

意見・要望等の内容及び回答・方針

四国運輸局
交通政策部 共生社会推進課
令和7年8月8日

第7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		
NO	出席者からの意見・要望等の概要	回答・方針
1	JR四国においては、今後も無人駅化・ワンマン電車の導入が進むことが予想される。無人駅での乗務員の声掛けについては、これまで幾度となくお願いさせていただいた。そこにワンマン列車の行き先アナウンスという新たな課題が発生している。現行の録音された音声の内容だけでは左右どちらのドアが開くかがわからない。そこで、駅到着時に運転手が声で知らせられるよう要望する。 なお、本年2月に開催されました日本視覚障害者団体連合四国ブロック協議会において、上記を香川県からの議案として提案させていただいた結果、四国ブロックからの要望事項とすることが合意されました。 会議当日、四国旅客鉄道株式会社ご担当者様に要望書を提出させていただきます。 【浅見委員(公益財団法人香川県視覚障害者福祉協会)】	【四国旅客鉄道株式会社】 ワンマン列車においては、ご案内の必要なお客様には運転士がお声掛けを行うとともに、お声掛けの際にお申し出があれば、ご案内や誘導をさせていただきますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。
2	自動車を運転することのできない視覚障害者にとって、タクシーを含めた交通手段が失われつつある現状は、深刻な問題だと考える。 視覚障害者の日常生活や社会参加を維持するために、オンデマンド方式、もしくはそれに代わる移動手段の実証実験を積極的に進めていただきたい。 【浅見委員(公益財団法人香川県視覚障害者福祉協会)】	【徳島県交通政策課】 本県では、地域交通を担うバスやタクシーの運転手確保の取組や市町村が行うコミュニティバスやデマンド交通への支援を行っています。 いただいたご意見を交通事業者や市町村などの関係者とも情報共有し、引き続き、移動手段の確保・充実していけるよう、取り組んでまいります。 【香川県 交流推進部交通政策課】 香川県では、デマンド交通を含む新たな移動サービスの導入等に取り組む市町を補助する制度(香川県公共交通アップデート支援事業費補助金)を今年度から設けている。こうした制度も活用いただき、実証実験を含む地域の取組を支援してまいりたい。 【愛媛県企画振興部政策企画局地域政策課交通政策室】 【No2及び3出席者からの意見・要望等の概要への回答・方針】 本県では、令和6年6月に、「多様な関係者の共創による、使いやすく持続可能な公共交通ネットワークの確保」を基本方針とする県地域公共交通計画を策定し、市町や交通事業者のみならず、観光・福祉分野など多様な関係者の連携・協働による既存公共交通網の再編・最適化のほか、乗り継ぎ利便性の向上、サービス・運営の高度化等に取り組んでいる。 そのような中、県内で人口減少が先んじて進む南予南部地域において、鉄道・バスといった幹線のみならず、その先の二次交通も含め、医療、教育、福祉等の関係機関とともに新たな交通体系を「共創」するため、関係機関で構成する検討会に福祉分野の識者に委員として参画いただき、当該分野の移動ニーズを踏まえた意見を取り入れながら、地域自らがデザインする地域公共交通の実現を目指していくこととしている。 【高知県総合企画部 交通運輸政策課】 県では、市町村への個別訪問を通じて、県内各地域の交通空白の状況把握を行うとともに、移動手段の確保に向けた市町村の取組を支援しております。 具体的には、財政的支援として、「高知県地域公共交通支援事業費補助金」により、デマンド型交通等の新たな移動手段の実証運行をはじめ、移動ニーズの調査、導入時に必要な設備投資(車両購入、バス停設置 等)に要する経費を支援しております。 また、国等と連携して市町村担当者向けの勉強会を開催し、移動手段確保に関する具体的な方法や先行事例等の情報提供を行っているほか、市町村の要望に応じて、専門的な知見を有する「高知県地域公共交通支援アドバイザー」を派遣し、市町村における移動ニーズの調査や、移動手段確保に向けた検討を支援しております。 今後も引き続き、きめ細かな移動支援の確保に向けて、市町村とともにしっかりと取り組んでまいります。 【高松市都市整備局都市計画課】 昨今、全国的にタクシーの運転手不足が深刻な課題となっておりますが、国におきましては、昨年4月から、タクシーが不足する地域を対象にして、タクシー事業者の管理の下で一般ドライバーが有償の運送サービスを提供する、いわゆる「日本版ライドシェア」の運用が開始されております。 このような中、本市におきましても、タクシーが不足している時間帯において、その不足分を補うため、昨年11月、高松交通圏のタクシー事業者が、国から日本版ライドシェアの許可を受け、運行を開始しているところでございます。 また、タクシーを活用した新しい交通モード「バタクス」につきましては、仏生山～川島間における実証運行を経て、事前予約により日中の12時から17時までの間に運行する「区域運行」が、本年1月から社会実装に移行しているところでございます。 この「バタクス」につきましては、公共交通空白地域への水平展開を目指して、引き続き、交通事業者と連携を図りながら、市民等の移動手段の維持・確保に取り組んでまいりたいと存じます。 【四国運輸局 交通企画課】 人口減少及び高齢化が全国的に進む中、高齢者、障がい者等をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっていること、運転手不足をはじめとした担い手不足による地域交通の確保が危機的な状況であることについて、深刻な問題と認識しております。 国土交通省としましては、全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、「交通空白」解消本部(本部長:国土交通大臣)を設置し、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取り組みを進めており、四国運輸局としましても、移動手段確保に向けた実証実験を支援するとともに、実装に向けた取組となるよう自治体や交通事業者への伴走支援を積極的に進めてまいります。

NO	出席者からの意見・要望等の概要	回答・方針
3	最近、バスや電車の便数や路線が変更になったり、少なくなったりしています。 知的障害がある人にとって、通勤手段は公共交通機関に頼るところが大きく、車やバイクはもちろん、自転車も難しい方もいて、働く能力があるにもかかわらず、交通手段の少なさが障壁になって、思うように働けない方がいます。使えるバスに合わせて、就業時間が6時間から4時間に減らさなくてはならない人、駅までの交通手段がなくなり、1時間近くかけて歩く人、本当に仕事を辞めざるを得なくなる人など、当法人の就業・生活支援センターにも相談がよせられています。通勤時間帯に特化したコミュニティバスなど、少しでも障害のある人の就労を支援していただけるような取り組みをお願いいたします。 【近藤委員(社会福祉法人香川県手をつなぐ育成会)】	【徳島県交通政策課】 本県では、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、「次世代地域公共交通ビジョン」を策定し、交通事業者や市町村と連携し、「公共交通の最適化」や「利便性向上」、「利用促進」に取り組んでいます。 また、地域の実情に応じた移動手段の確保に向け、市町村が取り組むコミュニティバスや乗合タクシーの導入などへの支援を行っています。 いただいたご意見を交通事業者や市町村などの関係者とも情報共有し、引き続き、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、移動手段の確保・充実を図れるよう、取り組んでまいります。 【香川県 交流推進部交通政策課】 運転士不足や労働時間の制約等もあり、コミュニティバスの増便等は容易ではないが、香川県も担い手の確保等に取り組むとともに、多様な利用者に配慮しながら県内市町とともに公共交通ネットワークの確保を図ってまいります。 【高知県総合企画部 交通運輸政策課】 県内の路線バス等については、運転士不足に伴う路線の廃止や減便が発生しております。このため県では、就職イベントへの出展や就職相談会・セミナーを開催するなど、県内で運転士として働きかけづくりを行うことで、人材の確保に努めております。 また、地域のコミュニティバスについては、市町村の地域公共交通会議等で住民代表者(区長など)の意見やアンケート結果を基に、通勤や通学時間帯等の利用の多い時間帯に運行できるよう取り組んでいます。 今後も市町村とも連携しながら、誰もが使いやすい公共交通の確保に向けて取り組んでまいります。 【高松市都市整備局都市計画課】 市内を走る路線バスにつきましては、利用者の減少や運転手不足、さらには運転手の業務時間の制限が厳しくなる、いわゆる2024年問題により、現状の運行を維持することが困難となり、昨年4月から全体的に大幅な減便となっております。 このバス路線の減便による再編は、できる限り市域全体のバスネットワークを維持確保するための取組でございまして、バスの運転手が確保できないなどの極めて深刻な現状を考えますと、やむを得ない措置であったものと存じております。 このような中、本市では昨年度、原油・物価価格の高騰や、2024年問題の影響による深刻な運転手不足等の課題に直面している交通事業者に対し、運転手の雇用促進にもつながるよう、特別支援金を交付したところでございます。 今後におきましても、本市といたしましては、平成25年に制定した高松市公共交通利用促進条例の理念を踏まえ、交通事業者等との協働により、市民等の移動手段の維持・確保に取り組んでまいりたいと存じます。 【ことでんバス株式会社】 大変ご不便をおかけし申し訳ございません。2024年4月1日より実施致しましたダイヤ改正につきましては、少子高齢化や移動手段の多様化による社会環境の変化に加え、近年では新型コロナ ウイルスの影響に伴う新しい生活様式の定着により、輸送人員は大幅に減少するなか、弊社におきましては輸送サービスの維持に努めてまいりました。しかしながら、全国的な交通業界での人手不足や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(いわゆる2024年問題)により、運転士不足はさらに深刻な状況に直面しており、弊社も例外ではなく現在のサービス水準(便数)を維持するのは極めて厳しい状況となっております。 このような中、公共交通事業者として、安全輸送を確保した上で安定的にサービスを提供していく為には、輸送の効率化および新規路線による利用者の利便性向上に取り組むことが必要であると判断し、自治体の協力のもとバス路線の再編をさせていただきました。 今後も公共交通機関として安定的に輸送サービスを提供できるよう取り組んでまいりますのでご理解を賜りますようお願い致します。

NO	出席者からの意見・要望等の概要	回答・方針
4	大規模な駅は、ほぼバリアフリー化され感謝申し上げます。 しかし、利用人数が少ない無人駅等においては、バリアフリー化されていないため、下肢障害者や視覚障害者等の障害者は、介助がなければ一人でホームに辿り着けず、辿り着けても一人で乗降ができない状態です。 費用対効果を考えれば整備も進まないと思いますが、障害者福祉の場合は例外的に考えなければいけないと思います。 身体障害者が一人でも列車に乗降できるよう最低限のバリアフリー化をお願い致します。少数に目を向ける重要さをお考え頂ければ幸いかと思います。 【岡村委員(公益財団法人香川県身体障害者団体連合会)】	【四国旅客鉄道株式会社】 一部駅では、駅の構造上バリアフリー化が実現できておらず、ご不便をおかけしております。駅の入口とホームの間の経路における段差を解消するためには、エレベーターやスロープ等の設置が必要となりますが、これら設備を整備するためには多額の費用を要するため、当社単独での整備は困難な状況です。このような駅をご利用いただく場合は、お客様の安全を確保するために駅係員がスロープの設置を行うなどのお手伝いをさせていただいております。スムーズにご利用いただくために、駅係員の手配(駅係員が不在の時間帯や無人駅をご利用のお申し出の場合を含む)等を行いますので、事前のご連絡に引き続きご協力をお願いいたします。
5	3月23日朝、愛媛県松山市のJR予讃線の踏切内で、車いすに乗った41歳の女性が列車にはねられ死亡しました。車椅子のキャスターが線路内に落ち、立ち往生した結果、自力で脱出できず亡くなられた事故でした。 この事故を受けて、踏切の整備が必要だと感じますが、鉄道会社様はどの程度改修されていくのか教えていただきたいです。 【井谷委員(CIL星空)】	【四国旅客鉄道株式会社】 非常に残念な事故であり、亡くなられた方にはお悔み申し上げます。弊社としましては踏切内に舗装の段差や溝が生じないよう定期的な巡回・検査で確認し、必要に応じて補修を行っております。また交通量に合わせて踏切舗装を段差や隙間が発生しにくい舗装への改良も毎年実施しているほか、踏切を含む道路改良の際には道路管理者に対して立体交差化を促すことと併せて、危険な踏切の廃止に向けた協議を実施しております。 一方で、踏切の構造上、レールの内側には車輪が通るための隙間を規定寸法分空けておく必要があるため、完全に溝を無くすことはできませんが、ゴム製の緩衝材で溝を浅くする対策を実施しています。 車イスをご利用されている皆様には、できるだけ介助者と一緒に通行する、踏切は直角に通行する、立ち往生した場合は周囲の人に助けを求めることを呼びかけていくとともに、踏切を通行する一般の方にも、車イスご利用者を見守っていただく、緊急時は躊躇わず非常ボタンを押すことを呼びかけてまいります。また、屋外での車イスの走破性を向上するアタッチメント(OX社製着脱式フロントホイールやアメリカ製フリーウィール等)の普及、利用促進にも期待しています。
6	私たちの障害に対する支援の中で、人的な支援によるものが重要という事を何度か話をさせてもらいまして、啓発などをしていただき、効果をあげていると感謝しています。 ところで、先日、愛媛県で車椅子の女性が列車事故となり、大切な命を落とされた記事を見まして、申し訳ない気持ちになりました。その事故は、上記の人的支援が出来ないような環境だったため、線路に車椅子の車輪がはまったため、転倒し、事故に遭遇したらしいです。人通りの多い場所や時間帯では、この人的支援が期待できますが、それが出来ない場合があると指摘された事故でした。恐らく警報や遮断器を無視して進入したとは考えられません。 素人考えですが 改善方法として、①車椅子の前輪を線路に間違って挟まらないような構造にする ②鉄道としては、少なくとも、公道と交わる踏切で、人がいる場合には、すぐに停止できる速度に減速する信号を送る自動管理装置を付ける。③その他。限りなく安全に移動できる体制を作っていきたいと願っています。 【横田委員(一般社団法人日本発達障害ネットワーク)】	貴団体がおっしゃる②の自動管理装置とは、当社では障害物検知装置がそれに近いものだと思いますが、この装置は列車の乗客への被害が大きと思われる自動車を想定したものであり、人間や車いすですとセンサーの間隔が広く、装置が反応しない可能性があります。 また当社における障害物検知装置の設置状況ですが、鉄道の輸送量や踏切を通行する自動車等の交通量、踏切の形状、過去の事故履歴などを総合的に判断し、優先順位を付けて設置する箇所の選定を行っています。そのため今後の設置については、引き続き会社の経営体力などを勘案しながら決定しておりますので何卒ご了承ください。
7	国土交通省四国地方整備局の管轄の四国地方「道の駅」一覧のサイトがありますが、各道の駅のピクトグラムに「ユニバーサルシート」と「オストメイト」の表記がありません。 https://www.skr.mlit.go.jp/road/rstation/eki/list.html その設備がなければ安心して移動できない方にとっては必要な情報ですが、掲載を検討して頂くことは可能でしょうか？ 【笹岡委員(NPO法人福祉住環境ネットワークこうち)】	【四国地方整備局】 この度は貴重なご意見を頂きありがとうございます。 道の駅ホームページへの「ユニバーサルシート」と「オストメイト」のピクトグラム表記については、掲載をさせていただきたいと考えています。 準備が整い次第、ホームページを更新しますので、お待ちいただけたらと思います。 今後ともよろしくお願いします。