

## 第15回移動等円滑化評価会議

令和8年3月25日

【河内専門官】 ただいまより第15回移動等円滑化評価会議を開催させていただきます。

本日はお忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私は事務局を務めさせていただきます、総合政策局共生社会政策課の河内と申します。どうぞよろしく願いいたします。

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次長の三宅より、挨拶を申し上げます。三宅次長、よろしくお願いいたします。

【三宅次長】 国土交通省総合政策局次長の三宅でございます。局長の代理で御挨拶申し上げます。

本日は大変お忙しい中、第15回移動等円滑化評価会議に御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

本評価会議は、国土交通省が実施するバリアフリー政策につきまして、当事者参画の枠組みの下で継続して評価、助言を賜りながら、国土交通省のバリアフリー政策をよりよいものにしていくことを目的にしております。今回は15回目の開催となりますが、これまでの評価会議の場で、課題を踏まえた率直で建設的な御意見をいただいております。その御指摘一つ一つがバリアフリー施策を推進していくために不可欠な視点となっております。心より御礼を申し上げます。

また、前回会議で最終取りまとめを報告させていただいた第4次バリアフリー整備目標が、本年4月1日から施行されます。令和8年度から5年間にわたる新たな整備目標の下で、皆様のお知恵をいただきながら、ハード・ソフトの両面において、より一層のバリアフリー

施策の充実を図ってまいりたいと考えております。

本日は、第3次バリアフリー整備目標について、令和6年度末の実績の集計が完了いたしましたので、その進捗状況について御報告をいたします。また、前回の評価会議でいただいた御意見につきまして、当日御回答できなかったものを中心に、その対応状況や、最近の国土交通省等が行っている取組みについて御紹介、御報告をさせていただいた上で、皆様から御意見を賜りたいと考えております。

改めて、今後の施策の充実、強化に向けて、皆様のお力を賜りますことをお願いいたします。冒頭の御挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくをお願いいたします。

【河内専門官】      ありがとうございました。

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、よろしく申し上げます。

【秋山座長】      中央大学の秋山と申します。今回は15回目になりますが、この会議でバリアフリー整備目標を設定して、今後どこまで達成していくかというのが1つの大きな課題となっております。その中で特に今後重要視すべき点は、目に見えにくい障害、具体的には聴覚障害や視覚障害の方々が増えることがなかなか分かりにくいこと、また、発達障害や認知症の方々が増えることが分かりにくいので、こうした人たちの対応をどうするかが大きな課題と思います。

また、本日、様々な議論をさせていただきたいと思いますが、今後、ハードとソフトの融合がどうやって達成できるかということも大きな課題となっております。そして、様々な残された課題がたくさんございますので、そうしたものをどのように解決するかについても御意見をいただきたいと思いますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

【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すが、後ほど御発言いただく時間を最大限確保したく存じます。つきましては、大変恐縮ですが、資料の中の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。よろしくをお願いいたします。

続きまして、お手元の資料を確認させていただきたいと思います。資料につきましては、先日、資料1から参考資料までをひとまとめにしたPDF資料をお送りしておりますので、詳細な確認は省略させていただきます。また、各資料にページ番号を記載しておりますので、

御発言等の際には、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。秋山座長、よろしくお願  
いいたします。

【秋山座長】 それでは、これから、議事の進行を務めさせていただきますので、よろし  
くお願いします。

まず、議事①「移動等円滑化の進展状況について」、議事②「第14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」、議事③「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」、資料3から6を基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、事務局の御説明をお願いいたします。

【木原企画調整官】 ありがとうございます。それでは、議事①から③につきまして、共  
生社会政策課の木原から御説明させていただきます。よろしくお願  
いいたします。

まず、資料2につきまして、今回の移動等円滑化評価会議の趣旨について記載させていた  
だいております。バリアフリー法に基づきまして、高齢者、障害者等の当事者が参画する会  
議を設置して、定期的にバリアフリーの進展状況を確認する会議でございます。こちらにつ  
きましては平成31年2月から始まりまして、これまで14回開催させていただいたとこ  
ろです。

また、地域を全国10ブロックに分けまして、地域分科会を開催させていただいておりま  
す。こちらの地域分科会の開催結果、取組につきましては、資料6及び参考資料にまとめて  
掲載させていただいておりますので、御覧いただければと思います。

資料3につきましては、今回の移動等円滑化の目標に対する達成状況を御説明させてい  
ただければと思います。

目標の達成状況についての概要として、赤枠で表示している2024年度末の数値を示  
しており、2025年度末の数値目標を達成できるよう、尽力してまいるところでござ  
います。

続いて、各論に入りまして、それぞれの旅客施設について御報告させていただきます。ま  
ず、鉄軌道駅のバリアフリー化の推移になります。各対象施設の進捗状況について概ね順調  
に推移していますが、令和7年度までに目標は達成しない見込みとなっています。これは、  
今後改修工事等が予定されている旅客施設もありますが、目標年度までの早急な改修が困

難な旅客施設も存在しているためです。今後の取組として、都市部での鉄道駅バリアフリー化料金制度を活用させていただきまして、全国の鉄軌道駅のバリアフリー化を加速してまいります。

次に、鉄道駅のホームドア設置番線数について、鉄軌道駅全体で3,000番線、うち10万人以上の鉄軌道駅に関しては800番線を整備する目標となっております。こちらにつきましても概ね順調に推移しているところでございますが、令和6年度末で鉄軌道駅全体は2,830番線、うち10万人以上の鉄軌道駅に関しては621番線で、まだ達成していない状況でございます。こちらにつきましても、先ほど申し上げさせていただいた、鉄道駅のバリアフリー料金制度を用いて、バリアフリー化を加速させていきたいと考えております。

次に、バスターミナルのバリアフリー化の推移になります。各施設設備につきまして、増加傾向で順々に整備を進めてまいったところでございます。こちらにつきましても、今後改修工事等を行っていく予定でございますが、目標に向けてさらに進めていくところでございます。今後の取組といたしまして、各バスターミナルの事業者につきまして、各支援制度の周知や積極的な活用を促し、推進を図ってまいります。

次に、旅客船ターミナルのバリアフリー化の推移につきまして、各設備に関して対応してきているところでございます。それぞれの旅客船ターミナルの設備につきまして、段差解消等で94.1%と、目標値まで近づいてきたところでございます。さらに今後とも改修工事等を行ってまいり、新たに集計対象となった施設の施設設置管理者に対して周知し、旅客船ターミナルのバリアフリー化を推進するとともに、ハード面の対応が未達成の施設でのソフト対策の充実化を進めてまいります。

次に、航空旅客ターミナルのバリアフリー化の推移につきまして、達成率100%に近い形まで進めてまいりました。その後の施設整備をさらに拡充していきまして、今後とも高い水準を維持していきたいと考えているところでございます。また、今後の取組みといたしましては、基本方針や移動等円滑化基準等の改正等を行い、さらにターミナル事業者に対して働きかけを行っていく次第でございます。

続いて、鉄軌道車両等のバリアフリー化の推移になります。まず、鉄軌道車両のバリアフリー化ですが、目標値が70%のところ、現在63%となっております。令和7年度になりましても粛々と対応を進めているところでございまして、目標年度において目標値にわずかに届かないものの、概ね達成できる想定だと考えております。今後の取組みとして、積極

的にバリアフリー基準に対応していくよう働きかけを行ってまいります。

次に、バス車両のバリアフリー化の推移になります。ノンステップバスは増加割合で堅調に推移していますが、目標値は達成しない見込みとなっております。その他、リフト付きバス等につきましては、現状の分析に記載しているとおりでございますが、今後の取り組みとして、現在、運賃改定等の実施により経営状況の立て直しを図っており、収支状況が改善していく中で、バリアフリー車両に対する投資を積極的に行う基盤をつくってまいりたいと考えております。

次に、福祉タクシーの推移ですが、こちらも年々増加しているものの、目標年度までに目標値の達成は困難な見込みでございます。UDタクシーの導入が遅れている地方において令和6年度にUDタクシー（レベル準1）を新設し普及・促進を図っております。今後の取り組みとして、先ほどと同様に、運賃改定等の実施により、経営状況の立て直しを図っているところでございますので、税制、予算両面等の活用を事業者に対して積極的に周知してまいります。

次に、旅客船のバリアフリー化の推移になります。年々、老朽化した船舶を中心に代替建造が進んできており、目標年度までに目標値の達成が見込まれるところでございます。今後とも、船舶所有者に対して、バリアフリー化の必要性を周知させていただきまして、バリアフリー化を進めてまいります。

次に、航空機のバリアフリー化の推移になります。100%までバリアフリー化が進みまして、目標値に達しているところでございます。新たに導入される航空機もバリアフリー化されたものとなるよう、航空機のバリアフリー化に向けた機運醸成を図ってまいります。

続いて、特定道路の推移になります。令和6年1月に「道路の移動等の円滑化に関するガイドライン」を改定しまして、ガイドラインの周知によりだれもが安心して通行できるよう、歩行空間のバリアフリー化を推進しています。今後も、ガイドラインの周知を進めるとともに、特定道路におけるバリアフリー化を各道路管理者に促してまいります。また、鉄道事業者と道路管理者と連携した上で、バリアフリー対策を推進し、踏切道も含めた特定道路のバリアフリー化の推進に取り組んでまいります。

続いて、都市公園のバリアフリー化になります。予算の制約によりバリアフリー化工事をする場合は施設の老朽化対策に合わせて実施すること等の要因もあり、目標年度での目標達成は困難な見込みでございますので、引き続き、都市公園安全の総合支援事業を含めた社会資本整備総合交付金等による支援等を行ってまいります。

続いて、特定路外駐車場のバリアフリー化の推移です。目標値の75%を達成しているところでございます。今後とも優先区画の整備等を行い、さらなる特定路外駐車場のバリアフリー化を推進してまいります。

続いて、建築物のバリアフリー化の推移です。年々上昇しているところですが、近年は新築等の着工数の減少に伴い実績値の上昇が緩やかになっているため、目標達成は難しい見込みです。今後の取組みとして、令和7年5月に改正した「建築設計標準」の周知・普及活動等を行い、建築物のバリアフリー化を促進してまいりたいと考えております。

続いて、信号機等のバリアフリー化につきまして、警察庁に協力いただきながら対応しているところであり、順調にバリアフリー化をされているところでございます。

次に、移動等円滑化促進方針・基本構想の作成促進につきまして、移動等円滑化促進方針につきましては350自治体、基本構想につきましては450自治体の作成を目標としているところ、移動等円滑化促進方針につきましては14%（50自治体）、基本構想につきましては74%（334自治体）となっており、令和7年度末の目標達成は難しい見込みとなっております。今後は、策定に係る予算支援、計画策定のノウハウをとりまとめたガイドラインの周知等により、地方公共団体に対して計画策定の働きかけを行ってまいります。また、令和7年度は、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」の最終取りまとめの内容等を踏まえ、基本構想等の作成促進・支援ツールの充実等を図ってまいりましたので、各種ツールの充実等を図りながら、引き続き促進等を行ってまいります。

最後に、心のバリアフリーについてです。「心のバリアフリーの用語の認知度」を令和3年度から追加しているところ、現在、実績値としては22.5%となっております。また、「高齢者、障害者の立場を理解して行動ができている人の割合」に関しましても84.8%で、目標達成はしていないものの、増加傾向となっております。今後とも、心のバリアフリーにつきましては、啓発ポスター等に積極的に心のバリアフリーの用語を使用する等、認知度を深めていきたいと考えております。

資料3は、以上です。

続いて、資料4について御説明させていただければと思います。ハード・ソフト取組計画の公表状況について、交通事業者が毎年度、計画作成を行いまして、それを公表しているところでございます。2ページで掲載しているものが、今現在の作成義務事業者数となっており、それぞれの事業者から作成していただいたものを、国交省のホームページに一覧でまとめております。

次に、資料5について御説明させていただきます。前回の移動等円滑化評価会議でいただいた御意見につきまして、国土交通省からの対応状況をまとめております。

鉄軌道から始まりまして、バス、空港、路外駐車場、小規模店舗のバリアフリー、建築物等について記載させていただいております。それぞれの取組みに関して引き続き対応してまいりますので、よろしくお願いいたします。

最後に、資料6について、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御説明させていただきます。先ほど御説明させていただいた地域分科会について、開催実績等記載させていただいております。詳細については割愛させていただきます。

次に、バリアフリー法に基づく基本方針の改正につきまして、前回会議でも少し御報告させていただいたところですが、令和7年度6月に「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」の最終とりまとめを整理させていただき、こちらを踏まえ、基本方針を12月26日に改正、令和8年4月1日から第4次目標として施行いたします。内容といたしましては、これまでのバリアフリーに関する数値目標を引き続き設定するとともに、その数値目標の引上げや、対象範囲の拡大等を行っております。今回の目標期間につきましても令和8年度から12年度までの5年間となっております。

9ページから11ページにかけて第4次目標をまとめた表を掲載しております。主な改定項目につきましては、まず、鉄軌道駅に関してプラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している番線数の数値目標を新たに設置しております。また、障害者対応型券売機や拡幅改札口のバリアフリー化率も目標値を原則100%となるよう目標を設定しております。

10ページでは、旅客船や道路等に数値においては、目標値を引き上げさせていただいている項目があるほか、最後に11ページ目では、特別特定建築物のバリアフリー化率を引き上げさせていただくとともに、建築工事着工前に当事者参画を実施した工事の割合という新たな項目を設定しております。また、基本構想について、これまでは作成自治体数のみを数値目標にしていたところですが、第4次目標では継続的にスパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合についても目標値として定めております。最後に、心のバリアフリーにつきまして、「障害の社会モデルの理解度」や「障害のある人へ支援をしようとする人の割合」、「多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合」といった目標を新たに設置しております。

【竹村住宅局長】 建築物のバリアフリー改修に係る税制特例の拡充につきまして、住宅局建築指導課の竹村から御説明させていただきます。

改正前におきましては、劇場・音楽堂等を対象としまして、建築物移動等円滑化誘導基準に適合させるバリアフリー改修に限りまして、税制特例を適用したものでございます。こちらにつきまして、地方税法の改正法案の成立が前提ではございますけれども、令和8年からの改正後におきましては、従来、劇場・音楽堂等を対象としていたものにつきまして、対象を特別特定建築物全体に拡充をしています。また、バリアフリー改修の内容につきましても、誘導基準に加えまして、円滑化基準、義務付け基準についてもバリアフリー改修の対象として追加しているところで、これらの対象建築物と対象工事について、大幅な拡充をしているところです。

これにより、バリアフリー改修事業の補助に加え、税額特例を合わせ、自己負担を約4分の1に軽減できるといった制度の拡充を行っている次第です。この際、バリアフリー改修の補助を受けてという要件が改正後に加わりましたが、バリアフリー改修の支援につきましては、従来から補助制度として、交付率3分の1の国費支援で行っているところです。こちらにつきましても従来から実施していたところですが、地方公共団体の補助制度の創設が前提になるため、今後、各種会議等におきまして、公共団体に向けまして、補助事業の創設の働きかけを行っていきたいと考えています。

以上でございます。

**【木原企画調整官】** ありがとうございます。そのほか資料にはございませんが、バリアフリー化推進功労者大臣表彰を、3月19日に行わせていただき、受賞事業者が2件ございます。まず、西日本旅客鉄道会社様から、「設計段階から障害者当事者の意見を踏まえた新型特急車両の開発」について受賞しております。また、関西エアポート株式会社様から、「多様な当事者と空港職員による建設的な対話から成し遂げた関西エアポートのバリアフリー化」について受賞しております。

次に、共生社会政策課長の小幡より一言お話しさせていただきます。よろしく願いいたします。

**【小幡課長】** 共生社会政策課の小幡でございます。ボリュームのある資料をかいつまんでの説明で少し長くなり恐縮ですが、最後に一言御報告したいことがございます。今年の1月に国土交通省では、社会資本整備重点計画・交通政策基本計画という、向こう5年間のインフラや交通の大きな枠組みを計画として決定しており、その中で、バリアフリーにつきまして、新しい時代にいろいろなテーマの対応が遅れている部分もあるのではないかとということで、そうした問題意識の下、これまで取組んできた国土交通分野におけるバリアフリー

施策を踏まえ、女性が暮らしやすく、子ども・子育てに優しい社会の形成を推進し、さらなる高齢化やデジタル化社会の進展にも対応すべく、法律の位置付けも含めて新たな施策の枠組みの構築を検討するといった方針を打ち出しております。来年度、これまでも様々な会議で様々な議論を続けてきているところではございますけれども、また、少し広い視野で検討を続けていきたいと思っておりますので、御報告させていただきます。

私からは以上でございます。

【秋山座長】 それでは、事務局からの御説明に対しまして、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多くの人に闊達な御意見をいただけるよう、発言はお一人2分程度で簡潔にお願いします。また、発言の前に、所属と名前をおっしゃっていただくようお願い申し上げます。

オンラインで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。

どなたからでもどうぞ。いかがでしょうか。D P I の佐藤さん、御意見をお願いします。

【佐藤委員】 ありがとうございます。D P I の佐藤です。多くて恐縮ですが、5点あります。

まず、鉄道駅バリアフリー料金制度について、最近、活用していたけれど、やめる事業者が増えていると思います。J R 東、西武鉄道、神戸電鉄、京阪電鉄がやめられたと思うのですが、なぜなのか疑問に思っています。事業者はバリアフリー化の費用をこれからどのように捻出するのか。また、国からこうした事業者に補助を出すのか教えていただきたいと思えます。

2点目は、旅客船のバリアフリー化です。これは基準がもう古いと思います。船の一部しか利用できなくてもバリアフリー化されているとみなされていますけれども、実際には本当に一部しか利用できずに非常に不十分です。ぜひ基準の見直しをしていただきたいと思えます。

3点目は、長距離バスのバリアフリーです。リフト付きバスについて、適用除外の車両は、十数年前から6%前後で推移しています。地方ではバス路線しかないところも多いですから、バリアフリー化は不可欠だと思います。ぜひ改善策を検討していただきたいと思えます。

4点目は、航空機のバリアフリー化です。バリアフリートイレが機内にないことが問題になっていますが、J A X A がモックアップをつくって提案をしてくれていますので、実用化するようにぜひ後押ししていただきたいと思えます。

最後は建築物です。小規模店舗のバリアフリー化は、日本の長年の課題です。先月のフォーアップ会議で報告されましたが、特別特定建築物内のテナントだけに限定していることは大きな問題だと思います。ワーキングをつくって、基準化の議論を進め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】      ありがとうございました。

佐藤さんから5点ほどいただきまして、鉄道駅のバリアフリー料金制度をやめた会社があるけれども、これはどうしてなのかということです。それから、2点目は、旅客船バリアフリーの基準が古くて、一部でもバリアフリー化されていればバリアフリーが成立しているという基準は変えたらどうかという御提案です。3点目が、長距離バスの適用除外車両における割合がずっと6%で続いているけれども、これはどうしてなのかということです。4点目が、航空機のバリアフリースイレがないので、JAXAが開発したものなどを適用したらどうかという御提案です。5点目が、小規模店舗が特別特定建築物のテナントのみになっているけれども、これはどうしてなのか、もっと拡大できないかということだと思います。どうもありがとうございました。

ほかにいかがですか。それでは、日本障害者協議会の藤井さん、全国精神保健福祉会連合会の小幡さん、全国自立生活センター協議会の秋元さん、全国ろうあ連盟の大竹さんの順番で御意見をいただきたいと思います。

最初に、日本障害者協議会の藤井さんからお願いします。

【藤井委員】      日本障害者協議会の藤井克徳です。

本会議の効力もあり、随分と発展してきました。一方でお話ししたいことは、自治体間格差が広がっていることです。ある面では不均衡発展はやむを得ないと思います。しかし、あまりにも限度を超える格差は好ましくないわけで、例えば、先ほど説明があった中で、資料3の基本方針を見るとこのことがはっきりします。一例を挙げますと、バリアフリータクシーを見ると、全タクシー台数のうち、バリアフリータクシーの割合は東京では75%。一方で、山口県は3%台です。どうすればよいかは難しいが、こうしたデータの公表だけでなく、行政からの状況を聞いたり、応援策があるかないかということ等、何らかの方法を講じていかないと格差が広がる一方でないかと懸念しています。

2つ目は、普段から秋山委員長もおっしゃっていることではありますが、障害者権利条約を行政のみならず事業者も含めてもっと徹底してほしい。去る2月18日に、最高裁がある

判決を下しました。それは障害者の職業と欠格条項の関係で、画期的な結果を出しました。その結果のことに別に驚いたのは、判決文の中で障害者権利条約を非常に多用していることです。裁判規範としての力を持ちつつあります。交通バリアフリー関係においても、もっと権利条約を活用すべきでないかと思います。

もちろん権利条約本体だけでなく、総括所見という、政府や民間事業者の勧告文、さらに権利条約の委員会が出しているアクセシビリティに関する意見書がとても参考になります。こうしたことを含めて、権利条約をバリアフリーの法的な規範にしようということなのです。

最後に、この場で以前に問題提起しましたが、東京都ではS u i c a が都道府県をまたぐ、あるいはブロックをまたぐと使えないということです。特に障害者と介護者のセットのS u i c a は全国どこでも使えるのか、引き続き使えないのか、検討の進捗状況を聞かせ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。藤井さんからは4点ほどいただきまして、1点目は、自治体間の格差が大分広がっているということです。例えばタクシーの例ですと、山口が3%で東京は75%であり、これを何とか変える手だて、応援策を考えていただきたい。2点目は、権利条約についてかなり重要な内容がたくさんございますので、行政のみならず、事業者にもかなり徹底して使っていただきたいというところなのです。それから、3点目は、権利条約の総括意見書の中にアクセシビリティの意見書があり、かなり参考になるので、しっかり取り入れたらどうかという御提案です。4点目は、S u i c a、あるいは介助者プラス障害者の割引制度がS u i c a だと、S u i c a の圏域は関東圏になるだろうが、様々な他府県と両方で使えるようなやり方を考えていただけないかという御提案です。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、小幡さん、お願いします。

**【小幡委員】** 全国精神保健福祉社会連合会の小幡です。私からは資料67ページ、68ページの心のバリアフリーに関して発言したいと思います。

用語の認知等については、その割合が目標達成としては微増にとどまっています、実際はその達成が困難と見込まれている点はポイントとして見ておかなければいけないと思っております。改めて私たちが考えるのは、心のバリアフリーという用語そのものの認知というよりは、障害や高齢の方の立場を理解して行動できる人がいるということとも関わりが出て

くると思いますが、この内容自体を多くの方に浸透させることが大切と思っております。

ワードの認知が広がらないが、行動ができる人の割合は一定程度あるという内容を見ると、ワードにこだわったポスター掲示等のキャンペーンだけにとどまるのではなく、日常生活や体験、行動の中で具体的な取組みとして、一人一人にその意識が定着する設計が十分広まるような手だてを取らなければいけないと思っております。パラリンピック、オリンピック等で一定の認知をさせる機会があったと思っておりますが、一過性のものとなっているという報告もあったので、具体的な行動や関わり方をいかに社会の中に定着させていくのかという視点での目標値、設定をいま一度考える必要があるのではないかと考えています。

重要なのは、本当にそのことを知っているかというよりは、行動ができることに向かっていく必要があると考えているところです。御検討よろしくお願いたします。

**【秋山座長】** 小幡さん、ありがとうございます。心のバリアフリーの目標値がなかなか達成されないことについては、言葉を理解することより内容を理解していただくことが重要ですので、具体的な障害者、高齢者の立場を理解して、具体的に行動するような方法論をしっかりと考えていただきたいということをいただきました。どうもありがとうございます。

続きまして、秋元さん、お願いたします。

**【秋元委員】** 全国自立生活センター協議会の秋元です。ありがとうございます。私からは、2点ほど意見を述べさせていただきます。

1点目は、UDタクシーについて、東京はかなり高い達成度ですが、現実に車椅子使用者が使えるかという、運転手の方が乗せ方が分からなかったり、時間がかかってしまったりということで乗せられなかったり、利用する方もそうしたことが分かっているので極力使わないようにしてしまうということがまだまだあります。走っている数と、実際に利用できる数が肌感覚と違うため、そこを改善されるような対策をしていただきたい。

2点目は小規模店舗のバリアフリーについてです。これも自治体によってかなり差があると感じております。自治体によっては、今ある小規模店舗に対してバリアフリー化する際は補助金を渡すところもあるのですが、それを事業者が知らないこともありますので、その辺りを統一したり、現在ある小規模店舗に対しても、改善したら補助金などを出すような工夫をしていただけると、小規模店舗のバリアフリー化も進むのではないかと考えております。

私からは以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。秋元さんから、UDタクシーは乗車に時間がかかったり乗せ方がうまくなかったりとかかなり大変であるため、ここを何とかしていただけないか。2点目が、小規模店舗のバリアフリー化がまだ地域によって差があるので、事業者が補助金を受け取れるよう、分かっていたく理解を促進することも必要でしょうということで、どうもありがとうございます。

続きまして、大竹さん、お願いいたします。

【大竹委員】 日本ろうあ連盟の大竹です。2点あります。

1点目が、無人駅に対する改正案ですが、資料5の2ページです。無人駅に対するガイドラインが整備されましたが、現場ではなかなか進んでいない。それに対する取組みの方針について国土交通省から回答がありますが、ほぼ事業者任せになっているような書き方です。目標をつくってデータや数字を公開しているので、無人駅において障害者や高齢者が安心して利用できる事例がどれぐらい増えているのかを数値で見える化できないでしょうか。

2点目ですが、少子高齢化の現在、利用者が多い駅でも、鉄道会社などの人材不足のため、機械化が進んでいます。ICTによる新しい機械化が増えていますが、機械化に対して反対を言っているのではありませんが、障害者が安心して分かりやすく機器を利用できる事例がどれぐらい増えているのかを見える化をしていただきたい。

【秋山座長】 ありがとうございます。

【大竹委員】 実際に事例がありましたら、ホームページなどに掲載していただいて、それを他の事業者が参考にし、さらなる取組に結びつくような方法の検討をお願いしたいと思います。

以上です。

【秋山座長】 ありがとうございます。無人駅に関して、事業者任せにしている書き方なので、もう少し国が責任を持って利用者が安心して使えるような、具体的にどこまでできているのかを見える化をしてほしいということです。2点目が、少子高齢化に合わせて、利用者が多い駅を機械化・ICT化しているが、これについても安心して障害者、高齢者が使える事例としてつくり上げていただきたい。そしてなおかつ、もし好事例があったら、できるだけ広報を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す。

今までの意見について分かる範囲でお答えをいただきたいと思いますので、小幡さんからよろしくお願いいたします。

【小幡課長】 それでは、鉄道局からよろしく申し上げます。

【梶間谷鉄道局課長補佐】 鉄道局都市鉄道政策課の梶間谷と申します。

D P I の佐藤様から、バリアフリー料金につきまして御意見いただきまして、どうもありがとうございます。都市部において、鉄道駅バリアフリー料金制度を活用して、利用者から薄く広く負担していただくことでバリアフリー設備の整備が行われてきたところですが、今回、運賃改定に伴ってバリアフリー料金を終了した場合でも、これまでのバリアフリー料金の分も含む形で、薄く広い負担を受けて整備を行う考え方は変わりございません。バリアフリー料金を終了した会社におきましても、引き続きホームドアの整備などをはじめとするバリアフリー設備の整備や維持更新を計画的に実施することを公表いただいているところでございます。国交省としましては、こうした都市部における対応とともに、地方部への予算の重点化を行うことで、全国の駅のバリアフリー化を進めていくこととしております。

以上でございます。

【小幡課長】 S u i c a の全国相互利用、無人駅についての御意見もございましたけれども、もしコメント可能でありましたらいかがでしょうか。

【梅内鉄道局専門官】 鉄道局鉄道サービス政策室の梅内でございます。まず、先ほど藤井様より頂戴いたしました S u i c a に関する御意見について、御回答申し上げます。

前回は御質問頂戴いたしましたので、資料5の1ページ目で回答を反映させていただきました。東京の S u i c a が地方で使えないなどの御不便が続いているという御意見に対しまして御回答申し上げます。障害者用 I C カードの全国相互利用の実現に当たりましては、鉄軌道事業者によって割引制度が異なる点が課題となっていると承知しておりますが、本日も貴重な御要望をいただいておりますので、各鉄道事業者へお伝えするとともに、利便性の向上について働きかけをしております。1点目の御回答は以上になります。

続けて大竹様より、無人駅等での障害をお持ちの方々を含め、誰もが安全かつ円滑に鉄道を利用できる環境について御意見を頂戴いたしました。無人駅のガイドラインを策定するだけでなく、そのフォローアップ、またガイドラインを策定したことによって、どれだけ利便性が向上しているのかという点をきちんと公表すべきではないかということで、本日御意見頂戴いたしました。ありがとうございます。本日いただきました御意見を踏まえまして、どのようなことを皆様にお届けできるのかを持ち帰りまして、検討させていただきたいと思っております。

以上になります。

【小幡課長】 ありがとうございます。そうしましたら、佐藤さんからの2点目の旅客船

の基準が少し古いのではという御指摘について、海事局より回答をよろしく願いいたします。

【松崎海事局室長】 海事局内航課の松崎でございます。

佐藤様からいただいた御意見でございますけれども、障害のある方々を含めまして、安心して旅客船を御利用いただけるということは大変重要なことだと認識しているところでございますけれども、船舶につきましては船ごとに形状が異なるといった特性を有していることもございます。また、空間や構造上の制約等の問題もございますので、バリアフリー化の推進に様々な観点を踏まえていく必要があると思っておりますので、慎重に検討していく必要があるのではないかと考えているところでございます。

以上でございます。

【小幡課長】 今後の基準の見直しということでございますので、ぜひ積極的な検討をお願いできればと思います。

佐藤さんからの3点目の御意見及びUDタクシーに関する御意見について、自動車局より回答をよろしく申し上げます。

【土肥物流・自動車局室長】 物流・自動車局旅客課、土肥と申します。

まず、佐藤委員から、リフト付きバスの関係で御意見がございました。バスの導入状況につきまして、現状バス会社の経営状況が厳しい状況にあり、また、車両価格が高額であるという課題もございまして、現在、導入が進んでいない1つの要因になっていると認識しております。国土交通省でもこれまで車両の導入支援や運賃改定の迅速化で事業者の後押しをしているところでございますが、今後はバス事業者の声も聞きながら、この改善策について検討していきたいと考えております。

続けて、藤井委員のUDタクシーは地域の格差があるという御指摘でございます。御指摘のとおりでございますが、一方地方部のタクシー事業者の声としては、今まで従来からあったジャンタクシーの価格が高いので、もう少し安価な車両があってもいいのではないかと声や、LPスタンドやガススタンドが地方部ではなかなか数が少ないというところで、ガソリン車のUDタクシーも認めていただけないかという声もございまして、先般準1というレベルを創設しまして、シエンタなどの車両について、認定の対象としてきたところでございます。

これまで準1の車両も地方部を中心に導入していると承知しておりますが、まだ地域の格差が生じているのは事実でございますので、ここについても今後、業界団体とも連携しな

がら、その対応策について検討していきたいと思っております。

秋元委員から御指摘がありました、運転者の時間がかかる、あるいは乗せ方が分からない運転者がいるという点でございます。国土交通省といたしましては、従来からドライバーへの研修を定期的にするよう、業界団体に指導をしてきているところでございます。また、協会団体においても、例えば各県のタクシー協会などでドライバーへの研修を実施しております、多くの方が受講しているところでございます。ただ、御指摘のとおり、一部適切な乗車ができないという声も聞き及んでいるところでございますので、ここは引き続き、業界団体を通じて、適正な乗務の徹底や、ドライバーの教育について徹底を図るよう、今後も業界団体に周知徹底を図っていきたいと考えております。

以上です。

**【小幡課長】** そうしましたら、佐藤さんの御意見の4点目について、航空局より回答可能でしょうか。

**【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。

先ほど、DPI日本会議の佐藤委員から御質問のありました件について回答いたします。現在JAXAにおいて、航空機を利用する全ての方がストレスなく利用できるよう、様々な研究開発を進めておりまして、国土交通省においても、昨年7月に設置されました空旅ユニバーサルデザインに関する研究会に参画しますとともに、JAXAと意見交換を重ねるなど、実用化に向けた取組みに協力しているところでございます。現在、JAXAで研究開発を進めておりますラバトリーにつきましても、介助者の方も一緒に入れる広さを確保するとともに、授乳をはじめ多目的の使用にも配慮するなど、バリアフリーの推進に大きく寄与するものでございます。

一方で、実用化に向けましては、設備の使いやすさや、安全性、経済性など課題もありますとともに、何より機体メーカーの理解を得ることも必要だと考えているところでございます。国土交通省といたしましては、JAXAはもとより、当事者の皆様や関係する事業者とも緊密に連携しながら、実用化に向けた機運醸成に取り組んで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。

**【小幡課長】** ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それでは、佐藤さん、秋元さんからの小規模店舗に関する御意見について、住宅局より回答をよろしくお願いいたします。

【竹村住宅局室長】 住宅局建築指導課の竹村でございます。

佐藤委員、秋元委員から御指摘のございました小規模店舗につきましては、特にバリアフリー化の御要望の多い飲食店や物販店舗を中心に実態調査等を踏まえた議論を行っているところでございますけれども、何を対象としまして、また、どのような体制で検討を進めていくかにつきましては、当事者やテナント事業者へのヒアリングなどを通じまして、引き続きフォローアップ会議において御相談しながら進めてまいりたいと考えている次第でございます。

また、秋元委員から特に御指摘がございました既存改修の補助につきましても、本日御説明させていただきました税制特例と併せまして、より多くの地方公共団体におきまして補助制度を創設いただけるよう、各種会議、地方公共団体が集まる会議におきまして、働きかけを行っていきたくと考えている次第でございます。

以上でございます。

【小幡課長】 ありがとうございます。藤井委員からの障害者権利条約が非常に有益ですので、もっとこれを活用してほしいという御意見につきましては、全局にまたがると思えますので、総合政策局でしっかり受け止めまして、もう少しいろいろな関係者にこれを活用いただけるような方策を考えてまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

小幡委員からありました、心のバリアフリーの理解度もあるけれども、アクションにつながる部分についてどのように進めていくか、また、それをどのように測っていくかということについて、我々も悩んでいる部分ではございますけれども、新年度から少し目標の設定の仕方も変えておりますので、この中で同じ問題意識を持って、なるべくこれに沿った方向で取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【秋山座長】 よろしいですか。それでは、続きまして、東洋大学の高橋委員、全国老人クラブ連合会の大薮委員、認知症の人と家族の会の牧野委員、全国難聴者・中途失聴者団体連合会の渡部委員の順番で御意見をいただきたいと思っております。最初に高橋先生、どうぞ。

【高橋座長代理】 高橋です。大変貴重な時間を頂戴しまして、誠に申し訳ありません。大きく分けて2点ほどあります。

まず最初は、資料3、資料6に関連する目標達成状況についてですけれども、例えば資料3の4ページ目を見ますと、鉄軌道では、3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置づけられた2,000人以上/日の鉄軌道におけるバリアフリー化率とありますけれども、これまでその中で目標数値を100%達成していこうというのがまず最初に

ありました。そういうことを少しずつ拡充してきたところですが、改めて考えてみますと、基本構想を課されていない、あるいはそれを制定していないところはたくさんあるわけですので、そういった点からすると、この100%の目標数値の裏側にある、1日3,000人以上にも達していない、あるいは基本構想も策定していない駅は、この100%の数字から外れてしまうため、そのことを抜きにして達成率100%を考察しないように留意いただきたい。そうしたデータが、全国各地のバリアフリー化、あるいは基本構想を広げる際に大切な基礎的データになると認識しています。そこでも生活をしていることを考えますと、やはりこの枠を少し広げていく必要があるのではないかということをご提案させていただければと思います。

例えば、資料6の9ページを見ますと、バスについては、そうした枠組みを外されています。こういうことについての努力は本当に感謝申し上げたいと思いますけれども、同じように重要な公共交通関係の施設に対しては、従来の枠組みを拡充していくことを改めて検討をお願いできないかというところが1点あります。

2つ目は、先ほど住宅局の竹村室長から御回答がありました。今回、税制特例で、特別特定建築物の劇場・音楽堂から、全ての特別特定建築物に拡充され、とてもすばらしいことだと思います。同時に、バリアフリー法の中で規定されています特定建築物についても、そうした対象にしていく必要があるのではないかと思います。従来私自身も、誘導基準のみでよいのではないかと思っていたのですが、今回、円滑化基準に対しての義務基準に対しても税制等の特例が始まるということで、これはとても思い切った決断だと評価をしておりますが、同様に、特定建築物についてもあり得るのではないかと感じますので、このことについて、御回答は要りませんが、今後、検討を進めていただけないかと思います。

そして同時に、小規模建築物等のバリアフリー改修の支援助成が始まりました。これも従来から課題になっていて、先ほども佐藤さん、秋元さんから御意見がありましたけれども、この補助対象地域について、資料6の14ページに⑤が追加され、さらに小規模なエリアや基本構想を策定していないところ、あるいは委任条例を策定していないところも山のようにあるので、そういったところにも拡充していく、国としてはその判断を地域に委ねていくことにして、助成を行うかどうかは地方公共団体をお願いをしていくというスタンスですが、もう少し拡充する方向を国が示していく必要があるのではないかと思います。

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。1つ目は、鉄道の3,000人とか2,0

00人以上で母集団を形成して、それで目標を達成したかどうかを検討することをもう少し拡大したらどうかということです。バスは既に枠がなく、拡充しているので、そういったことをやったらどうかという提案です。2つ目が、税制の特例措置ですけど、特別特定建築物だけでなく、特定建築物にも拡張していったらどうかということです。3点目はコメントとして、補助対象地域をできるだけ拡充して地域に委ねていく方法も考えたらどうかということです。どうもありがとうございました。

続きまして、大藪さん、お願いします。

【大藪委員】 全国老人クラブ連合会の大藪です。よろしくお願いいたします。

私からは、資料3の62ページで、移動等円滑化促進方針・基本構想の作成について記載がありますが、こうしたバリアフリーを進めるに当たって、日本障害者協議会の藤井委員から、かなり自治体間のばらつきがあるとお話があったと思います。例えば方針の作成については、令和7年度の目標達成は難しいと65ページに書いてありますけれども、本当にやっているところとやっていないところのばらつきがかなりあると言えます。そのため、取組んでいないところが非常に多いということが言えると思いますので、こういう移動等円滑化の促進方針や基本構想の作成がさらに進むように支援を考えていただきたいと思っております。

移動をするに当たって、何か目的があって移動するわけですが、移動できなければ、目的以前にそこに行けないという問題がありますので、実際なぜ進まないのか書いていただければ、実質的な検討をいただいて、ぜひ促進方針だとか基本構想の作成の推進をもっと図っていただきたいと思っております。

もう一つございます。資料5の4ページに記載してある、路外駐車場の件について、以前から申し上げていることですが、実際のバリアフリー化の推移については、資料3の50ページのグラフで78%達成と書いてございますけど、これはおそらく、段差等のことだと思います。私からは、資料5の4ページにありますとおり、車止めも見やすくしてほしい、分かりやすくしてほしいということを前から申し上げている。資料5の4ページの国土交通省等の対応状況で、表示や塗装等により見えやすくするといった事例等を掲載しておりと書いてありますので、これは車止め、縁石等を分かりやすくしていただくとう理解してよろしいのか。これらが見えず転倒することによって、高齢者の場合骨折したり、あるいはそれが基で寝たきりになったりとか、認知症になったりとかすることにもつながっているわけですので、もしそうなってしまうと、現在、介護人材の不足という状況が続いていますので、

できる限りこのような状態の人を増やしたくないですし、自分もできるだけそうはなりたくないと思っておりますので、引き続き、この辺りの周知を進めていただきたいと思いますと思っております。

私からは以上でございます。

**【秋山座長】** ありがとうございます。1点目は、大藪さんからは基本構想、マスタープランの策定が進んでいないため、進める手だてを何とか頑張ってもらいたいということです。支援の方法なども工夫すればできるのではないだろうかという御提案がございました。それから、移動は目的ではないけれど、移動できないと目的が達成できないということが非常に重要であるということが背景にあるということです。2つ目については、路外駐車場の車止めは割と路面と一体化した色になっていることが多いので、もう少し目立つ色に変えて見やすくすることによって転倒を防ぐ対策をしていただきたいと思いますという御意見をいただきました。大藪さん、ありがとうございます。

それでは、続きまして、渡部さん、お願いいたします。

**【渡部委員】** 全難聴の渡部です。よろしく申し上げます。資料の説明をありがとうございます。

実体験を基にした意見と、質問を3点お話ししたいと思います。資料5の1ページですけれども、JR東海が障害者割引料金のウェブ予約・決済の利便性を高めるということで、2026年秋以降に導入予定ということですが、JR東海の管轄は、東京駅から新大阪駅まででしょうか。現状、新神戸駅から東京駅までの東海道新幹線に乗ろうとしますと、乗車券、特急券を購入するためには個別に2つのサービスに会員登録が必要でして、さらに発券しなければいけない。発券の際のパスワードなども別々に必要という困難さがあります。発券できる窓口も券売機も今は少なくなっていて、発券可能な駅までの乗車料も必要になっています。

そこで、1点目の御質問ですが、JR東海におけるサービス導入後も困難な買い方をしなければならないのは、どこの区間なのか、現状はどのようなになっているか、分かる範囲で教えていただければと思います。

続けて2点目です。資料5の6ページになります。東京メトロの「みえるアナウンス」を先日実際に体験しました。QRコードを読み込みますと、スマートフォンの画面に、最近放送されたアナウンスはありませんと出ます。けれども、ホームでは音声案内がされていました。これは、使い道として、電車の遅延や運転見合わせのときだけ使うという考え方のよう

に受け取りました。これは資料2の数値目標の項目にあります、案内設備にも関わる問題だと思います。私たちは通常のアナウンスも文字として必要で、個人のスマートフォンに限定するのではなく、事業者側でしっかりと準備していただきたい。この場合ですと改札にモニターを置いて、アナウンスの文字化をしていただきたいと思います。

こうしたことはいざというときに有効な手段として大事で、ふだんから使い慣れたり見慣れたりしないと、いざというときに使えません。そのため、ふだんから普通の通常のアナウンスも文字化していただきたいということです。

また、ランプを設置して、アナウンス内容に合わせて色を変えることも大事です。これは大阪万博でも同様の文字アナウンスがありましたが、天気が悪く悪天候で、リングの下に避難してくださいという音声案内に気づくことができず、私はスマホを見る行動にもつながらなく、普通に会場内を歩いていました。そのため、目に見える方法で、今現在、遅延や緊急のアナウンスをしていることを伝える方法が必要になります。これらは東京メトロだけではなく、ほかの交通事業者でも取組んでいただくべきアクセシビリティだと思えます。資料2の数値目標の案内設備でも、設備があればよいだけではなく、その案内に気づけるかどうか、運用面で障害者が活用できる形で情報を受け取れているか、使える情報提供となっているか、情報コミュニケーション施策推進法の趣旨を条件に入れた数値にしていきたいと思います。

最後に、ヘルプマークについてです。優先座席やエレベーターの優先、心のバリアフリーの周知のため、各自治体や交通事業者がポスターを作られていて、駅構内でも貼られています。そのこと自体は大変よいですが、そのためにヘルプマークだけを活用している、周知しているというケースがあります。ヘルプマーク自体は否定しません。デザインや取組みも素晴らしいと思います。けれども、ヘルプマークは声かけの判断にもされるため、後ろから、あるいはマスクのまま声をかけられても困ってしまいます。私は中途失聴者ですから、声に反応しないことで問題がないと思われてしまうと困ります。音声での案内が届きにくい、そうした難聴者の特性や、聞こえに配慮を求める、耳マークも社会に認知されることが必要です。内閣府のページには、障害者に関するマークの一例として、耳マークや、そのほかにも大事なマークが載っています。ヘルプマーク1つに絞って社会に周知されることで、取りこぼされる障害者がいるということも認識いただきまして、国交省からは個々のマークについても事業者に周知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。渡部さんからは、1つは、JR車両のウェブ決済で、東京－新大阪、神戸まで行くと別々に買わなければならないため、もう少ししっかり対応いただきたいということです。2点目が、メトロの「みえるアナウンス」について、QRコードを読み込んでも何も表示されないが、実際には音声でアナウンスされていることがあり、ちぐはぐになっている部分もあるので、もう少し配慮したらどうかということです。大阪の万博でも同様のことがあり、リングの下に避難してくださいというのを、目に見える放送にさせていただくよう心がけていただきたいということです。案内設備をどのような形で聴覚障害者に届けていくかが抜け落ちているので、対応をお願いしたいということです。3点目は、ヘルプマークについてです。これは非常に重要で、聴覚障害者の方々には声をかけられても分からないので、音声の案内から見える化していただきたいということです。耳マークを活用するなど、どのような形で知らせるかということも、重要な点という御意見をいただきました。渡部さん、どうもありがとうございました。

認知症の人と家族の会の牧野さん、どうぞ。

【安藤（光）委員代理（牧野）】 貴重なお時間ありがとうございます。私からは3点述べさせていただきますと思います。本日、安藤理事の代理で参加させていただいております。

まず1点目、認知機能の維持を考えたときに、高齢者の皆様が気軽に外出していただくことはとても大事なことかと思えます。今日も鉄軌道の駅のバリアフリーについて御報告がありましたが、認知症の症状のあるなしにかかわらず、出かける際に、ホームから改札、そして地上というルート全体、所管が変わってしまうので難しいのかもしれないですが、階段1つで本当に戸惑ってしまいます。健常な方でも荷物を持っていたり、ベビーカーを押していたりすると、階段は大きなバリアになってしまいます。そのあたりの調査や、階段に対するエスカレーターの設置ですとか、ルートの明示など、そういうところがどうなっているのかということが気になりました。

また、2点目、免許返納後、交通手段がないことが多くのところで聞かれます。UDタクシーの普及はとても大事ですが、まずその前にタクシーの数や、公共交通機関の充実といったところを調べていただきたいと思いました。

また、3点目、バスの乗車方法ですが、ICカードの普及はかなり進んでいますが、まだ現金のみ、ICカードが使えないなどでちょっと不具合を感じる場所がございます。特に出かけていった先で、先ほどの階段のこともそうですが、分からないといったところがあります。ぜひ御検討いただけたらと思います。

以上です。

**【秋山座長】** どうもありがとうございます。牧野さんからは、認知症の方は出かける際にホームから改札など階段一つとってもなかなかうまく移動できない可能性があるため、しっかり移動できるような調査も必要でしょうということです。それから、免許返納後の交通手段がない人に対して、公共交通をどうやって充実するかも考えていただきたい。3点目は、ICカードの普及で、使えない人の不具合も考えていただきたいということをしていただきました。どうもありがとうございました。

続きまして、日本発達障害ネットワークの三澤さん、主婦連合の木村さん、大阪大学の新田さん、全国重症心身障害児（者）を守る会の倉本さん、アクセシブルジャパンのグリズデイルさん、以上5人に御意見をいただきたいと思います。最初に三澤さん、お願いいたします。

**【三澤委員】** 発達障害ネットワークの三澤です。本日は多岐にわたる御説明ありがとうございました。

私からは、今後、第4次の目標達成、過去今後5年間大いに期待したいというところがございます。まず冒頭、秋山座長よりありました、目に見えない障害の人たちの対応が今後の課題であるということです。先ほどありましたヘルプマークを携帯している方は、少し増えてきているようにも思います。そういった意味では、ヘルプマークを有効に活用し、その支援、困っている方への対応をぜひ今後の支援内容で御活用いただき、検討いただけたらありがたいです。

もう1点は、地方間格差が進むことは、結果的に障害のある方々の行動制限を生み出すことにもなりかねません。そういった面では、格差をなくすよう、各自治体、事業者、事業の関係者の方に、障害を正しく理解していただくことは重要かと思えます。そういった意味では、冒頭ありましたハード面とソフト面の融合は、実際にどういった方々に対してどのような取組をしているのかを、1回やって終わりということではなく、定期的にこういった活動に取り組んで、積極的に事業職員だけではなく、実際に利用している方々への周知ということにもなると思います。助成、支援、取り組んでいる事業者をしっかり評価をいただくような制度が必要ではないかなと考えております。

私からは以上です。

**【秋山座長】** ありがとうございます。目に見えにくい障害、ヘルプマークも最近携帯している人が増えているため、これを有効に活用できる環境づくりということで、障害者の行

動制限にならないように障害について正しく理解をしていただくということでした。ハードとソフトを融合した取組など、周知をすることも必要でしょうということです。どうも三澤さん、ありがとうございました。

続きまして、木村さん、お願いいたします。

**【木村委員】** ありがとうございます。主婦連合会の木村です。皆様いろいろな御意見がある中で、私は、鉄軌道駅のバリアフリーについて意見させていただきます。

御報告にもありましたように、かなり進んでいるというお話でしたが、その中でやはりホームドアの整備については、まだかなり利用が多い駅に対しても、様々な事情があるとは思いますが設置されていなくて、電車がホームに入ってくると危ない思いをするようなこともあるため、早急に整備をしていただきたいと思います。

それから、2点目です。先ほど御意見にもありましたが、特に東京メトロはそうなのですが、幾つもの出入口がある場合に、階段があって降りていかなければいけません。もちろん鉄道会社に見れば、すぐそばにエレベーターがあるというのかもしれませんが、どこにあるか分からないため、きちんとせっかく整備してくださっているのであれば、わかるように表示をしていただきたいと思います。大変分かりにくくて、出入口に階段があるのがっかりしてしまいます。高齢者の方や、ベビーカー、車椅子の方は階段はなかなか利用できないため、そういった方々の目線に立って、どのように表示したらよいのかをきちんと考えていただければと思います。せっかくの設備を、利用者目線で利用しやすいようにしていただくのも1つのバリアフリーではないかと考えております。その辺りの工夫をしていただきたいと思います。

同様に出入口だけではなくて、乗換えの通路の途中で階段があるなどという場合も通路の手前で一言何か表示があれば、「ああ、ここは通れないのだな。」と分かります。きちんと表示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。鉄道のホームドアをもっと積極的に設置していただきたいということと、それから、エレベーターがどこにあるか分からないため、それを分かるような表示をしっかりと出してくださいという2点をいただきました。木村さん、ありがとうございます。

続きまして、新田先生、お願いします。

**【新田委員】** どうも御指名ありがとうございます。大阪大学の新田です。私からは2点

お話ししたいと思います。

先ほどもお話がありましたが、第4次整備目標の中で、心のバリアフリーと、外見から分かりづらい障害に関する分野について委員として検討させていただきました。その関連で、2点お話ししたいと思います。

1つは、心のバリアフリーです。先ほどからの御指摘の通り、まさに指標づくりも大切ですが、何をやるかという中身の問題が非常に問題であるということで、同感しております。新しい整備目標については、以前の整備目標とはガラッと変わって、心のバリアフリーの3つの体现ポイントを中心につくっていった。その1点目が、障害の社会モデルの理解ということで、強く打ち出しております。ただ、指標化については、達成も重要ですが、モニタリングという方法を取っているため、サンプリング数が限られます。そういう限界があることを頭に置いて進めていく必要があります。

それから、その中でも具体的に何をやるかというところで、今やっているようなバリアフリー教室の充実も極めて重要になってきます。交通事業者が行っているバリアフリーの取組み、教育啓発特定事業で行っている基本構想、それらの中身の充実が必要になってきます。学校連携事業もより充実しようという方向で進めておりますから、そういうことを頭に入れつつ、サブの指標として事務局はそれぞれの指標を持っていただいて、効果測定などをしていただけたらありがたいなと思っております。いずれにしましても、新しい来年度から始まる分野の取組みが非常に重要です。国交省としても頑張りたいと思います。

それから、2点目は、外見から見えづらい障害に関係しますが、今回の資料5の8ページ、その他で、香りの害に対する国土交通省等の対応状況ということで回答がされています。国土交通省としても、公共交通機関に特化したポスター作成の検討を含め、どのような場所でのどのような周知が必要かなど、関係省庁と協力してまいりたいと考えているということで、ぜひともこういう面での取組みを強化していただきたいと思っております。

個人的なことを申し上げますと、今、私の知り合いの障害者の方たちと一緒に香りの害について学会レベルでも活動しようということで、香害の科学的知見を深める点と、ポスター等も含めて啓発をどのように行っていくかについても検討しようとしております。そういう意味からも、香害に悩んでいる障害者の方からも、国交省で掲げたような取組みを期待されております。

いずれにしましても、第4次の整備目標で、「外見上見えづらい障害等」の「等」に、知的・精神・発達、先ほど座長もおっしゃられましたけれども、その中に過敏症対策がありま

すから、過敏症の人に対する対応の中に、化学物質の過敏症も頭に入れて、しっかり取組んでいただけたらありがたいと思っております。よろしく申し上げます。

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す。新田先生から、心のバリアフリーについて、具体的な中身の理解をきちっと取組んではどうかということ、その対策としては、バリアフリー教室や交通事業者のバリアフリーの取組など、教育啓発、学校との連携などもかなり必要でしょうという御意見をいただきました。その意味では、サブとなる指標をつくって効果測定をすることも1つの案ではないかという御指摘をいただきました。それから2つ目に、外見から見えづらい障害として、香害についてはやはり今後検討をする必要があります、特に感覚過敏の人、あるいはにおいに対する過敏の人も結構いらっしゃると思いますため、この対策は今後、国交省の努力を期待したいということです。どうもありがとうございました。

【新田委員】 ありがとうございました。

【秋山座長】 続きまして、倉本さん、お願いします。

【倉本委員】 全国重症心身障害児（者）を守る会の倉本と申します。発言の機会をありがとうございます。2点発言させていただきます。

まず1点目ですが、駐車場のバリアフリーに関することです。資料の52ページに相当すると思います。バリアフリー、段差がないということばかりでなく、車椅子、当会の会員の多くは大型の車椅子や、ストレッチャー型の車椅子を使っていますが、その場合に、福祉車両の後ろから車の中に入り込んだり降りたりする必要があります。その場合のスペースが非常に問題になりまして、スロープを出して、スロープを降りた後に車椅子を回転させて、例えば歩道の方に移動するとか、入り口の方に移動する場合に、スロープが180センチぐらいの長さだったり、スロープを降りてからの必要なスペースが100から150センチぐらい必要だったりということで、車の後方にスペースが欲しいという声をたくさん聞きます。優先区画の駐車場の1つでいいので、後ろ側にたくさんスペースを取っている駐車場が1台分でもあると大変よいと思います。ぜひ考えていただきたいと思います。

2点目です。これは鉄道駅の構内で、通路にわずかな傾斜があることです。傾斜があることに気がつかないが、車椅子がひとりで走り出してしまうぐらいの僅かな傾斜があつて、その傾斜の通路の先にたまたま階段があると転落事故につながる場合があります。そのため、そのような環境がある場合に、注意喚起の掲示をしていただきますようお願いしたいと思います。

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。駐車場の福祉車両、特に後ろから乗り降りする部分をちゃんと考えていただきたいと、スペースの確保ということが重要ですということでした。それから2つ目は、鉄道の構内の僅かな傾斜が転落事故につながるため、ここは注意して設計してくださいということです。

途中ですが、局長の鶴田さんが退出いたしますため、御挨拶をいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

【鶴田局長】 総合政策局長の鶴田でございます。冒頭別の会議に出て、また16時から会議に向かわなければならないため、会議途中ですが失礼いたします。

ずっと一連の御意見をお伺いしてまいりまして、このような取組みが大変重要だということに改めて感じております。このように目標のレベルを引き上げながら実現していくということですが、さらに進めていくとともに、同時に社会の理解を得ていくためには、目標レベルだけではなく枠組みそのもの、言葉を変えればバリアフリーという概念そのものを時代に合わせてアップデートさせていくことも大事なのではないかと考えています。

30年近く少しずつレベルを上げながらこの施策をやっているわけですが、今の目で見ると、恐らく少なくとも4つの視点が新しくあると思います。1つは、女性あるいはジェンダー、2つ目が子供、3つ目が高齢化。高齢化は交通バリアフリー法の時代から法律の題名にも入っているため、もちろんスコープに入っているわけですが、さらに実感を伴って社会全体が高齢化しているということは大きな変化だと思います。4つ目がデジタル化ということだと思います。先ほども表示の話がありました。エレベーターがせっかくあっても分からない。そのようなときに、物理的なサイン、サイネージのようなものも大事であり、今後の今の若い世代がだんだん高齢化してくることも考えると、今の人たちはスマホを見ながら移動するのが非常に一般的だと思いますが、そういう情報が本当に十分なのかというような視点も含めてだと思います。

そのような少なくとも4つの課題に対応するために、法律上の枠組みを含めて、新たな施策の構築を検討するという事は、実は1月に閣議決定された政府の計画である、交通政策基本計画と、社会資本整備重点計画というものが国交省の政策の大きな柱の2つとしてありますけれども、その中にも今申し上げたようなことが盛り込まれています。

今日、この分野の政策を高めて前進させていくために、日頃から御意見を頂戴する皆様方へこのことをお知らせさせていただきました。それから検討に当たっては、また御知見をい

ただくような御協力もお願いすることになるかと思ひます。どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

【秋山座長】 鶴田局長から、御意見をいただきました。

それではグリズデイルさん、御意見をいただきたいと思ひます。

【河内専門官】 事務局の河内と申します。アクセシブルジャパンのグリズデイル委員からは、外出先とのことでチャットで御意見をいただいております。全部で3点いただいております。

まず、1点目ですが、JR東海の新しい予約システムについて非常に期待しています。ほかの路線もこれに続いてほしいとのことです。

2点目ですが、観光庁は国土交通省の一部であり、私たちの多くは仕事やレジャーで宿泊を伴う移動をします。そのため、ホテルのアクセシビリティ改善状況や、すばらしい取組みである観光施設における心のバリアフリー認定制度の登録施設数が増えているといった報告をいただけるとありがたいです。この制度がより広く認知されることを願っていますといただいております。

最後3点目ですが、小規模店舗のアクセシビリティを促すために、既存の観光施設における心のバリアフリー認定制度への参加や、同様のプログラムの作成が有効だと思います。認定された場所にステッカーを貼ったり、オンラインデータベースで可視化したりすることで、消費者がそれらの店を応援しやすくなります。認定店舗の収益につながるが見えれば、ほかの店舗も後に続くきっかけになるはずです。

全部で3点いただいております。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。グリズデイルさんからは、JR東海の予約システム、先ほど問題点の指摘をいただきましたが、これに期待しているということです。2つ目が、観光庁はホテルのアクセスや、心のバリアフリーの認知制度をもう少ししっかり見えるようにしていただきたいということです。それから、小規模の店舗については、認定制度をうまく活用すれば、かなり発展するのではないかという御意見をいただきました。どうもありがとうございます。

今までの後半の意見で、事務局でお答えできる部分だけでも結構ですので、お願ひしたいと思ひます。

【小幡課長】 たくさんの御意見ありがとうございました。時間も押していますため、全てに対しての御回答、コメントが難しい部分もあるかもしれませんが、幾つかコメントして

いきたいと思っております。また、御要望的な御意見も幾つかあったかと思えます。国交省の関係者多数入っておりますため、参考にさせていただきたいと思っております。

それでは、時間が限られておりますが、基本構想について大藪様から、まだまだ数が少ないということでした。こちらについては昨年の会議でも同様の御指摘いただいております、今年度ガイドラインの改定をして、より自治体の方に分かりやすい説明を行って、まだ未策定のところも、よしやろうかというところが出てくるように今取り組んでいるところでございます。来年度もまたいろんな仕掛けで動かしていきたいと思っております。継続的に取り組んでいきたいと思っております。

それから、大藪様からは、車の縁石の話もございました。資料の中にもそういう記述があるということもございましたが、もし都市局からコメント可能でしたらお願いいたします。

それから、鉄道関係についての御意見も幾つか後半ございました。個別の事業者の仕組みのところもありまして、鉄道局で全部回答することは難しいかもしれませんが、新神戸ー東京ですとか、モニター改札などについて渡部様から御意見がございましたが、鉄道局から何かありましたらよろしくお願いいたします。

**【大塚都市局主査】** 国土交通省都市局街路交通施設課の大塚と申します。

まずは大藪様から、車止めについて分かりやすく、また見やすくしていただきたいということでした。これが街路交通施設課から出しているガイドラインに記載されているのかという御質問と、こちらについて引き続き周知をお願いしたいという御意見をいただいたところでございます。こちらについては資料に記載のガイドラインの中で、御質問をいただいた車止めも含めて、車止めだけでなく駐車マスも含めて分かりやすく、見やすい駐車場の事例を掲載させていただいているところでございます。本日いただいた御意見も踏まえて、関係者への周知を引き続き行っていきたいと考えております。

以上でございます。

**【小幡課長】** ありがとうございます。関連して、駐車場の後ろのスペースを多めに取るというお話もあったかと思えますが、こちらもよろしければ何かコメントございましたらお願いいたします。

**【大塚都市局主査】** ありがとうございます。引き続き、街路交通施設課の大塚でございます。こちらは倉本様からいただきました、大型の福祉車両や車椅子を使用する場合に、後方のスペースが必要だということで御意見いただきました。こちら先ほど言及したガイドラインで、例えば車椅子使用者の駐車施設については、車の後方にスロープであったり、

車椅子用のスペースが必要であったり、奥行きのある駐車スペースが必要であるという点でバリアフリーのニーズとして事例を掲載させていただいているところでございます。また、各自治体の条例に基づいて駐車施設が設置されるというところもございますが、こちらについては各自治体が条例をつくる際のひな型を都市局でつくっておきまして、ひな型の条例の中では、こうした大型の福祉車両に配慮した基準、規定も設けております。先ほどのガイドラインや、今申し上げたひな型についても、今後機会をとらえて関係者に周知、普及を図っていき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。

【小幡課長】 よろしく申し上げます。

それでは、鉄道局さん、コメントありますでしょうか。

【梅内鉄道局専門官】 鉄道局鉄道サービス政策室でございます。

先ほど渡部様、グリズデイル様、会議用ポストで山形バリアフリー観光ツアーセンター様より、鉄道の車椅子席・介助者席、障害者割引乗車券のウェブ予約決済につきまして御意見をいただきました。ありがとうございます。

こちらにつきましては、バリアフリーの第4次目標について御議論いただいた際にも、皆様から御意見を頂戴しているところです。こちらの実現に向けましては様々な課題があることから、最終取りまとめにおきまして、継続的な課題として盛り込んだところです。引き続き皆様からの御意見も頂戴しながら、検討を進めてまいりたいと思います。

続けて、渡部様から、「みえるアナウンス」の関係で御意見頂戴いたしました。ありがとうございます。我々も輸送障害発生時に、実際に駅に赴きまして、「みえるアナウンス」の実態について確認させていただきました。渡部様からいただきましたとおり、駅でアナウンスが流れているが、「みえるアナウンス」では表示がされていないという、実際そういった状況があるということを確認しております。事業者を確認したところ、システム上の課題ということで、この点については引き続き検討していきたいと回答をいただいているところでございます。本日いただきました御要望につきましては、改めて鉄道事業者にお伝えさせていただきます。

鉄道サービス政策室からは以上です。

【小幡課長】 ありがとうございます。もう時間が来ておりますため、手短にしますが、牧野様、倉本様から、エレベーターやエスカレーター、階段の場所の分かりやすさ、分かりにくさで、認知症の方などがいろいろ御苦勞のこともあるということです。こちらはずっと

テーマでございますが、直近でも国土交通省でサインの在り方について研究会をやっております。来年度に向けましても、より分かりやすいサインの在り方、いろいろな論点がございまして検討しまして、また、関係業界と一緒に改善につなげていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

あと各論で牧野様から免許返納のことや、バスが現金のみというお話もございましたが、こちらは要望ということでよろしいかと思っております。もし自動車局さん、コメントをされるようでしたらお願いしたいと思っております。いかがでしょうか。

**【土肥物流・自動車局室長】** 物流・自動車局旅客課、土肥と申します。

1点目の免許返納の方の移手段の充実については、まさに地域の足の確保は重要でありますため、バス・乗合タクシー、あるいは公共ライドシェアなどのあらゆる移手段を活用して、地域の移手段が確保できるように取組を進めていきたいと思っております。

また、バスのICカードにつきましても、これまで導入支援を行ってきております。引き続き導入促進に向けた取組を進めていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

以上でございます。

**【小幡課長】** ありがとうございます。

それから新田先生からは、心のバリアフリーの実際の具体化のところ、教室や学校連携の御指摘も大変重要な御指摘だと思っております。引き続き、総合政策局ほか国交省の中でしっかりやっていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

その他、お答え漏れしているところもあるかもしれませんが、時間が来ておりますため、事務局からは以上でございます。

**【秋山座長】** どうもありがとうございます。

時間が来ましたので、申し訳ありませんが御意見はこのくらいにさせていただいて、私から数分で、今までの議論をまとめさせていただきたいと思っております。

本日議論された部分は、鉄道につきましても、ウェブ決済や無人駅、Suicaが介助者と一緒に使えるようになるなどといった課題が幾つか出てきたと思っております。

そして、船については、形状が異なるということもございまして、バリアフリーの今後の努力を期待したいというところなんです。

それから、長距離バス、タクシーについては、今後の検討をぜひ頑張ってくださいということです。それから、地域間格差をなくす努力もバリアフリーでは必要です。そういう視点

も入れて、今後考えていただきたいということでした。

航空機については、機内のバリアフリーがなかなかうまくいっていないため、4月3日に中央大学で航空機のトイレの設計でJAXAの人を呼んでいます、そういうところをしっかりとやってくださいということでした。

小規模店舗については、今後、特別特定建築物だけではなくて、特定建築物なども入れたらどうかという御意見をいただいたと思います。

それから、藤井さんからは、権利条約にアクセシビリティの意見書などがありますため、ここをしっかりともう少し中に入れ込んで対応してくださいという御意見です。

それから、小幡さんと新田先生から、心のバリアフリーが提案されましたが、言葉として分かりにくいいため、できるだけ内容をしっかりと把握できるような流れで、心のバリアフリーは対応したらどうかという御提案をいただきました。

それから、高橋先生から、目標達成の状況が100%になっているが、駅が2,000人を下回ったり、基本構想をやっていない駅も入れて目標達成のパーセンテージの計算に変えてはどうかという御提案をいただきました。

大藪さんからは、基本方針、マスタープラン等をしっかりと作成していただくための支援をぜひお願いしたいということでした。

それから、その他認知機能の低下した人や、目に見えにくい障害をお持ちの人などに対してしっかりと対応する方法も考えてくださいということでした。

そして、さらに鉄道の細かいことかもしれませんが、鉄道駅の出入口でエレベーターがないところにエレベーターの案内を、何百メートル先とか何十メートル先とか、そういう案内が必要でしょうという御意見をいただきました。

最後に、観光地に対する戦略をぜひ頑張ってくださいという御意見をグリズデイルさんからいただきました。

以上、雑駁ですけれども、私のまとめとさせていただきます。

それでは、事務局に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す。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。

なお、本日の議事録につきましては、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。

それでは、これもちまして、第15回移動等円滑化評価会議を終了させていただきます。  
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。

— 了 —