

滋賀県社会福祉審議会
第2回ユニバーサルデザイン推進検討
第2専門分科会概要

- 1 開催日時 令和2年9月3日(木) 14時00分～16時00分
- 2 開催場所 滋賀県危機管理センター1階 会議室3、4
- 3 出席委員(五十音順、敬称略)9名
太田千恵子、尾上浩二、佐藤祐子、関根千佳、野村義明、松本正志、三星昭宏、
山野勝美、頼尊恒信
- 4 欠席委員(五十音順、敬称略)1名
山本勝義
- 5 事務局
健康福祉政策課：奥田課長、浅岡課長補佐、冨田副主幹、安達主査、畑主任主事、
西村主事
- 6 進行
 - (1) これまでのふりかえり
 - (2) 意見交換(目指す方向性、取組について)
 - (3) 淡海ユニバーサルデザイン行動指針の改定スケジュールについて

7 概要

(司会)

本日は大変お忙しいところ御出席いただきまして、ありがとうございます。本日、司会を務めさせていただきます滋賀県健康福祉政策課の浅岡勝義と申します。皆様、どうぞよろしくをお願いいたします。それでは、まず、開会に当たりまして、健康福祉政策課長の奥田より御挨拶を申し上げます。

(健康福祉政策課長)

皆様、おはようございます。滋賀県健康福祉政策課長の奥田でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

本日は、滋賀県社会福祉審議会第2回ユニバーサルデザイン推進検討第2専門分科会を開催いたしましたところ、皆様方には何かと御多用の中、御出席をいただき、誠にありがとうございます。また皆様におかれましては、平素から、本県の健康福祉行政に対しまして御理解、御協力をいただいておりますこと、厚くお礼を申し上げます。

さて本分科会でございますが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、これまで2度開催延期という判断をさせていただきました。皆様方には大変御迷惑をおかけしたと存じ

ます。改めておわび申し上げます。

本県のコロナ感染状況におきましては、7月と8月に、大変感染拡大いたしまして、9月に入り陽性患者が発生ということだけを見ますと、少し落ち着きを見せておるところでございませう。引き続き、皆様方には、それぞれのお立場で、感染予防に努めていただきますよう改めてお願いを申し上げます。委員の皆様におかれましてはこの7月に任期が満了となりました。引き続き、ご就任をいただき以降、本日が初めての会議となります。改めて、本県のユニバーサルデザインの推進に格別の御協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

さて本日の内容といたしましては、第2専門分科会として、ユニバーサルデザインのまちづくり推進、主にハード面での検討をしていただくこととしております。とりわけ、前回の開催から約半年が経過をいたしておりますことから、これまでの会議での御意見・御議論を皆様としっかりと共有し、今後の方向性や取組等の検討を進めるためのお時間とさせていただきますと考えております。新しい行動指針が誰もが住みたくする滋賀の実現につながるものになるよう、委員の皆様には、限られた時間ではございますが、豊富な御経験・深い御見識をもとにした忌憚のない御意見を賜りますようお願いいたしまして、開会に当たりましたの挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(司会)

それでは、会議の進行に当たりまして、数点注意をしながら進めさせていただきたいと思っております。まず、発言の際、委員の皆様におかれましては、挙手いただくか、いただいた上でお名前を名乗っていただくことをお願いさせていただいて、できるだけゆっくり御発言いただければありがたいと思います。

続いて、会場の状況・出席者について、御紹介をさせていただきます。会場の前方、今、委員の皆様がお座りいただいている席は、やや卵形となっており、円形の机の並びをさせていただいて、ズームを映し出したスクリーンを囲んだテーブルの配席をさせていただいております。最もスクリーンに近い席に事務局が座らせていただいているところでございます。

会場の奥には、本日、県庁の関係所属で出席いただいている方におかけいただいております。本日は、関係所属といたしまして、障害福祉課、スポーツ課、国スポ・障スポ大会課、ものづくり振興課、交通戦略課、道路保全課、建築課に御出席をいただいております。

ただいまの時点で、傍聴されている方はいらっしゃいません。また、報道機関の方も、今のところはいらっしゃらないということでございます。事務局員としましては、健康福祉政策課長の奥田と、私のほか4名の職員が、在室しております。

それでは、本日は7月に委員改選をしてから初めての会議でもございますし、2月の会議から時間を経過しておりますので、改めて委員の皆様には、自己紹介をいただきたいと思っておりますので、お名前と、御所属について、御紹介いただきたいと思っております。

<委員自己紹介>

(司会)

皆様、ありがとうございました。

本日の専門分科会は、委員 10 名中 9 名の御出席を賜っておりますので、社会福祉審議会の規定に基づいて会議が有効に成立しておりますことを御報告申し上げます。次に、本日、お配りいたしております資料の確認をさせていただきたいと思います。

<資料確認>

(司会)

それでは、早速、議事に入らせていただきたいと思います。進行につきましては、社会福祉審議会条例の規定により、専門分科会長にお願いしたいと思います。どうぞよろしく願います。

(専門分科会長)

それではここからは私が司会をいたします。コロナ禍で大変な中で、ご自身の健康と社会の維持に一生懸命な中で開く会議なので効率よくいきたいと思っております。

一言申し上げますと災害時、緊急時というのは、普段、平時の弱点がもろにでてくるということがございます。車いすの方たち、視覚障害者の方も、聴覚障害者の方も、障害をお持ちの皆様がじっと息をひそめて自由に外に出られない状態が続いております。仮に出たとしても従来のようなモビリティを十分に得られない状況にあるとしみじみ痛感しています。高齢者もじっと息をひそめている。

こんな状態で社会が続くわけがない。数十万年続いたホモサピエンスの生活の中で助け合ってきた、肩をよせあってきた社会が、これからは全部人と人との距離を 2m 話すというわけにいかない。正しくはコロナと生活を両立するというよりは克服するということだと言えます。様々な知恵で克服をしていきたいと思えます。

まずは振り返りについて事務局説明をお願いします。

(事務局)

<資料 I について説明>

(専門分科会長)

はい、ありがとうございます。それではただいまの内容について、どなたでも結構なのでご発言をお願いします。

(委員)

資料1の2ページにある④の車いすトイレについて、多目的トイレの内容があいまいな、何が言いたいのかわかりづらいですが、どなたか説明をお願いしたいです。

(専門分科会長)

事務局お願いします。

(事務局)

こちらにつきましては、2月の専門分科会の際の御意見を抜粋させていただいているものでございまして、従来、車椅子利用者の方の、専用トイレであるところ、多目的トイレという名称で様々な方が利用されることが広がってきたという認識をしております。

(委員)

多目的トイレという名称になっているのは、障害者用との壁が薄くなっているからと感じています。もちろん誰でも使ってもいいというのが基本路線なんですけれど、例えばサービスエリアで大型バスが来た時に、多くの方がトイレに行かれます。その際に多目的トイレに並んだりされて、一般の人が先に利用することになります。障害者の中には排尿の障害があって、どうしても我慢できない人もいますので、なるべくそこしか使えない人のための多目的トイレであってほしいという思いで、皆さんにできる限り考慮してほしいという思いがあります。

(委員)

現状はよく分かります。どこでもそういう感じですよ。だからといってそれをやめて障害者専用といれというふうに書いたほうがいいのかどうか。

(委員)

障害者専用とはいえ、やはり一般の方の中にも使いたい方もおられるので独占みたいになると申し訳ないが、一般の方のモラルとして普通のトイレに行ける方はなるべくそちらにあってほしいというのが私たちの啓発の願いです。障害者以外は使ってはいけないと、そこまでは言えないけれど、一般の方のモラルをできればユニバーサルとして推進していきたいと思っています。

(委員)

分かりました。

(専門分科会長)

はい。ありがとうございます。一般論として本当に利用者が増えました。肝心のそこしか使えない方が使えない状況がいっぱい出てきている。トイレもそうですけれど、駐車場の場合、駐車場不適正利用が重なります。都市部では肝心の時に使えないといったことが増えてきている。ほかにエレベーターなど、2階、3階でエレベーター待ちが都市部で増えてきている。どうしても身体障害を抱えている人は優先しないといけない。ところがエレベーター自体数が少ない。施設整備側からいくと、最近の考え方、一般論ですが、なるべくそこしか使えない方にはその人専用で整備し、あわせて一般のお手洗いの場合ですとトイレの幅を少し広げることで多くの障害者が使えることとなります。こういうのは機能分散という言葉を使っている。このことは、これから進めていこうとして、最新の国のガイドラインはその考え方を押し出しています。

駐車場については、本県は私が委員長をやらしていただいた専用駐車場について、普及してないかなと思って困っています。通常の障害の方々は一歩いい場所で、なおかつ横幅3m50cmまでいらない。通常の駐車場、もしくはその幅をちょっとだけ広げる。そちらを使ってくださいという制度ができています。そういう駐車場が一歩いい場所にあって、そちらを使える、こうした制度が本県にできております。

資料1について、また御意見がありましたら、後からご発言いただきたい。

それでは続きまして、次第2-2事務局の説明を。

(事務局)

<資料2について説明>

(専門分科会長)

それでは、ただいまの内容につきまして、それぞれの委員からご発言をお願いします。

(委員)

まず整備基準の関係で当事者が建設に関わる中で当初から意見をしたり、できあがってから意見を出したりすること、以前に先生も関わっていた守山市のUDウォッチャーは事前に設計の段階から各委員さんが集まって市と業者さんと意見交換した。整備基準を満たすだけでなく色々な障害があるので100%は難しくても当事者の意見をいれてほしいという思いを持っています。

(専門分科会長)

引き続き、参考資料5の説明をお願いします。

(委員)

バリアフリー調査について、資料5についてですが、昨年度滋賀県の協働提案型事業において選考された事業で、車いすハート調査隊という名称で実施しています。事業の目的は当事者が調査することによりの確なバリアフリー情報を収集して、多くの障害のある方や一般の方に情報提供したいと思っています。

事業の内容はJR、交通機関、滋賀県の全駅122か所と県内のホテル・旅館など80か所以上を調査票に基づいて、脊損協会の会員など3人ほどのチームを組んで調査しています。駅は93か所終わりまして、あと29か所です。ホテルのほうは県内の宿泊施設80か所目標にしているが、現時点で調査対象としてピックアップできているのは79か所、実施済みは25か所で、ホテルのほうはなかなか相手様のお仕事関係もあるので、アポとるのに苦労しています。中には調査にいけないところもあります。ただ、調査でよせていただいたら、皆さん親切にしてくださって、ホテルの部屋も直接入らせてもらって、入り口や浴槽を測らせてもらったり、ユニバーサルデザインの部屋も見せてもらって調査票に書き込みます。それをアイ・コラボレーションのフォーマットに、駅でしたら、改札、階段、点字ブロック、多機能トイレ、エレベーターなどの様子を写真に写して、ホームページ上で調査状況を情報提供します。資料2の11ページについて、調査に行つて気づいたことを書いています。

10年以上前にもハート調査隊がありまして、階段など担いでもらって大変でした。今はバリアフリー状況が大きく変わり、私たちの外出が容易になったと感じています。ただ、いまだに駅員さんの助けが必要な時に窓口が閉まっていることなどもあります。外出が容易になったので、そういうことを皆さんに情報提供をしていきたいと思っています。

(専門分科会長)

調査の説明は、後ほど続きをお願いします。せっかくいただいたご意見なので一人3～4分で、一番言いたかったことを言っていたきたい。

(委員)

最近骨折した関係で、ギブスをはめて松葉づえをついています。ほとんど歩けない状態です。近所のコンビニや病院行くにしても家族に助けられているが、もし家族の助けがない場合にどういったサービスがあるか、当事者になって初めて気づいたということがたくさんありました。JRにしても、タクシー手配もいちいち言わないといけない。窓口がバラバラにありすぎると大変だと思いますので県と市それぞれが協力して、滋賀県モデルを、せっかくオンラインがあるので、スマートフォン一つで関係各所に連絡が取れるしくみができたらいいなと思います。そこには時間も金もかかる。すぐにはできないかもしれませんがそういうことができたらいいな。いまだからこそできることだと思います。

(専門分科会長)

ご自身の負傷で大変かと思うが、仕事はされているのですか。

(委員)

ほとんどできていません。

(専門分科会長)

お体に気をつけください。

(委員)

大変でしたね。でも、ユニバーサルデザインを推進する人がケガをするのは、UDを我がこととして理解するための機会だと思ってもらえたら、学びがいっぱいあると思います。

確かに国内でも、ICTを使った様々なUDのサポートが増えています。例えば、東急だったら、車いすや盲導犬利用者が、乗車した駅の駅員さんのスマホから、降りる駅の駅員さんに「この車両のこの位置にご乗車なのでよろしく」とスマホで送信してもらえるのです。降りる先で駅員さんが待っていて、降車を確実にサポートしてくれます。そういうサービスが滋賀県でもあればいいですね。移動に関してはウーバーという世界的な配車サービスが京丹後でささえ合い交通として実施されています。世界では、車いすやけがをした人を始め、盲導犬ユーザーや聞こえない人も、自分の状態を携帯から伝えてサポートしてくれるのですが、これが携帯1台でできるのは、日本ではまだまだかなと思います。

意見として書いたことについてお話ししたいと思います。皆さんのご意見を拝見し、すごいと思いました。しかし、やはり滋賀県でUDを推進するためには、まずは県庁すべての部局、職員がUDの本質を理解する必要があります。「隗より始めよ」ですね。今日の会議には、いろいろな部局の人が参加してくれて大変うれしいです。みなさんが、自分の仕事の中でどうやってユニバーサルデザインを推進できるのかを考えて頂きたいです。世界最高齢国家の日本では、行政のあらゆる政策、特にまちづくりやものづくりは、ユニバーサルデザインが前提でなければ、将来、誰も暮らせなくなります。皆さんには自分の仕事の中でどうやってUDを進めるかを、それぞれ考えてほしいと思います。

それから情報保障の徹底です。コロナで知事が会見されている時に手話通訳の方がついてくださっていると思いますが、そういったことを標準にしていくのはとても大事だと思います。コロナ関係でいえば避難所のユニバーサルデザインも大事です。これは京都府に事例があります。このように、あらゆる政策、UDを前提とした形ですすめてほしいです。

(専門分科会長)

「隗より始めよ」がポイントですね。情報保障は本当にその通りで、コロナがあって日本の弱いところがしみじみわかった。

(委員)

ポイントだけ申し上げたいと思います。車椅子トイレとか、電光掲示板などはユニバーサルデザインに基づいて作ったという認識が少ないというデータがあったので、車椅子トイレマークや電光掲示板の下に、ユニバーサルデザインに基づいて作ったという説明板を付けたら、いいなあと思いました。

(専門分科会長)

UDの理解促進について、強く訴える意見でした。

(委員)

まず、コロナの関係で一つお願いをしたいですし、気が付いてらっしゃらないかな。コロナの患者の発生状況を滋賀県のホームページで知らせていますね。PDFファイルで、です。4月14日まではHTMLで書き込んであったので、HTMLなら読めるんですけど、PDFファイルでテキストがないと読めない。滋賀県は情報提供しているつもりでも、視覚障害者の中でPDFファイルを読める人は非常に少ないと思われます。友人の中でもスマホを使っている人はPDFファイルが読めないのどこで患者の発症があるのか分からない。

それからもう一つ。彦根市のホームページを見てもらえれば分かるが、項目が出て本文に行く前に「本文にジャンプする」というリンクがあります。そこでエンターを押すと本文に直接行きます。ところが滋賀県のホームページはそれがない。ずっとカーソルを移動して項目を探すのに非常に時間がかかる。そういう彦根市のホームページみたいにジャンプがあると助かる。コロナのホームページについてです。PDFファイルの中にテキストファイルがあればありがたいし、もっといえばホームページそのものにHTMLで書き込んでくたされれば誰でも読めます。

それから、私が一番感じていること言いますと道路行政ですね。音響信号機です。先日、稲枝駅の西側点字ブロックを整備するのに市から相談がありました。横断歩道があって、通学路にもなっている。にもかかわらず信号がない。「なぜですか。」と聞くと警察のほうで「交通量が少ないから信号機付ける予定はありません。」という答えでした。それっておかしいですね。そうすると視覚障害者の鉄道事故のようにけがをした、亡くなったという人がでてこないか信号機はつかないんですか。という疑問になってくる。信号機は警察の管轄なので行政が話し合いをしても警察が受け入れてもらえない。言いにくい。そういうところに矛盾を感じます。それから音響信号がつけられないのであればせめてエスコートゾーン、横断歩道に点字ブロックのようなものをつけてもらえると視覚障害者はまっすぐ歩ける。

そしてこれは警察ではなく、行政のほうで、彦根市でいうと交通や道路の担当課で十分にやっています。なのでどんどん広げていってほしいと思っています。

(専門分科会長)

前半のホームページについて、滋賀県できていない。障害者に配慮していないことがいまだにまかり通っている、どういうことなんだという厳しいお叱りです。「隗より始めよ。」ホームページで視覚障害者が使えないのはあってはならない。これを機会に絶対にないようにしませんか。いかなる弁解もできないはずです。仕組化と意識改革が両方必要です。

それから PDF ファイルはそのままでは文字読み上げできない。画像と同じ状態なので。PDF をいくらもらっても、通常ワードファイルであれば変換可能であるが、変換には制限がある。それに面倒があり、費用もかかる。PDF で送ればよいというのは健常者の考えです。

次に信号機について、バリアフリー化が進んでいるとは到底言えません。視覚障害者が外に出られない。音響式信号機がない。これはなんとかしないとイケない健常者ではなくても渡ることができるが、見えないということへの理解が、特に一般市民だけでなく、施設整備する公務員の方々、警察の方々に、財政をみる方々などまず理解をしてもらえないとイケない。事故が起きてから整備するのをいつまでやるのかという厳しいお叱りでした。

(委員)

先ほど委員の言われたトイレの話で、どういう社会を作っていくかを考えていく中で先生は機能分散ということをおっしゃっているのですが、例えば台湾は障害者優先レーン、つまりサインとか優先レーンを設けるといふ政策を前提として海外では障害者が選択をして、同時にモラル教育をしている。両方がセットになって、合理的配慮とか、ともに学びあう共生社会ができていくのだと思います。つまりそれを考えていくとモラルを形成していく過程では分科会1の課題になっていくのかな。

専門分科会2では、セントレアの機能分散の作り方はかなり有名ですけど、機能分散では当事者コンサルとして入っていくいい例だったと思う。「我々抜きに我々のこと決めないで」という考え方を盛り込んでいくかというところです。

国体のためのアリーナの新築部分にいわゆる車いすの観覧席について、大津の京町とかであれば地価も高いですけど、滋賀の木之本という広々とした土地に新築でアリーナを作るのに階段昇降機を使わねばならない。サイトラインが確保されたら、問題ないのかもしれないけど、そういうことをやっぱり、他は広々しているのに障害者だからいいというものもあったかも、うちの法人の車いす利用者にとっては小さすぎて使えない。狭いスペース。そこに危険だということにいわゆる整備基準にとどまることなく、上乘せすることによって、いかに、ともに生きる街を作っていくのかが一つ大きな課題かなと思います。

(専門分科会長)

例に出されたセントレアというのは中部国際空港のことです。最新の空港は羽田とか札幌です。それも立派で、意欲的な当事者参画の例です。その原型のセントレアは関西新空港を徹底的に研究つくして、はるかに上回って計画段階から当事者参画で、面白いしくみが生まれる。こういうものを進めていく必要があるのではないか。もう一つ、階段昇降機、車いすは担ぐものではない。あるいは押し上げるものではない。ということです

(委員)

皆さんのお話を聞いて、まず私の発言として結論から申し上げますと、一つはあまりにもわかっていないことが多すぎたということがあります。それと言葉でわかっている行動が伴っていないことが多々あった。そういった中で3点申し上げたい。

一つ目は委員の話で出てまいりました、より多くの施設のハード整備が進んでいる中でなかなかその場その場の対応ができない、何か言わないとできない、あらかじめ言わないとできないことがたくさんあることです。今後、健常者の方を含めてなんとか解消していかなければならないと思っております。

二つ目はすべての施設でUDを前提にすることについて申し上げます。私たちの業界でバリアフリーという言葉で一括りにするとバリアフリー対応は7~8割の車両ということになっている。だが、その中身は実はノンステップ、ワンステップ両方含んで世の中ではバリアフリー対応車両と言っている。ただしノンステップとワンステップでは大きな違いがあります。障害者の方だけではなく、ご高齢の方でもノンステップであればすっと乗れるのですが、ワンステップになると支えをしないとバス車両に乗れない。バリアフリーという言葉で、一括りにされているので我々の業界としてもノンステップ車両の導入を加速させないといけない取り組みをしておりますが、車両本体が高いので進んでいないのが現状であります。障スポ・国スポに向けて取り組んでいきたい。

最後に道路整備については我々も要望を色々している。その中でよく言われるのが警察の信号機についても、道路の整備についても優先順位というものがよく言われる。確かにある程度納得する部分があるが、先ほどの話を聞いておりますとやはり納得していけない。予算がどうこうよりも、それよりも事故のほうが怖い。やっぱり安全は予算より優先すべきだと思ったところがございます。

(専門分科会長)

ぜひ皆さん一度ワンステップバスに大型の車いすを乗せていただきたいです。おっしゃるとおり大変ですね。皆さんできるか、やってみないとわからない。

(委員)

ワンステップについて、ミーニングというのは車高を下げることです。ミーニングしてとしても降りる時は怖い。電動なので基本支えてもらうだけで降りますので、逆に手動にしてみるとブレーキが利かなくなってしまうので危ない。それでも怖いです。

(専門分科会長)

福祉関係の分野では、車いすというものは、下りは後ろ向きに下がることが常識になっていますが、そうじゃない人のほうがむしろ多い。後ろ向きにスロープを下がるのがどれだけ怖い。前向きに下がりたいという人が多い。ワンステップ前向きに降りるなんて想像もできない。ぜひ体験しないとわからないですね。自分の足元からやれ。というお話ですが、公務員の方は一回はやっていただきたいと思います。

(委員)

UD 指針の目指すべき方向ということで他の委員さんからたくさんご指摘あった通りどうやって実効性を持たせるかポイント。特にユニバーサルデザインという言葉が2000年前後くらいから広く紹介されてきて、UDの大切さは強調されるが、ともすれば理念として、誰もが使いやすい、でもじゃあどうやったら実現できるのかはまだまだかな。滋賀だけじゃなくて、全体的にまだまだだったかなと感じている。理念から実行段階へ。これが分科会の大きなテーマかなと思っています。その点から一つはいろんな最低基準的なもの。全国一律で決まっているものなので、ワンステップが全国の最低基準でも、あるべき姿はノンステップバスなんですね。というふうに基準を守るだけでなく、基準そのもののバージョンアップが必要です。

さらにもう一つ言いますと日本の場合、ともすれば狭い意味での物理的なバリアフリーに偏っている。情報面やサービス利用におけるバリアフリーが非常に遅れている。法律で規定されていないので、それぞれの人たちの、現場での努力でなんとかやっている。情報やサービスを含めたバリアフリーに分野を広げていく必要があるのではないかと思います。

(専門分科会長)

くれぐれも情報とサービスのUD化を、という強いご指摘でした。私から発言させていただくと、世界の主流はバス・鉄道ステップは電動化なんです。特にバスの電動化は主要都市でどんどん進んでいまして、例えばバンクーバーですと、乗り物全部が電動化なんです。運転手さんが下りてきて運転席から回り込んで行くのではなくて、そういうプロセスなしで運転席からボタン一つで電動の場合、スロープが回転したり、パタンとでてくる。もう一つはスライド式など、いろいろある。共通しているのは3秒で乗れてしまいます。そのまま中へ入って出発できる。つまり運転手がわざわざ降りてくる必要がない。日本でこれを進めたい。ご理解いただければと思います。電車について、関西の大阪メトロ、最新全線で200

0あるんですが、駅員が渡し板を持たずに入れるということで様々な工夫で実現している。御堂筋線の最新車両は一切ステップなく乗れる。ただし、駅の高さ調整がまだまだ全部が完璧ではない。限定的ではある。

さて、一通りご意見いただきましたので議論の集約化を図っていきたい。事務局で論点を用意しているので、説明をお願いします。

(事務局)

事務局といたしましては、ユニバーサルデザインのまちづくりを進めるにあたって当事者参画をどのように進めていくか。さらに基礎的な整備基準にとどまらず、具体的に滋賀県でどういった方策が考えられるか。皆様にはご意見、ご提案をいただきたいと思っております。

(専門分科会長)

今のご提案に関しまして、どなたでもご意見をちょうだいしたい。いかがでしょうか。

(委員)

議論の進め方のことでしょうか。もう一度説明をお願いします。

(事務局)

滋賀県で他の自治体や海外事例などを含めてどう取り組むべきか、ご示唆いただけるとありがたい。

(委員)

今回の論点は重要な視点だと思っています。「私たち抜きに決めないで。」という障害者権利条約の世界共通の理念である。特に滋賀で進めていく際に関連するのですけれどもいろんな法律はある意味で一律の最低基準、それを超えて、ほんとに使いやすいものにしていくか。今まで最低基準を守ればいい、量を求めていたのですがこれからは量だけでなく質も求められる時代になってくると思います。特に質といったときに障害者権利条約や障害者差別解消法、2018年のバリアフリー法の改正など社会的障壁という考え方が加わった。社会的障壁という考え方はイコール合理的配慮を提供しやすくしましょうということです。要は合理的配慮をしやすくする考え方がユニバーサルデザイン、バリアフリーです。何を持ってよいとするのか。

そういったところはやっぱり当事者参画や当事者評価が大事で、例えばアメリカでは1970年代くらいから504条項、リハビリテーション法の504条項は障害を理由とした差別の禁止、建物を作るときに504条項の委員会が当事者が過半数を占めなければならない。事前にチェックをし、さらにできあがってからチェックをするという504条項委

員会が作られています。日本でそのような企画、開発、設計段階から実際に製造、実施し、さらにできあがったものを評価する当事者の参加をどうやったらできるかを一緒に知恵出したい。504条項の滋賀県版につながっていけばいいなど、アイデアとして申し上げたい。

(専門分科会長)

504条項、県民に分かるようにする必要がある。それからどのように仕組みとして分かるように取り入れていくか検討を始めていく。これは今後の継続改善という概念より県民への理解という趣旨ですか。

(委員)

特に強調したいのは継続改善の重要性と公的資金、いろんな補助金など特にやはり自ら正していく、先頭に立っていくことの重要性を504条項との関係で強調したい。

(専門分科会長)

ありがとうございます。公的機関が先頭に立たなきゃ、県民誰がついていきますか。504条、しっかりしないといけないです。

(委員)

504条はADA（障害を持つアメリカ人法）の基本になったもので大事です。ユニバーサルデザインに関して言えば、デザインの最初から当事者と一緒に作っていくプロセスがとても大事です。国交省ガイドラインにもありますけれども、最初から当事者に入って頂き、スパイラルアップで進めていくべきです。504条と同時に私の専門の508条も、日本では必要です。これは86年からあるアメリカの法律で、公的機関が購入する機器やウェブサイトに関して、障害者の使えないものは買ってはいけない、メーカーは作ってもいけないというものです。PDFも公共性の高いものはアクセシブルでなくてはなりません。イタリアでは公的機関が出す情報が障害者に使えないものだったら、担当者には刑事罰や民事罰が課されます。それくらい厳しい。このように行政の皆さんがUDのものしか買わないという政策を率先してやっていただけるといいなと思います。

滋賀県では、例えばPDFは必ず障害者に分かるように作るということの方針として出していただけると、とても良いと思います。この委員会の委員の半分が、当事者であることは大事なことです。皆さんの意見で世の中を変えていくこと、それは皆さんの子供たち、あるいは県庁の方を含む皆さんご自身が、どこかで病気になったり、年を取ったりしたときに、幸せに暮らせる滋賀県を作るためです。今まさにやっていることですが、行政の皆さんと当事者と一緒にあってUDをスパイラルアップで進めていきましょう。「私たち抜きに私たちのことを決めないで」という方針でUDを進めることに、ここにいる全ての皆さんの、ご自

身とご家族の未来もかかっているんだということをご理解いただけると嬉しいです。

(専門分科会長)

まとめていただいたところだが、一つだけ踏み込んでお伺いしたいのは、調達支援について、なぜ平気で障害者に配慮がないものがいまだに政府から地方まで、なぜ改善しないのか。規則を作ればいいのか先生の私見を伺いたいです。

(委員)

日本のバリアフリー法は建物や公共交通だけなんです。情報やサービスには法律がない。米国と同様に、EUにはEAA(ヨーロッパアクセシビリティ法)があり、EUの国全部の情報サービスをカバーしています。韓国にも同様の法律がありますが、日本にはないのです。今、電子政府をいろいろ評価していますが、86年のアメリカの508条を知っている我々としては、本当に残念なサイトばかりです。滋賀県で、情報アクセスは人権であるとして、情報アクセシビリティ条例を作ってほしいです。

(専門分科会長)

まさに国交省関係しか取り組まれていないということですね。何とか乗り越えないと、日本は先進国、途上国含めて何週も遅れている状態なんです。今ご指摘のあった国交省関係においても、80年代ECMTというヨーロッパ交通大臣会議を見てきていますが公共交通機関についてもいろんな分野で2週くらい遅れている。梅田や難波、エレベーターがずらっと並んでいますが、バリアフリー万々歳なんでとんでもないです。情報やサービスだけじゃなくて、もののバリアフリー自体も課題であります。

(事務局)

紹介いただいた504条、508条について事務局で十分に理解できていないので、次回共有できるように準備を進めてまいりたい。中身については先生、先生のお知恵をいただきたい。我が国が周回遅れという状況にあるのは、ほかの自治体を見ているだけでは実感できていないところでありますので海外での取り組み、滋賀県が追いついていかないといけないので、きちんと共有したうえで議論を進めてまいりたい

(専門分科会長)

積極的な提案ありがとうございます。機軸をそろえる意味で、今回は勉強しましょう。資料は事務局が揃えます。説明は両先生がしていただけますでしょうか。

(委員)

公的機関の問題で、特にバリアフリー法ガイドラインが新しくこうなった。滋賀県の現状としてはインクルーシブ教育システムという名目で、いわゆる養護学校に障害者がいっている現状がある。しかし大阪などは、早くから積極的に地域の学校に障害者を受け入れてきた。車いす教育など、いろんな人を移動していかないといけない。制度がない中で先生や教育委員会がずっとやってきている。大阪の学校自体のバリアフリー化は相当な蓄積がある。滋賀は実際にはなかなか入っていけない。遅れているわけです。そこにおいて、バリアフリーの概念の中に学校に入って行く中でやはり滋賀は遅れてきた、ここはやっぱり周回遅れを踏まえて例えば体育館とか避難所になりうる場所だけじゃなくて、バリアフリーじゃないからいけない人が結構いる。そういう設備で泣く子がでないように限られた分野ではあるけど、滋賀は遅れているので、数値目標化して制度として、取り組んでいかなければならない。

(専門分科会長)

事務局、行政の動きはどうか。学校はどうなっていますか。

(事務局)

申し訳ありませんが、現時点での学校のバリアフリー化がどういう整備を図っていくのか改めて確認をします。

(専門分科会長)

発言の趣旨はおそらく現場レベルで教育委員会や先生がどうしていいか。あるいは予算当局、何をどうすればいいのか。正直混乱している。全体的な総合政策として理解しないと断片的にとらえてもわからない。この委員会にしても教育委員会にも現場にも理解しやすいように、知らしていくようにしてもいいかもしれない。

(委員)

先ほど情報のバリアフリーの話が出たが、委員の報告の中に手話通訳をつけていましたが、だんだん出てこなくなったなぜですか。情報バリアフリーを守ってほしい。

(事務局)

委員からもあったが、県民が知りたい情報を、確認も含めて関係部署と調整していかなければならない

(委員)

よろしくをお願いします。

(専門分科会長)

バリアフリー調査について、説明をお願いします。

(委員)

当事者がなかなか参画できない。私たちもできたら声を上げる必要があるかなと思っています。車いす用の駐車場は幅もちゃんとしているんですけど、料金カウンターの機械が下ろせない私営の駐車場、市の方はこれでいいと思っている。気づかない。そこが問題かなと思います。基準があるからオッケーじゃなくて機械があるとせっかく作っても、業者さんにも気付いてほしい。自分でいろんな声を上げる行動が必要じゃないかなと思っています。

(専門分科会長)

学校のバリアフリーについて、事務局にアドバイスをしてあげてください。どういうことをしていくか。気づいていくことは大事です。気づきを得る。県から始まって、県民すべてが自分からまちづくり推進をすることです。

欠かせないのが2年前のバリアフリー法の改正です。その中にマスタープラン制度を作った。移動等円滑化等促進方針、いわゆるマスタープランづくりを県は促進してもらいたい。従来の移動等円滑化基本構想について、これも大津などを除いてまだまだ遅れている。あわせて基本構想は事業化、予算も頭に入れておかなければならず、作りにくい面があった。一方でマスタープランは事業化ができなくてもいい。すごく作りやすくなった。もちろん住宅街やその周辺、相当に自由度がある。県として推進してほしい。今後について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

行動指針は令和3年10月の策定を目標にしている。
次回は海外からの情報などとともに改訂素案として提出に努めたい。
引き続き皆様にはご協力賜ればと思っている。

(専門分科会長)

後締めくくりを事務局からお願いします。

(事務局)

委員の皆様、本日は本当にありがとうございました。
滋賀県のユニバーサルデザインの取り組み、引き続きご協力いただきたいと思います。ありがとうございます。

(了)