

第6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

●バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について(P1)

・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という項目がありますが、聴覚障害のところは、数値化しにくいかと思いますが、無人駅での文字情報や、券販売機では双方向サービスについて、達成率を数値化でお願いしたい。東北の目標の数値は未達成なのか達成しているのか分からない状況なので、今後話し合いする課題として見える化していただきたい。(菅井健彦委員)

●鉄軌道駅のバリアフリー化(P7、P8)

・鉄軌道駅の整備基準が緩和され、対象駅が増加する一方で、東北では対象外特に無人駅及び時間帯無人駅も増加するだろうと危惧している。駅は言うまでもなく地域住民の移動拠点であり、障害者高齢者にとってもそれは変わらない。過疎化と交通は難問だが、乗降者数とは別の整備基準を設定したり、現在一部で試行している乗務員による乗降介助を早期に展開させるなど、対応が必要である。(及川智委員)

●UDタクシーの導入状況(P5、P22)

・青森県は東北地方の中で2番目に多くUDが普及しているとのデータが示されているが、青森市内で1番ジャパントクシーを運行している事業者が予約の際に様々な理由を付けて乗車を拒否してくる事例を伺ったり経験したりしており、台数と実際の利用の実態が乖離している状況になっていると思われる。したがって、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。

・福祉タクシーでもUDタクシーでも「休日は運行しない」、「夜間は人手不足で対応できない」、「流しのタクシーは対応できない」、「ジャパントクシーは実際あるが、予約自体を受け付けていない」等と様々な理由で断ってくる事業者が多く、導入状況とは別に運用率という数字を東北独自で示す必要もあると思われる。運用率を算出することが厳しい場合は、何か金銭的なペナルティーを国で検討するべきだと思う。(白戸駿平委員)

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

●UDタクシーの導入状況(P5、P22)

- ・東北におけるUDタクシーの導入率は軒並み低調である。低調である原因をユーザー・事業者双方からの聞き取りなどを通じて分析する必要があるように思う。
- ・かねてから課題になっている事業者による乗車拒否や乗降に時間がかかるなど、ユーザー・事業者にとってのストレスを解消する手立ても必要と思われる。(及川智委員)

●建築物(P36)

- ・建築物2000平米以上の特定建築物等のバリアフリー化については現在63.5%となっているが、豪雪地帯の青森県では更に低い数値になっていると考えている。大事なものは法で義務付けられている2000平米以上の建築物ではなく法で義務付けられていない2000平米以下の建築物だと思う。2000平米以下の建築物については市町村が委任条例等で引き下げることが可能であるが、委任条例がない場合は引き下げるのが厳しいと思われる。国としては引き続き委任条例の作成を自治体に求め、建築物全体のバリアフリー化を進めてほしい。
- ・青森県には青森県福祉のまちづくり条例が存在するが、この条例が作られたのは平成11年であり、今まで改正されたのは翌年のみである。私は当該条例が現行の法律に適合していない恐れがあると考え条例の見直しを県に求めていたり、県議会でも同様の質問が過去に出ていたりしているが、青森県は当該条例が現行の法律に適合しているとして頑なに見直しを進めていない。国として各都道府県に対し委任条例の内容を法律に適合させるような要請を適宜実施してほしい。(白戸駿平委員)

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

●信号機等・音響信号機及びエスコートゾーンのバリアフリー状況(P38、P39)

・信号機等のバリアフリー化については東北団体で見れば全国平均よりはるかに上回っている状況ではあるが、エスコートゾーンについては各県で数値にバラツキが見られる。青森県に至っては0%と非常に恥ずかしい状態が続いており、隣県の岩手県と比べれば遥かに少ないことがデータで示されている状態が続いている。この改善のため、青森県警察本部においては地方整備局及び青森県並びに市町村が管轄する道路の特に交通量の多い交差点部分(道路特定事業に定める部分)について積極的に設置を進めるべきであると思う。国及び自治体は道路管理者として交通管理者の都道府県警察本部及び警察署に言い辛い部分はあると思うが、エスコートゾーンの設置に関して意見を交通管理者に伝え続けるべきだと思う。(白戸駿平委員)

●基本構想及びマスタープランの作成状況(P41、42)

・まだまだ東北地方全体の基本構想及びマスタープランの作成状況は伸びていないと思う。青森市については作成しているが、作成年月日が平成15年となっており街の様子も変わってきているため青森市については更新が必要だと思う。その旨を数年前に住民提案させて貰ったが、変更する機会が来たら変更する旨の回答しか返って来ずに今に至っている現状がある。そのような実態を踏まえ、現在法律に記載のある見直し規定に縛りをつけるべきだと思う。現状は5年が経ったら見直しを検討するように努める規定が盛り込まれているが、これを義務規定に改めるべきだと私は考える。

・また、期限内に見直ししなければ自治体名を公表するなどの措置も必要であり、遥か遠い昔に作った基本構想は意味を為していない場合が多いため、その見直しを進めるべきであると思う。その改善についても未作成自治体にプロモートする活動と共に力を入れるべきだと思う。(白戸駿平委員)

・マスタープラン・基本構想ともに策定率がとても低い。策定について重点期間を定めるなど、促進策を検討すべきではないか。(及川智委員)

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

- 高齢者、障害者の立場を理解して行動ができている人の割合(P46)
 - ・非常に高い数字で歓迎している。ただし「立場を理解して行動する」ということがどんなことかも含めた広報・周知が必要なのだと考える。先の移動円滑化評価会議(親会)においても「心のバリアフリー」という用語の多義性そのものについての意見も出ていた。障害者・高齢者に対する心の向けようと環境整備のあり方は関連性はあるものの、より具体的な広報・啓発を模索していくべきだ。(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

・障害者用ICカードの普及について、2023年3月より始まった障害者用ICカードのサービスだが、特定の事業者で使えない恐れがあるという事実が判明している。私も青森でSuicaのサービスが始まったことを受け、早速Suicaを障害者用ICカード化した。しかし、この障害者用Suica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代物になるのではないかと考えている。普通のSuicaが使えるのであれば、最低限の措置として障害者用Suicaも使えるようにしてほしいと思う。例えば、仙台市交通局は障害者用Suicaでの自動改札機通過を認めていない(同市が発行する障害者用icscaだけ通過可能)。券売機で切符を購入する若しくは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。この有人改札は各改札に1カ所しかなく、駅の中で最も混雑する場所になっている。わざわざ有人改札を通るか、障害者用ICカードを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ると思われる。コストパフォーマンス的な観点で見ても大きな損失になっているのは間違いないと思われる。東北管内でSuicaと地域交通ICカードを連携していないのは仙台市交通局のみであるため、鉄道や観光を管轄する運輸局としても、仙台市交通局を始めとする障害者用Suicaが自動改札機で使えない交通事業者に対し、早急に改善を求めるように伝えてほしい。(白戸駿平委員)

・新幹線車椅子指定席ネット予約システムについて、2024年2月より始まったネット予約システムだが、非常に使いづらい。これは数年前に国会で取り上げられ、大臣が各JR社長等に対し指示をした内容から派生しているものであるため、言ったら終わりではなく最後まで監督を継続してほしいと思う。鉄道事業者においても、引き続き利用者の声を聞きながらサービスの改善に努めてほしいと思う。具体的な改善点については私の方でJR東北本部及び子会社に要望書を作成しているため、その要望書を読めば改善するポイントが分かると思う。(白戸駿平委員)

その他、移動等円滑化に関するご意見等について

・雪対策について、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思っている。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)

・UDタクシーについて、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タクシー協会に協力を求め運輸局が集約して見られるサイトを各県(各運輸支局)毎に作り、サイトを運用していくべきだと考える。昨年も同様の意見を提出させて貰い実現は厳しいと運輸局から返答があったが、厳しい場合は各タクシー協会にポータルサイトを作るように要請するべきだと思う。乗車できる事業者と乗車を断固拒否している事業者がある以上、そのような努力は事業者団体側もしくは運輸局側で行うべきだと思う。(白戸駿平委員)

・聴覚障害者の困り事として、通常の場合と災害発生時の場合と2つあります。通常の場合は、中長期の視点で取り組まれると思いますが、災害発生時は情報提供がすぐに必要なため、緊急性が高いと思いますので優先的に取り組んでいただきたい。

・電車の中だと、特に聴覚障害者は情報が得られず孤立する可能性が高いので、情報提供出来るように考えていただきたい。電光掲示板に今の状況のお知らせまたはHPやSNSにて情報提供をする。駅の中であれば、電光掲示板とQRコードで読み込んで状況のお知らせをしていく。駅員や周りの人もパニックになる可能性があるため、障害者だからといってすぐに対応出来るのか分からないのでハード面にて整備をお願いしたい。

(菅井健彦委員)

その他、移動等円滑化に関するご意見等について

・バリアフリー設備利用対象者が設計前にバリアフリーの設備に関する意見を表明できる制度の構築について、近年に建設された建築物の中には当事者の意見を反映させた形の建築物が存在する。この当事者意見反映型の建築物は非常に少ないのが現状であるが、これを制度化できれば良いのではないかと思われる。完成してから使いづらい声が上がるといった事例が全国で多発しているため、建築基準法及びバリアフリー法等の建築関係法令等で当該制度を法制化するべきだと考える。設計士や建築家が法律に盛り込まれているという理由でバリアフリー設備を設計する場合、その使い勝手については全く考えられていない事が実際に多いと感じており、そのような経験も多々ある。とある建築物では当事者と建設施工事業者との間で守秘義務契約を交わし、一緒になってバリアフリー設備の配置を考えるといった取り組みが実際あるようだが、これであれば実際に利用する利用者と設計者が同じ目線で考えることが可能であると思われる。是非これを法律で明文化し、特に公共的な要素がある建築物を設計する前には必ず一度その利用者に意見を聞く場を作ることを義務化するべきだと思う。(白戸駿平委員)

・3年ほどにわたって、この会議で路面店と道路法43条2号の関係及びその調整について指摘してきたが、典型的な合理的配慮(妥当な調整)でもあることから再掲し、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、道路法43条2号の「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お望ましい。

・取り外し可能なスロープを求めに応じて設置し、入退店時以外はずすのであれば当該条規にも抵触しないと思われる。こうした方法を典型的な合理的配慮(妥当な調整)として積極勧奨されたい。(及川智委員)