

平成 25 年度 福岡市バリアフリー推進協議会 議事録

日 時：平成 26 年 1 月 28 日（火） 13 時 30 分から 15 時

場 所：天神ビル 11 階 10 号会議室

出席者

【利用者等】

中原 義隆	NPO法人福岡市障害者関係団体協議会 理事長
染井 圭弘	社団法人 福岡市視覚障害者福祉協会 会長
松尾 智仁	福岡市聴力障害者福祉協会 理事
藤田 幸廣	福岡県脊髄損傷者連合会福岡支部 事務局長
山田 隆義	福岡市肢体障がい者福祉協会 副会長
向井 公太	(社福)福岡市手をつなぐ育成会 理事長
伊丹 健次郎	福岡市自閉症協会 副会長
清成 厚美	福岡市精神保健福祉協議会 副会長
関 由紀子	福岡市女性翼の会 会長
BOBBY JUDO	ラブエフエム国際放送(株)
嶋山 一機	We Love 天神協議会 事務局長
原楨 義之	博多まちづくり推進協議会 事務局長

【学識経験者】

竹下 輝和(会長)	九州大学大学院 人間環境学研究院 教授
外井 哲志(副会長)	九州大学大学院 工学研究院 准教授
定村 俊満	NPO 法人 FUKUOKA デザインリーグ 副理事長

【施設設置管理者】

加藤 邦忠	九州旅客鉄道(株) 鉄道事業本部営業部長 代理
岡本 道弘	西日本鉄道(株) 鉄道事業本部施設部長
清水 信彦	西日本鉄道(株) 執行役員 自動車事業本部副本部長兼計画部長

【行政】

細川 道夫	福岡県警察本部 交通部交通規制課長 代理
花田 諭	福岡県警察本部 交通部駐車対策課長 代理
辻 芳樹	国土交通省九州地方整備局 福岡国道事務所長 代理
馬場 隆	福岡市住宅都市局長
中野 計雄	福岡市道路下水道局長
馬場 哲久	福岡市港湾局長 代理
角原 孝	福岡市交通局理事
中島 淳一郎	福岡市保健福祉局長

【アドバイザー】

首藤 郁一郎	国土交通省九州運輸局 交通環境部消費者行政・情報課長
--------	----------------------------

【議事録】

＜開 会＞

会 長： 議題について事務局から説明をお願いします。

事務局： （配付資料1「福岡市バリアフリー基本計画（アクションプラン）の実施状況について」を説明）
～資料説明後～

会 長： 2 ページにハード面のバリアフリー化とありますが，市営地下鉄について何か補足することはありますか。

委 員： 市営地下鉄につきましては，全線において段差の解消，転落防止設備の整備，視覚障がい者誘導用ブロックの整備，障がい者対応便所の設置に関してバリアフリー化を実施済みです。今後は，情報案内として文字情報や音サインの整備について取り組むこととしており，平成 25 年度については，博多駅でトイレ改修とあわせたサインの整備を行うこととしています。

現在，地下鉄七隈線は，天神南駅までしかきていませんので，地下鉄空港線への乗り換えが不便になっています。地下鉄七隈線については，博多駅まで延伸することが決定しており，今後 7 年程度かかりますが事業を進めています。

また，地下鉄七隈線についてはバリアフリーを取り入れたトータルデザインとして施設の設計を行い大変評価をいただきました。今後，地下鉄七隈線の延伸に伴い，博多駅への新ホーム整備，祇園西交差点付近に新駅整備することにしておりまして，ユニバーサル都市・福岡にふさわしい内容にしたいと考えています。

早速，福岡市地下鉄延伸に関するデザイン委員会を発足させていただいており，学識経験者にもご参加いただき，新駅等についてももしっかり整備していくということで検討を進めています。

市営地下鉄については，今後ともバリアフリーにしっかり取り組んでいきたいと考えています。

会 長： ただいまの説明についてご意見，ご質問などありますか。

委 員： 最近，駅やデパートなどでオストメイトやベビーカーを使用する人などが利用できる多目的トイレが増えていますが，利用したいときに健常者と思われる人が入っていて利用できないことがありました。利用していた人に「あなたオストメイトですか」と尋ねたら「それ何ですか」と言われたため，更に「どうして多目的トイレを利用していたんですか」と尋ねると「水洗トイレでウォシュレットがついているから利用していた」ということを言われたことがありました。

多目的トイレは，合理的なものだと思いますが，利用したい人が利用したいときに利用できないことがないように，整備にあたっては例えばオストメイト設備をスペースの広い一般トイレに機能分散すること等についても検討していただきたい。

また，車いす使用者は，手動車いすだけでなく電動車いすを使う人もいます。電動車いすだとスペースが狭い多目的トイレに入りきれない場合があります，整備等

の際は配慮していただきたい。

別件なのですが、福岡県のまごころ駐車場についても、制度構築前よりもかえって車いす使用者が駐車できなくなってきたという現象が起きており、適正利用等について検討していただく必要があると考えています。

委員： 市営地下鉄におけるエレベーターや優先席、オストメイト等に対応した多目的トイレについては、利用対象者に優先的に使っていただきたいと考えております。一部の方が設置の趣旨から外れた使い方をされているという実態があるというお話をいただいています。

多目的トイレの利用については、マナーをしっかりといただくことが大事であると考えており、利用にあたっては、本来の設置趣旨を理解していただくことが一番大事なことであると考えています。

今後とも駅や車両等の適切な利用を呼びかけていくとともに、多目的トイレについては必要としている人への配慮について呼びかけていきます。

委員： 市営地下鉄の車両の件についてですが、7ページの車いすスペースのある車両数178についてお尋ねします。

福岡空港駅から姪浜行き車両に乗る場合は、車いすで利用できるスペースがありますが、唐津行き車両にはスペースがないことが多いです。福岡空港駅から乗車して姪浜駅で降りる場合は、混雑した車両が多いため扉近くにスペースが無いと奥のほうに入って行って、降りるときに他の乗客に迷惑がかかる場合があるため、姪浜駅行き車両が来るのをわざわざ待っている状態です。

唐津行き車両には車いすスペースを設けられないのですか。

もう一点は、航空旅客ターミナルの件ですが、最近はどこ空港に行ってもバリアフリー化されていて非常に使いやすいです。

福岡空港第2ターミナル前の駐車場を利用した際に空港側から駐車場へ行く際の歩道の段差が大きく自力で渡れない車いす使用者がいると思われれます。

航空旅客ターミナルから駐車場までの導線のバリアフリー整備の考え方についてお尋ねします。

委員： 市営地下鉄の車いすのスペースの件ですが、福岡空港駅から姪浜駅までは、市営地下鉄として運営しています。JR九州の筑肥線とは、相互乗り入れを行ってまして、JR九州の車両が福岡空港駅まで乗り入れ、市営地下鉄の車両が前原駅まで乗り入れという相互直通運転を実施しています。資料に記載している車いすスペースのある車両数178とは、市営地下鉄が所有している車両の数字であり、JR九州が所有している車両は含んでいません。市営地下鉄が所有している車両については、各車両とも一定の位置に車いす優先スペースを設けています。

JR九州が所有する車両は、筑肥線を中心に走っていますが、空港まで乗り入れをしていて、新しい車両については車いす優先スペースが一定の位置に設けられていたと思います。

その他の車両の車いす優先スペースについては、地下鉄車両と同じようなものとなるようJR九州でご検討いただいているとお聞きしております。

事務局：事務局から2点目の福岡空港の件についてお答えします。
航空旅客ターミナルのバリアフリーについては、建物の中の段差の解消などを中心に協議を進めてきています。
委員からご指摘のありました航空旅客ターミナルと駐車場の間の歩道の段差の件につきましては、事務局より施設の管理者に説明し、協議を進めさせていきたいと思っております。

アドバイザー：車いすスペースの件についてですが、鉄道の基準では車両一編成につき一箇所の車いすスペースを設けることになっていたと思っております。
市営地下鉄については、基準より多い一編成に何箇所かの車いす優先スペースを設けていただいております。運輸局といたしましても鉄道事業者と協議して車いすスペースを増やしていきたいと考えています。

委員：JR九州の車両については、一車両に一箇所の車いすスペースが設けられることになるとありがたいです。
鉄道については駅員さんがスロープを持ってきて「何両目に乗って下さい」と誘導してもらえることを徹底していただけると非常にありがたい。

委員：西鉄電車の車いすスペースについては、ほぼ全ての編成に設置している状況です。古いタイプの車両には、車いすスペースが設置されていないものがあったと思っておりますが順次改良しています。

委員：視覚障がい者のための横断歩道のエスコートゾーンについては、現在3箇所設置されていると思っております。事務局からの10箇所という説明があったのは、エスコートゾーンのことなのか確認したい。
信号機についてですが、押しボタンの信号機は黒の画面に赤文字で「しばらくお待ちください」と標示してあったと思っておりますが、色覚障がい者には白色と黒色の方が分かりやすいという意見があります。
鉄道についてですが、ホームドアや可動柵の設置によるホームからの転落防止対策についてお伺いしたい。

事務局：10箇所というのがエスコートゾーンのことについての説明であるかということの確認のご質問ですが、10箇所については、エスコートゾーンの説明ではなく、信号機のバリアフリー化の説明の中で、音響式付加機能や視覚障がい者用付加機能、歩車分離式信号などの設置ということで、平成25年度は都心部地区で10箇所を整備したということです。

委員：押しボタンの信号機の黒の画面に赤文字で「しばらくお待ちください」という表示の件について、白色と黒色の方が分かりやすいというご意見をいただきましたが、全国的な問題でございますので、関係部局に御意見を伝えたいと思っております。

委員：JR九州におけるホームからの転落防止対策についてですが、ホームドアの設置については、車両によってドア位置が異なるという実情やホームドアの荷重のホ

ームへの影響などの課題があり、市営地下鉄に設置してあるようなホームドアを直ちに博多駅などに設置することは物理的に難しい状態です。各メーカーは、ロープ式の可動ホーム柵など新たな製品の開発を進めていますので、現実的にどういものが整備できるのか研究していきます。

委員： 可動ホーム柵の件ですが、各メーカーからいろいろな製品が出ていると思います。設置にあたっては、利用当事者も交えた会議で意見交換を行っていただきたいと思いますのでよろしくお願いします。

委員： 西鉄バスですが、補足説明をさせていただきます。7ページにノンステップバスの導入について記載してありますが、ノンステップバスにつきましては、平成24年度末までに34台、平成25年度に88台を導入することとしています。平成25年度については、現在、45台が導入済みでございます。残りの43台につきましては3月末までに導入を完了する予定です。関係機関から補助金による支援もあり、平成25年度から導入台数が大幅に増えております。

委員： 施設整備担当者研修と行政職員研修の件で要望があります。この内容だけを拝見すると技術的な内容が中心の研修ではないかなと思われま。

研修の一環として実際に障がい者の施設に出向いていただき、障がい者について理解を深めていただきたい。少しでも障がい者と一緒にいるという体験をしていただくことが、結果的にバリアフリーを推進することに繋がると考えます。

事務局： 「心のバリアフリー」をどう進めるかということについては、まず様々な障がいの方の状況を知っていくことが何より大事であると認識しています。ご意見を踏まえて、市の職員、関係事業者等に対して、様々な障がい者の状況や障がい者に限らずバリアフリーを必要としている方々の状況について、理解していただけるような取組みが何らかの形でできないか検討していきます。

研修としてだけでなく、ほかの方法も含めて、「心のバリアフリー」の推進として考えていきます。

委員： 先ほどのノンステップバスの件ですが、どの路線にいつから導入されるのか、市政だよりなどで事前に報告してもらいたい。また、私たち視覚障がい者はいつもの乗り方だと空足を踏むような場面もありますし、その車両の座席の配列がどうなっているかも分かりません。ぜひ市政だよりなどで報告していただきたい。

委員： ノンステップバスの導入については、昔からお願いしていたので、とても感謝しています。私ども肢体障がい者は、団体で行動する場合に福祉バスの制度を利用していますが、リフトバスについては導入台数が少ないためなかなか利用できません。

先日、全国の政令都市の会議で情報交換を行いました。リフトバスの導入は、各都市とも進んでいないようでした。福岡市においてもリフトバスの導入について、何らかの対策を考えてほしいと思っていますのでよろしくお願いします。

事務局： 福祉バスの制度については、障がい者に社会参加をしていただくということで、団体の交流や活動に使っていただく際に低額な料金で利用できるよう支援を行っている事業です。リフトバスについては、ご指摘のとおり需要が高いということがあって、なかなか利用のご希望に沿えないということも重々承知しております。リフトバスを増やせるかということについては、なかなか難しいものがございますが、こういった形で車いす使用者が団体で行動が出来るのか、バリアフリーの問題としても意識をもって考えて参りたいと思います。

委員： 低床バスであってもバス停において車道と歩道の段差が無い場合には、スロープの角度が付きすぎて乗降時に車いすの車輪が引っかかってしまうので、バス停付近での道路側の対策も必要と考えます。

ソフト面になるかと思いますが、バスの運転手の対応は以前よりも良くなってきていると感じています。まだスロープの出し方がわからない運転手や技術的に要領を得ていない運転手がいるので研修等により対応を徹底してほしい。

西鉄については鉄道についても以前より対応が良くなっていると感じています。

JR九州については、以前は車いす使用者へのスロープ設置等の対応を駅員が行っていましたが、2年ほど前から警備会社に依頼しており対応が悪くなったと感じています。

会長： 全体にわたってご意見、ご質問はありませんか。

委員： 福岡市バリアフリー整備研究会で出た意見なのですが、バスの路線図などバス停での標示が見にくいという意見が出ております。バス停の数が多いことから文字が小さくなり、改善が難しいかもしれませんが、もう少しわかりやすい路線図が出来ないものかと考えています。

バス停そのものもいろんなタイプがありまして、頭の丸いタイプについては、バスの進行方向に対して直角に標示されているため、バスが停車した時に名称を確認しにくいという意見が出ていました。バス停の表示そのものの改善の計画がないのかなという意見です。

車内の料金表示についてはデジタル化されて大きくなり、とても見やすくなっていると思います。

委員： ご指摘のとおりバス停が多いところは路線図が見にくいとご指摘をいただいております。現在、社内にバス停改善プロジェクトを設けまして、バス停での標示の文字の書体や色の配置などについて、専門家の意見を伺いながら対応を進めているところです。

バス停の標示そのものがバスの進行方向に対して直角になっているということですが、運転手が確認しやすいようにそのようになっております。お客様目線をきちんとしなくていけないという事で改善が出来るのではないかと考えていますので、今後、研究させていただきたいと思っております。

車内の料金表示はデジタル化により見やすくなったという声をいただいております。バス停については、屋外にある関係でデジタル化がなかなかできませんが、

電子看板や電子ペーパーなど、技術の進捗も見られておりますので、今後、研

究させていただきたいと思っております。

会 長： それでは次の議題に移ります。報告事項について事務局から説明をお願いします。

事務局： （配付資料2「福岡市福祉のまちづくり条例「施設整備マニュアル」改訂についてを説明）
～資料説明後～

会 長： 議題と報告事項の全体を通して何かありますか。

委 員： 本日の会議では、各機関がアクションプランを着実に進めていると感じた一方で、利用者からはまだまだ様々な意見が出ていると感じました。

個々の施設のバリアフリー化は進んでいると思いますが、移動に関してはそれらの施設と施設とを繋ぐ経路のバリアフリー化が行われているのかが重要であると考えます。

例えば、比較的近い位置関係にある交通施設間の話として、バスターミナルから地下街を経由して地下鉄までのバリアフリー化された経路が案内誘導されスムーズに移動できるのか。重点整備地区内の駅から目的地となる生活関連施設までのバリアフリー化された生活関連経路が案内誘導されスムーズに移動できるのか、などについてチェックしていくことが今後の課題であると考えます。

資料2の(3)調査・研究に「市民との共働によるバリアフリー化促進の仕組みづくりの検討」とありますが、施設整備などにあたって、障がい者が参加する会議での意見交換や障がい者とのまち歩きなどを実施し、どういう問題があるのか確認することが重要であると考えます。今後は、障がい者と一緒になって方向性をまとめ上げていくような仕組みづくりが必要になってくると考えます。

事務局： ご指摘の件については、バリアフリー基本計画の17ページ「重点整備地区における取組みの進め方」に、施設間を安全で切れ目のないスムーズな誘導ができないかということで「利用者と施設設置管理者等によるまち歩き」や「施設管理者相互の連携」などについて取組みの方向性を掲げています。今後、目標年次である平成32年度に向けて取り組んでいく中で、バリアフリー化推進にかかる共働のあり方について具体的にどういう形が一番いいのか検討し、少しずつではありますが着実にバリアフリー化を進めていきたいと思っております。

会 長： 施設のバリアフリー化については点から面に拡がることも重要であると考えます。利用者がもっている行動のスタイルに合わせて地区の整備を行っていくのが一番いいのではないかなと考えており、委員の意見については、将来に向けて重要な観点であると考えます。

委 員： 私は耳が聞こえませんが、昨年2013年の会議に出席したときに、文字放送による情報提供について要望しました。例えば、災害時や天候不良の際に地下鉄、JR、西鉄で遅れが生じた場合の情報提供については音声による案内がほとんどで

す。聴覚に障がいのある者は、その音声による案内の情報を得ることができません。災害時や天候不良の際に文字放送による情報を提供していただくよう強くお願いします。

もう一点は、バリアフリー基本計画には「ユニバーサルデザインの理念を踏まえて、すべての人にやさしい施設の整備をする」と記載されていますが、この中にビルや病院などの施設の整備が含まれているのかなということを懸念しています。ビルや病院などにいた際に火災や災害等が発生したら、聴覚障がい者に配慮した警報装置や煙探知機等が無い施設では亡くなる可能性が非常に高くなります。何故かという火災や災害等が発生しているという情報が得られずに分からないからです。特にアパートでは、警報装置や煙探知機が音情報のみで知らせる場合が多いように感じています。

また、街の中には AED が増えていますが、耳が聴こえない方が助けたいと思っても AED は音声による案内しかしないため、どうやって機械を扱っていいのかわからず、逆に足手まといになってしまうことがあります。

文字による案内があれば人の命を救うことができますし、救急車がくるまでの対応ができます。

障がい者が障がい者を助けるという例もあります。すべての人が、障がいある人もない人も暮らしやすい、障がい者が一般の人を助けられる、お互いが協力しあえるようなやさしい社会をつくっていくことが大事ではないかと思います。

会長： 公共交通における文字による情報提供の仕方や災害時等の対策をどうするのかについては、今後、工夫していく必要があると思います。

委員： 基本計画実施状況の 8 ページの（2）信号機（重点整備地区）のところで、音響付加信号、視覚障がい者用付加信号、高齢者音感式信号、歩者分離式信号などの設置とありますが、これとは違った観点で質問があります。

私は自動車を運転しますが、歩行者用信号機の青色点滅の時間がものすごく長い信号機と、点滅始めたと思ったらすぐに赤に変わる信号機があると感じています。

自動車の運転をしている時に、歩行者の信号機が点滅したら、スピードを落とすと思いますが、点滅信号がなかなか赤に変わらないと戸惑います。

ドライバーの心理としては、歩行者の安全を確保したうえで歩行者用信号機の青色点滅の時間を工夫できないかと感じています。

委員： 歩行者用信号機の青色点滅の時間は全国でほぼ統一されており、横断歩道の長さに応じて設定時間が異なります。距離の長い横断歩道では、なぜ青色の点滅時間が長いかというと、歩行者の方の安全な横断を確保するためであり、短いと横断の途中で赤色になる可能性があり、危険になるためです。

自動車を運転される時は、車両用の信号機にしたがい、安全な運転をしていただきたいと思います。

委員： 国連総会で採択された障害者権利条約を受けて平成 25 年 6 月に障害者差別解消法が公布され、平成 28 年 4 月から施行されます。同法律には「障がい者への

合理的配慮」として、地方公共団体等への法的義務と民間事業者への努力義務が定められています。

福岡市は、こういった背景の中でバリアフリーの位置付けをどうとらえているのかお聞きしたい。

事務局： ご指摘がありましたとおり障害者差別解消法が施行されることとなり、先行する自治体では様々な条例等を制定し、障がいのある方がいろいろと不都合がないようにということで義務が課せられているようです。また、民間事業者等については努力義務とういことが課せられているようです。

福岡市では、ユニバーサル都市・福岡ということでどなたにもやさしい、人にやさしいまちづくりをめざしています。

今後、障害者差別解消法が施行されますが、福岡市におけるバリアフリーのあり方についても、その視点に基づき考えていきたいと思ひます。

会長： 他に意見等がないようなので、以上で議題と報告事項について終了したいと思います。

本日の議題である「福岡市バリアフリー基本計画（アクションプラン）の実施状況」につきましては受け取らせていただきました。要望事項については事務局で整理していただきたいと思ひます。

これをもちまして平成 25 年度福岡市バリアフリー推進協議会を終了します。事務局から連絡事項をお願いします。

事務局： （閉会挨拶）