

## 令和3年度 移動等円滑化評価会議 中部分科会 議事録

(日 時) 令和3年6月30日(水) [対面、WEB、書面による 併用開催]

(場 所) 名古屋合同庁舎第1号館 11階 運輸大会議室

(委 員) 会議資料のとおり

(事務局) 中部運輸局、中部地方整備局

※ 今回、新型コロナウイルス感染防止に配慮しつつ、議事を進行させて頂きました。そのため、資料の記載内容に関する質疑・回答は、極力後日とさせていただきます。

\*\*\*\*\*

### 【バリアフリー推奨取組事例の発表】

#### ■ 「伊勢市バリアフリーマスタープランについて」

発表者：伊勢市役所 都市整備部 都市計画課 奥野 様

#### ■ 「名古屋市版 トヨタJPNタクシー「車いす乗車ガイド」作成の取り組み

発表者：名古屋市障害者差別相談センター 統括責任者 弘田 様

#### □ 名古屋市障害者差別相談センター

「ガイド」については、皆様のお手元にあります。本日、対面での参加ができなかった方々には、事務局を通じて別途送付させていただきます。

#### □ 名古屋ライトハウス（事務局による代読）

当事者団体や福祉施設利用者からも差別解消センターへ連絡がされているかと思いますが、車いす対応だけでなく、視覚障害者も含めたほかの障害者対応についてもガイドブックを作成してほしい要望が出ています。

視覚障害者も安全で安心して移動するためにタクシーをよく利用します。

その時、目的地に着いた時、そこで下車しても自分がどの場所にいるのかわからず、迷うことがあります。また、ガイドが不慣れな乗務員もおり、乗車時にドアに体をぶついたり頭をぶついたりします。「声掛け」がとても重要になります。

#### □ 名古屋市障害者差別相談センター

お話は伺っている。作成については検討していきたいと考えています。

## 【参加委員から提出されたご発言および意見交換内容】

### ■ 磯部 分科会会長 挨拶

2020年は、本来オリンピック・パラリンピックがある年であり、日本はこれに向けてバリアフリーの整備を促進してきた。

2020年はバリアフリーの前期の整備目標の期限であった。

この目標については、取り組んで当然のところであり、みんなが「ここは必要な整備」と認識している大きい駅等で、費用対効果が見込まれるところが主であった。

2021年は、これからのバリアフリーの次の整備を考える年となる。

残りの整備については、かなり難しい制約のなかで進めていくこととなるが、なぜそれが必要なのか、どんな設備が必要か等、様々な議論を経て、進めていく必要がある。

### ■ A J U自立の家

資料の「中部の鉄軌道駅のバリアフリー状況」における愛知県のバリアフリー化の80パーセント超という数字について、何をもちいてバリアフリー化と言っているのか非常に疑問に思う。

市営地下鉄については、一年間に30万人を超える車いす利用者が、利用しているが、車いすに乗っている者が乗降するたびに、その都度駅員が駆けつけている状況になっている。しかし鉄道に乗るにあたり、かなりの段差があり、自分ひとりでは全く乗れない。

これをバリアフリー化していないとしているのであれば、こんな高い数字にはならない。

例えば「トイレがあるからバリアフリー化されている」という問題ではないと思う。グローバルに考えて自分ひとりで自由に動けるようになって初めてバリアフリーが完成するであろうと思う。これが非常に重要なこと。

運輸局の資料では「心のバリアフリー」と書いてあるが、極めて抽象的な表現。

市役所の名刺には、「意識のバリアフリー」とはっきり書いてある。

障がい者も憲法において、移動権を保障されているはずであると考ええると、現状に大きな問題があると認識できる。

新型コロナのワクチン接種について、自分の住んでいる自治体からの案内において、接種会場が一か所あり、自治体のシャトルバスで行き来することになっていた。

その確認において、シャトルバスを一人で乗り降りできるか確認があり、出来ないと答えるとキャンセルしてくれと言われ、自費の福祉タクシーで来てくれと言われた。なぜ、健常な老人が無料で送迎され、福祉年金で生活している自分が有料となるのか分からない。

今回は、主治医からワクチン接種をしてもらったが、自治体も臨機に対応できる融通

(対応) が非常に大切であると思う。

これは「心のバリアフリー」が抽象的なものだからだ。

名古屋市の言う「意識のバリアフリー」は、問題意識をしっかりと表現している。

あと、シンガポールと台湾で新幹線に乗ったが、駅員はでてこない。(日本の) 新幹線はバリアフリー化されてスムーズに乗れるようになった。

大江戸線(東京交通局)についても、駅の前に看板があって、「スロープが必要な方は申し出てください」となっている。

「移動の自由」というのはシームレスにつながっている。このように整備されて初めてバリアフリー化が完成していると言える。

ワクチンの接種について、老々介護等で一人では、外に出られない(移動手段がない)者に対して、一切介助がないことが一番の問題。これは問題意識がないからである。

福祉タクシーの車いす乗降マニュアルについては、マニュアル作成前は乗降について問題になることはなかったが、マニュアルを作成したら、前向きに乗車しないといけないということで、乗車するのに25分を要した。

最終的には横向きでしか乗れないということで、運転手がようやく理解し出発した。車いす歴が長い者と短い者では対処が異なるかもしれないが、マニュアルの作成は非常に重要なことと思うけれども、その人にあった運用も必要である。

中部国際空港では、機部分科会会長が関わり、バリアフリー化が上手くいき、「もてなしナンバーワン」ということになっている。

リニアの駅(名古屋)については、どういうコンセプトで駅を整備するのか明らかになっていない。

運輸局も力を入れて、中部国際空港整備並みの体制(チームを作って)をとって指導して頂きたい。

#### ■ 事務局

「意識のバリアフリー」については、大変重要なことだと考えます。今回の移動等円滑化評価会議は、法律改正の趣旨を具現化する会議と認識しており、運輸事業者と進めていきたい。

#### ■ 愛知県精神障がい者家族会連合会

精神障がい者は、声を上げないのが悪いのだが、精神障がい者は働けないので(車を持っていないから通えない)送迎に頼っている。地方のバスが発達していない場合、自転車を利用することが多い。

最寄りの駅もあるが、車道と歩道の整備状況が悪く、歩道が非常に狭いので事故が起こる可能性がある。

地方の無人駅では、道路のそばに駅があって、その乗降客・自動車が入り混じっているため移動が円滑にでき、かつ事故が起きないように整備を進めていくことが必要。

#### ■ 愛知県障がい者スポーツ指導者協議会

マスタープランの作成はありがたい。また、バリアフリーを進めていくことは当然。使い勝手の悪い施設が多く、エレベーターの設置場所について疑問を思うことが多い。どこにどう作るのかということが非常に大事。

使用者が使い勝手のよい場所にあることが大事で、障がい者の方の意見を踏まえつつ、動線考えて整備しなければならない。

例えば既存施設について、バリアフリー化されたトイレが2階にしかない場合がある。またバリアフリーの表示についても進んでいないところがあり、既存施設についても改善すべきところがある。

あらかじめバリアフリー化されている施設の表示があれば、計画を立てて施設等を利用できる。

住民提案については、市民グループ化まで持っていくことにハードルがあるので、住民の考えを、拾うことができるような働きかけをするような仕組みを考えて頂けるとありがたい。

#### ■ 伊勢志摩バリアフリースターセンター

伊勢市のマスタープランの策定委員会に参加していたが、避難場所としての視点から、小学校や中学校が生活関連施設になるかどうかの話があったが、小学校や中学校の扱いはどうなのか。

#### ■ 事務局

現在のガイドラインにおいて、小学校、中学校は、想定される「生活関連施設」となっています。ただし、「生活関連施設」の設定については、自治体での判断となっています。ご不明な点があればご相談下さい。

#### ■ 伊勢志摩バリアフリースターセンター

資料の目標達成状況において、三重県内のバス車両数が多いのではないかと。

#### ■ 伊勢志摩バリアフリースターセンター

東京駅のホームのバリアフリー化で、段差の整備で約3000万円かかったという記事があった。今後の普及の促進に不安がある。

鉄道運賃を値上げしてバリアフリー化されるのではないかとニュースになった。その点で予算の使われ方が気になる。都会で優先的に使われ、田舎の駅は、後回しになるのではないかと不安がある。予算の使用基準が明確になれば良いと思う。

(不特定多数が利用する建物については、高齢者・障がい者等の移動等に配慮した設計を) 建築基準法で義務付けしてほしい。

また新設の施設では当事者の意見を取り入れて作ってほしい。

車イス対応トイレの変化はめまぐるしく、その利用法・表現についても、誰でも利用できるトイレと表現されて、健常者が利用するようになってしまい、逆に障がい当事者が使えなくなってしまう。これについては、表現が改められることとなった。セントレアのトイレは、ハイブリッド型のトイレであり軽度の障がい者もそのまま利用できるのですばらしい。この型のトイレが広まってほしい。

省庁を超えたバリアフリーが進んでいけばうれしい。点ではなく、面でのバリアフリー化が進むと思う。

パーキングパーミット(車イス利用者用駐車施設等の適正利用の取組)が全国的に広まったが、愛知県の予定はどうでしょうか。

## ■ 愛知県

(パーキングパーミットについて) 定義がしっかりしていない、自治体ごとの制度も千差万別で、障がい者専用の駐車場をつくれれば良いのか、証明書を発行すれば良いのか、不明な点が多く議論が進んでいないのが現状。

## ■ 磯部 分科会会長

(パーキングパーミットについて) 検討会や勉強会を行う方法もある。使う人を特定するか、その場に応じて誰かを優先させるかという方法がある。2つの考え方のすり合わせが必要になるのかなと思う。愛知県は人を特定するというのは難しいのかなと思う。

上手くいっている県などは、どのように擦り合わせているのかを教えてください。

駐車場の適正利用につながっているという意見もある。

## ■ UDほっとねっと

全国で推進すべきということで相互乗り入れができる・できないということで、マップが作成されている。

愛知県は、そこに入っていない。(東京・北海道も入っていない)

## ■ 伊勢志摩バリアフリースターセンター

三重県も当初は悩んでいたが、やってみると当事者には好評である。

思いやり駐車場以外も設けている。色々対応している。

民間のお店もやりたいという声も上がってきている。  
当事者の意見を聞いてみてやってみるといいと思う。

### ■ UDほっとねっと

「心のバリアフリー」という言葉は、何を根拠に考えれば良いのかが分からない。  
当初はハード整備に準ずるものとして、接遇を含めたソフト面の意味合いと思っていたが、最近ではバリアフリー教室等及び「心と社会のバリアフリーハンドブック」で使用されており、一般市民に対する意識の向上（啓発）として使われている。

解釈を拡げていった根拠が分からない。

一般的に「心のバリアフリー」は、一般市民に対して使われる印象があったが、現状ではハード整備及び、事業者等の当事者への接遇が大事ということで、接遇面を「心のバリアフリー」として整理してきたが、経緯が分からない。

### ■ 子育て支援のNPOまめっこ

子育ての分野で評価会議の委員として参画しているが、配布資料を見ても「子育て」という言葉が出てこない。

マスタープランや基本構想を作成するときには、当事者としてお声掛けしてくれたらありがたい。

バリアフリーマップについては、名古屋駅や栄駅しか整備されていない。名古屋市のホームページを見るのが分かりにくい。ベビーカーを使用したまま移動できるのか分からない。情報の伝達について検討してほしい。

### ■ 名古屋市（磯部 分科会会長からの確認）

AJU自立の家・顧問には、会議に参加してもらいご意見を頂いている。

「心のバリアフリー」は、最近浸透してきているが、名古屋市は、「意識のバリアフリー」を使っている。（心は、なかなか変わらないので）問題意識をもつことが大事あり、障がい当事者のご意見を聞きながら進めていっている。

「意識のバリアフリーについて」については、漢字で「意識」と書き、「こころ」と読ませている。

名古屋市の職員一人ひとりが、「意識のバリアフリー」宣言をしているところ。

行政のみの判断ではなく、障がい当事者のご意見を聞きながら施策を決定している。

### ■ 事務局

鉄道駅の道路を含めた接続等については、ごもっとも。マスタープラン・基本構想等の作成を推進し、整備をお願いしてまいりたい。

（資料における三重県の）バスの車両数については、整理したい。

（子育て支援の）マップが無くて分かりにくいことは、支援を含めて進めていきたい。

## ■ 事務局

「心のバリアフリー」について、令和2年の法律改正では、決してハード対策に偏重しているわけ無く、「心のバリアフリー」などソフト面の大切さを重視したものとなっている。また「心のバリアフリー」の位置づけについては、基本方針（閣議決定からの引用）においても、記載されているので参考（法的な細かな説明のため、後日情報提供）として頂きたい。

## ■ 事務局

全ての国民の相互理解等や教育啓発等が法律に書いてある。

立法府が決定した法律に基づいて行政府が動くが、閣議決定によって「心のバリアフリー」は定義されている。

実施の方針として「心のバリアフリー」が出てくる。

## ■ UDほっとねっと

これにはハードに携わる公共交通事業者の心の問題も入ってくるが、教育啓発等（バリアフリー教室等）を行うことにより、一般市民に対して「心のバリアフリー」を推進することにより、ターゲットを拡げすぎてしまっている感があるとのこと懸念だと思えます。

「心のバリアフリー」と言っておけば「バリアフリー」が進んでいるとの誤解を与えることにもなりかねませんので、それぞれの立場で（バリアフリー化に向けて）何をすべきかを明確化し、それをとらまえた上で進めていきたい。

## ■ 伊勢志摩バリアフリースターセンター

（別紙の伊勢志摩の取り組み紹介）

バリアフリーマップを活用し、実証実験（視覚障がい者）で、車いす一人で移動することが厳しい個所に、吹き出しで注意点を記載した。

「心のバリアフリー」に対するアプローチの方法として 一般の方にも伝わるように書いた。

もし、注意箇所に車いす当事者がいて一般の方がその点を見た場合、手助けできることもあるのかなという思いで作成した。

そういう形で「心のバリアフリー」が浸透していくことを期待している。

## ■ AJU自立の家

全国の障がい者運動で課題になっているのが、無人駅に対すること。

自分で体験したことから、段差をしっかりと削ってホームと車両の段差をある程度狭めれば、かなりのところで解消することは実証済みである。

名鉄津島線の七宝駅は、10センチ以上の段差がかなりある。

人がいれば、声を掛ければ手伝ってくれるが、無人駅は人がいないので対応できない。

名鉄は、ほとんどワンマンではないので、車掌の前に乗れば、ある程度車いすに慣れない高齢夫婦でも安全に乗れるだろう。

安心して利用できるという認識が広まっていくだろう。

東北大震災のとき、岩手県の釜石に支援の拠点を作った。釜石から2つ前の駅（無人駅）に降りたが、車両に一段段差があり、降りる時は介助者だけで十分であるが、乗るときは2段の段差があり介助者だけでは乗れない。

この時は釜石駅から2人の職員がスロープを持って来て乗せてくれた。

この路線は、1日に11本しか運行がない。

このように過疎化している路線は、全国でどんどん増えてくる。

津波対策と思われるが、三陸鉄道自体は高いところにあり、とてもじゃないが乗れない。

バリアフリー化されていく半面、このようにながりの坂を登らないといけなようなバリアが生じている。

ローカル線は車両も古いこともあり、フラット化されていない。

また、田舎では自分でドアを開けないといけなような地区もある。

車両及びホームをフラット化することが必要であり、ある程度無人化が進んでも、双方をバリアフリー化することで、対応できる社会になるのではないか。

都会の駅は良いが、田舎の駅の整備が遅れていくことが懸念されている。

無人駅の整備は、お金が掛かることである。

名鉄は、整備するときは必ずバリアフリー化してくれるが、進んでいない駅もある。

市役所駅（名古屋）は、建築構造上バリアフリー化できないとの回答が、以前専門家からあったが、いつの間にかバリアフリー化されている。できるという証明を市役所がしてくれた。

工夫して頂ければ、整備を実現できていると思う。街の点検から始まるがこういう運動をしていきたいので、運輸局も協力してくれたら良いと思う。

前から人が来た場合、歩道の幅が狭く、車いすがすれ違えない箇所があり、スロープになっている坂道を降りたときに、歩道に転がってしまったことがあった。

こういう時は、周りの人が助けてくれる。そういう面では、心のあり方は良いと思うが、こういうことが起きないように、問題意識を持って（ハード面の整備を）取り組んでほしい。

## ■ 事務局

コロナ禍で鉄道会社の経営状況が厳しい中で、A J U顧問から提案型の分かりやすい



お話をして頂いた。

経営は厳しいが、何かを整備する際に、全ての方が使いやすいよう配慮する義務がある。

また我々も監督官庁として、バス・旅客船等も含めそういう整備がなされているか、チェックしていかなければならない。

（事業者、各協会の方には）無人駅を含め既存駅の整備について、企業経営であるので費用対効果を含め検討することになるが、お金を掛けない方法（経営の負担にならないような手法）で、段差を解消する方法を見出してほしい。

[リフト付きバスからスロープ付きバスへの変遷で、費用が安くなった事例を説明。]公共交通事業者には、常に意識を持って少しでもお金を掛けない方法を見出してほしい。

ご参加頂いているJR、鉄道協会、バス協会の方々に対して、中部運輸局としては、上記の考えである。

コロナ禍であり、経営状況が厳しい中ではありますが、実現可能な形で、全ての方に使いやすい交通機関となって頂きたいと、継続的に協議を行っていきたく、思いますのでよろしくお願い致します。

#### ■ 磯部 分科会会長

無人駅問題は、本省の協議とは異なると思います。都会の駅もあるし、地方の駅もある。中部特有の議論ではないかと思います。

段差解消の定義が、当事者の認識とかけ離れているという課題がある。

バスは乗務員がスロープを設置するが、鉄道は隣の駅から派遣されてくる。

スロープを電車で積んでおけば良いのではないかな？

無人化にするには、上記の条件を付けるなどいかがかな？

#### ■ 有識者 村井 准教授

移動円滑化は、ハード面に目が向きがちであるが、設置の検証と同時に実際に使えるかの検証も行わなければならないと思う。

検証結果を蓄積されれば、より良いバリアフリー整備につながるのではないかなと思う。バリアフリー化の議論（みんなが使える）については、私が学生のときに同じ議論があったので、我々の世代が当事者意識を持って進めていかないといけないなと思いました。

#### ■ 磯部 分科会会長

何をもちバリアフリー化されているということは、時代の変遷とともに変化している。

対象者も拡がるので、どの対象者に対してバリアフリー化が進んでいるのか、整理し

検証しないとイケない。

新幹線・リニアのような高速交通とローカル交通との接点を円滑化することは、中部としての課題だと思う。

マニュアルが整備された場合、それに頼りがちになり、マニュアルに沿って対応した場合、逆に使用者が使いやすくない場合がある。

当事者と実際に議論をしながらバリアフリー化を進めることで、整備する側の理解が進み、より良いものが整備される。

そういう機会を作っていくことが大事であると感じた。

教育啓発活動もあるが、みんなで一つの街を作っていくという考え方がこれからも大事。

中部独自の議論もあるし、コロナ禍でやりたいこともできない、ワクチン接種に関する差別もあるが、反省しながら進めて頂きたいと思います。