

第7回 移動等円滑化評価会議東北分科会 議事録

○日時：令和7年8月28日（木）13時30分～15時30分

○場所：仙台第四合同庁舎 2階共用会議室（オンライン併用）

○出席者

【委員】

岡 正彦	東北福祉大学 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
三浦 拓朗	一般社団法人 岩手県障がい者スポーツ協会 常務理事兼事務局長
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
阿部 一彦	社会福祉法人 仙台市障害者福祉協会 会長
菅原 洋介	特定非営利活動法人 仙台バリアフリースターセンター 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
山崎 薫	山形県精神保健福祉会連合会 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 顧問
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 福島市バリアフリースターセンター長
根本 学	公益財団法人 日本盲導犬協会仙台訓練センター センター長
船木 久義	青森県 交通・地域社会部長 (代理：工藤 祐里 地域モビリティ推進グループ 主事)
村上 宏治	岩手県 ふるさと振興部長 (代理：鈴木 智恵 交通政策室特命課長)
梶村 和秀	宮城県 企画部長 (代理：菅原 祐紀 地域交通政策課課長補佐)

岡部 研一	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)
會田 淳士	山形県 みらい企画創造部長 (代理：遠藤 優駿 生活交通課主査)
宍戸 陽介	福島県 生活環境部長 (代理：齋藤 政弘 生活交通課主任主査)
反畑 勇樹	仙台市 都市整備局長 (代理：水谷 哲也 都市整備局総合交通政策部長)
村島 弘子	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
山家 庸彰	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：臼沢 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 工藤】

それでは、定刻となりましたので、ただいまより第7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共生社会推進課、工藤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

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 工藤】

初めに、開会に当たりまして、東北運輸局長の吉田からご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【東北運輸局 吉田局長】

東北運輸局長の吉田でございます。

本年の7月からこちらに赴任してまいりました。山形県出身です。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、お忙しい中、また大変な暑さの中、第7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す。また、日頃から私どもの国土交通行政に、皆様より大変なご理解とご協力を賜っております。この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。ありがとうございます。

東北地方におけますバリアフリー化の推進につきましては、皆様のご協力をいただきながら様々な取組を進めているところでございます。国の基本方針に定めましたバリアフリーの第3次目標につきまして、素朴でも進捗はしてございますが、残念ながらいまだに未達な状況が見られるというところでございます。今後もハード面・ソフト面、両面から継続的・持続的な取組を行いまして、より一層のバリアフリー化を推進してまいりたいと考えております。

また、6月には国土交通省本省におきまして、来年度から新たに始まる第4次目標の最終とりまとめが公表されたところでございます。その中では、数値目標の引上げでありますとか、対象範囲の拡大、また、「基本構想」や「心のバリアフリー」、「当事者参画」につきましての新規項目の設定ですとか見直し、こういったところが行われておりまして、さらなるバリアフリー化の推進を図る内容となっております。

私ども東北運輸局といたしましては、委員の皆様、そして移動に困難を感じておられる様々な皆様のご意見を伺いながら、第4次目標の達成に向けまして、まずはできるところから早急に改善・改良を進め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、委員各位の様々なご視点から率直なご意見を賜りますようお願いを申し上げまして、簡単ではございますけれども、私から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。

【東北運輸局 工藤】

続きまして、分科会長の岡先生よりご挨拶をいただきたいと思います。岡先生、よろしくお願いいたします。

【岡会長】

東北福祉大学の岡でございます。

昨年は直前に欠席させていただいて、大変ご迷惑をおかけしました。

会議の名前にありますように、円滑に会議の進行を進めさせていただきたいものですから、皆様にもご協力よろしくどうぞ願いいたします。

【東北運輸局 工藤】

ありがとうございました。

続きまして、お配りしております資料の確認に移らせていただきます。

まずは、お手元にあります資料をご確認ください。議事次第、出席者名簿、配席図、そのほか本日の会議資料といたしまして、資料1から9、続きまして参考資料1、参考資料2となっております。

また、自立生活センターP i n g あおもり、白戸様から参考資料としまして「名古屋版ジャパンタクシー乗車ガイド」、また、福島県視覚障がい者福祉協会、芦野様から「認知症の日」のパンフレットをお配りさせていただいておりますので、お時間のある際にご覧いただければと思います。

資料のご案内は以上となりますけれども、会場にお越しの皆様におかれましては、資料の不足等がありましたら、その都度お知らせいただければと思います。ご確認よろしく願いいたします。

なお、本日はオンライン併用の会議となりますので、ご発言者を明確にするために、ご発言いただく際はご所属とお名前につきましてお話しいただいた後、ご発言いただくようお願いいたします。

オンラインでご参加の皆様におかれましては、ご発言する際には、挙手ボタンですとかチャット機能というのがT e a m s にはございますので、そちらの機能をご利用いただきましてご発言いただく意思表示をお願いいたします。そちらの意思表示を行っていただいた後、分科会長が順番にご指名をさせていただきますので、ご自身の順番となりましたら、マイクのミュー

トを解除していただいて、ご所属とお名前をお話しただいてからご発言をお願いいたします。

本日ご出席いただきました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たいと思いますので、ご了承願います。

なお、東北工業大学副学長・教授、石井先生、また、日本オストミー協会、川村様、青森県ろうあ協会理事兼事務局長、山越様、山形県婦人連盟会長、五十嵐様、仙台ビルディング協会副会長兼事務局長、渡邊様は、本日ご欠席となりましたので、ご案内させていただきます。

また、移動支援 R e r a 代表、村島様におかれまして、本日急遽ご欠席となりまして、代理出席といたしまして、同じく移動支援 R e r a 代表の伊藤様がオンラインでご参加いただいておりますので、お知らせいたします。

また、福島県の代理出席の佐藤主事も急遽ご欠席となりまして、代理出席としまして齋藤主任主査がオンラインでご出席いただいておりますので、お知らせいたします。

それでは、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、分科会長の岡先生をお願いをさせていただきます。岡先生、どうぞよろしくお願いいたします。

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

【岡会長】

それでは、議事のほうを進めていきたいと思います。

議事次第にありますように、議事の1から5まで、資料1、2、3、4、5、6になりますがけれども、一括して事務局のほうから説明をいただきます。その後、議事録に関しての意見交換ということで進めさせていただきたいと思います。

それでは、議事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お願いいたします。

【東北運輸局 杉本課長】

事務局、共生社会推進課長の杉本でございます。

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

着座にてご説明させていただきます。

資料 1 となります。

1 ページにつきましては、昨年、一昨年と同じスライドですので、説明は割愛させていただきます。

2 ページから 4 ページまでが、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 2023 年度末の現状値、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ていきます。

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 UD 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 11.9% を最高に、ほか 5 県はまだ一桁台という状況です。全国で目標をクリアしているのは千葉、東京、愛知、鳥取の 4 県となります。

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、東北の状況です。進捗状況については、グラフをご覧ください。凡例の中で右下に案内設備がありますが、こちらは第 3 次目標から新規に追加された目標指標になっております。

8 ページをご覧ください。

こちらが、東北各県の進捗状況になっております。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す。以下同じです。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、まだ整備率が低い状況であるということが分かります。

次に、9 ページをご覧ください。

こちらは、全国の本ターミナルのバリアフリー化の推移となっております。

10 ページが地域別となっておりますが、東北は対象施設が 1 つで、100% の達成となっております。

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。

12 ページが地域別です。東北は対象施設が 1 で、案内設備が未整備となっております。

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全国の推移で、14ページが東北の状況です。青森、宮城、秋田に1か所ずつ対象施設がありますが、全部100%達成しております。

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です。総車両の70%を基準適合車両にするという目標ですが、全国で59.9%、東北では51.6%となっております。

17ページが県別の状況ですが、宮城が96%で平均値を押し上げており、ほかの県は進捗率が低いという状況です。なお、JRは東京本社にカウントされますので、東北の車両数には入っておりません。

続きまして、18ページ、ノンステップバス導入の推移です。右肩上がりに推移はしていますが、東北は61%と目標の80%には届いておらず、また、全国平均よりも10%ほど低い状況となっております。

19ページをご覧ください。

こちらは全国のリフト付きバス等の導入の推移です。目標は25%ですが、進捗状況は8.6%となっております。

20ページが各県の状況です。上の段がノンステップバスの導入状況で、宮城が全国を上回る74.2%、また山形が目標を上回る81.4%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。岩手が11.6%で全国平均より高いですが、東北全体では3.9%で、まだまだ低い状況となっております。

21ページをご覧ください。

福祉タクシーの導入で、全国の推移となります。福祉タクシーの目標につきましては、令和7年度までに9万台を導入するとなっております。令和5年度末では全国で5万5,311台となっており、令和4年度末から7,242台の増加となっております。

22ページが、各県ごとの福祉タクシー、UDタクシーの導入状況となっております。全国平均と比較して、まだまだ導入割合が低い状況です。

23ページをご覧ください。

旅客船のバリアフリー化につきましては、令和7年度までに60%を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、24ページが5年度末の各県の状況です。宮城が76.5%で6割を超えておりますが、青森、秋田、山形は低い状況です。

25ページが航空機のバリアフリー化の推移ですが、こちらは100%目標達成済みです。

27ページです。

道路のバリアフリー化につきまして、国土交通大臣が指定する特定道路の70%について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年度に91%から括弧書きで67%に落ちておりますが、こちらは特定道路の追加指定があり、2,800キロほど距離が延びたことから進捗率が下がったものです。

28ページが地域別の状況です。東北は85%で、目標値の7割を上回っております。

続きまして、都市公園です。

30ページをご覧ください。

グラフで令和2年から数値が変わっておりますが、これは第3次目標で都市公園の定義が変わり、対象となる公園の数が減ったことによります。進捗状況は、グラフのとおりです。

各県別の状況は、31ページになります。具体的な数字の説明は、割愛させていただきます。

33ページをご覧ください。

路外駐車場ですが、目標値が75%ですが、令和5年度に全国では目標値を達成しております。

34ページが各県の状況ですが、東北全体では64.8%で、目標値には届いていない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。

目標値は約67%ですが、令和5年度の状況は64%で、まだやや届かない状況です。

次に、38ページをご覧ください。

信号機の目標につきましては、第3次目標からは、視覚障害者の安全性を確保することが特に必要である信号機については、原則全て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ります。

各県ごとの状況が39ページとなっております。信号機のバリアフリー化につきましては、100%実施済みです。音響信号機とエスコートゾーンの設置は、岩手県は100%ですが、青森県と福島県が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。

こちらは令和6年度末の数字が出ており、棒グラフがマスタープランとなり全国で50市町村、折れ線グラフが基本構想で334市町村という状況です。

42ページ、43ページが地域別の内訳となり、東北ではマスタープランが7市町村、基本構想が15市町村となっております。

44ページが東北における各県ごとの作成数となっており、45ページが作成した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。

47ページをご覧ください。

「心のバリアフリー」の用語の認知度を、令和7年度末までに50%の達成というのが目標です。令和5年度末での認知度は21.6%となっており、令和4年度末と比較してもほとんど変わっておりません。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%達成するという目標値ですが、令和5年度末で81.3%という状況になっており、こちらも令和4年度末とほとんど変わっておりません。

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・ソフト取組計画の公表状況についてです。

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、その状況を報告し、公表を行うことになっております。一定規模以上というのが、平均利用者数が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、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で作成し、実施状況を報告することになっております。

1ページ飛ばしまして、3ページをご覧ください。

こちらは、東北の対象事業者の一覧になっております。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の説明については以上となります。

【岡会長】

ありがとうございます。

2 東北地方整備局からの情報提供

【岡会長】

続きまして、議事2、東北地方整備局からの情報提供、よろしくどうぞお願いします。

【東北地方整備局 岡野住宅調整官】

東北地方整備局建政部から参りました岡野と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私からは、資料3を用いまして、建築物に関するバリアフリー化促進の取組ということで、今年の5、6月に基準ガイドラインの見直しを行っておりますので、それらについてご説明をさせていただければと思います。

2ページ目をお願いいたします。

ここからは、まずバリアフリー法の内容について少しだけ触れさせていただければと思います。

3ページご覧ください。

3のページの真ん中から下、青い枠で囲まれております建築物移動等円滑化基準というものがございます。こちらは最低限守らないといけない基準ということで、以降の資料では義務基準と呼んでおりますけれども、2,000平方メートル以上の不特定多数の方が使われるような施設、百貨店ですとか官公署などのそういったものの新築などの場合には適合の義務があるというものでございます。

その青枠の下にオレンジ色の枠がございましたけれども、こちらは建築物移動等円滑化誘導基準というものがございます。こちらは文字どおり誘導すべき基準ということで、望ましいものということでの基準でございます。後ほどは誘導基準という形で言葉を使っていきますので、よろしくお願いいたします。

続いて、4ページ目でございますけれども、こちらが今申し上げた義務基準、誘導基準の内容となっております。これのうち、今回は⑤のトイレ、⑧の駐車場、⑫の劇場等の客席というものについて基準の見直しがございましたので、そこのご説明をさせていただければと思います。

5ページでございますが、今年の6月1日から施行となっておりますけれども、バリアフリー基準の改正がございました。

6ページご覧ください。

まず、便房ということで、トイレですね。車椅子使用者用のトイレの設置数に関する基準の見直しが行われてございます。これからいくつかのページで、ページの上のほうが義務基準と書いてありまして、下の方が誘導基準と書いてございます。左側が見直し前、右側が見直し後と、こういうページの構成になってございますけれども、まず、上の義務基準のところ、これまでは建築物に1か所以上、車椅子使用者用のトイレを設けなさいとなっていたところ、見直

し後においては、標準的なものであれば各階に1か所以上設けるといったような基準の強化、見直しを行ってございます。誘導基準につきましても、基準が変わっているというものでございます。

おめくりいただきまして、7ページ目をご覧ください。

こちらは今申し上げたトイレの設置のイメージでございますので、後ほどご覧いただければと思います。

続いて、8ページご覧ください。

こちらが、車椅子使用者用の駐車施設の設置数に関する基準の見直しでございます。上の義務基準のところでございますが、見直し前は1台以上設けるとされていたところを、見直し後については200台以下の場合であれば2%以上設けるということになりますので、イメージがその下のグラフのところにあるように、見直し前から比べると、このような形で義務基準が変わっていると。これは、下にあります見直し前の誘導基準と同様の基準に引き上げているというものでございます。

では、9ページご覧ください。

次は、客席でございます。こちらの義務基準を見ていただくと、見直し前は義務基準はなかったというものでございますけれども、見直し後については400席以下の場合には2席以上設けた上で、それ以上の場合には0.5%以上設けるという形で、このグラフのように客席数を設置することとなってございます。誘導基準も見直しをしているところでございます。

10ページに、客席の設置のイメージといえますか、解説がございますけれども、客席が複数あれば、客席が分かれて設置されている場合には、その客席ごとに今申し上げたような数を設けるという形となってございます。

11ページ目をご覧ください。

こちらは、建築物を建てる際には容積率というもの、ある一定の容量の中で建物を造るということになりますけれども、これまでも容積率の緩和の特例というものがあつたところですが、今回の基準の見直しと併せて、車椅子使用者用のトイレの設置のみでも特例が可能となるという規定を設けているところでございます。

続いて、12ページは、この改正に関する周知の資料というものを掲載してございますので、ご覧いただければと思ってございます。

13ページ目からは、いわゆるガイドラインというものでございますが、建築設計標準というガイドラインにつきましても改正を行っておりますので、それについてご説明をさせていただきます。

きます。

14ページご覧ください。

こちらは、今年の5月30日付で改正をしてございます。バリアフリー設計のガイドラインという位置づけの建築設計標準につきまして、先ほど申し上げてきましたトイレ、駐車場、客席といった基準の見直しに加えて、バリアフリー建築物でのバリアフリー化を一層促進するために、構成・内容の見直しを行ったというものでございます。

大きく2つありまして、1点目は構成・内容の見直しというものでございます。標準的な整備内容の明記とございますけれども、標準的な整備内容とされるもののうち、推奨される整備内容につきましては、これまでは「することが望ましい」という記述にしていたものを「こういうものにする」というような形で記述を強化しているというものでございますし、設計事例や改修・改善事例のポイントを別冊で用意してございます。

また、当事者参画ガイドラインというもの、これは後ほどご説明をいたしますけれども、これも別冊として策定をしてございます。それ以外にも構成をシンプルにしたりですとか、電子化に対応するといったものを用意したところでございます。

大きな柱の2つ目でございますけれども、バリアフリー基準の見直しを踏まえての内容の変更ということで、後ほどご説明をさせていただきます。

おめくりいただいて15ページ目ですが、こちらも参考でございます。建築設計標準の解説ということで、近年の改正の内容なども載っておりますので、後ほどご覧いただければと思います。

次のページ、16ページ目でございます。

先ほどの説明の中で、当事者参画ガイドラインというものを述べさせていただきました。こちらは、建築設計標準の別冊としまして新たに策定をしたものでございます。当事者参画の効果ですとか、具体的な手法、事例などを掲載したものとなっております。

まず、当事者参画とは何かということですが、まず当事者といいますのは、高齢者や障害者の方々を含む全ての施設利用者を指しておりまして、当事者参画というのは、当事者がその建築プロジェクトの中で意見を表明していくということなどを通じて、施設の整備、運営の完成度を高めることに関与するというものでございます。これによって、当事者と事業者の間での相互理解が深まることで、納得感のある質の高い施設整備につながることを期待しているものでございます。

それから、一番下のところにありますように、建築物のプロジェクトとしましては、基本構

想ですとか、基本設計、実施設計、施工、維持管理・運営という各段階にわたって進めていくことになりますけれども、この段階が進むごとに意見を表明いただいても、対応できる内容が絞られてしまうという状況になりますので、可能な限り早い段階から、かつ各段階で当事者参画を実施することが望ましいというふうに考えているところでございます。

続いて、17ページ目でございます。

当事者参画ガイドラインの中には、実施事例なども掲載がございます。例えば、新国立競技場の整備に当たりましては、企画段階から当事者参画を位置づけて進めたというものですとか、あと、府中市の新庁舎の建設におきましては、模型を用意して、模型を触ることで新庁舎の配置だとか動線、こういったものを確認していただいて意見交換を実施したりですとか、説明会の際に、会場の中でトイレのレイアウトをテープで再現して、体験を通じて使い勝手についての意見をいただくというような取組が進められております。

一番下の渋谷区の事例でございますが、これは維持管理段階での当事者参画の事例でございますけれども、維持管理の中でご意見、施設の点検を実施して、実際に階段の仕様を改善したといった事例でございます。

続いて、18ページ目でございます。

バリアフリー整備目標の中にも、当事者参画の記載を追加されてございます。冒頭、東北運輸局長からもご紹介をさせていただきましたけれども、この6月下旬に最終とりまとめとして公表されております第4次バリアフリー整備目標の中にも、公共建築工事における当事者参画の実施割合を追加させていただいております。具体的には右下にありますように、2,000平方メートル以上の国等の、先ほど冒頭申し上げたような不特定多数の方が使われるような施設に限りますけれども、こういった公共建築工事の際には、原則として全ての工事で当事者参画を実施するということを目標として掲げているところでございます。

めくっていただきまして、19ページ目でございます。

ここからは、建築設計標準のガイドラインの中での今回の主な改正の内容について簡単に触れさせていただければと思います。

まず、トイレ・洗面所ところでございますけれども、左の表にありますようにトイレの類型を再整理いたしまして、それぞれの機能を明確にしたところということと、加えて、一つのトイレにおける機能の分散ですとか、施設全体の中での考え方といったものを明記させていただいたというものでございます。例えばですと、右の上のところの青い枠囲みの中になりますけれども、例えば車椅子使用者用のトイレですとか、乳幼児用設備を有するトイレといったもの

については、男女が共用できる位置に設けるですとか、オストメイト用の設備を要するトイレについては、男子用・女子用のトイレにそれぞれ設けるといったようなことを明確にしているところでございます。

続いて、20ページです。

こちらは、劇場等の客席の設計標準の見直しでございます。前半で申し上げました基準の見直しの反映をしたのに加えて、追加としてサイトライン、いわゆる視野の確保といったものですとか、分散配置、同伴者用の客席に関する記述を強化したというものでございます。

まず、1点目のサイトライン、視野の確保につきましては、車椅子用の客席の前の方が立ったとしても視野が確保できるような整備内容として明記をしておりますし、そのチェックですとか、検証の方法についても記載をしたというものでございます。

また、分散配置につきましては、右の設計例にありますように、複数箇所に垂直・水平に分散をして設置しましょうというものですとか、同伴者用の客席につきましては、車椅子使用者の方の後ろではなくて横に隣接して設けましょうということですとか、可能な場合には可動椅子とするようなことを標準として整備しましょうということを明記したものでございます。

続いて、21ページでございます。

こちらは駐車場の設計標準ということで、後部スペースの確保に関する記述を強化したというものでございます。後部ドアからの乗降のためのスペースを設置するというものでございます。

22ページは、今申し上げました当事者参画ガイドラインですとか、そのほかにもバリアフリー改修・改善のポイント、それから設計事例集といったものも、今回のガイドライン見直しの中で別冊として用意しているものでございますので、国土交通省のホームページからご覧いただければと思っております。

最後ですけれども、24ページ目をご覧ください。

補助事業のご紹介というところでございます。バリアフリー環境整備促進事業と言われる事業の中で、建築物、特に小規模店舗をはじめとしました既存の建築ストックのバリアフリー改修工事というものも、国としても支援をさせていただいてございます。これは地方公共団体においても補助制度の創設が必要になってまいりまして、東北管内では実はまだ実績が非常に少ないところなんです、最近は少しずつ地方公共団体さんからの問合せが増えてきているところでございますので、引き続き周知のほうを進めていければと考えているところでございます。

私からの説明は以上でございます。

【岡会長】

ありがとうございました。

3 各団体等の取組事例について

【岡会長】

続きまして、議事の3、各団体等の取組事例ということで、事前に2団体のほうから資料等が提出されております。

まず初めに、一般社団法人の福島市観光コンベンション協会、福島市バリアフリースターセンターの佐藤様から、提出された資料についてご説明をお願いしたいと思います。

【佐藤委員】

福島市観光コンベンション協会、福島市バリアフリースターセンターの佐藤です。よろしくお願いいたします。

福島市観光コンベンション協会からは、福島市バリアフリー推進協議会の取組としまして、福島交通バス乗務員研修会についてお話をさせていただきます。

次のページをお願いします。

福島市バリアフリー推進協議会というのは、バリアフリー基本構想の策定並びに実施に伴う協議を行い、バリアフリー化を推進するため福島市が設置した組織です。官民一体となったハード・ソフト両面のバリアフリーを実践することにより、「誰にもやさしいまち ふくしま」の実現を目指しています。

福島交通バス乗務員研修会の開催に至った背景をご紹介します。

昨年4月7日、花見山公園で電動車椅子利用の方が花見山にお越しになりました。帰りに福島駅行きの臨時バス「花見山号」を利用したいといったときに、バスの係員より、折り畳めるなら可能ですということで乗車拒否が発生しました。この方というのは、事前に福島交通に電動車椅子だけでも乗れますかという確認を取っていたために、クレームになりました。4月9日火曜日、当会のほうにクレームが入りまして、こちらは福島市観光交流推進室に共有しました。

次のページをお願いします。

私も簡易電動車椅子を利用しますので、4月12日の金曜日に実際に福島駅の東口から出ている臨時バス「花見山号」に乗ってみようと思ひまして向かったんですが、バス乗り場では一般

の方と同じく並んでいたんですが、バス係員の声かけはなくて、バスが到着したときに、後ろに並んでいた方もどんどん乗っていったんですけれども、段差もあるし、自分は乗車できるのかなという不安が増大しました。ようやく係員が案内したんですけれども、実際スロープを出してみようとしたらさびついていて出せない。今度は、スロープを出したら地面まで下ろせない。そして、出したスロープが今度は収納できないという結果になりまして、2本のバスを見送ることになりました。

この情報をもって、福島市バリアフリー推進協議会として改善をする必要を共有し、福島交通の乗務員の皆さんと情報共有と課題解決に向けた研修会や意見交換の場の設置を提言いたしました。

次のページをお願いします。

それで、今年の2月6日、福島交通株式会社福島支社で福島交通の職員さんと、福島市の交通政策課、共生社会推進課、そして福島市バリアフリー推進協議会の委員であります福島県障がい者スポーツ協会の増子恵美委員と私が参加しました。

私のほうから実際に4月12日にあったこととお話をさせていただいて、改善の提案を説明させていただきました。乗務員の皆さんたちとの意見交換をさせていただいたんですが、乗務員の方たちも、路線バスでの車椅子利用者の対応方法を悩んでいたとか、または、安全のため車椅子利用の方にシートベルト装着をお願いしたときに拒否をされるといった日頃の悩みなどもお伺いをすることができました。この質問に対しては、増子恵美委員から、安全確保のためであれば、装着拒否の場合は乗車をお断りしてもいいですよというアドバイスがありました。

改善案としましては、乗務員の皆さんが安全確認を徹底することが重要で、その認識を確認するとともに、車椅子利用者を含めた利用者に声かけというのが大事だなという、声をかけてトラブルを防ぐということが大事ということを共有いたしました。また、臨時バス時刻表に車椅子マークをつけることが、乗務員にとっても車両が決まっていって安心というお話をいただきました。

次のページをお願いします。

この日に乗降体験もしまして、福島交通のバスを使った乗降体験、福島交通バス乗務員の方より日頃行っている車椅子利用者の乗車の仕方の説明や、あと、実際に委員の方に乗降体験をしました。それで、それぞれの立場を知るためにも、乗務員の方とか市職員の方も交代で車椅子に乗る側、乗って乗せられる側と車椅子利用者に乗せる側の乗降体験を実施いたしました。

その際に、車椅子に乗せる側としては、スロープの角度が急だと乗せるのに力が必要でコソ

がいるということ、あと、車椅子利用者をバスから降ろす際には後ろ向きで降ろそうねというお話、また、車椅子に乗る側としては、スロープが急だと乗る側も車椅子が後ろに傾いて怖いんだということと、あと、降りる際は後ろ向きだと安心ということを再確認いたしました。乗務員の皆さんもバス車内で車椅子の固定方法を確認、増子委員と私の車椅子でも車種が違ったので、固定方法も異なります。体験を通じて、改めて委員の皆さんと共に確認をいたしました。次のページをお願いします。

改善成果としまして、こちら臨時バス「花見山号」の時刻表に車椅子のアイコン表示を導入いたしました。この時間のバスなら車椅子で乗れるということが分かるということで、乗務員の皆さんもスロープ車両が分かって事前に準備ができること、車椅子利用の私たちも観光のスケジュールが立てやすくなりました。そして、案内の係員の方々も一目でどの時間のバスが車椅子で利用が可能なのかということを把握して、スムーズな案内が可能になりました。

福島交通の方を批判するのではなくて、今回は一緒に意見交換をした上で改善を行ったという結果の報告をさせていただきました。

以上です。ありがとうございます。

【岡会長】

ありがとうございました。佐藤さん、ありがとうございます。

続きまして、NPO法人移動支援R e r a 代表の伊藤様から、資料の内容についてご説明をお願いいたします。

【伊藤委員（代理）】

移動支援R e r a の伊藤と申します。

今日は、代表の委員である村島に代わりまして、私のほうからご報告させていただきます。

私ども移動支援R e r a は、宮城県石巻市で東日本大震災をきっかけとして活動を開始したNPO法人です。現在は、高齢であるとか、何らかの障害をお持ちの方、それから経済的な理由で公共交通が利用できないなど、ご自身で移動手段を確保することが困難な方の送迎を行っています。

送迎自体は、登録を要さない無償送迎というカテゴリーに属しておりまして、特に届出とか、それから資格とか、そういったものは必要ないですけれども、一方でガソリン代の実費程度しか利用する方からは頂くことができないということで、それ以外の助成金、補助金とか、ある

いは寄附といったものを活動の原資として送迎活動をやっている団体です。

コロナ以前から毎年のように、今回ご紹介している福祉送迎講習会というのを年に1回程度のペースで開催しておりまして、対象者としては、いわゆるお仕事としてデイサービスなどの送迎の中で活動をされている方とか、それから私どものような団体でのボランティア活動に興味がある方、それからご家族の通院などでご家族の介助や送迎を行っている方、そういった方に送迎のいろんなことを学んでいただくという機会提供を行うことで福祉送迎講習会を開いておりまして、講習修了の方にはいわゆる福祉有償運送も必要資格でございます、国土交通大臣の認定修了証を発行するという形で開催を行ってきました。2019年を最後にコロナの影響で中断せざるを得ませんでしたけれども、6年ぶりに今年再開ができたということでございます。

今年の講習会の中で講習会のプログラムとしては、車椅子操作とか、福祉車両の操作、それからいわゆる運転実技といったものに加えて、利用者を理解する、それからいわゆる心構えというんですかね、接遇とか介助といったもの、あるいはリスクマネジメントといったものを講義の中に組み込んで実施しましたけれども、今回報告させていただきましたのは、その中の利用者を理解するというカリキュラムの中で、実際に車椅子利用当事者の方に講師として参加いただきまして、村島との対談というですね、会話する形で車椅子当事者の方のお考えとか、日常生活について何うという時間を設け、それに関して意見交換をするというような形で実施いたしました。

レポートの中でもご紹介していますけれども、いわゆる「心のバリアフリー」というテーマで時間を設けて話をさせていただいた中では、心のバリアフリーというものに関しては非常に認知度が上がっている中ではありますけれども、やはり当事者の方から、ここにも書いてありますけれども、障害者に対して自分と違う人、特別な人という心の壁がつくられてしまうことをバリアというふうに思っている方も多いけれども、決してそういうことだけではなくて、それぞれの個性とか、そういったものの延長線上にこういった方の存在を意識していただくというようなことを考えてほしいということで、その言葉をやはりこの場では当事者の方の口からお話を聞くことができたということで、非常に受講生の方々には心にしみ入る時間になったなというふうに我々も見ていて思いました。

我々も、実際に日常の送迎活動の中で、いわゆるこういったバリアに直面している方とたくさん相對しておりますし、視覚障害の方、身体障害の方、あるいは精神障害の方、様々な方々と日々接しておりますので、これからもこういった機会を使いながら、いろいろな方々にこういった考えを共有したり一緒に考えたりと、そういう時間をつくっていきながら、我々の日頃

の活動にも反映していきたいというふうに考えております。

以上、報告とさせていただきます。ありがとうございます。

【岡会長】

ありがとうございました。

4 東北運輸局の取組事例について

5 主要課題の対応方針及びバリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標について

【岡会長】

それでは、続きまして、議事4、東北運輸局の取組と、議事5、主要課題の対応方針及びバリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標につきまして、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【東北運輸局 杉本課長】

それでは、議事の4、東北運輸局の取組についてご説明させていただきます。

資料5になります。

1ページをご覧ください。

バリアフリー教室についてです。

東北運輸局では、高齢者、障害者の方が安心して日常生活や社会生活を送るためには、心のバリアフリーの普及・啓発が重要であると考えておりまして、その活動の一環として、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、2,000人以上の参加をしていただいていたところですが、コロナの影響で一時期激減しました。令和4年からは状況が好転し、開催数を増やしてきたところです。昨年度は24回ですが、今年度は30回以上の開催を目指して取り組んでいるところでございます。

2ページ、3ページが、昨年度のバリアフリー教室の開催実績の内訳となっております。

4ページ、5ページは、その中から主なものを抜粋し、その様子や参加者の感想を紹介するものです。通常の小学などに出向いて行うもののほか、旅客船を使った車椅子での乗降体験や、勾当台公園での視覚障害者疑似体験、楽天モバイルパーク宮城でのバリアフリー教室、また職員向けの研修も行っております。今年度も来週9月5日に楽天モバイルパーク宮城で開催を予定しておりまして、今回は仙台市営交通局さんのご協力もいただき、路線バスをお借りして車

椅子の乗降体験も行う予定です。

6 ページをご覧ください。

こちらは、パーキング・パーミット制度についてです。制度自体は、各都道府県によるものですが、東北運輸局管内の庁舎に登録を呼びかけておりまして、昨年度は岩手運輸支局、秋田運輸支局、今年度はここ第四合同庁舎と山形運輸支局で登録を行っております。登録状況の詳細については、表のとおりとなっております。

7 ページ、8 ページは、ここの第四合同庁舎の入り口において、以前は段差があったため、車椅子使用者の方がタクシーで来庁された際に、せっかく正面で降車しても直接そこから入ることができないというご指摘がございましたので、そのバリアを解消し、正面から入れるようにしたものです。昨年の8月に完成しました。

9 ページは、マスタープラン、基本構想のプロモートについてです。議事1の最後でも触れさせていただきましたが、マスタープラン・基本構想の策定件数が少ないことから、東北運輸局でも自治体に出向いてプロモートを実施しておりまして、その内容やプロモート先の紹介となります。今年度は本日現在で、共生社会推進課としては6自治体にプロモートを行っております。また、今年度新規で作成を予定している自治体としては、ここに記載されておりますとおり、仙台市さんとむつ市さんがマスタープランの作成を予定していると伺っております。また、新規の作成自治体ではないのですが、福島市さんのほうで土湯温泉地区の基本構想の作成を予定していると伺っております。

議事4の説明は以上となります。

続きまして、議事5についてご説明させていただきます。

資料は6となります。前半は主要課題の対応方針、後半がバリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標についてとなります。

2 ページをご覧ください。

主要課題が、「地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくり」、「心のバリアフリー・外見からは分かりづらい障害への対応のさらなる推進」、「バリアフリー分野のICT活用・当事者参画のさらなる推進」の3つに整理され、それぞれの課題について論点が整理されております。

3 ページ以降から、それぞれの主要課題における現状と課題、それに対する対応方針が掲載されております。内容につきましては、時間の関係から割愛させていただきますので、資料をご確認いただければと思います。

続きまして、基本方針における第4次目標についての概要となっています。

11ページをご覧ください。

2つ目の箱に囲まれた部分に見直しの視点が書かれておりまして、数値目標の引上げや対象の拡大等に見直しの検討、「基本構想等」、「心のバリアフリー」、「当事者参画」については新規項目の設定や見直しを行うこととなっております。また、目標期間は令和8年度から令和12年度までの5年間となります。

12ページから14ページまでが、令和12年度末までの目標となります。新規で追加、変更があった箇所については赤字で記載されており、例えば12ページの鉄軌道においては、障害者対応型券売機、拡幅改札口、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が新規の目標となっております。

15ページ以降は、それぞれ書かれた項目における現行の内容と第4次目標案について詳細に記載されております。一つ一つの説明は割愛させていただきますので、後でご覧になっていただければと思います。

最後に、27ページですが、継続的な課題ということで、一定の期間を要する課題と引き続き検討を要する課題ということで6項目、引き続き実態把握を要するものとして3項目が上げられております。

議事5についての説明は以上となりますが、そのほかに参考資料としてお配りしておりますので、簡単にご紹介させていただきます。

初めに、参考資料1ですが、これは本省で行われた第12回移動等円滑化評価会議の資料で、第11回での評価会議と各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ですが、こちらは第13回評価会議の資料で、第12回評価会議での主な意見、国土交通省等における対応状況が記載されております。

説明は以上となります。

【岡会長】

ありがとうございました。

6 意見交換

【岡会長】

それでは、議事6、意見交換に入りたいと思います。

意見交換につきましては、事前に皆様から今回の資料に関してのご意見、それから各ブロックごとのご意見をいただいておりますので、そのとりまとめたものにつきまして事務局のほうからまた説明をさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【東北運輸局 杉本課長】

それでは、議事6、意見交換について説明させていただきます。

資料7となります。

1ページから6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し、事前に委員の皆様からいただいたご意見です。数も多いので、要約して説明させていただきます。何か補足等があれば、その後をお願いします。

まず、1ページをご覧ください。

こちらは菅井委員から、認知症と心のバリアフリーについてのご意見です。

まずは、認知症バリアフリー宣言についての情報提供、ありがとうございます。認知症につきましては、社会福祉協議会で認知症の講習会等を実施していることを紹介させていただきます。当課職員もその講習会に参加をし、認知症について学ばせていただいているところでございます。

また、当局の心のバリアフリーの取組の一環である「バリアフリー教室」でも、高齢者疑似体験等を行う場合もございますので、今後はその中で認知症についての広報等を取り入れていくことを検討していきたいと思います。

続きまして、村島委員から、バリアフリー化の対象の駅や施設等が東北地方では都市部の一部であり、小規模の施設や駅等でもバリアをなくす何らかの工夫をしないと、地方の人口減少は加速していくというご意見です。

こちらは鉄道部から、利用者数の少ない地方の鉄道駅におけるバリアフリー化につきましては、「バリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標について最終とりまとめ」におきまして、次期目標に関する考え方としまして、1日当たりの平均利用者数3,000人以上の鉄軌道駅及び基本構想に位置づけられた平均利用者数2,000人以上の鉄軌道駅以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況、その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化をすることが示されたところ です。引き続き、鉄道事業者へのバリアフリー整備を支援し、バリアフリーの推進に努めてまいります。

また、ソフト面については、「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」におきまして、地域と連携し、駅の運営や鉄道事業者の社員以外が支援する事例が紹介されているため、東北管内においても、こういった事例を積み上げられるように努めてまいりますとの回答です。

続きまして、2ページになります。

及川委員から、UDタクシーが低調であり、目標達成のためプランを明確にすべきとのことご意見です。

こちらは自動車交通部から、ユニバーサルデザインタクシーの導入については地域公共交通確保維持改善事業等の補助メニューを創設し、普及を促しているところですが、地方部においては事業者の資力やLPGスタンド閉鎖が相次ぐ等の要因により、ご指摘のとおり目標が達成できておりません。こういった状況に対応すべく、昨年度ユニバーサルデザインタクシー「認定レベル準1」を新設し、メーカーが多種多様な車両をラインナップできる環境を整備する対応をしたところですよとの回答です。

同じく及川委員から、鉄軌道駅のバリアフリー状況に関して、無人駅における車掌・運転士によるスロープ補助についてのご意見です。

こちらは鉄道部から、ご懸念については、「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」において、駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会における意見の中でも取り上げられており、運転士や車掌などの乗務員が携帯スロープを活用して乗降介助を行うことについての要望が上げられているところと認識しております。引き続き、乗務員による携帯スロープを活用した乗降介助の実施に向け、ガイドラインを尊重した取組が進むよう働きかけてまいりますとの回答です。

2ページの最後、こちらでも及川委員から、ノンステップバスの導入の推移に関しまして、路線バスの代替として使用される車両は、車椅子対応であることを要件としていない。自治体・実施主体にはこの問題を意識していただきたいとのことご意見です。

こちらは自動車交通部から、引き続き様々な機会を捉え、生活の足の確保に当たっては、事業者及び自治体等に、ハード面での整備に加え、情報発信や周囲の方々の協力の重要性について啓発活動を行い、高齢者や障害者の方々が安全・安心に公共交通を利用していただけるように取り組んでまいりたいと思いますとの回答です。

続きまして、3ページ、UD・福祉タクシーの導入状況等に関しまして、白戸委員から、車椅子での利用の予約拒否や乗車拒否をしてくる事例がまだある。台数と実際の利用の実態が乖

離している状況で、台数の割合ではなく実際に運用できているかの割合も示すべき。また、夜間の利用や休日の利用が人手不足を理由に断られているため、国で改善に向けて動いてほしい。この問題解決のため、国は休日夜間運行事業者対象支援補助金を新設することも必要とのご意見です。

こちらは自動車交通部から、ユニバーサルデザインタクシーに関する不適切な事案につきまして、是正に向け都度対応しているところです。実際に運用できているかの割合・導入状況とは別の数値を示すべきとのご意見ですが、多くの事業者が人手不足の状況にある中で新たな統計事務を課すことは困難と考えております。

補助メニューについては、財務当局との折衝を踏まえ全国一律で設定されるものとなりますので、補助金新設のご意見について、本会議では具体的なことを回答することはできませんとの回答となります。

続きまして、建築物に関しまして、白戸委員から、バリアフリー化が法で義務付けられていない2,000平米以下の建築物については市町村が委任条例等で引き下げることが可能であるが、国として委任条例の作成を自治体に求め、建築物全体のバリアフリー化を進めてほしい。国として各都道府県に対し、委任条例の内容を法律に適合させるような要請を適宜実施してほしい、とのご意見です。

こちらは、東北地方整備局から回答をお願いいたします。

【東北地方整備局 三浦補佐】

東北地方整備局企画の三浦でございます。私のほうから回答いたします。

まず、前段についてですが、バリアフリー法14条3項に基づく委任条例の策定については、移動等円滑化評価会議等を通して自治体に策定を呼びかけているところでございます。後段についてですが、法14条3項に基づく委任条例については、地方公共団体が政令上の移動等円滑化基準の規定のみによっては、高齢者、障害者等が特定建築物を円滑に利用できるような目的を十分に達成することができないと認める場合において、「特別特定建築物に特定建築物を追加」、「基準への適合義務を課す建築の規模を政令で定める規模未満で別に規定」、「建築物移動等円滑化基準に必要な事項を付加」することができるものであり、この指摘のように、法と整合した内容であることを前提としております。なお、法14条3項に規定する委任条例とは別に、福祉のまちづくり条例等、自主条例を定めている自治体も多数あるというところでございます。

以上です。

【東北運輸局 杉本課長】

続きまして、4 ページです。

白戸委員から、信号機等のバリアフリー化について、特に交通量の多い交差点部分については優先的にエスコートゾーンを設置するよう働きかけるべきとのご意見です。

こちら、東北地方整備局から回答をお願いします。

【東北地方整備局 三浦補佐】

整備局です。

こちらのご意見ですが、各県警本部と共有させていただきたいと思います。

以上でございます。

【東北運輸局 杉本課長】

続きまして、5 ページからは、基本構想及びマスタープランに関してのご意見を4 件いただいております。

及川委員からは、マスタープランの策定状況は低調で、策定率が低い原因を把握する必要がある。基本構想は更新がなされない場合もあり、整備区域、範囲が限定される。課題を解消するために重点期間を設けるなど、マスタープランの策定促進策を検討すべきとのご意見です。

自治体が基本構想等の作成が進まない理由としては、計画作成・事業実施の予算の不足、人員・ノウハウの不足等が上げられており、さらに、地方の人口規模が少ない自治体では、それらに加え、人口減や高齢社会など喫緊の課題への対応優先、バリアフリーのニーズが高い公共施設が少ないことや、雪国の特徴として車で移動を行うといったことが上げられます。

本省でも問題意識を持っておりまして、基本構想等作成促進に関し、地方運輸局との打合せ等を実施し、本省・地方運輸局との意見交換や今後の取組について協議を行っているところで

す。

また、地方部の地域特性を踏まえた基本構想等や、先進事例や考え方をガイドラインや事例集に掲載することで、地方部の自治体における取組を促進してまいります。

続きまして、白戸委員から、現状は5 年がたったから見直しをするように努める規定が盛り込まれているが、これを義務規定に改めるべき、その改善についても未作成自治体にプロモートする活動とともに力を入れるべきとのご意見です。

見直しにつきましては、第4次目標で、基本構想等の項目に「基本構想を作成した自治体のうち、当事者参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合」という目標が新規で追加され、これは5年以上見直しを実施していない自治体を減らしていくというものでありまして、今後、そのような長期に見直しを行っていない自治体については見直しが進められていくものと期待されます。

東北運輸局としても、各自治体の体制等を確認しつつ、策定のきっかけとなるような全国の実例や支援メニュー等の紹介を行い、引き続きマスタープランや基本構想策定及び基本構想等を見直すことについてプロモート活動を行っていきたいと考えております。

小林委員からは、地方は人口減少が著しく、基本構想の声が聞こえません。東北の現状を教えてくださいというご意見です。

自治体へのプロモートを行った際の現場の生の声を紹介させていただきますと、東北は小規模な自治体が多く、職員も人手不足で、一人の職員が多種の業務を抱えておったりして、基本構想等の作成まで人員を割けないとか、基本構想等の作成が重要なのは分かるが、それ以上に人口減や高齢化など優先して解消すべき問題があり、そちらまで手が回らないといったようなことをよくお聞きします。また、マスタープランや基本構想を作成しなくても、既にバリアフリー化は大分進んでおり、今さら作成する必要性を感じないといった意見をいただくこともございます。当局としても、このように言われてしまうと、それ以上進めることがなかなか難しいというのが現状でございます。そのような中、先ほども紹介しましたがけれども、今年度は福島市で新たに温泉地区の基本構想を作成する予定と聞いております。

阿部委員からは、基本構想が作成されている地域における更新状況についての情報、あわせて、マスタープランと基本構想の両方に取り組むことでどのような効果が期待されるのかについてなど説明していただきたいとのご意見です。

基本構想の予定を含む更新状況は、仙台市、秋田市、大館市、福島市の4市となり、策定が新しい宮古市以外については更新されていないというのが現状です。

また、同時策定のメリットですけれども、まず、マスタープランと基本構想の大きな違いは、マスタープランは市町村が面的・一体的なバリアフリー化の方針や考え方を示すもので、基本構想はバリアフリー化を推進するために市町村が作成する具体的な事業を位置づけた計画であることです。実際の事業の有無が大きな違いとなります。

それを踏まえまして、同時作成のメリットですが、自治体側のメリットとしては、共通する事項や作業、記載する内容が多いため、同時に作成したほうがより効率的であるということ、

また、両方作成することにより、バリアフリー政策に真剣に取り組んでいる市町村であるというのを対外的に、住んでいる住民に対しても示すことができるということ、また、マスタープランで方針を示すことにより、事業化に向けた準備期間を設けることができることが上げられます。

住民側のメリットとしては、まち全体のバリアフリー化の方針が知ることができ、かつその中でどの部分が具体的に事業化されるのかが見える化されるということが上げられます。

6 ページの最後です。

データの現在値に関して、村島委員から、参照できる現在値が2023年度末と1年以上前であるのは、スピード感が足りない気がする。2024年度末時点のデータを参照できるタイミングでの分科会開催、あるいは、2024年末時点の状況を集めるなどの工夫ができないものかというご意見です。

データの集計等につきましては、本省でとりまとめておりますので、ご意見として本省へ報告させていただきます。

7 ページからは、その他、移動等円滑化に関して事前にいただいたご意見等です。

まず、第4次目標に関する事で、永野委員からは、心のバリアフリーの推進について、知的障害者に関する取組事例の紹介と交通事業者に対する働きかけもぜひお声がけいただきたいとのご意見です。

まずは、取組事例のご紹介ありがとうございます。また、当局においては、積極的に心のバリアフリーに関する取組を進めていきたいと考えておりますので、機会を見つけてお声がけをさせていただきたいと考えております。

村島委員からは、地方の実情に合わせた目標設定を検討して、第4次計画を考案していただきたいとのご意見です。

今回、第4次目標についての最終とりまとめの概要を紹介させていただいたところではございますが、いただいたご意見は本省へ報告させていただきます。

続きまして、8 ページ、白戸委員から、名古屋市では「名古屋版ジャパントクシー乗車ガイド」という車椅子利用者が適切にユニバーサルデザインタクシーを使えるガイドを作成したが、このようなガイドの作成を国が先頭に立って関係機関等の調整を図るべきとのご意見です。

こちらは自動車交通部から、ユニバーサルデザインタクシーによる運送の適切な実施については、平成30年度及び令和元年度に適切な運用を明示した通達が発出されており、以降も機会を捉えて周知しております。

残念なことに、当局にはユニバーサルデザインタクシーの運用に係る不適切事案の相談が寄せられることもありまして、事業者が通達の内容を理解していなかったことによる事案のほか、路面状況・交通状況・人の往来・車椅子の形状の関係などから、利用者及び乗務員双方安全確保に支障を来す蓋然性があるため乗車できなかったなど、背景や事情が異なる事案を個別に対応しているところですのでの回答です。

続きまして、新幹線の予約システムにつきまして、白戸委員から、利用者の声を聞きながらサービスの改善に努めてほしい。特に、えきねっとにおける介助者セットの申込みについては改善が急務であるとのことご意見です。

こちらは鉄道部から、関係鉄道事業者に対してシステムが改善されるようご意見があったとして、本省に伝えますとの回答です。

菅井委員からは、地下鉄のドアが閉まるアナウンスと赤ランプ点滅のタイミングについてのご意見です。

こちらでも鉄道部から、本件は、「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」における標準的な整備内容に位置づけられた「聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ」の項目に対するご意見と思慮いたしました。こちらについて、音声案内が聞き取りづらい利用者の方の安全性を高める上で、各社が共通の動作となるようにとのご意見と捉え、本項目においては、戸の開閉のタイミング等、各社の差異がなくなるようにきめ細やかに規定することが求められている旨、本省へ報告しますとの回答です。

続きまして、白戸委員から、除雪車の傷で路面がガタガタして車椅子が走りにくい状態、除雪機で削られるのは点字ブロックも同様であり、視覚障害者の方々の安全確保といった観点でも必要な措置であり、政策の実現を求めたい。また、道路のバリアフリー化に必要な各事業費は、道路特定財源を復活させ活用させるべきとのことご意見です。

こちらは、東北地方整備局から回答をお願いします。

【東北地方整備局 三浦補佐】

整備局です。

まず、1つ目ですが、路面を削りにくい除雪車の開発・普及促進が必要とのことご意見については、関係各所に報告させていただきたいと思っています。

続いて、2つ目、道路特定財源については、地方整備局で回答できるようなものではございませんが、いただいた意見については関係各所と共有させていただきたいと思います。

以上でございます。

【東北運輸局 杉本課長】

阿部委員からは、冬期のバリアフリー対策、防災施設の事例などについて取り上げ、東北各地で安全に安心して移動等が行われるまちづくりを推進していただきたいとのご意見です。

こちらは、東北特有の課題や事例等につきましては、これまでも分科会や意見交換会でご意見をいただき、本省にもお伝えしているところです。なお、引き続き、冬期のバリアフリーに関して、委員の皆さまからご意見を頂戴できれば、分科会等でも取り上げ、本省にお伝えしていきます。

続きまして、9ページ、白戸委員から、地方公共団体等が建設する津波避難施設に対するバリアフリー基準の策定等が急務ではないか、大事なことは津波避難施設へのバリアフリー基準の適用で、基準等が存在しない場合は国がバリアフリー基準を策定することを求めるというご意見です。

こちらは、東北地方整備局から回答をお願いします。

【東北地方整備局 三浦補佐】

整備局です。

津波避難施設のバリアフリー化は、重要な課題と考えております。いただいた意見については、関係各所と共有させていただきたいと思っております。

以上でございます。

【東北運輸局 杉本課長】

続きまして、菅井委員からは、高速道路のスマートインターチェンジに入るときに、スピーカーになっているため音声のみでの対応となるので、聴覚障害者でも対応できるようにしていただきたいとのご意見です。

こちらにつきましても、東北地方整備局から回答をお願いいたします。

【東北地方整備局 三浦補佐】

整備局です。

高速道路につきましては、所管がNEXCOとなります。ご意見についてはNEXCOのほうに共有させていただきたいと思います。

以上でございます。

【東北運輸局 杉本課長】

続きまして、及川委員から、路面店の取り外し可能なスロープの設置と道路法43条2号の関係及びその調整についてのご意見です。

こちら、東北地方整備局から回答をお願いいたします。

【東北地方整備局 三浦補佐】

整備局です。

一般交通の安全との兼ね合いもありまして、非常に難しい問題と思っております。引き続きご意見として本省に報告したいと思っております。

なお、店舗敷地内において歩道との境界にスロープを設置する場合には、バリアフリー環境整備促進事業によりその費用を補助することが可能であることから、自治体を通してこれらを活用したバリアフリー化を進めていきたいと考えております。

以上でございます。

【東北運輸局 杉本課長】

9ページの最後、小林委員からは、東北全域で車椅子使用者用駐車施設が許可証のない車に占拠され、「停められない」の声が極めて多く聞かれます。モラルに頼る制度をやめ、新たな制度をつくるよう要望いただきたいとのご意見です。

公共施設の適正利用については、バリアフリー教室でのチラシの配布や庁舎へのポスターの掲示等の周知は行っております。一方で、いただいたご意見は、ご指摘のとおり使用者のモラルに頼る部分でございますので、利用者の皆様はもとより、国や施設管理者も対応に苦慮しているのが現状でございます。いただいたご意見は本省に報告させていただきます。

続きまして、10ページです。

白戸委員からは、介護及び福祉タクシーは、移動円滑化整備ガイドラインで定められているスロープ及び車椅子昇降リフトの耐荷重は300キロとなっているが、現状が200キロとなっているため、国として自動車メーカーにも当該ガイドラインの周知を行い、タクシーとして使われることの多い車両の耐荷重を100キロほど引き上げ、300キロにするべきとのご意見です。

こちらは自動車交通部から、福祉車両のスロープ及びリフトの耐荷重の問題により、移動制約が発生することは承知しておりますので、ご意見については本省担当課に共有させていただきますとの回答です。

同じく白戸委員から、公共的な要素がある建築物を設計する前には、必ず一度その利用者に意見を聞く場をつくることを義務化するべきとのご意見です。

こちらは、東北地方整備局から回答をお願いします。

【東北地方整備局 三浦補佐】

整備局でございます。

国土交通省では、令和7年5月の建築設計標準の改正に合わせて、建築プロジェクトにおける当事者参画の自発的な実施を促進するため「建築プロジェクトの当事者参画ガイドライン」を策定しております。

また、国、都道府県、指定都市においては、一定規模以上の特別特定建築物の公共建築工事について、移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づく第4次整備目標に「令和12年度までに原則として全ての工事で当事者参画を実施する」とする旨を位置づける予定でございます。

以上でございます。

【東北運輸局 杉本課長】

10ページの最後、こちらでも白戸委員から、オフィスビル等の特殊建築物として利用されている建築物では、区分所有者が多ければ多いほどバリアフリー化への対応が困難になり、当該問題を解決するために、共有部分の中で移動等円滑化に特に必要と認められる部分の運用等を変更・改善する場合には、管理組合の理事会の議決でもって変更・改善を実施することができる。といった標準管理規約等の改正が必要ではないかとのご意見です。

こちらでも、東北地方整備局から回答をお願いします。

【東北地方整備局 三浦補佐】

整備局です。

区分所有法及びマンション以外の標準管理規約について国交省としては所掌しておらず、明確にお答えしかねますが、オフィスビル等の区分所有建築物の標準管理規約について確認する限り、特段定められていないことから、各事業者・施設管理者で実態に応じた規約を定めてい

と考えられます。

したがって、本件のようにどこまでを総会・理事会等の議決にするかについては、標準管理規約等の内容に起因するものではなく、区分所有建築物における管理運営方針に主に起因するものと考えられます。

一方で、特殊建築物を含む民間建築物のバリアフリー化の整備促進・必要性の理解促進については、バリアフリー法・建築設計標準等の改正、地方公共団体・関連団体を通じた民間への指導・情報発信、各種支援措置等により今後も推進を図っていくところでございます。

以上でございます。

【東北運輸局 杉本課長】

最後、11ページ、その他のご意見です。

白戸委員からは、福祉車両の定義化を実施することから消費者安全調査委員会は始めるべきとのご意見です。消費者安全調査委員会は消費者庁の管轄ではございますが、ご意見として本省へ報告させていただきます。

同じく白戸委員から、先日、消費者庁の消費者安全調査委員会が、福祉車両で発生した死亡事故の原因を明らかにする横断的な調査を始めるとの報道をネット等で目にした。国土交通省としても、自動車の安全性評価やバリアフリー的な観点でも何か調査を実施、もしくは消費者安全調査委員会の調査に全面的に協力するべきではないかというご意見です。

いただいたご意見につきましては、本省へ報告させていただきます。

続きまして、及川委員から、車椅子ユーザーの配偶者・近親者が救急用自動車で搬送される場合、車椅子ユーザーが同乗できるようにしてほしいとのご意見です。

こちらは自動車技術安全部から、救急車は、自動車の室内という限られた空間において、救急車としての構造要件を満足する必要があるほか、救急車にする自動車が構造上耐え得ることが重量等の限界、救急業務に必要な機材の配置、傷病者の応急手当を行う職員の作業性等、様々な要因を考慮して仕様が決められているものと思料いたします。

救急車に限らず緊急自動車のバリアフリー化につきましては、法令等に特段の制限はなく、構造上も可能とはなっているところではございますが、先述したような要素を踏まえた上で、各地方公共団体等の運行主体で適切にご判断をしているものと存じておりますとの回答です。

続きまして、芦野委員からは、「知っていますか？街の中のバリアフリーと『心のバリアフリー』」という政府広報オンラインというインターネット上の広報サイトについて、案内や周

知をしてみてもはとのご意見です。

情報提供をいただき、ありがとうございます。早速、東北運輸局のホームページのバリアフリーのページにリンクを貼らせていただきました。また、そのほかに当局の取組の中で取り入れることができるものがあれば、検討して取り入れていきたいと思います。

最後に、こちらも芦野委員から、いわき市にあるスポーツクラブが新たなスタジアムを用意するということで、運営企業、自治体の方、認知症の方と家族との意見交換会が持たれました。今後も多くの人が集まる場所を新設する場合、認知症の方や家族が意見を述べられる場所が増えることを期待しますとのご意見です。

情報提供をいただき、ありがとうございます。ご意見として本省へ報告させていただきます。

事前にいただいたご意見は以上となります。

続きまして、ブロックごとの意見交換会でいただいたご意見等を紹介いたします。

資料8が、昨年12月3日に開催された山形県・福島県ブロックでのご意見を集約したものです。資料9が、今年の7月11日に開催された宮城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のバリアフリープロモーターの方にもご参加いただき、地域特有の課題も含んだ活発な意見交換の場となりました。

なお、青森県・岩手県・秋田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8、9については以上となります。

【岡会長】

例年になく、意見等含めてかなりの多岐にわたるご意見と、それから情報提供をいただきまして、思った以上に時間が過ぎてまいりました。ここで皆様、ウェブ参加、それから対面参加されている方、ご意見をいただいて意見交換会というような形で本来だと進めるべきなんですけれども、本当に時間がなくなってしまって申し訳ないんですが、どなたかまず手を挙げて、対面で及川さん、ご意見等お願いできれば、所属とお名前を改めておっしゃっていただければと思います。

【及川委員】

みやぎアピール大行動実行委員会の及川と申します。

1 点だけお話ししたいと思います。

詳しく説明をいただいたんですけれども、ぜひこれは座長のほうにもお願いしたいと思うんですけれども、進行の方法をもう少し再検討いただきたいと思います。座長もおっしゃったように、時間がもうないんです。非常に説明をいただいて、私たちの意見に対する回答も丁寧にいただいたわけなんですけれども、委員がこうしてせっかく集まって、非常に私たちにとっては貴重な場なんです。正直、伺っていて、回答いただいた内容は文書でも頂ける内容かと思います。そういう意味で、できるだけ委員の意見を聴取する時間をつけていただきたいと思います。

以上です。

【岡会長】

ありがとうございます。事務局のほうからお答えをお願いいたします。

【東北運輸局 杉本課長】

ご指摘いただいた点を踏まえて、来年度の課題として改善したいと思います。ありがとうございました。

【岡会長】

ありがとうございます。内容が例年になく非常に多岐にわたっていましたので、フォローする部分は非常に結果的には多かったと思うんですけれども、やっぱり生の委員の方々の意見というのをやっぱり聞く場でもありましたので、それに十分に対応できなかったんならちょっと申し訳なく思っております。

それ以外に何かございますか。お名前と所属をお願いいたします。

【小林委員】

全国脊髄損傷者連合会山形県支部、顧問の小林光雄と申します。

私、事前の質問にも、車椅子駐車場で本当に車椅子の人が不正駐車で困っているという話をさせていただきました。そこはぜひ何かの対応をお願いしたいんですけれども、実は今日の資料3の21ページ、皆さんご覧ください。それから、資料5の3ページ、実は国交省ではこういうチラシを作っています。去年も私、このチラシを持ってきました。裏面には、全面青色とダブルスペースの緑色の駐車場になってます。この2つの駐車場はどちらが本当ですかとなるの

で、ぜひ全面青色に統一してゼブラをなくしていただきたい。国交省の資料からゼブラをぜひなくしていただきたい。

それから、国交省でこうやってやっているんですから、せめて国交省の施設、ここもそうですけれども、ぜひ全面青色、こうやってダブルスペースを推奨しているんですよというのを率先的に塗装していただきたい。

以上です。

【岡会長】

ありがとうございます。事務局のほうからお答えをお願いいたします。

【東北運輸局 杉本課長】

分科会のご意見として本省に報告いたします。

【岡会長】

もうちょっと積極的な広報周知というか、見える形で対応するということも大事なと思います。これは参考意見として私のほうで言わせていただきますが。

ウェブで参加の方で、委員の方で何か、本当に時間なくなって申し訳ないんですが、ご意見等ございましたらお願いしたいんですが。阿部一彦委員はどうでしょうか、最後になりますけれども。

【阿部委員】

阿部です。どうもありがとうございます。

私が、資料の7で雪対策に関することで、東北の各地においてはということでお話したのは、もちろん次に本省で開かれる第14回移動等円滑化評価会議（9月17日）のほうでも大事なことです、ここで意図したのは、東北各地で様々な形で工夫していることをこの東北分科会の中に共有することはできないのかなということも含めてでしたので、その辺も可能であればよろしくお願いしたいと思います。

【岡会長】

ありがとうございます。事務局のほうからはございますか。

【東北運輸局 杉本課長】

そのようにしていきたいと思います。ありがとうございます。

【阿部委員】

よろしくお願いします。

【岡会長】

ありがとうございました。以前から白戸委員も含めてありましたが、東北はやっぱり積雪寒冷地なので、特別に雪対策というのは重要なことです。特に青森辺りでは、雪下ろしのバスだとか、ああいうボランティアを募集したりというのはよく見かけますけれども、意外と社会福祉協議会の新しいそういった福祉関係の組織が町内会に入って、お互いに共助ということでやられるというケースが、3年前ほどですか、ちょっと調査したときに見受けられます。

そういう特徴的な活動を、今阿部委員が言ったように、東北でこういうことやっているんだよということは、委員の皆様からやっぱり情報共有としてこういう好事例があるということをやぜひ挙げていただいて、本省のほうにもそういったものを伝えていただきたいということがやっぱりこの委員会の一つの目的じゃないかなというふうに思います。

何か自分のほうでまとめてしまったんですが、大変申し訳ないんですけども、時間が来てしまいました。今回いろいろとご意見を伺って、時間のほうもオーバーしてしまいましたけれども、この貴重なご意見いただいたことで、今後この委員会をどういうふうに進めていくかということも大事になってくると思います。

吉田局長のほうから最後にコメントをいただければありがたいと思いますけれども。

【東北運輸局 吉田局長】

すみません、冒頭私のほうから、今日は皆さんの意見をしっかり伺いたいと言っていたにもかかわらず、資料が多すぎて、せっかく来ていただいた皆さんから、もしくは参加していただいている皆さんから意見を直接伺う時間が減ってしまって、大変申し訳ありませんでした。分科会の進行については、今後しっかり工夫してまいりたいと思います。

また、皆さん、きつと言いきり足りないと思いますので、少し残っていただいとおっしゃっていただいても結構でありますし、また、我々の体制の改善に対して、もう少し何とかならんのか

と思われるところが恐らくあったと思われますので、そこについても改めてまたご意見いただければと思います。

いずれにしても、皆様、集まっていただきまして、本当にありがとうございます。そして、事前にしっかりと意見をいただきまして、皆様のご協力、ご尽力に深く感謝いたします。ありがとうございました。

【岡会長】

ありがとうございます。

この委員会で意見出たもの、もしくは、これから言い足りなかったということも含めて、事務局のほうでは随時受け付けておりまして、メール等でいただくものに関しては、回答等含めて継続してそういった対応をさせていただいているというのがこの委員会の特徴でもありますので、積極的にいろんなご意見、それから好事例等、繰り返すようですけれども、情報提供をお願いできればありがたいなと思っております。

本日は大変貴重な時間をいただきまして、進行上も大変なことがいっぱいありましたけれども、本日の議事の予定されていたものにつきましては、これで終わりとさせていただきます。

事務局のほうにお返しいたします。

【東北運輸局 工藤】

岡先生、大変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、積極的にご意見をいただきまして、大変ありがとうございました。

4. 閉 会

【東北運輸局 工藤】

最後になりますけれども、東北運輸局交通政策部長の池田からご挨拶を申し上げたいと思います。

部長、お願いいたします。

【東北運輸局 池田部長】

端的に申し上げます。

本日は、本当に資料が我々も読みが甘くて、お時間をちょっと取れずに申し訳ありませんでした。先ほど局長から指示ありましたとおり、やり方を工夫させていただきたいと思っておりますし、座長からもご意見を引き続きいただきたいということがございますので、ちょっとお手間を煩わせてしまいますけれども、どうか懲りずにお付き合いいただければなと思っております。

それから、若干補足させていただきますと、昨年から工夫したことも実は我々ございまして、うちの取組の中でも何点か紹介させていただきましたが、こういった話でステップ・バイ・ステップで向上させていきたいと思っております。ぜひこれに懲りずに、これからもどうか我々をよろしくお願いします。ありがとうございました。

【東北運輸局 工藤】

これをもちまして、第7回移動等円滑化評価会議東北分科会を終了させていただきます。

本日はお忙しいところご出席いただきまして、誠にありがとうございました。