

## 第5回移動等円滑化評価会議四国分科会

- 日 時：令和5年8月9日（水）14：00～16：00
- 場 所：高松サンポート合同庁舎 低層棟2階 アイホール
- 開催方法：対面・オンライン併用

### 1. 開会

### 2. 開会挨拶 【四国運輸局 久保交通政策部長】

### 3. 議題

#### ① 四国における移動等円滑化の進展状況・基本構想の作成状況等について

※事務局より「資料2：四国における移動等円滑化の進展状況、基本構想の作成状況」に基づき説明。

#### ② 事業者等、自治体、地方整備局、運輸局の主な取組について

※事業者より「資料3：事業者、自治体の取組」に基づき説明。

※四国地方整備局より「資料4-1：四国地方整備局におけるバリアフリーの取組」

「資料4-2：国土交通省における建築物バリアフリー化の取組み」に基づき説明。

※四国運輸局より「資料5：四国運輸局におけるバリアフリーの取組」に基づき説明。

#### ③ ハード・ソフト取組計画の作成状況等について

※事務局より「資料7：ハード・ソフト取組計画について」「資料8：移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有」に基づき説明。

#### ④ 意見交換

##### <資料6 意見・要望等の内容及び回答・方針>

※意見交換に先立ち、事務局より「資料6：意見・要望等の内容及び回答・方針」に基づき、事前意見・回答について報告した後、意見交換を実施。（内容は下記のとおり。）

#### 【公益財団法人 香川県視覚障害者福祉協会 浅見委員】

塩上町の踏切内にエスコートゾーンのようなものが設置されている件に関して今回質問させていただきました。日本視覚障害者団体連合では加盟団体が持ち回りで全国大会を開催していますが、今年度の奈良大会では、視覚障害者の安全な踏切の移動がシンポジウムのテーマに上げられていました。昨年度視覚障害者が踏切内から出られなくなり、列車にはねられて亡くなるという痛ましい事故が2件発生しております。このような案件を少しでもなくすために、踏切の中にいることを本人にどう伝えるか、認識させるかということが検討されています。

エスコートゾーンとは、道路上の横断歩道のゼブラゾーンの中に突起物を並べられたものであり、今横断歩道を渡っていることを把握できる設備だと認識しています。近くの踏切に、それによく似た形状のものが設置されたということで資料6の回答にありました。横断歩道上のエスコートゾーンと踏切内のエスコートゾーンのようなものの違いが足裏触覚で少し分かりづらい。横断歩道上のエスコートゾーンを歩いているのか、踏切内のそういった誘導物の上を歩いているのか分かりづらいのではないかと質問に対して、「線路内のエスコートゾーンのようなものに内方線のようなものを付けることによって区別しやすくなる」と、視覚障害者の方に確認されていると回答をいただきました。こういったことを進めていただくことは、非常に前向きなことだと思います。

しかし、前方に踏切があるということ、あるいは踏切を通過し、踏切から出たことをより確実に認識させるためには警告用点字ブロックを踏切の前後に設置していただきたい。この方法が踏切内の誘導物よりも確実であると全国大会でも発表があり、私もその意見に非常に賛成です。私は毎日通勤で JR 予讃線の小さな踏切を渡っております。この評価会議でも何度か JR お客様サービス係の方々ともお話しし、現地にも出向いていただいたこともありました。単線のため踏切自体の距離は非常に短いのですが、そこを渡るとき何ら誘導物等がありません。以前、踏切付近の道路はかまぼこのように丸く、これが一つのランドマークになっていました。道路が丸くなったから前方が踏切だと認識できていましたが、道路工事が進んで今は完全にフラットな状態です。毎日盲導犬と通っております。踏切手前で車が来て一旦停止するとそれが一つの合図となって、踏切だと分かります。しかし、そうでないとなかなか踏切を認識できない。大体のダイヤを頭の中に入れておくと、どの時間に上り、下りが通過するか分かりますが、ダイヤが乱れると警報器が鳴るか分からない。単線の踏切は、警報器が鳴っても驚かずとにかく前に進みなさい、戻ったり止まったりするのが一番危ないから、とにかく前へ進めば出られるからと聞いていますが、頭上で警報器が鳴るのを体験しましたが、非常に心臓に悪いです。

踏切の前後を認識するためには、警告用点字ブロックの設置や何らかのコントラストを付けていただくこと。今後踏切事故の防止ということで、踏切内への誘導物設置というよりも、踏切の前後に警告用ブロックを設置するという方向で高松琴平電気鉄道、JRに限らず考えていただきたい。

コントラストに関してですが、完全にフラットになってしまうと非常に分かりにくい。少し視力のある方に対して色を付けるとか、視認性を高めるという資料6の回答がありました。駅に特急待ちの車両が止まっていると、すごく長い時間踏切が閉じたままという状態があります。その踏切に引っかかってしまうと5分くらい立っていなければいけない。引っかかってしまわないように時計を気にしながらつい急いでしまうような危険もあります。緊急時、平常時に関わらず、踏切を確実に認識できれば不安なく渡ることができると思います。

コントラストに新しい技術を使うということについて、コスト面もあるかと思いますが。まずは踏切の前後への警告用ブロックの設置を、特に小さな駅や小さな踏切ほど進めていただきたい。以前、ホームの点字ブロックの時にもお話しさせていただきましたが、高松駅のような大きな駅の整備が進んでも小さな無人駅の整備は進まず、小さな踏切に対しては後回しになるのかなと感じます。でも、人通りが少なく、車の通りが少ないところほど、踏切の前

後に警告用ブロックを設置する必要があると感じます。

### 【藤澤分科会長】

視覚障害者の場合、全盲の方と弱視の方とおられます。弱視の方は見えているのでコントラストのない点字ブロックであれば見えませんが、フラットでも視認できればと言うことで、ISOでは側帯をつけるという規格がされております。

誘導ブロックと側帯の輝度比は、マイケルソンコントラスト30%以上という縛りがあります。真っ黒な側帯でもいいとなっているようですが、視覚障害者の方にとって、真っ黒だと溝や障害物に見え足が動かかせません。30%程度という高めのマイケルソンコントラストの比率を配慮していれば助かります。

実は高松駅周辺で幅広めですが、30cm幅の側帯の付いた誘導ブロックはすでに敷設されております。ただ、徳島大学で行った実証実験の結果では、ちょうどいい側帯の幅は15cm幅となりました。30cmはちょっと幅が広すぎです。この15cmあたりが一番視認性が高いとデータにあり、それもISO規格で盛り込んでおります。それを参考にさせていただきたいと思っております。貴重なご意見ありがとうございました。

### <資料9 当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する中間的な整理案について>

※「資料9 当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する中間的な整理案について」に基づき、意見交換を実施。(内容は下記のとおり。)

### 【NPO法人福祉住環境ネットワークこうち 笹岡委員】

高知県バリアフリー観光相談窓口を行っており、当事者の方がでかけるときの移動の問題や、県外、海外から来られる方の移動の問題とかでいろいろ声が集まって、対応をしているところです。

今日の報告を聞くと、改善例等前向きな内容もあってすごく励みになるんですけども、高知ではなかなか低床バスの普及率も低いという状況です。交通事業者さんといろいろお話をしたり、改善方法を一緒に考えたりする機会もありますが、前日までに予約しないと車いすの方がバスに乗れない状況が続いております。予約をしたのに当事者の方の目の前で発進・通過されて置き去りという状況があり、改善されていません。

また観光客の方も多くなりましたが、空港連絡バスや観光地のシャトルバスの車いす対応の車両がありません。観光バスに関しても、低床車両はありますが、人間的や運営的な問題で車椅子の方の対応ができないといった色々な課題のある状況です。そんな中で、「来年の4月には障害者差別解消法が一般事業者も合理的配慮義務化になり、それまでに改善しないと大変なことになります」とずっと声をかけてお願いをしています。車いすだからお断りということが言えなくなることを強くお伝えしています。車椅子だから乗れないではなく、乗れない車両だけど他にもこういう選択肢もありますといった対応を検討してほしいとずっとお願いしています。

交通事業者さんのサイトに、バス停も公開されていますが、残念ながら車椅子が乗降できるバス停は全体の2割程度しかありません。もし利用可能な車両であったとしても降り

られる場所が少ないことなどがあり、JNTO（日本政府観光局）や市や県の関連する担当課とも一生懸命話をしながら、投げ掛けをしているところです。私たちだけで長年取り組んでもなかなか改善していかない経験もありますので、四国運輸局さんや四国四県の先進的な事例のある方々と教室や何か啓発活動を一緒に取り組んでいただけたらなとお願いしたいなと思っております。

以前もユニバーサルシートのある多目的トイレが少ないことで、旅行で来られた方が出掛けて行くことができないこともお伝えさせていただきました。観光施設とか旅行に出かけていた先にユニバーサルシートのある多目的トイレはない場合でも、県内の市町村役場には設備が備わっていることもあります。そのため、市町村役場にアンケート調査をし、どういう設備が多目的トイレの有無と、観光客も利用可能であるかどうかを確認させていただいて、市町村役場等の施設も活用するといった工夫をしているところです。

また、他の三県や四国運輸局の皆さんで、より効果的な取り組み方法や、一緒に協力していただけることがありましたら、ぜひご意見いただければと思います。

### 【事務局】

車椅子でのバス乗車拒否や障害者差別解消法の話について、四国運輸局としての取り組みや状況についてお伝えさせていただければと思います。障害者差別解消法はいわゆる合理的配慮の提供と、不当な差別的取扱いの禁止というこの二つがあります。合理的配慮の提供は行政機関については義務で事業者さんは努力義務となっていましたが、来年4月からすべて義務化されます。

四国運輸局での昨年の実績では、新規採用職員研修の中で障害者差別解消法について講義を行っております。来庁される方については、こういう風なことをしてくださいとお伝えしています。事業者さんには、例えばバス事業者職員の研修がある時にお時間を頂戴して、障害者差別解消法についての説明をさせていただいております。本日は表彰されました、わをんさんと愛媛県バス協会さんが実施されている研修にも出席させていただき、障害者差別解消法について説明をさせていただきました。バス協会所属の運転手さんに、不当な差別的取扱いの禁止と合理的配慮の提供について確実にお願いしますと周知活動を行っております。これから先、どんな形で周知していくかという課題があるかと思いますが、義務化されるにあたって、国土交通省からの通達等もうまく利用しながら皆さんに周知できたらと思っております。

各県持回りで実施している意見交換会について、今年度は高知県で開催を予定しており、そういった場も活用させていただければと思っております。

### 【NPO法人福祉住環境ネットワークこうち 笹岡委員】

車いすの方からいただく相談の中で、多目的トイレについての相談が一番多いです。高齢の方も利用されるトイレについてはいつも課題となっております。各地域の担当者にトイレの情報がないですかとお聞きしても、ないです、調べていません、知りませんと言われます。そのためローラー作戦で調べるしかなく、スタッフが総出で県内を回ってトイレの写真を撮ったり、市町村役場さんにはアンケート調査をさせて頂いたりしながら、トイ

レ情報をいろいろ集めています。

また公共交通について、車椅子 2 台で乗れるものがありません。介護タクシーも増加しているというお話がありましたが、高知でも介護タクシーに加え、観光も合わせたタクシーのような取り組みをされる事業者さんや、そういった細やかな対応をしてくれるケースが増えてきています。

#### 【全国脊髄損傷者連合会 香川県支部 田村委員】

私は今話を聞いたり、資料 9 の話を見ていたりした上で、新しい表示ができると分かってなくなります。実際、東京オリンピック・パラリンピックで東京駅に行った際、表示はわかりやすくなっているはずですが、今までの表示に慣れてしまっていて、何を、どこをみたらいいのか全くわかりませんでした。聞いてみて、表示を辿っていけば目的地に着くというのはわかりますが、聞くすべがない人にとってはすごく不安なのではないかなと思います。

視覚障害のある友達に今一番進んだらいいものはなんですかと聞いたところ、「案内やナビもそうですが、目的地周辺まで着きました、で終わってしまうんです…」と言っていました。例えばサンポート合同庁舎にきたとしたら合同庁舎までは案内してくれますが、部屋の入り口までは案内してくれません。どの入り口がその部屋に近いかなという案内をしてくれないので、もう少し詳細なものがあればと話していました。その友人であれば視覚障害の方に合わせたアプリ、車椅子の人に向けたアプリ、先ほどのアシストガイドみたいな知的障害の人に合わせたアプリがあれば、真の目的地までうまく行けると思います。またその人に合わせたトイレも探すことができれば、場所を聞かずとも各個人で確認できるのではないのでしょうか。今はスマホで何でもできる時代になってきていますが、いろんなもの（アプリなど）ができているということについて、当事者の方も知らないということがあるのではないのでしょうか。

去年聴覚障害の人のドラマがすごく人気になり、手話を覚える人もかなり多くなってきています。この間スマホを見ていたら、自分が言葉で入れたら全部手話で通訳してくれるアプリができていました。こんなものができているんだ。でも、どれだけの人がこれを知っているのかなと不思議に思いました。IT を使っているんなものを作られていく中で、当然最初のうちはうまくいかないこともあります。そこを改良しながら、それぞれの障がいにあったものができていけば、もっとどこかに行きたいときに簡単に移動できるようになるのではないかと思います。

#### 【公益財団法人 香川県視覚障害者福祉協会 浅見委員】

足で情報を知らせる「あしらせ」というアプリについてお聞きしました。靴にマグネット状のものをつけ、スマートフォンと連動させます。例えばここからホテルまで行きたいなら、あらかじめ地図をアプリに読み込ませておくと、左に曲りたい時は左が振動する、右に曲りたい時は右が振動する、障害物等がある時は両足が震えるという風に、足の振動を利用して視覚障害者の移動を支援するソフトが開発されたということで、この 6 月にクラブで体験してみました。ただ室内で部屋の所までというところ、GPS の問題で限界がある

かと思えます。例えば外のコンビニまで行きたいというルートを前もって登録しておくことで使えるソフトだと思えます。今アプリの話から感じました。

まず JR 四国さんにお問い合わせがあります。今協会の理事の方で勉強会をさせていただきたいというお話を進めさせていただいておりますので、ぜひお願いしたいと思えます。先ほど資料にもありましたように、近年非常に無人駅が増え、みどりの窓口が減ってきて、切符を買うのが非常に困難だということについて、会議でもよく意見が出ております。高松琴平電気鉄道さんでは、今年5月に乗降会をしていただきました。高松琴平電気鉄道さんのご好意で、実際の車両を貸し切り、SOS ボタンに触れさせてもらうという貴重な体験をさせていただきました。私は別の会議で行けなかったのですが、会場からは非常に良かったという声がありました。ぜひ今度 JR さんでも体験させていただきたいと思えますが、JR さんで貸し切りは難しいと思えますので、勉強会を是非させていただきたい、というお願いです。

来年9月に全国視覚障害女性研修大会を開催することになりました。会場はレクザムホールで、全国から300人ほどが集まります。私も盲導犬ユーザーですけれども、恐らく全国からも何人かの盲導犬ユーザーの方が香川にお越しになるかと思えます。そこで盲導犬のトイレについてですが、盲導犬の中には多目的トイレぐらいのスペースがあれば、そこで袋をつけて「ワンツーワンツー」という声をかけると、その場で処理できる盲導犬と、土や草がないとトイレが難しい盲導犬がいます。今回の会議会場は付近に草むらがあり、トイレの場所は確保しているが、レクザムホールの近くにはなかなかそういった犬のトイレに適したところが少なく、草むらがあっても非常に人の目にとまるような場所で処理するのはいかがなものかと考えています。

羽田空港を利用した際、おそらくオリンピックにも備えて設置されたと思われる補助犬専用トイレがありました。空港内にあり、普段は施錠されていて勝手に使えません。空港の職員の方に利用したいとお伝えして、鍵を開けてもらい中に入ると、砂利のようなものやシャワーもあり、流して後始末もできる個室になっています。このような補助犬用室内トイレをこのサンポート付近に作るのはコストの関連もあり難しいと思えますが、せめて屋根があれば大雨になってもトイレができる、駐輪場の一角のような場所が確保できるのであれば、来年の夏の全国大会の時に香川のPRになるかと考えました。

## 【事務局】

本日は貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。本日の報告や意見交換については、概要をとりまとめた上で、運輸局のホームページにおいて議事概要を公表させていただく予定です。また9月に予定されている第10回目の本省評価会議にも本分科会の概要を報告することとなりますが、概要作成にあたっては事前に皆様にご確認をいただきますので、よろしくお願いたします。

## 講評

### 【藤澤分科会長】

会議のまとめということでお話しさせていただけたらと思えます。当事者の皆様、事業

者の皆様、行政の皆様、3者が情報交換をするということで、貴重な場だと思っております。まず共有することが非常に重要だと思っております。当事者を入れてぜひ、マスタープラン・基本構想を作成してほしいと思っております。去年と比べ進捗していないようですので、今後基本構想等を作成する際は当事者の方もぜひ参画していただいて、ご意見をいただければと思う次第です。

愛媛のブロックで行われた意見交換会では皆さん、非常に熱く語られておられました。各県に行きますと、県ごとの色々な話題があり、非常に熱い思いを感じます。場合によっては香川県だけの意見交換会もぜひやってみていただきたいと思います。今後とも会議を情報交換の場として、是非皆様の思いを話していただければと思います。

私自身は視覚障害者の勉強をずっとしてきて、世界の国々をまわってバリアフリーの調査をしてきましたが、やはり一番心に残っているのはロンドンの地下鉄です。120年、130年前くらいのピカデリーとか色々な地下鉄が走っています。ヒースロー空港から市内まで入ってくる地下鉄もありますが、プラットフォームと列車との段差がピカデリーラインでマイナス20cmあり、列車がプラットフォームより低くなっています。そこに車椅子の方がおられるんです。補助者の方はいないんですけどそんな20cmも段差があるところは絶対に無理ですね。ですが、降りるとなると、皆さんがサポートするんです。それがもう自然にされています。わざわざやってあげたとか、そういう感じじゃなくて、誰も何も言わないんですけど、降りるとなるとずっと皆さんで車椅子を乗降先へ運んで、そして終われば脇からずっと離れていきます。

皆さんの気持ちが自然と障害の有無にかかわらず、普段から共に生活をされているということを感じます。日本でもそういう風にならないか、どのようにもっていけばいいのか、そこが一番大きな問題かと常々感じています。こういう風にして情報交換して皆さんで分かり合えていけばいいのかなと感じています。

#### 4. 閉会挨拶 【四国地方整備局 高橋環境調整官】

#### 5. 閉会