

## 令和2年度第2回道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会

令和2年11月9日

【渡邊事業調整官】 それでは定刻になりましたので、ただいまから道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会を開催させていただきます。

皆様、本日は御多忙の中、御出席いただきまして誠にありがとうございます。進行を務めさせていただきます、国土交通省道路局企画課の渡邊でございます。よろしくお願い申し上げます。

本日はウェブで参加されている方もいらっしゃいますので、御発言の際は、音が拾えるようマイクの近くでお話くださるようお願い申し上げます。

道路局長の吉岡でございますが、到着が少し遅れておりますので、到着次第、挨拶をさせていただきますと思います。

それでは、久保田座長より御挨拶をお願いいたします。

【久保田座長】 皆さん、おはようございます。お集まりいただきまして、ありがとうございます。前回もありましたけれども、非常に重要で、かつ時間の限られた中での議論をしなければいけないテーマもありますし、少しじっくり議論しなければいけないテーマもあるということで、前回、整理させていただきましたけど、今日は引き続きその議論をお願いしたいと思っております。

ということで、今日もよろしくお願いいたします。

【渡邊事業調整官】 ありがとうございます。

会場に御出席されている委員の皆様の紹介につきましては、委員名簿の配付によって代えさせていただきますと思いますので、よろしくお願いいたします。なお、川内委員、中野委員、隆島委員、大竹委員、平野委員、荻津委員、小幡委員、稲田委員、熊谷委員、横原委員、西尾委員におかれましては、ウェブでの御出席となっております。また、小林委員の代理としまして安藤様、市川委員の代理としまして三澤様、三浦委員の代理としまして中村様より御出席をいただいております。本日は、委員総数22名中代理出席の方も含めまして、22名全員に御出席いただいております。

それでは、配付資料の確認をさせていただきます。配付資料につきましては、ウェブ参加の方には別途お送りさせていただきます。

まずは、資料確認を先にさせていただきます。議事次第、資料1「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会名簿」、資料2「令和2年度 第1回道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会議事録」、資料3「第1回懇談会におけるご指摘事項等について」、資料4「旅客特定車両停留施設の道路移動等円滑化基準（バリアフリー基準の策定について）」、資料5「歩行者利便増進道路の構造基準案」、資料6「旅客特定車両停留施設の道路移動等円滑化基準（バリアフリー基準）案（ソフト基準）」、資料7「今後のスケジュール（案）」でございます。ウェブで御出席の皆様には、資料共有機能にて説明ページを表示させていただきます。

それでは、道路局長の吉岡より御挨拶をさせていただきます。

**【吉岡道路局長】** 皆様、おはようございます。すみません。遅参しまして、申し訳ございません。

久保田委員長をはじめ、道路空間ユニバーサルデザインを考える懇談会の委員の皆様には、お忙しいところ御出席いただきまして誠にありがとうございます。また、平素より国土交通行政、取分け、道路行政に御支援、御協力を賜りまして、重ねて感謝を申し上げます。

前回の懇談会でございますけれども、先般5月に改正いたしました道路法、バリアフリー法に伴います旅客特定車両停留施設のバリアフリー基準と、それから歩行者利便増進道路の構造基準について御審議いただいて、様々な御意見をいただいたところであります。

本日は、委員の皆様から先般いただきました御意見を踏まえまして、これらの基準の改正案について、御報告させていただければと思う次第でございます。

また、バリアフリー法の改正に伴いまして、単に構造基準だけでなく、各種施設の操作方法を定めたソフト基準への適合も定められておりますので、その内容も御審議いただければと思う次第でございます。

前回の懇談会では、数多くの有意義な意見をいただいたと思っております。バリアフリー化というか、ユニバーサルデザインが一層進むというか、それが一般となるように、基本となるように我々はやっていきたいと考えているところでございますので、限られた時間でございます。また、私も途中で席を外させていただきます恐縮でございますけれども、冒頭の挨拶とさせていただきます。よろしく御審議をお願いいたします。よろしくお願いたします。

**【渡邊事業調整官】** それでは、以後の議事の進行を、久保田座長にお願いしたいと思

います。よろしくお願いいたします。

【久保田座長】 はい、分かりました。それでは、議事を進めていきたいと思います。今日も盛りだくさんのテーマでございますので、順次、適宜進めていきたいと思います。

では、事務局のほうで資料の説明をお願いします。

【藤浪課長補佐】 それでは、まず事務局のほうから資料1、資料2、資料3について、御説明をさせていただきたいと思います。

まず、資料1でございますが、こちらは道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会の名簿でございます。本日は、代理の出席の方も含め、名簿の中にございます22名の委員の皆様、全員に御出席いただいております。ありがとうございます。

続いて、資料2でございます。こちらは前回、9月15日に開催しました第1回懇談会の議事の内容になってございます。こちらにつきましては、事前に委員の皆様にも御確認いただいているものでございます。こちらについて、御説明の詳細は省略させていただきます。

続きまして、資料3でございます。こちらは、第1回懇談会における主な御指摘事項等について、整理をしたペーパーとなっております。

まず、1ページを御覧ください。こちらは、これまでの議論の状況ということで、ポイントをまとめてございます。今般、道路法及びバリアフリー法が改正されました。それに伴いまして、下にございますように道路の構造基準や旅客特定車両停留施設のバリアフリー基準、そして旅客特定車両停留施設のソフト基準の策定が、必要になっているところでございます。前回の懇談会の中では、このうち歩行者利便増進道路の構造基準の策定、そして旅客特定車両停留施設のバリアフリー基準の策定について御議論いただいたところでございます。

続いて、2ページでございます。前回、御審議事項の中で、数多くの御意見をいただきました。これらの御意見につきましては、道路移動等円滑化基準への反映、そして関連する通達等への反映について検討を進めてきているという状況でございます。なお、パブリックコメントを、先般1か月実施をしたところ、バリアフリーに関する御意見等は特にございませんでしたので、御報告させていただきます。また、御指摘いただいた事項のうちで幾つか議論が必要な事項もございました。これらにつきましては、今後、ガイドラインの作成等において、皆様方とともに基本的な考え方などを整理していきたいと考えているところでございます。また下には、主な御指摘事項について整理をしているところでござ

います。

一つ目に、技術基準に関する御意見でございますが、一番多かったのが、歩車道境界における2センチメートルの段差。この段差を設けない場合において、視覚障害者の皆様への意見を聞いた上で実施すべきとの御意見をいただいております。そのほか、視覚障害者用ブロックなどの連続性であったり、エレベーターの台数やサイズにおける意見聴取、ベンチ・待合所などの構造、UDタクシー、生活道路、ランブルストリップス、そして自転車との分離、また、近く障害者の方々にも配慮した案内サインなどについて、御意見をいただいたところでございます。

続いて、3ページでございます。2つ目に、施設の運用やマナー等に関する御意見もいただいております。視覚障害者誘導用ブロックの上に、物を置かない運用が必要であるというような御意見もいただきましたし、エスカレーター上での擦り抜けの防止、また多機能トイレの適正利用、自転車の利用者のマナー、心のバリアフリー、そしてユニバーサルデザインを進めることで逆にバリアができないようにすべきというふうな御意見もいただきました。そのほか、柵や植樹帯の適切な維持・管理が必要というふうな御意見もいただいております。

そして3つ目に、計画や評価に関する御意見もいただいております。特定道路などを指定していく上での配慮事項や、指定要件も明確化が必要である、また、整備促進が必要であるというふうな御意見もいただきました。そのほか、計画段階からの障害者の方々などの当事者参加の重要性、そしてバリアフリーの事例を紹介する際には、地元での評価であったり、障害者の方々の評価を併記すべきというような御意見もいただいております。前回の懇談会では、抜本的な御意見もいただいておりますので、ユニバーサルデザイン化の課題等について、継続的に議論する体制が必要であるというふうな御意見などもいただきました。

これらの御意見について、今後どのような方向で進めていくかということの案について、4ページ、5ページにまとめてございます。こちらの4ページ、5ページの見方ですが、左側にまとめているのが、旅客特定車両停留施設に関するもの、真ん中が歩行者利便増進道路に関するもの、右側がユニバーサルデザイン全般に関するものについてまとめてございます。全てに関連するものについては、横串で一気通貫で整理をしているという形で見ただけだと思います。

まず、すぐに道路移動等円滑化基準に反映する事項としましては、旅客特定車両停留施

設のエレベーターの台数やサイズについて、障害者の方々の意見や利用者のニーズを踏まえて設定するという配慮事項を加えるということにいたしました。

また2番目にございます、移動等円滑化に関する基本方針や、現場に法改正の内容を通知する際の通達に反映する事項について下の部分にまとめてございます。まず、歩車道境界に関しまして、2センチメートルの段差を設けない場合には、視覚障害者の方々に意見聴取をするという旨について、配慮事項を設けることにいたします。また、視覚障害者用誘導ブロックに関して、連続性に配慮するという点についても記載したいと考えてございます。また、計画段階から障害者の方々の意見聴取を行うということについても、規定していききたいと考えてございます。その他、旅客特定車両停留施設や歩行者利便増進道路について、現場に通知する際には、ベンチや待合所の構造について、車椅子使用者の方々に配慮するという点についても、明記していききたいと考えてございます。

また、歩行者利便増進道路に関しましては、自転車歩行者道で行う場合もございますので、自転車を極力分離するという点について、規定していききたいと考えてございます。なお、歩行者利便増進道路に関するものとしましては、今般のコロナ禍を踏まえまして、沿道飲食店等の路上利用に関して、占用の許可基準を緩和するというふうな取組も行ってございます。今後これらの規定について、歩行者利便増進道路等に移行することなどについても検討してございますので、これらについては、別途通達を発出する予定でございます。詳細は、また後ほど御説明をさせていただきます。

続いて、5ページでございます。そのほか、ガイドライン等の作成に向けて、基本的な整理を行っていく事項ということでございます。これらは特定のものだけではなくて、ユニバーサルデザイン全般という観点で議論していききたいと考えてございますが、歩車道境界の2センチメートル段差の構造等に関してや、視覚障害者誘導用ブロックの連続性や色の考え方、または物を排除する運用。そして、トイレ・ベンチ・待合所に関する事項。UDタクシー、ランブルストリップス、そして自転車のマナーでしたり、分離構造。そして知的障害者等に配慮した案内サイン、エスカレーター等での歩行者の擦り抜け防止。また、特定道路の指定要件の明確化や意見聴取、特定道路の整備促進、心のバリアフリーや障害者等、地元で使用している人の評価をしっかりと明記していくということ。そして、今後の継続的な議論体制。これらにつきましては、今後、ガイドライン等をつくっていく上で、整理をさせていただきたいと考えてございます。

そのほか、柵や植樹帯等における適切な維持管理は、道路全般の維持管理と絡む部分も

ございますので、別途、検討させていただきたいと考えてございます。

以上で御説明を終わらせていただきます。

**【久保田座長】** ありがとうございます。それでは、資料3についての御質問、御意見をいただきたいと思いますが、冒頭にありましたように、まず、会場にいらっしゃる委員の方に御発言をいただいて、その後、ウェブ参加の方に御発言をいただいて、最後は全員の方に御確認をもう一度させていただくというふうにしたいと思います。

ではまず会場の方、何かございますでしょうか。よろしいですか。稲垣先生。

**【稲垣委員】** いいですか。

**【久保田座長】** はい、どうぞ。では、稲垣先生をお願いします。

**【稲垣委員】** 中央大学の稲垣と申します。

この資料3で2点ほど質問させていただきたいんですけども、前回の懇談会で私が発言させていただいたことに関しまして、まず1つ目が、視覚障害者誘導用ブロックの連続性の話があった中で、そこにブロックが連続して存在しているかだけではなくて、それが本当に使える状態につながっているのか。そういったようなマネジメントの観点でのチェックが重要だということをお話しさせていただきました。この右下のスライド番号4番のところには、敷設する際に連続性等に配慮というふうに書いてありまして、マネジメントの観点といった、本当にしつらえられているものが使い物になっているかどうかのチェック、簡単に言うと、JISにきちんと準拠しているのかといったようなことなんですけれども、そういったようなことというのは反映していただけるのかどうかということが、1つ目の質問でございます。

2つ目ですけれども、右下のスライド番号5番の上から3つ目の箇条書のところで、トイレ・ベンチ・待合所等における車椅子利用者等への配慮すべき内容と書いてあるんですけども、この車椅子利用者等の「等」の中に、一体どういう人たちを含めて議論されようとしているのかということ、少しお伺いしたいと思います。

以上でございます。

**【久保田座長】** じゃあ、お願いします。

**【藤浪課長補佐】** 御質問くださり、ありがとうございます。委員のおっしゃるとおり、前回の懇談会の中で単に連続性だけではなくて、しっかりと既に今あるものについて使える形になっているか、その辺りの評価をしっかりと明確化していくべきだということで御指摘をいただいております。こちらに関しましては、2段階で対応を行っていきたいと

考えてございまして、第1に、今回の法改正等に伴いまして実施方針などを出す際には、まず、すぐに指示を出すことが必要になりますので、取り急ぎは、しっかりと連続性の観点、敷設の観点で指示を出すということを行いたいと考えております。その後、5ページにございますように、評価の仕方ということに関しましては、我々も、しっかりと勉強していく必要がございますので、障害者の方々等にも御意見をいただいて、どこまでであれば現状でいいのか、どの程度であれば修繕が必要なのか、その辺りをしっかりと明確化した上で、現場でも指示を出すことが必要だと考えてございます。その点はガイドライン等をつくる上で委員の皆様の御意見、または視覚障害者の方々の御意見も聞きながら、維持管理基準というところを明確化した上で、ガイドライン等に反映していきたいと考えているところでございます。

そして2点目のトイレ・ベンチ・待合所等における車椅子利用者等の方々への配慮すべき事項について、「など」にはどのような方を含むのかということでございますが、視覚障害者の方でしたり、知的障害者の方など、いろんな障害者の方がいらっしゃると思いますが、全ての障害者の方々が含まれると考えてございます。車椅子の方を明示させていただいたのは、前回の懇談会で、車椅子の方々が、休憩所等に入っても椅子が固定されていて動けずに、休憩等で使えないというふうな御意見をいただきましたので、その観点で、車椅子の方を代表事例として明示してございます。ただし、全ての障害者の方々、特にユニバーサルデザインという観点でいえば、高齢者の方々などにも配慮が必要だと考えてございますので、その点、ユニバーサルデザインの観点で全ての方を含むということで考えてございます。

**【稲垣委員】** ありがとうございます。1点目はよく分かりました。段階を持って考えると。研究すべきところは、きちんと研究してエビデンスを基に、ガイドライン化していくといったことで理解いたしました。現場通達を早くしなければならぬことは、連続性だけじゃないんですね。ある事例では、誘導ブロックの細かい配列までかなり当事者参加で指示したのに、なぜか現場では違うものができ上って、やり直しをしたこともあるので、そういったようなところも重要かと思えます。

2点目なんですけれども、車椅子利用者等はもちろん重要なのですが、こう書いてしまうと、車椅子利用者の方のための配慮の議論だけが残っていくんですね。私が申し上げた、ロコモティブシンドロームのような長い距離を十分に歩けないけど、途切れ途切れなら歩ける人もいるよとか、そういったようなところをきちんと残していただけるのかという心

配があったので、そういったようなところを十分に議論できるように、ちゃんと議事録だけじゃなくて、ちゃんと資料としてどこかで残していただけるといいかなと思いました。

以上でございます。これはコメントですので、大丈夫です。ありがとうございます。

**【久保田座長】** ありがとうございます。じゃ、秋山先生、お願いします。

**【秋山委員】** 中央大学の秋山と申します。成田空港や羽田空港を設計して気づいたことを一言申し上げたいと思いますが、道路も、特にここでは特定車両の停留所施設、つまりバスタ新宿のようなものを設計するときの配慮を、ガイドラインだけを読むとちゃんとできないということが、多分、バスタ新宿ではっきり分かったと思うんですが、成田空港においても、ガイドラインだけではちゃんとできないよってということがいろいろ分かったんです。何ができないかっていうと、分かりやすさが保証できないとか、アクセシビリティはある程度保証できるけれど、ユーザビリティ、使いやすさがどうも欠落するとか、そういうことが分かってきました。

そうすると、それをどうするかっていったときに、最初に我々が作った建築空間のルールづくりをした。つまり、基準ではどうしてもカバーできないような、そういうようなものを具体的にどうするかってところが欠けていたという反省の下に、そういうルールをつくったのですが、できれば、バスタ新宿などを造るときの建築空間とほぼ同じですから、そういうルールをつくるということ、ぜひやられたらどうか。そのルールは、我々、活字にしていますので、参考にさせていただくのがよろしいのかなというのが、特に感じているところです。

以上です。

**【久保田座長】** ありがとうございます。事務局、お願いします。

**【藤浪課長補佐】** 御指摘ありがとうございます。このガイドラインを議論する際にも、羽田空港や成田空港の、既に活字になっているところで御指摘もいただいておりますので、この辺りをしっかりと勉強させていただいた上で、ガイドラインに加えて必要な部分があれば、しっかりと検討した上で規定していきたいと考えてございます。

**【久保田座長】** よろしく願いいたします。そのほか、会場はございますでしょうか。では、ウェブのほうから。

まず、川内先生、よろしく申し上げます。

**【川内委員】** 東洋大学の川内です。スライド番号4番の、PDFで一体になった全体でいうと49ページですけれども、移動円滑化に関する基本方針や基準の改正点を、現場



周知する通達等に反映する事項というのがありまして、3行目に計画段階から、障害者等の意見聴取を行う旨を規定というのがあります。一番上には、歩車道の段差2センチメートルを、段差を設けない場合は、事前に視覚障害者等に意見聴取するというのがあります。これは、まずは全体として3行目の障害者等の意見聴取を行うということがあって、そしてさらに2センチメートルの段差を設けない場合は、視覚障害者に意見聴取をするということを、わざと強調して書いたというふうに理解していいのでしょうか。つまり、2センチメートルの段差を設けない場合でなくても、計画の段階から、視覚障害の方にも意見聴取を行うということがベースにあるというふうに理解してよろしいでしょうか。

それからもう一つは、2行目の誘導用ブロックの連続性等に配慮。それから4行目のベンチのとことで、車椅子使用者等に配慮ということが書いてありますが、この配慮というのも、意見聴取を行った上で配慮する、つまり意見聴取がベースにあるんだよという理解であるということよろしいでしょうか、というのがまず1つ。

それから次は、右下のスライド番号5ページ目ですけれども、これは確認なんですけれども、上から5つ目のポツで、ランブルストリップス等の取扱い等ということが書いてあって、「等」ということが書いてあるだけですけれども、これは前回の会議で稲垣委員の御発言だったと思うんですけれども、ランブルストリップスを視覚障害のある方の誘導用ブロック代わりに使っているというような事例が紹介されて、そういう使い方はおかしいんじゃないかということが、稲垣先生からの御指摘であったと記憶しています。ですからこれは、ランブルストリップスの取扱い等というふうにぼやっと書いてありますけれども、もうちょっと具体的に書いてもいいのではないかと。つまり、視覚障害のある方への誘導用には使わないようにするというのを、はっきり書くべきではないかと思います。

以上、2点です。

**【久保田座長】** はい。じゃ、事務局お願いします。

**【藤浪課長補佐】** 御指摘くださり、ありがとうございます。

まず、計画段階からの障害者等への意見聴取を行う旨の規定。そして、一番上にございます、2センチメートル段差を設けない場合における障害者の方々等に関する意見聴取。先生の御認識のとおりということで、御理解をいただければと思います。こちらをあえて分けている部分につきましては、それぞれ段階があるかなと思っておりまして、まず特定道路などを指定する場合、本当に計画の段階から障害者の方々の意見を聞きましょうということで、4つ目の部分等を書いているというところがございます。ただその上で、実際

に現場で歩道を造っていく中で、2センチメートル段差の話等も詳細を詰めていく中で、仮に2センチメートル段差を設けないということを検討する場合は、しっかりと視覚障害者の方々にも意見を聞きましょうということで、少し時系列的に段階が異なるのかなということで、あえて分けて書いているところがございます。そのため、総じて、先生の御認識と同じということで御理解いただければと思います。

また、連続性への配慮でしたり、車椅子使用者の方々等へのベンチや待合所等の構造に関する配慮についても、意見聴取というところが前提になっているということで、御理解いただければと思います。

そして、2つ目の御指摘事項のところでございます。非常に数多くの有意義な意見をいただきましたので、ちょっと資料の都合上、少し簡略化し過ぎてしまったところがございます。申し訳ございませんでした。先生に御指摘いただいたような、ランブルストリップスについて、視覚障害者の方の誘導用ブロックの代わりに使うようなことがないようにすることは、資料の中で明確に書かせていただきたいと考えてございます。ちょっと現段階の資料では反映できませんが、ホームページ等に出す際に、しっかりと明記していきたいと思っております。先ほど冒頭で、稲垣先生に最後に御指摘いただいた意見についても、明確化して記載したいと思っております。

以上です。

【久保田座長】 川内先生。

【川内委員】 ありがとうございます。ちょっと1点確認ですが、スライド番号4番の計画段階から意見聴取を行う旨を規定というのが、今の御説明だと、計画段階で意見聴取を行うという、つまり初期の段階で障害のある方の意見聴取を行って、あとは個別に聞いていくというような話だったんですけども、個別に聞いていくということは、施工者側というか設計者側が、聞こうという意図を持たないと個別の聴聞会が開かれないということになりかねないんですね。ですから、計画段階からというよりは、計画段階から設計とかの段階に応じて意見を、全段階で意見を聞くというようなことで、文章の書き方を変えていただければなというふうに希望いたします。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。じゃあ、この表記については、また改めて御検討ください。

2点目、稲垣先生、コメントをよろしくお願いします。

【稲垣委員】 度々失礼します。中央大学の稲垣です。今、話題に上がりましたので、コメントさせていただきたいと思いますが、前回の会議で、誘導ブロックを全ての道路に敷設することは、あまり現実的じゃない中で、特に敷設が難しい生活道路と言われるようなところで、外側線へのリブの取付けとか、ランブルストリップスとか、基本的には、これは交通安全対策としてなされるものなんだけれども、その副次的な効果として、視覚障害の方が路側帯を歩いているときに、車道部へはみ出す際の警告にもなり得るんじゃないのという意味で意義があるんじゃないかと。

逆に逆に誤解をされて、そこの上をたどっていきますよといったような、誘導ブロックの線状突起のような使い方をされると、路側帯と車道部の境界部を歩くことになるので、あまりよろしくないねといったようなニュアンスでお話をさせていただきましたので、それがきちんと伝わるような残し方をさせていただければいいかなと思います。以上でございます。

ありがとうございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。いわゆる、単断面道路でどうするかということについては、まだ残念ながら答えはないですね、今のところ。ですので、今回は今おっしゃっていただいたような、言える範囲のことを、記載していくということにしたいと思います。よろしいですね、そういうことで。ありがとうございました。

では、中野委員、お願いします。

【中野委員】 ありがとうございます。まず、先ほど議論になっていた、スライドの4番の計画段階という話なのですが、これは皆様がおっしゃったように、最後の施工の段階のところまで、全ての段階で確認が必要と私も思います。大学等でも、同じような問題が起こっていますので、計画ではちゃんとされていたのに、最後のところでうまくいかないということがありますので、ぜひよろしくをお願いします。

それから稲垣先生が指摘された、点字ブロックのJ I S規格に準拠していない可能性のあるものというのがあったりとか、それから老朽化していたり、それから工事等で点字ブロックが混在するケースというのがあるわけですが、この点字ブロックの話のところでこういった問題についても、ぜひ今後、詳細のところでは書き込んでいただければいいかなと思います。

同じく点字ブロック関係では、障害物等の話と書き込んでいただいているんですけども、前回の会議の後に出てきた話の一つとして、道路に車止めが設置されていて、点字ブ

ロックのあるところに車止めがあって、非常に危険であるというところがあるようなので、これは、実は敷設方法について、JIS規格が今はないというのが大きな問題かなと思います。隅切りがある場合の道路横断においても、この点字ブロックの敷設方法の基準が決まっていないところで危険なケースがありますので、今後の検討の中で、ぜひお考えいただければと思います。これは点字ブロックの連続性等に関する配慮の中で、今後、お考えいただきたいということです。

それともう一点、最後になのですが、5ページの心のバリアフリーのところ、マナーということが最初に書かれてあるのですが、これは前回は申し上げたのですが、心のバリアフリーはマナーの問題だけではなくて、ルールを徹底するということや、その前提として、障害の社会モデルの考え方を普及させるということが、すごく重要なポイントになるかと思うので、その点がうまく伝わるように書いていただくとありがたいです。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。事務局、お願いします。

【藤浪課長補佐】 御指摘くださり、ありがとうございます。冒頭にいただきました計画段階だけではなくて、施工段階も含め各段階での意見聴取という点に関しましては、事務局内でも議論しまして、資料の中での明記について考えていきたいと思います。

また点字ブロックに関連して、先ほどの車止めに関する御指摘についても、ガイドライン等を詰めていく段階で、しっかりと規格も含めて議論させていただきたいと考えてございます。

また、心のバリアフリーの部分、こちらは前回、御指摘いただいた部分でもございますので、ルールだけではなくて社会モデルというところも含めてということで、そこが伝わるように資料を修正したいと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。そのほか、よろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは適宜、修正あるいは検討のほうをよろしく願いいたします。

では、議事1に入りたいと思います。資料4です。では、資料4の説明をよろしく願いいたします。

【原田課長補佐】 企画課の評価室の原田といいます。資料4の旅客特定車両停留施設のバリアフリー基準について、私のほうから御説明をさせていただきます。

資料全般に、前回の懇談会で御説明をさせていただいたところとほぼ同様となっておりますので、特に変更している部分などについて、説明させていただく形で進めさせていただければと思います。

まず1ページ目には、法律上の体系についてというふうにございますけれども、道路法に基づいて車両用の場所等を含む全般的構造基準を定めているというところと、今回はバリアフリー法に基づく、下の緑色の部分になりますけれども、旅客用の場所についてバリアフリー基準を定めてございまして、こちらについて、対象として議論いただいているというところがございます。

次のスライド、2ページ目のほうには、施設における空間イメージをつけてございますけれども、車両が利用する場所、旅客が利用する場所、その他といった形で分けてございまして、この中の旅客が利用される乗降場、通路、待合所等について、バリアフリー基準を定めているというところがございます。

3ページ目には、バリアフリー基準の具体的なイメージというものをつけさせていただいております。こちらでは、バリアフリー基準の例ということで、乗降場について車両用場所への侵入防止用のための柵を設けるですとか、誘導用ブロックの設置についても規定をしておりますし、通路の関係でいきますと、段差のあるところについて、幅員1.2メートル以上の傾斜路を設けるという話ですとか、エレベーターについても、かごの大きさ等について定めてございます。こちらは、また後ほど出てきますが、エレベーターの台数とか、大きさといったものについては、いろいろな状況を考慮して大きくしたり、あるいは複数化したりということをお前回に御意見として頂戴しておりますので、そういったところをしっかりと明記させていただいております。その他の旅客の用に供する場所としては、待合所について休憩の用に供する設備を設けますということも、定めさせていただいているところがございます。

4ページ目以降には、バリアフリー基準の全般的なところについて記載をさせていただいております。こちらは参考とさせていただいております。旅客施設に関する基準と対比をさせた形で作らせていただいております。こちら、赤字が独自に追加している項目で、緑の字が、前回の懇談会からの追加ということになってございまして、乗降場の「平たん」で」という部分については、前回は御説明させていただきましたとおり、道路のほうで追加をしているというところですし、傾斜路の手すりの「二段式を」という部分についても、道路のほうで追加をさせていただいている項目になります。

続いて、5ページ目になりますけれども、エレベーターのところに緑の字で追加をさせていただいてございますけれども、先ほど申し上げましたとおり、旅客の人数が多いところについては、エレベーターの台数とか、あるいは大きさといった部分について、高齢者・障害者等の利用の状況を考慮して定めるということを、しっかりと明記をさせていただいてございます。また、階段の手すりの二段式についても、これは前回からですが、道路のほうで追加をしているものとして記載をしてございます。

それから6ページ目になりますけれども、続きまして、その他の旅客の用に供する場所というところで、いろいろ書かせていただいておりますが、一番下の休憩設備のところになります。緑の字で、優先席を設ける場合は、優先的な利用の対象者を表示というところで、こちらについて旅客施設のほうでも検討されているかと思っておりますけれども、そちらと同様に、こちらも今回はしっかりと明記をするということで変更させていただいてございます。

基準のほうの説明をさせていただきましたけれども、先ほど、資料3のほうでいろいろ御指摘を頂戴しておりましたので、そういったところの検討も引き続き進めてまいりたいと思っております。

説明は以上です。

**【久保田座長】** ありがとうございます。

私のほうで失礼しました。資料5と6も先に御説明をいただいて、その後、まとめて議論したいと思います。議論は個別にやりたいと思っておりますけど、まずじゃあ、資料説明の5と6を続けてお願いします。

**【山本課長補佐】** それでは、続きまして資料5「歩行者利便増進道路の構造基準の策定について」という資料を御紹介、説明させていただきます。私、道路局環境安全・防災課の山本と申します。よろしく申し上げます。

こちらにつきましても、前回の懇談会のほうで示させていただいた資料と、同じ資料がありますので、重複になる部分もあるかもしれませんが、よろしく願いいたします。

まず、1ページ目。これは前回も出した資料でございますが、確認でございます。歩行者利便増進道路、上に法律がございますが、そこに「技術的基準」については、歩行者が安全かつ円滑な通行及び利便の増進が図られるように定めなければならないという規定がございます。それに基づきまして道路構造令のほうで、歩行者の安全かつ円滑な通行の基準につきましても、全ての人が安全で円滑に通行できる構造にする。それから利便増進

の基準につきましては、通行の幅をちゃんと確保した上で、利便を増進する空間を確保すると。併せて、歩行者の利便の増進に資するものを設けるという規定を考えてございました。

具体的には、2ページ目でございます。横断面図、これは前回も出させていただいた資料でございますが、ほぼ、道路移動等円滑化基準を参考に、基準を策定していこうという考えでございます。具体的に見ますと、左下、通行空間はちゃんと有効幅員を確保した上で、赤ハッチをかけております歩行者の利便増進を図る空間を別途設けまして、そこに街灯やベンチ、それから占用物でいうと広告塔・植樹帯といったものを占用するという空間にしていきたいというふうに考えております。あとは、左から2番目の勾配でございますとか、左から3番目の歩車道の分離につきましては、植樹帯、並木、それから柵を設置する。縁石の設置は15センチメートル以上と。あとは一番右の舗装につきましては、透水性舗装を活用して、平たんで滑りにくいものにするというような規定を考えてございます。

続いて、3ページ目。前回の懇談会の中で、久保田先生からも平面図で議論したいという御意見をいただきましたので、考えてお示しさせていただいております。赤ハッチが歩道の中に特例区域、特別に占用を認められる、利便増進を図る空間というようなところをイメージしております。こちらから読み取れるバリアフリー基準としまして、例えば一番左で、適当な間隔でベンチ、または上屋を設置していくといったようなことでありますとか、これは前回、この中でも議論になりましたが、横断歩道接続部の高さは、まず基準としては標準2センチメートル。あとは通達等で改築の際に、いろんな人の意見を聞くというようなことを規定したいと考えております。あとは、乗合自動車停留所でございますが、歩道の高さ15センチメートルを標準にして、ベンチ・上屋を設けると。あとは、視覚障害者誘導用ブロックにつきましては、必要な箇所に設置していくという基準を採用していきたいと考えております。

4ページ目。これは基本的に、道路移動等円滑化基準と同じになりますよという表になっております。

5ページ目で、具体的に規定する内容としましては、上は歩行者の滞留の用に供する部分を歩道等に設けるということ。それから街灯とかベンチ等、そういったものを適正かつ計画的に設置を誘導する必要があるときは、その場所、特例区域を設けるということでありまして、そういったもの、ベンチを計画的に設けるというようなことを規定させていただこうと思っております。

あとは、最後6ページ目でございます。参考ではありますが、先ほど資料3の中でも少し話がありました。御承知の方もいらっしゃるかもしれませんが、今年の6月からコロナ対策ということで、道路の占用の特例を道路局のほうで直轄あるいは自治体に周知をしまして、9月1日時点で約240か所、この写真のようなオープンカフェとか、そういう取組が行われております。中央に制度の概要を書いておりますけれども、例えば、赤字で占用の場所を書いておりますけれども、これは基本的には歩行者利便と同じ考えで、歩道上の場合は、交通量が多い場合は3.5メートル、その他の場所は2メートルの歩行空間は確保という規定で、この占用特例をやっております。

ただ、占用料は免除にするとか、あとは占用期間を11月末まで限定だったのを、少しこれを延長する方向で検討しておりますが、そういう期間限定の取組ということをしてきました。かなりこれは好評をいただいておりますので、このコロナ占用特例を延長はしますが、順次、歩行者利便増進道路のほうに移行して行って、この路上利用の活用を持続化、恒久化していきたいと考えているところでございます。ただ一部、例えば車道のある時間だけ通行止めして、そこでこういうオープンカフェをしているという事例もあるように聞いておりますので、そういう歩行者利便の構造基準を満たさない場合には、まさしくイベントのような扱いで、引き続き継続して実施していくことも含めて検討をしているところでございます。

以上、資料5の説明でございました。

**【原田課長補佐】** 続きまして、資料6、旅客特定車両停留施設のソフト基準について、評価室の原田より説明をさせていただきます。

今回の法改正に伴って定められるソフト基準という部分につきましては、こちらも旅客施設のほうで既に先行して検討が進められているというふうに承知をしてございまして、そちらの検討状況を踏まえながら、今こちらでも検討をさせていただいているというところでございます。今回、役務の提供等々といったところについて、しっかり方法を定めるということが法律でも定めてございますので、そういったところを受けましてソフト基準ということになってございます。黄色と緑で1ページのところに書いてございますが、まず一つとして、ハード基準を定めた際に、人的な対応を行うということを前提にして、ハード基準の適用除外を認めるといった規定があるものについては、その人的対応の部分について、しっかり定めておかなければならないということと、あともう一つの視点としては、単純にハード基準に基づく施設を設置するというだけでなく、継続して、そ



の機能を維持しなければならないといったことについても、ちゃんとソフト基準のほうで担保しておくべきと、そういった2つの視点から基準を定めるというような形で整理をしてございます。

そういった観点で、下の黄色の①のところについては、旅客が利用するために職員等による操作が必要な設備に関するもの。②として、職員が求めて応じてすることが必要な設備。それから③番目として、職員の配置をもって適用除外とすると、これが1点目で申し上げたところに関連する規定でございます。それから④番目、運行情報提供設備、⑤番目の照明設備、⑥番目に音声による情報提供、運行情報提供設備以外という部分については、継続して機能を維持するという観点で定めている基準でございます。

以降、それぞれについて御説明をさせていただければと思います。

2ページ目にまず①として、旅客が利用するために職員による操作が必要な設備・構造というところですが、対象としてはエレベーター、エスカレーター、あるいは乗降場と書いてございますけれども、高低差などがある場合に、車椅子利用者等の方が円滑な移動、あるいは乗降ができるようにという観点で定めているというところがございますけれども、そのソフト基準の具体的なところについては右側に書いてございますが、問題意識としては下にありますような、例えば、階段の昇降機ですとか、あるいはリフト付きのバスといった、職員による操作、設置が必要なものがあるというところがございまして、車椅子利用者の方が通行するため、あるいは乗降するために必要な役務の提供を行うということ、基準として定めています。

続いて3ページ目になりますけれども、②としまして、職員が求めに応じて対応することが必要な設備ということで、乗車券の販売所、あるいは待合所、案内所といったところを対象に考えてございますけれども、こちらはハード基準のほうでは、聴覚障害者の方が文字により意思疎通を図るための設備を設けるといったことを規定してございますけれども、そういったものを受けまして、ソフト基準のほうでは、それに対応して職員が適切な役務を提供するという観点で、聴覚障害者からの求めに応じて、文字により意思疎通を図ることができるようにするというところを、ソフト基準として定めるということ、想定してございます。

それから4ページ目には、③として、職員の配置をもって適用除外とされる設備というところで書かせていただいておりますが、対象としましては、視覚障害者誘導用ブロック、乗車券の販売所、待合所、案内所、それから券売機というところがございますけれども

も、これらの部分については、それぞれ職員が誘導等を実施するということを前提に、この限りではないといった形で、ハード基準のほうに定めがあるというところがございますけれども、そういった職員がちゃんと案内をするというところについて、適切に実施されるようにという観点で、ソフト基準のほうを定めるというのを考えてございます。視覚障害者誘導用ブロックについては、当該二以上の設備間の誘導を適切に実施するということ。乗車券販売所や待合所、案内所といった部分については、求めに応じてカウンターの前に出て対応するということ。それから券売機についても、高齢者・障害者等の求めに応じて、乗車券等の販売を行うといったことを、ソフト基準の中で決めていくということを想定してございます。

それから5ページ目には、まず上のところには、④として運行情報提供設備について書いてございます。こちらについては、ハード基準のほうでは、運行に関する情報を文字等に表示するための設備、音声により提供するための設備を設けるということが書いてございますけれども、ちゃんと運行に関する情報を文字及び音声により提供するというのを、ソフト基準のほうに定めることとしてございます。

それから下の⑤の照明設備についてですけれども、こちらは照明施設を対象としてございまして、必要であると認められる箇所に照明施設を設けるということをハード基準で定めておりますので、そういった照明施設がちゃんと機能の確保をできるようにというところで、ソフト基準としましては、通路・階段それぞれについて、照明施設の照度を確保することといった基準を定めることを想定してございます。

それから6ページ目ですけれども、2つのページにまたがっておりますが、運行情報提供設備以外での音声による情報提供についてというところがございます。まず、エレベーターを対象に書かせていただいておりますけれども、エレベーターに関するハード基準では、出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設けるという話ですとか、到着するかごの昇降方向を音声により知らせる装置を設けるということを定めてございますけれども、こういった音声により知らせる装置の機能をしっかり確保するという観点から、具体は右の中段にございますけれども、階並びに出入口の戸の閉鎖に関する情報を音声により提供するという話ですとか、出入口に関する情報を音声により提供する。あるいは、昇降方向に関する情報を音声により提供するということについて、ソフト基準で定めることを想定してございます。

最後、7ページ目になりますけれども、その部分としまして、エスカレーター、視覚障

害者誘導用ブロック、案内標識、便所といった形で、それぞれについて、例えばエスカレーターであると、行先、昇降方向を音声により知らせるですとか、誘導用ブロックについても必要であると認められる箇所に、音声により案内するという話といったことを、それぞれ音声に関係する規定をハード基準のほうに定めてございますけれども、そういったものの機能確保という観点で、同じくソフト基準にそれぞれ情報を音声により提供することということについて、基準として定めていくということを想定してございます。

こちらが今回、旅客特定車両停留施設に関するソフト基準ということで、既存の旅客施設における検討も参考にさせていただきながら定めようと検討しているものでございます。

資料は以上でございます。

**【久保田座長】** ありがとうございます。それでは、今から順番に質疑をしていきたいと思えます。

まず、資料4、ハードのほうの基準についての資料でございます。御質問、御意見をいただきたいと思えます。お願いいたします、こちら。秋山先生、2番目でお願いします。佐藤委員、お願いします。

**【佐藤委員】** ありがとうございます。D P I の佐藤です。4点でございます。

まず、トイレなんですけれども、車椅子で利用できるトイレが、1以上というふうになっているんですけれども、これをぜひ2以上にしていきたいというふうに思っています。車椅子で利用できるトイレ、多機能トイレは、いつ行っても結構使用中で、なかなか使えないというのが今は問題になっております。新しい駅でいうと、高輪ゲートウェイとか、J R 御茶ノ水駅もそうだったと思えますけれども、多機能トイレ、広い車椅子で使えるトイレが複数あるというところが、どんどん増えています。また、簡易多機能といいまして、男女のトイレにそれぞれ1つ、広い便房がありまして、手動車椅子程度だったら入れるんですけれども。これは、スーツケースを持った人とか、ベビーカーの人を入れる大きさですので、これもかなり有効です。東京メトロとか都営地下鉄は、新しくトイレを改修するときは、ほとんどこの簡易多機能も設けています。ですので、根本的にやっぱり利用を、いろんな方が広いスペースを必要として利用される方がいる状況ですので、複数化が必要というふうには思っています。

2つ目は待合のところで、3ページのところでは、車椅子が入れるスペースの確保ってというようなものを書いていただいているのですが、5と6ページのところは見当たらなかったもので、ちょっと心配になりましたので、ぜひ、車椅子で待合室にいられるスペースの

確保をお願いしたいと思います。

3点目は階段の手すりなんですけれども、波型手すりという、波型の形をした手すりがあるって、あれは実は肢体不自由の人とか、視覚障害の人にとっては使いにくいというので、大阪の区役所でつけたんですけれども、地元の障害者団体が話をして、普通の斜めの手すりに付け替えるということがありました。障害者団体の調査では、手すりを必要としている人の8割ぐらいが、実際は、波型手すりは使いにくいという調査があります。階段の奥行と、波型が一致していない場合もありますし、手すりをちょっと持ち替えなければいけないことがあって、逆に不安定になるということです。そういう記述も、ぜひ入れていただきたいなと思います。

最後はロッカーなんですけれども、これはバスのターミナルとかは、多分コインロッカーとかを設けると言うんですけど、視覚障害の人が、今は使いにくいコインロッカーがどんどん出てきて、タッチパネルで分からないっていうふう聞いたんですけど、この辺も記述を、視覚障害者の人も使えるようなものっていうふうな記述があったほうがいいんじゃないかなと思ったんですけれども。日本視覚障害者団体連合の三宅さんに、ぜひこのところは教えていただきたいなと思いました。

以上です。

**【久保田座長】** ありがとうございます。4点いただきましたけど、いかがでしょうか。

**【原田課長補佐】** 御意見をいただきましてありがとうございます。

まず1点目のトイレという部分については、佐藤様から、前回もこういった意見を頂戴していたということは認識をしてございまして、バスタは、今回新しく整備をしていくということでございますので、しっかり障害者の方の御意見も伺いながら、簡易多機能トイレも含めて、複数確保していくということについては、取り組んでまいりたいと思っております。

それから2点目の待合の部分で、車椅子の方の休憩スペースをとということについては、資料は簡略化しているところがあって分かりづらくて大変恐縮でした。待合室も、車椅子の方が利用できるスペースをとということを、こちらも前回も伺っております御意見ですので、そこはしっかり対応してまいりたいと思います。

3点目に階段手すりの波状の部分が使いづらいという調査もあるという御指摘を頂戴しましたけれども、今後、ガイドラインで手すりも定めていく際に、おそらく当事者の方に御参画いただければ、意見としても頂ける部分かとは思いますが、そういった知見

については、しっかりと記載した上で留意していきたいと思います。

最後、4点目について、ロッカーについての御意見をいただいたのですが、現状、道路管理者自らがロッカーを設置しておらず、占用という形で設置をされている例がありますが、視覚障害者の方だとタッチパネルは使いづらいということもよく分かりますので、しっかりと留意して、今後の検討に反映してまいりたいと思います。

【久保田座長】 よろしいでしょうか。

【佐藤委員】 はい。

【久保田座長】 ありがとうございます。では、秋山先生お願いします。

【秋山委員】 1つは、クールダウンとかカームダウンというのが、羽田空港などはつけているんですけども、そういうものも整備の中に入れる可能性を考えておいたほうがよろしいのかなというのが1点目です。

2点目は全体設計といいますか、配置の、特にインクルーシブな設計でやる必要があるんじゃないかと。つまり、障害当事者の人から多様な意見も出ますので、配置論のところは、結構、後々の建築空間が決まっちゃうので、その後、幾ら言っても変わらないので、配置設計を、かなり丁寧に頑張るということが、2点目は必要なのかなというところ。これは、すぼんと抜けておりますので、ぜひ入れていただきたいと思います。

それから3点目は、ちょっと細かいことですが、通路の8%以下というところが、今までの基準どおりなんですけれども、今回、IPC、いわゆるオリンピック・パラリンピックのガイドラインの中には、14分の1の勾配、8%は12分の1ですけれども、そして20分の1は道路で基本構想をやることはできていますので、もう少し頑張って基準を上げたらどうなのかなというところが、ここで感じるところです。建築物ですので、公共交通の空間は、今までは8%ですずっとやってきたと思うのですが、今後を考えたら、体の弱い人だとかいろいろ出てくると思いますので、できるのなら、もう少し頑張って変えたらどうかなというのが勾配のところ。です。

以上です。

【久保田座長】 3点いただいたと思います。お願いします。

【原田課長補佐】 御意見ありがとうございます。

1点目にいただいたクールダウンということで、旅行時とかに障害のある方が落ち着けるようなスペースについて、単純に待合所、休憩所を設けるということではなく、障害をお持ちの方にも配慮しながら、設計を行うようにしていきたいと思います。

それから2点目の全体設計配置論といったところについての御意見なのですが、こちらは、道路法に基づく構造基準のほうに、障害者に限らず、歩行者の動線というものをしっかり検討していく必要があるという観点で、そもそも施設の配置の部分から検討するということを書いてございますので、そういった中で障害をお持ちでない方も、障害をお持ちの方も含めて、全体として最適な歩行者動線となるよう設計を行うことを考えてございます。

それから3点目としていただきました、通路の勾配の部分につきましては、恐らく建物の中なので面積的な制約等々もあって、こういった基準になっていると承知しており、諸条件の中で決まってくる部分はあるかと思いますが、実際の設計の中では、この基準にとらわれず、しっかりと障害者の方の意見もお聞きしながら、できる範囲の対応を行うことを考えていくようにガイドライン等でも検討してまいりたいと思います。

【久保田座長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。会場の方、ほかによろしいですか。じゃあ、お願いいたします。じゃあ、三宅委員、お願いします。

【三宅委員】 日本視覚障害者団体連合の三宅です。私から3点ございます。2点は、先ほどの佐藤委員とちょっと重なる点になるんですけども、1点はやはり手すりの、波型手すりに関しましては、視覚障害者の方から、かなり使いづらいというふうな意見が寄せられておりますので、こここのところの取扱いに関しては、やはり原則的にはやっぱり斜めのものを設置していただくというふうな形で掲載をお願いいたします。

それからコインロッカーもそうなんですけれども、タッチパネル式のものというのは、本当に視覚障害の方は非常に困っているというふうな声が寄せられております。コインロッカーや宅配ボックスなど、タッチパネルによって操作をしなければならないような機器だけを置かれるのではなくて、やはり視覚障害者への配慮といったところでは、そういう方たちも使えるようなものを、併せて置いていただけるとかということは、ぜひお願いいたします。

3点目ですけれども、点字ブロックの設置につきまして、こういう特定建築物、建物というふうなことでも考えられるかなと思って、このような意見を申し上げますけれども、やっぱり壁から何センチメートルのところ設置されればいいというふうな形になっていると、例えば、いろいろな物がそこに後で追加された場合に、点字ブロックにかからないまでも、かなり近い、近接したところに設置されるというふうなことがあるというふうなことに意見をいただいております。そういったことのないように、そういうふうな物を置

かれる前は、あるいは点字ブロックの距離もちゃんと考えた上での設置ができるような形の記載というの、併せてお願いいたします。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。事務局、お願いいたします。

【原田課長補佐】 波型の手すりですとか、タッチパネルといった部分については、使いつらいというお話がございましたので、そういったところは、バスタに限った話ではないかもしれませんが、しっかりガイドラインの中で、そういった知見を反映していくという形を取りたいと思っております。

3点目の点字ブロックの上に物が置かれるという部分については、前回、歩行者利便増進道路の関係としていただいていた御意見かなと思いますけれども、建築物の中であったとしても、そういったことは想定され得るところでございますので、しっかりと留意した形で記載をしていくということを考えていきたいと思っております。

【原田課長補佐】 どうぞ、三宅委員。

【三宅委員】 すみません。日本視覚障害者団体連合の三宅です。なぜこのような意見を言ったかという、実際に設置される、管理者ではないんですけれども、管理者から依頼をされて設置される場所から問合せが幾つか来るんですね。実際に一時的に物を置く場合もありますし、自動販売機のような物もありますし。そういった物を置く場合、どうすればよろしいでしょうかというふうな問合せが来ます。基準とかそういうところが明確に書かれていないんです。ですので、そういった迷いを起こさないように、明確に書かれたほうがよろしいと思ひまして意見を申し上げました。コメントですね。あとの回答は結構です。

【久保田座長】 ありがとうございます。ぜひ、御留意のほどよろしくお願いいたします。では、小出委員、お願いします。

【小出委員】 全国手をつなぐ育成会連合会の小出です。お願いします。

2ページに図になっております、バスのターミナルの絵でしょうか。待合所、それから乗降場、それから停留場所ですね。停留場所が複数書いてありますけれども、だんだんこういう形の建物とかバスターミナルが整ってはきておりますけれども、待合所で、私ども知的障害がある人たちがこの待合所で待っていて、バスが来たということで、この乗降場に行くんですけども、停留場所が幾つかバスが着きますので、乗る人と降りる人が交錯しちゃって、面積的なことはありますけれども、先ほど、秋山先生が言われた配置空間

ですね。これは、先ほど事務局のほうから建造物の面積の制約ということもありましたので、その辺のところを配置だけではなくて、視覚あるいは誘導的なものをここに加味していただけると、知的障害のある人たちもスムーズに移動できるんじゃないかなと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【久保田座長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【原田課長補佐】 今、御指摘のあったような降りる人と乗る人が輻輳することによる混乱については、誰しものがそういったことをお考えになるかと思ひますけれども、バスター新宿の場合も、3階を基本的に降りる方に使ひていただいて、4階は乗る方というような形で使い分けたりをしておりますし、バスターミナルを設計する上で歩行者動線を考える際には、そういったところに留意しながら設計するような形で進めてまいりたいと思ひます。

【久保田座長】 ありがとうございます。会場から、ほかはよろしいですか。それではウェブ参加、川内先生、お待たせしました。どうぞ。

【川内委員】 ありがとうございます。東洋大の川内です。資料4の4ページに乗降場のところで、平たんで滑りにくい仕上げというのがあります。ちょっとこの平たんという定義がよく分からないんですけども、同じ資料で、資料5のスライド番号4ページには、やはり歩道の舗装のところで、平たんで滑りにくくということが書いてあります。同じところに、歩道の勾配というのがあるって、横断勾配・縦断勾配というのがあります。ですからこの歩道のところでは、平たんというのは勾配が含まれていない。つまり、表面がでこぼこでないということだけを述べているのだらうと思ひます。

ところが、乗降場では、やっぱり表面がでこぼこでないということと、それから水平であるということがとても重要で、斜めなところでは降りられないんですね。これは、建築物の中ですので、斜めになるということは極めて例外的なのかもしれませんが、平たんでということが、表面的なことをいうのであれば、もう一つ、水平、横断勾配・縦断勾配ということについての何らかの言及があったほうがいいのではないかと思ひます。それが1点です。

それからもう一点は、役務の提供、資料6のことですけれども、これは公共交通のほうの役務の提供というのは、バリアフリー法に適合した施設の場合は、役務の提供が義務化されていて、適合していない場合は、努力義務ということになっていますが、ここの旅客特定車両停留施設については、これはこれから造るものですから、全部バリアフリー法に



適合するものというふうに理解すると、役務の提供というのは義務化されるということでしょうか。

以上の2点です。

【久保田座長】 資料6も、今、言及いただきましたので、せっかくですのでこちらも含めて回答をお願いします。

【原田課長補佐】 御意見ありがとうございます。「平たんて」という部分については、まさにおっしゃるとおり、歩道に関する規定のほうから引用して定めているところがございます。ここで「水平で」というところまで含めているかどうかという御意見だったかと思いますが、特定車両停留施設については屋外空間で設置される場合もあり、そういった場合に、雨水をはくような形の構造も想定されますので、これについては、凹凸のない構造という意味で平たんという言い方をしていると御認識をいただければと思います。

あともう一点のほうの、義務・努力義務の部分に関してですけれども、今回、バリアフリー基準が適用される部分についてのソフト基準については、義務というふうに理解をしてございます。

【久保田座長】 秋山先生、お願いします。

【秋山委員】 1つだけよろしいですか。今、平たんということと、横断勾配が全ての道路について1%はついているわけですね。これを平たんとみなすか、それとも完全な平たんとみなすのか、そこは議論がされていないですね。だから、平たんというのは一体何なのかっていうのは、1%の勾配のところは平たんという意味でとっているのか、完全に1%の勾配もなしということなのか、そこはどうなんでしょうか。

【久保田座長】 お願いします。

【原田課長補佐】 ここでは、表面に凹凸がないという意味で平たんという言い方をしていると認識をしてございます。建物の中で雨水が全くかからないところについては、勾配もなく設置ができると思うのですが、雨が当たるようなところについては、雨水をはくという程度での若干の勾配をつける可能性はあるかと思っております。

【川内委員】 よろしいでしょうか。

【久保田座長】 川内先生、どうぞ。

【川内委員】 そこが実は問題だと思っているんですね。ですから、この平たんというのは、今までの解説で分かったように、単に表面がでこぼこしていないということを行っているんだろうと。そうするとこの乗降場については、やはり横断勾配・縦断勾配の上限、

これは歩道ではないので、歩道の規定がそのまま適用されるのかどうか分からないわけですよね。ですからこの乗降場についても、勾配についての上限規定というか、これ以上は駄目だよということは、やっぱり書かないといけないんじゃないかなと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【秋山委員】 そのとおりです。

【久保田座長】 秋山先生から、今、そのとおりというコメントをいただきましたが、いかがでしょうか。

【原田課長補佐】 事務局内で相談させていただきたいと思います。

【久保田座長】 ありがとうございます。では、今の点を改めて御検討いただくということで、今日はさせていただきます。ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。ウェブからリクエストはありますか。ありがとうございます。じゃあ、大竹委員、お願いします。大竹委員、すみません。今、お話しいただいていますでしょうか。ちょっとこちらに聞こえないんですけども。

【事務局】 手を下げられた。

【久保田座長】 そうですか。ごめんなさい。キャンセルされたということなので、すみません。先へ進めさせていただきます。ほか、よろしいですか。じゃあ、稲垣先生、どうぞ。

【稲垣委員】 中央大学の稲垣です。今回は省令の部分になるので、少し次の段階の話になってしまって恐縮なんですけれども、今からのコメントはガイドラインとかそういう話に行くのかなと思います。

2つあるんですけども、1つ目は、タッチパネルの話ですね。視覚障害の方がロッカーを使えないとか、券売機を使えないといったようなことで、これは総合政策局のほうのユニバーサルなM a a Sサービスの議論の中でも、ヒアリングで話が上がっていたところなんです。こういうタッチパネルに関しては、今回のコロナの関係で障害をお持ちでない方に関しても、なるべく避けたいといったようなニーズがあるという中で、出てきたのがICTの技術を、どう組み合わせるのかといったようなことで、M a a Sの中でも、いろんなものを統合化していくというようなところで、ロッカーであるとかそういうサービスに関しても、一気に決着してしまうとか、どういうロッカーを使うのかといったようなことを音声で知らせるとか、そういったような可能性もあるのではないかと

うな話も出ているので、ちょっと今回ののは、ごめんなさい、基準に書くという話ではないと思うんですけども、将来的な議論としては、そういったような展開もあり得るのかなと思ったところです。

2つ目が誘導ブロックのところで、今、議論されているのが、エスカレーターに誘導するかどうかという話があるので、こういう旅客特定車両停留施設に関しても、どのようにそれをにらみながら考えていくのかという話が、出てくるんじゃないかと思います。だからこれも、今回の省令の基準の中に入れるかどうかという話ではないので、情報提供といいますか、今後の議論としては、こういうトピックスが挙がってくるんじゃないかなというところで、お話しさせていただきました。

以上でございます。

**【久保田座長】** ありがとうございます、じゃあ、今後に向けてのアドバイスをいただいたということでよろしいですね。ありがとうございます。

そのほか、資料4につきまして御発言を、ウェブの方はよろしいでしょうか。会場の方もよろしいでしょうか。よろしいですか。

では、よろしいようなので、取りあえず資料4については、ここまでとさせていただきます、続きまして資料5、歩行者利便増進道路の資料についての御質問、御意見を、まず会場からございましたら、お願いします。では、三宅委員、お願いします。

**【三宅委員】** 日本視覚障害者団体連合の三宅です。先ほどの資料4のところでも意見を申し上げましたけれども、やっぱり心配していたような写真が使われたんだなと思って、この意見を申し上げます。

7ページ目のところにオープンカフェの写真がありますが、テーブルの横というのか前というかに点字ブロックが設置されています。やはり点字ブロックの上だけを視覚障害者が歩いているという認識の下にされているというふうなことで、このような写真が、多分、適切だろうという形で使われたんだと思うんですけども、点字ブロックは、何も上だけを利用するのではなくて、片足だけを載せる方もいらっしゃいますし、点字ブロックの横を歩いて白杖でブロックを確認しながら歩くというふうな方もいらっしゃいます。このような歩き方のところは、ぜひ、日本歩行訓練士会などの確認も取られた上で、この写真の利用も含めて、ぜひちょっと検討のほうをお願いしたいと思います。

以上です。

**【久保田座長】** ありがとうございます。いかがですか、事務局。

【山本課長補佐】 ありがとうございます。すみません。コロナ占用の事例ということで、急遽始めたところもあったかもしれませんが、通達の中では、占用の基準ということで、さっきあった特例区域という赤ハッチの区域ですけれども、その区域は、必ず点字ブロックから距離を取りなさいという基準にする予定でございますので、以後、写真の使用も含めて気をつけるようにいたします。

【久保田座長】 ありがとうございます。よろしいですかね。では、佐藤委員、お願いします。

【佐藤委員】 ありがとうございます。D P Iの佐藤です。先ほどの資料4と通じるんですけれども、まず、トイレに関しては、車椅子で使えるものを複数化していただきたいということと、前回、発言した歩行者利便増進施設に置かれるテーブルを配置するときなんですけど、そのときは、ちゃんと車椅子で利用できるように、テーブルとベンチが固定のものではなくて、ちゃんと椅子を動かせるようなものというようなことを、ぜひ入れていただきたいと思います。

以上です。

【久保田座長】 お願いします、事務局。

【山本課長補佐】 御意見ありがとうございます。トイレの複数化ですね。歩行者利便増進道路に限った話ではなくて、バスタも含めてだと思えます。御意見をいただきまして、ガイドラインで盛り込めるのか等をちょっと検討したいと思えます。

あと、テーブルの話は前回もいただきました。今回は歩行者利便増進道路の占用につきましては、公募占用という形で、例えばいろんな人が提案してくるようなこともできるようになります。その中の評価として、ユニバーサルデザインに気をつけるとか、それを考えるということ、評価の基準として盛り込んでいきたいと思っていますし、そういった車椅子に配慮するということは、考えながら整備していきたいと思っております。

以上です。

【久保田座長】 よろしいでしょうか。ありがとうございます。じゃあ、小出委員、またお願いします。じゃ、秋山先生から、先をお願いします。

【秋山委員】 何点かあるんですけれども、3点ぐらいあります。

1つは、誘導ブロックの敷設の位置を、道路から60センチメートルぐらい離れたところという敷設が、狭い道路だと割と物を置かれやすく、店舗の前になつたりするので、かなり大変になると思うんですね。幅員によって、広い歩道と狭い歩道と、それから場合に

よって、道路の形状によっては曲折が多かったりいろいろするので、できるだけ中央部の位置のほうがいいんだけど場所によるので、選択の自由度を、もう少し認めてあげたらどうかと思います。そのことによって、かなり誘導ブロックが使いにくくなっているという可能性がありますので、ぜひここは、もうちょっと自由度を広げてあげると。

それから2点目は案内標識なのですが、道路の案内標識と、他の交通安全施設等、その他、その地域の案内とかがばらばらに敷設されているので、できればどこかまとめるような方向を、もう少し積極的にやられたらどうかというところが、この案内敷設です。

3点目はトイレなのですが、トイレは、今まで公共交通の施設の基準等で議論されているのは、トイレの機能分散、車椅子使用者が、混雑しているエリアではほかの人に使われて。だから、もうちょっと機能を分散していくということが言われていますので、そういうことも道路の中ではやられたらどうかと思います。

それとLGBTなど、様々な新しい流れが来ていますので、そういうトイレも男女の両方が使える、トランスジェンダーの人も使えたり、いろいろな人が使えたりするトイレのやり方も必要だろうということで、新しいトイレの造り方を考えたらよろしいかなと思います。

それから最後に、ちょっとこれは照明の施設なのですが、基準をむしろつくらないで、考え方を示すということにするのか、それとも道路を、多分100ルクスとかとやってしまうと、羞明の人と夜盲の人と二通りいますので、要するに夜盲の人は明るくないといけない。羞明の人は、まぶし過ぎるという、こういうこともありますので、地域の実情に応じて明るさを決めるという考え方もあるのかなと思いますので、一律で決めることが必ずしもうまくない部分かもしれません。

ということで、以上です。

**【久保田座長】** はい。じゃ、事務局、お願いします。

**【藤浪課長補佐】** 事務局から回答させていただきます。まず、誘導用ブロックの敷設の位置につきまして、できるだけ自由度というか、柔軟性を持たせるようにということで御指摘をいただきました。こちらのガイドラインをつくる過程の中で、いろいろな皆様の御意見をいただきながら、その辺りを整理させていただきたいと考えてございます。

また標識についても、道路の標識だけではなくて、ほかの案内サイン等ともまとめてということで御指摘をいただいておりますので、こちらの標識については、また別途検討しているところもございますので、そちらの部署とも情報をシェアしてまとめていくとい

うことも含めて、検討をしていきたいと考えてございます。

また、トイレの機能分散について、もしくはLGBTの方々への配慮ということに関しては、我々も勉強させていただいたり、ほかの部署の動き等も踏まえ、情報収集もしながら、あるべきトイレの姿について検討を進められればと考えてございます。

最後に全体を通してですが、冒頭のものとも重なりますが、必ずしも基準をつくったほうが良いのか、もしくは考え方を整理して、現場に応じて柔軟に対応したほうが良いのか、そこは様々な考え方があると思います。その部分は、もしかしたら現場で、障害者の方々の意見を聞きながらというところで適用する可能性もあると思いますので、進め方、プロセスのところも含めて、今後、ガイドラインの作成と併せて議論させていただきたいと考えてございます。

以上です。

**【久保田座長】** ありがとうございます。では、小出委員、お願いします。

**【小出委員】** 育成会の小出です。3ページ。平面図を示していただいております。ありがとうございます。この平面図でよく分かると思うんですけども、歩道と自転車の道路とか車道が、ちゃんと分かれておりますけれども、実は車道側ではなくて、この下側、あるいは上側は、どちらかというところと商店があるところがございます。それで、自転車が行き来しておりますけれども、実はその商店に自転車で、目的でそこに行った場合、その自転車の置場所が、この歩道上にあるということで、実際に凡例で示されたところに私はよく行くものですから、そこへ行ってみました。そうしたらもう歩道上が、ずっと自転車置場になっているんですね。そうしますと、こういうふういきちんときれいに分かれていけばいいんですけども、その自転車の置場所が、ここには入っていないということですね。そういう障害物になりますので、そのところはこういうふうには、この制度の中に組み込まれていくのかなと。

**【久保田座長】** お願いします。

**【山本課長補佐】** 御意見ありがとうございます。ちょっと絵の中に盛り込め切れてはございませんが、例えば、占用物として自転車置場を置くことができますし、道路管理者自らが置くという場合もあるでしょう。そういう形で、歩行者利便増進道路なので、本当に歩きやすい道路造りを進めていかないといけないので、そういうところはガイドライン等でも、自転車置場ということも考えるようにというのを、考えたいと思います。

**【久保田座長】** ありがとうございます。じゃあ、稲垣先生、どうぞ。

【稲垣委員】 度々、恐れ入ります。中央大学の稲垣でございます。まず、歩道の舗装なんですけれども、透水性舗装であるとか、平たんといったような、先ほども議論がありましたけれども。最近、駅前広場の議論で出てくる話題として、模様ですね。例えば、インターロッキングとかで、昔、施工したときに結構デザイン性を重視して、モザイク様の模様が路面につけられている。結構ああいうのが発達障害の方とか、精神障害の方が、すごく利用しづらい空間になってしまっているといったような指摘があります。道路だけではなくて、成田空港の議論でも、結構そこが使いづらい空間になるといったような観点がありますので、そういったようなことも新しく盛り込めるといいのかなと思います。特にこういう歩行者利便増進道路の話になってくると、路面に何か模様をつけたいねみみたいな議論が、結構、出てきやすいのかなというふうな気がしますので、御検討いただければと思います。

あと、先ほどの誘導ブロックの話で、この千石の事例に三宅さんから駄目出しが入っちゃったところで、秋山先生からは、自由度というふうな話もありましたが、僕の考えとしては、やはりなぜ60センチメートルといったような基準があるのか、考え方をきちんとしたためていく。今の現行のガイドラインには、かなり書かれていると思います。JICEさんがつくったガイドラインは、相当勉強になりますし、かなり書き込まれていると思うんです。そこを、最近は新しい知見がいっぱい出てきていますので、それをいっぱい書くということ。

そして、オリンピック・パラリンピックの競技会場へのアクセシブルルートの議論の中で、相当いろんな細かい、現場で出てくるクエスチョンが出てきて、それに対して我々が回答したりしたということがあるので、その辺の情報整理をやって取りまとめていくことによって、秋山先生のおっしゃる選択の幅が広がっていくといったようなことにも、なるんじゃないかなと思ったところでございます。

最後にトイレなんですけれども、これは歩行者利便増進道路でこういうような空間が出てきたときに、トイレはどうなるのかなというふうな話で。沿道の商店の方が、何か物を出したりとかする可能性はあるんですけども、そういった場合は、その物を販売している方の建築物の中のトイレを使ってくださいとかってなってくるのかなと。そうするとそこの中で、きちんとユニバーサルデザインを達成できているのかなといったような議論が、結構、建築の話とつながってくるような気がするんですね。なので、歩行者利便増進道路は、やっぱり建築側のエリアと、道路側のエリアが結構マージしてくるような考え方

なのではないか。もしくは、そういったようなトイレに関しては、道路に新しく造るのかな。いや、どうなのかなと。自転車置場の話もあったし、それをどこに造るんだろうみたいな話とかが結構出てくるので、自転車もそこはかとなく歩道上に自転車がいっぱい並んでいると、結局自転車が歩行通行する前提の空間となり、自歩道を爆走する自転車が発生してきて、新たな問題が出てくるんじゃないのかなとか、そういったようなやっぱり人々の使われ方をかなり意識したデザインの提案みたいながないと、ちょっとまずいことが起きるような気もしましたので、コメントさせていただきます。

以上でございます。

【久保田座長】       じゃあ、事務局どうぞ。

【山本課長補佐】       ありがとうございます。舗装のデザイン、それから誘導ブロックの考え方に、また新たな考え方の追加。それからトイレですね。特におっしゃるとおり、あまり歩行者利便増進道路の中にトイレというのは、あまりイメージができなかったところで、おっしゃるとおり、多分、お店等のトイレを使うと思います。そこの連携ですね。それらはガイドラインの中で、どこまで含めていけるかというのを、これから検討したいなと思います。ありがとうございます。

【久保田座長】       ありがとうございました。では、ウェブの方、お待たせしました。では、中野委員からお願いします。

【中野委員】       よろしくお願いいいたします。誘導ブロックに関する話なんですけれども、先ほど幾つか議論があったのですが、ソフト基準にも、これは入れておいたほうがいいかなと思います。というのは、現在でも点字ブロックの上にテーブルを置いているケースだとか、椅子を置いているケースっていうのは様々ございまして、かなり困っている視覚障害者がいます。それが今回のような道路の造り方になると、ますます増えるのではないかなというふうに懸念されます。そのために、こういった設備をする場合には、ソフト面としてちゃんと対応するというのを、明記しておく必要があるんじゃないかなと思います。6 ページ目にあるコロナの件は参考になっていますけれども、実際に今現在、コロナ関係で道路に設置されているものというのが、いろいろとトラブルを起こしているケースもありますので、その辺も含めて、ソフト基準の中に明確に入れるべきだと思います。

それと、秋山先生からお話があった照明についてなんですけれども、羞明の場合にも、夜盲の場合にも、どちらの場合にも足元照明は必要不可欠です。気をつける必要があるの



は、羞明があるケースでは、直接目に光が入らないようにする。つまり、間接照明を用意するということが、非常に重要になってくるというふう考えた上で整理をしていただけるといいかなと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。事務局、お願いします。

【山本課長補佐】 ありがとうございます。ソフト基準というか、ソフト面の留意事項というか、ルールというかそういったことは、今後、ガイドラインをつくる中で、ぜひ考えていきたいと思います。コロナ占用特例でどういったトラブルがあるかとか、十分調べながら。実際に、歩行者利便の事例がまだない中でコロナの事例がありますので、そういったところを参考にしていきたいと思います。

また、照明の話ですね。足元照明は必要だと、間接照明を検討ということも、ガイドライン等で検討していきたいと思います。ありがとうございました。

【秋山委員】 今ので、ちょっといいですか。

【久保田座長】 どうぞ、お願いします。

【秋山委員】 ちょっと追加的に。中野先生がおっしゃる、ソフト基準に入れるというのは大賛成なのですが、そのときに道路管理者がソフト基準を守ることが、果たしてできるのかどうか。そうすると例えば商店街の沿道で、誘導ブロックが使いにくくなっている、機能を阻害するという条件が発生したときには、沿道の商店が何らかの形でやらないといけない。そうすると、そこにこのソフト基準の法律が及ぶのかどうか。その辺のコントロールを商店にしなければならないところ、管理者に幾らしても、そこはほとんど意味をなさないと思うんですね。そのところはどうかを、ぜひ知恵を出していただきたいと思います。

以上です。

【久保田座長】 はい。いかがですか。

【藤浪課長補佐】 御指摘ありがとうございます。まず1点、整理をさせていただきたいのが、ソフト基準には、法令の委任を受けて定めるソフト基準の部分と、ガイドラインで、実際に施設の運用を考えていく上で定めるソフト基準の2つがあると考えております。前者の法令に基づくソフト基準は、既に定められた法律の委任を受けて定められる部分になりまして、現在、バスタが法令の基準として位置づけられているところでございます。そのため、先ほど御指摘いただいた歩道の運用等については、ガイドライン等で定めるソ

フト基準だと考えております。これを定めるには勉強も必要だと考えており、現在、法令上の委任事項になっていないところもございますので、ガイドラインの作成と併せて議論させていただきたいと考えております。その上で、先ほどいろいろ御指摘いただいた部分について、道路管理者がどこまでできるのか。あとは歩行者利便増進道路でしたら民間の方にどこまでお願いできるのか、その辺りも含めて、現場等の状況も把握しながら、議論させていただければと考えております。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。では続きまして、隆島委員、お願いします。

【隆島委員】 神奈川県立保健福祉大学の隆島でございます。3ページ目の一番左のほうに、バリアフリー基準の案があるのですが、適当な間隔でベンチ、上屋を設置と書いてありますが、前回の会議のときにも、私はこういうところに日陰を欲しいと言ったんですけども、これは上屋ということで書いていただいてありがとうございます。ただ、上屋を全てデューティーにするのかなってちょっと思っているのですが。樹木とかいろんなもので、要は日陰ができればいいのかなと思いますので、上屋等というような条件にさせていただくといいのかなと思いました。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。3ページの左下のところですね、上屋という表現なんですけどいかがでしょうか。

【山本課長補佐】 これが、もともとバリアフリー、道路円滑化基準に書かれているもので、ベンチ・上屋を適当な間隔で設置するということ。あとは関連するところで、歩車道の境界のところに植樹とか並木を設けるというのもあります。ちょうど平面図の中に、ベンチは一応、植樹の近くに設置させていただいて。そうすると木陰もできるかなという部分はありますので、こういう場合上屋は必要ないかもしれませんし、ちょっとそういうところは現場、現場で、木陰を気にするように整備を進めていけたらなと思います。ありがとうございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。では続きまして、川内委員、お願いします。

【川内委員】 ありがとうございます。同じく3ページの図なんですけれども、この図が出てきたことですごく分かりやすくなっただけなんですけれども、やっぱり図になると、いろいろと気になるところが出てきまして。今、話題になったベンチのところなんですけれども、これはベンチに座った人の足は歩道、つまり、この歩道の有効幅をきちんと想定した図に

なっていないということですよね。ベンチに座った人の足とか、そういうものが歩行者が歩くところに出てくるので、もうちょっとベンチは下げて置かないといけない。

それから、例えばベビーカーと一緒にの方がここで休憩しようとする、ベビーカーをベンチの横のほうに控えて置くだけの、横にスペースが要る。これは、車椅子とその同伴者が座るとき、休憩するときもそうですけれども、そういうふうにベンチの横に少し空間を取るとか、そういうふうなこともきちんと書いておかないと、こういう書き方だと具体的な図であるがゆえに誤解が生まれるかなという気がします。

それからもう一つは、同じくベンチの側ですけれども、これは図でいうと下側のほうに官民境界があって、お店なんかがあって、それから歩道があって車道があるという図ですけれども、その歩道の中に誘導ブロックが通っています。誘導ブロックがそのままずっと真っすぐ行くと、オープンテラス、オープンカフェなんかにあぶつかるので、オープンカフェにあぶつかりそうなところから、誘導ブロックがちょっと曲げられているんですね。

図から見ると、決してこの誘導用ブロックは、官民境界から60センチメートルとかそんなもので造られているのではなくて、数メートル離れたところに造られているわけですが、なぜこの図でわざわざ誘導用ブロックを、オープンカフェにあぶつかったところで曲げなくちゃいけないのか。もしもこの道路を指定するエリアというのが全体として指定するのであれば、最初から誘導用ブロックの敷き方を、オープンカフェなんかから出てくるところに当たったら、曲がらなくちゃいけないような敷き方をしていること自体がおかしいということになりますよね。ですから、その辺りはやっぱり気をつけて図を作っていた方がいいと思います。

以上です。

【久保田座長】 事務局、お願いします。

【山本課長補佐】 ありがとうございます。すみません。誤解のないように、図を修正してホームページにアップしたいと思います。

【久保田座長】 御指摘ありがとうございます。

【山本課長補佐】 御指摘ありがとうございます。

【久保田座長】 そのほか、いかがでしょうか。どうぞ。今、マイクが参ります。

【椎名委員】 警視庁の交通規制課の椎名です。今、議論にあった、資料5の2ページ、3ページで、要するに歩道上の空間をしっかりと通行の幅を確保した上で、利便増進のエリアを設けるといって示していただいているのですが、お願いをしたい、検討していただ

きたいことが、例えば、2ページのところで見ていただくと、要は歩道の部分で通行に使う部分の有効幅員を確保したところと利便増進施設の境目、計画の際は、こういう幅というのは検討されますが、実際に造ってから、どこまでがその境界なのかというのをしっかりと示されていたほうが、増進施設を使われる方も、だんだん、はみ出してきてしまうとかそういうことがあるので、この構造基準の中に、この歩道の中で歩行者の利便増進施設と有効幅員と書かれている通行する部分を何か明確に分かるような、例えばですけれども舗装の種類を変えとか、この間に無段差の縁石を入れるとか、そういったものをしっかりと造っておいていただいたほうが、実際に運用を始めてから、しっかり思想どおりの使われ方がされるのかなということで、お願いしたいということでございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【山本課長補佐】 ありがとうございます。現場で既に検討されているところもあって、占用の管理をする観点からも、そういう境界の明示は必要だろうという声もいただいています。ただそのやり方は、いろいろあると思うんですね。現場と話をしながら、そこはやっていきたいと思っています。御意見ありがとうございます。

【久保田座長】 よろしく願いいたします。すみません。ちょっと私も1つよろしいですかね。

今、有効幅員2メートルという、有効幅員という言葉の意味を、私はちょっと理解していないかもしれないので教えていただきたいんですけども、例えば、3ページの平面図上のこれは分かりやすいのですが、今、これは歩道がかなりゆったりした歩道なんですけど、例えば仮に4メートルの幅の歩道に幅2メートルのこのピンクの歩行者利便増進施設を造るとします。その時、あるところは官民境界側に、その隣は歩車道境界側に、千鳥状にピンクのエリアが配置されたとして、歩道側のピンクと官民側のピンクがすごく近接した場合に、斜めに擦り抜けていかなきゃいけなくなりますよね。そのときにピンクとピンクがすごくくっつくと、通行する幅が2メートルを切る場合が出てくると思うんですけど、分かりますかね、言っていることが。本当にくっいたらゼロになっちゃうんですけど、ちょっと離しても1メートルとか。つまり気持ちとしては、そこの斜めのところの幅が2メートルなきゃいけないんじゃないかと思うんですけど、それは歩道の有効幅員という言葉で表せられるんでしょうか。お願いします。

【藤浪課長補佐】 御指摘くださり、ありがとうございます。バリアフリー法上の有効幅員というのは、通常2メートルもしくは3.5メートルと定められております。車椅子の

方々が、すれ違いができるようにということで、有効幅員の2メートルというのが決まっています。先生が先ほどおっしゃったように、歩行者利便増進施設が近接していると、ピンクとピンクがすごく近接するかたちになり、有効幅員の基本的な考え方である車椅子同士のすれ違いができませんので、それは、有効幅員は確保できていないという考え方になると思います。

【久保田座長】　　そういう幅のことも、有効幅員という言葉で表現できているということでもよろしいですね。

【藤浪課長補佐】　　はい。御認識のとおりでございます。

【久保田座長】　　分かりました。ありがとうございました。資料5につきましては、以上でよろしいでしょうか。

では、資料6につきまして、先ほどから幾つか言及いただいておりますが、まず会場からいかがでしょうか。資料6につきまして。よろしいですか。じゃあ、ウェブの方はいかがでしょうか。資料6につきまして、追加的な御発言がございましたら、お願いします。平野委員、お願いします。

【平野委員】　　すみません。平野です。先ほどの続きなんですけれども、今のところで、特定区域の地震とかそういった災害時等の移動の確保というのも、考えて入れていただけるのかなというのが、ちょっと気になっておりました。

それと樹木の件でも、これは東京都の場合は、ぜんそく患者の会から樹木の指定もされているらしいんですけれども、道路に樹木を植える場合の。そのことが、実際には守られていないというようなこともあるようですので、樹木を、例えば日陰にするときの樹木なども考慮していただきたいという、この2点はちょっと入れておいていただきたいと思います。

以上です。

【久保田座長】　　ありがとうございました。いかがでしょうか。

【山本課長補佐】　　ありがとうございます。地震時の移動の件まで、道路構造令には、入ってはいないんですけれども、今後、議論をしていきたいと思います。

あとは木の種類とか、前回も虫の発生しないような木がいいというような御意見もあったと認識をしておりますので、資料3にも、別途考えていきますというふうに書かせていただきましたが、御意見をいただきまして、検討していきたいと思います。ありがとうございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。では、川内委員、お願いします。

【川内委員】 ありがとうございます。先ほどの質問の続きなんですけれども、資料6の1ページの役務の提供について、お答えが、ばたばたという感じでお答えしていただいたので、もう一度、確認ですけれども、今ここで議論している旅客特例車両停留施設については、義務化というふうに理解してよろしいのでしょうか。役務の提供を義務化の前提で考えているというふうに理解してよろしいのでしょうか。

【久保田座長】 事務局、お願いします。

【藤浪課長補佐】 御指摘くださり、ありがとうございます。特定車両停留施設の事業者には、役務基準への適合義務が課されます。

【久保田座長】 よろしいですか。

【川内委員】 義務ですね。分かりました。義務ですね、分かりました。

【久保田座長】 はい。ありがとうございます。では次、隆島委員、お願いします。

【隆島委員】 すみません。資料6から2点あるのですが、1点目は資料6の2ページ目のソフト基準の、今の職員等による操作が必要な部分ですけれども、役務の提供を行うということが書いてありますが、できれば迅速にとか、待たせないとか、何かそういう文言も入れていただけるとありがたいかなと思います。どうも人から見ていると、駅員さんを呼びに行ったりとか、かなり障害の方がロスをされているということを目にしますので、やっぱりそのところが、これはソフトの部分なので、迅速にというようなのを入れていただきたいというのが1点です。

それともう一点は、もしかしたらちょっと私の認識が違うのかもしれませんが、4ページ目の、職員等の配置をもって適用除外とされる設備ですが、券売機のところには、高齢者、障害者等のって書いてあるんですが、その上の乗車券等販売所、待合所のところには、「車椅子使用者から」と書いてあるので、これは例えば、知的障害の方とか、そのほかの障害の方は想定していないのかなっていうのがちょっと分からなかったのですが、この辺の対象は、どのようにお考えなのか、ちょっと教えていただきたいなと思いました。

以上です。

【久保田座長】 はい、ありがとうございます。いかがでしょうか。

【原田課長補佐】 御意見ありがとうございます。1点目にいただいております迅速にという時間軸的なところの基準については、総合政策局での検討会でも、そういったお話が少しあったと伺っておりますけれども、なかなか時間的なものまで基準化していくこ

とが難しいというところもございます。一方でガイドライン等の中では、なるべく早くということは運用の中で留意していきたいと思っております。

あと、2点目にいただいていた御意見についてですけれども、こちらのハード基準について、券売所、待合所、案内所について、車椅子使用者の方という部分については、カウンターのところについて、車椅子の方が座る際に留意が必要ということで、例示しているというところがございます。券売機の部分については、車椅子の方に限らず全般にというところで、こういった書き方をさせていただいております。

【久保田座長】 よろしいですか。

【隆島委員】 車椅子使用者って書いてあると、たしかにハードがそうなっているのさうだと思っておりますが、やはり高齢者の方とか、知的障害の方とか、やっぱり券売機のところでいろいろお困りのところもあるので、そこも随時出てきて対応をしていただけたらありがたいと思っておりました。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。今の点は、券売機のところと併せて読んでいただければオーケーということですね。ありがとうございます。では、中野委員、お願いします。

【中野委員】 1点でございます。5ページの照明施設の照度を確保することというふうに書いてあるんですけれども、このときの照明の基準というのは、J I S の Z 9 1 1 0 でしょうか。もしそうだとすると、これは高齢者のことまで考えた照明基準であるというふうには、なかなか読み取れないところがあるかと思うのですが、その点について、どういう基準をお考えでこの記載になっているかというところを、お教えいただきたいと思っております。

【久保田座長】 お願いします。

【原田課長補佐】 照明の基準の部分については、こちらも総合政策局の会議でも、まさに御意見があったと承知をしておりますけれども、今回の基準の中で、具体的な照度の数値的な基準を定めるということは想定をしております。利用の実態に応じて、そこは定めていくべきものだろうと思っております。今いただいた J I S の基準などの知見の部分については、しっかりガイドライン等の中に書き込んでいきたいと思っております。

【久保田座長】 ありがとうございます。

【中野委員】 中野ですが。

【久保田座長】 どうぞ、どうぞ。

【中野委員】 書き込んでいただくときに、高齢者の推奨照度については、J I Sの基準から少し変えたほうがいいんじゃないかという意見は、いろいろ照明学会等では出されている話なので、ここはどのように書いていくかというところは、慎重にお願いできればと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。続きまして、三澤委員ですか。市川委員の代理の方ですね。お願いします。

【市川委員代理（三澤）】 よろしいでしょうか。日本発達障害ネットワークの市川代表の代理で出席しております、三澤といたします。本日、初めての参加ということなのですが、お示しいただいている資料のソフト基準に規定が必要な設備、構造、職員等の配置をもって適用除外とされる設備というところなのですが、種々の障害特性に応じた人的な体制の部分は、すごく重要かと思えます。障害の異なる症状への対応では、人的な人材の配置がポイントになり、研修等を含めたソフト面での整備と人員配置の際の障害に対する理解・対応が、どの程度担保されるのかが1点。

あともう1点は、案内表示の運行情報提供設備というところで、遅延情報や災害時の緊急対応等、施設内の案内表示の基準という視点から、できるだけ統一した標示で、障害者の方がどこに行っても表示案内に従って行動ができるといったところの視点を、ぜひ盛り込んでいただきたいということで、2点ほど意見とさせていただきました。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。事務局、いかがですか。

【原田課長補佐】 御意見ありがとうございます。研修の部分については、ソフト基準とは別のところで、法令上、教育訓練を行うように努めなければならないということの定めがございます。具体的な研修の中身の部分に関する御意見かと思えますけれども、こちらの総合政策局での議論等も含めて、一緒に連携をして詰めてまいりたいと思っております。

もう一点いただいた運行情報の提供の仕方の部分について、表示の統一の部分については、今すぐにどうできるかという答えを持ち合わせておりませんが、今、例えば駅とかバスとか、それぞれにやられているところについて、なるべく混乱がないようにとい



ったところは、留意事項として、しっかり検討させていただければと思っております。

【久保田座長】 ありがとうございます。ほぼ、時間になってまいりましたので、まだ御意見はあるかもしれませんが、今日の議論はここまでというふうにさせていただきます。資料7の説明がありますので、事務局から、これの説明をお願いします。

【藤浪課長補佐】 事務局から、資料7について御説明をさせていただきます。本日、11月9日道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会を開催させていただきました。今回、決めさせていただきましたハード面の基準に関しては、歩行者利便増進道路については道路構造令になりますので、閣議決定後、今月末に法施行というスケジュールになってございます。

また、左側の旅客特定車両停留施設に関する部分は、バリアフリー法に関する部分になりますので、今年度末が法施行のタイミングになりますので、それに向けて、本日、役務基準について新たに御審議いただきましたので、役務基準のパブリックコメントを再度実施しまして、その後、懇談会で御報告後に法施行という流れになります。

そして来年度につきましては、再度、懇談会を開きまして、ガイドラインの策定に向けて御議論をさせていただければと考えているところでございます。

なお、会議の終了後に、毎回、ホームページですぐに資料を出させていただいてございます。資料で、幾つか修正が必要なものもございしますが、一方、早めに資料を出さないとい一般の方々に周知ができないというところもございします。そのため、事務局からの御提案でございますが、資料3につきましては、委員の方々の前回の会議での御意見をまとめたものでございしますので、前回の会議の意見で記載漏れがある部分につきましては、これは修正して出したほうが良いと思います。そのため、資料3については、再度、前回の意見に限定して、皆様に追記等をいただきまして、その後にHPで公表していきたいと考えてございます。

また、資料5につきまして、平面図の部分は、皆様からあるべき姿のご意見を頂き反映したほうが良いと思いますので、資料5の平面図の部分だけ抜いて取りあえずは公表させて頂き、皆様の御意見を踏まえて調整がついた後に差し替えて公表したいと考えてございます。また、コロナ禍を踏まえた占用特例に関する6ページの写真については、今は適切なものがないため、取り急ぎは写真は取ってホームページに公表させて頂き、適切な写真が入手できましたら、差し替えて公表したいと考えております。

適切な資料を公表すべきという考え方が一方、早く一般の皆様にも周知が必要とい

うこともございますので、このような対応とさせていただきたいと考えております。御了承ください。よろしく願いいたします。

【久保田座長】　　ということで、よろしく願いいたします。

そうしますと、全体を通して何か御発言がございますでしょうか。ウェブの方もよろしいでしょうか。よろしいですね。それでは、ありがとうございました。ごめんなさい。大竹委員、いかがでしょうか。

【大竹委員】　　聞こえますか。大竹です。質問があります。資料6のソフト基準のところなんですけれども、職員が対応するというふうに書かれています。職員等と書いてあるのですが、「等」というのは誰のことを指しているのかということが1点です。

そして2つ目は、3ページ、聞こえない人に対しては、求めに応じて文字によって意思を伝える、意思疎通を図るというふうに書かれています。文字だけでは、無理があると思います。バリアフリーの意味で考えますと、またオリンピック・パラリンピックのことを考えたときに、外国から来られる人に対しても対処が必要だと思います。例えば、ピクトグラムであるとか、絵カードみたいなものを含めて対応が必要ではないかと思います。文字等というふうに入れたらいいのではないかと考えます。特に聞こえない人に対しては、手話というものも必要だと思います。そのことも1つの方法として、文字や手話等などでもいいので、ぜひ聞こえない人たちが安心して行ける基準をつくっていただきたいと考えます。

併せて、写真のここに文字のところの筆談ボードの写真が出ていますけれども、そこにマークが載っていますね。筆談ボードの横にマークが出ています。耳マークです。これは、聞こえない人のマークであります。全日本ろうあ連盟が出していますマークは別のマーク、この耳マークではなくて、手話のマークと、筆談のマークの2つを、全日本ろうあ連盟から出しています。コミュニケーション手段として分かりやすいと思うので、その写真も入れるということを考えていただきたいと考えます。

先ほど、ほかの委員から質問があったように、地震など災害が起こった場合の対策について、危機管理の面で情報の提供ができるという方法は、ここにはありません。もし、別のところで何か決まっているというような文章があるのだったら、これについて、ほかのところで決まっていますみたいなことを言っていただきたいということを意見としてお伝えしておきたいと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。事務局から、今お答えできますか。お願いします。

【原田課長補佐】 今、4点ほど意見をいただいたかと思いますが、まず1点目が職員等と言われている「等」の部分について、誰を指しているのかというところかと思いますが、そこは職員に加えて、現地で運用に関わっている方、スタッフ等を指しているということでございます。

それから2点目で、文字による意思を伝えるということに加えて、ピクトとか手話とかほかの手段があるということについて、基準上は文字と書かせていただいておりますが、ガイドラインの中では、しっかりと文字以外の手段があることについても書かせていただければと思っております。

それから3点目としてマークの部分について、今、写真でお示ししているマーク以外にも、全日本ろうあ連盟で出されているマークがあるということでございますので、しっかり反映させていただければと思います。

最後4点目が、災害時の情報提供に関する御意見だったかと思いますが、災害時の情報提供については、こちらはバリアフリー法ではなく、道路法に基づく構造基準の中で定めてございますので、運用の中で、ユニバーサルデザインの観点から障害をお持ちの方にも情報提供できるよう、ガイドライン等の中にしっかりと盛り込んでいきたいと思っております。

【久保田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、以上となりますので、進行をお返しいたします。よろしく願いいたします。

【渡邊事業調整官】 長時間にわたる御議論をありがとうございました。本日の内容につきまして、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただきまして、御同意をいただいた上で公開したいと考えております。

また、近日中に速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えておりますので、御了承をお願いします。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。長時間になりましたけれど、充実した議論をどうもありがとうございました。

— 了 —