

令和6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6年7月12日（金）13：30～15：30

場所：大阪合同庁舎第4号館 2階 第1共用会議室

○大前 定刻となりましたので、ただいまより令和6年度移動等円滑化評価会議近畿分科会を開催いたします。

本日はお忙しい中ご出席いただき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大前と申します。よろしく申し上げます。

開会に当たり、近畿運輸局交通政策部次長、岩崎よりご挨拶申し上げます。

○岩崎 近畿運輸局交通政策部の岩崎です。部長は所用がありまして、代理で出席させていただいております。

本日はお忙しい中、令和6年度移動円滑化評価会議近畿分科会にご出席いただき、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、高齢者や障害者など当事者が参画し、近畿圏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て、令和元年度から国土交通省と全国10ブロックに設置されたものでございます。

近畿分科会では、来年開催されます大阪・関西万博に向けまして、内田分科会長をはじめ委員の皆様にも万博のユニバーサルガイドラインや関西国際空港のリノベーションなどの検討にご参画いただきました。この万博をめぐる検討では様々な議論を積み重ねていただきましたが、来年、2025年はユニバーサルガイドラインが実践の場で実を結ぶ年となります。大阪・関西万博が目指す訪れる全ての人々が利用しやすいユニバーサルデザインの実現がまさに現実のものとなり、近畿のユニバーサル化、バリアフリー化の大きな推進力となるよう、近畿分科会の活動もますます重要となってまいります。

また、そのためににおける心のバリアフリーを理解・体現していただくためには、工夫を凝らした取組や継続的な取組が必要不可欠です。今後も、皆様の声を丁寧に伺いながら、より一層高い水準のバリアフリー化を展開していきたいと考えておりますので、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。

○大前 それでは、本会議の注意点についてご説明します。

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ので、議事録作成のために討議内容は録音いたします。休憩は14時半頃から10分程度を予定しております。

本日は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、発表される際にはお知らせした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。

ご発言の際には、聴覚障害の方やウェブでご参加の方もいらっしゃいますので、次の各点にご配慮をお願いします。発言の前にご所属、お名前を伝える。マイクを使ってふだんよりゆっくり話す。1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。

以上について、ご協力をよろしくお願いいたします。

では、配付資料の確認をいたします。議事次第、移動等円滑化評価会議近畿分科会委員名簿及び出席者名簿、配席図、資料1から資料9でございます。ご確認くださいでしょうか。足りない資料がございましたら、おっしゃってください。

本日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、お手元の出席者名簿と配席図に代えさせていただきます。ただし、次の変更がございますので修正をお願いします。

まず、学識者、東北福祉大学の石塚先生は、ウェブ参加ですが、少し遅れて参加されるということです。

そして、特定非営利活動法人滋賀県脊髄損傷者協会理事長の前野様、対面出席からウェブ参加に変更されました。

自治体の京都市都市計画局歩くまち京都推進室様も、同じくウェブ出席とされております。

また、オブザーバー、DPI日本会議副議長尾上様につきましては、所用で15時頃に退席すると伺っております。

なお、内田分科会長におかれましては、本日、急遽ご欠席となりました。

つきましては、分科会運営規則により、委員の補選により選任された分科会長が議長として議事を整理するとされております。本日の議長代理の選任手続につきましては、内田会長より事務局に一任いただいております。

本日の議長代理としまして、新田委員の選任を事務局より提案いたしますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

なお、今年度より公益社団法人京都府視覚障害者協会の岡田委員の後任として、社会福祉法人日本視覚障害者団体連合の近畿ブロックより一般社団法人奈良県視覚障害者福祉協会会長の辰巳壽啓様が委員を引き受けていただくことになりました。

辰巳委員は、平成28年4月から令和3年3月まで社会福祉法人日本視覚障害者団体連合の理事、平成18年4月から現在においては一般社団法人奈良県視覚障害者福祉協会の会長をされております。

では、辰巳委員より一言ご挨拶をお願いいたします。

○辰巳 今、ご紹介をいただきました奈良県視覚障害者福祉協会の辰巳でございます。前任者の京都府視覚障害者協会会長岡田さんに引き継いで、委員として活動していきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○大前 ありがとうございます。

それでは、議事に入らせていただきます。

議事（1）、（2）、（3）、（4-2）までは事務局にて進行させていただきます。（4-3）より議事進行を新田先生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ますので、ご了承ください。

では、最初の議事（1）第11回移動等円滑化評価会議概要報告について、改めまし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。

新田先生、よろしくお願いいたします。

○新田 それでは、新田のほうから、第11回移動等円滑化評価会議の報告を簡単ですけどもさせていただきます。

資料1を見ていただいて、3月29日、半年前に評価会議が行われたんですけれども、主な内容はその議事内容を見てのとおり5つです。その中で特に今回報告すべきと思われることについて報告します。

その下にゴシックで2. 移動等円滑化の進展状況についてという項目があります。ここでは、基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況（資料3-1）と書いておりますけれども、これが東京での評価会議の資料ナンバーで、この内容は資料2のほうで書かれております。第3次整備目標の達成状況が低い指標について特に取り上げております。

第3次整備目標について説明しますと、来年度が5年間の最終年度ということで、ほぼ中間年にわたる報告になります。

鉄軌道駅の整備状況ですけれども、3,000人以上もしくは基本構想に位置づけられた2,000人以上の利用者の駅について、おおむね非常に達成率はいいんですが、よくないのは視覚障害者の誘導用ブロックです。これが現状値約43%ということですが、資料2のほうの2ページに書いておりますが、急に下がっております。といいますのは、公共交通の移動等円滑化基準適合の視覚障害者誘導用ブロックの整備率ということで、算定基準が変わりましたので、2020年4月施行ですけれども、そういうことで急に下がっている状況になっております。近畿は全国で見てもその点が低いので、28%ということで、昔作られた視覚障害者誘導用ブロックが多いかなと思いますけれども、新しい基準に沿った整備を行っていく必要があるというふうに思います。

それから、乗合バス車両・リフトつき、適用除外車両については、これは評価会議の委員さんからもいろいろ問題指摘がありますけれども、2025年度目標は25%ですが、現状では約7%ということで低い状況にとどまっております。これは、資料2で16ページですね、そこに載っております。近畿は6.6%ということで全国標準。ただ、中部とか関東に比べたら低いという状況です。

それから、ユニバーサルデザインタクシーの割合は現状値19.2%で、目標25%に対してやや低いと。これ18ページのほうに載っておりますけれども、大阪は9.3%、その中でも低いということで、近畿ブロック全体が低いということで、これも達成率を上げていく必要があるように思います。

移動等円滑化促進方針と基本構想の策定率は、前々から問題になっておりますけれども、まだまだ低い状況で、特に基本構想については、従前できた基本構想は多いんですけれども、改正バリアフリー法に基づく基本構想がまだ十分でないという問題がございます。

いただいた時間は5分なので、資料は見ていただいて、あとは補足してほしいんですけれども、重要なのは3のところ、当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する最終取りまとめ案というのが、ここでもご報告しましたけれども、この中の頂いた評価会議の資料5のほうに載っておりますのは、現地視察を通じた事例等の収集ということで、近畿分科会の視察が2024年1月15日、JR大阪駅うめきたエリアで行われました。そのいただいた意見もそこに書かれております。

それから、4のところ、国土交通省におけるバリアフリー関係の取組事例についてという、この中で特に電動車椅子利用者の航空機における搭乗手続等の時間短縮に向けた取組、これについては、この分科会でもいろいろ要望が出されました。そして近畿分科会から三星委員長の、当時の会長の名前で要望書が出されましたけれども、それが令和4年です。それを受けまして

2023年、令和5年にも意見交換会がありました。そういうことの反映でバッテリーチェックが簡略化されたというような内容になっております。チェックイン時にバッテリーをチェックすると、後、保安検査場で省略していくとか、現在どうなっているかその辺の確認は必要ですけれども、それからANA、JALも共同していろいろ簡素化の取組を行っているという状況です。

委員からの主な意見についてはそこに書いておりますので、また見ていただけたらと思います。以上です。

○大前 ありがとうございます。

次に、議事（2）報告等（事務局）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、大阪航空局空港連携調整官、小出、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。

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。

では、近畿運輸局、野村課長、お願いします。

○野村 近畿運輸局バリアフリー推進課の野村です。

資料2から4につきましては、本省の移動円滑化評価会議の資料に、近畿2府4県の数値を加えているものです。後の発言時間確保のため、説明は省略させていただきますが、取組の評価の指標としてください。

資料5は、事務局の主な取組です。

1ページ目は、近畿運輸局の昨年度のバリアフリー教室の実施状況、2ページ目は、今年6月9日に六條委員にご参加いただきましたスロットKANSAIバスまつりのバリアフリー教室の様子です。六條委員のほか、これまで教室にご参加をいただきました委員の皆様にお礼を申し上げます。今年度も昨年を上回るペースで申込みが来ておりますので、引き続きご協力をお願いいたします。

3ページは、情報提供となります。ユニバーサルデザインタクシーの新たな認定レベル準1に後方スロープタイプの車両、トヨタのシエンタとノア、ヴォクシーが認定されました。また、追加でお配りしております1枚ものの資料、プレスリリースの資料でございますが、日産のセレナとNV200バネットについても、一昨日、7月10日に認定されております。

そして、次から資料はございませんが、2点ございまして、1点目は、移動円滑化マスタープランと基本構想の作成促進へのご協力の一助です。昨年度も三星先生と新田先生にプロモーターとして大阪府と奈良県のセミナーでご講演をいただきました。各地域のバリアフリー化の促進に向けまして、引き続き各自自治体の皆様と取り組んでまいりたいと考えておりますので、皆様ご協力をお願いいたします。

2点目です。公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団と、公益財団法人関西交通経済研究センターでは、2025年の大阪・関西万博に向けた取組として、公共交通機関におけるソフト面のバリアフリー化を図るための検討会を設置してまいりました。本日出席の委員にも検討会のメンバーがおられますが、このほど交通事業者向けバリアフリーサポートブックという冊子が完成することとなり、これを受けましてブックの周知と活用を目的とした勉強会が9月20日の金曜の午後、大阪市内で開催されます。現時点の仮タイトルは「こんなときどうする？みんなで考える公共交通における接遇・介助 大阪バリアフリーの新時代」となっております。ご案内のチラシについては、改めてメールでご連絡を差し上げますので、多数のご参加をいただけますようお願いいたします。

係者への周知にご協力をお願いいたします。

以上となります。

○大前 ありがとうございます。

次に、近畿地方整備局企画課、細見課長補佐からお願いします。

○細見 近畿地方整備局の細見です。よろしくをお願いいたします。

資料につきましては、資料5の4ページをお願いいたします。

近畿地方整備局では、枚方市にございます近畿技術事務所のほうで、車椅子体験、白杖・アイマスク体験ができます実物大の交通バリアフリー比較体験コースをつくってありまして、昨年度、令和5年度にコースのリニューアルのほうを行っております。昨年度だけで293名体験していただいておりますが、今年度につきましても5月から12月の受入れ期間に多くの方に体験いただく予定で考えております。

以上となります。

○大前 ありがとうございます。

次に、大阪航空局の小出空港連携調整官からお願いします。

○小出 大阪航空局空港連携調整官の小出と申します。

私のほうからは、関西国際空港におきまして、第1ターミナルビルのリノベーション工事に関連しまして、バリアフリー検討会の内容につきましてご報告させていただきます。

まず、こちらのほうは、関西空港におきまして、ターミナルビルの利用者数が開港当初の計画数と大幅に違いがございまして、2018年当時と開きがあったもので、それに対しての解消策としまして、ただいまリノベーション工事を行っております。

そのリノベーション工事に合わせまして、バリアフリーの検討会ということで、資料5の6ページのほうになりますが、整備スケジュールのほうに書いてございます。こちらのほうでフェーズ0からフェーズ4ということで分けまして工事のほうを進めております。その中で、2021年度から2022年度フェーズ1、2022年度から2023年度フェーズ2と、2023年度から2024年度にフェーズ3と、2025年度、2026年度の回におきましてフェーズ4ということで分けて工事を進めてありまして、フェーズ1に関しましては、全体で6回のバリアフリーの検討会を委員の皆様方にご協力をいただきまして開催をしております。フェーズ2につきましては、前年度までになっておりますが、1回、2024年1月29日に7回目としまして実施させていただきました。その後、2023年度、本年度から2024年度に関しましてはフェーズ3ということで、8回目の検討会を実施予定ということになっております。こちらのほうで後に1回の検討会も予定されておりますので、またご協力のほうお願いしたいなと思います。

最後のページになりますが、7ページのほうで、こちらのほうは近畿分科会の取組としまして、リノベーションバリアフリー検討会を実施しました内容でございます。こちらはフェーズ3ということで、前年度の令和5年11月10日、13日に検討会を現地のほうで行いまして、これと併せまして見学会というのも実施いたしまして、皆さんにも確認いただきつつ、問題点、課題などを洗い出させていただきつつ、検討を進めつつ、工事を行っているということでございます。引き続き、まだリノベーション工事は続きますが、検討会等でご協力のほうよろしくをお願いしたいと思います。

よろしくをお願いいたします。

○大前 ありがとうございます。

次に、神戸運輸監理部、加藤物流施設対策官からお願いします。

○加藤 神戸運輸監理部の加藤でございます。

神戸運輸監理部の取組といたしまして、資料5の8ページをご覧ください。

神戸運輸監理部といたしましては、中学生向け、一般向けにバリアフリー教室、あと職員向けにバリアフリーの研修、あと旅客船事業者向けに講習会等を実施しております。今年度につきましても引き続き実施していきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

○大前 ありがとうございます。

続きまして、議題（3）近畿分科会事業について（事務局提案）です。

資料6をご参照ください。

近畿分科会事務局より、近畿運輸局の上浦専門官、お願いします。

○上浦 近畿運輸局バリアフリー推進課の上浦と申します。

会長、委員の皆様、オブザーバーにおかれましては、日頃より当事者の移動円滑化の推進に取り組みいただき、ありがとうございます。

今年度の分科会の事業の提案でございますが、船舶のバリアフリーの推進をご提案します。内容としましては、昨年度の船舶におけるバリアフリーの推進の継続が必要と考え、船舶の設備利用などハード・ソフト両面を踏まえ、乗船中発災時の避難誘導について意見交換を考えております。何とぞご承認のほどよろしくお願いいたします。

なお、計画につきましてはこれからとなりますので、改めてご案内させていただきます。

以上です。

○大前 ありがとうございます。

今回の事業につきましては、近畿旅客船協会様、神戸旅客船協会様にご協力いただいております。この場をもちまして御礼を申し上げます。

続きまして、議事（4-1）情報交換（自治体）です。

大阪府様からご報告いただきます。資料はございません。

大阪府様、お願いします。

○亀元 大阪府建築環境課の亀元と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

特に資料はご用意していないんですけれども、冒頭、岩崎次長からお話ありましたとおり、来年、大阪・関西万博が開催されます。その地元であります大阪府でございますので、万博を契機として大阪のバリアフリー、ユニバーサルデザインをさらに一歩進める、万博のレガシーとして何を残していけるのかということの議論をスタートしております。現在、その中心として建築物、建築分野のバリアフリーをより進めていくために、条例の見直し、基準の見直しを含め、議論いただいているところです。検討状況については、引き続き近畿分科会の中でも共有させていただければと思います。

以上でございます。

○大前 ありがとうございます。

続きまして、議事（4-2）情報交換（施設設置管理者）です。

資料はございません。関西鉄道協会様と西日本旅客鉄道株式会社様よりご報告をいただきます。

では、関西鉄道協会様、よろしくお願いいたします。

○南條 関西鉄道協会の南條でございます。日頃より大変お世話になっております。ありがとう

ございます。

では、来年開幕の大阪・関西万博と関連したトピックス的な情報提供になりますけれども、鉄道のメインルートとなりますOsaka Metro様ですが、メインとなる会場まで乗り入れるMetroの中央線ですが、先月、6月8日には弁天町駅の可動式ホーム柵が完成しております。今後、来年の開幕までに中央線の全ての駅にホーム柵を設置して、お客様の安全・安心、また快適な輸送を目指しているということで、Metro様も頑張っているという情報提供でございます。

あと、ちょっとトピックス的な話になりますけれども、南海電鉄、それから泉北高速鉄道という大阪南部、和歌山を結ぶ鉄道会社でありますけれども、最近無人駅も多くなってきたということもあるんですが、車椅子などのご利用の際に、列車への乗車の介助をあらかじめウェブでもお申込みが可能になったというような取組の発表が、先月、6月12日にされてございます。「南海・泉北サポートほっとネット」という名称で、運用はこの7月1日から開始をしているという情報提供でございます。また詳しくは泉北高速鉄道、もしくは南海電気鉄道のホームページでご確認いただければと思っております。

以上でございます。

○大前 ありがとうございます。

では、次に西日本旅客鉄道株式会社様よりご報告をいただきます。

○楡井 皆様、改めまして、JR西日本の楡井でございます。

私どものほうは、当事者目線での取組ということでございまして、今年1月に弊社の大阪駅の地下のほうにちょっとおいでいただきまして、その際に私どものほうで設置しておりますフルスクリーンホームドアというのがございますけれども、そちらをご覧いただいた際に、視覚的にはどこに列車が止まるのかというのをホームのほうにご案内するようなLEDの表示があるんですけども、音声でそれを案内するものがないというようなご意見をいただいております。これにつきまして、私どものほう、メーカー等とも協力をいたしまして、先般、7月5日にちょっとデモのほうをやらせていただいて、皆様にも、関係の方にもお越しいただいたというところなんですけれども、現在、白杖のほうを検知するカメラですね、これは既往の技術でございます。そういったものと、あと弊社の列車の運行情報を組み合わせたような形で、音声で今いらっしゃる位置がどの列車の、どの号車の乗車位置なんだというのを、ホームで、音声で案内できるような装置というのを開発というのを進めておる状況というところでございます。これはまた、完成をいたしましたら、また皆様方にもご披露させていただきたいというところでございますが、今、そういったことに取り組んでおるといふ情報提供でございます。

以上でございます。

○大前 ありがとうございます。

それでは、次の議事（4-3）情報交換（障害者団体等）からは、議事の進行を新田先生にお願いいたします。

○新田 それでは、冒頭、司会者のほうからお話がありましたけれども、今日は私のほうで、内田先生に代わりまして司会をやらせていただきますので、よろしく申し上げます。

資料を頂いている方、順番に進めたいと思いますけれども、六條様、鈴木様、小尾様、それから口頭で渡部様、植木様ということで、順番にいきたいと思います。

それでは、まず、六條様、よろしく申し上げます。

○六條 NPOちゅうぶの六條です。

私のほうから資料を出させてもらっていますけれども、簡単にちょっと話していきたいと思います。

まず、関空エアポートリノベーションバリアフリー検討会では、第1、第2フェーズと進めていただいて、その都度、視察させてもらって、そこでまた改定の話、あるいは改定をしていただいていたとかしています。実際に、次、第3フェーズ終わってということになるんですけども、全体的に考えたときに、どこまで空港が利用しやすくなっているかというところで当事者の評価が必要になってくるのではないかと思うので、ぜひその辺をできたらいいのになと思っています。

万博のほうなんですけれども、大体、施設整備に関するユニバーサル検討会とかで、ワークショップであったりとか、客席の大催事についての意見交換会とか、いろいろ進めてもらっているんですけども、やはり設備面で十分なところが、やっぱり課題のところもあったりとかするので、そこでいくとやっぱりユニバーサルサービスの検討会が大事になってくるので、そのところで当事者を踏まえた研修とか、サービスガイドラインの内容が活かされたかチェックするような仕組みをやはり進めていってほしいなと思っています。

あと交通アクセスのほうですけれども、シャトルバスについては、鉄道のアクセスだけでなくシャトルバスの利用ということで、バリアフリー車両が、なかなか導入が難しかったりするとお聞きしますので、代替方法として同一ルートで、運賃、時間を遵守したバリアフリー車両を実施していってもらえればなと思うし、また引き続き当事者参画で取り組んでいってほしいと思っています。

また次に、万博を機に大阪・関西のバリアフリーの推進というところでは、主要なターミナル駅、新大阪、大阪駅、難波、天王寺と、今、実際には大阪市のバリアフリー基本構想とかで話をされていて、実際には検証会、まちあるきもしていただいていると思うんですけども、引き続き検討会をしていく必要があるのではないかと思っています。

あと阪急電鉄で取り組むことになっているアプリについて、鉄道利用のサポートシステムの検証会であったりとか、大阪梅田駅の建て替えの話もちらほらと出ているので、現状、大阪梅田駅がどう利用しやすいのかとか検証会をして、建て替えのときに活かしていただけたらなと思っています。

次に、トヨタ自動車の会社の意見交換会ですけれども、昨年の12月5日より意見交換会をもらって、ジャパントクシー、シエント、ノアの車両を用意していただいて比較検証していただいたと思います。そこについては、やはりノアが一番乗りやすかったなというのが、すごく意見が多かったかなと思っています。引き続き、そういう当事者を踏まえた意見交換会ができればと思っています。

あと、モバイルトイレというのが開発されているということをお聞きしております。これは災害時とか、公園、学校、イベントで、結構、車椅子の人というのはトイレの利用がしにくかったりするんですけども、このトイレがあることで僕らも利用しやすいかなと思っています。ただ、このトイレが実際にどれだけ利用しやすいかというのは、やっぱり検証が必要じゃないかと思うので、そういうモックアップ検証をできればなと思っています。

あとバス事業者による接遇研修ですけれども、昨年度、阪急バスの研修に近畿運輸局の方に来ていただきまして、ありがとうございます。引き続き、阪急バスだけでなく、南海とか大阪市とかも取り組んでいるので、そういうところを見ていただいて現状把握していただいて、ほか

のバス事業者にも広がっていければなと思っています。あと、そのバス研修というのは、大体ボランティアでやっているところが多いので、交通費も出なかったりとかしますので、多くとは言わないですけども、少しでもやはり謝金が出るような仕組みを検討していく必要があるのかなと思います。

以上です。

○新田 ありがとうございます。

六條さんからは、多方面にわたって7つぐらい提案がありましたけれども、いずれも当事者参加の必要性和その継続、評価も入れた形で進めてほしいということでございます。どうもありがとうございました。それでは、大阪手をつなぐ育成会、小尾様、よろしいですか。お願いします。

○小尾 大阪手をつなぐ育成会の小尾です。

冒頭に、この間、知的障害の重い方向けにカームダウン・クールダウンの設備を、関西空港をはじめ、Osaka Metroさんの新しい夢洲駅での計画、また万博会場のシャトルバスのターミナルになります桜島駅のところに計画をしていただきました。ありがとうございます。

本日は私のほうから、知的障害のいたって軽い方の、先ほどのカームダウン・クールダウンは重い方向けのものでありますけれども、軽い方向けの配慮としてスローコミュニケーションというお話を少し情報提供させていただきます。

私の資料、7ページ、8ページ、9ページということになっておりますので、ご覧になってください。

これは、育成会、全国組織であります、その関係者が集まりまして、情報を分かりやすく、知的障害の方にも分かりやすく提供しようということで、スローコミュニケーションという新しい概念で分かりやすい情報提供を約8年前からやっております。専用のサイトを設けまして、そこでニュースですね、日頃のニュースを分かりやすく提供するというを常にやっています、その下のほうにイラストつきで少し事例として挙げておきました。こんな形でイラストと、分かりやすい簡単な構文の文書と、漢字ルビを振る、それから分かち書きをする。分かち書きというのは小学校低学年の教科書なんか採用されていますけれども、分かち書きをする。それから意味が切れるところで改行する。意味の途中で改行しないで、意味の切れるところで改行して視覚的に理解できるようにするとか、こういった配慮をしたニュースというものを結構いっぱいホームページに提供させていただいております。

こういったものが、例えば駅の案内表示、あるいは車内のニュース、こういったところにぜひ取り入れをしていただきたいなというふうに思っています。とりわけ、車内のニュースの提供がありますけれども、音が出なくてサイレントでありまして、漢字だけ出されましてもよく分からないということもあります。また、駅のデジタルサイネージなんかも多分そうだと思いますね。そういったところにこういう分かりやすいスローコミュニケーションの手法を取り入れたものを、ぜひ提供していただいたらというふうに考えております。

最後のページのところに、下のほうに少しポイントをまとめております。漢字にルビを振る、分かち書きをする、意味切れで改行する、簡単な構文を用いる、イラストや写真を添えるということで、ぜひ、いろんな案内とかニュースの提供が各所であると思っておりますけれども、通常の提供の仕方に加えまして、このスローコミュニケーションによりまして情報提供をぜひ取り入れていただきたいというふうに思います。

ちなみに、この一番下に書いてありますホームページのサイトにも、言い換えの検索ができる

ようになっております。日常的に使う用語を入力していただきますと、それを分かりやすい、このスローコミュニケーションの構文に合った形に転換をするということも一部提供できますので、ぜひ活用していただけたらと思います。

私からは以上です。

○新田 ありがとうございます。小尾様からはスローコミュニケーションという、私も初耳なんですけれども、新しい考え方、取組について、交通情報の提供にもいろいろ応用できるということで案内がございました。どうもありがとうございました。

それでは、鈴木様、よろしく申し上げます。

○鈴木 では、お話しさせていただきます。

私のほう、資料7の4ページから。時間が少しですので、かいつまんでお話しいたします。

毎年お伝えしておりますが、1番のところ、近畿分科会は年2回行ってほしいということを書かせていただいています。本日も委員の発言が3分と、報告もかいつまんでいただいているところがあります。意見交換や、あと評価するところには、国の評価会議と同じように年2回は開催をしていただきたいと思っております。

2番目、近畿分科会の取組についてのところになりますが、障害種別ごとに様々な当事者が参加できるような形を引き続き継続して、一緒に取り組んでいきたいと思っております。

2つ目の丸のところですけれども、バリアフリー教室だとか様々に取り組まれていると思います。心のバリアフリーに関連しましては、思いやりというところに主眼を置いた内容が幾つか見られることがありますが、思いやりではなくて、社会モデルの視点や移動の権利の重要性をともに理解するということが必要になってきますので、そのような内容の研修にしていくように、内容についても実施についても当事者参画で進められるように一緒に考えていければと思っております。ところで書かせていただきました。

3番目には、委員提案として幾つか取組を書かせていただいています。こちらは継続して行っているものを2つ書かせていただいたのと、あと鉄道駅バリアフリー料金制度につきましては、事業者の方から報告されて公表されていますが、当事者参画の検討がどのように進められているのかも、具体的なども併せて公表されたいと思っております。そのような部分の状況を近畿分科会で共有して検討できればと思っております。書かせていただきました。

5ページのところなんですけど、5ページ、6ページのところについては、新たな項目として「香りのバリアフリー関連について」として書かせていただきました。実際に香害という言葉をお聞きになった方もいるか、いないか、少し会場の状況、今日は見えないので分かりませんが、合成洗剤とか柔軟剤、香水、化粧品、防虫剤、芳香剤などに含まれる合成香料が、それらを吸ったりすることによって健康被害、頭痛とか吐き気、喉の痛みとか、動悸、多岐にわたった症状が、個人によっても差は大きいんですけども、誘発される現象のことを言います。

国のほうもポスターを作成して軽減を呼びかけたりしております。写真1でつけたのが、国が関連して作成されたポスターです。自治体や事業者もポスターの掲示をされたり、地域においても取組が進められたりも、少しずつですがしております。取組の一例のところを書かせていただきましたけれども、日本民営鉄道協会が実施された駅と電車内のアンケートにおいても、「迷惑と感ぜられる行為」のところに「強い香り」が新たに設けられて、7位にランクインするということがあったそうです。それから、地域で言いますと、那須まちづくり広場においては、フレグランスフリー宣言を表明されて、館内で働く人たちの無香料の実践や、無香料専用トイレを設置

されたりもしています。

そのように健康被害が出るような状況になる環境を取り除くということが、公共交通や公共空間でもこれから必要と言われていますので、私がいろいろな方のお話を聞いて、実践、検討してほしいことの例として4つのことを書かせていただいておりますが、また見ておいてください。参考としてもURL等をつけて載せていますので、ご興味、関心いただいた方は見ていただいて、それぞれの事業所でもできることを検討いただければと思います。少し長くなりました。

以上です。

○新田 鈴木様、ありがとうございます。香りの問題のバリアフリー化課題も新たに提案されましたので、これは非常に重要で大変だと思いますけれども、まだ東京の本部のほうでも検討はしてないかと思っておりますので、いろいろ情報交換をしていきたいと思っております。

それから、幾つか、近畿分科会、年2回開催とか、多様な障害者を含めた当事者参画の充実とか、心のバリアフリーについてちょっとコメントしますと、5月30日に次の第4次の基本方針における整備目標を考える課題として、心のバリアフリーについての検討部会が立ち上がっております。そこに、ご提案のこういう思いやりだけではなくて、具体的な行動をどうしていくかという、この社会モデルの理解とかいろいろ参考になる言葉があったと思っておりますので、私がおこの担当をするようになっておりますので、いろいろ頭に入れて検討していきたいと思っております。

それから、バリアフリー料金制度の当初予算額についてもご提案がありました。このようなことについて、この後事務局で答えられる点がありましたらよろしくをお願いします。

それでは、続きまして、ウェブ参加の特定非営利活動法人兵庫県難聴者福祉協会、渡部様からお話ををお願いします。

○渡部 兵庫難聴、渡部です。

○渡部 今年度から、資料1にあります東京の分科会と在り方検討委員会にも出席しています。近畿分科会と併せて、よりよい活動ができればと思っていますので、こちらでも引き続きよろしくをお願いいたします。

3点お話ししたいと思っております。

1点目は、万博における情報のアクセシビリティについて。万博の公式ユーチューブには手話とか字幕が不足しておりまして、聞こえにくい、聞こえない人は取り残されている状況です。そして開会式や閉会式、会場内の全体の放送とか異常事態発生時の情報提供、大催事場や会場内のパフォーマンス、パビリオン内の音声情報とか音声案内、お店のスタッフとのコミュニケーションなど、1年を切っていますけれども、どのようにされようとされているのか、まだ何も示されていないというところです。これが間に合うのか、私たちが安心して万博を楽しめるのか、取り残されたままになってしまうのか、非常に不安に感じているところです。万博の協会のご担当の方々もお忙しいところだと思いますが、このままではどう進むのか、ちょっと見えてこないですね。ですので、話ができるように調整をお願いしたいと思っています。これが1点目です。

2点目は、電車の情報アクセシビリティについて、検証の場を設けてほしいということです。どういうことかと申しますと、資料2の3ページ目に、鉄道の案内設備の達成率が77%とあります。これは数だけを見ています。1台、2台あるという数も大事ですが、情報というのは、いつ、どのような内容を、どのように提供しているかということとの関係もありまして、あり方検討委員会でも申し上げたところです。今日は時間がないので、案内設備の中でも電車の中の案内表示装置、いわゆる電光掲示板ですけれども、それについて少しお話ししたいと思っております。

最近の電光掲示板は、駅名だけではなく、風景の画像とか映像も表示されるようになっていきます。情報が詰め込まれ過ぎていて駅名の文字が小さくなっているという意見がありまして、次の駅は何か、今止まろうとしている駅は何駅なのかということが分かりにくくなっています。バリアフリー整備ガイドラインの案内表示装置の項目に書かれているのは「大きな文字により見えやすいように表示することが望ましい」というだけでした。文字のサイズが幾ら以上かということ具体的には書かれていない。関係者に聞いてみたところ、事業者側としても曖昧な記載をされるよりは、具体的に示してもらったほうがやりやすいということでした。例えば何ミリ角以上の文字とすること、そういうことです。なかなかどの事業者も運行異常時の情報をリアルタイムで具体的に載せられていませんけれども、技術的には可能だと思います。文字情報を必要とする人は、きこえにくい、きこえない、また高齢の方だけではないと思いますし、車内の装置だけではなく、駅ホームの電光情報提供設備も頭の上にあるだけでいいのか、ホーム上にあってもいいのではないかと、あるいは駅名看板も十分なのか、見つけれない、見えにくいと感じているとか、今日の出席者の中にもいるのではないかとこのように思っています。先ほど委員からも、ルビとか、分かち書きなどのポイントも示されていますし、やさしい日本語も必要です。この必要性を認識いただくためにも、近畿運輸局から事業者の皆さんに声をかけて、現場検証とか意見交換の場を設けてほしいというところですね。これが2点目です。

次に3点目ですが、神戸電鉄についてです。2021年にこちらの評価会議で、神戸電鉄の無人駅での情報アクセシビリティについて発言しました。その翌年にプレスリリースがあって、筆談可能なインターホンへの更新と、運行状況案内ディスプレイを2030年度までにかけて全駅に整備していくという大変すばらしい計画が発表されています。本来、整備目標が与えられていない駅についても整備していくという意思を持っていらっしゃるのがすばらしいと思います。今後も期待したいと思っています。ほかの電鉄の整備状況までは調べられませんでした。同様の取組が進んでいるとうれしいです。

あと一点、追加でお願いするとしたら、どこの事業者もですが、今現在どの駅に筆談インターホンがあるのか、そういったことが分かるようにしてほしいと思っています。多くの事業者のホームページには筆談インターホンがここにありますよということは載せていない。エレベーターがありますとか、そういったことは載せてありますけれども、筆談対応なインターホンがありますよということは載せていません。私たちにとっては、初めてそれを使う人もいらっしゃいますし、どういうふうに見えるのかということや動画をききながら案内していただきたいなというふうに思っています。私たちにとって大変重要なもので、かつ、取り組まれている姿勢を感じるものです。ぜひ整備されているということを広く皆さんにお知らせしてほしいなと思っています。

以上です。

○新田 ありがとうございます。渡部様からは3点ほどご提案になられ、ご質問もありましたけれども、1つは万博における情報アクセシビリティ、情報の提供を充実してほしいということと、それから電車内における情報アクセシビリティの充実ですね。これについては、まだ不十分などころもあるかと思っておりますので、検証も含めてやってほしいということですね。

それから、神戸電鉄についてはすばらしい取組をやられているということで、まだ筆談インターホンとかホームページに載っていないので、その点のご指摘がありました。どうもありがとうございました。

それでは続きまして、新設Cチーム企画の植木様、ウェブよりよろしく申し上げます。

○植木 ありがとうございます。私たち新設Cチーム企画は、多様な性の人々が使いやすいトイレという観点から現地調査を行いましたので、その報告をさせていただきます。

現在、多くのトイレが男か女かという二元論を前提で設計されています。それによって多様な性の在り方の人々にとっては使いにくいものになっています。この現地調査は、大阪市交通バリアフリー基本構想に先立ちまして、梅田地区、難波地区の整備対象地となる建物に限定し行いました。調査はオールジェンダートイレとして使えるトイレが幾つあるのか、どんな配置なのか、あと男女別トイレであったりオールジェンダートイレはどんな表示か、どのようなものであるか、これらについての外観であったり配置図、ピクトグラムなどを携帯で撮影し、164件のデータを集めました。この梅田と難波から分かった課題としては、私たちの視点から見てもバリアフリートイレの配備が不足していること。オールジェンダートイレというか、性別を問わずに入れるかどうかを示す表示が不十分であるということ。また、百貨店や商業ビル複合施設などには男女別片方のトイレしかないことが多く見られたという点で、これらの課題について、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会において、オールジェンダートイレとして使えるトイレが幾つあるのかという分布図と、個別の調査データを基に、使いづらい事例とよい事例を画像で示して報告しました。そして、建物及び地区全体の用途や利用の変化に応じ、当事者目線で検証を重ねていくことは必要であると要望しました。今後も当事者観点からバリアフリーを考えていってほしいと思います。

以上です。

○新田 どうも植木様、ありがとうございました。確かにトイレはまだまだ男女二元論を原則として作られているところがあるかと思います。バリアフリートイレもいろいろできておりますが、オールジェンダートイレからいうと、まだ不十分な点があるということで、いろいろ調査もされたという。いろんな結果がこれから出てくるかと思いますので、その結果をまたいずれ報告していただけたらありがたいと思います。今後の取組に非常に参考になるかなと思いました。

それでは、以上、資料と口頭でお話しただけの方についての報告、お話は終わりました。

ここで休憩ということですので、ちょっと事務局に戻します。

○大前 では、ここで一旦10分間の休憩を挟ませていただきます。議事の再開は14時46分となります。

あと、バリアフリートイレにつきましては1階のみとなっておりますので、車椅子の方、申し訳ございませんが、トイレへ行く際は1階へ降りていただくようにお願いします。

では、休憩になります。

(休 憩)

○大前 すみません、ちょっと時間を過ぎてしまったんですけども、それでは、議事(4-3)情報交換(障害者団体等)について、休憩前に各団体からご報告をいただきましたが、これらの点について事務局から回答をお願いします。

○野村 近畿運輸局の野村でございます。

たくさんのご意見を頂戴したため、個別に全てご回答することはできませんが、一部の点につきまして取りまとめてご回答させていただきます。

閑空イノベーション検討会、万博の検討会、それから交通事業者による接遇研修、自動車メーカーとの意見交換、そのほか多数の当事者参画の取組の拡充についてご要望をいただきました。また、以前からいただいておりますご意見としまして、本評価会議の外部の傍聴や近畿分科会の

開催回数の拡充等もございました。それからまた、新たなテーマでのご提案や事業のご要望等もございました。当分科会につきましては、体制としましては昨年同様の体制となりますが、新たな取組につきましてもできる限り拡充しまして、しっかりと取り組んでまいりたいと考えておりますので、引き続きご理解、ご協力をお願いしたいと思います。

また、鉄道関係につきましては、昨年度も実施しましたアクセス関西も交えましての意見交換会がございましたが、今年度もそういった形で何らかの意見交換会ができればいいなというふうなことで検討をしております。

以上となります。

○新田 ありがとうございます。

それでは、今日、障害当事者の方で、先ほど発言いただいている方もご参加いただいておりますので、まず、会場にいらっしゃる方で、尾上さんから順番によろしく申し上げます。

○尾上 D P I 日本会議の尾上です。発言の機会をいただきましてありがとうございます。

先ほどの新田先生の報告の中で、空港の保安検査場のバッテリーチェックを省略するというのを提案されるということになると、大変喜んでおります。これまで空港で、電動車椅子に乗りますと、カウンターでチェックがあり、保安検査場でチェックがあり、さらにはゲートでも聞かれる、同じことが2回も3回もということがあったんですけれども、それで大変時間がかかったのが、これでかなりスムーズになるかなと。これ、実は関空の検討会で、これ関空だけじゃなくて全国の空港に共通することだなということで、三星先生の、その当時の分科会長名で国交省に出していただいて、さらに意見交換の機会をつくっていただいた結果、こういうふうに改善になったんだと。そういう意味で、この近畿分科会の取組がもたらした大きな成果だなというふうに思っています。

その上でなんですけれども、そのような大変活発な近畿分科会なんですけど、ちょっとびっくりしたんですけれども、新田先生の報告で、視覚障害者用の誘導ブロック、あるいは乗合バス等のバリアフリー化、UDタクシー、いずれも近畿が全国平均を下回っている状態(*)なんですよね。どちらかというとバリアフリーって、以前は西高東低、こちらの関西中心、西のほうが進んでいて東のほうが遅れているみたいなことをずっと言われてきたのが、今や全国平均を下回る状態になっておるのかというのが、ちょっと私、この分野、30年40年関わってきている人間からすると非常に残念というか寂しい状況だなと。ぜひ、ちょっとこの近畿分科会でいろいろと知恵を出し合って、全国平均どころか、やっぱりこの近畿が1番だというふうな展開へつなげていただきたいなというふうに思います。もし、ちょっと何か、全国の評価会議とか、そういう中でも地域格差の原因とかそういう要因、あるいはこうすれば解決していくみたいなヒントみたいなものがあれば教えていただければと思います。

あと、もう一点だけなんですけれども、このUDタクシーの記者会見のほうも、資料を見ますと準1ということで新しく認可されたんですけれども、これ後ろ乗りなので、ジャパントクシーよりも車椅子によっては乗りやすい場合があるかなと思うんですが、ただ一つ残念なのがスロープの耐荷重ですね。こちらのほうが、ジャパントクシーとかは300キロですね。今、外国製の電動車椅子ですと、電動車椅子だけで180とか200キロぐらいあったりする場合があるので、体の大きい人と300キロを超えることって往々にしてあるんですね。せめてこの準1、このスロープを、200キロになっているのを300キロにできないかなというふうに思いました。これは今日すぐ回答というよりは、要望として申し上げておきます。

以上です。ありがとうございました。

(*)事務局補足

視覚障害者用誘導ブロック（鉄軌道駅）全国平均43.3% 近畿28.0%

リフト付きバス（適用除外認定車両）全国平均6.5% 近畿6.6%

UDタクシー（タクシー総車両数）

全国平均19.2% 滋賀6.6%、京都10.3% 大阪9.3% 兵庫8.8% 奈良5.7% 和歌山6.7%

○新田 ありがとうございました。閑空について、特にバッテリーチェックの、この分科会の成果ということで、ありがとうございます。

それで、私が答えられるのは、先ほど適用除外車両とか、UDタクシーとか、視覚障害者の誘導用ブロックの整備率がちょっと全国に比べて低いと。ほかはいいんですけども、こういう状況ですけども、原因についてはちょっとまだ、私としてはよく知らないので、ぜひとも調べていただきたい。視覚障害者の誘導用ブロックについては、以前の基準では多分できていると思うんですが、新しいJIS規格に応じたやり直しですね、その辺はやはり道路整備とも併せてやっていただきたいと思います。

それから、地域特性を踏まえた各ブロックでの整備状況の差異という原因、地域差についてどう考えるかというのは、次の整備目標の在り方でもちょっと検討材料になっておりまして、地域特性というのをどう捉えるかってなかなか難しいところで、これからの課題ということで頭に置いておりますので、よろしく願います。

それでは続きまして、辰巳様、いかがでしょうか。

○辰巳 今回、初めて参加させてもらったんですけども、これといった取りまとめた意見はないんですけども、視覚障害の中でも私は全盲なんですけれども、ロービジョンの方もたくさんいるので、いろいろと近畿運輸局の体験会とかに、私もそういう視覚障害の全体のことを考えながらこれからも参加していきたいなと思います。よろしく願います。

○新田 こちらこそよろしく願います。ロービジョンについては、まだそれほど詳しくは検討してないところがあるかと思っておりますので、ぜひともアドバイス、協力をお願いしたいと思っております。

それでは続きまして、神徳様、よろしく願います。

○神徳 WACわかやまの神徳といいます。よろしく願います。

私も、ここに参加させていただいて、いろんな障害の方からのご意見とか、私も非常に年齢、高齢になりましたので、高齢者の立場というようなところから意見を述べさせていただいております。様々な障害のある方の困ることを解消していくことが、全ての人にとって使いやすいとか、動きやすいとか、そういったことにつながってくると思いますので、これからも様々な人の意見を聞いていただいて改良できるところは、私、最近気がつきましたのは、渡部さんがおっしゃっていたように電車の中の案内の分で、目で見分けるようなものを設置されたりするときに、どれを重点的にみんなに知らせたいのかというようなところ、そんなところを考えていただくと、デザインを重視したというようなところを考えられるところもあると思うんですけども、何の情報を提供したいのか、その人に、乗車している人に何を一番に提供していったらいいのかというところを考えていただくと、あまりデザインにこだわらないほうが分かりやすいと思いますか、そういうところもあると思いますので、そんなところから考えていただくと、全ての人が利用しやすくなったり、見やすくなったりというふうになるのではないかと思いますので、これからも

そんなところをよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

○新田 ありがとうございます。私も後期高齢者になりましたので、高齢者、障害者等という言葉でバリアフリー法がありますけれども、高齢者の取組というのはなかなか具体的には見えてきてないので、ぜひとも高齢者固有の、フレイルとか、それから認知症の問題とか、おっしゃられたように情報過多の中で情報をどう正確に把握していくかというようなことも課題かと思ひますので、ぜひともまたご助言とかいただけたらありがたいと思ひます。ありがとうございます。

それでは、ウェブのほうで、吉川様、いらっしゃいますかね。よろしくお願ひします。

○吉川 吉川です。私のほうは心のバリアフリーというところにやっぱり焦点が行ってしまつて、親切にするであるとか、思いやりを持つことであるとか、何かそういったことを工夫できないものに集約し過ぎているなと思つたりします。もちろん、これは人間性を磨くのに大切なことなんですけれども、その思いやりとか親切とかを發揮しても、しなくてもいいみたいなどころがあるけれども、心のバリアフリーというのは、やはり困っている人、障害者だけじゃなく、さっきもおっしゃったように高齢者であるとか、子連れであるとか、あらゆるいろんな人の、お困り事を抱えている人を察して、それに対して助けられる、そういうことができるというのが、心のバリアフリーという言葉を使えば、それが心のバリアフリーなんだということと、例えば車椅子の人には優しく押してあげなければいけない、目の見えない杖をついている人には案内してあげないといけない、でも精神障害者に対してはすごく罵倒したりするとか、そういう自分の中で、誰に対して優しくして、誰に対して優しくしないというのがやっぱり働くと思うんですけれども、そういうのを乗り越えて全ての人にとつて、本当に自分の中にある内な差別心とかと共に改めていくというような教育というんですかね、啓蒙というのは必要だと思ひます。

それから、心のバリアフリー教育に対してなんですけれども、そもそもオリンピックのときに、後の資料になるんですけれども、オリンピックのときにもあまり周知ができなかったという文言があつて、それこそ周知するべきところ。いろんな国の人が集まつて、いろんな人が来てと、そのときに何かなぜそのタイミングで周知ができなかったのかなと。この反省を踏まえて、万博ではもっともっと来ていけたらなと思つたのと、各シンポジウムで周知を広げるとつて、シンポジウムって、やっぱり大人の人で興味のある人しか来ないというのが、シンポジウム独特の性質というか、ありますよね。子どもの場合だと、学校に行つていたとすれば、学校の特別授業とか、道徳だとか、そういうので習うかと思うんですけれども、大人の人ってやっぱりインターネットとか、自分の興味のあるものしか情報が入らないし、啓発のポスターとかも、すごいヘルプマークをあれだけ貼つて、ようやく周知がちょっとだけできたという感じなので、心のバリアフリーもシンポジウムとか啓発だけだつたらどれだけかかるかと思つてしまいます。

だから、大人に対しての啓発をどう進めるかというのを、興味がある人が集まるシンポジウムだけでなく、そうでない人にも体験してもらつたりとかするかというのを、子どもと一緒にたに参加するとか、でもやっぱり1人の人もいるし、そういうところをもっとちゃんと考えてほしいなと思ひます。そのときの内容とかは、やっぱり当事者の意見をしっかり聞いて、上辺だけじゃなくて応用の利く、本質的なことを学んで応用が利くというようなことをカリキュラムとしてやっていってほしいなと思ひました。

以上です。

○新田 ありがとうございます。吉川さんは心のバリアフリーということについて、やっぱり精神障害者も含めて全ての人に対して、啓発から、次に行動に移ると言うことが重要になってくると思いますけれども、その重要さというのを指摘していただきました。ありがとうございます。

それでは続きまして、前野様、いらっしゃいますでしょうか。よろしく申し上げます。

○前野 滋賀県脊髄損傷者協会の前野と申します。よろしく申し上げます。

3点あるんですけれども、一点目は、新幹線、特急車両の車内の通路幅なんですけど、通路を車椅子で移動できる車両と、できない車両があります。通路を移動出来てもかつかつで座られている方が肘を出されていると当たったりします。全く通れない通路もあり、特急の指定席を取る際に通路幅を聞いたところ70センチとおっしゃられて、真ん中の席でも大丈夫ですねということでも席を取ろうとしたんですけれども、念のため入口近くにしました。いざ乗車してみると全く通路が使えない、70センチの幅もないという状況でして、入口近くだったので何とかシートに座れて乗り込むことができたんですが、駅員の方は、そういった情報をお持ちじゃなかったということなんです。

ですので、指定席を取る際に、通路幅って重要になってきますので、そういった情報を、各駅に情報を開示しておいていただけると、指定席を取る際にもスムーズになると思います。それと通路幅を改善に向けて取り組んでいただきたいなと思います。いざ災害が起こったときですとか凶悪な事件が起こったときに、我々、車椅子の者は通路が通れないと逃げることはできません。改善をお願いしたいと思います。

二点目は、車いす駐車場ですね。この駐車場なんですけれども、一般の事業者、例えば銀行であつたりとか、市町が運営している駅の手椅子駐車場なんですけれども、フラップがついている駐車場がちょこちょこ見受けられます。フラップがついていますと、駐車場に車は止められるんですけれども、車椅子で降りることがほぼ不可能です。なぜあのようなことになっているのか不思議で仕方がないんですけど、車いす駐車場はバリアフリーガイドラインで、国土交通省で定められるところですが、はっきりフラップはつけてはいけないという事を明記していただければと思います。

3点目なんですけど、先ほどからバリアフリーの改善のところ、案内表示であつたりとか、それ以外のところでも各委員の方からご意見出ていますが、大阪万博で取り組んでいただいたことであつたりとか、関空で取り組んでいただいた取組ですね、当事者の意見を聞くというところ、設計とカリノベーション、改善に取り組む前に意見を聞いていただくということは非常にいい取組だなと思うんです。ですので、小さな事業所であっても、バリアフリーの改善を進めはる上で、当事者参画ができるような仕組みづくりを国の主導でお願いしたいと思います。

以上です。

○新田 ありがとうございます。新幹線の通路幅が車椅子で通れないということで、これどうなっているのということなんですけれども、案内情報も含めて、それと駐車場のフラップのあれですね、確かに困ると思いますけれども、ガイドラインにどう反映していくか課題ということですね。案内表示もいろんなところでのガイドありますけれども、当事者の意見を十分聞いてやってほしいということが上げられました。後でちょっと新幹線のことについては、関係者の方でお答えできたらお願いしたいと思うんですけれども、よろしく申し上げます。

○前野 はい、以上です。ありがとうございます。

○新田 それでは、当事者の方から一通り終わりましたので、まず、最初に新幹線のこと、通路

のこと、お分かりになりますかね。今ちょっと無理ですかね。

○楡井 ちょっと今、すみません。この場ですぐ言えないんですけども。

○新田 それでは、後でまたいろいろ、事務局のほうにお返ししますから検討をよろしく願います。

ほかの点で事務局含めて行政のほうから、コメントなりお答えすることございましたら。よろしいですか。

それでは、当事者の方からのご意見も一通りいただきましたが、この後、学識経験者の方からコメントいただきますけれども、言い忘れたこととか言っておきたいことがもしございましたら挙手をお願いします。よろしいですか。

特にないようですので、今日もいろいろご意見いただきました。

それでは、まず、ウェブ参加の石塚先生からコメント、発言をよろしく願います。

○石塚 東北福祉大学の石塚です。

私のほうからは、皆様から今日もたくさんいろんな情報を教えていただいて、特に当事者委員は、それぞれの視点で調査も行っていただき提案していただいているので、とても有用な兆候だなというふうに思っております。新田先生と同じく、私も今年から今後のバリアフリー法の改正の委員会のほうに参加させていただくことになりましたので、今日、近畿分科会で教えていただいたことについては、私のほうからも国の会議のほうに上げていけたらいいかなというふうに思っております。

先日、その中で基本構想マスタープランの策定を促進するための会議みたいなものが開かれたんですけども、近畿圏内が、大阪府内はかなりの策定率なんですけれども、兵庫県さんが非常に低いという状況で、これは歴史的な背景もあって、法施行前からいろいろ取決めが県独自でなされていたということを承知しているんですけども、でも既に法律ができて25年たっていますので、そろそろ兵庫県も新しい法律の枠組みで取り組んでいただくべきではないかというふうに思っておりますので、近畿運輸局さんのご指導の下、私も何かの形で、特に兵庫県はユニバーサルツーリズム条例を制定されたので、例えば観光地の面的なバリアフリーを進めるという意味でも、ぜひ基本構想マスタープランを活用していただくことを考えていっていただけたらというふうに思っております。

以上です。

○新田 石塚先生、ありがとうございます。基本構想は、先ほども言いましたように全国的には関西、非常にいい整備状況なんですけれども、近畿の中でも、おっしゃられるようにいろいろちょっと県で差がありますので、そこら辺の地域格差もなくしていかなとあかんかなと思っております。石塚さん、よろしく願います。

それでは続きまして、渡部さんから手を挙げていただいておりますので、発言をお願いします。

○渡部 兵庫難聴の渡部です。

先ほど出したうちの万博における情報アクセシビリティについて、これから話ができるように調整をお願いしたいということなのですが、これは可能かどうかということをお聞きしたい。

そして、2つ目にしました電車の情報アクセシビリティについては、現状のガイドから意見交換の場ということ、これも近畿運輸局から業者にお話しいただいて、その場をつくってほしいというふうに思いますが、それが可能かどうかということをお聞きしたいんです。

○新田 ありがとうございます。万博における情報アクセシビリティについては、関係者の方で、これ事務局のほうでまとめてですかね。ではお願いします。

○野村 近畿運輸局の野村でございます。

今いただきました万博のアクセシビリティについての協会との話合いの場、それからもう一点、交通事業者の鉄道事業者との話合いの場、情報交換の場ということでお話をいただきました。ちょっとこの場では回答をすぐ差し上げることは難しいので、一旦お預かりをさせていただいて、また検討させていただきまして、個別にご連絡を差し上げたいと思います。

以上です。

○新田 どうもありがとうございます。

それでは、三星先生からご意見等、よろしくをお願いします。

○三星 三星でございます。私、正規の委員ではありませんが、長く協会及びその前身の頃から参画させていただいた者でございます。その立場から少しコメントをさせていただきたいと思います。

1つは、今回のこの分科会を土台にいたしまして、大規模な当事者参画を近畿地方では実現したことになります。つまり関空のUDと万博のUD、これが現在もINGの形で進行中ございまして、これは全国でも類を見ない、恐らく1つの計画設計の議論に障害当事者が数十人も入るといことは、かつてない画期的なことなのではと思いますけれども、先ほど小尾さんか誰かから、前野さんからもお話があったんですかね、こういった大きな参画の取組をさらに広げたいなど。小さい事業所なんかではほとんどこういった例がないです。これは特に地方部にいらっしゃる方々はお気づきと思います。それは1つ課題になると思います。

それから、もう一つ、この件で課題と思いますのは、たしか鈴木さんか誰かから提案されていたと、課題だとおっしゃっていたと思いますが、こうなってくると非常に幅広い参画をやっとなと自画自賛としてはいけないので、丁寧に見ますと、やっぱり随分抜けているわけですね。それぐらい障害の種類や程度、それからそれがまた単なる物理的な障害の程度じゃなくて、生活の中での場面、例えば自分はいつも朝早く起きて医者に行かないかんのに、混雑したバスで、ステップバスでなければ乗れないとか、いろんな諸事情がある中でバリアフリーを考えていく。これは現実としては非常に大事なことなんです、そこらもほとんどまだ丁寧に議論されないと。その原因の一つに、分野別にやっぱり取り組みますから、そんなことを言われても、そんな朝早く起きられる方が、私も万博見に行きたいとおっしゃっても、それは無理なんですというか、おおよそ万博の協会の仕事ではないわけですね。そうなってくると非常に多方面の連携が必要になってくる。こういうところがやっぱりまだ全然進んでないなということを思います。

今の話との関係で言えば、長年言われておりますバリアフリーとモビリティ、つまり移動ですね。もっと言えばバス、タクシー、福祉有償運送、鉄道等のモビリティですね。それらの物理的なバリアフリー問題だけではなくて、サービスも含めた今申しましたバリアフリー問題というのは、これでもう50年以上叫ばれておりながら全く進んでおりません。

1つの原因として、国とか法律の体系におかれましては、バリアフリー法と道路運送法というのはこれ別の法律で、この間の連携などどこにも書いてないわけです。これらはこれからの大きな課題になると思います。せっかくその建物、その駅のバリアフリー化が進んでも、そもそもそこへ行けない人はどうすればいいのか。あるいは、終バスは夜の9時半で終わる。しかし私、障害者ですが、仕事は11時まで。家へ帰るのが10時、11時です。これどうすればいいのか。こう

いう問題というのは連携した解決方法の議論の場がないわけなんですね。問題では出てきても、全く事業者が違うことになったりしますし、担当が違うとなっている。こういう一番核心的になかなか難しいところがこれからの課題になってくるので、それを意識してやらないかなと思います。

それから、これだけの当事者参画を関西で進めてきまして、多数の知見が得られましたが、石塚先生と皆さんおっしゃいますように、次のガイドラインの中で、やはりガイドラインの見直しの中に留意点をしっかり書き込んでいきたいものだなと。あるいは、それは中央のほうに出していったら、いや、東京ではそんなのあまりないよとか、いやいや、そこなんだよとか、こういう議論を国家的にやっぱり進める必要があるので、関西は進んでいるということだけで喜んではいけないので、そういうやっぱり国家の中で調整しながらガイドラインに反映していくということが大事だと思います。

長引いて申し訳ないんですが、もう一つは自治体の問題があります。これも皆さんから出てきましたように、自治体の問題で一番私が困ったな、今、対処できなくて困るなというのは、これ、基本構想やマスタープランは、近畿は確かに進んでいますけれども、基本構想はつくってもPDCAでそれ改善してないんですね。つまり、促進協議会に当たるものをちゃんとやっている自治体、近畿で幾つあると皆さん思われますか。私、指で数えられるんですよ、今。それも片手の指で。まあそれよりはもうちょっと今、多いですけども、10ないぐらいなんですよ。ほかのところはつくったままになっています。あるいは必要と思ったら、また改定はされませんけれども、その間そのままほってあります。これなんかももうひとつ自治体問題としては重要なところなんですね。基本構想問題ではなくて、継続して改善する、議論する。つまり、近畿についてはこの会がありますけれども、国のほうは、今のお話、これだけ大きいスケールの話はこの場がありますけれども、自治体までの細部になってきますと、毎年決まってシステムの議論する場はないということが最大の問題だと思います。これぐらいにしまして、これはこれからの課題だなと思っております。

○新田 ありがとうございます。

それでは、辻本先生、よろしく申し上げます。

○辻本 和歌山大学の辻本でございます。

今日は皆さん、どうもありがとうございました。時間も限られておりますので簡潔にいきたいと思いますが、まず、鈴木委員様からもご意見ございましたけれども、この近畿の評価会議、今年1回ですけれども、年2回に開催を増やしても私もいいかなというふうに思っております、今日のこの資料を見ましても非常に盛りだくさんな内容で、ただ、その内容を2時間に収めるとなると、どうしても説明が非常に省略されたりとか、それから話す速度がどうしても早口になったりといったことで、それから持ち時間は各3分ということで、かなり限定されたりというふうなことです。ぜひ、年2回は開催とすることで、余裕を持っていろんなことをしっかり説明、議論しながら進めていくような体制になればいいのかなというふうに考えております。

それから、今、三星先生からもございましたけれども、この会議の成果として大規模な当事者参画があるということがございますけれども、ただ、まだいろいろ抜けもあるというようなことも三星先生もおっしゃいましたけれども、その1つが子どもだとか子育て当事者の参画ですね、ここが毎回抜けているような気がしております、今日のお話の中でもそういったことが出てきたのは、たしか鈴木さんのお話から1つ出てきたぐらいだったかなと思われまので、少しだけ

ら子ども・子育て、そうしたお困り事等も反映できるような、そういう場にも発展させていく必要があるのかなというふうに考えております。

それから、最後になりますけれども、小尾さんに紹介していただきました言い換え検索、非常に素晴らしいというふうに思いました。休憩時間に試しに使ってみたんですけども、この会議でもよく出てきます、例えば合理的配慮、責務、モデル、社会的障壁、経営供託、相互理解、参画、いずれも難しい言葉だというふうに指摘をされました。このバリアフリーの取組をより広く、その理解をより広く社会に広めようと思いましたが、なるべく優しい言葉で、このバリアフリーに関連する用語を優しい言葉で言い換えていくという、そういうことも今後は努力していく点かなというふうに考えております。

以上です。

○新田 ありがとうございます。

それでは、もう時間がないので、私のコメントを簡単にして終わりにしたいと思いますけれども、先ほどもありましたけれども、分科会を年2回にするということを考えていただきたい。制約があるというのは分かっているんですけども、東京での評価会議は2回あります。私の報告は1回だけで終わるので、2回目の評価会議の報告は基本的にないようになっています。私のほうからも、そういう点でもお願いしたいと思います。

それから、今日、新たな香害というか、バリア、困り事というのが出てきて、香りの害についてどう考えるか、それから高齢者の困り事の具体化、それから見えない障害、聴覚障害も含めて見えない障害に対する対応、それから先ほど子育ての当事者の方も含めた取組、いろいろ新しい課題も出ておりますので、従来、今日も報告しましたけれども、達成された課題の上に新たな取組を乗せて次のステージを考えていったらと思います。今までの取組は決して十分ではないので、それを総括しつつ、次、先ほども冒頭言いましたけれども、2026年から第4次の基本方針、新たな基本方針をつくるようになって整備目標もつくっていきますので、ぜひともその中に入り込むような内容を、中央分科会のほうでも近畿分科会のほうでも何か提案していけたらと思いますので、よろしくをお願いします。

本当に今日はたくさんのご意見、ご要望も含めていただきまして、ありがとうございました。

それでは、ピンチヒッターで十分な司会できませんでしたが、お礼を申し上げて、事務局にお返しします。どうもありがとうございました。

○大前 新田先生、議事の進行どうもありがとうございました。

では、最後の議事（6）鉄道駅バリアフリー料金届出事業者による設備整備進捗状況です。

資料8として、鉄道事業者が公表しております整備計画等を配付いたしております。進捗状況等へのご意見については、会議終了後、意見の申出書をお送りいたしますので、そちらにてお寄せいただけましたらと存じます。

時間の都合上、本日は以上とさせていただきます。

これにて本日の議題全てが終了いたしました。ここまでで何か言い残したことはございませんでしょうか。また、関連のご発言等はありませんでしょうか。

ないようですので、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ます。

閉会に当たりまして、近畿運輸局交通政策部次長、岩崎より一言ご挨拶申し上げます。

○岩崎 新田先生、どうもピンチヒッターでありがとうございました。優れた議事進行、どうも

ありがとうございます。

辻本先生、三星先生、委員の皆様、長時間にわたりご議論、どうもありがとうございました。本日いただきましたご要望等、ちょっとすぐに回答できない部分もありましたが、また交通政策部のほうに持ち帰りまして、またご議論させていただき、何らかの回答はまたお送りしたいと思っております。ちょっと時間かかるかもしれませんが、お待ちいただければと思います。

やっぱり移動円滑化ということですので、全てに、どこへ行くに当たってもやっぱり移動というのは関わってくることで、高齢者であろうと、子どもであろうと、やっぱりスムーズに移動していける世の中、観光に行くにしても移動する足がなければどこにも行けないということにもなりますので、そういう障壁がなくなってくるように、またこの評価会議等でいろんなご意見等をいただき、よりよい移動ができるように、事務局としてもまた様々なことに取り組んでいきたいと思っております。

本日は、長時間にわたりご議論いただき、ありがとうございました。これにおきまして閉会の挨拶とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

○大前 ありがとうございました。

本日の議事概要は、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で報告させていただきます。

それでは、令和6年度移動等円滑化評価会議近畿分科会はこれで終了いたします。本日はどうもありがとうございました。