

# 第1回 移動等円滑化評価会議 北海道分科会 議事録

日時：令和元年7月24日（水）14：00～16：00  
場所：かでの2・7（北海道立道民活動センター）7階

## 1. 開会

篠崎（運輸局）：

ただいまより、「第1回 移動等円滑化評価会議 北海道分科会」を開催させていただきます。本日はお忙しい中、お集まりいただき、誠にありがとうございます。私は事務局を担当いたします北海道運輸局の篠崎と申します。よろしくお願いたします。

はじめに、開会に当たりまして、事務局機関を代表いたしまして、北海道運輸局長 大高よりご挨拶を申し上げます。

大高（運輸局長）：

ただいまご紹介いただきました、北海道運輸局長の大高でございます。本日はお忙しい中、「第1回移動等円滑化評価会議 北海道分科会」にご参加いただき、誠にありがとうございます。

昨年5月に改正されましたバリアフリー法におきまして、その理念として、共生社会の実現、そして、社会的障壁の除去を明らかにしたところでございます。また、共生社会の実現に向けて高齢者、障害者、そして、施設管理設置者、地方公共団体が参加するバリアフリー施策の把握・評価のための会議を設けることになりました。今年の2月に、国土交通省におきまして第1回目の移動等円滑化評価会議が開催され、各地域においても、この分科会を設置することが決まり、本日、北海道分科会を開催することとなったものでございます。

北海道におけるバリアフリー化の状況について少しご紹介しますと、例えば、1日当たり3,000人の利用者がある鉄軌道の駅は道内に100カ所ございます。そのうち段差の解消されている所が84%。そして、視覚障害者用の誘導用ブロックの設置が91%となっております。また、バスターミナルの段差の解消は85%となっておりますが、鉄軌道車両、そして、ノンステップバスの導入については、全国平均に比べると低い水準となっております。

国土交通省におきましては、地域公共交通確保維持改善事業、都市鉄道整備事業など支援事業を行っており、北海道における公共交通機関のさらなるバリアフリー化を進めるため、ハード・ソフト一体となった取り組みを推進して参りたいと考えております。

皆様ご案内のとおり、今年はラグビーのワールドカップ、そして、ちょうど1年後の来

年 7 月には東京オリンピック／パラリンピックが開催されます。それに伴いまして全国的にも人の流れが活性化し、その際、公共交通機関を利用される方、宿泊施設、そして、公園を利用される方も相当数に上ると見込まれております。また、2030 年に札幌オリンピック／パラリンピックの開催誘致という動きもあり、これらの状況を踏まえ、高齢者、障害者、子育て世代など全ての人々が安心して生活し、移動できる環境を実現していく必要があると考えております。

北海道運輸局といたしましても、このように高齢者の方、そして、障害者の皆さまから貴重なご意見を聞く場である分科会という新しい仕組みを活用し、今後のバリアフリー施策に役立てていきたいと考えております。

本日は、各行政機関、施設設置管理者、そして、交通事業者の取り組みについて様々な見地から忌憚のない活発なご意見を賜り、今後の施策に生かしていきたいと思っております。

最後になりましたが、本日は皆様のご参加をあらためて歓迎すると共に、今後のバリアフリー施策にもご協力いただきたいと思います。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

篠崎（運輸局）：

それでは、配付資料を確認させていただきます。

<資料確認>

## 2. 委員紹介

本日は第 1 回目ということもありますので、お集まりの委員の方々をご紹介いたします。

<委員紹介>

### 3. 移動等円滑化評価会議の設置について

### 4. 北海道分科会運営規則について

それでは、議事に入らせていただきます。分科会長に議事をお渡しするまで、事務局で議事を進行させていただきます。

議事次第の 3、「移動等円滑化評価会議の設置」および議事次第の 4、「北海道分科会運営規則」につきまして、事務局より一括してご説明させていただきます。

小野（運輸局）：

事務局を担当しております北海道運輸局交通政策部の小野と申します。

まず「移動等円滑化評価会議の設置について」ご説明申し上げます。

<資料説明>

次に、「移動等円滑化評価会議北海道分科会運営規則（案）」をご覧ください。  
運営規則（案）は読み上げて提案とさせていただきます。

<運営規則：読み上げて提案>

ただいまご提案致しました運営規則（案）でございますが、何かご意見等はございますか。なければ、この運営規則（案）で決定ということにさせていただきたいと存じます。どうもありがとうございました。

篠崎（運輸局）：

続きまして、ただいま決定しました「北海道分科会運営規則」に基づきまして、分科会長の選出を行いたいと存じます。大変僭越ではございますが、私ども事務局といたしましては、バリアフリー全般に関して幅広い見識をお持ちで、北海道運輸局のバリアフリープロモーターでもあります、北星学園大学 経済学部の鈴木教授にお願いできればと考えております。皆様いかがでしょうか。

<会場：異議なし。（拍手）>

ありがとうございます。それでは、鈴木委員に分科会長をお願い申し上げたいと存じます。それでは、鈴木分科会長より一言ご挨拶を頂お願い致します。

## 5. 分科会長挨拶

鈴木分科会長：

ただいま事務局のご推薦を得て、また、皆さまのご承認を賜りまして、評価会議北海道分科会の分科会長を仰せつかりました、北星学園大学の鈴木と申します。私は交通計画、都市計画を研究分野としておりまして、その中でもモビリティの研究は結構させていただいております。研究はさせていただいておりますが、何分にも大学に身を置いておりますので、実務、現場の中ではまだまだ経験不足なところがございます。

また、本日まで参加の委員の皆様は非常に実務面、現場の面にご経験豊富な方が多く、そうした皆様を目の前に私が分科会長という重責を担うのは、大変僭越には存じますが、皆様のご協力を賜りまして、ご意見をたくさん頂いて、それを整理しまとめ上げるのが私に

与えられた責務と思っております。

皆様のご協力を賜りながら、この会議を有意義なものにしていきたいと思っておりますので、是非よろしく願いいたします。

篠崎（運輸局）：

ありがとうございました。運輸局長の大高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、ここで退席をさせていただきます。

それでは、ここからの議事進行は鈴木分科会長をお願いいたします。

## 6. 議題

鈴木分科会長：

それでは、議事次第に沿って議事を進めてまいります。

議事次第の6番目「議題」です。まず、最初に①の「移動等円滑化の進展状況について」、及び②の「基本構想の作成状況」につきまして、事務局より一括してご説明をお願いいたします。

小野（運輸局）：

<資料説明>

鈴木分科会長：

続きまして、議題6の③「各機関等の最近の主な取り組みについて」です。最初は事務局の北海道運輸局からお願いします。

小野（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、「最近の主な取り組み」及び「建築物の委任条例の制定状況」報告をお願いいたします。

本間（開発局）：

<資料説明>

鈴木分科会長：

これまでの説明に関しまして、ご意見、ご質問等はございますか。発言の前にご所属とお名前をお願いします。

また、本日、手話通訳の方もいらしていますので、手話通訳を意識したスピードでご協力をよろしく願いいたします。

西村委員：

DPI 日本会議の西村と申します。1点質問があります。段差の解消についての確認ですが、段差の解消につきましては、階段のある建物についてはエレベーターの設置も含めての段差の解消という理解でよろしいのか確認を取りたいと思います。

鈴木分科会長：

段差の解消の定義ということですが、事務局の方、いかがですか。

小野（運輸局）：

これは全国で取った数字ということもございまして、段差の解消の中にエレベーターが入るかどうかというのは、後ほど確認したいと思います。

金原委員：

北海道ろうあ連盟です。今回の資料を読みますと、耳が聞こえない方に対する配慮がどこにも載っていないように思えるのです。例えば耳が聞こえる人に対しては放送などで様々な情報が伝わると思うのですが、聞こえない者にとってみれば、全くそういった情報が入ってこないの、視覚によって情報を得ることが必要になるわけです。バリアフリーの中で視覚情報を獲得できるような移動等円滑化の内容が乏しい気がして、少し残念に思っています。

小野（運輸局）：

バリアフリーの基準の中で聴覚障害の方に対する支援、あるいは情報が少ないという意味でよろしいでしょうか。

金原委員：

そうです。

小野（運輸局）：

聴覚障害の委員からそうした意見をいただきましたので、北海道分科会の中で出された

意見として、議事録等を通じて国土交通省に対して伝えたいと思います。

鈴木分科会長：

他に何かございますか。

佐藤委員：

函館すぶれっとの佐藤といいます。函館駅前のバス乗り場とタクシー乗り場の点字ブロックは、大変きれいに貼られているのですが、雨が降ると点字ブロックに水がたまって通るのが大変になります。その場所には屋根が付いているのですが、雨水がたまるのです。それで、そのことを函館市の道路課にお話ししたら、大雨のときに見てきますということでした。もう一つとしてバス乗り場ですが、高速バスに乗る場所に点字ブロックがあって、バスが止まる場所の点字ブロックには亀裂が入っていて、これは障害者の人はもちろん、高齢者の方もつまずくような段差があったので、それも確認してほしいと函館市に言っております。また、ターミナルの屋根が付いた部分は函館市の管轄、函館駅から屋根の付いたタクシー乗り場までの通路の管轄は JR でした。JR から伸びている通路の屋根と、バスターミナルに付いている屋根との継ぎ目から、滝のようにすごい量の雨が落ちてきます。そこを通らないとタクシーに乗れないので、皆さん、その滝をよけてタクシーに乗っています。市からは「その屋根のことは管轄の JR さんに言ってください」という話なのですが、移動円滑化と言っても管轄がとても細かく分けられている感じがします。今度函館駅の横に建物ができるらしいのですが、それはまた違うところの管轄でした。移動円滑化といいながら、細かく管轄が区切られるってということがちょっと気になったものですから、どうやっていったらいいのかと思いました。

鈴木分科会長：

点字ブロックに水がたまる、段差ができるという問題ですね。基本構想でも最近は連続性や面的に、というような意識をもっていますが、やはり劣化の問題もありますので、その辺は随時、情報をきちんと把握して、整備につなげていくということが必要かと思うのですが、開発局から何かありますか。

本間（開発局）：

道路や施設はそれぞれ管理する機関がありますので、それぞれの管理者が適切に管理をすることが基本になります。境界部分の問題ですが、施設の利用状況に応じてそれぞれの管理者が連携するのが望ましいと思います。

開発局が管理している場所ではないようであり、本日の会議でのお話を、函館市などにもお伝えするような形にしながら、改善されればと思います。

鈴木分科会長：

北海道は特に積雪の問題もありまして、雪による劣化ということもあると思います。その辺もまずこの会議で情報共有をして、お金のかかる話でもございますので、すぐに解決するというわけにはいかないかも知れませんが、高齢者がつまづくなどの危険を伴うのであれば、プライオリティーを付けるなどして少し意識していかなければと思います。その他、何かございますか。

竹田委員：

質問ですが、資料の福祉タクシーの推移というところで、平成 27～28 年度にかけて若干数字が下がって、平成 29 年度に大幅に上がっているという形になっていますが、これは恐らくジャパンタクシーの関係であって、ジャパンタクシーを福祉車両に含めていることから数字が伸びているのではないのかと思います。

ジャパンタクシーを福祉タクシーに含めた場合、この車は車椅子では非常に乗りにくい部分もあるので、実態としては使えないことがあるにも係わらず、数字上は福祉タクシーの台数が伸びる形になっています。利用者の側からしますと、使えない車なのに福祉タクシーが増えているような数値になってしまうのではないのかという気がします。この辺の実態の数値の分析をきちんとされているのかどうかということをもまず一点お聞きしたいと思います。

また、事実かどうかということを含めて教えていただきたいのですが、ジャパンタクシーの中に、車椅子で乗ることを前提としていないジャパンタクシーと、乗ることを前提としている車があるということ、利用者サイドの中では聞かれます。というのは、手を上げてジャパンタクシーに乗ろうとしたら「この車はもともと車椅子は乗れないんだ」と言われて断られるケースがあるという話を聞くのですが、これは事実なのでしょうか。もし、事実であるとしたら、どういう見分け方をすると車椅子で乗れるのかということをお教えいただきたいというのが 2 点目です。

質問ばかりで恐縮ですが、3 点目は、今回の資料の中では宿泊施設のバリアフリー化、いわゆるユニバーサルルームについて書かれてないと思うのですが、これは目標も立てていないということでしょうか。以上 3 点についてお聞かせいただきたいと思います。

小野（運輸局）：

ジャパンタクシーは福祉タクシーとしての数値に入っています。使い勝手という点からは、私も実際に見たときに、確かにスロープの出し入れ等に非常に手数がかかり、手順が多いと感じました。ただ、徐々に改善されていまして、3 月の改良版では手順が相当減っているということもあります。トヨタでは、動画でスロープの出し入れの使い方を流しますが、やはり実際にやってみなくては分からないということでしょうから、バリアフリー教室としても実施しましたが、各社の社内教育などでも取り組んでいただければと思いま

す。また、車椅子が全く乗れないということではなく、確かに、一部の重い電動車椅子などはジャパンタクシーには乗れない場合がありますが、ハード的、設備的に、スロープが積んであって、ノウハウを得ている運転手が操作した場合には、車椅子を乗せて固定することができますので、ジャパンタクシーは福祉タクシーという捉え方で構わないと思っております。

では、タクシー事業を所管しています旅客第二課から、続けて回答させていただきます。

相田（運輸局自動車交通部）：

北海道運輸局自動車交通部 旅客第二課の相田でございます。

構造上の話につきましては、今、消費者行政・情報課からお答えしましたが、ジャパンタクシーは、車椅子の方も利用できるという前提で捉えておりますので、ドライバーが「乗れません」という発言をすることは想定しておりません。ですから、そういうことがあったとすれば、会社の指示ではなく、ドライバーの方が個人的にそういう発言をしたのではないかと考えております。

当然のことながら、これは乗車拒否に当たり、法令上許されませんので、もしそういった事実等がございましたら、私どものほうにお知らせいただきたいと思います。また、今回こうしたお話があったことを踏まえまして、私どもとしても事業者に指導していきたいと考えております。

竹田委員：

数字の方で教えてもらいたいのですが、従来型の福祉車両の台数は減少しているのではないかと考えたのですが、そうではないのでしょうか。

小野（運輸局）：

数字につきましては、福祉を対象としているタクシー事業者が、例えば廃業するとか、そういった部分がございますので、若干の数字の上下はございます。平成 29 年度と平成 28 年度の差については、今この場ではお答えできません。持ち帰りまして調べることは可能ですけれども。

竹田委員：

では後で結構なので、教えていただければと思います。

鈴木分科会長：

その他に何かございますか。

岡本委員：



自立生活センターさっぽろの岡本と申します。筋ジストロフィーの当事者で、普段から電動車椅子に乗って生活をしております。質問として1点と、意見として1点お話ししたいと思います。

質問については、本当に基本的なことで大変恐縮なのですが、資料の「北海道における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況」の中に、鉄軌道車両のバリアフリー化の推移が書かれているのですが、バリアフリー化というのはどこまでの範囲のことなのかというのがお聞きしたかったところです。

私も2人の子どもがいて、1人はベビーカーなので、車椅子とベビーカーと一緒に交通機関を利用することがありますが、例えば低床になっていればバリアフリーということなのか。また、JRでいえば、特急車両でもuシート（注：札幌～旭川間の座席指定車）などは、通路が狭く車椅子で通ることができなくて困るということがありましたので、どのレベルまでやればバリアフリー化したということになるのか、バリアフリーの基本的な情報を教えていただきたいということが一つです。

また、この評価会議は継続的に行われるということで出席させていただいておりますので、ぜひ今後取り組んでいただきたいと思っていることがあります。例えば鉄軌道車両の駅のバリアフリー化、トイレの設置ということなんです。実名を出すと、例えば札幌市営地下鉄の大谷地駅は、車椅子用トイレは設置されているのですが、ホーム内にしかトイレがありません。ですから、トイレを利用したいといっても一度改札を通らなければいけないという面倒さがあります。

ですから、バリアフリー化というのは、ただエレベーターを付ければいい、ただ身障者用トイレを作ればいいということで終わっているような状況になっているのではないかと大変危惧していますので、バリアフリーの設備状況の「質」という面での評価をしていただきたいというところがあります。

私は毎日仕事へ行くとき、路線バスを使っています。ノンステップバスをレギュラーで予約して利用することがあります。ただ、やはりバス会社によって、車椅子対応のノンステップバスになっている会社で、予約がなくても利用するときにも気持ちよく対応していただける会社ももちろんございますが、あるバス会社などは予約がないとすごく嫌な顔をされて「予約していないのだったら乗せないぞ」というようなことだったり、すごく不機嫌な顔をされて、スロープをバンバンと音を出して乱暴に扱って乗せるなど、大変不愉快で、差別を感じるが多々あります。

バリアフリーの評価というのは、設備だけではなく、そういう駅員さん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させていただきたいと思います。

鈴木分科会長：

一つは、何をもちえてバリアフリーと言っているかということの基準の話でした。もう一つはご意見として賜りましたが、この評価会議に関しまして、接遇などの質を踏まえた評

価を踏まえながら議論してほしいとお話でした。

小野（運輸局）：

接遇などソフト面についての評価ということですが、ハード面と違って少し難しい面もあろうかと思いますが、次回以降の会議の進め方の中で他地区、本省等とも相談しながら、有意義な会議となるように取り組んでいきたいと思っております。

また、鉄軌道等のバリアフリー化につきましては基準がありまして、例えば出入口の幅が何十cm以上などの基準を満たすかどうかでバリアフリー化の判断をしております。

篠崎（運輸局）：

補足ですが、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」という国土交通省令があります。これに細かな基準が載っております。例として、鉄道車両では、客室には車椅子スペースを1列車ごとに2つ以上設けなければならないといった基準があります。また、乗降口の床面とプラットフォームはできる限り平らであることなど、そういう細かい規定があります。

これは省令ですので義務ということになります。さらにそれを補う形でガイドラインというものが定められております。これは努力目標的なもので、例えばエレベーターを設置しなければならない場合、エレベーターの大きさについて、その目安をガイドラインで定めているという仕組みになっております。

鈴木分科会長：

ホテルに関する質問はいかがですか。

小野（運輸局）：

その点につきましては、調べまして、後ほど情報提供させていただきます。

西村委員：

DPI 日本会議の西村です。先ほど運輸局からジャパントクシーの乗車拒否に関して、そういう実態があれば教えてほしいということでした。私どもとしては、障害者が、公共交通機関など様々な場面で好ましくない対応を実際に受けている実態を承知していますので、それにつきましてはあらためてご報告をしたいと思っております。

それから、できれば私たち障害者のさまざまな意見、希望について、交通事業者の方たちと意見交換ができればと思っております。なぜかという、東京などでは全てのバスがノンステップバスなのでそのまま乗車できますが、北海道の場合はまだそうはなっていません。車椅子だと3日前には予約をしないといけないという実態があります。理由を聞くと、その路線にノンステップバスを回すのに、3日前であれば事前に準備することができ

るということでした。この議論の場は、相互理解の中で少しでも円滑な公共交通機関の利用をしていこうという会議だとも思いますので、当事者の意見と交通事業者の方たちの現状も踏まえて、双方意見交換をしながら、共生と社会的障壁を解消できるような形を取っていただければと思っています。

また、私どもで非常に強く感じていることが1点あります。札幌市内のJR新札幌駅で、「車椅子の方は15分前に来てください」と大きな表示をしております。他の駅には一切書かれていないのですが、JR新札幌駅だけにそういった表示があります。

私どもにとっては非常に圧迫感を覚える表示で、10分前だと乗せてもらえないのかというような思いを持ってしまいます。そうしたソフト面での対応についても、私どもは問題だと思っています。いずれにしても、さまざまな実態につきまして、こういう現状にあるということを出していきたい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：

情報共有がやはり重要だと思います。本会議でも情報共有を図ってお互いに理解していくということがまさしくユニバーサルだと思います。私としても、司会進行の立場から、そうしたことに努めたいと思います。その他に何かございますか。

中野（運輸局）：

事務局の中野と申します。先ほど、ホップ障害者地域生活支援センターの竹田委員のご質問の中で福祉タクシーの内訳ということがあったかと思いますが、今回資料3で用意した福祉タクシーの推移は、ジャパントクシーの数までは内訳として把握しておりません。

また、平成27年度から28年度にかけて若干水準が下がっているのは、車両老朽化による減車、事業廃止により減少しているということです。また、ジャパントクシーの数など福祉タクシーの内訳の把握については、本省に相談させていただければと思います。

鈴木分科会長：

その他に何かございますか。

金原委員：

北海道ろうあ連盟、金原です。私たち耳が聞こえない者にとって一番困っていることは何かといいますと、例えば電車等に乗っていて、突然止まった時です。なぜ止まったのか、いつ出発するのかという放送がかかったとしても、聞こえないので分からないわけです。できれば電光掲示板で案内していただけると、とても助かると思っています。それは聞こえない人だけではなく、外国の観光客などに対しても、日本語が分からない方たちにとっては音声だけでは伝わらないと思いますので、電光掲示板でも外国語を使ったものを掲示していくというようにしていけば、安心した社会になるのではないかなと思っています。

す。そういったところも含めて考えていただければと思います。

鈴木分科会長：

ありがとうございます。その他、何かございますか。

浅野目委員：

確認が一つと、お願いが二つあります。一つはジャパントクシーについて、先ほど電動車椅子は乗れないと聞いたような気がします、電動車椅子が乗れないということはないかと思うのですが、いかがでしょうか。

お願いの方は、聴覚障害の方も発言されていましたが、今後のバリアフリー化において、サインの統一化のようなものにも取り組んでいただけるといいと思います。これは海外の方も同様ですが、文字情報を読み取りづらい方、発達障害の方や知的障害の方などもサインで分かるような仕組みというのは大変助かりますので、そういったものもバリアフリー化との中に取り込んでいただけたらありがたいと思います。また、やはり北海道は雪国です、道路がどれほどバリアフリー化になっても、雪が降ったときには全く役に立ちませんので、冬期間のバリアフリーというものに対して、何か考えてもらえたらありがたいと思います。

小野（運輸局）：

ジャパントクシーの関係ですが、電動車椅子だから乗れないというより、重さの関係でして、エンジニアの方とお話ししたときには、電動車椅子は大体重いので、ある程度以上の重さのものだと、今のスロープでは耐えられないというお話を伺いましたので、そのことを先ほど申し上げさせていただきました。

浅野目委員：

私が実際に体験したことですが、電動車椅子にも軽いものがあり、そのときは介助者も付きましたから、運転手さんに「電動車椅子の乗降のお手伝いはして頂かなくても大丈夫です」と言っても「電動車椅子は乗せられません」ということでした。電動車椅子にも 30 キロ程度のもものもありますので、さっき西村委員も言われていましたが、事業者に対しての教育というか、勉強会みたいなものをもう少し充実させていただきたいと思います。よろしくお願いします。それと、電話の受付係の人に断られてしまうので、その先に進めない状況があったということも付け加えさせていただきます。

鈴木分科会長：

そういう事案があったということですね。その辺も誤解などもあるかと思うので、情報共有していけたらいいと思っております。その他、何かございますか。

照井委員：

ハイヤー協会の照井です。弁解ではないのですが、発売当初のジャパントクシーのバージョンでは、スロープを下ろして乗せるまで、つまり車椅子を入れるスペースを作って、運転席を前にしてスロープ入れてという作業を行うと、大体 15～20 分ぐらいかかりました。これでは使い物にならないということで、運転手、又は会社によっては、車椅子を畳んで乗せるなど、そういった形で対応しているのですが、やはり売りが UD ですから、どんな方でも乗れるべきということから、メーカーのトヨタに改良をお願いしていました。

それで 4 月以降のものは 3 分以内に取り付けられるスロープになりましたが、これもまだ台数が非常に少ない状況です。UD ドライバーの研修もやっております。ただ、実際に毎日車椅子のお客様のお相手をしていけばスムーズな取り扱いができるのですが、月に 1 回くらいしか使わないと、やはり忘れてしまうという問題があります。

今、全国のタクシーの団体からメーカーへ、油圧式に変更するなど、本当にワンタッチでスロープ設置ができて、さらにもう少しスペースを広げる、といったことをお願いしています。

UD タクシーの分野でいうと日産の NV200 という車があります。これは後ろから乗れますので、非常に乗りやすい部分があると思っています。それから、竹田委員も言われましたが、やはり UD タクシーですので、障害をお持ちだから乗車を断るということは、全く前提にないというのが当然のことですので、あらためて運転手、ドライバーの体力の部分も考えながら、メーカーの方へお願いをしていきたいと思っています。

ただ問題がひとつありまして、これまでガソリン車のトヨタ・コンフォートというタクシー専用車両があったのですが、これが生産終了となりました。コンフォートは 170 万円程度の車だったのですが、ジャパントクシーは 350 万ぐらいします。倍以上の値段ということです。多分、油圧を取り入れるとさらに高額になるということで手動式になったと思います。

雪国は、どうしても冬場の半年間ほどは、乗られる方は少ないのだらうと思います。

先ほど、受付で断られるというお話がありましたが、運転手も車椅子だと思えば、見ないふりする人がいるかも知れません。先ほど申したように、設置に大変時間がかかるということから、事前に営業所に、「いつこういう形でお願いしたい」と言っただけであれば、事前に準備ができると思います。この部分については、改めて理事会、例会の場で、事業者へ強く申し入れをしたいと思っていますので、また何かありましたらお知らせいただきたいと思っています。よろしく願い申し上げます。

鈴木分科会長：

ありがとうございました。その他、何かございますか。

竹田委員：

この会議の趣旨に合うのかどうか分からないのですが、北海道は半年間の間、積雪の問題があるので、特に私のような車椅子の場合は、どうしてもドア・ツー・ドアのような形でなければ移動が難しいわけです。バス停がいくらバリアフリー化されても、自宅からバス停まで積雪の中どうやって行くのかという問題があるわけです。やはり、タクシーに対する期待はすごく大きいです。

タクシーの補助についてですが、UD タクシーに対する補助がジャパントクシーのみに実質的に限定されているという話を聞いたことがあるのですが、それが事実であるのかどうかお訊きしたいと思います。もし、事実であればジャパントクシーが使いにくいという問題があり、NV200 など色々なタイプがありますので、どれがユニバーサルなのかという基準をもう一度考えていただいて、使いやすいようになれば良いと思いますので、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。この会議でもそういった情報を共有しまして、今後につなげていきたいと思えます。

補助対象の関係で運輸局からお答えいただけるようですので、お願いいたします。

相田（運輸局自動車交通部）：

北海道運輸局自動車交通部 旅客第二課の相田です。ユニバーサルデザインのタクシーの補助につきましては、特に車種を限定しているということはありません。ですから、事業者のほうで NV200 を入れるということであれば、それはそれで認められます。その他にも、いわゆるキャリアなどの福祉タクシー、ストレッチャーが付いている車、また、車椅子専用の車両についても、当然のことながら対象となります。

鈴木分会長：

ありがとうございました。その他、何かございますか。たくさんご意見を出していただきましたので、もう1時間半以上経ち、本来であれば休憩を取りたいところですが、お忙しい方も多い中で終了時間も迫っていますので、このまま続けさせていただきます。

それでは、続きまして、事前に資料等の送付がございました行政機関から、最近の移動等円滑化の取り組み状況につきまして、ご説明いただきたいと思えます。それでは、札幌市より、よろしく願いいたします。

星野委員：

札幌市まちづくり政策局 交通施設担当課長の星野と申します。札幌市では、「新・札幌市バリアフリー基本構想」に基づいて歩道の勾配緩和、点字ブロックの設置に加えて、地

下鉄全駅へのエレベーターの設置など、道路・旅客施設などのバリアフリー化を進めて参りました。

一方で、平成30年にバリアフリー法とガイドラインが改正され、その中でバリアフリー化された経路を複数確保するなど、新たな視点が加わりました。そこで今年度より新・札幌市バリアフリー基本構想の見直しに着手します。

新・札幌市バリアフリー基本構想とは、平成18年に施行されたバリアフリー法に基づき、札幌市内のバリアフリー化を進めるため、基本方針や年次目標、重点整備地区などを定めるものです。

この基本構想では大きく3点を定めています。1点目が重点整備地区の指定です。地下鉄駅およびJR駅について、周辺の公共施設などの配置状況を考慮して、核となる駅、区役所から概ね500mの範囲を重点整備地区として53地区を指定しています。2つ目が生活関連施設経路の設定です。核となる駅、区役所等とそこから公共施設などへの経路を生活関連経路としてバリアフリー化すべき経路に設定しています。

基本構想改定に至った背景をもう一度あらためてご説明いたしますと、札幌市では平成26年度に実施した前回の改定から、大規模な商業施設など、生活関連施設の立地状況が変化してきております。また、オリンピック／パラリンピックの招致を契機として、さらなるバリアフリー化の推進が必要になっています。加えて、先ほども話題として出ましたけれど、冬期間のバリアフリーについては、これも課題となっています。一方、国の動きとしては平成30年にバリアフリー法とガイドラインが改正され、バリアフリー化された経路を複数確保するなど、新たな視点が加わりました。

これらを踏まえまして、今年度より、新・札幌市バリアフリー基本構想の改定に関わる検討を開始します。具体的には、重点整備地区の拡充、生活関連施設の見直し、生活関連経路の見直し、以上の3点を予定しています。

重点整備地区の拡充では、生活関連施設の配置状況に加えて、立地適正化計画などの計画を踏まえて、苗穂駅北側などを重点整備地区に加えることを検討します。生活関連施設の見直しでは、大規模駐車場、観光施設、子育て支援施設などを生活関連施設に加えることを検討します。生活関連経路の見直しでは、生活関連施設の新設・改廃状況に合わせた見直しを行うと共に、冬期間のバリアフリー対策として地下通路、空中歩廊などを生活関連経路へ位置付けることを検討します。

鈴木分科会長：

ありがとうございました。ただいまの札幌市のご説明に関しまして、ご意見等はございますか。

西村委員：

DPIの西村です。質問ですが、この計画は今検討されているのですか。

星野委員：

これから検討を開始します。

西村委員：

それではパブリックコメントなどはこれから求められるということによろしいでしょうか。

星野委員：

パブリックコメントは来年度になると思います。

西村委員：

分かりました。

鈴木分科会長：

その他、何かございますか。それでは、続きまして、口頭で発表事項がある交通機関より、最近の移動等円滑化の取り組み状況についてご説明いただきます。それでは、JR北海道より、よろしく願いいたします。

伊藤委員：

JR北海道 CS推進部の伊藤と申します。いつも当社の事業につきまして、ご理解、ご協力を賜りありがとうございます。

受け止め方はそれぞれかも知れませんが、最近行った取り組みについて簡単にご紹介をさせていただきたいと思えます。この5月に、私どもの会社のホームページから「らくらくおでかけネット」にリンクを貼らせていただきました。その中で、現在、車椅子で鉄道を利用するお客さまに対しましては、安全のために駅員が必ずスロープをかけて乗降のお手伝いをするという形をとっておりますが、その駅員が対応できる時間帯を、開示させていただきました。

先ほどの西村委員のように、それは間口を狭めるつもりなのかというように捉えられる方もおられるかも知れませんが、ただ、決してそうではないということを今からご説明したいと思えます。よくお客さまとトラブルになる原因として、北海道の方は、JR北海道の駅には昔と比べると全然駅員が居ない、例えば平日は居るけれど休日は駅員が居ない、夜になると駅員が居なくなる、と言われますが、確かにそういった駅は現在数多く存在します。本州からご旅行のお客さまなど、そういった駅員のいない駅があるとは予想もせずに車椅子でお越しになって、とてもお困りになるといったようなことが実際にあります。そういったお客様から、「車椅子で利用できない時間、あるいは曜日を事前に伝えてくれたら、



旅行行程そのものを見直すなり、色々と検討することもできたのに」というお叱りを受けるといふ実態がありました。2年前のこの会議だったと思うのですが、そういった対応可能な時間を表示することはできないのかと関係の方々から迫られたことがあります。そのときには、駅員が不在の時間帯を明らかにすることは防犯上の観点から難しいと申し上げたのですが、そういった諸課題をいろいろ整理しまして、情報の開示を行ったというのが最近の動きです。決して、この時間以外は駅員が居ないのでお手伝いできないと大威張りと言うつもりはありません。ただ、実際に駅員が居ない駅もありますので、どうしても行程を変えたくないというお客さまが居れば、他の駅から社員を呼んで配置したり、色々と策を講じております。それでも難しい場合は、「お使いいただく駅を別の駅にさせていただきませんか」というご相談をし、お互いに情報共有しながら、歩み寄りながら快適に鉄道をご利用いただくため、努力をしているつもりです。そういった中の一つの取り組みだということをご理解いただきたいと思います。お願い事になってしまいましたが、私どもからの報告としてご紹介をさせていただきました。

鈴木分科会長：

ありがとうございました。ただいまの説明に関しまして、ご質問、ご意見等はございますか。

ではほかに口頭で発表される団体、会社はございますか。

それでは次に、議題6の④の「意見交換」でございます。事務局から説明された事項、またはそれ以外の事柄に関してでも構いませんので、何かご質問、ご意見はございますか。

星野委員：

札幌市の星野です。今年度から新・札幌市バリアフリー基本構想の見直しに着手しますが、バリアフリー法の改正に伴って基本方針の改定が予定されているのかどうか知りたいと思います。札幌市も基本方針に基づいて基本構想を改定していきますので、スケジュール感が分かれば教えてほしいと思います。

小野（運輸局）：

本省に確認のうえお答えいたします。

鈴木分科会長：

その他何か、全体を通しましてご意見、ご質問等ございますか。

岡本委員：

この会議が、どういう方向の目標設定をしていくのかというのは、また次回以降の話かと思うのですが、会議自体は継続していくものなのか確認させてください。

小野（運輸局）：

今回は立ち上げの会議ということで、運営規則等々定めさせていただきまして、分科会も設置されましたので、毎年こういう形で開催をしていくということを予定しております。ですから、これからも継続する会議ということでございます。

岡本委員：

自立生活センターさっぽろの岡本です。会議は年に1回ということなのでしょうか。それとも、必要に応じて年に何度か行われるということはあるのですか。

小野（運輸局）：

現状では、基本的に東京で行われる会議が年に2回を予定しております、それ以外の10カ所で行われます地域分科会は、年に1回ということでスタートしております。分科会の開催方法、進め方につきましては、今後検討させていただきたいと思っております。

鈴木分科会長：

その他に何かございますか。

金原委員：

北海道ろうあ連盟の金原です。歩道を自転車で走行する人がいるのですが、障害者に対して危険と感ずることがあります。私たちにとってみれば、聞こえないので、ベルを鳴らされても分からなくて、危険な目に遭った人もいますし、聞こえない者だけではなく、ご高齢の方、お子さまに関しても命の危険につながると思っておりますので、そうしたことにも考慮していただければと思います。意見として申し上げます。

鈴木分科会長：

道交法の問題かと思いますが、自転車についてご意見をいただきました。

その他、何かございますか。

なければ終了時刻も過ぎてございますので、これにて本日の議題については終了させていただきます。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。

佐藤（運輸局）：

北海道運輸局 交通政策部の佐藤でございます。鈴木分科会長、委員の皆様におかれましては、熱心なご議論、意見をありがとうございました。お答えできていない質問もあり、あるいは、具体的に頂いたご意見があろうかと思っております。宿題についてはまた調べてお答

えさせていただきます。それから、頂いた意見について、制度面等もございましたので、東京の全国会議の事務局ともご相談をさせていただき、考えてまいりたいと思います。それでは、今回、第 1 回目の会議、これで終了させていただきます。どうもありがとうございました。

<以 上>