

第5回移動等円滑化評価会議

○日時：令和3年3月17日（水） 14：00～16：00

○場所：中央合同庁舎2号館国土交通省第2会議室A・B（オンライン会議併用）

○出席者：

【委員】 ※○印：対面参加、●印：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 特定非営利活動法人DPI日本会議 事務局長 ○
藤井 克徳 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 ●
橋井 正喜 社会福祉法人日本視覚障害者団体連合 常務理事 代理：三宅 隆 ○
唯藤 節子 一般財団法人全日本ろうあ連盟 理事 ○
小川 光彦 一般社団法人全日本難聴者・中途失聴者団体連合会 理事 代理：渡部 安世 ●
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 一般社団法人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 ●
大藪 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 ●
ケリスティル 社会福祉法人江寿会 チーフマネージャー ●
ハリゾヨシエ
藤倉 茂起 川崎市 副市長 ●
米田光一郎 三沢市 副市長 欠席
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 ●
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 ●
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 ●

【国土交通省】

総合政策局長

総合政策局次長

総合政策局審議官

総合政策局政策課長

総合政策局安心生活政策課長 ※事務局

総合政策局公共事業企画調整課長 代理：企画専門官

都市局公園緑地・景観課長 代理：公園緑地事業調整官

道路局環境安全・防災課長 代理：交通安全政策分析官

住宅局建築指導課長

鉄道局鉄道サービス政策室長

鉄道局都市鉄道政策課長

鉄道局技術企画課長

自動車局旅客課長

海事局内航課長

港湾局産業港湾課長

港湾局技術監理室長

航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課長 代理：空港機能高度化推進官

航空局航空ネットワーク部航空事業課長 代理：専門官

観光庁観光産業課長 代理：専門官

【関係省庁】

総務省自治行政局地域政策課長 代理：理事官

文部科学省総合教育政策局男女共同参画共生社会学習・安全課課長 代理：障害者学習支援推進室長

文部科学省大臣官房文教施設企画・防災部施設企画課長

厚生労働省障害保健福祉部企画課長 代理：課長補佐

警察庁交通局交通規制課長 代理：課長補佐

内閣官房東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部（オブザーバー）

【オブザーバー】

吉田 哲朗 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団 理事兼バリアフリー推進部長

佐藤 研一 公益財団法人 建築技術教育普及センター 審議役

○議事

【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5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、お忙しい中を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申し上げます。

オンラインで御参加の皆様につきましては、マイクとカメラをオフにさせていただく状態で御参加いただくようお願いいたします。本日は、コロナ禍でありますので、オンライン会議で開催させていただきます。

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

【石田局長】

石田でございます。本日はお忙しい中、第5回移動等円滑化評価会議に御出席をいただきまして、ありがとうございます。国土交通省におきましては、バリアフリーの推進に向けまして整備目標を定めて、その取組を進めてきておりますけれども、本年度が現行目標の最終年度を迎えることとなります。本日の評価会議におきましては、これまでの取組内容について進捗状況に関します御議論、総括をお願いできればと思っております。

また、この目標の最終年度を受けまして、来年度から新たな5か年間の目標を定めるとともに、先般、昨年のバリアフリー法の改正を受けた心のバリアフリーの取組など新しい取組をまた進めてまいりたいと思っております。この点に関しましても、忌憚のない御意見を賜れば幸いです。

1年延期となりましたけれども、東京オリンピック・パラリンピック大会のレガシーとして、真の共生社会の実現に向けてハード、ソフト両面にわたる取組を引き続き全力を挙げて取り組みたいと思っております。その面におきまして、この当事者の皆様に御参加いただきます評価会議の場というところでいただく御意見は本当に貴重なものと思っております。その御意見を最大限生かして取組を進めていきたいと思っておりますので、どうか引き続き御理解、御協力、また、忌憚のない御意見をお願い申し上げます。私の挨拶とさせていただきます。本日は、どうかよろしくお願い申し上げます。

【原企画調整官】

石田局長、ありがとうございました。総合政策局長、石田は別の公務のため、この後、離席させていただきます。公務終了後にオンラインで参加予定としております。

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、よろしくお願いいたします。

【秋山座長】

中央大学の秋山でございます。こんにちは。今回、たまたま実はオリンピック・パラリンピックを前に、コロナ禍がこんな状態になってきております。私自身、この中でパリのエスト大学、東大学というのですが、そこと共同研究でオリンピック時のクラウドディングアウトという調査を今進行中です。残念ながら、オリンピックによる混雑がどうもなくなりそうなので、研究を方向転換しないといけないという状況に差しかかっております。そんな中での今回の評価会議ですので、今日は移動円滑化の進展状況から最終的、最近の主な取組までを皆さんにお諮りして議論をさせていただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【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、委員の紹介に移ります。本来ですと、委員全員の皆様方の御紹介をすべきところですが、後ほど御発言いただく時間をできるだけ取らせていただきたいと思いますので、大変恐縮ですが、ただいまの資料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ますと思います。

それでは、お手元にお配りしています資料を確認させていただきたいと思います。配席図につきましては、会場に御参加いただいている方のみお配りしておりますが、出席者名簿のほか、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委員名簿」、資料2「移動等円滑化評価会議等の概要等」、資料3「基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況」、資料4「移動等円滑化促進方針・基本構想の作成状況」、資料5「ハード・ソフト取組計画の作成状況」、資料6「第4回移動等円滑化評価会議における主な御意見と国土交通省等の対応状況」、資料7「移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有」資料8「国土交通省における最近の主な取組」、資料9「報告事項」を配付させていただいております。本日の資料は、オンライン参加の方にも分かりやすいように、資料全体に通し番号を記載しておりますので、御確認いただければと思います。

なお、本日はオンライン会議での御参加をメインに、座長と一部の団体においては現地参加としております。現地参加者には1台ずつウェブカメラがなく、画面では発言者が特定できませんので、発言者を明確にするため、御発言いただく際には所属とお名前をおっしゃっていただきますよう、お願いします。また、オンラインの方、御発言する場合については、挙手ボタンやチャット機能を適宜御使用いただき、意思表示を示していただくと幸いです。また、御発言のときには順番になりましたら、カメラの画面をオンにさせていただくとともに、ミュートを解除して御発言いただきますようお願いいたします。

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

【秋山座長】

それでは、これから議事進行を行います。議事の1から4について、まず1ですが、移動円滑化の進展状況について、2が第4回移動円滑化評価会議における主な意見と国土交通省の対応状況、3で移動等円滑化に関する好事例・先進事例の共有。4につきましては、国土交通省等における最近の取組ということで、そしてその他を入れて資料1から資料9までを事務局より一通り説明をさせていただいた後、質疑応答とさせていただきます。

それでは、安心生活政策課の真鍋課長から御説明をお願いしたいと思います。

【真鍋課長】

安心生活政策課の真鍋でございます。それでは、資料に沿って簡単に御説明申し上げたいと思います。まず、資料の通し番号で申し上げますと、6ページでございます。今年度が最終年度となります現行のバリアフリー整備目標に沿った10年間の取組状況についての総括表でございます。まず、公共交通でございますけれども、鉄道駅、あるいはバスターミナル、こういったいわゆる旅客施設でございます。こちらは1日当たりの利用者数3,000人以上の施設につきましてバリアフリー化100%を目指していくということでございます。8割以上がおおむね達成できたというような一定の線引きを考えますと、鉄道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空ターミナル、いずれもおおむね達成できているという状況を御確認いただけるかと思っております。

それから、車両でございますけれども、こちらにつきましても鉄道車両、ノンステップバス、旅客船、それから、航空機、こういったものにつきましては、おおむね目標を達成しているという状況でございます。この点、後ほど細かいところのデータも御覧いただきながら御確認いただければと思っております。それから、道路、都市公園、路外駐車場、建築物、信号機、こういった

施設につきましても、おおむね目標値に対して達成ができていているという状況でございます。

それでは、具体的な施設を幾つか御紹介しながら御説明申し上げたいと思います。9ページを御覧ください。鉄道駅のバリアフリーでございますが、先ほど御確認いただいたとおり、おおむね目標値を達成できております。地域別に見ますと、やはりJR、あるいは大手民鉄による鉄道ネットワークが充実している関東、近畿、中部、こういったところでバリアフリー化の進捗も進んでいるということでございまして、今後、地方部への展開、こういったものが課題になっているということでございます。

続いて10ページでございますけれども、ホームドアでございます。ホームドアについては、現行の整備目標では位置づけられていないのですけれども、交通政策基本計画におきまして、今年度中に800駅の整備を行うという目標を立ててございました。特にここ数年、取組の進捗を加速化させておきまして、令和元年度現在で既に858駅ということでございます。この後、御説明申し上げますが、新しい整備目標ではホームドアもしっかりと位置づけた上で、さらにこの取組を加速化させるという位置づけをしております。後ほどまた御説明申し上げます。

続いて少し飛びまして20ページを御覧ください。バスでございます。ノンステップバスの導入状況についてでございますけれども、バリアフリー基準上の適用除外認定車両を除く車両について7割をノンステップバスとするという目標でございまして、こちらも令和元年時点で61%ということで、おおむね達成している。着実に進捗しているという状況でございます。

21ページ、リフト付きバスについても示させていただいております。こちらは逆に適用除外認定車両のうち、そのストックの4分の1をリフト付き、あるいはスロープ付きバスとするような目標を立ててございました。こちらにつきましては、認定車両が更新時期を迎えて減少していくという方向の中で、一定の水準にとどまっているという状態でございます。この点につきましては、後ほどこれも御説明いたしますが、目標として25%を維持するとともに、新しい目標値もさらに設定、具体的には空港アクセスバスの目標を新たに設定するなど引き続き取組を推進していくというような方向で考えてございます。

22ページ、ノンステップバス等の導入状況について地域別でも整理してございます。やはり3大都市圏での導入が進んでいるという状況が御覧いただけるかと思っております。

続いて23ページでございますけれども、タクシーでございます。こちらにつきましては、いわゆるジャパンタクシーの導入が近年急速に進んでございまして、おおむね目標は達成してございます。

次、24ページを御覧いただきますと、地域別の導入状況を記載してございますが、実は関東圏での導入がかなり進んでいるという状況でございまして、こちらは後ほど触れますけれども、これを地方部に広げていくということが今後の課題というような状況でございます。

25ページは、旅客船でございますけれども、こちらも堅調に導入が進んでおります。旅客船につきましては、全体の母数もかなり少ない。総数700隻ということでございまして、その導入の隻数によって大きく導入状況が変化してまいります。

26ページを御覧いただくと、1日当たりの平均の利用者数が5,000人以上のターミナルに就航する船舶の推移でございまして、年によって使っている船舶をほかの航路に移したりすることがあるものですから、少し上下するようなことがございますが、こちらもおおむね5割ぐらいが今入っているということで、ここについては全て導入を目指していたのですけれども、母数が少ないこともあって5割の水準にとどまっているという状況でございます。

27ページを御覧いただくと、旅客船については西日本での航路が多いものですから、西日本においては比較的導入が進んでいるという状況が御覧いただけるかと思っております。

29ページ以降、インフラの取組状況をグラフにして整理してございますが、おおむね全て右

肩上がりで着実に整理を進めているという状況でございます。こちらにつきましては、新しい整備目標においても引き続き整備目標の水準を引き上げることで、その推進を図っていくというような方針を考えているところでございます。

簡単でございますが、現行の整備目標に対するこれまでの取組状況については以上でございます。

続きまして、43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マスタープランと基本構想の作成状況についてでございます。こちらも現行のバリアフリーの整備目標には入ってございませんけれども、今後の課題として取り組むべき重要な項目と考えてございまして、新しい整備目標では目標値を入れてございます。

44ページを御覧いただきますと、現時点までの基本構想の作成自治体数を記載してございます。下のほうに市町村別の区分を書いておりますが、政令市、中核市といった大都市圏、それから、特別区、東京でございますけれども、こういったところでの作成は8割以上ということはかなり進んでいることが御覧いただけるかと思っております。一方で、その他の市が3割弱で、町や村だと数%程度ということでございまして、今後、こういった地域での必要なところでの基本構想の作成促進等を働きかけていく、こういったところをターゲットにしていくというようなことでございます。

48ページから基本構想の作り方ですとか、実際に作られた事例を掲げてございます。1つ1つの御説明は時間の関係で割愛させていただきますが、基本構想、これから市や町に働きかけていく上で、既にできているものを参考にさせていただくことが有益かなと思っております、こういった好事例、作成事例、作り方といったものを積極的にお示しし、周知、共有を図っていくことで基本構想等の作成促進の働きかけを行っていきたいと考えているところでございます。

続きまして53ページを御覧いただければと思います。53ページから記載してございますのは、バリアフリー法に基づいて一定の旅客のある交通事業者等で、バリアフリー化に関するハード、ソフトの取組計画を毎年作っていただいて、また報告をしていただくということを義務づけしてございます。先般の改正バリアフリー法を踏まえまして、ソフト対策の充実、強化を図ってございます。新しい法律に基づくソフト対策をしっかりと毎年計画として位置づけていただいて、報告をしながら交通事業者さんの取組も推進していくということでございます。

なお、資料の55ページ、56ページに数字が書いてございます。お配りしている時点で数字、対象事業者数と提出事業者数に差異がある資料になってございますが、実はこの後、事業者さんから提出していただいておりました、作成していただくべき事業者数の全てに提出をしていただいております。引き続き毎年のフォローアップをしていきたいと考えております。

以上がこれまでの取組の全体像でございます。58ページからでございますけれども、これまでに障害当事者の皆様等からいただいた御意見等に対する対応状況について取りまとめたものでございます。いただいた御意見につきましては、全て御意見を踏まえて取組を進めるべく検討しているところでございますが、前回から幾つか進展しているものがございまして、そういったものにつきまして特にピックアップして簡単に御報告申し上げたいと思います。

58ページの当事者参画でございます。こちらにつきましては、バリアフリー法に基づく基本方針において可能な限り当事者参画をしていくよう周知を図っているところでございますが、地方運輸局の体制強化も来年度から行うことが決まっております、そういった地方地域分科会の枠組なども活用しながら、しっかりと施設管理者の方々への働きかけを強化していきたいと考えてございます。それに関連してですけれども、地域分科会の複数開催の御要望につきましても、年1回の全体会議は確実に行っていきますけれども、そういった今申し上げたような当事者参画につながるような現地視察、あるいは当事者の方々との意見交換会、こういったものにつつま

しても必ず分科会として実施していただくように各ブロックに指示をしていきたいと考えております。

同じページの一番下に少し触れてございますが、国体開催地での評価ということで御意見をいただいております。こちら地域分科会の枠組などを活用しながらでございますけれども、オリンピックのレガシーとして今、日本全体で取り組んでおりますが、そういった考え方から国体などもトリガーといいますか、契機として地域での取組を推進していくような、そういった考え方ができないかといったような方向でこれも検討していきたいと考えております。

59ページ、無人駅、それから、新技術の活用、こちらにつきましてはまた後ほど御報告いたしますが、国交省において検討会を作って、検討を進めているところでございます。また、ホームドアにつきましては先ほど御説明したとおりでございます、後ほど補足させていただきます。

61ページでございますけれども、一番上に書いてございますパーキング・パーミット、いわゆる車椅子利用者用駐車施設の適正利用の観点でございますが、こちらにつきましても先日、有識者の方、それから、当事者の方々、事業者団体なども入っていただいて、ハード、ソフト両面から課題について検討していこうというような場を持つことができまして、パーキング・パーミットはもちろんなのですけれども、ハード、ソフト両面から関係局、それから、関係者で検討を進めていくということとしていただいております。

それから、62ページでございますけれども、文科省さんの部分でございますが、学校のバリアフリー化についてでございます。これも後ほど御報告させていただきますが、公立の小中学校のバリアフリー化につきまして、文科省さんのほうで検討いただき、整備目標を定めるとともに、定期的にフォローアップを行うということで対応を予定しているところでございます。主な進捗、大きな進捗のあった部分を中心に御説明をさせていただきました。

資料の63ページから、バリアフリーに関する好事例・先進事例ということでございます。66ページに書いてございますが、今週の月曜日にバリアフリー化推進功労者大臣表彰をさせていただきます。今回、今年2団体を表彰させていただきます、1団体目がWheeLogさんの「みんなでつくるバリアフリーマップ」の取組でございます。それから、2件目が沖縄の那覇の宿泊施設、パームロイヤルさんにおいてのハード、ソフト両面での取組、あるいは夜間で日本初の当事者の参画していただく避難訓練を実施された、こういった新しい取組について表彰をさせていただきます。

また、68ページに少し御紹介させていただきますが、交通事業者におきまして障害当事者、視覚障害者の方も参画いただいて緊急時対応についての体験会を開催しております。特に交通事業者の職員の方と当事者の方で実際に車両、あるいは避難に当たったの注意事項など共有していただいて、それぞれの事業者でソフト面の取組につなげていくというものでございます。

82ページからでございますけれども、国交省における最近の取組を御報告させていただきます。まず1点目が新幹線におけるバリアフリー対策ということで、令和3年の7月以降に導入する全ての新幹線について、1編成当たりの座席数に応じた車椅子用フリースペースの導入が義務づけをいたしました。

また、85ページを御覧いただきますと、こういったフリースペースの予約につきましてもオンラインでできるような対応を順次進めているという状況でございます。この点については、赤羽国交大臣からも障害者の方も一般の方と同じような手続、手間でこういった交通のチケット等の予約、決済等ができる、そういった方向を目指すよう、その検討を進めていくというような指示をいただいております、検討を進めていきたいと考えております。2点目が、これも鉄道でございますが、車椅子の方が単独乗降しやすいような車両とホームの間の段差・隙間解消の取組でございます。

90ページに御紹介させていただいているのは、駅の無人化に関する意見交換会ということで、これは現在進行中の取組でございます。関係の方々も参画いただいて、駅の無人化に関する安全、円滑な利用の対策について検討しているというものでございます。

それから、92ページで御紹介させていただいておりますのは、新技術を活用してホームにおける視覚障害者の方の安全対策、こちらについての検討を進めているというものでございます。

続いて97ページを御覧いただければと思います。高齢者・障害者の方に配慮した建築設計標準の見直しが行われました。資料の中ほどに主な改正事項を書いておりますが、適切な設計情報を提供するバリアフリー設計のガイドラインということで、1点目、小規模店舗のバリアフリー設計に関する整理をしております。入口の段差を設けない、あるいは幅、通路の幅等を記載している。これは原則として可動式の椅子等を設ける。こういったものを位置づけております。それから、2点目でございますけれども、重度の障害の方等に配慮した設計ということで、トイレの大きさ等の見直し、それから、車椅子使用者の方の駐車施設の高さの見直し等を位置づけております。トイレの点につきましては、後ほど補足の御説明をいたします。それから、3点目で優良事例を追加しております、設計段階から当事者の方が入った設計プロセスの事例等を記載している、こういった改正をしているところでございます。

99ページですけれども、これは秋山先生も入っていただいていたやつですけれども、ユニバーサル社会におけるMaaSの活用方策ということで、100ページに少し書いてございますが、情報の連携をしっかりと行っていく必要があるということで、事業者間で連携すべき情報、あるいはデータの種類、提供方法、こういったものについてガイドラインをしっかりと作ってございますので、必要な項目について反映を行っていくというような方向性が取りまとめられたところでございます。

少し飛びまして105ページを御覧いただければと思います。共生社会におけるトイレ環境整備ということで、検討調査を行っております。これも当事者の方々にも入っていただいて、しっかりと検討を進めてまいりました。

106ページに簡単にポイントを書いております。特に障害者用トイレ、バリアフリートイレについて適正利用を進めていくとともに、必要な機能を適切に整備されていく、そのためのガイドラインにつなげていくということでの調査でございます、(1)で書いてございますのは、機能分散を適切に進めていく。特に幼児連れのベビーチェア、こういったものとかオストメイト用設備、こういったものについては一般のトイレのほうに設置することが望ましいといったようなこと。それから、2点目でございますが、多様な方が使われますので、大型電動車椅子でも利用できる、あるいは介助用、大人の方の大型ベッドも設置した便房を整備することが望ましいですとか、異性介助とか、同行者の利用もありますので男女共用の空間、あるいは子供連れの方の設備を適切な位置に配置しないと、子供ですからいろいろ悪さをしかねないということで、そういったものについても整理をしております。それから、障害者の方が分かりやすいように事前の情報提供ですとか、利用集中を解消するための取組、こういったものをまとめてございます。4点目でございますけれども、そのトイレが誰のためのもの、こういった方に使っていただくべきものか、適正利用を促すような表示、ピクトグラムによる分かりやすい表示、こういったものをしていくことが望ましいというような整理をしております。実はこういった内容につきまして、先ほど御紹介しました建築設計標準、あるいは今日御紹介しておりませんが、交通施設におきますトイレのガイドライン、こういったものに考え方を反映させていくとともに、適正利用を働きかける取組を進めていくということを考えているところでございます。

それから、109ページを御覧いただきますと、先ほどお話しさせていただきました車椅子使用者用駐車場施設の在り方につきまして、しっかりと関係者も入っていただき、ハード、ソフト

の検討をしていこうということで、来年度から本格的な検討を始めるということにしているところでございます。

113ページを御覧いただきますと、認知症の方を対象とした交通事業者向けの接遇ガイドラインの取りまとめをさせていただいております。一見すると認知症の方がどうか分かりにくいといったような特徴もございますので、しっかりとコミュニケーションをとっていただきながら、必要なサポートをしていくというようなことで、これも当事者の方々、それから、交通事業者の方々にも入っていただいて、取りまとめをさせていただいたところでございます。

118ページを御覧いただきたいと思います。先ほど局長の石田からも御挨拶がありましたけれども、オリパラの開催年ということで今後これをレガシーとして取組を広げていく必要があると考えてございます。今後の方向性として、東京大会を契機として共生ホストタウンにおきますバリアフリー化、ハード、ソフトのバリアフリーについて、しっかりと国交省も支援していくということの方針を決めているところでございます。

120ページを御覧ください。文科省さんの取組でございますが、障害のあるお子さんと障害のないお子さんとが共に経験を深めて、お互いに尊重し合うことを学ぶ教育活動といった取組をオンラインで進めているというものの御紹介でございます。

それから、121ページからでございますけれども、地方整備局・運輸局での取組ということで、1つ1つの御紹介は時間の関係で割愛いたしますが、バリアフリー教室の開催、あるいは意見交換会の開催などが各ブロックで行われておりますので、御紹介させていただきました。

最後、報告事項ということで133ページから記載してございますけれども、改正バリアフリー法が来月4月1日で全面施行を迎えます。そのための準備を進めてまいりました。

140ページを御覧いただきまして、改正バリアフリー法の中の1つとして、ソフト基準、交通事業者さんがハード設備を使って当事者の方に利用していただくために、例えばスロープ板を操作するですとか、情報提供をしっかりとしていく、あるいは筆記用具を使用して聴覚障害者の方のサポートをする、こういったソフト基準につきまして省令改正をして基準を作りました。さらに、ガイドラインも改訂して具体的な取組を整備して、4月1日の施行に備えているところでございます。

148ページを御覧いただきますと、併せて今回、基本方針に基づく新しいバリアフリー整備目標を作成しております。柱としては4つございまして、先ほど来より御説明しています地方部でのバリアフリー化を進めていく必要がある。それから、聴覚障害の方、あるいは知的、精神、発達障害の方々のバリアフリー化をしっかりと見える化していく必要があるだろうと。さらに、これも今までの御説明で触れさせていただきましたけれども、マスタープラン基本構想、こういったものの作成促進。そして、心のバリアフリーの推進、こういった柱を掲げまして、新しい整備目標を作っております。

149ページに簡単に書いてございますけれども、それぞれの整備目標の水準を引き上げるとともに、旅客施設につきましては、基本的には1日当たり2,000人以上の利用者がある施設を対象としていくですとか、案内設備の整備につきましても指標として位置づけていく。あるいは駅についてはバリアフリールートの複数化、ホームドアの整備も数値目標としてしっかりと位置づけていく。それから、バスのところにつきましては、一定の利用者のある空港についての空港アクセスバスにつきましてもバリアフリー化を進めていくといった位置づけを新たにし、次の来年度からの5年間、この新しい整備目標に沿ってバリアフリー化を推進していくというような方針を決めているところでございます。

最後、公立小中学校のバリアフリー化について説明します。154ページでございますけれども、文科省さんのほうで検討を進めていただいていた公立小中学校のバリアフリー化の整備目標

でございます。具体的な整備目標といたしまして、車椅子利用者用トイレにつきましては、避難所に否定されている全ての学校について令和7年度末までに整備をしていくということ。それから、スロープ等による段差解消につきましては、全ての学校で対応するという。それから、エレベーターにつきましても、要配慮児童生徒などが在籍する全ての学校について対応していく、このような方針を打ち出させていただいております、これもしっかりと文科省さんのほうで指導して対応を整理、進めているというような方針でございます。

非常に雑駁な御説明になりましたけれども、これまでの取組の状況と今後の課題を踏まえた方針、それから、いろいろいただいている御意見に対する対応状況、こういったものを中心に御説明させていただきました。

【秋山座長】

ありがとうございます。

資料2から9までございますけれども、これから皆さんと議論をさせていただきますけれども、限られた時間の中でより多くの方々に闊達な意見をいただけるよう、発言はお1人2分程度で簡潔にお願いします。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。

まず、議論の進め方でございますが、会議場にいらっしゃる委員の方から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御発言をいただきたいと思っております。オンラインでの発言の際は挙手ボタンやチャット機能を適宜御利用いただければと思います。それでは、会場の御参加していただいている方から、挙手をしていただいてから御発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。では、順番に佐藤さん、唯藤さん、三宅さんの順番でお願いしたいと思います。

それでは、佐藤さん、お願いいたします。

【佐藤委員】

ありがとうございます。DPI日本会議の佐藤と申します。3つ発言させていただきます。まず、1つ目は2020年度にバリアフリー法改正をはじめとする様々なことに取り組んでいただきまして、感謝申し上げます。新幹線のバリアフリー対策、ホームの段差と隙間の解消、小規模店舗のバリアフリー化の基準の策定、駅の無人化、こういったこれまでなかなか進まなかった課題に取り組んでいただいて、このコロナ禍で、今、非常に厳しい状況の中でもこれだけのことを進めていただいた国交省と事業者の皆さんに感謝申し上げます。

2点目は、移動等円滑化評価会議の地域分科会の複数開催を実現していただいて、ありがとうございます。特に視察、その地域での特徴的な取組、先進的な取組を見ていただけるということは非常にいいのではないかなと思えました。これもありがとうございます。

3つ目は提案なのですが、コロナが落ち着いてきたら、ぜひこの評価会議でも視察に取り組んでいただきたいと思っております。特に基準を改正して新しくなって、その基準に基づいて建てられたものとか、取り組まれたものをぜひ見に行つてはどうかと思っております。例えばホテルのバリアフリーが1%義務化されて、東京都とか幾つかの自治体では全室ユニバーサルデザイン化という条例を作られて、それに基づいて建てられたホテルも出てきていますので、そういったところを見て、また基準に反映させることを考えるいい機会になるのではないかなと思っております。

最後にもう一つ、基本構想の策定で明石市さんの取組があって、これは非常に素晴らしい取組だと思えました。今後、基本構想を全国に広げていくという上で、ヒアリングとか担当者の方をお招きしてヒアリングというか、説明会みたいなことをされたらどうかなと思えました。実際に明石の基本構想を策定された方にどういうふうに取り組まれて、どういうところがいろいろ難儀されたかというのを聞かせていただくと、ほかの自治体の参考にもなりますし、住民提案もできる仕組みですので、一般の方にもオンラインで見ただけのようなことをすると、より広ま

っていいのではないかと思いました。 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つはバリアフリー改正で新幹線の車椅子座席、ホームドア、それに小規模店舗など様々な成果が出たという点で、これは評価いただきました。それから、地域分科会の複数開催についてもとてもよろしいことですねと。3点目は提案で、コロナが落ち着いた後で、評価会議で基準が新しくなったホテルなどの視察を行ったらどうかという御提案です。それから、4点目に基本構想で明石などすばらしいと思いますので、こういったものを、ヒアリング等を具体的にやられたらどうかという御提案でした。ありがとうございます。

それでは、唯藤さん、お願いします。

【唯藤委員】

全日本ろうあ連盟の唯藤でございます。当事者がこのような会議に参加する事によって、様々な面で改善できたことはとてもいいと思います。ありがとうございます。特に新幹線における車椅子の座席設置などは、私どももすばらしいなと思っております。とてもうれしく思っています。

3つほど意見を申し上げたいと思います。141ページになります。エレベーターだけではなく、電車のドアが閉まるときの音も、分かるようにと書いてありますが、そこに光のように見て分かる工夫をしていただくよう入れていただくとありがたいと思います。電車に乗るときにタイミングがわからず、乗っても大丈夫かどうか、ドアが閉まるのではないかどうか、そういった不安がありますので、光などでわかれば安心して乗り込むことができると思います。

2つ目ですが、地域の取組の事例についてたくさん載せていただいています。残念なのは、聞こえない人にとっての経験といえましょうか、体験というものが少ないと思います。聞こえない人についても積極的に推進をしているところをPRしていただきたいと思います。聞こえない人はやはり、外から見ても分からない障害ですので、一般的の方と同じでもいいやというような、そういったイメージがあります。聞こえない人のことも皆さんにお知らせいただきたいと思います。

3つ目ですが、Ma a Sについて記載がありますが、現在、ミライロという会社がアプリを先日からスタートされています。それが少しずつ広まってきている状況です。この1つの民間事業者が、障害者などの個人情報を取り扱うことに対して、非常に危惧をしております。国土交通省のほうではMa a Sといったものを企画というか、考えて進められていますので、ぜひこちらのほうをもっと進めるよう働きかけていただきたいと考えています。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す。唯藤さんからは、こういった当事者参加の体制ができてきたことは非常によろしいことであるということと、新幹線の車椅子座席、これについても評価をいただきました。

その他3点ほどいただきまして、1つはドアが閉まるとき、141ページですけれども、音だけではなくて光が見える化する。光を出して見える化するということが必要でしょうと。これについて取り組んでいただきたいということです。2つ目は、地域に取組事例で、残念ながら聞こえない人の事例が少ないので、もう少しPRをしていただければよろしいでしょうということをお願い事項。3つ目は、Ma a Sで、アプリでミライロの方がスタートしていますけれども、個人情報を取り扱うことについて危惧されているということで、これについては今発展途上ですので、できるだけ個人情報を守りながら、アプリなどを使えるようにということを国土交通省には

担っていただきたいということですので、以上の3点ほどいただきました。どうもありがとうございます。

それでは、三宅さん、どうぞ。

【橋井委員：代理（三宅）】

日本視覚障害者団体連合の三宅です。3点ほど申し上げます。1点目が、今回のこの資料を見させていただきまして、全体的にバリアフリーの取組について進展しているということはよく見えてきたという形で、関係者の方々に改めて感謝いたします。特にホームドアの整備に関しましては、今後、今まで利用客が10万人以上、あるいは1万人以上というふうな形で整備計画がなっていたものが、より細かく番線単位での整備目標を掲げた上で取り組まれるということで見えていますので、引き続きこういった形での見える化というふうな形でお願いいたします。

2点目です。資料の番号がこちらで分からないのですが、音響式信号機に関してなのですが、重点整備地域において設置率99.0%平均というふうに示されております。ただ、こちらが先ほどのホームドアと違って、どのような形で整備されて99.0%という数字になったのかがよく分からないというのがあります。もう少し具体的に言いますと、音響式信号機は設置されたものの、それが例えば24時間必ず稼働するものなのか、それともある一定の時間帯だけ稼働するものなのか。または来年度から本格的に整備がもう少し進みますけれども、高度化PICSのみで整備されているものなのかというのが見えないということがあります。もしそのような形で、より少し細かな数字で今後見せていただけるとありがたいと思います。

3点目です。情報提供に関してです。これまで私たちは視覚障害者にも分かりやすい情報提供の仕方をという形で何回もお願いしてまいりましたが、国土交通省様のほうで、特にホームドアのワーキンググループの報告書がテキストデータで提供されたとか、そういう形で一部のところからだんだんデータの提供が行われております。トイレに関する報告書に関しましても、テキストデータをこちらからお願いしたというふうなこともありましたが、していただきまして非常に感謝しております。そういった形でたくさんのこのようないい取組をされているということをお知らせしたいと思っておりますので、より積極的に私たちも内容の理解がしやすいような形での情報提供を今後も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。まず、バリアフリー全体が進んだという評価と、特にホームドア、番線単位で表現していただくということができておりますので、こういった点を評価したいと。それから、2点目として音響式信号は重点整備地区で99%実施されているという評価ですが、利用者から見て時間限定などがあった場合には使いにくくなっているという御指摘だと思います。それから、私からも全体を100としたときに、どんな道路のどこまでを対象としているかが十分、分かっておいたほうがよろしいですねというのが、もう一つつけ加えるとすればそういうこともありますね。それから、3点目に情報提供ですが、ホームドアのワーキングのテキスト化とか、トイレのテキストデータが出ていることは非常によいと思っておりますので、視覚障害者の団体も多くの人に知らせる努力をしたいと思っておりますので、今後ともよろしく願いますということでした。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。どうぞ、大藪さんですね。

【大藪委員】

全国老人クラブ連合会の大藪です。先ほどから報告書を見ていまして、本当に私たちの意見を取り入れていただきまして、このバリアフリー化がどんどん進んでいるということには感謝を申し上げます。ありがとうございます。そして、私ども老人クラブ、高齢者として、大体後期高齢者の集団と考えていただければ結構です。若いと体も頭もよく動くのですけれ

ども、高齢者になるということは、だんだん体力とか、その認知機能だとか、視力だとか聴力というのが落ちていくということで、本人が自覚しにくいのです。それが減退していくというのを。そこでいろいろな問題が起きてきます。昨日なども交通事故のことも出ていましたけれども、以前は被害者であったけれども、今は加害者になるというようなことも出てきております。多く取り上げられるのが認知症のことですが、認知症につきましては団体の方が別に参加されておりますのでお任せしたいと思っております。

そして、高齢者は非常に転倒によるけがが多いということですね。いつも通っていた道路で、あるとき突然転ぶということ。これは徐々に体力が低下しているということですね。少しの段差だとか、隆起していることでつまづくということです。これは私どもが作っております老人クラブ傷害保険の給付が、転倒が一番多いということからそういうことが分かるわけです。ですので、道路とか駅の構内とか、そういう通路に何か変化がある場合は、白線を引くとか、何か分かりやすくしていただきたい。もちろん、そういう変化がないのが一番いいわけですが。

あと、道路のところの縁石のことなのですけれども、縁石と道路の区分がよく分からないというお話というのを時々聞くのですが、私が見に行ったら、縁石と道路は、違うなと思ったのですが、後期高齢者になるとなかなかそこが見分けづらくなってきているというようなことがあるようです。ですので、私どもとしても後期高齢者の色の見え方について、研究機関と一緒に今取組をしているところでございます。

1つ挙げますと、縁石がずっと続いていけばいいのですけれども、時々途切れていて、ずっと以前は縁石がずっとあったのだらうけれども、何か車が出るために取っ払ってしまった。それがちょうど境界のところ、その地主といましようか、何かの境界のところに残ってしまったというところがあるのです。そこはひよっとしたら、つまずきやすいのではないかなと思って、そういうところでつまずいたら大変なことになってしまうと思います。時々車なども乗り上げたりしているのは見ておりますけれども、そういうようなことについても何か配慮ができないのかなと思っております。

とにかく後期高齢者になりますと、色の見分け方の能力がかなり落ちてくるということでございますので、いろいろな表示だとか通路等の施工につきましては、御検討いただきたいと思っております。以上でございます。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。後期高齢者の集団で、特に体力、認知機能が落ちたり、身体機能が低下して問題が顕在化するという、そういう特徴がありますと。その中に認知症も入っております。それで、特に転倒によるけがが高齢者は多くなっているということで、多分、フレイルなどだろうと思うのですけれども、徐々に体力が低下していくので、老人クラブでは保険の給付で転倒が最も多いという、そういう事例と、それから、実際に事故が起こる場面というのは、段差が、区別がつかないために起こるというような点だとか、特に縁石と道路の区別が分からないとか、その辺はどういう対策をするのか、色の区別とか、あるいは光も必要ですし、夜間の問題もありますし、こういったところに対してもう少し高齢者のことを考えてやれたらどうでしょうかという御提案だと思っております。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。オンラインの方に移ってよろしいですかね。もしなければ、それでは、オンラインのグリズデイルさんから最初をお願いしたいと思います。

【グリズデイル委員】

こんにちは。Accessible Japanのグリズデイルです。3つほど申し上げたいと思っております。最初は新幹線の座席のことは、本当にすばらしいと思っていて、すごく感動していて、すぐに新幹線

に乗りたいたと思っています。その書類の中に世界一基準が高いバリアフリー電車をしたいという話があったのですけれども、それをぜひPRとか、誰でも分かりやすいと発信してほしいと思います。JRのホームページ、日本語も英語も分かりやすく、見つけやすく、そういう情報を発信してほしいなと思います。

2点目なのですが、飛行機の緊急時の話なのですが、私は何回も飛行機に乗っていませんけれども、いつも乗務員等から安全についての説明があります。緊急着陸のときはこうしますとか、1回も障害を持っている方だったらどうするとは聞いたことはありません。私は結構不安を感じています。事故になったら、みんな逃げて、私はそのままにされるか、それとも私が先に行くかとか、そういう説明がものすごく欲しい。ぜひ、多分、そういう計画があるのだと思うのですけれども、乗っている方に説明してほしいなと思います。

あとは、先ほどリンクを送らせていただきましたけれども、飛行機にこういうのが、担架みたいなものを用意していただけたらありがたいなと思います。もしかしてあるかもしれないのですけれども、そういう説明もされていないからちょっと私も分からないのですけれども、そういうものがあれば簡単に逃げることができると思います。

3点目なのですが、学校のバリアフリー化についてなのですが、これからエレベーターとか、誰でも使えるトイレを準備するという事なのですが、そのトイレは何階にあるかちょっと気になりました。やっぱり洪水とか台風があるときに1階が使えない可能性がありますけれども、みんなが3階とか4階に逃げたときに、トイレが台無しになる可能性がありますので、それが少し気になって、以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。グリズデイルさんからは、1つは、新幹線は非常に素晴らしいということと、それから、2点目としては見やすい情報発信をぜひお願いしたいと。それから、飛行機について緊急時の車椅子利用者に対する案内が不足しているので、これを安全の観点からどういう手順で避難をするのかを説明していただきたいということをしていただきました。それから、学校のトイレが何階にあるのかという、今度、エレベーターが、整備する義務づけが行われましたので、何階にあるのかということもちゃんと示していただけたらという御指摘をいただきました。どうもありがとうございました。

次に渡部さんからお願いしたいと思いますが。

【小川委員：代理（渡部）】

全難聴の渡部と申します。中途失聴者です。普段は近畿地方の評価会議に出席しております。私のほうは進捗状況の見える化を要望していました。私のほうからは、電車の券売機と情報提供の方法について発言させていただきます。

まず、券売機ですが、海外の鉄道の券売機が大変便利で、日本の鉄道会社にも取り入れてほしいと思います。その券売機は日本と同じようにモニターから運賃を選択して切符を購入することもできますけれども、路線図がありまして、行き先の駅を選択すると、そこまでの切符の運賃が自動的に精算され、購入できるというものです。駅名を入力して検索するという手順もあります。また、英語や日本語の表示に切り替えるということもできました。海外から来られた方は、アプリとか記事で行きたい駅名を調べていると思いますけれども、日本語で検索するという事は難しいように思います。ですので、券売機のモニターに路線図を表示して買いやすくする、購入しやすくするというようなアクセシビリティを進めてはどうかと思います。

情報提供につきまして、鉄道会社では各社アプリを出してしまっていて、大変便利になっています。ただ、昨日もJRの中央線で運行が乱れ、聴覚障害の方がアナウンスが聞こえず、振替がどうなるのか、どう乗り換えたらいいいのか分からないということになったようです。その方はヘルプマ

ークも持っていて、スマホのメモ帳で教えてほしいと打ってほかの乗客に見せたのですけれども、対応されなかったということです。心のバリアフリーを進めていただいておりますけれども、鉄道会社ではお客様同士の助け合いをお願いするアナウンスを入れていただければどうかと思います。

情報関係の好事例で2件、短く発言します。阪急電鉄では、改札の前に床から低い位置にタッチパネルで、路線検索で時刻、運賃を調べられるものが置いてあります。スマートフォンをお持ちでない方も便利だと思います。

最後に、電車の中から見て壁側とホームドアに駅名を提示している電鉄があります。座っておりますと、前に人が立ったときに電光掲示板が見えにくいことがありますけれども、自分の後ろを見れば駅名が分かる、次の駅が分かるというのは大変便利だと思います。好事例として提示をさせていただきました。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。渡部さんからは券売機と、あと情報のことについて御意見をいただきました。券売機のアクセシビリティを高めるために、多様な言語で対応するというやり方があるでしょうということで、海外の事例をもって日本でもそのように変えたらどうかというのが1点です。2点目は、放送のアナウンスが聞こえない状態で事故が起きて、アプリからヘルプマークをほかの乗客に見せたら相手にされなかったということで、ここについてももう少し市民に対して教育を必要としているであろうという御指摘だったと思います。あと、事例として、私も十分聞き取れなかったものですから、スマートフォンによって壁側とかホーム側とか、駅名が分かるとか、いろいろの情報が分かるということをお指摘いただいたと思うのですが、不完全で十分御説明できませんが、お許してください。どうもありがとうございました。

それでは、原さん、いかがでしょうか。

【原委員】

認知症の人と家族の会の原といいます。よろしく願いいたします。バリアフリーのこの法整備で非常にハード面の設備が進んだこと、喜ばしく思います。認知症の人は、先ほど高齢者の老人会の方もおっしゃっておられましたが、高齢者の方々同様、視力の低下ということもあるので、それに加えて認知機能の低下の症状の中で、特にアルツハイマー病ですとか、レビー小体型認知症の場合のときには、空間認知ということで段差が分かりにくくなる。あるいは物がゆがんで見えるというようなこともあります。色だけではなく、ピクトグラムだとか誘導デザインといったところ、あと床や、その周りの環境を分かりやすく整えていくということも交通事業者の方をお願いしていきたいところですし、国としても整備の内容に加えていただきたいなと思っております。

これらは当事者を入れて検討していく、知的障害やその方々とも共通するところだとは思いますが、お願いしたいと思います。それによって転倒、転落や道に迷うということが起こりにくくなるのではないかと思います。また、券売機といったところの整備ということで、今ほどおっしゃっていましたがけれども、もちろんネットですとか券売機を使って御利用される方もいらっしゃるのですけれども、今回、ガイドライン、認知症のガイドラインを国交省の方々と皆様と作らせていただいたときの調査で、割とネットや、そういうハードのものを使うよりも、対面で、窓口で券を買ったりだとかする方が多いということも分かりました。もちろんICカードとかを使いやすくしていくということもあるのですけれども、やはり認知機能の低下に関しては、ハード面も大事なのですけれども、ソフト面の整備といったところで、先ほどどなたかもおっしゃっていましたがけれども、心のバリアフリーといったところの整備目標の中に、できれば認知症サポートターの駅員さんですとか、事業者の会社員さんですとかのチェック率というものもぜひ盛り込んで

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。原さんからは、バリアフリーというのはハード面がかなり進んでいるけれども、認知症の場合にはアルツハイマーや、あるいはレビー小体型の認知症の場合には空間認知がかなり難しいという部分が出てきているので、空間のゆがみとか段差だとかの識別、あるいは環境全体を分かりやすくしないとなかなかうまくそこを使い切れないというところを御指摘いただきました。そういう意味で、知的障害と共通する点もございますので、この辺りをそういう視点で整備をしていただけないだろうかという御指摘だったと思います。それから、2つ目は、券売機でハード面をやるよりは、むしろ対面型でやるということですので、認知症の方々が困ったときにどういう支援を具体的に提供できるかという、その辺りを駅員とか、あるいは会社の方々と共同して、どうやって作るかということも併せてやっていただいたらどうでしょうか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、次に阿部さん、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。今日、接続に戸惑いまして、初めのほう、聞き取れなかったのかもしれませんが、令和1年までの整備目標は着実に右肩上がりで進んでいるのだと思いますけれども、要はコロナ禍の中の令和2年の状況はどういうふうになっているのかって、そのこと、コメントがあったかもしれませんが、それで聞き取れなかったかということの確認が1点。

それから、本当にバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化、進んでいることは、私、この会議に出させていただいて知って、ありがたいと思います。ただ、私たちはどこの地域に住んでいても、どこで暮らしていてもやはり便利になっていく必要があると思います。そのようなことで当事者団体という立場から言いますと、いろいろな好事例をお聞きいたしますけれども、この好事例について、それぞれ暮らしている地域から発信していくことが団体の役目だと思います。そのようなことですので、共有して発信する仕組みの充実化ということで、またいろいろ教えていただければありがたいと思います。その中で地方分科会が複数行われるということとか、また、コロナ禍が終息してもオンラインという活用もあるのかなと思いつながり申し上げます。

それから、3つ目ですけれども、コロナ禍の中で多くの人たちはやはりみんなで集まって出かけることって大事だなということにすごく、何かそういう思いを強くしています。それで、コロナが終息してからということになりますけれども、リフト付きバス、高速道を移動できるバスというのが、車椅子を利用している方を含め、肢体不自由者にとってはとても大事なことです。これがなかなか進んでいないように思いますけれども、これ、事業所さんもリフト付きバスの導入しやすいような仕組み、また、リフト付きバスも、当然ですけれども、工夫というのがあるのだと思います。お聞きしたところでは、以前はリフトをつけると、その部分は座席にできなかったけれども、工夫して座席に変えることもできるものもあるとか、いろいろお聞きしていますので、そういうことでお願いしたいと思います。事業者さんにリフト付きバスを導入していただきたい。今年度も私たち、リフト付きバスを予約していろいろなところに行こうと思いましたが。行けたものもあったけれども、やっぱりコロナ禍の中で活用できなかったということで、事業所さんも大変だと思いますけれども、よろしく申し上げます。

それから、先ほどトイレの機能分散というお話とか、学校のバリアフリー化というお話をいただきました。とても大事なことだと思います。義務化というのは新しく造ったときという解釈なのかなと思いますけれども、学校のバリアフリー化などでは、既存の校舎に対しても数値目標を作っていくということをお聞きしました。そのようにトイレの機能分散についても新しく造ると

きだけではなくて、当然でしょうけれども、既存の施設の改造についても数値目標等ができることがとてもありがたいと思って、以上のことで発言いたしました。もう一度繰り返しですけれども、どの地域でも使えるようにということで、よろしく願いいたします。以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。令和2年、かなりバリアフリーが進んでいるという評価をまずいただきました。それから、2点目として好事例を共有して発信していくことによって充実ができるので、こういった循環をぜひ進めていただきたいと。それから、3点目として、リフト付きバスがやはり高速道路を走れるということが障害者の移動にかなり重要であるという視点から、リフト付きバスの導入をぜひ頑張っていたいただきたいという点です。4点目は、トイレの機能分散や学校のバリアフリーについても、既存の改造にもぜひ機能分散なども取り入れていただきたいという御指摘だったかと思えます。どうもありがとうございました。

続きまして、長井浩康さん、お願いしたいと思えますが。

【長井委員】

ありがとうございます。全国重症心身障害児（者）を守る会の長井です。よろしく願いいたします。私どもは、重症心身障害児者の親の会でございまして、重症児者が移動する時は大型の車椅子を利用しております。車椅子の利用ですので、外出へのハードルというのはかなり高いと考えてございます。その上で、今回、この会議でいろいろな情報をいただきました。国土交通省の皆様の最近の取組として書いていただいたものの中から2点、期待を込めて申し上げます。

1点目でございます。バリアフリートイレの関係でございます。資料106ページにございますが、「大型の電動車椅子でも利用でき、介助用の大型ベッドを設置した広めの便房を1以上整備することを推進」と書いていただいております。ぜひとも設計基準に基づいて増設をしていただければと考えてございます。

2点目を申し上げます。駐車場の関係でございます。駐車場の関係で108ページの資料にございますが、「施設管理者に向けてパーキング・パーミット制度等の取組を紹介する」パンフレットを作っていただいております。私ども駐車スペースにつきまして、乗り降りのときに広いスペースを必要としております。ぜひともこういうパンフレットを配っていただいて、いろいろな機関の方、ショッピングモールでありますとか百貨店も含めて皆さんに御理解いただきながら、今後設置を増やしていただければと思っております。ありがとうございます。よろしくどうぞお願いいたします。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。長井さんから、大型電動車椅子は外出のハードルが非常に高いということで、特に重症心身障害児の外出の形がこういうものであるということ。それから、1つ目にバリアフリートイレで、大型電動車椅子で利用できるということはとてもありがたいことであるということだとか、駐車場でパーキング・パーミット制度などのパンフレット、108ページですけれども、こういったものもぜひいろいろなところに配っていただきたい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、続きまして藤井さんからお願いしたいと思えますが。

【藤井委員】

日本障害者協議会の藤井でございます。全体としては、皆さんおっしゃっているとおり、非常に頑張っているなという感じがいたします。その上で、まず第1点目、地域間格差の広がり、あるいは固定化ということが懸念されます。これに対する手だてを早目に講じておくということですね。特に、乗降客が2,000人以上からだ、ますますこれは顕在化する可能性があります。

2つ目は、先ほど日視連の三宅さんからもありましたように、ホームドア問題です。この1年

間、悲惨な事故がありました。したがって、これは交通政策の基本方針の中で、もっと促進することがあってもいいのではないかなということ、とりわけ障害の中でも一番命の危機と関係が深い問題なので考えてほしいと思います。

3つ目は、国土交通省で検討が始まっていますが、無人駅問題です。今後加速していくし、無人駅の安心、安全という問題と、この評価のポイントを、どういうふうにしていくのかということを含めて、ここの分野は今後着目すべき点で、評価の対象にすべきではないかなというのが3点目。

最後、4点目は恐らく差別解消法改正案は本国会で通るであろうと思います。事業者に対する合理的配慮の義務づけが決まっていくはずなのです。施行までの期間、少し間があくとは思いますが、この合理的配慮という問題とこの評価のポイントをどんなふうリンクできるのか。とても大事なことでありますので、これまた今から準備をしておくべきではないかなと思います。

以上4点に加えてもう1点、これは番外編になりますけれども、評価会議には、なじまないのかも分かりませんが、私たちは障害を持たない市民との平等化とか同等化をやっているわけなのですが、障害種別間の格差として残っていますのが精神障害者の運賃割引問題です。これはとても大きな問題で、今日も事業者の方、いらっしゃると思うのですが、行政としても障害種別間の一番象徴的なこの運賃割引問題については、やはり方向づけをすべきではないかなと思います。以上であります。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。藤井さんから5点ほどいただきました。1つは地域間格差が固定化していく、格差が広がるとか固定化していく可能性があるのか、これについてどうしたらいいのかという問題と、それから、ホームドアはかなり重要なことですので、交通政策基本法で促進するような転換を図っていただきたい。それから、無人駅での安心、安全の、これも評価の、どういう形で評価をすべきかという議論、それから、差別解消法について合理的配慮とその評価の方法がきちっとできないだろうか。それから、最後に評価会議の中で、一般の人と障害者の差を縮めるといっても大事だけれども、障害者間の差も縮めないといけないという点で、大きな問題は特に精神障害者の運賃割引がないことであると。こういうことを含めて評価というものをもう一度見直していただきたいという御指摘をいただきました。どうもありがとうございました。

それでは、J I Lの今村さん、お願いしたいと思いますが。

【今村委員】

全国自立生活センター協議会の今村です。発言の機会をいただき、ありがとうございます。まず、最初にこの間、様々な積み残し課題の解消に向けて、我々当事者も入れた形で検討会や意見交換会など、そういった場を設けていただいて、当事者の声を聞きながら進めていただいていますことを国土交通省の皆さん、交通事業者の皆さんに感謝申し上げます。引き続きこの形で一緒に取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

私からは意見、要望として5点、それから、質問を1点申し上げたいと思います。まず、1点目ですが、地方間格差が広がるのではないかなという懸念、先ほど藤井さんも申されていましたが、そこを非常に懸念しております。そのためにはやはりオリパラのレガシーというのを広めていく必要があると思ひまして、方法として東京のアクセシビリティガイドラインがありますので、それを基準化して法律等に落とし込んでいく必要があると思ひます。

また、当事者の意見の中に、先ほど58ページにも書いていただきましたが、国体開催地をめぐるところでの取組というのも意見を申し上げさせていただきましたが、ぜひそういったことも段階的ということで取り組んでいただければと思います。また、国体の場合は文科省との連携も

必要かと思えますけれども、学校のバリアフリーのほうでも文科省との連携がとれていると思えますので、ぜひその国体をめぐる形も御検討いただければと思います。

2点目は心のバリアフリーですけれども、非常に言葉として定着してきていますけれども、懸念していますのは、やるべきことは、足りない部分も思いやりとかでカバーするというような形のほうが、そういった形で広がらないようにというのを懸念しております。やはり社会モデルで考えていく、差別をしない合理的配慮を提供していくという、そういった社会モデルの普及という意味合いでの心のバリアフリーという広まり方をぜひ進めていただければと思います。

3点目、共同住宅です。これは交通、移動円滑化のほうなのですけれども、住まいのほうの問題もぜひ進めていただければと思います。

それから、高速バス、次、空港アクセスバスは始まりますけれども、高速バスについてもぜひ次の大きな課題として取り組んでいただければと思います。

ホームと車両の段差と隙間の目安値を作ってくださいましたが、ぜひこれを全国に広めていただきたいのと、それを一応、解消したというところに対してのチェックということもしていただければと思います。

最後、質問が1点なのですけれども、学校のバリアフリー化についてですが、これ、バリアフリー法でも、それから、文科省のほうでもいろいろ契約、出していただいていますけれども、この主体とか、チェック機能とか、この辺の役割分担的なものはどうなっていくのかということをお伺いしたいと思って挙げました。

以上です。

【秋山座長】

ありがとうございます。今村さんからは5点ほどいただきました。1つは地方との格差というものをオリパラのレガシー、東京2020アクセシビリティガイドラインなどでどういう形で今後展開していくのか。特に国体の開催とか、あるいは学校のバリアフリー化と文部省との連携が必要ではないでしょうかというところが1点ですね。2点目は、心のバリアフリーが思いやりではなく社会モデル、つまり、環境が問題なのだという視点に立って進めることをぜひやっていただきたいということだと思います。それから、3つ目が共同住宅について頑張ってもらいたい。高速バスについても同じように頑張ってもらいたい。確かに2年前に高速バスでリフト付き、エレベーター付きバスが出ましたけれども、これもまだ普及が少しずつですけれども、出てきたと思います。最後、5点目にホームと車両の段差解消を全国にできるだけ早く広げていただきたい。そして御質問は学校のバリアフリーについて、文科省とか学校とかチェックなどどのように分担するのだろうかという、そういった御指摘です。

あとお2人、伺ってからまとめのほうに入りたいと思いますが、大濱さん、お願いできますか。

【大濱委員】

全国脊髄損傷者連合会の大濱です。発言の機会、ありがとうございます。この2年間くらい、バリアフリーは、非常に目覚ましく進展をしていると思っています。新幹線や小規模店舗など、様々な検討会を通じて大きく前進していることに感謝いたします。特に障害者差別解消法の改正案が今国会で成立した場合に、民間の事業者にも合理的配慮の提供が義務づけられるということで、小規模店舗の基礎的環境整備と様々な関係しますので、ぜひ今後も注目していきたいと思っています。

私たちとしては、2点だけ問題点を挙げたいと思っています。ユニバーサルデザインタクシー、特にジャパンタクシーがたくさん走るようになってきました。ただ、やはり大型の車椅子では、これに乗れません。横向きであれば乗車できるということですが、非常に変な体勢で乗ることになります。大型の車椅子の使用者がきちんとした体勢で乗れるようになって初めて本当のユニバ

ーサルデザインタクシーと呼べるのではないかと考えていますので、ぜひこの辺りの検討を進めていただきたいというのが1点目です。

あと2点目ですが、パーキング・パーミットについて、来年度から検討会を始めると聞いています。このパーキング・パーミットは、現在全国で非常にばらばらの制度となっています。したがって、ぜひ国で統一的な制度を創設して、全国で同一の基準を設定していただきたい。そうではないと、なかなか全国に広がりませんし、残りの幾つかの都道府県がまだ導入の検討もしていないという状況ですので、全国に広がるようにしていただきたいと思います。私たち、障害者用の駐車スペースのことで非常に困っています。駐車スペースの数が不足していて駐車できない大型施設がまだまだたくさんあり、高速道路のサービスエリアでも混雑しているときは駐車できないということが日常的に起こっています。ぜひこれは前向きに検討していただきたいと思います。

最後に、先ほど全国老人クラブ連合会の大藪委員からご指摘のあった高齢者の平地での転倒についてです。昨年、日本脊髄障害医学会による脊髄損傷の疫学調査が報告されまして、脊髄損傷になる高齢者が非常に増えているという結果が出ています。受傷原因のうち平地転倒が約40%で、脊髄損傷の中の70%を高齢者が占めているというデータも出ています。平地におけるちょっとした段差をもっとわかりやすくしていただきたいと思います。

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。大濱さんから、小規模店舗が今回制度化されたことは注目したいと。特に大きな問題としてUDタクシーが、トヨタのジャパントクシーがなかなか小型の車椅子でしか使えなくて、大型が使えないので、ここをしっかりと開発していただきたい。大型が乗れるUDタクシーが必要であるということが1点ですね。2点目が、パーキング・パーミットが全国でばらばらで制度ができているので、非常に困るという御指摘です。そして、3点目が平地転倒で、特に脊髄損傷になる人は高齢者の中で4割ぐらい占めているので、高齢者が転倒しないような、そういう見やすい道路空間なり、あるいは鉄道空間なり、様々な空間をそういう形で整備していただきたいということです。ありがとうございました。

それでは、小幡さん、お願いします。

【小幡委員】

全国精神保健福祉会連合会の小幡です。私からは、既に今村さんからも触れられておりましたが、心のバリアフリーというところが、単なる教育的なところで終わるのではなく、社会問題としてどう定着させていくかという点をしっかりと押さえた上で徹底をしていくということを私からも改めてお願いしたいということと、とりわけ精神や知的、発達が一括りで表現されることが多々ありますけれども、認知症の方も含め、外見的になかなか分からない。

どちらかというハードの部分とは、数値として表しにくいということに対してどういうふうに見える化していくのかというところで、次期目標の中では聴覚障害の方と並び、案内設備のところでは進捗状況が見える化していこうということで精神のワードが出てきたりはしますけれども、全体の計画の中でどういうふうの数値に表しにくい事例の困り事についても課題として抽出していくのかというのをぜひ地方での評価のところにも計画を立てるところだけではなく、当事者団体と本人を入れて振り返りやブラッシュアップの会合を積み上げていくことをぜひ推奨していただきたいと思います。

また、当事者は障害種別ごとに全部網羅して並べて配置するというのは、人数構成上は多分難しいと思いますけれども、各障害を代表して網羅的にそのことを発信できるような人員をできるだけ地方では配置できるような調整もしていただくことを望みたいと思います。

以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。心のバリアフリーについて、今村さんと同じですけれども、これをきちっと定着していただきたい。特に数値に見えないような、表れにくいような内容をできるだけ拾い集めて、しっかりとこの辺りを政策の中に取り込んでいただきたいということを御指摘いただきました。どうもありがとうございました。

それでは、高橋儀平先生、お願いします。

【高橋座長代理】

ありがとうございます。大変貴重な時間をいただきまして、ありがとうございます。1つは、この間の皆様方が御発言されているように、やはり我が国の日本のこのバリアフリー、ユニバーサルデザインの大きな特徴というのは、当事者参加でまちづくりを進めている、これは恐らく世界で例を見ないのではないかと思います。この推進はユニバーサルデザインの2020行動計画以降、前後も含めましてすばらしい取組が今日の様々な御報告のように出てきていますので、これについてはまずお礼を申し上げたいと思います。

その上で3点ほど提案をさせていただきたいのですけれども、1つは具体的な当事者参加の枠組の作り方です。手短かに申し上げますと、1つは公共事業等での当事者参加の枠組をどうやって作るかということなのですが、国立競技場でユニバーサルデザインの取組が本当に有益に実現したのは、設計要求水準の中にしっかりとそれが書き込まれていたからということですね。なので、少なくとも公共的な事業においては、例えばプロポーザルですとか、あるいはPFI事業ですとか、様々な取組があると思いますけれども、ぜひ要求水準、コンペ等の要求水準の中に様々な人たちと一緒に意見交換をしながら設計活動、建設活動を進めていくような、そういう推進(ルール作り)を図っていただきたいと思っています。

民間事業につきましては、様々な困難があるかと思いますが、まず手がかりとして公共事業、そしてその中には例えばバリアフリー基本構想に関わる特定事業の中でも、そういうことができるのではないかと思いますので、一歩進めていただければと思います。これは基本構想以外で進められているような個別のまちづくりの中でも、そういうことができるかと思いますが、それがまず1点。

そして2つ目は、先ほど来お話がありましたけれども、地域間格差の問題です。マスタープラン、基本構想の目標値が掲げられております。この目標値が市町村レベル、あるいはその他の地域のレベルでどこまで進められていくかということがやはり懸念材料としてあります。非常に難しい部分であると思いますが、その部分をもう一つプッシュしていただきたいということですね。特に多様な圏域の中で非常に地域格差がありますので、その部分の是正です。それから、ここ数年の共生社会ホストタウンの取組を他のホストタウンになっていない地域にどう展開できるかということです。ホストタウンではすごく有益な事業を展開してきたと思いますので、それを先ほどの基本構想と同じように他の全国の区市町村にしっかりと広報活動を行っていただきたいと思っています。

そして3点目なのですけれども、このバリアフリーの評価の問題です。私が気にしますのはその評価軸なのですけれども、現在はどちらかといいますと基本方針の目標の達成といったようなものが1つの重要な評価軸になっていると思いますけれども、実際にそのバリアフリーの達成が、その内容はどうか、アクセシビリティ、あるいはユーザビリティという内容を含めた評価指標といいますか、そういうものをそろそろ作る段階に来ているのではないかと思いますので、そちらのほうについての御検討も併せてお願いしたいと思います。

以上3点です。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す。高橋先生から3点ほどいただきました。当事者参加の枠組がちゃんとできるというのは、どうも設計要求水準にちゃんと書かれていたからである。これをやるかどうかということが今後の課題の1つと思います。それから、2つ目に地域間格差を縮めるためには、目標を国レベルだけではなくて市町村にどこまで拡大できるかどうかという議論も必要でしょう。それから、ホストタウンの取組を全国の、まあ、ホストタウンは九十幾つあると思うのですが、それを他の都市に拡大していくという、そういうことも考えないといけないだろうというのが2つ目です。3つ目がバリアフリーの評価軸がハード的なものを達成するということが、かなりやってきたと思うのですが、アクセスとかユーザビリティというのは、ユーザーから見た課題をちゃんと整理して、そこで達成という部分がまだ今後の課題として残っているのではないかと御指摘をいただきました。ありがとうございます。

大分時間が押してきました。あとお2人だけ御意見をいただいて、新田先生と大日方さんからいただきたいと思います。最初に新田先生、お願いしたいと思います。

【新田委員】

ありがとうございます。大阪大学の新田です。私からは3点、コメントを含めてしたいと思います。まず第1点目は、目標に関する点で、2020年までの目標値の達成状況は今日いろいろ出されまして、おおむね順調に推移しているかなと思います。それから、次に向けては2025年度で次期目標も設定されまして、内容も非常に充実してきているという点で評価したいと思います。その中で前々から言っておりますマスタープラン、基本構想の数値化というのがなされまして、これは非常に喜ばしいことですが、マスタープランにおいて市町村の2割、達成目標を掲げているので、5年間でこれをやるというのは相当大きなハードルがあると思いますが、ぜひともこれは頑張るやらないとあかんということで、激励の意味を込めてこの点はコメントしたいと思います。

ただ、先ほどからもお話がありますように、現状でもおおむね目標値は達成しているように、順調に行っていますけれども、地域間格差が結構、これ、克服されずに残ってきているので、ブロック間ですね。この地域の格差がなぜ生じているかというところは、これは本省側の分析が必要になってくるとは思います。そこら辺を分析して一定の手だてを考えていく必要があるのではないかなと。そうしないと2025年の次期目標においても同じような地域間格差ができると思いますので、よろしくお願いしたいと思います。

それから、2点目は先ほど好事例の中で、明石の話がありましたが、先ほどマスタープランの話をしましたけれども、明石は1地区、松が丘地区は駅から離れたところでマスタープランを作ったという特徴、他市でもありますけれども、行われております。それはこのマスタープランづくりが、1つは明石市が小学校区単位の市民協働のまちづくりというのをやっています、そのまちづくりの中にバリアフリーの試みを取り込んでいくというスタイルをとっておりますから、新たに全く白紙の上にオンさせる取組というわけではないので、こういうPTAの取組も含めてですけれども、今度、特別特定建築物に小、中学校が入りますが、そういうところでマスタープランの移動等円滑化促進を作っていくケースもあるかと思えます。そういう今ある既存の取組を生かしながらやっていくということが、マスタープランづくりの加速化に貢献するのではないかなと思っておりますので、お知らせしました。

それから、3点目は今日の近畿分科会の取組には、今始まったばかりなので取組の中に入ってはおりませんが、これは秋山先生の御指導もあるのですけれども、関西空港がリノベーションでターミナル1をこの6月から2026年の完成を目指し、万博に向けて工事していくという中で、そのバリアフリーのチェックを積極的に当事者参加で行っていく、近畿分科会が積極的にそこに貢献して、構成員全員が入って当事者参加型で行政も含めてやっていくという仕組みを今作って

おりますので、こういう形も分科会のこれからの役割としては1つのヒントになるかなと思って紹介させていただきました。

以上です。以上3点、よろしくお願いします。

【秋山座長】

ありがとうございます。目標については、順調にいろいろ進んでいる。それから、マスタープランについては2割しかないので頑張れないだろうかという御指摘です。それから、地域間格差がとにかく生じているのではないかということで、分析が必要でしょうと。それから、新たなマスタープランについては、明石が事例として出てきましたけれども、多分、これからもっとたくさん出てくると思うのですが、比較研究が今後必要かもしれませんね。それから、4点目に関空のターミナルのリノベーションが進み始めたという御紹介をいただきました。ありがとうございます。

大日方さん、お願いします。

【大日方委員】

日本パラリンピアンズ協会の大日方です。お時間が迫っている中で発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。初めに、この移動等円滑化評価会議、大変大きな成果を上げているというように感じております。関係する皆様、本当にありがとうございます。その上で、私から3点申し上げたいと思います。

1つ目は基本構想の作成についてです。既に多くの方々からお話があるように、かなり差ができてきているところ、地域間格差が大きいなところを感じました。特に小さな村、町といったところ、なかなかこの作成が難しいという実情があるのだらうと思います。私たちとしましては、この構想をどのように作成すればよいのかという、こういう支援をする方法、あるいは先行したモデルケースを作っていく。それをもしかしたら、例えば雪の多い小さな村のケースとか、こういうもう少し中規模な町のケースというような、ケース、ケースでモデルを作っていくような支援をする、こういったことも考える時期に来ているのではないかと感じております。ぜひ御検討いただければと思います。

2点目は、鉄道等の交通機関での緊急時の対応の取組についてです。JR東日本さんやメトロ、ANAさんで大変よい、こういったときの避難の対応の取組ということが行われているなど感じました。私自身は車椅子ユーザーであり、下肢障害であります。そういう中で考えますとやはり不安になるのが、先ほどどなたかもお話がありましたけれども、飛行機の中という話がありました。もう一つは、鉄道の中で何か有事のときにどう避難をするのかというところ、もう少し情報があるとうれしいなと思っております。

例えば車両のモニターに、今、車両の中にはモニターがありますので、そちらの動画などで、そちらで、動画等で避難、どういうふうに対応すればよいのかといったようなことを、情報を発信していただくようなことを交通機関の皆さんにトライをしていただけると、皆さん、より多くの方たちが見ていただけるのではないかと、そのように御提案させていただきます。

そして最後、パーキング・パーミット制についての件です。ぜひ、こちら全国の統一された制度になることを期待しております。どうぞよろしくお願いいたします。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。基本構想については、支援モデルケースを雪の多いとか、中規模のところとか、そういう作りをしたらどうでしょうかと。それから2つ目、鉄道などについての緊急時の対応は、やっぱりモニターで、動画で見せるという方法などもあるのではないだろうかという、こういうところについて工夫してくださいと。3番目がパーキング・パーミットの統一的な制度を頑張ってくださいと。

あと数分ですけれども、5分ぐらい遅れるかもしれませんが、真鍋課長から今までの中で答えなければならないところがありましたら、お願いしたいと思います。

【真鍋課長】

たくさんの御提案、御意見をいただきまして、どうもありがとうございました。今、警察庁さんから、来ていただいているので、三宅さんの信号機の話は今すぐお答えできると思うので、先にお願います。

【警察庁交通局交通規制課 人見課長補佐】

警察庁交通規制課でございます。先ほど三宅さんからお尋ねのありました信号機等のバリアフリー化率のカウントの仕方について、簡単に回答を差し上げたいと思います。

まず、重点整備地区内の主要な生活関連経路、これはどういうところかと申しますと、例えば駅から病院でございますとか、あるいは盲学校といった視覚障害者の方々がよく通行する経路、これを主要な生活関連経路と定めておりまして、その中で例えば音響信号機でございますとか、あるいは経過時間表示機能を付加した信号、こういったもののいずれかの事業を実施した箇所、これをバリアフリー化実施済みの箇所と定義しております。先ほど御指摘のあった、例えば視覚障害者用付加装置が24時間鳴動しているかどうかということについては、考慮しておりませんで、単にその箇所に音響機能付加等を実施したかどうかというところでカウントをしております。

今後でございますけれども、警察庁といたしましては、例えば視覚障害者の方々から設置要望の多いエスコートゾーンと、音響信号機、これをセットでつけているような箇所がどの程度あるかというような、より分かりやすい指標につきましても、今後調査をして、見せ方については工夫していきたいと思っております。以上でございます。

【真鍋課長】

ありがとうございます。

あと、私から、今日いただいた御意見のうち、特に基本構想、マスタープランの作成促進と、それから、地域間格差を広げていかないような手だてを打っていくところについては、非常に重たい宿題、基本構想の促進は自らも挙げているところなのですけれども、大きな宿題をいただいたと認識しておりまして、しっかりとこの点については考えていきたいと思っております。

あと、評価方法、内容につきましても、引き続き次のステージに向けてということになるかと認識しておりますけれども、どういうふうに評価をしていくのかという点も、中身も含めて考えていきたいと思っております。

特に、冒頭にも触れましたけれども、地域の取組がこれから重要になってくると思っております。地方局の体制も強めたり、地域分科会の取組も強化していったりということをお省からもしっかりと地方局と連携しながら取り組んでいきたい。新田先生から関空の取組についての御紹介もいただきました。こういった取組を通じて当事者参加を現場レベルでもしっかりと進めていくようなことも考えていきたいと思っております。また、パーキング・パーミットもたくさん御意見をいただいております。車椅子使用者の方の駐車スペースの在り方について、大濱さんも委員会、検討に入ってくださいと予定でございますので、ぜひいろいろ御相談しながら進めていかせていただければなと思っております。

あとは、何点が御質問いただいた点、少し回答させていただきます。唯藤さんからいただいた車両の出入りのときの音もという話ですが、これは今回、ガイドラインで入れることが適当だということで、一応、位置づけておりますので、これから取組が広がっていくかなと思っております。それから、学校のバリアフリーについての取組のチェックというか、責任推進主体はということで、これはストックについてのバリアフリーについては、文科省さんでやっていただきたいと思っておりますが、いずれにしても、しっかりと文科省さんと連携しながら、こういったバリアフリー

一の取組、学校も含めて政府として取り組んでいくべき課題と認識しています。

あと、グリズデイルさんとか、あと大日方さんからも御指摘いただきました緊急時の対応は、この点は防災とか、災害とか、事故とか、いろいろあるものですから、いろいろ交通事業者さんとも話をしながら、皆さんが安心して利用いただけるような取組、どういうものがあるのか、原局も含めて相談していきたくて考えております。それから、関連してですけれども、これは阿部さんからの御指摘のとおり、バリアフリー基準は新しいもの、あるいは大改良のときに適用されるのですけれども、こちらの整備目標はストックも含めての目標ということで掲げてございますので、この点は学校と同じなのですけれども、しっかりとストックも含めたバリアフリー化の推進は省を挙げて取り組んでいきたくて思っております。

とりあえず、急ぎでお答えすべき点は以上かなと思うのですが、大丈夫ですか、原さん。とりあえず。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。

時間がもう過ぎましたけれども、私から1、2分で簡単に今日の総括をしたいと思っております。今回、皆さんの意見、たくさん出てきましたのですが、1つは社会モデルという言葉は出てきたと思うのですが、これについてはまだまだ不十分なので、ここをきちっとまじまじとしようというのが1つのことだと思います。2つ目は、特に無人駅とか、あるいはホームドアだとか、現在やられている整備、あと大型のタクシーだとか、リフト付きバスだとか、そういう現在のまだまだ進んでいない整備をどこまで頑張るかというのが2点目だと思います。第3点目は、知的、精神、発達障害、あるいは聴覚障害者など外見では比較の見極めがつかないというか、分かりにくい障害がたくさんございます。高齢者も含めてそうですけれども、これについての形がまだまだ不十分ですので、これをどうやって新たに整備していくかというのが3点目ですね。

4点目は、東京が結構整備が進んでいて、地域間格差がやはり、私もデータを見てつくづく感じるのですけれども、東京は9割方いっているのですが、地方に行くとも5割を切っているという例も少なくないと思いますので、こういったことを、地域間格差を埋めていかないといけないと。あと、1つ1つの問題で緊急時の対応とか、音の見える化とか、それから、いい事例を見学していくとか、様々な課題を今日御指摘いただいたと思いますけれども、今後、評価会議はどういう形でやるか。

それで、最後に課長からも評価会議のやり方が今後どういう形になるかというときに、高橋儀平先生からは、やはりバリアフリーの評価軸をちゃんと考えたらどうかという、いわゆるユーザーに対する目線から見た評価軸が必要なのではないかという議論だとか、それから、重要な項目で合理的配慮と差別解消法の評価をどうやって入れるかとか、これは藤井さんからだと思いますけれども、あとホームドア問題とか、無人駅とか、この辺りも含めてどういう評価の方法をするか、議論の余地があると思いますので、今後の課題とさせていただきます。

以上、私からのまとめはこのくらいにさせていただいて、司会を事務局に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、熱心に御議論いただきまして、誠にありがとうございました。途中、通信の環境の不備で音声ダウンしてしましまして、大変失礼いたしました。この場をおかりしておわび申し上げたいと思っております。

次回の移動等円滑化評価会議につきましては、後日、改めて御連絡させていただきます。また、本日の議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後に国土交通省ホームページに掲載させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

これをもちまして、第5回移動等円滑化評価会議は終了させていただきたいと思います。皆様、お忙しい中、御参加いただきましてありがとうございました。

—— 以上 ——