

令和2年度 移動等円滑化評価会議 近畿分科会 議事概要

日時：令和2年8月24日（月）14：00～16：05

場所：大阪合同庁舎第4号館

○事務局

では、定刻となりましたので、ただいまより令和2年度移動等円滑化評価会議近畿分科会を開催いたします。

本日はお忙しい中、ご出席いただき、ありがとうございます。

本会議の事務局は、近畿運輸局、近畿地方整備局、神戸運輸監理部、大阪航空局の国土交通省の4官署で構成しております。

私は事務局の近畿運輸局、大當でございます。本日はよろしく願いいたします。

開会に当たりまして、国土交通省近畿運輸局交通政策部長飯田よりご挨拶申し上げます。

○近畿運輸局 飯田交通政策部長

近畿運輸局交通政策部の飯田と申します。どうぞよろしく願いいたします。

本日は、暑さ非常に厳しい中、ご出席賜りましてありがとうございます。

本日の会議でございますけれども、一昨年に改正いたしましたバリアフリー法に基づきまして、いろいろな皆様、障害者の方ですとかいろいろ、そういう各関係の皆様にお集まりいただきまして、関西圏におけるバリアフリーの進展状況について評価するというところで、昨年に続き2回目の開催ということでございます。

バリアフリーにつきましては、最近の主なこととして2つあるのかなと思っております。

1つは、東京オリンピック・パラリンピックでございます。延期となってしまいましたけれども、東京オリンピック・パラリンピックを契機としてバリアフリーの進展が進んでいくというのは間違いのないことでございます。

東京オリパラを開催するに当たりましては、世界中から日本の、我が国のバリアフリーの状況につきまして注目を集めるという中で、世界中のパラリンピアンの皆様をお迎えするに当たって恥ずかしくない環境をつくっていくということで、国ですとか自治体、また関係の事業者の皆様、協力して取り組んでいるところでございます。また、東京オリンピック・パラリンピックということで、東京という冠がございますけれども、東京だけで整備が進んでいるわけではありませんし、また、ホストタウンということで、日本各地でパラリンピアンを受入れを契機としまして、ユニバーサルデザインのまちづくりですとか心のバリアフリー、共生社会の実現を自治体が進めていく、それを国も支援していくということでございます。

また、2つ目といたしましては、バリアフリー法が今年の5月に改正されております。ハードだけではなくてソフト面、心のバリアフリーを進めていくということで、学校教育の充実などが図られていくということになっております。

このようなものが大きな動きだと思っておりますけれども、バリアフリーにつきましては、終わりのない継続的な取組、不断の改善が必要でございますので、この会議におきまして、皆様からいろいろなご意見を頂戴いたしまして、少しでもバリアフリーを進展させていければと思っておりますので、本日はどうぞよろしく願いいたします。

これで私の挨拶とさせていただきます。

○事務局

ありがとうございました。

業務の都合により、ここで飯田は退席させていただきます。

それでは、本日の議事次第に沿って進めさせていただきます。

熱中症予防のため、現在窓を閉めた状態にしております。室内の換気は休憩時間に行う予定にしておりますので、ご了承ください。

休憩は15時頃から10分程度予定しております。できるだけ意見交換の時間を長く取らせていただくため、短い時間しか予定しておりません。適宜中座していただいて、休憩いただいて結構ですので、あらかじめご了承ください。

また、ご発言のときは、お手元にありますフェースシールドのほうをつけていただくようにご協力をお願いいたします。暑い中ですので、ご気分が悪いような状態であれば外していただいても構いませんが、できる限りご協力のほうをお願いいたします。

フェースガードやマスクを着用いただいておりますので、発言される方のお名前が分からないことがあります。ご発言をされる方は、まず挙手をしていただき、発言される前にはご所属、お名前をおっしゃっていただきますようご協力よろしくをお願いいたします。

それではまず、配付資料の確認をいたします。お手元の配付資料のほうをご確認をお願いします。まず1枚目、議事次第、移動等円滑化評価会議近畿分科会委員名簿、座席表、それから資料1、大阪大学新田名誉教授様からの資料です。資料2、基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況、資料3、基本構想の作成状況、資料4、ハード・ソフト取組計画の作成状況、それから資料5、最近の主な取組について（事務局）、資料6、最近の主な取組について（自治体）、資料7、第2回評価会議資料、資料8、改正バリアフリー法、資料9が、渡部安世様、六條友聡様、鈴木千春様、小尾隆一様、前野奨様から頂いた資料になります。

以上でございます。ご確認いただけましたでしょうか。足りない資料がありましたら、お知らせください。

なお、本日お配りした資料のうち、資料3、資料5、資料9は、事前にメールにて送付させていただいた内容から若干追加・修正が入っております。

本日出席いただきました皆様のご紹介につきましては、時間の都合上、お手元の委員名簿、座席表に代えさせていただきますが、一部ご出席者に変更があります。京都府様が、瀬野交通政策課長様から藤井交通政策課長補佐様に、和歌山県様が総合交通政策課嶋田主査様から伊藤副課長様に変更になっておりますので修正をお願いします。

また、事務局からの資料説明及びご報告事項につきましては、時間の関係上要点に絞ったものとさせていただきます。あらかじめご了承ください。

本日の会議は、去年の分科会と同様に、議事概要をホームページなどで公開することになります。議事録作成のために委託業者が参加しておりますので、ご了承ください。

それでは、議事に入らせていただきます。

議事1、2、3-1までは、事務局にて進行させていただきます。質疑応答より、議事進行を三星分科会長にお願いいたしますので、よろしくをお願いいたします。

質疑応答については、議事1、2、3-1まで進めさせていただいた後、時間を取っておりますので、その際によりしくお願いいたします。

では、最初の議事（１）第３回移動等円滑化評価会議についてですが、新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、会議形式ではなく、令和２年３月17日に書面開催で実施されました。また、令和２年６月17日に第10回バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会がオンライン会議で開催されましたので、委員でもあります大阪大学名誉教授新田保次様よりご報告いただきます。

資料１をご覧ください。

新田先生、よろしくお願いいたします。

○大阪大学 新田名誉教授

大阪大学の新田です。よろしくお願いいたします。

それでは、先ほどご報告ありましたけれども、第３回の移動等円滑化評価会議、それから第10回のあり方検討会に出席しましたので、その内容について、また後で詳しくは見ていただきたいんですけども、簡単に報告させていただきます。

まず、第３回の評価会議のほうですが、移動等円滑化の進展状況についてありました。それは資料２のほうで今日も示されております。

この中で、特に近畿ブロックに注目してみますと、近畿ブロックは全般的に非常に成績がいいんですけども、特に全国平均より上は、旅客施設、たくさんあります。それから車両もノンステップバス関係、それから都市公園、路外駐車場、信号機等は全国平均より上ですけども、下の部分も一部あります。それが車両です。鉄軌道が61.3%ということで、全国平均が73%ぐらいですので、目標達成状況が悪い。それから道路です。道路は全国平均が89%いっているんですが、84%ということで若干低い。ただ資料３で、基本構想の作成状況を見ますと、これは2018年度末、平成30年度末で、今日の資料より１年古いんですが、１市区町しか変わっておりませんから、基本的にはこれで見ていただきたい。作成数・作成率は、近畿は４割近い。全国は17ぐらいです。特に市区で見ますと、近畿が62%、全国が34%ということで、倍以上作成率は高いという状況であります。

そういう中で、先ほど道路が若干整備率が低いと言いましたけれども、作成数は多くて、生活関連経路の指定も多いんですけども、そういう多い中でちょっと進んでいないというところがあるということです。

それから、質問・意見が出ました。マスタープランの策定状況はどうなっていますかということです。まだまだ少なく、2020年４月までには6自治体が策定予定で、その他10市町村で作成中と、約40市町村が作成意向ということで、非常に少ない状況にあります。

ホームドアの整備促進についても、引き続き支援を行うということです。ただ近畿ブロックにおきましては、昨年度の国土交通大臣表彰で、北大阪急行は全駅、数は少ないんですけども、10万人以下の利用者数の駅でも全駅やっているということで表彰もされております。

それからバリアフリーのほうの改正、今日の説明でもありますので省略します。ただちょっと宣伝したいんですけども、お手元に改正バリアフリー法の理念と実践ということでチラシを配っておりますが、10月９日に、私が代表を務める災害科学研究所の交通まちづくり学研究会でこの講習会を開催する予定です。これも改正バリアフリー法と関係しますので、ご興味のある方は来ていただきたいと思っております。

それから、移動等の円滑化の促進に関する基本方針（次期目標）についても議論いたしました。質問・意見についてはたくさん寄せられておりますが、主な部分をそこに挙げております。時間

の関係で省略させていただきますが、詳しくはその次のページに国交省のホームページがありますから見ていただきたいと思います。

それから、第10回バリアフリー法及び関連施策のあり方検討会では、基本方針における整備目標の見直しについてやっております。これも今年7月に次期目標についての中間取りまとめができました。ポイントは、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化の一層の促進という観点から、地方部を含めたバリアフリー化の推進を図る。平均利用者数が2000人以上3000人未満であっても、基本構想ができておればそこはやっていこうというようなことです。

それから、聴覚障害者及び知的・精神・発達障害者に係るバリアフリーの進捗状況の見える化を図る。特に聴覚障害者の方の要望はこの会でもありましたけれども、そういうものを受けて整備目標に入れて推進するということです。

それから、マスタープラン・基本構想の作成が遅れておりますから、これも積極的に推進。それから目標に掲げるといことを言っております。

それから、心のバリアフリーです。これも強調しております。公立小中学校が特別特定建築物で整備目標の基準化も予定されておりますから、これから学校中心の移動円滑化ということもいろいろな面で考えられるということです。

目標期間は2021年度よりおおむね5年間ということであります。

あとは、改正バリアフリー法は今日も報告がありますからこの辺は省略しますが、2の3ポツ目に移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（追補版）もできておりますので、心のバリアフリーがこの中で非常に強調されておりますから、見ていただきたいと思います。

あとは、今日も資料が出ていると思いますけれども、3のところの3番目のポツです。高齢者障害者等用施設の適正利用で、鉄道車両で優先席がありますけれども、守らない人が多いというようなこと、それから車椅子使用者用駐車施設も不適正に利用されている。それから障害者用トイレ問題、これも大きな問題であります。この辺について、適正利用の推進ということでうたっいていこうということで今、検討しております。また、質問・意見はその次のところに整理して載せておりますので、これも見ていただけたらと思います。

それから、一部改正法については、参考で3ページの後半以降にポイントをまとめておりますから、そこもまた見ていただけたらと思います。

以上です。

○事務局

新田先生、ありがとうございました。

次に、議事（2）報告等です。

こちらは事務局からご説明いたします。資料2から5、7から8については、近畿運輸局川口課長、資料5については、近畿地方整備局梅谷補佐、神戸運輸監理部大山物流施設対策官からご説明いたします。

○近畿運輸局 消費者行政・情報課 川口課長

近畿運輸局の川口です。どうぞよろしく申し上げます。

では、資料2から5、7から8まで、通して説明させていただきます。時間の関係で少し早口になるかもしれませんが、あらかじめご了承いただきますようよろしく申し上げます。

まず資料2、移動等円滑化の目標達成状況でございます。1ページ目をご覧ください。

目標達成状況の概要ということで、2018年度末におけます一覧表でございます。近畿におきましては、昨年度ほとんどの項目につきまして全国を上回っており、また、全項目とも近畿における昨年度の数値を上回っているという状況でございます。

14ページをご覧ください。

全国平均を下回っています3項目のうちの一つでございます鉄道、鉄軌道車両でございますが、こちらにつきましても昨年より和歌山、兵庫で総数が減となっておりますが、適合車両につきましては、京都、大阪、兵庫で増となっております、結果として昨年度の58.3%から61.3%、3ポイントの増となっております。

旅客船につきましては、22ページでございます。

総数・適合とも昨年より1隻増となっております、39.2%から40%となっております、全国平均以下のこの2項目につきましても、少しずつですが歩みを進めているというような状況でございます。

2ページ目以降につきましては、各施設ごとのこれまでの推移や地域別のデータとなっております。近畿分につきましては、可能なものは府県ごとに分解したデータを記載しております。

続きまして、資料3でございます。基本構想の作成状況でございます。

1ページ目をご覧ください。

全国におけます作成状況でございます。304市町村について作成されており、こちらにつきましては、作成数・作成率とも昨年からほとんど変わっていないという状況でございます。

2ページ目は地域別の状況、近畿につきましては、全体で見ましても、また地区別で見ましても、作成率が昨年に続き全国でトップ、先ほどの新田先生の紹介のとおりでございます。全国でトップとなっております。

3ページ目は近畿の内訳ですが、政令市におきましては100%、中核市でも90%を超える自治体が作成しているという状況でございます。

まちなかにおけます移動円滑化を図るためには、個々の施設のバリアフリー化だけでなく、建築物や道路等の連続性を確保した面的、一体的なバリアフリー化が必要とされており、マスタープランや基本構想の作成制度につきましては、この活用が有効であるというふうにされております。基本構想作成済みの市町村におきましても、スパイラルアップとして同じ市町村内でも作成していない地域というのがありますし、市町村内で全域にわたるバリアフリー化の方針を示すということからも、マスタープランの作成は必要だとされております。

本日出席いただいております府県さんにおかれましては、管内の市町村に対して、これらの制度を活用した取組の促進を積極的に働きかけていただくとともに、政令市さんにおかれましては、これらの制度の作成に取り組んでいただきますようよろしくお願いいたします。

4ページ以降はマスタープランと基本構想に関する資料でございます。後ほどご覧いただければと思います。

続いて資料4、ハード・ソフト取組計画の作成状況でございます。

1ページ目、2ページ目をご覧ください。

ハード・ソフト取組計画におきましては、30年の法改正により、一定規模以上の公共交通事業者等にあつては、毎年度ハード・ソフト両面の取組に関する計画書を国に提出し、また、自ら公表することが義務づけられた制度でございます。事業者が施設整備、旅客支援などについて、達成すべき目標を定め、計画的に取り組む、移動円滑化等を進めていこうとするものでございます。

3 ページのとおり、近畿地区におけます作成対象事業者数は60者となっており、全ての事業者より提出がなされているところがございます。

続きまして、資料5でございます。こちらは事務局による最近の主な取組ということで、1 ページ目をご覧ください。

こちら関西初の車椅子対応リムジンバスにつきまして、昨年12月16日から運行されておりますが、こちらはその運行開始に先立ち、関西国際空港において行われた展示会の様子でございます。当日は施設設置管理者、各事業者と意見交換を行い、今後の普及のためには利用率の向上が重要との認識を共有しております。利用率向上のため、事業者におきましてはホームページ等でPRを行っているところ、本日出席の皆様におかれましても、バリアフリーにつながるこのような好取組については、機会あるごとに周知していただければと思います。

2 ページ目につきましては、京都駅での啓発活動に参加したときの様子でございます。

3 ページ目から6 ページ目は各所でのバリアフリー教室等、心のバリアフリーに関する取組を行ったものでございます。また後ほどご覧いただければと思います。

7 ページ、8 ページ、9 ページにつきましては、後ほど関係機関より説明させていただきます。続きまして、資料7、第2回評価会議資料でございます。

昨年の9月30日に本省で開催された際の資料の一部でございます。

2枚目の資料、7-1につきましては、評価会議・地域分科会等で出された意見を集約したもので、15ページ以降が各地域分科会での意見が載っております。18ページに近畿の意見が載っております。ご覧ください。

これら18ページの近畿の意見のうち、「聴覚障害者にとってのバリアフリー化の状況の数値化ができていない」という項目に関しては、他の地域からも同じような聴覚障害者に関する情報提供という意見があったことを踏まえたものと思われませんが、第2回の評価会議の場で、鉄道軌道に関する案内設備の整備状況ということで、バリアフリー法に基づく文字・音声等による案内設備のある駅もしくは設備のある車両について、29年度末での整備状況はそれぞれ約7割というような報告もそれを受けてされているところがございます。

ご意見2つ目、3つ目のところにつきましては、情報収集、情報共有についてというところで、事務局におきましても先行き不透明な中ではございますが、いろんな方法を模索しながら、今後ともしっかり情報収集をするように考えております。各構成員の皆様につきましても、好事例等の情報収集、情報共有をお図りいただきますようよろしくお願いいたします。

続きまして資料8、バリアフリー法の改正についてでございます。

こちらのほう、改正の目的は先ほど先生のほうからお話がありましたので省略させていただきます。改正の概要の中身につきましては、中ほどからでございます。

1のソフト対策の取組強化につきましては、公共交通事業者等に対して、役務の提供方法に関するソフト基準の遵守の義務づけ及び旅客の乗り継ぎを円滑に行うための協力について、事業者間の協議への応諾について義務づけされております。

2の国民に向けた広報啓発の取組の推進につきましては、バリアフリー化された設備を円滑に利用することができるように、国等施設管理者は利用者の適正な配慮についての広報活動、啓発活動を行うよう努めるとされております。加えて、法律の目的や基本方針、マスタープランの記載事項や基本構想に記載する事業のメニューの一つとして、心のバリアフリーに関する事項が追加されております。

3のバリアフリー基準適合義務の対象拡大につきましては、公立小中学校及び旅客の乗降のための施設について、バリアフリー化の基準適合の義務とされております。具体的な措置については、それぞれの項目、赤字・青字記載のとおりで、青字につきましては、現在省令改正等内容の検討が行われており、それらの所要の手続を経て、来年の4月1日からの施行というふうになっております。

ちょっと駆け足となり、大変申し訳ございませんでしたが、私からの説明は以上でございます。

○近畿地方整備局 企画課 梅谷課長補佐

続きまして、地方整備局の梅谷でございます。よろしく申し上げます。

資料5の7ページをお願いします。左上に「歩道縁石・UDタクシーの利用検証会を開催」と書かれているパワーポイント裏表1枚でございます。

ちょっと割愛して説明させていただきますが、昨年度、第1回移動等円滑化評価会議近畿分科会、この会議ですね、この会議において、委員の皆様方から、歩道整備であったりUDタクシーの実用化というのを紹介いただき、提案いただき、近畿地方整備局においては、近畿技術事務所において、バリアフリー対策施設がございまして、この提案についてマッチするんじゃないかということでございまして、令和2年2月19日、検証会を開催しました。その結果について、この裏表で記載しております。

ちなみに、うちのバリアフリー対策施設なんですけれども、国や地方公共団体がコースを体験することによって、施設の設計であったり監督・維持管理等の業務に反映させるという意味合いであると。もう一つは、一般の方にコースを体験してもらうことによって、行政の取組への理解、関心を高めてもらうとともに、バリアフリー推進への意見の交流を図っていきたい、こういうふうな形でこういう施設を運営しておると。

実施内容については、UDタクシーの乗車検証であったり意見交換をしておるんですけれども、これについては後ほどまた委員の方から詳細な報告がありますので、またよろしく申し上げます。

以上でございます。

○神戸運輸監理部 大山物流施設対策官

神戸運輸監理部、大山と申します。よろしくお願いたします。

お手元の資料5の9ページ目をご覧くださいと思います。

神戸運輸監理部では、職員向けのバリアフリー研修を行いました。この研修につきましては、行政機関の職員として、障害者差別解消法、改正バリアフリー法を正しく認識するとともに、高齢者や障害者等への理解を深め、必要に応じ適切な行動が取れるよう、基本的な接遇や対処方法習得を目的として行ったものです。

研修の講師といたしまして、車椅子利用者で明石市職員の白石様をお迎えし、障害当事者として日々の状況等についてお話しいただくとともに、職員による車椅子を用いた自走・介助体験のご指導をいただきました。

神戸運輸監理部では、この研修を全職員対象として引き続き継続的に行う予定としておりますので、皆様方のご指導、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

また、神戸運輸監理部では、心のバリアフリーを推進するため、近畿運輸局と連携し、バリアフリー教室を随時開催しております。令和元年度は兵庫県下の小中学校6校とイベント会場2か所において、延べ1100名余りの方に体験受講をしていただきましたことを申し添え、ご報告いたします。ありがとうございました。

○事務局

たくさんの議事、意見交換の時間を取らせていただきたいと思いますので、少し早口の進行となっておりますが、大丈夫でしょうか。聞き取れておりますでしょうか。

続きまして、議事3-1、情報交換です。

資料6をご参照ください。

今回の分科会より、自治体から昨年の分科会以降の取組をご紹介していただきたいと思っております。時間の都合上、説明を省略し、資料提供のみとさせていただくものもあります。ご不明な点がありましたら、質疑応答の際にお知らせください。

それでは、大阪府様からお願いいたします。

○大阪府 板田建築企画課長

大阪府の板田と申します。

それでは、資料6の1ページ目をご覧くださいと思います。

大阪府福祉のまちづくり条例の改正につきまして説明をさせていただきます。

大阪府では、福祉のまちづくり条例を3月27日に改正いたしまして、9月1日からの施行を予定しております。

1番の一般客室のバリアフリー基準の創設について、説明をいたします。

今回の対象建築物ですが、新築、増築、改築または用途変更の部分の床面積の合計が1000㎡以上のホテルまたは旅館を対象としております。なお、風営法に規定する営業の用に供する施設と旅館業法における簡易宿所営業の施設に該当する施設は対象外でございます。また、既設の建築物につきましては、努力義務としております。

一般客室までの経路基準では、道及び駐車場から客室までの経路に段を設けないということとしております。客室床面積18㎡未満、2つ以上のベッドの客室は22㎡未満なんですけれども、車椅子使用者が利用しやすいスペース等の確保が物理的に困難であるということから、高齢者や障害者等に配慮した最低限の基準といたしまして、UDルームⅠ基準というのを設けております。また、もう少し大きな床面積、客室床面積18㎡以上、2つ以上のベッドの客室は22㎡以上なんですけれども、ここは若干スペースがあるということで、車椅子使用者を含めた高齢者や障害者の方に配慮した基準といたしまして、UDルームⅡ基準というのを設けております。基準の作成に当たりましては、障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議の鈴木委員をはじめとして、大阪脊髄損傷者協会に所属されております車椅子使用者の方々や事業者の方々にご協力をいただきまして、ユニットバスに入る際の経路幅、ユニットバス内の段差の状況や洗面器への寄りつきなどを検証させていただきました。この場をお借りしてお礼を申し上げます。

次に、基準の内容について説明をさせていただきます。

2ページをご覧くださいと思います。

最初に、上のほうのUDルームⅠ基準というものについて説明をさせていただきます。

主な内容でございますけれども、1つ目に、客室の出入口の幅を80cm以上としております。2つ目に、客室内に階段とか段を設けないこととしておりまして、用途変更につきましては努力義務としております。3つ目に、客室内の便所及び浴室等の出入口の幅を70cm以上としております。4つ目に、客室の出入口から1以上のベッド、1以上の便所及び浴室までの経路の幅を80cm以上とさせていただいております。5つ目に、便所及び浴室等に手すり等を適切に配置することを努力義務としております。

その下の2ベッドルームのUDルームⅡ基準でございますけれども、記載のとおりとなっております。ちょっと時間の関係もございますので、詳細な説明は省略させていただきます。

資料の1ページに戻りまして、2番の車椅子使用者の客室のバリアフリー基準の拡充についてご説明させていただきます。

車椅子使用者の方々がより円滑に利用できるよう、客室出入口、浴室出入口を引き戸とするということを義務化いたしております。

次に、3番のバリアフリー情報の公表制度の創設について説明いたします。

先ほど説明させていただきました1番の一般客室の基準が適応されるホテルまたは旅館については、バリアフリー情報の公表を義務化し、営業を開始される前に公表の内容とか方法等を記入していただいた計画書を大阪府に届け出るといこととしております。公表方法については、原則インターネットを利用していただくということを考えております。また、大阪府に計画書の届出があったときは、その概要を大阪府のホームページで公表することといたしております。

なお、この一般基準が適応されないホテルとか旅館の営業者につきましては、努力義務といたしております。

次に、3ページをご覧くださいと思います。

大阪府鉄道駅等バリアフリー化促進方針でございます。2025年に大阪関西万博が開催されますけれども、その万博とその先の将来を見据えまして、ユニバーサルデザインの視点に立ちまして、ハード対策とソフト対策を併せてバリアフリー化を促進していくものでございまして、今年の3月に策定したものでございます。

資料の左下に記載されています大阪府内のバリアフリー化の現状について、簡単に説明させていただきます。

まず、1つ目の駅の1ルート以上のバリアフリー化の状況でございますが、3000人以上の駅につきましては、今年度中に達成見込みで進めておりましたけれども、若干完成時期が遅れる見込みでございます。

2つ目の可動式ホーム柵の整備状況ですが、10万人以上の駅を優先整備しておりまして、現在37%程度完成しているという状況でございます。

3つ目の内方線つき点状ブロックの整備状況ですが、1万人以上の駅につきましては、昨年度末までに全て完成をしておる状況です。3000人以上1万人未満の駅についても整備をしておりまして、83%程度完成となっております。

4つ目のバリアフリー基本構想の作成状況ですが、昨年度末現在で、32市1町136地区で作成済みとなっております。

次に、資料の右側の説明を行います。内容については大きく4項目にまとめております。

1つ目、鉄道駅の更なるバリアフリー化、2つ目、駅ホームにおける安全性向上、3つ目、ハード対策にあわせたソフト対策、4つ目、駅とまちの面的・一体的なバリアフリー化でございます。

まず、1の鉄道駅の更なるバリアフリー化でございますが、1-1といたしまして、3000人以上の鉄道駅の1ルート以上のバリアフリー化、それと、さらなるバリアフリー化を目指して、バリアフリールートの複数化とか乗換えルートのバリアフリー化などを進めております。なお、今年度につきましては、大阪メトロの動物園前と大正駅でバリアフリールートの複数化のために設置されますエレベーター工事費の一部を補助する予定でございます。あと記載のとおり、2、

3、4と進めております。

説明は以上でございます。

○大阪市 都市計画局 山崎担当係長

大阪市都市計画局の山崎と申します。資料はございませんので、口頭でご説明させていただきます。

大阪市では、平成15年から平成18年にかけて、市内25地区の交通バリアフリー基本構想を策定しております。この構想策定地区のバリアフリーマップを令和元年度から順次作成を始めておりまして、現在、25地区のうち7地区の作成・公開を終えており、令和3年度までには25地区全ての作成・公開を終える予定で作業を進めているところでございます。

また、今年度は基本構想に基づく特定事業の整備状況や課題等に係る調査分析を実施しているところであり、今後の基本構想の見直し等の必要性を検討する基礎資料としていきたいと考えております。

以上、大阪市の最近の取組状況を簡単にご紹介させていただきました。

○奈良県 道路保全課 川畑主任主事

奈良県庁道路保全課の川畑と申します。どうぞよろしく申し上げます。

奈良県のバリアフリー基本構想作成推進セミナーについて、発表させていただきたいと思っております。

奈良県では、現在10市町11構想作成済みです。まだまだ他府県と比較しても少ない状況でして、29市町村、駅がある市町村で16市町村、駅がない市町村で13市町村、現在もまだ未作成の状況であります。

バリアフリー基本構想が未作成の市町村に対して作成を促すために、市町村担当者に向けた説明会を開催しております。それがこの奈良県バリアフリー基本構想作成推進セミナーというものになっております。この説明会を平成22年度から毎年開催しておりまして、近畿運輸局様、奈良運輸支局様、近畿地方整備局様にご協力いただいております。当初は駅のある市町村のみ対象としていましたが、平成30年度からは駅のあるなし関係なく、声をかけて参加してもらっています。市町村の担当者は、県担当者も同様ですが、数年で異動するために、担当者はバリアフリーにあまり詳しくない方も多いため、基本的な内容も含めた説明を行っております。セミナーの講義内容は、主にバリアフリー基本構想に関して、移動等円滑化促進方針とマスタープランについて、交付金等の補助制度の紹介、作成済市町村の事例紹介などの説明を行っております。資料の下の写真がセミナーの状況写真となっております。

このほかの取組といたしましては、2018年度より未作成の各市町村を回って、担当者と個々に打合せを行っております。このときには、こちらから説明するだけではなくて、各市町村の状況や考えを聞いて個々の疑問に答える形にしております。

今後もセミナーや個別説明はできるだけ続けていきたいと考えております。

以上です。

○和歌山県 総合交通政策課 伊藤副課長

和歌山総合交通政策課の伊藤と申します。よろしく願いいたします。

和歌山県では、本県の鉄道駅のバリアフリー化に係る市町村への支援につきまして、簡単にご説明をさせていただきます。

資料の5ページのほうに、一枚物でございますが、掲載させていただいております。

本県の取組でございますけれども、まず資料の1、支援スキームに記載のとおり、鉄道駅のバリアフリー化に際しまして、国及び当該駅が所在する市町村が補助を実施する場合に、当該市町村に対しまして総事業費の6分の1を上限に、市町村が補助する費用の2分の1を県のほうで支援をしてございます。なお、この支援につきましては、1日当たりの利用者数が3000人以上の駅が中心となりますけれども、3000人未満の駅につきましても、地元の意向があつて、なおかつ国及び市町村が補助を実施する場合であれば、県のほうも支援の対象とさせていただいております。

支援の実績につきましては、その5ページの資料2に掲載させていただいているとおりでございます。令和元年度、昨年度はJR岩出駅のバリアフリー化について支援を実施いたしました。それから令和2年度、今年度につきましては、JR紀三井寺駅、それからJR湯浅駅への支援を実施中でございまして、エレベーター等が整備される予定になってございます。

和歌山県といたしましては、今後も利用者の方の利便性や安全性が向上するよう、バリアフリー化の整備について、鉄道事業者や地元市町村に働きかけを行ってまいりたいと考えております。以上です。

○兵庫県 吉田都市政策課長

兵庫県都市政策課の吉田といいます。よろしく申し上げます。

資料は6ページからになります。

兵庫県の取組の一つといたしまして、ユニバーサル社会づくり推進地区整備事業という事業を行っております。これは市町と地域住民が協働して、ハード・ソフト両面から総合的にユニバーサル社会のまちづくりを推進していく地区をユニバーサル社会づくり推進地区として指定いたしまして、協議会が行う各種事業に対して支援を行うものです。

(2)のところに事業内容を書かせていただいておりますが、今年度からの事業は見直して幾つか充実しており、協議会の活動に対してアドバイザーを派遣する事業ですとか、ユニバーサルマップを活用する事業について、この4月から拡充しているところでございます。協議会活動費はもちろん出るんですけれども、キに書いてございますように、施設改修費等補助事業ということで、通常型で、僅かではございますが、150万の補助基本額に対しまして、県と市町で4分の1ずつ補助しております。また、大規模型ということで、エレベーターやエスカレーターを設置することを意味してございますが、補助基本額が2000万ということで、県が3分の1、市町は6分の1ということで、県・市町で協力し合いながらこういうことを進めています。

次の7ページ、8ページでございまして、活用事例を載せてございます。協議会活動費助成事業といたしまして、ユニバーサル社会づくり拠点施設の開設・運営ということで、明石周辺地区でユニバーサルの駅「ひなたぼっこ」を設置されたんですけれども、その設置に向けた住民活動、協議会活動に対して補助を行っております。

2つ目の囲みですけれども、まちの魅力探しということで、これは阪神芦屋駅・市役所周辺地区ということで、ここにつきましても、まちあるきマップを協議会が中心となって作ったということでございます。

そのほか、8ページですが、明石高専との連携による明石周辺地区の取組、ユニバーサルデザインの取組でございまして、学生が卒業研究として案内板をデザインして協議会の場で発表するという、そういった交流も含めた取組も支援を行っております。

その下にはPR看板設置事業ということで、みんなでそういうユニバーサルに頑張っていると

ころですということの意思表示といたしまして、こういうPR看板も設置してもらっております。
施設改修の事例が下のほう、下段の2段に載せてございます。

それから次のページ、9ページからなんですけれども、これは兵庫県が福祉のまちづくり条例の中で取り入れた目玉といいますか、一つの特徴的な取組で、平成23年度から実施しております「チェック&アドバイス制度」についてです。福祉のまちづくりアドバイザーである利用者アドバイザー、専門家アドバイザーが、それぞれの特定施設等の整備基準に合致しているだけではなくて、使い方の観点からプラスアルファの意見を言うてもらおうという、そういう場を設けさせていただくということと、それらのアドバイスに基づきまして、改修、ソフトの面もハードの面もなんですけれども、取り入れた改善をしていただいたところにつきましては、9ページの右側に書いておりますが、「ひょうご県民ユニバーサル施設」として認定しまして、広く公表させていただいているところでございます。

以上です。

○京都府 交通政策課 藤井課長補佐

京都府の交通政策課の藤井と申します。どうぞよろしく願いいたします。

京都府からは、京都府下の市町さんとともに鉄道整備を進めていくという観点もございまして、主に行政職向けの取組を紹介させていただきたいなと思っております。

お手元に資料でいきますと、11ページの「京都府鉄道網整備担当者会議について」という一枚物でございます。

会議の趣旨としましては、鉄道網の整備の取組を、京都府もしくは市町の担当者が集まって、どんなことをやっている、こんなことを考えているといったような情報の共有とか意見交換をすることによって、府内の交通網整備、こういったものが進むように考えていこうというところでございます。これは毎年やっておりまして、去年はちょっと人数が少なかったものの、例年各市町村さんから担当者が1名ずつ出席しているということでございます。中身の中で、我々京都府が考えている交通施策、あるいは補助のメニューであるとかそういったところの紹介、鉄道事業者から見た鉄道整備、線整備もそうですし駅の整備もそうですし、そういったところのプロセスの説明でございます。

ここで当然バリアフリー化についても情報の提供をさせていただいております、バリアフリー法、基本方針、今どういった状態にあるのかとか、マスタープラン、基本構想について、基本構想まではできないけれども、せめてマスタープランつくりましょうよとか、そういう誘いかけとか、そういったところをご紹介させていただいております。同時に、当然つくるのに必要な費用につきましても、補助要件とか周辺地域のどういった基本構想があるのかとか、こういったところの情報交換もさせていただいております。

最近もバリアフリー化、続々続けておりまして、平成7年からずっと延々と、連綿と続いている事業なんでもございますけれども、京都市内の西院駅のバリアフリー化の整備事例とか転落防止柵、こういったものの整備を行った事例とかを紹介させていただいております。下の写真は現場見学のものでございまして、たまたま現在、JR奈良線の複線化というところで、宇治橋の橋梁の増設等々をやってございまして、そのあたりを実地で説明させていただいたというところでございます。

以上です。

○京都市 歩くまち京都推進室 土屋担当係長

京都市からは、先ほどちょっと京都府さんの話の中にもありましたけれども、阪急西院駅と京福西院駅のバリアフリー化事業が昨年度末で一定完了しましたので、そちらの概要のほうを少し簡単に説明させていただきたいと思っています。

資料は12ページでございます、こちらが概要を示した図です。

こちらの、まず場所の概要なんですけれども、こちらは京都市中京区と右京区の境界付近に位置してございまして、いろいろ商業施設や医療施設など生活に密着した施設が集積している箇所でございます。駅としては、阪急西院駅と京福西院駅があるほか、多くの路線バスが発着するなど、交通結節点としての機能が充実している箇所でございます。

この事業の概要なんですけれども、図面に沿ってご説明させていただきますと、図面の①というところがあると思うんですけれども、こちらは既存の駅ビルを改良してバリアフリー化を実現したものでございます。地下のホーム階から②番の通路なりエレベーターを使って改札階のほうに上がりまして、地上に出るにはさらにエレベーターなりエスカレーターなりを利用して上げられるようになっているといった形になっています。こちら、隣に京福西院駅が隣接している箇所でありまして、③④⑤の辺りのとおり、この事業によって阪急西院駅と京福西院駅の結節を図りまして、両駅の乗り継ぎ利便性が大きく向上したものでございます。

本事業は、国の補助事業のうち、鉄道駅総合改善事業の連携計画事業というメニューを活用しておりまして、①の駅ビルの2階部分に生活支援機能として、病児病後児保育施設が入居しております。事業主体としては、西院駅周辺地域整備協議会というものを組織しておりまして、京都府さんにも参画していただいているほか、鉄道事業者や地元の自治会の会長さんにも参画いただきまして、毎年その中で事業報告や進捗管理を行ってまいりました。本事業が完成したことによって、大変便利に使いやすくなったとの声を地元からもいただいているところでございます。

この事業は平成26年度から着手しておりまして、昨年度末をもって完了したといったところでございます。引き続き、周辺道路についても、基本構想に基づいてバリアフリー化を実施して、鋭意進めているところでございます。

以上です。

○事務局

ありがとうございました。

ここから質疑応答に入りますが、その前に一旦休憩を取らせていただきたいと思います。休憩を10分間取らせていただきます。3時5分に議事を再開いたしますので、よろしく願いいたします。

(休 憩)

○事務局

それでは、ただいまより質疑応答のほうに入らせていただきます。

議事の進行は三星分科会長様にお願いいたします。

分科会長、よろしく願いいたします。

○三星近畿分科会長

それでは、分科会長の三星でございます。ここからは私のほうで進行させていただきたいと思います。

大分押していますので、お一方のご発言時間がかなり短くなっていて大変申し訳ないんですけども、冒頭に挨拶をということで、ちょっとだけさせていただきます。

先ほど来の議論でもお分かりのように、バリアフリーは北海道から沖縄まで、オールジャパンで共通してこうしなきゃいけない、こうしようというナショナルスタンダードと、それから近畿地方の課題と北海道の課題とで、例えば積雪時だったら、近畿地方でも兵庫県さんなんかは大いに関係はあるわけですが、主要課題なんかは特にそれぞれ地域性があるわけですが、ですからその地域性は霞が関では分からないので、やはりこういった分科会でもって皆さんの意見を出してもらおうと。その皆さんの意見を、先ほど来から新田先生を中心としまして報告いただきました、霞が関でつくった方針であったり基準というものに、我々のほうで上積み、横出し、あるいは新規にないものを付加していこうと、こういう全国共通とローカリティーとあるわけですが、このローカリティーをこの会議でもって議論をしたいと、こういうことでございます。

そんなことで、おしゃべりはそれぐらいにいたしまして、ここで出ましたご意見というのは、これまでのナショナルスタンダードに付加して、記録にとどめて近畿の課題としていきたいと思っております。

特に基本構想をはじめとする2000年以降の近畿の取組は、全国の模範となるほど、我々にとってはこれで十分とは到底思えませんけれども、全国的に見ればかなり先進を行っていきまして、全国を引っ張ってきました。我々はまたその気概で、これからも全国を引っ張っていけるようなバリアフリーを進めたいと思っております。

以上で最初の挨拶を終わらせていただきまして、それでは、今までの発表に関しまして、どなたでも結構です。ただ、今私が申しましたように、十分な議論はできないかもしれませんが、記録にとどめて問題の趣旨を、この会議の内容としてこれからも尊重していきたいと思っておりますので、ぜひご発言いただきたいと思っております。

それでは、どうぞ。

○滋賀県脊髄損傷者協会 前野委員

滋賀県脊髄損傷者協会の前野でございます。

意見と、それからちょっと質問と、1点ずつお願いしたいと思います。

1つが、移動等円滑化促進に関する法律の一部改正のこの資料8のところも含めて、ほかのところもそうなんですけれども、利用者数3000人以上という基準が設けられていると思うんですけども、僕の意見として、ちょっと難しいことなのかもしれませんが、地域に住まれている方の、例えば高齢者の方であるとか障害者の方の人数を基準にしてはいけないのかなと思うんです。というのが、利用者数が多いところって都市部ですよ。どうもこれは地方が取り残されるような感じがしてならないんですけども、例えば高齢者の多い地方のところでありまして、交通の便とかが不便になると都市部に移られるという傾向があるように聞いています。となりますと、どんどんバリアフリー化が進まない、不便になってくるとその過疎化も進むというところで、やはり地域に高齢者の方がどれだけ住まれているのか、障害者がどれぐらいいるのかというところを基準に整備を進めていくほうがいいのではないかなと、これは僕の意見になります。それが1点と……

大阪府さんの取組で、私どもも今、駅とホテルのバリアフリー調査をやっていますので、大変関心を持って拝聴していたところなんですけれども、すみません、ちょっとUDルームⅠとUDルームⅡ、それから車椅子使用者用の客室、この違いなんですけれども、車椅子使用者の客室と

というのは今までのユニバーサルルームのことを示しているのかというところを、ちょっとお聞かせいただけたらと思います。

以上です。

○三星近畿分科会長

ありがとうございます。

では、ほかの方。今、3000人という数字で、3000人以下のところに問題がむしろ広がってきているぐらいで、この問題をどうするのかという点、それからUDルームの車椅子客室の定義ですね。

ほか、いかがでしょうか。

○アクセス関西ネットワーク 吉川委員

アクセス関西ネットワークの吉川ひとみです。精神障害当事者です。ちょっと疲れないうちに発言させてください。

心のバリアフリーとか聴覚、視覚、そして精神・知的・発達へのバリアフリーの評価をとという声が上がっているのは大変望ましいことだと思います。

今回、神戸運輸監理部さんの取組を紹介されて、今回は車椅子のみだったようですが、今後、ほかの障害に対する研修の予算はあるのでしょうか。また、ほかの自治体やその関連機関なども、年間どれぐらいの予算を取って、どんな内容のバリアフリーの研修をしているのか、見える化していただけたら、もっと現実的に必要とされる講習に近づいていけるのではないかと思います。

また、新しい生活様式に関するバリアとしては、感覚過敏等に対するマスクができない、それによって電車などで不快な思いをする、お互いに不安な思いをする、それで民間の団体が「感覚過敏でマスクができません」というマークを、かわいいマークをつくっているんですけども、このご時世ですので、ヘルプマークのように国のレベルに上げてもらってもいいくらいじゃないかなと思います。また、マスクをすることで表情が見えない、駅員さんと話しても表情が見えない、そのことに対する不安があると、私が勤めている障害者施設でも知的・発達・精神の方がよく申しております。

以上です。

○三星近畿分科会長

ありがとうございます。知的・精神・発達障害の立場から、特に今のコロナ禍での問題についてご発言をいただきました。

ほか、いかがでしょうか。

○NPO法人ちゅうぶ 六條委員

NPOちゅうぶの六條といいます。よろしくをお願いします。

1つは兵庫県の方のところなんですけれども、福祉のまちづくり条例、チェック&アドバイスというところなんですけれども、当事者の方が入っていてすごくいいなと思っています。これ、ちょっと参考にさせていただきたいので、また個別にちょっとお聞かせいただけたらいいなと思うし、もっともっとこれを宣伝していただけたらいいかなと思います。

もう一個は、京都市さんなんですけれども、西院駅周辺の地域整備状況というところで、たまたま僕、今年の3月ぐらいに行かせてもらったんですけれども、とても移動はしやすいなというのがありました。ただちょっと迷ったのは、阪急から路面電車に乗るときの誘導がちょっと分かりづらかったなというのがあったので、地元の人の利用しやすさはすごくいいんですけれども、

やっぱり観光地というところでいくと、ほかの人が来たときに分かりやすいかどうかというのはもう少し検証が必要かなとは思いましたので、以上、意見としてさせていただきます。

○三星近畿分科会長

ありがとうございました。

時間の関係ありますので、まだご発言したい方たくさんいらっしゃると思いますが、次にいって、後ろのほうで議論の時間がまだありますので、そこでまたご発言していただけたらと思います。

ちょっと時間の関係で、極めて短く、私のほうからのコメントで済むんじゃないかと思うものをちょっとコメントしておきますと、最初ご発言いただいたのは、3000人以下の問題というのはもうそのとおりですね。ただ国としては、めり張りをつけて重点をつけるんですけども、現在3000人という数字で動いておりますけれども、3000人以下で基本構想をつくって大いにバリアフリー化に努めるということを全く妨げるものではない。事実、相当初期に島根県の多伎町で、極めて小さい町で、多伎町でもって町民全員によるバリアフリー、とってもよくなったんです。これいい事例なんです。最近ですと、鉄道駅のない上牧町で非常にすばらしい基本構想をおつくりになりました。

そうなってくると、これは障害者や市民さんが発案して、それで話を役所や役場に持ちかけていくと。そうすると、必ずや対応せざるを得んような仕組みになっておりますので、そういう方向をお考えになったらいかがでしょうか。

あと、UDルームのことについては、ちょっと個別で、すみません、対応してください。

あと、吉川さんの知的・精神の研修の予算等についても、必要でしたらちょっと個別で後からまた、会議後お願いいたします。

ただし、吉川さんのこの情報障害、感覚障害の方々ヘルプマークの話というのは、これはまた国や府県への要望というふうに理解しまして、ちょっと今議論は置いておきまして、記録にとどめて今後の課題にしたいと思います。

それから、六條さんから出ました兵庫県の条例については非常に注目されておりました。大阪府さんも近年、当事者の意見を聞くことについてはすごく力をお入れになっておりますけれども、もともと兵庫県には基本構想のモデルとなった1990年代の面的整備の仕組みが兵庫県、これ日本で第1号で、法律ができる前からやっております。その延長の中で非常に発展してきておまして、効果も非常にあります。これ何か機会ありましたらぜひまた、兵庫県さん、今のような声を考えていただいて、報告いただければありがたいと思います。

それから、西院の問題については、すみません、ちょっとここではやっぱり長くなりますので、これも必要に応じて京都市さんと議論してみてください。

なお、私のコメントとしては、西院はまさに、先ほど言いました関西が全国に誇る、私としてはすばらしい取組、既存の市街地におけるビルディングから交通施設を含む総合的なバリアフリー化を、総力を挙げておやりになった、全国でも最初に出してもよいすばらしい事例だと思います。これは国土交通大臣の大臣表彰もたしかしたはずで、それをちょっとコメントしておきたいと思いますので、またいろんなところで、京都市だけの取組にせず、大いに外へもPRしてください。

ちょっとここまでのところ、コメントしました。

それでは、勝手ながら次へいかせていただきますと、議事を再開しまして、議事3-2、情報

交換で障害者の団体からの報告と。これも短くて申し訳ないんですけども、よろしくお願いたします。

○兵庫県難聴者福祉協会 渡部委員

渡部と申します。難聴者協会に所属しております。

資料1のほうで、聴覚障害のバリアフリー化の目標設定が別途検討会で検討されるということで、今後に期待しています。

では、私からはお送りした資料の補足になります。

多くの聴覚障害の方が、今、コロナ対策でマスクや仕切りなどでより聞こえない、口元が読み取れないという状況になっています。ハード面を含め、コミュニケーション、情報保障に取り組んでいただきたいと思います。ただ口元を見せるだけでは難しいというところがあります。私のように成長途中で聞こえなくなった者は、口元が見えてもそこから言葉を読み取るという読話という技術を身につけていないということがあります。生まれつき聞こえない方は、そういう読話の技術を学ぶ機会もあるんですけども、それでも口元の動きが小さいとか早口の方では難しいというのがあります。

それでも口元が見えると、今、自分に話しかけられているということが分かりますので、なるべく口元が見えるということがありがたいです。

実は先ほど、昼、食堂に行ったんですけども、その食堂の方、店員さん全員が透明マスクというのをされていたので、自分に話しかけられているということが分かって「何ですか」というふうに聞き返すことができ、でも全く口元が見えていないと分からないという状況なんです。今それが駅員さんでも店でも、もうそこらじゅう、そういったことでコミュニケーションで困っているという状況になっています。

私たち自身は、コミュニケーションが取れるように筆談や手話とか音声認識技術を使うのをトータルコミュニケーションという考え方を持っているんですけども、皆さんにも筆談だけではなく、コミュニケーション支援ボードとか手話とかジェスチャーなど、様々な手段でコミュニケーションを取っていただくということを認識していただければと思います。

以上です。

○三星近畿分科会長

ありがとうございました。

先ほどからも出ておりましたこのコロナ禍での情報障害の問題というのは、今日の会議としては最大級の問題だと思います。ありがとうございます。

じゃ、次いきまして、ちゅうぶの六條さん、お願いします。

○NPO法人ちゅうぶ 六條委員

ちゅうぶの六條ですけども、私のほうからは障害者団体資料として3ページからになります。

ちょっと早口になりますけれども、まず、評価会議と一緒に検討したいことということで、学校のバリアフリーについてです。茨木市のほうでは、地震が発生して以来、避難された方が学校が利用しにくいというのがあって、バリアフリーの調査をしています。車椅子で体育館の出入口が1か所で混雑するとか、教室によって段差があるとか、多目的トイレが車椅子では介助しにくいとか意見がありまして、一緒に検討していただきたいこととしては、各自治体で学校のバリアフリーがどこまで把握されているか、また、自治体によって学校のバリアフリーやマスタープラン、基本構想計画を立てているところはあるのか、これから立てていくことを検討されているの

かというのを教えていただけたらなと思っています。

小規模店舗については、大阪府のまちづくり条例で店舗規模が200㎡ということであるんですけども、茨木市は200㎡より小さいお店が多くて段差があるお店とか、段差がなくても椅子が固定されていたりとか、いろんな課題があります。一緒に検討していただきたいこととしては、自治体によって委任条例があり、小規模店舗の規定をされているかどうか。それと、ここが大事で、当事者を踏まえてどこまで実態把握をされているのかというのをできたらなと思っています。

ホームドアについては、関東のほうが結構ホームドアの設置が進んでいると思うんですけども、近畿で何で進まないのかというのと、何が課題なのか、そして、課題があったらそれを国に上げていってはどうかということ、ホームドアと段差解消を併せてできたらいいかなと思っています。

無人駅については、実際に茨木市もそうですし、大阪市、それから京都のほうでも無人駅のことを困られているというのがあったと思うんです。やはりそこは、駅員さんがいてなかったら合理的配慮が全く提供されないということがあります。そうすると社会的障壁が出てくるということなので、平成31年4月1日からバリアフリー法が改正されて、社会的障壁の除去が明記されているので、ぜひ無人駅の改善を一緒に検討していただけたらなと思っています。

関西空港や空港アクセスバスについてですけども、なかなか当事者を踏まえての検証会というのができていないというのがあります。関東の羽田空港、成田空港、それから名古屋の中部空港では、当事者を踏まえての検証会をされているということなので、実際に検討されたいなと思っています。現在では、障大連や福祉のまちづくり学会で、関空を世界レベルにしていこうということで調査を考えているということなので、2025年、万博が始まると思うので、それまでにできたらなと思うので、近畿運輸局の皆さんや大阪府、大阪市、近隣の市町村の方にはぜひご協力いただいてできたらなと思っています。あわせて、伊丹空港、神戸空港もできたらと思っています。

次に、阪急バス接遇研修、UDタクシーや歩道整備についての検証結果を、国に評価をしていただけたらなと思っています。阪急バス研修では、和歌山大学の辻本先生にもお越しいただいてありがとうございます。あと、評価会議の事務局の皆さんと委員の皆さん、行政の方にも参加していただいて、当事者を踏まえてやっているということはずごくよかったということ、あと聴覚障害の研修の方も取り入れたらどうかということで、渡部委員には今年度、声をかけさせていただく予定になっています。あと、去年の課長の岡本さんにもすごく高評価をいただいております。UDタクシーの検証会と縁石ブロックについてなんですけれども、UDタクシー、j a p a n タクシーはトヨタの車です。NV200は日産の車なんですけれども、NV200のほうが6割ほどすごくよかったというのがあります。車内の中で車椅子の切り返しがなくスムーズに乗れたというのがすごく高評価になっています。

歩道整備については、歩道の高さではなくて縁石の角度や長さが必要で、必ず警告ブロックを敷いてほしいという視覚障害者の方の意見が多かったと思います。

これを踏まえて、実際に国のほうに上げていってもらって評価としていくということをしていただけたらなと思っています。

以上です。

○三星近畿分科会長

ありがとうございました。たくさんおっしゃっていただきました。

要望・要求類については記して議事録にとどめると。それから質問で、今日お答えいただく時間があるかどうか、ちょっとこれは飛ばしてはいきますが、できればお答えいただければ。もういろんなところで聞かれる、「どうして東京はホームドアがあんなに多いのに、近畿はテナポがスローなのか」という、これですね。これはできれば事業者の方々のどなたか、あるいは国土交通省からの返事でも結構です。できれば時間があればコメントいただければと思います。

それから、大阪府の200㎡でいいのかどうか、この辺のはちょっとここで今、できれば取り上げたいと。それからマスク問題は、先ほどから言いましたように、この会議での最大級の問題としてとどめておきたいと思います。

それから、無人駅も、ホームドアとこれまた性格が違いますけれども、できれば議論したいところです。それから空港については、空港バスと空港、両方セットにして、これから、いよいよ関空も古くなってきましたので、新しい関空にバリアフリーの観点から生まれ変わらせていこうというぐらいの気概を持ってご提案いただいたんですね。これは提案ということで、これからも進めていきたいということでございます。

それからUDタクシー問題は、今回の検証で皆さんびっくりして、どんなに慣れた運転士さんでもUDタクシーに車椅子が乗るのに10分はかかると。慣れていない方は30分物であると。どうしてこういうタクシーができたのかという声が上がっています。その問題ですね。ただそれは、それに対してお答えするに適当な方がこのメンバーの中ではないんですけれども。なので、これも時間があれば。

ちょっと僕が早口で整理しまして、記録として残していきたいと思います。

○事務局

障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議の鈴木委員は、本日急遽欠席となりましたので、六條委員から代読します。

○NPO法人ちゅうぶ 六條委員（代読）

文面を頂いたので、ちょっと読み上げをさせていただきます。

障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議の鈴木千春です。

本日、資料9の21ページから24ページの意見です。

まず、評価会議の「評価できる仕組み」を近畿分科会で作っていただきたいと考えています。評価会議の開催が本省では2回、近畿分科会では1回というふうになっているんですけども、実際には評価、今まで近畿分科会では地域課題を実際にやってきたこともあって、それを仕組みづくりとしてつくっていただきたいと思っています。あと、その上で、近畿分科会で全国の先頭となり、評価会2回と、あと小分科会を実施して、専門部会や勉強会、研修会などを障害当事者、団体の声を漏らすことなく、事業者、研究者、行政など各委員間が連携し合い、それぞれの課題について検討を進めることを目指し、それを工夫して知恵を持ち寄って検討していくことはできないでしょうか。

今年度に関しては、新型コロナウイルスの状況により、大規模な現地検証の実施は困難となる場面も想定されるので、委員での課題整理や情報共有などを実施、現地検証、課題検証についてはテーマ別グループ意見交換などで、ウェブ会議で進めてはどうかということです。

ほかにも課題は様々ありますが、課題の優先順位を、地域の課題を整理していくことが必要です。共通認識として再度確認しておきたいことは、心のバリアフリーの意味についてです。社会モデルの理解と障害者差別を行わないよう徹底することを基本に進めていただきたいです。

課題としては、23、24ページに海外のバス電動スロープの事例報告を挙げさせてもらっていますので、見ていただけたらと思います。

以上です。

○三星近畿分科会長

ありがとうございます。ご発言の中の後ろのほうは要望、情報提供ですけども、一番ポイントになりますのが、さっきから私がこの会議、時間ないので記録にとどめておると言っておるけれども、議論せずにこれだけ大事なことをそれだけスルーするみたいにしてやっていいのかという、そういうお叱りかと思えます。これもできれば、あともうちょっとだけ時間があると思えますので、何らかの方法でこの会議を増やす、もしくはこの会議外でも結構ですから、検討する機会を設けるべきではないかと、これは超重要なので、できれば局のほうから何らかのご発言をいただければと思います。ありがとうございました。

○大阪手をつなぐ育成会 小尾委員

大阪手をつなぐ育成会の小尾です。

知的障害・発達障害を支援する立場から、少し述べさせていただきます。

26ページに資料1枚だけ入れておりますので、ご覧になってください。

コロナの広がり、感染予防で駅や建物にはたくさん注意事項が貼られるようになったんですが、残念ながら多くの掲示物は文字ばかり、あるいは大変難しい言葉で、イラストはあるんですが漢字にはルビが振っていない。あるいは少女風の漫画が提供されているんですけども、残念ながら大変難しい表現あるいは漢字には全くルビが振っていないというふうな情報提供のされ方をしております。

そんな中で、私ども育成会は、知的障害・発達障害者の支援のために、いろんな分かりやすいチラシやポスターを作って配布をしております、ここに1枚だけ入れておりますのは、実はこれはポスターでして、実際はこの倍、あるいは4倍の大きさで掲示をしていただくものであります。当然漢字にはルビが振ってある。分かりやすいイラストとセットで説明文がついている。説明も非常に簡潔になっている、あるいは分かち書きをしている。そんな形で知的障害・発達障害の支援の現場でダウンロードしていただいて、たくさん使っていただいております。

また、意外なことに、小学校に随分ヒットしまして、小学校でこういったものを使っているような次第です。当然乗客の中には小学生、子供さんもおられるわけでありまして、こういった視点で交通機関とかいろんな建物、設備も分かりやすい情報提供に工夫をぜひしていただきたいなというふうに思っております。

先ほど大阪府の事例で、ホテルの話がありました。今回の法律改正で、いわゆるハードだけじゃなくてソフトでの対応ということが言われているわけで、大阪府の議論の中で、私も少し参加をさせていただいて、ざくっとソフト対応と言ったときに、一体具体的に何があるのかということです。たまたま今日、大阪府の資料の2ページ一番下のほうに具体的なソフト対応、ちょっと具体的に出させていただいたのを採用していただいたんですけども、要はいろんな器具の貸出しであったりコミュニケーションの工夫であったり、あるいは案内等のサービスであったりということで、具体的にソフトとは何かということ进行分类して表現をしています。こういった対応を、これからいろんな設備、交通機関でもぜひ取り入れていただきたいということで、事例として報告をさせていただきました。

以上です。

○三星近畿分科会長

ありがとうございました。

○京都府視覚障害者協会 岡田委員

京都府視覚障害者協会の岡田と申します。

京都では、長年課題でありました京都市の市営地下鉄の烏丸線に全駅ホーム柵を設置することが、発表されただけでまだついていないんですけれども、一応発表されたということが、私たちにしてはうれしいニュースでした。

それから、私たちが割と力を入れて取り組んでいた駅ホームでの転落などを防止するために、市民の方に声かけをしてくださいという啓発活動を鉄道駅、各電鉄の会社の方、行政の方も一緒にそういう呼びかけをしているという活動をずっとやっていたんですけれども、それはちょっとこのコロナ禍で、今はやれない状況です。

それに輪をかけて、いろいろ先ほども言っていましたけれども、駅の無人時間帯とかがだんだん増えてきているんですけれども、それが無人になること自体も困るんですが、「何時から何時まで無人になります」ということ自体を私たちに分かるように発表していただけていないということがとても困っています。駅に何か、どこかに掲示されているようなんですけれども、やはりそういう肢体障害であるとか視覚障害であるとか、常に介助が必要なそういう障害者団体には、事前に必ず告知をしていただきたいと思います。

それから、あといろんなまちでのコロナ禍で声かけについてですけれども、やはり今、接触がいけないとか近距離の会話がいけないとか、すごく皆さんが神経質になってしまって、まちで声かけをしてくださる方が非常に少なくなっていることです。それは、一定のやはり注意をしながら、ずっとべらべらしゃべるわけでもないの、やっぱり介助とかはお願いしていきたいということをいろんな機会があるたびに伝えているんですが、「私たちも手を引いていいんですか、手に触っていいんですか」ということをいろんな人から言われるので、「逆にそうしていただかないと私たちには分からないんです」ということをまちで言うと、「ああ、そうですね」というふうに理解をだんだんしていただけるんですけれども、やはりちょっと今のコロナの新しい生活様式、マスクの問題もそうです。やはり私たち、相手の目を見て話すことがなかなかできないので、マスクをしてもごもごしゃべっていても、誰も道を教えてくれなかったりという、やっぱり今の新しい生活様式の問題にも直面しています。

以上です。

○三星近畿分科会長

ありがとうございました。

○滋賀県脊髄損傷者協会 前野委員

別紙のほうを見ていただけたらと思います。紫色と青色の背景のものなんですけれども、「車いすハート調査隊による宿泊施設・公共交通機関のバリアフリー調査」ということで、今現在進めている事業であります。これはユニバーサルデザインの取組の推進の一環として行っているものなんですけれども、「心のバリアフリーを進め、助け合いのまちづくりをめざして」というテーマで、滋賀県の協働提案型制度の事業でありまして、令和元年度に申込みがありましたので、令和元年度の提案で、実際に事業を行っているのは令和2年度、今現在であります。

具体的になんですけれども、次のページをめくっていただきまして、まず、大きな目的は、障害当事者の目線でバリアフリー情報を収集して、多くの障害のある人に情報提供をして、社会参

加の促進を図ることが大きな目的の一つであります。

実際の内容なんですが、交通バリアフリー法ですとか、それから、だれもが住みたくなる福祉滋賀のまちづくり条例などの整備によって、多くのバリアが改善されて外出は容易にはなってきたんですけども、まだまだ公共交通機関のアクセスの問題とか宿泊施設のバリアフリー状況は厳しいところがあります。2024年と書いているんですが、実際、全スポか国体のほう、どうもずれそうなので2024年に開催されるかどうか分からないんですけども、いずれ滋賀県でも開催されるであろう国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会では、障害を持った方とか高齢者の方とかがたくさん来県されることが予想されますので、それに向けて宿泊施設、それから公共交通機関のバリアフリー情報をより多く集めて情報提供していきたいと考えております。集めた情報はウェブサイトで公開していきたいと思っております。

それと、調査期間が次のページにあるんですけども、期間が今年度いっぱいです。令和3年の3月までです。調査は一応12月までに終わろうと思っております。

調査内容ですが、県内のJR、それから各私鉄全駅のバリアフリー状況と、それからハード状況です。ハード面とソフト面、両面について調査していております。駅のほうが122か所です。それから県内の主要な宿泊施設、おおむね50室以上、50室以下のところもあるんですけども、約80か所調査する予定でおります。

次の3ページ、4ページが、駅の調査票、それからホテルの調査票、ちょっと細かくて見にくいんですけども、それぞれバリアフリーの施設であったりとか、バリアの状況であったりとかというところを一定の項目で整理して調査票を作って調査しております。

次のページ、5ページ、6ページが、今現在の状況であります。

駅のほうの調査は122か所中93か所終わりました。特にJR西日本さんには多大な協力をいただきました。調査へ行く駅には必ず西日本のご担当の方から連絡していただいて親切に対応していただいているところであります。どうもありがとうございます。

次、6ページが宿泊施設のほうで、なかなか宿泊施設のほうが進捗状況が悪いんですけども、80か所のうち、まだ14か所で、あと66か所残っております。というのが、コロナ禍でホテルさんもかなり大変な状況に追い込まれていまして、バリアフリー調査をやらせてくださいとお願いするんですけども、どうも感触としてなんです、それどころではないというような状況にあるようで、断られるところが何件かあります。そんなので、今、宿泊施設のほうが14施設、数日前に行ったので、約20施設ぐらいになっています。

続いて、7ページからずっと調査した内容の写真が載っているんですけども、例えば草津駅であったりとか、主にどういった内容を調査するかというと、点字ブロックの状況であったりとか、それから券売機にテンキーがついているのかとか障害者用ボタンがついているのかとか、あと点字の表示があるのかということです。それとエレベーターとか多機能トイレ、それから車椅子の乗降スペースがあるのか。これは駅周辺施設になるんですけども、そういったことも併せて調査しております。

8ページは、これは無人駅なんです。バリアフリーの駅だけではなく、無人駅であったりとか階段のある駅であったりとかも調査させていただいております。といいますのは、車椅子だけのバリアフリーの状況を調べるのではなくて、ほかの障害の方、視覚障害の方であったりとか聴覚障害の方であっても、階段であれば使えたりとかというケースが多々あると思いますので、そういった視点でも調査させていただいております。

JR西日本さんに聞きますと、「階段の駅であっても、あらかじめご連絡いただいたら対応しますよ」というお返事をいただいておりますので、合理的な配慮もされているということで調査しております。

次が、9ページ、10ページがホテルのほうなんですけど、ホテルも例えばスロープであったりとか車椅子駐車場、それから多機能トイレ、それからユニバーサルルーム、ユニバーサルルームだけではなくて、一般の、例えば10ページにある一般の宿泊施設、部屋なんかも調べさせていただいております。一般客室でも、例えば10ページのトイレとか、それからバスルームのところを見て、ちょっと写真の写りがあれなんで分かりにくいんですけども、段差がないんです。こういったところであれば、一定の障害の状態であれば、車椅子でも入って使って使えるということもありますので、そういったところも併せて調査しています。

ただ、ここの10ページでちょっと残念なのが、車椅子駐車場なんです。この状態で車を入れて、グレーの車が止まっている列に車を入れられると、車スペースが狭くなってしまうというケースです。何とか造っていただいているんですけども、実際使用する上でどうなのかなというところもあったりするので、この辺もちょっと併せて、またホテルさんのほうにご提案できたらなと思いつつながら調査しております。

最後のページなんですけど、調査後に気づいた点というところで、これはあるホテルの客室なんですけれども、バスルーム、それからトイレとかは段差がなくで間口も広くて、車椅子でも十分使えるなという状況になっているんですけども、寝室です。寝るところは和室なので、ちょっと車椅子では厳しいかなと。もうちょっと頑張っていたらユニバーサルルームになるんじゃないかなというホテルもありました。

次に、間違った整備、これ、今ちょっとかなり大きな問題だなと思って最後に載せさせていただいたんですが、駅の整備とかをされていて、新しい整備をされているところもあるんですけども、せっかく広く造っていただいたのに車椅子駐車場が使いなくなっています。というのが、有料化されてフラップをつけられたんです。よくタイムズさんとかにあるフラップなんですけど、これがつけられたがために、11ページの右端の写真を見ていただいたら、ちょっと暗くて分かりにくいんですけども、車椅子が降ろし切れないんです。イコール車椅子も広げられないということで、座席から車椅子に移ることができません。ですので、今、この右端に写っている写真のところは、これは一般の企業さん、銀行さんやっただけなんですけれども、ここを取ってもらいました。左に写っているのは、これは駅なんです。駅の駐車場なんです。こういった駅が今、調査した中で4か所ありました。それぞれ市が違うんです。

すみません、長くなりました。

ちょっとこれ大きな問題なので、かなり増えてきていると思うので、何とか国のほう、それから自治体のほうでこの辺の規制をしてもらえないかなと思って、載せさせてもらいました。

以上です。

○三星近畿分科会長

ありがとうございます。大変興味深い、しかも当事者の点検ですので、こういうご発表こそゆっくり聞きたいので大変申し訳ないんですけども、一応ここまでにしておきたいと思います。

最後に、先生方からのご発言もいただきたいので、議論としては、お一方だけ。近畿の運輸局のほうで、今までのご発言の中のかなり多くが、消費者行政課のほうで答えるというか、方向性を考えることが可能な質問も多いので、今までの中、まとめて、時間的には三、四分ぐらいで何

とかできませんか。いかがですか。課長、お願いできますか。

○近畿運輸局 消費者行政・情報課 川口課長

六條委員からありました件だと思うんですが、もちろんこれだけのメンバーで議論すること、これ一番大切だと思うんですが、ただ、なかなかこういう限られた時間の中では難しいということで、昨年もそうだったと思うんですが、これ以外に別途意見交換会や現地視察等を行って、その都度バリアフリー化の進展状況や意見を皆さんからいただき、それを中央に上げていくという、もともと分科会の一つの意義だと思うんですが、そういうこともその都度やっておりますので、今年につきましても同じような形での運営というふうには考えております。

○三星近畿分科会長

その点は、六條さん、鈴木さんの意見ですか。今後ともこの前のような会合を含めて、TPOで議論はすると……

○NPO法人ちゅうぶ 六條委員

はい。させていただきたいなと思っているんですけども、1つ課題があるのは、やはりこれ任意で参加してもらうということがあって、交通費とかがなかなか自分で出せないとかということで参加できない方も中にはおられたので、ぜひとも、やはりこういう現調会も踏まえて評価会議の中の仕組みに今後していただけたらうれしいかなとは思っています。

あと、大阪府と大阪市の方にも、やっぱりせっかく地元なので来てほしかったなというのがあります。

以上です。

○三星近畿分科会長

ありがとうございます。

そんなことで、必要に応じてこれからも討論会はしていくと、そういう回答ですね。

ちょうど時間来ましたので、残念ながら討論はこれぐらいにしておきたいと思えます。いっぱい出ましたので、きれいに課題を整理、仕分しまして、記録に残して、必要なものはまた本省に上げていくと、それから必要なものはまた討論会として別途開催していくと、こういうスタンスでいいですね。ありがとうございました。

もう内容いっぱい大事なことばかり出てきて、もう打ち切っちゃって大変すみません。最後のフラップ問題なんか、これなんかもうむちゃむちゃ私も興味深いところですけども、必要でしたらまた提起いただけたら、勉強会というのは可能ですので。局のほうでできなければ、この委員主催でやることだって、それは構わないわけですから、またお願いとか、何か考えましようか。ありがとうございます。

ちょうど時間来ておりますので、最後に辻本先生と内田先生、まとめみたいなことをご発言いただけますでしょうか。

まず、辻本先生、お願いします。

○和歌山大学 辻本教授

和歌山大学、辻本です。今日はどうもありがとうございました。

全体のまとめとまではいかないと思えます。ちょっと意見を言わせていただこうかと思えます。

後半の冒頭で、三星先生から「バリアフリーの課題には地域性があります」というふうなことをおっしゃっていただいたわけなんですけれども、前回もたしか私、申し上げたと思うんですけども、近畿の中にも地域性がございまして。例えば近畿、全国の中ではバリアフリーが比較的進

んでいるというふうな説明があったかなと思うんですけども、これは府県別に見ますとどうなるのかと。遅れている府県、進んでいる府県、差が非常にはっきりしているわけでございまして、例えば基本構想の作成率で近畿がトップだというふうなことだったんですけども、府県別でちょっと計算してみますと、大阪府のように79.1%の市町村が策定済みのところもあれば、和歌山県は16.7%、奈良県が25.6%ですか、兵庫県22.0%というふうなことで、非常に違いがあります。大阪府の中でもよく見ますと、市と町村とで分けてみますと、市は非常に策定が進んでいますけれども、町村のほうは10町村のうち1つだけですよね。というふうなことで、同じ府の中でも非常に違いがあるというふうなことです。

そういったことで進捗率の、そのほか旅客施設のバリアフリー化だとか車両のバリアフリー化だとか、いろんなところで府県ごと、それから府とか県の中での違いというのが非常に大きいものかなというふうに考えております。なので、進捗率の低い地域に重点的に何か対応ができないものかなというふうにちょっと考えております。具体的には、例えばこの会議、年に1回ですね。近畿地域の会議として集まるだけになっておりますけれども、府県別の会議を年に1回なり2回なり開催をして地域ごとの課題にしっかり対応するだとか、これ同様の意見を四国の分科会でもどうも出ておったようなんですけれども、そういったことをぜひ検討していただきたいなというふうに考えております。

それから、最後のほうで先ほど議論になっておりましたけれども、特定の課題への対応といえますか、近畿地方は進捗率が目標に達していない項目も幾つかございますし、例えば鉄軌道車両、UDタクシーですね。基準適合車両中のUDタクシーの比率だとか旅客船だとか、それから道路だとかありますね。そういう目標に達していない分野、それから全国に対して遅れている分野とか、そういったところを重点的に何か取り組むことができないか。これについては、鈴木さんの意見にありましたような課題別の部門会議というのを設けるというのも一つの手だと思いますし、それから、現地視察だとか意見交換会、勉強会なんかで意見を細かく吸い上げて検討していくという手もあるかと思っておりますけれども、いずれにしても重点的な対応が必要な項目というのをしっかりあぶり出して、そこを一つ一つ潰していくような、そういうやり方も今後あってもいいのかなというふうに考えております。

以上、全体のまとめというよりは何か意見のようになってしまいましたけれども、これで終わらせていただきます。ありがとうございました。

○三星近畿分科会長

ありがとうございました。

駐車場、それから今のご意見、大変参考になりますので、可能なものについては前向きに検討していきたいですね。

次は内田先生、お願いします。

○大阪市立大学 内田教授

1点だけ申し上げたいと思います。

鈴木さんがおっしゃったような仕組み、ちゃんをつくっていくというのは重要だと思っております。その一方で、多くの事業部局とかが日常的に道路整備とかをやられている中で、バリアフリーのことをどれだけ意識できるか。ほかにもいろいろ考えなければいけないところがある。だから、先進事例とかを考えていく、困っていることについて学んでいくというのは非常に重要ですけども、日常の業務の中でバリアフリーのことをチェックせざるを得ない、意識せざるを得

ないような仕組みづくり、こぼれないような仕組みづくりというの、もう必要な段階に来ているんじゃないかなというふうに、今日のいろんな話を聞いて強く思いました。

自分自身としては、今、国の補助事業の場合でしたら、各自治体がやっているときでも事業評価、再評価という仕組みがあって、その中でバリアフリーの基本構想とかバリアフリー新法の考え方なんかをちゃんとチェックしているんですかということを一文言入れるだけでもかなり違って来るんじゃないかなというふうに思いますので、私自身はその方向で努力したいと考えています。

以上です。

○三星近畿分科会長

ありがとうございました。これも行政の仕組みの最大課題ですね。一過性にならずに日常的に、継続的にちゃんとやれていくということが大事だと。その仕組みをもっと考えないと、今ないじゃないかという厳しいお叱りが出ております。

それでは、最後に新田先生、お願いします。

○大阪大学 新田名誉教授

それでは、私のほうは3点コメントとお願いを兼ねてということになります。

1点は、今までの議論と関連しますけれども、近畿分科会での評価の仕組みを、先ほども年2回要望がありましたが、全国の評価会議が9月にこの後行われます。それから3月にもあります。全国の評価会議の性格は、9月は多分、近畿分科会とかいろんな地方の状況の吸い上げをやるというのが一つあると思いますけれども、それから3月は年度末で進捗状況評価、今日も報告しましたが、そういうことがあります。近畿分科会の特徴を出すとなると、地域固有の取り組みを取り上げる。全国の話というのは今日報告したように、目標の指標に沿って全国でどのくらい達成しているかというのが主となって、ブロックと全国比較になりますけれども、もうちょっときめ細かい話というのは、この分科会できっちり評価していく。それを共有して先進事例から地域が学んでいくようなきめ細かいのをやるのが分科会ではないかなと思いますので、今年度は無理かもしれませんが、先ほどの意見を受けまして、いろいろ工夫していただき、来年度はぜひとも2回目指していただけたらと思います。

それから2点目は、やはりコロナ対応です。今日の話でも、すぐせんとあかんのは、コロナ禍で移動制約がより厳しくなっているわけで、そこで困っている人たちに対する対応をどう考えるかというのを、ここでもやる必要があるんじゃないかなと思います。どういう形でやるか、課題別になるのかというのはありますが、その辺も考えていただけたらと思います。

それから3点目は、今日もありましたが、関西空港のバリアフリー化が2025年の万博を間近にして、今、国際線の改修を行っておりますけれども、それに合わせて当事者参加型でバリアフリー化を現実のものにしていかないと、やったはいいが、後で非常に使い勝手が悪いということになったら困るので、これについても、近畿運輸局が主体というわけではないですけれども、空港会社が主体にやるわけですけれども、行政も関与しながらいろいろサポート、当事者参画型でやっていただけたらと思いますので、よろしくお願いします。

以上です。

○三星近畿分科会長

はい。それじゃ、3人の先生方、大変建設的なご提案、ありがとうございました。会議としてはこれで終了いたしまして、事務局、よろしく願いいたします。

○事務局

三星先生、議事の進行ありがとうございました。

本会議が皆様のおかげをもちまして、有意義な会議となりましたことを感謝申し上げます。今後とも皆様のご理解、ご協力のほうをよろしく願いたします。

また、冒頭にご案内しましたとおり、本日の議事概要につきましては、ホームページ等で公開するほか、後日、国土交通本省で開催されます移動等円滑化評価会議に報告をさせていただきます。

予定の16時をちょっと過ぎてしまっておりますが、連絡事項だけお伝えさせていただきます。事務局から2点お願いです。

本日、対面で開催させていただいたのですが、本日以降、新型コロナウイルスに感染していることが判明した場合は、本日参加された皆様へ連絡を事務局のほうからしなければなりませんので、体調等に变化のある方は、近畿運輸局消費者行政・情報課まで必ずご連絡をお願いいたします。

2点目は、今後の連絡方法についてです。

近畿分科会の開催案内、出欠確認、分科会の資料の事前送付等、事務局からのお知らせ、ご案内等につきましては、以後、メールでご連絡させていただきたいと考えております。メールでの送付に不都合のある方がいらっしゃいましたら、郵送、それからFAX等の別の連絡手段に代えさせていただきますので、事務局のほうまでお申し出ください。よろしく願いたします。

それでは、若干時間が過ぎてしまいましたが、令和2年度移動等円滑化評価会議近畿分科会は、これで終了いたします。本日はありがとうございました。

フェースシールドにつきましては、お持ち帰りいただいて結構です。処分しても構わない場合は、机の上に置いておいてお帰りください。

(終了)

- 時間の都合上、近畿分科会当日に回答できなかったご質問等について、下記のとおり回答し、議事概要に追記する。

○アクセス関西ネットワーク 吉川委員

今回、神戸運輸監理部さんの取組を紹介されて、今回は車椅子のみだったようですが、今後、ほかの障害に対する研修の予算はあるのでしょうか。

また、ほかの自治体やその関連機関なども、年間どれぐらいの予算を取って、どんな内容のバリアフリーの研修をしているのか、見える化していただけたら、もっと現実的に必要とされる講習に近づいていけるのではないかと思います。

→ 近畿分科会事務局、自治体委員より回答します。

今回紹介した神戸運輸監理部のような職員向けバリアフリー研修を実施しているところが多くあります。対象者は、新規採用職員、職員全般と様々で、内容としては、

- ・講演、絵画展、DVD視聴
 - ・点字基礎知識講習、点訳技術演習
 - ・手話実習
 - ・車いすの介助実習
 - ・福祉施設での体験実習
 - ・高齢者疑似体験
- 等があります。

予算については、予算確保が厳しいところが多いのですが、職員が講師となる等、

工夫して実施に努めています。

○滋賀県脊髄損傷者協会 前野委員

UDルームⅠとUDルームⅡ、それから車椅子使用者用の客室、この違いなんですけれども、車椅子使用者の客室というのは今までのユニバーサルルームのことを示しているのかというところを、ちょっとお聞かせいただけたらと思います。

→ 大阪府住宅まちづくり部建築指導室建築企画課 福祉のまちづくり推進グループより回答します。

UDⅠ、UDⅡについて、一般客室の基準であり、床面積により基準を設けております。

◎UDⅠ：18㎡未満（2以上のベッドの客室は22㎡未満）の客室で、段差解消など高齢者や障がい者等に配慮した最低限の基準

◎UDⅡ：18㎡以上（2以上のベッドの客室は22㎡以上）の客室で、UDⅠの基準に加え、直径120cm以上の空間を設けるなど、車椅子使用者の利用にも一定配慮した基準

車椅子使用者用客室については、バリアフリー法の車椅子使用者客室基準に追加し、客室出入口及び浴室等出入口の引き戸の義務化となります。

○NPO法人ちゅうぶ 六條委員

ホームドアについては、関東のほうが結構ホームドアの設置が進んでいると思うんですけども、近畿で何で進まないのかということと、何が課題なのか、そして、課題があったらそれを国に上げていってはどうかということ、ホームドアと段差解消を併せてできたらいいかなと思っています。

→ 事務局より回答します。

国土交通省 総合政策局 安心生活政策課に確認したところ、近畿地区におけるホームドア整備状況が低調であることを示すデータはありませんでした。過去には、扉位置の相違によりホームドアの設置が困難であると事業者からも聞いておりましたが、決して後ろ向きな意見ではなく、状況が整えば、整備されていくものと思われます。（例えば「Osaka Metro」では、着実にホームドア整備が進められております。）

○NPO法人ちゅうぶ 六條委員

学校のバリアフリーについてです。茨木市のほうでは、地震が発生して以来、避難された方が学校が利用しにくいというのがあって、バリアフリーの調査をしています。車椅子で体育館の出入口が1か所で混雑するとか、教室によって段差があるとか、多目的トイレが車椅子では介助しにくいとか意見がありまして、一緒に検討していただきたいこととしては、各自治体で学校のバリアフリーがどこまで把握されているか、また、自治体によって学校のバリアフリーやマスタープラン、基本構想計画を立てているところはあるのか、これから立てていくことを検討されているのかというのを教えていただけたらなと思っています。

→ 事務局、自治体委員より回答します。

特別特定建築物に該当することになる公立小中学校の新築、増改築については、「建築物移動等円滑化基準」の適用が義務化されることとなります。（R3.4.1施行予定）（参考）<https://www.mlit.go.jp/common/001198300.pdf>

現在、文部科学省から各都道府県教育委員会施設管理者あてに「学校施設のバリアフリー化に関する実態調査」依頼をしています。国公立の小・中学校、特別支援学校を調査対象とし、学校施設のバリアフリー化に関する整備計画の策定状況、バリアフリー設備整備状況（学校の基礎情報、避難所への指定状況、多機能トイレ・スロープ・エレベーターの整備状況）について調査しているところです。

その他、避難所を管理する危機管理部署が避難所台帳を作成し、バリアフリー状況を把握している自治体もあります。

○三星分科会長より情報提供

（豊中市）基本構想の継続改善の取り組みの一環として、道路上に「バリアサイン」を表示

- 豊中市では、「公共施設に対する事前・事後バリアフリーチェックシステム」、「工事中のバリアフリー対策と情報提供のルール化」、「バリアフリー実証実験」、「サインシステム整備指針」等特徴あるバリアフリー施策を実現しています。
- その中でも車いす使用者からの要望に基づき、当事者参画のもとで「道路上の障害情報を知らせるための案内サイン」を作成し、令和元年市内19カ所で路面表示施工を開始しました。今後もさらに拡大、改良をすすめていきます。これは、当事者、道路管理者（市）、交通管理者（警察）が協働して設置した全国的に見ても貴重な事例です。

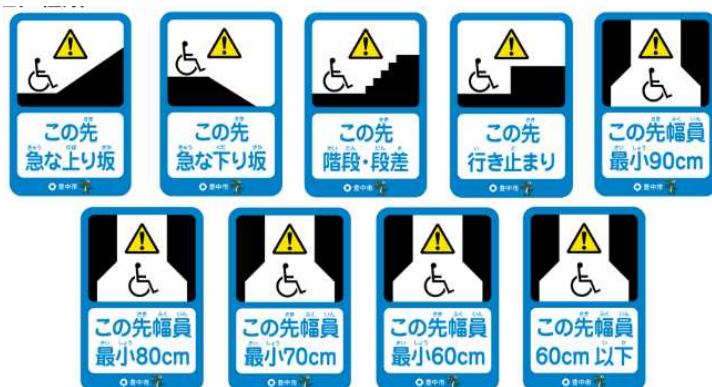


図. 案内サインデザイン。

<サイン設置箇所>



<バリア箇所>

