

令和2年度九州バリアフリー等連絡会議兼移動等円滑化評価会議九州分科会

○日時：令和2年8月31日（月）14:00～16:00

○場所：ジェイアール博多シティ 10 階大会議室

○委員

・バリアフリープロモーター兼有識者

| | |
|----------------------|--------|
| 九州大学大学院工学研究院 | 大枝 良直 |
| 久留米リハビリテーション病院（代理出席） | 内之浦 真士 |
| 九州看護福祉大学 | 西島 衛治 |
| 一般社団法人 日本福祉のまちづくり学会 | 岩浦 厚信 |

・施設設置管理者

| | |
|-----------------------|--------|
| 九州旅客鉄道(株)鉄道事業本部営業部企画課 | 森田 由美子 |
| 九州旅客鉄道(株)総合企画本部経営企画部 | 力武 基樹 |
| 西日本鉄道(株)鉄道事業本部施設部駅施設課 | 山田 三基 |
| 西日本鉄道(株)自動車事業本部計画部計画課 | 熊井 強 |
| 九州鉄道協会 | 宮野 和典 |
| 九州バス協会 | 中川原 達也 |
| 九州旅客船協会連合会 | 待鳥 明義 |
| 福岡国際空港（株）経営企画本部企画調整部 | 平嶋 俊介 |
| 福岡国際空港（株）施設・技術本部施設部 | 中原 和浩 |

・福祉・障がい者団体

| | |
|----------------------|-------|
| 社会福祉法人 福岡県盲人協会 | 池田 精治 |
| 社会福祉法人 福岡県聴覚障害者協会 | 太田 陽介 |
| 公益社団法人 福岡県手をつなぐ育成会 | 岩田 孝利 |
| 公益社団法人 福岡県精神保健福祉会連合会 | 檜橋 恭一 |
| 公益社団法人 福岡県老人クラブ連合会 | 坂元 博 |
| 福岡県脊髄損傷者連合会 | 白川 長廣 |
| 福岡県自閉症協会 | 伊野 憲治 |
| NPO 法人 福岡・翼の会 | 中川 修一 |

・行政

| | |
|-----|--------|
| 福岡県 | 神山 友佳梨 |
| 福岡市 | 中村 将道 |

・事務局

| | |
|--------------|-------|
| 国土交通省九州運輸局 | 吉田 健 |
| 国土交通省九州地方整備局 | 中川 英一 |
| | 原口 芳樹 |
| 国土交通省九州運輸局 | 脇野 正博 |
| | 古賀 秀策 |
| | 淵上 亨 |

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより、令和2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開催いたします。関係者の皆様におかれましては、お忙しい中お集りいただき、誠にありがとうございます。

なお本日は、ソーシャルディスタンス確保のため、参加者を絞っての開催となりましたことを、何とぞ御理解のほど、お願い申し上げます。

私は、進行役を務めます九州運輸局交通政策部消費者行政・情報課の淵上と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、まずお手元にお配りしております本日の資料の確認をしたいと思います。議事次第の裏面の配付資料一覧に沿って御説明いたします。

まず1番目の基本資料としまして、議事次第、本日参加いただいている皆様の出席者名簿及び配席図でございます。次に、議事資料といたしまして、資料1。続いて、発表資料といたしまして、資料2から資料7まで。資料番号は右肩に記載しております。最後に参考資料といたしまして、バリアフリー作成マップ、コミュニケーションハンドブック、多目的トイレ利用に関するリーフレットでございます。もしお手元にない場合は、事務局にお声かけをお願いいたします。

全てお揃いでしょうか。

それでは続きまして、本日の御出席の皆様の御紹介となりますが、時間の都合上、勝手ながら出席者名簿及び配席図の御提示をもって御紹介に代えさせていただきますと思います。

それでは、会議に先立ちまして、本日の会議の主催者を代表いたしまして、九州運輸局次長 吉田より御挨拶を申し上げます。

【九州運輸局（吉田）】 こんにちは。九州運輸局の吉田でございます。

本日は、残暑厳しい中、また新型コロナ対応でいろいろな制約がある中がございますけれども、皆様におかれましては御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

この会議に初めて出席される方がいらっしゃると思いますし、私も今回初めて参加させていただきますが、この会議は昨年7月に第1回目の会議を開催させていただきまして、ちょうど1年ぶりに第2回目の会議ということでございます。

昨年の第1回目の会議はキックオフの会議ということで、会議の趣旨ですとか、目的ですとか、あるいはこれからどういうふうに進めていこうかということを中心に議論が行われたというふうに聞いておまして、それからちょうど1年余り経つわけですが、つい先頃、5月の20日に高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の改正が行われております。それに加えて、東京オリンピック・パラリンピックの事務局のほうから、国土交通大臣に対しまして、レガシーとしての共生社会ホストタウンというものに関して申入れが提出されてございます。

法改正の内容等につきましては、この後、詳しく紹介させていただきたいと思いますけれども、簡単に申し上げますと、これまではハード対策中心の施策でしたけれども、これに加えて、心のバリアフリーをはじめとして、こういったソフト対策中心の施策を強化していこうということで、学校教育ですとか、施設設置管理者によるソフト対策への取組の強化、あるいは広報、啓蒙に関する対策、取組の強化といった内容となっております。

私たちが目指します共生社会ですが、人々が分け隔てなく包摂されまして、障害がある人も障害がない人も、それぞれ多様な個人の能力を発揮できる、誰もが暮らしやすい、活力のある社会

だというふうに認識してございます。先ほども御紹介しましたバリアフリー法ですとか、それに基きます施策、それから本日の会議につきましては、そういったバリアフリー社会、共生社会を実現するためのお手伝いをさせてもらうものだというふうに捉えております。

本日は、高齢者、障害者団体の皆様、それから施設設置管理者の皆様、それから関係行政機関が一堂に会してございまして、先ほど申し上げました新たな課題を含めまして、バリアフリー法に基きます様々な課題について説明や意見交換を通じ、関係者間の相互理解を深めまして、バリア解消に向けた一步一步の歩みとなればと考えてございます。

御出席の皆様方におかれましては、限られた時間ではございますけれども、ぜひ忌憚のない御意見を賜りまして、様々な立場から、バリアフリー化の現状ですとか課題について、活発な議論を行っていただきたいと考えております。

また、お互いの理解を深めていただきまして、今後の連携強化、さらにはバリアフリー化の取組の進展につなげていただければと考えてございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

大変簡単ではございますけれども、私の御挨拶とさせていただきます。

【事務局】 ありがとうございます。

それでは、早速議事に移りたいと思ひます。

昨年度より、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まして、地方分科会として九州分科会を開催してあります。しかしながら、目下のところ、後ろにある看板にもございますとおり、九州連絡会議と評価会議九州分科会を並列して実施していることになってございまして、今後は連絡会議の役割を評価会議九州分科会に引き継ぐ形で進めてまいりたいと考えてあります。詳しい内容につきましては後ほど事務局のほうから説明をさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、座長兼分科会長の大枝先生を御紹介いたします。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御活躍なさっております。また、当連絡会議のバリアフリープロモーターとして、バリアフリー化の助言をいただくなど、バリアフリー施策の推進に対して御協力をいただいております。

それでは、大枝先生に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、よろしくお願ひいたします。

【座長（大枝）】 皆さん、こんにちは。座長の大役を仰せつかりました大枝と申します。よろしくお願ひいたします。このような大役はあまり慣れておりませんので、うまく議事進行ができるかどうか分かりませんが、精いっぱい務めさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

先ほど御案内がありましたように、本会議は二つ、九州バリアフリー等連絡会議と移動等円滑化評価会議九州分科会という形で始めてあります。そのうち移動等円滑化評価会議九州分科会という形で最終的には統合されていくというふうに思ひます。

まず、九州バリアフリー等連絡会議のときは、どちらかという、先ほど九州運輸局の吉田次長がおっしゃっていましたように、ハード面、特に交通機関に関するバリアフリーがどちらかというメインでした。ただ、昨年度から法律が変わりまして、あと国のほうも注目しているのが、

単にハード的な面だけではなくて、ソフト的な面でも見ていきたいと思いますということになっておりますので、そういう意味合いも含めまして、この九州分科会は見ていきたいということで、これまでの民間の皆さんに集まっていただくことと、私たちの暮らしに直接関係してきますので、さらに自治体の皆さん方にも集まっていただいて、私たちの生活に関することについて、いろいろバリアフリーについて議論をしていきたいというふうに思っております。

ここ二、三年は、様々な問題が出てくると思っていますので、皆さんからいろいろな意見をどんどん出していただくということを主眼としたいと思っています。それがたくさん出てきた後で、少しずつ問題解決に向けてもんでいきたいというふうに考えております。

今日の会議はそのようなことを考えておりますので、皆さんからの忌憚のない意見をどんどん出していただきたいと思っております。

それでは、議事に移りたいと思っております。

まず1番目の議事、移動等円滑化評価会議九州分科会等の規定の一部改正についてということ、事務局のほうからお願いいたします。

【事務局】 事務局を担当しております、九州運輸局消費者行政・情報課の古賀でございます。

まず、お手元でございます資料1から御説明させていただきます。

まず設置経緯と運営骨子でございますが、まずは昨年度新たに設置されました移動等円滑化評価会議九州分科会について御説明させていただきます。

障害者等の視点を反映した共生社会を実現させるため、バリアフリー法の改正により、国が障害者団体等の関係者を集め、バリアフリー施策の把握・評価を行うための会議を定期的に行うことになりました。また、全国10か所に地域分科会が設置され、その九州地域の会議として設置されたところです。

その役割を果たすために、骨子の部分で記載しておりますとおり、国が行うバリアフリー施策への、委員の皆様から御提言、御意見をいただき、国の施策に反映させること、また、九州における独自のバリアフリーの諸課題解決のため、委員の皆様からの知見を収集・活用し、良例があれば、しっかりと委員の皆様と共有し、全国に発信することを目指すなどを考えております。

また、九州全体の取組について、些細なことでも構いませんので、皆様から様々な御意見をいただきたいと考えております。

令和3年度からは、九州バリアフリー等連絡会議、次のページにありますが、案のとおり、九州バリアフリー等連絡会議につきましては、移動等円滑化評価会議九州分科会に移行し、一本化させていただきます。また、それに伴う所要の改正としまして、その次でございますが、連絡会議を廃止させていただき、その後のページでございますが、分科会委員の委嘱規定の整備もここへつけております。

令和3年度からは、新たな形で目標に向かって、委員の皆様と進めていきたいと考えておりますので、委員の委嘱を含め、御協力のほど、よろしくをお願いいたします。

また、ここで、座長であります分科会長から副分科会長の指名をいただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

【座長（大枝）】 実は私はかなり昔からこの九州バリアフリー等連絡会議というのに参加しておりまして、そのときにいつも御一緒させていただいています西島先生がいらっしゃるしまして、ぜひ西島先生に副会長をやっていただきたいというふうに思っておりますが、皆様、いかがでし

ようか。

(拍 手) ※異議は無かった。

【座長 (大枝)】 西島先生、よろしくお願いいたします。

【九州看護福祉大学 (西島)】 突然の御指名で何ですが、一生懸命やらさせていただきます。よろしくお願いいたします。西島でした。

【座長 (大枝)】 事務局のほうからまだありますか。

それでは、議題の2番目に移りたいと思います。

議題の2番目は、国土交通省の九州における主な取組についてということで、これも事務局のほうからお願いいたします。

【事務局】 事務局の古賀でございます。それでは、資料2につきまして御説明させていただきます。

まずは1ページになりますが、こちらは移動等円滑化の目標達成状況の概要としまして、2018年度末の全国の基本方針の目標達成状況となっております。

続きまして、2ページから4ページになりますが、こちらが九州におけるバリアフリーの現状として、九州の基本方針の目標達成状況となっております。少しずつではございますが、目標に向かって少しずつ進んでいるところでございます。

続きまして、5ページから7ページは警察庁の資料で、信号機等の基本方針の目標達成状況となっております。ここは九州に沖縄を含む整理となっております。信号機につきましては、ほぼ100%に近い形で整備されております。

続きまして、8ページになりますが、心のバリアフリー施策の推進ということで、バリアフリー教室を昨年度9件実施しております。このうち障害者の方々に講師として御協力いただいた件数が、赤枠で示しておりますとおり2件となっております。

続きまして、9ページになります。こちらは令和元年度のバリアフリー化調査事業の実施について、九州では福岡県飯塚市、長崎県長崎市が対象となり、今年度の移動等円滑化促進方針、いわゆるマスタープランの作成につながっております。飯塚市は策定済みとなっており、長崎市は今年度中策定予定となっております。

続きまして、10ページから17ページになりますが、ここからは基本構想の作成に関することとなります。

基本構想は、既存の施設等のバリアフリー化と相当数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設等、多様な施設である生活関連施設を結ぶ経路の面的・一体的なバリアフリー化を図ることを目的とするものです。特に基本構想や位置づける各種事業についての具体的な目標の明確化のほか、基本構想の内容についての各種計画等との整合性への配慮、関係者の意見を反映した基本構想の作成等に留意することが必要です。また、作成するために、各地域の関係者、市町村施設設置管理者、高齢者、障害者と学識経験者により協議会を組織する必要があります。また、都道府県には、各市町村の区域を超えた広域的な見地から必要な助言、その他の援助を行うことが重要となっております。

続きまして、14ページから16ページになりますが、こちらにつきましては、基本構想の作成状況となっております。九州につきましては、作成状況は全国平均以下となっており、これから整備を進めていくこととなっております。

17ページについては、国の市町村に対する作成に関するプロモートの状況です。国もしっかりと進めていきたいと考えておりますので、さらなる各地域の御協力をお願いいたします。

続きまして、18ページから25ページは、ハード・ソフト取組計画の作成に関することとなります。こちらにつきましては、公共交通事業者等における課題として、車椅子の乗車方法に関し、公共交通事業者の習熟が必要であるとか、交通結節点における接遇を含めた関係者の連携が必要であるなど、公共交通事業者など、施設設置者について、ハード整備とともにソフト面の対策の強化が必要となってきております。こちらにつきましては、平成30年5月にバリアフリー法が改正されまして、公共交通事業者等がバリアフリーに関するハード・ソフトの取組計画の作成、公表、それから取組状況の報告、公表を行う制度が創設されたところです。昨年4月1日に当該規定が施行されるに当たり、国土交通省では当該制度の対象となる公共交通事業者等の要件、対象事業者が作成、報告、公表するための取組計画書、取組報告書の様式等々を定めたところです。また、公共交通事業者等が策定する当該計画の内容の充実を図り、取組の強化を促進するため、公共交通事業者向けハード・ソフト取組計画策定マニュアル作成委員会を設置し、検討を進め、公共交通事業者向けハード・ソフト取組計画策定マニュアルを作成したところです。

続きまして、28ページになりますが、ここからは、今年度の法律改正に係る部分を簡単に御説明させていただきます。

まず28ページは、令和2年6月19日施行分です。基本構想の特定事業に、心のバリアフリーに関する教育啓発特定事業が追加されております。また、地方公共団体がバリアフリー化を円滑に行えるよう、国に助言・指導、その他必要な援助を行うことが規定されております。

続きまして、30ページから32ページは、令和3年4月1日施行分に関する資料となります。

まずは30ページです。公共交通事業者等は、新設等の場合のハード基準に加え、ソフト基準、いわゆる役務の提供方法などでも順守する必要があります。こちらにつきましては、既存施設等は努力義務ということになっております。それから、高齢者、障害者等である旅客の乗り継ぎの円滑化を図るため、協議を受けた公共交通事業者に対して応諾義務が創設されました。

続きまして、31ページになりますが、こちらは、高齢者、障害者等用施設の利用に関する規定の整備として、車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適切な利用の促進を追加し、併せて先ほど御説明しましたハード・ソフト取組計画に追加されることになりました。

続きまして、32ページでは、資料の赤枠部分が基準適合の対象拡大として追加されております。まずは特別特定建築物として公立小中学校が追加されております。また特定道路として、旅客特定車両停留施設が追加されております。

以上、資料2の説明になります。

簡単ではございますが、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。今の御報告につきまして、もし御質問があれば、今、お受けしますが、何かございましたら。どなたかありませんか。また後でも質問を受け付けますので、それでは、次の議事に移りたいと思います。

議事の3番目です。各団体におけるバリアフリー化の取組についてということで、お願いします。

最初はJR九州さんですかね。資料3となります。

【九州旅客鉄道（森田）】 皆様、こんにちは。JR九州営業部の森田と申します。昨年この

場でバリアフリーに関する取組を御報告させていただきましたが、その後の1年間で弊社が取り組んでまいりましたバリアフリーの取組について御報告をさせていただきます。

バリアフリーの整備状況について国が定めた目標ということで、乗降人員3,000人以上の駅について、2020年度までにバリアフリー化を達成することを目標に掲げております。弊社の中で整備対象駅は120駅ございまして、整備済み駅数は107駅となっております。2019年度に整備が完了した駅は、神崎駅、浦上駅、上伊集院駅、鹿児島駅の4駅となりました。そのそれぞれにつきまして、次から少し詳しく見ていこうと思います。

まずは、長崎本線神崎駅でございます。こちらは図面を見ると非常に分かりにくいかと思うんですけども、橋上駅舎でございます。地上階のところにホームがありますが、改札口が2階、橋の上にあるという橋上駅舎でございます。この図で行きますと、2、3乗り場行きのエレベーターと、北口、南口のエレベーターが従来設置してあったんですけども、1番乗り場に行くエレベーターが設置されていませんでした。ホームは地上階ですので、従来はスロープとインターホン付きの自動ドアで対応していましたが、それでは係員の手を介在するということとなりますので、今回、バリアフリー化ということで、1番乗り場行きのエレベーターを設置しております。また、各乗り場に内方線を整備、列車接近警報表示器の整備、盲導鈴の整備をいたしました。

続きまして、長崎本線の浦上駅です。これは長崎本線の高架化に伴って駅舎を新しくしているんですけども、その際にバリアフリー化を達成しております。ホームが2階にございまして、1階に駅舎がございます。改札口からホームへ上がるエレベーター、それから上りエスカレーターを整備しております。また、内方線、多機能トイレ、列車接近警報表示器、盲導鈴の整備という内容になります。

続きまして、鹿児島本線上伊集院駅でございます。こちらは3か年にわたる非常に大規模なバリアフリー工事となりました。こちらは1階にコンコースとホームがあるんですが、乗り場の移動に跨線橋を使って渡るといった構造になってございます。この跨線橋を架け替えて、架け替えた跨線橋にエレベーターを整備しました。また、多機能トイレ、内方線、列車接近警報表示器、盲導鈴を整備しております。

続きまして、鹿児島本線の鹿児島駅です。こちらにも図を見ていただくと非常に複雑な構造の駅舎になっているんですけども、1階に駅の入口がございまして、2階にコンコース、改札口があり、改札を通っていただいて、階段を下りて、地上にあるホームに下りていただくといった構造になってございます。駅舎の出入口から改札に上がるエレベーター、そして2階の改札を通っていただいてホームに下りるエレベーターを2基ということで、計3基のエレベーターを整備しております。また改札内には、男女トイレ内に簡易多機能トイレを整備しております。それから、内方線、列車接近警報表示器、盲導鈴を整備しています。

以上4駅が2019年度のバリアフリー化を行った駅です。

次の2020年度の整備計画なんですけれども、2020年度整備駅としましては、桂川駅、別府大学駅、大在駅、高城駅、佐伯駅、隼人駅、佐土原駅の計7駅のバリアフリー化を実現するという計画を進めております。ただ工事のスケジュール等がコロナの影響等を受けていて、少し厳しいかなというところも出てはおりますが、計画としては進めていくということでございます。

それから、ここには記載をしておりますが、多目的トイレ等を設置しない形でバリアフリー駅とは言えないのですが、段差を解消する駅についても、追加で2駅の計画を進めているところ

でございます。

続きまして、内方線付点状ブロックの整備状況でございます。内方線整備につきましては、乗降人員1万人以上の駅、すみません、これ資料で2020年度までとしているんですが、国の目標では2018年度までとなっております、1万人以上の駅は2018年度まで、乗降人員3,000人以上の駅を可能な限り速やかに整備することという目標に基づいて、これまで取組を進めてまいりました。乗降人員1万人以上の駅については39駅中37駅、3,000人以上の駅については81駅中64駅が整備済みということで、順次対応を進めているところです。それから、2019年度に整備を行った駅は、門司港駅、門司駅、黒崎駅、長崎駅、桂川駅、神崎駅、坂之上駅、上伊集院駅、鹿児島駅となっております。2020年度も順次整備を進める予定でございます、現在のところ6駅について整備を進める予定としております。

最後にホームドアについてのお知らせでございます。これは、昨年この会議の場でも御報告をさせていただいておりましたが、2017年11月21日より九大学研都市にて実証実験を進めてきた軽量のホームドアについて実証実験を終了し、本格導入するというところで、今年度中に筑肥線の下山門から筑前前原駅間の全ての駅において軽量型ホームドアを設置する予定で、現在準備を進めているところでございます。

JR九州の取組につきま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。今の御報告につきまして、何か御質問等ありませんでしょうか。

【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。お世話になります。

ハードとソフトということでお聞きしたいんですけども、バリアフリー整備が行われた駅等については、必ず駅員さんが乗り入れの際に手伝いとかをされるのでしょうか。

【九州旅客鉄道（森田）】 バリアフリー整備をした駅であっても、列車を御利用の際には、係員が列車にスロープを架けて乗降のお手伝いをさせていただいております。

【日本福祉のまちづくり学会（岩浦）】 車椅子だけじゃなくて、視覚障害者とかも同じでしょうか。

【九州旅客鉄道（森田）】 例えば重たい荷物を持ってない方とか、つえをついて足が悪い方とか、視覚障害者の方とか、介助のお申出があれば介助させていただいております。

【日本福祉のまちづくり学会（岩浦）】 ありがとうございます。

【座長（大枝）】 ほかにどなたかございますか。

【九州看護福祉大学（西島）】 前回にもお話ししたと思うんですけど、私は熊本なんですけど、今度、熊本駅に新しくビルができますよね。そうすると、今まであった市電の熊本駅電停は、今、屋根が取れているんですけど、整備後、市電とJRのアクセスは、市電から降りる、例えば車椅子の人も降りるわけですけど、雨にぬれずにホームまで行けるようになっているのでしょうか。

【九州旅客鉄道（森田）】 すみません。市電のほうについては、駅前の整備というところで、自治体様との協議の中で決めていくことにしております。シェルターの設置については代わりません。

【九州旅客鉄道（力武）】 JR九州の力武と申します。私も市電との最後のつなぎまでは分からないんですけども、今、整備しております駅前広場につきましては、雨にぬれないように車寄

せの部分にシェルターをかける計画にしております。

【九州看護福祉大学（西島）】　　そうですか。よろしく申し上げます。

【九州旅客鉄道（力武）】　　はい。

【座長（大枝）】　　ちょっと私のほうからなんですけれども、九大学園都市駅で軽量型のホームドアをつけられていますけれども、これは、今後、ほかの線にもつける予定なんですか。今、筑肥線だけという話だったんですけども、その辺は何か計画とかあるんですか。

【九州旅客鉄道（森田）】　　ホームドアを設置するためには様々な条件がございまして、ドアの位置が車両の種類によっては違ったりするので、そうするとなかなか設置が難しかったり、駅の構造とか幅などの条件というのがございます。筑肥線については、車両が統一的であり、一番導入しやすいということで、一番最初に導入が決まりました。その他の線区につきましては、現在のところ決まった計画はございません。

【座長（大枝）】　　どうもありがとうございました。

それでは、次の取組について御紹介いただきたいと思います。西日本鉄道さん、よろしくお願いいたします。

【西日本鉄道（山田）】　　西日本鉄道鉄道事業本部の山田と申します。本日はよろしくお願いいたします。資料に沿って御説明したいと思います。

まず1ページ目になりますけれども、バリアフリー関係で、段差解消の整備状況について御説明いたします。3,000人以上の駅が、天神太牟田線に26駅、貝塚線に6駅ございますけれども、昨年度、平尾駅、そして貝塚線の香椎花園前駅の段差解消を行いまして、現在の状況としましては、天神太牟田線で26駅中の24駅、貝塚線については6駅中6駅という状況になっております。3,000人以上の駅で未整備駅である大善寺駅と新栄町駅はまだ対策ができておりません。

続いて、次のページよろしいでしょうか。内方線付点状ブロックの整備状況ということで、内方線につきましては、3,000人以上の駅については全ての駅で整備済みでございます。今現在、3,000人未満の駅の整備を昨年度まで進めていまして、天神太牟田線で2駅を残すところで、全ての駅で完了しております。この2駅が、ホームが狭いということもございまして、構造上内方線が設置できない駅になりますので、実質、内方線につきましては完了したという形にしております。

次のページをお願いいたします。ホームドアにつきまして、福岡天神駅で2019年の2月から新型のホームドアでございます昇降ロープ式ホーム柵を採用させていただきまして、実証実験を進めております。今現在まで大きなトラブル等もなく順調に推移しておりますので、本格設置に向けて計画を進めています。

次のページが実際の稼働している状況で、右側がロープが下りた状態ですね。乗降する際には、右側の開いた状態になります。こちらについては、車両の扉の数や位置に柔軟に対応できて、弊社には三つ扉と四つ扉がございますけれども、そちらに柔軟に対応できるということで、採用させていただいております。今現在、2021年度に3番乗り場で整備を着手したいという計画を進めておりますけれども、今、このコロナの状況で、なかなか弊社も業績が厳しい状況でございますので、コロナがどう収まっていくかというところもございまして、今のところ来年度、整備着手を計画すべく進めてございます。

簡単ではございますけれども、以上になります。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。どなたか質問等、ございますでしょうか。

【福岡市（中村）】 福岡市です。西鉄さんのホームドアについてお聞きします。今、特に問題はないというふうにお聞きしていますけれども、実際の、例えば白じょうを使った当事者の方から意見などがもしあったら教えていただければと思います。よろしく願いいたします。

【西日本鉄道（山田）】 ありがとうございます。現地で実際に見ていただいたりとか、協会のほうに御説明に上がったとかしていますけれども、要望といたしましては、今現在ホームドア自体に点字の案内がないと、サインがないということがございますので、そちらについては、今、本格設置のときには整備していきたいということで計画をしております。

それと、横5本のロープでやっています。縦は、こちらのスライドで行くと左側になりますけれども、真ん中の大開口の部分で行きますと、縦に3本帯がついていて、弱視の方から、もう少し増やしてもらえると見やすいんじゃないかという御意見をいただいておりますので、メーカーとも確認をしていながら、1本でも2本でも増やせるのであれば増やしていきたいと考えております。

【福岡市（中村）】 ありがとうございます。

【座長（大枝）】 ほかに、どなたかないでしょうか。

このホームドアは、将来的にはもう駅のほうにどんどんつけていくことになっているんですか。

【西日本鉄道（山田）】 今のところ、福岡天神駅については、全てのホームで整備を進めたいというふうに考えております。その他の駅については、今のところ計画はございません。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。

それでは、次の取組のほうに行きたいと思います。資料の5番目になりますけれども、福岡市さんのほうからお願いいたします。

【福岡市（中村）】 福岡市役所でございます。

資料の5、福岡市バリアフリー基本計画についてと書いてある資料を御覧ください。少し字が小さくて、恐縮でございます。

ちょっとページが飛ぶんですけど、まず最初に一番最後のページを御覧ください。緑色の猿が載っているページでございます。これは昨年度、こちらの分科会で配らせていただいたものでございまして、福岡市は、ユニバーサル都市・福岡を目指して取組を進めています。その取組は、ハード面だけではなくて、ソフト面の取組にも力を入れております。ということで、ソフト面の取組について、この「みんなにやさしいお店づくり」というパンフレット、また「心のバリアフリー」というパンフレットを作って啓発を行っていますということで、昨年度はこちらのパンフレットを配り、説明をさせていただきました。

今回説明させていただくのは、どういった計画に基づいてこの取組を進めているのかについて、説明をさせていただければと思います。

すみません。導入が長くなりまして恐縮でございますけれども、一番最初のページにお戻りください。福岡市バリアフリー基本計画についてでございます。

こちらは福岡市が作成しておりますバリアフリー計画でございますけれども、こちらは平成25年度に策定しているものでございまして、この計画の位置づけといたしまして、先ほど国土交通省様のほうからも紹介がありましたけれども、バリアフリー法上の基本構想という位置づけで

す。ですので、福岡市内のハード面における取組であります重点整備地区についても、この計画の中で19地区設定をしております。また、この計画につきましては、いわゆるハード面の整備だけではございませんで、ソフト面のバリアフリー、先ほどから申しております心のバリアフリーについても力を入れております。

2の独自性のところでも触れているんですけども、先ほどから申していますように福岡市はユニバーサル都市・福岡を目指しております、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえまして、「誰もが思いやりを持ち、全ての人にやさしいまちづくり」という理念をまちづくりの基本コンセプトとしております。そういった面を踏まえまして、ハード、ソフトを一体的に推進していくという考え方にしております。

3番のところでございますけれども、こういったバリアフリーは、やりましょうと言っているだけではなかなか進まない面もございますので、実施計画といたしまして、例えばですけども、鉄道駅のバリアフリー化をこれだけ進めるですとか、重点整備地区内ですと、道路のバリアフリー化をこれだけやっていきますというような、数値目標を定めております。それが実施計画でございます。参考のところにはホームページのURLを貼っておりますけど、こちらのほうで公開をさせていただいております。

そして4のところでございますけれども、福岡市バリアフリー推進協議会を年1回開催させていただいて、本日と同様に取組状況の確認をしたりですとか内容の検証を行っております。メンバーにつきましても、本日と同様、当事者の方ですとか、学識経験者の方、交通事業者の方などにお集まりいただいております。

最後に5のところでございますけれども、本計画につきましては、国の基本方針と合わせて本年度までの計画となっております。現在、国のほうで新たな基本方針を策定しているところがございますので、その動向を見定めながら、福岡市でも改定をしてみたいというふうを考えております。

すみません、立て続けで恐縮でございますけれども、次のページです。ちょっとテストが違いますけれども、次のページからは民間の、DNPと書いておりますけど、大日本印刷様が開発したアプリについて説明をさせていただきたいと思っております。

大日本印刷様が開発したアプリは、福岡市が行っておりますユニバーサル都市・福岡アワードという賞で最優秀賞を受賞したアプリでございます。

まず導入の部分、こちらは全部企業さんが作成した資料でございますけれども、見知らぬ人への手助けランキングというものをイギリスの調査機関が調査しており、そこで日本はかなり下位の成績になっております。やはり日本の方というのは、困っている方がいらっしゃるって助けたいと思っても、なかなか一歩踏み出せない方が非常に多いという現状がございます。そういったことがありまして、ベビーカーの方、車椅子の方などが外出を諦めるケースが非常に多いと。その一方で、こちらの企業のアンケート、ヒアリングでは、「手助けしてくれる方がいらっしゃったら出かけたのに」という声が多かったという結果だったそうでございます。そこで、この大日本印刷様が開発したアプリですけども——次のページをめくっていただいでよろしいでしょうか。

学んでつながる助け合いアプリ、**Mayii** というアプリを開発されております。こちらは、まだ日本全国どこでも使えるわけではございませんで、先行して、福岡市、札幌市、川崎市と東京の

23区のみで、まだスタートしたばかりでございます。福岡市では、このアプリの開発のときに、モニターの方を集めたりですとか、実際の当事者の方の意見を聴いたりですとか、実証実験をサポートした経験から福岡市で先行して実施していただけることになりました。

この Mayii には特徴的なマッチング機能というものがございます。アプリをダウンロードしている方が、「私、今、困っているの、助けてほしい」ということを、このアプリに登録をします。例えばですけれども、「今、扉の前にいるけれども、車椅子で、手前に引く扉になっていて、なかなか開けられない。誰か助けてくれませんか」というようなことを入れます。そうすると、携帯にこのアプリを入れている近くにいる方に、「こういう困っている方がいますよ」という通知が届きます。その通知が来た方が、その場に行って、ドアを開けてあげたりですとか、本当にちょっとした手伝いを促すアプリになっております。このアプリですけれども、そういった行動を取った方に行動ポイントがたまったりですとか、そのアプリの中にある仮想のキャラクターが成長したりすることで、やっている方も楽しみながら参加できるアプリになっております。

その効果でございますけれども、水色のところに実際にやられた方のアンケート結果を書いていますけれども、なかなか声をかけづらいと思っていたけれども、助けてほしいと通知が来るとで声がかかりやすくなった、非常に助けやすくなったという方が81%です。このアプリを入れているからといって、そんなにしょっちゅう通知が入ってくるわけではないんですけど、そういった方でも、このアプリを入れれば常日頃から通知が来るかもしれないぞと思っているということで、ふだんから困っている人が周囲にいないかなとか、町のこういうところで困りそうだなというバリアを常に気にするようになったという方が7割近くいらっしゃいました。

このアプリを開発された大日本印刷さんは、これらの効果が大きいんじゃないかなと。福岡市といたしましても、このアプリが広がることで、「みんなが優しい、みんなに優しいユニバーサル都市・福岡」の実現につながるというふうに考えておりますので、この場で広報をさせていただきます。どうも、お時間をいただきましてありがとうございます。

説明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。

この会議ですけれども、最初のほうにもお話ししましたように、これまでは交通事業者さんをメインにお話ししてきた経緯があるんですけども、できれば私たちの生活に関係のあるバリアフリーも考えたいということで、特に今後は自治体の方もどんどん入れて、意見の交換をしていきたいというふうに私のほうからお願いしまして、今回、特別に福岡市さんのほうの取組を説明していただきました。本当はほかの自治体の皆さんからもいろいろ御意見等いただきたいというふうに思っていたんですけども、今回、コロナの影響で来られないところがたくさんありまして、今回は福岡市さんだけということになっています。ただ福岡市さんの取組はなかなかすばらしいと思います。

何か福岡市さんの取組に御質問等があればお受けいたします。何かないでしょうか。

【福岡県脊髄損傷者連合会（白川）】 このアプリはどれぐらい普及しているんですか。

【福岡市（中村）】 こちらのアプリですけれども、業者の方に聞きますと、ダウンロードしている方が大体2万3,000件ぐらいだと聞いております。本当に2万3,000人が使っているかというと、例えばバージョンアップをして入れ直したりしたときとかの件数もカウントしていますので、ちょっと難しいところがありますけれども、公称では2万件以上ダウンロードされ、利

用されていると聞いております。

【福岡県脊髄損傷者連合会（白川）】 ありがとうございます。

【座長（大枝）】 ほかに御質問等はないでしょうか。

申し訳ありませんけれども、ちょっと私のほうから。1枚目のところのハード面のバリアフリー化で、重点整備地区19地区というふうに書いてあるんですけども、例えばどういう地区が重点地区に選ばれているのかに興味がありまして、一つぐらい教えていただければと思います。

【福岡市（中村）】 19の重点整備地区を設定していますということでございますけれども、こちらの設定の考え方といたしましては、一日に5,000人以上が利用する旅客施設である駅や生活関連施設がおおむね直径1キロ内に三つ以上集積している地域としております。また生活関連施設の概念は非常に広いので、市民の方に、よく行く施設みたいなアンケートを取って、そういったものを反映させて選定しているところでございます。

具体的にどういったところを設定しているかですけれども、天神地区や博多地区は当然ですので、例えばちょっと特徴的なところで行きますと、ドームが近くにあります地行地区というのがございます。ここは特に駅からすごく近いわけではありませんが、例えばこの地行浜地区ですとペイペイドーム、また近接する商業施設、そして近くには国立病院九州医療センター、また官公庁施設でもありますこども総合センターがあるので、この地区を重点整備地区に設定しています。このように1個1個、こういった生活関連施設があるからという考え方で設定させていただいています。

【座長（大枝）】 そのような施設等をつなぐための、例えば道路などを整理していくということですか。

【福岡市（中村）】 さようでございます。それぞれ設定しております生活関連施設を徒歩圏内で結びまして、全ての生活関連施設に徒歩で行けるように結んでいて、生活関連道路として、この道路については信号機にちゃんと音響施設をつけるですとか、バリアフリー化するですとか、そういった具体的な整備を進めております。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。ほかに御質問等ございませんでしょうか。

なければ、次の取組のほうへ移りたいと思います。それでは資料の6番目、福岡国際空港様のほうからよろしく願いいたします。

【福岡国際空港（平嶋）】 福岡国際空港株式会社の企画調整課の平嶋と申します。よろしく願いいたします。

事務局様のほうから、私どもの会社の紹介と今後の計画についてのお話をというふうに御依頼を頂戴しましたので、簡単に御説明させていただきたいと思っております。

お手元の資料の、まず2ページ目には会社概要を簡単に記載させていただいております。御存じの方も多いかと思いますが、私どもの会社の設立の背景について少し触れさせていただきますと、福岡空港はもともと国が設置して管理されてきた空港でございます。国のほうで推進されております空港の民営化、民間委託の動きがございまして、その中で福岡空港の運営につきましても民間企業に委託されることになりました。

こちらの下段の「沿革」というところに記載がございまして、今、申し上げました運営先の民間企業選定プロセスの中で、福岡エアポートホールディングスグループというコンソーシアムが優先交渉権者として選定されまして、そのコンソーシアムの企業によって2018年の7月に設

立されましたのが当社でございます。それから2019年の2月には、それまで福岡空港のターミナルビル部分の運営を行っておりました福岡空港ビルディング株式会社と合併しまして、その年の2019年の4月から福岡空港の運営を30年間にわたって行わせていただくことになっております。

それから、3ページには当社の事業内容を記載させていただいております。こちらについての御説明は割愛させていただければと思います。

それから4ページ目には、当社のミッション、ビジョンを記載させていただいております。空港の運営者として、安全、安心を大前提としまして、新たな価値・魅力を創造して、空港の利用者の皆様に笑顔と満足をお届けする、それによって地域の皆様とともに成長していくことが、当社のミッションであるというふうに考えております。

それから空港の運営に当たっての当社のビジョンでございますが、次のページ以降に添付させていただいておりますマスタープランがその内容でございます。

6ページ目を御覧いただければと思います。当社の描きます30年後の福岡空港の将来イメージを一言で申し上げますと、こちらに記載しております、「比類なき東・東南アジアの航空ネットワークを有する東アジアのトップクラスの国際空港」でございます。具体的な数値目標としまして、年間の旅客数で3,500万人、路線数としては国内線と国際線を合わせて100路線とつながる空港になるというのを、この30年間かけて実現したいというふうに考えております。

それから空港の施設の展開でございますが、こちらのページにイメージパースを掲載しております。左側のパースは国際線地区のイメージパースでございます。こちらは現在の国際線ターミナルから増築をしたり、立体駐車場を整備したり、それから敷地内にホテルを誘致したりなどの展開を考えているところでございます。右側のパース図は国内線の地区でございますが、こちらは現在の空港ターミナルビルに結合するような形で、商業施設やバスターミナル機能なども備えました複合施設を整備したいというふうに考えております。

次のページ以降は、マスタープランのそれぞれの細かい内容でございますので、この場での御説明は割愛させていただきますが、最後に、資料は本日御用意しておりませんが、福岡空港のほうでは、これまで2015年から5年、6年かけて進めてまいりました国内線のほうのターミナルビルのリニューアル工事が完了しまして、今月8月の初めには新しい展望デッキやビアテラスも新しくオープンしまして、そのほか複数の新しい店舗もオープンしております。長期にわたる工事でしたので、この工事期間中は利用者の皆様に大変御不便をおかけしましたが、リニューアルに際しましては、メインのお客様の動線であります地下鉄の改札口から続くアクセスホールのほうに大型のエレベーターを2台設置しましたりとか、館内のトイレ、多機能トイレ等を充実させたりとかいうことで、バリアフリーの面にも力を入れて取り組んできたところでございます。

先ほど申し上げましたように今後の将来展開をいろいろ考えているところではございますが、そこにおいても当然ながら全ての利用者の皆様にとって便利で快適に御利用いただける施設となるように、バリアフリーの面の整備も進めてまいりたいというふうに考えております。

私からの説明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。何か御質問等ございますでしょうか。どなたかありませんでしょうか。

【九州看護福祉大学（西島）】 内容的な質問ではないんですけど、将来の見通しで、今回のコ

ロナの問題がありますよね。東アジアトップクラスの国際空港ということなんですけど、これは昨年までの計画であって、今後の見通しはかなり暗いというかですかね。この規模で行っても、現在の韓国にあるハブ空港と比較するとこちらが大きいんでしょうか、3,500万人というのは。

【福岡国際空港（平嶋）】 韓国の仁川空港とかでしょうか。

【九州看護福祉大学（西島）】 そうそう。

【福岡国際空港（平嶋）】 さすがにそこまでの規模には行かないとは思いますが。

【九州看護福祉大学（西島）】 ああ、そうですか。

【福岡国際空港（平嶋）】 日本のほかの空港に比べて、福岡空港はアジア方面に地理的に近いという特徴がございますので、そこを生かして、東アジア、東南アジアとつながるような特徴を出せる空港にしていきたいと考えております。

【九州看護福祉大学（西島）】 ありがとうございます。

【座長（大枝）】 福岡空港は、多分1滑走路当たりの発着回数が日本で一番多くて、アジアで非常に近いということもありますので、先ほどおっしゃったようにアジアとの交流が非常に盛んであって、ハブ空港とは違う意味の拠点的な空港になるというふうに思っています。どうもありがとうございました。

以上で、議事の2番を終わります。

引き続き3番に行きたいと思えます。3番は意見交換ということでございますが、意見交換をするに当たりまして、幾つか発表のテーマを出していただいております。資料の7枚目、資料の7番にその発表のテーマが示してありまして、六つほど挙げてあります。大分時間も押していますので、1テーマ5分程度でそれぞれ発表していただきまして、それについて少し意見交換をしたいと思えます。

それでは、まず1番目の発表テーマということで、檜橋様、よろしく願いいたします。

【福岡県精神保健福祉会連合会（檜橋）】 福岡県精神保健福祉会連合会の檜橋と申します。私の団体は、精神障害のある方の御家族並びに支援者、要するに家族会とか事業所で構成されている団体でございます。

平成5年の4月に障害者基本法の改正がございまして、そのときに初めて精神も障害者の仲間入りをいたしました。あれから25年以上、四半世紀以上が経っておるわけでございますが、いまだに精神の場合は、障害種別間の格差であるとか、また地域間の格差などがございまして。特にその一例としまして、交通運賃の割引制度、減免、これがなかなか精神障害には適用されないという実情がございまして。

私たち精神障害者にとっては、3障害同等のサービスを受けられないということ自体が精神障害者にとってのバリアではないかなと思っております。今日は関係者の方もたくさんお見えになっておりまして、あんまり具体的なことを言いますと差し障りがございまして。障害種別間の格差、そういうものを少しでも今後なくしていきたいという思いで日々活動をいたしておりますので、どうかその辺のところをぜひとも御理解いただき、精神障害も同等のサービスが受けられるようお願いをしたいなということでございまして。

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。精神障害者に対する交通運賃の割引をお願いしたいということでございますけれども、このテーマに関しまして何か御意見等、あるいは質

間等ございましたらお願いいたします。事務局のほうから何かありますでしょうか。

【事務局】 事務局でございますが、本件を取り巻く情勢と国のスタンスについて御説明させていただきます。

昨年度の第198回通常国会におきまして、精神障害者の交通運賃に関する請願が衆参両院において採択され、全国的にこの請願を踏まえ、管内各事業者に対しまして昨年10月に改めて文書を発出し、御理解と御協力をお願いしたところでございます。

引き続き取り組んでいきたいと考えておりますので、皆様の御協力のほど、よろしくお願いたします。

【座長（大枝）】 ありがとうございます。取組をずっと続けていくということでございます。ほかに御意見等ございますでしょうか。

それでは、次のテーマに移りたいと思います。次のテーマは、日本福祉のまちづくり学会の岩浦様、お願いいたします。

【日本福祉のまちづくり学会（岩浦）】 岩浦です。よろしくお願いいたします。

昨年もこのテーマで発表しました。本日は自治体様が福岡市の方しか見えてないので残念なんです。一応都道府県の自治体で委任条例といわれる建築物のバリアフリー化の義務化を推進するための条例化が進んでないということで、昨年はその状況をお話ししました。都道府県で定める福祉のまちづくり条例について、建築物の完了時点で合格した届出の割合が、2016年度は全国平均で2割程度しかなかったということをお話したわけなんです。今年も同じテーマで、民間建築物の規模別や用途別の届出の分析をした上で、委任条例化の必要性について述べていきたいと思っています。

まず、バリアフリー法に基づく建築物のバリアフリー義務化なんですけれども、これは2003年の4月にハートビル法が改正されて始まりました。ですから、もう17年ほど経っております。この規定は、2000年に機関委任事務が廃止になりまして、地方分権の推進ということで、あらゆる法が改正されております。バリアフリー法においても、国と地方公共団体の役割分担が明確化されました。それで2003年の改正におきましては、国が2,000平米以上の特別特定建築物の利用円滑化基準の適合義務を定めた。ですからバリアフリー義務化を定めて、地方公共団体は法に基づく委任条例において2,000平米未満の特定建築物を特別特定建築物に追加することなどによって、2,000平米未満の建築物のバリアフリー化が可能になったわけです。これが地方公共団体の役割だと思います。

資料を作っております。この資料7を1枚めくっていただくと、説明資料が出てきます。これは宮崎市なんですけれども、2001年から2011年度までの民間建築物の規模別の事前協議届出数を表したのが、左側の図1です。全体で1,928件ほどあります。このうち2,000平米以上——これには特別特定建築物以外のもの、共同住宅とか工場とかも含まれているんですが、それであっても11.6%、224件の届出しかありませんので、やはり国が定める特別特定建築物だけでは、バリアフリー化の対象は少ないだろうと。そのほか地方自治体さんが、規模別の2,000平米未満のバリアフリー化については努力していただきたいということ。

そして図2の右の棒グラフは、用途ごとに規模別で表したものです。2,000平米以上、それから1,000平米から2,000平米未満、300平米から1,000平米未満、300平米未満というふうに、四つの規模別に各用途ごとまとめています。上から、一番届出数の多いのが物販

施設で、順に、福祉施設、飲食施設、医療施設、サービス施設、集会施設というふうになっていきますけど、規模が小さくなるほど届出数は多いです。ですからバリアフリー化を考えると、届出数の多いものを対象にすることを考えていただくと、バリアフリーの効果が上がるのではないかと思います。

これはあくまでも宮崎市のデータで、自治体さんごとに変わるとは思うんですけども、極端に大きく変わることはないと思っております。バリアフリー化については、先ほども言いましたが、地方公共団体に役割がございますので、委任条例を活用したバリアフリー化を推進していただきたいと思っております。

以上が私の発表です。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。2,000平米以下の話ということですね。

【日本福祉のまちづくり学会（岩浦）】 はい。

【座長（大枝）】 今、宮崎市の例を少しいただきましたけれども、例えば福岡市さんのほうとかに何か考えとかありますでしょうか。もしよければ教えていただきたいんですけども。

【福岡市（中村）】 福岡市におきましても、福祉のまちづくり条例に定める特定施設については事前に福祉協議というものをされていて、バリアフリー法にきちんと適合するように、設計の段階から事前協議を行っております。

2,000平米以下のものを見て、「なるほど」と思ったんですけど、こちらのほうではどれぐらいの件数があるのかみたいな統計ができてなくて、どれほどあるか分かりませんが、福岡市としては用途によっては2,000平米以下のものも事前協議を行っていますが、最初に説明させていただいたとおり、やはり規模が小さいところは、すぐにバリアフリー化の工事をしたりなどはなかなか難しいという現状がございますので、バリアフリーに関しては、お店づくりについて、ちょっとした工夫でできますよというような啓発冊子を作って、小規模の店舗等に配付をしたりといった取組を行っているところでございます。

すみません、繰り返しになりますけど、2,000平米以下は統計を取っておりませんので、取組だけ紹介させていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。今の御発言に対しまして、岩浦さん、何かございますか。

【日本福祉のまちづくり学会（岩浦）】 先ほども言いましたけれども、年を追うごとに福祉のまちづくり条例の各県の適合率が下がっているようです。小規模とは言わなくても、中規模とか、1,000平米以上は義務化するだとか、そういう時期になっているんじゃないかと思っておりますので、その辺を各自治体さんに検討していただけるといいなと思っております。

以上です。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。今日参加されている自治体は福岡市さんのみですので、このテーマにつきましては、次回も含めまして、ほかの自治体さんが来られたときに、また少しお聞きできたらというふうに考えています。

事務局からどうぞ。

【事務局】 今、お話のありましたことに関しまして、国のほうから少しだけお話をさせていただきます。

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標の中間取りまとめにおきましては、次期目

標において特別特定建築物のバリアフリー化をさらに推進するため、床面積の合計が2,000平米以上の特別特定建築物のバリアフリー化率の目標を見直して引き上げる動きがございます。また床面積の合計が2,000平米未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知によりバリアフリー化を促進する検討がなされております。

以上、簡単でございますが御説明させていただきました。

【座長（大枝）】 ありがとうございます。国のほうでも働きかけ等をやっているということでございました。

それでは、次のテーマに移りたいと思います。福岡県手をつなぐ育成会の岩田様、お願いいたします。

【福岡県手をつなぐ育成会（岩田）】 失礼します。私の会は知的障害者の親及び本人の会と申してください。事務局長の岩田です。時間がありませんので、はしってお話しさせていただきます。

表紙の次の2ページなんですが、一応調査方法としては、九州各県、ただし沖縄のほうは除きましたので、沖縄以外の各県で、主に政令都市二つを含む福岡県にお住まい回答者が多かったです。

内容に入っていきます。3ページのほうですが、私も失敗したんですが、療育手帳A、Bという障害者種別じゃなくて、加えて1級、2級という、本人一人で行動できるかできないかという調査も必要だなということを思いました。

次、4ページなんですが、就労の実態とか、あるいは生活の状況を見ますと、生活の状況はやっぱり在宅が非常に多いです。ただし調査が、公共交通機関をよく利用するという対象にしていますので、在宅、それからグループホーム。グループホームの中でもサテライト型というの中にはあります。それから一人暮らし。これから恐らくグループホームなり、一人暮らしなり、そういったものが増えると予想されますので、そうすると、基本的には上のほうの就労の状況については、一般就労なり、あるいは福祉サービス事業所への通所という形が増えてくるのではないかと。

そのような状況から、公共交通機関の利用はどうかということになってくると、5ページの下の方ですが、約4分の3以上は一人でできる。ただしこの中の内容としては、一定区間、つまりサービス事業所へ通う交通機関、これは支援者なり親なりが乗車訓練をして一人で利用できるという内容があります。だから自由にどこでも行けるという状況ではない。そういうことを望むならやっぱり同行者が必要になってくることが、このグラフでは分かりませんが、内容的には見えてきました。

次に、同じ6ページの7のところです。利用目的の半分近くは通所・通勤、中には通学というのが占めています。ということは、8の「一週間に何回ほど利用しますか」への回答は、当然4回から7回という利用数が非常に多くなっています。

これらのことからどういうことが言えるかということ、軽いと言ったらいいんでしょうか、一人で行動できる障害を持っている人たちは、日常的に公共交通機関を利用しているということが言えます。重い子供たちには、保護者なり同伴者なりが必ずついているわけですけど。

本人たちの自由記述を8ページからずっとまとめさせていただいていますが、心のバリアフリ

一についてということを考えて、困ったことや嫌なものと、それからうれしかったことを対比して書かせていただいています。例えば「乗客や周囲の人から」というところを見ていただいたら分かるんですが、一番上のいじめられたというのが多いです。特に高校生というのが出てくるわけです。

先ほどの話の中にもありましたが、学校の中で、本当に障害者理解に対する教育が行われているのか。特に、バリアフリーもそうですが、ハード面では身障者の方に対する疑似体験なり、そういったことは割としやすいわけです。日常的にやられています。でも知的障害や発達障害、あるいは精神もそうですが、そういったことに対する疑似体験というのはなかなかさせていません。というか、キャラバン隊と私たちのほうでは言っているんですが、そういう啓発活動を行う団体がない。

そこで現実、資料の最後に添付していますが、福岡県福岡市に手をつなぐ応援隊というのが実際あります。一番最初、アンケート結果について「よく公共交通機関を利用する本人」というふうに私が言いましたが、知的障害の子供たちにとって「よく」という言葉は分からないんですよ。あるいはJRの電車が遅れているとき、必ず「約5分ほど遅れます」とコールされますが、あれを聞いて、いつも「いいな」と思います。なぜかと言ったら、「ちょっと遅れます」「少し遅れます」ということでは、知的障害や発達障害の子は理解できないんです。「ちょっと」ってどれくらいだと。

例えば廊下を走っている子がいます。「廊下は走っちゃいけない」という指導をすると分からないんです。「廊下は歩きましょう」と。言葉をかけるは言葉の選択が要るわけです。こういうことをふだんからというか、教育の中でも、あるいはいろんな企業の中でも、行政の中でも、そういうことを体験する必要があると思います。

これは国土交通省のこのハンドブックですが、これを見させていただいて非常にいいなと思っています。

アンケートの中でもいろいろあるんですが、9ページに保護者からの意見で、パニックを起こしたと。現実、その子の条件によって違うので、どういうふうに対処したらいいのかが非常に難しいです。結局、パニックを起こしたから、バスの運転手もどうしようもなく、バスから降ろされたという実態があります。その後どうなったかは書いてなかったので分かりませんが、結局障害を持っている知的・発達障害者の中には、その場面の対応の仕方によって、その後の支障になる場合もあります。パスカードの残金がなくて切れていて、「何しよんや」と運転手さんに怒られて非常に嫌な思いをした、その後、バスに乗るのが怖いというような子供もいますし、逆にバスの運転手さんに「そしたらこういうふうにしたらいいよ」とか、あるいは、手紙を書いて「今度でいいからね。これをお母さんに渡してね」というふうに親切に言ってくれた運転手さんもいる。同じ現象でも、対応がそれぞれ異なります。

これはもちろん事業所のほうでいろんなトレーニングというか、マニュアルなんかも作っておられると思うんですが、実際体験してみないと分からないことがあります。見かけでは障害を持っているかどうかは分からないですよ。そここのところの体験というか、疑似体験というか、お互いにそういう勉強をしていかなければならないと思います。

だから心のバリアフリーって、言葉では簡単なんですけど、実際身近に毎日対話をしておれば、本当にその子供の状態が分かります。運転手さんが「おはよう」と一言声をかけてくれるだけで

その1日が非常に楽しい子供たちもいます。

そういうことがこのアンケート結果にいろいろ書いてあるので御覧いただきたいのですが、本当に心のバリアフリーをやっていると思ったらこの文章を読んだだけではできないので、福岡県の私の事務局で行っている知的・発達障害者の疑似体験の出前講座をぜひ利用してください。その他、長崎県や熊本県にも同じようなキャラバン隊があると思いますが、もし分からなければ、私のほうに御連絡いただければ御紹介します。

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、御質問等、ございますでしょうか。

【九州看護福祉大学（西島）】 手短にします。勤務先が玉名だったんですけど、途中で障害者のいろんな施設があって、熊本から発達障害の30代ぐらいの人が何人か乗ってくるんです。40年ぐらい自閉症の研究をしているので、私も見ていて大体分かるんですよ。そうするとね、高校生からいじめられるケースが多くて、新聞で読んだんですけど、子供さんが帰ると体にあざがあったりするんで、お母さんが沿線上の高校の全校長に会って指導してくれと言ったら、そういういじめがなくなったそうです。だから、学校教育の中で、特に通学する高校生とかには、やっぱりいじめないように専門の人が行ってアドバイスしてもらおうといいかなと思います。なかなか文章では難しいと思います。

あと運転手さんには、発達障害はぱっと見ても分からないので、例えば障害者手帳のコピーか何かを持っておくといいと思います。本物はなくしたら大変でしょうから、運転手さんがかつとしたときは手帳のコピーか何かを見せるとかして理解してもらえばいいかなと思います。それについては交通事業者の教育も必要だと思います。そういうケースはやっぱり今もあるんだろうと思いますから、それについての教育や指導も必要じゃないかなと私は思います。

【福岡県手をつなぐ育成会（岩田）】 ちょっとだけいいですか。その療育手帳の提示については抵抗感のある子もいるんですよ。切符を買うときに療育手帳の提示を求められたと。あるいは障害者用のカードを提示しているんだけど、療育手帳の提示を求められて非常に嫌な思いをしたと。それからヘルプカードというのがあります。これは福岡県の場合で、各県にもありますけど、このヘルプカードにしても持つのが嫌な子もいるわけですよ。自分の困ったことを書きなさいということですが、知的・発達障害者の場合にはたくさんありすぎて困ったことを書けなくて、結局親の連絡先を書くことになります。過敏症でマスクがつけられないことについては、今、表示も出てきているみたいですが、それさえ嫌がる人もいて、非常に難しいところがあると思います。

【九州看護福祉大学（西島）】 ああ、そうですか。

運転手さんなんか、たまに短気な方もいらっしゃるって、子供さんにきつく注意される方もいらっしゃるって、そういうケースがないように、やっぱり優しく対応するという……。全ての人に対してですね、子供さんに対しても大人も。運転手さんの中にはかなり厳しいことを言う人がいますもんね。それがきっかけでパニックを起こしたりということになりかねないかなと思うんです。なかなか現実には難しいですけど。

【座長（大枝）】 この問題は、まず一つは、今の議論にもありましたように、皆さんに広く理解していただくということで、教育が必要だということがあるようです。

それから、例えば利用する場合にどういう情報があったらいいとか、要するに交通事業者さんのほうから、こういうものを提示してもらおうといいとか、あるいは必要な情報にどういうものがあるのかとか、あと例えば福岡市さんが先ほど言っていましたソフトですかね、要するに困ったときに使うようなソフト、例えばそういうものが使えるのかどうかとか……。

【福岡県手をつなぐ育成会（岩田）】 福岡市さんのお話については、果たして知的・発達障害者が利用できるんだろうかと。今、うちのほうでも、福岡県の地域生活支援事業の中に生活訓練事業というのがあるんですが、今、コロナ禍であれなので、タブレットを使った訓練をしようというところが、うちの会員さんにもおられます。だから、使えないという前提じゃなくて、使えるようにみんなでやっつけていこうという研究を今しているところです。

【座長（大枝）】 分かりました。ありがとうございました。このケースにつきましては、まだまだいろいろ議論というか、そういう余地がありますので、もしよければ、次回もまたテーマとして挙げていただくといいかなと思います。

時間がなくなりましたので、次のテーマに行きたいと思います。資料7の最初のページの裏、テーマの4番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の代わりに事務局のほうからお願いいたします。

【事務局】 事務局でございます。NPO法人自立支援センター様から御意見をいただいておりますので、代わりに御紹介させていただきます。

まず1点目としまして、ソニックを含む在来特急の車椅子スペースについては、車椅子から席へ移乗することが前提になっていると思われまます。車椅子から一人で移乗できない方には少し利用しづらいので、車椅子のままでも利用しやすい客室内のスペースの確保を御検討いただきたい。また新幹線の車椅子スペースの議論が東京から発信されているので、在来特急でも同じ議論ができることを期待しております。最後になりますが、昨年度のこの会議をきっかけに御協力いただいたJR九州の御担当の方には大変感謝をしておりますので、今後も御協力をお願いできればということでした。

2点目としましては、九州内空港アクセスに関する調査を行ったところ、添付しております資料のとおりということでございます。まずはバリアフリー化が対応可能なところは、車椅子対応可能車両の導入などの御対応をお願いしたい。また既に1便でも対応しているところにつきましては、予約方法や運行情報についての情報発信をお願いしたいということでした。

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。

一つは鉄道車両の件でございます。これに関しまして、JR九州さん、あるいは西日本鉄道さんのほうから、何か御発言等ございますでしょうか。何分車両そのものの話ですので、鉄道事業者さんとは少し違うのかなという気はしておりますけれども、鉄道事業者さんのほうからもし発言があればと思います。よろしいですか。

【九州旅客鉄道（力武）】 JR九州でございます。昨年も同様の御意見をいただきまして、事業費もかかることですので、改良を進めていくこと自体はなかなか難しいのですが、国のほうにも支援を求めていきながら、バリアフリー法に基づき整備できるように我々も検討を続けていきたいと思っております。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。

あとは九州内空港アクセスの件なんですけれども、これは事業者さんというか、それに該当する方が今日は来られてないですね。事務局のほうから何か御発言等ありますか。

【事務局】 事務局でございます。まず1点目の鉄道の関係でございますが、制度的に補足させていただきますと、公共交通移動等円滑化基準におきましては、鉄道事業者は構造上の理由によりやむを得ない場合を除き、車椅子スペースを1列車ごとに2以上、3両以下の車両で組成する列車にあっては1以上を、特別車両以外の車両の座席の近傍に設けなければならないとされており、また車両を新たに事業用に供するときにおいて、この基準への適合が義務づけられております。またバリアフリー整備ガイドラインの上乗せ部分では、法令上の義務ではありませんが、積極的に整備を行うことが求められる内容として、車椅子スペースを必要とする利用者等が多い場合には、座席種別毎に1以上の車椅子スペースを設けることとされているほか、車椅子スペースは2以上の車椅子が乗車可能であることが望ましいとされています。車椅子利用者を含む全ての利用者がより快適、安全に御利用いただける環境の整備に向け、引き続き鉄道事業者に対して理解と協力を求めてまいります。

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。

それでは、5番目のテーマに移りたいと思います。障害者自立応援センターYAH!DOみやぎの永山様からお願いいたします。今日、永山様は御欠席ということですので、代わりに事務局から発言していただきます。

【事務局】 事務局でございます。障害者自立応援センターYAH!DOみやぎ様から御意見をいただいておりますので、代わりに御紹介させていただきます。

宮崎県内では、車椅子での乗降可能な駅のうち二つ、門川駅、川南駅の簡易委託駅では職員が車椅子の乗降介助を行っていた。JR九州の内規として、簡易委託駅の業務として車椅子等の乗降介助は契約に入っておらず、地元の熱い希望に寄り添った形で簡易委託先の職員が自主的に行ってきた。危険防止や列車の遅延等により、無人駅と同様に事前予約して、基幹駅（南宮崎駅）からの職員派遣による乗降介助に切り替えた。JR九州宮崎総合鉄道事業部は、改めて委託先と車椅子の乗降介助も含めた再契約の意向を示しているが、今のところ委託先との合意が得られていない。九州運輸局においても、ぜひ委託先である自治体にJR九州との再契約に臨むように働きかけていただきたい。無人駅が増えていく中、簡易委託駅の職員による車椅子乗降介助ができるようになることは、非常に有意義であると考えます。

以上でございます。

【座長（大枝）】 ありがとうございました。バリアフリーの車椅子の利用の件につきまして、JR九州さんのほうから何かありますか。

【九州旅客鉄道（森田）】 JR九州です。車椅子の介助につきましては、弊社といたしましては、教育を行った社員が取り扱うことにしております。教育を受けていない係員が介助対応をすると、線路への転落であったりとか、列車への衝突とか、ドアにはさまるといったお客様に対する危険性が伴いますので、教育を受けた係員が介助対応をしております。

今回、御意見もいただいております署名活動等も承知をしております、門川駅、川南駅ともに、教育を行った上で簡易委託先が車椅子介助ができるようにということで、委託先と現在協議中でございます。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。

それでは、最後のテーマに行きたいと思います。九州看護福祉大学名誉教授の西島様、お願いいたします。

【九州看護福祉大学（西島）】 5分しかないので、端的に行きたいと思います。内容は後で読んでください。

こういう問題ですけど、バリアフリーとアクセスですね。先ほど大分のほうの発表があったように、ほとんどバスなんですけど、列車にしてもそうで、バリアフリーになってない場合が多いと思うんです。ここにはLRTというのを一つ出しています。軽量軌道鉄道と言っていますが、これは要するにノーステップの電車なわけですが、この問題が、熊本の今年の県知事選の争点の一つになりました。熊本市内中心部から空港までのアクセスには、今はリムジンバスしかないんですね。インバウンドのことを考えたんだと思うんですけど、今はそれがなくなっていますので、この先、どうなるか分からないんですけど、こういう検討があったということですね。

知事のほうは、JRを引きたいということで、三里木ルートということに最終的になったらしいんですけど、ここですね、三里木。JR熊本駅がここですから、ここからこう引いて、三里木駅から空港まで延ばすという形です。これは今、宙に浮いています。どうしてかということ、空港が今度新しくなるんですけど、インバウンドがなくなって、どのぐらいの輸送力が必要か分からないのでまだペンディングになっていて、将来どうなるか分からないんですけど、こういう案が現職の知事サイドから出たと。

もう一つは、幸山さんです。前熊本市長なんですけど、県議会選挙で選ばれて、この人がBRT、バス専用レーンを造りたいと。要するに専用レーンですからバス以外は入らないんですね。バス専用レーンというの、交通事故がないわけではなし、どのぐらい大量輸送できるかが、ちょっと分からないところです。

私の提案は延伸で、県庁ルートと東町ルートというのを考えたんですけど、結果的には、車両の図面はないんですけど、電停やホームと車両の床が同じ高さなので段差がなく、当然車椅子等は便利だし、いろんな高齢者向けにも非常にいいんじゃないかなと思います。

こういう延伸案がいろいろあるんですけど、今まで。これは熊本市の交通局が出したものなんですけど、いろいろ案が出ました。

もう一つは別途の話ですけど、熊本電鉄というのがあって、それと市電をくっつけようと思いましたが、線路（軌道）幅が違って、そういう意味では、ちょっと工夫が必要なんですけど、熊本電鉄もちょっと経営が厳しいのですが、市電とくっつけるとかなり広域に利用者を増やすことができるということがあります。

BRT、これをバス専用レーンを造って、走らせると。

これですね。私のほうは、皆さん御存じかと思いますが、熊本市で走っているLRVという車両は、低床電車なんですけど、エンジンにベンツ製のモーターを使っています、郊外へ出て速度制限が外れれば100キロぐらい出せるんですね。それから8両編成までできるので、相当な大量輸送が可能です。エコでもあって、排気ガスが出ないということで非常にいいわけです。

県庁ルート、これの終点は今、健軍町なんです。図で示しましたように、ここに熊本市市民病院が既にできていて、こう行って、こう行こうという案があります。もう一つは県庁ルートですね。県庁からこう来て……。ここは書いてもらっていいんですけど、ルートのラインがちょっと

と薄いですね。こう行って、ここからこうやって、ここから空港に行くというのと、こっちから真っすぐ行くという案もあるかなと思います。こっち側にですね。そうしてこっち側へ行くと。この2本の案があります。そうすると、こういう形になって行けるんです。これは県庁案で、もう一つはこっちの案ですね。こういう形のほうと、こっちの案と、2本の提案という形になりまして、これがお金がかからなくて、JRよりもこっちのほうがいいのではないかなというのが私の提案です。これは一つの私の個人的な提案なので、もし検討していただければ幸いです。

以上です。

【座長（大枝）】 どうもありがとうございました。今の御発言に関しまして、質問等、ございますでしょうか。

この延伸計画というのは、幾つかの鉄道を乗り継ぐということになるんですか。直接行くということですか。

【九州看護福祉大学（西島）】 そうです。市電をそのまま延ばすだけです。

【座長（大枝）】 そういう意味で、1本で行けるという意味で、バリアフリーとして非常に便利だということですね。

【九州看護福祉大学（西島）】 そうですね。JRのほうは数百億かかるような話だったんですね。それよりはこっちのほうがかからないかなと思います。スピードの問題も、100キロぐらい出るんですよ。市の中心部は20キロぐらいですけど、郊外は100キロ以上出ますし、8両ぐらいの編成なら大量輸送も可能だと思います。今、市内は2両編成で走っています。でもヨーロッパでは、同じ車両が8両ぐらいで走っていて、実証済みです。

【座長（大枝）】 分かりました。障害者に優しいというか、乗りやすい鉄道を造るということですね。

【九州看護福祉大学（西島）】 そうですね。段差がないです。

【座長（大枝）】 ありがとうございました。

そろそろもう時間になりましたので、この会議を閉めたいと思います。

今日は皆様から様々なバリアフリー化の取組についてと、それから意見交換として幾つか発表テーマを上げていただきました。

最初のほうに説明がありましたように、私たちは九州分科会ということになっていまして、今日、皆さんに発言していただいたり、出していただいた内容につきましては、九州の意見として中央のほうにございます移動等円滑化評価会議に上げていきたいというふうに考えております。

以上で今日の九州分科会を終わりたいと思います。どうもありがとうございました。御苦労さまでした。

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

それでは、令和2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いたします。本日は大変お疲れさまでした。お帰りの際は忘れ物のないように、よろしく願いいたします。