

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ご意見

※令和元年9月30日～令和2年9月11日までに開催された各会議等での主な意見を集約

主要項目についての主なご意見

- ① 心のバリアフリー
- ② 基本方針に定める整備目標
- ③ ハード整備
- ④ 新型コロナウイルス
- ⑤ 評価会議・地域分科会のあり方
- ⑥ 好事例・先進事例の共有
- ⑦ 基本構想・マスタープラン
- ⑧ 当事者参画

①心のバリアフリー

- 心のバリアフリーについては、初等中等教育における取組が有効であり、重要。
- 心のバリアフリーを推進する上では、文科省や厚労省等、省庁間の連携が重要。障害者の社会参加、生活の質向上、余暇の充実等、様々な分野でのバリアフリー化が進むよう連携してほしい。
- 一般の方、事業者の方、従業員の方々が社会の役割を持っているという意識を高めて、体の不自由な方だけじゃなく、みんなが利用しやすいものだということ意識を持って携わっていただけるよう、教育について強化していただきたいなと思っていたところ、バリアフリー法の改正でこういう形になってきているので少しうれしく思う。

②基本方針に定める整備目標

- 整備目標について、2021年以降に向けてどのように見直しを進めていくのか伺いたい。また、数値だけでなくUDタクシーと福祉タクシーを分けて記載するなど、項目自体を見直してほしい。
- 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。このような法令改正は定期的に行われるが国民に広く周知されていないのではないかと。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。
- 鉄道駅のエレベーターも障害者用トイレも1つ設置されていれば整備目標を達成しているというのはいさよおかしいのではないかと。車いす利用率や近隣の障害者施設の有無等の実態を踏まえた統計の取り方を検討すべき。

③ハード整備

- 建築物のバリアフリー化は特別特定建築物に関してのみ義務化されており、学校でさえ義務付け対象外である。学校は災害時に避難所として使用されることも多い。また、小規模店舗や共同住宅のような身近な施設について、バリアフリー化が進んでいない。建築物のバリアフリー化について改善を。
- 130kgの重量がある車椅子を使用しているため、重量に耐えきれずリフトが止まったことがある。訪日外国人が増える中、大きな車椅子への対応を進めるべき。
- 各事業者が行っている整備計画の公表をしていただきたい。事業内容が早くわかれば意見を言うことができる。
- 新幹線に車椅子スペースはあるのか。東海道はグリーン車に車椅子スペースがない。座席を外して車椅子スペースを確保することができるのか。

④新型コロナウイルス

- コロナ禍での声かけ運動については、今まで通り声をかけていただきたい。視覚障害者も発熱や風邪症状がないことを確認をして誘導していただいているが、交通事業者の皆様も日々健康チェックをしており、引き続き声かけ運動を継続して欲しい。
- 聴覚障害者は口の動きだけでなく顔の表情からその人の情報を得ているため、マスク着用の場合、表情や口元が見にくい。聴覚障害者が参加する会議等では、フェイスシールドをしていただくなどの配慮をしていただきたい。また、誰が発言しているのかは発言者の口をみて理解しているが、マスクをされていることで誰が発言しているか分かりづらい。そういったことも考えて頂きたい。
- 感染予防のために駅や建物に貼られている注意書きについて、知的障害者や発達障害者にとっては難しい言葉が多い。漢字にはルビ、分かりやすいイラストとセットで簡潔な説明文、あるいは区切りに空白を入れるなど、情報提供に工夫が必要。

⑤ 評価会議・地域分科会のあり方

- 地域分科会に参加したが、その際にあった問題提起をお話ししたい。まず、人数が多く話し足りなかった人もいたため、開催回数を増やしてほしい。また、地方全体だけでなく県ごとの分科会もあるとなおよい。
- 評価会議は1年に2回の開催だが、過去の会議で出た課題について国交省での取組状況の報告がない。来年の評価会議では、今回出た課題について、状況を報告してほしい。
- 東京2020オリンピック・パラリンピックに向けた施設整備において実施されたユニバーサルデザインワークショップ（UD/WS）の取り組みを再点検し、移動等円滑化基準・ガイドラインへ反映する取組を行って欲しい。

⑥ 好事例・先進事例の共有

- 優良事例の共有が重要であると考えます。優れた事業者の表彰制度があれば良いのではないかと。
- 優良事例について、今までの財産としてコンパクトにまとめて活かしていけると良いのではないかと。
- 東京駅の駅ナカの話も出たが、ハードのバリアフリー設備の情報提供は重要であり、IT等新しい技術を活用しながら、情報のバリアフリー化を進めていくべき。

⑦基本構想・マスタープラン

- 平成30年の法改正により創設されたマスタープラン制度について、基本構想を作成済みであればマスタープランを作成不要と誤解している自治体がある。マスタープランの作成実績は低調だが、今後の目標数値は何件で、また、目標に向けどう取り組んでいくのか。
- 東北の基本構想・マスタープランの作成状況は特に低い状況。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感じる。進捗しない原因を丁寧に分析し、市町村に働きかけることが肝要。早急に全国の自治体で取り組むテーマであると考えます。
- マスタープランや基本構想を作成した場合、それらを実行しないといけないという考えから行政は作成に着手しないのではないかと感じる。当事者を含めた他分野の方たちと、話し合う、意見を述べ合うことも大変意義があると感じるため、作成のハードルを下げて取り組んでもらいたい。作成にあたっては、行政だけでなく住民提案も可能なため、それらを広く周知し、全体で考えられるようになればよい。

⑧当事者参画

- 仙台市の地下鉄東西線については当事者参画によりいいものができた。今後、南北線の大規模改修があるということだが、事業者が今回も一緒にやろうと言ってくれている。老朽化を迎えている公共施設が多い中、改修時の当事者参加を通じて誰もが使用しやすい施設整備を進めていくことが重要。
- 特性毎の主な意見で認知症と高齢者がひとくくりにされているが、認知症の類型には幻覚が見えるものや、床の柄やエスカレーターの傾斜によって足がすくむこともある。当事者の声を聞きながら、誰もが利用しやすいデザインの施設整備を進めてほしい。
- 計画・検証など、バリアフリー整備に向けて、必ず当事者の意見を取り入れてほしい。当事者としては、しっかりとした意見を持って発言できる人を選定してほしい。

各地域分科会における主なご意見

【北海道分科会】

- 空港にあるバス等の総合案内所で聴覚障害者がなかなか案内を受けることができない。また、外国人旅行者にも対応できる多言語対応ができれば良いと思う。ボードやタブレットなどの設置、手話も含めて様々な言語に対応できる総合案内所としてほしい。
- 例えば車いすの利用者について、時間帯によって駅が利用できないことや、乗車の10分前に駅に来るようにと言われるなど、車椅子を理由に様々な制限や制約を課している場合があるので、見直しをお願いしたい。
- 分科会資料「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」については、様々な意見があったということだけではなく、一つでも二つでも出てきた意見の中で実施できるものは実施するというを示していただけることを期待している。

【東北分科会】

- 東北の基本構想・マスタープランの作成状況は特に低い状況。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。進捗しない原因を丁寧に分析し、市町村に働きかけることが肝要。早急に全国の自治体で取り組むテーマであると考えて。（再掲）
- バリアフリーと障害福祉の学習は決して切り離せない。行政は担当部署と横断して啓発に取り組む必要がある。また、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、子供たちの学ぶ権利を侵害してしまうので高校も加えていただきたい。
- 心のバリアフリーは、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が必要。障害福祉分野と連携し、当事者の声を取り入れる教室を開催すべき。また、受講者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報告していただきたい。

【関東分科会】

- 多目的トイレの設置充実は評価出来るが、多機能であるが故に利用者が集中するため、機能分散化を。先日開業した高輪ゲートウェイ駅は多目的トイレが2室あったものの、一般便房の中に車いすで入れる広めの個室がない。今後、駅を新築する際は一般便房の中にも車いすが入れる個室を設けてほしい。
- ホームドアの整備状況について、駅毎ではなくホーム単位でどのくらい普及しているかが分かるような公表方法にして欲しい。ホームドアは当たりまえに駅に無ければならない設備であり、乗降に不便をするような駅はあってはならない。
- 鉄道駅のエレベーターも障害者用トイレも1つ設置されていれば整備目標を達成しているというのはいやほやかしいのではないかと。車いす利用率や近隣の障害者施設の有無等の実態を踏まえた統計の取り方を検討すべき。(再掲)

【北陸信越分科会】

- 多目的トイレ内の便座横に音声案内装置を設置すれば、視覚障害の方が便座にまっすぐ移動し、円滑に利用可能となる。多目的トイレの利用者増により、改めて視覚障害者が一般トイレを利用できるようにしてもらいたい。一般トイレ内に音声案内装置の設置や点字ブロック設置も検討いただきたい。
- コロナ禍での声かけ運動については、今まで通り声をかけていただきたい。視覚障害者も発熱や風邪症状がないことを確認をして誘導していただいているが、交通事業者の皆様も日々健康チェックをしており、引き続き声かけ運動を継続して欲しい。(再掲)
- トイレにユニバーサルベッドがなくて困るケースがある。企業側もその大切さを理解していない部分があるため、企業の皆様にも理解していただけるような取組や建築を学ぶ学生への教育も今後必要。

【中部分科会】

- 障害当事者等からの意見を聞くことは重要。バリアフリー整備計画の段階で当事者を参加する仕組みを作るべき。マスタープランや基本構想の中に盛り込むべき。
- 移動バリアだけでなく情報バリア対策についてもきちんと整備計画に反映していただきたい。聴覚障害者は「必要な情報を必要な時に得られないために、移動が制限される」という情報バリアがあることを認識していただきたい。
- 「移動円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」のP21「町内検討組織の構成例」にあるように、現場の実態を把握している職員を参加させ、できるだけ多くの関係者を参集させるべき。P35「マスタープラン作成協議会又は基本構想作成協議会の構成員例」も良い。

【近畿分科会】

- 奈良県上牧町（鉄道駅のない町）ではNPO法人と町民と協働し、基本構想を策定した。住民の発案で役所へ持ちかけることで実現可能。基本構想・マスタープランの策定を今後も促進していきたい。
- せっかく整備された車椅子駐車場が、後に有料化されてフラップを取り付けたことにより、車椅子を下すことができず、利用できないということが増えている。駅の駐車場等でも起こっており、国や自治体の規制が必要。
- 障害の社会モデルに立脚した分科会にしたい。近畿分科会について、「評価できる仕組み」を作りたい。課題別の検討会も含めて年に複数回開催してほしい。それぞれの課題を障害当事者、事業者、研究者、行政など各委員間が連携して検討できないか。今年はウェブ会議などを活用したい。

【中国分科会】

- ある市で自分の地区のハザードマップがイメージできないとの視覚障害者からの声を受け、行政とボランティアが協力し、声のハザードマップを作成して情報を伝えるようにしたという対応があった。
- 地域分科会については、複数回開催して頂けないか。また、全体会議ではなく交通分野別、障害種別に会議を開くことも考えられるのではないか。
- 知的障害者の子供が施設への通所の際、マスクを嫌がる子もあり、公共交通機関を利用するには周囲の方への配慮、心配もあり、状況によっては保護者が施設へ連れて行く必要があるなど苦労がある。

【四国分科会】

- バリアフリーの推進については、ハード面の整備はもとより「障害の社会モデル」の考え方を、国、地方公共団体、施設設置管理者、住民のそれぞれが正しく理解することが不可欠である。障害者を障害者たらしめているのは社会なのだから、社会を変えていくための研修が必要ではないか。
- 障害者も積極的に外に出て公共交通を利用するということはすごく大事なこと。子どもたちがよく使う路線バスや電車の運転手は、子どもたちと接する機会が多いため、子どもたちを理解し、その子その子に合った対応をしてもらっている。公共交通機関を利用しながらお互いに理解し合う、そういった共生社会のひとつのかたちが進んでいったらいいかなと思う。
- この会議は全国で行われていると思うが、出席している障害当事者の中でも「心のバリアフリー」という言葉のせいで、思いやりを持って接してほしいとか、そういうものと認識してしまっている部分がまだまだあるため、しっかり「心のバリアフリー」とはどういうことなのか明確にしていきたい。

【九州分科会】

- 大日本印刷が開発したアプリで、手助けマッチング機能がついている。日本人の内気な性格が心のバリアフリーの弊害となっているきらいがあり、アプリ活用によりその障壁を取り除く。先行して、福岡市、札幌市、川崎市と東京の23区でスタートしたばかりの取組である。
- 交通機関、教育機関、行政機関の各事業所では、マニュアル等作成されていると思うが、実際体験してみないと分からないことがある。見かけで障害を持っているかどうか分からないことを体験することが肝要であり、当事務局主催の知的・発達障害者の疑似体験の出前講座をぜひ利用して戴きたい。
- 九州内空港までのアクセスに関し、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。

【沖縄分科会】

- 移動が困難な障害のある人として身体的障害者の想定は必然だが、もし可能であれば、福祉バリアフリーの広域的な観点から、日常的に見逃される機会が多い内部障害（知的、精神、発達、難病）関係者からもバリアフリープロモーターの選抜を検討して頂けると有り難い。
- 那覇空港の高速バス停は、異なる系統が同じバス停を利用しているため、利用者が縦に並んだり横に並んだりするなど混乱している。羽田空港のように、系統番号等を地面に印字等をすれば、ストレスもなくなるのではないか。
- 市町村におけるバリアフリー基本計画策促進について、浦添市が「福祉のまちづくり条例」を制定していること、ゆいレール延伸駅整備の状況を勘案し、プロモート活動推進を望む。