

第9回移動等円滑化評価会議

令和5年3月28日

【北小路課長補佐】 お待たせいたしました。国土交通省事務局でございます。ただいまより第9回移動等円滑化評価会議を開催させていただきたいと思っております。

本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私は、事務局を務めさせていただいております総合政策局バリアフリー政策課の北小路と申します。どうぞよろしく願いいたします。

本日は、オンライン会議にて開催をさせていただいております。会議に先立ちまして留意事項をお伝えさせていただきます。本会議では、手話通訳と要約筆記を使用しております。御発言の際は聞き取りやすい速度で御発言いただきますよう、御協力をお願いいたします。また、御発言の前には必ず御所属とお名前をおっしゃっていただきますようお願いいたします。留意事項は、以上となります。

それでは、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瓦林より御挨拶を申し上げます。

【瓦林局長】 皆様、こんにちは。国土交通省総合政策局長の瓦林と申します。年度末になる中、皆様大変お忙しいと思いますが、この会議のためにお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。事務局を代表して御礼申し上げます。

今日は第9回移動等円滑化評価会議です。この会議の目的、趣旨は、皆様御承知とは思いますが、私ども国土交通省のバリアフリー政策について、障害を持つ当事者の皆様に御参画いただく枠組みの下で継続的に御評価、御助言をいただく貴重な場であり、今回が第9回になります。

今日の会議、大きく分けると3つのポイント、3つの議題、3つのテーマがあります。

1つ目が今の新しいバリアフリーの整備目標について、どれくらい進捗しているかの御報告です。これは、計画期間が令和3年度から始まっておりますが、関係事業者の皆様にご協力いただき令和3年度分の実績の集計が完了したため、事務局から進捗状況を御報告させていただきます。

2つ目として、この整備目標の達成に向けた取組は進んでいますが、アクセシビリティなどについて課題がまだまだあるという御指摘をいただいております。この御指摘を踏まえ、

委員の皆様これまで御協力をいただき、バリアフリー環境についての新たな課題の整理を進めてまいりました。今般、中間的な整理案を取りまとめましたので、こちらも御説明させていただきますと思います。

3つ目として、マスコミなどでも広く取り上げられていると伺っておりますが、JR東日本株式会社様、富士通株式会社様、両者からろう学校の方々との協働で、誰もが安心して利用できる駅を目指した取組について、本日御紹介いただくことにしております。大変貴重な取組でございまして、私どもも大きなヒントをいただいていると思います。両社の皆様には改めて御礼申し上げます。

こうした議題は、これまでの私ども国土交通省のバリアフリー施策に対する評価をいただきながら、さらにこの分野でバリアフリー施策を前に進めていくための貴重な御意見をいただく場でございます。ぜひ忌憚のない御意見をいただければと思います。よろしくお願い申し上げます。

【北小路課長補佐】 それでは、続きまして秋山座長より御挨拶をいただきたいと思いません。

秋山座長、よろしくお願いいたします。

【秋山座長】 中央大学の秋山と申します。恐らく今回のバリアフリーというのが、今まで2000年から23年ほどバリアフリーの施策をやってきて時間がたっているわけですが、相当進んだように見えます。一方で、対策がハードからソフトのほうに少しずつ移り始めているという流れの中で、それをどう扱うかというのが1つの課題としてあると思います。具体的には、ハードの対策ではできない知的・精神・発達障害の扱いや、認知症の人たちをどうするかという課題が、これから先、しっかりしないといけない領域だと思えます。

そしてもう一つは、外出を現在していない人、いわゆる潜在化している人たちが、評価の中にはなかなか入りにくいので、このような潜在化した需要をどう捉えるかというのも今後の課題としては重要だと思います。今までやってきたことは、相当頑張ってやってきていると思うため、これからはぜひそれと同じように見えにくい障害及び潜在化した人たちがバリアを感じない社会にしていく方向で御検討をお願いしたいと思います。どうもありがとうございました。

【北小路課長補佐】 それでは、委員の御紹介に移らせていただきます。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はございますが、後ほど御発言いただく時間を

最大限確保したく、大変恐縮ですが、資料の中の委員名簿を御覧いただくことといたしまして、委員の皆様方の御紹介に代えさせていただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

なお、本日は、日本障害者協議会の藤井委員が欠席をされています。また、日本視覚障害者団体連合会の橋井委員の代理として三宅様、西日本旅客鉄道株式会社の青木委員の代理として岡本様、主婦連合会の有田委員の代理として木村様が出席をされています。

それでは、ここで報道の関係の方には御退席をいただきたいと思います。

では、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います。資料につきましては、先日、資料1から参考資料までを一まとめにしたPDFをお送りしておりますので、詳細の確認は省略させていただきます。また、資料には全体の通し番号を記載しておりますので、発言等の際にはこちらを御活用いただきますよう、よろしくお願いいたします。

なお、先ほどもお伝えいたしました、御発言の際には御所属とお名前を必ずおっしゃっていただいた後に御発言いただきますよう御協力をよろしくお願いいたします。

本日は、オンライン会議での御参加をメインに秋山座長、DPI日本会議の佐藤委員、主婦連合会の木村様が現地で御参加をされております。

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

【秋山座長】 それでは、早速、議事に入りたいと思います。本日は5点ほどございますが、最初の1、2点、具体的には議事1ですが、移動等円滑化の進捗状況について、そして議事2については、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つについて資料3及び資料4を基に事務局より御説明をさせていただきたいと思えます。そして、その後、質疑応答という形で入りたいと思います。よろしくお願いいたします。

【田中課長】 総合政策局バリアフリー政策課長の田中でございます。本日は御参加いただきまして、誠にありがとうございます。今、秋山座長からもありましたとおり、まず、私から資料3と4につきまして御説明をさせていただきたいと思えます。資料3、ページ数ですと9ページからになりますが、こちらの資料を御覧いただければと思えます。

まず、1つ目の議事でございます移動等円滑化の進展状況について、1枚おめくりいただき、10ページを御覧いただければと思えます。これが現在の目標である第3次整備目標を策定する際に議論された内容をまとめたものでございます。真ん中の箱にございますように、地方部を含めたバリアフリー化や、聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフ

リーの進捗状況の見える化、そして心のバリアフリーの推進などに留意をして目標が設定されております。目標期間は、先ほど局長からの挨拶にもありましたが、5年間ということで2025年度、令和7年度までの目標となっております。

そして、この資料の11ページから13ページがこの目標達成状況をまとめた表でございます。本日、こちらの表に基づいて御説明をさせていただきたいと思っております。それぞれの項目についての詳しいデータにつきましては、15ページ以降でまとめておりますので、適宜御参照いただければと思います。

それでは、11ページを御覧ください。この表につきまして、左側にそれぞれ鉄道、バス、航空といった分野を記載している列がありまして、その横の欄にそれぞれの目標を記載しております。そして、真ん中に3つ列がございまして、数字を3つ並べております。一番右の赤くなっているところが2025年度末の目標数値になっております。そして、真ん中の数字が令和3年度、2021年度末での数値一番左側の2020年度末の数値については、参考値として、第3次目標の基準の値を示しております。

まず、鉄軌道についてです。目標としていくつかありますが、まずハード面について、段差の解消や視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、障害者トイレの数字を見ていただきますと、基本的には横ばいまたは増加ということになっております。ただ、ここで1点、留意点を申し上げますと、大変小さい字で恐縮ですが、真ん中の2021年度末の現状値のところには米印で5という数字が入っている注釈をつけているところがいくつかございます。これは鉄軌道以外のバス、旅客船、航空でも当てはまることではございますが、2021年度、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響が非常に大きく出た年ということもありまして、旅客数が大きく減っております。したがって、目標で示されている対象施設の1日3,000人以上、あるいは2,000人以上の旅客数の関連で、この対象となる鉄道駅やバスターミナルの数が減っているという影響が出ているところもございまして、今回、数字がよかった項目についても、次年度以降の数字をまたしっかり見ていく必要があります。

そして、今申し上げました鉄軌道駅の4つの事項の中で、視覚障害者用ブロックの数字が低いところですが、こちらは新しく第3次目標から、JIS規格に適合したものだけ対象とするということで、目標が変わったところではございます。こちらについては、やや数字が低いところですが、この目標達成に向けて、都市部の鉄道駅においては、バリアフリー料金制度を活用することと、地方部におきましては支援措置を重点化することと、このJIS規格に適合した視覚障害者用移動ブロックの整備を加速してまいります。

そして、鉄軌道の中で、下にございますホームドア、可動式ホーム柵の設置、番線数については、今回から番線数の目標設定となっておりますが、着実に進捗しております。そして、鉄軌道車両につきましても着実に増加しているところでございます。

続いて、バスについてです。まず、バスターミナルにおける段差の解消については増加しています。また、視覚障害者誘導用ブロックについては横ばい、案内設備が増加、障害者用トイレについては微減となっています。

続いて、乗合バス車両について、ノンステップバスが着実に増加、リフト付きバスが横ばい、空港アクセスバスが大きく増加ということになっております。ここでリフト付きバスの進捗がよくないと考えられるところですが、日本の乗合バス事業者の経営状況が非常に厳しく、令和2年度末においても99.6%の事業者が赤字経営ということで、運行費補助を受けながら何とか地域交通を支えているといった状況です。そういったことが、なかなか導入が進みにくい原因と考えており、国土交通省では令和3年度に拡充した税制特例措置などによって事業者の導入支援を行ってまいりたいと考えています。そして、貸し切りバスについては微増ということになっております。

続きまして12ページを御覧いただければと思います。まずタクシーです。タクシーにつきましては、福祉タクシー車両数を目標としております。令和3年度の数字ですと、増加はしておりますが、目標達成に向けた進捗ということでは、あまりよくないところでございます。福祉タクシーにつきまして、この令和2年度の辺りは東京オリパラに備えるということで大きく台数が伸びていたところでございますが、令和3年度からは先ほど申し上げましたコロナの影響で旅客数が低下をしたということがございまして、導入について非常に伸びが鈍っているということでございます。なかなかコロナの影響は如何ともしがたいところでございますが、これからの利用客数や経営状況の回復に伴う事業者によるタクシー車両の入れ替えといった際に、福祉車両を購入していただけるように補助金や、税制特例などの支援を行っていく所存でございます。

続きまして、旅客船についてです。旅客船ターミナルに関し、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックについては100%の目標を達成していますが、案内設備、障害者用トイレについては横ばいということになっております。また、旅客船については着実な伸びが見られるというところでございます。

続きまして、航空分野につきましては、先ほど申し上げましたコロナの影響による対象施設数の減少ということもございまして、航空旅客ターミナルに関する目標、あるいは航空機

に関する目標、いずれも100%となっており、目標を達成しているという状況です。

続きまして道路についてです。重点整備地区内の主要な生活関連道路を構成する道路のバリアフリー基準達成の割合ということですが、目標達成に向け着実に伸びているというところで、かなり目標の数字に近いところまで進捗しています。

そして、その下、都市公園です。この部分については、大変恐縮ですが、2021年度末の数字が集計中ということで、ここの欄はバーとなっています。

駆け足で恐縮ですが、続きまして13ページを御覧いただきたいと思います。路外駐車場についてです。これについては横ばいとなっています。

そして、その下の建築物についてですが、床面積の合計が2,000平米以上の特別特定建築物について、目標達成に向け、着実に増加をしているという状況です。

続いて、信号機等についてです。まず、これについては2つございますが、1つ目のところ、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のバリアフリー化率は約99%で、ほぼ目標達成というような水準となっております。

そして、第3次目標からの新しい目標でございます音響信号機及びエスコートゾーンの設置率について、2020年の参考値がないということですが、2021年度の数字で51%ということになっており、目標としては100%としておりますので、今後の伸びが非常に重要となってくるものと考えているところです。

続きまして、基本構想等としておりますが、移動等円滑化促進方針、いわゆるマスタープランと移動等円滑化基本構想の策定であります。どちらも策定された自治体の数自体は増えてはおりますが、目標との関係で申し上げますと、非常によくない状態です。特に地方部における策定率が低い状態です。マスタープランにつきましては、平成30年の法律改正で設けられた制度ということもございまして、まだ時間がたっていないことも影響しているということも考えられます。

また、様々な自治体の方などにお話をお伺いしたところ、このマスタープランや基本構想について自治体の中で策定にかかる予算やノウハウが不足している、あるいは基本構想策定後のハードの整備の予算の不足、こういった要因があることが分かりました。これまで基本構想策定について、地方自治体に対して個別訪問などによる働きかけや、策定にかかる予算の支援、基本構想の策定のノウハウをまとめたガイドラインの周知、必要なハード設備の予算の支援を行ってきたところですが、こういった様々な支援策を引き続き行うとともに、一層働きかけを強化することで策定の促進を加速させていきたいと考えております。

続きまして「心のバリアフリー」です。こちらも第3次目標から入ったものです。こちらについては2つございまして、1つ目が「心のバリアフリー」という用語の認知度について、2つ目が高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合です。この2つを見たときに、特に「心のバリアフリー」の用語の認知度についての進捗がよろしくないということでございます。これについては、東京オリパラの関係ではよく「心のバリアフリー」という言葉を見かける機会がありましたが、オリパラが終わった後、この言葉に触れる機会が減ったということも進捗がよくない原因と考えているところです。国土交通省としては、より多くの方に「心のバリアフリー」を認知していただけるように、今後の各種啓発活動の中で積極的に使用していくということや、昨年度から行っております共生社会バリアフリーシンポジウム等を周知の機会として積極的に活用するなど様々な取組を進めてまいりたいと考えています。

以上が目標達成状況についてです。

続きまして、資料3-2、59ページから61ページを御覧いただければと思います。こちらはハード・ソフト取組計画の公表状況ということでございます。こちらにつきましては、60ページにその制度の概要、61ページに公表事業者数を記載しております。この制度は一定規模以上の公共交通事業者にとっては、バリアフリー法に基づきまして毎年度、ハード、ソフト両面の取組に関する計画であるハード・ソフト取組計画を出していただくということになってございます。61ページにございますように、義務づけられております事業者の方に提出していただいております、令和4年度の数字でございますが、363の事業者が提出、公表しています。

以上が資料3の関係、議事1の説明です。

そして、議事の2つ目でございます、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などの対応状況についてです。資料4、ページ数でいきますと62ページ以降になります。こちらにつきましては、基本的に前回、第8回の移動等円滑化会議の際にいただいた御意見、そしてその際に回答させていただいた内容、これを中心にまとめさせていただいているところです。そういった意味で一度御説明させていただいたということもございまして、詳細の説明は割愛させていただければと考えています。雑駁ではございますが、私からの説明は以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

ただいまの移動等円滑化の進捗状況と移動円滑化評価会議における御意見と国土交通省

等の対応状況について、御質問、御意見をお願いしたいと思います。手を挙げていただいて、お名前と所属をおっしゃってから御意見をいただければと思います。よろしく申し上げます。藤平委員、次は佐藤委員という順番で申し上げます。

【藤平委員】 全日本ろうあ連盟の藤平と申します。資料についてメールをいただいたのですが、紙で郵送いただいた資料の中にろう学校関係の資料6が入っていませんでした。目次を見てもページ数はあるのですが、それがよく分からない状況なので、その辺りも含めて今後ぜひ御検討をお願いいたします。

では、議事に戻りまして質問ですが、11ページから13ページにあります数値目標です。以前から私も聞こえない、聞こえにくい団体として国土交通省に対していろいろ要望を出してきました。聞こえないことに関する数値目標が書かれていないと思うのですが、その辺りがどうなっているのか確認したいと思ひまして質問いたしました。よろしくお願ひいたします。

【秋山座長】 ありがとうございます。

何人かからの御質問をいただいてから、御回答とさせていただきたいと思ひます。それでは、次に佐藤委員、お願ひいたします。

【佐藤委員】 ありがとうございます。DPI日本会議の佐藤です。まず、今回から地方分科会の方が傍聴可能になりまして、事務局の方の御尽力に感謝申し上げます。それと、今回、集計も新しい基準で項目が増え、結構大変な作業だったと思ひますが、ありがとうございます。これで実態がよく把握できたと思ひます。

私から意見が4点あります。まず1つ目は乗合バスです。リフト付きのバスの適用除外の車両なのですが、これは経営が厳しいという状況は御説明いただいて理解いたしました。ただ、この6%という数字は恐らく10年前ぐらいからほとんど増えていない。5.8ぐらいでずっと推移していたと思ひますが、何年たってもなかなか増えないということは、何らかの対策が必要ではないか。特に欧米では、リフト付きの車両というのは一般化しており、日本もメーカーが作って空港アクセスバスで導入が始まっておりますので、ぜひとも高速バスでも御検討いただきたいと思ひます。

2点目は旅客船です。船に乗る機会は少ないのですが、昨年の秋に隅田川の遊覧船のホテルナというのに乗りまして、これは『銀河鉄道999』の松本零士さんがデザインしたので楽しみに乗りました。バリアフリー化されてバリアフリートイレもあるのですが、実際には車椅子で行けるのは船全体の3分の1程度でした。船内に階段があり、メインのところには

行けませんでした。さらに屋上デッキにも行けないというところで、基準で見ればこれも基準を満たしているということになると思うのですが、実際にはなかなか遊覧船を楽しめていません。景色も非常に見にくく、これは基準に問題があって見直しが必要ではないかと感じました。

3点目は、鉄道駅バリアフリー料金制度が今月からスタートしましたが、ぜひ事業者の皆様には当事者と意見交換をしながら計画を作っていただきたいと思いました。一部新幹線を利用するときに、従来は改札口で誘導する方に連絡をして、乗車口で待ち合わせということができたのですが、最初から最後までずっと誘導でつかないといけないと言われたこともあります。これは昨年の12月なのですが、事業者にしたなら、ずっとついているほうが丁寧でいいというふうに考えられるのかもしれないのですが、実は本人からしたら、自由にしておいてほしいというところもありますので、その辺はぜひ当事者の方と話して、どういう仕組みにするか、どういう計画にするかというのを御検討いただきたいと思います。

最後、航空についてですが、航空は、この表を見ると全て100%で全く問題がないように見えますが、実はバッテリーチェックに非常に時間がかかることや、長時間待たされるという日本の航空会社の大きな課題がありますので、現在の指標だけでは、そういったところが分からないと思います。航空機の利用に関しては、特に呼吸器をつけている人や、電動車椅子のようにバッテリーを使う人に関してはかなり課題がありますので、ぜひ調査して改善の取組をお願いしたいと思います。

以上です。

【秋山座長】 どうもありがとうございました。

先ほどの藤平委員は、指標に聞こえない立場の観点の指標が入っていないのではないかと御意見でした。それから、佐藤委員は4点ほどございまして、リフト付きバスが6%でずっと推移しているが、今後もっと発展できるのではないかと。2つ目に隅田川のホタルナという旅客船について、バリアフリーはある程度できているけれども、3分の1しか使えなくなっている。つまり、残りの3分の2にバリアがある。これをどう評価するのかというところが今後の問題という御指摘です。それから、3点目で鉄道駅のバリアフリーについて、人的介助をする際に、どこまでついて行くかという問題について、しっかり考えておいたほうが良いという御意見です。4点目に航空機について、バリアは取れたが、ユーザビリティの観点から見るとバッテリーチェックに相当時間がかかるということで、この辺について評価に加えるべきではないだろうかという御意見でした。どうもありがとうございました。

ほかにはいかがでしょうか。

【北小路課長補佐】 では、事務局から御指名をさせていただきます。次は全国自立生活センター協議会の今村委員、お願いいたします。

【今村委員】 全国自立生活センター協議会の今村です。このような機会をいただき、ありがとうございます。まず、各分野のほうですが、鉄道では、様々なジャンルで取組を進めていただいて、利用しているユーザーの実感としても結構進んできているという感じがします。そこに感謝申し上げます。今後も引き続き徹底して行っていただきたいと思います。特に首都圏のほうについては、運賃の値上げをバリアフリー化に使うということが始まるため、そこをさらに拡充していただきたい。一方で、地方間格差が広がらないように都市部のほうで各社が取り組むことで浮いた分を国のほうの予算を地方のバリアフリー化に振り分けるなど、全体の底上げに活用していただければと思います。

バスについてですが、これもバスターミナルのバリアフリー化や、バス停のほうの整備は進んでおります。そのことはありがたいと思いますし、制度的にも障害者割引を活用できるのですが、高速バスがやはり適用除外というところでなかなか進んでいません。経営状況が厳しいということもあって、なかなか進まないなという状況は理解できるのですが、鉄道で無人化が進んでいくこともあるため、ローカル線などのところで、やはりバスでないといけないというところも非常に多くあります。

そのため、ここについて、例えば空港アクセスバスは鉄道などほかのアクセスルートがない空港を優先的にリフトの導入を進められたと思うのですが、そのような何らかの優先条件を決めて、まだ義務化が難しいという場合においても要請はしていく中で、優先条件というのを設けて何らかの国による補助の強化というものを検討していただければどうかと思っています。

それから、空港について、一応、数値的に100%となっておりますが、これは運用面になるかと思いますが、機体のすぐ手前まで自分の車椅子を預けて乗り換えるということがまだ徹底されていなかったりします。特に乗る空港ではそれができても、降りる空港ではそれができないこともあります。その逆パターンもまだまだありますので、そういったところの徹底や、その辺のことも読み取れるような調査なども進めていただければと思います。

最後に、心のバリアフリーの認知度についてですが、調査用紙をしっかりとチェックしてなくて申し訳ないのですが質問させていただきます。この質問の聞き方として、「心のバリアフリー」という用語についての認知度なのか、それともその中にユニバーサルデザイン

2020行動計画で言っている、心のバリアフリーを体現する3つのポイントが上がっていたと思いますが、社会モデルの理解や、差別的取扱い、合理的配慮の不提供をなくすこと、多様なコミュニケーションをとること、その困難の想像と共感といったことが心のバリアフリーについての考え方が示されていたと思いますが、その辺を含めての認知度を調査しているのかを教えてくださいました。もし心のバリアフリーという用語だけであれば、望まない認知が広がりかねないので、UD2020行動計画のほうを含めた聞き方や、普及啓発を意識的にしていただければと思います。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

今村委員からは4点ほどいただきました。鉄道については、努力しているがさらに努力をしていただきたいということと、特に地方と都市部の格差が広がらないようにしていただきたい。これは無人化の問題がかなり絡んでくると思います。それから、2点目にバスや、バス停はかなり進んでいるが、高速バスが適用除外ということになっているとかなり厳しい面もあると思います。3つ目に空港のアクセスバスですが、もう少し努力をしていただきたいという御意見だったと思います。それから、空港のもう一つとして、車椅子でのアクセシビリティが必ずしもシップサイドまで寄りつけないという問題がある程度出ているということで、この辺を改善できないでしょうか。それから、4点目に心のバリアフリーの認知度の聞き方について、用語を単に知っているかどうか聞いているのか、それともいわゆる共生社会を進めることや、差別的取扱いをなくすこと、あるいは共感を得るようなこと等の様々な考え方に基づいた理解をしているかどうかについて聞いているのかを御質問したいという御意見でした。ありがとうございます。

【今村委員】 秋山先生、すみません。

【秋山座長】 はい。どうぞ。

【今村委員】 先ほどの空港アクセスバスのところについて、空港アクセスバスをもっと進めてほしいというより、高速バスのリフト付きなどを普及させるために、高速アクセスバスをどの空港から進めるのかというような優先順位を決めて取り組まれたことを例として、高速バスの普及についても何らかの優先順位を決めて補助を厚くするか何か対策を練っていただいたほうがいいのではないかという意見です。

【秋山座長】 そういことですか。失礼しました。

【今村委員】 はい。すみません。

【秋山座長】 空港アクセスバスではなく、高速バスのリフト付き車両について優先条件を決めて進めてくださいということによろしいですか。

【今村委員】 はい。結構です。

【秋山座長】 では、次、お願いします。

【北小路課長補佐】 では、続きまして日本身体障害者団体連合会の阿部委員、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。2つほどお話しさせていただきたいと思います。1つは、佐藤委員、今村委員と重なるところで、リフト付きバスのところですが、私は下肢障害で、そもそも都市間高速バスは段差が高いので乗るのがかなりの困難を要します。それで、リフトについても、もちろん車椅子を利用する方にとって大事なことです。乗降場所の段差を解消するための電動の補助ステップ等がつくと下肢障害や高齢の方にとっても便利になるのではないかと思ってお話しさせていただきました。

それから、UDタクシーです。UDタクシーは、これも本当に普及が図られればよいと思うのですが、私のような下肢障害の者にとっては、UDタクシーには乗りにくいものと乗りやすいものがあると言ったら、分かりづらい表現になるかもしれませんが、セダンのタクシーの場合は腰を下ろして、そのまま足を車内に入ればいいのですが、UDタクシーは乗り込んでから座らなければいけません。そのため、車高が高いUDタクシーは本当に大変です。ただ、UDタクシーの中にも、車高が低くなっており、乗りやすいUDタクシーもあるため、その辺のところも配慮していただきたいです。UDタクシーは車椅子を利用する方を含めて多くの方に便利なのだと思いますが、下肢障害の者にとっては、乗って上がるまでが大変だということを配慮していただいて改良していただきたいと思います。この場合にも、例えば電動の補助ステップがあると、とても助かるということを申し上げたいと思います。

以上です。ありがとうございました。

【秋山座長】 阿部委員、ありがとうございます。リフト付きバスはかなり床が高く、90センチとか、その前後ぐらいの高さのため、ステップが三十数センチに及ぶケースもあると思います。そういう意味で乗り降りが本当に大変だという御指摘でした。それから、タクシーについて、UDタクシーで車高が高く乗り降りが大変なもの、乗りやすいものがある。こういうところはユーザビリティの観点から評価されるべきであるという御指摘だと思います。この点から、電動ステップの有無によってバリアの水準をしっかりと評価する、その姿勢が不足しているという御意見だと思います。どうもありがとうございます。

【北小路課長補佐】 では、続きまして、日本視覚障害者団体連合の三宅様お願いいたします。

【橋井委員代理（三宅）】 日本視覚障害者団体連合の三宅です。橋井の代理で出席しております。私からは、ここでは1点意見を申し上げます。

音響式信号機とエスコートゾーンについて、今年度から、数値が明確化されるという形で御説明がありました。数値を見ると、やはりまだ半分程度ということなので重点地域においても、さらなる数字が上がることを期待しております。

併せて、この目標の数値では出てきませんが、各県警とかに問い合わせたところ、どういうタイプの音響式信号機が設置されていますかという問い合わせに対して答えられないときがあります。音響式信号機は、ただ鳴ればよいというわけではなく、周辺住民への配慮があって、鳴らされる時間帯や、設置された時期、選ばれた機器によって鳴り方が異なってきます。そういったところでは、どういったタイプのものがついているか、あるいはどの時間帯で鳴るのかということを見られるようなものも併せて、後で問い合わせたときなどに教えてもらえるよう、そういうものを公表していただくような形も併せて織り込んでいただければなと思っております。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

音響式信号とエスコートゾーンはまだ半分程度ですが、特に音響式信号はどんなタイプのどんな信号機が周辺の住宅地との関係がついていて、なおかつ聞き取りやすいのかということの評価が明確になっていないようです。したがって、どんなタイプの信号がどこにどのようにつけられているかという調査が必要であるということだと思います。どうもありがとうございました。

次、お願いします。

【北小路課長補佐】 それでは、全日本難聴者・中途失聴者団体連合会の小川委員からチャットをいただいておりますので、読み上げをさせていただきます。

「聴覚障害者対応のために、二次元バーコードの活用をテストしている鉄道会社が増えていくようで頼もしく思っています。聞こえにくい人も、突発的な事態で連絡できるよう、スマホで施設内にある二次元バーコードを取得することで、スタッフと動画上やチャットで連絡可能にする方法です。京阪電車や阪神電車、東急で取り組んでいるようです。全体的な状況が分かれば教えていただきたいです」。

【秋山座長】 ありがとうございます。

チャット機能がつくと、二次元バーコードで会社と直接連絡がとれるという点で非常に便利で、東急、京阪などで行われているため、これについて少し教えていただきたいということでした。ありがとうございます。

では、6人の方から御意見をいただきましたので、ここで幾つか質問があると思いますので、まずは藤平委員の評価方法からお願いしたいと思います。

【田中課長】 皆様、いろいろと御質問、御意見をいただきまして、ありがとうございます。まず、私から全体的な部分と、私の担当の部分を御説明させていただき、本日、それぞれの分野の担当の部局も参加しておりますので、詳しくはそちらからの御説明をさせていただければと思います。

まず1つ目、藤平委員からいただいた御指摘、すみません、資料6が入っていなかったということですが、これは資料6の送付が少し後になり、それで間に合っていなかったということです。誠に申し訳ございません。

それから、いただいた御質問で、耳の聞こえない方の目標について入っていないのではないかとということであったと思います。これにつきましては、10ページを御覧いただければと思いますが、この第3次目標を検討していた際の議論の中で、この真ん中の四角の矢印が4つ並んでいるところの2つ目、聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化をしております。新しく目標を立てる際に、こういった方々への対応ということで、どういう目標を立てるかということをいろいろと御議論をいただき、その中の1つの対応として、まず旅客施設のバリアフリー指標として案内設備、文字など及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識などといったものを位置づけております。したがって、今回の御報告において案内設備ということで御説明させていただきましたが、1つの対応として、こういった形で目標として入れさせていただいたということでございます。

また、本日、後半で御説明させていただきますが、当事者目線でのバリアフリー環境の課題について、様々な声をいただいたところでございます。実際、目標として定めるということになりますと、どうしても大きなくくりとなってきます。そこで、当事者の目線での課題というところでも皆様の声をいただきながら、それを反映していきたいと考えているところでございます。

そして、DPIの佐藤委員から4ついただいたことについて、他の方からもリフト付きバ

スについて御意見をいただきました。私からの説明の中で、事業者の方々の経営状況が厳しいということや、リフト付きバス自体の価格が高いということ、高速バスの車体の構造等の様々な課題はございますが、基本的なスタンスとしては、しっかり導入を進めて参りたいと思っております。

詳しくは後ほど担当のほうから御説明いただきたいと思います。それから、旅客船について、これは御指摘いただいたとおりで、基準は満たしているが、実際、その中で楽しむことができるのかということです。後ほど海事局の担当から御説明させていただこうと思えます。そういった御指摘も大変重要であります。目標あるいは基準ということで行くと、どうしてもこのような書き方や内容ということになり、その上でどのように対応していくかということかと思えます。その辺もしっかり取り組んでまいりたいと考えております。

そして3つ目のご指摘ですが、当事者の方々と意見交換しながら進められたという話と、改札口から乗降口までずっと付きっきりで案内をされたということで、必ずしもそれがよいということではないと思えます。こういったところについては、接遇ガイドラインにおいて、人的支援、役務提供ということについての在り方もお示しをさせていただいているところです。そういった意味で、事業者の方もよかれと思って実施しているということとは思いますが、実際の場面では、その方が何を望んでおられるのかということをしかりとコミュニケーションをとって対応していただくことがいいのだろうと思っております。そのため、我々のほうでも接遇ガイドライン等、いろいろ作っておりますが、必要に応じて見直しをしていくということも考えたいと思っております。

そして、航空のバッテリーチェックの関係の時間がかかる等のところです。こちらについても航空局のほうから御説明いただければと思えますが、確かに今回の目標自体については、ハード面での目標についての達成状況になっております。そういった意味では、今回、ソフト面でのことだと思えますので、こちらについてもなかなか目標としてということではないのかもしれませんが、やはり重要な御指摘だと思うため、そこはしっかりと対応させていただくようにしたいと思っております。

続きまして、今村委員からいただきました、地方部でもしっかり取り組んでいただきたいということです。これは鉄道の関係ということで、都市部においてはバリアフリー料金制度、地方部においては予算のほうでしっかり取り組んでいくということが基本的なスタンスでございます。また、2つ目でバスの関係について、これもやはり適用除外のバスについて、空港アクセスバスのような形で優先順位をつけて国によって強化をしていただければとい

うところでもございました。基本的なところは先ほど私が申し上げたところですが、詳しいところは担当のほうから御説明いただければと思います。

そして、運用面のところで、航空についてです。航空機の機体のそばまで行って、そこで車椅子を乗り換えるということが徹底されていないということでもございます。これもやはり接遇や、役務提供というような人的対応の問題かと思いますが、重要な御指摘だと思いますので、こういったところはしっかりと徹底されるように取り組んでまいりたいというところが基本的な考え方でございます。

そして、「心のバリアフリー」についてでございます。こちらの「心のバリアフリー」の認知度については、国土交通省で実施しておりますアンケートによるものでございますが、この数値として出しております「心のバリアフリーの認知度」、これについての質問の内容としては、「心のバリアフリー」という言葉を知っていますかという質問です。これに対して「知っている」と回答された割合が24.3%ということでもございますが、そのアンケートでは、目標数値としては出てこないのですが、次の質問で、「心のバリアフリーとは様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことであるということを知っていますか」ということで、その内容のこともしっかりと知っていますかという質問をしております。

その質問への回答で「知っている」という回答した割合は19.7%ということで、用語を知っているという人よりも、内容まで知っているという人は少なくなっています。アンケートの中では、「心のバリアフリー」という用語と、その内容について2つ質問をしておりますが、御指摘のとおり、そもそもこの言葉の認知度と内容のどちらもしっかり広めていかなければいけないと思っているところです。

そして、阿部委員からいただきましたリフト付きバスとUDタクシーのご意見につきまして、こちらも先ほど申し上げた基本スタンスはございますが、UDタクシーについても改良をお願いしたいという点について、それぞれの担当から御説明いただければと思います。

そして、三宅様からいただきました信号機、エスコートゾーンのところにつきましては、後で警察庁のほうから御回答いただければと思います。

また、小川委員からチャットでいただいた二次元バーコードの活用について、全体的な状況を教えてほしいということでもありました。私の手元ではデータがないため、担当部局のほうで情報がございましたらお答えいただければと思います。

ひとまず、私からは以上でございます。それでは、一番ご指摘が多かったかと思えます自

動車局のから補足があればお願いします。

【森自動車局課長】 自動車局旅客課長の森でございます。私どものバス、タクシーに関する御要望、御質問をいただきました。今、田中課長からおおむね御回答をさせていただきましたので、補足する部分、若干申し上げます。

1つはリフト付きバスでございます。ほかの指標に比べると進捗が芳しくないのではないかとこのことだと思います。バス事業につきましては、このコロナ禍、3年の間、ほぼ全てのバス会社が赤字という状況で、何とかその赤字補填をすることで経営や路線の維持を図っているというのが実情でございます。なかなか新しいバスの導入、設備投資ということとは非常にハードルが高くなっています。特にリフトバスにつきましては、通常のバスに比べて投資額が非常に大きいということで、バス事業者において、今すぐ積極的に投資できる環境にないということをお理解いただければと思いますが、我々といたしましては、補助制度や令和3年度に拡充しました税制特例等を活用してもらって、いわゆる適用除外車両におけるリフト付きバスの割合を高めていくということをしていきたいと思っております。

高速バスの補助に当たって優先順位をとという御指摘もございました。空港アクセスバスと同じような形での、いわゆる優先順位づけができるかどうかについて、若干難しいところはあるかと思いますが、それは1つの御意見として参考にさせていただきます。

それから、UDタクシーについてですが、現在、UDタクシーとして一般に普及しているジャパンタクシーと呼んでいる背の高い車両でございます。車高が低くて乗りやすいUDタクシーというものがどういうものを御指摘されているか分からなかったところですが、今のところ、東京オリンピック・パラリンピックの前に、首都圏で相当数入れるということで新しく開発された車でございます。基本的には、現在、ジャパンタクシーの普及に地方部も含めて努めているところであります。

以上です。

【田中課長】 ありがとうございます。

では、鉄道局から何かあればお願いいたします。

【土田鉄道局室長】 鉄道局鉄道サービス政策室長の土田と申します。

まず、佐藤委員からいただきました人的介助の際のコミュニケーションについて、希望を踏まえた対応というお話をいただきました。貴重な御意見だと思います。鉄道事業者は、人的介助をお願いされた際に、乗車から降車まで介助をするということを基本として対応しております。そのため、障害者の中には御自分でも動ける方がいること、様々な介助の仕方

があることを、鉄道事業者に対してもきちんとニーズとして伝えた上で、臨機応変に対応していただくことも必要であることを、佐藤委員も参加していただいている様々な会議、意見交換会において周知をしていきたいと思っております。

また、今村委員からは、バリアフリー料金への期待も含めて予算を地方にも回して、地方と都市部の格差をなるべく解消してほしいという御意見をいただき、秋山先生から、無人化が徐々に進んできていることについての言及がございました。バリアフリー料金の考え方も踏まえた上で、無人化するに当たっては、ガイドラインを踏まえて対応していただくこと、様々な障害者の特性を踏まえて対応することについて、鉄道事業者とのコミュニケーションを取りながら実施していきたいと考えております。

また、小川委員からは、二次元バーコードの活用の状況について御質問をいただきました。手元に全体を把握したデータを持ち合わせておりませんが、小川委員がおっしゃったように京阪、阪神、東急などにおいてサービスとして導入されているということは把握しております。先ほど申し上げた無人駅のガイドラインにおいても、よい取組事例として二次元バーコードを活用したインターホンツールを掲載しております。このガイドラインの周知に併せて、インターホンツールについても、障害者に対して有効な取組であるということ併せて伝えていきたいと考えております。

【田中課長】 大変恐縮ですが、時間が少し押しており、そのほかの航空や、旅客船、警察のことに關しては、後日まとめて回答させていただければと思います。

【秋山座長】 では、もうお2人ほど。

【北小路課長補佐】 チャットをいただいておりますので、読み上げさせていただきます。まずお一方、「アクセシブルジャパンのグリズデイルです。毎回レポートとバリアフリーに向けた取組に感謝をしています。2点あります。1点目ですが、訪日外国人が戻り始めているため、彼らが直面している課題はまだあります。ホテルのウェブサイトに英語のバリアフリー情報が少ないだけでなく、多くのホテルではオンラインではなく、電話でしかアクセシブルルームの予約ができません。言葉の壁と時差があるため、旅行計画の進行にさらにストレスが加わっております。これらの課題により、一部の訪問者は日本ではなく別の目的地を選択する可能性があります。健常者と同じようにオンライン予約ができるように推進していただきたいと思っております。

2点目です。たくさんの外国人旅行者が車椅子等のモビリティ機器をレンタルしようとしていますが、短期的に訪日外国人に貸してくれる事業者や団体はとても少ないです。観

光庁のユニバーサルツーリズム促進事業のように、バリアフリー旅行センターやバリアフリー旅行業界に関与する企業への資金提供を増やしていただけたらうれしいです。もちろん、訪日外国人だけではなく、国内旅行者の役にも立つと思います。ありがとうございます。」ということです。

お二方目、全難聴の小川委員から、「これは質問ではなく意見です」ということです。「ニュースで、JR西日本の新幹線内における電光ニュースが3月末で終了すると聞きました。止めるのはニュースだけのようですが、スマホを持たない聴覚障害者が、視覚的な情報、特に緊急情報を得る機会が減少することにならないか案じています。ICT化の進展で利便性の向上をする利用者がある一方で、対応できない人についても利便性が低下することのないようにお願いしたいです」。

全国脊髄損傷者連合会の大濱委員、お願いいたします。

【大濱委員】 全国脊髄損傷者連合会の大濱です。近くに介助者がいなくて、すぐ手を挙げられませんでした。

今朝のNHKのニュースで御覧になった方もおられるかと思いますが、当連合会山形県支部の会員の方が、デパートの中でトイレに行こうと思ったところ、1階にしかトイレがなく、なかなかエレベーターに乗れなかったそうです。今の建築物においては、確か2,000平米以上の建物にエレベーターを1か所設けるというルールだと思いますが、今後、これをもっと増やしていかなければならないと思います。そのような見直しは、次はいつ行うのか教えていただきたいということが1点目です。

2点目は、航空機についてです。ハード面で個人の機密性を担保するという観点から非常に背の高い椅子になっています。通路もかなり狭いです。そのため、私が飛行機に乗るときにはかなりアクロバティックな体勢でないと座席に移乗できません。この辺りの航空機のハード面の見直しについても、いつ行うのか教えていただければと思っています。

以上です。

【北小路課長補佐】 では、続きまして新田先生、お願いいたします。

【新田委員】 大阪大学の新田です。私から1点だけ、ページ13のマスタープラン、基本構想の部分についてお伝えしたいと思います。

今回、いろいろ丁寧にまとめていただいてありがとうございます。コロナ禍の状況で非常に苦戦している状況もよく分かったのですが、なかなかマスタープラン、基本構想の進捗がよくないです。マスタープランでは、2021年度末でも全自治体の1.3%ぐらいです。

それから、2022年度末でも後で出てきますが、9自治体しか増えておらず、2%程度ということで目標の20%にはかなり遠くなっています。また、改正バリアフリー法に基づいた新たな基本構想づくりについてもかなり遅れていると思います。2021年度から2022年度にかけては3自治体しか増えていません。先ほど様々な手だてはされていると説明があり、そのことは私も存じ上げておりますが、1つの原因として各自治体の予算やノウハウが不十分ということが指摘されました。提案としては、中間年に当たる来年度に、きちんと中間評価をしていただきたい。なぜ遅れているのか、その原因を突き止めつつ、こういう手だてが必要ではないかというような提案もしていただけたらありがたいと思っています。

その際には、作成が完了している自治体も増えてきているため、成功事例や教訓を学ぶような資料を作成し、セミナーや講習会で役立てていただけたらと思います。いずれにせよ、来年度、その辺の評価と提案をよろしくお願いしたいと思います。

以上です。

【北小路課長補佐】 最後、お一方、全国重症心身障害児（者）を守る会の長井委員、お願いいたします。

【長井委員】 ありがとうございます。全国重症心身障害児（者）を守る会の長井でございます。資料4の関係でお礼を申し上げたいのですが、68ページに新幹線のウェブ予約、フリースペースなどの予約について前向きに検討するというを書きいただき、また、71ページには、ETC割引の関係で、18歳になった高校生が卒業までにETCカードを取得できないことを申し上げましたところ、国土交通省から道路会社のほうに伝達していただけるという前向きな対応も書いていただいております。

それから、71ページの一番下に大人のおむつの交換ができるトイレの確保についても検討していただけると書いていただいております。私ども障害のある方の中でも非常に数の少ない重症心身障害児者でございますが、少ない声を聞いていただいたということに感謝申し上げます。ありがとうございます。今後ともよろしくお願いいたします。

【秋山座長】 ありがとうございます。いくつか御意見をいただきました。最初に、グリズデイル委員は外国人への様々な対応が日本語対応であり、英語対応になっていないということと、可能であれば対応いただきたいということがありました。また、全難聴の方からは、新幹線の緊急情報を今後も保証できないだろうかということがありました。

大濱委員からは、2,000平米以上に1か所というエレベーターの基準について、トイ

レになかなか行くことができなかったということで、もっとこの基準を増やさないといけないのではないかということ、また、ハード面で個人の機密性を担保する航空機の部分について、どのような形で車椅子利用者の方が乗りやすくするか、今後の検討が必要ではないかということをお聞きしました。

それから、新田先生からは、マスタープランと基本構想、両方とも進み具合が非常に遅いため、なぜ進まないのかの原因究明をしっかりと整理し、方向性を前向きに捉えて進められないかという御意見をいただきました。それから、長井委員からは、国土交通省が行ったことに関して、新幹線、E T C割引、成人のおむつ替えの場所等々、非常に助かりますという御意見でした。ここまでのところで、御意見がございましたら、お願いしたいと思います。

【進藤観光庁企画官】 観光庁でございますが、よろしいでしょうか。

【北小路課長補佐】 お願いします。

【進藤観光庁企画官】 観光庁でございます。グリズデイル委員におかれましては、いつも貴重な御意見、ありがとうございます。まず1点目、アクセシブルルームの予約に関して御意見がございました。いただいた御意見につきましては、オンラインで予約が可能となるように所管の宿泊団体を通じて改善策を講じるよう周知したいと考えています。

2点目、モビリティ機器をレンタルできないかという御指摘がございましたが、対応しているところが少ないという御意見、御指摘のとおりだと思います。実は九州運輸局が今「どこでも車いす・ベビーカー実証事業」を進めており、通年でやっているわけではないのですが、期間を限定して良い取組を行っております。利用者に対するアンケートでは、90%が満足しており、リピーターの意向が98%という回答がございました。このような良い事例がありますので、これを全国の運輸局に展開できるように国交省内でも連携を続けていきたいと考えています。

私からは以上です。

【田中課長】 ありがとうございます。

それでは、大変恐縮ですが、時間も押しておりますので1点だけ、住宅局から御説明いただけたところがあれば、よろしくお願ひいたします。

【今村住宅局参事官】 住宅局の今村と申します。先ほどの大濱委員からの御指摘は、デパートで、エレベーターになかなか乗れず、移動するのに時間がかかったことで、トイレになかなか行けないという御指摘だったと思います。現行制度では、御指摘のように2,000平米以上の特別特定建築物はバリアフリー基準への適合が義務化されています。しかし、

エレベーターの基準の他にバリアフリースイレに関する基準もあるため、エレベーターを増やすという観点だけではなく、各フロアにバリアフリースイレの設置を進めるという観点で対応するという考え方もあるかと思ひます。

いづれにしましても、そのような建築物の基準の在り方につきましては、本日御出席の高橋儀平先生に座長を務めていただひている、この会議の建築物バージョンとも言える、建築設計標準フォローアップ会議を開ひているところでは、その場で各団体の方にも参画いただひて、様々な御意見をいただひることにしておりまひす。年数回開催しておりまひすので、その中で基準の在り方について議論を深めてまいりたいと思ひていまひす。よろしくお願ひしまひす。

【田中課長】 ありがとうございます。

すみません、航空と鉄道の関係の御意見もござひましたが、後ほどまとめて回答させていただひこととさせいただひたいと思ひます。また、新田先生からマスタープランと基本構想の進捗状況がよくないことについて御指摘と御提案をいただひきました。非常に貴重な御指摘で、我々もこの数字については非常に忸怩たる思ひであり、しっかりと検討させていただひたいと思ひていまひす。

以上でござひます。

【秋山座長】 ありがとうございます。

次に、③と④の議論に入りたいと思ひます。③の当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する中間的な整理案についてと④のろう学校との共創による誰もが安心して利用できる駅を目指した取組、この2点について事務局から報告をお願ひしまひす。

【田中課長】 まず、私から当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する中間的な整理案について御説明をさせていただきます。そして4つ目のろう学校との共創による誰もが安心して利用できる駅を目指した取組につきましては、JR東日本様と富士通様から御説明をいただきます。

資料5-1の73ページからです。当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する中間的な整理についてです。75ページから76ページを御覧いただひればと思ひまひす。こちらについては、検討の経緯についてですが、昨年の9月に開催いたしまひした第8回の移動等円滑化評価会議において、当事者目線での評価指標の在り方の検討について、鉄道の駅2か所の現地調査の結果を御紹介し、今後の進め方について御意見をいただひたるところです。

それを踏まえ、鉄道駅を対象とした各種施設のバリアフリー、その環境の状況について当事者目線から点検していただき、実施したアンケート調査について75ページに記載し、その後3回実施したテーマ別意見交換会について76ページに記載しております。それらの結果を踏まえ、今回、中間整理案としてまとめさせていただきました。

続いて77ページを御覧いただければと思います。今回の中間整理案の位置づけについてです。最初に秋山先生の御挨拶の中でも触れられていたかと思いますが、バリアフリー法の制定、改正、そしてバリアフリーの整備目標第1次、第2次、これらに併せて各種基準や、ガイドラインを改正してきており、ハード面の整備はある程度進捗してきているかと思えます。

一方で、本日いろいろと御指摘いただいておりますが、地方部も含めたバリアフリーの推進や、心のバリアフリー、当事者参画の重要性については、これまで必ずしも十分に取り組んでくることができなかつた新たな課題であるといったことがより明らかになってきたと考えています。そういった中で、この77ページの右下に記載のとおり、これまでの取組は引き続き続けていく中で、さらに今後のバリアフリー政策の主な課題として、4つ掲げさせていただきます。当事者目線からのハード面でのアクセス性や使い勝手の向上、情報面でのバリアフリー、心のバリアフリーのさらなる推進、当事者参画の推進です。こういったところの中で、今回の中間整理につきましては、①、②についての課題を整理させていただいたものと考えています。

これらを踏まえて78ページの今回の中間整理案の特徴・性質を御覧いただければと思います。今回の中間整理案ですが、ガイドラインなどの改正も見据え、関係の皆様に分かりやすいように、下段の囲みに記載のとおり、当事者の皆様が施設を利用される場面ごとのバリアフリー環境の課題、そして、今後さらに情報収集、調査が必要な事項の整理をしております。それぞれのページには、基準やガイドラインの記述も併せて記載をしています。そして、今回、整理させていただいた課題などについては、優良事例の横展開で対応していくものや、運用面での工夫で対応していくもの、あるいはなかなか早期の対応が容易でないもの、当事者参画による改善が望ましいもの、このように様々なものがございます。今後の対応について、さらなる調査、議論が必要な状態であり、最後のところで今後の進め方について御説明をさせていただければと思っております。

79ページ以下に、今回まとめさせていただいたアンケートや、ヒアリング、意見交換会などでいただいた内容をまとめさせていただいております。抜粋して御説明させていただきます。

きます。79ページ目ですが、インターネットやICTによる情報提供やコミュニケーション等についてですが、その中のインターネットなどにおける駅構内の構造やルートなどの事前把握についてです。今回、いろいろと皆様のご意見をお伺いした中で、やはりインターネットなどにおける情報収集は非常に大事な話だと考えており、その中でこの一般的な駅構内の複雑性や、情報量の多さ、情報が断片的であることによる分かりにくさ、構内図が音声読み上げへ対応していない、このようなことが指摘されています。

続いて80ページ、バリアフリー関係施設の有無などに関する情報提供についてです。こちらについてもいろいろと御意見をいただいたところですが、それぞれの障害当事者の皆様の特性に応じた、バリアフリー関係設備の有無によって、皆様の利用される駅や、行動の範囲が決まってくるということで、これも非常に大事な情報です。そういった観点から、この鉄道駅におけるホームドアの有無や、無人駅であるか有人駅の別、トイレ内の設備、施設状況ということについてホームページ等で情報提供してほしいというニーズが非常に多く示されております。

続いて81ページ、オンライン予約・決済についてです。これは前々からいろいろと御意見をいただいていたところですが、特急の指定席をウェブ予約しても、駅で支払いや受取りなどを行う必要があるという現状に対し、決済までを含めたシステムの利便性の向上を求めるといふ声を多くいただきました。

続いて82ページから、駅構内での案内図などによる移動経路の分かりやすさに関する課題についてです。82ページは、バリアフリールートの把握のしやすさについてです。駅構内に経路案内図がありますが、その情報ではバリアフリールートの把握がしにくいという声が多く寄せられております。具体的な話として、駅構内に様々な形態の案内図があり、どこで何を見ればよいのか分からないという声もいただいております。

続きまして83ページ、経路誘導に関するサインシステム等についてです。これは複数の特性の当事者の方から、乗り継ぎのときをはじめとして経路を途中で見失ってしまったり、複雑で分からなかったりといった声をいただいております。また、このサインに関して、頭上や床面、壁、様々な箇所にとサインやルートを置いてほしいという御意見をいただくところではありますが、一方で、混雑しているときは床や壁のサインが見えにくくなってしまふというような御意見もいただいております。このサインシステムについては、様々な御意見をいただいております。

そして84ページ、車両内の情報提供についてです。車両の中とのことですが、それぞれ

皆様の特性ごとに電車を降りた後円滑に移動できるよう準備をされて車両に乗っておられるということを踏まえ、車両の中での情報のニーズについて御意見をいただいています。例えば、車椅子を使用されている方からは、扉の開閉方向、また、精神障害の方、高齢者の方からは駅間の必要時間や、降車駅での情報など様々な情報提供についての充実が求められているところがございます。

続きまして85ページ以降、駅構内設備等に関する情報保障等についてです。85ページは、改札口・改札窓口・券売機についてです。それぞれ非常に重要なポイントですが、特に複数経路の結節点となっている大規模な駅において、乗り継ぎ経路や改札口が非常に多いということから、視覚障害の方や聴覚障害の方が通るべき改札を特定するということや、改札のインターホンにおける問合わせについての不安が示されております。特に聴覚障害の方々からは、文字や手話通訳による意思疎通を求める声をいただいております。

そして86ページ、運行情報についてです。当事者の方々は、電車に乗る前の情報や、電車が接近してきているという情報に関する情報の提供を非常に望まれているということがあります。一方で、精神障害の方々からの声として、広告や注意喚起など様々な情報と、運行情報とが混ざって聞こえてくるため、本当に必要な情報が分かりにくいという声もございました。

続きまして87ページ、音声案内等の聞こえやすさについてです。これについては、複数の特性の当事者の方から、ホームや列車内の音声案内について、担当する職員によって、音量や明瞭度、スピードが異なるため聞こえにくいという御意見や、列車の行先の音声案内をしているときに別の音声案内が重なって聞こえなかったという声もありました。

そして88ページ、駅名表示についてです。これは個別具体的なケースですが、車椅子を使用されている方や聴覚障害の方から、最近ホームドアの設置が進んだことにより電車が駅に止まっている際に電車の中から駅名の表示が見えにくくなったという声もいただいています。

そして89ページ、ホームにおける乗車位置などについてです。こちらについては、ロービジョンの視覚障害者の方や知的障害の方から、ホーム上で様々な種別の列車の乗車位置を色分けで表示しているが、この方法では分かりにくいといった意見がありました。

そして90ページ、ホームや移動経路における障害物、インターホン等へのアクセス性についてです。こちらにも具体的な話となりますが、駅構内の経路上に障害物があったということや、問合わせ、非常通報用のインターホンが使用できなかったということなど、経路上の

安全性の確保といったことに関しての声を多くいただいております。

続きまして91ページ、これは4つ目ですが、輸送障害ですとか施設の不具合などの事態が発生した場合の情報提供についてです。この輸送障害や不具合ということですが、様々な特性の当事者の皆様から、文字や音声による運転再開情報、もしくは運転再開予定や代替ルートなどの情報提供の充実を求めるとい声が多く聞かれており、また、実際に災害が発生した際にこういった情報が取れずに取り残されるのではないかと不安の声も寄せられております。

そして92ページ、今後の更なるバリアフリー環境の向上についてです。これまで申し上げたこと以外の御意見として、乗り継ぎの際のバリアフリールートの整備や、今後のバリアフリールートの拡大・複数化、さらに、こういうことを進めてほしいということについての御意見を多くいただいております。

そして93ページ、今後の進め方についてです。今回皆様からいただいた声を基に、中間的に課題を整理させていただきました。今後の進め方としては、事業者の方々の整備状況や考え方についてお伺いし、当事者の皆様の声をさらに把握させていただき、これらを踏まえてニーズや効果、対応の困難性といったことも考慮しながら、課題の優先順位、あるいは方向性を検討してまいりたいと考えております。このような作業を進めた上で、令和5年度末頃までに最終的な取りまとめを行いたいと考えています。

また、中段ですが、当事者参画の促進に資するという観点から、試行的に特定の地域分科会において事業者の皆様の協力もいただきながら、施設の整備状況の確認や、参考となる事例の収集などを行う機会を設定することも考えています。さらに、テーマ別の意見交換会について、今回も開催させていただきましたが、対応の方向性や優先順位を検討していくに当たり、皆様の御意見をさらにお伺いしたいということもございますので、このテーマ別の意見交換会を活用してまいりたいと考えています。

駆け足で大変恐縮ですが、私からは以上です。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。

本来ですと、ここで議論というところですが、時間が押しているため、次のろう学校との共創による誰もが安心して利用できる駅を目指した取組について、資料6を基に富士通様及びJR東日本様より御説明いただいた後、両方一緒に議論させていただきたいと思っております。

それでは、富士通様とJR東日本様にお願いしたいと思います。

【JR東日本(矢野)】　ただいま御紹介にあずかりましたJR東日本の矢野と申します。よろしくお願いたします。このようなプロジェクトの紹介の場を御提供いただきまして、誠にありがとうございます。

それでは、ろう学校との共創による誰もが安心して御利用できる駅を目指した取組ということで、富士通株式会社とJR東日本で発表させていただきます。

エキマトペプロジェクトの概要について、JR東日本から御紹介させていただきます。目的としましては、一番上に記載のとおり、聴覚に障害をお持ちの方をはじめとして、駅を御利用する様々なお客様に対して安全安心な鉄道利用を実現するということと、あとはDE&I(ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョン)の相互理解の促進を目指すということを目的に掲げてございます。

このページの右側真ん中に写真がございしますが、この自動販売機の上に白い筐体がついているのが分かるかと思いますが、これがいわゆるエキマトペと呼んでいる装置でございます。こちらの基本的な機能としましては3つあり、1つ目が駅のアナウンスや列車音といった環境音、文字や手話、それから、オノマトペとして視覚的に表現するということです。例えば駅のアナウンスとは何番線に何とか線が到着しますということや、列車音とは、列車の接近する音を代表として考えております。「エキマトペ」という名前は、「オノマトペ」と「駅」を組み合わせた造語になっています。

それから、基本的な機能の2つ目ですが、駅係員のマイクから取得した駅アナウンスをリアルタイムに文字で変換するということです。先ほどとは異なり、マイク等を使つての非定型的なアナウンスを文字化、文字変換するという機能を有しています。また、括弧書きで記載のとおり、変換された文字、文章の意味に合わせてフォントを自動的に変化させるという機能も持っています。

それから、3つ目ですが、DE&Iに関する地域情報を表示するということです。こちらは昨年行った上野駅での実証実験から機能追加したものですが、上野駅周辺、具体的には台東区様のDE&Iに関する情報を列車と列車の間のアイドル時間を使って表示するという機能を備えています。以上3つが基本的な機能です。

一番下に過去2回行った実証実験の概要を記載しています。まず左側が2021年9月から弊社の巣鴨駅で3日間行った実証実験についてです。巣鴨駅は御存じの方が多いと思いますが、山手線のみ発着のホームです。計画期間と記載しているのは、実証実験のための準備期間とお読みいただければ良いのですが、試験開始前の6月から9月にかけて準備を

行い、参加企業としましては富士通様と大日本印刷様と弊社の3社で取り組んでいます。

それから、右側の実証実験2が、昨年、上野駅で実証実験を行った概要です。日程としましては記載のとおり、昨年6月から12月までの約半年間です。上の写真のとおり、ホーム上の自販機の上に筐体を載せて実証実験を行いました。場所としましては、上野駅の1、2番線ホーム上で、山手線と京浜東北線が発着するホームです。計画期間は3月から6月で、参加企業としましては、先ほどの巣鴨の3社に加えて弊社のグループ会社でありますJR東日本クロスステーションという会社も入っていただき、4社で実証実験を行いました。

それでは、動画がございますので、動画を御覧いただければと思います。

(動画上映)

【JR東日本(矢野)】 チャットに富士通の今村様から流しました動画のリンク先がございますので、後ほどお時間のあるときに御覧いただければと思います。

それでは、資料に戻りまして、次から開発・検討の経緯ということで、富士通様にボタンタッチして御紹介させていただければと思います。よろしくお願ひします。

【富士通(今村)】 ただいま御紹介にあずかりました富士通の今村と申します。よろしくお願ひいたします。まさに今、動画でも御覧いただきましたが、エキマトペというプロジェクトを2021年から進めておりまして、その開発の経緯等々をこのスライドで御紹介したいと思ひます。まず、なぜこの3社及び4社が取り組んでいるかというところですが、もともとは東京2020、オリンピック・パラリンピックのパートナーという企業のつながりがございます。各企業が共生社会の取組をテーマにおのおのやっていた取組をJR東日本様からのお声かけがありフォーラムを開催しました。これはオリンピックが延伸したことを受けて、いかにこういった取組を世の中に出すかというところを含めてフォーラムを開催していただき、各社のやっている取組を共有しました。そういったところから、またぜひ一緒にやりませんかという声かけをしたことから、この3社がまずタグを組むことになりました。

我々の本店は川崎市にあるのですが、その横に川崎市立豊学校がございます。かねてよりいろいろとプロジェクトで御縁があり、この7月に「未来の通学」をテーマにしたワークショップを3社と共同で開催するに至りました。そのワークショップのアイデアを参考にしまして、エキマトペが開発されました。9月の巣鴨駅での実証実験の結果及び御反響を踏まえ、さらなる普及として筐体の改善や、機能のアップデート等々をしまして、昨年、上野駅で実証実験を行いました。

写真が3点ありますが、一番左が学生のアイデアであり、ワークシートに対して様々なアイデアをいただきました。真ん中が先ほど動画でありました上野駅の様子です。これがキオスクの跡地でございます。ホーム上のコンビニエンスストア跡地を使い、スクリーンを張って後ろから投影しました。ここで課題がいくつかあったため、自動販売機の上にということで右側の筐体にフォームチェンジするということになりました。

開発に当たって、先ほど申し上げたワークショップにおいて、ろう学校の生徒の方からは、アナウンス情報や遅延情報などを文字や手話にしてほしいといった情報保障に関する要望が多く見られました。さっきの皆様からの御発表の中にも、そういった御要望はあったかと思えます。そういったところを我々としてはAIを活用することで実装したということでございます。さらに、それをどのように表現するかというところで、オノマトペを用いて駅の音というのを表現することで、聴覚障害者のみならず、ふだん駅を使う健常者にとっても楽しい駅体験をしてもらう。その背景にあります、ろう学校の方々の思いを知ることによって、DE&Iの相互理解の促進を目指したものでございます。

図に記載しているのが、このエキマトペの機能です。先ほど矢野様から御案内いただきましたとおり、駅の音を我々が作り出したAIのプログラムを使い、音を識別し、文字や手話、オノマトペとして右の写真のように表現するものでございます。非定型のアナウンスに関しましては、弊社の既成の音声認識・文字変換ソリューション、LiveTalkというものとDNP様（大日本印刷様）の感情表現フォント変換といったシステムを使い、リアルタイムに文字を字幕化するとともに、その内容に適したフォントに変換いたします。これは具体的に申し上げますと、「御乗車いただき、ありがとうございます」というような感謝や、何か楽しい雰囲気にする場合はかわいらしいフォント、「危険ですよ、駆け込み乗車は遠慮してください」というような注意喚起を促す場合は、おどろおどろしいフォントを使うといったアプローチをしております。

巣鴨駅と上野駅、2回の実証実験を踏まえ、今後に向けた課題を3点挙げさせていただいております。このAIモデルを汎用化する、要はどの駅でも使えるようにするということが1つ課題ですので、汎用化に取り組んでいくこと、筐体を含むシステムの常時稼働と文字変換精度の向上に向けた改善、既存システムとの連携を含めて検討していきたいと思っております。また、今回、肝となっていますが、聴覚障害者と接点のない人等と作る仕組みというの、まさにDE&Iの相互理解のためには実現していきたいと思っております、それをこのエキマトペを通してどう実現するかということをもまさに企画していきたいと思っております。

す。

繰り返しになるところもあるので割愛いたしますが、4社、このような役割分担で実証、取組をしてみいました。

特に上野駅の半年間にわたる実証実験におきましては、まさに様々な方々に御評価、御反響をいただきました。特にメディア掲載も非常に多く取り上げていただき、もちろん当事者の方々が見るような番組はさることながら、ニュースもしくは情報番組等々で取り上げていただきました。具体的な件数は右側に記載していますが、テレビや新聞、また、ウェブメディア、雑誌、様々な媒体で取り上げていただきました。

また、それはSNSの起点も非常に大きかったところです。当事者の皆様がこのエキマトペを体験されたことを漫画にしたものがありました。ここがすごく御共感を生むような内容でございまして、19万「いいね!」がつくというところからNHK様にも取り上げていただきましたが、そういったことをきっかけにこの我々の取組がいかに当事者にとっても価値があり、また、それを支える健常者の方を含めて、いいなと思ってもらえたということにつながったかと思っております。

また、こういった取組が国会議員の方々にも御関心いただきまして、現地視察いただきました。昨年来様々な法律、法案ができておりますが、そういったところに対しても当事者目線による法整備・施策の大事さに言及いただいたというところがございます。また、実機展示、取組というところで講演を多数いただいております。東京都様の手話言語フェス、2月に開催された場にブースを出させていただき、今後もいくつか出展することが計画されております。上野駅からは既に撤去してしまいましたが、弊社内のショールームにこのエキマトペの実機を今展示しており、これから様々なお客様に御紹介していくような形になっております。また、グッドデザイン賞や、IAUD国際デザイン賞といったアワードもいただき、ここに記載のような様々な御評価をいただいております。

上野駅での御反響は、JR様のほうからコメントをお願いいたします。

【JR東日本（矢野）】 上野駅での反響について、JR東日本から再び御紹介させていただきます。お客様、それから、社員の2つございまして、まずお客様につきましては、エキマトペの視察を目的に上野駅にお見えになるというお客様がいらっしゃいました。それから、2つ目で、昨年12月に機械自体は撤去したのですが、エキマトペの今後の計画に対する問い合わせが複数件あったということと、弊社のお客様の声フォーム（お客様等から御意見、御要望を頂戴するフォーム）にお褒めの言葉を複数いただきました。一方、上野駅の社

員につきましては、お客様にとって必要な駅のサービスを改めて考えるよいきっかけになったということと、勉強用の手話動画の作成として、これを機会に手話の勉強をして発信するなどして、社員の意識醸成につながったと考えています。

こちらのページは以上になります。

【富士通（今村）】 スライドの最後です。これまで御紹介した取組を通して、我々としては誰もが安心して利用できる社会を目指すということです。1つのコンセプトとしましては、エキマトペから「つながる」というところを体現していきたいと思っております。今、上野駅の様々な御反響を含めて見ていただいたかと思いますが、そういったところで得られた知見や、様々なお声を基に誰もが安心して利用できる社会を目指して検討を進めていきたいと思っております。エキマトペを通して、多様な人がつながる、実際駅はそういった方々が共有している空間ですが、より実感を持って生活していくということ、社会づくりということを我々がやっていきたいと思っております。

また、具体的には地域がつながることで、先ほども台東区の団体ともつながってはきましたが、具体的に様々な連携をしていくことで、ろう学校の生徒や、地域のコミュニティー、日頃、頑張られている方を通すことで、さらにこういった活動を広げていきたいと思っております。まさにその取組に対して、産学官民連携で取り組んでいきたいと思っておりますが、これは2025年に日本開催、東京での開催が決まりましたデフリンピックという機運があるかと思っております。まさにここを聴覚障害に関する理解促進の機会と捉え、今回、ろう学校の方と我々民間企業とやってきましたが、さらに様々な方々と取組むことで、よりD&I社会の実現を加速していきたいと思っております。

繰り返しですが、こういった取組をやっていく上では、まさに皆様方と、またさらに様々な議論、検討させていただければと思っており、今後の導入・拡大に向けては、継続的な御支援をお願いしたいと思っております。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。

大変な開発をされたという印象です。特に聴覚障害者に対してはかなりの朗報かなと思いますので、ぜひ今後の発展に期待したいと思います。どうぞよろしく申し上げます。あと1分しかなくなりましたが、10分ほど延長させていただき、御質問、御意見をいただきたいと思っております。先ほどの③の当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する中間的な整理案についてと今回のエキマトペ、オノマトペについて御意見等がございましたら、お願いしたいと思います。

【北小路課長補佐】 まずチャットの読み上げをさせていただきたいと思います。

まず1点目が、全国手をつなぐ育成会連合会、小島委員からいただいております。「アンケートやテーマ別の意見交換会では、細部まで聞き取りをしていただき、ありがとうございました」。これは③についてですね。「知識、発達障害の人のシングルフォーカスの特性も御理解いただき、ありがとうございます。さらなる心のバリアフリーの推進について、事業者にも人的対応、役務対応の障害特性のガイドがあるのでしたら、障害者団体としても協力させていただきたいと思いました」という御意見です。

2点目です。せたがや子育てネット、松田委員からです。「本日は、ありがとうございます。NPO法人せたがや子育てネットの松田です。エキマトペは、とてもすばらしい当事者参画だと思いました。子供たちの参画は、4月から創設されるこども家庭庁の取組の方針にもつながると思います。車内の放送などにも応用される予定はありますか。聞き取りにくかったり、子供だけで乗っている場合や子供の世話をしている聞きそびれることなどもあったりして、文字情報は子供や乳幼児連れ、大人にとってもありがたい仕組みだと思いました」ということです。

さらにもうお一方、グリズデイル委員から、「多言語にすれば訪日外国人も喜ぶと思います」ということで御意見をいただいております。

【秋山座長】 では、ろうあ連の藤平委員。

【藤平委員】 全日本ろうあ連盟の藤平です。私から5点あります。まず、1点目として、79ページですが、インターネットによる情報提供について、手話言語としての情報提供も併せてお願いしたいと思っております。

2点目です。80ページです。ICT関係ですが、最近無人駅が増えております。ろう者にとって切符を買うというのが難しい状況になっておりますので、音声だけではなく、遠隔手話サービス等の利用も含め、しっかりと手話を付与させていただきたいと思います。

3点目です。車両の中での情報提供の在り方について、以前から国土交通省にもお願いしておりますが、乗り換え情報や乗車の際の新しい情報が全く分かりませんので、そういう状況がないように字幕等をつけて情報提供させていただきたいと思います。

4点目です。92ページです。エレベーターにつきまして、以前からガラス張りが非常に大切だということをお話ししていますが、その辺りをはっきり記載させていただきたいです。

5点目として、エキマトペを見ましたが、本当にうれしい情報でした。石川県在住のため、巢鴨駅や上野駅の現場を見ることができませんでしたが、ガタンゴトンや、キンカンコーン

のような音を漫画の世界だけで見て知ってはいましたが、実際に目の前にそういうものが見られるようになれば、非常にうれしいと思います。また、非常に大切なのはアナウンス情報です。非定型文を文字に変えるということも非常に大切なこと、重要なことと考えておりますので、駅のホームだけではなく、駅の入り口などにも積極的に設置していただきたいなと思っております。

我々ろう者の場合は、事故があったときに駅口でどのように、どの電車に乗ればいいのかという情報が全く入ってこない状況になりますので、駅の改札口等で、そのような情報提供も併せてお願いしたいと思っております。エキマトペ、ますます進むことを本当に切に願っております。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した。

【北小路課長補佐】 では、続きまして高橋儀平先生、お願いいたします。

【高橋座長代理】 高橋です。今のエキマトペにつきましては、私も本当にすばらしい開発だと敬意を表したいと思えます。

1点、最初の中間整理の件で、93ページだったのでしょうか、今後の進め方について提案をさせていただきます。説明の中で地域分科会の活用の話がありました。私は、とても重要な部分だと思います。当事者参画の部分や、地域の様々なバリアフリーの実情がそれぞれ違うと思えます。地域のバリアフリー化推進を高めていくということが、この評価会議の非常に重要な役割の1つだと認識しています。

そのため、今回の中間結果については非常にすばらしい取組だと思いますし、丁寧にまとめいただいて、感謝を申し上げたいと思えますが、同時に全国の10の地域分科会でも恐らく1回程度、1つのプロジェクトごとには可能ではないかと思えますので、ぜひそのような努力を行っていただくことによって、先ほど新田先生からも話がありましたが、地域の基本構想やマスタープランが非常に遅れている件についても併せて展開できるように働きかけを行っていただければと思います。それがまず1つです。

それからもう一つ、時間がない中で大変恐縮ですが、今回のバリアフリーに関わる運賃の値上げについて、その年次計画の情報公開を何らかの形で積極的に行うことはできないかと考えています。この評価会議がその場ということもあるかと思えますが一般の市民の方や、鉄道を利用する方々にも情報公開できるような取組はできないだろうかと思えます。既に実施しているのかもしれませんが、例えば車内のモニターなど、様々なところで定期的に

こんなことをやっているというようなことをそれぞれの交通事業者が働きかけを行っていただけると大変助かります。

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。

【北小路課長補佐】 あともう一方、チャットをいただいております。全国老人クラブ連合会の大藪委員からです。「中間整理案では、私どもの意見を取り入れていただきまして、ありがとうございました。実現されるよう期待しております。エキマトペについては、次回、実証実験をする機会があるかどうかを教えてください」という御質問です。

これで、現時点では以上となります。

【秋山座長】 どうもありがとうございました。

御質問としては、藤平委員から、インターネットの情報とかICTの無人駅が増加している中で、遠隔型の手話をぜひ含んでくださいという御意見をいただきました。また、車両内の情報提供において、乗り換えなどが分からないので、字幕などを出していただけないか、エレベーターはできるだけガラスを用いて外から分かるようにしていただけないか、エキマトペはすばらしいという御意見でした。高橋先生からは、地域分科会を大事にして、地域間格差をなくしていくような方向性を1つ狙ってはどうかということと、運賃値上げでバリアフリーがある程度進むかもしれませんが、一般市民への情報公開も含めて努力していただけたらという御意見でした。どうもありがとうございます。

【北小路課長補佐】 先ほどの大藪委員への回答をチャットでいただいておりますので読み上げさせていただきます。

【秋山座長】 はい。どうぞ。

【北小路課長補佐】 「現在、決まった実施計画はございませんが、関係社内で鋭意検討しております。具体的になりましたら、適宜公表してまいります」ということです。

あと、すみません、もう1点。日本発達障害ネットワーク、三澤委員から御意見をいただいております。「心のバリアフリーの促進は、目に見えない障害者にとっては大いに期待するところです。ハード面と並行して対応をお願いします。また、評価指標としては、言葉の理解度だけでなく、障害の理解度と対応の経験等、検討をお願いいたします」ということです。

【秋山座長】 時間がちょうど10分たってしまいましたので、このくらいにさせていただきますと思います。最後の心のバリアフリーに期待するというお話もございましたが、簡

単に私のほうで、1分ぐらいでまとめさせていただきます。

最初に藤平委員から聴覚障害者について、やはり評価方法をちゃんとしたほうが良いのではないかというのは私も同感でございます。音というのはなかなか分かりにくいものですので、努力をする必要性があると思います。

2つ目は、鉄道の当事者の誘導についてですが、おそらく様々な課題があり、世界の20か国、180の空港で既に使っており、全国の6空港で実施している「ひまわり支援マーク」というものと東京都でやっている「ヘルプマーク」との合体というのが必要であり、鉄道もそのようなものを行ったほうが何かと良いのかと思います。そして、これは今までサインや、人的介助、ICTなどばらばらでやっていた部分（音サイン・表示サイン・人的支援）をどう統合して考えていくかという重要なキーワードの1つとして私は見ておりますので、ここが、国土交通省が最も遅れている部分と見ています。

それから3つ目は、先ほどバスの昇降ステップは難しいという御意見がありました。私どもの95年前後ぐらいに神奈川県のリハビリテーションセンターのプロジェクトで既に開発をしています。それは一般バスにほんのわずかな昇降するステップをつけて、乗り降りをしやすくするという簡単にできることを実は高速バスでやっていません。この点についてはしっかり頑張っていたほうが良いのかと思います。バス用ステップが用いられることもあります。

4点目は、音響式信号についての実態把握がちゃんとできていないのではないかという御指摘がありました。これについては、音というのは、聞きやすい音というのは波形が割と滑らかで、サインカーブのようなもの（このようなサイン音は同じような波形型あふれているので他の音の中に溶け込んで聞き取りにくい）で、耳障りの悪い聞きにくいサイン音がギザギザのノコギリ状の音なのですが、この音が一般に少ないのでむしろはっきり識別できる音になり聞き取りやすい、この音をどうやって出すかというところをしっかりとやらないといけないということが4点目です。

5点目は、グリズデイル委員がモビリティ用具（車いす・ベビーカーなど）のレンタルについて、まだ拡大していないので、ぜひこの辺りの対応を頑張ったらどうかということと、外国人対応が決定的に遅れているということを改めて感じました。

最後にエキマトペについては、JR東日本と富士通の方々の努力に敬意を表したいと思います。どうもありがとうございました。

以上で私のまとめを終わりにしたいと思います。事務局にお返しをしたいと思います。

【北小路課長補佐】 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につきましては、後日改めて御連絡をさせていただきたいと思えます。

では、以上をもちまして第9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。よろしくお願ひいたします。本日は、お忙しい中、御参加いただきまして、誠にありがとうございました。

— 了 —