

情報アクセシビリティフォーラム2015

情報アクセシビリティへの挑戦 交通の情報アクセシビリティ

1. 様々な人が暮らす社会
2. 公共交通機関のバリアフリー整備事例
3. バリアフリー整備ガイドライン
4. 視覚情報の効果と課題
5. 今後のバリアフリー整備で必要なもの

2015年12月12日(土)

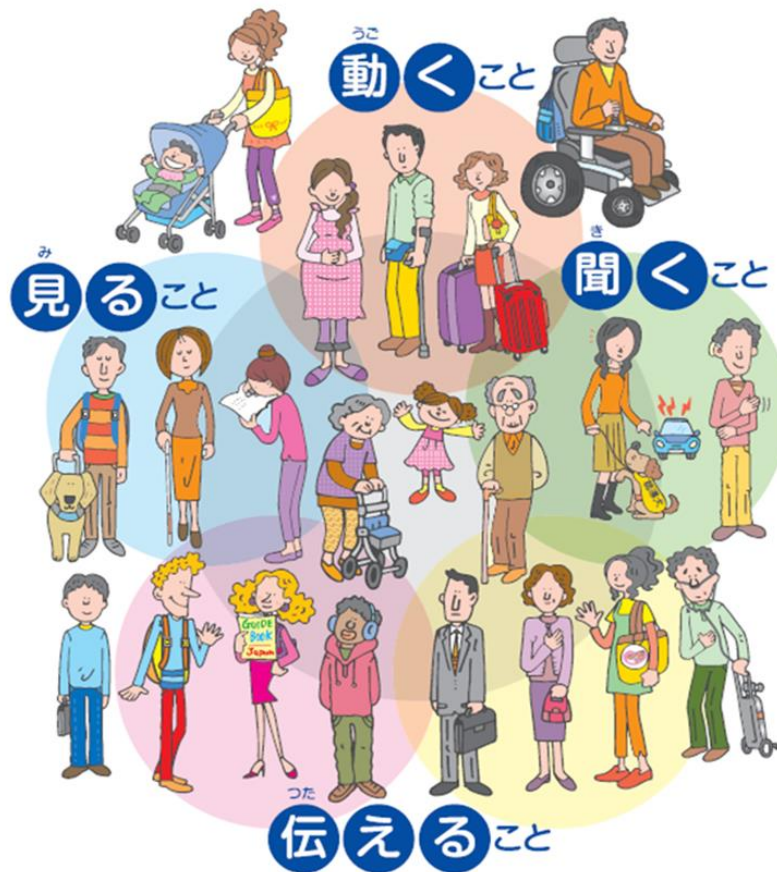


バリアフリー推進部 澤田 大輔

1. 様々な人が暮らす社会

“交通バリアフリー”が目指すもの

公共交通機関の移動の円滑化＝より多くの多様な人が安全に快適に使えること



障害の種類や身体状況を固定的にとらえるのではなく、実際の（移動の）ニーズがどのようなものかを考え、バリアフリー化を進めていくことが大切です。



出典:ECMT(現ITF:International Transport Forum)2006資料

2. 公共交通機関のバリアフリー整備事例



エレベーター



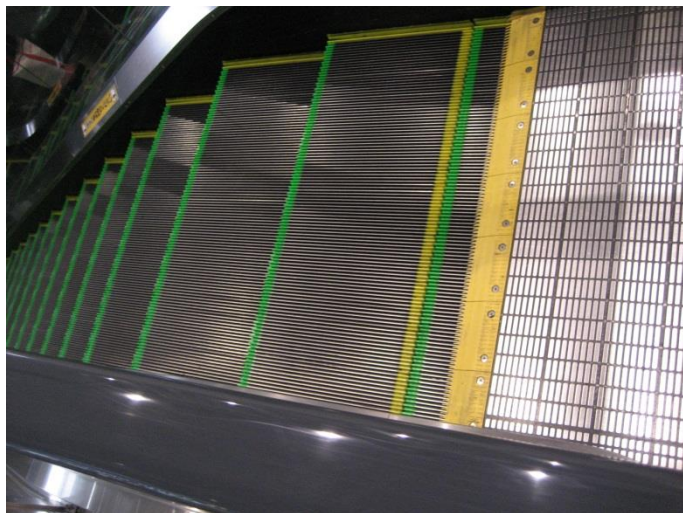
多機能トイレ



視覚障害者誘導用ブロック



ホームドア



エスカレーター



鉄道車両(車いすスペース、ドア注意喚起)



ノンステップバス

- ・職員による接遇
- ・音による案内サイン



<旅客施設や車両では>

・情報表示機器等の視覚情報の提供が進んでいる



出典: バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編 (H25)

バリアフリー整備ガイドライン車両等編 (H25)

交通エコモ財団発行

撮影: 交通エコモ財団

3. バリアフリー整備ガイドライン

(1) 交通バリアフリー法(2000年・H12)

高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律

→公共交通機関の移動円滑化を図る包括的な法律

■背景

◎高齢社会への対応

◎障害者の社会参加

→自立した日常生活、社会生活を営むことができる環境整備が必要

→移動なくしては生活が成り立たない

→公共交通機関を利用した移動の果たす役割大きい

→公共交通機関は誰もが円滑に利用できるかという点では対策が十分ではなかった。

→移動円滑化のための総合的な施策の必要性

(2) バリアフリー法 (高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)

2006年 (H18) 交通バリアフリー法が新しい法律に

交通バリアフリー法 2000

ハートビル法 1994

一体化・見直し 2006年

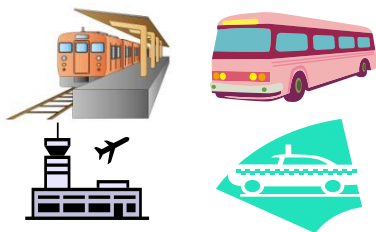
点から線へ 線から面へ 連続性のある整備

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

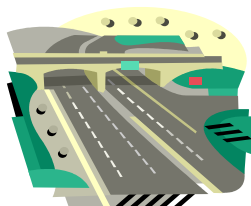
移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造
及び設備に関する基準

バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設、車両・・・等)

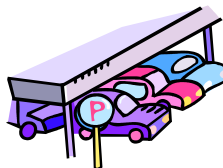
旅客施設及び車両等
(福祉タクシーの基準を追加)



道 路



路外駐車場



都市公園



建築物
(既存建築物の基準
適合努力義務を追
加)



出典: 国土交通省ウェブサイト

3

(3) 公共交通機関のバリアフリー整備ガイドライン

① 旅客施設と車両のガイドライン

2013年6月(改訂版)

「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」

略称: バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)

「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」

略称: バリアフリー整備ガイドライン(車両等編)

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html

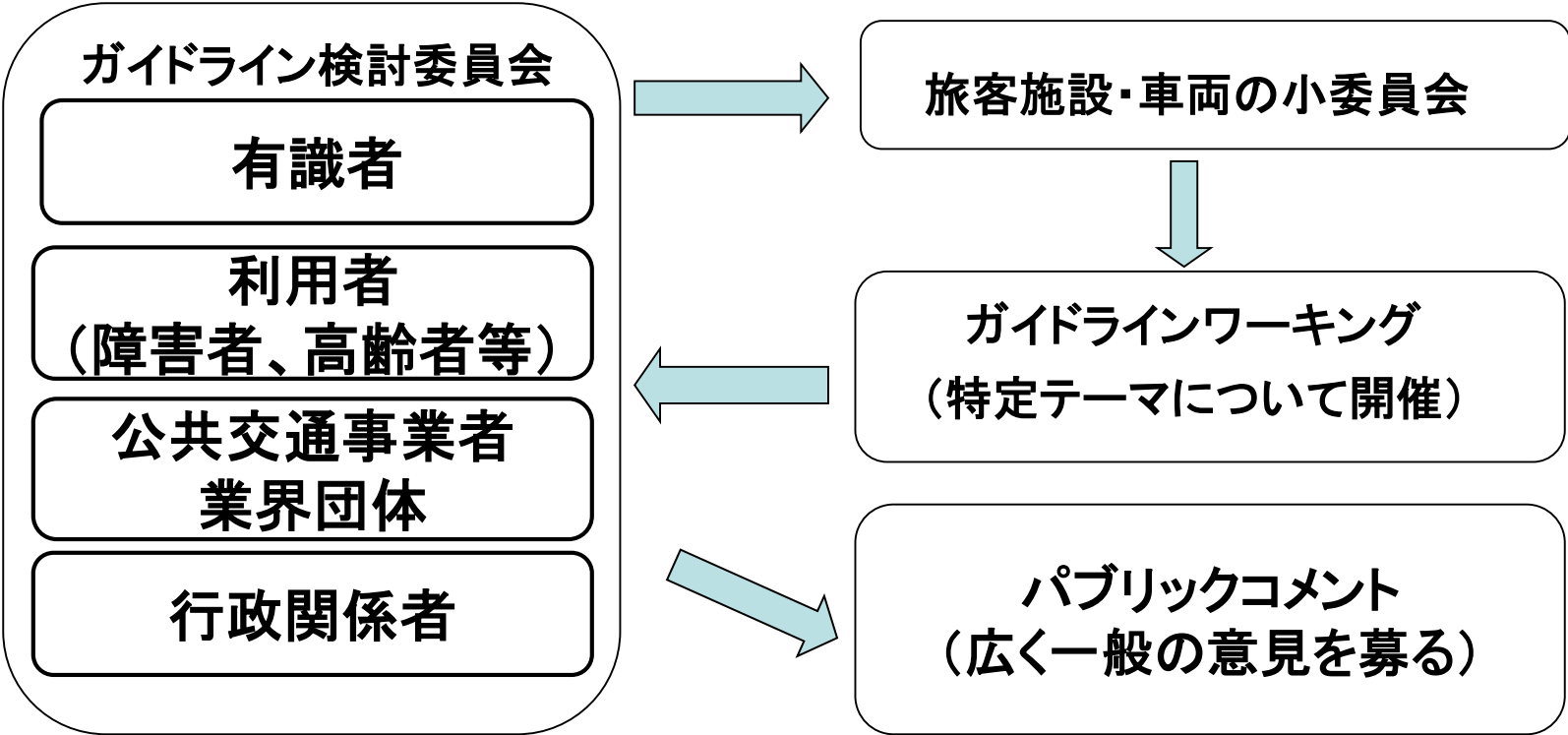


交通のガイドライン3つのレベル

- ・「移動等円滑化基準に基づく整備内容」は、法律(省令)で制定された最低限満たすべきレベル。
- ・「標準的な整備内容」は、標準的なレベルとして満足されるべきもので、積極的な整備が求められるもの。
- ・「望ましい整備内容」は、さらに今後望まれるべきレベルを、内容として記述し、さらに円滑な移動等の実現、利用者の利便性・快適性への配慮を行ったもの。

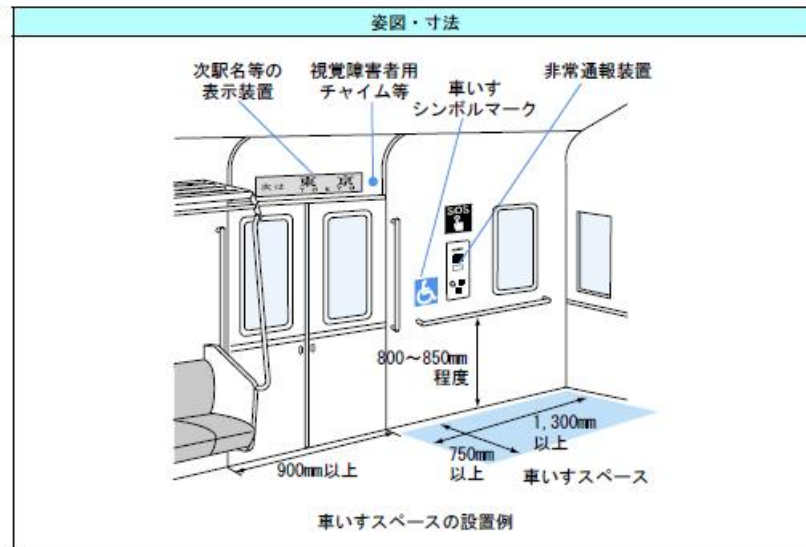
他に「旅客船バリアフリーガイドライン」
「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」
「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」
「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」

②バリアフリー整備ガイドラインの検討体制



(参考)ガイドラインの構成例(車両等編)

部位・設備項目	通勤型(短距離)鉄道・地下鉄
車いすスペース	
参考:移動等円滑化基準	
(客室) 第32条 客室には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを1列車ごとに1以上設けなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 - 一 車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保されていること。 - 一 車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。 - 一 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。 - 一 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。 - 一 車いすスペースである旨が表示されていること。 2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。	
標準的な内容	
車いすスペースの設置数	・客室には1列車に少なくとも1以上車いすスペースを設け、車両編成が長い場合には、2以上の車いすスペースを設ける。
設置位置	・車いすスペースは、車いすスペースへの移動が容易で、乗降の際の移動距離が短くて済むように、乗降口から近い位置に設置する。
スペースの広さ	・車いすスペースは、1,300mm以上×750mm以上を確保し、極力車いす使用者が進行方向を向けるよう配慮する。
車いすスペースの表示	・車いすスペースであることが識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車いす用スペースであることを示すシンボルマークを車内及び車外に掲出する。
手すり	・乗降口横の縦手すりのほかに、車いす使用者が握りやすい位置(高さ800~850mm程度)に横手すりを設置する。 ・上記手すりの径は30mm程度とする。
非常通報装置	・車いすスペース付近には、非常通報装置を設置する。
望ましい内容	
車いすスペースの設置数・形態	・車いす使用者が車両又はエレベーター等の設備まで最短距離で移動できるよう、1車両毎に1カ所の車いすスペースを設置することが望ましい。 ・相互直通運転を実施する場合には、事業者間で車いすスペースの位置を統一することが望ましい。 ・車いす使用者、ベビーカー利用者等の円滑な乗車に配慮し、車いすスペースは座席のないフリースペースであることが望ましく、2以上の車いすが乗車可能であることが望ましい。 ・車いすスペースには、車外を確認できるよう窓を設けることが望ましい。
車いすスペースの広さ	・車いすスペースの広さは、1,400mm以上×800mm以上とすることが望ましい。 ・車いすが転回できるよう、上記車いすスペースを含め1,500mm以上×1,500mm以上のスペースを確保することが望ましい。
手すり	・車いす使用者、低身長者、ベビーカー利用者等の利用に配慮し、フリースペースには2段手すりを設置することが望ましい。



参考例

○車いすスペースを1車両毎に1カ所設置している先進的な車両例

- ・福岡市交通局
 - 〈配置図〉
 - 福岡市東線(1・2号線 2000系車両の例)
 - (凡例) 車いすスペース

←座席方 福岡市東線方向→

- ・その他車いすスペースを1両ごとに1カ所設置している列車の運行がある事業者
 - 大阪市交通局
 - 近畿日本鉄道
 - 南海電気鉄道
 - 阪神電気鉄道
 - 京都市交通局
 - 阪急電鉄 等

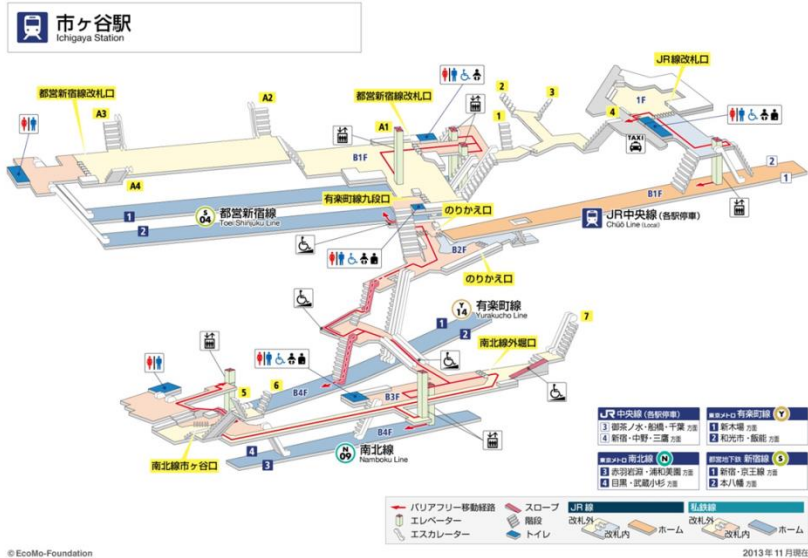
③ワンルート確保から次の課題へ

<旅客施設>

- ・1ルートバリアフリー化→複数の主要出入り口からの経路確保
- ・案内サインを始めとするバリアフリーの連続性への配慮(異なる施設管理者間の調整)



エレベーター



経路が複雑な駅構内

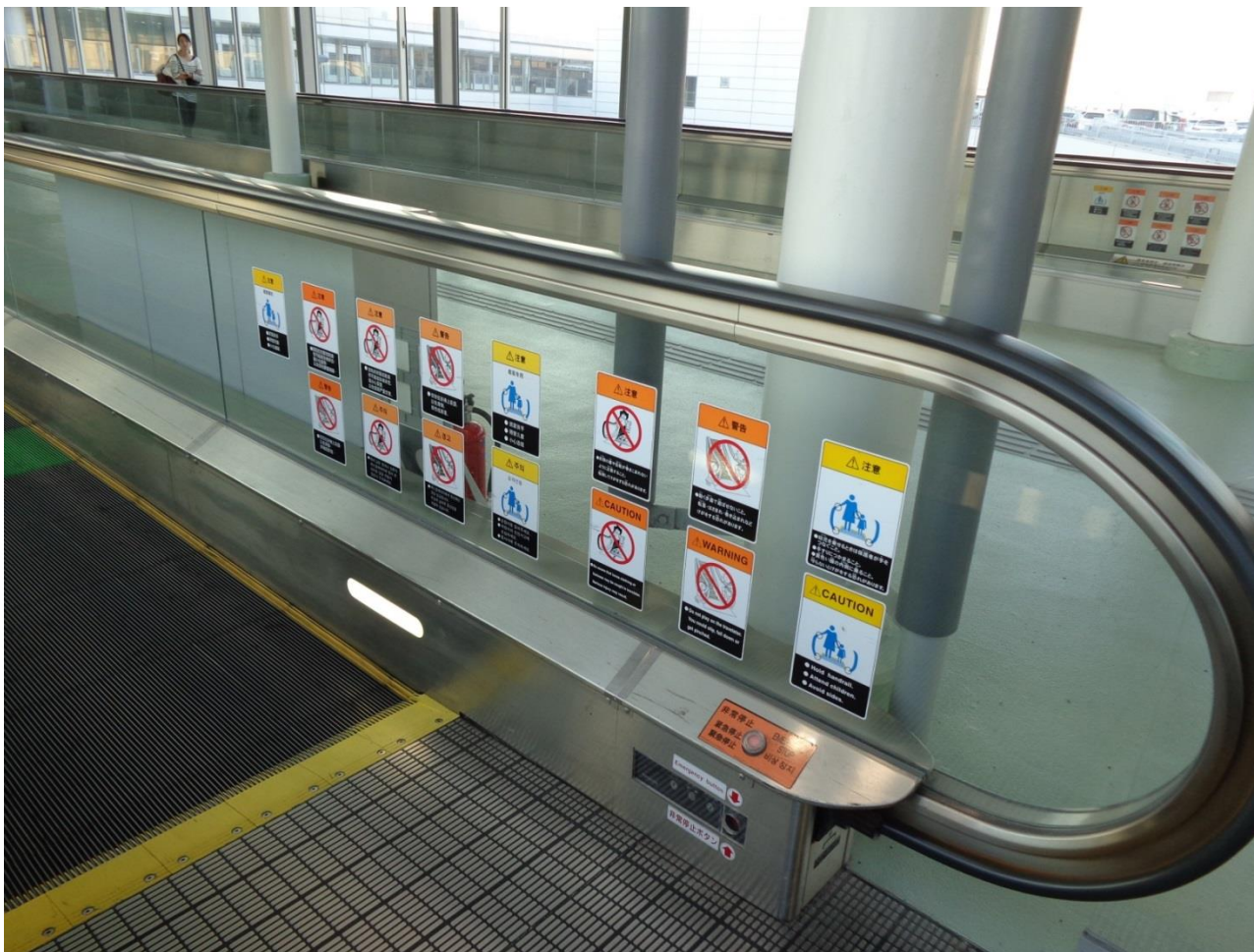
4. 視覚情報の効果と課題



- 空間全体がわかりやすいことが重要ですが
- ピクトグラム(図記号による案内サイン)による施設などの案内も非常に助かります。

でも、視覚情報があってもわかりにくい世界もある

ピクト至上主義 !?



撮影: 交通エコモ財団

見えているから使いやすいわけではない



なぜ誤進入しそうになったか

- ・ポーっとしていたから
- ・右側通行になっているから
- ・利用している人がいない(動きがわからない)
- ・自動運転のため人がいないと止まっている
- ・青い表示がある
- ・ポールがあり進入できないイメージがある

●文字や図などの視覚情報は誰にどんな効果が期待されるか

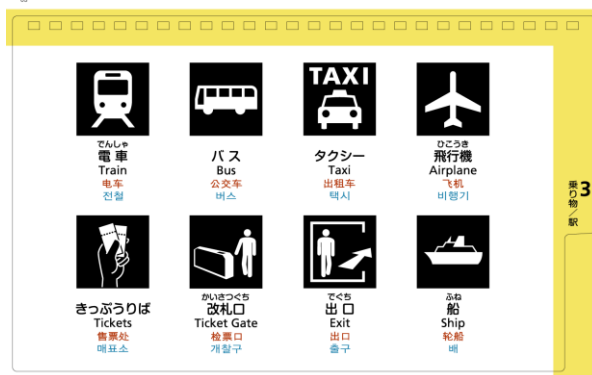
聴覚に障害のある人

視覚情報が必要な人(地図など視覚情報のほうが良い場合)

文字が理解できない人(ピクトや矢印ならわかりやすい)

放送を聞き逃した人

筆談により
ご案内いたします
お気軽にお申し出ください



撮影: 交通エコモ財団

●どんな課題があるか



音声情報との時間差

音声対応のみの設備

複雑化するターミナルでの案内(広い、深い、
管理者複数、運行形態が多様、広告が多い)

日常のコミュニケーションが難しい人への対応



コミュニケーション支援
の試み

そもそも視覚情報があっても見え方や理解度への
配慮が求められる

- ・弱視(ロービジョン)者への対応
- ・色覚障害者への配慮
- ・内部障害、知的障害、発達障害等への配慮
- ・外国人等日本語がわからない人・・・

→引き続き検討、調査、研究が必要なものが多い

●どんな課題があるか

外見上わからないことによるトラブル



出典: バリアフリー整備ガイドライン車両等編 (H25)
交通エコモ財団発行



出典: 東京都福祉保健局



見えない障害バッジ
出典: わたしのフクシ。
ウェブサイト



米国の大学で使われている表示



撮影: 交通エコモ財団

マタニティマークのような印が必要？
自ら障害を外に示すことへの考え方は人により異なる。

5. 今後のバリアフリー整備で必要なもの

教育：交通事業者向けバリアフリー研修

- 交通事業者職員向けの接遇・介助の教育プログラムの実施。
- 障害者当事者が参加し、企画、講義等を担い、交通事業者、利用者の相互理解を深める。（教育の実施はバリアフリー法にも努力義務として規定されている）

“交通サポートマネージャー”研修

<http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/best/index.html>



ハードウェアのバリアフリー整備だけでは利用者は増えない

接 遇

高齢者、障害のある方等のさまざまなニーズに気づき、他の利用者と同等に接し、理解と尊厳を持って対応する。

介 助

高齢者、障害のある方等が必要とする さまざまな支援に対して対応すること。

「接遇」の心構えがなければ適切な「介助」は難しく、
「介助」の知識が無ければ、ゆとりある「接遇」はできない。

2020年の成功のカギではないでしょうか？

教育： 小・中学生向け学習プログラム



駅にある工夫を見てみよう。



まちに出てみよう。



小学生向け、中学生向けそれぞれの学習教材を提供。交通バリアフリーの理解を軸に、子供から大人を、そして社会を変える。

<http://www.bfed.jp/> (交通エコモ財団ウェブサイト)

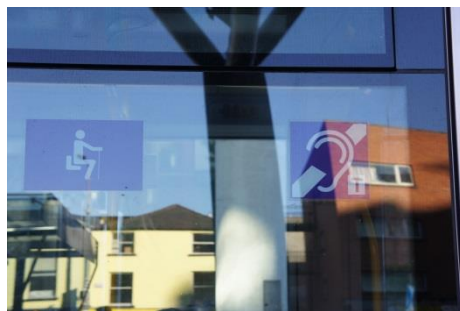
今後の情報提供のあり方

技術面ではタイムラグを極力減らした文字情報の提供

- ・個人の携帯端末の活用
- ・通信技術の活用

が挙げられますが

⇒ “定型パターン”は乗務員や現場担当者の操作で表示できる仕組みがあっても良いし、連絡手段の多重性も必要。



撮影: 交通エコモ財団

おわりに

円滑な移動には

周囲の理解と協力



ソフトウェアの対応

ハードウェアの整備

法 制 度

交通バリアフリーに取り組んで感じるのは

乗りたい時に乗りたいところで乗って、降りたい時に降りたいところで降りる
誰にでも “ぶらり途中下車の旅”を楽しんでほしい