

## 審議会での御意見の概要

### ●公共的施設の種類及び整備基準の改正について

#### ○委員

資料3、3番において、県の基準「面積 1.83 平方メートル以上」を「幅 140 センチメートル以上」に改正することにより大きな支障はないか。

#### ○事務局

交通バリアフリー法では、幅 140 センチメートルという規定、ハートビル法では、面積 1.83 平方メートルという規定だったので、交通バリアフリー法とハートビル法を統合・拡充させる際に、幅という規定に統一した。

#### ○委員

事実関係はそうだが、それで問題がないか。

#### ○事務局

昇降機の基準は建物規模により三段階で基準があり、まず規模に関係なく、出入り口の幅が 80 センチ以上、かごの奥行き 135 センチ以上。面積 1000 m<sup>2</sup>以上は、音声案内の設置等、2000 m<sup>2</sup>以上は、かごの面積 1.83 m<sup>2</sup>以上。このかごの面積の表現を今回の改正で、幅 140 センチ以上に変更するもの。このことから、かごの幅 140 センチ×かごの奥行き 135 センチ=1.89 m<sup>2</sup>となるので支障はないと考えている。

#### ○委員

別紙1の公共車両等には福祉タクシーと表現されているが、努力義務がかかるのはタクシー車両全体でその結果として福祉タクシーがでてくると解釈しているが、いかがか。また、規則では福祉タクシーをどのように規定されるか。

#### ○事務局

規則の中では、福祉タクシーは道路運送法に掲げる一般乗用旅客運送事業の用に供する自動車の中で、座席が回転すること等により障がい者の方が円滑に車内に乗り込むことができるものと規定する。

#### ○委員

タクシー車両全体に努力義務が課されるという解釈でよろしいか。

#### ○事務局

一般乗用旅客自動車運送事業の用に供する自動車をさらに限定した書き方になっているので、一般のタクシーすべてを対象にするという考え方にはならないと考えている。

#### ○委員

どのような努力義務か。

○事務局

具体的な整備基準はないが、安全かつ円滑に利用できるように整備するという努力義務である。

○委員

福祉車両そのものが、タクシー車両の中でバリアフリー化されていると認識しているので、国のバリアフリー法もタクシー車両そのものに努力義務を課して、その結果として福祉タクシーがある。福祉タクシーに努力義務というのが分かりかねる。

○事務局

定義上、国の基準にはそのように書いてあるので県の規則も同じように規定したい。

○委員

公共用歩廊というのが分かりにくいので、補足説明をお願いしたい。

資料3の3ページで蛍光灯や水銀ランプの光源の規定をやめ、光量についてはルクスの規定を残すとなっている。LEDはルーベンスという値になると思うので、この規定はやめたほうがいいのではないかと。

○事務局

公共用歩廊とは、都会でいうとビルと駅を結ぶ通路を造って人が専ら歩く歩道のこと。

光源についてはLED等があるが、明るさの基準、目安というところである程度具体的な数値を示したいので残している。この明るさの規定は、国のガイドラインに別途定められている。

○委員

資料3の1番便所のこと。男子用の小便器のことが書いてあるが、団体で出かけるときに、洋式トイレが少ないことやトイレがないため外出を断念することがあると聞いている。これは、トイレが設置されていることや洋式トイレが設置されていることを前提として規定してあるか。

○事務局

今回お配りした資料は、改正部分だけを抜き出しており、洋式便所は規則上は腰掛け便座としており、別途規定がある。資料5の別表2で具体的な整備基準を定めており、1建築物の中に4便所の規定がある。(ア)が車いす用のトイレ、(イ)が腰掛け便座及び手すり等を配置することになっている。

○委員

別紙1の特定道路は、幅員15メートル以上の建築基準法でいう容積率に関していう道路という理解でよいか。

○事務局

特定道路は、建築基準法で定まっているものではなく、多数の高齢者、障がい者の方の移動が通常徒歩で行われる道路で国土交通大臣が路線を指定した道路となっている。具体的には、松江市と出雲市の一部の地域を指定

しており、松江市は南北でいうと、南は9号線、北は城山北公園線、東西でいうと、東はくにびき大橋、西は宍道湖大橋、この中の幹線の道路を指定している。

#### ○委員

全体的に厳しい方の基準に持って行くという考え方は理解できるが、近年福祉施設が非常に多くなってきており、小さな福祉施設をつくる時に敷地内通路160センチを確保するのが難しい時がある。建物の規模に応じて、通路の幅を120センチ、160センチにしていくべきであり、すべてを厳しい方にもっていくのは間違いではないかと思う。

#### ○事務局

資料3に記載しているが、規模の大きなものは160センチという規定になっており、小規模なものにも160センチを求めているものではない。

#### ○委員

地下横断のことだが、近年地下道での事故が多発しているということと、特に屈折した場合は死角になるためそういうことが起きるが、今回規則の中でカメラのことが載っていないので、新しく工事をされる場合、もしくは改装される場合は、そういうことを考慮して地下道を安全に通行ができるように配慮していただければと思う。

#### ○事務局

警察の協力を得ながらということになると思うが、規則そのものに盛り込むのは難しいと思うので、具体的な整備マニュアルでそのようなことが盛り込めるかどうか検討していきたい。

### ●その他

#### ○委員

特にお年寄りの方々、障がい者の方々が暮らしやすいようにハード面の整備について議論いただいて、もう片方で高齢者、障がい者の方々が安心して街に出かけることができないということが大きな問題となっている。そういう中で昨年から県の委託事業で「あいサポート運動」というものを進めており、これはソフト面で身体障がい、知的障がい、精神障がい等々でなかなか社会に出にくいの方々について、障がい者の方について理解をしましょう、さらには気軽にお手伝いしましょうというソフト面での啓発運動。福祉関係者だけでなく、今後企業の皆様、小学校に広めていく必要があるかと思っている。この条例にあわせて、ソフト面の推進も行っていただければと思う。

#### ○事務局

今日はひとにやさしいまちづくり条例関連規則の提案をさせていただいたところだが、これはハード整備に関すること。ハード整備だけでは、不十分であると思っている。ソフトの施策というのも併せてないと、例えばせっかく視覚障がい者用の点字ブロックが設置してあってもその上に何か障害物が放置されていたり、デパートなどの障がい者用の駐車スペースに障がい者でない方が駐車されることなどがあると何のために整備したのかとな

ってしまう。障がい者に対する理解を県民運動として確実に進めていかなければならないと考えている。昨年の4月から「あいサポート運動」というものに取り組んでいる。1年半ちょっと過ぎ、今、あいサポーターに登録していただいた方約7,000人、協力の企業・団体が約30団体で徐々に増えてきており、着実に一步一步進めていきたいと思っている。県も企業や団体などへの呼びかけを今後とも引き続き努力していきたいと思う。

#### ○委員

ソフトあってのハードで、ソフトがない限りハードはできないと思う。結局最後は人と人とのつながりしかない。障がい者、お年寄り、子どもさん、ひとりひとりが自ら意思表示をするとともに、一般の方々がそれを受け入れていかなければならない。確か20年ぐらい前に福祉教育ということで、読本を配り教育をしていただいたという経緯がある。地道な中で繰り返し教えていただくと良い方向になるのではないかとということと、ハードはソフトができれば必要のないものもあると思う。そういう面も含めて、ソフト面でもう少し御尽力いただきたいと思う。

#### ○委員

学校の校庭が使えなかったり、なかなか松江市内に公園がなかったりで、子どもたちが遊ぶ場で安心して出かけられる公園のようなものがあれば、一般の人に分かりやすく情報提供があればいいと思う。

#### ○委員

観光客に優しい取り組みとして、急に雨が降ったときのために傘の貸出を始めたが、なかなか返ってこないの  
で傘を置く場所が段々と限られてきているという事情もあり、私たちの思いが伝わらないこともあると勉強している。

道路を歩いていて一番思うのは、段差があって、お年寄りとか小さいお子さんを連れた方には歩きにくいんじゃないかということは日頃感じている。小さな事かもしれないが、ひとにやさしいまちづくりに関係することだ  
と思う。

#### ○事務局

バリアフリーというと、心のバリアフリーも話題に出たように幅広い分野がある。観光面のバリアフリーも指摘されているし、最近では、インターネットでなるべく視覚障がい者が見やすい、探しやすいというようなテーマもある。非常に幅広いテーマであり、障がい福祉課だけでできる事柄ではない部分もあるので、県庁の中で関係課あるいは市町村と緊密な連携をとりながら進めていきたい。