

障害者団体等 資料

資料：令和2年度移動等円滑化評価会議近畿分科会（2020.8.24）

コロナ禍・新しい生活様式で発生した 聴覚障害者への新たなバリアと当事者が望むこと

新型コロナウイルス感染症への対策で、聴覚障害者に対する新しいバリアが生まれています。どのようなバリアが発生しているか、また望むことはどのようなことか、本紙にてお伝えいたします。必要な情報提供の形をお伝えするために、本分科会の範囲外にも及んでおりますが、ご参考としてご高覧いただけますと幸いです。

【電車】

- ① コロナ対策の放送を流していても、聞き取れません。
→音声以外でも放送内容の提供が必要です。
- ② 遅延で混雑した時、三密を避けるため、ホーム入場／乗車制限を行う場合。
→音声以外でも、案内内容の提供が必要です。改札だけでなくホームでの提供も必要です。
- ③ 遅延した時に、他の乗客に尋ねても、マスク着用で聞こえにくい状況です。
→液晶表示や貼り紙（改札／ホーム）、アプリでの迅速かつ詳細な情報提供が必要です。
- ④ 駅員・車掌・定期券売り場等の方々とのコミュニケーション
→残存聴力や読話（口の形から話している内容を把握する方法）を生かしてコミュニケーションしている人にとってはマスクを着用されていると、聞き取り／読み取りができません。これまでのように、ジェスチャー・筆談・コミュニケーション支援ボードの活用に加え、透明マスクやフェイスシールドの着用、透明仕切りなどで口元を見せることが必要です。

【バス・タクシー】

運転手のマスク着用や、透明の仕切りで声が聞き取りにくく、また乗客からの発声も届きにくくなります。またこれまで補聴器装用であれば音・声に気付いたケースでも気づきにくくなっています。ジェスチャー・筆談・コミュニケーション支援ボードの活用に加え、透明マスクやフェイスシールドの着用、透明仕切りなどで口元を見せることが必要です。

【行政や保健所、病院】

公開された問い合わせ手段が電話番号のみで、聞こえにくい聞こえない方は連絡できない。

※各団体・個人から要請してFAXが設置され周知されたところもあります。

★好事例のご紹介 ～兵庫県明石市～

1. 電話・FAXだけでなく、メールアドレスも設置
2. FAXシートを市報「広報あかし」No.1308 5月1日に掲載

https://www.city.akashi.lg.jp/shise/koho/kohoakashi/2020/documents/20200501_all.pdf

FAX紙がない人や、何を伝えたらいいかわからない人に便利。

3. インターネット上にも、聴覚・言語障害者専用FAXシートを掲載。

<https://www.city.akashi.lg.jp/hokensyo/h-yobou/kansen/hassei/documents/fax.pdf>

◎当事者から望むこと

常に電話以外の連絡手段も整備し、周知が必要です。FAXを持たない聴覚障害者もいること、外出先ではFAXを使えないことから、メールやチャット、遠隔手話通訳で相互連絡できるよう

資料:令和2年度移動等円滑化評価会議近畿分科会(2020.8.24)
に整備が必要です。また、ネットやテレビから情報を取得しにくい方向けに、県報・市報・区報での情報提供が必要です。

【コロナに関する放送や動画配信】

記者会見等で、文字表示や手話通訳がなく、マスク着用のままでは情報が得られません。

◎当事者から望むこと

文字表示や、手話通訳が必要。手話を使用せず、文字を必要とする人も大勢いるため、どちらも必要です。

聞こえにくい人、読話(口の形から話している内容を把握する方法)をされる人に対して、マスク着用のままでは情報発信ができていません。透明マスクやフェイスシールドの着用、透明仕切りの設置が必要です(これらが照明で反射して見えにくい確認してください)。

急に文字表示や手話通訳の設置が難しい場合でも、0のまま行うのではなく、緊急措置として、紙に要点を書いて映す、音声認識した画面を映すなど、出来る限りのことに取り組んで、情報を伝えることが必要です。その際、字幕や手話通訳の準備状況も伝えていただければ、どのように動いているのか分かり、安心感につながります。また、会見の動画をネットに掲載される時はフルテキストの掲載も必要です。

【新しい生活様式の新たなバリア】

①マスク着用

マスク着用で話されていることが聞き取りにくくても外してほしいとも言いきくい、話しかけられていても気付けない、感情が読み取れない(にこやかに接していても伝わらない)などのバリアがあります。

ジェスチャー・筆談・コミュニケーション支援ボードの活用に加え、透明マスクやフェイスシールドの着用、透明仕切りなどで口元を見せる新しいコミュニケーションバリアフリーが必要です。

②透明仕切り(透明ビニールカーテン等)

マスクと併せて利用することでより聞き取りにくくなります。素材によっては、レジの価格表示が見えにくいというバリアもあります。ジェスチャー(お箸を見せながら、首をかしげる等)・筆談・コミュニケーション支援ボードの活用に加え、透明マスクやフェイスシールドの着用などで口元を見せる新しいコミュニケーションバリアフリーが必要です。

③ソーシャルディスタンス

距離をとることで音声が届かず聞き取りにくくなることや、筆談等で身を寄せにくいことがバリアになります。残存聴力を生かして聞き取る時や、声を届けるために距離を縮めようと体を寄せることがあります。厳しく注意したり、手で体を押し戻したりせず、ジェスチャー等、柔軟な対応が必要です。

以上

2020. 8. 24

資料作成 六條友聡

移動円滑化評価会議近畿分科会
バリアフリー課題別について

評価会議で一緒に検討したいこと

◎学校のバリアフリーについて

・課題

2018年に大阪府北部地震が発生し、避難所である学校の利用で障害当事者から利用しにくい事を聞き、学校のバリアフリー調査を行いました。課題としては、車椅子で体育館の出入口が一カ所で混雑する。教室によって段差がある。多目的トイレの中で車いすでの介助がしにくい等があり、参考資料2を参照してください。

・一緒に検討したいこと

各自治体では、学校のバリアフリーがどこまで把握されているか教えてください。また、自治体によって、学校のバリアフリーをマスタープラン、基本構想で計画をたてている？もしくは、今後、マスタープランや基本構想で計画を検討されているのか教えてください。

◎小規模店舗について

・課題

2014年と2019年の時に小規模店舗のバリアフリー調査を行ってきました。大阪府福祉のまちづくり条例で店舗の規模では200㎡まで定められており、市町村によっては200㎡より小さい店舗があります。参考資料3で示している通り、段差のある店舗、段差がなくても椅子が固定式、トイレの利用できない等、小規模店舗のバリアフリーが進んでいない状況です。

・一緒に検討したいこと

自治体によって委任条例があり、小規模店舗の規定をされていますか？また、当事者と踏まえて、どこまで実態把握をされていますか？

◎ホームドアについて

・議題

ホームドア設置については、関東では進んでいるように思えます。近畿では、参考資料4で示しているように新駅で設置するところ設置しないところがあります。

・一緒に考えたいこと

近畿ではホームドアの設置が進まないのか？また、進まない課題として考えられることは？課題になっている事を国に上げていくようにしてはどうでし

ようか？ ホームドアの種類が参考資料を示しているように増えています。それぞれの特色があり、視覚障害の方にも協力してもらいながら検証会。それと段差と隙間の解消についても併せて検証できればと思います。どうでしょうか？

◎無人駅について

・課題

昨年度の近畿分科会で無人駅について課題となっていましたが、参考資料4で示しているようにJR総持寺駅でも時間帯によって無人化になっています。また、大阪市内でも障害当事者から無人駅について困っている事を聞きます。

・一緒に検討したいこと

障害当事者が利用するうえで、時間帯を含めて、駅が無人になることは、駅員がこれまで担っていた、電車を利用する際の様々な合理的配慮が全く提供されないということであり、障害者の移動に新たに生じた社会的障壁であるとも言えます。平成31年4月1日バリアフリー法改正で基本理念に「社会的障壁の除去」を明記されており、無人駅について改善できるように一緒に検討してほしいです。

◎関西国際空港や空港アクセスバスについて

関西国際空港では、1994年開港し、昨年度から空港アクセスバスの4事業者がリフト付きバス4台が運航を始めたところで、障害当事者を交えた検証会が不十分と認識しています。関東の羽田空港や成田空港のように障害当事者(精神・知的・発達など)が入っての数カ年計画での継続した意見交換会、ワークショップ等が開催され、改善をされています。関西国際空港を始め伊丹空港、神戸空港でも同様な取り組みを行い、2025年には万博が開催までに準備が出来ればと思います。

◎阪急バス接遇研修、UDタクシーや歩道整備についての検証結果を、国の評価会議などに提供して下さい。

阪急バス接遇研修では、当事者が入って実技形式で体験が出来る研修ができて良かった、聴覚障害の研修の取り入れ、運転手が身体をいためない車椅子介助などのご意見がありました。多くの方が当事者と一緒に取り組めることが出来た。UDタクシーでは、japanタクシーとNV200の試乗会を行い、NV200が良かったという意見が6割あり、その中で、「車内での車いすの切り返しが無く、スムーズに乗降できる」でした。

歩道整備では、歩道の高さではなく縁石の角度と長さが必要、また、必ず警告ブロックが敷いてほしいという意見がありました。

当事者が入っての検証会を行うことで、良い意見をもらいました。

◎これまでの茨木市の状況（参考資料1）

茨木市では2016年にバリアフリー基本構想が策定された。これまで課題であった、歩道と道路の縁石ブロックの設置、JR茨木駅東口のエレベーターの増設、JR総持寺駅の開業で、当事者の意見が反映された大きな成果である。しかし、小規模店舗によるバリアフリー化が計画の議論に入れられないままである。また、2018年には大阪府北部地震がおこり避難所になっていた学校について誰もが利用できる状況ではなかったことが分かりました。今年度は、バリアフリー基本構想の見直し時期で、小規模店舗のバリアフリー化、誰でもが使える学校について、計画に盛り込むことを議論していく。

◎学校のバリアフリーについて（参考資料2）

大阪市立内のエレベーター設置について、2019年7月の現時点で、小学校で95.5%、中学校で98.4%勧められています。100%には至っていない状況で、毎年1校の設置を進めておられるようです。また、高校ではおよそ30%とされています。

また、茨木市の小学校の調査を2019年7月に4校を実施し、エレベーターの設置は、4校のうち3校で、1校は2020年に設置予定のようです。車椅子の方が学校に通われると設置するように勧められているようです。それ以外には、支援学級の教室の入り口で段差解消をされていますが、共通項目の教室では段差解消されていないこともあります。トイレは、洋式の設置が進んでいなく和式が多かったです。また、多目的トイレは各階に設置されているところが多いですが、設置場所のスペースの問題が多く、車椅子の回転できない、介助者が介助できない、また、アコーディオンカーテンで覆われており、個人のプライバシーを守れていないという学校もありました。体育館ではバリアフリーの入り口が一か所のみで避難所になると混雑すると予想され、その際、車椅子も通りにくいと考えられ、学校のバリアフリーについては、多くの課題が出てきました。

今回のバリアフリー改正で新設される学校が対象で、既存の施設については努力義務と言われており、一般市民の利用で避難所や投票所として担っていることから各自治体で積極的に学校のバリアフリーを勧めてほしいです。



生徒用のトイレ
アコーディオンカーテン



生徒用のトイレ 和式



多目的トイレ



体育館の出入り口



支援学級の入口



2年生の教室入口（段差 10cm）



耐震補強して狭くなった通路



階段がある渡り廊下

◎小規模店舗について（参考資料3）

現行法の建物関係については、2000 m²でバリアフリーの義務化が決まっており、また、大阪府のまちづくり条例では200 m²と決まっています。しかし、茨木市のまちで考えてみると200 m²の広さのお店は少なく対象に当てはまらない事があります。

茨木市の基本構想のエリア内で、2015年と2019年にお店の出入口の段差解消について調査を行い、2015年は調査店舗数255店舗で内訳は、「バリアフリーになっている＝S」、「お店に工夫があれば入れる＝A」について、段差がなくてそのままお店に入れる事を示します。店舗数で表してみると126店舗で49%でした。「なんとかがんばったら入れる＝B」、「入れない＝C」は、お店の協力が無くては入れないもしくは全く入れないです。店舗数で表してみると129店舗で51%でした。2019年は「S」、「A」の店舗数を表してみると111店舗で51%でした。また「B」「C」の店舗を表してみると108店舗で50%でした。数値的には4年を経過したにも関わらず、バリアフリーが進んでいない状況です。チェーン店や新規店舗の段差がよく見られ、全国に2016年に差別解消法が施行され、茨木市では2018年に「障害のある人ない人ともに生きるまちづくり条例」と合理的配慮の助成金が設置されたが、今後、積極的に働きかけたいです。

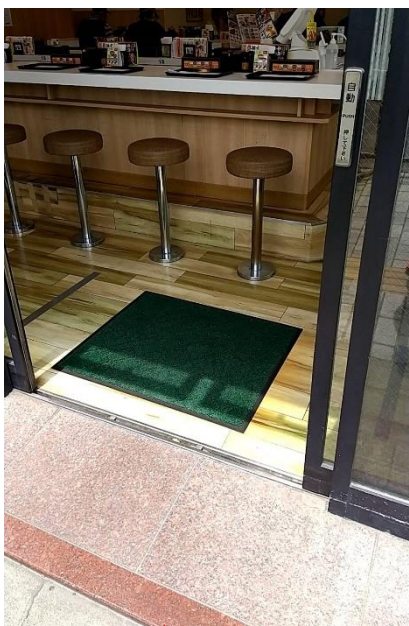


イタリア料理



ラーメン屋

お店の段差解消があっても、無くても、店内で机と椅子が固定されていると車椅子では利用できません。机と椅子が固定されていなければ、お店の利用が可能です。それとトイレが狭かったりすると利用できません。お店の中で車椅子が回転できなければ、ほぼ、そこのお店の利用を諦める方は増えると思います。大阪市でお店に入ると店員さんに追い出される事があり、誰もが利用できるお店にはなっていないです。



机と椅子が固定されている
牛丼屋



机と椅子が固定されていない
ラーメン屋



店内のトイレ
ラーメン屋



店内のトイレ
ラーメン屋

◎ホームドア、無人駅について（参考資料4）

ホームドアの設置数は、2019年度3月末の時点で、全国783駅と国土交通省のHPで発表されています。しかし、近畿圏内の主要な駅で、大阪梅田、難波、天王寺などはホームドアが設置されていない状況です。新駅でいうと2018年3月にJR総持寺駅でのホームドアが設置され、利用客数は10万人を満たないところでは画期的だと思います。これを見習って南吹田駅もホームドアが設置されると思っていましたが、地元の当事者の声も届かず設置されていないようで、何の理由でこのようになったのかと疑問もあります。安全や費用の事を考えると開業するまでに設置した方が良く、地域の実情を考えて柔軟に設置を進めてほしいと思います。



JR 総持寺駅



J R南吹田駅

ホームドアの開発も進んでおり、安全性、設置の効率性、費用の軽減などが考えられ、①昇降ロープ式ホーム柵（支柱伸縮型）、②昇降ロープ式、③昇降バー式ホーム柵（視認性改良型）、④戸袋移動型ホーム柵、⑤マルチドア対応、⑥スマートホームドア®、⑦大開口ホーム柵、⑧軽量型があり、当事者との検証しながら評価する必要があると思います。

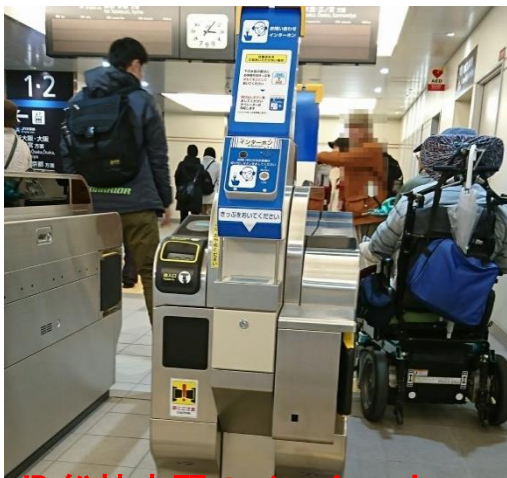


二重引戸式のホームドア



昇降ロープ式ホーム柵

JR 総持寺駅では時間帯によって無人駅になることがあります。無人駅になるとインターホンを鳴らして、モニターで駅員と乗降の事を伝えるが、待機室にいる場合は 10 分から 15 分かかかるが、待機室にいない場合は、隣の茨木駅から対応することになり、20 分から 30 分はかかり、時間がかかってしい負担です。ホームドアを設置するホームからの転落はなくなるが駅員が不必要ではなく、当事者にとって乗降の時に駅員のサポートが必要で合理的な対応をしてほしいです。また、茨木市のバリアフリー基本構造協議会でも視覚障害の方は点字が分かりづらいという事や聴覚障害の方は手話や筆談ができず、安心して駅の乗降が出来ないと意見があります。



JR 総持寺駅のインターホン



みどりの券売機

「阪急バス 接遇研修」報告

共 催：「茨木の街のバリアフリー化を考える連絡会」・「株式会社阪急バス 茨木営業所」

日 時：2019年10月23日(水) 10:00~12:00

場 所：阪急バス株式会社 茨木営業所

講 師：伊良原さん、河合さん、平瀬さん、山下さん、高山さん、行岡さん、
中村さん、三原さん、鈴木さん、六條 10名

受講生(運転手) 計 81名

移動等円滑化評価会議近畿分科会 委員

参加者：近畿運輸局 消費者行政・情報課 岡本、近畿大学 三星、和歌山大学 辻、
大阪バス協会 阪部、京都市都市計画局歩くまち京都推進室 土屋、
神戸市保健福祉局障害福祉部障害福祉課 亀徳・大森、
兵庫県難聴者福祉委員会 渡部、奈良県庁道路環境課 川畑
堺市役所長寿支援課 山中、神戸運輸監理部企画課 村山・山崎、
茨木市道路交通課 山脇・戸田 計14名

工程

10:00~10:05 研修開始 5分

進行 六條 1分

近畿大学 三星挨拶 2分

所長 挨拶 2分

10:05~10:15 講義 10分

伊良原さん

10:15~11:50 実技 80分(20分×4) ※15分(移動等があり、ゆとりをもたせています。)

A・B・C・Dの4班に分かれて、実技を行います。

・A班 電動車椅子の操作・乗降について

ワンステップバス (山下・行岡)

・B班 手動車椅子の操作・乗降について

ノンステップバス (平瀬・鈴木)

・C班 視覚障害の方の乗降につて・手引きなど

2段有りのバス (三原・中村)

・D班 言語障害の方の乗降について・コミュニケーション

ノンステップバス(河合・高山・伊良原)

※ 全体の把握 六條





アンケートの集約

1. 感想(運転手)

- ・貴重な御意見を聞けてよかった。(17人)
- ・声掛けの重要性を感じました。(8人)
- ・車いすによって、ケースバイケースの対応が必要だと分かった。(3人)
- ・体験型でよかった。(12人)
- ・コミュニケーションの重要性を再確認できた。(11人)
- ・接客のイメージがしやすくなった、今後実践していきたい。(2人)
- ・視覚体験では、細かな理由を説明することが大切だと思った。(2人)
- ・適切な時間配分だった。(5人)
- ・車いすを前向きに降ろすことを初めて知りました。(1人)
- ・視覚障がい者の方より直接の講習は初めてで参考になりました。(1人)
- ・車いすの形や種類が分り良かった。(2人)

2. ご意見ご要望

- ・各営業所で研修を行うようにしてほしい。(1人)
- ・全員が出席できないため、出席できていない乗務員にどのように展開していくのか。(1人)
- ・定期的に研修を行ってほしい。(6人)
- ・各体験講習時間を長くしてほしい。(5人)
- ・来年以降の開催もよろしくお願い致します。(3人)
- ・勤務の都合上もう少し時短してほしい。(1人)
- ・人数が多くて時間が足りない、もう少し少人数の研修を。(1人)
- ・実際のバス停で実演してほしい。(1人)

1. 研修を見学されていかがでしたでしょうか？（移動等円滑化評価会議近畿分科会 委員）
良い（11人） ・ 悪い（0人） ・ その他（0人）

理由

- ・研修参加者においても模擬ではない実体験ができ、そのうえ支障を生きた、実態の生の声が聞けた事は良かったと思う。
- ・机上での知識の習得だけでは不十分な点も多く、当事者の皆様のお声を聴きながら、実践を通して学ぶことができる本研修は、大変貴重な機会をいただけたと思います。
- ・バリアフリーを報告する中で、一般的な話は聞くことがあるが、実際の現場でのやり取りを実技形式でされるのを見られて、大変参考になった。
- ・実際の車いすを使い、運転手(研修生)に生の声を聞いてもらうのは大変有意義である。
- ・現場を体験できたから
- ・障害のある方の思いや気持ちが聞けて参考になると思ったから。
- ・当事者の方が、それぞれの特性とコミュニケーションの大切さについて、実際に運転等を担う方に伝えることができる機会は、双方にとって良い影響があると思います。
- ・車椅子利用者だけでなく、視覚障害・言語障害のある方のお話も聞くことができよかったです。
- ・バリアフリー教室開催にあたり、非常に参考になりました。
- ・勉強になる点が多くあった。大変、ありがとうございました。

2. 研修の内容についていかがでしたか？

- ・色々なシチュエーションにおいて、わかりやすく、丁寧に説明をされていたと思います。
- ・効率的で効果的だと思います。
- ・実技形式でされており、皆、真剣に取り組まれていた。
- ・聴覚障害者の研修も取り入れても良かったと思います。
- ・分かりやすかった。
- ・実際に体験が出来て良かったです。
- ・手動の介助用の車いすでの研修は何度か受けたことがありますが、電動車いすの介助について学ぶことは珍しく大変勉強になりました。
- ・知りたい内容が盛り込まれていたため、ありがたいと思いました。
- ・4通りの研修を受けることができ有意義であった。各20分の時間配分は適切であった。

3. 講座・実技で、今後取り入れたら良いと思う内容等がありますか？

- ・聴覚障害への対応など
- ・基準に基づいて整備された、駅前広場やその他のバス停の検証。
- ・実際に現場で困った事例を事前に溜めておいて、議論するなどできれば効果的ではないか。
- ・目が見えない方の役をしましたが、白状をもって行うと良い。
- ・時間の制約がある為、厳しいと思うが、期間の時間を取れば良くなると思います。
- ・各班の講師の方にマイクがあると良いと思いました。
- ・言語障害の方とのコミュニケーションのとり方

- ・介助者が身体をいためないような「正しい」車椅子の乗降介助。今回の研修では明らかに無理の体制で大きな力をかけて介助する光景がいくつも見られた。労災になってからでは遅い。
- ・交通機関を利用される当事者の方のご意見をお聞きすることができる機会を今後も複数回設けて頂けると助かります。

4. その他、お気づきの点やご意見等がありましたらご記入ください。

- ・それぞれの班で、各人が体験するには、少し時間が足りなかったように感じました。
- ・暑い中、ご講演いただきありがとうございました。大変、勉強になりました。
- ・繰り返し受講することが大事である。
- ・「ケガしても労災がある」との声が一部から出ていたが、それはおかしい。介助者の健康にもきちんと配慮する必要がある。
- ・グループの人数が多かったので、人垣で見えなかった方もいらっしゃったのでは？と思いましたが希望者が多かったためですし仕方がない事ですね。
- ・聴覚障害の対応として耳マーク小さかったり古いバスにはなかったり。できることはすぐやってほしい。
- ・他障害では、嫌な顔をされる事例を聴く。その対応で外に出られなくなることがあることもある。
- ・バス停問題は利用者や行政とともに声をあげて改善をはかってほしい
- ・スロープの電動化も必要
- ・「だれもが乗りやすい乗り物を目指す」ここから伝えていくことが大事。

国土交通省 近畿地方整備局 近畿技術事務所 検証会についての報告

- ① **実施主体**：主催 障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議 共催 近畿運輸局
- ② **日時**：2020年2月19日（水）13:30～17:00
- ③ **場所**：国土交通省 近畿地方整備局 近畿技術事務所
- ④ **参加者（敬称略）**

当事者：佐木理人（毎日新聞 論説室 兼 点字毎日部）、三原ひろみ（障大連）、平下泰幸（夢宙センター/アクセス関西ネットワーク）、坂口登（夢宙センター）、河野正樹（夢宙センター）、岸本慶子（夢宙センター）、足立誠（アクセス関西ネットワーク）、宮林幸子（茨木の街のバリアフリー化を考える連絡会）、伊良原淳也（STS連絡会）、山下裕介（茨木の街のバリアフリー化を考える連絡会）鈴木千春（障大連）、六條友聡（障大連）

（参加者 18名（うち車いす8名、視覚障害4名、介助者6名））

移動等円滑化評価会議近畿分科会 委員：

三星昭宏（近畿大学）、新田保次（国立大学法人大阪大学名）、土屋篤志（京都市都市計画局歩くまち京都推進室）、鳥取恵実（京都市都市計画局歩くまち京都推進室）、土屋雅義（和歌山県庁地域振興局総合交通政策課）、梶原由樹子（国土交通省近畿運輸局 交通政策部 消費者行政・情報課）、黒川文宏（近畿地方整備局）、二田義規（近畿地方整備局）（参加者8名）

一般のご協力者：

柳原崇男（近畿大学）、藤村安則（NPO 法人 楽まち）、長尾祥司（パーソナルサポート 枚方）、山内清広（ほくせつ24）、戸田圭祐、山脇孝之（茨木市道路交通課）、中村香子（障大連）、長岡謙太郎（尼崎あおぞら法律事務所）

（参加者8名） 参加合計34名

- ⑤ **趣旨**：2019年6月の移動等円滑化評価会議 近畿分科会に於いて、当方からは、課題別評価の必要性と分科会の複数開催等をご提案と、その例として、「歩道整備」・「UDタクシーの実用化」ご紹介させて頂いておりましたが、関心をお持ちくださる委員の方より見学のお問い合わせを頂いたこともあり、国土交通省 近畿地方整備局 近畿技術事務所ご協力のもと、今年度、公開型での検証会を開催しました。

「歩道整備」について

全国各地で施工されている各種バリアフリー縁石を実際に体験し、評価する。内容は、歩道縁石①～⑥について、技術事務所スタッフより説明を受けつつ縁石を実際に横断（車いす・白杖）←健常者も車いす等使用

「UDタクシーの実用化」について

複数パターンの車両を準備し、実際に試乗し評価する。車両町乗り・タクシー乗り場を想定し、「異なる乗車位置」での乗降についても可能なら検証したい。また、健常者も車いす利用して体験してもらう。

⑥ 日程：

13:30 開始 進行 六條 説明 鈴木 挨拶 三星先生
13:40～14:20 検証開始(比較体験) Aグループ 縁石検証／Bグループ UDタクシー
14:20～15:20 Aグループ UDタクシー／Bグループ 縁石検証
15:00～15:30 比較体験コース 見学
移動・休憩 15分
15:45～16:45 報告・意見交換会(技術事務所(1階・講堂))
16:50 挨拶 新田先生
終了・解散



縁石ブロックの検証中



縁石ブロックの検証中



UD タクシーの検証中 (NV200)



UD タクシーの検証中 (NV200)



UD タクシーの検証中 (Japan)



UD タクシーの検証中 (Japan)



比較体験コース



報告・意見交換会



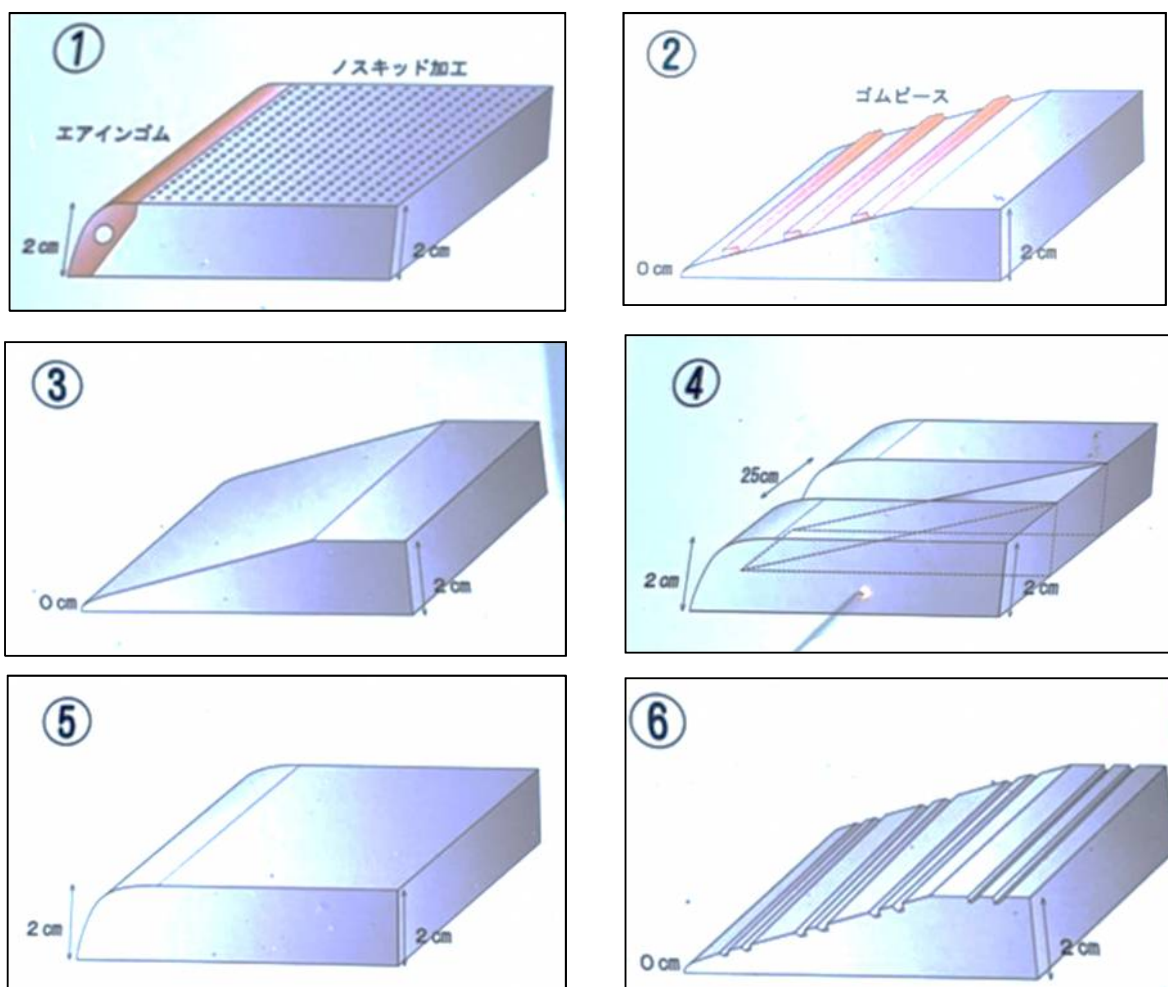
⑥ アンケート内容 (別紙参照)

●2.19 検証・参加者アンケートまとめ（33名総数のうち、23名より回答）

参加された方の多くから当事者参加の検証会について「とても良い」と評価を受け、今後の関西各地で検証会を実施する際の参考となったのではないかと感じています。実施した横断歩道縁石の検証では、複数タイプから6番縁石（端部0 cm、傾斜部分に凹8本、3分の1は水平部）を評価する方が半数近く、最も多いものの、3番の縁石（端部0 cm、3分の2傾斜、3分の1は水平部、傾斜部分は緑ペイント）を評価する方が3割、次いで2番の縁石評価が1割と意見がわかれていました。視覚障害者からの意見では「警告ブロックとセットになった設置が重要」や「スロープ部分の幅が小さい。角度はわかりやすい方が良い」といった意見がありました。

ユニバーサルデザインタクシーの評価では、日産のNV200を評価した方が6割、トヨタのジャパンタクシーが2割という結果に。また、今回持ち込んでいない日産のセレナへも2割の評価がありました。NV200の評価が多かった理由として最も多かったのが「車内での車いすの切り返しが無く、スムーズに乗降できる」でした。ジャパンタクシーへ評価された方の意見としては「もっと乗り降りが楽になれば良いのでは。更なる改良があれば」や、「車いす利用者ではないが、車の屋根高さがあって乗車しやすさを感じた」というものがありました。

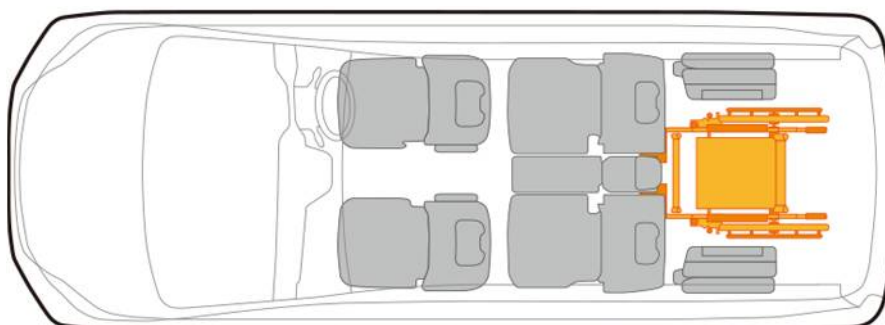
20.2.19 検証した歩道縁石（①から⑥）



検証したUDタクシー（左：UV200〔日産〕、右：japan タクシー〔トヨタ〕）



※参考 セレナ（日産）←大阪府内でも数社導入



⑦ 委員の方より

三星昭宏 様（近畿大学）

今日の検証テーマは、「歩道整備」・「UDタクシーの実用化」でした。多くの方が、これが誰の、どういう問題であるかを実感で体験されたと思います。これまで気づかなかったことを気づき、改善の方向を自ら体験して考えることができたと思います。

歩道については、車いすと視覚障害者の両方の安全と利便を同時に達成するための歩車道境界の形状が問題であることがわかり、いろいろな方法があることがわかりました。現在歩道改善は市町村・県・国道の担当者が車いす者、視覚障害者それぞれ別個に要望だけ聞き、役所の中だけで個別の「苦情処理」として取り扱ってきたと思います。しかし今後は今日のように多様な障害者に集まっていただき、最終の改善策自体を行政と当事者がともに考えるという「当事者参画」プロセスで改善にむかってほしいと思います。障害当事者の方も、多様なニーズを的確に発言し、より高いレベルで問題を考える方向に向かっていただければと思います。

日産・トヨタ二種類の UD タクシーについては多様な人が乗れることについてはいずれも評価できましたが、最新のトヨタのもの(直近で一度改善されたもの)については、依然車いす利用に手間と時間がかかり実用性では課題があることが実感され、大型の車いすは乗れないに近いものであるという意見もでました。UD タクシー開発という志の高い取り組みでしたがこのような課題を残した理由としては、やはり開発の企画・設計・仕上げの段階で多様な障害者が参画していないことがあげられるのではないのでしょうか。せっかくの開発担当者の努力が報いられるためにも、それを使う人達の参画が必要となるのではないのでしょうか。この点はタクシーだけでなくあらゆる機器類開発に共通していると思います。

私共国土交通省移動等円滑化評価会議近畿分科会におきましても、障がい当事者の言われる「私達のいないところで決めないでください。」に立脚し、本当に当事者の役に立つバリアフリー施策推進に努めてゆきたいと思います。

最後にこの企画の関係者に敬意を表するとともに、この場を作って頂いた国土交通省近畿整備局近畿技術事務所に深く感謝いたします。

新田保次 様（国立大学法人大阪大学名）

この検証会は、障がい者の方が中心となって企画され、近畿運輸局ならびに近畿地方整備局など関係者の協力により、実施されたものであり、とても意義深い会であったと思います。そして、内容的にも、交通バリアフリー法が2000年に施行されて以降、20年にもわたり、今なお、大きな課題を抱えている横断歩道の縁石問題についての対応方法や最近の改正バリアフリー法に基づき積極的な普及が試みられている UD タクシーの使い勝手について、実地に様々な障がい者をお持ちの方と検証できたことは素晴らしいことだと思います。このような試みは、全国的に初めての試みだと思いますので、得られた知見を近畿の中にとどめるのではなく、全国に、移動円滑化評価会議などを通じて広めていただくことを期待します。

1. 評価会議での「評価できる仕組み」を近畿分科会にも作っていただきたいと考えます。

各地域で 10 の分科会がスタートしたものの年 1 回の会議実施にとどまり、委員意見を確認するだけでは本会議が本来目指すべき評価の仕組みが展開出来ていないのは非常に残念です。

近畿分科会においては、障害当事者委員からの提案で意見交換や課題評価に関する取り組みに対し、近畿運輸局が積極的に協力し進めていただいていることは大事です。しかし、近畿分科会としての評価共有を年度ごとにとりまとめるには、少なくとも国と同様に年 2 回の近畿分科会の実施により継続的に評価し問題を解決へ導く仕組みが必要ではないかと考えます。

問題解決へ導く仕組みとしては、課題別部門会議(電車、船などモード別やテーマ別で)を置いて、地域の課題としての問題解決と全国的課題を中央で審議できるよう提起できる仕組みづくりをお願いしたいです。

しかし、今年度は現地検証を実施しにくい状況でもあるため、委員間での課題整理や情報共有などを実施し、現地検証課題に向けたテーマ別グループ意見交換などをweb会議の活用などしながら並行し進めていただきたいです。

□2020年5月13日に参議院本会議にて「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案(以下、改正法)」全会一致で可決成立した。衆議院の付帯決議は 14 項目、参議院の付帯決議は 18 項目盛り込まれており、いずれも重要な課題であり、盛り込まれた内容が実現することを期待します。改正法を受けて、付帯決議をもって、国の基本方針、自治体のマスタープラン、基本構想、委任条例を活用した地域でのバリアフリー推進に向け、各地域で様々な取り組みられる問題解決の視点等から学び、近畿圏内全域におけるバリアフリー推進が図られることを近畿分科会の中でも目指していきたい。

□2020 年 7 月に「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(中間とりまとめ)」におい示された時期目標の設定に向けた見直しの視点でハード・ソフト両面でのバリアフリー化を一層推進していく観点から以下の点に留意し検討するとされています。

- 各施設等について地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進
- 聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化
- マスタープラン・基本構想作成による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進
- 移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる「心のバリアフリー」の推進

これらが強化されていく上で、「心のバリアフリー」について再度共有したく、2020 年 3 月 31 日に衆議院国土交通委員会で参考人として意見された尾上浩二さんの意見を一部引用させていただきます。

今回の改正法案のキーワードである「心のバリアフリー」について、その意味を明確にすることが重要。

「思いやり」といった情緒的な解釈に流れることのないよう、ユニバーサルデザイン 2020 行動計画(2017 年決定)で記された以下の 3 点に基づいて進めていくことが重要。

- 1 障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること。
- 2 障害のある人(及びその家族)への差別(不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供)を行わないよう徹底すること。
- 3 自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

本改正を受けて進められる、国の基本方針、自治体のマスタープラン、「心のバリアフリー特定事業」、各種研修などにおいては、「社会モデルの理解」「障害者差別を行わないよう徹底すること」を基本に進めて頂きたい。

2. 課題別での評価・検討を一緒にしていきたい事項 ― 私たち抜きに私たちのことを決めないで―

多くの課題がありますが、その中からいくつかについて意見を記し、課題列記を項目のみ下記に記しておきます。

交通結節点での事業者間の協議を努力義務化(協議に応じることは義務化)

⇒乗換含めたエレベータルートに関しては、東京はワンルートが多いようですが、大阪のターミナルでは複数のルートが確保されていてエレベータの位置を知っていれば便利なのですが、どこにあるのかがわかりにくい問題があります。地域外利用者の視点も含めて「選択できて迷わない」表示や案内、情報開示が必要。

⇒バリアフリーマップ作成マニュアルを参考にしながら施設管理者などの情報を市町村で一元化しマップ化を。

タクシー、バス、鉄道事業者はスロープ設置の習熟を義務化、新たに公共交通事業者に対するソフト基準適合義

⇒乗車拒否を無くすためにも当事者を交えた研修は不可欠。全ドライバーに対し、年複数回の研修を必ず実施を。

⇒乗降が簡便な車両開発、停留箇所(乗降場所)における整備、情報提供など、縦割りの課題を整理し、誰でも乗れるように関西独自の課題・検証をふまえて検討していきたい。

障害者の単独乗降/単独利用に向けて

⇒海外の自動スロープ化等事例を検証し、課題整理が必要。(※別紙資料あり)

道路上のバスターミナルもバリアフリー整備義務化

⇒近畿エリアでバスタ方式での事業が進められているのは「三ノ宮駅周辺」のみであるため、事業展開にあたっての情報共有をお願いしたい。

空港アクセスバス・長距離バス・定期観光バスなどのバリアフリー化

⇒全国に1万台以上あるバスのうち、バリアフリー化された車両は20台にも満たない。関西においては空港バスが4事業者4台のみが運航を始めたところ。さらなるバリアフリー車両の普及推進を。

バリアフリーの促進に関し国が地方公共団体に助言・指導(マスタープランを地域の実情を踏まえて作成できるように柔軟な運用の明確化を検討)

⇒残念ながら大阪市においては基本構想後の継続協議が全くできていない。継続改善の仕組みが必要であるため、継続改善が進むように先進的事例を共有を。

⇒策定予定のある自治体はどこでしょうか。予定含めて状況を教えてほしい。

当事者評価システムの構築の必要性

⇒兵庫、豊中など先進的な取組みを参考にするため情報共有をお願いしたい。

⇒他の自治体においても障害当事者が参画を継続的に実施できるシステムの構築が必要。

公立小中学校のバリアフリー整備義務化

小規模店舗のバリアフリー化

ホテル、飲食店のバリアフリーの認定制度を創設する(バリアフリー情報公開)

トイレの利用マナー啓発キャンペーン等の取組強化

無人駅

車両の優先席、車いす使用者用駐車場などの適正な利用に関する規定を追加

共同住宅

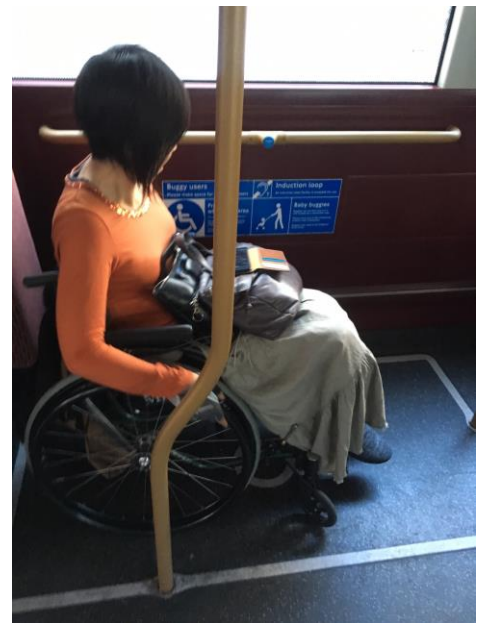
歴史的建造物

これらの課題に関して、委員間での情報共有や学習や意見交換の機会及び課題整理を進めながら、現地検証・調査をふまえて、当事者参画を各地で実現させながら、さらなるバリアフリー化、地域格差の解消を近畿分科会として実現を近畿分科会としてみなさんと一緒に目指していきたいと思っています。

よろしく願いいたします。



バス停に車いすで並んでいるとドアが開く前にスロープがスッと出てきます（ドア横に自分でスロープ出すボタンもあるそうです）（上左右）／ドアが開いた時にはスロープをみなさん使って乗車されていました。（下中央）



車内は運転手関に背を向ける感じで背あてクッションがあり、固定はしませんでした。右手にくる手すりが丁度良い支えになっていました。（上右）

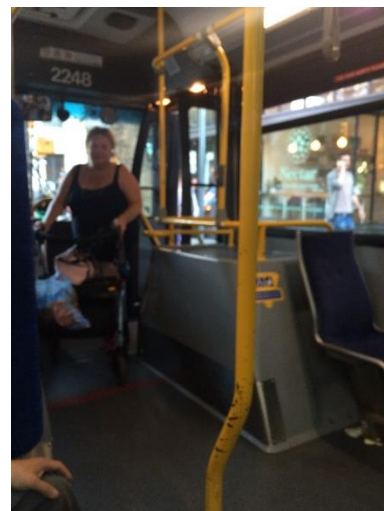


向き合う形でベビーカー連れの方が乗車されていました。（上左）／車いすから車内を見た風景です。向き合う形にはなりますがスペースが広いので接近した圧迫感はありませんでした（上右）

その他の地域での電動スロープ事例



・ 韓国のアメリカ製バスの電動スロープ：2007（上左） / ・ 台北 101 への中国製シャトルバス電動スロープ：上海万博 2010（上右）



・ バンクーパー ベビーカーも使います：2016

・ バンクーパー 前乗り楽々乗車：2016



・ バンクーパー 電動ステップバス：2016

・ バンクーパー 前乗り運転席横の回転電動ステップ：2016



・バンクーバー 運転席後ろ固定なし：2016

ウイルスは小さくて
目では見えません

新型コロナウイルスに かからないようにするために

感染したり、誰かにうつしてしまったりしないように、注意すること

1 せっけんで しっかり手を洗う

家に帰ったときやごはんを食べる前には、
せっけんで手を洗いましょう。
指の間、指の先、親指、手首なども
しっかり洗いましょう。



2 手を消毒する

せっけんで手を洗えないときは、
アルコールなどの消毒液で消毒しましょう。
消毒液を手にかけて、手のひら、指、
指の間、親指、手首をしっかりこすります。



3 手で顔をさわらない

手にはウイルスが付いているかも
しれません。
口や鼻、目はさわらない
ようにしましょう。



4 せきやくしゃみをするときは、 ハンカチを使う

せきやくしゃみが出るときは、ハンカチや
タオルで鼻と口をおおきましょう。
マスクがあれば、マスクをしましょう。



5 ドアノブや手すりなどを 消毒する

ウイルスは、金属やプラスチックの
表面に長く残ります。
ドアノブや手すり、テーブル、携帯電話など、
手でよくさわるところは
アルコールなどで消毒しましょう。



6 人が集まる場所には 行かない

ウイルスは、人から人にうつります。
人が集まる場所には
行かないようにしましょう。



7 話をするときは 2メートルほど離れる

他の人と話すときは、2メートルほど
離れましょう。2メートルは、
大人が両腕を広げたくらいの長さです。
必要なことは、電話やメールで
伝えるとよいです。



8 遊びに行くのは 少しがまん

旅行やおでかけなどは少しのあいだ
がまんしましょう（新型コロナウイルスが
おさまったら、思いっきり遊びましょう！）。



9 具合が悪と思ったら 家から出ない

熱があったり、咳やくしゃみが出たり、
息苦しかったり、いつもより体調が
よくないと思ったら、家から
出ないようにしましょう。



「車いすハート調査隊による宿泊施設・公共交通機関のバリアフリー調査」

ユニバーサルデザインの取組の推進

1・事業の目的

私たち障がい者などにとって外出は多くの不安とバリアがありますが、「交通バリアフリー法の改正」「だれもが住みたくなる福祉滋賀のまちづくり条例」などの整備により多くの改善がされ、外出は容易になってきました。しかしながら、公共交通機関や宿泊施設等のバリアフリー状況について、画像情報や無人になる時間帯などの情報が少ないために、気軽に外出行程の計画を立てることが今なお困難な状況にあります。

2024年の国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会では、障害を持った選手はもちろんの事、応援に来られる方も多く来県、滞在されることや大会の準備においても宿泊施設や公共交通機関のバリアフリー情報は重要な情報となります。

そのため、宿泊施設や公共交通機関のバリアフリー情報を障がい当事者などが調査収集する取組を行うこととしておりますので、ご協力いただきますようよろしくお願いいたします。

本調査は、滋賀県の令和元年度滋賀県協働提案制度において選考された事業として実施いたします。

2・期間

令和2年4月1日～令和3年3月31日（調査期間 令和2年5月～令和2年12月

（予定））

3・調査内容

① 県内のＪＲ、県内の京阪電車、近江鉄道、信楽高原鉄道の全駅のバリアフリー状況等のハード面の調査

及びソフト面（例えば、無人駅の対応方法や駅員さんの不在時の対応方法など）の状況の調査

滋賀県内のＪＲ・私鉄等の調査駅 122か所

② 県内のホテル・旅館などの宿泊施設のバリアフリー状況やホテルの合理的配慮の状況調査など

県内の概ね50室以上の宿泊施設 80カ所

4・調査訪問予定者

障がい当事者とボランティアが各施設の調査に伺います。

5・調査結果の取り扱い

ウェブサイトでの公開を予定しています。

6・JR 守山駅の調査状況

㊦ 調査日時 : 令和2年6月17日(水)18:00~19時30分

調査個所が多かったので約1時間30分位要した。

㊧ 調査訪問者 : 事務局(車いす使用者) 調査書記入担当

写真担当者

合計3~4名(調査隊の明示のために腕章を装着)

㊨ 調査項目 : 別紙、調査書・写真

㊩ 当日の調査行程 : 守山駅17時53分下車

ホーム → ホームからの改札内のエレベーター → 2基 → 改札内

改札外 → 守山駅東口のロータリー → 守山駅西口のロータリー

- ④ 調査後の反省点 :
- ・ 平日の通勤時間と重なり混雑を予想されたが、乗客の流れがスムーズであったので、乗客のみなさんの通行の支障となることはなく、バリアフリー調査ができた。
 - ・ 建物全体や多目的トイレ、エレベーターなどのそれぞれの施設の全体の外観の写真が少なかったので後で写真の整理するときどこが多目的トイレであったかあやふやになってしまった。写真を撮る順番を統一した方が後に見た時にわかりやすいと思った。

7・連絡先(事務局)

特定非営利活動法人 滋賀県脊髄損傷者協会 理事長 前野 奨

(車いすハート調査隊実行委員会) 担当 太田 千恵子

〒 525 - 0034 草津市草津3丁目14 - 40

電話 077 - 569 - 5111 FAX 077 - 569 - 5177

メールアドレス smile014@smileshiga.com

「車いすハート調査隊による宿泊施設・公共交通機関のバリアフリー調査」 ユニバーサルデザインの取組の推進

～心のバリアフリーを進め、助け合いのまちづくりをめざして～
(令和元年度滋賀県協働提案型制度)



特定非営利活動法人
滋賀県脊髄損傷者協会



令和2年8月20日現在

車いすハート調査隊の概要

- ◇目的 障害当事者が調査収集することにより、障害当事者の目線でよりの確なバリアフリー情報を収集し、多くの障がいのある人に情報提供し、社会参加の促進を図ることを目的とする。
- ◇内容 私たち車いす障害者にとって外出は不安とバリアがありますが、「交通バリアフリー法の改正」、「だれもが住みたくなる福祉滋賀のまちづくり条例」などの整備により多くの改善がされ、外出は容易になってきました。しかし、まだまだ、公共交通機関のアクセス問題や宿泊施設のバリアフリー状況は厳しい面があります。
2024年に滋賀県で開催される国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会では障害を持った選手はもちろんの事、応援に来られる方も多く来県、滞在されることや大会の準備においても宿泊施設や公共交通機関のバリアフリー情報は重要な情報となります。
調査した宿泊施設や公共交通機関のバリアフリー情報をウェブサイトで公開します。

期間と具体的な調査内容

◇期間・・・令和2年4月～令和3年3月（調査期間は12月まで）

◇調査内容

- ㊦県内のJR・各私鉄全駅のバリアフリー状況とのハード面とソフト面の調査 122か所
- ㊧県内の主要な宿泊施設(概ね50室以上)のバリアフリー状況 80カ所

調査状況(県内の鉄道駅)

会社名	調査駅数	調査済駅数	未調査駅数
JR 西日本株式会社	55	35	20
JR 東海株式会社	4	0	4
京阪電車	24	21	3
近江鉄道	33	31	2
信楽高原鐵道	6	6	0
合計	122	93	29

調査状況(県内の宿泊施設)

地域	調査宿泊施設数	実施済施設数	未実施施設数
湖北・彦根	23	4	19
大津	8	1	7
湖西	16	5	11
湖南	16	4	12
近江八幡・東近江	12	0	12
甲西・甲賀	5	0	5
合 計	80	14	66

調査内容①(県内の鉄道駅)

草津駅(JR西日本 琵琶湖線)

駅舎



券売機



エレベーター



多機能
トイレ



乗降スペース



点字ブロック
(ホーム)



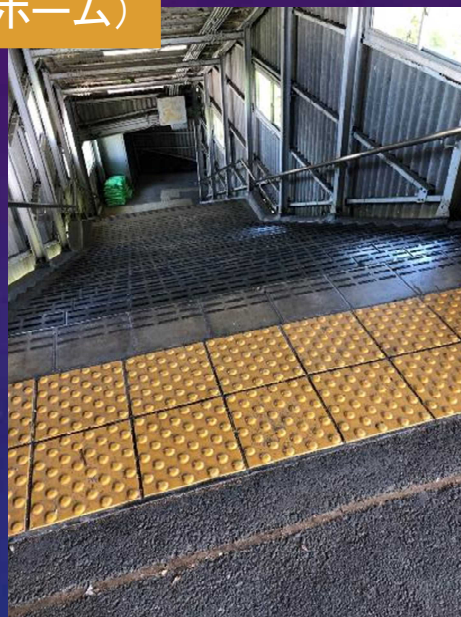
調査内容②(県内の鉄道駅)

近江中庄駅(無人駅 JR西日本 湖西線)

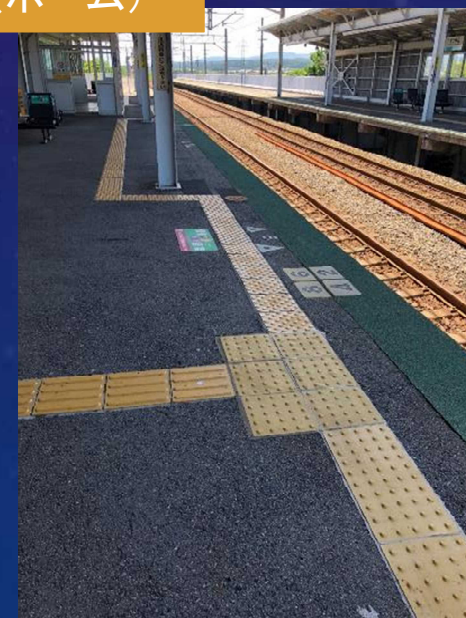
駅舎



階段
(自由通路⇄ホーム)



点字ブロック
(ホーム)



簡易型自動改札機



調査内容(宿泊施設)

北ビワコホテルグライツィエ



ユニバーサルルーム



調査内容(宿泊施設)

アートルッツホテル栗東

外観



多機能トイレ
(パブリックスペース)



車いす駐車場



エレベーター



一般客室



調査後気付いた点

一般客室



一般客室で段差がなくユニバーサルルームと同等の造りで車椅子で利用可能



トイレバスは使えるが残念な事に和室



間違った整備



フラップのボックスが邪魔で車椅子がセットできない。これでは車から降りれない。

