

第6回 移動等円滑化評価会議東北分科会 議事録

○日 時：令和6年8月22日（木）13時30分～15時30分

○場 所：TKPガーデンシティ仙台 ホール21A（オンライン併用）

○出席者

【委員】

- | | |
|-------|---------------------------------------------------------------------|
| 石井 敏 | 東北工業大学 教授 |
| 白戸 駿平 | 自立生活センターPingあおもり バリアフリー担当 |
| 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 |
| 永野 幸一 | 一般社団法人 宮城県手をつなぐ育成会 代表理事 |
| 岩城 一美 | 特定非営利活動法人 仙台バリアフリーツアーセンター 代表理事 |
| 及川 智 | みやぎアピール大行動実行委員会 事務局長 |
| 伊藤 英紀 | 社会福祉法人 秋田県身体障害者福祉協会 会長 |
| 小林 光雄 | 全国脊髄損傷者連合会山形県支部 顧問 |
| 池野 久男 | 山形県精神保健福祉会連合会 会長（代理：山崎 薫 事務局長） |
| 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 |
| 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 |
| 佐藤由香利 | 一般社団法人 福島市観光コンベンション協会
バリアフリーツアーセンター長 |
| 船木 久義 | 青森県 交通・地域社会部長
（代理：渡部 和之 地域モビリティ推進グループマネージャー） |
| 村上 宏治 | 岩手県 ふるさと振興部長（代理：伊東 義学 交通政策室特命課長） |
| 武者 光明 | 宮城県 企画部長（代理：千葉 恵子 地域鉄道担当課長） |
| 石黒 道人 | 秋田県 観光文化スポーツ部長（代理：佐藤 大輝 交通政策課主事） |
| 小中 章雄 | 山形県 みらい企画創造部長（代理：森野 太郎 総合交通政策課主査） |
| 鈴木 竜次 | 福島県 生活環境部長（代理：玉木 芳典 生活交通課主査） |
| 反畑 勇樹 | 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 Rera 代表（代理：伊藤 克行 代表） |

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
木村 昌子	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
矢内 啓之	東日本旅客鉄道株式会社東北本部 鉄道事業部サービス品質改革ユニット ユニットリーダー（代理：白沢 祐子 チーフ）
中村 浩	仙台市交通局 鉄道管理部長

1. 開 会

【東北運輸局 矢野】

それでは定刻となりましたので、ただいまより第6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、本分科会へご出席いただきまして、誠にありがとうございます。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矢野でございます。どうぞよろしくお願いたします。

本日は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、マイクをオフにさせていただきますようお願いいたします。

2. 挨拶

【東北運輸局 矢野】

初めに、開会に当たりまして、東北運輸局長の川崎からご挨拶を申し上げます。

【東北運輸局 川崎局長】

本日はお忙しい中、第6回移動等円滑化評価会議東北分科会にご出席いただき、誠にありがとうございます。

バリアフリー化の取組につきましては、政府及び東北運輸局の取組について後ほど担当より詳しくご説明させていただきますが、令和7年度末までの第3次整備目標を定めて行っているところでございまして、東北においても皆様のご協力をいただきながら、バリアフリー化に取

り組んでいるところでございます。

その中で、昨年度は全国で初めてとなる「村」によるバリアフリー基本構想を、福島県泉崎村で策定していただきました。今年の5月に公表されたということでございまして、本日は泉崎村の職員の方からご紹介いただけると伺っております。よろしく願いいたします。

また、バリアフリー基準の要件はクリアされていても、当事者の目線から見た課題があるということを受けまして、当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等について検討されているところでございましたが、令和6年3月、国土交通省よりその最終取りまとめについて公表したところでございます。

加えまして、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の一層の促進を図るため、トイレ、駐車場に係るバリアフリー基準を見直しますとともに、劇場などの客席に係るバリアフリー基準を新たに定めます「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令」の一部改正政令が令和6年6月に公布され、令和7年6月より施行されます。

また、東北運輸局におきましては、バリアフリー教室の開催を通じまして、「心のバリアフリー」の周知啓発ですとか、自治体のマスタープラン・基本構想作成を後押しする取組を行っているところでございます。引き続きバリアフリー化の推進に努めてまいりたいと考えております。

本日の分科会では、東北におけるバリアフリーの進捗状況並びに国などの取組についてご紹介をさせていただきます。

本分科会は、皆様からご意見を頂戴できる貴重な機会と捉えておりますので、皆様には様々な視点から活発なご意見を賜りますようよろしくお願いいたします。

簡単ではございますが、私からのご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。

【東北運輸局 矢野】

本日は、当分科会の会長であります岡先生が所用により欠席となりましたので、第1回分科会で会長代理として指名させていただいております石井先生からご挨拶をいただきたいと思っております。石井先生、よろしくお願いいたします。

【石井会長代理】

ただいまご紹介いただきました、本日、岡先生は所用でご欠席ということで、急遽会長代理

を務めさせていただきます東北工業大学の石井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

この会議は、年に1回開催されて、この1年間での様々な取組の進捗状況のご報告、全国的な状況等の情報共有ということとあわせて、直接皆様から様々なご意見をいただく貴重な場と、先ほど局長がおっしゃったような場でございます。やはりその当事者やその立場にならなければ見えてこないことや感じられないこと、そういうことを率直にご意見いただく貴重な場と思っていますので、時間的には非常に限りのある中でのこととなりますけれども、最大限皆様の声をお伺いするように努めてまいりたいと思いますので、進行にご協力をどうぞよろしくお願いしたいと思います。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【東北運輸局 矢野】

それでは議事に移らせていただきます。まずは、お配りしております資料の確認をさせていただければと思います。議事次第、出席者名簿、配席図、そのほかに本日の会議資料として資料1から資料10、参考資料1、参考資料2を配付しております。

出席者名簿なのですが、一番上の表題が「第5回移動等円滑化……」と会議名が間違っておりますので、「第6回」と訂正をさせていただきます。また、会場にお越しの皆様のみなのですけれども、芦野委員と小林委員からリーフレットを配付させていただいております。資料につきましても、途中で不足等がございましたらお知らせをいただければと思います。

なお、本日はオンライン併用の会議ですので、発言者を明確にするために、ご発言いただく際にはご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。

オンライン参加の方でご発言をする場合は、挙手ボタンやチャット機能をご使用いただき、意思表示をしていただきますと幸いです。ご発言の順番になりましたら、ミュートを解除し、ご所属とお名前をおっしゃってからご発言をお願いいたします。

本日出席されている委員の皆様のご紹介につきましては、お手元に配付しております出席者名簿に代えさせていただきますのでご了承願います。

それでは、議事に移らせていただきます。

ここからの議事進行につきましては、分科会長代理の石井先生にお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

【石井会長代理】

改めましてどうぞよろしくお願いいたします。

本日、議事として5つ、プラス意見交換とあります。資料のほうが膨大にありますけれども、資料のご説明は簡潔にさせていただきながら、なるべくご意見をいただく時間を割きたいと思っております。

では、早速議事を進めさせていただきます。

進め方としましては、まず議事の1から5ですね、これを資料に基づいて一通りご説明をいただきまして、その後6の意見交換に入りたいと思っています。

事前に皆様からご意見もいただいております、それも資料として入っていますけれども、そちらもご説明いただいた上で、その後、事前にいただいたご意見に関する補足説明等に対するご意見、ご質問を伺うこととさせていただきたいと思っております。

3. 議 事

1 東北における移動等円滑化の進展状況について

【石井会長代理】

それでは、まず最初に議事1、東北における移動等円滑化の進展状況についてということで、資料に基づいて事務局からご説明をよろしく申し上げます。

【東北運輸局 杉本課長】

事務局、バリアフリー推進課長の杉本でございます。

私から、議事の1、東北における移動等円滑化の目標達成状況について、資料1と2を使ってご説明させていただきます。座ってご説明させていただきます。

まず、資料1となります。

1ページをご覧ください。2021年度から第3次目標が設定され、その概要となります。

第2次目標からの見直しの視点が中段の枠内に記載されており、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していく観点から、「地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進」「聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化」「マスタープラン・基本構想の作成」「心のバリアフリー」の推進」と、大きく4点の項目立てとなっております。

また、目標期間ですが、第2次目標は10年間でしたが、第3次目標では時代の変化により早く対応するため5年間、令和7年度末までの目標期間となっております。

今回、この第3次目標に対する令和4年度末の進捗状況のご報告となります。

続きまして、2ページから4ページをご覧ください。こちらは目標達成状況の概要となります。

目標の項目と全国における2022年度末現況値、2025年度末の目標値が記載されています。目標値に近いものから遠いものまで、項目により様々ありますが、5ページ以降で東北の状況について個別に説明したいと思います。

5ページをご覧ください。こちらはユニバーサルデザインタクシーの割合で、第3次目標から新たに設定された目標です。各都道府県において、タクシーの総車両数の25%をユニバーサルデザインタクシーにという目標です。

東北におきましては、福島県の8.9%を最高にまだ1桁台という状況です。全国で目標をクリアしているのは東京都と鳥取県のみという状況です。

次に、旅客施設です。

7ページをご覧ください。鉄軌道駅のバリアフリー化の推移ということで、東北の状況となります。

鉄軌道駅の目標につきましては、第2次目標までは3,000人以上の1日平均利用者のある駅を目標としておりましたが、第3次目標からそれにプラスして基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上3,000人未満の駅を新たに対象として拡大しております。

進捗状況についてはグラフのとおりとなりますが、凡例の中で右下に「案内設備」がありますが、これは第3次目標から新規に追加された目標指標となっております。

各県ごとの状況ですが、8ページをご覧ください。こちらが東北各県の進捗状況となっております。

表の見方ですが、オレンジ塗りが全国平均より高いところ、青塗りが低いところという表示になっておりまして、以下同じとなります。

この表では、視覚障害者誘導用ブロックと案内設備について、まだまだ整備率が低い状況であるということがわかります。

次に、9ページとなります。こちらは全国のバスターミナルのバリアフリー化の推移となっております。

バスターミナルにつきましては、第3次目標から基本構想に位置付けられた2,000人以上のバスターミナルというのが目標に追加されております。ただし、10ページをご覧いただきたいのですが、東北にはその対象施設はないという状況となっております。

続きまして、11ページをご覧ください。全国の旅客船ターミナルのバリアフリー化の推移と

なっております。

旅客船ターミナルにつきましても、2次目標では3,000人以上でしたが、3次目標からは2,000人以上ということで、対象を拡大しております。

12ページが各地域別の状況ですが、こちら東北では対象施設はございません。

次に、13ページをご覧ください。航空旅客ターミナルのバリアフリー化の推移ということで、こちら第3次目標からは平均利用者数が2,000人以上と対象を拡大しております。

14ページをご覧ください。こちらが東北各県の進捗状況となります。

青森県、宮城県、秋田県に1つずつ対象の空港施設がありまして、いずれも100%達成しております。

続きまして、車両です。

16ページをご覧ください。鉄軌道車両のバリアフリー化の推移ということで、東北の推移となっております。

鉄軌道車両につきましては、2次目標までは総車両数5万3,000両のうち70%というところでしたが、第3次目標はこれにプラスして4両編成以上の列車について1列車ごとに2つ以上の車椅子スペースを設けるという項目が新たに追加されております。

各県の状況が17ページとなっております。

宮城県は100%ですが、ほかの県はなかなか進んでいないという状況です。東北全体では52.2%で、全国平均を少し下回っているというような状況となっております。

なお、JRの車両につきましては、東北本社ということで、東北の車両数にはカウントされておられません。

続きまして、18ページをご覧ください。ノンステップバス導入の東北の推移となります。

ノンステップバスにつきましては、総車両数6万台から適用除外認定車両1万台を引いた5万台のうち、80%に当たる4万台についてバリアフリー化を推進するという目標となっております。これは2次目標では70%の3万5,000台ということでしたので、5,000台ほど上積みされている目標となっております。

進捗状況につきましては、グラフのとおりとなっております。

続きまして、19ページをご覧ください。こちらは全国リフト付きバス等の導入の推移ですが、リフト付きバスにつきましては、適用除外認定車両の25%に当たる2,500台ということで、この目標は第2次目標と同じとなっております。進捗状況は6.5%となっております。

各県ごとの状況は、20ページをご覧ください。上の段がノンステップバスの導入状況となっ

ております。

宮城県が全国平均を上回る74.9%となっておりますが、東北全体では58.3%で、全国平均を下回る状況となっております。

下の段がリフト付きバスの導入状況ですが、岩手県が10.9%で、全国平均より高いですが、東北全体では3.1%と、まだまだ低い状況となっております。

次に、21ページをご覧ください。福祉タクシーの導入で、全国の推移です。

福祉タクシーの導入目標につきましては、令和7年度までに9万台の福祉タクシーを導入するという目標となっております。2次目標では4万4,000台ということでしたので、倍以上の台数を目標として上積みしている状況です。令和4年度末現在で4万5,311台という状況となっております。

22ページをご覧ください。こちらが東北各県の福祉タクシー、ユニバーサルデザインタクシーの導入状況となっております。

最初のほうの5ページでもお話ししましたとおり、各県1桁台と、まだまだ導入の割合が低い状況となっております。

次に、23ページをご覧ください。旅客船のバリアフリー化の推移です。

旅客船につきましては、総隻数700隻のうち60%に当たる420隻を令和7年度までにバリアフリー化するという目標となっております。

進捗の推移はグラフのとおりですが、各県の状況は24ページとなります。

宮城県が76.5%で、6割を超えておりますが、東北全体では52.8%で、目標の6割にはまだ届いていないという状況となっております。

次に、航空機のバリアフリー化の推移です。

25ページをご覧ください。こちらは、100%バリアフリー化済みというふうになっております。

続きまして27ページをご覧ください。道路のバリアフリー化につきましては、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路等で、国土交通大臣が指定する特定道路の70%ということで、円滑化を進めることを目標としております。

このグラフで、令和2年に91%から括弧書きで67%に落ちていますが、こちらは特定道路の追加指定があり、1,700キロメートルだった特定道路が4,500キロメートルに延びまして、分母が大きくなったため、進捗率が下がったという状況です。

次に、28ページをご覧ください。地域別の道路のバリアフリー化の状況です。

東北は84%で、目標値の7割は上回っております。また、全国平均を上回る進捗状況となっております。

続きまして、都市公園です。

30ページをご覧ください。グラフは、令和2年度から数値が変わっておりますが、これは第3次目標で園路及び広場及び便所の設置された規模の大きい概ね2ヘクタール以上の都市公園と定義が変わりまして、対象となる公園の数が減ったことによりです。

進捗状況はグラフのとおりとなります。

各県別の状況は31ページとなります。まず、園路及び広場につきましては、一番高いのが青森県の68.4%で、東北全体では60.2%となっており、全国平均を下回る整備状況です。

駐車場につきましては、一番高いのが岩手県の69.7%ですが、東北全体では平均51.6%と、こちらも全国平均を下回る状況となっております。

便所につきましては、一番高いのが宮城県の73.9%、東北全体でも65.2%となっており、こちらは全国平均を上回る進捗状況となっております。

続きまして、路外駐車場です。

33ページをご覧ください。路外駐車場につきましては、特定路外駐車場の75%を令和7年度までにバリアフリー化するという目標となっており、令和4年度末では全国で72%という状況となっております。

県別の進捗状況が、次の34ページになります。東北全体では68%ということで、全国平均をやや下回る状況となっております。

次に、建築物です。

36ページをご覧ください。建築物のバリアフリー化につきましては、2,000平米以上の特別特定建築物の総ストックの約67%についてバリアフリー化をするという目標となっております。

令和4年度の状況は63.5%であり、グラフを見ますと年々少しずつですが目標値に向かって進んでいるということがうかがえます。

次に信号機ですが、38ページをご覧ください。信号機のバリアフリー化の目標につきましては、まず重点整備区域の主要な生活道路を構成する道路に設置されている信号機ということで、原則としてすべてバリアフリー化するという目標に加え、第3次目標からは視覚障害者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に設置されている信号機については、音響信号機とエスコートゾーンを設置するということが新たに追加されておまして、下の赤い折れ線グラフがそれになります。

各県ごとの状況が39ページです。まず、信号機のバリアフリー化につきましては、東北6県すべて100%達成済みです。

音響信号機とエスコートゾーンの設置につきましては、岩手県は100%ですが、青森県と福島県が特に低い状況となっております。

次に、マスタープラン・基本構想の作成状況です。

41ページをご覧ください。まずマスタープランの作成状況ですが、こちらは令和5年度末の数字が出ておまして、全国で44市町村、東北で7市町村という状況です。

次に、42ページをご覧ください。こちらは基本構想の作成状況で、全国で325市町村、東北で14市町村となっております。

43ページが東北における各県ごとの作成数の内訳となっております、44ページがその具体的な市町村の一覧となっております。

最後に、「心のバリアフリー」についてです。

46ページをご覧ください。「心のバリアフリー」の用語の認知度ということで、令和7年度末までに50%の認知度を達成するというのが目標として設定されております。令和4年度末での用語の認知度については、21.4%という状況です。

その下が高齢者、障害者の立場を理解して行動ができている人の割合ということで、こちらは100%目標を達成するというところですが、令和4年末で81.7%という状況となっております。

これはいずれも国交省で行っているインターネットモニターアンケートを通して調査したもので、モニターは全国で1,000人ほど募集したとのことです。

資料1のご説明は以上となります。

続きまして、資料2、ハード・ソフト取組計画の作成状況です。

1ページをご覧ください。令和元年度から、一定規模以上の事業者がハード・ソフト取組計画を作成して、その状況を報告し、公表を行うということになっております。

一定規模というのは、米印1に書いてありますとおり、平均利用者が1日3,000人以上、または輸送人員が年間100万人以上の事業者が対象となります。

計画の中に盛り込むべき項目というのは、米印2のとおり、施設整備、役務提供、旅客支援、情報提供、教育訓練、広報・啓発、こういった内容を盛り込んだ計画を作成し、実施状況を報告することになっております。

少し飛びまして、4ページをご覧ください。こちらが東北の対象事業者となっております。
年度ごとの計画、実施状況の報告が各事業者のホームページ等に掲載されております。
議事1につきまして、説明は以上となります。

【石井会長代理】

ありがとうございます。

膨大な資料、ポイントを説明していただきました。ご報告ということで、続いての議題に入りたいと思います。

2 福島県泉崎村の取組について

【石井会長代理】

議事2としまして、福島県泉崎村の取組についてということで、事前に資料もご提出いただいております。泉崎村役場の建設水道課、有賀様、ご説明をよろしくお願いいたします。

【泉崎村 有賀主査】

改めまして、皆様こんにちは。

私、福島県泉崎村の建設水道課、有賀と申します。

本日は、今年の3月に完成しまして、5月に公表させていただいたんですけれども、全国の村では初めてのバリアフリー基本構想となりました「泉崎駅周辺地区バリアフリー基本構想」につきまして、「村」で初となる基本構想づくり」というテーマでご紹介させていただきます。

本日は、このような目次の1から5という流れで説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

では、早速ご説明に入らせていただきます。

まず、このイメージ図でありますけれども、こちらの図はこのバリアフリー基本構想と同時に作成しました泉崎駅周辺整備計画の図になりまして、約20年後の泉崎駅周辺地区のイメージ図になります。

参考までに、ちなみに手前が既存の西側の駅前となっております。東側が奥になりまして、この東側を中心に開発していくという計画となっております。

この泉崎駅周辺事業を進めながら、コンパクトでにぎわいのある駅周辺を整備すると同時に、

バリアフリー化ですとかユニバーサルデザイン化というものを進めていくというのが今回のバリアフリー基本構想の大きな特徴の一つであります。

では、次のスライドをお願いいたします。

まずは、目次1「泉崎村の概要」について簡単にご説明させていただきます。

まず、泉崎村は左の地図の赤いところになりまして、福島県の南部に位置する小さな村で、面積は35.43キロ平米、人口は令和6年4月1日現在で5,951人となっております。

公共交通としては、JR東北本線の泉崎駅があり、東隣の中島村や白河市の一部などからの利用者も含め、1日の平均乗車数は約350人程度の無人駅となっております。

また、ふれあい号という村民巡回バスが3路線ありまして、泉崎駅を起点に無料で運行しております。

また、村の特徴としましては、泉崎駅から東京駅まで最短101分、こちらの仙台駅まで最短67分の通勤圏内と言われておりまして、交通アクセスは比較的良好です。

そして、この好立地を活用すべく、泉崎駅の利便性を向上させるため、長年にわたりましてこの泉崎駅東口整備を計画してきた経緯がございます。

次のスライドをお願いいたします。

続いて、目次2「泉崎駅周辺の現状とまちづくりの取組」ということで、もう少し泉崎村のイメージや泉崎駅周辺のイメージを、写真を使ってご紹介したいと思います。

まずこちらの航空写真がございますが、上が北側、下が南側となりまして、中央にJRというマークがありますが、こちらが泉崎駅で、泉崎駅の東側が全体的に白っぽく見えると思いますが、こちらは現状田んぼになります。

また、泉崎駅の東に500メートルほど行ったところに泉崎村役場がございます。

そして、駅の北東側には天王台ニュータウンという住宅地がございます。

では、実際に拡大した写真をご覧ください。

次のスライドをお願いいたします。

こちらが泉崎駅の西側及び泉崎図書館の様子でございます。右側が駅舎で、真ん中の青い屋根が上りホームへ渡るための跨線橋でございます。その左側の建物が泉崎図書館です。そして、手前に見えるのが既存の泉崎駅西側の交通広場、いわゆるロータリーとなります。

次のスライドをお願いいたします。

こちらは泉崎駅の南側から見ました泉崎駅の東側の様子になります。左奥に先ほどの泉崎図書館の屋根や駅の跨線橋が若干見えるかと思いますが、泉崎駅の東側は全面的に田んぼが広が

っているのが現状です。

最初にお伝えしましたが、今回の泉崎駅周辺地区バリアフリー基本構想は、主にこの泉崎駅の東側のエリアを今後開発、整備していくのに合わせて、できる限りバリアフリー化を進めていくという目的で策定いたしました。

次のスライドをお願いいたします。

こちらは泉崎駅の北東側に位置する天王台ニュータウンという住宅地です。現在の泉崎駅西口から徒歩12分程度でアクセス可能ではありますが、泉崎駅東西自由通路というものが完成すれば、最短徒歩5分でアクセスが可能となる予定です。

次のスライドをお願いいたします。

こちらが泉崎駅から東側に500メートルほどのところに位置する泉崎村役場になります。この役場は、村内公共施設では2番目に新しく、平成28年に新設されたものになります。

次のスライドをお願いいたします。

泉崎駅周辺の位置関係につきましてはある程度ご理解いただけたと思いますので、ここからはもう少し具体的に泉崎駅周辺の現状についてご説明します。

まず、冒頭でも紹介しましたが、ふれあい号という村民巡回バスが3路線ありまして、泉崎駅を起点に運行されています。この青とオレンジとピンク色のものが路線図になっております。

この左側の写真に写っておりますが、こちらが実際のふれあい号の車両でございまして、このふれあい号はハイエースやミニバンの車両を用いて運行しておりまして、乗車する際には経路沿線上で手を挙げれば誰でも無料で乗車可能でありまして、高齢者等で車を運転できない方などが村内の主要な施設を利用する際に活用されています。

そして、この図の赤い点線の円の内側が駅から1キロ圏内になりますけれども、今回のバリアフリー基本構想では重点地区の設定に当たりましてこのふれあい号の運行経路というものも考慮して設定しております。

次のスライドをお願いいたします。

こちらは泉崎駅周辺の経路のバリアフリーに係る状況ですけれども、主要なところをご説明させていただきます。

まず一番左上の写真の泉崎駅西側の交通広場は、段差こそありませんが、誘導ブロックやおもいやり駐車場というものが未設置の状況です。

そして、その下の泉崎駅の西側駐車場は未舗装でありまして、凹凸も多く、おもいやり駐車場も未設置の状況です。

そのほか、この写真にありますように泉崎駅周辺には、村道や県道が多くありますけれども、全体として誘導ブロックは未設置でありまして、歩道のない区間ですとか、舗装が劣化して段差になっている箇所も多くあるのが現状です。

次のスライドをお願いいたします。続いては、泉崎駅周辺の施設のバリアフリーに係る状況です。

まず、泉崎駅には上り線ホームへ渡るための跨線橋がございますが、エレベーターは未設置であり、誘導ブロックも未設置です。

また、ホームにつきましては、誘導ブロックは設置されているものの、内方線は未設置の状況です。

さらに、駅のトイレにつきましては男女共用の和式トイレしかなく、バリアフリートイレは未設置の状況です。

その他の施設としては、平成28年に建てられました役場は比較的バリアフリー整備がなされているものの、公共施設であっても図書館を含めほとんどの施設がバリアフリーには対応されていないのが現状です。

次のスライドをお願いいたします。

では、ここで泉崎村がバリアフリー基本構想を策定することになった経緯をご説明します。

実は、泉崎村が泉崎駅の東側を開発しようという動きは、平成初期に遡りまして、平成8年にJ R東日本へ泉崎駅東口整備の要望書を提出しまして、協議を開始しました。

しかし、平成12年に泉崎村が自主的財政再建となり、泉崎駅東口整備協議が保留となりました。

平成18年には、概算工事費算出のため、東口整備基本設計を行いました。が、財政再建途中のため、着工とは至りませんでした。

そして、平成26年に財政再建が完了し、泉崎駅東口開発基金の積み立てを開始しました。

平成28年にはJ R東日本との協議を再開し、東西自由通路の整備に向けて基本設計や詳細設計まで行いましたが、令和2年の詳細設計の中で、村の基金積立額より自由通路の概算工事費が大幅に超過する見込みとなってしまったため、着工を断念し、国の補助金や交付金の模索及び東口整備構想の根本的な見直しを行い、東西自由通路と東口ロータリーだけでなく、駅周辺全体を整備する方向に方針転換をいたしました。

その中で、バリアフリー基本構想を策定すれば補助金がつきやすくなるというのはもちろんですけれども、せつかく村の玄関口である駅周辺を全体的に整備するのであれば、この際、バ

リアフリーやユニバーサルデザインの考え方に基づいて整備すべきだということから、泉崎駅周辺整備計画と合わせましてバリアフリー基本構想も策定することになったわけであります。

次のスライドをお願いいたします。

ここからは、目次3「泉崎駅周辺地区のバリアフリー基本構想の策定」ということで、バリアフリー基本構想の内容に入っていきますけれども、まずは基本構想完成までの流れを少しご紹介します。

本村では、令和5年に村一番の大きな計画であります第6次泉崎村総合振興計画というものの策定も控えていたため、令和4年度にその策定に向けた村づくり委員会という組織を立ち上げ、職員及び村民合わせて45名が6グループに分かれて、「こんな村だったら住んでみたい」というテーマで合計6回に分かれて意見を出し合ったほか、一部希望者による先進地視察も実施しました。

そして、この村づくり委員会の中で挙げられた意見を、総合振興計画はもちろんですが、泉崎駅周辺整備計画やバリアフリー基本構想の素案にも反映させていただきました。

そして、令和5年の7月から合計3回のバリアフリー基本構想策定協議会や、バリアフリーの現状調査を実施し、令和6年3月にこの基本構想が完成したわけであります。

なお、協議会には、こちらにいらっしゃる予定だった東北福祉大学の岡教授や石塚教授という学識経験者の方はもちろんですが、国、県、JR、その他地元の関係機関や車椅子使用者の方々、合計13名に参加していただきまして、議論をしていただきました。

次のスライドをお願いいたします。

続いて、バリアフリー基本構想の構成についてですが、1の「はじめに」から8の「泉崎駅周辺地区バリアフリー基本構想の実現に向けて」となっておりまして、本村の基本構想の大きな特徴としては、2のところで泉崎駅周辺整備構想について整理をしたところです。

これは先ほど少し触れましたが、泉崎駅周辺整備計画と同時にバリアフリー基本構想を作成することになったため、バリアフリー基本構想を策定する前提となる駅周辺整備構想のような上位関連計画が何もなかったため、あえてバリアフリー基本構想の中で泉崎駅周辺整備構想を整理しながら、整備予定の施設の位置等を明らかにすることで、泉崎駅周辺整備計画に合わせてバリアフリー化を推進するという考え方を強調しております。

また、最後にもご説明しますが、8の「泉崎駅周辺地区バリアフリー基本構想の実現に向けて」というところの3つ目の項目に、「特定旅客施設に該当しない駅におけるバリアフリー化の推進の課題」として現状のバリアフリー制度について問題提起をさせていただいたことも特

徴の一つだと思えます。

この基本構想の大まかな構成は以上ようになっております。

次のスライドをお願いいたします。

こちらは基本構想の概要版ですが、こちらを使ってもう少し基本構想の内容についてご説明させていただきます。

1の「はじめに」というところは、一般的な内容なので、本日は割愛させていただきます。

先ほども触れましたが、2の「泉崎駅周辺整備構想」ということで、駅周辺のまちづくりの目標を「みんなが集い・にぎわう泉崎の生活中心地区の形成」とし、「駅関連交通施設の整備・強化」「生活中心機能の整備、誘導」「バリアフリー化の推進」「若者・子育て世代等の居住の誘導」「安全で快適な環境の整備」という5つの基本方針を定めましたほか、駅周辺の機能配置の考え方として、駅周辺の機能配置図や整備イメージパースも策定しました。

次のスライドをお願いいたします。

こちらは概要版の裏面になりますけれども、3の「泉崎駅周辺の移動等円滑化に関する基本方針」というものを5つ設定しました。

①が「泉崎駅周辺の連続的・一体的なバリアフリー化の推進」ということで、生活中心地区として位置付けられる泉崎駅周辺においては、高齢者や障害者、ベビーカー利用者等が快適に移動できるよう、個々の生活関連施設や移動経路について、村や事業所といった所有者、管理者が連携を図りながらバリアフリー化の推進をすることで、連続的・一体的なバリアフリー空間を整備していきます。

②は「泉崎駅の安全な移動・施設利用環境整備」ということで、泉崎駅は本村唯一の鉄道駅であり、通勤・通学をはじめ買い物等、村民の公共交通を支える拠点として位置付けられています。このため、利用者等が安全で円滑な移動や施設利用ができる環境の整備を促進します。

③は「鉄道を跨ぐ東西移動の円滑化」ということで、高齢者や障害者、ベビーカー利用者等が自動車を使用しなくても泉崎駅の東西を安全に移動することができ、駅周辺に立地する生活関連施設を円滑に利用できるようにするため、エレベーターを設置した東西自由通路等の整備等に取り組んでいきます。

④は「安全なバス利用、施設間移動ができる環境」の整備ということで、泉崎駅は巡回バス「ふれあい号」の全路線が集中する公共交通の結節点です。駅周辺に立地する生活関連施設を自動車を使わずに利用する場合には、村内各所から巡回バスを利用して訪れ、そこからその他の生活関連施設に移動する歩行経路が想定されます。このように、経路を重点的にバリアフリ

一化し、誰もがいつでもどこでも安全に移動できる環境を整備していきます。

⑤は「継続的な村民意識の向上」ということで、高齢者や障害者、ベビーカー利用者等が安心して日常生活を過ごすことができるバリアフリー社会の実現に向けて、村民みんなが助け合い、補完する「心のバリアフリー」を促進するため、教育活動や意識醸成、住民マナー向上などのソフト面での取組を進めます。

ということで、5つの基本方針を設定しました。

次に、4の「重点整備地区の特定事業」とありますが、本日は時間の都合上、詳細は割愛させていただきますが、本村の重点整備地区は泉崎駅から1キロ圏内にある主要な施設のうち、巡回バス「ふれあい号」の乗り降りのための移動や、生活関連施設間の移動が徒歩で行われる可能性のある範囲に設定して、その範囲内の経路に特定事業を設定しておりまして、この点も本村の基本構想の特徴だと考えています。

次のスライドをお願いいたします。

こちらは合計3回開催しました協議会の様子や、協議会内で実施しましたまち歩きの様子になります。

次のスライドをお願いいたします。

こちらはバリアフリーチェックの様子ですが、岡教授や石塚教授のご協力により、東北福祉大学の学生で車椅子を使用している方に実際に車椅子に乗っていただき、泉崎駅をはじめとする村内の4施設のバリアフリー化の状況を確認していただき、基本構想の策定の参考にさせていただきました。

次のスライドをお願いいたします。

続きまして、目次4「策定にあたって工夫・苦労したこと」ということで、まずは工夫したこととといいますか、特徴になりますけれども、先ほどから申し上げていますように泉崎駅周辺整備計画と連動したバリアフリー基本構想の策定ということだと思います。特に「バリアフリー・ユニバーサルデザインスタンダードの意識」ということで、泉崎駅周辺整備計画には東西自由通路だけでなく交通広場や駅前公園の整備が含まれておりますけれども、今後、この要素として整備する通路やトイレ、駐車スペース等の設備は、基本的にバリアフリーやユニバーサルデザインの考え方に基づいて整備するという意識付けができるような基本構想を目指しました。

また、「巡回バス「ふれあい号」の経路を考慮」ということで、泉崎駅周辺整備完了後の地域交通計画の策定や、巡回バス「ふれあい号」の運行形態見直し等も含めた将来を見据えた上

で重点整備地区や生活関連経路を設定したこともこの基本構想の特徴であり、工夫した部分になると思います。

次のスライドをお願いいたします。

逆に、こちらは苦勞したことといたしますか、課題にはなりますけれども、今回バリアフリー基本構想を策定してみて感じた課題は「特定旅客施設に該当しない駅におけるバリアフリー化の推進」ということだと思います。具体的には、泉崎駅の特定事業の設定を見送らざるを得なかったことでもあります。やはり現状の制度では、バリアフリー基本構想を策定したとしても、1日平均乗車数350人程度の無人駅におけるバリアフリー化は事実上難しいと感じました。

もう一つは、「車椅子利用者等の上りホームへのアクセス問題」であります。今回整備予定の泉崎駅の東西自由通路、こちらの東端と西端にはエレベーターを設置する予定でありますけれども、上りホーム用のエレベーターの設置の見通しが立たないため、車椅子利用者等の上り方面へのアクセス、こちらが事実上困難という状況になってしまうということです。

なお、先ほども少し触れましたけれども、基本構想の本編の最後のページには、この状況を「特定旅客施設に該当しない駅におけるバリアフリー化の推進の課題」として整理させていただきましたので、本村のバリアフリー基本構想の策定が今後の日本全国の駅及び駅周辺のバリアフリー化を進めるに当たって議論が深まるきっかけになればと思っております。

次のスライドをお願いいたします。

最後に、目次5「今後の取組予定」というところについてですけれども、今後の泉崎駅周辺の整備予定はご覧のとおりとなります。まずはたびたび本日の説明の中でも出てきましたけれども、泉崎駅東西自由通路の整備から始まり、駅東側交通広場整備、駅東道路整備、駅前公園整備、診療所・介護老人保健施設移転整備、そして既存の西側交通広場の再整備を予定しております。そして、完成後の姿が1枚目のスライドにありました図になります。

今回、泉崎駅周辺整備計画及び泉崎駅周辺地区バリアフリー基本構想を策定しましたが、やはり泉崎村の財政規模というものは限られていますので、各種補助金や交付金を活用しながら、少なくとも20年間という長い時間をかけてこの図の姿を実現し、コンパクトでにぎわいのある駅周辺にしたいと考えております。

そして、この事業を進めるに当たっては、可能な限りバリアフリー化やユニバーサルデザイン化を図っていきたいと考えております。

最後になりますけれども、今回作成に当たっては宮城県の松島町の事例を参考にさせていただきました。松島町でも協議会の会長を務められました岡教授や東北運輸局の皆様にご相談さ

せていただきながら、何とか策定することができました。感謝申し上げます。ありがとうございました。

今後もバリアフリーマスタープランや基本構想の策定に取り組む自治体が増えることを祈念いたしまして、本村のバリアフリー基本構想策定の取組についてご紹介を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

【石井会長代理】

有賀様、どうもありがとうございました。

いろいろと伺いたいところではございますけれども、時間もありますので、先に進めますけれども、全国の村で初めてということで、小さな自治体はなかなか基本構想の策定が進まない中で、こういう全国に先駆けての取組、小さな自治体にも勇気を与えてくださるということと同時に、いろんな課題も最後にお伝えいただいて、こういう取組が全国に広がっていく中で、こういう課題も一緒に伝えていきながら、よりよい制度につなげていく、そういうきっかけをつくっていただいたかと思えます。改めてありがとうございました。

今後の取組にさらに注目して、期待をして見てみたいと思います。ありがとうございました。

3 各団体等からの取組について

【石井会長代理】

それでは、引き続きまして議題の3に参りたいと思います。各団体の取組の報告についてですけれども、これも事前に資料をご提出いただいております一般社団法人宮城県手をつなぐ育成会、永野様のほうからご報告、ご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【永野委員】

宮城県手をつなぐ育成会の永野と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

着座にて説明をさせていただきます。

私たち宮城県手をつなぐ育成会は、知的障害児者の親の会です。知的障害のある人は、外見上わかりにくいこともあり、地域における理解が十分に進んでいるとは言いがたく、必要な配慮も得られにくい状況にあります。

こうした背景もあり、近年注目されているのが地域における知的発達障害への理解を広める

ための啓発活動、いわゆるキャラバン隊と呼ばれる活動で、「心のバリアフリー」周知を目指して、全国の育成会でも積極的に取り組むところが増えています。

私たちの子が日常の生活を豊かにするためには、日頃気にかけて見守ってくれる人を身近な地域に増やすことが大切と考えています。知的障害者の障害を体験する、そして一方的な知識の伝達だけではなくて、体験を含めて理解してもらいやすいという利点があります。

また、保護者、親の会だからできる活動であり、差別解消のために大きな役割を担うものと考えています。

幼少期から多様性について疑似体験等で理解することにより、将来、お互いのよさを認め合うことの気づきや思いにつながり、興味ある人だけではなく、多くの子供たちに伝えることができるために、啓発キャラバン隊の活動は有効と考えています。

次のスライドをお願いします。

全国手をつなぐ育成会連合会の取組として、平成15年度から神奈川県座間市で発足した「座間キャラバン隊」が始祖とされ、各地の実情を踏まえて、地域ごとに展開しております。

現在は、その日本地図のように、ちょっと字が細かいのですが、100を超える団体がこの活動に取り組んでいます。

宮城県でも、名取市の手をつなぐ育成会で、「いろはとりどり隊」という名前で2023年9月に発足しております。

また、隣の山形県では「花笠ほ一ふ隊」という、かなり長く歴史があるのですが、この隊は学校とかだけではなくて、子供会とかだけではなく、例えば警察学校の研修とか、消防署の署員の研修とか、いろいろな場面で障害のある人に出会う、そういった行政の方々にも体験をしてもらいながら、理解を深めてもらうという活動を進めております。

次のスライドをお願いします。

これは岩沼中学校で取り組んだ一つの例ですけれども、初めに障害についての簡単な説明をした後、「心のバリアフリー」について理解してもらうために体験をしてもらっています。

「バリアフリーって何？」ということで考えてもらいながら、例えばエレベーターのボタンが高い位置にあると、車椅子を使っている人はボタンが押せません。身近にいたらどうしようかというふうなことなど、身近なことから考えていただきながら、それも含めて理解をもらう。

次のページをお願いします。

また、別な例では折り紙を、軍手をはめて鶴を折ってもらうというふうなことで、知的障害

のある人の中には手先が器用じゃない人もおります。そういった意味で、自分が体験して、ああそうか大変なのだなど、時間がかかってもじっくりと待ってやると、そういったことなどもとても大事なのかなど、そういった体験を通して理解をしてもらうということです。

最後になりますけれども、先ほど資料1で説明をいただいた「心のバリアフリー」の用語の認知度について、見ますと23.9%、24.3%、21.4%と、決して上昇してはいない状態です。今、このキャラバン隊も、自分たちのいろいろなアピールとか、あるいは広報で依頼したいという依頼先を見つけているような状態です。知的障害児者に限らず、例えば車椅子を利用されている方とか、あるいは視力の不自由な方とか、そういった意味で、ブラインドウォークであるとか、車椅子体験であるとか、そういういろんな福祉団体がいろんな場を準備しているのですが、なかなかそういった体験の場というのが広がっていかないというのが現状です。これがそういう先ほどの数値にも表れているのかなというふうにも思います。これがもうちょっと横広がりにつながっていくと、いわゆる「心のバリアフリー」の理解が進行していくのかなというふうに思っております。

今後とも育成会では団体を増やしながら、発表の場を増やしていきたいと考えています。
以上です。

【石井会長代理】

永野様、コンパクトにまとめていただきましてありがとうございます。

それでは、続きましてもう一事例、特定非営利活動法人仙台バリアフリースターセンターの岩城様、資料をご用意していただいておりますので、ご報告をよろしく願いいたします。

【岩城委員】

NPO法人仙台バリアフリースターセンター代表理事の岩城一美です。仙台市交通局様との取組について、お話しさせていただきます。

次のページをお願いいたします。

背景に、私たち車椅子ユーザーが市営バスを利用する際、乗車拒否ではないとは思っていますが、たまたま運転手さんから車椅子ユーザーが見えず、バスが通り過ぎてしまったとか、そういったお話をするために、市営バスさんとの対話をするための場をつくってもらいました。そのとき、仙台市交通局自動車部業務課指導係様と、整備課様が同席してくださいました。車椅子の乗車についての話の後で今から話す内容の話に変わっていきます。手動の車椅子でバスに

乗車する時に、安全のためにフックで車椅子を固定するのですが、皆様ご存じでしょうか。そのフックを利用する時に、整備課様が「こんなタイプの車椅子もあるんですね」ということに気がついてくださったのです。次のページをお願いしていいですか。

このときに、その後続く話し合いが始まりました。対策と提案です。ではそのフックを引っかけるとき、私の車椅子も鉄です、フックも鉄です、ではどうやったらこれが傷つかないようにできるかなということになりました。次のページをお願いいたします。

固定ベルトの改善の話になるのですが、この問題点は、今お話ししたように固定ベルトがもたらす影響は、車椅子乗車安全対策のために使用する固定ベルトのフックにより、車椅子の車体に傷がつき、そこからさびてしまうという利用者の困りごとです。

車椅子に傷がついてしまいもう一度塗り直そうと思うと、車と同じように全塗装になってしまうのです。私たちが使用する車椅子というのは1万円、2万円で買えるものではなく、自分の体に合わせて作ってあるものなので、とても高い値段なので、ここは考えてほしいということをお伝えしました。

整備課様に2022年より取り組んでいただいたのが、次のスライドとなります。

経過報告も兼ねてです。提案時にフックを一緒に見てもらったときに、「本当だね、鉄だね。これは傷がつくね」ということになり、真ん中の写真が途中経過の模索のフックです。

施工後ですね。フックの改善だけではなくフックの置き場所が乗務員さんにもわかりやすいように、車両に引っかけてあるような形になっています。この仕様がわかりやすく見えるのは、次の資料をお願いいたします。

令和6年の3月に整備課様よりご連絡いただきました。これを見ていただけるとわかるように、左の部分の右側の写真、2つともきちんと車両にかかっているのが見て取れると思います。これというのは、車椅子ユーザーが乗るときにいつも袋からじゃらじゃら出して、どれを使ったらいいのか悩んで、乗務員さんが設置したりする場合もあるのですが、これだと乗務員さんも一目でわかりやすいフックとなり、それは時間が短縮されることであって、私が今度乗りにくいなというふうにも思わせない、そしてまた、乗っている乗客の方にも待たせる時間が少なくなるという利点があると思います。これがお互いのためにもとてもいい事案になったのではないかなと思いました。

この連絡が来る前に、たまたまなのですが私が乗車したバスです。次の資料をお願いいたします。

これは乗務員様の個人の取組です。バスに乗る際にフックを見たら、青枠の部分にシリコン

ゴムでカバーが掛けてあったのです。「これどうしたのですか。作っていた試作のですか」と尋ねたところ、「いえいえ、これは自分がお客様の車椅子が、自分の車体が傷つくのが嫌なのと同じように、困るのではないかと考えて自分で作りました」いうのですね。なので、右側の部分を見てもらってわかるように、固定したときにこれだと車椅子も傷がつかないのです。この乗務員の方のお客様に対する、意識の高さの素晴らしさを交通局様にお伝えしなければと思っている矢先に、仙台市交通局様からも出来上がりましたというご連絡が来た次第です。

次のページをお願いいたします。

バスの移動は、市民と私たちの身近な移動手段であり、移動が円滑になることは外へ出ることへの不安要素を取り除く共生社会の大切な一助となっています。移動が円滑になるというのは、その場所に行くためには何かを利用しないといけない、車椅子だけで行くことも可能なのですが、鉄道も含めて何かを使って移動手段としていくことが移動円滑化にもつながっていくと思うのです。

乗務員教育についてもちょっとお尋ねしました。毎年カリキュラムの固定があることをそのときに聞いておりました。今回は精神等々で3年間の予定が組まれているそうです。車椅子ユーザーに対してのそういったカリキュラムは今年入っていないというお話だったので、そういったことも含め柔軟なカリキュラムのあり方を検討してほしい、それをすることでもっとよりよい改善が見込まれるとお伝えしました。

次のスライドをお願いします。

車椅子の種類も多様であるということです。もう一つ私の事例になってしまうのですが、車椅子一つでも仕様が変わります。左下の写真の青い丸部分で囲んである、このフックをかけた場所は、私の車椅子の場合、会場にいる皆さんに見えるかわからないですけれども、動くのです。固定ではないのです。なので、ここにフックをかけられてしまうと、バスが動いた際に後ろに倒れ、私自身が巻き上げられてしまうような危険な形になります。こうしたちょっとしたことなのですけれども、安心・安全のためにも、車椅子はいろんな種類があり、種別があるので、フックをかける位置などの周知を少しでもカリキュラムに組み込むことを再検討していただきたいなと思います。

次のページをお願いいたします。

これはちょっとしたご紹介なのですが、「誰もが移動をあきらめない世界」を日本全国、世界に広める取組のご紹介です。これはANAさんでやっているUniversal MaaSという取組でございます。大澤さんという方が中心となってやっていて、次のページをお願いします。

このQRコードを皆様最後に読み取って動画を見てほしいのですが、Universal MaaSというのは移動を円滑にすることに対してものすごく有意義なものとなっています。先ほどいろいろお話を聞いていた中で、公共交通機関を利用する私たちの移動にはとても時間がかかります。乗車一つに対しても、「電車に乗る。じゃあその手配はどこから始めるの」から始まると、どこかに行く際、出発駅から到着駅、乗り継ぐ際にすごく時間がかかります。その時間を短縮することによって、出先での楽しめる時間が多くなるとか学ぶ時間が多くなるということをちょっと皆さんに考えてほしいなという取組でした。

最後に大切なことを言い忘れていました。仙台市交通局様の取組のこのシリコンゴムをかけるフックは、この取り組みは福祉タクシー、ジャパンタクシーさん等に共通し使える取り組みなのです。ぜひ車椅子を固定するフックについて、東北の6県で今参加してくださっている皆様、事業者様に、ぜひご検討いただければ幸いです。

どうもありがとうございました。

【石井会長代理】

ありがとうございました。

2つの団体から、非常に地道ながらも、いろんなことを気づかせていただける取組をご紹介いただきました。ありがとうございました。

4 政府における最近の主な取組及び東北運輸局の取組について

【石井会長代理】

では、次に行きたいと思います。

議事4に入ります。政府における最近の主な取組及び東北運輸局の取組について、ご説明をいただきたいと思います。

ちょっと現時点でかなり時間が押していますので、ご説明のほうを工夫していただければと思います。よろしく願いいたします。

【東北運輸局 杉本課長】

それでは、資料5になります。政府における最近の主な取組について、簡単にご紹介いたします。

まず、1ページをご覧ください。

令和3年6月に本省のユニバーサルデザイン推進本部会議で、①から④の項目について、現在、令和6年5月時点での対応状況について記載されておりますので、ご紹介させていただきます。

2ページ、3ページにつきましては、駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドラインの策定の経緯の概要が記載されております。

4ページ、5ページは、ユニバーサルデザインタクシー認定レベル準1が令和6年4月に新設されたということで、認定された車両も価格が従来のものよりも安くなっておりまして、導入しやすくなっておりますという紹介です。

6ページ、こちらはノンステップバスやUDタクシーの車両に係る特例措置の延長ということです。これによって、またバリアフリー車両の普及の加速に寄与するというので、紹介させていただきます。

以降のページは割愛させていただきますが、16ページから18ページの「当事者目線に立ったバリアフリー環境等の課題については、この後、議事5で触れさせていただきます。

続きまして資料6、東北運輸局の取組につきまして、簡単にご紹介いたします。

バリアフリー教室についてです。

1ページ、東北運輸局では、高齢者、障害者等が安心して日常生活や社会生活ができるようにするためには「心のバリアフリー」が重要であり、その普及啓発のために管内各地でバリアフリー教室を開催しています。

開催回数につきましては、コロナ禍前は30回以上行っていましたが、一時期コロナ禍の影響で激減し、一昨年から徐々にまた少しずつ増えており、今年度も引き続き増やしていきたいと考えております。

2ページをご覧ください。

こちらがバリアフリー教室の様子の写真となっております、内容は高齢者疑似体験や視覚障害者疑似体験等となっております。

3ページをご覧ください。

昨年9月、楽天生命パーク宮城で原町小学校4年生を対象としたバリアフリー教室を体験し、車椅子乗降体験等や、本日ご出席いただいている及川委員にも講師としてご参加いただいて、講話を行っていただいております。参加者からは、非常に貴重な体験となったなどの感想をいただいております。

議事4については以上となります。

そのほか、参考資料1と2をお配りしていきまして、1のほうが第10回移動等円滑化評価会議の資料で、評価会議地域分科会における主な意見が記載された資料となります。

参考資料2のほうが第11回の評価会議の資料で、こちらは評価会議における主な意見と国土交通省等の対応状況が記載されております。

説明は以上となります。

【石井会長代理】

ありがとうございます。

資料のほう、たくさんございますので、またお時間があるときにそれぞれお読みいただければと思います。

5 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について

【石井会長代理】

続きまして、議事5になります。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についてということで、こちらもお説明をよろしくお願いいたします。

【東北運輸局 杉本課長】

資料7となります。

まず、2ページをご覧ください。

最初の位置付けということで、2ページの右下の箱の中で、最終取りまとめでは主に①、②の課題を整理しているということで、①当事者目線でのハード面のアクセシビリティや使い勝手の向上、②情報面でのバリアフリー、こちらの課題を取り上げて、上のほうの黄色の箱で囲まれているとおり、「次期バリアフリー整備目標の策定の検討」「基準・ガイドライン等の制度改正等の検討」と行っていく予定となっております。

少し飛びますが、10ページをご覧ください。

こちらに最終取りまとめの概要とその各論、優先順位と対応方針の整理等が記載されております。

11ページに、①速やかに取り組む課題、②周知拡大に取り組む課題、③現時点では中長期的に取り組むものと整理する課題と、この3つのカテゴリに分類されて、整理されているということです。それぞれの課題についての詳細は、資料をご覧くださいいただければと思います。

この中で、昨年中間取りまとめのときに各委員からいただいた意見について、この最終取りまとめでどのようになったかということを紹介したいと思います。

まず、芦野委員から、ICT活用において、新しい技術やツールそのものがバリアとならないような支援が必要とのご意見がありました。こちらにつきましては、22ページ、23ページに記載されております。「周知拡大に取り組む課題」として整理されておりました、方向性としては、利用者の認知度向上に向けて、事業者の先進技術の導入事例について、国土交通省から障害者団体の情報提供や、障害者当事者団体において国土交通省から提供された情報や利用時の感想等を会員へ広報誌等を通じて積極的に周知していただくことを取り組むこととされております。

続きまして、菅井委員から、券売機のインターホンについて、画面を通じた筆談等の対応について意見がございました。こちらは24ページ、25ページに記載されております。こちらも「周知拡大に取り組む課題」として整理され、方向性も一つ前に言いましたICTの活用と同様となります。

続きまして、及川委員からは、インターホンは聴覚障害者や言語障害者にとっては非常に利用しにくいものであることから、意思伝達手段の多様化についての意見がありました。こちらは32ページ、33ページに記載されております。「中長期的に取り組む課題」として整理され、対応の方向性としては、ガイドラインで一例を示したり、ほかの利用者に対する周知啓発、各駅でどのようなサービスが受けることが可能か、ホームページや触知案内図、音声案内等による周知が重要であると示されております。

最後に、及川委員から駅名表示の視認性について意見がありました。こちらは34ページ、35ページに記載されております。こちらも「中長期的に取り組む課題」として整理されておりました、対応の方向性としては、車内から視認できる高さへの駅名表示が進まない原因がある場合には、実態把握と解決策の検討をすること、ほかの手段と組み合わせでどのように案内するか全体的な議論も必要というふうにされております。

議事5については以上となります。

【石井会長代理】

ありがとうございました。

皆様からいただいた意見の反映状況等についてもご説明をいただきまして、ありがとうございます。

6 意見交換

【石井会長代理】

それでは、議事6になります。意見交換ということになりますけれども、まずは今回の分科会開催に当たって事前に皆様からご意見、また各ブロックごとの意見交換等でいただいた意見、これを事務局のほうでまとめていただいておりますので、そちらの説明をいただいて、皆様からご意見をいただくということにつなげていきたいと思っております。

では、よろしく申し上げます。

【東北運輸局 杉本課長】

では、引き続き説明をいたします。

議事6、意見交換について、事前にいただいた意見は資料8となります。

まず1ページから4ページまでは、東北における基本方針に定める移動等円滑化の達成状況に関する意見ということです。数も多いので、私のほうから要約して説明させていただきます。

まず1ページとなります。

菅井委員から、聴覚障害者及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化ということでご意見をいただいております。

こちらにつきましては、3次目標よりバリアフリー仕様として案内設備というものが位置付けられているのですが、案内設備は文字及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等とされており、聴覚障害に関する部分を単独では数値化されていないという状況でございます。案内設備に聴覚障害に関する部分も含まれているのが今の集計の内容となっております。

いただいたご意見は、次期目標に対する分科会の意見として本省に報告いたします。

続きまして、鉄軌道駅に関して及川委員から、東北において対象外の駅、特に無人駅のバリアフリー化についてのご意見でございます。

こちらは、2次目標では3,000人以上の駅でバリアフリー化を進めてきたところですが、第3次目標では基本構想の位置付けは2,000人以上の旅客数とするということで設定しているところがございます。

今後、バリアフリー化の進捗状況を見ながら、順次目標とする駅の規模を下げていくものと思われませんが、小規模駅や無人駅のバリアフリー化も重要であるというご意見でございます。

で、こちらも本省のほうに報告させていただきます。

次に、ユニバーサルタクシーの導入状況について、白戸委員からは、乗車拒否の事例、休日や夜間の運行拒否等に対する金銭的ペナルティ、及川委員からは、2ページ目で導入の低調の原因の分析といったご意見です。

車椅子利用者に対するユニバーサルデザインタクシーの乗車拒否に関しては、担当部局に情報共有させていただき、法令違反である旨、タクシー事業者へ周知しております。

また、乗車拒否について、具体の個別案件については担当部局において対応させていただいております。

夜間や休日に運行していない状況は、福祉タクシーやユニバーサルデザインタクシーに限った話ではなく、運転手不足や需要減少のため営業そのものをしていない、縮小しているということも伺っております。したがって、運用率を示すことや、金銭的なペナルティを科すということはちょっと難しいのかなというふうに考えております。

UDタクシーの導入率が低調である原因ですが、大きな理由としてはやはり事業者の金銭的な負担が大きいということが1つ挙げられます。先ほど触れさせていただきましたが、認定レベル準1の設定や補助金制度等の活用によって、今後台数が増えていくことを期待しております。

続きまして、建築物について白戸委員から、義務づけられてない2,000平米以下の建築物についてバリアフリー化が必要で、対応も重要というご意見です。いただいたご意見に関しては、本省に報告したいと思います。

続きまして3ページ、信号機、音響信号機及びエスコートゾーンのバリアフリーの状況ですが、白戸委員からは、各県にばらつきがあり、青森県は0%と恥ずかしい状況。国や県、警察と連携して積極的に設置すべきとのご意見です。

エスコートゾーンにつきましては、全国的にも目標である原則100%は現在厳しい状況ではありますが、整備が進むように国土交通省としても引き続き各都道府県警察が実施するバリアフリー化事業に協力していきたいと考えております。

次に、基本構想及びマスタープランの作成状況ということで、白戸委員からは、基本構想の見直しを義務規定にしたり、期限内に見直さなければ自治体名を公表するといった施策も必要というご意見、及川委員からは、重点期間を定めるなど促進策を検討すべきとの意見をいただいております。

マスタープラン・基本構想の作成促進というのは、バリアフリー法では法律上マスタープラ

ン・基本構想とも策定後は概ね5年ごとに実施の状況の調査、分析、評価を行うよう努めることとされており、必要があると認めるときは変更することとされているところです。

基本構想については、特定の事業が完了した後、ほかに具体の事業がない場合、更新・変更の必要があると認めることがないこともありますし、また、バリアフリー化の進捗状況というのは各自治体によってそれぞれ異なりますので、法律で義務規定にするまではなかなか難しいのではないかと考えますし、また、その状況も各自治体様々でありますので、一律の重点期間を定めるのも難しいかなというふうに考えております。

ただし、本省においてその作成が進まない原因や理由を今様々な自治体にヒアリングをしているところでもあり、また、東北運輸局としても各自治体へ全国の作成事例や支援メニューの紹介を行うなど、引き続き基本構想やマスタープラン策定に結びつくような活動をしておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

続きまして4ページ、高齢者、障害者の立場を理解して行動ができている人の割合ですが、こちらは及川委員から、「立場を理解して行動する」ということがどんなことかも含めた広報・周知が必要、より具体的な広報・啓発を模索していくべきとの意見をいただいております。

ご指摘がありましたように、令和6年3月29日に本省で開催された第11回移動等円滑化評価会議において「心のバリアフリー」について触れられておりまして、本省からは、「心のバリアフリー」の認知度が数字として十分伸びていない、また「心のバリアフリー」という言葉がわかりにくいといったご指摘もいただいております、このあたりを来年度以降、大きな視点から施策のあり方について考えていきたいとの回答がありました。

また、「立場を理解して行動する」ということがどんなことかという、まさにそれが「心のバリアフリー」ということかと思ひます。

東北運輸局では、先ほども申しましたけれども、バリアフリー教室を通じて「心のバリアフリー」の広報・啓発に努めているところがございます。地味な取組かもしれませんが、少しでも若い人に認知していただき、またそれを継続することによって、将来にわたってそれが大きな広がりにつながっていくのではないかとと思ひますので、引き続きそういった活動も行っていきたいと思ひます。

いただいたご意見は、本省に報告いたします。

次に、5ページからは、その他、移動等円滑化等に関するご意見についてです。

最初は白戸委員から、障害者ICカードの相互利用と新幹線車椅子指定席ネット予約システムへのご意見です。

これらについては、関係鉄道事業者に対して、障害者用 I C カードの運用、システム間の連携等を早急に進めて、相互利用ができるようにしていただきたいというご意見として、本省に伝えたいと思います。

続きまして 6 ページ、白戸委員からは、路面や点字ブロックを削りにくい除雪車や除雪機の開発についての意見です。

これにつきましては、積雪地域特有のバリアフリーに関する課題ということで、本省に報告いたします。

同じく 6 ページ、こちら白戸委員からですが、車椅子が乗車可能なユニバーサルタクシーは何台程度あるかなどの情報を集約して見られるサイトを各県ごとにつくり、サイトを運用していくべき、厳しい場合は各タクシー協会にポータルサイトをつくるように要請するべきのご意見です。

東北のタクシー事業者は 1,400 社、総車両数約 1 万 4,000 台という状況をかんがみますと、リアルタイムで稼働状況を集約するのは非常に難易度が高いのかなというふうに考えております。

また、タクシー協会への要請についても、各タクシー事業者、それぞれ個別の事業や経営方針があると思われるので、今のところは考えておりません。

乗車拒否につきましては、具体的な案件があった場合は個別に担当部局において対応させていただきます。

同じく 6 ページ、菅井委員から、聴覚障害者の方への災害発生時の情報伝達についてのご意見です。

緊急性が高いのに、音声案内だと伝わらない。特に電車の中だと、情報が得られず、孤立するため、ハード面の整備が必要のご意見です。

災害発生時はもちろんですが、災害でなくても、その原因や、いつ動くかという状況がわからなければ、不安になるのは当然かと思えます。こちらは本省の評価会議においても、聴覚障害の方が駅構内、電車の中で緊急時の情報が得られないということについては議論されており、課題であると認識しているところです。

分科会からも、電光掲示板や SNS 等を活用して速やかに情報提供される仕組みが必要であるというご意見を本省へ報告したいと思えます。

7 ページになります。

1 つ目は白戸委員から、建築物を設計する際は当事者の意見を聞く場を設けることを義務化するべきのご意見です。

当事者目線でのバリアフリー化の観点で、設計前に意見交換が必要とのご意見については、本省へ報告したいと思います。

最後に、及川委員からは、道路法43条2号の道路構造または交通に支障を及ぼすおそれのある行為に当たるとする疑義から、店舗入り口への簡易スロープの設置をためらっている店舗が実際に存在する。こうした疑義について、国交省として現状での見解を示していただくことで、少なくとも共通理解はできるように思われるというご意見です。

こちらは昨年の分科会でのご意見も受けて本省に報告しておりますが、歩行者、通常の通行者等の安全との兼ね合いもありまして、ちょっと難しい問題だと聞いております。引き続きご意見として本省に報告いたします。

なお、小規模店舗の出入口を含めたバリアフリー化の費用を補助するというような支援制度もありますので、各自治体へプロモートする際には、このような制度もご紹介して、小規模店舗のバリアフリー化も進めていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

私のほうから、事前にいただいたご意見の紹介とその回答を述べさせていただきました。

続きまして資料9と資料10ですが、こちらは各ブロックごとに意見交換会を行っておりまして、資料9が昨年11月28日に開催した宮城ブロックでのご意見を集約したものです。資料10が今年の7月9日に開催された青森県、岩手県、秋田県ブロックでのご意見を集約したものです。時間の関係で内容の説明は割愛させていただきますが、それぞれのブロックでのバリアフリープロモーターにもご参加いただいて、地域特有の課題も含んだ活発な意見交換の場となっております。

なお、山形県、福島県ブロックの意見交換会は、今年の11月から12月での開催を予定しております。

資料9、10については以上となります。

【石井会長代理】

ありがとうございました。

事前にご提出いただいたご意見、様々ございまして、今いただきましたので、それに加えて、もしくはそれに補足してということも含めて、これから25分まで残り20分程度しかないのですが、せつかくですので皆様からご意見等をいただきたいと思います。

対面とオンラインをやっていますので、会場、対面でご参加の方からまず伺って、その後オンラインの方、ご質問等あればということで伺ってまいりたいと思います。

時間の制約もございますので、ご発言の場合は簡潔にお願いしたいということと、ご発言の際にはご所属とお名前を併せてお願いしたいと思います。

それでは、まず対面、会場の皆様のほうから何かご意見、ご質問等あればお願いします。

それでは、後ろの、よろしく願いいたします。

【小林委員】

ご指名ありがとうございます。私は全国脊髄損傷者連合会山形県支部顧問を務めております小林と申します。

今日になってから皆さんに資料をお渡し致しましたが、これは国交省さんのパンフレットです。昨年3月にガイドラインを作成し、「車椅子利用者用駐車施設に駐車するのは車椅子です」と特定頂きましたが、それでも「望ましい」で終わっています。なかなか決定的なことはありません。実は、今~~お~~年寄りが非常に増えていて、近いところがいいものですから、利用証のないお年寄りに占拠され、我々が駐車しにくい事態が非常に多くなっています。東北各県の団体、我々の支部からもそういう要望が来ています。ぜひこのチラシにあるような車椅子専用の全面青色、それから隣にあるダブルスペースの部分の普及を、東北はもちろん全国に徹底するようにお願いします。又この状況を本省に上げて頂きたいです。

それからもう一つ、各地で差別解消条例が制定されています。合理的配慮も民間にも適用されましたが、これはぜひ条例等を改正するなどして、国の2,000平米を1,000平米にするなど、昨年も申し上げましたが、運輸局のほうで進めていただきたい。

また、新築届があった際も、これは条例でなくても、それから国の基準になくても、届け出があった段階で合理的配慮が可能であれば「こうやったらいかがでしょう」という提案もやって頂ければ有難いです。

それから最後に、実は私この秋に太平洋フェリーさんで仙台から苫小牧に行くんですけども、その待ち時間が2時間前にしてくださいということでした。なぜ2時間前なのか。飛行機でも1時間前なのに、2時間前にというのはどういうことなのか。私初めてなのでわかりませんが、この辺もぜひ善処いただければありがたいです。

以上です。

【石井会長代理】

ありがとうございます。

運輸局さんのほうから何かご回答ありますか。

【東北運輸局 杉本課長】

まず1つ目の車椅子に関しては、貴重な現場の声ということでお伺いして、ありがとうございます。ガイドライン等の周知啓発に努めたり、いただいたご意見は分科会の意見として本省のほうに報告したいと思います。

また、差別や合理的配慮の条例改正ということで、ちょうど2,000平米で基準が決まっています、条例でその基準を厳しくするというか、1,000平米に下げたりすることができるとなっておりますが、県のほうで条例を策定しておりますので、運輸局でもそういったご意見があるということは関係機関にお伝えしたいと思います。

太平洋フェリーの話に関しては、担当部局に報告し、経緯等、事情等を聞いてみたいと思います。よろしく願いいたします。

【石井会長代理】

ありがとうございます。

会場のほうでそのほか。では、芦野さんですね、よろしく願いいたします。

【芦野委員】

認知症の人と家族の会の芦野と申します。

資料1の46ページの「心のバリアフリー」のところですが、今日も何度も意見というか説明がされていたかと思うのですが、ここの中の2つ目の丸のところ、「高齢者、障害者の立場を理解して」とありますけれども、認知症の人の場合、特に若年性認知症の場合は、外見からはなかなか症状が伝わりにくいということがあります。そのため、若年の方がタクシーとかバスを利用した際に、運転手とのやりとりに結構苦労してしまったとか、あと周囲に手助けを求めてもなかなか状況が伝わらなかったというような話も聞いております。また、バリアフリートイレを使うときも、比較的若い方がご夫婦で入ろうとしたときにクレームを言われてしまったという話も聞いております。そういったことで、やはり「心のバリアフリー」が浸透していないということだと思います。そのためというあれでもないですけれども、この会議の資料とかでも「高齢者、障害者等の立場」と書かれておりますが、ここについてはより細かく、「高齢者、障害者、認知症などの症状を持っている方」というような形で表現を改めて、対策を進めて、

理解を広めていただきたいなと思っております。

以上、よろしく申し上げます。

【石井会長代理】

ありがとうございます。

いただいたご意見は、関係部局で共有していただきながら、努めていただければと思います。
ありがとうございます。

そのほか、会場のほうでございますでしょうか。

では、ちょっと一旦オンラインの参加者の方に伺ってみたいと思います。オンライン参加者の方で何かご意見、ご質問等ございましたら、挙手マークで意思表示いただければと思いますけれども、どなたかいらっしゃいますでしょうか。

今のところ挙手は挙がっていないようですので、若干時間がありますので、会場のほうで。それでは、及川さんですかね、よろしく願いいたします。

【及川委員】

ありがとうございます。みやぎアピール大行動実行委員会、及川と申します。

マスタープランとかは、そのことについて地域で作成するかしないかというのは地域自治体で決めるというご説明だったのですけれども、やはり一つの面的な整備の方法として、非常に有効なシステムだと思っています。これはやはり国交省、運輸局としても積極的に作成するよ
うにという働きかけは行っていただきたいと思います。

もう一つ、先ほど私の意見としてご紹介してもらった道路法43条についてですけれども、今回の資料で2点に分けて表示いただいているわけなので、前段は確かに前回も提案して、法律上難しいというお話をいただいたのですけれども、後段の部分、この法律にはかからないと思われるので、その点について運輸局、国交省として、積極的に勧奨いただきたいという意見でした。正直、ここは車椅子ユーザーとその地域、日常生活における本当に一番身近な部分でありますので、ぜひ何としても障壁を解消していきたいと思っています。よろしく申し上げます。
以上です。

【石井会長代理】

ありがとうございます。ご意見賜りましてありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか。

では永野様、よろしく申し上げます。

【永野委員】

資料6のバリアフリー教室、ちょっと私もさっき話した関係なのですが、ここでバリアフリー教室を開いたのは、例えば学校であるとか何かの団体からの要請なのか、それともここで言う運輸局さんのほうで話を向けて、そしてどうですかみたいなことでやったのか、まずその点をお伺いしたいんですが、どうでしょうか。

【東北運輸局 大内】

東北運輸局バリアフリー推進課の大内と申します。

今ほどのご質問に関してなんですけれども、特に学校に対してのバリアフリー教室に関しましては、学校側、あるいは地域の包括支援センターとか社会福祉協議会を通じて依頼があって、対応しています。あとは楽天球場でのバリアフリー教室、あるいは運輸局内での職員に対する職員研修などは、運輸局主体で実施しているところです。以上です。

【永野委員】

ありがとうございます。

それで、コロナ前と比べると、コロナが少し収まって、少しずつ回復しているという、利用回数も増えてきているという状態なのですが、ここで情報提供等の支援というふうなことなんですが、例えばいろんな福祉団体やNPOで社会資源としてこのような活動をうちはやっていますよというふうなことの何かまとめたものがあると、例えば学校のPTAとか、あるいは学校行事の一つとして、こういったことをやりたいんだけどどうだろうという一つの手がかりになると思うんですけれども、なかなかそういうものがないと、どこにどう探していいか、学校のほうも、あるいは団体のほうも、なかなか見当がつかないというところがあるので、そういった情報提供のツールとして、ホームページなり、あるいは冊子なり、そういったことで、いろいろと活動している、そういった社会資源をまとめるようなことというのはないものでしょうか。

【東北運輸局 杉本課長】

バリアフリー教室に関しては、東北運輸局のホームページのほうに詳細、回数とか人数とか中身とか、あと希望がある場合は申し込みの受付とか、そういったものは載せておるところです。ただ、やはり自分から見に来ないとなかなか気づかないところもあって、こちらから積極的にという部分では少し弱いというのはご指摘いただいているとおりでございます。

最近ではバリアフリー教室、すべての教室ではないのですが、学校から承諾を得たバリアフリー教室に関しては、東北運輸局の旧ツイッター、Xにその様子等を掲載して、広く目につくような形で周知を行っているところです。

【永野委員】

ありがとうございました。

【石井会長代理】

ありがとうございました。

まだ若干時間ございます。いかがでしょうか。それでは白戸委員、お願いします。

【白戸委員】

Pingあおもりの白戸です。

先ほど意見として上げていたUDタクシーの件ですけれども、先月、タクシーを所管する旅客二課さんより事業者が研修のスケジュールを出してきたというメールをいただきまして、ご対応いただいてありがとうございますという話と、あとエスコートゾーンですけれども、先月の26日に警察庁が標識表示令というのを改善して、横断歩道の幅を45センチから90センチに広げるといふ、規定の改正をする旨のニュースを見ましたが、その対象といふか、エスコートゾーンとか音響信号機とかが設置されている交差点から順に実施されていくという話ですので、自治体といふか、あと所管する国土交通省もそうですけれども、横断歩道の幅を広げたいのであれば、広げる背景にはメンテナンスコストがかかっているというのが一つの原因というふうには伺っているので、広げたいのであればエスコートゾーンを付けるという方針になっていってほしいなと思っています。

以上です。

【石井会長代理】

ご意見ありがとうございました。

よろしく願いいたします。

時間がそろそろですけれども、オンラインで1つ手が挙がっていますので、そちらをいただいてというふうに思います。秋田県身障協会の伊藤様ですかね。お願いします。

【伊藤委員】

秋田県の身体障害者協会の伊藤英紀と申します。

大変私今回のこれを見てうれしく思ったのですが、ユニバーサルデザインのタクシーが大変各県で増えておりますので、これは大変いいことだと思いますが、ただ、ちょっと私気になるのですが、いろんなタクシーを利用する方でも、視覚障害者でも、いろんな方が利用するんですが、やはりタクシー会社で運転手さんが講習会とか何かをやって、障害者についてのそういう知識を運転手さんに何ぼかを持ってもらいたいという気持ちがあります。私も身内の中でタクシーを呼んだときに大変気分を悪くした車椅子の方がおりました。そういうことで、やはり運転手さんが障害者に対するある程度の知識を持って接するような、そういう機会をやはり法的にやってもらいたいと、そういうふうには思っております。これはただおたくさんたちへの意見ですので、ひとつよろしく願いいたします。

【石井会長代理】

ご意見ありがとうございました。関係団体とも共有をしたいと思えます。ありがとうございます。

まだまだご意見等あるかと思うのですけれども、ちょっと時間になってしまいましたので、ここでの意見交換はここまでとさせていただきたいと思えます。

それぞれご意見については、1年に1回、この場だけということではなくて、随時運輸局様のほうでは伺う体制はとっているかと思えますので、都度、気になることとか、今日の議題の中身も含めて、改めて確認したいこと、また質問等ございましたら、ご意見含めて随時運輸局さんのほうにお届けいただくということで、お願いできればと思えます。よろしく願いいたします。

様々な貴重なご意見、またご発表も含めて、ありがとうございました。

川崎局長、何か全体を通してのコメントがあればいただければと思えます。

【東北運輸局 川崎局長】

本日はお忙しい中、ありがとうございました。様々な意見をいただいたところでございます。

やはり東北分科会ということで、東京とは違う様々な事情があるというのがよく分かりました。様々な事情をきちんと本省にお伝えするというのがこの会議の意義かと思っておりますので、いただいた意見は制度を所管する本省各局にお伝えをしていきます。

【石井会長代理】

ありがとうございました。

最初の全国のほうの議論も含めて見ると、東北で議論したこと、内容もちゃんと伝わって、それがすぐに反映できるものとできないものがあるわけですが、いろいろ整理をしていただいて、ちゃんとそちらに伝わっているということは確認できましたし、同じことでも繰り返しやっぱり実情として伝えていくと。言わないと何も無いのと同じなので、同じことでも毎回気になることがあれば継続してやっぱり発言をしていただいて、お伝えいただくということは非常に大事なことだというふうに思いますので、引き続き様々な観点からのご意見、またご報告、取組等のご発表も含めて、よろしく願いできればと思います。

短い時間の中でご協力いただきまして、ありがとうございました。

本日の議題はすべて終了いたしましたので、進行を事務局のほうにお返ししたいと思います。よろしく申し上げます。

【東北運輸局 矢野】

石井先生、ありがとうございました。また、委員の皆様におかれましてはありがとうございました。

4. 閉 会

【東北運輸局 矢野】

最後に、東北運輸局交通政策部長の池田からご挨拶を申し上げます。

【東北運輸局 池田部長】

本日は委員の皆様、多数の貴重なご意見等、ありがとうございました。

本日いただきましたご意見につきましては、先ほど局長の川崎より申し上げましたとおり、

本省、関係機関にお伝えし、実現に向けて一步一步進みたいと思っております。

最後に、事務局を代表いたしまして1点お詫びを申し上げます。

冒頭の資料の誤植もございましたけれども、資料を紙で配付してしまいました。やはりこういうときはタブレットなり電子化をして、しっかり当事者目線に立った資料を配付させていただくべきであったと私自身反省しております。

少しずつ会議自体も発展させ、施策も一步一步ではございますけれども積み重ねていきたいと思っております。

次の会議は来年になります。引き続き皆様、どうかよろしく申し上げます。

本日はありがとうございました。

【東北運輸局 矢野】

これをもちまして、第6回移動等円滑化評価会議東北分科会を終了いたします。本日はお忙しいところご出席いただき、ありがとうございました。