

## 第6回 移動等円滑化評価会議 北海道分科会 議事録

日時：令和6年8月27日（火）14:00～15:45

場所：北海道運輸局 8階海技試験場（札幌第二合同庁舎）

### 1. 開会

久原（北海道運輸局）

それでは定刻となりましたので、ただいまより第6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、誠にありがとうございます。

私、事務局を担当します、北海道運輸局の久原と申します。どうぞよろしく願いいたします。

### 2. 北海道運輸局長挨拶

久原（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の井上よりご挨拶を申し上げます。井上局長、よろしく願いいたします。

井上（北海道運輸局長）

ただ今ご紹介いただきました、北海道運輸局長の井上でございます。開催に先立ちまして、一言ごあいさつを申し上げます。委員の皆さま、そして関係団体の皆さまにおかれましては、お忙しい中、移動等円滑化評価会議北海道分科会、ご出席をいただきまして誠にありがとうございます。また、日頃より北海道の国土交通行政に対しましてご理解・ご協力をいただいておりますことを厚く御礼を申し上げます。ありがとうございます。

さて、本評価会議北海道分科会ですけれども、バリアフリー法に基づく法的な位置付けがなされて以降、本日で6回目の開催となります。バリアフリー化を加速する上で皆さまのご意見をしっかりと伺って関係者間での理解を深めていくこと、これが非常に大事だというふうに思っております。また、この本会議で頂いたご意見、これを東京の本省にしっかりと伝えて、全国の評価会議でもご検討いただき、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いうふうに考えております。

北海道のバリアフリー化の状況につきましては、後ほど詳しい説明があるかと思いますが、例えば、1日当たり3,000人以上の利用者がある96の鉄軌道駅、この段差の解消が90.6%、障害者用トイレの設置が96.6%と毎年着実に進展してきていますけれども、一方で段差の解消については全国平均を下回っているといった状況にあります。また、道内の市町村によるマスタープランの策定数、これも低い状況にとどまっているなど、全体

としていまだ道半ばという状況と考えております。

また、本年の8月4日に札幌市、国土交通省などの共催で、「誰もが暮らしやすく移動しやすい共生のまちさっぽろ」、これをテーマとしました共生社会バリアフリーシンポジウム in 札幌、これが札幌市の秋元市長やパラリンピアンの方々などのご出席の下で開催され、さらに、札幌市では現在、共生社会推進条例、仮称となっておりますけれども、この令和6年度末制定を目指して検討が進められているなど、共生社会の実現に向けた取り組みが進められているところでございます。

国土交通省としましても、ハード整備に対する支援事業に加えましてソフト面においてもバリアフリー教室の開催などを通じて、心のバリアフリー、これも推進してまいりたいと思っております。

本日は皆さまとバリアフリー化の現況を共有させていただくとともに、皆さまのご意見、それを幅広く伺い、国、関係者の今後の取り組みに生かしてまいりたいというふうに思っておりますので、北海道における移動等円滑化、その全般につきまして忌憚のないご意見、頂ければなというふうに思っております。

結びに、本分科会が関係者の皆さまの取り組みの一層の推進、そして共生社会の実現につながることを祈念いたしまして、私からのご挨拶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

久原（北海道運輸局）

ありがとうございました。続きまして、当分科会会長の北星学園大学鈴木教授よりごあいさつをお願いいたします。鈴木分科会長、よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長

ただ今ご紹介にあずかりました、本評価会議北海道分科会の分科会長を仰せつかっております北星学園大学の鈴木でございます。冒頭に当たりまして一言ごあいさつ申し上げます。

さて、本日は何かとご多用の中、また、午前中は非常に天候も悪く、そういった天候の中ご参集いただきまして誠にありがとうございます。1年ぶりに当評価会議にて皆さまとお会いできますことを非常に大変うれしく思っております。

昨今、数年前まで猛威を振るいました新型コロナウイルスに関しましては、いまだ変異株が一定規模でまん延しております、比較的學生もかかっておりますが、症状が比較的軽くて、私たちの生活もコロナ禍以前の平常に戻りつつあるかと思っております。そういった中で、今回の評価会議のキーワードでもございます交通ですとか移動に関しましては、一部の地域におきましてはインバウンドの増加なども相まって、非常に交通ですとか移動の需要が活性化しつつあるかと思っております。

一方で、少子高齢化ですとか、また、働き方改革、人手不足、メンテナンスコストの増加などの要因に伴って、私たちの生活の基礎をなします交通・移動というものが、その担い手でありまして特に公共交通におきまして、非常に地域の足の確保、維持、また、円滑化という意味におきまして、ますます大きな課題になっているかと思えます。

そのような状況の中、本会議での皆さまからの多様な視点における情報提供ですとか、情報共有につきましては、大変大きな意義があるかというふうに私は思っております。皆さまからの多様な視点による貴重なご意見を本日も賜りたいと存じます。本日、限られた時間ではございますが活発なご議論をお願いいたしまして、私からの冒頭のごあいさつとさせていただきます。本日もよろしくお願いいたします。

久原（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。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はございますが、資料の中の委員名簿をもってご紹介に代えさせていただきます。また、運輸局長の井上はこの後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。

続きまして、資料に関してでございますが、事前に送付をさせていただいておりますので、確認を省略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願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

#### 4. 議題

鈴木分科会長

改めまして、鈴木でございます。慣例でございますので、私のほうで司会を、進行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。なお、私、不覚にもちょっと風邪を引いてまいまして、ちょっとお聞き苦しい点があろうかとは存じますが、その辺につきましてお許しいただきたいなというふうに思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の議事次第に沿って進めてまいりますので、よろしくお願いいたします。議事次第の4番目、議題に入ります。まず①の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。

三浦（北海道運輸局）

私、北海道運輸局交通政策部バリアフリー推進課長の三浦と申します。どうぞよろしくお願いいたします。ご説明につきましては着座にて進めさせていただきます。失礼いたします。それではご説明差し上げます。

————以下、資料説明————

まずは資料の 2 番でございますが、移動等円滑化の進展状況に関して、基本方針に定める移動等円滑化目標達成状況についてご説明を申し上げます。

1 ページ目をご覧ください。まず、こちらはバリアフリー法に基づく基本方針に定められた整備目標でございます。本年の分科会におきましては、**2025** 年度までの 3 次目標に向けた **2022** 年度末の目標達成状況について評価をいただくことになっております。こちらのページでは、鉄軌道、バス、船舶における表となっており、中央から右に **2025** 年度末までの 3 次目標、中央に **2022** 年度末の目標達成状況になっております。鉄軌道における駅のホームドア、可動式ホーム柵の北海道における整備状況については、札幌市営地下鉄においては全駅、全ホーム整備されておりますが、**JR** については異なる車両がホームに入ることから、新幹線駅のみ整備されている状況となっております。

2 ページ目、おめぐりください。内容は同様となっております、航空、タクシー、道路、都市公園、路外駐車場、建築物、信号機等について記載しております。こちら、1 ページ目、2 ページ目のおおくり、航空機、道路については目標を達成しております。また、令和 6 年 3 月に開催された本省の移動等円滑化評価会議において、鉄軌道駅のホームドア等、鉄軌道車両、旅客船、航空機ターミナル、路外駐車場、こちらは **500** 平米以上の料金徴収する駐車場のことでございます。建築物、こちらは例えば、病院、福祉センター、金融機関、ホテルなどでございます。これらについては、おおむね達成見込みであると、残る種別については達成困難と、分析結果が報告されております。

目標達成に向けて新たな料金制度、こちらは鉄道駅バリアフリー料金制度、これは令和 3 年の 12 月に創設しております、この他、地方部の支援として補助率の拡充を行うとともに、税制・予算の各種支援制度の活用やバリアフリー基準への対応に係る積極的な働き掛けを事業者等に促進していくこととしております。

3 ページ目、ご覧ください。こちらは北海道におけるバリアフリー状況を全国と比較しお示ししております。表の赤塗りの部分は、全国よりも北海道のほうがバリアフリー率が高い場所を示しております。項目の中で、段差の解消については公共用通路と車両等の乗降口との間の経路で、高齢者、障害者等の円滑な通行に適するものになっているかどうかを基準となっております。高低差がある場合は、スロープやエレベーターの設置、経路や出入り口の幅の確保、車椅子の通行に支障がないか等が基準となっております。

各施設について見てみますと、鉄軌道駅につきましては、視覚障害者誘導用ブロック施設数および障害者トイレ設置施設数が全国よりも高くなっております。バスターミナルについてはご覧のとおりとなっており、航空旅客ターミナルについては平成 22 年度から **100%** となって目標達成しております。

4 ページ目、ご覧ください。ここからは、先ほどの表をモードごとに北海道の推移について見ていきます。まず、鉄軌道駅におけるバリアフリー化の状況でございます。北海道における対象の駅は **96** 駅であり、**2022** 年度末におきまして段差の解消は **90.6%**、前年比ブ

ラスで3.4%、視覚障害者誘導用ブロック、こちらが99%、前年比でプラスの2.2%、障害者用トイレ、こちらは96.6%、前年比でプラス2.3%となっております。

令和2年度から令和3年度にかけて折れ線グラフが続いておりませんが、これは注釈で書いておりますとおり、対象が令和2年、2020年度までは利用者数が3,000人以上の施設が対象でしたが、令和3年、2021年度からは利用者数3,000人以上および基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上が対象となったためでございます。目標については原則として全てとなっておりますので、バリアフリー化は進んでおりますが、わずかに届いていない状況でございます。

5ページ目、ご覧ください。バスターミナルにおけるバリアフリー化の状況でございます。段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックにつきましては、いずれも85.7%、障害者用トイレにつきましては36.4%。こちらは両方とも前年比プラスマイナス、増減なしとなっております。こちら先ほどの鉄軌道駅と同じく対象が変わっており、令和3年度から対象が増えたため、バリアフリー化率が減って見えております。原則全てという目標に対し、障害者トイレが遅れていることが分かります。

続きまして、6ページ目でございます。車両等におけるバリアフリー化の状況でございます。確認方法については「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、施行規則第23条により、公共交通事業者は毎年6月30日までに移動等円滑化実績等報告書を提出することになっており、その報告書に基づき作成しているものでございます。

モードごとの状況は次のページからになります。7ページ目、ご覧ください。鉄軌道車両におけるバリアフリー化の状況でございます。こちらはグラフを見ると着実に進展してきたのですが、2021年度、令和3年度より対象が4両編成以上の列車において1両ごとに2以上の車椅子スペースを設けている車両が対象と変更になったため、数値が下がっております。目標は70%で、令和4年、2022年度末は41.9%、昨年比プラスで2.2%となっております。

8ページ目、ご覧ください。ノンステップバスの導入についてでございます。昨年より台数・率共に増えておりますが、目標の約80%には届いていない状況となっております。

9ページ目、ご覧ください。こちらはリフト付きバス等の導入についてでございます。昨年度より車両が減り27台となり、適用除外車両に占める割合は3.8%と減少しております。こちらにつきまして担当部局に確認したところ、事業者において計上方法を厳密に精査した結果、令和4年度の実績数が記載の27両となったということでございます。目標は約25%でございます。及ばない状況でございます。

10ページ目、ご覧ください。福祉タクシーの導入の推移についてでございます。UDタクシーは前年よりも増えてございますが、目標は全国で9万台、令和4年、2022年度末、全国で4万5,311台ですので、目標まで努力が足りないように見えますが、前回、2020年度までの2次目標が4万4,000台で倍以上の設定となったため、厳しい状況となっております。

なお、増減についてこちらも担当部局に確認したところ、平成 30 年度の増加については UD タクシー導入に伴うものが影響してございまして、令和 4 年度の減少については事業者からの調査回答率が減少したことに伴うものと聞いてございます。担当部局から適切に報告するよう未提出事業者に対し催促を行っているところでございます。

11 ページ目、ご覧ください。旅客船についてでございます。こちらは昨年と変わらない隻数ではありますが、総数が減少、28 隻から 26 隻に減少したことから、適合割合は上昇しております。

12 ページ目、ご覧ください。こちらは道路、都市公園、路外駐車場についてのまとめになっており、道路、都市公園の、こちらの園路および広場、路外駐車場について全国より上回り整備目標を達成しておりますが、都市公園の駐車場およびトイレについては全国より下回るとともに、2025 年度末の整備目標にも残念ながら届いておりません。

続きまして 13 ページ目、ご覧ください。こちらは道路、都市公園、路外駐車場についての北海道における推移でございます。数値については見ていただければと思いますが、この中で道路についてグラフを見ると、ガクッと下がっており悪いように見えますが、下がった要因としましては、対象が約 1,700 キロから約 4,450 キロと大きく増えたことによるものでして、左の目盛りを見ていただくと分かるように高水準のグラフとなっており、目標は 70%なので、大きくクリアをしている状況でございます。

続きまして、14 ページ目ご覧ください。建築物のバリアフリーの推移についてでございます。これは全国のデータしかございませんが、前回の 2020 年度までの目標が 60%とクリアしており、今回はさらに上の目標値を設定しており、67%を目標としております。

続きまして、15 ページ目ご覧ください。こちらは信号機等の設置についてでございます。北海道におきましては、100%を達成しております。

16 ページ、ご覧ください。こちらは心のバリアフリーの認知についてでございます。新たなバリアフリー整備目標が設定され、心のバリアフリーの用語の認知度および高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合が追加となりました。結果はいずれもインターネット、モニターアンケートによる数値です。心のバリアフリー用語認知度は 50%が目標、高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合は 100%を目標としております。こちらは思ったよりも進捗が良くない状況ですので、今後の各種啓発活動の中で積極的に使用し周知を図りたいと考えております。以上、簡単ではございますが、資料 2、北海道における基本方針に定める移動等円滑化目標の達成状況に係る説明とさせていただきます。

続きまして、資料 3 についてもご説明を差し上げます。お手元にご準備ください。資料 3、基本構想・マスタープランの作成状況について説明をさせていただきます。まず 1 ページ目、ご覧ください。バリアフリー基本構想について簡単に説明させていただきます。旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集積している地区を重点整備地区と位置付け、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等のバリアフリ

一を重点的、具体的に推進することを目標としまして、市町村が作成する具体的な事業を位置付けて取り組むというものでございます。

2 ページ目をご覧ください。基本構想に位置付けられる特定の事業というのは記載の事業となっております。令和 2 年度のバリアフリー法改正により、従来のハード整備に関する事業に加え新たにソフト事業が創設され、バリアフリー教室の開催など教育啓発特定事業が加わっております。ハードだけではなくソフトの面も基本構想でしっかり取り組んでいくという体制になっております。

3 ページ目、ご覧ください。移動等円滑化促進方針、こちら、マスタープランについてでございます。こちらのご説明を差し上げます。旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者等が利用する施設が集積している地区、これを移動等円滑化促進地区と位置付けまして、そこにおいて市町村が面的、立体的なバリアフリー化の方針を示すものでございます。

基本構想との大きな違いといたしましては、基本構想は実際の具体的な事業、特定事業を位置付けて取り組んでいくというものに対しまして、マスタープランについては具体的な事業化の動きがなくても方針を示すなど、地域におけるバリアフリー化の考え方を共有して取り組んでいくというものになっております。

4 ページ目、ご覧ください。全国における基本構想の作成状況につきましては、こちらで示しております。令和 5 年度末で全国では 325 の市区町村で作成されております。北海道においては、179 市町村のうち、17 市町で作成されておまして、現在、長万部町が基本構想の策定作業を行っております。基本構想の作成は令和 4 年度の、令和 5 年 3 月、登別市が作成したのが最後となっております。

おめくりいただいて、5 ページ目をご覧ください。令和 5 年度末で基本構想とマスタープランを作成した市町村について北海道の地図に落とし込んでおりますので、ご覧ください。こちらはマスタープランの作成先も載っております、北海道においては長万部町の 1 町のみが作成しております。基本構想については令和 7 年度末までに作成目標数が設定され、基本構想は全国で 450 市区町村、マスタープランについては 350 市区町村を作成目標としておまして、北海道においても目標達成に向け市町村に周知、プロモート活動に力を入れたいと思っております。基本構想とマスタープランの作成状況については以上となります。以上、資料 3、基本構造・マスタープランの作成状況に係る説明とさせていただきます。

続きまして、資料 4 についてご説明させていただきます。お手元にご準備ください。続きまして資料 4、ハード・ソフト取組計画の作成状況について説明をさせていただきます。1 ページ目、ご覧ください。ハード・ソフト取組計画でございますが、こちらは平成 30 年の法改正で導入された制度でございます。一定人数の輸送対象者がいる事業者はハード・ソフトの取組計画を作成して、取組状況について、毎年、国土交通大臣に対して報告し公表を行うものとなっております。

2 ページ目、ご覧ください。こちらは手続きの全体像となっております。3 ページ目、ご

覧ください。北海道においては、19の事業者からご提出をいただいております。内訳については、こちらの資料、ご覧いただければと思います。

続きまして最終、4ページ目、ご覧ください。こちらが北海道における事業者となっております。こちらの報告書は各社のホームページや国土交通省のホームページからもご覧いただけます。

以上、資料4、ハード・ソフト取り組み計画の作成状況について説明差し上げました。以上でございます。

—————資料説明終了—————

鈴木分科会長

ご説明ありがとうございました。ただ今、議題の①、移動等円滑化の進展状況について、資料2、3、4に基づきご説明いただきました。これまでのご説明に関しまして、皆さまよりご質問・ご意見等ございましたら、よろしくお願いいいたします。発言に当たりましては、ご所属とお名前をおっしゃっていただいております。また、この会の最後にも全体を通してご意見・ご質問の場を設けますので、今の時間に関しましては、資料2、3、4に関する質問をお願いいたします。それでは、ご質問・ご意見等ございますでしょうか。ウェブでご参加の方も、ご質問しにくいと思いますが、もし何かございましたら意思表示をしていただければ幸いです。何かございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。それでは続きまして、各機関等の最近の取り組みについて、まずは北海道運輸局よりお願いいいたします。

三浦（北海道運輸局）

北海道運輸局でございます。お手元に資料5の1をご準備ください。それではご説明差し上げます。議題2、各機関等の最近の取り組みに関しまして、北海道運輸局のバリアフリーの取り組みについて私から3点紹介させていただきます。

まず1ページ目でございます。1点目は、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プロモートについてご説明差し上げます。令和5年度に実施したプロモートについてのご報告です。北海道においては、毎年道内各自治体へアンケートを実施しております。その回答の中から訪問自治体を選定しております。運輸局にて訪問先を決め、今年度が2市町、富良野市と美瑛町に先週訪問しておりますが、今後も必要に応じて開発局に同行を打診してプロモートを実施してまいりたいと考えてございます。

続きまして、2ページ目から5ページ目の取り組みが2点となります。昨年度実施しましたバリアフリー教室の開催に係るご紹介です。こちらは、2ページ目は、昨年JR北海道から依頼を受け実施したバリアフリー教室でございます。昨年は札幌、名寄、室蘭、北見にて開催しております。今年度もお声掛けいただき道内数カ所で開催予定となっております。



3 ページ目、ご覧ください。北海道開発局と共催し、鈴木教授にもご講演をいただきました運輸局および開発局職員に対するバリアフリー教室の状況でございます。今後も内部の体験会を実施していこうと考えている次第でございます。

続きまして、4 ページ目でございます。こちらは今年の1月26日に開催された札幌国際大学の学生・先生を対象に、札幌市営地下鉄福住駅を利用し、写真のように車椅子や白杖体験を行いながら体験会を実施しております。詳細は資料をご覧くださいと思います。

続きまして、5 ページ目でございます。令和5年度に実施したバリアフリー教室についてご報告いたします。昨年度の分科会で報告しました北海道中央バス様から車両一両を、提供を受け開催しました「きよた“バス楽しんでこ”イベント2023」や、北海道日本ハムファイターズの本拠地であるエスコンフィールドからシャトルバスとして運行しているEVバスを使用して、「当別町バスまつり2023」、それから樺戸山金剛寺での教室など目新しい教室が開催できたものと思います。今年度は、これらの地域でイベントがないものもございまして、バリアフリー教室の開催数の減少が見込まれる予定となっております。

続きまして6 ページ目、1枚おめくりください。今、先ほど申し上げましたとおり、例年、昨年度ありましたイベントがない状況が見込まれることで、開催数の減少が見込まれておりますので、他方、限られた予算、あと、我々の人員体制という制約がある中ではありますが、心のバリアフリーを一層促進・推進するため、バリアフリー教室を増加させるべく検討等進めてまいりました。具体的には、札幌市の教育委員会に相談に出向きまして、調整したところ、札幌市内の小学校200校余りに対して、北海道運輸局が主催してバリアフリー教室ができるということについて周知していただくというところで、前向きな協力を得ることができました。

8月の夏休み期間中に各学校に周知し、各学校からの提出期限は、9月中旬となっておりますが、現在のところ10校程度申し込みがありまして、具体的に日程の調整を進めております。関係機関のご協力をいただきながら前向きに進めてまいりたいと思います。

以上、資料5の1、北海道運輸局のバリアフリーの取り組みについてご説明差し上げました。以上でございます。

鈴木分科会長

ありがとうございました。それでは続きまして、北海道開発局よりご報告をお願いいたします。

佐藤（北海道開発局）

北海道開発局の佐藤と申します。よろしく申し上げます。まず、お手元の資料5の2の1ページ目をご覧ください。士幌町の道の駅におきまして、車椅子の方がEV充電器を使用する際に段差となっていた駐車場の縁石、左下の写真の赤い枠の箇所ですが、これをバリアフリー化して右下の写真の青い枠のようにバリアフリー化する工事でございます。EV充

電器は士幌町の所有となりますが、駐車場部分は国の所有となっておりますので、縁石の工事は国直轄の施工となります。

続きまして、2 ページ目をご覧ください。札幌市内における 2023 年 12 月に完了した民間の事業ですが、「北 8 西 1 地区第一種市街地再開発事業」に社会資本整備総合交付金と防災・省エネまちづくり緊急促進事業という制度を通じまして、交付金および補助金が支払われております。水色の枠内のちょうど真ん中に記載している 4 つの点の項目にこの事業が該当しておりまして、補助金が支払われております。写真は 2 つしか添付しておりませんが、他に手すりの設置というものがございます。

このように、北海道開発局では国が直接行う工事である直轄事業の他、他の団体や民間企業への事業に対する補助制度などを通じてバリアフリー化の支援をしております。以上、北海道開発局からの取り組み報告を終わります。

鈴木分科会長

ありがとうございました。それでは続きまして、札幌市まちづくり政策局交通施設担当、佐藤課長よりご報告をお願いいたします。

佐藤（札幌市）

それでは、資料の 5 の 3 につきましてご説明いたします。私からは北海道運輸局長のごあいさつでも触れていただきました、共生社会バリアフリーシンポジウム in 札幌の開催結果につきまして情報を提供させていただきます。

先の 8 月 4 日に札幌グランドホテルにおきまして「誰もが暮らしやすく移動しやすい共生のまちさっぽろ」をテーマにしまして、パラリンピアンの方の講演ですとか、障害のある方との交流などを通じて、共生社会の実現に向けた取り組みを共有・発信する場として、このイベントを開催したところでございます。主催は国土交通省、北海道運輸局、札幌市などからなる共生社会ホストタウン連絡協議会でありまして、真夏の日曜日ということにもかかわらず、会場 120 名、オンライン 38 名と非常に多くの方にご参加いただきました。当日は、ソチ・パラリンピック金メダリストの狩野亮さんによる基調講演の他、秋元札幌市長、北海学園大学の石橋先生、一般社団法人日本心のバリアフリー協会代表理事の杉本さんも交えたパネルディスカッションを開催したところでございます。狩野さんによる基調講演では、自身の競技体験や日常体験を基に、共生社会を実現していくために必要な考え方などをご講演いただきまして、狩野さんからは「さまざまな違いを知り、共に生き、それが当たり前となる社会が共生社会である」と、このような印象深いご発言もあったところでございます。

また、パネルディスカッションでは障害者の生活の質の向上をテーマに、スポーツや観光といった切り口で議論が進んだ他、秋元札幌市長による札幌市のバリアフリー施策の紹介内容を踏まえまして、地下鉄駅やホテルなど民間施設のバリアフリー化といったハード

面の取り組みですとか、心のバリアフリーの推進などのソフト面の取り組みについて、今後の方向性などに関する活発な議論が展開されました。

パネルディスカッションの最後では、来場者の質問に答える形で共生社会の実現のために各自が心掛けていることで大事なこととしまして、各パネラーから一言ずつ発言をいただきましたが、視覚に障害のある杉本さんからは「社会には障害者、高齢者だけでなく、性別や国籍が違う方、病気のある方、妊娠中の方など、さまざまな境遇の方がいる。このことを日頃から意識しつつ、対話を通して相手方のさまざまな状況を知っていこうと心掛けていくことで、共生社会の実現に少しずつ進んでいくのではないかと、このような趣旨の発言がありました。

なお、本シンポジウムにつきましては、来月中旬に札幌市公式 YouTube チャンネルにおきましてアーカイブ配信を予定していることから、ぜひ皆さまにご覧いただきたいと思えます。

また、本イベントにおきましては、同時開催イベントとして札幌駅前通地下歩行空間、通称「チ・カ・ホ」におきまして「見て、体験して、バリアフリーをもっと身近に」を合言葉に各種イベントを開催したところです。主な内容としましては、左下の写真にもあるボッチャなどのパラスポーツ体験会の他、知的障害や発達障害のある方の手先の不自由さなどを体験できる障害体験ブース、カラーユニバーサルデザインの体験ブース、それから札幌市が現在、制定検討を進めております仮称、共生社会推進条例の骨子案等を紹介し、これについてのご意見を頂く共生社会の実現に向けた意見募集ブースなども設けたところです。

先ほどのシンポジウムに加えて、こうした多様なコンテンツを一度にまとめて開催することで、多くの方が気軽にさまざまな障害などを知り理解を深めるきっかけになったと思われる他、「誰もが暮らしやすく移動しやすい共生のまちさっぽろ」の実現に向けまして、各個人ができることなどを考える機会にもなったのではないかと捉えているところです。

札幌市としましては、今後も引き続き、市民の皆さまや事業者の皆さまと協働しながら共に共生社会の実現を目指し、さまざまな角度から多様な取り組みを進めていきたいと考えているところでございます。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございました。これまでのご説明に関しまして、ご意見・ご質問等がございましたらよろしくお願ひいたします。何かございますでしょうか。それでは、ないようですので、他に口頭で発表される団体・会社様はございますでしょうか。

はい。竹田様、よろしくお願ひいたします。

竹田（NPO法人ホップ障害者地域生活支援センター）

竹田ですけれども、よろしくお願いいたします。何点かあるのですが、1点はマスタープランについて昨年も同じような質問と要望をさせていただいたのですが。駅前の、新幹線の駅ですとか新しい駅を作る時には、やっぱりマスタープランがないと駅前広場のバリアフリー化ですとか一体的に進まないのではないかという危惧を抱いています。で、資料を見る限りは、各新幹線というか、長万部町ですとか小樽市ですとか札幌市だけが対象になっていて、その他の市町村については市町村マスタープランの作成状況にないという形になっています。それぞれの市町村からしたら、せっかく新たな駅ができてバリアフリー化は一体的に進まないのではないかという危惧をすごく抱いております。また、北広島市で新たな駅をエスコンフィールドの関係で作るというふうには伝えられていますが、これも同じく、マスタープランの予定が資料を見る限りではないというふうになっていますので、同じような危惧があるかと思っておりますので、この辺について運輸局として、どういう具体的なことを今後していくのかということ、少し教えていただきたいと思っております。

あと、時間の関係もあるかと思っておりますので、資料のほうを作らせていただいたのですが、JPN タクシーについての問題点。

あと、大型駐車場ですとか商業施設、新千歳空港の駐車場の利用システムが、資料として用意できなかったのですが、車椅子用の駐車場を事前に予約できるようなところが、1日単位でしか予約できないという非常に使いにくいシステムになっていて。何日間か旅行をする時に、予約をし過ぎということで、いったんキャンセルをしないと、しながら手続きを踏むみたいなことをしなければいけないので、これについても改善をしてほしい。

あと、航空機利用におけるバッテリーチェックの確認が、これはたぶん保安検査、あるいは航空会社の問題だとは思いますが、基準通りに説明をしてもなかなか現場の方が、理解していなかったりとかして、車椅子にとっては搭乗時のストレスが非常に大きいので、この辺についても改善を図ってほしいと思っております。

JPN タクシーに関しては、現在、歩道のバリアフリー化で、セミフラット方式で歩道のバリアフリー化を進めていると思うのですが、この辺が横乗りのスロープ、JPN タクシーとの結合はあまりうまくいっていないのではないかというのを、実際それをしていく上で感じています。セミフラット方式では、マウントアップの部分がなくなってくるので、逆にJPN タクシーは乗り入れが難しくなるのではないかと。この辺のバリアフリー化におけるセミフラットと、マウントアップの結合をどうするべきか、これについては課題としてぜひ検討いただきたいなと思っております。

それから、すみません、何点か唐突的に話を付け加えますが。パーキングパーミットの導入について、国交省の方が進めているかと思うのですが、北海道を含めて導入していないのは、今現在5県、そのうちの1県は神奈川県が導入予定。北海道を入れて4県だけがパーキングパーミットを導入していないということになるのですが、ぜひ北海道もですね、パーキングパーミットの導入を、なぜ進まないのか。あるいは、なぜ進められないのか、もう少し分かりやすくご説明なりいただけるようなことをお願いしたいと思っております。

以上、何点か唐突的に申し訳ありませんが、よろしく願いいたします。

鈴木分科会長

今、お手元に資料が配付されたかと思えますけども、何点かご質問ですとか、あと、方針の少しお伺いみたいなのが。中長期にわたるご希望もありましたけども、ご回答できる部分に関しましては事務局様お願いいたします。

三浦（北海道運輸局）

北海道運輸局でございます。貴重なご意見ありがとうございます。まずはご質問・ご意見頂きましたマスタープランの作成でございますが、こちら、ちょうどこれからプロモーションを各自治体に図っていくというところではございますが、基本的に新しく駅ができる新幹線の沿線の自治体だとか、そういったところを重点的にプロモートしてまいりたいと思っております。先ほどお話しいただいたところにつきましても、北広島市で、非常に近いところございますので、しっかりと機会を見てプロモートしてまいりたいと思っております。

それからあと、こちら、ご意見頂いて今、配布させていただいた資料にはなりますが、我々の各担当でまだ頂いてからお時間が少なく、大変申し訳ありませんが十分な回答ができる状況になってございません。こちらにつきましては、しっかりと、ご意見頂いた部分については、本省に伝えるところは伝え、我々で回答できる部分についてはしっかりと整理して、また対応してまいり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。以上、どうぞ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。私もちょっと、先に新千歳空港に多少、少しユニバーサルデザイン、関わっているところあるもんですから、ただ今のご意見も含めまして私のルートでもお伝えしたいなというふうに思います。

その他、何か他にご意見・ご質問等ございますでしょうか。また、併せまして、口頭でのご報告ですとか情報提供などがございましたら、団体様、企業様でよろしく願いいたします。

それでは、ないようですので、いったんこちらで区切りたいと思えますけども、1時間ほど経過しておりますので、10分休憩を取りたいなというふうに思います。私の時計で今14時55分です。10分後の15時5分をめどに、またお集まりいただければと思います。よろしく願いいたします。それでは、休憩とさせていただきます。

〈休憩〉

鈴木分科会長

それでは皆さまお集まりのようですので、再開いたしたいと思います。それでは議事次第の4、議題の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。まず、DPI 日本会議西村様から頂いたご意見につきまして、お手元に配布しておりますので、そちらについて順番に発言いただきたいと思います。一通り、事前の意見を発言いただいた後に、その他のご意見について承りますのでご了承ください。それではまず、認定 NPO 法人 DPI 日本会議西村様よりお願いいたします。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

私のほうからこの質問内容をもう一度申し上げるということによろしいでしょうか。

鈴木分科会長

はい、もしよろしければ、それによろしくお願いいたします。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

はい、分かりました。質問・意見については、2つに分けています。1点目は昨年の分科会でも申し上げたんですけれども、私も含めて各委員からさまざまな意見が出されています。その意見を、この場は積み上げていくと私は認識していますので、1年たちましたが、去年出たさまざまな意見についてどのような状況、検討してきたのかをご返答なり、あるいは会議でお示しをしていただきたいということで、ここに6点挙げてます。

1つは新幹線の札幌駅の整備で、今現在どのような状況なのか。バリアフリーを含めた、特にホームドアを含めてどのような状況なのかを確認したいと思っております。

それから、去年も質問したのですけれども、ドイツで公表された航空機の2階建てシート、車椅子が使えるのだろうかという不安がありましたので、そのご確認をしていただきたいと申し上げます。

それから、(3)ですけれども、ノンステップバスの運行状況、ホームページの掲載やバス停での表示、そういったことでの情報提供を求めましたが、その検討状況と結果、そして現状を教えていただきたいと思っております。

(4)ですけれども、これは美幌峠のことをお話しさせていただきましたが、観光地・観光名所のバリアフリー状況の提供、これに関するこの1年間の検討状況と結果、そして現状。

全部同じですけれども、(5)は地下鉄のマウントアップ、いわゆる足元を上げるということで、段差をなくすことで車椅子が動きやすい、乗りやすいということですが、これの状況も確認したい。それから、これは以前から島委員が申し上げておりましたけれども、ホームドアができない中での安全措置として、JRの電車、列車がホームに入る前に、車の一時停止のように、いったん停止をして安全を確認してから中に入るということについての、

この1年間の検討状況等々をお知らせいただきたいと思っています。

そして2番目ですけども、その他ということになります。新たな質問ということですけども、これは中央でも議論になっているようですけども、札幌、北海道だとJRだけなのかなとは思って、まあ、もう1社でしたか。要するに無人化駅、この無人化駅を障害者が利用する場合の対応について伺いたい。東京では日本会議から聞いていますけども、無人駅は運転士さんのサポートで配慮するようになってきているということで、ぜひそういった対応も含めてお願いをしたいと思います。

それから、札幌駅の地下、アピアから地下鉄駅に下りるエレベーターですけども、私の記憶が間違いでなければ確か夜11時台ということで、そこだけの制限が、地下鉄が運行しているにもかかわらずあると記憶があります。昔、何十年も前ですけども、地下鉄白石駅にエレベーターが設置されて使用時間が確か10時から6時だったことがあったかと思いますが、その時間外に利用した時に、白石駅の駅員、今では同じような対応はしてないと思いますけども、「今、何時だと思っているんだ」って怒鳴られた経験があります。

障害者権利条約は他の者との平等を基礎、つまり障害のない人が受けている当たり前の状況を障害者も受けることが必要であると。車椅子が理由で地下鉄を使えない、階段があることで使えないということであれば、当然このエレベーターについては、運行時間等々については時間制限を除いてほしいと思っています。

あと、(3)ですけども、先日、初めて経験したのですけども、高速道路の料金の無人化というのが進んでいるのですね。で、障害者の場合はボタンを押すようにとされているのですけども、あそこから入れろというふうにいろいろ言われたのですけども、結局無理でした。手が届かないとか。で、高速道路の人に出てきてもらって、キャッシュカードを入れてもらい何なりしましたけども、やはり「ご自身で入れることができますか。できないのであればお手伝いに行きます」という対応が欲しかったと思います。

最後ですけども(4)、コロナ禍があり中止していましたが、私どもDPIはUDタクシーの乗車拒否に関する調査を再開しました。今年実施をした結果、残念ながら乗車拒否がこれまで以上に見られました。ぜひとも引き続き乗車拒否、あるいは円滑な乗車に向けたご努力をお願いしたいと思います。

こういう場になりますと比較的困ったことの報告が多くなってしまいうんですけども、私もUDタクシーを、いろんな会社を利用しました。行くのに1時間かかる、予約ができないなどという対応がほとんどでしたけども、唯一、SKタクシーについては非常に円滑な対応をいただいています。自分が車椅子でUDタクシー乗るのに時間がかかる。だから、タクシーが来るのに相前もって電話をかけて、それからでなければ来れないということの不安が、ほぼないような状況でのタクシー利用をすることがSKに関しましてはありました。

乗車拒否等々で問題としての改善を求めるとのことと併せて、そうしたきっちり対応している企業やタクシー会社については一定の評価、あるいは情報提供というものについて

てご検討していただければと思っています。私からは以上です。

鈴木分科会長

西村様、どうもありがとうございました。ただ今、昨年の分科会で出されました質問ですとかご意見に関するこの1年間と今後の対応状況ということで確認したいというのが6点、その他の質問・ご意見に関して4点ございました。1番目の(1)から(4)、および2番の(3)につきまして、事務局よりご回答をお願いいたします。

三浦（北海道運輸局）

北海道運輸局バリアフリー推進課三浦でございます。ご意見ありがとうございます。まず冒頭に、昨年度までの会議において、前年までのフィードバックを十分にしておりませんで大変失礼をいたしました。今回、ただ今のご意見を踏まえまして、昨年度の意見を、整理をしておりますので、順番に説明をさせていただきます。

まず1点目でございます。ご質問いただきました1.の(1)、新幹線整備に伴う全駅のバリアフリー、こちらの基本構想やプロモートの状況を確認したいということでございますが、こちらは新幹線駅が設置される予定の自治体のうち、小樽市が基本構想を策定済み、長万部町は基本構想の策定作業中でございます。倶知安町、八雲町には今年度基本構想のプロモートを実施予定でございます。

続きまして、1.の(2)、ドイツで公表された航空機2階建てシートの状況についてでございます。こちらは本省の航空局に確認しておりまして、このように回答をいただいておりますのでお伝えいたします。「ドイツで行われた航空機の客室インテリア見本市 Aircraft Interiors Expo において、今年度も2階建てシートの最新版がお披露目されたと承知しておりますが、本邦航空会社においては現地点で導入されておらず、今後導入予定についても弊局では把握しておりません」。

続きまして、質問1.の(3)でございます。ノンステップバスの運行状況のホームページの掲載やバス停の表示等のバリアフリー状況に関する検討状況と結果及び現状というのを確認したいということでございますが、こちらにつきましては、ノンステップバス運行状況等のバリアフリー情報提供はバス事業者による個別対応となりますが、一部事業者ではバスロケーションサービスでバリアフリー対応車両の表示実施や時刻表へバリアフリー対応車両を記載、公表しております。北海道運輸局では、今後の各事業者ノンステップバスの導入状況を踏まえ、さらなる情報提供の充実化を検討してまいりたいと考えております。

続きまして、1.(4)の質問でございます。観光地・観光名所のバリアフリー情報の提供に関する検討状況と結果および現状の確認でございます。こちらは、道内ではバリアフリー観光サービス情報発信強化を目的としたユニバーサルツーリズム推進事業が実施されており、公益社団法人北海道観光振興機構が監修するホームページ「バリアフリー観光 in 北



海道」では、観光コースや観光施設等を情報発信しておりまして、一般社団法人 UD 観光協会では、北海道ユニバーサルツーリズムセンター新千歳空港の観光案内事業等を実施しております。北海道運輸局では、観光地のバリアフリー情報のさらなる充実のため、各種活動について引き続き協力してまいりたいと考えております。

続きまして 2. (3)、高速道路の料金所の無人化の件でございます。こちらにつきまして、本省の道路局に確認してございます。北海道では有人による料金徴収に代えて料金精算機を設置し、料金徴収を行っている料金所はありますが、それら料金所において障害者割引の適用をする場合には、利用者に料金精算機に設置している係員呼び出しボタン、こちらはレバーということですが、こちらを操作していただいた上で料金所係員の案内の下、手帳に記載された割引に必要な事項等を確認しているところでございます。その際、係員による直接対応の必要のある場合には、利用者の状況を確認した上で、最寄りの係員が車線に早急に駆け付けて対応することとされているところでございます。以上でございます。

鈴木分科会長

ありがとうございました。続きまして、1 番の (5) につきまして、札幌市交通局よりご回答をお願いいたします。

南（札幌市交通局）

ただ今、ご紹介にあずかりました札幌市交通局の南と申します。頂きました各項目のご質問について回答させていただきます。現行は車椅子の渡し板を設置し駅員が介助する対応としておりますけども、より利用しやすいように車椅子スペースのある車両において、今年度から順次車両とホームの間の段差、隙間の縮小工事を進めてまいります。全駅の設置完了としましては、令和 8 年度を予定しております。以上になります。

鈴木分科会長

はい、ありがとうございました。続きまして、1 の (6)、2 の (1) (2) につきまして、JR 北海道よりご回答をお願いいたします。JR 北海道菊池様、よろしくをお願いいたします。

菊池（北海道旅客鉄道）

JR 北海道 CS 推進部の菊池と申します。頂いたご質問に対してご回答をさせていただければと思います。まず 1 の (6)、駅への乗り入れに関しての一時停止措置というところでございますが、鉄道というものは、まずは大量高速輸送というものを特徴とする交通機関ということもありますので、特に特急列車や快速列車につきましては、速達性、こちらを求めらるお客さまのニーズに応えた対応設定となっているところを、ご理解をいただきたいと思っております。

仮に、列車を各駅でホームに入る前に停止をさせるということは、直ちに止まれる速度

まで徐行で進入をさせるということになりますと、鉄道の優位性の一つである速達性というものが大きく損なわれてしまいます。そうしますと、ご利用のお客様にとっても他の交通機関への転移というもので減少につながってしまうという懸念もありますので、結果として、安全で適切な輸送サービスの提供が困難になるという部分もありますので、現状でご提案いただいています一時停止の措置というものにつきましては、実現が困難であるということをご理解いただければと思います。

現在、特急列車、快速列車等が駅を通過する際には、ホームに入ってくる際には汽笛を鳴らして注意喚起をする、また、細心の注意を払って運転をするようには指導をしております。また、目の不自由なお客さま等が駅ホームから転落する事故を防止するためには、内方線付き点字のブロックを、ご利用の多い駅から優先的に整備をしております。また、札幌近郊の主な駅につきましては、ホームからお客さまが誤って転落した場合などに、駅に近づいてくる列車や駅社員に対して異常を知らせることが出来ます非常停止押しボタンというものの設置をしております。

また、ソフト面ということでは、可能な限り、駅員によるご案内および乗降のお手伝いをご希望になるか確認して、誘導案内などをご希望されない場合でも、可能な限り見守り等行っております。また、お声掛けサポート運動というのでも継続して行っておりまして、お客さまに鉄道の施設を安全に安心してご利用いただけるような環境づくりには努めております。弊社としては、引き続きさまざまな対策を議論させていただければと思いますので、どうぞご理解のほうをお願いいたします。

続いて2番です。2番の(1)の無人駅の部分もお答えをさせていただきます。こちらにつきましては、無人駅での乗降に際して、お手伝いを希望されるお客さまには無人駅を管理しています有人駅から駅係員を派遣して対応させていただいております。ただ、業務の都合上、駅係員を派遣できないという場合もあります。その際には、前後の有人駅のご利用ですとか、ちょっと別の日時のご利用など、ご相談をさせていただきながら、できる限りご希望に添うように努力をしております。

あとは、運転手等のサポートになりますけれども、他社で乗務員による乗降介助ということを行っていることは重々承知をしておりますが、弊社内で、まだ無人駅等のバリアフリーの部分で課題などがありまして、まだ解決すべき課題が多いという認識でございますので、大変申し訳ないのですが、現状ではまだ実施には至らないということをご理解いただければと思います。

2番の(2)です。札幌駅の地下のエレベーターということでございますが、お話にあったアピアのほうということで、こちら、23時までという形になっているというお話でした。一応、札幌駅の地下に行くエレベーターは、東側コンコースの南口側にエレベーターがありまして、そちらにつきましては札幌駅の開放時間内であればご利用いただけるというふうにしております。アピアの部分のエレベーターにつきましては、大変申し訳ないのですが、各施設の管理の都合上等もあるというようございまして、ちょっと23時で稼働を停

止させていただいているという中身になります。こちらにつきましては、各施設にはご要望があったということではお伝えさせていただきますので、どうかご理解をいただければと思います。以上になります。

鈴木分科会長

ありがとうございました。最後に、2番の(4)および前回分科会における質問事項につきまして、一般社団法人北海道ハイヤー協会よりご回答をお願いいたします。北海道ハイヤー協会の鈴木専務理事、よろしくをお願いいたします。

鈴木（北海道ハイヤー協会）

皆さま、大変日頃からお世話になっております。北海道ハイヤー協会鈴木と申します。それでは、2の(4)からご回答させていただければと思います。乗車拒否の関係につきましては、日々国土交通省あるいは全国ハイヤー・タクシー連合会の注意書き文書等が出ていますので、それに基づきまして年に何回か、各担当にまずは指導をしているところでございます。

また、今回、SKタクシーの対応が非常によろしいということで、こちら、私どもの理事会社でございます。ということで、お褒めいただいたことに対しまして、大変ありがとうございます。今後につきましては、SKタクシーがどのような指導等を行って非常にいい効果が出ているのかということもヒアリングさせていただきまして、私ども協会で行っていますユニバーサルドライバー研修、こういったものにも今後生かさせていただければと思っております。

それとあと、先ほどSKさんの配車の関係も非常にいいというお話でしたけれども、SKグループさんは札幌市内の中でもかなりの車両数を置く大手となっておりますので、その辺も対応がある程度はできているのかなというところかと思っております。2の4につきましては以上でございます。

鈴木分科会長

ありがとうございました。ただいまで一応各関係、各社様、各団体にご回答いただきました。西村様、何かコメント等ございますでしょうか。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

SKタクシーさんに関しては、こちらこそありがとうございますという思いでいます。

1つ確認したいのですが、さっき札幌市営の地下鉄駅のほうでマウントアップを進めていくというふうにおっしゃっていたんですけれども、再確認なんですけれども、車椅子用の座席のある、確か3号車かな、2号車かな、ありますけれども、2カ所ぐらい、その乗降に関して全駅でマウントアップをしていくということでの理解でいいんでしょうか。それとも、

その他も含めてということなののでしょうか。その辺ちょっと聞き取りにくかったので、確認をしたいと思いました。

南（札幌市交通局）

回答させていただきます。車椅子スペースのある車両のみとなっております、南北線と東西線であれば計 2 両、東豊線ですと 4 両分のところに、東豊線は全車両車椅子スペースがありますので、全車両になります。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

すみません、東豊線は全車両に車椅子のスペースあるんですか。

南（札幌市交通局）

そうですね、はい。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

あんまり乗らないので。分かりました。いつごろまでに終わるといいますか？

南（札幌市交通局）

令和 8 年度になります。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

分かりました。非常に歓迎したいと思います。あと、札幌駅の地下鉄に関しては、改札口のところにインターホンがありますよね。あれ、すごく有効だと思います。駅員の方が全くいなくてもそこを押せば用件を確認し、そして電車に乗る場所も、エレベーターに近いところとお願いしたら即対応していただけるので、非常に使いやすくなってきているので、感謝申し上げたいと思います。ありがとうございます。

南（札幌市交通局）

ありがとうございます。

西村（認定NPO法人DPI日本会議）

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。それでは、これまでの事務局よりご説明していただいた事項、またそれ以外の事項と異なる、関しましてでも構いませんが、全体を通してご質問あ

るいはご意見がございましたら、よろしくお願いいたしたいと思います。

島（函館視覚障害者福祉協議会）

はい。

鈴木分科会長

あと、残りわずかと、限られた時間ではございますので、発言はできれば 2 分以内ぐらいでよろしくお願いいたします。

また、先ほどと同様に、ご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お願いいたします。本日、手話通訳さんもいらっしゃいますので、できるだけあまり早口にならないようによろしくお願いいたします。それでは、ご発言のある会場参加の方は挙手を、あと、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。それでは、島さん、よろしくお願いいたします。

島（函館視覚障害者福祉協議会）

冒頭、くぎを刺されてしまいました。頑張ります。視覚障害者として参加しております、函館から参りました島です。まず、机上配布で皆さんにご案内ぜひしたいなっていうことで事務局のほうにお願いをしまして配らせていただいた、国交省、本省で出している働き方改革の資料なのですが、本省の取り組み・動きとして、こういうふうに周知がされていますってことをぜひ皆さんにも知っていただきたくて。事務局の方はもちろん、当然ご存じですけど、各事業所の皆さんもインクルージョンということを、インクルーシブの環境で働き方改革をとということで、本省が打ち出した 3 本柱の中の一つにインクルージョンって言葉が挙げられております。後でご覧いただければ幸いです。

まず私からの発言はいつもインクルージョンをベースにして発言させていただいておりますが、今日もその観点でちょっと二三、お話をさせていただければと思っております。まず、事務局それから参加者の皆さんも新旧交代して新しい人たちもいるので、今日のまさにこの会議の方針、ポリシーと言いますか、今まで大事に守ってきたことが 2 つほどあると私は思っております。

それを言わせてもらいますと、1 つ、官とか民、それから事業所と利用者というような対峙関係でこの会議は進められるものではないというふうに私は思っています。相對して、面と向かって意見を出す、ぶつけ合うという場だけではなくて、向いている方向は、同じ方向を向いて、常に一つの方向に向かって何とか協力し合いながら前に進んでいこうというふうなスタンスが、この会議のとても大事な一つだろうと思います。

もう 1 つが、ハードとソフト。今日の冒頭、2、3、事務局の資料の説明にもありましたが、当然ハード的な数的目標というのは当然あるのですが、その数字の達成率と同じぐらいに大切なのが、やっぱり量より質の問題だというふうに思います。特に心のバリア

フリーということが近年うたわれるようになってきて、その資料 2 のほうの北海道としての取り組みについても、心のバリアフリーもちゃんと目標数値を、達成数を表示した中で、それを評価していくという土壌に上がってきたところにあるわけですが、説明があったように、心のバリアフリーに関してはまだまだ未開拓の領域です。

ただ、バランス全体のことを考えると、どうしても何%達成率で、これは達成している、達成していないということで、そこに意識が向いてしまいがちですが、そこだけではなくて、その達成した中でも大事なものは質なのだということを、この会議ではとても大事に扱わせていただいていたと思っております。これはもう、全国に誇れる北海道運輸局のリードしてきたこの会議の在り方かなというふうに思いますので、皆さまの前で一つ、冒頭お話をさせていただきました。

その上で、1つ2つ。西村さんのほうからのご指摘、最初のほうの駅の、JR さんに関することですが、これは JR さんのほうで、CS 推進さんのほうで考えていただいた答えを頂いたわけですが、それも今お話にあったとおりに、できるできないだけではなくて、ゼロ回答ではなくて、できないけれども何かを、前に進んでいこうという姿勢を、これから一緒に。こっちが求めているわけではなくて、みんなで一緒に考えていきたいと思っていますので、そこはご理解いただければなと思っております。

エレベーターも含めて、時間で、ここで、事情はよく分かるのですが、実際に時間で区切られてしまえば、他の者との平等ということを西村さんもおっしゃっていましたが、これは国連が示しているものですので、そういうことも、しっかりと私たちは理解した上で、じゃあ、利用者の立場になって考えてどうしたらいいかということと一緒に考えていくような、この会議であってほしいなというふうに思いました。

それからもう1つは事務局のほうに、JR の減速のことですけれども、これは本省のほうの評価会議のほうにも上げてもらっているのです。その反応が、ほとんどいまだにもらえてない状況が続いているので、ぜひこの会議で例年、毎年出ている意見ですので、それをしっかりと上げていただいて、全国のほうの、国交省としての考え方をお示しいただきたいなというふうに感じております。

補足で説明しますと、これは、できないの話ではなくて、ホームドアが設置できない駅に関しての特例的な処置として構内に入る時に、道路交通法のように一時停止の停止線のところで車は必ず止まるというルールがあるわけですが、これは道路交通法で定められています。それと同じような観点で、鉄道に関しても構内に入る時には必ず一時停止するという一つの法律にうたうことによって、うちの駅ではできないという問題ではなくて、全国的にそういう交通のことを、安全を考える時に、法改正からここは見直していく必要があるのだろうというふうに発言をさせていただいたという経緯があります。

現に、東京のほうの私鉄なんかではホームドアが設置されています。その中で、時間の話がありましたけれども、ホームドアを設置することによって今までの定時の時刻よりも数

分遅くなっているのです、今の運行が。ホームドアを設置することによって遅れる分も当然あるという計算の中で、ホームドアを設置するということに価値を置いています。

それを考えるならば、速く、利便性を図れるということも大事なのですけれども、その前に安全性をみんなで考えていくというようなスタンスが必要だろうなというふうに思っていて発言させていることですので、そこをもう一度しっかりと理解していただいて、JR内もしくは全国的に、本省の中でもこの評価会議の中で、そういう議論をテーブルに上げていただければうれしく思います。取りあえず2分過ぎました。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございました。ただ今、会議の在り方などもおっしゃっていただきましたけれども、ご意見等を承るということによろしいですか。はい、ありがとうございます。

それではちょっと時間もかなり終了時刻に近づいておりますけれども、他に何かこれを、ご発言いただきたいということがございましたら、1件ほどお受けしたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。中さん、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中です。私は聴覚障害です。特に一番JRに対して要望していきたいことがあります。電光掲示板は当然あると思うのですが、それをいつも私は見るようにしています。聴覚障害者が電車を使う場合は、必ずその電光掲示板を見えています。少しでもいいですから、もうちょっと情報が欲しいです。当然、出発時間は載っています。到着時間は何時、駅の名前はっていうのは見えています、一番心配なのは、旅行で例えば、事故が起きた場合、少し時間が遅れるよというような情報がなかなか出てきてないのです。時間になったのになぜ来ないのだろうというので不安になって待っている状況が多いです。

そういう音声的な情報ではなく、あ、音声的な情報はおそらくあるのだろうと思うんですけども、我々はその情報を使うことができません。いつも不安になりながら乗っています。できるだけではなく電光掲示板の中の文字を、そこを直すことはできるのではないかなと思うんです。少しでもいいので文字としての情報保障を、向こうの駅のほうで、例えば、5分遅れますという掲示などの改善をしていただければ非常にありがたいというふうに思っています。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございます。これにつきましては、たぶん全国的な各事業者にも関係してくることかと思っておりますので、JR北海道さんも今ご意見伺ったと思っておりますけれども、本省の会議にも情報提供いただければと思います。よろしく願いいたします。

もう1件、同時にちょっと手を挙げられた、浅野目さんお願いいたします。

浅野目（NPO 法人手と手）

NPO 法人手と手の浅野目と申します。運輸局さんのほうに情報提供をお伝えします。レンタカーのことなのですけれども、ちょうど 3 日前に海外から車椅子ユーザーの方がレンタカーを借りたいと言った、ご自分で運転しますので、サイドブレーキとかで自分で運転できる機械があるのですが、そういうのを借りたいのだけでも外国人なので日本の保証人がいないと貸せないということで。これ、3 回目だったのですけれども、いろんなところ、どっか何かそういうところが、窓口があればいいんですが、海外からのインバウンドがすごく増える中に障害当事者の方もいらっしやいまして、その方にちょっと不便が出て、生じているというのが 1 つと。

北海道に来られる方も、このアクセル、ブレーキ、自分が使用しているものを持ってきてレンタカーに取り付けたいという方が中にはいらっしやいまして。今、レンタカーの中にアクセルブレーキ付き、車椅子でも運転できるレンタカーというのを貸し出ししているところも結構出てはきているのですけれども、そうじゃない方の、取り付けすると車に傷がつくからということで断られたりということで、ちょっと不便が生じている観光客が増えてきたってところを、ちょっと情報提供としてお伝えしたいと思います。以上です。

鈴木分科会長

情報提供ありがとうございました。それでは、お時間となっておりますので、これをもちまして終了とさせていただきます。また、その他何かございましたら、後日でも、事務局にでもお伝えいただければと思います。よろしく願いいたします。

それでは進行を事務局にお返ししたいと思いますので、よろしく願いいたします。どうもありがとうございました。

## 5. 閉会

久原（北海道運輸局）

鈴木分科会会長、委員の皆さまにおかれましては、熱心なご議論、ご意見を賜り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申し上げます。北海道開発局開発監理部開発調整課佐藤様、お願いいたします。

佐藤（北海道開発局）

ただ今、ご紹介にあずかりました北海道開発局で開発専門官をしております佐藤と申します。開発調整推進課の林からあいさつ文を預かっておりますので、代読させていただきます。林はリモートで参加しておりましたが、公務の都合により途中退席をいたしましたので代読させていただきます。

本日は各団体の皆さまにおかれまして、長時間にわたり熱心にご議論いただきまして誠にありがとうございました。さて、私ども北海道開発局は先ほどの資料にもありますとお



り、主に国の社会資本、基盤の整備などを行っている機関ではございますが、北海道運輸局さんと連携・協力して、国土交通省一体となってハード・ソフトを含めて一層のバリアフリー施策を推進していくというところでございます。

本日、質疑の中で各委員の皆さまからご意見頂いたり、今後の運営方針などについて大変貴重なご意見があったことを北海道運輸局さんと共に参考とさせていただきながら、これからも移動等の円滑化がますます促進できるように取り組んでまいりたいと考えているところでございます。簡単ではございますが、会議のお礼とさせていただきます。本日は本当にお忙しい中、どうもありがとうございました。

久原（北海道運輸局）

どうもありがとうございました。以上をもちまして、第 6 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。