

第4回移動等円滑化評価会議

○日時：令和2年9月28日（月） 14：00～16：00

○場所：中央合同庁舎2号館低層棟共用会議室2A・2B（オンライン会議併用）

○出席者：

【委員】※○対面参加、●オンライン参加

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○
長井 浩康 社会福祉法人 全国重症心身障害児（者）を守る会 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●
及川 清隆 社会福祉法人 日本視覚障害者団体連合 副会長 代理：三宅 隆○
久松 三二 一般財団法人 全日本ろうあ連盟 事務局長 代理：唯藤 節子○
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●
大薮 定信 公益財団法人 全国老人クラブ連合会 政策委員会 幹事○
有田 芳子 主婦連合会 会長 代理：木村 郁子○
松田 妙子 特定非営利活動法人 せたがや子育てネット 代表理事 兼●
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 会長○
グリスデル 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マスター 兼
バリーゾヨシワ 「ACCESSIBLE JAPAN」運営者●
藤倉 茂起 川崎市 副市長○
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●
山口 英孝 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 企画統括部 担当部長 代理：安田健一●
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 代理：稲田 浩二 欠席
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○
奥山 哲也 定期航空協会 部長○
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○
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

【原企画調整官】

定刻となりましたので、ただいまより第4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。

本日はコロナ禍でありますので、オンライン会議も併用して開催しております。オンライン会議の参加者の皆様、声聞こえておりますでしょうか。もし聞こえていないようでしたら、チャットでその旨を打ち込んでいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず初めに、開会に当たりまして、国土交通省総合政策局長石田より御挨拶を申し上げます。

【石田局長】

御紹介いただきました石田でございます。本日は本当にお忙しい中を第4回の移動等円滑化評価会議のほうへお越しいただきましたこと、また、これまでも3回にわたりまして非常に貴重な御意見を賜ってきておりますこと、この場を借りて御礼を申し上げます。ありがとうございます。

本日開催させていただいておりますこの評価会議に関しましては、平成30年のバリアフリー法改正で設置されたものがございますが、高齢者の方、障害者の方、その他皆様関係者の参画の下でバリアフリー施策の把握、評価をいただいて、それを政策に反映することを目的として設置をさせていただきました。この評価会議と全国10ブロックで行っております地域分科会、こちらで頂戴した御意見を基にいたしまして、本年の5月におかげさまでバリアフリー法の改正を成し遂げることができました。

この改正におきましては、スロープの板の適切な操作などのソフト基準への適合の義務づけ、また、優先席や車椅子使用者用の駐車場などとの適正な利用の推進などに加えまして、公立の小中学校をバリアフリー基準の適合対象に含めるなどの改正を行うことができました。これもひとえに皆様からのいただいた貴重な意見の賜物でございます。改めて御礼を申し上げます。

国土交通省といたしましては、2020年、1年延期になりましたけれども、パラリンピック、オリンピックの開催に向けまして、また、その後のレガシーとしての真の共生社会の実現に向けまして、引き続きバリアフリー政策の推進に頑張っていきたいと思っております。どうか本日のこの仕組みを十分に活用いただきまして、皆様の貴重な御意見賜りますことをお願い申し上げます。御挨拶させていただきます。どうか引き続きよろしくお願い申し上げます。

【原企画調整官】

ありがとうございます。それでは、秋山座長より御挨拶をいただきたいと思っております。秋山座長、よろしくお願い致します。

【秋山座長】

ただいま御紹介に預かりました中央大学の秋山と申します。恐らくバリアフリーの法律が2000年につくられて、もう20年経過をしてきました。この時間の変化の中でどこまで達成できたかということを1つは評価するというのがこの会議の第1の役割だと思いま

す。

第2の役割は、北海道から沖縄までの様々な地方で対策を取ってきたこの地域間格差が果たしてどの程度あるのか、これも含めた評価をすることが多分今回の役割のように思います。そういったことも含めて、本日は皆さんとさらに一層を前に進めるための議論をさせていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【原企画調整官】

秋山座長、ありがとうございました。

それでは、委員の御紹介に移ります。本来であれば委員全員の皆様方の御紹介をすべきところでございますが、後ほどお発言をいただく時間をできるだけ取らせていただきたいと存じますので、大変恐縮ですが、ただいま資料をお配りしている資料の中の委員名簿を御覧いただくといたしまして、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。

なお、本日、バス協会様が御欠席と伺っておりますので、その点だけ御了承いただければと思います。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御確認ください。

ここで報道関係の方には御退出いただきますので、よろしくお願いいたします。

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。配席図、出席者名簿のほか、本日の資料として議事次第、資料1「移動等円滑化強化会議委員名簿」、資料2「移動等円滑化評価会議等実施状況」、資料3「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御意見」、資料4「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」、資料5「移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有」、資料6「国土交通省における最近の主な取組」を配布させていただいております。足りない資料がございましたら、お知らせください。よろしいですか。

なお、本日は対面会議とオンライン会議を併用して開催しております。参加者に1台ずつウェブカメラがなく、発言者を明確にするため、御発言の前に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。

また、聴覚障害者の方々の配慮の一環としまして、本日、フェイスシールドを使わせていただいておりますが、フェイスシールドを使った場合に、マイクの音声聞き取れない可能性がございますので、マイクを使って御発言される場合には、少し間を空けてマイクに近づいて御発言いただきますよう、よろしくお願いいたします。

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ので、秋山座長、よろしくお願いいたします。

【秋山座長】

それでは、議事次第に従いまして進めさせていただきたいと思います。本日、議事が5つほどございますけれども、最初の4つについて、移動円滑化評価会議における主な意見、これが1つ目ですけれども、2つ目が移動円滑化評価会議等における主な意見と国土交通省等の対応状況、3つ目が移動円滑化に関する好事例・先進事例の共有、4つ目が国土交通省における最近の主な取組。これはかなり関連しておりますので、時間がかかるかもしれませんが、一括で報告をさせていただきたいと思います。

それでは、事務局から御説明をお願いしたいと思います。

【真鍋課長】

総合政策局安心生活政策課長の真鍋でございます。どうぞよろしくお願いいたします。御

説明のほう少しボリュームがございますが、秋山先生から言っていたとおり、全体が関連するものですから、しばらく続きますけれども、御辛抱いただければと思います。座って御説明させていただきます。

まず、資料の通し番号で4ページ目でございますけれども、本評価会議について改めて簡単に御説明させていただきます。本評価会議はバリアフリー法上の法定会議でございます。秋山先生あるいは石田局長のほうからもお話ございましたけれども、高齢者・障害者等をはじめとする関係者で構成され、バリアフリーの進展状況を把握、評価する意見については必要な措置を講じて、施策のブラッシュアップに努めていくというものでございます。

次のページ、通し番号5ページでございますけれども、今回開催しております評価会議、こちらは全体会議でございます。こうした形でリアルに開催するのは1年ぶりとなっております。今年の3月には書面会議で開催させていただいておりますが、こうしてきちっと会議として行うのは1年ぶりということでございますが、これに関連して、資料の下のほうに書いてございますが、特性に応じたテーマ別の意見交換会、それから、右側に書いてございますとおり、地域のブロックごとに地域分科会というものを開催させていただいております。こういった会議も通じて意見交換あるいは施策の進捗の確認、こういったものをやらせていただいております。

次のページでございます。地域分科会の開催実績について、直近のものをまとめて表示させていただいておりますが、7月から8月、9月にかけて各ブロックにおいても開催していただいているというところでございます。

次に、資料3でございます。通し番号が7ページからでございますけれども、評価会議それから地域分科会、特性に応じたテーマ別意見交換会でいただいた主な御意見を紹介させていただきます。こちらは1年前に開催したリアルの会議から最新まで1年間のものを、もちろん重複するものもございまして、集約して提起させていただいております。

8ページのほうを御覧いただきたいのですけれども、大きく8つの項目に分けて整理させていただいております。心のバリアフリーに関すること、バリアフリーの整備の目標に関すること、鉄道駅等のハードの整備に関すること、それから、新型コロナウイルスの感染拡大が広がっておりますが、それに関しての困り事といったものも聞かせていただいております。それから、評価会議・地域分科会の在り方に関すること、好事例・先進事例の共有に関すること、そして、市町村が作成される基本構想・マスタープランに関すること、そして最後、当事者参画に関すること。以上8つの視点で簡単にまとめさせていただいております。

次から具体的な中身でございます。9ページからでございます。

まず、心のバリアフリーに関することでございますが、主な御意見といたしましては、初等・中等教育における取組が重要であろう。あるいは、省庁間の連携が重要であるといった御意見をいただいております。

それから、2点目、基本方針に関する整備目標についてでございますが、1つ目の項目に書いてございますような、UDタクシーと福祉タクシーを分けて整理していくべきではないか。あるいは、一番下のほうに書いてございますが、鉄道駅などに関して、利用実態、例えば車椅子の利用率ですとか、近隣の障害者施設の有無といった実態を踏まえた整理というものが重要ではないかこういった御意見をいただいております。

次のページ、10ページでございますけれども、ハードに関しての御指摘をいただいております。1点目が建築物のバリアフリー化ということで、小規模店舗といったようなものに

してもなかなか進んでいないのではないかといったようなお話がございました。

それから、タクシー等々のリフト、こういったものについて、大きな車椅子への対応を進めていくべきではないかといったようなこと、それから、4つ目に書いてございますが、新幹線の車椅子スペースといったものについてもうやっていくべきではないかといったことでございます。この中の取組の進捗している部分、今の新幹線の指摘も含めて、後ほどまた御説明申し上げたいと思っております。

それから、4点目、コロナウイルスの困り事ということで、まず1点目でございますが、視覚障害者の方々からということで、コロナ禍で鉄道駅等々において声がけが少なくなっている。これは旅客も減っているということと、感染防止の観点で気にされているということで、こういったことが最近問題となっているのではないかといったような御指摘がございます。

それから、聴覚障害者の皆様のほうからの御指摘ということで、今日の会議もそうですけれども、なかなかマスクをしていると表情が読み取れないということで、いろいろそういう点について配慮、工夫が必要なのではないかといったようなことでございます。

それから、3点目として、知的障害者あるいは発達障害者の方々にとっては、いろいろな注意書きとか表示とかがございますけれども、分かりやすいものを進めていく必要があるのではないかといった御指摘をいただいております。

次のページに参りまして、11ページでございますけれども、評価会議・地域分科会の在り方といたしまして、やはり開催回数を増やしてほしいといったようなことを御指摘いただいております。

それから、3点目に書いてございます当事者参画とも関連する話でございますけれども、オリ・パラを契機としたいろいろな施設整備について、ワークショップの取組などを再点検してガイドラインに反映するといった枠組みというか取組を進めていくべきではないかといったような御指摘もいただいております。

それから、6点目としまして、好事例とか先進事例、こういったものをしっかりと共有していく必要があるだろう。表彰制度、実はございますけれども、こういったものがあつたらいいのではないかといったような御指摘にもいただいているところでございます。

12ページ目でございますけれども、基本構想・マスタープランということで、市町村さんのほうで作成していただいている基本構想・マスタープランでございますが、なかなか策定の取組を加速させていくべきだろうと、あるいは、当事者を含めたいろいろな方々、関係者で話し合っていくようなことが重要ではないか、住民提案も可能となっているというような御指摘をいただいております。

最後、当事者参画ということで、一番重要な点だとある意味思っておりますけれども、いろいろな施設整備について当事者参画を通じた施設整備、あるいは、先ほどのような点検、こういったものをやっていくべきではないか、重要ではないかといったようなことでございます。こちら、言わずもがなですけれども、障害の特性によって様々に留意すべき点、配慮すべき点、気づきの点があるということで、こういった当事者の意見をどんどん取り入れてほしいということでございました。

13ページからでございますけれども、各地域分科会での御意見もまとめさせていただいて、当然のことながら、今御紹介したものと重複しておりますが、各地域でどんな御意見が出ているのかということも、この東京での本体の評価会議でもきちっと御紹介してほしい

というような御意見もあったことをごさいます、あえて整理させていただいております。

14ページから、各ブロックの分科会での御意見でございますが、重複している部分は割愛させていただきます、まず、北海道分科会ですが、空港での総合案内所での対応について、対応の充実というか、対応の評価といったものについて改善の御指摘をいただいております。

それから、東北分科会、こちらは先ほどもございましたけれども、基本構想・マスタープランの策定状況が少し遅れているのではないかとといったような御指摘、あるいは、教育の観点で連携をしていく、あるいは、学校の施設のバリアフリーを進めていくべきといったようなことを御指摘いただいております。

15ページに参りまして、関東でございますけれども、いわゆる多目的トイレの機能分散という御指摘をいただいております。今回の法律改正とも関連しておりますが、実際にその施設が必要な方がなかなかほかの一般の形が使っていたりして入れないといったことも起きているということで、機能分散についての御指摘をいただいております。

それから、ホームドアについて、駅単位ではなくてホームの番線ごとということでのやるべきではないかとといったような御指摘をいただいております。

下のほうに参りまして、北陸信越の分科会でございますけれども、こちらでも視覚障害者の方が一般のトイレを利用できるような工夫ですとか、音声案内とか点字ブロック、こういったものの御指摘をいただいております。また、繰り返しになりますけれども、声がけ運動、こういったものについても御指摘をいただいているところでございます。

16ページに参りまして、中部でございます。中部のほうからは、特に聴覚障害の方からの情報のバリアについての取組を進めていくべき、進めたいといったような御指摘をいただいております。

それから、近畿分科会でございますけれども、車椅子用の駐車場でございますが、有料化に伴ってフラップが付けられたので、車椅子を下ろすことができないといったような施設面での整備後の不具合といいますか、こういった御指摘をいただいているところでございます。

17ページに参りまして、中国分科会でございます。知的障害のお子様のお話として、コロナ禍でのマスクを嫌がるということで、なかなか公共交通機関を使うに当たって支障があるというような、コロナ禍での対応についての御指摘をいただいております。

それから、四国分科会でございますけれども、国、地方公共団体、施設管理者、住民が正しく理解しないといけない。心のバリアフリーに関しての御指摘を重点的にいただいているところでございます。

最後、18ページでございますけれども、九州分科会でございます。2点目に書かれてございますけれども、知的・発達障害の方の疑似体験の出前講座、こういったことを通じて理解を広げていくというような取組についての御指摘をいただいております。

また、3点目に書いてございますが、九州内の空港のアクセスについてバリアフリーが対応可能なバスの導入についての御要望をいただいております。

それから、最後、沖縄でございますけれども、1点目に書かせていただきますが、内部障害、知的・精神・発達障害と、こういった外から見て分からないような障害についての配慮といいますか、こういった方々の御意見がいただけるような仕組みというものについての御指摘をいただいているというようなところでございます。

ざっとでございますが、東京レベルとそれから地方分科会で重複している部分もできるだけ集約しながら、こういった御意見がこの1年間いただいているかというのを整理させていただいています。

資料4のほうから、今まで、この1年間御指摘いただいたもの、それから、これ以前にも御指摘いただいたものを含めて、これまでいただいた御意見に対してこういった対応をしているのかといったものをこの資料4以降で簡単に整理させていただいておりますので、報告させていただきます。

通し番号20ページからでございますけれども、国交省の対応ということでございまして、まず心のバリアフリーにつきましては、御案内のとおり、バリアフリー法の改正を令和2年の5月に行っておりまして、トイレの利用マナーキャンペーン等々、様々な国民の理解を深めるための取組を進めていく。あるいは、ハードの施設の整備に併せて、ソフトの役務の提供の義務づけ、こういったものを進めているというところでございます。

それから、基本方針における次期バリアフリー目標でございますが、こちらはまた資料が後ほど出てまいります。例えば、3,000人未満の駅のバリアフリーをどうしていくのかといったような点につきましては、今回、一定の要件、基本構想に位置づけられているものについて引下げを検討しております。また、旅客船ターミナルとか空港のターミナルにつきましても、3,000人に引き下げるといったようなことを検討しているところでございます。

また、御指摘のございました、高速バス、空港アクセスバス等のバリアフリー化でございますが、こちらにつきましても、新たな目標値を設定するというので、今、検討を進めているところでございます。

21ページに参りまして、新幹線のバリアフリーについての御指摘をいただいております。こちらにつきましても、先日、鉄道局中心に関係事業者様、そして当事者団体の皆様にも入っていただいた検討会におきまして、方向性が取りまとめられております。こちらについても後ほど御紹介させていただきます。

鉄道のバリアフリーの関係で、車椅子の方が単独で乗降できるような環境整備ということでございまして、こちらにつきましても後ほど好事例ということで紹介させていただきますが、段差解消、隙間解消の目安をガイドラインで明記いたしまして、そういった取組を事業者のほうでも進めていただいているところでございます。

次、タクシーでございますけれども、乗車拒否が発生しないようにということでございませぬけれども、まず、スロープの改良をしていただいております。メーカーのほうで精力的にやっております。あと、乗務員のほうの法令遵守の徹底、研修の受講、こういったものをバリアフリー法の改正を契機にソフト基準の義務づけをするということで、今、取組を進めさせていただいております。

また、大型の電動車椅子への対応につきましても、300キロ以上は対応できるようなガイドラインの改定をさせていただいたところでございます。

小規模店舗のバリアフリーでございますけれども、こちらは関係局におきまして検討会を今立ち上げて、ガイドラインの改定に向けて検討を進めていただいているところでございます。

22ページでございますけれども、新型コロナウイルスの対応ということで、フェイスシールドでの会議の開催といったものは、今まさにトライアルでやらせていただいております。

す。また、声かけ運動の件でございますが、現在、9月7日から関係事業者さんの下で声かけサポートのキャンペーンをやっていただいております。この場をお借りしてということではございませんが、しっかりと感染防止対策を講じた上で、接遇ガイドライン、既に定められているガイドライン等に従って、各事業者さんの御理解をいただきながら、引き続き声かけの取組を進めていただきたいというふうに考えているところでございます。

評価会議・地域分科会の開催回数の件でございます。こちらにつきましては、各地方ブロックのほうでは、今、なかなか組織の体制が厳しいところございまして、評価会議以外にもいろいろ基本構想の働きかけですとか、バリアフリー教室の開催、あるいは意見交換会、現地視察等々、精力的にやらせていただいているところございまして、なかなか回数をすぐに増やすというのは正直難しい状況にもございますけれども、増員要求等々もやらせていただいております、御意見を踏まえてしっかりと体制の強化に取り組んでいきたいというふうに考えているところでございます。

22ページ最後のところですが、好事例・先進事例の共有ということでございますが、大臣表彰等をやっております。また、本日、この後、好事例・先進事例の御紹介等をさせていただきますながら、共有についても取り組んでいきたいというふうに考えております。

23ページに参ります。マスタープラン・基本構想の作成促進でございますが、こちらにつきましても、ガイドラインの作成、あるいは、地方ブロックでの相談会の開催等々を通じて働きかけをしているところでございます。今回、基本方針の整備目標でも数値目標を設定しようと考えてございまして、本省、地方局、連携して市町村への働きかけをしていきたいというふうに考えております。

バリアフリーマップの策定、促進でございますが、こちらにつきましても、マニュアルを作成しております、マップの作成の促進について引き続き取り組んでいきたいということでございます。

それから、当事者参画でございます。こちらにつきましては、バリアフリー法の指針、ガイドライン等におきまして、可能な限り当事者の皆様の意見が反映されるような措置が講じられることが望ましいというふうなことを規定させていただいております。オリ・パラを契機にしっかりとこういった取組、枠組みについては、DPIの佐藤さんなどからも強く御提案いただいていたりもしてございまして、何とか枠組みとして定着するように、いろいろ取り組んでいきたいというふうに考えているところでございます。

24ページ参りまして、知的障害、発達障害の方々への対応ということでございます。こちらにつきましても、ガイドラインにおいて必要な事項を規定してございますが、現在、公共交通の利用体験をいろいろしていただくのが重要だろうということで、そのマニュアルの策定に向けて、当事者の皆様、それから事業者の皆様に入っていただいて検討を進めております。こういったものをまとめることで知的障害等をお持ちの方も安心して公共交通を利用していただけるような取組を進めていきたいというふうに思っているところでございます。

また、認知症の方につきましても、同様に接遇ガイドラインの策定を今まさにやっているところでございまして、こういった取組を進めていくところでございます。

ベビーカーにつきましてもでございますが、こちらについても、皆様御覧いただいているかと思っておりますけれども、駅等において広報、周知活動をさせていただいているところでございます。

精神障害者割引でございますが、こちらつきましても、交通事業者様等に対して制度の導入に向けて理解と協力を要請させていただいております。

最後、ウェブのアクセシビリティの確保でございますが、こちらにつきましても、令和元年10月にガイドラインを改定いたしまして、ウェブアクセシビリティの確保についての標準化をさせていただいたというような、今、進捗でございます。

以上、今までいただいたもののうち、一定の対応ができているものについての取組状況の概要でございます。

次からが好事例・先進事例を幾つか御紹介、共有をさせていただきたいということで、資料を御用意しております。

通し番号26ページ、大臣表彰ということで、毎年先進的な取組につきましても、大臣のほうから表彰させていただいております。過去表彰した事業者さん、団体さん等をまとめたものが26ページの表でございます、27ページから個別の表彰した主な事例を御紹介させていただきます。

ざっと申し上げますと、まず、仙台の地下鉄でございますが、27ページでございます。こちらは当事者参加によって、車両とか駅の整備が進められたというものでございます。

大阪市交通局さんでございます。単独乗車に向けた取組を進めていただいているというものでございます。

京都市さんにおきましては、「歩くまち・京都」というのをテーマとしたバリアフリーのまちづくりを進めていただいているということでございます。

28ページに参りまして、左側のほうは、成田に向けての空港連絡バスについて車椅子のまま乗車可能なエレベーター付きバスの開発導入というものでございます。

右側のほうが大阪、北大阪急行さんですけれども、全駅可動式ホームドアを入れる等々の取組を進めていただいているというものでございます。

29ページに参りまして、東急電鉄さんですけれども、ハードとソフトと一体となったバリアフリーということで、駅の駅員の方々にもバリアフリーの連絡のアプリを入れていただいている、ハードとソフトと連携しながらサポートしていこうというような取組でございます。

同じページ右側でございますが、スルツとKANSAIでございます、障害者手帳の提示なしで割引可能なICカードを導入されたというようなものでございます。

30ページに参りまして、芸陽バスさんでございますけれども、認知症の方をサポートするような取組を地域と連携していられているというものでございます。

それから、右側ですけれども、成田空港株式会社さんということで、様々な分野においてユニバーサルデザインをめざした取組を進められているというものでございました。

31ページ以降、各分科会で御紹介いただいたような先進事例をこちらでも御紹介させていただこうということで、簡単に示させていただいております。北海道のほうでは遠隔手話サービスということで、北海道ろうあ連盟さんが中心となって運転免許の窓口等々、あるいは、道内の町村の福祉担当、こういったところとの遠隔手話サービスを行っているというものでございます。

32ページに参りまして、東北の例でございますけれども、特定非営利活動法人のReaさんのほうですけれども、移動困難者の送迎支援活動ですとか、付添いのお出かけ送迎ですとか、こういった取組をやられているということでございます。

関東分科会、33ページでございますけれども、各鉄道事業者さんにおきまして、ホームの段差解消ですとか、稼働ステップの導入ですとか、情報提供とかいろいろされているというような取組の御紹介でございます。

34ページ、北陸信越でございますけれども、富山駅におきましてバリアフリーの施設整備をされておられるというようなものの御紹介でございます。

35ページ、中部の分科会でございますけれども、カーポートパーキングということで、福井県のほうで雨の日でも車椅子のスペースの駐車場において、濡れずに乗り降りできるというような取組をされているというようなものでございます。

36ページ、近畿分科会でございますけれども、西院駅、これは阪急さんと京福さんの接続駅ですけれども、大規模改修をして交通の接続を改善されたという取組でございます。

それから、37ページ、中国でございますが、広島市において公共施設のバリアフリーあるいはバリアフリーマップをやる。駅のバリアフリー化、総合的に取り組んでいるという御紹介でございます。

38ページ、四国分科会でございますけれども、高松市において共生社会ホストタウンとして登録されていて、それを契機にバリアフリーマップ等の作成、いろいろ多角的に取り組んでいるという御紹介でございます。

39ページ、九州でございますけれども、「May i i (メイアイ)」というアプリを開発されて、困った時に声を掛け合って一般の市民の方あるいは旅客の方が手助けできるマッチング機能のアプリを導入された。市民が積極的に参加して共助を実現していこうという取組が進められているということでございます。

40ページに参ります。沖縄でございますけれども、バリアフリーネットワーク会議ということで、NPO法人のほうの取組を御紹介させていただいております。災害時の安全避難といったようなもの、それから、障害者とか高齢者の方の観光案内、ワンストップで窓口両方のサポートをしていくといった取組を、今、進められているというものでございます。

資料6でございますけれども、国交省の最近の主な取組ということでいくつか御紹介させていただきます。評価会議としてはきちっとした御説明は今回初めてとなりますけれども、43ページから令和2年のバリアフリー法の改正の概要を御紹介させていただいております。45ページのほうまで進んでいただきまして、主な改正のポイントでございますが、これまでハードの整備についての義務づけを行ってまいりましたけれども、そういったハードの設備がきちっとサービスとして提供されるように役務の提供を義務づけるというような改正を今回行っております。

それから、何としても国民の皆様の理解、協力が不可欠、あるいは交通事業者さんの理解、協力が不可欠ということで、広く国民に向けた広報啓発活動をしっかりやっていく。障害者用あるいは高齢者用施設が適正に利用される、一般の方が使ってしまうと本当に使わないといけない人が使えないといったようなことがないような取組をやっていくということでございます。

それから、心のバリアフリーということで、学校教育と連携をしながら、初等教育、中等教育などでそういった理解を深めていくための取組をやっていくことというようなことが改正の大きな柱でございます。

そういった改正を踏まえて、46ページからでございますけれども、バリアフリー法に基づく基本方針における次期整備目標について、今、検討を進めているところでございます。

具体的な中身は、47ページからでございますけれども、資料中ほどに書いてございます見直しの視点を御説明させていただきますと、ポイントとしてはハード・ソフト両面での取組を進めていくということで、4点ほど。まず、地方へ持ち帰って広げていくということ。それから、視覚障害あるいは知的・精神・発達障害といった障害をお持ちの方のバリアフリー対策をしっかりと見える化していこうということ。それから、市町村が作成するマスタープラン・基本構想、こういったものを促進していこう。そして、最後は、心のバリアフリーを推進していこうと、この4点を中心に目標の見直しを行なっているところでございます。

具体的な中身、先日、中間とりまとめということで、方向性を発表させていただいております。48ページとそれから49ページに記載させていただいておりますが、簡単にポイントを説明させていただきますと、まず、旅客施設につきましては、従来3,000人以上の施設を対象としておりますが、基本的に2000人以上を対象を拡大するというところでございます。鉄道駅とバスにつきましては、市町村が作成する基本構想に位置づけられたものという縛りをつけてございますが、対象については広げていくということが大きなポイントの1つです。

それから、各旅客施設等におきまして、案内設備をしっかりと造っていこうというのが2点目のポイントでございます。そして、鉄道駅についてはバリアフリールートを複数化していこう。あるいは、ホームドアについても、駅単位ではなくて番線単位で目標をしっかりとつくっていこうというのが新たな柱の1つでございます。

それから、バスにつきましては、先ほどから話が出ておりますが、鉄道アクセスのない空港についてのバス路線に走るリフト付きバスの目標値を設定していくといったようなこと、それから、ユニバーサルデザインタクシーの導入に関する目標を新たにつくっていくといったようなことを考えているところでございます。

それから、中身的には、49ページに入っておりますけれども、建築物につきましても、2000平米以上の特別特定建築物の目標値を引き上げるのですけれども、2000平米未満につきましても、ガイドラインの作成等によってバリアフリー化を促進していく。まさに今検討させていただいているところで、そういったことをやっていくということでございます。

それから、基本構想につきましても、数値目標を入れて面的なバリアフリーを進めていくこと。こういったものが次期の目標のポイントでございます。

少し長くなってまいりましたが、最後、50ページからがその他の取組状況ということで、簡単に取組を御紹介させていただきます。51ページに記載してございます心のバリアフリーの取組ということで、バリアフリー教室を作成したりですとか、ハンドブックを作成したりですとか、広報、啓発を行っているというようなものの御紹介でございます。

52ページでございますが、先ほど申し上げたようなバリアフリーマップの作成マニュアルを作成しましたというものの御紹介でございます。

それから、53ページからでございますが、先日取りまとめられた新幹線のバリアフリー対策ということで、鉄道局さん、交通事業者さん、そして当事者の団体の皆様を中心に御議論いただいて、取りまとめられております。具体的な中身につきましては、次の54ページに書いてございますが、一定の新幹線編成の客席数に応じて、車椅子用のフリースペースを設けていこうというものでございます。右側の参考のところでございますけれども、例えば東海道新幹線であれば、客席内の6席分の窓際部分を含めたフリースペース、車椅子の方が

御利用できるスペースをつくっていかうといった取組がとりまとめられております。

55ページのほうは、併せて、そういった施設を利用するに当たっての予約システムの改善、ウェブを使った改善、こういった取組を進めていくということが取りまとめられているものでございます。

56ページでございますけれども、こちらは何度か御紹介させていただいておりますが、車椅子の方が単独で乗降しやすいホームと車両の段差、隙間の縮小、解消、こういったものの取組でございます。

次のページ、57ページからは具体的な事例を掲示させていただいております。

また、58ページに記載してございますが、ウェブサービスとして、縮小されている、実際に単独乗降が可能な場所を情報発信するといった取組を御紹介させていただいております。

59ページは自動車、タクシーでございますけれども、先ほど申し上げたようなスロープの耐荷重を引き上げたといったような取組、操作時間の短縮といったものについて改良するとともに、それを分かりやすくステッカー表示をして御利用していただく。あるいは、接遇の改善、こういったものを取り組んでいるというようなことを御紹介させていただいております。

それから、60ページでございますが、建築設計標準の改正ということで、小規模店舗の設計に関する考え方、あるいは重度障害への対応といったものについて、今、住宅局を中心に検討を進めていただいているというものの御紹介でございます。

61ページから地方ブロック、地方局での取組を最後御紹介させていただきますが、62ページ、こちらが北海道で、共生社会ホストタウン、こういった取組、働きかけをしているというものでございます。

63ページが、何度か出ております地下鉄の東西線、こちらは当事者参画で整備された地下鉄でございますが、整備された後のチェック、実際の利用の確認あるいは意見交換といったものやっていたいただいているということでございます。

64ページが関東でございますが、関東技術事務所におきまして、バリアフリーの体験コーナーをつくっていただいて、ここで実際の体験をしながら理解を深めていかうといったような取組をしている。

65ページが北陸信越ですが、これも先ほど来から出ている富山駅でのバリアフリーの取組ですが、こういったもの、施設についての見学会を行いましたという御紹介です。

66ページ、中部ですけれども、これは視覚障害者の方に使いやすい公的なトイレということでいろいろ工夫をして、ピクトグラム、ステッカー等工夫をしているという事例の紹介でございます。

67ページが近畿でございますけれども、成田でも車椅子の方用のリフト付きリムジンバスの導入の御紹介をさせていただきましたが、関西のほうでも導入が行われたということで、展示会を開いているということが紹介させていただいております。

68ページのほうは、先生方にも入っていただいて、歩道の縁石あるいはユニバーサルデザインタクシー、これらの利用の検証会というものを当事者も入っていただきながらやったというようなものでございます。

それから、96ページは運輸局のほうで職員全員がバリアフリーのためのいろいろ声かけも含めてサポートをしていかうという組織全体の取組をやられているというようなもの

の御紹介でございます。

70ページが中国技術事務所におきましてバリアフリー体験を実施していただいているというようなものでございます。

それから、71ページが四国運輸局においてバリアフリーの先進的な取組をやられているバス、タクシー等々について表彰を行っているという御紹介です。

72ページが九州でございますけれども、バリアフリー教室を積極的に行われている。特に小学生を対象にした教室を行っているというような御紹介でございます。

資料の最後でございますが、73ページ、沖縄でございますが、こちらにも似ておりますが、子ども見学デーという中にバリアフリーのメニューをしっかりとつけて、体験会教室を行っているというような御紹介でございました。

以上、非常に長くなってしまいましたけれども、これまでいただいた御意見、それから、これに対する国交省あるいは地方、地域における取組、先進事例・好事例、最近の状況等々まとめて御報告させていただきました。ひとまず、私からの御説明は以上でございます。

【秋山座長】

それでは、これまでの事務局からの説明に対しまして御意見等がありましたら、お願いをしたいと思えます。限られた時間の中でより多くの人の闊達な御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いたします。また、御発言の前に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。

この会議場にいらっしゃる委員からの御発言をいただいた後、オンラインで参加されている委員に発言をいただきたいと思えます。手順としては自由にと考えていたのですが、なかなか難しいので、まずは会議場にいらっしゃる方から挙手をしていただいて御発言をお願いしたいと思います。

それでは、いかがでしょうか。佐藤さんから。

【佐藤委員】

ありがとうございます。DPIの佐藤です。4点あります。

まず、1つ目は、学校のバリアフリー化なのですが、ぜひこれを基本方針の項目に入れて、毎年状況を報告していただきたいということです。バリアフリー法改正で公立小中学校のバリアフリー化が義務化されまして、文科省さんのほうでは学校施設のバリアフリー化等の推進に関する調査研究協力者会議を開かれて、9月には緊急提言を出されております。積極的に取り組んでいただいているので、ぜひとも基本方針にこの学校のバリアフリーの項目を入れていただいて毎年状況を御報告いただきたいと思えます。

2点目は、先ほどお話もありました、先進的な取組に対してそれを再点検して、移動等円滑化基準やガイドラインに反映していただきたいということです。東京オリ・パラに向けて国や東京都ではユニバーサルデザインワークショップを実施して、多様な障害当事者の声を施設整備に反映させました。新国立競技場とか、御紹介のあった羽田空港とかたくさんあるわけなのですが、これは本当に今までにない基本設計の段階から障害者の声を聞いて意見反映したというすばらしい取組ですので、大会が終わってもこれをちゃんと引き継いでいくために、ぜひとも検証、そしてガイドラインへの反映という取組をこの評価会議でやっていただきたい。まさにそれがこの評価会議の役割なのではないかなと思っております。

3点目は、地域分科会、これは先ほど真鍋課長からなかなか回数を増やせないという状況

がお話ありましたけれども、ぜひとも回数を増やしていただきたいということです。御紹介いただいた各地の分科会はそれぞれの地域の特性に応じたり、先進的な取組をチェックしたりというすばらしいことをやっています。ぜひこれをより広げていくために回数を増やせるように御検討いただきたいと思います。

最後は、段差と隙間の解消の取組なのですが、これをぜひ「らくらくおでかけネット」に取り入れていただきたいということです。各事業者、段差と隙間の解消に取り組んでいただいています、それにより車椅子は単独で乗り降りできるようになりますので、非常にありがたいです。東京メトロさんが「スムーズメトロ」というアプリを出されまして、ここは各駅のホームの車椅子で単独で乗り降りできるかというのがちゃんと出ているのですね。ですから、これを使ってよく電車に乗っております。

ただ、日常的にどこかに移動するときは1者だけじゃなくて複数の事業者の鉄道を乗り継いでということがありますので、ぜひこの複数の事業者のデータを1つのサイトで検索できるようにしていただきたいと思うのです。そういう意味では、エコモ財団さんがやられている「らくらくおでかけネット」は昔からバリアフリーの情報を提供していますし、複数の会社の情報があるので、ここにぜひ段差と隙間の情報も追加で入れていただきたい。これは鉄道局にもお願いしているのですけれども、それをぜひ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。4点ほどいただきました。1つは学校のバリアフリーを基本方針に入れる。2つ目が先進的な取組を再点検してガイドラインを基準に入れられないかということです。3点目が地域分科会をもう少し回数を増やしたほうがよろしいのではないかと。4点目が段差と隙間のこの情報をエコモ財団などのシステムに、「らくらくおでかけネット」というシステムに入れられないか。これは統合という概念なのですが、Ma a Sの基本の基本で、情報の統合をできなければMa a Sは成立しないのです。そういう意味でやる必要性が高いということが4点目の話でした。佐藤さん、ありがとうございます。

今村さんと三宅さんがそれぞれ手を挙げて、その後、藤井さんという順番で。今村さんからお願いします。

【今村委員】

全国自立生活センター協議会の今村です。ありがとうございます。私のほうから5点ほどお願いしたいと思います。

まず1点は、先ほど佐藤さんも言われましたが、先進的な事例を評価していく、特にこの東京オリ・パラで東京のいろいろな競技場をはじめ設備アクセスが整ってまいりました。これを実際に委員で見に行ったりとか、また、これは提案ですが、日本の場合は毎年国体が各県を回りますので、国体開催地の担当の人と一緒に評価して、順繰りにやってくと、より国体開催県のほうでもより具体的に進むのかなと思いますので、そういった評価のしくみも設けていただければと思います。

2点目が、これもまた佐藤さんとダブりますが、地方の分科会、ブロック会議のほうなのですが、こちらもなかなか定期的には年1回というふうになっているようですが、近畿のほうでは当事者団体とかが主催でやっているものにも参加するというような仕組みを設けられているようですので、そういったいろいろな予算的な厳しさは聞いているのですけれども、そういった当事者団体とも連携した形の中、もう少し活発に動けるような評価

会議の仕組みは必要かなと思っています。

3点目は、これもまた佐藤さんとダブリますが、先ほど秋山先生も言われましたが、バリアフリーのルートの情報です。「らくらくおでかけネット」が全国を網羅しておりますので、そこにそのホームの段差の乗り継ぎはどうかというような、東京メトロさんがやっているような「スムーズメトロ」のあれの全国版という形をぜひお願いしたいなと思っています。

4点目は無人化の問題なのですが、駅の3,000人以上を2,000人以上というふうに基準を下げていくということも語られていますけれども、一方で、ロンドンの地方の場合については、駅の無人化の問題と相まって、非常に地方の当事者たちが困っているケースがあります。ぜひこの部分は、無人化を止めるのはなかなか難しいと思うのですが、バリアフリー化をする、単独乗降可能だとかそういうこと、合理的配慮、環境整備等をセットで無人化を認めていくようなある程度の規制が必要ではないかなと思っていますので、その辺実態はどうなのかというのを評価しながら評価会議からも御意見をいただくといいのかなと思っています。

もう一点目は、バリアフリーマップのマニュアルとかというのが出ていますけれども、確かにバリアフリーマップの必要性は感じるのですが、基本的な考え方として、バリアフリーマップの要らないまちづくりをするという前提の上で、まだ限定的であるので、どこにどういう設備があるといった必要な情報は載せる。でも、最終的には、バリアフリーマップはなくてどこでも行けるという町をつくるんだという、そういう前提の意識づけをしていただきたいなと思っています。

【秋山座長】

ありがとうございます。5点ほどいただきました。1つ目が先進事例の評価というのをもう少し仕組みを考えたらどうかということです。2点目が地域分科会をやはり増やす方向で、当事者団体との連携もあり得るのだとだろうということが2点目です。3点目がルート情報の掲載でホームと段差のこれをうまくやってほしいという御意見です。4点目が駅の無人化は合理的配慮をとということを考えて、うまくセットでそこをきちんとできないだろうか。5点目がマップの要らない町にしていくのが基本なのではないだろうか。以上、5点いただきました。今村さん、ありがとうございます。

それでは、三宅さん、お願いします。

【及川委員：代理（三宅）】

日本視覚障害者団体連合の三宅と申します。4点ほど意見を述べさせていただきます。

1点目が、地方への取組の中に緊急時での対応というふうなことで、バス車両からの緊急時対応という例が載っていたかと思うのですが、これ以外にも様々な交通事業者様のほうで緊急時対応のほうはされておりまして。

例えば、成田空港でしたら、火災時のときの避難の仕方。こういうふうな対応をいたしませんというようなことが当事者参加で取り組まれていたりとか、あるいは、空港会社のほうで機内からの脱出方法についての当事者を参加させての対応というのをしたりしております。あるいは、鉄道事業者のほうでも、駅ホームから万が一転落があった場合の、例えば、退避スペースはこういうところですよとか、駅と線路の高さはこれぐらいありますよというような実際の体験を通して学ぶ機会を設けていただいたりしております。

こういった機会を紹介すると同時に、ほかの事業者様のほうにも参考となるような形でぜひ紹介していくようなことを今後もお願いしたいと思っています。

2点目が、これも交通事業者様向けなのですけれども、ぜひ新しい取組、例えば、鉄道の転落防止のところでICTを活用したものを取り入れるのでしたら、導入のところから当事者を参画するような仕組みがつかれないのかなというふうに思っています。相談すると同時に、それを導入してからどういうふうになったかというふうな経過の報告もあるべきですし、それから、これらが導入されたというふうな暁には、やはり当事者のほうにこの情報が届いていないと意味がないと思いますので、そういった形の周知の仕方についても、今後、この評価をしていながら取組について考えていく機会をいただければというふうに思っております。

3点目は、地域によってまだまだ当事者参加の仕方に差があるということで聞いてあります。基本構想にしても、マスタープランの策定に関しましても、まだまだ当事者の相談というふうなところも含めて差があるように感じますので、引き続きこの地域の差があまりないような形での取組が行われるような工夫ができないかと思っておりますので、こういったことのお取組をお願いいたします。

最後、4点目が新型コロナウイルスに関してなのですけれども、この資料の中でも視覚障害者に関しての困り事というのがあったのですが、6月19日に外出規制のほうの緩和がされまして、国土交通省様とそれから観光庁様の監修の下に「新しい旅のエチケット」というガイドブックが出されました。この中で5つのポイントが入っているのですけれども、この中の2点に関してやはり不安の声が届いております。

というのは、例えば、このガイドの中で言うと、土産物を手に取って選ぶようなことは避けてくださいとか、あるいは、列に並ぶときは適切な間隔を取ってくださいというようなことが書かれていますが、視覚障害者にとってはこの2点については非常に困難を生じているというふうなことで声が届いています。

ですので、この「旅のエチケット」を出すなどということではなくて、これと同時に、こういった新しい生活様式の下での移動に困難のある方にとっての配慮についても何かまとめるような取組があってしかるべきじゃないかなというふうに思っております。

以上、4点です。お願いいたします。

【秋山座長】

ありがとうございます。三宅さんからは4点いただいて、1点目が緊急時の対応を様々やられている事例を御紹介したらどうか。これが1点目です。2点目は、新しい取組をこれからやる場合に、当事者を最初からデザインの段階から入って、さらには出来上がった後、それを導入するときの広報の仕方も併せて一緒に参加してやれたらどうか。3点目が当事者参加について、地域間の差があるので、これをいかになくすかということ而努力してください。4点目がコロナの対策で障害者に対する配慮が少々欠けている。土産物を手に取るということは、視覚障害者にとって、手で取らないと分からないということがございますので、このことについてもう少し配慮して書いてください。列に並ぶときも見えないとソーシャルディスタンスの取りようがないのです。相手が声を上げればいいのですが、声を上げていないというところもありますので、こういった配慮に欠けたパンフレットがあちこち出回っていますので、御注意をしてくださいという御意見です。どうもありがとうございました。三宅さん、4点いただきました。

続きまして、藤井さん、手を挙げられましたので、どうぞ。

【藤井委員】

日本障害者協議会の藤井でございます。

石田局長も真鍋課長も新しくなられましたので、一言お話ししておきたいことは、今の国は手帳所持者、それから精神障害の場合には、公費通院制度利用者を含めて964万人という数が政府より公表されています。これ以外に、認知症六百数十万人。さらに、谷間の障害と言われているロービジョンや発達障害、難聴、難病などもあります。これらを合わせると、障害状態にある人は人口の2割強になります。こうなると、もうマイノリティとは言えない。まさに国づくりの基本に置くべき数値かと思えます。

このことを前提に、4点話します。

まず1つ目は、三宅さんからもありましたけれども、やはり安全、安心ということです。具体的には鉄道駅のホームドアの設置です。これはまさに、バリアフリー推進のバロメーターになると思います。去年から今年にかけて、視覚障害者だけでも4人が命を落としています。ホームドア設置の推進主体は交通事業者かと思いますが、それだけでは難しいのではないのでしょうか。ヒューマン公共事業として国が財政支援をより強めることが大事です。現状は、乗降客10万人以上の駅でのホームドア設置率はたった1割程度です。思いきった前倒しの視点が必要かと思えます。

2つ目は、これも出ていましたが、無人駅問題です。無人駅というのはバリアの塊みたいなものなのです。先週、無人駅問題で、大分市においてJRを相手に訴訟が起きています。私も幾つか調べてみました。例えば、広島県庄原市では、市が嘱託職員を雇用し、いくつかの駅で朝から夕方までは有人になっているようです。つまり、交通事業者プラス市の負担になっているわけです。有人を確保するためにどうするか、地方自治体も含めた対応が必要です。いろいろな事例があろうかと思えます。実態の把握が必要です。

3つ目は、2021年度からの新しい評価目標に関わってですが、基本的な考え方を明確にすべきです。その中に明示しておくべきことがあります。それは、2つの国際規範と2つの国内関連法です。2つの国際規範とは、すでに批准されている障害者権利条約であり、そしてSDGsです。2つの国内関連法とは、障害者基本法であり、障害者差別解消法です。

4つ目は、障害種別間の格差をなくすことです。このこと的前提は、交通政策にあつてはすべての障害者を対象とすることです。そのうえで、現状にみられる障害種別間の格差を埋めることです。最も象徴的なのは運賃割引制度です。精神障害者がその対象になっていないことです。このことは前回は発言しました。早期の解消が求められます。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございました。藤井さんから4点ほどいただきました。1つは安心安全のバリアフリーでホームドアは本当に大事なところなので、むしろ国家的な大きな取組としてもっと加速すべきであるという点が1つ。2つ目が無人駅。これについてはバリアフリーのバリアの塊のようなので、しっかりした取組をやる必要があるだろう。3点目は、基本的な考え方の権利条約とSDGs、2つの国際規範、特に障害者基本法と差別解消法、そして権利条約とSDGをもう少し明記したらどうかという点。そして最後に、障害者間の格差をなくしていくということがかなり重要な課題として御指摘をいただきました。

確かに、藤井さんがおっしゃるように、この辺りが抜け落ちている部分も随分あると思いますので、今後、検討課題として考えるのに十分必要なことだろうと思います。

それでは、その他の方。1、2、3という順番で。唯藤さんからお願いします。次に、大濱さんのほうですね。

【久松委員：代理（唯藤）】

全日本ろうあ連盟の唯藤です。基本的に、佐藤委員の発言のように、評価会議は今後どのような成果があったかということの評価できるということは大事だと思いますので、ぜひやっていただきたいと思っております。地域の分科会での意見もきちんと組織化…（音声不調）

初めからのほうがよろしいでしょうか。

【秋山座長】

もう一度。そうしてください。

【原企画調整官】

お願いします。それと、すみません、マイクをフェイスシールドの中に入れて御発言いただけるとありがたいです。よろしく願いいたします。

【久松委員：代理（唯藤）】

全日本ろうあ連盟の唯藤と申します。様々な御意見を出されていますが、今後きちんと評価チェックをしていくことが大切だと思っています。佐藤委員がおっしゃった御意見と私も同感ですが、ぜひそのようにやっていただきたいと思っています。

また、無人駅の件ですけれども、意見が出ておりましたが、無人駅は地方においてということではなくて都内においてもあります。最近、そのようにあるということを知っています。池袋と駒込駅ということで、池袋の駅は利用者が多くありますので、けれども無人のところがあるというふうに聞いています。人手不足ということではなく、やはり職員はつけるようにということをしていただきたいと思っています。

それから、声かけサポートについては、ポスターで表示されていますが、一言付け加えていただきたいのですけれども、もし声かけをして反応がない人がいた場合、それは聴覚に障害があるというようなことの認識をしていただきたいので、そのような一文もポスターに付け加えていただければと思います。声かけをした際に反応がないということで、おかしいなということで終わるのはなく、聴覚障害者は見て分かりませんので、やはりそのような、認識していただけるような一文をポスターに付け加えていただきたいと思っています。

空港に利用するためのリムジンバスについては、乗車の際、例えば、バスが渋滞にはまっているというようなこともあります。その情報が聴覚障害者には入ってこない。たまたま聞こえる同乗者がいましたら分かりますけれども、例えば、40分の渋滞というような情報が分かっているならば、別の手段を考える。私もそのような経験がありますので、リムジンバスの乗車中の情報も分かるようにしていただきたい。

最後に1点。電車の車内の中に電光掲示板がありますが、車両によっては互い違いというのでしょうか、に設置があるので、座席によってはそれが見えないということも生じます。全部のドアの上に設置を希望します。

以上です。よろしく願いいたします。

【秋山座長】

ありがとうございます。唯藤さんからは5点ほどいただきました。1つは、評価会議の成果をきちんとしておいていただきたい。2つ目は、無人駅で都内でも池袋とか駒込で無人駅と同じ状態が起こるのではないだろうか。3点目が、声かけサポートで反応がないという場

合には聴覚障害者である可能性があるもので、そういったことも書いておいたらどうか。4点目は、空港バスなどでバスが渋滞という車内放送があっても、聴覚障害者は聞こえないということがありますので、こういったことに対して配慮する。それから5点目が、車両でスイッチが互い違いにあたりしますので、できるだけ全てのところにスイッチを置いたらどうかという御提案です。唯藤さん、どうもありがとうございました。

大濱さん、どうぞ。

【大濱委員】

脊損連合会の大濱です。ありがとうございます。

まずお願いとしまして、中学校の高学年あたりの教育課程に、心のバリアフリーと同時に障害の社会モデルの概念や合理的配慮の提供の必要性をきちんと取り入れていただきたいというのが1点目です。

それから、これは団体内ですと問題になっていますが、航空機に搭乗するとき、ANAやJALなどの航空会社によって電動車椅子のバッテリーの取扱いがバラバラで、非常にこれは困っています。ある会社だとバッテリーのチェックのために1時間ぐらいかかるのに対して、ある会社だと10分から20分で済むといった具合です。ですので、ぜひ、バッテリーだけでなく、障害者が航空機に乗るときの統一基準をぜひつくっていただきたいというのが2点目です。

3点目として、これは当会の札幌支部から声が上がっているのですが、丘珠空港を改修してボーディングブリッジ等を設置するというのですが、これから改修するようなので、ぜひ当事者参画をお願いしたいと思っています。

あともう一つですが、当会からずっと提起していますけれども、なかなか駐車場が確保できないという問題があります。ぜひパーキングパーミット制度を全国で統一した基準をつくって、それにだんだん全国がそろっていくよう誘導することが、やはり地域間格差をなくすという意味も必要だと思っていますので、ぜひこの点もよろしくお願いします。

以上です。ありがとうございます。

【秋山座長】

ありがとうございました。大濱さんから4点ほどいただきました。1つは中学校の高学年から社会モデルと合理的配慮を教育プログラムとしてきちっとやっていただきたい。それから、2点目が航空機のバッテリーのチェックがかなりバラバラなので、統一基準をつくってほしい。3つ目が丘珠空港でボーディングブリッジをこれから造るので、当事者参加でやっていただきたい。それから、パーキングパーミットがやっているところとそうでないところがありますので、これを基準等、全国統一基準をつくっていただきたい。以上の4点をいただきました。大濱さん、ありがとうございます。

観光庁の方ですか。そちらの奥で手を挙げられている。どうぞ。

【長井委員】

全国重症心身障害児(者)を守る会の長井といいます。発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。

私どもの会は重度の肢体不自由と重度の知的障害が重複した重症心身障害児者の親の会でございます。重症児者が移動する場合は、大型の車椅子を使っております。これはなぜかと言いますと、重度の障害のために呼吸器や痰吸引器を車椅子に載せており、バッテリーも車椅子の下のほうに用意していて非常に大型の物になります。

1点お話しさせていただきたい点がございます。今日いただいた資料の16ページと35ページの関係になります。車椅子使用者用の駐車場の関連で申し上げます。一般の家庭、私どもで言えば親が運転する車、福祉車両になりますけれども、家庭で使う場合、横から車椅子を降ろすのではなくて、後ろのドアからラゲッジに車椅子ごと障害のある子供を乗せて、後ろのドアのスロープを使って、スロープを伸ばして乗り降りするという仕様が一般的です。車椅子を降ろすために車両にはニールダウンという機能がついてございます。これはリアサスを縮める機能がございまして、スロープの角度を緩やかにするのが目的でございます。リアサスにエアサスでありますとか油圧ポンプを備えて車高を上げ下げします。車止めがありますと、ニールダウンのときそれがぶつかって、下に車が降りないのです。そういう不便がございます。

今日、16ページの資料で、近畿分科会からも意見が出ていたと思います。車椅子駐車が有料化されてフラップを取り付けたことによって車椅子を降ろすことができない。同じ現象ではないかなと私は考えました。要は、ニールダウンしているときに、それがつかえてしまうということなのです。

お願いというのは、そういった車止めがあるとニールダウンができないので、撤去していただくのが一番いいのですけれども、撤去するだけではなくて、車を停めた後方のほうにもスロープの板の長さプラス、車椅子の長さがないと降ろせないと思っております。それで、資料の35ページを見ますと、非常にいい写真が載ってまして、これはカーポート付きのパーキングということで好事例を挙げていただいております。写真を見る限り、後ろのほうにニールダウンの妨げになるようなものがございませぬので、ぜひとも、こういったニールダウンの妨げになるようなものが撤去されたという好事例で紹介していただけると大変ありがたいなと思えました。

以上でございます。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。長井さんからは大型の車椅子が乗り降りできるスロープの出し入れがちゃんとできる駐車場の整備をしてください。

実は、これは10年前に私どもが設計して、9メートルの長さのユニバーサルデザインの駐車場として環八の下の大きな駐車場につくった経緯があります。そっこのほうが遥かにここ大阪の写真よりもっといいはずなので、それを見ていただくのが一番よろしいかなと思います。それを国土交通省は参考にしてくれて基準等に取り入れればそれで済むはずですので、ぜひそこも参考にしていただけたらというふうに私は思っておりますので。東京都駐車場公社でつくりました。まさに9メートルの幅を取って駐車ができるようにしたものですので、6人乗りぐらいのバンでも十分使えるという駐車場です。残念ながら普及が全然進んでいないというのが弱点でございます。どうも、永井さん、ありがとうございます。

【大藪委員】

全国老人クラブ連合会の大藪でございます。配席図、移動になっていまして、長井さんも観光庁のところに座っていますが、私、大藪も航空局のところに座っております。

それで、私ども老人クラブなのですが、今、高齢者がかなりの勢いで増えているのは御承知のとおりだと思います。その多くは元気に生活しております。しかし、よく言われるように2025年問題と言われて、団塊世代が後期高齢者になるというのがございまして、今は2040年問題というのがあって、高齢者人口がピークとなるというふうに指摘をされ

ておりまして、その中で特に後期高齢者の占める割合がかなり大きくなってきているということがございます。

高齢者になってきますと体力も落ちてきますけれども、いろいろな認知機能も落ちてくるわけでごさいます、視力や聴力も低下をしていきます。そして、これがまた本人が自覚しにくく少しずつ減退していった、そういうことがあるわけですし、こういうような中でいろいろな問題が出てきております。

一番多く取り上げられるのが認知症の件でございますが、認知症サポーター養成講座というのは、皆さん受けていらっしゃると思いますけど、交通に関わる方々は管理職も含めて全ての職員に受講していただきたいと思っております。本日の会議にも認知症の家族の会の方もウェブで参加されているということでございますが、私どもも認知症サポーター養成講座に関わっておりまして、それで質問をさせていただくわけですが、説明の中に認知症対応の交通事業者向けの接遇ガイドラインの作成について検討されているというようなことでしたが、その進捗状況、どのようになっているのかということ、分かりましたら教えていただきたいということが1つございます。

それから次に、高齢者は転倒する、転ぶということが、そして、それによるようなけがが非常に多いです。いつも通っていたはずの道路で、あるときに転倒するということです。これは徐々に体力が低下しているためと思われる。ですから、少しの段差や隆起でつまづくということがあるわけでごさいます。ですので、通路に変化がある場合、分かりやすくしてほしいです。もちろんないほうがいいに決まっているわけですが、それが望ましいわけでごさいます。

そして、あるとき、縁石と道路の区分が分かりづらい、危ないから縁石に反射材をつけてほしいという、そのような意見があったのです。私も現場を見に行ったら、私が見た限りでは、同じグレーの色なのだけれども、そんなに分かりづらいところは見当たらないなと思ったのですが、ただ、高齢者にはそういうふうに見えるのです。

浦島太郎体験というのがあります。今日の資料の中も見ましたが、高齢者の疑似体験というふうに載せていただいておりますけど、いわゆる高齢者になりきるみたいなそういうものですけど、その際にゴーグルを付けるというのがあるのですけれども、そうしますとこの気持ちというか見え方は分かります。後期高齢者になると色の見え方の能力というのはかなり落ちてくるということが出てくるわけなのです。ですから、このことを踏まえて、いろいろな表示だとか通路の施工の在り方というのを御検討いただきたいと思っております。

それから、最後なのですけれども、駅なんかできょろきょろしている高齢者が結構皆様も見られたことはあるかと思うのですけれども、切符の券売機にしる何にしる自動化が進んでおりまして、駅員さんがほとんどいないというようなことから、どうしていいのだというのがよく分からないのです。でも、高齢者というのは人に案内してもらうのが一番なわけなのです。ただ、そうは言っても、経営上の問題とかそういうことから駅員さんが少なくなっているとかいうことがあるのですけど、こういうところで、もしできましたら駅の案内とかを駅のボランティアとかを配置していただければ、安心して高齢者に限らず障害者の方等も利用できるのではないかと考えております。

以上でございます。

【秋山座長】

ありがとうございます。座表が航空局になっていますので、名前は調べないと分かりませ

んけれども、老人関係の団体より御意見をいただきました。1つ目が認知症サポーター養成講座に関連するガイドラインの進捗状況はどうかということが1点。2点目が高齢者の転倒、つまずき、見え方などいろいろなことを御説明していただきました。3点目が、駅周辺できょろきょろしている場合には人の案内が一番なので、駅のボランティアなどが必要ではないかという御提案でございます。ありがとうございました。

大分時間がたってきておりますが。では、大日方さんどうぞ。

【大日方委員】

ありがとうございます。日本パラリンピアンズ協会の大日方でございます。

秋山先生のほうから最初にお話があったところの移動等円滑化評価会議のある種の位置づけといいますか、20年の進捗について評価していく必要があるよねというお話があり、大変印象に残りました。我々は、この資料を見ましても、ディテールというところももちろん大切なのですが、どこを目指しているのかという基本的な考え方というところについて、共通理解というものを常に持っている必要があるのではないかというように考えております。あるべき理想の社会というものがどういうものであるのか。いろいろな方々から駅のホームドアの話や詳細の話もいただいておりますけれども、誰でも命の危険にさらされることなく安全に移動できること、そして、できる限り障害ゆへの政策制約を受けずに自由に移動し、楽しめるという、こういうことのプランというのはちゃんと共有しておかないと、どこを向いていくのか分からなくなるのかなというようなことがあって、皆さん共通の理解なのだけれども、言語化しておくということについては必要だろうというように感じました。

それを踏まえた上で、もう一点目申し上げます。バリアフリー情報の統合化ということ、情報の統合化ということについて非常に重要だという御指摘が複数の方からありました。私は、これはエコモ財団さんの「らくらくおでかけネット」等に集約するというのも1つの方法だとは思いますが、一方で、移動検索サイトのようなものにデフォルトでしっかりこういったものが含まれていくような働きかけというのをここの場からしていくべきだろうというようにも感じております。ぜひここについても御検討いただきたいというふうに思います。

そして、3点目です。今日の資料の中の報告からも、トイレを1つ、エレベーターを1つ、1か所つくればそれでオーケーなのか、さすがにおかしいのではないかみたいな話もありましたけれども、この辺りというところについては、例えば、待ち時間がどの程度発生しているのか。エレベーター等については、多くのケースで非常に長い待ち時間が発生しているような場所もあります。こういった場所について、整備目標の立て方というところについても、そろそろ検討を始めてもいいのではないかなというように感じました。

そして、4点目になります。小規模店のバリアフリー化検討中ということで、こちらについてぜひ積極的に進めていただきたいというふうに思っております。大変良い取組だというふうに思っております。

そして、最後、5点目になりますけれども、様々な整備が進んでおりますけれども、この分かりやすいサインとか案内表示というところについてもさらに進めていっていただきたいというふうに思います。見やすい場所には大きく設置をしていただくということで、利用する側が分かりやすくなるのではないかなというように感じました。

以上となります。ありがとうございます。

【秋山座長】

ありがとうございます。大日方さんから5点ほどいただきました。このプログラムというか評価会議が一体どこを目指しているのかというのを、もう少し安全とか自由に移動できる、楽しめる、こういったことも含めて言語化しておく必要があるのではないかというのが1点です。2点目は、バリアフリーの統合化ということで、情報の統合化が出てきたと思うのですが、エコモ財団の「らくらくおでかけネット」より、ほかの検索サイトのほうもいいでしょうと。

私自身、個人的に申し上げますと、エコモ財団の「らくらくおでかけネット」はあくまで過渡的な段階であって、将来的にはグーグルに載ったり、駅探に載ったり、そっちに行くのが本筋だろうと。そこに我が国我が情報社会が遅れているというところが、残念ながらエコモが活躍できるという状況にあるのだらうと思います。

それから、3点目に、トイレの1つあればオーケーだよというこの評価システム、待ち時間をどう考えるかとか、この辺も目標の立て方と関連しますので、きちんと考えないといけませんねという御指摘です。それから、4点目に、小規模店舗についてはかなり重要なことですので、ぜひ進めてください。それから、サインついて、分かりやすいサイン、案内ということについてもっとやるべきであるということ。

ルールはあるのですが、サインのプランニングはないのと、それから、建築空間を分かりやすくするという概念が全くないところでサインだけ独立してやっても駄目なので、これを統合的にやるという必要性を成田空港で発見しました。今週の空港のところで建築空間の役割というのを発表しますけれども、そういうところで覗いていただきたいというふうに思います。どうもありがとうございました。

小川さんの意見をいただいてから、少しスカイプで参加している人の御意見をいただきたいと思います。では、小川さん、お願いします。

【小川委員】

全難聴の小川です。率直に申し上げます。

QRコードの活用をお願いしたいなと思いました。声が聞こえにくい人は情報を得ることが大事なのですが、例えば、駅で切符を買いたいとか、事故が起きたとか、あるいは料金は幾らなのだろうとか、乗換えの方法はどうやったらいいのだろうとか、いろいろな目的がありますけれども、そのときに、目的地に真っ直ぐたどり着くのが難しい。多分、回り道をして、少し遠回りをして目的地にたどり着くのではないかなと思うのですが。また、ボタンなどがあれば、呼び出すボタンを押せば担当者と直接つながることができるかもしれない。ただ、ボタンを用意するということは、設定を要するという。既に施設設備が出来上がっているところにまたシステムを導入するのなかなか難しい。そういうときに、QRコードだったら、簡単に準備ができるのではないかなと思うのです。無人駅などでもそういったQRコードを置いておいていただいて、困った人はこれを使ってくださいとか、あるいは、外国の方はこちらで英語版を御利用くださいとか、目的別のQRコードを御用意いただければ、スマホを持っていてネットワークがつながるとなったら、これを活用できる、そういう目が広がると思うのです。まだそういう使われ方があまりされていないように感じましたので、ぜひ可能なところではそういったQRコードの活用を、これは絶対と思いました。

ただ、いたずらの利用があるかもしれない。いたずらの利用を避けるための方法は具体的

に思い浮かばないのですが、例えば、QRコードにGPSを強制的に連動させて、スマートフォンを連絡した後、今どこにいるのかということが追跡できるようにするとか、何らかの方法が必要なのかなと思います。

以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。QRコードの活用。つまり、様々な情報機器をいかにうまく活用するかということがとても大事であるということですね。

私も、今週の空港のセミナーですけれども、それはQRコードでぱっと入力していただければそのまま通過できるという体制をとっております。それとそうでない人と分けて今やっていますけれども、今後、その辺の工夫をしたらどうでしょうかという御提案をいただきました。小川さん、ありがとうございます。

それでは、オンラインで参加者から御意見をいただきたいと思います。グリズデイルさんと小幡さんで、最初にグリズデイルさんからお願いをしたいと思います。

【グリズデイル委員】

ACCESSIBLE JAPANのグリズデイルと申します。

最初のありがたいということがあって、トイレとかあとは子供用の車椅子の最近の宣伝とかを国土交通省がやってくれていて、すごくありがたいです。私が子供の頃に子供用の車椅子を使っていて、いつもお母さんがひどい偏見と闘っていたので、やっぱりその運動はすごく大事ななと思っています。

あとは、たくさんほかの国は多目的トイレが鍵で閉まっていて、鍵がないと入れないのですけれども、観光客はやっぱり鍵がないと困る人が多いので、日本の鍵のない多目的が本当に素晴らしいと思っていて、トイレの利用のマナーの活動もすごく大事で、そういった整備をありがとうございます。

新幹線の改善もすごくうれしくて、よく海外からの問い合わせで、文句というか苦情で、やっぱり新幹線のスペースが足りなくてグループで移動するのがすごく大変なので、こういうことが改善されるとき聞いて本当にありがたいです。

それに3点あって、最初はその新幹線のオンライン予約システムについてですけれども、ぜひ英語版も作っていただきたいと思います。海外の観光客も使えるもの等、必要だと思えます。

タクシーの件ですけれども、最近の距離が少なくなるかもしれないのですが、やっぱり携帯でタクシーのアプリが結構増えていますけれども、そのアプリの中にはバリアフリー、UDタクシーとかを選ぶことができませんので、それを次からできたらすごくうれしいなと思います。

この間オーストラリアのシドニーに行って、ああいうタクシー会社がUDタクシーを選ぶ選択肢があって、すごくたくさん使っていて、呼べば10分以内にそのUDタクシーが来るシステムがあったので、観光客としてすごく喜んでいて、たくさんの方が使っていますので、同じように日本ではUDタクシーを必要なアプリを呼べると、たくさん観光客はすごく喜んで、日本のPRになるかなと思います。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございます。グリズデイルさんからは、鍵のない多目的トイレは素晴らしいと

ということ、新幹線はスペースが足りない、それから、英語版の案内があるといいですねと。UDタクシーの呼べるアプリが今のところないのでという御指摘をいただきました。ありがとうございます。

それでは、小幡さん、お願いできますでしょうか。

【小幡委員】

小幡です。小幡のほうから、既に御意見出ているところは項目だけになります。1つは心のバリアフリーについては、やはりこれも評価基準として経過を追えるように定めを改めて強化してほしいという点。

それから、精神障害者の交通運賃については、事業者の課題というところはもちろんありますけれども、進捗状況の中で取り上げられていますように、そもそも交通機関にアクセスするところの大きな課題になっておりますので、引き続きこの点については追求を強めていただきたいというところではあります。

私のほうからは、各乗り入れをしている業者間の、鉄道で言うところ、また商業施設間等のジョイントの部分、ここについてやはり統一した各社共通の仕組みをつくっていただきたいというふうに思います。とりわけ乗り継ぎ駅や、また、線路ですと乗合が大きくなってきている中で、その案内がばらばらだったりサービスが統一されていないと混乱を来すということ。また、無人駅等に及ぶ路線等については、その先のアナウンス等も含めて大切になってくると思います。

車椅子の誘導等は、多くの場合、鉄道業者の管轄内ではありながらも、委託業者のほうに任されている現状もあると思いますので、好事例の中では、自治体のボランティアがそれを支えるなんていうこともあると思いますから、このソフトの部分の手だてについては、業者と自治体とまた当事者団体等が共通で取り組めるような仕組みということを追求していくような事例があれば、今後、追求していただきたいなというふうに思います。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。心のバリアフリーの評価基準として定めていただけないかということ、精神障害者の運賃の部分については書かれている。それから、特に多様な電車が乗り入れしているところの共通の仕組みを何とかつけれないか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。

【原企画調整官】

秋山先生、すみません。せたがや子育てネットの松田様と認知症の家族の会の原様、オンラインから発言を希望されていますので。

【秋山座長】

では、お願いしたいと思います。松田さんからお願いいたします。

【松田委員】

ありがとうございます。せたがや子育てネットの松田です。子育てひろば全国連絡協議会の理事もさせていただいております。

今更なのですが、新たにバリアフリーのところでしたりここからやっていくというところでは、乳幼児期のところが「障害者・高齢者等」という「等」になっておりまして、何となく認識としてはその中に入れていただいているというふうにはなってきたとは思いますが、子育ての人たちはどんどん新しく入ってくる人たちですので、できれば少しどこかの注釈に「等」はどういうことかというのを時々入れていただけるとありがたいなという

ふうに思います。対象者というふうに、うまく言えないのですけれども、そういう人たちも含まれていますよということやなかなか一部の関係者の方々じゃないと理解できないということがまた起こっているのかなと思いますので、ぜひその中に括弧何とかと書くのは難しいとしても、その「等」の注釈をどこかに入れていただくということを折々にしていただけたら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。松田さんから、「障害者・高齢者等」、「等」のところをもう少し注釈を入れて説明をいただきたいというところです。

それでは、原さん、お願いできますか。

【原委員】

認知症の人と家族の会の原です。大体皆様おっしゃっていて、老人クラブの方とも大体同じような意見ではありますが、先日、認知症の人と家族の会と全国若年認知症家族会・支援者連絡協議会と男性介護者と支援者の全国ネットワークとレビー小体型認知症サポートネットワークが属している日本認知症関係当事者・支援者連絡会議で新型コロナウイルスに関する認知症の人と家族の暮らしへの緊急ウェブアンケートというのを実施しています。今月末締め切りでまだウェブでやっているのですが、その結果から移動に関しては、この新型コロナウイルスの自粛に関連することで認知症の本人が感染を気にしないので、マスクをつけていられなかったり、外出を自粛できないというような状況があって、本人の感染が心配である、あるいは、そういう状況を周りから見咎められてデイサービスに行けなくなっているとか、移動や活動の制限が非常にされている状況の意見がたくさん寄せられております。

やはり新しい生活様式といったところでは、移動の自由といったところもあるかと思うのです。これは知的障害の方々やほかの障害の方々も同じだと思うのですけれども、そういうある程度の感染のリスクが少ないところでマスクをつけずに歩くことに関しては、障害者や認知症の人でマスクをつけられない人もいるのだといったところを、どうにかポスターだとか啓発の際にぜひ広めていただきたいということが1つあります。

心のバリアフリーの評価基準というか、目標値に関して、先ほど認知症サポーター養成講座の話もされていましたが、認知症の人や家族が認知症についてしっかりと理解してくれている交通事業者が多いと安心して利用できるということがありますので、ぜひ受講率というのも目標値にさせていただいて、この数年で100%にさせていただけるようお願いしたいと思います。

移動の自由といったところでは、障害者の手帳を持たれている方と高齢者といったところではかなり自治体による差があると思うのですけれども、高齢者や認知症の人こそ自家用車ではなく公共交通を使って移動の自由をとということがありますので、地方のそういうバスだとか電車の維持と運賃の補助といったところは、ぜひ国交省でも御検討いただきたいと思います。

全体的に、昨年から非常に国交省として御努力されているところが今回の話を聞いて分かったのですが、あともう一つ、バリアフリーのデザインといったところで、66ページにある改善案のところがあるのですけれども、確かに、改善案1のところでは視覚障害者の方は触って女と男のトイレといったところが分かるかもしれないのですけれども、コントラストが分からないと認知症の方や高齢の視力が低下している方なんかは分からないので、

やっぱり色をつけていただくとか、どういう障害でもユニバーサルなデザインで分かりやすい表示というのは、今後、研究者も交えてぜひ積極的に分かりやすいデザインを考えていただきたいと思います。

デザインのいいと思っていても、やはり段差が見えにくくて転びやすいということもあるということは、先ほどおっしゃっていましたが、認知症の障害でそういう症状をお持ちの方もおられますので、よろしく願いいたします。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございます。原さんから何点かいただきました。ウェブアンケートを現在やっている最中で、特にコロナの問題で自粛という生活をしているときに、感染症をあまり気にしていないとか、マスクをつけないとかいろいろ、マスクをつけないで外出することができないという人もいらっしゃるという心配を持っております。こういったことをポスターでマスクがつけられないのだということを知らせることも必要でしょう。2つ目に、心のバリアフリーの評価をやっぱりやらないといけない。そのために認知症の講習会の受講率を目標値として入れられないか。それから、3つ目に、公共交通を使って障害者あるいは高齢者が移動するわけですが、その場合に、路線の維持と補助を何とかできないだろうか。最後に、4点目ですが、サインの問題で、やはり全ての人分かるサインの開発が必要でしょうという点をいただきました。ありがとうございます。

ちょうど4時になってしまいました。1つは、先ほど大藪さんから御質問がありました認知症のガイドラインはどこまでいっているのかということが質問の1つとしてありましたので、これについて事務局からお願いしたいと思います。

【真鍋課長】

安心課の真鍋でございます。認知症のガイドラインは先日立ち上げたところでございまして、これから論点を詰めてスタートしたところでございます。今年度中には取りまとめていきたいと思っておりますので、しっかりと検討を加速させていきたいと思っております。少々コロナ禍で立ち上げは遅れてしまったのですが、この後、加速させていきたいということでございます。

それから、何点かたくさん御意見いただきまして、ありがとうございました。1つ1つお答えする時間がほとんどなくなってしまっているのが、大変恐縮なのですが、例えば、その今後の整備の在り方についてしっかりと当事者も入った枠組みをつくっていかないといけないですとか、それから、そもそも評価の在り方についてどうやっていくのかといったような根幹的な御意見も沢山いただいたと思っております。また、コロナ禍で交通の維持と障害者の方々が安全、安心に利用していくための工夫とか、役割の在り方とか、そういったの結構大きな課題がどんどん新しく出てきているものと認識しております。

今日、ここでそういった大きな問題についてすぐにどうこう御説明できないんですけれども、関係局ともしっかりと連携し、また、教育の話なんかは文科省さんともしっかりと協議をしながら対応していきたいな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した。高橋先生から意見を申し上げます。

【高橋座長代理】

東洋大学の高橋です。時間がない中、大変申し訳ないのですが、一言だけコメントとい

いますか。今、課長のほうからもおっしゃっていただきましたけれども、やっぱりこの評価会議、これは皆さんの御意見等にも賛成するのですけれども、評価基準について何を一体評価をするのか。今回、2025年に向けた整備目標の考え方が示されているところですので、考え方を示すためには、今までの実績に何が足りなくて何が達成できたのか。今日もたくさんの達成事項はいっぱいあったのですけれども、それを評価する目安は一体何のかということをもう一度皆さんで共有しておかなければいけないのではないかとというのが1点。それから、2つ目は、これは最初にDPIの佐藤さんなどがおっしゃっていましたが、当事者参加が色々な所でやられている。だけど、それが共有できないまま次のプロジェクトに進んでいるというのが圧倒的に多いですよ。大規模なもの、小さなもの、結構、各自治体もやっているはずなのです。それをどこかで集めて、みんなで共有して行って、それを走りするという方法が必要なのではないかというのが2点目。

それから3点目は、やっぱり私はバリアフリーの基本構想というのはいさぐく重要だという風に思っています。そのためには、地域の分科会の評価会議、意見交換会がありますけれども、これは意見にもありましたけれども、回数は基本的には増やすべきだと思いますし、場合によっては、県の支局レベルでの身近な生活環境をどうするのかということを考えるような場をつくらないと、従前のバリアフリーネットワーク会議では支局での会議というのはあったと思うのですけれども、やっぱり身近なものになかなか下ろしていけない。そして、基本構想が増えない、あるいは、促進方針が増えないという構図になっていると思います。ここはもう一度考えていく必要があるのではないかと。

それから、最後に、これは所管が国交省とは違うかもしれませんが、全国の400とか500ある共生ホストタウン、ここの取組はそれぞれ素晴らしい、ハードもソフトもやっているはずなのですけれども、この後、2020年以降にどうするのかというようなことに継続していくことがレガシーとしてもとても重要なので、その経験は時限的な政策はたくさんあるのですけれども、ぜひここも含めてハード的な面、ソフト的な面も次に生かせるような評価の場にさせていただければと思います。

以上でございます。

【秋山座長】

あと10分ほど、皆さんお時間ください。発言がウェブで2人と新田先生と3人ありますので。では、先に新田先生から。

【新田委員】

大阪大学の新田です。手短に1点だけお話しさせていただきます。

高橋先生のコメントとも関係するのですけれども、評価会議の役割というのは、3年目になりますけれども、物すごくいい会議だと思います。といいますのは、これを基に法律の改正もつながるでしょうし、基本目標の在り方を考えるところにも次期目標、さらにその次の目標の設定にも非常に有効に活用するのではないかなと思います。そういう意味で、内容の充実をさらに図っていくということが重要かと思います。

それから、私が参加している地域分科会、近畿のほうでも出ておりましたが、今日もたくさんありましたが、分科会は全国レベルで2回やっているのは併せて地域でも2回やっていただきたいということです。それは全国の情報を地域に流すということと、情報共有の意味もありますし、地域固有の課題が、地域も広いですから、そういう場で地域固有の課題の情報共有を図るといふ2つの意味があるかと思います。

そのときのやり方なのですけれども、行政の人に聞きましたら、やはり今日も人員の増員が必要やと。今、非常に少ない体制でやっている。それから、やはり予算もそれなりに組んでいただかないと進まないということをおっしゃられましたので、その点も含めて御検討いただけたらと思います。

近畿の場合は、今日の資料に68ページにもありましたけれども、当事者提案型のワークショップ、素敵な試みを関空バスさんの協力を得たり、それから近畿技術事務所に行って、UDタクシーとか段差の問題とかやりましたけれども、それはまたボランティアでやっているのです、本当は手弁当じゃなくて交通費ぐらい欲しいですけれども、こういう当事者提案型のワークショップもあるということで、いろいろな工夫があるかと思えますから、そこら辺はいろいろな面で支援していただけたらありがたいと思います。

以上です。

【秋山座長】

それでは、オンラインから、日身連の阿部さんからお願いしたいと思います。

【阿部委員】

日身連の阿部です。おっしゃったことと重なるのですけれども、地域の声というのはすごく大事だと思いますし、また、その会議によって地域の当事者も一緒に考えるということで、地域を変えていく可能性があると思います。

今日、ウェブ会議で出席させていただいて、ウェブ会議の活用というのもすごく大事だなと思いました。ただし、今回は資料提示とか、画面も少々見られなかったものですが、そういう環境を整えて、地域での分科会などにウェブでの出席、また、そのことをもって広報するというのも大事なことを今日参加させていただいて思いましたので、そのことだけの発言とさせていただきます。ありがとうございます。

【秋山座長】

ありがとうございます。それでは、もう一人の三澤さん。日本発達障害ネットワークからです。よろしくをお願いします。

【三澤委員】

三澤です。どうもありがとうございます。時間のないところで、1点だけ。

資料の47ページ、バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標についてです。

ハード面の整備については、なかなか時間のかかる問題もあろうかと思えます。ソフト面での取組対応では、ずいぶん改善されている内容もあろうかと思えます。是非、ソフト面の対応もしっかり位置づけて、それぞれの事業所での取組、御紹介いただき、成果を挙げていただけたらありがたいと思って、意見として述べさせていただきました。

【秋山座長】

ありがとうございます。

大体これでひと当たり意見をいただきましたので、次に、その他というのが5番目にありますけれども、これはどうしましょうか。

【原企画調整官】

特に御意見がなければ大丈夫です。

【秋山座長】

そうですか。それでは、事務局のほうで、もし今までのことについて、御回答は先ほどしましたけど、時間がないので割愛してもよろしいですか。では、私、全体を見回して、全体

で考えなくてはならないことというのは、どうもこの評価会議の目標をどうするかという点は皆さん共通課題だろうと思います。それから、当事者参加をいかに進めるかというのは大きな課題なのかなというふうに思います。全体はそうですけど、個別にはかなりたくさんいろいろなことがありまして、その代表格を1に申し上げますと、無人駅、人がいない駅、これに対してどういう考え方で臨むかとか、あと、情報システムが多々開発されていますけれども、これをバリアフリーの中でどうやって取り込んでいくかということが2つ目に大事なことだろうと思います。3つ目は、やはり東京と地方とか、あるいは、北海道と沖縄だとかそういった地域を意識した計画もかなり大事な観点だということを皆さんの御意見から伺いました。その他たくさんありますけれども、少々細いので今日は割愛させていただきます。

以上、本日の議論についてはこれで終了させていただきたいと思います。それでは、事務局に進行をお返ししたいと思います。

【原企画調整官】

秋山座長、ありがとうございました。また、委員の皆様におかれましては、時間を超過した中で、熱心に貴重な御意見をいただきまして、誠にありがとうございます。本日いただきました意見全てに回答できませんでしたが、貴重な御意見をいただきまして、この御意見を踏まえてバリアフリー施策のスパイラルアップを引き続き図っていきたいと考えておりますので、よろしくをお願いします。

また、次回の移動等円滑化評価会議につきましては、後日改めて日時等について御連絡させていただきますので、よろしくをお願いします。

これをもちまして、第4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。

最後に、本日の議事録につきまして、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ので、併せてよろしくお願いたします。

本日はありがとうございました。

以上