第１１回移動等円滑化評価会議

令和６年３月２９日

【河内専門官】　定刻となりましたので、ただいまより第１１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、誠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バリアフリー政策課の河内と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、対面とウェブのハイブリッド形式にて開催しております。会議に先立ちまして、留意事項をお伝えさせていただきます。

オンラインで御参加の皆様は、発言の際、もしくは手話通訳など、必要なとき以外につきましては、マイクとカメラをオフにした状態で御参加いただくようお願いいたします。本会議では、手話通訳と要約筆記を使用しております。御発言の際は、聞き取りやすい速度で御発言いただくよう御協力をお願いいたします。また、御発言の前には、必ず御所属とお名前をおっしゃっていただきますようお願いいたします。

留意事項は以上となります。

それでは初めに、開会に当たりまして、国土交通省総合政策局長の長橋より御挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【長橋局長】　総合政策局長の長橋でございます。本日は、御多忙の中、第１１回の移動等円滑化評価会議に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

この評価会議は、御承知のとおり、国土交通省のバリアフリー政策について、当事者参画の枠組みによりまして、継続的に委員の皆様に御評価、御助言をいただくことを目的として設置されているものでございます。

本日の会議では、まず、第３次バリアフリー整備目標について、令和４年度末の実績の集計が完了いたしましたので、その進捗状況の御報告をさせていただきます。また、これまで当事者の皆様及び鉄道事業者の皆様に御協力いただきながら検討を進めてきた、当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する整理につきまして、今般、最終取りまとめ案を御報告させていただきます。そのほか、昨今の国土交通省におけるバリアフリー化の取組として、建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討ワーキンググループや、電動車椅

子利用者の搭乗手続などの時間短縮に向けた取組、Ｇ７各国とのバリアフリーに係る実務者会合の開催などについて御報告をさせていただきます。

これらの議題は、これまでのバリアフリー政策の評価を踏まえて、さらにバリアフリー政策を進展させていくために非常に重要なものとなっておりますので、本日も皆様から忌憚のない御意見をいただければと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、私、今日はずっと会議に参加する予定でございましたけれども、先ほど月曜日の国会の関係で、まさにこのバリアフリー政策についてのいろいろな対応を求められてございますので、冒頭で退席させていただきますけれども、引き続きよろしくお願いいたしたいと申します。

以上でございます。

【河内専門官】　ありがとうございます。局長の長橋におきましては退席させていただきますので、よろしくお願いいたします。ここからは次長の岩城が出席させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、続きまして、秋山座長より御挨拶をいただきたいと思います。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。本日は、多分今年度最後で、そして今までの様々な課題を整理して、来年度に引き継ぐ重要な会議と認識しておりますので、皆さんの多様な御意見をぜひ反映させたいと思いますので、意見をたくさんいただければありがたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【河内専門官】　ありがとうございます。

それでは、続きまして、委員の御紹介に移ります。本来であれば、委員の皆様方全員を御紹介すべきところでございますが、後ほど御発言いただく時間を最大限確保させていただくため、大変恐縮ですが、資料の中の委員名簿を御覧いただくことといたしまして、委員の皆様方の御紹介に代えさせていただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

なお、本日は、全国手をつなぐ育成会連合会の小島委員、日本パラリンピアンズ協会の大日方委員、江寿会アゼリー江戸川のグリズデイル委員、三沢市の米田委員、日本バス協会の稲田委員、日本ホテル協会の小林委員が欠席されております。

また、日本視覚障害者団体連合の橋井委員の代理として三宅様、主婦連合会の有田委員の代理として木村様、川崎市の藤倉委員の代理として関山様が出席されています。

ここで報道関係の皆様には御退室いただきます。

それでは、お手元の資料を確認させていただきたいと思います。資料につきましては、先日、資料１から参考資料までを一まとめにしたＰＤＦ資料を送付しておりますので、詳細の確認は省略させていただきます。また、資料には全体の通し番号を記載しておりますので、発言等の際にはこちらを御活用願います。

なお、御発言の際には、御所属とお名前を必ずおっしゃっていただいた後、御発言いただきますようお願いいたします。

本日は、オンライン会議での御参加をメインに、秋山座長、全日本ろうあ連盟の深川委員が現地参加されております。

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

【秋山座長】　　秋山です。それでは、議事に従って進めさせていただきたいと思います。

まず議事の①番、移動円滑化の進展状況について、それから、議題②の移動等円滑化評価会議等における主な御意見と国土交通省等の対応状況について、資料３と４を基に事務局よりまとめて説明させていただきたいと思います。その後、質疑応答をさせていただきます。

さらに、議事①、②の質疑終了後、議事③の当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する最終取りまとめ案について、資料５を基に事務局より説明後、質疑応答とさせていただきます。

最後に、議事④の国土交通省におけるバリアフリー関係の取組事例について、資料６を基に事務局より説明後、質疑応答とさせていただきます。

それでは、バリアフリー政策課の田中課長から御説明をお願いいたします。

【田中課長】　　ありがとうございます。国土交通省総合政策局バリアフリー政策課の田中でございます。議題１と２につきまして、資料３－１、３－２、資料４を用いて御説明をさせていただきます。資料につきましては、事前に皆様にお送りさせていただいております。また、皆様からの御質問、御意見の時間をできるだけ確保したいと考えておりますので、私からはポイントとなる部分に絞って御説明をさせていただきたいと思います。

それでは、資料３－１、通し番号でいきますと８ページ以降を御覧いただきたいと思います。資料３－１、移動等円滑化の目標達成状況でございますが、今回の資料につきましては、それぞれの目標達成状況についての現状分析と、今後の取組をまとめた資料を追加しております。

それでは、１２ページを御覧いただきたいと思います。１２ページから１４ページまでが、

それぞれの目標達成状況をまとめた資料になります。こちらで御説明をさせていただきます。

下の表のところでございますが、真ん中に数字が３つ並んでいるかと思います。左側が２０２０年度末参考値になっており、目標年度の最初の数字になります。そして、真ん中の２０２２年度末、これが現状の数値になっており、右側の２０２５年度末数値目標、これが令和７年度末の目標でございます。今回御報告させていただくのは、真ん中の数字になります。これにつきまして、主なポイントを４つ、申し上げたいと思います。

まず、旅客施設関係でございます。旅客施設につきましては、鉄軌道、バス、旅客船、航空、それぞれ駅舎やターミナルに関する目標として、段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックなどが含まれております。

これらの達成状況につきましては、旅客数の変動による影響が出ております。具体的に申し上げますと、令和４年度でございますが、これらの施設の１日当たりの利用者数が令和３年度から増加したものがございます。その結果、令和３年度では対象でなかった施設が令和４年度では対象となるということになりました。これは達成割合を算出する際に、分母の数と分子の数が両方とも増えるということにもつながってくるものであります。これにより、旅客船ターミナルと航空ターミナルでの影響が特に顕著ですが、令和３年度で１００％達成していた項目がありましたが、令和４年度に新たに対象となった施設が目標を満たさないものであったため、割合が９０％台に下がったということが起こっております。また、割合が増加した事項につきましても、期間中に新たに整備されたことによるものと、あるいは目標を満たす施設が対象として追加されたことによるものの両方が含まれているということになります。

こういったところがまず留意点としてありました上で、今後の見通しでございますが、旅客施設については、令和７年度までに目標達成しない見込みとなっているものが多くありますが、原因としては、目標年度までの早急な改修が困難な旅客施設も存在しているということでございます。

続きまして、車両等でございます。鉄軌道車両は順調に進捗をしているところです。令和７年度末で目標をおおむね達成できる見込みとなっております。また、バスにつきましては、空港アクセスバスは順調に進捗しており、令和７年度末で目標を達成できる見込みとなっております。ただし、そのほかにつきましては、目標達成は難しい見込みとなっております。旅客船につきましては、令和７年度末で目標達成見込み、航空機につきましては令和３年度

で目標を達成しております。

続きまして、１３ページ以降のところになりますが、下のほうに道路、都市公園、路外駐車場、建築物、信号機と並んでおります。この道路、路外駐車場、建築物、信号機については、それぞれおおむね順調に進捗しており、道路は目標達成済みとなっております。また、そのほかについては令和７年度末で目標達成済み、または達成できる見込みとなっております。都市公園については、データの都合があり、令和４年度の数字はまだ出ていないところでございます。

続きまして１４ページを御覧いただきたいと思います。下に２つ、基本構想等と心のバリアフリーの数値がございます。まず基本構想等につきましては、作成される自治体の数は増加しており、政令市、中核市、特別区では約９割が作成されているという状況ですが、全体としては令和７年度末までの目標達成は難しい見込みとなっております。また、心のバリアフリーの進捗につきまして、「心のバリアフリー」の用語の認知度につきましては、令和３年度から令和４年度にかけて数値が下がっており、令和７年度末での目標達成が難しい見込みとなっております。また、高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合についても、横ばいになっており、目標である１００％につきましては達成が難しい見込みとなっております。

続きまして、資料３－２を御覧いただきたいと思います。資料３－２、Ｐ７６以降でございますが、こちらは、一定規模以上の公共交通事業者が提出することを義務づけられているいわゆるハード・ソフト取組計画についてまとめたものでございます。

７８ページを御覧いただければと思いますが、こちらについては令和５年度の数値をまとめており、３４６の事業者がこれを公表することになっております。

続きまして、資料４を御覧いただきたいと思います。７９ページ以降になります。こちらは、前回９月の移動等円滑化評価会議の際にいただいた御意見と、時間の関係で会議の後にいただいたご意見に対しての国土交通省等の対応状況をまとめたものでございます。前回の会議の中で御回答させていただいたものを含めて整理をさせていただいているものでございます。こちらにつきましては、適宜御参照いただければ幸いでございます。

雑駁で恐縮ですが、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。

ただいまの御説明につきまして、御意見、御質問等ございましたらお願いしたいと思います。質問の際には、お名前と所属をおっしゃってから御発言を、できるだけ手短にお願いし

たいと思います。いかがでしょうか。

【河内専門官】　　それでは、オンラインのほうでＤＰＩの佐藤様から手を挙げていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

【秋山座長】　　佐藤さん、お願いします。

【佐藤委員】　　ありがとうございます。ＤＰＩ日本会議の佐藤です。

御説明いただきありがとうございました。基本方針のところで意見なんですけれども、長距離バスのバリアフリー化がなかなか進んでいないなというふうに思います。空港アクセスバスは適用除外を見直していただいて、着実に今、４０％普及しているということで、喜んでいるんですけれども、主な、長距離バスはほとんど６％、これはずっとこれまでも６％前後でしたので、ほぼ増えていないという状況です。長距離バスでなければ行けない地域とかといったところもありますので、ぜひ長距離バスにおいても基準適用除外の見直しを御検討いただきたいと思います。

以上です。

【秋山座長】　　ありがとうございます。長距離バスが進んでいないので、頑張ってくださいということをいただきました。空港は基準を変えていましたので、４０％まで増加していると。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。佐藤さんの今の御質問で長距離バスについて、もし自動車交通局等でお願いできればと思いますが。

【石嶋物流・自動車局室長】　　物流・自動車局旅客課、石嶋と申します。よろしくお願いいたします。

佐藤さんおっしゃるとおりでして、もう過去数年、同じようなパーセンテージで、なかなか進んでいないという状況でございます。これからどうやって増やしていくかということについては、我々、高速バスなんかを運行しているバス会社とも少し意見交換ですとかしておりまして、そのときの意見等踏まえて、なおかつ、一方の意見でというわけにもなかなかいかないと思いますので、様々メーカーも含めて、当事者皆さんも含めまして、そういったところの意見を伺いながら、今後のバリアフリー化を進めていくための方策に検討を進めてまいりたいというふうに思っております。

【秋山座長】　　ありがとうございます。恐らくコロナもあって、長距離バスが観光者が少なかったということも原因していると思いますけれども、これからぜひ頑張って、事業者とうまくやっていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いします。

佐藤さん、そういうことですので、どうぞよろしくお願いします。

【佐藤委員】　　ありがとうございます。

【秋山座長】　　ほかにいかがでしょうか。

どうぞ、深川さん、お願いいたします。

【深川委員】　　全日本ろうあ連盟の深川です。資料３－１の目標達成状況ですが、１２から１４のところ、この中に心のバリアフリーという項目がございます。１００％が目標ではあるけれども、なかなか達成していないということで、２５は何とかなるように頑張っているというようなことが書かれていますけれども、聴覚障害者に対する理解というと、そこまでも行っていない。聴覚障害だけではなく、ほかの障害者も同じだと思うんですが、例えば道路や電車、航空機、いろいろな場所で、困っている人を見たときに、障害があるかないかに関係なく、何か困っている人を助ける、見かけたら手を貸す、声をかけるというような人たちが増えてほしいです。そういう心のバリアフリーに関する研修等も開催していただきたいと思っています。

聴覚障害者といってもいろいろな人がいること、例えば後ろから声をかけられても分からない、マスクをしたまま話しかけられても全く分からないという状況はなかなか理解が進みません。２０２５年には１１月１５日から、皆さんご存じかと思いますが、デフリンピック東京大会という国際大会も開かれます。世界７０～８０か国ぐらいから、選手やスタッフ合わせて３，０００人規模の聴覚障害関係者が来日します。いいおもてなしだったと感じていただけるような環境になっているとよいなと考えております。

以上です。

【秋山座長】　　深川さん、ありがとうございます。聴覚障害者の理解がまだ進んでいないということで、心のバリアフリーがまだ２５％で、もっとここを強化していただきたいということの御意見いただきました。困った人を見たときに助ける、そういう教育が必要ですということです。それから、２０２５年にはデフリンピックが開催されるということですので、ぜひそこを強化していただきたいという御意見をいただきました。ありがとうございます。

ちょっと余談ですけど、私、羽田国際空港で、聴覚障害者の学生さんに点検してもらって、発表もしてもらって、レポートも作成しました。それは羽田の国際ターミナルでの去年、昨年度というか、今年度のことです。以上、ちょっと簡単なことを申し上げておきます。

髙橋先生、原さん、阿部さん、新田先生、大濱さん、三澤さん、それから全難聴の方、この順番で御意見をいただきたいと思います。

最初に髙橋先生、どうぞ。

【髙橋座長代理】　ありがとうございます。東洋大学の髙橋と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

先ほど基本方針の令和４年度末時点での進捗状況の御報告が田中課長からありました。この中で、私のほうではやはり、これまでの地域の面的バリアフリーの水準アップ、あるいは当事者参画の視点から、バリアフリー基本構想の重要性について、改めてコメントさせていただきたいと思います。

個別の全体のバリアフリー化につきましては、それぞれの事業主体が頑張っておられて、あるいは国の指導の下、随分高い水準に推移しているというふうに認識をしております。ただしかしながら、やはり地域の中でどういうふうに連結をしていくのか、個別の事業が有機的につながっていくのか、その役割のためにバリアフリー基本構想ですとかマスタープランは重要な役割を果たしていると思うんですね。ところが、先ほどの御説明のように、前回のときの基本方針とほとんど変わらない、ある面では進んでいますけれども、ほとんど変わらない推移をしている。やはり想定の２割に達していない、全国の地方公共団体のうちの２割に達していないという状況が依然として続いているわけです。これは、もうバリアフリー法が制定されてから、２００６年のバリアフリー法になってから１８年たちますので、そろそろ義務化して、障害者計画なんかと同じように義務化をして、地域でみんなでバリアフリー水準を高めていく、そのつながりをつくる、ハードもソフトもその中で議論すると、そういう場をぜひつくっていただきたいというふうに思います。やはりこの間の、申し訳ないんですけども、バリアフリー基本構想、あるいはマスタープランを高めていく施策がどの程度有効に働いたのかというようなことについて、御見解をお伺いしたいと思います。

以上です。

【秋山座長】　ありがとうございます。恐らく地域のバリアフリーが、特に基本構想が進んでいないので、個別は進んでいるけれどという御意見として伺いました。そのために、ではこういった施策が、何が問題なのかというところをもう少し掘り下げていただけたらというところでございます。どうもありがとうございました。

続きまして、原さん、お願いします。

【原委員】　認知症の人と家族の会の原といいます。大きなところではいろいろな施策の推進が進められているといったところであれなんですけれども、心のバリアフリーに関して、これは一般の方の結果ということで認識して見せていただいているんですけれども、一

般の方もそうなんですけれども、交通事業者の方々のバリアフリー、心のバリアフリーに関する関心度ですとか認識度ですとか、その辺りはどうなのかといったところも気になりますので、できれば一般の人たちのバリアフリーの理解度よりも早く、認知症だとか高齢者の行動特性あるいは心理の理解といったところでバリアフリー的な行動ができる、交通事業のいわゆる駅員さんですとか、タクシーの運転手さんですとか、そういう方々の御理解を１００％にしていただけるよう、あと２年間ですかね、ぜひ推進していくように進めていっていただけるといいかなというふうに思います。

基本構想、いろいろと地域で進んでいるということなんですけれども、やはりバリアフリーの整備を進めていくに当たって、バスですとか、タクシーもそうですけど、いろいろお金がかかる改善といったところにどれだけ国としても支援できるかといったところが肝で、それができない小さな事業体といったところが交通事業から撤退することがないようにだけ、本当に地方は足が、もう車の運転がかなり厳しい高齢者が、こういう公共交通が肝になっているといったところもあるので、ぜひ支援を引き続きお願いしたいと思います。

【秋山座長】　ありがとうございます。心のバリアフリーを一般の人だけではなくて、交通事業者にしっかりやっていただきたいという御意見を１ついただきました。２つ目は、地域がやはり、基本構想の中でタクシーやバスはどう取り上げられているかと申しますと、バリアフリーの車両が何台あるということだけしか取り上げられておりませんので、その辺りも基本構想でどう枠組みをつくるかということと、それから小規模の事業者に対しては少し金銭的な支援をぜひやっていただきたいということで、バリアフリーを進めていただきたいという御要望をいただきました。原さん、ありがとうございました。

続きまして、新田先生、お願いします。

【新田委員】　大阪大学の新田です。御指名ありがとうございます。

先ほど移動等円滑化の目標の達成状況について説明いただきまして、それに関連して２点、御意見踏まえて質問したいと思います。

１点目は髙橋先生の御意見と同じような内容ですけれども、基本構想、マスタープランの進捗状況がなかなか思うように進まないと。それで目標の達成状況は非常に困難な状況にあるのは理解しているんですけれども、この前、大阪府下でも毎年やっておりますけれども、マスタープラン、基本構想の講習会に、私も講師として参加しましたが、昨年よりはたくさんの自治体の人が参加されておりまして、ムード的にはちょっといい方向に向かっているんじゃないかなと思っております。いきなりたくさんというのは難しいかもしれませんけ

れども、このような動きが進んで、徐々にでも増えていったらいいなと思います。

その中で、今後の取組の方向で、バリアフリー料金制度が施行されまして、実際昨年から関西も１０円料金がアップして運営されておりますけれども、その使い道です。それがバリアフリー整備のほうに向かうような料金制度なので、それに一つは期待したいのと、それから地方部では支援措置をさらに重点化するということで、２分の１補助とかいう話もございます。

都市部、地方部両面から、バリアフリーに関する財政面の支援がちょっと強化されている状況になっているんじゃないかなと思いますけど、そういう中で基本構想、マスタープランを、特に地方の鉄道駅を中心に、積極的に鉄道事業者と地方自治体が連携してやっていくような取組を加速していただきたいなというのが私の希望でして、その辺に関するお考えがございましたらお聞きしたいと思います。

それから先ほど、遅れている事項についての説明がありましたが、視覚障害者の誘導用ブロックの敷設についても、ＪＩＳ規格の統一によって非常に整備率が下がったんですが、その後、上向いているものの、１００％というふうにはなかなか難しいんじゃないかなと思いまして、そこについての今後の見通し。先ほどの財源の面での充実もございますので、そのような運用も考えられるんじゃないかなと思いますので、その点も含めてお考えをお聞きできたらと思います。

以上です。よろしくお願いします。

【秋山座長】　ありがとうございます。基本構想の講習会の中ではムードがよい方向に働いているけれど、達成率が何せ低いということが１つと、２つ目は、バリアフリーの料金制度、１０円アップが始まりましたけれども、これについて具体的な整備に向かうことをぜひ期待したいということと、特に地方については重点化した整備が、鉄道駅という部分と地域という部分の重点化が必要でしょうとおっしゃっていただきました。それから最後に、統計的にブロックの敷設がＪＩＳに入ったところでいきなり４０％台に下がってしまっているので、これを１００％に目標値をするのはちょっとそごがあるのでどういたしますかみたいな御質問だと思います。

大勢いただいていますので、大濱さん、三澤さんなどにつきましては、一度ここで切らせていただいて、御回答などをいただいてから再スタートしますので、よろしくお願いします。

それでは、今までのところで田中課長さん、よろしくお願いします。

【田中課長】　ありがとうございます。ろうあ連盟の深川様から心のバリアフリー、聴覚

障害者の方を見かけたら助ける、手助けをしていくということについての教育や研修等をしっかり進めてもらいたいという御意見をいただきました。我々としても心のバリアフリーの推進ということで、運輸局等を中心に、バリアフリー教室を開催しております。また、そのほかにも、適正利用のキャンペーンなど、様々な取組をさせていただいておりますので、引き続きしっかりと取り組ませていただきたいと思っております。また、２０２５年デフリンピックの関係につきましては、これは政府全体に対しての要望書をいただいており、その中には国土交通省に対しての要望事項も含まれておりましたので、さらにお話をお伺いしながら取り組んでいきたいと考えているところでございます。

それから、髙橋先生から基本構想についてご意見をいただきました。これまでの施策がどの程度有効であったかや、今後どうしていくのかということと認識しております。これまでのところですと、資料の中ではこれまでの数字も掲載させていただいており、６９ページや７０ページがマスタープランや基本構想作成の数字でございます。見ていただきますと、作成数自体はそれなりに増えてはいるものの、最初にある程度増えて、その後なかなか増加していないということと思います。

そこで、我々のほうも自治体の方々に対して、どういうことがネックになっているのかなど、いろいろとお伺いをしたところでございます。特に、大きな自治体はかなり作成いただいておりますが、やはり小さな市町村の方々からは、基本構想を作成するための予算やノウハウの不足、あるいは人的リソースなども課題として伺っているところです。

これまで国交省としても調査経費の支援や個別の働きかけ、あるいはほかの行政計画との連携をしていただくなど、様々な取組みをさせていただいてきたところでございます。まずはそれを引き続き実施していく予定ですが、その上でさらにどのような取組をしていくことがいいのかということについては、さらに検討させていただきたいと思っております。

それから、認知症の方と家族の会の原さんから交通事業者にもしっかりと心のバリアフリーを身につけてもらいたいというご意見をいただきました。これも非常に大事な話だと認識しています。今回の資料の中において、ハード・ソフト一体の計画というお話をさせていただきました。また、交通事業者の方向けの接遇ガイドラインを作成しており、その中で認知症の人編というものも作成させていただいております。これを周知させていただき、交通事業者の方々には、しっかりと研修をしていただきつつ、心のバリアフリーに基づいた行動を取っていただけるよう、引き続き頑張っていきたいと考えているところでございます。また、基本構想の関係についても、特定事業のメニューとして普及啓発事業もございますの

で、そちらのほうも引き続き推進をしてまいりたいと考えているところです。

それから、新田先生から基本構想・マスタープランの進捗が十分ではないというご意見をいただきました。先ほど申し上げたことと重なっているところもかなりございますが、引き続き、調査についての予算面での支援や人的な支援、アドバイスなど、を続けていきたいと考えております。さらに今後どういうことを目指していくのがいいのかということについても、引き続き検討させていただければと考えております。

それから、鉄道関係の、誘導ブロックにつきましては、ＪＩＳ規格の基準を目標にすることで大きく下がったところであり、直ちに古いものを全部新しいものに替えていくのはなかなか難しいところがある一方で、数字自体は徐々に増えてきているということであると思いますので、そこは引き続き取り組んでまいりたいと考えているところです。

以上でございます。

【秋山座長】　どうもありがとうございます。

続きまして大濱さんからお願いしたいと思いますが、続いて三澤さん、全難聴の渡部さん、そして阿部さんという４人の方から御意見いただきたいと思います。

それでは、大濱さん、お願いいたします。

【大濱委員】　全国脊髄損傷者連合会、大濱です。ありがとうございます。

何点かあります。最初に、佐藤委員からも発言あったと思うんですが、バス車両の適用除外の認定車両は、どういう車両が適用除外になっているか説明いただきたいです。やはりそろそろ、エアポートのリムジンバスだけではなく、貸切りバスも含めて適用除外認定を外すことを考えていただきたいというのが１点目です。

２点目としましては、ＵＤタクシー、これは非常に操作が面倒で、やっぱり運転手さんがすごく嫌がります。乗車拒否が相変わらず多いということを考えると、操作方法の難しいＵＤタクシーをこのまま続けていいのか。費用対効果の面で、ＵＤタクシーをこのままもっと広げていくのがいいのかどうかを、一度改めて、この辺りで再検討していただいたほうがいいのかなと思っています。それが２点目です。

３点目、バリアフリーがなかなか進んでいない分野について、もう少しどこが遅れているのかというところにフォーカスしていただきたいです。例えば心のバリアフリーについてですけど、私たちの周りの人に、心のバリアフリーって何でしょうと聞いても、結構分からない人が多いです。心のバリアフリーという言葉そのものが本当にいいのかどうか、もう少し検討していただいて、分かりやすい言葉に直せないのかどうか、その辺りも検討していた

だければありがたいと思っています。

最後になりますが、パスモについて会員からクレームが上がっています。これは、制度が変わって、本人が障害者割引のパスモ１枚持つと同時に、介助者が割引のパスモを持つという形で、２枚持つことになっています。ですが、例えば介助者がいないとき、本人だけが乗るときは、また別のパスモを買わなくてはいけません。障害者の場合、３種類のパスモを買うということが現実に起こっているそうで、これはもう少し整理していただけないかというのが最後のお願いです。

以上です。

【秋山座長】　ありがとうございます。４ついただきました。１つはバス車両の適用除外認定を外せないかというところ、それから２点目が、ＵＤタクシーが、今のジャパンタクシーのレベルだと多分小さくて、乗車拒否が多いんだろうと思いますけれども、ＵＤタクシーの拡大をすべきかどうか、ここについてどう考えていらっしゃるかというところが２点目だと思います。３点目は、バリアフリーが遅れているという一つに心のバリアフリーがありますけれども、この言葉がそもそも理解できないのではないかという御意見。それから４点目がパスモについて、本人と介助者で乗る場合と、本人単独で乗る場合と、割引が全部違ってくるので３枚持たないといけないという可能性がありますので、ここを何とか改善できないかという４点いただきました。大濱さん、ありがとうございました。

続きまして、三澤さん、お願いいたします。

【三澤委員】　日本発達障害ネットワークの三澤です。本日はどうもありがとうございます。質問の内容が今までの方々と重複しておりますので、基本構想、心のバリアフリーについて述べさせて頂きます。

基本構想に関しましては、各自治体の取組、件数としては増えているという報告ですが、やはり都市型、地方、過疎型といって、自治体の実態に応じてそれぞれ課題も異なることだろうと推測しております。そういった中でモデルを提示しながら、この部分の整備がさらに進んでいくということに期待をしたいというところであります。

あわせて、心のバリアフリーに関しましては、先ほど分かりにくい言葉の表現というところと、果たしてどこまでこの理解度が浸透し、実際の対応というところにどうつながっていっているのか。特に、ハード面というよりはソフト面の充実が必要な発達障害の特性上からいくと、周辺、周りの方たちの助け、サポートというのがやっぱり充実していくことが活動参加につながっていくと思いますので、本日のテーマである移動等円滑化というところに

おいては、そういったソフト面の充実をさらに進めていただいて、障害者の方々に限らず、様々な方が移動の際に安心安全で対応できるような、そういったところでの対応をぜひ推進いただきたいなというところでございます。

以上です。ありがとうございました。

【秋山座長】　ありがとうございます。基本構想はそれぞれ地域によって課題がありますので、課題を中心に考えていただけないかということと、２つ目が心のバリアフリー、特に発達障害の人たちについて、対応がなかなか難しいと思いますので、理解度を進める方策を考えていただきたいと。どうもありがとうございました。

続きまして、全難聴の渡部さん、お願いします。

【渡部委員】　お疲れさまです。全難聴の渡部です。今日で２回目の出席ですので、ちょっとうまく意見できるか不安ですが、よろしくお願いいたします。

３点ございます。１つ目は、前回意見した内容についての回答が見当たりません。今回でいいますと１２３ページ、③の輸送障害や施設不具合の事態が発生した際の情報提供等に絡んで、災害発生時は緊急性が伴いますので、速やかに取り組む課題としてほしいという旨を前回発言しました。今回の資料で意見に対する回答を探しましたが、記載場所が見当たらなかったんです。災害発生の情報提供というのは、車両やホームだけではなくて、駅構内にあるトイレの非常ランプなども必要になります。情報コミュニケーション施策推進法もありますので、国交省で必要性を理解いただいて、推進していただきたいと思うのですが、どのような状況でしょうか。

続けて２点目です。バス関係でバスターミナルを挙げるんですけども、バス停とかバス車体の案内とか、バス経路、バス時刻表などの情報バリアフリーについても考えていく必要があるのではないかと思っています。このバスかなというふうに迷っていると、車体のほうから放送されるんですけども、聞こえないので分からなかったりとか、あとバス停に時刻表とかが貼ってあるんですけども、小さくて分かりづらいとか、好事例などを地域に周知していただければよいかというふうに思っています。

３点目です。歩道を自転車や電動キックボードで走る方が多いです。接近とかベルとかが聞こえないので、ぶつかったことがありまして、最近では車道側に自転車マークがついて、こちらを走ってくださいとなっていますけども、あまり使われていなくて、歩道側を使っていらっしゃるんですね。周知も足りていないのかもしれないですけども、やはり車の多い道路では自転車も怖くて、使わないのかなというふうに思いますので、そういった人の心理ま

で考えて整備していかなければ、実用されないのではないかというふうに思いました。

以上です。

【秋山座長】　ありがとうございます。１つ目は、鉄道等で事故が起きたときなど、緊急時の情報提供が相変わらず足りていないと、これは前回に限らず、前々からずっと御指摘をいただいている案件というふうに思います。それから２つ目が、バス停の案内が、情報のバリアフリーがなかなかできていないと、時刻表も小さくて見えないと。３点目が、歩道上の電動キックボードだとか自転車だとか、そういったものが時々ぶつかってくることがあるので、怖いと、走行空間をどう考えたらよろしいかという部分だろうと思いますけど、こういったことを御指摘いただきました。渡部さん、ありがとうございました。

次に今村さん、お願いできますか。

【今村委員】　ＪＩＬの今村です。すみません、最初３０分ほど遅れて入りましたので、ここでのタイミングで大丈夫かどうか分かりませんけれども、もし言っている内容が今のタイミングじゃないようだったら、御注意いただければと思います。

４点ございます。まず１つは、先ほども大濱さん言われておりましたけれども、バスの適用除外のところで、やはり高速バスが非常に大きな交通網の一つのインフラとして整備されていますけど、あれが適用除外にずっとなっていくというのは、これを何とか進めていただきたい。これは鉄道の無人化の駅が増えていく問題とも関連することですけれども、そういった交通手段の確保という意味合いで、高速バスのバリアフリー化というのは、ぜひこの適用除外の見直しで何とか進めていただければなと思います。バス会社さんの運営の厳しさとかも聞いてはいるんですけれども、そこに対しても何らかの対策を含めた形で進めていただければなと思います。まずこれが１点目です。

２点目ですけれど、鉄道関係のほう、資料をちゃんと見込めてなくて、もしかしたら発表があったかもしれませんけども、無人化に対応するということで、スロープを積んでおいたりという幾つか実験路線を定めてやっておられると思いますけど、それの結果がある程度、実績としてどんな状況なのかというところを、もし調査が出ていれば教えていただきたいと思います。各社さんで、車両に積んでおいたり、ホームに置いておいたりというような形の対応をされていると思うので、どの辺が増えてきたとか、実際にそれが有効だったとか、あるいはこんな問題があったとかというのがあれば教えていただきたいというのが２点目です。

３点目は、ＵＤタクシーの件は、ＵＤタクシーを含む福祉車両の見直しというところで意

見交換させていただいたときがあるんですが、ＵＤタクシーの現在の車両の乗り降りの手順がまだ浸透していないという部分であったりとか、そもそもサイズ的に、私自身は相当首を曲げないと乗り込めないという感じなのと、福祉車両という形でもう少し広く捉えたときに、これも今まで事あるごとに申しているんですが、外が見えない問題。リフトついていれば車椅子ごと乗れて、ハイルーフであれば頭も当たらなくて乗れるんですけれど、移動の最中のいわゆる車窓、ドライブを楽しむという観点からすると、視界が非常に遮られて、空か道路しか見えないと。そういうことがありますので、ぜひ福祉車両開発のときには、最初の段階から当事者入れながらの開発ということを、制度化するのは難しいかもしれませんけども、そういった声があるというのはぜひ事業者さんにもよくお伝えして、協力してやっていければなと思います。

最後４点目ですけれども、資料でいうと航空、飛行機の搭乗のとき、１５０ページぐらいにあったかと思いますけど、搭乗の際のバッテリーチェック等、車椅子での飛行機搭乗のときの手配、手順にかかる時間が１０分程度という形で出ていましたけど、あれは一応そういう実験というか、実証されてのデータらしいですけども、自分の実感からして１０分程度で終わったことはまずなくて、その倍とか、下手したら本当に１時間ぐらいかかるときもまだまだありますので、これはもうちょっと、まだ実態に即した感じではないのではないかなというところで、国内・国際線それぞれ、国際線だとさらに手間暇かかったりということで、少なくともあの表で出ている時間で対応はまずされていないというほうが実態だと思いますので、さらなる改善を求めていきたいなと思っています。

以上です。

【秋山座長】　　どうもありがとうございます。１つは、先ほど来出ています、３人目ですけど、バスの適用除外を見直して、高速バスで移動できるようにしてくださいと。それから鉄道の無人化で、スロープなどを積んだ実験をやっていますけど、その結果はどうされたか。３つ目が、ＵＤタクシーを含む福祉車両について今後どうするか。多分ＵＤタクシーは、小さい車両であるために、車椅子が割と小型だったら乗れるけど、大型は乗れないと。大型については、開発はしてあるけど、タクシーとしての運行、予約型はやっているかもしれないけど、流しとしての運行はゼロに近いので、ここをどうするかが課題として自動車局としては残っているはずなんですが、１０年ぐらい手をつけていないので、今後どうされるかという御質問だと思います。それから、航空機でバッテリーのチェック、これは前はもっとかかっていたと思うんですが、１０分というのはすごいスピードだなと思っているんですが、今

村さんの経験ですと、どうもそうじゃないらしいと、ここはもうちょっと早くしてくださいというお願い事項だと思います。以上４点いただきました。

続いて、阿部さん、どうぞ。

【阿部委員】　日本身体障害者団体連合会の阿部です。私がお話ししたかったのは、まずは、評価対象となる施設等に関して、地域の格差がとても大きいのではないかということです。これは、利用者数とか面積ということでもあろうかとは思うのですけれども、地域によって格差が大きいこと、また、だからこそ基本構想が重要だとは思うんですけれども、大都市では進んでいるけれども、地方都市では少ない、これはもう髙橋先生以下皆さんお話しされたことと重なります。基本構想作成について、どうか市町村への推奨をお願いいたします。

それから、５９ページに、建築物のバリアフリー化の推移とあります。今、公共の建築物とか公益的建設物の老朽化に伴って、建て替えまたは長寿化のための大規模改修が行われているところと認識しております。そのようなとき、この当事者参画でのバリアフリー化ということに関する事例等がありましたら、教えていただければ、各地で取り組んでいくことができるのかなと思っています。

また、公益的な、大規模な建物の中で、例えばテナントの場合には対象とならないので、障害者が商業ビルとかに入っても大変だというお話も承っているところです。その辺もこれから検討いただければありがたいと思います。

それから、福祉タクシーについて、いろいろ御意見がありましたけれども、心配は、令和６年４月から、これは当然だと思いますけれども、ドライバーの方々の働き方改革ということで、台数はあっても運行できないという状況が生じないように、そういう心配が多くの方から寄せられていますので、そのような仕組みについてもしっかり検討していただきたいと思います。

以上の意見等でした。ありがとうございました。

【秋山座長】　どうもありがとうございました。３点ほどいただきました。

今回のバリアフリーについて、基本構想は、大都市と地方で格差が大きいので、地方に重点を置いた進め方もあるのかなという議論だろうと思います。

２つ目は、建築物のバリアフリーの建て替えで、当事者参画のバリアフリーを進めているところの例はあるかどうか。これについては、私はたまたまちょっと関わっているのは、杉並区で今それをやっていて、私が講演をして、特に視覚障害者の誘導ブロックの敷設がうまくいっていないので、その辺りを重点にやるというので、障害当事者などを２０人とか３０

人入れて、２年間ぐらいで２施設やるというような計画をしているそうです。

それから、福祉タクシーについて、ドライバーの働き方改革、これは物流もそうですけれども、台数があるけれど実際にタクシーが動かない、バスが動かないとか、そういうことになると思いますけども、これについて対策を立ててくださいということでした。

もう１人、藤井さんの意見を聴いてから、一度田中さんから御回答願いたいと思います。

それでは、藤井さんお願いします。

【藤井委員】　藤井です。日本障害者協議会の藤井と申します。

私も３つぐらい簡単に言いますが、１つは、もう議論があったかもしれませんけども、新年度から、いわゆる差別解消法の民間事業所も合理的配慮の義務化が施行されると。この義務化ということは、障害者からすると、バリアフリーの拡大、利便性の拡大で期待するんですけども、この義務化という問題と、交通バリアフリーの評価との兼ね合いで、これは評価の対象として、もちろん関係があると思うんですが、今後、評価の対象としてどのように組み入れればいいのか、いずれにしても考えなくちゃいけないだろうと。

２つ目は、先ほども出ていますけども、大規模災害時の問題です。これは常態化と言ってもよく、どこで起こっても不思議でないと。この場合には、発生時の瞬間が緊急であるだけではなく、復元するまで長引く。日本中起こり得る可能性があるのと、一旦起こると障害者や高齢者にとって非常に不利益が大きい。あらためて大規模災害と交通機関の問題を評価の中にどう位置づけるのか、考える必要があろうかと思います。

最後に、無人駅問題も一言言っておきたいと思います。先ほど今村さんからも車椅子の実証実験の話もあったけども、これは命にかかわる問題であり、本当にどうしていくのかを考えなければなりません。この無人化駅問題は、今や止めることができない雰囲気になっています。安全面で心配です。例えば、ホームドアの必置だとか、あるいは、ホームドアの着工優先とか、加えて、障害のある人の意見を聴く必要があります。車椅子使用者だけじゃなくて無人駅問題に関しては、あるいは無人駅を利用している障害者はさまざまな意見を持っているはずです。幅広いモニタリングを行ないながら、事故を未然に防いだり、バリアフリーの実質化を進めていく必要があります。障害者の多くは不安を抱いています。評価の中にも考えていいのではないでしょうか。

以上です。

【秋山座長】　藤井さんありがとうございます。差別解消法の合理的配慮の問題と、バリアフリーの評価とどう結びつけるかというのは非常に大きな問題だろうと思います。ただ、

私、昨日論文を書いていてつくづく感じているのは、事業者とユーザーとの合理的配慮がどこまで達成できているかというところが、評価のポイントとしてはあるだろうと思っています。これは私の個人的な意見です。

それから２つ目は、大規模災害、極めて不利益が大きいのは全く同感で、これについての対策が取れていませんので、多分、国で考えるのは非常に難しいと思いますので、地方自治体あたりに一定程度考えていただく、そういう、何というんですか、号令をかけるなりというのがあるかもしれませんね。

それから、３番目の無人駅問題、これは止めることができないということもあるんですが、私は、鉄道局だけ、あるいは鉄道事業者だけで考えていても駄目だろうと思っていまして、地域の自治体と連携して、その自治体にプランニングを立てる部分も少し分担していけば、かなり解決はできる可能性を持っていると思いますので、そういうところは、藤井さんの御意見に対する私の個人的な意見ということで申し上げました。

たくさんいただきましたので、ここで田中さんから御意見をいただきたいと思います。

【田中課長】　大濱様からいただいた御意見のうち、まず私のほうから心のバリアフリーについてお答えさせていただければと思います。御指摘のとおり、心のバリアフリーは、数字として十分に伸びていないというところでございます。また、心のバリアフリーという言葉が分かりにくい、この言葉そのものがいいのかという御指摘もいただきました。まさにそういう御指摘もあろうかと思っており、この辺り、後半の資料で御説明いたしますが、来年度以降、大きな視点から、施策のあり方についても考えていきたいと思っており、ご指摘の辺りのところもしっかり検討させていただきたいと思っております。

それから、三澤様からいただいた御意見は、基本的には他の委員の方と同様のご意見かと思いますが、基本構想の作成と心のバリアフリーの推進ということでございまして、こちらのほうも同じ御回答になってしまいますが、どちらもしっかりと取り組んでまいりたいと思います。やはり基本構想など、今後どうしていくのがいいのかということをよく考えていきたいと思っているとともに、心のバリアフリーについても、先ほどもありました、この言葉自体がどうなのかや、どういった方々に、どういう形で御理解いただくのがいいのか、また、それをどのように図っていくのかということも大きなテーマとして今後取り組んでいきたいと考えているところでございます。

それから、渡部様からいただいた、意見への回答が漏れているとの御意見につきましては、次の議題で御説明させていただく予定になっております、「当事者目線でのバリアフリー環

境の課題の整理のあり方」について、意見交換をさせていただいている際に、御意見としていただいたものであると認識しております。後ほど私のほうから次の議題の説明の中で御回答させていただければと考えております。

それから、電動キックボードつきましては、これも非常に大きな問題であるとは思いますが、基本的には道路交通法の問題で警察庁の方の話になってくるかと思います。

それから、今村様からいただいた航空のバッテリーチェックの話があったかと思いますが、これは後ほど航空局のほうから取組を御紹介いただく際の資料に関することでございましたので、そのときに御説明いただく予定です。

それから、阿部様からいただいた御意見で、これまでの基本構想について、地域の格差が大きいということにつきまして、これも非常に大きな課題と思っております。これについても今後、しっかりと議論していかなければいけないと考えており、大きな視点で考えていくことが必要だと考えているところです。

最後に、藤井様から差別解消法の合理的配慮の義務化とバリアフリーの評価についてのご意見をいただきました。まず、差別解消法等の合理的配慮と、バリアフリーの関係について御説明させていただければと思います。障害者差別解消法の合理的配慮の提供は、個別具体の事例や、その場面に応じたものでございまして、障害当事者の方のお困り事があった際に、その障害当事者の方から事業者などに対して、こういうことをやってほしいという申出をいただいたことに対して、事業者のほうが過重な負担でなければ対応しなければならないということであります。その対応についても、建設的対話という言葉を使っておりますが、申し出に対して過重な負担だからと単純に門前払いするのではなく、お互いにいろいろと話し合っていただいた上で、対応を調整していただくことが求められております。

一方で、バリアフリー化につきましては、障害者差別解消法やこれに基づく基本方針の中では「環境の整備」と整理されており、合理的配慮を提供していただく際の基礎となるものとして、この「環境の整備」も重要とされています。そのため、まずバリアフリーの環境を整備していくことは非常に重要なことであり、その上での個別具体的なケースでの合理的配慮の提供をしていただくということになっております。

それから、災害の話につきましては、秋山先生からもありましたように、自治体での対応ということもございます。政府の中では、内閣府の防災部局などでもいろいろと御検討されていることかと思います。一方で、そういったところで検討されていることに対して、どういったことが我々のところにおいてできるのかということをよく考えていく必要があると

思っているところでございます。

残りは各局から御回答いただければと思います。では、自動車局からお願いします。

【石嶋物流・自動車局室長】　物流・自動車局旅客課の石嶋です。よろしくお願いいたします。

幾つかございましたが、ちょっと順番はあれですけども、渡部さんからいただいている、バス停での情報発信ということですが、路線上の中間地点にあるバス停ですと、なかなか情報を発信するスペース的な問題というのもあって、なかなか難しいなというところはありますが、例えば、駅を出たところ、バスターミナル等でいいますと、最近は、デジタルの案内板みたいなものが、改札を出て一番最初に出てくるようなところもあります。そういったところに対する支援というところもしておりますので、引き続き支援をしつつ、そういった状況により多くなるように取り組んでいきたいと思っております。

それ以外で、適用除外の話と、あとＵＤタクシーの話を、大濱さん、それから今村さんもありました。阿部さんからも少しタクシーの話がございました。まず、適用除外車ってそもそもどういうものをいっているんですかということがあったかと思いますが、適用除外をするに当たっては、幾つかのルールというか、基準がございまして、分かりやすく言えば、今、多くが適用除外されている高速バスなんかは、床下に荷物置場のスペースを確保しないといけないということがありまして、そういったことがあることによって適用除外の認定を受けることができることになっております。

それから、町なかを走りますノンステップバスがありますけれども、地形上、道路の形状、ここが理由となって適用除外を受けるというようなところもございます。

今後、そもそもこの適用除外を認めていていいのかということですけれども、今言ったような物理的な理由もあるものですから、適用除外という制度を現在は認めていると、適用除外を認めているということでございます。

ＵＤのタクシーの話がございました。今、ＵＤタクシーといいますと、トヨタのジャパンタクシーという箱型のタクシーがおおよそかと思いますけれども、なかなか乗務員が手慣れていない。スロープを出すのに時間がかかるとか、そもそも知らないとかというような話を耳にすることもございます。これにつきましては、ユニバーサルドライバー研修というものを業界のほうでもやっておりまして、コロナが始まる前までは２万人ぐらいが受けていたところなんですが、一旦コロナが始まったということで、１万人台ぐらい、半分ぐらいに減ってしまっているところです。現在はこういった状況でございますので、従前のように、

さらにはそこを超えるような人数の受講を期待したいと思っております。

【河内専門官】　　すみません、事務局でございます。ちょっと時間が押していますので、できるだけ簡潔にお答えいただきますと幸いです。お願いいたします。

【石嶋物流・自動車局室長】　　承知いたしました。

それであとは、ＵＤタクシー、今村さんからは意見交換に出ましたというお話でしたが、私も御一緒させていただきました。メーカーと、業界と、それから当事者の方で、ウェブ上ではありましたが、３者が集まったということで、なかなか有意義だったと思います。そこでも、メーカーも少し当事者の話に耳を傾けるようなことがありましたので、また引き続きそういった機会があればいいなと、その当時も思ったところでございます。

あと、阿部さんからは、働き方改革ということで、それはいわゆる人手不足ということなんですけれども、人手不足を補うような支援ということも我々のほうで行っておりますので、それから、コロナを終えてタクシードライバーがかなり増えつつある今現在というところでございますので、そういった支援も含めて、なるべく運転手が増えるような施策を引き続き行っていきたいと思っております。

以上でございます。

【宇佐見鉄道局室長】　　鉄道局の宇佐美と申します。

大濱さんのほうからいただきましたパスモの持つ枚数が増えてしまうのではないかというふうな点でございますけれども、技術的にどういうふうな方向性で対応ができるのかというところは、いろいろ細かいところがあるかと思います。いただいた御意見については事業者のほうに伝えたいたいと思っております。

次に、今村委員のほうから御指摘いただきました、無人駅のスロープ介助の車両への持込み等のお話でございますけれども、乗務員によるスロープを使った乗降の介助といった点につきましては、いろいろ取組が広がっている状況でございまして、ＪＲ東日本さんでは、今年の４月１日、週明けからでございますけども、相模線、日光線といったところで部分的に取組が進められると聞いておるところでございます。

最後に、藤井委員のほうからいただきました無人駅、引き続き意見も含めていろいろモニタリングしていくべきではないかという御意見でございます。秋山先生のほうから御指導ございましたけども、やはり無人駅にする際には、きちんと地元自治体や地域の関係者に説明をするようにという形で、鉄道事業者に対して言っておるところでございまして、そういった地域での前段階などでしっかりと自治体と連携を図って、どういうふうに利便性、安全

性を確保していくのかということを考えるように、事業者にも促してまいりたいと考えておるところでございます。

【村田航空局専門官】　　航空は後でよろしいですか。

【田中課長】　　では、航空局は後でお願いします。住宅局、お願いします。

【藤原住宅局推進官】　　当事者参画の話ですか。

【田中課長】　　はい。住宅局お願いします。

【藤原住宅局推進官】　　住宅局の藤原と申します。

建築物の整備に当たって、当事者参画の事例があればという話でした。私が知っている範囲で申し訳ないんですけれども、佐賀県のＳＡＧＡアリーナで、こういったスポーツ施設の整備をする際に、佐賀県のほうでは、全ての人にとって使いやすいアリーナになるようにという形で進めていると聞いてございまして、設計・施工の各場面で、障害当事者の皆様の御意見を聴きながら整備を進めたとお聞きをしております。

【田中課長】　　ありがとうございました。では、航空局はまた後ほどお願いします。

【秋山座長】　　どうもありがとうございました。大分時間がたってしまいましたので、申し訳ないんですが、次に行かせていただきたいと思います。

それでは、議事３、当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する最終取りまとめ案、資料５を基に事務局より御説明した後に、質疑応答をさせていただきます。

それでは、バリアフリー政策課の田中課長からお願いいたします。

【田中課長】　　それでは、資料５を御覧いただきたいと思います。当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する最終取りまとめ案についてです。９２ページ以降になりますが、最終取りまとめに至るまで、皆様から様々な御意見をいただきまして、また、資料もお送りさせていただいているところでございますので、こちらもポイントを絞って御説明をさせていただきたいと思います。

９５ページを御覧いただきたいと思います。こちらでは、昨年３月の中間整理以降の今年度の取組をまとめたものでございます。上の箱にありますように、今年度実施した事項が４つございまして、鉄道事業者に対する実態調査、地域分科会による現地調査、テーマ別意見交換会、そして当事者・事業者との意見交換を実施したところです。

そして、それぞれの内容をその次のページ以降に記載させていただいているところでございます。

その上で、最終取りまとめ案についてですが、１０２ページから、概要をまとめておりま

すので、そちらを御覧いただければと思います。

最終取りまとめにつきましては、昨年度及び今年度の実施事項、そして各課題の優先順位づけと対応方針の整理、各論という形で構成しております。

この２か年の取組につきましては、まず鉄道駅を対象に取組を実施してきておりますが、他の分野に対しても、この取りまとめの結果を共有、周知するとともに、順次、具体的な検討をしていく予定でございます。

それでは、その次のページを御覧いただきたいと思います。こちらが最終取りまとめ案のポイントとなる部分でございますので、こちらで御説明させていただきたいと思います。各課題の優先順位と対応の方向性についてです。これまで、障害当事者の皆様からいただいた意見を基にニーズを整理しており、さらに、事業者の皆様への実態調査を基に、対応の困難度、ガイドラインの充足度について整理いたしました。これらを踏まえ、それぞれの課題の優先順位について、以下のように整理いたしました。

まず１つ目が、速やかに取り組む課題です。速やかに取り組む課題といたしましては、当事者からのニーズが高く、ガイドラインの充実化が図られれば、改善に向けた取組が期待されるものとなっております。

２つ目が、周知拡大に取り組む課題です。これは、事業者の工夫により多種多様な新たな取組がなされているものの、当事者へのさらなる周知、認知度の向上が必要と考えられるものとなっております。

そして３つ目が、現時点では中長期的に取り組むものと整理される課題ですが、これは①、②以外の課題であり、引き続き実態の把握などを行いながら検討を要するものという形で整理させていただいております。

また、全項目共通の対応といたしまして、既存の補助金の活用などにより、引き続き整備の促進を行うとともに、今後の調査や既往の調査で得られた導入事例、対応事例につきまして、有用性が一定程度認められるものについては、普及促進を図る観点から、今後ガイドラインに盛り込む予定でございます。

そして、それぞれの分類につきましては、どのような課題が該当し、具体的にどのように対応していくのかをこの資料の下のところにまとめております。

まず１つ目、速やかに取り組む課題につきましては、ウェブサイトにおける情報提供や、案内設備、バリアフリールートの把握のしやすさ、経路誘導に関するサインシステム、音声案内などの分かりやすさ、が該当いたします。これらの課題につきましては、令和６年度か

ら、公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会、この資料の中では、以下、「基準検討会」としておりますが、こういった場などにおきまして、具体的な検討に着手すると整理しております。

そして２つ目、周知拡大に取り組む課題につきましては、ＩＣＴによる情報提供や誘導サービス、券売機がこれに該当いたします。これらの課題につきましては、令和６年度から順次周知拡大の取組を行うと整理しております。

そして３つ目、現時点では中長期的に取り組むものと整理される課題につきましては、車両内の情報提供、運行情報、輸送障害時等の情報提供、改札口・改札窓口、駅名表示、ホームにおける乗車位置など、乗り継ぎの際のバリアフリールートの整備、こういったものが該当いたします。この関連で先ほど御意見をいただいておりました、災害時あるいは駅の構内での火災など、こういったことについての情報提供のニーズが輸送障害のときの情報提供のニーズよりも高いので、これは速やかに取り組む課題としてはどうかという御意見をいただいていたところでございます。これらのニーズが非常に高いということは、我々も承知しているところでございます。

この輸送障害や災害時の情報提供につきましては、どちらも情報提供手段や、提供内容についての整理、あるいは真に必要な情報のニーズの把握が必要であるという課題がございます。特に災害時については、より一層しっかりとした検討が必要でありまして、すぐに解決策としてこうだと言うことはなかなか難しいという趣旨から、中長期的に取り組むものと整理をさせていただいたところでございます。これらの課題については、引き続き実態把握などを行いながら検討を行うこととしているところです。

この後の資料１０４ページが当事者目線ということで、皆様方からいただいた御意見を整理させていただきました。図でいきますと右上の赤く丸で囲ったところが、幅広い特性の障害当事者の方から多くニーズをいただいたものと整理をしております。次のページ、１０５ページは、事業者の方に調査をさせていただいた結果をまとめたものでございまして、対応困難度や、整備の指針となるものの充足度というところでまとめております。左下の赤く囲っているところですが、これはほかの項目と比較して、指針の充実化により、整備の改善が見込まれると考えられるものという形で整理をさせていただいており、この２つの当事者の方々からいただいた御意見、そして事業者の方々からいただいた御意見の両方を合わせて、先ほどの分類と対応の方向性をまとめさせていただいたところです。

そして、１０６ページ以降は、それぞれの課題につきまして、当事者の声、実態調査で調

査した項目、そして調査結果の概要、課題、その上での方向性といったものをそれぞれについてまとめているところです。

雑駁でございますが、私からの説明は以上でございます。

【秋山座長】　どうもありがとうございます。ただいまの御説明につきまして、御意見等がございましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

阿部さん、お願いいたします。

【阿部委員】　日本身体障害者団体連合会の阿部です。よろしくお願いします。

私が、意見というかお願いがありますのは、周知拡大に取り組むというようなことで、いろんな方々に、お話を地域の方々にも伺っていますけれども、例えば、みどりの窓口の廃止によって使いづらくなってしまったということとか、これはやがてチケットレス化に進むのかもしれませんけれども、障害の特性によっては、現状の取組では、券売機等大変だというお話を伺ったりもしています。障害がありますと、そもそも障害の割引の手続とか、例えば、ジパング倶楽部の特別会員、障害の方のジパング倶楽部での割引のこととか、様々な要因が加わってまいりますので、大変だというお声を聞いているところです。

ただし、これらについても、課題として調査いただいて、好事例、事業者によってはそれらを円滑に行っているところもあるのであれば、そしてまたもう一つです、この周知拡大について、例えば当事者団体の連絡網の中で周知もあり得るということをここに言及されているところを拝見いたしました。そのようなことですから、それぞれの事業者様の工夫も、その評価が十分でなければ、なかなか工夫そのものが拡大していかなかったりすることもあろうかと思います。どうか当事者団体にそのような工夫とか現状をお知らせいただいて、当事者団体が、また関係する団体、会員の方々に周知する仕組みということを、ここに書いてありますけれども、そのようにさせていただきたいと思いますので、これからも情報を共有させていただきながら、多くの方々に知っていただくように、または、今十分に対応できないことについては、さらに工夫をしていただくようにお願いしたいと思います。

以上です。

【秋山座長】　ありがとうございます。阿部さんからは周知拡大と、とにかく、ユーザーが分かりやすく窓口等で対応していただくような方向がよろしいと思いますがというところだと思います。ありがとうございました。

ほかにいかがですか。

主婦連合会の方お願いできますか。次に、髙橋先生。

【有田委員代理（木村)】　　ありがとうございます。主婦連合会の木村でございます。

私からは、１０３ページで速やかに取り組む課題のところで、ウェブサイトによる情報提供というのがございます。これは言うまでもないことですけれども、ウェブサイト上においても、やはりバリアフリーというのは大変重要な課題でございまして、本当に皆さん、利用者にとって使いやすいようなウェブサイトであるべきだと思っております。せっかくの情報が、使いにくい、見えにくい、見つかりにくいということであっては本当にもったいないことでございますので、ぜひ、当事者団体の皆さんの御意見を取り入れて、使いやすいような情報提供をしていただければと思います。

以上でございます。

【秋山座長】　　ありがとうございます。当事者団体の人たちの意見を聞いてウェブを使いやすくしてくださいということです。

これについては、私どもは成田空港でかなり経験を積んでいますので、当事者の目線はもちろんですけれども、1年ぐらい議論してウェブサイトをつくっておりますので、ぜひ参考にしていただけたらと思います。

ほかに、髙橋先生、お願いできますか。

【髙橋座長代理】　　ありがとうございます。髙橋です。

私のほうからは１点ほど、地域分科会の活用について、これまでもこの評価会議で申し上げてきたとおりなんですけれども、その上で、今回、その地域分科会で様々な当事者目線での点検が行われたということなんですが、その反映があまり結論として出てきていないような感じがするんですよね。先ほどの前段の話の中でも、地域格差がバリアフリー化の中で非常に大きい、ただし、そういうところを具体的に、例えば、交通事業者、あるいは当事者側の地域格差があるのかどうか、そういったような視点も少しこの中に、最終段階で取りまとめていただけると、いろんな課題、解決の方向が見えてくるのではないかと思います。

以上です。

【秋山座長】　　ありがとうございます。地域分科会の視点がうまく出てきてないので、出るようなまとめ方を次はしてくださいという御意見でした。どうもありがとうございます。

ほかにいかがですか。

全国老人クラブの方、どうぞ。

【大藪委員】　　全国老人クラブ連合会の大藪でございます。

前から申し上げていることで、ここに取り上げていただいてあるんですけど、１１２ペー

ジです。高齢者の場合、電車に乗るので事前に調べてきても、やはり対面が一番なんです。だから、当日の現場の案内が一番ですので、例えば、音声案内の件ですけど、駅に入るときに、いろいろ案内、一生懸命車掌さんがしていただけるんですけど、結局、電車が番線を横移動するようなときにがたがたいって、せっかく言っていただいているんですけど聞こえないみたいなことが、これは前から結構ありますので、こういうときなんか、番線の横移動をする前に案内をしていただければいいと思います。お金がかからなくてすぐできることというのは、結構たくさんあるんじゃないかなと思いますので、この中でも速やかに取り組む課題のほうに入れていただいてありますので、ぜひ、ちょっとした工夫でいろいろ解決できる部分もあろうかと思いますので、その辺御検討いただきながら進めていただきたいと思います。

よろしくお願いいたします。

【秋山座長】　ありがとうございます。高齢者についての音声案内をもう少しうまくできないでしょうかという御意見でした。ありがとうございます。

あと、ほかにいかがですか。

どうぞ。

【深川委員】　全日本ろうあ連盟の深川です。バリアフリー環境の課題の最終取りまとめ案について、御説明いただきまして、ありがとうございました。

全日本ろうあ連盟では、毎年１回、全国ろうあ者大会を開きます。そこでは評議員会があるんですが、その中で毎回出される意見があります。電車の中の放送が分からない。いつ放送があったかさえ分からない。非常に不安であること。券売機、障害者割引のチケットを買うには非常に時間がかかること。

災害が起きたとき、この情報取得ができない、状況が分からず１人で不安になること。これらの対策は一体どうなっているのかと、毎年毎年、各地域の評議員から出されています。

現状を把握しながら取り組むとおっしゃいましたけれども、災害というのは命に関わることですので、本当に緊急性が高いと思います。できることは何なのかということを当事者団体と、行政、事業者と一緒に意見交換できる場があるとありがたいなと思っています。

また、電車の中の放送なんですが、実際に私自身も本当に何度もいろいろな経験をしております。突然電車が止まってしまって、周りの人が耳を澄ますような気配がある。何が起きたかは分からない。皆さんの顔を見ていて、どうやら放送が入っているんだなと想像します。みんな何か聞いてほっとしてスマホを始めるみたいな様子を見るんですが、一体何の放送

があって、何が起きたのかが私にはまったく分からないんです。このまま電車が進むのか、ずっと止まるのか、家族に連絡が必要なのか、全く手だてがなく不安になってしまいます。これがもし災害だったらと思うともっと不安になってしますので、速やかに解決手段を考えていただきたいと思っています。

以上です。

【秋山座長】　どうもありがとうございます。電車における、聴覚に障害のある方が、本当に事故が起きたときとか災害時には困ってしまうということがございますので、これはある種、合理的配慮で、もう法律違反になるかもしれないぐらいのところに来年度ぐらいは行くのかもしれませんけれども、そこについては、ぜひ頑張ってくださいという御意見だと思います。ありがとうございました。

ほぼ御意見が出尽くしたと思いますので……。

【河内専門官】　オンラインのほうで、全難聴、渡部さんの手が挙がっております。

【秋山座長】　そうですか。渡部さん、お願いします。

【渡部委員】　全難聴、渡部です。電車の利用につきましては、先ほど全ろうあ連盟の方と同意見です。難聴、中途失聴者、手帳を持っていない方も同じように、不安を抱えながら電車を利用しています。

先ほど、災害時についてはしっかりとした検討が必要だ、実態把握を行って検討していく旨の回答いただきました。ありがとうございます。自分なりにちょっと調べてみたんですけども、総務省消防庁のほうから、災害情報の伝達及び避難誘導等に関するガイドラインというのが、オリ・パラに向けて作成されたようです。そちらと併せて、今後検討していくのかなと思いました。

以上です。

【秋山座長】　渡部さん、ありがとうございます。総務省、あるいは消防庁の災害情報へのガイドラインとどう連携するかという部分がございますという御指摘です。ありがとうございました。

これで大体皆さんの意見はよろしいですか。

それでは、時間が大分迫ってきていますので、次に行きたいと思います。

議事４の、国交省におけるバリアフリー関係の取組事例について、資料６をもちまして、事務局より御説明いただきたいと思います。

それでは、住宅局、航空局、バリアフリー化政策局より順番にお願いいたします。

【田中課長】　　ありがとうございます。国交省の取組ということで、それぞれ、バリアフリー政策課と住宅局と航空局から順に御説明をさせていただきます。

では、まず住宅局からお願いします。

【藤原住宅局推進官】　　住宅局の藤原と申します。住宅局では、建築設計標準のフォローアップ会議の下に、今回、建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討ワーキングを設けさせていただきまして、その中で、トイレ、駐車場、客席、この３つの数の基準について検討させていただきました。その結果についての御報告になります。

１４０ページをお願いいたします。

まず、トイレについてでございます。この検討ワーキングの中では、義務基準と誘導基準両方について検討させていただいてございますけれども、トイレについては、現行の義務基準、建築物に１か所以上設けるというのが現行になってございますけれども、今回、見直しの中で、標準的な建築物、それから、階のフロアが小さいようなペンシルビルみたいな建築物、それからショッピングセンターのような大規模な階を有するような建築物、この３つに分けまして、基準の案を考えさせていただきました。

標準的な建築物については、各階に１か所以上のバリアフリーのトイレを設ける、小規模な階を有する建物については、１，０００平米ごとに１か所設ける。大規模な階を有する建物については、１万平米から４万平米以下の場合には２か所以上、４万平方超える場合には２万平米ごとに１か所設けるような、そういった形でまとめさせていただいてございます。

誘導基準につきましては、現行では、各階に１か所以上という形になってございますけれども、見直しの案につきましては、便所のある箇所に１か所以上バリアフリーのトイレを設ける、そういった形でまとめさせていただきました。

次のページ、１４１ページ、１４２ページにつきましては、そういったものをイメージとしてまとめさせていただきましたので、今回、時間の関係で割愛をさせていただきたいと思います。

１４３ページをお願いいたします。駐車場についてでございます。

駐車場につきましては、義務基準、現行では１台以上の車椅子用の駐車場スペースを設けるという形になってございますけれども、今回見直しの中で、２００台以下の場合には２％以上、２０１台以上の場合には、増える分は１％ごとにという形で基準を改めさせていただきたいと考えてございます。

現行の誘導基準につきましては、２００台と２０１台の間で段差が変わってございます

けれども、見直し案につきましては、どんなに多くなっても２％という形で見直しをかけたいと考えてございます。

１４４ページをお願いいたします。客席についてでございます。

客席については、現行、義務基準ございませんけれども、今回新たに義務基準を設けまして、４００席以下の場合には２席以上、４０１席を超える場合には０．５％以上という形で基準を設けたいと考えています。

誘導基準につきましては、ほとんど変わってないんですけれども、客席の数が少ない場合、一番最低ラインでいうと、１席みたいなケースがございますが、今回見直しの中で、最低ラインを２席という形で直させていただいてございます。

１４５ページにつきましては、これまでは数の話をさせていただきましたけれども、この検討ワーキングの中で様々な意見がございました。

青枠の１点目でございますけれども、こういった数以外のことでなかなか基準の中に反映できていないものにつきましては、令和６年度に予定してございます建築設計標準、それから、先ほどの意見交換の中にもございましたけれども、当事者の参画のガイドラインというのをこれからつくっていきたいなと考えてございます。

それから客席の関係で、特にこのワーキングの中でサイトラインの話が課題になりました。サイトラインにつきましては、令和６年度以降も継続しながら、まず現状の把握をしつつ、技術的検討を行い、実効性の高い枠組みは何なのかということについて検討を進めてまいりたい、このように考えてございます。

１４６ページ、１４７ページにつきましては、今回、特にトイレにつきましてかなりの基準の強化をさせていただきました。こういったトイレの設置を進めやすくするために、現行のバリアフリー法の中では、バリアフリー法の１９条と２４条それぞれに容積率の特例制度がございますけれども、今回、２４条のほうの特例制度について、さらに使いやすくするためにということで、１４７ページで、どういったものがこの特例制度の対象になるのかということについてまとめております。具体的には、現行では全ての建築物特定施設が誘導基準に適合するような、こういったものが対象になってございますけれども、今回、見直しを行い、車椅子使用者の到達可能な車椅子使用者用便房を設けている建物については、特定行政庁が許可を行うことによって、その増えた分の容積率について緩和をする制度を設けていきたいと考えてございます。

説明は以上でございます。

【田中課長】　　ありがとうございます。

航空局、お願いいたします。

【村田航空局専門官】　　航空局航空事業課の村田でございます。

資料は１４９ページでございます。私からは、電動車椅子を利用されている皆様が航空機を利用する際の搭乗手続などの時間短縮に向けた取組について御報告をさせていただきたいと思います。

１に記載しておりますけれども、私どものほうにはこのような改善を望む御意見が寄せられておりました。

このため、２の航空局の対応のところに記載しておりますけれども、改正対応指針におきまして、十分な研修を受けたスタッフの配置、関係者間の情報共有による所要時間の短縮が必要である、こういったことを記載しまして、案の段階から各航空会社に周知を図ってまいりました。

また、実態を把握するために、全脊連さん中心に御紹介をいただきました電動車椅子利用者の方が航空機を利用する際に、搭乗手続など、実際に確認をしてまいりまして、あとは保安検査会社などのヒアリングも行ってきたところでございます。

これらの調査におきましては、１０分程度でチェックインのほうが終わりまして、保安検査時に改めてバッテリーチェックを行ったという例はございませんでした。一方で、御協力いただいた電動車椅子利用者の方からは、つい先日、ほかの空港では保安検査場で改めてバッテリーのチェックが行われましたという話もあったところでございます。

もちろん、我々の調査だけで実態を把握できているというふうには思ってございませんけれども、次のページ、３の航空会社の取組の（１）の１つ目の項目でございますが、国内線を運航しています１２の航空会社で設けています国内定期航空保安協議会、これは国交省のものではございませんで、航空会社が任意で設けている協議会でございますが、この危険物部会におきまして、オブザーバー参加している航空局の安全部が、こういった問題を聞いているけどという問題提起を行ったところ、その部会におきまして課題抽出を行い、それから、各航空会社が改善に向けた取組をそれぞれ進めましょうということで進めていたということ、実は部が違ったものですから、私どもがこの取組を把握したのが、空港の調査が終わった後の１２月だったと。お恥ずかしい話ではあるんですが、そういったこともございまして、こういった航空会社の取組が進んできたこともあって、私どもの調査では所要時間が短くなるといったこともあったのかなと思ってございます。

もちろん、先ほど今村様のほうから、いやいや１０分じゃ終わってないところがあるよ、実態と違うんではないかという御意見もいただいたところでございます。もちろん、私どもが行くということで準備をされた空港なんかも恐らくあったんだと思います。ただ、行くことで、皆さん準備をしたということは、自社の取扱いを見直す、検証する１つの契機になっていたのかなとも思いますので、またを引き続き改善の状況を見ていっていただけないかなと思ってございます。

それから、先ほど御説明しましたとおり、依然として保安検査場で改めてバッテリーのチェックが行われた例もあったということでございまして、この点、（１）の２つ目の項目になりますけれども、この協議会の関係部会におきまして、チェックイン時に付すタグなどによりまして、既にバッテリーのチェックが終わっていることを確認できるということで、各社共通の取組として、保安検査場でのバッテリーチェックを省略しましょうという提案がなされてございます。実は、ある航空会社でいけば、統一的にバッテリーチェックを行っていない航空会社もあったということで、これは、その取扱いを統一しましょうということでございますけれども、この部会では、実は３月２５日の部会で議論されたんですが、これとは直接関係のない議論もございまして、３月２５日の際には最終決定までは至っていないんですが、基本的にはその部分は各社賛同しているということで、先ほど、改めて最新の情報を確認したところ、４月中の運用開始を目指して最終調整を行っているということでございました。

なお、保安検査場でのバッテリーの使用などを改めて確認するということは、これをもってなくなっていくのかなと思いますけれども、例えば、車椅子のポケットにナイフが入っていないかといったようなハイジャックを防止する観点の検査は保安検査場で行われますので、これがなくなるということではない部分、御理解をいただければと思います。

それから、このほかの（２）でございますけれども、昨年１１月に、航空会社、それから航空機を利用される方が電動車椅子のバッテリーなどの使用を簡単に確認できる方法の準備をしておりまして、その確認に時間を要するということもなくなっていくのかなと思ってございます。

あと、これは航空会社のほうから、できれば障害者団体の皆様にはお伝えいただきたいと言われているんですが、御自身のバッテリーがどんなものかというのをこういった検索の画面で確認をして、それをプリントアウトして持ってきていただく、もしくは確認してきていただいて、伝えていただく、そうすることで航空会社の確認する時間も短くなるというこ

ともございますので、皆様のほうにもぜひ御協力をお願いしたいということでございました。

今御説明したところではございますが、まだまだ取組は道半ばかと思いますけれども、一部では、非常によくなってきたよという御意見もいただいているところでございますので、もう少し取組を見守っていただければと思います。

以上、航空局の取組というよりは、航空会社が主体的にやっている取組について御紹介をさせていただきました。

ありがとうございました。

【田中課長】　時間が経過している中で恐縮ですが、１３６ページを御覧いただきたいと思います。私のほうから少し御説明させていただきたいと思います。

バリアフリー整備目標の見直しに向けた検討についてです。先ほど少し申し上げたところでございますが、本日、第三次バリアフリー整備目標の進捗状況について御報告し、御意見をいただいたところでございますが、この目標は令和７年度末までを目標期間としております。また、令和２年にバリアフリーが改正されておりますが、施行後５年で施行状況をチェックするということになっており、このタイミングも令和７年度ということになっております。

こういったことを踏まえ、来年度から、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を開催いたしまして、約１年程度かけて、バリアフリー法及び関連施策についての議論を行うことを検討しております。

現在の目標である第三次目標につきましても、この検討会での議論を経て決定したものでございます。また、法律改正の際にもここでいろいろ御議論をいただいていたところでございます。前回の開催が令和２年１１月でしたので、約３年半ぶりということになるかと思いますが、これを再開していきたいと考えております。

今後、前回、構成員として御参画いただいた方々を中心に、構成員としての参画のお願いをさせていただくことを考えております。この検討会では、個別の施策というよりも大きな視点で、施策のあり方や、新しい目標についての御議論をいただく場と考えており、ここでの議論の状況は、この移動等円滑化評価会議でも御報告をさせていただき、適宜、御指摘をいただくことを考えております。

そしてこの検討会の進め方については、一番下のところに想定されるスケジュールに記載しております。５月、あるいは６月に第１回と書いてありますが、前回から通算すると第

１２回ということになりますが、約１年で約４回開催した上で、最終取りまとめとさせていただくということを考えているところでございます。

雑駁で恐縮ですが、私からの説明は以上でございます。

【秋山座長】　どうもありがとうございました。

それでは、皆さんから御意見があればと思います。

佐藤さん、どうぞ。

【佐藤委員】　ありがとうございます。

【秋山座長】　４時を回っていますので、できるだけ手短にお願いします。

【佐藤委員】　分かりました。

３点あります。バッテリーチェックの調査をしていただいてありがとうございます。私も、これ、かなり速いなと思って驚きました。１０分というのはほとんどないので驚いたんですけれども、実際に協力した車椅子の人に聞いたら、各社、かなりエースを送り込んできて、物すごい速くて驚いたと聞きました。ですので、実態とは少し違うのかなとは思うんですけれども、これをやってくれたことによって意識も高まってきたんじゃないかと思っています。

４月中に保安検査場のバッテリーチェックがなくなる見込みだということなんですけれども、これ、公開してもいいかどうかということを教えていただきたいと思います。会員に周知したいというふうに思っていますので、もし現時点で難しければ、確定した段階でも結構ですので、ぜひ教えていただきたいと思います。

それと、このテーマ、長年の課題で、できれば事業者と障害者団体との意見交換の場というものを航空局のほうでつくっていただけると大変ありがたいと思います。

２点目は、在り方検討会のところなんですけれども、基本方針が時代に合わなくなっているんじゃないかというふうに思っています。それは、例えば航空の課題なんかはほとんど１００％に近いものなんですけれども、障害者からして飛行機が非常に使いやすいのかというと、そういうわけでもないんですね。この指標自体が、障害者の使いやすさとは少しずれた指標になっているなと感じています。ですので、在り方検討会の中で、この基本方針の指標、評価の項目、これの見直しもぜひ議論していただきたいと思います。

最後、客席に関しては頑張っていただいて、０．５％以上、トイレも各階にとつくっていただいて、本当にありがとうございます。ぜひ次年度、サイトラインの確保、垂直水平分散、同伴者席は隣ということを検討していただきたいと思います。

以上です。

【秋山座長】　どうもありがとうございます。バッテリーチェックなどなど、いろいろやったと思いますけれども、今後は意見交換の場をぜひ持ってくださいというのが１つと、２つ目は、検討会の基本方針が時代に合わなくなってきたと。私も実は航空局については、英国、ＥＵの法令と全く違っていて、障害者対応を各航空局に任せているのは日本で、ＥＵの法律の中では、それは駄目だよ、１つの会社をつくって共同でやりなさいよと。というのは、航空事業者間の差ができちゃう。これは多分、合理的配慮の不提供の部分と提供されている部分が出てくるということになると思うんですが、ここが問題だというのは、イギリスもアメリカもそうしていますので、日本だけなぜまだできてないのかなというのが疑問の１つとして私も持っています。

それから、３つ目に客席、多分、これはスポーツ施設の会場のサイトライン、あるいは、様々な分散がかなりちゃんとできているということだと思いますので、国立競技場などの経験を経て、かなり形が見えてきたという、そういう御指摘だと思います。

佐藤さん、どうもありがとうございました。

ほかに。

ほぼこれで皆さんの意見はいただきましたので、このくらいにさせていただきたいと思います。

大濱さん、どうぞ。

【大濱委員】　すみません。佐藤委員の話の続きになりますが、確かに航空局の方が一緒に来られたときは非常に速いものの、私と介助者だけで行くと、どうしても時間がかかります。そういう傾向は確かにあります。

それともう１つ、航空機に関して私たちが今困っているのは、座席の個室化が非常に進んでいることです。壁が高い座席ができているので、非常に移乗しづらくなっています。特に国際線は長距離なので、私も、ビジネスクラスを利用しているのですが、これも非常に個室化されています。私たちは航空会社の職員さんに抱えてもらって移乗するものですから、非常に乗りづらいです。それから、通路幅がものすごく狭くなっていることもあります。ですので、ぜひ航空機のバリアフリーの基準を、もう少し基本的なところから見直していただけるとありがたいです。

以上です。追加ですみません。

【秋山座長】　どうもありがとうございました。航空機が個室化して乗りづらくなってい

るということで、通路等を含めて基準をもう一度チェックしていただけないだろうかということです。大濱さん、ありがとうございました。

それでは、ほぼ皆さんの意見いただきましたので、私のほうで簡単に整理させていただきます――どうぞ、航空局の方から回答をちょっと。

【村田航空局専門官】　すみません、いただいたものを全て今お答えできるわけではないんですが、公表をしていいかというお問合せもあったものですから、実際、そういう検討が進んでいるということまではお話しいただいて結構でございます。４月中というのは、確かに今、先ほど状況を聞いたらそれで目指して頑張っているということではあったんですが、すみません、５月なったら格好悪いものですから、検討が進んでいるぞというところで止めていただければありがたいと思います。

それから、基準の関係につきましては、まさに来年度から基準についての検討が始まりますので、そこで勉強させていただきたいと思います。

どうもありがとうございました。

【秋山座長】　どうもありがとうございました。

それでは、最後に簡単にまとめさせていただきますけれども、皆さんからいただいた中で幾つか大きな課題がございました。

１つは心のバリアフリーという部分でございます。これについては、差別解消法と本評価会議との関係もどうするかも心のバリアフリーは関連してきますので、かなり重要項目。それから、普及についてこのままで大丈夫なのか、分かりにくい言葉ということもございますので、少しここを見直していただくのもありかなと思います。

２つ目は、車両についてですけれども、これは結構大変なところで、１つはタクシーの、やや大型の車椅子の人の車両をどうするかという議論だとか、それから、都市間の適用除外になったのが、まだ影響が長く続いていますので、こういう都市間バスのバリアフリー化をどうするかというのが、車両の中では問題であると。

それからもう１つ。３つ目が基本構想のお話です。基本構想が、進捗状況がなかなかないよという議論と、大都市と地方とで格差があるんじゃないかとか、それから、基本構想というのはある意味で総合的なものですので、今までのガイドラインを統合的に捉えていくという部分ですので、ここのところの努力も今後必要なのかなと思います。

それから、情報システムです。これはＭａａＳとも絡みますけれども、今、情報の発展段階にあって、非常に難しい段階にあるかもしれませんが、議論をしながら一歩一歩前に進め

ていくという部分がございます。

特に情報は、リアルタイムの情報の部分と、もう１つはウェブによる情報ということで、ウェブについてはつくり方がかなり大変ですので、ぜひ、どうやってつくったらいいかというところを、エコモ財団でかつてガイドラインをつくったんですが、それだけでは足りなくて、もうちょっと先に進んでいると思います。

それから、災害時の問題。恐らく地震が起きたときに、我が国は地震立国ですから、何か月かに一遍、あちこちで大きな地震が起きると思いますので、これについての対策案を考えていかないといけないなと。私も、町内会では、どうやって一人一人の安否確認をするかというところはちゃんとやりましょうと。それ以降は自治体に渡しましょうという議論は、これからやるんですけれども、何らかの形で障害者に対する発見はそういうところからもありますので、ぜひ、初動のときにどうするかというところはすぐできると思いますので、まず、そういうところから手をつけていってもよろしいのかなと思います。

それから、航空については、私は地方の空港を３０か所ぐらい見てきましたけれども、バリアフリーが遅れていてちゃんとできてないところもあるんですが、点検していくと、彼らはやる気になって、トップのほうが分かってくると。今までバリアフリーが分かってなかった人も御理解していただいて、整備が進むということがありますので、診断をするということはかなり重要だなというのを４年間ぐらい続けてずっとやってきましたけれども、一定の効果が見られますので、そういうチェックも必要かなと思います。

以上、大体、皆さんからいただいた意見ということで、まとめさせていただきました。これにつきましては、今後、あり方検討会の中できちっとひもといて、どういう対策を今後考えていくべきかということを、田中課長を中心にやられると思いますので、どうぞよろしくお願いします。

以上で、私の司会を解いていただきたいと思います。事務局にお返ししたいと思います。

【河内専門官】　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も、ありがとうございました。

次回の会議につきましては、後日改めて御連絡いたします。

それでは、これをもちまして、第１１回移動等円滑化評価会議を終了いたします。

なお、本日の議事録につきましては、委員の皆様に御確認いただいた後、国土交通省ホームページに掲載させていただきます。

本日はお忙しい中御参加いただき、ありがとうございました。

【橋井委員代理（三宅）】　　すみません、日視連の三宅なんですが、よろしいでしょうか。

【河内専門官】　　はい。

【橋井委員代理（三宅）】　　すみません、私、手は挙げたんですが当てられなかったので、後ほど意見を伝えたいんですが、よろしいですか。

【秋山座長】　　三宅さん、まだ間に合いますので。

【橋井委員代理（三宅）】　　当てられなかったので、後で事務局のほうの意見を伝えたいんですけど、よろしいでしょうか。

【田中課長】　　それで大丈夫です。

【秋山座長】　　後でお願いします。