

第3回 移動等円滑化評価会議 北海道分科会 議事録

日時：令和3年8月26日（木）14:00～16:45

場所：北海道運輸局 海技試験場（札幌第2合同庁舎 8階）

1. 開会

山本（北海道運輸局）

それでは、定刻となりましたので、ただ今より第3回移動等円滑化評価会議北海道分科会を開催いたします。私、事務局を担当いたします北海道運輸局の山本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。これからは座って進行させていただきます。

本来であれば、皆さん、お集まりいただいて、いろいろと意見を伺いたかったのですが、新型コロナウイルスの感染拡大によって移動の自粛もありまして、ウェブでの会議となりましたことをご了承願えればと思っております。

2. 北海道運輸局長挨拶

山本（北海道運輸局）

それでは初めに、開会に当たりまして事務局機関を代表し北海道運輸局長 加藤よりご挨拶を申し上げます。加藤局長、よろしくお願いいたします。

加藤（北海道運輸局長）

皆さま、こんにちは。ただ今ご紹介いただきました北海道運輸局長の加藤でございます。設営の関係上、座ったままでのご挨拶となりますことをご容赦いただければと思います。また、皆さまにおかれましては、大変お忙しい中、この移動等円滑化評価会議北海道分科会にご参加いただきまして、まことにありがとうございます。

さて、いよいよ今週から東京2020パラリンピック競技大会がスタートいたしました。私たち運輸局としましても、本年をバリアフリー政策を大いに加速するターニングポイントの1年にしなければならない、このような決意の下で、さまざまな取り組みを進めてるところでございます。

振り返ってみますと、2000年の交通バリアフリー法の制定以来、この20年間で北海道においても例えば1日当たり3,000人以上の利用者がある鉄軌道駅について、88.1%で段差の解消が実現するなど、ハード面での整備につきましては一定の進捗が見られるところでございます。一方、地方部におけるバリアフリー化ですとか、あるいはソフト面での取り組みなど、まだまだ課題も残されているところでございます。

このため、昨年12月、バリアフリー法に基づく基本方針が改正されました。その中で、今年度からおおむね5年間を目標期間として、2025年度末までの新たな整備目標が定められました。また新たに、市町村による基本構想の策定数、これにつきましても目標として定

めるなどの内容が盛り込まれたところがございます。さらに、公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取り組み強化、学校教育との連携等による心のバリアフリーの推進などを内容とする改正バリアフリー法が昨年成立し、本年 4 月にかけて順次施行されてきたところです。

また、こうした動きを受けて、赤羽国土交通大臣のご指示の下、国土交通省としても省全体を挙げて取り組む体制を整備するために、本年 3 月、国土交通省本省と北海道を含めた 10 の地方ブロックに、それぞれユニバーサルデザイン推進本部を設定するとともに、この 6 月には、障害者用 IC カードの導入や、特急車両における車椅子用フリースペースの導入促進など 4 つの新たな取り組みについて大臣ご自身から指示があったところです。

これらの取り組みをはじめ、本日の分科会ではバリアフリーの現状や課題、そして最近の取り組み状況などについてご紹介させていただきます。また、バリアフリー政策を進めるに当たっては、当事者の方々の声が十分に反映されるよう、当事者の皆さまはじめ、さまざまな声に耳を傾けながら、不断の取り組みを進めることが必要です。本日の分科会において、皆さま方から忌憚のないご意見を頂ければ幸いです。

運輸局といたしましても、東京 2020 パラリンピック競技大会の開催を契機に、バリアフリー化の機運を一層醸成するとともに、真の共生社会の実現に向けてさらに取り組みを進めてまいります。改めて皆さま方のご理解とご協力をお願い申し上げて、私の挨拶とさせていただきます。本日は、どうぞよろしく願います。

3. 分科会長挨拶

山本（北海道運輸局）

ありがとうございました。続きまして、当分科会長の北星学園大学、鈴木教授よりご挨拶をいただきます。鈴木分科会長、よろしく願います。

鈴木分科会長

皆さま、こんにちは。ただ今ご紹介にあずかりました当分科会の分科会長を仰せ付かっております北星学園大学の鈴木と申します。本日は、やはり設営の関係もございまして座ったままでごあいさつ申し上げたいと思いますので、よろしく願います。

会議の開始に伴いまして、皆さまにひと言ごあいさつ申し上げたいと思います。本分科会も第 3 回目を迎えて、ほぼ 1 年ぶりの開催となります。ウェブを通してのオンライン上ではございますが、1 年ぶりに皆さまとお会いできまして、また議論させていただくことを大変うれしく思っております。皆さまもご承知のとおり、昨今、新型コロナウイルスの感染拡大もございまして、昨年に引き続き本日はオンラインを活用しての開催となりました。会議の開催に当たり、準備に当たっていただいた北海道運輸局の交通政策部バリアフリー推進課の皆さまには、心より感謝申し上げます。本来であれば委員の皆さま方と対面でお会いしまして、お顔を拝見したりですとか、またお言葉を拝聴したりですとか、また、皆さま

の熱い思いを肌で感じさせていただきたい、また、そういった実際にコミュニケーションを取らせていただきたいと思っているところではございますが、コロナ禍でその思いがございませんので、また次の機会に対面でお会いすることを期待しまして、本日はオンラインでの議論で我慢したいなというふうに思っております。

さて、本会議での議論の中心を成します移動と申しますのは、言わずもがな、やはり私たちの生活をなす意味での最も重要かつ欠かすことのできないものであると私は思っております。非常に残念ではありますが、コロナ禍によりまして、その移動も、さまざまな制約を受けるような形になっております。皆さま方も、それぞれのお立場で大変なご努力をされているかとは思いますが、この制約の中、移動について、さらにその重要性について再認識したところがございます。また、移動について改めて考えさせられるきっかけとなったのではないかなというふうに私は思っております。

ところで、私事で大変恐縮ではございますが、コロナ禍におきまして私の周辺では、オンラインで学会の全国大会ですとか、あと研究会、また各種セミナーがかなりの数、行われるようになりました。実際に参加者とお会いして議論を闘わせるとか、また講演会の場合は、講演者の思いを肌で感じることはできませんので、私個人としては非常に味気なく、非常に残念ではありますが、そういった中、物理的なあと時間的なものが伴わない分、ある意味私自身も参加しやすくなったと思っております。実際に、いろんな研究会を参加してみますと、かなり多くの方が参加しているような状況でございます。特に、取り立ててクローズアップする必要もないのですけども、やはり当事者の方が非常に参加しやすくなったという話も耳にしております。オンラインで対処療法的に使用し、対面より望ましくないというものはございますが、ただ、デメリットだけでなくメリットもたくさん見いだせているのではないかなというふうに思っております。実際の移動を非常に好む私としましては、オンラインにあまり大きなメリットは感じないのですけども、ただ、こういったアフターコロナの時代を考えた場合に、やはり移動による対面の重要性も尊重しつつも、やはりオンラインですとか、そういったメリットをうまく活用しながら賢く移動を考えていかなければいけないのではないかなというふうに私は感じております。

また、オンラインに無理やり結び付けるわけではございませんが、昨今、私もいろんな研究会の中でいろいろ議論をしておりますけども、ICTの活用が非常に今後重要になってくるのではないかなというふうに思っております。その辺も含めまして、皆さまからご意見を頂きながら、本日、有意義な議論をできればいいかなと思っております。ちょっと長くなりましたが、今年度は、まさしく皆さんもご承知のとおり、オリンピック・パラリンピックの実施年になっております。ちょうど一昨日、パラリンピックの開会式も行われました。そのような中、本会議で有意義な議論をしてまいりたいと思っておりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

非常に長くなってしまいましたが、最後に、本日の会議での活発なご議論を皆さまにお願いいたしまして冒頭のあいさつに代えさせていただきます。本日はよろしくお願いいたし

ます。

山本（北海道運輸局）

ありがとうございました。それでは委員の紹介に移ります。本来ですと委員全員の皆さま方のご紹介をすべきところでございますけれども、後ほど皆さま方には、ご発言いただく時間をできるだけ取らせていただきたいと思いますので、大変恐縮ですけれども、お手元の資料に委員名簿があります。それをもってご紹介に代えさせていただきます。

続きまして資料の確認になります。

<資料確認>

山本（北海道運輸局）

それでは、運輸局長の加藤ですけれども、この後、他の公務が入っておりますので、大変失礼ながら、ここで退席をさせていただければと思っております。

それでは、ここから議事進行は鈴木分科会長さまにお願いいたします。よろしくお願いたします。

4. 議事

鈴木分科会長

それでは私のほうで、慣例によりまして議事進行を務めさせていただきますので、皆さま、ご協力のほどよろしくお願いいたします。それでは次第に沿って進めてまいります。

まず最初の議題になります。①の移動等円滑化の進展状況について、及び②の移動等円滑化に関する好事例および先進事例等について、まとめまして事務局より一括してご説明をお願いいたします。

朝野（北海道運輸局）

北海道運輸局交通政策部バリアフリー推進課の朝野でございます。本日、いろいろ資料をご説明させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

<資料説明>

鈴木分科会長

ありがとうございました。ただ今の議題の①の移動等円滑化の進展状況について、②の移動等円滑化に関する好事例および先進事例等についてご説明いただきました。

これまでのご説明に関しまして、ご質問、ご意見等はございますでしょうか。ご発言の前には、ご所属とお名前をおっしゃっていただいてからご発言をよろしくお願いいたします。

なお、この会の最後のほうにも、全体を通してのご意見、ご質問の場を設けたいと思っておりますので、その際でも結構ですのでよろしくお願いいたします。それでは、ご質問等はございますでしょうか。よろしくお願いいたします。

金原（北海道ろうあ連盟）

北海道ろうあ連盟の金原と申します。今、事例を見ますと、聴覚障害者に関することがあまりないように見えました。全国には 600 万人の耳の聞こえない人がおります。例えば私たちが必要なのは、音声、音の見える化を進めています。音声だけでは何を言っているかわかりません。つまり移動の情報も全て分からないということになりますので、音を見える化してほしいという、そういう要望をしております。

もう一つは、電車の中でドアが閉まるときに音が普通鳴りますね。私たち耳の聞こえない者には、それがわかりません。目で見て分かればいいんですけども、車が止まるときにストップライトがつきますね。それと同じように、電車も、ドアが閉まるときに例えば赤いライトがつくとか、それを見て閉まるんだなというふうに分かるという、すごく安心できると思うんです。そのような、耳の聞こえない人たちにも分かるような安心な対応について、よろしくお願いしたいと思っております。以上でございます。

鈴木分科会長

ありがとうございました。コメント、よろしくお願いいたします。

朝野（北海道運輸局）

金原さま、ありがとうございます。まず、聴覚障害の方に関するバリアフリー化の目標等につきましてご説明いたします。本日お示しいたしましたのは、令和 2 年度末までのバリアフリー化の目標ということでございます。こちらにつきましては、おっしゃるとおり例えば聴覚障害の方に関するそういった案内設備については目標の中に含まれておりません。一方で、今年度から 5 年間を目標といたしまして新たに策定されました基本方針に基づくバリアフリーの整備目標につきましては、案内設備、文字や音声による運行情報の提供ですとか案内用図記号による標識等の設置というところをバリアフリーの指標として追加しているところでございます。こういったことから、まさに聴覚障害の方に限らず、発達障害であったりとか、そういった方に対するバリアフリー化というのも国としてもどんどん進めているところでございます。

そして、電車、車内などの状況についても、事前のご質問にもありましたけれども、例えば非常時の案内については、まさに議論がされているところではございますけれども、それに限らず、そういった情報提供というのは非常に重要だと思っておりますので、そちらについては本省のほうに情報を上げさせていただきますけれども、事業者のほうでも取り組みを進めていただければというふうに思っております。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございました。金原さま、何かただ今のご回答に関しまして、何かコメント等ございますでしょうか。

金原（(公社)北海道ろうあ連盟）

よく分かりました。ありがとうございます。

鈴木分科会長

その他、何かございますでしょうか。オンラインで参加の方は、音声でも結構ですし、たぶんチャットのような機能もございますので、何らかの形で意思表示をしていただければと思います

どなたかご質問、ご意見等のある方、いらっしゃいますでしょうか。

それでは、先ほども申し上げましたように、この会議の最後のほうにもまたそういった時間を設けたいと思いますので、その際でも結構ですので、よろしく願いいたします。それでは、ただ今に関しましては次に進めさせていただきます。

続きまして、議題の③になりますけれども、各機関等の最近の取り組みについてに移らせていただきます。各機関の最近の取り組みですけれども、まず北海道運輸局さまからよろしく願いいたします。

朝野（北海道運輸局）

北海道運輸局の朝野でございます。北海道運輸局のバリアフリーの取り組みにつきまして、何点かご紹介をいたします。

先ほど加藤局長のほうからもお話し差し上げましたとおり、この東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとして真の共生社会の実現というところがございます。それに向けまして、この 5 月から 7 月にかけて、さまざまな取り組みを実施したところでございます。何点かございますのでご紹介いたします。

まず 1 つ目です。今年の 7 月 7 日になりますが、障害当事者ご参画の下、オリンピック、サッカー予選会場であります札幌ドームまでの観客輸送ルートである新千歳空港から福住駅間のバリアフリー化の状況について確認をしたというものでございます。こちら JR 北海道さんと札幌市交通局さんと北海道エアポートさんのご協力の下、開催したところでございます。今回の委員でいらっしゃる浅野目代表にもご協力いただきまして、振り返りということで、ここに記載をさせていただいてます。例えば JR の札幌駅について、東豊線は東口改札と表記があるといったところですがけれども、その経路だと、車椅子の方は、途中エレベーターがないので迷ってしまうといったご指摘ですとか、あとは、札幌駅の西口を出て地下鉄札幌駅に向かおうと思っても、エレベーターの場所の表示がなくて分かりにくいといっ

た、そういったご指摘がありました。一方で、そういった場合にも、駅の方から教えていただけると大変助かるといったようなお言葉を頂いております。また、事業者同士の連携がもっと取れるようになるとありがたいといったようなことを頂いております。視覚障害の当事者にもご参加いただいたんですけれども、札幌駅で地下鉄福住行きに乗ったんですけれども、初めて札幌に来た方などは、自分が今何線にいるのか分からなくなるということがあるので、南北線のホームですとか、そういった音声案内があるとありがたいといったようなお話を頂いております。

続きまして、2つ目の取り組みといたしまして、バリアフリー教室の全道的な一斉開催というものがございます。こちらは公益財団法人日本財団パラリンピックサポートセンターがプログラムを提供いたします「あすチャレ！ジュニアアカデミー」と連携をいたしまして、道内の幾つかある共生社会ホストタウンを中心といたしまして、道内各地の小中学校を対象としたバリアフリー教室を開催したというところでございます。こちらのプログラムにつきましては、オンラインと対面式というのがございまして、コロナ禍というところもありまして、釧路、東川、滝川、北見につきましてはオンラインで開催をしたというところでございます。7月には札幌市において対面式で開催をしたところでございます。今後も函館市ですとか登別市のほうで、こういった取り組みを継続してやっていきたいというふうに考えております。

3つ目といたしまして、バス事業者の皆さま、タクシー事業者の皆さまを対象といたしましたバリアフリー教室を開催いたしました。これはオリンピックの開幕直前に開催したというところでございます。まずバス事業者の方に関するバリアフリー教室につきましては、実は札幌市内においては当局が主催するバリアフリー教室、バス事業者向けというのは、今まで実績がなかったところでございますけれども、今回、札幌市内の3社さまご協力いただきまして、視覚障害と車椅子に関して講話をいただいたり、乗降車、介助体験をしたというところでございます。あと、UDタクシーにつきましては3年目となりますが今年度もハイヤー協会さんなどのご協力の下、開催することができました。いずれにいたしましても、当事者の方に直接ご参加いただいて、意見交換などを通じて、心のバリアフリーを推進するといったことを目標としておりまして、参加された皆さまからは、なかなかよい評価を頂いているというところでございます。

最後になりますけれども、ご参考で、昨年度のバリアフリー教室の開催状況でございます。昨年度からコロナ禍の影響もありまして、例年できていたものも中止になったりといったところもございますけれども、いろいろ工夫いたしまして開催をしているところでございます。中にはオンラインでバリアフリー教室をやったり、そういった取り組み、全道のバリアフリープロモーターの皆さんのご協力いただきながら進めております。今年度も同様に皆さまのご協力の下、進めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。簡単ではございますが、北海道運輸局の取り組みをご紹介いたしました。

鈴木分科会長

ありがとうございました。ご質問、ご意見等につきましては、後ほど各機関まとめてお受けしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、続きまして北海道開発局さまから最近の取り組みについてご報告をお願いいたします。

林（北海道開発局）

北海道開発局開発管理部開発調整課の補佐の林と申します。私のほうから、資料 6 の 2 になりますけど、ご説明したいと思います。今年度、先ほど資料 6 の 1 にありましたバスの事業者の方を対象といたしました介助体験等についても、共催させていただいたところですが、他にも札幌国際大学の 2 年生・3 年生を対象に、バリアフリー教室も兼ねて講義の中で建築物のユニバーサルデザインについて、当局の営繕部のほうから、ウェブでの説明とはなりましたが、お話をさせていただきました。北海道運輸局と当局が前段で説明をいたしまして、本日もご出席かと思いますが、五十嵐センター長さまのほうからもご講演をいただき、ありがとうございました。学生からは、いろいろ知らなかったことが分かってよかったというようなお話もございました。当局は、主に社会基盤整備などを行っている官庁ではございますが、心のバリアフリーということで、このような取り組みも今後も推し進めていこうと思っております。簡単ではございますが、私からの説明は以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございました。それでは続きまして札幌市交通局さまから、最近の移動等円滑化の取り組み状況をご説明いただきます。交通局さま、よろしく願いいたします。

田端（札幌市交通局）

札幌市交通局業務課の田端と申します。私からは、資料 6 の 3 にあります当局のバリアフリーの取り組みについてということで説明をさせていただきます。次のページにいきまして、当局の取り組みとしましては、旅客用トイレの整備、改修計画ということで挙げさせていただいております。1 つ目にあります 2019 年からの札幌市交通事業経営計画、これが 10 カ年のものになるんですけども、この中でトイレ以外にも諸々の事業計画は立てているんですけども、その中でここには洋式化とありますが、それ以外にもバリアフリーの諸々の機能をレベルアップさせていくという内容で、2020 年から 17 年間かけて全ての駅のトイレを改修していくという計画を立てております。どういうのをやるのかというのが次にございまして、今、個室には和式の便器も混在している状況なんですけれども、これはインバウンドの対応というところも兼ねてるんですけども、全て洋式化をする、または温水洗浄便座、ウォシュレットです。また、バリアフリー機能の充実と、あと機能分散ということで、いわゆる障害者用の方々のトイレにしか今までなかったものを一般用の便房の

ほうにも移して、仮にそういう障害者用トイレが埋まっているときにも一般用のトイレで車椅子の方もしくはオストメイトの方がご利用いただけるというようなことで、そういう改修をいたしました。その他にはベビーチェア、おむつ交換台等を諸々、これも一般トイレの便房に付けていくということで進めています。これはもちろん国のほうで定められておりますガイドライン、これがまた時代時代でまた進んでいくかとは思いますが、そのときに合わせたものでどんどん更新していくという考えでやっております。2020年度、すでに3駅、今改修を終えておまして、南北線の大通駅、あとは東豊線の札幌駅、あとは福住駅、これらを東京オリンピック2020札幌の開催に合わせて、その開催の前には工事を終えたということで取り急ぎ行ったものでございます。あとは、その次のページに図面や写真、この④というところが一般トイレの中でも広い個室、これを場所が取れる駅については、これも大きいところ、最低1つは作っていきたいということで今やっておりますので、このような形で今進めているところでございます。札幌市交通局からは以上でございます。

鈴木分科会長

ありがとうございました。これまで北海道運輸局さん、北海道開発局さん、あと札幌市交通局さまからいろいろとご説明をいただきました。これまでのご説明に関しまして、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。どうぞ、よろしく願いいたします。

根深（（一社）北海道精神障害者家族連合会）

北海道精神障害者家族連合会の根深と申します。よろしく願いいたします。先ほど運輸局主催のバリアフリー教室開催状況で、こういう取り組みは分かったんですけども、開発局、運輸局、また札幌市等の皆さんにお聞きしたいんですけども、精神疾患に対するバリアフリーに対して、どういうイメージを持っているか、そういうことを、なるべく具体的に、抽象的にならないように説明していただければ、どういうイメージを持っているかお願いしたいです。

鈴木分科会長

ありがとうございました。各機関にということでございますので、まず運輸局さんからよろしいでしょうか。

朝野（北海道運輸局）

北海道運輸局でございます。今のお話でございますが、精神疾患の方に対するバリアフリーの状況、対応ということでご質問いただいているところだと思っております。まず、われわれが行っているバリアフリー教室につきましては、おっしゃるとおり、今は視覚障害であったりとか、足が不自由な方であったりとか、そういった方の介助を対象にしているというのは現実だと思います。一方で、精神障害の方ですとか、例えばあとは知的障害とか発達障

害とか、そういった方に対する支援というのも必要であるというのは当然認識をしているところでございまして、場合によってはバリアフリー教室の講義の中で、精神障害の方に対する例えば介助の仕方ですとか、そういったものについてもご紹介をしているところでございます。また、主にそういったことというのは、交通事業者さんに対してやるようなバリアフリー教室におきまして、国土交通省で発行しております遭遇マニュアルというのがございます。その中で、そういった視覚障害・聴覚障害とか車椅子の方とか知的障害・発達障害・精神障害、いろいろな障害の形態があるというところにも着目いたしまして、それぞれこういったことを考えられるというのをご紹介しているところでございます。

あとは最近の取り組みといたしましては、国土交通省本省のほうで昨年度になりますけれども、まさに知的・発達・精神障害の方に対する公共交通機関の利用支援に関する検討というので、検討会を立ち上げておりまして、昨年度、今年の2月に報告書というのを取りまとめているところでございます。これは何かと申しますと、そういった知的障害・発達障害・精神障害の方って、なかなか公共交通機関を利用するにも、外出するにもなかなか不安があったりですとかそういったことがあるということで、そういったことを軽減するために利用体験、公共交通機関の方が実施する利用体験というのをぜひ進めていこうという中で、事業者の方もなかなかノウハウがないというところがありますので、そういったことの体験マニュアルの案を今年の2月に取りまとめたところでございます。本年度以降、そのマニュアルに基づいてテスト、試行を行いまして、そのマニュアルを作って、そういった利用体験というのを実施されるようにということで取り組みを進めていこうとしているというところにつきましては、ご紹介を差し上げようと思っております。簡単ではございますが、以上になります。

鈴木分科会長

ありがとうございました。それでは続きまして、開発局さま、よろしいでしょうか。

林（北海道開発局）

開発調整課の林です。先ほど朝野課長からおっしゃられたこととほとんど変わらないですけど、精神障害・知的障害・発達障害とか、いろいろな症状の方がいらっしゃって、移動とかする場合もたいへんということはあるので、北海道運輸局さんと連携をして、いろいろ取り組んでいきたい、運輸局さんと話をしながら進めていきたいと思っております。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございました。それでは札幌市交通局さま、よろしいでしょうか。

田端（札幌市交通局）

札幌市交通局です。当局も、先ほど朝野課長がおっしゃっておいりました、国のほうで定められた接遇ガイドラインという、主に車椅子使用者であるとか、いろいろな障害をお持ちの方向けの対応例といいですか、その手引きとなるようなものなんですけれども、そのガイドラインを当局の駅員などが日々の業務で使うマニュアルにも落とし込んで、声掛け例であるとか、実際のご対応させていただく際の方法についていろいろなことを書いておまして、それに基づいて駅業務、現場では業務に当たらせていただいております。

また、札幌市交通局では2019年度から精神障害をお持ちの方々への乗車料金、ちゃんとしたお名前でご出でないんですけども、半額、それまでは身体障害者と知的障害者しか対象になっていなかった割引を2年度前からすでに導入しておまして、料金面でもそういった精神障害をお持ちの方々にご支援をさせていただくというスタンスで今も営業というか、そういったことで運営させていただいておりますので。

あとは、心のバリアフリーということで今、バリアフリー法改正によって、強く推し進めるべきということももちろんある中で、当局としては、そういった心のバリアフリーというのを、いろんな案内物であったりとか、いろいろな形で進めていきたいというふうに考えております。札幌市交通局からは以上です。

朝野（北海道運輸局）

補足というか、先ほどお話出ました精神障害者割引の関係につきまして、一点発言させていただきます。冒頭、加藤局長のほうからもお話あったと思いますけれども、この6月に国土交通大臣のほうから我々のほうに指示があったという中の一つに精神障害者割引の導入促進というものがございます。今、精神障害の方に対する公共交通機関における割引というのが、他の例えば身体障害の方であったりとか、そういった方に比べると、なかなか導入が進んでいないという状況がございますので、それにつきましては具体的な方向性ですとか目標を今後、本省において検討をするということになっております。各事業者におかれましても、ご事情いろいろあるとは思いますが、国土交通省といたしましては、各事業者の方に対しては、導入を進めていただくようお願いをしているところでございます。いずれにいたしましても、そういったことで導入に向けた検討をこれからまきに行っていくということになっておりますので、こちらについてもご紹介させていただきます。

鈴木分科会長

ありがとうございました。根深さま、よろしいでしょうか。

根深（（一社）北海道精神障害者家族連合会）

実は、朝野さんから今、補足してくれて大変心強く思っております。当然私どもも、そのことを一番強調したかったわけです。つまり、そういう札幌市が取り組んだと同じように、国の行政としても、そういうところに真剣に取り組んでいただくことが、これもバリアフリ

一につながっていくと思いますので、強力に押し進めていただきたくお願いするところで
す。お願いいたします。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございました。本会議のご意見につきましては、また本省にたぶん上げていた
だけるかと思しますので、運輸局さま、よろしくお願いいたします。

何か他にございますでしょうか。

ここで1時間ほど経過しましたので、10分ほど休憩を取りたいと思います。

<休憩>

鈴木分科会長

それでは、お時間となりましたので再開させていただきます。先ほど3つの機関からご
説明いただきました。その3つの機関以外に、口頭で発表される団体ですとか企業さまか
ら何かございますでしょうか。

JR北海道さん、よろしくお願いいたします。

村上（北海道旅客鉄道（株））

JR北海道CS推進部の村上と申します。今日は、このような場を設けていただきまして
ありがとうございます。先ほど頂きました発達障害者・知的障害者・精神障害者の教育につ
いてですが、弊社では、接遇ガイドラインに基づきまして、発達障害者・知的障害者・精神
障害者の教育につきまして、駅係員を中心にバリアフリー講習会をしておりますが、その中
でもいろいろな特性をお持ちの方の紹介の中の一つとして、お困り事やコミュニケーション
の関係とかといったものを紹介しつつ、改札を利用したり、切符をお買い求めのときの配
慮すべきこととか、配慮すべき事項として、ゆっくり、はっきり、具体的に対応したりとか
といった、こういった接遇が大事だということを、教育しております。あと、その他接遇マ
ニュアルというものもございまして駅係員は全て持っています。この接遇マニュアルにも、
ガイドラインに基づきました障がいをお持ちの方のそれぞれ特性、接遇方法、コミュニケー
ションにつきまして、鉄道利用の場面でどのように対応すべきかといったことを記載して
おり、教育に活用しています。

鈴木分科会長

ありがとうございました。北海道エアポートさん、よろしくお願いいたします。

川村（北海道エアポート（株））

北海道エアポートの川村です。よろしくお願いいたします。先ほど、直近の取り組みとい

うことで北海道運輸局さんからも説明いただきましたが、7月7日、オリンピック・パラリンピックに向けたバリアフリーチェックということで、空港内の到着ロビーからJR線までのルートチェックを一つ一つ行ったということが直近の取り組みでございます。こちらにつきましては特段の指摘事項はございませんでした。

それと、先ほど資料中でもご承知のとおり、空港施設については平成22年にはバリアフリー化完了ということでご案内もありましたが、われわれも平成21年に国際線のビルを設置した際、障害当事者の皆さまと協議を重ねまして、いろんなご意見を頂いて、それを施設設計に反映させてきた経緯がございます。そこで得たUDの考え方を、その後ここ10年ぐらいにわたって旅客ビルの改修工事進めてまいりましたが、そういった中で施設設計に反映してきており、空港ビルはUDの観点からハード的な法的の基準は満たしている建物と認識しております。

しかしながら施設整備が終わったからといって、まさに去年の法改正によって、今後はソフト対応が重要になってくるという認識を持っておりますので、今後はそこをメインに考えていかなければいけないなと思っているところでございます。具体的には今、空港の案内所を中心に、人的な対応で、お客様の移動サポート、こういったものを随時進めているところでございます。先ほど精神障害者の方の対応ということでご意見も出ておりましたが、精神障害者ということではなくて、どのような障害を持ったお客さまであっても、どのような方がいらっしゃっても、お客様の立場になって分け隔てなくできる限りの対応を取っていくという考え方のもと今後もよりよい方法で進めていきたいと考えているところでございます。簡単でございますが、われわれの考えをお示しさせていただきました。よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長

ありがとうございました。その他に、何かご発表していただく団体さまですとか企業さまはいらっしゃいますでしょうか。

それでは、引き続き議題に沿って進めてまいります。次に議題の④の、その他でございます。事務局よりご説明をお願いいたします。

朝野（北海道運輸局）

資料番号でいきますと、資料の7、8、9につきまして私のほうからご説明をさせていただきます。

<資料説明>

鈴木分科会長

ありがとうございました。ただ今のご説明に関しまして、ご意見、ご質問等ございますので

しょうか。

それでは、次に一般社団法人北海道視覚障害者福祉連合会、島委員より、資料 10 につきましてご説明をお願いいたします。

島（（一社）北海道視覚障害者福祉連合会）

ありがとうございます。あらためまして皆さま、長時間、ご審議ご苦労さまでございます。私のほうから、お時間頂きまして、配布資料のウポポイの民族共生象徴空間の調査事業についてご説明と発言をさせていただきます。その前にまず、この会議について触れさせてもらいますが、いろいろと形を変えながら現在に至っておりますけども、この会議の特筆すべき特性、いいところっていうのは、やはり皆さんが意見を出し合って、共に作っていくという街づくりの構想がベースにあるというふうに思っています。ですので、決して今までも報告だけで終わってしまうとか、それからまたは承認、アライバイを作るだけの機関で終わってしまうとか、さらには要望だけを出し合う、そういう場になるのではなくて、共にみんなで知恵を出し合って、できることは官も民も一緒に力を合わせて作っていくというのが、この会議のすごくいいとこだというふうに感じております。

そういう観点から、私どもは一般社団法人という民間の当事者団体ですけども、視覚障害者の団体なんですけど、この当会におきまして自主的に調査事業を行いました。それを報告書をまとめて、長文なんですけれども、これ、開発局、白老町長、それから運営母体である民族の財団さん会長宛てに提出をしているところです。それが今年の 9 月、1 年ほど前に事業を行いました、いろいろと調べてまいりました。

端的に言いますと、非常にいい施設ができた一方で、共生象徴空間と銘打つには、やはり共生というところでいささか課題点が見つかったなっていうふうに思っております。それを、どういうふうに作り上げていくかっていうことは、所管官庁である国交省、それから開発局の皆さんと一緒に、それから地元の白老町、行政と一緒に考えていきたいというふうに思っているところです。この後、開発局さんのほうからその進捗とか反応とか、今取り組まれてること、それから、そもそもウポポイの環境の整備について、ちょっとご説明を求めたいと思いますけれども、ぜひ私たちができることの一つとして、コロナ禍でそれは実現かなわなかったんですけども、私はまだ行けておりません。うちの職員、全盲の職員が調査事業に参加して調査をまとめました。ぜひ、願わくば皆さんと一緒に、今回千歳空港からのバリフリチェックをしたように、私たちの力でウポポイのバリフリ点検、チェック事業を実践したいなというふうに思っているところです。

ということを前段で置きながら、開発局さんのほうに、ちょっとご説明、ご報告をお願いしたいと思います。

鈴木分科会長

ありがとうございました。開発局さまから、よろしく願いいたします。

林（北海道開発局）

本日はありがとうございました。当課としても、調査報告書について内容等、伺っておりますけど、関係課を通じて管理運営を行っているアイヌ民族文化財団にも連絡させていただきまして、聞いている情報としては、誘導マットの設置や点字表示箇所の拡大について検討中であり、博物館の点字表示、エレベーターとか 2 階多目的トイレの設置に向け調整中ということは伺っております。短いですが、以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございます。島委員、よろしいでしょうか。

ただ今の島委員からのご説明に関しまして、何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。

金原（（公社）北海道ろうあ連盟）

北海道ろうあ連盟です。去年もこの委員会で提起したと思うんですけども、ウポポイの情報について、視覚障害者だけじゃなくて、聞こえない者についても、不便に感じてるところがあります。遠くから来て、実際に施設を見学をしても、何をおっしゃってるのか分からないという寂しい思いをして帰った方が何人かおられます。一回でいいので、皆さんも耳を一回聞こえないようにしてウポポイを歩いてみていただければ分かると思います。聞こえない者が分かるような案内情報を付けてほしいということを併せてお願いしたいというふうに思います。

鈴木分科会長

ありがとうございました。開発局さま、コメントをよろしく願いいたします。

林（北海道開発局）

昨年度伺ったことについては、局内に情報共有を図りまして、関係課を通じて、この件についても管理運営を行っているアイヌ民族文化財団に、去年お話あったことは連絡させていただいたところです。筆談ボードですとか手話通訳士ですとか、遠隔通信可能なタブレットとかを用意したり、いろいろ工夫しているということと、事前に問い合わせあった場合は、北海道聴覚障害情報センターの派遣サービスについてご案内したりしているということは伺っております。ただ、今お話があったことについて、再度、情報共有させていただきたいと考えております。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございました。島委員、コメントをお願いいたします。

島（（一社）北海道視覚障害者福祉連合会）

今後の話なんですけども、今回こういうふうに議場に上げさせていただきましたので、ぜひ皆さんで情報共有しておりますので、来年に向けて、来年はおそらくアフターコロナでインバウンドがバンと来ると思いますんで、ぜひたくさん国内外の人が訪れる、日本を誇れるような素晴らしい施設なので、日本の共生のスタイルというものを発信する拠点に作ってほしいなというふうに重ねてお願いしまして。

さらに今後の、今日以降、この議場に上がったということを踏まえて、これからのスキームとかフロー、進め方、できれば国のレベルで、国交省のレベルでこのことを真剣に考えてほしいなと思うものですから、スキームとかも含めて、どういう予定で進められるのかについて、朝野課長、もし何かお答えあったら聞かせてください。

朝野（北海道運輸局）

島委員、どうもありがとうございます。私もここで頂いた資料を拝見いたしまして、代替案とか、こうしたらいという部分が非常によく調べられているなという感想を、まず第一に持ったところでございます。島委員、お話しいただきましたとおり、我々といたしましても、例えば現地調査、調べに行くとか、そういったことを通じて何とか、まさに共生社会ということを目指しまして、ウポポイもそうですし、あと他もそうだと思うんですけども、そういった街歩きとか、施設を見学するとか、チェックをするとか、そういったことを通じて取り組むのも非常にいい案かなと思いますので、北海道開発局さんともお話しして、何らかの対応できればというふうに思いますので、それに関する進捗については、また追って皆さんにご報告できればというふうに思っております。

本件については、もちろん本省のほうにも上げさせていただきますので、本省の評価会議でも取り上げていただければなというふうなことも思っておりますので、その際にはいろいろお伺いする点あると思いますけども、ぜひよろしく願いいたします。

鈴木分科会長

ありがとうございました。今後、検討いただけるということです。よろしく願いいたします。その他、何かございますでしょうか。

金原（（公社）北海道ろうあ連盟）

北海道ろうあ連盟です。駐車場です。最近、無料が増えてきておりますけれども、聞こえない人は、駐車場を出るときにトラブル、実際にボタンを押している、手続きをして相手が、機械から音声が出てきても分からないという、聞こえないので、言われてることが、どう答えていいのかわからないという。そうすると、後ろで他の方が待っていて渋滞になってしまうということで、非常に困るというような声、相談を受けております。聞こえないは困る。困らないようにボタン操作、例えば職員がボタンを押したら来るだとか、そういったことが

あれば安心できると思うんですけども。自分が今度バックをすると、後ろの人にぶつかってしまうだとかってことがありますので。後ろの人も非常に優しくて、非常によかったんですけども、聞こえない人たちが安心して使えるような駐車場というのもお願いしたいというふうに思います。

鈴木分科会長

これは駐車場についてですけども、これは運輸局さんでよろしいでしょうか。

朝野（北海道運輸局）

駐車場の件につきましては、昨年もお話をいただいているところでございます。なかなか改善がされない部分になっておりますけれども、こちらについても本省のほうに話を上げさせていただきます。

金原（（公社）北海道ろうあ連盟）

この問題、障害者自身がではなくて、周りの人も巻き込む。なので、障害者自身だけの問題ではありませんので、きちっと対応をよろしくお願ひしたいというふうに思います。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございます。その他に、何かございますでしょうか。

島委員、よろしくお願ひいたします。

島（（一社）北海道視覚障害者福祉連合会）

すいません、何度も。JR北海道のことについて1点、2点ほど発言させていただきます。

今、全国で転落、接触事故で痛ましい報道がいつまでたってもなくなる状況があります。その改善策として、安全柵、ホームドアの設置が推進されているところですけども、JR北海道におきましては、まだ未設置の状況であります。これは、安全を作るためには一番いい方策ではあると、ホームドアが一番いい方策であるということ踏まえた上でお話しする一つのご提案ですけども、物理的、それからいろいろな事情、経費的なものも含めてなかなか難しいということも十分承知しております。

そこで、それに代わる代替案として、安全のためにどうしたらいいかということをお提案させていただきます。まず、安全柵が一番でありますけども、安全柵を設置できない駅におきましては、駅構内に侵入してきた車両、鉄道が必ず入る前に一時停止をして徐行運転するというような運行、それから、そういうマニュアルが規定として作られることによって、これは視覚障害者に限らず、やはり接触したり転落するという方たちの命を守るために、道路交通法のように鉄道交通法というのがあるのかどうか分かりませんが、そういう法的な、

全国的な方針として縛りを作りながら、ホーム柵が設置されないというところの駅を利用する人たちの命を守るために、こういうような運行上の決まりを、北海道が全国に先駆けて模範となるようなルールを作って全国をけん引していただきたいことはどうでしょうかという提案でございます。

こういう発言をしてるのは、全国でも誰もこんなこと言ってる人はいません。ですから皆さんに今初めて打ち明けましたけども、私がかねがねずっと思っていました。駅に入るときに一回止まって、仮に例えば転落した利用者があるときに、制動距離が、ちゃんと止まれるというようなルールの下に運行されるような安全・安心の北海道の鉄道を実現することができれば、とっっても全国でもサンプルに非常になると思うので、提案をさせていただいたところです。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございます。今、島委員よりご提案がございましたけども、JR 北海道さま、何かコメント等ございますでしょうか。

村上（北海道旅客鉄道（株））

JR 北海道の CS 推進部の村上です。ホームドアの弊社のご事情等も踏まえた上でのご提案、誠にありがとうございます。

おっしゃるとおり弊社のホームドアにつきましては、車両のドア位置が異なるとか冬の関係とか構造物の関係で、勉強は進めているところですが、結果として未設置でございます。

ご提案は、列車がいったん停止して最徐行で行ければといったところだと思います。私のほうでもイメージしてみたのですが、鉄道はご承知のとおり鉄の上を鉄輪が動く形でございます。車といったようなゴムとアスファルトで進むものと違いまして、なかなかすぐ止まれません。これが鉄道の特性としまえばそこまでなんですけれども、鉄道の強みは鉄の上を鉄が走ることで、大量高速に輸送できるといったところがございます。そういったところを、安全との兼ね合いで、どこまで両立できるかといったところだと思います。なかなかいろいろと悩ましいところはあると思いますが、いろいろな、われわれ鉄道事業者も発想が凝り固まっているところがありますので、さまざまな視点からご提案いただければ、何か取り入れられるものがあれば取っ掛かりにしたいなと思いますので、引き続きのご提案をお願いしたいと思っております。ありがとうございます。

鈴木分会長

ありがとうございました。その他、何かございますでしょうか。

金原（（公社）北海道ろうあ連盟）

最後に一つ。北海道ろうあ連盟です。皆さん、知っていただきたいことが一つあります。

最近、音声認識アプリがいろいろ増えていきますね。非常によいものもたくさん出ております。けれども、機械の音声はなかなか、テレビの音声とか、それを認識することが難しいです。例えば地下鉄に乗って、何か事故があって地下鉄が止まって放送が入りますけれども、実際に音声認識アプリを使ってみたんですけれども、全く反応しません、機械音に対して。人の声なら分かるんですけれども、機械の音だと全く反応しないということが分かりました。そういったことを皆さんにもぜひ理解して、早く、どこでも文章、文字が付いて、私たちが安心して移動しやすいような社会に変えていっていただければというふうに思います。よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長

ご要望ということですが、運輸局さま、コメントよろしくお願いいたします。

朝野（北海道運輸局）

音声認識アプリというのがさまざまあるというのは私としても認識をしていたところがございますけれども、そういった仕様になっているというのは、恥ずかしながら知らなかったところでもあります。こちらについても本省の評価会議のほうに報告をさせていただきまして、対応があればというふうに思っています。よろしくお願いいたします。

金原（（公社）北海道ろうあ連盟）

ありがとうございます。

鈴木分科会長

ありがとうございました。その他、何かございますでしょうか。ありがとうございました。

予定としておりました時間があと 5 分程度と迫っております。ただ、事前に頂いておりますご質問等もございますので、もう少々お時間を頂きまして進めてまいりますので、よろしくお願いいたします。また皆さま、ご予定ある方もいらっしゃると思いますので、また何かございましたらご遠慮なく退室等していただいて結構ですので、よろしくお願いいたします。

それでは議題の⑤になります。意見交換でございますが、今回は事前にご意見を頂いておりますので、そちらについて順番にまずご発言いただきたいと思います。

一通り事前のご意見のご発言をいただいた後に、その他のご意見についても承りますので、よろしくお願いいたします。それでは、まず最初に一般社団法人北海道手をつなぐ育成会、樋口さまより、よろしくお願いいたします。

樋口（（一社）北海道手をつなぐ育成会）

北海道手をつなぐ育成会、事務局長を務めます樋口と申します。

今までの議論の中でも触れられていたことですので、簡潔にお話させていただきたいというふうに思います。バリアフリー法の部分で、バリアフリー教室あるいはバリアフリー研修というふうなことで、さまざまな場面で実施されているというご報告がありました。知的障害の当事者、知的障害およびその家族、支援者で構成する育成会としては、大変うれしく思います。その中でも、とりわけソフト面に関わる内容については、これはなかなか難しいというか、皆さんにご理解いただくのは時間もかかるというふうなことが従来から指摘されているし、現実そういうふうなことだろうというふうに思います。

そこで、これは育成会の中で、育成会のメンバーが合理的配慮、障害理解、啓発キャラバン隊というのを、グループを作って、学校とかあるいは職場とか、あるいは自治体、役所の職員の方々向けに出向いて、障害の特性あるいはその対応について実際に講座、講義みたいなことを取り組んでおります。この機会にぜひ声を掛けていただき、そういったところに育成会としてご協力できればなというふうに考えておりますので、どうかよろしくお願いをします。窓口は、北海道でいえば私ども、道育成会の事務局ということになります。ホームページ等で紹介もされていますので、どうかよろしくお願いをいたします。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございました。ただ今のは、お声掛けということでもよろしいでしょうか。

樋口（（一社）北海道手をつなぐ育成会）

そうですね、結構です。

鈴木分科会長

ありがとうございます。それでは続きまして、公益社団法人北海道ろうあ連盟の金原さま。事前に頂いてた分で、よろしくお願いをいたします。もうお話しいただきましたでしょうか。

金原（（公社）北海道ろうあ連盟）

今まで、もう報告した内容です。

鈴木分科会長

これまでご発言いただいたようですので、続きまして米澤さま、お願いをいたします。

米澤（道東障害者スポーツ指導者協議会）

ありがとうございます。最初に私、NPO 法人共生シンフォニーを任期満了で退職というか離れまして、今現在はこれといった所属がない状態です。道東障害者スポーツ指導者協議会というところでの活動を中心とさせてもらっております。私自身は、四肢まひの障害を持っておりまして、車椅子ユーザーです。

先ほど出てたお話の中で思ったのが、駐車場についてなんですけれども、たぶん皆さんがご利用したこともあって、私も利用させていただいたことがある札幌駅の駐車場なんですけれども、札幌駅の入り口になるのかな、私ちょっとはっきりは分からないんですけども、タクシーがたくさん止まってるところに一緒に止めさせてもらうようなところに止めさせていただいたときに、普段住んでるのは十勝なんですけれども、十勝では考えられないぐらい歩道と車道の段差のところがとてもスムーズになっていたりしたことがびっくりというか、とても通りがやすく素晴らしいなと思いました。あとは新千歳空港についても、帯広空港、別に悪口とかそういうんではないんですけど、帯広空港の車椅子用のところから帯広空港へ行こうと思うと、段差とかが結構あるんですけども、新千歳空港のところは、そのままエレベーターのところへ段差がなくスムーズに行けるようになっていたりとか、実際車椅子ユーザーになってみて、たくさんいろんなことを学ばせてもらうようになり、これからもそういうことがうまく発信できたらいいなと思っております。ありがとうございます。

鈴木分科会長

ありがとうございます。ただ今駐車場と、あと空港に関しまして情報提供いただきましたけれども、何か関連する企業さまですとかで、コメントある方いらっしゃいますでしょうか。

よろしいでしょうか。それでは、ご感想と情報提供とさせていただきます。

続きましてNPO法人ホップ障害者地域生活支援センターの竹田さま、よろしくお願いたします。

竹田（NPO法人ホップ障害者地域生活支援センター）

こんにちは。竹田ですけども、事前に送らせていただいた内容をもう一度読んだほうがいいのでしょうか。結構長くなっちゃうので、どうかなと思ったんですけど。

鈴木分科会長

ご存じない方もいらっしゃいますので、簡単で結構でございますので、ご紹介をよろしくお願いたします。

竹田（NPO法人ホップ障害者地域生活支援センター）

まず1点目なんですけど、障害者用の駐車スペースについてということで、資料7にも付属することなのかなと思うんですけど、このことについて意見と質問という形で出させていただきますと思います。

バリアフリー法では、一定以上の公共施設あるいは商業施設などで障害者の専用スペースが設置されていますけども、これは車椅子用の駐車場が、なかなか実際には使えないということが多いというのが実態としてあります。そこでパーキング・パーミットという制度に

ついて、北海道においてもぜひ導入を検討していただけないかというふうに思いますので、内容については事前に伝えてある内容のとおりですので、そういう内容について検討いただけないかなと思っています。また、障害者専用の駐車スペースの確保ということで、ダブルスペースという形の中での駐車スペースというものについても考えていただきたいというふうに思っています。また、この障害者専用駐車場施設の設置については、金額的にも費用がかかることだと思いますので、これに対して出る補助等も考えていただけないかなというふうに思っています。

また次に、福祉タクシーについてなんですが、福祉タクシーという言い方の中で、UDタクシーを含めた目標値が設定されていますが、この中で気になっているのは、介護タクシーと福祉タクシーあるいはユニバーサルタクシーという中で、比重としてはユニバーサルタクシーの比重が高くなっていて、結果的に台数的にも車椅子専用車の台数が実質的に少なくなっているというような数字に見受けられます。これは、実際車椅子を使う立場としては、使える車椅子が逆に少なくなっているという現状がありますので、目標値の設定においては、ユニバーサルタクシーと福祉タクシーの目標値というものを、それぞれ別立てて考えておく必要があるのではないのかと思いますが、この辺についても教えていただきたいと思えます。

次に、バリアフリートイレについてなんですが、これもタクシーと一緒になんですが、バリアフリートイレ自体が非常に多目的になってきて、結果的に車椅子では使えないというような現状が出てきています。元々は車椅子でも使えるようにということで始まったんだと思いますが、いろんな方が使えるようになった結果、車椅子の方が使えないという現状が出てきているので、もう一度これについても多目的のトイレとバリアフリーのトイレというものをどう共存させていくのかということをもう一度検討いただけないかなと思います。

あとは、事前にない件も一点お尋ねしてよろしいでしょうか。

鈴木分科会長

はい、よろしく願いいたします。

竹田（NPO 法人ホップ障害者地域生活支援センター）

高速道路の割引について、国土交通省のほうでは従来、車を対象とした割引であったものを、障害者手帳を対象とした割引に変更を考えているというふうにお聞きしていますが、現状、どのようなスケジュールで進んでいるのか、この件についても教えていただきたいと思えます。私からは以上です。ありがとうございます。

鈴木分科会長

ありがとうございました。的確にお話しいただきまして、ありがとうございました。先ほどパーキング・パーミットのご意見がございましたが、北海道総合政策部の交通政策局の武

田さまにお答えいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

武田（北海道庁）

北海道総合政策部交通企画課の武田でございます。パーキング・パーミット制度のことについてなんですけども、本庁においては保健福祉部が所管しております、そちらのほうの見解等を伺っておりますので、今回報告させていただきたいと思います。

この制度、皆さんご承知かと思えますけれども、多くのメリットがある一方、一部デメリットといえますか、利用証の大幅な発行によって、今まで使用していた重度の障害者があまり利用できないといった、そういった前例も一部にあるというようなことを聞いております。このため、道といたしましては、まずは駐車マナーの向上に向けた周知の方法の検討を行うといったことや、パーキング・パーミット制度、これを導入している都道府県、他の府県、そちらの現状とか状況を把握しながら導入におけるデメリット等の対処方法を把握することに努めるなど行ってございまして、当面は適正な駐車スペースの利用に対する普及啓発活動を一層図っていくということに努めていくというような考えでございます。以上でご報告を終わらせていただきます。

鈴木分科会長

ありがとうございます。あと、その他の意見につきましては、事務局よりご回答をお願いいたします。

朝野（北海道運輸局）

まず駐車場のパーキング・パーミット制度などについてのことになりますけれども、令和3年7月現在といたしますと、40の府と県と、あと4つの市について導入されている制度ということでございます。こちらにつきましては、平成29年に国土交通本省でパーキング・パーミット制度の導入促進方策検討会というのを開催いたしまして、いろいろなことを議論されたところでございます。そして平成30年には、パーキング・パーミット制度の導入促進に向けた障害者用駐車区画の適正利用に関する検討会を開催いたしまして、このパーキング・パーミット制度に関する事例集ですとかパンフレットを作成したというところでございます。そして、つい先日になりますけれども、今年の8月23日には、また新たに車椅子利用者用駐車施設等のあり方に関する検討会というのを国土交通本省に設置したところでございます。こちらでハードとソフトの対策、両面についての検討が始まったところでございます。例えば、パーキング・パーミット制度について全国统一のものにするかどうかですとか、そういった検討もこの中で行われるというふうに聞いています。竹田委員ご指摘のダブルスペースにつきましては、調べましたところ、これ奈良県で導入の事例があるというふうに伺っております。こういった制度についても、本検討会で取り扱うということになっておりますので、この検討の動向を、われわれとしても見守りたいというところでござい

ます。補助金につきましては、実は国土交通省の社会資本整備総合交付金のメニューの中に、地方公共団体に対する駐車場の設置のメニューとしては存在をしているというところは確認できているんですけども、こちらの活用も含めまして、改めて周知をしていく必要があるのかなというふうに思っております。駐車場の件については、簡単ですが以上になっております。

次に、障害者トイレの件についても、簡単にご紹介させていただきます。障害者用トイレに関しましても、実は昨年度、国土交通省で共生社会における環境整備に関する調査研究検討会という検討会の中で、トイレについての検討がなされたところでございます。本日、札幌市交通局さんからご紹介ありましたとおり、トイレも機能分散の関係とかそういったことに取り組むという結論を踏まえまして、これらの広報啓発であったり教育等に取り組んでいくというところですか、あとは建築設計標準というのがございますけれども、そちらのほうで、おっしゃるとおり多目的トイレについては、バリアフリートイレというふうに名称を統一して適正利用に推進に向けて取り組むということになっております。国土交通省では令和元年から、11月から12月にかけて、トイレの利用マナー啓発キャンペーンというのをしておりますけれども、引き続きこういった啓発活動に対しても取り組んでまいりたいというふうに思います。

その他、頂いているところございますけれども、こちらにつきましても、本省の評価会議のほうに報告をさせていただきたいと思っております。

鈴木分会長

高速道の割引については何か開発局さん、ありますでしょうか。
それでは、高速道路につきましては、また後日調べていただいて、場合によってはコメントしていただくということをお願いいたします。

竹田（NPO 法人ホップ障害者地域生活支援センター）

すいません、竹田ですけども、福祉タクシーについてもちょっと見解がなかったので、もしそこも予定を教えてくださいたいんですが。

朝野（北海道運輸局）

おっしゃるとおり福祉タクシーとUDタクシーで目標値を設定することが必要だというご意見につきましても、これ実は、他の分科会のほうでもそういった話が出ているというふうに聞いておりますので、こちらについても本省の評価会議のほうに諮りまして検討されるものと認識しております。

鈴木分科会長

都市間バスですとか空港バスのバリアフリー化の現状につきましては、自動車交通部の

旅客第一課からご回答いただけるということですので、よろしくお願いいたします。

相田（北海道運輸局）

旅客第一課の相田ですけれども、私のほうからご説明させていただきます。

都市間バス、空港アクセスバス等につきましては、地形上の理由等により、いわゆるハード基準に適合する自動車の走行が物理的に困難な路線を走行したり、あるいは床下に収納スペースを設ける必要があること等により低床化が困難である等の理由により、なかなかバリアフリー化を進めにくい状況に今ございます。そのうち都市間バスにつきましては、このいわゆるハード基準、これの適用除外認定を受けることができる路線ということになっておりまして、また旅客のための一定程度の荷室、先ほどもご説明したとおり確保する必要がございますので、ハイデッカー車等のこういった車を導入している状況でございます。したがって、なかなか車椅子利用者の方が容易に利用できる状況にはなっていないということになります。また、リフト付きバスを導入しているというような事業者も、私どものほうではきっと確認できておりませんので、やはり鉄道と並行している運行しているような都市間バスにつきましては、鉄道の輸送にお願いするといえますか、こういったような状況に今、都市間バスはなっています。

空港連絡バスにつきましては、都市部から比較的近距离に位置している空港のうち、函館空港、旭川空港、釧路空港、稚内空港の4空港につきましては、一般路線バスも空港に乗り入れておりますので、ノンステップバス等を導入し、一定のバリアフリー化はなされているところです。また新千歳空港につきましては、札幌圏からの距離があるということもありまして、ハイデッカー車両を導入している状況でございますけれども、一部事業者においてリフト付きバスを導入して車椅子利用者の方の利便向上を図っているという部分はございます。

この空港アクセスバスにつきましても、ハード基準の適用除外の認定の対象となっているところでございますけれども、今年4月1日より一部取り扱いが改正されまして、一部の空港、北海道におきましては函館空港、旭川空港、釧路空港、女満別空港、この4空港につきましては適用除外の認定を受けるに当たっては、リフト付きバス等の導入計画書というものを提出することになっております。この提出をすることによって認定を受けられますので、時間はかかると思っておりますけれども、徐々にバリアフリー化が図られるかというふうに考えております。また、計画書に基づく車両の導入予定時期につきましては、おおむね3年ということにしておりますので、3年後に導入されていくというふうに私どもは期待しているところでございます。

また、バリアフリー化の促進に関する支援ということになりますけれども、ノンステップバス、リフト付きバス等の導入に係る支援、補助を行っております。ノンステップバスにつきましては令和2年度第3次補正予算で4事業者23台に対し980万円を補助する予定となっております。運輸局といたしましては引き続きバリアフリー法の目的ののっとり、バリアフリー化の促進、推進に努めてまいりたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願いいたします。

たします。私からは以上でございます。

鈴木分科会長

ありがとうございました。竹田さま、何かコメント等ございますでしょうか。

竹田（NPO 法人ホップ障害者地域生活支援センター）

ありがとうございます。ぜひ都市間バスあるいは空港バスについても導入目標値みたいなものを今後検討していただけないかなと思いますので。今日はどうもありがとうございました。

鈴木分科会長

本省に上げていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、続きまして認定 NPO 法人 DPI 日本会議の西村さま、よろしくお願いいたします。

西村（認定 NPO 法人 DPI 日本会議）

西村です。2点になります。

1つは、誰もが安心・安全に公共交通機関の利用を促進するため、公的な仕組みとしてバスや電車やタクシーなど、公共交通機関に乗るときに、嫌な経験をしたり不便なところに気が付いた人が相談や報告などができる、形態としてはさまざまな障害者がいますので、電話・メール等、窓口を各地方の運輸局に設置をしていただき、それを受けてのいろんな取り組みをホームページで公表していただきたいと思います。これ DPI 日本会議が、いろんな問題を地方から吸い上げたときに、直接本省とやりとりをしてそれらの問題改善に取り組んでるんですけども、地方にいても、それができるような形を整えることが必要ではないかということでの意見です。

それから心のバリアフリーですけども、4つのバリアフリーということで、バリアフリーについての考え方はありますが、この心のバリアフリーの場合には他人の善意とか思いやりという道徳心に訴える支援やサポートとして捉えられる面があります。したがって、そうしたものではないということも含めて捉える必要があると思います。障害者や高齢者の公共交通機関の利用に当たって、善意と思いやりに基づいてと捉えられかねないかなと思ってますので、権利条約とか差別解消法等もありますので、そういった誤解がないような形での使用といいますか、踏まえて用いていただきたいということです。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございました。それでは、事務局よりご回答をよろしくお願いいたします。

朝野（北海道運輸局）

まず、バリアフリーの相談窓口の件でございます。これまでも、北海道運輸局といたしましては行政相談窓口などを通じましてバリアフリー化に関するご質問ですとかご意見いただいた際には対応してまいったというところでございます。一括窓口というかそういうものの設置につきましては、本省のほうにも上げまして、今後どうしていくかっていうのを上げてみたいと思います。

続きまして、心のバリアフリーにつきまして、まさにおっしゃるとおりだと思っております。先ほど、われわれの取り組み紹介したところでございますけれども、それをマスコミで取り上げていただいた際にも、バリアフリー教室で思いやりの心を学びましたっていうような紹介があって、われわれ、そういうバリアフリー教室をしたつもりはないんですけども、マスコミの方もそういつて紹介をするってことは、なかなかまだ世の中に浸透していないのかなというのを実感したというところがございます。われわれといたしましても、西村さんおっしゃったとおり、権利条約ですとか差別解消法に基づいた心のバリアフリーであったりとか共生社会に向けた取り組みというのを、ますます進めてまいりたいと思っておりますので、引き続きご指導などございましたら、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

鈴木分科会長

ありがとうございます。西村さま、よろしいでしょうか。

西村（認定 NPO 法人 DPI 日本会議）

はい、ありがとうございます。引き続き、よろしくお願ひいたします。

鈴木分科会長

それでは事前意見の最後となりますが、委員の皆さまへのご質問を頂いておりました札幌市まちづくり政策局、荒木さま、よろしくお願ひいたします。

荒木（札幌市）

札幌市まちづくり政策局、荒木でございます。事前に資料を共有させていただいておりますので、今回、皆さまからの回答は、お時間の関係もありますので控えていただいて、もし何かいい知見をお持ちの方がいらっしゃいましたら、事務局を通じてご連絡いただきましたら、直接私どもと委員の方と、やりとりさせていただきたいと思ひます。

まず質問だけ、今回発表させていただきますけれども、札幌市で、本日の道新朝刊にも記事が出ておりますけれども、バリアフリーの基本構想を今、改定を進めてるところでございます。特に建築物のバリアフリーの考え方ということで今整理をしておりまして、中でも民間の建築物のバリアフリー化、例えば出入り口の段差の解消ですとか、十分な通路幅を取る、トイレをユニバーサルトイレにするというようなことになっておりますけれども、整備率

が非常に低いという状況でございます。札幌市で建築申請のときに指導したりだとか、そういう適合したものにするように指導したり、あるいはすでに建っている建物に関しては、補助金制度を設けまして改修をしていくというようなことの支援などもしていくところでございます。しかしながら非常に数が多いというようなこともありますし、また小規模な建物に関しましては、どこから手を付けたらいいかと、何が効果的なのかというようなところが、なかなか見極めるのが難しいところで、今どんな制度が必要なのか、どんな支援策を用意すると効果的かと、こんなようなことを検討しております。皆さまには、利用される方の人数ですとか、どんな点がニーズに最も合った対策なのかというようなことで、もしお持ちの知見などがございましたら、ぜひご教示いただきたいと、こういう内容でございます。時間ありませんので、事務局のほうに、もし何かこういった資料だとか調べた結果があります、あるいはこんな制度、参照しては、というような知見がありましたら、事務局のほうを通じて私ども札幌市までご連絡をいただけると、直接やりとりさせていただきたいなと思っております。以上でございます。

鈴木分科会長

ありがとうございます。荒木さまからもおっしゃっていただきましたけども、本日お時間も結構超過してございますので、もし皆さまから何かご助言いただけるようなことがございましたら、情報提供も含めまして事務局を通じて少し情報提供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。

荒木（札幌市）

よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長

それでは、その他にもし、ちょっと限られた時間でもございますし、時間も超過してございますので、できれば2分以内ぐらいでご発言をよろしくお願いいたします。

島さん、よろしくお願いいたします。

島（（一社）北海道視覚障害者福祉連合会）

島です。すいません、時間過ぎてるところ。意見を伺いたいということで、指名をさせていただきますでもいいですか。

鈴木分科会長

結構です。よろしくお願いいたします。

島（（一社）北海道視覚障害者福祉連合会）

明日、実は午前、意見交換会を行います。その中で、JRの運行の件について話し合いをしたいというふうに思っているんですが、今、北海道の転落の事故も大きな問題ですけども、JR北海道の中で検討課題として無人駅の状況について、あります。その無人駅の状況について、どういうふうに北海道のJRは今後遂行していけばいいかということについて、ぜひ西村さんに、ちょっと今日ご意見一回伺いたいなと思ったんですけど、西村さん、いいですか？

鈴木分科会長

西村さま、いかがでしょうか。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

西村です。無人駅の問題は非常に深刻な問題だと思ってます。先ほど島さんからのお話にもあったとおり、公共交通事業主の皆さんのそれぞれの経営状況が大変厳しい中での運行されてるということで、その中で出てきてる措置かとは思いますが。私は基本的に、障害者の場合、3日前に電車を予約するとか、地下鉄を予約するとかということについては反対の立場だったんですけども、ある地方のバス会社の方とお話をしたときに、東京のように全てのバスがノンステップバスというところではなくて、ノンステップバスは1割しかない。それが3日前だと、その1割しかないノンステップバスを希望する路線に回すことができるということで、3日前の予約をお願いしているとの話を聞きました。本来は、無人駅ではなくちゃんと駅員を付けるのがベストと思いますが、どうしてもまず人の介助が必要な場合に、無人駅を推進するのであれば、3日前に、あるいは4日前に申し出てもらえれば、何時何分の電車だとか、そういうことを事前に申し出てくれれば対応できますよというような形でできないかなと思います。過去の経験なんですけども、札幌市交通局の地下鉄を使ったときに、バスセンターで降りたいと琴似駅で申し上げました。当時バスセンターにはエレベーターがなかったのですが、そのときに受けた対応としては、バスセンターに人が少ない、だから対応を今すぐはできない。でも、他の駅から人を回すから1時間なり30分なり待ってくれないか、そうしたら人回せれるという対応を受けました。私は、それは適切な対応だと思いましたし、とてもありがたく、1時間苦痛なく待つ、それで体制を整えた時点でバスセンターの駅を利用させていただいた経験があります。そういった意味で、できないではなくて、どうしたらできるのか、つまり、無人駅にしてしまう、で、ほんとは全部バリアフリーで介助なんかいらぬような駅になっていけば一番いいとは思いますが、そうではないことも含めて考えたときに、私が思い付く手立てとしては、今申し上げたように、事前予約といった一定の制限を車椅子の人たちは受けるかもしれない、けども、なぜそれが必要なのかということもホームページなり何なりにきちんと載せる形をすれば、私はそれこそ双方の歩み寄りの中で共に使える公共交通機関としての役割を果たすことが期待できるのではないのかと思っています。

島（（一社）北海道視覚障害者福祉連合会）

ありがとうございます。大変参考になりました。

鈴木分科会長

貴重なご意見いただいたかと思えます。JR 北海道さま、何かコメントはございますでしょうか。よろしく願いいたします。

村上（北海道旅客鉄道）

ご意見いただきまして、ありがとうございました。島さまよりお話ありましたとおり、明日会議に私ども参加させていただきまして、無人駅のご利用に关しますご利用の仕方についてということで、ざっくばらんなお話をさせていただければと、意見交換させていただければと考えてます。西村さまのお話にもありましたように、私どもも当然、無人駅をご利用の場合、正直なところ、やはり事前の連絡がない場合は、近くの有人駅から人を回せるかといったところを検討して、ご案内できるかご説明して、それがかなわなければ近くの最寄りの有人駅をご案内したりとか、あるいは案内できる日時をご提案させていただいたりといった代案の提示、あるいはそれに至るご説明といったものをさせていただいております。ただ、なかなか北海道、ご承知のとおり、本州の JR あるいは私鉄と比べて、やはり広さも半端じゃないところがあります。例えば、管理をしてる駅が、最寄りの駅が 25 キロ離れてるといった無人駅もあります。そういった状況の中で、われわれどういったことができるか、そしてどういった例えば知恵を出せばお手伝いとか、あるいはご利用を安心・安全にいただくかといった部分、一緒に考えていただければというふうに思っておりますので、明日もぜひ、もっと具体的な話になると思えますけれども、ご指導いただければというふうに思っております。ありがとうございます。

鈴木分科会長

ありがとうございます。今後も議論し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。

その他何か、これまでの説明された事項ですとか、それ以外に关しましても、何かご意見ございましたら簡潔にご発言いただきたいんですけども、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは予定としておりましたお時間も過ぎてございます。皆さまから活発なご意見を頂いたということで私も非常にうれしく思っております。お時間も過ぎてございますので、本日の議題に关しましては、これにて終了とさせていただきます。それでは進行を事務局にお返ししますので、よろしく願いいたします。

5. 閉会

山本（北海道運輸局）

鈴木先生、どうもありがとうございました。また委員の皆さま方におかれましても、いろいろとご意見を頂戴いたしまして、どうもありがとうございます。この分科会として、皆さま方の意見を取りまとめて国交省のほうに上げたいと思っておりますので、よろしく願います。それでは最後に、事務局からひと言ごあいさつ申し上げます。まず北海道開発局の開発監理部、岡下課長さまよりお願いいたします。

岡下（北海道開発局）

ただ今ご紹介いただきました北海道開発局で開発調整課長をしております岡下と申します。座って失礼いたします。本日は、各団体の皆さま方におかれましては、長時間にわたり熱心にご議論いただきまして、まことにありがとうございました。

さて、私ども北海道開発局は、主に河川・道路・空港・港ですとか、そういった社会基盤整備でしたり、あと官庁営繕といった庁舎の整備を行っている出先でございますけども、昨今の法改正ですとか、省内に推進本部設置といったようなことを踏まえて、運輸局さんともさらに連携、協力して、国交省として一体となってハード・ソフト含めて一層のバリアフリー施策を推進していくというところでございます。

本日の質疑の中で、公共交通機関に対するご提案だったりご意見であったりとか、あと精神疾患の方へのさらなる取り組みであったりとか、あと私どもが整備したウポポイへのご意見もございましたけども、そういった貴重なご意見を参考にさせていただきながら、これからは移動等の円滑化がますます促進できるように取り組んでまいりたいというふうに考えているところでございます。簡単ではございますが、会議のお礼とさせていただきます。本日はお忙しい中、どうもありがとうございました。

山本（北海道運輸局）

ありがとうございます。続きまして北海道運輸局の野本交通政策部長。

野本（北海道運輸局）

北海道運輸局交通政策部長の野本と申します。皆さまから向かって分科会長の左側に座っております。よろしく申し上げます。本日は長時間にわたりご意見いただきましてありがとうございます。冒頭、局長の加藤のほうから申し上げましたとおり、本年をバリアフリー政策のターニングポイントの年とするという覚悟でこれから頑張ってまいりますので、どうぞよろしく願います。今日のご意見をいろいろ聞かせていただきながら、そこも踏まえて私のほうから 2 つほどお話をさせていただければと思います。手短かにいたしますので、ご容赦ください。

まず 1 つ目は、やはり今後は施設、ハード面の整備はもちろん、心のバリアフリーが一つ

キーワードになるということ、法制度上もそうですし、今日の皆さまのお話も伺って改めて感じたところがございます。今日ご意見を頂きましたけれども、段差だけということではなく、聴覚障害あるいは精神障害、そういった、これまでのハード施策だけでは対応できていなかったところにつきましても、きちんと対応して、さまざまな方に公共交通機関あるいは施設を利用していただける環境を作っていくことが重要だというふうに改めて認識しました。それについては運輸局も取り組んでいきたいと思っておりますし、また今日、交通事業者様からも、それについては前向きなお答があったかなというふうに思いましたので、ぜひしっかり進めていただければというふうに思っております。

それからもう一つは、ご紹介もしましたが、自治体の基本構想やマスタープランがこれから大事だと思っております。まさに今日もご意見で、札幌と十勝の状況が違うというお話も頂きましたけれども、地域によって取り組み状況に差があるというのが現状でございます。今日の資料の 3 でも、基本構想やマスタープランの作成状況を北海道の地図に落とし込んでご紹介しましたけれども、十分な数ではないと運輸局としても思っております。法に基づく新しい目標でも、特にマスタープランは、市町村の 2 割に作っていくという目標を掲げおり、それに対して北海道もしっかりその数を確保していかないといけないと思っております。今年度これから秋以降、運輸局としても開発局と連携しまして、北海道内の自治体に対して基本構想とかマスタープラン作ってくださいという働き掛けを一生懸命頑張りたいというふうに思っております。しかしながら私たちだけでは力が足りないところもあろうかと思っておりますので、まさに今日ご参加いただいている皆さまからも、それぞれのお立場で、そういったまだ未策定の自治体様に対して、ぜひそういうのを作って地域としてバリアフリーの施策を進めるということについて、後押しをしていただけると大変ありがたいなというふうに思っておりますので、それぞれの立場から可能な範囲でご協力いただければありがたいというふうに思っております。もちろん運輸局としても、しっかり頑張っております。

以上、私からは今日の感想と、運輸局としてこれから頑張っていきたいということを申し上げまして、ご挨拶とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

山本（北海道運輸局）

ありがとうございました。それでは、これもちまして第 3 回移動等円滑化評価会議北海道分科会を終了いたします。本日は、どうもありがとうございました。