

## 第1回「ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会」 議事要旨

■日時:平成 16 年 10 月 15 日(金) 13:00~15:00

■場所:メルパルク東京 4 階 孔雀の間

### ●野村座長【日本大学理工学部教授】挨拶

- ・バリアフリーは、45 年くらい前から取り組みが始まった。この間、考え方も随分変わってきた。
- ・1990 年に、アメリカ障害者法の制定に伴って、ユニバーサルデザインの考え方が入ってきたが、現在でもユニバーサルデザインの考え方は、正しく理解されていない。原因として、外来語であるため、各自が自由に解釈していることがあげられる。また、ユニバーサルデザインの考え方も、少しずつシフトしている。
- ・福祉のまちづくりについても、当初は車いす利用者が対象だったが、今では全ての市民が対象である。狭い意味での福祉から公共福祉へと考え方が変わってきている。また、取り組みについても、当初はスロープや手すりなど、ハードが中心だったが、今ではソフトを含めて生活できることが目的となっている。
- ・当懇談会では、共通理解を持ちながら、議論して、今後の国土交通省の施策に反映できればと思う。

### ●議事

(フリーディスカッション)

#### ○松尾委員【日本放送協会解説委員】:

- ・車については、例えば座面が回転して乗り降りしやすいものが登場するなど、利便性が向上している。個々の要素技術はここ数年で随分進んできており、これをいかに地域に広げていくかがポイント。コストを下げることと、地球環境に負荷をかけないことが重要。

#### ○東委員【ホテルオークラ常勤監査役】:

- ・ホテル業界については、ハートビル法に沿って、かなりのところでバリアフリー化を推進している。例えば「The Hotel index」を発行し、バリアフリー対応客室やトイレ等の有無の情報を提供している。インターネットでも見ることができる。
- ・旅館やビジネスホテルなどの規模の小さいところは、費用負担が問題となっている。容積率アップなどの優遇措置はあるが、必ずしも集客増にはつながらない。
- ・業界としては、サービス料をいただいていることから、障害者、高齢者の介助サービスは当たり前との考え方。障害者、高齢者接客マニュアルをビデオで作成するなど、ソフト面に力を入れて教育している。

**○伊東委員【(社)全国乗用自動車連合会理事長】:**

- ・タクシーは、高齢者や障害者の移動に最も適した交通手段。ドアツードアで移動でき、乗り換えが不要。最近の介護タクシーでは、自宅の部屋から目的地(病院の診療室など)までも移動できる。バリアフリーではなく、バリアレスである。
- ・ただし、バスや鉄道に比べて運賃が高い、利用者の伸び悩みと供給過剰によるタクシー会社の体力の低下、運転者全てが心優しいわけではないことなど、別のバリアがある。

**○尾上委員【(NPO法人)DPI日本会議事務局事務局長】:**

- ・自治体のまちづくり条例では、精神障害者や知的障害者を含む全ての人を対象となっているが、ハートビル法や交通バリアフリー法は高齢者・身体障害者に限定。特に障害者が身体だけに限定されている。この点をどうするかが課題である。
- ・大阪では古い施設の場合を除いて、始発から終電までエレベーターが利用できたが、東京では時間に制約がある場合が目立つ。大阪市の「ひとにやさしいまちづくり」にあるように、「いつでも、どこでも、誰でも、共に使える」という視点が必要である。
- ・ここ 10 数年の間に、補装具などが随分普及した。以前は手動車いすが主だったが、最近では電動車いすが増えてきて、上肢障害などの人も街に出られるようになってきた。しかしながら、車いす利用者全てがエレベーター等のボタンを押せるわけではない。大阪の地下鉄では、1 度呼び出しボタンを押せば(誰かに押してもらえば)、地上から改札、改札からホーム階と別の階に自動に行けるようにしている。それほどお金がかかるわけでもなく、閉じ込め防止になるので、他の地域でもぜひ、検討していただきたい。
- ・より進んだ機器を開発する際には、当事者参画を進め、そのニーズを拾い上げていくような仕組みをつくることが重要である。

**○加賀見委員【(株)オリエンタルランド代表取締役】(佐藤委員代理):**

- ・TDR では、高齢者が年間約 31 万人、車いす利用者が年間約 2.6 万人程来訪するが、これらの方々をディスアビリティゲストとして位置づけている。
- ・TDR では、バリアフリー分科会を設け、討議、活動を行っている。全体方針の決定、中長期的計画策定、各種調査、施設改善、従業員の教育プログラムの作成など。また、いろいろな団体の人と園内を歩いて問題点を指摘してもらおうウォークスルーを実施し、施設やサービスの改善に活かしている。
- ・教育プログラムについては、まず、入社時に全員が受ける。また、オンステージ従業員用プログラムを、ガイドラインに沿って行っている。従業員の自主的な活動として手話を習うなどの取り組みも行われている。新しい情報が入ると、常にプログラムに取り込むようにしている。人にやさしい接客を基本としている。

**○梶原委員【(社)日本病院会常任理事】:**

- ・日本病院会は、全国約 3,000 の病院で構成している。ハートビル法、交通バリアフリー法以外に、医療法で廊下幅等の設置基準が厳しく決められている。財団法人日本医療機能評価機構 (<http://jcqhc.or.jp/html/index.htm>) が、病院の施設等の第三者評価を行っている。
- ・介護保険分野の施設も、配慮がなされているが、古い施設は対応できていない。建て替えコストや資金調達が課題である。
- ・連続性確保については、地域格差が大きい。昔からの城下町などは社会資本が充実しているが、漁師町や宿場町から発展したようなところは整備が遅れている。

**○河村委員【(株)虎ノ門実業会館代表取締役社長】:**

- ・地下鉄駅にビルが直結しているため、多くの方に利用いただいているが、オフィスビルの管理上、事業者と調整の上、夜 23 時で連絡通路を閉めている。多くの人に便利な建物でありたいと思っているが、セキュリティ上、24 時間開放は難しい。当懇談会での知恵を活用させていただきたい。

**○黒崎委員【(財)全日本聾唖連盟副理事長】:**

- ・聴覚障害の問題について、いろいろ考えていただければと思う。(事務局からの)整備状況報告でも、段差解消や点字ブロックはあったが、聾唖者対策の項目は入っていない。自分たちも、もっと伝えることが必要だが、問いかけが少ないのも事実である。例えば、会議室の放送設備は聞こえる人がより明瞭に聞くためのものであり、聞くことができない聴覚障害者用の設備はない。話している内容が文字で表示されれば大変助かる。
- ・聾唖者は一見、健常者に見えるが、例えば電車が急に止まった場合、原因や、どう対応すればいいかなどの情報入手が他の人より遅れる。このようなことをもっと理解してもらいたいと思う。
- ・以前、ハートビル法改正時に話し合った内容は、結局努力義務になった。これらがきちんと義務化されていけばと思う。

**○兒玉委員【(福)日本身体障害者団体連合会会長】:**

- ・先日、小児麻痺の患者 2 名と一緒に山手線に乗った。優先席に座っていた高校生に席を譲って欲しい旨、お願いしたところ、「俺もくたびれてるんだよ、こんな混雑する時間に乗ってくるんじゃない」と言われた。施設、設備のバリアフリー化が進んできたが、心のバリアフリー化の大切さを痛感した。
- ・優先席については、冬場になると、ホームレスがずっと占有していて、利用できない場合がある。なんとか対策を考えていただきたい。また、扉が開くと、優先席に急いで座って、化粧をしている人もいる。
- ・みなさんとこれから考えていきたい。

**○笹川委員【(福)日本盲人会連合会長】:**

- ・本懇談会では、是非障害当事者の意見が十分反映されるような討議をしていただきたい。
- ・安全性がまず確保された上で、次に利便性を考えるべきである。
- ・音声による誘導を入れて欲しい。誘導用ブロックが随分整備され、大変助かっているが、欠点は行き先がわからないこと。
- ・東急電鉄世田谷線に、新型車両が導入された際、当初はホームと車両の床の間に段差があったが、しばらくしたら、ホームを持ち上げて段差が解消されていた。大変よい取り組みだと思う。

**○佐藤委員【サントリー(株)不易流行研究所部長】:**

- ・心のバリアフリーは、今のままではうまくいかないと思う。交流空間やコミュニケーション方法について、考えていかないといけない。
- ・バリアフリー技術や設備でできないことに取り組んでいかないと、解決できないことがある。

**○杉浦(浩)委員【東京都都市整備局技監】(谷崎委員代理):**

- ・都内 7 区 5 市で基本構想を策定した。まだまだ少ない。都としては、手引き作成や様々なバックアップを行っている。
- ・各団体とも、財政的に厳しい。基本構想は作ったが、線、面的、総合的な整備が進まない。例えば駅の中はバリアフリー化されていても、目的地までの連続的なバリアフリー化がされていないため、たどり着けない。
- ・東京都内には、約 680 の駅がある。大きなターミナルもあり、画一的な整備は難しい。関係者も多く、調整や適正な費用負担方法等を決めておく必要があるのではないか。
- ・バリアフリーは、「物理」「制度」「情報」とこれをつなぐ「心」について考えないといけないと思っている。

**○高橋(儀)委員【東洋大学工学部建築学科教授】:**

- ・建築設計者への浸透が遅れていると感じる。ハートビル法に関しても現在は、義務化され仕方なく取り組んでいるが、当たり前のこととして捉えるようにならないといけない。
- ・バリアフリーとユニバーサルデザインが対立概念のように捉えられている場合もある。
- ・自治体への普及、浸透をどのように進めるか。特に乗降客数 5000 人/日未満のところをこれからどうしていくか。基本構想策定のガイドラインの見直しも不可欠。
- ・財政難、人口減少、高齢化が進む中で、社会基盤整備をどのように進めるべきか。
- ・住宅の対応がなかなか進まない。基準に合致した新しいものはよいが、老朽化した公営住宅等では中々住み替えが進まない。1 人 1 人の必要な人に政策が届いていない。
- ・学校など、国土交通省以外の省庁の管轄施設のバリアフリー化、UD化についても、今回、触れておかないといけないだろう。
- ・利用者、市民参画とは何かという点についても考えないといけない。基本構想策定まではいい

が、その後、まちづくりにいかに参画していくか等、ある程度方向性を出しておくべきである。

**○高橋(玲)委員【(株)トミー安全・環境統括室社会環境チーム】:**

- ・ここ 10 年間で、街が随分歩きやすくなった。ハード面が整備されてきたことに加え、かなりの人が気軽に声をかけてくれるようになった。
- ・視覚障害者にとってのバリアフリーの要素としては、1) 誘導用ブロックや音声誘導装置などのハード面での整備、2) 駅や建物の構造、時刻表、乗り換え方法など、移動をより安全かつ楽にするための情報提供、3) 人とつながれる手段(人的援助を受けたいときに受けられるシステム)の保証の3つがあると考える。
- ・2)については、最近、的確な情報がインターネット上で入手できるようになり、心強く感じている。
- ・3)の人とつながれる手段の保証は重要。困った時、それを周囲の人に伝えるための手段があり、相手は援助できる体制にある必要がある。例えば、駅員さん等に案内をお願いしたいと思っても、駅員さんがどこにいたかが分からなかったり、忙しそうで頼みにくく気後れすることがある。騒音の大きな場所では、人の気配を察知できず、自分から周囲に助けを求めることもままならない。また、視覚障害者にとって、タクシーは便利な交通手段ではあるが、街で手を挙げてタクシーを捕まえることは、タクシーの存在が見えない状態ではなかなか難しい。今後、そのような分野でITなども駆使した解決策が生まれてくればと考えている。

**○土野委員【岐阜県高山市長】:**

- ・高山市は高齢化率が 21.5%。障害者手帳所有者が 5%。このような状況の下、平成 8 年ごろから、バリアフリーに取り組みはじめた。
- ・年間 300 万人が訪れる観光都市。観光客の中にも、高齢者や障害者は多い。
- ・バリアがどこにあるのか、どういうバリアがあるのかを把握するために、障害者モニター旅行をこれまでに 14 回(参加者数 250 名)行ってきた。ここでいただいた意見を具体化しつつバリアフリーを進めており、それなりに成果も上がってきているが、次々といろいろな問題が出てくるというのも事実である。
- ・行政だけでなく、最近は民間でも積極的な取り組みが見られるようになってきた。再訪してくれる障害者からも、評価していただいている。さらに充実させていきたい。

**○秋山委員(座長代理)【東京都立大学大学院都市科学研究科教授】:**

- ・1)ユニバーサルデザインは欧米からの輸入文化。日本の文化にどう合わせていくか、2)河川、森林、文化財などの、自然、歴史、文化とバリアフリーをどのように考えるか、3)要介護老人を、まちづくりの側からいかに減らすか、の3つの視点で考えることが必要である。
- ・国と地方公共団体は、窓口が多すぎる。もう少しわかりやすくすべきである。
- ・道路運送法 80 条(有償運送の禁止及び賃賃の制限)のその次をどうするかが課題。市町村の意識が低く、NPOの方が頑張っている現状がある。

**○妻屋委員【(社)全国脊髄損傷者連合会理事長】(大濱委員代理):**

- ・知的障害者、精神障害者に対する心のバリアフリーがかなり遅れている。
- ・点から面に、整備がかなり進んできたが、ユニバーサルデザインによる多機能トイレ化の結果、一般の人も利用するので必要な時に使えない等、かえって車いす利用者に使いづらくなる問題が起きている。一般のトイレの間口を少し広げ、手すりをつけるだけで使えるようになる車いす利用者も多い。
- ・障害者用駐車場について、ハートビル法では車いす利用者用となっているが、交通バリアフリー法では身体障害者用になっている。車いす利用者は、車からの乗降の際、ドアの開閉スペースが必要。アメリカでは、罰則規定を設けている。日本ではなじみにくいかもかもしれないが、罰則も視野に入れて検討する必要があるかもしれない。

**○富田委員【東日本旅客鉄道(株)常務取締役総合企画本部副本部長】(深澤委員代理):**

- ・エレベーター等の施設整備を進めているが、財源の問題が悩ましい。
- ・設備的に難しい駅が残ってきている。工事が長期化・大規模化するので、この間の安全性や利便性確保等のソフト対策が課題である。
- ・新技術の開発、普及が進んできている。2年後には、スイカとパスネットが共通化される。案内表示へのLED採用等、分かりやすい仕組み、スムーズに利用してもらえるようなシステムの実現に向け努力しているところ。

**○豊田委員【元全日空客室乗務員 手話通訳者 NHK手話ニュースキャスター】:**

- ・航空機は、ハード面の整備と客室でのソフト面でのサービスは充実してきている。しかし、航空機を利用する旅客は、飛行機搭乗までのアクセス、降機後の目的地までのアクセスに支障をきたす場合があり、連続性の問題が出てくる。以前、ある航空会社で聴導犬の利用が断られた例がある(補助犬法施行前)。客室内では、乗務員が手話で対応するので問題ないというのが理由だった。しかし、機内はよくても、着いた先の知らない土地で一人になった時、頼りになるのは補助犬しかいないということまで理解が及ばなかった事例である。
- ・重度の全身障害を持った人が海外旅行をあきらめた例もある。航空会社が用意した車いすで搭乗前に長時間待つのが困難なのが理由である(国際線も、搭乗口まで自分の車いす利用を希望したがかなわなかったため)。飛行機を利用してくれた旅客には快適な空の旅を提供できるよう努めることができるが、その前に搭乗をあきらめている人も多いのではないかということにも思いを馳せるべきと感じる。

**○西村委員【(社)日本バス協会理事長】(和田委員代理):**

- ・全国に約10万台のバスがあり、うち約6万台が路線バス。路線バスの約2割がバリアフリー法に適合しているバスであり、そのうちの約半分がノンステップバス。

- ・2年ほど前から、ユニバーサルデザインバスの開発を進めてきたが、そのバスが国の認定制度に乗り、今年から導入が始まった。
- ・バス事業は、マイカーに押され、最盛期の半分の乗客。地方を中心に経営は厳しく、なかなか新車を購入できない状況である。

**○八方委員【東京急行電鉄(株)常務取締役鉄道事業本部長】(内藤委員代理):**

- ・世田谷線は、約 5km の軌道線。以前はいわゆる路面電車が走っており、ステップが二段あった。
- ・新型車両化は以前から検討しており、将来のバリアフリー化をにらんで、三軒茶屋駅の改修時、ホームのかさ上げをしやすい構造にした。新型車両導入時に一晩でかさ上げできた。
- ・全部で9編成あるが、順次新型車両に変えていくと時間がかかるので、1年半で全ての車両を更新した。
- ・鉄道事業者の課題は、JR 東日本の深澤委員代理の意見と同じ。
- ・ソフト面の取り組みとしては、日本ケアフィットサービス協会(NPO)が認定しているサービス介護士資格を、約 900 人の係員のうち約 500 名が取得。他の鉄道会社でも同様の取り組みを始めた。

**○原田委員【(株)東武百貨店顧客サービス部長】:**

- ・ハード面については、新規開業や大改装時でないと、抜本的な対応はなかなか難しい。
- ・百貨店業界は、この 10 年間に 1 兆数千億円売り上げが減少しており、経営環境は厳しい。
- ・このような中で、当社ではソフト面の対応が重要と考えている。1992 年から、全日本聾唖連盟のご協力により、社員の手話通訳研修を行っている。
- ・また、ハンディキャップ体験研修にも取り組んでおり、他の百貨店からも参加がある。最近、同じ研修を始めた百貨店もあるとのこと。1992 年の池袋店大改装で、ハードは概ね OK だと思っていたが、自分も研修に参加してみて、不十分な点が発見できた。スロープや手すりの位置を変更するなど、活かしている。この研修は、高齢者や妊婦対応にも役立つ。
- ・まだまだ十分ではないが、できるところから取り組んでいきたい。

**○村上委員【東京建築士会副会長】:**

- ・これまでも、研修会やバリアフリーのまちづくり運動などを行ってきたが、まだまだ十分ではない。
- ・せっかく作った公園のバリアフリートイレに、ホームレス対策などで鍵がかかっている使えないといった例もある。カードキーの採用や貸し出しなど、管理方法で対応できないだろうか。施設をうまく使っていくソフト面をもう少し考えてもいい。
- ・セキュリティーとバリアフリーの関係をどう整理するか。業界全体で指導していくような仕組みが必要。物理的な意味での面的な広がりも必要だが、違った意味での面的な広がりも必要。

**○村岸委員【大阪府建築都市部技監】:**

- ・大阪府の取組みとしては、昭和 56 年 国際障害者年を契機に翌年福祉のまちづくり指針を策定したが、民間を上手く誘導できなかった。そこで平成 4 年 大阪府福祉のまちづくり条例を制定した。建築確認の前に、府または特定行政庁等に申請の事前協議をするというような内容。平成 14 年には条例改正を行ったが、その際 DPI の尾上さんにも検討に参加いただいた。
- ・新規建築物はいいが、既存施設をどうするか、また、整備基準のレベルアップ等が今後の課題と考えている。
- ・駅舎のエレベーター化も早くから取り組んでいる。平成 4 年から、補助を行っており、大阪府のエレベーター設置率は高いと思う。
- ・直接は懇談会の議論とは関係ないが、大阪府では障害者団体と協働し、府営住宅の一部をグループホーム化している。全国事例の 40 数%は大阪府のものだと思う。また、回転ドアについての条例化も、府議会で検討中である。

**○山本委員【鹿島建設(株)取締役】(井田委員代理):**

- ・3 年前から建設設計本部内にユニバーサルデザインに関する組織を設けている。
- ・我々が設計・施行した施設において建物が原因で施設利用者が怪我をしたり、安全性が脅かされたりすることのないことをまず第一の課題と考えている。
- ・障害者とそれ以外と、明確に分けられないケースも多いと思う。例えば、駅など人の非常に多い場所では、少しだけ足が悪い人や少しだけ目が悪い人も、事故に遭う可能性が高くなる。こうした状況も踏まえ、ユニバーサルデザインは、想像力を大いに働かせて取り組みたい。
- ・建物の設計から竣工後のフォローまで含め、丁寧に建物を仕上げることを心掛けている。階段の踏み面など、配色や仕上材料の選び方によっては上から段が識別しにくくて転倒事故などに繋がることもある。色使い、素材等きめ細かく配慮していくべきであり、考えるべき課題は多い。

最後に、野村座長より、第2回懇談会では川内委員【一級建築士事務所アクセスプロジェクト主宰】よりユニバーサルデザインの観点からプレゼンテーションをいただきたいとの提案があり、川内委員からの了承を得た。

以上