

第1回移動等円滑化評価会議

○日時：平成31年2月26日 14時～16時

○場所：中央合同庁舎3号館 10階共用会議室

○出席者：

【委員】

- 秋山 哲男 中央大学研究開発機構 教授
- 高橋 儀平 東洋大学ライフデザイン学部 教授
- 新田 保次 大阪大学 名誉教授
- 佐藤 聡 認定非営利活動法人 DPI日本会議 事務局長
- 藤井 克徳 認定特定非営利活動法人 日本障害者協議会 代表
- 宇佐美岩夫 社会福祉法人 全国重症心身障害児（者）を守る会 常務理事
- 今村 登 全国自立生活センター協議会 副代表
- 阿部 一彦 社会福祉法人 日本身体障害者団体連合会 会長
- 伊藤 和男 社会福祉法人 日本盲人会連合 副会長
- 久松 三二 一般財団法人 全日本ろうあ連盟 事務局長
(代理：服部 芳明 理事)
- 小川 光彦 一般社団法人 全日本難聴者・中途失聴者団体連合会 理事・情報文化部長
- 大濱 眞 公益社団法人 全国脊髄損傷者連合会 代表理事
- 久保 厚子 全国手をつなぐ育成会連合会 会長
- 三澤 一登 一般社団法人 日本発達障害ネットワーク 副理事長
- 小幡 恭弘 公益社団法人 全国精神保健福祉会連合会 事務局長
- 原 等子 公益社団法人 認知症の人と家族の会 理事
- 齊藤 秀樹 公益財団法人 全国老人クラブ連合会 常務理事
- 有田 芳子 主婦連合会 会長
- 大日方邦子 一般社団法人 日本パラリンピアンズ協会 副会長
- グリズデイル アゼリーグループ 社会福祉法人 江寿会 アゼリー江戸川ウェブ
- バリージョシュア マスター／「ACCESSIBLE JAPAN」運営者
- 藤倉 茂起 川崎市 副市長（代理：矢島 浩 まちづくり局総務部長）

米田光一郎 三沢市 副市長
伊藤 勝明 東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部投資計画部 担当部長
加藤 勇樹 西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 安全推進部 企画室長
(代理：安田 健一 鉄道本部駅業務部企画課担当課長)
滝澤 広明 一般社団法人 日本民営鉄道協会 運輸調整部長
船戸 裕司 公益社団法人 日本バス協会 常務理事
熊谷 敦夫 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会 業務部長
佐藤 宏幸 一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会 専務理事
須田 弘次 一般社団法人 日本旅客船協会 常務理事
奥山 哲也 定期航空協会 事務局長
高柴 和積 一般社団法人 全国空港ビル事業者協会 常務理事
岩佐英美子 一般社団法人 日本ホテル協会 事務局長
岡本 光生 一般社団法人 日本ビルディング協会連合会 事務局次長

○議事

【総合政策局安心生活政策課 中野企画調整官】

それでは定刻となりましたので、ただいまより第1回移動等円滑化評価会議を開催させていただきます。本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私は事務局を務めさせていただいております総合政策局安心生活政策課の中野と申します。どうぞよろしく願いいたします。

初めに、開会に当たりまして、国土交通省総合政策局長の栗田よりご挨拶を申し上げます。

【総合政策局 栗田局長】

本日はご多用の中、第1回移動等円滑化評価会議にご出席いただきまして、大変ありがとうございます。

国土交通省は既に開催まで1年半を切りました2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けまして、またそのレガシーとしての共生社会の実現を目指して、全国におけるバリアフリーの取り組みを進めているところでございます。このような観点から、さきの通常国会においてバリアフリー

法の改正案が衆議院、参議院ともに全会一致で可決されまして、平成30年5月25日公布、11月1日一部施行となりました。この過程で大変貴重なご意見とご協力をいただきました。心より感謝申し上げます。

改正バリアフリー法におきましては、障害者等の視点を反映した共生社会の実現に向けて、高齢者、障害者等や施設設置管理者、地方公共団体等の参画のもと国がバリアフリー施策の把握、評価を行うための会議を設けることを明記しております。本日がその会議の第1回になります。国土交通省としては今後ともこの新たな仕組みを十分に活用して、皆様とともに全国におけるより一層高い水準のバリアフリー化を進めてまいりたいと考えております。皆様方には大局的な見地から活発なご意見を賜りますようお願いいたしまして、私のご挨拶とさせていただきます。

【総合政策局安心生活政策課 中野企画調整官】

それでは、お手元の資料を確認させていただきます。座席表、出席者名簿のほか、本日の会議資料として議事次第、資料1「移動等円滑化評価会議の設置について」、資料2「移動等円滑化評価会議 委員名簿」、資料3「移動等円滑化評価会議 運営規則（案）」、資料4「分科会の設置について（案）」、資料5「改正バリアフリー法について」、資料6「基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況」、資料7「基本構想の作成状況」、資料8「建築物の委任条例の制定状況」、資料9「ソフト施策の取組状況について」、資料10「最近の主な取組について」、参考資料「共生社会ホストタウンの取組について」以上でございます。足りない資料等ございましたら、お知らせください。

よろしいでしょうか。それでは、議事に移らせていただきます。座長に議事をお渡しするまで、事務局で議事を進行させていただきます。議事1、移動等円滑化評価会議の設置につきまして、事務局より資料1と資料2をご説明させていただきます。

【総合政策局安心生活政策課 奈良課長】

事務局の安心生活政策課長の奈良と申します。どうぞよろしくお願いたします。まずお手元の資料1をごらんください。「移動等円滑化評価会議の設置について」でございます。こちらは設置の趣旨等を書かせていただいております。まず1の組織でございますけれども、バリアフリー法でこのたびの改正で盛り

込まれた規定に基づきまして、関係行政機関、高齢者、障害者等地方公共団体、施設設置管理者、その他の関係者が定期的にバリアフリー化の進展状況を把握し及び評価するため、本会議を設置するというところでございます。また真ん中の3の委員の任期等でございますけれども、(1)で委員の任期は二年とするというところでございますが、(2)で再任を妨げないというところでございます。また、4の座長でございますけれども、(1)で座長は委員の互選により選任するというところでございます。また5の分科会でございますけれども、(1)で必要に応じ、分科会を置くことができるというところでございます。

おめくりいただきまして、2ページでございますけれども、7、雑則といたしまして、評価会議の運営に関する事項については、座長が評価会議に諮って定めるというところでございます。ご参考までに3ページに参照条文がございますけれども、こちらは法律上、国の責務に関する規定と市町村に関する規定がございます。本会議は国の責務に関する規定等に基づきまして国として設置するというところでございます。なお市町村につきましては、これから説明しますけれども、マスタープランや基本構想の作成等についての協議会を組織し、実施状況について調査、分析、評価をすることができるという規定がございますので、そちらに基づいて評価等をしていただくよう努めていただくというところでございます。

続きまして、資料2をごらんください。ごらんの35名の委員及び関係行政機関でこの会議を構成させて頂きたいと考えております。なお過半数の18名の方は、当事者団体または障害当事者の方とさせていただいております。

簡単ですが、説明は以上でございます。

【総合政策局安心生活政策課 中野企画調整官】

本来ですと委員全員の皆様方のご紹介をすべきところでございますが、後ほどご発言いただく時間をできる限り多く取らせて頂きたいと存じますので、大変恐縮ではありますが、ただいまの資料の中の委員名簿をごらんいただきまして、委員のご紹介にかえさせていただきたいと存じます。よろしく願いいたします。

なお、本日は子育てひろば全国連絡協議会の松田様、東日本旅客鉄道株式会社の阿部様におかれましてはご欠席と伺っております。全日本ろうあ連盟の久

松様におかれましては、本日は代理として服部理事がご出席いただいております。川崎市藤倉副市長の代理として、矢島まちづくり局総務部長のご出席でございます。西日本旅客鉄道株式会社加藤企画室長の代理として安田担当課長のご出席をいただいております。

なお、関係行政機関等の出席者につきましては、お手元の出席者名簿をご確認ください。続きまして、先ほどご説明した資料1「移動等円滑化評価会議の設置について」に基づきまして、座長の互選を行いたいと存じます。大変僭越ではございますが、事務局としてはバリアフリー全般に関して幅広い見識をお持ちで、本評価会議の根拠となっております改正バリアフリー法を検討したバリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会の座長を務めていただき、また内閣官房のユニバーサルデザイン2020評価会議の委員でもあられます中央大学の秋山教授にお願いしてはいかがかと考えております。皆様、いかがでしょうか。(拍手)

ありがとうございます。それでは、秋山委員に座長をお願い申し上げたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。それでは、早速ではございますが、秋山座長よりご挨拶を頂きたいと思います。よろしく願いいたします。

【秋山座長】

中央大学の秋山哲男と申します。僭越ですけれども、座長をこれから引き受けさせていただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

一言だけご挨拶をしたいと思っておりますけれども、バリアフリー法が変わってからハードとソフトを一体的にというのは、これは私は比較的いいことであるなと思っておりまして、なぜかというハードでできないことをソフトでもカバーできるし、逆にハードで途中までしかできていないところをソフトで部分的にでもカバーできるという一体性というのが、むしろ利用者にかなり利便性を高めるのではないかと考えております。

それから二つ目に感じていることは、接遇教育とか心の教育が、かなりバリアフリーの新たな進展には役に立つのではないかと感じております。こういう2点を含めて、これからオリンピック・パラリンピックにいかんこれを実践していくかということが一つの課題になっておると思います。それ以外に多様なことがありますけれども、本日はこのぐらいにさせていただきたいと

思います。

それでは、よろしく願いいたします。

【総合政策局安心生活政策課 中野企画調整官】

秋山先生、ありがとうございました。続きまして、座長より座長代理の指名を頂きたいと思います。秋山座長、よろしく願いいたします。

【秋山座長】

座長代理として、私とともにかなり国の仕事を手掛けていらっしゃいます東洋大学の高橋儀平先生をご指名したいと考えております。よろしく願いいたします。

【総合政策局安心生活政策課 中野企画調整官】

それでは、高橋先生、よろしく願いいたします。ここで報道関係の方にはご退室いただきます。

(報道退室)

【総合政策局安心生活政策課 中野企画調整官】

それでは、ここからの議事進行を秋山座長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【秋山座長】

それでは、引き続き議事を進めさせて頂きたいと思います。今回は初めての移動等円滑化評価会議でありますので、まず会議の運営等について事務局より説明をお願いしたいと思います。

【総合政策局安心生活政策課 奈良課長】

資料3をごらんください。本評価会議の運営規則の案でございます。一般的なことを書いておりますけれども、1点だけ第6条の議事録等でございますけれども、本会議につきましては議事録を作成いたしまして、内容について委員の皆様にご確認をいただいた後で国土交通省のホームページにて公開したいと考えております。ただし特段の理由があるときは非公開といったこともできますけれども、原則として公開ということにさせていただききたいと考えております。

続きまして、資料4をごらんください。分科会の設置についてのご提案でございます。こちらは日頃より、先ほどご説明を申しました法改正に当たっての

検討会でのご意見ですとか、あるいは国会の審議におきましても、東京だけで見ているのではなくて地域ごとに見ていく、地域の状況を把握する必要があるという声を多数いただいておりますので、事務局といたしましてはこちらの資料4にありますように地域分科会を設置して、地域におけるバリアフリー化の進展状況を把握して評価する仕組みを設けたいと思っております。具体的にはそちらに掲げております北海道から沖縄まで10ブロックで分科会を設置して、こちらの庶務は各地域の地方運輸局及び地方整備局等で処理することといたしたいと考えております。

簡単ですが、ご説明は以上でございます。

【秋山座長】

ありがとうございます。ただいまの事務局のご説明につきまして、ご意見等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。どうぞ、藤井さんですね。

【日本障害者協議会 藤井代表】

日本障害者協議会の藤井でございます。まず、障害当事者関係者が過半数というこの会はとても素晴らしいと思うのですね。そういうことは大事で、また我々も頑張っていきたいと思っています。

そこでこの運営規則の趣旨にかかわってくるのですけれども、もちろんこれはバリアフリー法を基に置かれているということは自明であるのですけれども、差別解消法との関係とか、あるいは批准された権利条約との関係とか、これがどんなふうになっていくのかなど。例えばバリアフリー法を考えていくときに、合理的配慮という考え方はどうしてもいると思うのですね。このときに根拠法令は差別解消法であるわけだし、差別解消法は全省庁にまたがっているということもありますので、それらとの関係がどうなっているのかということの質問と同時に、主従関係はバリアフリー法が主でもいいのですけれども、可能であれば差別解消などの明文があれば、非常に分厚くなっていくのではないかなという意見を持っていますので、その辺をお答えいただければと思います。

【秋山座長】

貴重な意見をありがとうございます。過半数のメンバーは素晴らしいということと、運営規則で差別解消法に関連する部分、特に合理的配慮などが明文化

されていないので、ここについてはどういたしますかねというご質問になります。

【総合政策局安心生活政策課 奈良課長】

この移動等円滑化会議は先ほどもご説明しましたけれども、バリアフリー法の規定に基づいて設置をしているところをごさいますして、趣旨のところにはそういうバリアフリー法に基づく趣旨を書かせていただいております。一方で、差別解消法につきましては、もちろん私どもがいろいろな業務をする上で、あるいは事業者の方々が事業をする上で考えるべきものではあるとは思っておりますけれども、差別解消法につきましては、内閣府の障害者政策委員会で見直しの議論等も含めて、その状況の把握等についてされていると承知しております。もちろん関係はございますけれども、本会議はバリアフリー法に基づく評価会議ということでご理解いただければと思います。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。藤井さん、よろしゅうございますか。

【日本障害者協議会 藤井代表】

では、もう一言。当然これはバリアフリー法に基づく会議体ということで設置されていますからそれはいいと思うのですが、今後この議論をしていく上で秋山座長、高橋座長代理を含めて合わせ技といいますか、差別解消法の力も生かしていくということで、文言は今後また検討はあるかもわかりませんが、とりあえず今日の段階では、その努力を運営上もしてほしいということを要望して終わります。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。私自身も権利条約の2条に合理的配慮という、ユニバーサルデザインというのが文面として載っておりますので、こういったことも含めて考えていくという前提でこれからの議事を進めたいと考えておりますので、よろしく願いたします。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【DPI日本会議 佐藤事務局長】

ありがとうございます。DPI日本会議の佐藤聡と申します。分科会の設置について一つお尋ねいたします。資料4には地域分科会の設置が書かれており

ますけれども、中央での分科会というのは持たれないのでしょうか。どうしても評価会議は恐らく年に数回になると思うのですが、よりテーマごとに検討や進めていく上では、この評価会議のもとに中央での分科会というのもぜひつくって頂きたい。例えば鉄道とか車両とか航空、船舶、建築というテーマごとに踏み込んだ議論をできるような、そういう分科会を設けて頂きたいと思います。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございます。分科会の作り方について、地方分科会はあるけれども、中央の分科会は設けないのでしょうかということです。

【総合政策局安心生活政策課 奈良課長】

ご質問ありがとうございます。本評価会議は年2回行いたいと考えておりますけれども、今おっしゃった個別のテーマにつきましては、高齢者、障害者等のさまざまな特性ごとに課題が異なると思われ、また議論が必要な事業者や担当部局も異なりますので、関係者を絞ってより自由闊達な議論ができるよう、事務局において特性に応じたテーマ別意見交換会を別途開催したいと考えております。多数の方が集まる分科会というよりは、より実質的な議論ができる場ということでご理解いただければと思います。

【秋山座長】

ありがとうございます。いまのでよろしゅうございますか。どうぞ。

【全国重症心身障害児(者)を守る会 宇佐美代表】

全国重症児を守る会の宇佐美と申します。この分科会のことについて私も一言お聞きしたいことがあるのですが、この分科会を各地域につくるというのはここでわかるのですが、この分科会というのはどういう方が構成員で、どういうことを議論しようとしているのか。例えば今日の会議のような、規模的には違うかもしれませんが、同じような考え方で委員の方が配置されて地域ごとの議論をするというようなイメージでよろしいのでしょうか。

【秋山座長】

では、地方分科会の構成メンバーについてです。

【総合政策局安心生活政策課 奈良課長】

地方分科会につきましては、それぞれの地方分科会あるいは分科会長とご相談しながら運営していくということが基本でございますけれども、構成員につきましては障害者等の当事者数が施設設置管理者数を上回るようにしたいと考えておりますし、さまざまな障害種別の方にご参画頂きたいと考えております。構成の具体的な人選は各地方運輸局等が地域の実情を踏まえながら検討いたします。また中身につきましても、こちらも各分科会での運営にはなりますけれども、今日この後ご説明するような地域における課題もそれぞれ違った状況になると思いますので、そういったことをご議論いただくということかと思っております。

【秋山座長】

ありがとうございます。よろしゅうございますか。ほかにご意見ございますか。

それでは、議事1はこのぐらいにさせていただきますして、続きまして議事2の改正バリアフリー法の施行について、それから議事3の移動等円滑化の進展状況について、さらに議事4のその他につきまして、事務局より一括でご説明をお願いしたいと思います。

【総合政策局安心生活政策課 奈良課長】

まず資料5をごらんください。改正バリアフリー法についてのご説明をいたします。1枚めくっていただきまして、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（改正後）の概要でございます。ご案内の方も非常に多いと思いますけれども、今回初めて参加される方もいらっしゃいますので、改めまして簡単にバリアフリー法の紹介をしたいと思います。

まず1番目でございますけれども、赤字は11月1日に施行した部分で、青字は4月1日に施行する部分、黒字は元から規定がある部分ということでございます。まず1の基本理念といたしまして、先ほど藤井委員からお話があった件にも関係しますけれども、共生社会の実現、社会的障壁の除去という基本理念をバリアフリー法上設けまして、本法に基づく措置はそういったことに資することを旨としてやるのだということでございます。

また2番目の各施設等のバリアフリー化の推進でございますけれども、こちらはもともと新設が義務で、既存については努力義務ということになっており

ますけれども、基本方針において新設、既設にかかわらず各施設の整備目標を設定し、整備を推進しているところでございます。また今回の法改正で貸切バス等を法の適用対象に追加いたしましたほか、情報提供の努力義務なども規定しております。また公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進ということで、計画的な推進を行う制度も設けておるところでございます。

また3番目でございますけれども、地域における重点的、一体的なバリアフリー化の推進ということで、基本構想に基づいてバリアフリー化を進めるという制度があったのですけれども、新たに市町村が移動等円滑化促進方針、マスタープランと呼んでいますけれども、そういったものを定める制度を創設いたしましたのと、これらの定期的な評価・見直しを努力義務化いたしました。

また4でございますけれども、当事者による評価ということで本会議の根拠となります高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置してバリアフリー化の状況を把握し、評価するということを明記したところでございます。

続きまして2ページ目でございますけれども、現在バリアフリー法の施行に向けた取組でございますが、11月施行分につきましては、10月に必要な政省令基本方針を公布したところでございます。また今後4月1日施行分につきましては、3月上旬頃に必要な省令・告示について公布する予定でございます。また法改正説明会でございますけれども、10月に全国10地域において自治体、事業者向けに説明会を開催しました。その際、あわせて共生社会ホストタウンですとか、関心の高い自治体向けに個別相談会なども開催して働きかけをいたしまして、今年度はそこに書いてある3自治体に対して補助金の交付を決定済みでございます。また、3月にも同様に説明会を開催する予定でございます。また、マスタープラン作成のための自治体向けマニュアルですとか、ハード・ソフト計画作成のための交通事業者向けのマニュアルというのも作成したり、今後作成する予定でございます。資料5につきましては以上でございます。

また、資料6をごらんください。こちらは先ほど申し上げました基本方針に基づきまして掲げてあるバリアフリー化の目標の達成状況でございます。概要につきましては1ページをごらんください。

2ページ以降詳しく見てまいりますけれども、まずこちらは旅客施設でございます。鉄軌道駅のバリアフリー化の推移でございますけれども、利用者数が

1日3,000人以上である鉄軌道駅のバリアフリー化については、約9割について実施済みとなっております。

4ページをごらんください。地域別に見ますと、関東、近畿、沖縄の進捗率が高いということでございまして、この地域別の資料の見方でございますけれども、こちらはコメント部分は事務局で記載をしたものでございます。また色付けでございますけれども、下に書いてありますが、バリアフリー化率が全国平均より高い地域を赤塗り、低い地域を青塗りとしたしております。

5ページをごらんください。ホームドアの設置状況でございます。こちらは29年度末で725駅となっております。

6ページをごらんください。バスターミナルのバリアフリー化の推移でございますが、こちらは1日平均3,000人以上のバスターミナルでございますけれども、段差解消や誘導用ブロックは約9割、障害者トイレについては約7割で実施済みでございます。

7ページをごらんください。地域別に見ますと、東北、北陸、信越、中部、近畿、中国、沖縄の進捗率が高いということになっております。

続きまして8ページ、旅客船ターミナルでございます。こちら利用者数が3,000人以上の旅客船ターミナルのバリアフリー化については、段差解消については既に目標を達成して100%になっております。誘導用ブロックは約7割、障害者トイレについては約9割において実施済みとなっております。

9ページをごらんください。地域別に見ますと、北陸、信越、四国、九州、沖縄の進捗率が高くなってございます。

続きまして、10ページをごらんください。航空旅客ターミナルでございます。こちらは誘導用ブロックについては既に目標を達成して100%になってございます。段差解消や障害者トイレについては約9割において実施済みとなっております。

11ページをごらんください。地域別に見ますと、北海道、北陸、信越、関東、中部、近畿、四国の進捗率が高くなってございます。

続きまして、13ページをごらんください。今度は車両でございますけれども、鉄軌道車両につきましては、約7割についてバリアフリー化実施済みということで、目標は29年度末に達成したというところでございます。

14ページをごらんください。地域別に見ますと、関東、中部、沖縄の進捗率が高くなってございます。

15ページをごらんください。ノンステップバスの導入の推移でございます。こちら5割強の導入状況でございます。

また16ページ、リフト付きバスをごらんください。こちらは導入につきましてはまだ1割にも満たない状況ということでございます。

17ページをごらんください。地域別に見ますとノンステップバスにつきましては、関東、中部、近畿の進捗率が高くなってございます。またリフト付きバス等につきましては沖縄の導入率が比較的高くなってございます。

18ページをごらんください。福祉タクシーの導入状況でございます。こちらにつきましては、ジャパンタクシーの販売開始が平成29年の10月にありまして、そういうこともありまして平成29年度に約5,000台前年度よりも増加したという状況でございます。

19ページをごらんください。地域別に見ますと、関東、近畿における導入数が高くなってございます。

20ページをごらんください。旅客船のバリアフリー化でございます。旅客船のバリアフリー化につきましては4割強で実施済みとなっております。

22ページをごらんください。地域別に見ますと、関東、九州、沖縄の進捗率が比較的高くなってございます。

23ページをごらんください。航空機のバリアフリー化の推移でございますが、こちらは実施率が98%近くということになってございます。

続きまして、道路のバリアフリー化でございます。25ページをごらんください。こちらの基本構想を定める重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路のバリアフリー化でございますけれども、約9割について実施済みでございます。

26ページをごらんください。地域別に見ますと、北海道、東北、北陸、中部、中国における進捗率が比較的高くなってございます。

28ページをごらんください。都市公園のバリアフリー化でございます。こちらは園路、広場については約5割、駐車場については4割強、便所については3割強の都市公園において実施済みとなっております。

29ページをごらんください。地域別に見ますと、駐車場については沖縄が、便所については四国と沖縄が進捗率が高くなってございます。また近畿における進捗率は園路、広場、駐車場、便所のいずれにおいても比較的高くなってございます。

続きまして、31ページをごらんください。路外駐車場のバリアフリー化率でございますけれども、こちらは6割強の特定路外駐車場において実施済みとなっております。

32ページをごらんください。関東、北陸、近畿、九州における進捗率が比較的高くなってございます。

続きまして建築物でございますが、34ページをごらんください。こちらは平成29年度末で総ストックの58.8%が2,000平米以上ですけれども、バリアフリー化されているというところでございます。

続きまして信号機等でございます。36ページをごらんください。重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機のバリアフリー化につきましては、全体的には着実に進んでいるところでございます。

37ページをごらんください。地域別に見ますと、ごらんのような状況でございます。駆け足で恐縮ですが、資料6についての説明は以上でございます。

続きまして資料7につきまして、ご説明させていただきます。基本構想の作成状況でございます。基本構想は先ほど申し上げましたとおり、バリアフリー法に基づきまして市町村が定めることができる面的整備に関する計画でございます。

1ページをごらんください。今現在、全国における基本構想につきましては、296市町村において作成されております。全体の市町村数で割りますと、作成率は約2割ということになっております。ただ人口規模が比較的大きい市、区で見ますと、作成率は約3分の1となっておりまして、そのうち政令市、中核市、特別区につきましては8割以上となっているところでございます。

2ページをごらんください。地域別の基本構想の作成状況でございます。こちらはごらんいただきましたとおり、近畿におきまして全体で割っても、あるいは市、区で見ても作成率が高くなっている状況でございます。その次が市、区で見ますと関東、中部、北海道というところかと思えます。

資料7は以上でございます。

続きまして資料8、建築物の委任状例の制定状況でございます。こちらもバリアフリー法に基づきまして建築物、地方公共団体が条例を定めることによりまして義務づけ対象となる用途の追加ですとか、規模の引き下げですとか、基準の強化ということを行うことができることになっておりまして、それを行っている地方公共団体が、1ページの下にありますけれども、都道府県レベルで14団体、市区町村レベルで6団体でございます。詳細につきましては2ページをごらんいただければと思います。

続きまして資料9で、ソフト施策の取組状況でございます。こちらは1ページをごらんください。ソフト面からのバリアフリー化ということで、私どもとしてはバリアフリー教室の開催ですとか、公共交通事業者等の接遇向上に向けた取組、あるいはハンドブックの作成、トイレやベビーカーの利用円滑化のためのキャンペーン等を実施しているところでございます。大変恐縮ではございますが、時間の関係もございますので、一つ一つの説明は省かせていただきます。

続きまして資料10をごらんください。最近の主な取組でございます。1ページ目をごらんください。公共交通機関の障害者割引利用時の障害者手帳の確認についてでございます。基本的に公共交通機関の障害者割引につきましては、各事業者の自主的な判断に基づきまして実施されているところでございますけれども、利用の際の運用につきましては、多くの事業者が身体障害者手帳等の提示を求めているところでございます。一方で、航空ですとマイレージ等の会員サービスですとか、あるいは鉄道、バスとかでも交通ICカードの活用等によりまして、利用のたびに身体障害者手帳等の提示を求めている事業者も存在するところでございます。また障害者の方々からは、利便性向上の観点から障害者手帳の提示等の簡素化を求める意見も寄せられているところでございます。

それを踏まえまして、私どもとしては身体障害者手帳等の提示を標準的な方法として定めている私どもの告示等があったのですがけれども、こちらにつきましては手帳の提示についての規定を削除しまして、それ以外の方法も可能であることを明確化するという見直しを順次実施しておりまして、年度内には完了

する予定でございます。

またそれとは別に、各事業者に対して障害者に過度な負担とならないよう、合理的な方法で本人確認を行うことについて理解と協力を求める文書を発出したところでございます。下はそういった航空事業者や、スロットKANSAI 鉄道・乗合バスのICカードの例でございます。

2ページ目をごらんください。ユニバーサルデザインタクシーの車椅子乗降の改善についてでございます。こちらもいろいろな場でご意見をいただいているところでございますけれども、こちらはまずハード面における対応でございますが、平成29年10月の発売以降、右側でございますけれども販売台数としては平成31年1月末で1万台を超えているというところでございますが、こういった普及の進んでいるトヨタのジャパンタクシーにつきまして、車椅子で乗られる方が非常に時間がかかるという苦情もいただいておりますので、自動車局から、トヨタにも改善を働きかけまして、乗務員による車椅子乗降に必要な作業の簡素化というのをお願いしまして、トヨタ社において車両の改善を順次実施しているところでございます。まず既に販売した車両につきまして、2月中旬から車椅子での乗降を4分程度に短縮できるよう、そこに掲げられた項目、作業手順がわかるラベルの貼付ですとかスロープの改善ですとか、そういったことを取り組んでおります。

また3月発売予定の一部改良車両でスロープ構造の見直し等を実施しまして、乗降時間を3分程度に短縮を図るという取り組みを進めているところでございます。また、ソフト面における対応としては、昨年11月に国土交通省から事業者に対して下記の徹底を要請したところでございまして、例えば従業員の法令遵守、先ほどお話がありましたけれども、差別解消法の理解に関する研修をすとか、法令遵守を徹底するとかあるいは車椅子乗降に関する研修を受講させるといったようなことの徹底を要請したところでございます。このほか来月3月15日には関東運輸局において、タクシー事業者のバリアフリー対応促進セミナーを開催する予定でございます。

3ページをごらんください。プラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する検討でございます。こちらは鉄道局で検討会をつくっております、車椅子利用者が介助なしで単独乗降を可能なプラットホームがどういう段差、隙間

の数値までなら大丈夫かということ、今数値化の検討をしているところでございます。こちらは年度内に方向性を取りまとめまして、まとめる予定でございます。

続きまして4ページをごらんください。こちらは住宅局でホテル・旅館等のバリアフリー化を総合的に推進するということで建築設計標準の充実・普及というのが掲げられましたので、この取組を推進するために設計標準の充実すべき内容について検討しておりまして、こちらも年度末までの取りまとめに向けまして、ただいまパブリックコメントを3月10日まで実施しているというところでございます。

5ページ目をごらんください。バリアフリー化推進功労者の大臣表彰ということで、毎年度バリアフリー化の推進に多大な貢献があった個人または団体を表彰するというをやっております、平成19年度以来全12回行っております。延べでいきますと地方公共団体、交通事業者、NPO法人等で53団体を表彰しているところでございます。本年1月には宮崎空港あるいはその開発をした三菱重工交通機器エンジニアリングで導入した小型機対応のボーディングブリッジの開発と日本初の導入ということで表彰させていただいておりますし、自治体としては京都市でございますけれども、「歩くまち・京都」をテーマとしたバリアフリーのまちづくりということで表彰させていただいております。

資料の説明は以上でございます。

【秋山座長】

ありがとうございます。ただいまの事務局からのご説明に対してご質問、あるいはご意見がありましたらお願いしたいと思います。限られた時間ですので、大勢いらっしゃいますので、できるだけ多くの方からご意見を頂きたいと思っておりますので、発言はできれば2分以内ぐらいにとどめて頂きたいと思っております。そして発言の前に所属とお名前をおっしゃってからご発言頂きたいと思っておりますので、どうぞよろしく申し上げます。

それではご発言のある方、挙手をお願いしたいと思います。それではこちら側の服部さん、小川さんという順番でいきたいと思っております。

【全日本ろうあ連盟 久松事務局長（代理：服部理事）】

全日本ろうあ連盟の服部と申します。全日本ろうあ連盟は各地47カ所にございます。メンバーは全部で2万人ぐらいおります。よろしくお願いいたします。私たち日本ろうあ連盟、聞こえない者たちのいろいろな声を集約したものが三つあります。

一つは、今後新しい建物の中に、協議の場の中に手話フォンをつけたいと思っております。今、明石や羽田空港、成田空港などに設置はされておりますが、まだ少ない状況です。今後、全国的に広めていきたいと思っております。

二つ目は、いろいろなところに要望しているのですが、なかなかそれが難しいというものがあります。その中の一つが日本各地の無人駅に聞こえない人が、そこで何かあったときにインターホン対応になっているのですが、聞こえない人は日本語力がまちまちなのでコミュニケーション力も違います。インターホン対応ができない聞こえない方もいます。そういうように無人駅への対応をどのようにするか、そのようなところで問題が起きたときに解決して頂きたいということです。

それから、高速道路で一部改正になりましたが、もし車の故障事故が起きたときに救助、サポートしていただくのにまだ難しい面がございます。高速道路を下りて高速料金を払う場合もほとんど人に対応していただいているのですが、最近では機械化もされております。聞こえない人は障害者手帳を提示して割引を受けるという制度になっているのですが、その前に聞こえない人の事故に対する説明力もまちまちです。インターホンがわからないという場合もございます。そんな状況の中でバリアフリー法の改正をきっかけに、何かいいものをつくって頂きたいと思ってこちらまでまいりました。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございます。聴覚障害者の方々は、特に建物の中の手話フォンをつけて頂きたいと。既に成田、羽田、あるいは明石などではついています、という。それから2点目としては、無人駅のインターホンに対応できない。これについてどうにかならないかと。それから3点目は高速道路の事故が起こったときにコミュニケーションがうまくできないために、なかなか説明がうまくならないだろうということです。それから4点目に、割引制度などが機械でも

う少しできるようにということです。情報化社会、特に聴覚障害者についてはコミュニケーション、つまり音をいかに見える化していくかということが課題になろうかと思えます。

どうもありがとうございました。小川さん、お願いします。

【全日本難聴者・中途失聴者団体連合会 小川理事・情報文化部長】

全難聴の小川と申します。このぐらいの声でわかりますか。大丈夫ですか。大きなところで二つ申し上げたいと思えます。

まずは資料6の目標達成状況について。さまざまな交通機関、電車やバス、タクシーやフェリーなどの目標達成状況についてお話がありました。それで進められていることは非常に素晴らしいと思っています。ただ、実際に何が達成されたのかというところで、例えば私のように聞こえない、聞こえにくい者についての項目が達成されているのかどうかという部分。そういうところが全体的に達成されたというときに、何が達成されたのかというところが見えにくいようになっていると思うのですね。そこがはっきり見えるように、もう少しこの達成状況を細分化してもらえると、個々の障害別に何が達成されたのかわかるようになっていると私どももより利用しやすいかと思えました。これがまず1点目。

2点目は今後のことですけれども、さまざまな新しい技術が出てきています。IoT社会の進展に当たってどんなものがインターネットにつながって、スマートフォンのアプリなどで解決できる、障害者に役立つ面もたくさん出てくるだろうと思えます。そういったものについて、本当に急速に進んでいる状況があるのですけれども、それらができるだけ速やかに、こういった交通機関のサービスや施策に反映できるような仕組みというのもまた必要なのではないかと思えました。今日のような会議をもっていただいて非常に素晴らしいことだと、ありがたいことだと思っています。これらをもっと徹底して、細かい部分でも意思疎通が、コミュニケーションがスムーズにできるようになっているともっとよいなと思えました。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございます。資料6の中で目標達成は非常にいいことですけれど

も、聞こえない立場あるいは見えない立場からどこまで整備されているかという、そういった分類をされるとなよろしいですねというご意見です。

それから2点目は、新しい技術でICTに関することが進歩と発展が早いので、これに対応したサービスなどを速やかに反映できるようにしていただけないかというご意見です。どうもありがとうございました。

どうぞ、お願いします。

【全国自立生活センター協議会 今村副代表】

全国自立生活センター協議会の今村と申します。私から2点お伺いしたいと思います。1点目はマスタープランの作成状況、二つ目が建築物についてご質問したいのですけれども、まずマスタープランですけれども、今回の法改正で基本構想プラスこのマスタープランを作成できるということになりました。今現在どれだけできているかというところまではまだ難しいかもしれませんが、既にマスタープランの作成を始めている自治体があるのかどうか。あればどのくらいの件数があるのか。もしくはこれからつくろうとする意志をもっているというような、そういった情報を把握しておられたらぜひそれを教えて頂きたいというのが一つ目です。

それから基本構想をつくっている自治体はあるのですけれども、基本構想があるためにマスタープランはつくらなくてもいいというような誤解をされているケースも見受けられるので、そこはぜひ両方しっかりつくっていくようにという指導なり通達なりをお願いしたいと思っております。これは意見です。

二つ目の建築物についてですけれども、今日お示しいただいた資料では建築物のバリアフリー化の推移というところで1枚だけですけれども、約60%がバリアフリー化しているということですが、この内訳を建物種類別でどういう建物でどれだけが達成しているのかという、その内訳をぜひお示しいただければと思います。それからこの種別ごと、新築の建物で2,000平米以上の建物の占める割合というのもお示しいただければと思います。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございました。2点ほどいただきました。一つはマスタープランを始めている自治体はどのくらいかということ。どこがやっているか。それか

ら2点目は基本構想があるためにマスタープランをつくらないということがよくないと思いますので、こういったところに対してどうするかというお話だと思えます。

二つ目が建築物は60%、とにかく2,000平米以上は整備されていますけれども、これについての内訳がよく見えないので、ここを見えるようにして頂きたいということをお願いしました。種別なども含めてということでしょうね。どうもありがとうございました。これについて事務局で、もし答えられる範囲で結構だと思いますが。

【総合政策局安心生活政策課 奈良課長】

まずマスタープランの作成状況でございますけれども、こちらは資料5の2ページでございますけれども、今年度着手を既に始めたと、正確に言うと予算化して国に補助金交付申請をした自治体が3自治体ございまして、兵庫県の明石市と山口県の宇部市、こちら両方とも共生社会ホストタウンでございますけれども、それに加えて富山県の射水市ということになってございます。

また基本構想があるところでのマスタープランの必要性については、マスタープランに関してはマニュアルも作成したところですが、あわせてもともとあります基本構想のガイドブックの改正作業も今やっておりますので、基本構想及びマスタープランの両方の必要性について周知に努めてまいりたいと考えております。

建築物については住宅局から何か答えられるものはありますでしょうか。

【住宅局企画専門官】

住宅局建築指導課の高木といいます。建築物についてこの60%というところのさらに細かい用途別のデータが出せないかということですが、こちらの数値につきましては、全用途かつ全国での数字ということを前提に自治体などに調査をして一定の推計などももとに出している数字ですので、これをさらに細分化してお示しするといったところの精度をもっていないものですから、なかなか難しいと考えております。

以上でございます。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。そういうことですが、よろしゅうご

ざいますか。

【全国自立生活センター協議会 今村副代表】

ありがとうございます。今建築物の内訳は少し難しいということですが、現状そうであれば、これがわかるような統計の取り方を今後していくべきだと思うのですが、その辺はいかがでしょうか。

【秋山座長】

そこはいかがでしょう。わかるように調査するかどうか。

【住宅局企画専門官】

こうした統計を取るに当たり、しっかりと調査を進めるに当たっては、建築物の建築確認のときに出てくる情報をもとに、建築確認の審査事項ではないバリアフリーの観点からのチェックを自治体もしくは民間の指定確認検査機関にお願いをしなければならないということになりますが、現在建築の確認審査の約9割が民間の指定確認検査機関で行われているということからしますと、なかなかお願いをしてすぐやっていただけるということにはならないのかなと思っております。今後、どのように調査をしていくかについては、法令の改正やマニュアルの改訂などのときにあわせて、専門家の先生方等から構成される検討会の場で皆さんにご相談しながら検討していきたいと思っております。

以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。それではその他の方、左側から一番、阿部さんのあの方、お願いします。

【全国脊髄損傷者連合会 大濱代表理事】

大濱です。脊損連合会の大濱です。よろしくお願いします。

【秋山座長】

大濱さんですね。

【全国脊髄損傷者連合会 大濱代表理事】

資料6の16ページからですが、リフト付きバスは確かに若干増えています。特にリムジンバスを増やしてほしいと前からお願いしていましたが、私も実際にリムジンバスに乗ってみました。ですが、成田空港から東京駅に来るときにスロープを出すだけで45分ぐらいかかって、他のお客さんを待たせました。

実質的にほとんど使い物にならないというのがリフト付きバスの現状でして、乗客があらかじめ予約しておけばバス会社も準備してくれてスムーズに乗れますというのが現状です。それに加えて、次の18ページの福祉タクシーの導入の状況では、ユニバーサルタクシーを含めて2万台と記載されています。さらに23ページの航空機についても、97%がバリアフリー化されていますという今のご説明でした。一方で資料5の1ページによると、改正バリアフリー法では共生社会の実現ということが基本理念としてうたわれています。これはどういうことかということ、私たちとしては障害のある人もない人も同じようにということだと思っています。権利条約でいうところの他の者との平等を基礎にしてということと言い換えた表現が共生社会の実現だと私たちは理解しています。

そうなる、例えばジャパントクシーです。実際に乗車できるのは手動や簡易電動などの小さい車椅子だけというのが現状です。実際に先日トヨタの東京本社に行って新型車両を試乗させていただきましたが、大きな電動車いすではスロープが折れ曲がって乗れませんでした。このように小さい車椅子であれば乗車できることを指してバリアフリー化が進んでいるのだと捉え、なおかつ2万8,000台を目標に整備を推進するのだという姿勢でよろしいのかどうか。これでは改正バリアフリー法の基本理念に反しているのではないかと思います。その辺りをきちんと根本から考えて頂きたい。

あともう1点です。航空機については、97%がバリアフリー化されていますとされています。どういう基準で97%と言っているのか私にはよくわかりませんが、例えば私のような重度障害者の場合は、フルリクライニング仕様の車椅子でないと飛行機に搭乗できません。そういうものがまだきちんと用意されていないのが現状です。ですから、この目標を設定するときはもう少し細かく精査して頂きたい。搭乗経路にエレベーターが設置されたからここはバリアフリーですといった、そういう単純な問題ではないと思っています。せっかく改正バリアフリー法の基本理念に共生社会の実現という理念を盛り込んだのですから、社会的障壁の除去についてもう一度きちんと検討して、現実の問題を反映して頂きたいというのが私の意見です。

以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。大濱さんからいただいた意見で成田空港のリムジンバスがスロープを出すだけで45分かかってしまったという問題とか、共生社会というのは障害者と健常者が同じように使えるのだということを前提としているので、こういった意識で問題を考えて頂きたいということと、それからジャパントクシーの問題については小さい車椅子しか乗れないという問題がありますので、ユニバーサル社会に対する理念に反するという。それから航空機は97%なのだけれども、どこを見て97%と言っているのかというご指摘をいただきました。

このジャパントクシーも航空機もユーザーが使えるかというユーザビリティの視点でカウントしてくださいということが多分ご指摘のところだと思いますので、少しそういう視点でこういった統計も整理をしていただくとよろしいのかなと思います。今後はそういう視点でよろしく願いますということで、大濱さん、よろしいですか。

【全国脊髄損傷者連合会 大濱代表理事】

はい。

【秋山座長】

それからもう一つは、ジャパントクシーも含めてタクシーがどんな車椅子にどの程度、どのような車椅子だったらスムーズに乗れるかということと、それからどの大きさ以上だと時間がかかりかかるのだということと、もう少しお互いに事業者側も宣伝をしていただき、利用者側もどれが自分が使えるタクシーなのか両方が理解をするということもとても大事な場面だと思いますので、ユニバーサルタクシーという言葉は、ユニバーサルデザインというのはできるだけ多くの人が使えろという考え方ですので、そういう努力でもし今のタクシーが使えない場合には、ほかの乗り物を用意するぐらいの、きちんとした福祉タクシーもあるはずですので、そういった総合力でやっていくということが大濱さんのご指摘からご理解できるかと思っておりますので、どうぞよろしく願います。

それでは、どうぞ。もう一回、大濱さん。

【全国脊髄損傷者連合会 大濱代表理事】

今の座長の話に少し補足をさせて頂きたいのですが、ジャパントクシーがユニバーサルタクシーという呼ばれ方をしていますね。あれが本当にユニバーサルタクシーなのかどうか、そういう呼び方をしてもいいのかどうかということも含めて、きちんと考えて頂きたいと思います。

【秋山座長】

了解しました。ユニバーサルタクシーというのは多様な人が使えるということですが、残念ながらまだジャパントクシーはそこまでなっていないので、呼び方も含めてご検討くださいというご意見です。

それでは向こう側の方で手を挙げている方。では、阿部さんどうぞ。その次に。

【日本身体障害者団体連合会 阿部会長】

日本身体障害者団体連合会の阿部と申します。今日のお話を伺って、評価会議の分科会の設置というのはまさにオリ・パラのレガシーとして地域全体、日本全体で取り組んでいくということでもとても大事なことだと思います。またその中で地域の評価についてお聞きするのですけれども、その前に先ほど全難聴の小川さんがお話しされましたように、さまざまな技術が進歩しているわけですからそれぞれの地域の好事例、私たち当事者団体にできることというのは地域のネットワークがありますので、そういう好事例の提案というのも我々ではできることなのかなと思いながらお聞きしていました。

それで、さて今度は分科会ということで10の分科会がありますけれども、この中で踏み込めるのは、それぞれが暮らしている市町村レベルのことまで踏み込めるものなのか、どういうレベルなのか。これは資料の出し方、統計の出し方というところにかかわるのだと思いますけれども、障害のある一人ひとり、またこれは大濱さんのお話のように障害のある私たちの便利なところ、課題というのは多くの方々の課題でもあると思いますので、この地域の分科会の具体的な内容ということにある程度踏み込んでお話しいただけるものであれば、それをその地域全体の数値で表すのではなくてもっと細やかにしてほしいと思って質問いたしました。

とにかく言いたかったことは、このレガシーということで地域に及ぶということと、私たちもネットワークの中で好事例の発信、課題の発信もですけれど

も、好事例の発信を共有化するという事で役割を果たせるのかなと思って、とても大事な取組だと思いました。

以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。分科会が日本のオリ・パラのレガシーになるということと、それから地域の好事例を出す役割が私たちにもあるのだということと、それから今回初めての試みですので、地域にある問題点とかいい点とかをできるだけ出し尽くしていただいて、それを議論する題材を集めていくという作業がこれから始まるのだらうと思います。今の点でもし事務局でご意見があればという。

【総合政策局安心生活政策課 奈良課長】

大変貴重なご意見をいただきましてありがとうございます。地域分科会につきましては、地域分科会の運営はそれぞれの地域分科会で議論して頂きたいとは思っているのですが、私どもとしては今回地域ごとに資料を出させていただきましたけれども、各地域においては少なくとも県レベルでもう一回これを分解してみるということが必要なのかなと思っております。またおっしゃっていただいた市町村レベルにつきましては、冒頭説明いたしましたとおり市町村で協議会の仕組み等も活用して、同様のことをやって頂きたいと考えております。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。向こう側の佐藤さん、手を挙げましたか。では佐藤さん、お願いします。

【DPI日本会議 佐藤事務局長】

ありがとうございます。DPI日本会議の佐藤です。私はこの評価会議、大変素晴らしいものをつくっていただいたと思っております。まず感謝を申し上げます。これまでは課題ごとに検討会という形で議論をしてきたのですが、評価会議という形で常設されて継続的に議論ができる仕組みをつくっていただいたということにまず本当に感謝しております。ぜひこの評価会議が、日本のバリアフリーをさらに進めるために実効力のある会議になって頂きたいと思います。そういう視点でぜひお願いしたいことがあります。

この評価会議でぜひ取り組んで頂きたいことです。6点ぐらいあるのですけ

れども、まず一つは先進的な取組というものをぜひ評価をして、それを広げることをして頂きたいと思います。例えば東京2020オリンピック・パラリンピックで、今スタジアムがどんどんすばらしいものができています。例えば武蔵野の森総合スポーツプラザ、これが最初にできた建物ですけれども、最初はバリアフリー法に基づく基準で車椅子席をつくった、計画した段階は1席だったのです。それがIPCのガイドラインに基づいて東京アクセシビリティガイドラインをつくって、それに基づいて計画を見直した結果、69席になったと思いますけれども、増えました。1席だったのが69。これが日本が世界との大きく遅れている分野だったわけです。そういうふうにはオリ・パラのおかげで世界の基準が日本に入ってきてすばらしい取組があります。例えば新国立競技場は多様な障害者団体と十数回、20回近くだと思いましたが、アクセシビリティワークショップというものをやって、基本設計の段階から当事者の意見を入れて非常にいいものになっております。こういうすばらしい取組をぜひ評価して、それを全国に示して行って頂きたいと思います。

2点目が、取り組みが遅れている分野。私はほかの国に比べて日本が非常に遅れているものは建物、それと空港アクセスバス、長距離バス、こういったところが大きく遅れていると思います。特に先ほど資料が出ましたけれども、建物に関しては2,000平米以上の建物です。私たちが日常的に利用する飲食店とかお店というものは、2,000平米以下のものがほとんどなわけです。そう考えるとほとんどの建物が使えないという状況が改善されずに続いている。こういう取り組みが遅れている分野の評価、例えば他の国で取り組まれていることを調査して紹介する、そういったことをぜひやって頂きたいと思います。

3点目は、例えばいい取組をしたところがこの評価会議の中でワークショップみたいなものをつくって、現地に視察をしていく。それをまたフィードバックするというのもやって頂きたいと思います。

あとは地域間格差も大きな問題ですので、これも事務局からご説明があった地域分科会がもたれるということで、ぜひここでもさまざまなテーマで取り組んで頂きたいと思います。こういった先進的な地域の取組というものをぜひとも次のガイドラインへ反映して行って頂きたいと思います。移動等円滑化基準とかガイドラインとかさまざまな施策に反映して行って頂きたい。UDタクシ

一のお話も出ましたけれども、認定基準がつくられて、それに基づいてメーカーは車両をつくっているのですけれども、実際に運用した段階でさまざまな問題が起きているわけですので、認定基準の見直しも視野に含めて検討して頂きたいと思います。

最後は2021年から新たな基本方針を策定することになると思うのですが、その基本方針の項目がこのままでいいのかどうか。新たに基準をつくっていくということが必要なのではないかなと思います。例えば先ほど建物の中で種別ごとの分類ができないというお話がありましたけれども、例えばどのぐらいの広さのお店であれば車椅子で入れる、バリアフリーになっているかというそういう実態を調査して、それに基づいて施策を考えていくということが必要になってくると思います。ですので、これまでも基本方針を見直して新たに検討する段階で、ぜひ評価会議の中でそういった議論もして頂きたいと思います。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございます。たくさんいただきまして、6点ほどいただいたと思いますが、一つはスタジアムの例で先進的な取組を評価するということがとても大事だということで、スタジアムはIPC、インターナショナルパラリンピックガイドという、これを東京2020でチェックしていく、そのプロセスの中でたった一席しかない車椅子が69席まで増えていったという、こういう事例だとか、それから2点目に取り組みが遅れている部分で建物というのが取り上げられて、2,000平米以上は整備されるけれども、2,000平米以下の日常でよく使う建物はほとんど取り残されていく、この問題とか、空港は結構頑張っているけれども空港のアクセスするバスはかなりリフト化も遅れているので、これをどうするのか。それから3点目はよい取組で現地を視察していくとか、あるいは地域間格差も考えていかなくてもいけないとか、それからさらにUDタクシーについては認定基準を基につくられたけれども、結果的に問題がたくさん出たではないか。こういう問題についてどういう取組でやればいいのかという、この辺りの検討をもう少ししたらよろしいのではないかと。それから最後に、基本方針については新たに作る必要があるのだろうというご指

摘をいただきました。ありがとうございます。

今度こちら側の方の意見を聞きたいと思います。では、一番向こうの方。

【「ACCECIBLE JAPAN」運営者 グリズデイル委員】

アクセシブルジャパンというホームページを運営しているグリズデイルと申します。それは日本のバリアフリー情報を英語で発信していて、たくさんの外国人が日本に来るように頑張っています。今年は観光庁の目標はあと4,000万人の訪日外国人を目指していますが、障害者はそこに含まれていると思います。たくさんの方が日本を旅行したいのですけれども、まだ課題があるのだと思っていて、それを数箇所申し上げたいと持っています。

最初は移動ですね。障害のチャレンジだけでなく、言語とか日本語をしゃべれない人が多いので、それで問題になっています。例えば新幹線だとJRパスを持っているのですが、それを使いたいのですけれども予約するにはという誰もわからないとか、行こうとすると予約するとかわからないとか、それで自分の予定がずれているとか、あとは車椅子の種類がいろいろあるので、自分の国で使っているものが普通に使えると思うのですけれども、日本に来るといきなり使えないとか、それは新幹線で使えないものが多くてすごくショックと言っている人がいます。

あとはリピーターが多くなっていて、地方とかに行きたいのですけれどもリフト付きバスが余りなくて、白川郷とか行きたいのですけれども行けないという人が多いので、リフト付きバスを増加してほしいなと思います。

あとはホテルの面ですけれども、バリアフリー部屋を予約したいときには基本的に直接ホテルに連絡しますけれども、外国人だったら国際電話で連絡して、相手が英語がわかるかどうかわからないとか、オンラインでできればバリアフリーの部屋が予約できるようにして頂きたいと思います。

あと質問がありますけれども、手帳についてですけれども、手帳のない国とか、そして当たり前のように日本語の手帳じゃない方も結構日本に来ていますが、たまにそういう手帳がOKになっているとかだめになっているとかありますので、いつ使えるか、どうやって使えるかもっとはっきりになってほしいなと思います。ありがとうございます。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。何点かいただきました。特に言語に関わる問題が大きいと伺いました。例えばJRパスが予約できない、言語の問題でどこにどう予約するのかわからないとか、車椅子の種類がたくさんあって乗れる車椅子と乗れない車椅子がJRでどれがどうなのかわからないとか、それからリフト付きバスがかなり地方に少ないので、観光する人、特に車椅子使用者についてはどうやって地方で観光すればいいのか皆目見当がつかないということ。それからホテルについては日本語では予約できませんので、オンラインでやるのが一番いいと思うのですが、これがどこまで整備しているのか。それから手帳がない国とか、あるいは外国人がいろいろ鉄道を使うときに外国人用に割引制度などをきちんと用意しているのかどうか、その辺りの問題指摘をされたと思います。

今いくつか問題が出てきましたけれども、ここで事務局で答えられる部分だけでもお願いをしたいと思います。いかがでしょうか。

【総合政策局安心生活政策課 奈良課長】

手帳の部分ですけれども、こちらはそもそも障害者割引につきましては各事業者の自主的な判断に基づいて行っていただいているところがございます、そういう意味で本人確認のために何を必要とするかというところも各事業者によって異なるところがございます。また基本的にはそういう手帳の提示の規定というのは、日本の障害者手帳を確認するというところでやられているのではないかと思いますけれども、それぞれ外国の方をどうするかというのは個々の事業者の判断になっているところがございます。

ご質問に関しては以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。そうしたらこちら側で手を挙げている方。一番私に近い方、藤井さんから順番に。

【日本障害者協議会 藤井代表】

日本障害者協議会の藤井です。事務局からのお話から始まって、言うタイミングを逸してしまったのですけれども、3点ほどあります。一つはこうして議論をしている評価会議はどこにつながっていくのか、何のための評価会議なのかということをもう一度、これは僕らも意識しておかないといけませんので、

後で事務局からお答え頂きたい。いろいろな拘束力を持った国土交通省の指針などに生きていくのか、あるいは障害者基本計画の次期、次につながっていくのか、もっとその手前なのかということをお伺いしたい。

二つ目は、佐藤さんからも言われていました、評価の基準ですけれども、事務局からのお話では量的なことに対する評価。評価というのはおわかりのように量と質。秋山委員長が先ほど冒頭で言われたように、ソフトというのも質の問題にかかわってくるし、安全とか使い勝手も、質の問題。あるいは障害種別もかかわってくるものがあると思うのですね。この質の問題は一体、評価としてはどう見ていくのか。量と質に加えてもう1点、当事者参加ということ。計画段階で公営にしる民営にしる、どれくらい当事者が参加していったのかというのは、評価と非常に関係が深いのですね。でき映えとも関係してきます。そういう点で、この当事者参加という辺りを今後評価の中にどう入れていくのかということも大事なポイントではないかなと。したがって、評価の基準が専ら量的なことなので、このことだけで議論するのか、少し枠を超えてもいいのかという質問です。加えて私は枠を超えたいと思っているのですが、それはどうかということが二つ目です。

3点目に今割引の問題が出ていましたけれども、これはみんなねっとの小幡さんから出るかもわかりませんが、私たちは共生社会、障害を持たない者と持った者との平等性を今ベースにしていこうと。しかしその前に障害種別間の障壁があるわけですね。典型的には手帳の割引制度が精神障害者には適用されていない。このことを放っておいて全体のバリアフリーと言われても何となくしっくりこないのです。特に最近私鉄をはじめ大手もこれはやりましよう決まっていますね。それから中小規模の事業所も展開しています。肝心なのはJRだと思いますが、当然これは国土交通省の行政判断、行政指導もあると思うのですね。こういうものを含めて精神障害者に不利益が残っている問題をどう考えるのか。これも評価と関係が深いのでお答えいただければと思います。

以上です。

【秋山座長】

大事な問題をご指摘いただきました。一体この評価会議はどこにつながるのかという、何のための評価会議か、これが1点目です。

二つ目が評価の基準をどうするのか。量とか質だとか、あるいは当事者参加だとかさまざまなものが出てきていますので、一括りでとにかく捉えきれないのではないかという議論があります。

それから3点目が共生社会で障害者と健常者が平等になるということがまず一つあると思うのですが、障害者間でも不平等が生じている。特に精神障害者とそうでない方々との割引制度の問題があると思うのですが、こういったところをどう捉えるのかというところについて、少しお考え置きいただいて、もう少し何点か意見をいただいてからまとめて答えて頂きたいと思います。

それではこちら側の方で手を挙げている、順番、ではお願いします。

【全国手をつなぐ育成会連合会 久保会長】

ありがとうございます。全国手をつなぐ育成会連合会の久保と申します。私どもの会は知的障害者の会でございますので、比較的段差とかそういうバリアは問題のある人もあれば問題のない方も結構たくさんおられるのですね。ただし、中軽度の方よりも少し重い障害のある方というのは、普通に歩きますし走ったりもしますけれども、足の動きというのはそんなにスムーズではないのですね。すると段差をなくしていただくためにホテルの中でもそうですし、東京的とか駅の中でもそうですけれども、緩やかなスロープみたいな、少し下がったりしているのですね。そこで転んでしまうというのがあるのです。ここから少し下がっていますというのが、フラットかフラットでないかというのを、少し色を変えていただくとかいうのだけでも、「あ、ここ違うのだな」というのを1回、2回通るとわかりますので、きちんと覚えてそこを自分の歩調に合わせて歩いていくということはできますので、知的障害者であっても、そして段差がなくてスロープにさせていただいても急に緩やかに、見たところフラットのように見えていても少し下がっているというのがよくありますので、そういうところを少しここが下がっていますよとわかるようなバリアフリーみたいなことを、わかるという表示をして頂きたいと思っています。

それと、知的障害者の場合は駅でもどこでもそうですけれども、切符を買うというのにまず戸惑っているというのがありますし、ICカードを持っていてもどこにピッとやればいいのかというのがわからないというのもあります。そしてそこに行き着くまでの表示がきちんとなされていないと行き着けないとい

う、そういうのが知的障害者の場合のバリアになっているわけですね。それは施設とかホテルとかいろいろなところの建物内であってもそうですし、外といいますか公共の交通機関の場合でもそうですけれども、表示をわかるようにしていただくということが、ひいてはこれからたくさん外国人の方が来られるのが外国人の方にもわかると思いますし、お年寄りにもわかると思いますので、そういう意味で少し表示の部分がまだ余り進んでいないなという感じを受けますので、その辺のところをさらに進めていただけたらと思っています。

以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。割と細やかなわかりやすいデザインに心がけていただいて、知的障害の方々が転倒しないとか、そういったところに配慮したデザインを特にやってくださいと。その他さまざまな問題があるかと思えますけれども、三澤さん、手を挙げましたか。

【日本発達障害ネットワーク 三澤副理事長】

日本発達障害ネットワークの三澤といいます。資料9にありますソフト施策の取組状況の資料の中で、各ブロックで教室の開催等をされているということですが、一点お願いしたいのは、先ほど冒頭で秋山座長さんが言われました、ハードとソフトの総合のあり方ということからすると、ソフト面の人の育成、人の理解というところが一番利用者にとっては安心安全につながっていくのではないかと考えております。見えない障害の方、不適切な対応によって問題が発生してしまっ、その後の対応に非常に苦慮するということが多々あるかと思えます。なので、そういったことがないように事前に理解を踏まえた上で、また情報を共有し適切な対応ができるように、単にハード面の対応だけでなくソフト面での人材の育成につながる仕組み、構造といったものをぜひ整備してほしい。同時に、先ほどから出ております各種障害者の方たちの活動・参加に向けてどの程度の利用頻度、また利用時の意見等を細やかにお取りいただいて、それをぜひ蓄積し評価の指標にしていいただければありがたいかなと考えております。意見として提示させていただきました。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。ソフト的な対策はかなり重要であるという

こと、それは人の理解ということ。特に安心安全の連続性といいますか、これが担保されているかどうかはかなり重要だという、そのために人の育成をしっかりやりましょうと。それから特に障害者がさまざまな意見をさまざまなところで取り上げていただいているのですけれども、その意見を積み上げていって、そして対策に結び付けていくということも必要だということですね。

どうもありがとうございます。どうぞ。

【認知症の人と家族の会 原理事】

認知症の人と家族の会の原と申します。今日のいろいろなご説明の中で評価されているところがハード面が多いといったところが私も疑問に思ったというか、座長の先生からはハードとソフトの統合感、統一感というのが必要だということをおっしゃっていたのですけれども、ソフトの面、認知症といったところでは道に迷いやすいですとか、あと鉄道の事故などもありましたけれども、あれは本来入らない、入れないはずのところが開いていたのか、入りやすいような状況で線路に入り込んで電車にひかれて亡くなったということがありました。そういうことがないような安全、防護壁ということもあるかもしれないのですけれども、迷いにくい構造といったところでハードな面ももちろん必要ですけれども、それ以上にこのたび認知症のご家族とご本人にアンケートを取ったのですけれども、そのときにバスの乗り方がわからないというようなご意見が出ていたのです。

改正道路交通法が施行されて、認知機能が低下したときに車の運転ができないという世の中になったわけですけれども、逆に言うと認知症狩りが起こるのではないかという懸念があります。認知症自体は精神障害者の認定を受けている方が一部いらっしゃる。また難病の指定を受けている認知症の方も一部いらっしゃいますが、大半は障害者の施策に全く恩恵を被っていない人たちばかりです。そういう人たちが車の運転が、私も地方ですけれども、地方にいと車の運転がないいろいろなところに出かけていけないという状況がある中で、バスも少ない。ただ、たまたまバスに乗ったときに、私もわからないときがあるので、前から入るのか後ろから入るのか、どこから降りるのかということがわからなかったり、バスの料金の支払いも2、30年前と随分変わっていますから料金の払い方がわからないですとか、地下鉄や電車に乗ります

と、自分の行きたい方向への電車に乗ればいいのかわからないといったところの表示のわかりにくさというのがあります。そういうハードだけではなくて、わかりやすいソフト面の開発というのがオリンピックを前にしたこの国に、早急に整備が求められているところではないかと考えます。

先ほど知的障害や精神障害の方々のお話も出ていましたけれども、認知症も同時に見えない障害です。見える障害、見えない障害と分けするのめどうかとは思いますが、そういう障害をお持ちの方がいるといったところで赤い十字のマーク、ヘルプマークもまだ国として認められているマークではなかったのではないかと考えるのですけれども、あれをつけている認知症の方が増えてはいます。行先を、自分が行きたいところをそのパスケースに入れて表示をしているという場合もあって、まわりの方のご協力があるって行く先にたどり着けるといったところの、まわりの協力も心のバリアフリーといったところでは必要なのかなと思うところです。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございます。ハードが多いこの会議ですけれども、認知症のことがかなり取り上げる必要性が高いのではないかとということをおっしゃっていただきました。恐らくトランスポートフォーロンドンは認知症の対策をやっているのですけれども、日本の東京の交通はやっているのだろうかとか、イギリスでは既に交通事業者が認知症の対策をかなり頑張ってやり始めているのですが、日本はどうなのだろうか。そこが少し遅れていますねということをもっと申し上げておきたいと思います。

したがって、今一番困っている認知症の方々が外出で事故に遭ったり、あるいはバスの乗り方がわからないとか、さまざまな生活上の問題が起きていますので、何とかこれを考えてくださいということが原さんのご意見だと思います。どうもありがとうございました。

では宇佐美さん、どうぞ。

【全国重症心身障害児(者)を守る会 宇佐美常務理事】

全国重症児を守る会の宇佐美でございます。先ほど小川委員さんからお話がありましたことと少し関係することですけれども、この評価会議の意義でござ

います。今日ご説明いただいたものの中には整備目標が策定されたものについての達成状況というのを中心にご説明をいただきました。ですけれども、この整備目標に掲げられていないものでも、バリアフリーの円滑化の検討会の中でいろいろなご意見が出ました。例えばエレベーターの箱の大きさでありますとか、バリアフリーのルートの複数化でありますとか、いろいろなお話が出たと思います。それは整備目標には掲げられなかったので今回のご説明はいただかなかったのですけれども、そういうものも私どもとしては非常に気になるところでございます。これらのことについての数値とか状況をご説明いただいて、そういうものもあわせて評価していくというような仕組みがあったらいいなと思っています。整備目標に設定されたものは移動等円滑化検討会の中で出た意見は全てが入っているわけではございませんので、そういうものも入れていただくとうれしいなと思います。

【秋山座長】

ありがとうございます。目標にないものもいろいろな意見がありますので、これも評価目標をどう一つに加えたらどうかというご提案でございます。

あとこちら側でご意見をおっしゃっていなかった方はいらっしゃいますか。ではお願いします。

【日本盲人会連合 伊藤副会長】

日本盲人会連合の伊藤でございます。今回の資料の中ではバリアフリーのための施設・設備というのはものによってはかなりできてきていると思うわけですが、それが本当に機能を果たしているかどうかといったようなことが非常に気になるわけです。例えば視覚障害者でいえば点字ブロックがありますよといっても、それが連続的になっていなければあまり意味を持たない。それから先日、視覚障害の人が音響信号機のあるところで実際には音が出ていない時間帯に歩いて、事故に遭って亡くなるといったようなことがあるわけで、施設・設備が整っていてもバリアを持っている人たちが本当にバリアフリーと感ぜられるのかどうかということは、非常に大事な評価のポイントだと思います。先ほど藤井さんから量と質、あるいは当事者参加の問題が出ましたけれども、こうした部分について、例えばその地域に住む人たちのバリアフリー感といいますか、バリアフリーになったかどうかということ調査するというよう

なことをやらないと、ただ施設・設備が増えたからバリアフリー化されたのだということになってしまうのではないかと思います。

それから2点目ですけれども、ITがどんどん進んでいくと今までバリアフリーであったのがバリアフリーでなくなる、バリアが増えていくということがあるわけです。こうした点を今後どのように考えておられるかですね。この辺はお伺いをしたいと思います。1点目のところでは、例えば先ほど私は思うのですけれども、アンケートなどをきちんと毎年地域で行うとか、そういうことも考えて頂きたいなと思っています。

それから、心のバリアフリーは非常に大事だと思っています。とりわけ子供の教育が取り上げられることが多いわけですが、むしろ大人に対するバリアフリー教育というのが本当は大事だと思っています。ユニバーサルデザイン2020行動計画の中でも子供のことについてはかなり触れられているわけですが、大人についてのことがあまりきちんと触れられていないというようなことが気になっています。

以上のようなことです。よろしくお願いします。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。バリアフリーの施設・設備ができたけれども機能が果たして十分なのかという、そういった問題。それからICTが発達するとバリアを新たに生んでいる、この問題。それから心のバリアフリーが大切ですが、特に大人にとっての心のバリアフリーのほうが、かなり重要性が高い部分もあるというご指摘をいただきました。

時間がちょうど来まして、少し新田先生からご意見を頂きたいと思います。

【大阪大学 新田名誉教授】

大阪大学の名誉教授の新田です。よろしく申し上げます。私は特に基本構想、マスタープランの作成に関して、時間がないので質問というよりは希望ということで、お願いということで伝えたいと思います。

実は今日も出ておりましたけれども、2000年に交通バリアフリー法ができて、2006年にバリアフリー法となって、その過程で当初は基本構想づくりがものすごく結構盛んになって、モチベーションも地方自治体を含めて上がってきたのですけれども、最近先ほどの話でもなかなか進まないという状況で、

今回の改正バリアフリー法になったと理解しております。その中で基本構想の強化とマスタープランという位置づけが新たに導入されましたので、その点に関して今までの問題を捉えてこうしたらより強化できるという基本構想、マスタープランづくりにつながるという点をプッシュでもっと、私たちはまだよくわからないので、明らかにしてほしいと。そういう取り組みを進めてほしいというのが1点です。そのためにはこの評価会議が非常に大きな貢献を果たすという役割を持つと思いますので、評価会議のミッションとして地方公共団体が中心になるとは思います、しっかりとそういうところに意見を言えるような取り組みをしてほしいと思います。

それから2点目はマスタープランと基本構想の絡みですけれども、基本構想自体は整備計画、実施計画を含めて非常に詳細なレベルまでやっていって、駅周辺の重点整備地区内を中心に非常に整備が進みました。そういう意味では非常に効果を発揮していると思います。そういう中でマスタープランという、今日も図がありましたけれども、位置づけですね。マスタープランが大きな網をかけて、その下に基本構想がより重点化、整備計画を含めてやっていくという位置づけとして私は捉えているのですけれども、そうするとマスタープランから基本構想につながる仕組みですね、それから逆に基本構想でとどまっているところの地方自治体にマスタープランを含めて広げて強化していく仕組みというのを、きっちり取っていく必要があるように思います。

その2点を強調したいので、考えていただきたいと思います。

【秋山座長】

済みません、大日方さん、見えなかったものですから。よろしく願います。

【日本パラリンピアンズ協会 大日方副会長】

日本パラリンピアンズ協会副会長の大日方でございます。こういった形で皆さんで議論できることというのは非常に重要なのだなということを、改めて議論を聞きながら思いました。私自身はこの会議に参加するのに当たって一番疑問だったのは、藤井さんからもお話のありました、この議論が何につながるのか、何のための会議なのかというところが、これによっても何を発言していいか大きく変わるだろうというところかなと思いました。

いろいろ考えていく中で重要なことというのは、評価をするための指標の設定というのが、もう少し当事者の意識、あるいは日常生活に即したものによるところがあると、より意味のあるものになるのだろうと考えました。例えば一つの例でございますけれども、公共交通機関のバスの話で、指標として目標達成状況で出てくるのがノンステップバスの数であったりとか、バスターミナルのバリアフリー状況、具体的には段差解消ブロックトイレという問題ですけれども、先ほどお話があったように乗り方がわからないというような問題があったり、車椅子ユーザーから見るとターミナルは用意されたけれども、では降りるときに大体バス停なのだけれども、そこはどうなっているのだろうみたいなこととか、では重要なのはバスにどの障害のある人が乗れるようになったのかということについて評価をしていくという、そのための少し丁寧な基準づくり、指標といったものが必要なのだろうと考えました。非常にこれは議論に時間がかかるものですので、お話があったようになかなかテーマ別に設定していくことは難しいかもしれませんが、それでもここは関係者を集めて、これがどういう形で誰に対して有用な基準なのかということを考えていくための場なのかなと感じておりました、ぜひ皆様とそういったところを共有できればありがたいなと感じました。

以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。議論が何につながるのかという、評価が何につながるのかという、この辺りが一つと、それから二つ目は、評価がどうも人々の、障害者の生活や行動に根差した評価にもう少し軸足を移したらどうかというご提案があったかと思えます。

あと数分ですけれども、最後にほんの少し短めをお願いします。

【高橋座長代理】

東洋大学の高橋です。私も皆さんと一緒に、この評価会議に非常に期待しています。ちょうど改正バリアフリー法の中でも、ここがすごく重要なポイントになっています。その上で、今大日方さんのご発言がありましたけれども、私も先ほど藤井さんがおっしゃっていた、評価をどういうふうにつなげていくのか。評価手法ということになるかと思えますけれども、単純に今までの、今日

の資料の中にありました基準でいいのかどうか。ここについてもこれからの共生社会に立ち向かうためにどうするのか検討すべきと思います。バリアフリー法の改正に伴ってさまざまな各種ガイドラインを見直しました。各種ガイドラインは一応評価の最初の起点になっていくだろうと思いますので、ハード面もソフト面も含めて、ここはもう一度考えておく必要があるのが一つ。

それからもう一つは地域分科会の役割ですね。地域に委ねていく形になるとと思いますが、それはそれでよろしいと思います。私も同意見ですが、少なくとも全国で標準的な運営のガイドラインを定めて、これを地方分科会に流していてもいいのではないかと思います。この中で当事者参加の問題ですとか、あるいは事業者のかかわり方ですとか、細かな、先ほども細分化していくような部分も必要ではないかというようなお話がありましたけれども、そういったものが少しずつ明らかになっていくのではないかと思います。

以上です。

【秋山座長】

コメントは差し控えますけれども、以上で今日のこのくらいにさせていただきたいと思いますが、時間の関係もありますので次に行きたいと思います。

委員の皆さん、ご質問、ご意見ありがとうございました。事務局から何かありましたら少しコメント等をお願いしたいと思います。

【総合政策局安心生活政策課 奈良課長】

貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。藤井委員、その他複数の委員からいただきました、この評価会議の評価なり議論の結果どうなるのかという部分でございますけれども、こちらは資料を戻って恐縮ですが、資料1の3ページにバリアフリー法の規定がございまして、第4条に「国の責務」というのがございます。こちらですね、第4条ですけれども、線が引いてあるところが「関係行政機関及びこれらの者で構成する会議における定期的な評価」というのがこの評価会議のことですけれども、その下の行に、国としてはそれを踏まえて適時かつ適切な方法により検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるよう努めなければならないということになっておりますので、我々としては本日も含めて、この評価会議の議論を踏まえて、我々の施策に生かしていきたいと考えております。

先ほど来申し上げておりますとおり、地域に関するものについては、課題については地域分科会で地域の実情に応じた議論を行ってまいりますし、その他、本日もいろいろいただきましたけれども、個別の課題については先ほども申し上げましたが障害特性等に応じて課題や関係者が異なると思いますので、今後事務局におきまして特性ごとに意見交換をする場を別途設けたいと考えております。

【秋山座長】

ありがとうございます。時間がきましたけれども、簡単に私でまとめさせていただきますけれども、本日一つ目の議論としては服部さん及び小川さんから、特に聴覚障害者のコミュニケーションとICTの関係をどういう形でこれから考えていくかという、音声の文字化をどうするか、この問題が指摘の一つだと思います。

それから二つ目は、今村さんからも出たと思うのですが、あるいは新田先生からも出たと思うのですが、マスタープランと基本構想をどういう形でこれから考えてきちんとしたものにしていくか、この辺りのつくりをどうするか。

3点目は、大濱さんから出たと思うのですが、マイクロバスとかジャンタクシーとか、車両の使いやすさをどういう形にするかという部分がどうも出てきています。それから特に空港のバス関係、アクセシビリティが弱いのでこの辺りがどうなるのかという。

それから5点目がレガシーということで、地方の好事例を残していくというのが阿部さんからいただいたり、あるいは佐藤さんからも先進的な事例の紹介をできるだけきちんとしたらどうかという、こういう問題が出されたと思います。

それから、グリズデイルさんからは外国人の対応が意外に4,000万人弱来ていても、これが結構遅れている。特に簡単な部分、頑張ればできる部分が意外に遅れているのではないかというご指摘をいただきました。

それから、藤井さんからは、そもそもこの評価委員会はどういう形でやるのかという、評価の基準がまだ決まっていないのではないかという。量とか質とかそういった問題をどう扱うのか。あるいは障害者の生活に根差した部分で考えていくというのは、大日方さんからもいただきました。この評価をどう運営

するかというのはかなり大事な問題として、多くの方々から、宇佐美さんからも指摘をいただきました。整備目標に見えないものをどういう形で取り入れるのかとか、さまざまな形でいただいたと。

それからその次に知的、精神、発達障害、認知症、この方々の対応が遅れているのではないかとということで、どういう努力をしたらいいのかが見えないのかもしれませんが、ここは皆さんからお伺いして、ぜひ前に進めていければと思います。

それから心のバリアフリーが大事だということだとか、最後に地域社会の問題について高橋先生、あるいは新田先生からバリアフリーのプランのあり方、これについては少し専門的な部分ですけれども、新田先生は大阪で大分経験されていますので、こういったことも含めて、多様な問題を皆さんからいただきました。

以上で本日の議題については終了したいと思います。それでは進行を事務局にお返ししたいと思います。

【総合政策局安心生活政策課 中野企画調整官】

秋山座長、ありがとうございました。委員の皆様におかれましては、熱心にご議論いただき、まことにありがとうございました。

次回の第2回移動等円滑化評価会議の開催につきましては、また後日改めてご連絡差し上げます。よろしく願いいたします。

これをもちまして、第1回移動等円滑化評価会議を終了いたします。皆様、ありがとうございました。

— 了 —