第７回　移動等円滑化評価会議北陸信越分科会　議事録

日時：令和６年７月９日（火）１３：００～１５：００
場所：黒部市芸術創造センターセレネ　3F　会議室
（オンライン併用）

１．開会

（事務局）

定刻となりましたので、「第７回　移動等円滑化評価会議北陸信越分科会」を開催いたします。皆様におかれましては、ご多忙中にもかかわらず、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。私は事務局の北陸信越運輸局交通政策部バリアフリー推進課の近藤と申します。本日はよろしくお願いいたします。

なお、今回は当会場での現地開催とオンライン併用での開催とさせていただいております。オンラインでご参加の皆様におかれましては、カメラをオンに、発言される時以外はマイクをミュートにしていただいた状態でご参加くださいますようお願いいたします。また、オンライン参加の方がご発言される際には挙手ボタンやチャット機能を使用いただき、発言の順番が参りましたらミュートを解除してご発言をお願いします。なお、現地・オンライン共通のお願いと致しまして、ご発言の際にはご所属とお名前をおっしゃっていただきますようお願い致します。

続きまして、委員の紹介ですが、配布している「出席者名簿」に代えさせていただきます。

開会にあたりまして、北陸信越運輸局交通政策部長 石月よりご挨拶申し上げます。

（北陸信越運輸局　交通政策部長）

皆様、こんにちは。北陸信越運輸局交通政策部長の石月でございます。

本日は皆様ご多用のところ、移動等円滑化評価会議北陸信越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。本来であれば、私も現地のほうに出向いてご挨拶させていただくべきかと思いますが、業務の都合がつかず、オンラインでのご挨拶となりますことご容赦願います。

本分科会では、ご承知のとおり、地域におけるバリアフリー化の進展状況について、高齢者・障害者等の当事者参画の枠組みによって、委員の皆様に継続的にご評価・ご助言をいただくことを目的として設置されたものであり、今回で７回目の開催を迎えます。バリアフリー化の取組につきましては、令和７年度末までの整備目標を定めて各種取組を行っているところでございます。北陸信越地区においても皆様のご協力を賜りながら取組を進めているところでございますが、全国の整備率から見ると、充分と言える状況ではなく、取組をより一層強化していかなければなりません。

本日の分科会では北陸信越地区におけるバリアフリー化の進展状況についてご報告させていただくほか、米島委員からは障害者向け IC 乗車券の普及と今後の展望についてご説明いただくことになっております。皆様からのご意見を頂戴できる非常に貴重な機会でござい

ますので、各々のお立場・お考えから忌憚のないご発言を頂戴できればと存じます。
私どもも、いただきましたご意見等を今後の政策に活かしてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い致します。
　簡単ではございますが、私の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致します。

（事務局）
　続きまして、本日の議事次第については、お手元にあります次第のとおりです。
議題ごとにご意見等いただきながら進めて参りますので、よろしくお願いいたします。
　次に、お配りしてあります資料の確認でございます。

〔配布資料〕
□議事次第
□出席者名簿
□配席図
□資料
【 資料１ 】　移動等円滑化評価会議等の概要等
【 資料２ 】　旅客施設等のバリアフリー化の現状について
【 資料３ 】　国土交通省・北陸地方整備局における建築・都市分野のバリアフリー化に係る取組みについて
【 資料４ 】　北陸地方整備局・北陸信越運輸局　バリアフリー教室等の取組みについて
【 資料５ 】　障害者向け IC 乗車券の普及と今後の展望
【参考資料】
　となります。不備などございましたらお申し出いただきたいと思います。

　本日の会議は対面形式とオンライン形式の併用となっております。
　ネットワークの都合上、オンラインのスクリーン画面の遷移が遅れる場合がございますので、事前にお送り致しました配布資料をご覧いただきながらお聴きいただきますようお願い致します。
　それでは、ここからの議事進行につきましては、中村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。

（中村分科会長）
　中村美香でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
　本日は大雨の中、お集まりいただきありがとうございます。午前中に実施した現地見学会については急遽欠席となった方もいらっしゃり、また、ふだんのお仕事が忙しい時期と開催時期が重なったことから、今回は出席人数が少なく残念に思います。その分、丁寧な行き届

いた議論が交わせればと思います。

２．議題

○　議題１（北陸信越地域のバリアフリー状況について）

（中村分科会長）

それでは、議事に入らせていただきます。議題１「北陸信越地域のバリアフリー状況について」、北陸信越運輸局　岩岸委員、北陸地方整備局　餘久保(よくぼ)委員、北陸地方整備局建政部吹抜(ふけぬき)課長よりご説明をお願いします。

（岩岸委員）

北陸信越運輸局の岩岸でございます。私からは資料１及び２について説明させていただきます。

まず、【資料１】についてご説明いたします。

ご承知のことかと思いますが、平成３０年のバリアフリー法の改正をうけて、バリアフリー化の進捗状況の把握・評価が義務づけられ、本省にて移動等円滑化評価会議を開催しています。地方部においては、地域の特性に応じてバリアフリー化の進捗状況の評価等を行う地域分科会を開催することとなっています。各地域での課題、検討状況を評価会議に報告し、全国のバリアフリー水準の底上げを図る仕組みとなっています。

続きまして【資料２】についてご説明いたします。

１ページ目から３ページ目では、バリアフリー法に基づく基本方針に定められた２０２１年度から２０２５年度末までのバリアフリー整備目標を示したものです。また、表中には２０２２年度までの達成状況を示しています。

４ページ目以降は、北陸信越地域の達成状況を掲載しています。鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推移の中で、視覚障害者用点字ブロックの設置状況については令和４年度に大幅に数字が下がっていますが、これは令和３年度から点字ブロックに JIS 規格への適合が求められたためによるものです。

５ページ目は、令和４年度末の県別の鉄軌道駅のバリアフリー化の状況です。
表下から２段目の案内設備については第３次整備目標から追加された項目です。他の項目と比べて全国の整備率より大きく下回っています。案内設備の整備率の低さについては、１１ページから１３ページに掲載している他の事業モードでも同様となっています。
６ページ目をご覧下さい。車両及び船舶のバリアフリー基準適合状況の推移をグラフ化したものです。車両数、導入数は年々増加しているものの、全国の導入割合と比較すると遅れている状況です。

７ページから１０ページに全国と北陸信越地域の県別ごとに整備率が比較されていますのでご参照ください。

１６ページをご覧下さい。運輸局管内市町村のバリアフリー基本構想の作成状況を示してい

ます。北陸信越地域では３４市町村が作成することを目標として掲げていますが、作成済みの数値は１８市町となっています。

１８ページでは、運輸局管内市町村のバリアフリーマスタープランの作成状況を示しています。目標値２３に対して、作成済みの市町村数は３市となっています。基本構想、マスタープランのいずれも北陸信越地域内で作成が進んでいない状況でありますが、各市町村に対して作成に向けた働きかけを継続してまいります。

２０ページ目では、第３次整備目標後に向けた動きを掲載しています。令和７年度末が整備目標の期限となっています。また、バリアフリー法施行状況についても検討時期となっています。そのため、今年度から整備目標等の見直しに向けた検討が始まっていますので参考までに共有いたします。

以上で資料１と資料２　運輸局からの説明を終了します。

（北陸地方整備局　建政部　吹抜課長）

資料３について、北陸地方整備局から説明いたします。

４ページ目をご覧下さい。国土交通省では建築物のバリアフリーに関する法令を所管しています。多数の人が利用する建築物については、移動等円滑化基準への適合の努力義務を課すとともに、望ましい基準として建築物移動等円滑化誘導基準を設けています。また、不特定多数の者が利用する建築物かつ建築面積が２，０００㎡以上の建築物については移動等円滑化基準に適合する義務を課しています。

６ページ目をご覧下さい。こちらは最近のバリアフリー基準（車椅子使用者用便房、車椅子使用者用駐車場、車椅子使用者用客席）の設置数の基準の見直しについて説明した資料です。いずれも令和７年６月１日施行予定でございます。このうち車椅子使用者用便房の設置数の基準について、従来は建物ごとに１箇所の設置でよかったものが、今般の改正により各階ごとに１箇所以上設置するよう見直しを行いました。

７ページ目をご覧下さい。こちらは駐車場施設の設置数の基準の改正について説明しています。こちらも施設ごとに１台設置すればよいとしていたものを、駐車台数による割合で設置台数を定めるよう見直しを行いました。

８ページ目をご覧下さい。こちらは車椅子使用者用客席の設置数の基準の改正について説明しています。従来、基準は設けられていなかったのですが、総客席数に対する割合で定めるように改正を行いました。

９ページ目では、「各施設の設置数に係る基準」以外での様々な意見をいただいており、その対応についてお示ししています。国土交通省では「建築設計基準」などにいただいた意見を反映させてまいりたいと考えています。

次に、１３ページ目のバリアフリー法に基づく条例についてご説明します。本日の会議には各県のバリアフリー担当の皆様もご参加いただいていると聞いています。さきほど申し上げたバリアフリー法について、地域の実情に応じて義務付け対象用途の追加や義務付け対象

規模の引下げ、あるいはバリアフリー基準に必要な事項の追加することを可能としています。地方自治法に基づく福祉のまちづくり条例などを制定されている自治体が多いかと思いますが、バリアフリー法に基づく条例とすることで、建築物に関するきめ細やかな基準を制定することができるようになるほか、建築基準法に基づく建築確認審査において、基準適合の実効性が担保されるようになります。本日ご参加の、長野県様、石川県様でもバリアフリー法に基づく条例を制定いただいています。各県、各自治体の建築部局の皆様にも、これらの情報を共有いただきますと幸いです。

続きまして、１８ページ目のバリアフリー環境整備促進事業について説明いたします。
社会資本整備総合交付金制度のうちバリアフリー環境整備促進事業という項目がございます。こちらではバリアフリー法に基づく基本構想や条例などの策定を支援するために活用できる制度となっています。そのほか、令和４年度から小規模店舗などの既存建築物に対するバリアフリー改修への支援なども行っています。令和４年１０月に国連障害者権利委員会より日本政府に対して、小規模店舗のバリアフリー化の進捗が限定的であることが指摘されているなど、より一層の取り組みが必要とされています。各自治体の皆様においても、バリアフリーマスタープランや基本構想、バリアフリー条例を設定いただくことで、ご説明しました事業の活用が可能になりますので、ご検討いただきますと幸いです。

１９～２１ページについては各自治体に向けた小規模店舗等のバリアフリー化に関するバリアフリー環境整備促進事業の積極的な活用についての事務連絡を参考に掲載いたしました。

２５ページ目ではバリアフリーマスタープラン（移動等円滑化推進方針）作成のヒントについて掲載しています。北陸地方整備局では、昨年度の直轄業務において管内自治体にバリアフリーなまちづくりを推進していただくための資料を作成しました。北陸地方整備局管内（新潟県、富山県、石川県）ではマスタープランを策定している自治体数に広がりがなく、アンケート調査により、計画策定の必要性の認知度が低いということが明らかになったことから、現在の作成状況と課題を明確にしたうえで、どのように効果的なバリアフリーなまちづくりを進めていけばよいかをイラスト付きで解説した資料を作成いたしました。資料の右下に QR コードから資料を公開中ですので、お時間があるときにダウンロードいただきますと幸いです。

次に、都市計画運用指針の改正についてご説明します。

都市計画においても最近バリアフリーに関して注目されています。国土交通省から都市計画の運用の参考としてお示ししている都市計画運用指針というものがございます。令和６年３月末の見直しにおいて、都市計画とバリアフリー計画との連携を図ることで一体的なバリアフリー化の推進に有効であるということや、立地適正化計画や移動等円滑化促進方針・基本構想の作成や見直しを同時期に行う場合など、それらを一体の計画として作成することが有効であると明確に位置づけがなされました。本日ご参加の皆様におかれましても、都市計画部局などにこのような情報を共有いただきますと幸いです。

私からの説明は以上です。ご静聴いただきありがとうございました。各県、自治体の皆様におかれましては建築物やバリアフリー化などに関するご質問やご相談などございましたら是非、地方整備局建政部までお寄せいただければと思います。

（餘久保委員）

北陸地方整備局の企画部広域計画課長の餘久保です。資料が前後してしまい恐縮ですが、資料２の１４ページ目都市公園のバリアフリー状況について、１５ページ目の路外駐車場のバリアフリー状況について、簡単にご説明いたします。

都市公園のバリアフリー状況については、大きく分けて、園路及び広場、駐車場、トイレの３つに分かれます。目標割合値がそれぞれ、７０％、６０％、７０％に設定されています。園路及び広場については全国の割合と比べると北陸地方整備局管内（新潟県、富山県、石川県）ではやや遅れていますが、富山県は全国平均より高く、新潟県が低い状況になっています。概ね目標に近い水準に達してきているのではないかと考えます。２つ目の駐車場については、全国の割合と比べると北陸地方整備局管内（新潟県、富山県、石川県）はやや低い割合の傾向にあります。トイレについては全国の割合よりも北陸地方整備局管内では若干高い状況で、適正な水準に達していると考えています。

路外駐車場のバリアフリー状況について、こちらの目標割合値が７５％と設定されています。北陸地方整備局管内では７７．２％と目標割合値を達成しています。各県個別に見ますと、石川県のみが６０．６％と全国割合値よりも低い状況になっています。

簡単ではございますが、私からの説明は以上となります。

（中村分科会長）

ただいま説明のございました議題１の内容についてご意見等はございますでしょうか。

（猪井委員）

資料２でお伺いしたいことがございます。

４ページ目の視覚障害者用誘導ブロックの設置率が令和３年度に減少したというのは説明いただきましたが、そのほか令和４年度にも減少している点については、例えば、その年度中に新設された鉄軌道駅が存在し、段差解消や障害者用トイレも整備されていなかったゆえバリアフリー整備率が後退したという状況があったのかどうかを知りたいのでご説明いただけますか。

（岩岸委員）

鉄軌道駅の総施設数については、毎年度ごとに平均利用者数が１日あたり３，０００人以上の施設などを対象として計上していますが、利用者数は特殊要因の影響を抑えるため過去３年度の平均値を用いるといった取り方をしており、お示した総施設数の分母が増減するた

め一定ではございません。対象となる新設の駅が数値を押し下げたものではありません。

（中村分科会長）
特に視覚障害者用誘導ブロックは JIS 規格に適合するかどうかにより数値の変動があったと岩岸委員より説明がありましたが、現状は新旧の規格のものが混在しているという状況にも問題があるということをお含みおきいただければと思います。
また、北陸信越地域において、全国よりも整備率が低いという理由についてもお考えいただくとありがたく存じます。それが地域特有のことなのか尚のこと、それがどういう理由か皆様からご意見、ご質問等いただければありがたいと思います。
旅客施設だけではなく、まちづくりに関しても踏み込んでの資料提供となっていますが、ご質問等いかがでしょうか。

（猪井委員）
今回、旅客施設だけではなくまちの整備などのお話しをいただいたこと、大変ありがたく思います。
他地域の評価会議など見ていると、障害者差別解消法の合理的配慮の提供義務に関しての情報発信について大きく話題になっていますが、今回、北陸信越地域ではそのような話はなかったのかなという印象です。先ほど整備局から小規模店舗等のバリアフリー改修について話がありましたが、そのような店舗において合理的配慮を行うには、立地適正化計画にその旨を盛り込んでいくなど考えられるかと思います。そもそも、合理的配慮が必要になったと事業者に伝えていくことが大切かと考えますが、それに関しての取り組みはいかがでしょうか。　というのも、北陸信越地域でバリアフリー整備率が低く横ばいに推移しているのはある種バリアフリー化が終わったということを示しているかのように思えます。バリアフリーは本来スパイラルアップが図られ様々な変化が取り入れられるものかと考えられますが、そのような考えが伝わっているかどうか心配になりました。

（中村分科会長）
障害者差別解消法が改正され、障害者に対しての合理的配慮が今年の４月１日から全ての事業者の義務になりました。内閣府のホームページにもチラシが掲載されるなどしています。
北陸信越で取り上げて発信したということはありますでしょうか。

（岩岸委員）
４月から合理的配慮の義務化されることについて、運輸局では関係事業者等に文書で周知は行いましたが、運輸局独自で外に向けた情報発信は未だ実施していない状況です。

（中村分科会長）

本分科会実施前に、宇奈月温泉街現地の点検・確認を行いました。北陸信越地域をあげて今後、力強く PR をしていただくようお願いします。事業者＝ボランティア活動を行う団体も含まれるということで、障害者差別解消法改正にあたり、合理的配慮に関わる人が増えていきますので各委員においてもその旨呼びかけいただきますようお願い致します。

私から一点申し上げます。建政部からご説明のあった資料３の１５ページ目にバリアフリー法に基づく条例の制定状況の資料がございましたが、新潟県においても福祉のまちづくり条例が定められており、こちらはバリアフリー法に基づく条例となっていますので是非カウントいただきますようお願い致します。

また、２５ページ目のバリアフリーなまちづくりを進める上での課題として北陸地域の気象特性上、冬期における整備効果が期待できないと記述がございますが、実際のところ新潟市ではロードヒーティングを導入している場所もあり、各所において冬期のバリアフリーに対する取り組みも始まっているようですので、良い事例をご紹介いただきますとありがたいです。

（北陸地方整備局　建政部　吹抜課長）

ご指摘いただきありがとうございます。新潟県の福祉のまちづくり条例に関しては、バリアフリー法にもとづく条例として位置づけられているか改めて確認してまいりたいと思います。冬期における整備効果が期待できないという課題に関して、北陸地方では冬場に外を出歩かないという地域の特性もあるようですが、いただいた道路整備等に関する情報を参考にさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

○　議題２（障害者向け IC カードと今後の展望について）

（中村分科会長）

議題２について、石川県視覚障害者協会長　米島委員よりご説明をお願いします。

（米島委員）

石川県視覚障害者協会の米島です。貴重な発言の機会をいただきましたことを御礼申し上げます。

今回は、障害者向け IC 乗車券の普及について説明をさせていただきます。障害者向け IC 乗車券の普及については、国土交通省の皆様、各交通事業者の皆様、そして自治体関係者の皆様のご尽力により、大きく進展しています。この場を借りて御礼を申し上げたいと思います。今回はその現状と今後の展望について、委員の皆様の忌憚のないご意見をいただきたいと願っております。よろしくお願い致します。

お手元の資料に項目をお示し致しました。現状はご存じのとおり、IC カード利用エリアの拡大が全国的に進んでいます。石川県においても JR 西日本様のご尽力により、北陸本線や七

尾線が対象エリアとなり、県内の鉄道事業者における IC カード対象エリアが広がっています。富山県、新潟県においても同様の取り組みがなされているかと思います。一方、IC 乗車券の対象エリアがまだ広がっていないとの現状も伺っています。

２点目は、一般 IC 乗車券の相互利用が進められています。例えば、石川県において SUICA が利用できる、東京において ICOCA が利用できるなど、エリアを越えて相互に利用できる仕組みも進められています。このような社会環境の中で、昨年３月から JR 東日本エリア共通の障害者向け IC 乗車券の導入が始まりました。また、今年３月には JR 東海エリアと JR 西日本及び中国エリアにおいてそれぞれ共通の障害者向け IC 乗車券の導入も進みました。その結果、北海道と九州を除くエリアにおいては障害者向け IC 乗車券の導入が進められたことになります。私たちにとって、障害者向け IC 乗車券の導入が全国的に拡大していることは公共交通機関を安心・円滑に利用できる大きな第一歩だと考えています。

現在、私が利用している IC 乗車券を写真にしたので画面に表示します。３種類の乗車券を利用しています。一番上は北陸鉄道バスを利用するときに使う ICa(アイカ)という IC 乗車券です。こちらは単独利用が出来る IC 乗車券です。平成１６年１０月から利用していますので、２０年更新なしで使い続けています。２番目は昨年３月に導入された障害者向け IC 乗車券 Suica の本人と介助者向けの IC 乗車券です。新潟に出かける時や東京に出張する時などにこれを使わせていただいています。今年６月に東京で一連の更新を済ませました。３番目が今年３月に西日本エリアと四国エリアで導入された「スルっと KANSAI 特別乗車券」です。こちらは IR いしかわ、七尾線で使えるので地元の皆さんは非常に喜んでいます。このように3種類の障害者向け IC 乗車券を状況に応じて使い分けをしています。

今後の展望について、この３種類の IC 乗車券を使い続けることにより交通機関を円滑に利用できるようにすること、これらの IC 乗車券をもう少し整理して利用できる環境ができればよいと考えています。

１つ目はエリア内の交通事業者全て共通に使用できる障害者向け IC 乗車券を目指す取り組みができないか。私の場合は、「ICa」と「スルっと KANSAI 特別乗車券」を別々に使っています。これは一般の IC 乗車券を使う方も同様の状況です。１つのカードに集約できれば、エリア内の交通機関を円滑に利用できる状況が実現すると考えます。

２つ目は、エリア共通の障害者向け IC 乗車券の相互利用を進め、全国すべての地域で利用できる共通の障害者向け IC 乗車券を実現することです。私の場合は障害者向け Suica と「スルっと KANSAI 特別乗車券」を使い分けています。具体的には、東京方面は障害者向け Suica を使い、北陸・近畿方面は「スルっと KANSAI 特別乗車券」を使い分けなければいけません。一般の方は ICOCA と Suica のいずれかで、どのエリアでも利用できるという異なる状況であり、障害者向け IC 乗車券も一般の方と同じように相互に利用できる環境が整えば、さらに障害者向け IC 乗車券が円滑に利用できるのではないかと思います。特に、長野県は JR 東日本と西日本のエリアと、一部 JR 東海のエリアが共存する地域です。長野県において、１種類の障害者向け IC 乗車券ですべてのエリアで利用できれば、全国どこでも円滑に利用できる障害

者向け IC 乗車券の制度が実現できるのではないでしょうか。

昨年と今年実現した JR 東日本、西日本を中心とした障害者向け IC 乗車券は、障害者本人と介助者とを対象としていますが、地方の鉄道事業者においては、障害者単独で利用できる障害者向け IC 乗車券がございます。鉄道のみならずバスの利用も考慮すれば単独利用できICa のような単独利用できる障害者向け IC 乗車券との相互利用も必要ではないかと考えます。

今後、このような課題を解決していくためには、これまでの鉄道事業者だけの努力だけで解決できない段階に至っています。国全体として、事業者に過度の負担がかからないような制度設計が実現できることを望んでいます。皆様のご意見をいただきますと幸いです。

発言の機会をいただきましたこと御礼を申し上げるとともに、これまで障害者向け IC 乗車券の普及にご尽力いただきました関係者の皆様に改めて御礼を申し上げ、今後も普及・推進にご尽力いただきますようお願いいたします。

（中村分科会長）

ただいまご説明のあった「障害者向け IC 乗車券」について、皆様のお考えをお聞かせ願えればと思います。そもそも、IC カードがどれほどの公共交通機関で利用できるのかを JR 各社様、各県担当者様からご説明いただけますでしょうか。

（竹村委員代理　小林課長代理）

JR 西日本金沢支社の小林と申します。当社の IC 乗車券については米島委員よりご報告いただきましたとおり、本年３月のダイヤ改正以降、鉄道会社２２社、バス会社３９社からなるスルッと KANSAI 協議会に加盟する事業者において使用できるようになりました。順次、駅に IC 専用機器を導入しまして対応していくと聞いています。具体的な整備計画はまだ明確に決まっていないようですのでご了承いただければと思います。

（中村分科会長）

ありがとうございました。JR 東日本様はいかがでしょうか。

（芝元委員）

JR 東日本の芝元です。私、６月２０日付けで新潟支社に着任いたしました。本日は初参加でございますがどうぞよろしくお願いします。米島委員からお話しがありました、交通系IC カードについてご利用いただき誠にありがとうございます。おかげさまで、IC 乗車券、電子マネーも含め、幅広く多くのお客様に交通施設や市中でお使いいただいています。カードの形に限らず、モバイル Suica やクレジットカードと連携した「ビュー・スイカ」カード、訪日外国人観光客向けの「Welcome（ウェルカム） Suica」などを展開しています。ご指摘いただいた内容について、今後、国や関係機関含めて検討していかなければと思います。どうぞよろし

くお願いします。

（中村分科会長）
ありがとうございました。

（川崎委員）
長野県社会福祉協議会の川崎です。JR 東日本様に質問いたします。モバイル Suica は現状、障害者割引に対応していないと思いますが、今現在の対応状況など教えていただけますか。

（芝元委員）
おっしゃるとおり、障害者割引に対応している Suica は IC カードのみとなっています。

（川崎委員）
わかりました。ありがとうございます。

（中村分科会長）
モバイル Suica への障害者割引対応が出来るのは、まだ時間がかかりそうという見込みでしょうか。

（芝元委員）
モバイル Suica へ障害者割引を展開することについては、本社に確認したいと思います。

（中村分科会長）
よろしくお願いします。特に車椅子利用の方は、車椅子にモバイル端末を取り付け携帯されていますので、対応を望まれているというところもお酌みとりいただければと思います。
次に長野県、富山県、石川県、新潟県の順にご報告願います。

（丸山委員代理　柳澤主事）
長野県庁交通政策課の柳澤と申します。長野県内の交通系 IC カードの導入状況についてご説明いたします。先ほど米島委員からご紹介がありましたが、県内は JR 東日本、西日本、東海の３社の鉄道路線が延びています。JR 東日本管内では北陸新幹線駅全駅、中央東線（信濃境～松本駅）、小海線の野辺山駅だけが Suica 対応となっています。JR 東

日本のプレスリリースによれば、令和7年春以降に導入圏域が拡大される予定とのことです。拡大されるエリアは篠ノ井線（松本～篠ノ井間）、信越本線（篠ノ井～長野間）、大糸線（松本～穂高）と承知しているところです。一方、小海線の野辺山駅以外、飯山線については Suica 非対応となっています。北陸新幹線の並行在来線で信越本線へ乗り入れしているしなの鉄道においても、令和8年3月までに導入を目指すというニュースが出ていることを承知しています。

　また、鉄道とバスについて相互に利用可能な地域連携 IC カードの導入を進めています。長野市周辺の地域では「KURURU（くるる）」という独自の IC カードが導入されていますが、令和7年春から Suica 等と相互利用ができる地域連携 IC カードに移行する予定です。移行後においても障害者割引が利用できるよう調整が図られていると承知しています。本県では、地域連携 IC カードを県全体で利用できるよう取組を進めているところです。

（中村分科会長）

　ありがとうございます。大分便利になりそうな見込みだということですね。

　では、富山県様、いかがでしょうか。

（板屋委員代理　竹島係長）

　富山県広域交通・新幹線政策課の竹島と申します。北陸新幹線の並行在来線であるあいの風とやま鉄道では ICOCA や Suica などの全国の交通系 IC カードの利用ができます。障害者割引については、さきほど米島委員や JR 西様からご説明いただいた「スルッとKANSAI」の区間内では利用可能です。こちらは障害者単独の利用でも可能ときいています。富山地方鉄道について説明します。こちらの事業者は鉄道と軌道がございます。鉄道については地域の IC カード「ecomyca（エコマイカ）」のみが利用可能です。軌道については「ecomyca」と１０カードの利用が可能です。障害者割引については、「ecomyca」では半額適用になるのですが、軌道の１０カードについては IC カードでの障害者割引対応はないときいています。ただし、手帳の提示があれば、割引が可能ということです。また「ecomyca」で単独利用も可能とのことです。また、高岡市の万葉線（軌道）については現在 IC カードの対応はないのですが、今年９月下旬に ICOCA を導入予定です。万葉線で発行する ICOCA であれば障害者割引も利用でき、単独利用もできると聞いています。

（中村分科会長）

　ありがとうございます。オンライン接続の都合で順番を入れ替えて、先に新潟県様からご説明願います。

（高橋委員代理　岩木主事）

　新潟県交通政策課の高橋の代理でまいりました岩木と申します。交通系 IC カードの利

用可能状況についてご説明します。新潟市中心部や県央地域では比較的多くの地域で利用ができますが、下越、上越の一部地域で所々利用できないところがいくつかあります。新潟県内でも新幹線平行在来線が存在し、第３セクターのほくほく線とえちごトキめき鉄道の路線が該当します。こちらの路線では IC カードの利用ができず、現金のみの対応となっています。三井住友カードが来庁した際に、クレジットカードのタッチ決済導入の説明をしていただいたところでございますが、第３セクターの鉄道会社にとって導入のコスト面などハードルがあり、導入に向けては今後慎重に議論していく必要があります。６月議会においても、導入コスト面について課題を認識しているため、今後議論を進めて参ります。

新潟交通のバスには地域独自の IC カード「りゅーと」があります。こちらの IC カードは障害者割引が利用でき、障害者単独での利用可能なカードです。「りゅーと」が利用できるバス路線区間において全ての交通系 IC カードの利用ができますが、障害者用 Suica の利用は未だできないため、今後の検討課題であると承知しています。

（中村分科会長）

ありがとうございます。石川県様から接続はいかがでしょうか。

（石川県）

※当日、オンライン上の接続不良が発生したため、以下に後日ご報告いただいた内容を掲載しております。

米島委員からご報告いただいた県内の状況のとおりのほか、のと鉄道の状況を説明します。当事業者は IC カードの対応はしていませんが、特殊割引乗車券として、障害者割引を実施しています。

（中村分科会長）

ご意見等ございますでしょうか。

（藤澤委員）

JR の乗車券では QR コードを用いた乗車システムを導入すると聞いたことがあります。IC カードに埋め込まれた IC チップ自体が産業廃棄物となり SDG s 的にやさしくないという理由と理解しています。飛行機などは QR コードで搭乗可能ですが、JR はいかがでしょうか。JR が QR コードを導入すれば他社も追随するのではないでしょうか。視覚障害者の方にとっての利便性が悪くなるかもしれませんが、QR コードのほうがスマホ画面をかざせば簡易に利用できますし、紙で印刷すれば持ち歩くこともできます。紙は再利用ができるため環境への配慮もされており、今後はそのような方向になると思われます。従来の、読み取り機器の上から IC カードをかざしてタッチする形式ではなく、スキー場のリフト乗車券のように、

肩や身体の横に QR コードを取り付けてタッチできるようなデザインのほうが効率がよいのではと思っています。新しいものを導入するときは様々な人やものに配慮をした上で、社会にやさしいものを考えてほしいと思っています。

（中村分科会長）
藤澤委員のコメントに関して、JR 東日本様からお答えいただけるものでしょうか。

（芝元委員）
ご意見いただきましたとおり、弊社では２０２２年１１月に QR コードを使用した新たな乗車システムの導入の検討についてプレス発表しています。詳細な設計についてはこれからと聞き及んでいます。

（中村分科会長）
ありがとうございます。こちらの分科会は例年、年に１度開催となっていますが、大きな情報があれば皆様と共有できればと思います。

（米島委員）
皆様から貴重なご意見をいただきありがとうございます。自治体の取り組みにも今後大きな期待ができることがよくわかりました。是非それらを推進していただければと思います。
QR 決済などの導入は未来に向けての課題です。一番の課題は、視覚に障害のある方が切符を買わなくても円滑に交通機関を利用できるようにすることから始まった取り組みであり、それがまず実現できたのが障害者向け IC カードの導入かと思います。今後、障害者の方が IC カードの利用を進める中で様々な課題が上がってくるかと思います。それらの課題の中には、QR 決済やモバイル決済などを導入するときに想定される課題が見えてくると考えます。ぜひ課題を精査いただき、解決に向けての基本的な設計を検討していただきたいと思います。IC カードの利用、QR 決済の導入など、障害者それぞれの障害特性に応じ、それぞれのデバイスのメリット・デメリットを考慮しながらどのように交通機関の円滑な利用を実現できるかを考えていただきたいと願っています。
今回ご報告いただきました内容から、地方ほどしっかりした取り組みができていると感じました。JR では１０１km 以上の乗車でなければ障害者単独利用ができないため、地方の単独利用できる障害者向け IC 乗車券と JR の障害者向け IC 乗車券の互換性を保つことができれば双方の良さが生かされると思います。この取り組みは国全体で行わなければ解決できない課題ではないかと思います。これまでは交通事業者に大きな負担をお願いしてきました。是非もう一度、国としての取り組みができないかご検討いただきたいと思います。

（猪井委員）

IC カードの相互利用ができないという根本的原因として、障害者向け割引を各交通事業者の負担で実施していることにあると考えます。国民が障害者の方への割引を必要としている中で、事業者だけが割引の負担することはある種、公共交通利用者だけで負担しているという仕組みになっています。障害者の方の負担を軽減することを国民全員で取り組む必要があるということであれば、割引への負担の仕方というのは現状と異なる必要があるという思いです。事業者実施の割引ではなく、国民で負担するというように変わらないといけないのではないでしょうか。複数の IC カードを所持する必要があるのは割引の仕方が各社ことなることが原因であることから生じている問題なのではと考えます。事業者の経営がかなり苦しくなっていく中、誰が運賃割引分の負担をするのか合理的に考える必要があるのではないでしょうか。

○　議題３（その他）

（中村分科会長）

最後に、各委員からの関心事項、ご報告、ご質問等あればお願いします。

（米津委員）

昨日、新潟市では大雨が降りました。電車は大変な状況でした。最寄り駅から上越妙高駅向けて特急しらゆきに乗車しようとしましたが、電車がなかなか来なかったので、電光掲示板などに悪天候に伴う運行状況が掲示されていることを知りました。その後、駅員とタブレットを使い話しができまして、長岡駅から新幹線に乗るようアドバイスを受けました。その後、長岡駅で降車し、駅員からは在来線で直江津方面まで乗車すれば上越妙高駅に行けるということでしたので、なんとか上越妙高駅にたどり着き新幹線に乗ることができました。そうして無事、夕方５時頃に富山に到着しました。鉄道関係では耳の聞こえない人に対する対応が不足しています。聞こえいない人にとっては手話、またはタブレットなどを使い情報を提供してもらうようお願いしたいです。また、JR の皆様には手話を覚えていただきたいです。もしくはそれに代わる文字情報の提供を充実させてほしいです。

（中村分科会長）

ありがとうございました。新幹線内では電光掲示板で情報提供などされますが、しらゆきや在来線の車両ではそのような情報提供が充分ではないと思います。公共交通機関での人的対応の環境を整えてほしいという意見だと理解しました。

JR 西日本様は異常気象時のダイヤの乱れなどの文字情報の提供のあり方について充分ではないという意見に対してのお考えはいかがでしょうか。

（竹村委員代理　小林課長代理）

異常時の電車の遅延や運休情報についてはできるだけ早く電光掲示板に掲示するよう対応させていただいていますが、ご指摘いただきましたとおり、異常時になかなか対応できていない点があることは承知しています。そのため、駅員の人的な対応に頼るしかない状況でございます。今後、電光掲示板等に迅速に情報を提供できるよう努力していまいります。また、手話のできる駅員の育成については、部外の方を招き入れるなど様々な手段があるかと思います。弊社上層部にも繋いでまいりたいと思います。

（中村分科会長）

ありがとうございました。他にご意見やご報告等ございますか。

（佐々木委員代理　松嶋専務理事）

富山県タクシー協会の松嶋です。タクシー協会から１点ご報告させていただきます。

車いす利用者や身体の不自由な方がタクシーを気持ちよく利用してもらうために、タクシー乗務員に対して「ユニバーサルドライバー研修」を毎年実施しています。資料２の９ページをご覧下さい。こちらには運輸局管内の福祉タクシーの導入状況が掲載されています。そのうちUDタクシーの導入台数が掲載されています。これまで、ユニバーサルドライバー研修を受講した人数について、新潟県では９１５名、長野県では５５２名、富山県では４２６名、石川県では４４０名という状況です。乗務員の研修は受けているものの、車いすを載せられるUDタクシーの台数がまだ少ないという状況です。令和７年度までの導入目標が国全体で２５％と示されているものの、北陸信越地域ではまだ導入が進んでいないという状況です。

UD タクシーのうち、日本が推進しているジャパンタクシーは車いすを横から載せることができます。それ以外のUDタクシーは車両後部から載せることができます。宇奈月温泉街など道路幅が狭い地区ではジャパンタクシーでは道路幅が充分になければ乗降が困難かと思います。まちの状況に応じた解決策など検討ができればと思います。

（中村分科会長）

ありがとうございます。シエンタなど車両後部から乗る方が馴れているからよいという意見も聞き及んでいます。他方ではまちなかで後ろ乗りができる空間があればいいというタクシー協会からの意見もあります。まちづくりの中でも道路の使い方など含めて検討いただきますとよいと思います。

（川崎委員）

長野県社会福祉協議会の川崎です。普段車いすでUDタクシーをよく利用しています。また、自身もシエンタを運転します。横から乗るタクシーは確かに狭くて乗り降りしにくい部

分がありますが、車いす用駐車場ですと横幅がかなり空いているので、乗りやすい部分もあります。後部から乗降しますと、他の車の通行などあり危険な場合があります。これから、車いす用駐車場は横幅を充実させるだけではなく、スロープを設置し車いすが後ろから乗降することを考慮していただければと思います。

（中村分科会長）

ありがとうございます。新しい乗り物が増える中、公共の資本をどのように活かし対応していくか行政や業界でよりよくするための検討する必要があると思います。

また、福祉タクシー乗務員の人材育成や講習などは障害者や交通事業者との相互の理解が深まっていくため必要ですので、今後も継続して実施いただくようお願いします。

（中村分科会長）

その他、意見等はございますでしょうか。

（川崎委員）

JR 様に質問します。「えきねっと」で車椅子対応座席の予約と障害者割引を適用した状態で支払いすることは可能でしょうか。普段、駅の窓口で指定席乗車券を予約すると、照会後に連絡すると言われ一旦返され、その翌日以降、座席の確約の連絡が来ます。そのため、切符購入に２度窓口に赴かないと取得ができない状況です。「えきねっと」でも切符が買えるということは分かっていますが、車いす席の指定は窓口にお問い合わせ下さいという案内があり、一度もそちらを利用したことがありません。そのためお尋ねしたく思いました。もし、２点が出来ていないようであれば対応いただきたくお願いします。

（竹村委員代理　小林課長代理）

専門外で即答はできないため、後日お返事させていただければと思います。

（芝元委員）

専門外で即答はできませんので、別途お返事させていただきます。

（中村分科会長）

本議題が深まらず申し訳ありませんでした。JR 様からのお答えは後日お知らせいたします。

※以下、芝元委員、竹村委員から後日ご報告いただいた内容を掲載します。

（芝元委員）

車椅子対応座席を「えきねっと」から申し込みできるかについて、新幹線（東北・秋田・山形・上越・北陸・北海道新幹線）については２０２４年２月２６日から取り扱いを開始して

います。（以下リンク内の、プレス資料２枚目をご参照ください。）
[障害のある方・サポートが必要な方への新たな Web サービスについて (jreast.co.jp)]

（竹村委員）
「えきねっと」は JR 東日本様の取り扱いですので、弊社の「e5489(いーごよやく)」についてご説明します。
車いすのお客様が新幹線指定席をご利用になる場合（北陸、東海道、山陽、九州）
弊社では、以下の３つの方法により、1 回のご来駅で購入頂けます。
① インターネット e5489 での申込
通常の e5489 のように、ご希望の列車区間等を選択して購入できます。きっぷは当日受取り可能です（乗降駅限定)。
駅員による乗降のお手伝いをご希望される場合は別途電話で申込が必要です。
② インターネット専用フォームでの申込
専用フォームにご希望の列車区間や駅員による乗降のお手伝い希望の有無、購入希望駅等、必要事項を入力して送信すると、購入希望駅から予約可否の電話連絡があります。
手配が完了してから来駅して切符を受取り頂けます（乗降駅限定)。
③ おからだの不自由なお客様のサポートダイヤル（0570-00-8989）での申込
お客様からお電話頂くと、係員がお客様のご希望を伺い、お座席や駅員による乗降お手伝いの手配を行います。
手配が完了してから来駅して切符を受取り頂けます。
北陸新幹線から特急サンダーバードやしらさぎに乗継する場合は、こちらの方法でのお申込みとなります。
（在来線特急は、みどりの窓口へ直接またはこのサポートダイヤルでお申し込みできます。)
以上３つの方法については、申込できる期間などサービスにより異なりますので、
詳しくは以下のご案内をご確認ください。
https://www.jr-odekake.net/railroad/service/barrierfree/wheelchair-seat/

みどりの窓口、みどりの券売機でのきっぷ購入の際の支払いには、現金とクレジットカードがお使いいただけます。
（参考）JR 西日本様ホームページ

３．閉会
（事務局）
中村分科会長、ありがとうございました。長時間にわたり多くのご意見をいただきましてありがとうございました。本分科会の議事録につきましては、後日皆様に確認いただきまして運輸局ホームページにて公開させていただきます。
これにて第７回北陸信越地域分科会を終了いたします。皆様お忙しい中ご参加いただきましてありがとうございました。（以上）