

## 「盲ろう者にとっては、コミュニケーションが命」

社会福祉法人全国盲ろう者協会

### 1. 盲ろう者とは

視覚と聴覚の両方に障害を併せ持つ者を言う。平成 24 年度の実態調査で、盲ろう者数は、約 1 万 4 千人（身体障害者手帳に視覚と聴覚の障害が明記されている者）。約 8 割が 65 才以上の高齢者。

### 2. 多様な盲ろう者

#### (1) 4 つのタイプ

全盲ろう、全盲難聴、弱視ろう、弱視難聴。

#### (2) 障害の受障時期によるコミュニケーション方法の違い

① 先天性→独自の身振りサインや実物のシンボルなど

② 盲ベース…もともと「盲」で点字を使っていたが聞こえなくなった人→指点字、プリスタなど

③ ろうベース…もともと「ろう」で手話を使っていた人が見えなくなった人→触手話、弱視手話など

④ 年齢を重ねていくうちにゆるやかに→音声、筆記など

⑤ 何らかの病気などにより突然、盲ろうになる→手書き文字など

### 3. 盲ろう者の 3 つの困難～「光」と「音」の情報がわからないため

(1) 周りの状況把握を含む情報の取得

(2) 人とのコミュニケーション⇒これなくしては心が死んでしまう

(3) 自力での移動

### 4. 必要な支援

盲ろう者は、上記の 3 つを総合的にサポートする通訳・介助員による支援があって、初めて人として生きるスタートラインに立てる。公的活動だけでなく日常生活のあらゆる場面で通訳・介助員によるサポートが必要。

## 街づくり分科会への意見

一般社団法人 全日本難聴者・中途失聴者団体連合会

小川 光彦

聴覚障害の状態は多様です。身体障害者手帳を持つ方は国内に約 30 万人（平成 18 年身体障害児・者実態調査：厚労省）というデータもありますが、数字に表れない障害を持つ人もいます。軽・中等度難聴者、軽度難聴も含めると、国内には 1,944 万人いるというデータがあります（日本補聴器工業会）。

聴覚障害は一面ではコミュニケーションの障害です。

副次的に、自分の障害を知られたくないという人や、複合的な環境の障害のため、社会参加の意欲を失うことがあります。勇気を奪われ、積極的な活動を妨げる要因になります。現在の社会は聞こえる人中心の考えで作られた面が大きく、聞こえにくい人は日々さまざまな障害に直面しています。

補聴器や人工内耳を使っても効果は限定的です。特に補聴器装用者で感音性難聴の場合、聴覚レベル（dB HL）上は半分程度回復しますが、高低音の周波数（Hz）の聞こえは改善困難です。極力明瞭な音源が必要です。

### 1 補聴支援環境の整備

1) 聞きやすい音声情報（明瞭・ゆっくり）がより多くの利用者の理解を向上させます。街づくりに反映してください。

スピーカーは線音源スピーカー、コミュニケーションやミライスピーカーのようなものもあります。聞きやすい音源は、低出力で、より多く、遠くの方に伝わります。

2) 騒音が補聴器や人工内耳の聴取能力を下げてしまいます。環境騒音の低減にも取り組んでください。

3) そのうえで聴覚障害を持つ利用者の多い場所には、補聴支援システム、磁気ループや FM、赤外線システムなどの導入をはかってください。

### 2 文字情報支援環境の整備

街の中の音声で必要なものには、字幕（多言語、多用途）を表示できるようにしてください。

音声認識システム（同時認識）やおもてなしガイド、UDCast（事前作成同期）のようなシステムの活用をはかってください。

以上

## 「街づくり分科会」への意見表明

公益財団法人 全国老人クラブ連合会  
副会長 駒場 玲子

### 1. 高齢者になってからの障害は外出の妨げ

バリアフリー対策のひとつひとつが、加齢に伴う後天性の障害を持つ高齢者の外出機会の助けになっています。

#### ○親子が高齢者の時代

一般的に65歳以上を高齢者と区分していますが、長寿化に伴い親子が高齢者であることも珍しくなくなりました。

#### ○健康格差

加齢に伴い心身の老化が進みますが、健康格差が大きいのもこの世代の特徴で、「高齢者」と一概に年齢だけで判断することはできません。

#### ○老化や疾病による障害

しかし誰も老化や疾病によって、心身への影響は避けられません。高齢者にとって後発の障害は社会生活、とりわけ外出の機会への妨げとなります。

### 2. ユニバーサルデザインの街づくり

各障害者団体から出されている個別の要望事項が、ユニバーサルデザインの街づくりをすすめるものとして実現することを切望します。

#### ○誰もが不自由なく

高齢者のみならず、子どもや妊婦、子育て中のお母さん、心身に障害のある方々の誰もが不自由なく社会参加できるハード面の整備が急がれます。

#### ○ハードとソフトは一体

ハード面の整備・充実にはさまざまな制約があります。「心のバリアフリー」といったソフト面での対応が欠くことができません。高齢者としては「他者をおもんばかる」気持ちを伝えて行かなくてはならないと考えています。

## 2. ユニバーサルデザインの街づくりの推進

精神障害者（精神疾患で生活の障害がある者：精神障害者保健福祉手帳所持者）は、移動に関する障壁は少ない。しかし、慣れない場所では視野が狭くなったり、不安で情報の選択や注視ができない場合があり、人がサポート者として安心や安全、分かりやすい説明と接遇が望まれる。

### (1) 東京大会の競技会場、アクセス経路等の整備

- ・競技会場へのアクセス経路では、路面に色ライン矢印などでのガイドがあるとよりわかりやすい
- ・具体的で理解しやすい表示や掲示が大原則

### (2) 各地において、アクセシビリティ・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化を推進

- ・競技会場へのガイドは、案内版等を視線の正面の範囲に入る位置に設置する
- ・要所ごとに案内所の設置と丁寧な接遇ガイドの配置

例えば、競技場周辺の交番は、特に地域のコンビニ的な場として、気軽に入って相談しやすい場所として、普段から障害者（精神障害者を含む）・子供・高齢者等の弱者が利用できる案内・観光支援拠点として位置付ける。また、トイレ利用等の接遇機能も設ける。また、競技場近くの公的機関も障害者（精神障害を含め）への接遇推進が望まれる。

### (3) 障害者用トイレの整備の推進

大勢の人が集まる場所では、十分なトイレの設置が必要である。

- ・身体障害者用トイレの十分な量的設置とバリアフリー環境
- ・判りやすい多くの案内や表示

### (4) ICTを活用したきめ細かい情報発信・行動支援

- ・情報へアクセスしやすい検索機能の促進
- ・屋内外での情報通信環境の設置

(公社) 全国脊髄損傷者連合会 理事

玉木 一成

### ユニバーサルデザインの街づくりの推進

#### (1) 東京大会の競技会場、アクセス経路等の整備

##### ★文部科学省等の関連の施策について

重度の心身障害児の普通教育の機会の均等を推進するためには、各教室への移動ルートのバリアフリー化が必要であり、介助者の過度な負担を軽減するため、各棟一機以上のエレベータの設置を行うときの補助額の上乗せを検討すべきと考えます。小中高の耐震化とUD化の促進が緊急災害時の地域社会の避難先としても整備しておく必要があり、休日の地域開放を行うにおいても、高齢者・障害者の利用に配慮して、一層のUD化を図ってほしい。

重度の障害者の高校大学への就学の機会を容易にするため、日常生活及び者か社会生活を総合的に支援する施策の利用促進を図ってください。

長野オリ・パラでは、小学校における「一校一國運動」が国際理解の上で非常に有用であった。

##### ★国土交通省等の関連の施策について

通勤時間帯においても、鉄道利用の高齢者・障害者・ベビーカー利用者の安全性の確保と利便性の向上を図り、特に鉄道事業者における「障害者座席」の購入方法の改善については、新しいシステムの構築が必要です。

ラッシュ時でも車いす利用者やベビーカーの利用者がエレベーターの利用を容易にするため、エレベータの23人乗り程度の大きさのものに更新し、複数ルート化を確立すべきです。

災害時の仮設住宅及び公営住宅の設計基準に「車いす対応」の規格を追加してください。

東京オリパラ開催時の外国人観光客の誘致計画に見合う、外国人観光客の車いす利用者対応策の計画を立案してください。

#### (2) 各地において、アクセシビリティ・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化を推進

##### ★国土交通省関連の施策について

東京版アクセシビリティ・ガイドラインを最低基準のインフラ整備基準とし、公共交通機関のバリアフリー化を推進し、高齢者障害者等の交通弱者の移動に必要な広範囲の

整備の促進を図り、調和のあるユニバーサルな街づくりが必要。A地点からB移動するときにA地点の駅はバリアフリーであるが、B地点の駅は無人駅であれば、トータルとして移動は困難なバリアがあるといえる。

(3) 複合施設(大規模駅や地下街等)において、連続的・一体的なバリアフリーを実現)

##### ★国土交通省等の関連の施策について

東京駅・新宿駅・渋谷駅のように、複数の鉄道事業者が錯綜しているターミナルの路線別を色分けするなど、簡素な案内システムの導入が必要であり、介助のために要する待ち時間の短縮を図ることが必要である。

国土交通省は、鉄道事業各社にITCを活用した発券業務とホームの介助者の手配に要する時間の短縮を図り利便性の向上を図るべきです。障害者にも健常者と同様にスマホ等で切符の購入と決済ができるようにすべきであり、ITC化の予算的支援が必要。

#### (4) 障害者用トイレの整備の推進

##### ★国土交通省等の関連の施策について

多目的トイレの機能の分散を図り、車いす利用者等の「トイレの待ち時間の短縮」を実現し、子供連れの(ファミリートイレ)を作り、おむつ交換や授乳ができる多目的室を多目的トイレ以外の場所に設置するようにすべきである。

#### (5) リフト付バス・UDタクシーの普及

##### ★国土交通省・東京都等の関連の施策について

リフトバスを普及するには、歩道に縁石があり、歩道の幅が必要になります。UDタクシーの普及には、改造費用の補助と、乗務員の賃金を保障する必要がある。

#### (6) ICTを活用したきめ細かい情報発信・行動支援

##### ★国土交通省・総務省等の関連の施策について

現在私たち障害者には、ICTを活用したきめ細かい情報発信・行動支援の恩恵を受けることは、困難です。

例えば、車いす席の指定券をとるには、窓口で2時間がかかります。乗降駅・乗り継ぎ駅のそれぞれで介助員の確保が必要であり、その連絡は☎か☒によるものです。ITCを導入し、時間の短縮化を図り、自宅にいてPCやスマホで発券・決済ができるようにして、差別解消法に対応を図ってください。

2016年4月19日

ユニバーサルデザイン2020関係府省庁等連絡会議  
街づくり分科会への意見公益財団法人日本補助犬協会  
代表理事 朴 善子

1. 身体障害者補助犬が自然に活動できる街づくりとは
  - ・平成14年施行身体障害者補助犬法は、「公共施設、公共交通機関、不特定多数の利用者のある民間施設の管理者は、身体障害者がその施設を利用する際の補助犬の同伴を拒んではならない」と規定  
家を出る⇒ 道路を歩く⇒ 交通機関を利用⇒ 施設の利用  
一連の行為に支障がないこと、受け入れを拒否されないことが必要
  
2. 補助犬にやさしい街とは
  - ・視覚障害者、車いすユーザーにやさしい道路、施設
  - ・電車等交通車両の中で、補助犬がユーザーの足元に伏せても、座席下の温風で「低温やけど」を負わない仕様の導入
  - ・一般客が、補助犬がいることを予想できるような表示
  - ・補助犬が通路等一般客の動線を妨げないような空間的余裕
  - ・補助犬トイレの適切な配置
  - ・補助犬についての国民的理解と適切な接遇=東京2020アクセシビリティガイドラインに沿ったユニバーサルデザイン
  
3. 補助犬トイレについて
  - ・各施設のアksesが容易な場所に、少なくとも1箇所は補助犬用のトイレがあることが望ましい（「補助犬トイレ」と表示）
  - ・多目的トイレを併用する場合は「補助犬同伴可」などと表示
  - ・接遇担当者が補助犬トイレの場所を把握し、案内または道順を指示できること
  
4. 優先席の表示について
  - ・交通車両の中では、現状、補助犬ユーザーは優先席を利用（介助犬は車いすスペース）。  
補助犬は、原則ユーザーの足元に伏せて待機する。  
⇒補助犬の存在に気付かない人々と補助犬の接触事故を防ぎ、かつ補助犬が乗車している可能性を示す意味でも、優先席に「補助犬マーク」を表示するべきである。
  - ・補助犬の国際マークは存在しないので、厚生労働省のマーク（右図）を採用することが望ましい。

以上

