

第6回移動等円滑化評価会議関東分科会 議事録

○日時：令和6年6月20日（木）14時00分～16時15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（敬称略）

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 教授
小淵 健一 関東ろう連盟 福祉対策部長
度会 哲賢 公益財団法人 日本知的障害者福祉協会 常任理事
中川 孝子 神奈川県手をつなぐ育成会 会長
名古屋 恒彦 公益社団法人 日本発達障害連盟 副会長
大藪 定信 公益財団法人 全国老人クラブ連合会 政策委員会 幹事
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 副会長
山崎 涼子 特定非営利活動法人 自立生活センター・小平
田口 亜希 公益財団法人 日本財団 パラスポーツサポートセンター
推進戦略部 ディレクター
工藤 登志子 認定NPO法人 D P I 日本会議 バリアフリー部会 部会長補佐
斉藤 嘉信 東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 鉄道事業部
サービス品質改革ユニットリーダー
西尾 佳章 一般社団法人 日本民営鉄道協会 運輸調整部長
富樫 秀樹 一般社団法人 東京バス協会 乗合業務部長
関上 義明 一般社団法人 神奈川県バス協会 専務理事
三上 弘良 一般社団法人 神奈川県タクシー協会 専務理事
根本 昭裕 関東旅客船協会 事務局長
藤井 多聞 一般社団法人 日本ホテル協会 東京支部 事務局長
南 忠行 一般社団法人 全国空港事業者協会 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

清水 それでは定刻となりましたので、ただ今より第6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。私は事務局を務めさせていただきます、関東運輸局交通政策部バリアフリー推進課の清水と申します。どうぞよろしく願いいたします。

本日はオンラインと対面併用で開催させていただいておりますが、本日の会議を円

滑に進めさせていただくために、いくつかお願いがございます。まずオンライン参加の皆さまにおかれましては、ご発言をご希望の際は挙手ボタンを押してお知らせください。順次、ご指名いたします。次にマイクとカメラにつきまして、ノイズ混入等を避ける観点から、誠に恐れ入りますが発言時以外はマイク、カメラをオフにさせていただきますよう、お願い申し上げます。また、ご参加者の皆さまにおかれる個別のトラブルにおきましては、チャット機能を使用するなどして事務局までお知らせいただければと思います。

最後になりますが、本日の会議の資料、議事録は後日、関東運輸局のホームページに掲載させていただきますので、あらかじめご了承くださいませようお願い申し上げます。それでは開会に当たりまして、関東運輸局交通政策部長の落合よりごあいさつを申し上げます。落合部長、よろしく願いいたします。

落合（関東運輸局） 関東運輸局交通政策部長の落合でございます。昨年7月に拝命しまして、本分科会、初めてとなります。どうぞよろしくお願い申し上げます。本日、委員の皆さま、そして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、ご協力いただいておりますこと、この場をお借りして御礼申し上げます。

さて、令和3年4月に改正バリアフリー法が全面施行されまして、ハード対策に加えて、心のバリアフリーへの取り組みの促進などにより、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化を推進することとしておりますけれども、この法律の施行状況の検討時期が令和7年度中に到来をすることになっております。併せまして、令和3年度からの移動等円滑化の促進に関する基本方針における整備目標、こちらも令和7年度末とされているところでございます。

国土交通省ではこれまで鉄道駅バリアフリー料金制度の創設や、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅の施設整備への支援措置などにより、バリアフリー化の加速化を図るとともに、最近ではバリアフリーの裾野を広げ、主に地方部での需要に緊急的に対応するために、ユニバーサルデザインタクシーの新たな認定基準を創設するなどの施策も講じてまいりました。こうした中で本分科会も移動等円滑化評価会議がバリアフリー法に位置付けられて以降、今回で6回目の開催となります。

本日は茅ヶ崎市様と東武鉄道株式会社様の取り組みについてご説明いただく他、2027年に横浜市で開催されます国際園芸博覧会に向けたアクセシビリティ・ガイドライン検討委員会参加へのご依頼について、博覧会協会様よりご説明いただく予定になっております。バリアフリー化を加速化する上では当事者の皆さまのご意見を伺い、関係者との間で理解を深めていくことが重要でございますので、ぜひ忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。簡単ではございますが、私からの

あいさつとさせていただきます。本日はどうぞよろしく願いいたします。

清水 落合部長、ありがとうございました。続きまして、秋山分科会長にごあいさつをいただきたいと思います。秋山分科会長、よろしく願いします。

秋山 中央大学の秋山と申します。おそらくバリアフリーについては、今まで2000年ぐらいからスタートしたと思いますけれども、それ以降、割とハード的な部分がかかなり頑張ってきたかなという、そういう印象を持っています。これから先、どういう課題があるかなと見たときに、例えば情報化というようなことでICT関係が今後、交通上、どのように取り込んでいって、バリアフリーにしていったらいいのかという、これが一つ感じるところです。

もう一つ、最近いわれている心のバリアフリーという社会モデルと合理的配慮、この辺りが法制度化されてきておりますので、これに対してどうするかというような部分が、かなりソフト的な部分とってしまおうとそうなるんですが、この二つがかかなり重要性を持っております。加えて、長年やってきているバリアフリーの基本構想ですけれども、これも長期的に見れば、まだまだこれからやらなくてはならないという分野だと思えます。こういうことも含めて新しいバリアフリーについて関東地域における発展をぜひ試みたいと思えますので、どうぞご協力のほどよろしく願いいたします。

清水 秋山分科会長、ありがとうございました。続きまして委員のご紹介ですが、大変恐縮でございますが、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ますと存じます。よろしく願いいたします。また、今回は対話、体験を通じた心のバリアフリー教室に取り組みされている茅ヶ崎市様と、障害者向けの鉄道施設利用の体験会を開催された東武鉄道株式会社様にご講演をいただきます。よろしく願いします。また、本日、都合により東京運輸支局総務企画担当の中山首席が欠席となっております。

続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。なお、オンラインの参加の皆さまにおかれましては、資料を先に送付させていただいております。まず資料としまして、議事次第です。次に資料1、委員名簿。次に資料1-2、出席者名簿。次に資料1-3、席次表。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 心のバリアフリー教室～対話・体験から支え合いの気持ちを醸成～。資料6、東武鉄道株式会社 視覚に障害のあるお客さま向け鉄道施設利用の体験会。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。資料9、参加委員か

ら事前にいただいたご意見等。資料10、「(仮称)2027年国際園芸博覧会アクセシビリティ・ガイドライン検討委員会」への参加のご依頼について。参考資料1、バリアフリーの主な取り組みに係る参考資料。参考資料2、当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する最終取りまとめ案。参考資料3、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。最後に参考資料4、点字民報2024年1月増刊。以上となります。不足等がございましたら、お手数ですが事務局までお知らせくださいますよう、お願いいたします。なお、講演時に画面に資料を表示させていただきますので、併せてご覧いただければと存じます。それでは、ここからは秋山分科会長に議事進行をお願いしたいと思います。秋山分科会長、よろしくお願いいたします。

秋山 それでは、引き続き議事を進めさせていただきたいと思います。まず議事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」、及び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」、事務局より一括してご説明をお願いしたいと思います。なお、意見等については説明が終わった後にお願いしたいと思います。それではご説明のほど、よろしく申し上げます。

平井 関東運輸局交通政策部バリアフリー推進課の平井でございます。資料3、関東における基本方針に定める移動等円滑化の整備目標達成状況についてご説明させていただきます。現在、バリアフリー法に基づく基本方針に定める整備目標につきましては、令和2年12月に取りまとめられた第3次整備目標となっており、各施設等の地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進、聴覚障害及び知的・精神・発達障害にかかるバリアフリーの進捗状況の見える化、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まちづくりの一層の推進、移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる心のバリアフリーの推進などに留意して、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化を一層推進することとして、令和3年度から令和7年度までの5年間で目標を達成することを目指すこととなっております。

第3次整備目標達成に向けた、現在の関東運輸局管内における達成状況につきまして、都県別にて説明させていただきます。では、1ページ目をご覧くださいまして、こちらは令和3年度からスタートし、令和7年度を期間としました、基本方針に定める移動等円滑化の第3次整備目標の概要でございます。令和2年度までを期限としておりました第2次整備目標における達成状況と併せて、第2次整備目標と第3次整備目標の変更点、概要を示した一覧表でございます。

既にご承知のことと思いますので、第2次整備目標からの主な変更点のみ簡単にご説明させていただきます。まず旅客施設につきましては、第2次整備目標では1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の施設が対象となっておりましたが、第3次整備目標につきましては鉄軌道駅及びバスターミナルは、1日当たりの平均利用者数が

3,000人以上及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた1日当たりの平均利用者数が2,000人以上3,000人未満の施設を対象として拡大し、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにつきましては、1日当たりの平均利用者数が2,000人以上の施設を対象として拡大され、また、運行情報等を文字等で表示及び音声により提供する運行情報案内設備、その他の案内設備の設置が指標に追加され、原則100%のバリアフリー化が目標設定されたところでございます。

なお、鉄軌道駅におけるホームドア、可動式ホーム柵につきましては、利用者数のみならず転落、接触防止の発生状況、駅やホームの構造等を勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、全体で3,000番線を整備することとし、そのうち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の駅については、800番線を整備することを目標設定とされております。

続きまして、車両につきましてご説明させていただきます。乗合バス車両では、ノンステップバスの導入割合を70%から約80%に引き上げて目標設定しております。旅客船では、約50%から約60%に引き上げて目標設定されました。福祉タクシー車両につきましては、導入目標台数を約4万4千台から約9万台に引き上げられ。また、各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシーとすることを指標に、追加いたしております。

都市公園につきましては、施設の規模が指標として加わり、沿路及び広場につきましては整備目標を約60%から約70%に引き上げております。また、便所につきましては整備目標を約45%から約70%に引き上げ。次に、路外駐車場につきましては整備目標を約70%から約75%に引き上げております。

では、2ページ目より関東運輸局管内における整備目標達成状況についてご報告いたします。9ページ目まで同様の見方となりますので、まず簡単にご説明をさせていただきます。こちらに表記させていただいておりますデータでございますが、全て令和4年度末のものとなっております。表題部分には施設名又は車両等について表記しております。上段にあります黄色の枠線ラインは第3次整備目標及び令和4年度末における主な整備目標達成状況を記載しております。その下段に、都県別による整備目標達成状況を一覧で示しております。こちらの表の見方でございますが、左側より指標となる対象、都県別の整備目標達成状況、関東全体としての達成状況、右側に全国の整備目標達成状況を表記しております。なお、都県別の割合部分に色付けをしておりますが、赤色となっているものは、全国平均と比較して同一又は高い比率となっております。青色となっているものにつきましては、全国平均と比較して低い割合のものとなっております。

では、鉄軌道駅施設についてご報告いたします。鉄道旅客施設において第3次整備目標の対象となる施設につきましては、令和7年度末までに、原則として全てについて移動等円滑化を実施することが整備目標となっております。令和4年度末時点にお

きましては、目標である 100%に満たないものの、段差の解消及び障害者用トイレの設置駅数につきましては、関東では 95%以上の達成率となっております。視覚障害者誘導用ブロックの設置駅数については約 46%、案内設備設置駅数については約 87%の整備状況となっております。こちらにつきましては、引き続き整備を進めてまいります。

なお、視覚障害者誘導用ブロックの設置駅割合につきましては、対象に該当するブロック全てが JIS 規格適合のものが設置してある場合のみ計上してありますので、約 46%となっております。また、こちらの資料にはございませんけども、ホームドア・可動式ホーム柵の関東管内の設置状況につきましては、事業者別の一覧となりますが参考資料 1 の 5 ページに掲載しております。お時間のありますときにご確認いただければと思います。令和 4 年度末におきましては 1,431 番線の設置と、令和 3 年度より 76 番線の整備が進んでいるところでございます。

続きまして、3 ページ目でございます。バスターミナル施設の整備状況につきまして、ご報告させていただきます。まず、こちらのバスターミナルにつきましては、自動車ターミナル法に基づくバスターミナル施設でございます。第 3 次整備目標の対象となるバスターミナル施設につきましては、令和 7 年度までに、原則として全てについて移動等円滑化を実施することが整備目標となっております。令和 4 年度末におけます段差の解消及び案内設備の整備状況につきましては、100%に達しているところでございます。視覚障害者誘導ブロックにつきましては約 83%となっており、障害者用トイレの設置につきましては、50%の整備状況となっております。こちらにも引き続き、整備を進めてまいります。

続きまして、4 ページ目でございます。航空旅客ターミナル施設の整備状況につきまして、ご報告させていただきます。こちらにつきましても第 3 次整備目標の対象となる航空旅客ターミナル施設において、原則全てのバリアフリー化を実施することとなっており、令和 4 年度末時点において 100%実施済みとなっております。

続きまして、5 ページ目でございます。こちらは旅客船ターミナルでございますが、関東管内におきまして対象となる施設がございませんので、こちらにつきましては以上とさせていただきます。

続きまして、6 ページ目でございます。車両等に関する整備状況について、報告させていただきます。まず、上段にあります鉄軌道車両でございますけれども、鉄軌道車両につきましては令和 7 年度までに総車両数の約 70%をバリアフリー化することが整備目標とされております。関東管内におきましては約 80%において移動等円滑化が実施されているところでございます。なお、都県別の表でございますが、こちらは本社所在地で割り振って算出されたものとなっております。

次に、下段に旅客船の整備状況を記載しております。旅客船につきましては約 60%について、令和 7 年度までに移動円滑化を実施することとしております。関東管内に

おきましては令和4年度末に約54%が実施されたところがございます。都県別の考え方につきましては、航路の起点により整理されております。

続きまして、7ページ目でございます。こちらはバス車両の整備状況について上段をご説明させていただきます。こちらは令和7年度までに基準適合車両数のうち、約80%の整備実施を目標としております。令和4年度末における整備状況は約81%の達成となっております。各県別の考え方は、バス事業者の営業所単位で運輸局に報告されたものを積み上げております。

次に、下段のタクシー車両でございます。福祉タクシーにつきましては、令和7年度までに約9万台の整備目標となっております。関東管内におきましては令和4年度末において、約24,000台の導入となっております。また、都県別の導入台数につきましては、東京都における導入台数が多く、次で神奈川県、千葉県、埼玉県となっております。なお、こちらには掲載しておりませんが、各都道府県におけるタクシーの総車両数の約25%について、ユニバーサルタクシーを導入、整備することが目標となっております。令和4年度末における各都道府県の導入割合等につきましては、参考資料1の10ページに掲載しておりますので、お時間のあるときにご確認いただければと思います。この次でございます、都市公園及び路外駐車場につきましては、関東地方整備局様よりご説明をお願いいたします。

青木 関東地方整備局広域計画課の青木と申します。資料の8ページ目をご説明します。

都市公園の①園路及び広場、②駐車場、③便所のバリアフリー状況につきまして、表の右側、関東合計の欄をご覧くださいますと、園路及び広場は62.4%、駐車場は56.6%、便所は62.5%となっております。それぞれ2025年度末までの整備目標値に向けて、引き続き努力してまいりたいと思います。

続きまして、9ページ目をお願いいたします。特定路外駐車場のバリアフリー状況につきまして、こちらも表の右側、関東合計の欄をご覧くださいますと70.1%となっております。2025年度末までの整備目標値75%に向けて、引き続き努力してまいりたいと思います。資料3の説明は以上です。

平井 では、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につきまして、ご説明をさせていただきます。基本構想につきましては、1日当たり2,000人以上の鉄軌道駅及びバスターミナルが存在する市区町村の6割に相当する約450自治体。マスタープランにつきましては、全市区町村の2割に相当する約350自治体の作成が、第3次整備目標となっております。

ページをめくっていただきまして、1ページ目でございます。令和5年度末時点における、関東における基本構想の作成状況をグラフ化したものでございます。全国では令和5年度末時点におきまして、1,741区市町村のうち325区市町村で作成されて

いるところでございます。関東管内におきましては、令和5年度末時点では343区市町村のうち98区市町村で作成され、令和4年度末時点より1自治体の作成が増えたところでございます。下段の表を見ていただきますと、人口規模が比較的大きな区、市での作成率が高いことが分かるかと思えます。

2ページ目でございます。令和5年度末時点における、都県別の基本構想の作成数を示した表でございます。都県別を見ますと、神奈川県、東京都が比較的高い作成率となっております。なお、令和5年度に1自治体増加しておりますけれども、こちらは茨城県のほうが増加となっております。

続きまして、3ページ目です。令和5年度末時点の関東におけるマスタープランの作成状況でございます。関東では、一覧にあります14区市においてマスタープランが作成されております。なお、令和4年度末時点では9区市でありましたので、5自治体が新たに作成されたところがございます。また、全国におきましては令和5年度末時点において、44区市町村となっております。令和5年度末における作成状況では、令和7年度までの目標達成として、基本構想につきましては450自治体、マスタープランについては350自治体の作成が目標となっておりますけれども、なかなか目標達成には遠いところがございます。

関東運輸局としましては、集合会議体としてのセミナー開催や、機会を捉えて個別でのヒアリング等によるプロモート活動の取り組みを行っております。本日までご出席いただいている都県自治体の皆さまがたにおかれましても、市区町村に対してマスタープランや基本構想の作成の働き掛けなど、引き続きご協力のほうをよろしく願いいたします。資料4の説明は以上でございます。

秋山 ありがとうございます。それでは議事①、②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。

事務局 D P I 日本会議の工藤様、お願いいたします。

工藤 D P I 日本会議の工藤と申します。ご説明、ありがとうございました。ホームドアの、可動式ホーム柵の設置ということで進めていただいてありがとうございます。私ども車いす使用者の立場から、ホームと車両の間の段差と隙間の解消もぜひお願いしたいということは、以前からお伝えしております。ホームドアの設置とともに、段差と隙間の解消も一緒に進めていただきたいと思います。

それから、東京都内ではだいぶ整備を進めていただいて非常に便利になったなということを実感しているんですけども、東京都以外の少し離れたところに行くと、依然としてまだまだ整備が進んでいないな、というふうに感じています。1日の利用者数の基準もあると思うんですけども、利用者数の少ない駅ですとか無人駅へのバ

リアフリー整備というものも、計画的に進めていただけたらうれしいなと思います。私からは以上になります。

秋山 ありがとうございます。工藤さんからホームドアの設置が、特に都内はいいけれど郊外といたしますか、地方ではまだまだであること。これを進めていただきたいのが1点と、二つ目が段差と隙間、多分3センチと7センチという基準だと思いますが、段差と隙間の対策がまだまだ広がってないなという、そういうことをぜひ進めてくださいというご意見だと思います。

私のほうから付け加えると、段差と隙間が分かるような、そういうプラットホームの位置付けも加えたらよろしい。つまり、プラットホームが200メートルあったとしたら、どこの段差と隙間が3センチ、7センチをクリアしているか。クリアしているところに目印を付けて分かりやすくするというのが、ロンドントランスポートの地下鉄の乗り場ではやっていたんです。そして、それはユニバーシティカレッジロンドン大学(UCL)と研究をして作り上げていっていますので、ぜひそういうことも工藤さんのご意見の上に加えていただけたらと思います。どうも工藤さん、ありがとうございます。他にいかがですか。

事務局 あと3名、手が挙がっております。順番に、自立生活センター・小平の山寄様、お願いいたします。

秋山 どうぞ、山寄さん。

山寄 山寄です。貴重な発言の機会、ありがとうございます。私からは2点かな。まずバリアフリートイレのことです。設置にこれまでさまざまな努力をしてくださって、まず、ありがとうございます。感謝いたします。ただ、広いトイレを使う方がすごく増えてまして、車いすでない人が利用しているように見えます。そして車いすの人とベビーカーの人が並んでいる、という状況がさまざまところで見えております。

ですので、一般便房の中にも車いすも入れる簡易多機能トイレみたいなのを設置していただくこと。あと、近頃は大型の車いすも増えていますので、個々の形に合わせて利用しているんです。ですから、それに考慮したさらに広いタイプの車いすトイレも必要なのかなっていうのと、それに伴ってベビーカーも2人乗り、双子、3人のお子さんが乗っているようなベビーカーも増えてますから、そう考えると、皆さまのご苦労も一緒なのかなと思います。

そして商業施設では、現在も各階に車いすトイレが設置されていないんです。そのために私たちはトイレを探し回って、トイレ行っただけにまたエレベーターに並んで、階を変えてということになります。一般のトイレの隣は必ず設置しているというよう

な、もう当たり前になるような生活をしたいんです。私たちはいまだにトイレがあるかどうかを調べてから、行き先を決めるという生活をしています。トイレのことは以上で、あとは駅のお話がありますけれども。

さっき秋山先生がおっしゃってくださいました、段差と隙間の解消がされている車両のホームには色が付いている所も増えてきています。ですから、それが分かっている車いす使用者は、その色を目指して真っすぐに進めるのでとても便利なんです。そして、色が付いているものですから、同じ所に並んでいる健常者の人も、ここにこの人は乗るんだねっていう理解をしてくださって、そっと移動してくださるといいう現状があります。そこは本当に温かな、協力してくださる人がいます。

そして、私からは何度もお話ししているんですけども、駅のアナウンスについてなんです。あと、これは今の段差と車両の隙間も関わっていると思うんですけども、いまだにストーカーがなくなりません。早速、改善して下さったことにお礼を申し上げたいんですけども、車いすのお客さまご案内中から乗務員対応中っていう言葉が変わっただけで、もう乗客の皆さんには分かっているんです。

そして、お帰りなさいとか、いってらっしゃいませという言葉もまた、フレンドリーな感じなんでしょうけれども、それが車いす使用者にとっては、ここで降りるんだなっていうことになってしまいます。また、係員さんと移動するエレベーターの中で、お客さま、この駅で間違いなかったですよ？っていう会話も始まってしまいますので、やはり段差と隙間の解消がありますと私たち自由に利用できますので、アナウンスも私たちは受けなくて済むんです。ですので、私たちにも本当に、車いす使用者にも、特に女性には自由が欲しいと強く思っております。私からは以上です。長くなりました、ありがとうございます。

秋山 ありがとうございます。山寄さんから、いくつかいただきました。一つは、トイレで車いすでない人が使っているため、ベビーカーと車いすの方がなかなか使えないというのは、まだまだ起こっている。これについて防げないか。

二つ目が、アナウンスの問題。いわゆる車いすの方というようなアナウンスをすることによって、ストーカーがなかなかなくならないという問題もございますので、ここもしっかりやっていただきたいこと。段差と隙間の色が付いているというところについては、一定の効果を上げているという部分もございます、というご意見でした。どうもありがとうございます。他にいかがでしょうか。

事務局 全日本視覚障害者協議会の山城様、お願いいたします。

山城 すみません。私、質問なんですけども。

秋山 どうぞ。

山城 バリアフリーの推進の中で標準的整備内容っていうのがあると思うんですけど、この標準的整備内容というのは、先ほどの報告の目標からは完全に除外されているのか、ということが一つ。どういうふうに目標との関係では、標準的整備内容は扱いはあるのか。それから、望ましい整備内容というのはどうなるのか、ということをお教えいただきたいんですけど。以上です。

秋山 ありがとうございます。標準的整備内容というのは目標から除外されているか、望ましい整備内容とは一体何か、ということをご質問したいということですね。分かりました。移動等円滑化整備ガイドラインというところの中に3段階あるというのはご存じですか。

山城 はい、知ってます。

秋山 基準が1つ目で、これは必ず法律に従ってやらなくてはならないマストの部分です。二つ目が、標準的な整備内容という言い方をしますが、これは標準的にやってください、ということです。三つ目が、望ましい整備内容になると思いますが、これはできればやってほしい、という3段階あります。そして、法律は必ずやらなくちゃいけないし、標準的というのは、多くの鉄道事業者の方はほとんどクリアしようという努力をしているはずなんです。それから、望ましいというのは、新しくその基準ができたり、考え方ができたりすると、望ましいと一時的に使って、ある程度、時間がたつと標準的に変えていこうという、そういうものもあります。というのが3つの意味です。その上で、平井さん、お願いします。

山城 ということは、標準的な整備内容というのは、いつまでの目標というか、この方針とは関わっては、目標にはならないということになりますか。

平井 整備目標とガイドラインによる基準は異なっております。あくまでも期間内における対象となるものに対して整備をしていくという目標が、まず整備目標になります。ガイドラインについては、基準としてこういう整備が望ましい、こういう整備をしなければいけないというものを定めているものだと思っていただけたほうが、よろしいかと思います。

山城 そうですか、分かりました。

秋山 どうもありがとうございます。次の方はどなたでしょう。

事務局 パラスポーツサポートセンターの田口様、お願いいたします。

田口 ありがとうございます。ご説明ありがとうございます。また、バリアフリーに進めていただいて、ありがとうございます。まず、最初にDPI日本会議の工藤さんがおっしゃっていた、電車の隙間解消というところです。先日、神戸でパラ世界陸上が行われまして、そちらに私も視察に行ったときに、市営地下鉄に本当に段差がなくて、自分自身で乗り降りできるというのは自分たちにとってすごく動きやすかったです。また、好きな場所で降りることができるというのがすごく感動しましたので、ぜひ進めていただければと思います。

いくつか質問がございまして、まず、お手洗いのところです。例えば鉄道の駅の障害者用トイレの設置数につきまして、去年か一昨年くらいに私、結局どれだけ大きな駅でも一つ障害者用お手洗いが付いていたら、これは達成しているっていうところを、そのときはそういうふうに捉えているっていうお答えをいただいたんですけども。やはり何万人、何十万人っていう方が使われる東京駅とか、車いすユーザーも1日300人ぐらいいらっしゃるって、この間、駅員さんがおっしゃってたんです。そういうところも、まだ同じような考え方でこの統計は取られているのかっていうところがまず1点、質問でございます。

また、二つ目は、公園の部分につきまして、駐車場、便所の目標値って書いてあるんですけども、この便所というのは障害者用お手洗ということを示しているのかっていうところを教えてくださいたいです。また、駐車場も同じく、障害者用駐車場ということ達成していると書かれているのかっていうことをお聞きしたいです。もしそうであれば、それぞれ健常者のお手洗、健常者の駐車場の何%を障害者っていうふうに決められてるのかっていうことをお聞きしたいです。

というのが、例えばオリンピック、パラリンピックの会場、競技場とかでは必ず総席数の何%が障害者用席っていうのが決まっています。そういうところも、どういうふうにこれは率を考えてらっしゃるのかお聞きしたいです。

最後に1点は旅客船ターミナルについて、該当がないっていうふうに書かれているんですけども。そもそも日本船籍で、2,000人以上の船ってないはずなんです。もちろん海外でしたら3,000人とか、外国の船でしたらありますけども。それなのに、利用者数が2,000人っていうのは、そもそも対象としているところがおかしいのではないのかなと思いますので、ここについて、どうしてこういうふうに2,000人とされているのかっていうことをお聞きしたいです。以上です、よろしく申し上げます。

秋山 どうもありがとうございます。いくつかいただきました。一つは、トイレの設置数を大勢の乗降客がいる鉄道駅でも、小さなところでも一つとして数えていく統計の取り方が一つ。二つ目が、公園のトイレの目標値。便所と言ってますけども、目標値はどうなってるのか。それから、駐車場の取り方っていうんですかね、障害者用、パラスポーツといいますか、オリパラでは何%が障害者用トイレという数字で示されますけれども、どういう示し方をしているのかっていうこと。それから三点目が、旅客船ターミナルがないというのは不思議ですねっていう、そういうことだと思います。

田口 はい。

秋山 以上でよろしく申し上げます。最初の二つは整備局の方をお願いしたいと思います。

青木 関東地方整備局、青木と申します。この場ですぐ答えられませんので、調べて後日、回答とさせていただきます。お願いいたします。

秋山 ありがとうございます。じゃあ私のほうから分かる範囲で、多分、トイレの数は別として、公園の駐車場の目標値です。駐車場の目標値についてはパラスポーツのように何%とかではなく、全駐車台数 50 台以上について 1 台とか、100 台について 1 台とか、そういう基準で作っていますので、障害者用何%、あるいは健常者用何%という数字は出てこないというのが駐車場の考え方です。

じゃあ旅客船ターミナルについて、ないというのはどうしてなのかっていうこと、東京はゼロだと。そこは平井さん。旅客船のターミナルの担当はいらっしゃらないかな。

平井 バリアフリー推進課の平井ですけれども。こちらにつきましては 1 日当たり 2,000 人以上の平均利用者数があるターミナルが件数としてないところなので、後で少し確認はさせていただきますけれども、分かる範囲でまたご説明はさせていただければと思います。現状、令和 4 年度末の中で対象となる旅客船ターミナルというものはないとお考えいただければと。

田口 私の質問が悪くて、申し訳ございません。2,000 人以上という、その数字はどこから出てきているのかなと思うんです。というのが、日本船籍で 2,000 以上の船ってないですよ。海外の船でしたら、もちろん 3,000 人とかありますので、例えば横浜の客船ターミナルとかが該当になるかもしれないんですけども、そもそも 2,000 人っていうのが日本船籍でないのに、なぜこの基準が 2,000 人以上なのかなって思います。その 2,000 人っていう数字がどこから出てきているのかを教えていただきたい、と

いうところ です。

秋山 私のほうから答えます。2,000人というのは、前は3,000人だったんですが、ターミナルという考え方で出てきています。ターミナルというのは、鉄道のターミナルを中心に問題を解いてきているのがバリアフリーの基本になっています。従って、バスターミナル、旅客船ターミナルとあるけれど、全部、鉄道に合わせて2,000人としています。1日の乗降客数ということを単位として2,000人以上ということで、全く同じ数字を当てはめているということで、旅客船が多いか少ないかというよりは、鉄道に合わせて線を引いているだけ、というところ です。以上です。

秋山 他に？

事務局 日本身体障害者団体連合会の荻津様、お願いいたします。

荻津 ありがとうございます。日本身体障害者団体連合会の荻津でございます。冒頭のごあいさつの中でバリアフリー、ハードとソフトというお話がございましたが、ハード面でのバリアフリーはこの資料のデータを見ても分かりますとおり、少しずつではありますが整備されてきていることが窺えます。しかしながらソフト面、すなわち心のバリアフリーはといいますと、なかなか改善されているとはいえない状況もまだあるのではないのでしょうか。

例えば今回の資料の対応状況、参考資料3の11ページにも記載されておりますが、エスカレーターの片側歩行についてです。この問題については過去の会議でも申し上げさせていただきまし、毎年、私ども団体の要望事項の中にも組み入れております。埼玉県ではご承知のとおり条例化もしましたが、聞くところによりますと、さほど功を奏してないというようなお話も聞こえてきます。関係する団体等でキャンペーンを実施したりして周知を図ってくれているようでございますが、さらなる方策をご検討いただいて、利用者の意識改革に取り組んでいただきたいというのが私どもの願いであります。どうぞよろしくお願いをいたします。以上です。

秋山 ありがとうございます。荻津さんのおっしゃるとおり心のバリアフリーで、特にエスカレーターの片側通行で階段を上るようにして歩いていくという人は、今でも後を絶たないという現実がございます。そうすると、障害をお持ちのお子さん連れと一緒に歩いたり、高齢者が右手しか使えないような人は、なかなか困るというようなことも起きておりますので、これはもう少し努力をしないとイケませんね、というお叱りの言葉として受け止めました。どうもありがとうございました。

荻津 ありがとうございます。

秋山 他に、いかがでしょうか。

大森 宇都宮大学の森です。資料4の基本構想について、一つ質問をさせていただきたいのですが、毎年、基本構想の作成状況のグラフが出ておりますが、ほとんど伸びていないですね。ご説明にもありましたけれども、やはり車に大きく依存した人口の少ない町だと、あまりこの基本構想をつくるメリットがないとか、作る必要がないというような気もしまして、それで増えてないと思うんですけども。この辺は今後、どのようにお考えになられているんですか。本省のほうに聞いたほうがいいのかもしれませんが。

平井 バリアフリー推進課の平井でございます。われわれ、整備局に協力いただきながらマスタープラン、基本構想のプロモート活動を実施しているところなんですけれども、その他、親和性のある、例えば都市計画マスタープランであるとか地域公共交通計画、そういったものにバリアフリー政策を盛り込んだ計画を、これからどんどんプロモートを強化していこうというふうに考えているところでございます。

特に地方部において、なかなか基本構想であるとかマスタープランというのが増えてこない状況でございますので、特にそういう地方部に対してのプロモートを、これから強化できれば、というふうに考えています。以上です。

大森 いや、特にプロモートする必要ももうないのではないかな、という気もするのでございますが。基本、徒歩圏、歩きやすい地域をつくる、というような理解をしております。車で生活している人だと本当に駐車場から駐車場まで車で行けば、もう事は足りるみたいなどころもありますので。

秋山 そこについては少し大森先生の意見と違っているんですが、地方部の広がらないというところでは、無人駅があつて、その無人駅を無人駅の状態で何とか努力をしようとする個別努力をやっているんです。個別努力じゃなくて、そこは自治体の基本構想と組んでICTもちゃんと使つて。それから、自動車の免許が返納しなさいというような地域も、普通の自動車に乗れない人に対するサービスも基本構想と抱き合わせでやっていくという、人々のモビリティという着眼点を、国にはぜひ取ってほしいんです。人々のモビリティをどうやって底上げするかっていう努力を払う、その一部として基本構想があるんだよ、という位置付けにまだ到達していないんです。それをやるのが最も必要な時期に今、来ているんです。そういう意味で免許返納とか、それぞれ無人駅とか、鉄道局と警察と自治体がばらばらでやってるんです。そのばらば

らのところを地方が統合してやらない限り、前には進まないはずですので、これからは統合的な政策をもっと打つ必要性があるのかなという、そういう意識でいます。

大森 ありがとうございました。ですから、地方都市のほうで基本構想に対するイメージとか、そういうものは大都市の徒歩圏、駅の周りの歩いて回るようなところをやるものなんだな、というような。地方都市向けのやつもできるんだよ、というようなことを少し言ったほうがいいかな、と思ったところです。

秋山 多分、関東地域でも地方部が相当たくさんあるので、そこで見本を率先して関東運輸局と自治体とが協力して、交通事業者も協力して、作り上げていくということをつぐらいやってもいいんですね。それをやることによって、前に進んでいくんじゃないかと思います。あんまり議論しているとあれですので、このくらいでよろしいですか。それでは、次の段階に。ありがとうございました。

それでは続きまして、議事③の茅ヶ崎市による、「茅ヶ崎市 バリアフリー教室～対話・体験から支え合いの気持ちを醸成～」について、茅ヶ崎市都市部都市政策課、副主査の木村様にご説明をお願いいたします。それでは木村さん、よろしく願いいたします。

木村 皆さんこんにちは、茅ヶ崎市都市部都市政策課の木村と申します。本日は貴重な機会をいただきまして、誠にありがとうございます。私からは、茅ヶ崎市が令和元年度から実施している心のバリアフリー教室について紹介をさせていただきます。よろしく願いいたします。

まず初めに、この教室の目的です。茅ヶ崎市が行う心のバリアフリー教室は、小学4年生を対象に、視覚に障害のある方や車いすの方など、体に不自由のある方との対話や体験を通して児童が相手の視点に気付くきっかけをつくることで、学校や街中で、相手の気持ちを考えた支え合いができることを目指した授業です。単に障害の理解や体験だけにとどまらず、いくつかの特徴を備えながら授業を展開しています。本日はその特徴を踏まえながら、皆さまにご紹介させていただきます。

本題に入る前に、茅ヶ崎市が心のバリアフリー教室を開催するに至った背景を紹介させていただきます。茅ヶ崎市では平成27年9月に茅ヶ崎市バリアフリー基本構想を策定し、平成28年10月に基本構想の推進のため、茅ヶ崎市バリアフリー基本構想推進協議会及び市民部会を設置しました。この市民部会は、主に協議会委員の中の障害者団体の委員によって組織され、市民発意、市民協働による啓発活動に取り組んできました。こうした中、鶴嶺小学校の4年担当教諭が市民部会の活動を知り、令和元年9月にバリアフリー教室の開催の打診がありました。

もともと市民部会としても、心のバリアフリーの推進に関する教室を学校で開催し

たいという思いはありましたが、さまざまな調整が必要でその難しさを感じており、一步を踏み出せない状況でした。そのような中、学校側からの打診は願ってもない機会であり、この機会を逃さないよう、市民部会、学校側、共にお互いが協力して前向きに取り組み、令和元年11月、鶴嶺小学校において茅ヶ崎市最初の心のバリアフリー教室が行われました。

こうして令和元年度から始まった茅ヶ崎市心のバリアフリー教室の、これまでの実績です。令和3年度までの3年間は、鶴嶺小学校の4年生の一部のクラスで開催していましたが、令和4年度には鶴嶺小学校4年生の全てのクラス、全6クラスで開催するに至り、昨年度、令和5年度には鶴嶺小学校を含む市内の5つの小学校にまで実施校が広がりました。また、今年度については、市内にある全19の小学校のうち9校から実施の希望があり、4校で実施をする予定です。

では、ここからは私たちの心のバリアフリー教室の特徴とともに、教室の内容を詳しく紹介させていただきます。私たちの教室は特徴が大きく三つあります。その一つ目が、少人数の対話です。障害当事者との対話の場面では、写真にもあるように当事者1人と子どもたち7人程度で一つの班となり、近い距離で直接交流することとしています。障害当事者がクラスみんなの前で講話する形とは異なり、なるべく障害当事者を身近に感じることにつなげています。

二つ目の特徴が、他者理解の促しです。茅ヶ崎市には障害のある方もいれば妊娠中の方、けがをしている方、日本語が得意でない方、さまざまな方が住んでいて、人によって困り事もさまざまであるため、声を掛けることによって、その人に合った対応が必要であることを私たちの心のバリアフリー教室では伝えています。視覚障害のある方といっても、全盲の方もいらっしゃる少しだけ見える方もいらっしゃる。聴覚障害のある方でも、手話ができる方も手話ができない方も。その人の困り事や対応方法は、人によって異なることを学んでもらいます。

左下の写真をご覧ください。子どもたちが視覚に障害のある方を誘導する場面もありますが、あえてその誘導方法を子どもたちに教えることはしていません。相手とのコミュニケーションをとって、何に困っていて、どうしてほしいかを子どもたちが聞くようにしています。支え合いの行動のために相手とコミュニケーションをとることの大切さを学びます。

三つ目の特徴が、全4回の段階的学習であることです。1回きりの授業ではなく、段階的にステップを踏みながら授業展開をしていきます。ステップ1では、「知る」をテーマに。ステップ2では、「気付く」をテーマに。ステップ3では、「分かる・できる」をテーマに。最後のステップ4では、「深める」ことをテーマにしています。

ステップ1の「知る」では、市の職員による授業で、茅ヶ崎市にはさまざまな人が住んでいて、人それぞれ困ってしまう場面が違うことをスライドなどを使って説明します。目をつぶって歩く歩行体験では、1人で歩いてみたときと2人で歩いてみたとき

きを比べて、困っているときに声を掛けてもらえると安心することを感じてもらい、困っていそうな人への声の掛け方を学びます。また、グループワークでは、街中でのような人が、どのような場所で、どのようなことに困ってしまいそうかを考えて、グループで発表します。そうすることで、市内にはさまざまな人がいて、人によってそれぞれ困り事が違うんだ、ということ子どもたちに知ってもらいます。

ステップ2の「気付く」では、体に不自由のある方と実際に交流する授業です。体の不自由な方たちとの交流を通じて、自分との違いに気づき、人によって困り事やその対応方法がさまざまであることを体感してもらいます。少人数のグループ編成で、体の不自由な方のご自身の障害についての話の他、普段の生活や街に出掛けて困ってしまうこと、みんなにしてもらえるとうれしいことなどをお話ししてもらい、子どもたちからもたくさんの質問をもらうことでお互いの理解を促進します。また、教室内での対話だけではなく、階段や昇降口など学校の中を一緒に歩いてみることで、自分とは違った困り事や、その人に合った誘導の方法を学びます。

視覚に障害がある人と聞いて、これまで全く目が見えない人だけを想像していた子どもたち、また、聴覚に障害のある人と聞いて、これまでみんな手話ができるものと想像していた子どもたちには、実際にお会いした方とのギャップを感じることもあるかと思います。しかし、目の前にいる人、その人それぞれに困り事や対応方法が違うんだということ、近い距離で交流しながら体感します。

また、昨年度は関東運輸局様のご協力をいただき、スライドの右下、写真にもありますように、公共交通の利用体験としてバスを学校の敷地内に停車し、班ごとに当事者の方と一緒にバスに乗車することで、バスに乗降する際や乗車中の、困り事やその対応方法について学ぶ授業を鶴嶺小学校で実施いたしました。

ステップ3の「分かる・できる」では、ステップ2と同じグループメンバーで活動を行います。前回の授業で聞いた障害当事者の情報を基に、子どもたちはこの授業までにグループの中で話し合いながら、みんなで遊べるゲームなどを考えてきてもらいます。あるゲームで遊ぶ場合、どのようなことが障害となるかを想像し、子どもたちなりに工夫を凝らしてきます。例えばゲームのルール説明をする際にも、言葉だけではなくボードにルールを書いて説明するなどの工夫も見られます。時にうまくいかない場合があっても、ルールをその場で変更するなど、その場で相手のことを考えながら工夫を交えることで、お互いの理解をさらに深めます。このようにゲームや遊びを通して相手の気持ちを考えた行動を行うこと、ルールを工夫することで障壁を取り除くことが目標として授業を実施しています。

最後のステップ4のテーマは「深める」です。ステップ4は比較的、目に見えにくい知的障害や自閉症などを通して、多様な他者とのコミュニケーション力を養う授業です。具体的には、興味のあるものにだけ集中してしまうシングルフォーカスや、手先がうまく動かせないこと、曖昧な表現でのコミュニケーションが苦手であることな

ど、知的障害や自閉症などに比較的、共通する点を、子どもたちに身近な学校での場面に置き換えて、困っていそうなお友達がいたときに、どのように接したらよいかを考えてもらいます。例えば学校で掃除の時間、みんなは雑巾掛けをしているのに、Aさんだけは窓に置いてある図鑑が気になってしまって声を掛けても気付かない。このような場面でどのようにAさんに声を掛けたらよいか、どのように学校の中での場面を例示し、さまざまな体験を交えながら、困っていそうなお友達がいたときのコミュニケーションのとり方を学びます。

困り事は体の不自由な人だけのものではないこと、自分自身にだってあることを子どもたちに伝えながら、まずは学校の中で自分ができることを実践することで、学校や街中で支え合いの行動ができることへとつなげていきます。以上、これまで見てきたのが三つ目の特徴の、全4回の段階的学習であることです。

心のバリアフリー教室で学んだことを新聞形式にまとめて、授業参加の場で保護者へ見てもらうことも行ってきました。さらに、その成果物を市役所のロビーや地域の公民館に掲示することで、学校の中だけではなく、地域にも授業の効果を波及させたいと考えています。以上が、私たち茅ヶ崎市の心のバリアフリー教室についてです。令和元年度から開催し、今では市内の約半分の学校から開催希望が寄せられるようになりました。しかし一方で、希望する全ての学校に授業ができていないという点が、現在、私たちの課題の一つとなっています。本年度も9校から応募があったにもかかわらず、5つの小学校にはお断りしなければなりません。そのような中、昨年度、先進的で汎用性のある取り組みということで、国土交通省様の心のバリアフリー推進のためのモデル検討調査に、当教室を採用していただきました。国土交通省様のご支援の下、教室開催の手引書や教材動画を作成することで、教室開催に係る事務を標準化し、誰でも授業が実施しやすいような工夫を、現在、図っているところです。

この他にも、できる限り希望する学校で開催ができるよう、今後もプログラムの改善や運営体制の見直しなどを図っていきたいと思います。最後に、繰り返しになりますが、私たちの心のバリアフリー教室は障害の理解や体験だけにとどまらないよう、三つの特徴を備えながら、目の前にいる相手とのコミュニケーションを大切にすることによって、お互いの理解と支え合いの気持ちを醸成することを目指しています。このようにして学校全体、ひいては市内全体が誰もが安心して過ごせる街になることを目指しています。ご清聴ありがとうございました。

秋山 どうもありがとうございました。それでは、ただ今のご報告につきまして、ご質問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。

私から一つ。「深める」という部分があると思うんですが、そこに自閉症や知的障害者等という部分があるんですけども。知的障害者の方とコミュニケーション、あるいは自閉症の人とコミュニケーションをとるということも大事なんだけど、不安を

感じるので、不安をいかに取り除くかっていうこともかなり重要な項目としてあるんですが、そういう視点、対象者が来ていないわけです。実はなぜこんなことを申し上げるかという、発達障害の人たちを飛行機に乗せるためのプログラムを作って3年目になるんですが、不安を取り除くということはかなり大事なことだな、ということを感じていますので、そういうこともぜひ取り入れていただいたらよろしいのかなというご意見です。これは建築学会の論文集にもわれわれの研究室で書いてますので、不安というキーワードは相当大事だなというところが、私が感じてるところです。以上です。ご質問等ございますか、他の方で。

よろしいですか。じゃあ、どうもありがとうございました。それでは続きまして、議事④の東武鉄道株式会社による「視覚に障がいのあるお客様向け鉄道施設利用の体験会」について、東武鉄道株式会社鉄道事業本部営業統括部営業部お客さまサービス課課長、落合様にご説明をお願いいたします。よろしく申し上げます。

落合（東武鉄道株式会社） 皆さまこんにちは。ただ今ご紹介をいただきました、私、東武鉄道営業部お客さまサービス課の課長をしております、落合と申します。本日は貴重なお時間を頂戴しまして、ありがとうございます。それでは私のほうから、このたび、弊社で実施をいたしました、「視覚に障がいのあるお客様向け鉄道施設利用の体験会」について、ご説明をさせていただきます。

まず当社におけます鉄道事業概要につきまして、簡単にご紹介をさせていただければと思っております。非常に細かくて分かりづらく、申し訳ございません。当社の鉄道路線網でございますが、東京、千葉、埼玉、栃木、群馬の1都4県にわたってございます。下部分、薄い青色の部分の左端、浅草駅を起点といたしまして、東武スカイツリーラインという路線がございます。その先に群馬県の館林、太田方面に伸びる伊勢崎線。また、オレンジ色の系統が日光、鬼怒川方面へと向かいます日光線。そして途中の春日部で交差をしております、大宮と船橋を結ぶ東武アーバンパークラインという路線。こちらを弊社、一括して東武本線という呼び方をさせていただいております。

また、上部分の濃い青色の部分でございますが、こちらは独立路線ということで左端から、池袋駅から川越を経まして、寄居までを結ぶ東武東上線という路線がございます。こちら合わせまして、弊社の営業キロは463.3キロということで、JR様を除きまして関東では最長の路線距離を抱えてございます。それに伴いまして、駅数につきましても旅客駅で205駅という駅を抱えてございまして、1日あたり200万人を超えるお客さまにご利用いただいているというような路線でございます。

今回の体験会の概要についてご説明させていただく前に、視覚に障害のあるお客さまとは、これまで3年にわたって連携をして、取り組みをさせていただいているところでございます。と、申しますのも、さかのぼること2021年に当社の駅におきまして、

視覚に障害のあるお客さまがホームから転落をされまして、電車と接触しお亡くなりになるという大変痛ましい事故が発生してしまいました。当社といたしましては、この事故を重く受け止めまして、同年の2021年の秋口に当社では初めて、視覚に障害のある当事者の方、あるいは歩行訓練士の方をお招きいたしまして、当社の本社員、あるいは駅現業で働く管理者向けに座学の研修を実施したところでございます。日頃、駅をお使いになってどういうお困りがあるのかとか、歩行訓練士の方からは、どのような介助をするとよいのかとか、本当にそういった基本のお話を承ったところでございます。

その後、2022年度でございますが、実際の車両を活用した教育ということで、北春日部でございます訓練線で列車からの乗り降りの体験。あるいは東武宇都宮の駅におきまして、実際に白杖をドアに挟んでいただくような体験。車掌がどういうふうに白杖がドアに挟まっているのを見えるか、というような体験とかもしていただいた他、実際に線路下に視覚に障害のある方に下りていただいて、ホームと線路の高さを感じていただくなどしております。この研修には障害者のサポート役を駅管理者が担いまして、後日、各駅の職場で実施をした教育におきまして、当日の映像を編集したDVDを視聴しまして、全ての駅係員に対して、あらためて声掛けサポートの重要性を認識させたというところでございます。

そういったことを受けまして、今回、3回目というような形になります。あらためて、今回の体験会の目的でございますが、視覚に障害のあるお客さまがより安全に、安心して鉄道施設をご利用いただけるよう、実車及び訓練線の設備を使用した体験会を実施し、鉄道を利用する上での注意点を把握していただくとともに、鉄道職員が案内する際に障害特性を含めた留意点を把握することを目的としております。実施日につきましては2024年、本年の2月8日に実施をしております、場所につきましては記載のとおりでございますが、埼玉県春日部市内、北春日部に車庫がございます。その車庫内に訓練線ということで、通常では私どもの職員が教育等で活用しております訓練線、こちらを活用してございます。今回の体験会につきましては、浅草の駅から弊社の特急スペーシアという観光特急がございますが、貸し切りで運用いたしまして北春日部の車庫線まで往復ということで、実施をしております。

今回、参加いただいた団体さまでございますが、東京都盲人福祉協会様、それから千葉県視覚障害者福祉協会様ということで、いずれの団体さまにおかれましても、私のほうが先ほど口頭で申し上げましたが、第1回目、2021年の秋口に座学の研修ということで開催をさせていただいたときにお世話になりました団体さまでございます。参加人数は約150名ということでございました。

今回の体験内容でございますが、まず一つ目といたしましては、非常はしごを使用した降車体験でございます。こちらは実際にお乗りいただきました特急スペーシアに携帯をしております、簡易的なはしごでございます。異常時に駅間で列車から降車す

る状況を想定し、実車を使用して非常はしごで降車する体験を実施いたしました。お写真を見ていただければ分かりますとおおり、視覚に障害があるお客さまが前向き、あるいは後ろ向きで降車している様子がお分かりになるかと思えます。その階段の下で当社の本社員、あるいは駅係員がサポートしている状況でございます。

成果、感想ということで、参加団体の方からいただいたコメントを紹介させていただきます。想像していたより、電車から地上までの高さがあり驚きました。電車はもっと低いと思っていました。非常はしごの踏み台の部分が想像していたよりも幅が狭く感じ、不安でした。通常では体験できないことなので、貴重な体験となりました。このようなコメントをいただいております。

さらに、参加した社員の感想でございます。ご紹介させていただきますが、後ろ向きで降車するようにご案内をしましたが、参加される方によって安心感が得られる向きに違いがあることに気付き、まずは体の向きを伺ってから介助することを意識しました。また、白杖を使用したほうがよいのか、あるいは両手で手すりをつかむほうが安心なのか、サポートする際に判断に迷いました。非常はしごを使用する際には、まずは当事者の方に希望をお伺いすること、非常はしごの段数や踏み台の幅などの情報をより具体的に伝えることが、安全確保と当事者の不安解消につながることを把握できました。そういった感想がございました。

もう一点、非常はしごの関係で、こちらは実は当日の内容には含まれておらず、急ぎょ実施をした内容でございます。盲導犬を非常はしごで降車するという訓練も実際に実施をしてみました。盲導犬が普段こういったはしごを降りるということに慣れておりませんでしたので、やはり怖がってしまいまして、単独では降りられませんでした。ということで、協会の関係者の方が盲導犬を抱きかかえて降りる、というようなことになっております。

以上、非常はしごを使用した降車体験を実施していただきまして感じた課題として、一つは今、申し上げたとおり、盲導犬をこういった異常時、安全に負担をかけることなく降車させる対応方。もう一点につきましては、貴重な体験をすることができたと参加者の方からは感想をいただいた一方で、体の向きですとか白杖なしの場合など、さまざまなパターンで体験したかった、というようなご感想もいただきまして。やはり、より有意義な体験会を行うには参加される方の人数ですとか、あるいは時間配分、こういったものも検証していく必要があるのではないか、ということを感じた次第でございます。

続きまして、体験内容の2番目といたしまして、訓練線内の踏切を使用した体験というものを実施してございます。こちらは踏切内に取り残された際に、遮断桿を自力で持ち上げ、踏切内から脱出する体験ということで。当然、訓練線という施設でございますので、実際に列車が走行することはございませんので、皆さまには安心してこの訓練にはご参加いただきましたが、実際に視覚に障害のある当事者の方が、踏切内

で警報が鳴りまして遮断桿が下りてしまったというような想定から、体験をしていた
だいたところでございます。

こちらは参加いただいた方からのご感想でございます。警報音が鳴動した際に踏切
内にいるのか、外側にいるのかが不安でしたが、遮断桿を実際に触り、持ち上げるこ
とで、外側には押すことができ、脱出できましたが、内側には曲がらない仕組みになっ
ていて、相当な力で押さないと、内側には遮断桿を曲げることができないことが分か
りました。自分の立ち位置が踏切内なのか外側なのか不安なときは、遮断桿の真下に
しゃがみ込み、避難することも一つの方法であると思いました。また、別の方から
のご感想ということでございますが、遮断桿を手で持ち上げて脱出する発想はありませ
んでした。実際に持ち上げてみると力が必要だと感じた一方で、どのくらい力を入れ
れば脱出できるかを把握することができたのは、今後の安心感につながりました。遮
断桿がどのように下りてくるのか、実際に遮断桿の元まで触れることで仕組みを知る
ことができたのは貴重な体験でした。このようなご感想をいただいております。

続きまして、歩行訓練指導員の方による歩行指導の体験でございます。写真のと
おりでございますが、歩行指導員の方と踏切内を自由に歩行していただく、というよ
うな訓練でございます。この訓練に寄せられました、介助者の方からの感想ございま
す。どのような声掛けでガイドをすれば白杖や足がレールの溝に入ることなく、スム
ーズに踏切内を歩行できるか学ぶことができ、貴重な体験となりました。このよう
なご感想をいただいております。

続きまして、踏切内や線路内を自由に歩行し、段差や溝の深さ、レール形状、線路
幅などを体験いただきました。こちらでも列車が走行することはありませんので、この
踏切の前後を自由に歩いていただきまして。本当にお一人、あるいは介助者の方も付
きながら、自由にいろいろ線路のレールを触っていただいたりですとか、実際の碎石
と呼ばれる石、そういったものにも触れていただいたりしたところでございます。こ
のような形でさまざまな歩行体験をしていただきまして、ご参加者の方からの感想で
ございますが、思っていたよりもレールの溝が深くないと感じました。白杖がレール
の溝に引っ掛かることはあっても、抜けなくなることはないことが把握できました。
また、白杖がレールの溝に引っ掛かった数を覚えておくことで、踏切のどの辺りまで
渡ってきたか、自分の現在地を把握するイメージが湧きました。碎石の上は歩きにく
かったですが、異常時には歩く可能性もあるため、良い経験になりました。このよ
うなご感想をいただいております。

こういった体験を踏まえて見えてきた課題ということでございますが、踏切の形状
等は場所、あるいは複線、単線等によって違いが生じますので、今回のような体験会
を通じて、さまざまな情報を提供していく必要があることを認識いたしました。また、
碎石の上を歩行する際は、歩きにくく白杖も引っ掛かってしまうため、介助者の方の
誘導が重要であることを再認識したところでございます。

まとめということですが、今回の体験会は実車及び鉄道施設を使用しまして、実際に視覚に障害のあるお客さまに、通常時では体験できない線路内歩行や踏切内の脱出体験などの機会を提供することで、私ども社員にとっても相互に理解を促すことができた実感をしてございます。今後につきましても、合理的配慮が必要なさまざまなお客さまの行動特性や、ご案内する上での注意点などを理解し、地域関係機関の方と連携して鉄道施設を安全に安心してご利用いただけますよう、今回のような体験する機会の提供を引き続き検討し、人に優しく、人と地域が共に輝き続ける社会の実現に向けまして、安全、安心で快適な質の高いサービスの提供を目指してまいりますと考えております。ご清聴ありがとうございました。

秋山 どうもありがとうございました。最近、いろいろなところで実験やったりしていますけれども、今回の東武鉄道の鉄道利用の体験会というのは素晴らしいと思います。なぜ素晴らしいかということを一言だけ申し上げると、やはり社内への波及効果が極めて高いということ。おそらく、関わった人は視覚障害者との対応をどういうふうにしたらいいかが、体の中に染み付いてくると思うんです。それが一つと、二つ目は視覚障害者の人たちが直接体験することによって、鉄道の危険とかいろいろな問題を理解する、そういうことに役に立ったのではないかと感じる場所があるので、今後ぜひ続けていただきたいと思います。その上で皆さんがたからご質問、ご意見があれば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。

どうも東武鉄道の方々、ありがとうございました。それでは、議事⑤の「関東運輸局における最近の主な取り組みについて」、及び「関東地方整備局における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いたします。

平井 関東運輸局バリアフリー推進課の平井でございます。資料7の関東運輸局における最近の主な取り組みについて、ご説明いたします。1ページ目をご覧くださいまして、こちらは公共交通におけるバリアフリー、ハード・ソフト一体的な取組の推進として出しておりますけれども、公共交通における移動等円滑化を図るためには、エレベーターやホームドアのハード面のさらなる整備等に加え、旅客支援等のソフト対策を具体的に推進する必要があることから、接遇、研修のやり方等を含む取組計画の作成、取組状況の報告・公表を行うこととなっております。

2ページ目でございますが、一定規模以上の事業者において、計画の作成、公表することが義務付けられております移動等円滑化取組計画書の作成状況について、全国におけるモード別作成事業者を一覧にしたものでございます。3ページ目につきましては2ページ目同様、全国における移動等円滑化取組計画書の作成状況についてモード別、及び地域別を一覧としたものでございます。4ページ目及び5ページ目につきましては、関東運輸局管内における移動等円滑化取組計画書のモード別による作成事

業者の一覧となりますので、お時間のあるときにご確認ください。

6 ページ目はバリアフリー教室の開催状況等についてでございます。令和5年度におきましてはバリアフリー教室を46回開催し、3,042名に参加していただいたところでございます。平成13年度より、このバリアフリー教室を開催しております。23年間で約560回、延べ38,500名に参加していただいております。幼児期から青年期への発達段階である小学生を対象としたバリアフリー教室が多く、約60%は小学生となっております。なお、7ページ目につきましては、令和5年度において開催したバリアフリー教室の一覧となっております。

8 ページ目では移動等円滑化促進方針・基本構想策定支援セミナーの実施についてでございます。令和6年1月22日に46の自治体に対して、自治体のバリアフリー政策を充実させるバリアフリー基本構想の役割についての基調講演をいただくとともに、マスタープラン及び基本構想を策定した自治体より事例の紹介をいただく等のセミナーを、オンラインにて実施いたしました。現状、マスタープラン、基本構想の作成状況においては、第3次整備目標の達成は難しいところではございますけれども、このようなセミナー等で自治体の方への説明等を行い、誰もが移動しやすい、暮らしやすいまちづくりの発展、拡大に向けて取り組んでまいるところでございます。

次に9ページ目は「当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する中間的な整理案」の最終取りまとめに向けて、鉄道駅での現地調査を令和5年12月に実施した概要でございます。10ページ目で、その調査結果を紹介させていただきます。実施にあたりましては、さまざまな障害特性の方のご意見をお伺いできるよう、当事者の方や知見をお持ちの方にご参加いただき、好事例や気になる点等のご指摘をいただいたところでございます。

次に11ページ目は、先ほど小学生等向けのバリアフリー教室の開催についてご案内しましたけれども、関東運輸局の職員向けにバリアフリー教室を開催した内容の概要でございます。初の試みといたしまして、障害当事者である視覚障害者の方を講師にお招きしまして、障害者差別解消法で考える社会モデルについてご高話いただきました。日常生活や移動を行うにあたって、個人によってさまざまな物的、精神的なバリアーがある。その感じ方や捉え方が異なること。また、自分と異なる個人の尊厳を大切に、他者とのコミュニケーションによって、抱える困難や痛みを想像、共感することが可能となり、それぞれの状態に応じた接し方等につながることへの理解につながったと考えております。

併せてご講話いただきました講師の方にご協力いただきまして、視覚障害者の方の案内の際のお声掛けでありますとか、座席の確認の仕方などを、職員が体験させていただきました。この体験の最後は積極的な質問やアドバイス、例えば同じ視覚障害者であっても全盲の方と弱視の方の違いであるとか、人それぞれで対応や求める配慮が異なることなども、お話しいただく場面もございました。直接、障害当事者の方から

の意見やアドバイスをいただくことによって、社会モデルや合理的配慮の理解が深まることとなった教室を開催できたものと考えてございます。以上でございます。

事務局 では続けて、関東地方整備局様、ご説明お願いできますでしょうか。

青木 承知しました。関東地方整備局の青木でございます。関東地方整備局の役割についてご説明します。関東地方整備局は国土交通省の中で、関東地方の1都6県に山梨県と長野県を加えたエリアで河川、道路、港湾、空港、国営公園、官庁施設などのインフラ整備と、その維持管理を担当する部署でございます。

次のページからバリアフリーの取り組み事例をご紹介します。2ページ目、お願いいたします。こちらは道路事業の取り組み事例となります。令和4年4月に奈良県で発生しました痛ましい事故と、道路の移動等円滑化に関するガイドラインの改定を受けまして、相武国道事務所管内で特定道路に指定されております、国道16号の久保沢第一踏切に視覚に障害のある方の安全確保のために、凹凸のある誘導表示を昨年5月に設置しております。

3ページ目、お願いいたします。国営公園の取り組み事例となります。管内に5つの国営公園がありますが、本日は東京都立川市にあります国営昭和記念公園をご紹介します。

4ページ目、お願いいたします。公園内にありますハーブの丘の園路ですが、路面が劣化しておりましたので、令和5年度に園路の舗装と拡幅をして利便性を図っております。

5ページ目、お願いいたします。こちらは官庁営繕の取り組み事例となります。昨年の3月に完成しました、5階建ての合同庁舎でして、1階が町立図書館で、2階から5階は国の施設が入居しております。ユニバーサルデザイン検討会でいただいたご意見を踏まえました主な対応としましては、施設の出入口付近では視認性の良い場所に点字付き総合案内板とインターホンを設置しております。また、誘導ブロックを図書館まで敷設しております。1階にある図書館のトイレにつきましては、子ども用は自動洗浄型にしておりまして、手洗い場のうちの一つは高さを低くしております。

6ページ目、お願いいたします。千葉県松戸市にあります関東技術事務所の、バリアフリー体験についてをご紹介します。事務所の敷地内には実際に道路施設を整備している区画があります。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なさまざまな条件を設定して、車いすの体験などをさせていただくエリアがございます。こちらは関東技術事務所のホームページでバリアフリー体験のお申し込み受付を行っております。

続きまして、バリアフリー化の支援制度、管内自治体の取り組みにつきましては、住宅整備課長の井波よりご説明いたします。

井波 住宅整備課長の井波でございます。資料7ページ目になりますが、バリアフリー化に関する支援制度の一つ目といたしまして、都市・地域交通戦略推進事業というものがございます。こちらの事業は安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市、地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立する事業となっております。具体的には資料に写真を載せてございますような自由通路、地下街、駐車場、バリアフリー交通施設等の公共空間等の整備に対して、支援を行っているものでございます。

8ページ目、お願いいたします。二つ目の支援制度といたしまして、バリアフリー環境整備促進事業というものがございます。こちらの事業は高齢者の方や障害者の方々が安心して暮らせる環境の整備を図ることを目的とした事業となっております。具体的には、バリアフリー法に基づく条例や基本構想の策定への支援の他、トイレのバリアフリー化、スロープやローカウンターを設置など、建築物のバリアフリー改修工事等を支援する事業となっております。関東地方整備局では、地方公共団体が行うバリアフリーの取り組みに対して、相談等の対応を行っているところでございます。

9ページ目、お願いいたします。建築物分野のバリアフリー法の体系の概要となっております。既に皆さまご承知の内容もあるかと思いますが、ご説明をさせていただきます。学校や事務所などの多数の方がご利用される建築物につきましては、建築物移動等円滑化基準というバリアフリーに関する最低限の基準に適合するように努力をする、といったような規定となっております。また、右上に特別特定建築物というふうに書いてございますが、百貨店ですとか不特定多数の方が利用する官公署などを主として、高齢者の方や障害のある方がご利用されるような建築物であって、床面積が2,000㎡以上の建築物につきましては、建築物移動等円滑化基準への適合の義務が課されている、という位置付けになってございます。

先ほど委員よりご意見のございました、車いす使用者用のトイレの設置に関しまして、資料には掲載してございませんが、今週の6月18日の火曜日にバリアフリー基準の改正の政令が閣議決定をされてございます。これまでバリアフリーの基準の中では、建築物の一つ以上、車いす使用者用のトイレの設置を求めていたところですが、今後は原則、各階に1以上の設置を求める、といった改正が予定されてございます。まだ施行はされてございませんが、この場をお借りしてご紹介をさせていただきました。

10ページ目、お願いします。バリアフリー法に基づきまして、各地方公共団体で条例の制定をすることができるようになってございます。こちらの条例の制定に関しましても、整備局で随時、地方公共団体のご相談に乗りながら、対応を進めていきたいと考えてございます。整備局からのご説明は以上となります。

秋山 ありがとうございます。ただ今の議事につきまして、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。

事務局 全国老人クラブ連合会の大藪様、お願いいたします。

大藪 大藪です、よろしくお願いします。関東運輸局で説明をされました、移動等円滑化取組計画書の作成状況のことで教えていただきたいと思います。この中で5ページ目のところに、タクシー事業者がいくつか挙げてありますが、全部で60あると最初に書いてありますが、ほとんどが東京のように見えます。ある程度の規模以上ということがあると思いますので、やむを得ないことかと思うんですけど、やはり地方での移動等円滑化取組を進めるには、地方の主要タクシー会社も計画書を作成しなきゃいけない。そういうタクシー事業者を、その県のその地域のモデルとして、こういう施策をけん引するようなこと等も考えてはいいんじゃないかと思うんですけど、その辺はいかがなんでしょうか。

秋山 どうもありがとうございます。大藪さんからは、タクシーの努力がちょっと足りませんので計画書はもうちょっと地方にも頑張ってやったらどうか、というご提案ですが、いかがでしょうか。

平井 関東運輸局のバリアフリー推進課の平井でございます。こちらの取り組み計画につきましては1ページ目にあるんですけども、※印で平均利用者数が1日3,000人以上であるとか、輸送人員が年間100万人以上である事業者が作成するように今なっておりますので、それ以外については作成をしなさいというふうには行ってはいない状況ではあるかと思います。ただ、そういったご意見があったことにつきましては、国土交通本省のほうにもお伝えさせていただければと思います。

秋山 大藪さん、よろしいですか。

大藪 はい、ありがとうございました。よろしくお願いします。

秋山 他にいかがですか。大丈夫ですか、ご意見等。時間が4時までのところ、あと1分しかないんですが、もう一つ議題がございますのでこのくらいにさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは最後に議事⑥、「(仮称)2027年国際園芸博覧会アクセシビリティ・ガイドライン検討委員会」への参加のご依頼について、ということで、公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会、滝澤様よりご説明をお願いしたいと思います。それでは、よろしくお願いします。

滝澤 皆さま初めまして、私、公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会企画調整部企画課の滝澤と申します。本日は貴重なお時間をいただきまして、どうもありがとうございます。私どもの協会なんですけれども、2027年に横浜で開催されます国際園芸博覧会の準備を進めている団体でございます。その準備の中で、今年度、アクセシビリティ・ガイドラインの策定を考えておりまして、その策定のための検討委員会に皆さまに委員としてご参加を賜りたく、きょうはお願いにまいりました。

まず2027年国際園芸博覧会の概要を少しご説明させていただきたいと思います。本博覧会なんですけれども、A1クラスという国際園芸博覧会の中でも最上位クラスのものとなっております。こちらは1990年に大阪で花の万博というのが行われているんですけれども、それ以来、日本では2度目の開催というものになります。GREEN×EXPO 2027 という略称で今、いろいろと広報活動等を進めております。開催期間ですが、2027年の3月19日から9月26日の約半年間となっております。場所は神奈川県横浜市の旧上瀬谷通信施設といいまして、もともと米軍基地があった場所となっております。この場所において約1,500万人、実際に有料来場者数としては1,000万人以上の参加者を見込んでおります。70の国、国際機関からの参加を見込んで、今、準備を進めております。1都3県では初の万博というような形になりまして。今、2025年に向けて大阪、関西のほうで準備をしております大阪・関西万博と同じ、いわゆる万博というようなものになります。

私どもテーマを、『幸せを創る明日の風景』というふうに置いておりまして。今、地球規模で起こっているさまざまな気候変動ですとか生物多様性の喪失、そういった課題に対して、自然を活用した解決策により、自然と人と社会が共に持続するための最適解というのを、参加者、皆さまと一緒に考えて提示していきたい、というふうに考えております。

場所は横浜市の西のほうになります、大和市と近接した場所に旧上瀬谷通信施設という場所がございます。こちら航空写真になるんですけれども、このように自然豊かな場所が、この会場約100ヘクタールから、この旧上瀬谷通信施設全体でいいまして240ヘクタールの自然が残されたエリアとなっております。この会場に自然の大地、自然の力を生かした、地形を尊重した会場を造ろうということで、Nature-based Designというコンセプトのもと、ただ今、会場作りをしているところでございます。

この会場の現在の検討マップなんですけれども、この会場の中に三つのゾーンと五つのビレッジというものを設けようということで準備を進めております。資料右上、三つのゾーンですが、国際出展ゾーンということで、各国の園芸文化や食農文化など多様なそういう文化を展示する場所ですとか、シンボルゾーンというところで博覧会のテーマ、これを発信する場所が日本ゾーンということで、政府出展における日本庭園など、日本文化を発信するようなゾーン、三つのゾーンを設ける予定でおります。

資料の左下、五つの Village とありますが、それぞれ異なるコンセプトごとのエリアを設けようということで、脱炭素ですとか、未来の先端技術による新しい暮らし、Urban GX Village というものですとか、食農に関わるものをテーマにした Farm & Food Village。それから、自然とこれまで共生してきた伝統の知恵をあらためて思い出そうという Craft Village ですとか、子どもたち、未来の大人に自然の中で遊びながら、学び、考えてもらうエリア、Kids Village。それから SATOYAMA Village では生物多様性ですとかネイチャーポジティブというようなものが発信できる。そういう五つの Village というものを造ろうということで、進めております。

こちらが会場までの公共交通機関によるアクセスになります。南町田グランベリーパーク駅、それから JR の十日市場駅から相鉄本線の瀬谷駅、三ツ境駅、これが最寄り駅になりまして、この 4 駅からはシャトルバスが出ることになります。こちらがメインの交通ルートになるかと考えております。その他、ターミナル駅からの直通バスですとか、自家用車ですと横浜町田インターが至近距離にあるような場所になっております。

今回の依頼事項についてなんですけれども、改めましてアクセシビリティ・ガイドライン検討委員会に委員としてのご参加を賜りたく考えております。検討委員会の概要ですが、2023 年に策定しました基本計画におきまして、あらゆる皆さま、訪れる全ての人々が安全、快適に過ごすことができるよう配慮した計画、整備を行っていくものとしております。この基本計画に基づきまして、当該当事者や学識経験者の皆さまの参画の下、当協会をはじめ出展者等全ての参加者の整備、それから運営に係るアクセシビリティ・ガイドライン検討委員会を立ち上げたいと考えております。検討事項といたしましては、施設整備、交通輸送から運営サービス、それぞれの目指すべき水準及びその内容について、検討していきたいというふうに考えております。

委員構成、今回ご参加いただきたい皆さまというところで、こちらにおられます秋山先生、大森先生の他、障害当事者団体さまの皆さまということで、この関東分科会にご参画いただいております各団体さまにご参加いただけないか、というふうに考えております。その他、もう一名、学識経験者の方 1 名と、開催都市となります神奈川県、それから横浜市からそれぞれ地元の当事者団体さまのご推挙もいただければというふうに、今、検討しております。その他、関係事業者さま、それから行政機関の皆さまへはオブザーバー参加ということの依頼を別途、検討しております。

スケジュール案になりますが、2025 年の 3 月にガイドラインの発出ができればというのを目途に、8 月頃から検討委員会を 3 回。その他、テーマ別のワーキングを 1 回目、2 回目の後にそれぞれできたら、というふうに考えております。

本日、ご承認をいただけましたら、皆さまがたに各団体の代表として委員にご就任いただきたいというふうに思っているんですけれども、もし団体さまのお考えで、この委員会であれば別の方というのがあれば、その旨も頂戴できればというふうに思っ

ております。あらためて正式な依頼、もしくは委員の選出の依頼については、できましたら事務局さまのほうから皆さまご連絡先を頂戴いたしまして、メール等にてあらためてご依頼をさせていただけたら、というふうに考えております。私からの説明は以上になります。よろしく願いいたします。

秋山 秋山です。今回、博覧会協会から皆さんに委員のお願いをするということで、私のほうから、むしろ関東運輸局でせつかくバリアフリーの議論をずっと積み重ねてきていますので、皆さんが参画していただくのが一番よろしいんじゃないか、ということで、あえて私はここで皆さんにまずはお願いをして、その上でご承諾いただけるかどうかという、そういう段取りにしてください、というふうに申し上げました。そして今日滝澤さんに、まずはご説明をしていただいて、その上で皆さん方がぜひご参加していただければということで、この場を借りてご説明に上がったという次第でございますので、どうぞよろしく願います。そして少しお考えをいただき、ご意見等があれば事務局のほうにご一報いただければ、というふうに思います。

ということで時間が過ぎてしまいましたので、きょうは細かい質疑はあえて事務局のほうにさせていただくということで、これで本日の議題については終了させていただきたいと思っております。進行は事務局のほうにお返ししたいと思います。どうもありがとうございました。

清水 秋山分科会長、ありがとうございました。また、本日ご出席いただきました委員の皆さまにおかれましては、長時間にわたりご議論いただきまして、誠にありがとうございました。最後になりますが、関東地方整備局企画部広域計画課、青木課長補佐より閉会のあいさつをさせていただきたいと思っております。青木課長補佐、お願いいたします。

青木 関東地方整備局の青木でございます。閉会に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。本日は秋山先生、大森先生をはじめご参加の皆さまがたには大変お忙しい中、貴重なお時間とご意見をいただき、誠にありがとうございました。茅ヶ崎市様、東武鉄道株式会社様におかれましても、それぞれの取り組みをご紹介いただきありがとうございます。本日、委員の皆さまがたにいただいたご意見につきましては、早速、担当部局と共有するとともに、国土交通本省にしっかりと伝えてまいります。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。閉会のごあいさつとさせていただきます。本日はありがとうございました。

清水 青木課長補佐、ありがとうございました。以上を持ちまして、第6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。なお、本日

の議事録でございますが、委員の皆さまにご確認をいただいた後に当局のホームページに掲載させていただきます。よろしくお願いたします。本日はお忙しい中、ご参加いただきまして誠にありがとうございました。

(以上)