

第14回移動等円滑化評価会議

令和7年9月17日

【河内専門官】 定刻となりましたので、ただいまより第14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、総合政策局共生社会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くよう、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くよう、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。

それでは初めに、開会に当たりまして、国土交通省総合政策局長の鶴田より、御挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【鶴田局長】 皆さん、こんにちは。国土交通省の鶴田でございます。評価会議にお越しいただきまして、またリモートでも御参加をいただきまして、誠にありがとうございます。

この会議は、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で継続して評価、助言をいただきながら改善を重ねていくことを目的としております。私ごとですが、国交省発足の2年前、交通バリアフリー法案を世に出すチームの一員を務めておりました。その後、自動車局やオリパラ事務局で、バリアフリー法の改正に携わりました。

三十数年前に公共政策という職業選択をした者としては、大変ありがたい御縁だと思っております。この分野が政策課題として市民権を得てから、かれこれ30年ぐらいになろうかと思っておりますので、国交省の若手になればなるほどバリアフリー政策の経験者の層が厚くなってきております。そうした中で、取組も政策も進化してきていますが、まだ物足りない部分もあると思っています。

進化には継続が鍵になりますが、継続するには駆動力が必要であり、そのためには当事者参画は不可欠だと思っております。私たちは一晩で、寝て覚めたら理想が実現することでは

きないとしても、理想に向かって進んでいくことはできると思います。代々、政策担当者が、ともすると道に迷ったり、弱気になったりしたときに、当事者をはじめとしてこの評価会議の皆様方には、今後とも方向性を示して、お力を賜ることをお願いしたいと思います。

本日は、前回いただきました御指摘、御意見への対応状況、最近の国土交通省等の取組状況を報告いたします。特に今回は万博の日本館で実施したユニバーサルデザインワークショップの御紹介をさせていただきます。どうぞ忌憚のない御意見をお願い申し上げます。よろしく申し上げます。

【河内専門官】 ありがとうございます。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。前回いただきました御指摘、御意見への対応状況では、鉄道に関する意見が10ページにわたって書かれています。そしてバス・タクシーは1～2ページ、心のバリアフリーや基本構想、考え方、計画は1ページにも満たないのです。そういう意味で、考え方と計画もかなり今後は重視しないといけないと思っております。来月ITFという国際交通会議の日本の準備会があり、そこでアクセシビリティについて取り上げてくれましたので、基本構想や計画論や考え方を紹介します。日本でもこれから先、取り組んでいく課題の一つだと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【河内専門官】 ありがとうございます。

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ますと存じます。よろしくお願いいたします。

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、東洋大学の高橋委員、全国自立生活センター協議会の秋元委員、DPI日本会議の佐藤委員が現地参加されており、三沢市の佐々木委員、全国空港事業者協会の日巻委員、日本ホテル協会の小林委員、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、全国脊髄損傷者連合会の大濱委員の代理として小林様、全国手をつなぐ育成会連合会の小島委員の代理として大谷様、川崎市の藤倉委員の代理として工藤様、日本バス協会の齋藤委員の代理として三宅様、日本旅客船協会の浅沼様の代理として橋本様が出席されています。

それでは、お手元の資料を確認させていただきたいと思います。資料につきましては、先

日、資料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、詳細の確認を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ください。

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「第13回移動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」、議事2「国土交通省等におけるバリアフリー関係の取組事例について」について、資料3と4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、2について、共生社会政策課小幡課長よりお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【小幡課長】 共生社会政策課長の小幡です。資料3、資料4について、御説明いたします。

資料3を御覧ください。鉄軌道駅の無人化に伴う御意見が多数ございました。都市部の大きな駅でも無人化が進んでいること、あるいは小さな駅では点字ブロック等が整備できていないにもかかわらず無人化されているといった御意見が多数あったと承知しております。

国土交通省の対応状況の一つとして、「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」を関係者と議論して作成しており、これに基づいて、引き続き鉄道会社に最大限尊重していただくように働きかけをしております。点字ブロックにつきましては、基準に基づき設備することにはなっていますが、令和7年3月に公表した、「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会とりまとめ」で、地方をはじめ利用者数の少ない駅においても内方線付き点状ブロック、ホーム端部の柵などの設備は、安全性や生命の危険に直結するおそれがあるという観点から配慮が必要と指摘しております。特に無人駅においては、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や施策を可能な限り配慮するよう努めることを記載しています。

7ページでは、無人駅では様々なサービスが受けづらいということで、どのようなサービスが受けられるのか、そもそもどこが無人駅か、あるいはどの時間帯が無人駅かといったこともその都度調べなければいけないため、もう少し整理をしていただきたいという御指摘

もございました。関係者で作成した「らくらくおでかけネット」において、各駅のバリアフリー状況等を掲載していることを御紹介しております。いただいた御意見を鉄道会社にお伝えして、情報のアクセシビリティが確保されるよう、引き続き働きかけを行ってまいります。

それから、無人駅でインターホンの設置を進めてほしいが、その際、費用が多額なことがネックになっているということで、設置費用がどれぐらいかかるのかという質問がございました。条件にもよりますが、一例としてカメラ付きのインターホンを1基設置するのにおよそ200万円から500万円程度要するということを御紹介させていただいております。

8ページに参りまして、JR東日本の「えきねっと」が障害者割引を対象とした予約・決済に大変便利ではありますが、こういった仕組みがほかの会社に広がっていない部分もあるため、各社の対応状況を国のほうでも確認して整理してほしいという要望がございました。こちらにつきましても、先般、あり方検討会の最終とりまとめの中でもウェブでのチケットの予約決済の充実が、継続的な課題ということで盛り込まれております。このことも踏まえ、ウェブ予約について鉄道局としてもフォローを行ってまいります。

9ページでは、音声情報だけでは、耳の聞こえない方にはどうすることが今起きているのかが分かりづらいということで、情報を文字で伝えるシステム、サービスを普及してほしいと御意見がございました。「みえるアナウンス」を導入している事業者もあり、トラブルの際には利用者が次の行動を判断できるよう情報を提供するということをガイドラインでも求めていますので、引き続き鉄道会社はこの点を働きかけてまいります。

それから、初めて行く地方の駅などにおいて、エレベーターの位置等が分かりづらいということで、案内が不十分ではないかという御意見がございました。「誘導案内表示に関する検討ワーキンググループ」を関係者で設置し検討を進めていくことを対応状況とさせていただきます。

10ページに筆談などのコミュニケーションに関する御意見に対する回答を整理しております。

11ページでは、ホームドアの整備目標について、利用者数10万人／日以上から条件を下げてはどうかという御意見や、特急車両における車椅子スペースの設置数が段々増えてきてはいるが、古い車両の改修に対する働きかけも行っていくという論点もございます。

12ページでは、駅ホームの中央に線状点状ブロックが必要ではないかといった御意見をいただいておりますが、慎重な検討が必要であると考えています。それから、最新のIC

カードタッチ型の自動改札機は、どこにタッチしたらいいのか分かりづらくなっていることについて、タッチ部が視覚障害者の方が判断しやすくなっている先進事例などを紹介していくということも整理させていただいております。

(13 ページ) その他、最近の駅は駅名看板の設置が減っているため、どこの駅に着いたのかが分かりづらいという御意見もございます。ガイドラインでは、駅名を車両の中から見やすい場所にこまめに配置するよう基準を定めていることを対応状況として御紹介をさせていただいております。

以上、鉄道関係の御意見についての現在の対応状況を整理させていただいております。

(14 ページ) 続きましてバス、タクシーです。バスについては、リフト付きバスの導入目標が25%に対して現状は9%とほとんど増加していないという論点につきまして、国土交通省からは支援制度もあるということ、あるいは適用除外の扱いも令和3年度から運用を変えて対応していると御紹介がございます。それから海外事例について、国土交通省のほうでも情報があれば諸外国の事例を踏まえながら、課題解決に向け取り組んでいくため、情報があれば提供いただけるとありがたいということでございます。

(15 ページ) また、バスの目標値と現状値を上げてもらいたいという御意見に対して、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」において議論した結果、2,100台の目標値に対して実績値がまだ半分強でございますので、引き続き現状維持の目標で取り組んでいくということでございます。また、リフト付きバスのリフトの耐荷重は300kg以上が必要という御意見に対し、「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」ではこれを推奨していることを御紹介しています。その他、乗車拒否に関する個別の事例について、丁寧な説明を行うことをバス会社に働きかけてまいります。

(16 ページ) タクシーの乗車拒否についての御意見もございまして、確認ができた場合は最寄りの運輸支局等に御連絡いただきたいということも対応状況とさせていただいております。また、車椅子でタクシーに乗車した際に外の景色が見えないタクシーがほとんどだという御意見について、関係者にこの論点を共有して、ニーズを踏まえた車両の開発・普及を、物流・自動車局で促してまいります。

(17、18 ページ) 空港、高速道路、一般道路について、対応状況についてまとめております。さらに、交通結節点での誘導案内が各社ごとに途中で切れていて連続性がないという御指摘もございまして、こちらについても実態把握や優良事例の展開を図っていきたいと考えております。

(19ページ) また、歩車分離式交差点の信号機に関する不安の声に対して、警察庁の見解をまとめさせていただいております。あるいはボタンが分かりづらいという点について、御意見も受け止めながら、実態に即して適切な整備・運用に努めていきたいということでございます。

(21ページ) 更に、心のバリアフリーについても、知的障害、発達障害等の外見からは分かりづらい障害に対する取組が足りてないという御意見をいただいております。その点についても御意見を踏まえて今後、検討していきたいと考えております。

(22ページ) 学校の関係の御意見につきましては、文部科学省から周知を図るとともに、最近、指針を改訂していることを御紹介しています。

(23ページ) 最後に、外国の方や国内の旅行者の大きな荷物が移動の妨げになっているという御意見や、臭いや香りに過敏に反応してしまうことが原因で外出しづらいといった、御意見についても対応状況を回答させていただいております。

以上、資料3「第13回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況」を御報告させていただきました。

続きまして、資料4を御覧ください。国土交通省等におけるバリアフリー関係の取組事例ということで、平成31年から始まっている本会議の開催実績、位置づけを記載しております。それから27ページ目は地域分科会の開催状況で、6月の関東を皮切りに9月の沖縄で全国各ブロック一巡して開催を終えているところでございます。

28ページからは各分科会に加え、それぞれの地域で現地視察や、県単位での意見交換、バリアフリーに関する会議、視察等の今年度の開催実績を北海道から順にまとめさせていただきます。

それから、令和8年度からのバリアフリー法に基づく新たな5か年のバリアフリー整備目標の内容について「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」で議論を進めておりました。昨年来1年かけ、合計4回開催しまして、個別の目標新設や数値の引き上げ等、現行目標から変更した箇所を赤字で示しております。現在、会議でまとめた内容を来年度から施行できるように、年内、あるいは年度内に移動等円滑化の促進に関する基本方針の改正の作業を行っているところでございます。

それから、「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」を今年度は2回開催を予定しております。1回目は既に7月4日に開催しており、ウェブサイトのアクセシビリティやウェブサイトの作り方等の様々な留意点をまとめていただき、また、授乳室での搾乳、

トイレの環境整備、J I Sマークの改正等の内容を検討会で御議論いただきました。年度末になろうかと思えますけれども第2回も開催を予定しておりまして、構内踏切や誘導案内表示等について御議論いただく予定でございます。

続きまして、住宅関係の取組について御報告申し上げたいと思います。

【松野課長】 住宅局建築指導課長の松野でございます。私からは2点御説明いたします。

1点目は建築物のバリアフリーガイドラインである建築設計標準の改正についてです。昨年、車椅子使用者用のトイレ、それから客席、駐車場の設置基準の政令を改正いたしまして、本年6月1日に施行しております。それに合わせる形で今年5月30日に建築設計標準を改正しております。主な内容は資料に記載してあるとおりでありますが、基準の改正内容の反映のほかに、例えば建築プロジェクトにおける当事者参画を促進するということで、当事者参画の実施方法、留意事項等を記載した、建築プロジェクトの当事者参画ガイドラインを策定して公表しております。それから、基準のほかに定める標準的な整備内容を整理したり、設計者や審査者が使いやすくなるように、全体的に構成内容を見直しております。

それから、2点目は小規模店舗のバリアフリー化についてです。建築設計標準の改訂方針等を議論するフォローアップ会議におきまして、昨年度、商業施設内のテナント、あるいは基準の適合義務が生じていない小規模店舗についても、バリアフリー化を進めてほしいという御意見をいただいております。

バリアフリー法では、一定規模以上の建築物におきまして基準への適合を求めています。例えば大規模な商業施設を新築する際は廊下等の共用部分について基準への適合が義務づけられていますが、テナントの部分については現状規制がかかっていません。結果として、建築物に入れてもテナントの中に段差があって店舗を利用できないといった声が上がっているのは承知しているところでございます。こういったことに対し、例えば基準への適合義務を求めない小規模な店舗について、建築設計標準において飲食やサービスといった事業ごと、形態ごとの設計事例を例示しているところではありますが、現在、テナント・小規模店舗のバリアフリー化について実効性のある対策を検討すべく、実態調査を進めてまいります。次のフォローアップ会議において実態調査の分析結果を御提示し、対策の方向性を議論したいと考えております。

私からは以上です。

【小幡課長】 続きまして、学校施設のバリアフリー化について、文科省から御説明よろしく願いいたします。

【瀬戸課長】 文部科学省施設企画課長の瀬戸と申します。

公立小中学校のバリアフリー化に関しまして、バリアフリー法に基づく基本方針における第3次整備目標では、公立小中学校等については別に定めるところにより移動等円滑化を実施するとされているところです。したがって、文部科学省で令和7年度までの目標を令和2年に定め、その達成のためバリアフリー化の推進を図ってきました。

令和7年度までの整備目標については19ページの左側の表にあるとおり、バリアフリートイレの設置やスロープ等による段差解消、エレベーターの設置などについて、それぞれ整備目標を設定しております。ただ、進捗状況を確認しますと、令和7年度末までの整備目標に対して十分な進捗状況とは言えない状況となっております。このような状況を踏まえ、文部科学省においては公立小中学校等における令和8年度以降の整備目標やバリアフリー化推進のための取組について検討を行うために有識者会議を設置し、本日御参加いただいている高橋儀平先生にも部会長として御参画いただき、議論を重ねてまいりました。先月末に令和8年度以降の次期の整備目標を公表したところです。

令和8年から12年度末までの整備目標については、現行の整備目標の水準を下げることなく維持し、整備目標の一刻も早い達成を目指すこととしています。さらに、この整備目標の達成に向けてその取組を促進し、バリアフリー化の整備内容の質を担保するため、整備計画の策定に関する取組目標と当事者参画に関する取組目標の2つを新たに設定いたしました。

以上の整備目標の検討に加え、文部科学省で策定しております学校施設のバリアフリー化に関する基本的な考え方や計画・設計上の留意点を示した「学校施設バリアフリー化推進指針」につきましても、先ほど御説明いたしました有識者会議において御議論いただき、先月末に改訂を行いました。改訂のポイントといたしましては、学校施設のバリアフリー化に関する総論・基本的な考え方として、障害の有無に関係なく一緒に学び、生活し、どの児童生徒等にとってもウェルビーイングを確保するといった観点からバリアフリーに対する認識を捉え直すことについて追記する等、バリアフリー化に関する意義や考え方について記載の充実、また当事者参画に関する記載の充実、さらに整備計画の策定に関する記載の充実を行っております。

また、具体の計画・設計上の留意点としては、階段上下端部への視覚障害者誘導用ブロックの敷設等の標準化されたバリアフリー整備や、災害時を想定した対応についての記載の充実、今般政令改正された車椅子使用者便房の各階設置に関する記載や、視覚障害者や聴覚

障害者を想定した対応、あるいはカームダウンスペースの設置等の発達障害等への対応など、各種障害者への対応に関する記載の充実などを行いました。文部科学省では、障害のある児童生徒等が支障なく安心して学校生活を送ることができるよう、引き続き学校施設のバリアフリー化の推進に取り組んでまいります。

以上となります。

【小幡課長】 以上で資料4の説明とさせていただきます。

【秋山座長】 ありがとうございます。それでは、これまでの事務局からの説明に対して、御意見等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分程度に簡潔にまとめていただきたいと思います。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。オンラインの発言の際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、D P I の佐藤さんお願いします。

【佐藤委員】 D P I の佐藤です。3つ発言させていただきます。1つ目は、新幹線特急の車椅子席のウェブ予約です。前回も発言させていただいて、報告もしていただきましたけれども、各社取組を始めていただいているのですが、まだどの会社も不十分なままです。例えば、介助者と車椅子の利用者が両方セットで一度に予約できないとか、あるいは障害者割引乗車券をウェブで決済できないといったものがあります。

先週関西に仕事で行きましたが、会議が長引いてしまって予約した新幹線に乗り遅れてしまいました。車椅子席はウェブでは予約決済ができなかったのも、窓口に行かないと買うことができません。変更も窓口に行かないとできません。乗り遅れてしまったのでそのチケットは駄目になってしまって、新たに購入するしかなかったわけです。今や障害のない人は窓口に行かずにスマホで幾らでも新幹線を変更できる時代になっています。車椅子の利用者のみ著しく利便性が悪い状況が続いております。こういう状況をぜひ改善するために、各社でぜひ見直しをしていただきたいと思います。

私がポイントになると思っているのは4つあり、まず車椅子席を予約決済できること、介助者の席も一緒に予約決済できること、障害者割引乗車券をウェブで決済できること、そして窓口に行かずにこれらの全てのことがウェブで完結できることです。この4点をぜひ各鉄道事業者にやっていただけるように、国交省から働きかけをお願いしたいと思います。

2つ目は香りの害（香害）です。こちらも前回発言された方がいて資料に載っております。

たが、私も相談を受けましたので発言させていただきます。香りの害は洗剤や柔軟剤、芳香剤、汗の汗拭きシート等、そういう日用品にたくさん含まれている石油由来の合成香料によって頭痛や目まい、吐き気、全身の倦怠感や皮膚のかぶれ、アレルギー等が多岐にわたって現れる健康被害です。この被害が出ると公共交通機関では、特に車椅子の場合は降りる駅に連絡をしてもらってスロープ介助を待ってもらっていますので途中で下車や車両の変更ができない問題があります。電車やバス、タクシー自体に乗れなくなったり、通勤、通学、通院も困難になるということです。こういった課題を今消費者庁や文科省等5つの省庁で啓発ポスターをつくっていただいているようではすけれども、ぜひ掲示を早急にお願いしたいということと、また公共交通機関に特化した課題啓発ポスターの作成もお願いしたいと思います。ぜひ御検討ください。

最後は小規模店舗のバリアフリーです。今日、先ほど御説明いただいて、今年度取り組んでいただけるということで大変うれしく思っております。日本は公共交通機関の整備は非常に進んでよくなったと思っておりますが、建物が遅れております。お店はほとんど車椅子では入れない状況が続いていて、それは古い建物だけではなくて新しくできてきているものでも、段差があったり、椅子が全て固定で車椅子では使えないというものがあります。

今回の資料を見ると、特別特定建築物の中のテナントのみに限定されているような印象を受けましたけれども、そこだけではなく店舗はたくさんありますので、全ての店舗が最低限のバリアフリーを新築のときは必ずするような基準を御検討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】 ありがとうございます。佐藤さんから3ついただきまして、特急のウェブ予約について、障害者が使用できず損失を被ることも多々あるということで、改めていただきたいということが一つ。それから2つ目が香りの害（香害）。これは柔軟剤や洗剤などにある石油由来のものが原因で頭痛や吐き気などが起こりやすい。その後の交通行動が継続できないなど問題が起こっているのので、改善を何とかしていただきたい。3つ目が小規模店舗のバリアフリーに関して、建築物について対応がかなり遅れているので、新しい建物であっても段差や固定椅子などで問題が顕在化していますので、この辺りをぜひ改善していただきたいということです。どうもありがとうございました。

続きまして、全国自立生活センター協議会の秋元さんからお願いします。

【秋元委員】 全国自立生活センター協議会の秋元です。私から、3点ほど発言をさせていただきます。まず1つ目は、先ほど佐藤委員からも意見があったように、新幹線のウェブ

予約についてです。私は、正直使いづらくて、今使っておりません。窓口に行っても、現状ですと1時間ぐらい窓口で待たされて購入という形になっています。一般の方だとその場ですぐ買えるのに、車椅子席だと1時間以上経ってから連絡が来て取りに行く形になっているので、その辺りを改善していただきたいと思います。

2つ目は、飛行機の搭乗についてです。資料3にも記載していた通り、バッテリーについては以前に比べるとすごく検査が簡易になったと思いますが、航空券購入時に車椅子の周囲、重さ、サイズなどを事前に伝えているにもかかわらず、カウンターで再度同じことを聞かれ、かなり時間がかかっています。あとは申請書等を提出したにもかかわらずその場でもう1回測られたりすることがあり、なかなか時間が読めず、早く行ってもぎりぎりの搭乗になってしまうことがあります。その辺りを事前にちゃんとお伝えしたらその場ですぐに搭乗できるようなスムーズな形で案内していただけるようになるといいと思います。

そして、3つ目はバスの乗車についてです。今、障害者用、介助者用の交通系ICカードが使えるようになって大変便利になりましたが、一部、バスではそこを把握していない運転士さんがいまだにおられます。割引になっているにもかかわらず再度割引の操作をしたり、手帳を見せてICカードを発行しているにもかかわらず手帳を見せてくださいと言われたりということがあります。本人のみならずほかの乗客の方にもお時間をいただいておりますので、その辺りを改善してもらえようお伝えいただければと思います。以上になります。ありがとうございました。

【秋山座長】 ありがとうございます。秋元さんからは、新幹線のウェブ予約で車椅子の方が窓口に行くと1時間以上待ち、連絡が来て取りに行かなければならず非常に時間がかかってしまう。それから2つ目は、飛行機の搭乗の際に、既に切符購入時に車椅子のサイズなどを伝えているにもかかわらず、カウンターで同じことを再確認されたり、寸法を測定されるので、ここで極めて時間がかかる。3つ目はバスの乗車に対して、ICカードが便利だけれども、これを運転士の方が割引制度をちゃんと理解していなくて、手帳の再提示等で手間暇がさらにかかり、他の乗客も多少待たせるということが起こっていること。どうもありがとうございました。

続きまして大薮さん、お願いします。

【大薮委員】 全国老人クラブ連合会の大薮です。よろしくお願いします。私からは、路外駐車場の件について、老人クラブとしてはこの路外駐車場のバリアフリーや障害者駐車場の整備のほかに、車止めも見えやすく、分かりやすくしてほしいということを言ってきま

した。新たな基準による目標の再設定とありますが、ここについてもう一度、御説明を簡潔にいただければと思っております。よろしくお願いいたします。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。大藪さんからは、第4次整備目標の路外駐車場で定めている新たな基準による目標の再設定とはどういうことか、もう一度説明をしていただきたいということです。

続きまして日本身体障害者団体連合会の阿部さんからお願いします。

【阿部委員】 阿部です。どうもありがとうございます。先ほど御挨拶でも座長の秋山先生がお話しされましたように、基本構想はとても大事なことで思っております。第4次整備目標の「基本構想等」の欄にデータが示してあります。例えば2023年度末に334自治体で基本構想を作成しているとありますが、これらの自治体では皆、5年ごとに評価を行い、それに応じた見直しは行われているものなのか。これについて、状況も変わりますし、基本構想などの事後評価や見直しというのはすごく大事なことでと思いますので教えてください。それから基本構想を策定している自治体で重点整備地区の数が増えているのかについて教えてください。よろしくお願いいたします。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。阿部さんからは、34ページの基本構想は非常に大事であるということで、自治体では既に334の団体が2023年度末には基本構想を計画されているが、5年経ってきちんと評価がされているのか、見直しが行われているのか、「協議会等を活用して基本構想等の事後評価を実施している自治体及び基本構想等の見直し等を実施している自治体（直近で5年以上基本構想等の事後評価や見直し等を実施していない自治体を除く。）」について、あとで御説明をいただきたいと思います。阿部さんありがとうございます。続きまして藤井さんからお願いします。

【藤井委員】 一つは全体に関係するのですが、障害者権利条約の中で言われている大事なフレーズに、「他の者との平等を基礎として」があります。このフレーズは、確か障害者権利条約の中に35回ほど登場します。今日、佐藤委員の話から始まって、障害があるがゆえの不利益が多く語られました。この「他の者との平等を基礎として」という考え方は、本当は評価の軸の一つであると思います。予め連絡をしておかなければならないこと、だいた待たされることなど不快な思いをすることは少なくありません。もちろん、事情によっては異なる対応はあるかもしれません。その場合は、丁寧な説明が必要です。できる限り、「他の者との平等を基礎として」の視点を重視してほしいと思います。

2つ目は、前回の第13回評価会議での記録をはじめ、先ほどの課長の答弁、地方分科会

の記録などですが、無人駅という3文字がたくさん出てきます。無人駅に関するガイドラインを作成していることは承知していますが、私は本当に駅の無人化はあり得るのかということをお願いです。安全性、それからサービス面を」含めて大変危惧しています。無人駅、あるいは無人というのは最大のバリアだと思います。

言い換えれば、人による支えが一番のバリアフリーにつながるのです。無人駅は止めようのない流れのような雰囲気になっていますが、果たしてそれでいいのかというのが私の問題提起です。よしんば、どうしてもということであれば、ホームドアが設置されるまでは、あるいは手話がモニター（画面）でやり取りが可能になるまでは、アルバイト等を含めて、有人化を残すべきです。無人駅に関するガイドラインですが、無人駅化を前提にしているもので、無人駅問題の本質には踏み込んでいません。無人駅が進んでいる中で、あらためていろいろな声が聞こえてきます。くり返しになりますが、今日の私の発言は、そもそも無人駅というのはどうなんだろう、いったん立ち止まるべきではと言っているのです。

3点目に、先ほども御説明があったのですが、点字ブロックの設置のあり方が団体によっていろいろな御意見があるようです。できれば各団体の意見を聞く機会をつくってもらえないでしょうか。合わせて、駅ホームの点字ブロックについての実証実験についてもぜひ実施してほしいと思います。

もう一点付け加えさせてください。障害者と介助者セットのICカードが相変わらずエリア限定で、例えば東京のSuicaは、地方では使えない状況にあります。障害者と介助者セットのICカードの全国互換性を推進してほしいです。以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。藤井さんからは、1点目は権利条約の「他の者の平等を基礎に」ということが軽視されているのではないかと、長時間待たされるなどの問題、この点からもう一度評価をちゃんとしたらどうかということです。2点目は、第13回の評価会議の記録や地方分科会での無人駅、今後とも無人駅が拡大していくことは最大のバリアになるので、ちゃんと議論して形を考えないといけないのではないだろうかということです。3点目が視覚障害者誘導用ブロックの設置のあり方が団体間で意見が違って、漫然と今まできていると思うため、しっかり意見を団体や様々な人からきちんと聞いて、実証実験をもう一度しっかりやって確認をしていったらどうかということです。

4点目は、ICカード、障害者と介助者のセットでICカードをちゃんとつくるという部分が必要だろうということです。これは、先ほど佐藤さんがおっしゃっているウェブの予約やICカードなど、技術先行型で技術が先に開発されて障害者を置き去りにしていったい

るという現実があるので、ここを改めないとなかなか変わらない部分かもしれませんが、今後の議論に委ねたいと思います。

続きまして、全日本難聴者・中途失聴者団体連合会の渡部さん、お願いします。

【渡部委員】 お疲れさまです。全難聴の渡部です。説明ありがとうございます。資料3の9ページだと思いますが、音声情報の視覚化についての意見に対して、国交省からはスマートフォンで利用できる「みえるアナウンス」が好事例であり、今後も働きかけていくというふうに回答をいただいています。確かに好事例ではあるのですが、スマートフォンを使用していない方や、ツールの使い方が分からない方等、使用できないケースがあります。また、最近ではスマートフォンで利用できる音声認識アプリの性能が向上しており、私たちの生活に欠かせません。

私の場合ですと、会社での会議や講演での聴講、家族や友達に対する意思疎通など、多くの時間で使用しているため、その上、電車の事故などで止まって待機となるとバッテリーがもちません。毎日毎日、バッテリーがすごくなくなるので劣化しやすく、3年ぐらいでスマートフォンを更新しないとバッテリーが1日もちません。インターネット環境も必要で、最近の好事例は一見便利でスマートフォンがあれば全て解決しているかのように見えるのですが、障害当事者に負担がかかっている状況だと思います。

お伝えしたいのは、現在のバリア解消の方法がスマートフォンありきで、費用負担ができない当事者のバリア解消が進んでいないということです。併せて、正常に動作しているか事業者がずっと注意しているかどうかということも不安があります。例えば今、文字通訳の画面がありますが、正常に表示されているかどうか見ている方は少ないと思います。必要な人しか見ていないと思います。文字として入力できず、記号で表示されている部分も多いです。当事者が活用できているか分からないまま、事が進んでいきます。

そのため、「みえるアナウンス」は好事例ではありますが、スマートフォン本体やバッテリーや通信環境といったことを考慮いただき、事業者側で完結する情報提供方法を検討いただかなければアクセシビリティにならないということです。万博についても意見がありますが、後ほど時間を見て意見を言いたいと思います。以上です。

【秋山座長】 渡部さん、ありがとうございます。音声情報を文字に変換する「みえるアナウンス」は、スマートフォンだけを対象とすると、スマートフォンを持っていない人、あるいは持っていたとしてもそのままずっとつけっ放ししているとバッテリーがなくなってしまうため、費用負担もちゃんと考えていないのではないかと思います。事業者側でスマー

トフォンを持っている人も持っていない人も、聞こえない人に対してきちんとアナウンスメントの代わりに「みえるアナウンス」をやる必要があるのだろうという御提案をいただきました。渡部さん、ありがとうございます。

続きまして、日本発達障害ネットワークの三澤さんからお願いします。

【三澤委員】 日本発達障害ネットワークの三澤です。本日は膨大な資料の御説明ありがとうございます。また、心のバリアフリーの推進や、当事者参画の位置づけがさらに明確化され、今後の議論に大いに期待したいところでございます。私からはお願いが1点、当事者参画を特定の障害者の参画のみで終わらないようにしてほしいというのが1点です。それともう1点は、様々な障害特性の理解で、その障害特性に応じた対策、対応という議論がなされておりますが、障害のある方という視点の前に、何かしら支援を必要としている人がおり、特に障害の場合は重複した障害を持たれている方も当然おられるため、特定障害にとどまらず、施設環境整備の観点からは、支援が必要な方への配慮、対応という考え方も今後必要ではないかということでございます。私からは以上です。ありがとうございます。

【秋山座長】 ありがとうございます。三澤さんからは当事者参加も非常に重要けれども、特定の障害者に偏らないようにしたほうがよいのではないかということと、障害をお持ちの方で特に支援を必要としている人に対して、施設環境整備をきちんと行うことが必要なのではないかという御意見をいただきました。ありがとうございます。

それでは続きまして、全日本ろうあ連盟の大竹さん、お願いいたします。

【大竹委員】 全日本ろうあ連盟の大竹と申します。国交省の対策が幾つか載っていました。その中で、視覚情報に対しては情報提供面でいろいろ工夫、または実践できることが書いてあると思います。高速道路の料金所について、聞こえない人からの質問を聞くときには、モニターで筆談するとか、メールなどを使って対応できるように職員に教育をするということが書いてあります。

情報の提供だけではなく、情報提供と同時に、逆に障害者から質問が来たときに回答できる双方向のコミュニケーションが必要だと思います。何かあったときに放送する字幕などはあるのですが、一方的に情報伝達だけです。事業者から伝える、逆に利用者や障害者から質問、連絡できるシステムを必ずつける、その2つを考える必要があると思います。

そのため今後、ガイドブックなどに聞こえない人に関する記載方法としては、情報発信と受信の2つに分けて、ホームで何か起こったときに電光掲示板などに表示する方法、聞こえない人からの質問を受ける方法、この双方向をセットにした工夫があってほしいと思って

います。その辺りが現在、足りないと思うので、今後、この双方向でのコミュニケーション方法をきっちりと表記いただいて、アナウンスしてほしいと思います。

あとは質問ですが、建築設計の共通の主な変更点のポイントにエレベーターがあります。エレベーターの扉には一部ガラスのものがあったり、なかったりします。一つ心配なのは、地震などでエレベーターが止まったときに、ドアがガラスであれば中から外の様子もわかりますし、外から中の様子もわかります。ですので、聞こえない人の不安もなくなり落ち着けると思います。

一方、ガラスのない扉があります。音声だけで連絡をするという場合では何が起こったか、今後どうなるのかというのが分からないまま不安が募ります。エレベーターの中にいるため、密室状態です。とにかくどちらでも、建築設計の標準面で、ガラス扉のないエレベーターはガラスをつけられないというルール、規則があるのでしょうか。そういう例があるならば教えてほしいです。今後はガラスのないエレベーター扉はなくすようにできるのかも教えてほしいです。以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。大竹さんから2つほど確認ということで、もし事故が起こった場合にコミュニケーションが鉄道などは一方的なことが多いため、字幕や伝達のみで終わってしまう。障害当事者から質問を受ける仕組みがないため、電光掲示板の部分と質問を受ける部分とを2つに分けて情報をきちんと提供していただきたい、これが1点目です。2点目は質問として、災害時にエレベーターに閉じ込められたときに、エレベーターがガラスだと外と何とかコミュニケーションできるかもしれないが、扉がガラスではないと、音声だけでの連絡となりかなり不安になる。これについて事例を教えてくださいというところです。

これは私から、2010年に羽田国際ターミナルで聴覚用の耳マークでボタンを押すとそこにガードマンが飛んできて、ただいま地震で扉が閉まっていますといった案内をコミュニケーションとしてつくりました。それから、成田空港では災害が起きたときにカメラが作動して、コミュニケーションを障害当事者と手話で通訳ができるかという条件で実験的にはつくっています。また、成田空港では、これは2022～2023年だったと思いますが、聴覚障害者の人がもし困った場合にボタン押すとテレビの画面がちゃんと出て、そこに文字情報とか手話ができるように、コミュニケーションができるようにしたものを開発しました。こういう事例を私から御紹介しておきます。大竹さん、ありがとうございました。

次に、全国脊髄損傷者連合会の小林さん、お願いします。

【大濱委員代理（小林）】 車椅子の全国組織、全脊連の小林と申します。私からは1点だけ、資料2の11ページ、鉄軌道の段差・隙間に関して、引き続き関係者と連携して取り組んでまいりますと書いてはありますが、正直言って近頃止まっているような気がします。私は地方に住んでいますが、首都圏に時々行っているいろいろな鉄道に乗ります。当初、段差・隙間解消の検討会の委員もやっていて、いろいろなお話をさせていただいて、ある程度、広がりは見せました。ただ、ここ2～3年、本当に止まっているようで、この間も隙間及び段差がすごい列車が来ていました。

我々の要望として、1つの駅1か所でいいので電車に合わせた隙間、段差のない箇所をつくってくださいという要望を再三申し上げていますが、なかなか進んでいないように思います。先日も我々の会員が札幌から羽田で自由が丘まで来ようとした人が、介助をお願いすると1回の列車で30分かかるため、羽田からここまでタクシーで来ましたとお話されていきました。そのぐらい、まだまだ隙間・段差が多いため、検討、取り組んでまいりますではなく、ぜひ積極的に鉄道事業者に働きかけ、一日も早くそういう隙間・段差をなくするよう、各駅1か所でいいので作っていただければありがたいです。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した。小林さんからは、段差・隙間が3センチ、7センチ、ギャップと両方ですけれども、これはガイドライン等ができていると思いますが、なかなか進んでいないため、早く進めてくださいという御意見でした。どうもありがとうございます。

皆さんからの意見は大体以上だと思います。質問が2つほどあって、一つは大藪さんから、路外駐車の件だったかと思います。それから、阿部さんからは基本構想の件だったと思います。

【小幡課長】 共生社会課の小幡です。基本構想について、阿部委員からの御質問だと思いますが、5年で見直しをしているかどうか、把握ができているかということについて、今回、新規目標で今後の取組を示しております。スパイラルアップで点検しているため、事務局では把握できており、自治体によっては、作成当初から見直しが行われていないということや、数年置きに改定などバージョンアップしているところもございます。そういった状況を整理していますので、何かしら分かるような形にしていきたいと思います。

もう1点重点地区でございますが、こちらも増加しております。自治体の数は分かりませんが基本構想自体も増えていることから、重点地区も増えているということだと思います。こちらもどこまで整理できているか確認して、またなるべく皆さんに見える形にしてい

たいと思っております。

【松野課長】 建築指導課長の松野です。大竹さんからエレベーターのガラスの件で、建築設計標準上どうなっているかというお問合せがありました。一応、建築設計標準上はガラスを入れた場合の整備の仕方について、実は例示として入っています。建築基準法の関係でいきますと、特に防火関係です。防火があるので網入りガラスになっていると思うのですが、その入れ方についても設計標準の中で示しておりますため、必要であればまた事務局に情報提供をしたいと思います。よろしくお願いします。

【田中住宅局参事官】 住宅局参事官建築企画担当付の田中と申します。課長の松野から回答した内容につきまして、補足させていただきます。建築設計標準に関する内容についての御質問だったかと思いますが、現状の建築設計標準においてエレベーターの項目で標準的な整備内容として、聴覚障害者等の利用に配慮して緊急時等において内外の連絡等が可能になるよう、エレベーターの出入口にはガラス窓を設けることが望ましいということで記載をしております。実際の設置例や写真もつけて御紹介をしております。

こういった標準的な整備内容を普及するように、我々としても今後、発信等してまいりたいと考えておりますが、防火区画との関係については御留意が必要ですので、その点は個別の建築関係の規定に配慮した上で設置が必要であると考えております。補足、以上でございます。ありがとうございました。

【小幡課長】 それから、路外駐車場の件ですが、都市局より御回答お願いします。

【大塚主査】 国土交通省都市局街路交通施設課の大塚と申します。先ほど大藪様からいただいた御質問の内容としては、資料4の34ページで記載している特定路外駐車場におけるバリアフリー化率に関する目標の再設定の内容に関するものでございました。こちらは、一番右の欄に記載がありますとおり、令和7年6月から特定路外駐車場に関する基準が変わりまして、それを踏まえて目標を再設定しているところです。

具体的に基準がどう変わったかですが、この基準は省令で定まっております、令和7年6月以前は、特定路外駐車場に1台以上の車椅子使用者用駐車施設を設けるという基準でございました。令和7年6月以降は、駐車施設の総数が200台以下の場合はその総数の2%以上の車椅子使用者用駐車施設を設けるという基準に、駐車施設の総数が200台超である場合はその総数の1%+2台以上の車椅子使用者用駐車施設を設けるという基準に変わったところです。

言葉だけだと伝わりにくいですが、以前までの1台以上という基準よりも多く車椅子使

用者用駐車施設を設けるような基準に変わりました。ですので、先ほどの目標も新基準への変更を踏まえて再設定しているところです。いずれにしても、この新たな基準の適合によってより多くの車椅子利用者用駐車施設がつくられていくのではないかと考えています。

また、御質問の前に大薮様から車止めも見やすくしていただきたいということもお話としてあったかと認識しております。こちらについては、街路交通施設課において今年の5月までに有識者を交えた検討会を行い、取りまとめのガイドラインを出しております。その中にバリアフリーに関する記載もございまして、そこで駐車場に関するバリアフリー化のニーズの例として、表示や塗装等を行うことで車椅子利用者用であることを見やすくするといったニーズを掲載していたり、事例について参考資料として掲載をしたりしております。今後も駐車場の関係会議等がございますため、関係者に対してしっかり周知をしていければと考えております。以上です。

【小幡課長】 ありがとうございます。それから、先ほどの基本構想、それから重点地区の関係ですが、共生社会政策課の福岡補佐から補足がありますので、よろしく願います。

【福岡課長補佐】 総合政策局共生社会政策課の福岡と申します。先ほど阿部様から御質問いただいた件、私から補足をさせていただきます。見直しが行われているのかといった件についてですが、第4次整備目標の取りまとめのところで、スパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合は約30%と記載をしています。こちらの数字が直近、5年以内に基本構想等の事後評価や、基本構想等の見直しを実施している自治体の割合を示しています。目標としては、2030年度末に約60%としているため、こうした目標の達成に向けて努力をしてみたいと考えています。

また、重点整備地区の数が増えていっているのかというお話もありましたが、全体の傾向としては増えていっています。マスタープランを作成して、基本構想を順次策定していくような形で取り組んでいる自治体もありますので、そうした良い取組の横展開を図るため、今後ガイドラインの改定や事例集の作成などを進めていく予定です。引き続き、基本構想に取り組む自治体の数、重点整備地区の数をしっかり増やしていきたいと考えています。以上になります。

【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。議事3「当事者参画の取組事例の紹介」として、大阪・関西万博日本館整備工事におけるユニバーサルデザインワークショップについて、近畿地方整備局より御説明いただきまして、その後、質疑応答をさ

せていただきたいと思います。それでは、近畿整備局の営繕部整備課の佐藤課長補佐からお願いします。

【佐藤課長補佐】 ただいま御紹介にあずかりました国土交通省近畿地方整備局営繕部の佐藤です。私から、本日は大阪・関西万博日本館の建築工事で行ったユニバーサルデザインのワークショップの事例について、紹介させていただきます。

まず、本事業の経緯について御説明させていただきますと、政府のパビリオンである日本館の事業元は経済産業省になるのですが、設計と施工、工事の事業については経済産業省から支出委任を受けて国土交通省の近畿地方整備局が行った次第です。この日本館につきましては、誰もが使いやすいユニバーサルデザインのパビリオンを目指すということで、基本設計段階から障害のある当事者の方々や学識経験者の方々に参加いただいて、ユニバーサルデザインに関するワークショップを立ち上げて、事業を進めてまいりました。

画面でお示ししていますとおり、設計段階だけでなく施工段階でもワークショップを実施しました。設計段階でのワークショップの参加者の方々よりいただいた御意見を反映して、実施設計図面をまとめて工事を発注したわけですが、さらに建築工事の施工段階でもワークショップを開催した次第です。そこでは、実際に実物大のモデル、現場ではモックアップというのですが、この実物大のモデルを製作してワークショップの参加者の方々に使っていただき、その実体験によって出てきた御意見をもとに、設計した内容の検証や可能な範囲で設計内容の見直しをして、施工へ反映させました。

施工段階の検証項目はスロープ誘導装置とトイレ回り、大きくこの2点です。これらを順に紹介してまいりたいと思います。4ページ目はワークショップでいただいた御意見を施設別、項目別に集計したものです。次から2ページにわたってスロープ、誘導設備に関してのワークショップでの意見をまとめております。これらの意見に対して、施工段階での反映状況についてももう少し説明してまいります。

まず1つ目はスロープに関してですが、その前にこの日本館の建物の形態について説明します。7ページ右上が日本館の図面の一部で建物が円形状になっており、アプローチ、入り口から展示エリアの入り口までの経路は回廊状に緩やかなスロープが続く形になっております。ここがアプローチ、入り口でスロープの起点になります。そこを進んでいきますと写真2のようなスロープの回廊が続き、ぐるっと回って展示エリアの入り口に到達するという形になっております。

工事現場で実物大のスロープと手すりの実物大モデルを製作し、ワークショップに御参

加いただいた方に実体験をしてもらって、それに対しての御意見を出していただきました。代表的なところを御紹介しますと、スロープの勾配についてはもともと設計でも20分の1と緩やかな勾配にしており、それについては通行上に問題はないと参加者皆様から共通の御意見をいただきましたので、実施設計のまま20分の1勾配としました。

また、こういう長く続くスロープには途中で踊り場、いわゆる休憩するような平坦部を設けることとなりますが、設計段階ではスロープと踊り場の境目を明確にするために、スロープ部の床は滑らかに仕上げて、踊り場の部分はざらざらの表明仕上げとして、足元の感覚で区別するように計画をしていました。しかし、実物大モデルのモックアップを実体験していただいた参加者の皆様からは、スロープと踊り場の微妙な色の違いや表面の仕上げ、滑らか・ざらざらはちょっと分かりにくいといった御意見をいただきました。また、ざらざらの仕上げは歩行上の負担があるという御意見もあり、その結果、施工では床の仕上げは全て滑らかな仕上げとし、スロープと踊り場の境の部分の部分を明確にするために、スロープの始点と終点に濃い色をライン状に入れることによって区別するというように、施工上変更した次第です。

なお、一般的にスロープと踊り場の境には、点字ブロックを設置するところなのですが、20分の1の緩やかな勾配であればそういったものは不要という御意見をいただいていたので、点字ブロックは設置せずに色ラインで配置して、視認しやすい仕様とすることで落ち着いた次第です。

次に、手すりの説明ですが、スロープに沿って手すりをつけておりまして、モックアップの検証では手すりの位置が高い、少し太いという御意見をいただきました。その結果、手すりの高さ、太さを調節しなければならないということで、握りやすさ、使いやすさを考慮して、高さは設計時の85cmから5cm下げて80cmと低くし、太さも少し細く径38mmという形で改善し、設置しました。

次は、回廊のスロープでの誘導方法についての新たな取組について、紹介したいと思います。日本館では、全ての人が回廊スロープを支障なく移動できるということを目標にしておりました。そこで、回廊には誘導ブロックに代わる誘導機能を持たせたガイドの設置を試みました。ガイドは2種類ございまして、レールガイドといって手すりの下の部分に高さ5cm程度の金属の板を設置して、視覚障害の方はこれに白杖を沿わせて移動方向を確認できるようにしたものです。

もう一つはラインガイドといって、レールガイドがどうしても建物の誘導の計画上、一部

途切れるところがございます、その途切れるところ、渡りの部分にこのラインガイドを設置して、誘導の連続性を確保させました。このラインガイドの形状は足元の引っかかりの懸念、高いなどの高さ的なところや白杖で触れたときに認識しやすいように検証し、その結果、10ページに示すとおり、床から高さ3mmのダブルラインの形状として設置しました。11ページ上の図はレールガイドとラインガイドの配置を示しているのですが、ピンクの部分がレールガイド、緑の部分がラインガイドとなっており、これらがつながり連続性を確保した誘導となっていることがお分かりいただけるかと思います。

次からは、トイレ周りの空間についての内容の御説明に入りたいと思います。12、13ページはワークショップでモデルのトイレを体験していただいた方々の意見をまとめたものになります。このうち幾つかを抽出して、順に御説明したいと思います。まず先に、日本館の建物の中のトイレの配置状況を説明したいと思います。日本館は従来型と個室型（オールジェンダー型と言われるもの）と、大きいサイズのブースを備えた大きく3タイプのトイレの形を計画しまして、これらの3タイプを散らばして配置しました。

トイレモデルでの検証の、手洗いの手すりについて御説明したいと思います。手洗いに關してはお体が不自由な方はカウンターに肘をつきながら手を洗うところで、平らな部分がないと肘が痛いという御意見をいただきまして、これを解消するために全て肘をつくことができるようにカウンター式の洗面台に改善いたしました。

また、必ずトイレには何か所か手すりをつける必要がございます。手すりがある洗面台については、手すりに寄りかかって肘をつけることができるように、手すりの幅サイズを調整しました。一般的には大体、手すりが70から80cmの間のサイズが採用されていますので、これではちょっと肘をつくには広過ぎる、しんどいというところで、幅を調整して縮めようと思いました。どれぐらい縮めるのか実際のモックアップで試行してみて問題なく使いやすいことを確認し、最終的には55cmの幅で収めたところです。

次が、バリアフリートイレの中の設備についてなのですが、まず大型ベッドの位置について、大型ベッドが開いたままの状態だと出入口が狭くなって車椅子の利用者の方は入ることができないという御意見をいただきました。そうしたことから、寸法上の制限があるところは無理なのですが、寸法に余裕のあるブースについては大型ベッドを開いたままでも通行が可能ないように実際のレイアウトを変更して、大型ベッドを設置しました。

あと、大型ベッドの収納方法について、設計では折り畳みタイプだったのですが、折り畳み式ベッドは車椅子利用者の方が操作できない、しにくいという御意見もいただきまして、

そういう御意見を反映して設置については操作しやすい、跳ね上げ式のタイプに変更したというところです。また、照明についての御意見もいただきまして、ベビーベッドの直上に照明があると、ここに寝た赤ちゃんが直接目に光が入ることが懸念されるという御意見もいただきましたので、光が直接目に入らないようにベッドの直上からの位置をずらすなどの配置の調整もいたしました。

鏡についても、車椅子利用者の方も全身が見える鏡を設置してほしいという御意見がありましたので、便房の中にも姿見の鏡を設置しました。フックの位置についても御意見をいただきました。目の不自由な方が慣れているという御意見もありまして、入り口付近にあると使いやすいということでこういった位置につける、あと、当たっても危なくないフック形状がよいとの御意見もいただきまして、その結果、出入口の扉のブース内部に統一して設置し、安全上配慮した先端がゴム状のフックをつけました。

扉について、これは御質問で車椅子対応のブースの引き戸には全開時のストッパーがついているのかという御質問をいただきました。また、扉はなるべく軽い力で操作できることが望ましいとの御意見もいただきました。そういった御意見を反映し、扉は全開時にはストッパーをつけ、軽い力で開けやすい仕様、さらに開けやすいように補助手すりもつけて、一般の方も含め車椅子の方も含め操作しやすい扉に改善いたしました。

最後になりますが、これはトイレブース内の共通の内容についてです。トイレのリモコン類の色と壁の色にコントラストをつけてほしいという御意見がありました。視認しにくいということなのですが、この辺りも検討を行い分かりやすくするために、設置場所ごとに背景となる壁の色がそれぞれちょっと違ってきますので、背景の色を選択するときにリモコンの色とコントラストがちゃんと取れているかという確認の上、壁色を選択し、視認性を高めるように考慮しました。

こういった形で、設計段階のワークショップでも多くの御意見をいただいて設計したのですが、実際、施工段階においてモックアップ、実物大モデルで実体験していただくことによって新たな意見も多く出てきたというところで、実体験が大切だなということも実感した次第です。こういった内容も含め、我々も今後の整備に役立てていきたいと考えております。私から、日本館の事例の紹介は以上となります。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。それでは、ただいまの御説明につきまして、ユニバーサルデザインのワークショップに参加しました高橋先生から、コメントを少しいただきたいと思います。

【高橋座長代理】 東洋大学の高橋です。私のほうで少しコメントさせていただければと思います。私は2021年の7月に、当初のユニバーサルデザインの施設整備のユニバーサルデザインガイドラインが改正されるというそのタイミングで、大阪・関西万博の作業に関わることになりました。その後、今の日本館、それから全体のリングですとかUDワークショップに関わられた当事者の皆さんと一緒に、いろいろな施設整備に関わらせていただいております。

私もこの大阪・関西万博のユニバーサルデザイン整備の大きな転機というのは、当事者の皆さんが参画したUDガイドラインの改正にあると思っております。そのときに参加された皆さんが日本館のワークショップにも継続的に参加する形になっています。当事者参画は、近畿運輸局の移動円滑化評価会議の地方分科会の皆さんが中心になりまして、関西のあちこちのエリアから参画されて、学識経験者もいろいろなエリアから参画されているということで、実は東京2020大会では十分に展開されなかったところで、今回の万博UD整備の大きな特徴になっているのではないかと思います。

当事者の方々も、この資料では明確に書かれておりませんが、車椅子の方、あるいは歩行困難者、全盲、ロービジョン、ろう者、そして難聴者、知的精神発達、あるいは性的マイノリティの方々ということで、非常に様々な属性の方々が個人あるいは団体で参加されているということになっています。そして、今日本館の説明を佐藤さんからいただきましたけれども、最初はテーブルミーティング的に、ラウンドテーブル的に会議室を中心に基本設計から入っています。基本設計の段階でもたくさんの御意見が多くの方々から出た記憶がしております。

こちらの部分については、すぐに改善されているというわけではないのですが、最終形については資料のとおり、様々な試行錯誤を繰り返し行ったり、今御説明ありましたようにモックアップ検証といったものを幾つか進めながら少しずつ改善されて、最終的にはちょうど開幕2か月前の2月、そして最終的には3月まで様々な調整が行われたと聞いております。近畿地方整備局の皆さんが窓口になったということは非常に大きな動きになったと思っています。改めて感謝申し上げたいと思います。そして、また設計者ですとか施工者に非常に真摯な対応をしていただいたと思います。

先ほどのお話のように、経産省から地方整備局が委託された形になっていると非常にやりにくい部分も、私自身も感じながら、時々話をしながら進めた記憶が残っております。そしてただ一つ、ぎりぎりまで実現が難しかったところは、日本館のUDワークショップを実

際が開館された後にスムーズに、UDワークショップで議論されたことが利用者に展開されていくかどうかということです。そのためにはスタッフ研修が非常に重要なのですが、その部分についてはこのUDワークショップの職務から少し離れたところにあるということで、最終的には関西地区の当事者の方々の非常に大きな努力によって、ぎりぎりにスタッフ研修がされて、実現されたということを聞いております。こういうことができる限り早い段階で進められていくということが非常に重要だと思っているところです。

そしてまた、こうした経験を今後どういうふうにつなぐかということなのですが、テンパラーナパビリオンという特殊な建築物でしたが、これからの設計標準のガイドラインのあり方ですとか、あるいは当事者参画の進め方の問題については大変大きな蓄積を残していると思います。ぜひ関西地区の皆さんも、今日参加の方もいらっしゃるかと思いますが、この大阪・関西万博で成功した日本館のワークショップ、そしてUDの到達点を各方面に周知していただきながら、またそこで新たな枠組みですとか基準が本当にいいのかどうかという議論を重ねていっていただければと思います。

私も個人的な立場で様々なことに関わりながら、当事者参画の今後に対してどういうふうに進めればいいのかというような、いろいろな知見をいただきました。改めて、この場でお礼を申し上げたいと思います。どうもありがとうございました。

【秋山座長】 高橋先生、どうもありがとうございました。ただいまの佐藤さんの説明につきまして御質問を受けたいと思いますが、時間が短いので質問を数人にとどめたいと思います。最初に佐藤先生と新田先生とお2人。では、佐藤さんからお願いします。

【佐藤委員】 ありがとうございます。D P I の佐藤です。大変興味深くお話をお聞きしました。私は国立競技場のUDワークショップに関わりましたので、トイレの施工とか非常に興味深かったです。今まで私が使いやすいと思っていたのとちょっと違う施工をされていて、でもそれは皆さんで議論されてこういう選択をされたということで、それはすごくいいのではないかと思います。ぜひお願いしたいのは、今日御説明いただいたように、なぜこういうふうな設計にしたかということを、理由を含めて記録として残していただいて、それをぜひ公表していただきたいと思います。

これからいろいろなところで当事者参画、ぜひ働きかけて進めていきたいと思っているのですが、そのときにとても参考になると思います。できれば完成した後に当事者の方も行って、評価もされているようでしたら、その評価も一緒に記録に残していただきたいと思いました。ぜひお願いいたします。ありがとうございました。

【秋山座長】 ありがとうございます。続いて、新田先生からお願いします。

【新田委員】 大阪大学の新田です。よろしくお願いします。私は、先ほど高橋先生からも説明ありましたが、施設整備ガイドラインのほうに携わっておりまして、UDワークショップのほうには参加していないのですが、先だって日本館の視察を行いましたし、また当事者を含めて、つい先週もいろいろ勉強会をやって、課題も出し合ったという状況です。その中で私なりに感じていることを、コメントという形でお伝えしたいと思います。

一つは、大きな成果は先ほどもありましたが、当事者参画の量的、質的な豊かさです。たくさんの方の障害特性を持つ人が参加したというところが一つ、大きな成果だと思っております。それから、先ほども近畿地方整備局の人から御説明ありましたが、施工段階も含めて丁寧な参加形態をとられて、できるだけ意見を入れて反映していったという点が素晴らしいと思っています。

それから2番目は、高橋先生もおっしゃられましたけれども、今回の万博では2020の東京オリパラのガイドラインを超えたいということで、それをベースにいろいろなことを加えていきました。その成果も大きなものとして残るのではないかと思いますので、次の2027年の横浜の国際園芸博のときの参考にしていただけたらと思っています。

それから施設整備については、先ほど佐藤さんからトイレの話がありましたけれども、日本館でオールジェンダートイレも含めて3つのタイプのトイレを、展示という意味も込めて整備していますので、それについての評価がこれから重要になってくるのではないかと思います。私が行ったときもオールジェンダートイレは、女子トイレが別にあるのですけれども、すごく女子トイレであふれた人がオールジェンダートイレを使って行列になっているという意味では、利用勝手は非常によかったと思うのですが、一方で女子トイレの容量も不足しているという感じで、全体的にどう見ていくかというのは課題だと思います。

それから、視覚障害者の誘導についてナビタグを実践しておりまして、誘導用のshik AIと情報提供のNavilensというものを使っておりまして、その辺りのいろいろ評価もされております。ただ、接続部分、誘導と案内の接続がどうしても施設側と道路側で途切れるという、その円滑化の課題があるかと思います。それから、クールダウン、カームダウンスペースについてもいろいろなところで設置しておりまして、これも幅広く利用されておりますが、不適切な利用もあるということで課題も残っております。色具合もちょっと問題があるところもありますので、ここら辺のこれからの進歩というか、進化も必要だと思っています。

それから大きな課題としては、今日もありましたけれども情報アクセシビリティの面で大きな課題を残されております。特に聴覚障害者、ろう者の方も含めて非常に情報が伝わりにくいので、災害時だけではなくてパビリオンの案内についても非常に困っているということで、一番は文字情報もそうですけれども、手話通訳をいろいろなところで徹底して入れていただいて、案内していただけたらというお願いがございます。

それから、高齢者等も含めて、全てアプリケーションが利用できないとスマホを使って自由に動けないと。そういう面で、情報面での研修、スマホの使い方、アプリケーションの理解等々、情報アクセシビリティの面で、特にウェブアクセシビリティになりますけれども、これから次のバリアフリー法に基づく第四次の整備についてもバリアフリー面での課題として残っていますから、ぜひその辺りも詰めていただけたらと思っております。そういうことで、課題も含めて申し上げました。以上です。

【秋山座長】 新田先生、ありがとうございます。続きまして、全国老人クラブ連合会の大藪さん、お願いします。

【大藪委員】 老人クラブの大藪です。今回、いろいろ説明いただきまして、本当にいろいろな検討をされて、とてもよくやっていたいていたと思いました。それで、質問ですけれども、今回ユニバーサルデザインのワークショップに障害当事者25名とありますけれども、この中に高齢者が入っていたのかどうなのかということ。あと、もし分かりましたら、万博全体でもバリアフリーの会議などをされていると思いますけれども、そういうバリアフリーの会議、このユニバーサルデザインのワークショップのメンバーの中に高齢者が含まれていたかどうか、それだけ教えていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【秋山座長】 ありがとうございます。高齢者が入っていたかですが、座長が高齢者で80でした。続きまして、全日本難聴者・中途失聴者団体連合会の渡部さん、お願いします。

【渡部委員】 渡部です。日本館の御説明をいただきまして、ありがとうございました。万博の施設整備ガイドラインやユニバーサルデザインのワークショップにも関わらせていただきました。大変有意義な経験を積ませていただきましたけれども、当事者参画で言うと、万博全体で実際の運営までは関われなかったという点を大変残念に思っています。運営まで関われなかったということで、せっかくツールがありましても現場でスタッフから案内を受けられないというふうに、うまく活用されていないケースがあります。最初から最後まで当事者が関わってブラッシュアップできる体制とか組織のあり方自体が重要であると感じました。

万博について一つ質問です。いわゆるオールナイト万博での対応についてです。8月に大阪メトロのトラブルで万博会場に1万人ほどが取り残されて一夜を明かした、そういったことをオールナイト万博というような名称で言われていますけれども、このときには様々な国籍の方がおられましたし、サポートが必要な方々もおられたのではないかと思います。万博会場には翻訳アプリがあったりなど、避難訓練もされたというふうに聞いていますけれども、このときオールナイト万博ではどういうふうなことがあったのか、どのような訓練が効果を発揮して何が足りなかったのか、今後の大きな参考になるかと思います。

また、スタッフの個人的な対応というのがあったようでして、こういったことが心のバリアフリーを図れる一例でもあるのではないかというふうに思います。どのような状況で、どのような対応がなされたのか、検証する場があればいいのではないかと思います。以上です。

【秋山座長】 どうもありがとうございます。これまでの御質問としては、ワークショップに高齢者が入っていたか否かというのが一つと、それからオールナイト万博でどんなことがあったのか、何が足りなかったのか、あるいはスタッフ教育はどうだったのかとか、様々ございますが、その点についてお願いいたします。

【佐藤課長補佐】 まず、佐藤様と新田先生、様々な御意見やコメントをいただきまして、ありがとうございました。今後の参考にさせていただきたいということと、事後評価については実際現場に今渡っているところで、そういったところも取り組んでいるとは聞いておりますので、おっしゃるように評価の記録というのも大切だと思うので、その辺りもしっかり取り組んでいきたいとは思っております。

あと、大薮様からいただきました御高齢の方が入っていたのかという御質問につきましては、実際私は当初から担当していたわけではなくて、今資料を確認しているのですが、すぐに出てきませんでしたので、これはまた別途、御回答させていただけたらと思います。

あと、渡部様からの御意見で運用に関われなかったというところで、運営状況の御質問なのですが、我々は実際の設計と施工、工事のほうを担いまして、あとそれ以降は経済産業省に引き渡すという形になりまして、運営のほうには実際、立場上、関われないというところがございます。運営関係の御質問については国土交通省からお答えはできませんので、御了承いただけたらと思います。以上になります。

【秋山座長】 ありがとうございます。それでは、時間が3分ほど過ぎてしまいましたけれども、簡単なまとめをして終わりにしたいと思います。

今日、皆さんからいただいた意見は大きく3つあると思います。

1つ目が、情報の開発途上の中で問題が多様に出ていること。具体的にはウェブとかＩＣカード、新幹線の予約、スマホがない人ある人、コミュニケーションを伝えるのと受けるのをどうするかなど、この辺りが第一点の情報の開発途上のところで障害当事者を入れた開発をする必要性があるだろうというところです。

2つ目が、まだ解決できていない困り事を皆さん、いろいろ指摘をしていただきました。一つは小規模店舗、それから飛行機の搭乗、それから無人駅、これはかなり大きいです。それからスマートフォンを使える人使えない人、それからホームと隙間の段差、これがまだ解決できていない困り事という部分だろうと思います。

3つ目が、考え方、これからどうやってこの考え方を変えていくかという部分です。

①点字ブロック：視覚障害者誘導用ブロックをあまり変えていないのではないかという御指摘をいただきました。私もそう思いますので、一度きちんと整理して、どういう方法で誘導ブロックを考えていくかということを考える必要があるということ。

②当事者参加：当事者参加は同じ人がずっと出るのもよくないという意見もあるかもしれませんが、私は障害者の困り事をしっかり伝える人であれば同じ人でも構わないと理解をしています。そして、ただカバーしていない場合には多様な障害者の人が必要だろうというところがございますので、この辺りはケース・バイ・ケースできちんと考えていただきたいと。

③権利条約を基にした平等の意味の確認：藤井さんからの御意見で、他の者との平等を基礎としてという部分が、これは障害者権利条約の中で忘れ去られている感じもします。全ての項目に関連しますので、ぜひここをしっかりと捉えていただきたいというのが藤井さんからの提案だったと思います。以上が私のまとめということで、これで事務局に司会をお返ししたいと思います。

【河内専門官】 秋山座長、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まして、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、改めて御連絡させていただきます。

これをもちまして、第14回移動等円滑化評価会議を終了させていただきたいと思います。

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ので、よろしくお願いいたします。

本日はお忙しい中、御参加いただきありがとうございました。

【会議外でいただいた意見】

○アクセシブルジャパン グリズデイル委員より文書にて提出

1. アクセシブルルームのオンライン予約がとても難しいです。旅行者に負担が大きだけでなく、経済的な影響もあります。例えば、楽天トラベルやBooking.comなどの大手オンライン旅行代理店を通じて予約できないため、ポイント制度による割引や無料宿泊といった特典を他の方のように利用することができません。ホテルがオンライン旅行代理店に部屋を掲載できるよう、国交省から強くお願いしていただければと思います。

2. コンサートやスポーツなどのイベントでは、障害者用の席が種類しかないことが多く、希望に合わせた席を選ぶことができません。例えば、先日コンサートに行きましたが、近くの席を買える余裕があっても指定のエリアにしか座れませんでした。これは十分な合理的配慮ではないと思います。

3. トイレの数を増やすこと、特に大人用の交換台のあるトイレを増やしていただきたいです。そうでないと、多くの人が外出を控えたり、床で交換せざるを得ず、尊厳を失うことにつながります。

—— 了 ——