

第2回 移動等円滑化評価会議 北海道分科会 議事録

日時：令和2年8月31日（月）14:00～16:00

場所：北海道運輸局 海技試験場（札幌第2合同庁舎 8階）

1. 開会

佐藤（北海道運輸局）

それでは定刻となりましたので、ただ今より第2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、皆さまお忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私、事務局を担当します、北海道運輸局交通政策部の佐藤と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

2. 北海道運輸局長挨拶

佐藤（北海道運輸局）

初めに開会に当たりまして、事務局機関を代表し、北海道運輸局長加藤よりごあいさつを申し上げます。

加藤（北海道運輸局長）

ただ今ご紹介いただきました、北海道運輸局長の加藤でございます。開催に先立ちまして、一言ごあいさつ申し上げます。

まず、委員の皆さま方におかれましては、大変お忙しい中、本会議にご参加いただきまして誠にありがとうございます。本会議の開催にあたり、私ども事務局といたしましても、新型コロナウイルス感染症の拡大防止対策ということで、密の回避ですとか、手指の消毒とか、室内の換気等の対策を講じた上で開催させていただいております。改めてご理解とご協力を賜れば幸いです。

さて、バリアフリーに関してですけれども、後ほど事務局のほうから改めてご報告あるかと思いますが、北海道におけるバリアフリー化の状況、こちらにつきましては、例えば1日3,000人以上の利用者がある鉄軌道駅において、いわゆる段差の解消が図られたものが約84%、さらには視覚障害者用のブロックの設置が整備されたものが95%、こういう形で着実に進展してきています。一方で段差の解消について見ると、全国平均を下回っていることなど、全体として進捗は進んできておりますけれども、まだまださらに取り組みを強化していくことが必要だというふうに考えております。

一方、社会全体で見ますと、平成30年12月のユニバーサル社会実現推進法の施行、さらには、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、共生社会の実現に向けた

気運が高まってきていることを受けまして、先の通常国会におきまして、いわゆるバリアフリー法の改正がなされました。従来のハードの整備に加えまして、心のバリアフリー、これをしっかりと法律の目的に明記するとともに、例えば、法律を担当する主務大臣として文部科学大臣も参加してもらおうとともに、心のバリアフリーを推進するための事業なども新しく設けるなど、ハードだけではなくて、ハード・ソフト一体となったバリアフリー化を推進すること、こういった法の改正が先の通常国会でなされ、成立したところでございます。

加えて、ご案内のとおり、この北海道におきましては、東京オリンピック・パラリンピック大会の関係で、例えば札幌市において、オリンピック種目のマラソンですとか、競歩ですとか、さらにはサッカーの予選が開催されます。こういったことを契機として、世界中からさまざまな方が、この札幌に集まってくることが見込まれるところでございます。

一方、さらに北海道全体について見ると、札幌市も含めて4市が、共生社会の実現を加速させるための取り組みであります共生社会ホストタウンに登録されたところでございます。

こういった状況を踏まえますと、会場となる札幌、さらにはホストタウンにおけるバリアフリー化の推進というのは、喫緊の課題だというふうに認識しております。

関係する皆さま方におかれましては、改めてバリアフリー化の進捗状況について点検するとともに、バリアフリー化の対応ができていない場合には、早急に対策を講じていただくようお願いしたいと思います。

私ども北海道運輸局、さらには国土交通省といたしましても、従来のハード整備に対する支援に加えまして、ソフト面での支援につきましても、法律の改正に伴って新しく設けられた支援事業、さらにはバリアフリー教室の開催、これは一般の方だけではなくて、公共交通事業者の職員の皆さまを対象にしたバリアフリー教室というものも開催してきたところですけれども、こういったことなどを通じてバリアフリー化の取り組み、ハード・ソフト一体となった取り組みを支援していきたいと考えております。

本分科会におきましては、現在のこの北海道におけるバリアフリー化の状況を関係者の皆さま方と共有させていただき、皆さま方のご意見を幅広く伺うことで、私ども運輸局、国や関係者の今後の取り組みに生かしてまいりたいと考えております。

本日ご参加の委員の皆さま方におかれましては、大局的な見地から忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

簡単ではございますけれども、開催にあたりまして、私からのごあいさつ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

佐藤（北海道運輸局）

続きまして、分科会長より、ごあいさつを頂きたいと思っております。鈴木分科会長、よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長

皆さま、大変お疲れさまでございます。

昨年度の第1回目の会議より、当評価会議の北海道分科会長を仰せ付かっております、北星学園大学の鈴木と申します。昨年に引き続き、議事進行等を務めさせていただくことになろうかと思っておりますので、本日もよろしく願いいたします。

本日はリモートにてご参加いただいている方もおりますが、聞こえますでしょうか。コロナ禍がいまだに落ち着いてない状況の中、対面で来られた方、リモートで参加されている方も含めまして、本会議に大変多くの方々にご参加いただきまして、私自身としても非常に嬉しく思っております。

本会議は皆さまもご承知のとおり、移動等の円滑化につきまして、さまざまなお立場ですとか、視点、それからご経験の中から、実践的にいろいろ関わっている中でのいろいろなご意見ですとか、ご参集いただくことによって、情報交換、情報共有させていただく貴重な機会になっておりますので、今年度も無事にこうやって開催できることを、私非常に嬉しく思っています。皆さんせっかくこうやってお集まりですので、非常に議論が活性化して、より今後の北海道の移動円滑化の促進、についてはその先に、やはり北海道発ということで全国に発信してまいりたいと思っておりますので、皆さま、ぜひ今回も活発なご議論をお願いしたいと思います。

では、甚だ簡単ではございますが、冒頭の私のあいさつとさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

佐藤（北海道運輸局）

それでは、委員の紹介に移らせていただきます。本来ですと委員全員の皆さま方のご紹介をすべきところでございますが、後ほどご発言いただく時間をできるだけ多く取らせていただきたいと存じますので、大変恐縮ではございますが、お手元の資料の中の委員名簿をご覧になっていただくことで、委員の皆さまのご紹介に代えさせていただきます。

それでは、お手元の資料を確認させていただきます。

<資料確認>

議事に移らせていただきますが、北海道運輸局、加藤局長は、この後他の公務が入っておりますので、大変失礼ながらここで退席させていただきます。

ここからの議事進行を鈴木分科会長にお渡しいたします。よろしく願いいたします。

4. 議事

鈴木分科会長

それでは私が議事を進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

最初に、議事次第の4番目の議題に入ります。まず、①移動等円滑化の進展状況について、基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況、基本構想の作成状況、ハード・ソフト取組計画の作成状況を、事務局より一括して説明をお願いいたします。

朝野（北海道運輸局）

事務局を務めさせていただきます、北海道運輸局消費者行政・情報課の朝野と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

<資料説明>

鈴木分科会長

続きまして、次第の②移動円滑化評価会議、地方分科会における意見、好事例および先進事例等について、③バリアフリー法の改正等について、合わせて事務局よりご説明お願いいたします。

朝野（北海道運輸局）

<資料説明>

鈴木分科会長

ただ今、議題の①から③までにつきましてご説明いただきました。これまでのご説明の中で、ご意見ですとかご質問がありますでしょうか。

なお、発言に関しましては、皆さまもう十分ご承知おきかと思っておりますけれども、本日は広い会場を用いまして、またリモートで参加される方もおります。多様な参加でのアプローチになっておりますので、その辺をご留意いただきながらご発言いただきたいと思っております。

また、本日参加の皆さんが情報をしっかり認識できますよう、ご発言の際には、マイクを使用し、ご所属とお名前をおっしゃっていただきながらご発言いただきますようお願いいたします。

また、私も話があまり得意なほうではございませんので、自戒の念を込めながら申し上げますが、ご発言をできるだけ認識しやすいよう心掛け、余裕を持ったスピードでご発言いただければ幸いです。

また、リモート参加の方ですけれども、声を上げていただき、ご発言される際は意思表示をしていただきながらご発言いただければと思います。

それでは、よろしくお願いいたします。

西村委員

ご報告ありがとうございました。D P I 日本会議の西村と申します。

一点確認したいことがございます。資料2の7ページで、先ほど、鉄軌道車両については53.8%がバリアフリーになったという報告だったと思うんです。鉄軌道車両というと、J Rの車両と地下鉄の車両と電車、市電かと思うんですが、私の認識では、車両自体がバリアフリーになってるものはないと思っています。いずれの車両の乗り口も段差がありますので、この53.8%っていうのは、どういった基準で適合されてるのかを確認したいと思います。

それから車両自体の乗り口の段差の改善ができない状況の中で、東京モノレール、J R東日本、メトロ、都営交通とかが、ホームの高さ自体を上げることで車両とホームの段差を解消してくという取り組みもありますけども、これは駅舎等のバリアフリーとも、車両の乗り降りの関係ともつながりますが、同様の改善を、北海道内では恐らくやってないと私は認識をしてるんですが、車両とホームの段差を解消するための乗り場の底上げ等という東京の各種事例がございますけども、北海道ではどのような状況なのかも確認したいと思っています。よろしく願いいたします。

鈴木分科会長

ありがとうございます。一つは資料2の5ページになるのでしょうか。鉄軌道車両のバリアフリー化の推移ということで、53.8%という数字がありますけども、これのバリアフリー化の基準についての確認が一つだったと思います。

もう一つは、車両と駅舎の段差の解消につきましての事例ということですかね。

西村委員

駅のバリアフリーに関しては、今言ったことをやってるかどうかということと、もう一つは、駅のバリアフリー化ではなくて、7ページは車両のバリアフリー化、電車の車両のバリアフリー化だと思うんです。で、路線バスはノンステップバスでスロープ付きということで、明確に変わってきてるところは確認できるんですけども、それ以外のいわゆる鉄道、鉄軌道車両ということですから、電車だと思うんですけども、一部札幌市電で、乗車口が低くなってるのはあるんですけども、これが53.8%っていうのがよく理解できないということです。

鈴木分科会長

承知しました。ありがとうございます。まず基準の話だと思うんですけど。よろしく願いいたします。

朝野（北海道運輸局）

まず、基準につきましてご説明させていただきます。こちらの率につきましては、事業者の皆さまからご提出いただいております移動等円滑化実績報告等の報告に基づいてのバリアフリー化してるかどうかという数でございます。

こちらの項目といたしまして、例えば、車椅子スペースの数がいわゆる省令の基準を満たしているかどうか、あと便所のある編成、トイレがあるかどうか、そのトイレについては車椅子対応しているかどうか、あと施設案内装置があるかどうか、あとは転落防止設備があるかどうか、そういった観点になっております。

なので、そういった基準を満たした車両というのが、こちらの数値になっているということでございます。

西村委員

状況分かりました。乗り口ではなく車内のバリアフリーということで、ノンステップバスの乗り口をバリアフリーというイメージだったので、車両の乗降口のバリアフリーではなくて、車内のバリアフリーということでの理解でよろしいということですか。それが53%という数字という理解でよろしいですか。

鈴木分科会長

ちょっと、そこ調べるのに、確認するのにちょっと時間がかかっているようですので、その間に、ちょっと別のご質問ありましたが、JRさんのほうでご回答いただけるということですので、よろしく願いいたします。

村上委員

ご発言の機会を頂きましてありがとうございます。JR北海道CS推進部の、村上と申します。お客さまサービス、バリアフリーのソフトのほうを中心に担当させていただいております。今日はこの会議、分科会開いていただきまして、ありがとうございます。

今ご質問のありました、こちらどういった基準でということで、私どもも省令等に基づきまして、そのいろいろな基準、すいません。全ての基準、ちょっと今持ってきてないので、ちょっと資料も持ち合わせてないので、こちらちょっと今お答えすることできなくて申し訳ございませんが、それぞれ基準に基づいて満たしてるものにつきまして、車両、施設について報告させていただいております。特にホームのかさということでございますけれども、こちら駅も駅の設備、施設のものでありますので、こちら恐らく基準があろうかと思っております。それに基づきましてご報告、基準適合してるのか否かというところはしてるんだろうとは思いますが。

もうちょっと詳細お知りなりたいとかそういったことであれば、ちょっと私どもも調べたいので、ちょっとこの場ではこの回答で申し訳ございませんが、よろしく願いしたいと

思います。

以上でございます。ありがとうございます。

鈴木分科会長

札幌市交通局さん、よろしく願いいたします。

小原委員

札幌市交通局、旅客係長してる小原と申します。本日は参加させていただきありがとうございます。

先ほどの質問にございました列車とホームの段差のお話、こちらなんですけど、実は今年の10月にガイドライン上で具体的な目安というのが示されまして、まず、ホーム直線部分においては、段差を3センチ未満、以内に、あとは、隙間については7センチ以内にという基準が具体的に示されたところでございます。

交通局、地下鉄に関しましては、実はこの基準を満たしてる車両とホームの段差っていうのが、今現在ない状況です。ホームのかさ上げをするか、もしくは、あとは車両の高さを下げるか、そういった改修なんですけど、多くの事業者でやっておられるのは、ホームのかさ上げをする、そういった改修を行っているところです。ただ、費用、多額にかかることと、あとは、本市地下鉄、ゴムタイヤを採用してるっていうところで、エアサスペンションのほうを採用しておりまして、車両の横揺れというのがございまして、なかなか隙間を埋めるのに課題が多い状況でございます。

今現在検討化されて、今後どういうふうにしていくかというのを、これから頑張っていくというふうに考えております。

以上でございます。

鈴木分科会長

はい、ありがとうございました。

その他何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。よろしく願いいたします。

金原委員

北海道ろうあ連盟の金原です。駐車場のことで、管理人がいない駐車場がだんだん増えてきてるような気がして、コインパーキングが増えてると思います。トラブルのときに質問したくても、結局、声、音声だけの方法なので、私たち聴覚障害者に関しては、そのトラブルに対しての解決ができないんじゃないかという問題が全然載っていなかったというのがあるんですけども、検討していただきたいと思いました。

鈴木分科会長

はい、ありがとうございます。これは駐車場の件です。

朝野（北海道運輸局）

頂いた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ます。

鈴木分科会長

ご意見として賜りまして、後ほどまた何かございましたらご報告させていただきます。どうもありがとうございます。

金原委員

分かりました。

鈴木分科会長

その他何かございますでしょうか。

竹田さん、お願いいたします。

竹田委員

ちょっとお聞きしたかったんですが、今回のこのユニバーサルですとか、バリアフリー化基準の見直しのようなものというものと、あるいは基準を明確化するとか、あと数値目標を含めて中身の明確化みたいなものは検討されてるのかどうかというのをちょっとお尋ねしたいのが1点と、あと、計画作成が北海道内においては進展されていないってことなんです。この進展に向けて何らかの働き掛けですとか、そういうものは予定されてるのかどうかというのは、この2点をお聞きしたかったんですが。

鈴木分科会長

ありがとうございます。こちらは、よろしいですか。

朝野（北海道運輸局）

はい。いただきました目標ですとか基準等につきましては、今まさに本省の検討会のほうで検討がされているところでございます。中身については、一部資料のほうでお示しさせていただいたところでありまして、例えばその基準を厳しくするですとか、あとは目標値についても、どういったことを目標に設定するのかということについては、これから検討される内容だというふうに承知しておりますので、またそういった情報がありましたら、国交省のホームページ等でも公表されておりますので、ご案内できればと思っております。

あと北海道におけるバリアフリー化の進捗について、まず、われわれ運輸局の立場といたしましては、各事業者の皆さまに対して、バリアフリー化に係るいろいろ補助制度を持って

おりますので、そういったことを含めましてご紹介するとともに、そういったものの活用も含めてお願いをしているところもございます。あとは、市町村の皆さまに対する、いわゆる基本構想ですとかマスタープランの策定についても、努力義務とはなっておりますけども、メリットが大きいということご紹介しつつ、なるべく策定していただけるように、直接市町村に赴いてプロモートしたりですとか、いろいろな機会をとらえて市町村の方にはお願いをしているというところでございます。

竹田委員

すいません。例えばユニバーサルタクシーという言葉があるわけですが、では、何ををもってユニバーサルタクシーなのかっていうような、言葉の基準っていうんでしょうか、定義っていうんでしょうか、それが数値で示されていないと、何か言葉だけが独り歩きされていて、前回の会議でも少し発言させていただいたかと思うんですが、例えばジャパントクシーでは、ユニバーサルタクシーが今は進んでるわけですが、実際にはジャパントクシーの場合は、電動車椅子では乗れないと思うんですね。

そうすると、ユニバーサルの中にその基準自体が明確になっていないと、世間一般のイメージとしては、ユニバーサルタクシーというものが進んでいけば、当然車椅子は全員乗れるんだみたいなイメージが先行していくかと思うんです。でも実態としては、乗れないタクシーが増えていくわけですから。

そうすると、そこに対しての改善をどう働き掛けていけばいいのかっていうのは、数値の中でユニバーサルタクシーの基準はこういうものですよというものがあれば、その基準を変えていくとかというようなことを検討ができるんだと思うんですが。数値基準が明確にならないと、どう働き掛けていっていいかというのがなかなか難しいのではないかというような感じがしているので、本省のほうで検討いただければと思います。よろしく願いいたします。

鈴木分科会長

はい、ありがとうございます。昨年も話題にもなりましたが、ユニバーサルデザインタクシーの、何ををもってUDとするかってことだと思います。現段階では数値化されたものはないかと思いますが、その辺につきましても、明確化することによって目標にもなりますので、その辺を少し、ぜひ改善していただきたいということで、ご意見ということで賜りたいと思います。どうもありがとうございます。

その他何かございますでしょうか。

金原委員

何でもよろしいですか。

鈴木分科会長

結構です、はい。よろしく願いいたします。

金原委員

北海道ろうあ連盟の金原です。飛行場のことなんですけども、バスなどの総合案内所があると思うんですが、話のできない、聞こえない方もいるんですけども、そういう人が総合案内所に行っても、なかなか案内を受けることができないんですよね。外国から来られた方もそうだと思います。何かボードとかを置いていただいて、さまざまな言語に対して対応できるような、総合案内所サービスとして、何かタブレットのようなものを置いていただくと便利かなと思います。手話も含めてこういった対応ができると、さまざまな言語を持つお方に対応ができるっていうサービスがあっていいんじゃないかなと思っていますので、よろしく願いいたします。

鈴木分科会長

ご意見ということでよろしいでしょうか。

何かこういった対応も最近してるんですとか、最近 I C T も結構いろいろなところで活用されてきてますけども、例えば、総合案内所に実際にそういった万能な方がおられなくても、例えば I C T で繋いで、そこから対応できるんですとか、そういった事例もあるかと思うんですけども。

何か皆さまのほうで、ご自分のところじゃなくても結構なんですけど、そういう情報があれば何かご提供いただければなと思うんですけど。

川村委員

新千歳空港ターミナルビルディングの川村と申します。よろしく願いいたします。

お話のできない方の対応ということになりますと、今現状、手話というお話もありましたけども、こちら側のできる者がおりますのと、あと、やはりホワイトボードとかでの筆談ということが、今現状においてはちょっとメインになってると思いますので、そこは一つ検討課題かなと今思っております。

鈴木分科会長

どうもありがとうございます。運輸局さん。

朝野（北海道運輸局）

一つご紹介になるんですけども、案内ということの関連ではございますけれども、今まさに検討されてる基本方針の中に、例えば案内表示について、どういったものを整備すればよいかといったような基準というか、そういったものを、これから検討されるということに

なっております。

ただ、旅行者に対する案内ということについては、これからの取り組みであろうというふうに考えてます。

金原委員

分かりました。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す。いろいろと教育面とかにも関わってくるかもしれません。また、何か皆さまから情報がありましたら、お寄せいただきますようお願いいたします。

その他何かございますでしょうか。後ほど⑤のところで意見交換の時間も取ってございますので、またそちらのほうでも何か思い付きましたらお話しいただければなと思います。

それで、1時間ほどちょっと経過しましたので、この辺で10分ほど休憩を取らせていただきます。

<休憩>

鈴木分科会長

それでは再開させていただきます。

先ほどの前半に出た意見で、ある方から、リレーサービスで繋いでという事例もあるということで、テレコムさんの事例なんですかね。私も過去にちょっと海外で見たことあるんですけど、確かドイツだったと思うんですけども、やはり最近モニターで顔も映すことができますので、そういう分かる方につないで、離れていても、多分その方はいろんなところに、空港の例でしたけど、空港でいろいろ対応してるのかと思いますけども、そういうサービスを提供してるところにつないで、そこで対応していただくと、多言語にしても。あと、画像、映像で見れますので、手話とかも対応できるかと思います。

最近、先ほど申し上げましたけど、ICTの形で結構通信が発達してきておりますので、そういったのもうまく活用しながらのサービスっていうのも、もし事例としてあれば、いろいろと私のほうでも調べたいと思いますし、運輸局さんとかでも。把握していただければなと思います。もしあれでしたら、後日ご紹介いただけたら。

金原委員

ちょっとよろしいですか。

鈴木分科会長

はい、どうぞ。

金原委員

北海道ろうあ連盟です。私どもの事業としても、遠隔サービスというものをやっております。例えば市町村の窓口、そちらのほうに聞こえない方が来たときには、例えば札幌にいる通訳者が、その離れた役場の通訳をサポートするようなコミュニケーション方法をするという形も取っておりますので、もし必要なことがありましたら、北海道ろうあ連盟としましても、また、聴覚障がい者情報センターというところに相談していただければ、そういったことも情報提供できるかと思えます。よろしく願いいたします。

鈴木分科会長

素晴らしいサービスのご紹介、ありがとうございます。

それでは、議題の④になりますけども、次に、各機関などの最近の取り組みについてです。最初は事務局の北海道運輸局からお願いいたします。

朝野（北海道運輸局）

<資料説明>

鈴木分科会長

それでは続きまして、同じく事務局であります北海道開発局から、最近の取り組みについてご報告をお願いいたします。

林（北海道開発局）

川勝（北海道開発局）

<資料説明>

鈴木分科会長

続きまして、行政機関から最近の移動等円滑化の取り組み状況をご説明いただきます。まず最初に札幌市様、よろしく願いいたします。

星野委員

<資料説明>

鈴木分科会長

ありがとうございました。

ただ今のご説明に関しまして、ご意見、ご質問等ございますでしょうか。

お願いいたします。

竹田委員

ホップの竹田といますが、ありがとうございます。

2点お聞きしたかったんですが、1点はノンステップバスなんですが、500台ぐらいですか、400台ですか、ぐらいの導入を進めてるということなんですが、この400台は、歩道との段差がないという前提のノンステップバス、例えばスロープですとか、そういうもので車椅子で乗降できるというノンステップバスなんでしょうか。ということをもまず1点お聞きしたいということです。

それからユニバーサルタクシーなんですが、これもまた同じような質問になっちゃうんですが、恐らく札幌市さんの場合は、補助金を出して導入を働き掛ける方向だと思うんですが、この補助金を出すときのユニバーサルタクシーの定義とはどういう定義なのかってことをお尋ねしたいです。

鈴木分科会長

ノンステップバスとユニバーサルデザインタクシーの定義に関わることだと思いますけど、今何かお答えできるようなのありましたら。

星野委員

詳細までは把握していないんですけども、一般的にノンステップバスと定義されるもの、一般的にユニバーサルなもの、なので、全国的な基準に基づいているものと考えてます。札幌市独自で、これがノンステップバスです、札幌市独自で、これをユニバーサルデザインタクシーというものではなく、全国的な基準に対して補助していると認識してます。

竹田委員

もう一つが、後ほどでも結構なんですが、どのような基準を全国的な定義として認められているのかという、その基準を教えていただければありがたいです。

星野委員

どのようなものをノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーとして補助しているか、後ほど調べて連絡させていただきます。

竹田委員

よろしく申し上げます。

鈴木分科会長

後ほど確認いただけるということです。よろしく願いいたします。

その他何かございますでしょうか。

他に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。

それではないようですので、議題の⑤意見交換に入りたいと思います。これまで事務局よりご説明がございました事項ですとか、またそれ以外の事柄に関してでも何でも構いませんので、ご質問、またあるいはご意見がございましたら、ぜひお出しいただきたいなと思います。

限られた時間ではございますので、発言はできればお1人2分程度でお願いいたします。また先ほどと同様に、ご発言の前にはご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。

坂井委員

北海道老人クラブ連合会の坂井と申します。

去年の会議で運輸局のほうから説明あったかなと思うんですけども、実は私、欠席してたので詳しく分からないんですよ。それでですけど、汽車の乗降口の床面とプラットホームはできるだけ水平に平らに付けるってことで細かい規定があるんだというお話をされてたように、会議録に載ってるんですけど。

そこでお伺いしたいんですけども、お伺いというか要望も含めてなんですけれども、これは去年、2年くらい前にJRに乗って北見に旅行に行ったときのことなんですけれども、車両とプラットホームは平らなのかもしれませんけども、車両のステップ、下りるとき、上るときもそうなんですけれども、高齢者にとって非常に高いといいますか、高過ぎると思うんですよ。私の前に下りる方が、高齢者、間違いなく私と同じ高齢者の夫婦でした。旅行かばん、大きな荷物を持ってましたので、非常に下りるの大変そうでした。私はあまり荷物持っていないので、下りるのに困ったってわけではありませんけれども、それにしても、私が下りるのに、荷物持っていない私も下りるのに大変でした。

下りるときも大変なんですけれども、恐らく乗るときも大変だなと思うんですよ。だから、どういう基準で造られてるのかと。高齢者がもう少し使い勝手のいいような基準に、ぜひしていただきたいなと思います。

以上でございます。

鈴木分科会長

車両とプラットホームの段差とステップの、蹴り上げの部分ですかね。少し高い感じがしたということなんですけど。何か今お分かりになる範囲で。JRさん、お願いいたします。

村上委員

J R北海道CS推進部の村上と申します。

ご意見ありがとうございます。ご指摘のとおり、北見からご乗車ということですので、恐らく北見、札幌、旭川間の特急列車および普通列車かと思えます。こちらのほうですが、車両のほうが比較的札幌圏より古いという現実がございます。ということは、つまりやはり段差があるということで、まさにご指摘のとおり。

もし乗り降りがつらいとか、お荷物があって大変だというときは、有人駅に関しましては、お申し付けいただければ、駅員がお手伝いとかをさせていただいたりといった対応をしておりますが、実際ハード面で今段差があるところは、事実でございます。

ご承知のとおり、弊社、今、経営状況も厳しいところですので、なかなか全道各地に段差の少ない車両っていうのを行き届くには、まだまだ時間がかかったりといったところがあるかと思えます。その中でやはりできることは、有人駅のほう助の係員によるお手伝いとかがございますので、そちらをお申し付けいただくとかということで、ちょっとカバーしてまいりたいと思います。

ハード面につきましてはまだまだ課題多いんですが、まさにそのソフト面、やれることをやっていきたいと思えますので、こういったご指摘含めて何かできることであれば、私ども、できる限りのお手伝いとかは日々勉強してまいりますので、ご指摘いただければなというふうに思います。ありがとうございます。

鈴木分会長

では、運輸局さんからもコメントがあるそうです。よろしく願いいたします。

朝野（北海道運輸局）

今のご質問と、先ほどいただきました西村様からの鉄道の車両の段差の基準について、遅くなりましたが調べましたので、併せてご回答差し上げたいと思います。

先ほどの、坂井様おっしゃられたとおり、バリアフリー法上の省令においては、段差については、できる限り小さいものであることと、できる限り平らであることという基準でしか実はございません。一方で別の省令がございまして、これは鉄道に関する技術基準という省令がございすけれども、そちらのほうで定められておるということでございます。ちょっと詳しい内容までは、すいません、手元がないんですけれども、そちらの基準を下回るものについては段差がないものとして、この今回の53.8%という中に含まれているということでございます。ですので段差に関する基準が、ないというわけではなくて、一定の基準があるということでございます。

あとちょっと、J R北海道さん今お話しいただきましたけれど、ちょっと私のほうからも若干補足させていただければ、昨年度は鉄軌道車両については四十数台延びているというところでございますが、そのうち四十数台はJ R北海道さんの車両についてバリアフリー

の車両を導入していただいているということ、ちょっと併せてご報告させていただきます。

鈴木分科会長

少し余計な話かもしれませんが、先ほどのバリアフリー法の改正でもありましたけど、心のバリアフリーですとか、そういった周辺のバリアフリーも大きく関わってくるかと思えますので、その辺の啓発につきましても、ぜひ努力していただければと思います。

その他何かございますでしょうか。よろしく願いいたします。西村さん。

西村委員

D P Iの西村と申します。心のバリアフリーにも関係してくるのかもしれませんが、先ほどの車両の段差の解消ということにも関わってくるかと思えますけども、どの交通事業主ということではないんですが、時間帯によっては、車椅子の利用者に対しては駅を利用しないしてほしいとか、年末年始、祝日、土曜日を除く平日の9時から17時のみであれば利用できるとか、発車時刻の10分前までに必ず来るようにとか、車椅子使用者が公共交通機関を利用しようとするときに、いろんな制限と制約があります。

これって障害者差別解消法や障害者権利条約から見たときに、車椅子を理由として車椅子でない人たちには課していないさまざまな条件を課している差別と感じています。そういったところの見直しができないのかということと、こうした問題の一つの改善策として、東京の大江戸線、あるいは東京モノレール、これはそれぞれの状況が違いますけれども、大江戸線は基本的に構造上全く段差がない。東京モノレールは構造上の問題に対して後から底上げをして段差を解消した取り組みがある。こうして乗車口の段差を解消すると、駅員の介助が必要ないんです。車椅子でも一人で乗り降りができる。そうすると今言った問題も改善されるということなので。

この段差の解消につきましては、先ほど、一部財政負担が大きいと、確かにJRや札幌市交通局含めて、公共交通機関の事業者の方たちは、コロナの影響だけではなく、さまざまな要因で経営が大変だと思っています。そういった意味では、国交省や運輸局から、先ほど助成金というお話があったかと思えます。こうしたさまざまなバリアフリーを推進する民間企業の取り組みに対しては、民間企業の収入だけではなくて、今申し上げた内容も含めて、必要なバリアフリー化については、助成金を活用して推進することで、現場の駅員の皆さんと利用者の中で起きるトラブルが、解消できるという効果も含めて考えれば、ぜひとも計画的に進めていただきたいと思います。

それから、すいません、あと2点ほど申し上げたいんですけども、先ほど、東京オリパラで国立競技場のことがありました。UDタクシーも実は東京オリパラを目標として導入してきたという経過があって、東京オリパラは、残念ながら1年延びましたけども、D P Iも含めて、この間関与してきた中で、非常に大きな成果が、私は東京オリパラに関して、バリアフリーについていえばあると思っています。

先ほど、計画が、10年の計画が2020年から5年に変わるとおっしゃってましたが、2030年って、札幌冬季オリパラを開催するという事で進めてきています。先日札幌市の説明会にも参加しましたが、札幌市は、このオリパラの誘致とその準備の中で、大きくバリアフリーを進めていこうという説明を、われわれ市民に対してはしております。そうすると2020年から始まる新たな5年、それから次の5年というのは、そういった意味では、この2030年を見据えた10年の中で、この札幌を、赤羽国交大臣の言葉を使えば、バリアフリーは国家の品格であると、世界一のバリアフリーを日本は目指さなくてはいけないんだという言葉がありますけども、そういった形で、これは北海道運輸局を中心として、民間事業主、あるいはわれわれ当事者も含めて、一緒になってこの問題をどう改善していくことができるのかということ、この10年かけてやっていくということも必要であると思っています。

最後です。資料5の中で、さまざまな意見が出ているということで先ほども報告がありました。これを、さまざまな意見があったということではなくて、出てきた意見で、これは実施できると、これは実施すると。全てを実施することは厳しいと思いますが、1つでも2つでも、出てきた意見を実施するんだということを示していただけることを期待しまして、若干2分は過ぎてますけども、終りたいと思います。

鈴木分科会長

どうもありがとうございました。

今、3点の、3つの観点からお話ございましたけども、課題をお示しいただきつつ重要ご示唆を頂いたかと思えます。

朝野（北海道運輸局）

貴重なご意見、どうもありがとうございます。

まず最後の部分、ちょっと前回の、昨年の北海道の分科会において出された意見等々ありまして、それが実はどう施策に反映されたかということについて、若干補足というかご説明をさせていただきたいと思えます。

今回、法律改正もございました。また、今、基準ですとか、目標の新たな設定というのを、作業をしておるところですけども、前回の北海道分科会において出た意見といたしまして、例えば、移動円滑化について管轄が細かく分かれているというような意見がありまして、それに基づいて、今回の応諾義務の創設にもつながっているのかなというところがございます。

また、駅員や職員の対応なども含めて評価されるような実効性のある会議にしていきたいという意見が昨年ございましたけれども、こういった意見につきましては、公共交通事業者に対するソフト基準適合義務の創設につながったのではないかというふうに思っています。

さらに耳が聞こえない方に対する配慮についてですとか、あと発達障害、知的障害などの方に対して、サインが分かるような仕組みを創設していただきたいというご意見を頂いたところでございますが、こちら、基本方針における目標に関して、今検討がされているというふうに考えております。

西村さんがおっしゃったとおり、全てではないとは思いますが、今回法律改正というタイミングもありまして、着実に施策には反映されているところなのかなと思ってます。

先ほども、次の目標は5年というお話ありましたが、状況等によってはその都度変更することもあり得るというふうに聞いてますので、そういった意味からも、この評価会議を通じて皆さまから頂いたご意見は、全て本省のほうに上げさせていただきますので、よろしく願いいたします。

鈴木分科会長

その他何かございますでしょうか。よろしく願いいたします。

金原委員

北海道ろうあ連盟、金原です。

資料10の3ですかね、最後のところにウポポイの関係のことが載っておりましたけれども、私たち団体としては、ウポポイの中に手話通訳を付けてほしいということで意見を出したと思うんですけども、実際には今ウポポイの中では、オープンして見学に来た人が手話通訳をお願いしても断られる、断られたっていう相談を受けたことがあります。ウポポイに手話通訳を付けてほしいというふうに相談しても、できないという回答だったということです。白老町とも相談してみたんですけども、白老町としても手話通訳を派遣することはできないと断られたという事例があり、残念だなと思ってます。

北海道ろうあ連盟としては、手話通訳の派遣制度、道の手話通訳派遣制度を使って派遣するってところまで結び付けたんですけども、そういったことを、200億とかを使われれてウポポイを改修されたと聞いてますけれども、聞こえない人についての筆談をしますっていうマーク等もなく、情報保障が全くないという状況と聞いております。

民族共生象徴空間とはいわれていますけれども、誰もが当たり前情報を受け取れるように、安心して見学できるようなウポポイになっていただきたいなというふうに思っています。その辺はぜひお願いしたいと思っております。

鈴木分科会長

ありがとうございます。

林（北海道開発局）

北海道開発局のほうで施設の整備とか担当してはありますが、管理してるのは財団のほうとかなりますけど、開発局のほうとしても、今伺いましたご意見についてはちょっと情報共有させていただきたいと思っておりますので、ご意見等については、また局内でも情報共有したいと思っております。

金原委員

よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長

お時間も結構詰まってまいりましたが、その他何かございますでしょうか。どうぞ、よろしくお願いいたします。

竹田委員

ホップの竹田ですが、航空の問題について、飛行機なんですけども、エアターミナルのバリアフリー化、多分北海道、今回一括民営化みたいなこととして、何かは、変わっていくんだと思うんですが、いわゆるボーディングブリッジのところのバリアフリー化がどうなっているのかですが。あとは、私どもは車椅子の関係で、どうしても I A T A の基準と航空会社の基準がなかなかかみ合わなくて、車椅子で搭乗するときに I A T A 基準を説明しても通じなくて、搭乗までに非常に時間がかかるんです。この辺の、I A T A 基準が優先されるのか、それとも各航空会社の基準が優先されるのか、この辺についてお示しいただかないと、ユーザーとしては、どういう基準で自分が利用できるのかというのがなかなか難しいなというふうに普段感じてるので、ぜひそういう機会のほうもつくっていただきたいなと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長

その辺については、ちょっと確認させていただくということでよろしいでしょうか。多分航空会社、I A T A と、あと空港ビルの関係もあるかと思っておりますので、後ほどちょっとご確認いただければなと思います。

その他何かございますでしょうか。よろしくお願いいたします。札幌市さん。

星野委員

先ほど竹田様からご質問いただいた、ノンステップバスとユニバーサルデザインタクシーのことなんですけども、札幌市は、このノンステップバスとユニバーサルデザインタクシーの導入に対して、事業者に補助を出しています。

じゃあどういうものに対して補助してるかというと、例えばこの資料 2 のところに、国交省のほうで目標達成状況のガイドがあります。その中で例えばバスでしたら、ノンステップ

バス、目標達成状況 59%になってますけども、これと同じような内容のものに対して補助しています。じゃあ具体的にはというと、国土交通省の自動車局のホームページに、ノンステップバスの定義といますか、整備基準、性能基準というのが載っている表があります。その表に基づいて自動車メーカーが造って、それをバス事業者が買うときに札幌市が補助を出しています。なので、こちらのバスですとかタクシーというのは、国の自動車局のホームページをご覧くださいだと思います。

鈴木分科会長

先ほどの質問に関してお答えいただきました。その他何かございますでしょうか。リモートの方も何かございませんか。大丈夫でしょうか。

あと、お時間もありますけども、今回ちょっとご説明で、ご報告のございました好事例ですとか先進事例ですとか、個人的には北海道のが載ってなくてちょっと寂しい思いもしてるんですけども、ないってということではないかと思えますし、また皆さんのほうでも何か情報がございましたら、後日でも結構ですので、何かございましたらお寄せいただければと思います。

その他何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは他にないようですので、終了時刻ももう若干過ぎてございます。これにて本日の議題については終了させていただきたいと思えます。それでは、進行を事務局にお返ししますので、よろしく願いいたします。どうもご協力ありがとうございました。

5. 閉会

野本（北海道運輸局）

北海道運輸局交通政策部長の野本でございます。本日は長い時間、ご議論いただきまして、ありがとうございました。

ご議論、ご意見等さまざま頂きましたけれども、まさに以前からある段差のような話から、案内というようなソフトな話まで、やっぱりソフト、ハード両方のご意見が出たなというふうに、私、聞いておりました感じたところでございます。

冒頭、局長のほうからもご紹介をいたしましたけれども、この通常国会でバリアフリー法が改正されました。これは、2年前もバリアフリー法改正されています。同じ法律がわずか2年の間に2回改正されるというのはなかなかないことでございまして、共生社会に向けた動きというのを政府としても強く取り組んでいるということの一つの証左だろうというふうに思っております。ですので、われわれもそれをしっかりやっていかなければならないと思っております。

今年はまさに新しいバリアフリー法の施行に向けて、さまざま取り組みをやっていかなければならないというふうに思っております。その中で、資料の8でもご紹介しましたけれ

ども、ハードの取り組みももちろんですけれども、それ以外に、単なる段差だけじゃなくて、さまざまな障害に対応した対策ということで、まさに案内の話ですとか、そういったことですとか、あるいはどなたかからご意見ありましたけれども、市町村の基本構想とかマスタープランについてもしっかり進めていくべきだ、こういった意見が本省のほうでも出ておまして、そういう方向で議論が進んでいくんだろうというふうに思っておりますので、今日出たご意見はしっかり本省のほうに上げさせていただいて、ちょうど先ほど、事務局からもご紹介しましたが、やっぱり全部とはいかなくても、幾つか実現して反映されてるものも出てきてますので、しっかり今日の意見は上げさせていただきたいと思っておりますし、それを踏まえて、国土交通省としてハード・ソフトの対策をやっていきたいというふうに思っておりますので、関係者の皆さまの引き続きのご協力を賜ればと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

本日はありがとうございました。

佐藤（北海道運輸局）

それではこれもちまして、第2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。どうもありがとうございました。