

第7回移動等円滑化評価会議四国分科会

○日 時：令和7年8月8日（金）14：00～16：00

○場 所：高松サンポート合同庁舎 低層棟2階 アイホール

○開催方法：対面・オンライン併用

1. 開会

2. 開会挨拶 【四国運輸局 坂野交通政策部長】

3. 議題

① 四国における移動等円滑化の進展状況・基本構想の作成状況等について

※事務局より「資料2：四国における移動等円滑化の進展状況、基本構想作成状況」に基づき四国のバリアフリー化の進展状況及びバリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標について説明。

② ハード・ソフト取組計画の作成状況等について

※事務局より「資料3：ハード・ソフト取組計画の公表状況」に基づき説明。

③ 事業者、団体、自治体、地方整備局、運輸局等の主な取組について

※事業者より「資料4：事業者、団体、自治体等の取組」に基づき以下の順にて説明。

1. 「インクルーシブ社会の実現に向けて バリフリ BOX∞で繋げる、広がる人の輪」

徳島県肢体不自由児者父母の会連合会

【藤澤分科会長】

徳島県肢体不自由児者父母の会連合会の圓井様ご発表ありがとうございました。先ほど、ご発表いただいた災害時のシミュレーションで徳島文理大学の柳澤教授と活動されているということは知っていましたが、このバリフリ BOX∞という取組については初めて知りました。

このバリフリ BOX∞は多くの団体が参加されて、大きな取組だと思いました。

ありがとうございました。

2. 「だれもが安心して生活できる空間のデザイン～当事者参画を学ぶ～ in 松山」

CIL 星空

【藤澤分科会長】

CIL 星空様ご発表ありがとうございました。障がい者の居住空間について取り組まれ議論を進められているということで、この議論を進めていただくのとあわせて、私も精通しておりますが、厚生労働省の取組でマッチングサポーターをやっており、全国に40名ほどいるのですが、ロボット技術等を活用してニーズ側とシーズ側をマッチングさせて福祉機器を開発するプロジェクトを立ち上げております。住環境の困りごとや悩み事があればこちらの方にご相談いただければと思います。実際のニーズ側の要望、問題点と機器等を開発するシーズ側をマッチングするプロジェクトを厚生労働省が中心となり行っています。

この場とは違いますがそういったものも活用いただければいいのかと思いました。
ご発表ありがとうございました。

3. 「徳島県における「とくしまユニバーサルデザイン県民会議」の取組について」

徳島県多文化共生・人権課

【藤澤分科会長】

「とくしまユニバーサルデザイン県民会議」の会長を務めておられる末田会長は、私が徳島大学にいたときに色々と協同で取り組みをさせていただいた仲でございまして、末田会長は今でも徳島で頑張っておられるとお聞きしております。特に防災に関しては、省庁等の縦割りを越えて取り組まれているとお聞きしております。

また、よろしくお願いいたします。ご発表ありがとうございました。

4. 「あなぶきアリーナ香川（香川県立アリーナ）の整備について」

香川県県立アリーナ管理運営室

【藤澤分科会長】

香川県教育委員会事務局保健体育課県立アリーナ管理運営室の矢野様ご発表ありがとうございます。発表でもあったとおり、十分にバリアフリー化に対応されているかと思いますが、各団体様などご利用された感想や気になったことなどはございませんでしょうか。

【C I L 星空 井谷委員】

私たちの事務所等は松山市ですが、このアリーナについてすごい羨ましく聞いておりました。また、四国にアリーナができたことを非常に嬉しく思っています。

車いす席について少し質問をさせていただきます。車いす席が4カ所に7席（合計28席）とのことですが、車いすスペースって車いす以外の人は基本的に使うことはなく、逆に車いすの人からするとそこ以外では見られないっていうこともあるのですが、ただ、車いすスペースだけでしか見られないとなると、少しさみしい感じもします。車いすの人もそうでない人も両方の人が使えるようにユニバーサルデザイン化していただければ、色んなスペースでコンサート等を見られて、その空間の利便性が向上するのではないかと思います。その28席の設置基準などについて教えてもらえますか。

【香川県教育委員会事務局保健体育課県立アリーナ管理運営室】

ご意見ありがとうございます。先ほどご説明したとおり、メインアリーナに28席の車いす席が設置されております。設置されている固定席が5024席ございまして、こちらの固定席に対して車いす席を28席構えているということでございます。1万人を収容する場合は、会場の中央のコンクリート部分、アリーナの競技面でございますが、こちらに舞台のステージやパイプ椅子等になるかと思いますが、残りの約5000人の方の座席が設置されて会場が設営されることになると思います。28席については固定席約5000席に対して0.5%以上が車いす席になるように設計されたと聞いております。1万人を収容する場

合、アリーナ競技面に設置される残りの観客席5000席のあり方についても、車いす席の設置が必要であると認識しております。実際、運営を行うのはイベントやコンサートのプロモーターの団体の方となりますので、どなたでも一体となって楽しめる空間づくりのためにも、今回いただいた意見等についてきましてはプロモーター等へ伝えさせていただければと思います。ご意見ありがとうございます。

5. 「JR 四国のバリアフリーに関する取組について」

四国旅客鉄道株式会社お客様サービス推進室

【藤澤分科会長】

四国旅客鉄道株式会社お客様サービス推進室の神野様ご発表ありがとうございます。各種障がい者の方への対応等に取り組まれていると思いますので、引き続き取組の継続のほどよろしくお願いいたします。

6. 「2024（令和6）年度高松空港ユニバーサルデザイン診断ご指摘事項 改善内容報告書」

高松空港株式会社空港運営事業部建物管理グループ

【藤澤分科会長】

高松空港株式会社空港運営事業部建物管理グループの藤澤様ご発表ありがとうございます。中央大学ユニバーサルデザインプロジェクトチームのユニバーサル診断を受けられて色々と改善されたことについてご発表いただきましたが、ユニバーサル診断に当分科会の委員の方も参加されたということで、参加されたときの感想ですとかご意見等についてお聞かせいただければと思います。

【公益財団法人 香川県視覚障害者福祉協会 浅見委員】

昨年10月にユニバーサル診断に参加させていただき、12月に設置場所等の打ち合わせをさせていただいて、年明けには誘導鈴が設置されました。すごくスピーディーな対応に感謝を申し上げます。今、高松空港株式会社空港運営事業部建物管理グループの方のご発表にもあったとおり、できることとできないことのすみ分けというか、非常にいいお話を聞かせていただきました。この10月のユニバーサル診断の時には、朝から夕方までけっこう長い時間空港内をプロジェクトチームの方といっしょに歩いて様々な場所を診断していきました。こういった大きなことを企画すると施設内の改善できるころが洗い出され、また、早急に改善に取り組まれると感じました。なかなか個人での意見などは届きにくいところはございますが、このような大きなプロジェクトで話す解決も早いというのが私の中で印象に残っていることでございます。

とても貴重な時間を体験させていただきありがとうございました。

7. 「NPO法人福祉住環境ネットワークこうちのUD・バリアフリーに関する取組について」

NPO法人福祉住環境ネットワークこうち

【藤澤分科会長】

NPO法人福祉住環境ネットワークこうち様より活動の報告をいただいておりますが、本日欠席されておりますので説明は割愛させていただきますが、内容をご一読いただければと思います。

※四国地方整備局より

「資料5-1：四国地方整備局におけるバリアフリーの取組」

「資料5-2：国土交通省における建築物バリアフリー化の取組み」に基づき説明。

※四国運輸局より「資料6：四国運輸局におけるバリアフリーの取組」に基づき説明。

④ 意見交換

<資料7 意見・要望等の内容及び回答・方針>

【藤澤分科会長】

議題4意見交換に移るにあたり、事前に当分科会委員からいただいております意見・要望につきまして、事業者、自治体等から回答・方針をいただいております。

こちらの回答・方針についてご質問等をいただければと思います。

【公益財団法人 香川県視覚障害者福祉協会 浅見委員】

今回2点要望させていただき、ご回答をいただきました。

2点目のデマンド交通・日本版ライドシェアについては、非常に細かくご回答いただき、特に、車の運転のできない視覚障がい者にとって、公共交通が減少していくということは社会参加の面で非常にバリアとなりますので、今回、ご回答いただけたことが実現するように期待しております。

1点目のJR四国さんへの要望について、お話しさせていただきます。ワンマン電車のことではございますが、昨年度の当会議でも同様の内容を要望させていただいたと記憶しております。その時に、現在ワンマン電車では、録音された音声で行き先、到着時のドアの開閉に関する情報の音声と車内ランプ等の表示により運行に関する情報の提供に取り組まれているということでしたが、これでは視覚障がい者は左右のどちらのドアが開くのかを把握することができません。

以前、要望としまして、この録音した音声テープを到着駅ごとに取り換えて左右どちらのドアが開くのかを音声で流していただくことを要望いたしましたが、対応はできないとの回答をいただきました。しかし、バリアフリー法にございますとおり、障害特性に応じた当事者に対する適切な情報提供が必要でございますし、やらなければいけないことでございます。それで、できる方法として今回要望させていただくのが、運転手に車内放送で左右どちらのドアが開くのかを情報提供いただくことです。

こちらの対応をしていただくことで視覚障がい者は到着までに電車を降りる準備ができます。毎日、電車を利用している当事者でございます私も痛切に感じていることではございます。毎日乗っている電車であれば、案内がなくとも電車を降りる準備をして、開く方のドアへ移動し、降車ボタンのある手すりを持ち安心のための準備ができますが、右か左かどち

らが開くドアかわからない場合は準備ができません。さらに誰かが降車ボタンを押してドアが開いた状態で移動すると、手すりを持つことなく、そのまま電車外へ降りることになりますが、高松駅などの人のいるところであればいいのですが、人のいない駅などでは駅とホームの段差がある場合などは危険を感じてしまいます。ですから、安全安心な移動、降車を考えますとこの声掛けはぜひ実現していただきたいと思います。

先ほど JR 四国さんからの報告の中でもあった無人駅、ワンマン化は二大不自由と考えておりますが、普段利用している無人駅でも、事故による遅延等が発生した場合には、エンドレスでテープの案内が放送されています。最近では多言語での案内もされていますが、このテープだけでは、どれくらい遅れているかなどの詳細はわかりません。詳細情報が得られるインフォメーションボタンを付けてほしいと要望しても、すぐには対応できるものではなく、対応できないものに分類されると思いますが、運転手が右左どちらのドアが開くのかを伝えることは明日からでもできることだと思います。今回の要望の回答の中に、声を掛けていただければご案内とありますが、確かに普段電車を利用していると、運転手の方に優先席まで丁寧に案内していただけるなど、ソフト面での取組が進んでいることは実感しております。しかし、視覚に障害を持った方の降車ための心の準備のために、この運転手による左右どちらのドアが開くのかの声掛けは実現していただきたく要望させていただきます。

【藤澤分科会長】

ご発表ありがとうございます。JR 四国さんの事例発表の時にもいろいろバリアフリーの取組をされているということではございましたが、こちらの要望書について今後の取組のご参考にいただければと思います。

それでは、つづきまして全国脊髄損傷者連合会 香川県支部 田村様、最近の団体等での取組やバリアフリー化の状況について何かご報告いただけることがございましたらお願いいたします。

【全国脊髄損傷者連合会 香川県支部 田村委員】

全国脊髄損傷者連合会 香川県支部 田村と申します。よろしくお願いいたします。今日、会場にきて会議前に藤澤教授とも少しお話しさせていただいた中で、AI などの技術革新が進んできていることを感じました。それがもう少し無人化のところに活用されるようになれば、障害を持った方などの困りごとって減ってくるのではないかと思います。ただ、ハード面については建物などを建て替えない限り、なかなかバリアフリー化の整備は難しいのではないかと以前から思っています。今回、香川県の教育委員会さんの県立アリーナの建て替えに少し関わらせていただきました。バリアフリー設備に関しては、絶対に設計段階で入れておかなければいけないものがあり、エレベーターなどについては香川県さんにはかなり考えていただきました。例えば、会場内の場所によって異なったサイズのエレベーターが設置されていて、小さいものでも最低車いすが2台乗れるサイズのものが設置され、場所によっては4台とか、5台乗れるエレベーターもあります。その他にも、観覧席についても、車いす席だけではなく、色々な場所から観覧できるように手すりを設置しない工夫がされております、確かに、施設見学の際に手すりがないと転倒のリスクがあるのではないかという意見をおっしゃる方もいらっしゃいます。

もし、今日みなさん時間がございましたら帰る際に見学してもらえたらと思いますが、体育館の外観を見ていただくと体育館の入り口付近のスロープがかなり急で、車いすでは上がりにくいのではないかという方もいらっしゃると思いますが。よく見たら横の方から事務所まで行く点字ブロックが敷設された平坦な道があって、その先にはエレベーターが設置されていたりします。このような、パッと見ただけでは気づかないけど、障害を持った方のことを考えて設計されている設備について、我々、当事者側もこの施設はこのようなになっていると団体内に伝えていく必要があると思います。みんなでその設備を利用していかないと、ただの無駄な設備になってしまいます。

各当事者団体の皆さんも新たにできた設備などの情報について、先ほど事例発表でもあった新たにできた松山駅などの話も含めて、四国内もこんなふうになり便利になってきているよとみんなに伝えていただければと思います。お互いにいい社会環境について考えていければと思います。

【藤澤分科会長】

ありがとうございます。JR 四国さんよりご発表いただいた松山駅の事例も、確かに非常に参考になると思います。今後、情報共有いただくための参考としていただければと思います。

社会福祉法人 香川県手をつなぐ育成会 近藤委員からも事前質問をいただいておりますが、回答・方針について何か質問等はございませんでしょうか。事前質問以外でもかまいません。

【社会福祉法人 香川県手をつなぐ育成会 近藤委員】

ありがとうございます。事前に質問させていただいたとおりではございますが、昨年度末頃よりバスの路線、便数等の変更があり、通勤に使える公共交通機関が少し減ったと感じており、また、知的障害を持った方の通勤手段はバスや電車を利用することが多く、車、バイクまた自転車にも乗れないという方もいらっしゃる中で、働く能力があっても、移動手段がなくなることで、働くための障壁となってしまう、働けなくなった方が出てきます。実際、当法人にも減便等により就業時間を短くしなければいけなくなったり、職場や仕事を変えなければいけないなどの相談を受けます。そういった方のことも考えていただき、公共交通について取り組んでいただければと思います。

【藤澤分科会長】

ありがとうございます。公共交通の維持については、各事業者のみだけの話ではなく、公的な団体や当事者団体との協議、連携が必要になってくるかと思います。

公益財団法人 香川県身体障害者団体連合会 岡村委員からも事前質問をいただいておりますが、回答・方針について何か質問等はございませんでしょうか。

【公益財団法人 香川県身体障害者団体連合会 岡村委員】

要望書にも回答いただいておりますが、現在、乗客の多い施設しかバリアフリー化が進

んでいないように思います。しかし、乗客の少ない施設に対しても焦点を当てていただければ、私たちのように地方に住んでいる人にとってありがたいです。

例えば、私の住んでいる近くの駅は単線ですが、特急と交差するところが複線になっており、陸橋を渡って乗らなければいけない時がございますが、障害を持っているものは階段を登ることが困難なため、電車に乗ることができない場合があります。その陸橋にエレベーターを付けていただくことは費用面を考えると難しいと思いますが、しかし、このような小さな駅に対しても今後は焦点を向けていただければと思います。

【藤澤分科会長】

ありがとうございます。なかなか難しい問題ではございますが、今後の施設のバリアフリー化に取り組んでいただく上でのご参考としていただければと思います。

C I L 星空 井谷委員及び一般社団法人 日本発達障害ネットワーク 横田委員より関連する内容の事前質問をいただいておりますが、回答・方針について何か質問等はございませんでしょうか。

【C I L 星空 井谷委員】

こちらの質問については、以前から知っている方のことであり、車いすの方であれば誰にでも起こりうることで、自分たちも気を付けないといけないことですが、当事者と事業者などが一緒に考えていくべきことだと思い質問させていただきました。

回答もいただいており、これが結論ということではなく、今後も継続して考えていくべきことであるし、この踏切だけ、四国だけのことでなく、全国的なことなので、全国に伝えていければと思っています。

【一般社団法人 日本発達障害ネットワーク 横田委員】

発達障害に関係することではないですが、この事故について知る機会がございましたので、また、高知県にも踏切はございますので質問させていただきました。高知の路面電車などはさほどスピードも出ていないと思いますし、急カーブのところなどもあまりスピードは出ていないし、線路の凸凹もあまりないと思います。一方、それに比べると JR 四国さんのレールの溝は大きく、幅が約 6 センチあり、深さもけっこうありました。JR 四国さんも対策として、溝にゴムのパットを入れて、4. 5 センチの深さにしており、踏切のレールの溝に関する問題について何もしていないわけではなく、対策はおこなっていました。ただ、この溝がフラットになっていれば、この事故は起こっていなかったのではないかと考えます。

発達障害に関連しては、誰か近くに人がいれば助けてくれるということです。発達障害、知的障害を持っている子供は誰かが近くにいれば助けてくれる、例えば運転手さんや介護士さんなどです。ただ、このバリアフリーというのは、一人で独立して何かができるというのが基本だと思います。

私も対策について考えました。線路を横切る際に、前輪がレールと直角になるように踏切を渡る。また、前輪を高齢者使用するシニアカーのような少し大きいタイヤにするなど、

対策を JR 四国さんのみに求めるのではなく、自分たちでできる対策も必要であると思います。また、レールの溝の対策として、電車が通行しない時には踏切の区間だけでも、レールの溝のゴムのパットが上昇して、溝を埋める装置を開発できればいいのではないかと思います。そうすれば、今よりももっと安心して暮らせる日本になるのではないかと思います。

昔、ロシアに行ったとき、ロシアの踏切は電車が通過する際に地面から鉄の板が出てきて踏切内には大型自動車も入れないようにする遮断機を設置していました。

日本ではレールの溝にはまらないように（幅 6 センチ、深さ 4 センチの溝がなくなるように）して、全ての人が一人で自由に行動できる社会にしていきたいです。

【藤澤分科会長】

ありがとうございます。こういった事故対策など人命にかかわることなど、先ほど徳島県多文化共生・人権課よりご発表いただいたとくしまユニバーサルデザイン県民会議で、防災なども取り扱ってございましたが、このような問題については、直接関わる業界だけではなくて社会全体として考えて取り組んでいくことが必要ではないかと考えております。さきほど CIL 星空の井谷さんからお話しいただいたように、当事者団体と事業者だけの問題と考えるのではなく、社会全体の問題としてみんなで考えて取り組んでいくことが必要ではないかと思っております。

それではその他にご意見等はございませんでしょうか。

【香川県精神障害者家族連合会 吉村委員】

4 月から JR 四国と高松琴平電気鉄道の半額運賃が決まりまして、皆さん喜んでいらっしゃるのではございます。万博にも行けたなど喜んでいらっしゃる方がたくさんおります。今後とも、高速バスなど精神障害に関する運賃割引について進めていただければ助かりますのでよろしく願いいたします。

【藤澤分科会長】

ありがとうございます。

それではその他にご意見等はございませんでしょうか。

【公益財団法人 香川県老人クラブ連合会 直寫委員】

今回、初めて公益財団法人 香川県老人クラブ連合会の会長として、参加させていただきました。障害を持っている方に関する情報だけかと思っていたのですが、本日の会議は色々と有用な情報やお話を聞かせていただき、われわれ県老連にとっても大変参考になりました。今回いただいた情報は県老連に持ち帰り、会員に情報共有を必ずしたいと考えております。本当にいい意見等を聞かせていただきました。ありがとうございました。

【藤澤分科会長】

ありがとうございます。

それではその他にご意見等はございませんでしょうか。

【徳島県肢体不自由児者父母の会連合会】

今日は素晴らしい会に同席させていただきましてありがとうございます。少し感想を言わせていただきたいのと一つ質問をさせていただきます。

バリアフリースイレにバリアフリーベットが香川県立アリーナや松山駅でも設置されているということで、私はすごくうれしく思っています。徳島県の方でもずっと言い続けておりまして、私の娘や当団体の会員にも重度の心身障害を持ったものがたくさんおり、外出の際には、このユニバーサルベットは非常に有効ですが、なかなか全国でも普及していないというのが現状です。ただ、今回、こちらの会議でバリアフリーベットという文言が多く出てきたことは私にとって非常にうれしいことでございます。また、引き続き普及に取り組んでいただけることを期待しております。また、駅であるとか大きな施設などは私たち障害を持った方たちが出掛けていくところで、トイレは一番重要な場所でありますので、こういった設備が整っていくことを願っております。

JR 四国さんの説明の中に8000系車両車椅子スペースの写真が載っており、非常に興味深く見させていただきました。去年、うずしおに乗って娘と高松に来た時に、車いすスペースに車いすを置いたのですが、娘は重度心身障害のため特殊な車いすに乗っており、重心が高いものとなっていて、振動があると非常に揺れるということがあります。

それで質問したいことですが、バスなどではシートベルトやベルトなどで車いすを床面に固定したりですとか、タイヤ止めしたりすることがあるのですが、電車の中でも同じようにする必要があるのかについて教えていただきたいです。

写真を見ると座席のすぐ横に車いすスペースがあり、非常にありがたいと思いました。娘の様子を見るのに座席のすぐ横に車いすスペースがあると非常に便利なのでありがたいと思っています。

【藤澤分科会長】

海外などのバスもしっかりと固定するようになっておりまして、ハワイのバスは入り口からスライドで車いすの方を乗せることのできる設備があり、非常に優れていると思います。

海外の電車などは、車いすとか自転車などを乗せられる十分なスペースを確保しております。ただ、逆に海外の場合はプラットフォームが低いので、スムーズに電車に乗り込めないという欠点もございます。そういったところにバリアが存在しておりますが、そういった時には、周りの人が自然に手伝ってくれます。日本で「心のバリアフリー」と言っているのは、海外のようにできていないため、推進活動が行われているわけです。海外では30センチくらいの段差（正確には、ある路線のプラットフォームと車両床との高低差が、+150mmから-200mmのアップダウンがある。）があつたりするところもあり、これはハード面におけるバリアですが、周りの人が手伝ってくれるから不自由となっていない

い、いい例か、悪い例か判断が難しいですが、一つの事例として参考にいただければと思います。

【四国旅客鉄道株式会社 お客様サービス推進室】

うずしお以外にも車いす専用スペースには、基本的には車いすを固定できるようなロープが備え付けられておりますが、必ず装着しなければいけないわけではございませんが、走行中に揺れや、急停車、急ブレーキをかけることがありますので安全性を考慮してご使用いただければと思います。

あと、車いすスペースの付近には SOS ボタンを設置しておりますので、もしもの場合には乗務員に連絡できるように設備があります。ただ、特急列車の設備は進んでおりますが、普通列車についても、順次車両の改修を進めてまいりますのでご理解いただければと思います。

【藤澤分科会長】

ありがとうございます。それでは他に意見等はございませんでしょうか。
では、最後に近畿大学 柳原教授より一言いただきたいと思います。

【近畿大学 柳原教授】

最初に一点だけ気になったことがございますので申し上げます。

高松空港さんのカームダウンスペースの件ですが、今、開催されている万博では、カームダウン・クールダウンスペースではなく、クワイエットスペース・クワイエットルームと英語表記されています。カームダウンという単語を使うとイギリスの方なのですが、命令されているように感じるらしく、「ここで落ち着きなさい」と言われている感覚になるようなので、英語の表記について注意が必要となります。またこちらも、イギリス人にとってそのような感覚になるということで、アメリカ人だと捉え方が異なる可能性がございます。

あと、全体的な感想としましては、特に最初のバリフリ BOX[∞]での取組で、出前講座で小学校へ出向いていたり、街歩きなどで地域に出向いて様々な共生社会につながるような活動をされていることが本当に素晴らしいことだと思いました。

というのも、私も学生に対してバリアフリーとかユニバーサルデザインの授業を行っていますが、講義をして実際に車いすに乗ってもらったり、視覚障害の体験をしてもらったり、車いす利用者の方に話をしてもらったり、一部の学生に視覚障がい者の手引き講習を受けてもらったりなどをやっています。なぜこのような体験をやるようになったかということ、体験とか実感するいうところが非常に重要なのではないかと、特に最近より一層強く感じております。これは各大学の建築や土木の学生に対してバリアフリーとかユニバーサルデザインの教育をどうするかを日本福祉のまちづくり学会というところで議論したことがあるのですが、最近の学生さんはチャット GPT などを使って情報収

集等をしていて、そういったツールを使うことで答えは簡単に見つけることができます。レポートを作成させてもすごい精度のものを作成してきます。実際に内容を理解していればいいのですが、理解しなくても正解を出せるような時代になってきていまして、知識というのはあまり価値がなくなってきました。いつどこでもいろんな知識を得られるようになってきています。昔のように本を読み、インターネットの情報を自分で精査してまとめて書くということを飛ばして AI が答えを出してくれる時代になってきて、そのような知識が簡単に手に入るようになっていたので、設計者もバリアフリーをするにはどうすればいいのだろうとなった時に AI に聞けばこの寸法はこうです、ここはこうやればいいですとすぐに答えてくれるようになります。それを本当にいいのかどうかという判断を学生はつけられなくなっているという懸念について議論しました。

ある先生が建築系の学生に図面を書かせた際に、スロープを作るとなった時に、学生もスロープを付けなければならないことは理解しているものの、どれくらいの傾斜のものを付けるのか、あまり緩やかにすると長くなってしまうので図面に収まるようにスロープを入れたところ、けっこうな角度のものとなっていました。ただ、学生はどれくらいの角度でどれくらい大変かが分からなかったため、その後、実際にその角度のスロープを経験してもらって、大変さを実感してもらいました。

この話からも、どのように体験するか、実感するかというところが、大学教育においても重要となってきたと感じています。

そして、これをどのようにして広げていくかが課題であると考えており、徳島県肢体不自由児者父母の会連合会さんがやっているバリアフリ BOX などは、今後、色々なところで展開していくことが重要であると実感しております。

運輸局さんもバリアフリー教室などをやっておられますが、このような取組を継続していただいて、一人でも多くの人にこのようなことを体験、実感してもらって、考えてもらう機会を提供していただくことが重要かと思います。

CIL 星空さんの報告でもあったバリアフリー住宅の話でも、設計してくれるような方々がなかなかそのような実感をされた方がいないということも、バリアフリー化された住宅が少ないということの一つであろうかと思います。

実際に万博では、設計段階の時にバリアフリーやユニバーサルデザイン検討委員会というのを2年間ぐらいずっとやっておりまして、万博の中にデザイナーズトイレという、総額2億円ということで話題となったトイレがありますが、実はデザイナーズトイレを設計した方々の中で、ユニバーサルデザイン会議に意見を聞きに来ていたのが1名の方だけであったと思います。おそらく他の方はユニバーサルデザイン会議で意見を聞くと自身のデザイン等に制限がかかるかもしれないという懸念があったのではないかと思います。ただ、その参加された方は、こういうのが重要であるとか、おそらく自分の中で体験、実感されたことがあって参加してくれたのだと思います。

やはり、そういうような体験、実感してもらうことが重要で、体験、実感する場をいかに増やしていくかが重要となってきますので、このような取組を継続してやって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。

【藤澤分科会長】

柳原教授ありがとうございます。時間が少し押しており、申し訳ございません。今回は各事業者、団体、自治体等のバリアフリー化に関して発表いただき、多くの参考となる情報があつたと思います。また、今回の情報を持ち帰っていただき情報共有いただければと思います。引き続き来年度以降も取組活動についてご発表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。

【事務局】

藤澤先生、議事の進行ありがとうございました。なお、本日の報告や意見交換については、概要を取りまとめたうえで、運輸局HPにおいて議事概要を公表する予定です。

また、本省評価会議へも本分科会の概要を報告することとなりますが、概要作成にあたっては、事前に皆様にご確認いただきますので、よろしくお願いいたします。

4. 閉会挨拶 【四国地方整備局 濱田事業調整官】

5. 閉会