

令和3年度 移動等円滑化評価会議 近畿分科会 議事概要

日時：令和3年6月29日（火） 14：06～16：10

場所：大阪合同庁舎第4号館

○ 事務局

それでは、令和3年度移動等円滑化評価会議近畿分科会を開催致します。

本日はお忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。

本会議の事務局は、近畿運輸局、近畿地方整備局、神戸運輸監理部、大阪航空局の国土交通省の4官署で構成しております。

私は事務局の近畿運輸局、大當と申します。よろしくお願い致します。

開会に当たりまして、国土交通省近畿運輸局交通政策部長飯田よりご挨拶申し上げます。

○ 近畿運輸局 飯田交通政策部長

近畿運輸局交通政策部長の飯田でございます。本日はどうぞよろしくお願い致します。

開催に当たりまして一言ご挨拶申し上げます。

本日はお忙しい中、そして暑さも厳しい折、ご参加いただきましてありがとうございます。

本日の会議でございますが、バリアフリー法に基づきまして、障害者等の当事者の皆様にご参画いただく中で、関西圏のバリアフリー化がどのように進展しているのかということの評価するというを目的として設置されたもので、今年で3回目の開催となります。

さて、いよいよ東京オリンピック・パラリンピックの開催が目前に迫ってまいりました。

本年4月に改正バリアフリー法が施行されておりますが、このオリパラを契機といたしまして、真の共生社会を実現すべく新しい今年度から5か年の整備目標を策定したところでございます。

国土交通省におきましては、この新しい整備目標の下で、その達成に向けてしっかりとバリアフリー化の進展を図ってまいりたいと思っております。

また、これは前回昨年の会議でも申し上げましたが、バリアフリーにつきましては、終わりのない継続的な取組、不断の改善が必要でございます。

本日の会議におきましても、関係者の皆様のお声を丁寧に伺いながら、より一層レベルの高いバリアフリーを推進してまいりたいと思っておりますので、忌憚のない御意見を賜りますようお願い致します。

本日はどうぞよろしくお願い致します。

○ 事務局

ここで飯田のほうは退席させていただきます。

本日の議事次第に沿って進めさせていただきます。

今回の分科会は新型コロナウイルス感染拡大防止のため、対面とウェブを併用した会議形式で開催しております。

対面で参加される方をお願いです。窓を開けますと騒音で音声聞きづらくなりますので、現在窓を閉めた状態にしております。室内の換気は休憩時間に行う予定にしておりますので、ご了承下さい。

休憩は3時頃から予定しておりますが、休憩時間を10分程度しか取ることができません。大変申し訳ありませんが、適宜中座し休憩いただいて構いませんので、ご協力よろしくお願い致します。

また、本日は皆様からの情報交換の内容がたくさんあります。意見交換の時間をできるだけ長く取らせていただきたいと考えておりますので、発表される際には皆様にあらかじめお知らせしている持ち時間をオーバーしないようにご協力をお願い致します。オーバーするようであれば、大変申し訳ありませんが途中で発言を切らせていただくこともありますので、ご了承下さい。

なお、本日の発言の内容が途切れてしまった場合、その部分につきましては、追って事務局にご報告いただき、議事録にてフォローさせていただきますので、よろしくお願い致します。

本日はコロナウイルス感染拡大防止のため、対面で参加される皆様にはマスクの着用、さらにご希望の方にはフェースガードを着用していただいております。そのため、特にウェブでご参加の皆様には発言される方がどの方か分かりにくいいため、発言をされる際には、まずご所属、お名前をおっしゃっていただきますようご協力よろしくお願い致します。

質疑応答の時間の際に発言を希望される方は、対面で参加されている方は挙手、ウェブで参加されている方は挙手マークを押していただいております。

それでは、まず配付資料の確認を致します。

議事次第、委員名簿の差し替え版を机に用意させていただきます。座席表、資料が1から10、パンフレットになります。ご確認いただけましたでしょうか。足りない資料がありましたらお知らせ下さい。

本日もご出席いただきました皆様のご紹介につきましては、時間の都合上、お手元の委員名簿、座席表に代えさせていただきます。

本日はオブザーバーとして大阪大学の石塚先生、それからDPI日本会議の尾上さんにご出席いただいております。

大阪フェリー協会様につきましては、今年3月末をもちまして解散となりました。後継の団体様もありませんとご報告いただいておりますので、委員名簿からは削除させていただきました。

また、事務局からの資料説明及び報告事項につきましては、時間の都合上、要点に絞ったものとさせていただきます。

本日の会議は、議事概要をホームページなどで公開することになります。議事録作成のために委託業者の方が参加しておりますので、ご了承下さい。

それでは、議事に入らせていただきます。

議事（1）、（2）、（3-1）までは事務局にて進行させていただきます。

（3-2）情報交換から議事進行を三星分科会長にお任せ致します。質疑応答の時間につきましては、情報交換の後にまとめて取らせていただきますので、ご了承下さい。

それでは、最初の議事、第5回移動等円滑化評価会議概要報告について、大阪大学名誉教授新田保次様からご報告いただきます。

資料1をご覧ください。

○ 大阪大学 新田名誉教授

ご紹介いただきました新田です。

それでは、第5回移動等円滑化評価会議概要報告をさせていただきます。

事務局からの報告とダブるところが多いので、ダブらないところだけ簡潔に報告したいと思います。

まず、評価会議は、今年の3月17日にオンライン会議で行われました。議事内容はそこに書いていますので、見ていただきたいと思います。

「2」、「3」は、省略します。

「4」は、「2」のページの4項目目を見ていただきますと、前回の第4回移動等円滑化評価会議における主な意見と国土交通省等の対応ということで、特に障害者の方から多くの意見が寄せられております。それに対して丁寧に国交省の方で対応されております。

「1」から「18」の項目までありますが、その中で特に補足説明しているところだけ説明します。

「5」の無人駅への対応、これは昨年11月より駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会を設置して検討中という、この段階ではそういう報告を受けました。

「6」のICT等の新技術の活用につきましても、昨年秋から検討会ができて、これも検討中と3月時点では出ておりました。

「9」の障害者割引、精神障害者に対する割引ですが、一部の地域しか実施しておりませんが、これについて導入促進をうたうということで、これも国を挙げて取り組むようになっております。

「5」の報告事項は省略しまして、「6」にバリアフリー法に基づく基本方針における次期目標を補足で書いております。

前回は2020年度（R2年度）に終わりますので、今年度から今度は10年ではなくて5年間目標ということで、2025年度（R7年度）に向けて次期目標が設定されました。

追加に関する項目をそこに示します。

案内設備については聴覚障害者の方等より強く要求がありましたが、案内設備を項目として加えると。鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船・航空旅客ターミナル、追加ということになっています。

信号機等に音響機能付加信号機、それからエスコートゾーン、横断歩道の真ん中に視覚障害者の誘導用ブロックを入れておりますけれども、それも追加で入ります。

基本構想等に具体的にマスタープラン、移動等円滑化促進方針の作成、これは全国の約2割で作成すると、現在はまだ10いつているかいついていないかぐらいですけれども、大きな目標を掲げております。

基本構想についても1日2000人以上の鉄軌道駅及びバスターミナルの存在する市町村約730の約6割ということで、関西は進んでおりますけれども、このように大きな目標を掲げて5年間で頑張るというところに立っています。

心のバリアフリーを追加し、今度小学校と中学校、公立でも入ってきましたので、文部科学省において目標を定め、障害者対応型便所やスロープ、エレベーター設置等のバリアフリー化を実施するというので、そこに具体的な整備目標が出ております。

あとの説明は、省略します。見ておいて下さい。

○ 事務局

次に、議事（２）報告等です。

近畿運輸局清良井課長、大阪航空局松山係長、神戸運輸監理部武津物流施設対策官からご説明致します。

○ 近畿運輸局 バリアフリー推進課 清良井課長

近畿運輸局交通政策部バリアフリー推進課の清良井と申します。よろしくお願い致します。

私のほうからは、資料２から５、８を説明します。

時間の関係で少し早口になるかも分かりませんが、あらかじめご了承お願い致します。

まず資料２をご覧下さい。

移動円滑化の目標達成状況になります。

２ページ目以降ですけれども、各施設の状況について記載をさせていただいております、近畿におきましては鉄道車両、船舶、道路以外の項目については全国を上回っているという状況になっております。

続きまして、資料３です。

こちらは移動円滑化促進方針と基本構想の作成状況を表しております。

全国における基本構想は309市区町において作成をされております。地域別の状況といたしましては、近畿は作成率が全国でトップとなっております。近畿の内訳は３ページにございます。政令市におきましては100%、中核市におきましても90%を超える自治体に作成をさせていただいております。

この移動等円滑化を図るためには個々の施設のバリアフリー化だけでなく、建築物や道路等の連続性を確保した面的・一体的なバリアフリー化が必要とされており、マスタープランや基本構想の作成につきましては、この活用が有効であるとされております。

基本構想、既に作成済みの市町村におかれましても５年ごとの見直しを行っていただくところですが、できていないところもございますので、いま一度確認をいただければと考えております。

また、作成していない自治体につきましては、バリアフリー化の方針を示すという観点からも基本構想やマスタープランの作成は必要ですので、よろしくお願い致します。

本日ご出席いただいております自治体におかれましては、管内、府内、県内の市町村に対しまして基本構想やマスタープランの策定を積極的に立ち上げていただきますよう、ご協力をよろしくお願い致します。

また、近畿管内では令和３年３月に堺市でマスタープランを作成いただきました。ありがとうございました。

高槻市、豊中市、四條畷市、大東市におかれましては今年度中にマスタープランや基本構想の作成について進めていただいております。

作成事例としまして、明石市が次回評価会議でも好事例として紹介される予定となっておりますので、ご参考にいただければと思います。

続いて資料4 ハード・ソフト取組計画の作成状況になります。

1ページ目と2ページ目をご覧ください。

ハード・ソフト取組計画におきましては2020年の法改正により一定規模以上の公共交通事業者にとっては毎年度、ハード・ソフト両面の取組に関する計画書を国に提出し、また自ら公表することが義務づけられた制度となっております。

事業者が施設整備、旅客支援などについて達成すべき目標を定め、計画的に取り組み、移動円滑化等を進めていこうとするものです。

3ページのとおり、近畿地区における作成対象事業者数は昨年より3社増えております。63社となっております。全ての事業者より提出がなされているところです。

資料5は、事務局による最近の主な取組です。1ページ目をご覧ください。

こちらはバリアフリー教室ですが、コロナ禍の中、感染防止のため3密や接触を避けるためにオンラインで開催できる方法はないものかと考え、日本財団が提供しております「あすチャレ!ジュニアアカデミー」を活用した事例です。オンラインではありますが、パラリンピアンである講師が子供たちとのコミュニケーションを図っていただいております、とてもよい経験になったと感想をいただいております。

次は、資料8 バリアフリー法の改正についてです。

昨年、この分科会でお話をさせていただいておりますので、本年4月1日以降施行された内容、資料中ほどの青文字部分を簡単にお話しさせていただきます。

「1」のソフト対策の取組強化につきましては、公共交通事業者等に対して役務提供の方法に関するソフト基準の遵守の義務づけ及び旅客の乗継を円滑に行うための協力について事業者間の協議への応諾について義務づけされております。

「2」の国民に向けた広報啓発の取組の推進につきましては、国、地方公共団体、国民、施設設置管理者の責務として、優先席や車椅子用駐車施設、トイレ等の適正な利用の推進を追加しています。

次のページはユニバーサルデザイン推進本部の設置についてです。

東京オリンピック・パラリンピック大会のレガシーとしての真の共生社会の実現に向けて、より障害当事者目線に立った施策を展開するために、本省本部、各地方に地方ブロック推進本部が設置されています。

地方ブロックにおきましては、マスタープラン、基本構想の策定促進、心のバリアフリーの推進、共生社会ホストタウン市町村への支援を施策としています。

2025年度までの全国策定目標として、マスタープランにおいては約350自治体、これは全市町村の2割、基本構想におきましては約450自治体、これは1日平均利用者が2000人以上の旅客施設の鉄軌道駅やバスターミナルについては、存在する全市町村の6割とされております。

これら全国目標を勘案して、2025年度までに近畿2府4県における策定目標を、マスタープランにおいては全自治体の約2.2割の45自治体を、基本構想におきましては既に計画目標値を達成しておりますが、未作成自治体47自治体の6割である29自治体を目標として今後策定に向けて働きかけをしていきたいと考えております。

次の5ページからは次期目標を新たに2025年度末までと定め、それぞれの目標値を定めております。時間の関係上、詳細につきましては資料をご確認いただければと思います。

駆け足で大変申し訳ございませんでしたが、私からの説明は以上とさせていただきます。

○ **事務局**

ウェブで参加の皆様より、声が聞き取りにくいとお伺いしております。申し訳ありません。先ほどマイクのほうを交換しましたので、また聞こえづらいうでしたら、チャットでお知らせ下さい。お願い致します。

それでは、続きまして大阪航空局松山係長、お願いします。

○ **大阪航空局 管理課 松山係長**

大阪航空局担当の松山と申します。よろしく申し上げます。

私から、資料5の関西空港のリノベーションについてお話をさせていただきます。

関西空港のリノベーションの検討会については、既に各委員様にご協力いただき、その内容については既にご理解いただいておりますが、改めて簡単にご報告させていただきます。

関西国際空港では本年の6月から2026年度にかけて4つのフェーズに分けた大規模な改修が行われます。本事業に当たっては、関西エアポート（株）より障害当事者との意見を踏まえた上で進めていきたいというオファーを受けて、近畿分科会として取り組んでいます。

これまでに全体の検討会、空港現地見学会、トイレのショールームのデモンストレーションを通じ、様々な意見、提案を関西エアポートに投げかけ、議論を重ねているところです。

関西国際空港の全ての利用者が安全で快適に利用できる施設になるように引き続きご協力をよろしく申し上げます。

○ **事務局**

続きまして、神戸運輸監理部、お願いします。

○ **神戸運輸監理部 武津物流施設対策官**

神戸運輸監理部の武津です。

神戸運輸監理部では、兵庫県内の小中学校やイベントにおいてマスク着用、検温、消毒等のコロナ感染防止対策を行い、視覚障害者体験、車椅子自走体験、介助体験等を行うバリアフリー教室を3回開催しました。

バリアフリー研修についてはコロナ禍でテレワークを実施している職場の状況での研修方法を模索した結果、車椅子を利用している障害当事者を講師として車椅子利用者の日常生活で困っている点や介助があると助かる点などを説明する研修動画を作成し、テレワークをしている職員も含め視聴しました。

また、昨年度は神戸市の聴覚特別支援学校から要請があり、小学部22名の子供たちを対象に新型コロナウイルス感染防止対策を実施した上で、みんなの暮らしを支える神戸港と題した出前授業をスライドや動画を使用して行いました。講師の口元の動きで話している言葉を理解する子供たちがいることを事前に伺っていたため、当日、講師は透明のフェースマスクを着用するとともに、講師の傍らで支援学校の先生が同時手話通訳を行い、講師の話を子供たちに伝えました。

○ **事務局**

続きまして、議事3-1、情報交換です。資料6をご参照下さい。

自治体の皆様は3分以内でご報告をお願い致します。ご不明な点がありましたら質疑応答の

際にお知らせ下さい。よろしくお願いいたします。

○ 兵庫県 都市政策課 桑原氏

兵庫県都市政策課の桑原と申します。本日、課長の吉田が出席予定でしたが、急遽別の公務が入りましたので、代理で私、桑原から説明致します。

兵庫県では市町、住民団体、事業者等によるユニバーサル社会実現の取組を支援するため、ユニバーサル社会づくり推進地区という制度を設けています。推進地区の指定を受けることで道路や施設のバリアフリー化などのハード整備や高齢者、障害者等の社会活動への参画などのソフト事業に対して補助を行う制度です。

バリアフリー法に基づく基本構想やマスタープランと同じような考え方ですが、ハード整備については郊外施設なども対象とすること、ソフト事業についてはまち歩きマップづくりと併せてバリアフリーの検証を行うような事業について支援を行うなど、地域の実情に応じたきめ細かい支援が行えるようにメニューを組んでおります。

支援の内容についてはお配りしている資料の方をまた詳しくご確認していただけたらと思います。具体的な支援の事例等は2枚目と3枚目に支援のメニューや写真が載っています。

また、バリアフリー法に基づく基本構想やマスタープランについても県内の市町に策定を促すこととしており、令和3年3月に改正した福祉のまちづくり基本方針においても推進施策として上げております。

ユニバーサル社会づくり推進地区について、市町の方に説明会を毎年開催しており、その説明会の中でも呼びかけ等を行っております。令和2年度におきましては、近畿運輸局のバリアフリー推進課様にも説明会にご参加いただきまして、直接呼びかけを行っていただくというようにことにも取り組みました。

兵庫県としましては、ユニバーサル社会の実現のためには、市町の職員の方々や住民、事業者の方々との連携が不可欠と考えておりますので、そのためにユニバーサル社会づくり推進地区の制度とバリアフリー法に基づく基本構想やマスタープランの制度、相乗効果を発揮して、住民の方々の意識向上や啓発につながっていくことが望ましいと考えております。

今後も制度の普及に取り組んで、引き続き取り組んでいきたいと考えております。兵庫県のホームページ等でも情報公開していますので、ご覧になっていただければと思います。

○ 滋賀県 交通戦略課 小田主事

滋賀県の交通戦略課の小田と申します。本日はよろしくお願いいたします。

滋賀県の取組ですが、本日は国への要望をさせていただいた件についてご紹介をさせていただきます。

滋賀県からはこの令和3年6月春の政策要望での事例を紹介します。資料につきましては7ページと8ページを使ってご紹介致します。

滋賀県では、これまでから国の補助対象以外の駅についても独自にバリアフリーの推進を進めていたところですが、現況としましても、国の関与範囲を拡大した対象駅の予算確保というのが必要になる中で、実際に3000人以上というところから昨今2000人以上3000人未満であっても基本構想に関するところで位置づけがあればと緩和はしていただいたところです。

滋賀県の中に湖西線という沿線があり、全てが高架駅になっております。高いところにあ

る駅になりますので、積極的にバリアフリーを推進していかなければならないところです。7ページの下の利用者数2000人未満のJR駅におけるバリアフリー化状況の1番左です。

湖西線の状況ですが、2000人未満の駅が6駅、全て高架駅です。これがある中でも、うち5駅につきましてはいまだに整備が進んでいない状況です。8ページに少し写真も載せておりますが、JR湖西線というのは階段が建物の3階半に相当する長い階段を上る必要があるということで、昨今、さらなる高齢化というのが進む中でも、高所に設置された駅の整備、バリアフリー化を積極的に進める必要があるということで、財務省、国交省のほうに要望を上げております。

○ 奈良県 道路保全課 川畑主任主事

奈良県道路保全課の川畑と申します。よろしく申し上げます。

本県での取組について発表します。

資料は9ページの資料1枚だけになりまして、奈良県ではバリアフリーの基本構想作成推進に向けた取組として2つ挙げています。

まず、奈良県の現状におきましては、奈良県では現在11市町11構想で基本構想を作成済みです。まだまだ他府県と比較しても少ない状況で、28市町村で未作成の状況となっております。こうしたバリアフリー基本構想が未作成の市町村に対して、作成を促すために市町村担当者に向けた説明会を開催しております。この説明会をバリアフリー基本構想作成推進セミナーと呼んでおりまして、近畿運輸局、奈良運輸支局、近畿地方整備局にもご協力いただき、平成22年度から開催しております。当初、駅のある市町村のほうを対象にしておりましたが、平成30年からは、駅のあるなしに関係なくこれを受けております。

もう一つの取組といたしましては、平成30年度から未作成の各市町村を訪問し、担当者と打合せを行っております。このときは、こちらからの説明だけではなく、各市町村の状況や考えを個別にお伺いし、個々の疑問に答える形にしております。

セミナーについては、市町村の担当者は、県担当者も同様ですが、数年で異動するため、担当者はバリアフリーにあまり詳しくない方も多いため、基本的な内容も含めて説明をしています。主には基本構想やマスタープランがどういったものなのか、そのうち2つの作成に必要な交付金等の補助制度についての説明、作成済み市町村の事例の紹介などを行っております。

下の写真はセミナーの写真です。

昨年度の実施状況については、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、セミナーについては開催を見合わせましたが、市町村への個別訪問については希望がありました1市3町においては個別訪問を担当者と打合せを行いました。

今後もこういったセミナーや個別説明の取組を続けていきたいと思っています。

○ 和歌山県 総合交通政策課 嶋田主査

和歌山県総合交通政策課の嶋田と申します。本日は課長の中嶋に代わり、代理での出席となりますことをご容赦下さい。

本日ご紹介させていただくのは、10ページ目、和歌山県の取組について、特に鉄道駅のバリアフリー化に係る市町村への支援という形で説明します。

資料にございますとおり、「1、支援スキーム」に記載のとおり、鉄道駅のバリアフリー化

に關しましては、国及び当該駅が所在する市町村が補助を実施する場合、当該市町村に対し、その財源として総事業費の6分の1を上限に、その市町村が補助する費用の2分の1相当を支援しているという状況で、バリアフリー化を進めてきております。

この支援については、移動円滑化の促進に関する基本方針の目標とされる1日当たりの利用者数が3000人以上の駅等が中心となりますが、こういった基準に満たない駅でありましても、地元の強い意向があつて、国や市町村が補助を実施するという場合においては、県も支援をしていくということになっております。

この支援の実績につきましては、「2」のところに記載させていただいておりますとおりで、令和2年度についても、紀三井寺駅、湯浅駅というJR西日本の駅についてバリアフリー化、エレベーター設置等が完成したところです。特に、この湯浅駅は移動円滑化の促進に関する基本方針の目標が改正される前に整備を決めたものであつて、乗車数は3000人未満でありました。それでも、国及び市町村が補助するという場合は県も一緒になって支援を行っていったという実績でございます。

和歌山県としましては、残り、この目標に掲げられる対象の駅というのが残り僅かではあります。まだ100%ではございません。

そこで、今後も利用者の方の利便性や安全性が向上するように、バリアフリー化の整備について、鉄道事業者の方や地元市町村に働きかけを行って取り組んでいきたいと思っております。

○ 京都市 歩くまち京都推進室 土屋係長

京都市の土屋です。よろしくお願ひします。

京都市からは心のバリアフリーについて、ご紹介させていただきます。

11ページ、12ページになります。京都市では、心のバリアフリーを広めていくために、障害をお持ちの方のふだんのお困り事であったり、そういったことに対してどう手助けできるかといったような内容のハンドブックを作成しています。もともと平成26年に作成したものがあつたのですが、昨今、バリアフリー法の改正等でも心のバリアフリーがより重要視されてきていることや、スマートフォンの普及、ヘルプマークの普及等、いろいろ社会情勢の変化等もある中で、本年の3月に内容の一部改訂を行ったところです。

この11ページ、12ページは裏表両面のチラシと考えて下さい。このようなチラシには、裏面にはQRコードを配置しており、それを読み込めばスマートフォン等で、このハンドブックがダウンロードできるため、いざ必要な場面に対峙したときに、内容の確認ができるようになっています。今回の改定に合わせてこういったチラシも発行し、より心のバリアフリーというものを身近に感じていただき、そういった輪が広がっていけばと考えております。

今、このチラシをどう活用していくかというところを検討しているところです。基本的に想定されるのは各区役所などには既に配布しており、今後、鉄道事業者とか教育の現場等とかとも連携させていただいて、より多くの方にこういった心のバリアフリーの重要性を知っていただき、少しでも手助けいただくきっかけになればと考えています。

○ 事務局

続きまして、資料7をご参照下さい。

全国空港ビル事業者協会、佐久間様、お願い致します。

○ 全国空港ビル事業者協会 佐久間事務局長

一般社団法人全国空港ビル事業者協会でございます。

資料の7、1から30ページに関するご説明でございます。

当協会は、羽田、那覇、福岡など全国で空港ターミナルビル事業と、一部滑走路などを含みます空港運営事業を行っております57の正会員、それから成田、中部など特別会員の3者で組織している団体です。空港ターミナルについて利便性、機能性、あるいは安全性などを高めるための活動を行っております。

その活動の一つといたしまして、2年前から空港のユニバーサルデザイン診断という取組を行っております。これは、空港のこの分野に詳しい中央大学の秋山哲男先生、それから交通エコロジーモビリティ財団、そのほかの皆さんの全面的なご支援をいただきまして、実際に先生をはじめ診断関係者の方々に現地の空港ターミナルビルへ赴いていただいております。

そして、受ける側につきましてもターミナルビルだけではなく、航空会社、空港管理者、あるいは駐車場の関係者、そういう皆様方が立ち会いまして、丸一日をかけて、ハード面、ソフト面、両面での検証や意見交換などを行っております。

一昨年度は4つの空港、昨年度も4つの空港を対象に行いまして、今お手元にお届けしております資料は、それら8つの空港で行いました診断の結果あるいは課題などについてまとめたものです。時間の都合で個々のご説明はできませんけれども、好事例とされたもの、あるいは改善が望ましい事例とされたものなどを共有しておりますので、ご参照いただき、空港ターミナルにおける取組の一環としてご参考いただきたいと思います。

この診断を今年度は最大5空港を対象に行います。緊急事態宣言で予定変更なども余儀なくされておりますけれども、先週の25日には南紀白浜空港で診断を行いました。なお、今年度から当事者団体の皆様にも加わっていただくということといたしております。コロナ禍という状況もあって、非常に厳しい面もあるようでございますけれども、取組も3年目となりましたので、一緒にやってみようというスタンスで臨んでおります。

なお、この診断を通じまして、ハード面での機能改善のきっかけとなるだけではなく、現場を共に歩き、あるいは意見交換を行うことで関係者の皆様の意識を高めるという効果が期待できると考えております。

また、本日資料はお付けしておりませんが、これらユニバーサルデザイン診断等とは別の取組といたしまして、秋山先生ほかのご協力をいただきながら、昨年度から空港施設のユニバーサルデザインセミナーという取組も行っております。昨年度は第1回として10月に沖縄で行いました。今年度も福岡で開催することを予定しております。

このような取組を通じまして、空港ターミナルビルでは、より使いやすい空港を目指すという取組をしております。

○ 事務局

それでは、一旦10分間の休憩を挟ませていただきたいと思います。

議事は、15時から再開致しますので、よろしくお願い致します。

(休 憩)

○ 事務局

議事を再開します。

(3-2) 情報交換からです。

渡部様、六條様、鈴木様、吉川様、小路様の順番で発表をいただきます。

○ 兵庫県難聴者福祉協会 渡部委員

難聴者協会の渡部と申します。お話ししたいのは2つあります。

まず無人駅のことです。夏にも無人駅のガイドラインができると聞いています。近畿でも既に無人化された駅もありますが、音声だけのインターホンしかなく連絡ができないと当事者から声が上がっています。資料7の32ページに私から提出しました資料があります。安全に利用するための情報アクセシビリティを期待しています。

資料の下の波線のところを見て下さい。

バリアフリー整備ガイドラインでは、緊急時の音声用設備などが望ましい整備内容となっておりますが、これらは人命に関わることで、本来なら整備するものと考えていただきたいと思います。

今回のガイドライン改正では、改善されるように意見していましたが、反映されていません。当事者にとっては人命に関わることで、望ましいことでは済みません。

皆さんに想像していただきたいんです。この建物とかウェブで参加されている方がいる建物が、火災にあっても、ベルや放送も鳴らずに臭いで気づいたときには煙に囲まれて逃げられないということと同じです。それでよいというガイドラインになってしまっています。

皆さんには危険に気づける音があります。私たちには音の代わりに見るものが必要ということを理解していただきたいんです。無人駅ではほかの乗客がいないケースも考えられますので、人的支援が得られないことも想定されます。その分をハード面でカバーしていただかないと安全が確保できません。整備した上で無人駅とするように強く要望したいと思います。

無人駅のガイドラインがどのような内容になるか分かりませんが、人命に関わる情報アクセシビリティは確保していただきたいと強く願っています。

次に、資料8の5ページ、下の目標のところ、指標に案内設備が追加されたのは喜ばしいことです。これでバリアフリーの進捗が見えるようになります。ただ、そこにありますバリアフリー化率の数字は運行情報提供設備と表示機能掲示が合算されているのではないかと思います。これらは情報の種別が異なりますので、別々に数値を出していただかないとしっかりとした進捗が見えないです。これはちょっと別々に分けて計算していただきたいなと思います。

○ 事務局

続きまして六條様、鈴木様、お願い致します。

○ NPO法人ちゅうぶ 六條委員

NPO法人ちゅうぶの六條です。私からは、35ページからの資料についてです。

閑空エアポートリノベーションバリアフリー検討会について、昨年度より近畿分科会で閑空のバリアフリー検証の提案をさせていただきました。

今年の3月からリノベーションバリアフリー検討会が実施され、事務局の方をはじめ学識の方

にご尽力いただき、ありがとうございました。

当事者の方が参画できたことはすごくよかったと思っています。今後はフォローアップ会議となりますが、引き続き当事者の方が参画できるように取り組んでほしいと思います。

この検討会は2026年までと聞いています。それ以降も、バリアフリーの課題は出てくると思いますので、積み重ねて解決していくことが大事だと思いますので、そのところもご協力いただきたいと思っています。

それから、バス事業者の接遇研修における意見交換会です。これは2019年10月23日に阪急バス接遇研修見学に参加していただきました。近畿分科会の委員の方々からよかったという評価をいただきました。課題としては、これからもバス事業者による接遇研修を積み重ねていくことが大事だと思うので、近畿圏内のバス事業者に集まっていただき、研修を共有してバス事業者のスキルアップにつなげていきたいと思っています。

駅の無人化についてです。2016年以降から駅の無人化の増加があり、当事者の方々が大変困っています。僕もかなり待つ時間帯が多くなって困っています。その上、昨年度からコロナ禍の変化を踏まえてさらに無人化が加速されることも予想されるので、事業者の状況をお聞きしながら障害者の利用状況を併せて無人化にしないためにできることを一緒に考えていきたいと思っています。

資料としては関西無人駅のマップと近鉄南大阪線無人駅と無人時間を表示しています。そこから、少し減ってきている、無人駅が進んでいることが分かると思います。

○ 障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議 鈴木委員

鈴木千春です。

資料7の69ページから幾つか意見を書かせていただきましたので、またご確認をいただきたいと思います。今日はその中から一つ、神戸市交通局三宮駅のエレベーターの件についてお話をしたいと思います。

70ページと71ページの新聞記事にあります。今年3月末にエレベーターの更新工事で新設されたエレベーターが狭くなりました。簡単に言うと、一度に車椅子三、四人が乗っていたものが、一人しか乗れなくなってしまったそうです。以前よりベビーカーや大きな荷物を持つ方など、利用の多いエレベーターだったこともあって、中で車椅子の回転もできず、バックで出るしかできなくなってしまったために、待っているベビーカーの横の子供をひいてしまう危険を感じてしまっているという話を聞きました。この間、地元の障害者団体が神戸市交通局に対して交渉の場を重ねておられますが、遅々として話が進まない聞いております。本来であれば乗降客数からは24人乗り以上が検討されるべきところだったはずですが、当事者の意見も聞かずに施設整備を行った結果、もたらされてしまった事態だと思っています。早急にエレベーターをつくり直すとともに、当事者不在ではなく、当事者と向き合って対話しながら検討し、原因を明らかにして行ってほしいと思います。

例えば、バリアフリー継続改善協議会のように適切に運営していたら、このようなことは起こらなかったかもしれないとも考えられます。今後、このようなことが起きないようにするためにも、早急に当事者参画を担保するシステム的な組織的な保障措置を取る必要があると思います。

この件は近畿分科会としても共有し、協力、関与する必要があると思って挙げさせていただきました。

○ 事務局

続きまして吉川さん、お願いします。

○ アクセス関西ネットワーク 吉川委員

私からは、関西空港リノベーションバリアフリー検討会についてのご報告をします。

今年の3月より関西空港リノベーションに当たり、関西空港エアポート株式会社の方々と学識者、障害者団体、施設管理者、自治体、委員外の方、そして事務局との間でバリアフリーに関する検討会が行われています。検討会は関空のユニバーサルデザイン実施設計が終わった後に開かれ、検討会参加者個人が疑問や要望を関空に伝え、関空が検討可能か否かを返答するという方式で行われました。そこには対話が無く、話の広がりや工夫について考える余地がありませんでした。また、会議が硬い感じで当事者の私が安心して意見を出せる場ではあまりなかったです。

関空リノベ会議は第4回まで終了し、その後テーマ別のフォローアップ検討会に入ります。会議の中で私はカフェでおしゃべりしているようなリラックスした中で話したいと伝えたところ、関西エアポートさんは、カフェ的な場所を用意しますと、ハードとソフトだったらハード面から攻めるみたいな、うれしいような、何かちょっと違うような、そういうちょっと前向きな回答が来ました。リラックスして対話に臨むには、事前の情報や、誰が出るだとか時間はどれぐらいあるのかとか、何を聞かれるのかとか、そういった事前の情報やコミュニケーションの方法など、何が必要か今後メールやり取りをしながらフォローアップ検討会に当たっていただきたいと思います、フォローアップ検討会ではしっかり意見を伝えられるように準備していきたいと考えております。

○ 事務局

小路様、お願い致します。

○ 大阪手をつなぐ育成会 小路委員

大阪手をつなぐ育成会の小路です。手をつなぐ育成会は、知的障害者の支援の団体です。神戸で啓発の取組がありましたのでご紹介させていただきたいと思います。

資料がちょっと間に合わなかったのですが、前方にポスターを貼っております。

「あなたの見守りが支えになります」は、神戸市が作成したものです。

左側の「私のことを知って下さい」は、山陽電鉄さんが作成されたもので、電車とかバスの中の広告で貼っていただいております。

これができた過程ですが、昨年11月に神戸市の地下鉄において障害のあるお子さんが、知的障害のある方の特性の行動で、うろうろしたり飛び跳ねたりしたのだと思うんですが、それを迷惑行為としてユーチューブに掲載されるという事案が発生しました。その動画はその後削除されましたが、障害のあるお子さんの保護者から、神戸市交通局に対して啓発の取組をしてほしいという要望があがりました。神戸市交通局はバリアフリーにいろいろ取り組んでいますが、どうしてもハード面が多くて、心のバリアフリーのことはまだ課題になっていたので、ちょうど私たちの仲間であります神戸市の手をつなぐ育成会さんと、神戸市障害福祉課も協力して右

のポスターをつくられました。これは地下鉄、市バスだけではなくて、ほかの神戸のバス事業者さん、山陽バスとか神姫バス、阪急バス、神戸電鉄さんも協力いただいて、これを掲示しております。

同じような取組が左のほうの山陽電鉄さんもやっていただいております、内容的には似ているんですけども、知的障害の特性ということで、飛び跳ねたり回ったり、ぶつぶつ独り言を言ったり、大きな声を出したりとか、それからいつも座るところに無理やり座ろうとするとか、ヘルパーさんとかご家族が一緒だったらあまり不審がられないんですけども、一人でおられると不審がられるということがやっぱりあります。

私が支援していたある方も、何をされたか分からないんですけども、ある時、鉄道警察に捕まりまして、警察から電話がかかってきて、すぐ支援員が行って理解はしてもらったことがあります。一人で電車に乗ったりバスに乗ったりというのはごく当たり前のことですので、その時にそういう理解をしていただけたらなと思うので、こういう取組は非常にありがたかったです。

○ 事務局

それでは、ここからは議事の進行を三星分科会長にお願い致します。

○ 三星近畿分科会長

分科会会長の三星でございます。ここからは私のほうで司会させていただきたいと思っております。

今までの話の前半は、事業者等からこの間の取組、あるいは問題提起をいただきました。

それから、後半が今お話しいただきましたように、各障害種別の障害者の方々から問題提起をいただきました。

前半の行政の取組と、後半の先ほどの障害者の問題提起と両方、本来なら私がここで議題を絞ってまとめるのが司会の役目というところですが、時間の関係もあるので、そのまとめをなしにして、このまま続けていきます。

五月雨的でも結構ですので、しばらくはどんどん皆さん、ご発言下さい。近畿分科会では、毎年恒例ですが、障害当事者の方々が必要ならば一回は何らかのご発言をいただいて帰っていただくということを心がけておりますので、ぜひとも積極的なご発言を期待したいと思います。

それでは、先ほど言いましたように前半、後半、つまり行政と当事者の今の話の内容、ごちゃ混ぜでどこでも結構ですので、質問でもいいし、ご意見でも結構でございます。ご発言いただきたいと思っております。なるべく当事者の方にご発言いただく意味では、今日はせっかくの機会ですので、これまでこの会議にはいらっしやっていたいなかった珍しい方がオブザーバーでいらっしやっております。DPI日本会議の尾上さんです。尾上さんは、これまで政府の内閣参与として国のバリアフリー政策発展に尽力され、障害者団体のまさにリーダーとしてご活躍いただいております。大阪出身でももとは今日前半でご説明いただいた各自治体のバリアフリーの取組の原型になるところを、つくっていただいた方です。どんなご発言でもいいです。今の話を聞いてでも結構ですから、あまり時間がなくて申し訳ございませんが、何か問題提起をお願い致します。

○ D P I 日本会議 尾上副議長（オブザーバー）

ご指名いただきましたので、発言させていただきます。ご紹介いただきましたD P I 日本会議の尾上と申します。

私はもともと地元において、その後、東京でずっと活動をしていたんですが、そのときにバリアフリー法の2018年度改正案、2020年の改正に関わってきたわけなんです、特にこの近畿の分科会の委員提案の形で研修であったり、あるいは検証会、タクシー車両についての検証会などを実施し、ちょっと口幅ったい言い方も分かりませんが、分科会の在り方ということで全国的なモデルというふうになってきたのではないかなと思います。

そういった点を踏まえて、今後も分科会として、先ほど報告のありました閑空の取組並びに地下鉄三宮駅の問題を、ぜひ今後も継続して近畿の分科会として関わることで、当事者参画の評価会議という機能を果たしてほしいなと思います。

元々でいうと、バリアフリーネットワークというのが以前からあったわけですが、近畿分科会に変わったということで、やっぱり会議はもちろん重要なんです、会議だけではなくて実際に評価をし、意見を提案し、改善につなげていく、そういった機能をぜひ全国に先駆けてさらに進めていただければと思います。以上です。

○ 三星近畿分科会長

非常に興味深いご発言ありがとうございます。

今の内容でも結構ですし、何でも結構です、挙手をお願いしたいと思います。リモートの方方も挙手いただけたら、指名させていただきます。

毎回活発な発言で時間が全くないぐらいご発言いただいているんですが、今日はちょっと・・・せっかくの機会ですので、どなたでも結構です。

○ 滋賀県脊髄損傷者協会 前野委員

私は、障害を持つようになってから34年になるんですけども、当時からバリアフリーの推進の動きがありまして、随分バリアフリー化は進んできたように思うんですけども、ユニバーサルデザインという考え方が入ってきてからどうも何かちょっと停滞しているような印象を受けています。

というのが、車椅子トイレであったりとか車椅子駐車場が、ユニバーサルデザインの考え方に基づいて広く多くの方に使えるような形に変えられてきました。多目的トイレとか多機能トイレであったりとか、あと駐車場に関してもそうですね。障害者のみならず、高齢者の方、妊婦の方も使いやすいような形でいうところ、機能が集約されることになり、今までバリアフリーで使いやすかった車椅子トイレや車椅子駐車場が随分使いづらい世の中になってきています。

これは一つ大きな原因として、ユニバーサル化を進めるところで大きく舵取りを間違ったんじゃないかなと思います。一般トイレや一般の駐車場、その他の設備をユニバーサル化すべきところを、手っ取り早くやりやすいところ、車椅子駐車場、車椅子トイレをユニバーサル化してしまったことが大きな要因だと思っております。ですので、何かかじ取りを大きく変えるような動きが必要ではないかと思っております。

一般トイレがユニバーサル化されなかったことで、皆さん、使いやすい多目的トイレ、多機能

トイレを使うようになってきているんですね。すなわち、「一般トイレが使いにくい」ということなんです。一般の方にとっても使いにくいというトイレを何とかユニバーサル化に向けて推進していくような動きをはじめ、活動とか方針、施策を方向転換していく必要があると思います。

○ 三星近畿分科会長

前野さんからは、非常に大きな問題提起をいただきました。

この前のバリアフリー施策から、より踏み込んでよく考えて多様な方々への最適解を求めていく、攻めに出るといいますかね、例としてお手洗いを挙げられておりました。駐車場もそうですし、あと、私的に考えますとホテルもそうですね、そういったところ、ほとんどちゃんと進んでいないんじゃないかという厳しいご指摘でした。

○ 障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議 鈴木委員

京都市さんのご発表いただいたところで、心のバリアフリーに関して取組を進められているというところでお聞きしたんですが、私が、資料7の69ページにも少し書かせていただいています、実際に心のバリアフリーに関連した展開として、「思いやり」のみにとどまってしまっている場面が見受けられるということがあります。

これからは、社会モデルの理解と障害者差別を行わないように徹底することという視点から、移動の権利を学び合うというようなことが重要になってくるかと思います。そういった意味でも京都市さんの取組にさらにもう一歩、それらの視点を加えていただきながら展開をしていただきたいと思います。

そういったところでも当事者とともに考えて進めるということができればと願っております。

○ 三星近畿分科会長

この会議も20年にわたって、今の会議の前身も含めると長きにわたって一貫していますのは、当事者参加でバリアフリーを進めること、これが第一の主題だったと思います。その点の重要性、について、ご発言いただきました。

鈴木さん、あるいは他の方でもいいんですが、鈴木さんが提起いただいた神戸市交通局さんの地下鉄三宮駅エレベーターの取り換え工事の問題について、これ、実感がほとんどないんですけども、しかしやらないわけにはいかない大きい問題の一つだと思いますので、何かもう少し補足いただけますでしょうか。

そもそもどういう問題なのか、あまり十分時間がなくて分からなかったんですが、ご発言いただけませんか。六條さん、どうですか。

○ NPO法人ちゅうぶ 六條委員

エレベーターの問題ですが、僕が神戸新聞の中で見たのは、最初は車椅子が2台か3台くらい乗れるスペースと聞いてまして、それが器を小さくした感じのエレベーターをつくったところ、実際に出る時、鏡の問題であったりとか、子供さんに当たってしまうとか、出にくくなっていたりとなってしまったと聞いています。そのことで神戸市交通局と話をしたいということで希望が上がっていて、それがなかなかうまくやり取りできていない、当事者の声を聞けていないということがすごく大きな課題だったのかなと思っています。

鈴木さん、補足お願いします。

○ **障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議 鈴木委員**

先ほどコメントでもお話しさせていただいたんですけども、実際に今回、当事者団体が交通局さんと話し合いをしたいと、当事者を交えてモニター会議のような場をつくってほしいということをお願いをしているようなんですが、実際に声を聴く必要性をあまり持ってもらえていないというような事態があったりします。そういったところから考えても、早急にそのような継続した検証していく場というのが今後必要になってくると思われまますので、皆さんからもご意見を聞きたいと思いました。

○ **三星近畿分科会長**

この件、何かまたご質問、ご意見ありますか。会議の進行上、他の議題もありますので、時間があまりありませんが、どうしてもこの点の重要性に鑑みて、ちょっとだけコメントします。神戸市交通局さんの地下鉄三宮駅のエレベーター更新で新しく取り換えしたんですけども、小さいエレベーターになって、障害者の方々が使えない、使いにくいものになったと。これはやっぱりまずいということになって・・・これは、大きさの問題なんですね。大きさについては元の大きさ以上のものにまた取り換えていただきたいと、こういう話になっておりまして、今、神戸市交通局さんと障害当事者の方々とこの会議をはじめとする国のバリアフリー方針のこともありますので、我々も一部参加したりしまして、改善方法を考えております。

私なりにコメントしますと、やはり、私の何十年にわたる経験でも実は幾つか、せっかक्तくったものをもう一回やり直したという経験、幾つかあります。

その原因のほとんどが、当事者参加がないことです。今日も吉川さんや小路さんからもいろいろご発言いただいておりますが、当事者参加でやっていたらそういうことにはならなかったのだという反省点は、共通していますね。

ですから、今後、今日は時間の関係で詳しいことは詰められませんが、「事業者の方には、当事者参加で改修したり新築したりするところはやっていただきたい」と、こういうことですね。前野さんからもありましたように、よりユニバーサル、実質的なユニバーサルをこれからやっていきたいものだと、そういうご発言と両方入れて締めくくりにしようかと思ったんです。神戸市からご発言いただけるようです。

○ **神戸市 障害福祉課 保田社会参加促進担当課長**

リモートで会場の声が大変途切れ途切れで、先ほど三星先生がおっしゃられていたことがちょっと私には分からないことがありまして、申し訳ありません。

私から発言の手を挙げさせていただきましたのは、私は、神戸市でバリアフリーを担当しております課長の保田といいます。

今回、交通局でエレベーターのほうの改修工事の手戻りがあったところなんですけども、いろいろ経緯があることはあるのですけれども、結局、基準に合っていないエレベーター改修工事になってしまったということは事実でございまして、基本構想を担当している部署としては大変遺憾であると思っております。

実際に神戸市交通局とも話はしておりまして、先ほど鈴木様のほうからも、なかなか当事者との話し合いが進まないというところがございますが、元々新聞でも報道がありましたリングリングさんとの一団体との交渉は話をさせていただいているところに、私どもも相談を受けまして、関係団体にご説明に伺うということ神戸市交通局で、今やっている段階です。

また今後、私どものバリアフリーの基本構想なんですが、今年が改訂年に当たっておりまして、毎年PDCAサイクルで改訂をやらせていただいているんですが、その改訂の場でも、今回のことについては報告、あるいは説明ということを考えております。

また、ひいては私どもの神戸市の障害者団体等の集まりの中でもお話をする機会を設けようということ今考えている最中がございます。

今回のようなことがなかなか起こらないような仕組みということで、今、鈴木様のほうからおっしゃられたところは検討していかなければいけない部分と思っております。

○ 三星近畿分科会長

聞こえにくかったようですが、今のご発言、大変力強いご発言で、先ほど私のまとめた内容と本当に合致しているかと思えます。

私が申し上げたかったのは、PDCAで当事者参加で今後継続的に改善するというをお願いしたいということでございました。その内容を神戸市さんご自身からおっしゃっていただいたと思えます。今後ともよろしくお願ひしたいと思えます。

それでは、実は手元に用意いたしました議事の進行時間がこれで終了したんですけれども、実はこの後もう一回またご発言いただくチャンスがありまして、先生方に毎回必ずちょっと一言ずつはお話しさせていただいていますが、それも最後にまとめることにいたしまして、本当に僅かな時間で申し訳ございません。

随分資料としてはたくさん提供されているものもでございますので、お持ち帰りいただいて、疑問のある点に関しましては事務局にメールもしくは電話でご意見賜れば、議事録の中にまた加えていきたいと思えます。よろしくお願ひ致します。

最後にもう一回議論できるチャンスがありますので、次に進みたいと思えます。

取りあえず私の責任の議事進行は一旦ここまでとなります。

○ 事務局

残り時間が短くなっておりますので、少し駆け足になって申し訳ありません。またウェブの皆様には、お声が聞き取りづらいところがあるようで大変申し訳ありません。

続きまして、議題5になります。

近畿分科会長の三星先生におかれましては、今年度限りでご勇退されることとなりました。近畿分科会事務局より分科会長の交代と新しい分科会委員の推薦について提案させていただきます。

○ 事務局

事務局の近畿運輸局 清良井と申します。お手元の資料9 移動等円滑化評価会議近畿分科会の運営規則をご覧ください。

第二条で委員と分科会長についての定めがございます、第二条第1項が委員の選任について、

第2項がこの分科会に分科会長を置いて分科会長は委員により互選することとされております。また、委員につきましては、第六条で分科会に諮って定めるという形に追加されておりますので、このたびご提案をさせていただきます。

分科会長の三星先生がご勇退されるにあたり、これまで本分科会の委員として皆様と共にご尽力いただきありがとうございました内田先生を次期分科会長として推薦をさせていただきたいと思いません。また、新しい委員といたしましては、本日アドバイザーということでご参加をしていただいております、大阪大学大学院の石塚先生を委員として推薦をさせていただきたいと思しますので、本分科会においてご承認いただければと考えております。よろしくお願い致します。

それでは、次期分科会長、新分科会委員の推薦についてご意見のある方はおられますでしょうか。ご意見のある方は挙手マーク、または対面の方は挙手にてお知らせ下さい。

ないようでしたら、それぞれにつきましてご承認いただけるかどうか皆様にお伺い致します。

まずは、次期分科会長についてご承認いただける方は、対面の方は挙手、ウェブ参加の皆様は挙手マークボタンを押していただけますでしょうか。

それでは、ご承認いただけます方は挙手のほうお願い致します。

ただいまウェブのほうを確認しております。

(全員挙手) はい、ありがとうございます。

それでは、続きまして新分科会委員につきましてご承認いただける方は挙手願います。

ウェブを確認しています。

(全員挙手) ありがとうございます。

それでは、賛成多数により、令和4年度より移動等円滑化評価会議の近畿分科会の分科会長は、大阪市立大学 内田先生、新分科会委員につきましては、大阪大学の石塚先生にご参加いただくことが決定いたしました。

新しく分科会長にご就任いただきます内田先生と新分科会委員にご就任いただく石塚先生から一言だけお願い致します。短い時間で申し訳ありませんがよろしくお願い致します。

○ 大阪市立大学 内田教授

大阪市立大学の内田でございます。大役を仰せつかることになり、身が引き締まる思いでございますけれども、三星先生のずっとやられてきた当事者の方の意見を丁寧に聴いて継続的に改善していくということに関して、私はまだまだ力不足でございますけれども、継続的に学ばせていただいて、やっていきたいと思っております。どうぞよろしくお願い致します。(拍手)

○ 大阪大学 石塚講師

このたび、この分科会の新委員にご承認いただきました大阪大学の石塚裕子と申します。どうぞよろしくお願い致します。今日初めてオブザーバーとして参加させていただき、この分科会の意義というか重要性というのを本当に認識した次第です。微力ですが、この分科会活動が活発化し、全国をリードできるような会議になるように頑張っていきたいと思しますので、どうぞよろしくお願い致します。(拍手)

○ 事務局

ウェブで参加の皆様はちょっと石塚先生の声が聞き取りづらかったかもしれません、申し訳

ありません。

時間もありませんので申し訳ありませんが、このまま最後に議事に続けさせていただきます。
事務局提案の今年度分の分科会事業についてです。資料10をご覧ください。

近畿分科会の事務局から提案させていただく内容になります。

神戸運輸監理部の武津物流施設対策官、説明をお願い致します。

○ 神戸運輸監理部 武津物流施設対策官

神戸運輸監理部の武津です。資料10の乗船体験と意見交換会の実施についてご説明させていただきます。

今年度は近畿分科会事務局提案事業として、フェリーさんふらわあ乗船体験と意見交換会を企画しました。目的は、障害当事者が船旅を通じて移動時のバリアの実態を確認するとともに、事業者との意見交換をすることにより非日常な空間である船をより楽しめる方法を学ぶことです。

意見交換会では、発着港の旅客船ターミナルの見学や船内のバリアフリー対応施設をご紹介いただくとともに、危機管理等ソフト面での取組についても情報共有したいと考えています。

また、この取組は九州分科会、別府港UDターミナル推進協議会との協働事業になっています。大分に到着してからも、地元の方々との意見交換会を予定しています。行程は、一泊二日で船中泊となります。詳細は資料をご覧ください。

この取組には、資料のとおり一部自己負担が発生すること等、参加条件についてご了解いただいた方が対象になります。

特にご注意いただきたいこととして3点お知らせします。1点目、今回利用する船は、建造が少し前の船になりますので、完全にバリアフリー化された船舶ではありません。乗船が可能かどうか、申込み前に近畿運輸局バリアフリー推進課までメールまたはお電話にてお問合せをお願いします。

2点目、この取組は団体行動が基本になります。大分での現地解散を希望される場合は、帰路の交通費は全て自己負担になります。

3点目、コロナ感染拡大状況や台風により中止になることもあります。その場合は今年度中に振替日の設定はありません。

参加を希望される方は添付している申込用紙を利用し、申込みを行って下さい。締切は7月26日（月）12時です。

実施後、参加された方にはレポートを作成いただき、時期は未定ですが、近畿分科会で別途報告会を開催し、発表をお願いしたいと考えています。

最後に、参加者には後日詳細な行程や注意事項などをまとめた旅のしおりをお渡しする予定です。

○ 事務局

これにて本日の予定されている議題の報告全てが終了いたしました。

○ 三星近畿分科会長

それでは、先ほど言いましたように、ほとんど議論をまだ全然し尽くせていないので、僅

か数分ですが、予定の時間いっぱいまで皆さんのご意見を伺い、議事録に入れたいと思いますが、どうですか。

そんなことでお約束のさっきの続きをしたいと思うんですけども、時間としては16時までで終わればいいんですね。あと10分ぐらい、時間がありますので。

先ほどの続きですが、障害当事者の方々、いかがでしょうか。それから、パラリンピックの桜井さん、ウェブで入られていますかね。桜井さん、何か今までの議論、あるいは新しく問題提起したいこと、ございますでしょうか。

○ 日本パラリンピック委員会 桜井委員

桜井でございますが、いつもお世話になっております。

皆さんのご議論を聞いていますとすごく積極的でいろいろな意見が出てすばらしい会議だなと感じさせていただいています。

今、冒頭の資料にもありましたけれども、パラリンピックを契機にして日本の社会が共生社会というものをしっかりとやっけていこう、取り組んでいこうということが進められていますが、一見共生社会という言葉を使いますと、みんな仲良くするんだというような印象で、なかなか分かりにくい日本流の言葉だなというふうに思います。英語で言いますとインクルージョンという言葉になるんですけども、少し見方を変えますと、実際に何かしたときに排除をしているのか、していないのか、エクスクルージョンしているのかどうかという視点で物事を見ていくということが非常に大事だろうなと考えています。

障害者が参加をするときに、やはり参加ができない制度になっていないのか、そういうようなことが今までの日本の社会の制度の中でなっていないのかというようなことも含めて考えていくことが必要だろうなと思っています。

施設面では、国土交通省の皆さんのご努力のおかげで随分進んでまいりましたが、ソフトという点から見ますと、例えばスポーツでいえば地域にあります市民大会と呼ばれている大会に障害者が参加できる仕組みになっているのかどうか、そういうことも含めて共生社会というのは検証していくべきだと考えています。

その基礎となる様々な施設についてのバリアフリーとか、UD化というのは非常に大事なことでありますので、今後ともこういう場でしっかりと皆様方と一緒に議論していけたらということで、本当にいい機会だと考えております。今後ともどうぞよろしくお願い致します。

○ 三星近畿分科会長

インクルージョンに関して見事におまとめいただきまして、本当にいいお話だったと思います。ありがとうございました。

あと、障害当事者の方でまだご発言いただいていないのは、岡田さん……

○ 京都府視覚障害者協会 岡田委員

京都府視覚障害者協会の岡田多栄子と申します。

京都の地下鉄烏丸線が、可動式ホームドアができるということを前回の会議で申し上げました。一番視覚障害者が利用する北大路駅はこれからできるようですが、京都市の財政難でちょっと凍結という形で、つく見通しが立たないようになったことがとても残念というか、やっぱ

り命に関わることなので、財政難では済まないかなと思っています。

○ **三星近畿分科会長**

この件もやり取りにすると時間がとても無理なので、ご発言として記録にしっかりとどめたいと思います。本来ならば、この会議の趣旨としては、遅れたり、あるいはやらないということになったとしたら、当事者の方々のご意見に対してまた事業者、あるいは行政から、なぜそうなっているのかということに関してご説明いただいたりして相互に意見を交換し合いながら問題を解決していく方向で議論すべきでございますけれども、今日は問題提起いただいたということで、それぐらいにしたいと思います。

ほか、いかがでしょうか。

○ **NPO法人ちゅうぶ 六條委員**

万博絡みで、実際に万博はできるのに、バリアフリーのことが何も出てきていない状況で、どうなのかなと思っています。大阪府、大阪市の方もおられると思うんですが、そこから出てこないというのは、当事者参画を目指しているところではすごく疑問を思うことと、あと大阪って梅田とか難波は、すごくいろんな人が来られるところが多いのに、そこに対しては当事者参画というところが抜けているとすごく思います。その辺もう少し前向きに当事者参画を踏まえてほしいなと思います。なぜそういうことを言うかということ、やはり神戸市交通局みたいな感じになって当事者が利用しにくいところがあるのがすごく問題じゃないかなと思うからで、意見として上げさせてもらいます。

○ **三星近畿分科会長**

最後になって大きな問題提起いただきました。万博に関して、バリアフリー、ユニバーサルデザイン化の取組の声が全く聞こえないがどうなっているのだ？と。

これは、せっかくの機会ですので、本当に2分以内ぐらいで申し訳ないですが、大阪府さん、担当は違いますけれども、板田建築企画課長さん、ご発言、ちょっといただけますか。

○ **大阪府 住宅まちづくり部 板田建築企画課長**

今のところ、私もバリアフリーの担当のところ万博関係の計画はまだ来ていないという状況でございます。

○ **三星近畿分科会長**

はい、分かりました。それは今日大きい問題提起があったということで…。

○ **NPO法人ちゅうぶ 六條委員**

万博を盛り上げていくには、やはりバリアフリーの問題というのは解決していかないといけないところっていっぱいあると思うんです。2025年といたらもうじきなんですね。まだその計画も上がっていないということ自体が問題かなと思っています。

オリンピック・パラリンピックの場合は、すごく何年前からか結構準備をして、東京は進めてきたというところがあるので、ぜひ大阪府の人たちもそこは頑張って取り組んでいただきたい

なと思います。

○ **三星近畿分科会長**

同じ質問に関して、大阪市の赤井さん、いかがでしょうか。

○ **大阪市 都市計画局 赤井エリアマネジメント支援担当課長**

万博に向けたバリアフリーに関する考え方ということですね。我々にもまだバリアフリー、ユニバーサルデザインに関する考え方みたいなものが示されておられません。万博協会でも現在作成を考えているというようなことも聞いてはおりますので、またそういった部分につきまして万博協会のほうから情報提供がありましたら、改めてご提供させていただけることもあるのかなと思っています。

○ **大阪市立大学 内田教授**

私も具体的な活動はこれからなのですが、万博の交通関連とかの協議会のメンバーとしてお手伝いすることになっていきますので、バリアフリーのことは、重要課題だと思っていますから、積極的に意見を出していきたいと。

それから、六條さんとか当事者の方からご意見をいただくような機会を設けるような方向で、私たちも協議会のメンバーの一人として努めていきたいと思います。

○ **三星近畿分科会長**

内田先生、力強いお言葉でよかったと思います。ありがとうございます。

くどいようですが、通常のバリアフリーの整備はやって当たり前、あるいは国の法律や大阪府条例等の規制クリアは、当たりの話でありまして、先ほどから尾上さんや前野さんたち皆さんからおっしゃっていただいているのは、その最低限のことをやるのではなくて、より高いレベルのユニバーサルデザインによる万博づくりというものを目指すためには、当事者参加でしっかりとした組織でPDCAをつくらねばならないと思いますので、今ご発言いただいた大阪府、大阪市さん及び関係する行政の皆様方、事務所の皆様方にはこれからお願いしていきたいと思います。ありがとうございました。超大事な発言でした。

ほぼ時間が来ておりますので、最後になりましたが、ちょっと先生方から一言ずつお願いします。

まず辻本先生から。

○ **和歌山大学 辻本教授**

和歌山大学の辻本でございます。

今日もたくさんの資料を拝見させていただきまして、近畿、そして全国で物すごいパワーがこの移動円滑化に注がれているというのを改めて確認させていただきました。どうもありがとうございました。

それで、2点ちょっと申し上げたいんですけども、DPI日本会議の尾上さんから実際に評価をして改善につなげるという機能がこの評価会議には大事じゃないかというご発言があったと思います。私も同感でございまして、その意味では今日の資料のうちだと資料2、移動円

滑化の目標達成状況、今日は残念ながら本当に一瞬で説明が終わってしまいましたけれども、本来はここをものすごく時間をかけて説明をいただいて議論すべきところなんじゃないかなと思っております。その意味で資料2をちょっと丁寧に見ますと、バリアフリー法の基本方針に定められた目標、達成状況を地域別に比較して見ますと、近畿は確かに進んでいる分野もあるんですが、一部関東、中部、あるいは全国と比べても遅れている分野がありますよね。例えば鉄軌道車両、旅客船、それから福祉タクシー車両のうちUD車両の比率、重点整備地区内の主要な生活関連道路を構成する道路、そういったところが遅れていると思います。

それから、近畿全体ではよく出ているんだけれども、府県別で見ると遅れている府県がございますね。例えば一例なんですけれども都市公園のトイレでは京都府、それから駅の障害者トイレでは滋賀県、それからノンステップバスの導入率では滋賀県ですか、それから園路及び広場では奈良県といったような感じで、府県別に見るとちょっと状況が悪いところがあるんじゃないかと。ぜひ、遅れているところを底上げするようなイメージで重点的に取り組むということも今後考えていってはどうかと思います。以上、提案させていただきます。

○ **三星近畿分科会長**

リミットの16時がちょうど来てしまいました。退室される方はご自由に退室していただいて結構です。せっかくですので、先生方、もう一言ずつ、そうですね、会議時間としては七、八分延ばしたいと思いますので。先生、一言どうぞ。

○ **大阪市立大学 内田教授**

先ほど来申し上げましたので、私はもう結構です。どうぞ。

○ **三星近畿分科会長**

それでは、新田先生、どうぞ。特に先ほどの話の中でポイントが何なのかつかみにくかったので、ちょっと補足していただければ。国の動きですね。

○ **大阪大学 新田名誉教授**

難しいですね。国の動きは、今、辻本先生がおっしゃられた近畿との比較、全国的には非常にいいんですけれども、やっぱり遅れているところもあるので、そこはぜひ強化をと。私が気になっているのは道路、整備率はよくやっているんですが、近畿はたくさん重点整備地区をつくって延長距離を増やしているの、全国よりちょっと遅れているというのは、努力しているけれどもそういう状況にあるということは頭に入れておいてほしいなと思います。

新しいガイドライン、これから道路もできていくと。

それ以外に、私はやはり当事者参画の重要性ですね、先ほど空港の話がありましたが、これをぎりぎりになって6月から工事という段階で3月に当事者参画を中心に仕組みができたということ、それから神戸市交通局の話もそうです。

やはりあれだけ当事者参画をいいながら、まだまだ現場には浸透していないというのがあるので、これは分科会の重要なこれからミッションになるかと思います。

もう一点、公立小中学校がこれからバリアフリー基準を満たしていくような義務化になってきましたので、それについての評価をここでやっていく必要があると思いますから、その担

当をされる方はこの会議に入ってきていただいて、随時報告していただくというのがこれから重要なことかと思えます。

最後に三星先生、本当にこの前身から含めて、分科会の前から含めてどうも長い間ありがとうございました。おかげさまで先ほどの課題を含めてこういう取組ができるというのも先生のおかげかと思えますので、感謝申し上げます。ありがとうございます。

○ 三星近畿分科会長

過分なお挨拶ありがとうございました。

それでは、あと二、三分ということで、最後に私からご挨拶したいと思います。

長い間、皆さん、一緒にこの問題に取り組ませていただきまして、ありがとうございました。当事者参加という点では、恐らくまだまだご不満はあるかと思えますけれども、全国的に見ても関西はトップランナーを走って引っ張ってきたと思います。その伝統を基に、先ほどからご発言がありましたように、現在の状態に満足せず、より高い質、より高いレベルを目指して、志高く、さらに進んでいこうではないかというご発言がありましたので、私は本当に志はよしで共感するところでございます。

今日の話では詰められませんでしたでしたが、私なりのポイントとして挙げますのは、市町村によるバリアフリーマスタープラン(移動等円滑化促進方針)策定が関西でいよいよ出てまいりました。この3月時点で明石市、堺市、奈良市から提出され受理されました。また豊中市、高槻市、池田市、などで進行中です。全国的にも、やはり基本構想と同じように先頭は切っておりますが、どうやら先ほどの新田先生の説明の目標から見ればまだまだこれからでございます。繰り返しになりますが、徒歩圏を中心とする生活圈、つまり町とか市とかにおけるバリアフリーの改善の仕組みは、PDCAサイクルの仕組みができたということでございます。

また、基本構想をつくっても、継続改善協議会(名称はいろいろあります)をやっていない市町村がたくさんあるので、ぜひとも継続改善協議会をやっていただきまして、PDCAを確立していただきたいわけです。その流れの中で全市の方針を立てたり、基本方針を立てたり、あるいは縦割りを排して分野調整をしたりする、こういう体制、大変大事な役割を持っているのがバリアフリーマスタープランでございます。

あと、関空の取組はご説明いただいたとおりですが、関空改善をはじめとして、このところ議論に出ておりますのは、関空だけではなく、日常生活圏のバリアフリー改善以外の大規模・広域的な地域や施設の改善、このPDCAの仕組みがまだ日本にはないので、ぜひこの場でどんどん挙げてやっていこうという流れがあります。その一環として関空が出てきたわけですね。あと例として考えられますのは、うめきた(大阪駅北地区)プロジェクト、ここはほとんどユニバーサルデザインの検討、洗礼を受けてないわけですね。これからのこととして考えていきたいと思えます。

また、コロナの中で、耳の不自由な方が、はい、2メートル空けて下さいよと言われても、それが聞こえない、聞こえないためにひどく怒られる。などで視覚障害、聴覚障害ともに非常なご不自由をなさっている。マスクがあったのでは口の動きが分からない、このようなことで大変なので、この取組なんかも分科会としては重視していかなければいけない課題として挙げておきたいと思えます。

おしゃべりが過ぎましたのでこれぐらいしまして、ちょうどお約束の時間になりましたので、

これで最後にしたいと思います。次回からは、内田先生に司会を代わっていただきまして、またよろしく願い致します。私もまた、邪魔かもしれませんが、傍聴に参加させていただきます。どうもありがとうございました。

最後に事務局、お願いします。

○ 事務局

三星先生、長い間ありがとうございました。（拍手）

これを持ちまして本日の移動等円滑化評価会議近畿分科会は終了させていただきます。

対面でご参加されている皆様には1点お願いがあります。本日以降、新型コロナウイルスに感染していることが判明した場合は、必ず近畿運輸局にご連絡をお願い致します。

それでは、皆様、長時間にわたりお疲れさまでした。

- 時間の都合上、近畿分科会当日に回答できなかったご質問等について、下記のとおり回答し、議事概要に追記する。

○ 京都府視覚障害者協会 岡田委員

京都の地下鉄烏丸線が、可動式ホームドアができるということを前回の会議で申し上げました。一番視覚障害者が利用する北大路駅はこれからできるようですが、京都市の財政難でちょっと凍結という形で、つく見通しが立たないようになったことがとても残念というか、やっぱり命に関わることなので、財政難では済まないかなと思っています。

→ 自治体委員である京都市都市計画局歩くまち京都推進室を経由して京都市交通局より回答します。

烏丸線の可動式ホーム柵については、ホームの安全対策強化のために重要な取組であると認識しており、烏丸線全駅への設置方針そのものは変更ございません。

目の不自由な方のご利用が比較的多い北大路駅への設置については、予定どおり令和4年度中の設置に向けて、作業を進めております。

一方で、全駅設置については、約110億円もの巨額の投資が必要となります。特に交通局の地下鉄事業は、新型コロナウイルスによる減収の影響もあり、令和2年度決算で累積資金不足が過去最大となり、財政健全化法に基づく経営健全化団体に陥る状況にあります。こうしたことから、全駅に設置するための財政的な余裕がなく、止むを得ず延期せざるを得ない状況でございますので、何卒、ご理解賜りますようお願いいたします。