

第8回移動等円滑化評価会議東北分科会に係る各委員からのご意見

資料2

番号	議事	ご意見		
		所属	氏名	内容
1	議事1	自立生活センター Pingあおり	白戸 駿平	〈バリアフリー法施行20年を迎える事について〉 2026年はバリアフリー法制定から20年の節目。この20年で整備は進んだが、目標未達分野・全国と東北の格差・東北内の県別格差が残る。設備導入率だけでなく「実際に利用できているか」という実効性の指標追加を求める。また、20周年を記念した全国的な啓発イベントの開催を提案する。
2	議事1	自立生活センター Pingあおり	白戸 駿平	〈新幹線におけるホームドアの整備目標について〉 現状の資料では在来線と新幹線のホームドア整備状況が混在しており分かりにくい。高速走行する新幹線は事故の影響が甚大であるため、新幹線独自の整備目標設定を求める。通過駅・利用者の多い駅から優先整備する方針の明示と、東北新幹線各駅の設置状況・今後の整備予定の情報提供を要望する。
3	議事1	特定非営利活動法人 仙台バリアフリーツアースター	菅原 洋介	東北の鉄軌道駅における「案内設備」の整備率が43.1%（全国77.3%）と、他項目に比べて突出して低い点について。段差解消・障害者用トイレはほぼ全国並みに達しているにもかかわらず、聴覚・知的・発達障害のある方向けの情報保障だけが著しく遅れている構造が見えます。ハード整備が進んでも「たどり着けない・使い方がわからない」状態が残ることを意味しており、この分野こそ民間・当事者団体との連携で補完できる余地が大きいと考えます。
4	議事1	みやぎアピール大 行動実行委員会	及川 智	鉄軌道駅のバリアフリー状況について、宮城県における整備施設の数是比较的高いが、サイン系の整備が格段に低い。ハード整備における優先度は高いので、ペースを上げた整備が求められる。
5	議事1	みやぎアピール大 行動実行委員会	及川 智	鉄軌道駅のバリアフリー状況について、地方部において特に深刻な課題である無人駅・時間帯無人について、事業者がどのような問題意識・改善案を持っているのか、ぜひ伺いたい。

第8回移動等円滑化評価会議東北分科会に係る各委員からのご意見

資料2

番号	議事	ご意見		
		所属	氏名	内容
6	議事1	社会福祉法人仙台市障害者福祉協会	阿部 一彦	資料1のP2、P19～20について、 リフト付きバスに関して2025年度末の数値目標は約25%であるにもかかわらず、現状値ははるかに低い値です。併せて東北県別の導入状況は全国平均よりはるかに低いことがわかります。 ・このような状況の中で、車いす使用者は高速バスを利用することはできるのでしょうか。 ・リフト付きバス車両の導入に関してはどのような問題があり、またその解決のためにはどのような取り組みが必要になるのでしょうか。 ・今後の第4次目標ではどのように取り組んでいくのでしょうか。 ・貸切バス車両におけるバリアフリー車両、ノンステップバスとリフト付きバスはどのくらいあるのでしょうか。（車いす使用者等の社会参加にとって高速道路を走行可能なバリアフリーバスはとても重要です） ・今後の第4次目標ではどのように取り組んでいくのでしょうか。
7	議事1	みやぎアピール大行動実行委員会	及川 智	資料1のP22のユニバーサルタクシーの導入割合について、 例年通り、東北は導入割合が低調である。一方で東京都が突出している。東京オリンピック・パラリンピックが導入の契機だったとは言え、理由はそれだけではないのではないかと。明らかにしている理由、分析があれば知りたい。 また、鳥取県について、総車両数も少ないながら積極的に導入が図られている。この背景も知りたい。地方都市における導入促進について参考になるように思う。 UDタクシーの課題は、事業者・利用者双方の立場から課題が挙げられ、蓄積されつつあると思う。事業者の接遇や習熟度に議論が集中しがちであるが、業務体系や報酬体系など、より大きな視点から導入促進策を検討すべきだ。
8	議事1	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈ユニバーサルデザインタクシー及び福祉タクシーの導入状況等について〉資料1 P22 青森県のUD（ユニバーサルデザイン）タクシー導入率は11.8%と改善傾向だが、目標25%には未達。車両があっても予約拒否・乗車拒否が多発しており、導入台数だけでなく「実際に利用可能な車両数・予約受付実績・拒否事例・乗務員研修率」等の実態指標の公表を求める。福祉タクシーの休日・夜間対応不足への支援や、法定協議会を活用した定期的な運用検証の仕組みづくりも要望する。
9	議事1	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈軽自動車タクシーの導入と移動困難者の移動手段確保について〉 令和8年6月から軽自動車タクシーの導入が始まったが、車椅子対応が困難な車両が中心となる懸念がある。軽自動車導入により車椅子対応車両が減少しないよう、車両構成比の継続的な把握・検証を求める。また、将来的に軽自動車UDタクシーの基準を設ける場合は、当事者による実車確認・乗降試験の実施を強く求める。

第8回移動等円滑化評価会議東北分科会に係る各委員からのご意見

資料2

番号	議事	ご意見		
		所属	氏名	内容
10	議事1	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈建築物のバリアフリー化について〉 2000㎡未満の小規模建築物のバリアフリー化が地方では特に重要。委任条例の制定促進・既存小規模建築物の改修支援・財政支援の検討を求める。青森県の福祉のまちづくり条例は1999年制定以降の法改正に対応できていないとして、国が各都道府県条例の現行制度との整合性を定期確認し、必要な見直しを促すよう要望する。
11	議事1	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈信号機及び音響信号機、エスコートゾーンについて〉 道路バリアフリーの議論に警察・公安委員会が参加していない問題を指摘。青森県のエスコートゾーン設置率は0%であり早急な改善が必要。青森市内の主要国道交差点を「エスコートゾーン優先整備交差点」として位置づけるよう求める。東北分科会への各県警察本部または警察庁東北管区警察局の担当者出席と、整備方針・課題の説明機会の設置を要望する。
12	議事1	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈移動等円滑化促進方針及び基本構想について〉 促進方針50自治体・基本構想334自治体と目標に大きく届いていない。青森市の基本構想は20年以上未更新であり、見直し基準が各自治体の裁量に委ねられているため形骸化している。一定期間経過後の評価義務化や見直しを行わない場合の理由明示を制度化するよう求める。弘前市・八戸市・むつ市・十和田市への重点的な働きかけも要望する。
13	議事1	特定非営利活動法人 仙台バリアフリーツアース ンター	菅原 洋介	東北の基本構想策定率が6.6%、うち市区でも16.9%と全国平均を下回っています。宮城県内でも策定済みは仙台市・松島町のみで、多賀城市をはじめ周辺自治体は未着手です。基本構想がない自治体では「重点整備地区」という制度的な受け皿自体が存在せず、面的なバリアフリー化の議論の土台にすら乗れていない状況だと理解しています。
14	議事1	仙台市都市整備局	反畑 勇樹	資料1に記載いただいたとおり、仙台市では基本構想に加え、昨年度、新たにマスタープランを策定いたしました。現在は、マスタープランにおいて移動等円滑化促進地区として新たに位置づけた地区について、基本構想の策定に向けた検討を進めている所です。関係機関の皆様には、基本構想の策定にあたり、今後ともご協力をお願い申し上げます。

第8回移動等円滑化評価会議東北分科会に係る各委員からのご意見

資料2

番号	議事	ご意見		
		所属	氏名	内容
15	議事3 テーマ1	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	瀬谷 和彦	5月8日の地下鉄南北線運行停止の際、字幕による状況説明がありませんでした。 また東北新幹線や、仙石線運行停止が多くなっていますが、字幕による説明がなかったとの会員から報告がありました。 今設置されている各列車の文字表示版には非常時の文字入力機能がついているのかどうかご教示ください。 付いていないのであれば、私たち難聴のある人たちにとって、非常時、災害時の情報保障（アクセス権）が成り立たないことを意味しますので早急に改善をお願いします。
16	議事3 テーマ1	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	瀬谷 和彦	JRの高速バス停（古川駅と電力ビル前）に、数年前までは電光版の字幕表示版が設置されていたのですが、いつの間にか撤去されてしまいました。悪天候や災害時のバスの運行止めや遅延など、リアルタイムに表示され、大変助かっていたのですが、なくなってから、WEBでの検索は情報がすぐに反映されないので時間がかかります。これについても早急の改善をよろしくお願いいたします。
17	議事3 テーマ1	社会福祉法人仙台市障害者福祉協会	阿部 一彦	バリアフリー法の整備基準は、積雪・凍結時の機能維持を明確には規定していません。そこで、東北の各地域では冬季において積雪・凍結による物理的障壁等により移動等に関して大きな困難を強いられます。特に身体障害者にとっては移動などが不可能になるほどです。これらは通院、買い物などの問題を通して健康の維持や日常生活に大きな問題をもたらします。 また、このような時期に大規模災害が発生した場合には避難並びに避難生活に大きな問題をもたらすと考えられます。 そこで、東北運輸局が主体となって冬季におけるバリアフリー化のための取り組みを行っていただきたくお願いいたします。
18	議事3 テーマ1	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈雪国における道路・歩行空間〉 冬季の積雪・除雪後の雪山で歩道幅が狭まり、車椅子利用者等が車道に出ざるを得ない状況が発生。路面・点字ブロックを損傷しにくい除雪方法の開発・普及と、耐久性の高い点字ブロックの長期的な費用対効果の検証を求める。重点整備区域外の主要経路についても冬季を含む利用可能状態の評価指標が必要と考える。
19	議事3 テーマ1	みやぎアピール大行動実行委員会	及川 智	鉄軌道駅での乗降介助乗降口について、車椅子ユーザーの乗車位置は、車掌や運転士に近い先頭車両・最後尾に指定されることが多い。ただ、各駅、各ホームの状況によっては、柱などがあり乗降が危険かつ困難な場合がある。左様なときは乗降口を変える等柔軟な対応を求めたい。

第8回移動等円滑化評価会議東北分科会に係る各委員からのご意見

資料2

番号	議事	ご意見		
		所属	氏名	内容
20	議事3 テーマ1	特定非営利活動法人 仙台バリアフリーツアース ンター	菅原 洋介	資料1の「障害者用トイレ設置率」は、あくまで「トイレの設置有無」を示す指標であり、実際に車椅子ユーザーやオストメイトの方が使えるかどうか（内部の広さ、手すりの配置、オストメイト対応設備の有無等）までは反映されていません。当法人が仙台市内で実施している現地調査では、「設置はされているが実際には使いにくい」施設が一定数存在することを確認しています。行政統計と利用実態のギャップを埋めるため、施設単位での「質」の調査を市民・当事者参加型で行う仕組みを、国の統計整備と並行して位置付けていただきたいと思います。 宿泊施設（ホテル）のバリアフリールームについても、仙台市内87施設のうち確保できているのは24施設（約27.6%）にとどまっており、公共交通機関以上に整備が遅れている分野です。旅客施設・道路等と並び、宿泊施設もバリアフリー化目標の対象として可視化・追跡する枠組みがあると、観光・インバウンド需要の観点からも有効と考えます。 ハード整備の「原則100%」目標は重要ですが、地方部・小規模自治体では整備コストの負担が大きく、進捗が事業者・自治体の体力に左右されやすい構造があります。地域の実情に応じた段階的な整備計画（例えば利用者数の少ない駅・施設への優先順位付けの考え方）を、国から具体的に示していただけると、現場での予算獲得の説明材料としても活用しやすくなります。
21	議事3 テーマ1	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈区分所有建物〉 オフィスビル等の共用部分（エレベーター運用時間・バリアフリートイレ等）の改善は管理組合の合意形成に時間がかかり進みにくい。移動等円滑化に必要な設備については迅速な運用改善・軽微な改修が可能となるよう、標準管理規約や関連制度の意思決定方法の見直しを求める。
22	議事3 テーマ1	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈当事者参加型の施設整備〉 完成後の改修は困難なため、計画・設計段階から高齢者・障害者等が参加する仕組みが重要。青森県統合新病院のUDワークショップでは、当事者、医療従事者、設計者、行政等が同じ場で図面や模型を確認し、実際の利用場面を想定して意見交換しており、このような取組を交通施設の整備・大規模改修にも導入していただきたい。
23	議事3 テーマ1	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈津波避難施設〉 停電時に車椅子利用者が垂直避難できる津波避難施設の整備状況が明らかでない。エレベーター依存の避難計画は大規模地震時に機能しない恐れがある。スロープ・非常用電源・車椅子待機場所等の現状調査と、バリアフリー・合理的配慮の観点を含む設計・指定基準の策定を求める。
24	議事3 テーマ1	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈バリアフリー環境整備における課題〉 個々の施設がバリアフリー化されても、アクセス経路（歩道・接続交通等）が未整備では移動が完結しない。施設単体の整備率だけでなく、自宅から目的地までの移動経路全体を評価する指標が必要と考える。

第8回移動等円滑化評価会議東北分科会に係る各委員からのご意見

資料2

番号	議事	ご意見		
		所属	氏名	内容
25	議事3 テーマ2	みやぎアピール大 行動実行委員会	及川 智	1. 鉄軌道駅の無人駅問題、時間帯無人の改善解決について これまでいくつかの改善提案(車掌・運転士による乗降補助、近隣住民による協力等)がなされてきた。それらの検討、実証が行われるのか。このまま緩やかに移動困難者の移動権が失われていくのは看過できない。困難な課題であることは承知している。だからこそ現実的な改善策を共に探っていきたい。 2. 無人駅、時間帯無人駅の利用について 車椅子ユーザー等が、無人駅や時間帯無人駅を利用する場合、当該駅に連絡する必要があるが、駅の電話番号等は公開されていない。仙台駅および支社対応部署を明確にしていきたい。 3. 鉄軌道駅における、車両乗降時のスロープによる車両乗降介助について 車椅子ユーザーの乗降介助でスロープを乗降口にかける際、いわゆる“ツメ”付きスロープでなければ乗降時(特に降車時)にスロープがずれるおそれがあり危険である。また、ズレを押さえるためにスロープの横を足等で踏んで押さえる駅務員がおられるが、力がかかる方向ではないため、効果は薄いと思われる。さらにスロープを押さえる足を車いすで踏むおそれもあり危険である。乗降時にスロープにかかる力の向きに適った介助方法を研修で確認いただきたい。
26	議事3 テーマ2	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈地方路線及び無人駅における利用支援について〉 無人駅・駅員配置時間が限られる地方路線では、車椅子利用者の利用時間・列車が制限される場合がある。事前連絡の方法・受付窓口・介助可能時間帯等の情報をウェブ等で分かりやすく公表するよう求める。乗務員による携帯スロープ対応・近隣駅からの職員派遣等、地域の実情に応じた支援体制の検討も要望する。
27	議事3 テーマ2	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈新幹線車椅子用座席のインターネット予約について〉 ネット予約導入は前進だが、介助者同行時に紙のきっぷ受取が必要となるなど完全チケットレス化ができていない。車椅子利用者と介助者が同一申込みで障害者割引を適用しつつeチケットを利用できる仕組みへの改善を求める。予約状況の分かりやすい表示と、当事者意見を継続的に反映した制度改善も要望する。
28	議事3 テーマ2	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈UDタクシーの利用支援及び関係機関の連携について〉 同一事業者でも担当者によって対応が異なる場合がある。名古屋市のタクシー協会、障がい者団体、運輸局等が協議し、乗車ガイドを作成している。青森県でも東北運輸局・県・市町村・タクシー協会・障害当事者団体等が協議し、地域版UDタクシー利用ガイドラインを作成するよう求める。乗務員側の不安や課題も把握し、利用者・事業者双方が安心できる仕組みの構築を要望する。

第8回移動等円滑化評価会議東北分科会に係る各委員からのご意見

資料2

番号	議事	ご意見		
		所属	氏名	内容
29	議事3 テーマ2	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈福祉車両の安全性、耐荷重及び省庁間連携について〉 電動車椅子の重量増加により、福祉タクシーの昇降装置の耐荷重を超えることを理由とした乗車拒否が発生している。国土交通省には自動車メーカー、タクシー事業者等へガイドラインを改めて周知し、重量のある電動車椅子にも対応できる車両や乗降装置の普及を促して頂きたい。福祉車両の安全性は複数省庁にまたがるため、関係省庁が連携して定義・安全基準・事故情報の共有・役割分担を整理するよう要望する。
30	議事3 テーマ2	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈災害時における交通事業者、行政、福祉関係者等の連携及び情報提供について〉 地震・津波発生時に高齢者・障害者が安全に避難できるよう、交通事業者・行政・福祉関係者等の平常時からの連携が不可欠。無人駅・ワンマン運転路線での支援体制に課題がある。避難訓練への障害当事者の参加と、音声・文字・画像等を組み合わせた多様な情報提供手段の確保を求める。災害時は関係機関が共通情報を発信できる体制の整備も要望する。
31	議事3 テーマ2	特定非営利活動法人 仙台バリアフリーツアースンター	菅原 洋介	行政の統計調査だけでは把握しきれない現場のリアルな使い勝手の情報を、当事者参加によって補完する仕組みとして、他自治体・他分野への横展開の可能性についても議論いただきたいです。 基本構想の策定が進んでいない自治体（特に東北の市区の多く）では、そもそも策定のノウハウやマンパワーが不足していることが背景にあると感じています。NPO等の民間団体が保有する現地データ（施設調査結果、オープンデータ化された調査リスト等）を自治体に提供し、基本構想策定の初期段階を後押しする「官民連携での土台づくり」の仕組みが有効ではないかと考えます。 AIを活用した情報提供の高速化（当法人でも取り組んでいるオープンデータ×AIによる案内情報の整備）は、案内設備の整備率が低い東北において、ハード整備を待たずに情報面での不便さを緩和できる現実的な手段だと考えます。行政保有データのオープン化・機械可読化を進めていただければ、民間側での二次利用・情報提供の高度化が加速します。
32	議事3 テーマ2	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈国の関係機関及び行政機関相互の連携強化について〉 移動等円滑化の課題は複数分野にまたがるため、東北運輸局を中心とした関係機関の連携強化が必要。東北地方整備局内でも本分科会の存在が十分に共有されていない実態がある。問い合わせの「たらい回し」を防ぐため、受けた部署が内部で情報共有し担当部署へ直接引き継ぐ対応を求める。会議後に関係部署へ意見を確実に伝達し、対応状況を委員へ報告する仕組みの整備も要望する。

第8回移動等円滑化評価会議東北分科会に係る各委員からのご意見

資料2

番号	議事	ご意見		
		所属	氏名	内容
33	—	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈青森県統合新病院のUDワークショップ〉 障害当事者として統合新病院整備のUDワークショップに参加中。設計段階からの当事者参加により法令基準では見えにくい課題を把握できるため、この取組を鉄道駅・バスターミナル・空港等にも広げることを提案する。
34	—	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈むつ総合病院再整備への提案〉 再整備中のむつ総合病院についても、設計段階から障害当事者の意見を聞く機会の設置を市へ要望している。病院整備と交通アクセス・避難計画を一体的に検討する必要があると考える。
35	—	みやぎアピール大 行動実行委員会	及川 智	5年ほどにわたって、この会議で路面店と道路法43条2号の関係及びその調整について指摘してきたが、典型的な環境整備であることから再掲し、対応を強く求めたい。 現在散見される店舗入り口への簡易スロープ設置が、道路法43条2号の「道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為」にあたりと する疑義から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、国交省としての現状の国交省見解を 示すことで、少なくとも共通理解はできるように思われる。また、その際「常設は望ましくないが、求めに応じて設置する限りにおいて 可能」などの説明が為されるとなお望ましい。 取り外し可能なスロープを求めに応じて設置し、入退店時以外ははずすのであれば当該条規にも抵触しないと思われる。こうした方法を 典型的な環境整備として積極勧奨されたい。
36	—	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈UDタクシーに関する青森市への提案〉 青森市に対し法定協議会（青森市総合都市交通対策協議会）を活用し、UDタクシーの予約・乗車拒否等について当事者・関係事業者から 意見を聞く場の設置を提案している。将来的な「UDタクシー利用ガイドライン」策定を目標としている。
37	—	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈津波救命艇の活用及び導入支援について〉 車椅子利用者・高齢者等、迅速な垂直避難が困難な人の補完的避難手段として津波救命艇の有効性を指摘。東北各県での導入検討を求め るとともに、国土交通省・防災庁が中心となった補助制度の創設を要望する。導入にあたっては移動困難者が多い施設への優先導入・バ リアフリー仕様の検討・当事者参加型避難訓練の実施を一体的に進めるよう求める。本分科会での議題化も提案する。
38	—	特定非営利活動法 人仙台バリアフ リーツアーセン ター	菅原 洋介	東北運輸局が保有する本資料のような統計データについて、施設単位の生データ（匿名化された形で構わない）をオープンデータとして 公開いただけないでしょうか。当法人のようなシビックテック団体が独自のマップ・アプリ開発に活用でき、行政の調査コストをかけず に情報の「見える化」を進められると考えます。
39	—	自立生活センター Pingあおもり	白戸 駿平	〈東北分科会の開催場所及び現地確認〉 東北6県を対象とする会議として、仙台市での開催を基本としつつ各県での持ち回り開催や現地確認の実施を提案する。数値だけでは分 からない地域差・利用上の課題を委員間で共有できる効果がある。仙台市開催時も、鉄道駅からのアクセスや車椅子対応等を考慮した会 場選定を求める。