

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6年7月9日に開催した。
- ・青森県・岩手県・秋田県内の障害者団体等の委員の他、バリアフリープロモーター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8月に開催した東北分科会において、「青森県が唯一東北地方でパーキングパーミット制度がない」という話があったが、これについては青森県が今年度に事業化を決定した旨については評価したいと思う。国として引き続きパーキングパーミット制度の普及促進に青森県と共同して実施して頂きたい。(白戸 駿平委員)

・改正地域公共交通活性化再生法等に基づき青森県でも経営が厳しいローカル線の問題を議論する協議会等の設置が行われ、JR津軽線では自動車交通への転換が決定するなどの一定の議論の進展があったと認識している。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おり、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使用しバリアフリー化する意味がないと事業者及び自治体が捉えられる可能性が出てくると思っている。そのような考え方は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として事業者及び自治体に鉄道のバリアフリーを進めるように促してほしい。また、大湊線等の結論が出た際や津軽線が自動車交通へ転換した場合には、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青森県内でも行われる中で駅舎自体がバリアフリー化されても乗り換え跨線橋が階段になっている影響で反対側のホームに障害者が行けない問題が出てきていると認識している。事業者からは「跨線橋の改修工事に対する国の補助制度等が現状ないため乗り換え跨線橋の整備までは厳しい」、自治体からも「独自で鉄道施設である乗り換え跨線橋に財政支援する事は厳しい」、「そもそも乗り換え跨線橋は鉄道施設となるため、鉄道事業者が自らの資金において行うべき事案であると考えている。自治体として行うのであれば自由通路の整備になると思うが、独自で予算を調達する事は厳しい」という話を伺っているため、国で支援制度を設けるべきだと考えている。また、そのような支援制度がある場合は制度の拡充及び内容の周知を実施してほしい。

2. 意見交換会での主な取組内容・ご意見等②

- ・青森県内の鉄道車両は他の鉄道車両と比べて古い車両の多くバリアフリー化されていない実態がある。車両の乗降口には段差があり、段差の改善を速やかに実施して頂くように国として鉄道事業者伝えてほしい。(白戸 駿平委員)
- ・ホームと車両の段差と隙間の解消を行う、ワンマン電車などで乗務員が列車内にあるスロープを設置できる体制を構築する、新幹線車椅子用指定席のネット予約システムの簡素化、JR主要駅みどりの窓口激減混雑必至問題への対応など引き続き国として鉄道車両及び鉄道施設並びに鉄道役務等のバリアフリー化を促進するような政策の推進と財源の確保をお願いしたい。財源の確保については、都市部で設定されている「鉄道駅バリアフリー料金制度」の創設によって浮いた資金を地方の補助事業に活用するなど引き続き国として努力してほしい。(白戸 駿平委員)
- ・バス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て頂き、特にユニバーサルデザインタクシーについては今も特定の事業者が行っている「車椅子を理由とした乗車拒否」の撲滅・改善に向けて対策を取って頂きたい。特定の事業者については研修が絶対義務である旨の説明を行い、乗車拒否を行っているため、研修の有無に関わらず乗車拒否は法令違反である旨の通達の徹底を求めたいと考える。また、流しのユニバーサルデザインタクシーには車椅子を乗せないと説明し拒否している事業者も複数あり、そのような事業者にも乗車拒否は法令違反である旨の通達の徹底を求めたい。介護タクシー事業者及び福祉タクシー事業者並びに特定のUDタクシー事業者では現在も「休日並びに夜間は運行しない」と説明し時間帯限定型の乗車拒否している事業者が複数あり、運転者の人手不足と資金不足も一つの原因と思うため事業者が適切に運行できるように経費支援するなど対策を行ってほしい。そのような事業者にも乗車拒否は法令違反である旨の通達の徹底を求めたい。(白戸 駿平委員)
- ・空港アクセスバスについては、今後導入される車両については原則バリアフリー対応車両を導入しなければならない事となっているため、引き続き青森空港線を運行する事業者側に速やかな導入を求め、事業者側より補助金申請が行われた場合は青森県と協力し速やかな補助金の拠出をお願いしたい。(白戸 駿平委員)
- ・引き続き旅客船のバリアフリー化の実現に向けて国として施策を推進してもらいたい。その上で、これから造船(むつ湾フェリー株式会社の新船建造事業を含む)が予定されている旅客船等事業者よりバリアフリー関連補助金等の申請があった場合は、国として青森県と協力し速やかな補助金の拠出をお願いしたい。(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)

・他県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。この踏切内への視覚障害者誘導ブロックは鉄道事業者が敷設するのか行政が敷設するのか整備主体が曖昧であると指摘する記事を読んだが、こういった問題の解決も含めて国として結論を付けてほしいと思う。また、視覚障害者用誘導ブロックは除雪で剥離しやすいといった特性もあるので適切な時期にメンテナンスをお願い(道路白線と同様に)し、除雪で剥離し難い誘導ブロックの開発も検討していただきたい。(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。立体横断施設の安全性が横断歩道等で確保できる場合は、バリアフリー化の観点で必要であれば躊躇なく容赦なく周辺町内会と協議した上で廃止するなどの検討も行ってほしい。(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、道路特定財源の復活も視野に入れながら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と車椅子固定装置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事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(寒冷地4WDは全体の数%)だと思われる」と言われた。現状、車椅子が車椅子に乗った状態で乗車可能な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)

2. 意見交換会での主な取組内容・ご意見等④

・障害者のスポーツ実施について、最新データでは週1回の実施率が30%弱と出ているが、この調査はインターネット調査によるものと聞いており、岩手県の肌感覚では5%程度と感じている。東北各県も同じような状況ではないかと思う。スポーツ実施率が低い理由を確認すると、特に高齢の方々から移動手段がないという声が出てくる。自分で運転することができなくなり、送迎してくれる人もいない、という理由が多い。鉄道は行きたい施設と直結しておらず距離があるため使えず、バスを確認しても路線が対応していないなど、公共交通にも様々な問題があると感じている。紹介いただいた三沢市のマスタープランはヒントになると思っており、これをモデルケースとして各地域に取り入れていく、特に生活に紐付いている商業施設、病院、スポーツ施設を含めたバリアフリーマップや路線図を共有できないか、ヒントになってくるのではないかと感じた。(三浦 拓朗委員)

・ノンステップバスなどのバリアフリー車両導入にはコストがかかるため、バス会社に求めていくのは大変。例えば、社会福祉協議会で所有している福祉車両で、使用していない時間帯があると思うので、そういった時間帯にバス会社へ貸与するといったコラボができないか、ということを感じている。(三浦 拓朗委員)

・オストメイトのトイレの使用について、人口肛門・人工膀胱という言葉は聞いたことがあるものの、オストメイトの生活実態が理解されていないという事が現実。車椅子の方や別の障害者の方とのトラブルが様々な場所で起きている。私どもは病気や事故により、腹部にストーマ装具(蓄便袋・蓄尿袋)を貼りつけて生活をしており、その排泄口は腸の先端で括約筋がない。括約筋がないため排泄を制御できず、腸の動きによって排泄されたり止まったりという状態になる。そのため突然トイレに駆け込まなくてはならないのが実情。トイレの名称として、障害者トイレ・多機能トイレ・みんなのトイレという名称が使われているが、私どもは外見から見て分からない内部障がい者のため、健常者と同じような目線で見られて、多機能トイレから出てくる際に、叱声を受ける例がある。そういうことがあったため、2020東京オリンピックの施設には、多機能トイレの分散化というものをお願いした。平成18年(2006年)から高速道路のサービスエリアにオストメイトトイレが設置されたが、当時は多機能トイレの一部として設置されていた。その後機能分散型のトイレ設置の要望し現在高速道路のサービスエリア等には機能分散型トイレが設置されている。このように、機能分散型トイレの設置をお願いする活動を続けている。最近では若い人でも潰瘍性大腸炎などの病気によりオストメイトになる方が増えている。排泄障害の方は外出に苦慮しているという現実を知っていただき、多機能トイレから機能分散型トイレ設置をお願いしたい。(川村 正司委員)