

移動等円滑化評価会議東北分科会 意見交換会(青森県・岩手県・秋田県) の開催について

1. 意見交換会の概要

- ・移動等円滑化評価会議東北分科会でご意見をいただいていた、「各県ごとの意見交換会」について、青森県・岩手県・秋田県、三県合同での意見交換会を令和4年12月13日(火)に開催した。(開催方法:オンライン会議方式)
- ・青森県・岩手県・秋田県内の障害者団体等の委員の他、行政のご担当者様にもご参加いただき、移動等円滑化に関する取組内容やご意見についてご報告いただいた。

2. 意見交換会での主な取組内容・ご意見等①

- ・2022年5月25日に障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法に基づく、県障害者施策推進協議会にろう当事者が参画し次のとおり発言した。① 障害の種類・程度に応じて手段を選択できるようにする。② 地域格差なく、情報取得・発信、コミュニケーションが保障される。③ すべての人々が同一内容の情報を同一時点で取得できるようにする。交通機関等でデジタルによる情報を得られる社会を実現してほしい。(浅利 義弘委員)
- ・8月に開催した東北分科会において、「青森県が東北地方で唯一パーキングパーミット制度がない」という話があったが、国から引き続きパーキングパーミット制度の導入について地方公共団体に働きかけをしていただきたい。制度を導入済の県からどのような効果があがっているか教えていただきたい。(白戸 駿平委員)
- ・経営状況が厳しいローカル線の問題について、県内でも廃線を議論する協議会設置の基準を満たすような路線が存在し、この問題は無人駅の問題とも関わってくる重要な問題と認識している。無人化の先に路線自体が廃止となるのであれば、多額の費用を使用しバリアフリー化をする意味がないと事業者や自治体に捉えられかねず、バリアフリー化を停滞させてしまう原因になるのではないかと危惧している。そうならないように、国主導で鉄道のバリアフリー化を進めるようにしてほしい。また、廃線となった場合に、バス転換を図ることも選択肢としてあがっているが、その際はバリアフリー化された車両の導入を求めていくようお願いしたい。(白戸 駿平委員)
- ・老朽化した駅舎の建て替えがされるなかで、駅舎がバリアフリー化され出入口がフラットになったとしても、駅の乗り換え跨線橋が階段のままで反対側のホームに行けない場合がある。事業者から跨線橋の改修に対する補助制度がないと整備することが難しい、自治体から独自で補助をすることは難しいという話を聞いたので、国で支援制度がある場合は制度の拡充や周知などを行ってほしい。(白戸 駿平委員)

2. 意見交換会での主な取組内容・ご意見等②

- ・県内の鉄道車両は他県の鉄道車両と比べて古い車両が多く、バリアフリー化されていない車両の場合、車両の乗降口には段差があるため速やかに改善を図っていただきたい。国から事業者に対し「乗降口のドア前の段差の解消」と「ホームと車両の隙間の解消」を引き続き求めていただきたい。ただ、解消するのは時間がかかることと承知しているので、最低限の措置として列車内にスロープを設置して、乗務員がスロープを設置できる体制を構築するように求めることやスロープ予約システムの簡素化を図るよう求める等の対応をしていただきたい。(白戸 駿平委員)
- ・引き続き国主導で鉄道駅及び鉄道全体のバリアフリー化の促進と財源の確保をお願いしたい。(白戸 駿平委員)
- ・バス及びタクシーに関して、バリアフリー化対応車両及びユニバーサルデザインタクシーの導入を引き続き進め、特にユニバーサルデザインタクシーに関しては、「車椅子を理由とした乗車拒否の禁止にかかる啓発活動」と「乗務員研修の実施の徹底が必要であるといった広報啓発活動」等の強化対策をとっていただきたい。(白戸 駿平委員)
- ・福祉タクシーやUDタクシーで「夜間、休日は運行しない」という事業者があり、資金不足も一つの原因かと思うので、事業者が運行できるよう補助制度等でも支援をしてほしい。(白戸 駿平委員)
- ・令和3年2月に県内の空港が鉄軌道のない地方空港の27空港の一箇所に指定され、今後指定空港へのアクセスバスは原則バリアフリー車両を導入しなければならないことになっている。導入にあたり補助金申請がなされた場合は速やかな導入を事業者側に求めて頂き、速やかな補助金の拠出をお願いしたい。(白戸 駿平委員)
- ・フェリー会社等のウェブサイトを見ると、「昇降機設置」という表記が多く見受けられるが、この表記だけでは、バリアフリー対応型エレベーターなのかエスカレーターなのか等、実際に乗船するまで分からないという問題点が出てきている。また、会社によっては昇降機自体の利用回数に制限を設けている事業者も存在しており、船の構造によって致し方ない部分ではあると思うが、この点が移動の制限に繋がっているという事実も存在している。こういった問題点が様々あるため、旅客船のバリアフリー設備の名称に関する定義付け及び基準を策定してほしい。(白戸 駿平委員)
- ・立体横断施設全体のバリアフリー化を求めたい。特に利用者の多い横断歩道橋については、エレベーターやスロープの設置、地下歩道空間の整備等、実態に合わせてバリアフリー化を行ってほしい。(白戸 駿平委員)

2. 意見交換会での主な取組内容・ご意見等③

- ・道路の除雪の際に、除雪車によって道路に傷がついて路面がデコボコになってしまうため、雪が溶けた後は通行しにくい状態になってしまう。道路のバリアフリー化という観点で、路面を削りにくい除雪車及び除雪機の開発をお願いしたい。(白戸 駿平委員)
- ・他地域で踏切を横断していた視覚障害者の方が電車にはねられるという事故も発生しているため、踏切内への視覚障害者用誘導ブロックの敷設を求めたい。また、視覚障害者用誘導ブロックは除雪で削られやすいといった地域特性もあるので、適切な時期にメンテナンスをお願いしたい。(白戸 駿平委員)
- ・道路のバリアフリー化のための予算を確保し、地方自治体が安心して道路の維持管理と道路のバリアフリー化を実施できるような体制をとっていただきたい。(白戸 駿平委員)
- ・現在、2050年のカーボンニュートラル達成実現に向け、電気自動車等の開発が進んでいる。雪国は4輪駆動が主流になっているが、とある自動車メーカーに伺ったところ、「2輪駆動の福祉車両であれば車体下部の後ろ側にバッテリーを搭載できるが4輪駆動の福祉車両になれば更に後ろにスロープを設置しなければならず、かなりバッテリーの搭載に関して厳しくなる。技術的にはバッテリーとスロープを同時に車体下部の後ろ側に設置することは可能かもしれないが、雪国の状況を考えて開発するのは無理だと思われる」と言われた。現状、4輪駆動の福祉車両は全てガソリン車となっており、そうした環境に配慮した4輪駆動の福祉車両が開発される話もない。今後、もし何の技術革新もないまま進めば、雪道に強い4輪駆動の福祉車両は絶滅してしまうのではないかと。国としてカーボンニュートラルと同時に自動車の車体のバリアフリー化についても検討を頂きたいと思っている。(白戸 駿平委員)
- ・バリアフリースイレ内に、「カーテンの設置」と「大人用介護ベッドの設置」を求めている。カーテン設置を求める理由としては、一般用のトイレと違いバリアフリースイレは入口が広がっているため設置場所が廊下の近くであれば外から見えてしまう可能性があるため。大人用介護ベッドについてはベッド自体を設置している施設が少なく、必要としている方が困っている現状がある。設置義務がないと設置場所は増えないと思うので、義務化を検討してほしい。また、「バリアフリースイレ」の名称を広く国民に周知し、知名度を上げてほしい。(白戸 駿平委員)

2. 意見交換会での主な取組内容・ご意見等④

- ・除雪機に女性が轢かれてお亡くなりになる事故が起きた。これは大変重要な問題で、運転手への安全管理・事故防止の教育が充分になされないと、こういった痛ましい事故がおきてしまう。このようなことは二度とあってはならないので、除雪は大変重要な問題だが、安全も充分に考えて対応していただきたい。(伊藤 英紀委員)
- ・皆様のご意見を伺い、バリアフリーという視点が生活に目を向けると多様なところから必要になってくるのだなと思った。それが障害のある方への困りごとになると思う。スポーツをやっていると、移動手段が大きな課題になる。東北各県そうだと思うが、スポーツ施設への移動はどちらかという、自家用車が中心になっているというところで、自家用車が無い方は送迎車、送迎車が無い方はイコール参加できないというような状況になっているので、これらの課題を解決する意味でも、やはり公共交通機関のバリアフリー化、誰でも利用できるということがすごく大事だと思う。それがスポーツの参加率にも直結してくるのではないかということを感じた。(藤井 公博委員代理)