

第2回移動等円滑化評価会議 東北分科会における意見

資料1 東北における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

・震災後に新設された駅でも、線路の片側からしか駅に入れず、近くに住んでいても長い距離を歩かねばならず足の不自由な高齢者や障害者が利用できていない駅が多い。段差の解消だけでなく全体的な円滑利用を考慮しなければ、結局は利用できない。

数字的な目標達成よりも現実的な利用のしやすさをはかる仕組みがあると良いと思う。

・2020年度末までの目標についての表記で一点だけ気になる点があった。それは次の表現。

○「可能な限りバリアフリー化」

○「可能な限り設置を推進」

【可能な限り】とは、非常に曖昧で具体性に欠ける表現なので、目標の文言に使うのはいかがなものか。(6箇所【可能な限り】が使われている)

目標が曖昧な表現だと、達成できたかの評価も、なかなかしにくいので、是非再考をお願いしたい。

・鉄軌道駅のバリアフリー化は順調に推移していると思われるが、先日ニュースにもなったように一部の駅舎の多機能トイレが施錠されており利用者が自由に使えないなど運用面での課題が見られると思う。

・都市公園のバリアフリー化が進んでいない現状が見られる。仙台西道路で南北に分かれる西公園の場合、園路広場便所以上に高架橋によるバリアにより西公園の往来ができない現状がある。

・人が多く行き来する・住んでいる箇所や重点整備地域ではかなりの程度で達成出来ていることは理解できた。ただ、当方はそういった地域に住んでいないので、交通面に関してのバリアフリーが充実してきているとはとうてい思えない。

資料2 基本構想・マスタープランの作成状況

- ・作成状況は全国でも低い中、東北地方は特に低い状況。
自治体にも、必要性・必然性を感じる機会が少ないことも原因ではないか。
東北地方は障害等で移動困難な人が外出を控えてしまう風潮が残っており、周囲だけでなく本人も外出を「できないもの」と諦めていることも多く、バリアフリーの必要性を自治体が意識しにくい面もあるのではないかと。それは「ニーズがない」のではなく、「できないからしない」ことによる“負の連鎖”でしかない。
若い世代の障害者等が近年積極的に外出しようとしている姿が見られる。こうした人々が当たり前に行きたいところへ出かけられるよう、意識改革とプラン作成を進めてもらいたい。
- ・基本構想・マスタープランの作成状況、残念ながら東北地方は低調だが、この原因はどこにあるのか。なかなか進捗しない原因を丁寧に探り、運輸局サイドからも市町村に働きかけをする事も肝要かと思う。
- ・岩手県遠野市では5月末時点で作成とあるが、遠野市の現状を踏まえた上で移動等円滑化促進地区を設定されており、分かりやすくとても良いと思う。
- ・資料1でも述べたように、仙台市西公園周辺の基本構想策定が急務。
- ・“全国における基本構想、304市区町作成、作成率約2割”、という実情はかなり気になる程度に思えた。早急に全国の自治体で取り組んでいただきたいテーマと考えている。

資料3 ハード・ソフト取組計画の作成状況

- ・バスとの乗り継ぎ駅が無人駅だと、視覚障害者や知的障害者、高齢者等は利用が難しい。
- ・接遇は以前よりもずっと向上し、親身・親切な乗務員が増えたように感じるが、車いす利用者が乗り込むのを待たずに発車されたという声や、スロープによる乗降をととても嫌そうにされて利用しにくくなったという声もある。いまだに属人的な部分があることは残念。
研修回数などだけでなく、ソフト面の効果をはかる指標のひとつに、実際の利用者や障害当事者への利用状況のヒアリングがあると良い。
- ・ハード・ソフト取組計画の作成状況に関しては、ハード対策に加えて接遇・研修の在り方を含むソフト対策の強化が打ち出されている。これは東北運輸局が以前から実践されている【心のバリアフリー】にも通じるので、とても大切なポイントかと思った。
- ・資料1でも述べたように、多機能トイレの施錠問題等ソフト面における運用計画が必要。
- ・ハード面については人口が少ないところや高齢化が進んでいるところでどうかということはひとまず置いて、着実に進んでいると思う。ただ、ソフト面での具体的な取り組みや進捗が読み取れなかった。

資料4 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一部を改正する法律について(概要)

- ・「心のバリアフリー」推進は非常に大切な取り組みであるが、「心のバリアフリー」という言葉自体は漠然としていて具体的な内容が伝わりにくい。それぞれで思っている内容も異なっていると思う。使うのであれば、まず「心のバリアフリーとは」という説明を冒頭にしっかりしていただきたい。
- ・「心のバリアフリー」の啓発を小中学生や交通事業者等だけに行うのは十分ではない。子どもは大人を見て育つ。自分の親やほかの大人たちが、たとえば障害者用駐車場に平気で駐車していたり、差別的な言動をしているようでは、意識の成長は難しい。
- ・バリアフリーと障害福祉の学習は決して切り離せない。行政は担当部署を横断して啓発に取り組む必要がある。
- ・バリアフリー適合基準の特別特定建築物に小中学校が入って、高校が入らないというのは、子どもたちの学ぶ権利を侵害してしまう。引き続き通うことができるよう、高校も加えていただきたい。
- ・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一部を改正する法律についての概要ですが、とても分かりやすく書かれてある。(令和2年6月施行分・令和3年4月施行分)
- ・心のバリアフリーの推進に関しては学校教育との連携を図るために、文部科学省と連携する事は大切。と同時に市町村のマスタープランの作成も同時に進行する必要性を改めて感じた。

資料4 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一部を改正する法律について(概要)

- ・さらに教育啓発特定事業を含むハード・ソフトの一体化の予算もきちんと確立することが必定かと思う。
- ・P6に書かれている「交通結節点における移動等円滑化に関する協議への応諾義務の創設」は、非常に大切なポイント。移動等の連続性をきちんと確保することが高齢者や障害者には必須。
- ・ソフト面の対策においては、事業者の研修や学校教育において当事者参画を明記する。必要教材についても当事者の意見を盛り込みながら作成することが望ましい。
- ・「心のバリアフリー」と謳われている。コンセプトとしては大切と思うが、あまりにも抽象的で具体化を目指すときにどこにポイントを置くのか明確になっていないのではと思う。また、このような法令改正は定期的に行われているが、国民に広く周知されてはいないように見える。例えば政府広報オンラインではさほどとりあげられていないように見える(2018年以降情報がないように見える)。

資料5 各団体の取組について

- ・認知症の当事者団体として今回の取り組み資料は参考になる。当会でも支部(都道府県)によっては移動についての中長期的な視点でボランティアに力を入れる地域もある。このような取り組みも今後注目していただければと思う。

認知症の人の外出を支援する「移動ボランティア」育成の場を！(公益社団法人認知症の人と家族の会 大阪府支部 2020/08/03 公開) - クラウドファンディング READYFOR (レディーフォー)

<https://readyfor.jp/projects/Alzheimers-Osaka-Japan>

資料6 岩手県の取組について

- ・多様な取り組みが進められることが理解できた。あわせて利用者・県民がその場で利用された際、どのように感じているかの声が知りたいと思うので、利用者の声が反映される手法を明示していただきたい。

資料7 東北運輸局の取組について

- ・多くのバリアフリー教室を開催されていることは素晴らしいことと思う。一方で、「心のバリアフリー」を学ぶには、当事者体験や介助実習だけでは不足している気がする。
心のバリアフリーとは「特別扱いすること」ではない。「同じ人間だ」という認識のもとで、自立を尊重しつつ、必要な時に手を貸し、困ったときには気軽に手助けを求められる関係であること。障害福祉分野と連携して、障害者理解、当事者の声を取り入れる教室を開催していただきたい。
- ・東北運輸局の取り組みについては、10年間バリアフリーリーダーを努めていた私にとって、間近に見ていたのでもとても身近に感じている。特に東北運輸局は以前から【心のバリアフリー】に力を入れ、バリアフリー教室を積極的に開催。これは毎年毎年、きちんとバリアフリーの種を蒔いている証。素晴らしく思う。継続は力なり。
- ・バリアフリーマップの作成をもっともっと進め、障害者も高齢者も安心して外出できる街作りを進めることも大切かと思う。
- ・研修においては当事者団体との連携を必須とすること。また社協と連携するのであれば社協から地域の当事者に参加してもらうよう要請することが望ましい。
- ・今回の資料ではバリアフリー教室の開催の点を中心にアナウンスされています。教室を行い、受講した方々の意識やその後の交通機関、スポーツ施設、旅館での効果についても声やデータを取って報告していただきたい。

参考資料1 評価会議、地域分科会及び特性に応じたテーマ別意見交換会における主な意見

- ・「当事者の声が継続的に反映される場であってほしい」というような声が多くみられた。この場が当事者の不満を聞くだけの「ガス抜き」の場として使われないよう、実際の法案作成の議論に役立てる道筋を作っていたきたい。
- ・当事者の声もちろん大切だが、提供者としての交通事業者にも、また行政にも、現実にはさまざまな事情や都合があるはずで、それぞれの声を出し合うことで現実的な取り組みの方向性や相互理解が進むのではないかと思う。
- ・実際に意味のある意見交換の場とする意向であるなら、指標達成度の確認等の資料で済ませられる部分よりも意見交換の時間を重視して進行するのも良いのではないか。
- ・特性毎の主な意見(聴覚障害)の中で、基本方針の目標達成状況に聴覚障害についての項目がないとの意見があったが、その通りだと思う。何年と比べてどのくらい改善されたのかデータを数値化して分かるようにしてほしい。これによって聴覚障害者の方からもさらなる改善が必要かどうか判断できるのではないか？
- ・電光掲示板がどのくらい設置されているのか、駅や電車内など。見える化して分かるようにしてほしい。
- ・各県の先進事例やミクロ的な話も大切だが、人口減少の課題等東北を俯瞰するような意見も必要であると考えます。
- ・さまざまな意見があることが理解できて興味深い資料だった。だが、資料を見ても多様な取り組み、課題があるという事で一カ所・一部門でとりまとめ話を進めるのは難しいのではと感じた。

参考資料2 バリアフリー法に基づく基本方針における時期目標について(中間とりまとめ)(概要)

- ・「心のバリアフリー」について、国民への意識啓発のような漠然とした目標しか上がっておらず、全く足りないと感じる。国民への啓発と同時に、事業者や自治体等の学びの場づくりが必須である。
- ・バリアフリーが設備的なものだけではないという認識にシフトしてきたことは素晴らしい。実現のためには、まちづくりだけでなく、高齢・障害福祉等との連携が絶対的に必要。横断的に研究している学識者の意見などを聞きながら進めていただきたい。
- ・各目標値が具体的に出されているが、心のバリアフリーについて抽象的な印象である。
- ・ハード面の目標については事業者や自治体の努力である程度見通しがつくかと思われる。ただ、心のバリアフリーについては住民意識が重要に思えるので学校教育や、地域での差別意識の排除、認知症では認知症サポーター養成講座に力を入れているが、バリアフリーサポーターのような意識を持った住民を育てることも必要かと思う。

その他、意見要望等

- ・これまで何度か話しているが、分科会だけでは時間が限られていること、県や市との直接のやり取りができないこと等から、各県域での分科会開催をお願いしたい。

その他、意見要望等

・各種の取り組みや資料でも、案内表示等のユニバーサルデザイン化(わかりやすく見やすいデザイン)を促進という事が進んでいるかと思う。このこと自体は評価できるが、認知症の方については、今までのデザイン・表示方法・見え方が突然変わることで混乱することもある。こういった現実も考慮していただければと思う。

・8月に国土交通省より以下の情報発表があった。東北でも特に宮城県仙台市では東北福祉大学を中心に若年性認知症の方の活動が積極的に行われていると理解している。このため国と並行して地方分科会でも重点的に取り上げていただきたい。

報道発表資料:認知症の人を対象とした接遇ガイドラインの検討
～令和2年度第1回「公共交通事業者等における認知症の人への接遇ガイドライン作成のための検討会」の開催～ - 国土交通省

https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000248.html

・新型コロナウイルスの影響で今までの移動・行動意識での生活は難しいと考えている。社会的弱者の行動について新しい生活様式に関して早急に社会への理解につながる指針がまとめられればと思う。

・今年には新型コロナウイルスのパンデミックが起こり、2020東京オリンピック・パラリンピックも来年に延期となった。またインバウンドの激減によって観光業、運輸業、その他すべてに影響が出ている。

さらに私たち市民ひとりひとりに【ウイズコロナ】の新しい生活様式が求められている。

こういう今までにない未曾有の現状と対峙する中で、本当に大切なもの。本当に必要なもの。本当に守り抜かなければならないものや生き方が問われている。

コロナに感染した人へのバッシングや差別。医療従事者や介護従事者へのいわれのない偏見。私はとても残念で、悲しい。【心のバリアフリー】とは、差別や偏見をなくし、ひとりひとりが安全安心な生活が出来るための重要なテーマ。今こそ、障害のある人も無い人も、高齢者も若者もみんなが相手を思い、その立場を想像し、寄り添うことが肝要かと思う。東北運輸局の取り組みが、その一助になると私は強く確信している。