

## 第4回 移動等円滑化評価会議 北海道分科会 議事録

日時：令和4年8月29日（月）14：00～16：10

場所：北海道運輸局 海技試験場（札幌第二合同庁舎 8階）

### 1. 開会

頼本（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4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。

本日はお忙しい中お集まりいただきまして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の頼本と申します。よろしくお願いいたします。

### 2. 北海道運輸局長挨拶

頼本（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 岩城よりご挨拶を申し上げます。岩城局長、よろしくお願いいたします。

岩城（北海道運輸局長）

ただ今ご紹介いただきました国土交通省北海道運輸局長の岩城でございます。

会場の設営の関係上、座ったままでのご挨拶となります。ご容赦いただければと思います。

まず本日は、委員の皆さま方それから関係団体の皆さま方におかれましては、大変ご多忙のところ移動等円滑化評価会議北海道分科会にご参加いただきまして誠にありがとうございます。

また、日頃より、国土交通行政に関しまして多大なるご理解、ご協力をいただいておりますことを、この場をお借りいたしまして厚く御礼申し上げたいと思います。ありがとうございます。

さて、本評価会議北海道分科会が、バリアフリー法に基づきまして公的な位置付けをなされて以降、本日で4回目の開催と聞いております。バリアフリー化を加速するうえで、当事者の皆さま方のご意見をしっかりと伺いをして、関係者間でも理解を深めていくということが大変重要だと考えてございます。本日、この会議で頂いたご意見を、本省で開かれまず全国の評価会議での検討の際には、今後のバリアフリー施策の展開に幅広く役立てていきたいと考えております。

皆さま、既にご案内のとおりでございますけれども、私ども国土交通省におきましては、ここ数年、数次にわたりましてバリアフリー法の改正を行っております。昨年には、2025年度末を新たな目標年次といたしますバリアフリーの新しい整備目標を定めまして、例えば、市町村によりますマスタープラン、基本構想の作成数の目標につきましても、マスター

プランは約350の自治体、基本構想につきましては約450の自治体と新たに定められました。

また、昨年開催されました東京2020オリンピック・パラリンピック大会を契機といたしまして、共生社会への関心の高まりも踏まえながら、これからのユニバーサルデザインのまちづくりですとか、心のバリアフリーといった取り組みにもつなげて、真の共生社会の実現を目指してまいりたいと考えております。

本日は、北海道におけます移動等の円滑化につきまして、さまざまなご報告あるいはご意見を頂いて、今後の施策に生かしていきたいと考えております。皆さまからの活発なご意見、ご発表をお願い申し上げまして、私からの冒頭のご挨拶とさせていただきます。本日は、どうぞ皆さまよろしくようお願い申し上げます。

### 3. 分科会長挨拶

頼本（北海道運輸局）

ありがとうございました。

続きまして、当分科会の会長でございます北星学園大学 鈴木教授よりご挨拶をいただきます。鈴木教授、よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長

皆さま、こんにちは。ただ今ご紹介にあずかりました北星学園大学の鈴木と申します。私も、セッティングの関係もございまして、着座にてご挨拶をさせていただければと思います。よろしくお願いいたします。先ほどもご紹介にあずかりましたように、私は当分科会の分科会長を仰せつかっております。

本日は大変お忙しいところお集まりいただきまして誠にありがとうございます。皆さまもご承知のとおり、昨年までの2年間になるかと思えますけれども、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もございまして、オンラインも併用して開催になっておりました。

本日も一部オンラインを併用しておりますけれども、久しぶりに皆さまにこういった対面でお会いすることができまして、大変うれしく思っております。対策はしっかり取りつつということではございますけれども、本日、皆さまと意見交換をさせていただきますことを、個人的には大変うれしく思っております。

さて、私が申し上げるまでもございませんが、移動と申しますのは私たちの生活の根幹をなすものと私は考えております。この2年半、移動の自粛によりまして、私自身、移動がいかに大切かということに身染みて感じておりましたし、また、移動について改めて考えさせるような時間になったかなというふうに思っております。

そういった意味で、本日、意見交換の時間もございしますが、移動等の円滑化につきまして皆さまと情報共有をし、また、ご意見を賜りまして、実のある会議となりますことを願っております。

甚だ簡単ではございますが、皆さまに活発なご議論をお願いいたしまして、私のご挨拶とさせていただきます。本日はよろしくをお願いいたします。

頼本（北海道運輸局）

ありがとうございました。

それでは、委員の紹介に移りますけれども、本来ですと全委員の皆さま方の紹介をすべきところでございますが、後ほど発言の時間を多く取らせていただきたいというふうに考えておりますので、大変恐縮ですが、お手元の資料の中の委員名簿をもって委員の皆さまの紹介に代えさせていただきます。

なお、名簿の下から3番目の北海道庁の渡辺課長さま、本日業務の都合により欠席となりましたので、課長補佐の寺島さまが代理出席となっております。

<資料確認>

頼本（北海道運輸局）

続きまして、資料に関しても事前に郵送でお送りさせていただいておりますので内容の確認を省略いたしますが、もし何かございましたら事務局のほうまで、あとウェブの方についてはチャットなりでお伝えいただければと思います。

では、ここからの議事進行を鈴木分科会長をお願いいたします。鈴木教授、よろしく願いします。

#### 4. 議題

鈴木分科会長

恒例になってございますので、私のほうで議事を進めてまいりますので、よろしく願いいたします。

それでは、お手元の議事次第に沿って進めてまいります。まず、議題の1番目でございます。移動等円滑化の進展状況について事務局より一括してご説明をお願いいたします。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局交通政策部バリアフリー推進課の松本でございます。まず、本日の資料について説明させていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

<資料説明>

鈴木分科会長

よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

それでは、ただ今、移動等円滑化の進展状況につきまして、資料2,3,4を使いましてご

説明いただきました。これまでのご説明につきまして、ご意見等ございますでしょうか。

オンラインでご参加の方もいらっしゃるかと思いますけども、私のほうからは見えづらい状況にもございますので、どなたか挙手等ございましたら私のほうにお知らせください。

所属とお名前をおっしゃってからご発言をよろしく願いいたします。なお、この会の最後にも全体をとおしてのご意見、ご質問の場を設けますので、今の時間は資料2,3,4に関する質問でお願いいたします。

それでは、根深委員、よろしく願いいたします。

根深（北海道精神障害者家族連合会）

北海道精神障害者家族連合会の根深と申します。

資料3の基本構想の作成状況ですけれども、ちょっと私意外だったのは、この179市町村で作成数が16というのは、行政のほうとしてはこの達成状況をどういうふうに捉えているのでしょうか。少ない、多い、その進捗状況、これは適正なのか、そこのところを行政の判断をお聞きしたいと思います。

鈴木分科会長

運輸局の方、ご回答をよろしく願いいたします。

松本（北海道運輸局）

バリアフリー推進課 松本と申します。ご意見ありがとうございます。

確かにご意見頂いたとおり、われわれといたしましても今の策定状況、北海道につきましては16の市町村で基本構想、マスタープランも1町しか策定していない状況、ちょっと少ないと思っております。

市町村の方たちにも、われわれとして年1回ご案内はしていますが、それは文書におけるご案内で、なかなか浸透していない。われわれもプロモートが足りないと思っております。

なので、われわれもこれ増やすことを目標に、基本構想は全国で450、マスタープランが全国で350、令和7年度末までの目標になっておりますので、プロモートをして、我々が言ったからといってすぐ作っていただけるような簡単なものではありませんが、まちづくりしていただくためにプロモートして、市町村にはできる限り作成していただけるように努めてまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

根深（北海道精神障害者家族連合会）

もう一つ。ただ、マスタープランの作成済み自治体、長万部、これは小さな自治体だから完成できたのか、それともか。それなりの都市部であれば、なかなかこれ作成することが難しいのか。

これ、小さい自治体であれば小回りが利くというか、自治体もそういう作成が可能なのか

ということをちょっとお聞きしたいんですが、いかがでしょうか。

松本（北海道運輸局）

長万部町は、ちょうど新幹線駅とともありますので、そういうこともありましてまちづくりに対して敏感になっている部分もあると思います。

ただ、他の小さいところ、動きやすいとか、そういう可能性ももちろんありますけれども、今回、重点地区とか、いろいろ施設集まったところ面として基本構想とかマスタープラン作成していただくので、そういうところがあればどんどん作っていただきたいと思っています。

マスタープランというのは、計画はまだ先でも、こういうような構想ということで立てることができます。基本構想はすぐ実行に移していただくものとなっていますが、将来的なものを見せる形としてマスタープランをどんどん作っていただければと思いますし、確かに小さい町、動きやすいかもしれませんが、それ以外にもいろいろ我々としてはプロモートしていきたいと思っています。

すいません。ちょっと回答になっているか分かりませんが、よろしくお願いします。

根深（北海道精神障害者家族連合会）

了解しました。

鈴木分科会長

ありがとうございました。これ、マスタープランは何年からでしたでしょうか。元々基本構想だけがあって、ただ、そこまで至らなくても、少し、その途中と言うとちょっと語弊がありますけれども、計画までいかななくても構想ということでマスタープランの制度ができて、長万部、確か新幹線の関係もあったかと思えますけれども。

松本（北海道運輸局）

マスタープランというのは、平成30年からバリアフリー法の改正で新しくできた制度となっておりますので、ちょっと全国的にも件数が低い形になっております。新しいのできていないという形になっておりますので、これからどんどん増えていくと思います。

鈴木分科会長

ありがとうございました。

その他、また何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

ホップの竹田といいます。どうもありがとうございました。

確認と言いますか要望になるかもしれないんですが、先ほどマスタープランの策定の中で、新幹線の駅がこれから整備されていくかと思うんですが、そういうところに対しての働き掛けなり地域状況なりがどうなっているのかなというのが。

というのは、新幹線の駅ができていく中で、構想ができていないと適合しないような駅のまちづくりみたいなものが出来上がっていくのではないのかなっていう、ちょっと不安があったので、ご確認させていただければと思ったんですが。

鈴木分科会長

それでは、ご回答お願いいたします。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局 松本と申します。ご意見ありがとうございます。

確かに、これから新幹線駅、新函館から延びまして八雲、長万部、倶知安、そして小樽行って札幌という形で新しくなると思っています。過去にも、新しくできる駅につきましてはわれわれで基本構想やマスタープランについてプロモートで行かせていただいております。まちづくり重要だということをお伝えさせていただいております。

今、意見を伺いまして、また更に、こちらのほうからももちろんアプローチしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。意見どうもありがとうございます。

鈴木分科会長

中委員、お願いいたします。

中（北海道ろうあ連盟）

北海道ろうあ連盟の中です。常務理事です。マスタープランの中で新幹線のお話がありました。特に新幹線、長万部駅の次が倶知安駅、後志地方に住んでいる障害者に対しては、ニセコは人気の町なので、その乗降者の駅、倶知安駅だとか、その駅のところでは情報保障を、聞こえない人たちに関するバリアフリー。例えば、車いすに対してもバリアフリーもあります。聞こえない人たちも、やはりその情報を、例えば観光に行った場合に字幕を付けていただくとか、いろいろな案内表示を付けて分かりやすいように表示していただくようなマスタープランがあれば良いかなと思っております。

それについて、いろいろその考えを頂き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。ご意見、ご要望かと思えますけども、運輸局さんで何かコメントございましたらお願いいたします。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局 松本です。ご意見どうもありがとうございます。

頂きましたご意見につきましては関係の方に上げさせていただくとともに、マスタープラン、こちらのほうを作成するまでもなく、もちろん駅については、車いすの方、聞こえない方のための案内表示、とても重要なことだと思います。作成に関わらず、そちらの方はやるべきだということで、このような意見があったということをお伝えさせていただきたいと思います。以上になります。よろしかったでしょうか。

中（北海道ろうあ連盟）

ありがとうございます。

鈴木分科会長

ありがとうございました。

その他、何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。オンラインでご参加の方、何かございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、後ほども全体的な質問の時間も取ってございますので、次に移らせていただきます。議題の②になります。各機関等の最近の取り組みについてということでございます。まず、北海道運輸局より、よろしくお願ひいたします。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局の松本です。それでは、資料5-1についてご覧ください。

北海道運輸局、北海道開発局のバリアフリーの取り組みについてということで、まず一つ、移動等円滑化促進方針マスタープラン・バリアフリー基本構想作成支援セミナーを行ったというご紹介させていただきます。

開催趣旨ですが、北海道内の各市町村を対象に、移動等円滑化促進方針、マスタープランおよびバリアフリー基本構想の作成を促進するために、昨年10月20日水曜日、北海道運輸局と北海道開発局による共同開催で、コロナの関係もありましたのでオンラインにて、道内17市町村に加え、北海道庁や道内のバリアフリープロモーターの方にも参加していただきまして、制度の説明ほか、マスタープラン、基本構想の作成のメリットや、作成済みの自治体の事例の紹介などを行わせていただきました。

セミナーの内容につきましては、マスタープラン、そしてバリアフリー構想の作成、そちらのほうにつきまして、国土交通省総合政策局バリアフリー政策課のほうからの案内とともに、バリアフリー基本構想作成の事例の紹介として、札幌市さんの事例紹介させていただきました。マスタープランの事例紹介についても、長万部町さんが作っていましたので紹介させていただきました。

北海道運輸局といたしましては、北海道内におけるバリアフリー基本構想の作成状況、そ

して開発局さんにつきましては、バリアフリー化への支援についてご案内させていただきました。

次のページですが、これは今年に入ってから、心のバリアフリー、バリアフリー教室を行った事例をちょっとご紹介させてください。こちら、「“バス知ってこ” イベント 2022」の共催ということで、今年の7月23日、24日、土日に、札幌市清田区が取り組んでいるバス利用促進の一環として開催しました「“バス知ってこ” イベント 2022」、そちらの方に北海道運輸局へ声を掛けていただきまして、バリアフリー教室実施しました。

こちらは清田区役所、北海道中央バスさん、そして清田区子ども会育成連合会、北星学園、北星学園大学、北星学園大学短期大学部、そしてイオン北海道さん、共催となっているイオン北海道 札幌平岡店の駐車場をお借りし、中央バスさんにバスをバリアフリー教室用に1台提供していただきまして、バスの車内におけるバリアフリーの説明、車いすスペース、ベビーカースペース、あと、優先席とか配色、色についてもいろいろ工夫があるということの説明させていただくとともに、車いすも持って行きまして、こちらノンステップのバスについての乗車方法や、中の仕組みについてご案内、ご説明させていただきました。

次ですが、昨年度のバリアフリー教室の開催状況につきまして、紹介させてください。障害当事者にもご協力いただきまして、講話や乗降車、介助体験等を通じて配慮すべき点を確認するとともに、乗務員と障害当事者相互の意思疎通を図ることによって心のバリアフリーを推進いたしました。

ちょうど写真を載せているものは、昨年9月から10月にかけて、本社札幌、函館、釧路、旭川、そちらのほうでJR北海道さんからのご依頼を受け、バリアフリー教室開催させていただきました。

今年もJR北海道さんに声を掛けていただきまして、開催する予定となっております。

次のページですが、これは昨年度一年間に開催したバリアフリー教室、北海道運輸局での開催が一覧となっております。

ここで、申し訳ございません。開催回数19回、参加人数493名、こちらは間違ありませんが、実施市町村、数えていただくと数が変わってまして、7市、そして1町になります。開催場所7市1町による開催となっております。ここだけ訂正させていただきます。申し訳ございません。

以上が資料5-1の説明になります。

続いて、北海道分科会のバリアフリーの取り組みについて、資料5-2です。まず、1つ目、こちらのほうも北海道運輸局のほうから説明させていただきます。

室蘭駅、室蘭線白老駅の点字表示等の見直しについてです。こちら背景といたしまして、一般社団法人北海道視覚障害者福祉連合会、そちらから、JR白老駅からウポポイまでの誘導環境を調査した民族共生象徴空間ウポポイの視覚障害者誘導環境調査報告書において、白老駅のホームから駅出口までの点字表記等の見直しの提案がありました。

提案の内容は、テキストなどによる詳細なアクセス情報の提供や、現在の点字による案内



の表現の工夫が必要。

具体的な提案内容ですけれども、連絡通路を進んでいくと、2カ所エレベーターを利用する場があるが、操作パネルの押しボタンの点字表記が統一されていないなどの関係で、現在の自分がある階の把握に戸惑う可能性が大きい。

よって、このエレベーターの案内表記について検討が必要ということで提案がありまして、この提案に対する状況確認ということで、昨年11月16日、北海道視覚障害者福祉連合会と北海道運輸局のほうで状況の確認、話し合いをして、そして昨年12月13日月曜日午後2時半から夕方4時まで、JR白老駅のほうに赴きまして、北海道視覚障害者福祉連合会と、あと、移動等円滑化評価会議北海道分科会、われわれですね、その鈴木会長。そして白老町、JR北海道、そして北海道事務局、そちらのほうが集まりまして、現地で検証させていただきまして、そして、検証の結果ですけれども、ラッチ内エレベーターおよびかご内操作盤の改札通路、連絡通路の横に、1階2階を併記する、例として、1階改札というようにです。それと、自分の位置が把握できるようなることを提案し、それが今年3月14日に改善されました。

以上のような取り組みをしました。

続いて、北海道開発局さんのほうから次のウポポイの関係の説明をお願いいたします。

藤田（北海道開発局）

北海道開発局で開発調整推進官をしております藤田と申します。よろしくお願いたします。

私のほうから、ウポポイの視察に関するページをご説明します。昨年の8月26日の当評価会議の中でご要望等ございまして、翌年の2月18日に鈴木会長のほか、島委員、ろうあ連盟の方々、また本日ウェブで参加されている、室蘭の福祉協会やキウシト湿原の三澤委員に、ウポポイの施設の中を見ていただきまして、さまざまなご意見を頂戴いたしました。

主なご意見としましては、総合案内所にタブレットがあると便利だとか、誘導マットなんかも多少不足している部分もあるので、そこを追加していただきたいといったご要望がございましたが、それらの意見を踏まえまして、現地のほうでいろいろな調査、検討をしている最中でございます。

今後とも皆様のご意見を頂きながら実施したいと聞いておりますので、よろしくお願いたします。私からは以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございました。

続きましてJR北海道さまから最近の移動等円滑化の取り組み状況についてご説明をいただきます。JR北海道さま、よろしくお願いたします。

村上（北海道旅客鉄道）

J R北海道CS推進部の村上と申します。

「話せる券売機」の体験会ということで、弊社のバリアフリーの取り組みの一つとして発表いたします。

J R各社で名称が異なっていますが、当社では「話せる券売機」という名称で札幌近郊の駅に設置しております。視覚の障害をお持ちのお客さまは、主に切符をお買い求めの際にみどりの窓口をご利用いただくことが多いかと思いますが、話せる券売機は、みどりの窓口より営業時間帯も幅広いため、こちらでもご利用いただけます。

ただ、オペレーターもお客さまの対応の経験が少ないということで、昨年10月に北星学園の鈴木先生、学校内の当事者の方ご紹介いただき、運輸局交通政策部バリアフリー推進課の皆さまのご協力もいただきまして、話せる券売機を実際に使っていただき、どういう使い勝手か、また、どういったことがもっとできるかといったような体験会をさせていただきました。

また、こちらの資料にもあります筆談プレートというものをつくっていただき、こちらが実際に役に立つのか、使用できるものかという検証もいたしました。昨年10月19日、に実施いたしました。

体験の感想であります、実際に使っていただきまして、オペレーターのほうも対応のマニュアルとかフローを作っておりましたが、やりとりをする際、また、こういうことを案内したほうがいいんじゃないかとか、あるいは筆談でこういうことをお知らせしたほうがいいんじゃないかといったオペレーションの向上につながったというふうに思っております。

今年も、ブラッシュアップしたオペレーションの内容をまた確認していただくということで、体験会をもう一度をやろうかなと考えているところです。

話せる券売機の利用頻度は月に1回あるかどうかですが、増えているというふうに、肌感覚ですが、オペレーターのほうに今日確認したところ聞いております。

今後はどんどんいろんな方が使えることをお伝えいただくとともに、また、こういうふうになればもっと使いやすいんじゃないかということも引き続きアドバイスいただければなというふうに思います。

簡単ですが、弊社からの発表は以上でございます。ありがとうございます。

鈴木分科会長

J R北海道さま、ありがとうございました。

続きまして、札幌市さまより今年改定されましたバリアフリー基本構想についてご説明いただきたいと思います。札幌市さま、よろしく願いいたします。

荒木（札幌市）

札幌市交通施設担当の荒木でございます。よろしく願いいたします。

札幌市バリアフリー基本構想 2022 の策定についてでございます。今年の6月に策定をしております内容についてご紹介いたします。

まず、見直しの背景でございます。バリアフリー法に基づきまして作成をいたしますこの基本構想でございます。平成30年、令和2年度、バリアフリー法が改正をされておりました、その中では、青字のところでございますけれども、共生社会の実現、社会的障壁の除去、それから公共交通事業者によるソフト基準の遵守義務付け、また心のバリアフリーの推進、公立小中学校の追加といった辺りがこの法律の改正の主なポイントでございます。

このバリアフリー法に基づきまして、バリアフリー化のエリアを定めて重点的・一体的に推進をしたい、こういう考えで策定をしているものでございます。平成21年に最初の基本構想を策定いたしまして、今回が前回の27年から7年ぶり3度目の改定ということでございます。

基本構想では、どのような内容を定めているかということでございます。右上の図でございます。駅などを中心としまして、半径500メートル程度のエリアで重点整備地区と呼んでおります。その中で、旅客施設、病院や福祉施設、学校など、生活に関連が強いもの、これを生活関連施設と位置付けておまして、その施設と駅を結ぶ道路を生活関連経路ということでバリアフリー化を図っていく。最終的には、エリアの中がバリアフリーな経路でネットワーク化されていく、そういったことを目指しているものでございます。

また、基本構想策定後は、④番でございます。もう特定利用計画、それぞれの施設ごとの管理者が、どのようにバリアフリー化を進めていくかといったことをまとめた事業計画を立てまして、計画的に取り組みを進めていくと、こういう流れでございます。

3ページ目でございます。重点整備地区の事例を挙げてございます。札幌の西区、琴似地区の事例です。この地区は、JRの琴似駅、それから地下鉄の琴似駅、バスターミナルがございまして、それぞれ2つの旅客施設でございます。周辺には病院、福祉施設、区役所ですとか商業施設も多くございます。図にございまして、これらの施設をネットワークのようにバリアフリールートで結んでいくと。実線になっておりますが既に整備が済んでいるところ、点線がまだこれから整理を行うところといったような形で、計画、取り組みを進めていくというものでございます。

この基本構想では、これまでテーマというものを定めていなかったんですが、今回、理念という形でテーマを決めておまして、「お互いに思いやり支えあう『行ける』が広がるまちづくり」ということをテーマとしております。心のバリアフリーを推進し、共生社会を実現して、さらにバリアフリー化をネットワークとして形成していく、こういった思いを込めた理念となっております。

今回の改定では、これまでの構想では、下に図がございまして、全ての地下鉄駅、主要なJR駅、53地区を重点整備地区と定めておりましたけれども、2地区を追加いたしました。

図にございまして、八軒地区、それから路面電車電停地区と、この2地区を追加し、

さらに全地区の見直しをします。特に駅の周り、バリアフリー化が進みました苗穂地区などは拡大したということで、全部で55地区で取り組みを進めるというふうな表になってございます。

それぞれの地区の中で、施設がどれぐらい整備できているというのが右上の表、JR駅で9割、地下鉄駅は100%、その他、ご覧いただきますと8割~9割といったような施設が多くなってございます。おおむね、これまでの取り組みで概成されてきているというものの、車両、バスですとかタクシーに関してはまだ導入途上といった状況でございます。

こうした取り組み、かなり進んでいるということも評価をいたしまして、左上でございませけれども、対象とする施設の拡大を行っております。例えば、障害のある方だけではなくて、子育てをされている「ちあふる」と呼んでおります子育ての支援センターですとか、車いすをご利用の方がよく車を運転して使う立体駐車場、あるいは観光で札幌を訪れる方の観光施設、また、学校施設、これは生徒さんだけではなく災害時の避難所といったような側面もございませ。こういった生活に関連の強いスーパーマーケットなどにも対象範囲を広げまして、施設の数を増やすとともに、これら施設を結ぶ経路のバリアフリーを進める上で右下のグラフでございませけれども、これまで263キロの道路をバリアフリー化する計画、これが今回の見直しで1.24倍、325キロを対象とするという変更をしたものでございませ。

また、国のバリアフリーの改正の趣旨を踏まえた変更といたしまして、字が少し小さいですが、指の記号で指してあるところ、例えば、旅客施設のソフト対策であったり、あるいは乗り物を運転される方の接遇、あるいは研修の在り方というソフト対策の強化を図るといったようなこと。また、公共交通事業者が、車いすを使われる方への対応ということの習熟が必要だというご指摘もあつたり、また、学校教育と連携したバリアフリー化の前進といったようなことが指摘をされております。

全て心のバリアフリーに関わるような点が強く、強化するべきだなというふうにされていたということもございませ。今回、札幌市のバリアフリー基本構想でも、その点を踏まえて、心のバリアフリーの強化を進めているところでございませ。資料は7ページでございませ。心のバリアフリーに関わるソフト施策の教育啓発特定事業といたしまして取り組みを進めているところでございませ。

青地のところを少し説明させていただきますと、バリアフリー研修、ヘルプマーク、ヘルプカードなどを配布し、どういった対応が必要なのかといったようなことに関しても、普及啓発を図っていくことをしております。

また、障害の当事者の方を講師に招きました出前講座、講習会の開催ですとか、あるいはガイドブックの配布、それから小学生、中学生向けのバリアフリーガイド、あるいは交通局職員を対象とした介助技術の習得のための研修の開催といったようなことも進めております。

8ページには、さらに追加をして取り組んでいる内容も書いてございませ。先ほどご説明

もいただいております。バリアフリー教室の開催であったり、に障がいのある方を招いた講習会、さっぽろバリアフリー情報のパンフレットや公園を検索するようなシステムの中で、駐車場のバリアフリー情報の提供なども進めております。

また、バリアフリー施設が適正に利用されるように、地下鉄のマナーのキャンペーンなども併せて行って、取り組みを進めているところでございます。

限られた時間でございます。全てをご紹介できなかつたんですが、札幌市のホームページなどでこの基本構想もご覧いただけるようになっております。また、本日ご紹介しました研修につきましても、参加をされる方、募集を進めておりますので、ご関心ある方はぜひホームページをご覧いただけたらと思っております。説明は以上でございます。

鈴木分科会長

札幌市さま、どうもありがとうございました。

それでは、これまでの説明におきまして、何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。

竹田委員、お願いいたします。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

ホップの竹田です。ありがとうございます。

札幌市さんの説明の中で、5ページの中で、タクシーのUD車両の導入14%、令和2年整備率というふうにかかれてるんですが、下のほうに米印で、整備率はタクシーを除くってというふうにかかれていますので、この14%をどう解釈したらいいのかっていうのをちょっと教えてもらえればと思ったんですが。

荒木（札幌市）

これは、前回の交通調査、タクシーまだUD車両が普及をしていないこともありまして、特別、前回は定めをしていなかったということでございます。目標値などを設定してなかったということでございます。この14%は、現在、タクシー、札幌市内で走っているもののうち、計算をしますと14%導入が進んでるという意味でございますので、特にこの「除き」というところは気にしないで見ていただければ、そのまま素直にタクシーの導入率ということでございます。以上です。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

ありがとうございます。では、このUD車両の導入というのは、福祉車両を除いた導入率が14%ということで理解してよろしいでしょうか。

荒木（札幌市）

はい。福祉車両は、またちょっとタクシーとは別にカウントしていると思います。今ここで掲載しておりますのは、通常、一般のタクシーの中でユニバーサルデザインタイプの導入

率ということでございます。

鈴木分科会長

竹田さん、よろしいでしょうか。

それでは、続きまして先ほど手を挙げられていた島委員、よろしくお願いいたします。

島（北海道視覚障害者福祉連合会）

視覚障害者の島です。皆さんご苦労さまです。

まず、質問1点挙げる前に、このリモートでの進行についてちょっと確認なんですけど、ストレートに言うと、リモートでご発言いただいた2人のご発言、発表内容が、十分にこっちに伝わってないなって思って聞いておりました。特に、通訳の方たちがいらっしやって、手話でコミュニケーション取っているの、スピード的にはもうちょっと落としていただければありがたいなというふうに感じたところです。

さらには、受けている通訳の人たちも、遠慮なくそういうときは差し込んで言ってください。そうしないと会議がしっかりと伝わらないので、発言される方のスピードのことについてはそう感じたところです。

それから、具体的な質問に入りますが、開発局ですね。ウポポイの話になりますけれども、ウポポイのほうで2つに分けて、JRの駅の整備については点字表記が整理されたということで非常に喜ばしく思っております。その後、今後の継続で、ウポポイの中の環境についてはまだ進行中ということで、今後、進めていくというご発言があったんですが、より、いつ、何を、どの辺で、どういうことをやるのかっていうことが、具体的に今見えるものがあるればお知らせいただきたいと思いました。

それからもう一つ、JRの方なんですけども、JRさんのほうに、今年の会議でホームドアの設置のことについて発言させてもらったんですけども、それについての何か動きとか進捗など、見通しなんかがあればお聞かせいただきたいと思っております。以上です。

鈴木分科会長

それでは、まず開発局さま、よろしくお願いいたします。

藤田（北海道開発局）

ご質問ありがとうございます。

ウポポイの施設に関してですが、先ほど私がお説明させていただきました2月施設見学をしていただいた以降、現地でいろいろと検討させていただきますが、何を、いつまで、具体的にというところは、まだ出ておりません。

バリアフリーに関してどういった計画を立てていけばいいのかとか、どうやって進めていけばいいのか、ご意見あったことについていきなりトンカチやっていくというよりは、き

ちんと計画を立てた上でやりたいので、現地では皆さんのご意見を伺いながらやっていくことを検討していると聞いております。よろしいでしょうか。島委員。

島（北海道視覚障害者福祉連合会）

ありがとうございます。よく分かりました。ぜひ、私たちでできることはきっとあると思うので、遠慮なくおっしゃってほしい。われわれのほうからもコールしますし、その返答の、率直に言うとは返事が遅くなってというのが率直な意見なので、レスポンスの速さみたいなのはもう少し注意していただきたいというふうに思っています。どうなっているのかなって思って、今、半年を過ぎていますので、そこはご検討、ご配慮いただければありがたいです。

で、私たちにできることやりますので言ってください。

藤田（北海道開発局）

ありがとうございます。ご指摘、承りたいと思います。ありがとうございます。

鈴木分科会長

あと、J R北海道さまですよね。ホームドアについて先程ご質問ありましたけど、J R北海道さま、いかがでしょうか。

村上（北海道旅客鉄道）

J R北海道C S推進部の村上です。島委員、ありがとうございます。

結論から申しますと、昨年から何か変わった点とか進化できる点はありません。新幹線の3駅につきましてはホームドアを設置しております。ご承知のとおり在来線の関係につきましては、各列車のドアの位置ですとか、あと、今の構造物にドアを立てるときの工事の関係、あとは北海道の場合、冬の関係があります。こちらの部分がありますので、現在各事業者の方でも、ドアタイプではないものとかも入れておりますので、勉強を今進めているところではございますが、これをやりますといったことがお約束できない状況です。

もう一点、ハード面ではなかなか厳しい部分がありますが、ソフト面では「声かけ・サポート運動」等、こちら各鉄道事業者さまと一緒に、お声掛け運動とかもやっておりますので、引き続きやれる範囲でやっていきたいと思っております。

鈴木分科会長

島委員、よろしいでしょうか。

島（北海道視覚障害者福祉連合会）

C Sさん、ありがとうございます。いつもお世話になっています。

ソフトとハードっていうところで言いますと、J Rの構内での声掛けのアナウンスが、コロナ前は結構頻繁にあったんです。

具体的に言うと、目の見えないお客さまや体の不自由なお客さまに対する目配りとか配慮とか、そういうものを、駅のお客さまに対してもお声掛けするというようなアナウンスが、非常に札幌駅でよく耳にする言葉、コロナ禍に入る前はありました。

ただ、コロナ禍になってそれどころではなくなって、その放送、アナウンスがあまり聞かれなくなってきました。まだコロナ禍にある中とは言いますけれども、だいぶ落ち着いてきたので、ニューノーマルという形で、また新しいソフトの取り組みについて、これはご期待申し上げたいと思います。

あわせて、札幌駅の職員の方のご理解とご配慮は、非常に全国でもすごく優秀だっているふうに私は思っていますから、その旨も伝えていただきたいです。

もう一つ最後に一点、今の質問の根幹ですけど、ホームドアについては、ホームドアを付けましょう、付けてくださいっていう話ではそもそも昨年とは違って、ハード的に付けられないのであれば、それこそ別の方法で何かできないだろうかという議論をJ Rさんで、物理的にできないからできませんではなくて、できないからこそ何かできることがあるかっていうことを検討してもらいたって話を昨年させてもらいました。

その一つの例としまして、構内に入ったら、J Rさんのスピードを落として一時停止して、徐行運転でホームに停止するようにしてはどうでしょうかと。そうしたら、万が一転落した視覚障害者がひかれて死亡するという話は100%なくなるだろうという話をお話しさせてもらったところです。

こういった柔軟な対応として、できません、できないから諦めましょうって話ではなく、北海道のJ Rだからこそできることというものはあると思うので、そういう観点で、そちらのJ Rさんのほうで、CS推進部さんがリードしてもらって、そういう検討に、テーブルに挙げていただきたいなって話をさせてもらったということを補足させていただきます。お答えは結構です。

鈴木分科会長

ありがとうございました。

それでは、まだご意見等ある方いらっしゃるかと思いますが、1時間ほど経過いたしましたので、ここで10分間休憩を取らせていただきます。休憩の後、また再開させていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは休憩、よろしくお願いいたします。

頼本（北海道運輸局）

事務局です。運輸局長の岩城は、この後、公務が入っておりますので、この場で退席させていただきます。よろしくお願いいたします。



岩城（北海道運輸局長）

よろしく願いいたします。すいません。失礼します。

<休憩>

鈴木分科会長

オンラインの皆さまもおそろいでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、10分経過しました。おそろいようですので、再開したいと思います。

途中でちょっと切れてしまいましたけども、先ほどまでのご説明の中で、また、ご質問、ご意見等ございましたらよろしく願いいたします。

ナカ委員、よろしく願いいたします。

中（北海道ろうあ連盟）

北海道ろうあ連盟のナカです。手話通訳もいますので、話すときはゆっくりとご説明いただければありがたいと思います。先ほどちょっと速かったので、資料を見たり手話を見たりというのがちょっと忙しかったんです。先ほど島さんおっしゃってくれて、どうもありがとうございました。

資料5-4、札幌市バリアフリーの基本構想の2022について、7ページの⑦番、バリアフリーの研修、地下鉄の職員に対象者として、障害者特性の理解、介護技術習得を目的の研修というのがあります。手話の研修はやっているのかということを知りたいんです。手話の勉強はされていますか。

荒木（札幌市）

ご質問ありがとうございます。札幌市 荒木でございます。今ご質問いただいた交通局の研修の中で手話をやっているかということなのですが、すいません、ちょっと交通局に確認をしてみないと、今のほうでは、どのような内容でやっていたかまで確認ができておりません。申し訳ありません。以上です。

中（北海道ろうあ連盟）

分かりました。もし手話の研修をされていないようでしたら、手話の研修も含めていただきたいという要望です。よろしく願いいたします。

荒木（札幌市）

ありがとうございます。交通局が進めておりますので、札幌市、私どものほうから伝えたいと思います。ありがとうございます。

鈴木分科会長

ありがとうございます。

その他、何かございますでしょうか。

何かございますか。開発局さん、よろしくお願いいたします。

藤田（北海道開発局）

すいません。北海道開発局です。

島会長、先ほど、レスポンスが遅いのでよろしくねってお話があったかと思いますが、ちょっとわれわれの認識も、捉え方があったのかもしれないですが、2月の見学の際も確かにご意見等頂いたと聞いているんですが、レスポンスって言うんですかね。取り組み内容をどこかの場面ですするという認識を実は持っていなかったんです、正直申し上げまして。

先ほど申したとおりどういった計画を立てていけばいいのか検討する調査業務を発注して検討しているとは聞いていたものですから、個々の取り組みについては、また、現地に確認をしつつ、言えるようなところをご説明できるようにしたいなどは考えておりました。

繰り返しになりますが、いつのいつまでにレスポンスしてほしいという認識ではなかったということを謝罪させていただきつつ、今後ともよろしくお願ひしたいなと思っております。

島（北海道視覚障害者福祉連合会）

ありがとうございます。決して返事が遅いよっていう、反応遅いよっていうクレームではないことだけは押さえておいていただきたいんですが、今後、継続的にやりとりを、風通しよくコミュニケーションを取っていく必要があるなっていう認識は共有しているので、それをベースとしてです。だから、いついつまでにこういうふうな返事をもらうという約束は取り付けてはいません。ですから、私の発言はちょっと行き過ぎだったかもしれないけど。

でも、今後、官と民と一緒にコミュニケーションを取りつつ、いいものをつくっていききたいなっていう心情的なところのお話であったということが一つです。

それから、補足的に言うと、そういう話はバリフリ課とも、前・朝野課長とも何度もコミュニケーションを取らせてもらって、段階として2月に検証、実際に事業としてやって、その行った結果報告が、ウポポイさんのほうから報告書が上がってくるという段取りとか手順になってますって話は前課長から聞いてます。

その報告書が上がってきたら私たちと共有して、じゃあ、次のコミュニケーションの取り方を考えていきましょうって話だけは、バリフリ推進課の朝野前課長と私のほうで取り交わしております。

その後のバリフリ課と開発局、もしくはウポポイさんとのやりとりについては、私は把握

してませんっていうような現状の報告なので、今後、一緒にまた考えていただければと思います。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございます。その他、何かございますでしょうか。

それでは、他に口頭で発表される団体、会社さまはございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、議題④の意見交換でございますが、今回は事前にご意見、ご質問を頂いておりますので、そちらにつきまして順番にご発言いただきたいと思います。

ひととおり事前意見の発言を頂いた後に、その他のご意見について承りますのでご了承ください。

まず最初に、NPO 法人ホップ障害者地域生活支援センター竹田さまより、項目ごとをお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

すいません。竹田です。よろしくをお願いいたします。

4点ほど質問させていただきたいと思っていたんですが、ジャパントクシーの乗降について、スライドドアからスロープを出して乗り込む際、角度あるいはスロープの問題があって、歩道の縁石が、結果的にバリアフリー化されて低くなって、縁石だけぽこんと出るような形になってるところが最近非常に多く見受けられるんですが、そうしますと、スロープを出したときに、道路の縁石が邪魔になって、スロープが出せないというところがあったりですとか、あと、歩道が低くなり過ぎて、逆に言えばスロープの角度が急激になって乗り込みが厳しいという状況がありますので、この辺について、何か改善策なり状況なりを確認されてるのかっていうのが1点です。

鈴木分科会長

項目ごとに進めさせていただきます。それでは、ただ今のご質問に関して、ご回答お願いいたします。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局の松本です。ご意見ありがとうございます。

今、頂きましたご意見ですけれども、縁石があるところへのスロープで、縁石だけ出ている、歩道のところがまたへこんでいるような形の縁石の歩道ということですか。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

申し訳ありません。歩道のバリアフリー化で、従来、高さがあった歩道が、計画道路に近

いような形で低く改修するってことが非常に多いんですが、このときに、縁石の部分だけを高くして、縁石って言いますか、道路と歩道の中の縁石だけが出てるところが多いんです。ただ、車止めの意味も含めてかなと思うんですが、結果的に、それがジャパントクシーの場合スロープの邪魔になるってところがあるので、例えばマウントアップですとか、そういうことも含めて検討されているかどうかというのをお聞きしたかったんですが。

松本（北海道運輸局）

ありがとうございます。縁石へのスロープ、そういうものについてはちょっと検討していたと思うのですが、今言ったご意見の部分については、ちょっとわれわれでも分からなかったもので、すいません。ご意見につきましては、本省のほうの評価委員会のほうに報告させていただきます。

すいません。ありがとうございます。すぐ回答にならずに申し訳ございません。

鈴木分科会長

ご確認いただくということで、よろしく願いいたします。ご確認というか本省のほうにお伝えいただくということで。

2項目について、よろしく願いいたします。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

北海道新幹線の札幌延伸に伴って、北海道新幹線の車両のバリアフリー化が、例えば、車両の車いす座席が具体的には広くなるとか、多くなるってお話を聞いているのですが、この辺、具体的なことで、もしお聞かせいただけることがあれば。

鈴木分科会長

JR北海道さまですか。運輸局さん。よろしく願いいたします。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局の松本です。

今のお話ですが、北海道新幹線の札幌延伸に伴う、そういうわけではありませんが、国土交通省において令和2年8月28日に取りまとめました新幹線の新たなバリアフリー対策、それにおいて、令和3年7月1日以降に導入される全ての新幹線車両において車いす用フリースペースの設置を義務付けとなっております。既存の新幹線車両についても、同基準に適合するよう努力義務が課されております。

車いすのスペースの数については、1編成当たりの提供座席数に応じて設定されております。総座席数1,000席を超える場合については総座席数の0.5%、500～1,000までの場

合については5席以上、500席未満の場合については4席以上と決まっております。

車いす用フリースペースの具体的な要件としましては、1つ目は少なくとも2人以上の方が車いすに乗ったまま窓際で車窓を楽しめること。そしてもう一つ、車いす用フリースペースの通路は、乗客やワゴン等の通行に支障にならない通路幅を確保すること。そしてもう一つ、ストレッチャー式車いすを含む大型車いすの方が2人以上で利用可能なこと。最後に、車いす使用者の移乗用席を、それに隣接して介助者もしくは同伴者の席を設けることとなっております、そのような形で決まっております。よろしいでしょうか。

鈴木分科会長

それでは、3項目めにつきましてよろしく願いいたします。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

ありがとうございます。航空機利用の際に、私は使っているんですが、電動車いすバッテリーの確認に非常に時間がかかると言いますか、場合によっては、何度も何度も同じことを繰り返し伝えなければいけなかったりということが多いんですが、これについては、バッテリーチェックについてどのような考え方と言いますか、恐らくIATAさんと保安検査の方でも、IATA基準では大丈夫なんですが保安検査のときにそれをお伝えしてもなかなか理解していただけないとか時間がかかるってことがあるんですが、この辺、どうすればいいのかみたいな計画なり話し合いなりっていうのはされているのかどうかっていうことも含めてお聞きしたかったんですが。

鈴木分科会長

それでは、ご回答お願いいたします。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局の松本です。ご意見ありがとうございます。

話を聞かせていただきまして確認したのですが、電動車いすについて、バッテリーは国で定められた危険物であることから、安全上の観点で搭乗前にバッテリーの仕様、取り外し法などを確認する必要がありますが、車いすごとに異なるため、その確認に時間を要しております。ここはちょっと申し訳ありません。

ただ、各航空会社においては、確認作業の円滑化を図るため、社員の教育訓練、チェックリストの見直しなどを行っております。加えて、バッテリーの仕様書を確認するためには、各電動車いすメーカーのホームページなどから当該車いすの仕様書などを探する必要がありますが、今回、新たに電動車いす安全普及協会や、日本車椅子シーティング協会と協力して、これらの協会のホームページからすぐ探し出すことができるような仕組みを検討しているとのことです。

このように、各航空会社において、車いす利用者の負担の軽減に取り組んでいますが、引き続き各航空会社に対しまして、われわれとしても電動車いすのバッテリーの確認作業の円滑などについて要請していきたいと思っておりますので、ご理解いただければと思います。

よろしいでしょうか。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

はい。ぜひ。車いすのバッテリー機械の種類はそんなにないはずなんですが、それにもかかわらず聞かれたり、あるいは場合によっては、もう私自身の経験で言えば、例えばボルト数だけではなくてアンペア数ですとか、いろんなことを聞かれるんです。

通常、利用者の方はアンペア数の計算式まで知っている利用者の方ってそんなにいらっしやらないと思うので、もうちょっと簡素化した形の質問でお願いできるように指導、あるいは話し合いをしていただければと思います。

松本（北海道運輸局）

ありがとうございます。今言った話も本省のほうに伝えさせていただきたいと思っております。

先ほど話をさせていただきましたけれども、車いす安全普及協会、車椅子シーティング協会、そちらのほうがすぐ検索できる仕組みを今作っているということですので、それで素早い対応ができればとこちらのほうも期待しているところですので、よろしく願いいたします。

鈴木分科会長

竹田さん、よろしいでしょうか。

先ほど IATA の話もされていましたが、少しそういった基準とも照らし合わせていうことだと思います。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

国交省さんのほうは、IATA ですとか、あの基準の中でバッテリーチェックの表を作ってる、フローチャートを作ってるんだと思うんですが、このフローチャートに沿って説明をしても、なかなかうまくいかないって言いますか、フローチャートから外れた質問をされてしまうので、どう答えていいかが分からないっていうのが正直なところなんです。

ですから、そういった IATA 基準の例えばフローチャートについて徹底していただくとか、何らかの方法を取っていただければなというふうに個人的には思います。すいません。

鈴木分科会長

ありがとうございます。

あと、もう一項目ございますか。

竹田（NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター）

最近、コロナ禍ということもあって、航空機が国際線仕様を国内線で使うというケースが非常に多くなってきたんですが、その中で、国際線仕様の場合は個室化されているような部屋があるんですが、結果的に、介助が必要な障害者にとっては、座席が個室化されてしまうと移乗できないという問題があって、使えない座席が増えているんです。

この辺はちょっと一時的なものかもしれませんが、ぜひ、検討いただきたいなと思っています。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局 松本です。ご意見どうもありがとうございます。

今頂きました、障害のある方とも安心して快適に移動するためのニーズに対応した環境が整備されるように、航空会社のほうに理解と協力を求めていると思っておりますので。

それで、個別にちょっと型式をお伺いしていましたが、722型というふうに聞いたのですが、これ、722でよかったですか。772というのが、結構、何かこういう指摘がある機種というのも聞いております。

ただ、772型の場合は、退役直前の機体であることから、改修ちょっと今から難しいという意見もお伺いしておりますので、参考までにご報告させていただきます。

鈴木分科会長

竹田委員、よろしいでしょうか。これで質問は全てですか。ありがとうございます。

続きまして、認定DPI日本会議の西村さまに、また同じく一項目ごとによろしく願います。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

DPI日本会議の西村と申します。行政および交通事業主の皆さんのご努力に心から感謝申し上げたいと思います。ありがとうございました。

私からは3点事前に出しておりますけども、1つずつということですので、まず1点目は、2030年札幌冬季オリパラを、今、誘致を進めていることにつきましては、来年の5月から6月に招致の有無が決定すると言われていますが、冒頭で局長からのごあいさつの中で、東京オリパラのお話がありました。

私どもDPIは、東京オリパラに関しましてはさまざまな形で関わってきました。新しくできた国立競技場には設計段階からいろいろ意見を述べる機会を設けていただいた。それから、既存の施設である日本武道館の改修にもかかわってきました。札幌冬季オリパラは、新しい建物ではなく既存の建物の活用ということですが、日本武道館の改修に当た

っての東京オリパラでの取り組みを参考としてバリアフリーを進めてほしいと思います。

先ほど来出ているUDタクシーにつきましても、これは東京オリパラ開催が大きくかわったものです。それから東京都のまちづくり条例の改正によるホテルのバリアフリーの推進も同様です。

札幌冬季オリパラにつきましてはさまざまなご意見が市民の中にありますし、私どもの組織の中にもさまざまな意見はあります。ただ、1972年の札幌冬季オリンピックが国際観光都市札幌の起点になりましたが、当時はバリアフリーという考え方がない時代にできたインフラであった。それから、58年後に開催される、開くのであれば、バリアフリーが大きく加速をされていくことは誘致の賛否に関わらず共通の期待です。

特に2030年は、ご承知のとおり、誰一人取り残さないをスローガンとして進められているSDGs、それから北海道新幹線が札幌まで開通する年でもあり、バリアフリーの取り組みにゴールはないと思いますけれども、この2030年というのが一つの大きな目標になると思っています。

せっかくの札幌冬季オリパラですから、これを活用して道内のバリアフリーが計画的に推進していくということで、当事者団体も含めて進めてきた東京オリパラをモデルにした取り組みを進めることができたらと思っていますので、ひとつよろしくをお願いします。

鈴木分科会長

これはご要望ということでよろしいでしょうか。

また、コメント等ございましたらお願いいたします。

松本（北海道運輸局）

ご意見ありがとうございます。

まだ決まってないのでご要望という形になると思うのですが、昨年開催された2020東京オリンピック・パラリンピックにおいては、心のバリアフリーの推進はもちろん、ユニバーサルデザインのまちづくりとして競技会場や競技会場周辺のバリアフリー化の推進、主要鉄道駅、ターミナル、空港のバリアフリー化の推進、リフト付きバス、UDタクシーの導入促進が行われました。

そして、まだ決まっておりませんが2030冬季札幌オリンピック競技大会・札幌パラリンピック競技大会の開催についてですけれども、決まればですけれども、その際はもちろん東京都と同様に、関係機関と協力しバリアフリーの推進に取り組んでいければなと思っています。

話がありましたとおり、雪など、もちろん北海道は冬季の期間における対応についてとても重要だと思っていますので、決まりましたらそういう部分も含めて話できればなと思っています。ご意見ありがとうございます。



鈴木分科会長

ありがとうございます。

それでは、2つ目の項目につきましてお願いいたします。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

2つ目の意見ですけれども、今年7月に国交省が「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」を作成しております。このガイドラインは、ご承知のとおり、現在、道内におきましても同様ですけれども、全国的に駅の無人化が進んでいることや有人駅についても一部時間帯においては駅員が不在になっているという状況を踏まえて、利用者である障害者当事者団体は、私どもDPIもそうですし聴覚視覚の団体もそうですけれども、そういった当事者団体とJR6社を含めましての交通事業主の皆さんたちと、そして国交省との3者が意見交換をして策定をしているものです。

ガイドラインですから、法的な拘束力はありませんけれども、ここで示されているのは障害の特性に応じた情報の提供であるとか、駅利用の際の事前連絡であるとか、乗務員による乗降介助とか、ハード・ソフトの一体的整備とかが盛り込まれているものですから、ぜひとも、これにつきましては道内で、先ほどの2030年という目標もありますので、確実にこのガイドラインが道内における取り組みに反映していくことをお願いをしたいと思います。2点目は以上です。

鈴木分科会長

では、運輸局の方、ご回答をお願いいたします。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局 松本です。ご意見ありがとうございます。

北海道運輸局管内においては、「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に対するガイドライン」、そちらにつきまして本年7月に策定されたところですが、北海道運輸局管内の鉄道事業者および自治体に対して、周知しております。

北海道運輸局といたしましては、鉄道事業者から駅の無人化の相談等あった場合については、本ガイドラインの内容を最大限尊重するように働き掛けておりますので、そのような形で努めさせていただいております。以上です。

鈴木分科会長

それでは、3つ目の項目につきましてお願いいたします。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

3つ目の意見ですけれども、これもご承知かとは思いますが。新聞等々でも報道されておしま

すけども、昨年12月に鉄道駅バリアフリー料金制度ということで、交通事業主の皆さんがバリアフリーを進めていく上での財源として、乗車料金改定に盛り込まれました。

これは都市部での取り組みということを中心にしてますので、道内におきまして、どの程度活用できるのかは、よく分からないところがありますが、あわせてこうした制度創設に伴い、従来のバリアフリーに関する予算については、地方への重点配分がされると聞いてます。

ぜひとも、こうした財源確保見据えて、ガイドラインで言われている、駅の規模や車両の構造に応じて異なる場面もあるかと思いますが、バリアフリースイールの整備とか、バリアフリーの複数ルートの整備とかを進めていただきたいと思っています。特に、私どもとしては、ホームと車両との段差と隙間の解消をぜひ進めていただきたいと思っております。

ホームと車両の段差解消につきましては、東京モノレール、大阪モノレール、都営交通、JR東日本等々が具体的に取り組みを実施してきております。そうした事例もございますので、JRあるいは札幌地下鉄等々で、先ほど申し上げたように駅の規模や車両の構造で難しいところもあるかもしれませんが、ぜひともさまざまな地域で行われている具体的な取り組みを検証しながら、道内においても進めていただけたらと思っています。

私自身、今日も地下鉄でこの会場に来ましたけど、地下鉄の窓口で乗降時のお手伝いをお願いして参りました。しかし、実際、東京のバリアフリーが進められているところでは、一切お願いしないで、1人で乗り降りができる状況もあります。

そういったことを考えたときに、駅員の方たちの業務負担等々も軽減できると思いますので、ぜひとも、ホームと車両の段差の解消を重点的に、新たな制度を活用して進めていただきたいと思っています。

3点目、以上で、私からはこれで全てになりますので、よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長

それでは、ご回答よろしくお願いいたします。

松本（北海道運輸局）

北海道運輸局 松本です。

北海道運輸局管内、鉄道駅バリアフリー料金制度を適用する届け出実績、まだ今のところありません。駅等のバリアフリー化にかかる費用は、他の制度を活用して整備されているのが現状となっております。

そのため、地方部における支援措置の重点化を図るために、国では、市町村、鉄軌道の事業者を対象に、鉄道駅バリアフリー化補助制度の改正に関する説明会、そちらを本年4月、そして7月に実施いたしました。

一部自治体が補助率の拡充に向けてバリアフリー基本構想の作成を始めたところもございます。今後、同制度を活用する手続きがなされた場合は、適切に対応してまいりたいと思っております。

その中に、先ほどお話がありましたホームの段差とか、車両との部分についても活用していただければなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

鈴木分科会長

よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、もう予定とされていた時間になっておりますが、これまで事務局より説明された事項ですとか、またはそれ以外の言葉に関してでも構いませんので、特にこういったこの場でご質問、またはご意見があるという方がいらっしゃいましたらよろしく願いいたします。

それで、限られた時間でもございますので、発言はできれば1～2分にとどめていただいて、発言の前にご所属とお名前をおっしゃってからご発言をよろしく願いいたします。

それでは、ご発言のある会場参加の方は挙手をいただいて、また、ウェブ参加の方は挙手ボタンで意思表示をお願いいたします。どなたかいらっしゃいますでしょうか。

函館の佐藤委員、よろしく願いいたします。

佐藤（函館すぷれっと）

函館の函館すぷれっとの佐藤です。こんにちは。

皆さんの話、とても素晴らしくて、ずっと後でしゃべっていかすごく悩みながら、今、話します。

地下鉄のこととか出たので、それは地下鉄は何も予約しなくても乗れるし、市電は乗れるかどうかを確認して、そして乗るんですが、JRさんのことなんですけど、JRさんは予約して車いす対応で乗るんですよ。

で、うちの会の親子が、札幌の往復でJRさんに車いす対応のチケットを取ったときに、車いす対応はもう予約入ってますってことで函館駅から乗ったんですが、車いすの席に乗る方が乗らなかったの、乗務員さんが「乗られるまでこの車いす対応のところでもいいですよ」と言ってくださって乗れたんです。札幌に行くまでの間にもしかしたら乗るかもしれないってことで、ちょっと不安だったんですけど、乗務員さんがとても良くしてくださったので札幌に着きました。

じゃあ、帰りはどうなったのかなと思ったら、また、その席は予約が入ってますってことだったんですが、また乗らなかったの、函館駅までその席で帰ってこれましたと。そのときの乗務員さんがとても良くて、大変楽しく行ってこれましたってお話を聞いたときに、JRさんの乗務員の方に、次のどこで乗るとか乗らないとか、連絡って取れないものなのかなと。

その方は、来たらよけようとは思ってたんですけど、何も言われなかったの、往復できた。私はそれに乗ったわけではないんですが、その連絡ってできないものなのかということ。JRさんはすごく研修もされてるので、もし車いす対応であればスロープの用意もしなけ

ればならないし、人員さんも必要ですよ。それで不思議だっていうか、思ったので。

窓口に行ってお話もしたんですけど、窓口の方々は、それに対して対応できるわけじゃないので、ずっと溜めて溜めて今日に至りました。もしできるのであれば、その中で乗務員さんとの連絡が取れて、快適に乗れたらいいなと思いました。

ただ、新幹線になったら、すごく車いす対応が良くなるってことを聞いて、また旅行したいなと思いました。以上です。

鈴木分科会長

事務局でコメントございますか。よろしいですか。

ご感想ということでよろしいでしょうか。

J R北海道さま、コメントよろしくお願ひいたします。

村上（北海道旅客鉄道）

J R北海道CS推進部の村上です。佐藤委員、ありがとうございます。

車いす専用の席が、札幌・函館間の特急列車にはございまして、こちらは1席予約が入ってなければ使える形になっております。使えなかったと、もう既にご予約が入っているということであれば、先約の方がいらっしゃったんだろうなと思うのですが、今、佐藤委員のおっしゃった内容ですと、予約が入っているというふうに弊社の係員のほうでご案内したにもかかわらず、いざ乗ってみると席が空いていたということでもよろしいでしょうか。

基本的に車いす専用座席につきましては、何日か前にいったん席を他の方にも発売するということを行っていませんので、気になったところです。

詳細が分かれば、どうしてそうなったのか分かるものですから。逆質問のようで申し訳ございませんが、もし分かれば教えていただければと思います。

佐藤（函館すぷれっと）

みどりの窓口で予約をして、そのところで車いす対応がないと、もう売れてますってことだったので、一般のところに座ると。でも、本当はもう一つ言いたかったんですけど、車いすがそのところまで通路が通れなくて、車いすを押してその自分の席のところに入ろうと思ったら車いすが入れなかったの、乗務員さんはそういうふうにやってくさったと思うんですけど、買ったところはちゃんと函館駅で買って、予約がもうしてあるってことだった。それでいいですか。その日にちとか。

その買われた方がキャンセルしたかどうかは乗務員の人、J Rの駅のほうにも私が聞きに行ったときには、そういう情報は聞けなかったんですけど。何となく、そんなに車いす対応がいっぱい利用されてるのはありがたいなと思ひながら、空席であるってのはちよつと。

そうしたら、車いす対応のところ座った時点で、お母さんは席を離れなきゃならなかつ

たら、その後ろの席のお客さん方が、いいですよ、空いてるところもあるのでずれるから、お母さんそこに座ってくださいと。すごい皆さん、心のバリアフリーというか良くしてくださって、本当に乗務員さんは素晴らしく対応してくださいましたからってことなんですけど。いいのかな。答えになってるのかな。

村上（北海道旅客鉄道）

ありがとうございます。JR北海道CS推進部の村上です。

考えられるのは、席は取っていたけれども実際ご乗車はご都合でいただけなかった。そうすると、大体、車いす専用のお席につきましては、駅係員による乗り降りのお手伝いの関係で、乗る駅と降りる駅と乗務員の車掌のほうには連絡が行ってるはずですから、それもなかなかちょっと考えられないのかなと思うと、佐藤委員のおっしゃったのはレアケースなのかなというふうに思っています。

とはいえ、実際にご乗車いただいたりとか、あとは、周りのお客さまにもご乗車いただいて目的地までご旅行楽しんでいただけたということで、まずはほっとしております。

またお気付きの点とかありましたら、教えて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。

佐藤（函館すぷれっと）

ありがとうございます。

鈴木分科会長

ありがとうございました。

それでは、予定とされていた終了時刻を過ぎてございますので、まだまだご意見ある方いらっしゃるかもしれませんが、これにて本日の議題は終了したいと思います。何かご意見がある方いらっしゃいましたら、事務局のほうまでお寄せいただければ、後でぜひ共有していただければと思います。

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。

## 5. 閉会

頼本（北海道運輸局）

鈴木分科会長、委員の皆さまにおかれましては、熱心なご議論いただきまして誠にありがとうございました。

それでは、最後に事務局から一言ごあいさつを申し上げたいと思います。北海道開発局開発管理部開発調整課 藤田開発調整推進官さま、よろしく願いします。

藤田（北海道開発局）

ただ今ご紹介いただきました北海道開発局開発調整推進官の藤田と申します。本日は長時間にわたり、委員、関係団体の皆さまに熱心にご議論いただきましたこと、誠にありがとうございました。

新幹線駅の案内表示から車いすのバッテリーチェックなど、とても幅広く貴重なご意見、ご要望を頂戴いたしました。バリアフリー政策、真の共生社会の実現を目指すためには、改めて関係団体の皆さまからの貴重な情報ですとかご意見が必要と感じました。

今後も関係機関で密に、密と言っても三密を微妙に避けながら検討などをして、施策を推進してまいりたいと思います。

簡単ではございますが、閉会のあいさつとさせていただきます。本日はお忙しい中ありがとうございました。どうぞ、お足元などに十分お気を付けてお帰りくださいますようお願いいたします。本日はありがとうございます。

頼本（北海道運輸局）

ありがとうございました。

事務局から1点すいません。音声の都合で、最初の開会の部分と岩城局長のあいさつが途中でちょっと途切れてしまったこと、誠に申し訳ございませんでした。内容につきましては、また事務局のほうからお伝えする方法を取らせていただきたいと思います。よろしく願いします。

それでは、以上をもちまして、第4回移動等円滑化評価会議北海道分科会を終了したいと思っております。ありがとうございました。