

第13回移動等円滑化評価会議

令和7年3月5日

【河内専門官】 定刻となりましたので、ただいまより第13回移動等円滑化評価会議を開催いたします。

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河内と申します。どうぞ、よろしくお願いいたします。

本日はハイブリッド形式にて開催しております。会議の開始に先立ちまして、留意事項をお伝えさせていただきます。オンラインで御参加の皆様は、マイクとカメラをオフにした状態で御参加いただきますよう、よろしくお願いいたします。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、よろしくお願いいたします。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塩見より御挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【塩見局長】 総合政策局長の塩見英之でございます。皆様方には、大変お忙しい中、この評価会議のためにお時間を割いていただきまして、大変ありがとうございます。この評価会議でございますけれども、バリアフリー政策をよりよいものにするために、当事者の皆様に御参画いただきまして、政策の評価、あるいは助言を賜って、継続的にスパイラルアップを図っていこうという趣旨で開かせていただいているものでございます。当事者の皆様のお声を直接拝聴できる、大変貴重な場であると思っております。

本日、第13回目ということになりますが、前回、秋に開催をして、約半年ぶりということになります。本日でございますけれども、第3次のバリアフリーの整備目標の進捗として、令和5年度末の数字が取りまとまってまいりましたので、その御報告をさせていただきますとともに、前回のこの評価会議の中でいろいろなたくさんの御意見をいただきました。その後の進捗や前回十分お答えできなかった点の御報告もさせていただきたいと思います。さらに、国交省をはじめ、また関係各省で、この間もバリアフリー政策の前進のためにいろいろな検討をさせていただいておりますので、それについても最新の状況を御報告いた

き、御意見を賜って、今後に活かしていきたいと思っております。

今年は、来年からスタートすることになる第4次整備目標を、できればこの夏にも取りまとめようという、そういうタイミングの年でもございますので、ぜひ御出席の皆様には忌憚のない、御意見をたくさん賜りますようお願いを申し上げまして、冒頭の御挨拶とさせていただきます。本日はどうか、よろしくお願い申し上げます。

【河内専門官】　　続きまして、秋山座長より御挨拶をいただきたいと思います。秋山座長、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。どうぞ、よろしくお願いいたします。今回の移動等円滑化評価会議は6年という長きにわたる歳月を費やしておりまして、今回はどこまで進んできたかという、そういう確認の会議であると同時に、地方の方々の様々な成果報告が行われたり、あるいは鉄軌道や様々な施設の利用キャンペーンなどが出てくると思います。そういう意味では、多様な分野で全国的に多岐にわたって様々なテーマを議論させていただく場でございますので、どうぞ最後まで皆さん、活発な議論をお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。どうもありがとうございました。

【河内専門官】　　ありがとうございました。

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、ただいまの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、三沢市の佐々木委員、日本ビルディング協会連合会の安藤委員が欠席されています。また、全日本ろうあ連盟の大竹委員の代理として小林様、日本視覚障害者団体連合の橋井委員の代理として三宅様、川崎市の藤倉委員の代理として関山様、全国空港事業者協会の日巻委員の代理として東様が出席されています。

それでは続きまして、御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、御発言の際には御所属とお名前を必ずおっしゃっていただいた後、御発言いただくよう、御協力をお願いいたします。

本日はオンライン会議での御参加をメインに秋山座長、東洋大学の高橋委員が現地参加されています。

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。よろしくお願いいたします。

【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「移動円滑化等の進展状況について」、議事2「第12回移動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」、議事3といたしまして「国交省におけるバリアフリー関係の取組事例について」、資料3、4、5をもとに事務局よりまとめて説明した後に、質疑応答とさせていただきます。

それでは議事1から3について、バリアフリー政策課、瀬井課長より、お願いいたします。

【瀬井課長】 総合政策局バリアフリー政策課の瀬井と申します。よろしくお願いいたします。

御手元の資料、4ページをお開きください。資料3-1が基本方針に定めております目標の令和5年度末の達成状況でございます。8ページから10ページに、総括表をつけておりまして、真ん中辺りに数字が3列ございます。赤く塗り潰した右側の部分が令和7年度末の目標、左側の赤線で囲った部分が令和5年末の現状値でございます。後ろのほうにモード別に、例えば13ページのようにそれぞれ目標がどのように推移してきているのかということ、折れ線グラフにしており、また14ページのように地域別に見てどこが進んでいてどこが進んでいないのかということ、整理したほか、例えば15ページのように現状をどのように分析しているのか、今後どう取り組んでいくのかということ、15ページ以降もモード別に整理しております。

本日は総括表のところを御説明させていただきます。最初に旅客施設でございます。段差の解消や視覚障害者用誘導ブロックの設置といった目標ですが、旅客施設につきましてはどのモードもおおむね順調に伸びているものの、令和7年度までの原則100%という目標の達成は厳しいという状況でございます。原因としましては、目標年度の来年度末までの早期の改修が困難な旅客施設も中には存在しているということでございます。

それから、鉄道駅のホームドアの設置について、整備は着実に進んでおり、全体の整備番線数3,000番線という目標は達成しそうな状況でございます。一方、内数である利用者数が10万人以上の駅に限定した目標については達成が困難な状況でございます。これは、コロナ以前の水準まで利用者が回復しておらず、利用者数が10万人以上の駅自体が減少

し、回復していないという影響がございます。

次に車両についての目標でございます。鉄軌道車両、ノンステップバス、空港アクセスバスにつきましては堅調に伸びているが、目標には僅かに届かない見込みとなっております。リフト付きバス、貸切りバス、福祉タクシーにつきましては右肩上がりで伸びてきているが、目標達成は困難な状況でございます。事業者の収支が赤字であるなどの事情で、車両の更新が進んでいないためでございます。

旅客船につきましては目標達成できる見込みで、航空機については既に達成しているところでございます。

次に道路、都市公園、路外駐車場、建築物、信号機でございますが、おおむね順調に伸びており、道路については目標達成済み、路外駐車場については達成できる見込み、建築物は僅かに届きそうにないという状況でございます。都市公園につきましては目標達成が困難な状況でございます。都市公園施設の老朽化に合わせて改修することが多いという事情によるものでございます。

以上、ハード整備に係る目標のうち達成しそうにないものにつきましては、支援制度の活用を働きかけるなど、目標の達成に向けてバリアフリー化を進めていくこととしております。

次に基本構想、マスタープランの策定についてです。策定する地方公共団体は増加しております。政令市、中核市、特別区については、およそ9割が基本構想を策定しているという状況でございますが、全体としてはいずれについても目標達成は困難な状況でございます。要因及び対応策につきましては、あり方検討会の主要課題の一つと位置づけて、現在検討しているところでございます。

次に「心のバリアフリー」という用語の認知度、及び、高齢者、障害者の立場を理解して行動できている人の割合につきましては、実績はほぼ横ばいであり、目標達成は困難な状況でございます。「心のバリアフリー」という用語の認知度という目標につきましては、3つの体现ポイントの理解度をベースとした目標に置き換えられないかということをあり方検討会で検討しているところでございます。資料3-1につきましては以上です。

次に資料3-2でございます。一定の輸送業の事業者はバリアフリーのハード・ソフト取組計画を策定して公表しなければならないということになっております。令和6年度につきましては、300弱の事業者に義務づけられており、全ての事業者が提出・公表しているところでございます。

次に資料4でございます。昨年9月に開催した前回評価会議においていただきました主な御意見と国土交通省の対応状況についてまとめたものでございます。前回会議の場で十分にお答えできなかったものを、かいつまんで御説明させていただきます。

まず、鉄軌道の無人駅につきまして、ハード整備の実現が難しいという御意見をいただいたところでございます。これにつきましては、先月「鉄軌道のバリアフリーの整備推進に関する検討会」の取りまとめを行ったところでございます。この取りまとめの中で、無人駅を含めた利用者数の少ない駅についても可能な限りバリアフリー化が求められるということ、内包線付き点状ブロック、ホーム端部の柵といった安全性の確保に関する設備は特に配慮が必要であるということを記載しているところでございます。

それから、電動スロープが出てくるタイプの路線バスの普及という御意見をいただいたところでございます。これにつきましては、バリアフリーの整備ガイドラインにおきまして、自動スロープ等によりさらに乗降しやすい方法を採用することが望ましいということを定めているところでございます。

それから小規模店舗のガイドラインについて、実際に車椅子で入れる店がどの程度あるのかという御質問をいただいたところでございます。これにつきましては、住宅局で設けておりますバリアフリー政策をフォローアップする会議において、来年度以降、議論していきたいと考えているところでございます。

次に、昨年取りまとめました当事者目線に基づく報告に掲載している中の案内設備について、どのように進めていくのかということですが、これにつきましてはガイドラインの改定を行うバリアフリー基準等検討会におきましてワーキンググループを今年度中に設置して、検討を進めていくこととしております。資料4につきましては以上でございます。

次に、資料5でございます。国土交通省におけるバリアフリー関係の取組事例をまとめているところでございます。まず、この評価会議の地域分科会でございますけれども、これにつきましては参考資料の各地方運輸局・地域分科会の取組に記載のとおり開催しているところでございます。次に「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」につきまして、鉄道局から御説明をお願いいたします。

【小林鉄道局課長】 鉄道局の都市鉄道政策課長の小林です。鉄道局では、省全体の検討の方向性に合わせまして、令和8年度以降の新たな整備目標を検討してまいりました。本日は、秋山先生を座長にお願いしまして、学識経験者、当事者団体、鉄道事業者等の方々、国土交通省鉄道局で、昨年の7月から4回、議論を積み重ねてきたところでござ

います。

その中で2月に行った検討会の取りまとめ案でございますけれども、背景・現状・課題としまして、駅や車両のバリアフリー化も大きく進捗したという評価をいただいている一方、全ての人が鉄軌道を利用しやすくなることへの期待、また駅の無人化に対する不安といったことにも対応が求められております。また、鉄道利用者の減少や様々なコストの増大、要員確保ということで、事業者においても厳しい経営環境が求められていること。引き続き当事者の御意見を反映したバリアフリー化というものが需要ではないかといったところを示しております。

令和8年度から12年度の整備目標案のポイントとしまして、新しく以下のようなところが設定を検討されております。段差解消等の目標範囲については据え置きとしまして、引き続き100%を目指していくこと。それから、ホームと車両の段差、隙間の縮小をする番線については新たに4,000番線という目標案を設定しております。また、ホームドアの目標値をこれまでの3,000番線から4,000番線に、うち1日利用者10万人以上の駅につきましてはこれまでの800番線から900番線に目標値を新たに更新して設定しようということでございます。また、車両のバリアフリー化率についても70%から80%に目標値の更新を考えているところでございます。

今後の鉄軌道のバリアフリー化推進の目指すべき方向性につきまして、(1) 地方部をはじめとした利用者の少ない駅について配慮が必要でありますとか、(2) 無人駅における対応、(3) 基本構想の策定を増やしていくということ。それから(4) 段差・隙間が縮小されたプラットフォームの情報提供や乗務員による乗降の介助、また(5) 案内表示や(6) 列車の予約や決済について、当事者の方々にとっても使いやすいような形に引き続き努めていくこと。また(8) 心のバリアフリーの啓発や(9) ICTの活用についても、今後の目指すべき方向性として取りまとめさせていただいているところでございます。こちらにつきまして、省全体の検討会の今後の議論に反映をさせていきたいと考えております。最後に、今回の取りまとめの中で好事例や先進事例といったものの写真や解説を加えさせていただき、様々な方の参考になるように、こういった事例も取りまとめさせていただいているところでございます。以上でございます。

【瀬井課長】 参考資料より、サイトラインの確保につきまして、住宅局から御説明をお願いいたします。

【前田住宅局参事官】 国土交通省の住宅局の参事官をしています、前田と申します。

サイトラインのワーキングにつきまして、まずはこの前に、バリアフリー基準の見直しを行っており、車椅子用のトイレ、駐車場、客席について基準を強化しているところでございます。昨年6月にこれを公布し、今年6月に施行予定でございますが、特に劇場等の客席につきましては、そういった席が確保されても、前の人が立ったりして結局見られないという問題があり、しっかりと見られるような基準を義務づけてほしいという御要望がありました。それを踏まえまして、サイトラインの確保等に係る検討ワーキングを昨年の6月に設置し、4回にわたって議論を重ねてきたところです。

最終的な案ということではほぼ取りまとまっており、大きな対策としまして、建築設計標準にサイトラインに関する検証手法を明示すること、業界団体においてもそういった取組を促進していただくこと、確認手続の中でサイトライン等の検証を原則化していくこと、当事者参画を促進していくこと、公共建築物における率先取組を進めていくこと、この5点を対策として取りまとめようとしているところでございます。最終的にはフォローアップ会議の中で報告して、正式に決定するというようにしております。

以上でございます。

【瀬井課長】 次に適正利用推進キャンペーンですが、これは継続的にやっているものでございます。今年度におきましては、ポスターの絵をつけてございますが、左から3番目のエレベーターについて、大きな荷物を持った外国人の観光客の方にも分かるようにということで、上の文字の部分に英語の表記を加えるという内容の充実等を図ったところでございます。

それから、先ほども申し上げましたけれども、各地方運輸局・地域分科会の取組として、バリアフリー教室等の具体例をつけております。バリアフリー教室も継続的に実施しているものでございます。実際に参加された学校関係者の方に効果について伺ったところ、子供たちが実際に体験できるという意味で教室での授業とは違った効果がある、子供たちが自分に何ができるのかを考える良いきっかけになっている、子供向けのバリアフリー教室ではあるが、教師に対する教育効果も上がっている、といった声が寄せられているところでございます。

最後に、学校施設のバリアフリー化につきまして、文部科学省より説明をお願いいたします。

【瀬戸文部科学省課長】 文部科学省の施設企画課長の瀬戸と申します。学校施設のバリアフリー化の現在の状況について御報告いたします。

調査研究について、いわゆる学校施設の全体の在り方に関する調査研究協力者会議がございまして、その下に学校施設のバリアフリー化の推進に特化した形の検討部会を設けており、こちらで、当事者の方々も含めた形で議論を進めているという状況でございます。

ここで検討する事項としましては、まず令和8年度以降の整備目標についてです。それから学校施設バリアフリー化推進指針の見直していくこと、学校施設のバリアフリー化の加速に向けた取組について御議論いただくという形にしております。検討スケジュールとしましては、令和7年夏頃を目途に検討結果を取りまとめる予定としております。以上です。

【秋山座長】 一通り、資料3、4、5の説明を終わりました。ただいまから、皆さんから御意見をいただきたいと思います。それでは挙手をいただいてから、お名前と所属をおっしゃってから御意見をお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくをお願いします。

それでは、D P Iの佐藤さん、どうぞ御意見おっしゃっていただければと思います。

【佐藤委員】 ありがとうございます。鉄道が3つとバスが2つ、合計5つ意見があります。

まず、鉄道の新幹線や特急の車椅子席のウェブの予約です。乗車券も障害者割引で買えるようになっているかどうかというところですが、先日JR東の「えきねっと」というものを利用して上越新幹線に乗ってきましたが、予約も決済もウェブで全部できて非常に便利でした。急な変更にも対応でき、紙にプリントせずにそのまま使えて、とてもよかったです。なので、これはぜひ普及していただきたいと思います。ほかの鉄道事業者はまだできていないところもあると思いますので、今の状況で言うと予約はウェブでできるけれども結局駅に行って発券しないと乗れないというのが結構ありますので、できるだけ早く同じように改善していただきたい。今、各社がどういう状況なのかということは把握できておりませんので、できれば各社どういう状況かということ把握して、教えていただきたいと思います。

2つ目は無人駅です。都市部でも無人化が始まっておりまして、名前を挙げて恐縮ですが、西武鉄道では幾つかの駅をこれから無人化する。調べてみると、1日の乗降客が2万4,000人や1万人以上のかなり多い利用者がいる駅でも無人化を進めているということです。沿線に住んでいる車椅子ユーザーの方から教えてもらったが、遠隔操作で電車に乗るときにスロープ介助や、駅員に来てもらっているそうですが、毎回、早朝や夜間の場合はお客センターに電話しなければならず、その電話はナビダイヤルなので、通話ごとに毎回お金がかかる。その状況が、他の者との平等ということと照らすと差別的な状況なのではないかと

言っておりました。

構内に駅員を配置してインターホン等で対応できるところもあるということですが、9時から5時の間しか対応できない、急な対応には応じることができないといったことがありますので、これは大きな問題だと思っています。無人化するのであれば、せめてホームの段差と隙間をなくして単独乗降ができるような状況を図るべきだと思いますが、それができていない。そういう中で無人化するというのは非常に大きな問題で、これはぜひ改善していただきたいと思っています。

3つ目が車両のバリアフリー化です。新しい車両は新基準で車椅子席が多いものをつくっていただいています。古い車両は、中にはかなり車椅子席が狭くて、通路を塞いで一般のお客さんが通るのが非常に大変だという車両があります。特急の場合は横1列で見ると大体4席一般の席があり、車椅子席の場合は1席1席の2席になっているのが普通だと思っていたのですが、中には3席になっており1席分しか車椅子スペースがなく、当然通路に車椅子がはみ出してしまうわけです。これが非常に乗りにくいということを地元の団体から聞いているので、車両の改修を前倒しして、新基準に対応したものにしていただきたいと思っています。

4つ目がリフト付きバスです。こちらの目標数値が25%、現状9%ということで、ほとんど増えていないです。第2次計画からずっと変わらず6%前後を推移しているのです。全く改善されていない分野です。具体的に言うと高速バスですが、車椅子で乗れるバリアフリー車両はほとんど導入されていないです。理由は、2000年に交通バリアフリー法ができたときはハイデッカー式のバスでリフトがついた車両がまだなかったということですが、現在はリフト式とエレベーター式の2種類が開発、市販されて、空港アクセスバスで導入されています。車両はもうありますので、20年近く進展していないこの問題を放置することなく、ぜひとも2025年度には改善に向けた施策に取り組んでいただきたいと思っています。

最後は広島と名古屋で、一部の電動車椅子、次世代型電動車椅子と呼ばれるものの乗車拒否が起きています。これは会社として乗車を拒否するということを明確に掲げています。理由は、固定のフックをつけることができない電動車椅子だからということで、ハンドル型電動車椅子も同じですが、差別解消法の対応指針に固定できないものの場合は乗車を拒否することがあるといった趣旨のことが書かれているため、それを根拠に拒否をしているのだと思いますが、この実態も放っておくわけにはいかないと思います。新たな乗車拒否が実際に今起きているわけのため、何らかの対策を打って拒否をなくす、誰でもちゃんと乗れるよう

に取り組んでいくということをぜひ考えていただきたいと思います。以上です。ありがとうございました。

【秋山座長】 どうもありがとうございました。佐藤さんから5点いただきまして、1つ目はウェブの予約がJR東はかなりよくできているが、他の鉄道事業者はできていない部分もございますので、この実態をきちんと整理してほしいというのが1つです。2つ目が無人駅で、西武鉄道では2万4,000人の駅も無人駅になっていて、早朝や夜間は電話を掛けて介助者等と呼ぶわけですが、電話代がかかるので他の者との平等をうたっている差別解消法に反するのではないかとということです。それから3つ目が車両のバリアフリー化で、古い車両は車椅子席が狭いということで、4席に1席を確保する程度です。これは新基準に合わせてきちんとつくっていただきたいと思います。

それから4点目がリフトつきバスで、目標が25%で現在9%しかない。もう大分昔の第2次計画からあまり変わっていないということで、ここは努力をしていただきたいと思います。それから、2000年にリフト付きバスがなかったということはありますけれども、現在はハイデッカーバスのほとんどにリフトがついておりますので、ここはどうしたら努力ができるのかという疑問です。5点目に、広島や名古屋で次世代型電動車椅子の乗車拒否が起こっている。これは固定のフックがないということで、対応する会社がなく乗車拒否が行われており、ここについてもきちんと対応していただきたいと思います。どうも、佐藤さん、ありがとうございました。

その次に今村さん、全国自立生活センターの今村さん、お願いします。

【今村委員】 全国自立生活センター協議会の今村です。私からは鉄道とバス、タクシーと学校について、意見を述べさせていただきたいと思います。

まず鉄道について、今後の目標でホームの段差と隙間の目標値を項目として入れていただいたことは非常に感謝しております。ぜひ、それによって進むことを願っています。その際ですけれども、既にホームのかさ上げ等の工事が終わっているところも多いですけれども、実際のガイドラインで示した数値を未達成の箇所が残っているのが結構あるということも実態としてあるので、そういったところの改善を求めていき、改善をぜひ各事業者さんをお願いしたいと思っております。

それから、これは質問ですけれども、先ほど佐藤さんからもウェブ予約の件がありましたが、特急も含めて対応できるようになってきているかどうか、対応が始まっているところはどこか、教えていただければと思います。もしまだの場合は、いつ頃から対応可能になりそ

うか目途が分かれば、教えていただきたいと思います。

あと、無人化される場合、基本構想でもちゃんと検討して考えていくということは入っていたと思います。これは非常に重要なことだと思うので、無人化する際、どうしても無人化しなければいけない場合、できることならこの基本構想でどういうふうに対応するのかまで示すような、義務づけまでできるのかどうかという点ではありますが、そのくらいのことをしないと逆に無人化できないというような形にしていけないと、無人化だけが進んでしまう危険性があると思うので、この辺の対策が必要かと思っています。

それからバスについてです。空港リムジン、リフトつきバスの件で、先ほど佐藤さんのほうからも出ていますが、実際私が経験したことですけれども、地方空港の空港リムジンバスを利用しようと思って調べたところ、バスはあるが、リフトの耐荷重が200kgということでした。エレベーター式の国産のものは、外からリフトが上がるタイプと中で上下するタイプの2種類あり、どちらですかと聞いたら両方ともありますと。両方とも耐荷重を聞いたら200kgだということで、そういったリフト付きバスが普及しだしたことは喜ばしいのですが、耐荷重200kgですと私の電動車椅子は車椅子だけで170kgと書いてあります。200kg近く、軽いものでも150kg前後というものが今主流になってきておりますので、人が乗ると軽く200kgを超えるケースが非常に多くあります。なので、耐荷重200kgのリフトのバスが普及してしまうと乗れない人がまた増えてしまい、せっかくバリアフリーになってきたのに乗れない人は取り残されるということがありますので、ぜひこのリフト付きバスの耐荷重、リフトもしくはスロープでもいいのですが、耐荷重の最低限300kg以上という規制は必要ではないかと思っています。特にハイデッカーのバスはリフトや上に上がる仕組みが必要になってくるのですが、例えばロンドンの二階建てバスや韓国でも最近、高速バスは二階建てのものが結構走りだしているようですが、その場合は低床式のスロープで乗れる形になるので、そういったことも含めて考えていくことが必要ではないかと思っています。

次にUDタクシーですけれども、これもいろいろな機会があるときには希望を述べさせてもらっていますが、私自身は身体も車椅子も大きいのでどうしても頭をこすってしまったり、傾けなければいけないという状況が多いのですが、よくある、車に乗れるようにはなったけれども移動中外が見えない問題がずっと解消されない。これからより観光にも力を入れていくといった場合、移動の道中もちゃんと車窓を楽しめるといった視点というのも非常に今後重要だと思うので、車両の開発のときにはぜひそういった、乗れる、移動できる

というのはもちろん大前提ですけれども、ちゃんとほかの人と同じように外も見えて、ドライブが楽しめるという視点も開発の中に必要かと思っています。ぜひそういった視点も入れていただければと思います。

タクシーの場合については、リフト、スロープの耐荷重は300kgという規程がありますので、タクシーのほうにそれがあってバスのほうにないといった矛盾した状態になってしまうので、先ほどの事例も含めてバスのほうのリフト、スロープの耐荷重の規定というものをぜひお願いしたいと思います。

学校施設のバリアフリー化についてですけれども、こちらもエレベーターがついている学校は増えてはきていまして、私の地元の学校も増えてきているのですが、よく見ていくと水飲み場のところで車椅子を使うと足が当たってしまうなど、もう少し細かなところがまだ甘いといったことがあります。あと運用として一般の子は使ってはいけませんといった規制をしている学校が結構地元で多かったでするので、インクルーシブという観点からするとそういうことではなくて、みんなが使ってもいいという形、これは心のバリアフリーにもつながると思いますが、そういったことも含めた運用の改善は必要かと思っています。

すみません、長くなりましたが以上です。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。全体で6点ほどいただきました。かいつまんで申し上げますと、鉄道についてはホームと段差の隙間の問題であり、工事が終わっているがまだ未達成のところがたくさんあるということ。それから、質問として先ほどのウェブの予約等は特急のものも行っているかどうか、それから無人駅については基本構想で対応をしっかりと考えていただきたい。4番目にバスについて、地方空港のリムジンバススロープの耐荷重が200kgとなっており、170kgほどある電動車椅子についてはほとんど耐えられないだろうというところがあるので、耐荷重をしっかりと考えていただきたい。

5点目にUDタクシーですけれども、車椅子で乗れるところまでは来たが車窓が見えないので、こういったところも設計上配慮してくださいということです。それから学校のバリアフリーについては、エレベーターはきちんとできているけれども、水飲み場など細かいところがまだちゃんと整備できていない。それから、だれでも使えるようにもう少しインクルーシブや、あるいは心のバリアフリーといったことも考えて設計をしていただきたいというところです。

今、2人ほどいただきましたので三宅さんにいただいてから一旦、事務局でお答えする形で整理をさせていただきたいと思います。三宅さん、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。よろしくお願いします。
7点ほどあります。よろしくお願いします。

1点目が、先ほどのお二方も言っていますが、無人化される駅の対策について、講じられるものは早急に講じていただきたいということです。12回の意見の回答の中でも、内包線つき点状ブロックを早く引いていくといったお答えもありましたけれども、それ以外の対策も講じられることは多々あるかと思いますので、ハード面、ソフト面のところを重視して対策いただきたい。特に、まだしっかりとデータが取れていないものでも安全対策や利便性の向上につながるものもあるかと思いますので、そういったものが実現可能かということのデータも取った上で、点字ブロックにしても音サインにしても、整備を今後、講じていただきたいと思います。

それから併せて、無人化される駅もそうですが、地域の意見は必ず聞くという体制というのはこれまでもとられていっているかと思いますが、特にこの駅の無人化に関しては不安視されるというところが多々ありますので、より声を聞いていただき、対応に向けて取り組んでいただきたいと思っております。

3点目、道路に関することが続きますが、最近、歩車分離式の交差点が非常に増えてきていまして、視覚障害者にとって非常に不安の声が寄せられております。我々にとって歩く方向と同じ方向に走る車の走行音というのを非常に頼りにしているが、歩車分離式になっているとこれを頼りにすることができません。ですので、必ずこういった交差点ではエスコートゾーンや音響式信号機を設置してくださいという要望を警察庁にしていますが、近隣住民に配慮してという言葉が必ず返ってきます。

今、音響式信号機は、例えば夜間早朝などは常にあるような「ピヨピヨ」「カッコウ」といった音ではなく、声だけで知らせる方法に切り替わるとか、そういった対策をとれる機器なども出てきている。近隣住民に配慮するだけで視覚障害者の命が脅かされるということがあってはならないと思いますから、こういった機器がある以上はそのような機器の導入も含めて不安の声が軽減されるようにぜひ取り組んでいただきたいと思います。

4つ目ですが、これも音響式信号機に関することですけれども、最近の機器に関しては音響式信号機の押しボタンと、交通弱者向けの歩行者信号延長用のボタンというのが、全部一体化されているケースが多く出てきています。ただ、従来のようないわゆる分離されている信号機ですと、音響式信号機を作動させるためのボタンが個別にあり、すぐそばに交通弱者用の歩行者信号延長用のボタンがついている。しかも、交通弱者用のところから音が鳴って

いるために視覚障害者の人で2つボタンが付いていることに気がつかない人は、交通弱者用のボタンを押すが、音が鳴ると思っていても一向に音が鳴らないといったことがあるようです。

そういったことを避けるために、例えば一体化された信号機の設置を進めていただく、あるいは音を鳴らすという仕組みが交通弱者用からだけでなく、音響式信号機からも必ず鳴るといった仕組みに変えていくのも一つではないかと思いますので、いわゆる勘違いを起こさないような取組というのをぜひお願いいたします。

5点目です。今度は高速道路に関してですが、一昨年より高速道路の料金の障害者割引が、登録されていない自動車でも適用されるようになりました。ただ、これは高速道路の窓口があって成り立つ仕組みになっていまして、今の高速道路はいわゆるスマートレーンといった、E T Cで全部通過するものがだんだん増えてきている。こちらに関しての窓口がどんどんなくなってきて、無人化が進んでいるという状況にありますので、こういったところにもちゃんと障害者割引が適用されるような仕組みというの、ぜひ検討していただきたいと思います。

6点目です。ここからはその他になりますけれども、大きなターミナル駅を中心にして、移動の連続性が途切れているという状況が非常に目立ってきております。交通事業者から、特に鉄道事業者などに言わせますと、人員不足のために誘導體制がなかなか整いませんといったことを言われますが、そこを利用する視覚障害者にとって改札口のところで誘導はここまでですと置かれてしまっても、そこからもう動きようがありません。ですので、こういう移動の連続をちゃんと確保するための取組ということで、現在でもこれが担保されている駅があらうかと思います。そういうところをぜひ参考にしていただいて、移動の連続が途切れないように、特に乗換えのところが途切れないような対策は早急に講じていただきたい。

場合によっては、鉄道駅における乗り換えではなく、空港ビル内でもそういったことが起きていたという話も聞いております。視覚障害者が移動するのに不安、あるいはある意味の安全性を脅かすという要因になりますので、この移動の連続が途切れない取組というのを今後ぜひお願いいたします。

最後です。I C T機器だといろいろなアプリが開発されて、非常に便利に使えるようになってきていますが、12回会議のご意見に対する回答にもあるとおり、開発に費用がかかるためなかなか取り組めないという話があります。そもそもその機器を利用するのが障害の

ない人を中心に考えていないかと、疑問を持ってしまいます。後から開発するとなると非常にコストがかかるというのは当然のことです。開発段階から障害者の声を必ず聞いていただく、使い手は健常者だけではなくいろいろな障害がある人も使うという前提に立って開発をしていただく、あるいは実際の当事者の声も取り入れていただくといったことを機器開発等に取り組んでいただきたいと考えております。以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。7点ほどいただきました。1つ目に、無人化について安全性と利便性を担保する場合、ハード・ソフト両面が必要で、特に点字ブロック、あるいは音サインなども適切に計画をしてくださいということです。2点目に、地域の意見もしっかり聞いてください。3点目に、道路の歩車分離信号が一般の歩行者向けにできていて、こういったところにもエスコートゾーンや音響式信号をきちんとつけて、場合により音響式信号も「ピヨピヨ」「カッコウ」ではなくて声に変えるといった工夫をしていただきたい。4点目に、音響式信号の押しボタンと交通弱者向けの時間延長の押しボタンが別々になっているとどっちを押したか分からなくなるので、間違えないような形をちゃんとつくっていただきたいというところです。

5点目に高速道路の割引ですけれども、一般的に窓口で割引が行われていますので、無人化がされると割引ができないようになるので工夫をしてください。6点目にターミナル駅の移動の連続性で、乗換えのときにAという駅からBという駅に乗ろうとするときに、Aが終わったところで放ったらかしにされて、Bの次のところにどうやっていくかといった問題がありますので、きちんと整理していただきたい。7点目にICT機器ですけれども、開発について晴眼者を前提として開発し、それから障害者ということではなくて、むしろ障害者と晴眼者が一体化した使い方ができるよう、当事者を先に考えて開発をするということもぜひやっていただきたいということです。

以上、3人の御意見をいただきました。少し整理させていただきます。

【瀬井課長】 バリアフリー課の瀬井でございます。三宅さんからいただいた6点目、移動の連続性について、管理主体が分かれるところで案内が途切れてしまい、実質的に円滑な利用ができないといったご意見ですが、三宅さんがおっしゃってございましたとおり、管理主体が複数にまたがっているような駅であつてもうまくいっている事例というのがございます。既にその点しっかりと調べてみようかという目星はつけ始めており、どのような仕組みで、人員が限られている中でどのようにしてうまくいっているのかという事例を調べまして、それを一般化して、例えばガイドラインに掲載する等して、仕組みの普及を図ってまい

りたいと考えております。

それからＩＣＴについてです。実際の機器を現場に配置する際に当事者参画を進めているところでございます。ＩＣＴアプリにつきまして実際に使ってみてどうかという評価、優れたものの紹介といったことは割と相対的にハードルが低いかと思いますが、さらに上流に遡って、開発の段階でどのようなことができるのかということについては、これから検討してまいりたいと考えております。

それから鉄道、バス、タクシー、高速道路、信号につきましては、それぞれ担当部局より順次回答させていただきます。鉄道局からお願いいたします。

【河内鉄道局課長補佐】 鉄道局のサービス政策室の河内と申します。

まず、ＤＰＩの佐藤様、それからＪＩＬの今村様から、ウェブ予約の話の件をいただいたと思います。新幹線のウェブ予約につきまして、今度ＪＲ九州のほうで来月４月１日から導入され、全ての新幹線につきましてウェブ予約で車椅子対応座席を購入できるようになっております。それからチケットレスの状況の話ですが、こちらは私どもが把握している限りではＪＲ東日本の「えきねっと」で新幹線eチケットが購入でき、そちらでの対応はできていると認識しております。

それから特急の対応につきましては、こちらもＪＲ東日本の一部の特急で３月１５日の乗車分から始まるということで、具体的に申し上げますと成田エクスプレスと東海道線を走っている湘南、この２列車についてウェブ予約が間もなく開始されるというふうに認識しているところでございます。

それから無人駅の対応につきましては、先ほど都市鉄道政策課長から御紹介いただきましたとおり、鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会において皆様方から幅広く御意見等いただき、無人駅における対応について取りまとめをさせていただいたところです。その中で、無人駅を含めた利用者が少ない駅についても、基本方針に沿って可能な限りバリアフリー化が求められ、特に内包線付き点状ブロックやホーム端部の柵等安全性の確保に係る設備は配慮が必要であるという旨、記載しているところでございます。

それからＪＩＬの今村様、日視連の三宅様からいただきました基本構想への位置づけや、地方の意見をよく聞くようにしてほしいと、無人化につきましても先ほどの鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会の取りまとめにおきまして、今後、鉄軌道事業者が新たに駅を無人化する際には、安全性、利便性の確保を担保するための必要最小限の設備、それから施策を可能な限り配慮した後に実施するよう努めることとし、鉄軌道事業者単独で

実施するのではなく、沿線の地方公共団体、それから駅周辺の自治会等と共同で実施することも重要ということを記載させていただいているところでございます。

今後とも皆様方の御意見を踏まえながら、サービス水準が維持されるよう適切に働きかけてまいりたいと考えております。鉄道局からは以上となります。

【瀬井課長】 物流・自動車局からお願いいたします。

【齋藤物流・自動車局室長】 旅客課の齋藤でございます。先ほどいただいた御意見で、特にリフト付きバスについての目標達成状況がなかなか進んでいないといった御意見をいただいたところでございます。事業者団体、それから事業者から直接お話を伺う場を設けておりまして、バス事業者の事業運営については今非常に大変な状況にあるという中で目標を進めていく、達成するということは、我々も事業者の方もきちんと認識をしているところでございます。そうした中で導入をさらに進めていくために何が必要かということですが、特にエレベーター付きバス等、車両の価格が非常に高いといったところもございまして、補助金でメリハリのついた補助メニューができないか、それから車両の価格自体を下げるような施策を打ち出すことができないか、といったことも含めて、現在検討を進めているところでございます。

広島と名古屋の乗車拒否の問題、空港リムジンのリフト付きの耐荷重の問題については、事実関係も含めて何ができるのか検討させていただきたいと思っております。特に耐荷重200kgについては、即効性のある対策が何かできないかといったことも含めて、検討させていただければと思います。

それからUDタクシーですが、移動のときに景色が見られるようにしてほしいといったことも含めて、今後車両メーカーとお話する機会に、この御要望もお伝えしながら新しい車両の開発に向けて働きかけをしてまいりたいと考えているところでございます。以上でございます。

【瀬井課長】 高速道路につきまして道路局からお願いいたします。

【山岡道路局課長補佐】 道路局環境安全・防災課の山岡でございます。御質問がありました高速道路の無人化につきまして、まずは料金精算機等があるものにつきましては係員の呼出しボタン等を操作いただいて、直接対面に対応できる場所は呼出しいただければ対応させていただくという形をとらせていただいております。また、すぐに駆けつけられない状況がある場合につきましては、料金所に設置しているカメラで手帳等の確認をさせていただいて対応をとらせていただくといった運用を現在させていただいているところでござ

います。以上でございます。

【瀬井課長】 学校のバリアフリーについて文部科学省からお願いいたします。

【瀬戸文部科学省課長】 文部科学省の施設企画課長の瀬戸でございます。先ほど、学校施設について貴重な御意見をいただきました。今後に活かしてまいりたいと思います。以上です。

【秋山座長】 それでは、続きまして皆さんの御意見をいただきたいと思います。グリズデイル委員、お願いします。

【河内専門官】 事務局でございます。グリズデイル委員からはチャットで御意見をいただいております。全部で4点です。

1つ目、先月、空港のチェックインではバッテリー情報を見せるだけで手続を進めることができ、とてもスムーズで快適でした。また、新しい新幹線の車両に乗る機会があり、6つの車椅子スペースがありました。これらの経験はとてもうれしく、この委員会や国土交通省の取組の成果を実感しました。ありがとうございます。

2つ目、訪日観光客が増えるにつれて、障害のある旅行者も増えています。現在は令和2年改正バリアフリー法に基づく法施行状況の検討時期ですが、特に観光や関連業界にもっと焦点が当てられることを期待しています。例えば、バリアフリーのホテルの客室が不足していることや、観光バスの利用が難しいことが課題です。これらの問題を解決することで経済にもいい影響を与え、長期的にはコストを回収できるのではないかと思います。

3つ目、高速バスの課題は依然として解決されていません。しかし、同じような課題を抱えながらも克服した国が存在します。もちろん、全てのアイデアや方法をそのまま日本に適用することは難しいかもしれませんが、他国の事例を調査し、日本に生かせる点を研究することは有益ではないでしょうか。

4つ目、特に資料4の5ページに記載されている改善が進まない理由の一つとして、導入しても需要がほぼ生じないという需要と供給のバランスの課題があるとあります。この需要はどのように判断されたのでしょうか。データや調査に基づくものでしょうか。あるいは、鶏が先か卵が先かの問題ではないのでしょうか。例えば、私はバスがバリアフリーではないと知っているのに、最初からバス会社に問合せをしません。しかし、バス会社側は問合せがないためニーズがないと考えてしまうのではないのでしょうか。

以上になります。

【秋山座長】 どうもありがとうございました。グリズデイル委員から、1点目に新しい

新幹線に乗るとかなりしっかりしたものが6席あり、情報システムもしっかりしているという御意見をいただきました。2点目に訪日観光客に焦点を合わせてバリアフリー客室を増加させる、観光バスのきちんとしたものを開発するといったことをしてはどうか。3点目に高速バスの未解決な部分については、実際に諸外国でやっている国を参考にしていきたい。4点目に導入しても需要が生じていない部分については、卵と鶏どちらが先かという議論もあると思いますが、しっかり考えていただきたい。どうもありがとうございました。

続きまして全日本ろうあ連盟の小林さん、お願いします。

【大竹委員代理（小林）】 全日本ろうあ連盟の小林と申します。私からは7つ意見を言いたいと思います。よろしくお願いします。

1つ目、ウェブ予約について、J R東日本、J R西日本で特急券の予約、乗車券の障害者割引もできるようになったことはとてもうれしいことだと思います。ありがとうございます。ただ、操作の方法がそれぞれ違います。例えば、具体的に名前を出して申し訳ありませんが、J R西日本の豊岡からJ R東日本の山形までの乗車券をJ R西日本から申し込もうとすると使えないが、J R東日本から申込すると使えるといった細かい部分で不便なところがあります。共通の操作で使えるようにできたらありがたいです。また、J R東日本、西日本以外のエリアでもウェブ予約を使えるように、お願いしたいです。

2つ目、みどりの窓口が機械に代わっているところが増えています。機械を操作するのは聞こえない、聞こえにくい者としてはまだまだ使いにくい状況です。筆談で対応することができるようにするなど、もっと使いやすい工夫をお願いしたいです。また、オペレーターと手話で会話ができる方法の工夫もお願いしたいと思います。駅員の職員研修などで、地域のろうあ協会に講演をお願いして、手話の研修数も増やしていただきたいと思います。

3つ目、障害者割引についてです。100km以上の移動は障害者1人でも割引できますが、100km以内でも割引できるようにお願いしたいです。

4つ目、電車や駅のホームでの音声情報を視覚化して、できるだけ見て分かるような工夫をお願いしたいと思います。駅ではモニターが増えてきていますが、もう少し具体的に情報が表示されるような工夫をしていただけると助かります。車両の中の情報について、例えば事故が発生した際に何が起こったのか、聞こえない者としては分かりにくいため、それを分かるように工夫をしてほしいと思います。

5つ目、高速道路について、料金所は機械によって聞こえない人が使いにくいといったところがあるので、全ての機械できちんと使いやすくなるように工夫をしていただきたいです。

6つ目、文部科学省の学校のバリアフリー化についてです。聞こえない人でも情報やコミュニケーションのバリアがまだまだ残っています。それを解消できるように、配慮をお願いしたいと思います。特に災害が起こったとき、手話できちんと情報取得できる情報機器を設置するなどの対応をお願いしたいです。

7つ目。国土交通省のオンライン会議をやるときにT e a m sを使うことが多いと思いますが、聞こえない者としては非常に使いにくい。今、手話通訳者だけを大きくして参加しています。実際に話されている人の隣に手話通訳の画面が出るようにしていただくのが一番いい方法ですが、できれば話す人の顔が出て手話通訳、その横に画面が出るような調整を今のところこのT e a m sではできないので、オンライン会議のソフトといたしますかアプリをもう少し工夫を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。1つ目、ウェブの予約でJ R東と西で特急券の発券の状況はよいが、操作方法がそれぞれ異なっている。豊岡からJ R山形まで行ったときは乗車券が使えないし、その逆の場合には使える。こういう不均等な部分をなくしたらどうか。2つ目、みどりの窓口の機械操作がかなり使いにくいので、筆談などの使いやすい工夫をしていただきたい。オペレーターが、会話ができるよう手話の研修なども実施してはどうか。3つ目、障害者割引が100km以内でも1人で対応できるように工夫をしてほしい。4つ目、ホームの音声情報の視覚化の工夫ができないか。モニターの内容が見えるようにしていただき、社内の情報や事故が起きたときに分かるような工夫をしてほしい。5つ目、高速道路については機械が使いにくいものがある。6つ目に学校のバリアフリーで聞こえない人のコミュニケーションのバリアがあるので災害のときでも手話が対応できるとよい。7つ目、オンライン会議で使用している、T e a m sが使いにくいため、話す人の横に手話通訳者がいるようにしていただきたいという御意見でした。小林さん、どうもありがとうございました。

それでは続きまして、全日本難聴者・中途失聴者団体連合会の渡部委員、よろしく願います。

【渡部委員】 渡部です。ありがとうございます。私の声がうまく通っていないときは、発言途中でも現地におられる皆様から手を挙げていただけると助かります。

いつも資料の取りまとめをありがとうございます。振り返りができました。これまでの会議やバリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会でも案内設備や音声案内について訴えてきました。無人駅での案内設備については設置100%を目指していただくとと

もに、情報の提供内容、タイミングなども、当事者参画で検討いただきたいと申し上げてきました。今からは4点、駅名看板と無人駅、道路、接遇についてお伝えしたいと思います。

まずは駅名看板について、バリアフリーの条件や程度から案内設備を増やそうと取組が進んでいる点は大変好ましく、続けていただきたいのですが、当事者がホームに設置されている駅名看板が少なくなったと感じていました。駅名看板の適切な設置も望んでいる状況があります。今、どの駅に着いたか音声が聞こえにくい、車両に案内表示機がない、故障して動いていない、といった場合、駅名看板を見つけようとより広い視野を確保するために、電車のドアの横に立つということは、何十年も前から変わっていません。そうすると、乗降者の妨げになることもしばしばありますので、電車のつくりとしてもドアの横に人が立てるスペース、そして座っている人に体が当たらない仕切りなども必要としているところです。整備目標に立てられている案内設備に駅名看板が含まれているか分かりませんが、もう少し整備目標の項目を細分化していくということが大事ではないかと考えています。また、近畿分科会の評価会議でも、当事者が意見を訴えて事業者側は意見を聞くだけになりがちです。真摯に聞いていただいているのですが、どうすれば実現できるのか、事業者と当事者が緩やかに細やかに建設的な対話ができる、設備や接遇とかそういったテーマ別の分科会の創設というのも必要だと思っています。

2点目は無人駅について、資料にも載っていますが、当協会のアンケートでも無人駅で割引切符が購入できないことから、無人駅について公表してほしいという声がありました。無人駅ガイドラインの策定の際、2019年、国が無人駅の数調査して公表されていますが、そこから大変変わっているのではないかと思います。各社の移動等円滑化取組報告書にも無人駅は載っていますが、移動の円滑化に活用できるデータとして、事業者には公表いただきたいと思います。具体的には、利用する駅が今現在、無人駅か無人改札かどうか、あるいは適切な筆談モニター、インターホンがあるかなどを事業者のホームページで公表し、また、駅の貼りだしや乗換え案内アプリでも分かるようにするなどにして、アクセシビリティを高めていただきたいと思います。駅に貼り出すというのは、例えば、改札が2つあり、一つが無人、もう一つが有人であれば、有人改札まで何メートルですといったことを紙に貼っていただければ、情報アクセシビリティとしては少し高くなるかと思います。細やかなところからやっていくということも大事かと思っています。

3点目は道路について、こちらも当協会のアンケートに寄せられたものですが、下り坂で自転車がスピードを出したまま真横を擦り抜け、非常に怖い思いをしたということです。自

転車だけではなく自動車やキックボードでも危険だという声が寄せられていまして、私自身も車の音が全く聞こえず、日常的に経験しています。横断歩道を歩いて横切るときに後ろを何度も確認しますが、それでも突然自転車が出てきたりします。道路の安全という面ではどちらの部局が担当されているのでしょうか。道路にカーブミラーを設置することで歩行者側も身を守ることができますので、歩行者が設置の希望を自治体に簡単に伝えられるという仕組みを設けていただきたいです。

最後、4点目、接遇についてです。声かけしていくということを鉄道の駅員は接遇研修で学んでいますが、声とジェスチャーをセットで声をかけるということが大事です。そうしていただければ、聞こえなくても声をかけられたということが分かりますので、声とジェスチャーをセットで考えてほしいです。それから、室内モニターインターホンがいろいろと出ており、大変ありがたいのですが、実際に筆談に切り替えてほしいと伝えても筆談に切り替えてくれなかった、筆談への切り替え方を御存じではないスタッフもいたという声があります。こういった状況を鉄道駅員への接遇研修で改善していただきたいです。以上になります。

【秋山座長】 ありがとうございます。渡部委員からは4点いただきまして、駅名の看板が少なくなったので、適切につけてほしい。私も先週、無人駅を5つ、奈良とか大阪のほうを見て回ったのですが、駅名がうまく分からず、スマホと周りを見るのと両方やっていたので、渡部委員のおっしゃるとおりだと思います。これについては少し議論してもよろしいのかなということと、それから当事者と事業者がお互いもう少し議論して解決策や問題点をどうするかということもやったらどうでしょうかという御提案をいただきました。それから、整備目標を細分化したらどうかという点もいただきました。

それから2つ目に無人駅について、割引切符が購入できないので、無人駅をとにかく分かるようにしておく。どの駅が無人駅で、どの駅が有人駅でといった情報の提供が必要ということです。それから3つ目に道路については下り坂の狭い、恐らく歩道だと思いますが、自転車やキックボードが横を走ると怖い思いをします。それから、こういうところはカーブであればカーブミラーもあったほうがよろしいということです。それから4点目に接遇について、声かけだけでは難しいこともあるので、ジェスチャーと一体化して声かけをしていただけたらと思います。どうもありがとうございました。

続きまして、全国脊髄損傷者連合会の大濱委員、お願いします。

【大濱委員】 大濱です。ありがとうございます。全脊連の大濱です。5点あります。

1点目、特にお願いしたいと思っているのはユニバーサルデザインタクシー、これはジャ

パンタクシーで非常に普及してきましたが、以前からお願いしているように、私たちのような大型の電動車椅子では乗れない、乗っても横を向いたままだという課題を何とかしていただきたい。後部から乗車できるようなタクシーにも補助金を出してレベル準1として活用するという話ですが、低価格の車種が中心となっています。しかし、低価格の車種では、私たちのような大型の電動車椅子ではほとんど乗車できないような状態です。ですので、ぜひ低価格の車種に対する補助はやめていただき、その他、大型の電動車椅子等が乗車できるような車種を中心に補助を進めてもらいたいということが一番大きな問題です。UDタクシーに後ろから乗れる車種を増やしていただけるといっていても、以前と大して変わらない状況になってしまいますので、ぜひこの点、よろしくお願いします。これが1点目です。

2点目としましては、皆さんが先ほどからおっしゃっていますが、リフト付きバスが非常に少ないことが気になっています。それから、貸切バスや観光バスについて、目標が2,100台になっていますが、リフトやスロープが設置されている台数は実際にどれくらいなのか分かりません。ぜひこの貸切バスの目標値と現状値を上げていただきたいです。それが2点目です。

3点目としましては、観光地のホテルです。客室のバリアフリー化やドアを広くする等、その辺りももう少し力を入れて推進していただければと思っています。

そして4点目としては先ほどから挙がっているウェブ予約の話です。かなりの鉄道事業者でウェブ予約ができるようになっていますが、私たちは会員に知らせなければいけませんので、ぜひこの辺りの情報をまとめて、会のほうにご提供いただきたいと思っています。

最後に飛行機のバッテリーです。航空局からバッテリーの現物確認まで求めているわけではないため、現物確認までしなくても良いということを周知してくださっていて、最近は大分よくなっています。ですが、実際に、この数か月、ある航空会社では、必ず現物確認をしないと駄目だというふうに上から言われており、チェックシートもあるといったことを、何回かいわれます。航空局の通知をぜひ徹底していただければ大変ありがたいと思っています。

以上、5点です。

【秋山座長】 どうもありがとうございました。それでは、大濱委員がおっしゃった点を簡単に整理しますと、UDタクシーは大型の電動車椅子が乗れないので新しく補助金制度ができたが、補助金をつけたのが低価格の車種になっているが、狭過ぎるので、大型の電動車椅子等が乗車できるもう少し大きい車両に補助を出したらどうかという御提案です。2

点目が、リフト付きバスは少ないので、きちんと統計を取ったらどうかというところを御指摘いただきました。3点目が、観光地のバリアフリーが弱いので、グリズデイル委員と同じように、ここ辺りもしっかり考えたらどうか。それから4点目がウェブの予約の件。5点目が航空機のバッテリーの予約の問題をいただきました。大濱さん、ありがとうございます。

【大濱委員】 すみません、大濱です。大型の電動車椅子等が乗車できるような車種にも補助金が出ているようですが、実際には低価格の車種の申請が多く来ていると聞いています。ですから、低価格の車種に対してはむしろ補助金をやめてほしいと思っているぐらいです。以上です。

【秋山座長】 どうも安いところに流れるのが一般的なので、ここは国土交通省にもう少しいい車両を開発できるように工夫をしてくださいという、そういうお願いというふうに承りました。どうもありがとうございました。

【瀬井課長】 バリアフリー政策課、瀬井でございます。

観光地のホテルのバリアフリーも検討すべきではないかという御指摘をいただきました。あり方検討会で進めているところでございますので、そちらで何ができるか検討をしたいと思います。それから、当課が運営する会議の進め方についても御意見をいただきまして、こちらでも会議の運営のあり方を検討したいと思います。それから、先ほど順番に答えたものと重複するものにつきましては時間の都合上、省略させていただきますが、ユニバーサルデザインタクシーについて自動車局から答えられることがございましたら、お願いいたします。

【齋藤物流・自動車局室長】 旅客課の齋藤でございます。UDタクシーの件ですけれども、この辺はまた補助金全体の考え方にも関係してくると思いますので一旦引き取らせていただいて、どのような対応ができるのかといったことも含めて検討させていただければと思います。それから、リフト付きバスが少ないという御意見を頂戴しております。この辺りも、車両の価格が非常に高いといったこともあり導入しづらいという面もありますので、とにかく車両が導入しやすくなれば問題の一定の解決にもつながっていくということだと思います。新しい目標の設定のタイミングというところもございますので、また検討を進めてまいりたいというところでございます。それから貸切バスですが、全体数としては約4万台ちょっとあるというところでございます。

それから、最初にいただいた諸外国の事例の調査というところでございます。非常に重要な視点だと我々、思っております。我々も勉強させていただければと思いますが、何かそう

いった情報をお持ちでしたら旅客課に御提供いただければと思いますので、よろしく願いしたいと思います。以上でございます。

【瀬井課長】 鉄道の関係で、みどりの窓口の機械化の話や、駅名看板の御意見をいただいたところでございます。鉄道局から回答をお願いいたします。

【河内鉄道局課長補佐】 鉄道局サービス政策室の河内でございます。みどりの窓口を削減することによって、機械をもうちょっと使いやすくしてほしいといった話の御質問だと思います。それは様々な御意見をいただいているところでありますので、我々としまでも各鉄道事業者に伝えさせていただき、引き続き利便性の向上に努めてまいりたいと考えているところです。以上となります。

【瀬井課長】 それから、車椅子のバッテリーについて、航空局からお願いいたします。

【丹羽航空局専門官】 国土交通省航空事業課の丹羽と申します。電動車椅子のバッテリーにつきましては、目視による現物確認によらなくても、利用者からの書類の提供などで確認することが可能であり、こちらについては全国統一の取扱いとなっているところでございます。国土交通省では、昨年4月15日付けで航空会社に対して、周知する文書を発出しましたが、関係者間の情報共有を図るなど、改めて理解と協力を求めてまいります。

また、昨年度については、主要7空港、また今年度については先月、大分空港を視察してきました、実際にバッテリーチェックがスムーズに行われていることは確認しておりますが、大濱委員からのご意見を踏まえ、改めて周知徹底を図ってまいりたいと考えております。また、具体的な事例等についてはまた直接お話を伺うなど、状況等を確認させていただければと思います。以上でございます。

【秋山座長】 それでは、全国手をつなぐ育成会連合会の小島委員お願いいたします。

【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。発言の機会をありがとうございます。手短に、1点でございます。

各地方運輸局や地域分科会でバリアフリー教室を開催していただけますことは、当事者団体として大変ありがたく思っております。しかし、車椅子体験や高齢者疑似体験、視覚障害疑似体験などがあり、それらのサポート体験もあるということですが、残念ながら知的障害、発達障害の疑似体験がそこに盛り込まれていないことがとても残念に感じているところです。文科省の心のバリアフリーノートにある4つのバリアのうち、文化・情緒面でのバリア、分かりにくい案内や難しい言葉のバリア、それから、意識上のバリア、心ない言葉や偏見や差別・無関心や困難さがある人を受入れないというバリア、この2つのバリアが特に

知的障害、発達障害にとっては重要なことだと思っております。

バリアフリー教室の講話の部分に文科省のバリアフリーノートのお話をに入れていただくか、各地方で実現しやすい知的障害、発達障害の疑似体験などの開発をぜひとも検討していただけたらと思います。私どもの団体でも、啓発キャラバン隊という事業で知的障害者の疑似体験を行っておりますので、ぜひとも連携しながら取り組んでいただけますよう、お願いいたします。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。体験会があるのは非常によろしいが、どうも車椅子や視覚障害者などに偏ってしまう。知的・発達障害についてちゃんと入れ込んだらどうかと。これについてはもし地方の運輸局が必要でしたら、我が研究室は発達障害の研究をかなりやっております、セミナーとか講習会とかもできるので、お手伝いできると思いますので、もしよろしければ秋山まで御連絡いただければバックアップできると思います。どうもありがとうございました。小島さんの御意見でした。

次に、日本発達障害ネットワークの三澤委員からお願いしたいと思います。

【三澤委員】 日本発達障害ネットワークの三澤です。本日はありがとうございました。国交省の取組、バリアフリー施策に関しては積極的に取り組んでいただいて、かなり整備が進んでいっているという実感を持っております。そういった意味ではありがたいと思っていますところなんです。

ただ、本日の御発表の中で気になっている点といいますのが、どうしても目に見える障害、あと数値化、数量化しやすい取組というものがどうしても先行している感、これは否めないと感じております。発達障害等、目に見えない障害という視点で、どうしても安心安全という面においてはソフト面の充実、人的配備というものが非常に大きな役割、意味を持つことになります。

ある事例ですけれども、障害を持つ家族が旅行に出かけた際に、バスの運転士さんや駅係員からヘルプマークを見て、何かお困りごとがあればお声がけくださいという声をかけていただき、非常に安心したということがございます。最近、ヘルプマークをつけている方が多く目につくことがございます。そういった意味ではまだ抵抗のある方もおられますが、どういった方がおられるのかということが、逆に言うと分かるような環境にもなっているかと思います。そういった意味では、研修等で障害の理解や支援サービスの提供、ソフト面の心のバリアフリーというところを、事業所の研修の実態やその研修を受講したものであるというものを何かしら目に見える形で表記していただけると、双方向で連携が取りやす

い、声かけがしやすいということもございます。

そういった意味で1点、お願いしたいのは、心のバリアフリー、人的支援を提供できるものというところの視点、ぜひ今後の検討として御検討いただければありがたいというところでございます。私からは以上です。ありがとうございました。

【秋山座長】 ありがとうございます。今の障害者対策が目に見える障害にやや重きが置かれていて、目に見えにくい障害、インビジブルと言いますけれども、人的配慮やソフトが必要で、ここについてしっかりもう少し具体的な対策をとっていただきたいという御意見をいただきました。三澤さん、どうもありがとうございました。

続きまして、日本身体障害者団体連合会の阿部委員、お願いします。

【阿部委員】 日本身体障害者団体連合会の阿部です。本日は、第3次整備目標の現状値ということで説明いただいて、2025年度末までに達成に近づいてくるものはあるけれども、課題もやはりあるというお話をいただきました。その中で申し上げたいのは基本構想、マスタープランについては達成が難しいのかというところです。これらは私たちの暮らしている市町村、自治体の問題でもありますので、とても大事なことだと私たちは思っています。これらの取組をしっかりといただくこと、例えば、障害者団体の暮らしている地域での活動というのものもあるかもしれませんが、その辺のところコメントをいただければと思います。それから第3次整備目標で令和3年から基本構想のある自治体では、1日2,000人以上のところも対象となるというところもとても大きなことで、これに感謝申し上げますとともに、無人駅については730駅もあるということです。これらについて実現していくことについて私たちも望んでいます。また、当事者団体としての取組、アドバイス等ありましたら教えていただければと思います。

それからもう1点、鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会で、取りまとめの概要として記載されています内容について、取組をよろしく願いいたします。以上です。

【秋山座長】 ありがとうございました。基本構想は難しいけれども大切で、自治体の問題であるということで、2,000人以上の1日の乗降客のところは対象になると。しかし、無人駅が730もあるので、これに対する対策もかなり今後、頑張っていただきたい項目の一つであるということです。それから特に鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会の概要に詳細に書かれていますので、これについてしっかり皆さん胸に刻んでくださいということでしょうか。どうも阿部さん、ありがとうございます。

続きまして主婦連合会の木村委員、お願いいたします。

【木村委員】 主婦連合会の木村です。バリアフリーについて、様々な対策をしていただいていますので本当に感謝していますが、私が日頃感じているのは構内案内です。例えばエレベーターの位置等、そういった案内がまだまだ不足しているのではないかと感じています。行き慣れた駅ならいいですが、初めてのところだと迷ってしまうので、こういう案内をする場合にぜひ利用者目線で表示をしていただきたいと思います。特に地方都市に行きますと、住んでいる方にはそれでわかるのかもしれませんが、初めて訪れた場合に本当に不便だと感じる場合があります。その辺のところをぜひご検討いただきたいと思います。

それからもう1点、これはバリアフリーに限らないですが、最近はインバウンドということで外国の方や、国内の方でもそうですが、大きい荷物を運んでいる方がすごく多く、場所を取っています。例えば電車やバスの中で邪魔で、身体の不自由な方や高齢者が不便な思いをしたり、新幹線の中で場所を取ってしまっただけで肝心のものが置けないといった、様々な弊害が出ています。この点についてぜひ検討していただきたいと思いますので、意見として上げさせていただきます。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。木村さんからは2点ほどいただきました。構内案内、エレベーターがどこにあるかというのが分からないので、これはしっかりやってもらってほしいというのが1点。2点目は大きな荷物についてもう少しきちんとした検討が、これから先はかなり重要になるのではないだろうかという御指摘です。ありがとうございました。

続きまして大日方さん、お願いします。

【大日方委員】 ありがとうございます。私からは3点、お話をさせてください。

まず1点目、新幹線の障害者割引の乗車券のオンライン購入についてです。東日本のおでかけネットは大変使いやすいということでありがたいのですが、ぜひこれをJR東海さんのほうにもお願いできればと思います。JR東海さんが管轄している名古屋や大阪、新大阪なども利用者が非常に多い駅で、そこから発着する場合の障害者割引の乗車券は駅の窓口で購入するという形になっています。ホームページ等を確認しますとエクスプレス予約で、特急券を予約すると割引ができると。エクスプレスカードの年会費の割引もある。けれども乗車券そのものは窓口で購入していただきたいと思いますといった案内になっておりまして、この辺りが分かりづらさを生んでいると感じておりますので、ぜひ御検討いただきたいと思いますというのが1点目です。

2点目がタクシーの乗車についてです。いわゆる流しの営業をしているタクシーを、手を挙げて呼ぶことがあります。実は車椅子で手を挙げていると止まってくれないことがあります。逆に立っているときは止まってくれるので、実質的な乗車拒否というのは時々目にします。タクシー会社を通じてこの辺りの乗車拒否をしないような指導を徹底していただきたいということです。

最後、3点目が学校施設のバリアフリー化についてです。検討されるということでぜひ期待をしております。1点、体育館の舞台、ステージ等にかかる方法が階段しかないといったところが、古い施設ですとまだ多くあります。障害のある子供が、例えば卒業式での卒業証書の授与やステージ発表等、上がるときにはどうやっているのかと心配になることがあります。ぜひステージのバリアフリー化を進めていただくとともに、そうしたことを進める補助なども検討していただきたいと思います。以上です。ありがとうございます。

【秋山座長】 どうもありがとうございました。3点ほどいただきまして、J R新幹線の割引についてJ R東のオンラインがとてもいいので、J R東海もぜひそれをまねてください。それから2つ目がタクシーの乗車について、車椅子の人に対する乗車拒否がまだありますので、ここはしっかり取り締まってくださいということです。3点目が学校のバリアフリーで、体育館のステージがまだバリアフリーになっていないと思いますので、体育館に限らずバリアがあるところをどうやって直していくかということを、しっかり学校建築については考えていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

最後に新田先生、どうぞ。

【新田委員】 大阪大学の新田です。御指名、ありがとうございます。今日は第3次整備目標の達成状況について丁寧に整理していただいて、報告ありがとうございました。その中で私、2点ほど、コメントも含めてお話ししたいと思います。

1つは先ほども心のバリアフリーのことが出ておりましたけれども、達成状況も今日報告がありましたように2つの視点、心のバリアフリーの認知度、それから行動できているかどうかという2つについて、目標達成が難しいという状況もありました。そういう中で、今後の対策、取組の方向性として、啓発に力を入れるということが出されております。この点に関しては、私も秋山先生も高橋先生も参加しております、次期整備目標について考えるあり方検討会で検討しておりますけれども、その中で啓発ポスター等の啓発と併せて事業者、交通事業者、施設管理者等への、心のバリアフリーの3つ体现ポイント、3つの重要な点の理解を促進するという大きな方向として入れております。

それは、今日の御指摘にあった人材育成とも絡むわけで、交通事業者や施設管理者の方、従業員の方がどうやって接遇に関して支援できるかというようなことにも参考になるので、この辺のことは強化して進めていただけたらと思います。それから基本構想の話もありましたけれども、基本構想の中にも教育関係の特定事業が入っております。ただ、基本構想の中でそれを位置づけている事業は半数ほどなので、教育啓発特定事業の位置づけを基本構想の中にしていく必要があります。それから、学校連携事業も入ってきておりますので、その辺も強化しながら、いろいろ心のバリアフリーの推進をやっていく方向で考えていったらどうかと思っております。それが1点です。

それから2点目は、最近、障害者の方と接しておりまして、香害（香りの害）を患っている方、CS（ケミストリーセンシティブティ）、化学物質過敏症の方がいらっしやいまして、公共交通機関にも乗れない、外出もできない、買物もできないという方、洗剤等に香料が含まれているので、それが過敏に反応して頭痛が起きたり吐き気が起きたりといったような、ある意味で目に見えにくい障害を患っている方が出てきております。そういう実態もこれから把握する必要があるかと思っておりますので、実態把握に努めていただけたらありがたいと思いますので、よろしくお願いします。以上、2点です。

【秋山座長】 どうもありがとうございました。特に啓発に力を入れて、心のバリアフリーの3つの体现、社会モデル、差別、コミュニケーションに対応する、これをしっかりやりましょう、理解していただきましょうということと、基本構想で教育啓発の特定事業をうまく強化するというのが1点目です。2点目に、香りの害等に対する対応も今後考えていかななくてはいけないという点です。

以上、皆さんの意見を終わりましたので、コメントをお願いします。

【瀬井課長】 バリアフリー課の瀬井でございます。

まず小島さんから、地方運輸局で実施しておりますバリアフリー教室の中身の充実についての御提案をいただきました。具体的にどういうことができるか、御相談させていただければと考えてございます。ありがとうございます。

それから、三澤さんからヘルプマークについて、逆に従業員の側が一定の講習を受けているなり、理解しているなりということが分かるようにできないかという御提案をいただきました。これについてもなかなか基準というわけにはいかないかと思っておりますけれども、実施した講習について、受講したものがどういう形で示せるかということを検討してまいりたいと考えます。

それから、阿部さんと新田先生から基本構想についてのお話をいただきました。基本構想、本日も無人駅の文脈で出てきておりますけれども、基本構想は別に無人駅だけのためのものではもちろんなくて、それ自体、進めることが重要であると考えております。また、あり方検討会の主要課題の一つとしても位置づけているところございまして、実際に何うとノウハウ不足やマンパワー不足といった声が聞こえてまいりますので、そういった場合、どのようにすれば基本構想の策定を進めることができるか、それから一度作成した基本構想の見直しを進めることができるのかということを現在、検討しているところでございます。

それから、構内案内について木村さんから御意見をいただきました。1年ほど前に取りまとめた、当事者目線に立ったバリアフリーのあり方の中身のうちの構内案内につきまして、ガイドラインの見直しを行うための基準等検討会にワーキングを設けて検討していくことを、現在、予定しているところでございます。それから、新田先生からいただきました2つ目の香害につきましては、公共交通や施設管理の側で何ができるのかということを考えてまいりたいと考えております。

それから、大日方さんから体育館のステージの御意見をいただきましたが、文部科学省のほうで回答をお願いいたします。

【瀬戸文部科学省課長】 文部科学省の施設企画課長の瀬戸です。体育館のステージに関する御意見、またさらにその前に聴覚障害の方に関するお話もございました。いずれも、冒頭御説明いたしました、学校施設のバリアフリー化の推進に関する検討部会で検討を進めておりまして、その中で指摘されていることでもございます。引き続き、検討部会のほうでの議論を深めていきたいと思っております。以上です。

【瀬井課長】 それから、大日方さんから新幹線の御意見をいただきましたけれども、鉄道局で今までの回答以外に付け加えることはございますか。

【河内鉄道局課長補佐】 特段ございません。事業者のほうに働きかけてまいります。以上です。

【瀬井課長】 それから、タクシーの乗車拒否についての御意見をいただきましたが、自動車局のほうでお願いいたします。

【齋藤物流・自動車局室長】 旅客課でございます。UDタクシーの乗車拒否については、まさに言語道断の対応だと思いますので、そうした事業者の具体的な情報等があれば最寄りの運輸局、運輸支局のほうに入れていただければ我々、監査をしていくといったスキームも持っておりますので、ぜひ情報提供をいただければと思います。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。

2～3分で簡単にまとめさせていただきます。本日の議論の中で一番重要な点は、まず1点目は鉄道について特に無人駅と鉄道における基本構想との関係、もう少し自治体と連携してしっかり地域を守っていくということをやったらどうかということだと思います。

2点目は鉄道における予約や音声の視覚化、駅名の看板といった、比較的情報システムをどう整理するかによって対応できる部分もたくさんいただきました。

そして3つ目については、古い課題であり、特急の改善で車両を直していきましようというのがまだ残されている。

4つ目がバスとタクシーです。バス、タクシーは初期の課題である車両の構造がいまだ不十分であるということで、バスは200kgから300kgの耐荷重を持ったリフトが必要であると。UDタクシーは狭い車両をつくっても困るので、少し大きいのをつくったらどうかという御提案をいただきました。

そして5つ目が道路です。道路は特に交差点部分の安全対策が今後必要である。それから音声情報をどういう形で整備するかという指摘をいただきました。

6つ目が観光地です。観光地のバリアフリーが割と基本構想におんぶにだっこだと思いますので、これから独自に観光地に焦点を当てた対策をしっかりとやらないといけない。特に、20年前にはインバウンドが1年間で500万人程度だったのが現在は3,000万人～4,000万人と7～8倍になっている世界ですので、ここをしっかりとやるということが6点目です。

7点目が発達障害、知的障害について、ここがほとんど手をつけられていないということですので、英国のインクルーシブトランスポートストラテジーでは予算の半分ぐらいをインビジブル（目に見えにくい障害）に対してつけて、確りやるべきである。一般の車椅子使用者、視覚障害者と同じくらい重要な課題であるというとらえ方をしていますが、我が国の今日の発表もずっと見ているとそういうとらえ方に至ってないので、ここが弱いということを今日、御指摘をいただきました。

そして最後に新田先生からいただいた、基本構想の中に教育特定事業をうまく入れて小学校を強化していくというやり方をつくっていくことによって災害時の対策などもきちんとできるだろうということをいただきましたので、ぜひ頑張ってくださいと思います。

多少抜けておりますが、以上、今日の議論の6割ぐらいを申し上げました。

それでは、以上で本日の議題については終了したいと思いますので、それでは進行を事務局にお返ししたいと思います。

【河内専門官】 ありがとうございました。

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。時間の都合上、本日御発言し切れなかった御意見等がもしありましたら、今週中を目途にメール等でお送りいただけましたら、本日の御意見と合わせて整理させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

今回の移動等円滑化評価会議につきましては後日、改めて御連絡いたします。

それでは、これをもって第13回移動等円滑化評価会議を終了いたします。

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

本日はお忙しい中、御参加いただきまして、ありがとうございました。

【会議後追加意見】

○東洋大学 名誉教授 高橋委員より文書にて提出

1. 無人駅（時間無人駅ではなく一日無人駅を想定）でのインターホン設置は多額の費用を要するとありますが、一基どの程度かかるのでしょうか、教えて下さい。
2. ホームドア設置のご努力には敬意を表します。次期目標もさらにアップしていただいているのですが、10万人以上対象の説明時に、コロナ禍以前に乗降客が戻れず難しいとの話もありましたが、コロナ禍により働き方も変わり、むしろ10万人以上の乗降客数を下げる時代に入っているのではないかと感じます。
3. バリアフリー化のための運賃値上げによるバリアフリー化の実績、効果を事業者ごとに示していただき、評価会議でも検証する必要があるような気がします。

○日本障害者協議会 代表 藤井委員より文書にて提出

1. ホーム中央の誘導点字ブロック敷設の必要性

視覚障害者の駅ホームからの転落事故を減らすために、ホームの中央に、誘導のための線状点字ブロックを敷設する必要がある。

国交省が2021年7月に公表した「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安

全対策について」(中間報告)によると、視覚障害者の転落の63.5パーセントは視覚障害者が線路と平行(長軸方向)に歩いているときに起きている。原因は2つで、点字ブロックのないホーム中央エリアを歩いていると知らず知らずのうちに斜めに歩いてしまうか、本来は沿って歩くべきではないホーム端の点状ブロックを頼りに歩いて転落してしまうということである。現行のガイドラインでは線状誘導ブロックは階段から最寄りの車両ドアまで敷設することになっているが、乗車駅と降車駅で階段の位置が異なる場合、どちらかの駅で長軸方向に歩かなければならない。駅係員に案内を依頼するという方法もあるが、今や全国の半数の駅が無人駅になっており(この傾向は更に強まることが予想される)、期待薄である。歩行訓練を充実させていくとしても、その前提は視覚障害者が一人で安全に安心してホーム上を移動できる環境整備が図られていることである。ホーム中央の誘導点字ブロック敷設については、ホームドアが整備できないような無人駅においてとりわけ緊急度が高い。

2. 自動改札機のユニバーサルデザイン化

視覚障害者にとって、自動改札機は使いづらさがあった。その主因は、鉄道会社によって自動改札機の使用が異なることにある(高さが微妙に異なるなど)。これに加えて、最新のスマホ対応型の自動改札機の設置はこれに拍車をかけている。ICカードのタッチ面の位置が機種によって異なっている。障害当事者の意見を聴きながら、機器デザインの統一化を図ってほしい。

3. 障害者割引ICカードの全国使用化

現在の障害者割引ICカード(介助者も半額)は、登録鉄道会社の管区でしか使用できない。例えば、JR東日本管区内で登録した場合には、同じJRでもそれ以外の鉄道管区では使用できない。使える範囲を一般のICカードと同水準とすべきである。なぜそうなってしまったのか疑問である。

— 了 —