

第8回移動等円滑化評価会議関東分科会 議事録

○日時：令和8年6月22日（月）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
浦田 成幸	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
加藤 敦子	川崎市育成会手をむすぶ親の会 会長
名古屋 恒彦	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 全国老人クラブ連合会 政策委員会 幹事
洗 成子	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 推進団体支援部 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
栗原 明宏	一般社団法人 日本民営鉄道協会 運輸調整部長
中村 浩一	一般社団法人 東京バス協会 常務理事
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
森 茂博	一般社団法人 全国空港事業者協会 事務局長
菅原 晃	一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会 専務理事

○議事

下瀬 それでは定刻となりましたので、ただ今より第8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共生社会推進課の下瀬と申します。どうぞよろしくお願いいたします。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。オンラインでご参加の皆さまにお願いでございます。画像や音声のノイズ混入等を避ける観点から、誠に恐れ入りますがご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、進行時に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。

併せて、個別のトラブルにつきましては、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。本会議は、限られた時間での進行となりますので、終了予定時間以降のご質問への回答につきましては、後日、改めて対応させていただきます。あらかじめご了承ください。

最後になりますが、本日の会議の資料及び議事録は、後日関東運輸局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ようお願い申し上げます。それでは、開会にあたりまして関東運輸局交通政策部長の高崎よりご挨拶を申し上げます。高崎部長よろしく願いいたします。

高崎 ただいまご紹介にあずかりました、関東運輸局交通政策部長の高崎でございます。どうぞよろしくお願いいたします。座りましてご挨拶をさせていただきます。本日はご多忙のところ、第8回移動等円滑化評価会議関東分科会の委員の皆さま、関係団体の皆さまにおかれましては、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、格別のご理解ご協力を賜っておりますこと、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。本会議は、私ども国土交通省のバリアフリー政策について、障害を持つ当事者の皆さまにご参画いただく枠組みの下で継続的にご評価、ご助言をいただく貴重な機会でございます。関東分科会としては今回が第8回になります。国土交通省では、引き続きバリアフリー化を推進するため、バリアフリー法および関連施策のあり方検討会を開催し、学識経験者、障害者等団体、事業者団体の方々からご意見をいただきながら検討を進めてまいりました。

昨年には、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携して数値目標の引き上げや対象範囲の拡大、また、主要課題として設定している「基本構想等」「心のバリアフリー」「当事者参画」については新規項目の設定や見直しを行い、第4次整備目標を策定いたしました。本日は、第3次整備目標の2024年度末の達成状況と、第4次整備目標の概要のご報告をさせていただきます。

国土交通省におきましては、第4次整備目標の下、ホームドア・可動式ホーム柵の整備の加速化、プラットホーム等段差・隙間の縮小などの諸施策を推進しているところです。共生社会に関する関心の高まりを受け、インクルーシブデザインの導入、学校教育や自治体の研修も進んでいます。今後もユニバーサルデザインのまちづくりや心のバリアフリーの取り組みを進め、真の共生社会の実現を目指してまいります。

また、本分科会での皆さまからの貴重なご意見を今後の施策にしっかりと反映し、実効性のある取り組みにつなげてまいりたいと考えております。バリアフリー化のさらなる推

進のためには、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。ぜひ、忌憚のないご意見を賜れ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、私からの開会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申し上げます。

下瀬 高崎部長、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申し上げます。

秋山 ただいまご紹介にあずかりました、中央大学の秋山と申します。恐らく、国土交通省では、5年先の目標達成状況を今日報告すると思いますが、基本構想マスタープランの作成についても報告があると思います。あり方検討会と先ほど部長さんから報告がございましたけれども、ここでの議論の中で一番重要なテーマが、高齢者とか子育て、障害者ということで、子育ての方も入ってきました。これについては、多分ジェンダー主流化というのが国土交通省でこれから頑張ってやりますよという宣言を出しまして、既に3回ぐらい打ち合わせが省内であったそうです。ジェンダー主流化は、今週末に土曜日の14時半から中央大学の3号館14階で、国土交通省に元いた人と、国土交通省のジェンダー主流化の専門家と私とでお話をして、できるだけご理解をさせていただこうということで企画をしました。参加ができるようでしたら、ぜひ、無料でございますのでよろしくお願い申し上げます。

そんなことで、新たにジェンダー主流化なども、今後視野に入れて考えていくということが基本的に重要だというふうに思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

下瀬 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たいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

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。また、今回は、株式会社京王プラザホテル杉浦様、中央大学研究開発機構丹羽様、全日本空輸株式会社大澤様にそれぞれご講演をいただきます。

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。

まず議事次第、資料1、委員名簿。資料1の2、出席者名簿。資料1の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整備目標達成状況。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、株式会社京王プラザホテル「京王プラザホテルのユニバーサルサービス～全てのお客さまに開かれた広場（プラザ）を目指して～」。資料6、中央大学研究開発機構「当事者参加による空港の移動円滑化と新たなバリアフリーの取り組み」。資料7、全日本空輸株式会社「Universal MaaS～誰もがあきらめない世界へ～」。資料8、関東運輸局に

おける最近の主な取り組み。資料 9、関東地方整備局のバリアフリーの取り組み。資料 10、参加委員から事前にいただいたご意見等。

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、主要課題の対応方針およびバリアフリー法に基づく基本方針における第 4 次目標について【概要】(最終取りまとめ)。参考資料 3、国土交通省等の対応状況取り組みについて。参考資料 4、『点字民報』2026 年 1 月増刊。以上になります。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、進行に合わせて画面に資料を表示いたしますので、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 秋山です。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、本日は議事次第のところに書かれてございますが、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、および議事に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たいと思います。なお、ご意見については、説明が終わった後にお伺いしたいと思います。それでは、ご説明をよろしくお願いいたします。

高木 それでは、議事 1、2 につきましてご説明いたします。関東運輸局共生社会推進課の高木と申します。よろしくお願いいたします。資料 3 では、関東のバリアフリー整備がどこまで進んでいるか、令和 6 年度末時点でのデータを基にご説明いたします。表の色分けについては、赤が全国平均以上、青が全国平均を下回っている地域を示しております。

まず、1 ページ目ですが、こちらでは令和 2 年度までの達成状況と、令和 7 年度最終年といたしましたバリアフリー基本方針の第 3 次目標の概要です。本日は、国土交通省において把握しております、令和 6 年度末現在の達成状況と関東管内のバリアフリー化の進捗状況についてご報告いたします。まず、鉄軌道駅についてですが、令和 6 年度末時点で段差の解消と障害者用トイレの設置はいずれも 95%を超えており、関東全体ではおおむね順調に進んでいます。一方、視覚障害者誘導用ブロックは、約 50%にとどまっており、引き続き整備が必要な状況です。

3 ページ目、バスターミナルでございますが、関東管内のバスターミナルは、東京、神奈川に集中しています。段差の解消、案内整備ともに 100%を達成しております。ただし、障害者トイレにつきましては、神奈川県内の一部の施設で未整備があり、関東全体では 50%にとどまっております。4 ページ目の航空旅客ターミナルでは、茨城、千葉、東京に 7 施設ございます。段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、障害者用トイレの全てで 100%を達成しております。5 ページ目の旅客船ターミナルでは、関東では神奈川県内の 2 つの施設が対象です。こちらも段差の解消から障害者用トイレまで、全ての項

目で 100%を達成しております。

6 ページ目の鉄軌道車両は上段になりますが、目標 70%に対し、関東では約 83%と目標を上回っております。ただし、群馬県、千葉県など一部では全国平均を下回っており、地域差が見られるところです。下段の旅客船については、目標 60%に対し、関東全体で約 57%と目標達成まであと一歩という状況でございます。

7 ページ目、上段のバス車両についてですが、ノンステップバスの目標は 80%に対し、関東全体で約 85%と目標を超えています。一方、栃木、山梨は全国平均を下回っており、地域によってばらつきがある状況です。下段の福祉タクシーですが、全国目標 9 万台に対し、関東だけで 3 万台を超えた導入がされており、特に東京都が大きくけん引している状況です。

続きましては、都市公園および路外駐車場についてです。関東地方整備局よりご説明お願いいたします。

大里 関東地方整備局の大里でございます。都市公園の状況についてでございますが、園路及び広場は、令和 7 年度 70%整備目標に対し、令和 6 年度末時点では、約 62%となっております。駐車場は、令和 7 年度までの 60%整備目標に対し、令和 6 年度末時点の整備状況は 57%となっております。トイレについては、令和 7 年度の 70%整備目標に対し、令和 6 年度末の時点での整備状況は 64%となっております。それぞれ地域差、東京、神奈川については全国を超えている一方で、群馬県等では全国平均を下回っているという、地域によってばらつきが出ている状況でございます。続きまして、特定路外駐車場でございます。令和 7 年度までの 75%整備目標に対し、令和 6 年度末時点の整備状況は約 73%となっております。説明は以上でございます。

高木 続きまして、資料 3 の説明をさせていただきます。令和 7 年度末現在の、関東における基本構想とマスタープランの作成状況でございます。まず、1 ページ目でございますが、こちらは平成 13 年度から基本構想作成状況の推移をお示ししております。関東では、99 の自治体が基本構想を作成しており、作成率は 28.9%です。政令市、中核市、特別区に限ると、7 割以上が作成済みですが、その他の市区町村では、まだ低い水準にとどまっております。

2 ページ目の都県別基本構想の作成状況です。都県別では、神奈川県、東京都が比較的高い作成率となっております。一方、群馬県、茨城県は全国平均を下回っており、地域間の差が顕著でございます。3 ページ目のマスタープランですが、平成 30 年のバリアフリー法改正で創設された制度で、面的、一体的なバリアフリー化の方針を示すものです。関東では新たに一つの自治体で作成がなされ、現在 18 県が作成されております。全国 54 県のうち、約 3 分の 1 を占めております。東京都内を中心に取り組みが進んでいる状況です。本年 4 月 1 日から、第 4 次バリアフリー整備目標が施行されます。令和 8 年度から 5 年間

にわたる整備目標の下、皆さまにご協力をいただきながら、ハード、ソフト両面においてさらなるバリアフリー施策の充実を進めてまいります。説明は以上です。

秋山 どうもありがとうございます。それでは、ただいまの議事①と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。いかがでしょうか。DPI 日本会議の工藤さんをお願いしたいと思います。どうぞ。

工藤 DPI の工藤と申します。本日はお時間を取っていただきありがとうございます。DPI から4点ございます。まず1つ目は、鉄軌道駅についてです。鉄軌道駅のバリアフリーの対象になっている駅について、令和7年度までに原則として全て円滑化を実施するようになっているんですけれども、95%を達成している所が多いようなんですが、まだ100%まではいっていないようです。100%を達成できなかった理由は、主にどういったものでしょうか。また、今後どのように進めていく予定か教えていただけたらと思います。

2点目が、旅客船についてです。全体的に達成率が低いと感じています。それから、現在のバリアフリー基準では、車いすで乗れさえすればバリアフリー化したということになっています。ただ、実際には、船内の一部でしか車いすでいる場所がなく、景色も見れない状態ですし、自由に動けるようなスペースもなく、じっとしているしかないというような状況です。現在の目標値を達成したからそれでいいということではなくて、バリアフリー基準の見直しも検討していただきたいと思っています。

次、3点目が航空機についてです。航空機も旅客船と同様に、バリアフリー化されたというふうにカウントされていても、障害当事者からすると、まだまだ使いづらいと感じています。例えば、機内のトイレは、車いすを利用している人が使えるスペースがなく、使うことができません。機内用のアイルチェアでも、こちらもすごく航空会社によっていろんな形がありまして、短時間、乗っただけで体を痛めるようなものも実際に使われています。また、座席も液晶のタッチパネルが、視覚障害者が操作することができないという根底もあります。航空機、バリアフリー化100%となりましたが、こういった状況がありますので、実用性のある基準の見直しをお願いしたいと思っています。

4点目が、新幹線についてです。車いす席のオンライン予約についてお願いがあります。車いすスペースが6席になったN600Sの車両が増えていることは大変ありがたいのですが、オンライン予約がしづらいと感じています。現在の東海道新幹線では、まずオンラインで申し込んだ後に、JR東海さんのほうから予約確定のお電話があり、後日、切符を受け取りに行くというような流れです。そして、受け取れる駅も限定されているので、好きなときに好きな所で受け取るということができません。今後は、こういったオンライン予約がもっとやりやすくなるような検討もし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。工藤さんからは、まず令和7年度の原則95%、これ鉄道で

すけれども、それから 100%達成できない理由は何かということですが、これが一つ。2つ目が、旅客船の達成率が低いので、車いすの人は自由に動けないということで、バリアフリー基準の見直しをしてくださいということが2点目。それから3点目、航空機について、バリアフリー100%となっているけれど、これはバリアフリー化されたとしても使いにくいので、車いすのスペースが小型機などはありませんので、こういうのをどうしたらいいか。機内のアイルチェアも使いにくいということと、それからタッチパネルは、視覚障害者が操作できないという問題がある。4番目が、新幹線の車いすのオンライン予約が、その後の、予約をして、電話で向こうから予約を受けたということが来て、さらにその切符を取りに行くと。取りに行く場合には、カウンターがしっかり空いてる所しか取りに行けないということで、かなり限定した使い方がなされている。これについてご質問をしたいということで。事務局のほうで、もしお答えできる範囲で結構ですので、お願いしたいと思います。

高木 DPI 工藤様、ご質問ありがとうございます。まずなんですけれども、鉄軌道のバリアフリー化が 100%に達成できなかったという理由につきましては、こちらのほうでまだ確認ができませんので、調べまして回答させていただければと思います。あと、新幹線のオンラインの予約の方法ですが、こちらは、ご要望として国土交通本省のほうに申し伝えさせていただければと思います。旅客船の目標、あと航空機の件につきましても、タッチパネルが視覚障害者に使えない、あと、移動はしづらいというバリアフリー法の基準につきましても、本省のほうに共有させていただければと思います。以上でございます。

秋山 工藤さん、旅客船が、やはり車いすを中心に問題を問いているんですけれども、バリアフリーの基準の見直しは我々も感じておりまして、様々な所でこれから議論をしていかなければならないという段階だと思います。航空機についてのバリアフリーというのは、小型機がなかなかちゃんとしてないので、これは、できるだけ早い段階でそういう開発を行ってくださいということと、もちろん機内の使いにくいアイルチェアとか、それからタッチパネルがそもそも視覚障害者の対応ができてないということについても、代替案を考えるといろいろあると思いますので、これは、この委員会を通して本省のほうに申し上げておくということになると思いますが、よろしく願います。工藤さん、よろしいですか。

工藤 ありがとうございます。航空機、トイレが使えないという状況にありますので、ちょっとスペースを広くしていただくなど、検討していただけると助かります。

秋山 それは、まだ国土交通省では検討はしていませんが、私は学会でこの件を取り扱って、できるだけ早い段階で実用化できるようにという努力をしたいと考えています。以上

です。

工藤 ありがとうございました。

秋山 他にいかがでしょうか。

堀川 次ですね、自立生活センター小平の山嵯様、お願いします。

山嵯 自立生活センター小平の山嵯です。発言の機会ありがとうございます。画面、消したまま恐れ入ります。私からは2つあります。1つ目が、駅無人化についてです。無人化が進められてることは理解しているんですが、その中に見直しを行う際には、事業者単独では進められるのではなくて、駅周辺の自治体などと実施することが重要であるということもありますけれども、実際は、張り紙やホームページの記載だけで終わってるのが現状なんですね。そのために、突然の利用駅の変化に、障害者や高齢者はとても危機感を感じています。以前より、無人化にする際には、ホームドアの設置や、1カ所でいいので列車の隙間と段差の解消、そして情報補償について近く義務化も考えてほしいと繰り返し求めてきたんですけれども、長く、検討すると言われているので、早急に進めていただきたいと思っています。

そして、現在、無人化駅で設置されている介助事前受付サービスというものがあるんですけども、その他の路線との連携ができていないために、完全ではないんですね。これでは時間帯によって、鉄道の利用は制限や不可能があることも問題であることとして取り上げてほしいと思います。

2つ目は、小規模店舗についてなんですけれども、現在ある小規模店舗では、車いす使用者が一般の人と同じように気楽に入れる店舗が限られています。例えば、私には娘がいるんですけども、急に娘と会いたいために食事に誘っても、入店する店舗を探すところから始まって、時間がかかってしまいます。また、会う予定を立てたとしても、事前にお店を探すところから始まって、これも時間がかかります。先日、娘に言われたんですけども、親や家族に車いす使用者がいると、本当に休憩するだけで店を探すの苦労して大変だと言われました。そのためよって、新規の店舗は全て段差を設けないとか、ドア幅を80cm以上とか、車いすやテーブルは、可動式のものにすることが重要で必要だと考えています。これはいかがでしょうか。私からは以上です。

秋山 ありがとうございます。山嵯さんから、無人化の駅の見直しが必要なんじゃないか。駅と周辺の自治体で一体化してやるということと、それから、ホームドアあるいは介助受付サービスが、どうも完全ではないということをしていただきました。それから二つ目に、小規模店舗が、限られた店舗しか使えないということと、店を探すことから始めるというこ

とで、ここの対応は何とかならないかということをいただきました。ありがとうございます。

これについては、いかがですか。私のほうから少しコメントしたほうがいいですか。山寄さん、無人化について、私も少し検討してみたんですが、ガイドライン、国のガイドライン、自治体とよくコミュニケーションを取ることと書いてあるんですが、それがまだ十分できてないように思いました。それから、ホームドアというのは、失礼しました、特に無人駅というのは、自治体と共同で、地域住民の人も含めて総合的に考えないといけないなど、私自身、思っているんですが、残念ながら、まだ、国土交通省の中では、そこまで自治体とのコミュニケーションを取ってしっかりやるという体制ができてないようですので、これから頑張ってくださいというのが私の意見でございます。

それから、2つ目の小規模店舗、これについては、かなり大きな問題と考えておりました。例えば、300軒の店舗があったとしたら、300軒の店舗を、できるだけ入り口と、それから、入り口の80cm以上とか、それから、段差をなくすとか、こういうことをやったり、それから、トイレが使えるところはどこかというのを、ちゃんと情報提供していくっていう努力が、今後、必要だねということで、基本構想でテスト的にそういう構想をしっかりとやったらどうかという提案はしておりますので、これは、国土交通省としても、間もなく本省のほうで着手してくれる案件と思っております。以上、私の見解です。もし運輸局のほうであれば。大丈夫ですか。

高木 山寄さん、ご質問ありがとうございます。小規模店舗のほうにつきましては、高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準のフォローアップ会議なども開催されているところです。引き続き、国土交通省のほうに関東運輸局からもお伝えさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

山寄 よろしく願いいたします。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。続きまして、もう一方。

堀川 関東ろう連盟の浦田様、お願いします。浦田様の次に、パラスポーツサポートセンターの田口様をお願いしたいと思います。

浦田 皆さん、はじめまして。関東ろう連盟福祉対策部長の浦田と申します。3つ私から、申し上げます。まず、1つ目です。電車関係の駅員、窓口、AI対応についてです。駅員が担ってきた案内業務や問い合わせ対応が、インターホン、遠隔オペレーター、AI自動応答等へ移行した場合、聴覚障害者、手話を使う人、発話が不明瞭な人を含む方からの問い合わせは、どのように対応するのか確認したい。その後、双方向のコミュニケーションを確

保するための取り組みが進められているのか、具体的な事例や進捗状況を伺いたい。現在、一般財団法人日本財団電話リレーサービスでは、法人の電話対応業務において、聴覚障害者等からの問い合わせに対応する手話通訳付き電話リレーサービス、手話リンクが提供されている。このようなサービスの活用が有効ではないかと考える。

2点目です。先ほど言いました無人駅、無人自動運転バスにおける双方向コミュニケーションの確保について。無人自動運転バスでは、異常時に運転手が不在となるため、聴覚障害者の双方向コミュニケーションが十分に確保されていないことが懸念される。無人自動バスの導入、運用にあたっては、事故やトラブル等が発生した場合には、聞こえない人と双方向にコミュニケーションを取ることができる仕組みを準備していただきたい。また、聴覚障害者が安全に乗車することができるよう、当事者団体を検討委員会等のメンバーに加えることについても働き掛けていただきたい。

昨年、デフリンピックが行われました。いろいろ成功に終わりました。ありがとうございます。東京都の大島でオリエンテーションの競技が開催されました。下見のため飛行機で大島に行く予定だったが、聞こえないから危ないという理由だけで、何の説明もないまま乗車を一方的に断られたということがありました。あらためて国土交通省に問い合わせ、その後、乗車することは出来ました。ただ聞こえないからという理由だけでこうしたことが起きたということをみなさんにも知ってもらいたいです。以上私からは3点申し上げます。

秋山 どうもありがとうございました。浦田さんからは、電車の駅の窓口のAI対応と案内業務が遠隔オペレーターに移行した場合、聴覚あるいは発話不明瞭な人に対してどう対応するかが、今後、考えていただきたいと。双方向コミュニケーションが、どのように今後、進められるのか、これについてお伺いしたい。2点目は、それに有効なのは、日本財団の電話リレーサービスが有効と考えられる。3点目が、無人自動運転のバスで双方向コミュニケーションが仕組みとして必要ですが、現在それが取れるような状況にないので、これを今後、双方向コミュニケーションが確保できるようにするにはどうしたらいいかということを示し、そしてそのためには、そのための安全については、聴覚障害者を入れた会議体をしっかりつくっていただきたいというところです。それから、大島までの飛行機について、デフリンピックのときに聴覚障害者は、必ずどんな小さな島にも行けるように対応してくださいということも、今回は行ってきたということでしたかね。

浦田 はい。

高木 関東運輸局、高木です。浦田様、貴重なご意見ありがとうございました。まず、電車の鉄軌道駅の電車のAI対応をどうかしてほしいというお話でしたが、一応、合理的配慮の提供については、障害者差別解消法に規定をされておりまして、国土交通省において

も、所管事業における障害を理由とする差別の解消推進に関する対応方針を作成、公表しております。障害者にとって、社会的障壁を除去するための実現可能な代替措置の選択も含めた対応案について、障害者と事業者双方の建設的対話による相互理解を通じ、必要かつ合理的な範囲で柔軟に対応がなされる必要があることを示しております。こうした考え方がありまして、鉄道会社における AI 案内端末や、遠隔オペレーター等の導入が進む中、聴覚障害者と双方コミュニケーションを確保する観点から、筆談対応、文字情報による案内、遠隔手話通訳の活用等、適切な対応手段を組み合わせることが重要であると認識しております。

また、具体的な取り組み事例といたしましては、令和 8 年 4 月から小田急電鉄株式会社においては、鉄道業界初の取り組みとして、手話リンクの導入が行われております。今後もこのような取り組みが広がっていくように、引き続き働き掛けてまいります。

その後、2 つ目ですが、無人駅の無人の自動運転バスのことですが、高齢者、障害者等が利用しやすい環境の整備、合理的配慮について、そして高齢者、障害者等が安全に乗車できるよう、障害当事者団体を検討委員会のメンバーに加えることをご要望として伺いました。また、小さな島への移動手段ですね。飛行機に乗車できないというお話ですとか、ご意見も含めまして、こちらのほうは国土交通本省のほうにお伝えさせていただければと思います。以上です。

秋山 どうもありがとうございました。浦田さん、よろしゅうございますか。どうもありがとうございました。

浦田 ありがとうございます。

秋山 だいぶ時間が押しておりますので、田口さんの意見をいただいて、①と②についてはこのくらいにさせていただきたいと思います。そして、時間が残りましたら、後でまたということも考えられますので、次は田口さんお願いいたします。

田口 ご説明ありがとうございます。ご発言の機会を設けていただいて、ありがとうございます。資料 4 につきまして質問させてください。基本構想作成状況というところで、変更事例も出席させていただいてる中で、この基本構想がないとなかなか進まないのかなって思っております。ここの上のほうに、1 ページ目のほうには 7 割以上となっているながらも、実際にはこの 10 年ほぼ横ばい、10 年間で 10 件しか増えてないのかなというふうにも思っておりますが、この辺りは何か働き掛けをされているのか、また、もしくはこれに対して何かつくった団体、自治体等にはインセンティブが与えられるのか、どういう働き掛けをされているのか教えてください。

また、2 ページ目につきまして、県別に基本構想の作成状況で、神奈川県 51.5%、東京

50%となっております。ここに関しては、確かに資料上では全国平均以上なのかもしれないですし、ここにも比較的高い作成率となっておりますが、ただ、50%っていうのは、反対にいうと半分なのかなと思うんですけども、この辺りはどういう認識というか、今後、働き掛けも含めて教えていただければと思います。以上です。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。基本構想の整備率がかなり低いということで、ここ10年、横ばいであるということで。私、秋山ですけども、私の知ってる範囲で、少し、昨年度1年間、基本構想をどうしようかという議論をしてきました。そして、これを増やすために、今年度もさらに議論を進めようということを考えておりまして、本省ではそういう対応をこれからしますというようなところで、少ないのを自覚した上での議論でした。そこが昨年度ということで、今年度も同じように議論をこれから進めるということです。ということで、田口さんよろしいですか。

田口 承知いたしました。既にもう議論いただいているとのこと、心強いです。ありがとうございます。

秋山 どうもありがとうございました。それでは、時間が押しておりますので、次の議事に入りたいと思います。まず、次の議事ですけれども、株式会社京王プラザホテル経営部SDGs推進室課長の杉浦様より、京王プラザホテルのユニバーサルサービス～全てのお客さまに開かれた広場を目指して～についてご説明をお願いしたいと思います。それでは、よろしくをお願いします。

杉浦 京王プラザホテルの杉浦と申します。本日は当ホテルのユニバーサルサービスについてお話しする機会をいただきまして、ありがとうございます。今回お声掛けをいただいたときは、直接的な移動ではないホテルのお話でいいのかなと少し不安に思っていたんですが、皆さまが支える移動と私たちが担う宿泊や外出は、お客さまの旅やお出掛けという一つのストーリーの中でシームレスにつながっていて、障害を理由に旅行や外食を諦めてほしくないという思いは皆さまと共通だと思ひまして、今回お受けいたしました。少しでも参考になるお話ができればとてもうれしく思います。よろしくお願いいたします。

まず、私どものホテルについて簡単にご紹介いたします。京王プラザホテルは、1971年6月5日に日本初の超高層ホテルとして誕生いたしました。50周年はあいにくコロナ禍、真っただ中だったんですが、先日、無事55周年を迎えることができました。現在の客室数は1452室、レストラン、バーラウンジは15店舗。宴会場は大小を合わせて33会場に上り、一つの街のような非常に大きな規模のシティーホテルです。ご宿泊や宴会、レストランなどをご利用の方、全て合わせると、平均して1日に5000人を超えるお客さまをお迎えしております。

現在の西新宿は、高層ビル群のイメージが強いと思いますが、55年前はその兆しもなく、こちらの写真のように、淀橋浄水場の跡地が広がっておりました。1960年に決定した首都機能を分散させるための新宿副都心計画の目玉が、京王電鉄、当時の京王帝都電鉄による当ホテルの開業でした。当時まだ郊外だった新宿という立地には疑問の声も多かったんですが、初代社長の強い意気込みと、単なる宿泊場所ではなく、人のぬくもりや触れ合いがあって、あらゆる場面で社会的な役割を担うホテルが都市の発展には不可欠だという信念の下に建設されました。

私どものホテルでは、幅広いお客さまが集い憩う都市の広場、プラザでありたいというプラザ思想を開業当初から掲げております。ホテル名のプラザは、スペイン語で広場を意味し、国籍や年齢、障害の有無に関係なくお客さまをおもてなししてきた姿勢は、まさにユニバーサルサービスの考え方に通じていると思っています。当ホテルは、1988年にリハビリテーション、世界会議の会場に選ばれたことをきっかけに、ユニバーサルサービスへの対応をスタートさせました。まずは、車いすで利用可能な客室を15室設置し、以来、その機能性向上や全ての方に使いやすい、ユニバーサルデザインの考え方の導入など、ハード、ソフト両面を充実させ、業界に先駆けた取り組みを重ねてまいりました。

2018年12月に誕生したユニバーサルルームは、これまでご利用いただいたお客さまからの貴重なご意見や、専門家のご提案、現場スタッフの接客経験に基づいた声を結集して作りました。工事関係者にも高齢者キットを装着してもらい、当事者の気持ちや視点を体感してもらったりもしました。お客さまのご要望に応じて、サポート機器を設置するカスタマイズスタイルが好評だった従来のユニバーサルルームの良さは踏襲しつつ、より優雅で洗練された空間へとリニューアルしました。こちら、今、出ているデラックスタイプの他、水回り全体がゆったりとした造りになっているラグジュアリーデラックス、そして、VIPの方などにもご利用いただいているジュニアスイートの3タイプ13室をご用意しています。

当ホテルのユニバーサルルームの特徴ですが、先ほども申し上げたように、お客さまの状態に合わせて備品をセットするカスタマイズスタイルとなっており、機能面ではアダプタブル、順応可能でアジャスタブル、調節可能な、そしてデザイン面では、障害の有無にかかわらず、ホテルでのわくわくした気持ち、非日常を味わっていただける高級感のある内装にこだわりました。また、限られた方、専用のバリアフリールームではなく、ユニバーサルルームなので、障害のある方からのご予約が入っていないときは、一般の客室として幅広く販売できるよう、内装は他のお部屋と変わらないデザインとなっております。

細かい設備や備品類、サービスについてご紹介いたします。まずは、車いすをご利用されるお客さまへの対応です。左上はドアの外、右下は室内の写真です。ドア幅は車いすでも通りやすい85cmを確保し、外の様子は、高い位置にある小さなドアアイをのぞかなくても、モニターで確認できます。こちらはライティングデスクです。車いすに乗ったまま利用しやすいよう、下の引き出しを外し、天板の下には手でつかんでデスクに体を引き寄せ

られるように突起を付けております。冷蔵庫は、通常、床置きなんですけど、車いすだと使いづらいというお声をいただき、使いやすい高さに、左の写真の車いすの正面の棚の中に設置をしています。

これは健常者の方にも高齢の方にも使いやすく、狙ったわけではないんですが、結果的に全ての人に優しい、まさにユニバーサルデザインとなりました。右側の写真のポットや茶器は通常、引き出しの中に入れてあるんですが、以前、車いすのお客さまから取り出しにくいので、あらかじめ出しておいてほしいとご相談を受けました。確かにということで、デスクの上に、さらに奥行きもあるので手が届きやすい手前側にセットするようにし、今では車いすのお客さまにはこのスタイルをスタンダードとしております。特別な工事も費用もかからない配慮と言えるかと思います。

こちらはバスルームです。奥の踏み台やシャワーチェア、手すり、バスボードなどは貸し出し備品としてご用意しています。トイレには、着脱式の背もたれと手すりを取り付けることができます。手すりは、上下左右に動かしてお客さまのお体の状態に合わせて調節でき、常設だと思われるほど安定しています。スタッフが、短い時間で簡単にセットできるということも重視しておりまして、13室あるユニバーサルルームには、お客さまには気付かれない隠し扉のような仕様で、備品収納棚を設置しています。遠くの倉庫に取りに行かなければということもなく、いつでも素早く対応できるようにしています。クローゼットのハンガーバーは、車いすでも手が届く床から120センチの低い位置に変えられるようにしています。

続いて、聴覚障害のあるお客さまへの対応です。あまり難しく考えず、基本的にはスタッフが紙とペンを携帯して、筆談でコミュニケーションをとれるようにしています。聴覚障害の方が宿泊時に困るのは、来客や電話、万一の火災などの緊急事態に気付けないことかと思います。スライド左側のアラートシステムは、ドアチャイムやノックに反応して来客を教えてくれたり、電話やタブレットの着信、火災や地震といった緊急事態を文字でお知らせします。さらに、室内灯が点滅したり、寝ている時も気が付くように、右側の写真にある黒いクッションがブルブルと振動してお伝えできるようになっています。フロントスタッフとリアルタイムに筆談ができるタブレットもご用意しています。

こうした日頃からの備えやお客さまに寄り添う姿勢は、昨年11月に日本で初めて開催されましたデフリンピックの受け入れでも生かされました。従業員スペースでのポスター掲出による啓蒙や聴導犬ユーザーを招いたワークショップ、外部講師によるセミナーを実施した他、コンビニはどこですかといったよくある質問へのやりとりを簡単にする指さしボードや、万が一の際に筆談よりも素早く意思疎通ができるコミュニケーションカードを準備するなど、万全の体制で臨み、ヨーロッパやアジア6カ国の選手を含む多くの関係者に安心してご滞在いただきました。

続いて、視覚障害のあるお客さまへの対応です。視覚障害といっても、全盲の方は1割程度で、ほとんどは弱視の方だそうで、当ホテルではコントラストをはっきりさせるなど

少しでも分かりやすい工夫をしています。左側は、エレベーターホールの写真です。廊下も同様のデザインですが、壁とじゅうたんの境が分かりやすいように、色にコントラストを付け、お部屋から出てくる方との衝突を避けるために、自然に中央を歩きたくなるデザインにしております。また、以前、弱視の方から、ホテルの廊下は暗くて歩きにくいとの声をいただいたことがあり、改装のタイミングで、他のフロアが 40 ワットのところ、ユニバーサルルームがあるフロアは、フロアの廊下は少し明るい 60 ワットにし、ホテルらしい落ち着いた雰囲気と歩きやすさを両立させました。また、右下の写真のように、廊下や部屋のドアに付いている部屋番号の表示は、触っても痛くなく冷たくない浮き出し文字を採用しております。

以前、視覚障害のお客さまから、アメニティーのボトルが同じ形状で中身が分からないというご相談を受けたことがあり、シャンプーに輪ゴムを 3 本コンディショナーに 2 本、ボディーソープに 1 本、ボディーローションはなしと区別をしたところ、とても喜んでいただきました。それ以来、視覚障害の方へのスタンダードサービスとし、スタッフがお部屋にご案内した際にご説明しています。

こちらは、カーテンの自動開閉や電気のスイッチパネルです。白黒反転で分かりやすくし、外国人にも伝わるようにピクトグラムを用いています。以前、肢体不自由のお客さまが手元で操作でき、ご自身でカーテンを開けて外の景色を楽しむことができたこと、とても喜んでくださり、ご自身の Instagram に最高の気分と投稿をしてくださったこともありました。

続いて、補助犬を使用されるお客さまへの対応です。当ホテルでの取り組みは、1988 年のリハビリテーション世界会議で盲導犬を受け入れたことが始まりです。以来、補助犬をパートナーとする多くのお客さまにご利用いただいております。1997 年には、日本で初めて海外からの介助犬同伴のお客さまを受け入れるなど、2002 年の身体障害者補助犬法施行前から積極的に受け入れを進めてきました。

こちらもお客さまの声からスタートした貸し出し備品です。補助犬を連れていこうとしても荷物が多くなってしまうというご相談を受け、補助犬用のボールやマットをお部屋にご用意したところ、大変、喜ばれました。少しでも快適に旅行を楽しんでいただきたいという思いから、現在では必要な方へのスタンダードサービスとしております。2007 年には、外出先で補助犬に排せつさせる場所を探すのは一苦勞との声を受け、業界初となる補助犬専用トイレを設置しました。別名アイアンウッドとも呼ばれる耐久性に優れた木材を使用したウッドデッキと、犬の足にも優しい人工芝を採用し、導入から 20 年近くたった今もご支持をいただいております。

こちらは、宴会での事例です。2017 年に当ホテルで公益財団法人日本盲導犬協会設立 50 周年記念式典が開催され、182 名もの盲導犬ユーザーが来館されました。これだけの盲導犬ユーザーが集合するのは、世界でも例のないことでした。当日は、部門の垣根を越えスタッフ一丸となって臨みました。入り口は要所に一列に並んで声のリレーで宴会場までご

案内をいたしました。約半数の方が宿泊もされたので、部屋番号の浮き出し文字シールをカードキーに貼り付け、お料理は総料理長がメニューの内容についてはもちろん、食器の柄まで細かくご説明し、色使いを多彩にしたフランス料理をご提供しました。

こちらは、補助犬と一緒にユーザーの方が避難することを想定して実施した防災訓練の写真です。実際に、補助犬ユーザーの方にご協力いただき、非常時にどのようなサポートが必要か、実践的な避難手順を一つ一つ検証いたしました。

ここまで、ハード、ソフト両面での取り組みをご紹介してまいりましたが、私たちが最も大切だと考えているのは、心のバリアフリーです。実は、先月、当ホテルが加盟してるプリファードホテルズ&リゾーツのグローバルカンファレンスに参加してきましたが、そのときに車いすのトラベルジャーナリスト、ソフィー・モーガン氏の講演を聞く機会がありました。彼女は、空の旅で起きる車いすの破損といったトラブルを防ぎ、障害のある方が安全に尊厳を持って飛行機を利用する権利を求める社会的な取り組み、ライツ・オン・フライツという活動をけん引しており、まさに移動のバリアフリーを力強く提唱されている方です。

講演の中で、彼女は、障害のある旅行者が直面するバリアを、例えば段差とか聞こえない方への音声だけのサービスとか、そういった物理的なバリアですとか、ホームページに掲載してる情報が不十分だったりという情報のバリア、そして、社会の誤解や恐れから生じる意識のバリアという3つに分類していました。彼女のインクルーシブであることは、単なる法令順守にとどまらず、全ての人を心から歓迎し、誰もが快適に過ごせる空間を作り出すことだという言葉が、まさに当ホテルが目指す姿であり、とても印象に残っていたので、きょうご紹介をさせていただきました。

当ホテルは、2018年に東京都、心のバリアフリーサポート企業に登録され、特に優れた取り組みをしている企業として、ホテル業界初の好事例企業にも選定されました。その後も新たな取り組みを続け、2021年には、観光庁の観光施設における心のバリアフリー認定制度で、東京都第1号として認定されました。ホテルにはさまざまなお客さまがお越しになります。障害のある方、ご高齢の方、小さなお子さまを連れた方、言語や文化の違う海外からのお客さま、さらには、初めて当ホテルに来てくださった方など、それぞれに感じるバリアは違います。全てのお客さまのお困り事を完全に取り除くことは難しいかもしれませんが、幅広いお客さまが集い憩う広場でありたいというプラザ思想の下、お客さまのご要望は先入観や諦めでお断りせず、まずイエスの気持ちで、私たちにできることを考えるようにしています。

最近では、化学物質過敏症のお客さまも増えており、お部屋の中にアメニティーを置かないでほしいというご要望をいただき、全て撤去して、普段お使いのものをご持参いただいたり、タオルやシーツなどのリネン類は洗剤や柔軟剤を使わずに洗濯してほしいというご希望に、水洗いのみで対応したこともございます。2024年4月に、改正障害者差別解消法が施行され、負担が重すぎない範囲でご要望に応じる合理的配慮が、私たち民間事業者

にも義務化されました。だからといって、特別に何かを変えたわけではなく、私たちは障害の有無にかかわらず、お客さまの様子をよく観察し、行動に目を配り、積極的にお声掛けをして建設的な対話をすることが大切だと考えています。移動の先にある目的地として、安心できるシームレスな旅をお届けできるよう、これからも全てのお客さまに開かれた広場、プラザを目指して誰もが気兼ねなく安全で快適なホテルライフを楽しめるようにユニバーサルサービスの推進に取り組んでいきたいと思っています。本日は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。ただいまの京王プラザの方のお話について、ご質問等、受けたと思いますが、いかがでしょうか。これは手を上げているのですかね。

堀川 山城様、今、手が上がってるんですが、京王プラザホテル様に関するご質問がありましたら、お願いします。

秋山 さっきからずっと上がってましたね。

堀川 山城様、いらっしゃいますでしょうか。今、席にいらっしゃらないようですね。

秋山 他にご質問ないようですので、京王プラザは、私の感想を述べさせていただきますと、1988年のリハビリテーションの国際会議を初めて受けたホテルだったんですね。当日、私もちょこっと行きました。その後も訪問させてもらったり、いろいろ見せていただいたりいたしました。きょうの講演は、とても皆さんの勇気が出る講演だと思いますので、今後ともよろしく願いいたします。

杉浦 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。それでは続きまして、中央大学研究開発機構の丹羽准教授より、当事者参加による空港の移動円滑化と新たなバリアフリーの取り組みについて、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。

丹羽 中央大学研究開発機構の丹羽と申します。本日は大変、貴重な機会をありがとうございます。私のほうからは、空港の取り組み、空港に関連する取り組みについて、ご説明を、お話をさせていただきたいと思います。空港全般についてご説明したいと思っています。秋田空港の改修事例でありましたりとか、アクセシブル・ツーリズムのご紹介と考えております。

私ども、中央大学研究開発機構、秋山教授を含め、あと、エコモ財団様、他、八千代エ

ン지니어リング様とともに、これまで国内の空港、地方空港 30 空港ぐらい、ユニバーサルデザインの調査をしてまいりました。そして、欧米 4 空港、調査をして、空港はどうあるべきか、どのようにしたら私たちより多くの人が使いやすくなるのだろうかというところの調査をしてまいりました。

バリアフリー、ユニバーサルデザインと申しまして、先ほど、京王の方、京王プラザの方のほうから、施設の取り組みなのでというお話だったんですけども、移動円滑化等となっておりまして、もちろんこれ利用も含まれますので、さらに、空港だけではなく、空港にどうやって来るのか、また、空港からどうやって出ていくのかという点と、あと、人的な支援、そして情報、そして今後の取り組みというこの 6 点の視点から、いろいろな方角から調査し、アドバイス等をさせていただいております。

もちろんこの会に参加していただいている方、参加されている方、障害の社会モデルという視点でご参加されていると思います。これを、今、私どもがやっております、私たち専門家だけでなく事業者のかたがた、そして当事者のかたがたと一緒に調査をすることによりまして、それまで見過ごされてきた課題というのを意識し、そして、それが事業者側の意識の変化につながってきたという視点を大切にしております。実際、意識変化しましたというのが皆さまからの、事業者からの方ですね、ご意見となっております。

その 1 つとして、秋田空港のユニバーサルデザインの改修事例をご紹介させていただきたいと思います。もともと秋田空港、少し古い空港ということもありまして、窓は大きく明るいんですけども、空間が均一的であり、自分がどこにいるのか、どちらの方向に進むのかというのが少し分かりづらい空港になっておりました。そこで、先ほどの京王プラザ様と同じように、どこを歩くのか、どっちを歩いていきたいのかということを床デザインで示すことによって、誰もが直感的に移動しやすいユニバーサルデザインの空間の実現を図りました。

また、2 階の出発ロビー、これは 1 つ 1 つの柱に大きなモニターが付いていて、空間の予測性、予測可能性というのがなかなか図られていなかったこと、また床デザインも同じであり、どこを私たち歩けばいいのか、どこで待てばいいのか、滞留すればいいのかというのも分かりづらかったですので、それを左側、今のお話、右側のように空間を見通せ、そして歩く場所、滞留する場所というのを明確にさせていただきました。さらに、自動販売機とかごみ箱が、歩くべき場所に出ておりましたので、これは視覚障害の方でありますとか、そういった方にスムーズな移動を妨げるのではないかとということで、少し空間をへこませていただき、そちらに収納し、もうここは歩く場所ですよというのを明確にさせていただきました。

また、古い空港ということもありまして、エレベーターがとても端っこのほうにあったんですね。これは、車いす使用者が移動する際に別ルート、大きく別ルートを取ってしまうのではないかとということで、これを中央に持ってくるということを、これは改修時ということをお話ししたんですけども、もうその時点で、やはり他の利用者と別になってし

まうというのは良くないということで、同一動線で移動できるようにしました。これは特別な経路ではなく、真ん中に置くことで、大きな荷物であったりとか、ベビーカー使用者、また、高齢の方も誰もが同じ経路を利用できる環境というのも実現したということになっております。

さらに、空港では最近、クールダウン、カームダウンエリアというのが、パーテーションで区切られた場所というのが取り入れられつつあるんですけれども、より安心して使えるように、収納場所だった、収納庫だった場所を一つの部屋として設置していただきました。これは今、明るくなっているんですけれども、光を調節できたり色を調節できたりということで、単なるカームダウン、クールダウンというよりも、センサリーですね、感覚に働き掛けるような部屋を設置していただいております。

他に、ベビーケアルームの新たな設置、分かりやすい設置と、また、スペシャルアシスタンスブースというのを設置していただき、ここに行けば案内を受けられる、ここで待ち合わせして支援を受けられるというような場所を設置していただいております。こういった秋田空港さんもこれが2年、3年かけて、今、1つ1つ改修段階に入っております、小さな空港なんですけれども、利用者が迷わない、そして、ユーザビリティですね、使いやすい空港として、今、発展していった状態でございます。

この中で、これまで十分に中心課題として取り上げられてこなかったものとして、発達障害、知的障害、精神障害などのある方への対応があります。こうした方々の中には、困りごとが外見から分かりにくい方もいます。私たちは、そうした方々への対応を現在の中心課題として進めています。障害によっては、外出や旅行といった非日常的な場所をためらうということがあり、特に、非日常的な場所となる空港、航空機を利用する旅行の課題が多くなる場合があるという現実があります。

羽田空港であっては、当事者の方に来ていただいて、こういったところに課題があるかというところを調査させていただきました。もちろん、さまざまな障害種別がありますので、全てが同じということではないんですけれども、比較的共通課題といたしまして、視覚的な負担と聴覚的な負担、また、利用に関わる心理的な負担というのが大きく分けられる、3つの分けられる負担となっております。

先ほどもお話いたしましたように、空港では1つの空港が入れ始め、それが割とさまざまな空港でこういったカームダウン、クールダウンというのを作られているんですけれども、当事者の方、当事者Kさんに来ていただきましたところ、こういったエリアとして、場所として、ボックスとして設置されるのもとても重要なんですけれども、右上の写真のように、一般のエリアにちょっと静かになれる場所があるととても助かりますというようなお話もありましたので、私はこの視点、とても重要なと考えております。もともと、こういったこと何をきっかけに始めたかと申しますと、イギリスの調査に2018年に行った際に、このHidden Disabilities、Invisible Disabilitiesという視点で対応が進められましたが、これはまた日本では課題になっているところではないかなと思っております。

左側は、センサリールームとなっています。ガトウィック空港、ブリストル空港他、いくつか、今、進められているんですけども、感覚に働きかける部屋というもので、やはり出掛けることで不安になったときに、その部屋に入って落ち着いてから飛行機に乗るといような、そういった目的を持ったものになっています。

そして、さまざまなものを設置する際に一番重要なのは、やはり支援ですね。人の理解、支援だけではないですね。私たちの周囲の理解というのがとても大切であるとして、これ難しいことではなく、スタッフにはこの6つの規則を記載して講習を行い、知ってもらうというところをととても重要視しているという話を聞いてきました。

スタッフ研修では、①支援が必要か本人に確認する、②親切に接する、③忍耐強く接する、④相手を尊重する、⑤相手の話をよく聞く、⑥決めつけた態度で接しない、という六つのルールを伝えているとのことでした。基本的な内容ですが、実際の場合で継続して実践することが重要です。

これは、私たちが今まで感覚過敏、音や光に強い苦痛を感じているというかたがたに対して、なかなかそれを物理的な段差や通路幅の問題と同様に、音や光などの環境が利用上の障壁になり得るという社会モデルの観点から、十分に検討されてこなかったのではないかと考えています。例えば、音や光が厳しく外出が難しいというかたがたにとっては、もしかすると音や光を避けて気持ちを落ち着かせる場所があれば、安心して外出できるということにつながっていくというふうになるのではないかとこのところから、今回 JAL 様と J-AIR 様と一緒にアクセスブル・ツーリズムというのを進めておりますので、あと、この残りの時間このご説明、こういった取り組みかをお話しさせていただきたいと思います。2022 年度から実施させていただいてるものです。

これは、先ほどもちょっと書かせていただいておりますが、全ての発達障害の方、感覚の過敏になって感覚特性のある方が使えないということではありません。そういう場合があるということです。例えば、今、一緒にやっているかたがたの中には、空港の混雑とか複雑な手続き、保安検査で一体、何をするのであろうとか、機内の環境がこういったものなんだろうという予測のしにくい状況に、不安や負担を感じる場合があるということが課題として1つあります。

そして、飛行機に乗っていきたい、お母さまずっと結婚する前は毎年、飛行機で旅行をしていたけれども、お子さまが、飛行機に乗るために空港、飛行機の中、何が起こるか分からないので旅行を諦めてきたといった声もありました。また、こういった車いす使用者とか、先ほどもお話にあった物理的なバリアの対応は、私たち一見して分かりやすいんですけども、発達障害のある方など、困りごとが外見から分かりにくい方の合理的配慮の知見というのは、十分に蓄積されていないという現実。これは航空会社もやはり課題として持っていました。そのために、施設整備だけでなく、事前に流れを理解して安心して体験できる支援体制を整えることが重要であるとして、私たちは取り組んできております。

すみません、少し英語のスライドになってしまうんですけども、この方法、2022 年度

は JAL の本社の羽田空港のほうで実施させていただいたんですけれども、2022 年度以降は、今、J-AIR さんという JAL の子会社の伊丹空港のほうを中心に実施しております。ステップ 1 とステップ 2 に分けて実施しており、ステップ 1 はトレーニングルーム、トレーニングファシリティですね、施設、隣でトレーニングする場所を借りてます。客室乗務員とかのトレーニングする場所を借りて、まずそこで空港ではどういうことが起こるのか、まずステップ 1 で少し勉強をして、座学で簡単にご説明をして、そして、荷物を預けるという、保安検査をするということを簡易的ですけども体験してもらい、これは何が重要かと申しますと、荷物を預けたとしても必ず戻ってきますよということ。そして、保護者と離れたとしても、また向こうに行けば一緒になれるですよということですね。これを知ってもらうというところでまず実施します。

そして、飛行機の中で、こういった機内でこんな音がしますよとか、シートベルトしますよっていう話をした後に、ステップ 2 また別日になりますけれども、これは実際の空港において、やはり空港は人が多くなりますので、人の多さを含め保安検査体験、そして特徴的なのは、駐機している飛行機に実際に乗っていただいてシートベルトをする、トイレを見てもらうというようなことをこのステップ 1、ステップ 2 で展開をしてプログラムを組んでいただきました。私たちこれの調査をいたしまして、どういう方が参加されているのかといいますと、突発的な音とか、音に不安を感じる方であったり、あとまた、漠然とした不安ですね。何が不安か分からないけれども、何か不安であるという方が参加されたりしておりました。

この実施風景は、このように、すいません写真のみとなってしまう申し訳ないんですけれども、これ、左側は保安検査体験の例です。最初に、事業者側のほうからこういった保安検査方法がありますよということ。まず、荷物を預けて、ゲートを通って、水を持てればちょっとペットボトル一口飲んでもらって、そして、また戻ってくるというようなことを体験してもらいます。右側が機内体験ですね。ちょっと狭くなっている、荷物はここに預ける、そして事前にこういった流れの体験をしますということをしています。

このように、1 つ 1 つ体験をすることによって、不安がどんどん減ってくるという。最初は何か分からない漠然とした不安もあり不安度が高かったんですけれども、回を重ねることによって、鉄道と同じぐらい、鉄道の不安も高い場合もあるんですけれども、それでも鉄道と同じぐらいの不安まで減少した、鉄道というのは特急列車ですね、新幹線と同じような不安ぐらいまで減少したというふうになっています。そして、飛行機を乗れると思った、乗りたいと思ったというような結果も増えております。

この取り組みの重要な点は、単なる当事者のみの不安解消だけでなく、これエアポートスタッフですね、客室乗務員また事業者さまのサポート、この安心にもつながり、かつ、保護者のかたがたの安心にもつながる。こういうふうになれば、事前に準備すれば飛行機の利用ができるんだということの理解につながったという結果になっております。もちろん残る課題といたしましては、飛行機、飛んでおりませんので、乱気流等の不安は残ると

いうところありますけれども、これは実際に乗っていく際に、また私たちのほうで何かあらかじめ情報を出していくということが必要かなと思っております。まだまだ不安は残るけれども、これに参加することによって自信がついていくというのが、この結果となっております。

発達障害のあるかたがたを対象に、飛行機旅行への不安軽減と予測可能性の向上を目的として実施しました。これらは、単なる搭乗体験会ではなく、旅行前の準備、空港利用、保安検査、搭乗・到着後の活動までを含む旅行工程全体を対象とします。このアンケートの振り返りを通じて、次年度以降の改善にもつながっていています。これが、航空分野における合理的配慮とユニバーサルツーリズムを結び付ける、重要な取組の一つです。こういったことは重要な課題、今後の課題となっているのではないかなと感じております。以上となります。ご静聴いただき、ありがとうございました。

秋山 ありがとうございます。ただいまの報告につきまして、ご質問、ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。

浦田 いいでしょうか。

秋山 どうぞ。

浦田 関東ろう連盟福祉対策部長の浦田です。飛行場等のいろいろ活動の内容を聞かせていただきました。ご説明ありがとうございます。興味を持った部分があります。聴覚障害プラス知的や発達などの障害、つまり、ろう重複障害者やろう重複障害児に対してです。今、お話の中に、知的障害等への対応がありましたが、ろう重複障害児・者に対しても、同じような働きかけがあるとありがたいと思います。今後どうでしょうか。

秋山 どうですか。

丹羽 ありがとうございます。とても重要だと思いました。ありがとうございます。令和8年度は、羽田空港の国際線においても実施を予定しております。ぜひご相談させていただき、対象となる方々にお声掛けいただければ、必要な工夫を行いながらご説明したいと思います。

浦田 ご説明ありがとうございます。今後とも、あらためて相談をしていただければ、ご協力していきたいと思います。ろう重複障害者やろう重複障害児の場合、東京都でいえば、「たましろの郷」という施設があります。もう一つは、「グループホーム畑中たましろ荘」というものもあります。ろう重複障害者が生活をしております。そうした所に来ていただい

て、いろいろ特性等を見ていただければいいのか、また相談しながら進めていきたいと思うので、今後ともよろしくお願いします。

秋山 どうもありがとうございます。たましろは、場所はどこにあるんですか。

浦田 「たましろの郷」は、東京都青梅市にあります。

秋山 青梅の奥のほうですか。

浦田 東京都の西の奥のほうにあります。

丹羽 調べてみます。

浦田 ぜひ、調べていただければと思います。子どもたちがいる「クラブかたつむり」という施設もあります。ろう児やろう重複障害児たちが集まって遊んだり学んだりする場所です。今後、来ていただければ案内いたしますので、よろしくお願いします。

秋山 どうもありがとうございます。もし他になれば、次に行きたいと思います。よろしいですか。皆さんどうもありがとうございました。それでは、3人目の議事をですけど、全日本空輸株式会社経営戦略 MaaS 推進チーム Universal MaaS プロジェクト兼 ANA ホールディングス未来創造室モビリティ事業創造部 MaaS 事業チームマネージャー、大澤さんよりお願いします。

大澤 ANA の大澤と申します。本日は貴重なお時間をいただきまして、ありがとうございます。今日は、10 分ちょっとお時間いただきながら、この Universal MaaS、誰もが移動を諦めない世界へというプロジェクトをご紹介します。まず、この Universal MaaS とは何ぞやというところなんですけども、より多くのかたがたが使いやすくするという意味でユニバーサルデザインと、あと、もう一つは MaaS、Mobility as a Service の略なんですけども、これを合わせた造語でして、簡単に申し上げますとユニバーサルデザインの発想で、ドア・トゥ・ドアの移動を一つのサービスとして提供することを目指しています。

具体的には誰向けなのっていうところなんですけど、最終的には全ての方、向けなんですけど、まずは、移動が一番大変なかがた。つまり、障害や高齢などを理由に、それだけじゃないんですけど、何らかの理由によって移動にためらいのあるかがたを対象にさせていただいてまして、移動躊躇層と定義してます。ためらっているかがた。そのかがたが快適にストレスなく移動を楽しめることを目指しています。まずは、今日時間も少ない

んですけれども、簡単にプロモーションビデオありますので、そちらをご覧ください
なと思っております。この QR コードを見ていただくと、読んでいただくと、視覚に障害
ある方々向けにも拡張音声解説版という動画もありまして、ラジオのようにプロモーショ
ンビデオを楽しんでいただくこともできるんですが、今日流す動画は、字幕付きの通常の
動画になります。ネット上の兼ね合いで見れない方は、検索いただければ、Universal MaaS
で検索いただいて動画一覧、見ていただくと出ますが、5 分少々お付き合いくださいませ。
お願いします。

(動画視聴)

大澤 ありがとうございます。動画、閲覧が難しかった方は、ぜひ、Universal MaaS 動画
一覧と検索いただいて、Google 等ですね、ご覧いただければと思います。

今のようなサービスをわれわれ構築、進めて展開してるんですけど、ANA 1 社じゃ当然こ
んなのでなくて、今、全国で 68 団体、産学官連携で進めてまして。さらには、国交省さ
まにもご支援いただきながら進めています。

最初は 2018 年からだったんですけど、社員の提案制度から新規事業の制度が始まったん
ですけど、おかげさまで、今、ここまで 7 年ぐらいですか、続けさせていただいています。
右下に QR コード設けているんですけど、こちらの前々回、広島で開催された G7 でも首相
官邸に英語版の動画を作っていただいて世界にも発信いただいたりで、まだこれ国内のサ
ービスなんですけど、世界のかたがたからも注目いただいております。ありがたいです、
本当に。

こういった形で進めてますが、この 4 つがポイントなんですね。社会的価値の創造って
いうのは当たり前で、さっきビデオの中で秋山先生もおっしゃってましたが、経済的価値
の創造っていうのも同時に進めていて、これを持続可能にするためには、やっぱりそこを
回していかなきゃいけないと。さらには、左下に業務効率アップ、品質向上とあるんです
が、お客さま目線での構築はこれも当たり前でして。僕らは、自治体さまや事業者と一緒
にやってるんですけど、従業員、職員の方もハッピーになるように両輪で進めています。こ
れを最終的に地域創生、誰もが移動できる住みやすい町っていうところとか観光地をつく
るっていうのをやっております。

これもなぜ今導入が必要なのかっていうところは、4 つポイントがございまして。移動
ためらうかたがたって、世界に再計算したら 22 億人もいらっしゃるんですって。われわれ
もコロナでそれ味わいましたよね、移動ためらうって。コロナ明けても、いまだにためら
ってるかたがたたくさんいるんで、そのために、そのかたがたのためにやると。あとは、
先ほどもありましたが、法改正されました。これで事業者や自治体もやらねばならんぞと
いう流れになっていて。

今のビデオにもありましたとおり、3 つ目、いろんなかたがた、まず移動する前に情報

を集めるのが本当、大変で、それで移動を諦めちゃうかたがたがたくさんいると。さらには右下なんですけど、自治体や事業者ですね。こういったサービス展開してますが、発信の仕方が分からない、躊躇しちゃうっていう現状もあって。そこを僕は、先ほど68団体って申し上げましたが、そこにもまだ入れられてないようなかたがた、水面下で本当に障害の団体さまですかね、とディスカッションしたり、僕よく言ってるのは、本音トークをして、飲みに行って、良い世界を作ろうじゃないかっていう友達になるところから始めているので、炎上することなく進めております。

なんでこんなサービスをANAが始めたのかっていうところは、実は、私の十何年も前の原体験がございまして。私のばあちゃんも、僕の子どもが生まれた際に岡山に住んで、車いすユーザーだったんですけど、関東に会いに来れなかったんですよ。数年後にばあちゃんに、なんであ那时候、うちの子どもが生まれたときに来なかったのって聞いたら、道中、嫌な思いをしたくないとか、他人に迷惑掛けたくないっていう、その気持ちだけでためらってたんですね。うわっと思って、そのときすぐに、岡山から東京までのドア・トゥ・ドアの事業者に私、電話したりして手配したんですけど、来れたんですよ。今、画面に映ってるのは、その当時の羽田空港の写真なんですけど、うちの娘とばあちゃん会った瞬間なんですけど、本当に笑顔で、生きててよかった、生きがいじゃなんてことを言ってる。これを全ての人に味わってもらいたいし、僕らもいつかじいちゃんばあちゃんになりますよね。僕も死ぬ直前まで、旅行好きなんですけど移動を諦めたくないと思って続けております。そうこうしているうちに、本当にいろんなかたがたを巻き込んでしまって、今日もこういった場をいただいているんで、ぜひ、皆さまにこれからお話しするこの2つのサービスを知っていただきたいと思ってます。

われわれ、今、過去の実証実験を介して2つのサービスにたどり着いてるんですけど、1つは一括サポート手配ということで、ドア・トゥ・ドアの移動で必要な交通事業者や宿泊事業者さんの手配を一元的につかさどるサービスで、それを全国に広げてくと。もう一つは、歩くスペース、徒歩の部分ですね。そこ、ファーストマイル、ラストマイル、あと、交通結接点とよく呼んでますが、そこをお客さま自立的に移動できるように、さまざまなバリアフリーの情報とか、私は最近、バリアの情報もどんどん出してくれと言ってるんですけど、それを重ね合わせて地図にすると、その二つのサービスがあります。

時間もないのできょうは割愛しますが、先ほどビデオで少しご説明させていただきました。まずは一括サポート手配なんですけど、今まではドア・トゥ・ドアいろんな事業者の手配してほしい情報とか、自分の障害の特性とかをお伝えしてちゃんと運んでもらえるかとか、宿泊できるかっていう情報をやってたんですけど、その調べるのがもう大変で移動を諦めちゃうんで、まずはそこを、一元的に私たちが一括サポート手配で承けたまわって、それを事業者に先手でお渡しすると。そうすると、お客さまはもちろん、事業者側も事前にそういったお客さまの情報をいただくことができるので、準備ができるんですね。施設とか配車とかの準備だけじゃなくて、心の準備もできるんで、双方ハッピーになると。

これは、本当に障害者手帳の有無とか関係なしに、移動に不安があってサポートが必要なかたがた向けのサービスになっていて。現状、全国の25の事業者、航空ですとANA、エアドゥ、ソラシドエア、鉄道ですと、全国のJRさんと議論してるんですけど、今、JR九州さんが先に進んでます。関東ですと、京成さんとか、京急さんとか、JR東日本さんと実証実験、重ねておりまして。あとは、北は北海道、南はどこですかね、興味示してくださってるのは沖縄県のある自治体さんもありますが、そういった所で徐々に広げております。一番進んでるのは、旭川のバス、タクシーですね。そこは今でも使える状態になってます。

もう1つの徒歩、歩くところのユニバーサル地図/ナビも、これは、1個、皆さまにお伝えしたいのは、バリアフリーの経路を示す徒歩の地図ではないんですよ。障害っていうのは人それぞれ、先ほど社会モデルの話もありましたが、5センチの壁を乗り越えられる方もいれば難しい方もいらっしゃるんですけど、そういった情報をまずは載せるってところが大事で。徒歩経路っていうのは、皆さんヒアリングさせていただくと、最短経路を知りたいんですね。当たり前なんですけど。その最短経路の中に、自分にとってのバリアがどれぐらいあるか、どういったバリアがあるかっていうのをお示しするような地図で、自治体さんが持つてくる公共の公式の情報だけではなくて、過去に車いすユーザーが通った軌跡とか、あと、車いすユーザーが投稿しているバリア情報を基に皆さんに歩んでいただくと。

この辺はWheelLogさんの情報も、WheelLogさんっていうバリアフリー情報を集めている団体さんがいるんですけど、その情報も重ね合わせたり、あとは、全国の自治体さんがお持ちの情報を重ね合わせたりして進めてます。現状、おかげさまで、全国10以上の自治体さまが導入くださっていて、ピンクの所、8自治体さまがもう既に社会実装していただいている、4つほどの都道府県含めて、自治体さまが、今、導入に向けて試験してくださっているっていう状況でございます。

それぞれ移動に必要な情報を重ね合わせてるんですけど、勾配情報とか、坂道の情報とかも含めて。それだけではなくて、最近は防災の情報も重ね合わせていて。何かっていうと、不安、初めての場所に行った際に、万が一災害にあった場合、私たち取り残されちゃうんじゃないかっていう声をたくさんいただいている、その辺りをハザードマップの情報とかを重ね合わせるっていう技術を、今、編み出していて取り組みを。これは那覇市様がやってますね。そういうのを進めてたりします。

もう、時間なので割愛しますが、とはいえまだ全国ちょっと近づけてません。10のエリアだけですが、これは皆さま行きたい場所っていうのは本当にさまざまなので、日本全国、世界に広げていきたいので、ぜひとも、今日聞いてくださった皆さま、ご支援いただければと思っております。簡単ですが、以上になります。ありがとうございます。

秋山 ありがとうございます。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。よろしいですかね。どうもありがとうございました。大澤さんは相当、頑張ってるっちゃって、ANAで孤軍奮闘していたのがだんだん大きくなって、今は、一大勢

力になっているそうです。

それでは、次に移りたいと思います。議事6の、関東運輸局における最近の主な取り組みについて、および、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したいと思います。

高木 関東運輸局高木でございます。資料8では、関東運輸局の最近の取り組みについてご紹介いたします。まず、1ページ目、公共交通におけるバリアフリーですが、エレベーターやホームドアといったハード整備だけではなく、接遇、研修などソフト面の対応も具体的に進めていく必要があります。このため、一定規模以上の事業者には、施設整備から旅客支援、教育訓練などを盛り込んだ取り組み計画の策定と公表が義務付けられております。

次に、2ページ目に掲載しているものが、令和7年度時点のモードごとの作成事業者数となっております。各事業者の計画書は、国土交通省のホームページに公表されておりますので、後ほどご覧ください。3ページ目は、全国の地域別、モード別の作成事業者数の一覧です。4ページ目から5ページ目は、関東管内で計画書の作成が義務付けられている具体的な事業者の一覧となっております。

6ページ目でございますが、基本構想やマスタープランの策定をまだ行っていない自治体に向けまして、令和8年1月にオンラインセミナーを開催いたしました。参加した52の自治体に向けて、制度や説明、先進事例の紹介をいたしました。参加自治体からは、策定の必要性を改めて考える機会になったといった声もいただいております。また、関東地方整備局と連携して、40自治体へ個別プロモートも実施しております。

7ページ目は、関東運輸局で心のバリアフリーの普及を目的に、平成13年度からバリアフリー教室を開催している様子でございます。車いす体験や視覚障害者疑似体験などを通じ、障害者にとっての社会にあるバリアの理解と、除去するためのコミュニケーション力の要請に向けて取り組んでいるところでございます。令和7年度末まで25年間で約630回、延べ4万3800人が参加しております。

8ページ目は、バリアフリー教室の開催一覧となります。開催の様子は、関東運輸局のホームページで随時公開しております。9ページ目は、職員向けのバリアフリー教室の開催です。令和7年度6月に、関東地方整備局と合同で職員向けのバリアフリー教室を開催いたしました。障害の社会モデル、障害者差別解消法や、合理的配慮についての講義に加え、視覚障害者疑似体験や車いす介助体験も実施いたしました。参加した職員からは、普段、気付かない段差の怖さを実感した、声掛けの難しさを体感できたといった気付きがあった感想が寄せられております。10ページ目は、同じく昨年6月に埼玉運輸支局で県内初となるバスと鉄道を組み合わせたバリアフリー教室を開催いたしました。実際のバスや鉄道駅施設を使った体験だからこそ、心に響く学びになっております。

最後に、東武鉄道が令和5年度から取り組んでいる事例をご紹介いたします。視覚障害

者団体との連携し、実際の駅構内で路線内歩行体験、白杖のドアばさみ体験などを実施しております。障害のある方が鉄道を安心して使えるよう、利用者と事業者が互いに理解を深める取り組みとして、まさに建設的対話の実践となる体験会でございます。以上、関東運輸局の取り組み報告でございます。

大里 続きまして、関東地方整備局の大里でございます。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いたします。最初に、関東地方整備局の役割についてご説明いたします。関東地方整備局は、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で、河川、道路、港湾、国営公園、官庁施設、空港などのインフラ整備、そして、維持管理を担当する部署でございます。国が直接、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いい、その両面から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いたします。

最初に、道路事業の取り組みについてご紹介いたします。令和8年度に着手する特定道路におけるバリアフリー事例として、国道1号、小田原市民会館前交差点改良事業を行います。こちらの箇所は、小田原市の交通バリアフリー基本構想における重点整備地区に位置付けられており、特定道路に指定されているものの、既存の横断歩道橋はエレベーターや車両付き階段がなく、歩行者の移動円滑化と安全な通行空間が確保されていない状況です。今年度から、横断歩道橋の撤去を行い、利用者が安全、安心して利用できる横断歩道等/new設する計画でございます。

続いて、管掌施設の建物のバリアフリーについてご紹介します。管掌施設の整備に当たっては、国土交通本省が制定する管掌施設のユニバーサルデザインに関する基準に基づき、施設の特性に応じたバリアフリー整備を推進しています。資料は、最近の合同庁舎整備の事例です。近年は、新規に庁舎を建設する事例は少なく、国と地方公共団体との合築、複数の管掌を一つにまとめて建て替えるなど、財政的に厳しい状況の中、工夫して整備を行っています。令和8年度からは、移動等円滑化の推進に関する基本方針の改定に合わせ、利用が想定される高齢者や障害をお持ちの方の意見をお聞きし、施設整備に反映する予定です。令和5年3月に完成した、富士川町の合同庁舎の事例でございます。今後も各事業における新築、改築の際は、関係者の皆さまがたにご協力いただき、バリアフリー化の一層の推進に取り組んでまいります。

続きまして、バリアフリー体験についてご紹介いたします。先ほどの説明にもありましたが、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です。管内における技術的課題、AIの活用やDX、ドローン等の課題等がございますが、防災課でそれらの改善や支援、防災活動の拠点となる施設でございます。敷地内には、実際に道路施設を作って整備している区画があり、そこをバリアフリー体験の場として、実際の道路と同じようにさまざまな条件を設定し、車いす体験などをしていただくエリアとしております。

先月の5月28日に、さまざまな建設技術を展示している建設技術展示館をリニューアルオープンし、団体見学の一環として、バリアフリー体験の申し込み受け付けを行っております。

松波 ここからは、建政部住宅整備課の松波が説明をします。資料6ページ目になりますが、社会整備事業の案にある、バリアフリーに関するものの2点、ご紹介いたします。まず、バリアフリー化に関する支援制度の一つ目として、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いるような、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などの整備に対して支援を行っているものです。

続きまして、7ページ目になります。バリアフリー環境整備促進事業についてご説明します。本事業は、高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全かつ円滑に利用できる生活環境の整備を促進することを目的としています。具体的には、バリアフリー法に基づく基本構想や条例の策定に必要な調査、検討への支援の他、スロープやエレベーター等の医療システムの整備、トイレのバリアフリー化、ローカウンター設置など、既存建築物のバリアフリー改修工事に対する支援を行っています。自治体によるバリアフリー施策の推進や、民間事業者との連携による環境整備に活用できる制度となっております。

続きまして、8ページ目です。バリアフリー法における建築物分野の位置付けについてご説明します。バリアフリー法では、学校や事務所など、多数の方が利用する建築物を特定建築物と位置付けており、新築や増改築等の際には、建築物移動等円滑化基準の適合に努めることとされております。また、百貨店等の物品販売店舗や不特定多数の方が利用する観光地、飲食店等、不特定多数の方や高齢者、障害者の方が主として利用する建築物については、特別特定建築物として位置付けられています。これらのうち、床面積2000平米以上の建築物については、建築物移動等円滑化基準の適合が義務付けられております。なお、地方公共団体では、条例により義務付け対象となる用途の追加や、面積要件の引き下げを行うことが可能となっております。

続きまして、9ページになります。最後に、バリアフリー法に基づく条例の制定状況についてご説明します。バリアフリー法では、地域の実情に応じて、地方公共団体が条例を制定することにより、義務付け対象用途の追加や、対象規模の引き下げ、さらには、移動等円滑化基準の上乗せ基準を定めることが可能となっております。令和7年4月現在、関東地方整備局管内では、東京都、埼玉県、神奈川県、長野県の1都3県と横浜市、川崎市、世田谷区、練馬区の4地区において条例が制定されています。例えば東京都では、ホテル・旅館の義務付け対象規模を引き下げること、一般客数に関するバリアフリー基準を追加するなど、地域特性を踏まえた取り組みが進められています。各自治体におかれましては、

地域の実情や施設整備の状況を踏まえながら、条例制定や制度活用についてご検討いただければと思います。以上になります。

秋山 どうもありがとうございました。それでは、議事6につきまして、ご意見等がございましたらいただきたいと思います。それでは最初に、もし、できるだけ手短にお願いしたいと思いますが、全視協の山城さんからお願いしたいと思います。

山城 聞こえてますか。

秋山 はい、聞こえてます。

山城 聞こえてます？ ごめんなさい。一つは、埼玉の鉄道の体験の会のところなんですけども。これはどこで、どこの鉄道で、どうやったんでしょうか。それから、こういうものに参加したいという要望があった場合は、どうすればいいかなというのを伺いたいです。よろしくお願いします。

秋山 はい、ありがとうございます。埼玉の鉄道の体験会は、どこで行われましたかということと、参加要望があったら受け付けていただけるんですかという2点です。よろしくお願いします。

高木 関東運輸局、高木と申します。開催したのは、東武鉄道さんで開催していただきました。場所のほうについては、即答できなくて申し訳ございませんが、参加の要望等については、関係部署につきまして相談してまいりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

山城 それから、いつ頃、開催されること、こういう情報だとかは、どこかに聞かなきゃ分からないですよ。

秋山 山城さん、これについては、詳細は追って連絡させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

山城 分かりました。はい。

秋山 どうも、山城さん、ありがとうございます。次に、パラスポーツの田口さんお願いします。

堀川 すみません。田口さんは、今、別件があるということで退出されてます。

秋山 そうですか。それでは、続きまして、大藪さん、老人クラブの大藪さんお願いします。

大藪 老人クラブの大藪です。ちょっと前のやつなんですけど、Universal MaaS の件ですね。高齢者、コロナで出なくなって、それ以来、出るのがおっくうになっちゃった高齢者がいっぱいいるんですね。先ほどの全日空さんの Universal MaaS の取り組みっていうのは素晴らしいかと思います。それで確認なんですけど、前から MaaS はとってもいいなと思ってて、地域福祉型の MaaS なんかがあったらいいなとは思ってたんですけど。例えば、遠くの大学病院だとか、近くの薬局だとか、介護施設だとか、そういう所を到着点にしても大丈夫なのかどうか、ちょっと教えてください。

秋山 ありがとうございます。Universal MaaS でおっくうになった高齢者、身近な地域での移動はどうかっていうことですか。

大澤 ご質問いただき、ありがとうございます。高齢の方を対象にも実証実験を過去にはしたことがありまして、同様なご要望をいただいております。ちょうど一昨日も私、緩和医療学会という所でこの Universal MaaS 紹介させていただいたんですけど、やっぱり医療従事者のかたがたも、ぜひ、これを周知したい、広めたいっていうお話もあったんで、ぜひ、展開したいなと思っておりますし、自治体さまからも同様なご要望をいただいております。旅行だけではなくてやっぱり地域住民に向けてもこういったサービスを、ぜひ、展開したいんだというお声いただいておりますので、ぜひ、進めたいと思っております。いろいろご紹介ください。勉強してまいりますので、お願いいたします。

秋山 ありがとうございます。大藪さん、そういうことですので、いずれコンタクト取ってください。どうもありがとうございました。それでは、浦田さん。

浦田 関東ろう連盟の浦田です。ちょっと心配なことがあります。一般社会の交通のマナーについてです。最近自転車ルールを守らない人が増えています。自転車にはねられる事故も多発しています。事故に巻き込まれることに私たちも不安を感じています。また一方で、聞こえない私たちも交通安全について正しく理解することも必要です。そのためにどうすればいいかという課題もあります。一般社会の中でみんなが交通ルールをしっかりと守ることが大切だと思います。最近、自転車でのヘルメットの着用が勤務になりましたが、着用していない人もたくさんいます。自転車での事故も増えているので、聴覚障害者に対する安全配慮や対応を今一度考えていただければと思います。

秋山 どうもありがとうございました。事故が起きたときに、聴覚障害者に対する対応をどうしたらよろしいのかということですが、ここは多分、整備局あるいは市町村、警視庁、警察庁等の分野だと思いますが、もしお答えできるようでしたら、お願いしたいと思いますが、多分、一番近いのは、整備局の方ですかね。いかがでしょうか。

大里 道路については、自転車道の整備等もございますが、本省とも情報共有させていただければと思います。

秋山 はい、ありがとうございます。情報共有ということによろしいですか。

大里 はい。情報共有いたします。

秋山 時間がだいぶ過ぎてしまいました。今まで、皆様のご議論あるいはご質問等ありがとうございました。1、2分でまとめをさせていただきたいと思いますが。今日いただいた、工藤さんからいただいた旅客船とか航空機、新幹線は、全く同感ですので、これはまだ不足している対策の部分ですので、今後しっかりやっていただきたいと私も思っております。山寄さんからいただいた、無人駅と小規模店舗についても、かなり重要な案件ですので、これも進めていく努力をしてくださいをお願いをしていきたいと思います。

それから、浦田さんからいただいたAI対応とか、あるいは、無人自動運転バス、これについてのコミュニケーションの方法もしっかり取っていくということも大事だというふうに思っております。それから、浦田さんから丹羽さんに質問がありました、ろう重複的なお子さんたちの対応が、われわれもまだやれてないので、これもしっかり今後、対応を取りたいと思いますので、よろしくお願いします。

以上、皆さんの意見につきましては、大体今日、いただいた意見については、非常に重要な意見ばかりだったと思いますので、どうもありがとうございました。以上で、本日の議題については終了したいと思います。それでは、進行を事務局にお返ししたいと思います。

下瀬 秋山分科会長、ありがとうございました。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をいただきまして誠にありがとうございました。時間の都合上、各委員の方からお伺いしたご意見等への回答につきましては、後日、共有させていただきたいと思いますので、ご了承ください。最後になりますが、関東地方整備局企画部広域計画課大里課長補佐より、閉会の挨拶をさせていただきます。

大里 ただいまご紹介いただきました、関東地方整備局の大里でございます。本日は中央

大学の秋山先生をはじめ、委員の皆さまがたにおかれましては、大変お忙しい中、今回ご出席いただき、誠にありがとうございました。本日の会議では、関東における移動等円滑化の取り組み状況についてご報告させていただくとともに、バリアフリーおよびユニバーサルデザインのさらなる推進に向けて、多角的な視点から大変貴重なご意見、ご提案を承りました。一方で、担い手不足に伴う新たな課題も残されており、また、移動等円滑化基準の整備目標についても、より実効性を持って進めていく必要があると認識しております。本日いただきましたご意見については、国土交通本省とも共有の上、今後の政策の充実、改善にしっかりと生かしてまいります。

また、本日ご参加いただきました都県行政機関の皆さま、オブザーバーの皆さまにおかれましては、日頃よりバリアフリー施策の推進にご尽力いただいておりますことに、改めて感謝申し上げます。今後とも、このような意見交換の場を通じて連携を深めながら、継続的に改善につなげてまいりたいと存じます。結びに、引き続き皆さまのご指導ご協力を承りますようお願い申し上げまして、閉会のあいさつ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。

下瀬 大里課長補佐、ありがとうございました。以上をもちまして、第8回移動等円滑化評価会議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、本日の議事録ですが、委員の皆さまにご確認いただいた後に、当局のホームページに掲載いたします。よろしくお願いいたします。オンラインでご参加いただいた皆さまは、ご退出いただいて構いません。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。

(了)