

ユニバーサルデザイン 2020 関係府省等連絡会議

第3回街づくり分科会議事録

日 時：平成28年7月19日（火）14:00-16:00

場 所：海運ビル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

長井 総和

（構成員）

日本大学理工学部教授

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

今村 高道 ※代理出席

（日本電信電話株式会社新ビジネス推進室担当課長）

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

順天堂大学医学部非常勤講師

山崎 泰広

社会福祉法人日本身体障害者団体連合会常務理事兼事務局長

森 祐司 ※代理出席

一般社団法人日本パラリンピアンズ協会副会長

大日方 邦子

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）を守る会理事・事務局長

北村 定義 ※代理出席

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事務局長

橋口 亜希子

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

東海旅客鉄道株式会社総合企画本部投資計画部担当課長

江口 圭一 ※代理出席

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経営戦略G担当課長

宮野 保和 ※代理出席

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	
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団		
バリアフリー推進担当課長	坂下 晃	
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課長	鶴来谷 勲	※代理出席
一般社団法人日本旅客船協会企画部長	津田 吉信	
一般社団法人全国空港ビル協会事務局長	中山 訓行	
成田国際空港株式会社上席執行役員経営企画部門副部門長		
観光／東京オリンピック・パラリンピック統括担当	濱田 達也	
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	
関西エアポート株式会社企画室次長	磯部 正則	※代理出席
一般社団法人日本ショッピングセンター協会事務局長	村上 哲也	
一般社団法人不動産協会事務局長代理	神崎 吉晴	※代理出席
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	
定期航空協会事務局次長	大藤 純児	※代理出席
(関係府省庁)		
内閣官房国土強靱化推進室参事官補佐	田畑 美菜子	※代理出席
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	大塚 充	※代理出席
国土交通省都市局街路交通施設課長	渡邊 浩司	
国土交通省都市局公園緑地・景観課長	町田 誠	
国土交通省道路局環境安全課交通安全政策分析官	蓮見 有敏	※代理出席
国土交通省住宅局住宅政策課住宅国際対策官	村上 真祥	※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	川上 洋二	
国土交通省鉄道局都市鉄道政策課駅機能高度化推進室長	日野 祥英	
国土交通省自動車局旅客課長	鶴田 浩久	
(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	
東京都都市整備局企画担当部長	荒井 俊之	
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	門井 信学	※代理出席
全国知事会調査第二部副参事	栩本 淳	※代理出席
全国市長会社会文教部長	笹島 晃司	

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

神田 昌幸

【岡西座長代理】

皆さん、こんにちは。ただいまから第3回街づくり分科会を開催いたします。本日は、暑
い中、またご多忙の中ご参集いただき、まことにありがとうございます。内閣オリパラ事務
局企画推進統括官の岡西でございます。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

本日も報道関係者が議事の全般にわたり同席されますので、よろしくお願いいたします。

今回は、前回の交通ワーキンググループ、建築・施設ワーキンググループ、2つに分かれ
たワーキンググループを経て、最後の取りまとめということで、第3回の分科会になります
ので、どうぞよろしくお願いいたします。

本日の配付資料の確認と、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かえさせていただきます。以降の議事は、秋山座長にお願
いいたします。

【秋山座長】

皆さん、こんにちは。第3回のユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議街づく
り分科会を開催いたします。開催に当たって、前回、交通と建築に分かれて分科会をやりま
した。今日はそれをさらに進化させて、ご議論の俎上に乗せていただくということが1つご
ざいます。そして、先週は、「心のバリアフリー」という形で委員会がもたれ、その中で一
定程度、議論がなされたところです。それでどうもオリパラの近いところという形で、「心
のバリアフリー」をやられるのかなと思いました。もうちょっと進化して全ての「心のバリ
アフリー」に向かうというような方向でやられるというふうに伺いました。

本日は、そのことも含めて、これから議事に入りたいと思います。それでは、早速ですけ
れども、「ユニバーサルデザイン2020中間とりまとめ(案)」について、事務局からご紹
介をお願いしたいと思います。

【上村委員】

オリパラ事務局参事官をしております上村と申します。資料1につきまして、私と副座長
をしておられます国土交通省の長井安心生活政策課長からご説明いたします。座って説明
させていただきます。

今日お配りしている資料は、「ユニバーサルデザイン2020中間とりまとめ(案)」とい
うことで、前回からすると、24ページということで、大分分量的にも膨らんでございます。
これは15日と同じ資料でありまして、全体の構成としましては、基本的考え方が最初にあ
りまして、3ページから12ページまでが「心のバリアフリー」、13ページから24ペー
ジまでがユニバーサルデザインの街づくりということになっておりまして、「心のバリアフ
リー」、ユニバーサルデザインにつきましては、それぞれ考え方、それから中間とりまとめ
における整理、具体的な取り組みという順で書いてございます。

本日は、基本的考え方と、ユニバーサルデザインの街づくりの部分につきましてご説明し
ますが、基本的考え方の部分につきましては、15日の出席されました方々におかれまして
は重複することになりまして、ご容赦いただきたいと思います。

早速ご説明いたします。1ページ目、基本的考え方でございます。1と2と2つに分けて
ございまして、最初に、我々の目指す共生社会ということで書かせていただいております。

1段落目でございますが、我々の目指す共生社会として、障害の有無に関わらず、全ての人がお互いの人権や尊厳を大切に、支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会を実現することを目指しているということで、まず記述してまいります。

それから2段落目で、2020年のパラリンピック競技大会が、この共生社会の実現に向けて、社会構造を大きく変容させる絶好の機会だということを書いた上で、最後の2行であります。今回の2020年の大会は、成熟社会における先進的な取り組みを世界に示す契機であり、我が国が共生社会に向けた大きな一歩を踏み出すきっかけとしたいという心意気というか、そういうことでこの1の部分を締めてまいります。

それから2番目のユニバーサルデザイン2020であります。これについては、最初の1段落目のところで、障害のある人もない人も基本的人権を共有し、日常生活や社会生活を営む存在であるという大前提を書いた上で、2ページ目の一番頭であります。障害者権利条約の理念を踏まえ、全ての人が障害のある人に対する差別を行わないよう徹底していくことが必須だということを書いてまいります。

次の段落では、障害の社会モデルということについて触れてまいります。「障害」は個人の心身機能の障害と社会的障壁（バリア）の相互作用によって作り出されているものだと、そのバリアを取り除くのが社会の責務であるという「障害の社会モデル」について書いた上で、それを全ての人々が理解し、社会全体の精神構造を変革することが重要であるということでございます。

また、「障害の社会モデル」の考え方を反映させ、ユニバーサルデザインの街づくりをさらに推進していく必要があるということで、「心のバリアフリー」とユニバーサルデザインの街づくりという2つのものについて、ここで書いてまいります。

そして、最後のところで、今年3月にまとめられました「明日の日本を支える観光ビジョン」におきましても、ユニバーサルデザイン化がしっかりと位置づけられたということを書いてまいります。基本的考え方については以上でございます。

【長井副座長】

それでは、続きまして、国土交通省長井でございますが、私のほうから、13ページ以降のユニバーサルデザインの街づくりにつきまして、ご説明を差し上げたいと思います。

この部分、基本的には、交通ワーキング、それから建築・施設ワーキングにおいてご議論いただきました中間とりまとめの素案、これを基本的には統合したものでございまして、一部施策の追加等がございますので、そこについてはご説明を差し上げたいというふうに思います。

それでは、早速でございますが、まず、13ページの考え方でございます。1段落目でございますが、共生社会の実現に向けては、社会的障壁を取り除いていく。その中でも、街なかの段差ですとか、狭い通路、わかりにくい案内表示など、物理的障壁や情報にかかわる障壁を取り除いていくことがまず求められると整理をさせていただきました。

現状といたしまして、2段落目でございますが、平成18年以降、バリアフリー法のもと、バリアフリー化に全国的に取り組み、一定の水準まで整備が進んできたというふうに現状分析させていただいておりますが、3段落目以降ですが、東京大会はこうした取り組みに加

えて、世界に誇ることができるユニバーサルデザインの街づくりを目指して、さらなる取り組みを行う好機であるというふうに整理をしております。

具体的には、4段落目以降ですが、大会の競技会場、アクセス経路などにおいて、アクセシビリティ・ガイドラインのもと、より高次元のユニバーサルデザインを実現することが求められているということが1つ。また、本年3月の「明日の日本を支える観光ビジョン」において、各地の観光地、交通機関において、より高い水準のユニバーサルデザインの街づくりを推進することが位置づけられたということ。こういった事情を踏まえまして、東京大会を契機として、より一層、強力かつ総合的に、国、地方公共団体、民間が一体となって取り組みを進めていく必要があるのだということを考え方としてまず掲げさせていただいております。

続きまして、14ページでございますが、こちらが中間とりまとめの整理というところでございます。まず1段落目でございますけれども、今回の整理の仕方ですけれども、2行目、大きく分けまして1つ目が、東京大会に向けた重点的なバリアフリーというものの、それから2つ目として、全国各地における高い水準のユニバーサルデザインの推進というこの2つの観点から施策のとりまとめをさせていただいております。

この2.の最後の段落のところですが、これから具体的な取り組みをご紹介しますが、こうした取り組みに関する数値目標ですとか、実現に向けた期限、さらには毎年のPDCAサイクルのあり方などにつきましては、今後さらに検討を進め、本年末を目途に作成する最終とりまとめに盛り込むということを明らかにさせていただいております。ここまでが前段でございます、以降が具体的な取り組みになります。

3.のところでございますが、まず1つ目として、東京大会に向けた重点的なバリアフリー化でございます。

全ての人にとってアクセシブルな大会を実現するために、首都圏の空港から競技会場などに至る面的なバリアフリーを推進し、東京におけるユニバーサルデザインの街づくりを世界にアピールするという考え方のもとに、具体的施策を5点、整理をさせていただきました。

まず1点目でございますが、競技会場におけるバリアフリー化の推進でございます。

1つ目として、新国立競技場について、世界最高のユニバーサルデザインという考え方を踏まえて、整備プロセスを引き続き推進する。

15ページに入りまして、国の所管するその他の競技会場についてもバリアフリー化を進める。

大会で使用するその他の競技会場についても、組織委員会などと連携をし、バリアフリー化に向けて施設管理者などへの働きかけを行うという3点を1つ目として整理をさせていただきました。

それから大きな2番目といたしまして、競技会場周辺エリアにおけるバリアフリー化でございます。

まず1つ目として、道路でございますが、競技会場の周辺駅、それから都内の主要ターミナル駅、これを対象に選定いたしまして、アクセス道路につきまして、バリアフリー化の実態を調査いたします。

それから、国・都・区などによる検討会を設置しまして、重点的に整備をする区間、重点

整備区間を決定するというところを行いまして、特に必要性の高いものについて、国は重点的に支援をするということ。

それから、3点目は追加した項目でございますが、競技会場周辺ですとか、アクセス道路などにおいて、バリアフリー対応型の信号機、それから視認性に優れた道路標識・道路標示などを整備するという、この3点を競技会場周辺エリアの道路のバリアフリー化として整備をさせていただきます。

それから2つ目が、都市公園のバリアフリー化でございます。

こちら国・都・区による連絡調整会議を設置しまして、都市公園を選定した上で、こちらバリアフリー化の実態を調査する。その上で、2020年までにバリアフリー化の基準への適合を図っていくということを掲げさせていただきます。

それから、その上で、代表的な公園につきましては、モデル事例として整備をするということで、国が重点的に支援をするということも盛り込んでおります。

次が、主要建築物におけるトイレ、16ページの冒頭でございますが、トイレのバリアフリー化ということでございまして、こちらにつきましては、競技会場周辺の主要建築物において、バリアフリー化の実態を調査して改善策を検討するという施策を盛り込ませていただいております。

大きな3点目としましては、主要鉄道駅・ターミナルにおけるバリアフリー化でございます。

こちら3点ございますが、まず、アクセシブルルートに関係する鉄道駅などにおいて、エレベーターの増設、ホームドアの整備などを都と連携して行う。その際に、重点支援を実施するというのが1つ目でございます。

2点目として、都内の主要ターミナルにおける都市再開発プロジェクト、この中でもバリアフリー化を推進するというところ。

3点目としまして、東京都が導入を予定しておられるBRT計画について、利便性向上に資するような新しい技術の導入に向けた検討を行っていくということを盛り込ませていただいております。

大きな4点目といたしまして、空港のバリアフリー化でございます。16ページの下の方でございます。

海外の主な玄関口となる成田、羽田の国際線ターミナルにつきましては、世界トップレベルのユニバーサルデザイン水準となるように、本年度中に数値目標を設定するというところ、その上で取り組みを具体化していくということを盛り込ませていただいております。

17ページに入りまして、羽田の国際線ターミナルにつきましては、ユニバーサルデザインタクシー、それから一般タクシーの乗り場の再配置、こちらは本年度中に整備を完了するという施策を盛り込んでおります。

大きな5点目でございます。リフト付バス・UDタクシー車両の導入促進でございます。

こちらは、こういった車両の導入促進のために必要な支援を行っていくという中で、特に空港アクセスバス、ユニバーサルデザインタクシーについて重点的に支援を行うということ。あわせて、図柄入りのナンバープレートの寄附金なども活用しまして、こうしたユニバーサルデザインタクシーですとか、リフト付の空港アクセスバスの整備促進を図っていくといった施策を盛り込ませていただいております。

これが東京におけるバリアフリー化でございまして、17ページの下のほう以降が、大きな2点目、全国各地におけるユニバーサルデザインの推進でございます。

今後の超高齢社会に対応するためには、やはりバリアフリー化が重要だということ、さらには、インバウンドの4,000万人、6,000万人時代に向けて、地方への観光誘客のさらなる拡大を図るということを目指して、主要観光地を含めた各地のユニバーサルデザインを推進する必要があるのだということで、そのために各地におけるバリアフリー水準の底上げを図って、東京大会のレガシーとして残していくという考えをまず整理をさせていただいております、その上で、具体的な施策を6点盛り込んでおります。

まず1つ目でございますが、バリアフリー基準・ガイドラインの改正でございます。

これは、具体的には、公共交通関係の基準であります交通バリアフリー基準・ガイドラインの改正を、29年度中を目途に改正をすることが1つ。

それからもう1つは、建築物に関する設計標準の改正ということで、こちらは今年度内を目途に改正をするということでございます。それぞれの基準ですとかガイドラインの見直しの中での検討項目例は、ここに記載をさせていただいておりますとおりでございます、交通に関しては、鉄道車両における車椅子スペースの設置箇所数の拡大といったようなこと、それから、建築物につきましては、ホテルの客室などにおけるアクセシビリティ・ガイドラインの基準を反映といったようなことを今後検討していくことにさせていただいております。

それから2点目といたしまして、観光地のバリアフリー化でございます。

具体的施策でございますが、まず観光地におけるバリアフリー情報の提供の促進でございます。

1つ目としましては、自治体におけるバリアフリー情報の自己評価・公表を促進するということ。特に今年度につきましては、全国数カ所でモデル的な評価を実施し、将来的にはポータルサイトなどによる一元的な情報提供の実現を目指すという施策を盛り込みました。

その上で、これは次の項目は追加をさせていただいておりますが、バリアフリースターセンターの拠点数を増やし、多言語対応や人的支援の充実を図るといった施策を新たに追加させていただいております。これは前回のワーキングのご意見を踏まえた追加でございます。

それから、19ページでございますが、大きな3点目といたしまして、都市部の複合施設を中心とした面的なバリアフリーの推進を盛り込みました。

具体的施策ですが、まず1つ目として、都市再開発プロジェクトなどにおけるバリアフリーの推進ということで、都内でももちろん進めますが、これを全国的な主要ターミナルにおいても推進するという施策を盛り込みました。

それから、全国の主要鉄道駅周辺のバリアフリー化ということでございまして、1つ目は、まず道路でございますが、道路につきましては、2020年に一定の道路についてバリアフリー化を完了することを目標に重点的な施策整備を推進する、1つ目でございます。

2つ目の警察庁さんの施策は追加でございますが、先ほど、東京でもありましたが、音響式信号機などのバリアフリー対応型信号機ですとか、高輝度標識、エスコートゾーンなどの見やすくわかりやすい道路標識・道路標示などの整備を引き続き推進するという施策を追加いたしております。

その他の道路につきましても調査を実施しまして、その結果を公表して、市町村などにおける積極的なバリアフリー化の取り組みの支援をさせていただくという施策も盛り込んでおります。

面的なバリアフリー化という観点から、バリアフリー基本構想の策定の促進という施策も盛り込みました。こちらは、今あるガイドブックを改定いたしまして、具体的な取組事例などを多く示すということで、市町村における計画策定を促進するという施策を盛り込みました。

さらに、その基本構想につきましては、広域的な観点から、都道府県ですとか国の参画といったような方策も検討するというのも盛り込んでおります。

次の項目が追加させていただいたものでございまして、ピクトグラムに関する標準化というものも盛り込んでおります。

東京大会に向けて、J I S（日本工業規格）のZ 8 2 1 0、これは案内用の図記号、ピクトグラムのJ I S規格でございますが、こちらについて、新しく案内用の図記号の作成をするということと、国際的な標準規格であるI S O規格との整合化の検討を行うということと、さらに、新しく追加ないしは変更された案内用図記号の全国的な普及を図るという施策も追加をさせていただいております。

パーキングパーミットの制度でございますが、こちらは、検討会を立ち上げて、導入が進んでいない自治体の課題ですとか、他国の実態を把握して、導入促進に向けた検討を行っていくという施策を盛り込んでおります。

大きな4点目としては、公共交通期間のバリアフリー化でございます。

まず鉄道でございますけれども、鉄道におきましては、車椅子の利用環境を改善することとございまして、待ち時間の問題、それから多数の利用者が集中するといったような場合の対応などについて、検討会を本年度中に立ち上げて検討していくこととしております。

また、ハンドル型の電動車椅子につきましては、これも検討会を本年度中に立ち上げてまして、結論を得るべく検討を進めていくこととしております。

次が、主要駅周辺のバリアフリー化でございます。こちらは先ほどご紹介しておりますので省略させていただきます。

次が、船の関係でございます。主要な旅客船ターミナル、船旅メジャールートของバリアフリー化でございます。

1つ目としては、陸上の交通機関から旅客船への乗り継ぎをシームレスなものとするための旅客船ターミナルの連続的なバリアフリー化について、本年度中に点検をし、そういった結果を踏まえてバリアフリー化を進めることとしております。

それから、主な船旅のメジャールートにつきまして、新造船の先進的なバリアフリー化を推進するというので、各地域においてバリアフリー化を進めて、そういった情報を利用者に発信をしていくということも盛り込みました。

さらには、旅客船全体のバリアフリー化ということについて、本年度中に優良事例を収集し、周知もしていくことにしております。

次が航空旅客ターミナルでございます。22ページでございます。

空港のバリアフリー化に関するガイドラインがございまして、こちらについて、改訂に向

けた検討を行っていくこととしております。

関西、中部などの空港においても、本年度中に数値目標の設定ですとか、取り組みの具体化を行うとしております。

航空旅客ターミナルにつきましては、「障害者差別解消法」に基づく対応方針がまだ策定できておりませんので、これを本年度中に策定するという事も盛り込みました。

4点目として、リフト付バス・UDタクシーですが、こちらも再掲ということで省略させていただきます。

5点目になりますが、情報通信技術を活用した情報発信等でございます。

こちらは、誰もが自立して移動できる環境整備というためには、情報をわかりやすく提供することが不可欠だという考え方に立って、従前の措置の充実に加えて、情報通信技術を活用した情報収集に向けた環境整備を推進するという事を考え方として整理をさせていただきます。

具体的施策でございますが、まず歩行者の移動支援サービスの実証ということで、GPSが使えない鉄道駅から競技会場の経路など、選定したルートにおける移動支援の実現に向けた実証を行うということが1つ目。

GPSが使えない屋内ですとか地下において、位置特定ができるような「パブリックタグ」の登録・設置の推進が2点目。

競技会場周辺エリアにおけるバリアフリー情報のオープンデータ化が3点目。

車椅子利用者などのための乗換検索システムの実現が4点目。これは本年度末までに対応方針をとりまとめるということにさせていただいております。

5点目としまして、鉄道車両内の走行位置案内を行うアプリ導入実現のための技術の調査を本年度末までに行うということ。

外国人の言語によるデジタルサイネージなどの標示の変換ですとか、障害のある人など、誰もが利用しやすい経路案内といったような個人の属性に応じた情報提供などの実現に向けた実証実験の実施という6点を盛り込ませていただきました。

最後に、トイレの利用環境の改善ということでございまして、23ページから24ページにかけてでございますが、多機能トイレを真に必要とする人が利用できないなどの問題も指摘されているという問題意識に立ちまして、利用しやすいトイレ環境の整備を図るということで、具体的施策といたしましては、ガイドラインの改正ということで、建築設計標準を今年度内に改正いたしまして、トイレ環境の整備を図るということと、公共交通機関関係では、バリアフリー基準・ガイドラインを来年度中に改正するという事によって、まずハード面の環境整備を図るということと、それから、ソフト面として、マナー改善に向けたキャンペーンの実施といったことも盛り込ませていただいております。

少し長くなりましたが、説明は以上でございます。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。ただいま基本的な考え方と、街づくりのパートについてお話をいただきまして、続きまして、意見交換に入らせていただきたいと思います。

この中間とりまとめ(案)については、これまでの委員の皆さんからの意見を整理して、関係府省等と各施策の実現可能性について検討を行って作成していると伺っております。

8月には中間とりまとめを行うとのことですので、本日、要望いただく内容の中には、すぐに反映させられないものもあるかもしれませんが、先ほど説明のあった年末の最終とりまとめも見据えて、ぜひ積極的にご意見をいただければと思います。

本日は、多くの方がご出席いただいておりますので、発言の前に所属と氏名を述べてから発言をしていただきたいと思います。

それでは、これから質疑等、ご意見をいただくところにまいると思いますので、どうぞどなたからでも結構ですので、手を挙げてからご発言をお願いしたいと思います。

では、佐藤さん、お願いいたします。

【佐藤委員】

ありがとうございます。DPI 障害者インターナショナル日本会議の佐藤と申します。

中間まとめ、大変すばらしい内容だと思います。特に基本的考え方については、条約を踏まえた非常に力強い内容を書いていただいております。2点、意見を述べさせていただきます。

まず1つ目、17ページですけれども、リフト付バス・UDタクシーの車両の導入のところなんですけれども、重点的に支援を行うというふうに書いていただいております。私はぜひここに数値目標を入れるというようにしていただきたいと思います。この分野に関しては、非常に日本はおくれております。ですので、これをより一層進めていただく、リフト付バスに関しては、羽田空港国際線で2台導入が今年に入って始まりました。ぜひこれを全国に広げていただきたい。そのために数値目標を上げていただきたいと思います。とりわけ新規に購入する車両は、ぜひともリフト付車両というようなところまで踏み込んでいただくと大変ありがたいと思います。

2点目は、バリアフリー法の基準・ガイドラインの見直しです。これは14ページに書いてあったかと思っております。

今回のところでは、これより踏み込むところはちょっと難しいかなと思うんですけれども、バリアフリー法ができたのは2006年です。この後、国際的には障害者の権利条約ができて、日本もそれを批准するために国内法の見直し、障害者基本法、総合支援法を見直して、さらに2013年に障害者差別解消法を制定しました。そういう流れがありますので、条約あるいは差別解消法を踏まえて、バリアフリー法も見直しが必要なのではないかとこのように考えております。ですので、基準の見直しにとどまることなく、国際的な条約、そういった考え方を踏まえたバリアフリー法にぜひ見直し、そういう方向性もぜひご検討いただきたいと思います。以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。2点ほどいただきました。

1つは、16ページのリフト付バス・UDタクシーの数値目標をぜひ入れてくださいということ。2点目は、基準・ガイドラインの見直しに当たって、2006年以降の変化をきちんと入れ込んで見直しをしていただきたいと思いますということで、2点ほどいただきました。ほかはいかがでしょうか。大勢挙がっておりますので、北村さん、お願いいたします。

【北村委員】

全国重症心身障害児（者）を守る会の事務局長をしております北村と申します。名簿には高木となっておりますが、本日は、私、代理出席をさせていただいております。

私どもから、2点、ご発言させていただきたいと思います。

1点は、先ほどの佐藤さんがおっしゃいましたリフト付バスのところで、17ページでございます。これにつきましては、私どもも、このリフトバスの導入を今までお願いしてきたわけなんですけれども、1点は、ここでは空港とのアクセスに特化して書いてありますが、これは当面はオリンピック・パラリンピックに向けてこういうふうな使い方になると思いますが、その後について、さまざまな使い方が可能になるのではなかろうかということで、使い方によっては重度の障害者でも社会参加が非常に期待できるということをお願いしてきたところでございます。

今の発言を聞いてちょっと不安になりましたのが、オリンピック・パラリンピック後も空港にバスが張りつけになるのかどうか。私どもは今まで各県に1台か2台ということでお願いしてきたわけなんです、空港との関係もあるようであれば、1台、2台ではなくて、私ども、2台以上導入していただきまして、1台はオリパラのレガシーとして、その後、重度の障害者にも活用できるような、社会参加を広げるような活用方法も可能ではなかろうかと思っておりますので、そういった意味では、今後どこかの時点で、どのような使い方をするかという議論も必要になるかもしれませんけれども、ここはぜひ数値目標という話も先ほど出ましたけれども、今まで1台、2台と言っておりましたのが、場合によっては2台、最低でも2台ぐらい必要かなと考えておまして、それが1点でございます。

それともう1点は、移動のバリアフリーに関しまして、前回、道路のバリアフリーとか、公園のバリアフリーとかだけではなくて、そういう横の軸だけではなくて、少し縦の軸のような考えも入れていただきたいということで、動線のバリアフリーという言葉で言いましたけれども、それが今回、入れていただいております、しかもガイドラインの改正も検討していただくということでございまして、これについては御礼申し上げたいと思います。ぜひガイドラインの改正に関しまして、いい検討がなされますことを期待しております。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。2ついただきました。

リフト付バスがまず空港で整備されて、それが重度障害者にも使えるようにということで、レガシーと申しますか、その後、オリンピック以後も使えるような体制をとっていただきたいということが1点でございます。

これについては私の意見を少し申し上げたいと思うんですが、空港のリムジンをたくさん増やすことも大事ですけれども、観光バスも不足しているはずなんです。ですから、両面から行かれるとよろしいかなというのが、日本全体から見ると、そういうことになると思います。

2つ目は、バリアフリー、道路、公園だけではなくて、動線も入れてやるということが今回入っていましたのでということで、ご意見をいただきました。どうもありがとうございました。では、森さん、次に藤井さんという順番でお願いしたいと思います。では、森さん、どうぞ。

【森委員】

日身連の常務理事兼事務局長の森でございます。本日は、このような会にお招きいただきましてありがとうございます。私のほうでは、中間報告を読んで、何点か……。

【秋山座長】

お座りください。

【森委員】

すみません。ちょっと感想を言わせていただきますと、1つは、心のバリアフリーのほうには災害について触れているのですが、災害に強い街づくりについて何も記載しなくていいのかなというのが第1点でございます。

それと、今、地下鉄では、再編、建設整備をしていただいておりますけれども、地下鉄の乗車時の困難さは大変複雑になっております。特に車椅子の人たちが大変悩んでいるのではないかと感じておりますけれども、これについてもないということがちょっとどうかと思っております。

3点目は、これは大変難しい問題かと思っておりますけれども、日身連では、前々からお話ししておりますけれども、歩道橋のことでございます。端的に言えば、飯田橋の駅の前へ言ってもらえればわかると思っておりますけれども、いわゆる歩道橋が少なくとも39年のオリンピックに伴いまして、街づくりの一環としてできたと思っておりますが、50年たってもまだ全然変わっていない。いわゆるユニバーサルデザインという考え方とすれば、どこでも、誰でも、自由に使いやすいということから言うならば、高齢者あるいは障害者の人たちが大変不便であると思っております。こういう面から言って、ちょっとこの際、検討してもらえないかと、こう思っております。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。

1つ目は、心のバリアフリーで災害が触れているけれども、街づくりは触れていないのかなぜかという1点です。

2点目が、地下鉄の乗車の困難さはかなり大変ですので、これは何とかならないかというご指摘。

3点目が、歩道橋が昭和39年以来50年たっているけれども、いまだに直っていないと。ただ、私の耳にすると、途中でエレベーターをつけたりとか、東京には歩道橋が1,000カ所ぐらいあるんですけども、これからはつくらないとか、そういう方針は出ているというところですね。どうもありがとうございました。それでは、藤井さん、お願いいたします。

【藤井委員】

日本盲人会連合、藤井でございます。発言の機会をありがとうございます。

先般来、さまざま私どもも要望いたしまして、複合施設でありますとか、移動の場合の連

続性について、あるいは面的な整備についてご検討いただきましてありがとうございます。この中で、再確認になるかもしれませんが、幾つか意見を申し上げておきたいと思います。

1つは、道路と建物の連続性でございますが、特に建築物の中の視覚障害者の移動について、点字ブロックないしは対応可能な施設をぜひ建築設計基準の中に入れていただきたいということを再度お願いしておきたいと思います。

それから、道路、鉄道、そして建物でございますけれども、従来、どちらかという、視覚障害と言っても、全盲に近い、あるいは全盲の視覚障害者を対象に今まで考えられてまいりましたが、視覚障害の中には弱視者がたくさんいます。弱視者は、白杖を使わない場合とか、漠然と物を見ながら移動しますので、視認性の問題として、道路の形状の認識でありますとか、建物の内部の形状でありますとか移動ルートについて、視認性の高いような設計基準、いわゆる色でありますとか、明るさでありますとか、あるいは階段における認識の方法でありますとか、エスカレーターへの導入等、これらについてぜひ具体的に、視認性の問題と、どこへ誘導するかという対象物について、ぜひ具体的にご検討をお願いしたいというふうに思っております。

さらに、今後、バス等の移動が非常に重要になってくるかと思うんですけれども、その場合、バスへ乗車する際のプラットフォームといいますか、アクセスポイントといいますか、そこらについてもぜひ今後、設計基準の中で具体的に形状等についてご検討いただければありがたいかなと思っておりますので、念押しのですけれども、ぜひよろしく願います。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。複合施設、特に建築物の視覚障害者誘導ブロックの整備の必要性と、それから、道路、鉄道、建築物においては、弱視者の利用において視認性が十分確保できるためのといいますか、発見しやすいといいますか、発見しやすいような施設のカラー化とか、あるいは輝度だとか、色だとか、そういったものをちゃんと入れるということをお願いしたいということですね。

それから3つ目が、バスの移動においては乗車のプラットフォームをきちんと整備してください。これ、藤井さん、プラットフォームをどういう形にすればよろしいんですか。細かいところはよくわからないものですから。

【藤井委員】

2つございまして、1つは、プラットフォームまでの誘導でございます。それから、昇降の際に、できましたら昇降口までの誘導のため手すり等をつけていただいて、視覚障害者がその手すりを頼りに昇降口に到達できるというような、そのような設計方法、そのようなものを考えていただきたいと。むろん車椅子の方がそれでは邪魔になるということでは困るんですけれども、それは手すりの配置の方法で十分に可能だと思いますので、プラットフォームの高さ、バスの乗り口との高さの調整もそうですけれども、入り口への誘導という観点でお願いしたものです。以上です。よろしく願います。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。バスについては、正着がちゃんとできることを前提として、おそらくプラットフォームへの誘導と昇降口へのきちんとした誘導ができるようにしていただきたいということが要望というふうにお伺いしました。どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。長谷川さん、どうぞ。

【長谷川委員】

全日本ろうあ連盟の長谷川です。中間報告を読ませていただきました。14ページから17ページまでを読んでみますと、音声中心の社会になっていますね。ろうあ者として、聴覚障害者として、非常に不利である、不利な条件がいろいろと書いてあると思いました。つまり、情報の障害が1点です。コミュニケーションの障害、障壁が2点、この2点があると思います。

というのは、音声による社会ですから、競技会場、主要駅周辺などの総合案内所に行く、そのコミュニケーション手段も全部音声ですね。どうしたらいいのかというところが1点。

それから、空港、主要駅の自動券売機がありますね。空港のチケットを機械で購入するか、それから、銀行のATM、もしそれが故障したときは音声で流れますね。電話で連絡しなくてはいけないという状態ですので、どのようにしたらいいのか、その辺が具体的に書かれていないと思いますので、ぜひ盛り込んでいただきますようお願いいたします。以上です。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。15から17ページの記述が、どちらかというと、音声中心になっているので、ここをきちんと変えていただきたいというところが大きなところで

具体的には、会場とか主要駅をどうやって移動していったらいいとか、あるいは、自販機の使い方、ATMなどが故障した場合に、コミュニケーション手法がほとんど音ですので、そうでない方法をどうやって付与していくかということをご指摘いただきました。全くそのとおりだと思いますので、これについては、少しどういう形か考えさせ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。山崎さん、どうぞ。

【山崎（泰）委員】

順天堂大学の山崎でございます。私から気になったことを何点か申し上げさせていただきます。

1点目は、リフトバス・UDタクシー車両の導入促進ということを検討していただいて、ほんとうにありがとうございます。ただ、気になったのはここに「リフトバス」という言葉がありますが、これは何を意味するのかわかりませんでした。リフト付のバスなのか、スロープのバスなのか。観光バスや空港アクセスバスが目指すのはリフト付バスですね。都バス等の路線バスはノンステップバスですがノンステップバスがバリアフリーかということ、車椅子利用者にとって実はバリアフリーではないのです。乗降時には必ず運転手さんが出てきて、スロープを出して手動で設置してもらって乗らないといけません。必ず手を煩わせることになるのです。調べてみますと、海外は全てオートスロープのバスになっています。自動で、スイッチ1つでスロープを出し入れできます。韓国も、最近、1,000台ぐらいオートスロ

ープを導入したということも聞きました。なので、ぜひ今後導入するノンステップバスに関しては、オートスロープを検討していただきたいと思います。観光バス等は乗車位置が高いですからリフトが必要ですね。この点を区別して対応を検討していただけるとすばらしい対応になると思います。

それから2点目ですが、16ページに主要鉄道駅・ターミナル等におけるバリアフリー化の推進ということを書いていただきました。エレベーターの増設やホームドアの整備などのバリアフリー化について記載していただいて大変うれしいのですが、もう1点、僕ら車いす利用者等にとってはバリアがあります。それは電車とホームの段差です。この段差が解消されないと電車に乗るときに必ず駅員の方の手助けが要る。手を煩わせることになります。最近では、都営の地下鉄、三田線ですとか、大江戸線では、車椅子席のある乗車口のところは、コンクリートを盛り上げて段差をなくしているんですね。それによって我々車いす利用者等は誰の手助けも要らずに乗り降りができる。この段差解消はそんなに難しいことではないと思います。これ1つでかなりバリアフリーになって、私のように自分で動き回っている車椅子使用者は、手をかりなくても乗り降りできるようになります。海外から来日する方は自立して動き回っている方が多いので、人手による介助ではなく自分でできる設備によるバリアフリー化をぜひ検討内容に入れていただけたらと思います。

それから3点目ですが、観光地のバリアフリー化のところで、バリアフリースターセンターの拠点地を増やすとともに、多言語化対応や人的支援の充実を図るということを書いていただいて、ありがとうございます。

実は私は、昨年、バリアフリースターセンターを統括する日本バリアフリー観光推進機構の顧問になりました。その理由はインバウンド向けの観光窓口をつくるためです。これは英語の観光案内センターなんですけれども、「Accessible Travel JAPAN (アクセシブル・トラベル・ジャパン)」という名前です。昨年観光庁の協力を得て完成しておりまして、そこには英語が堪能な障害のあるスタッフが常駐して海外の障害者からの相談に乗っています。

バリアフリースターセンターも現在全国で20カ所、もうすぐ22カ所に広がると聞いておりますので、ぜひ各地のバリアフリースターセンターを活用して進めていただければと思います。どうも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。1つは、リフト付バスとUDタクシー、リフト付バスについては、多分、高い床のバスで、空港のリムジンということを前提としていると思いますけれども、ノンステップバスは三十二、三センチの床の高さで、一般の都市部を走っているところで、日本の場合、手動が比較的多いというところもございますけれども、多分、空間の狭さだとか、駐車のにくさだとか、そういったところも絡んでいるのかもしれませんが、自動のほうが何かといいことはいいと思いますけれども、これは検討課題の1つかもありませんね。

それから2つ目のホームと車両のギャップと段差については、平成13年に基準をつくって、車両がホームより高くないといけないという逆段差を認めるようになって、大分そこは解消し始めているんですが、ギャップについては解消ができないでいるというところですね。そういう意味では、進んでいるところはある程度進んでいるんですけれども、だめな

ところが結構目立つという部分がございますので、これは鋭意これからの努力というふう
に思います。

最後は、観光地のユニバーサルツーリズムについては、拡大一途、そしてそれぞれのツア
ーセンターがやはり小規模ですので、これから強化をしないといけないというご意見とい
うふうに承りました。どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。では、ど
うぞ、橋口さん。

【橋口委員】

日本発達障害ネットワークの橋口です。私から、まず2点あります。

まず1つ目が、競技会場周辺エリア等におけるバリアフリー化の推進というところで、こ
ちらのところにも書いていただいているんですが、「面的なバリアフリー」というふうに見
てあります。そういう中で、1点お願いしたいのが、駅、道路、会場と、そちらをつなぐ
動線のバリアフリーというところを、つなぐところがスムーズに行くということをもう少
し書いていただけないかと思えます。

と申しますのは、発達障害を持つ人は、うまく情報を取捨選択できないために、迷子にな
ってしまう人も多くいます。ですので、駅とか道路とか会場とか、それぞれは充実してい
ても、その点と点をつなぐ線がスムーズにならないために混乱してしまう人もいます。だから、
面的なバリアフリーというのは、点と点をつなぐ線を明確にした上で成り立つということ
をどこかで明記していただきたい。また、点と点をつなぐ線を明確にするという意味で、
今回記載していただいているピクトグラムに関する標準化の推進・普及というところに関
しては、このように書いていただいたことを大変感謝申し上げます。

ただ、ここで1点お願いがあるんですが、こういったものを標準化、推進していく上で、
ぜひ検討会を立ち上げていただきたいと思っています。と申しますのは、実はいろいろな方
たちに配慮していろいろなマークがどんどん今増えていっていると思います。駅1つにし
ても、電車のマークとか、いろいろなものが違ったり、そういう中で、やはり発達障害を持
つ人はとても混乱してしまう。だからこそピクトグラムを標準化するというのは、精査して
いく、また整合性を図る必要があると思います。そういう意味でも、ぜひ検討会を立ち上げ
ていただき、こういう場に参加させていただきたいと思っています。

それから2点目は、トイレです。多機能トイレでのマナーということで今回書いていた
だしているんですが、もう1つ踏み込んでぜひ書いていただきたいのが、見た目にはわから
ない内部障害の人たちが使うということなんです。確かにこちらの多機能トイレのマナーを
というふうになっているんですが、どうでしょうか、世間一般的に多機能トイレというと、
見た目にはわかる障害者の方が使うものというイメージが強い場合もございます。ですので、
そういった意味では、多機能トイレの使用を細分化して、内部障害、見た目にはわからない
人がいる。もっと言えば、発達障害、知的障害の人たちにおいては、異性同伴で使用する
という通常の価値観とか概念ではあり得ない使い方をする人たちもいるということを知っ
ていただくためにも、そのようなことも書いていただけるとありがたいなと思えました。以上
です。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。競技会場の面的なバリアフリーというところは、きちんと、駅、道路、会場をつなぐルートを明確にさせていただきたいということが1つと、それからピクトグラム標準化の検討委員会を立ち上げ、これは実は経産省で立ち上がっているんですが、これについてはあとでご説明をしていただくということで、次に、3つ目ですけれども、トイレのことについては、マナーのほかに内部障害などの多様な使い方があることを前提で考えていただきたいということだと思います。

それでは、長井さんに、地下鉄の乗車の困難さの部分、森さんからいただいた部分と、それから今、ピクトグラムの検討会を立ち上げるというような、2点ほど、少し状況をお知らせしていただきたいと思います。

【長井副座長】

それでは、まず日身連の森さんからいただいた車椅子の乗車の困難さの解消というところでございますが、実は今回のこの中間とりまとめ（案）では、関係するところを2点ほど盛り込ませていただいたつもりではおりました。

まず1つ目でございますが、今日ご説明した中では、20ページになりますけれども、20ページの④のところでございますが、鉄道に関わるバリアフリー化というところで、車椅子の利用環境の改善というところで、1つ目のところですが、検討会を本年度中に立ち上げるというご説明をしましたが、この中で1つの例として、待ち時間の問題ですとか、多数の使用者が集中する場合の対応といったことを挙げさせていただいておりますので、こういった中でそういった車椅子の方が今抱えておられる乗車の困難さの問題が少し緩和できるのではないかと考えております。

それからもう1点、実は今日ご説明しませんでしたけれども、心のバリアフリーの中で、8ページになりますけれども、8ページの一番上のところをごらんいただきたいんです、3行目からですが、心のバリアフリーの中では、交通事業者の行う研修について、充実を図るという施策を盛り込ませていただいております。こういった中で、障害当事者の方にも参加いただきますので、研修を充実させていく中で、ソフト面、対応面の改善も図っていくのではないかと考えております。

いずれにいたしましても、いただいたご意見をしっかり踏まえて、検討に生かしてまいりたいというふうに思っております。

それから、あとはいろいろいただいたご意見につきましては、交通に関しては、基準・ガイドラインの見直しを、今年度、来年度かけてやりますので、そういった中での検討項目としてしっかりと受けとめさせていただきたいと思っておりますし、また、建築物につきましても、今年度中にガイドラインの改正を目指しますので、こういった中でもいただいたご意見をしっかり踏まえていく必要があるというふうに思っております。

それからあと、ピクトグラムの問題でございますけれども、先ほど、秋山先生からご説明がありましたように、今、経産省さん、これは経産省さんが日本工業規格ですとか、あとISOの国際標準みたいなことを担当しておりますので、こちらのほうで、今、ピクトグラムのそういった標準化作業について検討を始めておられます。この中で、当然、当事者のご意見も踏まえてということになるかと思っております。今日、具体的なメンバーまでは手元にデー

タがないので確認しておきますが、いずれにいたしましても、私ども国交省もこの検討の中に参加しております。きちんと当事者を含めた国民の皆さんの理解ができるような、単に国際的な標準的なピクトグラムだから、それを直ちに受け入れるということではなくて、多様な日本人の方がいらっしゃるということで、こういった方がきちんと理解をできる、そういったピクトグラムづくりが必要ではないかということ国交省から意見として申し述べさせていただいておりますので、どういう形であれ、そういった検討の中で当事者の皆さん方の意見も反映できるように、国交省としても努めてまいりたいと考えております。

それからあと、日盲連の藤井様からいただいた弱視者の対応ということでございますけれども、例えば、23ページにございますが、情報通信技術を使った情報提供という中で、23ページの最後のトイレの直前のところですが、誰もが利用しやすい経路案内などを個人の属性に応じた情報提供という形で実現できるように実証実験を実施するというふうに盛り込ませていただいておりますが、こういったところでいろいろなさまざまな障害を持った方の属性に応じた情報提供のあり方が実証実験の中でどういった具体化ができるかということが見えてくればいいなというふうに思っているところでございます。

それから、トイレの話ですけれども、23ページの一番下にトイレの利用環境の改善の柱書きを書いております。この3行目のところで、「車椅子利用者をはじめとする障害のある人だけでなく」というところで、さらに、「多様な利用者に配慮した多機能トイレの整備が進んでいる」という中で、私どもとしては盛り込んだ、今いただいたようなご意見も含めて、いろいろな方がこの多機能トイレを使われるということ、そういう思いを込めて記述をさせていただいたつもりでございますけれども、今ご意見をいただきましたので、取り扱いつきましては、また事務局の中で相談させ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す。ピクトグラムについて、一、二分、簡単にご説明しますと、ピクトグラムというのは、J I Sというのは日本の工業規格ですけれども、I S Oは国際規格です。I S Oにするために日本のJ I Sを提案するためには、理解度と視認性という2つのテストをします。理解度というのは、いろいろな人に対して、インタビューなりアンケートなりとって、その上で評価をします。それから、視認性というのは、8ミリ角の文字がちゃんと手元で見えるかとか、10メートルで見えるかとか、30メートルで見えるかとかという実験をやって、そしてなおかつ、J I Sの場合には3カ国の人に対するインタビューを全部やっているわけです。

例えば、具体的に申し上げますと、シルバーシートの5種類の縦、正面と横に向いた座ったものと2つありますけれども、これはI S Oの規格になりました。これはそういう実験を経て、三、四年かけてJ I Sにやっと上がったものです。私は昨年、内水判断とか火災のものを、視認性と理解度を全国ウェブ調査でやって、同時に、障害者に直接インタビューしたり、高齢者にインタビューしたりして、視認性の確認とか理解度の確認をやって、3月末にJ I Sに通しました。そういう形で努力してつくっていきますので、被験者として障害者の参加はあるんですけれども、意見としては、会議をやってどうのこうのではないんですね。だから、実験をやらない限り、それはJ I Sにもならないし、I S Oにもならないという、

そういう構造であるということをご理解していただきたいというふうに思います。ほかにかがでしょうか。

それでは、今まで出たところをさらっと私なりにまとめさせていただきますと、最初に佐藤さんがおっしゃっていただいたのは2つ。数値目標をちゃんとつくりましょうと、リフト付バスとかUDタクシーをどこまで期限内にどのくらいつくるかという数値目標が1点です。

それから2つ目は、ガイドラインを、あるいは基準をこれから見直しするわけですが、2006年以降、時代の変化がかなり激しいと思いますので、その時代の変化を踏まえて基準をきちんと見直しましょうというのがご提案の2点で、極めて重要な意見だと思っております。

北村さんからは、重度障害者が自由に使えるようなバスの整備環境をちゃんと実現してくださいという意見というふうに承りました。

森さんからは、災害について街づくりが触れていないというところはきちんと考えないといけませんねという、重要な指摘だと思います。

歩道橋については、やはりまだまだ長年つくられたものが、まだ障害者には使いにくい環境の中に置かれているという状況がここにはあると思います。

藤井さんからは、道路あるいは全盲の方以外の弱視の方の視認性をどうやって高めていくかということがかなり重要な課題ですとおっしゃっていただきました。

視覚障害者のバスの利用においては、構造とか、あるいは誘導とかも含めて、きちんとつくっていくということをもう少しわかりやすくつくっていくということをご指摘いただきました。

長谷川さんからは、さまざまな、日本社会全体がそうですけれども、ろうあの方々にとっては極めて使いにくい情報とコミュニケーションについて、もうちょっとしっかり整備をしていただけたらというご指摘です。

山崎さんからは、リフト付バスとノンステップバスも含めて、このあたりのバス環境も総合的にちゃんと考えていかないといけない。そして、自動化が使えるようだったら自動化を使ってユニバーサルにしていきたいというご意見がノンステップバスのスロープについてはございました。

車両とホームのギャップ、あるいは段差もそうですけれども、相変わらず厳しいところは厳しいまま残されていくんだけれども、そろそろここもクリアしなければならない時代に入りつつあると思いますので、ご検討してくださいというご意見だと思います。

障害をお持ちの方が観光旅行をするときに、かなり大変な思いをして行かれるというケースが強いので、できるだけ旅行環境、観光環境をきちんと整備していただく、そのためにはツアーセンターだとか、外国人のための多言語をどうやって実現するかとか、さまざまな問題が指摘されたというふうに思います。

最後、橋口さんからいただいたのは、やはりピクトグラムが多様なものが出てきてわからないので、こういったところを障害者にもわかりやすいようなピクトグラムをきちんと整備していただきたいというのが1点だったと思います。

トイレについては、一般的なトイレの使い方だけではなくて、多様な障害をお持ちの人がトイレを使いますので、そういった人たちにもわかるようなトイレについて、もう少しご検

討くださいということでした。以上、さまざまなご意見をいただきました。

これから先、ご意見をいただける方がいらっしゃいましたら、お手を挙げていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。では、岸井先生、どうぞ。

【岸井委員】

23ページをごらんいただきたいと思います。ICTを活用したバリアフリー情報提供機能の強化というところで、会場周辺のさまざまな情報をオープンデータとして民間事業者のアプリ開発を促進する、これは大いに結構なことだと思うんですが、これはかなり急いでやっていただきたい。各社はもうどんどんやっていますので、強力に指導をして、プラットフォームをしっかりとつくらないと、こちらの駅ではこのアプリ、こちらの駅ではこのアプリ、途中はこのアプリと、極めて使い勝手の悪いものになりかねない。ぜひそれは急いでやっていただきたいと、各社それぞれ開発されていますので、お願いをしたいと思います。

それから、このところでは、そのことしか書かれていないんですが、実は大会の施設そのもの、競技施設、これも今、それぞれデザインをやろうとしているところではありますが、そこにも当然のこととして情報提供のシステムが入れられるわけです。それとの連携もぜひ図れるようなものがあるといいなと思います。これは先ほど、街づくりの災害、防災に對することがないという話がありましたが、それにも関連することであって、できれば早い段階でそういう大きなシステムについて国がリードしていただけるといいなと思います。

それと、この23ページあるいは22ページあたりに、外国人のことがかなり書かれていて、こういう方たちも当然さまざまなバリアを持っているということだと思いますが、全体を通して見ると、ややバランスが悪い。ほかのところはほとんど書かれていなくて、心のバリアフリーもほとんど書かれていないし、人種とか言語とか宗教に対するバリアをどうやって我々はクリアするのかということをもう少し幅広く書くところがあってもいいかなという印象を持ちました。以上でございます。

【秋山座長】

ありがとうございます。1つは、ICTを急いでやっていただきたいという、プラットフォームをきちんとつくらないと、多分いろいろなメーカーが混在して何だかわからなくなってしまおうというご意見だと思います。私も同感で、もしかすると、ICTが最もおけているのではないかという心配をしております。ここはぜひ急いでいただきたいということです。

2つ目、大会の施設、会場についても、どうやって情報システムをつくるかということをやっているのかやっていないのかも今わからない。やっていないというふうに思うんです。そうすると、コンセプトだけでも早くまとめたらという、おそらくその辺のアイデアはメーカーも私もたくさん持っているんですけども、残念ながら会場にアクセスできないという問題があって、にっちもさっちも進んでいない状況が多分あるんだろうというふうに思います。

災害と防災の問題をご指摘いただきました。

最後に、外国人について、総合的にどういう形で受け入れるのかを、限定的ではなくて、もっと基本的に書いておいたらどうでしょうか。人種、言語などなど、そういったことを含

めてということをお願いしたいと思っております。

【岡西座長代理】

ご意見ありがとうございます。最後のところに外国人のところの整理のことについて、我々も大変迷って、観光を入れたりしていますので、外国人のこともしっかり書きたいなと思ってきたわけでございますけれども、今回の整理はあくまでも障害のある方の共生社会ということに絞らせていただきまして、そういう意味で若干整理が悪くて、外国人の部分が逆に入ってしまった部分を今後整理していきたいと思っております。

しかしながら、外国人に対しても、ちゃんと移動しやすい観光というのは大変重要でございますので、多言語などもオリパラのレガシーとして大変重要と考えておりますので、それはまた別途、別の機会ですっきり対応してまいりたいと思っております。

その他、先ほど、長井課長のほうからありましたけれども、細かい数々のポイント、ほんとうにご指摘ありがとうございます。まさに今日、この紙には中間とりまとめでございます。特に今日、制度面のご意見を今まで多数いただいたわけでございますけれども、国土交通省や関係省庁では、踏み込んで基準の改正、また法律改正まで今の段階では踏み込んでいないんですけれども、基準の改正、ガイドラインの改正、それから建築の基準の改正みたいなことまで言うておりますので、まさに皆さんからいただいた、これからご意見をしっかりいただいて、年末に向けてどういう基準を改正して何をやっていくのか、駅の段差も含めてこれからも活発にご意見をいただければ、それを制度に反映して、または事業者の方からも、やれないことを基準にしても仕方ありませんので、しっかり議論いただきながら基準に反映させていきたいと思っております。取り急ぎ、ご返答でございました。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。藤井さん、ちょっとお待ちください。高橋先生……。では、藤井さん、先にお願ひします。その後、高橋先生。

【藤井委員】

先に発言させていただきましてありがとうございます。2点ほど、追加で、要望を発言させていただきます。

1点は、先ほど、ICTの課題についてご提案がありました。私ども視覚障害者にとりましては、これから随分使いやすくなってくるのだらうと思っておりますが、タブレット端末でありますとか、iPhoneでありますとか、画面をタッチして操作するものについては非常に使いにくいという側面があります。その部分について、先ほど、アプリの問題や、基準化の問題でのご提案がありましたけれども、視覚障害者や上肢障害者で、そういうものを使いにくい障害者に対してのアプローチや考え方について、ぜひ急ぎご検討いただきたいと思っております。当然、ソフト等の開発のときに遅れをとりますと、ずっと遅れてしまいますので、併せて考えていただきたい。

もう1点は、鉄道駅の可動柵の問題でございますけれども、可動柵については、鉄道事業者、地方自治体、国というふうに、それぞれ負担がございまして、どこか1つが欠けると、なかなか実現できないという課題もございまして、案では、積極的支援、国からのアプローチ

というふうに書かれておりますけれども、ぜひその点にご配慮いただいて、裏付けとなる財政的な措置や、支援体制について、ぜひご検討いただけないかなと思っておりますので、その点にも深く配慮をお願いしたいと思います。以上、2点でございます。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。ICTのタブレット端末など使いにくいので、急ぎ検討してくださいということでございます。

それから2つ目が、鉄道の可動柵、これについて支援をできるだけ早くしていただきたいと。

では、高橋先生、お願いいたします。

【高橋委員】

東洋大学の高橋です。私のほうでも2点ほど、特に気になっている点ですけれども、14ページから15ページにかけて、東京大会に向けた重点的なバリアフリー化の件です。これにつきましては、これまでも分科会で何度か出ているところかというふうに思います。先ほどの岸井先生のほうからのご指摘とも重なる部分があるかと思いますが、特に、現在、競技施設の基本設計あるいは実施設計に入っているような段階というふうに聞き及んでおりますけれども、周辺の競技場に行く部分、敷地の中についてはいいんですけれども、敷地の外について、なかなか具体的な動きが見えてこない。あるいは、連絡調整、連携調整が非常に難しいという部分は承知していますけれども、ここは何とかもう一歩進めていくような、ここでも15ページの②に実態調査をすると書いてあるんですけれども、やはりもう既に実態調査をする時点からもう一歩入らないと、踏み込まないとまずいのではないかという、やや心配をしております。これが1点です。

それからもう1つは、18ページの下段のところの②の観光地のバリアフリー化です。ここにつきましても、これまでの分科会でもたびたび発言させていただいておりますけれども、特にここでの記述は、人の支援、あるいは情報の支援といったようなことに言及されますが、やはり観光地に行って何を楽しむのか、どういうものを見るのかということになりますので、そうしますと、観光資源としてのゴールの1つとしては、自然的な環境を見る、あるいは文化財を見る、歴史的な建造物を見るといったようなこともありますので、こちらについてもバリアフリー化の推進を図っていく旨の記述は入れていただきたいと思います。おそらく先だっても国立西洋美術館が世界遺産になりましたけれども、こちらのほうはかなりバリアフリー化が進んでいる建築物でありますけれども、やはり多くの方々がそこに行き、周辺の自然を外から見ただけではなくて、可能な範囲で中をも見学をしたい、それが文化財としての使命の1つでもありますので、ぜひその点も記述していただけないかというふうにお願いでございます。よろしくどうぞお願いいたします。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。1つは、競技場の実際の中的设计はいいんですけれども、周辺の動きが調査ではなくもう一歩進めてくださいというところですね。

2つ目は、観光地の自然遺産とか文化遺産など、これをいかにバリアフリーにするかということも加えられたらどうかというご提案だったと思います。どうもありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。では、大日方さん、どうぞ。

【大日方委員】

パラリンピアンズ協会の大日方です。大変立派にまとめていただきましてありがとうございました。私のほうから1点、ぜひ次回に向けて、この先のお話をしたいと思います。

17ページにありますバリアフリー基準・ガイドライン、あるいは対応指針につきまして、改正をしていただけるということで、これが非常に大きな動きになるだろうというふうに考えています。先ほど、岡西さんのほうからもお話がございましたように、これを改正していくに当たっては、やはり事業者側がこれは絶対にできないんだというようなこともあると思います。一方で、障害当事者側、ユーザー側からすると、ぜひこれは欲しいんだというような、ある種、細かい調整が必要になるものがあると思いますので、今後これらを具体的にどういうふうに1つ1つ積み上げていくのかというふうな話になっていくと思いますが、ぜひ当事者の意見を、その1つ1つについてしっかり聞いていくというようなことが必要なのではないかとこのように改めて思いました。

前回の会議でもたしかどなたかがイギリスの取り組みについてお話をされていたと思いますが、障害のある当事者自身がその問題を解決していくということと一緒にやっていくという、ある種の枠組みのようなものをつくるのが1つの2020年に向けたユニバーサルデザインのレガシーになるのではないかと、そのように考えましたので、ご検討いただければと思います。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した。ガイドライン改正に当たって、ユーザー、特に当事者の参画をすることが、そういう枠組みをつくるということが大事だというご指摘です。これについては、長井さん、少し……。

【長井副座長】

今の基準改正に向けた検討体制でございますけれども、もう既に今、どういう体制で検討するかというのは、私どもの中で検討を始めておりますが、当然のことながら、当事者のご意見をしっかりお聞きしてまいりたいと思っておりますので、今いただいたご意見も踏まえて、しっかりやってまいりたいと思っております。

【岡西座長代理】

あと、藤井さんから、ありがとうございます。予算獲得をしっかりしてくれということで、この8月に中間とりまとめをしている理由は、概算要求などを踏まえて、関係省庁にも頑張ってもらいたくためにこれをとりまとめしておりますので、しっかりそちらへつなげていきたいと思っております。

高橋先生のほうから、アクセシブルルートのこと示されていないので、競技場から駅までの周辺の整備について急いでくれというご指摘でした。これにつきましても、まさに概算

要求時期に入ってまいりましたので、組織委員会のほうで地元の周辺の住民の方々も配慮しながら決めておられるところがあって、若干おくれている部分があると伺っておりますので、しかしながら、急がないとほんとうに間に合わなくなってしまいますので、これについてはしっかりしていくということで、ルートを早めに決めて、その整備箇所について関係自治体としっかり整備を進めていきたいと思っております。

観光地における文化財や自然へのバリアフリーですけれども、これにつきましては、文化庁と環境省とあまりこの辺をコミュニケーションがとれていなかった点もあるかと思えますので、今のご指摘を踏まえまして、これ、中間とりまとめに反映できるかどうかは、冒頭、座長からありましたように、ちょっと難しい部分はありますけれども、今後の課題としてしっかり受けとめさせていただきたいと思えます。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。どうぞ、河野さん。

【河野委員】

森ビルの河野です。

私もいろいろなところで、制度提案とか、改革提案等をさせていただいている立場で思うのが、諸団体の方々がそれぞれの要望をここに織り込もうと、希望を持って参加されていると思うんですが、一方でその方々は、ここに出てくる責任を相当背負ってきていらっしゃるんだと思います。したがって、発言しながら織り込まれないことがどうしても出てくる、そうすると、部分的には大きな希望をもちながら、片やで失望というものいつも隣り合わせになっているのです。やはり制度ですので、できる、できないということがあるのだと思いますが、ぜひ、大日方さんもおっしゃっていたように、対話をしていただいて、個別の対話でも結構ですけれども、趣旨といいますか、どうしたらそういう問題が解決できるのか、要望したことを取り入れていただかなくても、別な方法があるかもしれませんので、そういう形をぜひとってほしいのです。それから、事業者サイドへ、例えばメーカーだったり、我々のデベロッパーだったりするのかもしれませんが、誘導基準であったり、もうちょっと緩やかなこういう声があるから踏まえてほしいということでも結構なので、何かそういうものがしっかり形に残るようにしていただきたい、と願っています。おそらく諸団体の方々は、相当な期待を持ってこの会に参加をされているのだと思いますので、ぜひご配慮をお願いしたいと思います。

【秋山座長】

どうもありがとうございました。皆さんの意見が多様な人の意見をここで取り入れられるものとそうでないものが出てくるんですけれども、大事なことは、どうやったら解決できるかという、そのあたりを重視してご議論いただけるということをお願いしたいと思います。

どうもありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。どうぞ、今村さん。

【今村委員】

経済界協議会、栗山代理の日本電信電話の今村でございます。僭越ながらコメントさせていただきます。先ほど、岸井先生及び座長より、ICTが非常におくれているのではないかというご意見を賜りました。ICTを活用したバリアフリー情報の整備については、今年度、国でおやりになるモデルケース、この部分の実証実験については、我々の経済界協議会としてもバリアフリーの情報収集はしっかり協力してまいりたいと思っております。この点については、もう一度、申し添えたいと思います。

当然ながら、できるだけ良質なバリアフリー情報というか、そういったものが集まってくると、それを活用するサービスのサービスの提供レベルも上がってこようかと思えます。今回のモデルケースが基準等も含めてぜひ全国に広がっていくように期待したいと思えます。

もう1点、藤井様から頂戴した視覚障害、タブレット等々については非常に使いづらいということについて。こちらについても経済界の各企業ともしっかり持ち帰って話をし、今後一体どういったインターフェースが世の中に求められているのかというのはしっかり議論してまいりたいと思えます。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。ICTがおくれているけれども、モデル的なところを頑張るということによって突破口を開きたいというご意見だったと思えます。

藤井さんの件についても、ぜひ問題がどこにあるかをはっきりして改善に努めたいというご意見をいただきました。どうもありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、私のほうから少し私の意見を述べさせていただきたいと思えます。今回、皆さんにいただいた意見を全体的に見ますと、1点は、新しくこれから始まるプロジェクト、例えば基準改正だとか、そういったところもありますけれども、こういった新しく始まるプロジェクトが幾つか出てきているということが、この議論の結果だと思えます。

それから、今まで不十分だったところが十分あったと思うんですが、例えば歩道橋の話とか、あるいは鉄道の段差だとかギャップの問題だとか、そういう不十分どころも幾つも幾つも出てきました。これについての改善も今後継続的にやらないといけません。

今までなかったところの問題も出てきております。これはおそらくICTの問題は、ICTは情報ですから、よく見えない部分がたくさんございますので、このICTが実験段階から実装段階にどこまでたどり着けるのか、あるいは特定のエリアでしか展開できず、多様なところに展開がうまくできるかどうか、こういうところがまだ外側から見ているとよく見えないところがございますので、ICTはそのあたりをきちんとして進められるということが重要だろうと思えます。

次に、会場の周辺のお話とか、会場の情報のお話だとか、ここも手がついていない状況にあって、ここについてまだまだ不透明な部分がたくさんありますので、ここは少し努力して議論をしないといけない部分かなというふうに思えます。

アクセシブルルートなども、まだ具体的にここがアクセシブルルートであるということが言われていないと思えますので、ここもしっかり今後やらないといけないというところ

だろうと思います。

そんなことを感じながら、皆さんの意見を聞いておまして、長い間、視覚障害、聴覚障害者……。もう1つ忘れていました。聴覚障害の方々、あるいは、ろうあの方々のコミュニケーションの問題と情報の問題は、新しいICTを使った問題と軌を一にする部分と、全く異なるローテクの問題と、両方分かれると思うんですが、このあたりに対して配慮がもう少し上げないといけないというところが、今日特に感じているところです。

こんなことを含めてこれからやらなくてはいけないことが満載になっているなどということをお私今日このレポートを見て感じた次第でございます。

最後に、平田事務局長から、本日の議事全般について、ご発言をお願いしたいと思います。

【平田事務局長】

こんにちは。今日は長い時間、具体的に、かつ深いご議論をいただきましてありがとうございました。私どもとしては中間とりまとめ案を提示する際には、この内容でいいかなと思っていたのですが、皆様のご発言を聞くたびに、ああ、ここが抜けているとか、ああ、しまったとか、そのような点が多々あり、穴があれば入りたいたいと思ったりもしました。役所の方にぜひお願いしたいのは、ある事柄について、文章のこの部分で読むことができる（含まれている）、という説明を受けるのですけれども、やっぱり入っていないのではないかと心配されている方がおられるわけですね。そういうときには、ちょっとくどかったり、あるいは脚注だったり、括弧書きでもいいので、本文で読むことができるとしても、確認の意味もこめて、できるだけはっきり書いていただいて、その結果全体として、平仄とか、バランスとかが多少崩れようが、皆さんに納得いただけるよう、私たちは2020年に向けて、新しい行政の仕事の進め方を、例えば今回、会場のレイアウト1つをとっても新しい仕事のやり方をやってみようということで、事務局の職員が一生懸命進めているわけですが、ここまで来たら、従来の役所の文章の書き方であれば、ここら辺が妥当だろうという相場観をぜひ崩していただいて、前例とかそういうものも捨てていただいて、はっきり書いていただくということをお願いしたいと思います。

そして、法律や制度を直すところは、年内あるいは毎年改善しなければいけないと思えますし、予算もいろいろな形で実現するために、こういった形でお集まりいただいているわけでございます。

役所の仕事の進め方を、皆さんにぜひ見守っていただいて、新しい仕事の運営をつくっていく、これが2020年に向けた新しいレガシーだと思っております。ぜひご支援をよろしくお願いたします。今日はどうもありがとうございました。

【秋山座長】

本日いただいた意見を踏まえて、事務局には中間とりまとめ（案）の修正をお願いしたいと思います。8月に関係府省等連絡会議に諮ると伺っておりますので、その修正内容については、座長一任とさせていただきたいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

【秋山座長】

どうもありがとうございます。それでは、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。そして皆さん、本当にありがとうございました。今回、3回目、ワーキングを入れまして4回目ということで、長い時間をかけてご意見を伺ったつもりでおります。今回のとりまとめ案について、先ほど、事務局から説明がありましたけれども、皆さんの思いを書かせていただいた部分として、もう一度強調させていただきたいのは、基本的考え方のところの1ページ目のところですが、まさに今回のパラリンピックでは、障害のある選手たちが繰り広げる圧倒的なパフォーマンスを国民の皆さんが直に目にする、このチャンスを逃さずにいつやるんだということで、ここが最後のチャンスなんだという心意気を書かせていただいております。

それと、1ページの2のところですが、「過去において、障害のある人が受けてきた特別視、差別、隔離、侮蔑は共生社会においてはあってはならないものである。また、障害のある人はかわいそうであり、一方的に助けられるべき存在であるといったステレオタイプの理解も誤りである」ということで、まさに役所の文書、まだまだ平田事務局長からすると十分ではないかもしれませんが、役所の文書としては思い切った表現で書かせていただいております、関係省庁の皆様方のご理解もあって、伝わるように書かせていただいたつもりでおります。

街づくり分科会では、こういった考え方の部分ではなくて、どうしても現象面のほうに意識が偏りがちでございまして、この街づくりのほうにおきましても、このような考え方をしっかり街づくりという形につなげていくという作業を進め、これからの基準の改正とか設計標準の改正の中で、この気持ちをしっかり入れ込んでいきたいと思っております。これからのやり方につきましては、まだどういうふうにやっていくか決まっておりませんが、先ほど、当事者をしっかり入れてやるべきだというご意見をいただいております。その辺の基本は外さずに、また皆様からご意見を伺いながら、最終的なとりまとめに向かっていきたいと思っております。

そういう意味では、あくまでも、中間とりまとめとなりますが、まず皆様に心から感謝を申し上げさせていただくとともに、今後とも年末のとりまとめに向けてのご協力をお願いさせていただきたいと思っております。

次回の分科会については、まだ別途ご連絡させていただきたいと思っております。

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きましては、配付資料を含めて、内閣官房からの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。