

## 第6回 移動等円滑化評価会議 中国分科会 議事録（概要）

日時：令和5年7月19日（金）14：00～16：00

場所：中国運輸局5階 会議室（※WEB形式（一部対面含む））

議事：(1) 移動等円滑化の進捗状況

(2) バリアフリー等地域連絡会議の開催について

(3) 移動等円滑化に関する取組事例の紹介

(4) 移動等円滑化（バリアフリー）に係る事前アンケート結果についての意見交換

(5) まとめ

---

### ・中国運輸局 阪場 交通政策部長 挨拶

中国運輸局交通政策部長阪場でございます。本日はお忙しいところ、評価会議中国分科会に御参加をいただきまして、ありがとうございます。

さて、昨年度もこの中国ブロックでは、新たな考え方を持って様々な取組を行って来ました。

例えば、当事者団体の構成員の皆さんとともに、アストラムラインのバリアフリー一点検を実施しました。また、今年開業したエディオンピースウイング広島においては、東京オリパラ大会を開催した新国立競技場で培った知見を生かした、整備・運営の在り方について当事者の皆様と視察・意見交換を行いました。また、昨年度はバリアフリー教室についても開催理念を改めて整理し、工夫を凝らして取り組みました。

それら全てに一貫して吹き込んできた考え方は、何度も申し上げるところですが、障害の「社会モデル」の推進と、当事者参画の重要性です。

少しお時間をいただきますけども、ここで改めて「社会モデル」について皆さんと認識を共有しておきたいと思っております。この「社会モデル」の考え方は、「障害」という概念が当事者個人に内在しているものではなく、社会の側にある、つまりは環境の問題に過ぎないという考え方です。

例えば、車椅子ユーザーの方は、足に障害、困難というものがある、というわけではなくて、社会の側にある階段の段差そのものが障害だと、こちら側が障害であることに過ぎないという、そう捉えるべきだという考え方です。この考え方は、障害者差別解消法のいわゆる「合理的配慮」につながっています。社会の側に障害があると捉えるからこそ、社会としてはバリアフリーのハード整備に取り組まなければなりませんし、また当事者の求めに応じて、あるいは対話を通じて飲食店、映画館、公共交通、そういったあらゆる生活の場面で、一般の方と同じ水準のサービスを受けるために、合理的な範囲で個別の配慮・調整が求められるということです。

この合理的配慮というのは、単に当事者に「思いやりを持って接する」とか「手を差し伸べる」といったものではなく、当事者と対話をしていくということが必要だということ、一方的な「善意」とか「優しさ」で成り立つようなものではなく、当事者の求めや対話で成り立っていくということです。当事者抜きに当事者のことを決めてはいけないという考え方、当事者参画の考え方にもつながっているということです。

こうした配慮は、決して一般の方と比較して不公平ではなく、マイナスの状態をゼロに戻す、同じスタートラインに立っていくための社会装置だと思っています。この考え方が当たり前になっていかなければ、本当の意味での共生社会とは言えない

いと思います。

お時間を頂戴して長々とお話をしましたが、こうした意味で評価会議は私どもにとって建設的な対話を行うための重要な機会だと捉えています。是非とも忌憚のない御意見を頂戴したいと思います。

中国ブロック各県とも連携をしながら継続的に取り組んでいきたいと思っておりますので、本日はよろしくお願いいたします。

## **・座長挨拶、令和5年度会議のまとめ**

### **【神田座長】**

よろしくお願いいたします。今年も第6回の会議が開催されることとなりました。初回が2019年、西日本豪雨の翌年で、確かこのときに、西日本豪雨の時のいろんなバリアについてお話をしたような記憶があります。初回の会議で、バリアフリーで施設の整備をしてるようなことはやっぱりなかなか時間がかかる、かといって整備の話をしなくないわけでもなく、だけどいろんな工夫でできることがあり、そのときに、いやだなんて思っただけじゃなくて、これが良かったっていういい話もしていこうという話をしていたのを初回の話だったなと思います。そのときに確かあったのが、バスの運転手さんの声がちょっと聞き取りにくい、あるいはその声の聞き取りにくさがゆえに、行き先を間違えたという話がありましたが、明確な案内が必要だよなっていうことが、いろんな改善につながっていき、また数年後の会議で接遇がよくなったという話もあったかと思っております。

その後コロナがあり、一方でもともとこの円滑化の会議では、一つ東京オリンピックの開催っていうのが大きな節目としての意識はあったかと思うんですけど、これが終わり、心のバリアフリーという言葉も出てきている中で、今度中国地方とか広島を街を見ていきますと、今年の3月皆さんで見に行きましたエディオンピースウイングが仕上がっていくという形で、街の施設の部分もだんだんとよくなっている。

今日の会議の前に過去の資料をさっと改めて見直していますと、特に前回、社会の認識っていうのはじわじわ高まってはきてるよねっていう手応えはある、まだまだ共通の認識について高めていかないといけない。やはり年に1回という限られた場ですけれども、それぞれの立場から感じることで、こうしたらもっといいなというところ、これが単なる苦情ではなくて、よりよくしたいという思いの中で、いろいろな視点を共有していくことに重要性の積み重ねの大きさを非常に感じると思います。

今回の議事次第を見ていきますと、今までは先進的な取組をしていますが、それから意見交換って流れだったんですけど、今年はいくつか、具体的にこういう施設ができあがって、少し詳しい解像度の高い議論ができるのがちょっと特徴かなと思っています。

一方でバリアフリーの概念もどんどん高まっていく中で、これまでとは違う意見交換の方ができるかなと思っています。時間限られてはございますけれども、いろいろ忌憚のない御意見をいただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

## **・議事(1)移動等円滑化の進捗状況**

## **・議事(2)地域連絡会議の開催**

### ・議事(3)移動等円滑化に関する取組事例の紹介

#### 【中国運輸局 交通政策部 バリアフリー推進課 平石係員】

- 移動等円滑化の進捗状況等について。令和4年度末における旅客施設のバリアフリー化状況の目標達成状況は低下しているが、理由としては移動等円滑化の対象となる旅客施設が増加したため。旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルについては、もとより対象となる施設数が少なく、目標を未達成の施設が増加したことにより、数値が大きく低下している。車両等のバリアフリー化状況について、鉄軌道車両、ノンステップバスの数値は増加し、福祉タクシー及び旅客船の数値は低下している。
- マスタープラン・基本構想作成自治体数について。令和5年末時点では、令和6年3月末に岡山県和気町が基本構想を作成したことにより、昨年と比べて1自治体増加している。全国の作成平均値はおよそ18%となっており、中国地方では平均が22%と、全国平均以上の作成状況となっている。
- ハード対策・ソフト対策を一体的に推進することを目的とした移動等円滑化取組計画報告書については、昨年度から対象事業者に変更はなく、全対象事業者から6月30日時点で提出をいただいている。
- 議事次第2バリアフリー等地域連絡会議の開催について。各県のバリアフリー等地域連絡会議については、隔年開催となっており、令和5年度は10月に山口県、1月に岡山県で開催した。
- 山口県会議では、各施設設置管理者や行政からの取組報告のほか、障害当事者団体構成員から駅の無人化に伴う発券機のことや、みどりの窓口の廃止、また障害者割引の拡充についての御意見があり、座長のまとめの中でも、無人化の流れの中でも、もう少しいろいろやり方があるのではないかと、完全にIT化できない部分があるなどの発言があった。
- 岡山県会議では、山口県会議と同様、各施設設置管理者や行政からの取組報告のほか、障害当事者団体構成員からみどりの窓口の廃止と発券機のことに加えて、ヘルプマークの周知のことや、地域の話題として、岡山駅の東口の路面電車の乗り入れに絡んだバリアフリー化の懸念などの発言があった。座長のまとめでは、ソフト面にかかる報告が多数あり、大変素晴らしいことや、様々な取組や情報がより多くの人々へ知られていくことが大切であるなどの発言があった。
- 今後も中国分科会の場で、各県の状況報告と各県会議の場での中国分科会の情報提供により、両会議の連携を図っていく。
- 議事次第3移動等円滑化に関する取組について。昨年11月、中国地方整備局と合同で、広島大学の学生を対象に、道の駅西条のん太の酒蔵にてバリアフリー教室を開催した。芸陽バスや東広島タクシーといった、地元の公共交通事業者にも御協力をいただき、構成として、目で見て、体験して、考える、となっており、参加者からも、深い学びにつながった、無駄なくわかりやすく学ぶことができたといった感想をいただいた。特に、気付きにくい社会の障害とその取り除き方をテーマとしたグループディスカッションでは、資料に記載があるとおり、活発な議論を行ってもらった。サンフレッチェ広島ホームゲームにおけるブース出展については、昨年11月、中国運輸局、広島市、サンフレッチェ広島の三者申し合わせに基づき、ホームゲーム開催日に心のバリアフリーの啓発を目的としたブースを出展した。出展に際しては、電光掲示板や場内アナウンス、SNSを活用するな

ど、バリアフリーへの関心の有無や、老若男女問わず多くの方へ啓発を行った。その他広報啓発活動としては、ポスターやSNSによるバリアフリーや、公共交通の利用者のマナー向上に関する周知キャンペーンを行っている。

### ・議事(3)移動等円滑化に関する取組事例の紹介

#### 【中国地方整備局 企画部企画課 土井係長】

- 中国地方整備局では、管轄内の中国技術事務所にバリアフリー体験施設を整備している。車椅子利用者、視覚障害者、また高齢者の方が通行する上で不便な箇所を再現した歩道等と、望ましい歩道等を、車椅子やアイマスクなど使い、実際に体験してもらうことにより、バリアフリーに対して理解を深めるための施設となっている。歩車道の段差体験施設やスロープ、坂道、点字ブロックといった疑似体験ができる設備を備えている。
- 昨年度は10月と12月に体験会を開催し、約60名から70名程度の参加をいただいた。体験の受付については、資料右側にあるホームページのURLか、中国技術事務所バリアフリーなどで検索すると、対象のページにアクセスできるようになっている。御興味があれば、申込み、御体験いただければと思う。
- 今後もこういった体験を行うことによって、多くの人たちにバリアフリーやユニバーサルデザインに興味、関心を持っていただき、理解を深めることにつながれば幸い。

### ・議事(3)移動等円滑化に関する取組事例の紹介

#### 【中国運輸局 交通政策部 バリアフリー推進課 櫻井課長】

- 当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題整理のための現地視察について。現地視察は、昨年本省からの依頼を受けて、全国4カ所で実施されている。昨年度のアストラムラインの現地視察、エディオンピースウイング広島の現地視察には、当中国分科会の当事者団体構成員の皆様にも御参加をいただき、感謝する。当日はマスコミの取材もあり、ニュース、報道等で大きく取り上げられた。
- 本年2月2日、広島高速交通株式会社様の御協力により、アストラムライン新白島駅から県庁前駅の区間において街歩き点検を実施し、皆様から様々な御意見をいただいた。この度の現地視察では、ある程度バリアフリー化がされている鉄道駅についてのさらなる課題の抽出を目的としており、配付資料にも主な御意見として頂戴したものを記載している。好事例もたくさんあったが、要望・気になる点としては、案内板に音声案内が必要である、発券機の高さが車椅子利用者の方に合っていない、駅名の表示が車内からは確認できない、などがあった。意見は本省へ提出し、本省において全国の意見を取りまとめた上で、最終取りまとめ案として整理され、3月に開催された第11回移動等円滑化評価会議に報告された。広島高速交通株式会社様にもこの意見を提出し、改善に取り組んでいただくようお願いをしている。
- エディオンピースウイング広島の現地視察について。こちらも当事者団体構成員の皆様にも御協力をいただき、本年3月7日に株式会社サンフレッチェ様の御協力のもと、新スタジアムのバリアフリー設備を視察し、様々な御意見を頂戴した。全国初の、最初から常設のセンサリールームや、広島モデルと言われる誘導ブロック、キッズルーム、ヒアリング・ループ席などの合理的配慮が様々な形で

ということや、事業の進め方として、最初から当事者が参加して進められていることを高く評価するという、好意的な受け止めが多かったように感じる。反対に、例えば授乳室の入り口から中が見えてしまう、ヒアリング・ループ席が足りないなど、できれば全席に設置してほしいなどというような御意見もいただいた。頂戴した意見については、取りまとめのうえ本省の方に提出をし、施工業者の大成建設様、当日アドバイザーの東洋大学高橋名誉教授様、施主の広島市様にも情報提供している。特にサンフレッチェ広島様は、できるところから改善していきま、という報告を受けていることから、皆様の声を真摯に受け止めているものと感じる。

- 余談にはなるが、報道によると4月に東京の築地市場跡地の再開発があり、その中核施設となるマルチスタジアムの建設に、大成建設様が企業グループの構成員となっている。3月の視察の時にも、説明の中で頻繁に、次につながる、次につながるということをおっしゃっていたが、このことだったのかなと後で気づいた。皆様から頂戴した御意見が、次の東京でのスタジアム建設にも活かされるように願っている。

### ・議事(3)移動等円滑化に関する取組事例の紹介

#### 【中国地方整備局 建政部都市・住宅整備課 富波課長補佐】

- バリアフリー法の概要について。バリアフリー法においては、建築物のうち学校や事務所といった、多数の方が利用する建築物については特定建築物、その中でも不特定多数の方が利用する、または主として高齢者や障害者の方が利用する建築物を特別特定建築物としている。最低限のレベルとされている建築物移動等円滑化基準への適合については、特定建築物については努力義務、特別特定建築物のうち、2,000平方メートル以上の新築等については適合義務となっている。
- 国土交通省では、建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討ワーキンググループを令和5年6月に設置し、見直しに向けての検討を重ね、令和6年3月末に見直し方針を作成、公表しているが、それに基づくバリアフリー法施行令の一部を改正する政令が6月21日に公布され、施行は令和7年6月1日となっている。
- 具体的な基準の見直しについて、1点目は、トイレのバリアフリー基準。現在は建築物に一カ所以上の設置を求めている車椅子使用者用便房について、見直し方針では原則建築物の階ごとに一カ所以上の設置を求めることとなる。なお、床面積が1,000平方メートル未満の小規模の階や、10,000平方メートルを超えるような大規模な階の基準は、別途規定されることになっている。
- 2点目は、駐車施設のバリアフリー基準。現在は建築物に一台以上の設置を求めている、車椅子使用者用駐車施設について、見直し方針では、原則200台以下の場合には2%以上、200台を超える場合には1%プラス2台以上の設置を求めることとなる。
- 3点目は、劇場等の客席にかかるバリアフリー基準の創設。座席数が400席以下の場合には2席以上、400席を超える場合には0.5%以上の車椅子使用者用客席の設置を求めることとなる。
- 各施設の設置数にかかる基準以外の様々な御意見等については、令和6年度に予定している建築設計標準や、当事者参画ガイドラインに反映することとしている。

る。その他の事項についても、令和6年度以降も継続して現状の把握や技術的検討、実効性の高い枠組みの検討等を進めることとしている。

- 建築物のバリアフリーガイドラインについて。建築設計標準とは、すべての建築物が利用者にとって使いやすいものとして整備されることを目的に、設計者をはじめ建築主、施設管理者、また利用する方に対して適切な設計情報を提供する、バリアフリー設計のガイドラインとして定められたもの。ガイドラインの正式名称は、高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準といい、国土交通省のホームページでも公開している。
- バリアフリー法においては、地方公共団体の条例により、義務付け対象用途の追加、義務付け対象規模の引き下げ、移動等円滑化基準に必要な事項の追加といったことを可能としている。バリアフリー法に基づく条例を設定するメリットとしては、義務付け対象規模の引き下げや対象用途の追加をすることで、地域の実情に合ったきめ細やかな基準を設定できるようになること。例えば、小規模な建築物や、共同住宅のバリアフリー化を義務付けするといったことが可能となる。バリアフリー法に基づく条例は、現在20団体において制定されている。
- バリアフリー改修への支援制度については、バリアフリー環境整備促進事業があり、バリアフリー法に基づく基本構想や、条例の策定を支援するということが可能になっている。また、令和4年度予算において小規模店舗等のバリアフリー改修への支援制度を創設したが、この活用は建築物のバリアフリー化に熱心な一部の地方公共団体にとどまっている。バリアフリー法に基づく基本構想やマスタープラン、条例に基づく対象のエリアで活用でき、建築物の規模に関係なくバリアフリー法の特別特定建築物のバリアフリー改修工事であれば支援対象となるので、使い勝手はかなりいい制度ではないかと考えている。
- 国土交通省におきましては、各地方公共団体に当事業の積極的な活用をしていただきたいということで、添付のとおり事務連絡を発出している。バリアフリー環境整備促進事業については、一定の要件に適合する民間事業者等による、既存の建築物のバリアフリー改修に対して地方公共団体を支援する制度となっているため、まずは各地方公共団体において制度を設けていただくということが前提となる。各地方公共団体においては、対象地域や対象建築物等の要件を踏まえつつ、支援制度の創設について改めて御検討をお願いしたい。すでに本事業を活用している地方公共団体においても、さらなる積極的な活用について御検討をお願いする。なお、同日付で別途民間事業者等の方々にも小規模店等のバリアフリー化に関する国土交通省所管の支援事業ということで、バリアフリー環境整備促進事業の紹介をしている。
- 最後に事例紹介。街中における移動等の円滑化を図るためには、文京区の事例のように、施設のバリアフリー化だけではなく、建築物と道路といった連続性を確保した面的、一体的なバリアフリー化が必要不可欠。そのためには、基本構想やマスタープランの活用が有効であり、各地方公共団体においてこれらの制度を活用した取組がより進展することが期待されている。未策定の地方公共団体においては、基本構想及びマスタープランの策定を前向きに御検討いただければと思う。

## ・議事(3)移動等円滑化に関する取組事例の紹介

### 先進的取組事例について

#### 【西日本旅客鉄道株式会社 中国統括本部 左山経営企画部PJ推進室長】

- 継続的な取組としては、旅客支援や、情報提供、教育訓練。そうしたスキルを取得するために、介助のスキル教育にも重点的に取り組んでいる
- 中国運輸局管内では、2024年3月17日に芸備線の安芸矢口駅のバリアフリー工事の方が完成した。整備内容としては、バリアフリートイレとエレベーター付き跨線橋を新設している。

#### 【中国バス協会 赤木専務理事】

- 広島電鉄株式会社が、広島駅新幹線口から広島空港のリムジンバスにエレベーター付きバスを、この4月に導入し、5月から運行開始している。以前のリフト付バスと合わせて、現在2台の車椅子対応のバスを導入している。事前予約が必要であること、広島バスセンター発着の便では運行していないので注意いただきたい。
- 上記以外の取組では、全国のバス車両内にポスターを掲示している。1点目として、障害者週間に国土交通省作成の高齢者、障害者等用施設等の適正な利用の推進のポスターを期間中に掲示している。2点目は、ベビーカー利用に関するキャンペーンが年2回あるため、こちらについても国土交通省作成のポスターを掲示している。

#### 【広島国際空港株式会社 竹邊部長補佐】

- ターミナルビルの2階出発ロビーにつながる連絡橋の最も近いエリアに、身障者様用のドロップオフレーンを新設した。ドロップオフレーンとは、車室（専用駐車マス）に駐車せずに乗降ができるエリアで、奥行きを広く確保し、後部からの乗降を容易にできるようにしている。30分以内であれば無料で使用できる。  
※7月に第1駐車場はレンタカーボードに再整備されているため、会議で使用した資料は最新の情報ではない。最新の情報については、ホームページを確認いただきたい。
- ターミナルビルに最も近いエリアに思いやり駐車場枠を14箇所、再整備した。車室を大きく取り直し、後部側にもスペースを確保している。昨年度報告の立体駐車場内の身障者用駐車場8箇所と合わせると、計22箇所となる。

#### 【広島市 健康福祉局 健康福祉企画課 田尾課長、道路交通局 公共交通政策部 福田課長】

- 広島市が設置・管理する公共施設については、「広島市公共施設福祉環境整備要綱」で定める整備基準に基づき、バリアフリーの整備を行っている。要綱が施行される平成7年以前に整備された施設についても、整備基準に適合するよう順次バリアフリー化を進めている。
- 令和5年度末の時点では、593施設のうち532施設のバリアフリー化が完了している。施設の形状等により整備が困難な施設を除いて換算すると、全体の公共施設の福祉環境整備率は96.2%に達する見込み。
- 広島市バリアフリーマップによる情報提供について。広島市では、障害者、高齢

者、乳幼児を連れた人など、市民の誰もが気軽に、安心して外出できるよう、広島市中心部やJR駅周辺などの多くの市民が利用する公共施設や、主要なJRの駅舎、百貨店、ホテルなどの民間施設のバリアフリー設備の整備状況に関する情報を、マップ形式により市のホームページで公開している。令和5年度時点では登録施設数が367施設あり、車椅子利用者対応トイレやスロープなど12種類のバリアフリー設備について情報を公開している。

- 心のバリアフリーを推進するための広報啓発動画を作成について。様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が相互に理解を深めようとコミュニケーションを取り支え合うことを意味する心のバリアフリー。こちらを推進していこうということで、広報啓発動画を作成、現在市のYoutubeチャンネルで配信している。

#### **道路交通局(公共交通政策部)**

- 旅客施設を利用する際の利便性向上、安全性の向上を目的に、駅内における段差解消などのバリアフリー化を、JR西日本と連携して整備に取り組んでいる。資料の方は、31ページに概略図をつけている。
- 昨年度時点では、3月に芸備線の安芸矢口駅にエレベーターが設置された。このため、地域内における利用者3000人以上のJR駅のうち、バリアフリーの環境が備わっていない駅は残り2駅となった。
- 2駅のうち1駅である山陽本線の新井口駅では、ホームへのエレベーターが未設置である。令和9年度末の供用開始を目的に、JR西日本と連携し、昨年度事業着手している。また、北側にある市道から高架の駅舎に接続する立体横断施設も区役所の方で整備しており、本年度中の完成を目指している。
- もう1駅の芸備線の戸坂駅については、構造的には比較的フラットだが、JR西日本が単独事業としてスロープの改良に取り組むこととしている。

#### **・議事(4) 移動等円滑化(バリアフリー)に係る事前アンケート等結果についての意見交換**

##### **【特定非営利活動法人 障害者生活支援センター・てごーす 畑俊彦代表】**

- PASPYに代わって導入されるMOBIRY DAYSはQRコードを読み込んだ決済ということだが、検証されていないのが一番の問題点だと思っている。率直な意見として、今までどおりのことを変えようとするとうるはれを招く。知的障害者や精神障害者といった個人差もあるが、パニックを起こす可能性もあるので、もう少し私たちの視点に立って行ってほしい。
- サッカースタジアムについてはいい物ができたと思うが、運営側の問題として(事前アンケートで)3つ挙げている。1つ目は車椅子席の同行者席について、介助者が2名いる場合でも1名分しか確保されていないこと。2つ目は、(車椅子席への入場口は1階にあるため、)2階部分ペDESTリアンデッキから入っても、一度1階まで降りなければならないこと。
- これからJリーグとサンフレッチェ広島に対して、当団体から要望書の提出を行う予定。

##### **【神田座長コメント】**

- 新しいスタジアムについては、実際に観戦した中での気づきを頂戴し、ありがたい。



- PASPYからMOBIRY DAYSになる中で、仕組みなどの情報が出ず不安もあると思うが、そこについては他の団体からも意見を伺っているので、最後までまとめてお答えいただきたい。

#### 【公益財団法人 広島県老人クラブ連合会 久保泰郎事務局長】

- 車椅子の利用について、公共施設で入退場する動線のわかりやすいところに、気軽に使えるような配置があるといいと思う。該当施設には指定管理者の常駐のスタッフがいたということで、申出すれば体制はあったかと思うが、より気軽に利用できるような、見える化された形がいいと感じた。
- エスカレーターは1段2列で(立ち止まって)利用するもので、歩いたり走ったりする人は階段を利用するよう呼びかけがあった。しかし、現在でもエスカレーターを使用する人は片側に寄り寄り、空いている側を比較的元気な方が歩いたり駆け上がったりの見る機会が多い。エスカレーターは狭いため、体や持ち物、衣服の接触がある。これは社会全体の課題だと思うが、マナーの呼びかけにより、お年寄りや子ども、障害のある方が安心してエスカレーターを利用できるようになっていけたらいいと思う。

#### 【神田座長コメント】

- エスカレーターの話は本当によく出てくる。片側にしか立っていない状態というのは、言い換えるとエスカレーターの能力を半分しか生かしていないということで、非常にもったいない。

#### 【公益社団法人 全国脊髄損傷者連合会広島県支部 大村浩二支部長】

- 公共施設は行きさえすればバリアフリーになっており、大変利用しやすい。バスもスロープが付いており、路面電車の場合はまだ高いもの、低いものもあるが、車椅子利用者の自分でも利用しやすく整備されてきているため、大変助かっている。
- 困ったこととしては、車椅子で、自分で運転できず、同居家族のいない人の場合、車椅子での移動が大変だということ。基本歩道の狭いところが多く、交差点でも、角の部分の面が取ってある2cmほどの段差が、車椅子だと非常に通りにくい。横断歩道には自転車が通るところと交差点で並んで白線が引いてあるが、自転車が通る方の部分だけでも線の角の部分を低くしてもらえると、車椅子も通りやすくなると思う。
- アンケートには、障害者団体が予約で利用できる福祉バスを増やしてほしい、個人でも利用できるようにしてほしいと書いたが、これは自分でも図々しい話だと思っている。ただ、車椅子だと数キロの移動でも大変なので、タクシーより低料金で利用できる移動手段があったらいいと思う。

#### 【神田座長コメント】

- ブロックの段差の話はいろいろな場所である問題なので、一気に全部は難しいところもあるかもしれない。一つ一つ積み重ねて、使いやすい形にハード整備としてやっていかなければならない。

### 【特定非営利活動法人 広島自閉症協会 阿部泉理事長】

- よかったこととして、あとどれだけ待つといいのか見通しが持てる表示がとても有効で助けになっているという感謝の声が上がっている。このような表示は障害がある人だけでなく、一般の方にもわかりやすく、誰にとっても喜ばれることだと思うので、これからもどんどん増やして行ってほしい。
- 困ったこととしては、PASPYの廃止に不安の声が上がっていること。廃止によって、これまで利用できていたことができなくなるのではないか、あるいはとても困難なことになるのではないかというふうに不安があるので、そのようなことがないようにしてほしい。今までPASPYが導入されたことによって、話し言葉でのコミュニケーションが難しい人や、券売機を利用することが難しい人などが手帳を見せてタッチするだけで安心して乗ることができていた。だが、スマホを持たない人もおり、廃止によって障害を持つ人の利用が困難になったり、負担が増したりすることがないように対策を講じていただきたい。
- JRの乗車券の割引は、介護者と同伴の場合だと介護者と本人の2人とも半額になるが、本人1人の場合には割引がないという制度になっている。この割引制度は不便なので、仕組みを変えてほしいという意見が出た。
- アンケートには挙げられなかったが、JRでもみどりの窓口がどんどん閉鎖され、無人化されているところが増えている。設置されていない駅では、割引乗車券やICOCA定期券の期間の更新などができなくなっており、不便になったと感じる。例えば、(以前まで)息子の作業所に通うためのICOCA定期券の更新には、申込書とお金を持たせて1人で窓口に出して帰ることができていたが、最寄り駅に窓口やみどりの券売機もないので、普段利用しない駅まで出かけて購入手続きをしなくてはならなくなった。1人で行けずに親が同伴したり、ヘルパーさんに同行をお願いできるときに手続きも一緒にしたりするといった負担がある。どの駅でも、障害のある人が引き続き自分で切符の割引や定期券の期間の更新をできるように整備を進めていただきたい。
- 市営駐車場の減免は、現在療育手帳のマルAとAのみが対象になっており、マルBとB、精神2級の人は対象外となっている。障害の特性からくる本人の状態によっては自家用車の使用が欠かせない人もいるので、手帳の判定で区切らずに対象を広げてほしい。

### 【神田座長コメント】

- 自立した移動や、デジタルや新技術が進む中で取り残されないためのいろいろなサービスのあり方、いろんな方がいるというところを見直さなければならないという気付きをいただいた。

### 【広島難病団体連絡協議会 西河内靖泰会長】

- あまり言いたくはないし、行政も言われて困るだろうと思うが、言っておきたいと思って書いている。障害者差別解消法で、本年4月からすべての事業者に合理的配慮の提供が義務化されたが、進んできた部分がある一方で、もっと問題になるようなことが現実には起きている。
- 例えば、広島の某バス会社は運転手がバスを降りる乗客にいろいろ声をかけているが、障害者には声をかけず、障害者が声をかけても反応しない。他の乗客と、

障害者と態度が違う。このバス会社には暴言で有名な運転手がおり、運輸局などいろいろなところに苦情が入っていたが、そこで現実に起きている問題である。

- 交通は関係ないが、この4月になって自閉症や知的障害者など障害が外に見えないタイプの人に対して、無視や相手にしないといった態度が見られる。相手にして、何か大変なことを言われたら困るからあえて無視をしているのではないかと勘ぐらざるを得ない。そういう相談はいくつも受けており、難病を抱えている、自閉症の方から無視されたという話があったので、私も相談等行っている。
- (義務化された)当初は、そういうものだと思っている。努力義務の時は、それなりに意識のあるところが取り組んでいたが、義務化されると意識のない、面倒くさいと思っている、また合理的配慮を恩恵と捉えているところも関わってくるので、意識が全然進んでないという話になってくる。行政の関わりがあるところがしっかり啓蒙しないと、こういうトラブルが起きるのは当たり前であるし、障害を持つ人が何か言うこと自体がカスタマハラとして捉えられる場合もある。自閉症の人が言っていることはあまり分からないということで、カスタマズハラメントとして認識し、そのように対応していた会社もあったので、それは違うと言ったことはある。いろいろなところで混乱をしているので、混乱を整理していかないといけないと思う。
- 合理的配慮と過重な負担に対する正しい認識がされていない。イオンシネマで事件があったが、支配人から話を聞いたところ、過重な負担への認識がおかしかったということだった。確かに負担はかけるので、その分を過剰と捉えるかどうかはその基本的な考え方によるため、いろいろな誤解や、しっかり分かっていない結果になっていると思う。
- あまり言いたくはないが、4月からの義務化が、皮肉なことに障害者への差別や偏見の状況をかえって浮き彫りにしていることを、行政も含めてすべてのところが認識しなければならないと思う。

#### 【神田座長コメント】

- 見えないところでこそっとやっているような、少し暗いところが見えてきた。こういうところもしっかり知っていかないといけないと思った。そういうことの積み重ねによって、それぞれ社会全体のリテラシー、見識が高まっていくような循環を地道に作っていかなければならない。

#### 【公益社団法人 広島県精神保健福祉家族会連合会 清水久美庶務・相談支援員】 (回線不良のため急遽欠席、事務局で代読)

- 困ったこととして、新幹線の切符などを購入したい時に在来線の最寄り駅は対面で購入できなくなっており、障害者割引を使うためには、広島駅のみどりの窓口まで行かなければならない。長く並ばなければいけないし、窓口対応の方の声も聞き取りづらく介助者が一緒になければ、購入が難しい。

#### 【一般社団法人 広島県手をつなぐ育成会 柏田潤子副会長(春木強副会長の代理出席)】

- よかったこととして、JRの皆様、コンビニの皆様、ホテルの皆様が大変よくし

てくださっている、障害のあるお子さんに気を遣ってくださっているという話を聞いている。

- 困ったこととして、無人駅の件が4件挙がっている。知的障害、発達障害の方にとっては、無人駅というのはどうしたらいいのかわからず、非常にハードルが高いので、そのあたりを改善していただけたらと思う。
- 一番希望が多く、不安が高いのはPASPY廃止の件について。日頃から行政はもちろん、交通事業者系の皆様には障害福祉サービス等に尽力いただいて非常にありがたい。おかげで息子たちもスムーズに移動はできていた。経費の面など様々あってPASPYが廃止になるということで、今日は思いを述べさせていただく。
- アンケートにも中にもあるし、自閉症協会様の中にもあったが、PASPY廃止にあたりこれからどうなるんだろうという不安の声がたくさん上がっている。読み取り機にタッチするだけであちこち移動ができたカードが今からは使えない、ではMOBIRY DAYSとICOCAはどのように使い分けたいのか等。様々なことがニュースや新聞などで報道されるにつれて、保護者である私にも説明ができず、よく分からないことが増えて日々不安が高まっている。
- そこで、お願いが3つある。1つ目は、この4月から民間の皆様にも合理的配慮が義務付けられた。心づくしのことで大変だとは思いますが、もし改札口などで困ってる方、弱者の方がおられたら、丁寧な対応をお願いしたい。
- 2つ目は、交通系カードが一本化されるまではまだ時間がかかると聞いているため、せめてその過渡期までの間に、弱者の方たちが困らないような最善の方法を尽くしていただきたい。
- 3つ目は、息子もそうだが、必ずしもインターネットを使って情報を取れる方ばかりではない。社会的弱者の方がわかりやすいよう、令和4年にアクセシビリティの推進法が施行されているので、できれば丁寧なルビ入りの説明文や、説明会、無料の相談窓口等を設置するような御協力をいただければと思う。
- どんな方でも、外国の方でも、御高齢の方でも、認知症の方でも社会参加がスムーズにできるよう、どれか一つでも、あるいはすべてでも御協力いただければと思う。

#### 【神田座長コメント】

- どんどんいろんなものが便利になっていくと同時に複雑になっていって、それに対する不安感は、我々もそうだが非常に重たいこととして受け止めた。

#### 【公益社団法人 広島県パラスポーツ協会】

(欠席のため事務局で代読)

- よかったこととして、エディオンピースウイングのまち歩き点検時に視察させていただいた。通路が広めにとってあり、車椅子の方も非常に利用しやすい。見通しがよく、移動もしやすい場所に車椅子席が設置してあるため、利用しやすい。

#### 【特定非営利活動法人 ひろしまNPOセンター 香川恭子理事】

(音声不良のため、事務局で代読)

- よかったこととして、視察したエディオンピースウイングの点字ブロックが、車

椅子やベビーカーでも通りやすく、良かった。これからHiropaがオープンしたらどのようなになるかも視てみようと思う。

- DCM観音新町店が、スペースも広く、車椅子がゆったり入れる。駐車場も広くゆったりしている。車椅子の貸し出しもある。授乳室もベビーカーで入れる広さがあり、みんなのトイレも大変広い。
- 街中で、ベビーカーマークのついているタクシーを多く見るようになった。中国運輸局で研修を主催した結果だろうか。
- 困ったこととして、エディオンピースウイングに子ども連れで行く場合、目的の場所を探すのが困難だった。これは子ども連れに限らずだと思うが、対象者別の案内表示や、スマホでナビゲートする仕組みがあると、迷わないのではないかと思った。
- 路面電車の線路にベビーカーも引っかかる。広島駅へ向かう新しい軌道がどうなるのか興味がある。
- アストラムラインや路面電車はベビーカーのままでも入れる場合がほとんどだが、バスはまだまだ。特にアストラムラインや路面電車が通っていない地域の方には、低床バスが必須だと思うが、不十分だと感じる。
- 双子・三つ子や多子の家庭で、親が一人で連れて出ることができる環境整備は、すべての人が出かけやすい環境整備の一つになると思う。もちろん、双子・三つ子や多子だけでなく、多様な視点が必要。ママやパパの話を知ると、世の中の空気がまだ邪魔者扱いをしているように感じるので、公共交通機関や公共施設に、「赤ちゃんや小さな子どもを連れて安心して出かけられるまちにしよう！」等の啓発ポスターを貼ったり、「いつでも、どこでも『こどもファースト』」を合言葉にするなど、社会全体の意識を高められるとうれしいと言っていた。
- 究極は、すべての施設内に、どこにいてもわかるような災害時の避難経路、避難誘導サインがあると安心。

## ・質疑応答

### 【神田座長】

- PASPYの話が非常に多かった。MOBIRY DAYSは明日(7月20日)から先行的に庄原、三次で始まり、広島での展開がこれから。どうなるか分からないというのが、皆さんに共通する一番の思いであり、不安だと思うが、一方で良くなる場所も出てくる。PASPYからMOBIRY DAYSへの移行で何が変わるのか、MOBIRY DAYSとICOCAの2つのシステムがある中で考え得る工夫や対応について、バス協会から回答をお願いします。

### 【中国バス協会 赤木専務】

- PASPYもMOBIRY DAYSも、実際にやっているのはバス事業者のため、協会では把握しているところを説明する。PASPYは7年~10年ごとに車載機やシステム保守の更新があり、毎回何十億とかかるため、民間のバス事業では限界があり、新しいシステムに変えていかざるをえない。この度は更新期を迎えるので、それに合わせて終了せざるをえない。アストラムラインとフォーブルについては今年の11月末に利用を終了、その他のバス事業者、その他のところについては、来年の3月29

日をもって利用終了する。定期券については、もうしばらく使えるところもあるようだ。

- 広電、HD西広島、芸陽バス、備北交通といった広電グループについては、MOBIRY DAYSを導入する。これはスマホ等のQRコードをかざしたり、専用のICカードが使用できたりするので、スマホを使えない方はICカードを使うことになる。
- 広島バス、広島交通、中国JRバス、フォーブル、東部地区の中国バス、鞆鉄、はICOCAフルスペックに移行する。3月末から利用開始。おのみちバス、本四開発はICOCA導入済み。PASPYが使えなくなるのに合わせて、ICOCAが利用開始になるということを検討されている。
- このままでは、広電グループとその他で利用がまたがり、両方使いたいところでは便利が悪いため、広島市が補助をしてMOBIRY DAYSを導入することになっている。広島バスについては、今年度を目標に導入し、広島交通等については、来年度予算をもって導入していく予定。
- 広島電鉄グループについては、MOBIRY DAYSの他、ICOCAの簡易型を設置する。今の均一運賃区間内では、入り口と出口でそれぞれタッチすればそのまま降りられるが、均一運賃区間以外では、整理券を入れたり、乗車したところを乗務に伝えたりすれば、ICOCAを使用できる。
- 各社障害者割引も引き続き使用できる。MOBIRY DAYSやその他のICカードでも使える。割引を使う際には障害者手帳を必ず見せなければならないが、なるべく見せなくてもいいような方法を検討するよう伝えている。前向きに検討してくれているというように認識している。

#### 【神田座長】

- まだ実際に触れていないので、どうなるか非常に分かりづらい。今後、詳しい情報を早く出してほしいというのが皆さんの共通の思いかと思う。
- 一方、広島県北で先行的に導入が始まっていく中で、いろいろな報道が出てくるかと思うので、我々も注意深く見ていきたいし、皆さんもニュースなどウォッチしてくだされば。その中で分からないことがあれば、それぞれお問い合わせしていただければと思う。

#### 【中国バス協会 赤木専務】

- 追加として、備北交通のほとんど全線と、広島電鉄の三次庄原東城線については、明日から先行稼働する。ただ今日の新聞報道では、iPhoneはまだ使えないということ。その他は9月7日からMOBIRY DAYSのサービスを開始する。明日から登録を開始し、ICカードも購入可能になる。

#### 【てごーす 畑俊彦代表】

- ICOCAも障害者割引が作られるということだったが、今年度からか、Suicaが先行的にやっており、ICOCAは私の記憶にない。2026年度だったと思うが、そこは早くなるのか。

#### →中国バス協会 赤木専務

- 私が聞いているのは、利用開始から障害者割引のICOCAは使用できるということ。

## →てご一す 畑俊彦代表

- 早くなったということで、承知した。

## 国立大学法人鳥取大学 竹川俊夫教授による講評

- 皆さん貴重な御報告ありがとうございました。行政や民間業者さんにおかれましても、やはり2, 30年前とはずいぶん異なる、多くの対応がなされているということは改めて実感している。大局的に見ればというところで、個別具体には様々な課題がまだあるというのも、当事者の皆さんからの御指摘、よく分かった。
- 徐々にこうやってバリアフリーの環境整備が進んでいくと、次はやはり当事者の皆さんにボールが投げられていくかなという感じがする。バリアフリーというのは、そもそも手段であって目的ではないわけであって、目的はあくまでも当事者の皆さんが日常生活の自立、社会生活の自立度をどれだけ上げていけるのかというところにあるわけで、バリアフリーが進めば、私たちはもっとこういうことをやってみたい、こういう生き方をしたいんだってという部分がさらに問われてくるなというふうに、今思っただけで聞かせていただいた。
- 今日はその部分を少し考える手がかりになるかと思って、実は認知症という分野でも今、バリアフリーという言葉がかなり強く叫ばれている。そのことを簡潔に報告して、皆さんの何かの手がかりになればと思っている。
- 今世紀半ばに、予備軍を含めると認知症は65歳以上の皆さんの約3人に1人になる。今世紀半ばに高齢者人口が最大化するが、それと合わせて日本は認知症大国になるんだということが、朝日新聞の記事ですけれども、これを見ても改めて実感できるなと思う。その認知症対策っていうのは、国でもどんどん進んでいる。
- ここ10年くらい、認知症施策というのは国中心にかなり急ピッチに進められてきている。きっかけはイギリスであり、イギリスが認知症国家戦略というものを打ち立て、認知症とともに良き生活、良き人生を送るということを基本理念とし、認知症対策をきめ細かく整備してきた。
- そして今は、コミュニティレベルの話に進み、認知症にフレンドリーなコミュニティを作っていこうという取組が積極的に行われている。イギリスの戦略が世界的に大きな影響を与え、日本でも矢継ぎ早に2012年からオレンジプラン、そして新オレンジプラン、近年では2019年に新オレンジプランの後継となる認知症施策推進大綱ができた。
- 去年の6月に共生社会の実現を推進するための認知症基本法という法律ができ、この中で認知症バリアフリーということが問われている。合わせて、昨今の大きなトレンドとして、認知症、あるいは障害のある皆さんの当事者の参加、そして当事者の意見というところが非常に重視されている。
- 認知症基本法について。基本理念の③のところで、認知症の人にとっても日常生活または社会生活を営む上で障壁となる物を除去するという、バリアフリーの考え方がここに出ており、すべての認知症の人が社会の対等な構成員として、地域で自立して暮らしていけるということが理念として大きく掲げられている。そのためにも、障害者、認知症の方々本人も意見を表明する機会や、参加する機会、社会参加の機会が重視されている。
- 基本的施策として、1, 2, 3のところを特に重視したい。国民の理解の促進、

認知症の人の生活におけるバリアフリー化の推進、社会参加をしっかりと進めていく、社会参加の機会確保ということが打ち出されている。

- 認知症施策というのは、一般の障害者施策の方に遅れて、今急ピッチで進められているところで、まだまだ遅れているが、今基本法もできて、徐々に前に進んでいるという状態。
- どうしてこういう動きになってきたのか、実はその背景に認知症当事者の方々の意見表明というものが積極的に行われてきたという事実がある。その先鞭をつけられたのが、元イギリスで、今オーストラリアにいらっしゃる、クリスティーン・ブライデンさんという方。理系の研究者の方だが、40歳代で認知症になられて、そして自分の経験をどんどんと本に書いて発信されていく、こうした動きが元になって、日本でも当事者が語るっていう文化が徐々に育まれてきた。その動きが近年、認知症施策とともにさらに高まってきて、今までは家族が様々な意見提示をしていたが2017年には認知症当事者が一般社団法人日本認知症本人ワーキンググループという本人が語る、そういう時代になってきた。
- 今まさに、こういう動きが施策をどんどん後ろから押して、前に進めているという状況。バリアフリーの施策を次のステージへとアップさせていくには、本人の思いというものをもっともっとクリアに、そして大きく世に問うていかないといけないんじゃないのかなと、そのためにも認知症の方々はこういうことをされている。
- 鳥取県の現状を知らしめてくれている資料なんですけど、各地で小さなミーティングが行われている。
- いろんな地域で、本人ミーティングという形で認知症の本人、そして行政の専門職とかボランティアさんなど、そういう方々が本人中心にいろんな思いを聞く。月に1回から年に数回、場所によって開催方法は異なりますけれども、そうした場が身近な地域にあって、そしてその中で当事者の皆さんがああしたい、こうしたいっていう思いを實際口にされる。私も一緒にお話をさせていただいたことがあるが、そうするとどんどんといい意味で欲が出てくる。バスに乗って一人で買い物に行きたいとか、温泉行きたいとか。自分は料理が昔得意だったが、それをもっと社会の中で生かせないとか、皆さんのアイデアを出し合っていく。できることは、今すぐにでもやっつけていこうよ、できないことはどんどん行政に訴えかけていこうよとか。そういう動きができてくる。
- こういう動きの中から新たなバリアフリーの課題というものを問うていく、そしてさらにこれを地域の中で地域住民の皆さんと共に考えることによって、心のバリアフリーっていうものもさらに進むのではないかな。
- 今日皆さんからお聞かせいただいたような、そういう議論が地域の中で、地域の皆さんにもっと開かれた形で聞いていただけるともっともいろいろなアイデアも出るし、理解も進んでいくんじゃないかなというふうに思った。
- 認知症のバリアフリーという概念を皆さんに情報を提供させていただいた。

#### ・議事(5)まとめ 神田座長

- 今日の会議で結構いろんな気付きがあったなと、今までにない気付きは結構多かったなという自分自身の感想。



- 特に、今年開業したエディオンピースウイングは一つ、バリアフリーの中でも象徴にもなるような施設ができた。実際に行ってみて良かったという声も多数いただいた。
- もう一方で、新しい施設でもこういうところが課題だよねっていうところもある。
- いろいろいただいた話の中での気付きとして、バリアフリーの中で施設、ハードの整備はものすごく重要ではあるが、それ以上にできた後、どういうふうソフトでカバーをしていくのかがもっと重要だということ。
- 協議の中での大きな気付きとして、よいスペックとしてエディオンピースウイングができたのは、法律のおかげというよりはバリアフリーに対しての考え方の蓄積でできたと考えていくなれば、こうしたところはもっと工夫しなきゃいけないよね、ここ課題だよねという議論の蓄積をずっと今後も行って行って、いいものを作っていくという循環を繰り返し続けていくことを対話の形でやっていかなければならないということ。
- もう一つ、自立して一人でできるように社会でどう支えていくか、いろんな制度も誰かが支えていくというところの前例、先程の切符の割引の話もあったりしましたが、誰かが支えてくれているという前提になっているものを、社会の仕組み、制度そのものをやっぱり一人でできるというところに対して、前提を置くべきではないかという重要な問いかけをいただいたとも思う。
- あとは、社会の啓発普及を続けていかなければならない。一つ目のいい施設ができたというのは、一つ普及の大きいタイミングでもあるので、このタイミングをうまく生かして、旬を逃さないように、いろんな普及を社会に対して行っていかなければいけないというところもあるかと思う。そういったことを通じて、バスのドライバーさん側の話もあったと思うが、社会全体の色々な方がおられるんだということに対する理解と、偏見差別することの撲滅に向けて、社会全体のリテラシーを高めていくというところを続けてやっていかなければいけない。
- あとは、一番多分今日関心事として多かったのはPASPYの後のMOBIRY DAYSの話だと思うが、去年を振り返ると、JRの券売機の話が結構出てたと思う。新しい技術というのは今後も出てくる中で、不安をお持ちの方が多数いる。これは今日おいでくださった皆様だけでなく、一般の方々含めて不安なのは間違いなく、一方で同時に取り残さない、誰一人取り残さないようにしていくんだという思想を持ってやっていかないといけない。
- そうした中で新しい仕組みというのは複雑で伝えるのが難しいところもあり、使ってみないと分からないこともあると思うが、その中でもきめ細やかに、こうなります、こう便利になるんですということを伝え続ける努力をしなければならぬということ、大きいまとめとしては申し上げておきたいと思う。