

### 第3回移動等円滑化評価会議関東分科会 議事録

○日時：令和3年7月5日（月）14時00分～16時00分

○場所：横浜第2合同庁舎 16階会議室（オンライン併用）

○分科会委員

- 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  
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  
金子 健 公益社団法人 日本発達障害連盟 顧問  
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  
山崎 涼子 特別非営利活動法人 自立生活センター・小平  
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  
公益財団法人 日本財団パラリンピックサポートセンター  
推進戦略部 プロジェクトマネージャー  
工藤登志子 認定NPO法人 DPI日本会議 バリアフリー部会 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  
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（代理：部長 熱海 智一）  
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

○議事

吉原 お待たせいたしました。それでは定刻となりましたので、ただ今より第3回移動等円滑化評価会議関東分科会を開会いたします。本日はお忙しいところ、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。私は関東運輸局交通政策部バリアフリー推進課の吉原と申します。どうぞよろしくお願いたします。

初めに開会に当たりまして、関東運輸局次長の蔭山よりご挨拶を申し上げます。

蔭山 ただ今ご紹介をいただきました国土交通省関東運輸局次長の蔭山でございます。本日は、秋山先生をはじめ委員の皆さま、関係団体の皆さまにおかれましては大変ご多忙のところ本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ご理解、ご協力をいただいておりますことに、この場をお借りしまして厚く御礼を申し上げさせていただきます。

さて本評価会議関東分科会がバリアフリー法に基づく位置付けがなされまして以降、今回で3回目の開催となります。バリアフリー化を加速する上で、当事者の皆さまのご意見をしっかりと伺い、関係者との間で理解を深めていくことが重要であるというふうに考えておりまして、本会議で頂戴した意見を本省での評価会議で伝達するとともに、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。

昨年5月に実施をいたしました、バリアフリー法の改正による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、国民に向けた広報啓発の取り組み推進等の実施に加えまして、国土交通省におきましては、今年度からおおむね5年間を目標期間とする新たなバリアフリー化の目標が定められたところでございます。真の共生社会の実現をレガシーとする東京オリンピック・パラリンピック大会が目前に迫っておりますが、本年こそバリアフリー施策が大いに加速されるように、真の共生社会の実現を目指し取り組んでまいりたいと思っております。本日は関東におけます移動等円滑化全般につきまして、委員および出席者の皆さまの貴重なご意見を賜りますことを、あらためてお願いを申し上げ、私のご挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いをいたします。

吉原 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、どうぞよろしくお願いをいたします。

秋山 皆さんこんにちは。中央大学の秋山哲男と申します。コロナ禍でこういうハイブリッドの会議ということで、なかなか意見がうまく皆さんと交わせないかもしれませんが精いっぱい頑張っていきたいと思っております。

少し私ごとですけれども述べさせていただきますと、2016年に府省連絡会議がございました。これは内閣官房でやられたところですが、その結果かなりバリアフリーの法律が3回ぐらい変わったり、あるいは様々なガイドラインがアップされました。その結果バリアフリーが相当の速度に進んだように私は思います。一昨日、先週の土曜日ですけれども、たまたま松戸で聖火ランナーとしてイベントに参加してきましたけれども、皆さん元気いっぱいに聖火ランナーとして楽しみにしていたと、私も楽しみにしていた1人ですけれども、やはり今回のオリンピックということを前提にして、バリアフリーが相当、前に進んだということがございますので、これは国土

交通省および関連部署に感謝を申し上げたいというふうに思っております。

これからのバリアフリーですけれども、新しい時代が来たと思っております。その一つがソフト化の時代ということになると思うのですが、ソフト化というと何となく聞こえがハードではないのだと思うのですが、国の政策の中にソフト技術というソフトの基準を作っているということがございますので、ハードがうまく動かない場合にはそれを動くようにしましょうという基準が作られました。これもソフト化の大きな流れの一つだろうと私は認識しております。

もう一つ大事な点は、基本構想がかなり長い歳月（20年）を経ているんですけれども、なかなか進んでいません。しかし基本構想はバリアフリーの要ですのでこれから先、ぜひもう少したくさんの方々の地域で基本構想を作っていただきたいと思っております。そのことによって障害をお持ちの方々の生活しやすい環境を促進することになるという理解をしています。

三つ目に、今、交通においては100年に1回の大革命というふうに申し上げてよろしいのかと思っております。その一つに自動運転とか、あるいは情報化だとか、様々なものが押し寄せてきております。これをバリアフリーでどういう形で受け止めていくのかということが重要課題として挙げられます。例えば自動運転にした場合、現行の法律ではバスはステップを運転手が手で取り出し、乗客の対応をすることになっていますが、自動運転になった場合どうするのか。それ以外では、スマホを使って情報を統合して、それを取り込んで決済を行い、スマホで全部やるというのがMaaSなのですが、情報の統合、運賃の統合、路線網の統合等を行う段階で、障害をお持ちの人が取り残される可能性があります。これを差別なくできることも重要な課題かと思っておりますので、そんなことも含めて今後議論をしていただけたらと思っております。以上で私のご挨拶に代えさせていただきます。

吉原 ありがとうございます。続きまして、委員のご紹介ですが、本来ですと委員全員の皆様方のご紹介をすべきところがございますが、後ほどご発言いただく時間をできるだけ多く取らせていただきたいと思いますので、大変恐縮ではありますが、お手元の委員名簿をご覧くださいまして、委員のご紹介に代えさせていただきます。よろしくお願いいたします。また本日のご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。続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。まず次第、席次表、出席者名簿、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・マスタープランの作成状況」、資料5「茅ヶ崎市の心のバリアフリー推進について」、資料6「東急電鉄のバリアフリーユニバーサルデザインの取り組みについて」、資料7「関東運輸局における最近の主な取り組み」、資料8「関東地方整備局のバリアフリーの取り組み」、参

考資料1「移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況」、参考資料2「移動等円滑化に関する好事例、先進事例の共有」、参考資料3「千葉県におけるパーキングパーミット制度の開始について」、以上になります。資料はおそろいでしょうか。不足等ございましたら事務局までお知らせください。

それではここからは秋山分科会長に議事進行をお願いしたいと思います。秋山分科会長、どうぞよろしく願いいたします。

秋山 それでは早速議事に入りたいと思います。最初に①ですけれども、関東における基本方針に定める移動円滑化の目標達成状況についておよび②の関東における基本構想マスタープランの作成状況について、事務局より一括でご説明をお願いします。なお意見等について、④が終了してからお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

上野 関東運輸局の上野です。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。2ページをご覧ください。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、表の左側に上から鉄軌道駅数、その下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、障害者用トイレの設置と、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。関東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。

続きまして、3ページをご覧ください。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。利用者が1日平均3000人以上であるバスターミナルについて、東京、神奈川、それぞれにおいて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置について100パーセント設置されているという状況でございます。続きまして、4ページをご覧ください。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。設置されている場所が限られますが、東京都のバリアフリー化率が100パーセント実施されているということが分かると思います。続きまして、5ページをご覧ください。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パーセント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ページをご覧ください。関東の鉄軌道車両のバリアフリー状況でございます。全体として8割強が実施済みでございます。都県別に見ますと、東京都、神奈川県、山梨県においては9割と進捗率が高い状況が分かると思います。続きまして、8ページをご覧ください。関東のノンステップバスの状況でございます。関東全

域では7割強の導入状況となります。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 ページをご覧ください。関東の福祉タクシーの導入状況でございます。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。都県別に見ますと、東京都、神奈川県が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 ページをご覧ください。関東の旅客船のバリアフリー状況でございます。こちらも設置されている場所というも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。この後のページの都市公園および路外駐車場につきましては、関東地方整備局より説明いたします。

宮内 関東地方整備局です。そうしましたら都市公園と路外駐車場につきましては関東地方整備局の方からご説明させていただきます。お手元の資料の12 ページをご覧ください。こちら都市公園のバリアフリー状況となっております。それぞれ都市公園のバリアフリー状況につきましては三つの項目に分けて集計させていただいております。一つ目が園路の移動の集計となります。あと2番目が駐車場、3番目がトイレということで、三つの項目になってございます。都県別にはなっておりますが関東の合計のほうを見ていただければと思いますが、それぞれ園路および広場は56.8パーセント、駐車場につきましては51.4パーセント、トイレにつきましては38.6パーセントということで引き続き努力していきたいと思っております。

資料14 ページをお願いいたします。こちら特定路外駐車場のバリアフリー状況となっております。こちらにつきましても関東の合計を見ていただきますと73.2パーセントということで、こちらは目標に達しているところはあるのですが、こちらも引き続き努力してまいりたいと思っております。関東地方整備局からは以上となります。

上野 続きまして、資料4、関東における基本構想マスタープランの作成状況でございます。1 ページをご覧ください。関東における基本構想の作成状況でございます。下段の表をご覧ください。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パーセントとなっております。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。上部のグラフを見ますと、平成13年は「4」から始まり、右端の令和2年度末には「93」と、当初は伸びていりましたが、最近は頭打ちの状況となっているところでございます。この対策につきましては昨年、令和2年のバリアフリー法の改正と令和3年4月施行の基本方針改正において、要件の緩和等を踏まえマスタープランと基本構想のガイドラインの改訂により市町村の作成の後押しを期待するところでございます。

続きまして、2 ページをご覧ください。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ると思います。続きまして、3 ページをご覧ください。関東におけるマスタープランの作成状況でございます。今回新たに付けたものになります。バリアフリー法の改正について、マスタープラン制度が創設されました後、要件緩和等を踏まえまして、マスタープランを作成していきましようということです。マスタープランは面的、一体的なバリアフリー化の方針を示すものとなります。令和3年6月末時点では関東においては4件作成されております。全国では3年3月末時点では、11件作成されております。資料4の説明は以上です。

秋山 ありがとうございます。続きまして、議事3の茅ヶ崎市の、心のバリアフリー推進について、茅ヶ崎市都市部都市政策課主査の佐々木様にご説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

佐々木 茅ヶ崎市都市部都市政策課の佐々木と申します。本日はこのような貴重な場を設けていただきありがとうございます。本日は市民部会を中心に進めています、本市の心のバリアフリーの推進についてご紹介させていただきたいと思っております。説明に先立ちまして、子どもたちの写真の関係から、本日投影する資料とお手元の配布資料のほうの一部異なっております。資料の右上にあります丸で囲んだ数字が共通の番号となりますので、ご注意くださいと思っております。それでは説明をさせていただきますと思っております。

早速ですが、タイトルのページ、一つ目ですけれども、誰もが安心して過ごせるまちづくりを目指して、これは私ども茅ヶ崎市バリアフリー基本構想の基本理念となっております。私たちが目指すべき方向を記載しております。二つ目は、ありがとうと対話、体感、体験から思いやりの気持ちを。これは心のバリアフリーの取り組みを1文で表しております。三つ目は都市部です。いわゆるまちづくり部局の観点からこの取り組みを行っています。

続きまして、スライドの1となります。こちらは心のバリアフリーの取り組みを担う市民部会の説明です。市民部会は上部にある協議会から、心のバリアフリー推進を目的とする部会として位置付けております。部会員は、自治会、福祉団体、高齢者団体、障害者団体、公募市民、学識経験者の15名で構成しております。現在の委員はご覧のとおりです。この市民部会の特徴は、委員の活発な意見と会議の出席率の高さです。会議では毎回多くの意見が上がり、とてもよい状況で進んでおります。今年度からは会議の開催の頻度と取り組みのスピードとの時間の遅れを解消するために、会議以外でもメールを活用して、情報共有や意見交換を行っています。続きまして、スライドの2です。市民部会のこれまでの活動経緯となります。

着目をお願いしたい点は、平成28年10月の部会設立後から試行錯誤しながら、現在の取り組みにたどりついてる点となります。本日の説明は、令和元年度の取り組みを中心に、令和2年、令和3年の近況をご説明させていただきたいと考えております。

続きまして、スライドの3です。最初に普及啓発ツールの取り組みの方をご紹介します。市民部会の中では、街中で困っている人がいたときに、困っていることに気付く市民を増やすことが心のバリアフリー推進の第1ステップと考えております。この気付きをどのようにして市民へ伝えるかについて検討を行いました。興味がない、興味が少ない人たちの意識、気持ちをどういうふうに動かしていくか、ポイントとして考えております。一つ目は、当事者の体験や感じたことを素材として使用すること、

二つ目は、すぐに取り組みができ、安定して発信できるツール、予算等に左右されないということですね。三つ目は、機会を増やす、手軽さ、そして不快を感じさせない肯定的な表現での伝え方、こちらは自転車の安全啓発活動による経験を生かし、ありがたいの表現を使用することとしております。四つ目は、続けることや、つい見てしまうと思う工夫を持続すること。例えばの例ですけれども、おーいお茶のペットボトルに俳句が書かれております。こちらのほうをヒントにさせていただいております。そして最後に、部会委員からも意見があったとおり、まず取り組む、そして失敗を恐れずにいろいろとやってみることで。

スライドの4です。下の赤い枠をご覧ください。市民部会では、当事者の声や体験にありがたいの言葉を添えて、気付きのきっかけを提供する普及啓発を行っております。このスライドの一覧は、令和元年度の取り組み状況です。続きまして、スライドの5です。こちらは具体例としまして、市の広報誌『広報ちがさき』で発信しているものを掲載しております。毎号紙面の2面から3面の見開きの下段の欄外を固定位置としまして、情報発信をしております。先ほどの、おーいお茶の俳句のように、茅ヶ崎の広報誌は、『こころのバリアフリー』というような形で広めていきたいと考えております。

続きまして、スライドの6に移ります。こちらはもう一つの取り組みとなります。心のバリアフリー教室です。この教室は、市民部会、小学校、市の3者で進めております。スライドの6では、教室の展開の流れを示しておりますが、先に基本的な考え方をお伝えしたほうが分かりやすいと思いますのでスライドの7を説明させていただきたいと思います。私たちは、心のバリアフリーをまちづくりの観点から、児童が理解するにはどのようにしたらよいかを考えたフローになります。街中で困っていた人がいたときに困っていることに気付く、この気付きを自然な形で児童に学んでもらえるよう小学校と意見交換を重ね、学習目標を策定しました。またこの教室は対話が中心に構成されています。

スライドの6に戻ります。4年2組、3組の授業展開をご覧ください。上段となります。赤枠が小学校側で実施した補助事業、青枠が市の職員による授業と、障害者との交流授業の流れを示したものです。令和元年度の授業は総合的な学習の時間、総合学習といわれている時間の中で地域の人との交流をきっかけに心のバリアフリー教室を展開しております。流れは学校の導入授業、市職員による教室、連続性のある障害者との交流教室、学習発表会です。そして授業間で小学校側が補助授業を実施し、学習の内容を深めています。下段の4年1組、4組、5組の授業展開は、先生たちの評判が次の教室を生み出したことをお伝えたくて記載したものです。もともとこの3クラスは障害者の学習ではなくて、高齢者や幼児に関する学習を学んでいましたが、11月29日に開催した障害者との交流授業の当日の様子を見て、急きょ開催をしたいという要望があり対応したものととなります。時間的な制約があったため4年2組、3組とは少し違うやり方で実施をしております。

続きまして、スライドの8です。こちらから画面のほうをご覧くださいと思っております。こちらは4年2組、3組で実施した教室の様子となります。当日は一つのクラスを六つの班に分けました。視覚障害の班を三つ、聴覚障害の班を二つ、身体障害の班を一つです。1班当たり8名で構成しています。障害者1名に対して児童は6名、進行役や記録係として市と市民部会の委員が加わっています。プログラムの内容は至ってシンプルです。対話を通してお互いを知り合うことです。この教室では、お互い名前呼び合うことをルールとしています。また対話の効果を高めるために補助的に子どもたちが体感できることを取り入れています。例えば、視覚障害の班は歩行誘導、聴覚障害の班は手話体験、身体障害の班は車いすの乗車体験、こちらもちまちくりの観点というところがございますので、その体験に関しても対話を重視するため、児童と障害者との対話から学ぶこととしています。そのため事前に市の職員や学校の先生が何かを教えることは一切せずに、授業展開をしているところがポイントです。

スライドの8は視覚障害の班を写しております。こちらは対話とグループに分かれて歩行誘導をしている様子になってます。学校内を探検したり、階段やトイレの使い方を学んだりしております。続きまして、こちらが聴覚障害の班の様子です。同じく対話で、その後手話体験をしている様子です。最後にこちら、身体障害の班の様子となります。こちらもちまちくり話をしたり、学校内を車いすに乗って実際に移動したりしている様子となっております。

スライドの11ページとなりますけども、こちらは児童が2回目の交流の際に、障害者に対してお礼をした様子となっております。クラスごと、班ごとで、子どもたちが自分たちどうしたら相手に伝わるかということ子どもたちが中心となって考えた取り組みとなっております。こちらの授業は、お昼をまたぐこともありましたので給食もみんなで一緒に食べております。



スライドの 12 ページに移ります。こちらは児童の感想をまとめたものとなっております。感想とは別に、児童の行動変化が見られた場面も、感想カード以外という欄にまとめております。担任の先生は、普段の学校生活では見られない児童の行動に驚いていたのが、こちら印象的でした。一つの例を挙げさせていただきますけれども、点字付きのトランプゲーム、子どもたちが班で遊びたいということでお持ちしました。当日同じ班だった視覚障害の方が、点字をジャック、クイーン、キング、アルファベットで書かれた点字が読めない、分からないということが判明して、子どもたちが自分たちで、どうしたらみんなでできるかということそのカードを取り除いてゲームをやるということを含んで考えてやると。その姿は、同じ班にいた方もとても感銘を受けたという話を伺っております。当初の予定では、これらの活動を通じて学習発表会という形にして保護者を交えて行う予定でした。残念ながら新型コロナウイルスの影響で学校が休校となってしまったため、中止となっております。

続きまして、スライドの 13 となります。こちらは昨年度、令和 2 年度の取り組みをまとめたものとなります。普及啓発ツールは特定事業との連携を見据えまして、試行的に民間の特定事業者の施設内で情報発信を行いました。また市民部会では取り組みの開始から 1 年半が経過しておりますので、取り組みの転換期と現在考えております。これまでは行動に移すことや量を増やすこと、そちらに力を入れていきましたが、今後は質を高める取り組みへとつなげていく必要があると考えております。現在市民部会の中では議論を重ねており、新たな取り組みを今年の 10 月から開始できるよう目指しております。

心のバリアフリー教室につきましては、令和 2 年度は新型コロナウイルスの影響による学校側の過密な授業プログラムがありましたので、直接会っての交流がなかなかできないというふうな状況はありました。その中にもかかわらず、学校と継続的にコロナ禍においても授業ができることを検討してきました。最終的には、道徳の授業と視覚障害者の日常を映した動画を連携した授業展開を行いました。具体的な教室の流れは、スライドの 14 となります。こちらとなっております。赤枠が小学校のほうで授業をしたもの、青枠が市のほうで授業をしたものとなっております。動画の一部は下段に写しております。

スライドの 13 に戻ります。今年度は、昨年度の経験を生かしまして、今月の 1 日から既に教室を開催しております。コロナ禍でも連続性がある教室の展開について、小学校と調整を行いながら進めていく予定です。また小学 5 年生の国語の授業でも、心のバリアフリー教室へ展開できるきっかけがありますので、引き続き小学校と調整をしていきます。また今年度は児童だけではなく、教員向けの勉強会、本教室を紹介したいと考えております。来年度以降の取り組みにつなげていくための取り組みとなっております。駆け足となってしまいましたが、茅ヶ崎市の取り組みを紹介させていただきました。ご清聴ありがとうございました。

秋山 ありがとうございます。それでは続きまして、議事4の東急電鉄のバリアフリーユニバーサルデザインの取り組みについてということで、東急電鉄経営戦略部総括課五島様に説明をお願いしたいと思います。

五島 東急電鉄経営戦略部総括課の五島と申します。本日はこのような貴重なお時間をいただきましてありがとうございます。東急電鉄のバリアフリーユニバーサルデザインの取り組みについてご説明をさせていただきます。1枚おめくりいただきまして、目次がございますが、この5項目についてそれぞれご説明をさせていただきます。

早速2ページ目でございますが、弊社の戦略、東急電鉄の戦略についてご説明いたします。本年の5月に公表した戦略でございますが、新・中期事業戦略の中で、『“3つの変革・4つの価値”』と題しまして、事業を推進してございます。その戦略の基本方針といたしましては二つ掲げてございまして、一つは、安全確保を前提に事業基盤の強靱化に向けた事業構造変革の完遂、もう一つが、アフターコロナに即した社会的価値の持続的提供としてございます。

この一つ目の事業構造変革の完遂でございますが、こちらは何を示しているかと申し上げますと、現状、非常にコロナウイルスの影響ございましてお客さまのご利用数が減っております。コロナの影響により、リモートワーク等の定着によって通勤で電車をご利用される方もいるということで、非常に需要が減少している状況です。結果として、昨年度は100数十億の赤字をちょっと計上するというような状況にございまして、こういった中でも、しっかりと事業を継続する体制をつくらないと、これからご説明するような様々なサービスを維持する、それを継続するということもできなくなりますので、まずはその事業構造を強靱化して事業を継続する、それを一つ目の方針として掲げます。

そういったものの上で、二つ目の社会的価値の持続的提供ということで四つの価値を提供していこうというふうに整理してはるわけですが、そのうちの二つ目、ユニバーサルなサービスの進化、本日はこういったところの内容についてご説明をさせていただくということになります。

続いて、5ページ目でございます。続きのページでございますが、この2番目のユニバーサルなサービスの進化ということで、われわれ今後バリアフリーをより一層拡充し、あらゆるお客さまがご利用しやすい鉄道として、共生社会の実現に貢献しますというふうに位置付けて、様々な価値を今後提供していきたいと思っております。そういった中では、これまでは通勤・通学需要というものを特に注力していたという当社でございますが、それをさらにあらゆるお客さまが容易に快適に利用できる鉄道サービスを目指していこうということで、事業を推進してございまして、その中での切り口として二つ挙げてございます。『シンプルな移動体験』と『誰もがひとしく利用

しやすい鉄道』です。『シンプルな移動体験』という意味では、様々キャッシュレス等あるのですが、本日のところでは『誰もがひとしく利用しやすい鉄道』ということで、段差に配慮した駅空間ですとか、様々なバリアフリーを進めていくということで位置付けています。こういった中、具体的にこれまでやってきた取り組みですとか、今後の取り組みについて私からご説明をいたします。

主な取り組みということでまず施設面、ハードのほうからご説明してまいります。まずホーム等の整備でございまして、弊社 2019 年度の末に東急線ホームドアの整備 100 パーセント完了してございます。これを進めようとしたのが 2014 年、このときに意思決定をしたわけですが、それから 6 年ほどかけて達成してきたということでございます。そういったホームドアの整備の効果というところは着実に表れてございまして、こちらの左のほうに棒グラフがあるのですが、こちらはホームからお客さまが転落されるようなそういった事故の件数です。一番左が 2014 年度で一番右が 2020 年度ということなのですが、2014 年度に 131 件であったものが昨年度は 5 件であったということで、ホームドアの整備が進むにつれ、ホームからの転落事故というものが大幅に減ってございます。右側の表には、そういったホームからの転落事故だけではない運転事故件数ですとか、輸送事故件数の平均値を示しているのですが、当社、全社の平均から比べても非常にいい値となっておりまして、こういったホームドア整備の効果もあって事故そのものの件数も非常に大幅に減っているということでございます。

その下にまとめてございますが、ホームドア・センサ付き固定柵の整備によるホーム転落率の減少ということで、2014 年に比べて 96 パーセント減少いたしました。運転事故件数、輸送障害件数、それぞれ大手民鉄の中でも非常に高い位置にあるということでございます。

1 枚おめくりいただきまして、今はホームドアでしたが、ここからいわゆるエレベーター等のバリアフリールートについてご説明させていただきます。東急線バリアフリールートの整備は 100 パーセント完了してございまして、いわゆるワンルートのバリアフリーですね。それはもう完了してございます。2010 年に完了しまして、現在は将来を見据えた駅機能のさらなる向上というところに 2016 年から取り組んでおりまして、その一つが先ほど説明したホームドアであったり、利便性向上という点で進めている情報発信だったり、さらなるバリアフリーというようなことを進めております。当社としては、法律に取りあえず適合すればよいということではなくて、それにとどまらずにストレスフリーの駅を目指してさらなるバリアフリーを推進ということに取り組んでまいりました。その具体例をいくつかご紹介いたします。

こちらはいわゆるバリアフリーのツールとかと言われたりもするものですがけれども、地下駅等でエレベーターが一つしかないと逆側から来たお客さまが、大きい道路を渡らないとその駅に行けないということがございます。そういったことを解消するため

に道路の両サイドにエレベーターを造るというような取り組み、こういったことも進めてまいりました。こちらは桜新町の駅でございますけれども、大きい道路を挟んだ両サイドにエレベーターを整備してございます。

続いて、トイレについてでございます。トイレのリニューアルというのを多く進めてございまして、多機能トイレは以前から徐々に付け始めているわけですが、それをより利用しやすくしたりですとか、トイレのブースそのものも改修して利用しやすくする、そんなことを多く進めてきてございます。ここの例では桜新町のまた例なのですが、多機能トイレはあるのですが、多機能トイレはかなり占有時間が長くてなかなかご利用の順番が回ってこないというふうなことがあったりもしましたので、多機能トイレをまずは男女共用にしたりですとか、普通のトイレブースを広くして、広いスペースが必要な方であればそういった場所も使えるようにするとか、そういった機能分散を図りながらトイレの機能の拡充をするというようなこと、こういったことを各駅で徐々に進めてきているということでございます。

次のページをお願いします。また施設面の取り組みで、車両とホームの段差、隙間の解消というところについても現在力を入れて進めているところでございます。具体的にはこういった電車とホームの隙間が多いような所にはゴム製のものなのですが、こういったものを付けて、隙間をなくすみたいなことをやってたりですとか、あるいはここは段差、隙間が小さいですということが分かるような、ホームドアにサインを付けたりですとか、お客さまがどこを利用すると利用しやすいかというのをお見せしたりしています。まだ目安値を満たす駅は少ないのですが、まだ半分程度なのですが、今後徐々に工事を進めて対象駅を増やすとともに情報発信もしっかりやっていきたいというふうに考えてございます。

次でございます。ここからは運用面に入っております。情報発信についてまずご説明していきます。当社、東急線アプリというアプリございまして、そこでバリアフリーも含めた様々な情報を発信してございます。ダウンロード82万の利用者は15万人ということでかなり多くの方にご利用いただいているようなアプリでございます。このアプリの中で、今申し上げたとおり、どこで今列車が走っているかというようなところがこのアプリで見えると。この列車をクリックしますとその列車の詳細が分かってくるといようなものがございまして、もう1枚おめくりいただくと、その列車が何時何分にどこに着くんだというような情報に加えてバリアフリーの設備は付いているのかですとか、混雑状況がどうなっているのかですとか、そういった情報が見れるようになっております。ですので、車いす等をご利用のお客さまがどの電車に乗りたいといったときに、どこに乗ればいいのかというような判断に資するような情報を、こういったアプリを介して差し上げているというものでございます。またアプリだけではなく、ホームページにも構内図を載せてございまして、そこにはバリアフリールート、こう行けば行けますというようなことを全駅、全ての駅構内図のバリアフリー

ルートというのをホームページにも載せてございます。

次のページをお願いします。続けて今までの取り組みにいきますけれども、あとは多言語放送みたいなのところも力を入れてございまして、お客さまのスマートフォンに音声を受けると、そのお客さまが選択した言語に流れている情報が変換されるというようなことですね。これはおもてなしガイドのアプリを使ってできるのですが、こういったことで海外から来たお客さまでも容易に情報が取れるというような、そういった環境の整備も進めているところでございます。

1枚おめくりいただいて、もう一つこちらはお客さまからは見えないのですが、バリアフリーアプリという社内の取り組みについてご説明をしたいと思います。弊社、車いすのお客さまいらっしゃいますと、そのお客さまを電車に乗せるところまでお手伝いをして、また下りるところでもお手伝いをするということになるわけですが、時折ミスが以前は発生しておりました。難しいのは、そのお客さまがどの電車に乗るのか、どの場所に乗るのか、そしてどこで降りるのかみたいなことをしっかり確認し、それを受ける駅のほうにもしっかり連絡をしなくてはいけないのですが、基本的にはこれが全て以前は電話でやられてたんですね。電話とメモだけという状況でした。そうしますとどうしてもこれ、間違いが発生して、乗ったはいいけど降りた所に駅係員がいないですとかそういったことが発生してございました。今、年間で確か40万件ぐらいのそういった取り扱いがございまして、そういったミス、低確率なのですが、それでも件数としてはそれなりに起きてしまうということがあったので、それを改善するためにアプリというのを入れたと。このアプリを使いますと、電話でやりとり、メモだったものが全てアプリ上で管理をするということで、そういったミスが基本的には全てなくなりまして、ミスはなくなったという状況で、お客さまにご迷惑をお掛けするような機会を非常に減らせることができたというふうに思っております。これは補足説明ですので次のページにいきます。その他今までの取り組みということで、接客サービス選手権というのを毎年やってございまして、ここで接客力を高めると、各駅から接客のエースみたいな者が集まってそこで選手権を開催して優勝者を決めるみたいな形なのですが、そんなことをやりながらサービスレベルの全体の底上げを図っております。2001年から開始して今年で20回ということなのですが、このサービス選手権のいわゆる当日のお題みたいなのところに、認知症のお客さまのご案内だとか、車いすの利用のお客さま、白杖をお持ちのお客さまということで、そういったところがしっかりできるかというようなところを、しっかりとある意味で審査基準に入れることで、こういった接客の全体のレベルを高めるということもやってございます。

バリアフリーユニバーサルデザインは以上なのですが、ここは少しコロナウイルスの対策についてもご紹介をしたいと思います。安心して鉄道をご利用いただくという意味で、今、コロナウイルスへの対応ができてるのかというところは非常に気

に掛けられるところかというところで、できる対策は全てやろうということで、様々取り組んでございます。車両の一部の窓を開けたりですとか、定期的に車両を消毒したり、あるいは抗ウイルス加工を様々な所に提供したりですとか、あとは従業員の罹患防止の意味で、PCR 検査を全従業員が月に 1 回受けていたり、ここに記載はないんですが、ワクチンの職域接種というところも今進めてございまして、全従業員にできる限り早く打ち終えたいというふうに思っています。こういったコロナ禍でも安心してご利用できる鉄道というところを実施してまいりたいと思います。

次のページです。こういった取り組みの評価をいただきまして、令和 2 年度のバリアフリーユニバーサルデザイン推進功労者表彰、内閣総理大臣賞を昨年度受賞してございます。ハード、ソフト、今までご説明してきたようなものが評価されたというところでございますので、こういった賞をいただいたからには、この表彰に恥じないよう引き続き取り組んでまいりたいと思っております。最後は割愛をいたします。ご説明、以上でございます。ありがとうございます。

秋山 ありがとうございます。これで①から④の関東運輸局の基本方針に定める移動円滑化の目標達成状況とマスタープラン作成状況、基本構想マスタープラン作成状況、茅ヶ崎市の心のバリアフリー、東急のバリアフリーユニバーサルデザインの取り組みをご紹介いただきました。これにつきましてご意見、あるいはご質問などございましたらお願いをしたいと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

大藪 老人クラブの大藪でございます。先ほど茅ヶ崎市さん、東急電鉄さんの取り組みの説明を詳細にいただき、ありがとうございます、参考になります。私、ウェブにしようかと思ったんですがせっかくなのどと思って出てきたのですが、今、乗り換え案内でもバリアフリーの駅情報が出るようになってまして、非常に安心して来れるというふうな気がしております。たまたま NHK で昨日だったと思うのですがやってまして、乗り換え案内を出してみますとちゃんと出てましたので、これで多くの人安心して電車等に乘れるのじゃないかとは思っています。

先ほどの説明の中で基本構想の件なんですけれども、話が出ておりました基本構想の作成率、政令市だとか中核市だとか大きな市とかでは作成率が非常に高いんですけど、その他の市だとか、あるいは地域、村ですけどかなり低いんですね。特に私は千葉県に住んでいて、無人駅だとか多いし、あるいは歩道の確保なんかはされていないところが多くて、また高齢化率が非常に高いんですね。昼間はあまり人が歩いてないんですけど、高齢者ばかりしかいないというそういうふうな状況でございます。

そこで説明のときもお話があったと思いますが、令和 3 年のを作るにあたっての改正とか緩和とかの話があったんですが、その辺どのような対応をされてるのか、あるいは数値目標等があるのか、その辺をちょっと教えていただければと思っております。

以上でございます。

秋山 ありがとうございます。基本構想の改正とか緩和、数値目標などございましたら教えて下さいということですので、お願いいたします。

廣田 ご意見ありがとうございます。基本構想の策定率とマスタープランが出てきましたけれども、ご指摘のとおり地方部での取り組みをどう進めるかというのは課題になっているところでございます。後ほど出てくるのですけれども、資料7で申しますと、もちろん後で出てきますので後でお目通しいただいてもいいのですけれども、すいません。先にいきますと資料7の10ページ目にあるのですけれども、これ全国で基本構想等と書いてある10ページ目の下のほうの赤字のところでございますけれども、移動等円滑化促進方針、あと基本構想につきまして、全国でここに書いてあるような数字に取り組みを増やしていこうという目標を掲げましたので、目標がどうなっているかというお問い合わせについては、今回基本方針の中で初めて基本構想のこういった具体的な数について、初めて位置付けをさせていただきましたので、その目標に向かって取り組んでいきたいと思っておりますし、まさにおっしゃったとおり地方部での取り組みも課題になっているところでございますので、特に地方部の市区町村さんにマスタープラン、あるいは基本構想の作成に取り組んでいただけるように私どもとしても、もともと支援制度、補助制度はあるのですけれども、それ以外にも技術的な助言であるとか、あるいは関心を持っていただくような他の事例の参考となるような取り組みとか、そういったものをご紹介していきたいというふうに思っているところでございます。

あと要件の緩和につきましては、マスタープランや基本構想を作るときに、その中心となる地区のいくつか施設の要件があったのです。何平米以内でないといけなとか、その辺が緩和されておりますので、そういったややテクニカルな内容、技術的な内容になるのですけれども、そういったこれまで策定のときに作られた要件が一部緩和されているということでございます。すいません以上です。

秋山 補足しておきますと、マスタープラン制度と基本構想とはちょっと違っておりました、基本構想は、当初作ったときに、駅およびその周辺の1キロ四方程度のところを重点整備地区のバリアフリー計画を基本構想と呼んでいたのです。マスタープラン制度は地域全域をバリアフリーの方針を立てるといような流れで、ここは数年前にその制度がスタートしたというところですね。

他にいかがでしょうか。山城さん、手を挙げられていましたのでお願いします。

山城 茅ヶ崎の取り組みについて質問があるのですが、障害者は、これは視覚障害者と

話が出ていましたけども、障害者がこういう取り組みにどのぐらい主体的に関わっているか、大体障害者は呼ばれてその時間を求められたことを話をするというのが大抵常なのですが、そこを私たちはまだこれからだと思っているところなのですが、どのぐらい主体的に、特に、内容を決めるところから関わっているのかどうかというあたりを教えていただきたいと思います。以上です。

秋山 ありがとうございます。山城さんからは、インクルーシブリサーチとかいいですけども、プロジェクトの調査段階から障害者が参加するということをやってくかどうか、関与の仕方を教えてくださいという意味です。いかがでしょうか。

佐々木 市民部会のほうに関しましては、当事者の皆さま参加していただきながら取り組みを進めているというのは事実となります。上部にある協議会につきましては、市の事務局が中心となってやっております。先ほどのご説明させていただいた市民部会の中では、心のバリアフリーの推進の取り組みとして、二つ大きく挙げられます。普及啓発活動と学校での教室があります。まず最初の普及啓発活動につきましては、当事者の皆さまの意見を基に、どういうふうに伝えていったらいいかっていうことを話していております。教室のほうにつきましては、市のほうも仲介に入りまして学校と市、あと市民部会、学校側のほうの要望等もありますので、市が一部仲介をしながら市民部会としてできること、できないことを進めながらやっていております。

守瀬 補足をいたします。障害者団体の方から市民部会に参画をしていただいておりますので、企画の一番最初のところからこういったことをやりたいんだということをご説明をして、議論した中でみんなで決めているという形でございます。学校の細かい授業の内容までは市のほうが一部学校と調整をしているという事実はございますけれども、障害団体の方に関しましても趣旨を理解していただいて、積極的にご意見をいただいているというような状況でございます。以上です。

山城 分かりました。

秋山 その他に手を挙げてる方で、田口さんと金子さんが手を挙げている。最初に金子さん、お願いいたします。

金子 ありがとうございます。公益社団法人日本発達障害連盟の金子と申します。同じく茅ヶ崎の実践についてお伺いしたいんです。とってもいい取り組みをされてると思います。聞こえてますでしょうかね。



秋山 聞こえています。

金子 ありがとうございます。学校で取り組みをされてるということ、大変素晴らしいと思います。子どもたちの段階から理解を広めていくということ、大事だと思います。ただ私が伺いたいのは、視覚障害、聴覚障害、身体障害の方たちを学校にお呼びして子どもたちの理解を進めようと。これは当然いろんな学校でもそういうことをされてるのですが、茅ヶ崎におかれましては、知的障害、発達障害の方への取り組みっていいですかそれを含めた取り組み。先ほどの委員のメンバーのところでは、知的障害、発達障害の親の会の方が参加しておられるようでしたが、学校での取り組みの中で、これは難しいところなのですね。まさに目に見えない障害をどう理解するか、ましてや子どもたちにどう理解を進めるかっていうのは本当に難しいことですが、何かその辺についての今後のご予定とかございましたら教えてください。ありがとうございます。

秋山 ありがとうございます。金子さんからは、知的発達障害の取り組みを、茅ヶ崎市でどのように今回の基本構想の中では取り組んでいただいたかということですね。

守瀬 お答えいたします。金子様がおっしゃったとおり、われわれも目に見えない障害の方を、どのように小学生に伝えていくかというところは難しいというところで、市民部会でも議論を重ねております。われわれとしましては、なかなか授業の回数が多く取れない中で、まず目に見えるというのですか、フィジカルな障害を対象に授業を進めております。今後もし通年で授業が実施できるというような状況になりましたら、その中で発達障害のような障害も対象としてやっていきたいというような議論をしております。以上です。

秋山 ありがとうございます。田口さん、手を挙げられていらっしゃったと思います。いかがでしょうか。

田口 ありがとうございます。ご丁寧なご説明ありがとうございます。また茅ヶ崎市、そして東急電鉄さんの取り組みもすごく素晴らしいとお聞きして思いました。私からいくつか質問あるのですが、最初のほうの資料でご説明いただきました、関東の車両のバリアフリーっていうのは何パーセントになっているのかというのとかをお示しいただいたのですが、このバリアフリーっていうのは、今度、何をもってバリアフリーとされているのかというのを教えていただきたいです。というのは、先ほどご説明、東急電鉄様のご説明いただきまして、私は車いすユーザーなのですが、やっぱり自分でどなたの手も借りずにやはり車両に乗り込める、ここまで行ってやっぱりバリアフリーだと思うのですね。例えば東京でしたら50何パーセントって書いてあ

ったのですけれども、こんなに1人で自分で乗れるのかと思いましたので、ここのバリアフリーっていうのは何をもってされているのかを教えてくださいたいです。

また以前、私今年で3年目になるのですかね。お話ししたのですが、大きな駅でも車いす用のお手洗いが一つあれば、それかもうクリアしているっていう考え方だっって昨年お聞きしまして、それはおかしくないですかっていうことをお伝えして、そこをもう一度考え直してくださいとはお伝えしたのですが、もちろん私だけの意見でそういうのを変えられないと思うのですが、今回の数値っていうのは、そこはどういうふうになっているのかを教えてください。

また公園に関して、東京でしたらまだ車いすのお手洗いが半分のみになっているんですね。これは皆さまにとって多いと思われているのか、少ないと思われているのか教えてくださいたいと思います。またこれは最後になります。いつもお伝えしていますが、やっぱり全体に、関東だけでなく国として全てが100パーセントになるのを考えられていると思うんですね。もちろんバリアフリーっていう考え方は、いろんなテクノロジーができていくことによってさらに進化していくと思うのですが、これを100パーセントにするマイルストーンっていうのはどのように考えているのかも教えてください。すいません、多くて申し訳ないので教えてくださいたいと思います。

秋山 ありがとうございます。最初に、何をもってバリアフリーとするかっていう車両を乗り込んで、乗れて初めてバリアフリーというのが田口さんのご意見ですが、まずそれからお願いします。

廣田 すいません。きょう、それに対する適当な資料がないかと思うのですが、どの部分のどういう基準があるのかということに関して言いますと、実は、乗降口における段差とか、幅とか、あるいはその入った後の通路の幅とか、車両の中でもいろいろ移動円滑化の基準っていうのは、一つの基準だけではないのですが、いくつかございまして、それに適合している車両の割合を書いているということでございまして、私、前に申し上げましたような出入り口の段差だとか、出入り口の幅でございまして、あるいは通路、こういったところが基本となってくるところでございまして、モードによっても数値、モードっていうのは鉄道車両であるのか、ノンステップバス車両であるのか、あるいはタクシーであるのか、旅客船であるのか、基準ごとに、乗り物ごとに違いますので、一言で申し上げると、今言ったようないくつかの基準があるものの中に適合しているかどうかということによって判断がされると、そういったことでございまして。

秋山 田口さん、これ結構国の指標は経路、いわゆるバリアフリーの経路を全部総合して数値として表せてないんですね。従って、その部品がエレベーターで一つとか、車両

とホームの段差で一つとか、そういうのを合計しないとどうもうまく表せないというのが今の国の指標の作り方なんです。今後これはそういう点で作っていくということは必要性がありということをご意見として承りました。ありがとうございます。二つ目の大きなトイレ。

廣田 いわゆる大規模な施設におけるバリアフリー化の対応ということでございますけれども、昨年度に改定した基本方針に基づきまして措置させていただいたことに関して言いますと、基本方針の所に書いてございます。実は後で出てきます資料7の9ページの所に、鉄軌道駅という欄が例えばありまして、その中には米印として書いてある部分でございますけれども、鉄軌道駅の右側の米印の一つ目でございますけれども、今回追加したものとしましては、大規模な鉄軌道駅につきまして駅および周辺施設の状況や当該駅の利用状況を踏まえて可能な限りバリアフリールートの複数化を進めるということで、これは従前からいただいているご意見だというふうに私どもも承知しておりますけれども、今回政府の目標としましては、ここについては可能な限り複数化を進めていくということをご位置付けさせていただいておりますので、まずそれはご紹介させていただきたいと思っております。

またトイレの部分でございますけれども、スペースがあればこういった複数のバリアフリー化されたトイレっていうのはあるのは、これは望ましいことは間違いございませんので、その辺は基本方針ではないのですけれども、バリアフリー化のガイドラインというのを作成しております、その中で複数のトイレを設ける場合のいろんな事例の紹介だとか、そういった形で取り組みを紹介することを通じて促していると、こういった状況にあるのが現状でございます。今日、トイレのお話を受けたことは、ちゃんと本省には伝えたいと思っておりますけれども、現状そのように対応してるのが今の状況でございます。

秋山 あと公園のトイレは半分ですけれどもどうしてですかというお話と、国の100パーセントを目標としている、今後どういうマイルストーンでやるのかという二つが残っています。

廣田 100パーセントに向けたというところでございますけれども、今回お示ししている、先ほども述べましたけれども資料7の9ページ目でございますけれども、2025年度までの目標と書いてある所、目標値の設定っていうのはいろいろでございますけれども、中には原則100パーセントというようなものも位置付けられているところもございませぬ。どのように進めるかということでございますけれども、この評価をどうされるかといういろいろあると思っておりますけれども、これまでの基本的には新設とか大規模改良するときは移動等円滑化基準への適合、これを義務付けするという法律上の厳しい規制

の措置とそれに向けた取り組みをする場合に、負担が多い場合については、改修費の一部でございませつか車両の導入費の一部の補助という形で進めてきたところでございます。これを進めていく思いにいささかの変わりもございませんで、予算を確保して、その取り組みを進めていきたいと、それを通じて目標に向けて進めていくということを取り組んでいきたいというふうに思っているところでございます。都市公園の話は、整備局さんのほうからもしあれば、後で補足いただければと思います。

宮内 関東地方整備局です。聞こえますでしょうか。

秋山 どうぞ。

宮内 先ほど都市公園の関係、50パーセントでそれがどうかということのご質問だと思うんですが、目標値としましてはまだまだ足りてない状況ではございますので、目標に向けて引き続き努力していきたいと考えております。出てる資料でまた新たな目標等も出ておりまして、それに向けて引き続き努力してまいりたいと思います。以上となります。

秋山 ありがとうございます。トイレの目標値っていうのは結構難しくて、ない所はいいのかっていう議論がやられてないんですね。ある所でという、そういう状況というふうに思ってます。どうも田口さん、いろいろありがとうございます。

田口 ありがとうございます。トイレに必ずあるって分かっていたら、探すときとかに車乗っても、公園探せばいいやっていうのが分かればいいと思いますので、ぜひ100パーセントを目指していただければと思います。あとすいません、一つなんですけれども、前回のときに秋山先生に、来年のパラリンピック前ぐらいには新幹線がネットで席取れるようになれるよっていうのはお聞きしてまして、早速今年の5月に始まりまして、今、東海道山陽が初めなのですけども、本当皆さまにこういうのをご尽力いただいたことありがとうございます。どんどんこれが広がっていけばいいと思ってます。ありがとうございます。

秋山 どうもありがとうございます。それでは他にご意見が二つございます。関東ろう連盟の下城さんとDPIの工藤さん、すいません、下城さんからお願いできますか。

下城 対応ありがとうございます。関東ろう連盟の福祉対策部長、下城です。よろしくお願ひします。質問したいのですけれども、東急線のアプリ、多言語対応ですね。文字

化のことで、ろう者の場合必要な情報が今のところダウンロード数はどれぐらいなのか、聞こえない人のアプリのダウンロード数を知りたいです。それとまたホームの事故情報、またはトラブルの情報もスマホアプリで文字かできるのかどうか知りたいです。よろしくお願いたします。

秋山 ありがとうございます。東急の方に、アプリの多言語についてお伺いしたいと。ダウンロードの必要な数はどのくらいなのか、ホームの情報の文字化はどこまでできるのかというお話だったと思います。お願いたします。

五島 東急電鉄五島でございます。ご質問ありがとうございます。まずこのアプリが多言語に対応しているかというところについては、出来ていませんがアプリより多言語化対応している当社ホームページに移動ができるようになっています。あとダウンロード数なのですが、全体としてのダウンロード数は先ほどご説明したとおりなんですけれども、いわゆる障害をお持ちのお客さまがどの程度ダウンロードされてるかというところについては、把握はできていないという状況でございます。あと事故情報等を文字でお知らせする機能ということなのですが、このアプリでは事故が起こりますと、今どういう事故が起きているかですとか、それによってどの路線が止まっているかですとか、いつ頃復旧するかみたいなことは、文字でも出ますし、絵でも出るように路線図上でここはいつまでに復旧しますみたいな、絵でも出るように様々視覚的にも分かるような仕組みがされておりまして。またアプリ以外でも、各駅に運行情報表示器というLEDのモニターが付いてるのですが、そちらも事故情報の最新のものが常にリアルタイムで更新されるようになってございますので、様々な、音声だけではなくて文字とあるいは言語も複数でそういった情報を出すような工夫は取り組んでいるというところでございます。以上でございます。

秋山 ありがとうございます。下城さん、よろしゅうございますか。

下城 ありがとうございます。

秋山 それではDPIの工藤さんから願いたします。

工藤 DPIの工藤です。発言の機会をありがとうございます。鉄道駅のバリアフリーについてお伺いしたいと思います。ホームの段差と隙間の解消がかなり鉄道各社で進めていただいていることをとてもうれしく思っています。ありがとうございます。現在整備が終わってる駅とまだ段差が残ってる駅って混在している状況で、混在しているからこそ情報がほしいというのが当事者の気持ちとしてはあります。どの駅だったら自力

で乗り降りできるのか、どの駅だったら駅員さんにスロープを頼まないといけないのかっていう情報がほしいので、そういった情報を出してる鉄道会社もありますけれども、今現在でどこまで進んでいるのかっていうのを資料として入っていたらよかったです。まだ整備が進んでいない所に関しては、いつぐらいまでにどのぐらいの駅の整備を進めるのかというような計画も示していただけるとうれしいと思っています。

多目的トイレに関してなんですけども、かなり個数は増えてきたところで評価はできると思っています。ただ既存のトイレに関して、かなり老朽化が進んでいて、衛生的にあまり使いたくないというような所だったり、あと多目的トイレなのにトイレトペーパーが立ち上がらないと届かない所に付いていて、車いすの座った状態からどんなに手を伸ばしても届かなかったりとか、あと手すりが遠過ぎてつかめないとか、便座が低過ぎるといった使い勝手があまりよくないとか実質使えないトイレもあるというのを確認しています。そういったトイレの改修だったり、例えば JIS 規格に沿ったふうに整備するというようなところも進めていただきたいと思います。実際、そういう JIS の規格に適合していないような多目的トイレがどのぐらいあって、そこを整備する計画があるのかどうかっていう、そこも教えていただけたらと思います。私からは以上です。

秋山 ありがとうございます。今、段差の工事が終わっている所とそうでない所、そこをどういう情報提供をするかっていう、これは東急の方。

廣田 すいません。段差と隙間のほうについては、あとで鉄道部のほうから補足いただければと思うのですが、ご案内のとおり、特に隙間につきましては、先ほど大藪さんからもお話ありましたが、隙間の解消、我々の方で去年このガイドラインの中に入れ込んでおまして、一部の事業者のほうでは対応してると思います。今日、東急さんの方でもありましたけども事業者の方としても発信をされているところだと思いますので、こういったのを進めるために、今、ご指摘があった等もあると思いますので、対応の方は後で鉄道部のほうからさせていただきます。

あとトイレの件は、正直申しますと今 JIS の規格まで、例えば付属する設備が対応してるかどうかという取り方はしておりませんで、その手前にあります移動円滑化の基準の中でトイレが果たすべき基準を満たしているかどうかだけで判断していうので、JIS 基準まで満たしてるかどうかっていうものを把握するかというと、すいません、正直把握しておりません。ただバリアフリーの旅客施設のガイドラインっていうのがあるのですが、その中で、今ありましたようにトイレトペーパーの位置でございましてとか、手すりの位置っていうものを、どういう便座でそれに対してはどういう手すりというの位置が必要なのかっていう JIS 基準のご紹介はさせていただいてお

ります。今、私が感じてるところはそういうところの周知と申しますか、そういったところが必要になってくる課題なのかなと思ってるところでございます。お願いします。

秋山 トイレについては、140カ所が全部 JIS 基準外だったんですね。これ、全部変えました。だから意外にまだトイレが JIS 基準どおりに流すとか、緊急時のボタンが配列されていない可能性があると思いますので、そういうチェックをしてますかということだと思いますけども、多分、工藤さん、今後の課題ということで受け止めさせていただきたいと思います。鉄道については、その辺りがまだ私もはっきり認識してませんので、もし鉄道局の中で分ければご紹介していただきたいと思いますが、鉄道局の方、どうですかね。これについては引き取らせていただいて、また事後、ご返事を申し上げるということで、工藤さん対応したいと思いますので、よろしくお願いします。

工藤 ありがとうございます。

秋山 時間がだいぶ過ぎていますがけれども、山崎さんが手を挙げておられますので。山城さん？ これは山崎さんですか。山崎さん、どうぞ。

秋山 山崎さん。山崎涼子さんですよ。

秋山 山崎さん、聞こえませんか。ミュートかもしれません。聞こえませんが、ミュートになっていませんか。

秋山 チャットで書いていただけますか。その間に山城さん手を挙げてますので、先にご発言ください。

山城 発言を通告してないのであれなんですけど、私、昨日お茶の水駅のホームを点検したんですね。こんなに危ないホームが世の中にあるんだと思って本当に驚いたんです。お茶の水のホームって、中央線と快速と各駅があつて、そこに段差がある所があるんですね。ステップになっていて、ホームに大きな段差が、階段が2段の所、3段の所とかあるんですよ。それが東京寄りのホームにあるんですけど、こんなに危険、それだけじゃないんですね。今度点字ブロックに沿って歩くと、柱にぶつかるような構造になってるんですね。工事中で、点字ブロックとそうじゃないところもゴムでなっていて、全く判別も付きにくいというような状況で、こんな所が今の世の中にあるんだっていうのを一つ思った状況だという。東上線でも下赤塚っていう駅で今年の初め頃に転落事故があったんですけど、その転落事故を見にいったついでにホームを歩いてみたら、やっぱり川越方面のホームがものすごく狭くなってるんですよ。ここ歩

くのは拷問だと思うぐらい、そういう所がまだたくさんあるんだと私たち実感してるというのが一つ。

ホームドアのことなんですけど、ホームドアは落ちないっていうのは私たちもずっと言ってきたんですけど、それだけじゃないっていうことを理解していただきたい。ていうのは、私たちは電車に乗るわけですから、車両ドアを見つけなきゃならないですよ。そういう苦労もあるわけなんです。電車の止まってる時間も短い中で、ドアを探して乗車しなきゃいけないっていう。そういう意味でいうと、よく昇降式のホームドアがあると思いますけど、これはそういう意味では非常に分かりにくいですね。昇降式の場合は、ホームを移動してるときにどうしても出っ張ってる所が多くて、衝突の危険がありますし、昇降ですからやっぱり恐怖感もありますよね。エレベーターに昇降式のドアが付いてるってことはないですよ。そういう意味で、私たちホームドアっていうのはホームの基礎なんだと、基本的な設備なんだと最近思っています。

もう一つだけ、最近やっぱり駅の職員の方がいなくて、私、最近 Suica を通って、何かの拍子にタッチしたら、ピピッと言われてドアが開かなくなってたんですけど職員がいなくて、永田町っていう駅が、地下鉄なんですけどあって、それで困って、約束もしてるからもうそこを、そっから出ていったんですけど、そしたら Suica が使えなくなって。また今度駒込に戻ってきたら、駒込も清算しようと、処理してもらおうと思ったら駒込も職員がいなくて、結局1週間後ぐらいにあちこち職員のいる所に行って、処理していただいたっていうことはあるんですけど、やっぱり職員のいないっていうのはこんなに不便なことなんだと思っています。こういったものを改善していかなきゃいけないんだと強く最近思ってます。以上です。

秋山 ありがとうございます。今、ホームドアで昇降式はかなり難しいのと問題もありということが1点と、2点目は職員がいないと本当に困ることが多々あるんだということをお伺いしました。山城さん、どうもありがとうございました。山崎さん、もう大丈夫そうですか。山崎さん。

秋山 山崎さんのがつながあったら質問を受けたいと思いますが、先に進ませていただいて、次のところに行きたいと思います。議事5の関東運輸局における最近の主な取り組みおよび関東地方整備局のバリアフリーの取り組みについて、事務局よりご説明をお願いしたいと思います。

上野 関東運輸局の上野です。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用意ください。時間の関係もありますので、ポイントになる所だけご勘弁いただければと思います。今回付けた資料につきましては、ざっくり言いますと支局のバリアフリーネットワーク会議のご報告、例年行っているものでございます。法改正



関連、ソフト基準にウェイトを置きながら説明したものとなります。バリアフリー化の推移であるとか、またトピック的に鉄道とユニバーサルデザイン関係、心のバリアフリー教室、バリアフリープロモーター等を添付してございます。その中で、今後も大事になろうと思っておりますので、法改正のソフト基準の関係、バリアフリープロモーターの関係等を少しお話しさせていただきたいと思っております。

資料2ページをご覧ください。上部にありますように法改正は昨年行われたものです。4月から施行は青字になります。1番ではソフト対策の強化で、例えば公共交通事業者等に対するソフト基準の順守義務の創設がございまして。次の3ページに詳しく具体例が出ていますが、囲みの中の所で3点書いてます。下には対象施設の写真等を付けてございます。

4ページをご覧ください。交通事業者等に対し、役務の提供の方法に関する基準、ソフト基準の遵守義務を課すこととなります。その下、ソフト基準の対象としまして、赤字により、新設等された旅客施設車両等が義務になります。既存の旅客施設、車両等は努力義務となります。もともとハード基準に関して、皆さんにご協力頂き順次進んでいますので、これを確実に使えるようにするもの、そういう捉え方をさせていただくと分かり易いと思っております。下段には、例えばソフト基準の乗降用スロープ板等を使って役務の提供を行うことを求められていると思っただけであれば、より具体的に書いたものが次の5ページになり、鉄軌道駅におけるソフト基準、例えば左上部には、ハード基準としてはプラットホームに渡り板等を設置すること、ソフト基準になりますと。そういった設備に対して必要な役務を行うこと、となっております。

次の6ページではバスになります、右下部をご確認いただければ。スロープになるのですが、ハード基準としましては乗降用設備を設けるといふもの。ソフト基準としましては、これを使った円滑な状況に関する役務の提供を行うものになります。法関係の説明が8ページ以降となり、基本方針における次期目標が赤色で追加となっております。ご確認くださいと思っております。

トピックとして新幹線のお話がございます。20ページになります、真ん中にありますように新幹線のバリアフリー化は象徴になりますので、実現を目指すために速やかに実施する対策、中長期的、また早期実現という形で取り組んだ結果、次の21ページに記載あります、真ん中の3ポツ、車いす用フリースペースの具体的な要件で①にございますように、少なくとも2人以上の方が車いすに乗ったまま窓際で車窓を楽しめる点が反映されていますので、ご確認くださいと思っております。

バリアフリープロモーターを紹介させていただきたいのですが、25ページになります。目的にありますように、バリアフリーに関するご専門の方のご協力をいただきまして、私どものバリアフリー施策においてご活動いただく人材として登録という形を取らせていただきました。今後の役割としまして、例えば自治体における基本構想及びマスタープランの新規作成や既存構想の更新を促進するためのご活動であるとか、

セミナー等、またバリアフリー教室の講師等ご協力いただければと思います。現在ご協力いただいている方を当局のホームページに、次の26ページのように載せております。27ページになりますと、ガイドラインの改訂になります。ご確認くださいと思います。以降は、国土交通省で作ったパンフレットになります。とてもよく分かり易くまとまっているものでしたので、ご紹介したく付けてございます。ご参考にしていただければと思います。私からの説明は以上になります。ありがとうございました。

秋山 ありがとうございます。次は議事 5、関東整備局のバリアフリーの取り組みについてお願いをしたいと思います。

宮内 関東地方整備局、広域計画課の宮内と申します。資料の方、見えますでしょうか。大丈夫でしょうか。そうしましたら私宮内のほうから、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。1 ページ目の方を見ていただければと思います。私ども関東地方整備局の役割の方をまず説明させていただければと思っております。まずエリアとしましては、関東地方1都6県に山梨県と長野県を加えたエリアとなっております。こちらにも書かれておるんですが、河川、道路、港湾、空港、国営公園、環境施設などのインフラ整備または維持管理の方を担当することでございます。また国が直接工事を行うのが直轄事業、自治体さんが行う各整備にかかる費用を補助するものを補助事業といいまして、その両面から関東地方整備局はバリアフリーに取り組んでおります。

これから各事業における取り組み事例をいくつか紹介させていただければと思っております。資料の2ページ目を見ていただければと思います。まず最初に道路事業の方のバリアフリーの取り組みについてご紹介させていただきます。こちらの方、場所の方は東京都千代田区になっております。こちらのほうで高齢者の方や障害者の方々の移動施設利用の利便性、安全性の向上を促進するため、全ての利用者にあった歩行空間づくりとして、バリアフリー化を進めております。代表的なものとしましては、エレベーター設置等の歩道橋の改修や電線共同溝ということで、歩道の下に埋まっている電線の共同溝の整備に合わせた歩道整備の方を行っております。今写真で見いただいているのが昨年度の取り組み事例となりまして、私どもの東京国道事務所管内国道246号に視覚障害者誘導用のブロックを整備した写真となっております。このカ所につきましては、主な公共公益的施設としまして多くの国の機関の他、国会図書館や国立劇場の文化施設が隣接している区間になっております。ここの地区につきまして誘導ブロックの整備の連続化を行ったところでございます。

資料の3ページ目に移らせていただきます。私ども関東地方整備局につきましては、国営公園を実際管理してるのが5カ所ございます。こちらで国営公園のバリアフリーの取り組みについてご紹介させていただくんですが、この中の長野県にあります、

国営アルプスあづみの公園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。4 ページ目の方を見ていただければと思っております。こちら、国営アルプスあづみの公園では春や秋の花修景や冬のイルミネーションのときにファンの方々が利用する花畑エリアというのがございます。このエリアでは、以前は既設園路が狭くて、ベビーカーや車いすによるすれ違いがしづらい状況でございました。昨年度なんですが、園路の幅員につきまして1.5メートルから2.5メートルへ拡幅いたしまして、そういったバリアフリーの園路を整備したことで利便性が向上いたしました。

次の資料5 ページのほうを見ていただければと思っております。こちらにつきましては官庁施設における建物のバリアフリーの取り組みについてご紹介いたします。こちらは昨年もご紹介させていただいたところではあるんですが、栃木県栃木市に設置しました合同庁舎の事例が資料のほうに載せさせていただいております。こちらも入居官署が税務署だとか職業安定所、ハローワークということで広く様々な方がご利用になるということで、バリアフリー化を整備しております。こちらにつきまして、特に配慮したところにつきましては車いすでフロアカーペットを走ると静電気が発生するといった意見を設計に反映させまして静電気対策を行ったり、あとエレベーターの配置を階段の裏ではなく分かりやすい所に配置をしたという取り組みを行っております。

続きまして資料6 ページのほうを見ていただければと思っております。こちらは関東技術事務所という、千葉県の松戸市になる事務所の紹介となります。こちらの関東技術事務所においてはバリアフリー体験が実施できることとなっております。通常、建設技術の技術展とか、災害時に派遣する災害対策車両の基地にもなってる施設でございます。この敷地内なんですが、実際に道路施設を造って整備して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、様々な条件を設定して車いす体験などをさせていただくエリアがこの中でございます。先ほど、実際に体験できる場としてご紹介させていただいたんですが、現在、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、申し込みを昨年度から休止している状況となっております。またこちらも開放できるようになりましたら、様々な人をご案内していきたいと思っております。

次の資料の方、7 ページ以降の方の資料になるんですが、こちらのほうバリアフリーのための支援制度のご案内となっております。こちらにつきましては地方公共団体等の行政機関向けの資料となりますので、ご説明の方は割愛させていただきますが、中を見ていただいて分からないことがあればご質問等いただければと思っております。以上、関東地方整備局から最近の取り組みについてご紹介させていただきました。

秋山 どうもありがとうございました。それではご質問等、ご意見等ございましたらお願いをしたいと思います。山寄さんにつきましては連絡取れ次第ご意見いただきたいと思っております。いかがでしょうか。

山寄 山寄です。すみません、ご迷惑をお掛けしました。発言の機会をありがとうございます。こうしていつもご尽力ありがとうございます。私は意見を提出していますので、読んでいただくのと同時に完結に短く発言させてください。

まず鉄道のお話がありましたけれども、東急さんの段差をなくすという、自力で車両に乗り込めるといのは、私たちが一番求めていたもので、なぜかといいますと私たち車いすが係員さんにお手伝いを、スロープを求めますと、必ずアナウンスや行き先を告げなければなりませんし乗降のアナウンスをされます。それによって私たち車いす使用者や視覚障害者の支援が必要な方は、体を触られるなどストーカー行為や、体を触られたり家までつけられるというような被害が出ていますので、各鉄道の皆さんの努力だけではなくて足並みをそろえて全ての鉄道が自力で状況できるようにしていただくのは急務だと考えています。

トイレのお話もありましたが、最近は大型の電動車いすも増えています。それによってトイレに入れない、ドアが閉まらないという問題もありますので、先ほど今後の課題とお話がありましたけれども、その中に電動車いすのことも課題に入れていただきたいと思います。そして商業施設には各階に車いすトイレがないということが多くいまだにあります。改修や新設のときには、一般のトイレと同様に必ず一般のトイレの隣には車いすで入れるトイレがあるという考えにしていきたいと思います。

大型の車いすの問題ですけれども、バスやタクシーでは車いすが大きい外国製だからといって固定ができないという問題で乗車拒否というのが増えてきています。外国製の大型の車いすの方が固定ができる場所も設置されていますので大型の車いすのほうが固定ができるんですけれども、慣れていないという理由でしょうか、そういったことで乗車拒否が最近また増えていますので、そういったことも当事者を入れた研修を進めていただけるような努力をしていただきたいと思います。

次にいきます。車いす使用者の子育てに関してです。本日いろんな報告を受けましたけれども、障害者の子育てに関してはやはり残念ながらありませんでした。車いす使用者でも出産や育児を行うのは当然で、私も障害者になってから子育てをしましたがけれども、授乳やオムツ交換が車いすでもできる場所がなくて、親同士や家族同士の交流ができず、とても孤独でした。そして子どもに関する情報がなかなかありませんで、社会から疎外されるというような孤独感が十分にありますので、障害のない家族同様に利用できる授乳室などがこれから設置ということも、皆さんその視点に立っていただきたいと思います。

次に心のバリアフリーについてですが、先ほどの小学校のお話も素晴らしい活動だと思いました。ただいまだに施設の建物やエレベーターに貼られているポスターなどには、心のバリアフリーは思いやりというような視点で扱われています。ユニバーサルデザイン 2020 行動計画に記載されているように、心のバリアフリーは社会モデルの理解と差別をしないこととされていますので、ぜひその視点に立っていただいて進め

ていただくように思います。

最後になりますが、Tokyo2020 で実現した当事者参画のレガシー化についてです。Tokyo2020 オリパラの会場のバリアフリー整備は、アクセシビリティ・ガイドラインに基づいて整備されました。これは世界基準であって、IPC アクセシビリティ・ガイドラインを踏まえて多様な障害者が参画して策定された素晴らしいガイドラインです。ですがこれを全国に広めることがとても重要なんですね。ですが残念ながら昨年宇都宮市に新設されました、カンセキスタジアムとちぎは残念ながらサイトラインが確保されていないんです。地元の障害者からは、バリアフリー設備が不十分だと指摘されているんです。国体の開催地、開催に向けて新設された県を代表する競技場なので、これからは当事者の参加をこれから進めて、できてしまったものですからなかなか改修は難しいかもしれませんが、これは非常に残念なことです。それをどうするかはこれから取り組んでいただきたいということと、こういったことも分科会で取り組んではどうかと思いました。すみません、早足でうまく説明できませんが以上です。ありがとうございました。

秋山 ありがとうございます。たくさんいただきました。廣田さん、もし何かご意見があれば。

廣田 ありがとうございます。いただいたご意見につきましては、こういうご議論があったと必ず本省にも伝えたいと思いますし、制度上の課題としても指摘ができれば、伝えていきたいというふうに思っております、総論として。最初の鉄道利用の件でございます。ひょっとすると乗務員の方に知らせるという必要があるのかもしれませんが、いずれにせよ丁寧な対応が必要である事案であることは間違いないと思っておりますので、いただいたご意見はしっかり本省のほうに伝えたいというふうに思っているところでございます。丁寧な対応が必要な事柄だというふうに思っております。

バリアフリースイールの問題は、先ほどからもいくつか出ておりますので、それと併せて検討していきたいと思っております。どこを義務基準として、どこを誘導基準にしていくなとかそういった話とも関係してくるかというふうに思っているところでございます。商業施設の車いす用トイレの話は、建築設計標準の誘導基準のところをどう考えていくかということだと思いますので、これもすみません。制度のところになってくるようなところがあると思っておりますので、現場の出た意見としてはお伝えしたいというふうに思っているところでございます。

時間もあれなんで、私のほうからもしコメントさせていただくとすると、例の当事者参画のレガシー化ということで、競技場のお話でございますけれども、この後、オリパラの後あたりで非常に大きなスポーツ施設の建て替えが予定されているのはご指摘のとおりでございますので、大きな話にもなりますし、関係者も多いので、これも

今こうしますということは申し上げられないんですけれども、必ず本省の方にも伝えさせていただきまして、新国立競技場で実現したことがそのまま他の競技場にも続いていくような形として、今ご提案があった部分については伝えて対応していきたいというふうに思っております。すいません、簡単ですが以上です。

山寄 ありがとうございます。

秋山 ありがとうございます。山寄さん、ちょっと時間がだいぶ迫ってますけれどもよろしいですか。あと数分しか残ってませんが、どうしてもご意見を言いたいという方だけお願いしたいと思っておりますがいかがでしょうか。よろしいですか。

そうしましたら、私のほうから皆さんのご意見をいただいて、大藪さんからは基本構想が今後大事だと、どなたか手を挙げてます？

秋山 下城さん、どうぞ。短い時間でお願いします。

下城 下城です。質問したいことがあります。

秋山 どうぞ。

下城 ICT は進んでいますけれども、もっと進めてほしいことがあります。例えば駅のホームの通路、出ました。もう少しで着きます、駅の電車が出ましたなどそういう情報、交通事故がありました、トラブルがありましたという情報など、一目で分かるようなマークが出ると優先的にそれを見るので、そういうことをお願いしたいと思っております。以上です。

秋山 ありがとうございます。

廣田 大事なご指摘だと思います。進めたいと思っております。一応われわれの最近の取り組みの例としては、今回の新しい基本方針の目標値の中で情報提供設備というものの駅施設の移動円滑化の中に取り組むべきものとして今回入れておりますので、情報が必要とされる方に適切な形でいくような形で、視覚的な情報でありますとか、音声の情報も含めてでございますけれども、その対応はしっかりしていきたいと思っております。ご指摘ありがとうございます。

秋山 どうもありがとうございました。いったんよろしいですか。

それではこれで、私のほうで皆さんのご意見をまとめさせていただきますと、最初に、

やはり基本構想が 20 年たちましたけれどもまだまだこれからであるということ、ここを頑張るといふこと。二つ目に金子さんがおっしゃっていただいた見えにくい障害、認知症、あるいは知的発達障害、ここについてはかなり今後頑張っていかないといけないと。6月の17日に羽田空港で国土交通省と一緒に、見えにくい障害のセミナーを開催しました。これは10人ぐらいの様々なインタビューを基に、当事者の方に参画してセミナーを開催しました。ここはぜひ頑張りたいと思うところです。

三つ目については、トイレについてかなり新しい流れが来てしまいましたので、トイレの機能分散とトイレのジェンダーの問題、これについては成田、羽田空港で今チャレンジしてるところですけれども、少しずつ方向性が見えてきましたので、鉄道がどこまでできるか非常に難しい領域ですので、今後、鉄道のかたがたと相談しながら、そういうことを決めていきたいと思っています。4点目は、下城さん、やはり情報の問題、事故情報とかアプリの問題だとか、こういった問題についても今後の課題として大切な部分かと思えます。最後に山崎さんがおっしゃった IPC の問題ですけれども、これは今回 IPC、私翻訳チェックを全部やって、その後、アクセシビリティ・ガイドラインというのを作りました。ここにはサイトラインを記載してははずなので、どうも宇都宮の方、後先問題でここをちゃんと参考にしなかったかもしれない。東京 IPC ガイドというのは、かなり IPC を東京のガイドラインはかなり頑張って作ったんですね。障害者参加、事業者参加でやりましたので、これのとおりやったのが国立の競技場ですので頑張れると思っています。

工藤さんのおっしゃった鉄道のホームと段差だとかの問題については、今後やはりまだ情報を提供するという部分では必要なところだろうと思っています。以上、私が感じたことはこんなことですので、今後皆さんのご意見を集約させていただいてまとめさせていただきたいと思っていますので、どうぞよろしくお願ひします。それでは事務局にお返ししたいと思います。

吉原 秋山分科会長、ありがとうございました。

続きまして、連絡事項といたしまして、参考資料3としてご提供いただきました、千葉県健康福祉部健康福祉指導課地域福祉推進班班長篠原様よりお話をいただきたいと思っています。よろしくお願ひします。

金子 よろしくお願ひします。今日班長の篠原が用事がございましたので、私、金子の方からご説明させていただきたければと思っております。声は聞こえますでしょうか。

秋山 聞こえます。

金子 本日は貴重なお時間いただきましてありがとうございます。今回、千葉県におきま

してバリアフリー推進のための新たな取り組みを行うことになりましたので、この場をお借りしまして簡単に説明させていただければと思います。資料3を、それではご覧くださいませ。千葉県ではこのたび障害者等用駐車区画の適正利用に向けた取り組みの一貫としまして、当該区画の利用者の範囲を定めまして利用証を交付する、いわゆるパーキングパーミット制度を、ちば障害者等用駐車区画利用証制度として、この7月1日から実施しているところです。この制度は既に39府県で導入が進んでおりまして、千葉県は40番目になります。ご存じの方も多いかと思うんですけども、簡単に制度の概要を説明しますと、パーキングパーミット制度とは、障害のある方など日常生活において歩行が困難な方に対しまして、その利用証を交付する制度になります。この利用証を使用できる区画には二つございまして、一つはバリアフリー法で定められました幅3.5メートル以上の法定の駐車区画、もう一つは一般の駐車スペースをこの制度の対象として位置付けをした思いやり駐車区画になります。

次のページをご覧ください。この利用証なんですけれども、昨年度中に県内全ての市町村に対しまして、制度の趣旨や概要を説明しまして利用証の交付業務について承諾をいただいたことから、各市町村の窓口で申請を受け付けまして、原則その日のうちに利用証を交付することが可能になっております。またこの利用証は、本制度導入しております他府県市と合意を結ぶことで相互に利用することが可能になっておりまして、千葉県においても39府県1都合意を結んでいるところでございます。次に点線の枠の中の表をご覧くださいなのですが、こちらは本制度の利用対象者の要件になります。先ほど申し上げたとおり、相互利用を行っていることから、ほとんどの部分で他の府県との統一を図っているところです。以上が千葉県における制度の概要になりまして、本制度が始まってまだ数日ではあるんですけども、県民の方から、こういった制度を待ってましたというという導入を喜ぶ声たくさんいただいているところです。ちょうど本日も心臓に障害を抱えた方からご意見いただきまして、以前、健常者と勘違いをされて注意を受けて嫌な気持ちになったことがあるけれども、これで手違いなく止めことができる、ありがとうございますとおっしゃっていただきました。私としても新ためてこの制度の益実感いたしまして、これからもっと制度の推進を図っていきたいと思ったところでございます。そのためにはまず認知度を上げることが大切だと考えております。

次のページ、制度のチラシになりまして、このチラシ以外にもポスター作っております。もしチラシの配布やポスター掲示などにご協力いただける方がおりましたら、後ろにあります番号へ、私、金子までご連絡いただけましたらすぐにお送りいたしますのでご検討いただけましたら幸いです。最後になりますが、千葉県といたしましても、関係者の皆さまとこうして連携を図りながらバリアフリーの推進に取り組んでいきたいと思っておりますので、今後ともどうぞよろしく願いいたします。本日は貴重なお時間、ありがとうございました千葉県からは以上になります。



吉原 金子様、ありがとうございます。ここで恐れ入ります、大森先生に挙手いただいております。ご発言のほうお願いできますでしょうか。

大森 宇都宮大学の大森です。お時間のないところすいません。全体に関して本当に一言だけよろしいでしょうか。

吉原 お願いします。

大森 最初に栃木のカンセキスタジアムのお話ございましたけれども、私も見学には行きまして、担当者の方からお話は聞いたんですけども、IPC のアクセシビリティ・ガイドラインの方は参照はしたと言っておりましたが、サイトラインの件だけは少しくまういかなかったのかもしれませんが、運用の方でそれ以外のところもなんとか対応はできているというようなことは聞いておりますので、そこまで残念には思わなくても大丈夫かと思いました。

もう1点、まだ話に出なかったところですけども、心のバリアフリー教育にも関係するかもしれませんが、この1年間で、コロナ禍でかなり移動制約者の方々もいろんな経験されたと思います。特に視覚障害者とか、聴覚障害者の方々がコロナで非接触またマスクとオンラインで便利になったところもありますけれども、例えば聴覚障害の方はマスクで表情が分からないとか、視覚障害の方は本当に非接触と言われると非常に大変だというようなところを、子どもたち、大人の方もそうですけれども、障害者の理解を深める上で、そういったコロナ禍での障害者の経験なども伝えるのがいいと思ったところでございます。エコモ財団さんでも確かいろいろ調査されたと思いますし、以上でございます。

吉原 ありがとうございます。本日はご出席いただきました皆さまにおかれましては、長時間にわたりありがとうございます。本日の会議の資料および議事録につきましては、後日、関東運輸局ホームページにて掲載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、宮内課長補佐より閉会の挨拶をさせていただきます。よろしく願いいたします。

宮内 ただ今ご紹介いただきました、関東地方整備局広域計画課の宮内と申します。本日は秋山先生、大森先生をはじめご参加の皆さま、本日は貴重なお時間をいただきました様々ご意見、ご提案をいただき誠にありがとうございました。また茅ヶ崎市、東急電鉄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。本日は移動等円滑化につきまして意見交換をさせていただきました。引き続き地域に

おけるハード、ソフト両面からのバリアフリーに取り組んでまいりたいと思います。  
本日もご参加いただきました皆さまからのご意見などにつきましては、担当部局と共有するとともに、国土交通本省にもしっかり伝えてまいりたいと思います。引き続きご指導ご協力をいただきますようお願い申し上げます。閉会のご挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

吉原 それでは以上をもちまして、第3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。

(以上)