

令和元年度「九州バリアフリー等連絡会議」

令和元年度「移動等円滑化評価会議九州分科会」

○日時：令和元年7月29日（月）14:00～16:00

○場所：JR博多シティ10階大会議室

○委員

大枝 良直	九州大学
齊場 三十四	佐賀大学（勤務先 久留米リハビリテーション病院）
西島 衛治	九州看護福祉大学（勤務先 熊本県教育庁）
池内 秀隆	大分大学
岩浦 厚信	一般社団法人 日本福祉のまちづくり学会
永山 昌彦	NPO 法人 障害者自立応援センターYAH! DO みやざき
池田 精治	社会福祉法人 福岡県盲人協会
友岡 重久	公益財団法人 福岡県身体障害者福祉協会
岩田 孝利	公益社団法人 福岡県手をつなぐ育成会
檜橋 恭一	公益社団法人 福岡県精神保健福祉会連合会
藤田 幸廣	福岡県脊髄損傷者連合会
中川 修一	NPO 法人 福岡・翼の会（地域活動支援センター「翼」）
後藤 秀和	NPO 法人 自立支援センターおおいた
富永 哲男	九州旅客鉄道(株) 総合企画本部経営企画部
森田 由美子	九州旅客鉄道(株) 鉄道事業本部営業部企画課
山田 三基	西日本鉄道(株) 鉄道事業本部施設部駅施設課
熊井 強	西日本鉄道(株) 自動車事業本部計画部計画課
宮野 和典	九州鉄道協会
中川原 達也	九州バス協会
待鳥 明義	九州旅客船協会連合会
江崎 翔大	福岡国際空港(株) 施設・技術本部
南嶋 遼太郎	福岡県 企画地域振興部交通政策課
信國 謙吾	福岡県 福祉労働部障がい福祉課
稲富 齊	佐賀県 地域交流部交通政策課
片瀨 芳典	佐賀県 県民環境部県民協働課
梯 浩史郎	長崎県 土木部道路維持課
川上 芳明	長崎県 福祉保健部福祉保健課
丸山 貴大	宮崎県 福祉保健部障がい福祉課

手塚 道紀	宮崎県 福岡事務所
大園 芽生	鹿児島県 企画部交通政策課
中村 将道	福岡市 保健福祉局総務企画部地域福祉課
藤原 定男	北九州市 保健福祉局総務部総務課
迫田 昭仁	大阪航空局 福岡空港事務所

1. 開会

2. 開会挨拶

【九州運輸局 吉元局次長】

委員の皆様、関係団体の皆様、本日はお忙しい中、また、お暑い中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

皆様ご案内のとおりでございますが、昨年5月に改正バリアフリー法が公布されまして、既に移動等円滑化促進方針の作成など、自治体や公共交通事業者の皆様向けの関連規定が施行されております。また、国に関しましても、ご高齢者の方や障害者の方、あるいは関係団体の皆様のご参加をいただきまして、バリアフリー施策の把握や評価を行なう会合を設けることが明記されている状況でございます。

今年の2月には、国土交通本省において第1回評価会議が開催されました。その評価会議の建て付けとしまして、各地域においても地域分科会を設けるということが決定されたわけでございます。これを受けまして、これまでの九州バリアフリー等連絡会議に九州分科会として地域分科会の機能をつける形で対応させていただき、それにあわせてメンバーも拡大させ、本日を迎えております。

今日はその第1回の会議になります。このように非常に多くの方々に参加いただいて、さまざまなお立場や視点からバリアフリー化の状況や課題などについて情報交換なり意見交換などをしていただく、会議の趣旨はもちろんのことでございますけど、それぞれの立場について意見交換を通じて理解を深めていく、さらには今後の連携、その発展形として、九州地区におけるバリアフリー化の取り組みのスパイラルアップにつながっていく、そういう期待を持って我々としては取り組んで参りたいと考えております。

ご出席の皆様方におかれましては、限られた時間にはなりますが、活発なご意見をぜひとも頂戴いたしたくお願い申し上げます。私の開会の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしく申し上げます。

3. 議題

【事務局】 それでは、この後、議事に移りますが、まずは資料2の9ページをご覧ください。

今般、国土交通省に移動等円滑化評価会議が設置されたことに伴い、各地方ブロックにおいても分科会を設置することとなり、九州分科会を開催することとなりました。開催に当たりましては、事務局で作成した、ご覧になられております「移動等円滑化評価会議九州分科会設置について」を基に進めさせていただきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

詳しい内容につきましては改めて説明をさせていただきますが、先立ちまして、3.(1)により分科会長を置く必要がございますので、座長兼分科会長を選出したいと思います。どなたかいらっしゃいますでしょうか。

それでは、事務局から、九州大学准教授の大枝先生を分科会長に提案したいと思います。いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。

大枝先生は、現在、九州大学大学院工学研究院環境社会部門交通システム工学研究室の准教授として、バリアフリー交通、高齢者の交通や緊急医療と社会資本の整備等に関する研究を中心に活躍しておられます。また、平成18年からは、同連絡会議のバリアフリーリーダーとしてバリアフリー化のため助言等をいただくなど、バリアフリー施策の推進に対してご協力をいただいているところでございます。

それでは、座長兼分科会長をお引き受けいただいた大枝先生に、これからの議事進行をお願いしたいと思います。また、以後は座長とさせていただきます。大枝先生、よろしく願いいたします。

【座長(大枝)】 皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました大枝でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速、議事に従って進めていきたいと思っております。

今回の会議ですけれども、昨年来よりバリアフリー法が改正されまして、それにあわせて、今回の会議であります移動等円滑化評価会議九州分科会を設置することになりました。今回がその第1回目の会議ということになりますけれども、まず、会議を運営するに当たりまして運営規則等を決めないといけないということになります。今日は、最初にこの運営規則等について話し合っていきたいと思っております。

一応、事務局で案を作っておりますので、事務局から案の説明をいただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【事務局】 九州運輸局消費者行政・情報課の片山と申します。

私から、移動等円滑化評価会議の設置について説明します。資料1の1ページをご覧ください。この資料は国土交通省本省の資料となっております。

まず、1、会議の設置、設置の趣旨として、①評価会議は、関係行政機関及び高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者、その他の関係者で構成し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握し、及び評価すると規定されております。

また、②国は、評価会議その他関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じた上で、適時に、かつ、適切な方法により検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるよう努めるということになっております。

2. 構成員として、以下の点に留意し、関係行政機関、当事者団体、施設設置管理者、有識者等で構成するとなっております。①. さまざまな障害種別の参加者の参画を得ることとする。②. 当事者団体の数が施設設置管理者の数を上回ることをしております。

3. その他として、評価会議や地域分科会は、国の責務として行なう一方で、市町村等におい

ては、マスタープランや基本構想の協議会等を活用し、移動等円滑化の進展の状況等の定期的な評価をするよう努めることが必要となっています。

2月26日、本省で第1回評価会議が開催されております。その概要を2ページに付けております。その中の2. 概要、地域における移動等円滑化の進展の状況を把握し、及び評価するために10ブロックに地域分科会を設置すると規定され、本日のこの九州分科会が開催されているところです。

9ページ、資料2の、九州分科会の設置について若干説明をさせていただきます。

この設置要領は、本省において設置されている評価会議の設置要領を参考に、九州分科会バージョンとして設置要領を作成しております。

まず、1. 組織です。法令に基づいた移動等円滑化評価会議のもとに、九州における移動等円滑化の進展状況を把握し、及び評価するため、九州分科会を設置する。

2. 役割の一として、九州の移動等円滑化の進展状況の把握・評価、二として、九州の事業者・施設設置管理者・自治体等による先進的な取り組みの情報共有等、三として、その他必要な事項ということになっております。

一、把握・評価についてですけれども、九州分科会においても把握・評価を行うこととなっておりますが、先ほど、本省の概要を説明しましたとおり、地域における移動等円滑化の進展状況を把握し、及び評価するため、10ブロックに地域分科会を設置するとなっております。本日の九州分科会で提出される取り組み状況や頂戴した意見は本省へしっかり報告する予定としております。また、その他全国で開催された分科会の情報を基に、本省において開催される移動等円滑化評価会議において、地域における移動等円滑化の進展状況の把握し、及び評価が行なわれる予定となっております。

続きまして、10ページ、分科会の委員構成となっております。

分科会を構成するに当たり、福祉・障害者団体から新たに2団体に参画いただいております。ご紹介いたします、高次脳機能障害者支援団体NPO法人福岡・翼の会様と、NPO法人自立支援センターおおい様の2団体です。

先ほど説明しました移動等円滑化評価会議の設置については、構成のところで、障害者団体等の数が施設設置管理者の数を上回るようになっております。今回、新たに2団体に参画いただいておりますので、障害者団体等11団体、施設設置管理者は8団体で上回っております。

12ページには、今まで行なわれた九州バリアフリー等連絡会議設置要綱を載せています。

13ページをご覧ください。

この中で構成員を掲げておりますけど、同時開催ということで、こちらも2団体、高次脳機能障害者支援団体様と自立支援センター様を追加しております。

また、構成員としてバリアフリーリーダーに参画をしていただいておりますが、今回、分科会の設置に伴い、新たに一般社団法人日本福祉のまちづくり学会理事の岩浦様にバリアフリーリーダーとして参画いただいております。

続きまして11ページ、資料3、移動等円滑化評価会議九州分科会運営規則（案）ですが、これについては後からご議論いただき、承認をいただきたいと考えております。

内容としましては、会議の招集、書面による議事、議長、委員等以外の者の出席、議事録等の

規定となっています。この中で特に説明させていただきたいのは、第六条の議事録等についてです。

分科会の議事については、議事録を作成するものとする。議事録は、速やかに公開するものとする。ただし、特段の理由があるときは、議事録を非公開とすることができる。前項のただし書きの場合においては、その理由を明示し、議事要旨を公開するものとする。前二項の規定にかかわらず、議事録または議事要旨の公開により当事者もしくは第三者の権利もしくは利益または公共の利害を害するおそれがあるときは、議事録または議事要旨の全部または一部を非公開とすることができるということになっております。今まで連絡会議については議事録の作成義務、公表義務はありませんでしたが、法に基づいた移動等円滑化の分科会については議事録を作成し、九州運輸局のホームページに公開するということとなります。今回の会議終了後、事務局で議事録を一旦作成した後に、本日参加されている委員の皆様には議事録案を確認していただき、加筆修正を行っていただいた後、議事録を確定させて、同規則第六条の規定に照らし公表することといたしたいと思っておりますので、どうぞよろしく申し上げます。

それでは、先ほど申し上げましたように、この運営規則については、皆様方のご意見をいただいで承認をいただくようになりますので、一旦、大枝先生にお返したいと思っております。

【座長（大枝）】 説明ありがとうございました。移動等円滑化評価会議の九州分科会の設置ということで、皆さんにお集まりいただいて、これからやっていきたいと思っておりますが、まずその前に、運営規則を定める必要があるということで、事務局から案を出していただきました。何かこの案に対しましてご質問等がございましたらお受けいたしますが。

【自立支援センターおおいた（後藤）】 議事録を非公開にすることができるのはどういった場合でしょうか。

【事務局】 基本的には公開になると思いますが、個人情報等々の関係で、一部非公開になる場合があります。

【座長（大枝）】 そのほかにございませんでしょうか。

（「なし」の声あり）

【座長（大枝）】 なければ、皆さんに承認していただきましたということで、この案を採用させていただきますと思います。よろしく願いいたします。

それでは、この運営規則が承認されましたので、この運営規則に沿って分科会を進めさせていただきますと思います。よろしく願いいたします。

では、続きまして、九州運輸局の主な取り組みについて、事務局のほうからお願いいたします。

【事務局】 引き続き、私、片山から説明いたします。

九州運輸局管内におけるバリアフリーの状況と取り組みということで資料をつけております。1枚めくって、1Pをご覧ください。先ほど局次長からも話がありましたように、バリアフリー法の改正が昨年5月に公布されて、この、4月に全体施行されております。

改正のポイントは4点あります。

まず第1点、基本理念が明確に規定されたという点です。共生社会の実現と社会的障壁の除去、この二つが明記されております。

2番目としましては、公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進として、貸し切りバス、

遊覧船等が法の適用対象に追加されたことです。また、各施設設置管理者について情報提供が努力義務となったということで、公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取り組みの推進ということが規定されております。

続きまして、3. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進ということで、市町村が移動等円滑化促進方針（マスタープラン）を定める制度を創設、基本構想・マスタープランの作成、定期的な評価・見直しを行うことが努力義務化となっております。

4番目に、心のバリアフリーの推進、当事者による評価等ということで、①として、国及び国民の責務に高齢者、障害者等に対する支援、例えば鉄道、駅利用者による声かけ等を明記し、心のバリアフリーを推進すること。②としては、移動等円滑化評価会議により評価等を行なうということになっております。これがポイントとなります。

続きまして、2ページに、国土交通省のホームページに掲載されている移動等円滑化方針・バリアフリー基本構想の作成に関するガイドラインの抜粋をつけております。

まず、マスタープランと基本構想についてということで、3ページをご覧ください。

このガイドラインの目的は、全国の296の市町村で基本構想が作成されておりますが、全国割合として17%しかなく、作成件数が少ないということで、今後、積極的にバリアフリーの計画の作成を推進していく必要があるため、改めて作成のためのガイドラインを定めたものです。

また、既に作成済みの基本構想のうち、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想を含めて、作成されてから長く見直しが行なわれていないものが多く、現在の実態に合わせた基本構想の見直しや、その前段としてマスタープランを作成することが求められています。さらに、作成済みの基本構想において、改正バリアフリー法に規定されたマスタープランの一部として位置づけることも可能となっております。本ガイドラインは、自治体における基本構想の有無に応じて活用してくださいということで、中ほどに図がありますが、①マスタープラン、基本構想を作成していない自治体を作成するとき、②マスタープランを作成している自治体において、マスタープランの見直しをするとき、③別の地区にマスタープランや基本構想を設けるとき、④基本構想を作成している自治体が、既存のバリアフリー方針等をマスタープランとして位置づけるときなどのケースに合わせて、このガイドラインを参考にさせていただきたいと思います。また、今までは作成をすることができるという規定でしたが、今回の改正で、作成するよう務めるものとする努力義務化されています。

最近、当課へも努力義務規定になって何か作らなければいけないのか、どういうふうにしたらいいのかと、自治体からの問い合わせが多くなっています。大きな自治体では窓口が多くて、三つも四つも五つも窓口がまたがるから、その調整が大変だ、ほかの自治体はどのようにやっているのかという内容の問い合わせもあっております。

4ページ、マスタープランと基本構想の違いですけど、マスタープランというのは、ここに書いてあるとおり、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区——移動等円滑化促進地域において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を該当市町村が示すもので、バリアフリーについて考え方を共有し、具体の事業計画であるバリアフリー基本構想の作成につなげていくことを狙いとしたものです。マスタープランにおいては、市域全体のバリアフリーの方針についても明確にした上で、当該方針を踏まえた移動等円滑化推進地域を設定する

ことが望ましいとされています。4ページの図面を見ていただくと、点線で囲まれた重点整備地区が幾つかあって、その全体を促進地域に指定するというような計画となっています。

5ページは、基本構想となっています。

基本構想は、旅客施設を中心とした地域や、高齢者・障害者等が利用する施設が集まった地域——重点整備地域において、いろいろなバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成するものです。

6ページ、協議会の設置・運営でありますけど、これはマスタープラン等の作成協議会のことを指します。バリアフリー法に規定された協議会は、市町村、関係事業者及び利用者の協議・調整や合意形成の円滑化・効率化が期待できるため、基本的に設置することが望まれます。また、マスタープラン作成後の移動等円滑化に関する措置の実施の評価、基本構想作成後の特定事業の実施や進行管理のためにも協議会の存続が有用となってきます。

7ページの下段に、協議会は法律上の規定では義務づけられているものではありませんが、多様な関係者の参画のもとで協議の透明性を高めながら、より効率的に協議・調整を進めるためにも、特段の事情がない限りは協議会を設置することが望ましいと説明されています。

後から説明しますが、補助制度を活用する場合、補助対象市町村は協議会を立ち上げた市町村であるということが必須になっております。7ページ、協議会構成例があります。作成をしようとする市町村、各障害者団体、交通事業者、自治会や行政関係等がメンバーとなっております。市町村の中のどの部署がリーダーとしてやるのかということが悩ましいところではありますが、各自治体の組織・部署の役割等に応じて作成する方向で調整いただければと思っております。

続きまして、8ページ、補助制度の関係で、先ほど少し触れましたが、補助対象者は、協議会の構成員である市町村となります。対象経費は、協議会開催等の事務費などの調査経費で、補助率は2分の1、上限500万円と設定されております。

続きまして、9ページ、これは現在、九州において基本構想を作成している18自治体です。1日平均利用者が3,000人以上の駅等の旅客施設の存在する市町村が58ありますが、そのうち18市町村が基本構想を作成しております。

続きまして、10ページ、基本構想あるいはマスタープラン作成に当たっては、九州運輸局としても積極的に市町村に向けプロモートをしていきたいと考えております。昨年度は6件行っております。各市町村において面的・一体的なバリアフリー化を目指していくために、九州管内の全自治体に対して本ガイドラインの周知を図ったところですけど、今後も九州運輸局としましては、先ほど言いましたように、個別に市町村に対してプロモート活動をしていくということで計画しております。

続きましては、接遇モデルですが、国土交通省のホームページに、バス、タクシー、船舶、鉄道とモード毎にあります。電子データも載せています。研修等でスライド式で使えるようなものとなっておりますので、各交通事業者様は参考にして、自社の研修に使うなど活用していただければと思っております。大変わかりやすいものとなっておりますので、一度ご覧ください。

続きまして、12ページ、基本方針に定める移動等円滑化の目標達成概要ということで、2017年度末ということで、全国ベースのものをつけておりますのでご覧ください。これは今年3月26日の九州バリアフリー連絡会議のときに資料として同じものをつけております。

次のページは、九州運輸局におけるバリアフリーの状況、これも前回の資料と同じものとなっております。

16ページ、九州運輸局におけるバリアフリーの取り組みとして、バリアフリー教室を行っております。今年も前年度の回数以上のバリアフリー教室を行う計画としております。

最後に、バリアフリー化推進功労者大臣表彰についてですが、昨年度、宮崎空港ビル株式会社と三菱重工交通器機エンジニアリング株式会社、この2社同時に大臣表彰をしております。小型機対応の旅客搭乗橋の開発と、それを初めて導入した宮崎空港ビル株式会社に対して表彰を行いました。

ちなみに、第11回受賞者として、今回参画いただいた自立支援センターおおいた様も過去に大臣表彰を受けておられますので、あわせてご紹介しておきます。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。

では、続きまして、九州地方整備局の主な取り組みについてご報告をお願いします。

【九州地方整備局（白田）】 九州地方整備局企画部環境調整官の白田です。

申し訳ありませんが、座らせていただいておりますので、ご説明差し上げます。

スクリーンにも表示されたパワーポイントがありますが、お手元にも資料があると思いますので、その資料6になります。表紙をめくっていただいて、私どもは整備局というハード部分の整備をしているところですので、実際に行った事業についてのご紹介になります。

これは北九州市での事例です。JRと自治体様、それと私どもの歩道整備を合わせてやったというもので、昨年度、全体での事業としては完了しています。

1ページめくっていただいて2ページに、その事業の内容を書かせていただいているのですが、済みません、非常にわかりづらい図面になっておまして、高さ関係からいきますと、JR様が一番下のところにあります。その一段高い所、線路をまたぐようなところに私どもが管理をしている道路があり、その道路に改札があるというような状況の駅になっております。1日当たり大体2,400名程度の利用者がおります。この部分の整備につきましては、北九州市さんにおいて、駅の庁舎の外のエレベーターを設置していただいている、そのエレベーターを使って、私どもが歩道、その歩道も車椅子がすれ違えるように拡幅をして、駅のほうに入っていただく、駅のほうに入っていただいた後、ホームへはこの駅舎内のエレベーター——JRさんの施工なんですけど、それを使っていただいて、ホームに降りていただくと。このような関係者による整備をやったという事例でございます。

続きまして、3ページです。これは海の中道海浜公園のトイレの改修を行った事例となっております。左側が建替え前、右側が建替え後というところで、見ていただければ一目瞭然だと思っておりますけど、床の段差解消、それと床の部分の滑り止めのシートの仕上げ、それと幅の確保、それと、入り口のところに手すりを設けています。

次のページが、多目的トイレの中の状況です。ピクトサインとか、もしくは音声での案内、あと、点字を使った案内等になっております。

続きまして、5ページです。これは建築の事例でございます。熊本に合同庁舎のA棟、B棟の2棟を建てさせていただいておりますが、その建物を造るときに、熊本市の車椅子の利用者の方々並びに視覚障害者、聴覚障害者の方々、あとオストメイトの方々、それと周辺の自治体と、設計

段階並びに施工段階、それと運用段階で、ここにありますように、モックアップといいます実物大の模型など、そこら辺でいろいろと意見を聞きながら、ユニバーサルデザインレビューとしてやったものでございます。具体的には下のほうに書いておりますが、多目的トイレであったり、A棟側には屋根つきの障害者用の駐車場をつくったり、階段につきましては緩やかな勾配で手すりを2段にしているとか、あと、総合受付や案内サインでは、色で案内がわかるように、並びにこのサインにつきましても、熊本駅周辺と同様のやり方でやっています。

次のページ、6ページになりますが、先ほど申しました合同庁舎の中に設置しております多目的トイレの状況です。皆様方の意見を聞きながら、例えば、鏡については低いほうがいいというご意見がありましたので、下のほうに10センチほど大きくした鏡を取りつけたり、あと、点字つきの操作ボタン並びに、袖壁と申しますか、出入り口のところの壁ですけど、車椅子と当たるといことで、通常5センチだったところを25センチに変えたり、あとトイレの入り口とかがわかりやすいサインにしたりしております。

最後の事例紹介になりますけど、7ページでございます。

私どもには久留米市のほうに九州技術事務所という事務所がございまして、そこに通常の施設の状況並びにバリアフリーに配慮した施設の状況というのをつくって、それを体験していただいて、健常者の心のバリアを取り除くといいますか、そういうこともやっております。

具体的には8ページになりますが、このように、1周260メートルで、例えば右側の4番と書いておりますスムーズ歩道、エスコートゾーンと。これは、横断歩道のところで車道のほうが一段高くなる、ハンプと言っているんですけど、歩道からするとフラットになる、そこを体験していただいたり、悪い事例として、3番のように歩道がマウンドアップしているところに入り口があるとでこぼこになりますが、そういうのを体験していただくとか、もしくは1番のところ、視線誘導標で、下の舗装の色を変えるとどんなふうに見えるのかとか、そういう体験をしてもらうようなコースを設置しているという事例でございます。

最後になりますが、情報提供です。資料の6-2にあります、建築物の委任条例の制定状況についてご説明申し上げます。

1ページめくっていただいて、上のほうにありますのが改正バリアフリー法の基本方針の建築物関係の部分だけを抜粋させていただいております。赤のアンダーラインがあります上のほうは、国のほうの責務ということで、地方自治体に情報提供をするということです。

地方公共団体の責務及び講ずべき措置というところで書いております赤の部分ですけど、建物の義務づけになる部分の用途を広げるとか、もしくは規制の部分を引き下げるとい部分を積極的に活用することが必要ですということが書いてあります。わかりづらいんですが、バリアフリー法の14条の第3項に書いておりますけれども、地方公共団体は、社会的、自然的な条件の特殊性により、国が定めている措置ではバリアフリーが十分図れない建築物については、条例によって以下の措置を講じることができるとなっております。

2つございまして、国が特別特定建築物と指定しております、例えば公共機関の庁舎であったり飲食店であったり、そういうところを追加する場合、もしくは義務づけ対象規模を、政令の規模である2,000平米未満に変える部分については、条例で設置できるようとなっております。今年の10月の事例で申しますと、黄色で囲んでいます、その条例を制定しているのは都道府県で14

都道府県、市町村では6市町村となっております。九州では大分県と熊本県がその条例を設置しています。

1ページめくっていただきまして、2ページ下のほうに大分県と熊本県の状況を書いております。例えば特別支援学校であれば、大分県、熊本県ともに1,000平米で、2,000というところを1,000にしているという状況でございます。以上でございます。

4. 【座長(大枝)】 どうもありがとうございました。九州運輸局と九州地方整備局の主な取り組みについてご説明いただきました。

今日は時間が非常にタイトなものですから、2つの報告に関しましてご質問等がありましたら、また後ほどの意見交換会のときにご発言いただければと思います。

それでは、続きまして、各団体におけるバリアフリー化の取り組みについて、施設設置管理者、今回は交通事業者の方からバリアフリー推進に関する取り組みについてご報告を頂戴したいと思います。

実は今年の3月の連絡会議の際にもご報告いただきましたので、3月時と重複する内容があるかもしれませんが、今回初めてご出席の方もいらっしゃいますので、再度ご発表をお願いしているところでございます。

それではまず、九州旅客鉄道営業部企画課の森田様からお願いいたします。

【九州旅客鉄道(森田)】 皆様、こんにちは。JR九州で駅設備を担当しております森田と申します。よろしくお願いいたします。

JR九州のバリアフリーの整備状況についてご説明をさせていただきます。

まず、表紙をめくっていただきまして、当社のバリアフリーの整備状況ですが、乗降人員3,000人以上の駅を2020年度までに整備するという目標に対して、対象となる駅が119駅ございます。そのうちバリアフリーの整備が終了しているものが103駅でございます。2018年度に整備を行った駅が、鶴崎駅と加治木駅でございます、その二つについて内容をご説明させていただきます。

まずは大分県大分市にございます鶴崎駅でございますが、主な整備内容としましては、資料に記載のとおり、改札口からホームへのエレベーター2基の整備、それから、改札口に向かうところにもスロープを設置しております。また、改札内に多機能トイレを整備、各乗り場に内方線を整備、列車接近警報表示器、列車が来ますという表示が出るものです。こちらを整備しております。それから盲導鈴を整備しております。

続きまして、鹿児島県始良市の加治木駅です。整備内容につきましては、先ほどご説明いたしました鶴崎駅とほぼ同内容でございます、エレベーター、多機能トイレ、内方線、列車接近警報表示機、盲導鈴を整備したところでございます。2018年度につきまして、バリアフリーを完了したのはこの二駅となっております。この2駅を完了いたしましたところで、119駅のうち残り16駅がまだ整備が終わっていないという状況ですが、2019年度に整備完了予定駅といたしまして、そちらに記載しております、佐賀県神埼市の神埼駅、鹿児島県鹿児島市の上伊集院駅と鹿児島駅、長崎県長崎市の浦上駅、この四つの駅は2019年度に完了予定としております。また、2020年度以降も順次、自治体様と協議を進めさせていただきながら、まだ整備が整っていない駅については整備を進めさせていただきます。

続きまして、内方線付点状ブロックの整備状況です。こちらは目標が乗降人員1万人以上の駅は2020年度までに、3,000人以上の駅は可及的速やかにというところで目標に置いております。整備対象駅としまして、そちらの表に記載しておりますとおり、1万人以上の駅につきましては39駅が対象となっております。現在、整備済みの駅が33駅、残り6駅という状況でございます。こちらも順次、駅の改良工事等を予定しております。あとバリアフリー等も予定しておりますので、そういったところにあわせて順次進めていきたいと考えております。

最後に、ホームドアについてご説明させていただきます。

九大学研都市駅にて、実証実験ということで、軽量型ホームドアというものを設置しております。この実証実験を終了いたしまして、いよいよ本格的にこの軽量型ホームドアを導入しようということで、2020年度中を目標に、筑肥線の下山門ー筑前前原駅間の全ての駅においてホームドアを設置する予定としております。JR九州の発表としては以上でございます。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。

では、続きまして、西日本鉄道株式会社鉄道事業本部施設部駅施設課の山田様、お願いいたします。その後、自動車事業本部計画部計画課、熊井様、お二人お願いいたします。

【西日本鉄道（山田）】 西日本鉄道株式会社鉄道事業本部の山田と申します。本日はよろしくお願いたします。

私から、鉄道事業本部の駅におけるバリアフリーの取り組みということでご説明したいと思います。

資料に沿って説明させていただきますが、まずバリアフリー化の整備状況ということで、2018年度の整備状況でございます。3,000人以上の駅につきましては、弊社では30駅ございまして、未整備駅としまして、天神大牟田線の平尾駅、大善寺駅、新栄町駅、それと貝塚線の香椎花園前駅がございます。

こちらは2018年度ではまだ整備できておりませんが、今年度、西鉄平尾駅は、現在、上りホームの改札口が7時から21時までの時間帯による営業となっておりますが、始発から終車までの営業という形を目指して今年度整備する予定にしております。

貝塚線の香椎花園前駅はスロープの勾配がきつい状況になっておりますので、スロープを新たに設置する工事を今年度実施する予定にしております。

続きまして、内方線付きの点状ブロックの整備状況ということで、3,000人以上の駅につきましては30駅中の全ての駅で内方線付きの点状ブロックを整備しております。今現在は3,000人未満の駅を順次整備しております。今年度、今現在でプラス1駅終わっておりますので残り10駅となっております。ホームの幅が狭いところがあって内方線自体がつけられない駅もございまして、できる限りの駅を、少しずつではございますが、進めていきたいと考えております。

続きまして、福岡天神駅のホームドアの実証実験ということで、弊社の10万人以上の駅としまして西鉄福岡天神駅が対象となっております。今年の2月28日から、昇降ロープ式のホーム柵、支柱伸縮型のもを採用しております。2番線の乗車ホーム、降車ホーム各1両分設置しまして、1年間の実証実験を経て、問題がなければ本格整備していきたいと考えております。

次のページに今、ホームドアがついているホームの写真を載せておりますけれども、左側が閉まった状態で右側が開いた状態となっております。弊社のホームドアの設置で一番ネックだった

のが三つ扉と四つ扉の車両を保有していることで、このロープ式を使うことで大開口が可能になって、採用できるのではないかとということで、今、実証実験を進めているところでございます。こちらの実証実験を1年間行って、本格実施に向けて検討してまいりたいと考えております。

鉄道の発表は以上になります。

【西日本鉄道（熊井）】 同じく西日本鉄道自動車事業本部の熊井と申します。引き続き、バス部門の取り組みについてご説明をさせていただきます。

資料ですが、街なか手助けサポートプロジェクト「たすけっと」の取り組み紹介ということで、ご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、「たすけっと」でございますけれども、街なか手助けサポートプロジェクトの名称でございます。大日本印刷株式会社様等を中心として行った実証実験でございます。段差や道案内など、移動時に困っている方々の移動の手助けを目的として行なわれたものでございまして、SNSのLINEを活用して、サポートしたい人とサポートが必要な方を結びつけるという実証実験を行った次第でございます。期間としましては今年の2月から3月の約2か月間、実施場所としましては天神地区を中心に行いました。

下のほうに具体的なやり方を書いておりますけれども、まずサポートが必要な人、助けを求めている方がLINEの中の「たすけっと」に登録をします。今度は、助けたい方、サポートしたい方につきましてもLINEに登録をする。LINEの中で、助けたい人、サポートしたい人とサポートを求めている人を結びつけるということで、マッチングをするという内容でございます。そのマッチングポイント、要はどこかでその両者を結びつける必要がございますので、弊社としましては、バス停を待ち合わせ場所ということにしまして、この実験に協力してくださいというPRをすると同時に、そういった結びつきについての協力をした次第でございます。

その結果でございますが、最後のページに書いておりますけれども、実際に登録された方、サポーターが2,625名、それからサポートを必要とする方として155名が登録されまして、それが何回も何回も利用されますので、延べ人数としまして、サポーターが1万3,281人、サポートを必要とする方が627人ということで、マッチングが350回という内容となっております。

そのマッチング、サポートがどんな内容だったかといいますと、車椅子に乗るときにサポートしてほしいですとか、高齢者がバスに乗るときにサポートしてほしい、視覚障害者等の乗降のサポートですとか、ベビーカー、それから外国人などの観光客への道案内、こういったもののサポートをするということもございまして、その延べが約350回だということでございます。ユーザーの声としましては、直接会って親切を受け、とても嬉しく心温まりますとか、心のブレーキを外してくれるサービスだったということで、サービスを受けられた方、また提供された方については非常に好評だったということでございましたので、今後、本格実施等に向けていろいろと関係機関などとお話し合いをしていきたいと思っております。

以上が西日本鉄道の取り組みでございます。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。

続きまして、行政のほうからご報告を頂戴したいと思います。

まずは、福岡県福祉労働部障がい福祉課の信國様からよろしくお願いたします。

【福岡県（信國）】 福岡県福祉労働部障がい福祉課の信國と申します。よろしくお願ひいたします。

私からは、障がい福祉課で今年の5月に公表させていただきました、「ふくおかバリアフリーマップ」に関してご案内をさせていただきたいと思ひます。

資料9をご覧ください。資料に沿ってご説明をさせていただきます。

福岡県におきましては、障害のある方などが安心して外出できる施設の情報をインターネット上で紹介する「ふくおかバリアフリーマップ」を今年の5月に作成して公表いたしました。このマップは、お出かけの際に、お食事だったり、レジャー、通院など、外出の目的や場所で検索できるようにしましたほかに、外出をさらに楽しんでいただけるように、検索場所の周辺観光情報も紹介するような機能を盛り込んでおります。

以下にバリアフリーマップの概要を示しております。

検索の機能といたしましては、施設の種類や、地図検索、設備、必要とする設備などで検索できるようにしております。

掲載情報につきましては、施設の名称、所在地、連絡先のほかに、どのようなバリアフリー機能があるかというところで、各種のバリアフリー機能を表示できるようにしております。また、先ほど申し上げましたように、観光情報の掲載もさせていただいております。サイト内に観光情報を掲載しますとともに、観光情報サイト、クロスロードふくおかとリンクいたしまして表示をさせていただいております。

さらに、福岡県に海外からいらっしゃる方にもご利用いただきたいということで、3カ国語4言語での表記をさせていただいております。英語、中国語、中国語は繁体字、簡体字、両方の表記をしております。また韓国語にも対応するようにしております。

そのほか、通常、県のホームページですので、県が情報登録をすることとしているのですが、迅速に情報を入力できるように、県内の市町村様にご協力を賜りまして、市町村の担当課からこのホームページに情報を登録できるような機能も今回のバリアフリーマップでは付加しております。

さらに、現在、バリアフリーマップには4,600施設ほどの情報を掲載しておりますが、まだまだ掲載情報としては不足する部分もございます。市町村をはじめ、障害福祉関係団体や、関係するNPO法人様のご協力を賜りながら、今後とも情報収集をしまして内容の充実に努めてまいりたいと考えております。

次のページをご覧くださいと思ひます。バリアフリーマップのトップページと施設情報がどのように掲載されるかというところを両開きでお示ししております。左側がトップページでございます。ご覧いただきましたらわかりますように、文字を極力減らしまして、ピクトグラムをできるだけ活用して視覚的にご理解いただけるように努めております。また、右側が施設の情報でございます。当然、施設の写真も含めまして、基本的な情報は文字情報としてお示ししておりますけれども、あわせてバリアフリーの機能に関しましては、設備のところではピクトグラムで標記をさせていただいております。

さらに、このページ下のほうに、周辺の観光地ということで、先ほど申し上げましたクロスロードふくおかという観光情報サイトから、周辺の観光情報を引き込む機能を付加しています。

関係する皆様におかれましては、私ども、このような取り組みを行っておりますので、情報提供いただきますとともに、ぜひご利用いただければ幸いです。福岡県からは以上でございます。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。

それでは最後になりますけれども、福岡市保健福祉局総務企画部地域福祉課の中村様、お願いいたします。

【福岡市（中村）】 よろしく申し上げます。福岡市の地域福祉課長の中村と申します。

資料10をご覧くださいと言いたいところなんですけれども、事務局と我々のほうで行き違いがございます、3月の資料がそのままついていますので、ちょっと聞き苦しいところがあるかもしれませんけれどもご容赦ください。

福岡市のほうでは、ユニバーサル都市・福岡というものを政策の一丁目一番地に掲げておりまして、「みんながやさしい、みんなにやさしいユニバーサル都市・福岡」をキャッチコピーに政策を進めております。ですので、ハード整備につきましてももちろん法律に則ってやっておりますけれども、福岡市といたしましては当事者の視点に立って、バリアフリー、特に心のバリアフリーを中心に施策を進めさせていただいております。

資料10、を見ていただくと、(2) マップの作成のところ、「車いす利用者おでかけマップ」というものがあります。A、B、C、Dとありますけれども、旅行雑誌の『るるぶ』や『まっぷる』を見たことがある方はわかると思うんですが、写真などをふんだんに使わせて車椅子で行きやすい旅行のコースを提案しているマップでございます。

3月はこちらを紹介させていただきましたので、今回は、同じく心のバリアフリー関係ということで、資料10の後ろに2つの資料をつけております。「心のバリアフリー」という冊子と「みんなにやさしいお店づくり」という冊子を紹介させていただきます。こちらは紹介だけですすぐ終わらせていただきます。

「心のバリアフリー」につきましては、中をちょっと見ていただくとわかるんですけれども、こういった方はこういった事に困られていますというような情報だけではなくて、こういうことをしましょう、こういう声かけをすると助かりますとか、こういった場合はこういう声かけをすると非常にわかりやすいですというような、単なる知識だけではなくて実践につながるような、行動を促すような内容の資料になっております。こちらにつきましては、市政だよりの配布を通じて全家庭に配布しております。それと同時に、小学校でバリアフリー教室というのをさせていただいておりますけれども、そちらでも教材として活用させていただいております。

続きまして、「みんなにやさしいお店づくり」という冊子でございますけれども、こちらにつきましても、法律でこうなっていますので、こうなさいというような非常にかた苦しい資料ではございません、お店の方が見てわかりやすいようにつくらせていただいております。

ちょっとページが飛ぶんですけれども、13ページをご覧ください。13ページ、「みんながしているこんな工夫や取り組み」というものですが、単に法律でこうなっているからこうしてください、こういう決まりですよではなくて、こういう工夫をするとわかりやすいですよというような、知恵や工夫で乗り切れますよというようなものまで紹介させていただいてまして、皆様が利用しやすいまちづくり、店づくりに利用してくださいという冊子でございます。

福岡市につきましては、こういった市民の方にわかりやすい資料を作成して、心のバリアフリーを進めていくという施策に取り組んでございます。以上でございます。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。

以上、各団体様よりバリアフリー化の取り組みについてご発表をいただきました。

ここで少し休憩を入れたいと思います。時間も押し迫っていますけれども、20分まで休憩をしたいと思います。20分から意見と情報交換等をやりたいと思いますので、それまで休憩とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

（ 休 憩 ）

4. 意見交換

【座長（大枝）】 それでは、定刻になりましたので、再開したいと思います。

先ほど、各団体様よりさまざまな取り組みについてご報告をいただきました。その内容等につきまして、ご意見やご質問等ありましたらお願いいたします。

どなたかありませんでしょうか。

【佐賀大学（齊場）】 済みません、齊場でございます。去年休んだんですけど、今年は図々しく出て参りました。今日は新幹線に乗って、電動車椅子で初めて来ました。JRさん、本当にありがとうございます。しっかりサポートしていただいて、楽しみながらやって来ました。

一つだけ気になることが最近出てきましたので、皆さんにご質問というか、ご報告というか、あとで検討していただければと思うんですが。皆さん、点字ブロックの上を視覚障害者の方が両足で歩いていらっしゃると思ってる方、手を挙げてみていただけませんか。誰も思っていないませんか。点字ブロックを歩いていると思っていないか？

それならば、筑肥線の写真がちょうどありますので、ちょっと開けていただきたいんですが、こういうホームドアの設置をしますと、手前から奥に行くときは、杖で黄色い点字ブロックが叩けますし、足を片足乗せることができます。しかし、向こうからこっちへ来ようとする、点字ブロックに片足を乗せることはできるかもしれませんが、杖で叩くことはできないという状態になるということをご存じでしょうか。

点字ブロックは、必ず体がどちらかに逃げています方が多いわけです。右きき、左ききもありますが、逃げています方が多いんです。15年から20年ぐらい前、随分この論争をしまして、真ん中になるべく点字ブロックを置いてくださいという話を国土交通省の所長会議でもやったんですが、最近見ますと、点字ブロックがずっと横に寄ってきています。歩道を自転車で走らすことがあるのかどうか分かりませんが、そういうふうに移されてきました。そうすると、行く場合はいいけど、戻ってくる場合は体が当たってしまうという状況が生まれているということ、ひとつ、頭に置いといていただきたいと思います。

特に、市町村の方、それから工事事務所の方、ちょっと考えていただきたいと思います。やっぱり点字ブロックも総合的に考えて造らないと、視覚障害者の方が困られるという状況があるんじゃないかと、最近、私のほうへ意見が寄せられております。福岡県の盲人協会の方と、後で結構ですので、国土交通省の方、工事事務所の方、後日ゆっくり意見を交換していただきたいと思います。最近あまりそのことを言う方がなくなっちゃったので、どんどん勝手に寄せられていたり、ホームドアをつくる場合はすぐ横に立ててしまいますので、それが手すりとしてずっと使

えるならいいですけど、ホームドアはがーっと開いている時には手すりとして使えないわけですから、この写真で言えば、向こうから手前に来る場合に困ることが生じてきているんじゃないかと思いますので、よろしくご検討をお願いしたいと思います。

【座長（大枝）】 齊場先生、ありがとうございました。

点字ブロックの使い方は、私も視覚障害者の学校の先生にお聞きしたときに、決まった使い方がないというふうに……。

【佐賀大学（齊場）】 ちゃんと訓練を受けている人が少ないからですね。

【座長（大枝）】 ということがありますので、その辺の使い方を伺いながら、どのように設置するかということを考えていく必要があるかと思います。実際に設置をされる方々におきましては、今後、その辺を少し考慮されて設置されるようお願いしたいと思います。

ほかにご質問等ございませんでしょうか。

【九州看護福祉大学（西島）】 西島です。熊本から来たんですが、今、J R九州の熊本駅が工事中で、博多シティの次の規模のビルが来年できるそうです。熊本駅には熊本市電とバスが走っていますけど、現在の市電はしゃもじ型の屋根が乗っていて、雨にぬれずに駅までアクセスできたんですが、新しいビルも、そういうふうにちゃんと車椅子の方がぬれずに駅のビルの中に行けるのか。それから、バスのほうはそれができるのかどうか、その辺を教えてください。

現在のしゃもじ型の屋根はなくなるらしいので、その辺の計画はもうできていると思うんですよ。熊本は、全部じゃないですけど、ノンステップバスと低床電車が走っています。車椅子の方はどうしても傘を差すというわけにはいかないので、その辺の屋根のアクセスというのを教えていただきたいなと思います。

【九州旅客鉄道（富永）】 J R九州の富永です。ご質問ありがとうございます。

駅前広場のシェルターに関しては、熊本市さんが設計されることになっていまして、一応こちらが聞いている分で言うと、必要な動線に雨にぬれずに行けるようなシェルターをかけるということで聞いていますし、身障者の方の車寄せについては、駅ビルの中で、ぬれないところに駐車枠を確保するような計画も一緒に考えるようになっていまして、その辺は考慮しております。工事中は、まだ途中途中で切り替わりますので、工事中は一部できないところもあるかもしれないですけど、最終形は大丈夫とっております。

【九州看護福祉大学（西島）】 以前、同じ質問をしたのですが、小倉駅の駅ビルにモノレールが入っていますよね。前は離れたところにあったんですけど。だから、ああいうふうに市電も駅舎内に、スイッチバックじゃないですけど、出入りできるようにするといいなという提案はしたのですが、それは難しかったみたいですね。それがあつたらベスト回答だったなと思うんですけどね。それはやっぱり実際に難しいんでしょう？

【九州旅客鉄道（富永）】 熊本の場合ですよ。熊本も一度、市電が中に入るという検討はされたのですが、どうしても人と市電の交差をどう解消するかというところで、最終的には、やっぱり安全性の問題があつて取りやめたと聞いております。検討はしていたということです。済みません。

【九州看護福祉大学（西島）】 そうですか。わかりました。

【座長（大枝）】 ほかにご意見等はございますでしょうか。

【自立支援センターおおいた（後藤）】 自立支援センターおおいたの後藤と申します。

いろいろ画像とかを見せていただいたんですけど、こんなに当事者の意見を入れられてつくられているものなのかなというふうに思いました。

ただ、全ての建物のことではあると思うんですけども、肝心な移動に関してのことというのが重点的に必要なのかなと思いました。私も今日、大分から福岡まで来たんですけども、いまだに障害者や車椅子の方はデッキが当たり前化しているんですね。今日も来る時に、揺られて、室内に比べたらかなり激しい揺れですし、特に暑い、寒い。今日は、ほんとに大変申し訳ないですけど、ちょっと臭いもしました。そういった環境の中で障害者の方々が移動せざるを得ない。よく会議の中でお話をさせていただくんですけども、いろんな電車の中で一つ例に挙げると、ソニックですね。ソニックの1車両の4席ぐらいをとって車椅子の方々がそのまま入れるような仕組みはつくれないのかという話をよくさせていただくんです。住宅の構造と違って、柱を1本外してどうのこうのなるとかいう話ではないと思うので、ぜひとも移動に関して障害がある方もない方も平等に、室内で、しっかりと安全に移動できるようなことを考えていただきたいなど、今日は私の経験上も踏まえてお伝えさせていただきます。

【座長（大枝）】 今のご意見に関しまして、JR九州さん、あるいは西日本鉄道さんのほうから何かございますでしょうか。車両の構造上の話なので、なかなか答えるのは難しいかなとは思いますが。

【九州旅客鉄道（富永）】 JR九州の富永です。

専門部署ではないので構造面はわからないんですけど、今のご意見を専門部署に確認して、どういった問題があるかとか、今後の課題については、今日ご意見としてお聞きしておきたいと思えます。ありがとうございます。

【自立支援センターおおいた（後藤）】 この問題は、もう10年来で言っているんですね。先ほど申し上げたように、建物とかだったら一番中心になる柱を壊してしまったら建造物としてだめだということだと思んですけど、逆に、あれだけ長い列車の4席ぐらいを外すと電動車椅子の方も入れるわけですよ。そこを外して、電車が傾くとか、しゃがむとかいう理由があるんだから教えていただきたいので、ぜひともこれは検討課題として直接連絡をいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

【佐賀大学（齊場）】 JRさんにそれを言ってもなかなか答えられにくいと思えます。ヨーロッパでは、6両編成ですと1両だけバリアフリー車両ということで、広い窓口があり、中に入りやすい車両が連結されている場合が多いんです。そこに自転車を積む、大きな荷物を積む、車椅子を積むというようなことで、多目的に使うような車両になっている場合が多いんですね。JRさんも実はそういう車両を持ってらっしゃるんです。普通列車の中に何台かあると思えます。ただ、みんながまだまだ認識が十分でないという状況があるかと思えます。

今の質問をされた方から言えば、1カ所だけでもいいから、座席を一つ外してくれと。そこに車椅子が、バンと後ろ向きで背中をつければ発車オーライということで走れるような、急停車しても安全にもたれかかれるような壁があるようなところが欲しいねということになるわけです。ところが、障害者のほうもまだ勉強不足でございまして、前向きに乗りたがるんです。バスも一緒ですけど。ヨーロッパでは、もうほとんどの障害者は後ろ向きに背中をつけるタイプなんです。

縛りませんし、ロックしません。後ろ向きにどっかの壁に背中をつければ、バスでもそのまま発車オーライという形になっているんですね。

それから、アメリカに行かれた障害者は、俺は電動カートで電車に乗ってきたんだと。何で日本の列車はカートを乗せてくれるのやと。電動車椅子は乗れるけど、何で電動カートは乗れないのかという質問をよく受けるんです。残念ながら日本とアメリカは鉄道のレールの幅が違うので、今、日本にある電動カートを今のJRさんの車両の大きさに乗せるのはなかなか難しい。とすれば、今、彼が言ったように、1両そういうのに対応できるような車両を組み込んでいくというやり方を考えないといけないのかもしれないということになります。

今の場合、バス会社さんも一生懸命やったださっているんですけど、バスによっては縛らなきゃいけないところがあったりして、なかなか安全に乗り込めないということがあったりするんです。ヨーロッパではノンステップバスでそのまま乗っかって、後ろ向きに背中をつければ、運転席の後ろにつければ発車というようなことがやられているということも事実でございます。ですから、JRさんも、ひとつそういう点も含めまして、彼らと一度意見を交わしていただいて、ぜひいい車両に転換していく。特に車両をつくりかえることはないと思います。座席を一つ外すぐらいのことから始めていけるんじゃないかというふうには思います。

大分の方、こんなところでいいですか。

【自立支援センターおおいた（後藤）】 済みません、ありがとうございます。そのとおりです。何か大幅な改造をしてくれということではなくて、ほんとに1席、2席外すだけでもかなり変化があります。

今、齊場さんが申し上げられたように、私も昨年、IBLPということで、ADL法を学ぶために、アメリカの国務省から推薦を受けて1カ月ほどアメリカに行ってきたところです。そのADLをずっと学んでいながら、今さっきの法律を見る中で、努力義務が入っている以上はなかなか難しいとは思いますが、あくまで建物だけではなく、移動に関しての円滑化が一番中心ですので、そこは重々考えていただいて、ぜひとも検討していただければなと思います。ありがとうございます。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。

【福岡県脊髄損傷者連合会（藤田）】 ちょっと、今の列車の参考に。脊髄損傷者連合会の藤田と申します。

私は、JR九州ではないけれども、山形のほうに行ってきて、JR九州の新幹線も一緒ですけど、全部指定席なんですね。決まっているんですね、1カ所。こちらは団体で、車椅子が東京駅で4台も5台も乗るんですよ。そうしたら乗れないんですね。これは九州でも同じで、行ってもコンパートメント、個室に1台入るのか。

あと、指定の1席だけで、自由席がないんですよ。車椅子の自由席。車両によって決まっているので。自走はいいけど、私みたいに介助者がいる場合は、椅子はついているんですけど、介助者が座れないんですよ。別の方が先に予約してとっているんですね。予約するのに、ネットでは買えないので、車両基地に電話してやり取りをすると1時間半近くかかっちゃうんですね。

そういう点では、権利条約でいうアクセスについても、ドア・ツー・ドアで、バスもそうだし、いろいろな面でも、お金を払えば行けるじゃなくて、そういうところをきちんと合理的に考慮し

てもらいたいなと思っています。一応、参考のために。ありがとうございました。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。ほかにご意見……。

【九州旅客鉄道（森田）】 済みません。自立支援センターおおい様から、直接回答をくださいというふうに言われましたけれども、回答は事務局のほうにお返しして、皆様に共有でよろしいですかね。かしこまりました。

【座長（大枝）】 ほかにございませんでしょうか。

この意見交換会で何人かの方が少しご発言したいということで、発表テーマというのがございます。皆様のお手元の資料11に、4人の方が発表したいということでございますので、少し、そのお話をさせていただきたいと思っています。ただし、もうあまり時間がないので、済みませんが、1人5分ほどお願いしたいと思います。まずは、岩浦様、お願いいたします。

【日本福祉のまちづくり学会（岩浦）】 日本福祉のまちづくり学会九州沖縄支部長の岩浦と申します。

私の意見はですね、先ほどバリアフリー法の建築物整備の改正についてお話がありましたが、まさにこのことです。バリアフリー法の第14条第3項に基づく地方公共団体の委任条例化による建築物のバリアフリー化の推進ということで、各自治体様にお願いがあります。

先ほど、建築物の委任条例の施行については、熊本県と大分県が九州管内では整備されているという話でした。私のほうで、2016年度、平成28年度の全国の都道府県のバリアフリー化率、届け出を2016年に出して、2016年に完了検査で合格になった数字を調べさせていただきました。47自治体全ての回答はなかったんですけど、一応、25自治体の都道府県の回答がありまして、全国で福祉のまちづくり条例の実施条例の適合率、届け出に対して完了検査に合格した数を見てみると、全国でも2割ほどしか適合してないという状況がわかりました。これは、私のほうで2000年から5年ごとぐらいで調べてはいたんですけども、年々適合率は下がっています。ひどいところになると、ほんとに何%という都道府県もございまして、極めて低い状況です。そこで、どの都道府県さんも福祉のまちづくり条例を施行して20年ほどになっていると思うんですが、そろそろ強制力のある委任条例を施行していただけないかというのがこのお願いです。

そして、熊本県と大分県につきましても、委任条例が施行されていますが、先ほどの資料を見ましたけれども、委任条例のかかわる部分につきましては、官公庁舎とか病院とか福祉施設とかの一部の用途に限られています。ただ、これらの用途につきましては、自主条例の中でも適合率の高い部分なんですね。この部分を委任条例化しても、自主条例の適合率が下がるだけのところが多いようです。

ですから、やはり建築物の用途として、飲食店とか物販店舗だとか、そういったものまで委任条例に係るように引き下げ、2,000平米から1,000平米とか500平米とかに引き下げるように、各県で努力していただきたいというのが私の意見です。以上です。

【座長（大枝）】 委任条例の件につきましてご意見をいただきましたけれども、先ほどご報告にありました、九州地方整備局様のほうから何かご意見等ございましたら、お願いいたします。

【九州地方整備局（白田）】 済みません。申し訳ありませんが、自治体が定めるものですので、私どもとしては回答を持ち合わせていない状況です。申し訳ありません。

【座長（大枝）】 はい、わかりました。よろしいでしょうか。

【日本福祉のまちづくり学会（岩浦）】 はい。

【座長（大枝）】 それでは、次のテーマにいきたいと思います。

【九州看護福祉大学（西島）】 2番ですが、これまでに私のほうで、高齢者のペダルの踏み間違えとか、交通事故の増加というのを随分前から持ち上げてきました。今回、ここに警察庁の資料4というのがあるんですが、75歳を超えると急激に死亡事故が増えると。加害者にもなっているわけですが、そういうのが全部ここにあるわけです。一応、最後のページのもそうですが、75歳以上の高齢者とそうじゃない人たちで、特にブレーキとアクセルの踏み間違えの事故のパーセンテージが高いと。

この75歳というのは、いわゆる後期高齢者の始まりです、私ももうすぐなるんですけど。この前の池袋の事故を見ますと、高級官僚の方だったと思うんですけど、88歳でプリウスを運転しているということですが、簡単に言うと、オートマチックの現在の二つのペダル、アクセルとブレーキのペダルを踏むというタイプは、当然、何かの場合は起こるんです。私もその現場を見ますと、交差点に車止めがなかったり、ガードレールなんかがないところが多いんですね。だから、歩行者が歩道を歩いていれば安全という時代はもう終わっているんですね。いつ車にはねられるかわからないというのが現状で、親子が死んだり、幼稚園児が散歩の途中で亡くなったりという悲惨な事故がどんどん増えてきています。

案としては、事故を起こさない車をつくるというのも一つですが、歩行空間のあり方をもう少し検討したほうがいいと思います。昔、横断歩道橋というのは、立体的に高さを変えることによって衝突を減らすということで、歩道を暗渠にするのか上にするのかは知らないですけど、レベルを変えるということはあるんですが、実際、現実的には難しいと思うんですね。すぐできるとすれば、交差点のガードレールと車止めですね。そういうものは少なからず応急的に必要だろうと。

もう一つは、根本的に、よくヨーロッパなんかであるのは、車道と歩道を平行に平行にしないと。要するに、車道は車道で車専用、歩道は歩道で歩行者専用にはっきり空間的に分けてしまったほうが、今からすぐしろと言ってもできないんですが、今後そういう計画が都市計画上、必要かなと思います。

それから、自動運転をする場合も、現在の歩道と車道が並んでいるようなところでは私は難しいと思いますね。自転車が飛び出すとか、人が飛び出すところで、それに対応できる自動運転は無理だろうと。そういうことを考えると、車自体の改良だけじゃなくて、歩行者空間の改善を根本的に研究者がやらないと、今後75歳以上の高齢者ドライバーがどんどん増えていくわけですので、その対策をします。

もし、そういう方が免許返納とかができるとすれば、やっぱり75歳よりちょっと前で返納したほうがいいんですが、なかなか80歳を過ぎると返納という意識がないんですね。返納するという意思がなかなかできない。判断ができなくなりますので、そういう歩行者空間の対策というのも今後やっていただきたいなと思います。以上です。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。

それでは、次の意見に行きたいと思います。自立支援センターおおいたの後藤様、お願いいた

します。

【自立支援センターおおいた（後藤）】 立支援センターおおいたの後藤です。

長分で書いているんですけども、時間の関係があると思いますので、まとめて話をしたいと思います。

結論から言うと、もし今日、最後にちょっとお時間があれば、各県の担当者の方が来られていますので、少しでもご意見できる方は発表してほしいんですけど、今、大分の現状としては、大分の中心市街地ですね、要は県庁所在地から大分空港を結ぶ移動に関して、特に車椅子の方が移動できる手段というのはいないですね。線路がなく、バスはあるんですけども、それに適したバスがないというのが現状です。路線バスが一つあるんですけども、路線バスは事前予約をしていれば空港まで運んでくれるという方法になっております。逆に言ったら、県外から来られて、空港で降りた障害のある方が、何も知らなければ、あちらから中心市街地に行く方法はないと言っても過言ではないです。

どういう方法をとっているかということ、福祉タクシーを利用して、片道1万7,000円ぐらいかけて大分空港に行きます。往復で大体3万円以上です。その現状というのはなかなか改善されていません。今日は皆さんに、該当する方と該当しない方がいらっしゃると思いますけども、今日、大分の現状を知っていただきたいということで、この発表をしているんですけども。

先ほども申し上げたように、もし空港で降りたときに、そういった路線のない県の方はどういうふうに対応しているのかというのが私のお尋ねしたいところです。この資料の後ろにホーバーのことが書かれていますけれども、要は、海上を走る移動手段です。このホーバーに関して、今、大分空港から中心市街地まで運ぶという中で、これは企画では上がっているんですけども、全く障害者団体は今のところは参入していません。ということなので、どういうつくりになっていくかということも未知数なところです。

なので、今のそういった現状をどう変えていくかということが一番重要です。方法としては、基本的には大分空港から中心市街地まで高速バスがどんどん走っているんですけども、その高速バスに車椅子が1台も乗れないんです。実際に言うんですね。なので、そういった課題があるということです。

少し補足で言うと、大分は意外と福祉が進んで活動をいろいろやっているんですけども、昨年11月に自立支援センターの九州ブロック研修ということで100名ぐらいの障害者が来ています。今年の5月には全国頸髄損傷者連絡会ということで、70名ぐらいの障害者が来ています。いずれも私たちが情報を提供するの、福岡空港で降りてくれ、もしくは北九州空港で降りてくれ、それか電車で来てください、この3点をアドバイスしているところです。本来であれば、大分空港で降りて大分、別府まで来ていただきたいところですけども、現状としてはそういうところがありますので、これは九州全体の課題の一つとして考えていただけると幸いです。なので、ひとつ、私の意見とさせていただきます。以上です。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。

この件に関しましては、少し時間があれば、またちょっとお伺いしようかなと思います。

それでは最後に、永山様、お願いいたします。

【障害者自立支援センターYAH!DOみやざき（永山）】 要望書を出した話をさせていただき

ます。

この紙の一番後ろに写真が載っていると思いますけれども、私は、たまたま初めてこういうワンステップバスに乗りました。ロングの簡易型のスロープをつけたバスがあったんですね。普通、ワンステップバスの場合、スロープが車内から出てくるやつがほとんどですけども、そうではなくて、手で持ってきて、それをつけるという形のバスでした。これを運転手さんが、置く場所がないので通路に置くという形をしたので、一緒に乗られたおばあちゃんが、なかなか危険だなというのがあるって非常に……。

このバスは中古で買ったらしいんですよ。中古で買ったので、これはどこかで運用されていたバスだと思うんですけども、こういうバスをワンステップバスとして、低床式のバスとして1カウントされるんだらうかと、非常に疑問で危険だなというふうに思いました。

一応、このスロープでの乗車は控えるようにするというふうな回答は来ましたが、運輸局の方に聞きたいんですが、こういう形のバスも一応低床式バスの1台としてカウントされるんでしょうか。

【事務局】 運輸局です。ワンステップバス、スロープつきということで、1カウントにしています。

【座長（大枝）】 何かありますか。

【障害者自立応援センターYAH!DOみやざき（永山）】 ちょっと利用できないですよ。何か数字のマジックにかけられたような気がしますね。

【座長（大枝）】 永山様、どうもありがとうございました。

ほぼ時間になりましたけれども、最後に、先ほどの後藤様の、空港までの交通事情に関してです。地方空港におきましては、非常に交通の便、空港までつなぐ交通の便というのはなかなか難しいと思うんですけども、多分、県とかそういう単位ではなくて、例えば九州運輸局さんのほうでは、空港と普通の交通というのをどのように繋げていこうと考えているのかを少し教えていただければと思います。

【佐賀大学（齊場）】 僕が一言言っているんですか。

運輸局の方たちが困ってしまわれると思うので、僕がかわりに答えたいと思いますが、今、九州管内はノンステップ化の取り組みが遅れています。西鉄バスさんがようやく最近力を入れて取り組んでいただいて、多分、北九州に連節バスを入れられていると思うんですが、連節バスの一部がノンステップになってないかなと、僕は後で聞こうかなと思っていたんですが、そういうものが車両として整理されていないんです。ヨーロッパでは、空港へ行くバスはほとんどノンステップです。ここが、どうして日本ではならないのか不思議でしょうがないんです。だから、ノンステップということとワンステップというのは根本が全然違うということはどうしてわかっただけなのか、私は研究者としてずっと言い続けているんですが、多分、高速バス、高速道路を通るバス、これもほとんどノンステップはないと思います、日本では。今日、佐賀県から来ていらっしゃる方はいますか。多分、佐賀からのバスも階段バスだと思います。そういうことで、認識を変えていかないといけない点があるということをおひとつご理解いただきたい。

もう一つ言いますが、私たち障害者のほうからいろんな意見は出せません。でも、事業者さんはいま一つ大きな問題をクリアしないとイケないんです。人口減です。この問題もほんとに考え

ないといけないわけです。だから、便利なシステムをつくったら乗ってくださるかということをはっきりさせていかないといけないんです。これは九州全域の問題だと思えます。佐賀県は、たしか1年間に2万人ぐらい人口が減っているんじゃないかと思えます。とんでもない人口減少の中で公共輸送を維持するということは、皆様方、大変な問題があるということ、もう少しこういう会議で、ほんとの本音のところ、いろいろ話すべきじゃないかなと。前から協議会をやるとか連絡協議会をやるとかいろいろ言われてますんで、ひとつゆっくり話す会議をぜひつくってくださいと僕はお願いをずっとしてきたんですけど。

今日の会議も、先生、どうですか。どうもそんな場があるんじゃないですかねえ。でないと、ノンステップバスを走らせますと言えないし、鉄道も、じゃあそうしますと言えないところがあるわけで。このままでいくと、公共輸送はほんとうに共倒れになってしまう。ですから、ひとつ知恵を出さなきゃいけないと思えます。

ところが、今日ここにデータが来ていますけど、東京でつくったデータは九州に合いません。合わないところがいっぱいあるんです。地方で研究した人たちは、そういう意見がちゃんと言えらるんですけど、東京にいる研究者の人たちは、ほとんど地方がわかっていません。ですから、その辺をどうやって工夫して、電車、バス、タクシーに乗っていただくか、乗れるようにしていただくか、どうするという本気になって一度話し合う場をつくるべきではないのかと。東京の真似をしても、絶対に九州では公共輸送は維持できません。正直に言いますけど。ですから、ほんとうに、ちょっとその辺は、後日何かの形で会議をやっていたきたいということを私は願っておきたいと思えます。バス協会のほうも、すぐに今から高速バスを全部ノンステップにしますというわけにはなかなかいかない。大体、バスがつくられてない。高速を走るノンステップバスがつくられていない。先ほど鉄道も言いましたけど、車椅子を乗せるようにつくられていない。こういうところから基本的に考えないといけないだろうと思えます。

済みません、余分なことを言いまして。そんなところで、もう少し踏み込んで話し合いを、いつかどこかでやらないといけない時期に来ているんじゃないかということだけは皆さんにもわかっていただきたいし、事業者の方は特に、俺のところはこうやるんだよということを書いていただくことを、私たちも願う立場で、利用するよということやらないと、せっかくつくったのにがらで走っていたってしょうがないわけですから。やっぱりその辺がこれからの課題ではないかと思っていますので、皆さん、よろしく。私、長いことこの協議会長をやっていたけど、そういうことだけは、どうしてもここで一言言っておきたいなというふうに思いました。済みません。失礼しました。

【座長（大枝）】 時間になりましたので、これで会議を終わりたいと思えますけれども、最後に齊場先生より貴重なご意見をいただきましたので、そのことを肝に銘じながら、今後またこの分科会を開催していきたいと思えます。

今日は、分科会の設置に関しましてすごく時間を取りましたので、あまり皆様のご意見を聞く時間がなかったと思えます。次回からはなるべく皆さんの意見を中心に進めて行きたいというふうに思っております。今日はどうも、長い間ありがとうございました。

【事務局】 座長を務めていただきました大枝先生、ありがとうございました。改めて、先生へ大きな拍手をお願いいたします。（拍手）

また、本日ご参加くださいました関係者の皆様方におかれましては、長時間にわたり熱心なご議論ありがとうございました。

以上をもちまして、令和元年度九州バリアフリー等連絡会議、移動等円滑化評価会議九州分科会を閉会といたします。本日は大変お疲れさまでした。

— 了 —