

第8回 移動等円滑化評価会議 中国分科会 議事録(概要)

日時：令和8年7月23日(木) 14:00～16:00

場所：中国運輸局5階 会議室(※WEB形式(一部対面含む))

議事：(1)中国分科会の構成員について

(2)移動等円滑化の進捗状況

(3)バリアフリー等地域連絡会議の報告

(4)移動等円滑化に関する取組事例の紹介

(5)建築物のバリアフリー化の取組について

(6)施設設置管理者・地方公共団体取組報告

休憩

(7)移動等円滑化(バリアフリー)に係る事前アンケート結果についての意見交換

(8)まとめ

・中国運輸局 阪場 交通政策部長 挨拶

中国運輸局の阪場でございます。お忙しいところ、評価会議に参加いただきましてありがとうございます。昨年度、今年度にかけての取り組みについてですが、昨年8月、ちょうど一年前に広島駅の駅ビルへの路面電車乗り入れがスタートしました。その翌月9月にはこの乗り入れの状況について、皆様と点検をさせていただきました。まさにこれが当事者参画の取り組みということになるわけですが、非常に貴重な機会・御意見をいただきました。これに関連して毎年申し上げていることですが、障害の社会モデルについての考え方を活用していきたいと思っています。この障害という概念そのものは個人の側の問題ではなくて、足が悪いということが障害なわけではなくて、社会の側の段差が問題だと、これが障害だというふうに捉えるものです。これは環境の問題に過ぎないのだということであります。

こうした考え方は合理的な配慮というものにもつながっています。合理的な配慮というのは思いやりとか手を差し伸べるとか、そういう一方的な善意ということではなくて、当事者の皆さんと話し合いをして、対話をして初めて成り立つもので、これは特別な優遇ということではなくて、当たり前のやり取りだというふうに思っています。だからこそ、この会議でいただく皆さんのご意見は非常に貴重なものになるというふうに思っています。今日も非常に貴重な御意見をいただくことになると思います。皆様、忌憚のない御意見をいただきたいと思います。よろしくお願いします。

・座長挨拶、令和7年度会議のまとめ

【神田座長】

本日もよろしくお願いいたします。この円滑化評価会議中国分科会の第8回、すなわち議論が始めてから8年目になってまいりました。初回からの議論の経緯をざっと見ていくと、始めの段階はとにかく対話の機会をもっとも、というところの話が多かったかなと思っています。

それ以降、広島の街で見えていきますと、エディオンピースウィング広島が完成しました。この会議でも本当はもっと設計の段階でこういう議論がしたかったなという話もありました。また、この8回の間にコロナの時期を迎えた中で、なかなか口頭でのコミュニケーションがづらい時期にどうやって伝えていくのかといった話も、一つ大きな争点だ

ったと思います。この 8 回までにできるだけ日々苦勞していることを共有もしつつ、良かったことも共有をしていこうという話で、いろいろ御意見をいただきながらやっていき、もちろん悪かったところは改善をしていく。一方で良かったことは良かった事例として、これも共有をしていくという中で、一定程度は良くなった部分というのはあるのかなと思ってみております。

この評価会議分科会の去年の議論を振り返りますと、ちょうど広島駅の広島電鉄の駅前大橋前ルートへの乗り入れが控えるタイミングだったですね。今となっては非常に便利な駅ができ上がっている状態ですが、ちょうど広島の話になりますが、交通系 IC カード、今までパスピー一本だったのを二つに分かれて一体どうするんだという議論をやった時期でもありました。それもある程度落ち着きを見せたところではありますけれども、本当に便利な良いシステムって一体何なんだというところは、やはりこの後も振り返って考えるべきだなという教訓を与える場になったかと思います。

ただ、広島で駅前が綺麗になり、今度岡山も今、駅前を整えようとしています。他の県に向けても、例えば鳥取駅も駅前の開発の議論が進んでいるという中で、これも設計の段階から、いろんなお立場の方の御意見を取り入れて、いいものにしていこうという議論が始まっている中で、こうした年 1 回の会議ではありますが、こうした議論というところが非常にそれぞれのところで広がっているという実感もあるところです。

今日も第 8 回の分科会になりますが、ぜひとも忌憚なく、普段お感じのことをいただければありがたいですし、できればこうした方がいいとか、あるいは 1 回目から申し上げていますが、これが良かったという話をぜひたくさん共有いただければと思いますので、本日もどうぞよろしくお願いいたします。

・議事(1)中国分科会の構成員について

【中国運輸局 交通政策部 共生社会推進課 柴野課長補佐】

- 改正箇所を赤字にて表記している。「構成員名簿」について、組織改正による名称変更で、特定非営利活動法人ひろしま NPO センターからこども子育て応援ひろしま労働者協同組合に修正している。
- 施行日は本日となるので、今後は改定後の内容にて、本会議を進めることとする。

・議事(2)移動等円滑化の進捗状況

【中国運輸局 交通政策部 共生社会推進課 高田課長】

- 1 ページ目は中国地方におけるバリアフリー化の状況を一覧表としてまとめている。上段は旅客施設、車両といった項目で、徐々に目標値に向けてバリアフリー化が進んでいることが見て取れる。
- バリアフリー整備目標は令和 8 年から新たに第 4 次目標が策定されている。今後はこの目標達成に向けた取組が始まること。
- 資料左下は、マスタープラン基本構想の策定は全国的な傾向でもあるが、マスタープラン策定の自治体が少ないことが見て取れる。
- 2 ページ目以降は、詳細な情報を掲載している。詳細の説明は省略する。
- 15 ページ目からは、基本構想策定状況の資料となっている。
- 16 ページは、中国地方のマスタープラン・基本構想を策定している自治体を色分けした資料となっている。傾向として、比較的大都市圏でマスタープラン・基本構想の策定が進んでいる状況が見て取れる。

・議事(3)バリアフリー等地域連絡会議の開催について

【中国運輸局 交通政策部 共生社会推進課 高田課長】

- 1 ページ目、令和 7 年 10 月に山口県地域連絡会議を開催した。施設設置管理者の取組報告、当事者団体からの意見を取りまとめている。
- 4 ページ下段に座長のまとめとして記載があるが、当事者からの意見として、みどりの窓口廃止や、電車の緊急停車時の情報共有、といった意見が多く出された。直ちに改善は難しいが意見をあげることで、改善が期待できる。
- 5 ページ目、令和 8 年 2 月に開催した岡山県地域連絡会議です。山口県同様、活発な議論となった。
- 8 ページの座長のまとめにあるとおり、バリアフリー化に向けた取組は、1 つの課題が解決しても、課題に伴う新たな課題が生じる。バリアフリー化の改善は、これが最終形だということはない。
- 引き続き、評価会議の場を設けるとして、相互理解に向けた環境を継続していきたい。

・議事(4)移動等円滑化に関する取組事例の紹介

【中国運輸局 交通政策部 共生社会推進課 山岡係員】

- 昨年 9 月、広島電鉄、西日本旅客鉄道ご協力のもと「広島駅まち歩き点検」を行った。取組のポイントは 3 点あり、1 点目は昨年 8 月にリニューアルした広島駅にて、新設備・動線のバリアフリーについての確認を

行った。2点目は、移動等円滑化評価会議中国分科会構成員に参加いただき、多様な利用者視点での点検を実施した。3点目は、点検参加者からの意見を施設設置管理者へ改善フィードバックの依頼を実施した。点検に参加した方の意見を取りまとめている。好事例として情報提供はデジタルサイネージがあり分かりやすい、スルー型のエレベーターは便利との声があった。

- 中国運輸局では交通バリアフリーの取組に尽力し、その功績が顕著であると認められる事業者、団体、個人に対して毎年表彰を行っている。令和7年度では島根県旅館ホテル生活衛生同業組合、松江しんじ湖温泉旅館協議会松江旅館ホテル組合を表彰した。両団体とも、誰もが安心して旅行を楽しめる宿泊環境づくりやバリアフリーの推進に積極的に取り組み、ユニバーサルツーリズムの発展にも貢献している。
- 高齢者障害者等用施設等の適正な利用推進に向けた周知キャンペーン、SNSやグッズの配布を通じた心のバリアフリー啓発に向けた取組についても記載しているため、時間のあるときに御覧いただければと思う。

・議事(4)移動等円滑化に関する取組事例の紹介

【中国地方整備局 企画部 企画課 栗原課長補佐】

- 中国技術事務所におけるバリアフリー体験施設の紹介。中国技術事務所には人材育成として、バリアフリー体験施設が設けてある。事前申し込みになっており、2名以上の団体から中国技術事務所のHPより体験学習の受付を行っている。体験施設として、歩道段差体験、スロープの体験、車の出入口部での歩道体験などの7種類の体験を用意している。

令和7年度の実施申し込み状況は、延べ174名の申し込みによって開催した。

・議事(5)建築物のバリアフリー化の取組について

【中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 福岡課長】

- 補助金とそれに伴う税制について紹介する。民間建築物へのバリアフリー改修への支援制度ということで、バリアフリー環境整備促進事業がある。既存建築ストックのバリアフリー改修工事等を支援して障害者等が安心して暮らせる環境の整備を図るもの。記載のとおり、バリアフリー法に規定する特別特定建築物を広く対象としており、国1/3、地方1/3、民間事業者は1/3で支援が可能。

この制度を実際には、地方公共団体のみなさまに、補助制度を作っていただく必要がある。

補助対象になる費用については、国土交通省が定めるバリアフリーガイドラインである建築設計標準に適合するために行うバリアフリー改修について、支援を行っている。全体的でなく、部分的な改修についても補助対象としている。

中国地方整備局では、多くの自治体に事業を創設して活用いただけるよう、周知に取り組む。

- 令和8年度からバリアフリー税制の見直しがあったので紹介する。令和7年度までのバリアフリー改修税制は、特別特定建築物のうち、劇場・音楽堂等を対象にバリアフリー改修を行った場合に、固定資産税・都市計画税の減額をするもの。

今般、同税制が改正され、特別特定建築物であれば、用途に関係なく減額措置の対象となる。

なお、減額措置については、既存建築物バリアフリー改修事業の補助を受けることを要件にしている。活用にあたって、固定資産税・都市計画税の減額率を、1/6から1/2の間で定める条例を制定する必要がある。

中国地方整備局としては、この税制の活用も併せて、自治体の皆様に活用いただけるように、周知に取り組む。

・議事(6)施設設置管理者・地方公共団体取組報告

【西日本旅客鉄道 中国統括本部 左山経営企画部 PJ 推進室長】

- 新駅ビルが開業し、2階の路面電車乗り入れが開始された。これを受け、中国運輸局と各施設設置管理者合同で、障害者団体を含め点検を実施した。
- 弊社のバリアフリー等の取組について紹介させていただきたい。詳細についてはリンク先を参照ください。
- また旅客支援、情報提供、教育訓練等をお客様視点で考え取り組むことにより、わかりやすく親切な御案内快適で便利な環境づくりを推進している。

【一般社団法人 西日本ホテル協会中国四国支部（事務局代読）】

- ユニバーサルマナー検定2級3名、3級22名が取得し、誰もが心地よく過ごせるホテルを目指し対応力の向上に努めている。

【広島市 道路交通局 公共交通政策部 濱田課長】

- 本市では高齢者や障害のある方などが旅客施設を利用する際の利便性及び安全性の向上を目的に、国が定める基本方針に基づき、駅内の段差解消などのバリアフリー化が図られるよう、JR西日本と連携して、バリアフリー化設備整備に取り組んでいる。
別紙1が広島市域内のJR駅のバリアフリー化の昨年度末時点の整備状況となっている。
令和6年12月に芸備線の戸坂駅にてバリアフリー化が図られたことで、1日当たりの利用者数が3000人以上のJR駅のうち、バリアフリー化が完了していない駅は山陽本線の新井口駅のみとなった。
新井口駅については、令和7年度に駅の北側市道から駅舎に接続する立体横断施設の整備が完了し、現在は既存の高架下駅舎から上り線ホームへのエレベーター設置について、令和9年度の供用開始を目標にJR西日本と連携し取り組んでいる。

【広島市 健康福祉局 健康福祉企画課 松田課長】

- 本市が設置し、又は管理する公共施設については、平成7年に制定した広島市公共施設福祉環境整備要綱に定める整備基準によって、福祉環境の整備を推進している。
この要綱の施行までに整備した施設についても、整備基準に適合するよう順次バリアフリー化を進めている。
この要綱については、別紙2にあるので、御覧いただきたい。
- バリアフリーマップによる情報提供について、障害者、高齢者、乳幼児を連れた方など、市民の誰もが気軽に安心して外出できるよう、広島市中心部やJR駅周辺などの多くの市民が利用する公共施設や主要なJRの駅舎、百貨店、ホテルなどの民間施設のバリアフリー設備の整備状況に関する情報をマップ形式によってHPで公開している。
今回の更新では、本市の施設所管課に加え国、県、民間施設の管理者の皆様にも協力いただき、トイレ設備の写真や、設備名称、設置場所などの情報を収集している。これにより、利用者が事前に設備の有無や設置場所をより具体的に確認できるようになる。現在協力いただいた施設の情報については、順次マップに追加するための準備を進めているところ。

○ 心のバリアフリーの推進にかかる広報啓発動画の制作について。様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が相互に理解を深めようと、コミュニケーションを取り、支え合うことを意味する心のバリアフリー。この心のバリアフリーを推進する動画を制作した。この動画は広島市公式ユーチューブチャンネル等で配信をしている。

別紙 3 に QR コードを掲載しているので、動画を御覧いただきたい。この動画は、各団体でも御活用いただきたいと考えている、利用の希望がある場合は当課まで御連絡をいただきたい。

・休憩

・議事(7)移動等円滑化(バリアフリー)に係る事前アンケート結果についての意見交換

【特定非営利法人 障害者生活支援センター・てごーす 畑代表】

- JR でセンターの障害者のスタッフが下車する際に、口頭で「ゆっくりで良いので、安全に降りてください」と言われ、安心して快適に降りる事が出来た。
- JR は全国的に今、駅の無人化が進んでいる。それによって、有人駅であったところも無人化されたことによって乗車したい電車に乗れないという事案が増えている。改善してほしい。
- JR の自動改札機の幅を、広島駅、JR 山陽本線の天神川駅は幅広の自動改札機を設置してある。全駅に広げていただきたい。
- 広島電鉄(路面電車)は人手不足が原因で乗務員を減らすという報道があるが、2ステップ電車が来ればどのような対応がされるのか。

【神田座長コメント】

- 特に今後、人員の削減が出てくる中でいろいろな問題を御指摘いただいた。

【公益財団法人 広島県老人クラブ連合会 (事務局代読)】

- エスカレーターのエチケットについて、「歩かない、走らない」が少しばかり守られるようになってきた。施設によっては注意喚起の「表示」「音声ガイド」が散見されるようになったが、まだ告知不足と思う。エスカレーター事故を未然に防ぎ、エスカレーターの一層の利活用の推進を望む。

【公益社団法人 全国脊髄損傷者連合会 (事務局代読)】

- 公共交通機関の乗降時において駅員、運転手、車掌等の対応は良い。
- バス、路面電車においてはスロープが付いていない場合もある。今後に期待している。
- 障害者トイレ数は十分あるが、駅や原爆ドーム周辺等の利用者が多いトイレは非常に汚れている場合がある。利用者側が良くないのではあるが、対応してほしい。
- 公共施設等のハード整備は行き届いていると思う。道路の歩道の大部分は車椅子で移動しにくいところ、舗装が悪い、レンガでガタガタ、交差点や橋の接続部分の大きな段差がある。

【特定非営利活動法人 広島自閉症協会 阿部理事長】

- 広島市内の電停やバス停で「〇〇行きのバス(電車)、あと〇分で来ます」等の電光掲示板がとても助かる。遅延発生時に、どれくらい待つのかという見通しが持てるため、落ち着いて待つことができる。このことから、見て分かりやすい表示や電光掲示板が増えると良い。
- バスの乗降で手間取り、運転手の対応が怖かった。
- バスが停まってから降りるまでに時間がかかり、発車された。とっさに声をかけることができない者が運転手に示すことができる簡単な方法があれば、教えていただきたい。
- バス車内に宣伝広告の表示がありすぎて、色も文字も溢れていて、本当に必要な情報が見えない。目で見える情報が分かりやすいが、ありすぎると、その中に必要な情報がどこにあるのかを見つけるのが難しい。そのため、乗り方、料金の支払い方、乗降時の注意など、わかりやすい動画をHPに掲載して事前に見て利用したい。
- 広島駅前の北口バス乗り場について、バス待機の際に、観光客が数人固まったりしている。列に並んでいるのか、その場にいただけなのか見分けがつかないため、混み合う時間だけでも、案内してくれる人がいると助かる。
- 広島駅南口のバス停について、1つのバス停に複数の行先のバスが停車する。バス待機列が1列しかなく、先頭のバスに乗車する人がいる中で、列の中には次のバスに乗車したい人もいて列の途中で止まっている状態の人もいる。次のバスを待っている動かない人の後ろに並び、そのまま乗り損ねたり等戸惑う人もいないのか。

【広島難病団体連絡協議会 西河内会長】

- バスではヘルプマークを付けていたら、声をかけてくれ席を譲ってくれる。路面電車では、ずっと座っていて混んでいると立っていただけない方が多い。ただ、路面電車は座っている場所が低いので、上を見ず、下を向いてスマホをいじっている。人が立っていてヘルプマークは見えているけれども、基本的にはなかなか立たない。立たないとダメではない、何か障害を抱えているのかもしれない、疲れている等。ただ少し配慮をしていただきたい。長崎県に訪れ路面電車に乗った際は、ヘルプマークがない時代から、席を譲っていただけた。長崎と広島の路面電車では何が違うのかを、ずっと考えている。広島では、最近、観光客が増えていて、その結果思ったが、長崎では観光客がたくさん乗車していた時でも、譲ってくれた。このことから、広島電鉄はどう理解しているのか知りたい。
- 広島駅南口のエスカレーターには2列に並んで乗るように掲示が貼ってある。にもかかわらず、左側に寄って右側が空いたままになっていて、その間を駆けたり、歩いたりしている。乱暴に駆け上がり際に、杖に当たりバランスを崩しかけ転倒しかけたことがある。ぶつかっても、無視をされたり、悪態をつかれることもあり、危険を感じながら乗っている。名古屋駅ではそういったことはない。このようなことを以前から駅員には伝えているが、一向に状況が変わらない。エスカレーターを歩くことを完全に禁止にして罰則を科しないと、いくら啓発しても無駄なような気がする。この状況を広島駅の方がどのようにとらえているのか聞きたい。

【神田座長コメント】

- 去年も同じようなことをおしゃっていた記憶がある。地域差とはいえ、広島にとって良くない。いろいろ考えるべき問題だと感じた。

【一般社団法人 広島県手をつなぐ育成会 春木副会長】

- 今年 4 月 1 日に道路交通法改正に伴い、自転車のルールが改正された。育成会としては、自転車に乗るときにルールの分かりやすい版を作成し、啓発活動を行っている。障害児者だけでなく、小学校等でも大変分かりやすいと大好評。ぜひ、御覧いただきたい。
- アストラムラインが「スルッと KANSAI 特別割引用 IC カード」を導入する。育成会としてとても感謝している。このスルッと KANSAI IC カードの使用は原則、第 1 種障害者が介護者と一緒に乗車する場合と限られている。しかし、導入している一部の事業者は、障害者本人だけでも利用を認めております。アストラムラインにおいても、第 1 種障害者の自助努力を促すため、障害者本人だけでの利用を認めていただくよう検討して欲しい。

【神田座長コメント】

- いくつかの他の事業者に共通するような課題と感じた。

【こども子育て応援ひろしま労働者協同組合 香川代表理事】

- 広島駅にベビーカーを利用して移動してみた。困難なく行くことができ、非常にありがたくスムーズになったと思う。しかし、ベビーカーの子供の顔の高さ、車椅子も同じだと思うが、大人の荷物や傘、表示が出ていてハード面を改善しても、意識の面がまだまだだと思う。意識は変えられるものなので、解決できるものはたくさんあると感じる。
- 子供の人数が多かったり、双子だったりすると、車で出かけることが多い。古い建物や駐車場でのエレベーターでは、1 人のベビーカーでは困らないが、双子用のベビーカーになると入れるエレベーターがなくハード面を整えていかないと思う。また、街中に出かけたいときに、民間の平面駐車場が多いがコインパーキング等には思いやり駐車場がなく、車を止めてもベビーカーを下ろせないことがある。規模に応じて思いやりスペースを設けることが条件にできないのかなと感じる。

・質疑応答

【特定非営利活動法人 障害者生活支援センター・てごーす 畑代表】

- センターの障害当事者がタクシー業者へ電話して、UD タクシーを依頼した。UD タクシーは来たが、料金支払い時に車種指定料金として 1, 0 0 0 円支払った。この車種指定料金は適正料金なのか教えていただきたい。

【神田座長】

- 運輸局の所管だと思う。各社によって考え方が違うものではないか。共通としてあるものではないかもしれない。実際のところ、いかがか。

【中国運輸局 高田課長】

- タクシーの料金収受に関しては、所管の部署に情報を展開して適切か否かを確認し、後日回答させていただく。

【広島難病団体連絡協議会 西河内会長】

- バス停に複数のバスが停車しているとき、全てのバスの扉が開いている。乗客は、それぞれの行先のバスに乗り込むが、まだ乗る人がいるのに運転手が確認しないで扉を閉めて発車してしまう。普通だったら、2台目のバスは、先頭のバスが発車した後、一旦扉を閉めて、バス停近くに再度停めて、扉を開けていただけているが、いきなり発車してしまうバスもある。この点をどうするかバス協会に聞きたい。八丁堀のバス停では、運転手が確認してバスを移動して再度、扉を開けてくれる。広島駅南口タバコ屋前のバス停では、時々前に移動せず、いきなり発車して、乗れない人が出ている。

【神田座長】

- バス協会が急遽欠席とのことなので、いただいた御意見をバス協会へ申し伝えさせていただいて、後日回答とさせていただきます。

【特定非営利活動法人 障害者生活支援センター・てごーす 畑代表】

- 広島市のバリアフリーの基準はすごく素晴らしくて、以前エディオンピースウィング広島建設時に、国際パラリンピックの規定にしてほしいとお願いしたが、だいたいその規定とおりになっているのではないかなと思う。この点、広島市にはすごく感謝したいと思う。しかし、まだ古い建物や小規模店舗には車椅子では入りにくい、その辺を改善していければ良いと思う。そして、情報提供等はすごくいい取組をしているふうと思う。先ほど心のバリアフリーについての動画を説明されたが、的を射ていたと思う。

【神田座長】

- 貴重な意見ありがとうございます。今いただいた観点も踏まえながら、ハード・ソフトというものが良くなっていけばいいと思う。古い建物どうするのという問題は、新しい建物ができればできるだけ考えないといけない課題ですが、そのあたりのあり方も大きな課題としてあるので、考えていかなきゃいけないと思う。

【広島県ろうあ連盟 蔵本理事】

- 資料4(1ページ「広島駅のまち歩き点検」)について、どのあたりの団体まで呼びかけているのか。

→中国運輸局 高田課長

- 評価会議に所属されている当事者団体の方すべてに声掛けを行っている。

→広島県ろうあ連盟

- ろうあ連盟にも連絡があったということか。

→中国運輸局 高田課長

- はい。皆様にメールしている。

- 資料4(6ページ「啓発・広報活動について(心のバリアフリー)」)について、聞こえないということに対する配慮

についてのものが、ここに見当たらない。そういう聞こえない、聞こえにくい人に対しての配慮は今後どうお考えでしょうか。

→**中国運輸局 高田課長**

- 当然ながら、こういった啓発広報活動におきましては、ろうあの皆様に対する配慮等、働きかけていくべきだと思う。そこはおっしゃるとおり。今現在、こういった形で取り組んでいるというのが含まれていないので、今回、貴重な御意見として、国土交通本省に伝えたいと思う。
- 資料 5 (2 ページ)バリアフリー改修費の補助について、支援は実際にあると思うが、デジタルサイネージやデジタルサインなど、視覚でわかる情報を設置する場合の補助に関してはどのようにしているのか。もし、ないのであれば、関係団体から訴えかけをしたいと考えている。

→**中国地方整備局 栗原課長補佐**

- バリアフリーに関する改修については、多種多様で幅広なものがあるので、その都度確認させていただいている。
- マツダスタジアムで、聞こえない、聞こえにくい人たちに対してのサービスが、全くない状態。通訳者、派遣通訳を出しても断られる状況。例えば、ファンクラブイベント等に通訳者と一緒に連れて行きたいと思ったときに、通訳者の参加費はどうなるのか。もし通訳者分のチケットが買えなかったら、通訳者を連れて同行することはできないのか。それとも、主催者側が通訳者の派遣を配慮してくれるのか。10 年前からお願いしてるが、動かない状況。

→**神田座長**

- この場で、個別団体の対応の中身については答えることは難しいですが、この会議の場で、このような意見があったことは記録して、しかるべきところでお伝えする等考えていきたいと思う。

【**広島難病団体連絡協議会 西河内会長**】

- 広島市の福祉環境整備要綱について、別紙 2 (11 ページ)の「案内板・表示物」にきちんと規定されているのに対し、新しく建設された、広島市立図書館の案内表示板について、視覚障害者に対する配慮がされていない。図書館は市の市民局が管轄だと思うが、要綱を見てもいないことになるのではないかと。せっかく立派なものを作成しているのに、現場の部局が無視していることにならないか。
当時の市民局の言い方が、「案内板とか表示の役割は何なんですか、人に対して案内する事なのに環境が落ち着いて・・・」答えが、どう言うつもりで言っているのか分からない。広島市の障害に対する政策というのは口だけではないか。
- 広島市立図書館の案内板が緑色に表示されている。あんまりそのまま使えない。基本的にはコントラストがあってわかりやすい、字も大きめにする、点字は触ればわかるため色は関係ない。要するに視力が弱い人が近づいてもよく分からない。先日の広島版朝日新聞に記事が載っているので御覧いただきたい。

→**広島市健康福祉企画課**

- 基本設計の段階では当課とも協議を行っている。ただし、最終的なデザインの中で現在の形になっており、今回の御指摘を踏まえ、なぜそのような表示になったのかも含めて内部で確認したい。

【広島県ろうあ連盟 桶本理事】

- みどりの窓口で切符購入の際、営業時間が朝 8 時から夜 8 時までとなっている。朝、早い時間に切符購入したいと思っても、窓口が開いていない。障害者手帳を提示しないといけないため、窓口に行かないと購入できない。できれば、営業開始を早めてくれないか。
- インターネットにて切符を購入する際、障害者割引があるが、電車と新幹線の切符を別で購入しないといけない。まとめて購入できると便利と思う。
- モビリーデイズが 7 月から新しくなり、乗務員に障害者手帳と一緒に提示をするのだが、確認音が小さく、きちんと提示できているのか判断が難しい。乗務員に簡単な手話や、身振りなど確認しました等の配慮をしてもらいたい。

→神田座長

- 私事にもなるが、母親が障害者手帳を持っていて、乗車券を購入するときに同じことが起きている。なので、問題に同感するところもある。モビリーデイズの確認音がすごく分かりにくい等に関しては、改善の余地があると思う。

国立大学法人鳥取大学 竹川教授による講評

- 私は鳥取大学で社会福祉学、特に地域福祉を専門として研究している。地域福祉とは、住民同士の支え合いと、行政や専門職との協働により、地域づくりを進める取組です。本日は、ソフト面とのバリアフリーの観点から意見を述べたいと思う。本日の議論を聞き、ハード面・ソフト面ともにバリアフリー化は着実に進んでいると感じた。一方で、当事者の意見を聞くだけではなく、当事者も一緒に改善に取り組む仕組みがさらに重要だと感じた。
- 私が現在特に取り組んでいるのテーマは「防災とバリアフリー」です。災害時には、移動・避難のしやすさが直接命に関わる。そのため、防災におけるバリアフリーは非常に重要ですが、現状では十分に進んでいるとは言えない。高齢化や単身世帯の増加により、避難が困難な方は増えている。国は避難行動要支援者への対応を進めており、令和３年には個別避難計画の作成が市町村の努力義務となったが、実際には計画作成が思うように進んでいない。私が今年実施した調査では、次の３点の課題が確認された。
- １点目は、個別避難計画の作成率が低い。洪水リスクが高い地域で調査したところ、鳥取市全体でも作成率は約１７％だが、対象地区では９．４％にとどまっていた。理由としては、避難支援者が見つからない、地域とのつながりが希薄である、制度が十分理解されていないなどが挙げられる。
- ２点目は、地域防災活動への参加が少ない。避難訓練や避難所運営訓練に障害者や要支援者がほとんど参加できていない実態がある。そのため、計画が実際に機能するのか検証できない。地域住民も障害者への配慮方法が分からないという状況が生じている。
- ３点目は、情報共有が活用されていない。行政から避難行動要支援者名簿が提供されても、地域で十分活用されていない場合が多くみらる。本来であれば福祉活動と防災活動が連携しなければならないが、個人情報保護の課題もあり、十分な連携ができていない状況である。
- こうした課題を踏まえ、今年度から、自主防災組織、自治会、民生委員、行政、社会福祉協議会、大学、学生が連携し、個別避難計画を作成済みの方を対象とした避難訓練や避難所解説訓練を実施する予定。このような取組が進めば、個別避難計画の有効性を検証できるだけでなく、地域全体の防災力向上につながると考えている。
- 障害のある人や高齢者が災害時に命を守るためには、地域との日ごろからのつながりが不可欠。その意味で、ソフト面のバリアフリー、すなわち人と人との関係づくり、心のバリアフリーが極めて重要になる。是非、本日の議論を、防災の分野にも広げ、バリアフリー防災の取組を一步ずつ進めていただければ幸い。

・議事(8)まとめ 神田座長

- 本日の議論を振り返ると、大きくいくつかのテーマがあったように思う。
- 1つ目：無人化・省力化への対応について。人材不足を背景として、様々な分野で効率化や持続可能性を確保するための取組が進められているが、その一方で、障害のある方や高齢者などに新たな課題が生じているという御指摘を多くいただいた。昨年も、みどりの窓口の問題について、御意見があったが、今年はそれに加え、駅の無人化やワンマン運転など、課題の範囲がさらに広がってきたという印象を受けている。こうした流れは、今後も続くと思われるので、それぞれの仕組みに対しどのような配慮や対応が必要なのかを整理していく必要がある。また、あらたな仕組みを導入する際は、事前にどのような対応を行うのか、配慮を考えているのかを丁寧に情報発信することで、利用者の不安を軽減することも重要であると感じた。
- 2つ目：交通事業者による声掛けや対応について。「ゆっくりで良いので、安全に降りください」という運転士や乗務員の声掛けが増えてきたと感じている。この一言によって、利用者が安心して行動できるだけでなく、事業者にとっても安全につながる取組になっているのではないと思う。一方で、ダイヤの遅れに対するプレッシャーの中で運転されているという事情も理解できるが、安全を最優先に考え、配慮が安全につながるという認識を業界全体で共有し、運転手による対応のばらつきを減らしていただきたいと感じた。
- 3つ目：障害特性への理解とユニバーサルデザインについて。さまざまな障害特性に応じた御意見いただいた。こうした課題は、障害のある方だけの問題ではなく、多くの人に共通する課題でもある。少しの工夫によって、不安や戸惑いを減らすことができる場面は数多くある。障害のある方だけでなく、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインという観点から考えることが重要であると感じた。引き続き、より一層理解が広がることを期待している。
- 4つ目：エスカレーターの利用マナーについて。片側を開けて歩行する問題について、多くの御意見をいただいた。これを聞きながら、以前、横断歩道で車が停止しないことが社会的な課題となり、日本自動車連盟が都道府県別の停止率を公表したことで、各地域が改善に向けて取り組んだ事例を思い出した。エスカレーターについても、利用実態を見える化することで、社会全体でルールを考えていく取組が必要であると感じた。
- 年に一度の評価会議ではあるが、様々な立場から貴重な御意見をいただいた。この場だけでなく、日ごろから気づいたことや課題を事務局へお寄せいただき、一緒に考えながら改善につなげていければと思う。長時間にわたり、活発な議論をいただき、ありがとうございました。