令和８年度移動等円滑化評価会議九州分科会　議事概要

令和８年８月２５日（火）

福岡合同庁舎新館７階　海技試験場

【事務局】

ただいまより令和８年度移動等円滑化評価会議九州分科会を開催いたします。会議に先立ち、本日の会議の主催を代表いたしまして、九州運輸局交通政策部長、大久保よりご挨拶を申し上げます。

【九州運輸局　交通政策部長（大久保）】

九州運輸局交通政策部長の大久保と申します。本日はご多用のところ、また、猛暑の中、令和８年度移動等円滑化評価会議九州分科会にご出席をいただき、誠にありがとうございます。また、ＷＥＢによりご参加をいただいております皆様にも厚くお礼を申し上げます。

大枝分科会長をはじめ、委員の皆様におかれましては、日頃より国土交通省のバリアフリー施策の推進に格別のご理解、ご協力を賜っておりますことに深く敬意を表するとともに、改めて感謝を申し上げます。

ご承知のとおり、本分科会は、バリアフリー法に基づき令和元年から開催しており、今回で８回目を迎えます。九州におけるバリアフリー化の促進を目的として、高齢者や障害者の団体の皆様や施設設置管理者の皆様、国、県、政令市といった行政機関が一堂に会し、バリアフリーの進展状況を把握、評価をする大変意義のある会議と考えております。

また、本分科会の取組の一つとしまして、委員の皆様に直接現地に出向いていただき、先進的なバリアフリー施設等の視察も実施しております。昨年度は西日本鉄道株式会社様のご協力の下、ＯＮＥ　ＦＵＫＵＯＫＡ　ＢＬＤＧ．（ワン・フクオカ・ビルディング）における取組の視察及び意見交換を実施いたしました。現地視察におきましても、委員の皆様から活発なご意見やご助言を賜り、大変有意義な取組であったと感じております。

本日の分科会では、初めに事務局より、九州におけるバリアフリー化の状況と取組について報告いたします。続いて、施設設置管理者である九州旅客鉄道株式会社（以下、ＪＲ九州）様、西日本鉄道株式会社（以下、西鉄）様より、施設等のバリアフリー化に関する取組についてご報告をいただきます。その後、委員の皆様から事前にいただきましたテー

マについて、情報共有並びに意見交換会を行いたいと考えております。

限られた時間ではございますが、九州におけるバリアフリー水準をより一層高めていくために、バリアフリー化の現状や課題について様々な視点から忌憚のないご意見を賜りますことをお願い申し上げまして、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】

それでは、議事に移ります。

初めに、分科会長の大枝良直先生をご紹介いたします。

大枝先生は、現在、九州大学大学院工学研究院環境社会部門交通システム工学研究室の准教授として、バリアフリー交通、高齢者の交通や緊急医療、社会資本の整備などに関する研究を中心にご活躍されております。また、当分科会のバリアフリープロモーターとしてバリアフリー化に関する助言をいただくなど、長年バリアフリー施策の推進に対してご協力をいただいているところでございます。

それでは、移動等円滑化評価会議九州分科会運営規則により、ここからは大枝先生に分科会長として議事進行をお願いしたいと思います。

【座長（大枝）】

ただいまご紹介いただきました大枝と申します。以降、私が司会進行を務めますので、どうぞよろしくお願いいたします。

本日は時間に限りがございますけれども、せっかくの機会ですので、ご出席いただいた福祉、障害者団体の皆様及び事業者、行政の皆様から可能な限りご意見、ご発言をいただきたいと考えておりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

また、会議には九州運輸局、九州地方整備局、大阪航空局の担当課が参加しており、皆様からのご意見等に対して補足説明をさせていただくことがございますので、ご了承のほどお願いいたします。

【座長（大枝）】

議事次第３の「九州におけるバリアフリー化の状況と主な取組について」を事務局、そ

れから、「施設設置管理者等におけるバリアフリー化の取組について」は、ＪＲ九州様及び西鉄様に説明していただきます。

【事務局（九州運輸局））】

九州運輸局交通政策部の髙瀬と申します。

まず、九州におけるバリアフリーの現状と取組について、資料１により、九州運輸局と九州地方整備局からご説明いたします。

２頁をご覧ください。

こちらは、令和６年度の九州管内の各旅客施設のバリアフリー化の整備状況を県別にお示ししたものとなります。

３頁から６頁は、各旅客施設の整備項目別に平成２７年度から令和６年度までの推移を示したグラフになりますので、内容につきましてご説明いたします。

３頁をご覧ください。

こちらは鉄軌道駅の推移となります。九州においてはおおむね順調に推移しておりますが、誘導ブロックを除き全国平均を下回っておりますので、引き続き整備を進めていく必要がございます。なお、令和３年度の下降につきましては、令和２年度の整備目標見直しに伴うバリアフリー化の対象施設が拡大されたことによるものとなっております。特に誘導ブロックにつきましては、ブロックの形状の基準がＪＩＳ規格のみに変更されたことが主な要因となっております。

４頁をご覧ください。

バスターミナルにつきましてもおおむね順調に推移しており、令和６年度では、段差の解消、誘導ブロックが全国平均並み、障害者用トイレ、案内設備は全国平均を上回っております。なお、障害者用トイレと案内設備につきましては、新たな対象施設が移動等円滑化整備ガイドラインの基準を満たしていないため、下降しております。

５頁をご覧ください。

旅客船ターミナルにつきましてもおおむね順調に推移しておりますが、令和６年度に障害者用トイレが下降しております。これは対象施設５件のうち３件が移動等円滑化整備ガイドラインの基準を満たしていないため、今後、基準を満たすよう整備を進める必要がございます。

６頁の航空旅客ターミナルにつきましては、当局の所管ではないため、ご参考となりま

す。

７頁をご覧ください。

こちらは令和６年度の九州管内の車両ごとのバリアフリー化の状況を県別にお示ししたものとなります。

８頁、９頁では、各車両の平成２７年度から令和６年度までの推移をグラフに示しております。

８頁をご覧ください。

鉄軌道車両とノンステップバスにつきましては、いずれも増加が見られるものの、全国平均を下回っております。

９頁をご覧ください。

福祉タクシーにつきましては、総数に対するＵＤタクシーの導入割合が全国と比べて低くなっております。一方、旅客船につきましては全国平均を上回っており、全国目標である６０％を達成しております。

１０頁から１６頁につきましては、後ほど九州地方整備局より説明いたしますので、次は２１頁をご覧ください。

２１頁から２３頁は、バリアフリー法に基づく基本方針に定められた２０２０年度から２０２５年度までの第３次整備目標の達成状況と、２０２６年度から２０３０年度までの第４次整備目標の概要をまとめたものとなります。赤文字で示した箇所が第３次整備目標からの変更点となります。

まず、２１頁の鉄軌道駅につきましては、新たに障害者対応型券売機と拡幅改札口の設置、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の３項目が追加されております。鉄軌道車両におけるバリアフリー化につきましては、車椅子用フリースペースの整備を新幹線車両に加え、特急車両につきましても可能な限り速やかに進めることとして、目標に追加されております。また、バスにつきましては、対象となるバスターミナルが平均利用者数１日２，０００人以上の施設へ変更となっておりますので、実質的に拡大されております。さらに、乗合バス車両のバリアフリー化率につきましては、ノンステップバスが８０％から９０％、空港アクセスバスが５０％から６０％に数値目標が引き上げられています。

続きまして、２２頁、旅客船につきましては６０％から７０％に、道路につきましては７０％から７７％に数値目標が引き上げられております。また、路外駐車場につきまして

は、令和７年度から新たな基準適合状況を踏まえ、バリアフリー化率が３５％に改められております。

続きまして、２３頁、特別特定建築物につきましては、６７％から７０％に数値目標が引き上げられております。そのほか、当事者と連携した航空機のバリアフリー化や公共特別特定建築物の着工前段階での当事者参画につきましても目標に追加されております。また、自治体が策定しているバリアフリー基本構想等におきましても、当事者参画の下、スパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合が数値目標に追加され、心のバリアフリーにつきましても、全体的に内容を整理、見直されております。

第４次整備目標の変更内容につきましては以上となります。

２４頁からは、バリアフリー法のマスタープランや基本構想に関する資料となりますので、後ほどご覧ください。

２９頁をお願いいたします。

こちらは、九州における基本構想・マスタープランの作成状況となります。資料下段に、令和８年３月末時点でマスタープランを作成しております６市と基本構想を作成しております２２の市町を記載しております。昨年度新たに追加された市町村はございませんが、大分市がマスタープラン及び基本構想ともに見直しを行い、新たな計画を作成しております。

資料を飛ばしまして、３９頁をご覧ください。

こちらでは、当局の最近の主な取組につきましてご紹介いたします。九州運輸局では心のバリアフリー施策の一環として、バリアフリー教室を開催しております。令和７年度は１０回開催し、そのうち９回は小学生を対象に、１回は旅客航路事業者の船員及び運航担当者等を対象に開催しております。旅客施設につきましては、鹿児島新港奄美・沖縄フェリーターミナルにおいて開催し、鹿児島県、鹿児島市にもご協力をいただきました。開催に当たりましては、可能な限り自治体職員の方々や整備局、関係機関と連携しながら取組を進めております。

４０頁をご覧ください。

ユニバーサルツーリズムの推進に向けた取組となっております。地域のバリアフリー旅行相談窓口であるバリアフリーツアーセンターの情報共有やネットワーク化を図るため、九州ユニバーサルツーリズム広域ネットワーク連絡会を令和３年から開催しており、本年２月には第６回目を開催しております。各県のバリアフリーツアーセンターからそれぞれ

の地区が抱える課題や現状について発表していただき、相互の情報共有や意見交換を行うなど、九州全体のバリアフリーツーリズムを推進するための有意義な場となりました。

九州運輸局からの説明は以上となります。

【事務局（九州地方整備局）】

九州地方整備局の木下と申します。

九州地方整備局の取組についてご説明させていただきます。

１１頁をご覧ください。

道路のバリアフリーについては、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路として、全国で約４，４５０キロメートルが目標値となっており、そのうち約７割が実施済みとなっております。

１２頁には各地方の内訳を記載しておりまして、九州においては約８割が実施済みとなっております。

続きまして、１４頁をご覧ください。

都市公園、路外駐車場につきまして記載しております。園路及び広場、便所、駐車場、特定路外駐車場について、それぞれ記載の整備割合となっております。

１６頁に移りまして、こちらは建築物のバリアフリー化の推移でございまして、順調に割合が増えている状況でございます。

資料を飛ばしまして、４１頁をご覧ください。

国営公園におけるユニバーサルデザインの取組ということで、海の中道海浜公園の取組を記載しております。トイレや移動支援器具、遊具などの取組を行っておりまして、今後はトイレのユニバーサル化やエレベーターの設置による動線のさらなるバリアフリー化を推進する予定でございます。

４２頁をご覧ください。

こちらは九州地方整備局九州技術事務所のバリアフリー施設、並びにその体験の様子を示しております。先ほど、運輸局からもバリアフリー教室の話がありましたが、九州地方整備局においても令和６年度と７年度にそれぞれ１回ずつ、小学生を対象としたバリアフリー体験教室を開催しております。

続きまして、４３頁は、道の駅のバリアフリーの状況でございます。バリアフリートイレの設置状況を記載しております。直轄一体型道の駅全３４駅全てにおきまして、身障者

用のトイレを設置しております。また、オストメイト機能付きのトイレにつきましても、３４駅全ての駅に設置済みです。

最後に、４４頁の道の駅の身障者用駐車場については、直轄一体型の３４駅全て設置済みとなっております。

【座長（大枝）】

引き続き、議事の②「施設設置管理者等におけるバリアフリー化の取組について」ＪＲ九州鉄道事業本部、西尾様、お願いいたします。

【ＪＲ九州（西尾）】

ＪＲ九州の西尾でございます。よろしくお願いいたします。

まず、１番目、バリアフリーの整備状況でございます。ガイドラインで示されている対象駅は１２７駅ございますが、整備済みの駅は１１６駅となっております。そのほかの駅については自治体と協議中でございまして、バリアフリーのみならず、駅前広場の整備や駅舎の改良も併せて計画するため時間をかけております。

２番目、バリアフリーの整備概要でございます。昨年度整備した日向新富駅をご紹介いたします。同駅はホームが二つあり、跨線橋のみのところ、線路に踏切を整備することでバリアフリーを実現しております。

３番目です。内方線付点状ブロックの整備状況でございますが、整備対象駅は１２７駅、整備は１２２駅実施しております。残りの５駅については、自治体と協議の上、実施するということで協議を進めております。

以降はその他の取組ということで、バリアフリー直接のものではありませんが、取組をご紹介いたします。

次世代案内システムの導入と少し仰々しい表現になっておりますが、駅にある発車標、今までかなり古く、かつ様々なシステムに分かれていたものを統合して、自動で変更できるよう整備を進めております。停車駅の表示、乗り場の変更や列車の運休などはこれまで現地の係が行う必要があったところ、運行システムと連動することで、自動で変更できるようになっております。併せて、自動放送等も流すよう設定しておりまして、タイムリーな放送が可能となっております。一つ一つ導入していく必要があり、昨年度は２５駅設置しました。九州管内への設置に向け、順次、設備を進めているところでございます。

次の頁をご覧ください。

ＪＲ九州トレインナビという、スマホまたはタブレット等で見える運行情報サービスを開始しております。対応線区は記載のとおりでございます。いわゆる発車標がないような小さな駅であっても、運行情報をリアルタイムで確認することができる情報提供を検討しているところでございます。対応線区以外については、弊社の都合となりますが、運行管理システムが異なり、一斉に導入することが困難であったため、順次、運行管理システムを統合し、サービスの線区を広げていこうと思っております。

最後、Ｕｎｉｖｅｒｓａｌ　ＭａａＳ実証実験につきましては、全日本空輸株式会社の取組にＪＲ九州も参画している状況でございますが、例えば飛行機で東京から福岡に行き、福岡からＪＲで移動する場合、飛行機の事業者に介助申請を出して、さらにＪＲにも介助申請を出すなど、手続きの煩わしさがあるかと思います。現在、一つのプラットフォームにまとめて、一つの行程を全部の事業者に情報提供できないか実証実験を行っているところでございます。個々の事業者がそれぞれのシステムを使っていますので、一つの情報をどのように振り分けていくのか、技術的な課題を洗い流しているところでございますが、将来的にはより広域な移動がストレスなく可能になるのではと考え、課題整理を進めているところでございます。

【座長（大枝）】

続きまして、西鉄、鉄道事業本部施設部の泥谷様、お願いいたします。

【西鉄（井上）】

西鉄の自動車事業本部の井上と申します。

資料説明の前に、この場をお借りして皆様にお詫び申し上げたい事案がございますので、ご報告させていただきます。

本年７月１４日に福岡市内のバス停におきまして、弊社の路線バスが車椅子のお客様のご乗車をお断りするという事案を発生させております。福岡市中央区にございます福祉センター前というバス停からご乗車されようとしたお客様がいらっしゃったところ、バスが発車しようとしていた状況であったため、当該バスの乗務員は前方のドアを開き、乗車を希望されるお客様に対して「無理です」というようなことを３度ほどお告げして、そのまま発車したという状況でございます。この件につきましては、その後、お客様より当日中

に弊社のお客様センターにご連絡をいただき、事実確認したところ、事案が発覚したところでございます。当該乗務員は当日は乗務中であったため、詳細の確認ができず、翌日、お客様に改めて、詳細とお詫びをご連絡させていただいております。

お客様からは、二度とこのようなことがないように指導をするということと、この件についてのお詫びの文書をホームページに公表してほしいという要望がございました。現在も弊社のホームページにこの件につきましての概要とお詫びの文書を掲載させていただいております。

弊社におきましては、事案が発覚した翌日の７月１５日中に、福岡運輸支局にこの件についてご報告をさせていただいたところでございます。

バス乗務員含め、弊社従業員はバリアフリー、また、人権教育に取り組んでまいりましたが、このような事案が発生したというところにおきましては、指導が必ずしも行き届いてなかったと認識しております。

当該乗務員につきましては、翌日より乗務を外しまして、弊社のバス運転士の研修センターに入所させ、車椅子の取扱いの基礎から改めて勉強させるとともに、人権と合理的配慮について座学の勉強をさせております。その後、７月末より乗務に復帰させておりますが、車椅子のお客様に対してこれまでもベルトの着用、装着に関しての不手際などが度々起きている中で、お客様にご乗車いただかないという事案を惹起したことについて大変重く受け止めているところでございます。

当該事案が発覚した翌日以降、全営業所におきまして、運行管理責任者が乗務員の点呼指示を行い、車椅子のお客様にきちんとご乗車いただくという前提の下で、万が一車内混雑等でご乗車いただけない場合には、バスから降り、運転席から離れて、お客様のもとに出向いて事情をご説明する等の対応について再度教育をしているところでございます。私もこの会議に参加させていただいておりまして、心のバリアフリーというところが弊社に足りていなかったことを痛感しております。引き続き、乗務員教育に努めまして、このようなことがないように取り組んでまいりたいと思っておりますので、今後ともご指導のほど、よろしくお願いいたします。

このたびは大変申し訳ございませんでした。

【西鉄（泥谷）】

それでは、駅におけるバリアフリーの取組についてご説明をさせていただきます。

２０２５年度の整備内容について、それから整備状況と今後の取組についてご説明させていただきます。

では、２頁目です。

昨年度に引き続きにはなりますが、福岡天神駅は１日１０万人以上の乗降がある駅ということで、ホームドアの整備を進めております。２０２４年度に乗車ホームを整備しておりましたが、２０２５年度につきましては降車ホームを整備させていただいております。

詳しくは３頁目に記載しておりまして、④⑤⑥の位置が降車ホームとなり、そちらのホームドアの設置を進めております。

では、４頁目に進みまして、バリアフリートイレの整備を進めており、場所は西鉄五条駅になります。トイレの具体的な内容としましては、オストメイト、ベビーチェア、ベビーシートを新設しております。

５頁目になりますが、太宰府駅につきまして、視覚障害者誘導用ブロックを設置しております。加えまして、五条駅と貝塚駅にもＪＩＳ規格に対応した誘導ブロックを設置しております。

続きまして、６頁目になりますが、触知案内図を五条駅と都府楼前駅に整備を進めております。

７頁目です。整備状況と今後の取組についてですが、現在、乗降人員１日３，０００人以上の駅を主に整備しており、こちらについては重点整備地区内の１日２，０００人以上の駅も含まれておりますが、ホームドアにつきましては、１０万人以上の駅ということで整備が完了しております。段差解消につきましては、３４駅中、現在、３２駅の整備が進んでおり、残る２駅のうち、大善寺駅につきましては２０２８年度に整備を進めていく予定としております。バリアフリートイレにつきましては、３４駅のうち３２駅整備が進んでおり、残すところ２駅になりますが、そのうちの井尻駅のトイレのバリアフリーの適合化を２０２７年度に予定しております。

【座長（大枝）】

それでは、国土交通省、ＪＲ九州、西鉄のバリアフリーの取組ついて、ご意見等ございましたら、挙手の上、ご発言をお願いします。

【九州看護福祉大学（西島）】

鉄道関連ですが、バリアフリーだけでなく安全性の視点から、システムを含めてＡＩの導入や導入についての今後の方向性というのは何かありますか。

【ＪＲ九州（西尾）】

ＡＩの活用については勉強しているところですが、やはり安全性が担保されるかということを検証する必要があると思っておりますので、まずは機械で代替できるサービスから始めようかと検討しているところでございます。

【九州看護福祉大学（西島）】

例えば、インバウンドの方への窓口対応における通訳をＡＩで対応したり、画像で対応する際にもＡＩを活用できるかと思います。

もう一つ、先日、ホーム内の軌道で４人の方が作業中に亡くなった事故がありましたが、あのような信じられないミスが起きたことを考えると、カメラや警報など、技術的な安全対策も徹底されていなかった気がします。先日の事故を受けて、ＪＲ九州や西鉄では何か対応されていますでしょうか。

【ＪＲ九州（西尾）】

東武鉄道の件については、まだ詳しい原因を把握できておりませんので、詳しい原因の報告を待って、弊社にとって具体的な対策が必要かどうか改めて検討するところで、今は速報として注意喚起を各現場で行っている状況でございます。

【西鉄（泥谷）】

西鉄についても同様の状況ではございますが、線路で監視員が知らせることで作業の安全を図っているところではございますので、弊社につきましても、先日の東武鉄道の件を受けまして、社内とグループの関係各社に注意喚起を行っているところでございます。

【九州看護福祉大学（西島）】

特急が時速５０キロで入ってきたときに、目視で連絡するというより警笛が鳴る、危険を知らせる信号が出るなど、技術的な対策も大事ではないかと思います。人任せではなく、

機械による対応との両方が必要ではないかと思います。マンパワーとマニュアルも大事ですが、システム的に注意喚起が行われたり、緊急時に連絡が入るような対応も必要だと思われます。

【西鉄（泥谷）】

現時点でそのような機械的なものを使用しているところはありませんが、通常時は夜間に作業することが多いため、日中に作業が発生するときは、運行状況も含めて確認し、基本的には監視員で対応しているのが現状でございます。

【九州看護福祉大学（西島）】

夜間のときはライトがついているので分かると思いますが、昼間は分からないと思います。今のシステムでは問題があるのかなと思いますので、徹底した指導ではなく、マニュアル以外のものも必要かと思います。

【自立支援センターおおいた（後藤）】

自立支援センターおおいたの後藤と申します。

各事業者様のバリアフリー及びユニバーサルデザインに関する取組は大変ありがたく、目標数値も伸びてきている一方で、車椅子利用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドラインが令和５年３月に発出されているものの、パーキング・パーミット制度と車椅子利用者用駐車施設が依然として混在している状況となっています。

具体的に言うと、各施設で３．５メートルの駐車場及び車椅子利用者優先の駐車スペースを設けているとうたっていますが、利用者が混在しているため、車椅子利用者が停めたくても停められないことが多くあります。この点について、新設する施設や改装を行う場合には、より一層の啓発を行い、必要な方が利用できる施設に変わっていくことを期待しています。

【ＪＲ九州（西尾）】

ぜひ推進していこうと思います。

【福岡県身体障害者福祉協会（髙倉）】

福岡県身体障害者福祉協会の髙倉といいます。

３点ほど質問させていただきますが、まず、５頁目の身障者用トイレについて、基準を満たしていないとの説明でしたが、これはどういうことでしょうか。

そして、１４頁目のバリアフリー情報を見ますと、福岡県は他県に比べてかなり割合が低いと感じます。これはどのような条件で低いのでしょうか。

それと、２２頁目の一番下の路外駐車場のところで、２０３０年度末数値目標が３５％になっているのはどういうことでしょうか。

【事務局（九州運輸局）】

最初に５頁をご説明させていただきます。こちらは、対象施設５施設に対して３施設が適合していないため、移動等円滑化基準の中で定められている基準に達していない施設が３施設あったことから、このように下降しているという状況でございます。

【事務局（九州地方整備局）】（後日、別途回答）

特に低い数値となっている都市公園（便所）においては、バリアフリー法制定以前に建設された施設が多く、現行の基準を満たしていない状態となっております。当該施設のバリアフリー化に当たり、建て替えを要するケースも多く、財政難や予算確保の観点で苦慮しているところです。長寿命化計画や改修計画に合わせ、順次バリアフリー化を検討・予定しております。

【福岡県身体障害者福祉協会（髙倉）】

最後の２２頁のところ、何故３５％になっているのかを聞きたいです。

【事務局（九州地方整備局）】（後日、別途回答）

特定路外駐車場におけるバリアフリー化においては、従前（バリアフリー法に基づく基本方針における第３次目標（２０２１年～２０２５年））の目標では特定路外駐車場の規模に寄らず、車椅子利用者用駐車施設が１台以上整備していればバリアフリー化していると見なしているため、２０２４年度末時点では約７７％の整備率となっております。

一方、現行のバリアフリー法に基づく基本方針における第４次目標（２０２６年～）に

おいては、特定路外駐車場の規模に応じて車椅子利用者用駐車施設を整備することとしています。そのため、従前の基準でバリアフリー化されていると判断された特定路外駐車場であっても、新基準では該当しないケースが存在しております。従って、新基準では令和５年度末で２９％となっており、この現状を踏まえ２０３０年度に３５％という目標値を定めて設定しております。バリアフリー化には、民間企業等を含め、駐車場を管理する主体による駐車マス変更等の改築等が必要であり、本目標は妥当であると考えおりますが、今後とも、さらなる改善に努めてまいります。

【福岡県身体障害者福祉協会（髙倉）】

障害者用の駐車場では、屋根がかなり設けられています。今後新設される施設、特に交通関係の施設においては、屋根を設けないと、雨天時に車椅子利用者が乗り降りする際に非常に大変ですので、屋根を設けていただきたいと強くお願いをいたします。

【福岡県脊髄損傷者連合会（東）】

福岡県脊髄損傷者連合会の東と申します。

私のほうから何点かご質問、また、ご意見をお聞きしたいと思います。

一つはノンステップバスの件ですが、少しずつノンステップバスの導入が進んできているというお話が先ほどありましたが、福岡県でも南部の地方都市は、ノンステップバスが１台も走っていない状況です。そのため、都市部と地方における移動の格差がかなり開いているのではないかと感じます。地方だからこそ移動の困難を抱えている方が数多くいらっしゃいますので、今後導入を進めていく上では、地方と都市部の移動の格差を少しでもなくしていくような働きかけをしていただきたいと思っております。

２点目は、私たちが住んでいるまちで今度新しい庁舎ができるということで、その新庁舎の建設に伴って、障害者団体と行政との意見交換会を行いました。その結果、障害者用駐車場の台数を少し増やすことができるなど、当事者の意見が一定程度基本設計の中に反映されました。今年度は実施設計の段階に入るため、引き続き行政に働きかけを行っていきます。昨年、当事者参画のガイドラインが策定されていますが、担当職員レベルまで十分に周知されていないのが現状かと思います。今後、当事者参画の必要性をしっかり周知していくためにも、担当者レベルが理解できるような周知を進めてほしいと思っています。

【西鉄（井上）】

弊社では、現在、新しく購入しております一般路線バスの新車は全てノンステップバスでございますが、コロナ禍のように非常に経営的に厳しい時期においては車両の更新を止めていた時期があり、お客様がいらっしゃるようなエリアになかなか新車を回すことができていないことに関しまして、この場をお借りしてお詫び申し上げたいと思います。

一方で、弊社のバスは、１台２５年間使用した後に新車に更新しており、全てで１，５００台ほどバスがありますが、今年度の新車６０数台は全てノンステップバスでございますので、確実にノンステップバスの比率が高まっていく中で、全エリアに少しずつではございますが、バリアフリーの車両を導入してまいりますので、もうしばらくお待ちいただければ幸いでございます。

【事務局（九州運輸局）】

各段階に応じて当事者参画が重要であるということについては、国土交通本省でも重要課題として取り組んで検討を進めているところであり、その一つとして、今回新たに整備された第４次整備目標において、当事者参画に関する項目が幾つか加わっております。

一方で、担当者レベルまでガイドラインの内容が周知されているかについては、まだまだこれから進めていく必要があるかと思いますので、いただいたご意見については、国土交通本省へご意見として上げさせていただきたいと思います。

【障害者自立支援法ＹＡＨ！ＤＯみやざき（永山）】

永山です。

南九州の人間が四国に行こうとしたときに、一番近い駅が臼杵駅です。臼杵駅で降りて、フェリーで八幡浜に行く場合、１番ホームは下りの特急が止まる一方、上りの特急が２番ホームに止まり、ホーム間の移動が跨線橋しかないため、車椅子利用者にとって利用しづらいと感じております。臼杵駅のバリアフリー化の進捗や今後の構想について確認できますか。

【ＪＲ九州（西尾）】

おっしゃるとおり、臼杵駅はまだバリアフリー化が済んでいない駅でございます。弊社の整備対象駅となっているのが１２７駅で、その内１１６駅の整備が終わっていない状況

でございます。１２７駅の整備が終わったら全て完了という訳ではありませんが、古い駅舎の整備もございまして、整備しなければならない駅が３００駅以上あるのが現状でございます。その中で、どのように優先順位をつけていくか非常に思慮あぐねているところであり、臼杵駅はまだ計画が立っていないところでございますが、今回のようなご意見を収集し、今後の計画を立てていきたいと思います。

【座長（大枝）】

これから議事４の情報共有、意見交換に移ります。二つ発表テーマをいただいており、いずれも自立支援センターおおいた、後藤委員から発表いただきます。

１.【自立支援センターおおいた（後藤）】

まず、ＪＲソニックに関してご質問です。

２０２４年の１２月に障害者の団体から、ソニックに関して、車椅子の方がデッキにしかいられないような状況だということで意見を申し上げて、最終的には愛媛にある特急しおかぜをモデルに随時変更していくという回答をいただいておりますが、その後の状況についてご回答をいただきたいと思います。

【ＪＲ九州（髙橋）】

特急列車における車椅子スペースに関しまして、以前からご要望をいただき、社内で検討を進めております。後藤様をはじめ、様々な団体様からご意見をいただくとともに、意見交換等もさせていただいておりました。

その結果、今年の６月に鉄道アップデート計画というものを公表させていただいております。計画の一つに、先ほどお話がありました車椅子スペースの確保に関する取組についても公表させていただいておりますので、参考資料をご覧いただければと思います。

特急列車の車椅子スペースの整備におきまして、現在、整備を進めているところでございます。対象の列車から申し上げますと、ソニック、にちりん、かいおうということで、６両編成の列車としております。主な運行区間といたしましては、博多－大分間、または宮崎空港までの間、及び博多－直方間になります。現在、運行開始時期を今年の秋頃から順次運行開始としておりますが、こちらは順次、準備ができ次第ということでご理解いた

だければと思います。

どのような整備をするかについてイメージ図をつけております。車椅子スペースにつきましては、縦方向１，３００ミリ以上、横方向が７５０ミリ以上という移動等円滑化基準がございますが、当該基準を満たしたスペースとして、イメージ図上、ブルーの車椅子スペースを確保する予定で検討しております。また、壁のところには手すりや荷物掛け、ＳＯＳボタンとコンセントを設ける予定です。写真の左側、前方の座席側におきましては、仕切り板を設けております。

当初は車椅子スペースと荷物置きの一部分についても仕切り板を設置する計画としていたところ、広くスペースをご利用いただけたほうが良いとのご意見もございましたので、仕切り板を設けずにスペースを確保しております。

現在、このスペースを１列車１編成に１箇所ずつ設置する方向で進めております。

座席の販売については、全列車への車椅子スペースの設置が完了後を予定しており、２０２８年度以降を想定しているところでございます。

順次、整備できている列車から運行を開始していくことを考えております。

まだまだ行き届かないところではございますが、弊社の車両も段々古くなっております。そのような中、九州各地、限られた車両を上手く活用しながら、できることを少しずつ検討しておりますので、何卒ご理解をいただけたらと思います。

【自立支援センターおおいた（後藤）】

ソニックがこのように変わっていくことにとても期待をしておりますので、よろしくお願いします。

加えて、何点かお聞きしたいことがありまして、この場でご回答いただかなくても大丈夫ですが、１点目は、車椅子利用者と介助者の方はセットになる傾向にありますので、車椅子スペースだけの販売ではなく、近隣の席もセットで販売されるのか、もしくは車椅子スペースの中に介助者席をパイプ椅子や折り畳み椅子などで設けるのか、そのような部分の検討も必要になってくるかと思いました。

２点目は、車椅子スペースの向かって右側にドリンクホルダーのような部分がありますが、車椅子利用者は転倒防止を気にして、壁側に少し寄ってバックで止めたりする傾向にありますので、この板が首の部分や背中の部分に当たってしまうことがあります。車両に関しても十分設計された上でのことだと思いますので、変更は難しいかもしれませんが、

改めてご検討いただければと思います。

２.【自立支援センターおおいた（後藤）】

続けて、各駅も老朽化して、エレベーターを設置しづらい状況は承知していますが、車椅子利用者はエレベーターしか移動の選択肢がない場合が多いです。

心のバリアフリーも含めて、バリアフリーが進んできていることは確かだと思います。一方で多様な事情があることは承知していますが、最近はインバウンドの方々が大きなスーツケースを持ってエレベーターに行列をつくり、譲っていただけない傾向があります。日本人の方は譲ってくれることはありますが、インバウンドの方々にはどのように伝えると良いか分からず、その結果、１０分から１５分、博多駅においては時には２０分近く待ってしまうことがあります。

そのため、新設される施設に関してはエレベーターの確保、博多駅のピンクの優先エレベーターのように車椅子利用者に選択肢を持ってもらえるような形が望ましいと思います。福岡市交通局様の資料を見せてもらいましたが、この資料に関してご説明をいただき、ご意見したいと思います。

【福岡市交通局（池田）】

福岡市交通局の池田といいます。

福岡市交通局では、全駅３６駅のエレベーターにおいて、エレベーターの優先利用のサインを設置しております。

この取組を始めたきっかけとしましては、先ほどご意見にもありましたように、多数の健常者がエレベーターに集中するため、車椅子利用のお客様やベビーカーを利用するお子様連れがエレベーターを利用できず、長時間待つ必要があるなどのエレベーター利用に関するお客様の声が複数寄せられていましたので、この取組を行っております。

今回のデザインを設置する前にも、優先利用にご協力くださいという内容のサインは設置しておりましたが、今と比較すると小さいサインでありましたので、令和５年度より現地確認、事例収集などを開始しまして、令和６年度にデザインを検討して、サインの設置を開始いたしました。令和７年度までに全駅設置を完了しております。

検討段階で重視したこととして、一目で優先利用と分かるような、優先という文言を大きく入れたり、車椅子、ベビーカー利用のピクトを大きく表示しております。先ほどもあ

りましたが、車椅子利用者は必ずエレベーターを利用する必要があるということで、車椅子のピクトを大きく表示させていただいております。

また、インバウンド向けとして、４ヶ国語を表記しております。

サインの色につきましては、この濃い青色は、障害者のための国際シンボルマークとして定められている車椅子マークの色味を参考として、薄い青色は、交通局の車両の車体カラーを参考にしたデザインとしております。

エレベーター優先利用のサインと併せまして、ホームドアに設置した優先席、優先スペースの利用案内も同様の色を使用しまして、エレベーターから連続して車両の優先席を案内できるように計画しております。

優先レーンと併せて設置したおもいやりレーンにつきましては、一般レーンなどの名前の候補もありましたが、譲る側が気持ちよく譲れるように、おもいやりレーンと名づけました。小さなお子様にも分かりやすい言葉を使用しております。

エレベーターの形状が駅ごとに異なりますので、駅ごとにサインの内容は工夫しながら、検討させていただいております。

２頁目をお願いいたします。

設置事例を下に載せておりますが、薬院駅のように表示面が大きい駅につきましては、ピクトを大きく入れております。

隣の赤坂駅は設置スペースが限られておりますので、床面についても優先レーンを設置して、おもいやりレーンが設置できていないというような条件になっております。

取組後の変化や効果についてですが、ＮＨＫで取り上げていただいたり、お客様の声で、優先レーンがあってエレベーターに乗りやすくなったというようなご意見をいただいております。

実際に設置して、優先レーンとおもいやりレーンの配置が使いづらいなどのお声もいただいておりますので、今後、お客様の声を踏まえながら改善をしていきたいと思っております。

【自立支援センターおおいた（後藤）】

この事例は大変ありがたいです。優先レーンがあることによって、「すいません、ちょっと横に避けてもらっていいですか」とか「通してもらっていいですか」というのが言いやすくなります。何もなければ、車椅子利用者のわがままみたいにとらえられてしまいま

すが、優先レーンであることが明確に表示されているので、「ちょっと譲ってもらっていいですか」と言うと、下を見て気づくことができます。エレベーターの周りの優先表示だけでは、なかなか避けないこともあると思いますが、下にも表示されていると、優先レーンということに気づいてもらい、譲ってもらえる傾向にあります。この取組はぜひとも、特に床の部分の取組は、スペース等の課題があるかと思いますが、引き続きご検討いただき、取組が広がっていくことを期待しております。

【事務局（九州運輸局）】

後藤委員のテーマについて、事務局からも一部回答させていただきます。

エレベーターの優先課題ということで、昨年度も後藤委員のほうから、インバウンドの観光客の増加に伴ってスーツケース利用者が増えているとのお話があったかと記憶しております。国土交通本省にもそのご意見を伝えた上で、毎年、エレベーターをはじめとした高齢者・障害者等用施設の適正利用推進のキャンペーンを実施しておりまして、こちらに関しては公共交通機関の各事業者及び地方公共団体の皆様にもご協力いただきながら、ポスターの掲示、チラシの配布、昨年度からはデジタルサイネージの活用などにより啓発を行っているところでございます。また、キャンペーンの期間に限らず、日頃から利用マナーについても周知いただいており、高齢者、障害者の皆様が快適にご利用できる環境整備のご協力をお願いしているところです。

一方で、今回お話がありましたように、外国人の方も含めて、より多くの方への適正利用に関するご理解をいただくための各施設への啓発などが今後も必要となってまいりますので、さらなる啓発の充実を図ることを目的に、改めて今回いただいたご意見については、多言語表記なども含めて九州分科会の意見として本省評価会議へ、報告させていただきたいと思っております。

また、エレベーターの設置台数に関するご意見もあったかと思いますが、こちらにつきましては、移動等円滑化基準で乗降場ごとに１基以上設けることとなっているため、最低限の整備は進められているかと思われる一方、国土交通省の定めるバリアフリー整備ガイドラインでは、旅客施設の高齢者、障害者等の利用状況を考慮して、適切な輸送力を確保するよう、設置台数並びに籠の内法幅、内法奥行きを検討するなどの積極的な整備が求められているため、利用状況や駅構造、乗換え動線等を踏まえながら、複数のバリアフリー経路やエレベーターの整備を進めることが望ましいと考えております。

引き続き、施設設置管理者のご理解とご協力を求める働きかけを行いますとともに、当ご意見についても、九州分科会の意見として本省評価会議へ報告させていただきます。

【九州看護福祉大学（西島）】

今のエレベーターの件ですが、インバウンドの方が相当増えていて、熊本駅でもスーツケースを持った外国の方がエレベーターを使うのはよく見かけますが、ベビーカーや車椅子の方はエスカレーターが利用できないので優先レーンは必要だと思います。

もう一点は広報の観点です。インバウンドの方にも周知するための方法が必要だと思います。エレベーターが混んでいるときに、車椅子利用者がいたらその人を優先してもらうなどです。また、スーツケースをお持ちの方はエスカレーターも利用できるため、おもいやりゾーンにエスカレーターもある旨を表示しても良いかと思います。

【事務局（九州運輸局）】

おっしゃるとおり、スーツケースをお持ちの方はエレベーターでなくても、移動の選択肢が車椅子利用者と比較してあるかと思いますので、情報提供の在り方につきましてもご意見に加えさせていただきます。

【座長（大枝）】

せっかくの機会ですので、本日参加いただいた委員からご発言をいただきたいと思います。

○【福岡県盲人協会（長尾）】

エレベーターの問題で申しますと、視覚障害者は駅に行ってエレベーターに乗ろうと思っても、数字が見えるか見えないかというのが不安です。そのような不安があるので、やむを得ず階段を使うこともあります。そのため、数字の並べ方などを統一していただけると助かります。

【座長（大枝）】

視覚障害者の方に向け、点字をはじめ様々な設備等を充実させていくべきだと思います。

最近は、トイレの入り口に点字で表示がされ、どこに何があるかが分かるようになってきておりますので、エレベーター等の設備にも普及していくと思います。

【九州看護福祉大学（西島）】

点字がどこにあるのか、音声案内も必要ですね。

○【福岡県聴覚障害者協会（大澤）】

千葉県での大雨洪水、熊本県での地震など、最近は全国各地において頻繁に災害が起こっています。

公共のトイレにおいて、トイレには電光掲示板が設けられていないので、避難指示は全て音声だと思います。聴覚障害者は耳が聞こえませんので、トイレの場にも情報提供できる設備として電光掲示板があれば助かると思います。ぜひ検討いただければと思います。

【座長（大枝）】

電光掲示というのは、トイレだけではなく、例えば避難経路も考えた上で掲示をすべきだと思います。

○【福岡県社会福祉協議会（徳永）】

社会福祉協議会は、ハード整備よりも心のバリアフリー、いわゆる福祉教育の推進などに力を入れているところでございます。

一例になりますが、小学生向けに福祉教育を推進するための教材、「ともに生きる」という教材を年２万部ほど発行しておりまして、昨年は県内の３７０校にご利用いただいております。

また、教員免許を取得予定の大学生等へ介護体験を実施し、こちらは毎年１，７００名ほどの参加を得ております。

そのほか、障害がある方々への情報提供として「障がい者福祉情報ハンドブック」、制度、手続、サービス、どのようなサービスが利用できるかといった情報をまとめた冊子の発行等も行っており、引き続き、心のバリアフリー、福祉教育の推進に力を入れてまいります。

高齢者の方々に対する支援等にも力を入れており、その中で、最近、電動シニアカー等

をよく町中で見かけます。これまで車椅子等を想定した施設の整備等があったかと思いますが、これから非常に高齢化が進み、車の免許返納等も進展する中で、移動手段としてシニアカー利用も非常に増えてくると思われるので、シニアカーを利用する際のルールづくりが必要です。複数の施設や店舗で利用できるのか、シニアカーを利用する際の安全確保の問題なども含めて、既に検討されているかもしれませんが、シニアカーについても検討対象に入れていただければと思います。

○【福岡県手をつなぐ育成会（岩田）】

福岡県手をつなぐ育成会の岩田です。

ヘルプマークやヘルプカードなど、様々な障害者に対応する設備がある一方で、優先席に本来の利用者以外の方が座る等、障害者が利用できない状況は今後も出てくると思います。そのため、学校教育の中で、心のバリアフリーをより一層広げていく、あるいは地域のコミュニティーの中でバリアフリー教室を広げていくことをしていかないと、本当の意味での理解は広がらないと強く思います。

【座長（大枝）】

貴重な教育を広げていくというお話であり、本省評価会議のほうへ報告したいと思います。

○【福岡県精神保健福祉会連合会（楢橋）】

福岡県精神保健福祉会連合会の楢橋でございます。

精神障害者にとって、心のバリアというのは交通運賃であると、言い続けてまいりました。昨年、ＪＲをはじめ、大手私鉄の公共交通機関も実施をしていただき、また、西鉄につきましては、いち早く実施していただいており、１級から３級まで全員が無料となっています。

しかし、１００キロ制限等のこともあり、なかなか日常的な利便性の向上にはつながっていないと思っております。中には精神障害を持った方が毎日、作業所へ通所するためのお金がなく、福岡市内から篠栗まで自転車で通っている方もいらっしゃいます。そのような事例も多くありますので、少しでも交通運賃が安くなり、日常的に公共交通機関を利用できるような制度にしていただけると本当にありがたいと思っておりますので、どうかよ

ろしくお願いします。

【座長（大枝）】

ご意見については、本省評価会議へ報告したいと思います。

○【福岡県老人クラブ連合会（岡本）】

福岡県老人クラブ連合会の岡本でございます。

初めてこの会議に出席をさせていただき国土交通省をはじめ関係機関の方が熱心に、バリアフリー化に取り組んでおられることにつきまして、高齢者としては大変ありがたく思っておりますし、今後もより一層推進していただきたいと思います。

○【福岡県脊髄損傷者連合会（東）】

以前、特急リレーかもめに乗った際、車椅子席のスペースが非常に狭く、通路側に車椅子がはみ出てしまい、スーツケースを持たれたお客さん等が通行されるたびに、お互い非常に気を遣わなければなりませんでした。今後、少しずつ特急電車のバリアフリー化が進んでいくと思いますが、誰もが安全で快適な列車の旅を楽しむためにも、さらに取組を進めていってほしいと思います。

また、エレベーターの件についてですが、駅のホームから降りるときは非常に混雑しており、待たされることがよくあります。先ほどお話しされたように、表示方法の工夫に加え、エレベーターの事例についても子供たちへ福祉教育や啓発を行うなど、ハードとソフト両面で進めていくことが必要かと思います。

【座長（大枝）】

バリアフリーの設備に関しましては、障害者から見ればまだまだ足りない点が数多くあると思います。その点につきましてはぜひご意見をお寄せいただくことで、私たちが気づいていなかったことが出てくると思います。皆様が日頃生活の中で困ったことや、こういうことをすればもっと利用しやすくなるといったご意見があれば、遠慮なくお聞かせいただければと思います。

○【福岡県自閉症協会（伊野）】

３点ほどお話しさせていただきますが最近、交通機関にペットが同乗する場合が多いです。自閉症の場合、感覚過敏などもあり、ペットのいるところに入れないことがあります。ペットが乗車する車両を限定していただければ、この問題は解決できるかと思います。ペットの問題というのも共存できると思う反面、ペット様々になっているのが現状です。

２点目は、大阪へ行った際に私自身も感じたことになりますが、駅等の表示について自閉症や発達障害の場合、目で見て理解するのですが、各地域における表示は統一されているのか気になりました。例えば、西日本の駅と大阪駅との表示の仕方が統一されているのか、あるいは九州内でも統一されているのかが気になりましたので、改めて確認していただければと思います。

最後に、先進的な取組だと思った事例になりますが、北九州空港にはカームダウンエリアが設置されています。感覚過敏等により周囲の環境に耐えられなくなった方が、壁に囲まれたところで落ち着ける空間です。主要な駅以外への設置は無理かと思いますが、大阪のような街の雑踏を見ると、発達障害や自閉症のある方はとても耐えられないと感じますので、少しでも気を休められる場があれば良いと思います。これはかなり先進的な取組の一つであると思いますので、今後の取組を検討される際には、こうした取組を念頭に置いていただければなと思います。

【座長（大枝）】

２点目の表示方法というのは、例えば文字の形などを指しているのでしょうか。

【福岡県自閉症協会（伊野）】

例えば、矢印のつけ方です。特にＵターンマークのような矢印になっているところが分かりづらいと思います。そのような矢印のつけ方や方向の出し方です。当然、トイレにおけるデザインなどある程度共通しているものは分かると思いますが、施設によっては方向性の示し方が分かりづらい印象を持つことがあります。

【座長（大枝）】

お話いただいたご意見については、本省評価会議へ報告したいと思います。

３点目の心を落ち着けるスペースについて、九州大学内にも類似するスペースを設けて

おり、外からは見えないので自閉症のある方にとっては安心して過ごせる一方、安全面での懸念もあります。カームダウンエリアについては、運用方法を考えながら設置する必要があると思っております。

【福岡県自閉症協会（伊野）】

北九州空港の場合は、つい立てがあり、囲われているため、犯罪に結びつく可能性は低いと思います。自閉症の人たちにとって、そのような場所があると落ち着けるので、ぜひ今後もご検討をお願いします。

○【福岡・翼の会（小野）】

当ＮＰＯ法人は、高次脳機能障害を抱えた当事者とその家族を支援する団体です。

高次脳機能障害というのは、まだ一般的にはよく知られてないところがあるかと思いますが、その症状や抱えている問題も様々であり、高次脳機能障害者として一律にこうだということは申し上げにくいところがあります。車椅子利用者や発達障害の方と同じ問題を抱えておられる方もいらっしゃるので、本日は一般的な感想という形で申し上げます。

まず、当事者参加というお話が出てきました。高次脳機能障害に関しては４月に基本法ができ、当事者参画ということで、当事者の主体性が強調されてきており、先日も県のバリアフリー条例に関するヒアリングのために担当の方が当法人に来られて、様々な話を聞かれました。これは、以前までなかったことであり、こうした制度ができる前から当事者が参画することは非常に大事だと思います。

私は以前、福岡市の建築審査会の委員も務めておりましたが、当時は設計段階から当事者に参画してもらうという意見はなく、現在は立案段階から取り入れるようになってきており、変化しつつあるのかなと思います。今後、さらに進めていただきたいと思います。

また、高次脳機能障害者というのは、外見からほとんどの人は分かりません。どんな障害を持っているのか全く分からないので、必要な配慮を受けられません。気が利かないなとか、非常識だなとか、怒りっぽいなと思われたりします。こうしたことを考えると、本日お話のあった心のバリアフリーの取組も必要かと思っております。

私事になりますが、私が子供の頃、まちで車椅子利用者を見ることはほとんどありませんでした。まして列車に乗っているところを見たこともなかったと思います。現在、まだ十分ではないかと思いますが、車椅子利用者を日常的にまちで見かけるようになってきて

います。これから将来を担う子供たちへ、知識で差別はいけませんとか、共生しましょうとか、障害者の方にも手を差し伸べましょうと伝えたとしても、やはり障害者の方を見ないといけません。障害を持った方がまちに出て、車椅子利用者をはじめ様々な方と自然に接する機会が多くなれば、心のバリアフリーの考え方が普及していくかと思います。そのような社会を実現するためにはハード面、あるいは制度面のバリアフリーが大事になると思います。

私は本職として弁護士をしておりますが、以前から障害者の移動は権利であると申し上げてきました。バリアフリー施策は人間としての権利を保障する取組であるということを念頭に置いていただき、今後も推進していただければと思います。

【事務局（九州運輸局）】

事務局から２点、連絡事項がございます。

１点目は、令和８年度の視察・意見交換会についてです。

昨年度に引き続き、今年度も先進的なバリアフリー施設の視察及び意見交換会を開催したいと考えております。現在、具体的な内容については検討中でございますが、決まりましたら委員の皆様にご連絡させていただきます。

２点目は、第１６回移動等円滑化評価会議の開催についてです。９月２５日（金）に国土交通本省において第１６回移動等円滑化評価会議が開催されます。本会議は、地方分科会委員の皆様もオンラインでご視聴が可能となっておりますので、傍聴を希望される委員におかれましては、所定の登録様式に記載の上、当課宛てにメールにてご提出いただきますようお願いいたします。

また、本日の当分科会及び本省評価会議の議事内容等につきましては、後日、ホームページで公表を予定しております。公表時期が分かりましたら改めてご案内いたします。

【座長（大枝）】

今回も皆様から様々なご意見をいただきましたが、当事者参画という形で、皆様のご意見を取り入れて、設備をつくっていくことが重要ではないかと思いました。

本日の内容につきましては、取りまとめの上、国土交通省本省の評価会議へ九州分科会の意見として報告いたします。報告内容につきましては、分科会長と事務局にお任せいただいてよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【座長（大枝）】

ありがとうございます。それでは、私と事務局で進めさせていただきます。

今回も有意義なご意見、活発な議論をいただき、ありがとうございました。この会議で共有した情報は、運輸局、整備局、それから自治体、施設設置管理者等において施策の実現に向けて取り組んでいただき、社会全体としてバリアフリー化が一層進展することを望みます。

分科会の次回の開催につきましては、また皆様へお声がけさせ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。

ご欠席の委員の皆様には、事務局から本日の内容をお伝えしたいと思います。

【事務局】

閉会に当たり、九州地方整備局企画部企画調整官、飯島よりご挨拶申し上げます。

【九州地方整備局企画部企画調整官（飯島）】

本日は長時間にわたり、ご出席いただきまして、ありがとうございます。また、大枝会長におかれましては円滑な議事進行を務めていただきまして、重ねてお礼申し上げます。

委員の皆様からはバリアフリー化の推進に向けて、現場の実情に即した多角的なご意見を頂戴しました。行政としましても、本日のご意見を真摯に受け止めたいと思っております。

今後も各福祉、障害者団体、施設設置管理者、有識者、行政などが一体となって、移動等円滑化の一層の推進に向けた取組を進めてまいります。引き続き、ご助言をいただければ幸いでございます。

【事務局】

以上をもちまして、令和８年度移動等円滑化評価会議九州分科会を閉会いたします。本日は長時間にわたりご参加いただき、誠にありがとうございました。

―― 了 ――