

第2回移動等円滑化評価会議関東分科会 議事録

○日時：令和2年8月26日（水）14時00分～16時00分

○場所：九段第3合同庁舎11階 国共用会議室

○出席者

【委員】

秋山 哲男 中央大学研究開発機構 教授
大森 宣暁 宇都宮大学 地域デザイン科学部 社会基盤デザイン学科 教授
下城 勝昭 関東ろう連盟 福祉対策部長
太田 和男 公益財団法人 日本知的障害者福祉協会 常任理事（欠席）
小島 幸子 一般社団法人 全国手をつなぐ育成会連合会 副会長（欠席）
金子 健 公益社団法人 日本発達障害連盟 会長
大藪 定信 公益財団法人 千葉県老人クラブ連合会 常務理事
木太 直人 公益社団法人 日本精神保健福祉士協会 常務理事
山城 完治 一般社団法人 全日本視覚障害者協議会 代表理事
荻津 和良 社会福祉法人 日本身体障害者団体連合会 理事（欠席）
山崎 涼子 特別非営利活動法人 自立生活センター・小平（欠席）
田口 亜希 一般社団法人 日本パラリンピアンズ協会 副会長
日本郵船株式会社 広報グループ 社会貢献チーム
工藤登志子 特定非営利活動法人 DPI日本会議 バリアフリー部会長補佐
土田 尚郎 東日本旅客鉄道株式会社 東京支社 総務部 サービス品質改革室長
滝澤 広明 一般社団法人 日本民営鉄道協会 運輸調整部長
二井田春喜 一般社団法人 東京バス協会 専務理事
（代理：地宗 知子 乗合業務部係長）
八郷 大文 一般社団法人 神奈川県バス協会 理事長
三上 弘良 一般社団法人 神奈川県タクシー協会 専務理事（欠席）
根本 昭裕 関東旅客船協会 事務局長
大関 学 一般社団法人 日本ホテル協会 東京支部 事務局長（欠席）
佐久間真一 一般社団法人 全国空港ビル事業者協会 事務局長
熊谷 敦夫 一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会 専務理事（欠席）

○議事

【関東運輸局交通政策部消費者行政・情報課 熱海課長補佐】

それでは、定刻となりましたので、ただ今より第2回移動等円滑化評価会議関東分科会を開会いたします。本日はお忙しい中、お集まりいただき誠にありがとうございます。私、関東運輸局交通政策部消費者行政・情報課の熱海と申します。どうぞよろしく願いいたします。

はじめに開会に当たりまして、関東運輸局次長蔭山よりご挨拶申し上げます。

【関東運輸局 蔭山次長】

ただ今ご紹介をいただきました関東運輸局の蔭山でございます。本日は、委員の皆さま方、関係団体の皆さま方におかれましては大変ご多忙のところ分科会に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、日頃から国土交通行政に対しましてご理解、ご協力を賜っておりますことをこの場をお借りして厚くお礼を申し上げます。

昨年の6月でございますが、この第1回分科会を開催いたしまして、各委員の皆さま方から貴重なご意見を頂戴いたしました。地域におけるバリアフリー化を加速するためには、ハード面の整備が引き続き必要であること、地域住民の皆さま方のバリアフリーに関する理解を増進していただくための取り組みが重要であることなど、改めて認識をした次第でございます。

また、国土交通省におきましては、平成30年に続きまして本年5月にバリアフリー法の改正を行い、公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取り組みの強化、国民に向けた広報啓発の取り組み推進、バリアフリー基準適合義務の対象拡大を図ったところでございます。2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会が1年延期となったところでございますが、共生社会の実現に向けまして、ハード・ソフト両面のさらなるバリアフリー化を途切れることなく進めていく必要があると、そのように考えてございます。

本日は、関東における移動等円滑化全般につきまして、皆さま方に意見交換を行っていただくご予定でございますが、これは、我々にとりましても、皆さま方の生の声をお聞きする大変な貴重な機会というふうに考えてございます。委員および出席者の皆さま方におかれましては、忌憚のないご意見を賜りますようぜひともよろしくお願い申し上げます。

最後になりましたが、ご出席の皆さま方の健勝を祈念いたしまして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いたします。

【関東運輸局 熱海課長補佐】

続きまして秋山分科会長にご挨拶をいただきたいと思います。秋山分科会長、よろしくお願いいたします。

【秋山分科会長】

皆さんこんにちは。中央大学の秋山と申します。

こういった会議を推進するためにも、コロナの時代でもございますし、私事ではございますが、ここ半年間、一生懸命体を鍛えてきました。毎朝1時間ほど筋トレや自転車こぎを行いましたらさまざまな健康数値が全部正常値のほうに入って体重も5キロ落ちました。これで、またきっちりとさまざまなプロジェクトをこなせるなという、そういう自信を持たったというふうに思いました。

バリアフリーについて少しご意見を申し上げたいと思いますが、2017年から関東で東京のオリパラを準備するためにさまざまな政策を作ってきました。それを国土交通省のさまざまな部局がかなりこなしてきたなという印象です。まずその一つとして、ハードとソフトの一体的な対応、そして接遇マニュアル、それから基本構想というものがございまして、過去に基本構想というのは、駅およびその周辺の1km程度をバリアフリー化するということだったのですが、都市全体をバリアフリー化するという考え方の提案をまずしてきた

ということで、実際に新宿区とか何都市かは、こういうことを実践しております。さらには、まだ新聞記事でしかないかと思うのですが、新幹線が今後、車いす席を増やすということがこれから考えられていくだろうと。そして、法制度も考えるだろうというところに来ております。それから、さらにユニバーサルサービス、障害者の方々が情報で比較的、特に聴覚障害者や視覚障害者の方々が、情報が不足しているために移動できないというようなことがあったりするのですが、これをユニバーサルサービスということで、ようやく取り組み始めたというところがございます。様々な形で2020年以降、新たな方向をこれから考えていくところが、国等で幾つかのプロジェクトが立ち上がっておりますので、ぜひこの辺りも期待したいというふうに思います。私の挨拶はこのくらいにさせていただきたいと思っております。ありがとうございました。

【関東運輸局 熱海課長補佐】

ありがとうございました。続きまして委員の紹介でございますが、本来ですと委員全員の皆さま方をご紹介すべきところでございますが、後ほどご発言いただく時間をできる限り多くとらせていただきたいと思いますので、大変恐縮ではございますがお手元の委員名簿をご覧いただきまして委員のご紹介に代えさせていただきたいと存じます。また、本日の出席者におきましては、お手元の出席者名簿をご確認くださいようお願いいたします。なお、日本ショッピングセンター協会の村上様におきましては、先ほどご欠席というご連絡をいただいております。

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。上から順番に、次第、出席者名簿、配席図、続きまして資料1「委員名簿」、資料2「移動等円滑化評価会議関東分科会運営規則」、資料3「関東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」、資料4「関東における基本構想の作成状況」、資料5「東京都都市整備局における最近の主な取り組みについて」、資料6「JR東日本におけるバリアフリーへの取り組み状況」、資料7「関東運輸局における最近の主な取り組み」、資料7「関東地方整備局のバリアフリーの取り組み」また、参考資料といたしまして、全日本視覚障害者協議会の山城委員およびDP I 日本会議の工藤委員より資料のご提供をいただきましたので、ご報告させていただきます。

以上となります。資料はおそろいでしょうか。過不足等ございましたら後ほど事務局までお申し出いただければと思いますのでよろしくお願いいたします。それでは、ここからは秋山分科会長に議事進行をお願いいたします。秋山分科会長、よろしくお願いいたします。

【秋山分科会長】

それでは、引き続き議事を進めさせていただきたいと思っております。まず議事の①になりますが、関東における移動円滑化の進捗状況について、それから、②の関東における基本構想の作成状況についてということで、事務局より一括でご説明をお願いしたいと思います。なお、議事4が済んだ後、皆さんからご意見をいただきたいと思いますのでどうぞよろしくお願い申し上げます。それでは、ご説明をお願いいたします。

【関東運輸局交通政策部消費者行政・情報課 遠藤課長】

関東運輸局の遠藤です。資料3、関東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の資料をご用意ください。まず2ページ目を開いてください。関東の鉄軌道駅のバリア

フリー状況都県別でございます。まずこの表の見方でございますが、バリアフリーの種類別、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック、障害者トイレの設置と、この種類別に都県別の状況を示したものでございます。バリアフリー化率が全国平均より高い地域を赤塗り、低い地域を青塗りとしております。こちらの鉄軌道駅のバリアフリー状況、段差の解消、ブロック、トイレの設置でございますが、都県別に見ますと栃木県、埼玉県、東京都、神奈川県が進捗率が高いことが分かります。

3ページをお開きください。関東のバスターミナルのバリアフリー状況都県別でございます。こちら1日当たりの平均利用者数が3,000人以上であるバスターミナル、そもそも少ないのですが、東京、神奈川、それぞれありますが、段差の解消とブロックの設置については100%設置されているという状況でございます。続きまして4ページ、関東の旅客船ターミナルのバリアフリー状況でございます。これも設置されている場所が限られておりますが、神奈川県はバリアフリー化率は100%実施されているということが分かります。次のページ、5ページでございます。関東の航空旅客ターミナルのバリアフリー状況でございます。こちらにも設置されている場所は限られておりますが、バリアフリーについては、100%実施されているということがお分かりいただけると思います。

続きまして7ページをお開きください。関東の鉄軌道車両のバリアフリー状況でございます。こちらは全体として8割強が実施済みではございますが、都県別に見ますと、埼玉県、東京都、神奈川県、山梨県において進捗率が高い状況が分かります。続きまして8ページ、ノンステップバスの状況でございます。関東全域では7割強の導入状況で都県別に見ますと埼玉県、東京都の進捗率が高い状況となっております。

続きまして9ページ、関東の福祉タクシーの導入状況でございます。こちら福祉タクシーとUDタクシー、いわゆるユニバーサルデザインタクシーというものが含まれているものでございますが、都県別に見ますと、東京都、神奈川県は導入数が高いという状況になっております。続きまして10ページ、関東の旅客船のバリアフリー状況でございます。こちらにも設置されている場所というのは限られておりますが、茨城県と東京都の進捗率が高い状況となっております。

【関東地方整備局企画部広域計画課 森川建設専門官】

続きまして資料の11ページ、12ページをご覧くださいと思います。都市公園でございますけれども関東地方整備局が担当しておりまして、数値のご紹介をさせていただきます。都市公園のバリアフリー状況につきましては三つに項目を分けて集計してございまして、まず、移動をするにあたって必要な園路広場。それから駐車場、それから、トイレという形になってございますが、いずれにしても関東の合計を見ていただきますと、目標値に達している項目はまだございません。各県ごとに見ていただきますと、達成しているもの、達成していないものがございますけれども、目標はあくまでも目標であって対象箇所に至っていないことは明らかでございますので、引き続き皆さまのご意見等をいただきながら進捗に努めてまいりたいと思います。

続きまして13ページ、14ページ、路外駐車場でございますけれども、こちらについても関東地方整備局のほうで担当してございますのでご説明させていただきます。バリアフ

りー化の目標は7割ということで、おおむね目標が達成されているところですけども、一部の県、千葉県、山梨県、長野県については、目標に至っていないというところがございます。ただ、山梨県の数字を41.2%という割合で表示させていただいておりますけれども、もともとの対象箇所数が少ないところもございまして、残りの件数で考えますと5件というようなところになりますので、ここは引き続き進捗に努めて参りたいと思います。

【関東運輸局 遠藤課長】

関東運輸局遠藤です。続きまして資料4、関東における基本構想の作成状況でございます。まず1ページ目を開いてください。関東における基本構想の作成状況でございます。

関東における基本構想は93の市町村において作成されており、作成率は27.1%となっております。人口規模が比較的大きい市、区で見ますと、作成率は約4割、そのうち、政令市、中核市、特別区は、7割以上という形になっております。このグラフを見ますと、平成13年は4つで令和元年度、93という形で、当初は伸びていたところではございますが、最近は頭打ちの状況になっているというところがございます。この対策としましては平成30年のバリフリ法の改正によってマスタープランの制度が創設されたこと、また、作成においては、本省で検討会を開催して、ガイドラインを作成すること、また、マスタープランの作成の補助、基本構想の作成補助という制度を作りまして進めていく体制を整えているところがございます。

続きまして、2ページでございます。都県別基本構想の作成状況です。都県別に見ますと、神奈川県、東京都が比較的高い作成率となっていることがお分かりいただけたと思います。資料4の説明は以上です。

【秋山分科会長】

どうもありがとうございます。続きまして、議事3の東京都の取り組みについて、東京都都市整備局交通企画課の森課長代理にご説明をお願いします。

【東京都都市整備局交通企画課 森課長代理】

ありがとうございます。東京都都市整備局の森と申します。よろしくお願いたします。

では、資料5をお出しいただければと思います。東京都都市整備局における最近の取り組みといたしまして、きょうは鉄道駅におけるバリアフリー化と街の面的なバリアフリー化についてご説明いたします。1枚おめくりいただきまして、2ページ目です。まず都の大きな政策目標を示した未来の東京戦略ビジョンというものを令和元年12月に策定しております。この中では、2030年に向けた戦略の一つの題目として、公共交通のネットワークのさらなる充実を進めるといたしまして鉄道駅のホームドア、エレベーター等の整備を促進するという、それから、地域をユニバーサルデザインの街につくりかえることといたしまして、移動円滑化促進方針、いわゆるマスタープランと基本構想における取り組みの支援ということを位置付けております。

1枚おめくりください、3ページです。まず、鉄道駅におけるバリアフリー化の取り組みといたしまして、長期戦略ビジョンの中では具体的な目標といたしまして、ホームドアで、2030年で地下鉄の駅は100%、これは2025年度というところで目標が切られてございます。それからJR、私鉄については、2030年度で約6割というところの整備率

の目標を示しております。また、エレベーターについてはバリアフリールート複数化の促進、乗り換えルートのバリアフリー化の促進ということを示しております。

続きまして4ページ目です。目標の達成に向けた具体的な施策といたしまして、区市町村や鉄道事業者への補助を通じて鉄道駅のバリアフリー化ということを進めてございます。下の図では補助の体系を示しております。ホームの安全対策としてホームドアや内方線付き点状ブロックの整備、それから移動円滑化といたしましてエレベーター、スロープ、手すり、誘導ブロックといったものの補助、それからトイレの環境整備、環境充実といたしまして和式トイレの洋式化、多機能トイレの整備、それから便房の多機能化ということの補助の項目を設けてございます。

続きまして5ページになります。また、昨年度におきましてはさらなる鉄道駅のバリアフリー化に向けて、令和元年9月に鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方を取りまとめ公表いたしております。この考え方にに基づき鉄道駅総合バリアフリー推進事業、これが私どもの持っている補助でございますが、これの拡大充実をし、取り組みの加速ということを見せております。右下の表をご覧くださいますと、ホームドアの整備率、JR、私鉄に特化した表を示しております。緑の折れ線グラフが利用者10万人以上の整備率を示しており、データが平成30年度とちょっと古いですが、利用者10万人以上の駅で50パーセントと着実に増えているところではございます。一方のピンクの折れ線グラフ、利用者10万人未満の駅の整備率は約2割にとどまっているという状況でございます。こうした背景も踏まえまして、今まで利用者10万人以上の駅のための補助だったところを、新たな取り組みといたしまして利用者10万人未満の駅への補助を今年度より開始いたしました。補助を受ける鉄道事業者は、優先整備の考え方を踏まえまして整備計画を作成し、公表することとしております。既に都および各社のホームページで整備計画が公表されております。機会があったらご覧いただければと思います。

次のページをおめくりください。続いてエレベーターに対するこの部分になります。絵は、駅をちょっと模式的に示しているものでございます。青で示すワンルートの整備というのはおおむね進んできている状況にあります。整備が残る駅の補助、これはしっかりと継続していくと共に、もう一方の出口への複数ルートの整備、また、他社線等への乗り換えルートの整備への補助を新たに今年度より開始したところでございます。

1枚おめくりください。7ページ、補助のスキームについてです。ホームドアについてはこれまでホームの1列当たり3,000万円を上限としていたところを整備の費用の実態等を調査いたしまして、1,000万円の上乗せをした上限4,000万に引き上げを行いました。また、エレベーターについてはこれまで1駅で最大5,000万円というような上限を設定しておりましたが、整備の規模に応じた補助となるように改正いたしまして、1基当たり2,000万円としております。またエレベーターの大型化を誘導していきたいという目的もございまして、17人乗り以上については、1基3,000万円ということで引き上げを行っております。

次のページをおめくりください。続きまして秋山会長からもお話がございました、バリアフリーの基本構想、それから移動円滑化促進方針マスタープランについての取り組みの話

でございます。ユニバーサルデザインの街づくりといたしまして、これまでオリンピック、パラリンピック競技会場周辺などで進めてきておりましたバリアフリーの街づくり、これの街づくりを都市のレガシーとして発展させるべく、マスタープランや基本構想における区市町村の取り組みを強力に支援していくこととしております。これにより都内各地にバリアフリー、ユニバーサルデザインの街づくりを展開することを目指しております。

1枚おめくりください、9ページでございます。このマスタープラン、基本構想に対する都の補助制度でございます。今年度より新たに移動円滑化促進方針に対する補助を設けました。国費の補助で既に1/2という制度がございましたので、さらにそこから1/2、都は1/4を補助するという制度を設けました。バリアフリー基本構想については、国費で1/3の補助がございます。それに対して、都も1/3の補助というところの制度が従来からもあり、これは継続しているところでございます。

1枚おめくりください、10ページでございます。都内の区市町村の策定状況でございます。先ほどの資料の2でもございましたが、基本構想を策定している自治体は21区9市になります。また、昨年度大田区がマスタープランの策定をいたしましたので、移動円滑化促進方針、マスタープランを策定している自治体は1つというところになります。多摩地域を中心に基本構想やマスタープランがまだない地域というところがございます。こうしたところへの対応を課題としております。

1枚おめくりください、続いて11ページです。都内の策定事例を全部ではないですが、豊島区、大田区、新宿区を例示として示させていただきました。豊島区では、平成31年4月に改定をしております、平成26年には豊島区本庁舎の移転に合わせた重点整備地区の拡大を行い、平成30年の11月には、バリアフリー法を受けて、共生社会の実現、社会的障壁の除去というような取り組みを新たに加えて、改定を進めております。この他、さまざまな区市で改定というような動きがございます。また、マスタープランについては、大田区が昨年度策定をいたしました。それから、新宿区ではただ今マスタープランの策定を進めている状況で、今年度を策定の予定としております。

続いて12ページです。1枚おめくりください。マスタープラン、基本構想の取り組みに対する課題と今後の展望でございます。マスタープランの取り組み、新たな取り組みとして大田区や新宿区などでは進めておりますが、まだ策定予定がないというような自治体も多数あるところでございます。そのため、区市町村を対象としてアンケートを都で行いました。マスタープランを策定していこうという自治体も中には順次出てきているところでございます。ただ、その策定しようというところの自治体は既に基本構想を策定済みというところで、さらにマスタープランを作ろうというところが多数を占めている状況でございます。一方で、策定予定がないというところの理由を聞いておりますが、その中では組織、それから人材における課題があるということが多数挙げられております。その次に予算というような話が挙げられているというような状況です。また、自治体のニーズとして財政的支援の他に労力というか、人的、技術的支援というところを求めているというようなアンケートになってございました。今年はずは策定意欲というところで組織、それから人材に課題があるところにアプローチしていくことが重要と言えるところを認識してございます。その

ため、今後の展望といたしまして区市町村の策定支援というところを、今後具体的に検討していくべきだと。それから策定事例、大田区ですとか他県でマスタープランを策定しているようなところの事例、こうしたノウハウを積極的に提供して区市町村の策定を促していきたいと考えているところでございます。以上で説明は終わります。

【秋山分科会長】

ありがとうございます。続きまして、議事4のJR東日本東京支社の取り組みについてということで、土田委員さんからお願いしたいと思っております。

【東日本旅客鉄道株式会社東京支社 土田委員】

皆さんお疲れさまでございます。ただ今ご紹介にあずかりましたJR東日本東京支社総務部サービス品質改革室の土田と申します。ただ今よりお時間を頂戴いたしまして、弊社の東京支社におけるバリアフリーの取り組み状況についてご紹介をさせていただきます。弊社は12支社のエリアごとに分かれておりまして、きょうご紹介するのは、主に東京の23区および千葉県、茨城県の一部をエリアといたします、東京支社の取り組み状況でございます。初めに、先日の7月26日に弊社の阿佐ヶ谷駅におきまして、目の不自由なお客さまが線路に転落してお亡くなりになるという事故が発生いたしました。お亡くなりになられたお客さまのご冥福を心よりお祈り申し上げます。弊社といたしましては、声掛けサポート運動のさらなる取り組みを含めて引き続きホーム上の安全対策について全力で取り組んでまいります。

それでは、資料の説明に入らせていただきます。1枚めくっていただきますと、バリアフリーに関する当社の取り組みということで、大きく書いてございますけれども、東京2020のオリンピック・パラリンピック競技大会、こちらの延期決定を受けまして、引き続きオフィシャル旅客鉄道輸送パートナーとして、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の成功への貢献を目指して、安全、安心かつスムーズにご利用いただけるような旅客鉄道輸送サービスの提供に向け、バリアフリーに配慮した旅客施設、および車両等の整備を推進すると共に、旅客支援、情報提供、教育訓練といったものを充実してまいるといっております。参考までに一部写真をご紹介させていただいております。こちらについてはこの後ご説明をさせていただきます。

次のページ、3枚目でございますけれども、取り組みの一例ということで東京2020大会に向けたバリアフリー整備ということでございます。今年8月までに供用を開始いたしました主なバリアフリー施設の一覧がこちらということでございます。一つ一つの説明は割愛させていただきますけれども、主に改札口、コンコースの拡張、あるいはバリアフリー設備の拡充といったものを行っております。

次のページです。取り組みの一例2ということで、東京駅のバリアフリー化というふうに書いてございます。これは東京駅の例でございますけれども、先日の8月3日にエキナカ商業空間ということで、グランスタ東京というものが開業いたしました。この商業施設の開業に合わせましてご覧のようなバリアフリールートの強化をしているということでございます。詳細は凡例等をご覧いただければと思いますが、この地図のブルーの部分新しく商業エリアとして開業したものでございまして、そのタイミングに合わせて、新しくエレベ

一ター等を設置いたしましてバリアフリー設備のルートの強化を行っております。

次のページでございます。3番、取り組みの一例ということで、こちらはホームドアの整備状況でございます。地図に書いてございますように山手線、京浜東北線を中心に、52駅、線別で申し上げますと、63駅にホームドアの整備を完了しております。これは2020年、今年の7月までの整備状況でございます。また、年度末までにこちらの右側の表に出ておりますところが整備予定としているものでございます。

次のページでございます。4番ということで取り組みの一例、車両のバリアフリー化ということでございます。今年度以降に供用開始となる車両につきましては、ここに出ておりますように、こういうふうな整備を行っているということで、また今後新造される車両につきましても、フリースペース等を各車両に設置するというところでございます。写真に出ておりますのは左側ですね。こちら、既に山手線の車両でございますけれども、左の写真は各車両にフリースペースとして1カ所ずつ設置をしてございます。また、優先席については濃い赤色、フリースペースは薄い赤色というふうに分かりやすく色分けをしております。右側、山手線のE235系と呼ばれる新型車両ですね。こちらにつきましては山手線、今年の1月に全ての編成がこの新しい車両に統一をされております。

その次、5番目ということで、取り組みの一例ということで声掛けサポート運動のさらなる展開ということでございます。声掛けサポート運動の強化キャンペーンということで、2019年度に実施をしております。これは、鉄道などをご利用になるお客さまが安全に安心してご利用いただけますように、お困りのお客さまに対して弊社の社員が積極的にお声掛けを行う、あるいは周囲のお客さまからもお声掛けをご協力いただくと、そういうふうな取り組みでございます。毎年参加団体を拡大しながら、このキャンペーンを実施しております。参加団体につきましては、83社局6団体の皆さまにご協力をいただいて参加をいただいております。今年度につきましては、9月から10月にかけて実施予定でございます。

6番ということで、次のページでございます。取り組みの一例、お客さまの乗降連絡アプリというものでございます。これは、車いすをお使いのお客さまの乗降に関する社員同士の情報伝達というのは、これまで口頭で行ってまいりました。やはり口頭で行うということで、間違った案内をしてしまったとか、口頭伝達のリスクというようなこともございますので、これをスムーズに行う目的でこのアプリというものを導入してございます。これは社員間でこのアプリを使ってお客さまが何時の電車のどの辺りにご乗車になれるのか、あるいはその電車が何時に着くのかというものを遅延状況等も考慮した状況でリアルタイムに見られるというものでございまして、今年の3月に、これは支社が違いますけれども、神奈川県を走ります南武線に導入しまして、東京支社では京葉線、山手線というところに導入計画があるということでございます。

続きまして、車いすをお使いのお客さまがご利用しやすい環境整備について、山手線における取り組みということでご紹介をさせていただきます。弊社では全てのお客さまに安心してご利用いただける快適な鉄道を目指して、バリアフリー施設の拡充等を進めております。山手線で車いすをお使いのお客さまがご利用しやすいように、今年の7月の1日から以

下の取り組みを実施しているということで、山手線の車内およびホーム上の一部に案内表示を設置してご利用しやすい環境を整備したと、あとは山手線の対象駅でご自身での降車をご希望されるお客さまについては、社員による降車の連絡を省略することで乗車駅での待ち時間の短縮というものを図っております。取り組みの実施に至った経緯ということで書いてございますけれども、これまで車いすをお使いのお客さまが電車に乗るとき、降りるとき、介助を社員のほうにご依頼をいただくということなんですけれども、こういう乗車の際、あるいは降車の際の連絡に大変時間を要していたということでお客さまにご迷惑をお掛けしていた実態がございまして、お客さまとしては少しでも早く乗車できるようにしてほしいというご要望がございましたので、それに対する一つの答えという形でこういう取り組みを実施しております。

次のページをめくっていただきますと、1ということで取り組みを実施するための課題ということで、まずこれを実施するために、(1) ホームと車両の段差を縮小するというところで左側の写真に出てございますように、ホームドアを設置しましてそのタイミングでホームのこのホーム端のかさ上げをするということでございます。それによって、ホームのほうの整備を行います。続いて右側ですが、先ほどもご紹介いたしました、この新しい山手線の車両E235系というものは低床化ということで、床が低くなっております。この二つが合わさることによって、ホームと電車の車両の段差が少なくなるということで今、山手線では30駅ございますけれども、渋谷駅と新宿駅を除く各駅でこういうものを車両とホームの段差が縮小されたということでございます。

次のページでございます。取り組みを実施するための課題ということで、(2) というところでございますけれども、ホームと車両の、今度は段差ではなく隙間のほうですが、隙間を省略するというところで、左側の写真は、電車が駅に止まってドアが開いている状態でございまして、ホームと電車車両の間にどうしても隙間ができてしまいますけれども、これは山手線の6号車の4番のドア、7号車の4番のドア、山手線は11両編成で、ドアが各車両に4つずつ付いてございまして、そのうちの一部のドアの部分に、この右側の中央の写真と右側の写真をご覧いただければ分かると思いますけれども、こういうくし状の部材、こういうものを設置いたしました。これは、上からの力には強いということで、例えば車いすの車輪だとか人の体重がかかっても、上からの力には強くなっていると。一方で横からの方向の衝撃は吸収できるということで、例えば電車の車両が基本的には接触しないようにはなっているんですけど、風が吹くとか、乗降の際にどうしてもお客さまの移動によって車両が若干傾斜をいたしましても車両は傷を付かない、かつ、安全が保てるということで安全を確保しながら車両とホームの隙間を縮小できるというふうな構造になっております。

次のページでございます。2ということで、山手線の車内およびホーム上の一部への案内表示の整備ということで、先ほども少しご紹介をいたしましたけれども、このフリースペースのところに、(1) ということで床面に案内表示に書いてございます。右側拡大の写真でございまして、ドアの前は広くお空けくださいというふうに書いております。これによって車いすのお客さまが乗車されたときに、せっかく乗車をしたのに他のお客さまが多くいて、なかなか車いすのお客さまのスペースが確保できないというようなことがないよう

にこういうふうを書いたものを表記しております。(2)はホームですね。ホーム上の案内表示例ということで、先ほどご説明をしたようなくし状の部分のところ、部材を付けて、例えば駅に着いてホームに降りた車いすのお客さまが、やはりホームに乗車されるお客さまが多くいて、車いすを安全にホーム上に降りていただく場所がないというようなこともございましたので、こういうふうなピンク色の結構大きな表記、ご覧になった方もいらっしゃると思いますけれども、ここの部分については、ホームと列車の隙間を狭くしていますということで、こういうふうなデザインでホームでお待ちのお客さまが滞留しないような表記をさせていただきます。

次のページでございます。3ということで乗車駅での待ち時間短縮の取り組みということでございます。この山手線の対象となっています駅で、ご自身で電車を降りられるというお客さま、もちろん乗車時は従来どおり駅の社員がご案内をいたします。降車駅について、ご自身で降りられるお客さまは、降車駅の連絡というものを省略するというで待ち時間の短縮を図るということでございます。これまでのように、乗車の際に、どこまでご乗車をされますということで連絡をするために、駅同士で連絡をする。そのためにお客さまをお待ちいただいていたというのが現状でございましたので、その連絡を省略することで短縮をするということでございます。もちろん、従来どおりの乗降時、両方ご案内をご希望されるお客さまはこれまでどおりのやり方でご案内をするということでございます。そういう取り組み対象となるような駅、あるいはホームの乗降口の情報、ホームページでご紹介はしておりますけれども、こういった下の写真に出ておりますけど、このQRコードですが、これをエレベーターですとか、あるいはホームドア等にステッカーを貼りまして、これを読み込んでいただくと当社のホームページにアクセスできるというものでございます。

最後のページでございますけれども、当社のホームページで公開している情報の一部でございますけれども、このように山手線の駅の中でどの駅が対象になっているのか、あるいは対象にはなっていないけれども、ご自身で降りていただけるような設備が付いているのはどこの駅なのかというような、こういうものをホームページでご紹介をしているということでございます。今ご紹介しましたこの山手線の取り組みは、「鉄道におけるプラットホームと車両乗降口の段差、隙間に関する検討会」において昨年取りまとめられた「車いすのご使用される方の単独乗降、あるいは列車の安全確保を両立し得る段差、隙間の目安」という、これによって実施をしているということでございます。もちろん今、山手線だけではございますけれども、これを今後山手線以外の線区にもどんどん拡大をしまして、引き続きお客さまのご利用しやすい環境整備を整えていきたいというふうに考えております。以上が弊社におけるバリアフリーへの取り組み状況でございます。ご清聴ありがとうございました。

【秋山分科会長】

ありがとうございました。それでは、ただ今、4点ほど報告がございましたけれども、これにつきましてご意見等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。どうぞ。

【DPI日本会議 工藤委員】

DPI日本会議の工藤と申します。日頃よりバリアフリーの取り組みを熱心に行っていたいただきありがとうございます。とても感謝しています。今報告していただいた中の基本構想とマスタープランについてなんですが、策定している自治体がちょっとまだ少ないなというふうに考えてまして、もうちょっと国の働き掛けを積極的にしていただけるといいかなと思っています。

それから、鉄道駅のトイレに関してなんですが、車いすの利用者が使える多目的トイレに関してはだいぶ進んで、充実してきたなということでもうれしく思っています。ただ、どうしてもそのいろんな機能があるということで、使う方がそこに集中してしまって、車いすユーザー以外の方も多く使っているというのを日頃目にしています。そういった中で、やはり機能分散を進めていただきたいというのを以前からお願いしております。一般トイレの中に少し広めの個室を設けていただくことで、手動車いすですとか、ある程度自分で動作できる車いすの方はそこを使って、大きめの車いすの方は多目的トイレということで利用分散できると思っておりますので、ぜひそういう広めの個室を一般トイレの中に造っていただきたいと思っています。先日オープンした高輪ゲートウェイ駅もちょっと見させていただいて、多目的トイレが2部屋あったのは、すごくありがたいなと思ったんですが、一般トイレの中に広めの個室というのは1つもなかったのが、今後ぜひ新しく造る駅にそういった広めの個室というものを検討していただきたいと思っています。

それから、ホームの段差、隙間解消に関してJR東日本さんの山手線の段差解消は非常にうれしく思っています。ありがとうございます。先日私も友人の車いすユーザーと使わせていただいて、実際私も板を使わずにそのまま乗って、降りることができました。それはすごく感動したんですが、一緒に行った簡易電動車いすの方が簡易電動なのでどうしてもモーターの力が弱くて、タイヤの大きさも小さいということで、ちょっと自力では乗れなかったってということがありました。せっかく段差解消と隙間解消をしていただいたのに、乗れない車いすがあるってということで少し残念だなというふうに感じたので、ぜひ車いすユーザーと一緒にそういう検証をしていただいて、どういうふうに改善していけるのかを一緒に話し合っていけたらと思っています。

それから、車いすスペースの表示に関しても非常に分かりやすく表示していただいて、私が乗ったときも、他の一般の方がすぐにスペースを空けてくださったので、すごくこういう表記している効果が出ているなというふうに感じました。ただ、中にはあまりにも目立ち過ぎて、ちょっと恥ずかしいとか、特別扱いされているように感じるっていうような声もあるので、あと、他の場所から乗ろうとしたときに「いや、車いすの人は、あの表示の所から乗ってください」というふうに言われてしまったとかという声もありますので、そういった案内表記についてもどういうふうな表記にするのが適切なのかを当事者と一緒に話し合ってもらえるとうれしく思います。以上です。

【秋山分科会長】

ありがとうございます。4点ほどいただきましたけれども、一つはマスタープランをもっと国が働き掛けてくださいということですが、資料4の1ページで、マスタープラン

は政令都市が多くてその他の市は少ないというふうになっておりますけども、この統計なんですけど、政令都市で、例えば1駅ごとに全部やっている、全部カバーしているのと、1都市で1カ所しかやってなくても100%になっちゃうのか、その辺の統計の取り方はどうされているんですかね。

【関東運輸局 遠藤課長】

関東運輸局遠藤です。統計の取り方については各自治体で1つ基本構想を作っていれば1とカウントするので、駅ごとではなく自治体ごとでカウントしております。

【秋山分科会長】

その統計のルールでいくと、大きな都市で何十カ所もやる必要がある。例えば新宿区はたった2カ所しかやってないのですが、それでもこれ、100%になってしまうわけですね。本当は20%とか30%のはずなんですけど、それは今後の統計を取るときに考えて出したほうがいいかなと思います。

【関東運輸局 遠藤課長】

分かりました。それは本省が全体として統計をその作り方としているので、本省にもお伝えして検討してもらおうようにします。

【秋山分科会長】

それで、鉄道駅なども1駅にエレベーター、一つのプラットホームにエレベーターがあればそれでエレベーターあり・なしとやる統計の取り方がもう駄目だろうと思うのです。だから、本省も含めて統計の取り方をきちんとしてくださいというのがちょっとありそうですね。それから2点目は車いすの方々が、多目的トイレはなかなか他の人が使って使えないということで機能分散をしてくださいというご意見と、それから一般便房の中で個室を広めに造ってくださいという。これ、一般便房の機能の拡張になるんですね。これについて、やはり機能の拡張というのは具体的には一般便房に一般の人しか入れないのに車いすの人が入れるようにする機能の拡張を一般便房でやれば、かなり使いやすくなるはずだろうと。特に鉄道は機能分散が非常に難しいような狭いところがたくさんありますので、一般便房の機能拡張をむしろ積極的にやるべきだろうというご提案が二つ目のお話ですね。

それから、三つ目が、ホームの段差解消。これについては、やはり段差2cm×隙間5cmとか3cm×7cm、基準のところがあったと思うのですが、段差と隙間の話ですけれども、100%使えるためにはもう少しユーザーの意見をきちんと取り込んでここは2cm×5cmにしますと、ここはユーザーが割と大型の車いすを使っているから3cm×7cmでも大丈夫だとか、そういう細かいスタディーをちゃんとやってくださいというご意見で、これはインクルーシブデザインということで、成田空港などは、障害当事者の意見を聞いた上で設計をするというところに変えていますので、少し車いすスペースの表示の分かりやすさなども含めて、ユーザーの視点を少し入れて計画段階から入れるということを今回はご提案したいというのが工藤さんのご意見だと思います。どうもありがとうございました。他にいかがですか。どうぞ、金子さん。

【日本発達障害連盟 金子委員】

ありがとうございます。日本発達障害連盟の金子と申します。私のところは、発達障害連

盟と言いまして、この出席者名簿で上から4番目に私の名前があります。その上二つ、お二人、知的障害者福祉協会の方と全国手をつなぐ育成会の方のお名前がありますが、きょうはご欠席ということです。それに加えて学校の先生方の全日本特別支援教育研究連盟というのがあります。それから発達障害学会というのがあります。その四つの団体が一緒になってできているのがこの私の日本発達障害連盟ということになります。50年ほどになりますが、知的障害、発達障害の研究者や福祉関係者、学校関係者、親御さんが集まってできている団体ということでもあります。すみません。自己紹介が少し長くなりました。

いろいろ伺っておりますように、さまざまにご努力をいただいているということ、よく分かります。感謝申し上げたいと思います。何年か前のこの会議でしたかね、ホームのアナウンスが黄色い線の後ろにお下がりくださいというようなアナウンスだったけれども、それを点字ブロックの内側へというようなことをちょっと申し上げたことがありました。そういうところも既にあつたんですね。それがだんだん増えてきたように思います。点字ブロックじゃなくて、正しくは点状ブロックっていうんですかね。その内側にお下がりくださいというようなアナウンスになって、これは、一般の人にこれがそういうブロックだということを理解していただく上でも大事なことだと思います。英語のアナウンスは、イエローラインっていうふうに言っていて、点状ブロックっていうふうなことは言っていないのですが、この英語のアナウンスも随分、最近カッコいいのが入るようになったなというふうに思っております。この英語のアナウンスが入るとということも広い意味でのバリアフリーが行われているのではないかとということで、大変ありがたく思います。

さて、私、発達障害、知的障害の関係で一つお伺いしたいのはこれ、なかなか難しいですね。身体障害関係の方へのサポートというのは、歴史も長いですし伺ったようにいろいろ工夫をされてきました。ただ、知的障害や発達障害の方、どういふサポートが必要であり、可能なのかということについてまだまだ不十分なところがあるのではないかと。これは私どもの責任でもあるわけですがけれども、一つにはそういった方々のどこが苦手なのかと、何がそういう方々にとって問題なのかという辺りをお互いにもう少し理解し合うほうがいいのかなと。一つにはよく認知障害というふうにいわれます。これは高齢の方の認知障害とも共通点があるわけですがけれども、周りの状況の理解ということですね。これが知的障害、発達障害の方々はかなり難しい。いろんなサイン、よくいわれるわけですがけれども、非常口のサインというのがあります。あれはもう一目で分かる、そういうような、認知障害のある方にとっても分かりやすい環境整備ということにお互いに尽力していきたいというふうに思っております。

その点で、例えば成田空港で発達障害の方がよく自閉症の方がパニックを起こしたりされる、その方たちが一時的にクールダウンするようなスペースをつくられたと。私、実際にはまだそれを見ておりませんが、こういうような取り組みっていうのは、大変ありがたいと思います。あるいは狭い飛行機に入ったときにパニックになってしまうというようなお子さんも多くいるわけですがけれども、その方たちにはあらかじめ、そういうシミュレーターのようなところで練習をすると、慣れるというようなこと、これは学校なんかでもよくやるんですがね。そういう取り組みを成田空港では始められたというふうにお聞きしております。

きょうは空港ビルの関係の方もいらっしゃいます。もし何かそういう情報がありましたら教えていただきたいのと、他の鉄道関係などでそういった取り組み、そういった視点というものがもしあれば教えていただきたいというふうに思います。ありがとうございます。

【秋山分科会長】

ありがとうございます。発達障害の人たちについては、とにかくいろいろな点でサポートが必要で、何が必要なのか何が苦手なのかっていうのがまだ世の中では理解されていないという点がございます。周りの人の理解がやっぱり非常に大切ですが、もっと分かりやすいサインができたらか、そういうこともかなり出ています。昨日たまたま羽田空港でワークショップの、セコムの人を教育するためのプログラムで発達障害の人をどういう形で対応しましょうかっていうときに、否定的な言動を避けましょうとか、それから大声でしかるのは逆効果ですとか、肯定的な言い方をできるだけしましょうとか、そういうような教育プログラムを作って、それを練習してもらって、これからやるということをやりました。

成田空港につきましては私、座長ですずっとやってきておまして、発達障害の子どもたち、知的障害の子どもたちが飛行機用の体験をしたということと、それに対するホームページを作って分かりやすくしましょうとか、それからクールダウン、カームダウン室を設けて気持ちを落ち着かせていただく、そういう空間をつくったりいろいろ努力をしているというのが現在の成田空港のやり方です。そしてそこに決定的なところは、単にマニュアルを見て設計するのではなくて、30人ぐらいのメンバーがいて、そのメンバーに障害の多様な人がいて、専門家もいて、そして交通事業者がもちろんいますけれども、その議論の結果としてこうしようというのを決めていきますので、かなりきちっとしたものが出来上がっていくというのが成田空港の実例です。これは世の中でまだあまりやられてないんですが、インクルーシブデザインということで設計段階、例えば、アンケートを作る場合にアンケートを作る段階から障害当事者がそこに入っていきっていく、そのプログラムを実は成田空港で3年ぐらい実践しておりますので、その結果が少しずつ今、見えてきているというところだろうと思います。それを先ほど工藤さんはインクルーシブでないからやはり使えない、段差ができてしまったり、そういうのが交通事業者に時々見られますよというご指摘を受けたと思うのですが、今後はどういうふうにする、分かんなかったら聞いてみましょうという、そういうやり方をとったほうがよろしいですねというところがインクルーシブというところで、成田で今実践してるというところです。どうもありがとうございました。山城さん、手を挙げられてたですね。

【全日本視覚障害者協議会 山城委員】

一般社団法人の全日本視覚障害者協議会の山城と言います。すみません。きょう、資料で、「点字民報」っていううちの機関紙、特集で作ったんですけど、ぜひ参考にさせていただきたいというふうに思っています。それで、私は一つ、JRの取り組みがありましたけども、それに関連してホームドアのことでですけども、ホームドアは私たち可動柵っていうふうに言ってるんですけど、ホームドアの普及を示すような形で、今1駅でもホームドアがあればその場合、設置駅というふうになっていると思うんですね。やはりホーム単位で、ホームドアって言ってるんだから、ホーム単位でどのぐらい普及しているのかが分かるような統

計や数値の表し方っていうのを是非していただきたいというふうに思っています。ホームドアっていうのは、私から言わせてもらうともうこれは駅の設備、当たり前の駅にはなくてはならない設備だという認識が必要なんですよね。つまりは、落ちていい駅があるのかと。乗降に不便をするような駅があってはいいのかっていうことにもつながると思いますので、そういう認識で私たち広げていきたいと、そういうふうに思ってます。

それから、二つ目は、声掛けの話がありましたけど、声掛けというのはどういうことなのかっていう。いつも声掛けというと、うん？と、ちょっと私は思うことがあるんですよ。声掛けっていうのは皆さんお願いしますよってことですよね。声掛けてくださいよと、つまり視覚障害者の安定的に安心して歩けるっていうようなことではないわけですよね。それはどういう意味なのかちょっと私もよく分からないけど、駅員さんが足りないからすいません、お願いしますよということなのか、僕にとっても声掛けっていうのは必要なときと、それからそんなに役に立たないこともあるわけですよね。例えば、ホームに落ちる瞬間助けられるかとかですね。

それから、さっき言った安定的なサービスというか、移動の安定、安心、安全の、いつでも、どこでもっていうところにつながるのかどうかっていうことを非常になんか疑問符というか、それと関わってJRでは駅遠隔操作システムって言いまして、要するに、無人の駅を広げてるわけですよね。この時代に私は障害者を狙い撃ちにしたようなサービスダウンっていうんですかね、あっていいのかなというふうに本当に思います。うちの最寄り駅の駒込駅東口がそうなったんですけど、どう考えてもこの時代で駅員が少なくて、サービスダウンしますよっていう駅がどんどん増えているのは、この会議に逆行することじゃないかなと思います。それで僕らが安心して歩けるような、やっぱり街ですから、街の公共的な設備ですから、なんか困ったときはどこかに確実に聞けるっていうところは、しかも時間をかけずに聞けるだとかいうことがやっぱり必要で、それができない街ってどういうことなのかなということ強く思います。これはバリアフリー法の問題でもあると思っています。やっぱり人というか、職員は安心、安全、円滑化も含めてその一番の担い手だと思うんですよね。それを削減していいのかと、いや、いけませんというような、いけないっていうことを、配置ももっと進めましょうということバリアフリー法は目指していかなきゃいけないし、それができないバリアフリー法はやっぱりちょっと欠陥があるんだなというふうに思っています。

その辺のことを強く私たちは、「点字民報」にもそのことが書かれていますし、例えばホームのことで、ちょっと余談で外れるかもしれないけど、この前阿佐ヶ谷駅に行ったらホームに職員さんとガードマンがいらしたんですよね。ガードマンさんに、「ガードマンさん、僕がホームから落ちたら助けてくれるのでしょうか」ということを聞いたら、「いや、私の仕事はホームから落ちたら降りて助けることではないです。声掛けたり、案内したりすることは仕事ですけど」というふうに、この「点字民報」にもちょっと書かれていますけど、そのことを現場で聞いたんですよね。それはやっぱり、そういうふうになってるのかということ痛感したことも最近あって、すごく考えさせられました。以上です。

【秋山分科会長】

どうもありがとうございます。山城さんのおっしゃるように、ホームドアっていうのは、本当に視覚障害者にとってはなくてはならない施設であるというのは、多くの方が分かってるんだけど、残念ながらまだ整備がなかなか追いつかない。その整備の過渡的な段階でどんな対策があるだろうかということで、声掛けというのが出てきたんだろうと思います。声掛けだけではうまくいかないんだなというのが今の状況だろうと思います。それで数年前ぐらいは、声掛けでやむを得なかったなと思ってたんですが、最近は情報システムがだいぶ出てきましたので、ユニバーサルサービスということで、鉄道事業者は情報システムでお困りの人のサインを情報で受け取るとか、そういうことができるはずですので、新しい開発を次々に進めていくという努力をすれば安全化ができるのかなと思います。ただし、スマホを持たない人については相変わらず大変な状況にあるので、その人たちをどう守るかっていうことも一方で考えないといけないということです。

それからホーム単位で数えましょうというのは、たまたま鉄道局でそういうことをやりましょうということで、統計的にはそろえ始めてますので、徐々に前には進んでるんですけども、遅々として進んでないわけじゃなくて、少しずつ進んでるという現状だけご理解ください。ただ問題が大きいのでいかに障害者が転落しないようにするかっていうところはもっと知恵を絞りたいということが山城さんのご提案ですので、ぜひそういう観点から努力をしていただきたいというふうに思います。どうもありがとうございました。他にいかがでしょうか。

【千葉県老人クラブ連合会 大藪委員】

すみません。千葉県老人クラブ連合会の大藪でございます。私は高齢者の代表としてここにお加えいただいております。高齢者と言えば金子さんもちよっとおっしゃったんですけど、高齢者、どんどん増えてまして、元気高齢者が増える分にはいいんですけど、どうしても認知症の人が増えてるということもありまして、今現在65歳以上の6人に1人ぐらいが認知症ではないかといわれておりますが、これが将来的に5人に1人の形になるとかわれてまして、認知症がどんどん増えてるという状況から、認知症の方が関係する事故とかも出てきてるわけでございます。そこで認知症を理解するということから、認知症のサポーターの養成講座っていうのをやっておりますので、これ、多分研修はされてると思いますが、もしその受講状況とかが分かりましたら教えていただきたいということ。そして、またできましたら1回受ければもういいやというんじゃないかって、5、6年とか、何年間ごとにそういうのをやっていただいたほうが、またその認知症の人に対応するときに役に立つんじゃないかなと思っております。それが一つです。

それから、あと実は電車とかに乗ったときのアナウンスの問題なんですけど、どうしても電車のガタゴトっていうか、そういう音のこともあるんですけど、アナウンスがちょっと聞こえにくいというのがあって、だんだん高齢になると、当然聞こえにくくなってきてしまいますので。バスの場合ですとすごくよくなりました。バスはもうはっきり後方に聞こえるんですけど、電車の場合ちょっと聞こえづらいですね。その人によるといったらそうなのかもしれないんですけど、そういうときがあるなと思っております。

それから、あと私ども老人クラブですので、老人クラブ保険というのをやっております、その老人クラブ保険でこれ、結構給付が多いってことは、結局事故が多いということなんですけど、千葉県も相当なその給付を受けている。事故件数が多いとこなんですけど、この事故で支払うそれはどんな場面かと言いますと、どこかに行ったときの往復途上で支払うケースが多くて、どういう場所でどうしてるんだっていう部分になりますと、大体、平たんなところで転ぶというケースがかなり占めているんですね。もちろん自宅の中、自宅の敷地内がかなり多いんですけど、外に出た場合はその往復途上で平らなところで転ぶというのがあって、多分これははっきりしたことは分かりませんが、いつも通っていた道だとか何回か通った道で、あるときになったら転ぶ。つまり、いつもは足が上がっていたんだけど、なんかのときに足が上がらなくなって、ちょっとしたところでつまずいて転ぶということで、皆さんも高齢者がばたっと地面になんか倒れているときとか、そこに遭遇したことがあるかと思うんですけど、昨日もあったんですけど、腕を折ったとか、顔や手をけがしたりとか、骨折したりとか、ケースが結構あるわけでございます。

ということから、ちょっとしたそういう段差でも転ぶということ、あるいは段差じゃなくてちょっとした傾斜があつてつまずくというようなことがありますので、どこがどうってことじゃないんですけど、このバリアフリー化が先ほどからご説明いただいて、かなり進んでいて、とってもいいなと思うんですけど、そのバリアフリー化をする際にちょっとした段差とか傾斜とかにも気を付けて、これからも進めていただきたいと思っております。これは高齢者に限らず、視覚障害者の方もそうだし、身体障害者の方も共通することだと思っておりますので、これはお願いでございます。以上でございます。

【秋山委員長】

高齢者が、認知症が増えてくるだろうということで、それに対する対応策が必要だと。それからサポーターの養成講座で受講状況はどうかというお話と、それから二つ目にアナウンスが聞きにくいので、これの改善、特に電車の改善の余地があるでしょうと。それから、三つ目が、老人の転倒などが多いのでそれに配慮したバリアフリーをやられたらどうかというご指摘をいただきました。ありがとうございます。あと、他にいかがですか。どうぞ、田口さんですね。

【日本パラリンピアンズ協会 田口委員】

日本パラリンピアンズ協会の田口です。いろいろな詳しいご説明、ありがとうございます。また、いろいろ取り組んでいただいて、ありがとうございます。私からは幾つかございまして、先ほど秋山分科会長もおっしゃったように、駅に一つエレベーターがあればそれで達成っていうのではやっぱりおかしい。成立せずというんですかね、以前この会に出席させていただいたときにも確認したんですけども、車いす用のお手洗いについても東京駅に1個あればいいのかっていうと、そうではないですよ。やっぱり利用率とか、車いす利用率とか、あと近くの近隣に、例えば障害者施設が多いと、それだけその駅を利用する人たちも多いと思うんです。ですのでこの数字はやっぱり去年と同じ取り方という考え方でよろしいですかね。去年はそうにおっしゃったんですね。駅に1個あればもう達成という考え方ですというように。

【関東運輸局 遠藤課長】

関東運輸局遠藤です。基本的にこの統計の取り方は変えておりません。あくまでも統計としては、1でマルにしているということですので、ただそれがそれぞれいろんな利用状況の駅がございますので、それがいいとか悪いとかじゃなくて、あくまで数字の出し方としてこういうふうにしているということでございます。

【日本パラリンピアンズ協会 田口委員】

ありがとうございます。ただそれは、やっぱり実際の状態には沿ってないのかなと思いますので、これはこれとしてもう一つの何か統計を取るのか、あらためて統計の取り方を考えるのかっていうことはやっぱり大切な、必要な時期になっているのではないのかなっていうふうに思います。

あと、先ほど工藤さんもおっしゃってたんですけども、基本構想の作成状況っていうのが、私ももうちょっとなんかならないのかなというふうに思います。というのが一番最初にこちら秋山分科会長がおっしゃったとおり、全体的でバリアフリーを見るようにしていくということになっていまして、やはり全体の構想ができないと、ちょっとずつ直したり、その場のしのぎのことはしてしまうと、結局全てがそろってなくて、ちぐはぐなものになって、せっかくつくったのに使えないバリアフリーって、結構山のようにあるんです。トータル的に考えることっていうのはとても大切なことだと思います。やはりただ区市町村の大きさとか、人の配置とかによってなかなか難しいところもあると思いますので、ここにも記載されているようにやっぱり既に作られているところは、ノウハウをどういうふうに提供できるかとか、あとはいきなり100の構想を考えるのではなくて、段階的にステップをつくって、それを考えて、ただ、ここまではパーフェクトなものも構想をちゃんと出しましょうっていうものをやらないとこのままずるずるいってしまうのではないのかなっていうふうに危惧しています。

あとはJRの取り組みもありがとうございます。私事なんですけど、普段は、私、車で移動するんですけども、去年ちょっと納車が間に合わなくて、2、3カ月電車通勤っていうのをしまして、横浜のあるところから東京駅まで通ってたんですけども、電車も途中でJRに乗り換えるっていうので、結局自分の中ではできるだけ乗り換えを少なくしたんですけど、自分の駅の乗るところから、途中で乗り降りを、乗り換えを引き継いでいただいてさらにまた東京駅で降りるっていうので、合計4回、駅員さんに助けてもらう、スロープを出していただくっていうことが発生したんですね。全部使用する駅はエレベーターもありますし、車いす用のお手洗いもあって全部行けるんですけども、その乗り降りだけがどうしてもやっぱり段差があって、私は無理だったんです。駅員さんは本当に親切です。私1人に大体10分から15分ぐらいかけてくださっているんですね。でももしこれが段差がなければ、先ほどおっしゃってた山手線はちいさくなってるっていう、すみません不勉強で、私まだ使ったことがないんですけども、もしそういうのがどんどん進んで全く段差がなかったり、海外のようにちゃんと電車からスロープが出るようになって、降りられるようになったりすれば、私たちは自分で乗り降りを一人でできる。そうすると駅員さんの手も空いて、本来必要な、例えば視覚に障害のある方を駅に誘導するとか、そういうところに力が割けるのではな

いのかなというふうに思いました。あとはやっぱり駅員さんの手を煩わせるなと思うと、どうしても電車を使うことにちゅうちょしてしまうんですね。そういう意味ではいろんな駅のバリアフリー化とかも必要ですけども、やっぱり電車の乗り降りっていう次のステップも、もう考えて、電車からスロープが出るようにするとか、何かそういうのも考えていただく必要があるのかなっていうふうに思います。

新幹線とかに対しても先ほど最初におっしゃったとおりで、車いす席が増えるっていうことで私もニュースで見ているんですね。ただちょっとこの会とは違うんですけども、新幹線の申し込みがまだすごくアナログです。やっと9月からメールとかウェブで伝えるっていう方法はできたんですけども、結局はすぐには新幹線の車いす席が取ることができない状況なんですね。今後新幹線の席を増やしていただくのはすごく助かるんですけども、例えば来年オリンピック・パラリンピックが開催されて、多くのパラリンピアンが自分の試合が終わった後にちょっと京都行こうとかいったときに、車いす席を取るのにすぐ取れないと思ってないですので、みんながJRの窓口で押し寄せて席が取れないっていうのも発生しますし、実際に新幹線の席が自分の思うようにすぐ取れないっていうのがあるために、せっかく車いす用の席があるのに、そこには乗らずにすぐに乗れる新幹線に乗って通路に行ったり、あと、席に無理やり乗り込んだりしている車いすユーザーも車いす席を使う人数と多分同数ぐらいいるって聞いたんですね。ですので、やっぱりそういう意味では、そういうソフト面とか、システムで取れることを、これだけ日本もAIとかいろんな話をしていきますので、そういうのも考えていただければと思います。よろしくお願いたします。

【秋山分科会長】

ありがとうございます。一つは基本構想が少ないのは、もうちょっと増やさないとけませんねと。これ、東京都の方はもし可能ならば、組織と人材と予算と三つ挙げましたけど、一番駄目なのが人材だろうと思うんですね。だから、人材派遣についてやることをやったらどうでしょうかというご提案です。福祉のまちづくり学会にそういう人材がたくさんいますので派遣できると思います。だいぶ前に他のところでは、人材派遣で4回行って、アドバイスをして、次のプロジェクトにつなげていくっていうことをこれは観光でやったことがありますので、それは総務省の関係だったと思うんですが、ぜひそういう努力をしていただきたいというところですね。

それから、三つ目は、JRにいろいろ乗るのに手を煩わせると駄目なので、電車からスロープが出てくるという、そういうものを開発したらどうかということですが、これは、1970年代後半にバスから出てくるハルムスタッドというところで、スロープを出したり、ステップを出したりしてたんですが、これはもうなくなりました。それから、1992年にグルノーブルでは、LRTで舌のようにスロープが出てきて乗り降りができるようになりましたけれども、これもだんだん進化と共に今はお目見えしてないという状況です。ですから、かなり車両とホームの側の力がついてきたと。福岡市営地下鉄七隈線だと5ミリの段差しかないの、かなりそういう努力が払われてきて、今相当その辺も進みつつありますというところだけ申し上げておきたいと思います。

4点目の新幹線の予約ですが、今度の新幹線、JR東海などで6席つくる車いすの席がありますけども、それは予約システムをちゃんと導入するけれど、どういう形になるかはこれからであるということで、来年の今ぐらいは多分、予約システムが直接スマホから車いすの人が取れるようになるはずで。11両の車両にはそれがあると思いますので、今後はそうなるだろうと。JR東海はそういう状態にあるし、JR東もその後も車いす席はちょっと増えますので、ようやく形が見え始めつつあるというところだけ報告しておきます。

【日本パラリンピアンズ協会 田口委員】

ちょっとこの間お聞きしたら、まだそのシステムがいつというのは言えませんっておっしゃったんですね。

【秋山分科会長】

開発をこれからしますというところですよ。

【日本パラリンピアンズ協会 田口委員】

ちょっと来年には間に合わないかもって言うことが言われていたのです。

【秋山分科会長】

来年の今ぐらいただったらもうできてるんじゃないですかね。どうもありがとうございました。だいぶ時間押してきたので、一度、他の説明が終わってからまたご意見いただきたいと思いますので、それでは、5点目の関東運輸局、関東地方整備局の取り組みについて事務局よりご説明をお願いします。

【関東運輸局 遠藤課長】

資料7、関東運輸局における最近の主な取り組みという資料をご覧ください。まず、資料1ページでございます。関東運輸局では本日開催の関東分科会の他、昨年度は東京、神奈川、山梨でバリアフリーネットワーク会議を開催しております。そこでは国や事業者の取り組みを講演すると共に、都県ごとに障害者等の委員から意見聴取を行っております。まず1ページ目の東京運輸支局では令和元年12月6日に開催しております。委員からの発言ですが、ちょっとかいつまんで言いますと、聴覚障害者に対するバリアフリーの対応が少ない。筆談具の常設は良い取り組み、ぜひ普及してほしい。知的障害を持っている方が割引を受けるとき手帳の提示はハードルが高い。ICカードに割引情報を組み込むなどシステムの普及をお願いしたいということでもございました。

2ページでございます。神奈川運輸支局のバリアフリーネットワークの概要でございます。神奈川運輸支局では令和2年2月5日に開催しております。委員からの発言の主なものは以下のとおりでございます。情報は的確な形で入手する環境が必要、そのためにはハードの整備が必要だが時間がかかる。周りの人の手助けが必要。交通の乱れなどの情報は聴覚障害者は入手しづらい。駅の放送を文字変換する音声認識の技術がもっと普及してほしい。

続きまして3ページでございます。茨城運輸支局でのバリアフリーネットワーク会議の概要です。茨城運輸支局では、令和2年2月3日に開催しております。委員からの発言は、以下のとおりでございます。車いす仕様の車両、これ、自動車のことだと思うんですが、普通の駐車場には止めにくい、専用の乗り場を設置してほしい。視覚障害者が駅のホームから転落した事故があった。ホームドアの設置、駅の案内、周囲の見守り、声掛けが必要という

ご意見がございました。

続きまして、4ページをお開きください。バリアフリー法の概要でございます。公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード整備と共にソフト面の対策の強化が必要であることなどから、令和2年5月にバリアフリー法を改正しております。改正の概要でございますが3点でございます。1点目、公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取り組み強化としまして公共交通事業者等に対するソフト基準適合義務の創設、スロープ板の適切な操作や明るさの確保など、そういった対策を義務化して行っているところでございます。2点目、国民に向けた広報啓発の取り組み推進。(1)としまして優先席、車いす利用者駐車施設等の適正な利用の推進。また、(2)としまして市町村等による心のバリアフリーの推進。これは市町村が定めるマスタープラン制度などについてそういった心のバリアフリーに関する記載事項を追加するというを行っております。3点目としましてバリアフリー基準適合義務の対象拡大です。公立小中学校およびバス等の旅客の乗降のための道路施設、例えばバスタ新宿などがこの施設に当たるんですが、そういったものをバリアフリー適合させる義務の対象として追加するというを行っております。

続きまして5ページでございます。先ほど資料3で説明したところですが、バリアフリーについて基本方針において目標を定めております。現行の目標というのは今年度末までの期限になっていることから改定が必要というところで、本省のほうで検討会を開いているんな方々から意見を聞いているところで、その中間的な考え方の整理というのが公表されております。その見直しの視点としては4点ございます。各施設等において地方部を含めたバリアフリー化を一層推進するというところでございます。これは平均利用者数が1日の平均が2,000人から3,000人であって、基本構想に位置付けられた旅客施設等に関する目標を追加するというところでございます。2点目としまして聴覚障害および知的、精神、発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化というのを図っていくと。またマスタープラン、基本構想の作成による面的なバリアフリーの街づくりの一層の推進。また4点目としまして移動等円滑化に関する国民の理解や協力、心のバリアフリーの推進を図っていくというところが視点の四つ目でございます。また、現行の目標の期間というのは10年間ということですが、次に作る目標については、時代の変化に早く対応するまでおおむね5年間ということで検討を行っているということでございます。続きまして6ページはその検討での中間取りまとめ案の概要でございます。ちょっと個別の説明は時間の関係で控えさせていただきます。7ページもその中間取りまとめの続きでございます。これもちょっと個別の説明を省略させていただきます。

8ページをお開きください。こちらハード・ソフト一体となった取り組み、ハード・ソフト計画制度でございます。こちら平成30年のバリアフリー法の改正でできた制度でございます。こちらは1日の平均利用者数が3,000人以上である施設を設置管理する事業者、または輸送人員が年間100万人以上である事業者がハード・ソフト取り組み計画としまして施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、またその推進体制に関する計画を作成して、取り組み状況の報告、公表を行う制度でございます。

続きまして、9ページでございます。そのハード・ソフト取り組み計画の作成状況でござ

います。各モード、その事業者数書いておりますが、合計で、全国で379事業者、また、そのうち関東の事業者が121ございます。そちらの事業者がその取り組み計画を作成して公表を行っております。こちらに書いてあるのは国土交通省のホームページでもご覧いただけますし、各社それぞれのホームページでも取り組み状況を公表しているところでございます。

10ページは関東におけるハード・ソフト取り組み計画書の作成事業者の一覧でございます。時間の関係で説明を省略させていただきます。11ページでございます。こちら、ハード・ソフト計画の好事例の一覧を記載させていただいております。時間の関係で個別の説明は省略しますが、良い取り組みというものは、他社の取り組みの好事例を社内で共有していただいて、自社の取り組みに生かしていただければと考えております。続いて12ページも同様に好事例の一覧でございます。説明はちょっと省略させていただきます。

13ページをお開きください。関東におけるバリアフリー化の推移でございます。先ほど資料3で数値等をお示したところですが、18年度実績と30年の比較をグラフ化したものでございます。例えば鉄軌道車両の状況ですと、18年末というのは21.6%だったところが30年度末では86.0%となっていると。また、ノンステップバスの状況についても18年度実績では31.5%だったところが、平成30年度末が75.1%と上昇しているというところでございます。

続きまして14ページをお開きください。ホームドアの設置状況でございます。こちらの数字についてはいろいろ委員からご指摘いただいているところでございますが、駅ごとの数値となっております。関東管内では486駅、令和2年3月末現在の数値ですがそのような形になってます。昨年度は426でしたので、60駅増えてるという状況でございます。

次のページに移ります。15ページでございます。駅とホームと車両の乗降口の段差、隙間についてでございます。先ほどJR東日本さんからご説明いただいたところではございますが、本省でも検討会を開いていろいろ安全性、ホームと車両の隙間をなるべく少なくするという検討会を行って行いました。実証実験の結果からは段差が2cm、隙間が5cmというのが理想的ではございますが、車両とホームの接触防止などの安全輸送の確保から目安値を決めております。これが、段差が3cm、隙間が7cmとしてできるだけ小さくするということを決めまして、そのガイドラインへ反映しているところでございます。取り組みの一例としましてはホームのかさ上げですとか、可動式ステップの設置、またマークを作って見える化すること等を行っているところでございます。

続きまして、16ページでございます。ユニバーサルデザインタクシーの普及促進です。そういった取り組みの一例としましては、UD車両専用乗り場、専用レーン等の設置ですとか、タクシー乗務員の接遇向上のためのユニバーサルドライバー研修の実施、事業者等の意識、技術の向上のための実車を用いたデモンストレーションを含むセミナーを関東運輸局で開催するなど、取り組みを行っております。またユニバーサルデザインタクシーの導入状況ですが、2020年に東京23区では、約37,500台のタクシーのうち、25%をユニバーサルデザインタクシーとする目標を掲げていたところですが、2020年3月末現在では9,900台以上が導入されて、導入の割合は約26%ということで目標を達成して

いるという状況でございます。

続きまして17ページでございます。バリアフリー、先進的な取り組みを行っているところに大臣表彰ということで、表彰を行っております。昨年度、関東運輸局から上申した2件が表彰をされております。一つは車いすのまま乗車可能なエレベーター付きバスの開発、導入でございます。こちら東京空港交通株式会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、三菱ふそうバス製造株式会社が取り組んでおりまして、表彰をしております。また、もう一件は東急電鉄株式会社のホームドアの全駅整備計画、接客サービス強化等の、ハード・ソフト一体となったバリアフリーの実現というところでホームドアやアプリの開発など、そういったものが表彰されているところでございます。

続きまして18ページでございます。バリアフリー教室の開催でございます。関東運輸局ではバリアフリー教室を開催しております。令和元年度は過去一番多く行っておりまして、43回、参加者数は2,839名となっております。小学生の対象が主ではございますが、その他大学ですとか、教師や一般のイベント等でも実施しているところでございます。次の19ページでございます。バリアフリー教室の事例でございます。いろいろ感想等もいただいているところですが、時間の関係で説明は省略させていただきます。20ページでございます。こちらでもバリアフリー教室の事例でございます。バリアフリーの実施にあたりましてバスですとか、タクシーの車両の提供ですとか、駅の利用など、事業者の皆さまに大変お世話になっているところでございます。この場をお借りして、お礼を申し上げたいと思っております。ありがとうございます。

続きまして、21ページでございます。これは参考的な資料ではございますが、駅のエレベーターとトイレについて、ガイドラインの改正の経緯を簡単にまとめてみました。バリアフリー法も、もともとハートビルという建築物のバリアフリーを定めた法律と交通バリアフリー法というのがございまして、そちらが統合拡充して、バリアフリー法となっているいろんな経緯を踏まえて、改正されて現行のバリアフリー法となっているところでございます。併せてガイドライン、そういった基準も整備してきているところでございます。

続きまして、22ページでございます。特にエレベーターの大きさとトイレの配置について、ガイドラインの改正の経緯をまとめてみました。もともとエレベーターの大きさについては、11人乗りという大きさが定められてまして、現在の必要最低限の基準というものは変わっていないんですが、それぞれご利用状況に応じて、大きさを大きいものを設置するところについては、だんだんいろんな要件が加わってきているということが分かると思います。トイレの配置についても、男女共用、また男女別のものを1カ所ということ、最低1カ所つくればよいという基準であったものが、機能分散を図るという考え方に変わっていったというところが分かると思います。

続いて、23ページでございます。こちらもちよっと全て説明する時間はないんですが、このような形でエレベーターの基準が現在こうなっているというところです。24ページを開いてください。こちらでもトイレの現行の考え方です。機能分散を図るということと、いろんな利用者のことを考えて設置しないといけないというところでございます。説明は以上でございます。

【関東地方整備局 森川建設専門官】

続きまして、資料8、関東地方整備局のバリアフリーの取り組みについてご説明させていただきます。資料をめくっていただきますと関東地方整備局の役割というページがございます。私どもは国土交通省の中で関東地方1都6県に長野県と山梨県を加えたエリア、こちらで道路、港湾、それから、国営公園、官庁施設、空港などのインフラ整備、そしてその維持管理を担当する部署でございます。国が直接建設工事を行うものを直轄事業、自治体の行う各種整備にかかる費用を補助するものを補助事業と言いまして、その両面からバリアフリーに取り組んでいるところでございます。

2ページにまいります。道路の取り組みとしまして数個ご案内したいと思います。ご存じのように点字ブロックについては、もう設置が始まって久しいところですが、今、そういった街の中にある施設というのを見直して面的な移動の利便性、それから安全性の向上を促進するために全ての利用者のニーズにあった道路空間をつくるバリアフリー化を進めているところでございます。資料の方はほんの一例ではございますけれども、エレベーターの設置ですとか、歩道橋改修、それから電線、電柱の地中化工事に合わせた歩道整備を行って広く一般の方々、さまざまな利用形態の方々に施設を安全に利用していただけるような施策を講じているところでございます。

1ページめくっていただきまして3ページ、関東地方整備局管内の国営公園でございます。関東地方整備局管内には五つの国営公園がございまして、今日ご案内するのは、国営武蔵丘陵森林公園のバリアフリー化でございます。資料4ページを見ていただきますが、園内の人気施設であります水遊び場というものがございまして、こちらに修景上の配慮、せせらぎや水路を造るということで段差が階段状に設けてあって、この段差がバリアになっていたということで、水遊び場まで車いすなどではなかなかたどり着けないというご意見をいただいておりますので、園内の園路改修に合わせてバリアフリーのスロープを設置した事例でございます。

続きまして5ページですけれども、こちらは官庁営繕で建物のほうのバリアフリーのご紹介でございます。栃木県栃木市に設置しました合同庁舎の事例でございますけれども、入居官署が税務署、それから職業安定所、ハローワークということで広くさまざまな方がご利用なさるということで、バリアフリー化に力を入れて整備させていただきました。特に配慮したところは関東のいろいろなネットワーク会議でもご意見が出ましたけれども、車いすで走るのにフロアカーペット、静電気が非常に発生するですとか、そういった細かい意見もいただきました。そういったものもこの設計のほうに反映させまして、静電対策にするとか、あるいはエレベーターの配置をもっと階段の裏とかではなくて分かりやすいところとか、そういった配慮を施した事例として聞いてございます。こういった会議の場、あるいは議論の席でのご発言というのが少しずつでも形にできているのかなというところでご紹介させていただきました。

6ページを見ていただきますとバリアフリー体験の実施ということでご案内させていただいておりますけれども、こちらは千葉県松戸市にある関東技術事務所という私どもの出先の機関になります。普段は建設技術の技術展示ですとか、あるいは災害時に派遣する災害

対策車両の基地になっている施設でございます。災害対策をする上でも実際に敷地内に道路施設を造って整備してある区画がございまして、そこをバリアフリーの体験の場として実際の道路と同じようにさまざまな条件を設定したところで疑似体験していただくというようなエリアを設けてございます。建設技術の改善はもとより、バリアフリーの効果、必要性、重要性を実際に体験していただける場として昨年度35回、770名が参加をいただいております。あいにく今年はコロナの関係で、ちょっと活動を休止しておりますけれども、開放できるような段階になりましたらまたさまざまな人をご案内していきたいと思っております。特に今年度は心のバリアフリーということを中心に指導員のほうも説明をしているというところがございまして、また再開の折にはそこに力を入れて活動をしてまいりたいと思っております。

資料の7ページ以降、バリアフリーのための支援制度としてご案内させていただきました。こちらは行政機関向けの資料ですので説明は割愛させていただきますが、制度の詳細についてご説明をお求めであれば、後日ご連絡いただければご説明することも可能ですのでよろしく願いいたします。関東地方整備局からは以上でございます。

【秋山分科会長】

どうもありがとうございます。あと5分しかないので、質問が1人か2人だけでお願いしたいと思いますが、ご質問があればどうぞお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。どうもありがとうございました。

皆さんからいただいた意見、幾つかちょっとまとめさせていただきますと、トイレの機能分散の話とか、ホームの段差がやっぱり依然ありますねということだとか、それから、発達障害者等を含めた知的、精神、発達障害、それから認知症も含めて、この対応ができてませんねとか、ホームドアについては本当に整備を急ぎたいんですが、その代替案もちゃんと今後しませんかという、そういうことだとか、それから高齢者の事故の問題もだいぶあるでしょうと。それからもう一つは、高齢者のMCIっていったら、高齢者軽度認知症という、この辺りが国土交通省でプロジェクトをつくって、来年度ぐらいは、多分ガイドラインとして作る可能性を持っているところなんです。高齢者のこの認知症については、海外では幾つかもうやられておまして日本が交通上はかなり遅れていると見てよろしいかなと思っておりますので、来年度ぐらいというか、もう交通事業者は即やってもいい時期に来ていると思っておりますので、大事な問題ですので、ぜひここはお願いをしたいと思っております。それからトイレの数が少ないですよとか、基本構想の取り組みがやはり低調なので、これを上げていくにはどうしたらいいかということだとか、それからホームとかトイレの数だとか、駅単位でとらえるということが果たして妥当かどうかという、これは統計的に、やはり過去と比較をするという点では今までどおりやるのと実態と合わないという点については、少し新しい方法を加えて統計を取るとのことと、2通りやってもよろしいんじゃないかというところがあると思っておりますので、そういったところもお願いしたいと思っております。評価会議ですので、これを全国の9の運輸局でやったものを、今度は本省のほうに上げて、そして、まとめて来年度以降の新たな政策に参考となるというような形になると思っておりますので、そういう使い方をさせていただきたいと思っております。どうぞ、すみません。

【大森副分科会長】

すみません。宇都宮大の大森ですが、2点ほどコメントさせてください。1点目は本日バリアフリーに関する統計の取り方とかのお話もありましたが、それに関連してまず基本構想ですけど、これ、バリアフリー法になってからですか。交通バリアフリー法の時代から2006年以降にまだ改定してないような自治体さんもあると思うので、そちらのデータもちょっと取っていただけるといいかなと思いました。あとは鉄道事業者さんやバス事業者さんですね、なかなか大変かもしれませんが、車いす利用者とか障害者の利用者数のデータをぜひうまく確保して取っていただけるほうがいいかなと思います。バリアフリーの環境整備のほうはこれだけ進んだ、それによって利用者がどれだけ増えてるのかなっていうようなところも、やはり本当は評価するほうがいいのではないかなと思います。

2点目は、ちょっとJR東日本さんの情報提供に関連してですけれども、やはりハードのバリアフリーの設備に関する情報の提供っていうのは、情報バリアフリーは大変重要だと思います。今日、東京駅を先ほど通ってきたら確かポスターで、エキナカもう迷わないよっていうようなポスターがありまして、多分スマホのアプリが何かなんですかね。ちょっと新しいことも開発されてるようですが、ITやスマホなど、そういった新しい技術も活用しながらの情報のバリアフリーのほうは、非常に進めていただくべきだと思います。

最後1点だけ、JR東日本さんのフリースペースのご説明のところ、線を引いていってる。こちらがピンク側のフリースペースで、こちらが優先席だよというような、分けているという説明がありましたが、それ、私もきょうまで知らなかったんですけども、あえて分ける必要がないのではないかなと思ひまして、逆に分けてるっていう必要も、そういうふうにしらないほうが逆にいいのかなと思ったところでございます。以上でございます。

【秋山分科会長】

ありがとうございます。大森先生から2点ほどございました。利用者数のデータについては、多分スルッとKANSAIというのは、64社を障害者の申請を東京では個別にやっていますけれども、全ての鉄道バスについては1枚のカードでさっと通れるんですね。同時に介助者も併せて通れるようになってますので、これを東京でちゃんと交通事業者の方々がつくればデータもそれで取れるという状況にあると思います。ただし重度の障害者中心になるとは思いますが、少しその辺りも展望を開くように、データ利用者の利便性を向上するとデータも併せて取れるという状況がございまして、よろしく申し上げます。それでは本日の議題はこれぐらいにして終了させていただきたいと思ひます。進行を事務局にお返ししたいと思います。

【関東運輸局 熱海課長補佐】

本日は長時間にわたりありがとうございます。本日の会議の議事録等につきましては後日関東運輸局ホームページにて掲載をさせていただきます。最後になりますが、関東地方整備局企画部広域計画課森川建設専門官より閉会のご挨拶をさせていただきます。

【関東地方整備局 森川建設専門官】

最後に一言ということですので失礼いたします。関東地方整備局企画部広域計画課の森川でございます。本日は貴重なお時間をいただきましてさまざまなご意見、ご提案をいただ

き誠にありがとうございました。また、東京都およびJR東日本の皆さまにおかれましても取り組みのご紹介をいただきありがとうございました。

本日は関東地方における移動等円滑化についてご評価いただいたところですが、本年6月、本省で行われましたバリアフリー法および関連施策の在り方に関する検討会を始め、法令の施行、改正に伴いまして、次期目標の設定に向けた見直しの視点というものが示されてございます。

先ほど資料でもご案内ありましたが、4つございまして、地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進、視覚障害および知的、精神、発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化、そして面的なバリアフリーの街づくりの一層の推進、そして何よりいわゆる心のバリアフリーの推進、この4点でございます。これら留意事項の詳細は後ほど資料を改めて確認いただければと思いますが、その目標期間の設定としまして従前の10年間から時代の変化により早く対応するためということでおおむね5年間とされたところでございます。

本日までご参加いただきました皆さまからのご意見、ご提案につきましては、早速持ち帰りまして担当部局と共有すると共に、本省にもしっかりと伝えてまいりたいと思います。

秋山先生、大森先生をはじめご参会の皆さま、本日は長時間ご議論、ご提案誠にありがとうございました。

【関東運輸局 熱海課長補佐】

以上をもちまして、第2回移動等円滑化評価会議関東分科会を閉会いたします。本日はありがとうございました。

(了)