

2020年に向けてバリアフリー対策の現状と 関西におけるこれからの課題

2020年東京大会に向けて開催都市東京では、ハード、ソフト両面で様々な準備が進められています。

昨今の訪日観光客が増大する流れの中、2020年にはオリンピック、パラリンピックの選手団をはじめ関係者、観戦者など世界中から様々な方の来日が予想されます。とくに訪日客が2020年に4000万人を目標とすることが発表され、海外からの人の流れは首都圏に留まらず、関西を初め地方への拡大が見込まれます。

そこで、2020年に向け様々な準備が進む東京の事例、課題、展望をご紹介しますと共に、関西でのバリアフリー対策の現状と課題を皆様と一緒に考えます。

日時
場所

平成
28年

4月25日 月

入場
無料

14:00 ~ 17:20(開場 13:30)

会場: 中央電気倶楽部 本館5階ホール(アクセス裏面参照)

基調
講演

IPC ガイドラインと パラリンピックアスリートの活動実態

東京大学大学院 工学系研究科 建築学専攻 准教授
松田 雄二氏

取組
報告

1. 大会準備におけるバリアフリー対策の進捗と課題

東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会
大会準備運営第一局 パラリンピック統括部長
中南 久志氏

2. 2020年東京大会に向けた提言

DPI 日本会議事務局長
佐藤 聡氏

座談
会

基調講演者、取組報告者と
関西での関係者を交えてディスカッションを行います

第3回バリアフリー推進ワークショップ in 関西

お申込締切日

平成28年 4/19(火)

ご所属団体名			
〒	都道府県	市区町村	TEL
ご住所			FAX
ご担当者氏名			E-mail
参加者氏名 (複数名ご参加の場合は、下記に参加される方のご記名をお願い致します。(ご担当者を除く))			
	ご所属部署/お役職	お名前	【懇親会】会費 3,000円(税込) 開催時間:17:20~18:50
①			<input type="checkbox"/> ご出席 <input type="checkbox"/> ご欠席
②			<input type="checkbox"/> ご出席 <input type="checkbox"/> ご欠席
③			<input type="checkbox"/> ご出席 <input type="checkbox"/> ご欠席

第3回バリアフリー推進ワークショップ in 関西

プログラム *敬称略(登壇者は予定です)

開会挨拶 14:00		
基調講演 14:10	松田 雄二	東京大学大学院 工学系研究科建築学専攻准教授
取組報告① 14:40	中南 久志	東京オリンピック・パラリンピック 競技大会組織委員会大会準備運営第一局 パラリンピック統括部長
取組報告② 15:00	佐藤 聡	DPI 日本会議事務局長
休憩 15:20		
座談会 15:30	～2020年東京大会開催で関西の連携を考える～	
◎コーディネーター	三星 昭宏	近畿大学名誉教授 関西福祉科学大学客員教授
◎コメンテーター	石塚 裕子	大阪大学 未来戦略機構第五部門 未来共生イノベーション博士課程プログラム 特任教授
◎パネリスト	松田 雄二	東京大学大学院 工学系研究科建築学専攻准教授
	中南 久志	東京オリンピック・パラリンピック 競技大会組織委員会大会準備運営第一局 パラリンピック統括部長
	佐藤 聡	DPI 日本会議事務局長
	鞍本 長利	神戸ユニバーサルツーリズムセンター 代表
	山名 勝	ハンドリル形電動車いす問題を 解決するために活動する当事者の会/代表
閉会挨拶 17:10		

*当日手話通訳が必要なお申込者様については、別途下記連絡先まで事前にご連絡下さい。

開催趣旨

2020年東京大会に向けて開催都市東京では、ハード、ソフト両面で様々な準備が進められています。昨今の訪日観光客が増大する流れの中、2020年にはオリンピック、パラリンピックの選手団をはじめ関係者、観戦者など世界中から様々な方の来日が予想されます。とくに訪日客が2020年に4000万人を目標とすることが発表され、海外からの人の流れは首都圏に留まらず、関西を初め地方への拡大が見込まれます。そこで、2020年に向け様々な準備が進む東京の事例、課題、展望をご紹介しますと共に、関西でのバリアフリー対策の現状と課題を皆様と一緒に考えます。

会場アクセス

- 地下鉄をご利用の場合
 - ・四つ橋線「西梅田」駅下車 徒歩約5分
- JRをご利用の場合
 - ・東西線「北新地」駅下車 徒歩約5分
 - ・JR各線「大阪」駅下車 徒歩約10分
- 京阪電鉄をご利用の場合
 - ・中之島線「渡辺橋」駅下車 徒歩約5分



お申込み方法

- ・FAX または E-mail にてお申込み下さい。
 - ・上記の申込み必要事項をご記入の上、お申込み下さい。
- a.kankou@kankouken.org

*当日は本申込書またはお名刺を受付時にご提出頂きますようお願い申し上げます。
*ご記入頂きました個人情報本目的以外には一切使用致しません。

第3回バリアフリー推進ワークショップ in 関西

〈テーマ：2020年に向けてバリアフリー対策の現状と関西におけるこれからの課題〉

1 概要

- 1.1 日時：平成28年4月25日（月）14：00～17：20
- 1.2 場所：中央電気倶楽部 本館5階511号室
- 1.3 講師：松田雄二氏（東京大学大学院工学系研究科建築学専攻准教授）
中南久志氏（東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会大会
準備運営第一局 パラリンピック統括部長）
佐藤聡氏(DPI 日本会議事務局長)
鞍本長利氏(神戸ユニバーサルツーリズムセンター・NPO 法人ウィズアス代表理事)
山名勝氏(ハンドル形車いす問題を解決するために「行動する当事者の会」代表)
- 1.4 コーディネーター：三星昭宏氏（近畿大学名誉教授、関西福祉科学大学客員教授）
- 1.5 コメンテーター：石塚裕子氏（大阪大学未来戦略機構 第5部門
未来共生イノベーター 博士課程プログラム特任助教）
- 1.6 参加者：97名
- 1.7 講演概要

松田雄二氏「IPCガイドラインとパラリンピックアスリートの活動実態」

(以下、講演概要)

IPC (International Paralympic Committee)とは、国際パラリンピック協会の略で、パラリンピックを主催し、様々な関係団体を束ねています。このIPCのアクセシビリティガイドを基にして、オリンピック・パラリンピックが行われる毎に各開催地独自のガイドラインが作られて来ました。2020年の東京オリンピック・パラリンピック大会に向けて「どのように施設整備していけばいいの？」となった時に、必ずIPCガイドというものに基づかないといけない訳です。

このガイドには2つの役割があります。一つ目が、会場やサービスを設計する際の包括的な基準を必要とする大会開催都市のニーズに応えること。二つ目が、世界中の観衆の為にアクセシビリティに関するベンチマークを造ること。世界を見渡しても建築基準を含め法整備がまだ不十分な中、単にスポーツイベントに限定されたものではなく、世界のアクセシビリティの向上を目指すという、高い理想を描いている訳です。

IPCガイドでは、オリンピック・パラリンピック大会だけのものではありません。また、建物や交通環境だけでなく、サービスや情報伝達まで幅広くアクセシビリティに対する留意事項を示しています。日本の基準等には存在しない概念としえ、IPCガイドでは「付加アメニティ」や「車いす使用者に配慮した客室」など、様々な工夫も提案されています。現在調査研究として、実際の競技者にアクセシビリティの課題を聞いていますが、残念ながら多くの問題が残っています。IPCガイドを参考に、「完全に」ではなくてもなんとか「使える」ようにすることで、様々なチャンスが広がるのではないかと感じています。

中南久志氏「大会準備におけるバリアフリー対策の進捗と課題」

(以下、講演概要)

東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会は、主催者である国際オリンピック委員会 IOC と国際パラリンピック委員会 IPC から、オリンピック競技大会とパラリンピック競技大会をそれぞれ委託され、大会の運営を担う組織です。

IPC は『アクセシビリティガイド』を公表し、会場や指定される公式空港、更にはラストワンマイルと言われる最寄り駅から会場までのルート整備を、課題として投げ掛けています。従って、組織委員会としてまず着手すべきは、会場の整備とその会場に至るラストワンマイルの整備になります。ただ各国で法律が異なり、勿論 IPC もその国の法律は無視できないため、法律も踏まえつつ、こういった整備を出来ないかと施設所有者等に投げ掛けることとなります。一昨年 11 月に、内閣官房と東京都、組織委員会の三者で、アクセシビリティ協議会を立ち上げ、現在、東京大会に適用するガイドラインを検討しています。

今年度から会場、観客動線へのガイドライン適用が始まります。新国立競技場や東京都が建てるアクアティクスセンター等の 3 つの新設会場等には、ガイドラインに沿った基準で設計をして頂くようお願いをしているところです。

最寄り駅の整備も組織委員会が手を出せるところではありません。東京都交通局、メトロ、JR 東日本、その他の私鉄などの関係者の方々に「ここはこういうふうになりませんか。」とお願いしていくこととなります。

まだまだ課題が多いですが、協力的な関係者の方もいらっしゃいます。そういった方々のご理解を得ながら、一步一步進んで行きたいと考えています。

佐藤聡氏「2020 年東京大会に向けた提言」

(以下、講演概要)

2013 年にアメリカで 3 つの野球場を見学しました。ヤンキースタジアムでは、チケットを買う普通の窓口の横に座席を選ぶ表が貼ってあり、よく見ると青い車いすマークが付いていて、これが全部車いす席でした。68 ヶ所あり席は 500 席以上あると言われています。圧倒的な違いにびっくりしました。甲子園球場の 31 カ所で喜んでいる場合ではなかった。

球場の 1 層目の一番上がコンコースになっていて、そこにぐるっと一周車いす席がある。そして、2 層、3 層目にもちゃんと車いす席がある。一番前にも席が用意されている。日本ではほぼ 1 層目だけしかない。車いす席を水平、垂直に分散するというのが国際的な流れです。

ヤンキースタジアムでは、大きいエレベーターがずらっと並んでいた。3 人が車いすで乗ったが、まだまだ乗れました。更に素晴らしいのは、2 階や 3 階に行くのに車が通れる位の幅広のスロープがあり、ここを皆歩いて上の階に上がって行く。これが良いのは、災害が起きた時に車いすの人も逃げられることです。

帰国後アメリカの球場について調べると、ADA Standards という基準があり、様々な事項が書いてありました。前の人が立ち上がっても車いすの視界がきちんとグランドレ

ベルで確保できるよう、サイトラインの確保についても図入りで書かれていました。一方で日本のバリアフリー法には、サイトラインについて書かれていない。日本のバリアフリー法は遅れており、国際的な基準にバージョンアップしなければいけないと感じました。

日本とアメリカの違いとして感じたのは、健常者と障害者の場を分けない。入口から出口まで全て健常者と同じルートということです。そして、通路、トイレも、どこに行っても広く、エレベーターも開放型です。チケットもアメリカはでWEBで買える。更に当日どの窓口に行っても買えるというふうにアクセスが全部同じです。

東京オリンピック・パラリンピックへの取り組みは、当事者参画を非常に進めて頂いています。アクセシビリティガイドラインの検討会の中にも、私達障害者団体をたくさん呼んで頂いています。そして、こちらからも意見をきちんと提案させて頂き、それを基にまた修正をして頂くということを、かなり丁寧にして頂いていると思います。従って、非常に良いガイドラインが今出来ています。

新国立競技場についても、アクセシビリティワーキングに当事者団体が参画し、何回も意見交換をし、最初の案からだいぶ手を入れて、今修正をして下さっています。このように当事者の意見をきちんと聞き、それを反映して行こうという機運がもの凄く高まっています。これは本当に嬉しいことです。更にオリンピック・パラリンピックだけではなく、日本全体のユニバーサルデザイン化を進めようということで、内閣官房が主催してユニバーサルデザイン 2020 関係府省連絡会議が始まりました。日本全体のユニバーサルデザインの提言をまとめるということをやっています。夏に中間報告を出し、12月にまとまる予定ですので、是非こちらも注目して頂きたいと思います。

鞍本長利氏「ユニバーサルツーリズムの目指しているもの」

(以下、講演概要)

本当に介助が必要な人達が旅に出たいと思う時に、障害を持つ人達の前にある大きな扉の鍵は、日常的に介助している人が持っている。しかし、その鍵はなかなか使われない。何故かと言うと、本人は色んな所に飛行機や新幹線に乗って行きたいが、介助者が鍵を開けてしまうと、介助者自身が大変なことになるから。そこで、旅先で必要なサポートが得られるサービスはどうでしょうというのが一つの提案です。

これまでは出発地から介助者を同行させていくケースが多かった。例えば、旦那さんが車いすの奥さんと東京から有馬温泉に行く際には、介助者を東京から同行しており、介助者の人件費、交通費、宿代など様々な負担が発生していました。しかし今は、例えば神戸に来ると、介助が必要な方の抱えている問題に対して、必要なサービスを必要な場所できちんと提供することができる。ということは、夫婦二人で来ても、旦那さんと奥さんが別々にお風呂入ることが出来る。入浴介助以外にも、排泄介助や食事介助など必要なサービスは全て提供可能です。

このように日常的に介助者が抱えている問題を、訪れた街のネットワークで解決する仕組みを作っていく必要があると思います。全部が繋がって来ると、旅はもっともっと変わって来ます。

障害のある人達の抱えている問題を解決する仕組みは凄く大切です。そして、それが大前提にあった上で、今度は日常的に介助している人の抱えている問題を解決する。それが、私が今日お出しした資料に書いてある「いっしょに楽しむ」という大きな目標です。要は誰かが犠牲になるのではなく、旅と一緒に楽しむ。障害の有無に関わらず旅した時に一緒に楽しめる環境を、どう作り出して行くかということが大きな課題になっていると思っています。

「 $5 - 1 = 0$ 」ですよというユニバーサルツーリズムの数式。これは勝手に私達が言っています。この数式を色んな講演で言います。この意味は、例えば5人家族の中で、1人の人がある日何らかの障害を持ったとする。そうすると今まで行けていた5人での家族旅行が、その1人を置いては、今後は行けなくなりますということです。これは実際に起こっていることです。

よく講演時に「ここに来られている人の中で、自身が車いす利用者になったとして、あなたはここに何の問題もなく来られますか？或いは、トイレをちゃんと使えますか？」という質問をする時があります。自分の問題として初めて認識してこそ、この問題は前に進んで行くのかなと思います。

私達は沖縄から北海道までネットワークを作って行きながら、訪れた街の中でその人達を支えられる仕組みを広めて行こうと思っています。

山名勝氏「報告、関西から見たオリ・パラ アクセス問題と進んでいる京阪神でのバリアフリーの取り組み、しかし！」

(以下、講演概要)

東海道山陽新幹線は、博多開通から座席配置は1回も変更されておらず、全く現状に合っていない。16両編成、定員1,323人に対して、車いす座席と表しているのは2座席しかない。IPC基準から言えばとんでもない数字です。新幹線で車いす座席と称しているものは、電動車いすのことは全く考えられていない。1座席だけを外してあるので、大きく見ても45cmしかない。この中に入る車いすは殆どない。実態ははみ出して無理矢理乗っている。これを車いす座席といまだに言っている。

もう一つの大きな問題は、ハンドル型電動車いすの鉄道乗車制度というとても妙な制度が2003年にできた。車いすの人の鉄道利用を促進する為に作った制度ですが、これを鉄道に乗せないことに利用している鉄道事業者がいる。今、日本のハンドル型車いすの利用者で、本制度で乗れる資格を持っている人は全国で30人位しかない。実際には40万人位使用者がいると言われていたが、殆どの人は乗れない。従って新幹線は車いすの人を運ぶ能力を殆ど持っていない。これは大問題であります。

関西が持っているバリアフリー文化は、関東が持っている文化と比べると数段進んでいる。大阪モノレールでは、凄く簡易な方法で全駅、全扉に固定スロープと固定柵を組み合わせて設置して、段差隙間を解消し、自由に乗り降りが出来ようになった。認可に2年掛かったそうですが、頑張ってくれたお蔭で後から続く会社はとてもしやすくなった。

バリアフリー化の困難な駅に対し、果敢に取り組んで完璧な状態で仕上げたのが、阪

神電鉄の三宮駅。電車を全く止めずに運行しながらやったという離れ業みたいなことですが、段差解消、隙間解消、そして、エレベーターの設置、これらを組み合わせで新しい試みをどんどんやった。

バスの残された問題はバス停です。バス停がきちんと 15cm マウントアップされない、ノンステップバスの機能はなくなる訳です。そして、運転手がきちんとバスを正着させることが大切。バス停をこのように乗り降りし易くするというのが残された問題です。

関西の障害者団体がアクセス関西ネットワークという団体を作り、障害者全体が関西での取り組みについて考えたり、運動したりしている。この団体では、バリアフリー化に貢献した交通事業者を表彰しようと、アクセス関西大賞という表彰を始めました。第1回が阪神電鉄の取り組み。第2回は、段差隙間解消の先鞭を切った大阪モノレール(辞退)。第3回は大阪市交通局の取り組みを表彰しました。

2000年の交通バリアフリー法は劇的な効果を上げたが、まだまだ課題も多い。この交通バリアフリー法は目的が施設や経路の移動円滑化に限定されていて、利用するとか便利性という観点を全く持っていなかった。そこに色んな問題がある。もう一つはガイドラインの作成に対して、当事者の視点が少し弱い。例えば、全国一律の基準で作った為に、東京駅の新幹線ホームに9人乗りエレベーターが1基しかない。こんなことで間に合うわけがない。その辺りをどうクリアして行くかが課題です。一遍に全部やらなくても良い訳です。きちんと数値や目標を決め、それを達成して行こうという努力をすることが大事だと思う訳です。

コメンテーター(石塚裕子氏)総括

(以下、コメント概要)

松田先生からご発表のあったIPCのガイドラインは、観光バリアフリーに応用できるガイドラインであり、学ぶ所が多くありました。中南様からは、オリ・パラに向けての準備状況についてご報告があり、協力を求める主体が多様な中、課題が多いとお話がありました。佐藤様からは世界オリ・パラに向けたその世界基準を国内基準にというお話がありました。

実は私は関西から殆ど出たことがない人間で、つい先日までオリ・パラも他人事みたいな感覚を持っていました。今日のお話を聞いて、世界基準を国内基準にということは、我々日本のバリアフリー水準を上げるという意味で、非常に貴重な機会を迎えているということを改めて確認しました。オリ・パラの推進には課題が多い中で、関西の取り組み事例も参考にさせていただき、全国で応援をしていかないといけないということを強く感じました。

1.8 主な質疑応答

質問者①：海外のバリアフリー制度を日本ももっと取り入れるべきだと思った。野外の競技場や室内の体育館等のバリアフリー制度なんかも充実してほしい。

講師(松田氏)：海外の制度を取り入れることは、非常に良いことだと思います。良いもの

はどんどん取り入れて、日本でローカライズして行くということは非常に良いこと。今日関西取組み事例の話をお聞かせいただき非常に感動しました。日本の先進事例をやはりもっと海外にも売り出して行きたいなと感じました。日本発のスタンダードをもっと海外に示して行くということもあり得ると思います。

質問者②：IPCガイドの基準は非常に興味深かったが、使えるところは今回の東京オリンピックでそれぞれ適用していくとしても、今後こういう基準をどのように推進していくか。

講師(松田氏)：室内のバリアフリーに関しては、公共建築物であれば今の制度で良くなって来ていると思います。IPCガイドにあって、バリアフリー法にないものは民間施設です。今後民間の収益施設に対してどういうお願いをしていけるか。そのあたりが室内のバリアフリーにも絡んでくると思います。ホテル、飲食店、レストランなどにどういうインセンティブをもたらして行けるのかというのを考えないといけません。理想だけを言っても、民間事業者に取り入れて頂くことは難しいでしょう。

質問者③：当事者参加の位置付けはどうであろうか。

講師(松田氏)：当事者参加の位置づけについては、2000年の交通バリアフリー法というのが当事者参加も義務付けたという点で大きく変わりました。例えば国際空港ですと、中部国際空港、羽田新国際空港ターミナルビル、新千歳国際空港はすべて、何らかの形の障害当事者参加が実現されています。交通バリアフリー法による基本構想も当事者の参加なしには決して動かないわけです。課題としては、このような当事者参加の経験を蓄積し、受け継ぐことが難しいということが挙げられます。

質問者④：今回のIPCガイドは国内の施設整備の際に、義務付けとなるのか。

回答者(中南氏)：義務づけではありません。書いてあるものが全て守られるということではなく、個別の会場、ルートごとにIPCの承認を取って行きます。従って、基準に達していないエレベーター或いは通路も使わざるを得ない場合や、これを使わないとスムーズな運営ができないという場合もあります。

質問者⑤：仮設の施設は終了後にどれだけ残されるのか。

回答者(中南氏)：仮設施設は基本的に残りません。恐らく3分の1強は仮設の会場になりますが、すべて撤収されます。更に仮設でつけたトイレ、スロープといったようなものも撤去される予定です。

質問者⑥：過去にオリンピック・パラリンピックをやった国で一番良かった国はどこか。

回答者(中南氏)：会場だけに限定すると北京の大会と言われています。ほぼ新設の会場だったからです。

質問者⑦：協調補助を廃止し、国からの一括補助というものが実現していくのか

回答者(中南氏)：これから先は分かりませんが、現時点ではオリンピック・パラリンピックの為に国が財政の補助をするという話は聞いていません。

質問者⑧：オリンピックとパラリンピックは一緒にならないのか。

回答者(中南氏)：主催者が違いますし、求めている価値が違いますので、オリンピックと

パラリンピックを一つにするということは多分ないと思います。但し、例えばテニスの大会に車いすテニスが入るといった競技レベルでは、国際競技団体が同じ団体ですので実施できますし、今も現に実施されています。そういう意味で、同じ競技団体として統合が進むと、実際にはできるようになって行きます。しかし、例えばゴールボール、ボッチャなど健常者にはない競技は、独自にやっていくしかありません。パラリンピックは障害者のいろんな競技をまとめた大会として、これからも独自の価値を求めて行くと考えています。

質問者⑨：今後新しいリムジンバスや高速バスの車両に、車いす用リフトを義務付けることは可能か。

回答者(佐藤氏)：義務付けできるかどうかと聞かれると、是非したいと思います。考えが2つあります。今あるバスまで対象にするのか、或いは、新規購入車両だけを対象にするかということです。私は、最低ラインとして新規購入するものは是非リフト付きで乗れるものにして頂きたいと思っています。

大事な点は羽田から地方の空港に飛行機で降りたら、しなない絵のアクセスはほとんどバスしかない。バスに乗れないと、空港から出られないという状態です。リフト付きのタクシーを呼んだら、飛行機よりタクシー代の方が高くなってしまいます。そういう観点で地方の問題を考えた時に、これは重要な課題だと思っています。

質問者⑩：バリアフリー法については、もっと皆に知って欲しいと思う。

回答者(佐藤氏)：是非バリアフリー法のバージョンアップをお願いしたいと思います。この機会に世界の基準を皆さんに知って頂きたい。オリ・パラの際に、実際に競技場がその基準で整備をされて、たくさんの人が使って「これはよかったな」と実感して頂ける訳です。そしてまた、全国に広げて行くということが大事なポイントだと思います。

質問者⑪：ホテルのバリアフリールームというのは広い。その為か割高です。基本的に同じ値段にすべきだと考えます。

回答者(鞍本氏)：支援する立場から言うと、選択する余地が障害を持つ人達の中にあってもよいのではと思う。僕達が旅行に行く時、「今日は余裕あるからこっちの部屋に泊まろう。」或いは「今日は余裕が全然ないから、朝ご飯なしで3,000円の宿に泊まろう。」と考える。そういう選択も僕達と同じように出来ればよいのではないかと思います。

質問者⑫：ユニバーサルツアーが今後拡大して行くことが望まれますが、課題は何でしょうか。

回答者(鞍本氏)：各地域の中のワンストップで受けて貰える所が必要です。宿だけが欠けても駄目で、交通だけが抜け落ちて駄目。自分達が普通に生活している環境の中で繋がっているものが、全部揃っていないといけない。それを訪れた街のネットワークできちっと作り上げて行くということが、凄く大切な問題である。

質問者⑬：大阪ではホテルが不足している。今後新築や改造が進むと思いますが、ホテルのバリアフリー化について関係企業、業界に働き掛ける必要があると考えます。

回答者(山名氏)：まさにその問題が、IPC の基準で明快に示されているということが今日分かった訳です。基本的には新築については特別なバリアフリールームというものを考えるのではなくて、全ての部屋に段差がなく、全ての部屋がユニバーサルであるというのは第一原則です。その中で、簡易的なバリアフリールームを作る。簡易的なバリアフリールームというのは非常に簡単でありまして、外国のホテルでは、バスタブなしでシャワーだけのルームというものは普通にある訳ですが、日本ではそれが殆どない。日本人は浴槽に浸からなければ、バスを使ったことにはならない考え方の人が多い訳で、世界の常識から考えるとちょっとおかしいホテルが多いです。我々が外国へ行った際に、部屋にシャワー室があれば全然困らない訳です。そういう簡易的なルームを増やす。

既存のホテルについてです。あるホテルチェーンはバスタブを取って、シャワーに付け替えるという改造をしています。そんなに設備投資も必要ない。あとは段差解消と広めのドアを付けるだけでいい訳です。すごく簡単にバリアフリールームを作れる。このような事例が日本のホテル業界でも現にありますので、このような部屋をどうやってたくさん増やして行くかが課題です。早くやったもん勝ちみたいところがホテル業界にはあると思います。早くやればそこにお客さんが集まる訳ですから、このような取り組みを促進する何かきっかけが必要なのだろうと思います。

総括(三星氏)：日本はバリアフリーが進んだ、外国よりバリアフリー化が凄いい、後は人々の心のバリアフリー化が問題だ、という言い方がよくされます。しかし、これは間違いです。日本人的器用さで徹底してやっている所もありますが、台湾・香港といったアジア諸国地域より日本はむしろ遅れている面も多い。一周遅れじゃないかという意見もあります。これからさらに日本を良い方向にもって行きたいと思いますが、2020年の東京オリンピック・パラリンピックは、バリアフリーのグレードを持ち上げる良いチャンスではないかと思います。一番底辺にある深い問題にも手をつける良いチャンスじゃないかと考えます。東京オリンピック・パラリンピックを東京のことだけにするのではなく、大阪得意の「良い所はたくさん良いところ取りをする」ということを是非皆さんでやりましょう。

2 配布資料

次のとおり。