

第2回福岡市バリアフリー整備研究会

議 事 録

日 時：平成26年1月20日 13:30～15:30

場 所：市役所本庁舎15階1504会議室

出席：竹下 輝和（会長） 九州大学大学院人間環境学研究院 教授
 村上 良知 熊本県立大学環境共生学部 教授
 外井 哲志 九州大学大学院工学研究院 准教授
 佐藤 優（副会長） 九州大学 副学長・芸術工学研究院 教授
 定村 俊満 NPO法人FUKUOKAデザインリーグ 副理事長
 山田 敏夫 公益社団法人日本視能訓練士協会 理事
 松野 浩二 社会福祉法人福岡市社会福祉事業団心身障がい福祉センター
 岡田 正義 NPO法人福岡市障害者関係団体協議会
 木内 潤子 公益社団法人福岡市老人クラブ連合会 副会長

事務局：高木 三郎 保健福祉局総務部政策推進課長
 堀 誠一 保健福祉局総務部政策推進課バリアフリー推進係長
 於保 剛 保健福祉局総務部政策推進課バリアフリー推進係

バリアフリー整備検討会関係部署

財政局技術監理部技術監理課、同アセットマネジメント推進部施設建設課、同アセットマネジメント推進部設備課／住宅都市局住宅部住宅計画課、同住宅部住宅建設課、同建築指導部建築審査課、同建築指導部開発・建築調整課、同みどりのまち推進部みどり整備課／道路下水道局管理部道路管理課、同計画部計画調整課、同計画部道路計画課、同計画部自転車課／港湾局建設部維持課、同建設部港湾施設課／中央区地域整備部地域整備課、同地域整備部維持管理課／交通局施設部施設課／教育委員会教育環境部施設課

会議次第

1.開会

2.議題

- (1)施設整備マニュアル改訂等への主な意見について
- (2)施設整備マニュアル改訂素案（抜粋）について
- (3)アンケート調査の報告について

3.その他

4.閉会

【議事要旨】

- 会 長 : 議題「(1) 施設整備マニュアル改訂等への主な意見について」の関係資料について事務局より説明をお願いします。
- 事務局 : [資料1の説明]
- 会 長 : 資料1の説明についてご質問等はないか。
- 委 員 : サインなどの表示面の文字の大きさを決める視力・視認距離について、国の基準では視力0.5を根拠とするようになっているが、実際にサインの表示面に国の基準を適用すると、とても窮屈なものになってしまう。対象となる視力を国の基準に依らない0.6や0.7にするには根拠となるデータが相当必要であり難しいだろう。従って、施設整備マニュアルではなく福岡市サイン整備マニュアルの方にアプローチする方がよいのではないかと考えている。性急に決めてよいものではなさそうだ。
- 委 員 : 国の考え方について、エコモ財団（事務局注：エコロジーモビリティ財団）に確認したところ、視力0.5の根拠は、平成9年度報告書の「アメニティターミナルにおける旅客案内サインの研究」が根拠となっており、この資料を精査したところ、被験者は30人程度であり、その被験者の中で視力0.5が多かったということに過ぎず、視力0.5を基準とする明確な根拠は示されていない。
- 実際にどのくらいのサインの大きさが必要なのか検証したところ、多言語表記を行った場合は、1方向誘導の場合で幅2,400mm×高さ750mm（事務局注：和文字高100mm、外国語文字高60mm）が必要となり、2方向誘導を行う場合は幅が約5m必要となる。サインの高さが750mmとなると、天井高は約3m必要になるため、ほとんど不可能なサイズとなってしまふ。現実的に適用できない視力の基準をマニュアルで取り上げることで不適格な問題が生じてしまう恐れがある。なお、英文のみ併記の場合は、幅2,400×高さ550mm必要となる。なお、実現可能なサインを導き出したところ、視力0.7を基準とすると、サインの大きさは1方向誘導の場合で幅1,900mm×500mm（事務局注：和文字高80mm、外国語文字高36mm）となり、これが限界の大きさではないかと検討している。
- また、英文の大きさは、国のガイドラインでは和文の3/4となっているが、これでは英文の方が和文より目立つことになってしまう。福岡市では英文は和文の約40%

(2/5)の大きさとなっているが、外国人へさらに配慮するとしても和文に対して45～50%の大きさが限度かと思われる。

国のガイドラインの根拠を確認した結果、根拠が希薄で実現の可能性もほとんどないと考えられるため、福岡市ではさらに改善した基準を示すか、今後研究する必要があるという考え方を示しておいた方がよいだろうと思う。エコモ財団も、サインの文字の大きさは地域性に応じて柔軟に対応してもらいたいという反応であった。

また、UDフォントについても視認性や判読性について様々なデータを含め確認を進めているが、必ずしもUDフォントが有利ではないということもわかっている。現在、研究を進めているところであり、もう少しすればより深く説明することができると思う。

委員 : サインの文字の大きさは視力の問題が大きい。視力表は5mの距離から、7.5mmの円環の1.5mmの切れ目が見えると視力は1.0であるが、2.5mや1mの距離からの視力はどうか、どこでもって視力というのか私も根拠をしらべてみたが不確かである。前回の研究会でも言ったが、最低どの距離で文字を見るのかが重要であり、何が書いてあるかはっきり見えなくても、ピクトサインや矢印によるインフォメーションがわかる視力を基準にすることが重要ではないのか。視力が0.3あれば、40mm程度の文字は見るができることから、サインに書いている文字は決して小さくなくてよい。調査をするにあたっては、完全矯正化のもと、シミュレーションとして自分の視力をして認識できる視力はどのくらいなのか調査をすれば基準となる視力は判明すると思われるが、視力で決めるのではなく、見せようとするものをどこで発見させ、どの距離に来たら内容が認知できるのかというのが、福岡市らしい文字の大きさに繋がるのではないだろうかと思う。視力が0.1の方でも2m、3mの距離に近づけば見ることができるよう文字の大きさにしていると答えることができるようになるだろう。

委員 : 国のガイドラインに基づいて最初に整備を行ったのは、名古屋のセントレア空港の案内サインだと思う。空港という大空間の中では、基準を視力0.5に合わせた文字の大きさは確かに機能しているといえる。ただし、小規模な駅などの空間で同様の基準を適用した場合は、逆に景観的な課題が生じることになる。視力0.5を基準にすることは悪い事ではないが、何mから見える必要があるのか、その場合の基準はどうするのかなど、ガイドラインへの記載の仕方が重要だろう。全ての場合において、視力0.5を基準にするのが問題であると思う。

委員 : 文字の大きさをやたら大きくしてしまうと、視覚障がい者のうち、視野障がいがある方にとっては、近づけば近づくほど文字が部分的にしか見えなくなってしまふ。何mでサインを認識できて、どの程度の視力があればどの位近づけば文字を読むことができるかの根拠があると、納得のできる文字の大きさになるだろう。

委員 : エコモ財団の調査によると、一般的なサインの場合は、約25m離れた場合を基準にしようという視点が見受けられるが、自動車のドライバーの場合は、80m離れた、矯正視力0.9の場合が基準となる。一般の歩行者を対象とする場合は、視力を測定する

際に用いる 5m という距離を基準にした実験を根拠にしなければ汎用性がないと思われる。そのため、まだ実験が不十分であり、今後実験等が進んでいくと考えられるから、もう少し時間が必要だろう。

事務局 : 福岡市では、都市景観室でサインに関する計画を作成中であり、庁内が統一した取り扱いとなるよう委員の意見を伝えて考え方を調整していくつもりである。委員のみなさんからの具体的なご意見を伺いながら、掲載を検討していきたい。

委員 : 文字の大きさについて、国のガイドラインに準ずるという記載はしないでいただきたい。目安としても不適切だと考えられる。

会長 : 根拠ではなく、参考として掲載して注意書きを併記することも考えられる。

委員 : サインの文字の大きさは学術的な問題に発展する可能性があるし、国の指針がきわめて希薄な根拠しかないことに問題があると考えられるため、マニュアルでは触れない方がよいだろう。ただし、それらの問題も考慮して、できるだけ大きな文字を使うよう記載することは可能かもしれない。

事務局 : マニュアルへの記載方法は、今後委員のみなさんに相談させていただきたい。

会長 : 具体的な方向性に間違いはないだろう。第 3 回研究会で決定したい。

委員 : 車いす使用者用便房について、可動式の荷物置きは車いす使用者にとってとても重要な設備だと考えられる。マニュアルにもどうにか記載できないだろうか。

事務局 : 今回実施した当事者向けアンケート調査においても、荷物置きが必要であるとの回答を多くいただいている。現行のマニュアルにも荷物置きを設置するよう記載しているため、さらに手厚く説明を追記したいと考えている。

委員 : 棚はオストメイトの方にとってとても便利だと思うが、車いす使用者が座位の状態では手の届くところに、自己導尿用の尿取りパッドなどを置くことのできる場所があるとよいだろう。腕の可動域が違うなど利用者によって条件が違うため、車いす使用者が使いやすいように可動式の荷物置きがあれば利便性が上がるだろう。

事務局 : 具体的な高さや場所などについて相談させていただきたい。

会長 : それでは「(2)施設整備マニュアル改訂素案(抜粋)について」事務局より説明をお願いします。

事務局 : [資料 2 の説明]

会長 : まずは、建築物について何かご質問等はないか。

委員 : p 8 の図のようなトイレには車いす使用者が便房内に入出入りすることはできないのではないかと。車いす使用者が入ることができるということを示す図にした方がよい。
p 8 右上の説明書きに、“引き戸”という表現があるが、ワンタッチ式のスライドドアもあるため、引き戸ではなくスライドドアという表現の方がいいのではないだろうか。
p 9 には、和便器が記載されていないが、ニーズはあるはずなので、和便器に関する解釈を書き添えておいた方がよいのではないかと。
p 10、11 の点字ブロックを敷設した模式図の例があるが、視覚障がい者誘導用ブロッ

クの黄色に対する十分なコントラストが得られていないのではないか。点字ブロックと周辺床との明度差がはっきりしている優良な整備事例を掲載してはどうか。

事務局 : ご指摘の通り、p8のトイレの図については実現可能な図にしたい。トイレのドアについては、スライドドアなどに関する事例をコラムなどで紹介したいと考えているが、引き戸という表現もスライドドアを踏まえた表現となるよう工夫したい。

委員 : トイレのドアは、現在様々な工夫がされてきている。マニュアルに記述するのに、スライドドアという表現でもよいが、車いす使用者が多目的トイレを使えない時に一般便所でも使いやすいものにしましょうという強い願いが込められていると感じたので、引き戸という表現でもよいのではないか。

事務局 : p9の和便器の記載がない図については、現行のマニュアルでは和便器を含んだ配置図の例を掲載している。今回の資料で提示した図は、よりバリアフリーに配慮した例の一部にあたるが、ご指摘の通り、和便器を設置してはいけないともとられかねないため、図を工夫したい。

p10、11は、これまで、「歩道状公開空地」のバリアフリー対応とする内容について、指導するマニュアルがなかったことから、新たに点字ブロック敷設の考え方を示すことが目的である。舗装と点字ブロックのコントラストに関するご指摘については、他のページで写真事例等も含めて整理したい。

委員 : p3の移動等円滑化経路の考え方は建物の中の話だが、人の移動は部分的ではなく出発地から目的地まで、連続してバリアをなくすこと、案内することができるようにならなければならない。そのための考え方をもう少し強化した方がいいのではないだろうか。

“連続的に”という部分がとても重要である。例えば道路から歩道を通って建物に入るには目安となる案内が必要であるなど、スムーズに移動できるということが確保されなければならないということをごどこかに書く必要があると思っている。具体的にいうと、“経路に一か所でもバリアがあると目的地にいけない”“案内が不十分であれば迷ってしまう”などがある。そのためには、具体的な移動経路を想定した上でこの経路を使う人の立場に立って、マニュアルの前段に記述してもらいたい。

移動等円滑化経路は、建物の中や交通機関など様々あるが、全体として結びつけるという考え方で、チェックする必要があるため、そこを記載してほしい。

事務局 : 福岡市ではバリアフリー基本計画において、19箇所の重点整備地区を定め、高齢者や障がい者がよく利用する施設を選定して、駅から選定した施設までの道路などをバリアフリー化するように記載している。これらの取り組みに委員のご意見を加えてマニュアルの冒頭に記載することを検討していきたい。

委員 : 全体を通して「連続性」が必要なことから、例えば、施設などを繋げていく考え方や基本的な経路がバリアフリー化されているかということをチェックしていく必要があるということをごマニュアルにも書いてほしい。

会長 : 施設整備マニュアルは、施設別に各部位を設計・デザインするための考え方が記載さ

れている。本来であれば経路を繋げていくというダイナミック編集ができればよいが、もう一回改訂を待たないといけないのではないだろうかという気がしている。p3で書きこむか、前提で書きこむか。いずれにせよ、経路を通行する際に、バリアがあると止まってしまうという問題提起は重要だと思う。検討してもらいたい。

委員 : p8にあるオストメイト用の簡易型機能を備えた便房の例について、この便房を設置するかについては、オストメイトの方からは簡易型でもよいと言う方もいれば、簡易型だと使えないと言う方もいるため、取扱いが難しいだろう。ある自治体でオストメイト用の簡易型の設置について検討した際には、設置しないとした経緯がある。オストメイト用の機能が備わった便房が少ない時期には、簡易型があるとよいかもしれないが、腹部を洗浄する際に床に膝をつく必要があるなど使いづらい面もあるため、将来的にはオストメイト用の機能が備わった便房が増え、簡易型はなくなっていく方がよいだろう。現在は、オストメイト用の機能が備わった便房が圧倒的に少ないため、簡易型でも仕方がないという位置付けではないかと思う。

p9には、福祉型便房を男性、女性で分けているケースがあるが、車いす使用者には、左麻痺、右麻痺の違いでアプローチのしやすさが違う人がいるため、性別で分けない、性別を表示しないことが有効であることをマニュアルに書けたらよいのではないか。

事務局 : オストメイト用の簡易型機能を備えた便房について、当事者アンケートで利用意向を尋ねたところ、9割の方から利用してもよいとの回答を得た。多くの方から簡易型便房があれば助かるという結果であった。ただし、条件として、案内標示や荷物置きなどを整備してほしいとの回答もあった。

福祉型便房の男女を示すサインについては、現行のマニュアルにも各福祉型便房に男女を併記するように記載している。

左・右麻痺の違いによるアプローチについては、“階ごとに左・右の移乗方向を変えることが望ましい”としている。加えて、福祉型便房の簡略図を掲載するよう配慮が必要であるなどの記載について検討する。

委員 : 議題(1)で発言した可動式の荷物置きについては、p8にある図の便座の横あたりに記載してもらえるとよい。

委員 : トイレについては、昔と違い使いやすく、清潔に利用できている。しかし、公園のトイレなどの中には、利用するには少し暗いと感じるトイレもある。よいトイレとしては、デパートを参考にしてもらいたい。

和式のトイレについては、高齢者は足や膝が悪いために洋式便座を利用する方がほとんどである。もちろん和式を利用する方もいる。

文字の大きさについては、以前公民館に勤めていた経験から、公民館の案内標示の文字はわかりやすくなってきているといえる。

会長 : 続いて交通機関の施設について、ご意見等はないか。

- 委員 : p14 について交通施設では、階段やエレベーターの整備が当たり前の事項になってきている。なるべく同じ場所に階段、エレベーター、エスカレーター等が配置されていることが望ましい。利用者が昇降経路を選択できるようになるという内容に整備のグレードを上げてよいのではないか。
- 既存の駅にエレベーターを設置する際などは、ホームの端など遠回りのルートになる場所に設置されるケースが多い。
- 事務局 : 新築の際には、エレベーターや階段などの昇降装置を同じような位置にまとめて整備することは可能だが、既存施設については難しい場合が多い。
- 委員 : 既存施設では難しいことは理解しているが、エレベーターや階段などの昇降装置が近くにあることで、利用者が経路を選択できることを理解していない設計者が多いような気がする。設計の当初からエレベーターをホームの端に設置することがないように、昇降装置はなるべく近い位置にまとまる必要があることを記載してはどうかということである。
- 会長 : 検討してもらいたい。
- 委員 : p26 の横断歩道に設置するエスコートゾーンについて、横断歩道と同じ白黒のデザインで整備する必要があるのだろうか。材質の問題かもしれないが、時間が経つにつれて、白色のライン部分がグレー色に変色し、ロービジョンの方にとって識別が困難になり、下手をすると高齢者の方が気づかず躓いてしまう可能性がある。コントラストを付けるなど、何かしら通行人に対して視覚障がい者用の突起物があることを案内した方がよいのではないか。
- 事務局 : エスコートゾーンについては、警察庁交通局交通規制課が「エスコートゾーンの設置に関する指針」を通達として出しているため、色を変えることは難しい。また、突起物があることの案内については、横断歩道の延長上に案内板などを立てることが難しいため、案内標示の設置も難しいと考えられる。
- 委員 : 一般の方にはエスコートゾーンがあることは理解できないのではないかと。
- 委員 : すり足の方などが引っ掛かってしまう恐れがあり危険だろう。
- 会長 : 白色のラインが変色して判別しにくくなってしまふことは課題だろう。
- 委員 : 材質を少し変えるだけでもよいかもしれない。
- 事務局 : 通達された指針には、分かりやすいように配慮してよい旨の記載がなく、全国统一した設置方法となっている。
- 委員 : p18～22 にある旅客船ターミナルの連絡橋について、潮の満ち引きによって変化してしまうかもしれないが、車いす使用者に配慮したこう配についての記載はないのだろうか。
- 事務局 : 潮の満ち引きによって、浮棧橋と船舶とが一緒に上下する。それに伴い、浮棧橋と固定岸壁をつないでいる連絡橋のこう配も変化することになる。

: 船舶との乗降に使う船舶付きのタラップ等についてはこう配は 1/12 との推奨基準がある。なお、港湾局ではこう配が変動する場所にはなるべく誘導用ブロックは敷設しないこととしている。

: 国のガイドラインを確認したところ、連絡橋についても“こう配は 1/12 以下とすることが望ましい”とあるため、マニュアルへの記載を検討したい。

会 長 : 続いて、道路、公園について何かご質問等ないか。

委 員 : p24 道路の縁端構造の例の図で、車道と歩道の段差は 2 cm を標準とすることは分かるが、歩道のこう配と車道のこう配がきつい場所では、車いすが傾いたり、前側のキャスターが引っ掛かったりしてしまう場所がある。その旨の記載ができないだろうか。

事務局 : 歩道縁石と車道の接続部が V 字型になっている場所については、具体例がある方が分かりやすいと考え、他ページにおいて V 字型を解消した例の図を掲載するよう検討している。

委 員 : 公園のベンチについて。精神障がい者の方からのご意見だが、薬を飲んだ際に、横になると少し気分がよくなることがあるため、公園のベンチを利用することが多い。しかし、公園のベンチは 1 人ひとり座るように区切りがあるため、横になるのは難しいようだ。公園のベンチの形状には決まりがあるのだろうか。

事務局 : 福岡市では平成 13、14 年頃に、公園で寝泊まりするホームレスが多い時期があったため、対策として公園には横になれない区切りのあるベンチの設置を進めた。この対策が、公園のベンチに区切りがあるものが多い背景の 1 つになっているのかもしれない。

会 長 : 利用者に選択肢があった方がよいと考えられるため、ベンチについて検討をしてもらいたい。

会 長 : 次の「議題(3)アンケート調査の報告について」事務局より説明をお願いします。

事務局 : [資料 3、4 の説明]

会 長 : 資料 3 についてご意見等はないか。

委 員 : p4 の聴覚障がい者が公共交通機関の建物を利用する際に困ることで、エレベーターの音声案内の回答が多いのは、p7 にある「災害時、ひとりで乗っていて、途中で止まった場合、緊急ボタンを押して伝えることはできても音声で確認ができません。文字で連絡をとりあえればよいですが。」という聴覚障がい者からの意見と関連しているのだろうか。

事務局 : 聴覚障がい者は音声による連絡が取り合えないためエレベーターにガラス窓を設置することで文字によるコミュニケーションが可能となることについて解説を記載するようにしている。

委 員 : p3 で、視覚障がい者向けのアンケート回答者がほとんど全盲の方であるようだ。ロ

ービジョンの方からの意見はないのだろうか。

事務局 : 視覚障がい者の団体に協力をお願いしたところ、回答者 20 名のうち、全盲の方が 18 名であった。

委員 : 視覚障がい者で障がい者手帳を持っている方のうち、全盲の方は少なく、ほとんどの方が弱視であることを考えると、全盲の方からの意見だけで視覚障がい者の意見がマニュアルに反映されたことにならないのではないか。

会長 : 弱視の方のご意見を得る手段はあるのだろうか。

委員 : 団体に加盟している弱視の方は多く、高等盲学校であれば、5 人のうち 4 人は弱視の方である。視覚障がい者の団体としての意見となると、どうしても全盲の方の意見が強くなってしまふのだろう。

会長 : もし可能であれば、弱視の方にアンケートをとってはどうか。

事務局 : 団体等についてご相談させていただきたい。

会長 : アンケートの回答率はもう少し高いと思っていた。

事務局 : 記述式にしたことが要因の 1 つになっているようだ。しかし、記述式にしたことで、利用者が困っていることに関する声を拾うことができ、マニュアルに記載する解説を充実させることができそうである。また、少数意見であっても貴重な意見はマニュアルへの反映を検討したい。

会長 : 当事者の意見等に対するマニュアルへの反映内容は今回の研究会でしか議論できないのか。

事務局 : 委員にはご専門の内容について、今後、個別にご相談したいと考えている。

会長 : 続いて資料 4 についてご意見等はないか。

“対応と考え方”の中で、〔検討〕があるが、どのような扱いになるのか。

事務局 : 事務局と検討会の関係部署とで協議を進め、不明な点がある場合には、委員へ相談させていただくこともあると思われる。

会長 : 全体を通して何か質問等はないか。

委員 : バスのバリアフリー化で、西鉄も最近は低床バスをかなり導入しているが、バス停のサインやバス車内の表示についても、もっと高齢者や障がい者に配慮したもののできるのではないかと考えている。バス事業者へのヒアリング等に行っていないのだろうか。

事務局 : バス車両については、国の基準があり、運輸局を通してバリアフリーチェックが行われている。

バス停の文字について、バリアフリー化が進まない要因として、掲示するスペースが限られていることが考えられる。バス停の位置の分かりにくさについては、スマートフォン等でバス停検索ができるようなアプリの開発を進めているようだ。

バス停の名称がバス車内から見えにくいというご意見が利用者から挙がっているか

どうか、バス事業者に尋ねたところ、バス車内で到着バス停の案内を自動でアナウンスしていることもあり、そのような意見は挙がっていないということである。

なお、到着するバス停近くで運転手が改めてバス停を案内するが、運転手によっては声が聞き取りにくいという意見があることから各営業所で運転手向けの研修を行っているとのことである。

委員 : バス停のサインについては改善の余地があるだろう。また、バス車体の表示については、LED になってから、文字が認識しにくくなっているように感じる。

会長 : バリアフリー推進協議会とバリアフリー整備研究会両方の議題だろう。協議会で、その他の意見として投げかけてみてはどうか。

事務局 : 検討したい。

会長 : 他になければ、本日の議題は全て終了である。マニュアル改訂の素案については、この方向性で概ねよいのではないだろうか。ただし、多くの意見が挙げられているので、事務局では精力的に対応してもらいたい。

以上