

令和3年度 移動等円滑化評価会議 近畿分科会 議事概要

日時：令和4年1月26日（水）14：00～16：20

場所：大阪合同庁舎第4号館

○大當 では、時間になりましたので、始めさせていただきます。

令和3年度移動等円滑化評価会議近畿分科会事務局提案事業さんふらわあ乗船体験及び意見交換会等報告会を開催いたします。

本事業は、九州分科会別府港UDターミナル推進協議会と近畿分科会の共同事業でございます。

本日は、お忙しい中、ご出席いただきありがとうございます。

この報告会の事務局は、近畿運輸局、神戸運輸監理部、近畿地方整備局、大阪航空局の国土交通省の4官署で構成しております。

私は、本日の議事進行をします近畿運輸局、大當と申します。よろしく願いいたします。

開会に当たりまして、三星分科会長よりご挨拶申し上げます。

○三星 近畿大学の三星でございます。本日は、お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。

この間、近畿分科会としましては、万博及び関空の取組などなどで、分科会の皆さんにおかれましては、とても忙しい毎日を送っておられることと思います。いろいろご検討ありがとうございます。この場を借りて、中間的ですが、お礼を申し上げます。

さて、今日は、昨年行いましたさんふらわあ乗船体験の意見交換会をしたいと思います。分科会では、近年、様々なバリアフリー、ユニバーサルデザインの整備に関しまして、障害をお持ちの方の当事者参加を重視しております。その一環として、今回、船を体験し、またもう一つのポイントは、九州との連携もしてみたいということで、国のバリアフリー評価会議としましては初めての試みになります。分科会同士、地域同士が交流を行うと。この2つの目的で体験会を行いました。忌憚のないご意見、率直なご意見を出していただくようお願い申し上げます。

○大當 三星分科会長、ありがとうございました。

それでは、快適な通信環境の保護のために、発言者以外の方はマイクオフ、カメラオフでご協力をお願いいたします。

休憩時間は10分程度、3時頃に予定しております。ご協力よろしくお願いいたします。

本日は、事業に参加してくださいました8名の皆様からの発表が中心の内容となっております。最後に質疑応答の時間を設けております。発言を希望される場合は、挙手マークを押していただいております。よろしくお願いいたします。

また、発言の際は、ご所属、お名前をおっしゃっていただきますようよろしくお願いいたします。では、本日の配付資料の確認させていただきます。

事前にメールにて送らせていただいております議事次第、名簿、資料が1から9まであります。もし足りない資料がありましたらお知らせください。

本日ご出席いただきました皆様のご紹介については、時間の都合上、省略させていただきます。

また、事務局からも報告として時間をいただいておりますが、時間の都合上、要点に絞ったものとさせていただきます。あらかじめご了承ください。

議事録作成のために、本日も委託業者様が参加しております。ご了承ください。

それでは、議事に入らせていただきます。

議事は私のほうで進行させていただきます。

まず、今回の事業の様子を関交研様がビデオ撮影をしていただきましたので、短い時間ではありますがご覧いただき、その後に、参加者の皆様からの報告に移りたいと思います。

ビデオは、1日目、2日目と2つに分かれております。

では、1日目からお願いします。

1日目です。JR住吉駅からフェリーさんふらわあのターミナルまでバスを貸し切りしました。このバスは1台ずつしか車椅子が乗れません。今回、車椅子の方が4名いらっしゃいましたので、4往復しております。この後、ビデオに登場している六條さんからも報告がありますが、乗降の際、少し坂が急だったので怖かったという感想もいただいています。

フェリーターミナルの中です。1階のお手洗いと、乗船して船内の居室の確認をしました。これはシングルルームの確認ですが、扉が重いので、1人で出入りすることが難しいという確認をしているところです。

そして、その後、出港前からフェリーさんふらわあの進藤さんによる説明が始まりました。これは、緊急時にどういった形で船から避難するのかという説明をしていただいているところです。

フェリーさんふらわあの陸上の皆様からのお見送りの後、今度は救命胴衣の着用方法についてレクチャーしていただきました。これは、フェリーさんふらわあに備付けの救命胴衣です。これを実際に、出席した皆様に体験をしていただきました。そして、別の種類の救命胴衣のサンプルになります。神戸運輸監理部から説明していただきました。これは非常時、水につかることによって空気が入って、浮き輪の形になるタイプです。

そして、フェリーさんふらわあの皆さんに説明をいただいた後、参加者の皆様が事前の宿題として用意してきて頂いた質問を、1人ずつ発表していただいているところです。

これは、明石海峡大橋を渡るところです。

この後、フェリーさんふらわあばーるの船内にあるいろいろな客室をご案内いただきました。くまモンルーム、キティちゃんルームです。

そして、これが介助者の方と一緒に来られている方に対して設定したツインのお部屋になります。

これで1日目のビデオは終了です。

2日目です。

これが大分港の下船の様子です。スロープは急なところがあるので、補助をしながら下船をしました。

そして、大分の中では、リフト付きのバスを貸し切りしました。このバスは、1台につき車椅子6台まで乗車することが可能になっています。

そして、こちらが別府港の新しいターミナルの建設予定地です。

フェリーさんふらわあの別府港の方にご案内いただいているところです。カウンター、お手洗い、2階の乗船口になります。

その後、意見交換会を行いました。こちらは九州分科会からご出席いただいている九州運輸局の方、地元障害当事者団体の後藤さん、若杉さんに参加いただいております。

そして、三星分科会長のご挨拶の後、それぞれ参加者の皆さんから発表をいただきました。

意見交換会は、エコモ財団のほうの議事進行で行っていただきました。

意見交換会の内容については、この後、皆様が報告してくださいますので、そちらでご確認ください。

そしてこの後、海地獄に向かいました。海地獄には、車椅子のまま入れるという足湯がありまして、貸出し用車椅子に乗り換え、体験してきました。

最後の行程です。大分空港にご協力いただきまして、空港内の見学、保安検査場内も全て確認させていただきました。ご協力ありがとうございます。

ビデオの調子もあまりよくないので、大変分かりづらいものにはなりましたが、以上になります。

では、次に、最初の議題になります。

参加委員からの報告ということで、まず、渡部さんから報告いただきたいと思います。

資料1をご覧ください。

渡部さん、お願いします。

○渡部 皆さん、お疲れさまです。兵庫難聴の渡部です。中途失聴です。最近、トップバッターが多くて緊張しています。はっきり発音するように気をつけますが、声が聞き取りにくいときはチャットでご連絡ください。

私からの報告は、資料1になっています。23ページと多くなってしまい申し訳ないですが、読んでいただけたものとして進めます。

先に、誤字を3つ、修正を1つ見つけたので、チャットに貼り付けます。後でご確認いただければと思います。

資料1ページになりますけれども、聴覚障害のある方が旅行を楽しむための3つは、情報を提供されること、それにより行動を選択できること、コミュニケーションできることです。これらは特別な配慮を必要とするわけではなくて、聞こえる人と同じ環境があれば、安全・安心を感じ、人として尊重されていることが感じられて楽しめることができるということを資料に書いております。特に非常時の連絡はスタッフの皆さん方が探してくださるということでしたが、緊急時、人手が必要な方はほかにもいるはずで、です。ハード面やスマートフォンの活用について資料に書いておりますので、ご検討いただければと思います。

あと1点だけお伝えしたいです。資料に書いていない内容です。

今回は、事務局のほうで予約や搭乗手続をしてくださいました。そこに不満はなくて感謝だけでも、実際、聞こえない私が旅行に行こうとするときには、手続のコミュニケーションで困るのです。せっかく旅行に楽しい気持ちで行こうとしているのですけれども、受付の方が面倒くさそうに指差されることもあったり、すごい素っ気ない対応をされることもあるかと思えば、必要以上に丁寧に時間をかけて書かれることもあったりします。さんふらわあへの搭乗手続を、実際聞こえにくい、聞こえない人が経験してみないと課題が見えないのですが、資料には、受付に耳マークやコミュニケーション支援ボードを用意するというようなありきたりなことしか書いていません。でも、それらの耳マークなどの物をそろえただけでは、受付の皆さんの丁寧な案内や歓迎の気持ちが伝わらないだろうなと経験から思っています。それらのものをどういうふうにご利用して手続するか、そういった実践が必要ですので、何らかの形で経験を積み上げてほしいなというふうに思っています。さんふらわあがよりすてきな船旅になるよう、心から願っています。

渡部から以上となります。

○大當 渡部さん、ありがとうございました。

続きまして、原さんからご報告いただきます。

原さん、よろしく申し上げます。

○原 原から報告させていただきます。渡部と同じ所属の県難聴の原と申します。今回、貴重な体験をさせていただきまして、誠にありがとうございました。

原のほうも、皆さんご一読いただいているかと思うのですけれども、要点をちょっとご説明させていただきたいと思っております。

原は、生まれつきの聾者、耳が聞こえない状態で普通の健常者の世界で過ごしておりました。ここに書いてあるように、補聴器を外すと無音の状態、海の底にいるような感じということになりまして、高架下の電車の音とか飛行機のエンジンが辛うじて聞こえるというような状況でございます。不眠症に悩んでいる方とか騒音に悩んでいる方にとっては、いい話になるかもしれないのですけれども、逆に音が全く聞こえないということで不安を感じている毎日です。

ということで、視覚情報に頼って過ごしておりますので、船内あるいはいろんな施設のところの情報は必要だなというふうに感じております。

次の2ページですけれども、各施設に共通した配慮事項ということで、繰り返しにはなるのですけれども、聴覚障害者は音声による情報入手が困難です。光、文字、図など視覚によって必要な情報があらゆる場所にあるということで、その中から、知的障害、発達障害を伴う聴覚障害者もいらっしゃいますので、非日常的な船あるいはターミナルの行動は、より不安になります。あと、船は出発したら、もう陸のほうに戻ることではできませんので、船員さんたちに命を預けるといふようなところがありますので、不安とか緊張を和らげるような感じで、ハード・ソフトの配慮が望まれるということをちょっと伝えさせていただいております。

聞こえない人というのは見た目で見えない障害ということですので、どういふふうに配慮したらいいか戸惑う方もいらっしゃると思うのですけれども、基本的に、聞こえる聞こえないにかかわらず、視覚情報で情報提供させていただくと、これは、日本語が母国語でない人たちにも伝わりやすいというふうを考えております。この内容をご覧いただいているかと思っておりますので、特にお願いしたいなというところですが、館内放送の指向性スピーカーについては、非常時の野外拡声スピーカーのガイドラインが出ておりますので、その基準に従ったスピーカーを設置させていただくと、聞こえない人、聞こえる人全てに音声が届けるような形になるのではないかと考えております。詳細については、近畿運輸局にガイドラインのサイトリンク名を送っておりますので、今回、分科会が終わりましたら、皆さんに取り入れていただければと思っております。

今回、分科会のご配慮によって事前案内がすごく十分にありましたので、安心して旅行ができたのですけれども、やはり情報不足というところじゃないかなというふうにはちょっと感じたところ。あらかじめホームページとか施設案内とかで出していただければ幸いですと思っております。原のほうは以上です。ありがとうございました。

○大當 原さん、ありがとうございます。

続いて、足立さんからご報告いただきます。

○足立 大阪の岸和田にあります自立生活センター・いこらーの足立と申します。よろしくお願いたします。

私自身は、脳性麻痺の障害によって、ふだんは車椅子での移動であったり、生活というのを基本行っております。このさんふらわあ号に乗らせてもらったときは、電動車椅子で参加させてもらいました。基本的に全体の、僕自身が体験して感じたことというのは報告書のほうに全て書か

せていただきましたので、そちらを読んでいただけたら、細かいところはお伝えできるかなと思うのですが、時間がないので、船に乗らせていただいたときに気づいたことであったり、意見交換会でも話させてもらったんですが、そのあたりと最後の総括の部分だけ少し紹介させてもらいたいと思います。

さんふらわあ号に乗せていただきまして、一番気になったのは、用意していただいた居室です。そちらのドアの重さであったりとか、一番大きなデラックスルームと言われる7階の部分であったとしても、衣装をかけておく棚があって、なかなかL字になっていて入りづらかったりとか、車椅子のまま利用できるトイレというのが5階にしか、1か所しかなかったということとか、救命胴衣が完全にはつけられなかったということです。さらに、誘導サインがないことですか、これも意見交換会ではお伝えしたのですけれども、やっぱり船での移動というところと言うと、景色であったりとか空が自由に見られるということがすごく大きくて、明け方には北斗七星とか星が見られたりとかしたので、やっぱりどの階からもデッキに出られるようにしてもらえたらありがたかったなということとか、今ちょうど映していただきましたけれども、大浴場であったりとか喫煙所、そういった船内の設備、ゲームコーナーとかもありましたけれども、そういったところの利用が、いつでも入れるスペースというか動線というのがあったらよかったなと思ったところと、最後になりますけれども、飛行機のほう、利用手続に必要な時間がかなりあったというところが感じた課題かなと思ったところです。

途中の移動で利用させていただいたリフトバスであったりとか、UDタクシーはとても快適で、UDタクシーに時間をかけずにずっとNV200のパターンで乗れるということでしたりとか、リフトバスで、今回、僕も含めて4名、車椅子の方とかほかの方も含めて全体で利用する中で、どうしても一般のバスとかでの移動手段だと、1人もしくは2人というので区切られて、移動にすごく時間がかかる。ちょうど今回で言うと、最初の2時間以上ぐらいはかかっていたのかなと思うのですけれども、それがやっぱり解消されるといいのかなということと、海地獄とか別府のほうで、ほかの方と同じように足湯体験ができたということはすごく楽しくて、旅の思い出としてとても大きな……（通信不良）……。

最後、まとめになります。船に乗って移動するということは、最低限の目的というところは達成できていると思うんですけども、船内の設備であったりということは全部利用できていなかったりしたので、このあたりはこれからも整備が、今度、次年度以降に就航される新しいものとかの設備というのが変わっていく中で、さらにもっと利用しやすくなっていくのかなと思うところと、やっぱり旅自体そのものを楽しめるようにしていくためには、今回で言うと、別府だけではなくて、目的地だけではなくて、途中の自宅をスタートしてから別府に着くまでの移動、そして、別府のほうから帰ってくる移動というところの全体がスムーズに利用できるということが、今回の旅は楽しかったなということ認識できるためにすごく大切な部分になってくるのかなということと、今回の2日間の研修、旅の中で感じたところです。そのあたりにおいて、それぞれの障害特性に応じて当事者参画という形で一つ一つ課題をpushしながら、どうやったらよりよくできるかということを重ねていくということが、バリアフリーに向けてすごく大きな価値が出てくるのかなというふうに改めて感じたところです。

私からは以上になります。

○大當 足立さん、ありがとうございます。

○大當 続きまして、堀さん、ご準備よろしいでしょうか。

○堀 NPOちゅうぶの堀でございます。資料は4になります。

私は、今回の船旅でとても多くのことを経験させていただきまして、考えることができました。冒頭、障害当事者の意見を受け止めて、船のモデルチェンジに役立てようとしてくださったさんふらわあの皆様に、厚くお礼を申し上げたいというふうに思います。今回、乗船させていただきました船が2008年製造と聞いております。その後、世の中のバリアフリーの考え方もさま変わりしてきているというふうに思います。本日、私が申し上げさせていただくことは、今の船の課題というよりは、ぜひ今後の新たな船を造るに当たっての参考意見として聞いていただければ幸いかというふうに思います。

まず、私自身は骨が悪くて、幼いときから補装具であるとか松葉づえなどを使ってきまして、手動車椅子も経て、今は電動車椅子を使って生活している者です。私は、今回の旅で特に感じたのは、やっぱりこれからのフェリーは、バリアフリールームであるとか車椅子トイレだけを使いやすくするというのではなくて、あらゆるところがバリアフリーであることをスタンダードにしてほしいなというふうに強く思いました。なぜならば、障害者は、車椅子だけではなくて、松葉づえなどいろいろ多様です。また、旅行も介助者と必ずしもセットではなくて、友達同士であるとか職場の同僚とか家族、ツアー旅行など多様なスタイルが考えられるというふうに思うのですね。ですから、こういう多様性を前提に、なるべく全ての施設をどのような障害であっても利用できる、そういうことが大事ではないかなというふうに思ったところです。

では、そういう視点で、旅行の行程に沿ってポイントを報告させていただきたいというふうに思います。

1点目に、乗船、通路、案内表示に関してです。

船内はエレベーターで7階まで各階に行き来できるようになっておりまして、以前、乗船したときより格段にバリアフリーが進んでいるなというふうに感じました。1点、今後の新しい船でぜひご検討いただきたいのですけれども、主要動線である真ん中の中央の階段の近くにエレベーターがないのがとても残念です。ここにエレベーターを設置するというをご検討いただきたいなというふうに思います。なぜなら、できるだけ一般的な主な動線を車椅子障害者も使えるというふうにすることが重要だというふうに考えております。また、フェリーの廊下はとても長いなというふうに思います。ですから、方向を一旦間違えると、歩くのが不自由な障害者にとっては、とても大きな痛手になります。特に分かれ道のところで、誰にでも分かりやすい案内表示が望まれます。これは、例えば船が大きいと特に重要だというふうに思いますし、災害のときには明暗を分けることになるのではないかなというふうに思います。

2点目に、客室についてです。

私は、実を言うと、40年前からフェリーをよく使わせていただいております。かなり昔になるのですが、昔は客室のメインが2等でした。その頃は、通路側に車椅子を置いて、端っこのポジションで寝る場所を確保すれば、何とか乗船が必ずできるというふうな状況だったのですが、今は個室化が進んで、逆に車椅子ではバリアフリールーム以外は乗船しにくくなってきたなというふうに感じております。

一方、社会全体で言いますと、ホテルについてはドアの幅であるとか室内に段差を設けないなどの基準を設定して、一般客室も含めてユニバーサル化する取組が進んでいるかというふうに思います。同様に、フェリーでも、一般の部屋もあと少し改善すれば、ほとんどの障害者が使えますので、モデルチェンジに際して、ぜひそういう視点でのご検討もお願いをしたいというふうに

思います。特に大部屋ですけれども、車椅子を置く場所を設けて、そして併せて一番端を畳ベッドのようにしますと、利用しやすいのではないかと思います。そのほか詳細の説明は避けませんが、一般客室や授乳室、サロニールーム、大浴場、一般のシャワー室、トイレなども、ドアの幅の確保であるとか手すりの設置などで、利用できる障害者が増えるというふうに思います。

次に、災害の対応です。

災害の対応について、元船長さんから説明をいただき、救命胴衣の着用体験、みんなでのディスカッションができて、とても学びになったというふうに思います。そして、いざ災害のときには、船員の方が一丸となって乗客を助けてくださるというふうに伺って、船乗り魂を感じました。しかし、あわせて、避難情報の案内表示を見やすく掲げていただくなどの改善を図っていただくとありがたいというふうに思いました。

次に、大分での九州分科会との交流です。

別府港の視察、そして大分の障害者と交流で、バリアフリーツーリズムのお話を伺うなど、私はとても勉強になりました。車椅子で体験できる足湯であるとか、あるいは、車椅子でスムーズに乗降できるタクシーなど、大分のバリアフリーの取組の厚みを感じました。

次に、大分空港、JALの搭乗です。

大分空港で、短い時間ではありましたが、精いっぱい説明をしてくださいました。特に私が気になったのは2点で、点字ブロックの色が床と区別が付きにくいということと、波型手すりでした。手すりは実際に試してみたのですが、階段の勾配と手すりの角度が合わなくて、手すりに体重をかけにくいという感じがいたしました。

最後になりますけれども、今回の視察は、フェリー、別府港、大分空港と盛りだくさんでありまして、とても中身の濃いバリアフリー点検を経験することができたというふうに思います。多様な障害者であるとか学識経験者の方々と共に見聞したことをさらに意見交換の場で理解を深めていくという重層的な取組が、とても効果的だったというふうに思います。このようにすばらしい企画、実行いただきました全ての方々に感謝を申し上げ、私の報告を終わりたいというふうに思います。ありがとうございました。

○大當 堀さん、ありがとうございました。

それでは、尾上さんから報告いただきます。

○尾上 では、報告させていただきます。

DPI日本会議の尾上と申します。ふだん電動車椅子を使って生活をしている者です。その立場から、幾つか気をついた点を中心に報告させていただきます。

まず、乗船と船内設備ですけれども、特に共有部分は問題なく移動できました。船内のエレベーターの大きさは12人乗りということだったので、通常の15人乗り程度の広さがあるって、車椅子2人でも乗り込むことができました。また、通路も車椅子と歩行者が擦れ違えることができるだけの通路幅も確保されたりしていたかなというふうに思います。

私も30年ほど前にフェリーに乗ったときは階段しかなくて、おぶってもらいながら多くの階段を上り下りしなければいけなかったことからしますと、乗船や船内での移動のスムーズさというのに、本当に隔世の感がありましたし、さんふらわあの会社のほうでバリアフリーの取組を進められたということを実感いたしました。ただ、一方、客室部分に関しては、多くの対応可能な改善すべき点が見受けられたというふうに思います。これも先ほど堀さんが言っていましたとおり、今回のこの船に対する問題点というよりは、今後の改善点、今後に生かしていただきたいという

ことで申し上げますと、まず、扉が開き戸で、扉が重くてストッパーもないということで、入室あるいは退室することに非常に苦労しました。特に出る際には、中で回転できないので後ろ向きになって扉を開けつつ退室するということになるので、実際には不可能な感じでした。そういう意味では、扉を引き戸にする、あるいはもう少し軽い扉にして、かつ開いた状態で止めることのできるストッパーがあれば、かなり違うのではないかなというふうに思いました。

さらに、ベッドに関してですけれども、ベッドの下の部分が板で埋まっている状態です。ここが空洞になっていれば、フットレストがぶつからずにもう少し中で回転しやすくなっただろうなと思います。また、デラックスルームもせっかく広い部屋なのに、クローゼットがぐっと前にせり出していて、写真のように中で直角に曲がらなければいけないような状態でした。さらに、バリアフリーのトイレとシャワーがつながっているというのは、1人の車椅子の乗客だけだったら便利そうに見えるのですが、どっちかを使っていたらどっちかが使えないということになりますので、ここはやはりバリアフリー設備を必要としている複数の利用者がいるということから、今後はこういう形ではなくて、やっぱりシャワー室はシャワー室、トイレはトイレというふうに使えようにしていただければなと思います。

以上、総じて、フェリーは動くホテルというご説明が現地でございましたが、動くという船の部分については非常に改善されてきている部分を感じたのですが、一方で、ホテルという部分については、今後ぜひさらに改善していただきたい点が複数見られたという感じです。

さて、九州分科会の皆さんとの意見交換会が非常に参考になりました。こういうふうな取組を近畿でも進めていきたいなというふうに思います。特に、港のターミナルの取り組みで、ターミナルだけではなくて、事前情報の取得から港までのアクセスとか、様々な実際の利用の場面を想定して検討された。そして、いろんな障害種別を超えた方々からのヒアリングを行われたという点が、非常に参考になったと思っています。

実は、バスがアクシデントで止まりました。けがの功名ということなのですが、UDタクシーへ乗車する機会をいただきました。もう今、大阪では残念ながら走っていないNV200に乗車することができました。1分30秒ぐらいで乗車が済むということで、UDタクシーと言われているものの中には、5分もかかるようなものもありますが、これならば1分半ぐらいで済む。そのあたりをしっかりと分科会としても評価をしていきたいと思いました。あと、大分のこのタクシー会社が、1時間以内に4台、車椅子で乗れるタクシーを用意できるというのはいすごいなと思いました。その会社の運転手さんにお聞きしたところ、NV200やセレナ、こういったUDタクシーを30台、ジャパントクシーを80台ということで、このあたりの車椅子で使えるタクシーが結構保有されるに至った経過、背景をまた教えていただければと思います。

最後ですけれども、あとは報告書を見ていただければいいのですけれども、帰路の空港で非常に手間取りました。やはりコロナ以降この間失ったものがかなり大きいかと思います。コロナが落ち着いてきたら、ぜひそのサービスの再構築ということを考えていただければなということをお思います。

今回、フェリー、バス、タクシー、飛行機と様々な交通機関を使って移動することができました。非常に密度の高い体験プログラムになったと思います。このプログラムを提供いただいた近畿運輸局さん、九州分科会の皆さん、エコモ財団、さんふらわあの皆さん関係各位に感謝を申し上げます。どうもありがとうございました。

○大當 尾上さん、ありがとうございました。



それでは、最後になります、六條さんからのご報告になります。

○六條 はい、こんにちは、六條ですけれども、よろしく申し上げます。

私のほうから資料を提供させてもらっているのですけれども、5ページから進めていきたいと思えます。

まず、写真16を見てもらったら、電車からバスに乗ってフェリーターミナルへ行くところの通路ですけれども、車止めが置いてたりとかしていて、視覚障害の方が通りにくかったりとか、私もなかなか通りにくかったりとかしています。

それから、写真17のところには、やはりそこまでの視覚障害の方の誘導の点字とか案内表示がなかなかないなというのがあったので、最初行ったときには結構迷ったりしたので、そのあたりもう少しフェリーを強調していただいたほうがいいのかなと思います。

次に、写真21のところですが、先ほど言ったバスのところですが、車高を低くしていただいたら勾配が結構大丈夫ですけれども、やっぱりニーリングのないバスだったらこれぐらい、写真24だったら、降りるときになったらかなり怖かったかなと思います。

船内ですけれども、11ページのほうにってもらったら、写真46にエレベーターがあるので、やはり20年以上前に船に乗せてもらったことがあったけれども、大きいエレベーターとかがなかったので、電動車椅子とか2台入れてゆとりがあってというところでは、すごくよかったなと思っています。案内表示についてなんですけれども、もう少し大きくしていただけたほうが、ちょっと工夫をしていただくほうがいいのかなとは思っております。特に写真52のところですが、脱出経路とかが結構上のほうにあったので、分かりにくいなというのがあったのが正直な感想でした。写真55のところには、お風呂のところ、通路ですけれども、看板が置いてあったりとかするので、視覚障害の方とか、僕は電動車椅子でも操作はできるのですけれども、この辺ちょっと操作が不自由な方だったら、この看板が通りづらかったりとかするので、ちょっと改善してもらえたらいいかなと思います。

あと、写真56からは僕の客室に入るので、電動車椅子が中では切り返しのできないので、バックで入ることになります。そうすると、写真59のところには2段ベッド、介助者の方も入ってもらってなので、身動きが取れない状態なので、やはりそういうところでは、もう少し工夫が必要かな。例えば、ベッドの下を空洞にしてみようとかという感じで、今後の船のところに生かしていただけたらいいかなと思います。

あと、次、14ページの写真67ですが、相部屋の写真ですが、結局、僕らちょっと身動きできないということで、こちらのほうに移動させてもらったということで、こちらのほうでは自由に、僕は家の中で四つんばいで移動するので、僕は身動きが取れてよかったなと思います。ただ、1つだけもし改善ができるのであれば、入り口のところに段差があるので、折り畳みのスロープとかあったりとかしたら、すごくうれしいかなと思います。何よりも客室の変更というのは、乗船名簿の登録をされているので、なかなかできないという話を聞いているので、そこでは、さんふらわあの方には柔軟に対応していただいてありがとうございました。

次は、お風呂場、18ページのところですが、写真91と92とあるので、手すりとかがあるので、僕らもお風呂に入れるかなとは思っています。もう一つ工夫していただけたら、もう少し低い手すりとかがあれば、もう僕ら四つんばいではっているので、その辺では使いやすかなと思うので、両サイドにもうちょっとつくっていただけたら可能かなと思います。あとは、船内では船長さんから救命のこの話をしていただいて、20ページのところには、写真101に救

命胴衣の着用をさせてもらったけれども、僕の場合はちょっと首が合わなかったのですけれども、こうやって丁寧に説明をしていただいて、すごくよかったかなと思います。

最後に、別府港の24ページのところなのですけれども、写真122とか123、さんふらわあの歴史とか記載していただいているのですけれども、結構上のほうにあたりとかするので、僕こういうのは楽しみにしているので、やはりもう少し、A3サイズで用紙があたりとかしたらうれしいかなと思いました。

次に、25ページのところなのですけれども、写真128のオストメイトのところの水道の部分が結構出っ張りがあたりとかするので、車椅子の切り返しができにくかったりとかするので、今後はこういうところを改善していただけたらうれしいかなと思います。

最後に、大分空港のところなのですけれども、皆さん言われているとおりなので、もうほとんど言うことはないかなとは思いますが、タクシーが結構乗れたりしていたので、例えば28ページの写真144とかで、タクシーご利用案内というところに、もう少しここにUDタクシーの宣伝とかしていただけたら、すごく車椅子の方にとっても利用が安心してできるかなと思いますので、そういうところをもう少し案内していただけたらなと思っています。

最後に、今回の近畿分科会と九州分科会との意見交換会ができたということは、すごく画期的だったかなと思います。今回準備された近畿運輸局の皆さんは、1年前ぐらいからこの企画を立てていただいていたので、すごく大変だったかなと思います。また、エコモ財団の方とか九州分科会の方、さんふらわあの方と様々な方にいろいろと配慮をしていただいて、本当にすごく有意義な企画だったかなと思います。感謝申し上げたいと思います。これからもこういう企画がほかの分科会でできたらなと思いますので、いい企画になったと思います。ありがとうございました。

以上です。

○大當 六條さん、ありがとうございました。

新田先生からご報告いただきます。新田先生、よろしく願いいたします。

○新田 新田です。今回、参加させていただきましてありがとうございました。

先ほど障害者の方から非常に詳しいバリアフリー上の問題点等をご指摘いただきましたので、私からは、簡単に1ページちょっとで書いておりますけれども、特に意見交換会で今後に期待することをお話ししたいと思います。

私としては、学生時代といいますか、助手になってすぐに、さんふらわあ号を利用させていただいて九州に行った経験がありますけれども、そのときはほとんど雑魚寝状態で眠れなかったのですが、今回は個室で非常に快適な旅ができたということで喜んでおります。そして、障害者の方と一緒に船旅をするということで、どういうことになるか、どんな発見や楽しみがあるかということでわくわくしながら参加させていただきました。

それで、やはり今回の視察の特徴というのは、移動に関して言いますと、行きは船、帰りは飛行機、また現地では、先ほどの紹介もありましたようにリフトつきバスやタクシーなど多様な乗り物を利用して動いたということで、まさに移動のシームレス化が情報の課題を見つけるのに非常にいい機会になったかと思っています。先ほども言いましたけれども、それぞれから貴重なご報告をいただきましたので、具体的なバリアについてはここでは指摘させていただくことを控えますけれども、特に気になった点は、障害者の方以外にも一般の人も含めて、私も、先ほど報告でありましたが、救命胴衣がちょっと気になりましたので、やはり六條さんもおっしゃられましたけれども、何か救命胴衣をつけるのが非常に困難な人も見受けられます。こういう人に対し

でも使えるような救命胴衣、ユニバーサルな救命胴衣というものを何か考えていただけたらと。例えば、釣りのときなんかは非常に便利なものがありますけれども、そのあたりを考えていただいて、ユニバーサルな救命胴衣の充実を図っていただけたらと思った次第です。

それから、今日は報告がありませんでしたが、東京から発達障害のお子さんをお持ちのコンサルタントの方が来ておられましたけれども、飛行機のほうでは、そういう発達障害のお子様の飛行機旅を楽しんでいただくということで、航空会社が工夫していろいろな取組をやっていらっしゃるけれども、船は私もよく分からないのですが、そういうお子様も船旅ができるような環境を整えていただけたら、非常にいいのではないかなと思っております。

それから、意見交換会について、ちょっと私は今後の期待を込めてそこに書いておりますけれども、主に3点、1点目は、九州分科会と一緒に近畿分科会が合同でやったわけですが、この点は地方分科会として初めての試みだと思われまます。近畿と九州地方の分科会が合同で交流会を実施するような取組が、全国各地に広がることを期待したいと思ひます。

それから、2点目は、交流だけでは駄目なので、そういう成果が各地域で実践されると、実施に移されるというのが重要ですので、今回の2分科会で行った内容、得られた教訓等も各地域に実現に移されるよう努めていけたらと思ひております。

それから、3点目は、先ほどの報告でもありましたけれども、やはりバリアフリー事業においては、当事者参加の充実というのが欠かせないということがよく分かったと思ひます。そのための方やり方として、現状では十分とは言えないので、当事者参加型のバリアフリーチェックシステムというのを事業者と一緒にやるような、当事者と一緒にやるような仕組みの制度化を図ることが必要じゃないかなと思ひて、今回の意見交換会を機に、この3つの点についてより思ひを強くいたした次第です。

いずれにせよ、今回の全国初となる当事者参加型船旅と地方分科会合同の取組という、非常に素晴らしい内容を企画していただいた事務局並びに関係各位、この後も報告ありますけれども、皆様方に感謝の意を表したいと思ひます。どうもありがとうございました。

以上です。

○大當 新田先生、ありがとうございました。

それでは、三星先生、よろしくお願ひいたします。

○三星 それでは、三星でございます。

もう今さら私がまとめなくても、今、新田先生の素晴らしいまとめがありましたので、それに尽きるかと思ひます。

それから、先ほど来、障害当事者の方々の発表をお伺ひしますと、単なるご自分の感想だけではなくて、それをどう評価するか、これからどうしていかねばならないかが皆さん触れておひまして、上から目線の物言いで申し訳ないのですが、ご発言自体が非常にレベルの高いご発言だったなと思ひわけです。新田先生の話と併せて、もうまとめが必要ない、ずばり皆さんのご発言がまとめにもなっておりますので、私としては、私個人が少し気づいたことだけ申し上げたいと思ひます。

さんふらわあ号ですが、一世代前の船ではありますが、当時のバリアフリーレベルをクリアした優れた船であるということをお初思ひたわけですが、途中で気がつきましたが、これはやはりその後少しずつ手を入れて改善されている成果であるということに気がつきました。ですから、一世代前であっても、常に最前線にて可能な改善には努力されるということの重要性をお感した

わけでありまして、今回もその点、敬意を表したいと思います。

とは言いながらも、今のバリアフリーレベルから見るとやっぱり古いという点は思わざるを得ないわけです。これは皆さんもご指摘されたように、例えて言えば、船室の大きさと形状などを工夫すると、より多くの障害者が利用できるとか、これは尾上さんもおっしゃっていました入り口の扉の方式とか形状、それからあと、内部での車椅子動線をしっかり確保する。そうすると、そんなに大きなスペースを広げなくてもかなり改善されると。それから、扉によっては、今のままでもかなりいけるのではないかというのは、尾上さんと一緒に歩いていると痛感したわけでございます。

これらは近年、機能分散と呼ばれる、いわゆる一般の設備を少し改善することにより、あるいは賢く改善することにより、多くの障害者が使えるようにすると。これによって障害者専用の設備の混雑を緩和する。これが機能分散ですけれども、特にこの機能分散というのは、スペース的にゆとりのない船内などでは最も重要ではないかと思ったわけです。まさに最新の考え方、機能分散は船のために考えられるのではないかというふうに思った次第でございます。今後の新造船での工夫が望まれるこの機能分散、これがポイントになると思います。

それから、皆さんもおっしゃいましたけれども、堀さんもおっしゃっていました中央の階段のところの問題なんか見ても、もう今さらあの階段全体をつくり直せないわけですね。ですから、階段のところとかトイレとか風呂とか洗面、風呂も1つしかないのも不便だったとかいろいろありますが、船内全ての設備について、やはり最初からユニバーサルデザインで設計するということは大事であるということがよく分かるわけでありまして。

それから、これは言わずもがなですが、従来、検討されていなかったのですが、近年、クローズアップされてきております課題があります。その中でも、最大級の問題というのは、やはり情報障害である視覚障害、聴覚障害が、どうしてもやっぱり遅れがちである、弱いという点です。一般の公共空間、一般の駅舎に比べて、例えば、視覚障害、全盲の方々が初めて入ってきて対応できるかといったら、全くできない。それに対しては、近年、また方向や視点情報を取れる様々なIT上の工夫も出てきていますので、まさにITは船のUD化のためにあるようなものだなというぐらい、私は強く、空間の余裕のないところでの活用を思った次第でございます。やっぱり船の場合遅れているのは、今後、五感全てにおける情報提供や安全・快適対策が望まれます。

それから、同じように新しい課題としては、知的・精神・発達の問題であるとか、LGBTの問題であるとか、これらについては、こういった全体が狭い空間の中でどうしたらよいかというのは、通常の公共空間のUDチェック及びUDに関する知見をそのまま準用はやっぱりできないなど、これはやっぱり実際に実証実験やってみないと分からないな、実際に動いていただいて、場面でチェックしていかなきゃいけないなということを痛感したわけでありまして。

これで最後にしますけれども、私個人としても、足湯をしみじみ喜んでいらっしゃるお姿とか、そのほか、立ち上る煙をいっぱい胸に浴びながら、観光地としての初めて見る光景を堪能されているお姿を見ましたら、ああ、やっぱり我々の分科会は、今までもこれが必要なのでやっております移動上のUD、それだけじゃなくて、こういった楽しむUDを、今後積極的に分科会としても取り入れていかなきゃいけないなと痛感した次第でございます。私の感想を入れました。

○大當 三星先生、ありがとうございました。

それでは、次に、事務局のほうから、事務局の視点での報告をさせていただきます。

まず、事業全体の振り返りを近畿運輸局谷口係長から、事業に参加して事務局として気づいた

ことの報告について神戸運輸監理部の横山係長から、そして、情報提供として、航空機利用における予約時の情報について近畿運輸局清水専門官から、3名続けて報告いただきます。

それでは、谷口係長、お願いします。

○谷口 私からは簡単にお話しさせていただきます。

旅行行程についてはお手元に配付している資料8のとおりです。また、お目通しいただければと思います。

その中でポイントを絞ってお話ししますが、まず、2日目に起きたバストラブルについての後日談についてお話しいたします。

8ページの右下をご参照ください。

2日目の下船後、大分県内の移動手段としてリフト付きの大型観光バスを貸し切ったのですが、途中で、リフトが動かなくなるトラブルが発生しました。原因は簡単に言うと、リフトが下りる場所に傾斜があったことから、強制的にリフトが停止したということでした。こちらは後日、バス会社より報告があったのですが、改善策についてもご報告いただきました。バス会社としてしっかり対応されているという印象を受けました。

次に、我々が今回、旅行の手配をしてみて感じたことです。

まず、フェリーさんふらわあの部屋割りについて、6ページをご参照ください。

まず、部屋割りを考えるに当たって、コロナ禍であったことから不要な接触を避けるため、個室を第一選択として考えました。そのため、皆さんにはシングルルームまたはツインルームをご用意いたしました。これは事前にスタッフが下見を行い、入り口幅を測る等確認を行い決定したのですが、当日、車椅子の当事者の方にとっては、部屋で転回するなどが困難であることが判明しました。最終的には、フェリーさんふらわあ様のご厚意及び柔軟なご対応により、ツーリストルームへ移動ができたことで、このような状況は脱することができました。フェリーさんふらわあ様、改めてこの場を借りてお礼申し上げます。ありがとうございました。

原因は、下見のときに、ツーリストルームに入るときの段差にのみ注視してしまったことです。計画に当たり、我々はいろいろと想像を膨らませて事前準備を行ったのですが、当事者目線で見るとまだまだであったりと、改めて当事者参画は重要であることを強く感じました。この体験を今後に生かしたいと思います。

続いて、昼食場所についてです。

ここからは11ページをご参照ください。

2日目に、昼食場所としてうどん屋さんを設定しておりました。このうどん屋さんとは何度もお電話でやり取りをさせていただき、あらかじめ車椅子の受入れ可能ということを確認済みでしたが、実際にご用意いただいた席では、幅が狭過ぎて入れない、回転できないというようなことがあったので、改めて、予約時の伝え方、説明の難しさを感じました。

次に、旅行を通して事務局が感じたことです。何点かございますが、時間もございませんので、2点だけお話しいたします。

船内での緊急時の情報取得についてです。船内には、目に見えるサイン、例えばフラッシュライトみたいなものがなかったため、緊急時には、聴覚障害の方は乗務員の方に教えてもらわなければならない状況にありました。このように、情報取得をマンパワーに頼っていることから、電子を活用した情報保障システムの構築とともに、人的サポートがあればさらにいいなと思いました。

また、航空機利用において、電動車椅子利用者にとっては搭乗手続に時間がかかったり、車椅子の乗換えがあったりと、大変であることを私たちも実感しました。航空機予約の注意点については、後ほど清水よりお話しさせていただきます。

私からは以上です。ありがとうございました。

○大當 続きまして、神戸運輸監理部、横山係長、お願いします。

○横山 事務局として今回の船旅に同行させていただきまして、私が感じたことを少しお話しさせていただきます。

私自身、初めての船での宿泊だったのですけれども、まず、船内では、さんふらわあの方々が船内のバリアフリー状況の説明だけでなく、救命ボートや客室の説明等を、ふだんの船旅ではお聞きできないようなところまでお話しいただきまして、誠にありがとうございました。

実際、私自身、この事業に参加してみて一番感じたことは、旅を楽しむためには、安全・安心が確保されてこそだということです。私自身がふだん旅をするときはあまり気にしたことがありませんでしたが、障害当事者の方にとってはその旅の前提となる安全・安心が確保されているかというところを確認するところから始まるということが、恥ずかしながら私の一番の気づきとなりました。施設がバリアフリーの状況に整備されることももちろん重要ですが、何か起こった際の避難方法だったり避難誘導だったり、楽しい旅は安全が確保されてこそだと再確認しました。

また、旅にはハプニングが付き物ですが、そのようなハプニングをなるべく減らすためにも、事前の情報収集が大切ですし、また一方で、それがとても難しいことだと感じました。本来なら情報収集も不要なぐらい整備されていることがベストかもしれませんが、現状においては、旅の安全についての情報についてもそうですが、バリアフリーの状況等が調べれば簡単に分かる、また、お店等に問い合わせた際も、正確な情報を共有できるということがまず必要だと強く実感しました。

今回、事前にいろいろ想像して臨んだ事業でしたが、実際に同行させていただきまして、障害当事者の方々が施設等を利用されている様子を直接目で見て生のご意見を頂戴することで、私が想像していたことはほんの僅かなことで、実際の問題はほかにたくさんあることに気づかされました。改めて、当事者参画の重要性を再認識し、皆さんが気兼ねなく楽しい旅ができることがスタンダードになるように意識を向けていきたいと思います。今回は貴重な機会に同行させていただきまして、誠にありがとうございました。

私からは以上です。

○大當 横山係長、ありがとうございました。

それでは、近畿運輸局、清水専門官からお願いします。

○清水 清水でございます。

航空機利用ということで、同じ内容です。簡単にお伝えさせていただきたいと思います。

今回、皆さんのご報告の中にも飛行機利用に関していろいろ困難な不具合に直面したということで、改善、課題の余地があるというようなお話もありました。航空機というのは移動が速い利点がある一方で、制限がたくさんございます。これは障害者の方も健常者の方も同様で、ただ、その程度がいろいろあって、今回、非常に確認に時間を要したというのが声として上がっていました。航空会社としては、どうしても安全運航を第一にということがあって、手荷物、機内持込みだったり受託手荷物だったり、それから、あと保安検査ということを通じて安全運航に努めているというのがどうしても理由としてございます。利用する区間だとか便によっても、飛行

機が大きかったり小さかったりということで、これは選べるものではありません。

そんな中で、今回、大分から伊丹までの間を飛行機利用するに当たって困難があった部分の何がというところについてご紹介させていただきたいと思います。

予約段階では、やはり連絡を航空会社に入れる際、これはもう本邦各社、サポートが必要な利用者を対象にした窓口があるので、ここを使っていろいろ情報をお伝えすると、当日の手続がよりスムーズです。足が不自由であるというようなことがあれば、歩行状況の確認に始まり、車椅子のサイズだとか、それからあと、3ページにもチェックシートもありますので活用いただければと思います。この4ページでは、航空会社のホームページにも記載されているのですが、貨物室の入り口高さ、これぐらいまでのサイズの車椅子であればいけるというのが目安として書かれているので、これも参考にさせていただければと思います。実際に乗るときに、自分の飛行機がどのタイプの飛行機なのかというのをこういうところで合わせていただくと、預けられる、預けられないというのがあらかじめお分かりいただけるかと思います。

あと、電動車椅子であればバッテリーも様々です。これはもう航空会社にご自身が使われているバッテリーをお伝えいただいて、対応可能かというのを確認いただくというところです。実際、このコンテナの固定状況も参考に入れています。これはもう中型機以上がコンテナの使用です。小型機となると、もう直接貨物室の中に固定するというようなので、どうしても今回150キロの重いタイプの車椅子だと、作業者の安全上で受託できませんというような話もございました。結果的には、飛行機を大型化するという策を航空会社が出してくださり、対応することができました。また、一方では、さきにお見せした高さの問題でその航空会社の飛行機に乗れないということもございました、予約変更というようなことも発生しました。こういうことで、事前にサポートデスクを活用すると、空港に行って断られるようなことはなく、それまでに調整をしてくれるというようなことが期待できます。

それ以外の障害で、目や耳の不自由なお客様ということで、まず目の不自由な方については点字、音声化によって機内誌や安全のしおりがご覧いただけるようになっています。あと、耳の不自由な方については、実際、カウンターで遠隔手話、音声認識、筆談ボード、コミュニケーション支援ボードの活用。そして、あとミライスピーカーとか、航空会社によって対応している範囲がそれぞれありますけれども、こういうのが活用できます。あと、手話バッジも、どの便にというのがなかなか示せていない状況があります。一応手話検定4級以上の人であれば、客室乗務員がつけているというのを確認いただければと思います。

あと、このおもてなしガイド、これも自動音声であれば音を取って文字に移し替えられるという機能もあるのですが、今回、大分では、係員の声であり、自動音声ではなかったのも、そういう対応ができなかったと、サービスの提供を受けられなかったというのがございました。それ以外でも、精神・知的の障害の皆様に対しても、飛行機に乗る上での支援ビデオとか、それから冊子だとかというのがございます。このようにお手伝いが必要な利用者に対して、航空会社もいろいろ工夫しながらやっているということでございます。

簡単でございますが、以上でございます。

○大當 清水専門官、ありがとうございました。

それでは、今回の事業につきまして快くお引き受けいただきましたフェリーさんふらわあ株式会社の進藤副部長様、それから、エコモ財団の吉田理事様から一言頂戴したいと思います。

フェリーさんふらわあ進藤副部長、お願いいたします。

○進藤 フェリーさんふらわあの進藤でございます。

昨年実施されました乗船体験につきましては、乗船された皆様、近畿運輸局様、神戸運輸監理部様、エコモ財団様、その他ご協力いただいた皆様にお礼を申し上げます。ありがとうございました。

皆様の乗船したさんふらわあばーる、14年前に建造された船で、設備等においてご不便等をおかけしたと思います。現在、建造中の新造船、新別府ターミナルにつきましては、ストレスなく皆さんにご利用いただけるよう準備してまいりますので、ぜひご乗船いただきたいと思っております。皆さんのまたのご乗船をお待ちしております。

以上です。

○大當 進藤副部長、ありがとうございました。

続きまして、エコモ財団の吉田理事様、よろしく願いいたします。

○吉田 今日はどうもありがとうございました。

今回、近畿運輸局と九州運輸局合同のすばらしい、本当に新しい試みとして非常に参考になりました。また、参加された方々の非常に詳細なレポートをいただきまして、本当に大変勉強になりました。

私もエコモ財団、船と港についてはバリアフリーのハードの設備というのをいろいろ支援してございます。船が約250隻、ターミナルが100ぐらい、いろんな形でのバリアフリーについて支援をさせていただいております。今回も、別府港については今いろいろ計画が進んでいるということですが、こちらについてもすばらしいバリアフリーの設備を備えた港になるということでございます。それについても、私もいろいろ障害当事者の方の意見をまとめながら、さんふらわあさんと一緒に事業を今進めている最中ということでございます。

あと、特に航空機の利用、行きは船で帰りは飛行機というのもありましたけれども、1つまだ課題として残っている部分が、空港のアクセスバスについては今後の課題ということがあると思います。特に大分空港は、途中、高速道路を使いますので、通常のノンステップバスではなかなか対応が難しいところではあります。羽田や成田、あるいは関空のようなリフト付きの高速を走れるバスが必要ということを知っております。その導入に当たっていろいろ検討はしているところですが、こういったことについても、私もエコモ財団でも今後支援ができればなと考えております。以上です。本当に今日はどうもいろいろありがとうございました。

○大當 吉田理事様、ありがとうございました。

それでは、今回、地元大分、九州分科会から参加いただきましたNPO法人自立支援センターおおいたの理事長の後藤様、並びに別府・大分バリアフリーツアーセンターの代表である若杉様から一言頂戴したいと思います。

では、まず、後藤様からお願いいたします。

○後藤 皆様、今回は別府のほうにお越しいただいて本当にありがとうございます。また、ここに至るまでのご協力をいただいた皆様、本当にありがとうございます。

まず初めにはなるのですけれども、昼食で取ったうどん屋さん、かなりちょっと手狭だったと思うのですが、私たちが情報提供させていただいたということで私たちに責任があります。いろいろこだわり過ぎて、結果、あそこになってしまいました。実際、会議をしたホテルの1階ではおいしい郷土料理が食べられますし、老舗のデパートで別府の名物が食べられるところもありますので、ぜひともまた次回、楽しみに取っておいてください。よろしくお願いいたします。



事業自体としては、今後、このターミナル自体は本当に最高のものが出来上がるというふうに思っております。障害がある方、他方の意見でも、ぐっどぎゅっと詰まっているようなターミナルになっていくと思います。今後とも、さんふらわあさん、エコモ財団さんと連携して、よりよいものになっていけるようにしていきたいなというふうに思っております。

もう一つは、会議のほうに出させていただいた中で、フェリーに久しぶりに乗ったというお声も結構お聞きしました。それを聞いたときにやっぱり思ったのが、言い方は悪いですが、過去のトラウマというか、過去にバリアフリーで少し困難したという思い出が強く残っているようなことで、フェリーから一歩遠ざかっていたという方もいるような気がします。私も別口ですが、JRとかで3時間ぐらい動けずにいたという経験があって、少し控えめになってしまっているところがあるので、そこを改善していくためにも、今後に向けて、この新しいターミナルだけではなく、フェリー自体がすごく快適なものだということをどんどんアピールしていきたいなというふうに思っております。

これも会議の中で1回提案はさせていただいたのですが、当事者、障害者とか高齢者の方々が実際に利用している映像とかモデルツアー等を組んでいただいて、フェリーで最高のバリアフリー旅行ができるのだということも、また完成した暁には、フェリーさんふらわあさんもひとつ仕掛けとしてぜひとも広報していただきたいなと。利用していただきたいので、そういう広報もしていただきたいなというふうには思っております。

大分空港さんに関しては、当方ともバリアフリーの調査とかいろんなことで協働もさせていただいております。先ほども発表してくださった利用者さんの言うことですが、どうしてもアクセスが最大の課題です。空港で降りたら、そこから乗れるバスがない、リフトタクシーを予約していないとない。要するに、こちらから行くのも、そちらに向かうにしても、ちゃんとした交通の保障がないので、そこは最大限の課題だというふうに思っております。

先ほど、尾上さんの少し質問のような話があったのですが、大分シティタクシーさん、こういった障害者が乗れるバスを保有して、私たちも、見に来てほしいとか利用してほしいという形で連携させてもらっているのですが、実際、N2000ですか、そのタクシーをかなり保有しているという情報は実は私たちも知らなくて、今度調査を入れてみようかなと思うのですが、その多数タクシーがある背景としては、やはり別府にあると私は思っております。

別府は人口が大体11万5,000人ぐらい、少し減りましたが、そのうちの9,000人ぐらいが障害者であって、また、太陽の家もしくは国立別府重度障害者センター、農協リハ、西別府病院、発達医療センターという障害者を受け入れる大型施設がかなりある場所です。かなり活発に皆さん外出等社会参加もされるので、今、別府だけで大型4社のタクシー会社さんでも14台ぐらいリフトタクシーを保有しております。前は、夜中2時とかでも呼べばすぐ来てくれるような状況だったので、これも1つ課題があって、要は、タクシーはあるけれども、運転をする方がなかなか今減ってきているということの課題があります。いずれにしても、そういった障害者の方々の移動、地下鉄とか電車はなかなか少ないですが、地下鉄はないですが、そういった部分で工夫しているまちになってきているというふうに思っております。

ちょっと長くなりましたが、最後ですが、皆さんに最後、「ぱらべっぷ」という冊子をお渡ししたと思います。観光、飲食、温泉とかホテル、交通の情報です。また、ぜひとも別府に、観光もしくはお仕事に来ていただきたいという願いも込めて、私のお話を終わりたいと思います。ありがとうございました。

○大當 ありがとうございます。

それでは、若杉様、お願いします。

○若杉 別府・大分バリアフリーツアーセンターの代表をしています若杉と申します。

まず最初になりますけれども、今回、近畿のほうから皆様お越しいただきまして、あとまた関係各所の方にはご協力をいただいて、このような合同事業、催しができたというのは、非常に私としても有意義なお時間をいただいたと思って感謝申し上げます。ありがとうございます。

自己紹介的なものとしましては、私ども別府・大分バリアフリーツアーセンターでは、やはり高齢者であったり障害を持たれた方等を含めて、別府の観光を楽しんでいただこうというところで活動をさせていただいていますけれども、今回、事業に当たって意見交換等もさせていただきましたし、今回いただいたレポート等も読ませていただく中で、やはり感じたところは、いろいろな障害であったりそういった方々に多様性のある対応ができることというのを、今までも認識している部分はあったのですけれども、さらに突き詰めていく必要があるなというところを重々思いました。意見の中で出た意見としては、例えば、視覚障害者の方に対しての接遇の在り方であったりとか、あとはやっぱり光、文字、図で情報に頼って生活も含めて行っているというところに関しては、頭の中にしっかり入れさせていただきたいと思いますし、あと一般的なところで言いますと、やはりUDタクシーの案内表記とかそういったところも、細かな部分でやっぱりあることとなるところでは安心感というのが変わってくるのだらうなということで、ちょっと感銘したところであります。

あとは、今回、ちょっと私のほうが聞きもれた部分もあるかと思えますけれども、目からうろこという部分では、救命胴衣のUD化というところで、そういったところも含めて、今後は、私たちは受け入れる側としてやはり細部までしっかり対応ができるようにやっていきたいなというところがあります。また、今回のこういった交流の下、そういった自分たちでは分からない部分というところの情報共有ができたというのは、本当に国内で初めてというところもありますけれども、こういった試みというのは非常に重要視されると思いますし、私どもも含めて、ほかの団体様と一緒にいろんな意見交換をしながら、それを地元で生かしていく、そういった試みをしていきたいですし、今後、そういった試みが必要になるかと感じました。

あとは、最後になりますけれども、先ほど後藤からもありましたとおり、飲食の場所の情報提供をするに当たって、一番私がしっかりしなくちゃいけない部分だったのですが、首謀者的に皆様にはご不便をかけてしまったかなとは思っています。ここに関しても、改めて反省をさせていただきまして、今度皆さんが来るときには、さらに楽しめるような観光プランであったり、あと今回は足湯という見どころを利用させていただきましたけれども、やはり温泉というところも別府観光の代名詞ですので、そういったものも含めてさらに楽しめる旅を提供できるように頑張っていきたいと思います。今回は本当にありがとうございました。

以上となります。

○大當 後藤さん、若杉さん、ありがとうございました。

今回の行程はとても駆け足で、別府温泉につかるということが結局できずじまいで戻ってしまったというところはあるのですけれども、後藤さん、若杉さんから私たち参加メンバーに、別府温泉の湯の花のお土産を頂きました。恐らく皆さんご自宅で楽しまれたことと思います。ありがとうございました。

それでは、続きまして、大分空港の見学にご協力いただきました大分航空ターミナル株式会社

の取締役、清国様から一言頂戴いたしたいと思います。よろしく願いいたします。

○清国 大分空港のターミナルビルを管理運営しております大分航空ターミナルの清国と申します。

○清国 先日の空港の見学時及び本日の報告会、貴重なご意見をいただきまして、誠にありがとうございます。いただいたご意見の中で、点字びょうの色であったり、多目的トイレ内の配置、利用しやすい工夫であったり、タクシーの案内板、UDタクシーの記載などなど、施設管理者側ではなかなか気づかない点もありまして、大変有意義な会であったなというふうに思います。また、航空機搭乗時の航空会社の対応につきましてもご意見をいただいておりますので、航空会社カウンターと共有を図ってまいりたいというふうに思っております。今報告会にていただきましたご意見につきましては、できることから改善に努めてまいりたいと思います。

皆様、ありがとうございました。

以上です。

○大當 清国様、ありがとうございました。

それでは、今回、九州側の取りまとめをいただきました九州分科会の事務局である九州運輸局バリアフリー推進課、末吉課長様より一言頂戴いたしたいと思います。よろしく願いします。

○末吉 九州分科会で事務局をしております九州運輸局の末吉と申します。

先ほどより皆様方からお声をいただいているのですけれども、複数の分科会による意見交換会というのは、皆様おっしゃるとおり、全国で今回初めてのイベントということになっております。今回、もともと近畿分科会のお声がけがきっかけとなりまして実現したということなんですけれども、何よりも、ご参加いただきました皆様方のご理解、ご協力がなければできなかったということでございます。この場をお借りしまして、改めてお礼申し上げます。

特に、近畿分科会からご参加いただいた皆様方には、非日常からのバリアあるいはバリアフリーの現状というものを体験いただいたことと思っております。日常的に利用していると、やっぱり流されて、なかなかバリアというものに気づかなくなってくるというところもあるかと思っておりますけれども、今回、改めて近畿の皆様方から、こういったところがバリアになっているのではないかというようないろんなご指摘等をいただきまして、今後の新しい課題が見えてきたということで、参加された皆様方も有意義なものになったのではないかと思っております。

私たち国土交通省、あるいは行政機関の関係者にとりましても、特に他県であるとか、今回のような他のブロックの方に意見をいただきまして、気づかされることというのも多々あるかと思っております。そういったご意見をいただきながら、今後のバリアフリー施策を進めていくということで、参考となる意見を多数頂戴いたしましてありがとうございました。

今後も、このような他分科会との交流と申しますか、連携が図っていければと改めて思っております。どうぞ今後ともよろしく願いいたします。

以上です。

○大當 末吉課長、ありがとうございました。

では、これから質疑応答の時間に入らせていただきます。質問がある方は挙手マークでお知らせください、お願いいたします。発言の際は、まずご所属とお名前のほうお願いいたします。

それでは、原さん、お願いいたします。

○原 難聴の原です。いろいろとご報告ありがとうございました。

私ごとですけれども、フェリーの中に入ったのは今回2回目で、ちょっと緊張したせいか、よ

く眠れなかったのですけれども、眠れなかった理由というのが、聞こえない状態で寝ていると揺れるのですね。その揺れが地震のような感じで揺れているので、1時間置きにちょっと目が覚めた感じですが、これは聞こえる方も車椅子の方もみんな同じような条件でしょうか。部屋によって振動の感じ方が違うのでしょうか。その辺ちょっと教えていただければと思っています。

それと、報告書にも書いてあるのですけれども、防音性とか、あるいは個室の場合ののぞき窓とかというのも今後工夫される予定でしょうか。

この2点お聞かせいただければと思います。

○大當 ありがとうございます。

まず、1つ目の原さんからご質問で、揺れがちょっと気になってなかなか寝つきが悪かったということなのですけれども、今回参加された皆さんは、揺れに関してどんな感じで思われたでしょうか。どなたでも構いませんので、発言をお願いします。

○堀 私はあまり気になりませんでした。お酒に酔っていたせいではないと思うのですけれども、もともと船があまり気にならないたちです。

以上です。

○尾上 私のほうは寝るのがかなり遅く、1時過ぎぐらいになって寝たのですが、3時半と5時かな、2回ほど大きな揺れが体で感じて起きたことがあります。

○大當 ありがとうございます。

足立さん、酔い止めを飲まれていたということだったと思うのですけれども、どんな感じでしたか。

○足立 いこら一の足立です。

私も横になったのが1時ぐらいだったと思います。

○足立 ……（通信不良）……時ぐらいに1回ちょっと大きく揺れたのかなというのが記憶にあるぐらいで、報告書にもあるとおり、酔い止めも薬も買ったりしたのですけれども、船酔いすることもなく、そんなに1時間ごとに気になるということにはなかったのですが、大きく揺れたときにやっぱり、おお、揺れているなというのが、横になっているときに気になったかなというのがあります。そのぐらいだったかなと思います。

以上です。

○大當 渡部さんもちょっと揺れが気になったりされましたでしょうか。

○渡部 そうですね、あまり1時ぐらいということもなく、頻繁に目が覚めたという感じです。結構ずっと揺れに敏感なのかちょっと分からないのですけれども、阪神・淡路大震災とかも経験しているので、あまりちょっと揺れは好きではないなという感じです。

○大當 ありがとうございます。

揺れに関しては、恐らく個人差も多少はあるかとは思うのですけれども。

○六條 はい、僕も1時ぐらいに横にならせてもらったのですけれども、多少何か揺れているなという感じはあったのですけれども、そこまでずっと寝られないぐらいまでの揺れじゃなかったの、寝られました。

以上です。

○大當 ありがとうございます。

2つ目の質問ですが、防音の関係ですとか、今度の新しい船はのぞき窓とかというところの設定があるかどうか、フェリーさんふらわあの進藤さん、回答いただくことができますか。

○進藤 防音のほうは、今のぱーる、よりも防音が効くように設計しております。

それと、ちょっとのぞき窓という意味合いが分からないですけれども、廊下から部屋をのぞけるという意味合いの窓ですか。

○原 そうです。原の個室は全く窓がなくて、のぞき窓もなかったのです。非常事態があったときに、外からノックがあっても聞こえない状況ですので、そういうときにどうしたものかなというふう考えた次第です。

○進藤 部屋から外が見える窓ということですか。

○原 そうでございます。

○進藤 そのあたりはまだちょっと確認できていませんので、担当に確認して連絡させていただきます。

○原 ありがとうございます。

○大當 原さん、よろしいでしょうか。

○原 はい、ありがとうございます。

○大當 ほかにご質問等、ご意見等ある方いらっしゃいますか。

○六條 1つご意見ですけれども、今回はさんふらわあ乗船体験をさせてもらって、次新しい船に参考に生かさせていただくということだったのですけれども、例えば、可能かどうかはちょっとまたさておき、もしよかったら、そういう新しい乗船とかの設計のどこかで意見をできる場があったり、あと、新しい船のそういう体験のところがあったりとかしたらすごくいいのになと思いました。

以上です。

○大當 はい、ありがとうございます。

フェリーさんふらわあ、進藤さん、またちょっと検討いただけるようでしたら、またよろしくお願いします。

○進藤 はい、承知いたしました。

○大當 よろしくお願いします。

では、最後に、総評として三星分科会長のほうに一言お願いしたいと思います。よろしくお願いします。

○三星 長時間、皆さんどうもありがとうございます。三星でございます。

後藤さん、若杉さん、ありがとうございました。それから、九州の皆さん、さんふらわあの皆さん、大変勉強になりました。機会を与えていただきまして、分科会一同御礼申し上げます。

今回の訪問を糧にいたしまして、これからも、近畿分科会、当事者参加をさらに深化させて、ユニバーサルデザインのまちづくりを進めていきたいと思っております。誰も取り残さないまちづくりを進めていきたいと思っております。

最後のお願いとして1つあります。冒頭にご挨拶で申し上げましたけれども、今、近畿分科会は、関空、今後また長期的には伊丹空港も入ってきますが、これらの空港。それから、万博、この2つの大きな地域プロジェクトにユニバーサルデザインをとということで、分科会みんな頑張っております。考えてみますと、九州との間で、まさに万博にいらっしゃった皆様、その足で九州に寄って帰ってくださいますというPRが確信を持ってできるように何とかしたいものでありまして、逆に、九州側のほうから、関空はこうしたらどうか、万博はこうしたらどうか、現在、万博は建物のガイドラインをつくっているのですが、その意見を広く今求めておりますので、ひとつぜひ

ご意見賜ってご指導いただければ、我々分科会としても大変ありがたいと思っております。また、ご指摘、ご指導いただく点に関しましては、分科会の事務局にお申し付けいただけましたら、必ずや検討させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

これをもって最後の挨拶とさせていただきます。今日はありがとうございました。

○大當 三星分科会長、ありがとうございました。

三星分科会長にもまとめていただいているのですが、新田先生、閉会するに当たってのご挨拶、一言お願いいたします。

○新田 三星先生、ありがとうございました。三星先生と重なる点があるかもしれませんが、閉会の挨拶を用意してきましたので、ちょっとおしゃべりしたいと思います。

本日は長時間にわたり、貴重なご報告並びに有意義なご意見、誠にありがとうございました。ご参加いただきました皆様には厚くお礼申し上げますとともに、今回の事業を企画していただきました関係各位に深く感謝申し上げます。

また、今回の報告では、先ほどの参加者からのご報告にありましたように、障害の特性に応じた具体的なバリアフリー上の課題が指摘されました。このご指摘は非常に貴重かつ重要なものがあります。まさに当事者参加型の当事者が主人公での船旅を中心とした、加えて、バス、タクシー、飛行機と、現在の主要な公共交通を利用した一連の旅の移動、それにおける問題点、課題を明確にしたということと、旅を楽しむという点でのヒントをいろいろ与えてくれるものになったかと思っております。まさに全国初の有意義な取組であったと思っております。

また、このような取組が可能になった背景には、国土交通省移動等円滑化評価会議の分科会があります。今回は近畿分科会が中心となって、九州分科会、別府港UDターミナル推進協議会と共同して、このような取組を行ったわけですが、こういうことが可能になったということです。地方分科会が地域を超えて連携、協力してバリアフリーの課題に取り組む端緒となれば非常にありがたいと、全国的にこういった取組が広がっていければ非常にいいかなと思っております。

あと期待ということですが、今回の視察の目的であります障害当事者による移動時のバリアの実態の確認をハード・ソフトの両面から行うことができたという点、これは非常に大きな成果です。今後、いただいた課題について、今回の事業者との意見交換をきっかけに交流をより深め、課題解決を図り、一層快適な船旅が実現することを期待したいと思います。

また、あわせて、今コロナ禍で非常に大変な状況でありますけれども、こういうバリアフリーの取組を通じて利用者の増加につながったらいいなということで、期待したいと思います。

繰り返しになりますが、今回のような当事者参加型の幅広い関係者が参画した取組が一層発展することを期待しまして、私の閉会の挨拶といたします。どうも本日はありがとうございました。

○大當 新田先生、ありがとうございました。

最後に、事務局からも、改めて、今回、事業を実施するにあたりまして、フェリーさんふらわあの皆様には、事前の下見から当日の部屋の変更、それから、こういった報告会にご参加していただきまして本当にありがとうございました。

あと、この事業は、エコモ財団様、関交研様のご協力がなければ実施することはできませんでした。改めまして、事務局からもお礼を申し上げます。本当にありがとうございました。

そして、九州の皆さん、ありがとうございました。できたら、もう一回、二回と続けていき

いところではありますが、予算の関係、とコロナの関係もありますので、ゆっくりまた計画をしていきたいなと思っておりますので、そのときは協力よろしく願いいたします。本当にありがとうございました。

それでは、本日の議事概要については、ホームページでまた公開させていただきたいと思っております。またご確認ください。

それでは、令和3年度移動等円滑化評価会議の近畿分科会事務局提案事業のさんふらわあ乗船体験及び意見交換会等報告会はこれで終了いたします。

皆さん、長い時間ありがとうございました。お疲れさまでございました。