

第7回移動等円滑化評価会議

令和4年3月25日

【北小路調整官】 それでは、皆様、定刻となりましたので、ただいまより第7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きます、総合政策局バリアフリー政策課の北小路と申します。どうぞよろしく願いいたします。

本日は、オンラインにて会議の開催をさせていただいております。

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の和田より御挨拶を申し上げます。

【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でございます。本日は、御多忙の中、第7回の移動等円滑化評価会議に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

国土交通省における当事者参画の枠組みとしまして、この評価会議が発足しまして3年が経過いたしました。この間、委員の皆様の御協力の下、バリアフリー法の改正や、バリアフリー整備目標の策定など、国土交通省におけるバリアフリー政策は大きく進展してきたのではないかと考えております。

こうした中、本日より、本評価会議における新たな取組として、当事者目線に立ったバリアフリー評価指標の在り方について、検討がスタートいたします。この取組は、既存の旅客施設などにおけるバリアフリー化の取組状況について、アクセス性や使いやすさなど、当事者の視点から評価していくための指標づくりでありまして、今後、当事者の立場に寄り添った施設整備を進めていくための重要な取組になると考えております。

本日も皆様から貴重な御意見をいただければと存じますので、よろしく願いいたします。

また、すみません、私、国会の答弁調整がこの後ありまして、およそ1時間で退席させていただきますが、御容赦いただければと存じます。

【北小路調整官】 それでは、続きまして、秋山座長より御挨拶をいただきたいと思えます。秋山座長、よろしく願いします。

【秋山座長】 　　ただいま御紹介にあずかりました、中央大学の秋山と申します。どうぞよろしく申し上げます。

この移動円滑化評価会議という中で、評価という言葉が非常に難しいと思いますけれども、一般的に今までの評価というのは、お金に換算したり、時間に換算したりして一般化できるようにしていたと思うんですが、特に障害をお持ちの方たちの評価については、どうもアクセシビリティとかユーザビリティ、具体的に申しますと、パソコンにアクセスできるかどうか、そして、アクセスしたパソコンの中で使いやすくできるかどうかというところが、今回の中心となる評価という考え方になると思いますので、それを様々な都市空間に活用していくという形になると思いますので、どうぞよろしくお願いいいたします。

【北小路調整官】　　秋山先生、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したく存じます。つきましては、大変恐縮ですが、資料の中の出席者名簿を御覧いただくことといたしまして、委員の皆様の御紹介に代えさせていただきたいと存じます。

なお、本日は、日本視覚障害者団体連合、橋井委員の代理で佐々木様、主婦連合会、有田委員の代理で木村様が御出席されております。また、全国重症心身障害児（者）を守る会の長井委員、日本身体障害者団体連合会の阿部委員、三沢市の米田委員が欠席されています。

それでは、ここままで報道関係者の皆様には御退室をいただきます。報道関係者の皆様は御退室をお願いいたします。

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。資料につきましては、先日、資料の1から参考資料2までを一まとめにしたPDFで送付させていただいておりますので、詳細の確認は省略させていただきます。また、資料には全体の通し番号を記載しておりますので、御発言の際には、こちらを御活用いただきますようお願いいたします。

なお、御発言の際には、初めに御所属とお名前を必ずおっしゃっていただくよう御協力をお願いいたします。

なお、本日は、オンラインでの参加をメインとしておりますが、秋山座長、全日本ろうあ連盟の唯藤委員、主婦連合会の木村様は現地参加されております。

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

【秋山座長】　　それでは、議事について進めさせていただきます。

まず、議事①、当事者目線にたったバリアフリー評価指標のあり方について、資料3-1から資料3-2を基に事務局より説明した後に、質疑応答とさせていただきます。議事①の質疑応答終了後、議事②の移動円滑化の進展状況について、及び議事③の移動等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について、議事①と同様に、事務局より説明後、質疑応答させていただきます。

それでは、バリアフリー政策課の真鍋課長から御説明をお願いします。

【真鍋課長】 バリアフリー政策課の真鍋でございます。資料3-1に沿って御説明申し上げます。よろしくお願いたします。

まず、現状の問題意識でございます。バリアフリー整備、特にハード面の整備が進む中、東京2020大会のレガシーといたしまして、今後、ますます当事者参画をはじめとする、当事者目線に立った、あるいは当事者の声を反映させたバリアフリー施策、施設整備やソフト対策が重要となっているという状況でございます。

これまでも評価会議におきまして、委員の皆様から、バリアフリー施策について、次のステージを考えていく必要があるんじゃないか、そういったような御指摘も複数いただきました。

こうした背景には、ハード・ソフトのバリアフリー基準が定められているんですけども、当事者目線に立ってみると、アクセス性とか使い勝手、こういった面で改善の余地があるようなケースがあるというふうな御指摘をいただいています。

例えばですけども、具体的にはこれからまさに検討していくわけですが、例えば、エレベーターのかごの大きさ、あるいは形状の問題、案内サインが連続していなかったり、広告と交ざり合っ分りにくくなっているようなケース、あるいは点字ブロックの敷設方法がどうなのかといったようなケースもあるというふうに伺っています。

せっかく費用をかけて施設整備、改修をしていくのであれば、こうした点を事前に把握をして工夫をしていくことで、よりよい施設づくりができるようにしていくことが効果的であろうと。一方で、様々な特性を持たれている当事者の方々、こういった方々の視点をその施設整備のときに迅速にその場で対応していく、適用していくというのも、今現状なかなか難しいというのも事実でございます。

今後日本が超高齢社会を迎えて、また、事故や病気などで誰もがいつ当事者の立場になってもおかしくないような状況の中で、様々な特性のある方に対応した施設に一步ずつでも進めていく必要があるだろうということでございます。

こうした問題意識から、バリアフリー環境を当事者目線で評価・点検といいますか、考えていくような仕組みとして、新たな「ものさし」、こういったものをつくっていけないかというのが問題意識でございます。

中ほど、施策の内容でございます。具体的には、評価指標を策定していくということでございますが、評価というのは、先ほど秋山先生からも御指摘ありまして、なかなか考え方が難しいところでございますが、例えば具体的な施設について点数をつけていくといったようなことを考えていることではございませんで、具体的な議論はこれから委員の皆様との間で進めていくものでございますが、事務局といたしましては、当事者目線というのは具体的にどういうものなのかという知見とかノウハウ、こういったものを見える化していきたいということでございます。

今後、こうしたものを施設管理者の皆様が、既存の施設の改修等を計画される段階で、当事者目線からの確認、検証プロセスに活用していただくと。こういうことで、より当事者目線に立った施設改修が進んでいくようなことを考えていきたいということでございます。

具体的に4つほどボツで黒ひし形マークでつけてございますけれども、実際に既存の施設について現地調査を行いながら、当事者の皆さんによる評価、あるいは施設管理者の方々との意見交換をして、当事者目線の気づきを得ていくということ。また、その過程で好事例、こういうふう工夫してやっていることがどんどん日本に広がっていくといいよねといったようなものをまとめて、知見とかノウハウの蓄積の後押しをしていくということ。もちろん中身によっては、既存のバリアフリー基準あるいはガイドラインへ反映していくようなことも出てくるだろうと思っております。

こうしたことを、繰り返しになりますけれども、施設管理者の方々が実際に施設の改修等の段階で積極的に活用していただくことで、より当事者目線に立った施設整備を進めていきたいというものでございます。

今後の進め方でございますけれども、2つ目の丸に書いてございますとおり、現地調査をしていきたいと考えておりますが、この評価会議自身は、かなりの参加の方々に非常に大きな組織でございますので、より柔軟に検討していくということで、ワーキング形式で、オンライン参加も含めて柔軟に開催していくような形にしていきたいと思っております。これはまた後ほど御説明したいと思っております。

対象ですけれども、まずは日常生活に一番関連する鉄道施設、駅から始めていきたいと思っておりますが、まちの中にはいろいろな施設がございますので、並行していろいろな対象

施設について考えていくことも、今後、御相談しながら進めていきたいというふうに考えてございます。また、地方への展開も今後進めていくことを考えているということでございます。

9 ページ、次のページに参りまして、今後の進め方でございます。今日、第7回評価会議におきまして御議論いただいた後、現地調査を進めていくわけでございますが、現地の場合は、たくさんの方が一斉に見ることもなかなか物理的に難しいことでございます。そのための現地調査、どれぐらいの規模でどういうふうに行うことができるかという事前調査をしながら、計画を立てていきたいと。ワーキングをつくりながら、御相談しながら、現地調査の段階に進めていきたいというふうに考えております。

この進め方については、実際に御協力いただく事業者の方とも御相談しながら、委員の皆様とも相談しながら、できるだけ現地調査に参加していただくようなオペレーションを考えていきたいというふうに思っております。

令和4年度、5年度、一応、スケジュール的には2か年で検討を進めるようなことを考えてございます。これだけ大きな体制で既存の施設を見ていく、調査していくというのは、恐らく初めての取組でございますので、今後、委員の皆様、それから事業者の皆様ともしっかりと連携し、あるいは御協力いただきながら進めていきたいというふうに考えておりますので、よろしくお願ひ申し上げたいと思います。

それから、資料3-2のほうに、ワーキンググループの設置の紙を書いております。先ほど申し上げた内容と重複いたしますが、ワーキングとしては、現地調査と、それから現地調査が終わった後の考え方の整理、あるいは議論、意見交換の場ということで、ワーキングを運営していきたいと思っております。評価会議は半年に一度のペースですけれども、これはできるだけ頻繁に柔軟に開催しながら、皆さんの意見を集約できればなというふうに考えているところでございます。

事務局からの御説明は以上でございます。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。

ただいまの御説明につきまして、御質問、御意見がございましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

D P I の佐藤さんですね。どうぞ。

【佐藤委員】 ありがとうございます。D P I の佐藤です。この取組、とても大切だと思います。当事者が視察をして評価して、それがまた基準やガイドラインへの反映になるとい

うことはすばらしいと思います。ぜひ進めてほしいと思います。

その上で、最初は鉄道ということですが、建物とかほかの施設にも広げて、地方にも広げて行ってほしいですし、2年間ということですが、2年で終わりということではなく、システム化することも踏まえて進めてほしいなと思います。

進める上で一つ、平等に使えるかという視点をぜひ中心に据えていただきたいと思います。利用できるかどうかだけでなく、障害のない人と平等に使えるかということで、ハードとソフトと、その両方がうまく組み合わさっていくかという視点も必要だと思います。

あと、現地調査は、なかなか難しいかもしれませんが、日常的にそこを利用して障害者の人への聞き取りとか、あるいは、当事者が何回か行ってみるとか、期間を決めて、その間にそれぞれ行ってもらってチェックするとか、そういったいろいろな在り方を検討してほしいなと思います。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

ちょっと意見を何人か伺ってからと思います。公益財団法人全国老人クラブの大藪さん、どうぞ。

【大藪委員】 全国老人クラブ連合会の大藪です。今度のバリアフリーの評価指標の策定につきましては、これまでにないやり方で行おうということですので、私どもも期待をさせていただきたいと思います。

それで、2年間にわたって駅中心に行われるということですが、実は道路とかでちょっといろいろ私どもとしては問題というか、いろいろな話がありますので、そこら辺の対応についてはどのように担っていくのか、その辺ちょっと教えていただければと思います。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。

もうお一方伺ってから、回答などを述べたいと思います。もうお一方は、佐々木さん、日本視覚障害者団体連合の副会長の方ですね。よろしく願いします。

【橋井委員代理（佐々木）】 日本視覚障害者団体連合の佐々木と申します。このバリアフリーの指標に関しまして、当事者目線を入れていただくということは非常にありがたく思っております。なおかつ当事者目線というものについて、実際に当事者がその場に立ち会って、いろいろな評価をすると思うんですが、その際の当事者についてですが、私たち日本視覚障害者団体連合という形で人を派遣するという形にさせていただけるとありがたいと思

っております。特別な特定の個人に依頼されますと、その方の考え方が反映される。視覚障害者全体の考え方ではないという場合もありますので、その辺は改めて団体に対して調査のための人員を派遣するという形でしていただければありがたいと思います。

もう一つ、評価の現状なんですけど、これから後にも出ると思うんですけども、少なくとも鉄道の話、駅の話ということで先に集中的になさっていただけることはありがたく思っております。視覚障害者の立場といたしましては、使い方、使い勝手のよさということは当然なんですけど、その前提としては、安全に使えるということが重要ですので、まず、誘導ブロックと、もう一つはホームドアの施設を目標どおり完璧にしていればありがたいと思っております。この2つが私どもにとっては重要。

そして、もう一つは、評価をするときに、前後するんですけども、視覚障害者の中にも、私は全盲で全く見えないんですけど、若干見える弱視というような方もいらっしゃいますので、この辺の障害程度が違うということについて、その評価の中で反映していただくような、より細かな形での評価指標の策定につなげていただければありがたいと思っておりますので、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。

ちょっと3人ほど御意見伺ってまして、まだ何人かいらっしゃいますけれども、少し1回ここで整理させていただいて、それから次の東洋大の高橋先生と大阪大学の新田先生にお伺いしたいと思います。

最初に、佐藤さんは、当事者参加が非常に重要で、特に鉄道以外、建築物あるいは地方にも拡大をしたかどうかということと、さらに、2年間ではなくてもっと長期にわたってという御視点を御指摘をいただきました。

それから、視点として平等に使えるかどうか、格差のない使い方ができるかどうかというところが結構重要なテーマという、そういう印象で伺いました。

それから、それ以外に評価者として日常的に使っている人の意見とかチェックも入れたらどうかという点が、佐藤さんのお言葉から出てきたと思います。

それから、大藪さんからは、駅中心ということより、道路も加えていただいたらよろしいでしょうという御意見です。

それから、ただいま視覚障害者の団体の佐々木さんからは、特に団体として人を派遣できればよいという意見と、それから、評価について、安全に使えるという、ここが非常に重要なんだという。特に視覚障害者の誘導ブロックとかホームドア、こういったものの整備と関

連すると思いますけれども、それと、評価主体が全盲の方とロービジョンの方と多様な人がいるので、このことも考慮したらどうかという御意見をいただきました。

この点でちょっと真鍋さんから、もし今の段階でお答えできるものがありましたらお願いしたいと思います。

【真鍋課長】 真鍋でございます。たくさんの御意見、アドバイス、助言等ありがとうございます。御指摘いただいた点、しっかり考えていきたいと思っております。

対象の施設については、旅客施設に限る必要はないと思っております。実際にワーキングを回しながら、いろいろ対象施設を広げていくことも考えていきたいと思っておりますし、道路に限らず、建築物とか駐車場とかいろいろございますので、ちょっとどういったところから進めていくのかということも、皆さんと御相談しながら進められればなと思っております。

平等の視点とか、あるいはいろいろな特性の方がいらっしゃるとか、代表として団体として意見をまとめていきたいとか、いただいた御意見、もっともだと思っております、基本的には評価会議の委員の皆様のお立場で入っていただくような、調査、検討していただくようなことを考えてございます。

一方で、特性の中にもいろいろあるということも承知しておりますし、当事者の方々もいろいろふだんの御経験とかから感じられることは様々あるかと思っておりますので、同じ特性でも、いろいろな委員の皆様からの意見、あるいは、場合によっては、団体ごとに意見がある程度集約していただきながらということもあるかなと思っております。

ちょっとまだワーキングを回せていないので、今後よく、まさに皆さんと一緒にやっていく調査でございますから、一緒にお知恵をいただきながら進められればなと思っております。

【秋山座長】 ありがとうございます。

それでは、高橋先生、続いて新田先生、お願いしたいと思っております。

【高橋座長代理】 東洋大の高橋ですが、ありがとうございます。私のほうからは、進め方のことについて何点かお願いをしたいと思っております。

1つは、評価の仕方、これは今、秋山座長のご発言のとおり、非常に難しい部分があるかというふうに思います。ただ、一方で、課長がおっしゃいますように、やっぱり見える化をしていかなきゃいけないということになりますので、何らかの指標がある程度客観的に判断できる。場合によっては、必要に応じてそれが全体のバリアフリー整備の到達点をどこで推しはかるかということが見える、分かるということがとても重要になるので、その辺りに

ついても、これからの進め方で、来年度1年間かけて、その辺りについてぜひよろしく願いしたいと思います。そのことが、各事業者が整備したり、あるいは改善していくときの整備の優先順位にもつながっていくのではないかと。可能な限り事業者に伝わりやすいような評価を心がけていく必要があるのではないかとというふうに思います。

それから、もう1点は、この2年間の検討の過程の中でも、実際には設計だとか施工活動が進んでいくというふうに思います。国ですとかあるいは自治体の補助事業をもとにして、このバリアフリーの整備を進めていきますので、評価の指標の一つとして、もう一つ、プロセスですね。整備をどういうふうにしていくのか。先ほど当事者参画のお話もありましたけれども、それらも含めて、そのプロセスも評価をできるような、例えば、もし駅の大規模改修ですとか、あるいは新築ですとか、そういう補助事業があれば、モデル的にそれを、来年度はちょっと無理だと思いますけれども、次年度以降の、令和5年度以降の補助事業で、そういうところもモデル的に試行できないかというようなことを、ぜひ、御検討していただければというふうに思います。

以上2点です。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。

じゃ、新田先生お願いします。

【新田委員】 どうも新田です。秋山先生、ありがとうございます。

私のほうからは、8ページのところにあります施策内容の最後のポツのところに関してちょっと提案をしたいと思っております。この評価指標の策定については、非常によい試みなので、精力的に進めていってほしいなと思っております。

それで、この施策内容の一番下のところにありますけれども、策定した評価指標についての施設設置管理者自身によるバリアフリー評価・検証につなげるという点、それから、評価・検証だけではとどまらず、当然改修につなげるということですね。ここが極めて重要になってくると思いますので、こういうことが加速されるようなプッシュをどのようにやっていくかということが重要な課題になるかと思えます。

その中で、評価・検証においては当事者参加の徹底、それから、それをバリアフリー改修につなげていくということが極めて重要になりますので、そのための仕組みづくりについて今からでも考えていくということが、できるだけ強制力を持ってやっていくことが必要になってくるかと思えます。

例えば、ハード・ソフトの取組計画がございますが、その中に当事者参画の必要性も、あ

る意味では義務的にやっていくというようなことも記述する必要があるんじゃないかなと思っておりますので、御検討をよろしく申し上げます。

それから、今後の進め方の一番最後のところに、再来年度ですかね。今後、地方ブロックにおける取組の展開というのがありますので、地方ブロックにおいて、できるだけ全ての地方ブロックで積極的に取り組めるようなガイドをお願いしたいと。そして、全国バージョンの評価指標に加えてローカルバージョンが必要になってくると思いますので、そこは地方で創意工夫してやってほしいというようなことをできるだけ訴えていただけたらと思っております。

以上、2点です。よろしく申し上げます。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。

それでは、もうお一方、全日本ろうあ連盟の唯藤さんからお願いしたいと思います。

【唯藤委員】 全日本ろうあ連盟の唯藤と申します。評価についてなんですけれども、毎回、会議のたびごとに内容が更新されており、当事者の意見が盛り込まれ反映されていることはうれしいと思っております。

1点、マスクの件なんですけれども、口形を、聞こえないものは読み取っております。今日の会議におきましても、和田様、そして加藤次長様、そして真鍋課長様のお三人が透明のマスクをつけていただいております。非常にその配慮について、ありがたくうれしく存じております。

現地に調査のために赴くという件なんですけれども、この資料を拝見いたしますと、聞こえない方の参加は少ないというふうになっております。移動に関しまして、その内容は、聞こえない立場で申しますと、なかなか理解を得ることが難しい面がございますので、ぜひ移動には問題がなくても、やはり耳からの情報が足りないところという意味で、聞こえない当事者にぜひ参加をしていただきたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。

以上です。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。今、高橋先生、新田先生、唯藤さんから御意見をいただきました。

高橋先生からは、評価の仕方をできるだけ見える化をして、客観的判断ができるようにしたらどうかという御提案をいただきました。そして、なおかつ事業者に分かりやすい評価、そういったものが必要であると。

それから、2つ目ですが、設計とか施工が進む段階、プロセスという段階がございますけ

れども、このプロセスに関する評価ももう一つ加えたらどうかということの発言をいただきました。

それから、新田先生からは、バリアフリーの検証から改修については、ぜひ、8ページのちょうど中段、施策内容、これについてはもっとプッシュをしていただくことをお願いしたいと。

それから、当事者参加のための仕組みづくりで、そのところをもう少し具体化をしたらどうかということと、それから、今後の進め方として、地方ブロックへの展開を、全国と地方と両方やはり必要ですので、ここも頑張ってくださいたいと。

唯藤さんからは、透明のマスクは非常に分かりやすくてよろしいということで、ぜひこうしてくださいと。

それから、当事者参加の現地での参加ですけれども、聴覚障害の方々については、移動には直接関係しないかもしれませんが、問題が、やはり移動に関わるコミュニケーションとかが存在しますので、ぜひ参加をさせてくださいという御意見をいただきました。ありがとうございます。

この段階で、真鍋さん、もし分かる段階で。

【真鍋課長】 貴重な御意見、ありがとうございます。

高橋先生の御指摘、そのとおりでございます、いかに事業者の皆様、当事者の皆様もそうなんですけれども、当事者目線というのが見えるようにまとめていくかというのが一番のポイントになってくると思っておりますので、よろしく願いいたします。

また、プロセスの評価について、ちょっとこれは宿題として検討させてください。非常に重要な視点だと思っておりますので、どういうふうにしていくのがいいのかというのは、ちょっと省内でも検討させていただければなと思っております。

恐らくその先に、新田先生御指摘の当事者参画の仕組みづくりというものが見えてくるのかなと思っております、ちょっとこの辺りは連動させてというか、関連して取り組んでいきたいと思っております。

なかなか実際に、新田先生も近畿で非常に当事者参画を進めて、お力添えをいただいているんですけど、やってみると当事者の皆さん、事業者の皆さんよかったというお声をいただくんですが、なかなかそこまで持つていくのが難しいというのが現状でございます、その辺り、考えていきたいと思っております。

それから、唯藤委員の御指摘の件ですが、当然、耳の御不自由な方もしっかりと参加して

いただく必要があると思っております、決して、資料で耳の不自由な方の参加が少ないというような御指摘があったように思ったのですが、全然そういうふうにはなっていませんので、むしろいろいろな情報提供とか、サインの在り方とか、そういったところでしっかりとお伝えできているのか、分かりやすく表示できているのかといったような視点、当然、それだけではないのですけれども、評価のポイントの一つだと思っておりますので、ぜひ参加いただければと思っております。

ひとまず以上でございます。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。

続きまして、まず、認知症の人と家族の会の原さんと、その次に、日本パラリンピアンズ協会の大日方さん、そして、藤井さんという順番でお願いしたいと思います。

最初、原さんからお願いします。

【原委員】 発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。

当事者参画の交通事業のアクセス評価といったところでは、認知症に関しては、認知機能の低下の状態によって当事者が参加できない人は非常に多いんですけれども、一時期というか、問題になった鉄道事故の損害賠償責任といったところもありますので、ぜひ認知症の方でも発言できる人が、当会、あと、認知症当事者ワーキンググループですか、あちらのほうでも複数名おりますので、対応できる者がおりますので、ぜひそういう当事者の参画の機会をいただきたいことと、あと、併せて、交通事業者を使う、認知症の人と一緒に使って移動するというのが、特に介護家族が同伴してということが多いことから、また、お一人で認知症の人が行くということも想定しつつなんですけれども、サインの分かりやすさだとか、あと、そのほかのいろいろな、介護者と一緒のアクセスといったところでも、ぜひ検討をして、当事者として参画をさせていただきたいということです。ありがとうございます。

【秋山座長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、大日方さんお願いいたします。

【大日方委員】 発言の機会をいただきまして、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。

私は、8ページに書かれております今後の進め方について、1点お願いを申し上げたいと思います。丸の3つ目のところで、乗換え等による複雑性がない基本的な構造の駅について調査を実施するという、こういった記載がございます。こちらについては、もう少し調査のテーマを広げたほうがよいのではないかなというふうに思っております。と申しますのは、

基本的な構造の駅に限定をしてしまうということは、ある意味、障害のある人たちが移動するというように考えたときに、面の整備ではなく点の整備に、やはりそこをどうしてもフォーカスしてしまうということで、従来の指標からなかなか進めることが少し難しい要素になってしまうのではないかなということを懸念しております。

もう少し基本構造、駅の構造のことだけではなく、そこを移動するというところに立った視点の持ち方ができるような、例えば路線、ここからここへ移動するというようなこと、あるいはここからここへ、移動の面ですね。周辺施設も含めた形にするとか、少しこの工夫が必要なのではないかなというように感じました。ここをもう少し広げるということをつつ検討していただきたいというふうに思います。

また、もう一つ、現地調査の方法なんですけれども、9ページを拝見すると、現地調査というもののやり方、具体的にはまだここ、落とし込んで書いてはいないというふうに思いますが、1回2回、皆さんでわっとやって、そこで事例を集めて、意見をまとめてというような形になるのかなというふうに思っております。

ただ、こうしたやり方ですと、例えば、駅というようなものは、混雑する時間帯によってどういうふうに、かなり使い勝手が変わってくる。こういったところは、調査をしたところ、時間帯でしか表現できないというようなことになってしまうと、もったいないという状況になるなというふうに思っております。

そこで、もう少し例えば期間を定め、そして、評価の観点を幾つかというところを定めて、自由に使ってもらった上での事例を集めるというようなところがあるといいのではないかなというふうに思いました。

好事例の収集というように書いていただいている、これ、とても大切なことなんです、同時に、やはりこのときに、問題、課題となっていることの指摘ということももちろんできるような調査設計というところが重要だというように感じております。

3点につきまして、御検討いただければというふうに思っております。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。

それでは、藤井さんからお願いします。

【藤井委員】 日本障害者協議会の藤井です。当事者目線という考え方は、私もとてもいいと思っています。これは、権利条約の中で一番大事にされた概念の一つとして、Nothing about us without us、私たち抜きに私たちのことを決めないでというのがあります。これ

とほぼ同じ意味があろうかと思うんですね。

そこで、当事者参加、これ自体、また今後深めていく必要があると思うんですが、私は少なくとも2つのこと、当事者参加を裏打ちする概念ですね。1つは、先ほどもありました、他の者との平等を基礎に、つまり、公共交通機関の利用においても一般市民との平等ということを基礎にするということが1つ。

もう一つは、なかなか自分の力でものを主張できにくい人たち、特に知的障害の人などが中心だと思うんですけども、そのような人の意見をどれくらいキャッチまたは推量できるかということですね。あるいは増幅して聞き取るかということ。この二点が大きなポイントになると思うんですね。

次に、今日、配られた資料3-1の評価指標のイメージの中の⑥に関わることでですけども、取組ということが書いてあります。そこで2つのことをお話ししたいと思います、2つの公表ですね。1つは、多分、事業所になると思うんですけども、評価指標を使っただけの結果、これを公表してもらおうと。同時に、その結果、例えば前年から比べてどういうふうに取り組んでどう変わったのかという、その辺も含めて公表することがとても大事じゃないかな。これが1つ目の公表です。

もう一つの公表は、この⑥に関わっては、苦情窓口があるかないか。あった場合には、苦情の内容や、それへの対応がどうなったのかという。このことの公表というのは、⑥に関わって、とても重要になると思います。

最後に、これは駅の責任じゃないと思うんですけども、混雑したときに、お年寄りや車椅子、あるいは白杖を持った人たちが、苦勞すると思います。ラッシュアワー自体がバリアになるわけですね。今期の指標には入らなくても、「混雑と障害者」の観点で実態のデータを取り始めてもいいのではないのでしょうか。蓄積されたデータは、指標づくりや交通政策の重要なファクターになるはずですよ。この点で、そろそろ準備に入るべきではという意見を述べておきます。

以上です。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。

それでは、ここでちょっと一度整理させていただきたいと思いますが、原さんから、認知機能が落ちている人たちの参加ができていないので、何とか発言できる機会をつくるということと、それから、家族がやはり同行するケースもありますので、家族にとってサインの分かりやすさなども調査する必要があるのではないかとこのように御意見をいただきました。

た。

私も、空港で若年性認知症の人をお願いして評価をしたんですが、結構難しくて、どうやって評価するのかがなかなか分からなかったというところを記憶しております。そういう意味では、原さんの御意見、ぜひきちんと整理、今後していきたいと思います。

それから、大日方さんが今後の進め方で、乗換えが複雑なだけではなくて、多様な視点を考えてテーマ設定をしたらどうかと。全くおっしゃるとおりだと思います。

それから、現地調査については、混雑に左右されるので、もう少し一定の期間、個別で評価してもらったりとか、そういう観点も入れたらどうかという御指摘をいただきました。

3つ目は、好事例だけではなくて、問題指摘も併せてやられたらどうか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す。

それから、藤井さんからは、非常に大事なところで、当事者参加の視点で、私たち抜きで私たちのことを決めないでという国連のテーマといますか、ここが非常に大事だよということと、もう一つは、他の者との平等を基礎にしてということ、ここについては、一般市民との平等と、それから、声なき声の人、声を自らが出せないような方々についてもちゃんと拾う、そういうことをやるべきであるという御意見をいただきました。

それから、評価指標のイメージというところについては、評価指標の結果を公表するとか、あるいは、いわゆる苦情窓口、ここはあるかどうか、その内容をどのように対応したかというようなことも必要ではないかと。

混雑したときの結果としてバリアになるので、これもいずれちゃんとやっていただきたいという項目として受け止めました。どうもありがとうございました。

真鍋さん、今のところでもし……。

【真鍋課長】 真鍋でございます。御指摘どうもありがとうございます。

認知症の方の場合、あるいは知的発達障害の方の場合、さらに体の不自由な方でも介助者が見つかるようなケースももちろんございますので、そういった方々が同行されるようなケースはもちろんですし、御本人が表現しにくいような場合には、もちろん介助者、家族の方の御意見が反映されるような意見交換の場、議論の場に、あるいは現地調査の場にしていきたいというふうに思っております。

それから、大日方さんの御指摘、あるいは藤井さんも御指摘ありました。混雑のとき、実は認識しておりまして、この辺り、すいているときと混雑しているときで、全然施設の使い勝手が変わってくるところをどう考えるのかというのは、実は問題として認識しておりま

す。ちょっと現地調査のやり方として、佐藤さんなんかもアイデア、先ほどいただきましたけれども、一定期間の間にいろいろ意見を募るというやり方も含めて、ちょっと考えていきたいなと思っております。

ひとまずそんなところです。

【秋山座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、全国手をつなぐ育成会連合会の小島さん、そして、せたがや子育てネットの松田さんから御意見をいただきたいと思えます。

最初に、小島さんお願いいたします。

【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。

当事者参加のハード・ソフトのバリアフリー環境の調査と評価を行うということで、知的障害、発達障害の人たちは、困ったときは人が頼りです。資料にもありますが、人的支援がとても重要なことだと思っております。しかしながら、そのときそのときで状況が違うわけですし、なかなか評価が難しいところであると思っております。事業所の職員の方々に対して様々な障害を理解してもらうということの必要性と、また、乗客の方に障害を理解してもらうことが重要であると考えております。

地方の運輸局では、好事例なども聞いておりますので、好事例収集というのは、とてもいいことではないかと考えております。そして、それを集めて全国に広めていくというのが、この会議に求められていることだと思えますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【秋山座長】 ありがとうございます。

それでは、松田さんお願いします。

【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と申します。産前産後からの乳幼児の施設をやっている子育てひろば全国連絡協議会の理事も務めています。

子育て中に子供連れ、ベビーカーというところの視点で、などというところに入れていただき、ユニバーサルデザインであったり、移動円滑化というところで、随分子供のところに寄せていただいたのは本当に感謝しています。

子供の分野のところは、当事者が移り変わってしましまして、今、本当に社会が子育てに対して厳しいものですから、もう二度とごめんといって、子供を産まないという状況で、少

子化になっています。なので、本当に次の子が生まれるということもまれになってきてしまっていて、その中でこういう分野に関して引き続き言い続けるという人が本当にいないんですね。もう終わったことになってしまうという、そういう課題を抱えておりました、できれば、当事者参画というときには、当事者だけではなく、先ほどの話もありましたが、支援者をぜひ入れていただけたらというふうに思っています。

また、好事例のお話が何人かの方から出ていましたけれども、エピソードベースというか、エピソードの聞き取りと発信をお願いできたらというふうに思っています。ここがよくなったとか、どうしてもハードの面が出がちだと思うんですけども、それによって皆さんの生活や活動がどう変わったかというところで、こういうことというのは本当に普通に当たり前に必要だよという理解を広めていただけるといいなと思っています。

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。今、小島さんと松田さんから御意見をいただきました。

小島さんからは、知的・発達障害の人が困ったときに、やはり人が頼りであるということで、特にそういう人たちは事業者であったり乗客でありますので、この人たちに障害の理解を進めていただきたいと。

それから、松田さんからは、当事者参加ということも大事ですけども、支援者も併せて入れる必要があるだろうと。

それから、2つ目に、いろいろ評価した好事例もあるかもしれませんが、エピソードでどういう形でそれがいいものができたのかということと、人がどう活動が変わったのか、こういったことも含めてお願いをしたいという御意見でした。どうもありがとうございます。

これについて、もし真鍋さんのところであれば。

【真鍋課長】 真鍋でございます。どうも御指摘ありがとうございます。

人的な部分の指標のつくり方の部分とも関連してくるのかなと思いつつ伺わせていただきました。当然、先ほどの繰り返しになりますけど、支援者の方とか、そういった周りの方々の評価というの盛込みながら、松田さんにアドバイスいただいたようなエピソード的な表示、表示というか紹介というか、事例といったようなことも工夫しながら検討していければなというふうに思っております。よろしく申し上げます。

【秋山座長】 ありがとうございます。

それでは、次に行きたいと思います。議事の②で、移動等円滑化の進捗状況についてと、

移動等円滑化評価会議における主な意見と国土交通省等の対応状況、この2点について御説明を事務局からお願いしたいと思います。

【真鍋課長】 引き続きまして、真鍋でございます。

それでは、資料に沿って御説明させていただきます。資料4-1でございます。バリアフリー法に基づく基本方針において、バリアフリー整備目標が定められております。令和2年度が全目標の最終年度ということで、御案内のとおり、今年度から新しい目標が定まっておりますが、全目標に対しての最終的な達成状況がおおむねまとまりましたので、改めて御報告をさせていただければと思います。

資料13ページは、御参考までに、これも前回御説明させていただいておりますが、新しい3次目標と旧目標、2次目標との対比ということで、3次目標では、それぞれ数値目標を上げたり、対象を拡大したりといったような取組をしております。

15ページでございます。駅のバリアフリー化の状況でございますが、令和2年度で、一番右側のところでございますが、段差解消、トイレ、それから誘導用ブロック、いずれも90%以上の水準を達成しているということを御確認いただけるかと思います。

17ページでございますが、ホームドアでございます。800駅の目標に対して、943駅まで令和2年度でいくということでございます。

18ページでございますけれども、バスターミナルのバリアフリー化の状況でございます。こちら、令和2年度で8割から97%という水準までの達成状況になってございます。令和2年度で少し下がっている指標がございますが、これ、コロナの影響で、整備されているターミナルが1日3,000人以上の施設から外れたことなどによりまして、母数が小さくなって率が下がったもので、バリアフリーが後退しているわけではなくて、ちょっとコロナの影響で母数が小さくなったことによる影響とお考えいただければと思います。

20ページでございますけれども、旅客船ターミナル、こちらは対象施設について、目標100%という状況でございます。

22ページでございますが、こちら全目標に対しての達成率は100%というふうになってございます。

それから、25ページでございますが、車両でございます。鉄道車両、これ、実は最近ずっとバリアフリーの基準がどんどん改正されておりますので、年々基準が厳しくなっておりますが、統計の一定の水準として、平成30年度基準でずっと取っております、令和2年度の結果が76%ということで、7割目標に対しては達成しているということになっ

ております。

ちなみに、バリアフリー基準がどんどん厳しくなっていますので、また令和3年度の数字、まとまりましたら御紹介いたしますが、これから改修していかないといけないので、この76%が一旦下がるというようなこととなります。また令和3年度の数字が出てきたら、御説明申し上げます。

それから、27ページ、バスでございます。ノンステップバス7割の目標に対して、64%まで来ているということでございます。こちらについては、目標値を3次目標で上げていくということになってございます。

リフトつきバスについては、25%、2,500台に対して、ちょっと数字が伸びておりません。3次目標では、引き続きこの目標を堅持して進めるということにしてございます。

30ページでございますが、福祉タクシーでございます。4万4,000台に対して、4万1,000台まで来ております。こちら、都市圏での導入が進んでおりますユニバーサルデザインタクシー、UDタクシーですね。進んでおりますので、新しい目標では、地方部での導入を目標に掲げて、新しい目標にスタートしているというところでございます。

32ページ、旅客船でございますが、50%の目標に対して、53%というふうになってございます。

33ページ、1日5,000人以上の旅客船ターミナルに就航する船の割合、こちら、100%の目標に対して50%強というところで、こちらは達成が厳しい状況になっています。船のリプレースの関係、それから、先ほど申し上げたコロナのターミナルの変化、こういったことでちょっと数字が伸び悩んでいる状況というふうなところでございます。

35ページ、航空機のバリアフリー化ということで、こちらもほぼ100%の状態でございます。航空機の、狭いトイレがついている機材が1つ飛んでいる関係があるんですが、こちらもしリプレースされるということで、近々100%になるというふう聞いております。

続いて、37ページ、道路でございます。基本構想の重点整備地区内の主要道路、主要な生活関連経路を構成する道路のバリアフリー化率ということで、9割まで来ているという状況でございます。

40ページ、都市公園でございます。それぞれの目標を、園路・広場、駐車場、便所のある公園についてのそれぞれの目標に対して、おおむねバリアフリー化が達成されているという状況でございます。

43ページ、路外駐車場でございます。70%の目標に対して71%という、これは令和

2年度がまだ集計中でございます。令和元年度の状態で達成しているということでございます。

46ページ、建築物でございます。2,000平米以上の特別特定建築物のストックで、目標値60%に対してクリアしているという状況でございます。

最後、48ページでございます。信号機でございます。基本構想の重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等ということで、音響案内、高齢者感応式信号等の設置ということで、97.8%まで来ているという状況でございます。

続いて、資料4-2でございます。基本構想の策定状況でございます。51ページを御覧いただきますと、直近の令和3年12月現在で312市区町が策定されているということで、内訳は、御覧いただきましたとおり、下の表にございますが、政令市、中核市、特別区等で9割近くの達成状況になっております。今後、その他の市町に広げていくことが課題ということで、こちらについても引き続き取り組んでまいりたいと考えております。

資料の4-3が、交通事業者が取り組むハード・ソフトの取組計画の策定状況ということでございます。詳しい御説明は割愛させていただきます。

資料5を御覧いただきますと、評価会議における主な御意見と対応状況でございます。61ページにございますけれども、新たな評価指標、本日もたくさん御意見いただきました。2020大会のレガシーとしての当事者参画も含めて、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。

また、心のバリアフリーについて、取組の強化についての御意見などもいただいております。引き続き周知啓発、それから、令和2年の法律改正で設けられた教育啓発特定事業の推進等々に取り組んでいきたいと思っております。

障害者割引、とりわけ精神障害者割引の御指摘もいただいております。事業者への働きかけを引き続き続けているところでございまして、厚労省さんとの実務的な協議も含めて、取組をしっかりと進めていきたいというふうに考えております。

その他、御指摘いただいております対応状況については、詳しく記載させていただいておりますので、御参照いただければと思います。

また、特に個別の課題につきましては、各担当部局で設けている検討会に、皆様、委員の中でも御参加いただいていると承知しておりまして、引き続き御協力等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。

あと、参考資料といたしまして、各ブロック等で行われている取組、特に参考資料1の中

では、当事者に参画していただいて、様々な個別の設備等の点検ですとか、実際に説明会ですとか、当事者参加の検討会を行ったり、あるいは基本構想策定のための取組を進めたといったような事例が紹介されておりますので、また御参照いただければと思います。

参考資料2のほうは、国交省における最近の取組ということで、こちら関係の検討会には委員の皆さんも御参加いただいていると承知していますが、特急車両のバリアフリー化ですとか、建築物のバリアフリー化対策、あるいはソフト対策、制度の改正、ガイドラインの改定、こういったものについて、ここ最近の取組をまとめて記載させていただいております。また御参照いただければと思っております。

私からは以上でございます。

【秋山座長】 ありがとうございます。

それでは、これまでの事務局からの説明に対しまして、御意見等ございましたらお願いしたいと思っております。限られた時間ですので、1人2分程度でお願いします。最初に所属とお名前をおっしゃった上で、御発言をお願いできればと思います。以上、よろしく申し上げます。

DPIの佐藤さん、どうぞ。

【佐藤委員】 DPIの佐藤です。ありがとうございます。質問が2つと、今後検討していただきたいことが2つあります。

まず、質問なんですけれども、14ページのところで、駅のところなんですけれども、新たに対象となった2,000人以上の鉄軌道駅、これ、基本構想に位置づけられた2,000人以上の駅ですけど、これは総数は何駅ぐらいあるのかということをご教えていただきたいと思っております。

2点目は、28ページのリフトつきバスの導入状況のところなんですけど、5.8%というのは、ここもう10年ぐらい変わらない、あまり増えていない数字なんだと思いますけれども、674台というふうになっていて、これの内訳を教えてください。空港アクセスバスは昨年からは導入が始まっていますが、ちょっとそれはまだ少ないと思っておりますので、674って何の車両が入っているのかなというのがちょっと分からなかったんで、内訳をぜひ教えてください。これは後日でも構いません。

次に、今後検討していただきたいことなんですけども、まず1つは、最低基準の引上げを検討していただきたいと思っております。3つあります。車椅子駐車スペース、バリアフリートイレ、エレベーターのサイズです。

車椅子駐車スペースは、検討会でも議論をしたんですけども、今基本的に、ほぼ横幅の

広い3.5メートル幅の駐車スペースは、大体1台以上という基準になっています。これが今の時代ではニーズが多くて、1台ではとても対応できない状況ですので、見直しが必要だと思います。

トイレに関しても、今、建物に1つあればいいというものですけれども、デパートで例えば全部の階にないわけですね。そうすると、一々ほかの階にエレベーターに乗っていかなければいけないという状況です。

あと、エレベーターも1人乗り以上ということで、これは鉄道のガイドラインは少し引き上げてもらったりしていますけれども、近畿分科会のモックアップテストの資料が出ていましたが、開口部に袖がなくて真っすぐ入れるようなものというのは、すごく横にスペースを有効に使えるんで、何人も乗れる、乗りやすい入り口なんですけれども、こういったエレベーターの形ということも踏まえて、再度検討し直すことが必要じゃないかなと思います。

最後、検討してほしいことですが、UDタクシーの基準の見直しです。現状は、乗車拒否がいまだにずっと続いております。この原因は、車椅子を乗せるようにするためのセットアップに非常に手間がかかって、ドライバーの負担が大きいということ、それとあと、大きな電動車椅子は乗れないという問題があります。スロープの耐荷重は300キロに引き上げてもらいましたが、ほかの問題は改善されておられませんので、メーカーが開発する前に新しい基準をつくるということが必要だと思います。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

ちょっと繰り返しますと、2,000人以上の総数は何でしょうかということと、リフトつきバスの5.8%というのは、674台の内訳はという御質問ですね。

それから、実際に検討していただきたいこととして、最低基準で駐車スペース、トイレ、エレベーターなどがございまして。

それから、3つ目に、UDタクシーの基準の見直し、ちょっと小さいということと、スロープのセットアップに時間がかかるということで、使いやすさがいま一つということだろうと思います。大きな車椅子は乗れないという、これについての基準の見直しを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。

次に、5人ほど手が挙がっています。今、藤井さんですか。了解しました。6人になります。グリズデイルさん、最初をお願いしたいと思います。

【グリズデイル委員】 よろしく申し上げます。アクセシブルジャパンのグリズデイルです。

うれしいこともあるんですけど、この間、初めて新幹線の予約をアプリでできて、2年間の間にいろいろ、新幹線の予約の問題とかあったんですけど、できるようになって、すごくうれしくて、普通のことなんですけど、私にとってすごくうれしいです。

それが気になって、東北の新幹線とか、予約を見ていて、やっぱりそれぞれあるので、あるところはオンラインの予約、問合せみたいなものがあったりして、できるだけこれから差がないように、全部同じようにできたらしてほしいなと思います。

あとは、資料に書いてあったんですけど、小規模の店舗のバリアフリー改修の支援制度がこれから予定になっているんですけど、実は私の友達が店を開こうとしているんですけど、そういう支援が大事で、強く期待しています。

あとは、観光庁の心のバリアフリー認定制度も始まって、ホテルや観光スポットの認定になるんですけど、すごくすばらしい制度がいろいろ始まっているんですけど、すごく気になっているんですけど、PRの仕方がちょっと弱いかなと思って、ホームページに載せていても、PDFを載せていても、たくさんの店は、やっぱり人と話するときには、全然知らない人がすごく多くて、わざわざ国交省のホームページを見ようとするお店で精いっぱい、忙しいので、そういう伝え方をちょっと検討していただけたらいいなと思います。

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。

続きまして、全日本ろうあ連盟の唯藤さん、そして、その次に全国脊髄損傷者連合会の大濱さんの順で申し上げます。

【唯藤委員】 全日本ろうあ連盟の唯藤でございます。幾つかございます。

まず、1点目ですが、信号機につきまして、例えば、緊急車両、救急車等が来たときに、信号が青になっていて、突然、緊急車両のために赤に変わるということがあるようです。その辺りをちょっと工夫していただきたい、変えていただきたいなと思います。救急車が来て、横断をするとき、事故に遭いそうになった経験がございます。歩いているときには十分周囲を見て注意をしながら歩くんですけども、遠くから緊急車両が近づいた場合、それが見えない、目に入らないときもございます。また、大きなバスの陰になって、緊急車両が近づくことに気づかないときもございます。緊急車両が近づいたときの信号機の表示、点滅等、何か分かりやすい仕組みを取り入れていただきたいなと思っております。それがまず1点目。

それから、2点目ですが、66ページにある、券売機のような機械を駅だけではなくて、何か所かにも加えていただきたいと思います。障害者割引は、窓口に行って申請をしなければ、割引になりません。券売機では割引が使えないので、非常に使い勝手が悪いと思っておられます。混雑時などでは、券売機でも割引が利くような、何か仕組みをつけていただきたいということが2点目です。

それから、最後、3点目ですが、民間のバスに乗る場合に障害者手帳を提示するんですけども、ICのPASMOとかSuicaとかをまたその後にタッチしなければならないという、2段階の仕組みですよ。私たち聴覚障害者の場合には、ちょっと不便を感じる面がございます。何かほかに聴覚障害者の方にも使い勝手が悪いというようなことがあると思います。ですので、ICと、それから手帳、この2段階というのを何かワンタッチで進められるような方法を加えていただけたらありがたいと思います。

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す。

ちょっとここまでで一旦切らせていただいて、グリズデイルさんから、小規模店舗のバリアフリーについてということで、それが1つと、それからもう一つ、観光庁の認定制度、PRが弱いですねと。

唯藤さんからは、緊急時の信号の問題、券売機が使いにくいので何とかならないかと。PASMOと障害手帳が2段階になるので、何とかならないかと。

ここまでで、真鍋さんのほうからお願いしたいと思います。

【真鍋課長】 真鍋でございます。御意見等いただきまして、ありがとうございます。いただいた御意見を踏まえて、また検討していきたいと思いますが、幾つかお答えできる部分についてお答えさせていただきます。

佐藤さん御質問の、2,000人以上が加わることで、駅数がどれぐらい増えるのかというのは、年によってももちろん利用者が変わっていくんですが、おおむね300駅ぐらいと聞いております。300駅ぐらいが対象として増えると聞いております。

それから、あと、ちょっと細かいところ、すみません、私今手元に持ち合わせておりませんので、申し訳ございません。

あとは、唯藤委員からの信号機の件は、ちょっと警察さんにお伝えしたいと思います。

それから、券売機、ICカードの御指摘ですが、こちらも障害者用ICカードの導入といったような取組も事業者のほうで進めていただいていますので、今御不便かけているよう

な部分、一気に全部というわけにいかないんですけども、徐々にでも進めていければなどというふうに考えております。

あと、ちょっと担当のほうから補足させていただきます。

【山尾補佐】 バリアフリー政策課でございます。佐藤委員から、駐車場、トイレ、エレベーターの基準についてご指摘がございました。特に駐車場に関しましては、参考資料2の105ページにございますけれども、本日、車椅子利用者用駐車施設等のあり方に関する検討の方向性として公表させていただいております。佐藤委員におかれましても、検討会委員として御参画をいただきまして、誠にありがとうございます。この中で御指摘の点についても検討課題として盛り込ませていただいておりますので、引き続き必要な検討を進めてまいりたいと思っております。

それから、グリズデイル委員からいただいた小規模店舗の支援制度、これは参考資料2の96ページにあるものかと思っております、観光庁の「観光施設における心のバリアフリー認定制度」の周知について御指摘を頂戴しております。これにつきましても、関係部局と連携をしながら周知に努めてまいりたいと思っております。

【秋山座長】 ありがとうございます。

御質問がまだ続きますので、次に、脊髄損傷者連合会の大濱さん、お願いします。

【大濱委員】 脊髄損傷者連合会の大濱ですが、ありがとうございます。

何点かあります。佐藤委員からもいろいろご意見がありました。ノンステップバスについて、64%まで進んでいるという話でしたが、地域間格差が非常にひどくて、九州が40%に達していません。このような低い地域をどうやって引き上げるか、もう少し具体的に検討していただきたいと思っております。

リフトつきバスについて、特に地方の空港は、公共交通機関がバスしかないところが非常に多いです。このため、空港にアプローチできないという問題提起が地方からたくさん届いています。適用除外認定車両については全体の25%という低い目標設定となっておりますが、そうではなくて、空港に行くバスについては、目標水準をもっと引き上げて、きちんと公共交通機関でアプローチできるように、もっと前向きに進めていただきたいと思っております。

この25%という目標水準も非常に低くて、その達成率が6%ぐらいというのは、一体どうなっているんだと思っております。ですので、もうちょっと具体的に踏み込んで検討していただきたいと思っております。

それから、航空機のバリアフリー化については、99%という非常に高い数字が出ています。ですが、航空機のバリアフリーって何だろうと思っています。率直に言って、障害程度が比較的軽い障害者が利用するときにはそれほど問題ないのかもしれませんが、私のような両手両足が動かない重度障害者が航空機に乗るときは、非常にバリアが多いです。

例えば海外に行く場合、長距離のためビジネスクラスを利用せざるを得ません。しかし、最近ではビジネスクラスの個室化が進んでいて、車椅子から座席への移乗が困難です。個室に入れたとしても、その後出るのが非常に大変です。ビジネスクラスの個室化を含めて、バリアフリー基準の内容そのものを見直していただきたいと思っています。

あと、バリアフリー評価指標の議論にも関係すると思いますが、この辺りのデータについても外部からもアクセスできるように、オープンデータとして構築していただき、誰もが参照できるようにすることを、全体を通して検討していただければありがたいと思っています。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

続きまして、日本視覚障害者団体連合の佐々木さんからお願いしたいと思います。

【橋井委員代理（佐々木）】 日本視覚障害者団体連合の佐々木です。視覚障害者の立場で、交通の安全対策ということだけに絞って、御確認と質問をさせていただきます。

今示された資料の中では、安全に関するものとしたしましては、視覚障害者誘導用ブロック、それから、ホームドア、そして、道路としては、交通信号機等のバリアフリー化、この3つが大きなものとして考えられます。そのうち視覚障害者誘導用ブロックと信号機については、共に90%の達成率となっていて、早期に100%にしてもらえるようお願いするというので、考え方はそれに統一させていただきます。

もう一つ、ちょっと確認させていただきたいのが、駅のホームドアの件なんですけれども、目標設定値が800台で、令和2年度末で900を超える駅で達成していて、100%を超えているという状況なんですけれども、ホームドアとしては、まだまだ絶対数としては少ないので、駅のホームドアについての目標値としては、今後拡大する、目標値を上げるというような方向で、今後検討していただければありがたいと思っているんですけれども、この辺いかがでしょうか。

【秋山座長】 よろしいですか。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、東洋大学の高橋先生からお願いします。

【高橋座長代理】 ありがとうございます。時間がない中で申し訳ありませんけれども、この間の今の進捗状況について、非常によい成果を上げているということをまず認識しております。

その上でお願いになりますけれども、何点か、毎回の評価会議でも申し上げているんですけども、1つは、基本構想と促進方針の達成の割合ですね。達成の割合と同時に、地域間格差の是正です。先ほどノンステップバスのお話が大濱さんのほうからもありましたけども、やはりなぜ地域格差が生まれているのか。2020のレガシーとしても、都市・地方との格差是正ということがうたわれていたと思いますけれども、都市部中心のバリアフリーにならないように、この基本構想と促進方針は非常に重要なのではないかというふうに思います。もちろん大都市圏でも、私が生活している埼玉県のように整備率が低いところもあるんですけども、いろいろと今後の工夫がとても重要なというふうに思います。

この中で一つ、評価の出し方、達成率の出し方なんですけれども、今、17.9%ということですが、実際にこの計画をした基本構想を掲げたエリア、市街地のエリアに対して、その割合が何%なのかということも、もう一つの指標になっていくのではないかというふうに思います。これは少しずつ大都市圏域から進めていってもいいというふうに思いますけれども、できる限りそのカバーをしていく、生活しているエリアをカバーしていくということがとても重要なので、1自治体に1以上ということだけではなくて、本当に面的な整備率に達しているのかどうか。これはひょっとするとダブルスタンダードになっていくかもしれませんけれども、そこはとても重要。

それから、先ほどの話に戻りますが、地域間格差を是正していくためのロードマップといえますか、これを残り三、四年ぐらい、一応達成目標が限られていますけれども、その辺りどこまで進めていけるのかどうかということがあります。

たまたまなんですけども、3月9日に埼玉支局で評価の地域支局分科会がありました。そこで支局の担当者の方が非常に頑張ってくださいまして、埼玉県には63の市町村があるんですけども、その全部の市町村に直接電話で連絡をしてくれたそうです。そして、その結果、今までにはない、これまで二、三の自治体しか出てこなかったんですけども、14団体が参加してくれました。基本構想の話なんかもしたんですけども、全くとにかく考えていないという自治体も多かったんですけども、それでもそういう話を聞くことは非常に重要なので、非常にいい機会になった。これは運輸支局の関係者の方々に感謝申し上げたいというふうに思っています。

それから、2点目は、心のバリアフリーの問題です。これはやはり地域で広げるために、インクルーシブ教育の部分、教育啓発特定事業のお話がありますが、やはり学校教育との連携、これをさらに進めてほしいというふうに思っています。

それから、15ページに駅の実績が出ておりました。90%以上になります。ここも、実際の割合がどうなのか。本当に必要なルート上に対してどの程度の割合になっているのか。複数ルート等というようなことになっておりますけれども、そこは推進されているところですが、先ほど前段でありました評価指標の検討の過程にもぜひ加えていただきたいというふうに思います。これ、駅によって構造によっても随分違いますけれども、やっぱり乗降客が必要なルート、そこに対してバリアフリーがどの程度達成されていくのかということとはとても重要になりますので、法的な枠組みだけではなくて、そこもぜひ評価指標の検討の過程の中で議論できないだろうかというふうに思っています。

それから、最後に、簡単なことですが、先ほどもお話ありましたホームドアの整備駅数、これはほかの指標では大体整備率になっています。なので、ひょっとすると母数の問題で整備率が出せないのかどうか分からないんですけど、やはり他の事例と同じように、整備率を出して行って、それをアップしていく、あるいは、ベースを拡大していくというようなことをそろそろ考える時期かなというふうに思います。

以上です。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した。

次は、藤井さん、お願いします。

【藤井委員】 真鍋課長に質問2つと、国土交通省への提案が1つあります。

質問の一つ目は、駅の無人化問題についてです。先ほど育成会の小島さんが、人の支えが一番大事であると。逆に言うと、人がいないのが一番のバリアだと思えます。深刻さが増している駅の無人化について、どれくらい検討が進んでいるのでしょうか。

2つ目の質問は、精神障害者の割引問題です。一般市民との格差是正ということを書きましたけれども、障害種別間の問題も残っています。その代表的なものとして、精神障害者への運賃割引の適用がないことです。この課題について検討が進められているようですが、実施時期はいつ頃になるのでしょうか。

加えて1つ、提案があります。政府は、様々な分野で統計法に基づく基幹統計を行っていますね。具体的には、実は障害分野が初めて、去年から今年にかけて、基幹統計に入りました。それは社会生活基本調査、それから、国民生活基礎調査の項目に障害関連が含まれたの

です。これで一般国民と障害者との関係性が同じ項目で見られるんですね。このうち、今秋には、社会生活基本調査の結果が公表されると聞いています。

私は、ぜひ公共交通機関についても障害の無い人と有る人の関係を同じ項目で見ておく必要があると思います。基幹統計の場合、数年に一度というのが少なくありません。そろそろ国土交通省として、公共交通機関と障害者の関係について、関係する基幹統計に含めることを検討してもいいのではないのでしょうか。以上、提案です。

【秋山座長】 藤井さん、聞こえなくなってきました。

今、大濱さんからずっと御意見いただきました。もう1人、新田先生、三澤さん、今村さんという順番でお願いします。

じゃ、新田先生お願いします。

【新田委員】 大阪大学の新田です。よろしくお願いします。

私は2点、質問ではないので、補足説明みたいなことになりますけど、1点目は61ページ、ちょっと開けてもらえますか。61ページに、前回の、2020の大会のレガシーの中で意見が出ておまして、下のところに、大阪万博のガイドラインは当事者参画なく残念というのが指摘されましたけれども、ガイドラインの最初のバージョンはまさにこのとおりでしたが、その後動きがありまして、昨年12月から、近畿分科会が全面協力ということで、万博協会主体のガイドライン改訂版をつくるということで、その作業が精力的に行われました。3月末に新しいバージョンが当事者参画でできてくるということで、今待っている状況です。もうじき出来上がると思います。

それから、次に83ページ、お願いいたします。近畿と九州分科会協働事業ということで、全国的にも初めての試みだと思いますけれども、2つの地域分科会が合同でバリアフリーチェック等を行ったということです。これは、神戸から出るんですけど、さんふらわあ号に乗りまして、大分に着いて、別府を経由して、帰りは飛行機で伊丹に帰っていく。その地域にまたがる過程をバリアフリーチェックするというのが主な目的ということになります。その移動について、ターミナル側と交通手段、乗り物両方からバリアフリーチェックして、当事者参画で問題点を指摘して、これからの改善につながるというようなことを行いました。

詳しくはこれで見てくださいなんですけど、何を言いたいかと申しますと、今まで地域分科会で単独でやった事業がほとんどだと思いますが、これからはこういうケース、地域をまたがる取組というのも非常に有意義かと思うので、いろいろ試みられたらと期待し

てお話ししたかったわけです。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

まだ御意見ございますけれども、少し中間まとめをさせていただきます。大濱さんからは、九州は40%以下で、低いところをどうするかという議論と、それから、空港の2次交通が特に問題であるので、ここをもう少しバリアフリーで考えたらどうか。航空機そのもののバリアフリーも、大型の車椅子の方などは結構苦勞するので、ここの基準の見直しをしたらどうかと。それから、データのオープン化をするというようなことも必要でしょうと。

佐々木さんからは、誘導ブロック、ホームドアが800が目標値になっていますけども、目標値を引き上げる努力はどうかということをいただきました。あと、信号機の件もそうですね。

それから、高橋先生からは、地域間格差、特にバリアフリーの基本構想や、あるいは方針をつくるという意味では、市街地のエリアに対して何%ぐらい達成できるかとか、そういうような指標も検討したらどうかという御提案です。

それから、心のバリアフリーについて、学校教育との連携をしたらどうかという議論ですね。

それから、駅の90%のルートができているということだけれど、それは必要なルートに対しての占める割合はどのくらいかという御質問です。

それから、藤井さんからは、人の支えが大切で、人がいないのがもうバリアなんだというのと、それから、障害の割引について、障害種別で、特に精神障害の方々の割引はいつできるのかと。

それから、御提案として、社会生活基本統計の中に障害者が入っているんですが、公共交通は、今後、一般市民と障害者を比較する上でも必要ではないかという御提案です。

それから、新田先生から報告ということでした。

ここまで、真鍋さん、もしお分りの範囲でお願いしたいと思います。

【真鍋課長】 御指摘ありがとうございます。大濱さんからの御指摘の中で、空港バスについてですが、ちょっと私が説明をはしょってしまったんですが、実は13ページを御覧いただきますと、前回も御説明はさせていただいたかと思うんですが、新しい今年度からスタートしている整備目標では、空港用のバスは——ごめんなさい。この中には表現されていないんですが、鉄軌道アクセスのない空港について、1日当たり2,000人以上が搭乗する

空港へのアクセスで鉄軌道がないものについて、全運行系統の半分をバリアフリー化されたバスを運行するというのを、新たに3次目標として位置づけさせていただいております。それに対しての様々な支援も設けて、今取組をスタートさせているところです。

実はノンステップバスの話もそうなんですけれども、ちょっと今、足元、非常にコロナ禍で厳しい中で、事業者さんも、バスの新車をなかなか入れたいんだけど、入れにくいというような事情もございますので、今後、御指摘のあったような視点も踏まえながら取組を進めていきたいと思っております。

航空機については、先日の御要請の中でもお話を伺っております。意見交換の場とかも設けさせていただきますので、またよろしくお願ひしたいと思います。

佐々木さんから御指摘のあったホームドアなんですけど、実は13ページに書いてございますが、これも今年度からスタートしている3次目標では、3,000番線をホームドアをつけると。特に利用者の多い10万人以上の駅については、800番線という新しい目標を立てて、整備を今、支援制度も含めて、新しい料金制度なんかの制度もつくりましたので、しっかりと進めていければなというふうに考えております。

高橋先生から御指摘のあった点、御指摘のとおりだと思っております、実は部内でも、要は市町村の数だけではなくて、基本構想がつくられているエリアでちゃんと見ていく必要もあるよねというようなところを議論していたところがございますので、御指摘を踏まえて、ちょっと考えていきたいなと思っております。

また、後段で御指摘いただいた、実際にバリアフリールート上にちゃんと適切に施設が整備されているかといったような切り口での評価というのは、まさに評価指標の中でも意識して、そういう視点でも検討を実施していければなと。

心のバリアフリーについても、令和2年改定を踏まえた教育啓発特定事業などもこれからスタートさせていきますので、取り組んでいきたいというふうに思っております。

藤井さんから御指摘のあった無人化問題、もし鉄道局、担当局のほうから補足があったらと思っておりますが、可能ですかね。

精神障害割引については、すみません、事業者単位では実は全国的にも進んでおるんですが、恐らく意識しておっしゃっているのは、関東圏、あるいは近畿圏の大手の鉄道だと思っております。こちらについては、どういうふうに導入していくか、実はまだそういう意味では、いつ入るとかということは全然申し上げられないんですけれども、厚労省を含め、関係機関あるいは関係事業者と議論、意見交換させていただいておりますので、しっかりと取組

を進めていきたいというふうに考えております。

新田先生のほう、御指摘ありがとうございました。いろいろ万博の関係、それから、複数の地域にまたがった取組、ありがとうございます。しっかりとこういったことも踏まえて、取組を充実させていきたいと思っております。

鉄道局から補足がもしあればお願いしたいんですけど。

【秋山座長】 それでは、次に――鉄道局の人、よろしいですね。次に行きたいと思いません。

【金指課長】 無人駅の件について、御質問いただきました。今まさに皆様方にも参加いただきまして、今後どういう在り方で対応、取組をしていったらいいかという検討会、進めさせていただいております。いろいろ議論を重ねておりまして、ある程度まとまりましたら、皆さんにまたお伝えできるような形にしたいと思っておりますので、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。

3時半終了ですけれども、4時までには何とか終わりたいと思っておりますので、あとお二方の意見をお伺いしてからまとめに入りたいと思っております。

それでは、日本発達障害ネットワークの三澤さんからお願いします。

【三澤委員】 すみません、お時間のないところで。今回の取組、指標目標、順調に進んでいるというところで、非常に心強く感じております。

1点、移動円滑化というところで、ぜひ、冒頭ありましたように、アクセシビリティというところの視点からいくと、個々の施策、事業がどうつながっていったらいいか、結果的に障害者の活動参加につながっていているんだという、そういった視点もどこかで考えてほしいなというのが1点です。

併せて、発達障害のように、見えない障害に対しては、先ほど当事者参加、家族の意見ということもありました。利用時に何かしら聞き取り、意見を聞く機会等あれば、さらにありました、窓口というところにもつながっていくのかなというふうに感じております。

併せて、なかなか当事者家族の方が適切に物事を伝達するということが難しい場合は、やはり当事者参加の中に、そういった障害の理解のある方、専門家の意見、アドバイス等々も参考に聞き入れてもらえるような仕組み、構造も、特に地方自治体のほうの推進においては重要なのかなというふうに思っております。

そういったことが周辺の方たちの障害の理解につながって、長期的には心のバリアフリ

一というところで、安心・安全に外出ができるまちづくり、環境づくりというところに発展していくということが非常に重要な点ではないかなというふうに思っておりましたので、あくまで意見ということで御提示させていただきました。どうもありがとうございました。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございました。とにかく発達障害者の方々の意見がうまく聞けない場合には、当事者参加に理解のある方々の参加も、いずれ安全・安心のまちづくりにつながるでしょうという御意見でした。ありがとうございます。

最後に、全国自立生活センター協議会の今村さんからお願いします。

【今村委員】 J I Lの今村です。お時間のないところすみません。ありがとうございます。

私のほうから2点質問とお願いなんですけども、46ページですかね、建築物のバリアフリー化の推移というところで、特別特定建築物の総ストックの60%が達成できたということなんですけど、残りの約38%ですか、こちらのまだ達成できてない部分の内訳ですね。対象建物って様々と思うんですけど、それぞれこれがどういう建物がまだ残りどのくらい達成できていないのかとか、それを含め、できれば都道府県別の内訳とかが、今でなくていいんですけども、出していただけるといいかなと思います。そして、それは各ブロックのほうにもそういう情報提供をしていっていただけるといいかなと思いました。

それから、55ページですかね。マスタープラン・基本構想の作成促進ということで、令和7年度へぐっと、マスタープランを増やすという計画になっていますけど、これ、具体的にどのような働きかけをされていくのかなというのを、もし今、扱っているものがあれば教えていただきたいのと、コロナ禍でオンラインがかなりみんな定着してきていますので、ぜひ自治体へまとまって働きかけるようなセミナーを行っていただくとか、そういったような、作成を促進する具体的な働きかけというようなものを企画いただけるといいかなと思いました。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。今は、46ページの特別特定建築物の、まだバリアがある38%の内訳はどうかということと、それから55ページ、56ページのマスタープラン及び基本構想を増やす手だてはどのようにするのかという、この2点ですけれども、これ、もし分かるようでしたらお願いしたいと思います。

【真鍋課長】 貴重な御意見ありがとうございました。ちょっと御質問の部分は、また、

手元にございませんので、お調べして御回答したいと思います。

基本構想の部分について、ちょっと御補足させていただきます。

【山尾補佐】 ありがとうございます。バリアフリー政策課でございます。特にマスタープランのほうの矢印を御覧になられてのご指摘かと思えます。このマスタープランの制度は、平成30年のバリアフリー法改正において創設された制度でございますので、現時点ではかなり実績としては少ないという状況でございます。

一方で、全国の地方運輸局等が全国の市町村に向けて、積極的にノウハウの提供、あるいは様々な御支援をさせていただいているところでございまして、このような働きかけを通じて、350、かなり厳しい目標ではございますけれども、の達成に向けて努力をしてまいりたいと思います。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。

あと数分、私、時間をいただいて、簡単にまとめさせていただきたいと思いますが、今回は、どうもSDGsで取りこぼした格差をどうやって是正するかということが、かなり貴重な意見として藤井さんから出されたと思えます。その一つに、私たち抜きで私たちのことを決めないでということと、他の者との平等を基礎にしてという言葉は、まさに調査の段階に多様な人が入っていく。特に、今日御指摘がありました、知的障害、発達障害の方々が入る必要があるということだとか、介助者が入るとか、それから、聴覚障害者についても、移動には多少関連しないかもしれないけど入ったほうがいいとか、それから、子育ての方々も支援者に入っていたらどうかということをお願いしました。これが第1点のことかなと思います。

2つ目に、じゃ、今度の評価をどうするかということについては、多様な意見をいただきました。対象について、施設をもう少し拡大したらどうか。建築物だとか、それから地域については、地方もきちんとやったらどうか。期間は2年間で大丈夫なのか、もっと拡大したらどうかというようなことをいただきました。

2点目として、調査者の在り方として、多様な調査者の参加をどうするかというところが、今日の意見の中で出てきたと思います。

それから、評価の視点としては、平等とか安全に使えるとか、こういうことをちゃんと入れましょうと。それから、評価の結果を示す方法としては、見える化をしましょうとか、それから、客観的判断としてデータをきちんとしましょう、分かりやすくしましょうと。それから、プロセスの評価も入れましょうというような視点が出されたと思えます。そして、結

果の公表を最後にはちゃんとしましょうというような多様な意見が出されています。

全てはまとめ切れませんでした。こういったことが本日議論されましたので、これを受けて、次の評価会議にきちんと前に進めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたしたいと思っております。

それでは、進行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、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の開催につきましては、後日改めて御連絡をさせていただきます。

以上をもちまして、第7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、本日の議事録ですが、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ます。よろしく願いいたします。

本日はお忙しい中御参加いただき、誠にありがとうございました。

— 了 —