

第5回移動等円滑化評価会議 東北分科会における意見

資料1 東北における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

●聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化(P1)

・聴覚障害に関するところが数値化されていなく、改善点が見えない。例えば、災害があったときにトイレにいた時、音声情報だと分からない。フラッシュライト(光警報装置)を設置しているのか?その他、ハード面について数値化して欲しい。(菅井健彦委員)

●鉄軌道(P2)

・バリアフリー指針のもと%を算出しているのは理解し難く東北において記載規模の駅は数える程度しかなく、そこから取りこぼされている駅舎を共有し把握することが重要ではないか。1日の乗車数とその指針に値するバス停は仙台市でさえ存在していないのをこの東北における基本方針は、なかなか当てはまらず今後、指針をもとに東北で参考になる独自の達成値を検討できるものが必要におもわれる。(岩城一美委員)

・必ず駅員の方の手を借りないと乗車できないということも目標に含めてほしい。(岩城一美委員)

●リフト付きバス現状値と目標値について(P2)

・以前は、社会福祉協議会などでリフト付きの大型バスを所有するなど、障害のある方が外出する際の移動手段として、リフト付き大型バスを安価で利用し外出できる環境が整備されていたが、現在、仙台市においては貸出可能な大型バスを所有している民間会社等もなく、宮城県内ではあるものの、仙台市外の民間会社が2台所有しているものを依頼し利用している。利用する際は、仙台市外からの移動費も発生し、費用もかかるため、バスを利用して外出する機会が少ないためか、バスを利用して行うレクリエーション等への事業へは、多くの方が参加されている。リフト付きバスの現状値が6%となっていて、2025年までに目標25%となっているが、通年で借り上げているバスだけではなく、障害のある方等が外出する機会を確保できるような事業に利用できるリフト付きバスが増台され、目標値を達成できると望ましい。(阿部一彦委員)

資料1 東北における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

●貸切バス車両(P2)

- ・参考値、現状値のバリアフリー対応別車両数がわかれば記載していただきたい。
- 数値目標以外の目標等欄に、ノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化等の記載が必要と思う。(木村和博委員)

●UDタクシーの導入状況(P3、5)

- ・事業者が電話予約の際に様々な理由をつけて乗車拒否してくる話を伺っており、台数自体の数が増えても実際に運用できなければ意味のない数字になってしまうと思われる。(白戸駿平委員)

- ・福祉タクシーでもUDタクシーでも「夜間は人手不足で運行できない」、「休日は運行しない」という会社も多く出てきており青森県だと164台が導入されている事になっているが、この中の何台が常時運用されているのか導入状況とは別に運用率も示すべきだと思う。(白戸駿平委員)

- ・UDタクシーが増えてもスロープの設置の仕方を知らないことや、時間が掛かることを理由に断られた。慣れている人は素早く出来るので運転手の技能講習の徹底を望む。(小林光雄委員)

●路外駐車場(P4)

- ・路外駐車場、目標値75%とあるが何が75%なのか？
「『車椅子利用者用駐車施設』は1以上設置すること」となっているので100%ではないのか？(小林光雄委員)

資料1 東北における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

●基本構想等(P4)

・基本構想、新規実施自治体が極めて少ない。人口減少と自治体の緊縮財政で基本構想に目が向かないように思う。過去に基本構想を実施した自治体はその良さがわかっているからか再度行って居るケースが多くあるので、そのようなケースを紹介するなどし実施自治体を増やして頂きたい。特に駅周辺の実施を切望する。(小林光雄委員)

●建築物のバリアフリー化(P4)

・今年5月に青森市にオープンした複合商業施設は建物自体が特定建築物になっていると思われるが、テナントは一部バリアフリーになっていない部分が存在する。建築物のバリアフリー化は全体で62.5%となっているが、中身のテナント部分等も含めたバリアフリー化は今の数字より低いと思われる。小規模店舗のバリアフリー化の進展を進めるためにも、テナントも含めた新たな目標の設定が必要なのではないかと思われる。(白戸駿平委員)

・福岡市は今年度から市営住宅におけるバリアフリー住居の数を増やすという政策を始めているが、共同住宅のバリアフリー化も建築物のバリアフリー化に直結する話になってくるとと思われるため、必要な視点だと思われる。(白戸駿平委員)

●建築物(P36)

・建築物のバリアフリー化については、建築物の老朽化に伴う大規模改修等が多く行われていると思うが、新築するものだけでなく、大規模改修等の場合も、障害のある方が利用しやすいよう、障害当事者等が現地を視察したり、意見を聴取するなど、密に関われる環境が必要である。また、仙台市地下鉄南北線についても、車両の老朽化が進んでいることから、同じように密に関われる環境が必要であることからそういった部分も含めバリアフリー化の目標を設定されることが望ましい。(阿部一彦委員)

資料1 東北における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

●基本構想及びマスタープランの作成状況(P41、42)

・まだまだ東北は基本構想及びマスタープランの作成状況が良くないため、法律で基本構想の見直し時期に縛りかけるべきだと思う。何年たったから見直しするといった具体的な期限を設け、期限内に見直ししなければ自治体名を公表するといった政策も重要だと思われる。遥か遠い昔に作った基本構想が未だに見直されていない自治体は多いのではないかと思われ、その改善に国は力を入れるべきだと思う。(白戸駿平委員)

・今後計画が策定される中で当事者の声を聴く機会を必ず用意し、市民にもわかりやすく意見を求める取り組みを広める必要があると思う。福島市、郡山市ではパブリックコメントは行われているがわずか1件しか反応がない。これは高齢化、免許返納、不便になる公共交通機関、道路や橋脚の老朽化など身近に課題を感じる中、施策が問題ないというより、取り組みが十分知られていない結果だと感じる。また、バリアフリーというと障がいや高齢者の視点だけでなく、引きこもりや若年の認知症の方などにも対象とした、心のバリアフリーの面も重点に取り組んでいただきたい。(芦野正憲委員)

●心のバリアフリー(P44)

・知的障害児・者の保護者の会である手をつなぐ育成会では、「心のバリアフリー」の考え方を踏まえ、外見では分かりづらい発達に偏りのある知的障害児・者の理解促進のための活動(啓発キャラバン隊)をしている。外の世界がどんな風に見え、聞こえ、感じるのか、そのことによってどんな大変さがあるのか。手をつなぐ育成会では、この障害を疑似体験してもらうことで、差別解消のために大きな役割を担うものと考え、全国的な活動として展開している。宮城県では、県育成会の活動として、県内の中学2年生や塩釜市の民生委員を対象に「障害理解啓発活動」を行っており、また、昨年名取市で発足した「いろはとりどり隊」は、高館公民館主催「おとなの社会科見学」のプログラムの一部として出前講座を開催、高館地区ボランティアの研修として出前講座を開催、閉上公民館主催「共生社会を考える講座」の第3弾のプログラムとして出前講座を開催するなど同様の啓発活動を展開している。(永野幸一委員)

資料1 東北における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

・当方が住んでいる自治体でも、「こころのバリアフリーガイドブック」という冊子が用意されている。発行は平成30年、障がいや難病に関する説明、各ヘルプマークの解説が記載されている。市の担当者に、用意され5年以上が経つので更新の際に、ここには記載されていない認知症への取り組みや「介護中マーク」を盛り込んでもらうよう依頼したが、現状で一通り説明がされているとのことで改版は考えていない、とのご回答であった。先日の国会においては、「共生社会の実現を推進するための認知症基本法」「孤独・孤立対策推進法」「性的指向及びジェンダーアイデンティティの多様性に関する国民の理解の増進に関する法律」など社会に障壁を感じている方々に対しての基本理念や国民に意識を持ってもらうための法律が成立している。日々、障壁についての制度や国民の理解は更新されているので、国や自治体のご担当の方の意識もアップデートしていただくようお願いしたい。(芦野正憲委員)

参考資料1 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

●インターネットやICTによる情報提供やコミュニケーション等(P7~9)

・ICTの活用でバリアが減ることは今後期待できると思うが、新しい制度や仕組み、デバイス機器はそれ自体がバリアになることもある。例えば、東日本旅客鉄道は、切符予約サービス「えきねっと」で障害者割引乗車券の受け付けを来年から始めるようである。駅窓口でしか申し込めなかった対応だが、今後はマイナンバーカードを使って身体障害者手帳の情報などを取得、利用はマイナポータルでの登録が必要とのことである。マイナンバーカードについては問題も数多く指摘されているが、認知症や高齢者の方が取得する場合、写真撮影、暗証番号管理、保管などの課題もあり取得や利用は現実的ではない。しかし紙の健康保険証に代わるということで、家族や施設職員も慌ただしくなっている。このように、新しい技術やツール自体がバリアとならないよう十分な支援をお願いできればと思う。(芦野正憲委員)

【移動円滑化基準・ガイドラインにおける記載】

○ガイドラインでは、インターネットによる情報提供等については、障害者等がウェブサイト等で必要な情報を得られるようにするため、JIS基準に基づきウェブアクセシビリティを確保すべきことを定めている状況。

参考資料1 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

●改札口・改札窓口、券売機(P13)

・券売機ではインターホンのみとなっているため、双方向サービスとして画面を通して筆談等で会話出来るようにして頂きたい。(菅井健彦委員)

【移動円滑化基準及びガイドラインの記載】

○(改札における案内)ガイドラインにおいては、乗換専用改札を除いて、改札口的位置を知らせるための音響案内装置の設置が基本。付近の出口や路線情報等に関する情報の案内までは求めていない。なお、改札付近の案内に類する規定として、旅客施設周辺案内図を設ける場合、改札口など出入口に向かう動線が分岐する箇所での設置が望ましいとされている。

○(改札での問い合わせ)無人の改札口等については、視覚障害者、聴覚障害者等からの問い合わせに対応できるように措置を講ずる旨記載。具体的な方法や望ましい方法等は記載されていない状況。なお、触知案内図等の項目に、主に視覚障害者向けの観点で、時間帯無人の改札口や無人の旅客施設においては、職員とやりとりができるように通話装置を設置する旨記載。

○(改札種別の識別)ICカード専用改札、幅広の改札や乗換専用改札など改札口の種別や位置の判別については、昨今の改札種別の増加に伴う新たな課題であり、ガイドライン上の記載はない状況である。

○(券売機)問い合わせが必要な際に駅係員に連絡ができるようにインターホン等を整備することが望ましいとされているが、聴覚障害者の利便性の観点からの具体的な記載はない状況。なお、乗車券等販売所等の項目については、文字により意思疎通を図るための設備を備えることなど聴覚障害者とのコミュニケーションへの配慮を記載。

参考資料1 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

● 駅名表示(P16)

・駅名表示の視認性については、降車準備などで重要な要素となっている。車いす上などからの目線、ホームドアの高さ、駅名表示板の位置、高さの関係性であるが、これには様々なバリエーションが存在するため、一律の基準化は困難であるが、2つの案を提示したい。

主な変化としてホームドアの設置が挙げられているので、ホームドアを活かした案とした。

【案1】ホームドアへの駅名表示

ホームと車両間がホームドアで遮られるために発生する課題は解消すると思われる。

【案2】ホームドアの半透明化

ホームドアの縁取りは明瞭にしたうえで、半透明化する。視覚障害者らとの協議をふまえた検討が必要。
(及川智委員)

【移動円滑化基準及びガイドラインの記載】

○駅名表示については、車両内の案内表示装置により、次に停車する駅名を表示することとされているが、停車時に当該駅の駅名表示をすることの記載はない状況。

○また、車内で到着駅を表示する場合を除き、駅ホームにおいて、車内から視認できる高さに駅名を表示し、その際は、どの位置からも視認できるよう配置に配慮するとされている。

○車両の案内表示装置がない場合、停車駅名が表示されない場合等に、ホーム上の適切な位置に駅名表示がなければ、駅名が視認できない可能性があると考えられる。

参考資料1 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

●ホームや移動経路における障害物、インターホン等へのアクセス性(P18)

・インターホンは、聴覚障害者や言語障害者にとっては非常に利用しにくいものである。インターホン対応者(駅務員・管理駅担当者など:以下、対応者)から利用客の様子が視認できることが望ましいと考える。一方で、タブレット、カメラなど利用客からインターホン対応者への意思伝達手段の多様化も求めたい。(及川智委員)

【移動円滑化基準及びガイドラインの記載】

○柱等の障害物については、コントラストの確保や、柱などの構造物と干渉しないように配慮して視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること、やむを得ず干渉する場合であっても、干渉部分を切り取ることにすること、衝突した際の安全性確保のためにクッションを巻くことが望ましい旨が記載。また、物件等を設置する場合も障害者等の支障にならないようにすることやコントラストの確保が望ましいとされている。

○ 時間帯無人等の改札口や券売機、プラットホームにおけるインターホン等の設置が記載されており、障害者等が使用しやすい構造、分かりやすい案内表示等が求められているが、具体的な仕様等について記載がない。

その他、移動等円滑化に関するご意見等について

- ・今年3月より始まったJR東日本の障害者用ICカードのサービスはJR東日本のエリアから出れば使えない事実が分かり、せっかく作っても意味のないものになるのではないかと考えている。例えば、仙台市交通局はJR東日本の障害者用ICカードでの自動改札機通過ができない。必ず駅員がいる改札口で障害者手帳を見せて通過しなければならないといった手間が今まで通り必要になっている。この改札は各改札に1カ所しかなく、大変混雑する場所になっている。わざわざ有人改札を通るか、自動改札機で一瞬で通れるようにするか、では大きな時間の差になってくると思われる。各事業者に対し、早急に改善を求めるように伝えてほしい。(白戸駿平委員)
- ・冬に雪が降って、春になると除雪車の傷が路面に出てくる。雪が降ること自体は自然現象なので致し方ない部分はあると思うが、路面がガタガタして非常に歩行者が歩きにくい車椅子が走りにくい状態になっている。路面を削りにくい除雪車及び除雪機の開発、そのような除雪車・除雪機がある場合は普及促進に力を入れていただきたいと考えている。除雪機で削られるのは点字ブロックも同様であり、視覚障害者の方々の安全の確保といった観点でも必要な措置であると思うため、そのような政策の実現を求めたいと思う。(白戸駿平委員)
- ・今どこで何台ぐらいタクシーが稼働しているのか、そのうち車椅子が乗車可能なUDタクシーは何台程度あるのか等の情報を運輸局が集約して見られるサイトを各県(各支局)毎に作り、サイトを運用していくべきだと考える。(白戸駿平委員)
- ・今後ますます無人駅が増えていくかと思うが、スマホを使わずに駅で双方向サービスによって聴覚障害者が対応出来るようなことを考えていただきたい。(菅井健彦委員)
- ・移動等円滑化評価会議東北分科会は、年一回開催となっているが、内容も多岐にわたっているため、回数を増やしていただきたい。(阿部一彦委員)

その他、移動等円滑化に関するご意見等について

・ほぼ全てのバス、地下鉄は電光掲示板はあるが、JR在来線の掲示板はそこまで達成していないが共通する事案は誰が何故そこに乗車しなければならないのかを理解してもらうため、また鉄軌道が率先して「心のバリアフリー」にもつながる車いす、ベビーカースペースに床面シールを貼り付けることにより分かりやすく周知するようにできないか。(岩城一美委員)

・仙台市交通局様とは昨年度から対面にてお話を聞いてもらえる場を設けていただき、こちらが乗車拒否と感じる事案に対しても、各部署担当の方が出席のもと丁寧に対応してくれ、相互理解につながるお話ができています。また、昨年に改善案として提案した物も、試作品ではあるが、形になりつつあり、こうした話も途中経過ではあるが、市営バスの取り組みなど、こちらからの発信だけではなく、共に知っていただく事が可能になれば、よりよい円滑な公共交通機関になるのではないかと。(岩城一美委員)

・前回第4回分科会において指摘したところであるが、この条規は今般議論が進んでいる小規模店舗のバリアフリー化の検討を進めるにあたって重要な要素であるので、早急に必要な検討、対応を求めたい。現在散見される店舗入り口への簡易スロープ設置が、本条規「道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為」にあたるとする疑義から簡易スロープの設置をためらっている店舗が実際に存在する。こうした疑義について、国交省としての現状での見解を示していただくことで、少なくとも共通理解はできるように思われる。また、その際「常設は望ましくないが、求めに応じて設置する限りにおいて可能」などの説明が為されるとなるとお望ましい。(及川智委員)

その他、移動等円滑化に関するご意見等について

・「目標達成状況」において、信号機等のバリアフリー化は順調な進捗がうかがえるが、実際には信号機によって、高齢者等移動制約者が困難に陥ってる状況も見聞きする。指摘したいのは、身体機能が低下した高齢者などが道路の青信号を渡れない、というケースだ。多くの場面が想定されるが、買い物に行けないなど日常生活に支障が出る。昨今課題となっている「買い物難民」の原因の一つになっていると思われる。介護保険では買い物同行・代行するメニューがあるが、本人が歩ければ対象とならない場合も多いだろう。歩く機能は検討されるが、歩く速さまでは検討されない場合もあろう。高齢化が進む中で、生活に欠かせない「移動」をどう確保していくのか、という意味で高齢者等感応信号機の設備基準の見直しなどを検討すべきではないか。(及川智委員)

・青森県以外の東北各県にはPP制度がある。しかし『車椅子利用者用駐車施設』にPP制度許可証なしの高齢者運転の駐車が極めて多くなって居て真に必要な人が停められない事態になっている。国に対し一時も早い3.5mに停められる人(車)の許可制度を求める。(小林光雄委員)

・山形県では『みんなにやさしいまちづくり条例』を定めており、条例の目的や整備基準を解説した整備マニュアルの中で『車椅子利用者用駐車施設』の全面青色を「さらに望ましい基準」としている。国交省のポスター・チラシでも『パーキングパーミット制度』の設置例として《全面青色》の3.5m駐車場と必ずしも3.5mを必要としない駐車場《緑色表示・ダブルスペース》を例示している。国の制度が曖昧な中で、東北運輸局として東北各県にこのような《全面青色駐車場》設置の積極的広報をお願いしたい。(小林光雄委員)

・地方の小規模店舗でスロープが取れそうなのに段差のある店がある。これは心のバリアフリーが浸透していないからと思える。地方条例で飲食店や物販店舗を200㎡以上としている都市や県がある。東北運輸局としてそのような事例を広く管内にアピール頂き、より一層のバリアフリー化を勧めて頂きたい。(小林光雄委員)

その他、移動等円滑化に関するご意見等について

・若年性認知症の旦那さん(五十代後半)を介護している奥さん(六十代前半)から聞いた話である。今年の4月に東北自動車道那須高原サービスエリア下り線の多目的トイレに入った際、すぐにドアをドンドンと叩かれたそうである。“使っています”と何度か声を上げたそうだが、ゆっくり旦那さんの用を足すことができず急いで対応し出てしまったそうである。多機能トイレの設置箇所・個数は進んでいるが、社会や周囲の理解が整わなければ介助しながら、安心して外出や旅行はできない。認知症の方は見た目には病気だとわからない場合が多い。介護中マークやヘルプマークなどを付けていけばよかったが、車イスやつえを使用していなくてもバリアフリーな設備を利用できるような社会になってほしいと、その方はおっしゃっている。(芦野正憲委員)