

第6回移動等円滑化評価会議

令和3年9月29日

【北小路調整官】 お待たせいたしました。一部の方がまだ入られておりませんが、ただいまより第6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います総合政策局バリアフリー政策課の北小路と申します。よろしくお願いたします。

本日は、オンラインで開催させていただいております。本日は、参加者も多くなっており、会議を円滑に進めるため、幾つかお願いと注意事項がございます。まず、御発言についてですが、御所属とお名前をおっしゃっていただいた上で、ゆっくり、はっきりお話しいただきますよう、お願いたします。

なお、聴覚に障害をお持ちの皆様も参加されておりますので、周囲の状況等によって、可能な範囲においてマスクを外して、口元がはっきり見えるようにしていただきますよう、お願いたします。また、御発言を御希望の際は挙手ボタンを押した状態でお待ちください。順次御指名をさせていただきます。

次に、マイクとカメラの使用につきまして、音声、画像の遅延、ノイズの混入等为了避免る観点から、オンライン参加の皆様におかれましては、御発言時以外はマイク、カメラをオフにさせていただきますよう、お願いたします。なお、高い負荷がかかった場合には、事務局側システムが予期せぬ停止を発生する可能性がございます。その際は直ちにバックアップに切り替えて会議を継続させていただきますので、復旧までしばらくお待ちいただきますよう、お願いたします。

最後に、御参加の皆様における個別のトラブル等につきましては、チャット機能を使用して事務局まで御連絡ください。どうぞよろしくお願いたします。

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

和田局長、お願いたします。

【和田局長】 国土交通省で総合政策局長をしております和田と申します。本日は、御多忙の中、第6回移動等円滑化評価会議に御出席いただきまして、ありがとうございます。ま

た、秋山座長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、日頃から御意見を賜り、あるいは御協力をいただき、改めてお礼を申し上げたいと存じます。

国土交通省では、昨年のバリアフリー法改正を通じた心のバリアフリーのさらなる充実や今年度から5年間を期間とする新たなバリアフリー整備目標を掲げ、地方部を含めたバリアフリー化の推進に取り組んでいるところであります。特に今年、東京2020大会でパラリンピアン活躍する姿が世界中に大きな感動と勇気をもたらしてくれました。こうした共生社会に対する関心の高まりをこれからの我が国におけるユニバーサルデザインのまちづくりや心のバリアフリーの取組につなげ、次の世代へしっかりとバトンを渡していくことが重要と考えております。

本日の会議では、皆様からいただいた御意見に対する取組状況の説明に加えまして、当事者の目線に立った新しいバリアフリーの評価指標の在り方といった今後の取組の方向性に関するテーマも議題とさせていただいておりますので、率直な御意見をいただければと存じます。国土交通省としては、障害当事者の皆様をはじめ、学識経験者、事業者など幅広い関係者が参画する本会議の枠組みを最大限に活用し、今後ともバリアフリー政策に取り組んでまいります。

皆様の御理解、御協力をお願いいたしまして、私の挨拶とさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

【北小路調整官】 ありがとうございました。

改めて御案内ですが、マイクとカメラは、御発言時以外はオフにさせていただきますよう、お願いいたします。

では、引き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、お願いいたします。

【秋山座長】 中央大学の秋山と申します。今回の評価会議ですけれども、成り立ちを見ますと、十数年前、交通エコロジー・モビリティ財団で障害者が施設を使いやすく、あるいはアクセスしやすくというようなことで始まったというのが経緯でございます。その後、国土交通省のほうでこれを引き取りましてネットワーク会議という形で続けて、今回の直前まで来たのですけれども、ネットワーク会議がややマンネリズムに陥ったりしているということもございまして、今度は本当に使いやすくできているかどうか、そういったことを評価するために評価会議という形に名前を変えたと理解をしております。そういう意味で、障害当事者の方々の忌憚のない意見をできるだけ反映して施設整備に当たりたいと考えてお

りますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。

【北小路調整官】 ありがとうございます。

それでは、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するため、大変恐縮ですが、資料の中の出席者名簿をもって御紹介に代えさせていただきたく存じます。

なお、大日方委員につきましては、本日、御欠席となっております。よろしくお願ひいたします。

また、本日は兵庫県明石市の取組について、明石市役所政策局SDGs推進室次長、山田様に御参加いただき、明石市におけるマスタープラン等の取組を御紹介いただく予定としております。

それでは、ここで報道関係の皆様には御退室をお願ひいたします。

(報道関係者退室)

【北小路調整官】 引き続きまして、お手元の資料を確認させていただきたいと思ひます。資料につきましては、事前に資料1から参考資料の3までを一まとめにしたPDFでお送りしておりますので、詳細な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、御発言の際にはこちらを御活用いただきますよう、お願ひいたします。

それでは、議事に入らせていただきます。ここからは議事の進行を秋山座長にお願ひいたします。秋山座長、よろしくお願ひいたします。

【秋山座長】 それでは、早速、議題に入りたいと思ひます。最初に議題の①の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、②指標の在り方、③その他ありますが、①からお願ひしたいと思ひます。

事務局、御紹介をお願ひいたします。

【真鍋課長】 国土交通省バリアフリー政策課長の真鍋でございます。よろしくお願ひいたします。

それでは、まず、資料3にございます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、簡単に御説明申し上げます。これまでいただいた当事者の皆様からの御意見と対応状況を簡単に表でまとめさせていただいております。1点目の評価会議等の在り方について、前回の評価会議でも御意見をいただきましたけれども、バリア

フリー政策の進展に伴って新しくアクセシビリティとか、ユーザビリティといった視点で評価指標等、検討する時期に来ているのではないかという御意見をいただいております。この点につきましては、後ほど事務局から御提案させていただきますけれども、今後、そういったバリアフリーの質を評価するようなことについて検討していきたいと考えているところでございます。

2点目の障害者等、当事者の方々の参画を広げていくという点につきまして、オリパラの「アクセシビリティ・ガイドライン」の義務づけや、当事者参画の義務づけ等、進めていくべきではないかという御意見をいただいております。こちらにつきましても、ガイドラインにつきましては反映できるものから順次反映する等の対応をすることも含めて、引き続き検討をしていきたいと思っておりますが、当面、各地で行われているようなプロジェクトに関して、実際に当事者の方にどんどん参画していただいて、よりいいものを作っていく、こういう事例をどんどんと積み重ねていくことがまずは大事であろうと考えてございます。

参考資料2のほうに関空のリノベーションにつきまして、近畿運輸局、それから、評価会議の地域分科会として参画していただいて、空港の運営者とまさに現在、検討していただいているといったような取組もでございます。こうした取組をどんどんと進めていくということをしていきたいと考えているところでございます。

3点目、心のバリアフリーとして障害の社会モデルをしっかりと理解し、普及させていくことが大事であろうという御指摘でございます。この点につきましては、観光施設におきまして心のバリアフリー認定制度をスタートさせております。こういった取組を広げていくとともに、障害の社会モデルをしっかりと理解していただけるようなバリアフリー教室、これは令和3年の改正バリアフリー法に基づく教育啓発特定事業、こういったもので取組を進めていきたいと考えているところでございます。

また、こういった心のバリアフリーに対する理解というのは、交通事業者さんをはじめとした事業者の皆様の社内研修などでもしっかりと普及していただく必要があるだろうと思っております。そうした取組につきましても進めていきたいと考えているところでございます。

資料、次のページに参りますけれども、基本構想・マスタープランの作成促進、あるいは車椅子使用者の方々の駐車確保の適正利用の問題、無人駅への対応の問題、こうしたことにつきましては、適宜支援制度の充実ですとか、検討会の立ち上げ等によってまさに今取組を進めているところでございます。このうち、面的なバリアフリーを進める上で非常に重要な

市町村の基本構想の作成促進につきましては、参考資料2のほうにもございますけれども、後ほど明石市さんから取組を御紹介していただきたいと考えておりますので、併せてよろしくお願いたします。

次のページでございますけれども、障害者割引の導入促進、特に精神障害者割引につきまして、普及をしていってほしいということ。こちらにつきましては、本年の6月に大臣からの指示がございまして、障害者用ICカードの導入促進、特急車両における車椅子用フリースペースの導入、ウェブによる乗車船券等の予約・決済の実現、それから、精神障害者割引の導入促進、この4点につきまして取組を進めるよう改めて事務方のほうにも指示がございました。精神障害者割引につきましても、関係事業者の理解と協力を求めていくよう文章でのお願い、それから、直接の意見交換等も含めて検討を進めているところでございます。

ICTを活用した新技術の活用、こちらにつきましても検討会を設置して取組を進めているところでございます。

次のページでございますけれども、視覚障害者の方々等を対象とした案内誘導、それから、表示の検討につきましても検討会を設置して取組をスタートさせているところでございます。

最後になりますけれども、コロナ禍での感染防止対策をしていく上での障害をお持ちの方々への配慮ということでございましたけれども、こちらにつきましても本年の7月にそういった感染対策を踏まえた接遇ガイドラインを取りまとめて事業者のほうに周知徹底をお願いしているところでございます。こうした取組を引き続きしっかりと進めながら、バリアフリーの取組、引き続き推進していきたいと考えております。

続いて資料4でございますけれども、先ほど申し上げました新しいバリアフリーの取組、フェーズを上げていくに当たっての評価指標の在り方について事務局からの御提案でございます。資料に書いてございますとおり、バリアフリー化の質を今後高め、また、それを評価していくということが非常に重要であろうと私共も考えてございます。具体的に事例などを用いながら議論を進めていくことがよいただろうと考えてございまして、当事者の方々にも参画していただきながら、意見交換、あるいは現地視察、こういったことも含めながら、サンプル評価を公共交通機関等において行っていく、本評価会議においても、その状況、結果等を御報告しながら御意見をいただき、検討を進めていくというようなことを考えていきたいと思っているところでございます。

具体的には、もちろん評価会議もそうでございますが、より意見交換とか現地視察、柔軟

に行えるようにワーキング形式で検討していくのがよいかと考えているところでございます。これにつきましては、中央大学研究開発機構さんなどにおきまして空港のユニバーサルデザインというもので先行していろいろと評価の取組を進められておりますので、こうした取組を参考にしながらやっていきたいと考えています。この取組につきましては、秋山座長も中心となって進められている取組でございますので、後ほど座長のほうからも簡単にこういった内容なのか、御紹介いただければと考えています。

今後の検討の留意点、視点ということで、全ての方が平等であるという点を実現するための柱となる考え方をどう設定していくか、あるいは対象となる施設の種類とか、規模とか、地域の違い、こういったものを踏まえて評価の在り方とか、実際の評価の方法、体制などをどう考えていけばいいか、あるいは新たな指標、それから、評価結果を今後実際にどのように具体的に施策に反映していくか、こういった点に留意しながら検討を進めていきたいと考えております。

スケジュール感につきまして、最後に書いてございますが、今年度、ワーキンググループの設置等、あるいは検討の進め方についてまとめまして、実際に来年度から現地施設の調査なども行いながら、御意見をいただきながら、新たな評価指標について検討していきたいと考えているところでございます。

では、秋山座長から空港で行っていただいている取組について、簡単に御紹介いただければと思います。

【秋山座長】 ただいま紹介にあずかりました秋山でございます。空港のユニバーサルデザインは、実は成田空港で障害当事者、専門家、そして同時に空港職員の人が入って、もう三十何回、1つのテーマで大体2時間ずつやっていくというようなことをやっていました。それを基に全国の空港で希望があった空港、毎年4つの空港ですけれども、調査をしました。

具体的にどんなことをやるかという、エコモ財団のメンバー2人、中大から2人、八千代エンジニアリングから2人、空港ビル事業者組合から2人という8人の構成で6項目、交通アクセスが1項目めですけれども、これは2次交通です。2項目めが連続した移動空間のアクセシビリティがちゃんとしているかどうか。3点目がエレベーターなど上下の設備とかトイレなどが大丈夫かどうか。4点目が人的支援の仕組みとか内容ができているかどうか。5点目がウェブとかコミュニケーション等の情報がちゃんとできているかどうか。6点目が空港の取組、当事者参加に関する理念がきちっとできているかどうか、こういうことを評価項目にして行いました。

そして、これから10月14、15で、福岡でユニバーサルデザインのセミナーで報告する予定です。冊子は百数十ページありますので、御希望の方は、もう申込みは既に終わってしまっていますけれども、問い合わせいただければと思います。

以上が空港のユニバーサルデザインについてです。

【真鍋課長】 秋山座長、ありがとうございました。

事務局からの御説明、以上となりますが、参考資料の中には、これまでにいただいている当事者の皆様からの御意見、地域分科会も含めた御意見、それから、参考資料2といたしまして、全国における好事例、先進事例共有という観点でまとめさせていただいております。また、最後は参考資料3でございますけれども、国交省等における最近の主な取組ということで資料としてまとめさせていただいておりますので、御確認いただければと思います。

事務局から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、明石市の取組につきまして、明石市役所政策局SDGs推進室次長、山田様より御説明をお願いしたいと思います。

【山田次長】 初めまして、明石市の山田です。今日は貴重な時間をいただき、ありがとうございます。

明石市の取組を説明させていただきます。1枚目のスライドをお願いします。明石市では2020年に地域のマスタープランを作成していきまして、こちら、作成期間は1年と3か月をかけまして、6年間の計画期間ということで策定しております。この6年というのは、最初の2年が明石駅周辺の重点計画ということで、2019年の4月から2021年の3月までの2年間、それと重なる形でこの2020年3月に策定したプランが5年ということで、合わせて6年という形になっています。その間、8回の協議会を開催させていただきまして、協議会のほか、ヒアリングをさせていただいたり、パブリックコメントも実施したのですが、複数回、町歩きをさせていただきまして、様々な当事者の方からお声をいただいて、それを基に計画を策定していったという流れになっております。

移動等円滑化促進地区を12地区設定する形で計画を策定していきまして、これは鉄道駅の周辺を中心にした地区設定を11地区しておりますのと、1地区だけ鉄道駅周辺でないところを入れて12地区ということで設定させていただいております。これは作っていく過程で国から示された多彩な計画の作り方というのを明石市なりに生かして進めていくためにどうしたらいいかなということを協議会の中でもお話し、御意見をいただきまして、その

中で1地区だけ駅以外のところを入れられないかということで、幾つかの地域と御相談させていただいて、最終的に1地区加えた形で12地区ということで計画を作らせていただいています。

最初の重点計画の推進の中で、今のスライドに4つ写真が出ていますけれども、真ん中の2つが明石駅前の観光案内所を新しく造らせていただいています、こちらの案内所のほう、国からもこのたび観光施設における心のバリアフリー認定制度の最初の認定をいただいています、こういった施設整備などもこの計画に伴う形で進めてまいりました。

2ページ目のスライドをお願いします。先ほどお伝えしました検討の経緯を簡単に書かせていただいております、その中でも町歩きを複数回、実施させていただいているのが分かると思うのですが、1年3か月という短い期間に8回の協議会を実施させていただきまして、これまで障害者施策の中でも関わっていただいた障害当事者の方なども多く含んでいるのですが、ホストタウンの指定を受けたということでパラリンピアンの方にも参加していただきました。あと、今回の協議会を立ち上げるに当たって新たに関わっていただいた各交通事業者の皆さんとか警察関係の方、そういった方たちも入っていただいて、より具体的な横断的なプランを考えていったという形になっております。スライドには、実際に町歩きをしたり、町歩きを終わってみんなで協議していたりという内容の写真を入れさせていただいています。

3枚目のスライドをお願いします。特にどういったところが明石の個性なのかということで、先ほどもほかの自治体でもこの取組をぜひ進めていったらということで、好事例をたくさん御紹介いただいていたと思うのですが、明石市の場合は、特にこのマスタープランだけを作っていくというところを切り取って進めていったというよりは、それまで積み上げてきた障害者施策というところと、それが評価されてホストタウン認定を受け、さらにユニバーサルモニターという制度を始めたりと、新たな取組を始めていって当事者の方の声を聞いていくというようなことが追い風になっていきまして、バリアフリー法が改正されてマスタープランや基本構想を作っていくという話が示されたときには、ある程度当事者の方の声を聞いていくという土台ができてきたということが結構大きかったのかなと思っております。

ただ、実際にはマスタープランを作って、その後、基本構想を策定する形で進めようとしていたところなのですが、コロナの状況があって、一旦、開催を続けていた協議会のほうを止める形でコロナ対策を行っていたということもありまして、基本構想は先送りに

なった状態になっております。今後、よりこの取組を進めていくということで、会議のほうも評価会議という名称に改められたという話がございましたけれども、明石市もこれまで進めてきたことで、いい部分と、まだ、もちろんできていない部分、課題というのも非常にたくさんありますので、その辺りを改めてお話ししていくということで、仕切り直しさせていただくのがすごくいいタイミングなのかなと思ってまして、今後の基本構想の策定であるとか、これまでできていない部分、より全市的な、網羅的な、面的なバリアフリーといったところを進めていくということで基本構想の策定とバリアフリーの精神というところをさらに進めていけたらと思っております。

実際に国の説明会などでも聞かせていただいて、やはり自治体ごとでいかに進めるのがいいのかなという議論は常に出ると思うのですけれども、それぞれの地域ごとで特性も違いますし、鉄道の駅がある、ないとか、商業地であるとか、そうでないとかいうのがかなりばらばらなのかなと思いますので、そこの地元の特性を生かした形でプランを作っていくというような誘導がされれば、非常にやりやすいのかなと。あと、自治体としてやはりこのプランを作るということは非常に手間と大きな長期性を伴うことではあるのですけれども、それをしたら成果というのがどういうふうに見えてくるかというのを示していただくと、より自治体としても前向きに取り組んでいきやすくなるのかなと思っております。実際には明石市でも計画として残ったもの以外にプロセスの中で得られた、交流を通して得られた当事者の方とのコミュニケーションは大きな財産として残っていますので、その辺りもほかの自治体の方に参考にさせていただければなと思っております。

明石市のほうからは以上になります。

【秋山座長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの報告につきまして説明等いろいろ御意見がございましたら、お願いしたいと思います。限られた時間の中でより多くの人に御意見をいただけるよう、発言は一人2分程度で簡潔にお願いします。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。まずは、会議場にいらっしゃる委員の方より御発言の後、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います。オンラインの発言の際は挙手のボタンやチャット機能を適宜御使用していただければと思います。以上、よろしく願いいたします。

それでは、もし会場の方で御意見がございましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

唯藤さん、どうぞ。

【唯藤委員】 全日本ろうあ連盟の唯藤でございます。様々な当事者参画という会議の結果が生かされたこと、これは大きな前進であると評価しております。

幾つか質問させていただきたいのですが、まず、関西空港の件でございますが、そのリノベーションについてのメンバーを拝見いたしますと、聴覚障害者の団体からの参加があったかどうかというところを伺いたいということです。それから、車椅子ユーザー、また視覚障害者の方々の研修について非常に重要であります。聞こえないという障害が、なかなか見えづらいということで、認識できないという部分がありますので、ぜひ聴覚障害者の研修も取り入れて頂けるような環境を作っていただければと思います。

それから、無人化ということが広がっておりますが、駅などについて想定されることはあると思いますが、高速道路の無人化ということにつきましても、ぜひ念頭に入れて検討をお願いしたいと思っています。実際に高速道路を出るとき、料金所で無人的な料金所がありますが、カメラなどの設置が十分ではなく、その中でコミュニケーションができない状況で後続車を大分待たせるというようなこともあります。スムーズな対応ができていない。

また、銀行についてもATMがございますが、そのモニターにつきましても先だっているいろいろと要望はありましたけれども、ここに特に反映されていないというか、資料には見かけられないのですが、この辺はどのようになっているかということも伺いたいと思います。

それから、最後に1つ、ベビーカーについての記述なのですが、障害児用のベビーカーというのがあります。この紹介もぜひ皆様方、啓発のためにも掲載していただければと思っています。

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した。

3点ほどいただきました。1つは関空の調査で聴覚障害者が参加していたか否か、2つ目が高速道路の無人化に対する対応はどうか、それから、ATMのモニターに対する対応はどうか。3点目がベビーカーマーク等の宣伝ですけれども、ここに子供の障害者のことが入っているかどうかという以上3点ですけれども、後ほどまとめて御回答いただきたいと思います。

それでは、次に御意見をお伺いしたいと思います。それでは、オンラインから少しお願いをしたいと思います。それでは、D P Iの佐藤さんが最初に、次に全国自立生活センター協議会の生井さん、そして日身連の阿部さんの順でいきたいと思います。

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。D P I 日本会議の佐藤です。4つあります。まず、1つ目、御提案いただいた新たな評価手法の在り方は、すばらしい取組だなと思いました。ぜひ実施していただきたいと思います。ワーキンググループを作るのも賛成です。その上で評価の手法を考えると、ベースとなるものが必要だと思うのですが、これはやはり東京オリパラで世界のバリアフリー基準を満たして作った「東京2020アクセシビリティ・ガイドライン」、これをぜひベースに踏まえていただきたいと思います。

2点目は、東京オリパラのレガシーです。東京オリパラで実現したのは当事者参画の意見反映と世界の基準であるIPCのガイドラインを盛り込んだということです。これは何度も言っていて恐縮なのですが、ぜひ義務基準に盛り込んでいただきたいと思っております。大阪万博のユニバーサルデザインのガイドラインが夏に発表になったのですが、これを作るときは当事者団体が全然参画していなかったと聞いています。中身を読んでも、「東京アクセシビリティ・ガイドライン」で実現した世界の基準がほとんど反映されていないものです。東京アクセシビリティ・ガイドラインで義務となっているものが義務ではなく、望ましい規定にとどまっている。まるでオリパラ以前の日本に戻ってしまったというような不十分な内容だと感じています。この辺、何でこういったものができてしまったのかというのは、やはりバリアフリー法の義務の基準に盛り込まれていないということが大きな原因だと考えています。

もう一つ、3点目なのですが、近畿分科会の取組で神戸市の市営地下鉄のエレベーターの問題が書かれておりました。今年の春に地下鉄三宮駅のエレベーターが更新工事で新しくなったのですが、かごの大きさが以前より狭いものになってしまった。この原因は障害当事者の意見を十分に踏まえずに整備を行ってしまったことだと思います。近畿運輸局では、こういったことが起こらないようにまた当事者参画のシステム構築に向けて取り組んでいただいていると思います。これは東京オリパラで当事者参画の意見反映ということを実現しましたので、これをレガシーとして全国に定着させていくために非常に重要な取組だと思っております。しかし、地元の当事者団体から聞くと、神戸市交通局はホームページで意見を募集するといった程度で、つけ替えるエレベーターについて当事者参画で検討される場は持たれていないようだと聞いております。

この意見募集もホームページを見たら、普通にメールで問い合わせるといったようなもので終わっていて、当事者と話し合うような場が全く設定されていないように感じました。

現状はどういうふうになっているかということをご教示いただきたく思います。その上で、当事者不在で検討を進めるというような過ちを繰り返すことがないように、国交省としてもしっかりと取り組んでいただきたい。ぜひ近畿分科会、あるいは地元の障害者団体の皆さんも参画していただいて、モックアップテストというものをして、ぜひモデルとなるようなものを作っていただきたいとお願いします。

最後、4点目ですけれども、ホームの車両と段差、ホームと車両との段差と隙間の縮小ですね。これ、2019年に目安値を作っていただいて、今、各社取り組んでいただいています。目安値をクリアしたら、90%ぐらいの車椅子ユーザーが単独で乗降できるようになりますので、とても重要な取組だと思っています。この事業、この段差と隙間が目安値をクリアしているかどうかという実績を事業者ごとに毎年公表していただきたいとお願いします。それを公表していただければ、また今後ほかの事業者もどんどん取り組んでいただけるし、私たちユーザーもそれを見てどの駅だったら1人で乗り降りできるかなというのが分かって、非常に便利になります。ぜひ実績の公表をお願いします。

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。新たな評価をやることは賛成であるということで、評価のベースとして東京2020の「アクセシビリティ・ガイドライン」を入れてくださいと。それから、2つ目にオリパラのレガシーですが、当事者参加とIPCのガイドラインを織り込むことが必要でしょうと。大阪万博はぜひそういった方向で検討していただきたいというところですね。それから、3点目が近畿分科会の神戸のエレベーターが、せっかく改善したのにかごの大きさが以前より狭くなった。これは時代の逆行ではないかというところが御指摘されました。それから、4点目が車両とホームの段差、7センチ程度か、5センチ程度か、その辺りのギャップと、それから、段差ですけれども、これは基準どおりやれば90%が単独で利用できるようになりますので、ぜひやっていただきたいという御指摘でございました。ありがとうございました。

それでは、続きまして生井様からお願いしたいとお願いします。

【今村委員代理（生井）】 全国自立生活センター協議会の生井です。私からは1点、質問ではなくてお願いという形でお願いしたいとお願いします。東京オリパラのレガシーである世界基準の「東京2020アクセシビリティ・ガイドライン」をぜひバリアフリー法で義務規定として取り入れてほしいです。そして、このガイドラインを基にスタジアム建設のバリ

アフリー化を進めてほしいです。最近、建設されました栃木のカンセキスタジアムや大阪ヨドコウ桜スタジアムでは、サイトラインの確保や車椅子席の数が不十分です。また、2025年の大阪万博のユニバーサルガイドラインは、障害当事者なしで作ったようです。ぜひ国立競技場のように障害当事者が参画した形でのガイドラインの作成をお願いします。

私は、ふだん茨城県のつくば市で活動しています。つくば市では、国定公園の筑波山の観光案内所を新設する計画が立ち上がっているのですけれども、障害当事者の意見を入れずに作ってしまい、業者に発注した後で私たちが図面を見せてもらったのですけれども、車椅子では使いづらい多目的トイレになってしまいました。担当課はバリアフリーの基準がないのと言っていたんですね。なので、ぜひ「東京2020アクセシビリティ・ガイドライン」を取り入れて、バリアフリー法で義務規定を、また、障害当事者参画の仕組みを入れていただきたいと思います。

私からは以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

「東京2020アクセシビリティ・ガイドライン」をぜひちゃんと取り込んで計画の中に入れてくださいということと、それから、物を作るときには当事者参加でお願いしたいと。それがないとサイトラインの確保ができなかったりとか、あるいはトイレが使いづらいものになったりするるので、そういったところも強化してくださいという御意見だったと思います。生井さん、ありがとうございます。

それでは、続きまして阿部さん、お願いします。

【阿部委員】 日本身体障害者団体連合会の阿部です。先ほどDPIの佐藤さん、それから、生井さんのお話と重なる部分が多いのですけれども、オリパラに関するユニバーサルデザイン2020行動計画というのはすごく私たちの様々な場面での参画を実現できたということで高く評価できると思います。また、残念ながらこのUD2020の評価会議は間もなく終わるかもしれませんが、国交省のほうでこの移動円滑化の評価ということで引き続いていただけることはすごく心強いと思います。

さて、そのような中で本日、明石市の取組について山田様からお話いただいたこと、地域における当事者参画、広がりを持っていくというのはすごく大事なことだと思います。これをレガシーとして障害がある私たちが暮らしている身近な地域、それぞれの市町村に広げていくことの重要性ということを強く認識いたしました。ありがとうございます。そしてまた、私の暮らしている仙台市もそのような考え方が少しずつ広がってきているようにも

思います。仙台市は地下鉄東西線ということで段差、列車とホームに段差、隙間がない、その東西線システムを作って、そしてまた多くの方々から評価いただいたところです。

そういたしましたら、実は先週、南北線の車両が老朽化しているのも、また同じようにみんなと一緒に取り組みたいと仙台市交通局から話が参ったところです。老人クラブ連合会も含めて、やはり私たちにとって使いやすいシステムは、誰にも使いやすいシステムになるわけですので、そういう考え方が広がってきたということを1つ報告させていただくとともに、明石市の発表などのように地域での広がりということを広く共有して、全ての市町村への取組に広げるということも大きいレガシーだと思って発言させていただきました。

以上です。よろしく願いいたします。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。

阿部さんからは、2020の行動計画は高く評価したいと。そして、それで終わってしまうけれども、国土交通省がそれを引き継いで頑張っていたきたいというエールを送られました。それから、明石市の御発表で山田さんが発表されましたけれども、当事者参加の重要性を改めて確認ができたということで、仙台市においてもそういった当事者参加が広がって、今度は南北線を造る際に、老朽化していますけれども、参加型でやりたいというお話が既に来ているというお知らせです。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして5人の方から御意見をいただいています。順番に申し上げますが、日視連の橋井さん、日本発達障害ネットワークの三澤さん、大阪大学の新田さん、そして全国重症児（者）を守る会長井さん、それから、日本障害者協議会藤井さんの順番で御意見をいただきたいと思います。

最初、日視連の橋井さんからお願いします。

【橋井委員】 日視連の橋井でございます。ありがとうございます。私どもから4点お話をさせていただきます。

まず、1点目でございますが、皆様のほうから意見が出ております東京オリパラの「アクセシビリティ・ガイドライン」につきましては、やはり当事者団体が取り組んだ中で、現時点では最高のものだと思っております。新しい建物を造る、その中では必ずこれを基準にさせていただきたいと思っております。私が住む名古屋市におきましても、2026年に第20回アジア競技大会を開催するためスタジアム等のバリアフリーについて、主催者側と障害者団体が話し合いをするということで、今、動いております。その中では、設計する人たちはどうしてもデザインを重視することがあり、私ども障害者、特に視覚障害者が大切にしてい

いる点字ブロック等は、そういったところのデザインを壊してしまうと考える人もいるので、そんなことのないようにガイドラインを守ってほしい。それ以上のものを作っていたきたいと思っております。

評価基準につきまして、空港のほうの評価基準というのを言われておられましたけれども、それ以外のものは、評価基準になるものがあるのか教えていただきたいということです。

バリアフリーの中的评价の中で、点字ブロックなどは使ったりすると摩耗したりするので、そういったものを維持するようなこともしていただきたいなと思っております。

マスタープランを作る中で、障害者団体を必ず入れていただきたい。個人の意見は大事なのですが、やはり私どもは地域に全国、北海道から沖縄まで障害者団体、視覚障害者団体がございますので、きちんとした発言する意見を持っております。そんなところでは、必ずそういうところを聞いていただきたいなと思っております。

以上、4点です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

オリパラのガイドラインは非常によいという御評価をいただいたと。それから、空港の評価基準について、秋山が説明しましたけれども、まだほかではできていないと思いますので、これはあくまでもテスト的に私どもがやっただけの話ということで、まだほかにはございません。それから、3点目にブロックの維持管理についても、もう少し努めていただきたいと。マスタープランの当事者参加について、個人も大事だけれども、団体もしっかり入れ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した。

それでは、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。今回、このような場にお招きいただきまして、ありがとうございます。

まず、先ほどの発表の中で障害者施策から始まった当事者参加のまちづくりということで、これは非常にありがたい視点かなと思っております。といいますのが、最後に述べられました地域特性というものを鑑みる際に、やはりその地域の障害施策とうまく連動して、こういったまちづくりの中、環境整備に努めていただくことが最も重要ではないかなと考えております。併せて、それぞれ障害特性が異なる中で、こういった取組をしていく際の際のよかった点、難しかった点、この辺もしありましたら、お聞かせ願いたいなというところです。

それと、重ねてお示しいただいたマスタープランから基本構想というところで、発達障害の特性上からいくと、なかなか目に見えない障害特性に対して、やはり心のバリアフリー、

ソフト面の内容が重要ではないかと思っておりますので、ぜひこの辺、地域の環境整備だけではなく、人に優しいまちづくりの中に地域の方々の理解促進に対する取組、こういったことをしっかり取り入れていただけたら、ありがたいかなと思っております。

最後に、ICTの活用ということがありました。技術開発がどんどん進んでいく中で、利便性の高いものがどんどん導入されてくるかと思えます。こういった機器の活用ということにおいても、ぜひ積極的に取り組んでいただけることが喜ばしいことではないかなと思っております。

最後に、障害者団体がこういったプロセスの中でしっかり共に取り組んでいける姿、こういったことが全国展開、広がっていくことをぜひ願っております。

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した。

当事者参加ということは、地域の特性に合わせて解決策が探れるということで非常によろしいのだという御意見だと思います。それから、障害者参加でよかった点と悪かった点についてお伺いしたい。それから、マスタープランについては、目に見えない障害とか、あるいはソフト面の対策、地域への理解、こういったものももう少し入れる方法を考えたかどうかという御提案だと思います。それから、ICTの活用について、機器の活用にもバリアフリーに取り組む必要があるのではないかという御指摘です。どうもありがとうございました。

それでは、大阪大学の新田さんからお願いします。

【新田委員】 どうも新田です。先ほどの近畿分科会絡みの質問に関連して少しお答えするのと、それと、追加のコメントもしたいので4点ぐらいお話ししたいと思えます。

まず、最初に関空のリノベーションの検討会で、当事者の方でどのような人が入られているかということが質問にありました。特に聴覚障害者の方はどうでしょうか。それから、視覚障害者、車椅子の方はどうでしょうかというのがありましたけれども、聴覚障害者の方は代表委員で1人はいらっしゃいます。それから、関空の場合、近畿分科会が前面に出て会社と一緒にやっておりますけれども、検討会には、フォローアップ会ということでトイレとか、エレベーターとか、サインとか、カームダウン、クールダウン、それから、保安検査場といった分科会的な会を作っております。

それぞれのテーマについては、聴覚障害者の代表委員だけではなくて関連する関係者の方も参加して当事者参画でいろいろ今後の会社側から提案のあった内容に対して要望なり

コメントをつけ加えるということで進んでおります。それから、視覚障害者、車椅子の方も同様に、委員以外にも関係者の人が参画して行っております。

それから、2点目、神戸市交通局のエレベーター問題ですが、若干補足しますと、このエレベーターは、つけ替わった後に障害者の方が気づいて、以前は車椅子が3台入っていたのですけれども、1台しか入らない。しかも、間口がバリアフリーの基準違反になっているということでいろいろ近畿運輸局の分科会のほうにも上がってきますし、国のほうにもそういう状況が伝わりますので、いろいろ対応がなされてきて、現在はつけ替えということで動いております。ただ、問題なのは、そのときに当事者参画がどれだけ行われるかということで、団体さんとか、障害者、近畿分科会の委員さんもモックアップして作って、今度、替わるエレベーターについてチェックしたいと言っているのですけれども、なかなかその要望が現状では伝わっていないということで、どうしたものかということで今悩んでおられます。

こういうのを見ると、閑空の場合は実施設計が終わった段階で当事者が入って、短期間でしたけれども、ものすごく充実して会社の人も頑張って当事者参画が進捗しているのですが、神戸市交通局の場合は当事者参画の実が取れていないといえますか、実効性がなされていないという問題があります。それから考えると、事業レベルでの当事者参画をきちんと評価する仕組みというのが重要ではないかなと。事業レベルで、それは一定、強制力を持って当事者参画をやるように、その中身もありますけれども、重要かなと思っております。

それからもう1点、先ほどの質問とも関係するのですけれども、大阪万博の話がありましたが、それ以外にも旧万博の跡地のところでアリーナの建設が持ち上がっております。そこでも当事者の人がいろいろ要望しているのですが、なかなか当事者参画が十分進まない。先ほどの「アクセシビリティ・ガイドライン」にのっとりやってほしいということをおっしゃいますけれども、なかなか現状では厳しい状況が続いております。ですから、皆さんの要望、ぜひここでも基準化できるぐらいやれたらいいかなと思います。

それからもう一つは、私のコメントですけれども、秋山先生が空港のガイドライン、デザインガイドラインを作っておられて、総合的にアクセスも含めてやっておられますけれども、そういう内容、例えば大阪ですと大阪駅を中心としたターミナルの連携があります。連携したアクセシビリティチェック、そういうのにデザイン化に、将来に向けて行えないかと。新大阪もそうですけれども、そういう大規模ターミナルにおけるデザインの在り方に進むような方向での検討も必要ではないかなと思います。それが基本構想づくりにも将来的

に結びつくのではないかなと思っております。

以上です。秋山先生、どうもありがとうございます。

【秋山座長】 ありがとうございます。

新田先生からは、近畿分科会では聴覚障害者も入っているし、視覚障害者も入っています。そして、フォローアップ会ではトイレ、サイン、保安検査場等々、様々なもの、チェックしていますと。2つ目の神戸市交通局については、つけた後、障害者団体の人が気づいて、3台、車椅子が入れるところが1台になってしまって、間口も基準以下である。これは、神戸市交通局はもう少し頑張っていたきたいですね。事業者レベルで、これについては後でつけ替えるという流れにきたということです。それから、3点目に大阪万博、アリーナの建設が始まっている。4点目に大阪のJR大阪、あるいは新大阪などもターミナルのアクセスの検討を空港と同じようにきちっとできたらよろしいのかなという御意見だと思います。どうもありがとうございました。

それでは、続いて長井さん、お願いします。

【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。私から1点お願いしたいと思っております。

パーキング・パーミット制度がございまして。私ども重症心身障害児者は、重度の知的障害、重度の肢体不自由を併せ持った状態の障害を言いますが、多くが車椅子ユーザーでございまして。このパーキング・パーミット制度によって障害者等用駐車区画の適正利用を図ることについては、非常に効果的だと思っております。しかし、この制度は地方自治体の制度となっております。各県により、その実施が図られているわけですが、いまだに自治体でその制度が生かされていないところがございます。ぜひとも全国でこの制度が利用できるようにしていただきたいと思っております。

それから、これは地方自治体の制度でございまして、利用証が各自治体から発行されておりますので、まちまちの利用証となっております。それぞれの特徴を生かして作っていらっしゃると思うのですが、ぜひとも全国統一の利用証になれば、県をまたいで移動についても、その利用がもっと有効なものになるのではないかなと思っております。

以上でございます。よろしく願いいたします。

【秋山座長】 どうもありがとうございました。

パーキング・パーミット制度が重度障害者、知的障害者、肢体不自由者にとっても必要なもので、ぜひこういった駐車区画が全国レベルで使えるようにと。残念ながら、自治体の管理、

管轄下にありますので、まだ全国一律には広がっていないという問題、指摘をいただきました。これについては現在検討中ですので、結果はもう少し後になりますけれども、それは報告できるかなと考えられます。

それでは、藤井さん、お願いいたします。

【藤井委員】 この評価会議、私は進化しているなという感じを今日も受けました。ここでのキーワードは、当事者参加ということが1つのポイントであって、当事者参加の実質性が評価に際してもっと問われてもいいと思います。もちろん秋山委員長、また、事務局の方にもそこを強くお願いしておきたいと思います。

私は2つお話しします。1つはこの間、検討委員会を持たれたようですが、駅の無人化問題であります。無人というのは一番のバリアの1つであります。私の意見は、やはり有人にすべきだろうと。ただし、このJRの、あるいは鉄道会社の無人化の解消は経営問題があります。それに必要な経費のすべてを鉄道会社ということではありません。私が知っている地域を幾つか見ても鉄道会社、JR中心になりますが、鉄道会社と自治体と住民、場合によったら、その周辺の企業も入ってよく話し合いをして、そして自治体が職員を派遣しましょう、人を派遣しましょうとか、様々考えられています。その点において無人を前提に考えるべきではないのではないかなと。この無人という問題、今言ったように大きな障壁であって、しかも、鉄道駅というのは一種の市民センターですね。その地域の文化の1つのセンターであって、外の世界につながる、これは大きな入り口なわけです。

加えて、もしこの無人化問題がこのまま進んでいきますと、町の無人化、つまり、コンビニとか、こういう問題に普遍化しかねません。したがって、鉄道駅の無人化問題というのは、これからのまち全体の無人化問題の方向を占いかねないという点では、とても慎重な議論が要ると思います。検討委員会で論議してきたと思いますが、もっと知恵を出し合って行政の応援も含めて考えるべきではないかなというのが1点目です。

もう1点は、この間、私も発言をしてきましたけれども、今日の事務局からの話によりますと、精神障害者の運賃割引がようやく1つ展望が出そうだと。大臣の英断もあったと思うんです。今年は知的障害者の運賃割引が始まってから、ちょうど20年経ちます。随分、精神障害者は遅れを取ってしまいました。ようやくこういう展望が出るということは大変いいことです。私たちは、大きな視点として、市民一般との格差の是正を主張してきましたが、障害種別間の格差は先ずは解消しなければなりません。その典型がこの問題だったわけです。そこで、事務局にお尋ねしたいと思います。割引制度の方向は出たのだけれども、もう

少し具体的なスケジュール感がどうなっているのかというのが1つ。

もう一つは、何をもって精神障害と証明するのか。これがもし議論の到達点があれば伺って、私はこの精神障害者の証明に関しては、とても難しい問題だと思います。できればみんなねっとをはじめ、あるいは当事者団体、ありますので、そこら辺とよく丁寧な懇談も含めて考えていただきたいということで、今日、分かる範囲で教えていただきたい。

以上でございます。

【秋山座長】 ありがとうございます。

1つは当事者参加というのはかなり進化して、ここが非常に重要であるということをおっしゃっている。それから、駅の無人化については、一番のバリアなので、ここをきちっと話し合っって新しい方向性を探したらどうか。特に鉄道駅はかなり無人化すると、その町自体もだんだん無人化していく可能性を持っているので、その出発点になるはずですので、ここはきちっとやっていただきたい。それから、2点目が障害種別の差別をしないということで、精神障害の様々な割引、ここは何をもって精神障害者を特定するのかという非常に難しい点がある。そして、これをやるについてもスケジュール感がどうなっているのかという御質問です。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして全国精神保健福祉連合会の小幡さん、全国手をつなぐ会の小島さん、そして東洋大学の高橋先生、それからアゼリー江戸川のグリズデイル・バリージョシュアさんという順番で4人お願いしたいと思います。

それでは、最初に小幡さん、お願いいたします。

【小幡委員】 全国精神保健福祉会連合会、みんなねっとの小幡です。どうぞよろしくお願ひいたします。発言の機会、ありがとうございます。私からは、今、お話や意見からも出てきておりましたけれども、心のバリアフリー、社会モデルの普及促進という点を今後の新たな評価の中にどう盛り込んでいくのかというのが、ほかの設計標準等に比べて、もっともっと掘り下げていかないとなおざりになってしまうような状況が生まれるのではないかと考えて、ここについてさらに議論を深めていただきたいという皆さんと私自身に対する決意として表明しておきたいと思います。

また、今触れられておりましたけれども、精神障害者の運賃というのは、直接この設計標準等に関わるというのかどうかは判断がいろいろとあるところだとは思いますが、私たちが精神障害者が交通アクセシビリティを高めていく上で、この運賃問題は外せない点がありますので、今、藤井さんが触れられていたようなスケジュール感ですとか、定義

をどう定めるのかというときには、意見を一緒に聞いていただきたいと思います。また、これらの話を進めていく際に省庁や事業者だけではなく、当事者と一緒の場で協議する場を設定いただけないかなと思っています。

私たちの団体は、精神の当事者でもあるということで召喚いただいているところがありますが、家族会という枠組みもありますので、ぜひ家族の立場と障害を持っている当事者御本人の立場、両方がそろってテーブルについて事業者や国交省の皆さんとお話する機会を持てたらと思います。ここはお願いです。そういった意味では、当事者参加は、皆さんが触れられてきているところですので、ぜひとも実現をしていくということの一步を踏み出しているわけですから、精神のところについては、ぜひ障害をお持ちの当事者の方も必ずメンバーに入れていただくということも視野に入れて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。

心のバリアフリーをとにかく社会モデルで進めるということと、それから、精神障害者に対する運賃をどうするかということについては、かなりしっかりした今後の対応が必要でしょう。具体的には家族と本人も含めた話し合いなども含めて頑張っていただきたいという御意見です。どうもありがとうございました。

次に小島様、お願いします。

【小島委員】 全国手をつなぐ育成会連合会の小島でございます。発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。ただいま小幡委員もおっしゃっていましたが、私たち知的障害、発達障害がある子供がいる親にとっては、心のバリアフリーの普及啓発が進むことが願いでございます。各地区分科会の好事例、先進事例にありました近畿分科会の京都市ではチラシ、大阪市では啓発ポスターが載っておりました。とても分かりやすく、知的障害、発達障害の人を知ってもらいたいものだと思いますので、ぜひとも全国へ広報をしていただけたらと思います。

もう一つは、小さな頃から、世の中にはいろいろな障害の人がいるんだということを学校教育で学ぶことがとても重要ではないかと考えております。学校教育にどのように取組を行っていくか、ぜひとも考えていただけたらと思います。

私からは以上です。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。

知的障害の方々については、近畿運輸局の京都市のチラシとか、あと啓発などが非常に役

に立つだろうと。そして、学校教育ももう一つ重要なことだという御提案でした。ありがとうございます。

それでは、東洋大学の高橋先生、お願いします。

【高橋委員】 高橋です。時間がない中でありがとうございます。よろしくお願ひいたします。私からは、地域性の視点で意見を出したいと思います。その前に1つは、今回の資料の中でもこれからの新たな評価指標の在り方の検討が始まるということで、大変ありがとうございます。ぜひよろしくお願ひしたいと思います。その観点の中で今後の検討になると思うのですが、まず1つは、やはり施設単体で考えますと、用途ですとか規模がいろいろ多岐にわたります。あるいは道路ですとか、公園ですとか、様々な部分がありますので、その部分をぜひ早い段階で評価指標を作っていくような検討のスケジュール感が必要かと思ひます。

それから、2つ目は、その地域性の視点の中ですけれども、今日も明石市さんのすばらしい取組が紹介されました。このマスタープランですとか、あるいはバリアフリーの基本構想、これまでもこの場で私も何度か申し上げてきたところですが、ここの評価をどうするかというのは、新たな評価指標の枠組みとしても非常に重要なのではないかと思ひます。なぜならば、作り方にしても、成果にしても、あるいは様々な連携だとか、そういったような壁が地域におけるバリアの全ての問題がそこに集約されているのではないかと私自身の経験からも思ひます。

3点目は、今日もたくさん御意見がありましたけれども、各地の当事者参加の評価です。先行事例を抽出しながら、なぜその地域ではうまくいったのか、あるいはうまくいかなかったのか。改善するにはどうしたらいいかというようなことを併せて考えていかないと、地方都市での経験、今日もカンセキスタジアムですとか、幾つかありましたけれども、なかなか経験がないので難しいんですね。その辺りの部分もソフト面的なところもあるかもしれませんけれども、ぜひ評価の対象の検討に入れていただきたい。

そのためには4点目なのですが、今日は全国的な評価の場なのですが、評価会議の地域分科会の役割が非常に大きいのではないかと常々考えています。各県での取組、生活レベルでのバリアフリー政策の評価がさらに中央のほうにも上がってくるような、そういう仕組みづくりをぜひもう少しブレークダウンして、市町村とまではいきませんが、かつてのバリアフリーネットワーク会議であったような各県単位ぐらいまでは下ろしていく必要があるのではないかと思ひます。幾つか既に取組まれている地域があると

いうことは承知しておりますけれども、ぜひ今後も御検討いただければと思います。

以上です。どうも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。

何点かいただきましたけれども、1つは評価をするときに地域を単体で見ても用途の規模とか道路など複雑になっていますので、これをどう考えるか。それから、基本構想を評価するのにソフト面はかなり集約した問題が出てきているので、これもきちっと整理する。それから、3点目が各地の当事者参加の事例でうまくいったか、いかなかったかをきちっと評価して検討するという必要でしょうと。4点目が評価会議の地域分科会、今、運輸局ベースで10ぐらいやっていますけれども、それを県単位まで下げられないかという御指摘だと思います。どうもありがとうございます。

それでは、グリズデイルさん、お願いします。

【グリズデイル委員】 Accessible Japanのグリズデイルと申します。ありがとうございます。5点あると思いますが、数えていないのでごめんなさい。最初、観光施設のバリアフリー認定制度について、本当にありがたいことです。私がいつもツーリズムの立場から見ているので、その認定制度がすごく大事で、その中身は情報発信がされていますので、すごくありがたいことです。ありがとうございます。みんなが言っていたように、オリパラの「アクセシビリティ・ガイドライン」、私も義務化にしてほしいなと思います。特に訪日外国人が増えているので、世界と同じレベルのバリアフリーを提供したいと思います。でも、それは目標ではなくて、始点、スタートポイントから見てほしいなと思います。そして、その中からやっぱり、日本だけではなくて世界を見て、優れているバリアフリーを取って改善して、日本の基準をすごくありがたいなと思います。

観光庁の話ですけれども、できればほかの自治体とか、民間も同じですが、モデルの1つとして広告とかPRのときに、障害者も普通に出るようにしたいと思います。思いやり、心のバリアフリーとかだけではなくて、ただ障害者は普通に社会にいるよということを示すCMとかPRをやってほしいと思います。あと、空港からタクシーでの移動とか多くなっており、乗車拒否が少なくなっていると思いますけれども、UDタクシー等の操作方法が分からないドライバーさんがまだすごく多いので、ジャパンタクシーも同様ですが、できれば、例えば国土交通省から1ページだけのやり方の写真付きのマニュアルを作ってください、全国のタクシードライバーさんに配ったら、操作方法が分からなくてもすぐに使用できるものがあれば、もっとスムーズに乗れると思います。

最後に、これからクールダウンルームとか、カームダウンルームも普及してほしいなと思います。どこでもバリアフリートイレがあるように、センサリー（感覚過敏等）の方が利用できるカームダウンとか、静かにできる部屋とか増やしてほしいと思います。これからすごく大事なものになると思います。

それで以上になります。ありがとうございます。

【秋山座長】 ありがとうございます。

外国人の視点から世界を見て、日本のバリアフリーを挙げるとか、あと観光の方に対して広告、PRについても障害者も普通にその中に入れていただきたいというようなことをいただきました。それから、ちょっと聞き取れなかったのですが、タクシードライバーに配るとというのが1つあるという、こういう御指摘だったと思います。どうもありがとうございました。

あと2分ぐらいしかありませんが、10分ほど延長させていただいて、全国脊髄損傷者連合会の大濱さんと、それから、全難聴の小川さんから御意見をいただきたいと思います。

それでは、大濱さん、お願いします。

【大濱委員】 脊損連合会、大濱です。ありがとうございます。何点か挙げさせていただきます。

まず、パーキング・パーミットの件ですが、これは先ほど全国重症心身障害児（者）を守る会の長井さんから発言がありましたように、全国ルール化の結論に持って行っていただければいいのですが、現在の検討会にも当会から委員が参加して意見しているものの、なかなか進展がないと聞いております。これはぜひもう少し前向きに議論していただいて、このパーキング・パーミットについて全国統一ルールができるようにきちんと精査していただきたいと思っています。相変わらず障害者が乗っていない車が障害者の駐車場に停まっているという例が大変多いので、これは非常に困っています。もうそろそろ、場合によっては罰則を考えることも視野に入れながら検討していただければと思っています。これが1点目です。

2点目としまして、先ほどから当事者参画ということが盛んに言われています。これは本当にそのとおりだと思っています。今のUDタクシーは非常に小さくて、なかなか私たち、重度の車椅子の障害者が乗れないというのが現状です。当事者参画をきちんと取り組んで、もう少し幅広に、本当に必要な人がどこまでなのかをきちんと精査しながら進めていただきたいというのが2点目です。

それと、3点目としまして、地方の空港について、車椅子の障害者にとってアプローチがなかなかできないという話をあちらこちらで聞いております。リフトがないエアポートバスやリムジンバスでは難しいです。やはり移動手段として、空港にきちんとアクセスできるシステムを作っていただきたいです。空港に限らず、やはり今、地方の政策が非常に遅れていると思っております。地方を取り残さない政策をもう少し考えていただきたいと思っています。

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。

パーキング・パーミットについて進展をもう少し全国統一ルールにしていだけないかという御意見です。それから、当事者参加についてUDタクシーがやはり小さ過ぎるということの御指摘をいただきました。それから、リムジンバスになかなかアクセスできないので、空港のアクセスをもう少し真剣に考えていただくことができないだろうか、特に地方都市と地方の空港になると思うのですが、そのアクセスが極めて弱いということですね。どうもありがとうございました。

それでは、全難聴の小川さんにつきましては、私から読ませていただきます。国交省でMa a S、モビリティ型サービスを障害者に役立てる取組が進められていますが、検討を具体化した際にはぜひ障害当事者も交えた検討をお願いしますということです。

それからもう一方、認知症の人と家族の会の原さんから御意見をいただいていますので、原さん、よろしくをお願いします。

【原委員】 認知症の人と家族の会の原です。チャットのほうにも書かせていただいたのですが、認知症の場合は、ほかの障害者団体の方々と数的にも、あとその特徴といったところで、いろいろ難しいところもあるのですが、基本、1つは心のバリアフリーの評価基準をもう少し具体的に、あと交通事業者の方々の認知症の理解レベルを高めるような取組もぜひお願いしたいと思います。

運転免許の返納が必要になってきたときに、交通事業を利用しやすくするという意味でも、認知症を持ったら障害者のそういう交通事業の割引があると本当にいいなと思うのですが、そこら辺、実現可能性とか難しい面もあるかと思うのですが、先ほど精神障害者の方の割引が始まるということで、認知症の場合は、認知症の全てではなく一部の方が精神障害の認定を受けられて、そういう御利用をされている方もいらっしゃるのですが、全ての方ではないといったところにも、外出したいと思っていて、事業者を使

えずにいるという方も多くいますので、ぜひそういう外出のバリアフリーもなくすような取組を国交省のほうでも後押ししていただきたいと思いました。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

認知症の免許返納などがあった場合に、公共交通を使うのに割引制度が必要ですよという御指摘と思います。それから、外出のバリアフリーを何とか改善しなくてはならないということで、認知症の方々の御理解も進めてくださいということです。どうもありがとうございました。

少しお答えをしなくてはいけない部分があると思いますけれども、真鍋さんから少し答えられるところだけでもお答えをお願いします。

【真鍋課長】 バリアフリー政策課の真鍋でございます。本日もたくさん御意見、御提案、御要望をいただきまして、どうもありがとうございました。中でも委員の間での御説明とかで幾つか解消された部分もあるのですが、全体から申し上げますと、多くの御要望が当事者参画をしっかりと進めていくということと、それから、「東京2020アクセシビリティ・ガイドライン」の義務化を進めていくべきというこの2つが大きな御意見の流れとしてあったと思います。

その中で高橋先生からも、その当事者参画を進めていく上でどういったところがうまくいく点、うまくいかない点、そういった評価もしていくべきだろうという御指摘もいただきました。義務化の検討、もちろん簡単ではないのですが、いただいた御意見を踏まえて検討していきたいと思っておりますけれども、その際にどうすれば義務化につながっていくとか、そういったメリットも含めてきちっと説明していくことも大事な御意見を伺いながら感じた次第でございまして、そういった、いろいろ当事者の皆さんの御意見と事業者の皆さん、自治体の皆さん、いろいろお困り事、考え等ございますので、そういったところをうまく議論を整理しながら検討していく必要があるだろうと思った次第でございまして。

あと、幾つか御質問の関係でお答えしますと、障害児用のベビーカーについての広報の話、唯藤さんからいただきました。これはやっております、目立ちにくいのですが、障害のお子様用のベビーカーや車椅子がありますという御紹介をさせていただいておりますが、こういった点もしっかりとフォーカスして今後も取り組んでいく必要があるだろうと思っています。無人化の話、多くの委員の方からいただいた無人化、高速道路とか駅とかいろいろ問題が出てくる点、それから、パーキング・パーミットの件、検討中のものもござい

ますので、こちらはしっかりと今検討している部局、私どももそうなのですけれども、今日、いただいた御意見も踏まえて検討を進めていきたいと思います。

あと、地方・地域での取組が非常に重要ということをいただきました。今日の会議は地方運輸局も参画して、整備局も入っておりますけれども、しっかりと地域、地方での取組、これは当事者の方、団体の方、それから、有識者の方もいらっしゃいますし、行政側自身の知見とノウハウと、そういったものも深めていく必要があると思っていますので、その辺りはしっかりと取り組んでいきたい。そういう中で神戸市交のお話も出ました。課題があることは認識しておりまして、本省レベルでも運輸局と連携をしながら、対応していきたいと思っております。新田先生からも御助力いただいておりますので、引き続きそうした連携をしながら対応していきたいなと思っています。

また、佐藤委員からはホームと段差の解消についての情報提供をはじめ、いろいろと御提案いただいて、ほかの委員の皆様からもいろいろな取組の御提案をいただいておりますので、しっかりと検討していきたいと考えています。最後ですけれども、心のバリアフリーの取組も非常に重要な点で、多くの委員の皆様から御指摘いただいています。面的な取組として基本構想とかマスタープランの取組、今日も明石市さんのほうから御紹介いただきましたけれども、今後、基本構想の中では教育啓発特定事業ということで文科省さんとも連携しながら、学校教育と連携をした地域での心のバリアフリーの取組を強化していく、そのための検討も本年度行う予定にしておりますので、そういったところも取組を進めて、またこの場で御報告できればなと思っております。

あと、グリズデイルさんからも御指摘いただきました。ほかの委員からも御指摘いただきましたUDタクシーについて、待遇と申しますか、当事者の方が利用していただく際の事業者側の対応について、問題があるケースがあるということで、こちら、認識しておりますので、担当局の方でも対応しているところでございます。事業者の皆様へのしっかりとした職員の方への研修というか、社内教育といったところも重要だと思っております。こちらも今年度、検討することとしておりますけれども、そうした研修、教育の充実なども忘れることなくしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

大体、お答えできているかなと思うのですが、精神障害者割引の検討状況の御指摘がございました。申し訳ございません、今、具体的なかなかまだ申し上げられる段階にございません。精神障害者割引は、御案内のとおり各事業者さんのほうで導入が進んでおります。鉄道のみならず、バス、船、いろいろなところで、航空も含めて入っておりますが、今入っている

ないような事業者さんの方への働きかけと、それから、事業者さんのほうで逆に今日委員からも御指摘があった、どこまでを認めるのかみたいな、そういった部分も含めて一緒に意見交換をしながら、関係省庁さんとも御相談をしながら、そういった事業者さん側の課題というか、問題点を解決していくべく、今、取り組んでいるという状況でございます。また、進捗がございましたら御報告させていただければなと思っております。

以上でございます。

【秋山座長】 どうもありがとうございました。

それでは、私から二、三分で簡単にまとめさせていただきますけれども、1点目は当事者参加が皆さんからかなり有効であるという、そういう評価を受けているということです。これについては唯藤さん、阿部さん、藤井さん、いろいろな方からいただいております。それから、2つ目はIPCという国際パラリンピックコミッティーで作られたガイドに基づいて東京2020のガイドラインを作りました。これが当事者参加でかなり詰めて作りましたので、これが相当有効であるという評価もいただきましたので、このことをしっかり基準等は考えていただきたいというところです。

3点目は、大阪万博と神戸地下鉄は、そういうことをあまり気にせず、障害当事者が参加しないでやったためにあまりよくないものができたという、そういう理解をしました。4点目は、車両とホームの段差、あるいはギャップですけれども、これを、基準を守ると9割方できるよというのも、私もそう思いますので、ぜひここについては頑張ってくださいなというところです。それから、評価基準、空港で評価基準を作りましたけれども、今までの評価というのはB/Cというベネフィット、便益、利用者にとっての便益と、それから、コストの関係でB/Cというのをやられていたのですが、バリアフリーについては、そういう評価では駄目だろうと思います。そして、新たに評価方法を編み出さないといけないという部分です。

それから、誘導ブロックなどについては、橋井さんから維持管理がかなり重要だということと、マスタープランについては個人の参加ではなくて団体の参加も加えてくださいということですね。そして、三澤さんからいただいた言葉ですけれども、地域特性というのは当事者参加と地域特性はかなり波長が合うと思いますので、ここも考慮したらどうかということです。それから、ICTの問題については、これは三澤さんからと、それから、先ほど小川さんから来ましたけれども、Ma a Sという開発が非常に進んでいますけれども、これがどういう形で障害者に不利益をもたらさないようにしていくか、あるいはむしろ、便益は

どこにあるのかという、その辺りのところ です。

それから、新田先生から大阪駅とか、あるいは新幹線の新大阪駅などは、空港と同じように診断をしてきちっと評価をしたらどうかという御提案をいただきました。これは非常に大事なことで、全国のこういった主な鉄道駅は、空港と同じようにやりますと相当レベルが上がります。それから、無人駅の問題、これは藤井さんからの御指摘ですけれども、無人駅については自治体ときちっと話し合っ て、地域をどう作るかという観点で無人駅の議論を進めていただきたいという御指摘だと思います。それから、精神障害の方々の割引については、当事者と、それから、家族も含めてきちっとした議論をもう少し丁寧にするべきであるという御意見です。

それから、小島さんから、知的障害児の方々の広告をしていただけるのは非常にありがたいという御指摘をいただきました。高橋先生から基本構想の問題点としてソフト面に結構、当事者参加の部分は出てくると 思いますので、ここをしっかりとやるのと、それから、評価については、うまくいかなかったところといくところがありますので、こういうところをしっかりと当事者参加で検討していくということが非常に重要だということと、それから、評価会議については、もう少し県レベルまで落とすたらどうかという、そういう御意見です。グリズデイルさんから、外国人の目線からもきちっとバリアフリーを考えたらどうかという御指摘です。それから、大濱さんからは、パーキング・パーミットは全国统一にならないものですかという御意見。それから、原さんからは免許返納後の認知症の人たちをどう対応するかというモビリティの部分で、ここはまだ国としても考えておりませんので、認知症の方々の対応はこれからというところで、ぜひ今後も御意見をおっしゃっていただければと思います。

以上で私のまとめを終わりにしたいと思います。15分遅れて司会を事務局にお返ししたいと思います。

【北小路調整官】 秋山座長、ありがとうございます。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、誠にありがとうございました。次回の移動等円滑化評価会議につきましては、後日、改めて御連絡いたします。

以上をもちまして、第6回移動等円滑化評価会議を終了いたします。皆様、ありがとうございました。

なお、本日の議事録は、委員の皆様にご確認いただいた後、国土交通省ホームページに掲載させていただきます。よろしくお願 いたします。本日は、お忙しい中、御参加いただき、

本当にありがとうございました。

— 了 —