

第3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 17 年 1 月 25 日(火) 17:00 ~ 19:00

場所:弘済会館 4F・萩の間

(1)プレゼンテーション

土野守委員のプレゼンテーション

- ・ 高山市は、岐阜県北部に位置し、現在人口 67,000 人の都市。平成 17 年 2 月 1 日、周辺の 9 市町村を編入して「新高山市」がスタート。面積が現在の約 15 倍、人口は3万人増え約 97,000 人となる予定である。
- ・ 高山市は観光を主たる産業とし、毎年 300 万人台の観光客を迎えている。
- ・ 「高齢者や障害のある方、あるいは全ての市民が暮らしやすいまち」、「訪れる人にとって過ごしやすいまち」をまちづくりの理念に掲げ、安全で安心して快適に暮らせるバリアフリーのまちづくりを進めている。福祉と観光が融合するような福祉観光都市の実現を目指している。
- ・ 平成 8 年ごろからバリアフリーのまちづくりに取り組んでいるが、当時、バリアフリーのまちづくりの事例は全国的にも少なく、どのような方法で進めていったらよいかを模索していた。本来であれば、委員会等を設置して有識者等の方々に議論いただき、その結果等を踏まえて計画を策定し、実施にうつすという手順が行政として一般的であるが、これでは非常に長い時間を要してしまう。幸い高山市は小都市であり、意思の伝達がしやすいということもあるため、そのような手順で進めるよりも、当事者の方に街を見てもらって問題点を出し、それを一つ一つ解決するかたちでバリアフリーのまちづくりを進めようと考え、モニター旅行を企画した。これまで 14 回のモニター旅行を実施し、延べ 307 名の方の参加を得ている。
- ・ モニター旅行の初期の主な意見として、ハード面では「道路のでこぼこや段差が多く、介助なしでは市内の移動ができない」、「車いすで入れる店舗が少ない」、「ホテルの部屋、トイレや浴室に段差があり使いにくい」といったものがあった。また、ソフト面では「町全体としては親切だが、店員が障害者自身ではなく、介助者に問いかけている」、「喫茶店で車いすでの入店を断られた」、「観光の人力車に邪魔だといわれた」というような指摘もあった。
- ・ 最近では、「トイレが清潔で非常に驚いた」とのお褒めの言葉もいただいているが、その一方で、「誘導ブロックが通行の妨げになる」、「視覚障害者の方から、段差を解消した結果」道路が平坦すぎてどこを歩いているかわからない」、「盲導犬は平らな道ではとまらないので交差点が心配である」、「歩く際に足の裏に感触を得られるような工夫が必要だ」、「誘導ブロックが劣化している。途中で途切れている」との意見もいただいている。また、聴覚障害者の方からは「緊急情報は文字で伝えて欲しい」、「ボランティアガイドなど人的な対応が必要」、「タクシーなどにも筆談用紙を用意して欲しい」等の意見もいただいている。これらの課題について、

予算面等の制約もあるが、種々の対応をしているところである。

- ・ 道路改修については、安全な道を高山駅を中心とした1km圏内を重点整備区間とし、主要公共施設や福祉施設等を結ぶ幹線道路の段差解消等の整備を進めている。段差の解消については、5cm以上の歩車道段差を2cm以下としたり、横断勾配を5%以下にする等の整備を行っている。また、段差自体を無くしたうえで歩道にカラー舗装を施し、歩車共存型の道路の整備も進めている。国の補助等を活用しつつ、これまで6億円をかけてきているところであり、現在は年間大体1kmぐらいずつ、1億円程度をかけて道路改良にあたっている。
- ・ 側溝については、車いすの車輪やハイヒールのかかるとの指摘があったため、溝幅を1cm以下のものに取り替える改修を約350ヶ所で実施した。
- ・ また、障害者・高齢者の方々等がまちを歩く際に一番心配なのが公衆トイレであるとの意見が多かったため、公衆トイレの整備に力を入れている。当初は、車いす使用者の利用が可能なトイレの整備を進めたが、小さい子ども連れの親子等、誰でも使える多目的トイレの整備が必要との意見があり、現在市内約90箇所の公衆トイレのうち、約40箇所を多目的トイレに改修した。公共施設や民間施設のトイレについても約80箇所が車いす対応型又は多目的型となっており、合わせて約120箇所が使いやすいトイレとなっている。人口に対する割合としては、全国一密度の高い設置状況ではないかと考えている。
- ・ さらに、最近では膀胱や直腸機能に障害を持つ方が増えているため、市内8箇所にオストメイト対応型トイレの整備を進めるとともに、公衆トイレ内に大人のおむつ使用者がおむつ交換できるユニバーサルシートの整備を予定しており、より多くの方が安心して外出できるような取り組みを行っている。また、こうしたトイレを整備しても不潔であったり、においが強いというようなことがあってはならないことから、清潔を心がけ、こまめに清掃等を実施している。
- ・ 民間施設等においてもバリアフリーに対する意識が高まってきている。市内のタクシー会社では、高齢者などの利用者の方が乗降しやすいよう、後部座席が座りやすい方向に回転するサポートシートを装備するなどの改良を進めている。タクシーの改修費は1台につき30万円程度かかるようだが、市から1台につき15万円の補助を行っている。
- ・ 特に観光関係の施設等でバリアフリー化が進められている。ホテルでは、障害をお持ちの方からの「大浴場に入りたい」との要望を受け、車いすの方が直接大浴場で入浴できるような設備を設けたところもある。また、ユニバーサルルームや、目の不自由な方のためのコントラストルーム等の整備も徐々に進んできている。その他、病院等の公共施設における段差解消等にも積極的に取り組んでいただいているところであり、こうした取り組みに対し、市では最大200万円までの補助を行っている。
- ・ ハード面のみならず、情報バリアの解消等、ソフト面での取り組みも非常に重要であり、駅前の観光案内所等市内5箇所にバリアフリー観光情報端末を設置している。この端末機は、車いす使用者が利用しやすい高さに設置してあるとともに、視覚障害者の方については音声による案内、聴覚障害者の方については文字や手話アニメーションによる案内もできるように設定している。また、市の公式ホームページについても、音声による読み上げや文字拡大など、

JIS規格に合わせたものとしている。使用言語についても、英・独・仏・中・韓・スペインなどの7ヶ国語で表記する言語のバリアフリー化を進めている。

- ・ 観光でお越しいただく高齢者・障害者等のために、様々なマップや冊子を作成している。高齢者、車いす利用者向けの「車いすお出かけマップ」においてはトイレ等の施設について詳細な情報を提供している。視覚障害者向けには「指と音でたどる観光マップ」を作成し、点字や付属のCDの音声により観光情報を提供している。
- ・ また、市内飲食店の出入口の幅や段差の有無、あるいは車いすのまま入店が可能かどうかなどの情報を掲載した「グルメマップ」を作成するとともに、各事業者向けには「人にやさしいコミュニケーション365日」、「おもてなし365日」、「ホスピタリティ365日」等の冊子を配布し、障害者や外国人の方々への対応方法等につき、普及啓発を図っているところである。
- ・ 今後のソフト面での取り組みとして、社団法人交通バリアフリー協議会と連携し、ユニバーサルe-ステーション事業を立ち上げ、平成16年度より3ヶ年計画で取り組んでいる。高齢者、障害者及び初めて高山市を訪れる方(=情報弱者)等を対象に、音や光を利用した実証実験を行い、その評価を踏まえつつ、移動の利便性や安全性の促進を図るための情報提供方法を検討し、まちづくりに反映させていくこととしている。
- ・ 内閣府の認可を得た地域再生計画では、「誰にもやさしいまち」「住みよいまちは行きよいまち」という考え方の下、道路・トイレをはじめ、民間施設のバリアフリー化、情報通信技術を活用した情報提供、土地区画整理事業の手法による高山駅周辺の改良及び「誰にもやさしいまちづくり条例」の制定などの施策により、安全、安心、快適なバリアフリーのまちづくりをさらに充実・徹底させていくこととしている。
- ・ バリアフリー化を進めた結果、その中に新たなバリアを生み出すといった問題もあり、バリアフリー施策というものは終わりのないエンドレスな事業と考えている。また、高山市には2つの伝統建造物群保存地区、国の指定重要伝建群があり、これらを整備・保存しつつも、歴史や伝統とバリアフリーを融合させていくことが必要ではないかと考えている。

三星昭宏委員のプレゼンテーション

交通バリアフリーの諸課題

- ・ 交通バリアフリー法の制定・施行に伴い、ずいぶん新しい展開、新しい芽が出てきている。その例をいくつかのキャッチコピーにより紹介したい。
- ・ 「**道路がんばる**」... 阪南市と柏原市の取り組みである。特に柏原市では、歩道を広げるため、国道の拡幅をキロ単位で進めている。
- ・ 「**TDMと結合**」... これも柏原市の取り組み。柏原に近鉄の急行が停車するようになったことに伴い、複数の市と合同で、大阪市内へ入っていく自動車交通量の抑制に取り組み始めた。いくらバリアフリーといっても、自動車交通量を抑制し、車線を狭めない歩行空間を確保できないことによる。
- ・ 「**巨大広報**」... 豊中市は褒めるところが多いが、そのひとつとして広報に力を入れている点が

あげられる。バリアフリーに関する協議会の内容や、協議会委員のスウェーデン視察等についてチラシで市民に知らせている。これまで40号ものチラシを発行している。月に1回の発行だとすれば、4~5年にわたって市民に交通バリアフリーの情報が届けられていることとなる。

- ・ **「ついにストレッチャー」**...これも豊中市の話である。住民からの「ストレッチャー対応エレベーターがほしい」との要望に対して、紆余曲折はあったものの、結果的に緑地公園駅にストレッチャー対応エレベーターが導入された。私の知る限り、鉄道駅で導入されている例は他に無いのではないか。
- ・ **「大都市は知恵を出す」**...大阪市では市内約200駅のバリアフリー化を推進する方向で検討を進めている。1年に1駅実施したとして200年かかるものであるため、システムの活用等、担当者が知恵を絞っている。
- ・ **「教育読本」**...柏原市では、大阪教育大学の二文字教授を委員長に迎え「交通バリアフリー教本」を作成し、市内の小学生全員に配布した。内容が非常によくできている。
- ・ **「長い期間をかけて取組み」**...交通バリアフリーへの取組みの期間は、一つの地区につき良く2~3年。普通は1年で取組みむところが多いが、吹田市は取組みを始めて5年を経過している。吹田市は交通バリアフリー法の制定前から、法整備を射程において、バリアフリーに取り組んできている。
- ・ **「歴史街道と統合」**...枚方市では、淀川沿いの歴史街道のバリアフリー化に去年から取り組んでいる。歴史街道として人呼べる町並みを、沿道の保存等も含め、バリアフリー化と一体的に整備を進めていく予定である。地元の住民の参画もあり、これこそまちづくりの力が試されるものと考えられる。成果はこれから。
- ・ **「涙のフィナーレ」**...堺市の協議会では、最終日に一人一人感想を述べ合ったのだが、皆涙を流して最後を迎えた。涙の理由については別の機会にしたいと思うが、皆それぞれに思いが入っていた証だったと思われる。
- ・ **「置くだけエレベーターでついに実現」**...これも堺市の話。泉北高速深井駅にはエレベーターを整備することが物理的制約により困難であった。しかしながら、JRの開発した「置くだけエレベーター」であれば、若干の補強をするだけで設置可能であることが判明し、エレベーターを整備することができた。
- ・ **「ユニバーサルなまちづくりに発展」**...守山市では、交通バリアフリー法制定以前から、法の制定を念頭に置き、公共交通機関のバリアフリー化に取組み、5年目を迎えている。今ではユニバーサルなまちづくりに発展し、いろいろな面白い取組みが行われている。ハードとソフトの両面の取組みがあるが、ソフト面では健常者と障害者が対戦する車いすバスケット大会を2年続けて実施した。
- ・ **「城下町のバリアフリー」**...彦根市は城下町づくりのなかで、バリアフリーを7~8年続けている。
- ・ **「近鉄頑張る」**...八尾市、東大阪市等の近鉄の駅にエレベーターを整備する際には、非常に狭い中で夜間工事しかできない、電車を止める訳にはいかない、事故を起こさないと

いった条件の中で、新しい工法等を開発し、取り組んだ。

- ・ 「**巨大市民参加**」…市民参加・当事者参加では、大阪市は別格としても、枚方市、堺市、高槻市が数も多いし、スケールも大きい。大阪市では 1 つの駅で市民参加を実施しようとする と 200 ~ 300 人が集まる。高槻市でも 200 人級の参加が得られている。
- ・ 東大阪市では、福祉主導でバリアフリー化を推進することとしているが、これには長所・短所が存在する。長所は、福祉施策と結合し、バリアフリーが地域福祉計画に反映されている点であり、年度目標計画を明確化し、当事者自立に取り組むこと等が具体的に示されている。一方、そもそも交通バリアフリー法は、厚生労働省の施策と連携が取れていないところが短所と考 えている。国土交通省所管の分野では積極的な取り組みがなされているのに、福祉サイ ドではこの(バリアフリー化された)駅をつかって雇用を広める施策を見直しているのか。障 害者の方等も駅が使えるし、大阪に通勤できるということが福祉サイドに伝わっていない。
- ・ 福祉政策の中に交通バリアフリー法やハートビル法の改正が一体どのように反映されている か。交通バリアフリー法やハートビル法に基づく各施策は、そもそも福祉施策の一環と思っ ている方もいるようだが、それは間違い。国土交通省におけるバリアフリー施策をもとに、今度 は福祉部局が施策を見直していくことが今後の非常に大事な課題となるであろう。
- ・ 1992 年の都市計画法改正以来、都市計画行政の中で徐々に参加に関する法律や仕組みが 進んでいったが、交通バリアフリー法による「当事者参加」が最も参加者が多い。交通バリア フリー法の取組みは、志を高くもてば不満はあるが、最初の出発としては上々だろう。
- ・ 「部局連携」については、相対的なものなので評価が難しい面もあるが、警察、建設、自治、 運輸とばらばらだったものが、ここまで連携して取り組むことができたという点では合格だが、 現場で構想と計画を策定するという点では連携が弱い。協議会が解散したあと、うまく連携が 続くかどうか不安が残る。
- ・ 「技術支援」については、コンサルタントが弱い。流れについていくのが精一杯という感 じである。
- ・ 「持続システム」には、まだかなりの不安が残る。PCDA サイクルとして、特定の個人の努力 に依存するのではなく、一つのシステムとして機能させることをいかに担保できるかが課題で ある。
- ・ 交通バリアフリーの基本戦略をもっと進化させることが重要。戦略が弱いために凡庸であつた り、工夫が足りないケースも多い。
- ・ 「基準への適合」については、ガイドラインを策定した成果があらわれている。ただし、さら に進化させる必要がある。それぞれの基準項目がどのような議論を背景としているか考えるこ とが必要である。
- ・ 条例改正、エリア外周辺整備、モビリティ確保、STS をはじめとする道路運送法改正後の新し い動きが、交通バリアフリー法に基づく基本構想策定と連動していない。

(2) 高齢者・障害者団体等へのヒアリング及び地方公共団体へのアンケート結果について
(事務局より資料3に基づき資料説明)【画的な整備計画・住民参加のあり方等】

回答状況： 31 都道府県、841 市区町村から回答

(3) ディスカッション

安全問題(自己責任と管理責任)

【秋山委員】 2年前に福祉のまちづくり学会で高山市の視察を行った。日本の中でもバリアフリーに関してトップクラスの自治体のひとつだろう。どうしてそういう自治体が生まれたかという、国の予算をうまく使っていることがある。例えば、まちづくり総合支援事業のように道路以外の事業もまとめて実施できる支援策をうまく使うとともに、道路の財源は道路でまたうまく使われている。現在の交通バリアフリー法に基づく事業を見ると、使いにくい予算がかなりあるが、高山市では使いにくい予算を、上手に適切に使っている。高山市に続く自治体をつくるためには、鉄道駅や道路に限定されたものではなく、総合的に使え、かつ分かりやすい事業を創設していただく必要があるだろう。

三星委員からは地方の展開を紹介していただいたが、含蓄のある内容がいくつもあった。こうした知見を整理し、新しい交通バリアフリー法のあり方を考えるうえでの参考とすべきと考える。

また、国際的な交通アクセシビリティを司るNPO「ICAT」では、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン」がベストプラクティスとして評価されるとともに、交通バリアフリー法にも興味を持っていただいている。このガイドラインは、国際的に見ても相当高いレベルにあり、英米に比して遜色ないものと思われる。これから先は交通バリアフリー法、ハートビル法にとどまらない対策が必要だろう。さらに、アジアを視野に入れた取組みをそろそろ検討していくべきだろう。

【佐藤委員】 土野委員のプレゼンの最後のところで、バリアフリー化を進めた結果、また新たなバリアが生まれるため、バリアフリー施策は際限がないとおっしゃったが、どういう点をそのように感じたのかを教えていただきたい。

【土野委員】 例えば、車いす使用者への対応として道路のフラット化を進めると、視覚障害者の方からは段差による歩車道の識別ができなくなり使いにくいという新たな課題が指摘される。こうした点をひとつ克服すると、次の意見がどんどん出てくるといった状況。ある対策を講じると次の影響が出るなど、課題と対策はエンドレスになる。できるだけ全体として対応できることを実施しようと考えているが、物理的・財政的な制約等により、全ての課題に対応することは難しいのではないかと感じている。

【佐藤委員】 今日のプレゼンテーションを聞いてバリアフリーが非常に成熟してきたなと感じた。交通インフラをどうするという次元ではなく、障害のある人・高齢者が町をどのように楽しむか、働くためにどう移動するかという、本来の目的に近づきつつある。高山市

に行くことができても、お店に入ることが出来なければ楽しむことができない。高山市では、楽しんでいただくために、どのような施策ができるかというところまで考えているからこそ、観光客が増えているのだろう。今後は、市民の生活の中のいろいろな場面についてどういうことができるかということは考えていかなければならない。

【秋山委員】 交通バリアフリー法に携わっていて直面するのは、都心部の計画をどうするかという点である。現段階では、障害者が利用できるルートというところにとどまっているが、最終的には都心部のあり方に行き着く。具体的には、都心部における自動車交通、歩行者、公共交通及びSTSの配分（＝空間の再配分）をどのように考えるのか、そのために人々のネットワークをどう構成するかということが不可分に結びついてくるが、こうした交通バリアフリー法よりも上位に位置する大局的な議論なしに公共交通機関のバリアフリー化を進めていくことは難しくなっている状況である。

また、STSをどう位置づけるかが重要。現状、道路運送法第80条に基づき市町村が運営協議会を設置し、STSの運行をNPOに認めるという方向に進んでおり、新しい一歩を踏み出したということで評価しているが、さらに2歩3歩踏み出す必要がある。しかしながら、その政策が打ち出されていない。アメリカのワシントンでは、90年代からこの分野の議論が行われており、日本は欧米に比べて20年ほどの遅れが生じている。

STSは市町村に議論を委ねているが、残念ながら市町村が成熟していない。市町村を育てていくことが必要ではないか。さらに一歩進んで、国がどういう将来像を描くか、その中で道路運送法第80条をどうするかをしっかりと位置づけるべき。

ユニバーサルデザインは全ての人を対象としているが、ある特定の方々をどうするかという部分と全ての人というのは一体化しており、この理屈が抜け落ちているのではないかと考える。

【野村座長】 都市全体の土地利用計画までさかのぼらないと解決できない問題が多く含まれている。本懇談会でどこまでさかのぼれるかという問題はありますが、より大きな視点で交通バリアフリー法とハートビル法をとらえなおすことは重要な視点だろう。

【三星委員】 現在の行政の中には、都市内の高さ問題、つまり段差が生じる原因を解決していく仕組みがない。都市計画法の体系の中には、洪水、津波に対応した高さは含まれているが、バリアフリーに対応した高さの問題がない。結果としてビルが増えれば1/12の勾配が増え、勾配が無理であれば階段が増える。高さのあるところのまちの作り方をどうするか、地形上やむを得ないところもあるので、その見切りをしっかりとやる必要がある。山岳地や丘陵地などでは、地形上の問題をカバーするために、STSやノンステップバスを義務化するぐらいの取組みが必要だろう。高齢者が移動したくとも移動できない現状が生じている。富裕層はタクシーを利用できるが、そうでない人々は移動手段を確保するのが難しい。

また、ユニバーサルデザインについて一言。滋賀県守山市はバリアフリーの取組を

始めて 5 年という話をしたが、協議会を設置しても、商店主、町内会の代表、公募委員等の委員は、はじめの 2 年間はほとんど発言がなく、皆「勉強できた」と帰っていくばかりであった。それが、3 年目頃から意見が出はじめ、最後にはバリアフリー施策、商店の品揃え、自然及び近隣公園の管理等、一見するとバリアフリーとは関係なさそうな話が、市民の頭の中では一体的な意見として関連づけられるようになった。ユニバーサルデザインに取り組むために、現在の一連のバリアフリーの取組みのなかで、目利きを養ってほしい、発言する力を養ってほしい。交通バリアフリー法を中心とした取組みを無視して、新しいユニバーサルデザインなる考え方を提起する専門家もいるが、それは現実的ではない。まずは現在の取組みが大事である。

【野村座長】 両委員から非常に大きな視点からの意見が提起された。都市問題全体からすると、社会資本整備審議会の各分科会で議論が必要なテーマではないかと思われる内容もある。

また、町田市では、昭和 46 年に「車いすで歩けるまちづくり」という運動を行ったところ、当初は「整備したけれども、車いすの人が全然街にでてこない」との意見が多く寄せられた。それは、整備はしたものの市民の目が冷たいから、外出しようにも外出しにくい状況にあったということだった。車いすの人たちが外出するようになるまでに 5 年を要した。バリアフリーは息の長い活動であり、継続性が非常に重要である。

【松尾委員】 ユニバーサルデザインは非常に大きな概念だが、狭義のユニバーサルデザインという点でみると、最近のバリアフリー施設は、機能面で十分でもデザインという面では非常に問題があるのではないかと感じている。あるベンチャー企業が、洗面所の天板と手すりが一体となった製品を開発したところ爆発的な人気を得た。デザイナーが部屋を設計する際、バリアフリー及びデザイン性を考慮するとその製品しか選択の余地がなかったようだ。一般的に、いかにデザインという点であまり配慮されていないかという事例だろう。世の中には多くのデザイナーがいるのだから、そうした力を結集して、使い勝手がよく、しかも周りの雰囲気にもマッチした、機能性の高い設備をデザインしていただきたい。

昨年、高山市を訪れた際、トイレの数の多さとともに非常に清潔である点に驚いた。この清潔なトイレを維持するためには相当なコストを要すると思われるが、維持コストについて何か工夫をされているのだろうか。場合によっては、こうした維持についても助成制度があってよいのではないか。

【土野委員】 トイレ整備について、地元の方々は総論賛成だが、自分の家の隣に設置されることは嫌がるため、その説得をするのが一苦勞。こうしたことも踏まえ、トイレには脱臭等のための最新設備を備えたり、清潔に使用していただくため最低 1 日 1 回、多いところでは 1 日 3 回の掃除を続けている。基本的には民間委託だが、高齢者や近所の方にボランティア的をお願いしているケースもあり、維持費はそれほど多額ではない。一般的には、行政の責任において清掃を行っている。

【妻屋委員】 3年ほど前に高山市に旅行した際には、障害者用トイレが多く、充実していて非常に感心した。また、車いすでいろいろな施設を見学させていただいた。ただし、宿泊施設が脆弱だったような印象がある。宿泊したホテルでは、部屋内に車いすで利用できる洗面台がないなど、宿泊部屋の使い勝手が悪い。現在、車いすで利用できる部屋がどの程度確保されているのか伺いたい。

また、高山市は非常に使い勝手のいい街となり、多くの観光客が集まっているが、そこに暮らしている障害者の生活はどう変わったのか。

【土野委員】 バリアフリールームは3年前に比べ、かなり増えてきている。大きなところでは、5～6室用意しているようなホテルもある。中小のホテルについても、助成金を出すなど支援を進めている。逆に言えば、そのような整備を怠ると、お客様に利用していただけなくなることもあるため、業者としても真剣にバリアフリー化を考えるようになってきていると思われる。

市内に住んでいる障害者の生活については、街の中の段差が解消され、外出しやすくなり、従来より町の中に出ただけようになった。一方、障害者の雇用については、行政としていろいろと対応はしているところであるが、最近の経済情勢等の影響もあり、雇用拡大はなかなか難しい状況となっている。

【三星委員】 バリアフリーを進めていくにあたって、アウトカム指標やベンチマークがない。アウトカム指標を測定するデータがないというかデータをとっていない。具体的にどれだけ暮らしやすくなったか等のデータを国土交通省のバリアフリー施策と連動させて定点観測、定時観測をする必要があるのではないかと。特にパーソントリップで障害者の移動状況を把握することは重要なのではないかと。現状は国家の戦略に数字なしで取り組んでいるのが実情。バリアフリーについても同様で、データではなく、「感じ」で施策を立案している。この点は大きな課題だろう。

【尾上委員】 資料3の中で関係団体・地方自治体からも「連続性の確保」に関する意見が出されている。駅のバリアフリー化は進展しているものの、自宅からバス停や駅までのバリアフリー化が遅れているというのは率直な実感と思われる。設備のバリアフリー化は駅周辺部分に徐々に拡大していると思われるが、今後、移動の自由をどう確保していくのか。ユニバーサルデザインといったときに、コンセプトをもう少し上の部分に持って行く必要があり、移動の権利性、移動の確保という観点から、駅前の設備及びSTSなどの個別の部分はどうあるべきかを考えるべきだと思う。そこで、基本構想において駅周辺の重点整備計画に加え、コミュニティーバスの運行等を盛り込んでいるような実例、あるいは、そもそもこうしたことはできないのかということをお聞かせいただきたい。

また、「住民参加・当事者参画」については、交通バリアフリー法に基づく基本方針の中に盛り込まれていることから、当事者が参加していない委員会はないと思うが、この「当事者参画」のレベルにあまりにも幅がありすぎる。事務局の作成した案を承

認するだけの委員会がある一方で、吹田市は基本構想策定後、事業計画を作成する段階でも当事者参画のワーキングを行うところまで参加に踏み込んでいる。「住民参加・当事者参画」に多様性があるのは当然だが、より前進させていくための仕組みが必要なのではないか。そういう意味で、いくつかの市町村の中から、参考となる事例があれば教えていただきたい。

【三星委員】 1点目の基本構想での STS との連動はほとんど見られない。ただし、一つだけよい例を紹介すると道路運送法改正後、いち早く福祉輸送サービス特区に手を挙げたのが枚方市。また、2点目の当事者参画については吹田市が進んでいる。吹田市は、継続組織を弱めることなく、むしろ毎年強めながら運営しており、まさに「吹田おそるべし」である。

【高橋(儀)委員】資料3について、自治体からのアンケート回収状況が31都道府県、841市町村にとどまっているが、国が意見を求めているのに、何故回答が来ないのかという点は、今の国全体としての大きなテーマではないかと思われる。もう一度、督促すべき。今後の社会構造の変化を睨みつつ、国としての一定の責務を果たそうとしているのだから、もう一度理解を求めていくという方法を取っていただきたい。むしろ、まだ回答のない団体がどのようなニーズを抱えているかを把握することが、今後の見直しに大変重要な方向性を示すのではないだろうか。

交通バリアフリー法及びハートビル法は都市部を中心としたものであるが、市町村の意見の中には、基本構想を策定する際に、市町村間で協議会を設置しないと事業者も含めてなかなか前進しない事例もあり、どのようにサポートしていくか検討する必要がある。また、今回、高齢化が最も進展する過疎地、地方の農山村への一定の方向性も示すべきだろう。

現行制度の枠組みの中では、市町村の担当者が、まち全体のバリアフリー化という観点で計画を策定することが難しい。住宅から駅まで連続性がないとの意見もあったが、点的なものではなく、一貫した面的なことが今一番求められているわけであり、バリアフリーを様々な地域の中の計画と一体となって進めていくこと、あるいはそれについての市町村に意見を求めていくことが必要なのではないか。

市町村から意見として出されていないと思うのは財源の問題である。今の社会では費用対効果が問題となることが多いが、実際に市町村が財源の問題についてどのように再配分しているのか、あるいは再配分はせず、計画を丁寧につくりながら、少しずつ、ゆっくり先を見据えたようなやり方をしているのか、自治体の意見を聞いてみたい。

三星委員の指摘にあるように、コンサルタントの技術支援は十分ではないという側面もあるが、これはコンサルタントだけの問題ではなく、例えば市町村の担当者が移動円滑化ガイドライン等の基準を理解し、どのように活用したらよいかを工夫すべきであり、現状こうした努力が足りないのではないか。市民参加の部分も含めて、当

事者の方々も技術を学ばなくてはならなし、その方向性について再検討していく必要があるのではないか。

住宅も含めた地域のバリアフリー化、つまり安心して自分の地域で住み合えるといったような構想が市町村にはあるはずだが、なかなか意見に反映されていない。地域のさまざまな計画が検討されているときに、市民の側からもバリアフリー化に絡むニーズがあるはずであり、こうしたニーズを拾い上げていくことも重要。

【伊東委員】 先ほどより、STSや道路運送法第80条の話が出ているので、発言させていただきたい。道路運送法では、有償で人を運ぶためには事業許可が必要であり、タクシー業界では二種免許を有する運転手が十分な研修を行い、万全の体制で事業を行っている。一方、自家用車輸送では、道路運送法 80 条「自家用車は有償運送の用に供してはいけない。但し、特別な例外がある場合に限り認める」との規定があり、この規定を変えずに、現在ボランティアによる有償運送が認められていることから、いろいろな意味で問題が生じている。一般の方々には万全な体制のタクシーで輸送し、障害者・高齢者については安全上問題のある自家用車の有償運送で対応するという現状は、議論なしに、なし崩し的に認められたものであり、こうした体制に問題があると考えている。

【豊田委員】 佐藤委員の発言にもありましたように、バリアフリーの目的には近づきつつあると思う。しかし、現状では一つの不便さが解消されると、また新たな不都合が出てきているのは否めない。障害者・高齢者等、移動制約者の完全な自立のためには、自宅から、彼らが望む全ての目的地までのバリアフリー化を進める必要があると感じた。個々の商業施設・スペースではバリアフリー化が進むものの、そこに辿り着くまでにはまだまだ壁が残る。成果の上がった個々の点を線で結ぶためにも地域全体の取り組みが必要になってきている。

そこで、高山市のように市をあげてバリアフリーのまちづくりを推進することが重要であろう。現在、高山市で作成されている「誰にもやさしいまちづくり条例(案)」の中に「市、市民、事業者の責務」が盛り込まれているが、例えば市民の責務とはどのようなものを指しているのか伺いたい。というのも、最近まちで電動車いすのバッテリーが切れてしまった方と遭遇した。その際、周囲にいた女性三名で協力し、その車いす使用者が馴染みの自転車屋まで押していくという経験をした。(バッテリー切れの車いすは非常に重い。)そのとき、今日は住み慣れたまちで親しい自転車屋があったため、大事には至らなかったが、これが初めて訪れたまちであつたら同様の対応をしてもらえるのか、逆に我がまちを訪れた方に、私はバッテリーを補充できるところまで案内できるか・・・疑問と課題を投げかけられた。一人一人の市民が人の困っている人がいることに気づき、手助けが自然にできるということが非常に重要ではないかと感じた。そのために高山市において、一人一人の市民に責務を課して市民教育等に取り組んでいるのであれば教えていただきたい。

- 【土野委員】 条例は現在策定中であり、最終的なものではないが、基本的に市民がお互いに助け合うことがまず大事であると考えている。こうした考えを踏まえ、市民として対応しなければならないこと、市民の中に定着させなければならないこと等について検討を進めているところである。
- 【秋山委員】 ユニバーサルデザインについては、新しいアイデアというより、人を中心に据え、様々な観点から総合的にまちづくりを進めること、人づくりを進めること、自治体づくりの三点が重要。ブラジルのクリチバでは、人を中心に据えたまちづくりを淡々と30年間進めてきたことにより、環境問題もバリアフリーも、景観も、世界でトップクラスの街をつくってしまった。日本でなぜできないかといえば、行政が単純なことを淡々と進めていく体制にない、つまり継続性がないからだろう。日本では、首長や担当者等、人が変わると政策が全部変わってしまう。見直しを加えて修正していくのは良いが、変える理屈がないのに変えてしまうことが大きな問題。ユニバーサルデザインは、人を基本に据えて継続的に取り組んでいくことが重要。
- 【三星委員】 技術レベルを上げることに、行政職員の技術レベルを上げることが重要だろう。ただ、行政職員は2～3年での転勤の世界なので難しい面もあるが。また、もう少し補足すると、行政の取組みを支援するまちづくりコンサルタントを業としている人達がいるが、彼らの間では、業務の請負が価格競争となり、価格のたたき合いとなっている。本来であれば、継続性のある民間企業が、高い技術力で支援して、それが評価されることにより、彼らの仕事も成熟していくはずだが、こうした仕組みがなくなってきた。近年の一般競争入札は改善の余地がある。このままではコスト割れが生じてしまい、非常に遺憾な状態となる恐れがある。
- 【高橋(儀)委員】 市民を信用し、市民に委ね、さらにNPO等の力もうまく使いつつ基本構想を実現していく方向にシフトしなければいけないのではないかと。市民の力とコンサルタントの力がぶつかり合って競争するのであればいくらでもやればよい、そういった方向もあるのではないかと。
- 【野村座長】 土野委員、三星委員のプレゼンについては事務局の方で整理しておいてほしい。特に三星委員は端折って話をされたので、また資料を作成していただく等整理をお願いしたい。
- また、資料3の「面的な整備」のところを感じたのは、原理原則は当然だが、それを地域の特性に合わせて、さらにいい方向に発展させていく方向がないだろうか。法律・制度をよく読めば、そのような仕組みが用意されているのかもしれないが、市町村レベルではそれが読み取れていないという面がある。「連続性」では、ハートビル法・交通バリアフリー法の連携だけでなく、住宅等との関連も含め連続性の確保が非常に重要な視点であると思われる。
- もうひとつ大きな切り口として、「生活」がある。かつて「福祉のまちづくり」というのはハード整備が目的にあったが、今は高齢者・障害者の方々が生活できることが目

的となっている。そのため、住宅の問題も大変重要であり、生活全般に及ぶトータルな見方が必要だろう。かつて、福祉サイドから「住宅・建築・交通は何をしているのか」といわれていたが、現在では立場が逆転してしまっている。

また、データをしっかりと示してから事業を進めていくことが非常に重要であることは、皆さん異議のないところだろう。

以 上