

ユニバーサルデザイン 2020 関係府省等連絡会議

第1回街づくり分科会議事録

日 時：平成 28 年 3 月 25 日（金）10:00 - 12:00

場 所：海運クラブ 2階ホール

出席者：

（ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議副議長）

内閣官房東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会

推進本部事務局長 平田 竹男

（座長）

中央大学研究開発機構教授 秋山 哲男

（座長代理）

内閣官房東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会

推進本部事務局企画・推進統括官 岡西 康博

（副座長）

国土交通省総合政策局安心生活政策課長 松本 勝利

（構成員）

日本大学工学部教授 岸井 隆幸

オリンピック・パラリンピック等経済界協議会 北田 眞治

（トヨタ自動車株式会社常務役員）

オリンピック・パラリンピック等経済界協議会 栗山 浩樹

（日本電信電話株式会社取締役）

森ビル株式会社取締役常務執行役員 河野 雄一郎

東洋大学ライフデザイン学部教授 高橋 儀平

VISIT JAPAN大使 山崎 まゆみ

社会福祉法人日本身体障害者団体連合会会長代行 阿部 一彦

全国手をつなぐ育成会連合会会長 久保 厚子

特定非営利活動法人D P I 日本会議事務局長 佐藤 聡

全国重症心身障害児（者）を守る会副会長 高木 正三

公益社団法人全国精神保健福祉会連合会理事 野村 忠良

一般社団法人日本発達障害ネットワーク副理事長 倭文 真智子 ※代理出席

一般財団法人全日本ろうあ連盟副理事長 長谷川 芳弘

社会福祉法人日本盲人会連合組織部長 藤井 貢

一般社団法人日本地下鉄協会業務部長 石島 徹

一般社団法人日本フランチャイズチェーン協会専務理事 伊藤 廣幸

中部国際空港株式会社経営企画部長 岩月 理浩

公益社団法人日本バス協会業務部長 川合 登

東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部投資計画部次長 久保 公人

一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会業務部長	熊谷 敦夫
定期航空協会事務局部長	関 憲博
一般社団法人日本民営鉄道協会運輸調整部長	滝澤 広明
西日本旅客鉄道株式会社総合企画本部担当部長	武市 信彦
一般社団法人日本旅客船協会企画部長	津田 吉信
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部企画調査課担当課長	竹島 恵子 ※代理出席
新関西国際空港株式会社経営戦略室次長	井上 貴文 ※代理出席
東海旅客鉄道株式会社総合企画本部投資計画部担当部長	萩原 健二
成田国際空港株式会社経営計画部担当部長	高須 英一郎 ※代理出席
一般社団法人全国建設業協会事業部長	古市 義人
公益社団法人日本建築士会連合会福祉まちづくり部会委員	本多 健
一般社団法人不動産協会事務局長	森川 誠
一般社団法人日本建設業連合会都市地域政策委員会 都市地域政策部会委員	森田 潤
内閣官房国土強靱化推進室参事官	永井 智哉
内閣官房オリパラ事務局参事官	上村 昇
内閣府政策統括官（防災担当）付参事官	林 俊行
警察庁交通局交通規制課長	櫻澤 健一
総務省情報通信国際戦略局情報通信政策課課長補佐	田淵 雄一郎 ※代理出席
スポーツ庁オリンピック・パラリンピック課長	勝又 正秀
経済産業省商務情報政策局情報通信機器課長	三浦 章豪
国土交通省道路局環境安全課交通安全政策分析官	岡 邦彦 ※代理出席
国土交通省鉄道局総務課鉄道サービス政策室長	山下 雄史
国土交通省鉄道局都市鉄道政策課駅機能高度化推進室専門官	宮田 直洋 ※代理出席
国土交通省自動車局旅客課バス事業活性化調整官	小林 伸行 ※代理出席

(オブザーバー)

東京都オリンピック・パラリンピック準備局 パラリンピック担当部長	萱場 明子
東京都都市整備局総務部企画経理課統括課長代理	久昌 徹 ※代理出席
東京都福祉保健局生活福祉部福祉のまちづくり担当課長	中村 佳市 ※代理出席
全国知事会調査第二部副参事	棚本 淳 ※代理出席
全国市長会社会文教部長	笹島 晃司
全国町村会行政部副部長	市川 裕之 ※代理出席
公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会 組織委員会施設整備調整局長	廣瀬 隆正

【岡西座長代理】

ただ今から、「ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議」の下の「第1回街づくり分科会」を開催いたします。本日は御多忙の中ご参集いただき、誠にありがとうございます。私は、当会議の司会進行を務めます、内閣官房東京オリパラ競技大会推進本部事務局で企画・推進統括官をしております岡西と申します。どうぞよろしくようお願い申し上げます。本日は、報道関係者が議事の全般にわたり同席されますので、どうぞよろしく願いいたします。開会にあたりまして、平田内閣官房東京オリパラ競技大会推進本部事務局長からご挨拶いただきます。

《平田事務局長挨拶》

【平田事務局長】

みなさんおはようございます。内閣官房オリパラ事務局長の平田でございます。思い起こせば2013年、3年前ではございますけれども、私が内閣官房参与に任命されまして、オリンピック・パラリンピックの招致に携わり、そして開催が決定し10月にこのオリパラ室ができてそれ以来、3年にわたりまして携わっております。

また私は早稲田大学でスポーツマネジメントの先生をしております。研究領域にパラリンピックがございます。みなさんご存知かも知れませんが、ブエノスアイレスのIOC総会でプレゼンテーションを行った佐藤真海というパラリンピアンが私の教え子であります。そういうこともあり、私自身パラリンピックを研究していることもあって、2013年に東京オリパラが決定して、2020年以降に何を残すのかということを考えてときに、このパラリンピックを通じて、共生社会というものを日本に残す絶好の機会と考えたわけでありまして、それ以来、とかくメディアでオリンピックと言われがちなので、オリパラということで両方を一括して呼ぶような名前を提唱してきたわけでありまして。

秋山座長とももう何年にも渡りユニバーサルデザインの社会をどうつくるかということの研究させていただいておりますけれども、この度、内閣官房が中心となりまして、関係各省庁、インフラ関係事業者、障害者の皆様はじめ、ステークホルダーの方にご参集いただいて、2020年に向けた準備をぜひ加速させていきたいということで、こういう集まりを作らせていただきました。各省庁の施策に加速度的に反映させるということを考えてこういう集まりをさせていただいた次第であります。

東京のオリンピック・パラリンピックなんですけれども、これを東京だけのものにしない、全国のものにしたい、ということが大きくあります。また今まで、ある点で議論されてきたあるいは線で議論されてきたバリアフリー社会というものを、是非面に広げていきたいということもあるわけでございます。また各論としましてはUDタクシーや、あるいは障害者用トイレの普及、こういったことを各論として、2020年に確実に間に合わせなくてはいけないという、正直申し上げて、焦りも我々にとっては出てきているわけでございます。そういうことで今回私たちは加速度的に具体的に省庁の施策に反映させていくために、みなさんのお知恵を借りたいということでございます。

議論の場は2つに分かれておりまして、面を特に掘り下げるための「街づくりの分科会」、そしてみなさんがどのように共生社会を実現するかという「心のバリアフリーの分科会」、こ

の2つに分けて深めていくわけですが、今日は街づくりの方でございます。ぜひ、みなさんの率直なご議論をいただきまして、2020年を超えて、例えば50年後のみなさんが2020年にオリパラがあって良かったなというふうに振り返られるような大きなきっかけのオリパラにしていきたいと思っております。今日はぜひよろしくお願い致します。ありがとうございました。

【岡西座長代理】

平田事務局長、ありがとうございました。続きまして、今回の分科会の座長をお願いいたしました、秋山中央大学研究開発機構教授から御挨拶を頂戴したいと存じます。

《秋山座長挨拶》

【秋山座長】

みなさんおはようございます。中央大学の秋山と申します。今回オリンピック・パラリンピック、これから街づくりの観点から検討するわけですが、英国のロンドンオリンピックのときに3つの概念が出てきました。1つは「レガシー」、それから「サステイナブル」、もうひとつは「インクルーシブ」。

特に東京オリンピックまで戻りますと1960年にローマオリンピックが開かれました。その時に東京都の当時の道路の局長がローマでこれだけ道を作っているのであれば東京でもできるだろうということで帰ってきて作ったのが環状7号だったり、高速道路だったりしているわけです。いかどうかは別としてそれが私たちの生活を今でも支えている、これが正にレガシーの流れだろうということです。その他にも当時作って今でも生活を支えているものがたくさんある、こういうレガシーを大事にしようというのが1つ思想の中にあります。

もう一つがサステイナブルという言葉ですが、これは持続可能な開発という言葉で言い表されていますが、たまたま2006年頃だったと思いますが、中国オリンピックの前に日本の都庁に立ち寄ったローザンヌ大学の交通工学の教授が非常に重要なことをおっしゃっていた。2000くらいの指標をきちっと取って、オリンピック前、オリンピック後にも使えるようにしっかりとしたサステイナブルな社会を作っていくためにそういったことをやる必要があるとおっしゃっていたのが印象的でした。これがサステイナブルということだと思います。

それから3つめがインクルーシブという言葉ですが、これは国連の中でも既に障害のある人たちを中心に考えていく言葉の一つに、「私たちを抜きで私たちのことを決めないでくれ」つまり、参加をきちっとしなさいということ、そういうことがインクルーシブという言葉です。この3つがロンドンオリンピックのときに使われていました。

さらに最近、先週英国の郊外の外務省の会議に出まして、そこで感じたことは、都市をこれから作っていくために、とても大事なことはボトムアップからやるべきであるということ、今までのトップダウンではなくボトムアップが非常に重要であるということが各国の議論の中の最初の問題意識でした。2つ目ができるだけ連携して共有していこうこと。3つめは、これから変化が激しい情報技術に対してどうやって都市の中に取り込んでいくかというところが大きなポイントでした。スペインの市長が情報技術を都市に全体的に適用して頑張っているのだけれど、なかなかうまくいかない部分もあったり、非常にうまくいったりという部分もあると。世

界の情報技術をどうしようかということに大きなポイントを置いています。情報技術をオリンピックで適用することも多分あると思いますが、ここに格差や差別が起こったりする可能性があります。従ってこれから先、情報技術の導入には注意を払って障害のある人達もきちっと参加できるようなそういう情報技術の開発をしていただきたいというふうに私自身思う次第です。そういうことを前提として街づくり分科会を進めていきたいと思いますので、どうぞ宜しくお願い致します。

【岡西座長代理】

秋山先生、どうもありがとうございました。この後、議事に入りますが、報道関係者で退出を希望される方は御退出をお願いします。本日の配布資料の確認と本会議の出席者の紹介につきましては、時間の関係からお手元の議事次第と出席者一覧をもって代えさせていただきます。以降の議事は秋山座長をお願いします。

【秋山座長】

それでは、これより議事を進めて頂きたいと思います。議事4ユニバーサルデザインの街づくり取組状況および検討項目について、資料1、2、3に基づいてご説明をお願いします。

《ユニバーサルデザイン街づくりの取組状況について》

【上村参事官】

内閣官房オリパラ事務局の参事官をしております上村と申します。私からは資料1、ユニバーサルデザインの街づくり取組状況のアクセシビリティガイドラインに関する部分について説明します。それ以降は国交省の松本安心生活政策課長からご説明します。

1 ページ目をご覧ください。東京大会は、国際パラリンピック委員会（IPC）で承認されました世界水準の「Tokyo 2020 アクセシビリティガイドライン」に沿って運営され、ガイドラインは競技会場やそのアクセス経路などの整備設計に反映されるとともに、大会スタッフなどによる観客誘導など大会運営に活用するソフト面についてもガイドラインとして規定されることとされています。今回の検討はこうした水準が高い基準などをいかにして全国各地に広げていき、全体の底上げを図っていくか、ということでもあります。

2 ページ目と3 ページ目は 既にIPCの暫定承認を受けております、ハード面の基準の具体例として、2 ページは障害者用トイレについてであります。基準の細かい話は時間の関係上省略します。3 ページはエレベーターのかごの大きさですとか出入り口のドアなどの基準で、これらはいずれも現在の基準よりも高いレベルの基準が定められています。これらの他、残りの項目につきましては、組織委員会、東京都、内閣官房の主催するアクセシビリティ協議会におきまして、本日お集まりの関係者の皆様はじめ、ご協力をいただきながら、検討を進めているところであります。

4 ページ目をご覧ください。東京都の「2020年に向けた東京都の取組—大会後のレガシーを見据えて—」というものの抜粋であります。右下のポツにございます、アクセシビリティガイドラインの考え方をユニバーサルデザインの街づくりの一層の推進につなげていく、その先に、左の真ん中にありますように、大会を契機にバリアフリーを東京全体に浸透する、とされておりました。

て、いわば、面的な拡がりを持って、より高いレベルのユニバーサルデザインを目指すこととされております。

【松本副座長】

国土交通省総合政策局の松本でございます。5 ページ目からについてご説明させていただきます。まずバリアフリーの進捗状況と目標についてでございます。バリアフリー法に基づきまして、バリアフリーの基本方針というものがございます。基本方針は、バリアフリー化の数値目標を定めまして、バリアフリーを強力に進める仕組みでございます。基本方針は2011年に改定されておりますが、2020年度に向けた数値目標を設定してございます。鉄道駅やバスターミナルといった旅客施設につきましては、1日の利用者が3000人以上につきまして、原則100%のバリアフリー化を進めるといった数値目標を定めています。その他車両等については例えば鉄軌道車両ですと70%といったような個別に数字を挙げてございますけれども、全国目標として数値を定めているところでございます。また、公共インフラであります道路、都市公園、そして公共施設、民間施設、路外駐車場、建築物、こういったところにつきましても、全国目標を定めまして、バリアフリー化に向けて着実に目標を達成できるように取組を推進しているところでございます。一番右の欄が2020年度末の目標値、右から2番目の欄が現状でございます。

続きまして6 ページに参ります。オリパラを見据えたバリアフリー化の推進に関する調査研究というものを国土交通省で行っております。これは大きく3つの視点がございます。連続的なバリアフリー化を進める、複数事業者が関係するターミナル等で連続的なバリアフリー化ができていくかどうか、そしてたくさんの方が利用するという中で、案内サインも非常に重要になってくる、あるいは人的対応も必要になってくるということで、ソフト面のバリアフリーがどうなっているか、そして高齢者や障害者のバリアフリーはもちろんですが、外国人やお子様連れの方など含めて、多様な人々が分かりやすい施設になっているか、まさにユニバーサルデザインという観点で調査研究を今年度実施したところでございます。調査は大きく2つに分かれておまして、乗換経路等を含めた連続的・一体的なバリアフリー化に関する調査、そしてもう一つが大規模ターミナルにおける案内サインのわかりやすさに関する調査でございます。有識者、障害者団体等、関係者で構成されます検討会を実施して参りまして今年度3回、今週の3月22日に第3回の検討会を実施しまして、現在、公共交通の連続的なバリアフリー・ユニバーサルデザインのあり方、あるいは連続的なサインシステムのモデル構築に向けてのとりまとめを行っているところでございます。

続きまして7 ページに参ります。事前送付した資料ですと8 ページになっていたかも知れません。観光地のバリアフリー化の評価に関する調査・研究を行っております。観光地においてバリアフリー化の指針や情報提供のあり方が現在明確ではないので、どのようなバリアが観光地に存在するのか、把握するのがなかなか難しいと言われております。そこで、観光地を実際に現地調査を致しまして、バリアフリーを評価する仕組み、指標を作成すべく検討会を開催しております。これも3回検討会を実施し、アクセシブルな観光地の評価指標についてのとりまとめを行っているところでございます。

8 ページに参ります。大規模ターミナルである新宿駅における取組でございます。新宿駅につきましては、1日の利用客360万人で、JR、メトロ、東京都交通局、西武、小田急、京王、といった6社が乗り入れる非常に大きな駅ですので、事業者間の連携という形での案内サインの充

実やバリアフリー化の推進が課題になっているということで、昨年の7月に関係者で新宿ターミナル協議会が設置されまして、議論が行われております。昨年の10月には遠藤オリパラ大臣が舛添知事、新宿区長とともに、新宿駅におけるユニバーサルデザインと多言語対応の取組状況について視察が行われたところでございます。こういった大規模駅である新宿駅のターミナル協議会的な仕組みを他のエリアにも広げていく必要があるのではないかと考えているところでございます。

9ページ目でございます。多機能トイレの利用集中の実態把握と今後の方向性でございます。現在、公共交通機関で整備が進められてきているところでございますが、やはり障害者、子供連れ、いろんな方が利用されておりますので、車いす使用者が使いにくくなっているのではないかとこのご指摘もありまして、平成23年度に国土交通省で利用実態調査を行いました。アンケート調査と、鉄道駅をピックアップしてトイレの利用状況について調査をしたところでございます。アンケート調査結果ですが、車いす使用者のうち94%の方が多機能トイレで待たされた経験がある、そして待たされた車いす使用者のうち、約8割の方が子供連れが出てきた経験、約7割の方が障害者に見えない人が出てきたご経験をされているということでございます。こちらは検討会でご議論いただいて今後のトイレについての方向性をまとめさせていただいたものでございます。一般の利用者のマナーの向上についてももしっかり今後とも取り組んでいく必要があると考えております。

10ページはリフト付きバス、UDタクシーの導入ということで、リフト付きバスにつきましては、3月31日に横浜から羽田に向けて実証運行ができるよう、準備を進めていると聞いております。UDタクシーにつきましても昨年9月に羽田空港国際線ターミナル駅、東京駅に専用レーンを設けられたところですが、導入促進に向けて推進していく必要があると思っております。

そして11ページ、ICTの支援でございます。バリアフリー、ユニバーサルデザインにつきましてはしっかりと情報を発信していく、ということが重要でありまして、移動される前、移動されている途中も含めて、歩行者移動支援が重要になってきている、さらにはお買い物等、決済も含めて、都市サービスの高度化を図っていく必要がある、ということで検討会や実証実験が行われるということでございます。

最後12ページでございますが、デジタルサイネージによる情報発信でございます。災害情報の発信というものも非常に重要であると考えておりまして、災害情報を発信していくツールとしては最近普及してきておりますデジタルサイネージですとか、さらにスマートフォンと連動させて災害時に災害情報、あるいは避難所の情報等を流す、こういったことについてもしっかりと取り組んでいく、ということになっております。以上、長くなりましたけれども資料1のご説明でございます。

そして資料2でございます。ユニバーサルデザイン2020の検討項目でございます。この分科会会は2番のユニバーサルデザインの街づくりの推進ですので、下の6項目について検討を進めていきたいと考えております。

資料3でございます。検討の方向性でございます。現在バリアフリー法、そして関係法令に基づく仕組みがございますけれども、2つの検討の方向性があると考えておりまして、1つはバリアフリーの基準がございますが、これをレベルアップしていく方向での検討、もう一つはターゲットの拡大ということでありまして、先ほどご紹介させていただきました基本方針では3000人以上の旅客施設について目標を設定しておりますが、その目標設定のターゲットを拡大する、こ

ういったことを考えていきたいと思っております。以上、資料のご説明でございます。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。ただ今のご説明につきまして、ご質問等受けたいと思いがいかげでしょうか。宜しいですか。

《障害者団体からの意見表明について》

【秋山座長】

続きまして、議事5に移らせていただきます。障害者団体からご参加いただいている構成員から、本分科会の検討対象に関しての意見表明を一団体3分程度いただきたいと存じます。

まず、日本身体障害者団体連合会の阿部様からお願いいたします。

【阿部委員】

日本身体障害者団体、日身連の阿部と申します。このような機会をいただきありがとうございます。先ほどの、平田局長からの「点を面に」と「東京だけのものではなく」とのこと、とても心強い言葉だと思います。私は仙台から参ったのですけれども、1地方の取組ですが1970年代に『生活圏拡張運動』ということで車いす使用者を中心に行政も巻き込んで車いす用トイレをまちなかのデパートに作ったり、歩道の段差解消をしたということが、今も地域に根ざしているということで、その後も地下鉄の整備の時に一実際は今年の12月に出来たわけですが、当事者との話し合いを積み重ねて、もはや携帯用スロープなどを用いずとも自由に乗り降りできるような地下鉄が出来ました。これは技術の進歩ということだと思いますが、そういう視点を持っていることはとても大事なことだと思いますし、また、各車両に車いすの方のスペースがあるということもとても良いことだと思います。そのようなことを考えますと、今回、ユニバーサルデザイン2020ということで内閣官房を事務局に各府省庁の連携の下に取り組まれるということは、まさに御挨拶にもありましたように我が国全体の社会環境を整えること・改善することにつながり、とても心強く思いました。

日身連は各都道府県・政令市に加盟組織を持っており、それぞれの組織が各市町村ごとに構成されている、ある意味で全国を網羅する団体でもあるということで、まさに、1つの東京での様々な取組を地域で一般化していくときに貢献できるのではないかと考えてお聞きした次第です。また、ユニバーサルデザインが電動車いすの建築家のロナルド・メイスさんから始まったということも含めれば、様々な工夫やアイディア的なもので、当事者が役に立てるのではないかと考えているところです。そのようなこともありますし、先ほどの秋山先生からのお話でも「私たちのことは私たち抜きに決めないで」という言葉がインクルーシブであるということでしたが、その理念を超えて「私たちだからできること」を、地域に広げる・点から面に広げていくことで、役割があるのかなと思っています。これまでの私たちの取組として、例えば歩道橋の点検などを行った経緯があります。これは日身連でも限られた地域でしか行われませんでした。こういう機会に、このノウハウとか取組を日身連のネットワークの中で活かしながら、併せて、昭和42年からの身体障害者相談員という仕組みもありますがこの身体障害者相談員はほとんど全ての市町村で実際に活動しておりますので、このように現在ある様々な仕組みを活

用していただきながら、また、街づくりの点検もかなりの地域でやってはいますが、それを例えば一斉に行くというようなことなどのように、私たちが役に立つことがあるのではないかと思っております。当事者団体の役割、これは日身連だけではないと思いますが、様々な市町村の中で組織としての役割を担わせていただけたらと思っております。ありがとうございました。

【秋山座長】

阿部さん、どうもありがとうございました。簡単に要約しますと、生活圏拡大運動が仙台で興ったものが、現在の地下鉄にも引き継がれていっているという非常に重要なことを仰っていただいたのが一点、そして、これから社会を変えていくときに「私たちだからこそ出来ること」がたくさんあり、全国を日本身体障害者団体連合会の多くのメンバーによって変えていくことが出来るのでぜひ、ということが趣旨だったと思います。どうもありがとうございました。

続きまして、全国手をつなぐ育成会連合会の久保様からお願いいたします。

【久保委員】

全国手をつなぐ育成会連合会の久保でございます。通称「育成会」と短く申し上げております。私ども育成会は知的障害者の本人と家族と関係者で作っている団体です。日身連さんと同じく育成会も全国の都道府県・市町村に各支部会がありますし、それぞれのところで相談員がおりますので、日身連さんと一緒になってそれぞれ身体障害と知的障害という形でお役に立てるのではないかと思っております。

街づくりのバリアフリーと言いますとどうしても段差があるかどうかというハード面が先行しているというのが、知的障害のほうでは感じているところです。国土交通省の資料にも書いていただいております3つの視点のうち2番のソフト面のところ、案内や人的な対応をきちんとやることで高齢者・障害者・外国の人にも分かりやすい表示・対応をとということが、まさに外国の方にも役に立つのではないかと思いますし、一番最後の方で仰いましたデジタルサイネージも、東京都で2、3箇所やっているというようなことを今朝だったか昨日のニュースで見ましたけれども、もうちょっとそういうことが普及していけばいいなと思っております。知的障害の場合は、東京駅を一つ例にとりますと、名前が書いてあって矢印だけでは分からないんですね。矢印もまっすぐ上になっているものが階段を降りる場合もありますし、知的障害者にとって名前と矢印だけというのがとても分かりにくいということがありますので、そこを上手く表現して案内が出来るようにしていただきたい。もう一つは案内の表示そのものが場所によってばらばらであるということがあります。そこを出来れば統一していただくと、本人も外国の方も分かりやすいだろうなと思っております。

少し立場は変わりますが、私が会長を務めさせていただいて障害者の文化・芸術の支援を行っております会では、特にパラリンピックが成功裏に終わるかどうかがオリンピックが成功かが分かるという話も聞いておりますので、パラリンピックの方を応援したいと思っておりますが、文化・芸術についても、こちらからも行って宣伝をするとともに向こうからも来ていただいて、オリパラのスポーツの部分と一緒に、文化・芸術のオリパラもやりたいと思っております。海外からはスポーツ関係だけではない方がいっぱい来るものと認識しておりますので、そういう意味で、日身連さんとともに、色々なバリアフリーの部分についてもっと意見を言っていくつつ、街づくり、そして次の心のバリアフリーでも、お役に立てたらと思っておりますので、

どうぞよろしくお願いいたします。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。育成会の方ではどちらかというとハードよりもソフトが中心であるということが第一点で、デジタルサイネージなどがかなり役に立つであろうし、分かりやすい表示をするということが大きなポイントだということを仰っていただきました。ただ、ここで一つだけ問題となるのが、サインなどは視認性や理解度が66とか75%とか一般の人を相手にして評価をするので、知的障害の人あるいは視覚障害の人、ロービジョンの人を入れた案内サインの検討は今まだあまりちゃんとやっていないんですね。そういうことが必要だという御指摘と受け止めたいと思います。どうもありがとうございます。

続きまして、D P I 日本会議の佐藤様からお願いいたします。これは資料がございますね。

【佐藤委員】

D P I の佐藤と申します。資料の4-1です。たくさん書いてありますがいくつかお話しさせていたいただきたいと思います。まず、今回のオリパラは、私たちは非常に歓迎しております。それは、世界的なバリアフリーの整備基準であるI P Cアクセシビリティガイド、これを参考にしてオリパラの基準を作っていただいておりますが、従来日本の基準にはなかったものが多く取り入れられまして、これは本当に嬉しく思っております。そういう中で、これまでは「参加する」ということを大切に思われて整備されていたと思うのですが、これからはそれプラス「一緒に楽しめる」という視点をぜひ持っていただきたいと思います。例えば、コンサートとかスタジアムに行き観戦したときに、従来は車いすの席はあるけれどもサイトラインが確保されていないために前の人が立ち上がったから見えなくなってしまう。一番楽しいところでもすごく寂しい思いをするんですね。そうすると終わってから、「まあ楽しかったけれどもまたちょっと今日は寂しかったな」という印象を持って帰っていくわけです。そういう中で、I P Cのガイドラインを踏まえてオリパラでサイトラインの基準も作っていただきましたし、バリアフリー法の建築設計標準の追補版でも入れていただきました。こういう従来にない基準を入れて一緒に楽しんでいく、そういう視点をぜひ取り入れていただきたいと思います。あともう一つ、これは少しづれるんですけども、遊び心もほしいなと思います。私は兵庫県の西宮におりまして甲子園球場のバリアフリー化の要請をしたのですけれど、阪神甲子園の駅に数年前エレベーターが付きまして。付くまでに非常に時間がかかってしまったのですが、このエレベーターのボタンの1階2階という部分がボールのマークなんです。それがすごく遊び心があっていいなと思うんです。乗る人は必ず「わあ！」と歓声を上げます。そうすると一緒に乗っている私もすごく楽しくなるんですね。ああ、これから野球を見に行くんだなという高揚感が出てくる。そういう遊び心があると本当に一緒に楽しめるなと思いました。ぜひそういう視点も必要だと思います。

2番目のところで、交通アクセスの現在の問題点を7点挙げています。これはいずれも重要な問題ですけれども、空港アクセスのバリアフリー化は3月31日から羽田空港でスタートし、その後成田空港でも試験導入が始まるということで非常に喜んでおります。3点目のハンドル型電動車いす、これは海外では一般の電動車いすと同じ扱いでバスや電車も乗れるのですが日本では一部乗れないものがありまして、海外から来られた方が乗車拒否に遭うという非常に残念なことが起きています。これはぜひ国際的な基準に合わせて見直しが必要だろうと思っていま

す。7番目のユニバーサルデザインタクシー、これは海外、例えばロンドンではロンドンタクシーは全部スロープが付いています。先日乗る機会があつて乗ってきましたけれども、アメリカ製の大型の電動車いすも乗れました。ですので、気楽にどのタクシーでもぱっと拾って乗れる。非常に素晴らしいものでした。日本では導入が遅れていまして例えば東京ですと5万台タクシーがある中でまだUDタクシーは50台しかない。0.1%。これから広まることを期待しています。トヨタさんが『JPN TAXI』を開発されていて2017年度に発売されるということです。私は2月に名古屋のトヨタ本社にお伺いして開発の方にこの車のことをお聞きしてきました。発売前ですので絶対に外部に言うてはいけませんよという誓約書を書いて判子を押してきましたので詳しいことはお話しできないのが残念なんですけれども、僕は本当に素晴らしい車両だと思いました。これは多くの方が乗れる、それも本当に快適に乗れる。この車が導入されることでその国の社会の在り方とそこに住む人の意識までも変える、そういうすばらしい車両だと思いました。ですので、2017年度の発売を本当に心待ちにしていますし、これが全国に広がっていただきたいと思っています。

今後改善が必要な課題は2つ挙げさせていただきました。店舗のUD化と宿泊施設のUD化です。日本では車いす3人集まるとお店でご飯を食べようと思つてもなかなか入れるところがないんですね。何が食べたいかではなく、まずはどこに入れるかから考える。そういった状況が続いています。ぜひこれを改善する施策が必要だと思います。あとは宿泊施設ですが、バリアフリールームというものも一定基準で作っていただいていますはその数が少ないということ。どうしても1つのホテルに1室が多いんですね。多くても2、3室です。こうなると例えば何人かで宿泊するときはばらばらのホテルに泊まらざるを得ない。ここで、一般の客室もある程度UD化する。段差を解消してお風呂のところのドアを少し広くすることで手動の車いす程度は利用できるようになるんですね。そうしたらバリアフリールームに集中することなく分散して利用できる。一般の高齢者の方も段差がないことによって利用がしやすくなる。ですので、ぜひ一般の客室もユニバーサルデザイン化を図っていただきたいと思います。

この検討会には本当に期待しています。東京だけが良くなるのではなくて東京の取組を日本全国に広げていく。オリパラの取組をバリアフリー法の改正に繋げ、是非とも日本全国をユニバーサルデザイン化していただきたいと思います。どうもありがとうございました。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。いろいろ課題をいただきましたけれども、ハンドル型が問題であることと、ユニバーサルタクシーは今数は少ないけれども将来展望がありそうであるということ。それから大きな課題としては店舗のUD化と宿泊施設のUD化ということをご指摘いただきました。

少しコメントさせていただきますと、アクセシビリティガイドライン作成中に9つの分科会を内閣官房と組織委員会の方々で作られて、交通では5つの分科会ですとか、建築とか情報・コミュニケーションだとか、その中に宿泊施設だとかいろいろ作りまして、毎回40人程度の当事者参加の中でやってきたところが、今日、本当はもっと厳しいことをいただく可能性があったのではないかと思うのですが比較的温かい言葉をいただいたように思います。それも、行政の方々が、ある意味でボトムアップ型のことをやってきた証だと私は理解していますので、これからもぜひボトムアップ型を継続していただきたいと思います。実は、ここで今日開催している会はオ

オープン化している、誰でも自由に入れる。「ボトムアップ」と「オープン化していく」ことで情報がしっかりと共有されるというプロセスをとりますので、かなりしっかりした計画ができるという期待を持っていただいてもよろしいのではないかとというのがまず1点目です。もう1点は、店舗のUD化と宿泊のUD化は頭の痛いところで、問題は、面積で考えるのではなくて利用頻度やその人の生活に合わせて店舗を考えていくということが、なかなか建築系では割とされていないなということ。また、宿泊施設は昔の1尺33センチとか30センチとかそういう過去の寸法にまだとらわれていますので、90センチの内法となるとドアが70センチくらいの扉になってしまい、それが結果的に車いすの人が利用できないような状態になるため、寸法自体をメートルでやったらどうか、畳のサイズでものを考えるのはよくないのではないかと私は昔から感じていたところです。その辺について、建築設計のほうの頭を切り替えていただきたいなということも、ここには含まれているんだろうと思います。どうもありがとうございます。

それでは次の全国重症心身障害児を守る会の高木様からお願いいたします。

【高木委員】

全国重症心身障害児を守る会の高木と申します。皆様ご承知のように障害者の中には法律により身体障害者、知的障害者、精神障害者そして発達障害者という区分があります。身体障害者についても知的障害者にも、重い方から軽い方まで、重度・中度・軽度とあります。私たち全国重症心身障害児を守る会というのは、重度の知的障害と重度の肢体不自由の方でございます。ですから、ほとんどは寝たまま自力では起き上がれないし食事や排泄等も全面介助の方です。前回東京オリンピックが行われた昭和39年に会が発足してから、ちょうど50年です。「たとえどんなに障害が重くても真剣に生きているこの命を守って欲しい」と訴え、「社会の一番弱い者を切り捨てることは次に弱い者が切り捨てられることになるので、それは社会の幸せにつながらないのではないか」ということで運動を進めてまいりました。この50年で、文部科学省や厚生労働省のご尽力により重症児施策は世界に冠たるトップランナー的な存在となり大変感謝しております。そして私たちはまた、自分たちの子供だけを守るのではなく最も弱い者を守るという思想の下に活動しております。学校とか家庭とか職場といったところにも必ず弱い者はいます。この弱い者を一人も漏れることなく守るという理念は多くの方に理解いただきまして、会の30年、40年、50年の節目の時には、天皇・皇后両陛下のご臨席を仰ぎ記念式典を行うことができました。重症心身障害児は、生きていることにより命の大切さ、侵すことの出来ない命の尊厳を世間に訴え—私たち健常者が墮落したような世の中を注意するがごとく—、お互いに命の尊厳を認め合う人間成熟社会を目指しております。

そこで、ここからは要望でございますけれども、リフト付きバスについて、私は熊本から出てきておりますが、観光業者が障害者を対象として旅行を企画したとしても、熊本の場合はバス会社にリフト付きバスが一つもない。他の県にはいくつかあると聞いております。そこで、最も具体的な提案として、国が4割、都道府県が4割、事業者が2割といった割合でリフト付きバスを購入していただき、あとは旅行業者の企画に便乗していただきたい。そうすると、官と民と当事者の力によって上手く運営できるのではないかと思います。さらに具体的に言うと、4年後のパラリンピックの際に多くの障害者の人たち、それも最も重い障害者の人たちがこのリフト付きバスに乗ってパラリンピックを見られるようにしていただきたいと思っております。以上でございます。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。重度障害の方を対象にする団体で、生きることによって生命の尊厳・大切さを認めていただくという理念の下に50年活動されてきたということ、特に大きな問題としてはリフト付バスがないことによって移動が出来ないので普及して欲しい、ということでした。リフト付きバスは手遅れのような状態から今頑張ろうとしているところにありますが、生産が間に合わず半年待ちといった状況に陥っているのだそうです。ありがとうございました。

それでは続きまして、全国精神保健福祉会連合会の野村様からお願いしたいと思います。

【野村委員】

ご紹介にあずかりました野村でございます。私たちの団体は統合失調症、躁うつ病の方が中心の家族会です。こちら歴史は50年になります。街づくりに関しては、国民の中で注意力や判断力が下がっていたり体力も非常に弱くなっている方達とほぼ共通する部分が、統合失調症や躁うつ病をはじめとする精神障害の方にもあります。私たちが望むのは、この方達が無事に社会の中で不安なく生きていける社会・まちを作るということで、これはかなり共通しています。

例えば交通に関して、ホームドア、トイレや案内表示について。私たちはまだまだホームドアをたくさん作っていただきたいのですが、精神の病気になりますと非常に注意力も落ちますし体がふらふらする時もよくあります。また、突然将来を悲観して死にたいという衝動が突発的に出てくる時に、ホームドアがあると飛び込み自殺を防ぐことができます。これは私たちの大きな願いです。トイレに関しては、精神障害者は関係ないと思われるかもしれませんが実は向精神薬の副作用で便秘があるため併せて下剤を処方され、それを飲むと下痢がひどくなります。外に出ると下痢の連続ですので、電車から降りてトイレがどこにあるかすぐにわからない、あるいはトイレが少なく個室に人が並んでいるというのはとても困る事です。個室の数をもう少し増やしていただくと大変ありがたいと思います。また、電車から降りたらトイレの場所がすぐに分かるように案内表示をしっかり作っていただきたい。駅は最近とても改善されていて、男子トイレ・女子トイレがどこにあるというのが非常に分かりやすく表示されるようになりました。これをもっと広げていただきたいと思います。案内表示も同じようなことで、出口がどこにあるかや地下鉄の乗換はどちらへ行けばいいのかということがやはりわかりにくいんです。注意力・判断力・理解力も落ちていきますので、認知症の方や小さなお子様、知的障害の方など他の色々な方々と共通する課題として、誰にでも、外国の方にも分かりやすい表示をしていただきたい。前のオリンピックの時もかなりそういった表示が採用されましたがより一層広げていただきたいと思います。

最後に、精神の障害があると歩いていてとても疲れてしまう、辛くなるということがあり、そういう時にちょっと休める場所があると嬉しいと思います。また、体の不調を訴え、場合によっては救急車を呼ぶようなときに交番があるとありがたいですが、他にも色々な相談窓口で、自分の体調のことや、例えば家に一番早く帰るにはどういったルートがいいかなどこれからの行動についてアドバイスをいただき、救急車ではなく自分の判断で帰れるようにできると良いと思います。少し休める場所については、最近ベンチが減ってしまいましたが、まちなかのあまり寒くない場所にベンチを置いていただくと高齢者の方々も精神障害の方々も助かると思います。

ありがとうございます。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。体が弱っている人と共通性が高い対策が主であるということ、特に、死にたい衝動を防止するためにホームドアや、下痢を起こしやすいのでトイレの整備、あるいは案内表示をもう少しわかりやすく、という御指摘でした。そして、疲れるのでベンチなどがあるといいということ。それから交番や相談の場所が必要ということで、これに関しては欧州では今あちこちで「ヘルプ・ポイント」という、助けてもらえるボタンが緊急ボタンと同じような形で作られています、こういうものがあるといいのではないかと思います。どうもありがとうございました。

続きまして、日本発達障害ネットワークの倭文様お願いしたいと思います。

【倭文委員】

日本発達障害ネットワークの副理事長をしております倭文と申します。構成員が所用のため代理として出席させていただきます。ご存じのように発達障害者支援法が出来たのは平成16年で、他の障害の皆様の流れの中では大変短い歴史の中ではございますけれども、総括的に申し上げると、外から見えにくい・分かりにくい障害ということで、自閉症スペクトラムや注意・集中、多動性障害、読み書き障害その他の脳障害の方々が含まれております。その方々について、ご呈示の検討項目の中で1、2、4、5についてお話しさせていただきます。

競技会場・アクセス経路について、既に何度も言及されている提案ですが、分かりやすい目印や分かりやすい案内、サイン、プラカードなどを設置して下さい。例えば、番号を付けたり矢印を付けたりして番号さえたどっていけば目的地に着けるだとか、あるいは、その途中で混乱する方もいると思いますので、すぐに分かる色などを着たボランティアをあちこちに配置していただきたい。それから、先ほどのご発表にもありましたがヘルプ・ポイントのように案内所の工夫をしていただきたい。その当番者も、一人ではなく色々な障害のことが分かる方がいてほしいと思います。というのも、色々なことを説明しても詳しく説明すればするほどわけが分からなくなってくる自閉傾向の方もいるということを知っていただきたい。あるボランティアさんが対応できなくても他の方につないでいくということも工夫していただきたいと思います。会場等については分かりやすい色やデザイン、ルートを検討していただきたいと思います。

2番目に、「ガイドラインを踏まえた高い水準のユニバーサルデザインを推進」とのことですが、文字の代わりにピクトグラムを使って各種表示を行うなどのハード面の強化ももちろん必要ですが、それを補強して柔軟に対応するにはコミュニケーション、サービスが必要なので、ソフトの強化、言ってみればその基となる心のバリアフリーが大変必要であると思っております。

障害者用トイレのところについて、見た目は普通のお嬢ちゃん・お坊ちゃんや青年でも、同伴者がたまたま男性についているのが女性であるお母さんやパートナーであったり、母子同伴ということがあります。そうした発達障害の方がいるということについての理解促進を進めていただきたい。それから、車いすの対応はもちろんのこと、オストメイトや、親子で入らないと排泄が困難という場合もありますので、細区分化を作っていただきたい。また、病気を持った体が弱い方についてのお話がありましたが、普通の人では気づかないようなことでパニックを起こす場合もありますので、そのような場合に、落ち着ける・カームダウンできる場所というベン

チではちょっと難しいので、囲われた場所というものが必要だと思います。

あとは、ICTを活用したきめ細かい情報発信をしていただきたいと思います。

最後に、どうしても強調してお伝えしたいのが、山ほどボランティアを募集してたくさんの希望者が出ると思いますが、色々な障害の特性について発達障害ネットワークとしても啓発をしておりますし、厚労省・文科省でもやっていただいています。意外と「知ってはいるけれど具体的にどんなものなの？」という段階の人が多いいと思います。ですので、ボランティアの方を啓発・指導・教育することが全国的に障害の理解を広めていく大きなきっかけになると思っていますので、ぜひともそこに力を入れていただきたいと思います。以上です。

【秋山座長】

ありがとうございました。色々なご意見をいただきました。会場についてはわかりやすさや案内の工夫、ボランティアの対応をしっかりとするという御指摘、アクセシビリティに関しては絵文字など分かりやすくしていただきたい、トイレに関しては多様な人に対応できることを前提に細区分をしたらどうかということ、最後に、パニックが起きたときに落ち着ける場所の用意が必要であることと、ボランティアについては障害の特性が理解できるようきちんと教育することで日本全体の水準がもう少し上がっていくであろうということを仰っていただきました。どうもありがとうございます。

続きまして、全日本ろうあ連盟の長谷川様からお願いしたいと思います。

【長谷川委員】

一般財団法人全日本ろうあ連盟の長谷川と申します。よろしくお願いいいたします。意見の機会をいただきましてありがとうございます。まず、障害・機能には「見える障害機能」と「見えない障害機能」という二つがあります。ユニバーサルデザインの街づくりの取組の様子を見て今お話を伺っていると、「見える障害」を中心にした街づくり、バリアフリーが多いと思えました。車いす使用者、肢体不自由の方というのは「見える障害」であり、街づくりの中で設備の整備が進んでいます。しかし内部障害や聴覚障害、精神障害のような「見えない障害」に対する取組というのが見えてこないということです。聴覚障害の場合、情報障害とコミュニケーション障害の二つの障害があり、生活の中で非常に様々な不便を強いられて困っていることが多いです。50年前、社会にバリアフリーという考え方がなかったときに、障害当事者が自立して生活を送る、自立して行動することが出来ないということが多かった。それが最近、設備がだんだん良くなってきて障害者自身が自立して行動することが出来るようになり行動の幅が広がったことは非常にいいことだと思います。

ただ、東日本大震災を見ておわかりのように、聴覚障害者の死亡率は耳が聞こえる方の2倍と出ており、非常に大きな問題だと思います。2020東京オリンピック・パラリンピックだけではなく、日本全体で地震や台風のような災害が発生した場合に聴覚障害者としてはどのように情報を得ていくのか、聴覚障害者にどのように情報を出していくのか、まだまだ課題は解決していないと思います。具体的に申しますと、ホテルで宿泊した際、例えば火災が起きた場合に音声で放送されますが、私たちは「火事です」ということが聞こえません。そして逃げたらいいのかもわからない。テレビを見ても分かりません。そういった問題を考えるならば、やはり聴覚障害者は視覚的なコミュニケーションだけに頼ることになりますので、放送の替わりとしてフラッシュ

といった機能を付けていただければ「火事だな」「逃げればいいんだな」ということが分かります。

最近、デパートでも駅でも高速道路でも無人化が増えてきていますが、自動販売機や自動券売機が故障した場合でも、電話が出来ません。相手が何か言っても私には聞こえません。銀行のATMでも、連絡用受話器を取っても私たちはコミュニケーションが取れません。高速道路で車が故障して路肩に停め、非常電話で連絡をと思ってもその電話が出来ないんです。音声を中心とした機械が増えているため、聴覚障害者としては非常に不便で困っているといった現状があります。ですので、東京オリパラの時には、連続的バリアフリーの工夫が必要だと思います。乗換がわからないとき、耳が聞こえる人は人に聞くことが出来ますが、私たちは聞きにくいんです。案内板を頼りにして行っても途中で案内板が消えてしまってどこに行ったらいいかが分からず結局遠回りしてしまい時間の無駄が生じたということを私自身何回も経験しています。その辺りを考えるならば、聴覚障害者に対応するものとして、例えば文字を表示する掲示板のようなものや、もしくはフラッシュで知らせてくれるものを付けていただきたい。私が経験したのですが、エレベーターに乗ったところ途中で止まってしまった際には本当にびっくりしてしまって、その箱に乗っているのは私一人でどこのボタンを押していいかも分からず、時間にして1分後くらいにやっと戻りましたがその時は本当に恐怖を感じました。ですので、扉にガラス張りの窓を付けるなど透明にしてもらって、何かに書いて示してもらうことが出来るようにする、もしくはエレベーター内に文字情報が出てくるようにしていただけるとありがたいと思います。よろしく願いいたします。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。「見える障害」と「見えない障害」という話がありましたが、特に聴覚障害者は見ても外形上まったくわからないためこの点についての問題点を色々御指摘いただきました。大震災の時は障害者の死亡率が2倍ほどであったと聞いております。また、ホテルの火災の際にわからないという点、例えば何か機器が故障して話そうとしても電話ができないというコミュニケーションの問題、あるいは乗換をしたときにサインだけを頼ってもなかなか上手く行けないというような問題もありました。

エレベーターについては、困ったときに聴覚障害者のためのモニターを羽田国際空港では付け、そこでボタンを押すと必ず人が来て、今何が起こりましたということを案内するようにしました。これは技術者・専門家がやったわけではなく聴覚障害者の参加者の発意の中で、参加型・ボトムアップ型で計画を作ったからできたものです。何でもそうですが、困っている人は本当に何を困っているのかということを知って物事を進めることが必要です。聴覚障害者の「聞こえない」ということについて、もう少し丁寧に日本社会は考えていく必要があるのではないかと御指摘を受けました。どうもありがとうございます。

続きまして、日本盲人会連合の藤井様よりお願いしたいと思います。

【藤井委員】

こんにちは、日本盲人会連合の藤井と申します。よろしく願いいたします。皆様から、様々な課題や問題点の御指摘がありましたし、将来に向かっての希望ということも様々な形でいただきました。それらについては私どもも共通の課題を持っておりますので、これから引き続き議

論の中で、問題点の指摘や課題提起をしながら議論させていただきたいと思います。

ご存じのとおり日本盲人会連合というのは視覚障害者の団体です。視覚障害者といいますと、また特に「盲人」という言葉を使っているため、「全盲の方しかいない」という理解、「視覚障害」というと全く見えない」という理解が世の中に広がっていると思います。そのために、弱視者や色覚異常、物の形状を認識できない視覚障害等の方々に対する対策や対応、考え方がまだまだこれからだという状況にあります。先ほど、ピクトサインや案内表示の課題が指摘されましたけれども、例えば視覚障害や色覚障害ですと、案内表示が小さかったり色分けで表示されていたり、コントラストがはっきりしない表示であったりしますと、認知できないという状況が生まれ、非常に困難を極めるといえることがございます。例えば、建物の床面と壁面で同系色の色が使われますと床と壁の差が分からない、また、建物や器物の機能を色分けで示されますとこれが認識できないという状況があります。このような状況もございますので、視覚障害というとは全く見えない方々だという理解ではなく、様々な見え方をしているという風に理解いただきたいと思います。高年齢化して、白内障の方や他の疾患で視力が落ちてくると同じような経験をしますので、様々な見え方の方がいるということを前提に今後議論させていただきたいと考えております。

ここ何年間か、オリンピック・パラリンピックに向けてアクセシビリティの検討や施設の検討など様々やっただけでございます。これらは、冒頭にご説明いただきましたように、オリンピック・パラリンピックに向けて一定のエリアと一定の施設についてどういうバリアフリー基準を設けるか、あるいは心のバリアフリーを含めても、どのような対応をするかというところで議論されてきました。これでは、その施設・競技場周辺だけということになり日本全体のものにならないということで、この場が設けられたのだと私は理解しております。そのため、これまで高い水準でのバリアフリーでの基準を検討してこられましたので、これを面的に広げていっていただきたいというのが一つの大きな希望でもありますし、この場での課題だと理解しています。そういう意味では、ここの議論を通じて全国各地で様々な取組が可能となるのではないかと期待しているところです。今後につながるレガシーとして、ハード面でもソフト面でも、ちゃんと広がりを持って点や線ではなく面で、まち全体がバリアフリーになるような街づくりを目指して議論したいと思っています。

私たちが歩行するには、点字ブロックや音声、音響信号機や手すりなど視覚以外の様々な情報を使って行動いたします。すぐ目の前に物があっても、私どもは手で触れなかったり反響音がなかったりしたら存在が認識できないということは想像いただけたと思いますが、そういう意味では、私たちが面的に行動しようとする、縦横に私たちの認識できる方法でまちの構造や歩く道の構造が分かる、横断歩道が渡れる、ということが必要でございます。これを一度にやれといっても非常に難しいことはここにいらっしゃる皆様よくご存じだと思いますので、一方では高い基準を設けながらも、それを作ったり応用する場合にはもう少し工夫したり、面的に整備できるような工夫が必要ではないかと思っています。例えば、点字ブロックを引くとすると道路というのは非常に凸凹もありますし、費用もかかります。あるいは、様々な地域の状況によって工事の仕方も変わってきます。そういう場合に、それに替わる素材や、手すりを用いるなどといった形でもっと工夫をすればできるような移動の方法があるのではないかと思います。全体としてやわらかくお互いにバリアが下がっていくような形での議論が出来れば、もっともっと広がりのある住みやすいまちができるのではないかと考えています。

最後に、ハード面のことを若干申し上げます。一つは、先ほど座長の秋山先生から羽田空港において、バリアフリー化について様々な人が参加して検討したというお話でしたが、現在、地下鉄や鉄道やバスなどで点字ブロックや音響案内など様々なものが整備されてきましたが、私どもが参加しないで整備された場所がいくつかあり、せっかく作っても利用できないようなものもたくさんございますので、ぜひ街づくりや色々なハードを作る際には当事者が参加して当事者の意見を反映した作り方をしていただきたいと思います。私が東京に出てきますと、鉄道や地下鉄を利用してここまで来るわけですが、例えば点字ブロックはかなり敷設いただいて歩きやすくなっているのですけれども、エスカレーターには私どもへの案内がありません。音声案内のないエスカレーターが多数ございます。視覚障害者がエスカレーターに乗るのにはどうするんだろう？と思われて、エスカレーターには点字ブロックがございません。先生には申し訳ないのですが羽田空港のエスカレーターにも音響案内もありません。エレベーターを使えばいいということなのかもしれませんが、実は私どももエスカレーターを使いたいんですね。ただ目が見えないだけでなく年をとった人や体に他にも障害のある視覚障害者も多数いますが、そのような方にとっては非常に重要です。危険を避ける方法については既に議論されていますので、他のところにも配慮いただいたり、弱視者や色覚障害のある方も案内が分かるような総合的な街づくりをぜひお願いしたい。もう一点は、建物と道路、あるいは通路との関係について、もう少し連続的に案内をしていただきたい。例えば点字ブロックですと、道路には点字ブロックがついており建物の中にもついています。道路と建物の通路の連続性が確保されていないために途中で点字ブロックが切れていたり建物の入り口がそこにあるということが認識できないということも困った状況があります。そういったきめ細かな連続性についてもぜひこの場でご議論いただきたいと思います。何となくまとまりのない発言になってしまいましたが、ぜひこの場が、将来の日本の住みよい社会を作る、そしてやわらかで住みよい街づくりにつながっていくために、私どもも議論に参加したいと思いますので、よろしく申し上げます。

【秋山座長】

藤井さんありがとうございます。只今のご発言は、障害の特性に合わせて案内の表示をきちりしていくということだったと思います。そして整備が様々な施設などで面的に広がっていくためにはどうしたらいいのか、この辺りのことを議論して、工夫していくことが第2点として重要だというふうに伺いました。特に、バリアをいかに下げるかという工夫に注意を払っていただきたいということであったと思います。そしてハード面については、音響案内が整備されたけれども自分たちが参加しないで整備されたところはどうもバリアフリーがうまくいっていないところが見受けられるということで、整備する際にはきちっと当事者に参加をお願いしたらどうかという御提案で、これはもっともだと思います。エスカレーターに案内がないというのは、ガイドラインでそう決めたのですが、視覚障害者が危険だからという理由で最初は誘導しなかったのですが、私どもがエコモ財団と調査しましたら、視覚障害者の事故と他の人の事故に差がないということがわかりました。つまり、現在の段階でエスカレーターに視覚障害者を誘導しないという点については何の根拠もないのだということが、はっきりそういった結果が出ています。そして建築物と道路の連動性については、部署が違うので、道路部隊と建築部隊はもっと仲良くしてくださいということも御提案の一つだと思います。どうもありがとうございます。

だいぶ時間が押してまいりましたけれども、ありがとうございました。本日ご欠席のパラリンピアンズ協会の方は次回に意見表明の機会を設ける予定です。

《意見交換》

【秋山座長】

続きまして、意見交換に入らせていただきます。本日は出席者が多いために発言の前に所属と氏名を発言していただきたいと思います。

【高橋委員】

東洋大学の高橋です。3点ほど意見を表明したいと思います。

1つは繰り返し障害者団体から説明や要望がありましたけれども、総合的な街づくりということです。地方公共団体といろいろ仕事をしておりますけれども、どうしても引っかかってしまうのが地方分権の壁です。国土交通省が、バリアフリー基本構想を進めていますけれども、現在策定している地方自治体はわずか16%にしかすぎないのですね。今も藤井さんからお話がありましたけれども、建物と道路の一体化はそういう中できちんと謳われている、これはもちろん義務ではないのですけれども、もう少し国と地方自治体との連携を強化しながら、それを誘導していくような方法がとても重要なのではないかと、これは先ほどから平田事務局長をはじめ座長もお話されておりましたが、東京の経験を地方に展開していかなければいけない、ということですので、とても重要な今回のキーワードになってくるのではないかと考えています。その中で、例えば東京の経験が既存の商店街を含め、あるいはたくさんお客様が来る宿泊施設も含めて展開される可能性が高いのではないかと考えています。

それから2つ目ですが、全部難しいことだけではなくて、少しの工夫で変わる部分もある、これは秋山座長の意見と同感の部分があるのですが、例えば1mモジュールでなくても、トイレの中でも、DPIのコメントにも67cmくらいの数字がありましたけれども、一般的な便房でも有効幅員が60～66cmくらい取れると、ひょっとすると車いす対応トイレがなくてもそこまで寄り付けていって、脳性麻痺の方で立ち上がれる方ですと、利用できる可能性がある、もちろんトランスファー（移乗）しなくてははいけませんけれども、間口を少し広げる、ちょっとした設計基準を変えていく、基準、ガイドラインを変えていく、そういう働きかけも車いす対応のトイレですとかあるいは同伴者付きのトイレも必要ですけれども、それと同時に一般の便房を変えていくような仕組みもこの機会に少し提案できないかと考えています。

それからもうひとつ大事なものはメンテナンスです。これはやはり便利のように作られていても、あるいは法律を守っていても本当に使いやすいのかどうか。例えば点字ブロックが途中で壊れていても視覚障害の方は気付きません。晴眼者は気付いていても行政や施設管理者に伝えないということが街の中で頻繁に起きています。法律で守られている、あるいはガイドライン、オリンピックのガイドラインは義務的なものではないのですが、少なくともバリアフリーの円滑化基準、あるいは地方公共団体のバリアフリー条例等で決められているものを、検証していくことをどこかでもう一步踏み出せないかと思っています。以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。3つほどいただきました。1点目が総合的な街づくりをきちっと推進して国と地方はきちっと連携してください。2点目が少しの工夫をすればかなり改善できるよという部分。3点目がメンテナンスをしっかりとやるべき、作りっぱなしはダメですよ、ということだと思います。

【藤井委員】

連続して申し訳ございません。日盲連の藤井でございます。1つ、この場の議論馴染むかどうか分かりませんが、先ほど広がりのある街づくりということであったのですが、ここの場で様々な事業者の方もいらっしゃいますが、やはりバリアフリーの課題としまして、公と民間の課題があると思うのですね。例えばせっかく道路がバリアフリー化されても店舗の改造や取組がなかなか、資金の関係もありますけれども、進まないということがあると思うんですね。ここを、街づくりをするときに、そういう個別の小さな店舗でありますとか、連携を図れるような、そういう議論をぜひこの場でしていただければ、外国から日本を訪ねてこられてちょっと観光して歩いても気持ち良く過ごせるような街が作れるのではないかと思いますので、ぜひ民間といますか、地域の方々との連携と、それぞれできる役割があると思いますので、そのあたりについてもぜひ議論いただきたいと思います。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。店舗などが使えるようにということで地域と連携を図ることがとても大事だと。これについては随分前に、東京都の商店街を障害者が使えるように、ということで、障害者参加のもとで、例えば筆談をやったりとか、あるいは外に立っている人に声をかけるとか、そういうプログラムを作った記憶があります。そういったことを拡大していくというような理解をして宜しいですかね。

【河野委員】

森ビルの河野でございます。まさに私どもは街づくりを業としておりますので、皆様方のご意見を今後の私どもの事業の中でも生かしてしていきたいと思っております。お聞きしていて強く思いましたのは、ユニバーサルデザイン、ハンディキャップのある団体からのご意見もありますが、遍く人の安全確保につながっていくものであると考えております。分かりやすく言うと、子供さんの低い位置からの目線であったり、これからの高齢社会、お年寄りにとって段差であるとか、サインであるとか、すべて共通しているものだと理解しております。そうした中でのハード・ソフトの両面からサービスも含めて対応していかなければと強く思います。

それからやはり街はつながっておりますので、それぞれの施設だけでなく、連携が必要だろうと思います。私も昨年ケガをしまして松葉杖の生活をしました。そうしますとある公共交通の地下通路はバリアフリーになっているのですが、地下でつながっている建物に入ろうとするとほんのわずかな10cmも無いような段差が非常に壁になる、という経験を致しました。駅動線でも、他のところでも議論になっていると思いますが、ある駅で一番後ろから入ると、エレベーターが一番先頭までいかないという、とかですね、それから朝夕のラッシュ時はエスカレーターが、人がたくさん来る駅ですから、全部登り方向になってしまっていて松葉杖をついている人間にとって動線が非常に厳しい、やはりエレベーターに行かないとならない。案内運用というもの

も結構大事なのかな、と思っております。トイレにつきましても公共のトイレはできれば全部洋式にして欲しいなど、やはりさっきのような松葉杖をついている状態だと和式はとても使えない。そういった工夫もあるのではないかと思います。割と「あそこに行けばこれはあるでしょ」というような上から目線の運用が結構あるのではないかと思います。

それから、またエレベーターの話になりますけれども、いわゆる身障者用のボタンを良く見ます。実際にある私どものビルがそうなのですが、4機あるうちの1機には車いすの方が乗って後ろが確認できる鏡がついているのですが、全部鏡がついていてもいいのではないかと、今、話を聞きながら思いました。そういう設置の義務なのかあるいは誘導基準なのか、これを全部鏡付きにして、どのエレベーターが来ても車いすの方が使いやすいということが必要だと思いますし、このことを知らない方がたくさんいらっしゃるのではないかと思います。何で鏡がついているのかと。そうすると、その鏡の前に人が立っていると、何のためにそれがあるのかと。もし動けないのであれば、分かっていたら手を貸してあげればいいのかと思いますし、鏡を見られるように動けばいい、そういったこれらいろいろなバリアフリーの取組をしっかりと世間に伝えていく、認識していただくということが、このあと我々が検討会でいろいろなことをプログラム化して実施していく上で、大事なのかなと感じました。以上でございます。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。サービスも非常に重要ですのでこのあたりをきちっと強化していくことですか、意味を伝えていくというような、認識、認知を高めていくことが重要である、ということをお願いしました。どうもありがとうございました。

【阿部委員】

日身連の阿部でございます。ただ今の議論の中で、全国各地に今回の意義を広げていくことが大事という中でございますけれども、ご承知のように障害者の権利条約を締結して2年ちょっと過ぎまして、障害者の定義が変わったということで、障害だけではなくて社会的障壁、社会のバリアがあるから困難な生活を強いられているというか、日常生活、社会生活に相当な制限を受けているのが障害者であり、それを除去するための取組が4月から障害者差別解消法が施行されるということも、これも各地域というかいろいろ広げていく必要があることでもありますし、差別解消法の施行、またはそれに合わせた条例を作っている地域もありますけれども、これも大きなツールとしながら、一体的、総合的な街づくりが実現されることが大事だと思いました。

高橋先生の話でも地方分権ということがありますので、各地域において発信していくのはやはり日身連の様々な組織がお役に立てればいなということとともに、ツールとしての差別解消法、また、この取組を周知することに努めたいと思います。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。差別解消法が来週施行されると思いますが、これとバリアフリーのうまい組み立て方がこれから求められてくるのかなというふうに思いますので、そういった提言をいただいたと思います。ありがとうございます。

【秋山座長】

時間が大分押してきましたので、ご議論はこのくらいにさせていただいて、私の方からも皆様の意見を少し整理させていただきたいと思います。

今日皆さんがおっしゃっていただいたこと、阿部さんからはバリアフリーの歴史を作って継承して、さらにバージョンを上げていく、という意図の発言をいただいたと思います。

久保さんからはサインの障害者からの評価をやっぱり入れないといけませんね、というようなことがあります。サインは今まではプロがほとんどやってきましたので、やはり整備で「私たちを抜きで私たちの整備をしないで」ということがサインのところでは大きいように思います。

それから、佐藤さんからは楽しめる計画というのがかなり大事であるというご指摘とそれ以外にモビリティについて、ハンドル型は日本の恥にならないようにきちっと公共交通が使えるようにしていく方向で。日本だけがなぜかガラパゴス的なのですね。これを無くしていこう、という意見です。私も同意見です。

それからタクシーのユニバーサルデザイン化については、ロンドンでは当時の運輸省の役人であるアン・フライが決定して2000年にはすべてのタクシーをノンステップにするということでもやり遂げたのです。これはやはり何十年もバリアフリーに携わったアン・フライでこそやれたと。欧州に対しての努力もしたし、世界に対して影響を与えた女性の1人だったと思います。そういうことを少しでも知っていただきたいなということがこのタクシーやハンドル型の問題では大きいと思います。

それから、店舗と宿泊施設について、これは少しテコ入れしてかなり頑張らなくてはならないところだと思います。ここについては少し甘すぎるな、という部分もございまして、オリンピック・パラリンピックに来た人が普通に宿泊施設に泊まれて、普通に街にいて食事ができる環境をできるだけ早く整えないといけないというのが店舗、宿泊施設の問題だと思います。

そして高木さんからは最も弱い人を基準に街づくりをもう一度見直してみてもどうかという視点について、その視点については野村さんも同じようだと思いますが、ちょっと言い方は悪いのですが、バリアフリーの中にもしかするとソフト的なバリアフリーがあるのかなと、例えばベンチを作る、あるいはヘルプポイントを作るとか、絵文字を作るとか、あるいは落ち着ける場所をつくるか、こういったことが重要で、倭文さんの発言の中にもそういったことが随分あったと思います。ソフト的なバリアフリーについて今まであまりしっかりやってきてなかったように思いますので、ここはぜひ頑張ってくださいな、というところです。

それから長谷川さんからは、やはり音などを見える化していく作業が必要で、音をどうやって見える化していくか、といった工夫がまだ足りていないということが現実です。エレベーターの中に閉じ込められて、フラッシュをたくとか、あるいはトイレの中で火災が起きた時、羽田空港ではフラッシュを焚いたのですが、各便房に全部フラッシュがついている、そういうところが現実的な様々な都市空間でどう扱うかということがこのあたりの問題かだと思います。それからコミュニケーションがしっかりできる社会環境を作っていくという点が、長谷川さんからのご指摘だったと思います。

藤井さんからは、多様な視覚障害者、色覚障害あるいはロービジョンの方、様々な方がいらっしゃるの、これに対して対応していくことが非常に重要であるということと、それから議論を一緒にやっていくということが大事だとおっしゃっていただいたと思います。

それから高橋先生からは総合的な街づくりと、それから、少しの工夫で変わるとか、メンテナンス、行政側が頑張るところがこのあたりなのですが、残念ながら市町村の人たちの技術力が高

い人と低い人がいますので、それから志がとても低い人と高い人がいます。志を高くするためにはどうしたらよいか、技術を高めるためにはどうしたらよいか、ここについては教育プログラムがかなり必要だろうということが高橋先生からご指摘していただいたところです。

それから森ビルの河野委員からはサービスも含んだ運用をどうするかということで、物的なバリアフリーの他にサービスや運用をしっかりと考えていくということ、そして教育。認知を高めるには教育も必要だということが、ご指摘していただいたところです。

最後に阿部さんがおっしゃったのが、差別解消法と歩調を合わせて街づくり分科会も進めていくことが重要です、というご指摘だと思います。

以上、みなさんの言葉を簡単にまとめさせていただきました。最後に、平田事務局長から本日の議事全般について発言をお願いしたいと思います。

【平田事務局長】

みなさま、本当にありがとうございました。目に見える障害と目に見えない障害、こちらは両方とも足りないのですけれども、そういったものをしっかりと面で広げることが大事だと改めて認識した次第でございます。

この8月ぐらいには予算要求というものは毎年政府ではありますし、また、法律も含めた制度的なものを改正するということになると、12月ぐらい、この年末が節目になるということでございます。今日は具体的かつ建設的なお話をいただきましたので、事務局の方でも予算や制度改正に向けて、しっかりと準備を進めていきたいという覚悟を改めて考えた次第でございます。今日はどうもありがとうございました。

【秋山座長】

平田事務局長、ありがとうございました。事務局から今後の予定についてご説明がございましたので、岡西座長代理に議事をお返ししたいと思います。

【岡西座長代理】

秋山座長、ありがとうございました。みなさん、活発なご意見、ありがとうございました。それでは事務局から今後の予定について説明をお願いします。

《今後の予定について》

【上村参事官】

それでは資料5をご覧ください。街づくり分野については、交通分野と建築分野で議論の性格・内容が異なってくると考えられますので、効率的かつ中身の濃い議論、意見交換をしていただくためにそれぞれワーキンググループという形で設置したいと考えております。各ワーキンググループにつきましても、学識経験者、障害者団体、専門家、関係事業者、関係省庁等を構成員とするということで考えておりますが、改めてご案内させていただきたいと思っております。

それから資料6をご覧ください。今後のスケジュールでございます。遠藤大臣を議長とする全体の連絡会議については6月に第2回目という形で障害者団体の方々との意見交換をさせていただきたいと考えております。それから8月に第3回の連絡会議とい

うことで中間的なとりまとめ、12月に第4回で最終的なとりまとめをしたいと思っております。

この分科会に関するものにつきましては、4月に第1回の交通ワーキング、建築・施設ワーキングということで、できれば同日の時間差で開ければと考えております。関係省庁の方々から今日のご意見等を踏まえての取組方針のご説明、それから構成員以外の方、それからパラリンピアンズ協会からの意見表明をしていただきたいと思いますと思っております。それから6月に大臣の連絡会議の後になりますが、第2回の交通ワーキング、建築・施設ワーキングということで、中間とりまとめの素案というものを作成してお示しし、意見交換をさせていただきたいと。それから7月には街づくり分科会の会合を開きまして、もう一度中間とりまとめの案をたたきたいと考えております。それから8月以降につきましては、中間とりまとめの熟度にもよると思いますが、適宜開催させていただきたいと考えております。説明は以上でございます。

【岡西座長代理】

ありがとうございました。皆様ご議論ありがとうございました。実は31日に心のバリアフリーの分科会を行います。ユニバーサルデザインにつきましては、ハード面で事業者の皆様のご努力もありまして、十数年、ここまで進んできたわけですが、心のバリアフリーという言葉についてはセットであり議論されておりました。今回の街づくりはこれまでの延長線が高めていくという視点ですが、心のバリアフリーについては最初の一步をこのオリパラをきっかけに進めていきたいと思っております。

施設がいくら良くなっても周りの人がそれを知らなかったり、例えば点字ブロックに自転車が勝手に放置されていけばせっかく整備されていても何の役にも立ちません。子供たちも善意があっても声の掛け方を知らないから声が掛けられなかったりということ、学校教育の側面、それからサービスも鉄道事業者毎に接遇の仕方が違ったりということもあるので、それをきっちり揃えてどなたにも同じ対応をするにはどうすればよいのか、それから企業における心のバリアフリー教育、大人の教育もしっかり進めていくということ、この街づくりと並行して心のバリアフリーも進めていって、最後には2つを融合させて1つの大きなレガシーとして残していきたいと思っております。そういう意味ではここでの議論、本当に貴重なものでございますが、先ほど事務局長の平田からもありました通り、具体的な形、目に見える施策にしっかり落とし込んでいくということ、議論だけ、抽象論だけで終わらせることがないように頑張っていきたいと思っておりますので、どうぞこれからもご協力宜しくお願いします。

それでは、予定の時間となりましたので、本日の会議を終了いたします。

また、本日の議事内容については、配布資料を含め内閣官房から公表を予定しておりますので、ご了承ください。本日は、どうもありがとうございました。

以上