

令和7年度 移動等円滑化評価会議中部分科会 議事録

開催日時: 令和7年7月29日(火) 14 時～16 時

開催場所: 名古屋合同庁舎第 1 号館 11 階共用大会議室

【事務局】

ただ今より「移動等円滑化評価会議中部分科会」を開会します。

開会にあたり、中部運輸局長の中村よりご挨拶申し上げます。

【中村中部運輸局長】

本日はご多忙の中、また、大変お暑い中移動等円滑化評価会議 中部分科会にご出席いただき、誠に有り難うございます。本日ここにお集まりのみなさん、WEB での参加のみなさん有り難うございます。

また、日頃より国土交通行政について、格別のご理解とご協力を賜り、この場を借りて厚く御礼申し上げます。わたくしは、昨年に続き 2 回目の参加になりますがどうぞよろしくお願いいたします。

この分科会は、令和元年に設置され、今年で7回目の開催となりますが、中部地域におけるバリアフリー施策を進めていくにあたり、関係者のみなさまに継続的に、ご評価・ご助言をいただく貴重な場となっています。

各団体の代表の方や地方公共団体、公共交通事業者及び協会、そして有識者の先生の皆様には毎年積極的にご参画いただき、この場でのご議論や頂戴したご意見を順次、それぞれの取組にいかしてしていくことで、当地のバリアフリー化は着実に進んできたと認識しています。

そして、この愛知名古屋において、来年、2026 年には、この地域を中心にアジア競技大会及びアジアパラ競技大会が予定され、国内外から選手、大会関係者、観客など多くの方が中部地域に訪れることが予想されます。

関係者のみなさまで連携してしっかりと準備をしてお迎えし、年齢や性別、障害の有無などに関わらず、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインを体験いただくことで、中部地域の魅力に繋がればと考えています。

そしてこのバリアフリーに関しましては、25 年前の 2000 年に交通バリアフリー法が施行されて 25 年を迎えます。また建築物等のバリアフリーの法律と統合されたバリアフリー法が 2006 年に施行され、来年で 20 年を迎えます。

本日は、国、各自治体、各事業者の皆様から、それぞれの最近の取組をご紹介いただいた後に、バリアフリーに関する振り返りというテーマで意見交換をいただく予定です。

私も新法ができた当時はバリアフリーのガイドライン策定等に関わった立場であり、そこから取組が

進んでいるところと、まだまだ十分ではないところ、また、最近の社会情勢の変化を踏まえてさらに取組が必要となっているところなど、様々あるかと思います。

関係者のみなさまが一堂に会し意見交換をすることで、中部地域のバリアフリーが更に進んでいくと考えるので、是非忌憚のないご意見をいただけましたら幸いです。

本日は、限られた時間の中ではございますが、皆様からの意見をいただきまして、中部地域のバリアフリーの更にいくことを期待いたしまして、私からの挨拶とさせていただきます。本日はどうかよろしくお願いいたします。

【事務局】

次に、配布資料の確認をします。

—議事次第に記載の配布資料名を読み上げ—

なお、議事に入る前に資料9に関して先に説明します。当分科会の設置要綱の改正です。今年度より「バリアフリー推進課」が「共生社会推進課」に名称変更したことに伴い、要綱第4条を改正することを報告します。

議事の進行を、分科会長の磯部先生にお願いしたいと思います。

【磯部分科会長】

中部大学の磯部です。議事を進めさせていただきます。

議事1の「中部における移動等円滑化の進展状況について」ですが、資料1から資料3までは、事前に資料配布をしていますので、説明は割愛します。

次に、議事2の「中部管内等における最近の主な取組」としまして、資料4から資料6までの説明を事務局よりお願いします。

【中部運輸局 交通政策部共生社会推進課 馬淵課長】

資料4「中部運輸局の取組」について説明。

【中部地方整備局 企画部企画課 木澤建設専門官】

資料5「中部地方整備局の取組」について説明。

【中部地方整備局 建政部 真鍋住宅調整官】

資料6「国土交通省における建築物バリアフリー化の取組」について説明。

【磯部分科会長】

続いて、資料7から資料8までの説明を各自治体とJR東海、セントレアからお願いします。

【愛知県 都市・交通局交通対策課 大木主事、福祉局障害福祉課 木村課長補佐】
資料7-①について説明。

バリアフリー化促進の取組について簡単ですが、交通対策課より2つ説明します。

まずホームドア設置促進事業費補助金です。鉄道駅におけるホームでの転落や接触事故を防止し、駅の利用者の安全性向上を図るため、鉄道事業者が行うホームドアの設置に対して市町村とともに支援を行うことで、設置の促進を図っていくものです。

これまでの補助の実績としましては、JR 金山駅東海道本線、また、JR 名古屋駅東海道本線があり、ほか、現在工事を行っています JR 名古屋駅中央本線、近鉄名古屋駅の設置事業に対しても支援を行っていますところでは。

2つ目に、JR 刈谷駅総合改善事業費補助金です。利用者が大変多く、広域性の高い JR 刈谷駅における利用者の安全確保と利便性向上のため、ホームの拡幅やホームドア設置等の駅総合改良事業に対し、国および刈谷市とともに支援を行っています。

事業全体の完了は2029年度を予定しておりますが、下り線のホームの拡幅については今年5月に工事が完了し、供用が始まっております。

続いて障害福祉課より愛知県障害者差別解消推進条例についてお話しします。本条例の制定の目的ですが、平成28年4月施行の障害者差別解消法の趣旨を広く県民の皆様に周知し、県民各層の差別の解消推進への気運を高め、県民一体となって障害を理由とする差別の解消の推進を図ることを目的としています。

次に県の主な取り組みです。①から⑤を記載していますが、そのうち③の啓発活動を一部紹介します。

障害者差別解消法では、事業者による合理的配慮の提供を「努力義務」としていたところ、令和6年4月より「義務」に移行したところです。このタイミングに合わせ、県では事業者にリーフレットを配布するとともに、「県政お届け講座」という取組に「障害を理由とする差別の解消の推進について」というテーマを設定し、事業者、県民の皆様に向けた講座を企画したところです。

この講座には「おすすめマーク」というものを付けまして、昨年度は7回の講座開設の機会をいただき周知に努めたところです。差別解消、心のバリアフリーにも通じる内容を展開できたと考えております。引き続き差別解消の推進に努めて参ります。

【静岡県 暮らし・環境部県民生活局県民生活課 永井主任】
資料7-②について説明。

静岡県では、1999 年度(平成11年度)から四半世紀に渡ってユニバーサルデザインを推進してきました。

現在も全ての人が快適で安心して過ごせる地域づくりを目指すため、2021 年度(令和 3 年度)に作成しました第 6 次ふじのくにユニバーサルデザイン推進計画に基づき、ユニバーサルデザインの理念の普及や県民の理解向上に努めています。

第 6 次ふじのくにユニバーサルデザイン推進計画では、分野を「ハート」「ソフト」「ハード」の 3 つに分けております。

とりわけ「ハート」分野の取り組みを重視しており、社会全体での多様性を尊重する共生社会への意識の醸成を図るとともに、県民 1 人 1 人に思いやりの大切さを働きかけ、日常生活における行動につながるよう、心のユニバーサルデザインをより一層推進しているところです。

その取り組みの一例として、県民生活課では小中学校への出前講座を行ったり、企業・団体・県職員を対象に心の UD プラス実践講座を開催したりしています。

更に、ユニバーサルデザインに関心が高い学生を特派員として委嘱し、学生の視点からユニバーサルデザインの取り組み事例を取材・情報発信するなど、ユニバーサルデザインの理念普及に取り組んでいます。

また、土木分野の担当課による「ハード」「ソフト」分野の例としては、資料一番下に記載しております事項となっています。

【岐阜県 都市建築部都市公園・交通局公共交通課 宮田主任】

資料7-③について説明。

当県の交通分野におけるバリアフリー化促進を目的とした取り組みについて、公共交通課より説明します。

資料の表題にあるとおり、県内鉄道駅のバリアフリー化を促進することを目的として、鉄道駅バリアフリー化施設改善事業費補助金を制度に設けています。

鉄道事業者が行う段差解消等のバリアフリー化事業に補助する市町村に対して、補助を行う間接補助の制度となっており、要件として大きく 2 つございます。

国庫補助の採択を受けた事業であること、また基本構想の策定を促すということを目的に、基本構想に基づく事業であること。この2点を大きく要件として設けているところです。

内容は市町村負担額の 1/2 を補助しているところで、直近の実績としましては、JR 岐阜駅のエレベーター整備に対し、市町村へ補助を出して支援したところです。

引き続きバリアフリー化促進のため、県内市町村や鉄道事業者の動向を注視しまして、本制度の活

用について要請等あれば、対応を検討して参りたいと思います。

【三重県 子ども・福祉部家庭福祉・施設整備課 吉岡主幹】

資料7-④について説明。

本県からは、地域鉄道事業者による障がい者割引 IC カード導入への支援について説明します。

障がい者割引 IC カードとは、本人確認と障害者手帳確認手続きを事前登録することで、自動的に障がい者割引が適用されるものです。障害のある利用者にとって「バリア」であった乗車ごとの確認手続きが省略され、利便性が高まります。

支援の概要は資料のとおり、支援対象事業者は地域鉄道事業者で、中小民鉄、第三セクター鉄道です。補助率は国交省 1/3、県 1/6、市町村 1/6 というスキームになっています。補助実績は、令和 5 年度 伊賀鉄道伊賀線、令和 6 年度 三岐鉄道北勢線で、今年度はあすなろう鉄道内部線・八王子線となっています。

近鉄はかなり前から、JR 西日本、JR 東海は昨年春から、障がい者 IC カードを導入していますので、今年度のあすなろう鉄道の導入により、県内の IC カードを導入している路線については全て、障がい者 IC カードが使えるようになります。

またバスにつきまして、県内ほとんどを網羅している三重交通のバスには独自の障がい者 IC カードを導入していますので、バスについても IC カードが使える路線では、障がい者 IC カードが使えるようになっています。

備考としまして、支援をさせてもらった各事業者は、接続する近鉄や JR 西日本で採用されているスルッと KANSAI 協議会発行の「特別割引用 IC カード」を導入しています。

このカードは、関西を中心に 60 以上の鉄道・バス事業者で利用可能です。

ただし、第1種の障がい者が介護者同伴の場合の利用が対象であり、伊賀鉄道などの多くの第三セクターで制度化されている100km以下の単独利用や、第2種の障がい者の割引には対応しておりません。

そういったこともあり、伊賀鉄道では「特別割引用 IC カード」発行の対象外となる障がい者については、ICOCA カードの利用履歴により、後日まとめて割引を還付可能とする措置をとっています。

（「特別割引用 IC カード」の）対象外の障害者の方でも、通常の IC カードを使って割引の措置を受けられるという対応を取っています。

【福井県 健康福祉部障がい福祉課地域生活支援室 熊野企画主査】

資料7-⑤について説明。

福井県庁障がい福祉課からは、「おもてなしバリアフリー・合理的配慮推進事業」について紹介します。

福井県では、令和 6 年 3 月に北陸新幹線(福井・敦賀)が開業したことや、障害者差別解消法の改正に伴う民間事業者の合理的配慮の提供義務化を見据え、商業施設や娯楽施設等を対象に、バリアフリー整備事業等を支援しています。

アンケート調査や県民との意見交換との場として、タウンミーティングを実施しており、当事者からはトイレの洋式化や多機能化、また、スロープや手すりの設置などを求める声が多くあったため、そういったことを対象とした補助事業となっています。

また、小規模な施設では経済的負担や建築面積の制約があるなどの課題から、バリアフリー整備が遅れているため、ハード面だけではなく、ソフト面でも整備が進むよう、物品購入についても支援し、合わせて合理的配慮への理解促進や、心のバリアフリー化についても推進しているところです。

支援内容については資料の後半部分にあるとおりです。

【名古屋市 健康福祉局障害福祉部(障害者差別解消担当) 森担当課長】

資料7-⑥について説明。

障害福祉部から、名古屋市のバリアフリーにかかる主な取り組みについて説明します。

ハード面ソフト面の主な取り組みについて、網羅的に 7 項目掲げています。

まず①福祉都市環境整備の推進という、私どもが整備設置します施設のバリアフリー化の基準として、「福祉都市環境整備指針」を策定しています。年 2 回、有識者や各当事者団体から構成される「福祉のまちづくり推進会議」を開催し、庁内各局の福祉環境整備や事業の進捗状況などについて情報共有をしています。

②バリアフリー基本構想ですが、最近の状況としては、令和 8 年のアジア・アジアパラ競技大会の開催を見据え、令和 4 年 11 月に、メイン会場となる瑞穂公園陸上競技場地区のバリアフリー基本構想を策定しました。

③民間鉄道駅舎のバリアフリー整備補助については、国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、駅舎の段差解消、ホームドアの設置等について費用の一部を負担しています。段差解消については、令和 6 年度末の累計で進捗率 94.9%という状況です。

④ユニバーサルデザインタクシーの導入補助です。国の基本方針に基づきまして、またアジア・アジアパラ競技大会の開催を控えまして、導入促進のために費用の一部を補助しています。令和 6 年度末現在では、法人タクシー全体に占める割合は 42.9%という状況です。

⑤バリアフリー情報発信サイトの運営については、「なごやバリアフリー・お出かけナビ」という名称のサイトを開設しており、名古屋市内の宿泊施設や観光施設のバリアフリーに関する情報を発信してい

ます。掲載内容については順次拡大をしていく予定です。

⑥バリアフリー整備相談支援事業の開始については、障害者や高齢者をはじめ配慮を必要とする当事者が、市の施設整備の計画段階から、参画する場を設けることにより、事業者や行政では気付けない使いやすさ等のニーズを施設整備で反映させる取り組みを、今年度から開始します。

最後に⑦意識のバリアフリーの推進についてです。私ども職員・市民・事業者といった市全体が、障害及び障害のある方への理解を深める意識のバリアフリーを促進する取り組みとして、令和 6 年 10 月から、「ナゴヤあいサポート事業」を実施しています。

このサポート事業は元々平成 21 年に鳥取県で始まった「あいサポート運動」に名古屋市も賛同して始まったものです。障害のある方へのちょっとした手助け、配慮を実践できる「あいサポーター」の養成に力を入れています。

【静岡市 都市局都市計画部交通政策課 鷲巣技師】

資料7-⑦について説明。

静岡市における交通分野のバリアフリー化事業の取組みと題しまして、交通政策課より説明します。

静岡市においては現在、鉄道駅など利用者の多い施設に対して、バリアフリー化や安全対策等の推進を図っています。

鉄道駅については、資料上段に記載のとおり、一日当たりの平均利用者数 3000 人以上の駅、あるいは一日あたりの平均利用者数が 2000 人以上～3000 人未満で、かつバリアフリー基本構想に位置付けられている駅について、優先的にバリアフリー化することに取り組んでおります。

この国交省の基本方針として、国はスロープ設置や多機能トイレなど、バリアフリーをする対象事業者の 1/3 の補助をしており、静岡市においても対象事業費の 1/3 を補助しています。

続いて、本事業を推進するにあたっての課題・取組実績について紹介します。

現在静岡市においては2本の鉄道路線が存在しています。片方は JR 東海道本線、もう片方は静岡鉄道静岡清水線です。

JR 東海道本線対象駅については全駅でバリアフリー化の工事が完了しています。

一方、静岡鉄道静岡清水線については、現在、対象駅のうち5駅でバリアフリー化の工事が完了しているに留まっています。

本事業を実施する背景になった【課題】については、資料の赤字枠記載のとおりです。高齢者や障害者の移動が円滑にできない街だと、自ずと移動機会の損失及び住みやすさ低下が懸念されます。

そこで、鉄道駅のバリアフリー化を促進することで、高齢者や障害者の方だけでなく、誰にとっても移動円滑化を図ることとなり、結果として市の魅力向上に繋がると期待しています。

実際に工事をするのは鉄道事業者なので、市との各調整に鉄道事業者が欠かせないのですが、本事業に当たり鉄道事業者との調整が非常に難航しており、現時点の課題になっています。

静岡鉄道静岡清水線の残った5駅についてもバリアフリーを促進していく予定ですが、【今後の課題】と資料に記載しているとおり、こちらの路線についてはもともと小規模の鉄道路線として建設された経緯があるので、多数の制約がある中で工事を求められます。このため、工事の難航が予想されており、また、物価高騰や人件費の上昇によって、工事費が増加することも懸念されております。

最後にスライドの下部右側 2 枚の写真ですが、こちらは実際に静岡市と国土交通省の調査で補助をした、^{ふるしょう}古庄駅のバリアフリー化の工事後の写真ですので参考に共有します。施工実績①の写真は乗降の駅舎のところで、②は旅客乗降用ホームです。このような形で補助をしております。

【浜松市 市民部UD・男女共同参画課 小杉主幹】

資料7-⑧について説明。

浜松市からは「浜松市ユニバーサルデザインマップ」の取り組みについてご説明します。

本市においてはデジタルの、いわゆる「バリアフリーマップ」の提供がされておらず、その必要性を感じていました。

作成にあたり、特に民間施設の情報収集や、その情報の更新をどうしていくか考えていたところ、昨年、本市の産業部で、政策上や業務上の課題に対して、民間企業から課題解決を受けた提案を募る、という事業が実施され、そちらにエントリーした一社から提案がありました。

その企業は地域課題を住民同士で解決するマッチングサイトのようなサイトの運営や、また、地域通貨の運用をしており、これらを使って課題解決ができないかという提案でした。

資料の一番上の図の右に「情報提供に協力する」とあるのですが、ここから施設の運営者が直接情報を投稿できるほか、利用者也情報の提供ができます。この市民(利用者)からの情報提供に対して、地域通貨を付与することで、情報を多く集めようという仕組みです。

2 番目の図、マップの例にあるように、飲食店や宿泊施設、ショッピングモール、大型スーパーなんかの民間事業者からは情報が入ってきて、ある程度マップの体を成しました。

ところが目論んだ市民からの情報提供というのが非常に少ないというのが現状です。理由としてはまだ地域通貨がマイナーであるということが、一番大きな原因かと思えます。

また、大規模施設については、自身のホームページ等で情報発信もされているところ(なので情報が得られやすいが)、情報発信が少ない小規模店舗の情報も掲載していきたいと考えているのですが、こちらの情報はほとんど無いのが現状です。

実証実験が今年の 9 月までですが、これらが今後検討していかなければならない課題です。

【東海旅客鉄道(株) 総合企画本部 投資計画部 清水 氏】 ※出席者 牧田 氏に代わりご説明
資料8-①について説明。

弊社はバリアフリー設備の整備を推進にあたり、2021 年 12 月に国により創設された、「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用することとし、2022 年 11 月に本制度を活用するにあたり、中部運輸局へ届出を行いました。

本日は、弊社における本料金制度の届出の概要と、その進捗状況について、中部地域の皆様への説明機会として、この場を借りて、ご説明します。

届出の概要については、昨年と同様の内容になりますが、簡単にご紹介させていただきます。

まずは(1)バリアフリー整備計画ですが、計画期間は 2021 年度～2030 年度の 10 年間で、整備方針はホーム可動柵(5 駅 16 番線)の整備やホーム可動柵、エレベーター等のバリアフリー設備の更新、維持管理等を行います。総整備費は約305億円です。なお、5 駅 16 番線の詳細ですが、表に記載のとおりです。

在来線においては名古屋・金山・千種・大曽根の記載番線を対象に整備を進める方針としており、昨年までに金山駅東海道本線の 4 番線、名古屋駅東海道本線の 5 番線、6 番線の設置が完了しております。今年の 4 月、名古屋駅中央本線の 7 番線の設置が完了しております。現在は名古屋中央本線の8番線について、今年の 12 月に使用開始に向けて工事を進めております。

次に(2)料金設定についてです。本料金制度の活用に伴いまして、バリアフリー設備に使用する費用の一部をお客様にご負担いただきます。料金収受エリアについては①表のとおり、普通旅客運賃については 10 円、定期旅客運賃については、1カ月当たり 300 円の料金を旅客運賃に加算いたします。小児は旅客運賃に料金を加算した大人の半額となります。なお、通学定期旅客運賃には加算しません。

続きまして、②料金収受エリアについて説明します。「都市部において、利用者から薄く広い負担も得てバリアフリー化進める」という、鉄道駅バリアフリー料金制度の趣旨を踏まえ、在来線については、名古屋駅を中心としたオレンジ色の実線で記載した上の各駅相互間で、新幹線については、東京から品川駅間、豊橋から岐阜羽島駅間、京都から新大阪駅間の各地区における各駅相互間としております。

③料金収受開始時期について、名古屋地区は 2024 年 4 月 1 日から開始しました。

なお、東京地区と関西地区については、JR 他社の同制度開始時期に合わせまして、東京地区は 2023 年 3 月18日から、関西地区については 2023 年 4 月 1 日から収受を開始しております。以上が届出の概要です。

次に資料2枚目です。制度に求められた提出様式に沿って、2024 年度のバリアフリー整備実績を記載しています。

まず整備費についてですが、これはホーム可動柵のほか、エレベーターのような段差解消設備や、発車標といった案内設備等のバリアフリー設備の更新・維持管理にかかった費用を計上したものです。2024 年度の合算額は 21 億 4800 万円です。2024 年度に供用を開始した実績としては名古屋駅の 5 番線のホーム可動柵がありますので、その内容を記載しております。

料金徴収によるホーム可動柵設置番線数・段差解消駅数は、先ほど申しましたホーム可動柵^{いっせん}1線を記載しております。

2024 年度の料金収受額については、総額 12 億円でした。

説明は以上となります。

なお、この度説明した内容は当社のホームページでも公表しています。また、整備実績については来年度以降も当社ホームページにて、毎年 6 月末に前年度分について掲載をして公表します。引き続き本制度を活用しながら、バリアフリー整備を進めたく思いますので、よろしくお願いします。

【中部国際空港(株) 空港運用本部空港運用部 CX・UD 推進グループ 大杉主任】

資料8-②について説明。

中部国際空港におけるユニバーサルデザインの取り組みについて、資料に沿ってご説明します。

まず、開港時の UD のポイントから紹介します。

1. セントレアは基本構想段階から当時は普及していなかったユニバーサルデザインの追求を打ち出しています。
2. UD 研究会を組織し、専門家・ユーザー・ステークホルダー・メーカーが協業をして、ターミナルビルを作り上げました。こちらは日本初です。
3. UD 研究会では延べ 142 回の会合を実施し、各段階で徹底的な議論を行っています。
4. 先駆的で今日でも通用するターミナルビル設備を作り上げました。
5. 2005 年の開港を以て UD 研究会の活動は停止しています。次のページで UD 研究会の方々を紹介します。

メンバーとしては、当事者団体、学識経験者、関係機関、我々空港会社と、オブザーバーとして、自治体、航空会社、運輸局、以上にて、分科会をしております。

また、UD の成果の一例も紹介します。多様なニーズに応える一般トイレ、また、機能が充実した多目的トイレ。多目的トイレにおいては、バリアフリートイレの先駆けとなっております。また、トイレにおいては聴覚障害者に配慮した、緊急時のライトを備え付けております。このライトは、火災時等何かあった際に、放送が聞こえない方に向けて緑色のキセノンランプが点滅する仕様になっています。現在はこの緊急時用ライトも消防ガイドラインに含まれています。また、弱視の方でも使える床模様や、段差の無い動く歩道などを成果の一例として挙げています。

開港から 20 年経ちましたが、セントレアは

1. 開港後は UD を点検・改善する体制が構築されていませんでした。
2. また、時代の変化とともに UD に関する課題が蓄積していたため、
3. 2023 年度に推進活動を再始動しました。
4. その中で UD 総点検を実施し、ユーザーと共に課題抽出を行っています。
5. また、UD 懇談会を設置し、課題解決に着手している段階です。次のページでご紹介させていただきます。

再始動した UD では課題の洗い出しのため、2024 年 2 月に UD 総点検を実施しました。その中で、なんと 1154 件のご意見・ご指摘がありました。1154 件全てに対応するわけにはいかないので、一旦その課題を基に、再始動した UD 懇談会の中で更に懇談会(ワーキング)を立ち上げました。

コンセプト最新化ワーキング、使いやすさ改善ワーキング、わかりやすさ改善ワーキングといったそれぞれのワーキングを通じまして、各当事者と共に課題解決に向けて、現在も取り組んでいます。

また、セントレアの UD について、コンセプトを紹介します。

ありたい姿は「みんなで作り続ける UD 先進空港」。めざすことは「うごきやすく」単純で楽な移動、「つかいやすく」初めてでも利用しやすい設備・機器、「わかりやすく」さまざまな手段で入手できる情報、「すごしやすく」身も心も落ち着く環境、「たよりやすく」安心して受けられる手伝い・支援、の5点を指しています。これらが再始動した UD、セントレアの UD コンセプトとなっています。

また、活動の取り組みについても紹介します。会議・会合だけではなく、次のページにいくつか写真でご案内しているとおり、上段の二枚目のところに写真がありますが、トイレメーカーにもお邪魔して、そちらでもモックアップ(※外観デザインの試作や検証用に試作されるモデル)検証を行っています。また下段にはベンチの写真がありますが、こちらは今進めています、新型の優先席を製作する段階の写真です。

こういった長期的な取り組みは勿論ですが、次のページでも紹介していますように、早めに取り組める課題のうち危険な場所への改善活動を続けています。

まず 1 つ目としては、展望デッキのジョイントの段差。こちらは車椅子・ベビーカーのお子様連れの

方に転倒のリスクがあろうということで、段差の改良工事を既に実施しています。

２点目としては、ちょうちん横丁の販促設置物。こちらは床とモニターがある部分の色が分かりにくいということで、弱視の方の接触リスクがあると判断しました。

そのため、明度差のあるクッション材を設置しました。今後の販促設置物におきましては、ガイドラインを整備している段階です。

【磯部分科会長】

資料1から資料9の内容については、事前に頂いたご意見を、「参考資料1」として取りまとめていますが、それ以外で何か追加でご意見・ご質問はありますか。説明資料以外のご意見でも結構ですので、お願いしたいと思います。如何でしょうか。

それでは野口さん、お願いします。

【伊勢志摩バリアフリーセンター 野口委員】

資料5の中部地方整備局の取組のうち、p.3 の特定道路のバリアフリー化の推進について伺います。内宮前の道路整備は、私たちの地元でよく利用する道なので、少しずつ改修されて綺麗になっていくことを大変嬉しく思います。

ただ、こちらの改修については資料内でも歩道だけのようですが、車道は整備されないのでしょうか。整備局の担当道路では無いのかもしれませんが。

歩道の部分は灯籠等の障害物も無くなりバリアフリー化しているのですが、横断歩道について、車道を削って平坦にせずアスファルトが上塗りにされているので車道が高くなっています。そのため歩道との境がV字になっていっており、車椅子やベビーカーで横断歩道を渡る方々がつんのめってしまう危険がある。

歩道整備とともに車道も見えていただき、円滑な移動ができるような整備をしていただきたいと思います。

【中部地方整備局 企画部企画課 木澤建設専門官】

現地を見ているわけでは無いですが、国道23号の車道であれば国交省管理区間です。対象箇所の担当部署へ、ご指摘の内容を申し伝えます。

一般的に道路を打ち替える際には、古い舗装を取り払い、新しい舗装を打つ場合と、舗装の状態がそこまで酷い状態で無い場合は、コスト等の観点から上塗りのような形で舗装工事をする場合があります。

今のお話ですと後者の対応をしているが故に、バリアフリーという観点で見たときに必ずしも適切で無い状況が生まれている可能性があります。

【社会福祉法人 AJU自立の家 山田委員】

歩道については、なんで車道より高くしているのか、いつから高いのか、なぜ高いのかを最近考えています。

私は電動車椅子に乗っていますが、これには転倒防止が付いていて、また、六輪になっています。歩道と車道の間がV字になっていると、一番前の車輪が上がり、また、後輪で転倒防止バーがかかると駆動輪が空中分解してしまう。そういうことが時々あります。だから横断歩道から歩道に行くときは斜めに渡らないと怖い。

縁石で囲えば済むことなのに、わざわざ高くしていることについて改めて考えていただきたい思います。

【中部地方整備局 企画部企画課 木澤建設専門官】

私が昔道路について伺った時の話ですが、車道に対して歩道が高いのは、車両の誤進入防止や、車道の水が歩道に入らないようにという雨水対策、また、視覚障害者の方に対する配慮等、様々な理由があって過去から決まってきたものと記憶しています。

上述のような移動の安全性を考慮して車道と歩道の段差ができてしまいましたが、移動円滑化のためにも様々な方の意見を聞きながら、国交省では歩道との境を2cmにするといった基準を設けて、極力移動しやすい施設となるよう取り組んでいるところです。

【社会福祉法人 AJU自立の家 山田委員】

またトイレについてですが、最近では町中で「車椅子トイレ」と書いてあるトイレはほとんど無く、圧倒的に多くが「多目的トイレ」と記載されています。そうすると、子供連れの方の利用が非常に多くなっており、ベビーカーがずらっと並んで、その後ろに車椅子が並ぶということがスーパーなんかに行くと時々あります。

ワンフロア2カ所以上に(障害者等のためのトイレを配置する)、というのはかっこいいけれど、これでは車椅子トイレとは言えず、理想と現実が食い違ってしまっています。

たとえばセントレアですと男性、女性トイレに必ず多目的トイレがあります。また、300mの距離ごとを目安にトイレが作られています。こういった施設を1つの指標としていただきたい。

【磯部分科会長】

資料6の4pに車椅子使用者用便所の設置数にかかる資料がありますね。

【中部地方整備局 建政部 真鍋住宅調整官】

ご指摘のとおり従前はトイレの設置数が少なかった関係で、多目的トイレとして1つの便房に多くの機能を盛り込んでいましたが、今回の改定から設置数含めて機能分散という考え方を取り入れています。

このあたりは建築物のバリアフリーガイドライン(建築設計標準)の102p.に記載があり、共生社会におけるトイレの環境整備に関する調査研究報告書を総合政策局でR3.3にとりまとめており、車椅子使用者便房に集約されやすい乳幼児設備やオストメイトについては、それぞれ機能分散して、専用便房を設けていくのが望ましいという記載があります。

また、東京都でとりまとめている「多様な利用者のニーズに配慮したUDトイレづくりハンドブック」では、「多様なニーズに配慮し、すべての人がストレスなくトイレを利用できるよう、トイレ全体でUD進めるための考え方」などが示されており、このあたりの考え方の転換が今図られているところをご理解いただけますと幸いです。

【機部分科会長】

車椅子便房以外にもまた違う便房を作るという発想ですね。車椅子トイレは車椅子トイレとして「少なくともこれだけの数を用意する」という形にして、トータルとして、たくさんのトイレができるということですね。

【社会福祉法人 AJU自立の家 山田委員】

ほか、来年はアジアオリンピック・パラリンピックもあり、約150万人の人が来ると言われておりますね。

名鉄電車に乗っていると英語・中国語・平仮名等の表示が出るようになりましたが、それだけで通用するかというと、なかなか難しい。ピクトグラムをいかに使うかが問われてくると思います。

前回中国で開催されたアジアパラリンピックでは、車椅子と弱視の方含め、当法人から4人が参加しました。偶々中国の方が通訳で付いていたから困りませんでした。そうじゃない時に、言葉の問題をどのように対応していくかというのはソフトの問題であり、また、まちづくりの中で一番遅れている部分だと思います。

まちづくりというと、今年になって高山や福井等、様々な場所へ行きました。私にとって必要な情報は、「このホテルはこういう風に、こっちはこういう風に」「ここまでの移動はこういう方法が」というバリアフリーにかかる情報です。その中で自分が選べるように情報を教えていただきたいが、高山も福井も、観光案内所等どこに行っても福祉情報はほとんどありませんでした。

福井の東尋坊に行こうと思って電車に乗っていきましたが、最寄り駅から東尋坊までかなり距離があるということで、行かずに諦めて帰ってきました。

アジパラで150万人の人が来るときに、どういうソフトを作っていくかを考える際には、(そういった情報発信がしっかりできている)鳥羽に行きなさいと言えると思っています。

言葉の問題もあるので一概には言えませんが、「この幅は〇cm」「段差は無い」「お風呂にはシャワ

ーチェアが置いてある」「老老介護ではシャワーチェアに移ることはできないので課題」そういったバリアフリーの情報発信やソフト整備に対する課題があって、対策が必要ということを受け止めていただきたいと思います。

また、ハードに係る一つのモデルとしては堺市にあるビッグ・アイ(国際障害者交流センター)もあります。あそこはお風呂もベッドも全部リフトが付いているし、リフトのベルトもいろんな種類が用意されている。

どこのホテルにも1室はあいった部屋があるようになれば、老夫婦でも誰でもどこにでも行けるような日本の社会になると思います。

【磯部分科会長】

観光系の方々がそういった施設を使うときにいろんな情報が欲しいが、そういった情報提供が必ずしも上手くいっていないじゃないかという話ですね。事業者が建物を作る時にちゃんとやってくれるかが課題かな、と思いますが。

【中部運輸局 交通政策部共生社会推進課 馬淵課長】

本日観光系部署の出席が無いため、担当部署にお話を伝えさせていただきます。

【磯部分科会長】

本日最後の議題である「バリアフリーに関する振返り」として、参考資料2が事前に頂いたご意見です。

冒頭に中村局長からのお話にもあったとおり、バリアフリーを20年、30年と取り組んできて、様々な機械・道具類の整備はかなり進んできたところに思います。ただ、少し進みすぎて、タッチパネルなどはボタンがたくさんあった券売機がすっきり見やすくなったという面もありますが、視覚障害の方には使えないという話も出てきました。便利さを追求した時、使えない方もでてしまうという技術開発の矛盾点が出てきた形です。

また、20年30年前というと肢体不自由の方や視覚障害の方への対応が中心であったところ、それだけではない、聴覚障害、知的障害、精神障害といった方々への対応も必要になってきたという時代の流れがあります。

それに対してかなり努力されてきているというものは伝わってきておりますが、皆様から思うところをご意見願います。

【中村中部運輸局長】

先の議題で山田委員よりご指摘のあった旅行のしやすさという点ですが、私も前職で観光庁にいましたのでお話しさせていただきます。

旅行のしやすさというのには、ご指摘のとおり情報提供のお話と、物理的な宿泊先などのバリアフリ

一の2つあるところです。

観光に関しては、インバウンドも非常に盛り上がっておりますが、旅行される人数としては圧倒的に国内旅行客が多いです。とはいえ高齢化の影響など国内旅行客も少しずつ減ってしまっているところ、色んな方にお越しいただくことも大切という観点で、観光庁でも取り組んでいます。

その1つの施策として重要視しているのは、やはりユニバーサルツーリズム。誰でも旅行しやすいように、各宿泊先の部屋にかかるバリアフリー改修に観光庁としても支援をしており、使いやすい宿を増やす後押しをしていきたいと思っています。

また、情報提供については、インバウンド対応で多言語案内など徐々に増やしており、観光案内所等での多言語案内含めて実施しています。バリアフリールートの情報などについては、施設や鉄道駅では情報提供が進んできているところですが、エリアいわゆる面としてのバリアフリーの情報は、まだまだ地域によって差があると思います。誰もが旅行しやすい環境整備は大事だと思いますので、インバウンド含め、受け入れ環境整備を進め、必要な方に情報がしっかり伝わるよう、自治体の皆様との協力もしながら進めていきたいと思っています。

【磯部分科会長】

国の施策として観光政策は重視しているところですね。

観光の話ですとテレビコマーシャルで「ホテルの代金がここのサイトは安いとこ出してくれますよ」というものがあり、こちらは進んでいますが、先ほど山田さんが言っていたような情報をどこかのサイトがちゃんと作ってくれるような、そういったものが進んでいくと良いですね。

情報整理の技術力は上がってきているので、あとはそれを皆さんにどうやって整理して出してマッチングしていくかという、そういう時代になるのではないかと期待します。

【伊勢志摩バリアフリーセンター 野口委員】

山田さんにはたくさん褒めていただき有り難うございます。

先ほどの休憩時間中にも名古屋市さんと浜松市さんのバリアフリー情報を発信するサイトがすごく充実しているということで話をしていたところです。

一番の課題としては維持管理と伺って、私たちもそこは良くわかるのですが、情報発信としてはされてきているようにも思っています。

後は、例えば電話をかけたらそのサイトについてより細かい情報を出してくれて、きちんと相談に乗ってくれる、そういったアドバイスをくれる人といった、窓口があるかないかというところかな、と思っています。

私たちも実際、「こういったお体の状態でしたら、ここはどうですか」「それなら大丈夫ですよ」といっ

たアドバイスをする業務をしています。

情報というのは人に対して「安全」を提供できますが、人と話しをすることは「安心」を提供している。運輸局や整備局のされることはハードだとか「安全」にかかることですが、最終的なソフト面というのが「安心」だと思っております。

お客様と話をしていても、「よくわかって安心しました」「行く勇気が出ました」といったお話を聞くので、そういった部分を欲しているように感じます。観光名所で、ちゃんと情報を教えてもらえる人がいるというのが大きいのでは無いでしょうか。

バリアフリーの振り返りの資料の中には無人駅にかかる内容が多くありました。上述同様やはり人がいるかいないかの問題です。

三重県内の小さな JR 駅(※田丸駅)ではあるのですが、無人化され、その駅に町役場管理の駅舎を建て、そこに交流スペースと観光協会を設け、スタッフが日中常駐することとなった例があります。

このように「人がいる」という安心感を鉄道事業者ではない、行政や民間の施設を併設することが出来てくるとすごく良いように思います。

JR 鳥羽駅が無人化して数年経っていますが、すぐそばで大きな交番が今建設中です。とりあえず駅を降りたときに「人に聞ける場所がある」ということに安心しております。

こういった形で、少しずつ、駅の近くに人が必ずいるような環境を意識的にしていく流れができると良いと思います。人のいる環境を行政で確保するのか、ボランティアで確保していくのか、最新機器などのリモートで対応できるようにするというやり方もありますね。

【磯部分科会長】

私は旅行が好きなのですが、インターネットが普及したためからか、相談の窓口となる旅行代理店が減ってしまっているのを感じますね。では村井先生から今日のまとめとして一言頂けますか。

【日本福祉大学 村井准教授】

バリアフリーに関する振り返りというタイトルで、今日の資料を拝読しました。振り返りで大事なのは、苦労した例だと思っています。みんな上手くいくとは限らない、上手くいかないことが多くて、そこをなんとか人の知恵でクリアしてきたことが結構あるのでは無いかと思います。

静岡市の資料では苦労した点とか、今後の課題とかも記載があり、浜松市も口頭の中で上手くいかなかったところをご提示いただきましたが、そういうところを積み重ねて共有することで上手く振り返りができて、今後もつないでいけると思います。

あとはバリアフリーというと、建築だとか交通機関だとかまちづくりだとか、そういった分け方になりやすい印象があります。そこがつながっていないとバリアフリーにはなっていないので、今後はそ

の接続の移動円滑化を見ていかないといけないと感じます。

【機部分科会長】

バリアフリーというのはいろんな点のつながりからなるものですね。

今はインターネットの時代で、ずっとつながっている、寝ていてもつないだままという若者も聞きますが、それは野口さんのお話で言う1つの安心感が得られるためだからと思われる。

そういう時代になっていますので、人と人をつなぐ方法は色々あると思いました。

また、村井先生の話にあった「苦勞された事例」については、隠そう、忘れようとしてしまうのは人間としてはよくある話なのですが、そうでは無く、じゃあ次はどうやって上手くやっていけるか、財産としてまずは組織で蓄えていただき、機会があれば他の組織と意見交換ができるようになっていけば、よりよい社会になっていくようになると思います。

社会には民間の事業者等、様々な立場の方もいますが、そういった方にどこまで努力をすればより良いものが作れるのかということを手く示していただくことも大事です。そういったものが、もうちょっと頑張ろう、訓練しよう、勉強しようといういい方向に向かわせるものだと思います。

利用者も同様です。お互いに進めていくことで、よりよい方向になると思います。

【事務局】

最後に事務局からの連絡事項です。

本日の会議において、皆様から頂いたご意見等については、後日、中部運輸局のホームページにて掲載させていただくほか、9月に国土交通本省で開催予定の「移動等円滑化評価会議」へ報告します。

なお、回答が必要なものについては、後日改めて皆様へお示しできればと考えています。

以上をもちまして、移動等円滑化評価会議中部分科会を閉会します。