に、当局のホームページに掲載する予定です。よろしくお願いいたします。オンラインでご参加いただいた皆さまは、ご退室いただいて構いません。本日は、お忙しい中ご参加いただきまして、誠にありがとうございました。

(了)