

第5回 移動等円滑化評価会議 中国分科会 議事録(概要)

日時：令和5年7月21日（金）14：00～16：10

場所：中国運輸局5階 会議室（※WEB形式（一部対面含む））

議事：(1)中国分科会の構成員について

(2)移動等円滑化の進捗状況

(3)移動等円滑化に関する取組み事例の紹介

(4)移動等円滑化（バリアフリー）に係る事前アンケート結果についての
意見交換

(5)事務局からの連絡事項

(6)まとめ

・開会

・中国運輸局 交通政策部長 挨拶

・配布資料の確認

・座長挨拶、令和4年度会議の振り返り

・議事(1)中国分科会の構成員について

中国運輸局 交通政策部 バリアフリー推進課 村田課長補佐

・議事(2)移動等円滑化の進捗状況

中国運輸局 交通政策部 バリアフリー推進課 舟木係員

中国地方整備局 企画部企画課 藤井係長

中国地方整備局 建政部都市・住宅整備課 富波課長補佐

・議事(3)移動等円滑化に関する取組み事例の紹介

西日本旅客鉄道株式会社 中国統括本部 左山経営企画部PJ推進室長

一般社団法人中国旅客船協会 迫田専務理事

広島国際空港株式会社（欠席・事務局代読）

鳥取県 生活環境部くらしの安心局 住まいまちづくり課 安田建築技師

広島県 土木建築局 都市計画課 山滝主査

広島市 健康福祉局 健康福祉企画課 斉藤課長

広島市 道路交通局 公共交通政策部 福田課長

・休憩

・議事(4)移動等円滑化（バリアフリー）に係る事前アンケート等結果についての意見
交換

・議事(5)事務局からの連絡事項

・議事(6)まとめ

・中国運輸局 阪場 交通政策部長 挨拶

中国運輸局交通政策部長に着任しました阪場と申します。どうぞよろしく願いいたします。本日は第5回移動等円滑化評価会議中国分科会にご参加くださいます。誠にありがとうございます。私は本省のバリアフリー政策課を経てこの7月に着任いたしました。さて、東京オリパラ大会が2年前目前に迫る中で、2020年バリアフリー法改正によってソフト対策が強化され、また新たな整備目標を設定することとなりました。

ちょうど当時、私自身がその任に当たっていたんですけども、そうした業務を通じて、3つの意味でまさに今、転換点を迎えているように感じています。

1つ目は、都市部はオリパラに向けて急速にバリアフリーが進んでいる。そういう中であってこれからはいよいよ地方部がバリアフリー化をしていく、これが課題になっていると考えています。

2つ目は、これからの整備は、施設的设计、施工、あるいは利用、これらあらゆる段階で当事者参画というものが極めて重要だと思っています。まさに当事者のことを当事者抜きに決めないということでもあります。

最も重要なことが3つ目でありまして、障害の社会モデル、つまり社会の側が当事者にとっての社会的な障壁を取り除いていく、この考え方を徹底していくことが重要であるということです。「心のバリアフリー」というのはまさに、この社会モデルの理解の徹底が必要であり、バリアフリーが当たり前になる社会を作るために重要だと思っています。

バリアフリーの取組というのは私自身、終わりはないと思っています。こうした意味で評価会議というのは私どもにとって、みなさまのご意見をしっかりと伺える貴重な機会だと思っています。中国各県の会議体ともしっかり連携をしながら、今年だけでなく、継続的に取り組んでいきたいと思っております。

以上、開会の挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

・座長挨拶、R4年度会議の振り返り

【神田分科会長】

先ほどご紹介いただきました呉高専の神田と申します。この分科会は立ち上げの時

からずっとやってきて、今5回目になります。第1回目の時はオリンピックパラリンピックに向けて国全体でどういう風に向かっていくか、各地域でも色々検討する中で、それぞれがお感じになっていることをぶつけ合いに近い形で意見を交わしたと思っております。その後、中国地方に関しては特に2018年豪雨もあり、災害時に困ったことやお互いの思いやりについて、バリアフリーの領域以外にも色々あったように思います。そして「こういうことが良かった」とか「こういうことはやはり直さなければならぬ」というお互いの理解を2回目以降にやってきました。

バリアフリーの話では整備をするということに目が行きがちですが、整備するといっても時間がかかりますので、理解し合ってカバーをしていくというところが、これまでの4回の取組です。

昨年度の最後のまとめを振り返ってみます。「お互いの相互理解をいかに進めていくか」「ここが良かった」という気づきをどれだけ社会に向けてやっていけるか。」「障害が多様化している中でどう理解をしていくかは、一緒に学んでいくしかないのではないか」というような話であったと思います。

あとバスに乗った時に「ゆっくりでいいですよ」というお声かけで、ずいぶん気持ち楽になったという話がありました。これはおそらく全ての事に共通すると思います。そうしたことも含め、お互いの背景を理解して思いやることの重要性を昨年の会議の中でも話して参りました。

年1回の会議で、伝えられることも限りがありますが、事前にアンケートを事務局の方から配らせていただき、ご回答をもらっております。会議の中ですべて個別に取り上げることが時間的に難しいかもしれませんが、文字・書面としては確かに受け取っておりますので、それぞれが受け止めていきながら、より良い移動・より良い活動ができる社会を作っていくべきと思います。色々情報交換しながら進めていければと思いますので、よろしくお願いいたします。

・議事(1)中国分科会の構成員について

【中国運輸局 交通政策部 バリアフリー推進課 村田課長補佐】

- ・新規構成員の紹介：鳥取大学地域学部地域学科 教授
特定非営利活動法人 ひろしまNPOセンター
- ・構成員の名称変更：西日本旅客鉄道株式会社 中国統括本部

広島市 道路交通局 公共交通政策部 鉄軌道担当

大阪航空局 空港連携調整官

・新規構成員自己紹介：

【鳥取大学地域学部地域学科 竹川教授】

鳥取大学地域学部の竹川と申します。私の専門分野は社会福祉学で、特に地域福祉という分野を専門としております。地域福祉というのは行政と地域住民、ボランティア、専門職などが一体となって、その地域オンリーワンの福祉を作っていこうという取組ですが、今回の移動等円滑化会議ですと特に「心のバリアフリー」との関係性が強いと思います。そういう意味で私の専門分野から何か学び、皆さんとともに新しい課題をクリアできる取組ができたらいいなと思いますのでどうぞよろしくお願いいたします。

【特定非営利活動法人 ひろしまNPOセンター 理事 香川】

ひろしまNPOセンターの香川と申します。私は子育て支援事業を担当しており現場も持っていますので、当事者の方の声を日々聞いている立場でお話をさせていただければと思います。この4月に子ども家庭庁が発足し、今こどもファスト・トラックで色々な取組が始まっているところです。国土交通省の方でも色々な提案を下さっていますので、これからの取組に期待して参加させていただきました。よろしくお願いいたします。

・ 議事(2) 移動等円滑化の進捗状況：資料により説明。（説明内容省略）

資料2-1 中国運輸局・中国地方整備局の取組み ～心のバリアフリーを中心として～

【中国運輸局 交通政策部 バリアフリー推進課 舟木係員】

【中国地方整備局 企画部企画課 藤井係長】

資料2-2 国土交通省における建築物バリアフリー化の取組み

【中国地方整備局 建政部都市・住宅整備課 富波課長補佐】

・ 議事(3) 移動等円滑化に関する取組み事例の紹介：資料により説明

【西日本旅客鉄道株式会社 中国統括本部 左山 経営企画部PJ推進室長】

・ 駅乗務員を中心に旅客支援や情報提供、教育訓練等を実施。

- ・ マインド面や介助技術のスキルアップを目的としてサービス介助士の資格取得に努め、2023年度の新規取得数は中国統括本部として129名を予定。
- ・ 2023年6月現在の取得数は554名。（※資料訂正：2022年6月→2023年6月）

【一般社団法人中国旅客船協会 迫田 専務理事】

- ・ 令和4年11月22日、中国運輸局主催の広島特別支援学校の生徒42名を対象とした旅客船の乗り方教室に当協会会員の瀬戸内海汽船株式会社が協力。バリアフリープロモーターの講演・車いす・切符購入疑似体験や、救命胴衣の着用体験・フェリー船内見学を行った。生徒からは「切符購入の仕方や救命胴衣の仕組みが分かり良かった」等の感想があり、今後の公共交通の利用促進にもつながると考える。

【広島国際空港株式会社】（欠席・事務局代読（村田））

- ・ 令和5年3月に国内線全5基の旅客搭乗橋フルフラット化が完了した。
- ・ ターミナルビル北側の空港駐車場内に立体駐車場を整備した。（令和5年4月運用開始。5階建て・駐車台数442台。）立体駐車場はターミナル出発ロビーの連絡橋に接続し、出発までの水平移動が容易になった。身体障害者用対応エレベーターを2台整備し、エレベーターの最も近くに身体障害者用駐車場を各階2室設置した。現在工事中の平面部分についても、今後身体障害者用の駐車場枠を設置する予定。

【中国ハイヤー・タクシー連合会】（欠席・事務局代読（村田））

- ・ UDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）及び福祉車両の導入促進に取り組んだ。国土交通省のバリア解消等促進等補助金等を活用し、16社53両を要望・35両が内定。令和4年末の導入数は63社340両。
- ・ 平成29年度からUDタクシーの普及に際し、ユニバーサルドライバー研修を協会として実施。令和4年度まで延べ実施回数35回、66社627名が受講し全員が資格を得ている。今年度も引き続き定期的にも実施予定。

【鳥取県 生活環境部くらしの安心局 住まいまちづくり課 建築技師 安田】

- ・ 先進的な取り組み：令和5年3月から建築物のバリアフリー整備情報を電子地図上で提供するアプリ「とっとりUDマップ」の運用を開始した。アプリでは、車椅子利用者用駐車施

設、バリアフリートイレ、出入口段差の有無等の情報を建物の用途や利用者条件と組み合わせることで簡単に検索できる他、経路案内機能も備え、子育て世帯や高齢者障害者が利用できる優待割引情報も一緒に提供している。バリアフリー設備の故障・不具合や、掲載情報の不備は、利用者がアプリを通じて建築物の管理者や特定行政庁に報告する機能を備え、不具合等の改善を促すこともできる。

- ・UDマップには民間施設や公共施設が約5000件登録されている。引き続き県民の利用が多いと予想される窓口業務を担う国等の公共施設について登録の協力をお願いしたい。

【広島県 土木建築局 都市計画課 山滝主査】

- ・JR大竹駅（大竹市）について。令和5年2月に駅上の自由通路が完成し、今は駅前広場の整備に着手。エレベーターや多目的トイレ、障害者用駐車場の整備等を進めている。
- ・JR西高屋駅（東広島市）の北口広場と南口広場をつなぐ自由通路と、橋上駅舎の地上をつなぐエレベーターの設置や駅内施設の整備等の工事に着手した。地域の方と一緒にどういう使い方をするかワークショップも同時並行で進めている。

【広島市 健康福祉局 健康福祉企画課 斉藤課長】

- ・市が設置・管理する公共施設について、平成7年の広島市公共施設福祉環境整備要綱の施行後に新設等をした施設のバリアフリー整備を実施。施行前の施設も順次バリアフリー化を進め、不特定の市民が利用する593施設中、令和4年度末で526施設のバリアフリー化が完了した。公共施設の福祉環境整備率は94.77%（※敷地の形状等で整備困難な施設除く。）。
- ・広島市中心部やJR駅周辺などの多くの市民が利用する公共施設や、主要なJRの駅舎、百貨店、ホテル等の民間施設のバリアフリー設備の整備状況の情報をマップ形式（広島市バリアフリーマップ）によりホームページで公開している。

【広島市 道路交通局 公共交通政策部 福田課長】

- ・国が定める基本方針に基づきJR西日本と連携してバリアフリー化設備整備に取り組んでいる。1日利用者数3000人以上のJR駅でバリアフリー化が完了していないのは3駅であり、現在、これらの駅のバリアフリー化へ向けて取り組んでいる。

- ・ JR山陽本線新井口駅：既存の高架駅舎から上り線ホームへのエレベーター設置を、北側市道から高架駅舎に接続する立体横断施設の新設と併せて実施予定。
- ・ JR芸備線安芸矢口駅：JR西日本が令和4年度から工事に着手。本年度の供用開始を予定。
- ・ JR芸備線戸坂駅：JR西日本の単独事業として段差やスロープ改良を検討中。

・ 議事(4) 移動等円滑化（バリアフリー）に係る事前アンケート等結果についての意見交換（※敬称略）

【一般社団法人 広島県手をつなぐ育成会 副会長 春木】

・ 良かった点は、駅員さんや市役所の職員の接遇が柔らかく声かけしやすいところが増えてきたということと、思いやり駐車スペースなどが増えてきたこと。

・ 困った点はキャッシュレス化が増えているが、対応機種が様々で利用場所等で操作に困ること。近くに職員などがいない場合は尋ねることができないので、対応力が低い本人の外出が止まるのではと思う。そんな時、押ボタンを押せば会話ができやり方を教えていただける等の工夫があればありがたい。

・ その他、近年商業施設や交通機関などで配慮してほしいことをお願いしたら、迅速に対応して頂けるところが多くなったと感謝している。ただ、コミュニケーションをとりづらく、臨機応変な対応の難しい知的発達障害者にとっては、機械化が進み無人化になる駅が増える则対応が心配。今後の取組みや手立てをお願いしたい。

【広島難病団体連絡協議会 会長 西河内】

・ 困ったことでヘルプマークのことをあげている。ヘルプマークを着けていても、そう簡単に席を譲っていただける状況にはない。譲ってくれないから問題だと言っているのではない。

・ ヘルプマークが示している意味は、マークをつけた私たちのような特に外見では疾病や障害がわからない障害者が優先席に座っていた時に、余計なことを言われないうために着けているということだ。着けていないと、優先席に座っていた時に文句を言うてくる人がいるが、私も病気を抱えており内部障害を持っており、しんどいから座っている。

・ ヘルプマークは、席を譲ってくれということより、外見から見て健常者に見えるけど、健常者じゃない人が座っていることもあるだから「理解してね」というのを示してくれている。その点について、ヘルプマークの啓発を行う際には指摘してもらわないと困る。

・私は優先席に座っている人には絶対文句を言わない。一見健康そうに見えても病気があるかもしれないし、健康な人でもしんどい時がある。「いつも大変ですね」と思っている。「譲ってください」と言わず黙って見ている。譲ってくれなくても黙って見ている優しさを持ってほしい。「障害者に譲れ」とか「年寄りに譲れ」とか、ある種のまちがった正義感を振り回すような真似だけはやめてほしい。そのことをもう少しみんな理解して啓発を進めていただきたい。

【特定非営利活動法人 広島自閉症協会 事務局長 阿部】

- ・このたびは主に広島県内に住む方々から寄せられた声をほぼそのまま掲載した。
- ・良かったことは、広島市内の電車やバス停等で色々分かりやすい表示が整ってきて、とても見通しが立ちやすく便利になったと思っている。
- ・困ったことは、地域によってわかりやすい表示や案内ができていない点。山間部や広島市外では公共交通機関も選べるほど種類がないが、知的障害のある人は自分で運転免許を取って車を運転できる人が少ないため公共交通機関が大切な移動手段になっている。天気の状況などで急に運行が変わったり止まったりする時に、何らかの分かりやすい表示があれば良いと思う。
- ・東広島市で障害者福祉バス運行事業のバスがなくなり困っている意見もあった。
- ・西高屋駅の踏切で不安を感じているという意見も出ている。また西高屋駅の身障者用の駐車場が無いという意見については、先ほどのご説明でバリアフリー化工事が始まったと聞いて段々整備されていくと思っている。
- ・公共交通機関の運転手や職員の理解や優しい丁寧な対応が増えて本当に良かったという声もたくさんある一方、中には少し声かけがきついということもあるようだ。
- ・JRの交通費負担についての意見も出ている。

【会議後補足：事務局より】

- ・広島県バス協会により2021年8月から運用されている「くるけん」に県内各社の運行ダイヤからの遅れの情報が発信されている。<https://kuruken.jp/>
https://www.geiyo.co.jp/route/news/pdf/kuruken_flyer.pdf
(以下、広島県バス協会に確認)
- ① 運休する場合、事前に各バス会社担当者が当該便について運休のチェックを入力することにより、「くるけん」に当該運休便は表示されなくなります。

- ② 大雪、広範囲の災害・交通規制などの大量運休や突発的な運休等で運休チェックを入力できなかった場合には「くるけん」には「バスロケ機器調整中」「出発まち」などと表示されます。「バスロケ機器調整中」はバスがどこにいるのか不明の場合の表示であり、運行中止のほか、GPS受信不良等も含まれます。「出発まち」は始発バス停留所での発車が確認できていない場合に表示されます。
- ③ 詳しい運行状況については「くるけん」トップページの「各社のお知らせ」や各社のホームページ等で確認していただけたらと思います。

【一般社団法人 広島県ろうあ連盟 (欠席により事務局(村田)代読)】

- ・ハード整備、新しい建築物のエレベーターの出入り口のドアがガラス張りになり、外から見てコミュニケーションが取れるようになってきた。古い建築物のエレベーターの出入口も外と中が見えるように改善してもらえないか。
(エレベーターには緊急時に押しボタン式で音声通話ができる装置があるが、耳が聞こえないと相手方が何を言っているのか聞こえないため、外から見える方が安心できると言うことを、西広島駅の現地視察の時にお伺いしている。)
- ・接遇について、ホテルや駅その他の受付に筆談用具がほしいあり、耳が不自由ですと言うと、筆談用具でコミュニケーションをとってくれるようになった。宿泊費などの価格は計算機で値段を示してくれる。簡単な手話をしてくれる所までは、時間がまだかかると思われる。
- ・広島県ろうあ連盟では電話リレーサービスの登録の推進を行っている。(資料p10)

【公益社団法人 全国脊髄損傷者連合会 広島県支部 支部長 大村】

- ・良かった点について、以前はエレベーターの乗降時に上下のずれがあったが近年はなくなった。
- ・困った点について、広島市心身障害者福祉センターと広島駅間で土日に運行されているリフト付き無料送迎バスを平日も運行してほしい。広島駅北口から広島市心身障害者福祉センターを車いすで利用する場合、センターと駅の間は歩道の段差や広さ、アスファルトの凸凹等で通りにくい場所が多く、片道30分はかかる。公共のバスは通っておらず福祉タクシーだと往復2400円必要。検討をお願いしたい。
- ・交差点等における歩道と車道の段差を5mm以下にして欲しい。
交差点やT字路における歩道と車道の段差は1cm以上の場所が多く、手動車いすで通行する場合はそのたび前輪を持ち上げウィリーした状態で乗り越える必要がある。道路の改修や新造の折には段差を5mm以下にするか、端をスロープ状にしてほしい。

【公益社団法人 認知症の人と家族の会広島県支部 副代表 浦宗】

- ・良かった点は、バスの運転手が大変優しくなられたこと。先日も腰の曲がった男性がバスを降りられるときに運転手さんが「どこで降りられますか？」と大変親切に介助された。乗客も当たり前と思えるようになってきているようだ。
- ・困った事は、吉島線のバスの回数が減ったこと。バス停にある時間の表示が小さいので大きくしてもらいたい。
- ・スーパーマーケットの車椅子駐車場に健常者が勝手に駐車していることがよくある。人がいないからと思ってちょっと停める方が結構おられる。
- ・JRの電車の駅に着く直前にローカルバスが発車している。電車から降りる乗客を確認してから発車してほしい。そういう所はバスの回数が少なく不便に感じる。

【特定非営利活動法人 ひろしまNPOセンター 理事 香川】

- ・良かったこととしては、おもいやり駐車場について。多胎家庭のお母さん達が色々取組を進めた結果、広島県で意見を聞いていただき、多胎家庭は出産後3年までおもいやり駐車場の利用期間が延長された。今はマタニティマークまでしか無いが子供連れの人が使っているというマーク表示までできていると安心して使える。
- ・手続きの方は、役所に出向かなくても郵送でやり取りできるようになってきて、当事者も大分使い易くなったと感じている。
- ・困ったことについて。多胎児用のベビーカーでは一般女性トイレやパパが連れて入る場合に男性トイレだと入れない事が多く、困っているようだ。多胎児用ベビーカーは77から80cmぐらい幅があり、車椅子より少し広く、方向転換が車椅子ほど簡単にできない。難しいことが多い。
- ・商業用のカートも子供1人用なので、2人乗せることが全くできない。
- ・注意してもすぐに飛び出す多動タイプの子供さんの場合に、施設の方から「ハーネスを使った方がいい」とアドバイスをもらっても、世間の目が冷たくて使いにくいこともある。もっと知っていただきたい。
- ・ベビーカーでは歩道が狭く、段差がある。横断歩道を渡るときに電車が通っていると軌道に車輪がとられることもある。そういった所がもう少しスムーズになると、もっと出かけやすくなると思う。
- ・「バスも電車もベビーカーは畳まなくても乗って良いのに畳むように言われた」というニュースが最近でもあった。畳んでベビーカーを持ち、さらに子ども連れで荷物を持つと「もう乗れない」という状況になる。そこを理解してほしい。
- ・（資料には書いていないが）子どもの目線というのは全く大人と見えている世界が違う。エスカレーターの「非常停止ボタン」は、大人からすぐに見えない所に隠すように入れてあるが、ちょうどそれが子供の目の高さで「押して下さい」とあるように見える。子供の目線でもう一度見直すということが今から色々な所で必要にな

るのではないか。

- ・ おもいやり駐車場で、横は幅を取っているが後ろを取ってくれておらず、「後ろに積んでいるベビーカーを出せない」という声も多いので、考えていただきたい。

【特定非営利活動法人 障害者生活支援センター・てごーす 代表 畑】

- ・ 良かったことは、バスに乗った際に丁寧な対応をされ、降車時に「また乗って下さいね」と言われたこと。本当に初めてですごく嬉しかった。
- ・ 困ったことは、ゲートパーク広島に多目的トイレが4つあるが、そのうち3つが、介助者が一緒に入るときつく、すごく狭く感じた。
- ・ 運転手の接遇のことになるが、バス会社により車いすの固定方法がまちまちな点。固定する金具を車いすの片方の所に固定する人や、きっちりベルト等で固定する人や、まちまちであると思う。
- ・ これらは、当事者参画のもとで計画や設計段階、接遇研修を行っていないことが原因だと感じている。

～以下質疑～

【社会福祉法人 広島県視覚障害者団体連合会 会長 橘高】

・ 福祉タクシーやユニバーサルタクシーが増車していることは非常に歓迎したいと思うが、ユニバーサルドライバーの資格はどなたが発行しているものか教えていただきたい。

・ 先ほどの発表の中で脊髄損傷者連合会の方から、歩道と車道の段差についてのご指摘があった。段差が無い方がいいと言う方もたくさんおられるかと思うが、視覚障害者にとって、歩道と車道の境目がわからないということは、非常に危険を生じる。

今もだいたい段差が2cmという基準があるが、5mm以下とかスロープにというご意見があるが、同じ障害者同士でどういう風に折り合ったらいいのかというのがこれからの課題ではないかと思う。お互いに理解しあう必要があると思うので、よろしく願いしたい。

【事務局（村田）】

資格の件は協会にも確認して後日正式にお答えする。少しお時間をいただきたい。

【中国ハイヤー・タクシー連合会 回答】

ユニバーサルドライバー研修修了者には（一財）全国福祉輸送サービス協会及び（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会で構成するバリアフリー研修推進実行委員会が「修了書」を発行しています。

【特定非営利活動法人 障害者生活支援センター・てごーす 副代表 畑】

・視覚障害の方のことにに関して、海外の事例では車いすが通れるようになっている所は本当に段差なしで勾配が付いている。アメリカのUSJとかの歩道はそういった作りになっているので、そこら辺を参考にしていけばいいのかなと思う。

【神田分科会長】

・特にここにあるという情報をありがとうございます。おそらくこれは国全体でも考えていかなければいけない問題かと思う。

【事務局（交通政策部長 阪場）】

・まさに車椅子当事者の方と、視覚障害当事者の方、それぞれのバリアの衝突ということだが、自治体においても、色々両者の利害を調整する仕組みや取組を考えているところもある。例えば歩道にスリットを設けて、車椅子の方もスムーズに通れるし、かつスリット以外の部分については視覚障害者の方も段差を認識できるような状態にしているケースもある。

・今のような話は他の地域でも問題提起されており、本省において議論したこともあった。2、3年前なのでその時の検討でどういう成果を得ているか、今すぐ承知していないが、もし機会があれば成果についてご紹介できればと思う。

【神田分科会長】

先ほど、畑さんからUSJのお話があったが、国内でも実際にブロックと数センチの隙間に、ずっと車椅子が通れる溝を入れている。そうした例もあるので、そういった動向を含めて、後ほど皆さんで共有をよろしくお願ひしたい。

【会議後補足：事務局】

視覚障害者誘導用ブロックの切り欠きや、歩道縁端、縁石なども含めた「小さな段差」について、国土交通本省が昨年度までに中間的な意見を取りまとめたところである。

視覚障害者誘導用ブロックの切り欠きについては、本年度、鉄道駅（コンコース等）を想定した視覚障害者誘導用ブロックに切り欠きを設けた実証実験を行い、その効果や課題などの分析を行う予定であり、歩道縁端、縁石などについては、今後とも継続的に検討を行うことが必要であると聞いている。

【広島難病団体連絡協議会 会長 西河内】

・今の件は広難連でも広島市、広島県に要望書を出したのだが、その時道路の段差の問題について車椅子の障害者の方から「その辺の段差の工夫をしてくれ」という要望が出ている。視覚障害を持っている人達も（会員に）いるので、元々両者が対立するような概念で捉えられているが、工夫をすればいいし、そもそも両者が成立すれば良いと思っている。そういう提案を、私自身が30年前に東京都の職員であった時にしている。30年以上前に提案しているのに、未だにこうなのは何なのかと思っている。具体的にその時もこういう方法は海外でやっている、こういう取組をしているというのを職員で具体的に、正式に仕事として提案した。それが一向に進まないのはなぜなのか私は国にお聞きしたい。

【神田分科会長】

・これに対しての答えがずっと出てくるのは、なかなか難しいかもしれない。

【事務局（交通政策部長 阪場）】

・地域によって色んな当事者の考え方を尊重しなければいけない。多分、地域差があると思うが、今の話はおそらくどこの地域でもある意見だと思うので、きちんと届けたい。

【神田分科会長】

・おそらく基準というのが、良い作用も悪い作用もあるような気もする。基準どおり作ってしまいがちだが、やはり地域の実情をきっちり見るところが一つの課題としてあると思う。

【広島難病団体連絡協議会 会長 西河内】

・「基準どおり作っているから良い」という姿勢をしないでほしい。たいていそれが多い。要は「基準どおり作ってますから」という回答で、そういう発想が問題だと言っている。

【神田分科会長】

・おっしゃるとおり。先程でござすの畑さんがおっしゃったトイレの中の話はまさにその典型である。

【特定非営利活動法人 障害者生活支援センター・てごーす 代表 畑】

・今日は広島市さんから公共施設の福祉環境整備のご説明があったが、今インバウンドとして海外からのお客様を呼ぼうとしているが、大型の車椅子が入るのだろうか。

皆さんのお話を聞きながら、エレベーターや車椅子用トイレに大型車いすが入るのかなと思っていたところ。

・広島市さんにはぜひ、これをもうワンランク上の東京オリンピックパラリンピックの時のように、IPCの考え方などを盛り込んでいってもらいたいことをお願いしたい。

【神田分科会長】

基準は基準でありながらも、どういう思想でいろんな施設をつくっていくかということをしつかり大切にしないといけないところが、これまでの議論にはなかった、新しい今年の成果として出てきた所である。

ここまでの議論を通じて、鳥取大学の竹川先生、コメントをよろしくお願いします。

【鳥取大学地域学部地域学科 竹川教授】

・今回この会議に初めて参加させていただいたので、感想も含め、少し私の所見を述べさせていただきたい。

・「障害者の皆さんとの共生」という考え方が生まれて、もう半世紀以上経つ。その中で今日のお話を聞き、また私自身も町の在り方を見ていく中で、ここ20年くらい大きく様変わりしてきたという印象がある。

まだ課題があるのは承知の上だが、それでもようやく、真の共生に資するようなバリアフリーの環境というものが、様々な法整備をはじめとして進んできたと言う印象を持っている。

・当事者の方の行動範囲も一定程度広がってきたのではないかと思うが、では本当に障害者の方の社会参加がどんどん進んでいるかという点を考えると、それはまだまだ不十分だと言わざるを得ない。

・私は今日の午前中、鳥取県の八頭町という所にゼミ生を連れて行き、そこで「障害者の方の語りを聞く」と言うプロジェクトをやってきた。このプロジェクトは今年で3年目になるが、八頭町という所でずっと福祉のまちづくりを進めている。

・例えば高齢者の方の参加の場やつどいの場、介護予防の仕組というものは、今どんどん前に進んで作られているが、一方でその「場」は、全住民に開かれているものの、障害者の方の参加はほとんどない。それをいかにして変えていくことができるのかというテーマで、ずっと私は八頭町さんを通じて共同プロジェクトをやっている。しかし結局、共生と言っても健常者の住民の皆さんと当事者の皆さんとは大きなギャップがある。

・まさにそこが、「心のバリアフリー」に相当する部分だと思うが、やはり障害に対する理解を当事者の方のもっともっと進めてほしいと思ってらっしゃっても、なかなかそれが進んでいるという実感がない。そういう中で、コミュニティに出て行く、社会に出て行くということが、やはり時にはご迷惑をおかけするかもしれない、逆に何

か物を言われて、自分たちが傷つくのは嫌だ、みたいな感じでコミュニケーションが生まれていないという本当に大きな問題がある。

・その「コミュニケーションをどうやって生み出すか」という時に、やはり当事者の語りに耳を傾けるといところから、その矛盾を解消して行くということが大事だと思い、そのプロジェクトを行っているが、まだまだそういう意味でハード面の整備はできても、そこから先、もっと社会にメッセージを出していかないといけないのではないかと思う。

・例えば今日もそうそうたる企業の皆さんが素晴らしい取組みをやっていらっしゃる。これは本当に頭が下がる思いであるが、本当にその社員の一人一人までこの理念というものが伝わっているのかどうかという所は、まだ大きな課題なのではないか。一步一步、その企業の日々の経営実践を振り返っていただいて、社員一人一人の方が障害者、高齢者、さまざまな課題をかかえる方の目線に立って、自分たちの業務やこの環境をどういうふうに変えられるのかというアイデアをどんどん出して行けるような、そういう社会になって行くと、もっと当事者の方が社会参加できるようになっていくのではなかろうか。

・先ほど来、当事者の方も語られていた。もちろんハード面での課題もあるが、実はそこにソフト面の課題も大きく関わっていると思う。これを機に全社員が当事者の身になって考えていただくような企業経営をしていただくと、そこで「障害者の方とのコミュニケーションを取らなければ」という気づきになり、そのことが当事者目線で物を考える。そういう形に社員さんが変わっていくと、当事者の方も「その企業は信頼できる、じゃあその企業を信頼して社会に出て行こう、乗り物を活用していろんなところに出ていこう」という風に変えられる可能性もあると思い、話を聞いていた。

・2040年、50年と、今後の日本社会というのは、およそ40%の方が高齢化を経験して、高齢者になられていく。現在、もう700万人弱の方が要支援・要介護になられている。すなわち皆さんもいずれは障害者になられる。これは「人ごと」ではなく「我が事」である。「我が事」であるからこそ、当事者の目線に立って、日々の業務を見つめ直してみようという働きかけをしていただく中に、当事者の方と一緒にどういう企業経営すればいいのか、どういう環境整備をすればいいのかということ普通に語り合えるような、そういう社会をめざしていくと、この社会は変わるのではないだろうかと思ひ、今日の話聞かせていただいた。以上、私の所感を述べさせていただきました。

～会議のまとめ～

【神田分科会長】

・竹川先生ありがとうございました。時間を超えているため少しコンパクトにまとめさせていただきます。

・この過去5年間を振り返って、目に見えて運転手さんの接遇が良くなったという意見が増えた。一定のコミュニケーションを取って改善をしていく意味はあった、1つステージが上がった状態になったと思っている。バリアフリーというよりはユニバーサルデザインの「ユニバーサルは一体何なのか」ということを社会全体で考えていかないといけないという状態にやっと入ったところであると感じている。

・バリアフリーという表現をすると特別扱いしがちだが、特別ではない。誰にとっても、我々自身にとってもという所のユニバーサルを考えると、色々な身の回りの方に対しての相互の思いやりというところから考えていかなければいけない。

・その上で、（駐車場に身障者の方以外の方が停めているお話もあったが）今はまだ社会全体のコンセンサスがこういう状態であるということ。地道に色々コミュニケーションをとって改善して行くしかない。ただ横断歩道で信号がない所で待ってもなかなか車が止まってくれないという問題が数年前に提起されていたが、それも比較的止まるような社会にはなってきたと思う。

・そうした中で相互の「これはルールだよ」という発信と「相互の思いやりだ」という、2つの目線での発信を通じて、社会全体の意識や考え方を上げていくことをやっていかなければならない。不親切なドライバーに当たったという問題もだが、こうした問題を社会全体の考え方としてインフラを高めていくことをやらなければならない。

・最後に設計の思想について。「基準に則っているからOKだ」という設計は、私は絶対やってはいけないと思う。ハード整備は時間がかかるし長く使われると考えたときに、一体どんな方が使い、そのまま使うとどういう問題が起こりうるか、あらかじめ早い段階から色々な方の話を聞いておくことが必要である。

・「そもそもインフラづくりは何のためにやっているのか？」という所まで立ち返ると、おのずと設計や企画の段階で話を伺う必要性が見えてくると思う。

・色々やっていくと色々なコミュニケーションが生まれて、気づきの機会もどんどん増えていく。より良いインフラ・より良い社会というものができていくということを今回の議論を通じて感じた。

・意識の普及や高めていくということは、形としてやろうと思うと大変であるが、国や色々な行政機関、産学官も含めてのコミュニケーションの取り方、意識の置き方一つで解決しそうな気もするので、これも長く積み重ねて地道にやっっていけないといけない。すぐに花開く問題ではないが、やらないと良い社会はできない。

・ 議事(5)事務局からの連絡事項

【事務局（中国運輸局交通政策部バリアフリー推進課長 櫻井）】

・昨年度「当事者目線での施設等の評価指標」を把握・検討するために、鉄道駅におけるバリアフリー化の現地調査や、障害等の特性に応じたテーマ別意見

交換会、アンケート調査が本省において実施された。

- ・今後のガイドライン等の改定も見据えて、日常利用の多い鉄道駅を題材にして、当事者の施設利用の場面ごとに横断的な5項目のテーマが整理された。

- ・本年度末までに本省の方で最終的な取りまとめを行う予定。関連して、先般本省より我々の方に要請があった。今回の中間的な整理案に関して、地域分科会の取組の一環としてまち歩き点検を行う機会がある場合には、中間整理案に基づく調査項目について、当事者委員の皆様と共に現地確認を行うこと。現地確認が行えない場合には別の機会にご意見を伺ってほしいということである。

- ・中国運輸局としては今年の秋頃を目処に、中間的な整理案に関する当事者団体の皆さまへのアンケートを予定している。

- ・また、第4四半期をめぐりに鉄道施設を含む新サッカースタジアムまでの交通アクセスのまち歩き点検の実施を予定している。

- ・大変申し訳ないが、急な要請であり今回の活動についてはご参加いただいたとしても、謝礼はお支払することができない。交通費の方は実費をお支払いさせていただきたく予定。まだ要請を受けた段階であり、具体的な内容については検討中である。改めてご連絡させていただくので可能な範囲でご協力をお願いしたい。