

第7回 移動等円滑化評価会議 北海道分科会 議事録

日 時：令和7年8月25日（月）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

松本（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7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、北海道運輸局の松本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

2. 北海道運輸局長挨拶

松本（北海道運輸局）

初めに開会に当たりまして、事務局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、よろしくお願いいたします。

井上（北海道運輸局長）

委員の皆様、そして関係団体の皆様にはお忙しい中、移動等円滑化評価会議北海道分科会にご出席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、国土交通行政に対して深いご理解、ご協力を頂いておりますことを厚く御礼申し上げます。

本評価会議北海道分科会は、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、今回で7回目の開催です。皆様のご意見をしっかりと伺わせていただいて、関係者間で理解を深め、バリアフリー化を加速していくことに繋げていきたいと思っております。

また、この本会議で頂いたご意見は、国土交通省本省の方にもしっかりと伝えて、全国の評価会議でも議論を深めていただくことで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思っております。

北海道のバリアフリー化の状況について、後ほど事務局の方より詳しい説明がありますが、例えば1日当たり3,000人利用のある鉄軌道駅は道内に102駅ございますが、これらの駅の障害者用トイレの設置は96.6%整備されており、毎年着実に進展してきております。一方で段差の解消は全国平均を下回っている状況です。

また、昨年この会議で皆様から頂いたご意見で、北海道新幹線が延伸され、その時に新しい駅が整備される市町村に対して、バリアフリー基本構想、あるいはマスタープランの作成の働き掛けをしっかりとやってもらいたいといったお話も頂いております。私どもも市町村に対し、働き掛けに努めてきてはおりますが、道内の市町村のマスタープラン等の策定状況は依然として低い状況にあり、全体としてはいまだ道半ばという状況です。

現行の整備目標については 2025 年度末までの期限となっております。昨年 5 月から本省の検討会で新しい次の目標に関していろんな議論や検討が深められており、今年の 6 月に最終取りまとめが公表されています。例えば鉄軌道駅で「障害者対応型の券売機」あるいは「拡幅改札口の設置」に関する新たな整備目標を追加していく方針も示されており、今後これらを盛り込んだ次期整備目標が決定され、取組が進むことで更なるバリアフリー化の推進に繋がるものと期待をしているところでございます。

本日は、バリアフリー化の現況について情報共有させていただくとともに、皆様のご意見を幅広く伺わせていただき、国等の関係者の今後の取組に生かしていきたいと思っておりますので、道内の移動円滑化全般について忌憚のないご意見を頂ければ幸いです。

結びになりますが、本日の分科会が取組の一層の推進に繋がること、ひいては共生社会の実現につながることを祈念いたしまして、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

松本（北海道運輸局）

ありがとうございました。続きまして、当分科会長の北星学園大学鈴木教授よりご挨拶をいただきます。鈴木分科会長よろしく願いいたします。

鈴木分科会長

皆様、お疲れ様でございます。ただ今ご紹介にあずかりました、当評価会議北海道分科会の会長を仰せつかっております北星学園大学の鈴木と申します。本日は時節柄、大変皆様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。

さて、近年私たちの生活の場となります「まち」におきまして、「まちづくり」「まちそだて」の様々な場面に当事者参加がより重要視されるようになってきております。私個人的に参加から参画へと考えておりますが、近年私が所属しております日本福祉のまちづくり学会におきましては、調査の計画段階から当事者が参加して協働するインクルーシブリサーチが非常に重要ということで、更に協働の取組を進めているところでございます。

移動等円滑化促進の方針、バリアフリー基本構想作成に関するガイドラインにおきましても当事者による参画をいたしまして、協議会が定期的に移動等円滑化の進展の状況を把握、評価するということで位置付けられております。本会議で議論しております移動や交通

におきましては、人間の生活行動の基本や特にインクルーシブな社会の構築におきましては非常に重要になってきております。

北海道におきまして、より移動等円滑を図るために皆様のそれぞれの知見、またご経験を踏まえた貴重なご意見を本日賜りたいと思いますので、是非よろしく願いいたします。甚だ簡単ではございますが、冒頭でのご挨拶に代えさせていただきます。本日はどうぞよろしく願いいたします。

松本（北海道運輸局）

ありがとうございます。それでは委員の紹介に移りたいと思います。本来ですと、委員全員の皆様方ご紹介をすべきところでございますが、後ほど発言を頂く時間をできる限り取らせていただきたいと存じます。大変恐縮ではございますが、お手元の資料の中に委員名簿がございますので、そちらをもって委員の皆様のご紹介に代えさせていただきます。

また、井上局長におかれましてはこの後、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。

資料につきましても事前に送付させていただいておりますので確認の方は省略させていただきます。それでは議事に移らせていただきます。ここから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

改めて鈴木でございます。私の方で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。それではお手元の議事次第をご覧ください。4番の議題に入ります。まず①移動等円滑化の進展状況について、事務局より一括してご説明をお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）

皆様、本日はご参集いただきましてありがとうございます。北海道運輸局交通政策部共生社会推進課長をしております土屋と申します。資料一式ご説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

——以下、資料説明——

まず、お手元の資料 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ついてご説明させていただきます。

1 ページ目、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 2023 年度末の目標達成状況について評価を頂くことになります。まずは全国の目標達成状況でございますが、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、2025 年度末までの 3 次目標に向けた、2023 年度末の目標達成状況を記載してございます。

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、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等の事情から、新幹線駅のみ整備されている状況です。

2 ページ目、こちらと同じく「航空」「タクシー」「道路」「都市公園」「路外駐車場」「建築物」「信号機等」について記載してございます。なお、表の右の欄の 3 次目標の中で、ユニバーサルデザインタクシーの目標ですが、2022 年度末までは全国のタクシー総車両のうち、UD タクシーの総車両の割合が 25%という目標でございましたが、2023 年度末からは都道府県の総数 47 のうち、UD タクシーの割合が 25%を達成している都道府県の数に変更されてございます。2023 年度末で UD タクシーの割合が 25%を達成している都道府県は、「千葉」「東京」「愛知」「鳥取」の 4 都県のみで 9%となっているところです。北海道についても、目標達成に向けて引き続き取組を進めて参ります。

先ほどの 1 ページ目、2 ページ目のとおり「航空旅客ターミナル」「航空機」「道路」「路外駐車場」につきましては 3 次目標を達成しております。昨年度は「航空機」と「道路」のみでしたが、これに加えて「航空旅客ターミナル」と「路外駐車場」の 2 種目が新たに目標を達成した状況です。

また、令和 7 年 3 月に開催された本省の評価会議において、「航空機」「道路」については既に目標を達成。加えて「鉄軌道のホームドア」「旅客船」「路外駐車場」が概ね目標達成見込みであることが報告されてございます。

なお、この 3 次目標達成に向けましてこれまで制度面のサポートとして、新たな料金制度の創設や地方部の支援として補助率の拡充が行われて参りましたけれども、当方からも各種支援制度の活用ですとか、バリアフリー基準への対応等を積極的に働き掛けていきたいと考えております。

3 ページ目、先ほどは全国でございましたが、北海道におけるバリアフリー状況でございます。全国と比較してお示ししておりますが、表に色を塗っている部分が全国のバリアフリー割合よりも北海道の方が高い箇所を示してございます。各施設についてはご覧のとおりですが、航空旅客ターミナルについては平成 22 年度から 100%として目標を達成している状況でございます。

4 ページ目、先ほどの表を交通モードごとに北海道の推移についてグラフの整理をしてございます。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 102 駅であり、2023 年度末におきましては段差の解消が 87.3%、視覚障害者誘導用ブロックが 95.1%、障害者用トイレが 96.6%となっております。いずれも施設の数自体は昨年と比べても少しずつ増加していますが、対象が昨年 96 駅だったところが 102 駅に増え、若干割合としては減少しているグラフになってございます。

また、令和 2 年度から令和 3 年度にかけましてグラフは切れてございますが、これは注

釈で記載しておりますとおり、令和 2 年度までと令和 3 年度以降で対象が変更となったためです。目標については原則として全てとなっておりますので、状況としてはわずかに届いていないところでございます。

5 ページ目、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」「視覚障害者誘導ブロック」につきましては、いずれも 84.6%、障害者用トイレにつきましては 36.4%となっております。こちらも先ほどの鉄軌道駅と同じく対象が変わっておりまして、令和 3 年度から対象が増えたことにより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まして、やや障害者トイレの整備進捗が道半ばでございます。

6 ページ目、車両等におけるバリアフリー化の状況です。この確認方法でございますが、いわゆるバリアフリー法の施行規則第 23 条により公共交通事業者は毎年 6 月末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ございまして、この表はその報告に基づいて作成しております。

7 ページ目、交通モードごとということで、まずは鉄軌道の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伸展してきておりますが、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 つ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てございます。そのため数値が下がっておりますが目標は 70%で、令和 5 年度末は 44.7%というような状況になっております。

8 ページ目、ノンステップバスの導入についてです。昨年より台数、率ともに増えておりますが、目標の約 80%には届いていない状況になってございます。

9 ページ目、リフト付きバス等の導入についてです。ご覧のとおり令和 4 年度に車両が減り 27 台となり、適用除外車両に占める割合が 3.8%と減少しました。昨年度のこの場でもご説明申し上げましたが、担当部局に確認しま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という状況でございまして、目標の 25%には道半ばである状況でございます。

10 ページ目、福祉タクシーの導入の推移についてです。UD タクシーは前年よりも増えております。目標は全国で福祉タクシー 9 万台でありまして、ここに記載はございませんが、全国の福祉タクシーの台数は令和 5 年度末時点で 5 万 2,553 台となっております。目標までは及んでいない状況ですが、現在の 3 次目標の 1 つ前の 2 次目標は令和 2 年度まででしたが、この 2 次目標で 4 万 4,000 台だったことに対して、令和 7 年度末までの 3 次目標はこの倍以上の 9 万台という設定になったため、状況としては厳しいところでございます。

また昨年、令和 4 年度のところで若干減少している棒グラフになっており、この場において事業者からの調査回答率が減少したことに伴うものをご説明申し上げましたが、今回改めて担当部局に確認しましたところ、令和 5 年度においては例年同等の調査回答を得られたと聞いておりますので、それを踏まえると徐々に進捗している状況でございます。

11 ページ目、旅客船についてです。昨年からそのものの総数が増加し 26 隻から 27 隻になりまして、さらに適合隻数も 11 隻から 13 隻となりこれを割合に示しますと、ご覧のと

おり 48.1%という状況になってございます。

12 ページ目、「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ます。「道路」「都市公園の園路および広場」「路外駐車場」については全国より上回り、整備目標を達成しておりますが、「都市公園の駐車場」及び「トイレ」については全国より下回るとともに、2025 年度末までの整備目標にもいまだ届いてない状況になっております。

13 ページ目、「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になってございます。数値についてはご覧のとおりになっておりますが、この中で道路についてグラフを見ると、令和 2 年度から令和 3 年度にかけて見た目が大きく下がったように見えているところでございます。これは、令和 3 年度より対象が約 1,700km から約 4,450km と変更になったことによるものでございますが、左側のグラフの目盛りを見ていただくと分かるとおり、90%以上と高水準のグラフでございますので、下がったように見えますが、目標である 70%は達成しているという状況でございます。

14 ページ目、建築物のバリアフリーの推移についてです。これは全国のデータのみになってしまうのですが、現在の 2025 年度末、令和 7 年度末までの整備目標で、3 次目標が 67%であるところ、徐々に目標達成に向けて進捗している傾向が見て取れると思います。

15 ページ目、信号機等の設置についてです。こちらも全国の導入率のグラフになりますが、全国で 98.8%であるのに対しまして、北海道においては 100%を達成している状況でございます。

16 ページ目、「心のバリアフリー」の認知についてです。新たなバリアフリー整備目標が設定されまして、「心のバリアフリー」の用語の認知度及び高齢者、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されております。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ございますが、「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、ご覧のと通りの割合になってございます。更に我々としましても、認知度や行動理解度を浸透させていくために、今後の各種啓発活動の中で積極的に使用して周知を図って参りたいと思います。

資料 3 の基本構想・マスタープランの作成状況について説明させていただきます。

1 ページ目、バリアフリー基本構想の概要図になってございます。これは皆様既にご承知のこととは思いますが、バリアフリー基本構想とは、旅客施設を中心とした地区、高齢者、障害者等が利用する施設が集積している地区、これらを重点整備地区と位置付けまして、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園、建築物などのバリアフリーを重点的かつ具体的に推進することを目標とし、市町村が作成する具体的な事業を位置付ける取組になってございます。こちら概要図でございますので、お時間のある時にご覧いただければと思います。

2 ページ目、今申し上げたバリアフリー基本構想に位置付けられる特定事業の資料でございます。こちらもお承知とは存じますが、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ました。バリアフリー教室の開催や教育啓発特定事業が加わっており、ハードだけではなく、ソフトの面でも基本構想でしっかり取り組んでいくような体制になってございます。

3 ページ目、こちらは移動等円滑化促進方針、いわゆるマスタープランの概要図になってございます。こちら皆様は既にご承知のこととは存じますが、旅客施設を中心とした地区、高齢者、障害者等が利用する施設が集積している地区、これらを移動等円滑化促進地区と位置付けて、その地区において市町村が面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すものになってございます。

1 ページ目の基本構想との違いとしましては、基本構想は実際の具体的な事業、特定事業を位置付ける取り組みであることに対しまして、マスタープランは具体的な事業の動きがなくても、方針を示す等の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むものになってございます。ご認識とは思いますが、概要図としてご紹介させていただきます。

4 ページ目、こちらは全国における基本構想の作成状況を示しております。日本全国で令和 6 年度末時点、334 の市区町村で基本構想が作成されております。北海道におきましては下の表になるのですが、179 市町村のうち 18 の市町で作成されておまして、直近ですと令和 6 年 12 月に作成した長万部町が最後になっております。

5 ページ目、先ほど申し上げた北海道での令和 6 年度末で基本構想とマスタープランを作成した北海道の自治体について地図でお示ししております。ご覧のとおりでございますが、長万部町がマスタープランと基本構想の双方を作成している状況でございます。

令和 7 年度末までの 3 次目標におきましては、基本構想については全国で 450 市区町村、マスタープランについては全国で 350 の市区町村が作成目標となっております、引き続き目標の達成に向け我々も尽力していきたいと考えております。

資料 4、ハード・ソフト取組計画の作成状況について説明させていただきます。

1 ページ目、ハード・ソフト取組計画ですが、平成 30 年の法改正で導入された制度でございます。輸送対象者が一定人員数いる公共交通事業者は、ハード・ソフトの取組計画を作成し、取組状況についても毎年国土交通大臣に対して報告し、公表を行うものになってございます。

2 ページ目、今申し上げたハードとソフトの取り組み計画制度の全体像の概要になってございます。お時間がある時にご覧いただければと思います。

3 ページ目、北海道においてハード・ソフトの取組計画を作成している 19 の事業者から移動等円滑化取組計画書をご提出いただいております。内訳につきましては表の右側です。全国対象が合計 297 に対し、北海道の内数としては 19 事業でございます。

4 ページ目、北海道の 19 事業者の会社名を記載しておりますのでご確認いただき、各社のホームページ及び国交省のホームページにおいて取組計画は確認できる状況になってございますので、お時間ある時にご覧いただければと思います。

鈴木分科会長

ご説明どうも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等はございますでしょうか。発言の前には、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。また、本日手話通訳をしている関係もございますので、ご配慮いただけますと幸いです。では、ご発言がある方いらっしゃいましたらよろしくをお願いいたします。ご発言ある方いらっしゃいますでしょうか。ウェブで参加の方もよろしいでしょうか。

竹田様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）

ホップの竹田です。どうもありがとうございました。取組状況について、評価をするにあたり少し概略すぎて具体的などころが見えないので、どう評価してよいのか判断に苦しいので、できれば具体的な整備内容等を含めた状況を数値にして資料として出していただければもう少し分析ができると思います。どうぞよろしくをお願いいたします。

鈴木分科会長

今後ご配慮いただければと思います。何かコメントございますか。

土屋（北海道運輸局）

資料の作成につきましては、今後しっかり検討し、ご意見があったことは国土交通本省の方にも挙げさせていただきます。

鈴木分科会長

その他、何かご発言ある方いらっしゃいますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次に議題の②各機関等の最近の取組について、まずは北海道運輸局よりご説明をお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）

北海道運輸局でございます。北海道運輸局のバリアフリーの取組についてご説明させていただきます。

「資料 5-1」の 1 ページ目をご覧ください。マスタープラン、バリアフリー基本構想にかかる作成プロモートについてでございます。令和 6 年度に実施したプロモートの概要となっておりますが、北海道運輸局において毎年、道内各自治体へアンケート調査を実施しており、その回答から訪問自治体を選定しております。今日冒頭の局長のご挨拶にもございましたが、この分科会の中でもご指摘いただき、新しく新幹線ができる沿線自治体や、エスコン

フィールド関係で需要の高まりが見られた北広島市等にも実施して参りましたが、今年度も北海道運輸局において訪問先の候補を決めて、必要に応じて北海道開発局様にご同行を打診しながらプロモート活動を実施して参りたいと考えております。

2 ページ目は、昨年実施しました「バリアフリー教室の開催の概要」に係る紹介になっております。このページは JR 北海道との共催にて実施したバリアフリー教室の様子です。「札幌駅」「旭川駅」「函館駅」「釧路駅」「遠軽駅」にて開催しており、今年度も道内の数カ所で開催予定となっております。

3 ページ目、同様に室蘭運輸支局と津軽海峡フェリーとの共催にて実施したバリアフリー教室の様子です。同社と室蘭市の職員にご参加いただき、白杖、車椅子の実技等を行っております。

4 ページ目、バスの日になみ、開催された「バスフェスティバル」に当局も参加し、バリアフリー教室を行いました。詳細はご覧のとおりですが、交通事業者が参加するイベント等の情報収集を広く行い、今後もイベントに合わせたバリアフリー教室の開催を積極的に検討して参ります。

5 ページ目、令和 6 年度に実施したバリアフリー教室の開催状況の資料です。様々なお助言を皆様から頂き、昨年度は特に札幌市内の小学校でのバリアフリー教室の開催も推進して参りました。詳細はご覧のとおりでございますが、今年度においてもほぼ毎週われわれ職員 3 人で札幌市内の小学校に出向き、実施して参りました。今後は近隣の江別市にもお声がけし、今後も可能な範囲でバリアフリー教室の開催を継続して参ります。北海道運輸局としての取組は以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございました。それでは続きまして、北海道開発局、渡部開発調整推進官からご報告をお願いいたします。

渡部（北海道開発局）

北海道開発局、渡部です。着座にて説明させていただきます。資料 1 ページ目でございます。道の駅におけるバリアフリー対応設備の整備ということで、こちら左の下のほうの写真をご覧になっていただきますと、奥の方にドーム状の物産館がありますが、その手前に屋根付きの駐車場を備えたトイレがあります。こちらは国土交通省の直轄事業で整備したものでございます。身体障害者の方、それから妊婦の方、この乗り降りがしやすいように屋根付き、それからトイレもユニバーサルトイレを配備しているという状況になっております。

それから資料 2 ページ目でございます。苫小牧西港フェリーターミナルの搭乗橋のバリアフリー化でございます。苫小牧の船に乗り降りする際、船自体のバリアフリー化は進んでいるところでございますけども、それに乗り降りする際のボーディングブリッジ、こちらのバリアフリー化も進めていかなければならないということで、苫小牧の港湾施設を運営し

ている会社が整備したものでございます。

写真真ん中左の所にあるように、いったん船に乗る際に階段を上って、そして緩く下りるような感じで乗船するタイプのボーディングブリッジでした。こちらを段差のないボーディングブリッジ、それからエレベーターによる高さ調整が可能なものに改修しております。国土交通省としましては、港湾機能高度化施設整備事業という補助事業ですが、この補助金の採択等でお手伝いしたところでございます。

最後 3 ページ目でございます。北海道開発局においても「心のバリアフリー」を進めていくために、今日この分科会の分科会長をされている鈴木教授、それから委員の「NPO法人手と手」の代表の浅野目さんにご協力いただきまして、北星学園大学の学生を対象に今年の 2 月、バリアフリー教室を開催させていただきました。

北海道開発局からは営繕部という北海道開発局の事業でなかなかイメージつかないかもしれませんが、官庁施設の建物を造る部門がでございます。合同庁舎を造ったり、古くは真駒内のアイスアリーナや、大倉山シャンツェ等も実は設計している部門でございます。そこが帯広の第 2 地方合同庁舎を造る際に、様々なバリアフリー法、ユニバーサルデザインを意識しながら利用者の方に優しい庁舎を造っていった説明をさせていただいています。

後半部分では、浅野目さんから障害者の介助方法等の説明を学生に対してしまして、そして白杖体験を实际してもらっております。この白杖につきましては、運輸局からお借りして連携して対応したものでございます。学生からは、やはりこういったものに関心を持つことから始めることが大事だ、知らないことが多いということ、新たな気づきがあったということで、貴重な機会になったという感想を頂いております。北海道開発局からは以上でございます。

鈴木分科会長

どうもご説明ありがとうございました。それでは続きまして、札幌市交通局業務課、南様よりご報告お願いいたします。

南（札幌市交通局）

札幌市交通局の南でございます。私からは、昨年度から着手済でありますホームの段差・隙間を縮小する工事についてお伝えいたします。1 の背景と 2 の現状・課題について説明していきます。1 の背景としましては、2019 年の 4 月にバリアフリー整備ガイドラインの改訂があり、その中でホームと車両の段差及び隙間について基準とすべき目安値、段差は 3cm、隙間は 7cm 以下と示されております。札幌市地下鉄はゴムタイヤを採用しており、走行音を抑えられる利点がある一方で構造上の特性から鉄輪に比べ車体の揺れが大きい等の課題があり、ガイドラインの目安値を満たしていない状況でありましたが、調査検討業務において精査した結果、車両乗降口にスロープタイル一体型くし状ゴムを設置することで概ねガイドラインの目安値を達成できることが分かりました。隙間段差を縮小するスロープの

設置場所ですが、車いすスペースのある直近の乗降口に設置することといたしました。具体の設置箇所は記載のとおりでございますが、補足いたしますと、参考として記載しました設置図をご覧くださいと思います。南北線は2両目と5両目、東西線は2両目と6両目、東豊線は1両目から4両目の全てに車椅子スペースがございます。続きまして、整備スケジュールになりますが、このとおり令和6年度に4駅、令和7年度に24駅、令和8年度に21駅設置して令和8年度に終了する予定です。留意点としましては、計画どおりにならないことがあることをご理解いただきたいと思います。最後に写真を掲載しております。設置前と設置後を比べていただきたいのですが、青色の床面部分がスロープになっております。スロープ先端に黄色のゴム状のものがついていますが、こちらは隙間を埋めるために必要なものとなっております。この留意点としましては、札幌市交通局のホームページに周知しておりますけれども、乗車駅が整備済みであったとしても、降車駅が未整備の場合がございます。整備が完了するまでの間は駅員による介助をお願いしたいと思います。以上になります。

鈴木分科会長

ご説明、ご報告どうもありがとうございました。また、これまでのご説明に関しまして、ご意見等ございますでしょうか。ご発言ある方いらっしゃいましたら挙手をお願いいたします。

私から一つよろしいでしょうか。札幌市交通局様ですが、資料では、車椅子使用者が単独乗降しやすい地下鉄車両というふうに書いてございますけれども、かさ上げによる整備後に関しましては、職員による渡し板の対応が必要なくなる可能性があるかと思いますが、100%といいますか、単独で乗降が可能になるという理解でよろしいでしょうか。

南（札幌市交通局）

まずは、基準とすべき目安値ということで、段差3cm、隙間7cmの範囲内に収まるような施工とする予定でございます。段差3cm、隙間7cmといいますと、国土交通省でも実証実験を行ったということで資料によりますと、大体8割方から段差・隙間なしで乗り降りができましたが、2割の方はその隙間、段差では乗り降りすることができないということになりますので、こちらについては100%ということではないということについては、まずはご理解いただき実際に我々札幌市でも実証実験を行ったところ、手動の方は概ね乗り降りができるという印象を持っていますが、電動の方はなかなかこの目安値でも、ほぼ難しい印象を持っております。できる方はもちろんいらっしゃると思いますが、まずはそのようなことをご理解いただいた上で利用していただく、ご自身で乗車いただくということのご判断をお願いしたいなと感じています。以上でございます。

鈴木分科会長

どうもありがとうございました。他に何かご質問等ある方いらっしゃいますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、この他バリアフリーの取り組みに関しまして、発表、ご報告される団体、会社様はございますでしょうか。どなたかございませんでしょうか。それではないようですので、ここで1時間ほど経過いたしました。

10分ほど休憩を取りたいと思いますので、よろしく願いいたします。今私の時計で14時51分ですけども、15時より再開したいと思いますので、トイレ休憩等取りたいと思いますので、よろしく願いいたします。

<休憩>

鈴木分科会長

それではお時間となり皆さんお揃いでございますので、再開させていただきます。それでは、次第の議題の③の意見交換でございます。ご発言の前に昨年度ご発言のあった意見につきまして、検討結果をお示ししていただきたいと思いますと考えておりますがいかがでしょうか。よろしければ事務局より、ご説明、ご報告をお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）

北海道運輸局でございます。

お手元にお配りしている資料のうち、1枚目に前回、第6回の本会議で委員の皆様からご意見ご要望があったものをまとめております。このうち私からはNPO法人ホップ障害者地域生活支援センターの竹田様からご意見があった施設関係の「パーキング・パーミット」「新千歳空港の駐車場関係」、この2点を除く4点とタクシー関係、それから一番下の島委員からご意見のあったJRの減速に関して、いずれも国土交通省に確認した結果を回答させていただきます。「パーキング・パーミット」「新千歳空港の駐車場関係」「JRの電光掲示板」に関しては、それぞれの関係者の方から回答する形とさせていただきます。

1点目、資料上段の項目が施設となっているところの3つ目からになります。「大型レストラン等（例えば50席以上等）に車椅子席の設置を義務付けられないか」という点に関しては、「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」においては、飲食店舗の設計標準として「車椅子使用者が車椅子のまま利用ができるよう、原則として可動式の椅子席とする」こと等を標準的な整備内容として示しており、引き続き同内容の周知に努めてまいります。」ということでございます。

続きまして2点目の「大型商業施設やJR駅等に連続したバリアフリー経路の明示を義務付けさせられないか」という点に関しては、「バリアフリー経路の連続性は、誰もが安心して外出し、社会生活を送るために大変重要であると認識しており、商業施設や交通モードの結節点は様々な状況が考えられ、個別具体的な検討が必要であるとともに、利用者の特性や

事業者の対応の在り方も意識する必要があるため、頂いたご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。」ということでございます。

3点目の「航空機利用において、係員による電動車椅子のバッテリーの確認は必要なのか」という点に関しては、「電動車椅子の航空輸送については、バッテリーの種類により、貨物室での搭載方法に注意を要する場合があることから、チェックインカウンターで種類の確認を行っているところでありますが、一方で電動車椅子を機内に搭載する場合におけるバッテリーの安全確認については、目視による現物確認によらずとも、利用者からの書類の提供等でも可能であることから、国土交通省では、航空会社に対し安全確認の方法について、改めて周知する文書を令和6年4月15日付で発出しているところです。」ということでございます。

4点目の「多目的トイレの用途を広げ設置を増やすべきではないか」という点に関しては、「国土交通省では、バリアフリートイレとして必要な機能が確保されるように、バリアフリーのガイドラインにおいて、車椅子利用者やオストメイト、乳幼児連れの利用者等の多様な利用者を想定した整備内容や設計例等を明記しているところであり、引き続き、ガイドラインの周知等に取り組んでまいります。

また、バリアフリートイレの設置の拡大のため、駅や不特定多数の者が利用する一定規模以上の建築物を新設する際に設置義務を課しているところ、更なる設置拡大のため、令和7年6月1日から建築物に係る基準を強化し、原則各階ごとの設置を義務化したというところです。また、既存施設についても設置費用を支援して施設改修を促進しているところであり、引き続き、更なる設置促進に努めてまいります。」ということでございます。

続きまして5点目のタクシーの関係については、JPN タクシーの車椅子利用に関するご意見が①から③の3点ほどございます。まず、意見というところをご覧頂きたいのですが、①の乗車拒否が増加している。特に電動車椅子の乗車拒否、東京以外の乗車拒否の改善、及びドライバー研修の指導を強化してほしいという点、③の横向きのまま車椅子を固定しなくても道路運送法違反にならないことが通達で各運輸支局長に周知されている。研修等でのこの指示内容を現場のドライバーに徹底してほしい、ということでもございました。

この2点に関しては「電動車椅子の利用者であることのみを理由とした運送引受拒絶の禁止や3点式シートベルトを固定・装着せず横向きのまま乗車することは道路交通法違反とはならないこと、また定期的な研修の実施に取り組むこと等については、事業者に対して指導及び周知徹底を図っているところであり、今後ともあらゆる機会を捉えて指導等を実施して参ります。」ということでございます。

意見②のUD タクシー対応乗り場の全国的な普及に向けて、国は新たな助成金を設ける等積極的な支援を図ってほしい、という点に関しては「駅、空港等の交通結節点におけるタクシー乗り場の整備、改善に資する取組等に対する補助制度により支援を図っているところです。」ということでもございました。

最後、島委員からご意見があったJRの減速について、国交省としての考えをお示しいた

だきたいという点に関しては、主に 3 点ほど本省より考え方が示されてございます。

まず 1 つ目ですが、国土交通省としては、駅ホームにおける転落事故を防止することは、視覚障害者の方をはじめ、全ての旅客にとって大変重要であるとの認識で、バリアフリー法及びこれに基づく移動等円滑化基準において、鉄軌道事業者に対し、既存駅については、ホームドアや内方線付き点状ブロック等の転落防止設備を設けるよう努力義務を課しております。これが考え方の一つめです。

二つめとして、ホームドアが整備されていない駅ホームにおける安全対策として、「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」を開催し、新技術を活用した駅ホーム転落防止対策等の検討を行っており、引き続きこれらの検討結果を鉄道事業者にも周知し、取組の普及を促してまいります。以上が考え方の二つめです。

三つめとして、鉄道に関する技術上の基準を定める省令では、「列車の速度、運転本数、運行形態等に応じ、プラットホーム上の旅客の安全を確保するための措置を講じたものであること」とされており、さらに速度が速く列車本数が多い駅については、非常停止ボタンや転落検知マットの設置等の措置を求めているところです。これが考え方の三つめです。

以上のとおりでございますが、国土交通省としましては、視覚障害者をはじめとする鉄道利用者が安全に鉄道をご利用いただけるよう、環境整備に引き続きしっかりと取り組んでまいります。」ということでございます。

さらに本件に関しましては、このあと JR 北海道の方からも、電光掲示板への情報に関する回答も含めてご発言いただければと思っております。北海道運輸局からは以上です。

鈴木分科会長

ご説明、ご報告ありがとうございました。それでは、事務局よりご説明の最後にもございましたように、続きまして JR 北海道の内山様より、ご報告をお願いいたします。

内山（北海道旅客鉄道）

JR 北海道の内山と申します。どうぞよろしくお願いいたします。座ってお話をさせていただきます。私から 2 点ほどご説明をさせていただきます。まず資料のナンバーの 2 になります。北海道ろうあ連盟様から頂いたご要望、遅れ等の掲示による情報について聴覚障害の場合、電光掲示板を見て状況を確認しておりますがもう少し情報がほしい、事故が起きた場合に少し時間が遅れるという情報がなかなか得られず、文字としての情報を掲示してほしいというものに対する回答でございます。

現在、弊社一部の駅に列車の発車時刻、行き先、現在地と遅れが発生した場合は、遅れ時分を表示する案内モニターを設置し、昨年度から順次設置拡大を進めているところでございます。また、弊社のホームページには列車走行位置のサイトがあります。こちらのサイトでは、列車の遅れを 1 分から表示することにしておりますので、列車がどの程度遅れているかという情報を文字により取得することが可能になっております。以上がこちらのご要

望に対する回答でございます。

続きましてナンバー3、JR の減速について先ほどご説明ありましたが、減速に関する説明につきまして、このご要望の趣旨であるホームからの転落防止の事故防止、転落による事故防止の取り組みについて現状を説明させていただきたいと思います。

ホームドアの設置につきましては、先ほどご説明ありましたが、弊社の新幹線の駅については3駅とも全て設置済みでございます。一方、在来線でございます。在来線のほうは首都圏の駅までドアの設置がどんどん進んでいるという状況でございますが、北海道のような積雪寒冷地においては様々な技術的な課題がありますので、私どもの知る限りではございますが、まだ JR 他社の在来線でも設置した実績はない状況であると認識をしております。このような状況ではありますが、弊社として勉強を続けております。

例えば、他社で設置した新しいタイプのホームドアの確認に現地に行ったり、ホームドアを設置した場合にホームの狭い部分を車椅子が実際通れるかということを実際に試してみたり、あるいは弊社の駅に合ったホームドアをメーカーに相談したりといったことを行っております。この他にも技術的な部分としては、線路の雪の付着、あるいは車両への雪の付着による誤動作、ホームドアの重量に耐えるためのホームの強度、それから先ほどもありましたが、列車の乗降ドアの位置が一定ではないといった問題がございますが、技術的な課題の解決に向けて努力をしていることはご理解いただきたいと存じます。

また、その他のハード対策でも内方線付き点状ブロック、こちらをご利用の多い駅から優先的に整備しているほか、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等に駅に近づいてくる列車が駅社員に異常を知らせることができる非常押しボタンを設置しております。

また、ソフトの面でも可能な限り、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を確認して、誘導案内等をご希望されない場合でも可能な限り見守り等を行っております。さらには、以前から行っております声掛けサポート運動というものがございますが、札幌近郊で実施していた車内放送による呼び掛けを昨年より車掌が乗務する全道の定期列車に拡大をして、ソフト対策の強化も図ってきております。以上のように、ハード・ソフト両面からできる限り取り組んでいることをご理解いただきますようお願いいたします。弊社からの説明は以上になります。

鈴木分科会長

ご回答ご報告、どうもありがとうございました。続きまして、北海道伊黒様よりご報告をお願いいたします。

伊黒（北海道）

それでは、パーキング・パーミット制度につきまして、私は交通企画課でございますが、所管する保健福祉部から回答を得ましたので、ご報告させていただきます。北海道では、こ

れまで北海道庁保健福祉部が所管いたしております北海道福祉のまちづくり推進連絡協議会におきまして、北海道におけるパーキング・パーミット制度を含めた障害者用駐車スペースの適正利用について検討を行っているところでございます。その中で昨年度この会議におきまして、適正利用の推進に向けてアンケート調査を実施し、委員含め幅広くご意見を伺ったところでございますが、駐車スペースの不適正利用が横行している現状を多数が認識はしておりますけれども、パーキング・パーミット制度を導入しても不適正利用はなかなかなくなるのではないかと考えられる状況が推察されたところでございます。

これまでも北海道庁の本庁や振興局、商業施設等でのパネル展示や、小学生向けの車椅子体験会、各種イベントでの普及啓発等を行ってきてございますが、道民の皆さまの意識の大幅な向上のため、なお一層の努力を要すると考えられますことから、当面は道民の皆さまに障がい者等用駐車スペースのご利用を適正に行っていただきますよう、より積極的な普及啓発に取り組むことといたしまして、パーキング・パーミット制度の導入につきましては、道が独自に推進するのではなく、実効性を伴う全国一律の制度を構築するよう、国へ要望してまいりたいと考えてございます。以上でございます。

鈴木分科会長

ご説明、どうもありがとうございました。それでは続きまして、北海道エアポートの小野様よりご回答のご説明をお願いいたします。

小野（北海道エアポート）

私、北海道エアポートの小野でございます。着座にて失礼させていただきます。それでは、ご質問ございましたナンバー1の、新千歳空港におきます駐車場の車椅子用の予約システムにつきまして、一部現状をお話しさせていただきます。こちらは表示のとおり新千歳空港の駐車場におきまして、車椅子用の予約枠というものがございます。その際、その枠につきまして事前に予約をする際にどうも使いづらいというお話でございます。こちら、弊社の駐車場担当に確認してまいっております。現状につきましては、システムの都合上、使われて最後の退場、出庫される日の30日前から予約が取れるというシステムになっております。

従いまして、例えば5日間停めたい場合は、1日目から5日目の最後の出庫の日が5日目になりますので、その30日前から5日目については予約が取れます。イメージ的にはホテルの予約と同じような感じですが、5日間一気に取りたいといっても、30日以内でしたら一度に取れないため、30日前、最短で予約を取るという場合になりますと、どうしても1日ごとに取らなければいけないというところでございます。

それから、利用期間を変更する際に一度期間全てをキャンセルしなければならないこととなりますが、例えば5日間予約を取りましたが、実は早く帰ってくるので4日間になります又は1日延びますといった場合につきましては、その対象の日だけキャンセルや追加

ではなくて、現状 5 日間当初取ったのならば 5 日間一旦予約をキャンセルし、そして、また 4 日ないし 6 日という形で予約を取りますが大変予約が多くなっておりますので、いったんキャンセルをしてまた予約を入れる時に、もう予約枠が埋まってしまうといったタイミング的なものもございますので、そのような点で非常にご不便をおかけしております。

こちらにつきましては、今後このような不都合がないように、改善策としまして、ただいろいろなシステムの変更を検討しております。冬前の 11 月ごろに予定しておりますけども、新たな予約システムの導入の検討、準備をしております。これによりまして、例えば先ほどの 5 日間当初取りました、そこから 1 日短くする、1 日足すといった時につきましては、いったん全部キャンセルではなくて事前に登録していただきました予約に対しまして変更という形で、基本のところを変えずに追加、変更が行えるような形で今準備を進めております。

ただ、先ほどのとおり、ホテルの予約と同じようにどうしても 5 日間取りたいとなっても、間の例えば 3 日目とか最後の日、最初の日もそうですが、どこか 1 日でも満室で取れなければ、なかなか連続してホテルでしたらお泊まりできませんが、今、システム上どうしてもそういった使い方になってしまいますので、そちらについては現状としましてはご理解いただきたいなと思っております。

ただ今、先ほど申しましたとおりお声を受けまして、なるべくご利用のご不便ないように形でサービスの向上に努めてまいりますので、今後とも何かございましたらご意見等頂戴できればと思います。以上、ご説明させていただきました。

鈴木分科会長

ご説明、どうもありがとうございました。

それでは続きまして、今回事前にご意見、ご質問いただいております、NPO 法人ホップ障害者地域生活支援センターの竹田様よりのご意見につきまして、お手元に資料を配布してございます。まずは、竹田様より一通りの事前のご意見ですとか、ご質問に関しましてご発言いただきまして、それで事務局と北海道ハイヤー協会様より、ご回答のご発言をいただきたいと思います。その後、その他のご意見について承りますのでご了承ください。続いてそれでは竹田様、よろしくお願いいたします。

竹田（NPO 法人ホップ障害者地域生活支援センター）

ありがとうございます。その前に、先ほどの回答について、一つ再度ご確認したいのですが、パーキング・パーミットに関しては効果が薄いからやっても難しいのではないかなというような回答だった気がするのですが、実際、他の都道府県、北海道以外の都道府県においては、ほぼパーキング・パーミット制度を導入しているという実態を考えた時になぜ北海道だけが導入に踏み切らないのかというところの理由が、僕にはよく分からなかったのもその点について、なぜ北海道だけが踏み切らないのかというのを教えてもらいたいと思います。

あと、新千歳空港の駐車場に関してですが、実態だけお話しすると 3 日間連続で予約をするために毎日予約を入れたとしても、仮に毎日 1 日ずつ入れたとしても、続けて予約を入れるという作業をしなければいけないので、それぞれが取れていてもキャンセルしなければなりません。僕は 1 日から 3 日まで予約を入れようと思ったら、1 日で 1 回予約、2 日で 1 回予約、3 日で 1 回予約と 3 日間予約が取れたとしても、実際には 3 日間通しの予約にはなっていないので、全てキャンセルして 1 日から 3 日までの予約を再度取り直さなければならぬのです。ですからキャンセルした瞬間に予約が取れないということになるので仮に例えば、システム改修というのは理解できたのですが、システムの改修が終わるまでの間、1 日単位でも予約が取れているのであれば、その間は利用できるようなそういう運用面での対応というのは可能かどうかというのを教えてもらいたいのです。いかがでしょうか。

鈴木分科会長

それにつきましては、今お分かりになればお答えいただきたいと思いますけど、もしご確認が必要であれば、後ほどご確認いただいてご回答いただければと思います。後日ということでもよろしいでしょうか。竹田様、よろしいでしょうか。ご確認いただけるとのことですのでよろしくお願いいたします。

竹田（NPO法人ホップ障害者地域生活支援センター）

北海道も同じでしょうか。

鈴木分科会長

パーキング・パーミットにつきましては、これも今お答えできればお願いしたいと思いますが、もしご確認が必要でございましたら、後ほどご回答いただきたいと思いますけれどもいかがでしょうか。

伊黒（北海道）

北海道庁でございます。再度確認をさせていただきたいと思いますので、後日回答ということでいかがでしょうか。

竹田（NPO法人ホップ障害者地域生活支援センター）

分かりました。是非お願いいたします。

鈴木分科会長

それでは続きまして、竹田様、今回の事前のご質問に関しましてご発言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）

資料で出させていただいているのですが、これ全部読み上げたほうがよろしいのでしょうか。時間の関係もあるかと。

鈴木分科会長

お時間の関係もございますので、キーワードと申しますか、簡単にご発言いただければ幸いです。

竹田（NPO法人ホップ障害者地域生活支援センター）

基本的には頂いた資料を基にして、私の方で感じたことを書かせていただいたのですが、基本的にはやはり連続した交通のアクセスというものがあまり考えられていないというのがあったのと、あと、バリアフリーについて先ほどもお伺いさせていただいたのですが、もう少し詳しく状況を出していただかないと包括的な意見だけになってしまうので、もうちょっとバリアフリーの達成状況がどうなっているのかというのを是非出していただきたいと思います。あとはここに書かれてある通りです。よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長

ありがとうございます。それでは、ただ今の事前のご質問、ご意見等につきまして、事務局よりまずはご回答をお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）

北海道運輸局でございます。ご発言ありがとうございます。資料の細分化ですとか、あと、交通の連続性という部分はこの頂いた意見を基に、また継続して資料の作成の在り方や交通連続性に関する数値等を本省とも連携をしながら、内容を確認してこの場で全て回答につなげられないのは大変恐縮でございますが、また来年度に向けて色々と検討して参りたいと思いますので、どうかご理解のほどをお願いいたします。

鈴木分科会長

どうもありがとうございました。

続きまして、北海道ハイヤー協会の鈴木様、よろしくお願いいたします。

鈴木（北海道ハイヤー協会）

北海道ハイヤー協会、鈴木です。大変いつもお世話になっております。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、質問の1です。道内の車いす対応タクシーの登録台数、稼働率、地域分布を把握し

ているかということですが、私ども協会に加盟している会社の分については把握しているところでございます。数字を今日は持ち合わせておりませんので出せませんが、実態的には把握しております。ただ、車椅子対応タクシーという括りでいくと、ジャパントクシーのようなタイプ、あるいは後ろから開けて乗っていただくタイプ等様々なタイプがあるので、その細かい部分のどのような車種かということまでは把握していないと思います。ユニバーサルデザイン車両という括りで把握している形になります。

それと 2 番目、冬期は観光シーズンなど利用ピーク時の配車確保策はあるかということですが、まず、北海道ハイヤー協会が取り組んだのは、冬期観光シーズンということでしたら、ニセコ、倶知安地区の住民、あるいは観光客の皆様の対応ということで、2 期連続して「札幌」「青森」「東京」から、昨年においては、20 台の車両、45 名のドライバーをニセコ、倶知安のほうに応援隊として派遣しております。

それと、札幌交通圏につきましては、車両の足りない地域ということで、国の方からタクシー会社が管理するライドシェアにおいて、日本版ライドシェアをやりなさいということでしたので、私ども協会員 30 社が対応しているところでございます。あと、直近では日本版ライドシェアの関係につきましては、伊達で始まったという情報が入っているところです。

それと 3 番目、予約、受付から乗車までの時間短縮について、アプリ、ウェブ予約等、ICT 活用の計画はあるかというところでございます。今、地方はなかなか進んでおりませんが、アプリ配車、これを導入する会社は結構増えてきておりまして、札幌交通圏だと大体 60%の会社さんがアプリを導入しているということで、時間短縮ということでしたら、アプリ配車が一番近くにいる車両から順次受けられたら受ける、受けられなかったら次に近い車両という形で、ボタンタッチ方式みたいな形でやっていますので、今のところ時間短縮ということであればアプリ配車が一番有効と思っているところでございます。

あとは、ウェブ予約と ICT の活用でございますけれども、障がい者様への対応ということでしたら、現在、航空会社の ANA 様が Universal MaaS に取り組んでおられていて、現在は旭川の私どもの会員会社 1 社が参入しております。今年になって札幌市様と ANA 様から、札幌交通圏につきましてもご相談がありまして、現在 4 社が対応できるかどうか調整段階であります。対応できる、できないというのがありますが、そういったことで今後少しでもお役に立てるように進めていけたらと思っているところでございます。

それとその下の意見ということで、車いす対応タクシー台数地域格差是正とあるのですが、今普及をしておりますジャパントクシーは燃料が LPG です。現在地方では LPG のスタンドはかなり閉鎖になってきておりまして、全タク連という我々の上部組織がトヨタに対してガソリン、ハイブリッド車両を用意してほしいということでお願いはしていますが、なかなか実現には至っていないというところで地域格差という話になりますと、LPG スタンドがない所、ある所でどうしても導入の数値に格差が出てきてしまうというのが実態であると思っております。協会としまして、今、コロナが明けてから徐々にドライバー

が戻ってきておりますので、車両数が足りないというところも多少あるかもしれませんが、ドライバー不足解消と UD 車両のさらなる増加について今後も力を入れていきたいと思えます。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。ただ今ご回答いただきましたけども、竹田様、何か特にコメントがございましたら、よろしくお願いいたします。

竹田（NPO法人ホップ障害者地域生活支援センター）

ジャパンタクシーに関しては、国を挙げて普及に向けて取り組んできた経緯があるかと思うのですが、今お話があったような LPG スタンドが少なくなっているということや、やはりもう少し関係事業者の中でどういう将来展望があるのかということを考えながら、計画的に進めていくことが欠けていたのではないのかなという気がします。そういう意味では、もう少しバリアフリーを考える時に将来について予測しながら、どういうバリアフリーの計画を作っていくのかを是非今後考えていただければと感じました。よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長

ありがとうございました。それでは、これまでのご説明いただいた内容やそれ以外の事柄に関してでも構いませんが、全体を通して何かご質問、ご意見がございましたらお願いしたいと思います。また、限られた時間でもございますので、発言はできれば2分以内程度、そし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お願いいたします。それでは、ご発言のある会場参加の対面の方は挙手を、また、ウェブ参加の方は挙手ボタンでお答えをお願いいたします。何かご意見、ご質問等ある方いらっしゃいますでしょうか。

竹田（NPO法人ホップ障害者地域生活支援センター）

いいですか。

鈴木分科会長

竹田様、よろしくお願いいたします。

竹田（NPO法人ホップ障害者地域生活支援センター）

多分今後ライドシェアが進んでいくと思うのですが、ライドシェアについてのバリアフリーなり、あるいは規制なり計画は考えられているのかをお聞きしたいです。

鈴木分科会長

こちらに関しては事務局でしょうか。ご回答をお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）

北海道運輸局です。ライドシェアのバリアフリーですとか規制などの計画につきましては、今私も情報を持ち合わせてございませんので、しっかり本省の物流・自動車局等々に確認してお答えしたいと思います。ご指摘ありがとうございます。

鈴木分科会長

それでは、ご確認のほどよろしくお願いいたします。その他、何かございませんでしょうか。ウェブのほうもよろしいでしょうか。

それでは、結構いい時間となつてございますので、以上をもちまして、本日の議題については終了させていただきたいと思います。進行を事務局にお返ししますのでよろしくお願いいたします。

5. 閉会

松本（北海道運輸局）

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、ご意見ありがとうございます。それでは、最後に事務局から一言ご挨拶申し上げます。北海道開発局開発監理部開発調整課、渡部開発推進官をお願いいたします。

渡部（北海道開発局）

北海道開発局の渡部でございます。本日は遠いところ、皆様お運びいただきましてありがとうございます。また、お忙しい中、ウェブでのご参加ありがとうございます。また、移動等円滑化の進展状況の確認、評価、長時間にわたってご議論いただきましてありがとうございます。

本評価会議は、バリアフリー施策をより良いものにするため、関係者の皆様にご参画いただき、確認、評価、あるいは助言を賜り、継続的な向上を図る趣旨で開催しているものです。関係者の皆様のお声を直接拝聴できる大変貴重な場であると認識しております。本日の議論を参考とし、国土交通省北海道開発局としましても、運輸局をはじめとする国の出先機関、地方自治体、各種団体、事業者等と連携しながら直轄事業、それから補助事業等を通じバリアフリーの進展に引き続き寄与してまいります。

北海道における更なるバリアフリー化の進展に向け、今年度中の第3次目標、更には今後決定予定の第4次目標の達成に向けて取り組んでいくことになりますが、そのためには関係者が意見を持ち寄り、相互に理解を深めていくことが大変重要ですので、引き続き皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

松本（北海道運輸局）

それでは、以上をもちまして第7回移動等円滑化評価会議北海道分科会終了いたします。
どうもありがとうございました。