第１６回移動等円滑化評価会議

令和８年９月２５日

【事務局（総合政策局共生社会政策課）】

定刻になりましたので、ただいまより第１６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。

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。まず、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楠田より御挨拶を申し上げます。

【総合政策局長】

国土交通省総合政策局長の楠田と申します。

委員の皆様方には大変お忙しい中御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

御案内のとおり、本評価会議は、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の下で継続して評価をしていただくことによりまして、より良いものに進化をさせていくことを目的とするものでございます。今回で１６回目の開催となりますが、これまでこの評価会議の場でいただいた１つ１つの御意見が今のバリアフリー政策を形づくっていると考えております。委員の皆様方に対しまして、改めて心より御礼を申し上げます。

また、本年４月に、バリアフリー整備の第４次目標を施行いたしました。今後５年間、新しい目標の下で、引き続き委員の皆様方から御示唆をいただきながら、ハード・ソフトの両面でバリアフリー政策を着実に進めてまいりたいと考えております。

本日は、前回の会議でいただいた御意見について、その対応状況などを御報告させていただくとともに、国土交通省等の最近の取組につきまして、御紹介、御報告をさせていただくこととしております。

委員の皆様方には、今後のバリアフリー政策の充実強化に向けて、忌憚のない御意見、御示唆を賜りますようよろしくお願いを申し上げまして、簡単ではございますが、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お願いをいたします。

【事務局】

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】

中央大学の秋山です。本評価会議は、１６回目になりますけれども、今までどのような問題が出ていたかということを把握して、それを今後どのように対応すればよいか検討し、改善していくことが主な目的になります。

これまでに１６回の開催を重ねておりますので、皆さんも今回の移動等円滑化評価会議の内容もお分かりだと思いますので、ぜひ忌憚ない御意見をいただき、議論を進めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

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、オンライン会議での御参加をメインに、秋山座長、東洋大学の髙橋委員、全国脊髄損傷者連合会の安藤委員、全日本ろうあ連盟の内川委員が現地参加されており、日本パラリンピアンズ協会の大日方委員が欠席されています。また、日本障害者協議会の藤井委員の代理として八藤後様、全日本難聴者・中途失聴者団体連合会の渡部委員の代理として神矢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、資料１から５及び参考資料１、２をひとまとめにしたＰＤＦを先日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、資料には通し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、再度の御案内となりますが、御発言の際には、最初に御所属とお名前を必ずおっしゃっていただきますよう、御協力ください。

それでは、ここから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、議事について進めさせていただきたいと思います。最初に、議事①の第１５回移動等円滑化評価会議における主な御意見と国土交通省等の対応状況について、資料３を基に事務局より説明した後に、質疑応答とさせていただきます。

それでは、議事①につきまして、共生社会政策課の木村課長にお願いいたします。

【共生社会政策課長】

共生社会政策課長の木村です。よろしくお願いいたします。

資料３を御覧ください。前回会議でいただいた御意見とそれに対する国土交通省等の対応状況でございます。

通し番号５ページ目、鉄道駅バリアフリー料金についてです。鉄道駅バリアフリー料金を廃止する事業者もいるが、バリアフリー整備の費用をどう支弁するのかといった御意見です。近年、バリアフリー整備を含む必要な投資などのため、運賃改定を行う際にバリアフリー料金を廃止するケースも見受けられます。こうした運賃改定に当たり、各事業者は引き続きバリアフリー整備を実施していく旨を公表しており、国としてはその前提で運賃を認可しています。今後とも、バリアフリー整備が遅れることのないよう、必要な指導と予算の確保に努めてまいります。

次に、障害者用Ｓｕｉｃａの利用可能エリアについての御指摘です。現在、障害者用Ｓｕｉｃａは、首都圏、仙台、新潟、青森、盛岡、秋田の６つのエリアごとの御利用となっています。一方、ＪＲ東日本において、令和８年度末に６つのエリアを統合する方針が今月発表され、利用環境の改善に取り組まれていると承知しています。障害者用Ｓｕｉｃａの具体的な取扱いは現時点では公表されていません。なお、同様の御意見を四国分科会において障害者ＩＣＯＣＡの相互利用に関していただいたところです。国としては、いただいた御要望を事業者に伝え、引き続き、利便性向上に向けた取組の動向を注視してまいります。

６ページ目にまいります。ホームドアの早急な整備を求める御意見です。ホームドアの整備は、利用者の安全の観点から、駅の構造や利用実態、地域の実情などを勘案し、整備目標や優先順位を定め、計画的に進めていくことが重要です。例えば、１日当たり１０万人以上利用の駅について、令和６年度末時点で６２１番線が整備されていますが、令和１２年度までに９００番線を整備する目標を掲げて取り組んでいます。引き続き、運賃などによる利用

者の薄く広い負担や、予算措置による重点的支援を活用しながら、バリアフリー化を推進してまいります。

次に、エレベーターなどの位置の分かりやすい表示についての御意見です。利用者の目線に立って、エレベーターなどの位置を分かりやすく表示することは重要だと考えております。移動等円滑化基準などに適合した案内設備の設置を進めるとともに、ガイドラインなどで示した望ましい表示などについて、事業者に対して引き続き周知・指導してまいります。

７ページ目、安心して利用できる無人駅が増えているのかという御意見でございます。担い手不足などのため、駅の無人化など営業体制を見直す動きを承知しておりますが、利用者に極力御不便をおかけすることのないよう、サービス水準を可能な限り維持する必要があると考えています。令和７年３月に公表した検討会の取りまとめにおいて、無人駅における設備整備などを示し、事業者にも働きかけを行っているところでございます。無人駅における対応については、関東、中国の分科会においても御意見をいただいたところであり、今後も事業者における取組状況や好事例の把握・周知に努め、安全に御利用いただける駅環境を確保するよう促してまいります。

次に、駅において安心して利用できる機器が増えているのかという御意見でございます。例えば、障害者対応型券売機については、利用者が１日当たり３，０００人以上の駅などにおいては、令和６年度末で９１．６％に設置されており、令和１２年度までに原則として全てに設置するよう整備を進めています。また、画面を通じて筆談可能なモニター付券売機の導入や、操作体験会の実施などの取組についてガイドラインで示しています。北海道分科会においても、遠隔案内システムの文字入力対応について御意見をいただきました。今後もこうした取組の周知、導入拡大を働きかけてまいります。

８ページ目、ＪＲ東海が導入予定の障害者割引料金のウェブ予約・決済についての御意見です。令和８年９月１５日より、事前に障害者手帳情報などを登録することにより、ＥＸサービス単体で、東海道、山陽、九州新幹線の全区間でネット予約の上チケットレス乗車できる商品が発売され、１０月から利用開始と承知しております。

次に、駅構内アナウンスの見える化についての御意見です。御指摘の東京メトロの「みえるアナウンス」は、試験導入を経て全駅に導入したものの、取り組むべき課題が残っており、可能なものから改善に取り組んでいる旨伺っております。国土交通省としては、好事例の紹介などを通じて、全ての利用者が円滑に鉄道を利用できるよう、障害者団体の皆様の御意見も参考にしながら、情報提供の充実を働きかけてまいります。

９ページ目、階段が大きなバリアであり、バリアフリールートなどの明示が重要である旨の御意見です。１日当たり平均３，０００人以上利用の駅などにおいては、約９４％で段差解消されていますが、令和１２年度末までに原則として全ての駅で対応することとしております。また、ガイドラインでは、ルートの分かりやすいイメージについて記載しています。バリアフリー情報は、各鉄道事業者やエコモ財団などにおいても提供されています。国としては、引き続きガイドラインの内容などを周知・指導してまいります。

次に、駅構内の通路の傾斜に係る注意喚起の掲示についての御意見です。ガイドラインにおいて、プラットホーム上のエレベーターの出入口付近に傾斜がある場合は、傾斜に関する注意喚起の掲示とともに、旅客流動に支障のない範囲で柵を設置することが定められています。引き続き、ガイドラインの内容を事業者に周知するとともに、必要な指導をしてまいります。

次に、乗合バスの適用除外認定車両のバリアフリー化の推進についての御意見です。適用除外認定車両について、令和１２年度までに約２５％をリフト付きバスなどとし、可能な限りバリアフリー化を進めてまいります。引き続き、購入費用の支援及び初回の自動車重量税の免除により、リフト付きバスの導入を支援してまいります。

１０ページ目、バスのＩＣカード決済導入についての御意見です。これまで、ＩＣカード決済機器の導入支援を行い、保有車両数３０両以上の事業者の約９４％で導入済みとなっていますが、引き続き支援を行ってまいります。

次に、ＵＤタクシーについて、実際には乗車できないこともあるのを改善してほしいとの御意見です。ＵＤタクシーにおいて、ドライバーの知識や経験の不足による乗車拒否などの事例があることは承知しております。国土交通省としては、定期的なドライバーの研修を事業者や業界団体に指導しておりますが、引き続き、研修の内容・回数の充実、接遇の改善を図ってまいります。

また、ＵＤタクシーの導入に係る自治体間格差への対策についての御意見をいただきました。御指摘のとおり、ＵＤタクシーの導入状況に地域格差が生じております。こうした状況を踏まえ、主に地方部での需要に対応すべく、令和６年度より認定レベル準１をＵＤタクシーに追加しました。新たに準１に認定した車両も含め、事業者によるＵＤタクシーの導入を予算・税制により支援し、引き続き普及を図ってまいります。

次に、旅客船のバリアフリー基準の見直しに係る御意見です。同様の御意見を関東分科会でもいただいております。旅客船のバリアフリー化に当たっては、船舶の構造的な制約など

を踏まえる必要があるため、今年度調査を実施予定であり、その結果を踏まえ、来年度以降、ガイドラインの見直しを検討予定でございます。

１１ページ目、航空機のバリアフリートイレについて、ＪＡＸＡのモックアップの実用化を後押ししてほしいという御意見です。国土交通省としては、ＪＡＸＡや関係機関と連携し、航空会社に対してプレゼンを行うなど機運醸成に取り組んでいるところですが、引き続き、障害当事者の方や関係機関事業者と連携して、実用化に向けた機運醸成に取り組んでまいります。

次に、路外駐車場の車止めを見やすくしてほしいとの御意見です。ガイドラインにおいて、車止めの視認性を改善している事例を掲載しております。ガイドラインの周知を図り、車止めなどが見やすい駐車場の普及に引き続き取り組んでまいります。

また、路外駐車場について、大型の車椅子などは車の後方に広いスペースが必要であるとの御意見をいただきました。この点については、ガイドラインや各自治体が条例をつくる際の参考となるよう示した標準駐車場条例において、奥行きのある駐車スペースのニーズなどについて掲載をしています。これらを周知することにより、奥行きのある駐車スペースの確保に取り組んでまいります。

次に、小規模店舗のバリアフリー基準の議論についての御意見です。同様の御意見を関東分科会でもいただいております。この点については、令和７年度から小規模建築物やテナントのバリアフリー化に向け、実態把握と課題整理を行った上で、実効性のある対策を検討しているところです。

１２ページ目、小規模店舗のバリアフリー化の支援についての御意見です。令和８年度税制改正において、バリアフリー環境整備促進事業を活用した改修が行われた小規模店舗を対象に、固定資産税・都市計画税の減額措置を講じたところでございます。これを機に、バリアフリー化の重要性や本事業について自治体に丁寧に周知を行ってまいります。

次に、小規模店舗について、観光施設の心のバリアフリー認定制度のような制度が有効なのではないかという御意見です。観光施設について、御指摘の制度は、規模にかかわらず飲食店や博物館も認定対象とし、認定施設名をホームページに掲載するほか、認定マークを認定施設のＰＲに活用できることとしています。いただいた御意見を踏まえながら、よりよい認定制度のあり方について検討を進めてまいります。

次に、基本構想やマスタープランの策定が進むよう支援を求める御意見でございます。東北分科会においても同様の御意見をいただきました。地方部においては、基本構想等の作成

が進んでいない課題を踏まえて、令和８年４月にガイドラインの改訂を行いました。改訂においては、地方部の地域特性を踏まえた基本構想等の作成、ほかの行政計画との一体的な作成の考え方、規模などに応じた類似事例など、自治体が基本構想等の作成・見直しをする際の参考となる情報を充実させました。また、バリアフリープロモーター制度の活用促進、自治体に対する基本構想等の策定に必要な調査費の２分の１補助などを行っております。引き続き、支援ツールを充実させながら、基本構想等の作成促進を図ってまいります。

１３ページ目、心のバリアフリーについて、障害者・高齢者の立場を理解した具体的な行動につながる方法論を考えてほしいとの御意見です。全国各地でバリアフリー教室を開催し、車椅子利用体験などを通じて高齢者・障害者などの特性やバリアフリーの必要性について理解を深め、国民一人一人が事前に快くサポートできる環境づくりを図っております。いただいた御意見を参考にさせていただきながら、引き続き取り組んでまいります。

次に、障害者権利条約について事業者にも徹底してほしいとの御意見です。障害者権利条約を受けて制定された障害者差別解消法の規定に基づき、事業者が差別の解消に向けた具体的取組を適切に行うため必要な事項をまとめた対応方針を定めております。合理的配慮の提供やアクセシビリティの向上が図られるよう、事業者に引き続き指導を行ってまいります。

次に、ヘルプマーク以外のほかのマークについても事業者に周知してほしいという御意見です。個々のマークについて周知することは重要であると認識しています。ヘルプマークを含め、手話マーク、筆談マーク、補助犬マークなど個々のマークにつきまして、公共交通事業者に向けた接遇ガイドラインにおいて紹介しており、引き続き事業者に対して周知してまいります。

最後に、香りの害について取組の強化を求める御意見です。これまで、消費者庁を中心に作成された、香りへの配慮を促すポスターを活用して、業界団体を通じて周知してまいりました。令和８年５月には、新たに国交省も加わった７省庁連名のポスターに改訂されたことに伴い、改めて業界団体に周知をしております。引き続き関係省庁や業界団体と連携しながら、より効果的な周知を図るべく対応を検討してまいります。

私からの説明は以上でございます。

【秋山座長】

それでは、事務局からの説明に対しまして御意見がありましたら、お願いいたします。限られた時間の中で多くの方々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

簡潔にお願いいたします。また、発言の前に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。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、どなたからでも結構です。お願いいたします。それでは、ＤＰＩ日本会議の佐藤さん、次に、全国精神保健福祉連合会の小幡さん、順番にお願いしたいと思います。それでは、佐藤さんからお願いいたします。

【佐藤委員】

ＤＰＩ日本会議の佐藤です。３点あります。

まず、１点目は、ＪＲ東海のＥＸアプリで障害者割引運賃でのウェブ決済が可能になって、９月１５日からスタートしましたので私も使ってみましたが、本当にすばらしいです。格段に便利になったと喜んでおります。ただ、視覚障害者のアクセシビリティは課題があるようであるため、ぜひ、当事者に意見を聞いて改善していただけるようにお伝えいただきたいと思います。

２点目は、旅客船のバリアフリー基準の見直しです。こちらも前向きな回答をいただいて、ありがとうございます。ぜひ、来年度に見直しの検討を開いていただきたいと思います。

３点目は、ＵＤタクシーについて、新たに軽自動車のＵＤタクシーの認可が始まると聞いております。軽自動車と準１は車両が小さいので、大きい車椅子は乗れません。この２つだけが普及してしまうと、大きい車椅子の人が全く乗れないという状況が起きてしまいますので、エリアごとに一定数の割合でレベル１以上の車両を走らせるように基準をつくっていただきたいと思います。

【秋山座長】

佐藤さんから、１点目は、ＪＲ東海のアプリでウェブ決済が可能になったのはすばらしいが、視覚障害者のアクセシビリティは課題が残るのではないかということ。２点目として、旅客船のバリアフリー基準を見直すのはとてもよいことである。３点目に、軽自動車や準１のＵＤタクシーは小さいので、大型の車椅子は対応ができないのではないか、エリアごとに一定以上のレベル１以上のものを導入したらどうかという御意見です。どうもありがとうございました。

続きまして、小幡さん、お願いします。

【小幡委員】

全国精神保健福祉会連合会みんなねっと事務局長の小幡です。よろしくお願いいたしま

す。

報告ありがとうございました。この間、いろいろ取り組む中で、とりわけ心のバリアフリーの充実・強化を求めてきているところですが、精神障害を持った方というのは、精神障害の中にも、統合失調症や気分障害、ＰＴＳＤ、広く言えば発達障害の傾向のある人たちも含めて、いろいろな状況があります。そういった意味では、１つの障害者像ではなかなか言い表しにくい多様性のある、また、外見からは分かりにくいことをこれまでも注視していただいているところですけれども、より支援する場面やいろいろな働きかけの中で明確に訴えていってほしい。

また、会員から出てきているのが、静音空間、カームダウンスペースが整備されてきている中で、精神障害を持った人たちもそこを使いたいが、多くの場合、発達障害等でより必要としている人たちが使われている場合には、自分たちは遠慮しがちになるということや、逆に先に使っていても、そのような人たちが来たときには、自分たちも使ってよいという理解が進んでいないところもあるので、少し複雑な思いになります。

ぜひ、その辺についても、障害の種別に関わらず、必要な状況下にある人は使ってよいということが促せるような働きかけをしてほしい。体調が悪くなったときには不安があるので、安心して外出でき、どの障害種別の方も平等に扱われるように、事業者にもより深く理解を進めてほしい。

また最後に、これはＪＲ東海を利用している利用者からの例ですけれども、指定券等の販売が有人窓口であれば障害者割引等の手続が簡単ですが、無人駅の場合には、購入手続に有人窓口のある駅まで交通機関を使って行かなければいけない。その移動の際の交通運賃が余計にかかってしまうこともあるので、ぜひ有人窓口以外での購入方法、とりわけ精神障害は身体・知的障害等と比べると整備が遅れていて利用できない環境があるため、ぜひ、障害の種別を超えて、同じようにオンライン等も含めた対応ができるように取り計らいを強化していただきたいと思います。

【秋山座長】

小幡さんからは、1点目は、心のバリアフリーについて、精神障害については多様な人がいるということを、支援の中で明らかにしていくということをやっていただきたい。それから、2点目は、静音空間の利用については、遠慮がちな方がいらっしゃるので、しっかり多様な人が使えるように事業者に理解をお願いしてほしいということ。３点目として、指定券の販売を、ほかの障害者と同じように精神障害の方も購入がしやすいことが必要というこ

と。特に無人駅で購入できない場合に、有人駅までの交通費がかかる等の問題点もあるということです。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、そして大阪大学の新田さんの順でお願いしたいと思います。それでは、秋元さん、お願いいたします。

【秋元委員】

全国自立生活センター協議会の秋元です。私からは、重なる部分はありますが、２点ほどお話をさせていただきます。

まず１点目は、軽自動車のＵＤタクシーの認可が下りることで、地域によっては非常に助かる方も多いとは思いますが、私みたいな大きい電動車椅子だと乗れません。もちろん地元の人もそうですけれども、観光などで行ったときにタクシーが使えないということはよくありますので、大きい電動車椅子が乗れるＵＤタクシーを一定数配置するような基準を設けていただきたいと思います。

２点目は、心のバリアフリーを取り組まれているとのことですが、ここにぜひ、障害の社会モデルの視点を入れていただけないか。どうしても疑似体験で終わってしまうと、大変そうというところで終わってしまう。障害もいろいろな方がいるので、いろいろな方を社会モデルというところで考える機会をつくれるような仕組みを設けていただきたいと思います。

【秋山座長】

１つ目は、ＵＤタクシーの認可について、先ほどの佐藤さんと同じように、小型のＵＤタクシーに乗れないので、大きい車椅子が乗れるＵＤタクシーをしっかり配置してほしいと。特に観光地で乗れないこともございますので、その辺りの配慮をしていただきたい。

２点目は、心のバリアフリーについて障害社会モデルの視点を入れるということ。これについては、心のバリアフリーが難しいと思いますけれども、３つの体現の中に、社会モデルであるということと、障害をお持ちの方を差別しないという言葉が入っております。これの理解が不徹底のように思いますので、これについては後で議論させていただきたいと思います。

それでは、新田さん、お願いいたします。

【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。私から２点御質問も兼ねてしたいと思います。

１点目は、５ページにあるバリアフリー料金について、前回御意見が出て回答いただいて

おりますが、バリアフリー料金の制度自体は残っていると思いますが、バリアフリー料金を廃止する事業者が幾つか出ていると。そのような中でバリアフリー整備が遅れるということがあってはならないので、国交省としても指導するということを書かれております。それと併せて必要な予算の確保に努めるということですけれども、バリアフリー料金制度ができたときに、その収入を使ってどのような整備を行ったかということを各事業者が報告していたと思いますが、そういう取組を継続して改定された事業者にも行っていくのかどうか、指導の中身についてお聞きしたい。

また、予算措置について、バリアフリー料金制度を使って、整備ができるところについては予算措置せずに、バリアフリー化が進んでいない地方部を支援するとおっしゃっていたと思いますが、今回の予算措置はどうなるのか現状で分かっていたら教えていただきたいというのが１点です。

２点目は、先ほど基本構想の作成を促進するためにガイドライン整備を行ったということで、いろいろな取組が書かれておりますけれども、基本構想やマスタープランの見える化というのがあったと思うが、その取組状況をお聞かせ願いたい。そして、地方自治体において取組の感想や反応がありましたら、その状況もお聞きしたいというのが２点目です。

【秋山座長】

新田先生からは、バリアフリー料金の廃止に伴って整備が遅れないようにする必要性があると。どのような整備が行われたかの報告がバリアフリー料金を取っていた場合にはあったと思うが、今後どうなるのか。それから、予算措置について、バリアフリー料金で整備をする点については、地方部に集中的にやったほうがよろしいでしょうという御意見です。

それから２点目に、基本構想について、マスタープランについて見える化の取組の状況はどうなっているのか、地方でどのように行われているのかということです。

ここで、今まで御質問等があった部分について、事務局から回答いただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

【共生社会政策課長】

佐藤委員からいただいたＪＲ東海のＥＸサービスの視覚障害者対応の件、それから、小幡委員からいただいたＪＲ東海の指定券を買いやすくというお話については、ＪＲ東海の方も本日の会議に出席いただいておりますので、こういった御意見を踏まえて対応いただけたらと思っております。ＪＲ東海から御発言ありますでしょうか。よろしくお願いします。

【林委員】

東海旅客鉄道株式会社の林です。

先ほど、エクスプレス予約での御利用に際しても御意見をいただきました。弊社といたしましては、いただいた御意見も参考にしながら、引き続き、バリアフリーの推進を今後も努めてまいりたいと考えてございます。

【共生社会政策課長】

佐藤委員からは、旅客船バリアフリー基準の見直しについて、ぜひともよいものにしてほしいという御意見をいただきました。御意見を踏まえて、今後もしっかり検討してまいりたいと思います。

ＵＤタクシーについて、佐藤委員と秋元委員からの、一定程度大きなＵＤタクシーが使えるような形で対応してほしいという御意見については、物流・自動車局から回答をお願いします。

【物流・自動車局旅客課】

いただきました軽自動車のＵＤタクシーについてですけれども、軽自動車のタクシーの導入自体は、この６月から新たに制度として始まっております。軽自動車のＵＤタクシーにつきましては、まだ軽自動車に対応した認定要領の改正をしておりませんが、今まさに障害者団体の皆様の御意見等を踏まえながら認定要領の改正の準備を進めておりまして、早ければ来年度にはＵＤタクシーの認定要領を改正できると考えているところでございます。

一方で、御指摘をいただいていますとおり、軽自動車のＵＤタクシーにおきましては、大型の車椅子等に必ずしも対応できないことは認識しております。ただ、こういった車両の導入自体に上限を設けるということは、バリアフリー車両全体の普及に歯止めをかけることにもつながりかねないと考えているところですので、まずは、軽自動車のＵＤタクシーの認定が始まりましたら、普及状況をよく注視してまいりたいと考えております。

【共生社会政策課長】

続きまして、小幡委員からいただいた静音空間、カームダウンスペースなどの話と、バリアフリー料金の関係について、鉄道局から回答いただけますでしょうか。

【鉄道局都市鉄道政策課】

御指摘ありがとうございます。まず、バリアフリー料金の関連について私からお答えさせていただきます。まず、予算でございますが、鉄道予算は非常に限られた中での整備、実施となってございますので、全国津々浦々、整備の要望をいただいているということと、あとは、バリアフリー法に基づく整備目標もございますことから、委員の御指摘のように、地方

部に予算を重点化していくという方針自体は何ら変わることなく、今後も引き続きその方針でやってまいりたいと考えてございます。

また、昨今のバリアフリー料金制度を廃止する事業者についてですが、廃止する際には、各社、ホームページ等で公表されている計画等については、遵守して引き続きやっていくということをしっかりとうたっていただいているところでございます。当局としては、その際に十分に計画どおりやるようにという厳しい指導もさせていただいていますし、鉄道事業者も、各社しっかりと頑張っていただいていると考えてございます。

他方、確かにフォローアップの仕方については、我々も、共生社会政策課とも一部連携しなければいけないかもしれませんが、省内関係部局あわせて、フォローアップの仕方については、今後精緻化する必要があるのかも含めて、よく省内でも議論をさせていただきたいと考えてございます。

【共生社会政策課長】

カームダウンスペースについてはいかがでしょうか。

【鉄道局都市鉄道政策課】

委員が御指摘いただいた点、我々でもよく再度認識を共有させていただきまして、どのような対応ができるか分かりませんが、我々の中でも認識を共有させていただきたいと考えてございます。

【共生社会政策課長】

心のバリアフリーの関係について、小幡委員から、多様な障害特性、外見から分かりにくい障害の方にも配慮するようにという話と、秋元委員からは社会モデルの視点を入れてほしいという御意見をいただきました。この点につきましては、引き続き、本日いただいた御意見も踏まえて、心のバリアフリーの取組を充実させていきたいと思っております。

新田委員からは、基本構想マスタープランの見える化などについて御指摘いただきました。この点については当課担当者から回答させていただきます。

【共生社会政策課】

新田委員から御指摘いただいた見える化については、ガイドラインの改訂、事例集の公表と同じタイミングで「作成状況の見える化について」という新しい資料を公表し、その中で、都道府県ごとに基本構想やマスタープランの作成情報を地図上で分かりやすく見える化した資料を公表しており、自治体の皆様にも参考にしていただいているところです。

こちらについては、ガイドラインや事例集などと同じく自治体に周知を行っております。

今年、基本構想の作成の促進セミナーを行いまして、２００自治体ほど地方の自治体も含めて参加いただいているところ、引き続き資料周知に取り組んでまいります。

なお、今年度には、それぞれの自治体がバリアフリーまちづくりの取組状況を確認するために、セルフチェックシートの作成や運用を行うこととしており、こちらは地方の自治体も含めて全自治体が対象になりますが、これによって各自治体における自主的な取組の実施を促して、セルフチェックの結果に基づいて働きかけを行っていくという方針になります。

【共生社会政策課長】

事務局からは以上です。

【秋山座長】

ほかに御意見ございますか。どうぞ、安藤さん。

【安藤（信）委員】

ありがとうございます。全国脊髄損傷者連合会の安藤です。本日から本会議に参加させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず１点目ですが、先日の台風２５号の土砂崩れの件で、千葉県の会員の皆さんから声をいただいております。まず、内房線の姉ヶ崎－木更津の区間や、総武本線の榎戸駅－成東駅の区間が運転見合せになって、バス運行になっているようです。こうしたときに、バスの車両がノンステップバスを使用していただけるとありがたい。こうした災害が最近多いので、臨時運行したときに車椅子ユーザーが乗れないことが多いみたいで、すごく大変なときだとは思うが、こうしたときにアクセシビリティの確保という観点も忘れないようお願いしたいと思います。

２点目は、私たち連合会では車椅子ユーザーの駐車場の問題がよくあがっております。まず、パーキングパーミットについて、現在、東京都と北海道を除く自治体では全て実施されており、あとは東京と北海道だけです。そろそろ全国で、パーキングパーミットを一律でやっていただけないかなと思っています。これは相互乗り入れの問題なので、私は東京都民ですが、どこか旅行に行ったときに、停められず非常に困る。地方から東京に来たときに、パーキングパーミットの相互認証がないために駐車ができないという声が上がっています。そろそろ決着つけていただきたいと思っているので、お願いします。

また、あわせて、駐車場の規格です。これも、私たち連合会の会員の皆さんが一生懸命、青色塗装の推奨する活動をしています。パーキングパーミットと絡んでいますが、パッと見た瞬間に、青い駐車場は車椅子ユーザーの人たちが止められる場所だというのが視覚的に

分かる、そうしたことによってマナーを改善していく効果があると思っています。ですので、この青色塗装もガイドラインからもうそろそろ昇格していただいて、規格を統一させていただければと思っています。ゼブラゾーンとかではなくて、全面青色塗装をお願いしています。

３点目が、プラットホームと車両の段差・隙間の件です。ホームドアがついて、ホームの狭いところでも車椅子が落ちないため、私もすごくありがたいです。これは車椅子ユーザーだけではなくて、視覚障害のある方たちも大変重要なものだと思っています。ホームドアの普及はもちろんお願いします。

私は、東京の町田市に住んでいます。町田市は小田急線とＪＲ横浜線が重なっており、どちらの駅もホームドアがついています。ＪＲ横浜線町田駅には、プラットホームとの隙間が狭くなっている箇所にピンク色の表記があるため、そこに行けば私は合理的配慮を頼むことなく自力で乗れるということが分かります。小田急線も実は隙間が埋まっているが、プラットホームに表記がないため、私は介助者の方に、わざわざホームドアから頭を乗り出して隙間を探してもらっています。

ホームドアで隙間が見えなくなっているので、プラットホームに表記をしておいていただきたい。そうしたことが全国一律であれば、わざわざ私は駅員さんにお願いをして合理的配慮を頼まなくても、渡し板を置いてもらわなくても乗降できます。せっかく隙間を埋めてもらっているのに、見えないので乗れないということがあります。それも含めて、視覚障害の方たちも隙間がないほうがよいと思います。点字等で視覚障害の方たちがここは隙間がないということが分かるようなユニバーサルなものにしていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【秋山座長】

安藤さんからは、台風２５号で地方鉄道、特に榎戸と成東で代替バスが運行されていて、これがノンステップではない可能性があるので、災害時の代替バスについて、しっかりと対応を考えていただきたいという意見をいただきました。

２点目に、パーキングパーミットについて、全国一律でやっていただかないと、車椅子使用者等が停められるところと停められない市町村や県が出てきてしまいますので、何とか全国一律にしていただきたい。

３点目は、駐車場の青色塗装をしっかりやっていただきたい。

４点目は、プラットホームとホームの隙間の表示をしっかりしてください。町田市のＪＲ

にあるけれども小田急にはないというような問題が顕在化していますという御指摘をいただきました。

内川さん、どうぞ。

【内川委員】

全日本ろうあ連盟の内川と申します。御指名いただきありがとうございます。いろいろと御説明をいただきありがとうございます。２点ほど意見がございます。

まず、当連盟の会員たちから多くの意見が出ているところですが、無人駅についてです。無人駅の対応について非常に不安だという報告がございます。無人駅の障害者対応型券売機の設置が以前と比べて増えたという御報告をいただきました。ありがとうございます。

ただ、私自身も経験したことではございますが、改札に駅員がおらず、改札口にはインターホンしかないことがあります。インターホンを押すと駅員の方が来てくださるのかと思って待っていたのですが、一向に来ないという状況でした。おそらくインターホンから音声で何らかの説明があったのではないかと思いますが、私はきこえませんので、５分、１０分とただ待つのみでした。たまたまそばにいた方が代わりに話を聞いてくださって、私に筆談で伝えてくださいました。２０～３０分かかって何とかやり取りができた経験がございます。

ですので、無人駅の改札口にはインターホンだけでなくカメラやモニター等、私のように耳がきこえないろう者には、筆談で対応できる方法を講じていただきたいと思っております。

それから、国交省の御回答の中に、昨年の３月に公表された「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」について記載がございました。利用者の特性に対応できるかどうか検証する機会をきちんと確保する、または、それを求めていくと記載されています。

検証を求める際に、例えば、年に何回実施するのかなど、その基準をはっきりと設けていただき、その際に無人駅に関するところでは当事者の検証というものをしっかりと、数値目標も決めた上で検討していただきたいと思います。

また、無人駅は今後増えていくものと思われます。増やしていくのであれば、当事者が不安なく利用できているかどうかという検証の機会をきちんと確保していただきたく、お願いいたします。

【秋山座長】

無人駅で不安が強いということで、券売機が増えたかもしれませんが、改札のインターホンしかなく、押しても駅員が来てくれないという問題を御指摘いただきました。このときには筆談でほかの人が示してくれたということで何とかなったということ。

それから、２点目については、令和７年３月に公表されたとりまとめで、利用者の検討する機会を設けるということですけれども、具体的にいつどのような形で当事者の検証を進めるのかということを明確にしていただきたい。以上２点でございました。どうもありがとうございます。

【共生社会政策課長】

それでは、先ほど安藤委員と内川委員からいただいた御意見に対してお答えさせていただきます。

まず、災害時のバス代行の件は、物流・自動車局からよろしいでしょうか。お願いします。

【物流・自動車局旅客課】

災害時の代行バスについては、鉄道事業者がバスの事業者を探して車両等の契約を行うということになっていますので、そういう意味でいうと、物流・自動車局としては、災害時には地域のバス協会等に依頼をして、鉄道事業者からの協力要請にきちんとお応えをするようにというお願いをしているといったところでございます。

鉄道局で実際の選定に当たってのこと等があればお願いしたいと思います。

【共生社会政策課長】

鉄道局の方、いかがでしょうか。

【鉄道局鉄道サービス政策室長】

御指摘いただきました、今まさに災害対応におきまして、内房線、またその他の総武本線の御指摘と認識していますが、代行バスの手配につきましては、事業者、ＪＲ様のほうで鋭意進めていただいていると認識しています。

バスの実際の仕様等につきましても、手配元でありますＪＲさん、またはバス協会等との連携の中で選定がなされていくかと思いますが、非常時の対応でございますので、まずは必要なバスを確保しつつ、御指摘いただいたような、できるだけノンステップバスが含まれるかどうかでありますとか、皆様にとって利用しやすいバスであるべきと思いますので、そういった御指摘の点につきましては、事業者さんにも共有しながら、引き続き代行バスの運行につきましてしっかり取り組んでまいりたいと考えています。

【共生社会政策課長】

安藤委員からいただいたパーキングパーミット制度の件ですけれども、こちら国交省としては、地域間で考え方が変わったりするのはあまり望ましい状況ではないと考えておりまして、現状は地方公共団体の制度の運用に若干の差異などがございますので、そういったところ、基本的な考え方を統一するために、令和５年３月にガイドラインを制定しております。引き続き、ガイドラインを踏まえた制度の運用を促すとともに、適正利用を推進するためのキャンペーンなどを実施してまいります。また、青色塗装の話についても、ガイドラインには記載がございますが、本日いただいた御意見も踏まえまして、より効果的なやり方、取組について検討してまいりたいと思います。

それから、安藤委員からいただいたプラットホームとの隙間の件と、内川委員からいただいた無人駅の対応の件、鉄道局から回答をお願いできないでしょうか。

【鉄道局技術企画課】

プラットホームとの隙間について回答させていただきます。

車両とホームの隙間についてはできる小さくするということで、各鉄道事業者で取り組んでいただいております。その中で小田急の駅について、隙間は小さくされているけれども案内が分かりにくいという御指摘をいただいたところですので、こちらについては当該鉄道事業者に問題意識を伝えた上で、どのような対応が可能か検討してまいりたいと思います。

【共生社会政策課長】

無人駅について、鉄道局お願いできますか。

【鉄道局鉄道サービス政策室】

無人駅の御指摘の点でございます。御指摘のとおり、無人駅につきましては、鉄道事業者で利用状況等を判断しながら、一方で、利用者の安全性や利便性の確保は非常に重要と我々も認識しておるところでございます。

回答で紹介しておりましたとおり、とりまとめを発表いたしまして、無人駅の対応につきましてある程度進めていく方向性を示しているところですが、こういった取組を取りまとめ、事業者も取組を進めていただいているところでございまして、まずは、我々といたしましては、このとりまとめを踏まえ、実際の取組状況や好事例をしっかり収集し、情報発信をしっかりしつつ、御指摘いただいた検証等につきましては、実際の整備でありますとか無人駅の状況の効果等につきまして、もう少し効果の発現につきましては今後具体化というところは検討し、引き続き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。

いずれにしましても、皆様にとって安全かつ快適に御利用いただけるような無人駅のあり方は引き続き我々も検討してまいりたいと考えてございますので、よろしくお願いいたします。

【共生社会政策課長】

事務局からは以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。ほかにございませんか。どうぞ。

【髙橋座長代理】

東洋大学の髙橋です。

この前回の意見ということではないのですけれども、バリアフリー基本構想について、先ほど新田委員からもお話がありましたが、今回の第４次目標の改正で非常に大きく取り上げているのは、当事者参画だと思います。当事者参画を具体的に様々なモードで実現していくためには、やはりバリアフリー基本構想の役割が非常に大きいのではないかと認識しています。

これは御承知だと思いますけれども、道路も鉄道も、あるいは生活関連施設の建築物もそうですが、それぞれ全てその中に含まれているということと、それから、都市と地域の格差を是正し、点的な整備から面的な整備へ移行するために非常に重要な制度だと認識しております。

そういう点では、ぜひ、バリアフリー基本構想の働きかけをもう少し強めていく方策を検討していただきたいということと、例えば、特定事業計画の中で交通分野については、当事者の方々が参画できないような要素もあるのではないかと思いますので、この辺りもそれぞれの事業者の中で御検討をお願いできればと思います。

【秋山座長】

基本構想について、当事者参画が重要であるということで、特に都市とか鉄道とか道路など、ほとんど都市の空間を対象としていると。その上で、点的じゃなくて面的な整備であるということで、この方策をきちっとしたほうがよろしいでしょうと。当事者参画を強めるために、特に特定事業の当事者参加を進める必要性があるということで、この点についていかがでしょうか。

【共生社会政策課長】

いただいた点、当事者参画が大事だということは認識しております。基本構想の作成への

働きかけや特定事業の関係について、地方局や関係部局と連携して、いただいた御意見を踏まえながら検討してまいりたいと思います。

【髙橋座長代理】

１点追加でよろしいですか。

【秋山座長】

どうぞ。

【髙橋座長代理】

東洋大学の髙橋ですけれども、追加させていただきたいと思います。

私も最近知った情報ですと、例えば、関西地区の富田林市ですとか堺市ですとか、あるいは豊中市ですとか、いずれもバリアフリーのマスタープランですとかあるいは基本構想の策定を通じて、地域における当事者参画の仕組み、制度化、要綱がつくられています。それが建築物の当事者参画にも波及しているということがありますので、非常に大きな働きかけを行える土台が基本構想の策定の中に含まれているのではないかと思いますので、こちらも全国にいろいろと宣伝をしていただければと思います。

【秋山座長】

大阪の富田林市、豊中市などが、基本構想を通じて当事者参画がつくられているという報告です。

【共生社会政策課長】

ありがとうございます。

【秋山座長】

それでは、議題①についてはこれぐらいにさせていただきたいと思います。

続きまして、議事②のバリアフリー施策の新たな枠組みに関する検討会についてと、議事③の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４、５をもとに事務局より説明した後に、質疑応答とさせていただきます。

それでは、共生社会政策課の木村課長、お願いいたします。

【共生社会政策課長】

資料４を御覧ください。１５ページになります。現状の箱の右側にあるとおり、令和８年１月に、これまで取り組んできたバリアフリー施策を踏まえ、女性が暮らしやすく子供・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、法律上の位置づけも含め新たな施策の枠組みの構築を検討する旨、社会資本整備重点計

画と交通政策基本計画において閣議決定されているところでございます。

本年７月には、これを受け検討会を設置したところです。利用者の目線、当事者の範囲、担い手の範囲について、今後のバリアフリー施策の目指すべき方向性や課題についての議論を行うこととしております。現時点では、年度内をめどに中間取りまとめの案の作成を予定しております。

１６ページから１８ページにかけては、７月１７日の第１回検討会でお示しした主な論点の案と当日委員の皆様からいただいた主な御意見を掲載しております。検討会の資料や議事概要については、ホームページにて公表させていただいております。

この検討会で議論している内容につきましても、方向性などの案が一定程度まとまった段階で、障害当事者、施設設置管理者などの皆様にも御意見をいただきたいと考えております。

続きまして、資料５を御覧ください。２１ページ目は、バリアフリー基準等検討会における取組状況です。令和８年度においては、構内踏切における誘導表示など誘導案内表示、トイレ内の設備などについてのバリアフリー整備のあり方について議論をしております。今年度中にこれらについてガイドラインの改訂案を検討することとしております。

２２ページは、バリアフリートイレ、車椅子使用者用駐車施設、エレベーターや車両などの優先席の適正利用の推進を呼びかけるキャンペーンの取組状況です。令和７年度は、公共交通機関や商業施設などにおけるポスター掲示などのほか、ＳＮＳを活用した周知を行っております。

２３ページは、公共交通機関におけるベビーカーを利用しやすい環境づくりについての取組状況です。国土交通省では、ベビーカー利用に当たってのお願いとベビーカーマークの周知による一般利用者に対する配慮の呼びかけを行っており、令和８年度についても、実施概要に記載のとおり周知・啓発を行っております。

２４ページは、子供用車椅子の認知度向上などに向けた取組状況です。折りたためない、重量があるなどの子供用車椅子の特徴を知ってもらい、必要な介助が受けられるよう配慮することが重要だと考えています。公共交通事業者などに対して周知するとともに、ポスターを駅、鉄道やバスの車両、商業施設などに掲出し、周知・啓発を行っております。

２５ページ、２６ページは、ＩＣＴを活用した移動支援などサービスの事例になります。様々な障害特性や移動における困り事に対応したサービスがございます。今後、総務省が構築した「情報アクセシビリティ支援ナビ」への掲載について、サービスを提供する事業者に

提案予定でございます。

２７ページは、国土交通省において実施している歩行空間ナビプロジェクトの取組です。歩行空間における段差などのバリア情報やバリアフリートイレなどの施設の情報など、歩行空間を利用する人、ロボットなどの様々なニーズに対応する各種データをオープンデータ化し、段差を避けた経路検索・案内やバリアフリー施設の情報提供などの多様なサービスが民間事業者から提供される環境の構築を推進しているところでございます。

２８ページは、バリアフリー施設のデータ整備を支援する取組でございます。スマートフォンで撮影した設備の写真をアップロードすると、ＡＩが写真を解析し、設備の属性情報を自動的に抽出します。これを活用することによりバリアフリーマップなどの整備が効率的に行われることが期待されます。今後の実用化に向けて、右側の写真にあるとおり、自治体職員や市民ボランティアなどによる現地実証も行われているところでございます。

続きまして、２９ページ以降は、文部科学省における取組になります。よろしくお願いします。

【文部科学省障害者学習支援推進室】

文部科学省の取組として、「心のバリアフリーノート」などについて御説明をさせていただきます。

３０ページでございます。文部科学省としましては、障害のある児童・生徒とともに過ごすその他の児童・生徒が障害に関する理解を深めることやお互いを尊重し合う大切さを学ぶことが重要であると考えておりまして、学校における心のバリアフリーの推進に関し、授業等で補助教材として活用可能な「心のバリアフリーノート」等の周知を図っているところでございます。

続いて、３１ページでございます。また、障害者差別解消法の改正によりまして、私立学校を含む全ての事業者に対し合理的配慮の提供が義務づけられたことを踏まえまして、合理的配慮に関する基本的な考え方や各学校の設置者等が適切に対応するための参考事例を掲載した対応指針、そして、次の３２ページにございますけれども、独立行政法人教職員支援機構と連携をしまして、小・中学校の教職員を対象とした研修動画について周知をしまして、各教育委員会等における一層の取組を促しているところでございます。

引き続き、学校における心のバリアフリーの推進に努めてまいります。

文部科学省からは以上です。

【共生社会政策課長】

事務局からは以上です。

【秋山座長】

ただいまの議事②、議事③で報告がございましたが、これについて御意見等ございましたらお願いしたいと思います。ＤＰＩの佐藤さん、お願いいたします。

【佐藤委員】

ＤＰＩの佐藤です。

学校のバリアフリーについて、ぜひ、整備目標と達成状況についてデータを出していただいて、検討、議論させていただきたいなと思いました。よろしくお願いします。

それと、もう一つ、バリアフリー施策の新たな枠組みに関する検討会がスタートしたということですが、障害当事者の委員が少ない印象を持ちました。重要な課題ですので、ぜひ、当事者の委員を入れて検討を進めていただきたいと思います。

【秋山座長】

佐藤さんからは、文科省の報告がございました学校のバリアフリーについて、目標と達成状況をいずれお知らせいただければというのが１点目です。２点目は、新たな施策の枠組みの検討会について、委員のメンバーに当事者が少ないというところがございます。これについて御意見をいただきたいと。

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。本日は詳細な説明ありがとうございます。

ま先ほどの御報告の中にありました、バリアフリー施策の新たな枠組みに関する検討会が設置され、今後検討されるということで、３つの論点が提示されているかと思います。

お願いになりますが、論点２の当事者の範囲、ユニバーサル社会におけるウェルビーイングというところで、障害者差別解消法との関係性というところの項目が挙がっております。先ほどからの議論の中で、障害の種別に応じた対応・対策ということになりますと、様々な障害種別に対する対応で、都度の対応が求められるような思考にならないかというところです。

これは常日頃感じているところですが、利用に際しては、障害の特性に応じた困りごとの共有という観点から、様々な共通の困りごとを抱える方がおられるかと思いますので、ぜひ、このような視点で整理されて議論を進めていただけるとありがたいです。

【秋山座長】

３つの論点のうちの２つ目のユニバーサル社会のウェルビーイングというところで、特定の障害者に偏った形にならないようにということと、特性に応じた共通の困りごとというような形で展開したらどうかという御指摘をいただきました。

ただいまのお二人について、お願いします。

【共生社会政策課長】

最初に、佐藤委員からいただいた学校のバリアフリーについて、文部科学省よりお願いできないでしょうか。

【文部科学省障害者学習支援推進室】

現在、手元にデータがございませんので、改めて担当に確認いたしまして、御連絡をさせていただきたいと思います。

【共生社会政策課長】

佐藤委員からいただいた、新たな枠組みに関する検討会について、障害当事者の御意見を踏まえて対応するようにという御意見でございます。先ほども申したとおり、案が一定程度まとまった段階で、障害当事者の方にも幅広く御意見をいただきたいと思っております。

それから、三澤委員からいただいた３つの視点の当事者の範囲のところで、特性に応じて共通の困りごとがあるのではないかという点ですけれども、いただいた御意見を踏まえまして検討を進めてまいりたいと思います。ありがとうございます。

【秋山座長】

ほかに御意見ございますか。どうぞ。

【髙橋座長代理】

東洋大学の髙橋です。

学校のバリアフリー関係で、今日、多分お答えいただけないかと思いますけれども、意見と要望だけお伝えしておきたいと思います。

１つは、公立小・中学校等が建築物の関係で法改正になって、２０２０年から進んできています。ただ、まだかなりバリアフリー化が遅れているということが実態であります。

２０３０年までの今後５年間、バリアフリー基本方針の中にはきちんとリンクされているわけではないですが、今、バリアフリー化をするための２分の１の国庫補助が出る形になっておりますが、それを例えば５か年だけでも、５か年というともう１年過ぎていそうなので難しいのですけれども、３分の２補助ですとか一定の強化策を取ることができないだろうかというお願いです。

同時に、文科省も今回、当事者参画で学校のバリアフリーを進めるということも打ち出していただいているところですので、そういうことも含めて、補助金の補助の体制づくり、非常に厳しい状況と思いますけれども、そういうことについての検討が１つ。

それから、もう一点は、小・中学校まではいいのですが、それから先の高等学校が義務化されていないために、非常に厳しい状況があちこちで聞かれております。大学でも同じですが、大学の場合は意外に受け入れる土壌ができているところが多いのですが、高等学校も含めたバリアフリー化の義務化をぜひ御検討いただけないかという、お願いになります。

【秋山座長】

公立中学校について、２０２０年の法改正があったけれども、バリアフリーは遅れている。２０３０年までに、２分の１の補助では少ないので、５年かけて３分の２などの補助など強化策ができないかというのが１点目です。

それから、小・中学校は割とバリアフリーでできるけれども、高校は義務化されていないので、かなり問題が顕在化する、大学はそれなりに受入れが多少できる可能性がという御意見をいただきました。

どうぞ。内川さん。

【内川委員】

全日本ろうあ連盟の内川です。御指名いただきありがとうございます。様々なバリアフリー施策につきまして御報告いただきありがとうございます。

情報アクセシビリティ施策推進法が昨年６月に制定されましたが、どうしても社会は音声情報が中心になっております。視覚障害ですとか車椅子の方は音声で情報を得ることができるかと思いますが、きこえない・きこえにくい者にとっては情報を得るという面で非常に壁がございます。

文字という視覚情報もきちんとバリアフリーの中に取り入れていただきたいと思います。学校教育におけるバリアフリー化というものに対しても、例えば、様々な動画教材等に手話通訳あるいは字幕がきちんと保障されているのかどうか。きこえない・きこえにくい教職員や子供たちにとっては、それらがなければ、動画があっても内容が分からないということになります。情報保障の欠落がないように、きちんと講じていただきたくよろしくお願いいたします。

【秋山座長】

内川さんからは、情報アクセシビリティ施策推進法ができたけれども、一人一人のコミュ

ニケーションで、音が壁になっていると。音をいかに視覚情報に変えるかということがまだまだ十分できていないので、特に、例えば、学校の映像関係で、手話通訳がちゃんと入れられているか、字幕が保障されているか、こういう問題について、もう少し丁寧に今後対応していただきたいという御意見をいただきました。

【共生社会政策課長】

髙橋委員、内川委員からの御指摘について、文部科学省からお願いできますでしょうか。

【文部科学省障害者学習支援推進室】

いずれも担当にしっかりと伝えて検討してまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

【文部科学省施設企画課】

先ほどいただきました整備目標と現状の進捗でございますとか、また、２分の１補助につきましては、過去、国庫補助率をバリアフリー改修について３分の１から引き上げているところでございますけれども、そういった支援についてもどう進めていけるかということについて検討していきたいと思っております。

また、公立小中学校以外の義務化されていない学校のバリアフリー化の推進についても御意見いただいております。こちらについても検討していきたいと思っております。

【共生社会政策課長】

事務局からは以上です。

【秋山座長】

全国老人クラブ連合会の大藪さん、どうぞ。

【大藪委員】

老人クラブの大藪です。

バリアフリー施策の新たな取組に関する検討会の委員からの意見概要というのが３４ページからありまして、その内容でお伺いです。

３５ページの１つ目の多様化する利用者ニーズへの対応のところの最初のところに書いてあります、「高齢者の割合は今後も上昇すると考えられる一方で」とありまして、「人口減少に伴い人数そのものは増加しない可能性がある」と。その後、「利用者ニーズがどのように変化していくかという視点で議論を進めることが重要ではないか」ということで、私もそのとおりだと思っております。

ただ、人口が減少していくということになっていますけれども、高齢者人口については、

高齢者というのは６５歳を主に指していますけれども、平成２８年がピークでしたが、それから増えたり減ったりして、令和２３年以降には減少に転じると言われております。

ただ、バリアフリーのことに関しましては、前期高齢者というよりも後期高齢者、７５歳以上の人たちというのが主にこの対象になってくると思いますので、そういう点からいいますと、７５歳以上というのはずっとまだまだ増え続けて、人口問題研究所の表によると、令和３７年までは増えていくとなっております。何年後を目標に掲げるかということがあるかと思いますが、この辺の書きぶりも御検討いただければありがたいと思います。

【秋山座長】

３５ページの後期高齢者が今後、人口が減少といえども、高齢者は増えていく、特に後期高齢者が令和３７年まで増え続けるというそういう報告があるそうですということで、目標をどういうふうに書くか今後検討してくださいということです。

【共生社会政策課長】

大薮委員からいただいた御意見につきまして、御意見を踏まえて今後の検討をしてまいりたいと思います。

【秋山座長】

ほかにいかがですか。日本身体障害者団体連合会の阿部さん、お願いします。

【阿部委員】

日身連の阿部と申します。

先ほどの大薮さんのお話も伺いまして、これから人口減少ということもある中で、障害がある私たちにとって心配なことがあります。

先日も飛行機を利用しましたが、利用する方が少ないためか、小型の飛行機でした。以前はボーディングブリッジについていた気がしますが、出発地ではボーディングブリッジについていましたが、到着地では、小型飛行機のためか、タラップで降りる必要がありました。タラップで降りるのは何とかできましたが、帰りの便で逆に搭乗するときに、タラップの上りの最終段の手すりが短く、とても大変でした。私のような下肢障害ではどうしても手すりを持って自分たちの体を引き上げて乗らなければいけないのですが、それができないのです。

これから、利用する人が少なくなったり、燃料費のこともあって、航空機が小さくなることもあろうかと思いまして、以前はボーディングブリッジを長く延ばしてでもつけるというようなことをこの会議でもお話しいただきましたが、その辺のところの心配ということ。

それから今度は、ボーディングブリッジにつかない場合には、バスでの移動になりますけれども、私は下肢歩行障害ですが、下肢障害の場合、どうしてもゆったりと降りなければいけないということで、乗客の皆さんが降りてからバスに乗ろうとすると、乗る場所、座る場所もないということで、バスに乗っている方々も気まずい思いをされます。

そこで、このときの合理的配慮ということを私たちはどう申し立てればいいのかなとお聞きしているところです。もちろん、航空機を利用するときには、カウンターで障害があって優先搭乗や事前搭乗をお願いしていますが、この辺りについてはどのようにしたら良いのでしょうか。以前も航空機のバリアフリーは１００％というデータをお示しいただきましたが、その航空機のタラップ等はどう考えているかということです。

それから、バスでの移動に関しても、合理的配慮ということを私たちも申し立てることはできるのか、それが実際に行われているのかということについて、これからは利用者が少なくなってくるに従って飛行機等が小さくなっていった場合の心配事が増えてくることもありまして、今お聞きしたところです。

【秋山座長】

人口減少に伴って、飛行機、特に地方空港は小型機で飛ぶことが多いので、タラップで降りるということが増えてくる。そうしますと昇り降りが結構大変であるということで。手すりが短かったりする。なおかつ、バスで移動する場合には、遅れて乗るので座る席がないというような問題がある。こういった場合の合理的配慮はどうなるかという、御指摘をいただきました。

私から、小型飛行機のタラップについて、小型機のバリアフリー化は、いろいろなところで開発はされていますが、全て普及しているとは限らないという点がございます。これだけ申し上げておきたいと思います。

続きまして、全国自立生活センター協議会の秋元さん、お願いします。

【秋元委員】

全国自立生活支援センター協議会の秋元です。

私からは、学校バリアフリーについて、大分学校バリアフリーも進んできたところではありますが、学校によっては、例えば、多目的トイレがあっても、そこがいつも使われているわけではないので物置になっている、スロープがあるにも関わらず、スロープの出し方が分からないといった学校もまだまだありますので、誰が行ってもバリアフリーに使える環境を整えていただきたいと思っています。

【秋山座長】

学校のバリアフリーですけれども、スロープの使い方が分からないなど対応ができていないケースがありますが、こういったことについてもぜひ、対応していただきたいということです。

ほかにいかがですか。せたがや子育てネット、子育てひろば全国連絡協議会の松田さん、お願いします。

【松田委員】

３５ページで、子育て世帯にしっかりニーズ調査をされると書いてくださいました。子育ては本当に様々ですので、課題やニーズについての調査の場合は、できるだけ早めに私たちにお声がけいただいて、どう設計するかを含めて調査いただきたいと思います。当事者だけでなく、支援者も含めていただければと。

もう一点、子育て世代だけではなく、子供自身や若者の当事者についても声を聴くということをぜひ、提案しておきたいと思っています。

【秋山座長】

子育て世代の３５ページにある調査は、かなり多様ですので、早めに相談などをしてくださいということまでは分かりました。

もう一点が、子供と若者の声をしっかり聞いてほしいということです。どうもありがとうございました。

では、ＤＰＩ日本会議の佐藤さん、お願いします。

【佐藤委員】

その他の課題について３点お願いします。

まず１つ目は、デマンド交通のバリアフリー義務化です。地方の路線バス廃止に伴って、大型バスの代わりにトヨタのハイエースやマイクロバスなどの小型な車両を使って生活の足を維持する自治体や運行事業者が増え、新たな公共交通となっていると思います。

このデマンドバスは車椅子で乗車できないものがほとんどです。原因は、バリアフリー法でデマンド交通のバリアフリー基準がないことです。地方は高齢者人口が多く、足が不自由な人も多くいます。せっかくできた新しい交通システムに車椅子ユーザーが乗れないという問題が各地で起きていますので、これを改善するために、ぜひともデマンド交通のバリアフリー義務化をお願いいたします。

２点目は、歴史的建造物のバリアフリー基準の策定です。名古屋城天守閣の木造復元事業

でエレベーターの設置が争点になっていますが、同じように新しく新築する広島城ではエレベーターを設置、熊本城は１０年前の地震で被災した際に、新たにエレベーターがつきました。同じお城なのにエレベーターを設置するのとしないものができています。原因は、国として歴史的建造物のバリアフリー整備の基準がないことです。現在は自治体が判断する仕組みになっていますので、このような差が起きています。ぜひとも、国として、指定建造物もバリアフリー法の対象にして、基準をつくっていただきたいと思います。

最後は、鉄道事業者と障害者団体の意見交換会です。毎年秋に開いていただいておりましたけれども、今年はまだ連絡がないので、どうなったか心配になっております。直接事業者と意見を言える必要な機会ですので、ぜひ、今年も実施していただきたいと思います。

【秋山座長】

佐藤さんから貴重な意見を３つほどいただきました。１つ目は、デマンド交通の義務化。トヨタのハイエースなどはほとんど乗れないと。要するに、車椅子で移動できないということに問題があるという点です。

２つ目が、歴史的建造物で、広島城や熊本城はエレベーターを設置しているけれども、設置していないところもある。これはどうも歴史的建造物についての国のルールがないということに問題があるのではないかと。

３つ目が、鉄道事業者と障害者団体の意見交換会が今年は連絡がないので、どうしたのかという御質問です。

【共生社会政策課長】

まず、阿部委員からいただいた新しい検討会の人口減少の件です。人口減少の中で移動がどう変化するかといったところ。飛行機の小型化などを含めて、検討会の中でしっかり御議論いただくようにしたいと思います。

この点、航空機の話について、航空局から補足があれば、よろしくお願いします。

【航空局航空事業課】

先ほどお話の中で、１００％というのは何をもって１００％の基準を満たしているかというお話でございますが、これにつきましては、基本的に航空機内の基準になります。例えば、航空機内の座席の手すりが上がるとか、機内の車椅子の設置などにつきまして１００％基準を満たしているということでございますが、タラップの配備状況につきましても、必要な認可、届出はなされている状況でございます。

他方で、今日御意見をいただきましたので、航空業界団体も参加しておられますけれども、

航空会社等とも情報共有させていただきたいと思っております。

あと、合理的配慮についても御質問があったと思いますけれども、一義的には航空会社に御相談ということになりますが、合理的配慮が本当になされているのかということに関しましては、国土交通省にも意見をいただいているところではございますので、我々にも御意見いただければ、しっかりと対応をさせていただきたいと思います。

【共生社会政策課長】

続きまして、秋元委員からいただいた学校のバリアフリーの関係、文部科学省よりお願いします。

【文部科学省施設企画課】

秋元委員からいただきました、多目的トイレやスロープが整備されてもうまく使えないという状況があるとのこと、整備は使える状態にあるということが前提でございますので、しっかり利用が進みますよう促してまいりたいと思います。

【共生社会政策課長】

松田委員からいただいた御意見につきましては、今の調査状況も含めて早めに御連絡して、御相談させていただきたいと思います。いただいた御意見については、御意見を踏まえて対応してまいります。

それから、佐藤委員からいただいた、１点目のデマンド交通の話は、物流・自動車局で御回答いただけますでしょうか。

【物流・自動車局旅客課】

デマンド交通というのは、もちろん乗合バス事業者が行っているものや、白ナンバーにおける公共ライドシェア等で行っているような場合もあるかと思います。前者につきましては当局の所管ですけれども、確かにデマンド交通で使われるような１０名程度の乗車人員の車両でバリアフリー化されているものはなかなかないと思っていますので、そういった最近デマンド交通、交通空白地帯を埋めるための移動手段の確保として各地で導入が進んでいるものですので、そういったお声を自動車メーカーにも機会を捉えて伝えていきたいと我々も考えておりまして、引き続き、地域の足の確保について支援を進めていきたいと考えてございます。

【共生社会政策課長】

２点目、歴史的建造物のバリアフリー化の件は、住宅局よりお願いします。

【住宅局参事官（建築企画担当）】

歴史的建造物のバリアフリーについては、文化財の関係については、文化庁様で個別に御判断をされて、文化庁長官の御判断だと思いますけれども、対応されていると認識しております。御存じのとおり、建築基準法やバリアフリー法については、文化財保護のものについては一旦適用除外という形で対応してございます。

文化庁様ともまた連携して引き続き対応してまいりたいと思っております。

【共生社会政策課長】

佐藤委員からの３点目、鉄道事業者との対話の話は、鉄道局よりお願いします。

【鉄道局鉄道サービス政策室】

御意見いただきました意見交換会につきましては、鉄道局で実施してございます鉄道における障害者の利用環境改善に向けた意見交換会に当たるものかと存じ上げております。こういった機会におきまして、我々ももちろんでございますが、事業者様を含めて皆様と意見交換させていただく非常に重要な機会と認識してございます。

こちら、昨年度は３月に実施してございまして、今後もまた同時期に実施してまいりたいと考えてございますので、準備が整いましたら、適宜御案内、御周知させていただけましたらと考えてございます。よろしくお願いいたします。

【共生社会政策課長】

事務局からは以上です。

【秋山座長】

大体一通り御意見をいただきましたけれども、全体を通して御質問、御意見等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがですか。それでは、アクセシブルジャパンのグリズデイルさんから空港のチェックインでのお話を、事務局からお願いしたいと思います。

【事務局】

会議チャットでアクセシブルジャパンのグリズデイル委員より御質問いただきましたので、読み上げさせていただきます。

空港会社に改善をお願いしているにもかかわらず、空港のチェックインでは今もバッテリーの確認で非常に待たされているという点を御質問いただいています。内容としましては、予約時に、バッテリーの種類の登録、また、カウンターで写真を見せて質問にも全て回答しているが、それでも、当日グラウンドスタッフに何度も同じ質問をされたということでいただいています。また、出発の２時間前に空港に着いたものの、これらの確認によって搭乗までに時間がなくなってしまったとのことです。こちらの問題につきましては、第１回の

会議から議論を続けてきたものの、対応について変化が遅いのではないかと御意見をいただきました。

こちらについて、スタッフに自信がなく迷っている様子であり、スタッフの研修が課題ではないかと提案いただいています。専門家となるのは難しいので、チェックイン時に、すぐに判断できるような仕組みや、専門スタッフを決めていただくのがよいのではないかといただいています。

御意見としては、以上となります。

【共生社会政策課長】

ただいまの件、航空局よりお願いします。

【航空局航空事業課】

電動車椅子の航空輸送につきましては、バッテリーの種類によって貨物室での搭載方法に注意を要する場合がありますので、チェックインカウンターでバッテリーの種類の確認を求めているところでございます。

他方で、目視による現物確認によらなくても、利用者の書類の提供などでも可能であることから、国土交通省では、航空会社に対して安全確認の方法について周知する文書を令和６年４月１５日付で発出させていただいております。

また、国内線を運航する１２社の航空会社で構成されております国内定期航空保安協議会におきましては、令和６年４月２６日以降、航空会社において、電動車椅子に使用するバッテリーの種類を確認しまして、確認済みであることを保安検査会社に引継ぎされている場合は、保安検査場におけるバッテリーの種類、容量の危険物確認は省略可としているところでございます。さらに、一部の航空会社におきましては、障害のある利用者が必要な支援内容、車椅子に関する情報を事前に登録するサービスも導入されているところでございます。

他方で、今御意見いただいたようなお声は度々聞こえてまいりますので、国土交通省としましては、航空会社に対しまして、搭乗手続の時間短縮などの利便性向上のため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たいと思います。

【秋山座長】

全国手をつなぐ育成会連合会の小島さんから御意見をお願いしたいと思います。

【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。大変御丁寧な説明をいただきまして、

ありがとうございます。

育成会からは１つだけ、学校のバリアフリーについてお話をいたします。学校のバリアフリーといいますと、どうしてもハード面な物理的な環境整備が中心になってきたと思います。一方で、知的障害、発達障害のある子供の中には、音や光、人の多さ、スケジュール変更などによって強い不安や混乱が生じ、通常の教室に居続けることが難しくなる子供もいます。

特に行動障害のある子供については、本人を変えることだけを考えるのではなく、環境を変えるという視点も必要だと思っています。例えば、特別支援学校に刺激から離れて落ち着くことができるカームダウンスペースや個別に対応できる環境を整えることも、私は広い意味でのバリアフリーではないかと考えております。

移動できるだけではなくて、安心してその場にいられるというところまで含めて、今後のバリアフリー政策の中で検討していただけないでしょうか。

これは意見で大丈夫です。よろしくお願いいたします。

【秋山座長】

小島さんから、学校のバリアフリーがハード中心なので、知的発達障害、特に音過敏とか光過敏の人たちに対して、スケジュールを変更するという対応がなかなかできないので、できるだけ行動障害、環境を変えることも必要だけれどという御意見をいただきました。さらに、対策として、カームダウン、クールダウン室など、移動プラス安心していられる空間もつくる必要性があるという御意見をいただきました。

【共生社会政策課長】

ただいまの件、文部科学省から回答をお願いします。

【文部科学省施設企画課】

御指摘いただきましたように、段差解消等のみならず、子供たちが安心して過ごせる居心地よい環境をつくるということも重要な観点だと思っておりますので、御指摘承りたいと思います。どうもありがとうございました。

【秋山座長】

ちょうど終了の時間になってしまいました。数分いただきまして、簡単に私からまとめをさせていただきたいと思います。まとめというより、皆さんから出た意見の量がありますので、ダイジェスト的に簡単に申し上げておきたいと思います。

１点目は、佐藤さんから、ＪＲのアプリというのは褒めていただいていますけれども、Ｊ

Ｒ東海の視覚障害者のアクセシビリティはどうなっているか。

２点目が、軽自動車が小型であって、大きい車椅子の場合使えないので、これはどうしたものかと。

３点目が、小幡さんから、静音空間、カームダウン、クールダウンなどですけれども、これの配置とか使いやすくするということも１つあるだろう。

４点目が、定期券の販売ですけれども、もう少し地方どこでも買えるようにしていただきたいというところがございます。

５点目は、心のバリアフリーについて、もう少し社会モデルが分かるようにちゃんと対応したらどうでしょうかという御意見です。

６点目は、バリアフリーの料金の廃止について、これは新田先生からですけれども、バリアフリーを計画どおりやっているということでも、とにかく整備が遅れないように、できるだけ必要な予算を確保するということ。

７点目は、基本構想の見える化という、地図で見やすくするというようなこと。

８点目が、災害が起きたときのバスの運行について、代替バスの運行については、もう少し今後配慮が必要かもしれませんという御意見です。

９点目は、パーキングパーミットの全国一律でやってほしいということ。それから、駐車場の青色塗装を進めること。

10点目は、駅のホームと車両の段差があった場合には、ちゃんと分かるように表示をしておくということも大事です。

11点目は、無人駅の対応について、聴覚障害者・発達障害者への配慮が不十分であり、いわゆるインビジブルのディスアビリティーに対してもう少し配慮したらどうかという御意見です。

12点目は、当事者検証をやったらどうかということも併せて伺っております。それから、特定事業については当事者参加をもう少し強めたらどうか。

13点目は、目的達成状況を学校の場合には、もう少しちゃんと示していただけたらと。

14点目は、施策の新たな枠組み検討会について、これからスタートするものですけれども、これについては障害者の参加をちゃんとしてくださいと。

15点目は、公立学校をつくるときの補助の強化を２分の１ではなくて３分の２にして、少し強化をしたらどうかということ。

16点目は、一人一人のコミュニケーションの音の壁が聴覚障害者にはございますので、こ

れについてしっかり対策を取っていただきたい。

17点目は、大薮さんからは、人口の減少、高齢者が増える、そういう環境にどういう形で今後考えていくかをもう少し精査してください。

18点目は、小型飛行機について、阿部さんからですけれども、障害をお持ちの方に対してうまく対応してくださるように、タラップなどの工夫をしていただきたい。

19点目は、学校のバリアフリーで、秋元さんからですけれども、スロープの使い方が分からないようなところもあるので、こういったところもしっかり見てほしい。

20点目は、子育てのニーズの調査については早めに相談をしてくださいというのは松田さんからです。

21点目は、デマンド交通について、佐藤さんから、デマンド交通はバリアフリーでないので、多分これから先ちゃんと検討しないとここは進まないだろうと思いますので、ぜひ物流・自動車局は頑張っていただきたいというところです。

22点目は、歴史的建造物のバリアフリーはエレベーターをつけることを原則にしたらどうかという御提案もございました。

23点目は、鉄道事業者と障害者の意見交換の会議をまた開いてくださいとのことでした。

24点目は、グリズデイルさんから、飛行機に乗る際のバッテリー検査が長いので、これを短くする方策をちゃんとしてくださいと。

25点目は、小島さんからは、学校のバリアフリーでハードが中心なので、もう少し知的発達障害の方を考慮した対策も考えていただきたいと。

以上、皆さんからいただいた御意見をダイジェスト的に報告しました。

本日はここで閉めさせていただきますので、以後は事務局にお返ししたいと思います。

【事務局】　秋山座長、ありがとうございました。また、委員の皆様におかれましては、熱心に御議論いただきまして、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１６回移動等円滑化評価会議を終了いたします。なお、本日の議事録につきましては、委員の皆様に御確認いただいた後、国土交通省ホームページに掲載させていただきます。

それでは、本日はお忙しい中、御参加いただきまして誠にありがとうございました。

―― 了 ――