

日時 令和2年8月31日(月) **書面開催により実施**

場所 名古屋合同庁舎第1号館 11階 共用大会議室

【参加委員から提出された意見】

●A J U自立の家 山田委員

- ・高輪ゲートウェイ駅は、楕形ゴムの採用によりホームと車両の隙間解消し、スロープ等の人的介助なしに、車いす使用者が自力で乗降が可能になった。中部管内でも導入を進めるべき。

現状の中部管区の鉄道事業では、一部を除いてホームと車両の高低差があり単独乗車はできない。

例えば名古屋の地下鉄では年間30万人以上の車いす利用者が地下鉄を利用している。その度に駅員がスロープを持ってきて対応している。大阪や東京の路線では高輪ゲート駅と同じように既になっている。大阪では乳母車の人対応も完ぺきに近くすべての列車全ての車両に車いすと乳母車対応になっている。

私はかつて福祉のまちづくり委員をしていた時、何度もこの問題を提起してきたが、未だ変化が見られない。

- ・2026年アジア競技大会、パラ競技大会に向けて、愛知と中部地域もIPCアクセスガイド、Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインのレベルをめざすべき。

その為の対応を早急にするべきで、そのモデルはセントレア空港づくりのように障害者を中心に専門家がそれをフォローし、ユニヴァーサルデザインの理念に基づいてガイドラインを創るべきである。これは中部運輸局も本腰を入れて対応しないと、東京オリンピックとパラリンピックと比較され、アジアから来日する障害者や関係者に大きな批判を得ることになりかねない。また来日した障害者や関係者は競技のみでなく終わった後各地へ観光に出かけることは必定。と考えれば名古屋だけでなく中部管区全てに対応が求められることとなります。

2026年はすぐそこまで来ています。今すぐ取り掛かるべきだと考えます。

- ・私はほぼ毎日、(車いすで)A社とB社を利用しているが、A社は運転席の後ろか車掌の前に誘導します。まだ一部ですがホームと車両の段差をなくしユニヴァーサルな対応になっています。ソフトの面もとても気持ちよく利用させてもらっており、A社とB社の違いを毎日感じながら利用させてもらっています。

C社は、駅に着いてから乗るまでに極めて長時間を要し、A社と同じように車掌の前に乗ることになっているが、車いすで利用できるトイレは4号車にあり、その意図は全く対応できてない極めて官僚的です。

- ・障害当事者等からの意見をきくことは重要。計画の段階で当事者を参加する仕組みを作るべき。マスタープランや基本構想の中に盛り込むべき。

●名古屋ライトハウス 岩間委員

- ・最近のバリアフリー整備により、視覚障害者も安全・安心して駅を含め移動ができるようになってきました。

ただ、整備を進めて行く上で当事者にとって目で確認できないため、整備の状況がわかりません。当事者が理解できるように情報提供・声掛けなど、お願いしたいです。

- ・公共交通業者や教育関係など、接遇研修を含め、視覚障害者の誘導や声掛けを例示し実施してほしい。
- ・計画・検証など、バリアフリー整備に向けて、必ず当事者の意見を取り入れてほしい。
当事者としては、一般の意見を持ち、発言できる人を選定してほしい。
- ・視覚障害者に有効な点字ブロック、安心・安全に歩行するためには、周囲の人たちの理解が必要です。
何のために設置してあるのかを接遇研修やポスター掲示などで広く広報してほしい。
ご本人の歩行能力も重要ですが、周囲の人たちの理解があればホームから線路への転落を防ぐことができると思われます。

●愛知県精神障害者家族会連合会 江崎委員

- ・心のバリアフリーについて、具体的に進めるにはどうしたらよいか。
啓蒙啓発の委託事業の制度があるといいと思います。
心のバリアフリーを実現することは難しいことです。思いやりを持つことは大切ですが掛け声だけではうまくいきません。
どうしたらよいか、心のバリアフリーについての啓蒙啓発事業を推進するために、委託事業の制度作り、委託した団体が目標達成するために事業を行うといいと思います。
- ・地域の障害者団体に、移動等円滑化評価会議の資料を基に議論していただき意見を出していただいたらいいと思います。
また、このような移動等円滑化評価会議の取組がなされていることは知りませんでした。
国土交通省の事務局の役割として、有益な意見を出していただく仕組みがあればいいと思います。

●静岡県聴覚障害者協会 小倉委員

- ・移動バリアだけでなく情報バリア対策についてもきちんと計画に反映していただきたい。
聴覚障害者は「必要な情報を必要な時に得られないために、移動が制限される」情報バリアがあることを認識いただきたい。
- ・自分が住む静岡県のマスタープランを見たが、担当課は都市計画課。
都市づくりや整備、開発、保全がメインであり、障害や福祉については触れていなかったように見受けられた。
平成31年3月 国交省総合政策局安心生活政策課発の「移動円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」P21「町内検討組織の構成例」にあるように、現場の実態を把握している職員を参加させ、できるだけ多くの関係者を参集させるべきではないか。
P35「マスタープラン作成協議会又は基本構想作成協議会の構成員例」も良い。
先進して策定した地域の構成員リスト（職業や役職のみ）があると実感を持ちやすい。
障害者団体や市民団体に構成員をお願いする際に、このガイドラインの漫画版もあると読みやすくして良いのではないか。
- ・無人化が進み、トラブルの際は本部との音声通信に限定される施設が増えたように感じる。
「何かあったら音声で対応」だけでなく、聞こえない人、話せない人もアクセスできるように考えてい

ただきたい。

「音声通話が困難な方はスピーカー部分を指でたたき続けてください」など具体的な対策が書かれてあるとやりやすいのではないか。

●岐阜県身体障害者福祉協会 小川委員

- ・UD タクシーの導入について、各タクシー会社が進めていることに非常に興味深い点と感じた。
- ・県によっては、都市公園のバリアフリー化が進んでないと感じた。
- ・道路のバリアフリー化に限界を感じたが、その理由が知りたい。
- ・出来れば、少人数でいいので、障害者団体（身体、視覚、聴覚）各1名と行政等で、委員会を立ち上げ、実際に主要な駅周りを一緒にチェックをする等してはどうか。
- ・あまりにも、利用される交通機関及び駅に差がある（集中する）
バリアフリー化が進むのはいいが、混み過ぎて利用しづらい。その為、もう少し、地域に分散出来る社会・地域づくりが必要ではないか。
ターミナルと都市公園について、同時に考える必要があるのでは。

●福井市身体障害者福祉連合会 多田委員

- ・福井市身体障害者福祉連合会といたしましては、北陸新幹線工事施工者と打合せをいたしている所です。橋下の所に障害者専用の駐車場の設置をしてもらえないかとお願いいたしました。
- ・心のバリアフリーと言う問題は成果が出にくいと思いますが、今日まで出て来ました問題点を良く検討されて少しでも一般の社会全体が関心をもっていただく様努力したいと思っています。
- ・町が作成するマスタープラン・基本構想の作成するためには、各団体等との協議の上作成していただきたいと思います。（障害者、老人会）
- ・昨日のニュースに出ていました多目的トイレの早朝の使用禁止とか盲目の人のホーム転落事故等、心のバリアフリーの心使いしただと思えます。
- ・行政との考え方の違いは私達の要望に対して行政の方からは予算がないとの回答で終わってしまう事が多々有ります。
改善を申し込んでも何か事故が起きなければ対処しないと言うことです。

●愛知県盲人福祉連合会 金子委員

- ・鉄軌道駅のバリアフリー状況について、投資費用等の課題はあるが、利用者数が1日平均3千人以上の駅と限定せず障害者の利用が一人でもあればバリアフリー化を推進していただきたい。
地域の状況を観察していただきたい。
- ・障害者用トイレについては、一駅に必ず一カ所設置していただき、後は利用人数による設置数を考えていただきたい。視覚障害者は、どこにトイレがあるのか、分からない状況に陥る。
- ・ホームドアの設置状況は、車両扉の統一等技術的困難さは理解できるが、せめて新幹線については、躊躇なく整備していただきたい。
- ・ターミナルのバリアフリーの状況について、エレベーターやエスカレーターにより進捗しつつあるが、エスカレーターは、上りと下りで一対で設置していただきたい。

- ・案内表示や音声案内を必ず設置していただきたい。エスカレーターからの点字ブロックが敷設されていないところが見受けられる。
障害者用の案内や視覚障害者誘導用ブロックの敷設には、視覚障害者当事者の立ち会いをした上で決定していただきたい。
- ・市町村のマスタープラン・基本構想の策定は、障害者当事者団体の意見を聞いていただきたい。
また、県市町村の職員は、各障害別当事者と同じ条件で実体験をしていただき障害者目線で考えていただきたい。

●伊勢志摩バリアフリーツアーセンター 野口委員

- ・各数値目標の表現
平均値より上が赤、下が青の表現はわかりやすくてよいが、平均値（数字）もどこかに表記しておいてほしい。
- ・鉄軌道車両
以前会議でも質問をしたかもしれませんが、鉄軌道車両の数は、車庫に保管している数で計算しているのか？どの基準で数えられているのか不明。県別で表記するのはむずかしいのではないかと数え方基準をどこかに記したい。
- ・表とグラフの色分け
表とグラフの色分けの項目が一致しないのでわかりにくく、統一したほうがいい。基準適合車両＝福祉タクシー台数、など
- ・トイレ・便所の表記
旅客施設では「トイレ」と表記しているのに、都市公園は「便所」の表記がされている。「トイレ」も統一してもよいのでは。
- ・福井県が推進している「カーポートパーキング整備事業」に興味ある。パーキングパーミット制度がある程度整って来たら、次はこれもいいのでは。
- ・東海旅客鉄道株式会社の取組について。車両において、車いすスペースの基準改定については、随時教えてもらいたい。
また、この5月から？進められている、最後列座席後ろスペースにおいて、スーツケース置き場の事前予約と、無断利用の罰金制度の詳細と開始してからのトラブル等があれば教えてほしい。
- ・JRおでかけネット。JRWEB参照
Q:車いすを利用して新幹線に乗車する場合は、どのように予約すればよいですか？
A:車いす対応座席をご予約の際、特大荷物の持込み予定がある旨、あわせてお申し出ください。
となっていますが。あのスペースは車いすを折りたたんで収納することもある。そのため、車いす利用者の認識はひろまっているのでしょうか？
車いす利用者やあきらかに荷物が多い人などには、声をかけているのでしょうか？（ネットや自販機で購入する人には難しいが…）
取組始めたあとの運用の現状を知りたい。
- ・三重県の取組紹介がされているが、各市町においてもいろんな取り組みがされているので、それらも挙げていただけるといい。

各市行政や企業の取組に新しいものや工夫されたものがあり、とても参考になる。

- ・マスタープランや基本構想を行うと、それらを実行しないといけないという呪縛を行政は考えているので、なかなか手をあげないのではないかな。

計画を実行することは理想ではあるが、当事者含めたいろんな分野の方たちと、「話し合う、意見を述べ合う」ことにも大変意義があると感じるため、そのことを踏まえた、取り係をしてもらわれるような、ハードルを下げて取り掛かってもらいたい。

会議をおこなうことで、行政が行うことばかりではなく、市民から行動が起こせることもみえてくるため、それらを広く公開して、市全体で考えられるようなものになればよい。

- ・マスタープランにおいては、基本、ターゲット地区に住む、または駅等利用して訪れる住民たち対象かつ『平常時』を想定しているが、平常時がその地区によって違うことがある。例えば、観光地においては「その地区の住民よりも多い来訪者がいるのが平常時」であったりする。その場合を考えたマスタープランとして考えていきたい。

また、『平常時』であるため、そこまで広げられないのはよく理解できるが、「災害時」（地震や台風）における避難場所（対象地区の多くは避難所等が入っている）への経路や施設のバリアフリー化などを把握しておく必要がある。

マスタープランでの対応が難しいなら、この件については、別課にて、対応ができるような行政として横の連携で取り組んでいただきたい。上記の災害時のことから、『学校』が教育文化施設として入れるよう促していただきたい。

- ・現在は、主にハード面の整備目標（目に見えて数字でも表せられやすい）で比べられがちだが、IT化による整備もバリアフリー化に入れてほしい。

例えば、交通系ICカードの導入（だいぶ普及されているが、まだできてないところもある←（三重県内のJRとか…））。

また、それらに付随して、ICカードの障害者割引対応可など。

割引のためにスタッフによる人的処理などを考えると、そこにスタッフ一人対応の時間を考えると、長い目で見てよいと思う。

また、ご存知のように視覚障がい者にとって、現金の支払いのわずらわしさやお釣りの確認などのない、ICカードは、おそらく障害者内ではいち早く自分たちのものにしつつある。

しかし上記の環境整備がまだまだ行き届いていないように思う。（特に地方）

- ・いつも必須となる、3000人以上の利用駅（バスターミナル）など、利用者数だけでははかれない事情を考慮してほしい。

例えば、利用者数の少ない駅ほど、高齢者利用が多く、無人駅でもあったり、バリアフリー化は急務。

また、その駅（バスターミナルなど）周辺の街を見れば、病院があったり、障害者施設があったり、観光利用が多かったり、点で見るのではなく面で見えて判断できるようにしてほしい。

企業にとっては厳しいことかもしれないが、行政からの改修補助も3000人しほりがあるばかりで、上記のようなバリアフリー化急務な地区が後回しになるのは、なんとも腑に落ちない。

それらがマスタープランにつながるのかもしれないが、マスタープランにおいてもやはり、高齢者が利用する駅では対象にならなかつたり、下記に記したようにまだまだ横に広がっていかないのが現状だと思う。

- ・中部地区において、該当する旅客船ターミナル（利用者1日3,000人以上）がないのは寂しい。毎日稼働していない航路もあり、平均しても一日3,000人を利用するというのは、特に船では難しい。利用者数だけで判断しない、新たな指針があってもよいと思う。例えば、大型客船（高齢者多いです）が年間〇回接岸していることなど、一時的にでもたくさんの利用者見込めるターミナルなども上記の駅やバスのターミナル同様数字ではかれない、ファジーな感覚のバリアフリー化を。

【分科会長、学識者のコメント】

○日本福祉大学 村井准教授

【マスタープラン、基本構想策定の進展】

- ・バリアフリー化されていても、その施設が使えているかを検証すると、課題が見えてくることがある。使えているかどうかが分かれば、マスタープラン・基本構想の策定につながるのではないかと。
- ・バリアフリー化すれば、高齢者や障がい者だけではなく、健常者も必ずメリットがあると思う。大学の講義では「自分の家で足を骨折したら使えなくなる箇所を調べてきなさい」と言うと、風呂やトイレなどが挙げられる。もし骨折して不自由なときでも駅が使えるようになっていたらいい、という意見が出る。
- ・市町へ計画策定を勧めるには、他の自治体の成功例があるといいのではないかと。

【心のバリアフリー】

- ・心のバリアフリーは重要である。一般市民に心のバリアフリーという言葉が理解され、伝わるといいと思う。そういった取り組みが必要である。

○分科会長 中部大学 磯部教授

【整備目標について】

- ・利用者が多少だけで整備していくのはどうかというところはある。バリアフリー化の整備目標を、利用者3,000人以上/日や2,000人以上/日という数字で区切るのではなく、実際に本当に必要な人が使えるのか検証が必要である。
- ・整備目標に、利用者数での基準や整備率があるため、整備する事業者等が数字のみに捉われてしまっている面がある。

【マスタープラン、基本構想策定の進展】

- ・自治体の街づくりは総合計画が一番にある。総合計画と関係することができれば、マスタープラン・基本構想の策定も進んでいくと思う。
- ・自治体は、自分たちの予算でできる整備は行えるが、駅は事業者の所有なので、バリアフリー化などの整備計画を主導できないところがある。
- ・マスタープランは市町の将来の姿を理解しようというもの。「町を使う」、この視点が大事である。