第8回 移動等円滑化評価会議 北海道分科会 議事録

日 時 ： 令和8年8月24日（月）14:00～15:45
場 所 ： 北海道運輸局 5階海技試験場（札幌第4合同庁舎）

1. 開会

土屋（北海道運輸局）
定刻となりましたので、ただいまより「第8回移動等円滑化評価会議北海道分科会」を開催します。本日はお忙しい中、委員の皆様におかれましては、御参集いただき誠にありがとうございます。私、事務局を担当する北海道運輸局交通政策部共生社会推進課の土屋と申します。本日はよろしくお願いします。
会議の開始に先立ち、留意事項をお伝えします。オンライン参加の皆様は、マイクとカメラをオフにした状態で御参加ください。また、本会議では手話通訳を使用していますので、発言の際は聞き取りやすい速度での発言をお願いします。留意事項は以上です。

2. 事務局挨拶

土屋（北海道運輸局）
はじめに、事務局挨拶に移らせていただきます。本来ならば事務局長である北海道運輸局交通政策部長の妹尾が御挨拶を申し上げる予定でしたが、別の公務の都合により欠席となっています。ついては、北海道運輸局交通政策部計画調整官の野坂より挨拶の代読をいたします。野坂調整官よろしくお願いします。

野坂（北海道運輸局交通政策部計画調整官）
皆様こんにちは。交通政策部の野坂と申します。代読をさせていただきます。
北海道運輸局交通政策部長の妹尾です。皆様、お忙しい中「移動等円滑化評価会議 北海道分科会」に御出席いただき誠にありがとうございます。日頃より国土交通行政に対し、深い御理解と御協力をいただき、厚く御礼申し上げます。
本日の会議におきましては、本来なら自ら出席し御挨拶を申し上げるところではございますが、臨席がかなわず誠に申し訳なく存じます。まずはこの場をお借りして不在となりますことを深くお詫び申し上げます。
さて、この会議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、本日で8回目の開催となります。これまでと同様に皆様の御意見をしっかり伺い、関係者間での理解を深め、バリアフリー化を加速していくことにつなげていきたいと考えており、この場でいただいた御意見を国土交通本省にも伝え、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考えております。

また、本年度より第4次バリアフリー整備目標が施行されており、5年間にわたる新たな整備目標の下、委員の皆様のお知恵をいただきながら、より一層のバリアフリー化を図ってまいりたいと考えています。

本日は、第3次バリアフリー整備目標について、令和6年度末の現況などについて御報告させていただくとともに、最近行っている取組について御報告させていただいた上で、皆様の御意見を幅広く伺い、今後の取組に活かしてまいりたいと思っておりますので、忌憚のない御意見をいただけますと幸いです。

改めて、今後の施策の充実・強化に向けて、皆様のお力を賜りますことをお願いいたしまして、冒頭の御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

土屋（北海道運輸局）

ありがとうございました。続きまして、分科会長である北星学園大学鈴木教授より御挨拶をいただきます。鈴木分科会長、よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長

皆さんこんにちは。ただいま御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。皆様、本日は何かと御多用の中、本会議にお集まりいただきまして誠にありがとうございます。今年度も1年ぶりに皆様とお会いし、また本会議で情報共有、意見交換等できますことを大変うれしく思っております。

さて、私事で恐縮ですが、先日、某テレビ局よりユニバーサルツーリズムについて取材を受けました。その際、皆様も御承知のとおり、本会議でも議論されている移動等円滑化がシームレスに図られることが大きな鍵になるということで申し上げました。

また、その移動等円滑化に関するバリアフリー等の情報が、適切に発信されていることが重要とお話させていただいたところです。一方で、これも皆様も十分御承知のとおり、経済的側面ということになろうかと思いますが、昨今の人口減少、少子高齢化、人手不足等の課題がある中、いかに移動等円滑化を図っていくかは、特に北海道におきましては、大きな課題であると認識しております。

本日お集まりの皆様は、多様な分野、フィールドにおきまして御活躍され、また御経験豊富と認識しています。皆様のお知恵をお借りしながら、共生社会、インクルーシブな社会を目指し、移動等円滑化を図ってまいりたいと存じますので、本日もよろしくお願いいたします。以上です。

土屋（北海道運輸局）

ありがとうございました。続いて委員の紹介です。本来なら委員全員の御紹介をすべきところですが、会議の御発言の時間を可能な限り多く取らせていただきたいと存じますので、大変恐縮ですがお手元の委員名簿を御覧いただくこととして、紹介に代えさせていただきたい

と存じます。
　また、資料確認も事前送付させていただいておりますので、省略させていただきます。では、ここからの議事進行を鈴木分科会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

鈴木分科会長
　改めまして鈴木と申します。私の方で議事を進めてまいりますので、よろしくお願いいたします。それでは、議事次第の4、議題に入ります。まず1、移動と円滑化の進展状況について、事務局より御説明をお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）
　改めまして北海道運輸局の土屋です。議題1、移動等円滑化の進展状況について説明いたします。

――――――以下、資料説明――――――

　まず、資料2を御覧いただければと思います。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についてです。
　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すが、令和7年度末までの第3次目標達成に向けた、令和6年度末の目標達成状況になります。このページは、全国の鉄軌道、バス、船舶に関して、次の2ページ目に航空、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。
　1ページ、2ページともに、右側に令和7年度末までの数値目標を中央には令和6年度末の目標達成状況を記載しており、全国的に数値目標を達成できるよう今後も引き続き取り組んでまいります。
　3ページ目。北海道におけるバリアフリー状況を全国と比較しています。御覧のとおりですが、表の色を塗っている部分が全国よりも北海道の方が割合が高いことを示しています。
　4ページ目です。3ページの表の交通モードごとに、北海道内の推移についてグラフ整理をしています。
　まず、鉄軌道駅ですが、北海道の対象駅は104駅、令和6年度末においては、段差の解消87.5%、視覚障害者誘導用ブロック95.2%、障害者用トイレ97.8%となっており、いずれも昨年度よりも微増しているという状況でございます。
　5ページ目はバスターミナルの状況です。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84.6%、障害者用トイレにつきましては、45.5%となっております。こちらも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いますが、目標達成に向けてさらに進めてまいります。
　6ページ目です。車両等の状況です。バリアフリー法の施行規則第23条により、公共交通事業者が毎年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おり、その報告書に基づき作成しています。交通モードごとの状況は次のページからになります。

7ページ目です。鉄軌道車両の状況です。グラフで推移を見ると着実に進展してきましたが、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箇所以上の車椅子スペースを設けている車両に変更され数値が下がりました。目標は70%で、令和6年度末は45.8%となっております。

8ページ目です。ノンステップバスの状況です。昨年より台数、率、ともに増えており、目標達成に向けてさらに進めてまいります。

9ページ目です。リフト付きバス等の状況です。御覧のとおり、令和6年度も車両が増え34台となり、適用除外車両に占める割合は5.2%に増加しており、目標の25%に向けてさらに進めてまいります。

10ページ目です。福祉タクシーの状況です。ユニバーサルデザインシタクシー台数は、前年よりも増加しております。目標は、全国で福祉タクシーとして9万台であり、令和6年度末時点、全国で福祉タクシー59,918台という状況の中で、1つ前の第2次目標が令和2年度までに44,000台であったことに対し、現在、第3次目標が令和7年度までに9万台と倍以上の設定になりました。目標に向けて、さらに進めてまいります。

11ページ目です。旅客船の状況です。昨年から、総数が27隻から26隻となり、かつ、適合隻数も13隻から12隻となり、御覧のとおりの割合となっています。

12ページ目です。12ページ目は、道路、都市公園、路外駐車場のまとめになっています。道路、都市公園の園路及び広場、路外駐車場については目標を達成しています。都市公園の駐車場及びトイレは全国より下回っており、令和7年度末までの整備目標に向けて、さらに進めてまいります。

13ページ目です。道路、都市公園、路外駐車場の北海道における推移です。数値については御覧のとおりですが、道路はグラフを見ると、令和2年度から令和3年度にかけて、見た目は大きく下がったように見えます。これは、令和3年度より対象が約1,700kmから約4,450kmに変更となったことによるものですが、グラフの目盛りを御覧いただければと思いますが、90%以上の高水準で目標は達成しているところです。

14ページ目です。建築物についてです。これは全国のデータのみですが、第3次整備目標が67%のところ、目標達成に向けてさらに進めてまいっているところでございます。

15ページ目です。信号等についてです。こちらも全国のグラフになりますが、全国平均99%であるのに対し、北海道は92.3%、という状況です。

16ページ目です。最後のページになります。心のバリアフリーの認知についてです。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ですが、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となっています。用語認知度は50%、行動ができている人は100%が目標となっていますが、今後もさらに認知度や行動理解度を浸透させていくために、各種啓発活動を進めてまいります。少し駆け足でございましたが、資料2、北海道における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況にかかる説明については、以上になります。

次に資料3、基本構想マスタープランの作成状況について説明いたします。

1ページ目、バリアフリー基本構想の概要図になります。基本構想は、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して位置付け、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ものになります。

2ページ目です。基本構想に位置付けられる特定事業の資料です。令和2年度の法改正により新たにソフト事業が創設され、バリアフリー教室の開催等、教育啓発特定事業が加わっており、ソフトの面もしっかり取り組んでいくという体制になってございます。

3ページ目です。移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の概要図になります。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でございます。

基本構想が実際の具体的な事業（特定事業）を位置付ける取組であることに対し、マスタープラン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むものになります。

4ページ目です。基本構想の策定状況になります。スライド下半分のうち、上部が全国の策定状況、下が北海道の策定状況で179市町村のうち18市町で策定されている状況です。

5ページ目は、基本構想とマスタープランを策定している道内の自治体について、地図でお示ししております。第3次目標は、令和7年度末までに全国で基本構想は450市区町村、マスタープランは350市区町村の策定が目標とされており、目標達成に向けて市町村への周知やプロモート活動を進めてまいります。

また、本年度から第4次整備目標の対象期間に入っており、本省から策定に係るノウハウを取りまとめたガイドラインが周知されたことなどを踏まえ、当局においても地方公共団体に対して、引き続き計画策定の働きかけを進めてまいります。以上、資料3、基本構想マスタープランの作成状況に係る説明となります。

次に、資料4、ハード・ソフト取組計画の作成状況について説明いたします。

1ページ目、ハード・ソフト取組計画の公表状況について、交通事業者が毎年度計画作成を行い、それを国土交通省において公表しているところでございます。

2ページ目です。ハード・ソフト取組計画制度の手続きの全体像になります。こちらは御参考でございます。

3ページ目、4ページ目です。道内では16の事業者が作成義務事業者となっており、それぞれの事業者が作成したものを、各社のホームページや国土交通省のホームページに一覧でまとめてございます。詳細は資料を御覧いただければと思います。資料4、ハード・ソフト取組計画の作成状況にかかる説明は以上となります。

――――――資料説明終了――――――

鈴木分科会長
　御説明ありがとうございました。ただいま、移動等円滑化の進展状況について御説明いただきました。これまでの御説明に関しまして、御意見等はございますか。
　なお、御意見の際は御発言の前に所属とお名前をおっしゃってから御発言をお願いいたします。また、オンラインでの御発言の際は、挙手ボタンやチャット機能も御活用いただければと思います。
　また、会議の最後にも全体を通しての御意見、御質問の場を設けますので、ただいまの時間は、資料2、3、4に関する質問でお願いいたします。それでは御質問御意見等がございましたら、よろしくお願いいたします。
　それでは、ろうあ連盟の大内様よろしくお願いいたします。

大内（北海道ろうあ連盟）
　北海道ろうあ連盟の大内です。よろしくお願いします。ただいまの経過報告ありがとうございます。少し内容が分からないことがありましたので、御質問させていただきます。バリアフリーについて、資料4の3ページの中に全国に対しての数字と、全道に対しての数字というのが対比で載っています。特に0という数字があるのですが、貸切バスと旅客船とターミナルと空港、鉄道など、その0というところの回答は実績がないということでしょうか。理解できなかったので、そのあたりの御説明をお願いしたいと思います。

鈴木分科会長
　それでは御回答のほどよろしくお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）
　御質問ありがとうございます。詳細は確認をさせていただきますが、おそらく同じ資料の資料4の1ページ目の真ん中あたりにある※1にある内容かと思います。こちらの取組の推進をする公共交通事業者においては、一定の規模の事業者が取組状況の報告、公表を行うことになってございます。
　例えば※1①のとおり、平均利用者数が3，000人以上（1日あたり）の旅客施設を設置管理する事業者、②輸送人員が100万人以上（1年）の事業者、規模の大きい事業者が対象になっていることから、北海道は0のところはそういった該当の事業者がないと思われます。以上でございます。

大内（北海道ろうあ連盟）
　よく分かりました。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。その他何か御質問、根深様よろしくお願いいたします。

根深（精神障害者家族連合会）
　精神障害者家族連合会の根深でございます。資料3の一番最後、基本構想・マスタープラン作成状況の中で道南と十勝の中核都市の函館と帯広が抜けているのですが、これは何か理由があるのでしょうか。

鈴木分科会長
　それでは御回答をお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）
　御質問ありがとうございます。御指摘のとおり、函館、帯広といった中核都市が抜けてございます。理由としましては、自治体が策定するもので詳細は把握してございませんが、プロモートに参るとやはり自治体においても、例えば予算の状況ですとか、バリアフリーに関する担当部局がその自治体の中で定まっていないといったそれぞれ自治体の中の実情がございまして、我々もプロモートに参って策定のお願いをしております。
　特に函館は毎年行っておりますが、なかなか自治体の状況によって策定が難しいというような御懸念もあるそうです。ここはやはり第4次目標も新たに始まってございますので、ガイドライン等を活用してなるべく早めに策定できるように、また機会をとらえて策定が進むよう、我々も取り組んでまいりたいと思っております。以上でございます。

鈴木分科会長
　それではその他何か御質問、御意見等はございますか。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）
　竹田ですが、事前に出させていただいた質問は、改めてこの場で言った方がいいですか。それともこれについては、この中でお答えいただけるのでしょうか。

土屋（北海道運輸局）
　最初にいただいたものでよろしければ今お答えします。

竹田（NPO法人ホップ障害者地域生活支援センター）
　時間の都合もあるので、もしお答えいただけるのであれば、お答えいただいた方がその後の議論がしやすいと思うのでよろしくお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）
　ありがとうございます。少し前後しますが、皆様のお手元にも事前意見として事前意見③ということで、竹田委員から御意見いただいているところでございます。様々な状況の中で、総じて量的な整備率ではなく質的な部分、例えば移動チェーン等、車椅子ユーザーの方が一

連の流れで交通機関を使いやすいような、そういったところを評価基準に入れるべきではないか、そういった御指摘かと存じます。一つ一つ触れるのは時間の関係で割愛させていただきます。まとめて恐縮ですが、地域特性のあるバリアフリーの推進や利用者からの評価については、非常に重要な視点であると考えてございます。今回いただいた御意見を含めて、多角的な御意見をいただきながら政策を検討してまいります。こちら国土交通本省にも意見を上げてございます。

また、御意見の中の冬季バリアフリーに関して、こちらは北海道に加えて、東北、北陸、積雪寒冷地様々ありますが、共通する特性でもございますので、北海道運輸局としましても機会をとらえて本省や各地の地方運輸局といった関係機関とも連携して、取組を検討してまいりたいと考えております。以上です。

鈴木分科会長

ありがとうございます。竹田様よろしいでしょうか。

それでは西村様、挙手されていましたのでよろしくお願いいたします。

西村（DPI日本会議）

DPI日本会議の西村です。よろしくお願いいたします。事前質問につきましては、それぞれの委員から前もって出されているかとは思います。したがいまして、できればそれぞれの質問に対する回答というものをお示しいただくということが、先ほどの円滑に進めていくという上では必要不可欠だと思いますので、以前も実はお話をしておりますがそこを次回以降お願いしたいと思います。限られた時間と限られた回数ですから、より議論を深めるためにもそうした取組をまずもって要望しておきたいと思います。その上で1点だけ、改めて確認をしたいことがございます。私の方では質問5のところになります。無人駅、意見も書かせていただいておりますが、ここら辺の状況に関する把握あるいは対応に関して、時間の範囲で構わないので現状を教えていただきたいと思います。

土屋（北海道運輸局）

実は、今議題は資料2、3、4の御説明でその後に資料5の御説明、その後に意見交換というのが議題4の③にございます。意見交換の冒頭に、事前にいただいた意見というものを回答する予定でございました。こちらでいただいた、先ほど竹田様からもいただいているものも改めて意見交換の部分において冒頭で回答させていただきたいと思いますので、この場では割愛させていただきます。よろしいでしょうか。

鈴木分科会長

ありがとうございます。その他何か御質問、御意見等ございますか。よろしいでしょうか。先ほども申し上げましたように、後ほどまとめて御意見、御質問を伺う機会も設けたいと思います。その際でも結構ですので、よろしくお願いいたします。

それでは続きまして、議題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

御説明をお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）

資料5の1について御説明いたします。

1ページ目。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す。昨年度実施したプロモートの概要となっており、当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、訪問自治体を選定しています。今年度も促進活動を進めているところです。

また、本年度から第4次整備目標の対象期間に入っており、ガイドラインが周知されたことなども踏まえ、今後の本省の動きを注視しながら計画策定の働きかけを進めてまいります。

2ページ目です。昨年度当局が実施したバリアフリー教室の概要です。JR北海道のCS推進部様とも共催でバリアフリー講習会を実施し、本社だけでなく各地のJRの駅でも運輸支局とともに開催しており、今年度も道内各地で実施する予定でございます。

3ページ目です。バスの日に開催されたバスフェスティバルに当局も参加した際の様子です。今後もこういったイベント事の情報収集を広く行って、バリアフリー教室やバリアフリーの推進の取組を検討してまいりたいと思います。

4ページ目と次の5ページ目は、昨年度当局が実施したバリアフリー教室の開催状況の資料です。当局の出前講座として小学校に対し実施していることに加えて、観光施設においても施設職員を対象に実施しているところです。

これまでも委員の皆様から様々な御助言をいただいており、今後も継続して取組を進めてまいります。資料5の1の説明は以上になります。

鈴木分科会長

ありがとうございます。

それでは続きまして、北海道開発局　渡部開発調整推進官より御説明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といいます。よろしくお願いいたします。北海道開発局からは2点、1つが第4合同庁舎の整備について、それからバリアフリー教室について、この2点について御報告させていただきます。着座にて説明させていただきます。

資料にはございませんが、この第4合同庁舎はどこかというと皆さんが今いらっしゃるこの建物になります。

この建物自体は、今年の3月23日に一般に使用を開始したばかりで5か月しかたっておりません。もともとこの敷地が、当局の札幌開発建設部の敷地の中に建っているものですから、まだ運輸局それから北海道農政事務所、こちらが入っているということについてなかなか浸透しておらず開発局のほうのイメージが強いと思います。

この庁舎自体32年ぶりの合同庁舎の整備となっております。入居したのが農政事務所、それから運輸局です。以前入居していた建物が、いずれも災害対応する官署になっておりますが、そういった時に災害対応できるような耐震性能を備えていない建物だったため、新しい

耐震性能を備えた建物が必要だということで、こちらに新しく庁舎を整備して入居したところでございます。

庁舎整備に当たっては、こちらの近くに美術館や知事公館等の敷地もございます。そういった周辺の居住環境、歴史、文化、景観と調和してまちづくりに寄与し、来庁者が安全、安心して、円滑かつ快適に利用できるよう、ユニバーサルデザインの視点に立った検討、評価を行うために、学識経験者、地域の有識者、施設利用者、施設管理者で構成する「札幌第4地方合同庁舎整備事業地域連携懇談会」を設置しまして、令和4年1月以降北海道科学大学教授の石田眞二座長のもと8回にわたり、令和8年3月まで懇談会及び分科会におけるカラーユニバーサルデザインの勉強会を重ねて4年越しで開庁となっております。

この結果、現在皆さんがいらっしゃる庁舎が出来上がったわけですが、この資料の内容になっていきます。懇談会の御意見の中で、ユニバーサルデザインレビューを重ねてまいりまして、こういったユニバーサルトイレの設置などを行いました。資料の上のほうを見ていただくと、「基準階」という言葉が出てきます。通常大きな建物になると、1階はホールですとか、売店みたいなものがあったりしますが、2階以上は同じような作りの建物の階層になってきます。その2階以上の同じような作りの階層のことを基準階と言っています。この基準階で、ユニバーサルデザインのトイレを設置するに当たって、左勝手、右勝手を交互に整備していくという工夫をしています。

また、カラーユニバーサルデザイン勉強会の結果、この資料の左下にある誘導用床材については、白っぽいものと黄色っぽいものの2種類のうち、見えやすい薄い色のほうを選定しています。

それから次のページ、バリアフリー関係でいきますと、外に設置しているサインについても、当初のデザインから見やすさや何を伝えたいのかがわかりやすいようなサインに変更にしています。この後、1年経過して来年の3月ごろに1年使ってみた状況についての検討会を予定しています。

最後のページになります。北海道開発局でも心のバリアフリーを促進するために、バリアフリー教室を開催してございます。本日のこの分科会の会長でございます、北星学園の鈴木教授、それから浅野目代表に御協力いただきまして、北星学園大学の学生を対象に昨年の7月1日にバリアフリー教室を開催させていただきました。車椅子体験をした結果、学生の皆さんは、車椅子に乗ると自動販売機がこんなに手を伸ばさなければならないとか、北星学園大学の入り口のところに人工芝のようなマットを敷いてありますが、そういうマットも押して歩くには大変だという体験をし、車椅子の方はこういう御苦労をされているという体験を通じて、心のバリアフリーの促進をしたところでございます。以上でございます。

鈴木分科会長

渡部開発調整推進官どうもありがとうございました。

続きまして、札幌市交通局業務課廣川様より、御説明をお願いいたします。

廣川（札幌市交通局）

交通局施設課 廣川が発表させていただきます。本日はよろしくお願いします。

札幌市交通局での最近の取組について説明いたします。札幌市交通局では、聴覚障害者や高齢者へ火災時に避難を知らせる光警報装置の設置を進めています。光警報装置は主に聴覚障害者や高齢者に配慮しており、従来の火災報知器の音による警報に加えて、光の点滅で火災を知らせる装置です。

こちらについては、消防庁が平成25年に実施した実証実験の結果、音のみの警報に比べて光と音による警報の方が聴覚障害者や高齢者が認知できる割合が大幅に改善し、9%から約90%まで上がっていることが確認されており、火災時における逃げ遅れ防止の効果が期待されます。

また、今回の装置の普及については、平成25年1月に国際標準化機構ISOにおいて、光による火災警報装置が国際規格化され、さらに平成28年には、総務省消防庁が光警報装置の設置に関わるガイドラインを策定しました。同ガイドラインは、令和7年1月30日に改定されており、そちらを採用しております。消防法の設置義務はないものの、旅客が利用する停車場施設への設置が望ましいとされております。

2年前までの導入実績としては、ゆりかもめでは全16駅に設置しており、つくばエクスプレスでは10駅以上に設置しています。現状では、全国の空港や鉄道駅への設置は十分に進んでおらず、北海道内では7つの空港のうち新千歳空港のみ、鉄道では北海道新幹線の停車2駅に限られています。札幌市交通局においても、令和8年1月時点では、設置されている駅が1つもありませんでした。そのため、個室内にいる聴覚障害者や高齢者には、駅員による避難誘導だけが火災を知らせる手段となっていましたので、迅速に火災を認知させることができない状態でした。以上のことから、本装置の必要性と効果は明らかとなり、安全確保と快適なサービス提供の観点から札幌市交通局でも導入することとしました。

現在、札幌市交通局では、円山公園駅、東札幌駅、北34条駅の3駅に設置されています。今後の方針としては、利用者の安心・安全を目的として、全駅のトイレに設置する予定です。全駅舎内のトイレ個室内のブース1つずつに1個、トイレ共用部に1個設置する予定です。

次のページの光警報装置の設置について、設置位置図を作成しましたので御確認ください。男子トイレ、女子トイレとバリアフリートイレがあるのですが、それぞれ共用部に1つ、各トイレの個室のブースに光警報装置を1つずつ設けております。赤い丸のところが、光警報装置となっております。こちらの光警報装置ですが、個室にある光警報装置とその光警報装置を制御する光警報制御装置があります。こちらは場内にある火災受信機で火災を感知した時に、従来ではベルの音を流して利用客にお知らせするのですが、受信機のベルの信号を光警報制御装置が受け取りまして、トイレにある光警報装置の光る部分を点滅させて、ブース内にいる人に火災の発生をお知らせする仕組みとなっています。光の点滅によって、聴覚障害者や高齢者などに火災警報の伝達が可能となりますので、火災の際に迅速な避難ができるということになります。

次のページですが、事業スケジュールとしてほぼ全ての駅で、令和8年度中に業務委託にて設置する予定です。ただし、自動火災報知機設備改修工事が今年度や来年度に予定され

ている場合は、工事に合わせて光警報装置を設置する予定です。
　また、トイレ改修によってトイレの位置が変わる場所もありますので、そちらもトイレ改修工事に合わせて光警報装置を設置する予定です。
　昨年度は、3駅に設置しております。令和8年度はほぼ全ての駅で設置予定でして、令和9年度に残りの2駅について設置する予定です。
　続いて、設置写真と動作時の動画となりますが、その光警報装置というリンクを開いていただいてよろしいでしょうか。

土屋（北海道運輸局）
　画面共有ができないようなので時間の都合上後日動画のデータを当方に送っていただいて、委員の皆様に御紹介する形でよろしいですか？

廣川（札幌市交通局）
　はい、それでよろしくお願いします。では動画は後日共有させていただきますので、よろしくお願いします。資料の下の方に光警報制御装置（駅務室内）とありますが、こちらの写真がトイレ内にある光警報装置を制御するための盤となりまして、受信機と連動させるために駅務室内に設置しています。
　また、右の光警報装置ピクトグラムとありますが、そちらについては各トイレの入り口前に写真のようなピクトグラムを掲示しており、トイレ内の光警報装置が何を示しているのかを大きくポスターでお知らせしています。こちらの掲示によって、光る時はどのような時かお客様にお知らせすることができます。以上で、光警報装置について説明を終わります。

鈴木分科会長
　御説明ありがとうございます。先ほどのお話にもございましたように、この設置後の光警報装置の動画につきましては、後ほど御共有いただけるということですので、後ほど御覧いただければと思います。よろしくお願いいたします。
　それでは、これまでの各機関等の最近の取組について御説明いただきましたが、これまでの御説明に関しまして、御意見、御質問等ございましたらよろしくお願いいたします。島委員、よろしくお願いいたします。

島（インクルージョン未来推進機構）
　島でございます。ありがとうございます。よろしくお願いします。2点ほど申し上げます。最初にあった説明のバリアフリー教室のことでJRやバスの講習のことが載っておりますが、おそらく久しく、タクシー協会と共同でのバリアフリー教室が開催されていないと思います。ぜひ、今後そういう取組も検討していただきたいです。
　現状として、交通事業者の中でバス運転手不足の問題もありますが、タクシーも同様で全道・全国的にも新しい運転手が相当入れ替わっているような現状があると思います。 そういうとこで理解やバリアフリーの普及というのは、再度講習が必要な分野ではあるのではない

かという観点から御意見させていただきます。
　それからもう1点、交通局さんの説明がありましたが、私が今日ここまで来るアクセスの話をさせていただきまして意見を1つ発言・提案させていただきたいと思います。
　まず私は今日、函館からJRを降り次の交通手段として地下鉄に乗って西18丁目まで行きたいことをJRの駅員さんに伝えました。それを聞いた駅員さんはJRの改札を出て、南北線の改札の係員のところまで誘導してもらいました。
　その後、西18丁目まで大通で東西線に乗り換えて来ました。そこでとても対応が良くて感激しました。さらにその先行くところはどこですかと聞かれたので、北海道運輸局第4合同庁舎までと言ったら、やはり認知度がなかなかまだ十分ではないようで調べてもらい、戻ってきた駅員さんに西18丁目を降りて第3出口のところにまで誘導してもらいました。普通はそこで終わりですが、その駅員さんはすごく配慮が行き届いておりまして、行けるところまで案内しますと言ってくれ、でも業務として駅の外に出ることはいけないことも私も分かっているので、無理なく可能なところまででいいですと言ったところ、信号を1つ渡ってあとはまっすぐ直進になるので、信号を渡るところまで誘導させてくださいと言ってくれました。これはすごいことだと思いまして、そこから私は信号を渡り切ってあとまっすぐで、おそらく信号2つか3つ渡ったところの左側にありますという案内を聞いて歩いてきました。本来のマニュアルでいうと、その人はちょっと行き過ぎたサービスだったと思いますが、こういうことはすごく大事でそういう一人一人の職員さんの意識の高さを感じた出来事だったと思っています。
　それを踏まえて今の光の警報のシステムですが、これもすごくいい取組で新しいことだと思いました。それを聞いて私が思ったことを率直に言いますと、ようやくここに来たかと思ったのと、もっと今のようなそれぞれのマニュアルをベースにしながら、それぞれの理解があってできることはまだまだあると思いました。
　光が点滅するのはトイレの中だけですが、電気を点滅させることで警告を知らせることができるのであれば、もっとアナログにスイッチを切り替えれば対応できるわけです。そういうことが、緊急時にできるかできないかというのはマニュアルだけではなく、そういう人たちが利用者としているということを分かっている職員が十分周知されていれば配慮ができることかと思うので、技術的な課題はあるのでしょうけど、音に感知して電気が点滅するということはトイレだけの話ではないと思うので、そういうところも検討していただくべきかと思ったものですから発言をさせてもらいました。以上です。

鈴木分科会長
　ありがとうございます。まず、タクシーにつきまして、回答をお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）
　島委員、ありがとうございます。タクシーにおけるバリアフリー教室というのは、私着任2年目でございますが、御指摘のとおり全く検討がなされておりませんでした。
　いただいた御意見をしっかり踏まえて、今後の教室の運営に関して検討を進めてまいりたいと思います。

鈴木分科会長
　ありがとうございます。また、札幌市交通局に関しましては、御感想ということだと思いますが、何か交通局の方でコメントございましたらよろしくお願いいたします。

廣川（札幌市交通局）
　貴重な御意見ありがとうございます。現状ではトイレのみ光警報装置を設置しており、ホームやコンコースについては、駅員による避難誘導で対応可能としています。今後、ホームやコンコースにも導入を検討してまいりたいと思いますので、貴重な御意見ありがとうございました。

鈴木分科会長
　よろしいですか。個人的な意見でございますが、札幌市さんでこのような全国的にもまだ十分整理がなされてない範囲でこういった光での警報装置につきまして、設置されたことは非常に1歩踏み出したことで素晴らしいことかと思っております。
　皆さんもいろんな御意見もあろうかと思いますが、さらにどのように多様な方々に情報を伝えるかということは非常に重要となっており、また今回は火災ということでもございますが、いろいろ災害ですとかそういった形でいかに伝えるのかというのは、今後皆様の御意見もお知恵もいただきながら、より良い情報のアクセシビリティについて、考えていければいいかなと思っています。どうもありがとうございます。
　その他、何か御意見御質問等はございますか。
　資料5につきまして、何かございますか。よろしいでしょうか。それでは開始後1時間ほど経ちましたので、ここで10分程度休憩を挟みたいと思います。私の時計で15時5分ですので、15時15分に再開したいと思います。その時間にはご着席いただければと思います。よろしくお願いいたします。それでは、休憩とさせていただきます。

＜休憩＞

鈴木分科会長
　それではお時間となりましたので再開させていただきます。それでは続きまして議題3の意見交換に入ります。今回の会議に当たりまして、事前にいただいた御意見、御質問をお手元に配布しています。それでは御意見御質問に関しまして、事務局各機関から御回答をお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）
　ありがとうございます。御意見いただいた方に補足の説明をいただこうかと思いましたが、時間の関係で割愛させていただきます。いただいた御意見①から⑤を配布していますが、順に沿って回答させていただきます。
　事前質問①につきましては、田中委員からの御意見です。教育及び啓発といったソフト政

策が極めて重要ということで活動を強化すべきだということと、車椅子と福祉車両のミスマッチが起きているということで、行政主導で車両メーカー、車椅子メーカー横断の連携を進めて欲しいと概ねそのような御意見かと存じます。

まず前段のソフトの関係でございますが、移動等円滑化を推進する上では、施設整備等のハード対策に加え、障害のある方等への理解促進や心のバリアフリーといったソフト対策が重要である点は我々も承知してございます。引き続き、関係機関と連携して取組を進めてまいります。

後半の車椅子と福祉車両の適用に関する課題についての御指摘ですが、利用者の安全性や利便性の向上の観点から、重要な課題と認識しています。いただいた御意見を国土交通本省など関係機関にも共有して、機会を捉まえて意見交換を行ってまいりたいと思います。

事前質問の②についてです。こちらは今日ウェブで参加されている米澤委員からの御意見です。総じて、車椅子利用者には、空港へ行く代替手段、代替交通手段がないため、バスなどの公共交通利用できる環境を整備してほしいということかと存じます。これに対しては、国土交通省では、公共交通機関における障害のある方等の移動にかかる利便性及び安全性向上の促進等を図るための取組の支援を行ってございます。ノンステップバス等についても対象としておりますので、さらなる導入促進に努めてまいりたいと考えておりますので、引き続き御理解のほどお願いしたいと思います。

事前質問③につきましては、竹田委員からの御意見です。冒頭にもお答えしましたが、改めてここでもお答えさせていただきます。様々個別に御質問いただいておりますが、先ほど申し上げたとおり、総じては量的な整備率だけではなくて、質的な評価も行う必要があるのではないかということかと存じます。先ほどと繰り返しになりますけれども、この御意見に関しましては、非常に重要な視点であると我々も認識してございますので、多角的な御意見をいただきながら施策を検討してまいります。

また冬期バリアフリーに関しましては、当局としても機会をとらえて関係機関とも連携してまいりたいというふうに考えてございます。

事前質問④については、西村委員からの御意見、御質問となります。

まず、北海道旅客鉄道株式会社の戸川様より、西村様からの質問1「鉄道駅のホームに関する設置状況」、質問5「無人駅を障害者が利用する際の対応」について、御回答いただきたいと存じます。

鈴木分科会長

それでは、JR北海道戸川様、よろしくお願いいたします。

戸川（北海道旅客鉄道株式会社）

JR北海道CS推進部の戸川と申します。委員の内山は本日別件がございまして、代理で出席発言をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。座ってお話させていただきます。

事前質問④のNPO法人DPI日本会議様からいただいた御質問についての質問1「ホー

ムドア、可動式ホームの設置」ということですが、弊社JR北海道管内につきましては、新幹線は全駅対応済みですが、在来線につきましては設置駅はございません。積雪寒冷地である北海道でのホームドア設置には様々な課題があることもございまして、現時点で具体的な設置計画はございませんが、他社の事例や勉強をとおしてメーカーへの技術的相談などの検討を行っています。

続きまして質問5です。無人駅を障害のあるお客様が御利用される際の対応についてということでございますが、こちらは係員の介助が必要な場合は、近隣の駅係員が出向いて対応をさせていただいております。

しかし、要員の都合で全ての御要望に対応しきれてないという現状がございます。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御理解いただければと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。以上でございます。

鈴木分科会長

ありがとうございます。その他の御質問に関しましては、運輸局よりよろしくお願いいたします。

土屋 （北海道運輸局）

戸川様ありがとうございました。続いて質問4「船舶の状況」ということで、西村委員からいただいている状況について、旅客船協会の坂口様より御回答をお願いしたいと思います。

鈴木分科会長

それでは坂口様、よろしくお願いいたします。

坂口（北海道旅客船協会）

北海道旅客船協会坂口と申します。よろしくお願いいたします。着座にて回答させていただきたいと思います。北海道旅客船協会から西村委員からございました質問4についてお答えいたします。

まず、北海道内における対象船舶を保有している船舶事業者、船舶名との御質問でございました。前提となる旅客船等へのバリアフリー基準の適合義務の編成について、お話をさせていただきたいと思います。

旅客船のバリアフリーの基準適合義務は、交通バリアフリー法の制定・施行が2002年（平成14年）5月15日以降に新しく導入・建造された、定期的に一定の航路を運航する一般旅客定期航路事業に従事する総トン数5トン以上の旅客船において、義務化が開始されました。

その後、2006年（平成18年）12月20日に施行されましたバリアフリー法「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」により、旅客船ターミナル、それから船舶までの一連のルートとしてつながったバリアフリー化の義務化がなされた後、2019年（平成31年）4月1日の改正で、これまで義務化の対象外であった遊覧船、屋形船、レストランクルー

ズ船など、旅客不定期航路事業の船舶への適合も拡大されている状況です。

さらに2020年（令和2年）6月19日から設備面だけではなく、乗組員による介助や情報提供などの設備面が義務化されて現在に至っています。

これを踏まえて、当協会に所属する船舶事業者において、バリアフリー設備を備える船舶の状況ですが、対象となる会社が9社で船舶が18隻ございます。1隻ごと紹介しますと、青函フェリー株式会社においては全船になりますが、はやぶさ、はやぶさ2、はやぶさ3、あさかぜ21のこの4船が対象です。

オクシリアイランドフェリー株式会社においては所有1隻になりますが、カランセ奥尻が対象。それからハートランドフェリー株式会社においては3隻になりますが、ボレアース宗谷、サイプリア宗谷、アマポーラ宗谷が対象となっています。

羽幌沿海フェリー株式会社については2隻所有しておりますが、1隻が対象でさんらいなぁ2という船になります。

津軽海峡フェリー株式会社においては全船対象になりますが、ブルーマーメイド、ブルードルフィン、ブルーハピネス、ブルーグレイス、大函丸が対象となっています。

遊覧船関係になりますが、道東観光開発株式会社においては、おーろら3、オホーツクガリンコタワー株式会社においてはガリンコ号ⅢIMERUが対象です。

それから、株式会社小樽観光振興公社においてはあおばと、有限会社知床ネイチャークルーズにおいてはエバーグリーン38がそれぞれ設備を備えている状況となっています。

設備の内容の詳細につきましては、この場で御説明を割愛させていただきたいと思いますが、具体的な御要請、御要望がございましたら、各船舶事業者にお尋ねいただければと思います。

また、私どもの方で、「北海道の旅客船ガイド」という冊子を作成しています。各事業者のホームページに接続するための二次元バーコードも掲載しておりますので、こちらを御覧いただいて各事業者の船舶の状況を御確認いただければと思います。

最後に補足ですが、2002年5月15日以前に建造された一般旅客船、一般旅客定期航路事業の旅客船と2019年4月1日以前に建造された旅客定期航路事業の遊覧船等については、バリアフリー法の適合は努力義務ということになっておりますので、御了解いただきたいと思います。以上、質問の回答でございます。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。あとは運輸局でよろしいでしょうか。

土屋（北海道運輸局）

坂口様、ありがとうございました。続いて事務局より西村委員の質問2、3と意見1、2について回答します。

まず質問2です。乗合バス車両の具体的な状況ということですが、乗合バス車両におけるリフト付きバス、又はスロープ付きバスの導入目標は、適用除外認定車両を対象として、車両総数の25%とされているところです。

一方、道内の適用除外認定車両は660台、そのうちリフト付きバス又はスロープ付きバスは34台であり、その割合は約5%となっている状況でございますので、何か具体的に必要な情報がございましたら各事業者にお尋ねいただきたいと思います。

次に質問3ですが、貸切バス車両の具体的な状況ということですが、道内では14事業者で、44台が移動等円滑化に適合している車両を保有していると聞いてございます。1つ1つはなかなか確認ができませんが、代表的な事業者である北海道中央バスにおいては、保有しているリフト付き車両での配車対応を行っていると聞いております。こちらも具体的に必要な情報がございましたら、各事業者にお尋ねいただきたいと思います。

続いて意見1ですが、お尋ねの背景が我々理解しきれなかったのですが、いただいた御意見は関係機関に共有して、今後の政策の参考とさせていただきたいと思います。

続きまして意見2について回答します。この会議におきましては、御意見、御質問があれば、今回のように事前に御提出いただいて、可能な限り会議当日に回答をさせていただいております。回答の内容は議事録でお示ししておりますので、ホームページを御覧いただき、委員の皆様にも後日議事録を送付していますので、そちらを御確認いただきたいと思います。

また、例えば今日回答ができなかったようなものに関しましては、来年度の会議で円滑な運営を行う観点から、会議終了後に取りまとめて追加回答を行うようにしております。この追加回答は昨年度から対応を開始したのですが、前回の第7回会議において積み残しとなった御意見については、追加回答として今年の4月7日に事務局より、改めて委員の皆様に送付してございます。そちらを御確認いただきたいと思います。

事務局としては御指摘を踏まえて、今後とも関係機関と連携していただいた御意見に適切に対応してまいりたいと考えております。

続きまして事前質問⑤、大内委員からの御意見、御質問ですけれども、こちらもそれぞれ各機関と我々からお答えしたいと思います。まずJR北海道の戸川様から、いただいた意見の1、鉄道無人駅の（1）と（2）について御回答をお願いします。

鈴木分科会長

それでは戸川様、よろしくお願いいたします。

戸川（北海道旅客鉄道株式会社）

JR北海道の戸川でございます。まず、1つ目のものについてですけれども、話せる券売機や無人駅における意思疎通に関する御意見ということかと理解しています。話せる券売機は、耳の不自由なお客様に指差しで要望を意思表示できる筆談プレートを全端末に準備しており、必要なお客様には御自由にお使いいただけるようにしています。

また、端末のカメラを利用した筆談にも対応していますので、筆談プレートを御利用いただき、オペレーターにお申し付けいただければと存じます。耳の不自由なお客様の券売機の御利用につきましては、安心して御利用いただけるよう引き続き対応方を勉強してまいります。以上がこちらの御要望に対する回答でございます。

続きまして、列車乗車中の遅延や運休などの情報提供についてです。乗車中の事象に対

する耳の不自由なお客様への情報提供は、課題であると当社でも認識しておりますが、対策につきましてはいただいた御意見を参考に今後勉強してまいります。以上が回答でございます。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した。

土屋（北海道運輸局）
戸川様、ありがとうございました。
続いて（3）の空港の駐車場と空港のレンタカーカウンターについて、北海道エアポート株式会社の堀江様、今日ウェブ参加かと存じますが、御回答をお願いしたいと思います。

堀江（北海道エアポート株式会社）
北海道エアポート、新千歳空港事業所の堀江と申します。ウェブでの参加で失礼します。
弊社の北海道エアポートには、空港の駐車場に関すること、もう一つ、空港のレンタカーカウンターに関すること、2点御意見をいただいております。
まず空港の駐車場につきましては、基本的には御支払いいただく際は、精算機システムにてお客様に御支払いいただくことになっており、無人化が進んでいる状況でございます。もし御要望があるとすれば、精算機システムにあるインターホンによる対応ということで、基本的には音声でのやり取りという形になっています。
御指摘のとおり、聞こえない、聞こえにくい方々にとっては、音声でのやり取りでしかできないという課題があることは認識しています。我々、新千歳空港のみならず、北海道エアポートの管轄が、函館、旭川、帯広、釧路、女満別、稚内と7空港管理運営しています。駐車場の御支払いに関しましては、稚内は料金をいただいていませんので、6空港同様ということになります。こちらにつきましては、6空港同様のメーカーの精算機システムを導入していますので、いただいた御意見を参考にメーカーとも共有しまして、聞こえない方、聞こえにくい方々に対応できるような仕組みについて、今後検討してまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。
続きまして、空港のレンタカーカウンターです。こちらも駐車場の御支払い同様にレンタカーのカウンターも早朝の時間帯、夜の時間帯、日中の時間帯はカウンターに人を配置して受付をしていますけれども、どうしてもお客様が少ない時間帯は、レンタカーの受付に電話機を設置して直接レンタカー事務所とやり取りをするという方法を取っています。
こちらも同様に、音声でのやり取りとにしか手当てができてないという実態でございますので、こちらに関しましてもレンタカーは各レンタカー会社で運営がなされておりますので、各社を管轄する新千歳空港レンタカー協議会、こういった協議会がございますので、こちらいただいた御意見を共有させていただきまして、対応を検討していただくよう、今後調整してまいりたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。北海道エアポートからは以上でございます。

土屋（北海道運輸局）

ありがとうございました。続いて事務局の方から、（5）高速道路における例、（6）船舶の例、（7）運転免許更新について回答します。

（5）高速道路における例でございますが、聴覚に障害のある方の円滑な利用に向けて、聴覚障害者標識、いわゆるちょうちょマークの係員への周知等を進めるとともに、適切な対応がなされるように働き掛けてまいります。

なお、料金所の料金精算機には、モニターでの筆談対応、又はモニターがない場合には聴覚障害者であることを知らせる呼出しボタンを設置し、係員による駆け付け等により対応を行っているところです。

また、一部の料金所では、モニターでの案内時にお客様とスムーズに意思疎通が図れるよう、モニター表示用のメッセージカードを準備する等の取組を行っており、今後いただいた御意見と現場の状況等を踏まえつつ、他の料金所への展開を進めてまいります。

続きまして（6）船舶の例でございます。事例を挙げていただいておりますが、個室からの連絡手段や設備が整理していないことが差別に当たるかについては、様々な事情を総合的に勘案した上で、個別具体的な事例に即して判断されるものと認識しております。

一方、御指摘の点は障害の有無にかかわらず、個室を安心して利用する上で重要な視点であると考えていますので、関係者等の御意見も伺いながらどのようなことができるのか検討してまいります。

続きまして運転免許更新の件です。運転免許証等の更新をする方は、道路交通法第101条第5項により、運転免許に付されている条件にかかわらず公安委員会の適性検査を受けることとなり、聴力の検査については道路交通法施行規則において、両耳の聴力（補聴器により補われた聴力も含みます。）が10メートルの距離で90デシベルの警音機の音が聞こえるものであることとされています。この聴力検査の方法は、各都道府県公安委員会の判断により、必要に応じて機器を用いた方法や自動車のクラクションを使用した検査などを実施しているものと承知しています。

なお、検査の結果、この聴力基準に満たない場合には、いわゆる特定後写鏡等を使用することを条件として、運転免許証の更新を認めています。以上から運転免許更新に当たっては、聴覚の障害があるかないかにかかわらず、どなたも聴力検査が行われているものと承知しています。

最後、巻末の御意見と2．その他につきましては、御指摘の点は国土交通本省などの関係機関にも共有の上、今後の施策を検討してまいります。以上が事前の質問に対する回答でございます。

ここでもう1点、昨年少し御指摘がございました北海道におけるパーキングパーミット制度に関する進捗につきまして、北海道の伊黒様のほうから御報告をさせていただきます。伊黒様よろしくお願いします。

伊黒（北海道）

北海道庁交通企画課の伊黒でございます。パーキングパーミット制度につきまして、北海

道では、関係機関や当事者団体との協議、市町村、事業者等へのアンケート調査による課題把握を踏まえまして、パーキングパーミット制度は実効性のある全国一律の制度構築を国へ要望するとともに、利用者のモラル向上に向けた普及啓発を重点的に行っているところでございます。

なお、今年度道民向けのアンケートを実施していますが、その中でも障害者等用の駐車スペースの適正利用を促すためには、普及啓発の促進が有効との意見が多数でございまして、引き続き積極的な普及啓発に取り組んでまいります。

パーキングパーミット制度の導入に当たりましては、人が監視するのか、機械式とするのかという判断もございますが、いずれにしても導入することで一定のランニングコストが発生することとなります。

また、札幌市に人口が一極集中しているという北海道の地域性がございまして、地方での導入がどこまで必要かという判断も必要となっています。東京都でも導入していないというところでございますが、東京都が導入していない地域性というのは人口が集中しすぎて土地がないという他県にはない特殊性があると思われまして、そういう意味では北海道も同様の特殊性があるものと感じています。パーキングパーミット制度の導入は、市町村や民間事業者など、幅広い関係機関の御協力が必要でございまして、道の一部部局だけで判断できるものではございませんので、関係者の御意見を伺いながら、障害者等用の駐車スペースの適正利用について、パーキングパーミット制度も含めまして、有効な方策を引き続き検討していく必要があると考えてございます。以上でございます。

土屋（北海道運輸局）

伊黒様、ありがとうございました。伊黒様の御発言のとおりではありますけれども、パーキングパーミット制度については、道として導入しないということではなく、諸課題を整理して導入に向けて検討が進められていると聞いていますので、この点については御理解いただければと思います。

また、このパーキングパーミット制度に関連して困りごとが生じていれば、具体的な事案をお示しの上、御進言いただきたいと思っております。以上、北海道からの報告を含めまして、事前の意見に対する回答でございます。

鈴木分科会長

ありがとうございました。事前に予定しておりました終了予定時刻も近づいておりますが、せっかくの機会でもございますので、もしお許しいただければもう少し御質疑の時間とさせていただきたいと思います。

もし御予定の皆さんがございましたら、退出していただいても結構ですので、よろしくお願いいたします。

それでは続きまして、他に何か御質問、御意見等ございましたらお願いいたします。それでは、先に手を挙げました竹田様、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）
　竹田ですけれども何度も繰り返しで恐縮です。パーキングパーミットについて検討されているということですが、前年度には愛知県も導入されて、残っているのは全国で北海道と東京だけです。そう考えたときに、なぜ北海道だけがいつまでも検討を続けているのか、当事者として理解できないというところです。本当に多くの運転されている当事者も含めて、スーパーや病院に行って、あるいは空港に行っても車椅子の駐車場はなかなか利用できない、利用しにくいという中でパーキングパーミットについて、長年にわたって求めてきていますので、そろそろ導入に向けて舵を切っていただきたいと思います。
　先ほどアンケートを実施したとおっしゃっていましたが、対象はどういう方に対してアンケートを実施したのか。パーキングパーミットの必要性を感じているのは、車で出かける当事者だと思います。そういう方に対してある程度実施したのかお聞きしたいです。

鈴木分科会長
　ありがとうございます。アンケートの対象者ということでございますがいかがでしょうか。

土屋（北海道運輸局）
　御意見ありがとうございます。パーキングパーミットのアンケートは誰を対象に実施したかというお尋ねでよろしいかと思いますが、北海道の伊黒様、この点いかがでしょうか。

伊黒（北海道）
　手元にございますが、対象としているのは道民の皆様で、回答者数は1，159名となっていまして、電子および紙様式でのアンケート調査となっています。調査の周知方法としては、振興局、市町村、また、福祉のまちづくり推進連絡協議会に対して文書でお願いをしていますほか、北海道の保健福祉部のホームページによる広報や、広報のTwitter等で周知を図りながらアンケートを実施したところでございます。

土屋（北海道運輸局）
　ありがとうございます。北海道の方も、先ほどもあったように導入しないと決めているわけでもなく、なかなか他県とは違う様々な特性があるというように捉えていて、導入に向けた検討は進めているというところで、なかなか進捗が難しいところはあるとは思いますが、北海道が取り組んでいるというところは御理解いただきたいと思います。以上です。

鈴木分科会長
　竹田様、追加で何かございますか。

竹田（NPO法人ホップ障害者地域生活支援センター）
　ぜひ先ほどお伝えしたとおり繰り返しになりますが、もう北海道と東京だけです。そういう意味では本当に状況を見ているというような段階ではないと思いますので、国としても北海道と

しても、この制度を推進するというお考えがあるのであれば、もう少し導入に向けて具体的な取組や課題を整理してほしいと思います。

まず1点目は北広島とFビレッジの周辺についてですが、この件については資料上、マスタープランが全く動いていない印象です。せっかく新駅ができるのに、なぜマスタープランができないのか非常に理解に苦しみますので、ここはぜひマスタープラン策定に向けて、特に新駅でかなり一体的な整備が可能になると思います。そういう中では、マスタープランの重要性が最も発揮できる場面だと思いますので、ぜひ検討いただきたいということをお願いしたいと思います。

2点目の空港の駐車場ですが、やはり予約段階は本当に使いにくいです。30日前からしか予約ができないので、またがって長期間3日間とか利用しようと思ったら30日前に1回利用して、また次の日に1回予約を取り消して2日間予約するといったことを繰り返さないと駐車場が確保できない。

航空券が確保できてホテルが確保できても、駐車場が確保できないという課題がありますので、この点についてもう少し具体的に改善に向けた取組を検討してお答えいただきたいと思います。

3点目ですが、タクシーのユニバーサル化について、タクシーと今後の軽自動車の福祉車両が認められることになるかと思いますが、これらのユニバーサルタクシー全体の数値だけ出てしまうと、車椅子、あるいは車両によっては利用できない。ユニバーサルというのは本来であればどういう障害であっても利用できるという前提だと思いますが、軽車両の場合ですと利用できる車の規格等が決まってくると思いますので、報告の段階でもレベル1、レベル2、中型1、軽タクシーあるいは地域というような形で、資料の作成を少し変えていただければありがたいなと思いますのでよろしくお願いいたします。以上です。

鈴木分科会長

御要望ということでよろしいですか。

土屋（北海道運輸局）

ありがとうございます。いただいた御意見、御要望は後日、確認させていただきますが、北広島については現在御指摘のとおり、基本構想・マスタープランが策定されていない状況でございますので、今後こちらも当方から働き掛ける対象にするなど、検討していきたいと思います。ありがとうございます。

鈴木分科会長

藤田委員よろしくお願いいたします。

藤田（北海道手をつなぐ育成会）

北海道手をつなぐ育成会の藤田です。時間がないので端的に2つお願いします。JR北海道さんですけれども、ホーム柵についてずっと検討を重ねているかと思いますが、例えば寒冷

地であっても札幌駅は利用者数も多いですし、全体が覆われているような駅であれば設置は可能かなと思いますが、そういったようなところから着手していくということをしていただけないでしょうか。

旭川駅なども全体が覆われている中で、設置できないわけではないのではないかという気はしますが、そういうとこから着手しながら、屋外の駅ではどういうものがいいのかということを検討するということも含めて、進めていただきたいと思っています。

2点目です。バリアフリー教室のことが今回随分触れられておりました。心のバリアフリーの推進ということで、非常に大事なことだと思っていますが、知的障害者、発達障害者の方々は、移動することに関してはそんなに難しくなく、移動できる方がたくさんいらっしゃいますけれども、災害ですとかあるいは周りの乗客とのトラブルですとか、様々なことで突発的なことが起きたときに、適切な駅員さんやバスの運転手さん等に対応をしていただけないとパニックになって収まらなくなってしまうということもありますので、そういったことも含めたバリアフリー教室を取り入れていただけたらありがたいと思っております。以上です。

鈴木分科会長

御要望ということですけれども、JR北海道さん、何かコメントございましたらお願いいたします。

戸川（北海道旅客鉄道株式会社）

御意見ありがとうございます。いただいた御意見を参考に、今後検討してまいりたいと思います。

鈴木分科会長

運輸局で御回答お願いします。

土屋（北海道運輸局）

バリアフリー教室の1つのあり方ということで、知的障害者、発達障害者向けにそういった対応ができる職員を養成していくことも大切な視点だと受け止めましたので、先ほどの島委員から出たタクシーの運転手など、車椅子、視覚障害に限らず、知的障害者、発達障害者の対応ができる職員養成という教室についても今後検討していきたいと思います。御意見ありがとうございました。

鈴木分科会長

それでは大内様、よろしくお願いいたします。

大内（北海道ろうあ連盟）

北海道ろうあ連盟の大内と申します。よろしくお願いします。7つの要望の項目の中、御質問いろいろいただきありがとうございます。1つだけ御理解いただきたいことがあります。先ほ

ど船舶の関係についてのことだったのですけれども、私は昨年実際に商船三井という船舶に乗船しました。その時、聴覚障害者への合理的配慮ということをしていただいて、個室の利用を認めていただきました。

一方、聞こえなくても危ないからと太平洋フェリーでは認めてもらえませんでした。商船三井では認めているけれども、太平洋フェリーでは認めてくれないという、そういう普段からの障害者とのコミュニケーション、合理的配慮という部分について理解がないというところがあったのかなと思っています。そこをもう一度きちんと国に対応をお力添えいただけるようにしていただければありがたいと思っております。強く要望いたします。

鈴木分科会長

これは、運輸局でよろしいですか。よろしくお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）

大内様、御意見ありがとうございます。御指摘の船によって差があるというところかなと思いますが、この点はしっかり当局としても実態を把握するなど、今後検討してまいりたいと思います。

大内（北海道ろうあ連盟）

よろしくお願いします。

鈴木分科会長

予定としていたお時間過ぎてございますが、何かもう1件ぐらいもしございましたら。根深様、よろしくお願いいたします。

根深（精神障害者家族連絡会）

精神障害者家族連絡会の根深です。パーキングパーミットとのことですが、4年前に出席した時と全く動いてない印象です。先ほども訴えていましたが、不作為との声に受け取られかねないのではないかと思います。ここのところは、真剣に行政の方々には検討していただきたいと思います。以上です。

鈴木分科会長

それでは、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。進行を事務局にお返しします。御協力どうもありがとうございました。

土屋（北海道運輸局）

鈴木分科会長、委員の皆様、御意見、御要望等、誠にありがとうございました。最後に事務局から御挨拶を申し上げたいと思います。北海道開発局開発監理部開発調整課 渡部開発調整推進官お願いします。

渡部（北海道開発局）

皆様、お疲れ様でした。本日は関係者の皆様にお運びいただきまして、移動等円滑化の進展状況の確認、評価を長時間にわたり行っていただき、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、関係者の皆様に御参画いただき、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ございます。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ございます。

本日の議論を参考として、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、直轄事業や補助事業等を通じ、バリアフリーの進展に引き続き寄与してまいります。北海道におけるさらなるバリアフリー化の進展に向け、今年度から令和12年度までの5年間を目標期間とする第4次目標の達成に向けて取り組んでいくこととなりますが、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、引き続き御協力よろしくお願いいたします。

土屋（北海道運輸局）

渡部推進官ありがとうございました。以上をもちまして、第8回移動等円滑化評価会議北海道分科会を終了します。本日は御多忙の中、誠にありがとうございました。