

## 第2回移動等円滑化評価会議

○日時：令和元年9月30日 13時30分～15時30分

○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 名誉教授

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

(代理：工藤 登志子 バリアフリー担当)

阿部 一彦 社会福祉法人 日本身体障害者団体連合会 会長

及川 清隆 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

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

(代理：木村 郁子 環境部副部長)

松田 妙子 特定非営利活動法人 子育てひろば全国連絡協議会 理事

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

(代理：岩崎 満男 理事)

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：白井 章雄 まちづくり局指導部長）  
米田光一郎 三沢市 副市長  
阿部 真臣 東日本旅客鉄道株式会社 サービス品質改革部 次長  
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 ケア輸送等統括 兼  
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  
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  
坂本 努 一般社団法人 日本ビルディング協会連合会 常務理事

## ○議事

### 【総合政策局安心生活政策課 原企画調整官】

それでは定刻となりましたので、ただいまより第2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原と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

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

### 【総合政策局 蒲生局長】

国土交通省総合政策局長の蒲生でございます。よろしくお願い申し上げます。本日は大変ご多用の中、第2回移動等円滑化評価会議にご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

国土交通省は、来年夏に開催される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まして、全国におけるバリアフリーの取り組みをさらに前進させてまいりたいと考えているところでございます。

本日開催する移動等円滑化評価会議は、昨年改正されたバリアフリー法に基づきまして、高齢者、障害者等の当事者参画のもとでバリアフリー策の評価を行うことを目的として設置

されたものでございます。本年2月に第1回移動等円滑化評価会議を開催したところでございます。また、本年6月から7月には、全国10ブロックにおきまして地域分科会を開催し、各地域におけるバリアフリー化の進展状況の評価を実施したところでございます。なお、障害特性等の課題を適切に把握するための特性に応じましたテーマ別の意見交換会に関しましても、事務局におきまして適時開催しているところでございます。

国土交通省といたしましては、本年から始まったこのような新たな取り組みを十分に活用し、関係者の皆様の声を丁寧に伺いながら、全国においてより一層高い水準のバリアフリー化を展開してまいりますので、この第2回移動等円滑化評価会議におきましても活発なご意見を賜りますようお願い申し上げまして、簡単ではございますが私からの冒頭のご挨拶とさせていただきます。

本日はよろしくお願い申し上げます。

【総合政策局安心生活政策課 原企画調整官】

ありがとうございました。

それでは、秋山座長よりご挨拶をいただきたいと思っております。秋山座長、よろしくお願いいたします。

【秋山座長】

中央大学の秋山と申します。どうぞよろしくお願い致します。

一言だけ申し上げたいと思っておりますが、この移動等円滑化評価会議の意味というのは、例えば、オリンピック・パラリンピックの中で、IPC（国際パラリンピック委員会）という基準がございますけれども、ガイドラインですが、これは各国間のバリアフリーにおけるでこぼこをなくしていこうというのが大きな目標でございます。そうすると、どうでしょうかね。地方の、たまたま先週空港に行きましたら、やはり、東京との格差がまだ目立っています。ということは、もうちょっと申し上げると、地方と東京のでこぼこをやはりもう少し整備しないといけないなというのを感じた次第です。

2つ目に感じたことは、成田空港とか羽田空港を今、オリパラに向けてかなり一生懸命整備していますが、これについては、アクセシビリティという部分はかなり確保されているのですが、ユーザビリティ、つまり、障害者が本当に使いやすい設備、施設、見てくれだけではなくて設備がきちんと整備されているかという、まだまだという感じがしました。という意味で、やはり及第点、バリアフリー法の及第点はとれているけれども、それからワンランク上のバリアフリーを目指さないといけないのだなというふうに感じております。そういう意味で、この評価会議というのは、そのことを明確にして、一步前に進めるということに大きな意味があると思っておりますので、どうぞ皆様のご協力で、できるだけいいものにしてい

きたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【総合政策局安心生活政策課 原企画調整官】

ありがとうございました。

それでは、委員の紹介に移ります。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だけとらせていただきたいと存じますので、大変恐縮ですが、ただいまの資料の中の委員名簿をごらんいただくことといたしまして、委員の皆様のご紹介に代えさせていただきますと存じます。

なお、本日、定期航空協会につきましては、急遽ご欠席の連絡がありました。よろしく願いいたします。

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。

それでは、ここで報道関係及び一般の方はご退室いただきたと思いますので、よろしく願いいたします。

続きまして、お手元の資料を確認させていただきますと思います。配席図、出席者名簿、委員名簿のほか、本日の資料としまして議事次第、資料1「移動等円滑化評価会議等実施状況」、資料2「評価会議、地域分科会及び特性に応じたテーマ別意見交換会における主な意見」、資料3「バリアフリー基本方針における整備目標に関する主な意見」、資料4「移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有」、資料5「心のバリアフリーの更なる推進に向けて」、資料6「最近の主な取組」を配付しております。足りない資料がございましたら、お知らせください。

よろしいでしょうか。それでは、ここからの議事進行を秋山座長にお願いいたします。

秋山座長、よろしく願いいたします。

【秋山座長】

秋山です。それでは、議事次第に沿いまして、順次進めていきたいと思っております。

最初に、移動等円滑化評価会議等における主な意見等について、そして2つ目が、移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有について、3、その他についてということで、資料1から6をもとに事務局よりご説明をいただきたと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【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でございます。私から、資料1から6ということで種類が多いですけれども、一括して説明をさせていただきます。

まず、資料1をごらんください。「移動等円滑化評価会議等実施状況」でございます。表紙をおめくりいただきまして1ページ目でございますけれども、まずおさらいになりますが、

本移動等円滑化評価会議のバリアフリー法上の位置づけでございます。この評価会議は、関係行政機関及び高齢者・障害者等、地方公共団体、施設管理者その他の関係者で構成し、定期的に移動等円滑化の進展の状況を把握し、及び評価するということとでございます。国は、移動等円滑化の促進のため、施策の内容について移動等円滑化の進展の状況等を勘案しつつ、この評価会議その他関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じた上で、適時に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るということが法律上の位置づけでございます。

2ページ目をごらんください。移動等円滑化評価会議等の概要でございますけれども、真ん中にあります移動等円滑化評価会議ということで、これが本会議でございます。第1回目を本年2月26日に開催しまして、第2回目が今日ということとでございます。このほか、右下にありますけれども、地域分科会というのを第1回目の評価会議のときに設置を決定しまして、それに基づきまして、本年6月から7月にかけて、第1回の地域分科会を各地域で開催したところでございます。また、その左側をごらんいただければと思いますけれども、こちらは事務局におきまして、特性に応じたテーマ別意見交換会ということで、それぞれそこにあります1回目から5回目ということで、障害特性等に応じまして意見交換会を実施したところでございます。

おめくりいただきまして3ページ目をごらんください。地域分科会の開催実績について、ごらんのとおり、北海道から沖縄まで、地域において開催をしたところでございます。

続きまして、資料2を説明させていただきます。こちら、今ご説明いたしました第1回の評価会議及び10ブロックでの地域分科会、あと、特性に応じたテーマ別意見交換会における主な意見を私どものほうでピックアップさせていただいたものでございます。

おめくりいただきまして、まず主要項目についての主な意見をご紹介します。まず、評価会議・地域分科会のあり方、2ページでございますけれども、こちらにつきましては、まず、この評価会議という継続的な仕組みをつくっていただき感謝ということで、バリアフリーのさらなる推進に期待するというご意見。あるいは、各地域において地域分科会以外にも非公式の意見交換会等を開催すべきではないかというご意見。あるいは、各地域分科会での議論の進め方、役割の明確化、検討すべき課題についてどう考えるかというようなご意見がございました。

続きまして、めくっていただきまして3ページ目をごらんください。好事例・先進事例の共有についてでございます。こちらは、各地域の好事例・先進事例をしっかりと収集して、紹介・共有してほしいというようなご意見、あるいは、そういった好事例・先進事例を視察する機会もつくってほしいというようなご意見などをいただいております。

また、4ページ目でございます。計画段階の当事者関与というか、当事者の参画ということでございまして、こちらは駅舎等の施設の新設ですとか改修時に、障害当事者の意見をしっかりと入れてほしいというようなご意見がございました。

おめくりいただきまして5ページ目でございますけれども、基本構想・マスタープランについてのご意見でございます。基本構想・マスタープランについては、地域分科会の議題として、優先して取り組んでほしいというようなご意見。あるいは、こういった基本構想ですとかマスタープランの策定について、自治体に働きかけをしてほしいというようなご意見をいただいております。

続きまして6ページ目でございますけれども、心のバリアフリーでございます。心のバリアフリーについては、幅広い層に対する継続した啓発活動が必要であるというようなご意見、また、子供のときから教育の中で行っていく必要があるというようなご意見、あるいは、心のバリアフリーには非常に期待していますというようなご意見もいただいております。心のバリアフリーについては6ページと7ページと紹介させていただいております。

続きまして、特性ごとの主なご意見をご紹介します。9ページをごらんください。肢体不自由等でございますが、こちらは小規模店舗ですとか、空港アクセスバス、長距離バスに関するバリアフリー化が遅れているというようなご意見。ユニバーサルデザインタクシーについては、認定基準の見直しも含めて検討してほしいというようなご意見。地方部と都市部のバリアフリー化の格差是正に取り組んでほしいというようなご意見などをいただいております。

続きまして、10ページ目でございます。こちらは、視覚障害に関するご意見でございますけれども、誘導用ブロックが連続していないですとか、信号機の音が鳴らない時間帯があるですとか、そういったようなご意見をいただいております。また、可動式ホーム柵ですとか、それ以外にも誘導用ブロックなどもありますけれども、せっかくだいいものが設置されているのだから、設置状況について情報提供してほしいというようなご意見。あるいは、視覚障害者にとっては駅の安全対策が重要であるということで、駅の無人化、ホーム等からの転落事故に関するご意見をいただいております。

続きまして、11ページでございますけれども、こちらの基本方針の整備目標につきまして、聴覚障害についての項目がないのではないかというご意見、また、列車事故等の際、音声案内では不十分だということで、電光掲示板でも案内が必要だというご意見。日本語だけでなく外国語でも案内が必要ではないかというご意見。あるいは、無人駅の場合、インターホンのみの対応となっているところがございまして、それでは対応できないので改善してほしいというようなご意見をいただいております。

続きまして、12ページをごらんください。こちらは知的障害、発達障害、精神障害に関するご意見でございます。知的障害などについては、緩やかな傾斜等でも転びやすいので、細やかに配慮したデザイン等にしてほしいというようなご意見。あるいは、ヘルプマークの認知度を上げたいというようなご意見。あるいは、精神障害等は外見だけで障害の有無がわからないので、心のバリアフリーに非常に期待しているようなご意見もいただいております。

続きまして、13ページでございます。高齢者・認知症の人に関するご意見でございます。認知症の人は道に迷うことなどによりまして事故があるので、迷いにくい構造にする等の対応も必要ではないかというようなご意見。あるいは、一般市民への認知症の理解を広めることが必要だというようなご意見。あるいは、高齢者は段差につまずきやすく、姿勢が前かがみになるため、高齢者の目線で整備をしてもらいたいというようなご意見などをいただいております。

続きまして、14ページでございます。妊産婦及び乳幼児連れに関するご意見でございます。妊産婦についても多機能トイレの使用も考慮してもらいたいというようなご意見。あるいは、鉄道のベビーカーマークを目立たせてほしいというようなご意見。心のバリアフリーについては子育て分野も盛り込んでもらいたいというようなご意見をいただいております。

続きまして、各地域分科会における主なご意見をご紹介します。16ページ、北海道でございますけれども、こちらは市営地下鉄の駅の車椅子利用者用のトイレの問題ですとか、あるいは、北海道は雪国ですので、冬期間におけるバリアフリーに関して地元で検討すべきではないかというようなご意見があったということでございます。また、その下の東北でございますけれども、こちら東北新幹線のオストメイトは使いづらいといったようなご意見ですとか、東北は1日当たり3,000人以上の利用者、施設が少ないので、地域によって基準を考えるべきではないかというようなご意見もいただいております。

次のページ、17ページでございますけれども、関東でございます。関東からは、例えば、2番目のポツでございますけれども、オリパラ開催時はかなり混雑が予想されるということで、タクシーのドライバーの方々の乗車拒否がないように周知していただきたいというようなご意見をいただいております。また、その下の北陸信越分科会でございますけれども、こちら金沢駅での多目的トイレの音声案内についてのご意見などをいただいているところでございます。

18ページ、中部でございますけれども、こちら、3,000人以上という旅客施設の1日当たりの利用者数の目標がありますけれども、自分たちの出発地点の駅がどうなっているかというのは気になるので、地方ならではの目標をつくってはどうかというようなご意見ですとか、分科会の意見が本省の会議でも伝わるようにといったようなご意見をいただいております。

ります。その下、近畿でございますけれども、こちらは高評価を得た施設やモデルになるような施設をもっと公開してほしいですとか、先進事例を取り上げ褒めるというようなポジティブな情報も共有してほしいといったようなご意見もいただいているところでございます。

続きまして、19ページでございます。中国でございますけれども、こちらは目標達成についてどう考えるのか、PDCAという話もあったけれども、今後どのように進めていくのかというようなご意見があったということでございます。四国でございますけれども、開催地の香川県ですとか高松市からは報告があったけれども、他3県からの報告をいただきたい。あるいは、そういった各県ごとの支部会というのでも検討してほしいというようなご意見をいただいております。

20ページ、九州でございますけれども、大分の中心市街地から大分空港までの間は路線バスが1つしかないといったようなご意見で、福祉タクシーで行くと3万円以上かかるといったようなご意見もございました。あるいは、その下の沖縄でございますけれども、那覇市の九茂地交差点を例に挙げて、国道・県道・市道に関する道路管理者間の協議に関するご意見などをいただいたところでございます。

続きまして、資料3に移らせていただきます。バリアフリー基本方針における整備目標に関する主なご意見でございます。今ほどの地域分科会の意見でも出てまいりましたけれども、公共施設や建築物のバリアフリー化の整備目標につきましては、おめくりいただきまして1ページ目にあるように、2020年度末までの目標を定めまして、鋭意その目標に向かって整備に取り組んでいるところでございます。

こちらにつきまして、2ページ目でございますけれども、主なご意見をご紹介させていただきますけれども、達成状況というのは何が達成されたのか見えにくいので、障害特性も踏まえてわかるようになるといいのではないかというご意見。あるいは、先ほど秋山先生からもユーザビリティという話がありましたけれども、エレベーターをただつけばいいということではなくて、利用者にとって利用しやすいものということを考えてほしいというようなご意見。あるいは、先ほどもございましたけれども、聴覚障害についての項目が見当たらないというようなご意見。あるいは、地方の乗降客1日当たり3,000人未満の駅のバリアフリー整備を今後どう進めていくかといったようなご意見などをいただいたところでございます。

おめくりいただきまして3ページ目でございますけれども、これは必ずしも聴覚障害だけということではございませんけれども、ご指摘をいただきましたので、鉄軌道に関する案内設備の整備状況についてご紹介をさせていただきます。こちらはバリアフリー基準に基づきまして、文字・音声等によって案内設備の設置が鉄軌道駅、あるいは鉄軌道車両に義務づけ



られているところがございますけれども、こちらのほうが平成29年度末の時点でそれぞれ約7割の整備状況だということのご紹介でございます。

続きまして、資料4のご紹介をさせていただきます。こちら、先ほどの意見のご紹介の際にも、好事例・先進事例を共有して、どんどんポジティブな情報を発信してほしいというご意見、こちらは地域からのご意見でもありましたし、意見交換会等でもいただいているところがございます。好事例・先進事例につきまして、めくっていただきまして1ページ目でございますけれども、当事者団体からこれはいいのではないかとということでご紹介いただいた4件と、あとは各地域分科会において紹介したご意見のうちの一部につきまして、今からご紹介させていただきます。

2ページ目をごらんください。こちらは新国立競技場でございます。こちらは、関係閣僚会議におきまして、世界最高のユニバーサルデザインを基本理念の1つに掲げて、今、新国立競技場の整備が進んでいるということでございます。設計から施工段階におきまして、高齢者・障害者団体及び子育てグループ等の参画を得てユニバーサルデザインワークショップを開催するというので、実際に14団体から構成されるワークショップを開催したということでございます。下にございますけれども、ワークショップの意見を踏まえて、例えば車椅子席をバランスよく分散したり、あるいはエレベーターの改善をしたり、あるいは視覚障害者が認識しやすいような色分けをしたり、あるいはアクセシブルトイレにつきまして、各機器の配置や操作性について改善したというようなことでございます。

続きまして、3ページ目をごらんください。成田国際空港株式会社でございます。こちらでも当事者参加を前提としたユニバーサルデザイン推進体制の構築ということでございます。成田空港におきまして、障害者、有識者、空港関係者などから成る成田空港ユニバーサルデザイン推進委員会というものを設置しまして、現場視察などを踏まえて、空港における課題を明確にした上で、成田空港ユニバーサルデザイン基本計画というものを2018年4月に定めまして、それに基づいて2020年までの具体的な取り組みを決定して、今、鋭意進めているということでございます。下のピンクのところでございますけれども、主な取り組みといたしまして、発達障害への対応、トイレのユニバーサルデザイン化、人的資源ということで全ての空港スタッフ向けの障害理解、基本的な接遇研修というのをやっているということでございます。

続きまして、4ページ目をごらんください。全日本空輸株式会社の事例でございます。こちらは成田空港株式会社と共催しまして、日本発達障害ネットワークの監修のもと、発達障害のある人のための空港搭乗体験ツアーを行っているということでございます。2018年、2019年と2年続けて行っているということでございます。こちらでございますけれども、

飛行機を利用した移動を想定して空港、飛行機を事前に体験できるプログラムということで、下のほうに3つ囲みがございますけれども、事前予習のための冊子「そらばすブック」の配布ですとか、動画の配信、ツアー当日の人的サポートですとか、あるいは、先ほど成田の事例にも写真がありましたけれども、クールダウン・カームダウンのためのこういったコージールームを設置したりというような取り組みでございます。

続きまして、5ページ目をごらんください。東京空港交通株式会社でございます。こちらはエレベーターつきリムジンバスということで、世界でも例のないエレベーター付リムジンバスを営業用バスとして国内初導入したということでございます。昨年12月から営業運送を開始しております。こちらのほう、下の写真にございますように、エレベーター装置を車内に設置したことによりまして、客室開口部が小さく、雨とか風の影響が少ないですとか、利用者の安心感を向上させているというようなものでございます。

続きまして、地域分科会からのご紹介でございます。6ページをごらんください。東北で紹介されましたのは、山形のバリアフリー観光ツアーセンターが行いました車椅子によるパラグライダー体験フライトの事例でございます。また、関東で紹介されましたのは、東急電鉄株式会社のハード・ソフト両面でのバリアフリーの取り組みということで、介助が必要な乗客の乗降支援のためのバリアフリー連絡アプリの開発ですとか、ホームからの転落検知支援システムの開発ですとか、障害当事者との意見交換会の実施ということを紹介させていただいております。

続きまして、7ページをごらんください。これも関東でございますけれども、ユニバーサルデザインタクシーの事業者向けセミナーの開催ということで、トヨタのジャパンタクシーを用いた車椅子搭乗方法のデモンストレーションを含むセミナーを、障害者の方と連携して開催したという事例のご紹介でございます。

続きまして、資料5をごらんください。心のバリアフリーにつきましても、ご意見をたくさんいただきましたので、さらなる推進に向けてということで、一例をご紹介させていただきたいと思っております。

まず、おめくりいただきまして1ページ目をごらんください。こちらは、第1回の資料でもご紹介をさせていただいておりますが、私どもが今、国交省のほうで取り組んでいるソフト施策、心のバリアフリーに資するソフト施策の取り組み状況でございます。バリアフリー教室の開催ですとか、接遇向上のための交通分野、観光分野における接遇ガイドラインですとか、マニュアルの作成を行っているところでございます。

次のページ、2ページ目をごらんください。こちらは、オリパラに向けた内閣官房の取り組みでございますけれども、地方における共生社会の実現に向けてユニバーサルデザインの

取り組みを加速するということで、オリパラのホストタウンの中でも共生社会に取り組む共生社会ホストタウン制度というのをつくりまして、現在20件、20地域が登録済みだということでございます。こちらの共生社会ホストタウンにおきましては、ユニバーサルデザインの街づくりと心のバリアフリーを車の両輪として、自治体ならではの総合的な取り組みを実施していくと。それは、大会に向けてということだけではなくて、大会後もレガシーとしてつなげていきたいというような取り組みでございます。また、パラリンピアンとの交流などを行って、住民の意識を変えていくきっかけにすると、こういったような取り組みを行っているところでございます。

3ページ目をごらんください。こちらは、文部科学省さんの取り組みでございますけれども、共生社会の実現に向けた教育に関する取り組みということで、幼児期から青年期の発達段階に応じて切れ目なく心のバリアフリーに関する教育を展開しているということでございます。特に、初等・中等教育におきましては、全ての子供たちに障害の有無を問わない心のバリアフリーを指導するということで、学習指導要領を改正しまして、心のバリアフリーにかかる指導の充実を図っているところでございますし、全ての教員等が心のバリアフリーを理解するということで、そのための取り組みも進めているところでございます。また、上記とあわせて、学校施設のバリアフリー化の取り組みも実施していると。事例集ですとか、もちろん指針をつくったり、事例集を周知したり、国庫補助を実施したりということで行っているということでございます。また、高等教育、生涯学習での取り組みも行っているということでございます。

最後でございますけれども、資料6、最近の主な取り組みについてご説明させていただきます。1ページ目をごらんください。鉄道の駅ホームと鉄道車両の乗降口の段差・隙間についてでございます。こちらは、鉄道駅におきまして、車椅子使用者が駅員等の介助なしに列車に単独乗降できる環境を整備していこうということを目指しているものでございます。こちらは、障害者団体の皆様のご協力もいただきまして、車椅子使用者による実証実験を行いまして、段差・隙間の目安値というものを定めたと、検討したということでございます。そこにありますような、コンクリート軌道3センチ、7センチですとか、直線部ですね。あるいは、バラストについても目安、それら3センチ、7センチを参考に、できるだけ平らに、できる限り小さくしているような、こういった段差・隙間の目安値というのが検討会の報告書として報告されたということでございます。今後の取り組みといたしましては、オリパラ会場の最寄り駅ですとか、首都圏の主要駅について、優先的に整備を進めると。あるいは、単独乗降しやすい駅のマップ化やアプリなどの鉄道事業者等の取り組みを行うとともに、一般の鉄道利用者にも手助け等呼びかけるというようなことでございます。

続きまして、2ページ目をごらんください。こちらは交通のバリアフリー整備ガイドラインの改訂に関する検討でございます。この検討項目、今3つございまして、真ん中の赤で囲んだ部分でございますけれども、1つ目は、今ほどご説明いたしました鉄道駅における単独乗降の可能なプラットフォーム・車両間の段差・隙間ということで、先ほどの検討会の報告をもとに、ガイドラインの改訂について検討しているところでございます。また、ウェブアクセシビリティ、こちらもご要望が多い部分でございますので、こちらについてもガイドラインに盛り込むということで、この段差・隙間の話とウェブアクセシビリティにつきましては、パブリックコメントも行いまして、次回、こちらの基準検討会を10月3日に開催する予定でございますけれども、この検討委員会の議論を踏まえまして、できるだけ早く改訂したいと考えております。また、視覚障害者向けの触知案内図でございますけれども、こちらにつきまして、利用状況などを踏まえて、これに代替するような措置についても今後検討することといたしております。

続きまして、次のページ、3ページ目をごらんください。こちら、本年3月にホテル・旅館における高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準というものを公表したところでございます。こちらのホテル・旅館に関する建築関係の見直しにつきましては、そこにありますとおり、主な改正事項の1でございますけれども、バリアフリー客室の設置基準の見直しの政令改正の反映をするということと、右側の主な改正事項2のところでございますけれども、客室モデルのバリエーションですとか、優良事例の追加をしたということでございます。こちらにつきまして、本年7月、地方公共団体の職員、設計者、事業者に周知を行うため、全国4都市で講習会を開催したところでございます。

最後になりますが、4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試乗会でございます。こちらは、特性に応じたテーマ別意見交換会の中で、具体的には肢体不自由の意見交換会でございますけれども、実際にユニバーサルデザインタクシーの試乗をしたいというお話がございまして、トヨタのジャパンタクシーにつきましては、幾つかの団体でもう既に試乗を行っているということもありましたので、日産に要請しまして、こういった試乗会を開催して、具体的に日産の方と障害者の方と国交省も入って、実際に意見交換をさせていただきました。

大変多くの資料を足早に説明させていただきましたけれども、私から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。

資料1から6まで説明をいただきました。

それでは、これまでの事務局からの説明に対しまして、ご意見等がありましたら、お願いをしたいと思います。

それで、限られた時間の中でより多くの方々の闊達なご意見をいただけるよう、発言はお一人2分程度で簡潔にお願いをしたいと思います。また、発言の前に所属とお名前をおっしゃっていただくようお願いいたします。

それでは、まず挙手をしていただいて、今4人手が挙がりましたので、向こう側の席の小川さんから始めたいと思います。

では、小川さん、よろしく申し上げます。

【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。聴覚障害者です。全国各地でこの分科会が行われていますけれども、皆さんからは、この聴覚障害者の目標数の設定というのが、何とというかよくわからないと、はっきり明記されていないように感じるという意見をよく聞くのですが、今回は、資料3の一番最後のページ、3ページ目に、鉄軌道に関する案内設備の整備状況についてという資料を追加していただきました。どうもありがとうございます。これを見て感じるのですが、例えば、平成29年度末には、移動等円滑化基準に適合する案内設備を設置している駅の割合というのが70.4%とあるのですが、これが具体的に何を実現しているのかというと、例えば、バリアフリー法に書いてある、筆談の用意があるとか、あるいは電光掲示の案内があるのか、あるいは駅のプラットフォームに、運行状況を手書きで書くようなホワイトボードがあるというような対応状況なのか、そのあたりがはっきりしないのですね。声が聞こえにくい人に対する情報提供の方法というのはいろいろあるのですが、具体的な内訳というものが、この整備状況からはよくわからない。しかも、これは文字だけではなくて音声などによる設備も一緒になっているようなのですね。このあたりを具体的に明確化してもらわないと、聞こえにくい我々には、この達成状況が具体的に伝わってこないという印象を持っております。

以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。最初にいただきました小川さんからは、聴覚障害者の目標値が明確ではないと。多様な設備があるにもかかわらず、どれがどの程度できているかがわからないというご指摘をいただきました。ありがとうございます。

それでは、次に手を挙げたのが、佐藤さんが先でしたね。

【DPI日本会議 佐藤事務局長】

ありがとうございます。DPIの佐藤です。

まず、資料の中で、ホームと車両の段差と隙間のことが出ています。これは、これまでなかった視点で、検討会をつくってくれて本当にありがとうございました。3 cm×7 cmという数値が確定であるかのように書かれている印象を受けたのですが、3 cm×7 cmでは100%の車椅子の人は乗れなくて、2 cm×5 cmというのは100%でしたので、これは確定でなくて、今後、基準検討委員会で議論の上決定するというでいいかどうかという確認です。

続きまして、九州ブロックの分科会のほうでも意見が出ていたのですが、空港アクセス長距離バス、これが地方では深刻な問題だと思います。空港に行けない、空港から市内に車椅子では行けないという問題、タクシー代3万円とありましたけれども、車両もご紹介いただいているようにメーカーがいい車両をつくっていますので、これを何とか普及させる仕組みを今後考えていっていただけないかというのが2点目です。

あと、建物関係がやはりちょっと少ないなという印象です。これは、特に今、バリアフリー法では床面積2,000平米以上の特別特定建築物しかバリアフリー整備義務がないということで、例えば、学校などは2,000平米以上ありますけれども、一般の学校は特別特定建築物に入っておりませんので、整備されていません。これは、どういう問題が起きるかということ、災害が起きたときに避難所の、多くの学校は避難所になるわけですが、行ったけれども車椅子ではなかなか入れなかったというのが、阪神大震災のときからずっと言われておまして、最近の熊本の地震でもそれは解決されずに言われ続けているわけです。これはやはり、避難所にもなるそういう地域の公共的施設であるわけですので、学校も含めてバリアフリー化の施策が必要ではないかというふうに考えます。

あとは、小規模店舗とか共同住宅、これもほとんどの人が日常的に使うお店というのは小規模のものが多いわけなのですが、ここになかなか入れない。例えば、私、先日、神楽坂へ行きましたけれども、神楽坂の端から電動車椅子ですずっと歩いて、入れる店はほとんどないですね。1軒か2軒。それは、大きいビルであれば何とか入れるかなというぐらい、そのぐらい入れないのですよ。というこの状況を何とか変える、これが今、日本では本当に一番遅れているところだと思います。

最後ですが、基本方針の資料が出ましたけれども、2020年までが基本方針で、2021年からまた新たな計画ができると思うのですが、これをどのように見直しを進めるのかということをご聞きしたいと思います。私の問題意識としては、項目の数値だけではなくて項目自体の見直しが必要だと思います。例えば、ホームと車両の段差と隙間ということもありますし、UDタクシーはもともとありませんでしたので、項目には福祉タクシーしかないです。聴覚障害の項目がないというご指摘もありますので、この項目も含め

て見直しが必要だと思えます。

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た。5点ほどいただいて、ホームと車両の段差・隙間は3cm×7cmでは十分障害者が乗れないので2cm×5cmにならないかというのが1点で、2点目が、空港のリムジンバスが極めて問題なので、これを何とかできないかという発言でした。3点目が、建築物、特別特定建築物、2,000平米以上でも小学校など災害時に使われる場合には、バリアフリーにならないので困るだろうと。特に、避難所、命を救うための避難場所と、それから、その後の生活を維持するための避難所という2つの機能が今後求められると思えますけれども、それに対する対応。そして、4点目が、小規模の店舗とか共同住宅、これは国の法律ではなかなか難しいので、自治体との連携で新たに条例なり何なりつくらないと難しい領域ですので、これは自治体とのご相談もちょっとあるかなと。5点目に、基本方針、2020年まででもう終わりますけれども、新たな見直しについては項目の数値だけではなくて、新たな項目も入れたらどうかと。そして、これの方針についてご意見をいただきたいということですので、後ほどお願いしたいと思います。

それでは、次にこちらが。では、どうぞ。

【日本パラリンピアンズ協会 大日方副会長（代理：岩崎理事）】

ありがとうございます。日本パラリンピアンズ協会の、今日は大日方の代理で岩崎と申します。よろしく申し上げます。

私も駅ホームと車両乗降口の段差・隙間について、ちょっと意見を述べさせてもらいたいと思えます。大分、段差・隙間の目安値というのが決まったということはすごく喜ばしいことです。ただ、やはり、合理的配慮的に考えると、全乗降口に段差をなくすというのは多分かなり不可能な部分があると現実的に思うので、例えば、東京モノレールなどは車両の前後に1カ所だけスロープを設置しているというふうになっていますね。それはエレベーターとの関連もあるのだと思うのですけれども、何を言いたいかというと、全駅、駅の全部ではない、駅の一部でもあれば、段差をつけていただければ、そこに車椅子の方、ベビーカーの方、いろいろな方が、その場所であれば、そこで乗降ができるという、もう決まった、駅ではそこでは乗れるというだけでも多分合理的配慮で問題がないのではないかと私は思うので、基本的に段差がないのはもちろん理想的なのですが、それが難しければ駅の前後にエレベーターがある、駅のホームの前後にエレベーターを設置してあって、その近くにスロープを固定的に設置するという、場所の、要は固定化というのがあれば、かなり目安として利用者がそこを利用できる。だけれども、最低1カ所、せめて2カ所ぐらいあれば、かなり合理

的配慮的な考え方ではそれでもいいのではないかなというふうに私は思いますので、よろしくをお願いします。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。駅とホームの段差については全部が難しいのであれば、合理的配慮ということで、特定の箇所をできるだけしっかりとバリアフリーにしたかどうかというご提案です。どうもありがとうございました。

次に、こちら側の、反対側の列で手を挙げた方。では、阿部さん、まずお願いします。

【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でございます。

私は、地域分科会の東北分科会に出ましたので、その様子をお伝えするとともに、そのときの課題といたしますか、皆さんのご意見などもちょっとだけ紹介させていただきたいと思えます。

7月1日、東北の地域分科会がありました。東北6県から多くの方が集まって、会場の配慮で、皆さん一言ずつ話せてよかったということはありませんけれども、やはり話し足りなかったということもありました。人数が多かったということもありました。ただ、回数についてはもっとやってほしいということもありましたけれども、これも回数を増やすというようなことも伝わっておりましてありがたいと思えます。そしてまた、東北というのは広い地域だから、もっと狭い、県ごととかでもやがて評価会議があるといいのだがというお話もありました。

さて、実はこのときに、資料2の4ページにありますけれども、仙台市の地下鉄東西線の整備、これは当事者団体、当事者がかかわって整備したということでの報告に対して、事業者は、実はほかの地下鉄は、南北線というのですけれども、老朽化してきたので大規模改修が必要となるので、また一緒にやりましょうというようなお話もいただきました。なども含めると、さまざまな公共設備、公共施設は老朽化を迎えているところがとても多いように聞いておりますので、その大規模改修のときに、また当事者の声を反映して整備することの重要性ということを深く認識いたしましたし、これは障害があればこそ、その困ったこと、不便なことを指摘できる、そのことによって誰もが使いやすい施設整備ができるということは、私たちが願っているところでございます。

繰り返しですけれども、多くのところで公共施設、また交通施設も含めて、老朽化、大規模改修のときには、当事者の声を踏まえた使いやすい施設にしてほしいということでお話しさせていただきました。

以上です。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す。多様なこととお話しされて、人数とか頻度だとか、そういう問題もあるけれども、もう少し幅広いエリアで開催できないかという、東北全体ではなくて県単位でどうかというご提案がございました。それから、東北の東西線は今回紹介されてよくできたと思うのですが、老朽化を迎えた南北線などを新たに当事者参加でやったらどうかというご提案です。私も成田空港を当事者が参加して、改修ですので非常に難しいところがありますけれども、今後、そういった新しい展開が必要になってくるだろうというご指摘でございます。どうもありがとうございました。

それでは、次にお手を挙げられたのは、どうぞ。では。

#### 【認知症の人と家族の会 原理事】

認知症の人と家族の会の理事の原と申します。よろしく願いいたします。

今日、後づけで資料をお配りさせていただきましたけれども、先月9月が世界アルツハイマー月間で、それに向けてリーフレットを家族の会でもつくっておりますのでお配りさせていただきました。中刷りのほうには、あなたも一緒に考えてください、誰もがつらい思いをしないために、認知症と車の運転、加齢と車の運転についてということで、交通、移動に関する認知症の本人の声と家族、社会に向けての声ということが書いてありますので、ご参考にさせていただきたいと思います。

障害別の意見交換会のときにも申したのですけれども、認知症と高齢者とひとくくりに結果のほうがされているわけなのですけれども、若干やはり対象の特性として違うところが、やはり認知症は、一般的なアルツハイマー病であるとか、そういったところはかなり加齢による変化とすごく特徴が似たり寄ったりといったところもあるのですけれども、レビー小体型であるとか、前頭側頭型の認知症だとかといったところでは、少しその特徴が若干異なる、特にレビー小体型の認知症の場合には幻視・幻覚が見えるといったところで、アルツハイマーの方もそうなのですけれども、床の色が、例えばチェック柄であったり、あるいはエスカレーターの特に下りなのですけれども、子供でもそうなのですけれども、一歩踏み出すのにすごく足が出なくなってすくんでしまうだとか、そういう特徴を移動の際に抱え、それによって転倒しやすいということもありますので、デザインというか、利用しやすいデザインの工夫といったところでは、やはり当事者の声も入れながら環境整備を、その交通事業者の方もお考えいただきたいと思います。

また、人が多いところに出てくると、すごく疲れるということもあります。また、失禁、お小水や排便などを失禁する場合に、外出した際、おむつをかえるのに子供用の、幼児のおむつ替えのベッドはあるのだけれども、大きな大人の方が少し休んだり、少しおむつをかえたりとかするような場所が必要ということと、疲れやすかったり、人疲れをするということ

もあるので、先ほど成田空港のところにクワイエットルームがありましたけれども、これからパラ・オリということもありますし、一般のそういういろいろな場所に静かな部屋、休憩できるような、そして、おむつ替えだけではないのですけれども、そういう場所があるといいなという意見も出ていましたので、ぜひご検討いただきたいと思います。

ちょっと蛇足になりますけれども、新潟駅、最近新たに改修されて、きれいになって、まだやっている途中なのですけれども、使い始めましたが、本当にホームが狭くて、可動式の扉もなくて、一般人でもすごく怖いなという思いをしました。もっとユニバーサルな交通が広がるというふうな思いでした。

#### 【秋山座長】

どうもありがとうございます。アルツハイマー、特に認知症について今後注意しなければいけないということで、もう既にイギリスでは交通事業者が認知症の対策に踏み出しておりますので、日本ではまだそれをやれていないという。いわゆるhidden disabledといいますか、見えない障害に対してのアプローチがまだないです。バリアフリー法をよく見ますと、障害者が最初に出てきたのですが、最初は身体で、次に障害者になって、知的・精神・発達障害が加わって、認知症がまだ加わっていないと。法的にはそこが全くないのですね。これに対してどうするかということをご提案していただいたと思います。どうもありがとうございました。

次に手を挙げた方は。こちら側ではない。では、工藤さん。

#### 【全国自立生活センター協議会 今村副代表（代理：工藤バリアフリー担当）】

DPI日本会議の工藤です。私からは3点ございます。

まず1点目、各地域分科会から開催頻度を増やしてほしいという意見が出ております。さらにテーマ別会議など国レベルで進めてきている方法を、分科会においても同様に実施すべきだと考えておりますが、その対応はどうなっているのかを確認したいと思います。

2点目なのですが、評価会議についてです。資料2の5ページ目にある基本構想・マスタープランに関して、基本構想があればマスタープランは不要と誤解している自治体もあることから、マスタープランの作成が非常に低調です。マスタープランは今回の改正の目玉の1つでもありましたので、今後どのようにマスタープランや基本構想を各自治体で作成してもらえるのか、国交省としての目標数値はどうか、また実現するためにどう進めていく予定なのかを確認したいと思います。

3点目は、当事者参画についてです。バリアフリー整備目標や達成率のデータを見てみると、その計画の中にどれだけ当事者が参画しているのかというのが少し見えづらいと思っています。例えば、都営地下鉄の三田線ですとか新宿線でトイレの改修工事が始まっていま

すが、その計画の中に当事者が入っていたのかというのがわかりにくい。実際、私たちも新聞で報道されて初めてそれを知ったという状況があります。ですので、せっかく評価会議という場があっても、それがうまく活用できていないのではないかといいふうに思っています。計画ができ上がって発表された後に要望を出しても、なかなか反映されづらいという現状がありますので、ぜひ計画の段階から当事者を入れてほしいということと、取り組みの中にそういった当事者が参画して計画を進めたというところがどのくらいあるのかを、数値化でわかるように出していきたいと思えます。

以上です。

#### 【秋山座長】

どうもありがとうございます。3点ほどいただきました。地域分科会の頻度とかテーマ別に、その対応方法はもっと多様にあると思えますが、これを改善はどうかということと、2点目が、マスタープランがかなり低調なので、これについて今後どういう形で、もう少しきちんと整備していけないだろうか。3点目が、当事者参加で地下鉄のトイレなどの改修に障害者が参加したかどうかという難しい問題、おそらく、いろいろなトイレを見させていただくと、紙の位置が違ったり、高過ぎたり、低過ぎたりとか、当事者でなければわからない点が結構ミスをしているといえますか、多いと思えますので、ぜひこのあたりもご検討くださいということです。どうもありがとうございました。

ほかにいかがですか。では、どうぞ。

#### 【日本盲人会連合 及川副会長】

日本盲人会連合副会長の及川といいます。何点か意見を述べたいと思えます。

まず、第1点目は、ここにもありましたけれども、駅の案内図のことですけれども、この有効性をぜひ調査していただきたいというふうに思えます。実は、駅の案内図というのは、私たちが自力で駅を歩くときに、メンタルマップ形成に非常に大切な案内図でございます。どこにトイレがあるか、どこの改札口がどの方向にあるかというのに非常に役立ちますので、この点をぜひ検討いただきたいというふうに思えます。

2つ目は、無人駅の安全性の強化について、きちんと強化策を検討いただきたい。タッチパネル等々でその方策を立ててもほとんど機能しないのではないかなというふうに思えます。これは見える人たちの機能強化であって、私たちのような視覚障害者にとってはタッチパネルはほとんど機能しませんので、何か電算システムで、画像で近くの駅から安全策を強化するとか、スピーカーで注意を促すとか、そういったような何かガイドラインをつくっていただくといいのかなと思っております。

3つ目ですけれども、先ほども出ましたトイレのことですけれども、ペーパーホルダーの

位置や、排水ボタンの位置とか、緊急ボタンの位置とか、ぜひJIS規格をきちんとつくって、そして障害者間、あるいは健康な人も含めて接点を求めて、規格化をきちんとしていただきたいなというふうに思っております。

それから、音響信号機についてですが、最近、音響信号機が24時間稼働していないために命を落とす仲間がいます。ですから、これも地域と合議制のもとで、音量を調整するとか、そういう提案の仕方をして、ぜひ私たちの路上の歩行の安全の確保のガイドラインをきちんとつくっていただきたいなと思っております。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございます。1つは、駅の案内図について、大事なのでこれをしっかり整備してほしいということ。それから、2つ目は、無人駅の安全性の強化をしていただきたい。3点目が、トイレのボタン、緊急ボタンなど、ペーパーホルダーなどがあちこちいつているので、JISでは規格化されているけれども守っていないという現状もありますので、ここを何とかしてくださいと。音響信号については、これをとめるのではなくて、地域と合議をもって進めていただきたいという4点をいただきました。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。その次に藤井さん、お願いします。

【全国重症心身障害児（者）を守る会 宇佐美常務理事】

全国重症心身障害児（者）を守る会の宇佐美でございます。私のほうから3つほど意見を言わせていただきます。

今の時期は、来年のオリンピック・パラリンピックの開会に向けて、バリアフリー化の議論、それから実践に拍車がかかっておりますけれども、私がちょっと懸念しておりますのは、オリンピック・パラリンピック終了後に、そのバリアフリー化への関心とか機運が低下するのではないかということです。オリパラ終了後も引き続き整備目標が掲げられて、バリアフリー化がさらに進むことを願っております。

2つ目ですけれども、今の整備目標についてです。整備目標の対象施設として1日の利用人員が掲げられておりますけれども、バリアフリーの必要性は利用人員の多寡によるものではないと考えております。多分、今の計画は、多いところから整備をしていこうという考えであろうとは思っておりますけれども、将来的にはどこでもバリアフリー化が図られるということが理想だと思っております。2020年度以降の目標値について見直すことが資料に書いてありますけれども、そのようなことをお考えになって、整備目標をつくっていただきたい。それから、先ほどどなたかも申し上げましたけれども、今掲げられている整備項目だけに限らず、もっと詳細なことについても整備目標に掲げられることが望まれます。

最後であります。この場でこのようなことを申し上げるのはちょっと場違いなのかもしれませんが、資料の中に心のバリアフリーについての資料がございました。文科省で、初等・中等教育における心のバリアフリーの授業が行われているということが書いてありましたけれども、私の考えでは、小さいときにこのような教育を受けることが一番心のバリアフリーの推進につながるものと考えておりますので、このような仕組みを強力に今後も進めていっていただきたいと考えております。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございます。オリパラ以後の経済的には整備が低下するのではないかとということで、バリアフリーの整備について今後心配されているということ。それから、整備目標について、2020年以降に見直すことを多様な項目、今の項目以外も加えて考えたらどうかということ。3点目が、心のバリアフリーで文部科学省、特に小さいときからやることが非常に有効ですので、ぜひ強力に推し進めてくださいということです。どうもありがとうございました。

藤井さん、お願いします。

【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。

自治体まで巻き込んで、国土交通省のこうした取り組みは、とてもいいと思うのですが、まずお話ししたいことは、この間、せっかく障害分野では障害者権利条約、SDGsも含めたこういう国際規範、それから障害者基本法、差別解消法、こういう理念が大分でき上がってきているのですね。ですから、基本構想、基本方針の前に、この理念をきちんと掲げてもらうということですね。特に、権利条約、あるいは差別解消法で言うならば、合理的配慮ということ、非常に大事にしているわけですね。これはおわかりのように、障害者共通の一般的なサービスを言っているのではなくて、あくまでも個人個人に対応した支援を考えていこうということです。この辺を今後どうしていくのかということ。なぜそういうことを言うかと言いますと、この合理的配慮というのはひとえに人的支援が大きいのですね。一方で無人化というのは、無人駅もあれば、さまざまな機械化、合理化で、人が減っているという問題。あるいは、ホームなどでも人が減っているという問題。この合理的配慮、手厚い人的支援という問題と、無人化の流れは競合してしまうというあたりを、政策上どう考えていくのかということだと思っております。この辺は今後の検討が必要になってくるのではないかと思います。

最後に、私たちのこの交通問題というのは2つの大きな視点があって、1つは、障害を持

たない一般市民との、いわば均等化、あるいは平等化という観点があります。もう1つは、障害種別間で差がないかどうかという問題があります。その点では、前回も言いましたように、精神障害者の公共交通機関の割引問題、これは全然展望にも出ていないわけですよ。これも1つの大きな交通問題としては考えていく必要があるのではないかなと思います。評価の目標とはすぐにはいかない問題だけれども、その前提問題として、ベーシックな問題として残っているということを発言しておきます。

以上です。

#### 【秋山座長】

ありがとうございます。藤井さんからは、何点かいただきましたけれども、権利条約とかSDGsとか、あとは障害者基本法などと今回の基本構想とか、このマスタープランなどの方針の前に、もう少し夢を語った部分が欲しいですねというところ。もう1つ、2点目ですけども、合理的配慮というのは個人個人の対応に対する配慮ですので、支援がかなり多様な形で合理的配慮が必要になってくるだろうということですね。それから、無人化と合理的配慮がバッティングする問題ですけども、これについて一言もなかったかと思うのですが、考えなければいけないというご指摘をいただきました。それから、障害を持つ人と持たない人の平等化、障害者種別間の差をできるだけなくす、この辺も忘れてはならない課題だというご指摘をいただきました。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

#### 【「ACCESSIBLE JAPAN」運営者グリズデイル委員】

ACCESSIBLE JAPANのグリズデイルと申します。3点あります。

この間、東京駅に行ったのですけれども、改札で30分ぐらい駅員さんを待ったのです。それは、忙しいから、人が足りないからということです。それで、大きい駅にはエレベーターとかリフトだけじゃなくて、適応の人材も必要かなと私は感じました。

あとは、リフトと言え、私はそんなに体重はオーバーではないけれども、私の車椅子がすごく重いのです。それで、今年3回ぐらいリフトを使ったときに、階段昇降機を使ったときに止まってしまいました。それは、車椅子だけで130キロあるからです。これからオリパラに向けて訪日外国人が増えるので、海外の車椅子に対応できる設備が大事かなと私は思います。

最後に、資料にあったように、ポジティブな例も出しましょうということがあって、できるかどうかわからないのですけれども、表彰式的なものがあれば、これはすぐれている会社とか、すぐれている鉄道が、皆が声を上げてうまくできているよということもあれば、ムチだけじゃなくてアメも大事かなと私は思いました。

ありがとうございます。

【秋山座長】

ありがとうございます。今、車椅子が非常に重たいので、それで昇降機が止まってしまったというようなことを伺いました。これは日本の基準をもうちょっとちゃんと海外の方々向けに考えなければいけないという重要な部分だろうと思います。それと、表彰があればもっとよろしいのではないかとありますが、バリアフリー法の法律、今回、いいものについては大臣賞を出しているのですが、多分それでは不足で、もっと細かな賞を出しなさいということだと思います。どうもありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。こちらのほうは。

【高橋座長代理】

東洋大学の高橋です。お時間いただいてありがとうございます。

個別の問題をいろいろとお聞きしていましたが、1つは、この評価会議のあり方のことなのですけれども、今日の報告、これからの話だと思えます。今日の報告は国レベルの評価会議と、地域分科会レベルの評価会議と、おそらく意見交換の場といえますか、ほとんど変わっていないのではないかと感じがしまして、評価会議で何をゴールにしていくのか。これはちょっと時間がかかることだというふうに思いますが、何を評価するのか、これを具体的にもう少し明確にしながら詰めていく、それを具体的な、例えば障害種別のワーキングでもいいと思えますし、あるいは地域分科会でもいいと思えますし、そこがすごく今日の中からたくさん出てきているのではないかと感じがします。

従来のバリアフリーネットワーク会議、昨年までのバリアフリーネットワーク会議を、やはり超えていくことが今回のバリアフリー法改正の、非常に、昨年5月の改正の重要な焦点だというふうに思えますので、参加の問題にしてもそうですし、幾つかの残された基準の問題もそうですけれども、残っている問題のバックグラウンドをこの評価会議ではっきりさせて、そして、いつ、どこまで解決をしていくのかという方向を、もうちょっと具体化していくほうがいいかなという感じがしました。

個別の問題について幾つかありますけれども、ちょっと時間の関係もありますのでこのぐらいいにしておきたいと思えます。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。評価会議のあり方が、やはりまだ、どういう形にするかというところをもう少し詰めていったほうがよろしいでしょうというご意見です。

【大阪大学 新田名誉教授】

秋山先生、いいですか。

【秋山座長】

どうぞ。

【新田委員】

大阪大学の新田です。

関連して、私も高橋先生と同じような考えを持ってしまして。前回のこの会議でも意見が出ておりましたけれども、地方分科会でも同じような指摘がありました。これは、研究的にもなかなか難しいと思うのですけれども、評価をどのようにしていくかというPDCAでの回方ということです。アクトに、つまり改善方法にどのように結びつけるかということです。何をどのようにして評価するかというところの一番の基準線は、やはり法律に基づいている、第4条に基づいているのが最低ラインであって、その基本方針、措置、施策に関してどの程度達成されて、何が問題であるか、そこから次の評価に持っていくというのが最低限のポイントになると思います。その観点から言うと、今日の話でも2011年度に作成した基本方針、整備目標の総括と、それから、次に向けた2021年度以降ですか、そこにつなげる話をここできっちりやっていくというのが非常に重要なことだと思っております。

それから。細かい話もいいのですか。

【秋山座長】

いいですよ。

【新田委員】

今の、全体的な回し方の話ですけれども、私も地方分科会、近畿分科会にオブザーバーで出席しましたけれども、そのとき、ある委員が、先ほどの意見とも関係するのですけれども、全国の会議では先ほどの障害者種別の部会という専門部会で意見を聞くというのは非常にいい話で、それはそれでいいのですけれども、例えば、近畿では地方分科会として、また部会まではいってありませんけれども、課題別テーマでやったらどうかということで、肢体不自由のある方から提案があって、今度そこが中心になって、近畿運輸局から案内のサポートをいただいて、阪急バスさんのところにノンステップバスのソフトとハードの一体的取り組みということをテーマに研修・接遇を含めて勉強に行こうというようなことをやろうとしている動きが出てきましたので、そういうこともお伝えしたいなと思ってお話ししました。

あと、幾つかいろいろな問題別テーマ、先ほどの段差問題、プラットホームと車両との問題、それから歩道の段差問題といったテーマが出ましたので、それらを実際に具体的にPDCAで回しながら取り組んでいくということも、地域分科会でも重要なテーマかと思っております。

もう1点、先ほどの段差問題とかありましたけれども、先進事例でこれから集めて全国的



に発信していくというのは非常にいいことなのですが、今まで旧法でやってきたいろいろな取り組みの先進事例がここにまだあまり反映されていないのではないかと思います。例えば、関西でありました大阪モノレールなどは、20年ほど前から車両とホームとの段差フリーに取り組んできましたし、最近では大阪市営地下鉄も車両とプラットホームの段差フリーに取り組んでおります。それから、設計・計画段階で当事者が参加してやるということは、もう豊中市でそういう取り組みが行われておりますし、先ほどの国交省の表彰もありますが、いろいろないい事例をここでコンパクトにまとめて、皆さんがそれを知見として、今までのレガシーではないですけれども、そういう財産として運用できるようになったらいいかなと思っております。

以上です。

#### 【秋山座長】

どうもありがとうございます。1つ目は、法律の再提言とか整備の目標をどういう組み立てにするかというご意見だと思います。2点目は、課題別でノンステップバスのソフトとハードの一体化をどうするかとか、多様な課題があるということ。それから、先進事例について、旧法で既にいいことをやっている例も大阪モノレールで車両とホームの段差をなくすとか、障害者当事者の計画段階の参加、こういったことも既に行われているので、これをもう一度ちゃんと見ておくのもよろしいでしょうというご意見です。

いろいろご意見いただきましたけれども、事務局のほうで、今までの中で少しお答えしたほうがいいなという点があるかと思うのですが、それについてご回答お願いできればと思います。

#### 【総合政策局安心生活政策課 奈良課長】

さまざまなご意見をいただきましてありがとうございます。順不同で、ちょっと全てにお答えするのは時間の関係上難しいと思うのですが、幾つかお答えをさせていただければと思います。

まず、高橋先生、新田先生から、評価会議のあり方といいますか、評価についてのお話がありました。これは正直言って悩ましい部分もあるのですが、新田先生がご指摘いただいたように、法律上、バリアフリー化の進展の状況を把握し評価をするというのがこの会議の位置づけでございまして、先生がおっしゃるように、現行の整備目標というのは第1回の評価会議で進捗状況をご報告させていただいたところでございます。なので、現行の整備目標というのは、今定めて、先ほどもお話ありましたけれども、2020年までの目標ということで、基本的にはこの進捗状況をどう捉えるかというところが軸になってくるのかなというふうに認識をしております。

一方で、ちょっと高橋先生もおっしゃっていましたが、それ以外にもいろいろな観点はありますかと思しますので、また個別にいろいろご意見を承ってご指導いただければというふうに思います。

整備目標の話につきましては、幾つかの委員の方から、2021年以降の新たな整備目標について、見直しをどのように進めるのかというお話がございました。それで、この基本方針の整備目標の見直しにつきましては、別途検討会を設けて、障害当事者の方、あるいは関係事業者の方にも入っていただきまして検討を進めたいと考えております。その際、数値だけではなくて項目についても見直しが必要ではないかというお話がありましたけれども、こちらについては、項目の見直しについては、以前からご要望いただいている部分もございしますので、それについても、今の項目が全てではないというふうには認識しておりますので、見直せる部分は見直しを検討してまいりたいと考えております。

それから、ご質問を幾つかいただいています、小川さんから、今日、資料でお示しさせていただいた鉄軌道に関する案内設備の中身についてご質問がございました。こちらの資料3の3ページをごらんください。すみません。小さい字で右下に書いてあって大変恐縮なのですが、こちらに、移動等円滑化基準に適合する案内設備ということで、運行情報提供設備、標識、案内図が省令上義務づけられております。運行情報提供設備といいますのは、運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備ということでございますので、文字とか音声どちらかだけということではなくて、両方備える設備ということでございます。

それから、工藤さんから、地域分科会の回数のお話がございました。地域分科会につきましては、地方運輸局の体制ですとか、予算の制約がございまして、この本省の評価会議のように複数回というのが現実的にはなかなか難しい状況なのですけれども、一方で、非公式の意見交換会ですとか、あとは新田先生から先ほどご紹介がありました事業者の取り組みの視察・研修ですとか、地域によっていろいろ取り組みに差異はあるのですけれども、あるいは県ごとの会議というのを考えている分科会もございまして、地域によって取り組みの内容は違いますが、分科会だけではなくて、そういった非公式の取り組みも行ってまいりたいというふうに考えております。

それから、同じく工藤さんから、基本構想・マスタープラン作成、特にマスタープランについて、どうやって増やしていくのかということのお話がありました。まず、基本構想が作成されればマスタープランの作成が不要と考えている自治体があるということなのですけれども、こちらについては本年3月にマスタープラン・バリアフリー基本構想作成に関するガイドラインというのを定めて、実際に周知をしております、そちらで別に、基本構想作

成済みの自治体においても、スパイラルアップとして、同じ市の中でも、作成していない地区もありますし、あるいは市としてのバリアフリー化の方針を示すということもございますので、そういったことでマスタープランの作成というのが必要だということを書いておりますので、そちらを引き続き周知するとともに、作成を働きかけてまいりたいというふうに考えております。

また、当事者参画についてもご質問が工藤さんからありまして、こちらは、事業者の当事者参画の話は、今年から改正バリアフリー法に基づきまして、ハード・ソフト取組計画という仕組みがスタートしておりますので、実際に最初の計画が出てくるのは12月末までなのですけれども、そういったところで今後の整備計画というのも明らかになりますし、工藤さんにもご参加いただきましたけれども、ハード・ソフト取組計画のマニュアルのほうにも、あるいは、告示の指針のほうにも当事者参画というのを明記しておりますので、そういった取り組みを引き続き促進してまいりたいというふうに考えております。

あと、鉄道局のほうから、段差・隙間検討会の3cm×7cmのお話をお願いします。

【鉄道局技術企画課 中谷課長補佐】

鉄道局の中谷でございます。

佐藤委員からいただきました、段差3cm、7cmの件でございますが、資料6の1ページにもございますけれども、ご承知の方も多いかと思いますけれども、昨年、学識経験者や障害者団体や鉄道事業者さんから成る検討会を立ち上げまして、整備の目安として3cm、7cmというような目安を取りまとめたのとあわせて、以前からではございますけれども、より多くの車椅子使用者が乗降できるように、できるだけ段差も隙間も小さくということとあわせて、今回の実証試験の中で、2cm、5cmは全ての被験者の方が乗降可能であったということも記載して取りまとめさせていただいたというところでございます。

委員からおっしゃっていただいたように、今後また、これは別の会議になりますけれども、バリアフリー整備ガイドライン自体は、別の会議でまた議論されて決定していくものということになってございます。

以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。一通り議論をさせていただきましたけれども、あと10分程度時間がございますけれども、ご意見をおっしゃりたい方は手を挙げていただければと思います。

では、最初に久松さん、佐藤さん、そして、その次に大濱さんをお願いしたいと思います。

【全日本ろうあ連盟 久松事務局長】

ありがとうございます。全日本ろうあ連盟の久松です。

本日は、1年に1回の評価会議ですが、高橋先生からお話があったとおり、1年前に委員から出した意見や課題がたくさんありました。この課題の解決のためにどのように1年間議論が進んできたのかということの報告がないので、今、何が問題であって、どのような解決をしてきたのかというあたりの流れが見えません。今後は、今日、意見が出された問題に対して、解決をするためにどのような取り組みをしたのかということについて、来年この会議のときに報告ができるようお願いしたいと思います。

2つ目です。バリアフリーの話が進んでいますが、バリアフリーができる部分とできない部分について、先ほど藤井さんから、合理的配慮の提供の話がありました。バリアフリーを進められるところはまあ進むのですが、それがバリアフリーで対応できない面については、どのようにサポートをしていくのかということが、1つの大きな課題になっていると思います。来年のオリパラに向けて、全ての施設がバリアフリーに対応できるわけではありません。それをどのようにサポートしていくかが大きな課題になっています。合理的配慮というのは、全てには対応できませんが、1人1人に対して配慮を提供するという考え方であります。心のバリアフリーで対応できる問題だと思いますが、心のバリアフリーやバリアフリーで対応できないところをどのようにサポートしていくのか、整備していくかということマニュアル化していくのか、そのようなことを考える必要があるということ意見を提出したいと思います。

最後にもう1点、心のバリアフリーについて提案したい。今、内閣府では、障害のある人と障害のない人という言い方をしていますが、障害のある人とない人、ともに生活していくということ、ともに生活しやすい社会をつくるという言い方をされてます。同じように見直しが必要だと思います。例えば、障害のない人のことを健常者という言葉を使っている資料がありますが、そろそろ健常者という言葉を使うのをやめて、障害のない人という言い方に変えていくという方針で進めていくことを提案したいと思います。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございます。評価会議の委員会の課題の報告が、前回で議論したことがちゃんと報告がなされていないのではないかと、できればそれを先にやったほうがいいでしょうというご意見が1つです。2つ目が、バリアフリーで物的なことではできること、できないことなのではないでしょうか。それと合理的配慮との関係をどうするかということ、人的介助との関係をどうするかということをお考えたらどうかというご提案だと思います。3つ目は、障害のある人とない人を基本にして、健常者と言うのをやめたらどうかというご提案です。ありがと

うございました。

次が、佐藤さんでしたね。

【DPI日本会議 佐藤事務局長】

ありがとうございます。DPIの佐藤です。

当事者参画のモデル事業をやってはどうかと思います。東京オリパラがもたらしてくれたものというのは、世界の基準を日本に入れてくれたことと、設計段階から当事者参画ということをしたこと、新国立とか羽田とか成田とかありますけれども、先ほど阿部委員から、仙台の地下鉄の東西線は、地元の障害者団体の方が入って基本設計の段階から意見を言われたということをお教えいただきました。私は、仙台の東西線は世界で一番バリアフリーなのではないかと思います。段差に関しては全くありません。それはやはり、最初の段階から当事者が入って意見反映を行った、だからこそあれができたのだなというふうに思いました。ですので、既に幾つか、その当事者参画で作られた事例もあると思いますし、先ほど奈良課長から、ハード・ソフト取組計画というのがこれから始まるというお話もありましたけれども、ぜひ、これで当事者参画が、オリパラが終わったら消えてしまうのではなくて、この後もちゃんと積極的に展開して残していくために、ぜひモデル事業というのを検討していただきたいと思いました。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございます。当事者参加の効果があるのでということで、多分、モデル事業にしたかどうかというご提案です。

大濱さん、お願いします。

【全国脊髄損傷者連合会 大濱代表理事】

脊損連合会、大濱です。ありがとうございます。

いろいろありますが、資料2の8ページ以降に特性ごとの主な意見が列挙されていますが、これは、本当に前回の評価会議や地域分科会、テーマ別意見交換会での意見が書かれているだけです。これまでの私たちの意見に対して、講じた具体的な対策や、国交省としての回答が全く載っていませんね。ですから、このような言いつ放しではなくて、具体的に何か国交省が対応していますかということをもう少しお聞きしたいです。特にUDタクシーについては非常に心配しています。ジャパntaxiがすごい勢いで広がっていますが、やはりこれはジャパニーズスタンダードだと思います。やはり海外の大きな車椅子が来たときも対応できるような、グローバルスタンダードのUDタクシーでないとおかしいと考えています。今のジャパntaxiはジャパニーズスタンダードだと思っています。ですから、もう少し将

来的な視点に立って、きちんこの意見に対して国交省に真摯に応えていただきたいです。

以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。ジャパントクシーのサイズが小さいとか、さまざまな問題があるかもしれませんが、これがどうもジャパンスタンダードであって、グローバルというのは大きな車椅子であるとかに十分耐えられないのではないかという、そういうご指摘だと思います。ありがとうございます。

ほかにいかがですか。このくらいでよろしいですか。

どうぞ。では、最後ということをお願いしたいと思います。

【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言います。

地区的な取り組み事例の中で、成田とかANAの取り組み事例をご紹介いただきましてありがとうございます。ただ、企業さんが主体的にやっている事業というものは、なかなかちょっと継続性が非常に難しいというところと、秋山座長さんが初めに言われた、やはり地方との格差というふうに考えると、どうしても大都市での事業ということになりますので、何かこういったところは地方と都市を結ぶというところにおいては、継続的な参画経験ができるような施策等の補助はできないかというのが1点と、あともう1点は、今回、心のバリアフリーということで、文科省の教育的な取り組み、学校の中での対応ということがご紹介に上がっていたのですけれども、当然、障害者の方は子供さんから高齢者までということを考えて、厚生労働省が推進している共生社会の実現に向けての取り組みというふうになってきたときに、当然、各障害者団体の方たちは、医療とか福祉とか、いろいろなところに携わって社会に参加をしていくということが当然出てくると思いますので、何か省庁間との連携という意味においては、何かそういう施策のところの部分で共通して取り組める対応というものがあると、今日いろいろご意見の中で出ていたかと思うのですけれども、社会参加をどう実現していくのか、その社会参加をする目的として、仕事として働くということを主に行う移動の使い方と、当然、いろいろ生活の質を高めるために、観光とかレジャーとかという余暇活動の中で、いろいろなところに出ていくことができる、そういったことが実現できるということが1つ重要なことではないかなとは思っています。

あと、もう1点すみません。最後で。やはり、障害のある方が利用できる社会空間、環境ということは、特別なことではなくて、一般の方も非常に利便性の高いものであるということが前提で、それがユニバーサルデザインであったりということにつながってくるのだろうとは思っているのですけれども、そういったことがこの評価会議の中で少し具体的に、また実現

的な数値として、目標達成率何%という数字だけではなくて、それが、その背景にある具体的な取り組みが実現したことによってこの数値が上がりましたということが見えてくると、非常に当事者団体としては安心できるのではないかなという、また、この事業の具体化が見えてくるのではないかなというふうに考えました。

すみません。意見ということで。

#### 【秋山座長】

どうもありがとうございます。地方との格差ということと、それから、当事者参加をモデルにしたときに、企業が継続、なかなかしにくいので、ここも考えたらどうかというところが1点です。2点目が、文科省の心のバリアフリー、あるいは厚生労働省の共生社会の推進ということで、医療、福祉、多様な分野が省庁間の連携がないとだめでしょうということで、共通して取り組める社会参加の方法を少し考えたらどうかというところが2点目だったと思います。3点目が、障害者が利用できる社会空間をどうやって質の高い、利便性の高いところをつくり上げていくかといった課題のために、単に数値だけではなくて、その背景をどういう形でつくっていくかということもあわせて考えたらどうでしょうかというご指摘をいただきました。ありがとうございます。

ちょうど時間になりましたので、このくらいにさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。

それでは、これくらいにさせていただきます、ちょっと私のほうから簡単に、皆さんのまとめをできるわけではありませんが、今日、やはり基本的に、考え方の部分と、目標とか計画、技術、建築物、それから改修に重点を置いた施策であるとか、幾つか出てきたと思いますが、考え方については、当事者参画をどうやったらいいたろうかということが何人の方々から出てきたところでございます。

それから、藤井さんからは2つのテーマ、無人化ということと、バリアフリーというのをどうやって考えていくのかというところが、なかなかまだ解が見つかっていないというふうに思いますので、こういったところを考えたらどうかということと、それから、計画についてはもう少し夢を持つ部分がきちんと前段に入れられたらどうなのかというご意見をいただきました。そして、そこの中には、障害者間の平等と、障害を持たない人との平等をちゃんと実現するというようなことだと思えます。

それから、原さんからは、やはり認知症、私もうちの町内会で認知症が何人いるかを計算したら、2.9%で、仮に計算したら二十数人いるのだということがわかって、私のうちの斜め前の人認知症だったり、そういう形で身近に出てきていますので、これをバリアフリーで捉えるのか、どこでどのように捉えるのか、非常に難しい段階に来ていますので、認知

症に対して総合的な取り組みをやるのが、どうも必要だろうというご指摘を原さんからいただきました。

そして、目標については、目標とか計画につきましては、今回のこの移動等円滑化評価会議をどのように持つかというところで、皆さんからご意見をたくさんいただきました。非常に丁寧にやるべきなのかという議論であるとか、あとは、時系列の中で一定程度きちんとここまで進んでここまでで評価するとか、そういうことであるとか、幾つか考えられると思いますが、こういう課題をいただいたということ。

3つ目に技術の点ですけれども、ホームと車両の考え方については、川戸先生をはじめとするさまざまな事業者の方が、時間をかけて鉄道局の中で議論をされていますので、これについては、ある程度形が見えてきつつあるというふうに理解をしています。

空港のリムジンバスがなかなか地方でうまくいっていないというのも、羽田、成田なども最近実験をやっていますが、新しい技術も開発されましたけれども、それがどうやって空港に定着されるかというアイデアが今のところないように思われますので、こういうことも含めて、それからジャパントクシーとか、あるいは日産のタクシーなども出てきていますので、総合力でここは考えていくところかなと思います。

それから、案内について、あるいは評価について、視覚障害をお持ちの方と、聴覚障害の方々に対して、先ほど、評価目標がどれを指しているのかがわからないというような議論もございますけれども、案内についてかなり、情報提供の部分ですけれども、ここはもう少し努力をしないといけないだろうというところ です。

それから、トイレなどのペーパーホルダーなど、相変わらずJISの基準どおりやれていないところが多々見られますので、実は、成田空港でも140カ所のトイレがJISの規格外だったので、これから修繕するというぐらい、世の中はバリアフリーを忠実にやれていないという現実がございますので、ここは心して鉄道事業者の方々も頑張ってくださいというふうに思います。

建築物ですけれども、小規模店舗とか、あるいは共同住宅、ここについてはもう10年、20年来の懸案事項でございますので、ここは、どういうステップで、どういう地域でやるかというのをもう少し頑張れないかなというご指摘をいただきました。

それから、バリアフリーが多分1周したかなという感もありますけれども、2周目のときに、過去をどう総括して改修方法をするかというのは、かなり知恵が要るところだろうと思います。これは、佐藤さんからご提案いただいたモデルプランといいますか、モデル計画であるとか、そういうことも生きてくるのではないかと思いますので、こういった部分も入れていただきたいというところだろうと思います。



以上、皆さんからの意見を私なりにまとめますと、こんなところ、抜け落ちももちろんあると思いますので、これは補足を後でしていただければと思います。

以上で、今日の会議をこれで、私の座長はおりさせていただいて、事務局にマイクをお返ししたいと思います。

【総合政策局安心生活政策課 奈良課長】

秋山座長、ありがとうございました。委員の皆様方もありがとうございました。

本日、さまざまなご意見をいただきました。先ほど、久松さんから年1回というお話がありましたけれども、この評価会議自体は年2回を予定しておりますので、次回は、半年後をめどに後日改めて連絡・調整をさせていただきたいというふうに考えております。その際に、本日何人かからご指摘いただきましたけれども、2021年以降の新たな整備目標については、先ほど申し上げましたとおり、別途検討の場を設けて、本年中に検討を開始したいと考えております。また、本日もいろいろご意見をいただきました心のバリアフリーの取り組み強化などにつきましても、法改正を含めて検討しているところでございまして、これらの状況についても次回評価会議でご報告させていただきたいというふうに考えております。

以上をもちまして、第2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。

なお、本日の議事録は、委員のご確認後、国土交通省ホームページに掲載させていただきます。よろしく願いいたします。

— 了 —