

練馬区地域福祉計画推進委員会  
第5期第2回福祉のまちづくり部会

- 1 日時 令和5年10月27日（金）午後6時00分～午後8時00分
- 2 場所 練馬区役所本庁舎地下1階 多目的会議室
- 3 出席者 【部会員】  
青木部会員、岩澤部会員、植田部会員、岡崎部会員、鴨治部会員、  
篠原部会員、千葉部会員、中島部会員、福山部会員、増淵部会員、  
的野部会員、宗形部会員、山崎部会員 （以上13名）  
【区出席者】  
福祉部管理課長、交通企画課長、土木部計画係長
- 4 公開の可否 公開
- 5 傍聴者 なし
- 6 議題
  - (1) 鉄道事業者における取組について
  - (2) 福祉のまちづくり推進に向けた現状等について
  - (3) その他

○部会長 それでは、定刻になりましたので、これより、練馬区地域福祉計画推進委員会第5期第2回福祉のまちづくり部会を開催したいと思います。

本日は、午後6時に、お集まりいただきましてありがとうございます。午後8時には終了する予定であります。本日も皆様の意見をいただきながら、よりよい練馬になるように少しずつ前に進められたらと思いますので、どうぞよろしくお願ひします。

それでは、まず、事務局から部会員の出席の状況と、この会議の情報公開と傍聴について、御説明をお願いします。

○事務局 事務局です。

本日の部会の出席状況について御報告をさせていただきます。

現在13名の部会員の皆様に御出席をいただきまして、熊谷部会員が遅参されている状態になっております。轡田部会員からは欠席の御連絡をいただいております。

また、本日の会議は公開となっております。現在、傍聴の方はおりません。

会議の議事録につきましては、区のホームページに掲載させていただく予定です。記録がまとまり次第、部会員の皆様にお送りをさせていただきますので、お忙しいところ恐縮ですが、御確認のほどお願いいたします。

なお、会議の内容につきましては、記録のため録音をさせていただきますので、御了承ください。

以上です。

○部会長 ありがとうございます。

それでは、本日の議題に入る前に、資料の確認をお願いします。

○事務局

（事務局資料確認）

○部会長 ありがとうございます。

議事に移る前に、注意事項等につきまして、事務局からもう一度お願いします。

○事務局 事務局から1点注意事項です。

発言をなさる場合につきましては、現在どなたが発言されているのかが分かるように、発言の前に「何々です」という形でお名前を言ってから発言をしていただきますよう、よろしく願いいたします。

以上です。

○部会長 ありがとうございます。よろしく願いします。

そうしましたら、次第に基づきまして、早速、議事を進行したいと思います。

まず、鉄道事業者様の取組につきまして御説明をお願いしたいと思います。

今回、東京都の福祉保健基礎調査というものが5年ごとに行われているのですが、重点的に取り組むべき必要があるものとして、「公共交通施設や公共交通機関の整備」という回答が6割以上あり、駅のバリアフリーの整備というのはとても期待されているところでもあります。

去年、ニュースでも話題になりました鉄道駅バリアフリー料金制度の活用が期待されているところです。

今回の計画におきましても、そういった鉄道事業者様と一緒にバリアフリー化の取組というのはとても重要な課題となっております。

今回は区以外のバリアフリーの取組ですとか、今後の地域福祉計画の何か参考になるようなことを、皆様にも把握いただきながら進めていければということで、今回は部会員の鉄道事業者の皆様から、今までやってこられた取組ですとか、今後の取組などについて御紹介いただけることになりました。

1事業者様当たり15分程度と短い時間にはなりますが、御紹介と御説明をいただくことになっております。3事業者から御説明をお願いするのですが、質疑応答はまとめて最後をお願いしようと思っております。

それでは、まず、西武鉄道株式会社からお願いしてもよろしいでしょうか。資料が1-1となります。よろしく願いします。

○部会員 西武鉄道です。当社の取組みにつきまして、お手元に配布の2022年8月4日「鉄道駅バリアフリー料金制度を活用し、バリアフリー設備の整備を着実に推進します」、令和5年5月11日「鉄道駅バリアフリーに関する整備計画（都内駅）」のリリースから抜粋して御説明させていただきます。

まず、当社における練馬区内駅の移動円滑化取組状況ですが、駅施設の段差対応、車椅子使用者の円滑な乗降、プラットホームの段差解消、視覚障害者誘導ブロックの設置、案内設備の設置、障害者対応便所の設置、障害者対応券売機の設置について、概ね整備が完了しております。なお、転落防止設備については、練馬駅でホームドアが整備されているほか、誘導タイルの設置が完了しているところについては、今後、誘導用ブロックのJIS規格対応を適宜進めてまいります。

次に、当社は、昨年度より鉄道駅バリアフリー料金制度を導入しており、2023年3月

より旅客運賃に一定の料金を加算させていただき、収受した料金をバリアフリー設備の整備費に充当しながら、整備を進めてまいります。

バリアフリー設備の整備に関する当社の取り組みですが、これまで1日あたりの御利用者数10万人以上の6駅22番線にホームドアを整備してまいりました。その他、1日あたりの御利用者数3千人以上の駅の段差解消やターミナル駅や他社線との乗換駅への運行情報提供設備の設置などを進めてまいりました。

ホームドアにつきましては、これまで整備を進めてきた1日あたりの御利用者数10万人以上の駅に加えて、10万人未満の駅についても整備を推進していきたいと考えております。今後、2030年度までに23駅62番線を整備し、既に整備した6駅22番線とあわせて28駅84番線の整備完了を目指しているところでございます。練馬区内の駅につきましては、既に練馬駅の整備が完了しており、今後、新桜台・中村橋・富士見台・練馬高野台・石神井公園の整備を進めていきたいと考えております。

最後に、当社といたしまして鉄道駅バリアフリー料金制度を活用し、バリアフリー設備の整備を着実に推進していきたいと考えておりますので、引き続き、御理解御協力のほど、よろしくお願いいたします。西武鉄道からの御説明は以上となります。

**○部会長** ありがとうございます。

続きまして、東京地下鉄株式会社からお願いできますでしょうか。

動画がありますので、しばらくお待ちいただけますか。資料が前面スクリーンに映し出されるので、少し電気を暗くさせていただきます。

お願いします。

**○部会員** 東京メトロでございます。よろしくお願いいたします。

東京メトロから視覚障害者向けナビゲーション「shikAI」について御説明させていただきます。

1ページをおめくりください。

2ページが目次になりますが、視覚障害者ナビゲーションシステム「shikAI」とは、開発・導入プロセス、今後の課題、この三つについて御説明させていただきます。

3ページになりますが、視覚障害者向けナビゲーション「shikAI」とはということで、視覚障害者の方の円滑な駅構内移動、電車への御乗車、混雑時におけるスムーズな移動を実現するために、駅構内の点字ブロックにQRコードを設置しまして、スマートフォンで読み取ることで、現在地から目的地までの正確な移動ルートを導き出しまして、音声で目的地まで御案内するアプリとなっております。

下にイメージ図がありますが、スマートフォンで点字ブロックをかざしまして、そうしますと何メートル先に行ってくださいですか、何メートル向こうに何がありますとか、そういった案内をしながら出口まで案内していく、または出口からホームまでの案内、そういったものになります。

1ページ、おめくりください。

それでは、動画も用意しておりますので、そちらを見ていただきたいと思います。画面は正面に大きく映るかと思えます。

（動画上映）

今、改札を通るところですね。ちょうど分岐するところの点字ブロックのところに読取

コードがついていまして、このようなコーナーのところで案内をしてくれるという形になります。間違えると、間違っていますという案内が出てくるシステムになってございます。

画面の下には載っていますけれども、この他に二つほど実証実験の動画がありますので、御興味のある方は見ていただければと思います。

5ページになります。

現在の導入状況でございますが、銀座線、千代田線、有楽町線、副都心線の10駅に対して、出口からホームまでの区間に点字ブロック「shikAI」を準備させていただいてございます。

こちらの駅で用意したというのは、ちょうど東京オリンピックに向けて、オリンピックの最寄り駅、それと視覚障害者の御利用が多いというのを抽出させていただいて、この10駅に展開をしてございます。

ちょうど今は、年末に向けて追加で10駅、メトロの中でも乗換えが難しいといわれるような駅に対しまして、乗換えルートの案内、出口までの案内ではなく、ホームから駅に行き、そこの駅で乗り換えて、また別の駅のホーム、それから改札口までといった「乗換えのルート」の「shikAI」をプラス10駅準備してございます。近くなりましたら、またメトロからリリースをさせていただきたいと思っております。

メトロ外の導入の箇所としましては、豊島区の東池袋と豊島区役所の連絡通路、それと中央図書館に「shikAI」をつけさせていただいております。

次のページですが、開発のきっかけということで、メトロの内部で、アクセラレータープログラムというのを毎年開催してございます。

こちらは、メトロと協力して、何かいいものができませんかといったものを公募しまして、幾つか公募があった中でプレゼンテーションしていただきまして、優秀なアイデアに対しメトロも費用を出して一緒に開発していこうと、そういったプログラムになります。

「shikAI」は、そういった2016年のプログラムで優秀な成績を修めてメトロと一緒に開発に至っているというような状況でございます。

7ページでございますが、実施に向けては実験を何回か繰り返してございます。最初は、辰巳駅であったり、新木場駅であったり、そういったところで何回か実証実験を行いました。利用者さんから利用に対しては問題ないというようなお話をいただきまして、先ほどの10駅に展開するといった形になったものでございます。

次のページが、2020年度にリリースした内容です。

メトロとして視覚障害者ナビゲーションシステム「shikAI」のサービスを本格始動しますといった案内をリリースしてございます。

9ページでございますが、今後の課題ということで、メトロとしては今、ユーザーの伸び悩みが苦しいなと思っております。現在、8月時点ですが、視覚障害者の登録数が387名ということで、できればもっと多くの方に使っていただきたいところではあるのですが、ついている場所が御利用されないような駅についているところもあり、それを反省して、今回、案内が難しい乗換えの駅につけた方がいいですよというようなアドバイスから、今回10駅を追加しているのですが、アカウント数が伸びるといいなと思っております。

あと、アプリの利用条件でございますが、当時は、介護士の訓練を受けたり、スキル確

認をしたり、そういう手順を踏まないと使えなかったのですけれども、今年の4月ぐらいから、iPhoneにはなりますが、ダウンロードして一般の方も使っていただけます。

もしよろしければ、ダウンロードしていただいて、こういうふうな感じなんだと試していただくと、「自分のところでも使えるのではないか」となるのではないかと思いますので、ぜひお試しくださいと思います。

あとは、駅から連携というところで、今、メトロの中では駅構内だけで終わってしまっているのですけれども、こういったものが家から行けるような形のサービスみたいなものができる、より一層いいのではないかなと思ってございます。

ANAさんから我々にも話が来るのですけれども、そういった家から駅、駅から空港、空港を飛んでまた向こう、そういった大きな計画もされていると聞いていますので、そういった展開も今後は期待できるのではないかなというふうに期待してございます。

あとは、視覚障害者の方や晴眼者の方への周知ということで、どうしてもスマホを使ってやるものですから、ながら歩きに見えてしまう、そういうふうに見られるのは嫌だというような方も結構いらっしゃって、その辺が、啓蒙活動、そういう方が使っているよというのを他の方も知っていただけるような周知が必要ではないかなと考えてございます。

以上で発表を終わりたいと思います。

**○部会長** ありがとうございます。

それでは、最後に東京都交通局からお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

**○部会員** 東京都交通局と申します。よろしくお願ひいたします。

資料が少し小さくてすみません。バリアフリー便利帳という、メトロさんと協賛で作っております便利帳です。各駅に置いてあります。それと、もう一つ、都営地下鉄で作っておりますバリアフリーガイドです。これは各駅に置いてあります。あまり部数がないのですが、こちらは、ホームページに載っている情報となっております。

交通局の取組ということで、一番分かりやすくまとめてあるのが、こちらのバリアフリーガイドという本がいいのかなということで、今日お持ちさせていただきました。

資料が小さくて大変恐縮ですが、これに沿って若干お話をさせていただきます。

4ページ目を開いていただくと、人にやさしい都営地下鉄というタイトルが書いてございます。ここに、いろいろな写真ですとか、バリアフリーの施設の写真、そういったものを載せております。

交通局では、バリアフリー化を進めるため、まずエレベーターのルートとしましては乗換駅を進めております。また、バリアフリーの複数化ということで、一駅につき、例えば大きな道路で分断されるようなところすとか、河川で分断されているようなところとか、そういったところは地上を歩いていると反対側にエレベーターで出られないような、そういうところがございますので、そういうところを重点的にやっというところで複数化にも取り組んでおります。

練馬区内ですと、光が丘駅で、今、区民センター側にエレベーターがあるかと思いますが、反対側の都道を挟んで南側に工事をさせていただいております。鋭意、工事を進めておりまして、これから掘削とかに入ってきますので、皆様方にいろいろと御協力を得ながら、何とか令和6年度の供用ということを目指して頑張っておりますので、御協力を願ひいたします。

それと、バリアフリーのトイレにつきましても、車椅子対応トイレということで、全駅に整備させていただいております。

また、券売機も、料金を入れるところ、コインを入れるところを低いところに設置することで、斜め型の使いやすいものを設置してございます。

また、ホームドアにつきましても、都営全線、全駅に、今年度中につきまします。11月には、押上駅を除きまして全駅にホームドアを設置します。押上駅につきましても、京成さんのエリアでもありますので時間は遅れますが、今年度中には全駅にホームドアがつくという状況となっております。

つぎに、駅構内の施設関係ですと、触知案内板も各駅についてございます。

あと、ここには載っていないのですが、ホームと車両との隙間や段差の解消に向けて取り組んでございます。車両の中で車椅子の方が乗り降りするような場所につきましても、一番近い乗降口に固定式のスロープをつけまして、少しでも乗り入れやすいように改善を図ってございます。

あと、バリアフリーのトイレも、できる限り広いものをつけようということで取り組んでおります。ただ、どうしても、地下なので限られた空間の中で施工しなければならず、なかなか難しい面もあるのですが、オストメイトつきの洗浄機がついた設備の整備やいろいろな施設の改善に取り組んでございます。

あと、これはありきたりのことですがけれども、改札口も、ワイドラッチといたしまして、少し幅の広い、90センチの以上の幅のあるラッチをつけて、大きなお荷物を持った方も移動しやすいような対応ができるように取組をしてございます。

車両については、6ページの上に車両の中の話を書かせてございます。

駅だけではなくて車両のバリアフリー化ということにも取り組んでございます。

車椅子を御利用の方、またはベビーカーを御利用の方、また大きなお荷物をお持ちの方が御利用しやすいように、フリースペースを全ての列車に配置してございます。1編成1車両、1編成につき2か所は最低限そういったフリースペースを設けてございます。

また、大江戸線の一部の新型車両につきましても、2か所のフリースペースを子育て応援スペースとしまして、ここに写真を載せておりますが、トーマスなどお子様が喜ぶようなものをラッピングして配置してございます。

あと、優先席については、全ての車両に優先席を設置してございます。

また、車内の点字シールということで、この取組も、当然のことですが、全車両の各ドアに点字シールを貼ってございます。

また、全車両に低い吊り手を設置してございます。

また、さらなる取組としまして、新車両では、座席の間に、最近、黄色いカーブのついた柔らかい手すりがついているかと思いますが、そういったものを設置していくように取り組んでございます。

次の7ページを御覧ください。モニターは、今は当然ですがけれども、車内液晶モニターというものもつけて用意してございます。

あと、AEDにつきましても、全駅に設置してございます。

あと、ここには載せていないのですが、ヘルプマークというのがあります。ヘルプマークは、外見上は分からなくても、援助が必要な方がつけていただくというものもあります。

そのマークがどこに置いてあるかというのと、各駅に配布させていただいています。

平成24年10月頃から大江戸線全駅で配布できるように置いてございます。今は、全ての駅に置いてありますので、もし御利用であれば駅に行ってくださいばと思っております。

あと、それ以降のページについては、なかなか分かりづらいかと思うのですけれども、各駅にどういうバリアフリー施設があって、エレベーターが地上までどこのルートを使っているかというルート図も載せています。

このガイドは、あくまでも乗換駅を中心に載せてございまして、全駅を載せると106駅あるので、膨大なものになって携帯できなくなってしまいますので、代表的な乗換えの駅を載せています。

ただ、ホームページ等には、全ての駅が、こういった形式で、赤線で書いてあるところが地上まで行けるルートなど、分かりやすいように載せてございます。

また、逐次、これをチェックしまして、更新しておりますので、細かいことをいえば、エスカレーターの手前に階段があれば、そういった階段も載せるように修正するなど、改善してございます。

そういった情報も、ホームページに載せておりますので、移動の際は御確認いただくと幸いかなと思っております。

あと、こちらのメトロさんと協賛で作っておりますバリアフリー便利帳ですが、開いてもらって、5ページ、6ページ、この辺りを見ていただくと、どういうバリアフリー施設があるかということをもとめて書いてございます。

7ページ、8ページも、こういったものがありますよということで、ほぼほぼメトロさんと同じものを設置してございますので、ここに該当するようなものは各駅に置いてございます。

これも非常に小さくて分かりづらいのですが、細部にわたって書いています。ホームページを見ていただくと大きくなりますので、ぜひ行くところが分からないような場所であれば、現地に行って、いろいろ駅の方に聞けば分かるのですが、事前に御活用いただけると、より効率的に移動できるのかなということで作らせていただいております。

簡単ですが、私からは以上でございます。

**○部会長** ありがとうございます。

20年以上前に交通バリアフリー法ができてからというもの、本当に目まぐるしい御苦労もあったことかと思えます。すばらしく変わってきたと思えます。

そうしましたら、3社の皆様からの御報告が終わりましたので、まとめて御質問ですとか御意見ですとか、いろいろと情報交換したいと思っておりますので、どうでしょうか。

**○部会員** ただいま説明いただいた子育て応援スペースは、非常にうれしく思いますが、実を言うと、僕が不勉強なのか何なのか分からないのですけれども、こうしたものがあるというのを全く知りませんでした。

私どもは、子ども、子育て家庭支援を行っている団体ですので、ぜひ応援させていただきたいし、宣伝させていただきたいと思うのですが、もしよろしければ、こういったものも、簡単なパンフレットとか、大きなチラシが1枚あれば、全区的にもそういった活動をされている方がいらっしゃいますので、区を通じて、いただくと非常にありがたいと思えます。

あと2点ほどありまして、まず1点目は、ホームページ上の時刻表などに、このスペースのある車両が何時に充当されているのかというのが、なかなか難しいでしょうけれども表示できるといいのかなと思いました。

あと2点目が、評判はいかがですかというところをお伺いしたいというところです。

**○部会長** ありがとうございます。

東京都交通局からよろしいですか。お願いします。

**○部会員** 私も、車両に関しては専門ではないのですが、多分、お子様にはかなり好評なのかなと思います。

ただ、その車両がいつ来るかとか、そういう情報がホームページの中にあるのかどうか、不勉強で、その辺は、また後日に答えさせていただいてもよろしいですかね。

今のシステムであれば、できなくはないと思うのです。多分、西武さんはそういうものを行っているかと思いますが、そこは後で回答させていただきます。

また、どういうアピールをしているかというのも、電車部の営業課でもやっていますので、そこはまた事務局を通じてお伝えさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

**○部会長** 時刻表のことですか、評判のことはいかがでしょうか。

**○部会員** 評判も含めて、後日回答させていただければと思います。

**○部会長** ありがとうございます。

他にも、メトロさんですか、西武鉄道さんですか、子育て応援のラッピングというのは、いかがでしょうか。

**○部会員** 私も情報がなくて答えられないので、申し訳ありません。

**○部会長** すみません。振ってしまって。

西武鉄道はいかがでしょうか。

**○部会員** 西武鉄道です。当社では、西武線アプリを導入しており、アプリで時刻表が見られるほか、どの電車がどこを走っているのか、確認できるようになっています。

ぜひ、御活用いただければと存じます。

**○部会長** ありがとうございます。

その他にも、子育て110番という、トーマスを使っているのがありますね。

私も、子育ての団体でそういった活動していたのですがけれども、ねり丸が、例えばバスにラッピングされている。ただ、そのねり丸はいつ来るか分からないから見られたらラッキーみたいな、子どもとしては、そういうねり丸探しみみたいなものだったり、その電車が来たら楽しいなというような、いつ来るかねという楽しみもあるかもしれないですね。

**○部会員** もう1個追加で、この時刻表とかに関してですけれども、子育て家庭だけではなくて、障害者の方にも有効です。私も以前、ボランティアをしたことがあるので、よく分かりますが、何時の電車に、どういう広いスペースがあるか、非常に気にされて計画的にお出かけされる方が多いので、その辺が分かりやすく、各社さんが努力されていると非常によろしいかと思います。子育て家庭に限らず、障害者の皆さんも使いやすいように、そういった表示が比較的容易に見られるように御努力いただくとありがたいと思います。

**○部会長** よろしいですか。ありがとうございます。

他に御質問はいかがでしょうか。



お願いします。

**○部会員** 西武鉄道と東京メトロ、東京都交通局の皆さんにお願いがあります。

ふだん私は、西武鉄道とメトロを利用しております。電車で人身事故があった場合に、急遽電車が止まる場合があります。駅にある電光掲示板に、例えば練馬駅で7時30分に来る予定の急行という電光掲示板が表示されたとき、もし事故が起きたときにはそれが消えてしまいます。私はどうやって、どの電車に乗っていいかが分からなくなります。

大江戸線の練馬駅の場合には、駅の上に今どこで電車が止まっているという情報が提示されます。しかし、西武線の場合には、緊急の場合には掲示されないのです、その辺の対応をよろしく願いいたします。

**○部会長** ありがとうございます。先日、知的障害の方がこの間、急に電車の時刻が変更になっていつもと違う電車が来て、「恐いです、恐いです、どうしたらいいのでしょうか。」みたいに行っている方がいらっしゃって、私は近くにいたのでお声かけてできたのですが、その辺も課題かもしれないですね。

では、西武鉄道さんから順番に、皆様一言ずつよろしいでしょうか。

**○部会員** 西武鉄道です。御意見いただきましてありがとうございます。

確におっしゃられるとおり、人身事故等でダイヤが乱れた場合において、復旧時刻がみえない中で不確定な情報をお伝えすることはお客さまの混乱が生じる可能性があるため難しいところです。貴重な意見として承ります。

**○部会長** ありがとうございます。

東京メトロさんはいかがでしょう。

**○部会員** 東京メトロでございます。

私自身も、メトロの掲示板といったものが、事故があったときにどういう情報を流しているかというのを考えてみると、よく分かっていなくて、どういった細かいところまで情報を流しているのか正直分からないので答えられないのですが、メトロも、朝のラッシュ時ですと、ほぼ毎日のように遅れてしまっている状況の中で、どこまで細かい情報を出せるのかというのは問題になっているのではないかと思います。

こちら社内に持ち帰って、どこまでこういう掲示などができるかどうか検討していきたいと思います。

以上です。

**○部会長** ありがとうございます。

東京都交通局さんはいかがでしょう。

**○部会員** 私も、大江戸線は毎日使っているのですが、各駅のどこに電車が来ているかというのは、何となくサインの中で分かると思います。ただ、その電車がいつ来るのかというのは、その情報までは入っていないのかなと。

改札のところ列車運行表示板というのがありますので、そちらを見ていただくと、何分遅れとか、そういうものが詳しく出ているのかなと。

それと合わせて、駅員がいます。駅員は全ての情報が入っていますので、そういった方々に分からないところは聞いていただくのが、一番正確な情報が入るのかなと思います。

ぜひ、駅員に遠慮なく聞いていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○部会員 駅の事務室に筆談ボードみたいなものが用意されていれば、とても助かります。

○部会長 ありがとうございます。

よろしいですか。では、西武鉄道さん。

○部会員 西武鉄道です。交通局様からお話がありましたとおり、情報でいえば、駅係員が正確な情報を認識していると思います。そういった際は、気兼ねなくお声がけをいただき、御確認ください。

○部会長 ありがとうございます。

各駅で筆談ボードですとか、筆記の用意はされているのですか。

事務局からどうぞ。

○事務局 事務局になります。

練馬区のアクセスルートという取組で、駅と公共施設を結ぶ経路のバリアフリー化を進めさせていただいている中で、各駅を見させていただいております。

西武鉄道さんにつきましては、ほぼ全駅に筆談ボードを置いてあって、駅の改札のところに「筆談器がありますよ」というような記載があるかなと思います。

大江戸線の光が丘駅とかにも、テプラテープで表示が小さい場合もあったのですが、  
「筆談器あります」という案内がありました。小竹向原駅でもお見かけをしたことがありますので、ほぼほぼ駅の改札のところには筆談器、筆談ボードのようなものが備えられているのではないかなと思っております。

以上です。

○部会長 補足をありがとうございます。

よろしいでしょうか。

○部会員 ありがとうございます。

○部会長 ありがとうございます。

何よりも、知的障害の方にしても、発達障害のある方にしても、今、何が起きているのかが分からないことが一番不安かと思っておりますので、その辺り、サービス介助士さんのマークがあるぐらいですので、気軽に問合せというか、どうしているのかが聞けるような状況であるといいなと思っております。ありがとうございます。

○部会員 東京地下鉄さんの視覚障害者向けのナビゲーションを拝見させていただいて、ありがとうございます。

一つ実感として、ダウンロード率がどうだという話も聞かせていただきましたけれども、日頃、様々な高齢者の方々とお話をさせていただきながら、高齢者の方々の多くが視覚の障害や認知機能の障害など、様々な障害をお持ちでいらっしゃいます。

先日も練馬区で、これから70代、80代の方々がスマホにアプリケーションをダウンロードして生活に役立てるといふ企画を伺っているところなのです。高齢者の方々もどんどんスマホを使って生活されています。視覚障害者という障害の分類にとらわれず、高齢者の方々に広く、このアプリケーションがとても役立つのではないかというふうにお話を聞かせていただきました。

ぜひ、障害分類にとらわれず、障害がなくても、障害があっても、便利なこういう機能があれば、地域の中に、仮に私であったとしても使ってみたい。今日も午前中、大手町の地下通路をいろいろ歩いていたら本当に変わってしまって、地下通路を迷っております、

使ってみたいというふうにも、渋谷の地下ももう本当に迷路みたいになってしまって、でするので、ぜひ分類にとらわれず、普及や周知活動をしていただければ、もっと広がるし、よりバージョンアップしていただけるのではないかなというのが1点。

もう一つ、このハイテクのこと以前に、14年前と9年前ですけれども、デュッセルドルフで毎年のようにある福祉用具の機器展に行きまして、ヨーロッパの交通公共機関のサインがすごくシンプルで分かりやすい、工夫をされているものがたくさんあるというふうにも実感しております。

公共交通機関の皆様が、海外などの事例を参考にしながら、できること、できないことは物理的にいろいろあると思うのですけれども、そういうものも参考にしているというようなことを、ぜひ、このような年度報告とか、バリアフリーの報告のときなどに教えていただければ、いろいろな世界各地のバリアフリーの事例を見ていらっしゃるのだなというのが私たちにも分かると思いますので、ぜひ広報、周知などで、そういう世界のいろいろなバリアフリーの情報なども、もしお持ちでしたら伝えていただければありがたいと思います。よろしく願いいたします。

**○部会長** ありがとうございます。

それでは、最初にメトロさんから「shikAI」のアプリに関しまして、よろしいでしょうか。

**○部会員** ありがとうございます。

こちらは、視覚障害者向けという形になってはいますが、確かに御高齢の方であったり、先ほど説明した、乗換えの難しいところは、初めて行って、どこに行ったらいいか分からない、サインを見てもよく分からないというときは、こういったものを使ってもらえば行きたいところに行けるというようなシステムになりますので、我々も視覚障害者だけではなくて、もう少し視野を広げて、御高齢の方や、使える方に使ってもらおうという設備という考えをもってやるというのもいいのかなと思いましたので、参考にさせていただければと思います。

あと、最後の質問についてですが、多分、各社さんで、サインのシステムガイドラインとかが、社内の中で基準みたいなものを持っていて、それなりにいろいろと苦労したり、専門の方といろいろと意見を組合わせながら、そういうシステムをつくっていったのではないかなと思います。確かにメトロの駅構内はサインだらけになって、逆に分かりやすくないとか、そういった意見もあって、もう少しシンプルにした方がいいのではないとか、そういった話もありますので、表示する内容自体を、そういった外国の地域の良いものがあるのであれば、そういったものを参考にしつくり変えていくというのもよろしいのかなと思います。

参考にさせていただければと思います。ありがとうございました。

**○部会長** ありがとうございます。

部会員さんから、サインに関して、いかがですか。

**○部会員** 西武鉄道です。サインに関しましては、東京メトロ様からもお話がありましたとおり、各社ごとにサインマニュアル等を定めながら整備を行っております。また、ターミナル駅では協議会等をたちあげ、意見交換しながら整備した事例もございます。

**○部会長** ありがとうございます。

東京都交通局さんはいかがでしょう。

**○部会員** 交通局です。

よくエレベーターをつくっても、その場所が分からないですとか、一体どこを歩いていくかといったら、1回改札を出て、また反対側へ行って、そこから出たとか、そういう話も聞きます。

地下ですと、どうしても四方を壁で囲んで、エレベーターの周りも壁で囲っていますので、シースルーにガラス張りにして、ここに絶対エレベーターがあるなど見た目でも分かりやすいようなというのは、構造的には難しいというのがありまして、そういった意味で、つくってもどこに行けばいいかというのが分からないという話はいろいろと聞いています。

その解決策としては、例えば、床に、こちらにエレベーターがありますよというサインをしたりとか、そういう工夫をしていく方向がいいのかなということで、局内でも検討はしていると聞いてございます。

あと、もう一つ、サインなのですけれども、運用上、どうしてもいろんなところに貼ってしまいます。

これは分かっていたきたいのですけれども、どうしても、案内するのに貼紙をいろいろして、こちらですよ誘導する。今日、この階段を下りるときも矢印をたくさん貼っていただいて分かりやすかったのですけれども、それが、そのときだけだったらいいのですけれども、いらなくなっても、そのままあるという場合があります。そうするといろいろと混乱するような場面が出てきてしまうということで、サインをつくることもいいのですけれども、そのサインをどう運用していくかということも大切なのかなということで、個人的な意見なので申し訳ないですけれども、そういうふうに私どもは思いました。

今後とも、何かありましたら、御指導をお願いいたします。

**○部会長** よろしいでしょうか。難解だと思います。

あと、関連する内容ですか。先に手を挙げられた部会員さん、よろしいですか。

**○部会員** 視覚障害者当事者です。

3社それぞれにお聞きしたいというか、要望があります。

西武鉄道さんは毎日のように使わせていただけていますが、私は個人的に言わせてもらおうと、大泉に住んでいるので、大泉がどうしてもホームドアの該当になっていないということが納得いかないのです。

なぜかという、大泉駅自体がカーブはあるし、段差もあるし、間も空いているし、それで、しかも片方に全て、エレベーター、エスカレーター、階段が固まっているのです。

そういう造りになっているので、できれば何か工夫をして、もっと言えばホームドアにしてもらえばいいのでしょうかけれども、それよりも何よりも、あそこにホームドアもつけれないのだろうなと思いつつ毎日のように感じていますけれども、できれば、何かいい方法で快適な駅に変えていただくといいかなというのが1点です。

それから、2点目は、前にも西武鉄道さんのところへ直接行ってお話ししたことがあるのですけれども、池袋駅の駅や館内放送の中で、僕たちが一番必要としているのは、1番から7番までありますので、どこに急行が止まる、今から出るかとか、各停がどこから出るかとかというのが、ほぼ決まっているようですけれども、あるときには番線の違うところから出てくるというのがあるので、せっかく放送されているなら、もう少しはみ出して、

その辺も一言つけ加えてもらおうと、私たちは、そこが準急だな、急行だなということが分かるということで、そちらに動くことができるような気がするので、それも何とか考えてほしいなと思います。

もう一つ、最近、奈良と静岡で踏切の事故が起きたのです。私たちも、このことにはすぐ注視していて、どういうふうになれば安全に踏切を渡ることができるか。大泉にも踏切がありますし、そういうことも含めて、点字ブロックをどう引くのかとか、引かないのかとか、真っすぐに歩くのが大変なので、そういうことを、できれば社内で話したり、視覚障害者を呼んで話していただければ意見を交換することができるかなと思っていますので、まずそれをお願いしたいと思います。

大江戸線も月1回ぐらい僕は使っているのですが、大江戸線というのは、何であんなにうるさいのですか。中で話ができないのですが、理由だけ教えていただければ。もし工夫ができるなら静かにしていただければと思うのですが、あれはとて、毎回ながら大変です。

それから、もう一つは、僕も東長崎の点検に参加させていただきました。一番面倒だなと思ったのは、片手に白い杖を持っていて、片手にスマホを持つことになっていくのですが、いくら下に点字ブロックがあるからといって、なかなか大変だなというふうには思いました。

それと、僕たちも偉そうに、歩きスマホは駄目だとずっと言ってきたのですが、僕たちも似たようなことをするのだなというふうになると、どう自分たちを考えたらいいいのかなど思ったりしています。

いろいろとまだ言いたいことはありますけれども、とりあえず、3社によろしくお願ひします。

**○部会長** ありがとうございます。

たくさんありますが、急行も止まる駅のことですか、ホームドアのことなど、踏切のことですか、アプリの活用に関しまして、まず、西武鉄道さんからコメントでも結構ですので、お願いできますか。

**○部会員** 西武鉄道です。日頃より御利用いただきましてありがとうございます。

まず、大泉学園駅のホームドアにつきましては、現在の計画に含まれておりませんが、貴重な御意見として承ります。大泉学園駅は、ホームの形状や幅員等の課題がございます。

次に、2点目の池袋駅の放送につきましては、貴重な御意見として承ります。

最後に、踏切の安全対策につきましては、点字ブロックのお話がありましたので、本日道路管理者様がいらっしゃれば、今後の方針等をお聞かせいただけたらと思っております。よろしくお願ひいたします。

**○部会長** ありがとうございます。

練馬区さんは後にさせていただきます。東京メトロさんからはいかがでしょうか。

**○部会員** メトロも、地下鉄とはいいながら踏切が1か所ございまして、そういったところの対策というのも今後考えていかなければいけないと思うのですが、ひと月、ふた月ぐらい前、国交省からも、そういったところの対策をちゃんとしていかなければいけないのではないかという通達が来ていて、国交省の中でも、どういったことがいいのかというのがまとまっていなくて、国交省の案内では、その中の設備については、地域の方と話し合

って決めていきなさいみたいな、そういった形もあったので、そうすると、場所、場所で、いろいろなやり方ができてしまっているいろいろな問題があるかと思います。できればやり方ですとか、そういったものは、国から仕様を決めてもらえると事業者としてはやりやすいのではないかと思います。

あとは、「shikAI」につきましては、今、スマホでこう使ってやるようになっていますが、今後、いろんな設備が出てくるのではないかなとは思っていて、そういったスマホを使わなくても、例えば特殊なカメラであったり、例えば眼鏡についているカメラだとか、あとは杖自体にカメラがついている杖で認識できるとか、そういった新しいものというのがどんどんできていくのではないかなとは感じているので、そういったところは、今後、新しいものに期待していきなさいというふうに思っています。

○部会長 ありがとうございます。

東京都交通局さんからどうですか。

○部会員 大江戸線がうるさいという話ですが、原因としましては、大江戸線をつくるために、どうしても、当時、建設費用を抑えるために、道路の中になるべく敷設していこうということがありました。民地を買収しますと、それだけ金額が上がりますので、道路の中で構築していこうということで、どうしても、道路の交差点の部分とか、そういったところだと、民地も絡むのですけれども、急曲線になってきます。ですので、そういったところは曲線が急になってきます。専門用語でいうと内輪差というのですけれども、そういったことで騒音が発生するという状況です。

ただ、それを放っておくのかといいますと、どうしても、そういった急曲線のところというのはレールが傷みやすくなってきて、その傷みをもって、音が増幅するといいますか、そういったこともありますので、そこをきれいに削ってあげるということをやっています。そういったレール削正車があるのですけれども、それを入れることで音が軽減する効果があります。

ただ、それをずっとやっているわけにもいかないのですやはりそこは、ある程度の期間をおいて、また削っていくということで、なかなか、いたちごっこになってございますが、なるべく、そういうメンテナンスで音を軽減するようにしています。

また、最近、コロナで少し、今はそうでもないのですけれども、窓を開けるのですよね。窓を開けるので、余計にうるさくなってしまいうところがありまして、本当に申し訳ないのでけれども、会話ができないほどのうるさい事実というのはあります。ただ、それは、少しでも改善できるように努力はさせていただいております。

よろしく願いいたします。

○部会長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

○部会員 はい。

○部会長 もう既に、眼鏡にカメラがついていて、AI画像が全部音声に変えてくれるものも出てきますので、これからの新しい技術も期待していきたいと思います。

ただ、踏切が、どちらが踏切内なのか、外なのかというのは、喫緊の課題だと思ひまして、練馬区さんも、例えば土木の方から、もしコメントですとか、点字ブロックのことですとか、ありましたらお願いします。

○土木部計画係長 土木部計画課です。よろしく願いいたします。

今、国交省で、踏切の中であつたり、道路側だつたりというところの点字ブロックの設置の指針といいますか、ガイドラインというのを、国で実証実験を行い、いろんなパターンを試しながら検討しています。今後、国で整備指針みたいなものを定めていくというのを聞いていますので、そちらを見て、区としても取り組んでいきたいなと考えております。

西武鉄道さんをはじめ、鉄道事業者さんとも協力しながら、道路だけではなく、鉄道の踏切の中も、そういった形で整備を今後していきたいなというふうに考えています。

以上です。

**○部会長** ありがとうございます。

区と事業者の皆さんで一体的に、あと、地域も巻き込んで安全対策をしていきたいと思えます。

**○部会員** 私は、実は、今日は仕事で、朝に光が丘を出まして大鳥居という駅に行って、その後、大鳥居から東府中へ行きまして、その後、東府中から白金高輪、白金高輪から練馬に、さっき、夕方に戻ってきた。

今ここにおられる鉄道事業者の方は、今、何社、ここで私が乗ったかお分かりになりますよね。

何が言いたいかという、結論からいいますと、ここにある案内サインが全く不統一。何度、私は路線を聞いたか。声が出る私でさえ、そうです。

ただ、私もシルバーパスを使っていますので、実は耳もかなり聞こえづらいのではあるのですが、先ほど部会員さんもおっしゃられたように電車の案内はまず聞こえません。車内の案内はまず聞こえません。

この部会は、練馬区内の福まちのことですから、東京都内まで話を敷衍するのはどうかとも思うのですが、何しろ、サイン、案内が不統一、甚だしい。今日一日、これは路線がまたがっているのは、ここにおられる3事業者の方で、西武は入っていないかな。でも、西武は、私はふだん使っていますからあれですけれども。

何しろ駅の番線の数字の大きさから、それから方向を示すピクトグラムにしても、不統一、甚だしい。これはもう前々から言われていることだけれども、どうして直らないのか、私は理解できない。

統一的なデザインサーベイをして、各事業所、ここにおられる3社だけではなくて、統一的なデザインを行うような組織をつくらない限りは、これは無理なのだろうなと思っております。

特に甚だしいのが、実名を挙げてしまいますと京王の新宿駅、新線と京王の乗換えについてですが、これはまず、初めて行った方は絶対不可能です。

それともう一つ、これは練馬区内でもそうですけれども、特に、昨今気がつくのがエスカレーターの使用法についてのサインをきちんと掲示しているかについてです。都営交通はされていますよね。大きなポスターと、それからエスカレーターの手すりの横に貼ったりしておられますけれども、そうでない鉄道事業者を見受けられます。

それで、同じ都営交通の中でも駅によって全く温度差があつて、エスカレーターの使用実態がばらばら。駅員の方の意識にもかなり温度差があるのかな。これはどういう組織形態、どういう指示系統の中でなされているか、私は分かりませんが、ぜひ統一的に、どこの市のように条例までとはいいませんけれども、ぜひ、鉄道事業者として統一的に

熱意を持って進めていただきたいと思います。

以上です。

○部会長 ありがとうございます。

各事業者さんの連携につきまして、もしコメントですとか、よろしければ西武鉄道さんから。よろしいでしょうか。

○部会員 西武鉄道です。貴重な御意見として承ります。ありがとうございます。

○部会長 ありがとうございます。

メトロさんもいかがですか。

○部会員 サインの統一という点は難しいのかなと思っていて、幾つか、新宿ですとか、東京、池袋、そういった大きなターミナル駅は、行政が主導になってターミナルサインというものを用意して、改札外のサインについては行政の統一したサインでやっているところがあります。ただ、それでも、東京と新宿と池袋でも、行政が違うので、行政が指導するサイン自体が違うところもあって、統一した方が見やすいということは当然あるかと思えます。そういったことをするのであれば、国であったり、そういったところが統一の基準でやりなさいというものがあれば、やるのかなと思いますけれども、そういったことがない限り、各自が練り上げた、そういったサインというのを、見やすくはないとは思っていないので、見やすくなるように工夫をしながらつくっているとは思っているので、ただ、それが統一されていないところで見えにくさというのがどうしてもあるのかなと思いますが、その辺は、今後も考えていきたいと思いますが、なかなか難しいかなと思っております。

○部会長 ありがとうございます。

交通局さんはいかがでしょうか。

○部会員 おっしゃるとおり、サインは駅によって、また違いますし、実際、地下鉄ですと、どうしても新しい駅はそれなりに大きい空間があるのですけれども、改良改良を重ねたようなところは天井が低かったりすると、スペースが限られてしまうので、なかなか統一的なものもできないのかなと思います。

あと、そうはいつても、いろいろとサインの中に書き込む内容です。ある意味で、必要のないものもあるのではないのかな。そんなこともあるので、統一もさることながら、中身も工夫が必要だということは、私も今、意見をいただいて思いましたので、うちは、電車を運用している部門がいますので、またそこに伝えていこうかと思えます。

本日は貴重な御意見をありがとうございます。

○部会長 よろしいでしょうか。

なかなか難しい課題かと思えますが、連携という意味でも、ある程度は、例えばUDフォントですとか、ユニバーサルデザインのカラーのバリエーションというのは決まっていたりしますので、その辺を統一していただだけでも、統一感といいますか、見やすさというのは変わるのかもしれないですね。

また、どんどん議論を深めていきたいと思えます。

もし御発言がない方で、御質問ですとか、ありましたら、いかがでしょうか。

なければ、次に進めさせていただきたいと思えます。

たくさんの御意見と、有効な意見交換をさせていただきまして、ありがとうございます。そうしましたら、次第2番になりますね。福祉のまちづくりの推進に向けた現状等につ



きまして、こちらは事務局から説明をお願いしてもよろしいでしょうか。

○事務局 それでは、資料の2、福祉のまちづくり推進に向けた現状等についてという資料に基づきまして、御説明をさせていただきます。

こちらの資料につきましては、次期地域福祉計画の策定に向けまして、練馬区の人口等の基礎的な数値ですとか、東京都における福祉のまちづくりの推進の方向性などを確認して把握していただくための資料として、本日御用意させていただきました。

基礎数値につきましては、要点のみ簡単に御説明させていただければと思います。

それでは、2ページを御覧ください。

こちらが、区の総人口の推移のものになっております。

区の総人口は、令和4年現在、73万8,358人です。区の人口を支えてきた区外からの転入超過や、外国人の人口減少が少し影響してしまっていて、令和3年度と令和4年度では微減している状況となっております。

3ページを御覧ください。

こちらが、区の総人口を年齢別で示したものになっております。

後期高齢者の人口比率が上昇している一方で、年少人口比率が低下しており、少子高齢化が進んでいるという状況が分かる資料となっております。

続きまして、4ページを御覧ください。

こちらが、区の高齢化率を示しているものになります。

区の高齢化率は22%程度での推移をしておりまして、令和12年以降はさらに上昇する見込みとなっております。

6ページを御覧ください。

こちらは、障害者手帳の所持者数についての推移を表したものになります。

障害者手帳の所持者数につきましては、精神障害者の人数が上昇し続けております。障害者の範囲の拡大等が影響しているものと思われまして、医療の発展等の影響もありまして、平成20年から比べれば、身体障害、知的障害、精神障害ともに、所持者数が増加しているという状況となっております。

区の人口等に関する基礎数値につきましては、以上となります。

続きまして、東京都の福祉のまちづくりの推進に関する方向性について、東京都でお示しがある資料を基に、簡単に説明をさせていただきます。

7ページを御覧ください。

東京都は、年齢、性別、国籍、個人の能力等にかかわらず、全ての人が安全で安心して、かつ快適に暮らし、訪れることができるユニバーサルデザインの理念に基づいたまちづくりを進めるために、東京都福祉のまちづくり推進計画というものを策定しております。

現在の計画の期間は2019年度から2023年度としており、今年度が計画期間最後となるため、次期計画策定に向けた専門部会による検討がなされているところです。

本日は、専門部会の資料を基に、方向性の概要について御説明をさせていただきます。

8ページを御覧ください。

こちらの資料は、第14期東京都福祉のまちづくり推進協議会、第1回専門部会の資料から抜粋した資料となっております。

10年後の東京を見据えて、さらなるバリアフリー化の推進に向けた今後の課題や方向性

がまとめられているものとなっております。

こちらの資料の右側を御覧ください。

課題と方向性として、五つ挙げられております。

一つ目が、当事者参画のさらなる展開。

二つ目、共生社会実現に向けた心のバリアフリーの理解促進。

三つ目、誰でも利用目的どおりに使えるためのハード整備と連動したソフト対策の充実。

四つ目、生活に身近な建築物等におけるバリアフリー化の推進。

五つ目、防災対策や観光施策等におけるユニバーサルデザインの推進。

これら、五つの課題を実現させていくために、どのような取組をしていくかということについて、現在、審議を重ねられている状況となっております。

9ページから15ページにつきましては、東京都のまちづくり推進協議会の第3回専門部会の資料として出されております、東京都福祉のまちづくり推進計画策定の基本的な考え方を示した骨子案から抜粋したものとなっております。

こちらの内容につきましては、要点のみ御説明をさせていただきます。

9ページから10ページにおきまして、誰もが円滑に移動できる交通機関や道路等のバリアフリーのさらなる推進として、交通機関におけるソフト・ハード両面からの推進や道路のバリアフリー化等について挙げられております。

区でも、今回、計画で取組を進めております、駅のバリアフリールート of 複数化やバリアフリー設備のウェブサイト等での分かりやすい情報提供、複数の道路管理者や交通管理者が連携した誘導用ブロック等の連続性の確保などが東京都の課題としても挙げられております。

11ページから12ページにおきましては、全ての人が快適に利用できる施設や環境の整備としまして、建築物、公園等におけるソフト・ハード両面からのバリアフリーの推進というものが挙げられております。

練馬区でも課題となっております小規模店舗のバリアフリー化ですとか、トイレの機能分散、介助用ベッドの整備などが課題として挙げられているところとなっております。

13ページでは、共生社会に向けた心のバリアフリーの理解促進や災害時、緊急時の備えとして周知啓発や理解促進等についての課題が挙げられているところとなっております。

避難所となる学校のバリアフリー化の促進が課題として挙げられておりますが、練馬区の場合は、かねてより練馬区の独自条例の中でバリアフリー法の適合義務がかかる用途として学校を定め、整備を求めているため、改築等がなされている学校等ではバリアフリー化が促進されているという状況となっております。

そうしましたら、16ページを御覧ください。

これまで、東京都の方向性とかを簡単に御説明させていただいているのですが、東京都が課題として、また方向性として整理しているところに基づいて、練馬区が現在どのような取組をしているかということについて、簡単に御報告させていただければと思います。

まず、1番目、東京2020大会を契機として進展した当事者参画のさらなる点検ということについてですけれども、区では主に、区立施設、区立公園の新築・改築等の際に意見聴取事業というものを実施いたしまして、必要なバリアフリー整備についての御意見を伺

うという取組を続けております。

また、アクセスルートの指定に係るところにおきましても、まち歩き点検という形で高齢者、障害者、子育て層の方々などから御意見をいただきながらバリアフリー整備について検討を進めております。

既に、かねてより取組を実施しているものになりますので、当事者参画につきましては継続を実施していく予定としております。

2番目の課題としまして、共生社会実現に向けた心のバリアフリーの理解促進というのが挙げられておりますが、これまでの実績の御紹介もさせていただきましたとおり、地域講座ですとか、ユニバーサルデザイン体験教室等により、子どもから大人までを対象としたユニバーサルデザイン等の理解を深めるための研修などを行っております。

また、ユニバーサルデザインの考え方等につきましても、各種イベントにて普及啓発事業を展開しておりますので、こちらも引き続き、継続実施をしていく予定としております。

3番目、誰でも利用目的どおりに使えるためのハード整備と連動したソフト対策の充実というところにつきましては、現在こちらに記載させていただいているとおり、バリアフリーマップや小規模店舗の改修事例集の発行等を、予定をしているところでございます。

また、本日、東京メトロ様から御紹介をさせていただきましたが、「shikAI」アプリ以外にも音声誘導のアプリというものが開発をされているところです。こちらに記載があります高度化点字ブロックですとか、ナビレンスというようなものもカメラで読み取って音声案内を受けるというようなアプリとなっております。

また、こちらには記載はしていませんけれども、最近、「あしらせ」という名称で、靴につけて振動で方向を伝えるというような用具の開発も進められているというところになります。

音声で誘導を受けるのか、何か別の方法で誘導の補助を受けるのか、何が本当に使いやすいのかというのは、まだまだ確認すべき点が多く、引き続き、情報収集や当事者の方々の意見を聞きながら何がいいのかというところについては検討していかなければいけない課題として感じているところでございます。

資料の最後、17、18ページにおきましては、駅のバリアフリー化の状況についてお示しさせていただいております。

先ほど、鉄道事業者3社の皆様方から、バリアフリーに関する取組について御報告をいただいたところですが、ホームドアの設置状況とバリアフリールートの整備状況について、資料を基に掲載させていただいているものになりますので、後ほどお目通しいただければと思います。

こちらの資料の中で、東京都の目指す方向性ですとか、区が現在どのような取組を実施していたのかというところを改めて御確認をいただきまして、次回以降の部会の中で、次期計画の取組項目等を検討する際の参考にいただければと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

資料の2の説明としては、以上となります。

**○部会長** ありがとうございました。

そうしましたら、資料の2に関しまして、御質問などありましたらお願いします。

いかがでしょうか。東京都の取組なので、東京都に質問というよりは、練馬区のこれから

の課題ですとか何かありましたら。

**○部会員** 今のお話に関連があるかどうか分からないのですが、一つだけお聞きしたい、前々から思ったことが一つありまして、ホームドアのデザインですけれども、丸、三角、四角、赤、青とか、そういう意味でのデザインではなくて、機能性をも含めた形状的なデザインが不統一なのですね。

特に、最近のJRは、すかさずの柵のように縦の支柱と横の棒が2本あるだけのもの。可動部分のドアのところもそれに似たようなのです。なので、向こう側が透けて透けて見えるし、物が転がるし、場合によっては子どもも抜けていくようなものがデザインされている。

ところが一方、私鉄、地下鉄とか、地下鉄三田線だとか、あの辺りの前々からあるホームドアというのは、完全に壁になっていますから、また考え方が違うのでしょうか。何かその辺りで、ホームドアの機能性に関する統一的な考え方だとか、デザインポリシーだとかというのはあるのでしょうか。何でそこまでばらばらなのか。

僕は、JRのあれは少し危ないなど。僕は分かりませんが、実際、白杖を持っているような方が、下がすこんと抜けたりしたら、誘導用ブロックがありますけれども、何かすごく見えていて怖いなどという気がしました。御存じでしたら教えてください。

**○部会長** ありがとうございます。

私も詳しくはないですが。

メトロさん、お願いします。

**○部会員** メトロは、南北線の上まである造りというか、あとは、腰までのホームドアでやってございますが、最近、東京都のJRさんが、簡易的ホームドアをやってございますが、あれの原因というのは、ホームドアの重さを考慮してああいう軽い物になっているかと思えます。

ホームドアというのは非常に重くて、既存のホームの先端にすると、床が落ちてしまうのです。荷重がかかるのです、重くて。

ホームの補強自体にすごくお金がかかるというところで、JRさんは、そういうホームの補強は要らないような軽い物の開発をしてやられたものを用意しているのではないかなというように思います。

**○部会員** それは、実際に使用者が検証して、実際に白杖を使ったりだとか、それ以外の方、老若男女を含めてやられたデザインであって、結論であれば、それは仕方がないなどは思いますが、そういう理由なのですかね。分かりました。

**○部会員** そういった障害者の方の検証をして、十分安全だという判断をしてJRさんは採用しているのだと思います。そうではない限り、そういったものは採用しないと思いますので、あれで安全だという判断をしているのだと思います。

**○部会長** ありがとうございます。JRさんの御説明までいただきまして。

練馬区さんの方で、ホームドアの形状ですとか、そういった統一のことですとかというのは、何か情報はありますでしょうか。

**○交通企画課長** ホームドアについては、各社様でいろんな種類を設置されているということは知っているところですが、恐らく、統一的な考え方というよりは、各社さんで、それぞれの駅の形状ですとか、御事情に応じて設置する形を選んでいるのではな

いかなど、そういうふうに向っております。

**○部会長** ありがとうございます。

皆さん、試行錯誤しながらやられているのかなとは思いますが、ありがとうございます。

他に資料2に関しまして何かございますでしょうか。

**○部会員** 今回、各事業者さんにもいろいろとプレゼンをしていただいて、非常に、障害者や子育て家庭や、いろんな高齢者に対する施策などを伺って、非常に感心しましたし、ありがたいというふうに向っております。

以前、部会でも質問があったと思うのだけれども、区が予算措置として、こうした事業者にもどれくらい支払っているのか、ないし実際の額をいわれても僕らは素人ですので分からないのですけれども、上昇しているのか、横ばいなのか、その辺の資料というのはどこかで見られるのでしょうか。

**○部会長** ありがとうございます。

練馬区さんでいかがですか。事業者さんへの補助ですとか、支援ですとか。

**○交通企画課長** 事業者さんへのバリアフリーに関する支援という形でいきますと、例えば、練馬区では練馬駅へのホームドアを設置する際は、整備費用が数億円という形で、かなり莫大な事業費になりましたので、そういったところについては一部を負担する形で支援をさせていただいております。詳しい数字については、今は分からないところでありますけれども、その一部を負担しているところです。

その費用について、練馬区で負担した額については、恐らく当時、数年前だったかと思っておりますので、その際に何か出しているのかは分からないところですが、既に公表しているような資料としては恐らくないかなとは思いますが。

**○部会長** ありがとうございます。

よろしいですか。何らかの補助はあって、連携しているということ。

**○部会員** 福祉のまちづくり推進に向けた現状等についての御説明をありがとうございます。

これが第5期ということで、今後、第6期、7期に向けて、どういう考え方があるのだというところを、今日、経験したことを感想含めてお伝えさせていただきたいのですけれども。

今日のお話は、東京都の福祉のまちづくり条例にひもづくようなという言葉遣いがいいのかどうか分からないのですけれども、その範囲の中で練馬区もこの福祉のまちづくりの方針を定めていくという理解、大きい方針は、東京都はどこか大きくかけ離れてはいけないとか、独自性が際立ってはいけないとか、全体枠の中の練馬区があるという、そういう構造で聞かせていただくので、まず1点、最初に質問なのですけれども、よろしいのでしょうか。

**○部会長** ありがとうございます。

いかがでしょう。東京都プラスアルファ何か東京都を基準として。どなたがよろしいでしょうか。

**○建築課長** 建築課長です。

今のお話で、まちづくり条例に触れてあったので、そこだけコメントさせていただきたいのですが、東京都の建物に関する福祉の条例はございますが、それを少しオーバーして

いる感じで、対象を広げたり、より細かい小規模の建物まで条例の対象として指導させていただいているのが練馬区の条例です。

ですので、東京都は小さい枠の中に入っていますから、そこが少し変わりますと練馬区も、それに合わせた条例を改正しているのが現状でございます。

以上です。

**○部会員** ありがとうございます。

そこも含めて、私も条例という言葉と福祉のまちづくりの方向性という言葉と整理しながらお話しなくてはいけないと、ありがとうございます。学ばせていただきました。

私は、本日午前中、逆に、先生方は御存じでいらっしゃるかと思うのですけれども、コンパッション都市、アラン・ケレハーという、新しい福祉のまちづくりの概念についての著者、その概念をつくっている方がちょうど来日されていて、お話を聞かせていただきました。

このコンパッション都市、アラン・ケレハーという先生がつくっている概念が、世界で数十都市が、この都市づくりに向けて15年以上前から進んでいて、その福祉のまちがモデルとなっている。日本は、やっと勉強会や連絡会が始まるところでということ、堀田聡子先生と一緒にされているところなのですけれども、この福祉のまちという考え方を新しく一つ見方を提示してくださる考え方だろうなというふうに考えてきました。

やはり東京都のお話も含めてバリアフリーという考え方や、その背景にあるノーマライゼーションという考え方と、そこからもう一つ概念が発展して、このコンパッション都市という概念が世界で始まっているというところ、こういうのも練馬区のオリジナルの福祉のまち、どういうふうにこれから方向性を見つけていくかというのがあるのではないかと、そんなふうに考えて勉強を始めているところです。

これは、ある意味で情報提供であったりとかするのですけれども、概念、方向がまた違う練馬区らしい都市というのがあるのではないかと、今日の経験をお伝えさせていただきながら、東京都の関係性も含めて発言させていただきました。

**○部会長** ありがとうございます。

私も勉強不足で聞いたことがなかった言葉なのですけれども、かつて、バリアフリーという言葉から、ユニバーサルデザインなり、アクセシビリティから、また新しいコンパッションというのですか。

考え方がどんどん新しくなっていくと思いますので、皆さんでよりよい方向を重んじればいいなと思っております。

何よりも、当事者参加ということで、都市をどうしていくのかというのは、皆さんで考えていくことが一番の進む方向性だと思いますので、こういった御意見も踏まえながら、さらに進めていきたいと思っております。

練馬区さんの方でコメントですとか、いかがですか。新しい考え方ですとか、また練馬区の方向性としてはいろいろとアンテナを張っていきたく思います。よろしいですかね。

他に何かございますか。いろいろと情報提供を今回いただきまして。

お願いします。

**○交通企画課長** 交通企画課長でございます。

先ほど、部会員から練馬区の補助について御質問があったかと思っております。

補足説明をさせていただきます。

練馬区で、鉄道駅のホームドア整備に当たっての補助金というのは、交付要綱というものがございまして、こちらは公表している資料にはなるのですが、こちらで、整備に当たって1列当たり6千万円を上限に補助するとなっております。練馬駅の場合ですと4列ございまして、おおよそ上限に近いぐらい補助したと思われまして、2億4千万円分程度を補助したということでございます。

**○部会長** ありがとうございます。補足の説明でした。駅によっても異なるでしょうか。

それでは、もし特にこれという質問がなければ、次第の3に移らせていただきたいと思います。

その他の事項につきまして、事務局の方から説明をお願いしてもよろしいでしょうか。

**○事務局** 事務局です。

まず、今回の日程について御説明をさせていただきます。

次第の3番に記載をさせていただきましたが、第3回の福祉のまちづくり部会につきましては、令和6年3月22日（金）午後3時から午後5時を予定させていただいております。

年度末のお忙しい時期になりまして御負担をおかけしてしまいますけれども、どうぞよろしく願いいたします。

実施日が近づきましたら、改めて書面にて御案内申し上げますので、よろしく願いいたします。

また、本日、机上に封筒で配付させていただきました、地域福祉関係者調査になりますけれども、こちらは第1回の部会でも御案内させていただきましたが、部会員の皆様は地域福祉関係者ということで、こちらの調査への御協力をお願いしております。

こちらの調査票の提出締切につきましては、12月4日（月）となっておりますので、お忙しいところ恐縮ではございますが、御協力のほど、どうぞよろしく願いいたします。

事務連絡については以上となります。

**○部会長** ありがとうございます。

以上で、本日の議題は全て終わりになりますが、全体を通して、何かこれは一言言っておきたいですとか、ありましたら、どうぞお願いします。

特に闊達な議論をいただきまして、よろしいですかね。

本日は、事業者間連携もそうですけれども、事業者の皆さんと行政の方と私たち区民、みんなで提携していくということが何よりも重要かと思えます。また、当事者というキーワードが見えましたので、共生社会に向けて、より一層推進していけるように皆さんのお力をいただきながら進めていきたいと思えます。

それでは、本日はこれで終了したいと思います。

誠に御協力ありがとうございました。