

令和８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８年７月２７日（月）１３：１５～１５：４０

場所：大手前合同庁舎 １２階 大阪航空局 Ｂ－Ｃ会議室

○澁谷 定刻となりましたので、ただいまより令和８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、神戸運輸管理部、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澁谷と申します。よろしくお願いいたします。

開会に当たり、近畿運輸局交通政策部調整官、黒坂よりご挨拶申し上げます。

○黒坂 皆さん、こんにちは。近畿運輸局交通政策部の黒坂と申します。

本日はお忙しい中、また会場出席の方におきましては暑い中、移動等円滑化評価会議近畿分科会にご出席賜り誠にありがとうございます。

本分科会は、バリアフリー法に基づき、高齢者や障害者など当事者の皆様にご参加いただき、近畿圏におけるバリアフリー化の進展状況について評価をいただくことを目的といたしまして令和元年に設置され、本日で８回目の開催になります。本年度は第４次整備目標の開始年度に当たり、近畿地方のバリアフリー化をより一層推進していく上で本分科会の役割はますます重要となってまいります。

また、ソフト面における心のバリアフリーを推進するためには、工夫を凝らした取組や継続的な取組が欠かせません。バリアフリーは終わりのない継続的な取組でありまして、不断の改善が求められております。皆様のお声を丁寧に伺いながら、より高い水準のバリアフリー化を展開してまいりたいと考えております。

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して、簡単ではありますが、開会の挨拶といたします。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○澁谷 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で公開しますので討議内容を録音します。

配付資料は、議事次第に記載のとおりです。

皆様のご紹介は、時間の都合上、お手元の出席者名簿に代えさせていただきます。

なお、次の変更点がございますので修正をお願いいたします。

６点ございまして、まず１点目、ウェブ参加で予定の吉川様がご欠席になりました。２点目、ウェブ参加で予定の上宮様がご欠席になりました。３点目、対面で出席予定だった尾上様がウェブ参加されています。４点目、それに伴いまして前野委員と道久委員の座席を変更しております。５点目、新設Ｃチーム企画の代理出席の濱崎さんが少し遅れていらっしゃいます。６点目、資料７で渡部委員の資料にお送りできていない別紙４がございましたので、会議終了後にメールでお送りいたします。

なお、今年度より、障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議の鈴木委員の後任として、ＮＰＯ法人メインストリーム協会の茂上裕太郎様に委員をお引受けいただくことになりました。茂上委員は、地元である西宮で甲子園の改修や西宮市のサポーター養成講座の講師を務められ、

活躍されるほか、アクセス関西やエコモ財団のバリアフリーの取組でもご活躍されています。

今年の5月よりNPO法人メインストリーム協会で副理事を務められています。

では、茂上様、ご挨拶をお願いいたします。

○茂上 皆様、こんにちは。ご紹介にあずかりましたメインストリーム協会の茂上裕太郎です。

今年度、こちらの分科会に出席させてもらうことになりました。よろしくお願いいたします。

以上です。

○澁谷 ありがとうございます。

次に、議事に入る前に、近畿分科会運営規則の改正について事務局の瀬野からご説明します。

資料8をご覧ください。

○瀬野 近畿運輸局の瀬野でございます。

本運営規則は、令和元年6月に開催されました第1回の近畿分科会において制定をされました。

今回、現状に合わせまして2点の改正について、提案いたします。

1点目は、現地参加に加えオンライン参加も可能となった状況を踏まえ、第4条の第2項に、「分科会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対し、情報通信技術を活用した方法により、分科会を傍聴することを認めることができる」を新たに加えるものです。

2点目は、条文中に「分科会」とすべき箇所が「評価会議」と記載されていた誤りを修正するものです。最後に本日付の施行日を記載しております。

以上が近畿分科会運営規則の改正案の内容となります。

○澁谷 ご意見がなければ改正案を承認いただく形にしたいと思います。

ありがとうございます。異議がないようですので、移動等円滑化評価会議近畿分科会運営規則の改正案は、別添8の内容でご承認いただきました。

それでは、議事に入らせていただきます。議事進行は、内田分科会長、お願いいたします。

○内田

皆様、こんにちは。本日も何卒よろしくお願いいたします。お暑い中お越しいただいている方々、ありがとうございます。また、ウェブでご参加の方もお忙しい中ありがとうございます。

今日も議事内容が沢山ありますので、冒頭、事務局よりありましたが、最初に話題提供される方におかれましては、指定されている時間をお守りいただくようお願いいたします。その後、できるだけたくさんの時間、意見交換していただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事次第に従いまして、学識者からの報告ということで、まず新田先生、2番目に石塚先生からお願いしたいと思います。

では、新田先生、資料の1及び1-2でご報告、よろしくお願いいたします。

○新田 全国の移動等円滑化評価会議の報告をさせていただきます。今回は、3月25日に開催された会議の様子をご紹介します。

資料を見ていただきますと、議事内容としては、移動等円滑化の進展状況、それから第14回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況、それから国土交通省におけるバリアフリー関係の取組事例となっております。

近畿分科会の絡みで、近畿は全般的に取組が進んでいるんですけれども、取組が遅れている部分についてのみご報告をまずします。その後、今年度から発足した第4次の整備目標についてご紹介します。

資料を見ていただいて、2のところで移動等円滑化の進展状況についてということです。

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況は資料2-1に載っておりますので、詳しくは後をご覧ください。要点だけご紹介したいと思います。

まず、第3次整備目標で達成率の低い指標ですが、鉄軌道に関しては視覚障害者の誘導用ブロックが新しい基準になったため、整備率が46.5%ということで、全国的に半分に届いておりません。ただ、その中で近畿はもっと悪く31.1%という状況です。旧基準に沿った形では整備が行われていますが、新しい基準ではまだ取替えが行われていないというのが現状です。

次、乗合バス車両ですが、リフト付きのバス（適用除外車両）、高速道路を走っているバスは適用除外ですが、25%整備を目標としております。

障害者の方からいつも指摘されるのですが、この25%自体も低いのですが、現状値はまだ非常に低い。6.2%ということで、近畿はさらに5.3%ということで全国よりも低い状況です。いろいろな交通事業者の方にもご事情があるのですが、これを上げていく必要があると思います。

それから、福祉タクシーは、UDタクシー、タクシー総車両に占める割合が25%目標ですが、現状値は全国では28%ということになってますが、近畿では、その下に書いていますように、大阪は25%ぐらいです。地域によって温度差があることを、自治体の方は頭に入れていただけたらと思います。東京圏に比べて非常に遅れている状況です。

それから、信号機等のところで音響信号機及びエスコートゾーンの現状値が75%ですが、近畿はそれより上ですけれども、中部、東京、中国に比べて進んでいないという状況が出ております。

それから、大きな課題は、移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の作成がなかなか進まないこと。目標値としては、1,740の全国市町村のうち350を目標としているのですが、現在は約50ということで、非常にまだ遅れています。この方針は新しい第4次整備目標でも引き継がれます。

それから、基本構想の作成についても、交通バリアフリー法に基づいての基本構想は結構、多かったのですが、新しい法律になって基本構想がつくられたところが少ないため、まだ目標値に達しておりません。334自治体ということで、目標が450ですからまだまだということになっております。近畿はここに書いていますように41.9%で、他よりも進んでおります。

それから、心のバリアフリーですけれども、これも認知度はまだ低い状況で、2つの資料で心のバリアフリーの認知度、それから高齢者・障害者等の立場を理解して行動できている人の割合ということで、いずれも目標値を達成していないという状況で、これも新しい目標に引き継がれていくようになっております。ただ、項目は少し変わりますので、後で説明します。

以上が昨年度までの進捗状況ですが、現在の第4次整備目標は、その次に書いております経過については前回報告しましたので省略します。その中の丸のところで、2つ目の真ん中辺に主要課題ということで書いております。主要課題は、基本構想とマスタープランを含めて積極的に作成を推進すると。それから心のバリアフリーの推進も図る。それから、新たに当事者参画ということもうたわれて、指標化も行うことになっております。

それから、第3次で挙げました目に見えにくい障害ということで、聴覚、知的、精神、発達、これらに関する取組はもちろん進めるのですが、さらに認知症とか、それから文言上はまだ出ておりませんが、香害の話とか色々ありますので、内容を充実して進めるようになっております。

5年間の目標年次ということで、2030年までということですね。

第4次整備目標における主な変更点は、変更及び充実になっておりますけれども、鉄軌道のところは障害者対応型券売機、原則100%、幅広改札口が原則100%、それから、特にプラットホームと車両の段差・隙間を縮小している番線数、これが入ってきていますので、これ4,000番線ということで、目安としては段差が3センチで隙間が7センチ以下にしていくという方向を目指しております。

それから、建築物も非常に重要ですが、当事者参画を基本的に2,000平米以上の公共特別特定建築物ではやっていく、100%当事者参画を義務づけることになっております。

それから、基本構想も、現状、第3次目標は継続するのですが、さらに詳しくは資料の1-2で見てほしいのですが、当事者参画の下に継続的にスパイラルアップに取り組むことが行われますので、基本構想を作って、作りっ放しでは駄目なんです。継続的に当事者参画でスパイラルアップ、チェックを入れていくというのが必要になってきて、それが60%の目標設定ということになります。近畿分科会のエリアでも、ここを意識してしっかりこれから見ていく必要があるように思います。

それから、心のバリアフリーに関しては、先ほど2つの項目を挙げましたが、第4次では3つが入っております、ポイントは心のバリアフリーの体现ポイントにちなんだ内容ということで、一つは障害の社会モデルの理解ですね。これが60%、それから差別の禁止、合理的配慮の提供に関するということで、言葉としては障害のある人を支援しようとする人の割合を原則100%、それから多様な人とのコミュニケーション、3番目に入っております。これも原則100%。

これを見て、項目は理解できたけれども、達成状況の数値については、国交省が行う国民に対するモニター調査で、それで把握していこうということになっております。

それから、目標値のアップは現状あるものにアップしていくということで、鉄軌道車両におけるバリアフリー化率を上げていく。それからノンステップバスも上げていく。それから空港アクセスバスも50%から60%、旅客船、道路も上げていくということで、現状値についてはさらにアップを目指すということになっております。

以上です。

○内田 ありがとうございます。続いて、石塚委員からご報告お願いいたします。

○石塚 追手門学院大学の石塚です。

私のほうからは、公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会について報告させていただきたいと思います。

今年の3月25日に第2回の検討会が開かれました。今その議事次第のほうを表示しておりますが、議題としては、ガイドラインの改定についてと誘導案内表示に関する検討ワーキングについてのこの2点でした。

まず、1点目のガイドラインの改定については、次第にありますとおり、まずはトイレ環境整備に関する改定ということで、幾つかガイドラインのほうを追記になったり、文言の修正が加えられています。

ちょっとページを飛ばしながらご紹介しますが、まず1つは、幼児用の小便器を設置することが望ましいですとか、あとおむつ、立位で着脱する場合の着替え台を設置することが望ましいとか、あとごみ箱の位置の配慮であるとか、あとウェブ情報へのトイレ情報の掲載、それから自動

開閉扉になっているバリアフリー扉の時間設定やそれに対する配慮というようなことがガイドラインのほうに追記されました。

その中で、一番検討会の中で議論になったのはこれですね。子供用のおむつ交換台を各男女のトイレのスペースの中に設ける場合に、今写真が写っていると思いますが、仕切り板、パーティションをちゃんと設置して、赤ちゃんのプライバシー、尊厳をちゃんと保つことが議論の中心になりました。

それとあと、もう一つ、自動的に、使用時間が長くなると施錠が解除されたり、警備室に通報されるシステムになっているバリアフリートイレがある中で、それについて説明板を設けることもガイドラインに追記になったことが、主要な協議事項となりました。

トイレ以外のガイドラインの改定事項として、特にホームドアが整備されていない駅のホームでの転落事故防止対策について、追記をされたのも、一つの論点だったかと思います。これについては、何かしなさいという話ではなくて、新技術を活用した転落防止対策も考えていってくださいということで、その先進事例をガイドラインの中に紹介するという改定になっております。

これが主にガイドラインの改定で議論になったことです。

2点目の誘導案内表示に関する検討ワーキングについての中間報告というのが行われました。昨年度というか、令和7年度にこのワーキングが設置されて、基本的にはバリアフリールートの把握のしやすさ、2つ目は経路誘導に関するサインシステム等、それから3つ目が音声案内等の分かりやすさ、この3点を検討するワーキンググループということになっています。

ただ、あまり詳しい内容がこの検討会でもまだ報告をされておらず、床面サインなど、良い事例を調査しているとかということをしている程度ということで、このワーキングの結果、大幅に今のガイドラインの抜本的な見直しみたいなものは予定していないという報告がされました。

そういう中で、この検討会ではどういった当事者が参画し、この検討を行っているのかというところを中心に議論がされて、実は、このワーキングについては参加する学識については公開されていますが、当事者の方がどんな方が入られているのかというのはクローズドになっています。また、ワーキングということもあって、各種団体に参加を呼びかけているわけではないので、数人の当事者の方にご協力をいただいている段階だということでした。

ですので、この基準の検討会では、ロービジョンの方とか聴覚障害の方でもその障害の程度によって、案内誘導の使い方とか困り事が多様なので、その辺りをもっと強化してしっかり検討してほしい、と検討会で意見として出ておりました。今後、このワーキングの結果を参考にして自治体でも案内誘導を考えようとしているところもありますので、注視していかないといけないかと思っております。

この内容については今年度また報告があると思いますので、また改めて報告させていただけたらと思います。

以上です。

○内田 石塚先生、ありがとうございました。

また後ほどご質問、コメント等、関連するコメントがあることと思いますが、まずは議事のほうを進めさせていただきます。

議事の（２）事務局からの報告ということで、資料の２、３、４、まとめてご紹介をお願いいたします。

○澁谷 事務局です。資料の２、３、４は、時間の都合上、資料提供のみとさせていただいても

よろしいでしょうか。

○内田 資料の2-1、これ、先ほど新田先生のお話と関連することです、目標達成状況、そういうものがまとまっています。2-2がハード・ソフトの取組計画の公表状況、それから資料の3ですけれども、これは鉄道駅バリアフリー料金、別途料金を徴収するという制度を認定されているのですが、これの整備等計画の進捗状況を各鉄道事業者さんから報告されたものをまとめたものという、若干、堅めの資料になっております。

それから、資料の4が事務局からということで、近畿運輸局をはじめとして、事務局になられている官署が具体的にどのような活動をしているか、ということがまとめられた資料になっております。

非常に大量の資料になっておりますので、またご覧いただきまして、お気づきの点があればまた別途メール等でお伝えいただけるとありがたいと思います。

それでは、議事の3ですけれども、今年度の近畿分科会の事業についてということで、事務局からご提案をお願いいたします。

○瀬野 近畿運輸局の瀬野でございます。

分科会事業としまして、昨年度11月に大阪シティバスにご参加いただきEVバスの見学と意見交換会を実施させていただきましたが、今年度につきましては最新のバリアフリー技術をご紹介して意見交換をする場というのを考えておりまして、日時は12月2日水曜日の午後、大阪府立福祉情報コミュニケーションセンターをお借りしておりまして、そこで対面とウェブ併用を考えております。

内容につきましては、国土交通省本省で今事業を進めておる「ほこナビ」というのと、あと、万博でも話題になったかと思えますけれども、一般社団法人AIスーツケース・コンソーシアムからAIスーツケースの事業紹介、あと、Osaka Metroから車椅子用可搬型階段昇降機のご紹介。この3つのご紹介をさせていただきまして、それに関する意見交換会を予定しております。

現在、細かい点は調整中でして、決まり次第、事務局よりご案内させていただきます。

以上でございます。

○内田 要点だけ再度確認をさせていただきますが、日時が12月2日の水曜日午後ということ、場所は森ノ宮駅の近くにある大阪府の施設です。よくバリアフリーの関係でも使っております。

それで、内容としては最新技術を3つほどご紹介していただく。それを踏まえて、こういったものが世の中で広がっていくともっとこういうふうにあるよねとか、この辺はやっぱちょっと気をつけなければいけないよねというあたりの、意見交換に重点を置くような会合というようなことになっております。

では、一応この方向でこの場でご了解いただいたというふうにさせていただきたいと思えますけれども、当日の進め方については、またいろいろご意見をいただきながら進めていくことになるかと思えますので、よろしくお願いしたいと思います。

それでは、議事を進めまして、4、情報交換ということですが、ここが①、②、③という形の構成になっております。一応この③まで終わりましたら一旦休憩を挟んで、その後いろいろと意見交換等というような形ですか。適宜休憩を入れていきたいと考えております。

それでは、まず①自治体からの話題提供、情報交換ということでございます。

大阪府の大庭さんお願いいたします。

○大庭 資料5の2枚目からご説明いたします。昨年、大阪・関西万博が開催されましたが、会

場の内外で様々なバリアフリーとかユニバーサルデザインの取組が進められたということで、それを受けまして、本府では万博レガシーの一つとして、万博で実現した先導的なバリアフリー基準を府域全体に広げるために、去年の10月、大阪府福祉のまちづくり条例の改正を行いました。加えて、全国的にも高い水準でのバリアフリー化を目指すというところで、万博での取組などを盛り込んで福祉のまちづくりのための施設整備バリアフリーガイドラインというものをこの3月に改定いたしました。本日はその内容を簡単にご紹介させていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

ガイドラインの改定内容といたしましては、ここで全て紹介というのはできないのですが、簡単に何点か紹介させていただきます。

目的としましては、万博後の大阪を全国トップレベルのバリアフリー都市としていくために、従来から連携させていただいておりました障害当事者の皆様に加えて、新たにLGBTQの視点やニーズというところもガイドラインに反映したというところが新しいところになります。

主な改定のポイントとしては4点ございまして、1点目が万博での基準や取組を反映させたというところになります。万博で実装されたユニバーサルデザインガイドラインなどに盛り込まれております基準のうち、府のガイドラインに元々あったものから上回る記載事項や記載のなかった基準、万博において実施された先導的な取組事例やサポート対応について、障害当事者様のご意見による使いやすい具体的な数値などを推奨基準として整理しました。また、解説とかコラムとか参考事例を豊富に取り入れることで、より分かりやすいものとなりました。

2点目としましては、当事者参画による設計・計画の促進ということで、国交省が策定されました建築プロジェクトの当事者参画ガイドラインを補完するという目的で、当事者参画をされて整備が進められた具体的な事例を詳しく載せることで、当事者参画に対する理解の増進を図るために、設計や計画を促進するというところに主眼を置いて取りまとめたものがこちらの別冊になります。

3点目が、既存の施設について、特にお声が高い小規模店舗のバリアフリー改修につきまして、別冊で改修のポイントなどや望ましいソフトの対応の例をパンフレットにまとめたことです。

4点目としましては、全体的に、より分かりやすく構成をするということで見直しを行いまして、ニーズに応じた活用が進むように、当事者参画、既存改修というものをそれぞれ分冊化してバリアフリーガイドラインをより活用しやすいように構成を見直したというところになります。

本ガイドラインの詳細につきましては、府のホームページのほうにも公開しておりますので、詳細についてはそちらをご参照いただければと思います。

現在、このガイドラインのほうの周知などを設計事務所や事業者とか各団体に向けて図っているところであります。今後、さらなるバリアフリー化の推進に繋がっていきたいと思っておりますので、皆様のご協力のほう、よろしくお願いいたします。

ちょっと簡単ではございますが、以上、説明になります。どうもありがとうございます。

○内田　ご説明ありがとうございました。

私も関わっていたので1点だけコメントさせていただきます。こちらの会議、移動等円滑化と、今ご紹介いただいた施設整備、建築物との大きな違いとして、建築物のほうですと、設計者とかいろんな事業者さんがもう非常に人数が多い、多種多様であるということがあります。そこで、ガイドラインやパンフレット等はいかに分かりやすくするのか、という観点が今回の改定の重点ポイントでございます。ぜひ素直な目でご覧いただいて、もっとこういうふうな表現にしたほう

が分かりやすいよということを言っていただけると建設的な話に進むかと思います。

一方で移動等円滑化のほうは、交通事業者或いは道路関係の整備主体、非常に数としては限られていて専門家の集まりなので、堅い表現のガイドラインが多いです。それが当事者や一般の市民の方から見ると、何を言っているのか分からない、ということがあるという大きな違いがあるかと思います。どちらが本当に役に立つのか。どちらか一方だけにするというのは難しいとは思いますが、参考には色々なるのではないかと思います。

では、議事を進めまして、②ですけれども、施設設置管理者からということで関西鉄道協会さんとＪＲ西日本さんからご報告いただければと思います。

まずは関西鉄道協会 道久さん、お願いいたします。

○道久 関西鉄道協会、道久と申します。本日はありがとうございます。よろしくお願いいたします。私のほうからは、私どもの会員であります大阪モノレール株式会社が昨年11月に終電後の深夜に行いました非常時の訓練についてご紹介をいたします。

資料6の1ページ目と2ページ目をご覧ください。

この訓練をご紹介する1つの大きなポイントですが、本日もお越しになっておられます六條理事に、深夜の訓練であったのですがご参加、ご視察いただいてご意見を頂戴したということであります。

この訓練ですけれども、列車が駅間停車となった場合を想定して、消防とか警察とか関係機関と連携して乗客の救出あるいは復旧作業、そういった訓練について取り組んでおります。

ご承知のとおり、モノレールが駅間で止まるということになりますと高所、高いところになりますので、利用者、乗客をいかに安全に救出するかという点が非常に重要になってまいります。

資料をまたご覧いただきたいのですが、この日は側方救出、降下救出、消防隊のはしご車による救出が行われました。

側方救出というのは、写真にもあるとおり、上り列車の横に下り列車を並べて、その間を渡り板でつなげて乗り移っていただくような方法です。

降下救出というのは、このモノレールの車両に備付けの脱出シューターを利用して地上まで下りていただくというやり方でして、消防隊のはしご車というのは、これも文字どおり、はしご車により地上まで下りていただく訓練となります。

大阪モノレールといたしましても、当事者の方にもご参加いただいて非常に有意義な訓練になったと。今回いただいたご意見については今後に生かしていきたいということでございます。

今年も大阪モノレールのほうで10月に実施を計画しておりまして、再度、充実した実のある訓練としたい。そのように私ども聞いております。

以上でございます。

○内田 道久さん、ありがとうございました。

では、引き続いてＪＲ西日本の仲西さん、ご準備できましたらよろしくお願いいたします。

○仲西 ＪＲ西日本、仲西でございます。どうぞよろしくお願いいたします。ＪＲ西日本から、大阪駅（うめきた地下口）におけるフルスクリーンホームドアの乗車位置音声案内システムについてご紹介します。

大阪駅うめきた地下乗り場では、様々な車種が停車するため、今映していただいているイメージ図がありますけれども、このイメージ図のようなホームドアをつけているのですが、このホームドアの筐体全てが稼働となるというようなホームドアを採用している状況です。

列車の案内といたしましては、図のようにホームドアの上部、下部をサイネージで実施しているところですが、一方で、筐体が全て可動部になってしまうというようなため、ちょっと点字でのご乗車位置案内ができていないといったような状況になっております。ホームドアの内蔵のスピーカーは一応あるのですが、この内蔵のスピーカーは注意喚起のみでして、システムの使用上、乗車位置案内を行うことが難しいといったような状況でございます。

そこで、ホーム上にカメラが設置されているのですが、ＩＰカメラのほうを設置しております。これを活用しまして、白杖等を所持されているお客様を検知して、また新たに外付のスピーカーを設置いたしまして、それと連動させることにより、乗車位置案内を行うシステムを試行しているといったような状況でございます。

このシステムにつきましては、2024年９月にデモ環境を作成いたしまして、視覚障害者団体の皆様にご協力いただき、試行しながら開発を進めてきている状況でございます。

このデモ環境は室内で行いましたが、この試行では、案内の開始時・終了時のサイン音を入れたほうが案内の開始・終了が分かりやすいなというようなご意見等をいただきまして、音声案内の仕様等を見直してきております。

また、去年の12月には、実際にうめきた地下駅へスピーカーを整備いたしまして、再び視覚障害者団体のご協力の下、実環境でご確認いただいた、こういったような状況になっております。

この現地確認会でご意見いただいているところですが、例えば、ホームご案内放送との混声を避けるため異なる性別での案内が望ましいといったようなことなど、何点かアドバイスをいただいている状況でございます。現段階では全ては反映できておりませんが、一旦、先月、6月8日に現地の試行を開始しているといった状況でございます。

今年度中にまた試行の運用結果をトレースするために、再びちょっとご協力を仰ぎながら、さらにシステム改修、効果検証を行っていきたいというふうに考えておる次第でございます。

以上になります。

○内田 どうもご報告ありがとうございました。

では、③障害者団体ということでございますけれども、5人の方からご紹介いただくという予定になっております。

最初は渡部さん、よろしくお願いいたします。

○渡部 兵庫県難聴者福祉協会の渡部と申します。よろしくお願いいたします。

まず、資料7の前に、先ほど新田先生のほうからも説明いただきました資料1の評価会議のほうです。私のほうも出席してお伝えしたのですが、ここでもお伝えしておきたいと思ひまして、資料1－2で目標値が立てられている案内設備のことです。

最近、乗客側のスマホで情報が見られるようにというふうにアプリとか音声認識とかで用意されているのですが、それは本当に非常に便利な一方で、私たちのスマホの電波とかバッテリーがなくなってしまうと、もう途端に情報にアクセスできなくなるというところがあります。ＩＣＴの活用というのはすごく大事ですが、取り残される人もいるということも認識いただきまして、事業者側でもしっかりとディスプレイを準備いただきたいというふうに思っています。

また、案内設備があってもディスプレイがあってもその案内で気づけないということがありますので、当事者が情報を受け取れるかどうか、そういった運用も含めて考えたいと思ひます。

次の資料7の2ページから13ページまでですが、7点ほどあります。要点を要約してお伝え

します。

1 点目につきまして、東海道新幹線の障害者割引について、複雑な操作が必要となっている現状についてお伝えする資料になっています。

手順は6 ページにあります。

1 ページに4 マスあるものです。順番が、左上から左下、右上、右下の順番に読んでいただくものになっております。

6 ページの右上は皆さんが通常購入の場合の手順でして、その下が手帳割引での購入です。乗車券、特急券を購入するために個別に2つのサービスに会員登録が必要でして、IDやパスワードも2つ存在するんですね。そして発券の際のパスワードなども別々に必要です。

これで発券できる窓口も券売機も今少なくなっていまして、発券可能な駅までの乗車料も必要ということで、当事者に負担がかかっているということでした、多くの方々が伝えてきたことですが、こういったふうに手順が複雑だという点も理解いただきたくて今回お送りしました。

先ほどのページに戻りまして、プレスリリースが出ておりました。東海旅客鉄道と西日本と九州のほうですね。その3社がこの秋に乗車券と特急券の効力が一体となる障害者割引商品の販売を予定しているというふうに発表されています。これ、ちょうど今日JR西日本の方が出席されていますので、ちょっと後で意見交換のときにお聞きできたらと思うのですが、これをもちまして日本国内で新幹線の券の購入が困難な地域もなくなるのかということと、あとはネットで予約できない方にとって何かバリアとして残ってしまうのか。あるいはこれは何かICカードで入れるということに、つまりチケットレスで行けるというふうになっているのですが、紙での発券はできなくなってしまうのかといったところもちょっと含めて教えていただけたらと思います。

ネットで予約できるというのが便利になっていくのですが、これはJRさんだけでなく、全ての行政とか事業者が見ていただきたいというふうに思っています。

では、次のページです。2 点目ですね。

JR西日本さんですね。続けて申し訳ないのですが、先ほどの障害者割引で予約した切符のほう、券売機から取り出そうとしたのですけれどもできなかったんですね。その場にはもう係員もおられなかったのが切符売場に並ぶことになったのですが、ただ、その切符売場というのが新しくなっていまして、①から③まで、こちら全て好事例として挙げています。すごく便利だなと思ったのが、LINEでも呼出しが分かるというふうになっていましたので、その場を離れていて声が聞こえなくても呼出しが分かるということがすごくよかったと思います。

また、窓口のスタッフの方が音声認識のタブレットを使ってすぐに対応してくださったんですね。それが非常にスムーズでしたので、すごくほかの業者のほうでも使っていただきたいというふうに思いました。

次の3 点目、函館の市電の好事例にいきます。

非常に効果的なジェスチャーがされたことを好事例として挙げています。

運転士との意思疎通がスムーズになる案内シート。ページをめくっていただきまして別紙の3 ですね。

11 ページ、12 ページ、13 ページのところになります。A4 横でカラーにしていまして、すけれども、こうした案内シートが用意されていたので、聞きやすい。私たち、運転士さんに聞くのにこちらが書いて、読んで頂いたり、そういうことをすると結構時間がかかってしまうんですね。ですので、停車のお時間をすごく長くしてしまうので非常に気になる場所ですね。

ども、こういった案内シートがあるので非常にスムーズだなというふうに思います。

4 点目になります。

ページのほうは3 ページです。下に3 と番号が打たれているものになります。こちらのほう、障害者に関する個々のマークの周知になっています。こちらも3 月の会議でお伝えしたんですけれども、ヘルプマークだけではなくて、個々のマークについても周知いただきたいというものになります。

右下に神戸市のポスターを一例として挙げているんですけれども、ほかの自治体でもこういうふうにヘルプマークに集中されていると思うんです。ヘルプマーク自体は否定するんじゃないんですけれども、障害当事者の代表マークでもなく、これまでにそれぞれにマークが存在してきた理由としまして、そのマークが意味するところをちゃんと掴んでいただいて、適切な支援につなげていただきたいというところなんですね。例えば私たち、耳マークでしたら聞こえにくいとか電話が聞こえない、だから情報が音声でしか流れていないときに、まず本人の視界に入って伝えようとか、スマホに入力したものを見せようとか、そういった具体的な支援につなげていただきたいなというものです。

ヘルプマーク一つに絞れば、確かに障害当事者だと認知しやすいかもしれないんですけれども、必要な支援につながらないというおそれがあるんですね。耳マークもそういった必要性がありまして、1975年にできているんです。車につける蝶々マークも道路交通法で2008年にできています。ヘルプマーク一本で、この人たちはみんな困り事を抱えていますよ、多くの人がいいますね、いろんな人がいいますねというのではなくて、個々のマークをもって、このマークはどういうふうなバリアを受けていて、適切な伝え方や必要な配慮はどういうものか、具体的な理解と知識を広めていただきたいという意見を今日はお伝えしたいなと思って、こちらの資料を持ってきました。

次にまいります。5 点目です。関空の好事例と、あと一步の事例をちょっと書いていますので、またこちらの関空の方に投げただけたらなと思います。

次の6 点目、7 点目にいきます。

こちらは、私のほうがゴールデンウィークで訪れたインドネシアの空港と鉄道の事例です。

空港のほうは、後でちょっと見ていただいたらと思いまして、鉄道のほうにいきます。7 点目のほうですね。

鉄道のほう、一般鉄道とか高速鉄道、長距離鉄道というふうな3 種類に乗車できまして、一般鉄道のところは電車の床とホームにすごく大きな段差がありまして、スロープのところまで結構遠回りで行かないといけないとかそういったことがあったんですけれども、切符窓口のスタッフがインドネシアの手話で案内ができる方で、購入がスムーズだったんですね。この手話が、インドネシアのろう団体が手話を教えているというふうなことだったんです。日本でもあまりそういったことは聞かないんですけれども、関西からもぜひそういった取組を始めていただけたらなと思います。

そして、高速鉄道、長距離鉄道では、手話でなくてもすごくジェスチャーが分かりやすかったりと、やっぱり言語が異なる乗客に対する案内の仕方というのがちゃんとできているなと思いました。非常に好事例だと思いました。

また、いろいろと鉄道の設備について写真がある、別紙4 というのがあるはずだったんですけれども、こちらは後日、事務局からメールでお送りいただきたいと思います。

以上です。お時間ありがとうございました。

○内田 ありがとうございます。

別紙という形で6ページから13ページまで具体的なものが写真、イラスト等ついておりますけれども、別紙4は今欠けておりますので、改めて事務局から配信するという事でございます。

では、この別紙資料の14ページからになりますが、六條さん、お願いできますでしょうか。

○六條 六條です。よろしくお願いします。

資料は14ページなんですけれども、ちょっとその前に、関西鉄道協会の道久さんからモノレールのことで発言いただいたので、少しだけ発言をさせてもらいたいなと思っています。

モノレールの車両が、乗っている車両が故障していて、そして隣に救出用のモノレールの車両が入ってきて避難をするという感じで、これが側方救出で渡り板を設置して避難するんですけれども、当初は、このときには車椅子で避難するというのができなかったんですね。今回も、去年から渡り板を再度作り直してもらって、車椅子でも救出できるという、乗ったまま救出できるということで、僕がちょっとそこで声をかけていただいて、どうですかということで、よかったです。

今回その声をかけていただいたのは、25年1月に近畿分科会とアクセス関西の意見交換会が終わった後に声をかけていただいたということで、やっぱりこの近畿分科会の委員会があるからモノレールのほうにも私が声をかけていただいたということです。

実際には、幅とかはよかったんですけれども1つ課題がありまして、故障している車両と救出する車両が並行やったらいけるんですけれども、ちょっと高さがあったりとかしたら坂になってしまったりとか段差になってしまったりとか、車椅子で救出が難しくなってきます。そこで改めて提案をさせてもらったのは、渡し板って電鉄、鉄道とかでホームと車両の間の渡し板を設置してもらう板があるんですけれども、それを補足として使えば可能じゃないかということで提案をさせてもらっています。その提案を受けて今回、今年も声をかけていただいていて、実際に安全性がよければ一緒にその避難訓練に参加させてもらうという流れになっていますので、そうして少しずつ取組をさせてもらっているということなんです。

だから、モノレールの方とか関西鉄道協会の方には本当に声をかけていただいてありがとうございます。また、それを繰り返しながら、いいものにしていきたいなと思います。

ちょっと戻りますけれども、僕の資料のほうでは関西エアポートの関空のリノベーションのバリアフリー検討会で、民間事業者で最初から最後まで検討会があったりとかフォローアップがあったりとかモックアップがあったりとか、その全てを民間事業者ができたことというのはすごくよかったなと。その上で、国土交通省のバリアフリー化推進功労者大臣表彰を受賞されたということで、すごくこれも近畿分科会があったからこれができたということなので、すごく大きな取組やったなと思います。今、事務局の皆さんにはいろいろと協力していただいてありがとうございます。

これが終わりではなくて、バリアフリーは積み重ねなので、まだまだ課題があると思うので、引き続きそういう検討会ができたらなと思っています。

次に、主要ターミナルのアクセスについてということなんですけれども、主要ターミナルというのは梅田のエリアであったりとか難波のエリアであったりとか、そういう大きいターミナル駅ですね。そのアクセスルートであったりとかバリアフリーも複数ルートの確保であったり、案内表示であったりとか、もう少し分かりやすくなればいいと思っているので、そこを行政機関と鉄道業者と当事者とが一緒になって取り組むことができたらいなと思っています。

あと、提案としては、今、阪急電鉄が大規模なリニューアル工事の計画をされているので、そこで当事者の方、ここのお聞きの方の当事者の委員が情報交換から始まりつつ情報共有して、そういう関空みたいなことができたらいいのになと思っているので、引き続き働きかけをお願いし、一緒にできたらいいな、と思っています。

あと、無人駅についてはインターホンとか電話とかウェブでの対応とか、各社が結構努力されているところもあるかなと思っています。阪急電鉄のほうではウェブでの申込みでＰＡパッセージという対応をされていて、そこを私、委員に入らせてもらって、結構いろいろな意見交換をさせてもらって改善していただいているところもあるので、阪急だけでなくほかの鉄道も、利用するときにはその利用の当事者の方々と話を聞いて進めてもらえたらなと思っています。

次に、５ページのほうですけれども、大規模建設や娯楽施設についてということで、今、大阪府内の３か所に、吹田と森之宮、難波のほうで大規模建設とか娯楽施設の再開発が計画されているということを聞いています。そこに当事者の方々が加わって実際にできたらいいのになと思っておきまして、提案としては、関空がすごくいい意味で事例になったと思うので、やはり民間事業者でもできるということがあるので、そういうところを皆さんであったりとか、今聞いておられる行政の方々があったりとか大学の先生であったりとかと一緒に汗を流してやりませんかということで、ちょっと発言をさせてもらっています。

次に、バス事業者による接遇研修ということで、関西ということで阪急バスでは私が中心となってさせてもらっていて、今回、令和７年に近畿運輸局のバリアフリー化推進功労者表彰されまして、ありがとうございます。優秀賞を頂きました。ほんまは大臣賞を狙っていたんですけども、見事に関空さんに負けちゃいました。

やはり当事者が参画されて内容について評価されているということはすごくよかったなと思うので、今年も実は６月８日に茨木の阪急バス営業所で開催させてもらって、近畿運輸局の方やバス協会の方に見学していただいて、今報告を一応作っている最中で、また出来上がったら皆さんに情報発信をしていただけたらなと思います。私のほうからは以上です。

○内田 六條さん、どうもありがとうございました。

では、次に茂上さんからお願いしたいと思います。

○茂上 こんにちは。今年度より参加させていただく茂上です。よろしくお願いします。

資料は１７ページ、１８ページです。時間も限られているので、かいつまんでご紹介します。

まず、私の障害ですが、お聞きのように言語障害があります。大阪市内、また私が住んでいる兵庫県下の一部でも駅の無人化が非常に増えています。駅の無人化において、必要になってくるのはインターホンの設備ですが、インターホンは各社、ＪＲで違います。私の場合でしたら阪急さんのものが非常に使いやすく、阪急さんは体の上部から全身を映してくださり、私の声が伝わってなくてもジェスチャーで○とか×とかはできます。

一方で、他の鉄道会社さんにはマイクだけとかいう会社もあるかと思っています。これは、私のような言語障害だけではなくて、視覚、聴覚にとっても非常に使いにくいと思います。使用においては多種多様な障害を前提にした設置を検討していただきたいと思います。

次ですが、トイレについてです。

私は排せつ障害の関係で常時おむつをつけています。トイレのときにはベッドが必要になってきます。ここの会場の１階にはベッドがあるトイレがあり、非常に助かっています。私の場合、ベッドがないと水分を我慢したり外出を控えたりすることもあります。障害者の社会参画、また

健康管理の面でも多目的トイレのベッドは非常に大事かと思います。

続いて、18ページにいきたいと思います。

上から2つ目の丸ですが、現在、委員提案企画の当事者会は1年に3回やります。1回目は8月8日の14時から16時で、チラシは分科会の後にそれぞれ案内いただく予定です。ぜひご参加ください。

最後ですが、かこみの4番です。香害についてです。

これは、先ほど新田先生のほうからもありましたが、徐々に認知が進んでいっているなという思いもありながら、世間的にはまだまだ知らない人が多いかなと思っています。

今年の5月にこども家庭庁と国土交通省が啓発ポスターに加わり、7省庁になりました。香害により公共交通機関が使えない当事者も増えており、公共交通に関連した啓発や取組も必要で急務です。次の丸にかいたように、近畿運輸局のTwitter（ツイッター）やX（エックス）でも7省庁のポスターを使って啓発活動をしてれていますし、バスまつりでもポスター掲示や口頭での啓発をしていただき、大変感謝しています。さらに一步、みんなともっと共に考え、進めたいと思っていますので、皆様、引き続きよろしくお願ひします。僕からは以上です。

○内田 茂上さん、ありがとうございました。

1点だけ補足ですが、1つ前の話題で仰られていた委員提案企画の障害種別の状況を聞き合う当事者会を今年度も3回予定されると伺っていて、第1回が8月8日の土曜日ですね。具体的な案内はまた事務局からあると思いますので、ぜひ皆さん、積極的にご参加いただければと思います。次は前野委員、資料は19ページからになるかと思いますが、お願いいたします。

○前野 滋賀県脊髄損傷者協会、前野でございます。

滋賀県の観光施設、飲食店のバリアフリー調査した内容をまとめたものでございます。これは、2020年に鉄道駅は122か所、それからホテルは約80か所のバリアフリー調査をさせていただいて、「旅しがstyle!」という、22ページに載せているサイトを開設いたしました。そのバージョンアップ版ということで、観光施設、それから飲食店のバリアフリー調査を行いました内容をまとめております。

まず、調査の目的ですが、滋賀県は琵琶湖もありまして大変自然豊かなところでございます。あわせて、京都にも匹敵するぐらい歴史的な名所が多いところでございまして、観光地としては非常に魅力の多い県かなと自負しております。

そんな中で、車椅子で果たして歴史的な建造物であったりとか、それからそれ以外の観光地ですね。車椅子でどこまで行けるのかということもありまして、実際に調査を進めようということで、県からもご予算を頂き調査をした次第でございます。

調査期間は令和6年6月25日から令和7年3月31日、1年かけて調査いたしました。

対象地域としましては、琵琶湖を囲んだ7圏域ですね。湖南地域、湖西地域、湖東地域、湖北地域、それから東近江地域、甲賀地域、大津地域の7圏域で、それぞれ観光地をピックアップしまして調査させていただきました。

全部説明すると休憩時間がなくなりそうなので、割愛しながら説明させていただきたいと思うんですが、湖東地域で、今、ひこにゃんが映っている彦根城なんですけれども、実は先日なんですけれども、この天守閣前まで行こうとチャレンジしました。かなりのバリアフルな石段があるんですね。石段といっても、きれいに整備された石段ではなくて石垣を並べたような石段が続いております。そこを何とか車椅子でいけないかという無謀なチャレンジをしてまいりました。

実際どうしたかといいますと、車椅子の前にJ I N R I K Iという装置をつけまして、それをつけると車椅子が人力車ようになります。ですので、キャスターが浮いた状態で、前に人力車のように引っ張るところがついているようなイメージです。前に1人引っ張ってもらう人、それから後ろから押してもらう人で実際にチャレンジしてみました。

僕はほぼ力を使っていないんですけども、引っ張ってもらう人と、それから後ろから押してもらう人がかなりの労力を使っていたいて、天守閣前までは行けなかったんですが、半分以上は何とかクリアできた感じです。ただ、かなり危険を伴います。上るのもいいんですけども、下り、前から下りられるところ、それからバックで慎重に下りなければいけないところ、かなりの難所でございました。まさに難攻不落のお城でございました。

なぜ彦根城でしたかということ、今、世界遺産を目指しているんですね。ずっと疑問に思っていたんですけども、世界遺産の基準というのがバリアフリー重視じゃないというところなんです。景観重視なんです。昔のまま残せているかというところを重要視されて、バリアフリーは基準に入っていないそうです。ちょっとおかしい話なんですけれども、今はそんな基準になっているそうです。ただ、そこに何とか一石投じられないかということで彦根城登頂の企画をして、やってきた次第でございます。また映像等出来上がりましたら皆さんにご紹介したいなと思っております。

多くのところを調査したわけですが、次のページをめくっていただきまして21ページです。バリアフリーの状況なんです、調査した件数のパーセンテージになります。バリアフリースイレが66%、車椅子駐車場があるのが47%、ユニバーサルシートのあるトイレがあるのが8%、オストメイト設備があるトイレが26%でございました。まだまだバリアフリーが進んでいないのが観光地の状況でございます。

次、最後のページですが、滋賀県内の観光地はバリアフリー化が徐々に進んでいますが、まだまだ改善が必要なおところも多くありました。特にお城、お寺ですね。ただ、ここをバリアフリー化するのはかなり難易度が高く、景観であつたりとか文化的な建造物の維持もしながらバリアフリー化を進めていくにはどうしたらいいかというところなんですけれども、やはり、先ほど六條さんもおっしゃっていましたように、当事者も参画しながら知恵を出し合って、景観も保ちながらバリアフリー化を進めていくような取組が必要かなと感じております。

中には、比叡山の延暦寺とかなんですけれども、あそこは多くのお堂が集まって延暦寺なんです。その中の一つに、たしか阿弥陀堂やったと思うんですけども、1か所だけ昇降機がついております。その昇降機がうまく木製で作られた囲いの中にありまして、外からは見るとお堂とマッチしているんですね。ここのお堂だけ昇降機がついている理由を聞いたら、お堂の中に阪神・淡路大震災のときの慰霊碑が置かれているそうです。ですので、阪神・淡路大震災で被災されて車椅子に乗られている方もお参りに来られるやろうから設置したとおっしゃっていました。

その敷地内には車椅子トイレもありました。ただ、ほかのお堂では車椅子では入れません。それもやはり世界遺産の絡みがあるようです。

ですので、世界遺産の基準と、それから私たちが望んでいるユニバーサルデザイン、バリアフリー化の融合というところを何とか見いだせないかなというところで、先ほども言いました彦根城にチャレンジいたしました。

そのチャレンジのときに彦根市の市議会議員、その人も車椅子に乗っているんですけども、一緒にチャレンジしまして、彦根市の文化財課の方も一緒に来ていただき、車椅子で登頂するの

はかなり大変やな、という認識を持っていただいて、何とかスロープをつけられないかというところで、現在、前向きに検討していただいているところです。ただ、予算がつくかどうかは分からないというのが現状でございます。

何度も言いますけれども、やっぱり当事者参画というのは重要なんだということを再認識しているところでございます。

そして、最後にですが、「旅しがstyle!」のホームページを皆さん、スマホがあったら、この会議が終わった後にでも、QRコードがございますので、そこからアクセスしていただいて、覗いていただけたらと思います。覗いていただいて、もっとこんな検索があればいいよとか、何かご意見があったら私に直接ご意見いただけたら幸いです。

以上です。

○内田 ありがとうございます。では、最後に濱崎さんからご報告いただきたいと思います。よろしくお願いします。

○濱崎 L G B T Qの当事者団体の新設Cチーム企画の塩安の代理で来ました濱崎です。よろしくお願いします。

本日は、トイレの良い事例の報告をするとともに、もっと**生きやすい**まちになることを願っての発言をしようと思っております。

配付しているものから先に説明しようと思うんですけども、万博の建物が1つと公共の交通機関の建物が1つと、ある公共施設のトイレが1つという形になっています。

1つ目の大阪ヘルスケアパビリオンについてなんですけれども、こちらは最も今、大事な主要な課題である当事者参画といったところで、とてもすばらしいトイレだと思っております。かいつまむと、このトイレの配置を考える段階から当事者が参画していたということ、そしてまた、そのトイレの出来上がった後の情報提供をどんなふうにしたら、このトイレが分かりやすくなるかといったところについて、フォローで当事者が参画できたところが2つ大事なところだと思っております。

L G B Tの観点から言いますと、男女共用、性別に関わらず全ての人が使える配置になっていることがこのトイレのすばらしいところです。もちろん男女に分かれた空間でなければ排せつが難しい、トイレが難しいという方もいるということを考慮して、こちらのみんなトイレでは女性のトイレ、男性の立位での小便ができる小便器のトイレがあるという形で、いろんな方向にインクルーシブなトイレになっていました。

男女別に分かれていないことがどれだけ使いにくいかといったところを想像してもらったり体感してもらうというのはなかなか難しいかな、と思ってはいるんですが、当事者の中には、性別を移行する段階で使いたいトイレが使いにくくなったり、それまで使っていたトイレが使いにくくなったり、本来使いたいトイレがまた使いにくいと感じてしまうことがあったりする人もいますし、そもそも男性便所でよくあることだと、小便器の側だと排せつの様子が見えてしまうことがありますので、そういったプライバシーに関して配慮が十分でない環境でトイレをするのは難しいと感じている方もいらっしゃいます。

そういったところで外出を控えてしまう人もいらっしゃいますし、逆に排せつを控えてしまう、先ほど水分補給をされないという発言をされた方もいたと思いますが、そういったところで健康のほうに不利益を被っている方というのもしょろしやいます。そういったところで男女共用トイレが重要です。

2つ目のトイレなんですけれども、これが一番何かすばらしいなと思っているのは、まず性別に関わらず使えるトイレといった、そういう数え方をしたときに、たしか6個と2個を合わせて8個、性別に関わらずに使うことができるといったところで、非常に選択肢が多かった。まず、選択肢も多いですし、広さも多様でして、広いスペースを必要とされる方に対しても開かれたトイレといったところで、すみません、駅名を言っていませんでした。Osaka Metroさんの夢洲駅というところの例なんですけれども、このトイレに関しては選択肢が非常に多いこと、また、先ほど申し上げた男性の小便器のプライバシー確保も充実しているというところがすばらしいと感じております。

最後に紹介するトイレですが、こちらは情報提供、つまりどんなトイレであるかを伝える情報がすばらしいと思うトイレです。

ピクトグラムについては、関西国際空港での取組が非常に画期的で、当事者が入っているところ、画期的なものもあって、そこで伝えていたのは、男女に非常に分かれたピクトグラムというのが非常にジェンダーというか、男女の性別に分かれているといったところをすごく強調しているようなピクトグラムが、当事者にとっては使いづらく感じたり、性別は2つしかないという性別二元論みたいなものを非常に日々痛感はしていますが、さらにトイレに入る段階で感じなければいけない苦痛をなかなか理解していただけないかなといったところで、そのピクトグラムの使用を控えるだけじゃなくて、ピクトグラムは分かりやすさの面でも重要なんですけれども、別の選択肢ということで、男女だけではなくてそのトイレがどんなトイレなのか、トイレの図案ですね。ここでは洋風便器なんですけど、このトイレの図によってここがトイレであるということ伝えるという、非常にシンプルだと思うんですが、誰が使うかではなくて、そこに何があるかというところを伝える情報提供はみんなのトイレでは実践されていて、それが性別に分かれた、それを強調するような表現が使いづらい、苦痛だと感じる人にとってはすごくインクルーシブで使いやすい、ということで紹介させていただきました。

また、こちらのトイレは日本語、英語、ベトナム語で、トイレを使うことを想定して多言語対応がされていて、富田林市にあるということも多分特徴だと思うんですけれども、その市、地域に合わせてどのような方が使うのかというのをちゃんと想像して作られているところも情報提供として優れているな、と感じました。

以上です。

○内田 どうもありがとうございました。

休憩にしようと思うのですが、ウェブでご参加いただいている辰巳委員がそろそろお時間ですので、辰巳委員、今可能でしたらご質問、ご意見等いただけないでしょうか。

～辰巳委員から応答なし～

では、辰巳委員には申し訳ございませんけれども、一旦休憩に入らせていただきます。

間もなく14時56分になりますが、15時5分再開ということで、一旦休憩に入ります。

(休 憩)

○内田 でわ、再開したいと思います。意見交換したいと思いますが、まず、本日欠席されている上宮委員からメールでコメントをいただいていますので、事務局から紹介していただけますか。

○澁谷 事務局です。上宮委員からお預かりしましたご意見、代読いたします。

鉄道事業者様に感謝申し上げたいと思います。ホームドア設置が推進されることによって、知的・精神障害のある方にとっても安全・安心が得られるのみならず、お一人お一人の行動範囲が

飛躍的に拡大しています。行動範囲の拡大は、豊かな経験を生み、ひいては生きがいの創出になると考えております。

ホームドア設置が広がることで、ご本人のみならずご家族も安心してご本人に単独でのご旅行を楽しんでもらえるものと意見を聞いております。とりわけ、けいれん発作や妄想のある方にとってホームからの落下は深刻な事故になりかねません。今後とも、ホームドア設置に関し格別のご配慮をいただけると幸いです。

以上です。

○内田 ありがとうございます。

視覚障害の方のご意見というのはよく聞くことがあるかと思うんですけれども、精神障害とかほかの特性の方にとっても極めて重要だということを新たにお教えいただきました。

次は会場にいらっしゃる神徳さん、お願いできますでしょうか。

○神徳 WACわかやまの神徳です。よろしくお願いいたします。

今のホームドア設置が進んでいるということで、私も安心して交通機関を利用できるということもあるんですが、乗り降りがスムーズにいつているように思いますし、私はJRを使わせていただいているんですけれども、ここの場所にドアが来ますよという、ホームドアのないようなところでも三角印のところに並んでくださいみたいなご案内もありますし表示もあるので、何かスムーズに安心して乗り降りができるというのがあると思います。ありがとうございます。

それから、私の経験のところを一つ言わせていただきますと、前野さん、車椅子で観光施設だったりとか飲食店なんか、バリアフリーの状況がどんなふうになっているかというようなことを調査されたということを今、お話を聞かせていただいたんですけれども、私たちWACわかやまの取組として、もう随分、十二、三年前に、私たちは障害を持っていないんですけれども、障害のある方、車椅子だったりとかベビーカーで、家族で行かれたりとか目の不自由な人だったりというようなことで、いろんな観光施設、観光施設以外のところもあるんですけれども、お食事の場所だったりというようなことでバリアフリー状況がどんなふうになっているかというようなことを調査したことがありました。ホームページもつくっていたんですけれども、なかなかそれがうまく更新がいかなかったのも、もう今のところは使われない、閉鎖になってしまっていますけれども、調査して皆さんに情報が行くということは、何となく、楽しめるということで非常にこの取組はいいことだなと思いました。

以上です。

○内田 ありがとうございます。

では次に、ウェブでご参加されている尾上さん、可能でしたらご質問、ご意見等お願いしたいと思いますが。

○尾上 まず、国のほうの動きをご報告いただきましたけれども、やっぱりこれからの5年間というのは当事者参画をいろんな場面で進めていこうということが示されたことが大きいかなと思います。特に、最初の基本設計の段階から最後の仕上げの段階までという、これはいろんな場面と言えるかなと思うんですね。

先ほど、例えば障害者対応券売機が原則100%という目標が資料にありました。その100%というのはいいんですけれども、今の券売機の仕様というのは、「障害者対応」として細かな分まで正直、詰め切れていないところといいですか、消費者のニーズが十分反映されていないところがあると思うんですね。特にこの数年間、駅の無人化がすごく急速に進んでしまっている。そう

というのはできるだけ私たちからすれば避けていただきたいんですけれども、やむを得ず進んでいる状況の中で券売機であったり、あるいは精算機、インターホンの仕様が大きな問題になっています。今までだったら駅員さんがいるから、もし何かあっても駅員さんをお願いすればいいと思ってた。しかし、その駅員さんがいない状況の中で、障害があってもそういった券売機であったり精算機であったりインターホンであったり、これを障害があっても使いやすくする、アクセシビリティというのを確保するというのはすごく大事な課題になっていると思います。

そういった点から、この券売機の仕様というか、障害者対応券売機とは何かということを改めて今の時代で再度見直しをし、当事者参画の下で細かい仕様まで含めて定義をしていく必要があるのではないかなというのが1点です。

あと、案内誘導についてもご報告をいただきましたけれども、国レベルでもまだワークショップ的な形で検討の途中ということですので、あわせて、国と各地域のほうでの検討と併せて、それぞれの地域特性に応じてのやっぱり検討も必要ではないか。

特に私、大阪市内に住んでいる人間からすると、例えば梅田とか難波とか大規模ターミナルでの本当に案内誘導、特にバリアフリーのルートが分からなくて迷子になることがやっぱり初めての場合多いんですよね。そういう大規模ターミナルとかを含めた地域特性を踏まえた検討というのを、ぜひこの近畿の分科会ということでの特性ということでもやってもらえたらなというふうに思います。

そして最後、これは特に先ほどの関空であったり幾つか、この間、近畿の分科会で取り組んできた非常に重要な報告がありましたけれども、これからもいろんなまちでの再開発のプロジェクトなんかもあります。一方でバリアフリーのいろんな基本構想やそういう検討方法が進んでいるんですけれども、他方で全然当事者の知らないところで再開発がどんどん進んで、出来上がってから、バリアフリー上の問題があるみたいな形の、モグラ叩きのような状態でイタチごっこのような状態になっているのを、何とか最初の段階から少しでも当事者参画が進むようにできないかと思いました。

以上です。

○内田 どうもありがとうございます。

では、先ほどご報告いただいた委員の方からも他の報告内容に対してご質問等あろうかと思います。ただ、全体の時間が限られてますので、まず1回目はお一人、1コメントという形で、時間が余りましたら2回目をお願いしたいと思います。

では、1周目ということで渡部委員いかがでしょうか。他の委員に対する質問とかコメントとか追加があればお願いします。

○渡部 すみません、渡部です。

JR西日本の方にお聞きしたいことがあったんですけれども、よろしいでしょうか。

先ほどちょっと早口でお話ししたんですけれども、JR西日本さんの東海道新幹線で特急券と普通券が一緒になった商品が販売されるということなんですけれども、その適用される範囲ということを知りたいのと、チケットレスとしてICカードも使えるようになるということだったんですけれども、紙での発券はできるのかというところですね。私の周りでも、やっぱりインターネットで先に予約しても紙で持っておきたい、そのICカードを忘れたらもう一巻の終わりという考え方があったり、紙での発券も安心だという声があるんですね。ですので、そういったところをちょっと今お話しできる範囲でお聞きできたらと思うんですけれども、よろしいでしょうか。

○仲西 JR西日本の仲西でございます。

ご質問いただきましてありがとうございます。また、新幹線のご利用につきましては非常にお手数をお掛けしており、ご迷惑をお掛けしております。

今回ご紹介いただいた内容というようなところですが、ご紹介いただいているとおりでございます。障害者割引商品、乗車券と特急券の効力が一体となった販売を予定しているところで、現在、JR3社いろいろ話し合っている状況でございます。

ただ、まだ現段階では検討中というようなことでありまして、紙での発行や有効範囲等、その辺のところにつきまして今後詳細が決まりましたら、お知らせさせていただくというような形でお願いしたいと思います。

以上です。

○渡部 ありがとうございます。期待しています。よろしくお願いします。

○内田 ありがとうございます。では、先ほどの順番でいくと六條さん、お願いいたします。

○六條 僕からちょっと1個だけ質問で、今答えられなかったらまた今後でもいいんですけども、資料の2-1の基本方針に定める移動円滑化の目標値の中の9ページ、鉄軌道駅のバリアフリー状況（地域別）近畿は、府県別というのがあって、その5段目ぐらいに視覚障害者の誘導用ブロック（駅数）と書いてあって、大阪府が104で、施設の割合が23.7%となっているんですけども、こんなに低い感じなのかなというのがちょっとあったので、またどこかで教えていただけたらと思うんですけども。

○内田 この会議の時間内でも回答いただけるかもしれませんが、取りあえず後ほどにしたいと思います。では次、茂上さん、お願いいたします。

○茂上 茂上です。

私たちメインストリーム協会は、JICAの委託等もあって、海外に駐在員も必要な団体として、航空便の利用が非常に多いです。その一方で、関空や大阪空港へ行くシャトルバスに関しては車椅子ユーザーがとても使えたものじゃないし、先ほどの先生の報告で近畿圏の導入は全国的にみても低いと言われていました。今後の目標であったり、車両の入替え等の情報があれば教えていただきたいのと、今後のシャトルバス、高速バスでの車両の入替え等の場においては、そうした意見の当事者を入れた検討会を開いていただきたいと思います。

以上です。

○内田 ありがとうございます。

バスサイドの適用除外とかいろいろ問題がありますが、近畿運輸局として何かそれらに関する方向性とかお持ちでしたらお答えいただければと思います。かなりきつい質問を投げかけていますが。

○瀬野 近畿運輸局の瀬野でございます。

バスに関しては、旅客第一課という別の課が担当しており、この場で私どものほうで今お答えする材料というのは持ち合わせていない状況でございます。申し訳ございません。

○内田 その状況を踏まえた上で、今後、関連されるところとの意見交換とか、なぜそこまで進まないのかということに対しては、当然いろんな事情があると思うんですよ。だから、そのあたりのことをお互いに理解し合う機会を設けるというようなこともお考えいただくとありがたいなと私としては思っております。

次は前野さんを予定しているんですが、その前に、先ほどの六條さんの質問に絡んで、同じ資

料の2-1の8ページをご覧ください。複数の年次変化を表した折れ線グラフがありますけれども、水色、青色と言ったほうがいいかな、これが視覚障害者誘導用ブロックです。これが左側、昔は非常に高いところまでいって平成22年に少し下がっています。これがじわじわ上がってきたんですが、令和2年に一気に下がっているということです。

これは、下のほうに注記がついていますけれども、平成22年度までは1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上、2つ目の米印ですけれども、令和3年度以降は1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上で、2,000人とか、とにかくこの辺の基準がガクッと変わることによって当然対象とする駅が一気に広がるということが影響しているんだと推察しております。ですから、これを超えるような、本当に出ている数字が正しいのかどうかというのはちょっとこの場では確認が取れないかなと思いますので、また精査していただければと思います。

私が申し上げたかったのは、近畿圏、特に我々が日常的に行動しているような範囲というのは、1日当たりの利用者数が2,000から5~6,000人くらいの駅が極めて多いと思います。ですから、そのような微妙なサイズ感の駅のところが実はまだ取り残されていたのが、一気にこういった計算するときの分母側に入ってくるようになったというのが影響しているかなというふうに思っております。

では、お待たせしました。前野さん、いかがでしょうか。

○前野 最初の新田先生からご説明いただきましたところなんですけど、2ページのところの高齢者、障害者等の立場を理解して行動できている人の割合84.8%とあるんですけども、車の駐車場を見ると、その限りじゃないような気がしているのは私だけでしょうか。一番分かってなあかん高齢者や障害者が一番車椅子駐車場の利用の仕方が分かっていないという現状があります。パーキングパーミット制度で青の札、緑の札で分かれているにも関わらず、青いゾーンに緑の札をかけて止めている現状があります。

ですので、だからこの84.8%はちょっと疑問やなというのが一つと、それから、今日電車に乗ってきたんですけども、谷町線で、これめっちゃくちゃいいなと思った情報なんですけれども、どちらのドアが開くかというのが分かりやすく表示されているんですね。車内の駅名の下に右が開くとか左が開くとかいうのがあるんです。これ、大変助かるんです。かなり肩身の狭い思いをしながら乗っているんですけども、出入りの邪魔にならないように右に行ったり左に行ったり移動しているんです。それが事前に分かると前もって移動できるんですね。ただ、JRさんが悪いとか言っているんじゃないんですけれども、JRさんの場合はホームに着く直前で右側のドアが開きます、左側のドアが開きますと言われるんです。ホームに着く直前って結構揺れるんですね。線路の切替えとかがあって多分揺れるんやと思うんですけども、かなり移動しにくいのと、あとラッシュ時、困るんですね。ラッシュ時に、降りたい駅で入り口が塞がれていると移動がままならなくて、失敗すると乗り越してしまうという状況があったりしますので、事前にそういった情報が分かると、あらかじめお願いしてちょっと前へ行かせてくださいとかいうことも可能ですので、そういった情報提供というのは大変ありがたい情報ですので、早めに情報がいただけると助かります。

以上です。

○内田 ありがとうございます。貴重なご意見、必要性についてご指摘いただいたと受け取らせていただきます。それでは、濱崎さん、お願いいたします。

○濱崎 私からは質問はなしで、追加で説明したいことを紹介します。

大阪府のガイドラインのことについて、大阪府からご発言されたかと思うんですが、新設Ｃチーム企画としても参画しておりまして、ＬＧＢＴＱの当事者から見て、バリアフリー施設整備について、トイレや更衣室について纏まった内容を更新していただきました。建築物や新しいものを造ったり改修を考慮しておられる事業者の方には、ぜひ読んでいただきたいなと思っております。

更衣室について、あまり今日は紹介できていないんですが、世の中の公共のプールの施設などでしたら、現在はよく家族更衣室と呼ばれたり多目的更衣室と呼ばれたりしていると思うんですが、男女分けに関しましても使いづらいという声がありまして、よりプライバシーの高い着替えやシャワーなどの体を洗うといった行為に関して、より配慮が必要だと思います。ガイドラインにはそちらの記載もさせていただいております。

ガイドラインの範囲内ではございませんが、労働者の立場からしましても更衣室、建物の裏側でのところですよ。労働者の更衣室やシャワー室に関しましても、古い会社や事業の特性もあるかもしれないんですが、古くは男性が多かった職場などでよく見られる光景ですけれども、共同浴場などが前提とされた更衣室、シャワー室が用意されている会社などもあります。そういったところも徐々に個別の入浴や更衣ができる施設へ更新していただけたら、もっと働きやすい職場環境というか建物環境になっていくんじゃないかなといったところが考えており、ガイドラインからまた、より発展した考え方をしていただけたらなと思っております。ＬＧＢＴの当事者の中に就労の機会がそういったところで制限されているという方もいらっしゃいますので、ぜひその辺も考えていただきたいなと思った次第です。

以上です。

○内田 どうもありがとうございます。

もう１周と言いたいところですが、終了時刻が迫っておりますので、学識委員からコメントをいただきたいと思っております。まずウェブ参加されてます石塚委員、お願いできますでしょうか。

○石塚 今日の報告を聞かせていただいて、ＪＲさんであったりとか大阪モノレールさんとかが自主的にいろいろ新しい技術や新しい訓練のときに当事者参画をこの近畿分科会をきっかけにいろいろされているということをお聞きして、本当に随分充実してきたなというふうに感じたのが１点と、あと、そうは言っても、国の基準でもまだまだ十分にアクセシビリティが確保されていないものもある中で、近畿分科会として検討できるものは検討していくということが大事なのかなというふうに改めて思いました。感想です。ありがとうございました。

○内田 ありがとうございました。では、会場にいらっしゃる新田委員、お願いいたします。

○新田 非常に新しい情報もいただいて、私にとっても勉強になり、また次の課題も見えてきたと思います。

１つは、六條委員がおっしゃられた大阪府内の３か所の大規模開発計画における当事者参画ですけれども、公共特別特定建築物２,０００平米以上でしたらもう当事者参画は義務なんですよ。この府内３か所の実態がよく分からないので何とも言えないのですが、当然、当事者参画は義務的な話であるので、公共的な事業については、事業者はもちろんですけれども、関係している自治体行政関連者も積極的に取り組んでほしいなと思っております。

それから、香害についても、国交省も参加して７省庁が協力して、ポスターを作って啓発していくという非常にいい試みを行っているんですけれども、さらに広めていただきたい。今日のこういう場にも香害のため対面で出て来られない委員の方もかつていらっしゃったということをお伝えしたいと思います。私、この前、阪大病院で診察を受けているときに窓口へ行ったら、デ

デジタル掲示板に先ほどの7省庁のポスターが流れていたんですね。病院関係も流しているので驚きました。交通事業者もさらに積極的に取り組んでいただきたいと思います。

それからもう一つは、関西は基本構想のときに策定状況が進んでいたんですけども、マスタープランになるとやっぱり東京には負けているんですね。それで、これから見える化をやりますから、関西といっても地域的な温度差がものすごくあるので、自治体で取組が悪いところは見える化によって、より府民の人たちにも分かるようになってくるかと思しますので、その辺も意識して一生懸命取り組んでいただきたいと思います。

以上です。

○内田 ありがとうございます。

では、三星先生、お願いできますか。

○三星 三星でございます。今日は勉強になりました。ありがとうございます。

皆さんおっしゃるように、この間の関空と万博の大規模な当事者参画の取組、全部大きな成果が出たと思いますので、ぜひとも、これからさらに近畿地方の地域全体にそれを広げていきたいものだなと思います。

特に、基本構想やマスタープランのレベルをワンレベルグレードアップさせたいですね。今その取っかかりをしております。一例を言いますと、先ほどからご説明いただきましたLGBTQの話であるとか、あるいはクールダウン、カームダウンとか全く新しい取組が今着手されたわけですが、その検証と、それから広がりが必要など。なるほどLGBTQのサインだって全然ちゃんとはみんなで検討していないな、ということがよく分かりましたし、それをやりながら広げていきたいなと。

以上です。

○内田 ありがとうございます。

今日はウェブでご参加されていた辻本委員ですけれども、授業の関係で既に退室されていて、チャットへコメントいただいております。全てを紹介するのはちょっと時間の関係もありますので、2点ほどご紹介したいと思います。

1つは、前野委員からご報告いただいた施設のバリアフリー情報のサイトの話に絡みます。観光という側面で考えていくと、滞在する施設、飲食店とかホテルも非常に重要ですけども、やはり移動の途中をいかにバリアフリーで安心して移動できるかというのも重要なので、そちらのほうへもまた広げていくということを期待されているというか、誰がやるのかというのは難しいところですけども、辻本先生が書かれているのは、とにかく大規模な施設に関する調査をやられていることに対しては最大の敬意を表されているという、それが大前提としてさらに次の発展を期待されているということでございます。

それからもう一点は、国交省がバリアフリー教室をずっと継続的にやられているんですけども、辻本先生が実際に全国紙、地方紙を調べられるデータベースでバリアフリー教室を検索してみても、ほとんどヒットしない。近畿だけの話ではないですけども、このようなバリアフリー教室を全国あちこちで開催しているというのは確かなんですが、なかなか世間の皆さんに認識していただけていない。それが結局のところ、心のバリアフリーが進まないというのに関係してきますよねというような話だと思います。

これと関連して、私から一言だけ申し上げると、バリアフリー教室もそうですし、それから今日、最初の資料だけの報告だった資料の3ですね。鉄道駅バリアフリー料金制度による実際の

整備の状況、これがせっかくいいことをやられているのに、実は世間の人はほとんど知らないという現実があるかと思います。

上宮委員のコメントにもありましたが、発達障害とかいろいろ知的障害を持たれている方、ホームで突然あらぬ方向に走る危険性がある。似たようなことを大阪市のバリアフリーの協議会のときにも発達障害の親の会の方が仰られていたんですけれども、ホームドアまでいなくても、JR西日本さんがホーム安全スクリーンというものを設置されています。転落したら確実にそれを検知できるというようなもので、大変ありがたいとおっしゃっていました。そのあたり、私はその辺りが専門に近いので、ポスター等で掲示をされているのは見たことがあるわけですが、まず世間の人は知らない、勿体ないという部分があります。

ですから、そのあたりをもっと積極的に世間にアピールしていく。そのことが、香害の話の啓発ポスターと一緒に、そういった必要性がやっぱりあるんですよというのを世の中に理解していただく。何か一方的に、やりましたやりましたという自慢しているわけではなくて、それが結局バリアフリーの世の中に繋がっていくんだというような気持ちで、もっと広報というかアピールしていく場を増やしていただくほうがいいんじゃないかなというふうに感じた次第です。

私からは以上です。お時間少し過ぎておりますが、進行を事務局にお返しいたします。

○澁谷 内田先生、議事の進行ありがとうございます。

それでは、2時間25分が超過いたし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は、神戸運輸監理部総務企画部次長、西尾より一言ご挨拶申し上げます。

○西尾 本日の分科会にご出席いただきました関係者の皆様、誠にありがとうございました。また、内田先生、円滑な進行をありがとうございました。

本日の近畿分科会では、皆様から大変有意義なご報告、またご意見、ご提案をいただきました。利用者の声に基づく提案や接遇向上に関する取組、さらには最新の技術を活用した音声案内など、今後の取組のヒントとなる多くの好事例や気づき、そして新たな視点を与えてくださるお話が数多くありました。引き続き、関係者と連携しながら今後の取組に生かせれば幸いです。

本日の内容は、この分科会だけではなく、それぞれの団体に持ち帰ってしっかり会員様に共有いただくことも重要と思いますので、ぜひ横展開もお願いしたいと思います。

結びに、バリアフリー化を一層推進するには皆様のご協力、連携が必要です。引き続き、誰もが安全に利用できる交通機関、まちづくりを目指して取り組んでいきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

以上です。

○澁谷 ありがとうございます。

それでは、令和8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。

本日はありがとうございました。