

## 第5回 移動等円滑化評価会議 北海道分科会 議事録

日時：令和5年8月28日（月）14:00～15:45

場所：北海道運輸局 6階会議室（札幌第二合同庁舎）

### 1. 開会

久原（北海道運輸局）

定刻となりましたので、ただ今から第5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。

本日は、お忙しい中ご参加いただきまして、誠にありがとうございます。議題に入るまで司会を担当します、北海道運輸局の久原と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

### 2. 北海道運輸局次長挨拶

久原（北海道運輸局）

開会に当たりまして、事務局機関を代表し北海道運輸局次長の川路よりご挨拶を申し上げます。川路次長、よろしくお願いいたします。

川路（北海道運輸局次長）

ただ今ご紹介いただきました、北海道運輸局長の川路でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、本日は、委員の皆さま、また関係団体の皆さま方におかれましては、お暑い中ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

また、日頃より、国土交通行政にご理解・ご協力を賜っておりますことを、この場をお借りしましてお礼申し上げます。

北海道における移動等の円滑化の進捗状況を把握しまして、また、評価する本部会につきましては、新型コロナウイルス感染症の5類への移行を受けまして、昨年度までのWeb方式に加えまして、このような会議型の開催とさせていただきました。引き続き、基本的な感染防止対策につきまして、ご理解・ご協力をお願いいたします。

この分科会につきましては、今回5回目の開催となります。公共交通機関や建築物等のバリアフリー化を加速する上で、当事者の皆さま方のご意見をしっかりと伺いし、関係者間での理解を深めることは非常に重要であると捉えております。本分科会で頂いたご意見につきましては、国土交通本省が開催する評価会議でも検討され、今後のバリアフリー施策の展開に幅広く役立てていただくこととなっております。

既にご案内しておりますけれども、国土交通省ではバリアフリー法の改正によりまして、2025年度末を目標年次とする、バリアフリーの新しい整備目標を進めております。例えば、

市町村におけるマスタープラン、基本構想、この作成につきましては、マスタープランは約 350 自治体、基本構想は約 450 自治体と、新たに定められております。

北海道においては、昨年度、登別市が基本構想を策定し、17 自治体になりました。一方で、面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すマスタープランにつきましては、依然、長万部町のみ状況でして、まだ道半ばの状況であると捉えています。

さらに新しい目標には、心のバリアフリーに関する目標も設定されております。われわれとしましても、バリアフリー教室の開催を通じまして、今後も取り組みを支援してまいります。

本日は、皆さまとバリアフリー化の進捗状況を共有しまして、幅広くご意見を伺った上で、国や関係者の今後の取り組みに生かしていきたいと考えております。

最後になりますが、皆さまからの活発なご意見、またご発表、これをお願い申し上げます、私からの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いたします。

### 3. 分科会長挨拶

久原（北海道運輸局）

続きまして、当分科会会長の、北星学園大学・鈴木教授よりご挨拶を頂戴いたします。鈴木分科会会長、よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長

ただ今ご紹介に預かりました、本分科会会長を仰せつかっております、北星学園大学の鈴木と申します。会議を始めるに当たりまして、一言ご挨拶申し上げます。

本日もオンラインを併用しての開催となっておりますが、ほとんどの方とは対面でお会いすることができませんでした。そういった中で、久方ぶりに何人かの方の顔を拝見しながらの会議となり、私自身として大変うれしく思っております。

さて、皆さまもご承知のとおり、新型コロナウイルス感染症につきましては、依然として感染者が出ておりますけれども、社会におきましてはポストコロナと申し上げますか、こういった時代を迎えまして、経済・社会が活発化しつつございます。そのような中、本会議の主要なテーマでもございます「移動」につきましては復活しまして、大きく動き出しているところでございます。そのような移動が活性化しつつあるからこそ、やはり移動等の円滑化につきましては、非常に重要な課題となっております、本会議での議論がますます重要になってくるかと思っております。

そのような意味では、本日、皆さまより活発なご意見を賜り、また関係者で情報共有させていただければと思っております。活発なご議論をお願いし、はなはだ簡単ではございますが、冒頭のご挨拶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。

久原（北海道運輸局）

ありがとうございました。

続きまして、委員のご紹介ですが、大変恐縮ですが、お手元の委員名簿および配席図をもちまして、ご紹介に代えさせていただきます。また、資料につきまして不備などございましたら、事務局までお申し付けください。

それでは、議事に入らせていただきます。ここからの議事進行を、鈴木分科会会長にお願いいたします。どうぞよろしくお願いいいたします。

#### 4. 議題

鈴木分科会長

それでは、慣例ではございますので、私のほうで議事を進めさせていただきますので、よろしくお願いいいたします。

それでは、お手元の議事次第に沿って進めてまいります。4番目の「議題」についてです。まず最初に、①の移動等の円滑化の進展状況について、事務局より一括してご説明をお願いいたします。

松本（北海道運輸局）

それでは、私のほうから説明のほうをさせていただきます。私、北海道運輸局交通政策部バリアフリー推進課の松本でございます。本日の資料につきまして、説明させていただきます。どうぞよろしくお願いいいたします

————— 資料 説明 —————

鈴木分科会長

ご説明ありがとうございました。ただ今、移動等円滑化の進展状況について、資料2、3、4を使いましてご説明いただきました。ただ今のご説明の内容につきまして、ご質問ですとかご意見等ございますでしょうか。なお、ご発言の前に、所属とお名前をおっしゃってからご発言をお願いいたします。

本日、手話通訳も実施されておりますので、ご配慮を頂けると幸いです。また、この会の最後にも、全体を通してのご意見・ご質問の場を設けますので、現時点におきましては、資料2、3、4に関するご質問をお願いいたします。

それでは、ご発言ある方、いらっしゃいますでしょうか。竹田委員、よろしくお願いいいたします。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

マスタープランについてお聞きしたかったんですが。新幹線が延伸されるに当たって、再

開発されるというんですが、それについて資料を見ている限りは函館市ですとか北斗市などすでに新幹線が入ったところで、基本構想・マスタープランないと思うんですが。これに対する働き掛けですが、今後の予定はどうなっているのか、ちょっと確認したいので。

鈴木分科会長

新幹線整備に伴う基本構想ですとか、その辺の働き掛けにつきまして、何かございましたらよろしく願いいたします。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局の松本です、ご質問ありがとうございます。新幹線駅に対する働き掛けということで、われわれも新幹線駅ができるということで、新しい施設ができるということで、まちづくりは、それに合わせて重要だと考えておまして、最初に新幹線駅延伸が決まった頃、平成28年ぐらいですか、27年、28年ぐらい。その時にも、新しくできる、倶知安とか長万部、八雲のほうに、もちろん函館のほうにもプロモートさせていただいて、そこは最初に行って。その後も今の継続的に訪問させていただいて、今年、函館市のほうにも行かせていただいておりますし。長万部につきましては、マスタープランはしておりますけれども、さらにその上の基本構想に向けまして動いている状況を確認しております。

他、今、話出てこなかった八雲とかも、プロモートのほうをしていきたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

鈴木分科会長

よろしいでしょうか。交通結節点でもございますので、やはり基本構想ですとか、バリアフリーが非常に重要になってきますので、引き続き働き掛けのほう、よろしく願いいたします。コメントございますか。よろしいですか。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

ぜひ、駅ができてから、その前に、やはり基本構想段階できちんとバリアフリー化をまとめてほしいと思いますので。とにかく、新幹線に合わせて整備が進むように、ぜひお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

鈴木分科会長

造る前のほうが効果的だと思いますので、その辺のこと、よろしく願いいたします。

松本（北海道運輸局）

分かりました。ありがとうございました。

鈴木分科会長

その他、ご質問・ご意見等ある方、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、また何かございましたら、最後に全体を通しての質問の時間も設けさせていただきますので、その際によりしくお願いいたします。

それでは、次に、各機関などの最近の取り組みについて、まず北海道運輸局さまからお願いいたします。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局の松本でございます。北海道運輸局のバリアフリーの取り組みについて、私の方から何かご紹介させていただきます。それでは、資料 5 の 1、こちらのほうをご覧ください。表紙めくって、まず 1 枚目です。

最初ですけれども、こちらは、今もご質問を頂いたところではあるんですけれども。移動等円滑化推進方針（マスタープラン）です。そちらと、バリアフリー基本構想作成プロモートについてです。こちら、今回書かせていただいているのは、今年度を実施したプロモート、本日までに行ったものですが、北海道運輸局においては、毎年道内各自治体へアンケートを実施しておりまして、その回答から訪問自治体を選定しております。運輸局において訪問先を決めて、北海道開発局さんにも一緒に行っていただけないか、ちょっと打診させていただいて、プロモートを実施しております。

今年度についてはまだちょっと少ないんですけれども、4 市町訪問しております。そのうち 2 カ所ですけれども、開発局さんも一緒に回っているところがございます。今後もプロモート活動、力を入れていきたいと思っております。

そして、次のページですけれども、こちらですけれども、これは昨年、JR 北海道さんからの依頼を受けて実施したバリアフリー教室です。昨年は札幌、釧路、帯広、函館、こちらにて開催しました。今年度も声を掛けていただいております。ありがとうございます。数カ所実施予定となっております。

続いて 3 ページ目です。こちらですけれども、昨年度、北海道運輸局が主催として開催したバリアフリー教室の状況です。コロナの影響もありまして回数ちょっと少ないかもしれませんが、10 回開催で、290 名に参加していただいております。詳細については、表を見ていただければと思います。

続いて 4 ページ目です。こちらの資料なんですけれども、今年 3 月 28 日に開催された、本省における第 9 回移動等円滑化評価会議においても、ちょっと報告させていただいた資料にはなっているんですけれども。北海道運輸局の鉄道部の方と協力して、地下鉄西 11 丁目駅から大通までについて、写真のように車いすや白杖体験を行いながら、体験会を実施しました。今後も、外からだけではなく、運輸局内部でも知らない者がたくさんいるんだなと分かりましたので、各部にこういうような体験会を実施して、心のバリアフリー、まずは中から広げていこうかなと考えております。

続いて 5 ページ目です。ここから今年度に入ってから実施したバリアフリー教室について、ちょっとご報告させていただきます。まずは、「きよた”バス楽しんでこ”イベント 2023」についてです。昨年も同様のものを実施しております。北海道中央バスさんから車両 1 両提供を受けて、その中でバスの社内バリアフリーについてどのようなことになっているか、あと、車いすを用いたバリアフリー教室を開催しました。

そして、次のページですけれども、次のページも同様の内容なんですけれども。こちらはちょっとバス違いまして。当別町で「バスまつり 2023」というものが開催されておりました。そこに、北海道日本ハムファイターズの本拠地エスコンフィールド、そこからのシャトルバス、EV のバリアフリー車両、車いすを乗せる車両に来ていただきまして、そちらを用いてバリアフリー教室を開催しました。

そして、最後のページですけれども、7 ページ目。こちらが、今回、初めて依頼を受けた、お寺からのバリアフリー教室ということで、樺戸郡浦臼町にある金剛寺さまから依頼を頂きまして、バリアフリー教室開催しました。こちらについては、今回も出席していただいている、札幌の「手と手」の浅野目先生にご協力いただき、実施したところでございます。

昨年までは、やはりコロナの影響でバリアフリー教室開催を縮小しておりましたが、今年、徐々に増えている状況です。ご参加いただく、ご協力いただくバリアフリープロモーターの方、これからいろいろ増えてくると思いますので、何卒よろしく願いいたします。北海道運輸局からは、以上になります。

鈴木分科会長

ありがとうございました。続きまして、北海道開発局さま、よろしく願いいたします。

角谷（北海道開発局）

お世話になっております。北海道開発局開発監理部開発調整課上席専門官の角谷と申します。よろしく願いいたします。本資料からは、昨年度からの北海道開発局におけるバリアフリー取り組みについて、ご紹介をさせていただきます。

資料 2 ページ目は、北海道開発局についてのご紹介を、改めてさせていただきます。北海道開発局は、国土交通省の北海道における地方支分部局として、河川・道路・港湾・空港・農業基盤・漁港といった、国の基幹的な社会資本の整備・管理を行う他、都市・住宅行政に係る地方公共団体への支援、建設業・不動産業等への指導・監督、道内各地における各省・各庁の事務庁舎、国家機関の建築物および付帯施設の整備・保全指導などを行う総合行政機関でございます。

3 ページ目は、昨年 4 月 15 日に、十勝管内の河東郡音更町において移転開設されました、「道の駅」におけるバリアフリー対策について紹介させていただいております。この道の駅は、施設管理者が音更町、実施事業者は公募型プロポーザルにより選定された一般事業者において整備・運営する形式となっております。当該敷地のうち、一部駐車場の整備を国が行

うことから、基本設計の段階から音更町とともに施設内外のバリアフリー化についても検討・情報共有しながら整備されたものです。

主なバリアフリー化の対応といたしまして、移動動線における自動扉の設置や、十分な有効幅の確保、段差の解消、またさまざまな利用者を想定したトイレ整備を実現しておりますので、紹介させていただきました。今月 2 日には、移転開業後 500 日をたたく、通算来場者が 200 万人を超えたとの報道もあり、今後とも多くの方々によるさまざまな施設利用が期待されております。

続いて 4 ページ目ですけれども、札幌市発寒地区における国道 5 号歩道整備事業です。本事業の整備区間は、これまで視覚障害者誘導用のブロックが敷設されておりましたが、札幌市バリアフリー基本構想の重点整備地区に指定されたことに伴い、視覚に障害をお持ちの方々への移動上の安全性向上を寄与すべく、新たにブロックを敷設し、区間で連続した誘導表示となるよう整備したものです。今後も、国道における移動安全性の向上を目指し、地域や当事者の方々のご意見を拝聴しながら、整備拡充を図っていこうと思っております。

最後に 5 ページ目ですけれども、官庁営繕における取組事例で、平成 30 年に完成した帯広第 2 地方合同庁舎におきまして、車いす使用者、高齢者、視覚障害者、乳幼児連れなどの、さまざまな立場の方々より、ユニバーサルデザインの視点に立った診断をしていただき、評価を聞き取るユニバーサルデザイン・レビューを開催した時のご報告となります。

今回の帯広第 2 地方合同庁舎でのレビューにおきましては、廊下、階段、一般多機能トイレ、食堂などの評価が高かった一方、サイン表示やインターロッキング舗装の段差などで改善意見がございました。このご意見を踏まえ、誰しもが使いやすい官庁営繕施設となるよう、今後の施設整備に反映することとしております。北海道の開発局における取り組みのご紹介は以上となります。

鈴木分科会長

ご説明ありがとうございました。続きまして、札幌市さまより、ANA グループとの共同プロジェクトについて、ご説明いただきたいと思っております。札幌市さま、よろしく願いいたします。

佐藤（札幌市）

札幌市まちづくり政策局総合交通計画部交通施設担当課長の佐藤と申します。私からは、札幌市と ANA グループとの共同プロジェクトについて、情報提供させていただきます。よろしく願いいたします。

初めに、プロジェクトの概要ということになります。札幌市と全日本空輸株式会社さん・ANA あきんど株式会社さんからなる ANA グループは、「Universal MaaS」のコンセプトに基づきまして、共同プロジェクトを令和 4 年度から実施しております。「Universal MaaS」とは、障がいや高齢など、何らかの理由により移動にためらいのある方々が快適にストレス

なく移動を楽しめるサービスということでございます。

この「Universal MaaS」プロジェクトですけれども、ANA グループが主体となって令和元年に発足して、個別にサービスを提供してきた各事業者が垣根を超えて連携することで、新たな移動体験の創出を目指しているものでございます。先ほど申し上げましたとおり、札幌市は令和4年度からこのプロジェクトに参画しておりまして、札幌市が目指す、「誰もが互いにその個性や能力を認め合い、多様性が強みとなる社会の実現」に向けた取り組みの一環として、シームレスで快適な移動サービスの提供と、積雪寒冷地である札幌市ならではの課題を抽出しまして、その解決を目指しているものでございます。

昨年度の取り組みになりますけれども、このプロジェクトの実証実験パートナーである、一般社団法人 WheelLog（ウィーログ）さんの協力の下、車いす街歩きイベントを札幌で実施いたしました。札幌市内の他、全国から約60名に参加いただきまして、WheelLog 代表理事の織田友理子氏の講演の後、グループに分かれてミッションを達成しながら街歩きを実施いたしました。街歩きでは、車いすユーザーとともに歩ける方も車いすに乗りまして一緒に街を歩くことで、街のバリアやバリアフリーを体験するとともに、車いすで移動可能な経路情報として、車いす走行ログや、バリアフリー施設情報として、バリアフリースポット情報を収集しまして、これを「みんなでつくるバリアフリーマップ WheelLog!アプリ」に、情報を反映しております。

街歩きの後は振り返りを行いまして、気付いたことや感想をまとめて、グループごとに発表を行いました。発表では、「バリアフリーを進めていくにはハード面のバリアフリーとソフト面の心のバリアフリーの両面が大切」「街歩きイベントに参加して得た気付きを大切に、今後も感度を高めて情報収集・発信に努めたい」「100の健常者アイデアより、1の当事者の声でまちづくりを進めることが大切」、こういった気付きを共有しておりまして、それぞれの参加者が、イベントを通して貴重な経験をされたことが伺えました。

令和5年度の取り組みですが、1つ目として、7月19日より、「ユニバーサル地図／ナビ」サービスを、札幌市公式 Web サイトで提供を開始しております。「ユニバーサル地図／ナビ」は、利用する方々に合わせた移動の参考情報を提供する新しい地図でございまして、地下や歩道橋などの経路の特性により色分けされた、最短の徒歩ルートの検索が可能となっております。さらに自治体が発信する公共情報と、車いすで走行したルートや利用したスポットなど、車いすユーザーが収集したバリアフリー情報などを掲載しております。

これによりまして、これまで点で存在していたバリアフリー情報を、徒歩経路とともに地図上で視覚的に確認できるため、移動中や移動を計画する場面でより便利にバリアフリー情報の取得が可能となっております。

スポット情報などにつきましては、昨年の街歩きイベントの実施を通して、車いすユーザーの方々などとともに収集してまいりました。「ユニバーサル地図／ナビ」サービスの自治体 Web サイトへの掲載は、全国で2例目となっております、政令指定都市では初めての取り組みとなっております。



今年度の取り組みの 2 つ目として、昨年度に引き続き、車いす街歩きイベントを開催いたします。開催日時は 9 月 8 日金曜日、場所は札幌エルプラザでございます。

第 1 部のトークイベントでは、札幌市の秋元市長、ANA「Universal MaaS」プロジェクトリーダー・大澤さま、WheeLog 代表理事・織田さまの、3 名が登壇いたします。

第 2 部では、昨年と同様に、車いす街歩きイベントを行いまして、街歩きでは、札幌市郊外部を予定しております。募集人数ですけど、50 名ということで、参加費は無料となっております。街歩きで移動する交通費等は自己負担となっております。現在、まだ定員に達していませんので、興味ある方はぜひ参加をご検討いただければと思います。

このイベントを通じまして、主に札幌市郊外部のバリアフリーに関する課題抽出を図るとともに、参加者が街に存在するさまざまなバリアに気付かしまして、車いすユーザーの方の体験談や声を直接聞くことができる機会を設けるということで、心のバリアフリーの浸透というものも進めてまいりたいと考えております。

また、イベントで収集した車いす走行ログやバリアフリースポット情報は、ユニバーサル地図に即時に反映され、車いすユーザーの方や高齢者等の市内の徒歩移動に役立つ情報の拡充につながります。

引き続き、市民・事業者・行政が協同して、街のバリアフリー化に向けた課題抽出や、ユニバーサル地図掲載情報の拡充等を目指してまいりたいと考えております。以上となります。どうもありがとうございました。

鈴木分科会長

ありがとうございました。ここでいったん区切りまして、これまでのご説明に関しましてご意見ですとかご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、続きまして、北海道エアポートさんから情報提供ございますので、北海道エアポートさん、よろしく願いいたします。

川村（北海道エアポート株式会社）

北海道エアポート新千歳空港事業所の川村と申します。よろしく願いいたします。お忙しい中恐縮でございますが、若干のお時間を頂戴したいと思います。

本日、皆さまのお手元に、Web の方、資料なくて恐縮なんですけど、お手元に配布させていただいております資料がございます。封筒に入った資料でございますが。こちら、去る 7 月 13 日に、新千歳空港内で開催いたしました、「ひまわり支援ストラップ／カームダウン・クールダウン室セミナー」の資料となります。

現在、新千歳空港では、見た目には分からない障害、例えば、知的障害・精神障害・発達障害・自閉症・認知症・感覚過敏等の症状をお持ちのお客さまが、空港という非日常的な空間から生じる不安や緊張を少しでも緩和させて、航空機をご利用いただけるよう「カームダウン・クールダウン室」の設置・運用を開始しております。併せて、見た目には分からない

障害をお持ちのお客さまのお困り事を、われわれ空港従業員が気付けるようにするための、「ひまわり支援ストラップ」の配布活動を行っております。本日の会議内容はハード的な観点が主ですが、新千歳空港では、見た目には分かりづらい障害をお持ちのお客さまへの、心のバリアフリーにつながる取り組みも重要であると位置付けており、現在取り組みを進めております。

若干、紹介させていただきます。資料の中の冊子、こちらはプレスリリースの資料なんですけど、先ほどご説明のとおり、今年の3月20日から運用されておまして、写真にあるような部屋となっております。設置場所は全部で4カ所なんですけど、ここでは2カ所。左側が国内線のセンタービル1階。右側が国際線の出発ロビー。こちらは、車いす用の更衣室がもともとあったんですが、こちらカームダウン・クールダウン室と、用途併用として整備しております。

左の写真が分かりやすいんですが、壁はパネルの形状になっておまして。ちょっと暗いんですが、中に2人掛けのソファが設置されておりますのと、中の正面が吸音パネルを貼っておまして、吸音効果とともに、利用者の視線を引き付けて心を落ち着かせる効果がある「アイキャッチャー」の役割も兼ねて設置しています。入り口にあるロールカーテンは、今、上に上がり切った状態がこの状態で、車いすの方でも手が届くように、一番上まで上がらないような仕掛けがしておまして、さらにひもで引っ張れる、140センチぐらいの高さになっていますので、十分手が届く高さになっております。

3月20日より運用開始で、場所については、今、申しあげましたとおり4カ所、制限エリアの中にも2カ所設置しております。仕様は、今、申しあげたとおりです。取りあえず4カ所設置しましたが、令和5年度、今年度にかけて利用状況をできる限り調査した上で、今後、場所を増やすとか、あるいは今設置した内容に足りない機能があれば機能の強化を図るとか、そういうことを早急に取りまとめて、今年度の動きをしていきたいという考えでございます。こちらの資料は、以上でございます。

Webの方、資料はないんですが、「カームダウン・クールダウン室について」という冊子がございます。こちらで、ちょっと紹介させてください。27ページなんですけども、こちらの上から6行目ですか、導入の経緯というところです。ここをちょっとご紹介させてください。

今、全国で6空港設置しておまして、まだまだ周知が足りないところでございます。当空港も、有識者の方から、先行空港の設置事例の紹介を受けまして、発達障害・自閉症・感覚過敏等のお客さまにとって、こういった施設が整備されていないこと自体が、ちょっと施設的なバリアを、障害を、障壁を生み出していると、そういう見解を伺って設置の必要性を強く感じ、設置に至ったところです。

もちろん、全国の空港にこれが広がって、千歳から飛び立って、降りた空港でもこういった施設でいったんお休みになって心を休めてというのが、どんどん全国につながってほしいなと思っております。

簡単ですが、以上でございます。Webの方、資料ちょっとなかったものですから、もし詳しくお聞きになりたい方がいらっしゃいましたら対応させていただきたいと思っておりますし、資料のほうも郵送等対応いたしますので、ぜひお声掛けお願いいたします。どうも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、口頭で発表される団体ですとか会社さまはございますでしょうか。何かございましたら、よろしく願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、ほぼ1時間ほど経過しておりますので、休憩を10分取りたいなと思っております。ただ今、私の時計で55分ぐらいですので、15時5分から再開したいと思いますので、その時間までにお集まりいただければと思います。

よろしく願いいたします。それでは、休憩とさせていただきます。

<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いたします。お手元の次第でございますけども、4の議題の④でございます。意見交換の時間とさせていただきます。今回につきましては、事前にご意見・ご質問を頂いておりますので、そちらについて順番にご発言いただきたいと思います。一通り、事前の意見を発言していただきました後に、その他のご意見について賜りたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

まずは、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りご質問を頂いておりますので、事務局よりご質問内容のご紹介とご回答をお願いいたします。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局・松本です。竹田さまから、事前に私のほうにご意見・ご要望を頂いておりますので、私のほうから、頂いたご要望をお話しさせていただいて、そして回答のほうをさせていただきますと思います。2つ頂いております、まず1つ目です。

1つ目の要望ということで、まず、ジャパントクシーの車いすでの乗降をスムーズかつ安全に行うために、後部座席ドアのスライドとスロープの設定に工夫を凝らし、急勾配のスロープを防ぐための対策を行ってくださいという要望があります。

この要望の理由ですけれども、車いす利用者の利便性、車いす利用者にとって、スロープの急勾配は乗り降りに支障を引き起こす可能性があります。急勾配のスロープを利用することは、利用者にとって不安や危険をもたらすことがあり、スムーズな乗り降りが困難になる可能性があります。乗車準備時間の短縮、それとして急勾配のスロープを使用することに

よって乗車時間に余分な時間がかかる可能性があります。これは、乗車準備時間の長さにつながり、運転手や利用者のストレスの原因となる可能性があります。

運転者の負担軽減ということで意見もありまして。運転手が、急勾配のスロープによる乗り降りの問題に直面することで、運転手の業務の負担が増加し、乗車を嫌悪する要因となる可能性があります。運転手の負担を軽減することは、サービスの品質向上につながります。

バリアフリーへの対応ということで。歩道のバリアフリー化に伴い、段差がなくなったことは利用者にとってはポジティブな変化ですが、それによって生じる急勾配のスロープの問題を避けるためには、歩道のマウントアップなど、車両側で工夫が必要です。後部座席ドアのスライドとスロープの設計において、急勾配を防ぐ工夫や配慮を行うことが必要です。車いす利用者が安全かつスムーズに乗車できる環境を提供するために、使用方法の研修を定期的に行うことで、ジャパントクシー利便性向上と、全ての利用者の満足度向上が期待できると思います。以上の、ジャパントクシーについてご要望を頂きました。

こちらのほうの回答として、頂いた内容、ジャパントクシー、大きな問題となっておりますので。ここで全て回答というのが難しいご意見ですので、こちら頂いたご意見につきましては、全国の評価会に報告させていただいて、そちらのほうで検討していただこうと思っておりますので。ご意見ありがとうございました。

そして、もう一つ頂きました。飛行機のバッテリーについて、ご意見いただいております。こちらを読ませていただきます。標準化されたバッテリーチェックプロセス、こちらについて、航空機搭載時の電動車いすのバッテリーチェックに関して、国際的に標準化されたプロセスを導入することを要望します。これにより、チェック方法や基準が統一され、一貫性のある対応が行われることが期待されます。係員の訓練と教育、それについてもバッテリーチェックを担当する係員に対して、適切な訓練と教育を行うことを要望します。これにより、チェックの正確性とスムーズな対応が期待できます。

こちらの要望の理由として、係員により対応が違う問題。目視チェックの際に、係員によって対応が異なることがあり、それによって不安や混乱を感じる旅行者がいます。標準化されたプロセスを導入することで、一貫性のある対応を確保し、心理的負担を軽減できます。

そして、待ち時間が長い問題ということで。目視チェックの際に、待ち時間が長くなることがあり、これによって不便やストレスを感じる場合があります。より効率的なチェックプロセスを導入することで、待ち時間の短縮が期待できます。目視で確認できない問題ということもありまして。こちらについても、係員の目視でバッテリーを確認できない場合もあるため、より確実なチェック手段と導入が望まれます。複数回の目視チェックによるストレスというのも挙げていただきまして、チェックイン時や保安検査場で複数回の目視チェックを求められることがあり、これによって旅行者はストレスを感じる場合があります。一度の確認で済むよう、より効率的なチェック方法を取り入れることが望まれます。

このように、航空機のバッテリーについてご意見を頂きまして、こちらのほうも回答を私のほうからさせていただきます。こちら、電動車いす用のバッテリーということで、ちょ

っと大きな問題ということで、昨年も似たようなご意見を頂きまして、こちら本省のほうに確認させていただいて、本省の航空局のほうから回答を頂いたんですけども、こちらの回答といたしまして「電動車いす等のバッテリーは、安全上の観点から、搭乗前に、仕様、取り外し方、そちらを確認する必要があります。車いすごとに異なるため、その確認に時間を要しております。各航空会社においては、確認作業の円滑化を図るため、社員の教育・訓練、チェックリストの見直しなどを行っています。加えて、バッテリーの仕様等を確認するためには、各電動車いすメーカーのホームページなどから当該車いすの仕様書等を探する必要がありますが、電動車いす安全普及協会や車いすシーティング協会と協力して、これら協会のホームページからすぐ探すことができるよう、仕組みを構築しました。このように、各航空会社において、皆さまの負担の軽減に取り組んでいます。航空局としても引き続き随時実態を確認しつつ、各航空会社に対しまして、電動車いすのバッテリーの確認作業の円滑化などについては要請してまいります。」このように回答を頂きましたので、ご報告させていただきます。

竹田さまからのご質問あったのは 2 点だったと思うんですけども、こちらでよろしいでしょうか。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

結構です。ありがとうございます。

松本（北海道運輸局）

ありがとうございました。

鈴木分科会長

ありがとうございました。続きまして、認定 DPI 日本会議の西村さまより、ご質問を頂いております。一項目ずつごとにお願いいたします。よろしくお願いいたします。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

DPI 日本会議の西村です。書いたものを読み上げるというか、簡略にしてご説明したいと思います。全部で 6 点程度あります、書いてないものも含めまして。

まず 1 点目ですけれども。報道等で、ドイツで公表された航空機の 2 階建てシートということが注目されているようです。先ほど、航空機のバリアフリーというお話がありましたが、この 2 階建てシートがどういうものなのか不安を感じているので、検証していただきたいということです。

2 つ目は、2 つに分かれますけど、バリアフリー情報の提供の充実です。1 つは、バスについては、現在ほぼ事前予約で乗車している。その理由は、東京は全ての路線がステップバスで問題はないが北海道の場合には、そうではない。従って、希望する乗車路線等々にバス

を配置するのに事前予約が必要という説明を受けてきたと記憶しております。

一方で、事前予約ではなくて、JR の場合には、ほぼ車両の情報が載っていますので分かりますが、バスのバス停、あるいはホームページで、ノンステップバスの運行情報を載せてほしいと思います。それを見ることで、「この時間の、このバスは乗れるんだ」と分かれば、それに合わせた行動ができますし、希望時に運行してなければ予約をするのであれば、より使い勝手が良くなると思います。

もう 1 点のバリアフリー情報ですけれども。先月、私、美幌峠に友人と行ってきました。展望台には車いすでは行けないと思ってはいたんですけれども。びっくりしたのは、展望台までスロープがつながっていた。車いすでも景観を楽しむことができたことに、驚きました。

ただ、残念だったのは、この情報がどこにも表示されてない。つまり、車いすでも展望台に行けることが案内されてないんです。中に入って初めて分かったという状況です。私は何度か美幌峠に行ってましたけども、「展望台には行けない」と思っていました。中山峠を含めさまざまな観光地があり、それぞれの観光地がバリアフリーに努力をされているのであれば、そういった情報をホームページ等々での提供、あるいはその建物の中での案内表示をしていただくことで、障害のある人たちも、一定の制限はあるかもしれませんが、無理だと思っている景観が相当楽しめると思いますので、さまざまなバリアフリー情報についての提供の充実ということを進めていただきたいと思います。

あと、これは半分余談、半分要望になりますけれども。今、ボールパークがオープンして、大変な盛り上がりを見せているようですけれども。DPI は、東京オリパラの実績として、国立競技場が設計をし直したことで、最初の段階から設計に関わることができました。その結果、国際的な基準を満たす車いすでの視界の確保とかも含めたバリアフリーを確保することができました。国立競技場のバリアフリーは、かなり高い評価を受けています。

こうした経験から、各地で取り組みが始まってきている一つとして、私どもは 2019 年に、東京オリパラのさまざまな資料を添付して、こうしたかたちのものを造るように、ボールパークについては、札幌冬季オリパラでも使うことになると思うことから提案をし、施工業者である大林組さんたちともお話しをしてきましたけども、私たちの提案が、ほぼ反映されていない状況だけではなく、むしろ逆行する内容、あるべきところに点字ブロックもないので、改めての申し入れをしたいと思います。

ここでは、そのことは改めて報告することになるかと思いますが。この経験を通じて感じていることは、札幌駅、先ほど新幹線に関しての駅はホームドアがきちんと付いているというお話でしたけども。2030 年に新幹線の開通を予定している札幌駅になると思いますが、交通の基本構想等々もあるようですので、ぜひとも事前の公表・公開、そしてさまざまな意見募集を行いながら、2030 年 SDGs の最終年、あるいはどうなるか分かりませんが。札幌冬季オリパラの、開催するとされている街にオープンする札幌駅の新幹線駅については、まさに世界に誇れる駅になるためのお手伝いができると思っていますので、そうしたことの要望をしたいと思います。

それから 5 番目というか 4 番目ですけども、先ほどの竹田委員との意見とも重なると思いますが。マウントアップは、残念ながら JR 札幌駅には無理だと思っています。というのは、JR 札幌駅に乗り入れている車両は、雪国独自の構造等々で、駅プラットフォームの底上げだけでは、対応できない、携帯式のスロープとかで対応をせざるを得ないと思います。

札幌の地下鉄駅に関して有効だと思います。私は今、駅員の方に介助をお願いしています。しかし、マウントアップをしている東京モノレール、あるいは大阪モノレールなどにつきましては、私は駅員の手伝いをほぼもらわないで、1人で乗降しています。

そうしたことや地下鉄の車両も踏まえた時に、地下鉄駅はマウントアップができると思います。これをすることで、今現在、駅員の方が実施をしている車いすの人たちに対する介助が、大幅に減るという効果もあると思います。どこをとということも出てくるかと思いますが、本当は全部がいいのですが、少なくとも、車いすスペースがある車両が決まっているので、そのホームに付けるという方向でご検討していただけたらと思います。

最後に、先ほど竹田委員から、去年出た質問に対して回答されましたけども、私は、この会議で示された意見や、質問で、回答を保留しているもの。具体的な事例でいけば、島委員がかつて何回か質問をしている、ホームドアが作れないのであれば、駅に入る前にいったん停止してはどうかということ、何回かここで聞いています。しかしながら、それに対して対応したのか、しなかったのか、なぜできないのか、どういった検討をしたのかというフィードバックは聞いていないと記憶しています。

従いまして、最後の私の意見としては、今日、この会議で出された意見・質問に関して、この場で回答できないのであれば、少なくとも 1 年後にまたこの会議が開かれるのですから。その会議資料、もしくは説明の中で、時間の短縮であれば、事前の配布資料の中に、「去年示された誰々委員の質問・意見については、うんぬんかんぬん」という回答が示されることが、この会議の有効性を発揮できると思います。

取りあえず、私からの意見は以上なので、必ずしもこの場での回答というものを望むものではありませんので、そうしたことを含めての対応をお願いしたいと思います。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございました。6 点ございましたけれども。事前に頂いたものを含めまして、追加でのご質問もあったようですけども。事務局よりご回答いただきますので、よろしく願いいたします。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局の松本です。頂いた、まずドイツでこの間披露されたという、あの 2 階建てシート、こちら不安があるので検証を希望するというご意見を頂きました。私も、ちょっとホームページとかで見させていただいて、「ああ、こういうシートがあるんだな」というのを確認はしましたけれども。ご意見、ごもっともだと思いますので、こちらのご意見につき

ましては、本省の評価会議に報告させていただきたいと思います。

そして、バスのバリアフリー情報、ホームページへの掲載とかですね。確かに、車いすの方たちが路線バスとか乗る時。予約なくても乗ることは可能だけれども、事前に連絡をしていただくことで、確実にその時間帯に路線バスを配車することができますよ。だから、できるだけ連絡してくださいというお話は聞いたことがあります。ただ、ホームページとかに掲載することによって、その時間帯を選んで、利用者は利用できるということも、確かにそのとおりだと思いますので。本日、バス協会さんも来ていらっしゃいますので、どこの会社というお話でもないの、全ての会社だと思いますので、このようなご意見があったということでお伝えさせていただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

そして、美幌峠に行かれた時の案内が、ちょっとホームページとかでもあれば良かったというお話をお伺いしました。こちら、美幌峠、確か道の駅とかにもなっている、とても立派な施設だったと思います。最近リニューアルされてとてもいいところで、私もこの間見してきましたけれども。こちら、道の駅ということで、開発局さん、何かご回答とかあればお願いしたいんですけども。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

すみません。美幌は道の駅ではなくて、峠の施設です。

松本（北海道運輸局）

峠の施設。展望台ですか。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

展望台です。道の駅は、もうほとんど車いすが使えるようになっているので。全然不安はなかったんですけども、展望施設だったんで、付いてないだろうと思って行ったんです。

松本（北海道運輸局）

頂いた意見、すぐ回答ということはちょっと難しいので、このような意見があったということで、本省のほうの評価会議のほうに報告させていただきたいと思います。

続いて、ボールパークの部分ですね。ボールパークとか、これからのステップについて、いろいろ改善の申し入れを行う予定ですということ、ご意見いただきましてありがとうございます。このような申し入れ、頂けるとこちらとしてもうれしいことなので、このようなことがあるということ、こちらについても本省の評価会議のほうに伝えさせていただければと思います。

そして、最後に頂いていた質問の回答。すぐ回答できないものについては、もちろんすぐじゃなくてもいいんですけども、1年後の会議にでも、どのようなことになったのか報告欲しいということ。こちらのほうにつきましては、伺わせていただきます。保留したものに



きましては、来年度の本会議において回答させていただけるようにしたいと思います。よろしく願いいたします。以上でよろしかったでしょうか。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

あと、札幌市営地下鉄の。

松本（北海道運輸局）

そうですね。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

それから新幹線、札幌駅ということも確認してもらえると。

松本（北海道運輸局）

分かりました。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

ボールパークの関係は、今、資料を集めて、写真をまとめて、いろんなところから意見が集まってきているので、情報としては提供させていただきたいと思います。

松本（北海道運輸局）

分かりました。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。後ほどでも結構ですということですので。札幌市さんも含めまして、よろしく願いいたします。

多分、地下鉄の車両も、ちょっとゴムタイヤが結構揺れるということで、それが影響しているっていう話も、チラッと耳にしたことあるんですけども。ただ、技術的にも、最近いろいろな技術も出てますので、その辺もご確認いただければと思います。ありがとうございます。

それでは、これまで事務局からご説明いただいた事項ですとか、またそれ以外の事項に関しましても、どこからでも構いませんが、全体を通しましてご質問ですとかご意見がございましたら、よろしく願いいたします。どなたか、いらっしゃいますでしょうか。

島委員、よろしく願いいたします。

島（函館視覚障害者福祉協議会）

まずもちまして、今、竹田さんと西村さんのほうから、すぐく当事者目線、私たちと同じ

目線でご発言いただいたことを、すごくうれしく聞かせてもらいました。さらには、西村さん、最後にはご助言も頂きまして、全くもって私も同感です。そのことを、竹田さんの発言を聞きながら思っていたところでした。

最初にタクシーのお話がありました。タクシーの乗車、ジャパントクシーの困難さっていうのは、もうかねがね、これが導入される前から懸念、この会議でもしてた事項です。それも、答弁としては「本省の評価会議のほうに報告させてもらう」ということは、当然必要なんです。ただ、ここの会議の性質上、それプラス、やはり北海道で、ここでできることをみんなで知恵を出し合って前進させていくというのは、この会議の、やっぱり特徴だと思いますので。具体的には、今日はハイヤー協会さん、来ているんですか。

松本（北海道運輸局）

本日、ちょっと欠席になっています。

島（函館視覚障害者福祉協議会）

いないんだ。じゃあ、少なくともハイヤー協会さんのほうに、このことは同時に報告して、もらえる答えがあったら、次回の会議までにとか、そういう対処の仕方を具体的なケースとして拾っていくことができればいいかなと思いますので、よろしくお願ひしたいです。

松本課長のご発言、否定するわけではないんですけども、本省の評価会議も大事なんですけど、この会議が求めているのは、本省の評価会議のそういう逃げの答弁ではありませんので。そういうことを肝にちょっと置いておきながら、この会議をよりいいものに育てていきたいと、私も思っている一人なので、追加でちょっと踏み込んだ発言をさせてもらいました。

自分のことと言いますと、JRの、やっぱり事故のこと。やっぱりこれは、まずもって答えがはっきり出てないので、私も粘り強くそういうことは主張していきたいなと思っていますので。JRさんのほうで、多分、今日は答えがないと思いますけど、それをやはりうやむやにするのではなくて、どういったらいいかということ、北海道だからこそできることとして、何か知恵を出し合えるような場をつくっていければいいなと思っています。すみません。ありがとうございます。西村さん、ありがとうございます。意見でした。

鈴木分科会長

ありがとうございます。何か、事務局でコメント等ございましたら、お願いします。

松本（北海道運輸局）

島委員、ありがとうございます。貴重なご意見、本当に。北海道ならではできるようなこと、確かにこちらのほうでも考えた上で、来年、報告できればと思っておりますし。今回、急に参加できないということになった、ハイヤー協会さんのほうにもちゃんとお伝えして、回答できるようなかたちに持っていければなと思っておりますので。引き続き、ご意見とか

ありましたらよろしく願いいたします。ありがとうございました。

鈴木分科会長

その他の方で、何かご意見・ご質問等ある方、いらっしゃいますでしょうか。Web でご参加の、JR さんですか。よろしく願いいたします。

鶴淵（北海道旅客鉄道株式会社）

JR 北海道の鶴淵です。いつも大変お世話になっております。この度は、貴重なご意見ありがとうございます。

島（函館視覚障害者福祉協議会）

ありがとうございます。

鶴淵（北海道旅客鉄道株式会社）

昨年度頂きましたご意見については、私のほうも承知しておりますが、まだ会社として正式な見解をお返しておりませんでしたので、改めまして昨年度の議事録を確認いたしまして、会社としての回答をしたいと思えます。それまでしばらくお待ちください。よろしく願いいたします。

島（函館視覚障害者福祉協議会）

お願いします。

鈴木分科会長

JR 北海道さん、ありがとうございました。他の方で、ご質問・ご意見等ある方いらっしゃいますでしょうか。岩元委員、よろしく願いいたします。

岩元（北見市社会福祉協議会）

北見市の岩元です。先日、新聞報道を見て、私はちょっと驚いたんですけども。実は、直接的な、厚労省、あるいは国土交通省ということではないんですけども、企業という観点の中で、障害児の親というのは、企業であろうと官公庁であろうと、必ずいるわけですけども。そういった中であって、障害児の親、企業配慮が 2 割だっていうことですよ。これに、私はちょっとびっくりしたんですけども。バリアフリーだとかいろいろな面で、皆さんとこうやって意見交換したりしてますけど。仕事と子育てと両立は難しいという中であって、障害児らを持つ親に対して、ここを守ろうとしとるわけです。誰かあるとしたら、教えていただきたいと思えますし。また、国に対して、国土交通省からも声を挙げながら、両立していくようなかたちの、そういう働き方改革だとかいろいろ言われてますけども、そういった面でも

ぜひやっていただければ。

それともう一つある。人材の確保ということでは、これはどこの企業でも同じだと思います。特に、私は介護施設の役員もやっておりますけど、大変でございます。ですから、これを、例えば、ダム方式とかっていって、これを広い北海道の中で、景気の中で、ダム方式でもってためておくと、そこから出さない。そういったダム方式を取りながら、北海道からはそういった人材を出さないというようなかたちを取るという、ダム方式とかって一般的に言っているんですけど。その面で、いろいろと今、福祉計画がちょうど改定時期でもありますんで、先般の会議の時にも話したんですけども。ぜひ、そういった面で、人材の確保については、何かいいアイデアを出されてやっているっていうようなことがあれば、一度ちょっと教えていただきたいと思います。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございます。企業、新聞報道でご覧になったようですけども、企業に対する理解、バリアフリー社会への理解ということだと思っておりますけども。直接は国土交通省ではないかもしれませんが、国としてどのような、普及啓発と言いますか、その辺をやっているのかっていうことにもつながるかと思うんですけど。事務局の方、いかがでしょうか。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局の松本です。貴重なご意見ありがとうございます。ただ、すぐ私のほうでご回答というのはなかなか出てこないもので、私のほうでもちょっと調べさせていただいて、いずれ報告できればと思います。即答できず、申し訳ございません。

鈴木分科会長

ありがとうございます。後ほど、ちょっと調べていただくということで、よろしく願いいたします。竹田委員、何かございますか。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

質問ではないのですが、有料高速道路の障害者割引を車から人へと変更されて利用できるようになり、これは本当に、私自身、車を運転しないので、自分の障害者手帳で割引ができるのは、非常にありがたいことです。

1点。この割引を使う時に、タクシーを利用した時に、タクシー会社の車は、今はETCを使われているってこともあって、なかなか障害者手帳を出して割引を利用させていただくことを、ちょっと躊躇することがあって、利用しにくいというのが心理的にも働くんですが。この辺を、もう少し利用しやすいように、仕組みというのを考えていただけないかなというのが1点と。

実際、タクシー会社で障害者手帳割引が、どの程度利用されているか。もし可能であれば、

その統計的な情報があれば出していただければと思います。よろしくお願いします。

鈴木分科会長

ありがとうございます。考えていただきたい要望と、利用状況についてということでしたので。多分、今、お答えできないと思いますけど、ご要望として承りたいと思います。どうもありがとうございます。

それでは、時間もかなり予定しておりました時間となってきましたので。何か、他にまたございましたら、事務局までお寄せいただければと思います。それで情報共有させていただいて、またご質問にご回答いただくということで、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の議題につきましては、これで終了といたしたいと思います。それでは、マイクを事務局にお返ししますので、よろしくお願いいたします。

## 5. 閉会

久原（北海道運輸局）

鈴木分科会会長、委員の皆さま、本日のご議論・ご意見、ありがとうございました。

それでは、最後になりますが、事務局から一言ごあいさつ申し上げます。北海道開発局開発監理部開発調整課・林推進官、よろしくお願いいたします。

林（北海道開発局）

ただ今ご紹介に預かりました、北海道開発局で開発調整推進官をしております林と申します。本日は、各団体の皆さま方におかれまして、長時間にわたり熱心にご議論いただきまして、誠にありがとうございました。

さて、私ども北海道開発局は、先ほどの資料にもありますとおり、主に国の社会資本基盤の整備などを行っている機関ではございますが、北海道運輸局さんと連携・協力して、国交省一体となって、ハード・ソフト含めて一層のバリア施策を推進していくというところでございます。

本日、質疑の中で各委員の皆さまから、ご提案だったり、資料とか会議とかを含めて、大変貴重なご意見があったことを、今後の運営についても運輸局さんとともに参考とさせていただきますながら、これからも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、本当にお忙しい中、どうもありがとうございました。

久原（北海道運輸局）

以上をもちまして、第5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、ありがとうございました。