

平成 29 年度 独立行政法人福祉医療機構 社会福祉振興助成事業

『誰もが使いやすい名古屋駅』を目指し、アクセシビリティについての
改善を図る啓発事業実施報告書

平成 30 年 3 月

愛知県重度障害者団体連絡協議会

『誰もが使いやすい名古屋駅』を目指し、アクセシビリティについての改善を図る啓発事業実施にあたって

私たち愛知県重度障害者団体連絡協議会（愛重連）は、愛知県内の 15 団体が加盟し、重度障害者の生活と権利を守るため、団体相互の親睦を図りながら、社会的にも立ち遅れている障害者福祉の向上を目指して活動をしています。

平成 29 年度当団体では、独立行政法人福祉医療機構社会福祉振興事業を活用し、『誰もが使いやすい名古屋駅』を目指し、アクセシビリティについての改善を図る啓発事業を実施しました。

近年、「バリアフリー」「ユニバーサルデザイン」という言葉が定着し、街は着実にバリアフリー化されてきました。名古屋駅では、2027 年にリニア開業に向けて、駅および地下街も含め、周辺地域の新たな街づくりが進められようとしています。しかし、現在の駅の構造は複雑になっており、マスコミ等で、「迷駅」と、揶揄されるほどです。

そこで本事業では、名古屋駅の現状や東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた取り組み、交通事業者への研修方法などを講演会、シンポジウムという形式で開催しました。資料や講演記録を作成、報告書にまとめましたので、関係機関において「まちづくり」等において活用いただければ幸いです。

最後に、講演頂いた講師の皆さん、中部大学の磯部友彦教授には企画段階から多くの助言をいただきましたことをこの場を借りてお礼申し上げます。

平成 30 年 3 月 31 日

愛知県重度障害者団体連絡協議会
会長 長谷 由香

目 次

目的.....	1
実施概要.....	1
事業1 報告.....	2
第1部 当事者参画によるユニバーサルデザイン シンポジウム ～誰もが利用しやすい名古屋駅をめざして～	3
第2部 パネルディスカッション ～当事者参画によるユニバーサルデザインをめざして～	47
参加者の感想.....	62
事業2 報告.....	63
かりやタウンミーティング ～誰もが利用しやすい公共交通機関を求めて～	64
参加者の感想.....	91
参考資料.....	92
バリアフリー法改正で改善してほしい『13 課題』	93
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の 促進に関する法律の一部を改正する法律案	95

目 的

近年、「バリアフリー」「ユニバーサルデザイン」という言葉が定着し、街は着実にバリアフリー化されてきた。名古屋駅では、2027年にリニア開業に向けて、駅および地下街も含め、周辺地域の新たな街づくりが進められようとしているが、駅の構造は複雑になっており、マスコミ等で、「迷駅」と、揶揄されるほどである。このような状況を行政任せにするのではなく、交通弱者自らが問題を共有し解決手段を提案できる能力を持つことが必要である。

「誰もが使いやすい名古屋駅」をめざし、アクセシビリティについての改善を図る啓発事業を行うことが重要である。障害者のみでなく、高齢者、ベビーカー使用者、初めて名古屋駅を利用される方及び海外からのお客様など、各鉄道への乗り継ぎを迷わずスムーズに行われるよう、各団体からの意見交換会やシンポジウムを開催し、移動に対する意識改革を行い幅広い理解を得ることを目的とする。

実施概要

事業1 当事者参画によるユニバーサルデザイン シンポジウム
～誰もが利用しやすい名古屋駅をめざして～

日 時：平成30年1月19日（金） 13：00～16：00

会 場：名古屋都市センター 特別会議室

参加者：51名

事業2 かりやタウンミーティング

～誰もが利用しやすい公共交通機関をめざして～

日 時：平成30年2月2日（金） 13：00～16：00

会 場：刈谷市中央生涯学習センター 405、406 会議室

参加者：28名

事務局：愛知県重度障害者団体連絡協議会

電子メール aijuren@aju-cil.com

〒466-0037 名古屋市昭和区恵方町 2-15（A J U車いすセンター内）

TEL 052-851-5240

FAX 052-851-5241

事業 1 報告

当事者参画によるユニバーサルデザイン シンポジウム

～誰もが利用しやすい名古屋駅をめざして～

日 時：平成30年1月19日（金） 13：00～16：00

会 場：名古屋都市センター 特別会議室

当事者参画によるユニバーサルデザイン シンポジウム ～誰もが利用しやすい名古屋駅をめざして～

- 1 趣 旨 「誰もが利用しやすい名古屋駅」をめざす上で、障害者権利条約に基づく移動権の考え方や、IPC バリアフリーガイドラインや TOKYO2020 など世界が求める整備基準、他地域の先進事例との比較を通して、障害当事者がハード、ソフト両面にわたり提言をできる力をつけることが重要です。本シンポジウムでは、当事者参画によるユニバーサルデザインを実現するには何が求められるかを、ともに考えます。
- 2 日 時 平成 30 年 1 月 19 日（金） 13:00～16:00
- 3 場 所 名古屋都市センター 特別会議室
- 4 定 員 100 名程度
- 5 参加費 500 円
- 6 プログラム

時 間	内 容
13:00～13:10	開会挨拶（趣旨説明・参加者紹介）
13:10～14:00	基調講演 講師：磯部友彦 氏（中部大学教授） 演題：名古屋駅の成り立ちと名古屋駅ユニバーサルデザインの課題
14:00～14:10	質疑応答
14:10～14:20	（休憩）
14:20～15:50	パネルディスカッション テーマ：当事者参画によるユニバーサルデザインをめざして パネラー： ① 川内美彦 氏（東洋大学 教授）…障害者権利条約、障害者差別解消法と移動権 ② 今西正義 氏（DPI 日本会議バリアフリー担当顧問）… I P C アクセシビリティガイドとユニバーサルデザイン 2020 関係府省等連絡会議の動向から ③ 入谷忠宏 氏（愛知県重度障害者団体連絡協議会 事務局長）…愛知県の当事者運動とこれから コーディネーター： 磯部友彦 氏（中部大学教授）
15:50～16:00	閉会挨拶 ・ タウンミーティング告知

- 7 主 催 愛知県重度障害者団体連絡協議会
電子メール aijuren@aju-cil.com
〒466-0037 名古屋市昭和区恵方町 2-15
TEL 052-851-5240 FAX 052-851-5241
- 8 共 催 日本福祉のまちづくり学会 東海北陸支部

当事者参画によるユニバーサルデザインシンポジウム
～誰もが利用しやすい名古屋駅をめざして～
2018年 1月 19日

名古屋駅の成り立ち と 名古屋駅ユニバーサルデザインの 課題

中部大学 磯部友彦

明治政府による鉄道敷設の経緯

- ◆東京と京都間の幹線鉄道を旧中山道ルートにより計画・建設。(京都から工事開始)
- ◆岐阜市周辺の工事(大垣・加納間)が1884(明治17)年に開始。
- ◆半田港からの工事資材運搬用路線として、1886(明治19)年3月1日に武豊・熱田間(現在の武豊線全線と東海道本線の一部)が開業。
- ◆名古屋の城下町の西側をかすめるようなルート。

初期の国鉄名古屋駅



旧(初代) 名古屋駅

- ◆旧名古屋駅(笹島ステンショとも呼ばれた)が1886(明治19)年5月1日に開業。
- ◆位置は現在の笹島交差点の北西あたり。
- ◆広小路通(江戸期からある城下町の幹線道路)が駅前まで延伸。泥江町通が新設(伝馬町通の延伸)。
- ◆鉄道計画が旧中山道から旧東海道に変更。
- ◆1889(明治22)年7月1日に東海道本線として新橋・神戸間が全通
- ◆大府・武豊間は支線 (⇒ 武豊線)
- ◆名古屋駅は、東京・大阪間の重要な中間駅となった。

路線の増加

- ◆名古屋駅の位置は名古屋市街地の中心ではなかった
- ◆新設された鉄道路線を集約することができ、駅周辺は「駅の町」として発展

<<関西本線>>

- 旧関西鉄道が1895(明治28)年に旧名古屋駅の南方約3町(約1Km)の位置(現在のJR東海名古屋車両区のあたり)に愛知駅を開業。
- 旧関西鉄道は1907(明治40)年に国有化。
- 1909(明治42)年5月31日に愛知駅は廃止され、名古屋駅発着。

<<中央本線>>

- 旧中山道ルート of 建設継続。軍事上の理由。
- 1900(明治33)年7月25日に名古屋・多治見間が開通し千種駅が開業。

路面電車(市電)

- ◆1894(明治27)年6月25日に愛知県馬車鉄道が笹島と当時の県庁(現在の中区役所付近)の間の広小路通に開通。
- ◆動力が馬車から電気にかわり、1898(明治31)年5月6日に笹島(名古屋停車場前)・久屋町(県庁前)間2.2Kmの市内電車が開業。
- ◆その後、会社名を名古屋電気鉄道と改称。
 - 1901(明治34)年2月に押切線(柳橋・押切間2.3Km)
 - 翌年1月に広小路延長線(久屋町・千種間1.8Km)
 - 1908(明治41)年5月に熱田線(熱田駅前・栄町間46.5Km)
 - 同年9月に熱田延長線(熱田駅前・熱田伝馬間1.1Km)
- ◆名古屋、千種、熱田という市内にある国鉄3駅を結ぶ路線網が完成
- ◆旧城下町の内部の交通は市電が受け持ち、国鉄の各駅は乗り換え拠点。

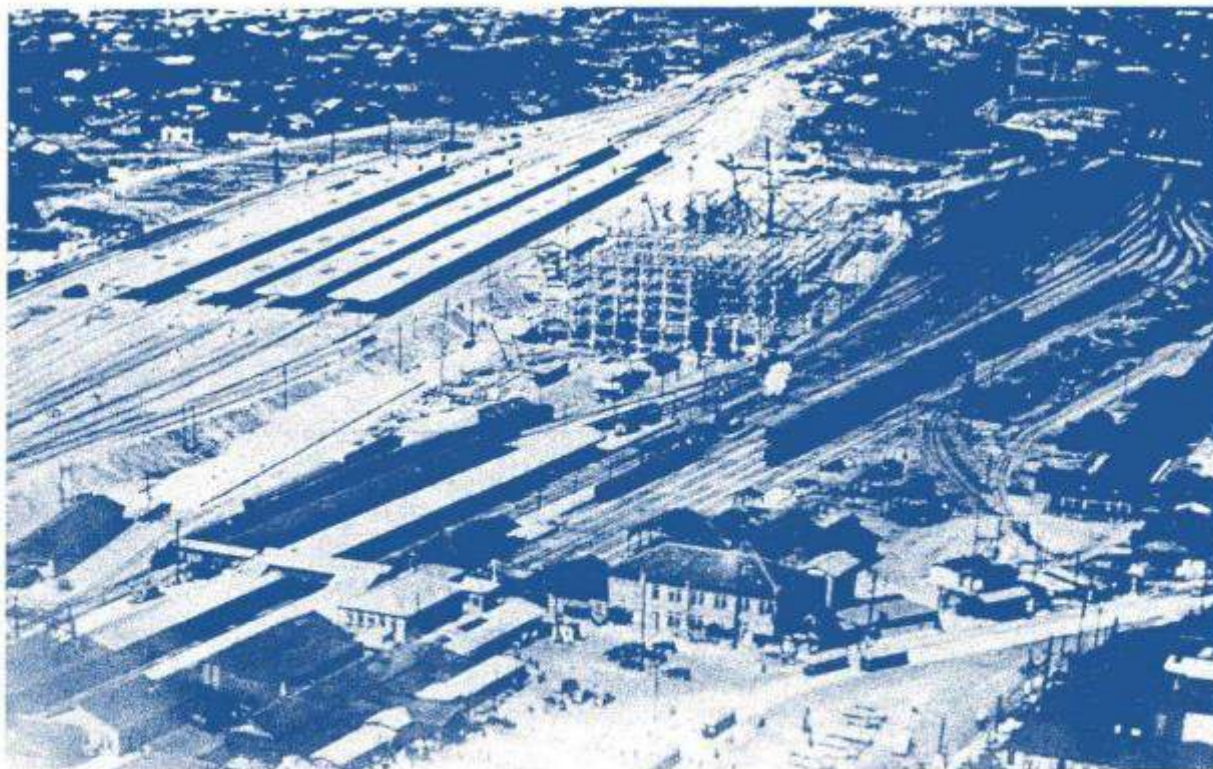


名古屋鉄道(初代)

- ◆名古屋電気鉄道市内線は1922(大正11)年8月1日に名古屋市営
- ◆郡部の路線だけが名古屋鉄道(初代)(1921(大正10)年創立)の路線
 - ⇒ 市内電車と郊外電車の分離
- ◆名古屋鉄道(初代)は現在の犬山線と津島線を営業しており、押切から市内線に入り柳橋までの路線営業
 - (押切・柳橋間は市営との二重営業路線)
- ◆民営鉄道の名古屋駅が存在していない時代だが、郊外から市内の繁華街へ旅客輸送。

名古屋駅舎の改築・移転

- ◆旧名古屋駅は1937(昭和12)年に現在の位置に移転。
- ◆東洋一の規模と称された高架式のホームと新駅舎が移転完成。
- ◆駅正面に桜通が新設され、駅前通は泥江町通から桜通に変わった。
- ◆駅移転は新しい駅前の町を形成。
- ◆不要になった旧駅関連の敷地を活用することによって民営鉄道等の名古屋駅が設置。
- ◆さらに大きな交通拠点へと発展。



工事中の新名古屋駅（昭和11年3月24日）

手前左は在来の駅本屋その他。手前右側が鉄道局庁舎。中央部左は完成した新乗降場上家。中央は鉄骨建築中の新駅本屋及び局庁舎

名鉄名古屋駅

- ◆地下に新設された新名古屋駅(現在の名鉄名古屋駅)が1941(昭和16)年8月12日に開業。
- ◆近鉄の地下駅と隣接。両者の連絡線もあった。
- ◆愛知電気鉄道は、神宮前駅から常滑方面と豊橋方面の路線。
- ◆合併後、新名古屋駅までの延伸は東海道本線に沿って行われ、1944(昭和19)年9月1日に東西連絡が完成。
- ◆この東西連絡線と新名古屋駅の設置は国鉄の旧名古屋駅舎跡地と線路敷跡が活用された。

笹島線の路線



4-1 図 名古屋駅付近見取図 (昭和13年頃)

市営地下鉄の名古屋駅

- 名古屋市営地下鉄は1957(昭和32)年11月15日に名古屋・栄町(現在の栄)間で開業。
- 国鉄の東端のホーム(通称零番ホーム)を借用し、高架式の路線(錦通りはそのための空間)とする計画であった。
- 地下式を望む地元意見と東海道本線電化を理由とする国鉄側の断りに伴い、名古屋駅前広場の地下に駅を設置し、地下式の路線に変更。

さらなる発展 (新幹線、桜通線、あおなみ線)

- ◆1964(昭和39)年10月1日に、東海道新幹線が開業
- ◆1989(平成元)年9月10日に、地下鉄桜通線が開業
- ◆2004(平成16)年10月6日に、名古屋臨海高速鉄道あおなみ線が開業
- ◆まだまだ発展は終わらない。

新幹線開業

- ・名古屋駅の西口が新しい顔となる。
- ・戦災復興土地区画整理事業
- ・エスカ(地下街と地下駐車場)の開業
- ・大学予備校、結婚式場の立地
(新幹線直結の好立地)
- ・ホテル、商業施設
⇒「エキウラ」ではなくなる。

地下鉄桜通線

- ・JRの中央コンコースの真下に駅
- ・出入り口が西口(新幹線口)に近接
- ・しかし、その出入り口(階段、エスカレータ)により、コンコースの一部がふさがり、通過性が悪くなる。
- ・その一方、東西の地下通路(ファッションワン)が新設される。

あおなみ線

- 貨物線の旅客線化
- すべての駅に可動式ホーム柵設置
- すべての駅にエレベータ設置
- 11駅中の8駅が無人駅

名古屋駅関連の年表

西暦年(年号)	事項
1886(明治19)	名古屋駅開業(現在の笹島交差点付近)
1937(昭和12)	旧名古屋駅駅舎が開業(1993年まで使用)
1938(昭和13)	関西急行電鉄(近鉄)が乗り入れ
1941(昭和16)	名鉄新名古屋駅(現名鉄名古屋駅)開業
1954(昭和29)	名鉄百貨店開業(名古屋の4M百貨店出揃う)
1957(昭和32)	地下鉄東山線(名古屋一栄)開通 名古屋初の地下街(ナゴヤ地下街)開業
1964(昭和39)	東海海道新幹線開通
1965(昭和40)	大名古屋ビルディング竣工
1966(昭和41)	近鉄名古屋ビル竣工
1967(昭和42)	名鉄メルサ開業
1970(昭和45)	ユニモール地下街・地下駐車場開業
1972(昭和47)	名鉄セブン、名鉄レジャック開業

西暦年(年号)	事項
1974(昭和49)	松坂屋名古屋駅店開業
1976(昭和51)	テルミナ地下街開業
1987(昭和62)	国鉄の分割民営化によりJR東海発足
1989(平成元)	地下鉄桜通線(中村区役所ー今池)開通⇒ユニモール延伸
1999(平成11)	JRセントラルタワーズ竣工
2000(平成12)	JR名古屋高島屋、マリオットアソシアホテル開業
2003(平成15)	名古屋駅地区交通バリアフリー基本構想策定
2004(平成16)	あおなみ線開通(全駅にホーム柵設置)
2005(平成17)	名鉄中部国際空港線開通(常滑線を延伸)
2006(平成18)	ミッドランドスクエア竣工
2007(平成19)	名古屋ルーセントタワー竣工
2008(平成20)	モード学園スパイラルタワーズ竣工 名古屋駅地区街づくり協議会(名駅街協)設立
2009(平成21)	愛知県産業労働センター(ウインクあいち)竣工

西暦年(年号)	事項
2011(平成23)	名古屋三井ビル新館竣工 地下鉄桜通線の全駅にホーム柵設置完了 名駅街協が「名古屋駅地区まちづくりガイドライン2011」公表 ささしま米野歩道橋(オーバーパス)開通
2012(平成24)	愛知大学がささしまライブ24に移転 名古屋駅太閤通口まちづくり協議会設立
2013(平成25)	豊田通商がささしまライブにホテル開業(37階・170m)
2014(平成26)	名古屋市が名古屋駅周辺まちづくり構想公表 名駅街協が「名古屋駅地区まちづくりガイドライン2014」公表
2015(平成27)	名鉄名古屋駅地区再開発基本計画の考え方公表 新・大名古屋ビルディング竣工 JPタワー名古屋竣工(旧名古屋中央郵便局建て替え) 地下鉄東山線にホーム柵設置(全駅完了は2016年)

西暦年(年号)	事項
2017 (平成29)	3月 名鉄名古屋駅地区再開発計画公表 4月 名古屋駅バスターミナル開業 (旧ターミナルは、2010年12月閉鎖) 4月 JRゲートタワー開業(旧名古屋ターミナルビル建て替え) 8月 名古屋駅周辺交通基盤整備方針(案)公表 10月 ささしまライブ24 まちびらき 年度内? 都市計画道路椿町線アンダーパス 開通予定
2018～ 2027頃?	・名鉄名古屋駅地区再開発(名鉄百貨店～日本生命笹島ビルまでの南北400mを対象とした施設を一体的に整備) ・ターミナルスクエアの整備 ・名駅通り地下道の整備? ・???
2027 (平成40)	リニア中央新幹線開業【東京(品川)ー名古屋間】

名古屋駅地区の 交通バリアフリー整備の 課題

バリアフリーに関するこれまでの取り組み

平成6年(1994年)

ハートビル法(高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律)制定

→不特定多数、高齢者・障害者が利用する建築物等のバリアフリー化

平成12年(2000年)

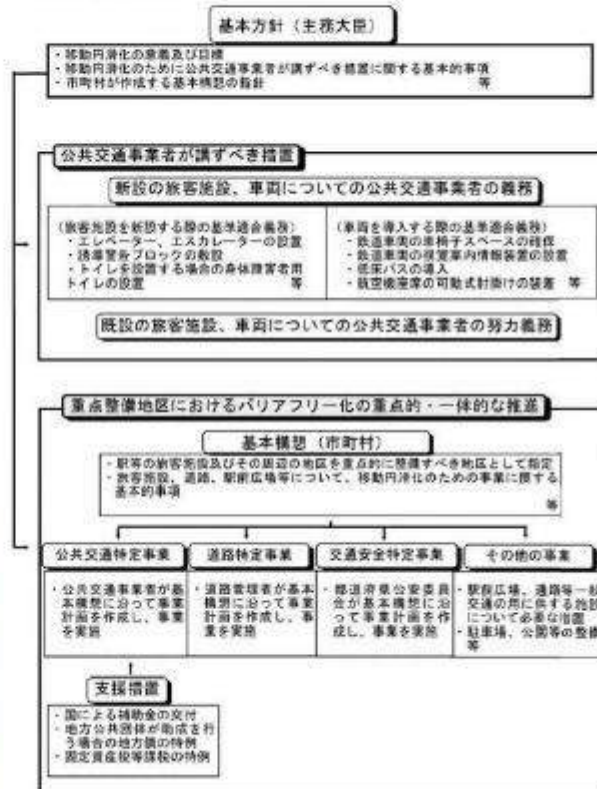
交通バリアフリー法(高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律)制定

→駅・鉄道車両・バスなど公共交通機関と周辺地域のバリアフリー化

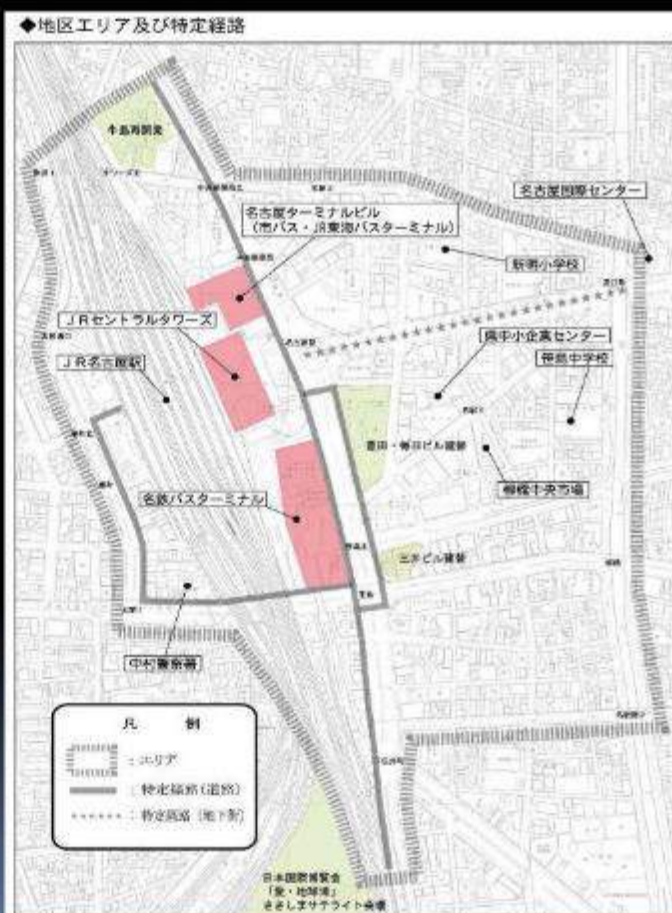
2000年交通バリアフリー法の基本的枠組み

名古屋駅地区は、これに従い基本構想を策定

〔国土交通省・警察庁・総務省〕
高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律の基本的枠組み



2003.
12.12提出



福祉のまちづくり
推進委員会

報告

名古屋市交通バリアフリー基本構想策定協議会
(アドバイザー：中部運輸局、中部地方整備局) ○交通事業者

福祉のまちづくり
推進委員会幹事会

参画

- 交通事業者
- 道路管理者
- 公安委員会
- 地下街・
駅ビル関係者

提案

名古屋駅地区基本構想策定調整会議

行政ワーキンググループ

- 市関係各課／土木事務所
- 県公安委員会／警察署
- 中部地方整備局／国道事務所

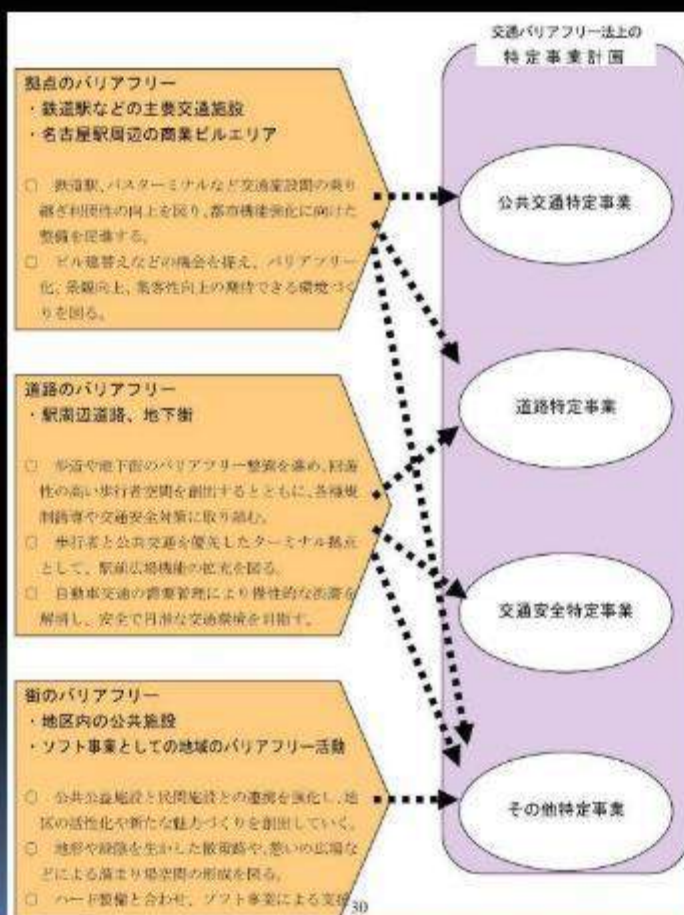
参画

- 地元市民代表者
- 高齢・障害者代表者
- 鉄道事業者 他

バリアフリーな まちづくりの メインテーマ:

名古屋駅地区において、安心、安全そして快適に移動・回遊することのできる環境づくりを総合的に展開することで、世代や地域をこえた、世界都市(コスモポリタン)に相応しい交流のまちづくりをめざす。

メインテーマの実現のための3要素(サブテーマ)と特定事業計画 ⇒⇒



整備方針(1)(2)

1. 公共交通特定事業

- ◇ 鉄道駅・バスターミナル相互の乗換え利便性の向上
- ◇ 多機能トイレの整備・改善
- ◇ エレベーターを基本とする地上～ホーム・バス乗降場間の段差解消
- ◇ 文字表示による緊急・非常時通報設備の充実
- ◇ 連続した誘導ブロックの整備
- ◇ 音による誘導支援方策の検討 など

2. 道路特定事業

- ◇ 車いすの通行等に配慮した切り下げ勾配、段差、横断勾配等の解消
- ◇ 交差点の歩行者横断部の車道嵩上による歩道との平坦性の改善
- ◇ 連続した誘導ブロックの整備と不適切な誘導の改善
- ◇ 駅前広場における歩道デッキと車道面とのすりつけ
- ◇ 違法駐輪車両の防止啓発と取り締まり強化
- ◇ 多国語表記による地域案内サイン等の整備 など

整備方針(3)(4)

3. 交通安全特定事業

- ◇ 主要交差点における待ち時間表示信号機や音響信号機の設置
- ◇ 主要交差点における横断歩道視覚障害者誘導表示（エスコートゾーン）の整備
- ◇ 違法駐車車両の取り締まり強化 など

4. その他特定事業

- ◇ 特定経路とした地下街のバリアフリー整備
 - ・ 隣接ビルを介した地上との段差解消
 - ・ 視覚障害者移動支援のための設備整備
 - ・ 避難誘導設備の維持・改善
- ◇ ビル建替、再開発事業におけるバリアフリー整備
 - ・ エレベーター等によるビル地下と地下街との段差解消
 - ・ 車いす対応トイレの整備
 - ・ 歩道との誘導用ブロックによる連続性の確保
- ◇ その他特定施設における歩道との誘導用ブロックによる連続性の確保 など

長期・継続的な整備課題(1)

(1) 既に実施されているか、または今後実施を検討中の事業

- 市バス車両へのノンステップ車両の導入及び地下鉄全駅の車いすルートの確保
- 地下鉄車両に転落防止外ほろを設置
- 地下空間において、誰もが安心して快適に移動できるサインシステムの導入
- 視覚障害者誘導用ブロックによる駅前商業ビルと歩道との連続性の確保
- 駅間相互の乗換えルート案内始め、トイレ、エレベーターなどへの誘導案内の整備
- 一般トイレや階段手すりなど、公共スペースでの視覚障害者誘導のための点字シールの貼付
- 視覚障害者、聴覚障害者始め、情報伝達やコミュニケーションに障害のある人たちへの、災害情報などの緊急情報の円滑な伝達を測るためのIT機器の活用や、人的支援（ヒューマンアシスト）の推進方策の検討
- 鉄道事業者、地元商業者始めサービス系業種に携わる者の障害者介助及び接遇向上のための研修・訓練の実施

長期・継続的な整備課題(2)

(2) 当面、実施目途はないが今後の重要な整備課題として位置づけていくもの

- 鉄道駅と地下街との地下レベルでの段差解消
- ICチップの高度利活用による歩行者移動支援システムの導入検討
(歩行者ITS、非接触型カード利用による改札のフリーパス化など)
- エスカ階と地上との段差解消
- EV以外で段差解消している鉄道駅でのEV設置
- 災害・事故情報の携帯電話へのメール配信
- 交通ガイドボランティア制度の検討
- 地下街、ビル地下の避難経路および避難誘導におけるバリアフリー化

基本構想策定後に必要な取り組み

(1)福祉のまちづくり推進委員会による事業実施の進行管理と検証システムの確立

(2)市域の福祉文化醸成の契機となるような広報・啓発の推進

平成17年(2005年)

「ユニバーサルデザイン政策大綱」の策定

→ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた、国土交通行政におけるバリアフリー施策の指針

平成18年(2006年)

バリアフリー新法(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)制定

2006年バリアフリー新法で盛り込まれたこと

- ①**対象者の拡充**:知的・精神・発達障害者などすべての障害者を対象.
- ②**対象施設の拡充**:これまでの建築物(ハートビル法による)と交通機関・道路(交通バリアフリー法による)に路外駐車場・都市公園・福祉タクシーを追加.

→都市内の行動空間を構成する要素の大部分が含まれる.

旅客施設及び車両等
(福祉タクシーの基準
を追加)



道路



路外駐車場



都市公園

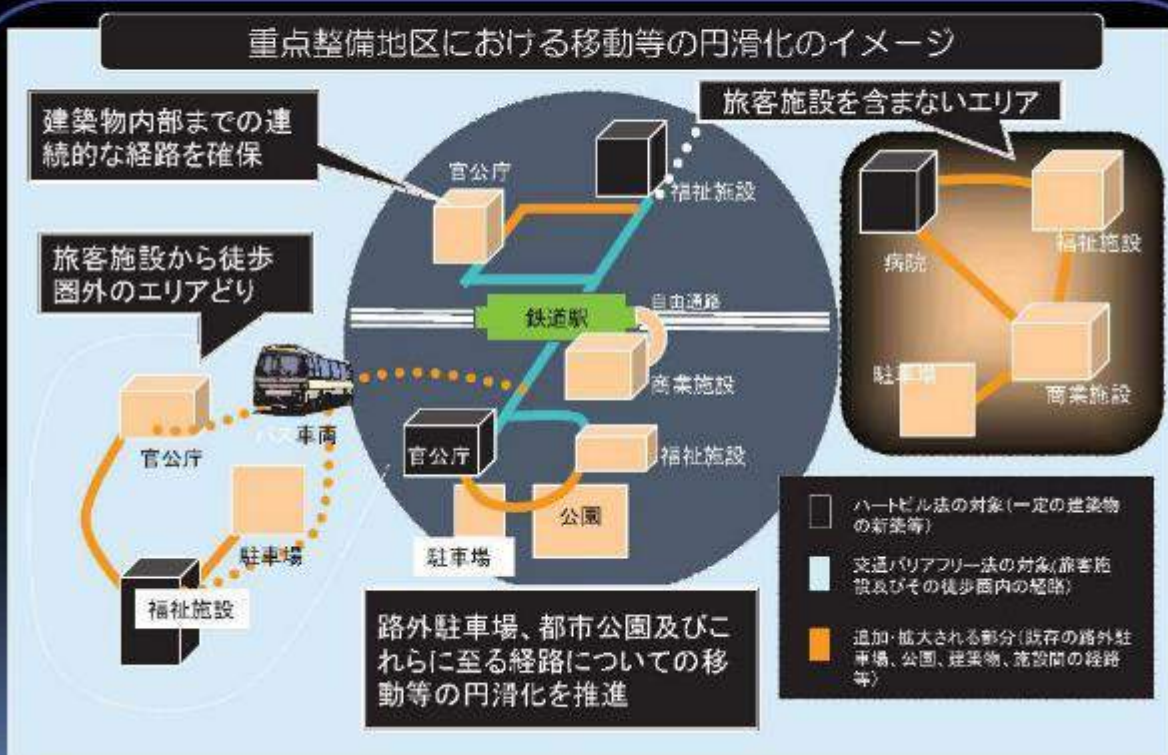


建築物

(既存建築物の基準
適合努力義務を追
加)

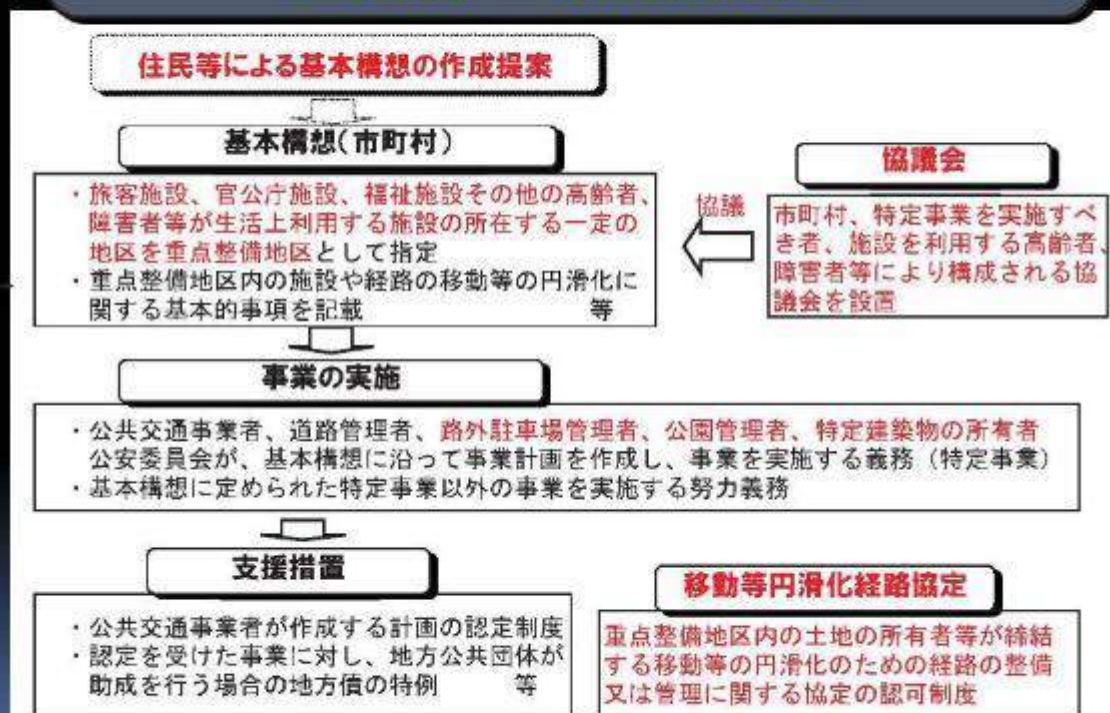


③基本構想制度の拡充：バリアフリー化を重点的に進める対象エリアを、旅客施設を含まない地域まで拡充。



9

重点整備地区における移動等の円滑化の 重点的・一体的な推進



8

④基本構想策定の際の当事者参加：

- a)基本構想策定時の協議会制度を法定化.
- b)住民などからの基本構想の作成提案制度を創設.

⑤ソフト施策の充実：

- a)関係者と協力としてバリアフリー施策の持続的・段階的な発展を目指す「スパイラルアップ」を導入.
- b)国民一人一人が高齢者や障害者などが感じている困難を自らの問題として認識する「心のバリアフリー」の促進.

移動等円滑化経路協定の運用

- 道路法による道路以外の空間も移動経路として活用
- 経路の幅員，形状だけでなく，設備についても利用者の視点から統一性や整合性のある状況を期待する

例 1

視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法が管理者により異なっていたり，不連続になっていたりする状況は避ける

例 2

案内サインの設置ルールを盛り込み，統一感のある表示方法と，適切な設置場所の確保，さらにそれらの維持管理に関するルール

- もし、各管理者による分担作業が困難であるなら、
 - 管理主体を別途設立し、これに委ねる
 - この管理者は一箇所だけの管理でなく、地域内の複数の箇所を管理することもありうる。

愛知県人にやさしい街づくり推進委員会の資料より 移動等円滑化経路協定の活用法

①旅客施設周辺タイプ

- 駅やバスターミナルなどの周辺区域
- 特に、複数の交通事業者が乗り込んでいる総合駅は、移動等円滑化経路協定を締結することで統一的なバリアフリーを図ることができる

- また,駅前再開発事業などにおいて,一人協定を締結することで,事前にバリアフリーの環境を整えておくことが可能である
- エレベーターがないため,施設間の移動ができない
 - 動線を考慮し,必要な箇所にエレベーター設置する
- 案内が不十分である
 - 音声案内装置や点字を併記した案内板など,誰でも分かるような案内設備を設置する

- 共用通路や出入り口が時間帯により封鎖されてしまう
 - 共通の開放時間など,共用施設の管理規定を設ける
- 共用通路内の占有により歩きにくい
 - 商品販売の原則禁止などルールを決め,共用施設内における占有を運営委員会で管理する

磯部友彦のコメント(バリアフリー関連)

- ◆名駅地区での検討に際して、当時の交通バリアフリー法では、駅間の乗継ルートについてのバリアフリー化は義務付けされていなかった。
- ◆各事業者が、各駅の内部のバリアフリー化
- ◆乗継空間・・・その整備責任主体すら不明瞭、バリアフリー化は不完全のまま。
- ◆地下街等においては、垂直移動が不可欠な施設でありながら段差解消は非常に遅れている。
- ◆都市再生緊急整備地域の指定を受けて以来、地下空間の再整備も進んでいる。

- ◆人が通行する空間は、公共空間(行政が管理するという意味ではなく、みんなが利用できるという意味)としての一体的バリアフリー整備ができないだろうか？
- ◆金山総合駅の成功。
- ◆名古屋駅地区は、道路・公園等の行政が管理する空間が少なく、駅用地とビル用地が直接接している状況が多い。
- ◆歩行者ネットワークの形成は、隣接する関係者の協力次第である。
- ◆多様な関係者(管理者、利用者、行政など)が集まり、深い議論が必要である。

- ✓何かが完成してから次のことを考えるのでは遅い。
- ✓2003年の基本構想策定から15年。
- ✓地区の一体性について何も考えていない状況を変えていかなければならない。

権利条約と障害者差別解消法

東洋大学ライフデザイン学部

人間環境デザイン学科

川内美彦

障害者権利条約

2006年12月13日障害者権利条約（政府訳は「障害者の権利に関する条約」）（Convention on the Rights of Persons with Disabilities）を採択。

わが国は2014年1月に、世界で141番目に批准。

条約の目的：あらゆる障害のある人の尊厳と権利を守ること

⇒ 人権に関する条約

障害者基本法の改正（2011年8月5日施行）

現在の「障害」の考え方。

（2001年 国際生活機能分類（ICF））

障害は個人の持つ要因（個人因子）と社会の側の不備（背景因子）の相互作用によって生まれる。

関連法制

障害者権利条約	
障害者基本法	⇒ 権利条約に合わせて改正
障害者差別解消法	⇒ 権利条約に合わせて成立
障害者雇用促進法	⇒ 権利条約に合わせて改正
IPCガイド	⇒ 権利条約と同じ精神
バリアフリー法	⇒ ことし改正の見込み 権利条約に適合??

図1：権利条約と関連法制

表1：定義

	旧障害者基本法	改正障害者基本法
障害	身体障害、知的障害又は精神障害（以下「障害」と総称する。）	身体障害、知的障害、精神障害（発達障害を含む。）その他の心身の機能の障害（以下「障害」と総称する。）
障害者	障害があるため、継続的に日常生活又は社会生活に相当な制限を受ける者をいう	障害がある者であって、障害及び社会的障壁により継続的に日常生活又は社会生活に相当な制限を受ける状態にあるものをいう

改正された障害者基本法

第4条（差別の禁止）「1. 何人も、障害者に対して、障害を理由として、差別することその他の権利利益を侵害する行為をしてはならない」

※ただし、差別や権利利益を侵害する行為の定義はなされていない。

障害者差別解消法（2013年6月19日成立）

差別は2つの類型 （1）差別的取扱い

（2）合理的配慮の不提供

まず差別的取扱いをしないという大原則。これは官民とも義務（基本的な考え方の問題）

合理的配慮の提供は、その大原則のもとでの具体的対応。官が義務で民が努力義務（個別対応の問題）（主にその場でのソフト的対応）

※改正障害者基本法と同様、障害者差別解消法にも差別の具体的内容は書かれていない。

合理的配慮とは？

改正障害者基本法第4条（差別の禁止）「社会的障壁の除去は、それを必要としている障害者が現に存し、かつ、その実施に伴う負担が過重でないときは、それを怠ることによって前項の規定に違反することとならないよう、その実施について必要かつ合理的な配慮がされなければならない」

法や基準は万能ではなく、必ずそれではカバーできないものがある。合理的配慮はそのすき間を埋めるものであり、それによって「使う」という実質を担保するという極めて重要なもの。それゆえに、合理的配慮が提供されないということは差別であるとされている。

障害者権利条約の基本的考え方

障害のある人に対して特権的な権利を与えたり特別な扱いをしたりするのではなく、すべての人が平等に扱われること。

多数派を中心とした画一的な仕組みから、個別のニーズを尊重する多様で柔軟な仕組みに。

これまでのわが国の取り組み

福祉のまちづくりとして普通のまちづくりから分離し、行政の福祉担当部署が担当

→ 弱者救済的な福祉の考え方。心・やさしさ・思いやり

→ 国際的には、社会参加して他の人と同等の扱いを受けることは「権利」。

その権利が実現されないことは「差別」

権利とは人々がやさしくなくても実現されるべきもの。やさしさと権利は関係ない。

バリアフリー法

バニラ・エア問題にバリアフリー法は無効。

●バリアフリー法はハードを作ることを目的としているが、

平等な社会を作ることは目的としていない。

●整備されたハードを使って目的が達成されるかどうか（利用の実質）には関心を持たない。

●国交省：バニラ・エア問題について「バリアフリー法の条文に直接違反するものはないと考えています」。（障害のある人が公共交通機関を利用するのを権利とするのは時期尚早）

一方で、「今後こういったことがないよう、・・・障害者差別解消法の趣旨を踏まえ、利用者の立場でよく検証するよう指導したところです」。

表2：バリアフリー法の基本的考え方

新築又は改良時	基準適合義務
既存施設	基準適合の努力義務

差別解消法での差別とは「権利利益を侵害する行為」。

国交省の指導が「障害者差別解消法の趣旨を踏まえ」たのであれば、国交省は障害のある人が航空機を利用するのは権利だと認めたことになる。

これは「障害のある人が公共交通を利用するのを権利と考えるのは時期尚早である」との見解と矛盾していると思われるが、国交省は依然として矛盾していないと強弁している。

権利をベースとした権利条約や差別解消法の時代になって、なお公共交通機関を利用する権利を認めない国交省が、差別解消法（＝権利の思想）を基にしてバニラ・エアを指導している。

この態度は、今回のバリアフリー法改正でも変わらないと思われる。

当事者参画によるユニバーサルデザイン

ーIPCガイドとUD 2020 関係府省等連絡会議の動向からー

特定非営利活動法人DPI日本会議
バリアフリー担当顧問 今西正義

バリアフリー整備の現状

- 1) 電車・地下鉄、バス等の車両が整備され移動がし易くなった。
- 2) 旅客施設のエレベーターや多機能トイレ等のバリアフリー化整備が進んだ。
- 3) 案内やサインなどのソフト面のバリアフリー整備が広がった。
- 4) 職員の接遇や対応が良くなった。
- 5) 高齢者やベビーカー、ハンドル形電動車いす等の移動制約者の外出が増えた。



誰もが使える交通機関を求める行動



- 1) **移動の権利の保障**
移動の自由は鉄道、電車、バス等の公共交通機関を切れ目なく、連続して利用できることを保障させること
- 2) **特殊専用の恩恵の排除**
ユニバーサルデザインの考え方による整備
- 3) **法整備**とガイドラインの見直し



バリアフリー整備の課題

- 1) 地方都市と大都市とのバリアフリー整備の格差の拡大
- 2) 無人駅や無人化駅では、**2日前からの事前連絡が求められたり、乗車を制限されている。**
- 3) 大きくルートを迂回したり、渡り板の準備で乗車に時間が掛かる。
- 4) 最も身近なコンビニやファストフード店など小規模店舗が入口の段差や固定椅子等で利用できない。
- 5) 多機能トイレやエレベーターに高齢者やベビーカー等が集中して利用しづらくなっている。



レガシーとは

レガシーは目に見えるものだけではなく、また一過性で終わらせては意味がない、将来日本社会の発展に財産としてどのようなレガシーを残すのかを意識して取り組む必要がある

1964年東京オリンピック

2020年東京オリンピック・パラリンピック

負のレガシー

- ・障害者が公共交通機関を利用することを想定することなく駅が作られた
- ・道路には歩道橋
- ・建物はデザインのみを重視
- ・エレベーターやスロープの設置など考慮されることはない
- ・通勤、通学、買い物等、社会参加の機会が奪われた

将来に向けたレガシー

- ・大都市では一定程度のバリアフリー整備が進んだ
- ・日本全体のバリアフリー整備のボトムアップ
- ・バリアフリー法と基準・ガイドラインの見直し
- ・障害当事者の参画と評価システムの導入
- ・インクルーシブ社会の実現

オリパラに向けたIPCのレガシー戦略

・IPCでは、パラリンピック大会関連の整備に留まらず、開催都市と大会関連のすべての社会的基盤やサービスをアクセス可能でインクルーシブなものとすることを目的としている。

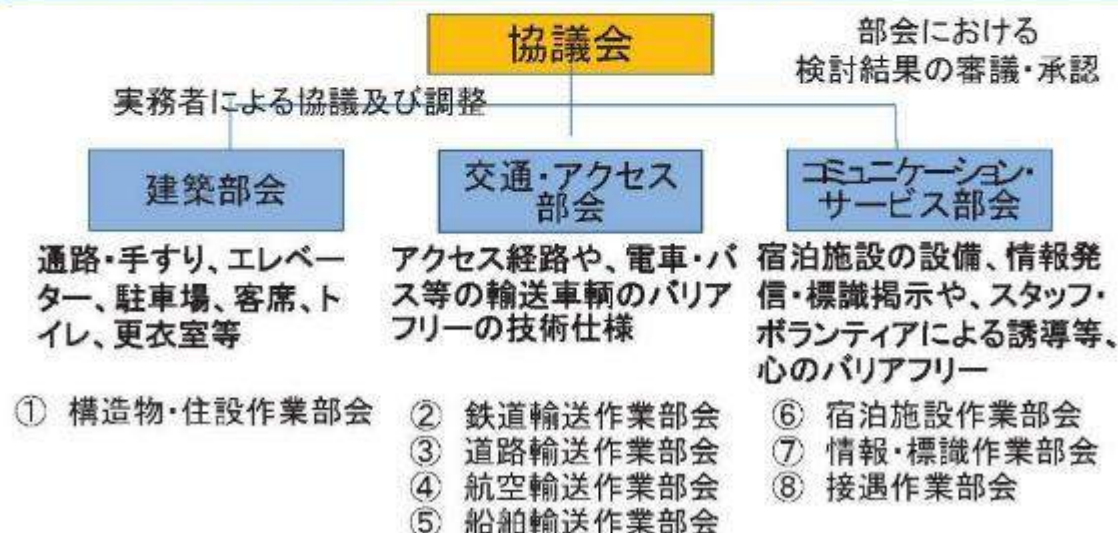
- ・開催国に対して、「国の最低基準や自治体の建築基準が用いられることが極めて多いが、最低基準は最低限のアクセスしかもたらさない。」としている。
- ・開催要件として「アクセシビリティ・ガイドライン」を策定し、承認を得ることとしている

アクセシビリティガイド

競技場、選手村宿泊施設やホテル、旅客施設、乗り物等、刊行物、輸送、観光、トレーニングなど及びサービスについて広範わたり、国際的に認められた技術基準が記載されている

アクセシビリティ協議会 2014/11月設立

- ・ 内閣官房、東京都、組織委員会が主催し、組織委員会が事務局を担当
- ・ 部会では障害者団体等の参画を得て「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」を策定、2016/12月承認



7

DPIオリパラ・プロジェクト提言

第一次提言

① 移動ルート

障害者も健常者と同じ動線を使えることを基本とし複数ルートを確保する。

② エレベーター

30人定員以上のエレベーターを基本として複数台設置する。

③ 車いす用席

車いす用席は全席数の1%以上を常設で設置し、決められた場所だけではなく水平垂直に分散し選択肢を提供する。

④ サイトラインの確保

前席の人の身長を175cm以上とし、車いすの目の高さは105cmとする。さらに小型の車いす、体の小さい人、リクライニング式車いすなど目の高さが低い人も観戦を楽しめるように、数種類のサイトラインの高さを設ける(75cm、90cm、105cm)。

⑤ 同伴者席

車いす使用者の同伴者は「付き添い」ではなく「同伴者」であること。後ろではなく横に並んで一緒に観戦して楽しめるようにする。

⑥ トイレ

多機能トイレは15席に1つの割合で設置し、一般のトイレの男女別には簡易多機能トイレを必ず1つ整備する。おむつ替えスペースは女性トイレだけでなく男性用トイレにも整備する。

第二次提言

① 空港リムジンバス

羽田空港・成田空港路線の空港リムジンバスは、2020年までに100%バリアフリー車両にする。

② 新幹線・特急車両のフリースペース

車いすから座席に移乗することを前提とした設計のため、移乗ができない重度障害者が乗車するスペースがない。自由席も含めて一編成につき、6～10人程度乗車出来るよう車いすやベビーカーが乗車可能なフリースペースを設ける。また、障害特性のために長い車いすを使っている人も乗車可能にするよう車いすの長さ1200mm制限を改善すること。

③ ハンドル形電動車いすの制限解除

ハンドル形電動車いすも、新幹線やバス等に乗車出来るようにする。

④ 在来線のフリースペース

すべての車両に一方所ずつ車いす、ベビーカー等が乗車できるフリースペースを設ける。

⑤ エレベーター等設置

駅の規模に応じエレベーターの大型化・複数化、複数ルート整備する。

⑥ 駅ホームの安全性の向上

ホームドアの設置を促進すると共に、車両とホームの段差・隙間の解消する。

⑦ UDタクシーの普及

すでに車両は開発されており、普及促進する。

アクセシビリティ・ガイドラインによる整備

車いす席の数

オリンピック・パラリンピック大会を除き(レガシー時)どのようなスポーツイベントでも
車いす席の最低要件として総座席数の0.50%設置

オリンピック大会の場合は最低要件0.75%以上

パラリンピック大会には1%以上を設置
また、車いすバスケットなど観客にも車いす使用者が多く見込まれる場合には1.2%以上設置しなければならない。

当事者参画の新国立競技場整備 2016/2～



エレベーター

・かごの有効寸法

1,700mm × 1,500mm以上
(17人乗り)とする。

・スポーツ施設やパラリンピック選手村のエンターテイメント施設や居住部など公共性の高い施設では、かごの寸法は

2,100mm × 1,500mm以上
(24人乗り)とする。



多機能トイレ(アクセス可能なトイレ)

男女別のトイレ(便房)の並びに隣接して、**男女共用のアクセス可能な設備**を設置するのが望ましい。

特にパラリンピック大会の場合、アクセス可能なトイレに対するニーズが高いため、アクセス可能なトイレを付加すべきである。追加設備は、男女別の洗面所の中に設置することも可能である。

設置割合は1対15(アクセス可能なトイレを必要としている利用者15人に1箇所)が適当とされる。



サイトライン(可視線)の確保

・競技を楽しむことで他の人たちと**同一の視界を確保**することが重要である。

・通常でも開けた視界の確保が必要とされるが、競技の模様エキサイトして立ち上がった前席の観客で車いす使用者の視線が遮られることがある。

・サイトラインの確保とは、**車いす席と前席の床の高さの差を前席の観客が立ち上がった際にも観覧が可能**となるよう、舞台やスクリーン、競技スペース等へのサイトラインを妨げない設計が求められている。



車椅子席からのサイトライン

ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議

UD2020関係府省連絡 会議(内閣官房)

共生社会の実現に向け
「ユニバーサルデザイン
2020 行動計画」のとりま
とめ(2017/2)

・障害者権利条約の理念を踏
まえ、すべての人々が、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。

・社会的障壁を取り除くのは
社会の責務である。

・「障害の社会モデル」をすべ
ての人が理解し、自らの意識
で、具体的な行動として、社
会全体の人々の心の在り方
を変えていくこと。

二つの取り組み

①ユニバーサルデザインの街
づくりを推進する「街づくり」

②個人の行動に向けて働きか
ける「心のバリアフリー」

関係府省より具体的な施
策の提案

「ユニバーサルデザイン
2020 評価会議」を設置
し施策の実効性担保を確
保

UD2020関係府省連絡会議
(2016/2)廃止し、閣僚会議の
幹事会へ引き継ぎ

13

具体的な施策

①「街づくり」

○内閣官房、スポーツ庁

世界最高のユニバーサルデザイン
を踏まえた新国立競技場整備

○文化庁

文化財の活用のためのバリアフ
リー化の事例集を作成

○経済産業省

ピクトグラムの標準化の推進・普及

○国土交通省

- ・ハンドル形電動車椅子の乗車要
件見直し
- ・鉄道における車椅子利用環境改善
- ・交通バリアフリー基準・ガイドライン
の改正
- ・建築物の設計標準の見直し
- ・パーキングパーミット制度の導入
促進方策の検討
- ・空港のバリアフリーに関するガイド
ラインの改訂

②「心のバリアフリー」

○文部科学省

・学習指導要領の改訂では「障害の
社会モデル」を踏まえ、「心のバ
リアフリー」の理解を深める指導や教
科書等の充実

・すべての教員が養成課程、研修、
免許更新講習で「心のバリアフ
リー」の指導法やコミュニケーション
の在り方の内容等の充実

○内閣官房

・試行的取組で、人事院主催の各府
省の若手3年目、10年目の公務員
研修で「心のバリアフリー」をテーマ
に障害当事者の参画する研修プロ
グラムを実施した。

○経済界協議会

・企業等で「心のバリアフリー」社員
教育の実施する。

・汎用性の研修プログラム策定を障
害者団体や有識者等の検討会

14

当事者参画によるユニバーサルデザイン

○「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」を策定

・8つの作業部会では、関係機関・障害団体等の参画により現状を踏まえながら、IPC基準と国内基準・ガイドラインとの比較を通して作成。

○新国立競技場UD/WS

・IPC基準及び東京2020 アクセシビリティ・ガイドラインをもとに基本設計、実施設計、施行期間の各段階で図面やモックアップ等の評価、意見提案。

○共生社会の実現に向け「UD2020 行動計画」

・「街づくり分科会」と「心のバリアフリー分科会」に分かれて共生社会の実現に向けて行動計画をまとめる。

○「UD 2020 評価会議」の設置

・施策の実効性担保を確保するため、構成員の過半を障害当事者又はその支援団体が占めることを条件に、その他学識経験者等で構成。

愛知でのバリアフリーにおける取り組み

愛知県重度障害者団体連絡協議会

副会長 辻直哉

1. 東横イン不正改造問題
2. 名古屋市水上バス
3. 名古屋城
4. 名古屋ガイドウェイバス 住民監査請求
5. 愛知県人にやさしいまちづくり条例

(高齢者、障害者等の意見の聴取)

第十一条の二 特定施設の新築等（規則で定める特定施設に係るものに限る。）をしようとする者は、整備基準に適合させるための措置について、高齢者、障害者等の意見を聴くよう努めなければならない。

1. 東横イン不正改造問題

2006年1月27日、横浜日本大通り駅日銀前店を、建築確認申請の確認検査が終わった後で勝手に改造し、「ハートビル法」(交通バリアフリー法のビル版)・各市条例違反であることが確認された。同日には草加市、大阪市、姫路市、鹿児島市、長崎市、島根県でハートビル法関連の条例や建築基準法に違反する改造工事が発見され、大阪市の場合は4つの東横インで無許可工事が発見された。更には記者会見にて西田憲正社長(当時)が自ら指示し検査直後に無許可改造や2重図面により検査を誤魔化すなどの違法改造を他に全国に2、3はあると公表した。その際、西田が「障害者用客室つくっても、年に1人か2人しか泊まりに来なくて、結局、倉庫みたいになっているとか、ロッカー室になっているのが現実」

「(違法改造は)制限速度 60km の所を 65km で走ったようなもの」等と発言し、新聞・テレビなどで大々的に報道されることになった。これら違法行為に対する一部マスメディアの報道では、西田の経営体制(女性支配人に対する酷使労働による女性軽視問題やワンマン経営(いわゆるブラックホテル)など)についての批判がなされていた。

西田の発言や一連の法令違反に対し、障害者団体としては日本で最大の組織規模を有する日本身体障害者団体連合会が抗議。2006年2月2日に西田本人が、同連合会を訪れて謝罪した。

共同通信社によると、2月1日時点で問題が発覚したホテルは26都道府県で80件以上あると報じられていた。

2月6日には、違法ホテルが60件、改造ホテルが77件であることが確認され、建築基準法・ハートビル法(高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律)それぞれ違反であることが報じられた。

2月16日には、この問題を調査していた東京法務局が、「身体障害者などの移動や利用の自由と安全を脅かし、身体障害者などが社会を構成する一員として社会活動に参加する利益を侵害したもの」として人権侵犯と認め、違法状態にある施設の速やかな改善と、社員への関係法令の周知徹底の勧告を行った。

2017年(平成29年)12月4日(月)

39

3. 名古屋城

2017年(平成29年)11月16日(木曜日)

忠実な木造復元へ市方針

障害者用に階段昇降機



名古屋城天守閣の木造復元で、名古屋市は江戸時代に戻された当時の姿をなるべく忠実に再現する方針。エレベーターを設置しない方針を固めた。代わりに、階段の脇に取付けたリールを扱い、いすが昇り降りする階段昇降機を準備し、障害者や高齢者に配慮する。十六日開かれる木造復元の有識者会議で計画案を示す。

市関係者によると、木造復元工事を行う中工務店の案では、五層建て天守閣の十一階を昇る形で、車いす用の小型エレベーターを準備。四階と五階をつなぐ階段に、階段昇降機を取り付ける構想だった。だが、階段の段の傾斜が大きいため忠実な復元が難しく、エレベーター設置の難色を示していたほか、木造復元の有識者からも木

造の意匠が相次いだ。一方、市は障害者や高齢者への配慮や安全と判断。エレベーターを設置しない代わりに、一五階に階段昇降機を設置する。利用者は階段についている車いすが、階段の脇を走るため、各階に止まる車いすを置くことも検討する。今後の技術の進展で、優れた代替案が見つければ、あらためて検討するという。

市は今後、市民から意見を受けることも検討。市庁舎にもエレベーターを設置しない基本設計案を文化庁に示した。市側だ。

名古屋城の天守閣は徳川家康の台座を築き、一六二二

年に完成した。一九四五年に本軍の空襲で焼失したが、五十年に戦後復興コンクリートで再建。天守閣内部分は、外壁にもエレベーターが取り付けられた。市の計画では、二〇一九年三月に五層エレベーターを取り壊し、同九月から平

名古屋城エレベーターなし

柱間で城守閣を模倣、二二五車に乗りし、二二五車〇年六月から木造天守の復元の完成を目指す。

4. 名古屋ガイドウェイバス 住民監査請求

当初の計画では営業車両 25 台のうち 3 台を、名古屋市から補助金を受けてリフト車とする計画であった。2000 年 12 月 22 日、障害者団体が「リフト車の台数が少なく、車いすで利用できるバスの導入推進をうたう交通バリアフリー法の趣旨に反する事業計画であり、不当な公金の支出にあたる」として、名古屋市に対し補助金支給をやめるよう求める住民監査請求を行った。同住民監査請求を受け、名古屋ガイドウェイバスは名古屋市からの補助を受けて購入する 3 台に加え、独自にリフト車を 4 台購入することを決定。2001 年 2 月 19 日 名古屋市監査委員は、名古屋ガイドウェイバスのバス購入時期は同法の定める適用期間外であることに加え、同社がリフト車 4 台を追加購入したことを評価し「交通弱者への配慮を著しく欠いた不当な事業とはいえない」として、同住民監査請求を棄却した。しかし、今後増車する際は同法の適用がされるため、監査委員は「バリアフリーの実現を求めるよう、名古屋ガイドウェイバスを指導する」旨を名古屋市に意見を提出した。

住民監査請求書

1. 請求の要旨

名古屋市住宅都市局は平成12年度予算において、名古屋ガイドウェイバス株式会社に対し、リフト設置補助として3,000万円を計上している(平成12年12月5日現在で未執行)。

ところで、名古屋ガイドウェイバス株式会社は名古屋市が出資する第3セクターの会社であるが、同社が運行を予定している新規路線、名古屋ガイドウェイバスは、総車両25台中、車いす利用者の乗降を可能とする設備を備えている車両は、3台のみであり、係る車両の運行本数は1時間に1本しか予定していない。

名古屋ガイドウェイバス株式会社の計画は愛知県人にやさしい街づくり推進条例(平成7年施行)や今年施行された交通バリアフリー法に抵触するもので、誰でも利用できるべき公共交通機関として障害者や高齢者等の交通弱者への配慮を著しく欠いた不当な事業である。

名古屋市住宅都市局が給付を予定している補助金は誰もが利用できない公共交通機関として、結果的に一部の人を社会から排除する事業であり、係る事業に対する補助金の給付自体、不当な公金の支出といえる。

よって、監査委員は、名古屋市住宅都市局に対し、次の通り勧告するよう求める。

記

名古屋市住宅都市局は、名古屋ガイドウェイバス株式会社に対する補助金の支出を停止すること。

2. 請求者

住 所 名古屋市昭和区若柳町2-
団体名 愛知県重度障害者団体連

会 長 岡崎 章

住 所 名古屋昭和区恵方町2-
団体名 愛知県重度障害者の生活

会 長 森 美 穂

住 所
団体名

代 表 久留島 光保子



住 所 名古屋市港区 [REDACTED]
職 業 便利屋

氏 名 川倉 國夫 [REDACTED]

住 所 名古屋市昭和区 [REDACTED]
職 業 団体職員

氏 名 森 美親 [REDACTED]

住 所 名古屋市 [REDACTED]
職 業 団体職員

氏 名 久留島 光保子 [REDACTED]

住 所 名古屋市昭和区恵方町2-15 福祉ホームサマリアハウス
職 業 授産施設所員

氏 名 辻 直哉 [REDACTED]

住 所 名古屋市昭和区恵方町2-15 福祉ホームサマリアハウス
職 業 授産施設所員

氏 名 平山 晶子 [REDACTED]

住 所 名古屋市昭和区恵方町2-15 福祉ホームサマリアハウス
職 業 無 職

氏 名 水谷 克博 [REDACTED]

3. 地方自治法第242条第1項の規定により、別紙事実証明書を添え必要な措置を請求します。

平成12年12月22日

名古屋市監査委員（あて）

平成12年12月 5日

件 名	ガイドウェイバスの補助金について	本文枚数	1 枚
送付先	AJU 自立の家 山田昭義常務理事 様		
送信元	名古屋市住宅都市局特定交通施設整備室 運輸担当主査 井原 電話番号052-972-2772 (直通) Fax 番号052-972-4170		

回答事項

平成12年12月4 日に要請のあった件について回答します。

(平成12年度 名古屋ガイドウェイバス(株)への住宅都市局関連の補助金)

名古屋ガイドウェイバス(株)へのリフト設置費補助 予算額 30,000千円

なお、本予算は、現時点(12月 5日現在)では執行されていません。

ガイドウェイ
超低床バス

市側導入「ノー」

リフトバスで対応

身障者団体
法的訴えも

来年度末に開業予定の「ガイドウェイシステム志段味線」(大曾根駅―守山区下志段味)に、身体障害者団体が車いすでも利用できる超低床(ノンステップ)バスの導入を要請していた問題で、市と第三セクターの「名古屋ガイドウェイバス社」は二十四日までに、超低床バスに対応するシステム開発が間に合わないとして、要請を正式に拒否した。市側は、超低床バスに代わり、リフトバスを一部導入したいとしているが、身障者団体側では、対応が不十分として、法的な訴えも辞さない構え。

要請していたのは「県重度障害者団体連絡協議会」と「だれもが使える交通機関を求める全国大行動」。

市とガイドウェイ社は、超低床バスについて「現段階ではノンステップ仕様のガイドウェイバス車両は開発されておらず、開業時は開発済み車両による運行とし、ノンステップ車両の開発をメーカーに強く申し入れ、早期実現に努力する」としている。

そのうえで「現状で対応可能なリフト付き車両による開発が有効」として、車

両を購入する同社に、市がリフト設備費として車両一台につき約一千万円を補助する方針。

同社は開業時、三十台前後の車両を購入する見通しだが、このうちリフト付き車両を運行する場合、最低三台は必要。しかし、市も同社も厳しい財政状況にあり、リフト付き車両の大量購入は難しく、三台だけだと車いすの利用は大きく制限されることになる。

連絡協議会の山田昭義会長は「ノンステップバスの開発は技術的に無理なわ

けでなく、時間的な問題。台、ノンステップバスは計六台。一九九二(平成四)年から導入を始め、九二年の年間の車いす利用が全路線で二十六人だったのが、昨年では約四千六百六十人まで急増している。それだけに、山田会長は「運行差し止めの訴訟も考えたい」と話している。

市バスの全路線でリフト付きバスは現在、計十二

(3) 本件補助金支出の不当性について

請求人は、住宅都市局が名古屋ガイドウェイバス側に対して給付を予定している本件補助金は3台分のみであり、結果的に一部の人を社会から排除する事業に対するもので、不当な公金支出であると主張している。

補助金については、法第232条の2において、「普通地方公共団体は、その公益上必要がある場合においては、寄附又は補助することができる。」とされており、リフト付き車両購入費に対し補助することについては、障害者、特に車いす利用者が利用しやすいよう公共交通事業者である名古屋ガイドウェイバス側に対し、福祉環境整備という目的のために交付されるものであることから、公益性が認められるものである。

また、補助金額については、財政状況などを総合的に勘案して決定されるものである。

したがって、本件補助金の支出に不当性は認められない。

4 結 論

以上述べたとおり、請求人の主張には理由がなく措置する必要は認められない。

なお、ガイドウェイバスシステム志段味線は、その建設、運行の時期の経緯から交通バリアフリー法に基づく省令基準を適用されることなく開業するものであるが、住宅都市局においては、省令基準適合車両である超低床ノンステップバスに取付け可能な案内装置の早期開発を国に働きかけるとともに、交通バリアフリーの実現に向けて、名古屋ガイドウェイバス側を指導されたい。

また、交通バリアフリー法において、地方公共団体は、国の施策に準じて移動円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならないと定めていることから、今後とも、交通施設の整備にあたっては、高齢者や障害者等を含むすべての人が利用しやすいという同法の趣旨を尊重し、その施策・事業に反映させるよう努められたい。

第2部 パネルディスカッション

テーマ：当事者参画によるユニバーサルデザインをめざして

パネラー：

- ① 川内美彦 氏（東洋大学 教授）
…障害者権利条約、障害者差別解消法と移動権
- ② 今西正義 氏（DPI 日本会議バリアフリー担当顧問）
…I P Cアクセシビリティガイドとユニバーサルデザイン 2020 関係府省等連絡
会議の動向から
- ③ 入谷忠宏 氏（愛知県重度障害者団体連絡協議会）
…愛知県の当事者運動とこれから

磯部：中部大磯部です。進行を務めさせていただきます。このパネルディスカッションのテーマは「当事者参画によるユニバーサルデザインをめざして」で、パネラーの三方にお話いただきます。最初に東洋大学の川内さん、次に DPI 日本会議の今西さん、3 番目に愛知県重度障害者団体連絡協議会から当初は辻さんでしたが、都合により入谷さんに交代しております。この三方にそれぞれ 20 分くらいずつそれぞれのテーマをお話ししてもらいまして、みなさんからご意見とかあったら受け付けて、それでまた皆さん全体で議論していきたいと思っております。それではまず川内さんお願いいたします。

川内：東洋大学の川内です。第 1 部の基調講演で磯部先生から名古屋駅の歴史とか現状とかというお話があって非常に興味深かったです。私は与えられたテーマが権利条約と差別解消法と移動権ということで、テーマからしておもしろくないという話です。皆さんある程度ご存じの方ばかり集まっているような感じがするので、基本的なことは飛ばしていけたらと思っています。

まずは権利条約です。2006 年に国連で作られた障害者の権利に関する条約、日本はまず国内法を整備してそれから条約を批准するということにしたので、世界で 141 番目という非常に遅い批准になりました。批准ができた時には国内法の骨格である差別解消法だとか障害者基本法の改正だとか、そういうふうなものができていたというような状況での批准となりました。これはあらゆる障害のある人の尊厳と権利を守ることということで、まさに権利条約、決して福祉条約ではない権利条約であるということはやっぱり肝に銘じておかななくてはならないだろうと思います。

この権利条約に関連した国内法の変更として、障害者基本法は改正されました。差別解消法が新しく作られました。雇用促進法も権利条約にあわせて改正されました。IPC ガイドは、国際パラリンピック委員会の設計ガイドライン、つまりオリパラに関連して、例えばスタジアムとかホテルとか、いろいろのガイドラインがあって、それをオリパラに向けて日本は一生懸命取り入れようとしている。それも実は権利条約と同じ精神です。その IPC ガイドにかいてあることはやはりアクセスは人権として考えるんだということ。決して優しさや思いやりで考えるのではないというようなことが書いてあります。

問題はバリアフリー法です。バリアフリー法は今年改正の見込みになっています。権利条約に適合するかどうか、つまり権利条約を批准したからには日本の国の中の法律も権利条約と違ってはダメです。権利条約にあわせていかなければならない。ですから今年バリアフリー法を改正するのであれば、当然権利条約を横目で見た改正になるはずですが、私はそうはならないと思っています。

障害者基本法の改正、これは 2011 年に施行されました。みなさんよくご存知の障害の考え方で、ICF というのがありますね。障害は個人の持つ要因＝個人因子と社会の側の不備の相互作用によって生まれるという考え方。この個人の持つ要因が医学モデルです。それから社会の要因が社会モデルになって、その相互作用だという、いわゆる相互作用モデルというものを採用して、今の私たちの街づくりの大きな柱になっている。それを受けて、障害者基本法の改正では、旧基本法は身体知的精神と言っている。改正基本法でやはり身体、知的、精神、発達障害が入ってきましたが、その他の心身の機能の障害、以下障害と総称すると言って、これはまさに人間の体の状況、精神の状況というようなことを書いています。つまりこれは医学モデルです。社会の要素は一切入っていない。これ非常にトリッキーな改正になっています。

基本法の中で障害の定義と障害者の定義が別にあるんです。障害の定義はこういうふうに医

学モデル、身体の状態とか本人の状態を基にした定義です。次に障害者の定義になると旧基本法はやっぱりその身体とか心の障害、本人の障害があるために社会生活に相当な制限を受けるものと、本人の問題で生活に制限を受けるんだよというのが旧基本法です。新しい基本法では障害があるものであって、ここの障害があるものであってと言っているのは、先ほどの障害の定義と同じで医学モデルのことです。身体とか知的とか精神とかそういうふうなものがあるものであって、その障害それは医学モデルです。及び社会的障壁により継続的に相当な制限を受ける状態にあるとここで社会的障壁という新しい概念が出てきた。これが社会モデルです。社会の方の問題があるよということを言った。

つまり、基本法の障害者の定義はやっぱり医学モデルをベースにして、本人がいろいろな問題があるから困るんだよと言っている、だが改正の方では本人に問題というか、いろいろな状態がある、それと社会的障壁のふたつによって制限を受けるようになっていて、新しい改正基本法では言っている。そこで先ほどの相互作用モデルというか、医学モデルと社会モデルが絡み合って障害ができてるよというような説明になっている。それを基にして、何人も障害者に対して、障害者に対してはさっき言ったように本人の状態とそれから社会の状態であわせて困難を受けているものが障害者です。次の障害を理由としては、これは医学モデルの問題です。本人の側の問題を理由として差別すること、その他の権利利益を侵害する行為をしてはならない。つまり権利利益を侵害する行為が差別だと言っている。ただしその差別とか権利利益を侵害する行為がどういうものかという定義は障害者基本法の中ではしめされていない。これは差別だと言っても、そうじゃない、そう思うのはお前の気のせいだと言われても、それ以上は進めないというのが障害者基本法です。

それを受けて、障害者差別解消法ができた。ここで言っているのは、とっても単純です。差別は二種類しかない、つまり差別的な取扱いと、差別的な取扱いはさっきの権利利益を侵害する行為です。それからもう一つ、合理的配慮の不提供というこの二種類が差別だよと言っています。東京都は今差別解消法に関する条例を作っている途中です。差別解消法では差別は二種類しかない、差別的取扱いと合理的配慮の不提供だということです。まず差別的取扱いをしちゃいけないという大原則がある。これはお役所もそれから民間も義務、お前障害があるんだからこんなことはできないだろ、無理だろと言って、のけ者になってしまうというようなことはやっちゃいけないという基本的な考え方の問題が、大原則があります。そのあと合理的配慮の不提供は差別だよと言っている。

まずは差別的な取扱いをしちゃいけないという大原則があって、その中でじゃあ具体的に差別的取扱いをしないようにするためにはどうすればいいのか。ひとつは環境の整備と言ってバリアフリーのハードを整備するというのが一つ環境の整備があります。その上に人はどういうふうにソフト対応というかサポートするか、しかも同じ車いすを使う方でも私のような手動の軽い車いすと、今西さんのような戦車みたいな車いすでは対応が違います。そういうふうにその場その場で人がどういうふうに対応するかというようなことが基本的に合理的配慮の中心になってきます。

差別しちゃいけないという大原則のもとで、具体的にどういうふうにすればいいのかというのが合理的配慮ということです。それを提供しないと差別だよと言っている。この合理的配慮の提供についてはお役所の方はやらなくちゃいけない。けども民間の場合は努力義務ということになっている。努力義務はどういうことかということ、「やろうと思うんですよ」「努力してるけどできないんですよ」「ごめんなさい」で終わっちゃうということです。それに対して「お前努力してないだろ」と言ったら「気のせいだろ」と言われてしまう。

実は障害者差別解消法にも差別の具体的内容は書かれていないんです。さっき言った差別的取扱いとは差別だよ、それから合理的配慮を提供しないのは差別だよと言ったけど、じゃあ具体的に何が差別的取扱いなのかというようなことは書かれてない。国は、それぞれさまざま国が司っている分野ごとに指針を示しているんです。あくまでも事例ごとに障害のある方とそれからお店なり何なり、あるいは行政官庁なりが、建設的対話のもとで解決してくださいというふうに言っている。つまり、喧嘩腰ではダメですよ。その時点で私なんかは困る。仲良く建設的に話しあってやってくださいねと言っている。

ではずっと残していた合理的配慮です。簡単に説明できないんです、これが。

先ほど障害者の定義の時に、社会的障壁で困難を受けているとありました。社会的障壁の除去は、「それを取り除いてくれ」「それがあると困る」と言っている障害者が実際にいないとやる必要はない。いるとそれを取り除く必要がある。それをやる時に負担が過重でないときには合理的配慮をしなくちゃいけないと言っている。

例えば、視覚障害のある従業員が、最近皆さん良くご存知のように、視覚障害のある方への読み上げソフトがすごく発達しています。視覚障害があろうとなかろうとパソコンは自由自在に使えています。そうすると、ある従業員、視覚障害があって自分の業務に関する資料は全部パソコンにかけて読み上げソフトにかけたいと言った場合に、だったらワードとかなんとか、データで提供して欲しいと他の従業員に頼んだとします。そうすると実は他の従業員もパソコンで文章作っていますから、ああいよいよと言ってパッと渡してあげればいいわけ。そこに関して他の従業員がこの視覚障害のある従業員のためにデータを渡すのにもものすごく苦勞しなくちゃいけないということはありません。過重な負担はないです。ですからこれは提供しなくてははいけない。

ところが例えば、車いすを使う客がエレベーターのない2階にあるレストランに上がりたいと求めた場合に、即座にエレベーターなんかつけられない。エレベーターの設置はその場の解決にはならない。しかも億単位の費用がかかるとしたら、それはかなり大きな負担になります。それから従業員が担ぎ上げると言っても、従業員の肉体的負担が大きすぎる。それから今西さんのような電動車いすだったら担ぎ上げることまず無理です。手動だって、担がれる私の方も肉体的負担が大きい。ですから、このように負担が大きすぎると言った場合には「それは無理です」「これは負担が過重ですから勘弁してください」と言えば、それはそれでオッケーだよと言っている。

権利からすれば、障害のある方が2階に上られるようになるというのは当然のことですが、現実の世の中でやっぱり無理なものは無理ということで、それは認めざるをえない。ということで、過重な負担という考え方は出てきています。

もっと簡単に言うと、例えば建物の入り口にスロープがあるとします。スロープの勾配は1/12という基準があります。それに合わせて、ある勾配を作ります。ところが力の弱い車いす使用者だとその1/12の勾配があがれない場合がある。お店の人に、「すいません。この勾配があがれないので車いすを押してください」と頼んだとしますね、その時にはお店の人が車いすを押してあげるということが合理的配慮になります。ところが、そのお店の人が1人しかいなくて、今朝起きがけにぎっくり腰になって、四つん這いでないと動けない。「車いすを押すのは無理です」と言った場合、車いすを使う方も鬼ではないので、「這いつくばってでも押せ」というわけにはいかない。そういうのは過重な負担ということで押さなくてもいいことになる。

例えば、私の大学では先生が来ると、出勤状況を示すコマを動かすんです。私は一番下に手

が届くところに置いてある。決して私がみんなにいじめられてのけ者にされて下になっているわけではなくて、大学は配慮してくれた。写真見てわかるように、その下にゴミ箱はなんなんだろうと思う。合理的配慮が半分くらいしかになってない。授業になると、机の間を動きたい。私学ですからもう教壇のまん前までぎっしり机がある。こうやって端の一行をずらしてもらふことによって、私は通路の中に入っていけるようになっています。このように特に建物そのものを変えず、簡単なアレンジで使えるようになれば、これも当然合理的配慮になります。

建築物公共交通のバリアフリーは、バリアフリー法が日本では全部司っている。こういうハードの整備は環境の整備という言葉で取り込まれています。この環境の整備で法や基準に従って整備したものでも、使えない人がいる。先程言ったように、ある一定の勾配のスロープ、押せない人がいる。ですから法や基準は、確かにバリアフリーということで、今までの階段なんか使えない人が使えるようにということで、範囲を広げてはきています。まだ万能ではない。全部を救っているわけではない。カバーできない人がいる。ですからその場合に合理的配慮で車いすを押してあげましょうと、基準があつてそれからそれを使う人の能力があつて、どうしてもそこが埋められない隙間が出てくる場合があつて、それを埋めることによって、お店に入って買い物ができる。本来の目的を担保するという極めて重要なものになる。

つまり合理的配慮がないと力の弱い方はお店に入って買いたいということができない。合理的配慮が提供されないと、本来のお店に入って買うという社会参加を阻害するので差別であると言っている。障害者権利条約の基本的な考え方は、決して障害のある方に特権を与えようというようなことではない。他の人と同じレベルに扱えるように、他の人と同じように社会参加できるようにしようということです。

例えば、お店に入るのに店員に押してもらおうというのは他のお客さんにはない扱いです。他のお客さんは押してもらったりとかせずに自分でスタスタ歩いて入る。だけでも車いすを使う方で力の弱い方は押してもらわなくちゃいけないとしたらば、これ特別扱いです。つまりその上に書いてあるように、特権的な権利を与えたり特別な扱いをしたりするのではなくと言っているのに、合理的配慮で特別な扱いをしてくれと言っている。これがなかなか世の中の人に理解できない。

特別な扱いかもしれないけれど、お店に入って買い物をするとか、お店に入ってラーメンを食べるとかといった、他の人と同じゴールに行くための行き方を、特別にやってもらわないとできないからやってもらおうということです。

スロープを押してもらったり、何らかのサポートを受けること、それは他の客にはない特別な扱いかもしれないけれど、それは決して特別な扱いではない。特別な扱いとして目の敵にするものではないということもわざわざ言っている。

合理的配慮という考え方日本にはなかったが、海外には実は古くからある考え方です。日本では今まで一切導入されてこなかった。初めてここで、人のサポートもいるんだよと、ハードだけではダメだよという合理的配慮の考え方が持ち込まれてきた。

つまり基準で決まるということは、ある種多数派で均一に整備しましょうという考え方です。それでは対応できない個人のレベルの細かいニーズに対して、いかにしてそれをカバーしていくか。ハードというのは鉄やコンクリートで出来ていますから、柔軟性がない。それに加えて人のサポートで柔軟性を出していきましょうというのがこの合理的配慮の考え方です。

権利条約が私たちの社会について言っているのは、そういう今までは基準があるからそれやりましょうと。例えば先ほど磯部先生がおっしゃったように、某鉄道会社なんかは基準通りやるからいいだろうと言っているわけですが、基準通りじゃダメな人がいるということをきちんと認めていく。そしてその人たちも基準で使いこなせる人と同じように社会の中に参加できるようにするにはどうすればいいかということを考えていくことが必要です。鉄道会社が基準通り整備しますよというのは、それはそれでいいことです。だけど、じゃあ基準から漏れるような人にどういうカバーをするんですかということまできちんと計画を立ててもらふということが重要になってくると思います。

我が国では、国際的に障害のある方高齢の方の社会参加について非常に変わった取り組みをやってきました。何かというと、福祉のまちづくりということです。福祉のまちづくりと言った瞬間に普通のまちづくりから分離してしまうんです。今はだいぶ変わってきました。当初は行政の福祉担当部署が担当していた。図面なんか見たことがないような人たちがバリアフリーの審査をしなくちゃいけなくなった。なぜかということ、障害者、高齢者は福祉だからです。障害のある方高齢の方は福祉だと誰が決めるんですか。役所がやっているのは弱者救済的な福祉です。つまり社会のセーフティネットというか、社会からこぼれ落ちた人をどうやって助けるかが役所の福祉部署がやっている主な仕事です。けども福祉のまちづくりというか、いわゆるバリアフリーのまちづくりは、そういう人、こぼれ落ちる人を出さないようにするのが主な目的です。そういう弱者救済的な福祉の現場で言われているのは心優しさと思いやりです。ですから、なんでも心優しさ思いやりです。今朝も池袋の駅から乗ったんですが、改札を出て車いすを使う方、駅員が来るのを待つところがある。そこに思いやりゾーンと書いてある。もう障害となると全部思いやりです。エレベーターでも車いすの方優先ですよ。そのあとなんて書いてあるか、「みなさまの思いやりをもってそのようにしてください」というようなことが書いてある。思いやってほしくない、私は。

我が国では社会参加は人々の優しさ次第。だからやさしいまちづくりとかいう。参加できないのは思いやりの不足だと、だから思いやってあげましょうねという。その結果どうなるかというと、人と異なる扱いを受けてもそれは自分の権利が侵害されるとは誰も考えない。どういうかということ、「仕方ないね」とか「かわいそうだね」とか「残念だね」とか、あるいは「この建物優しくないね」って。

国際的には全く違う考え方です。社会参加して他の人と同等の扱いを受けるのは権利であるから、その権利が侵害されるということ。その権利が実現されないということは差別なんだと。これはどういうことかということ、権利は人々が優しくなくても実現されるべきものです。人がやさしいと社会参加ができて人が優しくないと社会参加できないとしたら、それは人の考え方に左右される社会参加になります。それって権利じゃないでしょ。権利はどんなに建築主が私のような冷酷な人間で、障害のある方なんか金輪際見たくもないというふうな人間であっても、そのビルに入れてお買い物ができるというのが権利でしょう。それがなんでやさしいですか。

当事者団体もそうです。障害者にやさしいまちづくりをしてくれって言います。障害者にやさしいまちづくりって何ですかって言ったら、スロープが付いて建物に入れて、エレベーターに点字が付いていて、目の不自由な方もエレベーターが使えて、車いすでも押せるようなボタンが付いていて上下移動ができて、とかそういうことを言います。それってやさしいんですか。見える人歩ける人が建物に入って、エレベーター使ってお買い物をするのをそういうことをやった時に、見える人歩ける人はこれすごいやさしい建物だって言いますか。言わ

ないですよ、当たり前の建物です。ところが日本の障害者運動は当たり前のものを作ってくれというのを、障害者にやさしい街を作ってくれって言うんです。つまりそれはどういうことかという、障害のある方には建物に入れないエレベーター使えないのが当たり前と本人たちが思っているんです。で、それが使えるようになったらすごいやさしい建物ができたと喜ぶ。それは他の人がちゃんと入って使えることが当たり前と考えてる人たちに比べて、障害のある人自身が自分たちの求めるレベルを一段下げているわけです。つまり自分たちで自分たちを差別しているのが障害のある方にやさしい街を作ってくれと言っていることです。

そのことになぜ日本の当事者運動は気がつかないのか。なぜかという、日本の当事者運動というのが、権利というものを理解してないからです。それは日本の当事者運動の大きな欠陥だろうと思っています。つまり優しさと権利というものは全く関係のないものです。どんなに優しくなくても実現されるものが権利だということです。

先ほど磯部先生のお話にもあったように、バリアフリー法はこういうふうに非常に国交省が管轄するあらゆる分野をカバーしていると言ってもいいかもしれません。ポイントなのは下です。新築または改良時の義務、それから既存の場合は努力義務です。ですからどんなに大規模な建物でも大規模な改良をするような計画がない限り、その建物をバリアフリーにしてくれということは法的な根拠はありません。その建物を新しく建てたり、大規模な改修をする時に初めてそこでバリアフリーもやりましょうというのが義務になってくる。努力義務ですから、やってくれと言っても「やれません」「努力してるんですけど無理です」と言ったらそれでいいです。努力義務は整備するように努めなくてはならないということですから、努めたけれども出来ませんでしたということが言えるという話で、あなたは努力不足だなんて言えない。ですから努力義務を事業者はとてども求めます。努力義務はやらないよと言っているのと同じことです。

バニラエア問題が起きました。これに対してバリアフリー法は無効です。バリアフリー法はさすがに国交省が作っている法律ですから、基本的には鉄とコンクリートのことしか考えてない法律です。ですから平等な社会を作ろうなんていうことは国交省は金輪際思っていない。ハードを作ることを目的としていますから。利用できるかどうかは国交省の関心の外にあります。国交省自身もバニラエア問題について、「バリアフリー法の条文に直接違反するものはないと考えています」と DPI の質問状に答えています。つまりバリアフリー法ではバニラエア問題はどうしてもできませんと言っている。なぜならば国交省はさっき言った鉄とコンクリートでハードを作る事を考えているから。そこで木島さんが床を這おうがどうしようが、あるいは飛行機に乗せてもらおうがもらえまいが、それは国交省の管轄外、バリアフリー法の管轄外です。

国交省は障害のある人が公共交通機関を利用するのを権利だとするのは時期尚早だとずっと言っている。時期尚早だとずっと昔から言っていて今も時期尚早という。いつまできたら時期が来るんでしょうか。つまり今もなお権利ではないと言っている。

そのくせ国交省はこの DPI の質問にもう一つ言っています。「今後こういったことがないように障害者差別解消法の主旨をふまえ、利用者の立場でよく検証するよう指導をしたところで」と回答している。つまり国交省は権利とは認めない。差別解消法の主旨をふまえて指導したと言っているのです。じゃ差別解消法の主旨は何かというと、差別解消法では実はさっき言ったように差別の定義をしてない。障害者基本法の基本的な理念に則りと述べているだけ。じゃあ障害者基本法の理念は何かと言うと、差別の細かいことは言っていないが、権利

利益を侵害する行為だと言っている。つまり国交省が障害者差別解消法の主旨をふまえて指導したということは、バニラエア問題が権利利益を侵害したと考えたから指導した。だけど国交省はその権利を認めてない。権利を認めてない国交省から権利を基にした指導をされても、バニラエアとしては「矛盾してるでしょ」と私がバニラエアの社長ならいいです。つまり国交省の指導が差別解消法の主旨をふまえたのであれば、バニラエアがやったことは権利利益を侵害したと考えたからだろうと私は理解しています。

だとすると、国交省は障害のある人が航空機を利用するのは権利だと認めたことになりま。これは国交省がずっと障害のある方の公共交通の利用は権利ではないと言っている立場と矛盾している。だからこの間あった委員会でそれを聞きました。そうすると国交省の課長は、「全然矛盾していません」と言って、私からすると理解不能な説明をしました。相変わらずどうしても国交省は障害のある方の移動を権利として認めたくない。なぜかという、彼らの言い方ですよ、認めたら即刻国に全国すべての駅にエレベーターを整備する義務が生まれる。即座にやらなくちゃいけないそんなことは無理だから認めないといっている。それ順番が違ひでしょう。権利を認めて、じゃあ何十年計画で津々浦々までエレベーターなりなんなりアクセスを整備していきましょうという計画を立てる。どこの当事者団体だって権利を認めたら瞬間に全部整備しろなんて言っていない。それを国交省は「言ってる」「言ってる」と言う。そういうのは狼が来るぞっていうんです。

権利をベースにした権利条約が結ばれて差別解消法ができた。そういう時代になってもなお国交省は権利を認めない。なのに権利をベースにしてバニラエアを指導しているわけです。お前に言われたくはないわという話です。この態度は今年バリアフリー法が改正になりますけれども、基本的には変わらないと思っています。権利条約にあわせた改正にはならないだろうと思っているわけです。

磯部：はい、ありがとうございます。では続けて DPI の今西さんにマイクを移動させてもらいます。すいません少し機械の調子が悪くて。順番入れ替えて、三番目に発表を予定してました愛知県重度障害者団体連絡協議会の方から。今日は当初予定されてました辻さんがちょっと都合が悪かったので入谷さんに代わってもらっています。入谷さんから愛知県の当事者運動の話をしてもらいたいと思います。よろしくお願いいたします。

入谷：愛知県重度障害者団体連絡協議会の事務局長の入谷と申します。よろしくお願いいたします。当初副会長の辻がここに立つ予定でしたが、体調不良で私が急遽この壇上に立たせていただきます。今日のシンポジウムは、「当事者参画によるユニバーサルデザイン～誰もが利用しやすい名古屋駅をめざして～」なので、まず愛知県の当事者運動とこれからについて話をしていきたいと思います。

愛知県の情勢については、2016 年 4 月より差別解消法が施行されていて、各地で差別を解消する条例が制定されましたが、まだまだ問題はある感じです。バリアフリーに関しても、駅のオートメーション化によって無人駅が多くなってきて、なおかつホームドアの設置も遅れているところから事故が起きているという現状もあります。愛知障害フォーラム（ADF）を中心に、主に条例のことで進めております。我々の愛重連、各自立生活センター任意の団体、個人が加盟をしています。その中で行政交渉、名古屋市交通局中部運輸局等の交渉もしております。インクルーシブ教育の推進、ピアカン、ILP など、エンパワメントの強化などもしております。

これまでの取り組みとして、今日の資料にあります東横インの不正改造問題、ガイドウェイバスの住民請求などあります。

2006年に東横インの問題が発覚しました。その中でバリアフリールームが倉庫になっていたり、車いす駐車場が駐輪場になっているなどの問題があった時、いち早く名古屋駅の、名古屋西店のそこで愛重連がオーナーとの交渉っていうのもして運動を進めていっております。水上バスと名古屋城問題はまた後で報告とさせていただきたいと思います。

愛重連での取り組み、長期計画として、このシンポジウムのテーマにもある名古屋駅再開発についてということがあります。2027年のリニア開通にむけて大規模な名古屋駅の改修をしています。その中でやはり先ほどの磯部先生からのお話もあったように、ここで当事者が声を出して名古屋駅のバリアフリー化をしていかないと今後100年変わらないっていうようなところがあるので、今後この名古屋駅を作っていくというところから声を出していっています。

着目するのは移動権の問題で、交通アクセスに関しての各鉄道への乗り継ぎをスムーズに行うように各団体、事業者にしっかりと行って、名古屋市への交渉も行っています。この問題は障害者のみではなくて高齢者、ベビーカー使用者、初めて名古屋駅を利用される方国内外からのお客様もそういうところの問題点もあります。

名古屋駅の大規模な調査を行いました。第1回目が2015年の10月、第2回目が2016年の11月です。実施後に名古屋市と名鉄に交渉というふうなところも行っております。内容としては交通弱者に対しての合理的配慮及び対応ができているかというふうなこと、誰もが利用しやすい名古屋駅になっているか、かつ各鉄道会社及び名古屋市の意識改革と実行というふうなところで、ピックアップというふうなことで以上のようなことを重点に置いてやっております。

調査の対象者及び協力者ってところで、身体に障害のある方、視覚、聴覚、知的、精神に障害のある方、ベビーカー使用者、国内外の旅行者というふうなところと、あと学生、愛知工業大学の学生さ、愛知県外から特にアクセス関西の方たち、障害者団体の方等にも協力を得ました。調査内容としては、名古屋駅で障害者が乗り換えに要する時間の計測、健常者の時間と比較、経路の問題点を調べることで、5グループ13ルートに分けて行いました。名古屋駅の中にある、障害者にとって障壁となる場所を探し出すこともおこないました。

これが計測結果になります。右側の赤く囲んであるところ、黄色になっているところ、Dグループのルート8と9が、11.6倍10.2倍となっております。これは車いすと健常者の方がよいドンで一緒にスタートしてゴールをするまでの時間です。このような結果になりました。Dグループはこのようなルートを辿るわけです。障害者はぐるっと大回りをする。健常者としては階段ですぐ行けるっていうふうなところでも、車いすの人だと改札を出てから乗り換えるまでの移動、桜通線から東山線に乗り換えるという場合も一回出てから雨の降っている日は濡れるっていうそういうルートを辿りながら行くっていうふうなところもある。そういうところの検証も行っております。

マスコミ、テレビでも報道されて話題になっております。

調査結果をもとに行政と鉄道事業者に要望書もしました。この調査及びその報道があったおかげで、今どんどん駅の開発が進むにつれてゲートタワーとかのビルが建っています。その地下街に通じるエレベーター等が、直接地下鉄に乗れるエレベーターができているっていうところから、声を出してきている成果なのかなと私は思いました。

水上バスと名古屋城について。名古屋駅の再開発と連動して、名古屋駅のささしまライブから名古屋港に向かって、金シャチループっていう水上バスが通るようになりました。10月に開港式があった時に、水上バスには車いすが乗れないと言われました。その時に行政が言っ

た言葉が「勉強不足でした。これから乗れるようにしていきます」。車いすから降りてもらい、私たちがおぶって乗せるというようなところも言ってました。そういうところでのやっぱり意識の無さ、あるいはそういうところで話し合いを進めています。

みなさんご存知の名古屋城のエレベーター設置問題についてです。これは名古屋城の復元とともに河村市長がエレベーターをつけないと言って、それを11月に話し合いの上でやっぱりエレベーターの計画はないと言われました。今では検討の余地ありというようなところで進めている。この辺でもバリアフリー法の改正によってどんどん進めていけるという期待があるので、話し合いの余地があるのかなと私たちは思いました。

名古屋城のエレベーター問題もそうですし、名古屋駅の再開発もそうですけど、当事者が委員に入って、せっかくお金を出して作るというふうなところの中で、当事者の意見ってものが一番大切になってくるかなと思っています。先ほどの要望書にありましたが、当事者の参加が、愛重連の取り組みの中での強調していく一つというところでもあります。以上です。

磯部：入谷さんどうもありがとうございました。お待たせしました。DPI 日本会議バリアフリー担当顧問の今西さんの方から、IPC アクセシビリティガイドとユニバーサルデザインの話。特に東京のオリンピックあたりでいろんな検討をされております。東京の話だよというものもあるんでしょうけど、実はそうじゃないんだっていう話です。もうこれは日本全体、世界に通じる話を今検討してますので、その話を話題提供してもらいます。

今西：DPI 日本会議のバリアフリー担当顧問の今西と申します。今日は当事者参画とユニバーサルデザインということで、あまり名古屋とは関係がないかと思いますが、ただ、今全国的にいろんな形で動いている2020年の東京オリンピックパラリンピックに向けたその関連の動きと、IPC ガイド UD2020 関係府省連絡会議、こうした動きについて話をしたいと思っています。

バリアフリー法が作られて17年経つ。そうした中で電車バスだとか様々な乗り物、それからエレベーターだとか建物、こうしたものについてはある一定程度のバリアフリーが整備されたと思っております。今の状況が作られるようになったのは、1970年ごろから当事者団体の人たちの電車やバスについての乗車拒否から始まった撤回運動から起きていて、1990年に誰もが使える交通機関を求める全国行動という形で、移動の権利の保障を求める行動を行ってきて、バリアフリー法が2000年に作られた。こういう経過があると思います。全国のそれぞれの都市、この名古屋でも行動を一緒にやられてきたと思います。

17年経つ中で本当にどこまでバリアフリーが進んだのか。確かに大都市においては非常にバリアフリーが整備されたが、地方との格差。やはり地方ではまだまだ足がなくて駅に行けないような状況もある。一方で、大都市においては今度はエレベーターを使ったりトイレを使う時に順番待ちがあったりだとか、そういうような状況も起きているのが今の問題だと思うんです。こうしたことをなんとか解消しようという形でバリアフリー法の改正に向けた取り組みを行っているところです。

こういう建物だとかそういうものについての整備が進む中で、2020年東京オリンピックパラリンピックが開かれるわけですが、これを一過性で終わらせ終わらせるのではなくて、やはりきちっと仕組みとして制度だとかそういうものを残していく。インクルーシブ社会を実現するためのものをなんとかこの機会に作っておきたいと思っていますところなんです。

IPC 国際パラリンピック委員会では建物やハード面だけではなく、きちっと社会基盤だとかサービス、こういうものがアクセスできるようにしていくことを目的として進めようという考え方。そのために実際に開催する国に対してアクセシビリティガイドラインというものを作

ることを義務化しています。そのガイドラインは 300 ページ近い分厚いものですが、その中に競技場であったり、選手村、また旅客施設であったり乗り物関係、こういうものの技術基準が書かれている。これを東京オリンピックパラリンピックに向けて今このガイドラインづくりをいった。そのためにアクセシビリティ協議会というものを、2014 年に内閣官房と東京都と組織委員会が主催して設立した。この協議会の下には 3 つの部会が作られて、建築部会であったり交通アクセス部会、コミュニケーションサービス部会、この部会が作られて、その下に作業部会という形でそれぞれ細かな部会が作られた。ここに実際には障害当事者の人たちが参加してガイドラインづくりを行ってきた。

協議会を立ち上げた時点では当事者団体というものが 1 団体しか入ってなかったんです。こういう協議会を作る中にやはりすべての全国の組織を持っている団体が入るべきじゃないかっていうことで抗議をして、ようやく作業部会の中に当事者団体が加わって、ガイドラインが作られて、それで IPC の承認を受けて今これに基づいた形で整備が始まってきた。

ガイドラインづくりと並行する形で、DPI では 2014 年の 4 月に、オリパラプロジェクトというものを作って提言をしていこうということで、建築物の関連する提言であったり輸送機関に関する提言を作って、組織委員会東京都内閣官房国土交通省、各省に対して、この提言をぶつけて行った。

IPC 基準はいっぱいある中で、今日はちょっとその中の幾つか関連するものについて話をしたいと思います。今実際に IPC 基準、それから東京ガイドラインに沿った形で実際に整備が進んでいるものとして新国立競技場がある。ただこの新国立競技場の今建設状況というものがまだまだ一般の人たちに伝わっていないということが一つは問題だと思っています。今までの競技場の作られ方は、やはり障害を持った人たちを一か所に集めた形で、それも多いところで 10 席あればいい。そういう考え方でしか日本のこうした競技場だとか会場だとか、そういうところの作られ方をしている中で、この IPC の考え方は、一か所のエリアにまとめて障害者の席を作るということではなくて、水平に垂直に分散した形で車いすを作っていく。自分の見たい場所で観戦ができる観覧ができる。そういう考え方で車いす席を作っていくという。IPC としてはこうした車いす席については、最低要件として総座席数の 0.5%、これを少なくともレガシーとして整備していくということ言われている。オリンピックの時には 0.75%以上の車いす席を作る。パラリンピックの時には 1%以上として、特に車いすバスケットだとか、そういう競技で車いすの人たちが多く観戦する場合には 1.2%以上車いす席を作っていく。こういう考え方がこのガイドの中で示されています。それを実際に今新国立競技場の中でどのくらいの車いす席が作られているかというと、新国立競技場は地下 2 階地上 5 階の構造物になっていて、オリンピックパラリンピック以外の一般で使うような時には 6 万人の観衆が入れる。こういう規模の競技場を作っている。それで 1 階席これが 1 層目で、2 階 3 階が 2 層、4 階 5 階が 3 層という、3 層構造になっている。今ここに示されている茶色の色ですが、これが通常、レガシーとしてこの競技場がオリンピックパラリンピックが終わった後も一般的に使われる通常の席です。水色のところについては、これはオリンピックパラリンピックが終わった時には撤去してしまう仮設の席。そういう中で全体数としては 6 万人が入った形で 500 席の車いす席が作られる。同伴されてくる車いすの人と一緒に観戦する人たち、こういう席についても同数作られるが車いす席の考え方です。

実際に 1 階スタンドについては一周ぐるっとどの箇所から見られる 371 席の車いす席が設けられている。それから 2 階スタンド、2 層、3 層ですけどもここは VIP 席という形になるのでなかなかチケットも料金が高い。そこについては 2 階席で 20 席、それからまた 3 階席で

85 席。オリンピックパラリンピックの時には仮設として 316、これは最終的に撤去されてしまう。あとその上の 3 層では 4 階席で 24 席の固定席があって、5 階は仮設という形になっている。パラリンピックの時にはこうした仮設のものも含めて 747 席が車いす席になっている。車いす席について 1300×900 ミリっていうこういうスペースでもって車いすが設けられている。

そしてエレベーターです。地下 2 階から 5 階まで、ここを貫通でいくエレベーターは南北のところに 2 基ずつ付けられる。これは貫通する形では 4 つあるわけですが、少なくとも標準の大きさとしては、17 人乗りのエレベーターを付けるということが IPC の方では言われていて、特にスポーツ施設であつたり公共性の高い施設についてはエレベーターの大きさについては 24 人乗りのエレベーターを付けるということが標準になっています。そうした考え方のもとで、新国立競技場の方では、これよりも大きな 30 人乗りのエレベーターを付ける計画でこれも進んでいます。こうした計画を進めるにあたって、やはり当事者団体の人たちが入ってこれまで基本設計として 4 回、実施設計として 8 回、今現在ですけども施工区間の関係の中でも 8 回やってきている。そういう設計段階からの議論の中で、エレベーター 30 人乗り、特に車いすの人たちが、エレベーターのドアの幅が標準であれば 80 センチ以上ですけど、これだと一台しか大きなカゴであっても乗れない。そうではなくてドアの幅もエレベーターの大きさに合わせた形で、ドアの幅員をこの 30 人乗りのものについて 180cm の開口するドアをつけさせるという、こういうようなことも実際の実施設計段階でも議論してそれが採用されました。ドアの幅を広げるにあたって、付帯部分でどうしても広げられない部分もある中で、設計を変更させる中で幅をもたせることも可能になってきた。

トイレについても IPC の方では男女共用のアクセス可能なトイレを設けることとしていいます。男女別のそれぞれの中にもアクセスの可能なトイレをつけている。そうしたトイレは車いす利用の人たち 15 人に対して一か所という割合で IPC の方では言われてる中で、今回の新国立競技場に関しては、IPC の 15 人に対して 1 以上をクリアできる数のトイレを設ける。トイレについては機能分散ということを中心に考えていて、これまで一極集中で順番待ちをすることが非常に多い中で、機能分散をはかっていく。トイレについても 5 つのパターンのものを考えている。

まず標準的なものとしては、車いすしか利用しないということを前提で標準型として、まず 1 番があります。これは大きさ 2000×2000 の中に、車いすが利用できるスペースだけを確保している。こういうものが全体で 39 箇所作られる。それとオストメイトの対応できる車いすトイレ。車いすで利用できるしオストメイトの人でも利用できるものとして全体で 18。それからまた車いすを利用してベッドが必要だという人のためには、こうした多目的シート付きのトイレとしてこういう物を 12 か所作っていく。

これとは別に、多機能トイレと言われるフルスペックのものについては、限られたエリア、駐車場であつたり、地下の部分に駐車場があるので、そこについては従来のフルスペックのものをつけていく。

それからこの競技場の一階部分の外回りのところから、例えば実際には競技場には入らないんだ。いろんなジョギングをしたりとか散歩している時にトイレ入りたいということで外部トイレという形で、競技場にくくりつけるようなそういうトイレも 3 か所作られています。そこのトイレについて、機能分散はしてない従来のフルスペックのものが作られる。こういうものが 8 か所あって、それと新たな考え方としては同伴者トイレという形で、知的障害や発達障害の家族、そういう人たちが異性同伴で利用する時に、従来の多機能トイレみた

いに周りを気兼ねしなくても使えるトイレというもの、こうしたものも16か所作る。トータルで93か所のこうしたアクセス可能なトイレが作られる。

これはもうIPCのいう15に対して1というものから比べても、はるかに3倍近い数のものが作られる。あと一般のトイレについても、このトイレの中に大型のブースとして、親子対応ブースだとかオストメイトブースだとかも作られ、個室の便房といわれるところにはすべてL字手すりが作られて、なおかつJISで言われている水洗ボタンの配置です。こういう配置のものが個別のブースの中に全てつけられることによって、視覚障害者が使う時にどのブースを使っても、配置ルールが決まっているので使いやすい。聴覚障害者の緊急時のフラッシュランプについては、2か所に1か所という形でわかるようにしている。そういう考え方で今現在進めている。

車いすの人にとって一番大きな問題はサイトラインの確保だと思うんです。このことについてもIPCでは観戦時に一番素晴らしいシーンを見たい時に前の人が立ち上がってしまって、これまでだと車いすの人が見ることができなくなってしまうことがあるので、こうしたものを車いすの人のサイトラインを確保すると同時に、車いすの人がいることによってその後ろの人たちが見えなくなることも避けるようなサイトラインを確保していく。そうしたことで前の人の高さを175に設定して、車いすの人の目の高さを、男性であれば110センチのものを、それを女性の目の高さ1000ミリの高さに設定している。こうした席からフィールドだけではなくトラックの外側、9レーンの足元まで全ての位置から見れるようなサイトラインを確保していく。実際に今モックアップという形で模型を作りながら検証をしている。

例えばクライニングの車いすの人やそれからまた骨形成のような少し体の小さい人、目の高さも当然低くなってくるわけで、90センチの段階からも見やすいようなものとして、全体として100%は無理にしても85%くらいまでは可能だという形でサイトラインを確保していく。こうした配慮も当事者の人たちからの声を上げてやっています。

一方で国は今、ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議において、今年の2月に行動計画を発表した。これを作るにあたって権利条約の考え方をきちっと入れ込んだ形で、社会モデルをこの中に入れた。当事者の人たちが二つの分科会に加わった。まちづくり分科会と心のバリアフリー分科会、ここで意見を出しながら社会モデルをこの中にきちっと入れ込んで議論して、行動計画を作ってきた。各省庁からも具体的な施策がこの中からも出てきて、最終的にはこの行動計画の中で実際に施策として出てきたものを検証させていくために、評価会議ってこういうものを、期間は限られてしまうんですが、当事者を半数入れた形でこういう会議体を作っていく。大臣に権利ができるような形の仕組みを作ってもらう。

まちづくりの分科会の中では各省庁から具体的な施策という形で出された。その中で一番大きな数の多いのが国交省だと思います。すでにこの検討会はいろんな検討会が動いていて、ハンドル型電動車いすの見直し、これは乗車拒否をされてるってことは国際的に問題になるだろうということで、緊急課題という形で見直しが行われた。それ以外にも基準でガイドラインの見直し、建築物の設計表示の見直し、これはサイトラインという考え方の見本のこういう設計基準の中に全くないということを含めて、ガイドラインとしてきちっとサイトラインを位置付けたい。いろんな見直しが今も国交省の中では緊急課題という形で進んでいる。一方で心のバリアフリーについても、文科省、内閣官房、それからまた経済界でもここで社会モデルを実践していくための、そういうプログラムを今作ってやっている。文科省、教育というところでは小中高そういうところの人たち、教える側の人たちについても社会モデルについてきちっとプログラムを作って検証をしていく。内閣官房についてはその職員向け

の研修で社会モデルを実際にそこに当事者が入った形でプログラムをやっていく。また経済界としても社員向けに社会モデルをやるためのプログラムを作ってそこに当事者が入る形でも研修が実験的に始まった。

今ようやく、当事者参画という形で様々なユニバーサルデザインにあわせた形の動きが行われているが現状だといいます。一つとしてはガイドライン作りの中で当事者が入ってやってきたこと、新国立競技場のワークショップで当事者が入ってやっていることであったり、それから内閣官房での行動計画を作ったり、今後これから始まる評価会議ですが、ここで当事者の人たちが半数以上入った形で協議が始まっています。そうした形でこれから実質的な当事者の参画のプログラムが動いていくと思っています。私の方からは以上です。

磯部：ありがとうございます。少し機械のトラブルがありましたので、なかなか時間が来てしまっていますが、本当はこれからディスカッションの予定でしたけどほとんどありませんので、みなさんの方から何かご質問とかご意見とかありましたら受けて、それにこのパネラーの方から答える形で締めにしたいと思いますけども何かありますでしょうか。どんなことでもいいです。

男性：33 ページの多機能トイレについて、便器に背もたれをつけることは検討されていますか。

今西：背もたれは付いています。

男性：ありがとうございます。

磯部：他に何かありますでしょうか。

男性：まちづくりを進めていく根幹となる権利性を、川内先生は一貫して言われてきた。結局私が見た限りではその議論が十分に行われてこなかったと感じる。今後レガシーとしてどうなるのか。つまり私たち川内さんも私も含めてあと10年くらいは生きると思う。このままだと10年前に議論は一部でたけどで終わりそうな気が若干するが、その辺のところで先生の率直なご意見をお伺いしたい。

川内：そういう話が出てたけど、で終わるような気はします。だって国は頑として認めるつもりはないわけですから。非常に面白いのは、日本はハードの面では世界トップレベルになりつつあるし、国立競技場なんかも世界トップのと言っている。じゃあなんでそうするのという理論はない。それは平等な社会とか権利を確保するためというようなそういう理論はなくて、とにかくハードを作るということをやってきた。それで日本の当事者が満足しているならばもうそこで終わりだろうという感じです。

磯部：私なりに今日のまとめさせていただきます。

まず入谷さんから愛知県の取り組みを紹介していただきました。どこからスタートするかと色々あるんですが、彼らの所属している団体も私知っているだけで40年の歴史がある。ADF＝愛知障害フォーラムというグループも、実は私が知っている限りでは、中部空港のユニバーサル研究会の時にいろんな障害者の人が集まって議論したという、その歴史が今につながっているなというのは感じております。一方で、他の面でバリアフリーにまだなっていないところがたくさんあり、いろんな活動をされてきたのだと感じました。

今西さんの方から、東京でやっている報告がありました。パラリンピックという事業なので政治が動いていると思います。これはオリンピック、パラリンピック一緒にやるからでしょうが、もしオリンピックだけだったらこういうふうに動いていたかなあと気になるところです。たまたまパラリンピックというプロジェクトだったからいろんな人を動かしているというところがあります。そうでないプロジェクトでも同じように動いて欲しいと期待する。パラリンピックはいいチャンスなので、これでうまくいろんな方を動かして、他のプロジェク

トも同じにやればいいと感じています。2020 年に向けていろいろ出来たものが、他のプロジェクトにも適用されるようになったらレガシーになるだろうと思っていますところ。

川内さんの方からは、要するに権利の侵害が差別なんだと、つまり権利をもう一度考えていこうと発信いただきました。いろんな学者がいろいろ言っていますが、権利ってそんなに難しいものじゃなくて、当たり前で姿っていうのがどういう状態かをみなさんで考えていこうと。私はユニバーサルデザインという言葉の翻訳は当たり前だなと思っています。私個人じゃなくて、相手もいて、みんなが共通した考えになっていくというのが当たり前という言葉の語源だそうです。だからどういう状態が当たり前かっていうのを再確認していくというのが大事だと感じました。

みなさんの方でいろんな議論が盛んになされてそれが実際行動に移っていくことを期待しておりますし、私もそういうのが支持していきたいと思っています。何かあと 3 人の方言い足りないことがありましたら。

川内：じゃあ一つ。今西さんからレガシーという話があって、レガシーはとっても重要です。競技場は競技場で一過性のものです。オリパラに使うということで。その後じゃあどうするかということですが、もっと重要なのはレガシーがどこまで広がっていくかということ。つまり今は競技場をオリパラのとき一生懸命やって、それからオリパラ終わった後、これから競技場が 50 年くらいあるとしたらその間どういうふうにやっていくかという意味のレガシーです。じゃあオリパラに使わない競技場はどうするんだとか、あるいはオリパラとは関係ないような、例えば関東でやるとしたら関西とか九州とか北海道とかの施設はどうなるんだとか。そういうところに広がっていかないと実はこのレガシーは生きてこないと思っています。

今西：レガシーとして今考えているのが、競技場以外のところで、例えば鉄道や乗りものに関しても、東京アクセスガイドラインを作ってきた。そこでの世界的な基準に近いものを、これまでの日本の中の基準から比べても水準が高い。こうしたものを東京中心にやるのではなくて、全国的な形で今の基準よりもボトムアップしていくようなものとして、レガシーとして遺していきたい。そうした運動は広げていく必要があると思っています。

磯部：ありがとうございます。

これをもちましてこのパネルディスカッションはお開きとさせていただきます。

参加者の感想

●良かった点を具体的に教えてください

- ・ユニバーサスデザインの普及は、当事者参加あってこそと、再認識できた。
- ・名古屋駅が利用しやすい駅になるのも当事者参画。
- ・バリアフリー化の整備の「壁」を知ることができた。
- ・障害当事者が声を出さないといけないとわかりました。
- ・名古屋駅ができた経緯が聞けて面白かった。

●良くなかった点を具体的に教えてください

- ・視点がまとまっていなかった。詰め込むだけになってしまったのでは。愛知県の取り組みについては、もっと深い報告があってもよかった。せっかくこれだけの講師がそろったので、もう少し違う流れをつくれたのではと思います。
- ・今後の名古屋駅のUDを当事者参加でどのように進めていくのか議論したかった。

事業 2 報告

かりやタウンミーティング

～誰もが利用しやすい公共交通機関をめざして

日時：平成30年2月2日（金） 13：00～16：00

会場：刈谷市中央生涯学習センター 405、406 会議室

かいやタウンミーティング

～ 誰もが利用しやすい公共交通機関を求めて～

愛知県では2027年リニア鉄道開業に伴い、名古屋駅の再開発が進んでいます。また、タクシー業界ではUDタクシーの導入がスタート、JR在来線では金山駅、名古屋駅、刈谷駅でのホーム柵導入が計画されています。そのような中、障害者団体として声を上げ、障害者だけでなく、旅行者や子どもを連れている女性など様々な方にとって、より良い環境を求めていく必要があります。誰もが利用しやすい公共交通機関とするためにどのようにアプローチするべきか、それを事例から学び、考え、ともに行動するための機会とします。

【日 時】 平成30年 **2月2日** (金) 13:00～16:00 (受付12:30～)

～スケジュール～

13:00 はじまりの挨拶

13:10 事例紹介

『茨木市における交通アクセスについて』

講 師：六条 友聡さん（特定非営利活動法人いばらき自立支援センターぽぽんがぽん）

14:40 休憩 20分

15:00 意見交換会

16:00 終わりの挨拶



【会 場】 刈谷市中央生涯学習センター 4F (刈谷市総合文化センター内)

【定 員】 **60 名**

参加費：500 円

※締 切：1月29日 (金) まで



【主 催】 愛知県重度障害者団体連絡協議会

～誰もが使いやすい交通機関を求めて～

大阪府茨木市内での取り組み

2018年2月2日(金)
特定非営利活動法人
いばらき自立支援センターぽぽんがぽん
六條友聡

はじめに

- 特定非営利活動法人
いばらき自立支援センターぽぽんがぽん
- 障がいのある仲間が、当たり前で暮らしていけるように 啓発活動を行っている
- 茨木市の障害者の制度、バリアフリー、学校・高校・大学への講師、阪急バスの研修、つながりまつりの開催による地域啓発

茨木市内の鉄道、バス

- 鉄道
JR(茨木駅、総持寺新駅(3月17日開業))、 阪急(南茨木駅、茨木市駅、総持寺駅) 大阪モノレール(南茨木駅、宇野辺駅) 大阪地下鉄(堺筋線と阪急が相互乗り入れ)
- バス
阪急、京阪、近鉄

内容

- 阪急バス研修について
- バリアフリー基本構造までに
- バリアフリー基本構造計画策定に向けての協議会立ち上げ
- JR茨木駅東口のエレベーター問題

内容

- JR茨木駅舎内のトイレ・エレベーターについて
- JR茨木駅西口について
- 総持寺駅のユニバーサルゲートについて
- まとめ

阪急バス

- 2004年くらいから
- バスの運転手対応が悪い
- 舌うち、いやな表情、乗車拒否
- 営業所に要望しても対応が変わらず
- 茨木市の人権課から呼び出し
- その後、研修を行う

阪急バス



阪急バス



阪急バス



阪急バス



開催日時：2017年5月16日(火)

参加者：45名

阪急バス炭本営業所

車いす講習会アンケート結果

感想
貴重な御意見を聞けてよかった。
声掛けの重要性を感じました。
車いすによって、ケースバイケースの対応が必要だと分かった。
体験型でよかった。
コミュニケーションの重要性を再確認できた。
接客のイメージがしやすくなった、今後実践していきたい。
車いすの固定方法が参考になりました。
電動車いすを押してはいけない事を初めて知りました。
普段接客していて気付く事が出来ない気持ち分かった。
知識のない人に行動を委ねることの恐怖を感じ取れた。
視覚体験では、細かい理由を説明することが大変だった。
適切な時間配分だった。
質問に答えていただけて良かったです。
障がいのある方の大変さが実感できた。
車いすを前向きに降ろすことを初めて知りました。
視覚障がい者の方より直接の講習は初めてで参考になりました。

阪急バス

- 昨年度からバリアフリー基本構造協議会で阪急バスから報告。
- みんなで褒める

バリアフリー基本構想までに

- 2013年 交通戦略会議が行われていた

2013年7月～2014年3月まで

- **障害当事者1人のみ**
- 茨木市の街のバリアフリー化を考える連絡会の立ち上げ

・茨木市における主要プロジェクト

- ・より生活の質の向上が期待される、各種事業や計画が進行中

■計画概要

①立命館大学の進出

- ・新キャンパスの設置、防災公園、市民開放施設、周辺アクセス道路等の整備
- ・平成27年4月に開学を予定

②(仮称)JR総持寺駅の整備

- ・新駅の設置、分譲マンション開発と一体的に、駅前広場、駐輪場等交通結節点を整備
- ・平成30年春に開業を予定

③スマートコミュニティ整備

- ・太陽光発電を備えた住宅等エネルギーの効率利用を図る環境配慮型都市の建設
- ・平成25年度の事業着手を目指す

④彩都事業

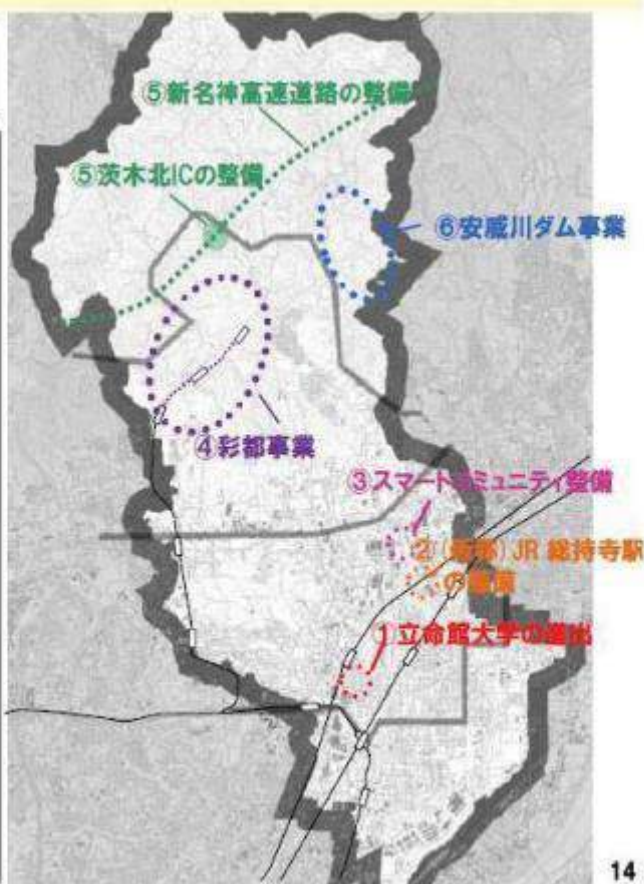
- ・西部地区は平成25年度に概ね事業完了
- ・中部地区は今年度事業着手し、平成27年度のまちびらきを目指す

⑤新名神高速道路、茨木北ICの整備

- ・本線、IC、PA、アクセス道路の整備
- ・平成29年3月の供用を目指す(高槻～神戸)

⑥安威川ダム事業

- ・ダム本体の建設、アクセス道路等整備
- ・ダム周辺は環境保全や、レクリエーション空間の整備
- ・今年度から本体工事着手に向けた準備工事を予定



茨木市総合交通戦略協議会 委員名簿

構成員区分	所属等・職名	氏名（敬称略）
学識経験者	立命館大学理工学部都市システム工学科 教授	塚口 博 司
	大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 助教	猪井 博 登
市 民		林 高
		上村 智 子
公共交通事業者 及びその運転者 で構成された団体	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部京都支社 地域共生室長	平野 剛
	阪急電鉄株式会社都市交通事業本部 都市交通計画部長	庄 健 介
	大阪高速鉄道株式会社運輸部 次長	池田 清 一
	阪急バス株式会社 取締役自動車事業部長	河崎 浩 一
	近鉄バス株式会社 専務取締役営業部長	西村 昌 之
	京阪バス株式会社 取締役企画部長	北西 進 太 郎
	一般社団法人大阪タクシー協会 副会長 (株式会社国際興業大阪 代表取締役社長)	迫田 謙 典
	大阪府民の交通環境を良くする行動北摂地区実行委員会 茨木地区代表 (阪急バス労働組合 副執行委員長)	越 智 啓 伸
	茨木市身体障害者福祉協会 会長	大 浦 毅
公共交通に関わる NPO法人	NPO自転車活用推進研究会	藤 本 典 昭
国	国土交通省近畿地方整備局建設部都市整備課 課長補佐	田 中 克 己
	国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所 地域調整課長	辻 福 崇
	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局総務企画部門 首席運輸企画専門官	田 中 秀 人
	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門 首席運輸企画専門官	藤 本 和 往
大 阪 府	大阪府都市整備部交通道路室道路整備課 参事	松 江 琢 也
	大阪府茨木土木事務所 参事兼維持管理課長	小 林 保
	大阪府茨木警察署交通課長 警部	田 中 直 人

茨木市道路交通課交通安全係 と「茨木の街のバリアフリー化を 考える連絡会」と勉強会

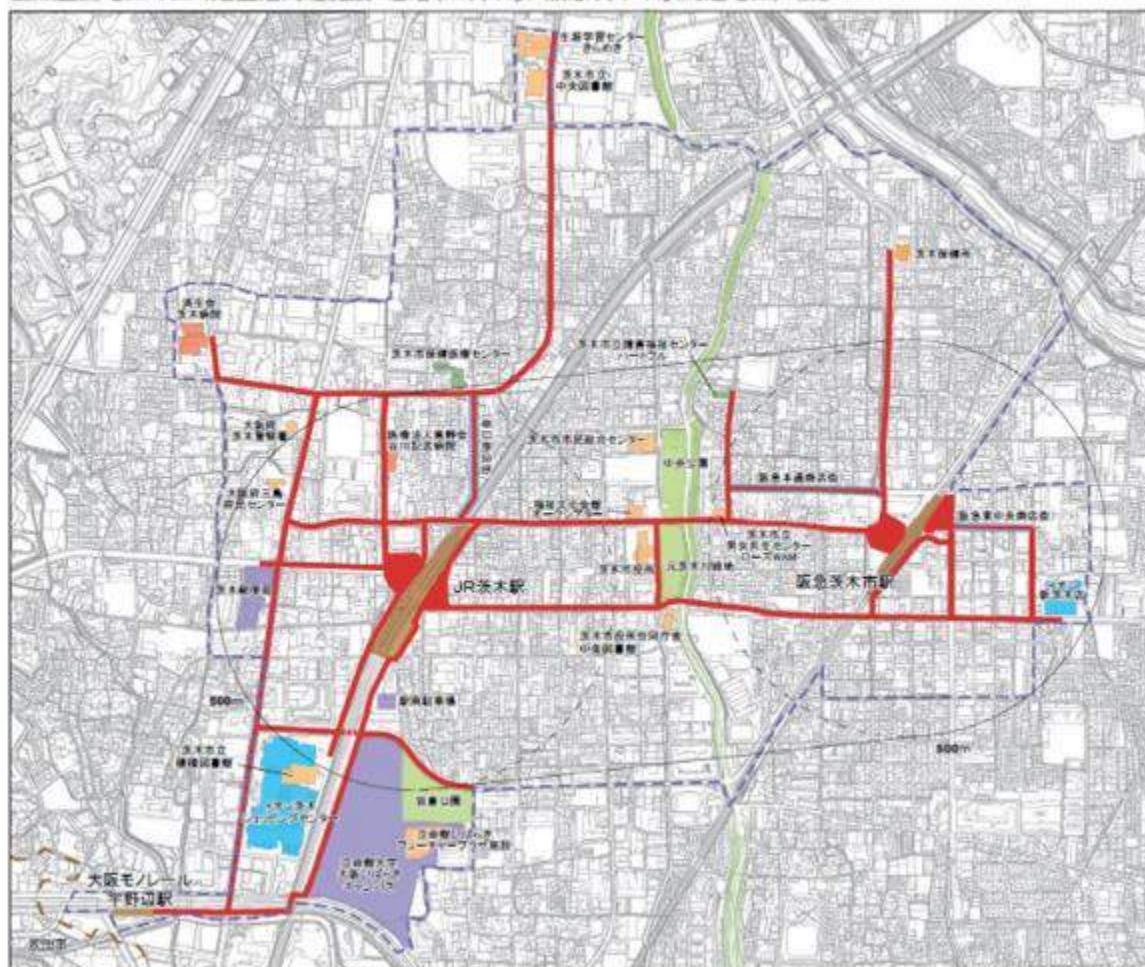
- 日時：2013年11月7日午後1時から
- 場所：市役所本館5階 第1会議室
- 講師：三星昭宏さん
- 出席：身障協会：大浦、ほくせつ24：山下・高山・山田・橋本、しよう会：六條、
- アクセス関西ネットワーク：中村・石田
- 移動送迎支援活動情報センター：伊良原
- 建設技術研究所：高橋さん
- 道路交通課交通安全係：砂金隆浩係長・戸田圭祐技師

茨木市道路交通課交通安全係 と「茨木の街のバリアフリー化を 考える連絡会」と勉強会

基本構想策定は何故必要か(三星先生の引用)

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| 1. 当事者自身の自己決定 | 2. 利用性・安全性・快適性の確保 |
| 3. バリアフリーレベルの向上 | 4. 連携して困難を乗り越える組織的保障 |
| 5. 生活者目線の街づくりに発展 | 6. 市民の理解。心のバリアフリー |
| 7. バリアフリー情報の普及 | 8. 目標がブレないこと |
| 9. 利用者とサービス提供者に人間関係 | 10. そして「継続課題」と位置づけること |
| 11. 技術・行政レベルUP | 12. 地方の活力 |

重点整備地区の区域と生活関連施設・経路(JR茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区)(案)



まちづくり



2013年10月31日1回目
2014年 4月 3日 2回目
2014年 5月 5日 3回目
2014年 5月17日 4回目



まちづくり



JR茨木駅 西口
10分の間に2人の方が渡っていました。

まちづくり



JR茨木駅 西口
停車できる車椅子専用のスペースがありません。

バリアフリー基本構想計画策定 に向けての協議会立ち上げ

- 2014年 バリアフリー基本構想協議会が行われる。
2014年6月～2015年3月まで
- **障害当事者7人のみ**

茨木市バリアフリー基本構想協議会 委員名簿

構成員区分	所属等・職名	氏名（敬称略）
学識経験者	立命館大学理工学部都市システム工学科 教授	塚口 博司
	大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 助教	猪井 博登
市民		伊良原 淳也
		高山 敬子
福祉その他の 関係団体から 推薦された者	茨木市視覚障害者福祉協会 会長	宮林 幸子
	茨木市聴力障害者協会	島田 邦彦
	茨木市身体障害者福祉協会 会長	下野 三郎
	茨木市の街のバリアフリー化を考える連絡会 会長	山下 裕介
	茨木市の街のバリアフリー化を考える連絡会	六條 友聡
	茨木市老人クラブ連合会 会長	野口 勉
	自治会連合会	岡崎 義彦
	茨木商工会議所（茨木商工会議所議員）	角谷 真枝
関係施設設置 管理者	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部企画課長	荒木 治
	阪急電鉄株式会社 技術部課長	片岡 孝規
	大阪高速鉄道株式会社 運輸部次長	木村 雄一
	阪急バス株式会社 自動車事業部業務課長	野澤 俊博
	近鉄バス株式会社 取締役営業部長	池田 和弘
	京阪バス株式会社 大阪地区長（課長）	内田 孝治
		竹田 佳宏
関係行政機関の 職員	国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所 交通対策課長	森口 治
	大阪府茨木土木事務所 参事兼維持管理課長	戸田 光孝
	大阪府住宅まちづくり部 建築指導室 建築企画課長	田中 直人
	大阪府茨木警察署交通課 交通課長 警部	柴崎 啓二
市の職員	副市長	石津 公敏
	健康福祉部長	小西 昭
	健康福祉部庶事	大塚 康夫
	都市整備部長	鎌谷 博人
	建設部長	

J R 茨木駅 エレベーター



J R 茨木駅 エレベーター



J R西日本と車いす体験・意見交換会

- 日時: 2015年3月4日(水)13時～
- これからJR茨木駅舎の改修、JR総持寺新駅が出来ることに伴い、JRの職員の方に車いすの体験。
- 切符購入・トイレ(多機能・一般)・エレベーター・ホームでの不便さを感じてもらう。

J R西日本と車いす体験・意見交換会



J R西日本と車いす体験・意見交換会



J R西日本と車いす体験・意見交換会



J R西日本と車いす体験・意見交換会



J R茨木駅 トイレ



J R 茨木駅 トイレ



J R 茨木駅 トイレ



J R 茨木駅 トイレ



J R 茨木駅西口



J R 茨木駅西口

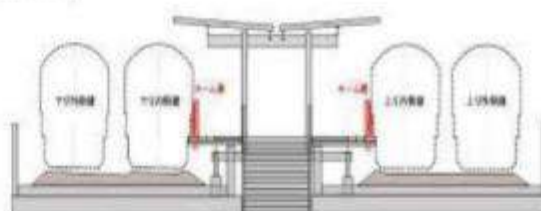


J R 総持寺駅にホームドア設置



可動式ホーム柵(二重引戸式) 概要図

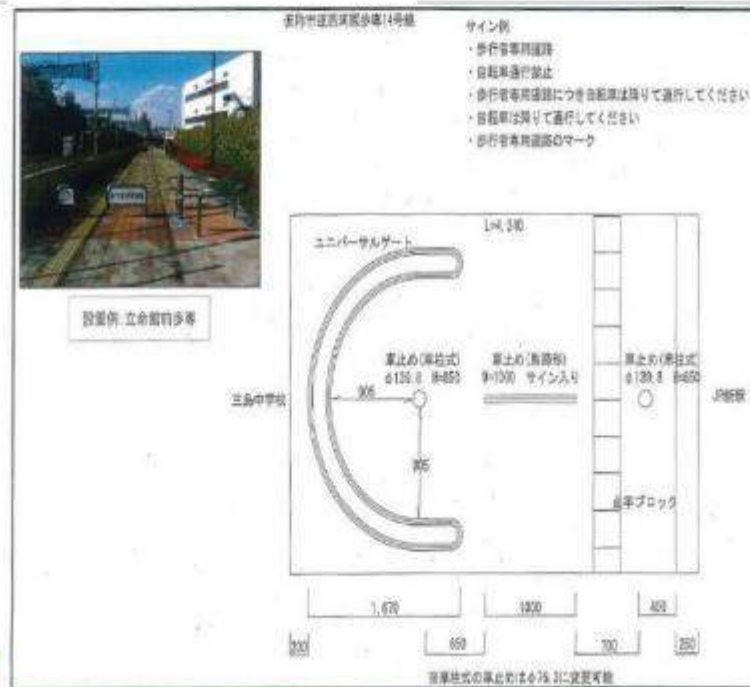
横断面図



側面図



J R 総持寺駅のユニバーサルゲート



J R 総持寺駅のユニバーサルゲート



J R総持寺駅のユニバーサルゲート



J R総持寺駅のユニバーサルゲート



ＪＲ総持寺駅のユニバーサルゲート

- 堺ゲート検証
- 日程：9月26日（火）13時から14時40分
- 参加12名

（内訳）茨木市交通課1、ぽぽん1、
ほくせつ3、ちゅうぶ5、南部1、障大連
1（うち、車いす利用者7名）

ＪＲ総持寺駅のユニバーサルゲート



JR総持寺駅のユニバーサルゲート

- ゲートは圧迫感があるからつけないで欲しい
- 車椅子につけている備品(机)が視界を遮っていて見えにくく、とても緊張しながら通行しなくてはならない。
- ゲートについて駅地域住民、基本構想委員とも検討の場を作って欲しい
- ゲートを見るだけで迂回路で行こうとしてしまう。
- 通れる・通れない、の話ではない。ゲートがあるだけでストレス。**
- 堺市では設置されたゲートが車椅子利用者の通行を阻む～差別だ～として話をしてる。このような事態を重く受け止め、安易に設置すべきではない
- そもそも、自転車を通行させない、という計画自体が問題ではないか？
- 視覚障害者の立場で考えると「点字ブロックをつけたら良い」ともならないと思う。ゲートは危険。

JR総持寺駅のユニバーサルゲート

- 平成29年9月1日付けの国土交通省 通達文
- 障害者差別解消法に基づく適切な対応の推進について(依頼)文が決め手になる。
- 2. 各事業者は、1. の検討の後もなお、障害者に対する財・サービスや各種機会の提供が困難であると判断せざるを得ない場合には、**障害者にその理由を、単に内規や安全上の理由といった抽象的な理由ではなく、具体的かつ丁寧に説明し、当該障害者の理解を得るように努めること。**

JR総持寺駅のユニバーサルゲート



まとめ

- 阪急バスの講習について、継続的に毎年、行う事で少しずつの変化
- 基本構想協議会を立ち上がったことで、行政と事業者と意見交換ができるようになった
- 誰もが使いやすくなっているのか検証も必要

ありがとうございました。

参加者の感想

●良かった点を具体的に教えてください

- ・協議会への参加・参画によって、交通事当者とのチャンネルが広がることを教訓にしたい。
- ・茨木の経験は学ぶところが多かった、六条さんとソフトな語り口と内容が一番よかった。
- ・刈谷駅改修ではエレベーターの増設要望を入れようと思っていましたが加えて本日のいばらぎさんの事例を参考に提案していきたいと思います。ホームドアと点字ブロックの問題点も改修していければと思いました。
- ・六条さんのお話がわかりやすくとても勉強になりました。ありがとうございました。
- ・様々な方のお声を聴くことができて良かったです。
- ・同じ問題課題が共有できた。

●良くなかった点を具体的に教えてください

- ・当初、登壇予定だった、小平の山寄さんのお話がきけなかつたのは残念です。

參考資料

バリアフリー法改正で改善してほしい『13課題』

DPI日本会議

バリアフリー整備が進まない「10課題」

最重要課題5項目

① 地方のバリアフリー整備（新設）

バリアフリー法は、乗降客3,000人/日以上が対象というように、都市部を想定した施策のため、地方のバリアフリー整備がほとんど進まない。障害者権利条約では「都市及び農村の双方において」バリアフリー整備を求めている。

② 当事者評価の仕組み（新設）

せっかく整備したのに障害者は利用しにくいバリアフリー整備がよくある。当事者評価の仕組みをつくり、整備に反映し、ガイドラインをバージョンアップしていく仕組みが必要（欧米ではすでにあり）。

③ 小規模店舗のバリアフリー化

1994年のハートビル法以来、床面積2,000㎡以上という基準が変わらず、小規模店舗のバリアフリー化が進まない。欧米では小規模店舗も車いすで入店可能。段差解消、固定椅子を設けないといった最低限のバリアフリー整備基準が必要。新規開設時であれば、バリアフリー化してもコストはほとんど増えない。事業者負担を少なく整備を推進する施策必要。

④ 駅ホームの安全向上と単独乗降（ホームドア、段差・すき間解消）

ホームドアを設置し駅ホームの安全性向上が必要。同時に、車いすでの単独乗降が可能になるようにホームと車両との段差とすき間の解消が必要。大阪市営地下鉄は段差2cm、すき間3cmという目標を定めて整備推進。バリアフリー法では数値目標なし。

⑤ 避難所としての学校のバリアフリー化

阪神・淡路大震災、東日本大震災、熊本地震でも、避難所に車いすで入れなかった事例が多数あった。バリアフリー法では一般の学校はバリアフリー整備義務（基準適合義務）がない。防災の観点から一般学校を義務対象にすることが必要。

重要課題5項目

⑥ 空港アクセスバス・高速バスのバリアフリー化

2010年までバリアフリー法の適用除外認定車両となっていたため整備が遅れている。5万台走っているうち、リフト付き車両は3台のみ。特に地方では、空港から市内へのアクセスはバスとタクシーしかなく、バリアフリー化が必要。

⑦ 音響式信号機（視覚障害者誘導）

視覚障害者が安全に道路を横断するためには音響式信号機が不可欠だが、設置率は9.4%程度と非常に低い（約19,500基/約208,100基 2017年3月）。さらに、設置されていても夜間は音声を止めており、非常に危険。

⑧ ホテルのユニバーサルデザイン化

バリアフリールームの整備（総客室の2-3%程度）とともに、一般客室も段差を解消しユニバーサルデザイン化すれば、手動車いす程度は利用可能。高齢者にとっても有効。

⑨ 共同住宅のバリアフリー化

車いす等で利用できる民間の賃貸住宅が少ない。一定の規模以上（20戸以上等）の共同住宅には、段差解消、ドア幅80cm以上というバリアフリー整備基準が必要。

⑩ 車いす用席の予約システム

新幹線や特急の車いす用席を取るには特別なルートで、時間と手間が非常にかかる。どこでも、誰でも簡単に購入できるように、一般と同じ販売ルートにのせて簡素化が必要。

さらに改善が必要な「3課題」

1. 規模に応じたバリアフリー化

- 現在は1日の利用客が3,000人の駅も、300万人の駅も同じ整備基準。そのため、エレベーターに行列ができる、1ルートしか無いため大回りしなければならないといった問題が起きている。駅の規模に応じてエレベーターの大型化・複数化、複数ルート化等の段階的な整備基準が必要。



ベビーカー・スーツケース利用者も増え、大きな駅でのEV渋滞は日常茶飯事。

2. 新幹線・特急車両のフリースペース

- 車いすを折りたたんで座席に移るという設計のため、移乗出来ない障害者は車いすのまま乗車できる場所がない（デッキのみ）。通勤車両のように、フリースペースを設けて、車いすのまま乗車できるようにすることが必要。ベビーカーにも有効。



狭すぎるスペースで、電動車いすでは通路をふさぐ。車内販売が通るたびにデッキに出ることもしばしば。自動ドアのセンサーにも反応しやすく、ドアが頻繁に開く

3. 在来線は一車両に1ヶ所のフリースペース

- 日本人の生活スタイルが変わり、ベビーカー、スーツケース利用者が増え、フリースペースはいつも大混雑。いまや1編成2ヶ所では足りない。すべての車両に1ヶ所以上のフリースペースが必要。大阪市営地下鉄等ではすでに導入済み。



山手線では1・11号車のみに設置していた車いす・ベビーカースペースを改め「フリースペース」として全ての号車に整備する。

●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案

<予算関連法律案>

背景・必要性

2020年東京パラ大会の開催を契機とした**共生社会の実現**、高齢者、障害者等も含んだ**一億総活躍社会の実現**の必要性

＜課題①：ハード・ソフト両面の課題＞

- 事故、トラブルの発生等を踏まえ、既存施設を含む更なるハード対策、また、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要



(参考)
車いす利用者の
バス利用に係る
介助の様子

＜課題②：地域の取組の課題＞

- 市町村(特別区を含む)による**基本構想未作成・フォローアップ不足**等により、地域における**バリアフリー化が不十分**

※基本構想作成市町村数：
 ➢ 全市町村の約2割(294/1,741)
 3千人/日以上旅客施設のある
 市町村の約半数(268/613)
 [H28年度末時点]

＜課題③：利用し易さの課題＞

- 観光立国実現に向け、**貸切バス**や**遊覧船**も**バリアフリー化**が必要
- 公共交通機関に加え、建築物等に関する**バリアフリー情報の積極的な提供**が必要
- バリアフリー施策の評価等に当たり、**障害者等の参画・視点の反映**が必要

＜関連する政府決定等＞

■ユニバーサルデザイン2020行動計画(H29.2 ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定)

「バリアフリー法を含む関係施策について、29年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図る」

法案の概要

①理念規定／国及び国民の責務

- 理念規定を設け、「**共生社会の実現**」、「**社会的障壁の除去**」を明確化
- 「心のバリアフリー」として、**高齢者、障害者等に対する支援(鉄道利用者による声かけ等)**を明記

②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- ハード対策に加え、**接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニュー**を国土交通大臣が新たに作成
- 事業者は、**ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表**

※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【研修の様子(介助の疑似体験)】

③バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 市町村がバリアフリー方針を定める**マスタープラン制度を創設**
 (協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援(※予算関連))

【バリアフリーのマスタープラン】

- ・市町村による方針の作成
- ・重点的に取り組む対象地区(※)の設定

※対象地区内

- ・公共交通事業者等の事前届出を通じた交通結節点の調整
- ・バリアフリーマップ作成に対する地区内事業者等の情報提供

【基本構想(具体事業調整)】

- ・事業を実施する地区の設定
- ・事業内容の特定

地区内事業者等による事業実施

当事者の参画する協議会の活用等により
定期的評価・見直し

- 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、**協定(承継効)制度及び容積率特例を創設**
- ➡駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路及びバリアフリートイレ整備が容易に



【バリアフリー対応のバス(リフトバス)】

④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- **貸切バス・遊覧船**等の導入時におけるバリアフリー**基準適合を義務化**
- 建築物等の**バリアフリー情報**の提供を新たに**努力義務化**
- **障害者等の参画**の下、**施策内容の評価等を行う会議**の開催を明記



【遊覧船】

【目標・効果】高齢者、障害者や、子育て世代など、全ての人々が安心して生活・移動できる環境を実現

- 《KPI》・利用者3,000人以上/日である旅客施設の段差解消率：87.2%(2016年度末)⇒約100%(2020年度)
- ・国が示す先進的な研修(様々な障害特性への対応充実等)を行う東京オリ・パラ大会関連交通事業者の割合：100%(2020年度)
- ・バリアフリーのマスタープランを定める市町村数：(新規)⇒300(2023年度)

平成 29 年度 独立行政法人福祉医療機構 社会福祉振興助成事業

『誰もが使いやすい名古屋駅』を目指し、アクセシビリティに
ついての改善を図る啓発事業報告書

平成 30 年 3 月発行

発行——愛知県重度障害者団体連絡協議会

〒466-0037 名古屋市昭和区恵方町 2-15
TEL 052-851-5240 FAX 052-851-5241