

令和5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5年6月26日（月）14：00～16：00

場所：大阪合同庁舎第4号館 2階 第2共用会議室

○ 事務局

それでは、定刻となりましたので、ただいまより令和5年度移動等円滑化評価会議近畿分科会を開催します。

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官署で構成しています。

私は、事務局の近畿運輸局の奥田です。よろしくお願いします。

開会に当たりまして、近畿運輸局交通政策部次長、森下よりご挨拶を申し上げます。

○ 近畿運輸局 森下交通政策部次長

皆さん、こんにちは。近畿運輸局交通政策部の森下です。

本日は大変お忙しい中、令和5年度移動等円滑化評価会議近畿分科会に出席いただきまして誠にありがとうございます。

本日の会議は、バリアフリー法に基づきまして、高齢者や障害者などの当事者が参画しまして、近畿におけるバリアフリー化の進展状況の評価実施を目的としたものです。

皆様もご存じのとおり、バリアフリー法の改正に伴いまして、ハード面の整備だけでなく、ソフト面での対応も重視されることとなりました。当分科会では、啓発活動の一環として行っておりますバリアフリー教室などの取組に加え、開催まで2年を切りました大阪・関西万博、のユニバーサルデザイン化に関する各種ガイドラインの検討ですとか、関西空港の第一ターミナルリノベーションに関する検討の場に当事者の皆様もご参加いただき、貴重なご意見、アドバイスなどをいただくことができましたこと、御礼申し上げます。こういった様々な場面を通じて情報の発信、共有などをしたことにより、バリアフリーに対する意識が深まったのではないかと考えています。

とはいえ、可視化できるハード面とまた違い、ソフト面における心のバリアフリー、これらを理解もしくは改善していただくためには、工夫を凝らした取組が必要であると感じています。

バリアフリーの推進、施策のスパイラルアップを図るためには、継続的な取組が必要となっています。今後も皆様の声を丁寧にお伺いしながら、より一層高い水準でのバリアフリー施策を展開したいと思っておりますので、本日の分科会におきましても活発なご意見を賜りますようお願い申し上げます。私の挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○ 事務局

本日の議事次第に沿って、以降、進めさせていただきます。

今回の分科会は、対面とウェブを併用して開催しています。室内の換気は休憩時間に行う予定

ですので、ご了承ください。休憩は15時頃からを予定していますが、10分程度しか取ることができません。申し訳ありませんが、適宜中座し、休憩いただいておりますので、ご協力をよろしく願います。

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。意見交換会の時間をできるだけ長く取りたいと考えていますので、発表される際には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します。オーバーするようであれば、申し訳ありませんが、途中で切らせていただくこともありますので、ご了承ください。

なお、本日の発言内容が途切れてしまった部分については、追って事務局にご報告いただきましたら、議事録にてフォローさせていただきたいと思っております。

また、特に聴覚障害の方やウェブで参加の皆様には、発言される方がどの方か分かりにくいいため、ご発言をされる前にはご所属、お名前をおっしゃっていただきますようお願いいたします。

次の各点にもご配慮をお願いします。マイクを使って話す。普段よりゆっくり話す。一人ずつ重ならないように話す。資料を参照する場合は、資料名、ページ番号、項目番号などをあらかじめ明示してから話す。以上、ご協力をお願いします。

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を、ウェブで参加される方は挙手マークを押していただき、お知らせください。

次に、配付資料の確認をします。配付資料をお手元にお配りさせていただいている方は、議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、それから資料1から資料10まで、資料の右肩上に番号を振ったものを配付させていただいています。そして、最後に、別府港のUDターミナルのパンフレットを印刷したものをつけています。資料を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ください。よろしいでしょうか。

本日のご出席者につきましては、お手元に配付してあります配席図と出席者名簿で代えさせていただきますが、出席者名簿につきまして、本日、対面での出席者の中で「自治体」のうち、大阪府の秀坂様が随行として入っているのですが、ご欠席というご連絡をいただいています。

また、本日はオブザーバーといたしまして、近畿大学名誉教授三星先生並びにDPI日本会議の副議長尾上様にもご出席いただいています。

事務局からの資料説明及び報告事項については、時間の都合上、要点に絞ったものとさせていただきます。ご了承ください。

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、録音させていただいておりますので、ご了承をお願いいたします。

それでは、議事に入ります。

議事(1)、(2)、(3)、(4-1)までは事務局にて進行させていただきます。(4-2)の情報交換より議事進行を内田分科会長にお願いいたします。

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たいと思いますので、ご了承ください。

それでは、最初の議事(1)第9回移動等円滑化評価会議概要報告につきまして、大阪大学名誉教授の新田保次様からお願いします。資料1をご覧ください。

新田先生、よろしく願います。

○ 大阪大学 新田名誉教授

新田です。よろしくお願いします。

先ほど資料1として紹介がありましたけれども、それを基に説明します。

今年の3月26日に第9回移動等円滑化評価会議に出席させていただきました。概要については、議事内容を載せていますので見ていただけたらと思います。

資料3-1について、主な意見をこの後説明しますが、資料3-1というのは、本会で、後で事務局から報告があります資料2とかに関連する内容になっています。

与えられた時間が5分ですので十分な説明はできませんが、この議事録については国土交通省のホームページで公開されていますので、詳しく見ていただけたらと思います。

委員からの主な意見について、以下、説明します。

まず、最初にありますのは、乗合バス車両のうちリフト付きバス、適用除外車両です。これもよく話題になりますが、2025年度の整備目標が約25%、これは事務局から配付された資料2の2スライド目のところ。そこにバスというのが載っていますが、乗合バス車両のリフト付きバスのところを見ますと、目標に対して現在の達成水準がまだ非常によくないので、導入を積極的に進めてほしいという意見です。

それから、鉄道バリアフリー料金制度が4月から発足しましたが、整備計画について当事者の意見を聞きながらつくっていただきたいと。今日ここでもまたその料金制度については説明がございます。

それから、駅構内の障害者の誘導についても、これもよくお話に出るのですけれども、あまり丁寧過ぎるのも困るので、当事者の意見をよく聞いて誘導方法を考えてほしいという、臨機応変にやってほしいということが指摘されました。

それから、航空についてはバッテリーチェックに非常に時間がかかるということで、これを何とかできないかというご指摘です。前の近畿分科会会長の三星先生の名前で空港の保安検査等に関する要望書を出しましたが、6月12日に、それについての意見交換会がございましたが、この意見交換会に出席された方はご存じかと思いますが、予約段階、受付段階、それから本検査場と3段階で同じような検査が必要ということです。意見交換会ではなかなか難しいことが分かったということで、これから引き続き検討されていくということになっています。

それから、信号機の話ですが、それも先ほどの資料で4スライド目の信号機等というところに載っています。これから積極的にエスコートゾーンとか音響信号機等を生活関連経路の重点的な経路に整備していくという話が載っています。これについては非常にいいことであり、整備の促進を期待しているということです。

それから、マスタープラン、基本構想の作成についても後で報告、議論がありますけれども、改正バリアフリー法に基づくマスタープラン、基本構想の策定状況が非常に悪いと。2025年度末目標がマスタープランでは約350自治体（全市町村の2割）、基本構想では約450自治体となっていますが、2021年度末ではそれぞれ22自治体（1.3%）、基本構想も前回の最初の基本構想が多いので70%ですが、いずれにしても新しい基本構想というのはあまり進んでいないので、これに対して2025年目標で目標値を達成するんですが、現状では非常に悪いので、なぜそういう状況かというのを中間評価して、有効な手だてを考えていただきたいという意見も出ています。

それから、今日の資料で資料1の後ろに載っていますが、「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について」ということで、これも前回、途中経過を発表しましたが、今、当事者参加で、東京の主要駅について、その幾つかで、それぞれの駅での課題に

ついて多様な障害当事者が集まってテーマごとに課題を抽出して検討していくということをしていきます。いずれこれを今後のガイドライン、基準づくりにも反映するということで行っていますけれども、これに関する資料をちょっと簡単に載せています。

2つ目の四角の中に、括弧の中に、「当事者の施設利用の場面等ごとに横断的なテーマで整理」するというので、特に情報系の話について、より詳しくこれからバリアフリー化についての検討、施策の方向性を示していくということを中心的な課題として取り組もうとしています。現在も行っているわけですが。

委員からの主な意見としては、特に聴覚障害者対応の話がいろいろ出ています。遠隔手話サービス等の利用とか、字幕などをつけて乗換えなどの情報提供とか、エレベーターについてはガラス張りにしてほしいとか、それからエキマトペについては、ある駅で電車が来たときに、文字情報で表示できるようなスクリーンを作って、いろいろ今実験的にやって、それがかなり好評というのを資料1の後ろに載せていますから、また見ていただけたらと思います。

それから鉄道バリアフリー料金の話も先ほどありましたけれども、情報公開です。それから地域分科会での取組をこれから積極的に図っていただきたいと、そこでの成果を活用して、ガイドラインとか基準づくりへの反映も図っていただきたいということも委員からの意見として出ておりますし、国の事務局としてもそういう方向で考えていくということで答えています。

そういうことで、今年度、近畿の地域分科会においても、多分国のほうから何か検討して欲しいというようなことも出てくると思います。近畿でもう既に取り組んでいますので、その成果が十分に活用できるかと思っています。

簡単になりましたが、以上です。

○ 事務局

次に、議事（2）報告等です。近畿運輸局バリアフリー推進課長、野村、近畿地方整備局課長補佐、細見、大阪航空局専門官、波多野、神戸運輸監理部物流施設対策官、加藤よりご説明いたします。

近畿運輸局の野村課長、お願いします。

○ 近畿運輸局 交通政策部バリアフリー推進課 野村課長

近畿運輸局の野村です。説明は極力省略しまして、課題の2点のみを説明します。

資料2から4は、移動円滑化評価会議の本省の会議の資料をベースに、近畿2府4県の数値などをここに加えています。評価の資料としていただくものとなります。

資料3につきまして、3ページをご覧ください。

こちらは、先ほど新田先生のお話にもございましたが、基本構想、マスタープランの作成状況です。マスタープランと基本構想は、地域の関係者が協力してバリアフリーの方針や計画を作成するものです。近畿の基本構想の作成率は40.9%と全国で最も高いものの、4ページのマスタープランの作成数は6となっていて、2025年度末の目標が48とまだ大きく開きがあります。また、全国いずれの地域もマスタープランについては進捗が遅れています。

5ページですが、昨年度の近畿の作成数は、奈良県御所市の基本構想1件のみとなっており、この進捗の遅れが1つ目の課題となります。

近畿運輸局では、これまで未作成の自治体を中心にプロモートを行ってまいりましたが、今後

は作成済みの自治体へも基本構想の見直しに加えて、マスタープランの新規作成について改めて周知しまして、目標の達成に向けて取組を強化してまいりたいと考えています。ご出席の委員の皆様方におかれましても、市町村への働きかけなどへご協力をよろしくお願いいたします。

次に、資料5の事務局の取組です。

こちらには、近畿運輸局から昨年のバリアフリー教室を2件、参考情報3件を紹介しています。バリアフリー教室の資料の写真をご覧いただきますと、2件とも当分科会の六條委員が写っていますが、このほかにも多くの委員の方にご協力を賜り、この場をお借りしてお礼を申し上げます。今年度も引き続きよろしく申し上げます。

また、このバリアフリー教室の裾野をさらに広げていくにはどうすべきかという点が2点目の課題でして、各地で独自開催されるような工夫が必要と考えています。各地域におきまして、何かよい情報等ございましたら、ぜひお知恵をお貸しいただければと思います。

以上です。

○ 事務局

近畿地方整備局、細見課長補佐、お願いします。

○ 近畿地方整備局 企画部企画課 細見課長補佐

近畿地方整備局の細見です。資料5の9ページに近畿地方整備局の取組を紹介しています。

近畿地方整備局ですが、枚方市にあります近畿技術事務所で、車椅子体験ですとか白杖・アイマスク体験が実際にできる実物大のバリアフリー比較体験コースを構築してまして、研修の受入れを行っています。

令和4年度、11回実施して、477名に体験いただき、今年度も4月、5月で既に165名に体験いただいています。引き続き受入れを行って体験していただく予定です。

以上です。

○ 事務局

大阪航空局の波多野専門官、お願いします。

○ 大阪航空局 空港部 空港管理課 波多野専門官

大阪航空局、波多野です。よろしく申し上げます。

資料5の10から12ページになります。関西空港のリノベーションバリアフリー検討委員会についての取組状況です。

関西空港のリノベーションのバリアフリー検討会におきましては、各委員様もご協力いただき、その内容についてはご理解いただいているものと存じます。関西国際空港では、昨年10月にフェーズ1の改修整備が終了し、11月にフェーズ2へ移行しました。

また、昨年度中はエレベーターフォローアップ会議やフェーズ2への以降に際し、フェーズ1の整備状況に関する現地見学会などを開催し、皆様から様々な意見や提案がなされて、現在、継続的な検討を実施しているところです。

今後につきましても、引き続き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となるようご協力をよろしく申し上げます。

以上です。

○ 事務局

次に、神戸運輸監理部、加藤物流施設対策官、お願いします。

○ 神戸運輸監理部 総務企画部企画課 加藤物流施設対策官

神戸運輸監理部の加藤です。

資料5の13ページになります。

神戸運輸監理部の取組としましては、兵庫県内の小学校・中学校を対象にバリアフリー教室を開催しています。今年度も引き続き教室を開催していきたいと思っていますので、よろしくお願

いします。

以上です。

○ 事務局

続きまして、議題（3）鉄道駅バリアフリー料金制度についてです。

資料6をご覧ください。

今年の4月から収受されることになりました鉄道のバリアフリー料金について、整備計画や進捗状況などの公表を行うこととされるほか、地域のニーズを把握する観点から、移動等円滑化評価会議等において進捗状況等を説明するなど、地域の関係者への説明の機会を設けることとなっています。今年度は、この場にて鉄道事業者が公表し、または今後公表予定の整備計画等を資料として配付します。

進捗状況等へのご意見等については、会議終了後、意見の申出書をお送りしますので、そちらにてお寄せいただけましたらと存じます。

なお、資料につきましては、今後公表予定の事業者もありますので、この場限りとさせていただきます。

続きまして、議題（4-1）情報交換（自治体）です。

資料7をご覧ください。こちらにつきましては、府県の皆様にアンケートを取り、今年度のセミナー等の開催等、基本構想の作成に向けた取組のことも確認しましたが、今年度開催予定は大阪府と奈良県の2府県ということでお話をいただいています。ぜひ市町村でのマスタープラン等の作成のきっかけとなるよう、他の府県でもセミナー開催等をお願いしたいと思っています。昨年度セミナーを開催された大阪府や、例年セミナーの開催を続けられている奈良県から、その開催に当たって工夫されている点など、ご紹介いただけることができないかと思っています。

まず、大阪府様、何かお話しいただけることはありますか。

○ 大阪府 都市整備部 住宅建築局 建築環境課 亀元課長補佐

大阪府の亀元と申します。

先ほどもお話ございましたとおり、市町村における基本構想あるいはマスタープランというのがそれぞれの地区のバリアフリー化を進める上ですごく重要なものということは、我々としても当然過去から考えていて、これまでも力を入れて取り組んできたところですが、さっきお話もありましたように、過去につくった基本構想の見直しがなかなか最近進んでいないとか、あるいは

マスタープランもまだまだ広がっていない状況でして、我々、5年ほど前ですか、基本構想をつくるための市町村向けの指針みたいなものをつくって働きかけを行ってきているところです。

昨年度はこの近畿分科会の運輸局とも協力させていただいて、新田先生、三星先生にも協力いただきまして、市町村向けのセミナーを計4回実施し、多くの市町村に参加いただきました。

今年度も具体的な動きとして、基本構想の見直し、それからマスタープランの策定の取組は、数はそんなにはないのですが、少しずつ出てきています。今年度も同じような形で、より改善していければと思っています。また近畿分科会の皆様のお力添えをいただきながら取り組んでいきたいと思っています。どうぞよろしくお願いします。

以上です。

○ 事務局

(音声が届かないため、) 奈良県からは、また後ほどお伺いできればと思います。【※】

【※】 奈良県の発言については、後刻、メールにより以下の内容を分科会委員に通知。

発言内容：機器の故障なのか音声が届かないようなので、チャットにて奈良県の事例を紹介します。奈良県では平成22年度より、県内市町村バリアフリー担当者向けに説明会を実施しています。説明会の内容は、

- ・バリアフリー基本構想および移動等円滑化促進方針の概要
- ・交付金の補助制度
- ・作成済み市町村の事例紹介など

昨年度は大雪のため急遽開催を見合わせましたが、今年度は開催予定です。

開催時にはおよそ10市町村が参加しました。

そのほか、工夫点としましては、要望があった市町村に対しては、各自治体に個別訪問をして相談に乗るなど、実施しています。

続きまして、資料7の中では、バリアフリー教室の開催について工夫をされていることについて質問していたのですが、特段、ご回答いただけなかったのですけれども、今、この場で何か報告いただけるようなことがあれば、挙手にてお知らせください。

特に挙手はいただけないので、次に進めます。

続きまして、次の議題(4-2)情報交換(障害者団体等)からは、議事の進行を内田先生にお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

○ 内田近畿分科会長

内田です。どうぞよろしくお願いします。

では、資料の8です。既に提出していただいていますので、これに基づいてお話しさせていただいて、その後休憩とさせていただきたいと思います。

資料の8の順番ですが、1番目が六條さん、その次にウェブでご参加いただいている鈴木さん、それから3番目が会場にいらっしゃる小尾さん、4番目がウェブ参加の植木さん、この順番でお願いしたいと思います。

では、まず六條さん、よろしくお願いします。

○ NPO法人 ちゅうぶ 六條委員

NPOちゅうぶの六條です。よろしくお願いします。

昨年度はいろいろな取組で、座長を筆頭に近畿分科会の委員さん、それから事務局の皆さん、ご協力ありがとうございました。

私からの報告と提案ということで、関空エアポートのリノベーションバリアフリー検討会では、第1フェーズを終えて、昨年度開催されたカームダウンとか商業エリア・トイレ・エレベーターなどの当事者参画で意見を反映してもらって、それを現地視察できたことはよかったですと思います。特にカームダウン・クールダウンは、設置場所、大きさとか素材とか椅子などに当事者の意見が反映できたこととか、バリアフリートイレについても、車椅子が回転できたり、ユニバーサルベッド配置で車椅子が干渉しにくい広さになっていたりしました。

ただ一方で、案内表示で男性トイレとバリアフリートイレの色が一緒であったなどという課題が残ったと思っています。

現地視察で上がってきた意見や第1フェーズの積み残し課題を、案内表示とかその辺を、あと電動車椅子のバッテリーチェック、空港の保安検査場の連携の仕組み、先日6月に本省の方と意見交換をしましたけれども、これを関空で検証したりということを委員提案でさせていただきたいと思っています。

万博については、施設整備に関するユニバーサルデザイン検討会の5つのワークショップであったりユニバーサルサービス検討会、交通アクセスユニバーサルデザイン検討会、それぞれガイドラインを作成して短期間で当事者の意見を反映していただいたところはすごくよかったと思っています。引き続き当事者参画をお願いします。

あと提案ですが、残っているところでいくと、鉄道については、万博への主要ターミナルの駅のアクセスルート、新大阪駅、大阪駅、難波駅、天王寺駅のバリアフリーで複数ルートの確保や、わかりやすい案内表示を当事者と一緒に検証していただくこと。

それから、シャトルバスについては、バリアフリー車両の導入が難しい場合は、代替案の方法で同一ルート、運賃、時間厳守をして、車両の検討が必要だと思っています。

ホテルのバリアフリーについては、バリアフリーホテルが、状況が分からないところがあるので実態把握が必要かと思っています。

今、大阪市のバリアフリー基本構想であったり、大阪府のまちづくり条例策定についての見直しがされていると思いますが、当事者の意見を反映していただいていると思うのですけれども、この間、万博でもいろんなガイドラインできているので、それも上乘せで構築して欲しいと思っています。

トヨタ自動車については、ジャパントクシーについて大きい車椅子についてはなかなか課題があったと思いますので、今年度、乗り込みやすいシエンタであったり、ワンボックスのノアを比較検証する検証会をしてみてもどうかと思います。

駅の課題については、昨年12月に近畿分科会で、無人駅についての意見交換会でインターホンの調査報告をしました。各鉄道の特色があって、当事者からもいろんな意見があったと思います。その中で、鉄道会社の近鉄さんがモニターつきのインターホンの実証実験をするということで、5月24日に関西鉄道協会を通じて西の京駅で調査をしました。近畿運輸局の事務局の方と私とアクセス関西の人も参加しました。当事者の意見、それから事業者の意見、コミュニケーション

ョンができてよかったかと思っています。ありがとうございます。

そういった意味では、引き続き、いろんな障害種別の方に入ってもらい幅広い意見交換ができたと思いますので、近畿分科会にも提案できたらと思っています。

バス事業者に関する研修については、2019年10月23日に阪急バスの接客研修に、実際に近畿分科会の方にも来てもらってよかったという評価をいただいています。これまで研修は行けていなかったんですけども、いろいろなところで事業者が取り組み始めていますので、実態把握をしていながらバス事業者さんと意見交換会ができたかと思っていますので、引き続き近畿分科会のほうで取組ができたかと思っています。よろしくをお願いします。

以上です。

○ 内田近畿分科会長

続いて、鈴木さん、お願いできますでしょうか。資料4の4ページから5ページにかけてです。

○ 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

よろしくをお願いします。私から意見として出させていただいたところで、かいつまんでお話しします。

まず、1つ目ですが、これは毎年申し上げていますが、評価会議で評価できる仕組みを近畿分科会にもつくっていただきたいということで、本省では年2回開催していたり部門別会議等が開催されていますが、近畿分科会では1回、本日だけの会議で終わっているというのがとても残念に思っています。この近畿分科会の評価につなげて各地域での展開を進めていくことをぜひとも皆さんと一緒にできるようにしていきたいと思っています。

その中で近畿分科会としては、関西空港のリノベーション検討会であったり関西万博であったりというところで、当事者参画で数年計画で複数委員会等を進めています。そういった意味でも、継続した検討と評価できる体制ができつつあると思います。そこを丁寧に近畿分科会として押さえていくことが必要ではないかと思っています。ぜひともよろしくお願いします。

それから、1枚目の下のバリアフリー教室について、先ほどの報告にもバリアフリー教室についての工夫など、意見を求めていましたが、アイマスクとか車椅子の体験のところも関連してなんですけど、重ねて心のバリアフリーというところに傾かずに、（障害の）社会モデルの理解というところをどうやって伝えていくかというところをぜひとも、当事者の委員として一緒に考えていきたいと思っています。ぜひ自治体の方、事業者の方含めて一緒に考えていけるような場を持てればなというのが1点です。

続いて、大きな2番のところに書かせていただいたところで、2つ目の丸のところに鉄道駅バリアフリー料金制度のことを書かせていただきました。新田先生のところでも本省の会議で当事者の意見を聞きながら進めてつくってほしいというところがありましたし、ガイドラインもありました。当事者と連携してという部分が大事だと思いますが、出されていく計画のところはやはりハードがベースに出されてくるものが見えていると思います。ソフト面を含め、鉄道を利用している当事者の方々含めて一緒に考えるところを是非とも近畿分科会を通じて検討いただければと思っています。

その次に、これは委員提案取組として、当事者会を昨年度に開催させてもらっています。塩安さんと六條さんと鈴木から共同提案企画として、任意ではありますが、障害の種別で知らないと

ころもありますので、そういったところを共有しながら近畿分科会全体として取り組んでいこうということで、意見交換会をベースにしたものを開催しております。有志でありながら、毎回10名程度の方が参加しています。ありがとうございます。

最後に、2. の一番最初のところに書いたところですが、やはり重ねてという形になってしまっていますが、課題別の部門会議とか年2回の分科会の実施をぜひお願いしたいと思います。

以上です。

○ 内田近畿分科会長

では、続いて小尾さんからお願いしたいと思います。資料は引き続いて、6ページからです。よろしく申し上げます。

○ 社会福祉法人 大阪手をつなぐ育成会 小尾委員

大阪手をつなぐ育成会の小尾です。

最初に、このたび関西空港のほうにカームダウンのスペースを整備していただきましたこと、お礼申し上げます。また、大阪メトロさんの新しい夢洲駅も計画をしていただいていることとか、万博会場に、計画的に多くのカームダウン・クールダウンのスペースを構想されていることに感謝いたします。

私からは、目で聴くテレビという取組を紹介させていただきたいと思います。パンフレットを縮小していますので見にくいですが、7ページのところに、この目で聴くテレビの実施主体の認定NPOの障害者放送通信機構の歩みが載っています。これを見ていただきますと、この取組がもう25年になるということがお分かりいただけると思いますが、主に聴覚障害者の情報保障という形でスタートしましたが、実は10年ぐらい前から知的障害も含めて、こういう取組ということで私も関わらせていただいている次第です。

要は交通ターミナルに目で聴くテレビの整備を進めていただきたいということです。聴覚障害者向けに、手話通訳のついた番組であります。そこに字幕も載っている。この字幕に漢字ルビが振っていたり、分かち書きをしていたりということで、手話と字幕を用いた情報提供という特徴を持っています。

当然聴覚障害者個人宅にずっと広がってきていますが、それ以外に聴覚障害者の方がたくさん利用されている福祉の施設にも設置が進んでいます。さらに、公共性がある建物、具体的には市役所、関西圏でいいますと明石市役所ですとか、そういったところに整備をされていたり、また、災害時に設けられます福祉避難所に情報保障するような目で聴くテレビが整備されつつあります。これは全国的に広がっています。

さらに、事例としまして、つい最近になってから出てきたのですが、バスの待合所、それから道の駅、こういったところにも目で聴くテレビが整備されていまして、これをぜひ各交通ターミナルでの整備に取り組んでいただけたらと思っています。

特に10年前からは、一度この会議でも報告させていただいたかもしれませんが、分かりやすい映像を提供するための取組が入っておりまして、それをやっていただきたいわけです。特に、昨年ですが、実は緊急のJアラート、北朝鮮からミサイルが発射された際に、緊急に情報を伝える仕組みを取り入れた実証実験が岩手大学で行われました。この目で聴くテレビと連動しまして、瞬時に情報を伝えることができたという実証実験もできまして、実は年明けの今年の1月に、地

元紙に大きく紹介されたという次第です。

金額も安いので、手軽に交通ターミナルに整備できるのではないかとということで、ぜひ検討いただけたらと思っています。

以上です。

○ 内田近畿分科会長

4番目ですが、ウェブで参加いただいている新設Cチーム企画の植木さん、お願いできますか。資料は10ページからです。

○ 新設Cチーム企画 塩安委員 代理 植木氏

新設Cチーム企画の植木です。私たちLGBTQ当事者からの要望を伝えます。簡単に述べさせていただきます。詳しくは、資料8の11ページをご覧ください。

まず1つ目、男女別に分けないオールジェンダートイレをもっと設置してほしいということです。私たちは、交通事業者に全ての交通機関で様々な利用者がいることを認識し、誰もが普通に用を足せるトイレの運用を求めます。そのためには、オールジェンダートイレの数を増やすことが必要です。そのため行ってほしいこととしては5つありますが、特に3つだけ、まず、現状把握として、オールジェンダートイレの数や割合の調査をしてほしい。そして、2つ目、トイレ設置個数の何%はオールジェンダートイレにするなど、明確な目標数値を設定してほしい。そして、利用者数や地域ごとに適した目標設定、例えば、なんば駅であれば何メートルごとにオールジェンダートイレがあるのが望ましいなど、具体的な目標設定をしてほしいということです。

そして、要望の2つ目が、LGBTQについて正しい知識を得るための研修を実施してほしいです。昨今、トランスジェンダーへのデマがはびこっていて、嫌がらせやトイレでの差別を蔓延させるようなチラシの掲示が行われています。このようなものは差別をあおっており、間違った情報が蔓延しています。交通事業者の方々には正しい知識をつけて適切な対応をしていただきたいです。

上記の2つの要望を出す理由は、トイレが利用できずに外出も困難に感じるという当事者からの報告があるからです。下記にその事例を書いておりますので、読んでいただきたいと思います。

以上です。ありがとうございました。

○ 内田近畿分科会長

では、予定ではここで一旦休憩となりますが、奥田さん、お願いいたします。

○ 事務局

では、先ほど先生からもお話ありましたとおり、ここで一旦休憩とさせていただきます。ただいまから10分間休憩とさせていただきます。15時5分再開とさせていただきます。15時5分までには、皆様、対面でご参加の方はこちらに着席いただけますようによろしく願いいたします。

あと、バリアフリートイレは1階のみとなっておりますので、車椅子の方、申し訳ありませんが、トイレへ行く場合は1階へ降りていただきますようによろしく願いいたします。

(休 憩)

○ 事務局

事務局の奥田です。15時5分となりましたので、議事を再開させていただきます。
それでは、内田先生、お願いします。

○ 内田近畿分科会長

では、皆さん、特に当事者委員の方には必ずご発言いただきたいと考えておりますけれども、その前に、既にあらかじめ資料を提出していただいていたので、先ほどの件について、近畿運輸局からまとめて回答していただきたいと思います。よろしくお願いします。

○ 近畿運輸局 交通政策部バリアフリー推進課 野村課長

近畿運輸局の野村でございます。先ほどは委員の皆様、ご発言いただきありがとうございます。
ご提案のうち、まず、関空のリノベーション、関西・大阪万博のユニバーサルデザインの検討会につきましては、引き続き継続してまいりますので、ご参画の皆様には、引き続きよろしくお願い致します。

また、トヨタ自動車との意見交換につきましては、今年度もご協力いただけるとトヨタ様から聞いていますので、実施に向けて調整していきたいと思っております。

また、うめきたエリアのバリアフリーの検証につきましては、後の議事におきまして、内田分科会長よりお話をいただきたいと思っております。

そのほか、本省の評価会議の傍聴についても、地方の評価会議委員の傍聴が前回の3月の会議から認められましたが、さらに外部の傍聴のご要望をいただきました。外部への公表につきましては、当日の資料及び議事概要について、委員の了解を得た上で後日公表となっております。

いただいたご要望につきましては、そのほかの件も含め、全て本省に報告した上で取り組んでまいりたいと思っておりますが、先ほどの件につきましてはご理解くださいますようお願いいたします。

最後に、近畿分科会について、開催回数など、体制の充実のご要望もいただいております。これはかねてからのご要望であると承知していますが、事務局としましては、その他のいただいたご意見も踏まえつつ、昨年同様の体制でしっかり取り組んでまいりたいと考えていますので、何とぞご理解、ご協力をお願いします。

○ 内田近畿分科会長

今、課長から一括して回答いただきましたが、今のご回答も含めて、今日いろいろご紹介された内容等について、ご意見、ご質問をいただきたいと思っております。

ご発言されたい方は、会場の方は実際に手を挙げていただくか、ウェブ参加の方は挙手のマークで意思表示をしていただけるとありがたいです。どなたからでも結構ですが、いかがでしょうか。というのなかなか難しいですかね。

事務局の奥田さんから一言。

○ 事務局

申し訳ありません。先ほどウェブ参加の方から、声が聞こえにくいという声をいただきましたので、恐縮ですが、ウェブ参加の方、特にちょっとご発言の際、少し大きめの声でご発言いただけますようご協力をよろしく願いいたします。

○ 内田近畿分科会長

では、内田ですけれども、またこちらから指名申し上げて、さらにということがあれば挙手していただくということで進めさせていただきたいと思います。

名簿の順番がご準備の都合がよろしいかと思しますので、まずは会場にいらっしゃる渡部さん、その次にウェブ参加されています吉川さんをお願いします。

○ 特定非営利活動法人 兵庫県難聴者福祉協会 渡部委員

既に紹介いただいた内容についてご質問があるのですけれども、新設Cチーム企画の方に披露いただきました体験です。発表されたとおりで、女性トイレを減らして男女トイレを増やしたりとか、個室に押し込められるというような海外の動画がネットで出回ったりして、結構過敏になっている人もいらっしゃると思うのですが、例えば女性トイレに並んでいるときに、外見が違う方が並んでいたときに、やはりこの人はどうしてこっちに入っているんだろうというような疑問を持つことがあると思うんです。そのときにお客様から駅員に通報されてということがあると思うんですけれども、こういうときにほかのお客様から、駅員に通報する前にこういうふうに声かけてほしいとか、ほかのお客様から駅員に連絡されたときに、駅員の対応としてはこうしてほしいというようなソフト面のベストというか配慮というか、そういうものもあるのかなというところをお聞きできればと思っています。

一旦紹介された内容についての質問、これが一つですけれども、聴覚障害の話もまた後でさせていただきますたいと思います。

○ 内田近畿分科会長

まずは、植木さんに対してご質問をいただきました。

ウェブの植木さん、お願いできますか。駅員とかに何かを言う前に、その場でどういった対応とか、何がより好ましいのかというあたりについてお教えいただきたいということですので。

○ 新設Cチーム企画 塩安委員 代理 植木氏

はい、ありがとうございます。

資料にも載せた事例ですけれども、多くの場合戸籍上の性別のトイレの利用を認められない場合があります。その場合、トランスジェンダーのトイレ使用についての方針がないという問題があります。

今、すごくトランスジェンダーと性犯罪者を同一視するような動画が出回っていますが、多くがデマです。そして、不安に感じられる方もおられるというご指摘ですが、トランスジェンダーの人はどのようにトイレを使用するか、したいかは様々なので、基本的には誰かに迷惑行為やハラメントをしていない限り、単にトイレを使用する、排せつをするということをしている限り使用を認めてほしいです。

実際に通報されたというケースもありますが、その場合、連絡が入った場合は、2人で対応していただき、通報した人と通報された人を分けてもらって、お互いにプライバシーが保護される場所で両方から意見を聞いていただき、また、通報された人は本人の友人や知人の同席を許可するなどして頂きたいと思います。

現状は性犯罪の問題とトランスジェンダーのトイレ使用の問題がごっちゃになって議論されているので、性犯罪に関する問題は性犯罪の問題として、トランスジェンダーのトイレ使用の問題はアクセシビリティの問題として、個々の問題として取り扱っていただきたい。つまり、最初に見た目と違う性別に見える人がいるからといって、トイレでは何かをしていないのであれば特に何か言う必要もないですし、そういう犯罪と結びつけて考える人がいれば、できればですけど、そういう人ではないですよと言っていたければ幸いです。質問いただいてありがとうございます。

詳しい回答のほうは、本日送らせていただきたいと思います。ありがとうございます。

○ 内田近畿分科会長

植木さん、どうもありがとうございます。詳しい回答はまた改めてお送りいただけるということですので、今日は以上にしたいと思います。

渡部さん、聴覚障害のお立場からご発言ということでしたが。

○ 特定非営利活動法人 兵庫県難聴者福祉協会 渡部委員

昨日読み切ったところで、前日に申し訳なかったのですが、幾つか質問を送りました。

資料2を見ていただきたいのですが、1枚めくったところの2ページです。鉄軌道の案内設備という項目があります。こちらの数値目標が2025年度末で100%となっていますけれども、こちらのカウントの仕方が気になっていまして、例えば「電車が参ります」の1行表示だけの表示器も数として含まれているのではないかと。あるいは（移動等円滑化基準）第10条、こちらの算定根拠である基準の条文に、視覚情報と音声情報いずれかというような記述があるんですけども、そのどちらかを提供していたら数として含まれているのではないかとという質問を昨日お送りしました。本省に確認いただけるということですので、そちらの回答もまた皆さんに共有いただければと思います。

そして、数として100%も進めながらも、並列で何もない状況のときと緊急時、それぞれに移動するために必要な情報が含まれているか、その情報へのアクセスが容易であるかということの評価が必要になってくると思っています。ですので、その100%というところですが、どこまでそれが含まれているのかというところを見ながらやっていかないといけないなと思っています。

あと資料1の8ページのところ、右下に「8」と書いていますスライド8なんですけれども、バリアフリー政策の展開というふうにあります。4つの課題をバリアフリー法に反映していきましょうという内容ですけれども、こちらに情報・コミュニケーション施策推進法の理念とか、これまでに蓄積された合理的配慮の上から導き出せる基準というものがあると思いますので、これもバリアフリー法に反映していただきたいと思っています。

それは本省でされることかと思いますが、本省でも近畿分科会でも、情報・コミュニケーションの保障が人の命とか人権に関わることだとしっかり認識していただいていると思います。聴覚障害だけでなく視覚障害に対してもそうです。知的発達の方々に対する情報提供もそうだと思います。

ます。ですので、近畿で情報・コミュニケーションの保障を進めていくために何が課題になるかというところを近畿運輸局と先生方、ほかの委員の皆様のお力添えだけでなく、地方自治体、事業者の皆様とも忌憚のない意見交換も必要と思っていますので、また委員会のほうでできればと思っています。よろしくお願いします。

○ 内田近畿分科会長

ありがとうございました。

後半の話については、これから頑張れよ、頑張っていきましょうというお話だと思います。

○ 内田近畿分科会長

本省に確認している内容については、回答があり次第、皆さんに共有していただけるという予定だということです。

では、次の方に移りたいと思います。ウェブでご参加いただいている吉川さん、お願いできますか。その次に、同じくウェブで参加されている前野さんをお願いしたいと思います。

○ アクセス関西ネットワーク 吉川委員

私からは、まず、ターミナル駅にクールダウン・カームダウンのスペースを、簡易とか動かせるものでもいいので、つくってほしいということです。大阪駅なんかは、出口がいろいろあってすごく広いし、それにいろんな遠いところから来て、しかもたくさんの混んでいる電車に乗って到着するところですから、やっぱりそこで一服できるような、しんどくなって休めるようなところがあると、次のステップ、行動に移りやすいというので、必要だと思います。大阪とか京都とか、奈良でいうと大和西大寺駅とかそういうところに必要ではないかと思っています。

また、福祉の障害者割引運賃についてですが、私がよく乗っている近鉄電車の福祉料金に精神障害者が入りました。これはとてもよいことだと思います。ただし101キロ以上ということで、1級の場合はいろいろあるんですけども、2級・3級に対する扱いが他の会社と同じように低いというか、等級にとっても左右されるところがありまして、近鉄は101キロ以上だと本人は半額になるという制度があるんですけども、介助者は駄目なんです。やっぱり誰かに頼まないと、誰かに一緒についてもらわないといけないとか、精神の障害者の2級とかでも意外と慢性疲労とかがあったりして、精神の脳の物質の関係で思考や環境の変化以外に、身体的に疲れて1人で動くのが大変ということをなかなか知られていないというのがあるし、それによって外出の機会が奪われることで社会参加が阻まれているということは社会的バリアだと思います。

101キロというと、どんなものかということ、私は奈良の北のほうに住んでいるんですけども、そこからだと伊勢中川というところ、鳥羽とか志摩とか名古屋とか、そこまで行かないと半額にはならないということで、ほぼ旅行ですね。そういう旅行に行く機会も必要かもしれないけれども、そうじゃなくて、例えば病院に行くとか作業所に通うとか、障害者雇用で働くのに、定期券とまでは言わないけれども、回数券を半額なり80%にするとか、そういうきめ細やかな割引をして社会参加を促すことをしてほしいと思います。

京都地下鉄なんかは2級・3級でも、本人のみですが、福祉乗車証で10割引になります。それはすごくいいんですけども、切符の買い方がとてもややこしくて、近鉄線とか京阪線は京都の市営地下鉄へ乗り入れしていますから、例えば私の場合でしたら、近鉄の自宅最寄駅から竹田

駅まで近鉄を買う。そこから地下鉄に乗り換えて、地下鉄の今出川駅まで行くと。その今出川駅で竹田駅から今出川駅の地下鉄の分（の運賃）を有人改札で払うことになるんです。となれば、切符を買うのが大変やし、ICカードは便利なので、ICカードで払っている人多いと思うんですけども、どんどんIC化しているし、特にその辺が現状からちょっと遅れているんじゃないかなと思っていて。しかも今出川駅で払うときは有人改札のみなんです。でも、京都の市営地下鉄というのは結構無人改札が多くて、しかも有人改札と無人改札が北と南とか東と西に分かれているんですよ。だからホームを有人改札のところへ行って、また戻って行ってとしないといけないから、買うときにそういうふう（一般の利用者と同じように）買えるようにと、何か連携していただけたらいいかなと思います。

今回は以上で、よろしくお願いします。

○ 内田近畿分科会長

カームダウン・クールダウンのスペースの話、それから割引運賃の取扱いについて、これから大きな課題だと思います。課題をご指摘いただいたと受け取らせていただきます。

では、続いて、ウェブでご参加の前野さん、お願いできますか。前野さんの次に、岡田さんをお願いしたいと思います。

○ 特定非営利活動法人 滋賀県脊髄損傷者協会 前野委員

私からは2点あるんですけども、一つが、身障駐車場のことです。大体3.5メートルの駐車場に関してですけども、身体障害者用の駐車場という表現がされているんです。ですので、車椅子以外の方も多く止められる傾向にあります。たとえば内部障害の方であったりとか、普通の駐車スペースでも乗降が可能な方ですが身体に障害を持たれている方であったりとかという方が止められることが多くありますので、ぜひとも駐車場の標示のところを「車椅子優先」とかという表現に変えていただけないかなというのが一つ。

それから、また同じく駐車場に関してですが、近年、フラップ付きの駐車場が多く見られるんですけども、同じように車椅子の3.5メートルのところもつけられている傾向にあります。滋賀県でいえば安曇川駅とか長浜駅、ロータリーの中にある駐車場にフラップ付きの駐車場が設けられています。そのフラップ付きの駐車場になりますと、車椅子が下ろせないんです。せっかく3.5メートルの駐車場が今使えない状況になっている駅があります。膳所駅も同じようになっていたんですけども、膳所駅に関しましては天津市に要望を出しまして、改善していただいて埋め込み型にしてもらいました。埋め込み型ですと機械が出っ張っていないので、車椅子でも問題なく使えるように改善いただきました。

これは公共の施設だけではなくて民間のところでも、ある銀行では車椅子駐車場にフラップが設けられて車椅子が使えない状況になっています。そんなことが増えてきていますので、ぜひともたとえば、まちづくり条例であったり、国の方針として、車椅子駐車場にはフラップを設けないというところを強く明記していただいて、法制化していただけるようお願いしたいと思います。

それから、無人化駅に関してですが、有人駅のバリアフリー化を進めていただくのは、それは今までどおり進めていただきたいところですけども、無人化駅ほどバリアフリー化を進めていただきたいと思います。無人化で人がいないので、バリアがありますと、人での対応が難しいで

す。ぜひとも無人化駅こそバリアフリー化を進めていただいて整備していただくことで、例えばヘルパーと一緒に出かけるときとかであれば、バリアフリー化が進んでいたら、駅員さんの対応がなくても電車の乗降ができるということもありますので、ぜひとも無人化駅ほど優先的にバリアフリー化を進めていただきたいと思います。

以上です。

○ 内田近畿分科会長

実際の運用の仕方とか整備の順番という大きな課題をお示しいただきました。どうもありがとうございます。

引き続き、会場にいらっしゃいます岡田さん、お願いできますか。

○ 公益社団法人 京都府視覚障害者協会 岡田委員

視覚障害の立場なんですけれども、昨年、奈良県で起こった踏切事故を踏まえて、ガイドラインが少し改正されて、点字ブロックと誘導ブロックを踏切の前後にはなるべくつけるということがガイドラインに示されたので、京都でも府道に関しては全て踏切の前後はつけるということが進みました。それも当事者が立会いの下、これで分かりやすいか確認の下、行われているということはありがたいことだと思っています。

ただ、それは両側歩道があるところに限ってということなので、歩道のない、歩車道が分かれていない狭い踏切ほど本当は怖いんですけれども、そこがちょっと進まないのが現状で、それが、生活道路には結構狭いところがあるので、そこが課題かなと思っています。

踏切の中に、エスコートゾーンがいいのか何がいいのか分からないのですけれども、踏切を真っすぐ渡り切るためのガイドが必要ですが、他のエスコートゾーンとか誘導ブロックと勘違いしないために、今、踏切の中にいるのか外にいるのかがはっきり分かるものが必要だということでいろんな議論があって、国のほうからもはっきりどういうものがいいというのはまだ出ていないし、全国的にもいろんな意見があって、逆にそこが進んでない。それは、いろんなことがあって、もうややこしいから後にしましょうみたいになっていて、やっぱり踏切の安全対策がその辺で進まない原因だと思います。

それからもう一つ、無人駅ですけれども、やはりもう鉄道とかも無人駅とか無人時間帯というのがかなり進んでいて、いろいろ遠隔で乗り越し精算の操作をしてもらったり、遠隔で案内があったりというのが、すごくカメラで遠隔操作されるというのが増えてきましたが、遠隔で呼び出す、どこかの駅からサポートしてもらうのに、その押すボタンの位置がやはり視覚障害者には分からないので、それに対しての、ここがモニターの位置ですというのが絶対分かる装置が必要だと思いますが、それがついている駅がまだまだ本当に少ないと思います。どこでそれを押しただけなのか、改札口のどこにあるかがまず分からないというのが現状です。

それと信号機は、信号機とエスコートゾーンが進むというのは大変ありがたいことだと思います。スマホのアプリで見える信号もできていますけれども、まだそこは歩きながらスマホを操作するということの危険も伴いますので、今は音響式信号が設置されることを望みますが、それには本当に住民の理解がないと、音がうるさいからということで反対者があるとならないので、その辺の住民の理解を進めるということと一緒に取り組めたらと思います。

以上です。

○ 内田近畿分科会長

心のバリアフリーの話と、それから踏切の中のことについては、これから技術的な面も含めていろいろと検討が必要かと思います。どうもありがとうございました。

最後になって申し訳ございません。会場にいらっしゃる神徳さん、お願いします。

○ 特定非営利活動法人 WACわかやま 神徳委員

私は高齢者の立場とからの意見を言わせていただけたらと思います。駅等でエスカレーターに乗ることがありますが、エスカレーターを上ったときに降りる、下がったときにも降りる、そのときに、高齢者はなかなか降りてすぐに前に進むというか、できないことがあって、若い方はすっといくんですけれども、高齢者はなかなか、ちょっと一歩、一拍というか、止まってしまうことがあるので、下りたり上がったりとするところで、エスカレーターの速度が少しゆっくりにならないかなと思ったりします。

それから、降りたらそこにとどまらないように進んでくださいとかというような案内があると、自分もそこに注意がいくかなと思いますので、そういう案内の放送といいますか、そのところで何か気づかせていただくような方法を取っていただけたらスムーズに行くのではないかなと思いますので、検討いただけたらと思います。

以上です。

○ 内田近畿分科会長

エスカレーターのスピードについては、だんだんスピードを下げるような運用をしているところも増えているかと思いますが、また利用者数との兼ね合いもあってというところかと思っています。どうもありがとうございました。

オブザーバーで参加していただいていますけれども、会場にいらっしゃる尾上さん、いかがでしょうか。

○ DPI日本会議 尾上副議長（オブザーバー）

発言の機会をいただきましてありがとうございます。

まず、今の報告を聞いていて、国の評価会議と地方分科会との連携がすごく重要なんだな、大切だなと思いました。先日、三星先生のほうで取りまとめていただいた要望書を基に、関空の検討会で課題になったテーマで本省との意見交換会の機会を持たせていただきました。その際、本省の担当の方、羽田空港ではバッテリーチェックが5分で終わるというふうなことがあったらしいのですが、関西の空港をはじめ、それ以外の空港ではやっぱり15分とか20分ぐらいかかるのがざらなんです。そういう意味で、地域の実情を伝えることがとても重要だなと改めて思った次第です。

そういう点から、この3月から分科会委員に国の評価会議の傍聴が認められたのは第一歩として評価をしたいんですが、さらにより一層の公開といいますか、いろんな方々にその議論に関心を持っていただくということが大事だと思うんです。

ちなみにですが、内閣府の障害者政策委員会では動画で公開をしています。さらにコロナ禍ということもあって、例えば厚生労働省の社保審の障害者部会などでもユーチューブで様子が分か

るようになっていきます。

そうすると、他省庁の障害関係の会議はオープンが当たり前になってきていますので、ぜひ国の評価会議の傍聴もさらに拡大をしていただくことで、国と地域のより一層の連携が進むのではないかと、改めてお願いしたいと思います。

2つ目ですけれども、資料6、時間の関係でご説明はなかったんですけれども、非常に大切なものだと思うんです。鉄道バリアフリー料金制度ですが、これは新田先生のご報告の中にあった国の評価会議は当事者目線に立ったバリアフリー環境を評価していこうという話が出てきているわけなんですけれども、このバリアフリー料金制度を使った計画をつくる際に、当事者から意見を聞いたり、あるいはその実施状況の評価を当事者からもらう、そういう仕組みをやっている事業者があるかどうかというのが、もし分かれば教えていただきたいし、国のほうでせっかくそういう当事者目線ということを言われている中で、ぜひこのバリアフリー料金制度も当事者目線で進めていっていただけるようお願いしたいというのが2点目です。

最後ですが、マスタープラン、基本構想の見直しに関してなんですけれども、全国的にも低調なようですけれども、近畿はかつて全国で一番多く基本構想がつけられた地域だと自負をしているんですけれども、それなのにこの近畿でもマスタープランが低調ということで、これは新田先生あるいは事務局への質問になるのかも分かりませんが、このマスタープランがなかなか広がらないその背景や、あるいは今後どうしていくかという何か推進方針みたいなことがあれば教えていただきたい。

一方、基本構想の見直しもじわじわと始まっている自治体もありますが、ぜひ万博のガイドラインに取り入れられた最新の成果をそういうマスタープランづくりや基本構想の見直しの中で取り入れていただきたいし、大阪といいますか、関西なんかはもう全国に先駆けて福祉のまちづくり条例をつくってきた自治体でもありますので、そういった万博のガイドラインに最新の成果が盛り込まれている。当事者が参画をしてつくったものなので、ぜひそういった条例の見直しなどにも反映してもらえればなということで、最後ちょっとお願いみたいな話ですけれども、非常に今回、この分科会、重ねれば重ねるほど厚みがあり、さらに地域と国とがますます重なっていくとか連携が重要になるということで、とても興味深く議論を聞かせていただきました。ありがとうございました。

○ 内田近畿分科会長

まだまだいろいろご発言いただきたいのですが、全体の会議時間との関係からいうと、極めて厳しい状況になっています。

そこで、最後、どうしてもという方は挙手で意思表示していただきたいんですけれども、学識委員の先生方にごく短く一言ずつ1分未満で、石塚先生、新田先生、三星先生にご発言いただきたいと思います。

まず、石塚先生、お願いできますか。

○ 東北福祉大学 石塚教授

今日も様々な当事者委員のご意見を聞かせていただいて大変勉強になっておりますが、その中でもLGBTQの方へのトイレの配慮ということで、バリアフリートイレを当面の対策としてオールジェンダートイレ扱いにしていることについては私も非常に課題を感じていますので、研究

面でも調査をできればと思っております。

また、前野委員の、無人化駅ほどバリアフリー化を推進すべきというのは私も同意見ですが、経済効果など難しい中で、価値転換をはかれるような、そういったアプローチも今後一緒に検討させていただきたいと思いました。

以上です。

○ 内田近畿分科会長

新田先生、お願いできますか。

○ 大阪大学 新田名誉教授

新田です。本当に貴重な意見をたくさんいただいて、一つ一つコメントしたいんですけども、時間がないので簡単に。

一つは評価会議の尾上さんからありましたけれども、国と地域の連携をもうちょっとそれぞれの役割、ミッションをはっきりさせて考えたほうがいいんじゃないかなと思います。国の評価会議では、基本的には評価というのは整備目標の達成状況から見てどうかという、その中で好事例を抽出していく感じになっています。

近畿分科会としては、そういうのを受けた中で、近畿での位置づけを各整備目標において明確化して、全国でかなり進んでいるという全般的な評価がありました。個別目標から考えると必ずしもそうではないので、弱点も明確にしながら、今後の方向性を検討していくのもいいと思います。

LGBTQについては先ほどもありましたけれども、非常に重要な課題ですので、正しい知識を得るための研修はぜひとも必要と思います。

情報保障については、先ほどもプロジェクトで駅を対象にやっていますけれども、その課題について、地域プロジェクトとして近畿でも進めていって、その中での具体化、特に情報面がポイントになってきますから、いろいろ先進的な取組の方向性が提示できたらいいと思います。

踏切の視覚障害者の誘導については非常に重要なテーマで、今、学会においても多分その辺は検討していると思うので、その成果も待ちながら検討していったらどうかと思います。

○ 内田近畿分科会長

三星先生、お願いします。

○ 近畿大学 三星名誉教授（オブザーバー）

1分程度ですので、2点、30秒ずつで話させていただきます。

皆さんから出ている分科会の活用の一つなんです。移動等円滑化基本構想とかマスタープランを準備中もしくは策定中の自治体には、あえてお招きして、この会議に出ていただければどうか。「いや、先生、うちは任せてください。うちの市はもう立派にやっています」という方、ここにお出になったら、「いやーと頭をかいて、やっぱりマスタープラン、取り組みますわ」、こうなるようにしたいものですね。

2点目は全くピンポイントの話です。中央の委員会も、私が委員の頃には申し上げたことはあったんですが、バス・電車のステップは、現在運転手が、バスの場合は運転手が抱えて手に持つ

て走っていったりするわけです。それに対して、ステップを電動にすることは、今、世界的方向なのに、我が国は全くバスについてはしておりません。鉄道の電動ステップはやっていますけれども。これ、進めましょう。

以上です。

○ 内田近畿分科会長

会場にいらっしゃる当事者委員の方で、ぜひ、最後にこれを言わないと、というのがもしおありでしたらお一方ぐらいはお受けしたいと思いますが。また改めてお送りいただくということでもよろしいですか。

ありがとうございます。

私から、今日のまとめみたいな話ですけれども、ご指摘いただいた大きな課題については私も認識していますが、なかなか答えを出すのが難しいということも多いかと思えます。それらを進めていくに当たって、いろんな方がおっしゃられていましたけれども、年に1回、こういった会議だけではやはり難しいと思えます。

その一方で、評価会議の近畿分科会というこの看板が立派過ぎてやはりなかなか難しいというところもあろうと思えますので、いろんな仕組み、いろんな機会を設けて、意見交換がちゃんどできるようなことで進めていきたいと個人としては考えています。またご意見をしっかりと受けながら進めていきたいと思えますので、よろしく願います。

奥田さんに進行をお返しします。

○ 事務局

最後の議事（6）事務局提案の今年度の分科会事業についてです。資料10をご参照ください。近畿運輸局の上浦さん、お願いします。

○ 近畿運輸局 交通政策部バリアフリー推進課 上浦専門官

会長、委員、オブザーバーの皆様には、日頃より当事者の移動円滑化推進にご協力いただきありがとうございます。

さて、今年度の分科会の事業の提案ですが、令和3年度にも実施しました乗船体験などを提案いたします。

内容としましては、株式会社フェリーさんふらわあの新造船の就航、別府旅客船ターミナルの完成がございましたので、そのバリアフリー化などの確認をします。

資料につきましては10になります。ご承認よろしく願います。

ご承認いただいたということで、計画につきましてはこれからとなりますので、今後、情報共有などさせていただきます。ご理解、ご協力よろしく願います。

以上です。

○ 事務局

これにて本日の議題全てが終了しましたが、ここまでで何か言い残したことはございますか。また、関連の発言はございますか。

1点ご案内があります。六條委員からお話ありましたJR大阪駅のうめきたエリアの当事者を

交えたバリアフリー点検について、所在自治体の大阪市と連携を図っているところですが、概要については内田先生からご説明をお願いしたいと思います。

先生、お願いします。

○ 内田近畿分科会長

今お話がありましたように、JRの大阪駅、うめきたエリアというのが先日新しく出来上がりました、すごく先端的な設備もできているということで、皆さん関心をお持ちかと思えます。ここもバリアフリー点検というか、実際に行っているいろんな点を体験する、それから気づいた点について情報を共有するというような趣旨で、近畿分科会と、所在自治体である大阪市とで連携して、JR西日本に受け入れていただくという方向で、今調整を始めたところです。

時期としては、まだ具体的なところを詰めるまではいっていないんですけども、およそ秋から冬、ちょっと寒くなっただけで、ひよっとすると年をまたいでしまうかもしれませんけれども、今年度中には開催する方向で話を進めることができればと、今のところは私個人として思っている状況です。具体化しましたら、形としてはこの近畿分科会が主たる組織という形で行わせていただきたいと思いますので、あらかじめご理解、ご承認いただけるとありがたいです。

以上です。

○ 事務局

石塚先生から少しお時間をいただきたいとチャットをいただきましたので、先生、1分ぐらいで、お願いします。

○ 東北福祉大学 石塚教授

お時間ありがとうございます。この近畿分科会委員の有志プラスその他専門家を加えて、広域移動のバリアフリー調査を実施させていただいております。調査に当たっては、関西鉄道協会の南條様をはじめ、各鉄道事業者には多大なご協力をいただいておりますこと、この場を借りてお礼を申し上げたいと思います。引き続きどうぞよろしく申し上げます。

以上です。

○ 事務局

奈良県からの発言内容について、チャットでいただいたのですが、時間の関係で、後日またメールで皆様に共有させていただければと思います。

それでは、開始からおおむね2時間となりましたので、閉会とさせていただきたいと思えます。

閉会に当たりましては、近畿運輸局交通政策部計画調整官、清良井よりご挨拶を申し上げます。

○ 近畿運輸局 交通政策部 清良井計画調整官

交通政策部計画調整官の清良井です。閉会に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。

本日はご多用の中、長時間にわたりまして令和5年度移動等円滑化評価会議近畿分科会にご出席を賜り、誠にありがとうございました。本会議が皆様のおかげをもちまして有意義な会議となりましたことを感謝します。

1970年代から障害者の自立生活運動が繰り広げられ、この間、積み重ねられた歴史がようや

く現在のようにバリアフリー設備が整いつつある社会へとつながってきました。引き続き、心のバリアフリーなどソフト面での状況を鑑みれば、まだまだ道半ばというところと思っています。関西万博を控え、関西が日本の玄関となろうとする中、関西のバリアフリー化を一層進めていくことが必要です。本日の皆様の議論により、関西のバリアフリー化がより進む一助になると思っています。

私ども近畿分科会の事務局に関しても、引き続きバリアフリー化の進展に努力していく所存です。皆様のさらなるご理解とご協力をお願いしまして、閉会のご挨拶とさせていただきます。

本日は皆様、どうもありがとうございました。

○ 事務局

本日の議事概要をホームページ等で公開するほか、後日、国土交通本省で開催されます移動等円滑化評価会議に報告させていただきます。

それでは、令和5年度移動等円滑化評価会議近畿分科会はこれで終了します。本日はありがとうございました。

以上