

第10回移動等円滑化評価会議

令和5年9月28日

【松田調整官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより第10回移動等円滑化評価会議を開催させていただきます。

本日はお忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は事務局を務めさせていただいております総合政策局バリアフリー政策課の松田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、オンライン会議にて開催しております。

会議に先立ちまして、留意事項を幾つか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くよう御協力をお願いいたします。また、オンラインでの御参加の皆様は、マイクとカメラをオフにした状態で御参加いただくようお願いいたします。御発言の前に、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。

それでは初めに、開会に当たりまして、国土交通省総合政策局長の長橋より御挨拶を申し上げます。

【長橋局長】 7月に総合政策局長に着任いたしました長橋でございます。本日、御多用の中、第10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。

この評価会議は、御承知のとおり、国土交通省のバリアフリー政策について、当事者参画の枠組みによりまして継続的に委員の皆様から御評価・御意見をいただくことを目的として設置されているところでございます。私自身は今回からの参加ということになりますので、着任の後、これまでのいろいろな会議での検討状況や委員の皆様からいただいた貴重な御意見などについて、担当者からお聞きいたしました。それをざっと聞いただけでも、なかなか今まで気づけなかったようなことや、いろいろな面でもっと大事なことがあることを、痛感したところでございます。

本日の会議におきましては、前回の会議でお示ししました「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」につきまして、今年度末の最終取りまとめに向けた検討状況を御報告させていただく予定となっております。そのほか、昨今の国交省にお

けるバリアフリー化の取組として、歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化に向けた取組や共生社会ホストタウンに関する取組などにつきましても御報告させていただき予定となっております。

本日の議題は、これまでのバリアフリー政策の評価を踏まえてさらにバリアフリー政策を進展させていくために非常に重要なテーマになるものと思いますので、皆様から改めまして忌憚のない御意見をいただければと存じます。よろしく願いいたします。

【松田調整官】 それ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せん。秋山座長、よろしく願いいたします。

【秋山座長】 中央大学の秋山と申します。どうぞよろしく願いいたします。

このバリアフリーの評価会議は、2016年にオリパラの委員会が内閣官房に設置され、バリアフリーを進めていきたいと思いますということがあったと思いますが、その結果として移動等円滑化評価会議ができたかと思えます。それから既に10回を数えるに至っています。

改めて、この「評価」って何だろうかということを考えますと、障害者と一般の人との格差がある中、その格差をどのようにして埋めるか、また、うまく埋まっていつているかどうか、そこが評価会議のポイントだろうと思えます。それにより、障害者が日常的に生活できる地域、あるいは都市になっていくことが評価会議の役割のように思えますので、そういう視点で皆さんもぜひ御意見等をおっしゃっていただけたらと思えます。

以上、挨拶に代えさせていただきました。

【松田調整官】 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、ただいまの資料の中の名簿を御覧いただくことといたしまして、委員の皆様方の御紹介に代えさせていただきますと存じます。よろしく願いいたします。

なお、本日は、日本パラリンピアン協会の大日方委員、三沢市の米田委員、日本バス協会の稲田委員、全国空港ビル事業者協会の日巻委員が欠席されております。

また、せたがや子育てネット兼子育てひろば全国連絡協議会の松田委員の代理としまして入江様、川崎市の藤倉委員の代理としまして関山様が出席されております。

ここで、報道関係の皆様には御退室いただきます。

それでは、お手元の資料を確認させていただきたいと思えます。資料につきましては、先日、資料1から参考資料2までをひとまとめにしたPDF資料を送付しておりますので、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願います。

なお、御発言の際には、所属とお名前は必ずおっしゃっていただいた後、御発言いただくよう御協力いただければと存じます。

なお、本日は、オンライン会議での御参加をメインに、秋山座長、高橋座長代理、日本視覚障害者団体連合の橋井委員が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。秋山座長、よろしく願いいたします。

【秋山座長】 秋山です。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ですけれども、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整理について、議事2、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について、資料3及び資料4を基に事務局より御説明した後に質疑応答とさせていただきます。併せて参考資料についても簡単に御説明をお願いいたします。議事1、2の質疑応答終了後、議事3、国土交通省におけるバリアフリー関係の取組事例について、議事1と同様に、説明後、質疑応答とさせていただきます。

それでは、バリアフリー政策課田中課長、お願いいたします。

【田中課長】 バリアフリー政策課長の田中でございます。本日は皆様御参加いただきまして、誠にありがとうございます。それでは、資料3、4を使用して、議事1につきまして御説明をさせていただきます。

資料3を御覧いただければと思います。右下に、それぞれの資料の通し番号を振っております。9ページを御覧いただければと思います。まず、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整理についてです。9ページは、前回の第9回評価会議において御説明をさせていただいた今後の進め方です。それぞれ今後のスケジュール、地域分科会の活用、テーマ別意見交換会の活用についてまとめており、この進め方に沿って今年度作業を進めてきたところです。まず、今後のスケジュールに示された作業について御説明をさせていただきます。

10ページを御覧いただければと思います。最終取りまとめに向けた検討の1つ目で、今実施している鉄道事業者における実態調査についてです。この調査の目的については、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最終取りまとめにあたっては、移動等円滑化の効果や鉄道事業者の方による対応の困難度も考慮しながら課題の優先順位や対応

の方向性を検討することが必要です。そこで、この検討にあたって、様々な規模や地域の鉄道事業者におけるバリアフリー整備の現状や整備の基本的な考え方を把握させていただくため、実態調査を実施することとしました。

この調査に当たりましては、鉄道事業者の方々の規模や地域によるそれぞれの状況、考え方の違いを把握させていただきたいと考えており、調査概要にもございますが、対象とさせていただき事業者といたしまして、JR各社、大手民鉄事業者の方、そして各運輸局で2社程度を選定いただき、合計40社です。

そして、対象駅については、バリアフリー整備が相当程度進んでいる鉄道駅を、利用者の多い駅、少ない駅、そして中間の駅で、一社当たり3駅ずつ選定して回答いただくようお願いしているところです。

主な調査内容についてですが、中間整理に記載されたバリアフリー環境の課題についての現在の基準やガイドラインとの適合状況であります。ただし、インターネットやICTによる情報提供などの部分につきましては、詳細な内容を示すガイドラインがない部分であるため、情報提供、サービス内容、運用方針、分かりにくさを解消するために工夫している点、運用の課題などについて、幅広く回答をお願いしているところです。

次に、バリアフリー環境の向上に向けて工夫した事例です。これには当事者の方々や専門家の方々から意見を聴取したことの有無を含めています。そして、運用・整備に当たった課題です。

主な内容はこういった内容であり、8月から10月20日まで調査を実施しているところです。

続きまして、11ページを御覧いただければと思います。最終取りまとめに向けた検討についてですが、対応の方向性の整理について記載しております。この部分につきましては、今後このような形で進めていくことを考えておりますということです。この取りまとめに向けて、これまでのアンケートや意見交換会を通じて把握させていただいた当事者の方々の御意見と、現在調査中であります鉄道事業者の方々の実態、この双方を踏まえた検討が必要と考えています。スライドの中段から下のところに記載している考え方・手順で、バリアフリー環境の課題の優先順位付けや対応の方向性といったものを検討していきたいと考えています。

まず、当事者の目線から寄せられた御意見がございます。ここに例を書かせていただいておりますが、ホームページにおけるルート表示やバリアフリー関係施設の有無などの情報提

供、駅構内での案内図などによる移動経路の情報提供などになります。

そして、事業者側の現状です。これは現在、調査中ですが、例えば現在のバリアフリー基準どおりに整備されているか、あるいはガイドラインの標準的な整備内容で整備されているか、あるいはさらに先進的な取組がなされているかといったような状況があると考えています。この当事者の方々からの目線と事業者の現状を比べた際に、当事者の方々のニーズと事業者の方々のシーズの間にギャップがあるのではないかと考えており、このギャップを改めて認識した上で、その原因を分析したいと考えております。

そして、これは我々のほうで想定しているものですが、ギャップの原因の例ということで、下の枠内のような事項を想定しており、課題は認識しているが具体的な対応の方向が分からない、あるいは駅施設の構造上の問題がある、あるいは技術的課題により整備が困難である、このようなことが考えられているところです。これらを整理し、当事者の方々のニーズ・重要性、対応の困難性、行政側の支援の状況といったことも考慮した上で、課題の優先順位付けを行いたいと考えております。

その上で、今後の対応方針として、それぞれの課題に対してどのように対応していくのかについて記載しております。これも現在の案ですが、例えば、ガイドラインなどで整備を推進していく、優良事例を横展開していく、補助金などにより引き続き整備の促進を行う、あるいは現時点では中長期的な課題として整理するなどといった形で整理をしていきたいと考えているところであり、この整理に基づき、次年度以降の取組につなげていくことを考えています。

続きまして、12ページを御覧いただければと思います。現地視察を通じた優良事例などの収集についてです。前回の移動等円滑化評価会議などにおいて、バリアフリー環境整備の進捗などについては、各地域の課題や各地域特有の事情があるのではないかといた御指摘もいただいたところです。以下の各地域分科会で現地視察を行っていただき、その結果を最終取りまとめに活用したいと考えています。4分科会ありますが、このうち沖縄分科会につきましては9月4日に現地調査を実施済みです。他の中国・近畿・関東分科会につきましては今後実施予定です。視察先として、中国分科会では広島高速交通の新白島駅と県庁前駅、近畿分科会ではJR大阪駅うめきたエリアを予定しております。関東分科会については現在調整中であります。

続きまして、13ページを御覧いただければと思います。今後の進め方についてです。左側の枠にありますように、ただいま御説明させていただいた実態調査結果の整理、対応の方

向性等の検討を進めたいと考えております。これに加え、真ん中で今申し上げました地域分科会の活用で、4分科会において現地調査を実施していただきたいと考えております

また、右の枠になりますが、当事者の皆様の意見のさらなる把握が必要な項目につきましては、テーマ別意見交換会で御議論をいただくことを考えております。そして、その上で、当事者の方々、事業者の方々との意見交換会を実施し、より実態に即した取りまとめを行ってまいりたいと考えております。

また、取りまとめた結果につきましては、今回、当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題の整理は鉄道を中心に進めさせていただいているところですが、他分野に対しても、取りまとめ結果の共有・周知を実施していきたいと考えております。

資料3につきましては以上です。続きまして、資料4を御覧いただければと思います。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の対応状況でございます。

15ページ以下を御覧いただければと思いますが、これは前回の第9回評価会議でいただいた御質問・御意見に対して、前回の会議内で回答させていただいたものも含めて回答をまとめております。前回、時間の関係でその場で御回答することができなかったものがありましたため、それについて改めてまとめさせていただいております。かいつまんで項目を御紹介させていただきます。

17ページの3番目について、音響信号機関係の御意見となっておりますが、これにつきましては会議の場でお答えできませんでしたので、改めてここで対応状況について回答させていただいております。

そして18ページ1つ目について、整備目標の関係で、マスタープラン・基本構想の進捗があまりよくないという御意見に対しての対応状況、それから2つ目、心のバリアフリーの推進に関する御意見についての対応状況、そして3つ目、基準の見直しのところで、小型の遊覧船についての御意見をいただいたところでございます。これについての対応状況をまとめさせていただいております。

そして19ページ、こちらの中の3つ目について、無人駅が増えており、ろうあ者にとって切符を買うことが難しい状況になっているという御意見について対応状況をまとめさせていただいております。

そして続きまして、20ページにつきましては、航空関係ですが、バッテリーチェックに時間がかかる、あるいは長時間待たされることについての御意見、それから空港での車椅子の乗換えに関する御意見、そして航空機内での座席への移譲に関する御意見をいただいております。

り、それぞれ国土交通省の対応状況をまとめさせていただいております。

それから、21ページにつきまして、一番下のエレベーターについての御意見で、ガラス張りが非常に大切だという御意見をいただいております、これについての対応状況も載せさせていただきます。

そして22ページにつきまして、鉄道駅バリアフリー料金制度に関する御意見です。これにつきましてでも対応状況を書かせていただいております。鉄道駅バリアフリー料金の関係につきまして、鉄道事業者の方々が公表している整備計画などのURL一覧を資料として添付させていただきましたので、こちらも御参照いただければと思います。

この資料4につきましても、事前にお送りさせていただきましたので、適宜御参照ください。

続きまして、参考資料1について簡単に御説明させていただきます。参考資料1ということで、通し番号の48ページ以降でございます。

参考資料1につきましては、各地域分科会における主な御意見をまとめたものです。今後開催される予定と聞いております沖縄を除きまして、これまで開催されました各地域分科会における委員の皆様からいただいた主な御意見をまとめております。

かいつまんで御紹介させていただきます。それぞれのところから様々な御意見をいただいておりますが、複数の分科会から寄せられた御意見といたしましては、UDタクシーに関する御意見、障害当事者の方々への情報提供についての御意見、あるいは無人駅に関する御意見、そして踏切の安全対策に関する御意見などをいただいております。それから、地域特有の課題だと思いますが、例えば東北分科会の中では雪の影響についての御意見もいただいております。また、四国分科会だと思いますが、低床バスの普及率が低いことについての御意見も、それぞれの地域の課題ということでいただいております。活発な御議論をいただきまして、誠にありがとうございます。

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。

それでは、これまでの事務局からの説明に対しまして、御意見があり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方々に闊達な御意見をいただけるよう、御発言はお一人2分程度で簡潔にお願いいたします。また、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。オンラインでの発言におきましては、挙手ボタンやチャット機能を適宜御使用いただければと思います。

それでは、どなたからでも結構ですので、御意見いただければと思います。どうぞよろしくをお願いします。

【松田調整官】 それではまず、D P I の佐藤様よりお願いいたします。

【佐藤委員】 ありがとうございます。D P I 日本会議の佐藤聡と申します。

資料4の18ページのところで、前回意見を言わせていただいた小型船舶のところについて、なかなか構造とかコストの問題で難しいということですが、私が乗ったホテルナはそんなに小さい船でもなく、室内に5段ぐらいの階段があるのですが、そこにリフトをつければ、それで解決するだけの問題だと思っています。ほかのところは、バリアフリートイレもあって、車椅子で行けるようになっていました。

もっと言うと、以前運航されていた昔の隅田川の遊覧船のほうが乗りやすかったです。全くフラットで、そのまま室内に段差はなかったので、とても使いやすかったです。ということは、ちゃんと最低限このようにしてくださいという基準をつくっておかないと、乗りやすいものと乗りにくいもの、楽しめないものが出てしまいます。これからインバウンドを含めて観光は重要なポイントになってくると思いますので、船の遊覧船の整備はこれまであまりされてこなかったと思いますが、ぜひここももう少し取組をし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。ほかに御意見ございますか。お願いいたします。

【松田調整官】 続きまして、認知症の人と家族の会の原様、よろしくをお願いいたします。

【原委員】 原です。認知症の方に関しては、具体的な乗り降りといったところよりも、心のバリアフリーとか接遇という辺りが課題になるわけですけれども、視力障害の方々が出たように、視力障害だけではなくて内部的な障害の人たちに対しての心のバリアフリーを一層進めていただくところを期待したいことが一つと、あとは、ICTに関してガイドラインが具体的にないので整備が難しいみたいな、10月末でまとめられる事業者の回答にもよるかと思いますが、今後のこういう交通事業に関してのICTは不可欠ではないかと。ピクトグラムや構内のガイドも、何回も意見をさせていただいていますが、できる限り同じような法則・デザインで、あまり仕様が異なることがないようにしていくためには、ガイドラインで、認識しやすいものの使い方みたいなところの提案を国からいただくことが非常に不可欠だと思います。加えて、現在、交通事業に関しての情報は、自分でインターネットや携帯電話などで情報がある程度検索していかないといけないところがあり

ますが、どこで管理をするかということもあると思います。こうした情報一括のプラットフォームみたいなものが国交省主導でできないかどうかということも引き続き御検討をお願いしたいと思います。

【秋山座長】 ありがとうございます。

今、お2人から御意見をいただきました。最初の佐藤さんのを簡潔にまとめますと、遊覧船など、「乗りやすい」という観点から最低限の基準をつくったらどうかという御指摘をいただきました。それから、今、原さんからは、モビリティそのものよりも、心のバリアフリーという接遇、あるいはそれに類した支援などが必要であるということが1点。それから2点目は、ICTに関するガイドラインがないので、これは国をベースとしてつくっていただく必要があるだろうということ。加えて、ピクトグラムなどについては仕様を共通化するなどが必要であろうと。交通情報につきましては、情報のプラットフォームなど分かりやすいものをつくられたらどうかという御指摘をいただきました。ありがとうございます。

橋井さん、御意見ございましたね。よろしく申し上げます。

【橋井委員】 ありがとうございます。日本視覚障害者団体連合の橋井でございます。よろしく申し上げます。今回、資料を提供していただきまして、ありがとうございます。読ませていただいた中で私が一番気になったところは2点あります。

まず、先ほどからお話が出ていましたけれども、最近無人駅が本当に増えてきております。東京近辺はあまりないかもしれませんが、地方、私が住む名古屋市は、中心部はよいですが、少し離れると無人駅がどんどん増えております。そういった中で、無人駅になるという情報提供、これを障害者の団体へいち早く、あともう1か月先、2か月先から「無人駅になりますよ」という情報提供はいただきたい。できましたら障害者団体に事前に情報共有いただければ障害当事者の皆様も準備できるでしょうし、ウェブだけではなくてこうした個別のところもお願いしたい。

もう1点は、今回これを見ている、駅関係ですけれども、私ども視覚障害者は、駅を利用した後、駅から次に発進するということでは、最近地方に行くと、タクシーもない、公営バスもないということで、例えばタクシー会社への連絡とかそういったものが本当に大事になってくると思います。例えば券売機のところから電話をかけると、そういったタクシー業界の連絡先を教えてくれるとか、地域によっては券売機の近くを書いてあったりしますが、視覚障害でそうしたことが書いてあるのが分からないということで右往左往することがありますので、そうしたところにも配慮をお願いしたいと思います。

以上2点です。

【秋山座長】 ありがとうございます。もし地方でこれから無人駅にする場合には、事前に障害者団体などにも連絡をくださいというのが1点。2点目が、駅を利用した後の端末交通、特にタクシーを中心とする部分の連絡先などを、もう少しうまく視覚障害者などに伝わるようにしていただけないかという2点いただきました。ありがとうございます。

【松田調整官】 引き続きまして、全国老人クラブ連合会大藪様、よろしくお願ひいたします。

【大藪委員】 進め方の点ですが、先ほど御説明いただきまして、鉄道事業者等の調査を10月20日までやってということ、その後、当事者・事業者との意見交換会等をして最終取りまとめということをお説明いただきたいのですが、何かもう少し詳しいスケジュールを教えてください。いつの間にか何か決まっていたかということだと困るため。また、前回第9回評価会議までにアンケート等を取りまして、当事者から聞かれた主な困り事とかニーズ等についてまとめていただいたと思いますが、それがこの資料の中に盛り込まれているということでよろしいのかどうかの確認です。以上です。よろしくお願いします。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。大藪さんから、進め方の点でももう少し詳しいスケジュールがあるのかどうかということと、2つ目は、当事者のアンケートを過去にやりましたけれども、これが資料の中にきちっと入っているかどうかという、2点が確認です。

それでは、この2点だけ、先に課長からお願いしたいと思います。

【田中課長】 大藪さん、ありがとうございます。まず、1つ目のスケジュールについてです。これに関しては、まだ考えているところがございますが、大まかなところを申し上げさせていただきますと、10月20日までで鉄道事業者の方々への調査をさせていただきます。そして、いただいた回答を踏まえ、省内でいろいろ検討させていただければと思っております。年明けぐらいには当事者の皆様方との意見交換会を実施したいと考えております。また、2月ぐらいに事業者の皆様と意見交換会の実施を考えており、最終取りまとめにつきましては、3月末にまた評価会議を開催させていただくということで、その案を2月末か3月を目途に作成していきたいと考えているところです。大まかなところはそのようなスケジュールを想定しておりますが、いただいた回答状況や意見交換会の状況も踏まえ、またいろいろと個別にお話をお伺いさせていただくことも十分あると思っております。

それから2つ目の昨年度皆様に御協力いただきましたアンケートについてです。アンケートにつきましては大藪さんの御指摘のとおり、先ほど御説明させていただいた資料3の

中の当事者の目線というところで、例として書かせていただいております。これは前回御説明させていただきましたが、先ほども御指摘ありましたICT関係、ホームページでの情報が少ない、分かりにくい、あるいは駅構内の案内図が分かりにくいというような様々な御意見、お困り事を昨年度いただいており、まずそれをベースに、それと事業者の方々の現状を比較して、どういうギャップがあるのかについて考えていきたいと思っております。そのため、昨年度皆様に御協力いただいた内容は、そのような形で反映させていただきたいと考えております。

以上でございます。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。

それでは、今まで出された御意見について、少し事務局から御回答していただきたいと思いますが、最初に佐藤さんがおっしゃった遊覧船などの使えるための基準、それから原さんからいただいた認知症などのソフト的対応はどういう状況なのかということと、それからICTのガイドラインなどはつくっていただけないだろうかとか、それから3つ目が、交通情報の検索など、もうちょっとちゃんとしたプラットフォームがないのだろうかという御質問がありました。まず、ここの辺りからお願いしたいと思えます。

【田中課長】 それでは、最初のDPI佐藤委員からの御意見でございますが、オンラインで海事局内航課が参加されているかと思いますが、海事局内航課にて回答をお願いします。

【小森海事局室長】 海事局部内航課旅客航路活性化推進室長の小森でございます。いつも大変お世話になっております。貴重な御意見ありがとうございます。

小型船でございますけれども、構造上、コストの問題等から、なかなかバリアフリー化が進んでいないところもございますが、現状、旅客船のバリアフリーガイドラインにおいて、旅客が風景等を楽しむための暴露甲板については、高齢者・障害者等が当該暴露甲板に出ることができるようにすることなどを推奨しているところでございまして、設計の段階からそういうことが進むように、業界にもいただいた意見を伝えた上で、引き続き旅客船のバリアフリー化を推進してまいりたいと考えております。

以上でございます。

【田中課長】 バリアフリー政策課の田中でございます。続きまして、認知症協会の原様からいただいた御意見の関係について、私から御説明させていただきます。

まず1つ目、心のバリアフリーや接遇関係でございますが、当課において公共交通事業者

の方向けの接遇ガイドラインを作成しており、その中で認知症の方編も策定しております。まずは接遇ガイドラインをしっかりと周知・普及していくことが重要です。

また、心のバリアフリーの推進について、これは様々な方々になりますが、障害当事者の皆様、その他お困り事を抱えている皆様と利用者の方々が相互理解をし、思いやりを持って接していただくための取組をこれまでもさせていただいているところですが、引き続きしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

それから2つ目、ICT関係のガイドラインが整備されていないこと、また、ピクトグラム等が統一されていないため、いろいろと不都合があるということについてです。このICT関係の話が、まさに今回の当事者目線でのバリアフリー環境の課題の整理の関係で一つ大きなテーマと考えており、昨年度実施させていただいたアンケートの中で、当事者の皆様方が事前にインターネットで情報を調べてから行動される方が多い中で、その情報が不十分であることや、分かりにくいといったお声をいただいたところです。

その一方で、我々で作成しているバリアフリー関係のガイドラインにおいては、あまりそういうところには踏み込んでおらず、これからの大きなテーマの一つであろうと考えております。そのため、その点は今年度の調査はもちろんです、次年度以降も引き続き取り組ませていただくことになるであろうと考えております。

また、情報のプラットフォームにつきましては、検討の中でまた考えさせていただくこともあるかと思いますが、様々な企業の方々や、様々な機関の方々が作成されているものと承知しているため、その辺りのところからも考えていく必要があると思っております。

以上でございます。

【秋山座長】 ありがとうございます。

もう1人、橋井さんからいただいた無人駅の問題と郊外の端末交通について、特にタクシー等の連絡先についてどうされたらよいのかということをお願いいたします。

【宇佐美鉄道局室長】 鉄道局の宇佐美と申します。御意見、ありがとうございます。

無人駅に関する情報提供については本当に大事な話だと思っているところです。昨年度策定したガイドラインでは、駅を無人化する際には、地域との連携、駅周辺の障害当事者の方が利用される施設等の状況を把握するなど、駅の運用について関係者の理解を得られるよう努めることが重要であると記載しているところです。

また、もう1点御指摘いただきましたタクシーへの連携については、例えばホームページでの情報提供や、例えばコールセンターのようなお問合せ窓口を整備するなど手法は様々

あると考えておりますので、鉄道事業者にもいただいた御意見を伝えながら、最終的なとりまとめに向け、対応について深めていきたいと考えております。

【秋山座長】 ありがとうございます。

それでは次に、4名順番にお願いします。

【松田調整官】 続きまして、全国自立生活センター協議会今村様、よろしくお願ひいたします。

【今村委員】 全国自立生活センター協議会の今村です。ありがとうございます。

私からは、前回お話しした、資料で言うと17ページ18ページのところの高速バスの件ですけれども、現状として非常に赤字路線が多い中で、高額なリフトバスをこういう業者が購入することは難しい状況が続いているということで、国としては、今ある補助金を利用して何とか広げてもらいたいということにはなっていると認識しています。補助金制度はあってもなかなか進んでいけないという現状です。この先、何とか使ってくださいというだけで普及が本当に進んでいくのだろうかという不安がどうしてもあります。

大阪万博も近づいておりますけれども、大阪万博の会場に行くには高速道路を使うケースがあって、そういう路線は通常の路線バスは使えないということで、1路線だけ通常の路線バス、高速を使わないところだけアクセスするようなバスが走ると聞いていますが、こういう状態もあるので、ずっとバリアフリー法の適用除外を続けるのはいかがなものかと思ひます。全国にこれだけ網目のように、今、鉄道とともに、高速道路の発展とともに、高速バスが非常に増えておりますので、実際にあるものとして空港アクセスリムジンバスの導入が始まりつつありますけれども、そうしたものを借りてというか、とにかく普及のための何か策を新たに具体的に考える必要があるのではないかと思ひます。

補助金の場合について、例えば同じ国交省管轄になるかもしれませんが、観光分野のインバウンドを広めていくという意味合いも含めて、何か別のプラス上乗せできる補助金制度ができないかなど、いずれにしる、事業者さんも入れた高速バスの適用除外をどう緩和していくかということについてをテーマにした意見交換会などをつくっていただくとか、そのような何らかの策を考えていただければなと思ひます。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

それでは、次の方、お願ひいたします。

【松田調整官】 続きまして、日本障害者協議会藤井様、よろしくお願ひいたします。

【藤井委員】 日本障害者協議会の藤井でございます。2つありまして、これは私が日頃感じていることで、また私どもに届いている声なものですから。

1つはエスカレーターについてです。片側歩行に関する問題でとても危険だと思います。特に障害者の場合には、片麻痺、例えば左に麻痺があったときに、関東で言うと左側はつかまれないわけです。そうすると、当然右側の手すりをつかみたいのですが、ここは慣習として歩行ラインになっています。右側のラインにいると怒鳴られることもあります。埼玉県での条例など、制度的な規制も出始めています。国土交通省等も指導していると思いますが、効果につながる策を講じてほしいと思います。

2点目は、鉄道あるいはバス、空港などの音響についてです。具体的には、音量と音質がまちまちだということです。急速な高齢化社会に会って難聴者はますます増えています。それから私みたいな視覚障害者等は、音がある意味では決定的な情報なわけであって、これが軽視されているように思います。他方で、発達障害等のみなさんの音に過敏な課題への対処を含めて、ただ音量を上げればよいというわけじゃありません。一口で言うと、温室が問われるのだと思います。音量や音質に関する基準やガイドラインがどうなっているのかです。場合によっては見直しが必要ではないでしょうか。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

それでは、次の方、お願いしたいと思います。

【松田調整官】 それでは続きまして、全日本ろうあ連盟深川様、よろしくお願ひいたします。

【深川委員】 全日本ろうあ連盟の深川と申します。15ページと19ページについてお話ししたいと思います。

15ページですけれども、電車の中での情報提供の在り方についてですが、電車の中で、乗換えや電車が止まっている等々の情報について、電光掲示板に出されればよいのですが、事故や突然止まったというような情報はすぐに文字情報として出てきませんので、そういったものについて御検討いただきたいなと思っております。

例えば、難しいのかどうか分からないですが、乗換え案内アプリが使われております。そういったアプリを使って、障害者自身がどうして事故が起きているのかなどの情報を見ることができるとよいと思います。これらの情報は、電車内でも表示されると同時に現在位置をもとにアプリにも表示されるよう御検討いただきたいと思います。

次に19ページの無人駅についてです。現在、無人駅が増えていますけれども、映像でオンラインでのやり取りが円滑にできるような方法を考えていただきたいです。私の経験では、映像でやり取りをしようとしたのですが、自分の後ろに長蛇の列の中、映像でのやり取りに時間がかかり非常に困ったことがございます。また、インターホンを押して駅員の方を呼び出すものがありますが、これはインターホンを押して、待っていなければなりません。自動券売機のところにインターホンがあり、押して待っていて、その後、駅員さんがいきなり現れて話しかけられましたが、何を言われているか分かりません。そこでまた時間がかかって、そして筆談をするという形で、さらに時間がかかってしまい大変でした。「きこえないこと」に対する理解が必要です。すぐに来ていただいて筆談でも結構ですが、スムーズなやり取りができるように考えていただきたいと思います。

それから、筆談が難しい方もいらっしゃいます。手話でのやり取りが必要な聞こえない方もおられます。事業者向けの遠隔手話通訳サービスがございますので、そういったものを使っていたらいいのかなと思います。国土交通省のガイドラインによりますと、手話マークなどの記載がありますが、例えば電車の係員に手話のできる人がいれば、手話マークをつけることになるのでしょうか。

以上です。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。最後のところは、ガイドラインの詳細な部分で手話マークが書いてある場合には手話をできますよという、多分そういうことだろうと思いますが、確認は後でさせていただきたいと思います。

ほかにまだ。

【松田調整官】 続きまして、全難聴の小川様、よろしく願いいたします。

【小川委員】 全難聴の小川です。私どもの団体は聞こえにくい者が多いのですが、私は手話ができますけれども、会員の中には難しい手話はできない方が多い。音に頼る、または見て分かる情報、文字に頼る方々が多い団体です。私たちの中では文字情報が大事ですが、最近、特にJRとか私鉄の中で文字情報が増えてきたことを非常にうれしく思っています。ありがとうございます。特に券売機とか、あるいは降りた後の精算機でお金を入れた後で、オペレーターと窓口の文字表示があって、そこに文字が現れる。この文字を見ればお話の内容が分かるというやり方が増えていっているのは助かっています。

その方法について、先ほどの深川さんの御意見とも重なりますが、とにかく待たされることが多いです。後ろに人がずらっと並んでいる状況で、私はまだかまだかと。また実際に入

った後でも、後ろに人が並んでいる状況では、何か落ち着いて話をするのが難しい状況になったりします。窓口の数が少ないのではないかと思います、その辺り、もっとスムーズな運用ができるような、そういう仕組みをつくってほしいなと思っています。友人の中には、新幹線の特急券を買おうと待っていて、30分待っても買えないので、仕方なくそのまま電車に乗ってから買ったという方もいます。

そのような購入方法についてが一つと、それから、先ほどの深川さんの御意見にもありました、手話を利用する人もいます。また、最近のICTの進歩で、QRコードとか2次元コードを読み取って買うというのも増えていっていますよね。そういう活用についても増えていっていますけれども、今、国の中での全体的なそういったサービスの提供状況が見えにくいと思っています。私も、情報が多くて、ずっと情報を追い切れない。券売機の文字情報の状況とか、あるいはQRコードの活用の状況とか、全国的な状況を聞きたいと思っています。そういった情報をまとめていただければありがたいなと思っています。そういう情報を私どもの仲間うちでも共有して、伝えて広めていき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。

【松田調整官】 続きまして、日本身体障害者団体連合会阿部様、よろしくお願いたします。

【阿部委員】 日本身体障害者団体連合会の阿部と申します。よろしくお願いたします。私は早めに退席しなければいけないので、この後の議論にもなるかどうか分かりませんが、ここで発言させていただきます。2つのことです。

まず、今日、冒頭も秋山座長先生から、2016年オリパラとの関連から、この移動円滑化に関する評価会議が始まったというお話をいただきました。実際にオリンピック・パラリンピックには観客として参加することはできなかったわけですが、2025年には万博、2026年にはアジアパラリンピックがあると聞いております。このようなことから、これらの取組の中で、このようにとても進んできた移動円滑化に関する取組について、障害のある私たちだけではなく、多くの一般の方々にも知っていただくような機会を、これらの国際的な大会などで、メディアによる発信などもして、多くの方々に、障害のある人への様々な対応というか、バリアフリーに関する取組は、超高齢社会の中で多くの高齢の方も含めて誰にとっても大事なことであるということの認識を広めていただきたいと思います。

それから2点目は、空港のことです。私たち、義肢とか補装具、それから体内に金属を手

術によって埋め込んでいる人は、保安検査がとても大変です。聞くところによりますと、保安検査に関しては、今は警備会社等に委託されているそうですけれども、もっと厳格にする必要があるということが議論されており、やがて空港管理者の責任で保安検査を行うようになる聞いていますけれども、このときに、先ほどお話ししましたけれども、義肢、装具、人工関節などを埋め込んでいる人たちの人権に配慮した保安検査の在り方について周知いただくように、よろしくお願ひしたいと思います。

以上の2点です。早く退席するからということで、今、話させていただきました。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。

【松田調整官】 事務局でございます。現在、残り4名の方に挙手をいただいております。時間の関係上、この議事の中での質疑は、今挙手いただいている方、また後半の議事でも質疑応答がありますので、今挙手いただいている方に御発言いただくということでよろしくお願ひいたします。

続きまして、全育連小島様、よろしくお願ひいたします。

【小島委員】 全国手をつなぐ育成会連合会の副会長の小島と申します。よろしくお願ひいたします。この後の議事になるかもしれませんが、私からは、心のバリアフリーの推進について、またお願ひの発言です。

私たちは、特性に応じたテーマ別意見交換会として、知的障害、発達障害、精神障害及び認知症の方々と4回にわたり意見交換会をしてきて、お話を聞いていただいたところですが、まだまだ障害者の体験といいますと、高齢者体験や身体障害の体験がほとんどになっておりまして、私たちの子供のような知的障害の疑似体験がされていないと感じております。私たち手をつなぐ育成会では、知的障害の疑似体験を行う啓発キャラバン隊活動を展開しておりますので、何とか連携をとりながら知的障害の疑似体験もやっていただけたらなと思っておりますので、これは今後のお願ひになります。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

次、お願ひします。

【松田調整官】 続きまして、日本発達障害ネットワーク三澤様、よろしくお願ひいたします。

【三澤委員】 日本発達障害ネットワークの三澤です。資料ナンバー17、18のところ、

先ほどの質問と関連しますが、心のバリアフリーというところで、これはいいことの御報告
というか、会員からのメッセージということで、職員さんが急な遅延等のところで親切丁寧
に対応していただいて、安心して次の乗換えができたということで、発達障害の特性上、な
かなか意思表示が難しいときに、このような職員さんの丁寧な、また迅速な対応をしてい
ただけることによって、安心して利用できるという声も聞いておりますので、この場で御報
告させていただきたいというところと、あともう1点、これはお願いですが、最近、主要幹
線の駅周辺等の開発で、通常のルートと異なる、また長期にわたってそのような工事が推進
されているという、そういった状況で、特に発達障害の特性上、通常的环境と異なる状況を
スムーズに理解する、受け入れることが非常に困難、それが長期にわたって利用できるこ
ろが利用困難となれば、生活上の障害、障壁も出てきますので、そういった意味で、今後
さらに、このような心のバリアフリーの整備についても評価というところで指標を提示い
ただけるとありがたいというところで、これはお願いです。以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

それでは、次、お願いします。

【松田調整官】 日本障害者協議会藤井様、挙手が残っておりますが、追加の御意見とい
うことでよろしかったでしょうか。

【藤井委員】 いや、結構です。

【松田調整官】 ありがとうございます。

続きまして、全国脊髄損傷者連合会大濱様、よろしく願いいたします。

【大濱委員】 全国脊髄損傷者連合会、大濱です。ありがとうございます。

8月の後半ぐらいから9月、10月にかけて、団体内の各ブロックを回っています。そこ
で、バリアフリー関係で一番、意見として多く挙がっているのは、災害のときの避難所の
場所がよく分からないということです。避難所の場所を教えてくれない市町村が多いので、
もう少し何とかならないかという意見をかなり多く聞いています。

それから、相変わらず多いのは、駐車場の問題です。車椅子利用者用駐車施設が使いづら
いということです。それ以外には、ユニバーサルデザインタクシーも問題です。これについ
ては、相変わらず運転手さんがきちんと対応できないという意見が多いです。

極端なケースでは、車椅子使用者が雨の中でタクシーを拾おうとしていたら、ユニバーサ
ルデザインタクシーが来たのですが、タクシー運転手から、乗車しやすいようにちょっと前
のほうで車を停めるので、そこまで来てもらっていいですかと言われたので、一緒について

いったら、タクシーがそのまま逃げていったなど、かなりひどい事例が報告されています。

最後に、航空機に搭乗するときの電動車椅子のバッテリーのチェックの時間です。これについては、最近、国土交通省航空局の方が、全国各地の空港に来て、現場の状況を視察してくださって、状況が非常によくなりつつあります。こちらについては大変感謝しております。

以上です。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。

どうぞ、もう1人。

【松田調整官】 最後になります。全国重症心身障害児を守る会長井様、よろしく願いいたします。

【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。お礼を1つと確認事項を1つ申し上げたいと思います。

まず、お礼です。新たなバリアフリーの取組に関する対応といたしまして、私ども9月上旬に広島市で全国大会がございました。その際、私が乗った新幹線が、N700S系という形の新幹線でございます、これのたしか11号車だったと思いますが、車椅子のスペース、6人分のスペースが用意されておりまして、それで電源がきちっと用意されておりまして、車椅子の利用者に配慮した車両が整備されていることを実感いたしました。また大きな多目的室も設けられておりまして、車椅子対応の座席、それから多目的室等の予約も、東海道新幹線それから北陸新幹線において、電話だけではなくてウェブでの対応、これができるようになっていて大変うれしく思っております。ありがとうございました。

確認が1つございまして、災害時の対応でございます。例えば駅で災害があった場合、あるいは列車に乗っていながら災害に遭った場合、先月でしたか、大雨で新幹線の中で一夜を過ごさなければいけなかったという場合もございました。これは障害者本人ではなくて親がその場面に出くわし、言っていたことですが、そういったマニュアルみたいなものを自分たちが知っていれば安心できると話しておりましたので、こういった災害時の対応マニュアル、こういうものを利用者が見える形で配布されていると望ましいと考えております。

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。

じゃあ、高橋先生。

【高橋座長代理】 東洋大の高橋です。1点だけ。

毎回繰り返していることですが、資料4の18ページですが、バリアフリー基本構

想・マスタープランですけれども、ここについて一番心配していますのは、2025年の目標まで残り2年半という時期になりました。ここでは、これから改めて必要な対策をとということを書かれています、これは要望ですので、ぜひ現状を鑑みながら、もう一度、以前の検討会といったような何らかの形で、それぞれの地域の団体に伝わるようなノウハウ、分かりやすい基本構想の取組の仕方、あるいはそれほど負担にならないということを知っていくようなことをやっていかなければいけないのではないかと思います。

理由としては、現状では、地域の中でバリアフリーの問題を議論したりする、様々な方々が対話する場が重要です。ですから、そうした議論の場を設置することは、非常に大きく発展といいますか、地域の中ではバリアフリー問題をみんなで共有していくこととなりますので、単に基本構想・マスタープランという狭義のものではなくて、非常に多くの影響を与えますので、ぜひ参加型の場を大きく広げていくことについての働きかけを、もう一度やっていただきたいという感じがいたします。これは要望です。

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。大分たくさん意見をいただいて、少し整理を3人ずつぐらい触れたいと思います。

最初に今村さんからいただいた、高速バスの補助金を、バリアフリーのためにもうちょっときちんとやったらどうかとか、あるいは、その辺を特例措置としてもうそろそろ適用除外から外したらどうかとか、そういったことについてだと思えます。

それから、J D（日本障害者協議会）の藤井さんからは、エスカレーターの片側歩行についてということ、これは私が先週ロンドンにいった際は、片側歩行であったということで、もう少し強い形のやり方をとらないと無理だろうと思いますということ、ぜひそこをお願いします。私も多分、今の弱い形だと難しいだろうと思います。

それから2つ目に、音響が特に軽視されがちであると。音量と音質。多分これは、J I Sでサイン音と暗騒音の差は10デシベルと決まっていますが、音自体が時間経過によって変化しますので、J I Sを守っても難しいなという気がしますので、これについてはちゃんと丁寧に検討する必要があるなと思います。特に知的・精神・発達障害の人は、音に弱い、光に弱い、混雑に弱いところがございますので、鉄道局はぜひこの辺りをしっかり考えていただいて、ガイドラインなどを出していただきたいという御意見だと思います。

それから深川さんは、オンラインでスムーズにいろいろやれたり、あるいは筆談ができたとか、あるいは手話ができたという、特に無人駅についてはその辺りが少し必要でしょ

うということと、それから、乗換えとか事故など、突然止まるときの情報提供もしっかり行っていたらというところがございます。

まずはここから、田中さん、お願いしたいと思います。

【田中課長】 最初の今村さんのご意見、自動車局で回答いただけますでしょうか。

【石嶋自動車局室長】 自動車局、石嶋と申します。よろしくお願いいたします。

昨年も同じお話をいただいているかと思います。支援という意味で言いますと、補助金があり、税制の措置とか、そういった対応になろうかと思います。インバウンドの補助というお話もあったかと思いますが、そこも活用できるような形にはなっておるところでございます。

コロナの影響をバス会社は大きく受けましたという話を昨年もしたかと思いますが、高速バスにつきましては、一般路線バスに比べて、輸送人員の戻りが従前ほど、一般乗合バスも戻っておりませんが、それ以上に戻っておりません。一般乗合バス事業者においては、現在、運賃改定を進めておりまして、かなりの事業者が運賃改定をしております。これによってバス会社として経営体質が強化されることによって、例えばリフトとか、それからノンステップとか、そういったものも含めた投資がなされていくことになるんだろうと考えているところがございます。

以上です。

【田中課長】 続きまして、藤井様からいただいた御意見の1つ目につきまして、住宅局から回答をお願いいたします。

【前田住宅局参事官】 住宅局の建築担当の参事官をしております前田と申します。

エスカレーターの関係、御指摘のとおり、さいたま市等で片側通行を条例で制限しているとのこと。エスカレーターを安全に乗るためには、歩いて上っていくことはよくないということございまして、エスカレーターのメーカーの関係団体と、鉄道事業者、空港事業関係事業者、自治体等も含めて、「歩かず立ち止まろう」キャンペーンを7月に実施したところがございます。ポスターの掲示、ホームページでの周知、そういったことも、取り組んでいるところがございます。

さらなる強化ということで何ができるかというのは、またこれから検討していきたいと思いますが、少なくとも意識啓発については、もう少し取り組んでいきたいと思っております。

以上でございます。

【田中課長】 ありがとうございます。

それから、2つ目の音量の関係でございます。先ほど秋山先生からも御説明がありました
が、我々でまとめております公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドラ
インの旅客施設編の中で、何ページかにわたり、J I Sも踏まえた音声案内を行う際の基礎
知識を御紹介させていただいております。位置づけといたしましては、そういったこともし
っかり配慮をしていただき、さらに、これを踏まえつつ、それぞれの施設で配慮していただ
くことが求められるとしており、音量について、この基礎知識の中でも御紹介をさせていた
だいております。

それから、ろうあ連盟様からいただいた、事故や電車が止まったという情報についての車
両の中での情報提供について、鉄道局からご回答をお願いいたします。

【箕作鉄道局課長】 鉄道局の技術企画課でございます。

災害時も含めまして、車両の運行の異常時につきましては、国土交通省のガイドラインに
おいて標準的な整備内容として、遅延の状況とか運行再開予定時間や、そういったことを利
用者が次の行動判断をできるように情報提供することとしていますので、そこは引き続き
ガイドラインの周知を行う等、推進していきたいと思っております。

それから、外におられる方は、先ほどアプリというのがありましたけれども、最近そうい
うアプリが随分増えてきましたし、表示がないところでは紙で貼り出すとか、そういったこ
とも最近進んできていると思っております。引き続き、そうした取組をいろいろと周知してい
きたいと思っております。

【田中課長】 ありがとうございます。

それから、もう一つございました手話通訳の手話マークにつきまして、ガイドラインや基
準との関係で申し上げますと、乗車券販売所や案内所で勤務する者がいるところでは、聴覚
障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えることが基準になっております。ま
た、手話については、ガイドラインで、標準的な整備内容ということで、手話での対応やメ
モなどの筆談用具を備え、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する、あるいは手話で
の対応可能な場合には、その旨を当該乗車券販売所または案内所の見やすい場所に表示す
ることとしております。また、コラムという形になりますが、耳マークや手話マークといっ
たものを表示することも例として載せております。

以上です。

【秋山座長】 どうもありがとうございました。そのほかたくさん皆さんから御意見いた

できましたけれども、確認をさせて、次に進ませていただきたいと思います。

時間が不足してしまっていて、小川さんからは、様々なQRコード、2次元バーコード、こういう情報の統合化は、国交省がまとめていくのが今後本筋だろうと思いますので、ぜひやっていただきたいと思います。

それから、阿部さんの御意見で大事な点は、保安検査場、私、空港のUDをやっている、エアライン、あるいは空港ビルに対してはいろいろ御意見を言えるのですが、保安検査場はどうも治外法権化ですので、あまり意見言えないということで、どうやって意見を、あるいは彼らをちゃんと巻き込んでユニバーサルデザインを理解していただくにはどうしたらいいかを、私は今、分からないでいるというか、ちゃんとやっていないのですが、そのところが重要だというのは阿部さんのお話からもよく分かります。

それから、小島さんからは、知的・精神・発達障害、それから認知症などの疑似体験で、特に知的障害の疑似体験は必要だろうとおっしゃっています。私自身も今、知的障害・発達障害の人たちを実際に飛行機に乗せて移動させるということを去年やりました。そして今年は関西のエリアで10月からやる予定ですが、かなり大変で、シートベルトを例えれば外してしまうと、もう飛行機は飛ばなくなりますので、そういった疑似体験を通した調査を今やっているところです。そういう意味では、疑似体験はかなり重要だという御理解をしていただけたらと思います。

それから、三澤さんが新幹線はよくできたというのは、一昨年の大臣の努力だろうと思いますけれども、6人の車椅子の席ができたということで、JR東海でしたね。それから、主要幹線で工事をやっているときに、かなり困るので、工事に対するルールも今後つくる必要性があるのではないかという御意見だと思います。

大濱さんからは、震災のときの避難場所、これは全部マップには載っていますので、もっと分かりやすい形でお伝えすることが必要でしょうねという形になると思います。

それから、タクシーが逃げた事例については、これについてはもう少し丁寧にタクシー会社等をお願いして、タクシー会社もかなり頑張って教育はしていますけれども、たまに出てしまうことがございますということです。

それから、航空局については、バッテリーにつきましては、チェックはかなり迅速にでき始めているという感謝ということです。

それから、長井さんからは、災害時の列車の問題、情報提供をどうするかということも、かなり重要だということです。

それから、高橋先生からは、基本構想・マスタープランの策定数の進みがゆっくりです
で、何とか早めたいというところがあると思います。

それでは、このぐらいにさせていただいて、次に進ませていただきたいと思います。

それでは、議事について、③ですけれども、国土交通省におけるバリアフリー関係の取組
事例について、資料5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。

それでは、政策統括官付松田企画官、バリアフリー政策課田中課長にお願いしたいと思います。
どうぞよろしくお願いたします。

【松田企画官】 ただいま御紹介いただきました、政策統括官付の政策企画官、松田と申
します。私からは、25ページからの、歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化
に向けた取組の概要について御説明いたします。今、略して歩行空間DXと呼んでいますけ
れども、施策の概要、26ページ目をお開きください。

どんな施策かと申しますと、段差や勾配などのバリア情報を含むネットワークデータ。ネ
ットワークデータは点と線で構成されるものですが、歩行空間ネットワークデータ
など様々なデータをオープンデータ化することで、民間事業者などによる多様な利用者の
ニーズに応じたサービスの開発・提供の普及促進を目指すということで、具体的にどんなも
のかというと、右下にあるサービスイメージを見ていただくと分かりやすいと思いますが、
今、民間企業、グーグル等から提供されている歩行者ナビをイメージしていただければ分かる
と思うんですけれども、歩行者用のナビ、普通の健常者向けには既に普及しているんですけ
れども、ここに、バリア、段差とか勾配の情報を入れて、車椅子の方たちも最短経路を通っ
て目的地に行けるような、そんなサービスが普及することを目指している施策となります。

この施策のどういう構造でこういった事社会を実現しようとしているかといいますと、
上側、行政（自治体等）と、交通事業者等も関係していますけれども、歩行空間を利用する
人に役立つ様々なニーズに対応するための情報をオープンデータ化する、様々な管理者が
持っているデータを一部加工したりしながらオープンデータ化する。例えば先ほど申しま
した歩行空間ネットワークデータや、あるいはバリア情報、バリアフリートイレ等の施設情
報など、様々なデータをオープンデータ化することで、それを民間の事業者などが活用して、
アプリケーションのような形で様々なサービスを開発・提供いただき、それを利用いただく
ような、そんなようなイメージとなっております。

特に行政の歩行空間ネットワークデータの下にあります3次元地図、最近、後ほど詳しく
お話ししますが、道路管理とか測量の分野、ほかの分野でどんどん収集されてきてお

りまして、こちらのデータは、自動配送ロボットが走行する際に、任意の3点で自分の位置を推定して進むために使えるデータでありまして、こちらを使うと、今、視覚障害者の方たちは、G N S S、G P Sですね、誤差が大きくて、歩道空間ですと10メートルの誤差があり、かえって危なくなってしまうような状況。もう少し精度高く案内してもらえらるような、そんなサービスの提供も、一部試行を民間でしていますけれども、そういったサービスも期待されています。

次のページをお開きください。27ページです。この施策の経緯としまして、これまでの取組ですけれども、最近のオープンデータ化の施策からの傾向としましては、平成26年にICTを活用した歩行者移動支援普及促進検討委員会を設立しておりまして、こちらは、今、東洋大学、昔の東京大学で名誉教授された、東洋大学のINIADの学部長をされている坂村健先生を委員長に、竹中ナミ先生、田中先生、古屋先生、森先生という様々なサービス分野、障害者サービスあるいは災害向けサービス、観光向けサービス、あるいはこういった情報の扱いに詳しい弁護士の先生に委員に入ってくださいまして、委員会を立ち上げて、27年に提言をいただいて公表しております。

こちらの内容は、オープンデータによる歩行者移動支援サービスの普及に向けた提言ということで、これを踏まえまして、この右側にありますけれども、歩行空間ネットワークデータの整備仕様とか整備ツールの作成や、あるいはオープンデータサイトのようなものも開設しまして、または自治体向けにこういったサービスが広まっていくようなガイドラインの整備等も行ってきております。

最近の大きなイベント、先ほど東京オリンピック・パラリンピックの話が出ましたが、無観客観戦で結果的にはあったのですが、ここでバリア入りのオープンデータ、ネットワークデータを整備して、430キロぐらい整備して公表いたしました。当方のオープンデータサイト、年間それまでは3,000件ぐらいのダウンロードだったのが、オリパラ向けのオープンデータを公表したことで、6万件のダウンロードまであったと。きちんと整備すれば非常にニーズがあることが示された実証だったなという経験を経ております。

ただ、バリア入りのデータというのは、行政がそのまま今持っていて、すぐ使える状態であるわけではないので、このバリア入りのデータをつくる手間とか労力、整備費用に関しての課題も明らかになっておりまして、こういった課題に対してどうやって対応するかというのが一つ、今分かっている課題となっております。

一方で、28ページをお開きください。最新の社会情勢の変化という、最近の情勢の変

化について、よくテレビ等でも話題になりますけれども、自動配送ロボット、これからの人手不足、例えば物流のラストワンマイルをどうするかとか、こういったことが社会問題になっておりまして、それに対応する技術として、自動配送ロボットなどが非常に話題になっております。

民間事業等、国内外において、自動配送ロボットの高度実証実験とか、一部今、本格運用にも入っているところもありますけれども、令和4年、昨年、一般社団法人ロボットデリバリー協会が設立して、今、安全基準の議論など様々な議論を行っているほか、今年4月に道路交通法が改正されまして、事前に届出をすれば自動配送ロボットが歩道を歩けると、走行できるという、そういった走行環境みたいなものも非常に整ってきておりまして、将来的に自動配送ロボットがいろいろな地域の歩道空間を走行して様々なものを運んだり、あるいは自動運転車椅子のようなものも、今、羽田空港の中等で運転されていますけれども、ああいうのも外で運用できるようになると、こういった自動運転のものが動き出したりしてくるのではないかとということが想像されます。

一方で、さらに測位技術の進展ですね。自動運転の技術が進展するに伴いまして、先ほどお話しした自己位置の推定技術も導入することによって、GNSSを用いるよりも、GPSのようなものを用いるよりも高精度な経路案内が実現可能になってきていたり、あるいは、先ほども申しましたように、配送ロボットにおいては、SLAM技術という点群データを使って自己位置を推定して走行するというような、そういった技術も使われておりますし、右側、3次元点群データ、今までは比較的高価なものだったのですが、今、車載型のMMSは比較的高度なデータで、道路管理者なんかが一歩走って結構精度の高いデータを取って、それが蓄積されてきていたり、あるいは歩行空間ですと必ずしもデータが整っていないので、その場合に補完できるようなバックパック型のMMSとか、あるいは手で持って3次元点群データを取得するライダーカメラとか、あるいは最近ですと、iPhoneの高位機種にはこういった3次元点群データを取れる機能もあるとか、こういった機能がどんどん増えてきていて、しかも安価になって普及してきている状況で、様々な分野でこういったデータが取得されてきている状況が出てきています。こういった取ったデータについて、BIM/CIMとかPLATEAUとか、3次元点群データを他用途で活用しようとする動きも進められてきているのが、最近の大きな情勢の変化でございます。

次のページをお開きください。こういった今までの我々の施策の取組の課題や最新の動向を踏まえた今後の方向性をあえて整理しますと、従来の課題では、先ほど申しましたよう

に、バリアフリーのデータの整備・更新やネットワークデータなど、整備に非常に現地の調査やパソコンの入力作業を伴うことがありまして、なかなか予算も厳しい自治体では進めるのが、一部自治体では進められていますけれども、なかなか広がっていかないという現状があります。一方で、右側、社会の変化による新たなニーズの発生ということで、自動配送ロボットなどがこれからどんどん普及していこうと言われていています。そして、その下、技術の進展。データの取得とか処理技術や測位技術がどんどん発展してきていて、もっと身近になっていると。

こんな状況を踏まえまして、本施策をより効率的に展開して、環境や情勢の変化に応じてさらに持続可能なものとしていくためには、こういった技術の発展や高度化などに積極的に対応していく必要があるだろうということで、今年の3月に、先ほどの坂村先生が委員長の委員会から2次提言として提言をいただきまして、タイトルが「歩行空間における移動支援サービスのDXによる普及・高度化の実現に向けた提言」ということで、中身としましては、簡単に概要を言うと、これから自動配送ロボットなどを活用したビジネスがどんどん普及していくと。自動配送ロボットが走れるような環境ができるということは、必然的にバリアフリーにも、車椅子等を走行される方たちにも非常に優しいまちになると。こういったところ、その相乗効果を目指していこうというところをコンセプトとしています。

30ページ目、お開きください。提言の概要です。1章から6章で構成されていますが、2章で課題、3章で社会情勢の変化みたいなのを整理しておりまして、ここには載せていませんが、第1章、4章で、目指すべき将来像というので、移動支援サービスをレベル1からレベル4まで分けて定義いただいております。

レベル1は非デジタルな状態。紙のマップで、それを見ながら移動するような、バリアフリー情報を紙のマップに載せたものがレベル1の状態。レベル2の状態は、屋外の移動支援で、デジタル対応はしており、スマホ等で移動支援サービスが受けられるのですが、測位技術が今、GPS、GNSSで、誤差が大きいので、車椅子使用者とか高齢者の方たちは、それを見ながら案内はできるが、視覚障害者の方には危ない場所が残るとというのがレベル2の状態。レベル3は、屋外の高度な移動支援ということで、ここで点群データみたいなものが出てくると。そうすると、もっとより精度の高い案内が可能になる環境ができて、ここで視覚障害者向けの案内や自動配送ロボットの移動が可能になってくる環境が整うと。レベル4は、さらにそこに、リアルタイムなデータとか、あるいは屋内の高度なデータ、こういったものが整う環境で、そうすると屋内外のシームレスな色とか、あるいはリアルタイムで

起こっていることも移動支援サービスに反映されるような、そんなようなサービスが提供される状態がレベル4で、このレベル分けは外的環境によるところで定義されていますので、レベル4は、なかなかこれからの通信技術の発展とか、地図が屋内外でどんどん整備されていくとか、そういう環境が整ってきたら実現されるところですが、当面はレベル2、レベル3を目指していくというところで、具体的な取り組むべき方針についても提言をいただいております。

それが右側の第5章で、基本はこれまでどおり、様々なデータをオープンデータ化することですけれども、そのデータを整備する手間・労力を、いかに最新技術等を使って効率化していくか、いかに横展開を図っていくかというところで、データ整備の更新の効率化や、オープンデータ化のさらなる促進、新たなニーズへの対応、認知度や求心力、訴求力、実行力の向上、そして進捗状況の把握などによる効果的な取組の推進というものを打ち出しております。この4月から、この提言を踏まえまして、研究会の開設やワーキングの立ち上げ、プラットフォームの構築みたいなものを開始しているところです。

次のページをお開きください。31ページです。低減を踏まえた取組ということで、大きく研究会とワーキンググループという検討体制を立ち上げました。これは6月に立ち上げております。研究会の話は最後にさせていただこうと思いますが、具体的にデータの整備とか、あるいは3次元地図の活用をうまくしていこうという、技術的な検討をするためのワーキングを2つ立ち上げておりまして、その説明が真ん中になりますが、官民で、有識者の先生のほかに、ロボット事業者、障害者の方たち、行政も含めたワーキングを立ち上げておりまして、ここで、1つ目の歩行空間の移動円滑化データワーキンググループでは、3次元点群データや既存の地図情報等からネットワークデータやバリア情報を自動生成するような効率的なデータ整備・更新の手法について、あるいは市民の通報によるデータの更新の仕組みの運用、あるいは自治体等が活用しやすいバリアフリー施設のデータフォーマットの検討、こういったものを行っています。

その下の、歩行空間の3次元地図ワーキンググループでは、新技術等を活用した新たなデータ整備手法や、バリア抽出、自動走行ロボット等に必要な点群データの整備・更新手法、精度とか等級基準等、そういったものの議論。あるいは、取得した点群データの統合方法。車道からとったMMSのデータは、道路管理者が比較的収集していますが、その不足する部分の歩行空間を、先ほどの簡易なライダーカメラ等で撮りまして統合する、そういう技術も発展してきていますので、そういうものがある程度簡易にできるような仕組みというこ

とで、右側の、「ほこナビ」と書いていますけれども、歩行空間ナビゲーションデータプラットフォームというものを、今、試行的に構築しているところでありまして、今はオープンデータサイトのデータ閲覧機能とか検索機能とかもその程度のものしかなかったのですが、今年度、目指す機能拡充というところで、3次元地図対応のネットワークデータの自動整備システムや、あるいは3次元地図の統合の機能とか、あるいはネットワークデータの更新のシステム、あるいは施設データの管理機能、バリアフリー施設の、特にバリアフリートイレ等のデータのフォーマットとかが管理者によってばらばらだとか、あるいはなかなか進んでいないとか、自分たちが管理しながら、それをある程度自動的にオープンデータ化できるみたいな、そういった機能を持たせないと、行政も人手が少ない、予算もない中で、厳しい状況ですので、なるべくそういったことが効率的に、しかも統一的なフォーマットでできるようなことができないかといった検討も行っております。こういったプラットフォームの構築・検討と、ワーキングと、あと現地事情と、そういった取組の研究会での情報提供等を含めて、今、進めているところです。

最後のページ、32ページ、参考ですけれども、人・ロボットの移動円滑化のための歩行空間DX研究会というものを立ち上げているのですが、これはホームページができております。目的は、こういった施策の内容に関心がある関係者の方たち、誰でもいいのですけれども、意欲的な方たちに登録いただいて、年1回最新情報を意見交換するようなシンポジウムとか、通年を通じた情報提供をすることで、ここに来ればこれ関係の情報の最新のものが手に入るというような場を目指しております、設けております。メンバーには無料でなれますので、関心のある方は、このURLから会員登録いただければありがたいと思います。

私からは以上となります。

【田中課長】 続きまして、33ページ以降につきまして、バリアフリー政策課、田中から御説明いたします。

34ページを御覧いただければと思います。「共生社会バリアフリーシンポジウムin明石」の開催についてでございます。東京2020大会、これは誰もが暮らしやすい共生社会を目指していくということが大きなテーマとなっております。この共生社会の実現を目指す自治体を共生社会ホストタウンとして登録し、それぞれの自治体において、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に向けた取組が推進されてきたところです。

この共生社会ホストタウンの取組を、さらに共有・発信をしていくということで、毎年、シンポジウムを開催させていただいております。本年は、来月になりますが、10月15日、

兵庫県明石市で開催をいたします。内容はいろいろとございますが、パラ陸上選手である有熊選手の基調講演、明石市長・福島市長による取組報告、それから神姫バス、明石地区手をつなぐ育成会、明石ろうあ協会の方々も御参加されるパネルディスカッションといったものが主な内容となっております。

続きまして、35ページ以降、G7交通大臣会合の関係です。

36ページを御覧いただければと思います。本年6月16日から18日にかけて、「G7三重・伊勢志摩交通大臣会合」が開催されました。このときのテーマが「イノベーションによる誰もがアクセス可能で持続可能な交通の実現」ということであり、その結果としてG7交通大臣宣言が採択をされたところです。

次のページ、37ページを御覧いただければと思います。こちらが交通大臣宣言の内容です。今回の交通大臣会合において、初めてバリアフリー化の推進が主要テーマとして取り上げられました。そして、主な成果のところでも2行赤字にしておりますが、これが交通大臣宣言に盛り込まれた内容となっております。1つ目が、G7各国が定める目標に従った、交通におけるバリアフリー化の推進・実施の重要性を確認。2つ目が、「心のバリアフリー」も含めたバリアフリーの推進に向け、G7政策対話として実務者会合の開催に合意ということになっております。この交通大臣会合の大臣宣言の英文と和訳をそれぞれ38ページと39ページに載せておりますので、御参照いただければと思います。

続きまして、40ページ以降でございます。障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律及び国土交通省対応指針・対応要領の改正についてです。

41ページを御覧いただければと思いますが、これが障害者差別解消法の内容です。この法律は、障害を理由とする不当な差別的取扱いを禁止し、障害のある方から申出があった場合に、合理的配慮の提供を求めることなどを通じて共生社会を実現していくことを目指す法律であり、平成25年に成立、平成28年から施行されております。この法律につきまして、令和3年に法改正がなされ、その施行が令和6年4月1日からとなっております。

このときの法改正の主な内容につきまして、真下の表のところに整理している中での合理的配慮の提供の部分です。現行は、事業者については、この合理的配慮の提供は努力義務となっておりますが、これが義務となります。この法改正を踏まえ、国土交通省所管の事業者向けの対応指針、そして国土交通省職員向けの対応要領の改正を行う必要がございます。

それぞれのポイントを46ページ、47ページにまとめさせていただいておりますが、ざっくり申し上げますと、それぞれこの法改正を踏まえ、あるいは最初の現行法が施行された

後の状況の変化などを踏まえ、それぞれ不当な差別的な取扱いの事例や、あるいは合理的配慮の提供についての事例等を追加するといったことが主な改正内容となっております。本年3月以降、障害当事者の皆様、事業者の皆様からお話をお伺いするとともに、意見交換会を開催させていただき、改正案を調整させていただいたところです。その上で、7月から8月にかけてパブリックコメントを実施させていただき、近日中に公表できるように鋭意作業を進めております。改正次第、公表させていただく予定でございます。

それから、参考資料2も御用意させていただいております。内容の紹介は割愛させていただきますが、そのほかの国土交通省あるいは文部科学省、警察庁の取組をまとめておりますので、適宜御参照いただければ幸いです。

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。

それでは、事務局の説明に対しまして、御意見等を伺いたいと思います。ただ、時間が4時までということで、あと5分しかございませんので、5分程度でお願いしたいと思います。

それでは、皆さんから挙手をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【松田調整官】 それでは、順番に御発言いただきしたいと思います。

まず、ろうあ連盟深川様、よろしくお願いたします。

【深川委員】 御説明ありがとうございます。2つあります。

1つ目ですけれども、改めてお伝えしたいと思います。先ほどの19ページの無人駅について、きこえない人が駅で非常に大変な思いをしているというところです。券売機で画面を見て話をしても、なかなか伝わりません。さらにインターホンを押して来てもらって話をするというのは非常に大変です。今後、改善をしていただきたいと思います。

インターホンを押して出てきてもらうにも待たされてしまうこと、それから、券売機脇の窓を開けて出ていらっしゃる駅員の方がいらっしゃるのですが、突然現れて非常に驚いてしまうということ、そして何を言われているのか聞こえませんが分からない、という事を理解してもらうのが非常に苦勞するので、インターホンを押したらすぐに来ていただいて、分かりやすい話し方を配慮していただきたいと思います。そして、声で言われなくても分かりませんので、前もって紙等を書いて準備していただけるといいのかなと思っております。

それから、画面上の文字が見えないので、大きく書いて出させていただき、そしてようやくやり取りができます。きこえない高齢の方の中には、できれば筆談対応でなく遠隔手話で対応してほしい人もいます。その辺りの御配慮をいただけるとうれしいです。

それから、2つ目ですけれども、先ほどのお話に、2025年はイベントでたくさんの方々がいらっしゃるというお話がございました。非常に大切な機会だと思います。2025年にはデフリンピックもあって障害者が来日されますので、ご検討いただきたいと思いません。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

続いてお願いします。

【松田調整官】 申し訳ございません、時間が限られておりますので、現在挙手いただいているから方限りさせていただければ幸いです。

続きまして、DPI佐藤様、よろしくお願ひいたします。

【佐藤委員】 ありがとうございます。DPIの佐藤です。たくさんあるので、文書で後日出させてください。1点だけお願いします。

建築物のバリアフリー基準の見直しワーキングの資料が少し入ってございましたけれども、バリアフリースイールの見直しの対応方針があまりいいものではないなと思っております、ぜひ見直していただきたいと思っています。

簡潔に言いますと、業態ごとにバリアフリースイールの最低基準を設けていただきたいというものです。特にデパート等の商業ビルは、トイレがある階、各階にバリアフリースイールを2つ以上造っていただきたいですし、大型のショッピングモール、ワンフロアが非常に広いものは、各トイレにバリアフリースイールを造っていただきたい。そういう方向で見直しをしていただきたいと思ひます。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

【松田調整官】 続きまして、日本障害者協議会藤井様、よろしくお願ひいたします。

【藤井委員】 今日は秋山委員長が冒頭に格差の解消ということをおっしゃいました。ここでは障害者と非障害者との格差是正だと思いますが、今後、構造的といひますか、長期に人口少数地域と都市ごとの格差がますます広がってくると。もちろん今の廃線だとか廃駅、無人駅もその立派な兆候だと思いますが、これがますます悪化していきますので、この中における障害者の問題の集中化、集積化等々が懸念されますので、都市部と人口過疎地域との格差の中での障害者・高齢者の問題を相当意識して、これは今日の中からどうこうということではないのだけれども、もっともこの問題に重きを置いてほしいなど。マスタープラ

ンを考える場合でも同様です。身近な格差では、精神障害者の運賃割引等、また今度は障害種別間の格差がまだまだ残っていますので、この点ももう一度きちんと行政としても考えてほしいと思います。以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

【松田調整官】 最後に、新田委員、よろしく願いいたします。

【新田委員】 新田です。御指名ありがとうございます。先ほどは新しい先進的な技術をいろいろ紹介いただき、また合理的配慮の提供の事業者への義務化も私は期待しておりますので、ぜひとも適用場面が進んでいくことを期待しております。

私は、質問と提案を兼ねて、元に戻りますけれども、資料3について2点、お話ししたいと思います。1点は、こういう方向で結構ですけれども、11ページにあります対応の方向性の整理のところ、優先順位をつけていくということが書かれておりますけれども、これは整備項目の優先順位だと思いますが、どのような形になるのか非常に興味があるところで、難しい面もあるかと思えます。例えば現在、義務と標準的整備と望ましい整備がありますけれども、新たな項目も入れて、その3段階での位置づけみたいになるのか、その辺考えられているところがありましたら教えていただきたいのが1点です。

それから2点目は、資料3の13ページのところで、今後の進め方のところにテーマ別の意見交換会というのが書かれてありますけれども、テーマ別の意見交換会にぜひともこういうのを入れてほしいというのがありまして、それは、今、東北福祉大、先ほども石塚先生の名前がありましたけれども、異なる駅とか移動の広域的な移動における接続の問題があります。特に視覚障害者の方が駅間で移動するとか、鉄道からバスに移動するとかいったときに、接遇はそれぞれの事業者でいただくのですけれども、それぞれは非常にすばらしい内容になっておりますが、事業者間をまたがる場合にどうしても円滑な接遇ができてないというのがありまして、そこら辺の異なる事業者間における接遇の連続性とかについての検討もしていただけたらありがたいと思っております。

以上2点です。よろしく願いします。

【秋山座長】 ありがとうございます。

最後に、橋井さん、もし御意見ありましたらお願いします。

【橋井委員】 橋井です。ありがとうございます。私からは、先ほど女性の方から新技術における取組というのがありましたが、私ども日本視覚障害者団体連合では、まず、歩きスマホについてはやめてほしいということを訴えております。私自体も 아이폰 を使って

音声を聞きながら目的地に向かったことを何度か経験したことがありますけれども、どうしても片耳をとられるということで、空間認識が悪くなって、いつもよりも歩行が遅れたり、方向を失ったりとかがあります。これがもっとしっかりすればいいのですが、それと同時に、最初申しましたように、歩きスマホってかなり危険です。先ほど自動配送ロボットとかそういう話もありましたし、今では電動キックボードとか、そういうものも歩行者のところを結構動いております。そういったところでは危険きわまりないものかなと思っております。そんなところでは、歩行者同士、安全ということは考えてほしいし、いかがお考えなのか教えてほしい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。

それでは、もう6分過ぎておりますので、田中さん、一番大事なところが多分、最初に深川さんのインターホンのことについてはちゃんとやらなくちゃいけないということと、デフリンピックもちゃんと意識しましょうというところだろうと思いますが、佐藤さんのトイレの対応についても、これはかなり重要なことですので、いずれ議論をきちっとさせていただくということ。

それから、藤井さんの人口少数地域で格差がかなり激しくなるということは、人口オオナスの日本が減っていくということで、これは皆さんでちゃんと考えましょうということを御指摘いただいたということだと思います。

それから、新田先生からいただいた、優先順位をどうするかという、11ページですけれども、義務と標準と望ましい整備という、この辺りはどういう考え方でやられますかということをお聞きしたいと思います。

【田中課長】 新田先生、ありがとうございます。私が考えております優先順位でございますが、課題への対応の優先順位と考えております。そういった意味で、次年度どういったところから検討していこうかということの優先順位でございまして、その検討の結果として、例えば基準である、あるいは標準的な取組である、あるいは望ましい取組であるということになっていくと考えております。以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。

それから、歩きスマホは注意しましょうということで、これは結構大事な問題ですが、この歩きスマホも含めてですけれども、最後に私から今までの議論を本当に1分ぐらいでまとめさせていただきますけれども、歩きスマホとか、エスカレーターとか、駅の無人化などは、公共参加という概念で取り組んだらどうかと思います。公共参加というのは、例えば国

だけがやるとか市町村だけがやるという、行政だけがやるのではなく、市民と一体化して、そして参加を基にやらないと、ここは進まないよという、そういう領域を公共参加と仮に定義しました。そこがまず第1点だろうと思います。

それから2つ目に、いろいろ皆さんの意見から、各局あるいは国土交通省がやるべきことと、市町村あるいは地方の運輸局がやるべきことのように行政側がやるべきことが2つ目の課題としてあって、3つ目の課題としては、事業者がやるべきことというのがあったと思います。

それから、新しい技術については、多分、先ほど松田さんが御紹介していた点群データを用いた地域の情報システムについては、これは前に川崎市に適用してもらったのですが、残念ながら全然使い物にならなかったです。というのは、データをつくったけれども、スマホで読み込めないという、そういう状態があったと。そういう意味では、MaaSと少し連携する必要があるということと、それから、データを取るのに道路となぜ連携しないのかと。道路はかなりの量を全国ベースでデータを取ると思うのですが、その取り方をどうするかということをやらないと、幾ら安くと言っても金もかかりますので、安く取れる方法を省内できちっと考えるべきだろうと思います。それをやらないと前に進まないです。

だから多分、部分的に毎年ちまちました予算でやるのであれば、道路局と組んで、道路局の中に入れて道路のデータを全部取っていただくとか、鉄道については様々な事業者のデータを取り込んでいくとか、MaaSでやっている、情報の統合と、それから交通手段間の統合と、それから運賃の統合などもあります。MaaSの統合の概念に少し合わせていただけると、もっといいものができるのかなと思いますので、ぜひ頑張ってくださいと思います。

たまたま日本ではデータがうまく取れていないので、どうやってデータをうまく取っているのだろうかというのがドイツにあったなというので、私は行けなかったのですが、ほかの方はドイツのヒアリングをしていますので、そういう方の御意見も聞くと思います。長野さんという高崎経済大学の先生と、今、科研費で一緒にやっているのですが、そういうところもあるかなと思います。

色々御意見いただきましたけれども、本日はこのぐらいにさせていただきたいと思いません。それでは、事務局に司会をお返ししたいと思います。

【松田調整官】 秋山座長、ありがとうございました。

時間の関係で詳細を紹介できませんで恐縮ですが、会議のチャットで、原様、小川

様より、歩行DXの件でコメントをいただいております。誠にありがとうございます。こういう御意見も踏まえて、引き続き検討させていただければと思っております。

また、駆け足ですが、事前にグリスデイル委員よりもコメントいただいております。ホテルのバリアフリー認定制度の認知度を上げてほしいや、新幹線の予約について、健常者の乗客と同じようにオンライン予約できるように進歩を進めてほしいという御意見もいただいております。

簡単で恐縮ですが、最後に紹介させていただきました。

本日は、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す。次回の移動等円滑化評価会議につきましては、後日、改めて連絡させていただきます。

では、これもちまして、第10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、国交省ホームページに掲載させていただきますので、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まして、誠にありがとうございました。

— 了 —