

# 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 第1回交通WG議事録

日 時：平成 28 年 6 月 28 日（火）14:00 - 15:20

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

（交通WG座長・街づくり分科会座長）

中央大学研究開発機構教授

秋山 哲男

（街づくり分科会座長代理）

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

（街づくり分科会副座長）

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）

オリンピック・パラリンピック等経済界協議会

（トヨタ自動車株式会社オリンピック・パラリンピック部副部長）

村井 典昭

※代理出席

オリンピック・パラリンピック等経済界協議会

（日本電信電話株式会社取締役）

栗山 浩樹

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

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 日本会議担当顧問

今西 正義

※代理出席

全国重症心身障害児（者）を守る会事務局長

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

一般社団法人日本地下鉄協会業務部長

石島 徹

中部国際空港株式会社空港運用本部施設企画室長

高橋 良正

※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		
バリアフリー推進部企画調査課担当課長	竹島 恵子	※代理出席
定期航空協会事務局次長	大藤 純児	※代理出席
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	
一般社団法人全国空港ビル協会事務局長	中山 訓行	
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
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	
関西エアポート株式会社企画室次長	磯部 正則	※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	
国土交通省総合政策局公共交通政策部交通支援課長	高栞 圭一	
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	
国土交通省鉄道局技術企画課長	中山 康二	
国土交通省自動車局旅客課バス事業活性化調整官	市川 智秀	※代理出席
国土交通省海事局内航課長	池光 崇	
国土交通省海事局安全政策課専門官	森吉 直樹	※代理出席
国土交通省港湾局産業港湾課事業係長	公平 和裕	※代理出席
国土交通省航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課長	宮澤 康一	
国土交通省航空局航空ネットワーク部航空事業課長	大沼 俊之	
観光庁観光産業課係長	菅原 悠平	※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	上山 亜紀子	※代理出席
東京都都市整備局総務部調整担当課長	脇本 徹也	※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
全国市長会社会文教部長	笹島 晃司	
全国町村会行政部部長	久保 雅	
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	
日本パラリンピック委員会強化部強化支援課長	木下 隆幸	※代理出席

### 【岡西座長代理】

皆さん、こんにちは。ただ今から街づくり分科会交通ワーキンググループを開催したいと思います。

本日は、ご多忙の中、またお足元の悪い中ご参集いただきまして、誠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申し上げます。

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。

街づくり分科会につきましては、議事が多岐にわたることから、交通ワーキンググループと建築・施設ワーキンググループの2つに分けて、それぞれ関係する皆様方にお集まりいただきまして検討を進めるということにさせていただいております。本日の前半部分として、交通ワーキンググループにつきましては中央大学の秋山先生に座長をお願いし、議論をいただきたいと思っております。

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、秋山座長をお願いいたします。

### 【秋山座長】

ただ今ご紹介いただきました中央大学の秋山と申します。本日は交通ワーキングということで、これから議事に入るわけですが、一言申し上げたいと思います。

1964年の東京オリンピックのときは環状7号線ができたり、高速道路ができたり、私が近くに住んでいる駒沢公園などもできたということで、インフラ整備が中心だったと思いますが、今回の東京オリンピックは、インフラ整備というよりは運営とか、そういった方はかなりシフトしてきたという印象がございます。そういう意味で、成熟した都市におけるオリンピックという印象を私は持っております。そのような都市で、いかにうまくオリンピックをやっていくかということと同時に、もう一点、国際パラリンピック委員会のアクセシビリティ・ガイドラインの翻訳版をもって、いろいろなところで講演を行っているのですが、地方でも関心はかなり高いということを感じた次第でございます。もちろん東京でも、関心は高いわけですが、特に地方都市のさまざまところで、多くの人が関心を寄せているということを改めて申し上げたいと思います。

それでは、これより議事を進めさせていただきたいと思っております。議事2について、ユニバーサルデザイン2020中間取りまとめ素案につきまして、長井副座長より資料1に基づいてご説明をお願いいたします。それでは、よろしくお願いいたします。

### 【長井副座長】

国土交通省安心生活政策課長、長井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、お手元の資料1、それから2につきまして、ご説明を申し上げたいと思います。

まず、資料1でございますけれども、先ほど岡西統括官のほうから街づくりの分科会について、2つのワーキングに分けるといってお話ございましたけれども、それぞれのワーキングでどういった分野を扱うかということイメージしたものでございます。それぞれの(1)から(6)まではユニバーサルデザイン2020の検討項目に沿った番号というふうにさせていただいておりますが、これを一言で申し上げますと、特に公共交通事業者に関係するようなものが交通ワーキング、その他、例えば道路ですとか、競技場、施設に関するようなものにつきましては建築・施設ワーキングというように、大きく申し上げますと、このように分類をさせていただきます。

ご覧いただきますと、交通のほうは、例えば（１）でありますと鉄道、２番に空港の話が出てまいります。その後にも公共交通の移動円滑化基準、鉄道、航空といった文字が出てくるのが交通ワーキング。それから、建設・施設のほうは競技会場の周辺の道路ですとか都市公園の話、それから都市再開発の話等が出てくるというように、大きく申し上げると、このようなイメージでございます。若干重複するところもございますけれども、検討の事務的な合理性、やりやすさみたいなところもあって、便宜上分けておりますことをご容赦いただければ幸いです。

それでは、資料２の具体的な中身につきまして、中間取りまとめの素案につきまして、ご説明を申し上げます。

交通ワーキングでございますけれども、検討項目６点につきまして、それぞれ取りまとめの素案を用意させていただきました。順にご説明申し上げます。

まず１番目でございますが、東京大会の競技会場、アクセス経路等の重点的なバリアフリーについてでございます。２点でございます。

１つが主要鉄道駅におけるバリアフリー化の推進ということでございまして、アクセシブルルートに係る鉄軌道駅をはじめとするオリンピック・パラリンピック関連駅へのエレベーターの増設、ホームドアの整備などのバリアフリー化の重点支援を実施するというのが１点目でございます。

それから、２点目でございます。これは空港の話でございますが、大きく２つございます。１つが海外との玄関口になる成田空港、羽田空港の国際線ターミナルについて、Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン、それから、過去のパラリンピックの開催実態等を踏まえ、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ともに、必要な取り組みを具体化する。また、これに準じ、乗り継ぎに利用される羽田空港国内線ターミナル、それから相手先の地方空港ターミナルについても、本年度中に数値目標を設定し、取り組みの具体化を行う。これによりまして、本大会のレガシーとして、誰もが自由に空港を利用できる環境とすることを目指すということが１つでございます。

もう１つですが、羽田空港国際線ターミナルの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につきましては、障害者のタクシー乗り場へのアクセス改善を図るため、関係者と協議の上、本年度中に整備を完了するというふうにさせていただいております。

それから、検討項目２つ目、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ということでございます。こちらは５点でございます。

まず１点目ですが、移動等円滑化基準・ガイドラインの改正ということでございます。こちらのほうは、アクセシビリティ・ガイドラインなどを踏まえまして、全国の公共交通に関するバリアフリー基準でございます移動円滑化基準、それから、ガイドラインの改正内容の検討を進めまして、平成２９年度中を目途に改正するという。その具体的な１つの例でございますが、鉄道車両における車椅子スペース設置箇所数を拡大しまして、１編成につき原則２カ所以上の車椅子スペースの基準化を目指すというのが１点目でございます。

それから、２点目でございます、鉄道でございます。鉄道における車椅子の利用環境の改善ということで、車椅子利用時の待ち時間、それから、多数の車椅子利用者が集中して鉄道車両に乗車しようとする際の対応などについて、検討会を本年度中に立ち上げまして車椅子利用環境の改善を推進する。

それから、もう１つですが、ハンドル型電動車椅子の鉄道車両等への乗車要件の見直しを検討する検討会を本年度中に設置しまして、本年度末をめどに結論を得ることが鉄道についてでございます。

す。

それから、3点目が旅客船、船の関係でございます。3つございますが、1つ目が全国の主要な旅客船ターミナルにつきまして、旅客船の乗降口から公共バス、タクシー等の乗降場所までの連続的なバリアフリー化の対応状況を本年度中に点検しまして、その結果を踏まえてバリアフリー化を促進する。

それから、船旅のメジャールート、主な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ために、新造される旅客船について先進的なバリアフリー化を促すということと、各地域においてもバリアフリー化を促しまして、その状況を踏まえて陸上公共交通機関からのバリアフリールートを利用者に情報発信する。

それから、3点目ですけれども、旅客船全体のバリアフリー化の推進ということにつきまして、本年度中に優良事例を収集・PRするとともに、旅客船のバリアフリー基準の見直しを行うというのが船についてでございます。

それから、4点目が航空旅客ターミナルにおけるバリアフリー化でございます。こちらにも移動等円滑化基準・ガイドラインの改正内容に合わせて、空港のバリアフリーに関するガイドラインの改訂に向けた検討を行いまして、さらなるバリアフリー化を促進するということ。

それから、もう1つですが、航空旅客ターミナルにおいて障害者差別解消法に基づく障害者への不当な差別の禁止などに関する対応方針を本年度中に策定するというのを盛り込ませていただいております。

それから、5番目として観光地のバリアフリー化でございます。こちらにつきましては、観光地のバリアフリー情報の自己評価、それから公表を促していくことによりまして、観光客の皆様方が観光地のバリアフリー状況を把握・比較できるような環境整備を行うということで、今年度は、国と自治体が連携しまして、全国数カ所で観光地のバリアフリー状況についてのモデル評価を実施するという事で、将来的には利用者が各観光地の評価指標を手軽に比較できるように、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ことにしております。

それから、検討項目3番目につきましては、建築・施設ワーキングにおいて具体的な施策を盛り込ませていただいております。

それから、4番目、障害者用トイレ整備の推進ということでございますが、こちらにつきましては多機能トイレの利用環境改善ということでございまして、移動等円滑化基準、それからガイドラインの改訂をしまして、一般便房の改良を含めた多機能トイレの機能分散に関する対応を盛り込んでいくという内容を盛り込ませていただいております。

それから、トイレはもう一点ありまして、多機能トイレの利用に関するマナー改善に向けたキャンペーンを実施いたしまして、多機能トイレの機能を必要とする人が優先的に利用できるような環境整備を図るという項目を盛り込ませていただいております。

それから、5番目といたしましてリフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシーの普及でございます。こちらにつきましては、バス、タクシーのバリアフリー車両の導入促進のために必要な支援を行う。特に導入がおくれている空港アクセスバス、それからユニバーサルデザインタクシーについて、重点的に支援を行っていくというのが1点目。

それから、もう1つですが、図柄入りのナンバープレート制度検討会、これが本年5月に取りまとめをいたしました。こういったことを踏まえまして、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様ナンバープレートをはじめとしました図柄入りナンバープレートの寄附金を活用いたしまし

て、ユニバーサルデザインタクシーやリフト付きの空港アクセスバスなどの整備促進や利便性向上を図るといった2点を盛り込ませていただいております。

検討項目6点目の情報通信技術を活用したきめ細かい情報発信や行動支援につきましても、建築・施設ワーキングで具体施策を盛り込ませていただいております。

資料につきましては以上でございます。

#### 【岡西座長代理】

少し補足させていただきます。資料1をご覧くださいませでしょうか。

ユニバーサルデザイン2020で議論をはじめた頃をもう一回思い出していただきたいと思います。1)のところにありますが、交通も、建築も、まず東京大会をどうやって成功させるのか、そこでしっかりとユニバーサルデザインを実現するんだということ。それはアクセシビリティ・ガイドラインという国際基準に基づいた基準で、しっかり大会が運営されるようにすることを、交通、建築それぞれの分野でどう担保していくのかということが1番目の項目でございます。

2)以下につきましては、今回、そのように東京都をしっかりした世界の先進的なユニバーサルデザインのショーケースとした上で、それをどのようにすれば、全国に展開できるのか。特にメリハリをきかせて観光地などを中心として、どのように広げることができるのかということが、2)以下のポイントでございます。

そして、建築・施設の部分につきましては、これまでどうしても点でしかできなかったユニバーサルデザインをどのようにして面的に展開していくのかという点を論点にして、この辺も大変重要なポイントかと思っております。

そして、これまであまり議論されてきませんでしたICTの活用ということで、情報の保障も含めてユニバーサルデザインに随分貢献するのではないかとということで、この辺がイノベティブな部分としてどういう施策を持っていくのかということがポイントになります。

いずれにつきましても、まだ数値目標とか時間軸についての整理も十分でございません。そういう意味では、本日、その点も含めて皆様方から活発なご意見をいただければと思っております。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。ただいま資料1、2のご説明をいただきましたが、これから皆さん方の意見を暫時お伺いしたいと思います。

それでは、これから意見交換に入らせていただきますが、本日は多くの方に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いただいてからご発言いただくということで、よろしくお願ひしたいと思います。それでは、どなたからでも結構ですので、どうぞご発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

それでは、日本盲人会連合藤井さん、お願いいたします。

#### 【藤井委員】

冒頭発言、許していただきまして、ありがとうございます。日盲連の藤井でございます。

2、3点気になるところがございまして、交通の関係と建築の関係で重なるところがあるので、どち

らで言えばいいかと思いつつも、まず空港と海運のところ、港の関係でございますが、この項目だけでは具体的中身がちょっとわかりませんが、全旨も含めてですが、表示関係、先ほどICTのお話もありましたけれども、視覚障害者、特に弱視者が見やすい表示と照明をぜひご検討いただきたいと思っています。またこれは、少し議論が必要かと思いますが、例えば羽田空港でありますとエスカレーターに誘導音が入っていないとか、点字ブロックがエスカレーターに誘導されていないという課題があります。エスカレーター全体に点字ブロックの誘導はないんですけども、ぜひアクセシブルルートの確保という点では、視覚障害者もエスカレーターを利用できるような基準を設けてルートを設定していただきたいなという希望を持っております。

また、点字ブロックの敷設につきましても、非常にフラットな平板に5ミリの点字ブロックでは場所によってはいろいろ不都合なこともあるのかもしれませんが、敷設の量が非常に少なく、必ずしも視覚障害者が自由に歩けないという部分がありますので、点字ブロックの貼り方と、場合によれば日盲連で推奨しております高さ2.5ミリの点字ブロックとか、ゴムマットなどについてもご検討いただきたいというのがお願いでございます。

あと、船については、船内は対象になるのかならないのかわかりませんので、保留します。以上です。よろしくお祈りします。

#### 【秋山座長】

どうもありがとうございます。表示関連を強化してくださいということで、特に弱視者の見やすい表示と照明ということ、これが1点目だろうと思います。

それから、エスカレーターに誘導について補足しますと、現在のガイドラインではエスカレーターに誘導せず、エレベーターに誘導するという基準になっているということで、視覚障害者をお持ちの人についてもエスカレーターに誘導することをぜひやっていただきたいというご意見です。これについては、何年前かに交通エコロジー・モビリティ財団で調査した結果、エスカレーターで一般の人と視覚障害の方とどちらが事故が多いかということを検討しましたら、多いとか少ないとかという結論ではなくて、全く同じであるという結論が出ました。そういう意味では、視覚障害者をお持ちの方を誘導しないという理屈がちょっと立たないというところもございまして、これをご検討くださいというところは、一つ重要なことだと思います。

それから、視覚障害者の点字ブロックの高さが5ミリという形で基準ではなっていますが、この5ミリの基準を1つは2.5ミリにして、他の人がつまずきだとか、そういうことを防ぐようなことを、日盲連が提案されたものを使ったらどうかということが1つと、2つ目は、視覚障害者の誘導ブロックがさまざまところで敷設をする、その敷設の量が不足しているところ、私は、多少多いところもあると思うんですが、過不足が結構あるところがございますので、この点について検討されたらどうかというご提案でございます。どうもありがとうございました。

他にいかがでしょうか。VISIT JAPAN大使山崎さんお願いします。

#### 【山崎委員】

VISIT JAPAN大使、そして温泉エッセイストの山崎まゆみです。本日もよろしくお願いいたします。私、温泉の専門家、観光の専門家ですので、観光地のバリアフリー情報提供の促進について、1つご提案させていただければと思います。

皆さんこそよくご存じだと思うんですけども、結局、バリアフリー化やバリアフリーの表示をしたとしても、最後はどうしても人的なものが必要な気がしています。そういう意味で、好事例で1つ取り上げさせていただきますと、佐賀県嬉野温泉で佐賀嬉野バリアフリーツアーセンターというセンターがございます。こちらに連絡をしますと、体の症状、状態に合わせて、病気の状態、何の薬を飲んでいるか、さまざまな聞き取りをしていただいた上で、嬉野温泉の中でバリアフリールームのある12の宿を振り分けてくださるんです。この症状であれば、この温泉宿のバリアフリールームであれば使い勝手がいいであろうといったようなコーディネーター的な役割をしてくださるんです。例えば、この状態の方であれば、このお風呂に入りやすい、そうしたコーディネーター的な窓口の設置みたいなものも、今後、検討の課題として入れていただきたいと思います。

また、交通の面に関しても、またもや人的な話なんですけれども、トラベルヘルパーという存在がございます。これは、外出支援サービス専門家です。連続3時間以上で依頼ができるんですけども、日常のお買い物から墓参り、最終的には皆さん、どうしても温泉に入りたいということで、今、トラベルヘルパーでは温泉トラベルヘルパーという育成をされているんですけども、そうした人的なコーディネーターの窓口、そして人が支えるということも、表記以外でももう少し検討の課題として上げていただきたいなと思って発言させていただきました。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。ユニバーサルツーリズム、あるいはバリアフリーツーリズムのご発言をいただきました。観光地では、やっぱり表示、あるいはバリアフリーだけでは不十分で、人的な介助が必要ということがございます。特に、そういったバリアフリーツアーセンター、伊勢志摩とか、神戸とか、北海道だとか、全国で既に数十カ所やっていますが、割と中小零細のところが多くて、なかなか手が回りにくいという部分と、あと、旅行社もやっているところがございまして、ここを少し強化していただいたらどうかというご意見だと思います。

それから、トラベルヘルパーの3時間以上の外出支援サービス、こういったものも将来的には有効に使えたらどうかということで、観光地の人的な部分と一般的なバリアフリーとの合わせわぜでやったらどうかというご提案として受けとめたいと思います。どうもありがとうございました。

続いて、全国重症心身障害児（者）を守る会北村さんからお願いしたいと思います。

#### 【北村委員】

全国重症心身障害児（者）を守る会の北村と申します。

重症心身障害児（者）と申しますと、重度の知的障害と重度の肢体不自由をあわせ持つ、非常に障害の重たい方でありまして、医療的なケアも常時必要とするという方もたくさんいらっしゃいます。そういった子供さんを持つ親の集まり、親の会が私どもの守る会の母体となっております。

そういうことで、重症心身障害児（者）の方が外出するということは多くありませんし、また、外出、移動そのものが大変だということがございます。きょうの素案を見ますと、5番にリフトバスつきの記述がございます。私どもも、今までリフト付きバスの提案をしてまいりましたが、今日の報告とは若干内容の違うようなところがあると思いますので、発言させていただきました。私どもの提案として各県に1台から2台のリフト付きバスを配置していただきたいということを申し上げておりましたが、それが実現しますと健常者、あるいは高齢者などの方、あるいは同じ年代の学童などとも、例えばツアー



一旅行ですとか修学旅行、そういったことも可能になるのではなかろうか。そうなりますと、閉じこもりがちな日常生活が大変な広がりを持つことが期待できると思っております。また、緊急時にもリフトバスがあれば、一度に移動することも可能になるのではなかろうかと思っております、5番にありますようなリフト付きバスの実現に向けて、ぜひご検討をお願いし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。特に重症心身障害児（者）の方々の外出にはリフト付きバスの各県に1つなど普及が必要ですよということで、これは、特に修学旅行など生活圏を広げていくことに役立ったり、災害時にも役立つというご指摘をいただきました。どうもありがとうございました。

続きましてD P I 日本会議今西さんお願いいたします。

#### 【今西委員】

D P I 日本会議の今西と申します。大きく2つあります。まず1つは、今回アクセシビリティ・ガイドラインを踏まえた形で、これから高い水準のユニバーサルデザインを推進していく中で、今回大きな取り組みとしては移動円滑化基準、また、ガイドラインの見直しというものが上げられているわけですが、やはりこれは、単に今の基準、ガイドラインだけを見直しただけではもう既に対応が難しいのではないかと思います。というのは、1つは日本が障害者権利条約を批准したこと、それから、それに基づいた形で障害者基本法であったり、また差別解消法であったり、こうしたものをつくってきた。そうした制度的な改革が進んできたわけです。一方で、2000年に交通バリアフリー法ができてから、さまざまな人たちが外出する機会が多くなってきた。車椅子だけではなくて、高齢者の人たちもシニアカー、ハンドル型電動車椅子を使ったり、またベビーカーだとか、そういう人たちが電車、バスを日常的に使えるような環境がつくられたわけです。そういう人たちの外出環境が大きく変わった。そこで、また新たな問題も発生してきました。バリアフリー法の見直しについては、法律の附則第7条の中に5年ごとの見直しという規定も書かれている中で、やはり移動円滑化基準だけではなくて、バリアフリー法そのものをきちっと見直していく必要があるのではないのかと思います。

また今後進めていく方向としては、例えばイギリスの交通のアクセシビリティに関する諮問委員会というものがつくられていて、D P T A C (Disabled Persons Transport Advisory Committee) というものです。これは、まさに制度改革のときに障害者の制度改革委員会がつくられて、そこに当事者の人たちが半数以上加わって、現在も委員会を開いているわけですが、それと同レベルのものとして交通に関する諮問委員会をつくっていく必要があるのではないのかと思います。そこで、今進めようとしているガイドラインだとか、そういうものをきちっと作り上げていく、そういう継続的な委員会をぜひともこの機会につくっていただきたい。

それと、鉄道、バスに関しては、ある意味では先行した形で整備が進んできていて、非常に利用しやすくなってきましたが、まだまだ不平等な扱いもされてきている、そういう事例もあるわけですが、飛行機に関して言うと、さらにそうした不当な扱いというものが非常に多いのです。これも外国の例に倣うわけですが、アメリカでは既に1986年にアメリカ航空法というものがつくられて、その中で障害者の航空利用に関する差別を禁止する法律という形で、そういうものが先行してつくられてきた。今、日本には、そうした航空に関する規定だとか、法律だとか、そういうものがない中で、障害者の人

たちが飛行機を利用するときに、安全を理由にした形での搭乗拒否が日常的に行われています。そういう意味では、今回、こうした機会にきちっと航空に関する法整備もしていく必要があるのではないのか。大きな取り組みとして、ぜひとも取り組んでいただきたい。

また、今回、東京大会に向けては、鉄道に関してもバリアフリー整備を進めていくわけですが、これは単なるエレベーターとかホームドアをつけるだけじゃなくて、いかに切れ目ない移動手段を整備していくかということで、例えばホームドアを設置する際に段差を解消することによって、車椅子の人たちでも安心・安全に乗車できるような環境をつくっていくそうしたことが必要だと思うんです。それから、他社線との乗りかえについても、例えば車椅子対応型のエスカレーターであったり、また、階段昇降機と言われるエスカレーターとか、そういうものが代替手段としてつけられているわけですが、こうしたものについても、本来あるべきエレベーターを整備していくことによって東京の街づくり、鉄道の利便性が上がっていくのではないのかなと思います。以上です。

### 【秋山座長】

ありがとうございます。今西さんからは、移動円滑化の単なる見直しではなく、もう少し突っ込んだ形で展開したらどうか。世の中は、制度面では差別解消法とか、障害者基本法だとか、さまざまな法制度が新たに变化してきていることだとか、人々の外出機会も増えてきたこと。それから、車椅子、ベビーカーなど、外出環境が大きく変わって、さまざまな活動が新たに出てきたと思いますので、それによる新しい問題が出てきているというご指摘をいただきました。

それから、バリアフリーの5年後の見直しもかなり重要ですので、こういったこともしっかりやってくださいということで、英国のDPTAC、障害者輸送諮問委員会というんですけれども、1980年代にできたかなり画期的な制度なんです。ちょっと説明いたしますけれども、障害者の2分の1以上を委員会として持ちまして、委員長は障害者である。そこで現在の国土交通省のお役人の方々が下働きをして、ガイドラインなどをつくって、そして整備していくというやり方をとっているイギリス独自のやり方です。こういった委員会を日本でつくったらどうかというご提案をいただきました。

また、飛行機については不当な扱いが多いので、やはり航空のことについてはもう少し丁寧にしっかりと、この辺の検討を加えたらどうかということをおっしゃっていただきました。

さらに、鉄道の整備については、エレベーターとかホームドアだけでなく、総合的に取り組んで安全に移動できるようにすることだとか、それから、乗りかえについては、安全の1つですけれども、車椅子用ステップ付きエスカレーターみたいなものではなくて、エレベーターにかえていくべきではないかというご指摘をいただきました。今西さん、どうもありがとうございました。

それでは、続きまして全日本ろうあ連盟長谷川さん、お願いいたします。

### 【長谷川委員】

全日本ろうあ連盟の長谷川です。資料1と2を読んでみると、聞こえない人、ろうあ者に対する情報アクセシビリティ、また、情報バリアフリーの具体的なことは何も載っていませんでした。それが非常に残念です。やはり今、交通機関の状況を見ますと、音声対応が中心となっています。聞こえない人では、音声対応では難しい面があります。このままでいいのか。緊急時のアナウンスとか、事故のときの音声の説明なども全く聞こえません。駅の自動販売機、銀行のATMなどが故障した場合も、音声の説明では全然聞こえません。また、ポスターなどもいろいろと張ってありますが、問い合わせはほとんど

電話番号のみとなっています。聞こえる人は、その電話番号を見て、いろいろと問い合わせをしてわかりますけれども、聞こえない私たちには、それができません。例えば駅でどこに行けばいいかわからないとき、また、交番や住民の方々に聞きたいと思っても音声でのコミュニケーションができません。例えばエレベーターなどでも、もし故障した場合、音声でアナウンスがあります。すべて音声中心の街づくり社会です。私たちろう者はどうしたらいいのか、困っていることはたくさんあります。やはり音声対応だけでなく、情報バリアフリーの1つとして情報アクセスのことをもっと考えていただければいいと思います。それが今、言いたいことです。以上です。

### 【秋山座長】

どうもありがとうございました。聞こえない人に対する情報アクセスの具体的な項目がほとんどないというのは、私も同感でございます。ここについては、これからしっかり考えなければならない項目ということになると思います。それから、具体的な例として交通の音声対応、あるいは緊急時だとか、自販機だとか、銀行のATMだとか、何か問題が起きたときに、ほとんど音声で出てきて、文字表示などが無いという現実もたくさんご指摘いただきました。これについては、オリンピックまでにどこまでできるかということ、かなりやらなければならないという点を私も十分感じておりますので、さまざまな人に努力していただくということが、これからの課題だろうというふうに思います。

特に情報障害をお持ちの視覚、聴覚についての対策が我が国はややというか、かなり遅れているかなというふうに申し上げてもよろしいと思うんですが、これからの努力にかかっていると思いますので、よろしく願います。長谷川さん、どうもありがとうございました。

続きまして、日本身体障害者団体連合会森さんからお願いいたします。

### 【森委員】

日身連の森でございますが、私個人としてちょっと感想を言わせていただきたいなと思っております。ここに非常にきめ細かく施策が出ていますと思いますけれども、この状態というのは、我々が権利条約を批准したところで当然に進む姿じゃないかなと思っております。やはり2020年を迎えて全世界の人たちにアピールするためには、何かもっと違った観点がないのかなと思います。いわゆる権利条約が結ばれ、そしてパラリンピックが来ることによって、今までの障害の施策がこう変わったんだというのが何か出ないかなと考えています。これは参考でございますけれども、私なりにちょっと考えていたのは、例えば昭和25年に身体障害者福祉法ができ、施行されました。これは、なぜできたかといいますと、私なりには、ヘレン・ケラーが見えたわけですね。ヘレン・ケラーのおかげで、今まで戦死傷病法関係があつてできなかったものができるようになった。

2番目には、やはり39年の東京オリンピック・パラリンピックだと思います。それまでは障害者施策は全部施設です。そして対象としては、税金が納められるであろう軽度の人たちばかりだったのですが重度の人、在宅の人、このことについて目をつけたわけでございまして、施策は物すごく進みました。また、障害者の人たちも外へ出て、主張しました。例えば東京都の場合にあれば、1年9カ月、東京都の玄関にテントを張られました。そういうものが1つあったと思うんです。そして、56年は国際障害者年じゃないですか。これで完全参加と平等、いわゆる施策が全く変わったということで、今度は、それこそ障害者権利条約、パラリンピックが来るわけですから、何かないかなという気がして私はないんです。

いわゆる権利条約、これをやったことによって医学系モデルから社会モデル、この社会モデルという言葉が出たから、いろいろなバリアフリーだとか何かも進んでいるわけなんです。だから、当然、これはやらなくちゃいけない。それで、サービスの客体からサービスの主体へと。それと個人の尊厳だとか、あるいは差別の禁止、合理的配慮の提供、もっと言うならば、これは日本でも大変進んだわけでございますけれども、手話等が言語のコミュニケーションになった、こういう大きな動きがあったわけです。それと匹敵するような、これだけみんな、そろっているんですから、何かできればいいなという面から、その辺を検討していただければと思っております。以上です。

#### 【秋山座長】

どうもありがとうございます。森さんからは違った観点がないかということで、特に具体的には新しいものに対して知恵を出していただきたいという要望でございます。どうもありがとうございました。続きまして、大日方さんお願いします。

#### 【大日方委員】

パラリンピアンズ協会の大日方です。よろしくお願ひいたします。大変きれいにまとめていただいていると思います。お礼申し上げます。

私のほうから、1つ提案ですが、各地におけるアクセシビリティ・ガイドラインのところで、駐車場について議論をしてみてもどうかというふうに思っております。障害のある人、重度の方も含めて、かなり車を使って移動するということが多くあります。一方、特に東京都内においては駐車できる場所に限りがございます、都内ではどんどん駐車禁止の取り締まりが厳しくなっているわけですが、駐車禁止除外の指定車両の証票を私どもはいただいております。ただ、これも円滑な交通を阻害してはいけないものでありますし、同時に道路上にとめるという意味においては安全性というところで課題があるというふうに感じています。ただ、最近増えているコインパーキングにとめたいと思っても、実は車椅子ユーザーは乗降スペースがなくて、とめられないというような実態もございまして、例えば、コインパーキングに車いすユーザーも駐車できるスペースを増やしていただくというようなことでありますとか、駐車禁止除外指定車両の運用のありようについて検討するというようなことも、今後考えていく上では必要ではないかと思っております。また、駅や空港に車を置いて出かけ障害者は非常に多くいらっしゃいますので、そのあたりの使いやすさを促進するということでも駐車場の整備が必要になると思います。さらに、その運用基準、例えば障害者用の駐車場はあるのだけれども、そこにコーンが置いてあって、担当者と呼ばないと使えないというようなことだったり、逆に本当は必要のない人がそこにとめてしまうというようなマナーの問題といったところ、そういったこともありますので、駐車場の問題について1つテーマをつくってはどうかというふうに感じました。

2つ目がエレベーターについてです。これも運用の件なんですけれども、特に駅などでは混雑が激しい場合もあると思いますが、そういった場合の運用のルールとマナー、誰に優先的に使ってもらおうのかといったようなことについて、あるいはエレベーターを待つ人の列といったようなものについての安全性確保という視点も重要になってくると思いますので、あわせて、この街づくりのパートのほうで取り組んでいただければありがたいと思います。以上になります。

#### 【秋山座長】

どうもありがとうございました。駐車場についてのご指摘を1つと、それから、エレベーターの利用のルールということで、2ついただきました。大日方さん、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久保さんお願いいたします。

#### 【久保様】

全国手をつなぐ育成会連合会の久保でございます。幾つかあるんですけども、1つは、聴覚障害の方もおっしゃいましたが、このまとめの素案の中にやはり知的障害に関するわかりやすい表示だとか、そういう視点がほとんど書かれていないなというふうに思っております。全ての項目に当てはまると思いますけれども、できるだけわかりやすく表示をするということを入れていただきたいというふうに思っています。それと、やっぱり知的障害の場合は、表示とか音声でのアナウンスだけでは指示どおり動けないというのは、理解力の問題ですので、弱いわけです。ですから、やはり知的障害の場合は人が物を言うというのがあるんですね。せめて利用客の多い時間だとか、利用客の多い場所というところには人を増やしていただきたいという思いはあります。もし置けないのであれば、どこの誰に行けば聞けるのかということがわかるような表示、そういうことがはっきりわかるように、こっちに行って、こういうバッジをつけている人に聞きなさいみたいなことがわかるような表示をしていただきたいというふうに思います。

それともう1つは、混雑しているときの待ち時間、車椅子の方の待ち時間のことが書かれていますけれども、知的障害のある人、またお年寄りも、乳幼児もそうですが、利用客の多いときの待ち時間というのがとてもつらい。知的障害とか発達障害の人は、そこでパニックを起こしたり、状態が悪くなるというのがありますので、少し休息できるような場所というんですか、そういうものを設けていただきたいというふうに思っております。

それから、観光地のバリアフリーの情報もそうですけれども、わかりやすい情報提供ということで、パンフレットにしても、それから何か検索するにしても、わかりやすい表示をしていただくことが大事かなと思いますので、どこかで1つモデル的なものを考えていただいて、それが全国に普及していくような、そんなことをお願いしたいなというふうに思っております。

それから、多目的トイレですけれども、ここに書いていただいているんですが、知的障害の場合は親子とか支援者と一緒に入ることがありますので、本当に利用しやすいような表示をしていただきたいというふうに思っております。以上です。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した。知的障害の方のわかりやすい表示をするということだとか、どうしても表示だけでは足りないの、あるいはアナウンスでも足りないの、人的対応ができるようにということだとか、それから、待ち時間がつらいので休息する場所、観光地などはわかりやすい情報提供などに努めていただく。トイレは親子一緒に入れる、こんなことをご指摘いただきました。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橋口さんお願いいたします。

#### 【橋口委員】

日本発達障害ネットワークの橋口と申します。今、久保さんと長谷川さんがおっしゃっていた情報バ

リアというところは、決して視覚、聴覚だけではなくて、知的障害、発達障害の方たちも持っています。ですので、そういった意味では見た目では障害者とわからない人たちに対するバリアフリーというものを、踏み込んだ形で進めてほしいと思っています。情報という面に関しましては、やはりソフト面も、もちろんこちらは久保さんがおっしゃったように重要ですが、視覚と聴覚、両方とか、また視覚情報というものをちゃんと提示していただきたいなと思っています。

それから、公共交通機関、交通というところに関しましては、発達障害を持っている人はパニックになりやすいです。皆さんの中でも電車の中で自閉症の方が奇声を上げたりとか、走り回ったりとかして、ちょっとパニックになっている姿を見たことがあるのではないかと思います。そういう方たちが、ちょっとしたスペースで構いませんので、クールダウン、カームダウンできるような場所をぜひ設置してほしいと思っています。

それから、もう1つがトイレです。4番目の1)で多機能トイレの利用環境改善というところで、「一般便所の改良を含めた多機能トイレの機能分散」と書いてあります。これをぜひ推進してほしいと思っています。実は発達障害の人たち、見た目にはわからない障害だからこそ、ソフト面では解決できない部分というのがあるんですね。それは何かというと、周囲の視線というバリアです。異性同伴だったり、母子同伴だったり、多機能トイレを使っていると、一見普通に見えてしまうので、使っていることを非難されたりとか、そういう視線で見られる、その周囲の視線がバリアになったりします。ですので、異性同伴、母子同伴、年齢が必ず小さい子どもとは限らないということも含め、そういったふうにトイレを利用したい発達障害を持つ人がいることの理解を、まずしていただきたい。

また、発達障害に限らず、東洋大の高橋先生に私は教えていただいたんですが、LGBTの方などもやはり周囲の視線がバリアとなってしまって、トイレが使えなくて膀胱炎になってしまっている方がたくさんいるとも伺いました。ですので、周囲を気にせずに、性別や年齢を超えて利用できるような、多様性に応じたトイレというのを、つまり、今までにない新たな概念のトイレをつくって、それをレガシーとしていただきたいなというふうに思っています。

それから、「多機能トイレの利用に係るマナー改善に向けたキャンペーンを実施」というところでは、ぜひ見た目ではわからない障害を持つ人もいるということも含め、そこも踏み込んだ形でキャンペーンを実施していただきたいと考えます。以上です。

#### 【秋山座長】

どうもありがとうございました。発達障害は目に見えないということで、特に交通機関の中ではパニックになりやすい、クールダウンする場所が必要ということだとか、多機能トイレなどの機能分散については周囲の視線があまりないような空間をつくることも必要だというご指摘をいただきました。さまざまなご指摘をいただきまして、どうもありがとうございました。

他にいかがでしょうか。それでは、順天堂大学、山崎さんお願いします。

#### 【山崎（泰）委員】

順天堂大学の山崎と申します。気づいたことを何点か申し上げさせていただきます。1つは、リフト付きバスです。空港アクセスバス、リムジンバスとか、あとは観光バスにリフトがついているのは、アメリカに行くにとっても当たり前なんですね。私は、毎年、アメリカにシンポジウムや学会で参りますけれども、車椅子の人がいる可能性があるだけでもリフト付きバスを用意してくれている。それもリフ

ト付きで、ほかの乗客が座れないのではなくて、リフトはついているけれども、ふだんは普通に椅子があって、車椅子の方が乗るときだけ座席を前のほうにスライドして、4席(4列)分ぐらいを車椅子のスペースにするというようなものもあるんですね。ですから、重度な障害者とか、車椅子の人ということだけじゃなくて、もう一般的に観光バスは全てそういうものがついていてもいいんじゃないかと思います。

それから、ユニバーサルタクシーについてお話がありました。私は、一般のタクシーの利用が可能なんですけども、時々ユニバーサルタクシーを利用することがあります。そのときに車椅子のサイズが合わなくて座れないことがあるんです、乗れないことがあります。今後、2020年には外国の方が大勢いらして、車椅子のサイズがとても大きいのです。なので、ぜひ車椅子のサイズについても考慮して、ユニバーサルタクシーをデザインしていただきたいと思いました。

それから、もう1つ、ぜひ考慮していただきたいのはレンタカーなんです、私は、アメリカに出張するときにインターネットでハンドコントロール(手動装置)付きのレンタカーを予約します。すごく簡単に予約できて、ハンドコントロールは無料オプションなんです。それは障害があって、足で運転できない方でもレンタカーを使うのは当たり前だからという考え方です。北米でも、オーストラリアでも、ヨーロッパでも、どこでもそれが使えるんですが、日本だけはないんですね。私が佐賀県のユニバーサルデザインの委員をしていたときに、一時期、テスト的に佐賀空港でやったことがあります、利用者が少なくて、1年足らずで終わってしまったんですが、2020年には、やはり欧米の方はハンドコントロール付きのレンタカーがあって当たり前という感覚で日本にいらっしゃると思います。ですから、ぜひこのようなことを進めていただきたい。普段車を運転している障害者の方がレンタカーを使えないのはおかしいんですね。ぜひ、そこも考慮していただきたいと思いました。

それから、レンタカーを運転するということになるのと駐車場の問題になります。先ほど大日方さんにも発言していただきましたけれども、身障者用の駐車場は大変少ないですし、違法に利用されていることが多い。私は、2006年にアメリカや欧米の制度をまねてパーキングパーミット制度という身体障害者駐車場利用者制度という制度を佐賀県でスタートしました。スタートしたときには全国から視察にいらっしゃるほど注目を浴びて、現在では、全国で34府県2市まで広がりました。広がってきて、2020年までには全国展開をということを目指しているんですが、実は欧米の先進国は、全てパーキングパーミットは全国展開されています。EUはすべての国で相互利用しているし、世界中の国が相互利用している。韓国でさえ、そうなんです。ですから、2020年までにはぜひパーキングパーミット制度を日本でも導入していただきたいと思います。

最後に、空港の話なんです、先日、アメリカで開催された車椅子のシンポジウムに参加したときに、パラリンピックのときには車椅子が多量に輸送される、それに気づいていない人が多いんだという発表があって、私も大変びっくりしました。車椅子を飛行機に積むときに貨物室のドアというか開口部が狭いんです。ですから、電動車椅子だと横に倒して入れないと入らないような飛行機もあつたりする。そうすると、故障にもつながります。例えばバスケットボールのチームが搭乗すると、競技用の車椅子何十台と日常の車椅子何十台を積む必要があります。そのときの写真を見せていただきましたけれども、貨物室が車椅子だらけなんです。これを予想していますかと言われたんです。ですから、2020年には、このような状況が起こると思います。そのためにロンドン等でも、例えば電動車椅子を簡単に何台でも持ち上げられるようにリフトをつくったり、スロープをつくったり、いろいろな対策をしているんですね。ですから、この点は、僕も盲点を突かれたと思ったんですが、準備しないとイケないと思

いましたので、発言させていただきました。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した。リフト付き観光バスなどについてご意見をいただきました。ユニバーサルデザインタクシーが、サイズが合わない車が来たときにどうするかとか、レンタカーに対するハンドコントロールがないものに対してどうするか、パーキングパーミット制度を全国展開していないけれど、どうなのか。それから、空港については、車椅子が大量に来たときの対応がまだできていないのではないだろうか、こういったご指摘をいただきました。非常に重要なご指摘、ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。

そうしましたら、少し私のほうで整理させていただきたいと思います。最初に10人の方の意見を要約します。

- ① まず藤井さんからいただいたのは、やはり視覚障害者の誘導ブロックをもう少し丁寧にしっかり敷設したらどうかということと、それから、弱視者の視点から表示関係をもっと少し明るいところで見やすくというご指摘をいただいたと思います。
- ② それから、山崎さんからは、観光地のバリアフリーは何も段差解消だけではなくて、人的対応もかなり重要なので、旅を支援する方法をもっと少し拡大したらどうかというご指摘だったと思います。
- ③ 北村さんからは、リフト付きバスがそもそも足りないの、これを全国、各県に1つとか、そういった形で広げていくことによって、重度の障害の方に対して多様な対応ができるのではないだろうかというご指摘をいただきました。
- ④ 今西さんからは、移動円滑化基準の見直しを抜本的にやったらどうかという議論と、その中に英国のDPTACのような制度も新たに考えたらどうか。それから、飛行機では不当な扱いが多いので、ここについてはもう少し丁寧に議論したらどうかというご指摘をいただきました。
- ⑤ それから、長谷川さんからは、おそらく情報関係のことで、あらゆるものが音で対応せざる得ない状況にあるので、これを何とか見える形にするというようなこともご指摘をいただいたと思います。
- ⑥ それから、森さんからは、新しい時代にふさわしい標語となるような、皆さんがこれだというふうに思えるようなものにかえていただきたいというふうに言われているんですが、私も今、アイデアがございませんので、ここはちゃんと考えるように努力したいと思います。
- ⑦ 大日方さんからは、駐車場の問題でコインパーキングが車椅子の人は使えないということをご指摘いただきました。どうも今までの駐車場の制度が大規模の公共建築に限られていて、最近の街にあふれている駐車場には1つも適用されていないというようなことですので、これは、議論をちゃんとしないといけないというご指摘だというふうに認識しております。それから、エレベーターに関するルールということです。
- ⑧ それから、久保さんからは、やはり知的障害の方に対してわかりやすい表示だとか、表示やアナウンスだけでわからないので、人的対応も必要であるということだとか、待ち時間がつらいので休憩するような場所だとか、幾つかこういったご指摘をいただいています。
- ⑨ それから、橋口さんからは、特に発達障害の方が外から見てわかりにくいので、パニックになった場合のクールダウンだとか、それから、トイレを使う場合に多様な人が使う場合に、そこで周囲を



気にせずできるような機能分散が必要でしょうというようなご指摘だと思います。

- ⑩ それから、山崎さんから、ユニバーサルタクシー、レンタカー、パーキングパーミットも外国人の受け入れをどう考えるかというご指摘を重点にいただいたように思います。

以上が本日、皆さんからいただいたご意見というところで、特に私なりにまとめさせていただきますと次の4点になります。

(1) 移動円滑化基準の見直し

移動円滑化の見直しとガイドラインの見直しにつきまして、新たな制度を導入してやるのか、今のガイドラインの延長の中でやるのか、これが今西さんからご提案いただきましたけれども、ここが1つ大事な点かなということが考えられます。

(2) 情報システムの構築

長谷川さんや久保さん、橋口さんなどからいただいているのは、情報システムの問題だろうというふうに思っております。特に情報でもローテクといいますか、非常に単純な情報システムという部分がまだまだ日本では弱いんだなというところが、今回改めて感じさせられたところです。それから、ハイテクの情報システムについては、本当に一部手がついているけれど、これからというところですので、情報の会社は、このあたり、人に利用しやすい情報システムをつくる必要があるのかなというところが情報の大きな2点目です。

(3) 理念や将来目指すべき考え方

森さんがおっしゃった新しい時代にふさわしい旗印を明確にして、こういうことをやりましょうと、多くの人ができるような言葉を見つけ出していきたい、言葉と実態をつくっていく、そういうことがあると思います。

(4) 観光や外国人の受け入れ体制づくり

お二人の山崎さんからいただいたことは、観光とか外国人の受け入れ、このあたりの体制がまだ読み切れていないように私は思いますので、これをちゃんと読んで、どういう対策を考えたらいいかということをやらないといけないなど。最後に、やはり外国人ということですので、空港がかなり頑張らないといけない、空港がだめになったら全部だめですから、船で入ってくる人はほんのわずかですので、空港はよほどしっかりしないと我が国の評判を落としかねないと思いますので、ぜひ頑張ってくださいなというふうに思います。以上、私のまとめということで、他にご意見はございますか。それでは経済界協議会村井さんお願いします。

【村井委員】

経済界協議会から参加させていただいておりますトヨタ自動車の村井と申します。よろしくお願いたします。

先ほど山崎先生からユニバーサルタクシーについての貴重なご意見を拝聴いたしまして、どうもありがとうございました。個別の話にはなってしまいますけれども、私どもは今ユニバーサルタクシーを開発中でございます。本日もいただいたご意見は、開発者のほうにもつなげまして、鋭意改良していきたいというふうに考えております。これに先立ちまして、日本パラリンピアンズ協会の大日方さん等、有識者の皆さんから実は先に、1カ月、2カ月ぐらい前でしたでしょうか、こうやったら車椅子というのは乗りやすいんですよとか、実態のほうを私どもの開発者に直接声を届けていただけるような機会がございまして、こういう機会を増やしながら、私ども改良を進めていきたいと思っておりますので、貴重な場をあり

がとうございました。以上でございます。

**【秋山座長】**

どうもありがとうございました。UDタクシーは、さらに検討して下さるということです。それでは続きまして全国精神保健福祉会連合会野村さんお願いします。

**【野村委員】**

全国精神保健福祉会連合会、野村と申します。移動円滑化で法律をつくってきちんと決めていくことの中で、各会社によって案内表示の仕方がそれぞれの会社の特徴がありますが、例えば鉄道に乗りますと、それぞれの会社によって違う表示の仕方になっているんですね。できれば全国統一の表示の仕方に変えて、知的障害の方もわかりやすいような表示の仕方に統一していくと、どこに行っても、その方法でたどっていけば、ちゃんと目的地につける、出口に行き着ける、トイレに行き着ける、そういう全国共通のルールをもし決めることができれば、利用者は大変助かるのではないかというふうに思いました。以上です。

**【秋山座長】**

どうもありがとうございました。鉄道の案内については全国の統一した案内をと。私のほうでちょっとコメントさせていただきますと、図記号というものが実は全国統一、JISでできていたり、あるいはISOでできていたりしますので、その部分は統一なんです。が、鉄道駅で新宿の駅などは地下鉄が入っていて、駅ビルがあったりしますので、そこでは、それぞればらばらに使っているような場所もたまに見受けられますので、そういうところの会社間の部分をきちっと整理しなければならないというご指摘として受けとめたいと思います。どうもありがとうございました。

続きまして、日本盲人会連合藤井さんお願いします。

**【藤井委員】**

追加で失礼します。日盲連の藤井でございます。この部分で言うべきか、どこで申し上げるべきか、非常に難しいんですけども、例えば航空会社や船舶の会社の乗客のガイドの仕方でございます。特に視覚障害者について、大変危険なガイドをされる会社が多い状況です。おそらく研修の問題と思いますが、ここらについて、先ほどどなたかが人的配慮も必要だというふうにおっしゃってございましたけれども、ぜひ人的対応の場合の考え方といいますか、基準とまでは言いませんけれども、一定の研修についても、ここで検討いただければありがたいと思いましたが、追加で説明させていただきました。以上です。

**【秋山座長】**

藤井さん、ありがとうございます。おそらくオリパラの接遇マニュアルができると思いますので、それを使って、これから接遇教育ができるのではないかというふうに思います。

皆さんからたくさん意見をいただきまして、そろそろ次に入りたいと思います。先ほどまとめました4点に加えて以下の3点が加わります。

(5) サインの統一

(6) ユニバーサルタクシー開発と個別輸送問題

(7) 航空機に拘わる人的対応と研修

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】**

皆さん、こんにちは。本日は長時間にわたりまして、具体的かつ深いご指摘をいただきありがとうございました。3年前にオリンピック・パラリンピックの東京開催が決まってから、私自身もパラリンピックこそが2020年大会の成功にとって重要ということで、オリパラ一体となったキャンペーンを行ってきました。この度オリパラのバッジをつくることになり今日つけているのですが、オリとパラと一緒に作ったこのバッジができました。オリパラ一体となったキャンペーンをやってきて、ここまで結実してきたと感じているわけであります。今回、国交省で自動車のナンバープレートの話もありましたけども、車両の前と後ろにそれぞれオリとパラのナンバープレートをつけて、1台合わせればオリパラ両方ナンバープレートになるということでありますが、そのようにオリパラのキャンペーンが具体化の落とし込みに移ってきていることを体感してきているわけであります。今日皆さんからいただいたお話を、次は具体的な政策と制度に落とし込みを今年の夏から秋、冬にかけて行うところであります。

私たち、オリパラ事務局が3年前始まったころには、国交省から、まだ人もいただいております。それからオリパラ事務局にも数人来ていただいて、岡西統括官をはじめ、今日説明していただいた国交省の長井課長もおられますし、役所全体が共生社会、オリパラに向かって動いてきているということを実感しております。ぜひ、この動きを皆さんのお力でより具体的にしていきたいと思っております。さらにもう一層のご支援をよろしく願います。今日は、どうもありがとうございました。

**【秋山座長】**

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、どうもありがとうございました。皆さん、長時間にわたり本当にありがとうございました。貴重なご意見、ありがとうございました。今回、たたき台を提示したわけでございますので、今回いただいたご意見、それからこの後休憩を挟みまして、建築・施設ワーキンググループでも同様に1時間半程度議論させていただきます。そこでいただいたご指摘を踏まえて、次回の7月の第3回街づくり分科会では、この2つを合わせた形で、しっかり概念とかビジョンも含めた形で取りまとめを行い、皆さんにまたご議論いただいて、中間取りまとめを行っていきたく思っております。そして、8月に大臣出席の本会合を開きまして、中間取りまとめを行う予定です。

先ほど平田局長からもありましたように、概算要求として実際に具体的に予算をしっかりとつけていくものは何か。政策をしっかりと予算に落とし込んでいくということを念頭に、8月に中間取りまとめを行いたいと思っております。その後、制度面、法改正も含めて、どこまでやるのかということ年末に取りまとめ、制度改革へつなげていきたいと思っております。

そういうことで、次回の会合、第3回の街づくり分科会でございますけれども、7月19日の14時から16時までで開催する予定としております。場所については、追って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、本日の会議をこれにて終了いたします。本日の議事内容につきましては、配付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