

令和2年度第3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3年3月5日

【柴田沿道環境専門官】 それでは、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。本日進行を務めさせていただきます、国土交通省道路局環境安全・防災課の柴田でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、ウェブで参加され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しくさるようお願い申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の吉岡より御挨拶申し上げます。

【吉岡道路局長】 局長の吉岡でございます。よろしくお願いいたします。

今日は久保田先生はじめ、道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会の委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、御出席いただきまして、ありがとうございます。また、日頃から道路行政に御支援、御協力を賜りまして、改めまして感謝を申し上げたいと思います。

前回の懇談会では、これまで審議いただきました旅客特定車両停留施設、要するにバスタですね。それから、歩行者利便増進道路、ほこみちのバリアフリー基準を確認いただきました。また、あと、旅客特定車両停留施設のソフト基準も御審議いただきました。

ほこみちにつきましては、そういうこともありまして、2月12日、先月の12日でございますけれども、3か所、御堂筋、それから三宮の中央通り、姫路の大手前通りが全国で初めて指定されたということございまして、既にその基準が活用されているということでございます。

また、今、コロナの関係もあって、オープンカフェとかいろいろなことができるように占有基準を緩和しているわけでございますけれども、順次ほこみちのほうに移していきたいというふうにも思っている次第でございます。

本日は、委員の皆様からいただいた御意見を踏まえまして、ソフト基準の改定案を御報告させていただきたいと思っています。また、これらの基準を適切に現場で適用するためのガイドラインの作成方針の案についても、御審議をいただきたいと考えております。

本懇談会で御審議いただきましたバリアフリー基準あるいはソフト基準は、今年の4月から施行されます。これらの基準を適正に運用することで、ユニバーサルデザインをより一層進めていきたいと考えているところでございます。限られた時間でございますけれども、活発な御議論、忌憚のない御意見を賜りたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【柴田沿道環境専門官】 ありがとうございます。

続きまして、久保田座長より御挨拶をお願いいたします。

【久保田座長】 座長を仰せつかっております埼玉大学の久保田でございます。今日もよろしくお願いいたします。

これまで2回の御議論をいただいております、各テーマについて非常に活発な御意見を皆様からいただいて、それぞれ論点がかなり明確になってきたと思います。

それから、今、局長様からありましたとおり、一部は既の実現に至っているということでございます。

恐らく今日がある種の間折り返しといいましょうか、ここまでの議論を一旦取りまとめるような形になりまして、その後、いわゆるガイドラインに向かって新たに行くということになりますので、今日は折り返し地点のまとめの段階だと認識しております。

今日も最後まで皆様から活発な御議論、御意見をいただきたいと思っております。よろしくをお願いいたします。

【柴田沿道環境専門官】 ありがとうございました。

本日は、中野委員、藤平委員につきましては、所用により御欠席との連絡をいただいております。また、市川委員の代理として三澤様、三浦委員の代理として中村様に御出席をいただくこととなっております。本日は、委員総数22名中、代理出席を含めまして20名が御出席となっております。また、市川委員代理の三澤様におかれましては、所用のため遅れて御出席予定と伺っております。

なお、道路局長におきましては、ほかの公務のため途中で退席をさせていただきますが、御了承いただければと考えてございます。

配付資料でございます。ウェブ参加の方には別途お送りさせていただいておりますが、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2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「これまでの懇談会におけるご指摘事項等」、資料4「旅客特定車両停留施設の道路移動等円滑化基準

(ソフト基準)案」、資料5「ガイドラインの作成方針(案)について」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、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。よろしく願いいたします。

【久保田座長】 それでは、これから議事を進めさせていただきます。

進め方ですけれども、いつもどおり、それぞれの議題について資料をまず説明いただいて、その後、皆様から御意見、御質問をいただくと。こういう形で進めたいと思います。

本日は、私以外の委員の方、皆さんウェブ参加ということなので、御発言をされたい場合には、事務局から連絡ありましたとおり、手挙げ機能というのを使っていただくか、それが難しい場合には、何らかの方法で意思表示をしていただいて、こちらでそれを気づくまで意思表示をしていただくということで、よろしく願いいたします。

では、議題に入りますが、その前に、懇談会名簿について、事務局から説明があるということなので、よろしく願いいたします。

【藤浪課長補佐】 それでは、事務局のほうから、資料1、懇談会名簿に関して御説明をさせていただきます。

資料1のほうを御覧いただきまして、関係団体等のところで、藤平委員のところにアンダーラインを引かせていただいております。これは前回までは、一般財団法人全日本ろうあ連盟理事としまして、大竹委員に御着任いただいておりますが、今回から藤平委員に代わられるということでございます。

資料1の御説明については、以上でございます。

なお、参考に、資料2で前回の懇談会の議事録のほうを掲載させていただいております。こちらは事前に懇談会の委員の皆様にご確認をいただいたものとなっております。

以上でございます。

【久保田座長】 ということでございますけれども、今の点は特によろしいですね。

それでは、議事に入ります。

では、まず、議題1につきまして、事務局、説明のほうをよろしく願いいたします。

【藤浪課長補佐】 それでは、議題1について、資料3を用いて御説明をさせていただきます。こちらは、これまでの懇談会におけます御指摘事項等に関して整理した資料となっております。

1ページ目を御覧ください。四角の中でございますが、こちらの資料は、第1回、第2

回の懇談会における御意見、そしてパブリックコメント等でいただいた御意見について整理をしている資料となっております。これらの御意見については、極力、道路移動等円滑化基準や関連する通達等への反映について検討していきたいと考えてございます。

また、御指摘いただいた事項の中でも、議論が必要な事項等もございます。これらにつきましては、ガイドライン等の作成と合わせて基本的な考え方などを整理していくとともに、新技術の活用等についても積極的に検討していきたいと考えてございます。

なお、ハード基準に関する御意見を反映した内容については、資料3の後半で御説明します。ソフト基準への反映については、資料4で御説明します。ガイドライン等への反映につきましては、資料5で御説明という形になってございます。

それでは、四角の下の部分で、過去のこれまでの御指摘事項について御説明をいたします。朱書きの部分が、第2回の懇談会で御意見をいただきまして追加をした箇所となっておりますので、朱書きの箇所についてのみ御説明をさせていただきます。

まず、歩道・視覚障害者誘導用ブロックに関する御意見でございますが、前回の懇談会におきまして、道路上の設置物の離隔の考え方や、もしくはエスカレーターへの誘導の考え方、そして、歩道の路面の模様の検討、これらについて御指摘をいただきました。

また、その下にございますサインに関してですが、標識や案内看板の集約化についても御指摘をいただいているところでございます。

続いて、2ページ目でございます。施設に関する御意見でございますが、朱書きの箇所で、多機能トイレについて複数設置が必要であるという御意見でしたり、もしくはLGBTの方等への配慮についても必要であるという御意見をいただいております。

また、手すりについて、その形状に配慮する必要があるという御意見や、歩行者利便増進道路における駐輪場の設置に関するルールが必要という御意見をいただきました。

そのほか、ベンチ、テーブルに関して、固定式ではなく可動式が必要であるということ、もしくは高齢者や視覚障害者及び地域の特性に配慮した照明の必要性、樹木等による日影の創出、そして、クールダウン・カームダウンスペースの設置の必要性等について御指摘をいただいたということでございます。

また、構造に関する御意見としましては、歩行者利便増進道路について、有効幅員やベンチでのベビーカー・車椅子のスペースの確保の必要性についての御指摘、もしくは通路の勾配、そして、バスの乗降場の勾配に関する規定の検討の必要性についても御指摘をいただいております。

それでは、次のページをお願いいたします。こちらは、ソフト基準など運用のルール等に関する御指摘事項でございます。青字の部分がございまして、こちらはパブリックコメントでいただいた御指摘でございます。まず、赤字の一番上、地震等の災害時の情報提供、そして、移動の確保について検討の必要性について御指摘をいただいているというところでございます。

また、視覚障害者の方に配慮したロッカー、タッチパネルなどの場合には視覚障害者の方が分からないということもありますので、その辺りのルールのつくり方についての御指摘をいただいているところでございます。

高齢者や障害者の方々が券売機のところで困っている場合の人的な対応でしたり、もしくは、ソフト基準をつかった場合に、迅速な対応を促す規定などの追加も必要であるという御指摘もいただきました。

パブリックコメントでは、事業者の方々がソフト基準を正しく理解できるように促すことが必要であるという御指摘もいただいております。

最後に、計画や評価に関する部分でございますが、一番下の赤字部分、インクルーシブな配慮について、全体設計の段階でインボルブしていくことが必要であるという御指摘をいただいているところでございます。

なお、この中で、1枚戻りまして、構造の一番下にございます、バス乗降場の勾配に関する規定の検討が必要という御指摘をいただいた部分に関しましては、前回、ハード基準について報告をさせていただいた次第でございますが、今回追加で規定を増やしたいと考えてございます。

4ページをお願いいたします。追加する規定としましては、乗降場における縦断勾配や横断勾配に関する基準でございます。前回、基準の案をお示しした際には、こちらについての規定がございませんでしたが、歩道の基準等に準じて、縦断勾配については5%以下、そして、横断勾配については1%以下という規定を追加したいと考えている次第でございます。

なお、次のページ以降で、前回お示しをしましたバリアフリーのハード基準について、再び確認という観点でまとめさせていただいております。詳細は割愛させていただきますが、今回追加した基準につきましては、朱書きで追加をさせていただいております。

以上で、資料3の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した。

これまで委員の皆様からいただいた御意見を事務局のほうでそしゃくしていただいて、このような赤字、あるいは青字もそうですけれども、に加えていただいているということでございます。これらの表現、あるいは内容などについて、お気づきの点などございましたら、手挙げをしていただいて、御発言をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

秋山先生、よろしく申し上げます。

【秋山委員】 秋山です。いろいろ意見をまとめてくださってありがとうございます。

今後の課題になるかと思うんですが、1つは、バス側と道路側との両方の問題で、バスが正着するというのをどこで入れたらいいのか。どこか考えておいていただきたいというのが1点です。

2点目は、同じように、自動運転のバスが出てき始めていると思うんですが、これに対する対応について、今後の課題として入れておいたほうがよろしいのかなというふうに思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

事務局からお答えいただく前に、もしほかの方、御発言がありましたらいただきたいと思います。

ほかの方、よろしいですか。

じゃ、事務局のほうからお答えいただいてよろしいですか。

【原田課長補佐】 道路局企画課評価室の原田です。秋山先生、御意見いただきまして、どうもありがとうございます。

バスの正着については、今、別途バスターミナルの、バスタのガイドライン等検討しておりますけれども、乗降場所の形状について、バスが正着しやすいような形ということを考えてございますので、そういった中での規定は、書きぶり是可以のかなというふうに思っております。

また、もう一点いただきました自動運転については、これからの部分になってきますので、おっしゃるように、将来的な課題というふうに認識をして、自動運転が実現した際のところについては、引き続き留意してまいりたいというふうに考えてございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

平野様、申し上げます。

【平野委員】 こんにちは。平野でございます。おまとめありがとうございます。

質問でもあるんですけれども、この新しい設備が設置される場合というのは、多分、エレベーターのかごであったり、様々なハード面での設備は、基準というのは、新しく設置されるものが適用されるというふうに理解しているところなんですけれども、例えば、ソフト面での対応というのは柔軟に対応ができるんですけれども、今のようなハード面での対応というのは、新規に設置する場合など、今申しあげましたようなエレベーター等のかごの問題とかは、一度設置するとなかなか新しく造りかえたり修理するということは難しいかと思うんですけれども、そのような、新旧の基準のエレベーターやトイレの設備等、そういったものが混在する場合、利用者が対応できないということもあるので、その辺はどのように案内の中に表示されるのかなということが入っていないような気がしたんですけれども、その辺はどういうふうに理解したらいいのかなと思ひまして、質問させていただきました。

【久保田座長】 ありがとうございます。

では、事務局、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。まず、おっしゃいましたとおり、ハードの基準に関しては新設の場合の規定でございますが、施設を改修する場合、改築と言っていますが、その場合にも適用される基準となつてございますので、一度造つたらもうそれで終わりということではなく、次の改修の段階において、基準が適用されことになってございます。

また、先ほどのエレベーターの事例で言いますと、乗降人数に応じましてエレベーターの数を増やすというふうな形の規定もございますので、必ずしもエレベーターが大きくできなくても、ほかの方法による代替でしたり、もしくはエレベーターが設置できない場合に、階段に車椅子の方が、機械等を使って上れるような形で階段昇降機を設置するとともに、作業員がサポートする形でもソフト基準を新たに追加してございます。ハードの面が追いつかない間についてはソフト基準で対応しつつ、次回の改修のタイミングで、しっかりと基準に適合させていくという形になるのかなというふうに考えてございます。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【平野委員】 ありがとうございます。その点はよく分かりましたけれども、例えば、利用者がこちらの設備が利用できるか、車椅子の場合には、例えば大きさが、大きい車椅子であったり、小さな車椅子であったり様々だと思ひんですけれども、例えばトイレなど

ですと、こちらの設備は対応できるけれども、こちらの設備は対応できないといったことが事前に利用者に分かるような案内等が示されているのかというところがちょっと気になっておりまして、その辺も追加で教えていただきたいと思います。

【久保田座長】 いかがでしょうか。

【原田課長補佐】 先ほどちょっとソフト基準の話がありましたので、恐らく旅客特定車両停留施設の側に関する御意見かなと思うんですけれども、そもそも旅客特定車両停留施設については、今回、新規、新設のものになりますので、既存不適格みたいなものはあまり想定してございませんで、今後新しく造るものについてしっかり基準に対応したものを造っていくということを想定をしております。

ただ、当然、エレベーターとかも、物によって乗れる人数が変わっていたりということがあったりとか、あるいは、エリアとして見れば、隣接するルート上には、旅客特定車両施設の外になるかもしれませんが、基準に適合しないものがあるかもしれませんが、そういったところの移動に関する案内については極力配慮していきたいというふうに思っておりますし、今現状も、例えばバスタ新宿においても、エレベーターの人数とかも案内の中にちゃんと表示させていただいたりもしておりますので、そういったことを引き続きやらせていただければというふうに思っております。

【久保田座長】 よろしいでしょうか。

【平野委員】 ありがとうございます。

【久保田座長】 では、川内委員、お願いします。

【川内委員】 川内です。今の御説明でちょっと気になったので御質問しますが、今回議論しているのは、旅客特定車両停留施設と、それから、歩道の有効利用の話だと理解しています。今の御説明でも、旅客特定車両停留施設というのは新築なので、既存不適格というのは生じないというふうなことをおっしゃったんですけれども、その前の説明で、エレベーターなんかがない場合に車椅子を使う方を、エスカルみたいなものを想定されておっしゃったんだと思いますけれども、階段を上がっていくような機械に乗せて、係員がお手伝いするというようなことをおっしゃいました。それがソフト基準に入っているというふうにおっしゃいました。

現実にそういうことは起こり得るのでしょうか。エスカルというのは、車椅子使用者には非常に——ごめんなさい。エスカルじゃない。チェアメイトですね。チェアメイトとか、エスカルもそうですけど、車椅子使用者に非常に評判が悪いというか、特にチェアメイト

は極めて危険だというふうに言われているというか、車椅子使用者でそういう印象を持っている方も非常に多いので、新築の場合にそういうことが起こるとしたなら、そういうことを想定したソフト基準になっているとしたら、それはちょっとおかしいのではないかと思います。

以上です。

【久保田座長】 いかがでしょうか。

【藤浪課長補佐】 すみません。私の説明が誤解を生む内容となっており、申し訳ございません。ソフト基準の際に改めて御説明をする形になるかと思いますが、現在、ハード基準の中では、基本的にはエレベーターを設けるものとするという形になってございますので、基本的には設けます。

ただ、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エスカレーターや階段等において階段昇降機を設置し現地のスタッフがサポートする形でソフト基準を設けてございます。ただ、こちらはあくまで構造上の理由によりやむを得ない場合という形になってございますし、具体的な運用の仕方については、ガイドライン等でも説明できるような形を目指していきたいと考えてございます。

以上です。

【久保田座長】 川内委員、よろしいですか。

【川内委員】 すみません。追加で質問させていただきます。構造上の理由によりというのは前にも出たような気がしますが、新築の場合ですから、構造上の理由によりというのがどういう場合を示すのかというのは、もうちょっと具体的に出していただかないと、構造上の理由というのが理由になってしまうと、幾らでもブレーキが利かなくなるおそれがあるというか、そういうのを私たちも今までいろいろ経験していますので、ああいうエスカルとかチェアメイトで運べばいいんだというふうなことになっちゃうと、非常に危ないというか、まずい状態になると思うので、先ほど座長のほうから折り返し点ということをおっしゃいましたので、これから先にもう少し具体的なガイドラインとか何とかの話が出てくるのかもしれませんが、どういうものの場合に、構造上の例外規定になるのかということをはっきりさせていただきたいと思います。

以上です。

【久保田座長】 今後の議論でその点はしっかり議論していきたいと思います。ありがとうございます。

では、続きまして、秋山先生、よろしくお願いします。

【秋山委員】 秋山です。ちょっと気になった言葉がありましたので、ソフト基準とハードの基準との関係で大事なところなんです、その区別をつけるために、道路局としてどう考えているかというところで心配になりましたので、これから発言します。

ハードが追いつかない場合、ソフト基準で対応ということをおっしゃったんですが、実はこれは言うてはいけないことだろうと私は認識しています。その理由は、ソフト基準は、ハードが不便とか使いにくいとか、その場合にソフト的に使いやすくするということがソフト基準の目的であって、決して代替ではないんですね。ハードがうまく使えないから、じゃ、代替としてソフトでいくということではないんだというところがソフト基準の本質なんで、そこを先ほどは、ハードが駄目だったらソフトで追いつくという、対応するというをおっしゃったので、道路局としてはそういう考え方でいくんですかという御質問です。

【久保田座長】 今の点、非常に大事なところだと思いますので、よろしければ、議題2のところソフト基準の説明を伺った後、改めて事務局からお答えいただきたいと思いますが、秋山先生、そういうことでよろしいですかね。

【秋山委員】 はい。

【久保田座長】 ありがとうございます。

では、議題1について、そのほかの御発言ございますか。よろしいですかね。

それでは、先へ進めさせていただきますので、よろしくお願いします。では、議題2の御説明のほうを、まずよろしくお願いいたします。

【原田課長補佐】 改めまして、道路局企画課評価室の原田でございます。私のほうから、旅客特定車両停留施設のソフト基準について、改めて御説明をさせていただきます。

冒頭、説明もありましたとおり、前回のこの懇談会の場でも一度説明をさせていただいておまして、そこでいただいた御意見、あるいはその後に行いましたパブリックコメント等を踏まえて、今こういった形でまとめさせていただいておりますというところの説明でございます。

前回の繰り返しとなる部分が多いですけれども、まず、1ページ目には、ソフト基準の関係の整理をさせていただいております。こちらについては、基本、前回と変わっていません、人的対応が必要な設備、あるいは継続して機能を維持しなければいけない設備といったものについて、御覧いただいているような①から⑥のような種類の形で整理をし

てございますけれども、これらについてのソフト基準を規定しているというところがございます。

2ページ目になりますけれども、こちらが前回の懇談会でいただいた意見とその対応ということで整理をさせていただいている表でございます。全体に関わる部分としましては、川内委員のほうから、旅客特定車両停留施設は役務の提供が義務化されていると理解してよろしいかというところで、そういったところがちゃんと明確になるようにということで、対応方針のほうでは、基準の言いぶりの語尾のところですけども、「ものとする」等を加えまして、明確にそこが伝わるような形で修正をさせていただいております。

それから、通路、乗降場に関係する部分については、迅速に、またせないといった文言をできれば入れていただくとありがたいといったところを、隆島委員のほうから頂戴をさせていただきます。こちらにつきましては、公共交通のほうの基準と同様な形で、「円滑に」あるいは「適切に」といった文言を追加するとともに、ガイドラインのほうにも、留意事項として、そういった趣旨を記載させていただくという対応を考えてございます。

それから、乗車券等販売所、もしくは待合所、案内所といった部分に関しましては、券売機は、高齢者、障害者等を対象として記載されていると。一方で、乗車券販売所、待合所云々といったところについては、車椅子使用者のみが記載されていると。知的障害者などのその他の障害者は記載されていないといったところの御指摘を隆島委員のほうから頂戴をございまして、こちらについては、右側の米印にありますとおり、乗車券販売所、それから待合所及び案内所については、今、構造基準のほうが車椅子使用者に対応したものを規定しているというところで、こういったことになってございますけれども、御指摘の趣旨については、ガイドラインのほうに留意事項として記載していくという形を取らせていただければと考えてございます。

それから同様に、大竹委員のほうからは、意思疎通を図る方法として、文字に加えてピクト、手話でも対応できるのではないかとといったところと、筆談ボードの写真に示されているマークについて、ろうあ連盟様のほうでも用意されているものがあるというところの御指摘がございましたけれども、こちらの筆談ボードのマークに関しましては、ガイドラインのほうに留意事項として記載させていただくという対応を考えてございます。

それから、券売機に関しましては、隆島委員のほうから、高齢者や障害者が券売機のところで困っていることがあるので、人的対応をしていただきたいというようなところについて、こちらについてはソフト基準のほうに規定をされてございますけれども、ガイドラ

インのほうにもこういった趣旨を丁寧に記載していくことを対応させていただきたいと思っております。

それから、最後、その他というところがございますけれども、こちら、三澤委員のほうから、障害特性に応じた人的な対応が大切であると。その対応に当たる人材への研修などはどの程度されるのかというところがございますけれども、こちらについては、総政局様のほうで検討されているところとも歩調を合わせながらというところをお話させていただきましたけれども、我々としても、しっかり研修の関係はガイドラインのほうに留意事項として記載させていただくということを考えてございます。

こちらが前回までに御指摘いただいたところの対応の方針を今御説明させていただきましたが、3ページ目以降には、ソフト基準の案について、それぞれどういった形で修正しているかというところが、赤字で分かるような形で整理をさせていただいております。基本的に赤字で書かれているところが、前回御説明したものから追記されているというふうに御覧いただければと思っております。

まず、3ページ目のほうでは、旅客が利用するために職員による操作が必要な設備・構造ということで、エレベーター、エスカレーターの例が書かれてございまして、職員による安全確認、昇降の操作、設置が必要なものというところについては、基準の中では、例えば通路のほうでは、車椅子使用者が円滑に利用するために必要な役務の提供を行うものとする。乗降場についても、車椅子使用者が円滑に乗降するために必要な役務を提供するものとするというような形で、赤字を追記させていただいております。

それから、4ページ目のほうは、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、乗車券販売所や待合所等に関するものが定めてございまして、車椅子使用者や聴覚障害者と職員等が円滑に意思疎通を図るために、職員等は必要な役務を提供するという部分に関しまして、こちらについては、語尾を「ものとする」という形で修正をさせていただいております。

続きまして、5ページ目になりますけれども、こちらが職員等の配置をもって適用除外される設備というものについて、対象としては、視覚障害者誘導用ブロック、あるいは乗車券販売所、案内所といったものが書かれてございますけれども、基準の中では、視覚障害者誘導用ブロックについては、常駐する2以上の設備間の誘導を適切に実施するものとするというような形で語尾を修正させていただいておりますし、また、券売機の部分につきましても、高齢者、障害者等の求めに応じ、乗車券等の販売を行うものとするというこ

とを書かせていただいております。

それから、6ページになりますけれども、こちら、④として、運行情報提供設備というものについて、こちらについては、文字等による表示及び音声による提供を継続して実施するという趣旨から書いてございますけれども、こちらについては、文字等により適切に表示されるようにするものとするという形で、追記をさせていただきます。

また、照明設備についても、設置するだけではなく、継続して機能を維持するというような観点で、基準の中では、照明設備の適切な照度を確保するというような形で追記をさせていただきます。

続いて7ページ目になりますけれども、音声による情報提供の中で、まず、エレベーターについて記載をさせていただきます。こちら、設置するだけではなく、継続して機能を維持するというような観点で、かご内は出入り口が音声により知らされるようなものとするという話とか、あるいは、乗降ロビーでは音声により知らされるようにするものとするという形で、いずれも基準の語尾に「ものとする」という形で追記をさせていただきます。

それから、8ページ目では、同じく音声による情報提供ということで、運行情報提供設備以外ということで、エスカレーター、あるいは視覚障害者誘導用ブロックなどに関する音声による情報提供の関係を規定してございます。こちらについても、先ほどと同様に、それぞれの基準の語尾に「するものとする」というような形で、義務であることが明確になるような形で修正をさせていただきます。

説明は以上でございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。

では、まず、先ほどの件、よろしく申し上げます。

【藤浪課長補佐】 申し訳ありません。私が誤った言葉を使ってしまうと、誤解を生じることになりまして、申し訳ありませんでした。

ソフト基準は、あくまで資料4の1ページに記載がございます通り、代替ではなく、障害者の方々が円滑な施設利用の支障とならないように定められました、役務の提供に関する基準でございます。私のご説明が不適切なものとなってしまいまして、誠に申し訳ありませんでした。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

秋山先生、いかがでしょうか。

【秋山委員】 責めたわけではなくて、むしろそのところを皆さんが理解して議論することが大事だと思ひまして申し上げた次第です。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

それでは、ほかの皆さん、今の資料4についての御説明につきまして、御質問、御意見がございましたら、意思表示をお願いいたします。

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。DPI日本会議の佐藤です。

通し番号の58ページのところなんですけれども、ソフト基準（案）の例として写真が2枚ありまして、1つが階段昇降機なんですけれども……。

【久保田座長】 3ページですね。

【佐藤委員】 そうです。資料、これでいうと3ページになります。

これは先ほど川内先生もおっしゃっていましたが、車椅子利用者からすると非常に利便性の悪いもので、ぜひとも造らないでほしいものの一つなんですけれども、今回、検討しているものは旅客特定車両停留所施設という、これから新たに造られるもので、新設では必ず造らないでほしいんです、この階段昇降機は。そういう意味でも、この写真をぜひとも削除して、ほかのものにさせていただきたいというふうに思いました。

これは、施設の基準、施設の中の使い方の事例ですので、書くのは難しいんだろうなと思うんですけど、UDタクシーは多くの運転手さんが車椅子を乗せるスロープを設置する方法を知らないので、タクシーも乗り入れるから、そういうのも書いてもらえたらなと思いました。これは難しいかなと思って言っています。

以上です。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。

2点あったと思いますが、事務局の方、いかがでしょうか。

【原田課長補佐】 事務局の企画課評価室の原田でございます。御意見いただきまして、どうもありがとうございます。

まず、1点目でございますけれども、先ほどの川内委員の御意見とも重なる部分があるかと思ひますけれども、やむを得ない場合においてエスカレーター以外の昇降機といった形で、今、ハードの基準がなっておりますけれども、このやむを得ない場合ということが

どういった場合かということもつながってくるのかなと思いますけれども、こちらについては、この規定を乱用することがないようにということの御指摘も先ほども含まれていたかと思いますが、あくまで我々側の自らの事情によって便利にこの規定を解釈して、階段昇降機のもを設置するということは基本的にございませぬ。

ですので、ほかの場合もそうですけれども、やむを得ない場合というのは、どちらかという外的な要因を想定してございますので、そういったところと受け止めていただければと思いますし、恐らく実際に今後バスタ、旅客特定車両停留施設を造る際に、階段昇降機というものはなるべく基本ないような形で設計をしていくことになろうかというふうに思っております。

それからもう一点、UDタクシーの話を御意見としていただいておりますけれども、UDタクシーが広がりつつということもありますし、写真にあるようなリフトつきバスみたいなものも含め、バスやタクシーへの乗降をなるべく円滑にしていきたいということはしっかり我々としても認識してございますので、こういったものがどんどん進むように、ガイドラインの中でもいただいた趣旨はなるべく書けるように検討してまいりたいというふうに思っております。

【久保田座長】 ありがとうございます。

佐藤委員、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【佐藤委員】 ありがとうございます。ぜひとも階段昇降機とかじゃなく、ちゃんとエレベーターを整備するような方向でまとめていただきたいと思っております。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、どうぞお願いします。

【川内委員】 ありがとうございます。今の佐藤委員の御質問に続くんですけども、3ページの左側にただし書があって、これを見ると、まずはエレベーター、それで駄目な場合はエスカレーター、そして、それで駄目な場合は階段昇降機というふうな順序で書いてあるように理解しています。

ただ、エスカレーターは車椅子が乗れるように、できる機能を持ったエスカレーターは確かにありますけれども、エスカレーターを使うときは、一般旅客を止めなくちゃいけないんですね。ということは、一般旅客の中でエスカレーターが必要な方に対しては、車椅子を使うことによって、車椅子を使う方がそれを利用することによって、エスカレーター

が必要な一般旅客を排除してしまうという逆の問題が起こるわけです。つまり、旅客の間で、車椅子は迷惑なものだというふうな印象をつくってしまうということで、エスカレーターというのは、原因不明の転落事故も昔ありましたけれども、車椅子利用者にとっては、やっぱりやってはいけない道具だろうというふうに私は思っています。

ですから、今、御説明で、どうしてもつけられない場合というのは極力ないというふうなことをおっしゃっているのであれば、このただし書以降は全部削除していただきたい。エレベーターを設けるということでいいのではないかというふうに思います。

以上です。

【久保田座長】 という御意見ですが、事務局としてはいかがでしょうか。

【原田課長補佐】 事務局の企画課評価室の原田でございます。御意見いただきまして、ありがとうございます。

こちらの通路の規定については、ハード基準については以前に御議論させていただいたところになりますけれども、こちらについては公共交通と合わせる形で規定をさせていただいておりますというところと、あと、外的要因について、必ずしもゼロであるということと言い切ることは難しいかというふうに思っておりますので、こちらの記載についてはこのままとさせていただければと思いますが、ただ、一方で、おっしゃっていただいているような形で、ほかの旅客とバッティングするような形で、車椅子が邪魔だと思われるのはすごく困るんだということも大変よく分かるお話でもございますので、そういったところの趣旨はしっかりガイドラインの中にも記載させていただいて、設計するに当たってそういうことが基本ないような形で担保していくということを考えていきたいというふうに思っております。

【久保田座長】 ということで、ガイドラインの中で、今のお二人の趣旨についてはしっかり書いていくということですが、川内委員、いかがでしょうか。

【川内委員】 ありがとうございます。おっしゃっていることは分かりますけれども、ですから、先ほど申し上げたように、このただし書を適用するのはどういうことなのか、どういう条件の下なのかというのは、すごく限定的にはっきりと決めるべきだろうというふうに思います。

先ほど申しましたけれども、それにしても、エレベーターがつけられない場合に、次につけるべき設備は何なのかということについては、障害のある方々の団体ともう少し議論が必要かなというふうに思います。

私は、エレベーターの次はエスカレーターではないだろうというふうには思っていますが、これについてはもう少し車椅子使用者の方々の意見を集約すべきではないかというふうに思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。非常に重要な論点だと思いますので、今後の議論でぜひそこはしっかりと判断していきたいと思います。ありがとうございました。

では、秋山委員、お願いします。

【秋山委員】 今のと関連しての発言です。秋山ですけれども、大分前にガイドラインをつくったときに、エレベーターとエスカレーターを同列に扱うのは駄目だという判断をして、あくまでエレベーターを最優先につけるという、そういう流れがかつての基準ではできたわけです。

そして今回、新しくつくるものについては、もう乗降場のエレベーターができなかったらその他の逃げ道はつukらないほうが、私は川内委員と同じように、なしとすることを大賛成とします。これをやらないと、業者、あるいは事業者が絶えず抜け道を探すというような流れで行く可能性を持っていますので、抜け道はあえてつukらないほうがよろしいのかなと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。今の御意見も含めて、今後議論していきたいと思います。ありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか。特によろしいですか。

それでは、川内委員、どうぞ。

【川内委員】 久保田先生、今後議論していきたいというふうにおっしゃっていますけれども、今後、議論で、このハード基準のこの文言を変えることはできるんですか。

【久保田座長】 事務局のほうでお答えいただいているんですか。後で出てくるガイドラインの作成方針、作成の中でこの議論が、今の点は議論できますかということなんですけれども。

【藤浪課長補佐】 御指摘ありがとうございます。今回、4月1日から施行が予定されてございますハード基準自体に反映することはできませんが、ただ、基準自体は、様々な障害者の方々の御意見でしたり、現場の実績などを蓄えながら、逐次、見直しなどを行ってございます。

ご指摘頂いた事項の適用状況について、我々も知見が少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まして知見を蓄えたうえで検討とさせていただきます。また、ご指摘頂いた事項については、道路の基準だけではなく、公共ターミナルの基準とも関連する部分がございますので、これらの基準の運用状況や課題等に関する情報を蓄積した上で、必要に応じて今後基準の見直しについても検討していきたいと考えてございます。

以上です。

【久保田座長】 川内委員、よろしいでしょうか。

【川内委員】 川内です。ちょっと今の、整理させていただきたいんですが、今の御説明は、この文言は現在変えられないけれども、これからのガイドラインの中での書き方とか、それから、将来の改正でここの部分は検討していきたいというふうにおっしゃったと思っておりますけれども、私は、今だからこそ、一旦出してしまうと、もう遅いわけですから、出す前の今が最後の議論の場だというふうに思っているから、こういうことを申し上げているんですけれども、削るならば、それこそ今だろうというふうに思うんですね。一旦これが文章に入ると、いかにガイドラインでいろいろなことを書いたとしても、ここに文章、ガイドラインよりは基準のほうが強いというか、上なわけですから、基準のところにご書いてあるじゃないかということになると、やっぱり現実には問題が起こってくるというふうに思いますので、今の段階で私は削るべきであろうというふうに思います。

以上です。

【久保田座長】 という御意見ですが、事務局としてはどうでしょうか。

【藤浪課長補佐】 御指摘ありがとうございます。先生がおっしゃる御指摘の部分、非常によく理解できるのですが、我々としても、ほかの事例等も見ながら、様々なデータ等を積み重ねた上で、総合的な議論をした上で、基準の改定を検討していきたいと考えてございます。

現状、公共の旅客ターミナルの基準のほうでの書きぶりを参考に設定をさせていただいてございますが、公共の旅客ターミナルの基準とも合わせて改定等を考えていく必要がございますし、実際の現場の運用状況や課題を勉強したうえで、しっかりと確証を持った上で基準の改定を行っていきたいと考えてございます。そのため、今回はまず、現状通りの基準とさせていただいたうえで、ガイドラインの改定と併せて現場の状況等について分析を積み重ねて、その上でしっかりと基準改定について判断できるようにしていきたいと考えてございます。

【久保田座長】 ということです。川内委員、いかがでしょう。

【川内委員】 納得していません。納得していませんが、これについては、新築ですから、新築の時点で早くもエレベーターがつけられない場合はというふうなことを書くこと自体が、何か矛盾をしているというか、おかしいというふうに私は思います。構造上の理由なんかでつけられないではなくて、新築ですから、構造上の理由があってもつけるという——構造上の理由があってもという言い方はおかしいですね。構造上の理由を取り除いて設けるというふうなことが本来考えるべきではないかというふうに思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございました。御意見としては非常に私もよく分かると思います。ただ、恐らく今、事務局の御説明は、今回の施設に関しては、類似の施設の基準を参考に、今、ある種の横並びで規定をしようという段階なのでこうなっているということなので、ここをばさっと消すには、それなりの根拠などの勉強がやっぱり必要じゃないかと。こういうことだと思いますので、川内委員は不本意かもしれませんが、多少やっぱり時間をかけて議論すべき面もあるようにも私は理解しております。

ですから、できれば、一旦ガイドラインのほうに、議論、今後させていただいて、今の御注意はしっかりと書かせていただいて、次の改定に向かっていくということで御理解いただけると、私としてもありがたいと思うんですが、川内委員、いかがですかね。

【川内委員】 分かりました。久保田先生の顔を立てて、今回、了解はしていませんけれども、これ以上は申しません。

【久保田座長】 どうもありがとうございます。ありがとうございます。

では、ほかの皆さん、いかがでしょうか。

稲垣委員、お願いします。

【稲垣委員】 中央大学の稲垣です。すみません。一旦話がまとまりかけているところで申し訳ないんですけども、先ほど事務局の方からの御説明の中で、施設を整備する主体側が積極的にただし書きを適用しようとするというような目的ではないと。このただし書きの部分は、どうしても外的な要因によって、そうしないといけない場合の選択肢だという御説明があったわけですけども、1つだけお伺いしたいのが、この外的な要因とは一体、どのようなことなのか確認させていただきたいのですが、よろしいですか。具体的にどのようなシチュエーションがあるのかというところを教えていただきたいと思います。

【久保田座長】 お願いします。

【原田課長補佐】 事務局の評価室の原田でございます。今回、旅客特定車両停留施設については、バスタ新宿のように屋内型の施設もあれば、屋外型のものもあるというところでございますけれども、例えば、想定されるものとしては、地形的な理由、あるいは既存の構造物等がある場合といったところが想定されるかというふうに思っております。

ただ、極力、そういった中でも、そういったところに昇降させないような形で恐らく設計していくことになるんだとは思いますが、外的な要因として想定されるのはそういったところかなというふうに思っております。

【久保田座長】 稲垣委員、いかがですか。

【稲垣委員】 すみません。ありがとうございます。この部分を国交省の事務局側がどのように捉えているのかというのを議事録とかにでも残したほうがいいかなと思ったので、質問させていただいたところです。後から確認ができるようにということで、ちょっと確認させていただきました。ありがとうございます。

【久保田座長】 御配慮ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、非常に大事な議論をいろいろしていただきましたので、今後、しっかりとここは受け止めて、事務局のほうで受け止めていただきたいと思います。

では、話題にもなっておりましたガイドラインの話がありますので、次の議事に進みたいと思います。事務局、よろしくをお願いします。

【藤浪課長補佐】 それでは、資料5に基づきまして、御説明をさせていただきます。こちらは、ガイドラインの作成方針の案についてお示しする資料でございます。

1 ページ目を御覧ください。これからつくっていくガイドラインの位置づけと目的について整理をしております。

まず、ガイドラインの位置づけでございますが、道路管理者が道路施設等を新たに整備する場合、もしくは管理をする場合に、バリアフリー法や道路移動等円滑化基準に基づいて整備や管理をする形になるわけでございますが、それに加えて、高齢者や障害者の方々を含む全ての方々が利用しやすいユニバーサルデザインの道路空間の在り方、これを具体的に示していく目安と整理したいと考えてございます。対象としましては、ハード基準、ソフト基準の双方を対象にしたいと考えてございます。

また、ガイドラインの目的としましては、道路管理者が特定道路や歩行者利便増進道路をはじめとした、全ての管理する道路の新設、改築の機会を捉えまして、高齢者や障害者

の方々を含む全ての方々が利用しやすいユニバーサルデザインによる道路空間を実現するために検討を促すということを目的にしていきたいと考えてございます。

2ページ目でございます。ガイドラインの作成方針でございます。作成に当たり整理していきたい事項といたしましては、4つございます。1つ目が、これまで懇談会でいただいた御議論の内容、もしくはパブリックコメントで基準について意見をいただいておりますので、その辺りを反映していきたいと考えてございます。

全国で多数の事例もございますので、その好事例でしたり、もしくは課題が出ている部分についてしっかりと整理をしていきたいと考えてございます。

また、既存に幾つかガイドラインが出てございますので、その辺りのガイドラインの規定事項などを参考にしていきたいと考えてございます。

最後に、最近、AIでしたり、ビッグデータなどの新技術がどんどん活用されてございますので、その辺りの新技術を積極的に活用していきたいと考えてございます。

具体的な作成方針でございます。まず1つ目に、ユニバーサルデザインに関連する各項目に関して、様々な対応方法があると思いますが、それらについて、移動等円滑化基準に基づく内容なのか、標準的な内容なのか、望ましい内容なのかを分類をしていきたいと考えてございます。こちらについては、また後ほど御説明をいたします「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」で同様の整理をしておりますので、これを参考にさせていただきたいと考えてございます。

また、全国の好事例や課題につきましては、それらに関する評価を掲載することで、どのような事例がよくて、どのようなことが悪いのかを、道路管理者や事業者の方が判断できるようにしていきたいと考えてございます。

また、各段階で、障害者の方々の意見聴取や参画の方法、これも必要だと考えてございますので、その辺りも明記していきたいと考えてございます。

更に、ユニバーサルデザインを実現する上で、新技術を有効に活用していきたいということ考えてございます。

最後に、ガイドラインを作成した後、積み残しの課題も出てくるものと思います。これらについては継続的に議論していきまして、議論が煮詰まった段階でしっかりと反映をしていきたいと考えてございます。

では、次のページお願いいたします。3ページでございます。既存のガイドラインについて、1つ例示でございますが、『道路の移動等円滑化整備ガイドライン』というものが平

成23年に財団法人国土技術研究センターから出版されてございます。非常に内容が充実したものになってございますので、こちらを一つ参考にしていきたいと考えてございます。

また、今回、バスタの基準が追加されますが、既に総合政策局で、「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」が公表されているところでございます。これら既存のガイドラインの内容など参考にしながら、ガイドラインをつくっていただければと考えてございます。

4ページ目でございます。新技術に関しても積極的に検討していきたいと考えてございますが、具体的な新技術のイメージとしましては、例えば、バスタの中の音声による案内は、基準の中に組み込まれてございますが、それだけではなくて、通常の標識とか、路上においても音声等を有効に活用して案内していく、そのような技術を活用していくということもあるのかなと考えてございます。

また、高齢者や障害者の方々、特に夜盲の方や羞明の方の双方に配慮したような照明技術も勉強していきたいと考えてございます。

最後に視覚障害者用誘導ブロックについてですが、剥がれが目立つ箇所があるとご指摘をいただいております。点検が不十分なところもございますので、これらを簡易に迅速に把握できるような点検技術というところについても、勉強していきたいと考えてございます。

5ページ目、お願いいたします。ガイドラインの構成の案でございます。大きく第1部と第2部に分けてございますが、まず、第1部についてです。基本的な考え方を第1章で整理しつつ、第2章で連携協力や当事者参加の考え方という部分で、障害者の方々に各段階でしっかりと関与していただくとか、もしくは周辺施設との連携、もしくは道路管理者間の連携ということに関しても整理をしていただければと考えてございます。

また、第2部の章立てについては、基本的に道路移動等円滑化基準の章立てを参考にしながら整理していきたいと考えてございます。既存のガイドラインでは、基本的には整備に関する基準を示し、その解説を明記していたところでございますが、今回からはソフト基準も反映しまして、運営や管理、その辺りの内容も加えていきたいと考えてございます。

なお、歩行者利便増進道路は歩道でございますので、第1章の中に組み込んでいきたいと考えてございます。

それぞれの項目について多くの御意見をいただいておりますし、様々な事例の積み重ねもございますので、その辺りの事例や実施事項に関して、基準に基づくものなのか、も

しくは標準的な整備内容なのか、もしくは望ましい整備内容なのか、その辺りを示していきながら、ガイドラインの中身について議論していければと考えてございます。

なお、検討体制については、事前に委員の皆様には御相談をさせていただいてございますが、やはりかなり専門的な事項もございますし、新技術というお話もさせていただいてございますので、一度、論点整理でしたり、もしくは素案なりを固めた上で御議論いただくことが効率的ではないかと考えてございます。そのため、6ページの黄色い部分で書いてございますが、懇談会の中にワーキンググループを設けまして、論点整理や素案作成を行っていきたいと考えてございます。

ただ、そのときに、ワーキンググループのメンバーだけで決めるということになってはよくないと思いますので、ワーキングを開催した際には、議事録だったり会議資料について、全ての委員の方々に毎回共有をさせていただいた上で、疑問点だったり、追加で話をするような事項については、御意見を出せるような環境をつくりながら、議論を進めていきたいと考えてございます。

7ページでございます。こちらも事前に御相談をさせていただいた事項でございますが、ワーキングの体制につきましては、久保田座長にワーキング長のほうも務めていただきまして、有識者の方々によりワーキンググループを編成していきたいと考えてございます。

また、検討事項についてですが、各項目の詳細の検討でしたり、もしくはガイドラインの素案の作成についてご議論頂いた上で、残った課題についても、ガイドライン作成後も継続的にワーキンググループでご議論頂きたいと考えてございます。

ワーキング以外の委員の方々にも議事録は毎回共有させていただき、また、意見の出せる環境ということをしかりとつくっていきたいと考えてございます。

今後のスケジュールでございます。本日懇談会を開催させていただきましたので、今後、ワーキングにおいて3回程度御議論をさせていただきながら、そして、結果について全ての委員の方々に共有し、御意見をいただきながら、ガイドラインの論点整理、そして、素案の作成を行っていきたいと考えてございます。

そして、年内に最終的にガイドラインを懇談会のほうでお示しをさせていただき、御議論いただいた上で、最終的にはパブリックコメントも実施して、年度内にはガイドラインを確定していきたいと考えてございます。

また、残った課題については、継続的に議論をした上で、ガイドライン、また、必要に応じて基準等に反映していきたいと考えてございます。

9 ページ目については、前回の懇談会において、ガイドラインをつくる際に整理する事項の御説明をさせていただきましたが、第2回の懇談会での御意見を踏まえまして、整理すべき事項を追加で朱書きで記載させていただいてございます。

ただ、こちらはあくまで現段階のものでございますので、ガイドラインの作成についてワーキングで議論を進めていく中で、追加でもしくは修正しながらガイドラインに反映する事項について煮詰めていければなと考えてございます。

以上でございます。

【久保田座長】 それでは、ただいまの御説明につきまして、御質問、御意見ございましたら、お願いいたします。

では、佐藤委員、どうぞ。

【佐藤委員】 ありがとうございます。DPIの佐藤です。2点あります。

まず、通し番号の71ページで、懇談会のワーキングのことなんですけれども、研究者だけで障害当事者団体が入っていないというところがちょっと気になる場所なんですけれども、実際にどういう不便を感じているかということ、ぜひ当事者の人たちに聞いてほしいなと思います。ですので、検討を重ねる中で、ヒアリングなどをぜひ実施していただきたいというふうに思います。

2点目は、検討した後に、その内容をまとまって議論できる場というのは1回だけのようですので、これを何回か、複数回設けていただきたいな。できてきたものから途中でも議論できるようにしていただけるとありがたいなと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

何人かの方から意思表示いただいていますので、一通り御意見をまずいただきたいと思っています。

では、続きまして、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。2点申し上げます。検討していただく際にぜひ入れていただきたいということで申し上げます。

1点目が、資料の4ページにありました、視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置されているかという、ちゃんと管理するというふうなことで説明をいただいたんですけども、私どものほうによく道路工事のところから問合せがありまして、一部だけが破損したので、それを取り替えればいいのかというふうな形でよく問合せをいただきます。

そういうところというのは、大抵旧来のブロックが敷設されていて、そこにJ I S規格で定められているものを1枚だけつけようというふうな感じで来るものですから、こういうところは、できればガイドラインの中で、そういうところを改修する際、点検して改修する際は、特に警告ブロックはそうですけども、J I S規格のものに貼り替えるというふうな形で記載していただきたいということが、まず1点目です。

もう一点目は、やはり道路改修のとき、あるいは建物が道路に近接していて、道路のほうに及んでくる場合について、このときに視覚障害者誘導用ブロックがその道路上にある場合ですけども、こういうときにやはり迂回の仕方、あるいは人的な対応の仕方というような形で問合せもいただきますので、こういった迂回の方法、あるいは点字ブロックを一時的に何かしらの工夫をしなきゃならないというような事例では、人を立たせる場合はどのような配慮が必要なのか。人がいない場合に、例えば、コーンだけ置いておいたら意味がないと私は思いますので、強い衝撃を与えないものをつけるとか、白杖でもちゃんと検知できるようなものをつける、そういうふうな具体例を示すような感じで、道路工事に当たる方たちがそれを参考にできるものをぜひ入れていただきたいと思っております。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございました。

では、秋山委員、お願いします。

【秋山委員】 中央大学の秋山です。2点ほど申し上げます。

1つは、2ページ目に、各段階での障害者の意見聴取・参画の方法ということを提案されていると思うんですが、ここにつきましては、かなり参加の仕組みをしっかりと考えていただきたいなというふうに思います。

具体的には、やはりユニバーサルデザインを実施するためには、事業者もかなりしっかりと勉強しないといけないんで、成田空港の場合、障害者10人程度、専門家も10人弱、そして、空港の職員10人程度参加して、ずっと1日1コマ2時間を6時間ぐらいやって、30回ぐらいやって、改修までこぎ着けているという例がございます。

それ以外では、空港で地方空港を職員と一緒に回って問題点を我々と一緒に確認をしていくという。そして、最後にそれを総括するという職員教育を兼ねたチェックの仕組みというんですかね、そういうような参加の仕組みを道路の場合に、例えば、複雑な場所がごちゃごちゃになって、かなり分かりにくいところもあったり、間違っつけたり、いろいろ起こっておりますので、ぜひ参加の仕組みをしっかりとやっていただきたい。これが1点

です。

2つ目は、4ページ目のところに、障害者、高齢者に配慮した照明技術と言っていますが、照明だけで収まらないので、照明色、あるいは素材のテクスチャー、こういうものを総合的に、あるいは統合的に考えなければ、ほとんど意味をなさないところになると思いますので、ここをしっかりとちょっと丁寧に考えたらどうかという2点でございます。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

では、平野委員、どうぞ。

【平野委員】 平野でございます。主婦連でございます。

佐藤委員からもありましたように、ワーキングメンバーのことですけれども、こちらの先生方、とても素敵で、いつも尊敬しておりますけれども、メンバーには、女性の視点からの発言も必要かと思っておりますので、女性の先生も入れていただきたいということを一言申し上げたいと思います。よろしくお願いいたします。

【久保田座長】 ありがとうございます。

では、小出委員、いかがでしょう。お願いします。

【小出委員】 ありがとうございます。育成会の小出です。

9ページですけれども、今までの皆さんの御意見を整理していただきまして、まとめていただきまして、ありがとうございます。その中で、実はユニバーサルデザイン、これ、当初のユニバーサルデザイン、あのときは安全第一ということもありまして、道路、特に横断歩道なんかは、渡らずに歩道橋をつけたりとか、地下道だったりということだったんですけれども、最近は、ユニバーサルデザインということで、そういう歩道橋とか地下道はやめて、横断歩道ということになります。

ただ、今、ここに、9ページの心のバリアフリーの推進方法とありますけれども、実は学校教育ですけれども、平成19年に特別支援教育が始まりまして、約10年ちょっとたちますけれども、一番大きく私どもが感じているのは、通常学級にそれまでは特別な支援をする児童・生徒はいないという建前で来たのが、特別支援教育が始まってから、通常学級にも支援が必要な子たちがいるよということで、特別支援教育を受けている義務教育を受けている人たちの人数が、ここ10年で倍になっております。

ということで、学校教育におけるユニバーサルデザイン、通常学級にも障害のある人た

ちもたくさんいるよということが認識されていますので、学校教育において、この辺の具体的な道路を渡るとき等のルール、マナー、それらを学校教育の中で強力に進めていっていただくということが周知の方法であるという、具体的なものを、学校教育だというような具体例を示していただきたいなと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

では、稲垣委員、お願いします。

【稲垣委員】 中央大学の稲垣です。おまとめいただきまして、ありがとうございます。

幾つかあるんですけども、まず視覚障害者誘導用ブロックのところ、表記が「視覚障害者用誘導ブロック」になっているので、言葉は訂正していただいたほうがいいかと思うのですが、ブロックが適切な状況かどうかというのは大きく分けて2つの視点があるのではないかなと思います。1つ目は、こちらにある写真のように、剥がれとか摩耗といったような、物理的に何か破壊されてしまっているようなものの状況ですね。これで使えませんよというものと、もう一つが、三宅さんからも御発言ありましたが、J I Sに準拠していないので使い物になっていないというもの。物として壊れてはいるんだけど、そもそも人間工学的に使い物にならないといったようなところがありますので、そういったところを頑張ってスタディーしていくことが重要なのかなと思います。

J I Sに準拠していないものの中でもいろいろなものがありまして、本当に使えないものと、J I Sじゃないけれども、全然駄目ではないなといったようなものもあるので、そういったようなところの整理が必要になってくるのかなと思います。もちろんJ I Sにするということが大前提でございますけれども。あと、いろいろな自治体で議論している中で、例えば、連立の事業のときに駅前広場が大きく変わるとか、アンユージュアルな工事をしているときの状況に対してどう対応するのかといったところがあるかと思います。

例えば、ある限られた道路区間での工事のような、比較的施工期間が長くはないようなものもあれば、駅前広場のように、大々的にローテーションを組んで、いろいろなところが数年かけて変わっていくようなものというのは、やっぱり性質が違います。長い期間にわたる工事の際の誘導の在り方とか、段差のチェックとか、そういったようなところというのは、きちんと施工業者・現場に情報提供できていないといったことは多く指摘されていると思います。

先ほど三宅さんから迂回の話があったんですけども、沿道の建物が工事をしていて、

ちょっとはみ出していて、そこを迂回しないといけないといったような道路そのものの工事ではないけれども、道路での安全性と円滑性を担保しなければならない場合もありますので、そういったようなところも視点としては重要になってくるのかなと思います。

あと、先ほど秋山先生からのコメントがあった当事者参加のところですけども、諸施策の検討にあたって当事者がいさえすればオーケーといったような嫌いもあったりするので、そうはならないように、当事者が参加する意味をきちんと考えるようなところが重要と考えます。例えば、視覚障害の人が参加する、重要なことなんですけれども、その人の見え方とか、その人の特性に結構引きずられてしまっている状態で、かしらの意思決定がなされてしまうといったようなところもあったりするので、そういうことではなくて、障害をお持ちの方々、移動に配慮の必要な方々の代表性に留意しながら、当事者参加による意見収集ができていくかといったところは、すごく丁寧にやらないといけないのかなと思います。当事者が参加していることが何かのアリバイになっている、行政や事業者として責任を果たした、そういったようなことには終始しないようにする必要があると思っています。

ひとまず以上でございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。

一通り御意見をいただいたようですので、まず、この段階で事務局からよろしく申し上げます。

【藤浪課長補佐】 非常に多くの御意見をいただきまして、ありがとうございます。三宅委員、秋山委員、そして、小出委員、稲垣委員から、各種ガイドラインの中で反映すべきような事項、視覚障害者誘導用ブロックとか、もしくは当事者参加、この辺りについては、ガイドラインの中の項目でしっかりと反映できるよう、議論を進めていきたいと考えてございます。

また、佐藤委員から、ヒアリングや懇談会の全体会議の追加的な開催について御意見をいただきました。資料中でスケジュールを一例として示してございますが、懇談会の開催頻度等については、意見の煮詰まり状況や、委員の皆様のご意見をいただきながら、柔軟に開催回数等を調整できるようにしていきたいと考えてございます。全体会議の開催頻度は、現段階では決めきれないところがございますので、ワーキングの開催と合わせ委員の方々から御意見をいただきながら、懇談会の全体会議の開催頻度を決めていければと思います。いずれにしても、ワーキングで論点等はしっかりと整理をしていきたいと考えている

次第でございます。

また、平野委員から、ワーキングのメンバーの構成について御意見をいただきましたが、いただいた御意見を参考に、差し支えなければ、久保田委員に御一任いただいて、調整をした上で、最終的なメンバーを御報告させていただくという形を取らせていただければと思います。

ただ、少なくともワーキングだけで決めるということは想定してございませんので、ワーキングの中で、しっかりと他の委員の皆様の御意見も反映できるような形をつくってきたいと考えてございます。

以上でございます。

【久保田座長】　ということでございますが、何か追加の御発言ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、ワーキングのメンバー、それから開催の方法、それから、懇談会との関係、あるいはヒアリングというんですかね。当事者の方へのヒアリングのやり方等については、よろしければ、私のほうで事務局と御相談させていただきまして、決めさせていただきたいと思います。

今、御発言があるようです。ちょっとお待ち下さい。稲垣先生、どうぞ。

【稲垣委員】　すみません。手を挙げようと思ったら、スムーズに押せなくて。遅くなって申し訳ありませんでした。

最後に1つだけ追加させていただきたいのが、道路の設計に関して、近年新しい、技術やアイデアが出てきていることです。その中の最たるものの1つが、歩行者利便増進道路、ほこみちだと思うんですね。ほかにも、前回のガイドラインから長めの年月を経る中で、例えば、二段階横断施設の導入も進んできています。二段階横断施設は無信号になりますので、そういうときに、例えば、車の接近をどう知らせるのかといった話は、UDの観点ではすごく大きな課題があると思います。

あと、もう一つは、ラウンドアバウトですね。かなりチャレンジングな議題になってくると思うんですけども、そういう新しい道路設計の考え方が、結構出てきていると思いますので、課題に対応させるためにはどのような議論が必要なのかという論点整理が必要になってくると思います。

あとは、もう一つ大きな結構動きが、自転車ですね。この懇談会でも、最初自転車の議論があったと思うんですけども、自転車の通行空間整備などの動きと絡めて、バリアフ

リー、ユニバーサルデザインをどう考えていくのか。こういったほかの施策の動きとの連携はてすごく求められてくると思いますので、最後に発言させていただきます。

以上です。

【久保田座長】 ぜひガイドラインの議論の中で、稲垣先生にリードしていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【久保田座長】 ほかの方、いかがですか。見かけ上、手が挙がっているように見えている方もいらっしゃると思いますが、挙げたままという方もいらっしゃるかもしれないので、もしよろしければ、音声で発言御希望の方はおっしゃっていただければと思いますが、いかがですか。よろしいですかね。

いらっしゃいますね。どうぞお願いします。三宅委員、どうぞ。

【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。すみません。ちょっと自分が指されたのに気がつかなくて申し訳ありませんでした。

先ほどの稲垣先生のラウンドアバウトに関してちょっと補足をいたします。私たちのほうに全国から寄せられている意見で、ラウンドアバウトに関しては、やめて欲しいという意見が圧倒的に多いです。

ですので、こういったことを払拭できるような工夫という形でぜひ検討していただいて、安全に利用できる方法というのをぜひ、検討の中に入れるのだとしたら、そういった形の議論を期待しておりますので、ぜひよろしくお願いいたします。

【久保田座長】 ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

ありがとうございます。新しい話題もいろいろ出していただきまして、それについてもガイドライン作成の中でどこまで今回盛り込めるかということも含めて議論していきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それから、繰り返しになりますけど、ワーキンググループのメンバーについては、よろしければ御一任いただいて、進めさせていただきますので、よろしいですかね、そういうことで。よろしいですか。ちょっと強引ですみませんけれども、御了承いただいたということでやらさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、3つの議題が一通り終わりましたが、何か全体を通して御発言がもしございましたら、改めまして御発言をいただきたいと思いますが。

小林委員、どうぞ。

【小林委員】 全脊連の小林と申します。どうもお世話さまです。発言の許可をいただきありがとうございます。

先ほどから秋山先生、それから、稲垣先生からもお話があったように、各段階での障害者等の意見聴取という部分、非常に大事であるし、そうかといって、一部の障害者のことをそのまま、それが多数の意見みたいに取りられるのも違うというような意見、私も全くそのとおりだと思います。

なので、非常に難しい話ではあると思うのですが、少なくとも歩道に関して、視覚障害者だけを当事者団体ですというようなことはしていただきたくないです。正直言って、私、車椅子ですが、歩道に関しては非常に、どこに行っても傾斜がきつくて、黙ってこいでいると、車道のほうにひとりで行ってしまう。これは勾配が、地形上しようがないことなのかもしれませんが、新しく造る所については、ある程度平らなところを造りながら傾斜も造っていただければなというのを、ガイドラインに入れられないでしょうか。あとは、いつもこれは話題になる、歩道と車道の間を標準2センチ、これは工夫次第では0センチにも私はできると思うし、東京都内の車道と歩道の間も0センチのところは多くありました。なので、これからもそういうところに注意しながら、歩道と車道間を造っていただければと思います。

以上です。ありがとうございます。

【久保田座長】 ありがとうございました。

何といいますか、以前から非常にここは議論になっているところでもございます。いまだに決着していないところもありますので、ガイドラインの作成の中で、改めて今後議論していきたいと思っております。ありがとうございました。

そのほかよろしいでしょうか。よろしいですかね。

ありがとうございました。非常に皆様の活発な御意見と、それから、様々な御配慮によりまして、何とかここまでたどり着くことができましたので、今日の議事は以上とさせていただきます。

事務局にお返しいたしますので、よろしく申し上げます。

【柴田沿道環境専門官】 長時間にわたる御議論ありがとうございました。本日の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただき、同意をいただいた上で公開をしたいというふうを考えてございます。

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。

それでは、以上をもちまして、閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

【久保田座長】 ありがとうございました。

— 了 —

補足

久保田座長に一任頂いたワーキンググループのメンバー等については、以下の通りとなった。

① ワーキンググループのメンバー構成については、全ての委員が意見を述べる機会を十分確保することを前提に、現状ままとする。(ワーキングメンバーだけでなく、全ての委員が意見を述べられる体制を確保する。詳細は②参照)

② ワーキンググループのメンバー以外の委員への確認方法について、以下の通りとする。

・ワーキングの開催前にも、全ての委員にワーキング資料を共有し、事前に意見を述べる機会を確保(頂いたご意見はワーキングの中で共有し議論の中で考慮)する。

・ワーキングの開催後にも、議事メモと資料を再度全ての委員に共有し、改めて意見を述べる機会を確保する。

・議論の状況に応じて、必要に応じて懇談会(全体会議)を追加的に開催する。