

令和3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

令和4年1月13日

【河村道路事業調整官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから令和3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を開催させていただきます。

皆様、本日は年初の御多忙の中、御出席いただきまして誠にありがとうございます。

冒頭、進行を務めさせていただきます企画課の河村でございます。どうぞよろしく願いいたします。

本日はウェブを併用した会議とさせていただいておりますので、御発言の際は、ウェブの方は音が拾えるようにマイクの近くでお話しいたきますよう、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局次長の佐々木より御挨拶を申し上げます。

【佐々木道路局次長】 おはようございます。道路局次長の佐々木でございます。久保田座長をはじめ、懇談会の委員の皆様方にはお忙しいところ御出席を賜りまして、本当にありがとうございます。また、道路行政につきまして、日頃から御指導、御尽力、御協力を賜りまして、重ねて感謝申し上げたいと思います。

さて、この懇談会でございますけれども、バリアフリー法改正に伴いまして旅客特定車両停留施設、いわゆるバスタが基準適合義務の対象となったということで、ハード基準・ソフト基準など、バリアフリー基準の改正内容を昨年度、御審議いただいたところでございます。

今年度はこのバリアフリー基準を補完し、道路管理者の整備の指針となりますガイドラインの作成のために懇談会の下にワーキンググループを設置して、論点や内容を整理してきたところでございます。

検討内容といたしましては、新たに基準に追加されたバスタ、あるいはほこみちなどにおけるユニバーサルデザインの配慮事項に加えまして、道路整備を行う上で重要となる関係機関との連携や当事者参加の考え方、あるいは心のバリアフリーの推進につきまして、自治体へのアンケートあるいはヒアリング調査も実施するなど、新たな知見や事例の記載の充実を図ってまいったところでございます。

本日はこれらを踏まえまして、作成したガイドライン（案）の内容につきまして、御審

議いただければと思っております。限られた時間ではございますが、活発な議論をお願いいたしまして、冒頭の御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【河村道路事業調整官】 ありがとうございます。続きまして、久保田座長より一言御挨拶をお願い申し上げます。

【久保田座長】 皆さん、おはようございます。ワーキングということで、今年度いろいろな御議論をいただいてまいりました。委員の皆様にも随時御意見をいただいて、今日はガイドライン（案）という形で皆様に御議論いただくということになりました。

今、次長からもありましたように、新しいテーマもございます。一方で、平成12年からの宿題もございまして、それについて真剣な議論をずっとしていただきました。その成果がここにまとまっているということでございます。今日、御議論いただきまして、直すべきところがありましたら直していただいて、さらによいものとしてゴールに向かっていきたいと思っております。

今日も活発な御意見をいただきたいと思っておりますが、どうぞよろしくお願いいたします。

【河村道路事業調整官】 ありがとうございます。本日は秋山委員、小出委員、市川委員の3名の方が御欠席、また小林委員が10分ほど遅れての御参加と伺っております。

続きまして、配付資料について確認いたします。本日の配付資料は議事次第、委員名簿配席図、そして資料1から3となっております。委員の皆様には事前にお送りさせていただいておりますが、ウェブで御参加の皆様に向けまして、資料共有機能にてページを表示させていただきます。それも含めまして進行中何かトラブル等ございましたら、チャット機能などで事務局までお知らせください。

大変恐縮ではございますけど、佐々木次長は他の公務の関係のため、ここで退席とさせていただきます。

【佐々木道路局次長】 よろしく願いいたします。

【河村道路事業調整官】 それでは、以後の議事進行は久保田座長にお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【久保田座長】 それでは、ここから私のほうで議事を進めさせていただきます。

進め方でございますけれども、まず事務局から資料の御説明をいただいて、その後、委員の皆様から御意見、御質問などをいただきたいと思っております。ウェブで御参加いただいている皆様におかれましては、御意見、御質問がある場合には、できればシステムの手挙げ機能をお使いいただいて意思を表示していただければと思いますし、もしそれが難

しい場合は、何らかの方法で事務局にその意思を伝えていただければ、こちらのほうで対応させていただきますので、よろしくお願いいたします。

では、早速ですが、議事に進みたいと思います。本日の議事は、道路の移動等円滑化に関するガイドライン（案）についてでございます。

まず、事務局からの説明をお願いいたします。

【石川課長補佐】 皆さん、おはようございます。道路局企画課の石川と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、ガイドライン（案）ということで説明させていただきます。現地の方はA3横の資料を用いて説明しつつ、緑の紙ファイル、ガイドライン（案）の本文を補足的に使いながら説明させていただければと思います。

それでは、A3横の資料1を使って説明させていただきます。まず1ページ目に、今回のガイドライン（案）のポイントについてお示ししてございます。平成30年、令和2年にバリアフリー法を改正いたしました。主に道路のところに関連してくるところでいうと、バリアフリー基準適合義務の対象に旅客特定車両停留施設、いわゆるバスタが追加されたということになります。

それを受けまして、昨年、基準も改正してございます。バスタの構造に関するハード基準、また役務の提供に関するソフト基準について令和3年3月に改正して、追加してございます。

それを補完するガイドラインということで、今年度ワーキング等を開催しながら検討してまいりました。そのポイントとして、緑のところに関係するところを記載してございます。

まず、左下に道路移動等円滑化整備ガイドラインというものがございます。これを参考に、右側にありますとおり、整備の基本的な考え方というものを示しつつ、基準に基づく内容は二重丸、標準的な整備内容は丸、望ましい整備内容は四角というふうに分けて記載して、参考となる知見、また事例等も充実してまいりました。参考や事例は、ガイドラインの本文の右の欄のところをどこを参照すればいいのかという形でお示ししてございます。

また、追加になりましたバスタの関連は、右下にあります公共交通機関のガイドラインを参考に記載をさせていただいております。

また、整備を行う上で重要となります関係機関との連携、また当事者参加の考え方、心のバリアフリーの推進に関する記載等も第1部で記載を充実させていただきます。

また、ガイドラインを作成する上で自治体等へアンケート、またヒアリング調査を実施

しました。事例の収集であったり、取り組む際の留意点についても、いろいろヒアリングして記載してございます。

また、新たな道路施策としてほこみちであったり、警察と道路管理者が連携するゾーン30プラスと自動運行補助施設を活用したバス停への正着制御等々、ユニバーサルデザインへの配慮についても記載してございます。

また、最近のICTやデジタル等の最新技術を活用した事例等も記載を充実させているところでございます。

それでは、具体的内容について説明していきたいと思います。1ページめくっていただいて、2ページ目です。左のところにガイドライン（案）の目次ということで記載しております。

大きく2部に分かれてございます。第1部はガイドラインの活用と基本的な考え方ということで、活用に当たって、また道路計画及び移動等円滑化に関する連携協力や当事者参加の考え方について記載してございます。第2部は、各構造等に関する記載をしてございます。少し長くなりますので、第1部と第2部の1章から4章、また第2部の5章から7章に分けて説明して、委員の皆様から御意見をいただきたいと思っております。

第1部のガイドラインの活用と基本的な考え方というところです。

まず、ガイドラインの作成の背景について記載してございます。先ほどから説明してございますバリアフリー法の改正や基準の改正に加えて、障害者権利条約、また障害者差別解消法の説明をガイドラインの本文に記載してございます。

また、ガイドラインの位置づけとしましては、バリアフリー法や基準に加えて、高齢者、障害者等をはじめとした全ての人が利用しやすいユニバーサルデザインによる道路空間の在り方を具体的に示した目安であり、全ての道路空間が利用者にとって安全で快適な空間となるよう努めることが重要でございます。

また、対象施設等と対象者に関しましては、対象施設に関しては基準に基づき新設または改築を行う特定道路及び努力規定に基づき同基準に適合した整備を行うその他の道路、また基準に基づき新設または改築を行う旅客特定車両停留施設でございます。対象者は表に記載のとおりでございます。

次のページ、3ページ目が第1部の2章ということで、道路計画及び移動等円滑化に関する連携協力や当事者参加の考え方になります。大きく5つの項目に分けて、ガイドライン本文では記載してございます。

まず、道路計画の考え方でございますが、市町村はマスタープラン及び基本構想を策定して、生活関連経路を設定していきます。また、様々な計画と整合を図ることが望ましいと記載してございます。生活関連経路等から特定道路を指定してまいります。指定要件を追加いたしまして、令和元年7月に新たに約2,740キロの特定道路を追加して、施設間を連絡する道路のバリアフリー化の推進を行ってございます。

また、2つ目、関係機関等との連携協力の考え方というところでは、地方公共団体内のほかの計画との整合を図りつつ、地方公共団体内の関連部局が連携、また国、都道府県、市町村の各道路管理者同士の連携、加えて公安委員会、警察、ほかの施設管理者との連携を図ることが必要と記載してございます。

あと、道路と建築物等との一体的な整備の推進として、沿道施設管理者とも十分調整を図ることが必要と記載してございます。

3つ目、心のバリアフリーの推進です。道路での心のバリアフリーということで、道路では計画から整備、管理、評価、様々各段階において、多くの方が長い期間、継続的に関わってまいります。それら全ての方がお互いの人格や尊厳を大切に支え合う「共生社会」の実現に向けて、様々な社会的障壁に気づき、心身に機能の障害がある方が社会的障壁によってどんな困り事や悩みがあるのかに気づき、その原因や解決策を考え、具体的な行動を起こすことが重要と記載等させていただいています。

また、このガイドラインでは関係機関等との連携協力、当事者参加の事例、研修の事例、個別の施設設備における留意すべき事項等を記載してまいりまして、これらを参考に具現化していくことが求められると記載してございます。

4つ目、当事者参加の考え方です。障害者をはじめとする地域の利用者や専門家等からの意見収集、意見交換を行い、当事者参加による整備を進めることで、より多くの利用者にとって利用しやすい道路や施設、設備となってきますと、そこで当事者参加によるバリアフリーチェック等々を活用した仕様の決定、現地での評価等の取組について具体的に記載してございます。

5つ目です。継続的なバリアフリー整備の推進ということで、継続的に取り組んでいくことによって段階を経て水準が向上していきます。障害者や専門家等を含む多様な関係者が参加する評価を行って、その評価結果を以後の計画の立案や事業に反映していくスパイラルアップの取組が重要。また、地域間のフィードバックも含めて、社会全体としてスパイラルアップを図ることも重要ということで記載してございます。

概要は以上でございますが、少しガイドラインのほうで補足させていただければと思います。資料3の緑のファイル、A4縦の資料になってまいります。

目次から開いていただいて、1ページ目、2ページ目に関しましてはガイドライン作成の背景ということで、先ほど御説明いたしましたバリアフリー法の改正等について記載してございます。

3ページ目には、障害者権利条約ということで、障害者権利条約の目的、またスローガンであります「私たちのことを、私たち抜きに決めないで」という内容についても記載してございます。

4ページ目の障害者差別解消法に関しましては、上から3つ目のパラグラフのところでありますが、国・都道府県・市町村などの役所や、会社やお店などの事業者に対して、障害のある人から、社会の中にあるバリアを取り除くために何らかの対応を必要としているとの意思が伝えられたときに、負担が重すぎない範囲で対応する合理的配慮を求めている。令和3年5月に改正し、公布の日から起算して3年を超えない範囲内に施行によって、合理的な配慮をすることが努力義務から義務へと改められることとなったということで記載してございます。

少し飛びますが、12ページ目の対象施設等と対象者ということで、具体の対象者の特性を整理したものを13ページ、14ページ目に記載してございます。公共交通機関のガイドラインからの引用となっておりますが、そちらのほうでも社会的モデルを反映した記載のほうにいろいろ検討しているということをお願いいたします。そちらの検討とあわせて変わってくれば、こちらのガイドラインの整理した表もあわせて修正していきたいと思っております。

また、次のページの15ページ目から道路計画、連携協力、当事者参加の考え方ということで、第1部の2章に入っております。

まず、道路計画の考え方ですが、マスタープラン、基本構想の策定について、15ページ目に書いてございます。

16ページの上から3つ目のパラグラフですが、「生活関連施設や生活関連経路の設定にあたっては」ということで、施設間の接続という観点に加えて、例えば住宅地から駅までの経路や小中高等学校等への通学路、避難所までの避難経路を考慮するなどの地区のあるべきバリアフリー歩行空間ネットワークを確保するという観点にも留意すべきであるということ、バリアフリー法を改正して、公立の小中学校が追加されたということも踏ま

えて記載をしてございます。

また、18ページ目、基本構想、マスタープランについて先ほど御説明したところですが、兵庫県明石市でマスタープランを作成しまして、市域全体のユニバーサルデザインのまちづくりに関する基本方針とともに、バリアフリー化の優先的な促進が必要な地区及びその地区の方針等を定めている事例として紹介してございます。

また、20ページ目の下のところ、特定道路の指定についてです。特定道路に指定された道路の条例等への適合が義務づけられますが、下から5行目ぐらいですけれども、ある程度整備率が9割に達したところで、さらなるユニバーサルデザイン化の推進のために指定要件を追加いたしまして、令和元年に約2,740キロの特定道路を新たに追加してございます。幅広く道路のバリアフリー化を推進していくものでございます。

21ページ目に、特定道路の要件の緩和というか、追加について記載しております。道路特定事業の有無は問わないということであったり、2つ以上の各施設、相互に連絡する主要な道路等々を指定できるようになってございます。下のイメージにありますとおり、面的に指定できるような内容となっております。

22ページ目から関係機関との連携ということで、2つ事例を掲載してございます。

23ページ目は、東京都江戸川区一之江駅の事例となっております。東京都の交通局、建設局の用地にわたる工事となるが、江戸川区が東京都を訪問して一体的な整備の必要性について説明し、連携した整備が可能となり、移動の連続を確保したという事例でございます。

24ページ目は横断歩道ということで、道路管理者と公安委員会、警察が音響スピーカー、エスコートゾーン、歩道のブロックをできるだけ一致して設置させ、連続性を確保した事例となっております。

25ページ目から、心のバリアフリーということで記載してございます。先ほどの障害者権利条約、障害者差別解消法等の記載もしつつ、UD2020行動計画であったり、また25ページが一番下のところで心のバリアフリーの取組、ユニバーサルデザインの街づくりを推進する取組、街づくり分野が検討されており、2つの取組両面からバリアフリーを推進していく必要があると記載してございます。

28ページ目から、研修等の事例を記載してございます。3つ研修の事例を掲載していますが、1つ目は障害の社会モデルの考え方を取得するための研修ということで、「障害は個人にあるのではなく環境にある」ということを発見し、受講者自らの行動を見いだすこ

とを目的としているということで、地方公共団体も研修実績があるものとなってございます。

また、29ページ目、2つ目の研修ですが、上から4行目になります。障害者差別解消法の「合理的配慮の提供」にあたる接遇の向上につながる研修内容であるということで、障害当事者が講師として参加していただく。座学、実技、グループワークを通じて、障害の社会モデルの考え方の理解、コミュニケーションの取り方、ニーズに対する気づきの感覚を磨くことを重視された研修でございます。

また、3つ目、31ページになりますが、障害平等研修ということで、障害者差別解消法を推進するための研修で、障害者の社会参加や多様性に基づいた共生社会を創ることを目的として、障害者自身がファシリテーターとなって進めるワークショップ型の研修でして、世界各国でファシリテーターが育成されて、研修に取り組んでいるものでございます。

また、32ページ目からは、接遇の前提として身につけるべき基本的な心構え、障害の社会モデルの理解、基本の対応等々、基本的な心構え等を示した接遇のガイドラインについても紹介してございます。昨今の感染症対策を踏まえた接遇のあり方ということで、追補版も出されてございます。そちらを紹介してございます。

34ページ目から当事者参加の考え方ということで、幾つか事例を掲載してございます。時間の関係上、全ては御説明できませんが、35ページ目から北海道札幌市ということで、従来の数値化された基準のみに頼るのではなくて、誰もがより利用しやすい施設となるよう取組が行われているもので、36ページにありますとおり、「要綱」「要領」等に反映させている事例でございます。

また、39ページ目、大阪府豊中市の事例でございます。こちらは当事者の方が参加して、きめ細かい仕様の決定に役立てているものでございます。40ページに写真もありますが、試験設置時に当事者の方に参加していただき本設置を行いまして、視覚障害者による現地評価等も行っております。

また、42ページ目、滋賀県守山市のUDまちかウオッチャーによる活動ということで、こちらは行政職員と協働で取組を進めてきているものでありまして、この制度を活用して様々な活動が展開されたということで、43ページ目、最後になりますけれど、サイン計画の取組、マニュアルの作成など、課題解決要望型から提案型に変化していった活動でございます。

また、44ページ目、東京都の浮間舟渡駅の検討会でございますが、こちらは計画・設

計段階に加えて、施工段階においても一部工事が完了した時点で検討会により点検・意見交換を行い、その後の工事にフィードバックするような事例でございます。44ページの

(3) 検討会での意見を踏まえた今後の方針ということで、整備方針や整備内容については、議論した上で合意形成を図って、総意決定としている。また、今後実施する工事もフィードバックしているという事例になってまいります。

また、最後になりますが、46ページ目、成田空港のUD推進委員会の取組でございます。こちらは(2)の体制のところに記載してございますが、分科会・取組別ミーティングを22回行って、様々な取組の具体化を行っているものでございます。また、その具体化に関しましては、定期的な評価・改善を行って、継続的な推進を図っている事例でございます。

最後になりますが、バリアフリー整備の継続的な推進ということで、48ページ目です。継続的に取り組んでいくことによって、段階を経て水準が向上していくものであるということで、最後、先ほども御説明しましたが、地域間のフィードバックも含む社会全体としてのスパイラルアップを図っていくことが重要ということで記載してございます。

第1部は以上でございます。御意見等いただければと思います。よろしく申し上げます。

【久保田座長】 ありがとうございます。では、ここで一旦切りまして、皆様からの御意見等いただきたいと思えます。第1部につきまして、何か御意見、御質問のある方は意思表示をよろしくお願いいたします。いかがでしょうか。稲垣先生、どうぞ。

【稲垣委員】 今年もどうぞよろしくお願いいたします。先に私ごとにて恐縮ですが、10月に東京都市大学に移りました。引き続きましてどうぞよろしくお願いいたします。

最初に御説明いただいた資料1の3ページ目ですが、いろんな意見を取り入れて、かなりレベルアップしてまとめられたと思っているんですけども、2.3の心のバリアフリーの推進のところの一番右にある浮間舟渡のバリアフリー対策は、心のバリアフリーの推進というよりは、2.4の当事者参加の考え方のほうになるのではないかと思います。

レイアウトが難しいかと思いますが、工事期間中にきちんと当事者参加でチェックしているこの図は残すべきですので、2.4のほうにうまいこと組み入れていただけたらいいかなと思ったところでございます。

あと、資料3、A4の冊子の40ページに、踏切の事例が載っているわけですけども、「視覚障害者用誘導標示」と書かれていて、この「標示」という漢字は、標識令で定められる「道路標示」のように法定のものに使われるのかと思います。豊中市で検討されたと

きにこの表記が使われてしまっていたので、それでいいんだという考えもありますが、法的な観点からこの表記を国のガイドラインにのせて問題ないのかという確認が必要かと感じます。細かいことですが、学会などでの検討の場でも「標示」と「表示」の表記が入り乱れて使用されていることが時々あるので、お考えを教えていただければと思います。

以上でございます。

【久保田座長】 2点あったと思うんですが、いかがでしょうか。

【石川課長補佐】 稲垣先生ありがとうございます。1点目の概要、3ページ目にあります写真ですが、ガイドラインでもお話ししたとおり、2.4の当事者参加の考え方のところで記載しているものでございます。心のバリアフリーの推進の最後のところ、当事者参加に関する事例とサービスを具現化していくというところの一つとして記載させていただきましたが、ちょっと違和感があるということで、レイアウトを変えるのはなかなか難しいんですけども、変えてもいいかなと思ってございます。

また、豊中市の「標示」について、先生おっしゃられるとおり、豊中市のほうでこの表現を使っていますので、その表現をそのまま記載させていただいたということです。そこで用いられているものとして説明したということであると、この文言だけが一人歩きするということはないのではないかとこの観点で記載してございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。1点目は、ガイドライン本体では浮間舟渡の例は2.4の事例として紹介されているということなので、直すべきはこの資料1の3ページのレイアウトのみだということで、そこは工夫をよろしくお願いします。それでよろしいですね。

【稲垣委員】 はい。

【久保田座長】 2点目は、例えばどこかにちょっと注でもつけて、この「標示」は法定ではないみたいなことを一言書いていただければいいんですかね。

【石川課長補佐】 分かりました。少し表現については検討いたします。

【久保田座長】 ちょっと御検討いただければと思います。ありがとうございます。それでよろしいでしょうか。

それでは次に、藤平委員よろしく願いいたします。

【藤平委員】 一般財団法人全日本ろうあ連盟の藤平と申します。よろしく願いいたします。当事者の立場としての意見を述べさせていただきたいと思います。

本文34ページに掲載されております当事者参加の考え方についてですが、新設や大規

模改修等を実施するときに、きちんと当事者の意見を反映させる必要があるという書き方になっていると思いますが、その聞くタイミング、ヒアリングのタイミングに問題があるのではないかと。立案の段階できちんと当事者の意見を聴取しておかないと、工事が終わるまでの間で、結局、当事者の意見がなかなか反映されてないというケースがあります。

ですから、立案前にきちんと当事者の意見を聞く、ヒアリングするという体制を構築していただきたい、それを強調していただく表現に工夫ができないかと思っております。文面を拝見しますと、文体が弱いかなと思っておりますので、御検討をお願いし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す。事務局いかがでしょうか。

【石川課長補佐】 御意見ありがとうございます。若干文脈が弱いということで、真ん中ぐらいのパラグラフのところに、「計画の立案や整備の段階など各段階で」というふうに記載してございます。随所に全ての段階でということも記載してございますので、若干弱いという御指摘も踏まえて、もうちょっと見てみたいと思います。ありがとうございます。

【久保田座長】 では、御検討いただくということでよろしく願いいたします。

【藤平委員】 よろしく願いします。

【久保田座長】 続きまして、中野委員が先ですので、中野委員に先をお願いします。

【中野委員】 今、急ぎチャットにも出させていただきましたが、2つ意見があります。

1つ目は、28ページから31ページ目に挙がっている事例についてです。事例の順番ですけれども、開発された順番を考慮するとDETが最初で、その次が交通サポートマネージャー研修で、次が心のバリアフリー研修でございますので、順番は開発された順番のほうがよいのではないかと思います。

それから、28ページの心のバリアフリー研修の記述ですけれども、これは障害の社会モデルの考え方を獲得できるようにするというのが一番のポイントですので、今メモで修正案の文言（「この研修では、「障害の社会モデル」の考え方を獲得できるようにするために、障害当事者が講師となり、障害当事者の視点で作成した動画を見ながら、グループ討議を通じて、「障害は個人にあるのではなく環境にある」ということを発見し、受講者自らの行動を見いだすことを目的としている。」）を書かせていただきました。この修正案をエコモ財団に確認をしていただいた上で、間違いなければこの修正案でお願いできればというのが1つ目です。

それから、2つ目は34ページの当事者参加の考え方で、先ほどの御意見に私も賛同でございまして、ここは明確に修正したほうがよいかなと思います。文言を私のほうで考えてみたんですが、「そのため」以降のところを「新設や大規模な改修を行う場合は、専門家だけでなく、必ず高齢者、障害者等に計画・立案の段階から参加を求め、社会的障壁を作らないために、幅広く意見収集や意見交換を行い、現状を把握し、どのような課題があるのか、どのような整備が必要であるかなどを適切に把握したうえで整備を進めることにより、多くの利用者にとって利用しやすい道路や施設、設備等となる。」と修正していただくと、心のバリアフリーの記述と一致してくるので、よいのではないかと思います。

以上です。

【久保田座長】 では、まず事務局からよろしく申し上げます。

【石川課長補佐】 中野先生ありがとうございます。1つ目、研修の順番と内容については、先生から御意見いただいたとおり順番の変更と、修正案については少しエコモ財団さんのほうにも確認させていただいて、対応したいと思います。

2つ目の先ほどの当事者参加の考え方というところで、こちらもそのほかの表現ともあわせて一度見てみたいと思いますので、よろしく申し上げます。

【久保田座長】 具体的な提案もいただきましたので、こちらのほうで最終的に確認をさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

では、会場の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。資料1の3ページの関係者との連携のところですが、ここには整備するに当たってはそれぞれのところと連携を図ってという文言であるんですけども、後ほどの御説明もそうでしたし、ガイドライン（案）のところでもそうなんですけども、移動の連続性という形が強調されております。ですので、関係者との連携は必要だということとあわせて、それによって移動円滑の連続性を確保することが必要であるということを概要のほうにも示す必要があるのではないかと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございました。事務局いかがでしょうか。

【石川課長補佐】 三宅委員ありがとうございます。ガイドライン本文のほうにもそのように記載しておりますし、写真のところには少し写真の事例として書かれてはいるんですが、少し表現については見直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】 じゃ、御検討いただくということでよろしく申し上げます。ありがとうございました。

では、ウェブ参加の平野委員をお願いします。

【平野委員】 平野でございます。とてもよくまとめられているとっております。

私が気になっているところは心のバリアフリーに関してのことです。印象として、当事者や事業者が参画しているということは一番大事なことで進めていることはとてもいいことですが、一番の問題点は一般の方への普及がとても弱いとっております。

情報発信をするという表現になっておりますけれども、もう少し踏み込んだ表現なども検討してもいいのではないかとっております。また、今新たな交通主体が、走行しています。例えば電動キックボードなどは、事業者まで参入して普及が始まっております。

時速が6キロとか10キロ以下の歩道通行ができるような電動主体なども増えてきているところですので、これからどんどん普及すると思います。今後は一般の方や障害をお持ちの方とのトラブルもあがるかと思っております。これらにも交通ルール以外の心のバリアフリー、ユニバーサルデザインの考え方というのはとても大事だと思いますので、一般の方にも普及するような、もっと踏み込んだ、例えば、特に電動キックボードなどは電動自転車と同じ要綱に入ると思っておりますので、運転免許教習場と運転免許の更新等の際などに心のバリアフリーを入れ込んでもらうことを義務化するとか、より踏み込んだ心のバリアフリーの推進をしていただきたいと思っております。

以上でございます。

【久保田座長】 事務局いかがですか。

【石川課長補佐】 平野委員ありがとうございます。平野委員おっしゃられるとおり、心のバリアフリーということで、26ページ目に広報活動、啓発活動ということも記載させていただいております。また、34ページ目の当事者参加というところでも、下から3行目になりますが、多様な関係者に加え、地域の住民の積極的な参画などにより、知見を共有し、理解を深めるための啓発を行うことでスパイラルアップを図るという記載もさせていただいております。

また、電動キックボードに関しましては、警察庁さんのほうで通行区分等々を検討されていることも承知してございます。道交法の改正とかもあります。その後、ユニバーサルデザインの観点から、警察庁ともいろいろ連携してやっていくということは行っていきなりたいと思っておりますが、今時点では電動キックボードについての区分等々もまだ決まってない

というところで、決まり次第、またそういうことが進み次第、このガイドラインにも追記してい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す。ということでよろしいでしょうか。

藤平委員、手挙げ機能でお手が挙がっているようですが、これは先ほどのものというふうに理解してよろしいですか。

【藤平委員】 申し訳ございません。消すのを忘れておりました。

【久保田座長】 どうもありがとうございました。それでは、どうぞお願いします。

【隆島委員】 神奈川県立保健福祉大学の隆島でございます。よろしく申し上げます。

2つ教えていただきたい。私が知らないだけだと思うんですが、33ページにあります接遇ガイドラインのことですけれど、これは非常にいいと思うんですが、ここに例えば入手方法がどこかに分かるようになっているのかなというのが1つ。どうやったらこれが入るのかということもちょっと、もし皆さんが御存じなのであればいいんですが、私が知らないだけなら、もしあれだったら、どこかにあるといいのかなと思いました。

それと48ページですが、スパイラルアップの絵なんですけども、最後に2のほうでぱっと出てくるんですが、これだけ何となく抽象的な気がちょっとするんです。例えばこの前の3ページでしたっけ、守山市のUDまちかどウォッチャーの例が載っていると思うんですが、その数ページ前に。こういうのはスパイラルアップの中に入るのかどうかとか、具体的なやり方といいますか、整備した後に協議会をつくったほうがいいとか、そういうもうちょっと具体的な記載があると実効性があるのかなと思ったんですが、この2点、よろしく申し上げます。

【久保田座長】 では、事務局お願いします。

【石川課長補佐】 隆島委員どうもありがとうございます。1つ目の接遇ガイドラインは国交省のほうで策定したもので、国交省のホームページから入手することができます。ガイドラインのほうにURL等を追加して、分かりやすくしたいと思います。

2つ目のスパイラルアップに関しましては、先ほど守山市のお話し等々もありましたが、当事者参加等も踏まえて、最後にある意味こういう概念でということでお示ししているものでございますので、流れの観点からこのような表現にさせていただければと思います。よろしく申し上げます。

【久保田座長】 よろしいでしょうか。ありがとうございました。

では、ウェブの佐藤委員、どうぞ。

【佐藤委員】 ありがとうございます。D P Iの佐藤です。ちょっと調子が悪くて、寝たまの参加で失礼いたします。

1点あるんですけども、資料1の12ページの旅客特定車両停留施設のエレベーターのところですか。こちらは最低基準の11人乗りのサイズだけが記載されているんですけども、本体の資料5のガイドラインでは、6-10になりますけれども、規模に応じて大型化・複数化といった趣旨のものが記載されていますので、12ページのところにも大型化・複数化ということをご盛り込んでいただきたいと思います。バスタなんかに行ってみると、スーツケースを持った人が多いですから、エレベーターの利用も多くて、複数設置されたり大きくなっていたりというふうにありますので、ぜひ複数化・大型化というものをここでも入れていただきたいと思います。

以上です。

【久保田座長】 体調の悪い中、ありがとうございます。

では、事務局よろしくお願ひします。

【石川課長補佐】 12ページ目はこれから御説明しますが、本文のガイドラインにも記載してございますので、ここにも入れてもいいかなと思いますので、対応いたします。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。では、そのように変更させていただきます。

では、続きまして、川内先生、どうぞ。

【川内委員】 川内です。資料の5になるのかな、ガイドラインの本文ですけども、34ページの障害別の基本の接遇方法というのがあります。どの障害においても、最後に支援の要否を確認した上で必要に応じて支援を行うというのが書いてあって、これはとても必要なことだと思うんですけども、支援の要否だけではなくて、支援の要否と内容を確認した上でというふうに、内容ということを入れていただけないでしょうか。

以上です。

【久保田座長】 事務局お願ひします。

【石川課長補佐】 川内先生どうもありがとうございます。接遇ガイドラインは国交省の総政局でつくっているものの引用となっていますので、すぐに対応について回答するというのはちょっと難しいので、総政局のほうにもお伝えしたいと思います。すみません。

【久保田座長】 じゃ、そういう形で検討いただくということで、川内委員よろしいで

すか。

【川内委員】 川内です。ということは、これには直せないということですか。つまり総政局が直さないと、こっちも直せないということですか。

【石川課長補佐】 一旦総政局のほうに調整というか、話をしてみたいと思います。今の段階で直せるとか直せないということは言いにくいかなと思いますので。すみません。

【川内委員】 合理的配慮の定義のところ当事者からの申入れがあるということが一つあるわけで、そこではニーズの確認というのが必要になるわけです。ですから、それは要否だけではなくて、内容の確認をしないとできないはずなんです。ですから、ぜひこれは修正するように御努力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す。では、その御努力をよろしく願いいたします。

では、続きまして、ウェブの吉田委員、どうぞ。

【吉田委員】 エコモ財団の吉田です。ありがとうございます。

先ほどの心のバリアフリー研修の内容のところ、中野先生から新たな追加の文章をいただきましたけども、内容はそれで非常に充実すると思いますので、中野先生の案に賛成いたします。

以上です。

【久保田座長】 貴重な御意見をいただきましてありがとうございます。では、その点も踏まえて、事務局で御検討いただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは、第1部についてはそろそろよろしいでしょうか。

それでは、続きまして、第2部にいきたいと思います。第2部も非常に大部でございますので、2つぐらいに分けていただいて御説明をいただきたいと思います。よろしく願いします。

【石川課長補佐】 それでは、第2部の各構造について2つに分けて、まず1章から4章まで御説明したいと思います。概要の4ページ目になります。

まず1章は、歩道等及び自転車歩行者専用道路等になります。歩道の設置及び有効幅員に関しましては、原則として車道と分離して歩道を設置しなければならない、定められた値以上の有効幅員を備えた歩道を設けることが基本となります。実際の幅員設定の際には当該道路の歩行者や自転車の交通の状況、高齢者、障害者等の利用状況等を考慮して設定

する必要がございます。

2つ目、舗装でございます。雨水を路面下に円滑に浸透させることができる構造、路面を滑りにくい仕上げとしなければならないということで、ワーキングでもインターロッキングブロック舗装についていろいろ御意見いただきました。模様によっては、発達障害者などへの刺激となり通行しづらくなることがあることや、錯視を起こす可能性があることに留意することが望ましいと記載してございます。

また、秋山先生、今回、御欠席されていますが、事前の説明のときにもう一つ、ここには記載してないんですが、本文のほうに記載してございますが、がたつきが車椅子使用者やベビーカーに乗車する乳児等への影響が生じる可能性があることに留意することが望ましいと記載したほうがいいのではないかという議論がございました。これについても御意見等あればいただければと思います。

3つ目、勾配については可能な限り小さくする必要がございます。

4つ目、歩道等と車道等の分離です。歩道または自転車、歩行者道を車道等から明確に分離する。自転車については車両であるという大原則を踏まえ、歩行者と自転車が分離されるよう検討するというので、自転車道、自転車専用通行帯、それに車道にはなりますが、ピクトグラム等を設置して視覚的に分離されたもの等を紹介してございます。

5番目、高さに関しましては、波打ち歩道を解消するため、歩車道境界が明らかに確認できる高さとして、歩道等の車道等に対する高さは5センチを標準とするとしてございます。

次のページ、5ページ目です。6番、横断歩道に接続する歩道等の部分ということで、車椅子使用者が困難なく通行でき、かつ視覚障害者が歩車道境界部を白杖や足により容易に認知できるよう、高さ2センチを標準とした段差を設ける。また、ガイドラインでは、段差2センチ以外の構造で整備する場合は、様々な道路利用者の意見に留意して縁端部の構造の整備内容を決定する。上記を決定する際は、当該道路を利用する視覚障害者、車椅子使用者だけでなく、その他の障害者や高齢者、ベビーカー使用者等の利用者の意見を聞くと記載してございます。

段差2センチに関しましては、自治体へのアンケート調査を実施してございます。約7割の自治体が段差2センチを使用してございまして、残り3割の自治体が段差2センチ以外の構造を採用してございました。縁端の段差2センチ以外の構造の採用における留意点等、ヒアリングであったり、アンケート調査をもとにガイドラインに記載してございます。

また、当事者参加により段差2センチ以外の構造を採用した事例として、写真にあります3つの事例を紹介してございます。おのおのの地域の状況を踏まえ、当事者参加による意見交換や現物を使った実験、現地での確認等を行い、多様な利用者の意見を踏まえて検討していくことが重要。その際は、少数意見を有する者に対して暗黙のうちに多数意見に合わせるように誘導することのないよう、配慮が必要と記載してございます。

7つ目、車両乗入れ部です。歩道等の高さを切り下げる必要が生じた場合、個々の勾配によって車椅子の安全かつ円滑な通行に著しく支障を来すおそれがあるということで、その勾配部分を除く幅員を車椅子使用者のすれ違いが可能となるよう、2メートル以上確保しなければならないと記載してございます。

また、8つ目、歩道の設置に関する経過措置です。原則、歩道を設けることが必要であるものの、非常に長い期間を必要とするものも存在します。このようなことから、当分の間においても少しでも移動等円滑化を進めることが重要であり、歩道設置に代えて自動車の速度抑制による歩行者の安全確保対策を講じる措置を講じることができるとされてございます。その観点から、物理デバイスの設置におけるUDの観点からの留意点でありましたり、速度抑制対策ということで、事例等も踏まえて解説してございます。

6ページ目です。コラムとして様々な施策についても紹介してございます。

まず、ほこみちに関しましては構造に関する留意点、境界の明示、特例区域への視覚障害者の誤進入防止等々について記載してございます。

また、踏切道におけるバリアフリー対策についても、道路管理者による主な対策として踏切の拡幅であったり、歩道の新設であったり、斜め踏切の改良、鉄道事業者による主な対策として踏切内の平滑化、緩衝材の設置等々、事例も踏まえて記載してございます。

また、歩道のない道路におけるバリアフリー化の工夫ということで、全ての地域で一律にこの事例を適用できるかということに関しましては、そうではないですが、車道外測線であったリーディングラインなど、工夫して対応した事例について記載してございます。利用者の意見を踏まえて、個別に検討することが必要という記載もしてございます。

ここまで1章の歩道等になります。

7ページ目から、2章の立体横断施設でございます。立体横断施設は横断歩道橋、地下横断歩道その他の歩行者が道路等を横断するための立体的な施設でありまして、エレベーターであったり傾斜路、エスカレーター、次のページにいて、通路、階段の各施設の規定について記載してございます。エレベーターに関しては、エレベーターの台数、籠の内

法幅及び奥行きは立体横断施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して定める、また各構造について二重丸、丸、四角という形で説明してございます。

また、3つ目の傾斜路に関しましても、全ての利用者が通過しやすい動線上に配置するとともに、幅や勾配は可能な限り余裕のあるものとするということで、こちらも構造等について記載してございます。

また、点字による表示内容は、傾斜路のスロープだけでなく案内標識等も含めてですが、間違いが多いという委員からの御指摘もございましたので、ガイドラインには点字による表示内容に間違いがないことを確認すると記載してございます。

また、内容だけではなくて、当事者の望む表示内容になってないという御指摘もございましたので、設置場所において当事者の意見を聴取するなどにより、利用者にとって適した表現にすることが望ましいということで、ここだけではなく、点字の記載があるところには記載を追加してございます。

また、エスカレーターに関しましても、下のような構造について記載しておりまして、点検等の実施に当たっては、利用者の安全性を確保し、利便性を損なわないようにする等の記載もしてございます。

8ページ目です。通路に関しては幅員、路面の関しての規定、また階段については、手すりであったり滑りにくさについての配慮等を記載してございます。また、階段のところのブロックが破損していたり、いろいろ不具合があると、階段から滑り落ちたりして非常に危険だという御指摘もございましたので、視覚障害者が階段の存在を認知するために点検と保守が重要であると記載をしてございます。

8ページ目の右側から、3章の乗合自動車停留所の構造です。バスが正着する構造が非常に重要だということで、正着の工夫について記載してございます。

高さに関しましては、バスが歩道に近接して、適切にスロープ板を設置できる歩道の高さとして15センチを標準とする。ベンチ、上屋に関しましては、バスへの乗降、歩道等の利用者の支障とならないよう設置する。正着を妨げない位置に設置、またベンチ及び上屋の設置に必要な幅員を除き、有効幅員を確保しなければならないとしてございます。その他施設として、視覚障害者誘導用ブロック、照明施設について記載していますが、詳細については7章のその他施設というところに記載してございます。

最後になりますが、4章の路面電車停留場等ということで、1つ目、乗降場ですが、基本的に離れているということで、歩行者が歩道から停留場まで安全に車道を横断できるよ

う配慮が必要、乗降場は車椅子使用者のすれ違いに配慮した有効幅員とする、乗降する際につまづくことのないよう乗降場の路面と床面、踏み段とは同じ高さとするということを記載してございます。

傾斜路の勾配に関しましては、縦断勾配に関しましては可能な限り小さくする、横断勾配は設けないとなっております。

また、歩行者の横断の用に供する軌道の部分に関しましては、隙間についても車椅子の車輪などが挟まらないよう、できる限り狭くする。

また、その他施設に関しましては、先ほどと同じ記載をしてございます。

すみません。ガイドラインの本文のほうで、また少し補足させていただければと思います。1章1-4というところから記載してございますが、1つ目、1-7というところ、概要には記載できてなかったんですが、秋山先生等の御意見がありました、1-7の一番下のところ、インターロッキングブロック舗装等によるがたつきが、車椅子使用者やベビーカーに乗車する乳児等へ影響が生じる可能性があることに留意することが望ましいと追記してございます。

また、錯視を起こす可能性がある事例として穴のように見える事例、1-8のところにも追記してございます。

少し飛びますが、1-22というところに、概要でも少し御説明しましたアンケート調査、ヒアリング調査を行った上での縁端の段差2センチ以外の構造を採用する留意点ということで、例えば地域内における縁端構造は統一するよう努めることが重要とか、一部溝をつけてゼロセンチにしている事例などについては、視覚障害者が持つ白杖の振り幅と車椅子の前後輪の車輪、車幅等による確認が必要とか、ゴムピースのブロックつきのものに関しては突起を十分に確認できない可能性がある等々、留意点を記載してございます。

また、事例に関しましては、1-23から3つ事例を掲載してございます。中身まで詳しくは説明できませんが、熊谷市に関しましては条例にて規定しているという話であったり、取組の背景、検討の状況、また1-25にいけますが、整備後の評価・改善等について、背景も含めて記載してございます。

また、東京都板橋区の縁端高さゼロセンチから背面高さ2センチ構造、ゴムピースを使ったブロックの採用でございますが、こちらも1-26の取組の背景から1-27の検討状況、また最後、1-29の評価というところまで一連して記載してございます。

また、1-30の縁端高さ1センチ、背面高さ3センチの茨城県土浦市も同様、背景、

検討討況、整備後の評価ということで記載してございます。

いずれもこのまま地域で適用するというのではなく、地域の状況に応じて参考とするということを想定してございます。

少し飛びますが、1-39からはほこみちのコラムでございます。昨年度、懇談会でもいろいろ議論いただきました。1-41にいろいろ平面図で描いてございますが、ブロックは急激に屈曲させることのないよう、官民境界との離隔60センチ程度にとらわれず、直線的に敷設する。また、特例区域に関しましてはブロック上に区域をかけないとか、設置時の注意点ということで、視覚障害者誘導用ブロックから特例区域までの離隔は、60センチ程度にとらわれず、十分確保するよう区域設定時に留意する必要があるということで、円滑な通行が妨げられないよう十分な確保をすると記載してございます。

また1-44、これもほこみちのところですが、障害者、高齢者等が使いやすい構造のベンチ・テラス席ということで、配慮すべき構造、配置の観点であったり、参考となる都市公園のガイドライン等も紹介してございます。

また、1-47から速度抑制対策ということで、実際に効果があった事例について掲載していますが、1-48の下のところでは、道路管理者と警察が検討段階から緊密に連携して区域を設定する「ゾーン30プラス」についても御紹介してございます。

1-50に関しては、物理的デバイス、速度抑制対策の一つでございますが、ユニバーサルデザインの観点からの留意点ということでハンプであったり、1-53ではハンプの一部でございますスムーズ横断歩道、1-54では狭窄部、1-55では屈曲部ということで御紹介してございます。

最後になりますけれども、乗合自動車停留所の3-5のところになりますけれども、こちらは磁気マーカ等を活用したバス停への正着制御ということで、自動運転についてもいろいろ技術が進展しているところでございます。こういう技術も積極的に活用することが望まれるということで記載してございます。

すみません。飛び飛びの説明になりますけれども、第2部の1章から4章は以上になります。よろしく願いいたします。

【久保田座長】 では、ここまでのところで御質問、御意見ございましたら、お願いいたします。では、藤平委員、どうぞ。

【藤平委員】 ありがとうございます。全日本ろうあ連盟の藤平でございます。

ガイドライン（案）の概要の部分、7ページになります。エレベーターがそこにあると

と思いますが、聴覚障害者にとりましては火災や地震、緊急時にエレベーターがストップした時点の情報保障をどのようにするか、非常に危惧する部分でもございます。例えば1階、2階の間でエレベーターがストップした場合、ガラス越しにあっても外で手話通訳を見ることができないという環境にありますので、そこでエレベーターの中に字幕機能、また手話通訳のモニター機能などが設置できるような配慮をしていただきたいと考えております。よろしく願いいたします。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。いかがでしょうか、事務局。

【石川課長補佐】 本文の2-5の上の段の2つ目、3つ目ぐらいの四角になりますが、「籠内に外部に故障を知らせるための非常ボタンを設けることが望ましい」「籠内に、緊急時に聴覚障害者が外部と連絡を取ることが可能なボタンを設置することが望ましい」、また「係員に連絡中である旨や係員が向かっている旨を音声及び文字表示で知らせる設備とすることが望ましい」と記載してございます。ということでどうでしょうか。

【久保田座長】 藤平委員いかがでしょうか、この記載で。

【藤平委員】 2行、3行だけで書いてあるところは、十分に浸透があっても情報が発信できないと思います。ですが、エレベーターにモニターを設置するかモニターを購入するには、費用がかかるという部分はあるかと思いますが、聴覚障害者にとってはボタンを押して、そして情報保障という意味で、例えばきちっとそのボタンを押した後の字幕ですとか、モニターでの情報入手ができるような形で考えておりますが、いかがでしょうか。

【久保田座長】 いかがでしょうか。

【石川課長補佐】 モニターというのは自分もあまり見たことがないというか、浸透してないのかなという気がします。モニターと直接書くべきかどうかという議論もございますが、ほかのところの表現なども見つつ、少し内部で調整させていただければと思います。

【久保田座長】 確かにここはボタンとか設備という、結構限定的な記述になっているかもしれませんので、少し広げられるかどうか御検討いただくことにしたいと思います。ありがとうございます。

【久保田座長】 では、横原委員、どうぞ。

【横原委員】 日本バスターミナル協会の横原です。このたび大変分かりやすくまとめていただきまして、大変ありがとうございます。

ガイドライン（案）の概要の8ページ、3章の乗合自動車停留所の構造のところござ

いますが、例えば②の高さのところでは書かれているのが低床バスというところで、低床バスの場合に高さ15センチという、普通の乗降場の高さですと、今、既存の日本の中では20センチが標準になっておりますけれども、15センチに近づけるということで記載されておりますが、実は低床バス以外に、このところ、高速バスがかなりいろいろと路線が拡充されておまして、高速バスの中でもさらに身障者向けのリフトつきバスですとか、エレベーターつきのバスもしっかりと導入が進んできておりますので、高速バスへの対応について、乗降場の高さはむしろ、例えば高速バスの場合には、路面から第1タラップまでの高さの違いが約40センチございます。もちろんエアサスで下げれば下げることはできるんでしょうけれども、運行効率も含めて、低床バスの場合15センチ、それで高速バスの場合ですとか、リフトつきバスの場合ですとか、いろいろなケースに対応してしっかりと利用しやすい高さに調整するというような書き方は可能でしょうか。どうぞ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。事務局お願いします。

【石川課長補佐】 横原委員どうもありがとうございます。ガイドラインの本文、資料3の3-6に高さについて記載してございます。基準は15センチを標準とすると書いています。二重丸は変えようがないんですが、その下の「バスが正着できない場合は15センチにこだわらず、高さの調整等により」という記載になってはいますが、この辺の表現を少し調整すればそういう対応もできるかと思っておりますので、この辺の表現を見直してみたいと思います。

【久保田座長】 横原委員、貴重な情報ありがとうございます。じゃ、そういうことで御検討いただきたいと思っております。

では、川内委員、どうぞ。

【川内委員】 川内です。ありがとうございます。

パートの資料、概要の4ページに歩道と自転車道の分離というのが右の上のほうにありますが、ここで歩道または自転車、歩行者道を車両等から明確に分離する、次が歩道と自転車が分離されるよう検討するというのがありますけれども、先ほどもちょっと話が出ていましたけれども、電動キックボードとか、それで幾つかの種類があって、自転車と同等というものはここを走ることになると思うんです。ですから、これは自転車というふうを書くのではなくて、自転車あるいはキックボードとか自転車等というふうには、キックボードのことも含まないといけないんじゃないかと思っております。

以上です。

【久保田座長】 いかがですか。

【石川課長補佐】 川内先生ありがとうございます。キックボードについて、先ほどと同様、検討されていることは承知してございます。まだ明確にどこを走るのかということは、道交法を改正して決められていませんので、決められた時点で明確になってきますので、その後の対応とさせていただければと思ってございますが、どうでしょうか。

【久保田座長】 川内委員、そういうことでよろしいですか。

【川内委員】 承知しました。今のような意見があるということを承知いただければと思います。

以上です。

【久保田座長】 じゃ、先ほども御指摘ありましたが、電動キックボードなど新しいモビリティについては、その扱いが決まった時点で、また検討いただくということにしたいと思います。ありがとうございました。

では、中野委員、どうぞ。

【中野委員】 ありがとうございます。また、メッセージも流させていただきましたので、後で文言を確認してください。

1章について2つ意見があります。1つ目は、「1-18 横断歩道に接続する歩道等の部分」の考え方についてです。縁端構造の検討の部分ですけれども、様々な道路利用者の意見を踏まえるというふうに最後のほうに書いてありますが、視覚障害のある人の安全性が軽視されないように、以下のような修正をご検討ください。「そのため、縁端構造の検討にあたっては、段差 2cm を標準とされていることを踏まえつつも、地域の状況や様々な道路利用者の意見も勘案し、合意を形成した上で、安全性と利便性を両立させる方法を検討することが望ましい。なお、段差2cm以外の方法が合意された場合には、安全性の観点から視覚障害等の当事者への周知を徹底する必要がある。」

2つ目は1-4-1です。「利便増進誘導区域(特例区域)と視覚障害者誘導用ブロック」や「特例区域設定時の注意点」についての部分です。「直線的に敷設する」と記載されていますが、連続性も大切です。そのため、「利便増進誘導区域(特例区域)と視覚障害者誘導用ブロック」については「視覚障害者誘導用ブロックは、急激に屈曲させることのないよう、官民境界にある塀や建物との離隔 60cm 程度にとらわれず、占用物件を避けた位置に直線的に連続して敷設する。」に、「特例区域設定時の注意点」は「視覚障害者誘導用ブロック

を屈曲させることがないよう、直線的かつ連続性が維持されるよう配慮して区域を設定する。」修正していただけますか？

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。

【石川課長補佐】 中野先生、具体の修文案をいただき、どうもありがとうございます。中で担当ともちょっと調整して、細かな文の調整をさせていただければと思います。ありがとうございます。

【久保田座長】 それでは、御指摘いただいた点については、それぞれ重要な点だと思えますので、御検討いただくということにさせていただきたいと思えます。特に1点目につきましては、冒頭申し上げた平成12年からずっと残っている宿題でございますので、間違いのない記述をお願いしたいと思います。ありがとうございました。

では、そのほかいかがでしょうか。では、会場の三宅委員、どうぞ。

【三宅委員】 日本視覚障害者団体連合の三宅です。全部で3点申し上げます。

1点目は細かいことなんですけれども、資料1の概要のことなんですけど、5ページの⑥の「段差2センチメートルを標準とした段差を設ける」という表現が、段差段差と続くので、どちらか削除したほうがよろしいのではないかというのが1つです。

もう一つ、これは次の6ページにも関わりますし、この資料全体に関わるんですけども、2センチメートル以外の段差を検討する際の留意点とか、あるいは次の6ページのところの「ただし何々」という記載があるところに関しては、ここの文章が非常に重要になってくるかと思えますので、先に事例の写真とかを見られるよりは、先にこの文章を読んでいただくということできれば強調するような見せ方の工夫をお願いしたいと思います。

3点目ですけれども、7ページになりますが、点字表示の記載についてなんですけれども、資料では図示のみでされているんですけども、例えば具体的に写真などの事例を用いて、こういうふうな表し方をしますという形で、実際の手すりの事例、あるいはこれはほかの資料になりますけど、例えば建物の設計標準などでしたら、それをクローズアップして、点字表示はこういうふうに記載されているというのが分かりやすく示されている例などがございます。そういうのを参考にしながら、具体的な写真で点字表示がどういうふうになっているか、あるいは墨字等の記載とはどういうふうに併用されているかというのを見せるものをお載せいただければと思います。

以上です。

【久保田座長】 3点御指摘がありました。いかがでしょうか。

【石川課長補佐】 三宅委員どうもありがとうございます。

1つ目、段差段差が続いているのはちょっとおかしいかなと思いますので、こちらは修正いたします。

2つ目、すみません、もう1回よろしいでしょうか。ごめんなさい。

【三宅委員】 2つ目は、例えば5ページでいいますと、2センチメートル以外の段差を検討するための留意点という書き方がされております。本体では具体的にいろいろな資料が載ってくるんです。アンケート調査とか、事例などが載ってくるんですけども、概要版のところは特に、例えば何か強調するような見せ方とか、下線をつける、波線をつけるとか、そういう形で留意点を見た上で、事例の写真などを見ていただくという見せ方の工夫をしていただけるとありがたいなと思います。よろしいでしょうか。

概要も、今これだと、同じような文字がずらっと並んでいるようにしか読めないんですけども、例えば強調して、2センチメートルは当然、段差が標準というふうにしているのであれば、それ以外のものを検討する、あるいは6ページのところの「ただし」というところを見ていただくということに流れとしてなった場合といったところで、そこはちょっと強調するような形で、ガイドラインの実際の冊子を見たときに、写真とか事例そのものだけを見るのではなくて、ちゃんと留意点そのものの文章もきっちり読んでいただくというところも、見せ方として工夫が必要ではないかと思いました。

【石川課長補佐】 ありがとうございます。本文のほうで留意点というところは非常に重要になってくるということで、見せ方というところですか、もう1回中でも検討というか、見ていきたいと思います。

あと、3つ目も、点字内容の見せ方というところになるかなと思います。建築のガイドラインにどのように書かれているのかということ、こちらも確認はしました。確かに手すりの写真などを用いて、分かりやすく書かれているのかなと思います。この辺も、見せ方については中で調整させていただければと思います。どうも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。2点目につきましては、これ繰り返しますが、平成12年に道路のバリアフリー基準としては2センチとなった上で、でももっとほかの構造のほうがいいのではないかという御意見が、実はそのときに相当出たので、ほかの形についても模索しようという形で、ずっと二十何年間来ているわけなんですけども、自治体のアンケートを取ってみたら、7割は2センチを使っていたということも今回明らか

かになったということを踏まえて、でもほかの形も使われているという、非常に微妙な状況に今あるということを踏まえた記述になっています。

ですので、読んだ人が分かりやすくするためにどうしたらいいかという御指摘を今いただきましたので、事務局のほうで改めて整理の仕方を考えていただきたいと思います。ありがとうございます。

それでは、平野委員よろしく申し上げます。

【平野委員】 すみません、先ほど先生からもありましたように、電動キックボードのことをもう1回申し上げさせていただきます。既に電動キックボードのシェアリングサービスが始まっておりまして、実は私ども主婦連が入っている主婦会館のところにシェアリングサービスの会社からキックボードを会館の前面のところに置かせてくれという申入れがありまして、今すったもんだしているところです。

というのは、これは道路交通法の20条の1項、2項でその扱いは決まっております、電動の自転車扱いになってはいるのですけれども、個人の所有するものでの事故が大変多いということを聞いております。なぜ取り上げたかというのは、主婦会館のある四谷には視覚障害者の方の学校や幼稚園、学校等が多く、ともなってたくさんの子供たちが通行しているので、シェアリングサービスの場所から道路に出るまでの事故が多くなるのではないかと懸念しているところです。

そして、業者の自主性に任せるということで、去年の暮れには警察庁の有識者会議でそのようなことが取りまとめられていたようではございますけれども、制度化されるまでのその間にたくさんの方が巻き込まれるのではないかと懸念がありまして、今発言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。久保田ですけど、その会議、私、委員長をやらせていただいております、12月に委員会としての最終報告書を出したという段階であります。

実は電動キックボードの位置づけもまだ決まってないわけです。今は原付という扱いですけど、今後どうなるか。原付のような新たな乗り物になっていく可能性があります。免許は必要なのか、年齢制限をどうするか、ヘルメットはどうかということについて、最終報告書には書きましたけれども、それが法律上どうなるかについてはこれからということですので、先ほどの繰り返しになりますけど、現段階ではこのガイドラインにどう位置づけるかということについては、あまりにも決まってないことが多過ぎる中ではちょっ

と難しいかなと思いますので、その法律改正等が行われた後、このガイドラインを新たに
見直していただけていただき、バリアフリー上どうなるかという非常に大きな問題だ
と私も認識しておりますので、改めての検討とさせていただきたいと思いますが、平野委
員そういうことでよろしいでしょうか。

【平野委員】 分かりました。どうも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す。

それでは、第4章まで、何かほかに御発言ございますでしょうか。よろしいですか。で
は、もしありましたら後ほどとしまして、では後半部分、御説明よろしくお願ひします。

【石川課長補佐】 それでは、9ページ目の5章から7章のその他の施設というところ
で説明させていただきます。

概要の9ページ右側、自動車駐車場ということで、まず1つ目は障害者用駐車施設にな
ります。駐車施設数に占める障害者用駐車施設の最低限を規定している、または車椅子使
用者の乗降が可能となるスペースを確保するというところがございます。出入口に関しま
しては分散して配置することが望ましい、また車体用スペースは円滑に乗降可能な乗降用
スペース幅1.4メートルに加え、車体の大きい福祉車両や後部乗降を行う福祉車両など
への対応を考慮した幅・長さ・高さとするのが望ましい、また表示に関する記載をして
ございます。

2つ目、障害者用停車施設です。施設へ通ずる出入口からの距離ができる限り短いとこ
ろに設けるということで、こちらは横から乗降するもの、後ろから乗降するものがあるこ
とを考慮する、また表示に関して記載してございます。

10ページ目、出入口です。こちらは有効幅の確保、段差の解消、戸を設ける場合の円
滑な通行、安全性を考慮した構造ということで、例えば戸の前後には車椅子1台が止ま
ることができるよう1.2メートル以上の長さの水平区間を設ける等、記載してございま
す。

4つ目、通路に関しましては、すれ違い可能な有効幅員の確保、支障となる段差を設け
ない、平坦で滑りにくい路面とする。また、縁石、車止め等の設置によって、駐車施設・
車両と分離した構造とすることが望ましいと記載してございます。

エレベーター、傾斜路、階段につきましては、先ほど御説明した立体横断施設によるも
のとしてございます。

8つ目、屋根です。雨にぬれずに利用できる。雪による施設の利用困難となることを避

けるため屋根を設置する。また、連続的に設ける。屋根の柱が乗降用スペース及び通路の幅員を侵さないということで記載してございます。

9つ目、トイレでございます。利用しやすい場所に配置し、全ての利用者がアクセスしやすい構造とする。また、近年バリアフリートイレでは、そこしか使えない車椅子使用者が利用できない問題が生じている。

車椅子使用者が主に使用できる便房を確保した上で、それ以外の機能をトイレ内に分散させ、これまでバリアフリートイレに集中していた利用者の分散化を図る。機能分散のお話です。ただ、機能分散だけではなくて、バリアフリートイレの増設による対応も考えられるということから、トイレの利用状況等の地域の状況に応じた整備を検討することが望ましいと記載してございます。

また、設置された設備や技能、一定の広さの確保が必要な人が対象となることが伝わる情報提供、名称等とすることが必要であるということです。

11ページ目、具体の記載等について書かせていただいています。全般的には車椅子使用者用便房、オストメイト用設備を有する便房、乳幼児連れ用設備を有する便房を増設する。さらなる機能分散を図る観点から、一般便房にベビーチェアや簡易型オストメイト用設備などを設置することが望ましいということです。

また、案内表示についても記載してございます。オストメイト用設備、乳幼児用施設に関しましては、設けて、複数設置することが望ましい等の記載をしてございます。

また、同伴者の視点に関しましては、異性介助に配慮して、位置やカーテンなどの設置に関する記載をしてございます。

また、乳幼児連れの方の視点ということで、おむつ交換台とあわせて荷物台、おむつ用のごみ箱、またそういうところの設置の位置、ベビーチェアの位置等に関する記載もしてございます。

11ページ目、先ほどの機能分散だけではなくて、多機能トイレの増設を行っている取組として海老名サービスエリアの事例であったり、近年オールジェンダーへの配慮もございますので、ピクトグラムであったり成田空港の設置事例等も紹介してございます。また、トイレの光警報装置、光の点滅による警報ということも紹介してございます。

10個目、その他の施設等ということで、情報提供に関する案内板等の記載もしてございます。詳細については、7章その他の施設等のところになります。

維持管理に関しましては、管理人等は適宜移動等円滑化が図られているかについて、点

検・維持・修繕に努めるとともに、障害者等の円滑な利用を促進するために、広報、案内・誘導、監視等を行うことが望ましい。また、管理人等は、健常者の一般駐車施設への案内・誘導や障害者の障害者用駐車施設及び停車施設への案内・誘導を行うことが望ましい等の記載をしてございます。

12ページ目から、新たに追加されたバスタの構造ということで、ハード基準になります。

1つ目は通路ということで、可能な限り単独で道路や公共用通路など、バスタの外部から施設内へアプローチする車両等にスムーズに乗降できるよう、連続性のある移動動線の確保に努めることが必要ということで、そのほかバスタにおける配慮事項として、乗換動線における垂直移動を少なくして移動の負担を軽減すること、また旅客施設からバス・タクシー等の乗降場への動線上の近接した配置に便利施設や待合所等を配置すること等の記載をしてございます。

具体の本文には、旅客の移動が最も一般的な通路、主動線を移動等円滑化する垂直移動設備としてエレベーターを設置することを原則とする。また、工事期間中は旅客の安全な移動に配慮する。サインは工事期間中の通路・設備を示す等の記載をしてございます。

出入口につきましては、外部からアプローチしやすく、かつ分かりやすい配置、また特に車椅子使用者等が遠回りすることがないように配慮する。公共用通路とバスタ施設の境界部分、ここは管理区域や施工区域が異なるというところで、段差などが生じないように施設設置管理者間の協議により、移動等円滑化された通路の連続性を確保すると記載してございます。

エレベーターに関しましては、先ほど説明したとおりでございますが、こちらは公共交通のガイドラインを参考に規定させていただいております。

13ページ目、こちらも傾斜路、エスカレーター、階段の規定になります。こちらも公共交通のガイドラインを参考に、先ほど立体横断施設のところで説明したような事項について記載しているところです。

13ページ目の左下のコラムということで、エスカレーターを歩行する人への注意喚起についても記載してございます。高齢者や片側に麻痺がある方、視覚障害者、子連れ、同伴者を伴っている利用者等にとって危険を伴うことがあるということで、注意を喚起することが必要と記載してございます。

14ページ目、7つ目として乗降場について記載してございます。乗降場との隙間を空

けずに正着できる構造であることが重要。柵や視覚障害者誘導用ブロック等の設備を設置し、旅客特定車両用場所への進入を防止する必要がある。そして本文では、柵を設置する場合は、乗降の支障とならないような配置とする。乗降場周辺の勾配等を考慮した上で、できる限り水平とすることが望ましいと記載してございます。

運行情報提供設備に関しましては、様々な情報コミュニケーションの制約を抱える利用者也共通の設備から情報を得られるように工夫する考え方が必要であるということで、色覚の差により様々な見え方があることに配慮し、右のようなものを参考として、見分けやすい色の組合せを用いて、表示要素ごとの色の輝度比を確保した表示とするとともに、必要に応じて、字や記号等を付加して情報提供する等の記載をしてございます。

トイレに関しましては、先ほどの自動車駐車場による構造としてございます。

乗車券等販売所、待合所及び案内所です。カウンターの高さや蹴込みについて考慮する必要があります。カウンターの下部は、車椅子使用者の膝やフットサポートなどが当たらないよう配慮する。また、券売機も同様、蹴込み等による配慮が必要というところ。また、タッチパネル式は視覚障害者が利用できないということで、テンキーを設けるなどの配慮が必要であるというところ。緊急時や故障時、問合せが必要なときに係員に連絡できるよう、インターホンまたは呼出しボタンを設ける等々の記載をしてございます。

15ページ目、視覚表示設備でございます。こちらは情報内容、表現様式、位置の三要素を考慮することが不可欠ということで、こちらは二重丸の基準になりますが、公共用通路に直接通ずる出入口の付近その他の適切な場所に、バスタの構造及び主要な設備の配置を、音、点字その他の方法により覚障害者に示すための設備を設ける等の記載をしてございます。

緊急時の案内用設備に関しましては、円滑に移動及び避難等ができるよう、消防関係法令や各都道府県等の条例に基づいて施設等の整備を行うなどの記載をしてございます。

15番目、休憩施設です。長距離移動に配慮し、高齢者、障害者等が休憩するための設備を設置することが必要。乳幼児連れの旅客のための施設を配置することが望ましい。そして本文には、優先席は利用者の移動距離が短くて済むよう、待合室の出入口や通路側に設置する。ベンチ周辺には、ベビーカー利用者や車椅子使用者が同伴者と使用できるようスペースを確保することが望ましい。乳児室やおむつ替えのできる場所を設け、ベビーベッドや給湯設備等を配置することが望ましい等の記載もしてございます。

16番目、照明施設に関しましては、照度の確保、十分な明るさを確保するよう、採光

や照明に配慮する。羞明や夜盲症など様々な見え方があることを考慮する。極端な暗がりやまぶしさが生じないように配慮する。また、節電時においても、通行の安全性が確保できるよう配慮する等の記載をさせていただきます。

また、その他施設として、昨年度の懇談会でも御意見がございましたが、車椅子使用者がUDタクシーやリフト付きタクシーに乗り込む時間がかかることが、車椅子使用者の心の負担となることも考えられる。そのため、安心・安全に乗降できるよう、乗り場を一般利用者と別の場所に確保するという事も記載させていただきます。

また、発達障害者がパニック等になった場合は、カームダウン（クールダウン）の対応が有効となるため、対応可能なスペースを用意することが望ましい。

また、タッチパネルのお話ですが、コインロッカーが利用しづらいことを踏まえ、視覚障害者に配慮したコインロッカーを設置することが望ましい等の記載もさせていただきます。

16ページ目、バスタのソフト基準になります。文字が多くて大変恐縮ですが、時間の都合上全ては御説明できませんが、様々な項目に関しまして、各施設の維持管理であったり係員の教育訓練、体制の確保、施設の機能の維持、情報の提供、照明等の維持管理等々、また車椅子使用者と聴覚障害者等からの求めに応じて適切に対応するため設備の維持管理を行うには、係員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要等の記載をさせていただきます。

17ページ目、最後の章、7章のその他施設になります。

まず1つ目、案内標識ですが、こちらはバリアフリー施設の位置等の情報、事前の行動決定に役立つよう分岐点や交通結節点等適切な場所において、分かりやすく提供することが必要ということで、立川市の立川駅のサイン計画について事例を用いて紹介させていただきます。

立川駅では、推進協議会を設置して、サインの改善、バリアフリーの推進、サービス向上の3つの視点から、利用者が目的地までスムーズに移動できるよう統一されたサインやピクトグラム、ナンバリングを活用しているものでございます。

また、下のコラムになりますが、東京のパラリンピックで会場までの経路の勾配、エレベーターなどの設置状況を提供した経路検索サービス等についてもコラムで紹介させていただきます。

2つ目、視覚障害者誘導用ブロックです。少し時間がなくなってきましたので、こちらは飛ばしながら御説明しますが、形状・寸法につきましてはJISに合わせたものとする。

JISに相当していないブロックの部分補修を行う場合は、近接したブロックをJISに

合わせたブロックに交換するという一方で、改善すべき事例等について記載してごさいます。

また、最近、交差点の安全を確保するという観点から、駒止めを設置する機会が多くなつてごさいます。真ん中のところにごさいますが、駒止めと視覚障害者誘導ブロックの位置関係等について、障害者団体等と意見交換を行うなどにより検討を行い、設置後には障害者団体等への情報提供を行うことが望ましい。なお、検討に当たっては、視覚障害者等の行動を考慮し、駒止めと視覚障害者誘導用ブロックとの離隔や駒止めの視認性の確保等に留意すると、ガイドラインに記載してごさいます。

こちらでもアンケート調査を行いました。3割の自治体がブロックと駒止め（ポラード）を併設してごさいます。多くの自治体で、「視覚障害者の動線に駒止めを設置しない」「視覚障害者誘導用ブロック上に駒止めを設置しない」「車椅子使用者等が通行可能な幅員を確保して駒止めを設置する」に留意して併設してごさいます。

こちらでも当事者参加による意見交換を行った事例ということで、島原市と岡山市の事例を紹介してごさいます。地域によって求められること等が違いますので、この辺りを紹介してごさいます。

18ページ目、コラムでごさいますが、ICTを活用した視覚障害者の誘導ということで、コード化点字ブロック、ナビゲーションシステム s h i k A I、スマホのアプリ等を活用してできる最新の技術も紹介してごさいます。

また、3つ目、休憩施設に関しましては、ベンチ及びそれを覆う上屋や樹木を適当な間隔で配置するという一方で、高齢者や障害者等が使いやすい構造となるよう座れる場づくりガイドライン、世田谷区さんが策定したもの等が参考になりますので、御紹介しているところです。

また、4つ目、照明施設です。こちらは歩道に連続して設置した足元の照明やまぶしさが制限されるとともに、弱視（ロービジョン）者にとって夜間時の進行方向の手がかりとなるため歩行しやすいということで、歩道上のフットライトを紹介しております。

最後のページになりますが、19ページ目です。防雪施設等維持管理の体制について、あらかじめ関係者と十分協議する。また、駅前広場については、コラムとして、交通結節点の視点ということで3つ記載をさせていただいてごさいます。

すみません。時間もなくなってきましたが、少しだけ補足させていただきますと、ガイドラインの本文のほうでごさいます。5-12、自動車駐車場というところで行きますと、

平野委員からも御意見ございました歩行者用通路と駐車施設・車路とを分離するというところで、幼児は急に飛び出したり、駐車場で遊んだりするので危険が多いということで、安全通路を確保するというを紹介してございます。

次、5-21というところ、細かい話になりますが、トイレについての記載でございます。タッチパネルが視覚障害者は非常に使いづらいということで、真ん中あたりの器具等の形状というところになりますが、温水洗浄、トイレ用擬音装置などの機能ボタンは指の動きが不自由な利用者も操作でき、ボタンの位置が分かるよう押しボタン式とし、タッチパネルやかざしセンサー式の単独設置は避けるなど視覚障害者に配慮すると記載してございます。

また、トイレのところになりますが、5-29では道の駅の事例であったり、5-30では先ほど紹介しました海老名サービスエリアの事例ということで、機能分散を図った上で、さらなる取組として、多機能トイレの利用時に待ち時間が発生していたため、利用実態の分析を行った上で調節することにより、待ち時間の削減を行ったという事例を紹介してございます。

また、バスタのところになりますが、6-5、6-6にバスタの配慮事項ということで、いろいろ配慮事項を記載させていただいています。

また、6-32では、耳マーク・手話マーク・筆談マークの御紹介、また6-52では先ほどUDタクシーの乗降場の設置ということで、バスタではございませんが、駅前広場の事例等を掲載してございます。

また、7章視覚障害者誘導用ブロックについてになりますが、7-27、7-28というところで、本文で改善すべき事例について様々紹介してございます。形状が違うもの、同色で配置されているものをよけるために、ずれていたり途切れたりしているもの、境界部で途切れているもの、また横断歩道と別の方向を示しているもの、あと過剰に点状ブロックが設置されて必要以上の警告をしているもの、剥がれたりしているもの、ブロック上に置かれているもの等々、よくない事例ということで紹介して、改善を促してございます。

また、7-32、7-33には、ブロックと駒止めの併設の意見交換ということで、事例をお示ししてございます。

すみません。長くなりましたが、5章、6章、7章については以上になります。

【久保田座長】 ありがとうございます。

では、御意見、御質問をお願いします。三宅委員、どうぞ。

【三宅委員】 日本視覚障害者団体連合の三宅です。細かいところを2点とあと大きなところ1点、意見を申し上げます。

資料1の14ページの⑩の券売機のところです。この表現なんです、タッチパネルは視覚障害者が利用できないという形で、ちょっと強めな言い方をされているかなという印象があります。確かに利用は難しいという現状でありますので、次の15ページに示されているコインロッカーのような書きぶりで、利用が難しいとか利用しづらいという表現にしていいただければと思います。

2点目です。同じ14ページのところで、「視覚障害者等話し言葉のコミュニケーションが」というところがあるんですけど、これは多分、視覚障害者ではないと思いますので、ここは修正をお願いいたします。

3点目です。18ページ、ICTの利用のところなんです、コード化点字ブロックに関しては、あくまでも安全性を考慮して、こういうふうに使っているという事例という形でコラムに載せていただくのはよろしいかなと思ったんですけども、次のナビゲーションシステム s h i k A I についてなんです、この事例の載せ方をしますと、視覚障害者があたかも歩きスマホをして歩いているという、歩きスマホは世の中的にはどうかというふうな、昨今、視覚障害者はそれを許されるのかということがありますので、これを載せることに関しては慎重にしていいただければと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。3点ございましたが、いかがでしょう。

【石川課長補佐】 三宅委員どうもありがとうございます。1点目、2点目はこちらのミスもありますので、修正させていただければと思います。

3つ目、歩きスマホ、こういう技術を積極的に用いていくべきだということを示して、載せ方も踏まえて、秋山委員からも御意見いただいたところがございますので、調整したいと思います。ありがとうございます。

【久保田座長】 歩きスマホがない方向でぜひ協議をしていただきたいと思います。ありがとうございます。

では、ウェブの小林委員、どうぞ。

【小林委員】 小林です。ありがとうございます。

私は、障害者用駐車場について1点お願いがあります。資料1では9ページ、資料3では4-2になりますけれども、斜線についてです。斜線は我々にとって余計なお世話とい

う感じで、こうやって屋根のあるところに斜線があるのは構わないですけども、スーパーとかホームセンターなんかにも出入り口のすぐ近くに障害者用駐車場があるものですから、そこに自転車とかバイクとかいろいろ置かれてしまって、乗り降りできないというケースが極めて多いです。あり方検討会のポスターにあるように、ゼブラをなくするような参考資料をここにに入れて頂ければありがたいと思います。

以上です。

【久保田座長】 いかがでしょうか。

【石川課長補佐】 小林委員どうもありがとうございます。あり方検討委員会のほうでも、車椅子使用者の駐車場の話は検討されてございます。そちらの検討も踏まえまして、関係局にも確認をした上で、表現方法を調整させていただければと思います。御指摘いただいた、こういうところにゼブラがあると、自転車とかを止めやすくなるということになるんですかね。

【小林委員】 そうです。また、一般の車もゼブラに遠慮して止めるケースがあります。あくまでも我々は3.5メートルあればいいので、少なくとも広報啓発ポスターのように表示を青にするとか、3.5メートルだけにして頂きたいです。

以上です。

【石川課長補佐】 表現方法も踏まえて、一旦調整させていただければと思います。どうもありがとうございます。

【久保田座長】 貴重な御意見ありがとうございます。では、御検討お願いします。では、川内委員、どうぞ。

【川内委員】 ありがとうございます。資料の概要版の9ページですけれども、駐車施設の中で、後部乗降を行う福祉車両などへの対応を考慮した幅・長さ・高さというふうに書いてあります。後部乗降を行う場合に、後部からスロープを出す場合とリフトで降りる場合がありますけれども、両方あるんですが、ニーリングをして後ろを下げたりする場合とか、あるいはリフトで出る場合はリフトを車外にかなり大きく出しますので、後部が下がるんです。そうすると、車止めがある場合は、車止めに当たってリフトが下り切らないという問題が起こっています。

ですから、幅・長さ・高さということもありますけれども、ここにもう一つ、例えば車止めの形状とか構造というような文言を入れて、リフトが下り切らない問題が起こらないような配慮が必要なんだということが分かるような記述をお願いしたいと思います。

それからもう一つは、同じ概要版の15ページですけれども、15ページの下にユニバーサルデザインタクシーの乗車スペースというのがあります。これは日産のものですけれども、今UDタクシーの圧倒的多数はジャパントクシーです。ジャパントクシーの場合は、もちろんこういうふうに乗降スペースを別のところに設けるということはいいことだと思わうんですけども、ジャパントクシーの場合は、縁石があったほうがスロープ勾配が緩くなるし、それからスロープを2枚つながなくともいいので、縁石があったほうが乗降しやすいんです。

なので、そういう例を示さないと、車椅子で乗り降りするんだから、縁石なしでフラットのほうがいいんだらうと思つてつくられている例が非常に多いので、その辺りはかえつて使いにくい乗降場になるということがありますので、その辺は記述に加えていただけ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。2点ありましたが、いかがでしょうか。

【石川課長補佐】 川内委員どうもありがとうございます。貴重な意見かなと思います。

1点目の車止めというところも配慮事項になるのであれば、記載したほうがいいかなと思いますので、入れる方向で検討したいと思います。

2つ目のジャパントクシーの話ですけれども、こちらは1回、こちらでも調べさせていただいて、また方法を考えさせていただければと思います。どうもありがとうございます。

【久保田座長】 それぞれ御検討いただいて、またよろしく願いいたします。ありがとうございました。

ほかいかがでしょうか。稲垣先生、どうぞ。

【稲垣委員】 稲垣でございます。概要版の9ページ右側の自動車駐車場で、①が駐車施設で、②が停車施設になっていまして、②のところを見ると、原則的な位置づけとして「出入口からの距離はできるだけ短いところに設ける」と書いてあります。駐停車施設の基本原則の一つなので、ここに書かれていると思うのですが、駐車施設のほうには記載がないので、駐車施設のほうにも記載するほうがいいのではと思います。施設に通ずる出入口からできるだけ近いところに設置するというのが基本にあつて、そして望ましい整備内容のところで大規模駐車場で分散しましょうという流れだと思いますので、②の最初に書かれている、できるだけ短いところというのは概要版の①のほうにも記載したほうがいいということです。ガイドライン本文には書かれていますけれども、概要版を参照する方が多い

と思いますので、そういったことが必要なのかなと思いました。

次は、これは可能であれば検討いただきたいんですけども、概要版13ページの 에스카レーターですが、13ページの右上の図はほかのページにもあるものが再掲されています。7ページの右下にも同じ図があって、ちょっとスペースがもったいないような気もするので、あえてもう1回ここで記載したほうが良いという判断ならば、それでいいんですけども、ほかの情報をこの限られた紙面の中で提供したほうが良いということなのであれば、別の何か重要なものを入れるほうが良いのかなと思いました。

ほかにもちょっと細かいことがあるのですが、時間もあるかと思うので、後ほど直接お伝えします。

以上です。

【久保田座長】 では、これらの点いかがでしょうか。

【石川課長補佐】 ありがとうございます。1つ目は本文の基準に記載していますので、概要に記載するかどうかという話なので、こちらで記載したいと思います。

2つ目は、平面図は若干記載内容が違うので書いてもいいかなと思いますけど、断面図は同じものでございますので、こちらでちょっと考えさせていただきます。ありがとうございます。

【久保田座長】 じゃ、その他の点も後ほどよろしく願いいたします。

今、ウェブからお二人、御希望いただいております。そのほか御発言ございますでしょうか。実はお約束の時間がそろそろ来ているんですが、このお二人から御意見をいただいていることにさせていただきます。すみません。もうちょっと時間が超過しますが、今もうお一人、3人の方からいただきましたので、3人の方の御意見をいただくということで、もう少しお付き合いのほどよろしく願いいたします。

では、平野委員からお願いします。

【平野委員】 主婦連合会の平野でございます。私からは2点です。

1点目は、この概要版の資料の11ページのベビーチェアの記載のところですけども、例えばドアの鍵がございますけれども、ドアの近くにベビーチェアがある場合は、子供がかぎを開けてしまったという事例が何回もありましたので、そのところは記入して、ここにも追加していただきたいと思います。

2点目は15ページのところですけども、㊶の休憩所のところです。2行目の高齢者、障害者等が休憩するための休憩場を設けるというところですけども、ここは「等」の後

に「必要とする人」ということも付け加え、「高齢者、障害者等、休憩を必要とする方が利用できる」というような記載はいかがでしょうかという提案です。

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。

【石川課長補佐】 平野委員どうもありがとうございます。1つ目は、本文には記載している内容でございます。概要にどう表現するのかという観点ですので、スペースもありますので、書いてもいいかなと思います。

すみません。2つ目、もう1回お願いできますか。

【平野委員】 休憩のことですか。その施設には、例えば一般の方の休憩施設というのは用意されていますか。私、このバスタに行ったことがないので分からないのですけれども、長距離の移動をする場所には一般の人の待合室みたいなのではないのかというふうに想像してしまいました。高齢者や障害をお持ちの方が休憩する場所というのは別途必要だと思うのですけれども、「等」という中にくくられているのかと思いますが、急に具合の悪くなる一般の方もいるかと思しますので、「高齢者、障害者等、休憩を必要とする人が」という文言をそこにも加えていただければ、もう少し一般の方にも受け入れやすい表現になるのかなと思ひまして、あえて申し上げました。

【石川課長補佐】 ありがとうございます。バスタのところの休憩施設のお話ですかね。長距離移動に配慮し、高齢者、障害者等が休憩するための設備ということで、限定しているわけではないということもございまして、当然一般の方の待合室であったり休憩室も当然あります。あつた上での配慮事項ということでお考えいただければと思います。

【平野委員】 すみません。バスタに行ったことがなかったものですから、そういう一般の方が休憩する場所もないのかと思ひまして、別途設けるということですよ、そこに分かりました。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、中野委員、どうぞ。

【中野委員】 中野です。今チャットに流させていただきましたので、全部で10ありますので、詳細は見ていただきたいのですが、重要な点のみ挙げさせていただきます。

1つは維持管理のところですが、経年劣化で安全性が担保できていない場面というのが、特に点字ブロックでは多くのところで見受けられます。そこで、「当事者参加による点検を行い、必要に応じて改修計画等に反映することが望ましい」という一文を5-45の維持管理のところにはぜひ入れていただきたいと思ひます。

それから、ほかはちょっと飛ばさせていただきますが、6-48の視覚障害者誘導用ブロック、いわゆる点字ブロックですが、その中にロービジョン（弱視）の人への配慮が書いてありませんので、「色、コントラストにも配慮する」というのを追記していただきたいということです。

それから飛ばさせていただきます、6-53をはじめとする役務の提供のところに、「ハードの整備だけでは不十分な場合を想定し、人的支援体制を構築し、接遇方法の研修等を事前に実施しておくこと」という文言を考え方の中に明確に示していただけるとありがたいと思います。

それから最後ですが、ICTを活用した視覚障害者の誘導です。三宅委員からも御指摘ありましたが、7-34、これはいずれのシステムも実はスマホを利用するシステムです。歩きスマホになります。安全性の観点で、現在、議論が行われている最中の技術です。こういった検討中の技術を掲載すると、たとえコラムであったとしても、こういう技術を使うのがいいのだと思われてしまう可能性があり、非常に懸念します。歩きスマホになるというのが問題だけではなくて、こういうシステムが導入されているところとされていないところがあると、導入されているつもりで使おうとしてそれがなかったときには、大きな事故になる可能性があります。

推進派の方もおられるんですが、思い込みによる事故の可能性という観点で考えると、国土交通省としては慎重な対応を取っていただいたほうがよいかなと思います。少なくとも記載するのであれば、かなり注意を喚起するような記載の仕方にしていただきたいと思います。

<チャットで提出された意見>

一番目は、「5-17 便所（6-27、6-61も同様）」についてです。現在、温水洗浄、トイレ用擬音装置が一般的になってきましたが、これらの装置のアクセシビリティは必ずしも良いとは言えません。そのため、考え方の中に「温水洗浄、トイレ用擬音装置などの機能ボタンは、指の動きが不自由な利用者も操作でき、視覚障害者がボタンの位置がわかるよう押しボタン式とし、タッチパネルや、手かざしセンサー式の単独設置は避けるなど視覚障害者等に配慮する。」の一文を入れ、重要性を強調していただけないか？

二番目は、「5-45 維持管理」の考え方についてです。点字ブロック等の経年劣化で安全性が確保出来なくなっている場所が少なくありません。そこで、考え方の最後に、「特に、

経年使用による劣化等で安全性等に問題が生じないように、当事者参加による点検等を行い、必要に応じて改修計画等に反映することが望ましい。」という一文を追加していただけますか？

三番目は、「6-1 旅客特定車両停留施設」「6-29 乗車券等販売所、待合所及び案内所」、「6-33 券売機」の考え方の最後に、「なお、ハード面の対応だけでなく、必要に応じて人的支援体制も構築しておくことが望ましい。」という一文を加えていただきたいと思いません。

四番目は、「6-22 運行情報提供設備」の考え方の最後に、「なお、今後、ICT機器やホームページ等を活用した情報保障体制も構築していくことが望まれる。」という一文を加えていただきたいと思いません。

五番目は、「6-36 視覚表示設備」や「7-1 案内標識」の考え方に、「なお、文字で情報を表示する際には、高齢者や障害者にとっての見やすいフォント、コントラスト、文字サイズ等を選択することが望まれる。また、サイン等を設置する際には、見やすい距離・位置等を配慮することが望まれる。」という一文を加えていただきたいと思いません。

六番目は、「6-48 視覚障害者誘導用ブロック（7-12も同様）」の考え方についてです。「また」以降の部分を「また、視覚障害者誘導用ブロックを認識しやすいよう、周囲の床材の仕上げや色・コントラストにも配慮する必要がある。視覚障害者の誘導手法としては、音声・音響による案内との併用も有効である。なお、経年使用による劣化等を考慮し、当事者参加による点検等を行い、必要に応じて改修計画等に反映することが望ましい。」に修正していただけるようご検討ください。

七番目は、「6-51 照明施設」の考え方についてです。グレアについての言及がありませんでしたので、「そのため」以降を「そのため、照明施設を設置し、まぶしさに留意しつつ、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。」に修正していただけるようご検討ください。

八番目は、「6-53 旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供」の考え方についてです。役務なので、接遇の重要性を明確にするために、例えば、以下のような文章を加えていただけませんか？ 「なお、ハードの整備では不十分な場合を想定し、人的支援体制を構築し、接遇方法の研修等を事前に実施しておくことが望ましい。」

九番目は、「6-69 視覚障害者を誘導する設備等」の考え方についてです。「なお、経年使用による劣化等を考慮し、当事者参加による点検等を行い、必要に応じて改修計画等に

反映することが望ましい。」という一文を加えていただきたいと思います。

十番目は、「7-34 ICT を活用した視覚障害者の誘導」についてです。コラムではありませんが、いずれのシステムも移動中にスマホを利用するシステムで、安全性の観点で議論が行われている最中なので、掲載は慎重にさせ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す。今の段階で反応ができるところがありましたらお願いします。

【石川課長補佐】 中野先生どうもありがとうございます。1つ目は、当事者参加ということもおっしゃられていたんですが、維持管理だけじゃなく、当事者参加も必要だということでしょうか。

【中野委員】 そのとおりです。例えば点字ブロックがすごく薄くなっているとか剥がれているというのがありますが、そういう明確なところは分かると思いますが、少し薄くなってしまっているとか色が薄いとか、そういう類いのものは当事者参加がないと、点検は難しいのではないかなというふうに思って提案させていただきました。

以上です。

【石川課長補佐】 ありがとうございます。あと、ICTに関しましては、前回のワーキングで川内委員からもコード化点字ブロックを入れたらいいんじゃないかというお話がございました。川内委員からも何かありましたら、コメントいただければと思います。

【久保田座長】 ということは、川内委員いかがでしょうか。

【川内委員】 私のほうから申しました。おっしゃるように歩きスマホという点はあるかもしれませんが、歩きスマホの問題というのは、視力がそこに集中されるからだというふうに私は承知していますので、視覚障害のある方の場合は音を聞いている、あるいはイヤホンか何かでスマホの音を取っているということなので、歩きスマホに当たるのかどうか、私はそこまで厳密に歩きスマホというのは、とにかくスマホを持って歩いたら駄目なんだよ、視覚障害のある方の間でもそういうふうに音を頼って歩くことも歩きスマホなんだというお考えがあるのであれば、掲載は慎重になるのもやむを得ないかなと思います。

【中野委員】 中野から、今の件について発言してもよろしいでしょうか。歩きスマホ問題は、視覚障害の場合も、注意の分散の問題なのです。例え、音同士であったとしても、

スマホからの音に注意を向けることと、周辺からの音（例えば、人が近づいてくる音や電車の音等）に注意を向けるという2つのことに同時に、注意を分散することがうまくできるかどうかという懸念があります。歩きながら、音を聞く等、複数の事柄に注意を分散させながら、安全に移動できるのかという観点で、今、視覚障害の専門家の中でも議論が分かれています。

視覚障害者の中にもこれが重要だとおっしゃる方もおられますので、この技術を掲載してはいけないとまでは強く申し上げませんが、掲載する場合には、懸念があることを含め、非常に慎重に書くべきであろうと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。皆さんから非常に貴重な御意見をいただきましたので、国交省としてどういう表現するかを、今の御発言を踏まえて御検討いただくということをお願いしたいと思いますが、よろしいですか。

【石川課長補佐】 現段階ではいろいろな議論があるということであれば、現段階では見送って、議論がなされた上で適宜追加していくという方向でもいいのかなと思ってございます。

以上です。

【久保田座長】 では、その辺の御検討をよろしくお願いいたします。藤平委員、どうぞ。

【藤平委員】 一般財団法人全日本ろうあ連盟の藤平でございます。本文になります。6-31、この部分でカウンターについての記述がありますが、聴覚障害者の場合には筆談でのやり取りをするということがあります。ですから、片手を置いて紙を押さえて、右手で記述をするために、傘立てが必要になることがあります。また、自分の荷物を置く場所が必要になる。その辺りも聴覚障害者のみならず、一般の皆さん方にも荷物の置く場所、傘立て等については配慮を含めた書きぶりをしていただければありがたいかなと思いました。

それからもう一つですが、本文の6-62ページの部分です。トイレについての記述がございしますが、緊急避難等が必要になった場合に点滅するという装置のことが記述されていると思いますが、設置した場合には継続的情報を提供することができるようにという書き方になっています。ただ、設置というか、その前に普及が非常に弱いという部分があります。ですので、トイレの緊急時のランプが普及できるような働きかけというのもぜひお

願いたいと思っています。

以上です。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す。お願いします。

【石川課長補佐】 1つ目の傘については、重要な観点かなと思います。どういうふうな記載であればできるのかというのは、こちらで調整させていただければと思います。

2つ目の警報装置、こちらはハードのほうにも加えてございます。このガイドラインを作成した上で、いろいろなところで周知していきたいと思っています。よろしく申し上げます。

【藤平委員】 すみません。藤平ですが、傘立てだけではなく、荷物の置く場所も必要だということも御認識いただければと思います。

【石川課長補佐】 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。川内先生、手を挙げておられましたでしょうか。お願いします。

【川内委員】 あります。ごめんなさい。先ほど概要版の9ページの障害者用駐車施設について、稲垣先生のほうから出入口に近いところというのがあって、それは確かに今まで大原則としてそういうことだったんですけども、実は実際に車椅子を使っている方の間で、出入口に近いために不適切な駐車が非常に多いのではないかとということで、むしろ少し離れたところであればいいのではないかと意見も出ています。その場合は屋根をつなげるということが必要になってくるので、簡単にできることかどうかというのは言いづらいところがありますけれども、出入口のそばにあった場合、必ずしもそれがベストなんだということではないということも御了解いただければと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。いかがでしょう。

【石川課長補佐】 川内先生どうもありがとうございます。そういうお話があるということは、ほかの検討会も言っていますし、そういうふうに自分たちも認識してございますというところです。ありがとうございます。

【久保田座長】 その上でどういう基準になるか、またこれも検討していただくことにしたいと思います。ありがとうございました。

多くの方に貴重な御意見をいただきました。よろしいですかね。

今日も非常に多くの御意見をいただいたわけですが、これ事務局としてこの後の

進め方について少しお話しいただけますでしょうか。

【石川課長補佐】 委員の皆様、熱心な御議論といろいろ御指摘、ありがとうございます。指摘事項につきましては、局内というか、こちらで調整した上で表現していきたいと思います。また、概要版の資料についても修正していきたいと思います。

今後のスケジュールというところにも関わってきますが、概要の資料2になります。21ページですが、今回いろいろ御意見いただきまして、この後、パブリックコメントをかけたガイドラインの発出ということにしたいと思います。今回いただいたものに関しましては事務局のほうでちょっと修正をして、久保田座長のほうに確認をして、パブリックコメントをかけていく形としたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

【久保田座長】 という進め方の御提案ですが、そういうことでよろしいでしょうか。御同意いただいたということにさせていただきます、ありがとうございました。では、そのように進めさせていただきますと思います。

ということで、時間が超過してしまって申し訳ございませんでしたけれども、非常に有意義な御議論いただきましてありがとうございました。

では、議事進行につきましては事務局にお返しいたします。よろしく申し上げます。

【河村道路事業調整官】 久保田先生、委員の皆様、長時間にわたる大変熱心な御議論どうもありがとうございました。本日の議事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たいと思っております。

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

— 了 —