

第1回移動等円滑化評価会議四国分科会への意見・要望等の内容及び回答・方針

出席者からの意見・要望等の概要	回答・方針
<p>◆バリアフリー推進に係る分科会の役割</p> <p>1日の乗降客が3000人以上の駅のうち、バリアフリー整備がなされている駅が87%なのに対して、3000人未満の駅では20.8%にとどまっている。これらの地方におけるバリアフリー整備の遅れは、障害者差別解消法が求めている環境整備を、バリアフリー法に基づいて的確に推進していくという法の理念からは乖離している。バリアフリー整備を的確に推し進めていくためには、障害者が評価し、施工や施策に反映する仕組みが不可欠である。さらに、設計段階からの当事者の意見反映も重要だと考える。よって、様々な障害特性に応じた意見を適切に反映する機会としての、分科会の設置を提案したい。 【浅見委員(香川県視覚障害者福祉協会)】</p>	<p>国土交通本省において、本年2月に開催された「移動等円滑化評価会議」においても、個々の障がい別に何が達成されたのか、その達成状況を細分化して見ていく必要性について意見が出されたところでは、</p> <p>これを受けて、国土交通本省においては、各当事者団体その他の関係者との「特性に応じたテーマ別意見交換会」を開催することとなっております。(分科会「資料1」参照)</p> <p>地方においては、分科会開催の他、分科会における議論等に活かすため、地域のニーズ等をより詳細に把握するために施設設置管理者も交えた会議の開催やヒアリング等を行うこととされており、分科会での議論を踏まえ、会議やヒアリング等を実施したいと考えております。 【四国運輸局 消費者行政・情報課】</p>
<p>◆道路上のグレーチングの改善について</p> <p>道路の排水路に設置されているグレーチングの隙間に、車椅子の前輪がはまり込む危険がある。最近、隙間の細いものも見かけるが、はまり込む所もある。溝の作りを90°回転した作りになれば、細かくしなくてもいいように思います。 【岡村委員(香川県身体障害者団体連合会)】</p>	<p>道路(車道や歩道)に設置しているグレーチングは、側溝に人やものの落下を防ぐこと、人や車両の通行を容易にすること、また一方で雨水等を速やかに排水できる機能を備えていることが重要であると考えます。</p> <p>上記を踏まえ、特に歩道部においては歩行者や車椅子利用者の安全な通行確保のため、格子間隔を狭くした『細目タイプ』の採用を検討することとしており、現場でも多く取り扱われているところでは、</p> <p>(細目タイプは主部材間隔を狭めたタイプ(約10mm)であり、普通目タイプに比べ車椅子やベビーカー等の通行がよりスムーズとなっております)</p> <p>【四国地方整備局】</p>
<p>◆車両の優先席について</p> <p>札幌の地下鉄は、優先席ではなく専用席にすると効果が上がったようです。検討する価値があると思います。 【岡村委員(香川県身体障害者団体連合会)】</p>	<p>現在のところ「専用席」を設定する予定はございませんが、優先席を必要とするお客様が安心してご利用いただくことができるよう、引き続き、放送や声かけなどにより列車をご利用のお客様へご理解とご協力を求めてまいります。 【四国旅客鉄道(株)】</p>
<p>◆公共交通機関の車内放送等について</p> <p>車内放送について、どんな内容かを知りたいです。車内販売は廃止されたのでしょうか？もし実施しているのでしたら目で見てわかるようなメモボードを常時おいてほしいと思います。 ※広告やチラシ作成に、障がい者サポート方法を載せるなど啓発していただけますと幸いです。 【近藤委員(四国ろうあ連盟)】</p>	<p>弊社の列車内では、車内放送のほか、可能な限り車内テロップで行き先や停車駅などをご案内しています。</p> <p>なお、弊社の特急列車内は車内販売を実施しておりません。誠に申し訳ございませんが、ご理解下さい。 【タブレット導入状況について】</p> <p>現在、マリンライナーとしおかせ、いしづちの車掌に筆談機能を掲載したタブレットを導入しています。 【四国旅客鉄道(株)】</p>
<p>◆特急列車の乗車番線(のりば)について</p> <p>JR山田駅ですが、列車の乗り場が、1番線、2番線と上り列車なのに違う乗り場となっております。同駅ですれ違う下り列車も2番線、1番線となっております。上りは2番、下りは1番と決められない理由は何ですか？ ちなみに、普通列車は、1番線と3番線を状況に応じて使い分けをしているようです。(1番線は、改札口に接していて、2、3番線は、陸橋を渡らねばなりません。) 【横田委員(日本発達障害ネットワーク)】</p>	<p>列車ののりばにつきましては、お客様の利便性を考慮して陸橋を渡らなくても列車のご利用ができるよう、可能な限り駅舎側の「のりば」を使用するようなダイヤ設定に努めています。ただし、当該駅で上りと下り列車の行き違いがあるときや信号機設置などの設備上、この限りではございません。</p> <p>そのようなことから、土佐山田駅においても全ての列車が「上りは2番」「下りは1番」と統一してはおりません。 【四国旅客鉄道(株)】</p>

出席者からの意見・要望等の概要	回答・方針
<p>◆移動等円滑化について</p> <p>高齢者のなどの事故があるたびに、免許証の返納が話題になります。多くの障がい者は、免許もとれずに、ひたすら公共交通機関やタクシーに頼って生活しています。中山間部の多い高知県などでは、学校の再編、高等学校の閉校なども追い打ちをかけて利用者が少なくなれば、当然のこととして、交通機関も縮小していき、過疎化が進んでしまいます。合理的な運用をと、消費行政はその効率化を主張されますが、地域に残る人々の少数意見は、あまり考えられていないように思います。移動等の円滑化とは、何のことでしょうかと思わずにはられません。</p> <p>【横田委員(日本発達障害ネットワーク)】</p>	<p>人口減少・少子高齢化が進む中、将来的に四国の公共交通全体の輸送需要が減少し、現在の交通サービス水準や路線の維持が困難になることが想定されます。このため、四国運輸局としては、自治体、交通事業者、地域住民等が、公共交通の確保・維持を地域の問題としてとらえ、地域公共交通ネットワークの形成を促進するため、必要な支援・助言等を行っているところです。</p> <p>そのような中で、バリアフリー化については、施設等の利用者数に応じて整備が進められているのが現状で、これまでもご意見をいただいておりますように、無人駅等の利用者が少ない施設については、バリアフリー化が遅れているところです。そのため、本省においては個々の障がい特性に応じたテーマ別意見交換会の開催や、地方において施設設置管理者も交えた会議の開催やヒアリング等を行うこととしております。</p> <p>【四国運輸局 消費者行政・情報課】</p>
<p>◆障がい者等への接遇に関する教育について</p> <p>いくつかの障がい者との対応場面を観察する機会がありました。利用者の気持ちに添うような努力を感じました。これからも、なお一層教育の機会を作り彼等の適切な社会参加の機会が出来ますようお願いいたします。かなりしつこい窓口でのやり取りを目にしましたが、可能な限り、優しく適切な相手をしていました。</p> <p>【横田委員(日本発達障害ネットワーク)】</p>	<p>国土交通省においては、平成29年2月に決定された政府の「ユニバーサルデザイン2020 行動計画」を踏まえ、平成30年5月に「交通事業者向け接遇ガイドライン」を作成しました。本ガイドラインは、「障害者の権利に関する条約」において示された「障害の社会モデル」への理解を促すものとなっており、交通事業者やその職員は、自らが行う接遇やコミュニケーションが利用者にとってどう受け止められるかを、利用者の立場に立って意識した上で、社会的障壁を取り除いていくことを重視し、高齢者、障害者等の移動等円滑化を具体的に確保していくという姿勢で臨むことが重要であるとしています。</p> <p>また、「交通事業者向け接遇ガイドライン」の実施を促進するため、「交通事業者向け接遇研修プログラム作成等のための検討会議」で検討を行い、交通事業者による接遇研修を充実するための「接遇研修モデルプログラム」を作成し、本年4月10日に公表したところです。「接遇研修モデルプログラム」においては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・UD2020行動計画で示されている、『心のバリアフリーの基本的な考え方』を身に付ける。 ・接遇ガイドラインに示されている接遇の基本及び対応方法を身に付ける。 ・障害当事者が参画することにより、理解を深め、ともに考えることのできる場とする。 <p>ことを目指しており、事業者における接遇教育への活用を促しています。また、研修プログラムでは、障害当事者(または家族等の支援者)が研修に参加することを重要とし、その参画方法や障害当事者講師の紹介窓口を記載しています。</p>
<p>◆認知症の方の支援について</p> <p>政府は認知症に特化した支援計画作成や対策を義務づけると発表し、2021年度をめどに実施し、怠った場合の罰金を科すとしてきました。認知症の人の暮らしやすい社会実現のために、公共交通機関利用の際のサポートは不可欠であると思います。当法人は平成20年度より、毎年バス乗務員の人達へ認知症サポーター研修及び認知症疑似体験研修を実施しています。まずは、認知症への理解、病気の知識を得てもらうことが大切です。</p> <p>【門田委員(特定非営利活動法人わをん)】</p>	<p>現状では、認知症を含め、障がい者等が利用する場合には、積極的な声かけを行うよう教育している事業者や、JR四国のように車内放送を活用して「声かけ」を呼びかけるなど、各事業者における取組も一定進んでいると思われます。</p> <p>国土交通省としても、「接遇研修モデルプログラム」の活用等により、各社の研修が充実していくことが期待されます。</p>
<p>◆障がい者の社会参加について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リフト付きの高速バスの導入について ・空港へのリフト付きリムジンバスの導入 ・各港へのアクセスを見直す ・障がい者権利条約に沿った展開 (インクルーシブなアクセスの実現、思いやりに依存しない社会モデルに沿った考え方) ・いろんなシーンで、障がい者団体が自然に参加できる仕組みを作る ・バスや鉄道会社の社内研修会への当事者参加を推進する <p>【井谷委員(CIL星空)】</p>	<p>リムジンバスについては、本年3月に「高松空港リムジンバス」(ことでんバス)にリフト付きバスが導入(1台)されました。その他のリムジンバス、高速バスについては未導入となっています。</p> <p>【四国運輸局 消費者行政・情報課】</p>