

平成30年度 第2回 埼玉県福祉のまちづくり推進協議会  
結果概要

- 1 日時 平成31年2月15日（金）午前10時～12時
- 2 場所 埼玉会館7B会議室
- 3 出席委員  
高橋委員、西野委員、國松委員、笠原委員、秋葉委員、  
金川委員、河原田委員、土屋委員  
出席：8名  
欠席：4名
- 4 配布資料 別紙のとおり
- 5 会議概要  
【議事】
  - (1) 平成30年度の主な取組について
    - ①熊谷スポーツ文化公園のバリアフリーマップ作成について
    - ②都市計画における国の動向及び公共交通におけるバリアフリーの取組について
  - (2) バリアフリー法関連法令の改正に伴う規則の一部改正について
  - (3) 障害者用駐車場の青色塗装の推進について

※主な内容は別紙「議事概要」のとおり。

## 議事概要

---

---

### (1) 平成30年度の主な取組について

#### ①熊谷スポーツ文化公園のバリアフリーマップ作成について

---

---

#### (事務局説明)

##### ○高橋会長

当日こちらのワークショップに参加された、河原田委員、國松委員、笠原委員、調査のときのご感想がありましたらお願いしたい。

##### ○國松委員

会場までのアクセスの話が一つ気になったところである。

二つ目は、会場が広くて誘導のための表示が、私の目では、少し足りないかなというイメージがあった。また、特に暗くなってからが心配だと思った。

三つ目は、バリアフリーについては一生懸命取り組んでいただいているが、そのバリアフリーの基準の捉え方で、気になったところがある。基準というのは、最低基準だという認識を持ってもらって、取り組んでいただきたい。

大変広いエリアなので、十分幅員は取れると思うし、もう少し考えてやっていただきたいと思った。

##### ○笠原委員

普段は娘の車いすを押しているが、私も当日は車いすに乗って車いすを押してもらって坂を登ったりして、介助される側の気持ちと押す側の気持ちを体験することができた。

登るのに自信がない高低差のある橋があったが、そこを車いすに乗って押しもらったりした。公園に行くためには、そこを渡らないと行けないし、家からのアクセスなども含めると、障害者の方にとって会場に出掛けることは、とても不安だと思うので、事前にこういうマップを活用したり、ホームページに情報を掲載してもらえると良いと思う。さらにトイレやエレベーターの場所などが分かれば良いと思う。

エレベーターは、車いすが2台乗ったらいっぱいエレベーターもあるので、サポートしてくれる人がいてくれたら、さらに安心だ。

先ほど國松委員も発言されていたが、表示については、私の目でも分かりづ

らいところがあったので、目の悪い方や、熊谷に来るのが初めてという方にとっても、もう少し分かりやすい表示があるいいと思った。

この調査に当事者だけでなく企業も含めて参加していただいたというのは、とても心強いと思った。企業には、商品知識やお客に伝える力などがあると思うし、様々な方がこれを最後ではなく、将来の子どもたちやその先20年、30年先も考えて、末永く続けていけたらいい。

オリンピック・パラリンピックは間近だが、そこに向けて、いま残された時間で、少しでもバリアがなくなっていってほしいと思う。

#### ○河原田委員

調査における感想として三点ある。一点目は超高齢社会を迎えた日本にとって、障害の有無、年齢、性別等の違いを超えて、誰もが活躍できる社会、障害者や高齢者等に配慮された社会をつくる、県政のワンランクアップ、この表現がピッタリだと思う。二点目として、障害のある人や観客がさらに利用しやすい設備、例えば車いすで利用しやすい水飲み場、トイレ等であることを期待したいと思う。三点目としては、バリアフリーマップ作成調査場所を今後拡大することを期待したいと思う。

今回の参加の意義として、協議会設置要綱の中にある「すべての県民が安心して生活し、かつ等しく社会参加することができる豊かで住みよい地域社会の実現」に、寄与できたのではないかと思う。

#### ○土屋委員

バリアフリーマップの作成のために調査をしたということだが、調査の結果、マップの作成だけにとどまってしまうか、それとも実際の現場改善等が進んでいくのかを一点確認したい。

もう一点として、今回はオリンピック・パラリンピック等経済界協議会の構成企業が主体となっていて、今年度については、ワールドカップの開催都市を中心に実施をするということだったが、オリンピックに向けても、こういう動きがあるのかどうかを確認したい。

#### ○事務局（ラグビーワールドカップ2019大会課）

まず一点目については、どこにどのようなバリアがあるのか。バリアがあるのであれば、その情報を提供して、そこをどのように避けたらいいのかという情報を提供していくというのが、一次的な趣旨となっている。

ただし、今回の調査は道路の担当者や、公園の管理事務所の担当者などの施

設管理者も一緒に行っているので、改善したほうが良いという部分があれば、随時、予算の範囲内で対応していくと聞いている。

○事務局（福祉政策課）

県内では、昨年5月にオリンピック会場となる施設があるさいたま市において、さいたま新都心駅周辺のバリアフリーマップ作成のための調査をしている。

○高橋会長

熊谷スポーツ文化公園を今回点検した結果、改善したほうがよいというところが出たのだろうか。

○事務局（ラグビーワールドカップ 2019 大会課）

熊谷駅の駅前の歩道から横断歩道に入るところの車止めが、車いすの支障になるというような意見があり、公園内の話ではないが熊谷市ですすでに対応している。

○高橋会長

会場へ行くまでのルートは特に問題なかったということか。ラグビー競技場の中の点検はしなかったか。

○河原田委員

今回は、競技場外のマップの調査である。

○高橋会長

おそらくほとんど問題はないと思うが、ラグビー競技場内の点検機会をつくっていただいたほうが良い。

重要なのは、大会の後に、バリアフリーマップを実際にどのように使っていくか、誰が使えるかということである。

マップのオープンデータ化というが、誰でも利用できるものか、それぞれのスマホで使えるかなど、ポイントとなる議論はまだ実際には進んでいない。オリンピック・パラリンピック等経済界協議会が頑張っているが、日本の場合は、企業などの事業主、開発する側が一体的に連携を取りにくい。

連携については、国が主導するべきだと思うが、マップは様々なNPOの団体が作成しているので横のつながりをうまくつくれば、来年のオリ・パラにもつながるのではないかと期待したい。

オリンピック・パラリンピックの場合は、IPC（国際パラリンピック委員会）の基準などがあるが、ラグビーワールドカップのアクセシビリティについてのガイドラインはあるか。

○事務局（ラグビーワールドカップ 2019 大会課）

ラグビーワールドカップの会場などについては、アクセシビリティに特化したガイドラインは、策定していないということである。

案内誘導のサインなどのガイドラインはあるので、その中で見やすいように配慮した案内誘導をしっかりとやっていく。

○高橋会長

整備は埼玉県バリアフリー条例や、福祉のまちづくり条例整備基準で整備をしていくということで理解しておいてよいか。今回の熊谷ラグビー場の改修は、どういう基準でアクセシビリティをやっているのか。

○事務局（福祉政策課）

本日の議題は、熊谷文化公園のバリアフリーマップの作成に参加した委員からの報告とさせていただいたため、ラグビー場の整備について責任を持って回答できる担当の出席はない。もしラグビー場の整備について具体的な御質問等については、後日確認して委員の皆さまにお知らせする。

○高橋会長

オリ・パラは、独自のバージョンアップしたガイドラインがあるので、そうしたものを、ラグビー場の整備にも反映しているのか、確認した方が良いと思う。

---

---

## （１）平成30年度の主な取組について

### ②都市計画における国の動向及び公共交通におけるバリアフリーの取組について

---

---

#### （事務局説明）

<都市計画における国の動向について>

○高橋会長

バリアフリー法が改正され、新たにマスタープラン制度ができたが、バリアフリー基本構想の策定は、なかなか進んでいない。

全国でも策定率が17%ぐらいしかなく、ハードルが高いのであれば、もう少し全体の網掛けだけを考える考え方だけを示したほうがいいのではないかと、ということで、マスタープラン制度ができた。

マスタープラン制度策定自治体の目標は300となっている。都道府県の立場も明記され、積極的に関与することになっている。

策定する主体は、市町村だが、境界などは交通事業者がスムーズに連携をするなど、今回の制度の中で図るということになっている。

マスタープランの作成費に対して上限2分の1、上限500万の経費を助成する制度もできたので、全国の市町村に対する策定の促進要請が県にも来ているのではないかと思う。

12月上旬に埼玉運輸支局の主催によるバリアフリーのネットワーク会議に、今年は例年より多い7団体ぐらいの出席があったので、バリアフリー法改正に対して市町村の動きがあるように思うがどうか。

○事務局（都市計画課）

埼玉県内の市町村における策定率が低いということは承知しており、今回は市町村に積極的に説明会に参加をしてもらえるよう連絡をした。

今後の動向としては、今のところ1市1町からの反応があったという状況である。

○高橋会長

マスタープランと基本構想のマニュアル、ガイドラインの見直しを国土交通省でやっており、その座長を務めている。埼玉県でも頑張ってもらってやっていただきたいと思っているので、県のバックアップをよろしくお願いをしたい。私も必要なら全面的に応援したい。

<公共交通におけるバリアフリーの取組について>

○河原田委員

この取組について、進捗状況が視覚で確認できるような方法はないか。

年度計画ではなく、短期計画、現在この段階だということが分かれば、予算

化にも反映でき、それが県政のワンランクアップにつながると思う。

○高橋会長

県のホームページで、公開されているか。

○事務局（交通政策課）

ホームドアの整備は、5カ年計画に位置づけられており、平成33年度までに、33駅が目標であるということがホームページに公開されている。

ホームドアの整備の進捗は、29年度末で、埼玉高速鉄道に7駅、つくばエクスプレスに2駅、東武東上線については和光市駅と川越駅、JRは、京浜東北線のさいたま新都心駅、浦和駅、この13駅が整備済みとなっている。

今年度、ホームドア整備に着手している駅は10駅あり、JR京浜東北線の南浦和駅は、2月23日に上りホームで稼働予定となっている。東武東上線の朝霞駅は、3月23日に上りホームで稼働を予定しているという状況である。

ホームドアの整備状況については、県の交通政策課のホームページに掲載している。

○高橋会長

国全体は国土交通省で分かるので、県で鉄道、バス、タクシーに対して支援しているものは、誰の目から見ても分かるようにして、整備等の進捗状況を図った方がいいというのが、河原田委員の御発言の趣旨だと思うので、検討をお願いをしたい。

駅の段差解消駅について現状値が98.3%とあるが、これはバリアフリー法の改正の前の数字、ワンルートで98.3%か。

○交通政策課

ワンルートである。

○高橋会長

基準が変わり、今度はワンルートではなくて、それぞれの改札口から、各ホームまでバリアフリー化されなければいけないことになっているので、この実績が大幅に変わってくる可能性がある。

私から質問で、UDタクシーと福祉タクシーの157台の補助の内訳はどうか。

#### ○交通政策課

補助の内訳だが、157台のうち9台が福祉タクシー、残りの148台がUDタクシーとなっている。

#### ○高橋会長

マスコミ等で評判になっているが、乗るのに20分も30分も時間がかかるということもあるようなので、年度末までには改良型が出るようである。自動車会社でも講習会の実施について公表されている。

練習をすれば3分で乗れるようになるという改良型のジャパントクシーが、オリンピック・パラリンピックに向けて販売される予定であり、少し状況は変わるのではないか。

UDというのは、全部、誰もが乗れるということではなく、できる限り多くの人が利用できるということで、乗れない人たちがいる。そのことを、自動車会社などが利用者に説明する責任があると思う。そのような議論を国でしているところである。

それでは西野委員。

#### ○西野委員

一点目は、バスについて、ノンステップバスなどの物理的な導入については資料にあるが、そのほか何かソフト面での対応とか、使いやすさを促進するような取組などがあったら、教えてほしい。

というのも、例えばノンステップバスがあっても、「事前に電話して、このバスに乗りますよと言ってくれないと、なかなかサポートできないですよ」、「バスの時間の都合があるので」ということをバス事業者から言われたりすることもあると聞く。バスそのものの導入と合わせて、ソフト的な対策として実施しているものがあれば教えてほしい。

もう一点は、UDタクシーが157台と記載されているが、埼玉県内にある全何台のタクシーのうち、UDタクシーが157台なのか、分かれば教えてほしい。

#### ○交通政策課

県では事業者に対して、ノンステップバスの導入に対しての補助は実施しているが、ソフト面での対策は特に実施していない。

タクシーについては、県内のタクシー台数は、約6,000台である。県では、平成30年度から32年度までに約400台分導入の補助を予定しており、

事業者独自の購入等も合わせると、6,000台の約1割を導入の目標としている。

○高橋会長

県のバス協会が独自に研修や講習を定期的に行っていると思う。バス事業としては、全国的に動いており、タクシーの講習や、鉄道の声掛け運動なども同様である。

特にバス協会は、かなり動いているのではないかと思う。

○金川委員

研修や講習は、各事業者で実施していただくものとなっている。協会として総合的に実施しているものはないが、各事業者は接客接客研修を含め、乗務員教育を必ず実施している。

最近では、運転手の高齢化や若者の車離れにより、大型二種免許の保有者が前年に比べて2万人以上減り、バスの運転手不足が大きく顕在化してきている。これはバスだけでなくトラックや、タクシーにおいても運転手不足が、かなり大きな問題となってきている。

運転手不足の中でも、バス協会としては、ノンステップバスの導入や、ソフト面では各事業者へのいろいろな情報提供、補助制度などを実施して、積極的に運転手確保に取り組んでいる。

○高橋会長

各事業者がいろいろと取り組んでいるということだが、できれば協会の立場での統一的な視点も必要かと思うので、よろしくお願ひしたい。

○河原田委員

タクシーのことで、そもそも県が補助金を出して整備しているのに、乗車拒否するというのはどうかと思う。補助金を出す県の姿勢としても、当然厳しくすべきだと思う。

○交通政策課

乗車拒否の関係等については、国からも昨年11月に、事業者へ通知が出ている。正当な理由なく、乗降を拒否するということは、道路運送法に抵触、違反することでもあるので、県でも適切な指導をしていきたい。

#### ○笠原委員

UDタクシーのことで、補助金を使って購入されたタクシーは、乗る側からすると、ある程度講習を受けたり、資格を受けているのが前提というような気がする。これからオリンピック・パラリンピックなどもあり、海外の方が乗られたりすることもあると思う。

そのような中で、県からも事業者に対して、ここまでは研修を実施してほしいなどと、伝えてもらえると、不安だなと思いつながら乗る方も安心だと思いません。

タクシーの運転手さんは一生懸命やってくださっているし、そして補助金という制度も確立されているので、乗る方が気持ちよく、楽しい時間を過ごせて、安全な時間を過ごせるように、県でも協力してもらえるとありがたい。

#### ○高橋会長

タクシー業界も一生懸命定期的に研修会をやっているが、現場のタクシーの運転手さんが、素通りしてしまうということが頻繁に起きているという状況を聞いている。

ユーザーにとって、UDタクシーは本当に利用できるのかというような疑問が多く出てきている状況だが、改良型が間もなく出される予定である。

#### ○國松委員

福祉タクシーはよく見るが、UDタクシーはあまり見たことがない。UDタクシーは、横からリフトか、スロープなどが出るのか。これは電動車いすでも使えるのか。

#### ○高橋会長

通常の日本の電動車いすは、だいたい幅が広くても640ぐらい、奥行きが足のつま先まで入れると110ぐらいの場合があるが、中には少しリクライニングしているようなシートの方だと、乗りにくかったりする場合があるようだ。

一番大きいのは構造の問題で、特にスロープの扱いについて運転手が慣れていないことが大きい。また、5ナンバーで、やや小型なので利用しにくい。

それから正面を向いて乗らせるようにするのが難しい。

構造をできる限り簡略化していこうと、自動車会社でも取り組んでいるところである。

---

---

## (2) バリアフリー法関連法令の改正に伴う規則の一部改正について

---

---

### (事務局説明)

○高橋会長

補足として、資料2-2の「乗り継ぎルートのバリアフリー化を義務づける」というのは、これは最近裁判沙汰になった件があり、法も動かしたという経緯である。各事業者間の連携も法令の改正の中に入った。

また、エレベーターのかごの目安については、旅客施設のガイドラインが、ホームページ等で確認できる。

かごの大きさについては、非常に難しい部分であるが、1台11人乗りで作った後、もう1基は別のサイズのを付けるというようなことを交通事業者が少しずつし始めている。

客室基準については、今年の9月から車いす使用者用客室の設置基準が、客室総数の1%以上設置するという基準が施行される。すでに国土交通省では、ホテル業界に対してオリンピック・パラリンピックを見据えて、昨年10月の下旬の時点で説明をしており、設計に入る前に方向性を周知して車いす使用者用客室の確保を促している。

東京都は、オリンピック・パラリンピックの主催都市なので、1%では少ないだろうという感覚もあり、一般客室のバリアフリー化に踏み切った。国は2000平方メートル以上で車いす使用者用客室を設置するということだが、東京都は1000平方メートル以上のホテル等に対して一般客室のものを全てバリアフリー化するという。

一般的には、車いす使用者用客室として国際的に標準と定められているのは、浴室の出入り口80センチ以上、客室の出入り口80センチ以上である。

これは、小さなホテルの一般客室では、なかなか取れる幅ではないので、簡易の電動車いす使用者や自走の車いす使用者が利用できる幅として、浴室とトイレの出入口幅を70センチ、通路幅はもともと70センチだったが、意見が出て、通路幅は明記せず、客室の出入口幅は80センチとした、建築物バリアフリー条例の改正案を議会に提出する。

それが成立すれば、小型でコンパクトな車いすであれば、一般客室でもかなり利用できるようになるのではないかと。

国の設計標準も合わせて、バリアフリー法改正に伴って改正案を出している。国土交通省でパブリックコメントを募集していると思うので、確認をしてみて

ほしい。

○國松委員

改正の内容で、ルート複数化になったのでよかったと思った。エレベーターも大型化だけではなく複数化も入った。

要するに、いままで一つだけで、だいぶ遠くのほうにあって、なかなか大変だというのがあったので、その複数化が目標だった。

○高橋会長

いままでは、とにかく一つの駅に、1カ所の移動円滑化経路があればよいということだった。それではおかしいということと、一日の乗降客数に応じて、複数ないと利用に支障が生じるのではないかとということで、今回の改正になった。

都心の場合は、いまオリ・パラを迎えて、だいぶ変わりつつあるが、全国的にも主要都市や、大きな都市でも複数化をしてできる限りスムーズに円滑に利用できるようにすることをガイドラインに示している

トイレの基準も変わっているが、県では今回変えていない。

○事務局（福祉政策課）

トイレについては、国の基準と県の基準は異なっており、すでに県の基準では、多機能トイレの設置とオストメイトの設置とは別になっているので、今回は改正していない。

○高橋会長

みんなのトイレとして、何でもそこにいれてしまうという傾向がある。

最近ではトランスジェンダーの方々の対応もあり、多機能トイレにレインボーマークを付けたりしているものもある。また、利用者が重なることになり、本当に広いスペースを必要とする人が、待たなくてはいけない。

一般的に今までは、多機能トイレは、幼児用のベビーカー利用者の方との利用が重なるという問題を避ける方針を取ってきたが、さまざま人権の問題が出てきて、その人たちのトイレをどう提供するかということになってきている。少しずつトイレ関係のガイドライン変わってきているので、埼玉県でも次の機会には、ぜひ検討の遡上に入れてもらえればありがたいと思う。

---

---

### (3) 障害者用駐車場の青色塗装の推進について

---

---

#### (事務局説明)

○高橋会長

これまで進めてきたものを、さらに強化をしていくということ。さまざまな広報活動も含めて、さらに強化していくということである。また障害者使用施設の職域拡大を目指していきたいという事。

○笠原委員

駐車場の青色塗装について、例えば補助金などはあるか。

説明のように、ボランティアや学生、福祉の関係の方などが参加するものは、その人たちの気持ちが色々なところに伝わっていくと思うので良いが、青色塗装の補助金があると良いと思うが、いまの現状としてどうか。

○事務局（福祉政策課）

補助金はない。県としては、より県民の心のバリアフリーを進めるため、障害者、学生やボランティアなど多くの人々と共に塗装を行うという仕組みのほうを検討したところである。

○笠原委員

秩父などは近くに大学などもなく、そういうところでも、補助金があったりすると、塗装してみたいという方も中にはいると思う。

○高橋会長

市町村で補助を出しているところはないか。

○事務局

調査はしていない。

《終》