

# 移動等円滑化評価会議 中部分科会 議事録

- 日時： 令和元年7月1日（月） 14：30～16：30
- 場所： 名古屋合同庁舎第1号館11階 共用大会議室

- 出席者：磯部 友彦（中部大学 工学部都市建設工学科 教授） <委員長>  
板井 正斉（皇學館大学 教育開発センター 准教授）  
村井 裕樹（日本福祉大学 健康科学部福祉工学科 准教授）  
山田 昭義（社会福祉法人 AJU自立の家 顧問）  
中野 真哉（公益財団法人 愛知県老人クラブ連合会 主査）  
岩間 康治（社会福祉法人 名古屋ライトハウス 視覚障害者支援室長）  
中井 恵美（特定非営利活動法人 子育て支援のNPOまめっこ 理事長）  
高柳 進一（特定非営利活動法人 愛知県精神障害者家族会連合会 会長）  
古田 学（愛知県障害者スポーツ指導者協議会 会長）  
小倉 健太郎（公益社団法人 静岡県聴覚障害者協会 事務局長）  
小川 剛矢（一般財団法人 岐阜県身体障害者福祉協会 課長）  
野口 あゆみ（特定非営利活動法人 伊勢志摩バリアフリーツアースセンター 事務局長）  
伊藤 順子（特定非営利活動法人UDほっとねっと 理事長）  
山田 幸代（福井市ボランティア連絡協議会 事務局長）  
冨田 俊一（福井市身体障害者福祉連合会 顧問）

【事業者・関係協会】 東海旅客鉄道(株)／中部国際空港(株)  
／ 中部バス協会／ 東海北陸旅客船協会

【行政機関】 愛知県／静岡県／岐阜県／三重県／福井県／名古屋市／静岡市／浜松市

【事務局】 中部運輸局／中部地方整備局

- 議事：(1) 移動等円滑化評価会議 中部分科会の設置について  
(2) 中部における移動等円滑化の進捗状況について  
(3) 中部における基本構想の作成状況について  
(4) 中部運輸局・中部地方整備局の取り組みについて

意見交換の概要は次のページに掲載しています。



●開会

●中部運輸局長 挨拶

●議事（１）移動等円滑化評価会議 中部分科会の設置について

- ・中部運輸局 消費者行政・情報課 小野田課長より説明
- ・設置要綱 承認
- ・分科会長の選任

■磯部分科会長 挨拶

私も工学部の土木工学なので、ある意味では狭い分野の専門家です。

しかしながら、土木の構造物の物というのは、みんなに使ってもらって初めて役に立つ物です。だから、作った人だけが喜んでいる物ではなくて、みんなが使ってくれて喜ばれる、そういう物を作ろうとしている分野であります。

そうすると、みんなって誰という話になるわけですね。みんなは、みんななんです。取り残された人がいてはダメなんですね。

そういう観点から、バリアフリー問題に関心を持つようになり、今に至っているというところがございます。

バリアフリー問題というのは、けっこう難しいです。なぜかと言いますと、簡単には解決がしにくいということと、対象者が幅広いです。今日これから説明がありますけども、今日の説明だけで全部網羅されているかということ、そうではありません。そこに取り残されている、そこにはまだ記載されていない事象もあるわけですね。ですから、そういうのをどんどん広げていっている、やっていく必要があります。そうなりますと、今日みなさん、たくさんの方が集まりましたけども、大勢の方と色々な議論をして進めていくしかないなと思っています。

ここからは私の雑感ですけども、今年は選挙の年で、選挙がこれからあるわけですけども、民主主義というのは、すぐ多数決だと言われることがあるんですけど、確かに一人選ぶのならばしょうがないねと、多数決で、それは分かります。分かりますけど、では多数決で選ばれた立場の人が、周りのことを何も考えずに、自分だけの主張をしていく、狭い自分の体験、経験だけで行動してしまう、となると、これは良くないことと私は思っています。

さっき言ったように、私も元々狭い分野の人間でした。それが広い視野になってきたというのは、いろんな事を知ったからです。努力してきたというか、聞く耳を持ってやってきたわけでありまして。ですから、私が思うに、そういうリーダー的な人というのは、いろんな意見を聞いて、それで判断して、発言、行動をしていくという、そういうようになってほしいなあと、思います。

最近、そうでない人がいるなと強く感じてしまうので、すごく気になっています。

そういう人たちが、多数決の後ろ盾で強引に事を進めてしまうと、不幸な人がいっぱい出てきてしまうということになるので、すごく今気がかりになっています。ですから、この会議はそういうことのないように、いろんな人の意見を聞いて進めていってほしいなあとというふうに感じます。

もう1つ事務局にこういう会議のやり方をお願いしたいのは、いろんな意見を言ってやっていきます。まとまらないということがあると思っています。ですけど、強引にまとめようとする、さっき言ったおかしな方向になってしまうんですね。

都合のいい情報は受け取るけど、都合の悪い情報は受けとらないというような、政府の考え方が出てしまいますと、せっかく集まって議論しても意味がないことになってしまうんですね。

是非ともそういう事がないように、皆さんに色々な意見を聞いて、議論をして、まとまる、まとまらないは別問題です。

とにかく世の中を何とかしたいという気持ちがある人たちが集まってきているわけですから、真摯に受け止めて次の行動へ移ってほしいなと、ですから時間がかかると思います。かかるものだと思います。

時間がかかるから適当にまとめてしまえという、そういう発想は私は良くないと思います。ですので、大変な会議ですこれ。はっきり言って。ですけど、それを心して皆さんと一緒にやっていきたいという覚悟で来ておりますので、よろしく願いいたします。

以上で私の挨拶とさせていただきます。

●議事（２）中部における移動等円滑化の進捗状況について

●議事（３）中部における基本構想の作成状況について

・中部運輸局 消費者行政・情報課 小野田課長より一括で説明

※各委員からの意見

■磯部分科会長

今、国が定めたルールで行っている内容について、簡単に紹介されたというところがございますので、皆さんからご発言をお願いしたいと思います。

必ずしも今の説明に則した意見でなくてもかまいませんので、お願いしたいと思います。

皆さんに発言していただきたいので、順番にお願いしたいということで、3分くらいずつということで制限をさせていただきますけど、お願いしたいと思います。

AJU自立の家 山田様、お願いします。

●AJU自立の家 山田委員

質問も含めてお話ししますが、鉄道駅のバリアフリー状況、この基準が分からない。

車両も何を基準にしてバリアフリーというのか分かりづらい。愛知県の場合だと77.8%がバリアフリー化されているということだが、車両のバリアフリーって何を以てバリアフリーかということが分からない。

基本的な質問ですが、設置要綱について、資料1の評価会議の設置の1.②では、「その結果に基づいて必要な措置を講ずる」と書いてあります。この会議の設置要綱には、「結果に基づいて必要な措置を講ずる」言葉が消えている。

確認ですが、この会議は、言って評価をするだけで後は知らないよということなのか、必要な措置を講じていただけるのか、この会議にとってとても大事なことだと思う。

それともう一つ、道路についてですが、私は61年間車いす生活をしていますが、61年前と今と比べると雲泥の差、すばらしい社会になってきたと実感しています。道路について言うと、出られるようになればなるほど、色々な所に目が行きます。車両も含めて全てですけど、統一基準というものがあるといいのではないかと思います。

私は今簡易電動型の車いすに乗ってますけど、歩道と車道の間に少し段差がある所、名古屋市はすりこみゼロと言ってますけど、少しの段差で私たちは乗り切れません。立ち往生します。

ところが、よその町に行くと道路というのはすごく進化してきている。素晴らしい道路になってきている所があるが、中部地方の5つの県の中で、これは素晴らしい道路だなという所に出くわしたことはあまりない。

統一基準というのが有るのか無いのか、歩道の幅も含めて。車いすが行き違えない歩道が山ほどある。歩道に上がるためのスロープが、怖くて絶対にいけないので、車道に行くという事例が度々あります。こういう問題もこの中で議論していただいて、少なくとも歩道の幅は最低これだけの物を作りなさいよ、道路についても車両についても、統一基準がしっかりと作られなければ、同じような問題が出てくると思います。

来年、東京オリンピック・パラリンピックがありますが、前回の東京オリンピックの時には本当にしんどい思いをして参加されたという話を、先輩から聞いております。バスで移動しても、車いすはトラックで運ぶので、バスから降りてから1時間近く待たされたということもあったそうです。

このような事例というのはいっぱいあるわけです。

歩道はなぜ高く上げてあるのか、ガードレールだけではいけないのか、上げる理由、合理的根拠があるのか、いつも不思議に思いながら、急なスロープに出くわすとそういうことを感じます。

こういう場でやらなければならないのは、統一基準をきちっと作ることだと思います。

JRの在来線に乗ると、4号車に車いすのトイレがあるわけですけど、駅員に指示されるのは「一番後ろに乗ってください」と言われる。「トイレに行きたいから」と言うと、「危ないから、安全のためにここに乗ってください」と言われる。何のためにトイレを作ったのかと思うんですね。

そのように、いろんな矛盾がいっぱいあるので、これは運輸局の仕事として、当事者の声を聞いてきちっとした統一基準を作って、それに基づいて進めていくということが、「必要な措置を講ずる」ということではないかと思えます。

#### ■磯部分科会長

ありがとうございました。一つずつ答えていいですか。ではおねがいします。

#### ◆中部運輸局 小野田課長

まず、「鉄道の施設だとか、車両の整備の基準は何なのか」という質問であったと思います。

例えば鉄道の車両で見ますと、今お話にも出ました車いすのスペースがある車両の編成数であるとか、車いす対応のトイレが付いているとか、案内表示のある編成だとかいったところ、これがバリアフリー化の一つの車両の基準、基準として捉えて先ほどの数値になってきているというところがございます。

#### ●AJU自立の家 山田委員

トイレ無い一番後ろに乗せられたら、全然違うところに乗せられたら、あるとは言えないですよ。

#### ◆中部運輸局 小野田課長

そういう意見も伺いまして、もう一つの質問でございました「必要な措置を講ずる」についてでございます。

これは国土交通省、国の責務ということが資料1に記載がございます。では、この分科会はどうなのか、設置要綱にその記載が無いということですが、設置要綱の前段に記載のあるとおり、東京の評価会議の下に、中部地域における移動等円滑化の評価会議を設けるということがございます。

その趣旨は、東京だけで見ているのではなくて、地域ごとに見ていく、地域の情報を把握する必要があるというところからきております。

ということで、今いただいた車いすの方のトイレに関するご意見というようなものを、全国でこのような会議を行っておりますので、これを受けて東京の方で「必要な措置を講ずる」というところにつなげていく、といったところが目的になっているところでございます。

#### ■磯部分科会長

基準というのは一度作ったら、それに向けてやっていくんですけど、必ずしも完璧ではないというのは、常々考えていかなければならない。新たな基準が必要だったら、やらないといけませんし、この会議はあくまでも中央の下にあると、上に上げていかないといけないんですけど、先ほど冒頭に言いましたように、きちんとした、上に情報として正しい情報を上げてもらいたいということですね。

そうしないと、中央の方が地方のことを分からないから、議論しないということになってしまいますので、分かるように資料作りをしっかりとやっていただきたいと思います。

では、次に名古屋ライトハウスの岩間様、お願いします。

#### ●名古屋ライトハウス 岩間委員

ここ10年、20年、駅とか道路のハード面がかなり良くなってきて、視覚障害者も単独で外出することができるようになってきました。

その中でも誘導ブロック、点字用誘導ブロックとか可動式の物とか、せっかくいい物が付いてきていますので、これをぜひ視覚障害者にも判るように情報を知らせてほしいです。

外出した時に、せっかくいい物ができているんだけど、目の前にあってもそれが分からないということがよくあります。

駅ホームの構内案内板とか駅名の案内板とか、せっかくいいものが付いているんだけど、なかなかそれが気づかれない、使われないということがよくありますので、そのへんをお知らせ、情報提供をしてほしいと思います。

もうひとつ。中部運輸局が心のバリアフリーということで研修を進めていただけていますが、いい研修ですので先導していただいて、統一した、例えば視覚障害者の誘導のしかた、声のかけ方をぜひ指導していただければと思います。私は未だに駅のホームで、手を引っ張られたりとか、後ろから肩を持たれて誘導されたりとかもありますので、ぜひこのあたりも運輸局が先導されて指導していただければと思いますので、よろしくをお願いします。

#### ■磯部分科会長

ありがとうございました。何か事務局からあれば。

#### ◆中部運輸局 小野田課長

バリアフリー教室につきましては、先ほどの局長の挨拶の中でもありましたとおり、特に昨年から複数回、複数箇所支局も含めて取り組んでいるところでございます。今年度につきましても、同様に取り組んでいく予定ですので、いただいたご意見を参考にしながら進めていきたいと思っております。

#### ■磯部分科会長

今の話は一種の研修という、それも本当に中身のある研修ですね。世の中には中身が悪い研修も存在しますから、そういうのは良くないので、ほんとに中身のある研修をしっかりとやっていただきたいと思います。

それを色々な組織も真剣に取り組んで、やっていくということが必要なと思います。

では続きまして、中野様、お願いします。

#### ●愛知県老人クラブ連合会 中野委員

老人クラブという組織は基本的には元気老人、元気高齢者ということになってくるわけですが、そうは言っても基本的には高齢の方ということで、高齢者特有の問題が多々出てきます。

移動等に関しては、高齢者ということで、本当に少しの段差でつまずきそうになります。

姿勢もだんだん前屈みになることによって、せっかく看板が付いていても高い所で、目線からはほど遠いということがあります。ほんの少し、あとほんの少しこうだったらなというところが高齢者特有の事情だったりしますので、そういった方向を少しでも改善できていったらと思います。

#### ■磯部分科会長

ひとつ事例としてありましたけど、何か事務局からありますか。

はい。では、そういうのをよく理解したということで。

では、次に中井様、お願いします。

#### ●子育て支援のNPOまめっこ 中井委員

いくつかありますが、手短かに質問したいと思います。

AJU山田さんのバリアフリーの基準の話に少し似ているのですが、病気が原因で足が不自由になって、最近電動車いすを使うようになった私の友人が、駅でスロープを上がろうとしたら、上り切れずに後ろに転倒してしまったということがありました。

友人がSNSに投稿すると、子育て中のお母さんから「私はそこで、ベビーカーが後ろにひっくり返ったことがあります」と投稿がありました。

スロープの勾配が10度以上だと電動車いすは登れないそうなのですが、見た目では10度かどうか分からないのと、外から見て危険かどうかを使う本人も分からない。

スロープを作るだけではなくて、誰が使っても安全に使えるようなスロープの設置であるとか、ここは電動車いすの方は登れない、荷物を運ぶためのスロープなんだというように、分かるようにしていただきたい。

先日、福祉タクシーにりましたが、優しい運転ではなく、福祉タクシーと銘打ってあるものの運転がとても乱暴で乗務員も失礼な方であったので思わず文句を言ってしまったのですが、福祉タクシーを導入するだけではなくて、福祉タクシーの運転手さんもきちんと研修をしてほしいと思いました。

非常時のアナウンスは基本的に声、日本語でのアナウンスが中心になっていると思います。私たちの施設でも避難訓練を行いますが、外国人の方の利用が増えてきていて、日本語が分かる人たちばかりではないです。

つい先日の避難訓練でも、突然訓練を行うので、避難訓練だということが伝わらなかったということ

がありました。

今後オリンピック、パラリンピックに向けて外国人の利用客が増える中で、非常時のアナウンス、目が見えない方、耳が聞こえない方、色んな方が利用される中で、日本語のみの声のアナウンスというのは、早急に何とかしていただきたいと思います。

先日、駅で大荷物のためエレベーターを使いたかったのですが、ホームから上がるエスカレーターを間違えたばかりに、地上に出る時にエレベーターが使えずとても苦労したという経験がありました。どこかには案内が書いてあったのだと思うのですが、どこから上がれば地上までエレベーターで上がれるのかという表示なども、工夫していただければと思います。

私の妹は設計士をしています。妹から授乳室についての質問を受けました。名古屋市内だったら福祉都市環境整備指針というのがあったのですが、妹が所属する会社は誰もそういうことを知らなかったということがありました。

そもそも、設計をする会社が都市環境整備指針の存在すら知らないということに、ショックを受けました。

計画を立てる側に対しても広報をしていただきながら、バリアフリーの推進をしていただけると嬉しいと思います。

#### ■磯部分科会長

色々ありましたが、答えられるところからお答えください。

#### ◆中部運輸局 小野田課長

まずスロープの話ですが、スロープにつきましては一定の基準があって作られている、おそらく今作られる物は基準には合致しているというところがございます。一方で、他の施設なんかを見ますと、言われるとおり角度によっては使い方、非常に使いづらい物もあるということも聞いております。

見た目で見えるようにというお話であると思いますが、そういう声があったということは、この会議の趣旨でありますところで、伝えていきたいと思います。

福祉タクシーの運転のお話がありました。この会議には関係事業者の方も参加していただいております。この会議の内容は議事録でも残りますので、今日来ていない事業者に対してもそのような声があったということは、しっかり伝えたいと思います。

非常時のアナウンス、外国の方が多いという中で、バリアフリーの観点からどうしていくのかということについて、ご意見をいただいたことを伝えさせていただきたいと思います。

エレベーターの案内についても、ご意見を伝えさせていただきます。

福祉整備指針について、建築の専門家が知らないということがあったということですが、これについてもご意見があったということ、しっかりと伝えていきたいと思います。

#### ■磯部分科会長

スロープに関して言いますと、確かにバリアフリー経路だとチェックされるんですけど、そうで

ない場合には野放しかなと感じます。なんのためにスロープを使うのか、その意味が違うと言われてしまったら、それまでですけど、スロープの数とか、どうあるべきかが大事だと思いますし、一般的にあらゆる経路をスロープ化したらいいかというと、逆にこれ視覚障害者に言われたんですけど、平らだなと思ったら急にストーンと足をとられたと。それがスロープだったですね。それも逆に危ないという話があるんですね。

そうとなると、スロープの最初と最後には点字ブロックを敷いて、Kブロックを敷いてということになるんですけど、ちょこっとくらいのスロープならいいやという感じで、やってない所もあんですね。これは危ないんですね。

今日セントレアさんいますけど、セントレアさんはスロープの色を変えているので、ここからスロープだと見やすくなっています。

スロープの設置ってというのは、角度だけでなく色んな工夫をやっていかないといけないなと。今おっしゃったスロープの角度を表示するとか、一つのアイデアかなと、それで判断して自分が使えるかどうか、面白いアイデアだなと感じました。

あとは、ものを作る側がどれだけ知識を持っているかというのも大事な問題であって、ものを作る側の責任なのか、そういう指針とかそういったルールを周知させようとしてる側の責任なのかという問題がありますので、色々とお願ひします。

この間も私、建築設計表示が変わったというので、分厚い冊子をタダでもらいましたけど、結構そうやってタダで配っている事例があったりするんだなと、それは関心したんですけど、それがどこまで周知しているのか気になるころではありますけどね。

ホームページに載っているからいいや、ということではなはないなと思いますので、講習会なり、業界あげやっけていかなければいけないなと感じています。

続きまして、高柳様、お願ひします。

#### ●愛知県精神障害者家族会連合会 高柳委員

先ほどから評価会議の基準が問題になっていますけど、どこでどういうふうに決めた基準なのか。こういう基準でここは100%と言われても、それは評価したことにはならないと思う。基準事態が問題、どこでどうやって作ったのか。

例えば駅のバリアフリーに、なぜエレベーターやエスカレーターが入ってないのか。無い所があるのはそれが悪いとは言いませんが、この基準になぜそれが脱けているのか。他の物も色々あると思うんです。自分たちで基準を作っておいて、80%です、90%ですと言っても意味はない。評価会議とは何かという問題にもなります。

私は心のバリアフリーに非常に期待をしています。精神の障害ということについて色々バリアがあるわけですけども、目に見えない。そのことについては、また機会を作っていただきたいと思っています。心のバリアフリーということ、一つのテーマにしていきたい。

#### ■磯部分科会長

今の基準の話で、エレベーター、エスカレーターのことをどこに書いてあるのか、これを説明してください。段差の解消のはずですけど。

鉄道駅の場合は、段差の解消の中にエレベーター設置が入っている、ということを確認したいという



こと。

◆中部運輸局 小野田課長

鉄道駅のバリアフリーの段差の解消には、移動できるという観点でエレベーターが入っております。

■磯部分科会長

よく言われるのが、エレベーターとエスカレーターの違いなんですけど、バリアフリー上、エレベーターは段差解消のツールに道具になるんですけど、エスカレーターはそうではないということなんです。

理由は色々ありまして、視覚障害者の方にはエスカレーターへ誘導しないということになっています。これは色々議論があるんですけども、昇りなのか下りなのか分からないから、かえって危ないというのが今までのルールだったんですけど、分かればいいんじゃないか、という議論もありますので、これからはエスカレーターももう少し活用して、段差解消の装置として確実性があるんだったら認定してもいいんじゃないかという議論はあるようであります。

◆中部運輸局 小野田課長

ご質問で評価会議は何なのかというところですが、数値だけの問題でなく、目に見えないものをお聞きするということがこの場にありますので、しっかり伺って伝えたいと思っております。

■磯部分科会長

いわゆる段差解消、視覚障害誘導ブロック、障害者トイレというのは3点セットと呼ばれていまして、これを中心にやっていこうということなんですけど、確かに必要な物はそれだけではないんですね。こういう資料を見た時に、これが達成できているからバリアフリーは終わったと、思わないでくださいということなんです。

まだ足りないものはいっぱいありますよと。これが80%が合格点かと言ったら、合格点ではありませんので。まだ20%残っているわけですから、そういう資料の見方をしていけないといけません。

そういうやり方をしていけないと、こういうデータのもの見方というのは間違っただけを示したことになるってしまいます。非常に大事なことで、色々ここで議論して、新しい資料があるなら、目標どうしたらいいか、というのはこういうところの色々な意見を聞いて、検討していきたいなと個人的には思っています。

続きまして古田様、お願いします。

●愛知県障害者スポーツ指導者協議会 古田委員

私たちは障害者スポーツを通して社会参加を促進する、という目的を持って活動しています。私たちが関わる障害者の方たちは、アスリートと言われるような筋肉ムキムキの何でも自分で行ける方というよりは、在宅で外に出るのもままならない方々を、少しでも外に出て社会参加していただく、そういうところからだんだんスポーツに興味をもってもらえればなと、そういう活動をしている団体です。そういう目線から話をしたいと思えます。

この会議で資料を見て、駅の整備であるとか乗り物の整備であるとか、大事なことだと思います。

ですが、駅、駅、その間、というような、そんな視点に見えてしまって、実は家から出るために非常に色んなハードルがあるんだと、そんなことを常々考えています。

障害者の方々の目線であったり、介助する方々の目線というのも非常に大事なのかなと思います。

例えば駅ホームの点字ブロック、その上に荷物を置いたり、人が立ったりしていますよね。そういったもの、心のバリアフリーという観点かもしれません。

点字ブロックがあればOKだとかそういう事ではなく、日常生活に負担のない状況になっているのか、そういうところの視点があるのかなと思いました。

何人かの委員の方からお話があったように、基準というのは、物を作って、それがあればいいよと、そういうことではないだろうと。使う方々、使いやすさだとか、生活に即しているのか、そういうところを一つの評価として見ていくのがいいのではないかと。視点として落としてもらっては困るのかなと思います。

先ほどからお話があります東京オリンピック、パラリンピックがありレガシーをという話なんですけど、2026年に愛知県・名古屋市でアジア競技大会があります。まだ正式には決まっていますが、通常その後にはアジアパラ大会があるというのは前例からも想定されます。そこには多くの外国の方々、障害を持った方、介助される方、大勢来ると思います。そうした場合には、はたして今の日本がもってる基準でいいのかなと気になっていて、東京オリンピック、パラリンピックでもピクトグラムが世界共通かどうかという話があったかと思いますが、同じように中部の案内図などが世界標準なんだろうかという、そういう視点もいるのではないかと思います。

何かの参考にしていただければ、ありがたいなと思います。

#### ■磯部分科会長

事務局から何かありましたら、お願いします。

#### ◆中部運輸局 小野田課長

基準という点につきましては、これであつたらいいというだけではなく、あくまで今現在はこうである、これでいいというものではないものですから、伺った意見はしっかり受け止めて伝えていきたいと思っています。

#### ■磯部分科会長

先ほどの基本構想はどうしてもね、鉄道駅中心の整備でやってきました。最初の段階としては仕方ないと私は理解しています。しかしながら本当に欲しいのは街のバリアフリー、生活空間のバリアフリーなんですね。それをどのようにやっていくかということだと思います。

そのためには、新しいマスタープランなどを上手く使ってやっていくことなんだろうなと思います。必ずしも今日説明した基本構想を作ったから終わりではなく、非常に狭い範囲のバリアフリーなんで、当然ながら、生活空間の中では不十分だと思います。

障害者スポーツの話、色々進めておりますけども、幅広く見てほしいなと思います。どうしても今までのバリアフリー目線の基準が観客席へいかに誘導するかで終わっていますので、アスリートとしてフロアとかグラウンドに立つという視点がすごく弱いということなので、更衣室の問題とか話もまだありますし、そういう観点からみていくと、新しい基準が欲しいよねということになります。ぜひとも

そのような発言をぜひお願いしたいなと思います。

続きまして小川様、お願いします。

●岐阜県身体障害者福祉協会 小川委員

私は、将来的なお願いというような話をさせていただきたいと思います。

小学校や中学校で、障害者とともに生きるというような教育をしていますが、ある小学生から「障害者の人って、いつまで運転するんですか。高齢者の方が事故を起こす。高齢者は運転するのをやめて、電車やバスを使って生活をしなければならない。75歳くらいで免許証を返したらどうか。障害者の人は早く返した方がいいのではないの。」と言われました。

私は大学生の時の事故で、それ以来車いすの生活をし車の運転をしているのですが、「いつくらいに免許証を返すんですか。」みたいなことを言われました。私もいつまで運転できるのかなぁと思いつつ職場に帰ったら、苦情の電話がありました。

「松葉づえをついた人が65歳を過ぎててもまだ運転している。やめさせろ。」という電話でした。

その人をたまたま知っていたので、その方に「こんな電話がかかってきたよ」と言ったら、「車が無ければ何もできないよ。バスも乗れない。電車に乗って買い物も大変なんだ。簡単に何を言うんだ。免許証を返すなんて何を言うんだ。」みたいなことを言われました。

公共とか電車やバスが、もっと潤滑的に必要な時代がやってくるのではないかと、非常に思っているんです。移動等円滑化というこの会議が手本になって、県、市町村にきめ細かいソフトやハードの面で話し合っていけるようになってほしいと思います。

こういう会議を県でも市町村でも行って、どうしても公共交通機関を使わないと買い物に行けない、パン1つ買いに行くのも大変だ、というようなことを1つ1つ考える必要があるのではないかと思います。

今後への期待をしていますので、考えていただきたいなと思います。

■磯部分科会長

何か事務局からありますか。

◆中部運輸局 小野田課長

伺った意見はしっかり受け止めて伝えていきたいと思います。

■磯部分科会長

人の移動っていうのは、必ずしも大きいバスとか電車に乗って皆と一緒に動くというのもあるんですけど、やっぱり一人乗りの乗り物、それもさらに自動運転の流れの中でいきますと、誰が一番恩恵を受けるかという、今まで運転免許を持てなかった人にすごく恩恵を受けるんです。もちろん返納した人も恩恵受けます。

そういった観点からみると、凄いものができそうだなという期待感があります。それも一つですし、現にそうでなくても努力しながら、残された能力で自ら動こうとする人もいっぱいいます。その辺の色々なことも考えていく必要があるのかなと感じました。

では野口様、お願いします。

●伊勢志摩バリアフリーツアースセンター 野口委員

私が気になったのは、鉄道の駅のバリアフリー状況と車両を比べた時に、駅の方はハード面が徐々に、

3000人以上が条件ではありますが、かなり高い割合でバリアフリー化は進められているなと思ってはいるのですが、それに比べて車両の方がまだまだ割合的には低いというか、三重県ですと28.8%、岐阜県ですと9.3%と駅のバリアフリー化とのミスマッチというか、バランスが悪いかなと思ってまして、駅が移動できても車両に乗れないというのではダメかなと思います。

点と点ではなくて、線として考えるのであれば、表記の方法も駅と車両、バスターミナルとバス車両、旅客船ターミナルと旅客船を、照らし合わせて見られるような位置で見せてもらった方が、みなさんにイメージが付きやすいかなと思いました。

車両の方で特に気になったのは、鉄軌道車両が三重県で73、岐阜県で54、静岡県で255、愛知県は5,000という単位ですけど、これは車両の種類なのか台数なのか。鉄道はつながっているの、三重県はいったいどの車両を数えているのだろう、というのが気になったところです。種類だとこんなに無いかと思うし、どういう基準で出しているのかなと思いました。分母の違いで比率が全然変わってくるので、気になったところです。

先ほども免許証の返納という話が出ていましたが、都会での免許返納というのは、返納しても交通の便はそれなりにあると思いますけど、私たちが住んでいる地域では、免許返納してしまったら、買い物にも行けないし、誰かに会いに行くにしても大変です。病院に行くことすら難しいということもできます。特にみなさんが住んでいる地域の駅なんかは、3,000人利用するような駅ではないところからの出発、自分の家から出て行くということが厳しい。

3,000人以上利用する駅は、バリアフリーになっているし、周辺は買い物もできるという状況でしようけど、この駅にたどり着くまでの自分の出発地点の駅がどうなっているのかということが、私たち地方としては一番気になるところでありますし、そこをバリアフリー化してほしいと思いますので、そういったところを一度調べてみたらどうかと思います。

意外と、バリアフリー化されている所もあるでしょうし、うまく改修すればバリアフリー化できるという所もあったりするので、3,000人以上という基準ではなくても調べる余地はあるかと思いましたので、地方ならではの基準というのを作っていただけたらと思いました。

#### ■磯部分科会長

車両のバリアフリーの評価の仕方という話と、地方だからこそ考えないといけない話、運転免許の話とか、鉄道駅の3,000人という基準の妥当性という声が聞こえてきましたが、いかがでしょうか、事務局から何か。

#### ◆中部運輸局 小野田課長

最初にお話のありました表の見せ方ですが、ターミナルと車両といったところ、もっと見やすい見せ方があると思いますので、今後勉強していきたいと思います。

車両の数値の基準ですが、三重県が低くなっておりませんが、下に記載してあります「本社所在地で割り振っている」車両数でございます。三重県が少ないのではと思いますが、近鉄は本社が大阪にありますので近鉄の車両数というのは大阪となります。そういったところで本社の所在地を基準としていますのでバラツキがあるところでございます。

地方ならではの基準、3,000人にこだわらずにということでございますが、そういう声があったということと、次回以降の課題かなということとしますので、お伝えしたいと思います。

#### ■磯部分科会長

交通問題は、あくまでも交通事故というのは、必ずしもドライバーの責任だけではないんですね。やっぱり道路が悪いとかもあったりするんで、必ずしも運転者だけに責任を取らしていく風潮があるのはちょっと危ないかなと感じています。だからこそ、地域の交通安全施設なり、道路状況なり、より一層の向上というのがいるんだろうなと感じています。

地方だから敢えて言います。地方だからそこを頑張らないといけないと、私は思います。

3,000人問題は評価会議の中で一番で大事なことだと思います。中央でみれば確かに数が多ければいいんだと、多数決で終わっちゃうんです。そうではないんです。

もっと言うと、無人駅もけっこうあったりするんですよね。そういう所ではどうするんだと、駅員も誰もいない所で誰がどう助けるんだと、そういう話も出てきます。

そういう話を地方の方から、どうしていったらいいかということを上げていく必要があると感じています。いいコメントをいただきました。

次に伊藤様、お願いします。

#### ●UDほっとねっと 伊藤委員

私が一番気になったのは、心のバリアフリー教室のことで、ハードのことを伝えたいのか、心のことを伝えたいのか、接客のことを伝えたいのか、どれなのかよく分からないと思っています。

私どもも小中学校や高校などで啓発として講座などをさせていただいていますが、私どもでは一番大事なのはハードの整備である、その次に接客はハードの一貫ととらえて、「ごめんなさい」「ありがとう」言わなくてもよい、あたりまえとして提供される接客、心のバリアフリーにもなるかと思いますが、接客である。

その次に大事なのが、道行く人、一般の人への啓発活動で、心のバリアフリーという言葉あまり使いたくないんですけど、障害への理解であると、そういうふうに子供たちへは伝えています。

なぜ一般の人たちへの啓発活動が一番最後になってしまうのかというと、あたり無かったりするようなバリアフリーというのは、障害を持つ方たちにとっては、それほど重要ではないのかと思います。いつでもきちんとそこにある、ハードであったり、接客であったりとかの方が大事ではないのかなと思っています。

一般の人たちも、たまたまそういう場面に出くわした場合、適切なお手伝いができるようにという意味で、一般の人たちへも障害への理解をお伝えするようにはしていますが、一番大事なのは、自分で自分のことができる世の中にしていくことだということで、ハードの整備は大事であるというふうに子供たちにも伝えています。

心のバリアフリー教室を見ていると、乗り物フェスタでのイベントであったりとか、職員への啓発であったりとか、一般の方たちへのイベントでの啓発であったりとか、私たちが3つに分けて考えているものが全部混ざっているような気がしてしまいます。

何を目指して心のバリアフリー教室をされているのか、教えていただければと思います。

#### ■磯部分科会長

心のバリアフリー、具体的にということですが。

◆中部運輸局 小野田課長

我々運輸局としましては、ハード面の数字を持っておりませんが、ハード面を我々で作ってくということとはなかなかすぐにできないところ、施設管理の方々もそうであると思います。

そこに対して、「寄り添う」という言葉を使わせていただいたりしているんですけど、そういう気持ちをもって、特に以前からは小学生を主に教室を行っていたのですが、ある意見を聞きますと、それより大人に対して行うのが一番大事なんだ、という声もあったりします。

それだけではないですが、もっと広げていこうということで、我々としてはソフト面と言っているのかわかりませんが、誰もが自然に声をかけ、その方々が活動ができるということを目指してやっていく、ということなのかなと思っています。

●UDほっとねっと 伊藤委員

先ほど、まめっこの中井さんもおっしゃいましたけれども、物を作る人たちがよく分かっていない。

先ほどの話で、建築士がよく分かっていないという現状が実際にあると思っています。

私自身も建築士会に居りました折、建築士会に対する啓発をしようと努力をしましたが、建築基準法を守ればそれでいいだろうと思っている人たちばかりで、とてもハードルが高くて苦労いたしました。

ハードの整備をする、そこへの啓発をするのであれば建築家協会とか、建築士会であるとか、建築士事務所協会であるとか、そういった所を通じて、建築士へお声かけをいただくのがよいのではないかなと思っています。

接客であれば、商業の方から声かけをして、啓発をしていただくのがよいのではないかなと思いますし、一般の人たちへの啓発であれば、人権の方からやってもらうのが良いのではないかなと思っています。はたして中部運輸局、国土交通省がやるべきことなんだろうかと、ちょっとと思っています。

◆中部運輸局 小野田課長

ターゲット、目的と言いますか、そこをしっかりと絞ってやらなければいけないと、いただいたご意見を参考にしてしっかりやっていくことが必要だと思います。

■磯部分科会長

最後におっしゃった、どうしても国土交通省の中で全部やろうとすると、足りないものがでてくるということなんですね。私が冒頭で言ったように、自分の専門分野だけで完璧にできるわけではないので、いろんな人と提携しないといけないということです。だから国土交通省の中だけで完結しようと思わないでください。できないものは、できないと言って他の力を借りること、これをやっていく必要があると思います。そうしないといけないと思います。

あとは評価っていうのを誰が評価するかという時に、今回のものだとこれは設置者側の評価なんですよ。俺たちは作ったぞと。作って満足しただけの話になるんです。

大事なものは利用者の評価、利用者の中にはさきほどお話しがあった介助者という人達も入ってくると思います。そういう方達の評価をどう得るか、そこだと思います。そこをやっていかないと、評価会議という意味がないと思いますので、色々考えていきましょう。

次に山田様、お願いします。

●福井市ボランティア連絡協議会 山田委員

二つあります。

一つは、先ほども話がありましたが、非常時のアナウンスの問題なのですが、3月に福井から大阪方面へのサンダーバードに乗りました。その時に、京都駅の近くで人身事故があったということで、サンダーバードが堅田の駅で停まりました。アナウンスで、京都へ行くのであれば、停まっている普通列車に乗り換えれば早く着きますよ、サンダーバードはしばらく停車し、人身事故の経過を見ての発車になりますというアナウンスでした。

理解できない方はすごく時間がかかってしまう。普通列車は発車したくても、次から次へと乗り換えの人が来て発車できない。最後の方に外国の方がソロソロと出てこられたんです。

なかなかアナウンスが理解できない人がある。聴覚障害者の方が乗っていたとしたら、全く意味が分からないだろうと思いました。

そんな経験をしましたので、やはりアナウンスの問題は何か考えていただきたいと思います。

もう一つは、3月の会議の時に質問したと思いますが、バリアフリーの項目の点で、段差、視覚障害者用誘導ブロック、障害者用トイレの中には、聴覚障害者のことが盛り込まれてないから、項目のことについて検討してみてください、と質問したと思いますが、その結果はどうなったんでしょうか。

■磯部分科会長

列車トラブルの話と、指標の話ですね。特に聴覚の方の対応というのは、どのように評価していますかということだと思います。いかかでしょうか。

◆中部運輸局 小野田課長

3月の会議の時のご質問、聴覚障害者の件についてですが、まず、数値を出させていただいているのは、一番最後にお配りしております、基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要（2017年度末）、これが基本方針の中に掲げているものですから、今日出させていただいた数値はこれに基づいて出させていただいております。

検討、結果はどうかということにつきましては、申し訳ございませんが、今日は資料がございません。ただ、本日いただいたご意見、評価会議の中でそういうご意見があったということは、しっかり伝えさせていただきたい、基本方針の目標の中に、聴覚障害者についての記述がないのはどうなのか、というご意見をいただいたということ、伝えさせていただきたいと思います。

■磯部分科会長

列車の対応の話が今ありましたから、いろんな対応の仕方がもっときめ細かく言わなければならないと指摘されましたので、また色々これも関係者と色々議論していかなければならないと思いますし、新しい評価資料というのは事務局の説明はルールにあるものを説明しただけだということと終わっていますので、ルールに無いものはどうしたいかということ、これから色々な研究をしないといけないでしょうね。

その研究というのが、国の研究機関を通してやらないといけないし、我々も研究者も通してやらないといけないし、実際の当事者団体も一緒になってやっていくんでしょね。

研究というか、勉強は常にしていかなないと、ルールができるのを待っているのではなくて、ルールを

作らないといけないわけですから、それを発信していかないといけないですね。

それは中部だけではなく、全国的に共通した話題ですから、ぜひとも全国で発信して全国で考えていかないといけない課題だと感じました。

次に埴田様、お願いします。

●福井市身体障害者福祉連合会 埴田委員

この分科会は評価するだけなのか、指導して100%になるようにお願いできるのか。

福井には新幹線が通ります。そのためのバリアフリー化を100%できるような指導をしていただきたいと思います。

駅舎などについては、打合せの場を持っていただいて、我々障害者の意見を聞いていただければと思います。

福井はだんだん交通のアクセスが悪くなっています。バスは朝と夜しか来ない状態。

私ども高齢者が車の運転をしています。高齢者が運転してもいいような安全な方法を指導していただけたらありがたいと思います。

それから、心のバリアフリーですけど、なかなか難しいと思います。

福井市では、お助けカードの外に黄色のネックチーフを作って、助けてほしい時の合図に使っています。近くの人に助けてもらえるように作りました。そのような取組を行っています。

■磯部分科会長

福井の課題が出ましたが、何か事務局から答えがあれば。

◆中部運輸局 小野田課長

「この分科会は評価するだけなのか、100%にもっていってもらえるのか」というところで、先ほども基準に対する数値的なものが出ていますけど、あくまで目標に対して現状がこうなっているところをお示ししたのであって、もちろん、これ以外はやらないといことはございませんし、その間何があるのかということを見るための会議でもあります。

この目標というのは、2020年度末までの目標が書いてあるわけです。来年です。それ以降の目標も当然示されていくことになるでしょうから、こういった会議の意見などを聞きながら変わっていくのではないかなと思います。

■磯部分科会長

静岡の小倉様、お願いします。

●静岡県聴覚障害者協会 小倉委員（手話通訳あり）

二つお願いしたいことがあります。

一つは配慮をしていただきたいことがあります。発言者がこちらから見づらいということがあります。六角形や円形のような形で席を設けていただくとありがたいと思います。

もう一つは、発言者は手を挙げてお名前を言っていただけるとありがたいです。どなたが発言しているのか分かりづらいので、お願いできますでしょうか。毎回始める時に、司会の方からも言っていた



できるとありがたいと思います。

今日の会議資料で、その他の資料「基本指針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要」で、聴覚障害についての項目が見当たりません。私は聞こえないというだけで、首から下は障害がありません。歩くことも、上ることも降りることも問題ありません。問題は、そこに行くための情報が得られないということです。

例えばの案ですが、駅や空港への導線、日本語が分からなくてもその目的地に行きやすいか、その方法が行きやすいかどうかという評価を得たい。ピクトグラムというサイン、わかりやすい情報がどの程度あるのか、そういったデータが欲しいと思います。

先ほどのアナウンスのお話。日本語でアナウンスされても、私たちは聞こえないので分かりません。見える形で情報を取り入れることができるとありがたいと思います。

電車の車両ですが、そちらの情報バリアフリーについて私の考え方を説明します。大きく分けて3つ。

①小さくても見える、②大きくして見やすくする、③小さくても見にくい。

一番目は新幹線の場合。皆が同じ進行方向を向き、前と後ろに電光掲示板があります。それは小さくても、皆が同じ方向を見るため、視認性に優れています。東京の山手線は、大きくて色も色々ありますし、1つの車両に複数あり、どこにいても色々な情報を得ることができます。次の駅や今いる場所がどこか、見て分かりやすいです。

東海道線は表示が小さく、情報が少ないです。とても見づらく、次の駅がどこか、今いる場所がどこかが分かりづらいです。山手線のように大きな表示板があると嬉しいですね。

#### ■磯部分科会長

聴覚障害者からの発言ということで、先程と同じようなことになりましたが、車両の表示というものを、色んな工夫と言うか、更にレベルアップを期待したいというのが趣旨だったと思います。

何か事務局からありますか。

#### ◆中部運輸局 小野田課長

会議の設営の話になると思いますが、六角形などの配席の関係については次回から配慮と言いますか、相談させていただきながら次に繋げていきたいと思います。

#### ■磯部分科会長

あの、こうやって「磯部です」といって発言すること、これが大事なんですね。ごめんなさい。自分でも気を付けるつもりでしたが、つい、うっかりしてしまっていて、今日ちょっと失礼しました。今の小倉さんの話は、コミュニケーションをする時に、音だけでやってるかということ、そうではなくて、表情が見たい。そこがものを話しているということ。つまり、笑って話しているのか怒って話しているのか、これ違うんですね。そういうのを知りたい、顔が見えての会話がしたい。それも一つのコミュニケーションだということでございますので、会議のやり方もの工夫が必要かなと思いました。また色々と検討しましょう。ありがとうございました。

#### ■磯部分科会長

学識者の板井先生と、村井先生にもご発言をお願いしたいと思います。

板井先生からお願いします。

●皇學館大学 板井准教授

板井です。よろしくお願いします。

私から今後の本会議への期待を込めて、2つコメントを申し上げたいと思います。

何人かの委員の方がご質問されていましたが、分科会の目的は、端的に言えば本省への言挙げということになるんだろうと思います。今日これまでにいただいた皆さんのご意見というの、どれも大切なご指摘だと思うんですけども、これ全て検討してもらえるんでしょうか。本省の会議も、年2回開催すると出ていましたけれども、時間や回数に制限がある中で、分科会での意見が無駄にならない会議の仕組みというものを是非作っていただきたいと思います。

そのためには例えばですが、本省の評価会議で、具体的に中部はどのように見られているんでしょうか。本省の会議において、中部のどこが課題だと認識をされていて、分析をされていて、どのような点に改善の余地があると思われるのか、というような形でのお題を逆に示していただくというのも1つなのではないかなと思います。

我々が全国的なバリアフリー施策の中で、この場で検討すべき課題は何だというふうに本省は考えていらっしゃるのかどうか、そこは確認していただきたいと思います。

第1回の本省の議事概要がホームページに公開されていますが、この中で「中部」という文言は6回出ています。おそらく把握されていると思いますが、いずれも優れているという評価の対象としてあがっているんですね。何も課題が無いのかということ、先ほど来皆さんからいただいているご意見との齟齬があります。そういう意味では、自分たちで考えるということなのでしょうか。決して皆さんからお気づきの点を1つ1つ網羅的にいただくというのが無駄だとは思いませんが、我々も限られた時間ですから、そういう意味では効果的に意見をいただく、内容やお題を決めて会議を進めていくというような議論の仕方と、それから、それぞれ本当にざっくばらんに皆さんからご意見をいただくというような議論の進め方を、うまく使い分けていただきたいなというふうに思います。

仮にこれ、議題が決まっているのであれば、テーマが決まっているのであれば、それぞれの委員の皆さんも予めそれぞれのお立場から勉強されたり、あるいは意見を把握されたりしてこられると思いますし、反対側に座っていらっしゃる自治体の皆さんも含めてですけども、関係者あるいは適任者の方を派遣していただくというようなことも可能なのではないかなというふうに思います。

磯部先生はお優しいので、私が憎まれ役を買って出たいと思いますけれども、忘れちゃいけないですよ。この3月までやっていたバリアフリー会議って、あれは何だったんでしょうかって話です。それぞれちょっとずつ意見を言って帰って行くというような場になってしまったんじゃないかなと。今回リニューアルするということにあたっては、この機会に抜本的な議論の進め方、あるいは我々に求められている役割の明確化、あるいはもう少し突っ込んだところでのテーマを設定していただけるとありがたいなというふうに思います。

その上で最後の1点ですけども、私が考える本会議の1丁目1番地は何かと考えると、やっぱりマスタープランと基本構想なのではないでしょうか。この国土交通省中部運輸局で議論すべきテーマとして1丁目1番地はそこではないかなと思います。その点については資料の5でも出ていましたけれども、この数字でいいんですかという話です。平均上回っているから中部管区、いいんじゃないですかという話なのか、第1回の議事録概要でも本省の会議でもお褒めをいただいた部分かと思います

けども、23.7%で果たしていいのかどうかですよ。ここまで出していただいたご意見のいくつかは、もしかすると各自治体で、あるいは特定のエリアでのマスタープランや基本構想を立ち上げることによって、そのプロセスも含めた評価に我々が直接コミットできる可能性を持っているということ、ここで共有しなければいけないのではないかな、というふうにも思います。

そうすると、この23.7%が、皆さんにとって周知がまだまだなのであれば、そのあたりも検討するべきところだと思いますし、自治体の皆さんにおかれましても、出てきているそれぞれの当事者の意見から、どのようにすれば回復していくのかということを考えていただける手段にもなると思いますので、そのあたりも今後議題の優先順位としてご検討いただけるといいのではないかと思います。

私からは以上です。

#### ■磯部分科会長

それでは、村井先生お願いします。

#### ●日本福祉大学 村井准教授

日本福祉大学の村井です。

今日配布いただいた資料を拝見したコメントをさせていただきたいと思います。

数字の話が出ていましたけれども、数字上達成することは大事だと思うんですけども、数字だけが一人歩きしますので、その背後のことをしっかりと我々が把握していかないといけないなと思いました。

ちょっと評価しにくいことなのかもしれないんですけども、バリアフリー化がどれくらいできているということについて、それが気持ちよく使えるバリアフリーなのかというふうな、そこまで突っ込んでいくといいのかなと思いました。

例えば、バリアフリー化したとしても、使いたくなるバリアフリーと使いたくならないバリアフリーがあると思っていて、使いたくならないバリアフリーはそれはバリアフリーではないんで、そのあたりも、せっかく多方面からの方がいらしているので、検証してしっかり改善、配慮できていけるといいのかなと思いました。

色んな人がバリアフリーに関わって巻き込んで、加えていくといいのかなと思うんですけども、例えば何かを整備していく段階、例えば駅にエレベーターを付けるというそういうことでもいいんですが、そういう時に地域の方とか子供とか学生とかそういう人に、計画でも体験でもそういうことで少しずつ関わってってもらえば、興味、解釈そういうふうにつながっていくのかなというふうに思いました。

それでいろいろな人が知るようになって、知ることが基本だと思っています。

多分色々なところで色んな対応をされていて、良い事例も沢山あると思うんです。そういうのを見学したりあるいは体験したりという、そういう機会があってもいいのかなと思いました。ただ、逆にうまくいかなかった事例こそ見たいなというふうに感じています。多分、うまくいかないようにバリアフリー化したなんて、そういう目標は絶対しないと思うんですけども、でもそうなってしまったというのは、何かそこに大きく影響する部分があると思うので、なぜそうなってしまったのかということ、それを理解すると、それがみんなの共有財産になって、どんどんいい物が次々と提案されていくんじゃないかなというふうに感じました。

今日の資料からそのように感じたところです。以上です。

#### ■磯部分科会長

ありがとうございました。

両先生から意見をいただきました。

この分科会としての役割というか、主眼点は何かということをも明確にしろということであると思います。それは大事だと思います。いくつかの県がありますから、全ての県に共通の話題もありますけども、東京では議論しにくい話題、逆に東京で議論できる話であったら、それを参考にしていくという話もあると思います。

例えば名古屋駅のような大規模駅になってきますと、東京でもいっぱいあるわけですから、そういうところの議論は共通点があるんだろうなと思います。

逆に言うとローカル駅、又は観光地、又は離島、これなんかは中部独自の課題というのが多々あると思います。

ただそれが3千人という全国一律の数字で切られている。本来は3千人というのは、それぞれの事業者の自己努力で何となるというような発想であったかもしれません。ですから国が助けるのは大きい駅だけだよという話だったかもしれません。

しかし3千人という数字で切ってしまったために、3千人以下の駅はバリアフリー化してはいけな、みたいな捉え方をする人も出てきたということでもありますので、かえって何もできなくなってしまっている状況なんですね。3千人という数字で切ってしまったために。

むしろ3千人より少ない所をどうしたらいいのかなと、これが地方の視点かなと思います。

あと障害当事者の話、色んな当事者別の話、これもある意味では全国的に同じなのかもしれません。問題を整理して中部で議論する必要があるのか無いのか。課題の整理、これが必要であると思います。

必ずしも中部が優れているとは思いません。たまたま愛知県が、バリアフリー法ができる前にちょっと頑張ったので数字が上がっているのかもしれませんし、セントレアの話題がいっぱい出てくるので、セントレアの時に色んな方が協力し合ってやったということが知られていますので、そういう意味でお褒めいただいているのかもしませんが、もうセントレアも遙か昔です。今は羽田とかから言わせると、もうセントレアは古いよと言われていくくらいなので、過去の栄光にしがみつくとはいけませんので、また新たなことをやっていきたいと思います。

新たな中部の課題というものを見つけて、ここで解決できたら嬉しいんでしょうけども、全国に発信して行って、新しい国としてのルールを変えていくのなら変えていくという、そういう方向に行きたいなと感じます。

今日の議論をまとめていただきまして、まだこういう方向性があるのではないかとこののを、事務局でも整理していただいて、皆さんに提案していきたいと思っています。

#### ●議事（4）中部運輸局・中部地方整備局の取組みについて

- ・中部運輸局の取組み 中部運輸局 消費者行政・情報課 山内課長補佐より説明
- ・中部地方整備局の取組み 中部地方整備局 企画部 山路建設専門官より説明
- ・建築物の委任条例の制定状況 中部地方整備局 企画部 山路建設専門官より説明

## ※質疑応答

### ●子育て支援のNPOまめっこ 中井委員

資料6の心のバリアフリー教室とか、バリアフリー化推進功労者大臣表彰のところで、今後積極的に推薦すべき対象項目として子育てが入ってきたのが、私としてはとても嬉しいなと思っています。バリアフリーの会議の中で子育てという分野が参加してまだ2年くらいなので、なかなかそういう事例が無いものですから、この会議に参加させていただいても、発言する項目がなくて苦労するんですが、是非この心のバリアフリー教室を開催するにあたって、子育てという分野を入れていただきたいと思っています。

色んな補助金とか交付金のご案内がありましたけれども、駅に設置するエスカレーターは、昇りだけが付いている所が多いんですね。ベビーカーをもって上がることはできるんですけど、降ろすことは危険を伴います。小さい子の手をつないで降りるとか、妊婦さんだったり、降りる方が大変だったりするので、そういう所にお金が使われるといいと思います。

そういうことを分かってもらうために、心のバリアフリー教室とか、駅を整備する時に、妊婦さんや、小さな子を持つお母さん、ベビーカーを使うお母さん達を、是非参加者に入れていただければなと思っています。

### ■磯部分科会長

子育て分野に期待したいということですので、色々と検討してください。

車いすとベビーカーと同じように見えますけど、違うんです。車いすで整理すれば全部がうまくいくかということ、そうではないんです。そういうこともこれから宣伝していかないといけないと感じました。

時間もきていますので、そろそろ終わりにさせていただきたいと思っています。

全体を通じて、小澤交通政策部長から感想などございましたら、ご発言をお願いします。

### ◆中部運輸局 小澤交通政策部長

本日は限られた時間を超過して、ご迷惑をおかけしております。

多岐にわたるご意見を賜りまして、いかに整備してもまだまだ穴があるということ、身にしみて感じただいでございます。

この会議での議論が、きちんとフィードバックするようなことになっているのかというご意見もございました。

資料1で移動等円滑化評価会議の設置の趣旨について、事務局から説明させていただいたとおり、全国10箇所で行った分科会での意見を中央に吸い上げて、それを国の責務として適時かつ適切な方法により検討を加えて、その結果に基づいて必要な措置を講ずるよう努めなければならない、というふうに明文化されています。

ただ、急ぐと、冒頭に磯部先生のお話にもありましたように、「多数決ではない」ということなので、多くの意見があったものについてだけやればそれでよしということではなく、少数意見についても一つ一つ、あるいは中部地域は東京等とは違う地域の課題もあるというようなことも、細かく見ていかなければいけないというふうなご意見を、いかにきちんと、一つ一つ丁寧に対応していくか、大変時間がかかることではありますが、雑にならないように細かくケアしてまいりたいと思っています。

私ども中部運輸局、中部地方整備局としても、本省とコミュニケーションを取りつつ、皆様の期待に答えるべく頑張っていきたいと思えます。

この会議はこれからも定期的開催されるものでございますので、どこかの段階で、先にいただいた意見が反映されて、それをPDCAにのせて、どんどん精度を高めてまいりたいと思っております。引き続き皆様から、身近な体験あるいは聞いた話でも結構ですので、この会議で現状で足りないところについて、引き続きご指摘賜りますようよろしくお願いいたします。

■磯部分科会長

次回に向けて色々と、会場の設営の仕方もありますし、会議のテーマのやり方もあたりしますので、慎重に今日の議論をまとめていただいて、次回に役立つようにしてほしいと感じました。

●中部地方整備局 梶田環境調整官 挨拶

●閉会