

第3回移動等円滑化評価会議東北分科会 議事録

○日 時：令和3年8月5日（木）13時30分～15時00分

○場 所：TKPガーデンシティ仙台 21ホールA（オンライン併用）

○出席者

【委員】

岡 正彦	東北福祉大学 教授
石 井 敏	東北工業大学 教授
白戸 駿平	自立生活センターP i n g あおもり バリアフリー担当
浅利 義弘	一般社団法人 青森県ろうあ協会 常任理事 事務局長（欠席）
藤井 公博	一般社団法人 岩手県障がい者スポーツ協会 会長 （代理：三浦 拓朗 事務局長）
川村 正司	公益社団法人 日本オストミー協会岩手県支部 事務局長（欠席）
菅井 健彦	特定非営利活動法人 みやぎ・せんだい中途失聴難聴者協会 事務局長
下山 清子	一般社団法人 宮城県手をつなぐ育成会 業務執行理事
伊藤 英紀	社会福祉法人 秋田県身体障害者福祉協会 会長
戸嶋 正紀	公益財団法人 秋田県老人クラブ連合会 常務理事 事務局長（欠席）
小林 光雄	全国脊髄損傷者連合会山形県支部 顧問
渡部千代子	山形県精神保健福祉会連合会 会長
五十嵐雪子	山形県婦人連盟 会長
阿曾 幸夫	公益社団法人 福島県視覚障がい者福祉協会 会長
芦野 正憲	公益社団法人 認知症の人と家族の会福島県支部 世話人
阿部 一彦	社会福祉法人 仙台市障害者福祉協会 会長
伊藤 清市	特定非営利活動法人 仙台バリアフリーツアーセンター 理事長
丸山あずさ	盲導犬ユーザー（欠席）
藤井 俱子	特定非営利活動法人 のびのび会 理事長（欠席）
加藤 健一	一般社団法人 山形バリアフリー観光ツアーセンター 代表理事（欠席）
渡邊 和裕	特定非営利活動法人 ふくしまバリアフリーツアーセンター 理事長 （代理：今井 伸枝 副理事長）
東 直樹	青森県 企画政策部長（代理：佐山 裕之 交通政策課 課長代理）
熊谷 泰樹	岩手県 ふるさと振興部長（欠席）
志賀 真幸	宮城県 企画部長（代理：大石 雅邦 地域交通対策課 課長）
嘉藤 正和	秋田県 観光文化スポーツ部長（代理：宮川 健一 交通政策課 主任）
小林 剛也	山形県 みらい企画創造部長（代理：細谷 純一 総合交通政策課 主査）
渡 辺 仁	福島県 生活環境部長（代理：遠藤 喜之 生活交通課 副主査）
八木 裕一	仙台市 都市整備局長

村島 弘子 特定非営利活動法人 移動サービスネットワークみやぎ 会員
特定非営利活動法人 移動支援 R e r a 代表
(代理：箕田 朗子 理事)

渡邊 博之 仙台ビルディング協会 事務局長

松崎哲士郎 一般社団法人 日本ホテル協会東北支部 支部長

谷内 克行 仙台国際空港株式会社 取締役空港運用部長

木村 和博 東北六県バス協会連合会 専務理事

佐藤 武彦 東北ハイタク連合会 専務理事

武内 伸之 東北旅客船協会 専務理事

高橋 浩也 東北鉄道協会 専務理事

祝迫栄一郎 東日本旅客鉄道株式会社仙台支社 総務部輸送サービス品質改革室長
(代理：大庭 一馬 副課長)

中 村 浩 仙台市交通局 鉄道管理部長

○議 事

【東北運輸局 本多】

それでは、定刻となりましたので、ただいまより第3回移動等円滑化評価会議東北分科会を開催させていただきます。

本日は、お忙しい中、本会議へご出席いただきまして誠にありがとうございました。

私は、本日の司会を務めます東北運輸局交通政策部バリアフリー推進課の本多と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、コロナ禍でもありますので、オンラインとの併用で会議を開催させていただいております。オンラインでご参加の皆様につきましては、マイクをオフにした状態でご参加いただきますよう、よろしくお願いいたします。

【東北運輸局 本多】

初めに、開会に当たりまして、東北運輸局長の田中よりご挨拶を申し上げます。

【東北運輸局 田中局長】

皆様、こんにちは。私は、7月1日付で東北運輸局長を拝命しました田中と申します。

本日は、お忙しい中、第3回移動等円滑化評価会議の東北分科会にお集まりいただきまして、どうもありがとうございます。

既に皆様ご案内のとおりでございますが、バリアフリー法が平成30年に改正をされまして、高齢の方、障害のある方、当事者の参画によるバリアフリー施策の評価をしていく会議として令和元年2月に移動等円滑化評価会議をつくりまして、東北地域におけるバリア施策の評価を行うための会議としてこの分科会をつくっているもので、毎年1回開催をしているところでございます。

本日もこの後、バリアフリーの国の基本方針に定めております整備目標の達成状況について

ご報告申し上げるところでございますが、これまで皆様のご協力をいただきまして、少しずつではありますがバリアフリー化が進んできているところでございます。ただ、やはりまだまだ十分でないところがありまして、引き続きバリアフリー化をしっかりと進めていかなければいけないと考えております。

また、昨年12月に、今年度からの5年間を目標とする新しいバリアフリー整備目標が策定されました。新しい目標では、従来からのハードの整備だけでなく、心のバリアフリーなどのソフトの面も強化するということになっておりまして、こちらは評価会議の皆様のご意見、あるいは地方の分科会の皆様のご意見などを反映したものとなっております。

また、国土交通省では、現在開催中の東京オリンピック・パラリンピック大会のレガシーとしまして、真の共生社会の実現を図るということ、それから障害者の方の当事者目線に立った施策を展開していくということで、今年、本省それから地方局それぞれユニバーサルデザイン推進本部を立ち上げているところでございます。

東北ブロックにおきましても、今年5月に本部会議を開催しまして、運輸局、整備局、航空局一体となって、心のバリアフリーやユニバーサルデザインの街づくりの推進ということについて皆様にお話をしてきているところでございます。

東北運輸局としましても、高齢者や障害者の方などの皆様からの貴重なご意見をお伺いする場として、この分科会を十分に活用していきたいと考えております。皆様と一致してより一層のバリアフリー化を目指していきたいと考えております。

皆様方におかれましては、様々な観点からの忌憚のないご意見を賜りますようお願いを申し上げます。私の挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしく願いいたします。

【東北運輸局 本多】

ありがとうございました。

続きまして、当分科会の岡会長よりご挨拶をいただきたいと思っております。岡会長、よろしく願いいたします。

【岡会長】

東北福祉大学の岡です。

今回の会議の中で、全国的な問題として取り上げる案件があるということも聞いておりましたので、皆さんの活発なご意見を期待しております。

時間も限られていますけれども、ご進行、ご協力よろしく願いいたします。ありがとうございます。

【東北運輸局 本多】

ありがとうございました。

なお、東北運輸局長におかれましては、本日この後所用があるため、ここで退席させていただきます。

〔局長退席〕

【東北運輸局 本多】

それでは議事に移らせていただく前に、お配りしております資料の確認をさせていただきたいと思えます。

まず、配席図、出席者名簿、議事次第、そのほか本日の会議資料といたしまして、資料1から資料5、あと参考資料1から参考資料4となります。以上となります。

資料の不足等ございませんでしょうか。

ないようであれば、本日はオンライン併用の会議としておりますが、現地参加の方には1台ずつウェブカメラがありませんので、画面では発言者が特定できませんので、発言者を明確にするため、ご発言をいただく際には所属と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。また、オンライン参加の方でご発言をする場合につきましては、挙手ボタンあるいはチャット機能を適宜ご使用いただきまして意思表示をしていただければ幸いです。また、発言の順番になりましたら、ミュートを解除して、所属とお名前をおっしゃってからご発言いただきますようお願いいたします。あわせて、会場にお越しの委員の皆様におかれましては、新型コロナウイルス対策のため、ご発言の際には、念のためお手元にお配りした手袋を、マイクを持つ手にはめていただいた上でマイクをお持ちいただきますようお願いいたします。

あと、本日出席されている委員の皆様一人一人を本来ご紹介すべきところですが、時間の関係もございませんので、お手元に配付しております出席者名簿で代えさせていただきますので、ご了承願います。

では、議事に移らせていただきたいと思います。

ここからの議事進行につきましては岡会長にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【岡会長】

それでは、第3回移動等円滑化評価会議の東北分科会を始めさせていただきます。

議事次第に従いまして、議事①から③まで、①東北における移動等円滑化の進展状況についてから③の東北運輸局の取組について、これを一括してご説明等をしていただくということにいたします。その上で、皆さんからのご質問とご意見を伺うということにさせていただきますか。

それでは、①東北における移動等円滑化の進展状況について、事務局からご説明をしていただきたいと思います。

【東北運輸局 菅井課長】

事務局の東北運輸局バリアフリー推進課長の菅井と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。それでは、座ってご説明させていただきます。

まず、お手元の資料1をご覧くださいと思います。基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況についてですが、1ページは2020年度末までの各施設ごとの目標と、2019年度末現

在における全国の達成状況の一覧になっております。個別の状況につきましては、次のページ以降となります。

旅客施設のうち、まずは3ページの利用者数が1日3,000人以上の鉄軌道駅のバリアフリー化の推移になります。2020年度末までに100%という目標に対して、2019年度末現在で視覚障害者誘導用ブロックの設置は98.2%と高い数字になっておりますが、段差の解消及び障害者用トイレについてはそれぞれ83.9%、86.3%と、全国平均よりも低い数字となっております。

4ページは県別の状況になります。オレンジ色の部分が全国平均を上回っているもの、青色が下回っているものとなります。以降の資料も同様となります。

5ページは鉄軌道駅におけるホームドアの設置状況になります。全国で約800駅での設置を目標としており、2019年度末現在で858の駅で設置済みと、目標を上回る設置数となっております。

6ページはバスターミナルのバリアフリー状況になります。東北における対象ターミナルは、仙台市地下鉄の旭ヶ丘駅ターミナルの1か所のみであり、段差解消、誘導用ブロック設置、障害者用トイレの設置、全て実施済みとなっております。

7ページは旅客船ターミナルですが、東北における対象ターミナルはございません。

8ページは航空旅客ターミナルのバリアフリー状況になります。東北における対象ターミナルは、青森空港、仙台空港、秋田空港の3施設となりますが、青森空港の視覚障害者誘導用ブロックと秋田空港の段差解消が未実施となっております。

次に、車両関係になりますが、まず10ページは鉄軌道車両のバリアフリー化の推移になります。2020年度までに全国の総車両数の約70%を目標としており、全国的には74.6%の進捗ということで一応は目標達成となっておりますが、東北においては49.7%と、まだまだ低いという状況となっております。

11ページは県別の状況ですが、宮城が100%となっているものの、そのほかの進捗率は1割を下回っております。なお、この車両数につきましては、鉄道事業者の本社の所在地の県ごとに集計しておりますので、JR東日本さんの分については含まれておりません。

12ページはノンステップバスの導入状況になります。こちらも全国の対象車両数の約70%を目標としておりますが、全国的には61.2%、東北では42.3%の進捗となっております。

県別では、13ページのとおり、山形で63.0%と全国平均を上回る状況にありますが、20%台のところもあり、東北全体としては目標の6割程度にとどまっている状況となります。

また、リフト付きバス等については、適用除外認定車両のうち1割にも満たない導入状況となっております。

14ページから15ページは福祉タクシーの導入状況になります。平成29年10月のトヨタのジャパンタクシー販売開始以降、一気に導入が進んだこともありまして、目標設定を大きく上積みして4万4,000台としているところですが、全国では約3万7,000台が導入され、15ページのとおり、東北においても福島の443台を筆頭に着実に導入が進んでおります。

16ページからは旅客船になります。こちらは全国の総隻数の約50%を目標としており、現在、全国で48.4%、東北では42.2%となっており、17ページのとおり、県別では宮城が全国を上回る61.9%となっております。

18ページは航空機になります。こちらは100%の導入を目標としており、現在99.1%の導入状

況となっております。

次に、20ページから21ページが道路のバリアフリー状況になります。道路については、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する全ての道路についてバリアフリー化を実施することとされており、全国で91%、東北では21ページのとおり96.1%が実施済みとなっております。

23ページは都市公園になります。園路及び広場、駐車場については、対象とする公園の約60%、便所については約45%を目標としており、東北においては園路及び広場が51.5%、駐車場が46.1%と全国平均を若干下回っており、便所については42.0%と全国平均を上回っております。

25ページは路外駐車場のバリアフリー状況になります。目標は約70%となっておりますが、全国では70.6%と目標を達成しているものの、東北においては57.7%と全国平均を若干下回っております。

27ページは建築物のバリアフリー化の推移になります。2,000平方メートル以上の特別特定建築物の総ストックの約60%という目標に対して60.8%と、目標が達成されている状況となっております。

最後に、29ページから30ページは信号機等のバリアフリー状況になります。重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等についてバリアフリー化を実施することとされており、全国で99.0%、東北では99.7%が実施済みとなっております、宮城を除く5県が100%実施済みとなっております。

なお、30ページの表で宮城県と東北平均が青色で着色されておりますが、いずれも全国平均を上回っておりますので、ここはオレンジ色になるということで訂正させていただきます。

次に、資料2の基本構想・マスタープランの作成状況についてご説明いたします。

1ページをご覧ください。昨年度末現在、全国における基本構想につきましては、309市区町において作成されており、作成率は約2割ということになります。人口規模が比較的大きい市、区など、都市部における作成はある程度進んでいるものの、非都市部における作成が進んでいないと言えます。

2ページをご覧ください。全国の基本構想の作成市町村の一覧でございます。全国の309市町村のうち、東北は12市町、作成率にして5.3%と、全国の中でも非常に少ない作成率となっております。

このように基本構想の作成がなかなか進まない中で、平成30年5月の法改正で新たにマスタープラン制度が創設されております。まだ制度ができて間もないということもあり、令和3年3月末現在で、マスタープラン作成済みの市区町村は全国に11市区で、東北では岩手県遠野市だけが作成済みとなっております。

なお、今年の7月末現在でいいますと、東北では青森県三沢市、岩手県宮古市、秋田県大館市、福島県福島市の4市がその後作成済みとなっておりますので、遠野市と合わせて5市がマスタープランを作成しております。そのほかにも現在作成中の自治体が1つございます。

東北運輸局といたしましても、これまでも各自治体を個別に訪問するなどして、基本構想やマスタープラン作成に向けたプロモート活動を行っているところですが、今年度からの新しい整備目標に作成市町村数の数値目標が新たに追加されたということもありますので、今後

は整備局や各県とも連携しながら、より一層の作成促進に努めてまいりたいと思っております。
続きまして、ハード・ソフト取組計画の作成状況について、資料3をご覧ください。

1ページですけれども、令和元年度より一定規模以上の公共交通事業者等は、バリアフリー法に基づき毎年ハード・ソフト両面の取組に関する計画書の作成、提出、取組状況の報告、公表を行うことが義務づけられております。この計画には、エレベーターやホームドアの整備等のハード対策だけでなく、乗降についての介助や誘導等の旅客支援、情報提供や教育訓練なども盛り込むことになっております。

3ページのとおり、現在、全国で計390者がこの計画を作成しており、各事業者のホームページで公表されております。

5ページに東北ブロックの対象事業者を載せておりますので、参考にしてください。

以上、議事の①についてご説明させていただきました。

【岡会長】

ありがとうございました。

【岡会長】

続きまして、議事②各団体等からの先進的事例報告について、事前に資料を頂いておりますので、資料4の上のほうから、NPO法人ふくしまバリアフリーツアーセンターの今井委員、代理の方になりますね。ご報告とこれに関しての補足等も含めた説明をよろしく願いいたします。

【ふくしまバリアフリーツアーセンター 今井委員（代理）】

ふくしまバリアフリーツアーセンター、今井でございます。よろしくお願いいたします。

まず、資料を出していただいてもよろしいでしょうか。

ふくしまバリアフリーツアーセンターは、平成21年に発足し現在まで活動を続けております。

2ページ目、福島市は、2020東京オリ・パラ競技大会を契機にバリアフリーニーズを掘り起こし「誰にでもやさしいまち ふくしま」の実現を目指しています。このバリアフリー推進への取組の趣旨・目的に賛同し連携・協力できる民間団体263団体とバリアフリー推進パートナーとして官民一体でハード・ソフト両面のバリアフリー化を推進しています。

バリアフリー推進パートナーでもある当センターは、小学生向けの心のバリアフリー冊子を作成し、心のバリアフリーの推進に取り組んでおります。また、ウェブ版の福島市バリアフリーマップを作成し、このマップは必要な設備のバリアフリー情報を簡単に検索することが可能で、さらにピクトグラムと写真で分かりやすく表示し、安心して外出しやすくなるよう、当事者目線で作成しています。このウェブ版の福島市バリアフリーマップは、今後公開予定です。

次のページをお願いいたします。先月7月2日に、福島市バリアフリー推進パートナー事業、パートナーミーティングが開催されました。当センターからは、「心のバリアフリーってなあに？」の冊子について発表しました。そのときの様子です。

「心のバリアフリーってなあに？」の冊子についてのお話をさせていただきます。次のページ

をお願いいたします。資料の4ページです。福島市地域福祉課からの依頼で、小学校高学年を対象にした心のバリアフリー冊子をいろいろな障害者や関係者で作成しました。冊子は絵と漫画で表現し、キャラクターが話を進める形で、子供の中の優しさを後押しすることができるような内容にしました。

表紙の絵です。この表紙の絵には、社会にはいろんな人が生活していることを改めて知ってほしく、人種、年齢、体の状態、好きなことなどを表現いたしました。この絵の中に、車いすの人を二人描いてもらいました。一人の車いすユーザーは呼吸器をつけています。私は筋ジストロフィーという体の筋肉が徐々に衰えていく病気で、呼吸の筋肉が衰えると呼吸器をつけて生活している仲間がいます。ALSという難病の患者さんも同じような方がいます。目が悪い人が眼鏡をかけるように、呼吸筋が弱ければ呼吸器で補うことを伝えたいと思って、二人の車いすユーザーを描いてもらいました。

冊子の内容は資料の4ページからになります。障害者別に状態を知って、日常生活で困っていることやサポートしてほしいこと、また障害ごとに使用しているマークなどを伝える形にしました。皆様のお手元の6ページからになります。

私たちは、もも組という知的障害・発達障害の疑似体験の活動をしている団体と一緒に活動を行っています。資料15ページになります。そこに、おまけコーナーというコーナーがありまして「下の4つのことばを絵でかけるかニャ?」、「りんご」「ボール」「ちょっと」「ちゃんと」と描くコーナーになっています。「りんご」や「ボール」は描けますが、「ちょっと」とか「ちゃんと」を形にすることは難しく、障害を持っている人に曖昧な表現では伝わらないことを体験してもらいます。また、軍手をつけてジップロックの袋からお金を取り出す体験も行っています。集金に来た設定で、例えば「1,843円です、早くして、早く早く」と催促をする場面と「どうぞゆっくりやってくださいね」と言葉をかける場面を設定して、手がうまく動かせない状態とせかされて焦ってしまうことを体験してもらいます。体験とはいっても、焦るとつらくなりますよね。

資料の3ページまで戻していただいていいでしょうか。そのときの様子の写真が出ています。右下の、座って軍手をはめてジップロックからお金を出している。ちなみに右の手前の軍手をはめて悪戦苦闘しているのは福島市の保健福祉部長です。

では、次のページをお願いいたします。これは私たちが作った冊子の一番最後のページになります。この裏表紙には子供たちへのメッセージを書きました。この冊子を通して、社会の多様性を知り共生していくことが大切だということを感じてほしいと思います。子供たちが自分たちの中の優しさに気づいて、少しでも実践へと踏み出してほしいという願いを表しました。本来はこの冊子を基に当センターが小学校で出前講座を行う予定でしたが、コロナ禍のために実現できていません。コロナが収束して子供たちに直接話をする機会を持てることを願っています。

これからも誰もが自分らしく生きることができる社会となるために活動していきたいと思えます。ご清聴ありがとうございました。

【岡会長】

ありがとうございました。

続きまして、NPO法人仙台バリアフリーツアーセンターの伊藤委員からお願いしたいと思いますが、ウェブ参加ですね。聞こえますか。（「はい、聞こえます」の声あり）では、よろしく申し上げます。

【仙台バリアフリーツアーセンター 伊藤委員】

どうぞよろしくお願いいたします。今回ウェブ参加させていただきます、伊藤です。

先ほどのふくしまさんの次のページ、17ページをご覧くださいと思います。昨年の分科会でもご紹介をさせていただいたんですけれども、観光庁のバリアフリー飲食施設ガイドのご紹介をさせていただきたいと思います。昨年の分科会でも仮版という形でご紹介して、そのときにウェブ公開がいつになるかというお話をしたんですけれども、今年の3月にウェブ公開したということで、全国の皆様にもご覧いただけるようになっております。

このバリアフリー飲食施設ガイドは、昨年の国交省のバリアフリー化推進功労者大臣表彰を受賞されたW h e e L o g！（ウィーログ）さんという団体さんが観光庁から受託して、それをオリ・パラの会場である、私どもの仙台とか、あとは福島さんも一昨年の暮れから去年の初めぐらいまで、ちょうどコロナのぎりぎり前あたりまで取材調査されて、作成されたものです。

W h e e L o gさんに関しては、すみません岡先生、今会場に、今日私が出られなかったので、W h e e L o gのメンバーの岩城さんという方が会場にいらっしゃると思うんですけれども。

【岡会長】

岩城さん、おりますね。手を挙げられています。

【仙台バリアフリーツアーセンター 伊藤委員】

岩城さんから、W h e e L o gのことを、お話をさせていただいてもよろしいでしょうか。

【岡会長】

では、よろしく申し上げます。

【仙台バリアフリーツアーセンター 伊藤委員】

では岩城さん、W h e e L o gのご紹介をお願いできればと思いますので、よろしく申し上げます。

【W h e e L o g 岩城氏】

初めまして。昨年のオリ・パラの一環とし、観光庁から委託され、飲食施設ガイドに関わらせていただいた、W h e e L o gの岩城と申します。

全国、北海道から宮城、静岡まで、競技場や、最寄りの駅から車いすで行ける範囲の飲食店を探すという、すごく範囲が狭い中で、地方のバリアフリーツアーセンターの関係者の皆さまに

もご協力いただきました。

ホテルや商業施設であれば、バリアフリー対応店舗が入っておりますが、今回は出来るだけそういう店舗ではなく、地元のおいしいお店などを中心に探していただき、カフェ、エスニック、和食、洋食、中華、と偏らないよう皆さんに安心してガイドを見て楽しくお店を選んでいただけるよう、作成に携わらせていただきました。

今回はこの新型コロナウイルスの影響で1年ほど公開するのが遅くなってしまい、各バリアフリーツアーセンターの皆さんにはご迷惑を多々おかけしてしまいましたが、飲食店ガイドを無事に公開する事ができました。「行きたいが行けた」という気持ちに変えていくWheelogアプリ活動はこれからも続いていきます。

ぜひ一度、皆さん、世界でいちばんあたたかい地図を目指している、Wheelogを検索していただいて、どんなマップを公表しているのかご覧にいただき、また情報のプラットフォームとして障害者、健常者問わず皆さんと共有していきたいと思っていますので、どうぞ東北の皆様、よろしく願いいたします。

【仙台バリアフリーツアーセンター 伊藤委員】

すみません岩城さん、突然のご指名、申し訳ございませんでした。今岩城さんがおっしゃったように、チェーン店ではなく、やはり地元のお店、地元資本のお店を中心として、全国各地でご紹介させていただいているというところが大きなポイントだと思います。

当然、オリ・パラが終わっても日常でも利用できる、特に県外からいらした方に地元の方がおもてなし、お勧めできるお店としてご紹介させていただいていますので、ぜひご活用いただければと思います。

どうもありがとうございました。

【岡会長】

伊藤委員、ありがとうございます。それから補足をいただいた岩城さんもうありがとうございます。

続きまして、3つ目の事例紹介ということで、東北福祉大学の先生から、資料があると思いますが、追加資料として「自動走行車いすの開発」。2つの資料を基にご説明させていただきます。先生、よろしくお願いいたします。

【東北福祉大学 大内教授】

東北福祉大学の先生です。

共有大丈夫ですか、切れたみたいですが。1回ネット切れでしたね。大丈夫ですか。ちょっと今ネットが、無線LANが切れてしまったみたいですが、話を進めたいと思います。

私、東北福祉大学の情報福祉マネジメント学科というところに所属しています。普段はコンピュータ工学を福祉の領域に応用するようなそういう研究、それから実際に学生たちと一緒に開発したコンピューター機器あるいはソフトウェア等を、障害者さんのお宅に出向いている

いろ活用していただいて修正をするみたいな、そういう活動をしております。

あわせて、仙台にありますNPO法人せんだいアビリティネットワークというところに所属しております、神経難病の方々、例えばALSの患者さんであるとか、あるいは筋ジストロフィーの患者さんの支援活動なんかもしております。

それから、大分前からですけども、東北大学と共同で音のバーチャルリアリティーの研究もやっております、これを使って視覚障害者の人たちに安全にバーチャルリアリティーの空間で歩行訓練ができるような、そういうシステムの開発もやっております。

私、数年前に目をけがしまして、それで左目の手術をしたんですけども、その手術が失敗しまして、角膜が曇ってしまいました。それで、今左目がほとんど見えない状態で、左目の角膜が曇っていますので、実は右目の画像まで曇っちゃってまして、ひどい状態なんですね。それまで点字誘導ブロックなんて気にしたこともなかったんですけども、もちろん研究上では当然気にはしているんですけども、自分自身が点字誘導ブロックの恩恵を受けるみたいなことは全く考えていなかったんですけども、実は非常に大事だということが、視覚障害者になってよく分かりました。

コントラストが低い点字誘導ブロックは、実はほとんど見えないんですよ。なので、インクルーシブデザインみたいなことを言われてまして、障害者の当事者の方々をやっぱりデザインのレベルから、デザインの段階からそういう当事者の人たちを入れましょうみたいな、そういう思想がいっぱい出ていますけれども、確かにそれは重要だということが現在よく分かりながら研究活動をやっている状況にあります。

さて、今日は座長の岡先生のほうから「自動走行車いすの開発」という題目で発表してくださいという依頼を受けましたので、私大内と、それからコニカミノルタ株式会社のDX開発推進センターのマネージャーであります上田さんと、二人の連名で発表させていただきます。

次のページをお願いします。すみません、私やっぱり場面がちょっと見えないので、自分のコンピューターでもパワーポイントを見ながら説明したいと思います。今、2ページ目ですね。電動車いすの特徴ということなんですけれども、まず左側の写真にあるもの、これが、今私たちが開発している自動運転の電動車いすになります。普通の形の、オーソドックスな昔からある形の車いすにモーターと、それからそのモーターをコントロールするためのジョイスティックをくっつけて、障害を持った方が自分で運転できるような、そういう車いすになっています。右側はシニア用の電動車いすで、これはスズキ自動車のサイトからお借りしたものなんですけれども、スズキではセニアカーとってまして販売しています。

右側のほうに特徴を載せておきました。まず①ですけども、1回の充電で大体20キロから30キロメートル走行可能だと。時速6キロ以内で走行可能だということですね。それから③歩行者と同じ扱いなので歩道を走ることができる。もちろん免許は不要だということです。

障害者用の電動車いすについてはジョイスティックで操作すると。シニア用はハンドルで操作ができると。価格は30万円から50万円で、身体障害者の場合は、手帳を持っていれば補装具費支給制度によって原則1割負担で購入することができます。障害者さんにとっては、自力で移動可能になりますので、自立にもつながるということで非常に重要なアイテムなんですね。それから、シニアさんは、運転免許を返納した人が使うことができますので、移動に大変便利

になっているということです。

次に、3ページになります。電動車いすの現状と問題点ということで、これは日本国内の年間の出荷台数の推移を表したものです。ここ五、六年ほどですけれども、年間に1万5,000台以上、多いときは2万5,000台を超えるほどの出荷台数であるということです。

次のページいきます。4ページです。電動車いすの現状と問題点ということですけれども、左側のグラフを見ますと、電動車いす事故件数、これも年間です。これは警察庁の調べですが、年間やっぱり150件以上発生しているんですね。免許は要りませんので、恐らく警察のほうに届けていない電動車いすの事故も発生していると思いますので、実際はもっともっと多い事故件数だと思います。死傷者数についても、年間5名から10名くらいの間の死傷者数が出ているということになります。

次のページお願いします。5ページ目です。電動車いすの事故事例ということですけれども、これは警察庁の資料からお借りしたものです。男性80歳の電動車いすの利用者さんが、天気のよいお昼頃に国道から横断する際に車両と衝突して亡くなったということです。非常に残念な事故だと思います。この図にありますように、この高齢者の方、路地のほうから出てきて、すぐ右側のところに横断歩道があるんですけれども、これを使わずに真っすぐ突っ切ったということなんですね。ちょっと見にくいかもしれませんが、その路地を出たところの横断歩道に向かう右手に歩道があるんですけれども、これ段差が恐らくあるんですね。車いすにとってはこの段差が非常に致命的になりまして、三、四センチメートルの段差が越えられないというような場合も多々あると聞きます。それで、そのせいかもしれないんですけれども、この男性の方は歩道に上がらずにそのまま突っ切ってしまうと、衝突して亡くなったということだと思います。

次のページお願いします。6ページです。今度も同じような事故ですけれども、電動車いすの利用者が買物に行く途中にベビーカーと衝突して、ベビーカーを横転させてしまって赤ちゃんを負傷させてしまったということです。この図を見ると、何かいかにもスピードが出ているように見えますけれども、実際はマックス時速6キロしか出ませんので、こういうイメージではないのかなとは思うんですけれども、一つ問題がありまして、シニアカーと違って重いですね。重さは50キロぐらいあると思います。そこに体重50キロぐらいの人が乗ると重量100キロオーバーしてしまうぐらいの重さになりますので、やっぱり衝突すると大きなけがにつながってしまうということだと思います。

次のページお願いします。7ページです。この図は側溝に落ちちゃったと。側溝というか川、水路ですね。小さい用水路です。そこに転落して亡くなってしまったということを表しています。

次のページお願いします。8ページです。私たち、事故を起こしにくい自動走行車いすの開発をすることにしたということです。今まで見てきたように、電動車いすって非常に便利なんですけれども、一方で問題もあります。そこで、自動運転の車いすを開発することにしたということです。自動走行のメリットとしましては、操作ミス、判断ミス、確認不足、脇見運転、こういったいわゆるヒューマンエラーを防止・減少させることができると考えられるからです。

次のページお願いします。機能としましては、まず①周囲の障害物を感知して、自動的に回

避したり、停止させる機能であると。これ一部完成しております。まだまだ完璧ではないですけども、一部完成しております。②A Iにより段差や側溝、歩道や車道を認識して、安全に走行する機能。これは今年度中に開発に着手したいなと思っています。ここでコニカミノルタ社が持っている非常に高精度なA Iを使わせていただこうかなと思っている次第です。③が地図情報とGPSからの位置情報から、目的地までナビゲートする機能。これは来年以降開発をしたいと思っています。

次のページをお願いします。10ページです。開発中の自動走行車いすの概要ということですけども、左側の車いす、これ実は大学の卒業生で脳性麻痺の男性ですけども、新しい車いすを買うので寄贈しますよということで、これ私頂きました。この車いすのジョイスティック部分をその右下のような回路で置き換えました。これによって車いすのモーターをこの右下の回路でコントロールするようになっていきます。右下の回路の左側にあるのがラズベリーパイと呼ばれる小さいコンピューターです。最近エッジコンピューティングと言われるんですけども、昔マイコンって言っていたやつですね。その中のラズベリーパイという、パソコンほど能力はないんですけども、こういうハードウェアをコントロールするのに非常に適したコンピューターです。値段も5,000円ぐらいで買えちゃうんですね。とても安い、安いんだけど結構高い能力を持っているパソコンです。これを使って車いすのコントロールをしています。今から4年ぐらい前なんですけども、学生たちの卒業研究の一環として開発を始めました。

次のページをお願いします。11ページです。今現在開発が完了している自動制御装置の全体像なんですけども、右下にありますような電動車いすがあって、お手製のインターフェースを使って、そしてさっきのラズベリーパイで車いすを制御するということになります。重要なのがセンサ類ですね。まず一番上にあるGPSです。ここから位置情報を取得して、そして地図と照らし合わせて道を歩いていくというシステムになっています。それから、地磁気センサですね。これもGPSと合わせることによって、今車いすがどちら方向を向いているのか、東西南北のどちらを向いているのかを認識させるのがこの地磁気センサになります。それから、現在は超音波センサ、6つの超音波センサを使って車いすの周囲に障害物とか人とか自転車とかがないかどうかを認識するようなシステムになっています。

次のページをお願いします。12ページですけども、開発中の自動走行車いすの外観ということで、4年前に開発したのが一番左側で、カメラと超音波センサを搭載したものになっています。真ん中にフラフープがついていますけども、これ実は6個の超音波センサをフラフープにセットして、周囲の障害物を検知できるようにしています。もちろんフラフープをくっつけたままでは人は乗れませんので、これは結局やめにしまして、現在は右側のような車いすの外観になっています。真ん中に長い棒が立っていますけども、これはGPSのアンテナになっています。地上からの電波の影響をなるべく受けないように高くしたと学生たちは言っています。これは最初に作った実験用の車いすなんですけども、これは女の子が日の丸のような目印を持っていますけども、この車いすのカメラで赤いこの丸を検知したらそれを追いかけるというシステムになっています。赤い目印を追いかけるような、そういうプログラムになっています。このプログラムを開発したのは実はこの子です。今はたしか福島県の会津に戻って医療事務の仕事をしているはずですよ。

次のページをお願いします。これは去年開発したもので、障害物を自動的によけて前方に進んでいくというシステムになっています。この右側、あるいは左側に置いてあるいすが障害物の代わりになっているものです。これは超音波センサを使って障害物の回避をしています。

次のページは、これは外を歩くという実験です。東北福祉大学のキャンパスの中で実験したものです。左下のほうにスタート2001館前と書いてありますけれども、ここからキャンパスの真ん中にロータリーがあるんですけれども、番号でいうとDEFGと書いてある辺りがロータリーなんですけれども、ここをぐるっと回ってゴールに戻ってくるという、そういう実験になっています。距離でいうと往復で100メートルぐらいになると思います。

次のページをお願いします。これが今年の多分1月ぐらいだったと思いますけれども、実際に車いすを自動走行させている動画になります。まだ動きがかくかくしていますので、これ実際に人を乗せるにはまだまだ危険な状態にありますので、実用化のためにはもう少し時間がかかりそうだなとは思っております。でも、このようにほぼ指示したとおり、マップと照らし合わせて道を歩くことができるというところまでは今している状態です。これも全部学生たちが開発しています。

次のページをお願いします。17ページです。現在の問題点としては、まず①周囲の障害物、段差や側溝を感知して、自動的に回避したり、停止させる機能の精度が低いということです。②としましては、地図情報とGPSからの位置情報から目的地までナビゲートする機能の再検討。これは精度が低いのでもう少し考える必要があるということです。③は建物内での自動走行をどうするか。これはこれからの検討になります。

今後の開発計画ですけれども、冒頭で述べましたように、コニカミノルタ株式会社のAI技術を導入することによって、障害物あるいは段差、それから側溝であるとか水路であるとか、そういったものを画像処理しながら検知していこうと。現在は、車いすに載せた小型の、さっきのラズベリーパイという小さいコンピューターで画像処理をしたりセンサからの情報を得たりしながら自動的に走っていくんですけれども、高度な画像処理はラズベリーパイでは難しいですので、その代わりにこのコニカミノルタ社のAIを、ソリューション群でありますFORXAI（フォーサイ）というんだそうですが、これを使わせていただこうと考えております。これはクラウド上にありまして、サーバーにあるんですけれども、これに5G回線をつないで、そして車いすに搭載したカメラから画像をこのFORXAI側に送ってやって、FORXAIでその障害物と段差を認識したら、その認識結果を車いすのほうに返してやると。車いすは回避行動だけを取る、止めたり回避したりするというようになります。

それから、その右側の上のほうに準天頂衛星システム「みちびき」を用いてサブメートル級の精度で測位すると書いてありますけれども、現在のシステムでも実はみちびきは使ったんですけれども、でもやっぱり誤差が5メートル以上出るんですね。それで、もう少し高精度なレシーバーを使えば、サブメートル級、つまり1メートルぐらいの誤差で測位ができるようになるそうです。さらには、まだまだ普及はしていませんけれども、センチメートル級の精度も恐らくここ数年ぐらいの間にはできるようになると思いますので、センチメートル級の精度ということは、もうほぼほぼ誤差がないと考えてもいいと思いますので、それを使いながら、あとマップ情報、地図情報ですね、それと照らし合わせて街なかを自動的に歩いていくような、

そういう車いすの開発をしたいと考えております。

次のページをお願いします。これは建物内の移動方法についてのヒントということですが、皆さんご覧になったことあるかもしれないですが、次世代移動支援技術開発コンソーシアムというところの浅川智恵子さんたちですね。この浅川さんは日本科学未来館の館長でもありますし、それからIBMのフェローでもあるんですけども、この方たちのチームが開発したスーツケース型のナビゲーションシステムです。この女性が、開発の中心になっている浅川智恵子さんです。このスーツケースの中に、カメラから得られた画像を認識して誘導したり、それから回避をしたり、そういうシステムが組み込まれているそうです。（動画視聴）

ということで、建物の中はGPSが届かないというのもありますので、こういうスーツケース型の移動システムが私たちのシステムの参考にもなるんじゃないかなと考えています。

あと、これはいわゆる視覚障害者の方の盲導犬代わりになるようなシステムを目指していると思うんですけども、恐らく現時点においてはまだまだ盲導犬には勝てないだろうなど。ただ、将来5年後、10年後にはもしかしたら盲導犬に勝るとも劣らないような、そういう誘導システムができるかも、かもですね、しれないということです。

では、最後のページをお願いします。ということで、私たちの研究室ではAIとか福祉工学の研究を行っていますということです。

以上、東北福祉大学の大内と、それからコニカミノルタ株式会社の上田の発表でした。終わりです。

【岡会長】

ありがとうございました。

昨日、国交省の道路局から、これを含めてまちづくりのにぎわいということで、道路に関する新たな取組の社会実験として採択されました。2か年ほどかけてこのプログラムを含む成果については、次回のこの分科会でもご報告できればと思っております。

③東北運輸局の取組について

【岡会長】

ちょっと時間は押しておりますが、引き続き、③の東北運輸局の取組について、事務局のほうからご説明をお願いしたいと思います。

【東北運輸局 菅井課長】

それでは、ご説明させていただきます。

資料5について、まず1ページをご覧ください。ソフト面からのバリアフリー化ということで、国土交通省といたしまして、バリアフリー教室の開催や公共交通事業者等の接遇向上に向けた取組、あるいは各種ハンドブックの作成、トイレやベビーカーの利用円滑化のためのキャンペーンなどを実施しているところでございます。

2ページから3ページ目に、バリアフリー教室の開催状況について掲載していますが、昨年度はコロナの影響もあって、大分開催数が減っているという状況でございます。

4 ページ目につきましては、市町村のマスタープラン、基本構想の策定を支援するための取組ということで、各自治体への個別訪問によるプロモート活動のほか、このような地域公共交通バリアフリー化調査事業ということで、マスタープラン、基本構想策定に要する経費の支援を行っております。

以上が、簡単ですが東北運輸局の取組となりますけれども、そのほかに参考資料といたしまして、4 つ資料をお配りしております。

簡単にご紹介させていただきますと、参考資料 1、2 については、本省で行われた第 4 回それから第 5 回の移動等円滑化評価会議の資料でございます、評価会議や地域分科会、それから特性に応じたテーマ別意見交換会における主な意見などが記載されております。

それから、参考資料 3 ですが、先ほど局長の挨拶の中でもありましたけれども、ユニバーサルデザイン推進本部の立ち上げについての資料となります。

最後に、参考資料 4 ですが、真の共生社会実現に向けた新たなバリアフリーの取組について、今年 6 月に大臣指示がありましたので、これも参考として紹介させていただいております。

以上で東北運輸局からの説明を終わります。

【岡会長】

ありがとうございました。

それでは、議事の④意見交換に入りたいと思います。

時間的な制約もございますが、ご発言をされる前には所属とお名前をお願いします。

初めに、事務局に既に意見の提出をされている委員の方もいらっしゃいますので、その中から、みやぎ・せんだい中途失聴難聴者協会の菅井委員から。事務局、これもウェブではないですか。（「いえ、事務局のほうで読み上げさせていただきます」の声あり）ご説明ですね。では、よろしく願いいたします。

【東北運輸局 菅井課長】

それでは、菅井委員からの意見について、事務局のほうで読み上げさせていただきます。

無人駅のバリアフリーについて。

国交省が鉄道会社の各年度末の駅数と無人駅数を集計した。データを取り始めた 02 年 3 月には全国で 9,514 駅あり、うち無人駅は 43.3% に当たる 4,120 駅だった。それが 20 年 3 月時点では、駅数は 9,465 駅とほぼ変わらないが、無人駅は 4,564 駅と全体の 48.2% を占めた、とのデータがあります。無人駅が増えていることから、早急にバリアフリーの整備が必要である。無人駅では音声のみとなっていると、聴覚障害者は音声では対応できない。そこで、モニター付きインターホンや障害者割引の切符を購入できる機器の導入など、音声情報の可視化をお願いしたい。以上になります。

【岡会長】

この問題に関しては全国的な展開もございまして、実は某新聞のほうからも取材等があった

のを聞いておりました、関連のことなんですけれども、阿部一彦委員のほうから、付け加えてお願いします。よろしいでしょうか。

【仙台市障害者福祉協会 阿部委員】

すみません、突然で私も何を答えたらいいか。

まず、無人駅の問題については全国的な問題だということです。そしてまた、大分で訴訟問題が起きているということについても補足させていただきます。様々な先端機器が開発されることによって、無人駅がまた多くなってきそうなこともあります。何もなくして無人駅というのはまた大変なのかもしれませんけれども、障害がありますと、一人一人にとって困ること、不便なことに対する合理的配慮を達成することは難しく、すごく大きな問題だと思います。

ただ、今、岡会長がお聞きになったときになんなんですけれども、実はそのことについて私のところに某新聞社から取材があったときに、ちょうど岡会長がおりましたので、私に代わって岡会長に答えてくださるようお願いした経緯がありますので、これそのまま岡先生にお返しします。あのとき私は岡先生にお願いしたので、よろしくをお願いします。

【岡会長】

この件に関しては様々な意見があるという前提でおりますので、ぜひこの分科会のほうで東北の意見として本省のほうに上げていただいて、各全国の実情を含めて、これはやはり大きな問題だということを取り上げていただくというのが一番いいかなと思います。

【仙台市障害者福祉協会 阿部委員】

とても大事なことだと思います。また、このような会議のときに、国交省の会議の評価委員もしていますけれども、私たち東北、北海道もですけれども、冬の雪の問題があります。これと無人駅の問題が重なると本当に大変だと思いますので、東北分科会ですので、その冬期の問題も併せて、無人駅の問題はさらに大きくなるということで取り上げていただければと思います。

【岡会長】

事務局さん、よろしくお願いたします。冬期のバリアフリー、積雪寒冷地の特有のバリアフリーというところの視点も含めて東北の分科会の意見として上げていただければありがたいなと。事務局さん、よろしいでしょうか。

【東北運輸局 菅井課長】

はい。了解しました。

【岡会長】

続きまして、仙台バリアフリースターセンター、先ほどウェブでお話しいただきました伊藤委員からご意見をいただいております。伊藤委員、よろしいですか。

【仙台バリアフリーツアーセンター 伊藤委員】

伊藤です。ありがとうございます。

昨年の分科会でも発言をさせていただいたこと、2点です。

1点目は、これは宮城県内、仙台の問題で、個別案件だとは思いますが、西公園の歩道橋の高架橋の件で、これはここで発言するにはミクロ的なものなので、ぜひ後ほど運輸局さんのほうから、仙台市から今どのような進捗状況になっているかということの後ほどお知らせいただければありがたいなと思っております。

もう1点も昨年の分科会で発言させていただいた点で、先ほどの無人駅のこととも関連するんですけども、このような分科会が年1回で、しかもコロナの影響で1時間半という短い時間で、東北6県の皆さんがなかなか一堂に全ての問題を把握するのは難しいと思うんですね。やはり支局レベルというんですか、ここの中からまた各都道府県レベルにワーキンググループみたいなものでも、また分科会グループみたいなものでも、各県それぞれの状況に応じた勉強会、分科会を開催していただいて、それを年1回ないしは2回なんですかね、その辺は分からないですけども、それを東北分科会に上げていただけるようなそういったシステムじゃないと、年1回ではなかなか全ての東北全体の問題を話し合うのは、しかもそれぞれ全く実情も違うと思いますし、そういうところがあると思いますので、また同じような発言になってしまうんですけども、勉強会レベルから始めてもいいと思うんですよね。各都道府県の実情に応じたグループを作っていただければありがたいなと思っておりますし、あとそれは運輸局さんと当事者団体とかだけじゃなく、ぜひ地元の自治体も一緒に入っていただいて、地元自治体、運輸局さん、そして当事者団体などのトライアングルな形で話し合いを設ける機会をいただければありがたいなと思います。

以上です。

【岡会長】

ありがとうございます。これに対しまして、事務局側からお願いいたします。

【東北運輸局 菅井課長】

まず、西公園の件に関しましては、これは個別の問題ということで、後日、個別に対応させていただきたいと思っております。

それから、各県ごとの意見交換会の開催については、今事務局としても開催する方向で検討しているところでございます。今年度中に6県全てで開催できるかどうかというのはちょっとまだ不明なところもあるんですけども、会議の進め方等について、各県それから委員の皆様にもご相談しながら開催に向けた準備を進めていきたいと思っておりますので、ご協力をどうぞよろしくお願いいたします。

以上です。

【岡会長】

ありがとうございます。事前にいただいているご意見の最後になりますけれども、自立生活センターP i n g あおもりの白戸委員。ウェブのほうですよ、お願いできますでしょうか。

【自立生活センターP i n g あおもり 白戸委員】

私のほうからは6点ありまして、全部言うと多分時間がないので、何点か抜粋してお伝えしようかなと思っているんですけども、国交省本省のほうで現地視察を開催してくださいというのを第5回の評価会議のところで話をされていたと資料を見て把握しているんですけども、その辺はやられるのかということ。

あと、ちょっとこの場で言うのが適切かどうかは分からないんですけども、建築物のバリアフリー化というのが進んでいるとは思いますが、一方で進んでいないと思う部分がありまして、地方議会の傍聴席のバリアフリー化というのもやっぱり推進していくべきだと個人的に思っているんですけども、そういった部分についてどのように考えられているのか。

6個書いたんですけども、6個言うと大分時間がかかるので、その2つを教えてくださいと思っております。

以上です。

【岡会長】

ありがとうございました。事務局側から、よろしくお願いします。

【東北運輸局 菅井課長】

まず、1点目の現地視察の件についてですけれども、これは東北分科会でも令和元年度に仙台市地下鉄東西線の視察を行ったところですが、事務局としても正直ネタ探しに苦労しているところもありますので、各委員の皆様から提案していただけることは非常にありがたいことだと思っておりますので、何かそういう、現地視察こういうのどうだろうというところがあればご提案いただければと思います。

それから、議会庁舎のバリアフリー化についてということですが、これはなかなか東北分科会でどうこうということも言えないので、いただいたご意見について、このような意見が出ておりますということで本省のほうへ伝えさせていただきたいと思っております。

以上です。

【岡会長】

白戸委員、時間もなくて、いろいろとご意見おありでしょうが、これで申し訳ありません、よろしくお願いいたします。

【自立生活センターP i n g あおもり 白戸委員】

はい。

【岡会長】

白戸委員のほうからいろいろとご意見を伺っておりますので、個別的にいろいろとこれからもお話といたしますか、関係機関のほうで調整しながらやっていくものと思われるので、そのときにはまたご意見等含めていただければありがたいと思います。すみません、ありがとうございます。ちょっと時間がなくて申し訳ございません。

事前にいただいている意見はここまでです。今お一方、お名前と所属をいただいてからご発言いただけますでしょうか。

【山形県精神保健福祉会連合会 渡部委員】

山形県精神保健福祉会連合会の渡部千代子と申します。今日は2つの話題で来させていただきました。

一つは、自転車。今保険に入らなくちゃいけない時代になりましたので、自転車の走行を見ていると、あまりにもでたらめで危ないんですね。ですから、今の表示だけでは守れないと思いますので、ぜひ全国的に自転車が走行すべき道路を地面に書いていただきたいと思います。特に歩道のところに自転車が乗っていいのか悪いのかというのをはっきりさせないと、なかなか守っていただけないと思いました。それが一つです。

あともう一つ、個別の案件で大変申し訳ないんですけども、去年地下鉄の視察に来させていただいたときに、私のグループで車いすの方がいらっしゃって、切符を買うためのタッチパネルのところで割引のカードがその車いすでは届かないという意見があって、その場でなかなか意見が解決しなかったんですけども、私は家に帰ってちょっとひらめいたので、こういうアイデアがありますということを経理局のほうに電話したら、それは仙台市交通局のほうに連絡してくださいって言われたので、連絡した後にファクスを送らせていただいたんですけども、いまだになしのついでで、私的には、なんか私の気持ちが置いてきぼりにされたような気持ちで。没なら没でいいんです。次のアイデアを考えますから。ですから、どうか一言言ってくださいって言いたかったです。ありがとうございました。

【岡会長】

ありがとうございます。自転車の走行に関してのマナーも含めてマークという施策も、結構全国的に問題となっているので、事務局側ではどうでしょう、今あった最初の案件に関しては。

【東北運輸局 菅井課長】

全国的な問題ということですので、これも分科会で出た意見ということで本省のほうに伝えたいと思います。

【岡会長】

結構これは大きい問題でありますので、やはりうちの委員の方からのご意見ということで本省のほうに上げさせていただくということをお願いしたいと思います。

2番目の件に関してはどうですか、事務局。

【東北運輸局 菅井課長】

これはファクスを送ったというのは、仙台市交通局さんに対してですか。

【山形県精神保健福祉会 渡部委員】

そうです。

【東北運輸局 菅井課長】

ではちょっと運輸局のほうからも確認しておきたいと思います。

【岡会長】

一応送らせていただいたところがあるので、こちらのほうの事務局サイドからその辺の状況について確認をさせていただいて、その上で改めて委員のほうにご回答、状況というもののご報告をさせていただくというところでよろしいでしょうか。

【山形県精神保健福祉会 渡部委員】

できるだけ利用者の方へ早く対処していただければ、便利性というものが早くできるので、そのところを私も考えたのでした。ありがとうございます。

【岡会長】

ありがとうございます。ではすみません、事務局さん、よろしく願いいたします。

【東北運輸局 菅井課長】

はい。

【岡会長】

ちょっと時間も押してばたばたと進めさせていただいて大変申し訳なかったんですけども、皆様からの意見をいただきまして、本当にありがとうございました。これから、大きい問題としてもありましたし、個別案件もございましたけれども、しっかりと東北の分科会のご意見というものを本省に上げさせていただくということで、簡単ではございますけれども、まとめさせていただくということで、皆さん申し訳ありませんがよろしく願いしたいと思います。

最後に、事務局さんのほうから改めてコメント等をお願いいたします。

【東北運輸局 五十嵐部長】

交通政策部長の五十嵐と申します。今日はどうもありがとうございました。

本日、多数の貴重なご意見をいただきました。いただきましたご意見につきましては、東北地方における特有の課題も含めまして国土交通省本省へ報告させていただき、今後のバリアフリー施策に反映させていきたいと考えております。

また加えて、私どもの各担当部署、あるいは行政機関、各施設管理者の皆様と情報の共有を

図りまして、よりよいバリアフリー化につなげてまいりたいと思っております。

また、東北分科会としても、引き続き障害当事者の皆様のご意見を頂戴して、より一層の相互理解につながるような意見交換の場にしていきたいと思っております。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中誠に恐れ入りますが、今後ともご協力をお願い申し上げます。

本日は、お忙しい中、第3回移動等円滑化評価会議東北分科会にご出席いただきまして、誠にありがとうございました。

【岡会長】

ありがとうございます。

以上で本日の議題につきましては終了させていただきたいと思えます。

進行をまた事務局さんにお返しするという事でよろしいでしょうか。お願いいたします。

【東北運輸局 本多】

岡会長、ありがとうございました。

委員の皆様におかれましては、熱心にご議論いただき、誠にありがとうございました。

これをもちまして、第3回移動等円滑化評価会議東北分科会を終了いたします。

皆様、ありがとうございました。