

第1回 福岡市バリアフリー推進協議会 議事録

日 時：平成24年8月31日（金） 午前10時から12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
菅原 義和 福岡県脊髄損傷者連合会福岡支部 支部長
山田 隆義 福岡市肢体障がい者福祉協会 事務局長
伊丹 健次郎 福岡市自閉症協会 副会長
野澤 重信 福岡市精神保健福祉協議会 会長
坂田 美和子 福岡市PTA協議会 副会長
関 由紀子 福岡市女性翼の会 会長
Effie LIANG ラブエフエム国際放送(株)
有隅 基樹 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 九州大学大学院 人間環境学研究院 教授
外井 哲志 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】

田中 渉 九州旅客鉄道(株) 鉄道事業本部営業部 担当部長
岡本 道弘 西日本鉄道(株) 鉄道事業本部施設部長
松本 義人 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 代理

【行政】

高山 勲 福岡県警察本部 交通部交通規制課長
西山 伸介 福岡県警察本部 交通部駐車対策課長
小林 秀典 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
竹廣 喜一郎 福岡市道路下水道局長 代理
福原 浩之 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〉

〈挨拶〉 渡邊副市長

事務局：福岡市バリアフリー推進協議会設置要綱について説明

〈会長及び副会長の選出〉 会長に竹下委員、副会長に外井委員を選出

会長、副会長：就任挨拶

会 長：本日の議題となっている資料について、事務局から説明をお願いします。

事 務 局：（配付資料により説明）

～資料説明後～

会 長：今回は、協議会初日ということもありますので、全体の内容を把握していただき、最終的には方向性の意思決定を行いたいと思います。
まずは、基本計画（案）の1-1、1-2について何か意見等がございますか。
今協議会のスタートとなるページですので、委員のみなさんのご了解を頂きたいと思います。（異議なし）
それでは、1-3、1-4について何かありますか。
私の方から質問ですが、特定旅客施設で下山門駅だけが未整備になっているが、何か理由があるのですか。

事 務 局：下山門駅は、エレベーターを建物外に設置する計画だと聞いています。敷地外に用地を確保する必要がありますが、用地交渉が少し難航して整備が遅れていると聞いております。

会 長：バリアフリー化の進捗状況は、想像以上に進んでいるという感想です。
それでは、次に2-1から2-3までで何かありますか。

委 員：生活関連施設をつなぐという考え方で、経路のバリアフリー化が行われていくが、利用者の一人ひとりが使えるような経路であることが大事になる。実際に整備後に利用者がチェックできる取組みが重要です。
今回、生活関連施設に公園が入ったのはいいことだと思う。

委 員：アンケート調査の内容等を説明して頂きたい。

事 務 局：アンケートは平成22年3月にまとめたものです。
対象者は、高齢者や障がいのある人、子育て中の人などの団体に配布しました。配布数は、各団体に600部の合計1,800部配布し、回収率は1,422部で79%です。
主な調査項目は、外出する際に「よく行く施設」と「その時の交通手段」、「利用頻度」について、施設の種類ごとにアンケートを行いました。

委 員：これまでバリアフリーと言えば、高齢者や障がいのある人がメインのユーザーであったが、現在福岡市が推進しているユニバーサル都市・福岡では、

ユーザーの枠組みを広め外国人や子どもなども含めているが、本計画でそのあたりがどう整理されていますか。

事務局：現在、福岡市ではユニバーサル都市・福岡として様々な取組みが動き始めています。

本計画は、ユニバーサル都市・福岡の一翼を担うものです。

ユニバーサル都市・福岡は、市政全般を貫く共通の概念であり、対象者も施策内容も非常に幅広いものです。一方、本計画はバリアフリー法に定める計画で、対象者の中心は高齢者や障がいのある人など、日常生活や社会生活に身体機能上の制約を受ける人々（バリアフリー法第2条）で、主な施策は道路や旅客施設などのハード面のバリアフリー化推進が中心となります。

なお、本計画のソフト面のバリアフリー化推進については、ユニバーサル都市・福岡の取組みと関連する部分もあるので、連携しながら進めていきたいと思えます。

会長：1-2の施策体系にユニバーサル都市・福岡を加えると分かりやすいのでは。

事務局：ユニバーサル都市・福岡がベースにあって、それに包含されるバリアフリーと考えているので、施策体系ではなく、策定の趣旨に書いてありますようにユニバーサルデザインに基づくまちづくりとして示していきたいと思えます。

委員：視覚障がいには、全盲と弱視があり幅広い。

本計画では、弱視について、階段の段鼻の色つけ、表示の拡大文字、明るさなどへの配慮の記述が少ないのでは。

会長：生活関連施設の商業施設とは具体的にこういった施設なのか説明をお願いします。

事務局：資料編の12ページに商業施設の考え方をまとめています。アンケートで「よく行く施設」として呈示した百貨店、大規模な複合施設となります。大規模商業施設はバリアフリー法の対象となる特別特定建築物の規模に合わせて2000㎡以上のものに絞り込んでいます。

会長：それでは2-4から2-8までで何かありませんか。

委員：国の基本方針では3,000人以上の駅を対象としていますが、当社ではお客様の利用状況から2,000人以上という独自基準を持っており、バリアフリー化に取り組んでいます。

そのため福岡市には3,000人未満の駅へのインセンティブについても前向きに検討していただけるような表現にしていきたい。

整備についても、本計画の中に障がい者用トイレなどを記述して頂いていますが、そのほかにも手すりや触知案内版などに関する記述についても工夫していただきたい。

委員：福岡市としても、高齢化等に伴い、公共交通機関のバリアフリーはこれからますます重要になってくると考えています。

国の基本方針では、3,000人以上の駅となっていますが、現在3,000人から5,000人以下でバリアフリー化が必要な駅は2駅であり、順次3,000人未満の駅についても取り組んでいく必要があると考えています。今後、3,000人未満の駅については、地域特性や交通事業者さまの計画に基づいて、補助対象になるよう検討を進めていきたいと思ひます。

委員：先ほどの話にもありましたが、経路の設定のあり方が重要ポイントになると思ひますので、利用者の視点にたつて駅と周辺を含めて全体的に考える必要があります。

バリアフリーの視点から経路をどう見せるかについて、設計もしくはその前の段階において検討することが大事であると考えています。

委員：車両については、2-5にあるようにできるだけ乗りやすい低床バス（ワンステップ）の導入を進めています。

現在、低床バスは、当社バス全体で65%の導入率となっています。

一方、国の基本方針ではノンステップバスを導入していくことになっていますが、まだ当社全体で40台しか導入されていないので、今後も行政と相談しながら努力していきたいと思ひます。

バスの場合は、乗務員が身近な場所にいますので、乗務員のバリアフリーへの理解や対応サービスなど、社員教育を通じて進めていきたいと考えています。

委員：ノンステップバスについては、以前から導入のお願いをしてきた経緯があり、本計画で導入の促進という記載がされており、ありがたく思ひます。現在、ノンステップバスは年間2台ずつしか導入されていませんが、他都市では路線バスでよく目にします。是非ノンステップバスの導入をお願いします。今後、具体的にはどのくらいの台数が導入されるのか目標台数、年次導入台数などについて教えて欲しい。

次に、音サインなどの情報案内ですが、駅のトイレは、形状や構造が一つひとつ異なり、視覚障がい者には利用しにくいので、トイレへの音声案内の導入がどう進められるのか教えて頂きたい。

また、バス停での外マイク禁止が市内でどんどん広がっています。バス停の近隣住民からの苦情で禁止されているということですが、視覚障がい者には音案内として必要です。

外マイクに大きな音は必要ないので、バスに乗る人に聞こえるような器具の選定などの改良・改善をしていただきたいと思ひます。

会長：ノンステップバスの普及のスピードと外マイクの件についてお願いします。

委員：ノンステップバスは、東京、大阪などの首都圏では普及率が高くなっています。

東京では通常のバスより金額が2~3割高くなる車両を行政や国から補助をもらいながら導入していった経緯があります。

当社では、この厳しい経済情勢ではあるが、福岡市からも協力を得、車両メーカーにも車両価格を努力して頂きながら導入を進めていきたいと思ひます。現在、福岡市でワンステップの低床バスは100台導入しています。

外マイクについては、バス停を置かせてもらっている立場のため、どうし

ても近隣住民への配慮で対応してきた経緯があり、利用者にご迷惑をおかけしたところも数あると思います。ご意見を頂いた通り新しい技術や乗務員の接客対応、マイクの使い方等について工夫しながら、利用者によりやすい公共交通として努めていきたいと思ひます。

会 長：ぜひ、対応をお願いします。音サインについてお願いします。

委 員：音サインですが、視覚障がい者のなかで点字が読める方は日本全体で7%であり、触知を習得することは非常に難しい状況です。
バリアフリー法で制度化されているのは、点字など触知による情報を整備するようになってきているが、これはほとんど機能しないメディアと考えています。点字の識字率は世界的にみると日本は高い方（アメリカは3%）ですが、点字を習得するのは難しいので、最終手段として音案内の普及を進めて頂きたい。
国もまだここに踏み込めていないので、先進的に福岡市が音案内の普及を取り組むことができれば、それが福岡市の特徴となる。

委 員：西鉄駅でも音には大変神経をつかっている。特定な場所で必要な情報を必要なタイミングで伝えることが重要で、それには高度なコンピュータや技術が必要です。
既に、ある特定の場所でしか聞こえないスピーカーが製品化されているが、非常に高価です。
現在、天神大牟田線の一部駅では指向性の高いスピーカーを設置しているが、かなり高額なため、今後台数を増やすには資金的に難しい状況です。今後、インセンティブの面で協力して頂ければ、何とか導入を進めていけるのでは思ひます。

委 員：情報について音サインが大事ということでしたが、ろうあ者には音サインは役に立たない。一番大事なのは文字情報や手話による情報です。
文字情報は見てわかる、聞こえない高齢者の中では文字が読めない人もいるので手話が必要です。
交通機関で何か事故が起きた場合、あるいは緊急時・災害時にスピーカーで状況を伝えているが、私たちには全然伝わっていない。そのため、私たちはどういう状況で列車がどれくらい遅れているのか、何番ホームに行けばいいのかなど全然わからない状況が多々起きています。
東日本大震災の際もそういった情報が伝わらず避難が遅れたと聞いています。ぜひ、文字情報と手話による情報の整備にも配慮して頂きたいと思ひます。

会 長：貴重なご意見ありがとうございます。

委 員：市営地下鉄は、バリアフリー化について評価を頂いているものの、新たな国の基本方針でいくとバリアフリー化が必要なところ（触知案内版や音声サインなど）がまだまだ残っているので、利用者のご意見を聞きながら進めていきたいと思ひます。
駅は、外出の際の交通手段というだけでなく、お客様が安心して利用できる施設として位置づけバリアフリー化に取り組む必要があると思ひるので、旅客施設については、そのような表現を入れて頂きたいと思ひます。

駅自体は、目的地ではなく、移動手段の一部と思うので、3,000人以上という基準はあるが、利用する人数ではなく車両と同じように位置づけられれば、交通事業者が3,000人未満の駅でもバリアフリー化に取り組みやすくなると思います。

委員：点字は、視覚障がい者にとっては文字と同じなのでなくさないで欲しい。外マイクの件で、バス事業者とも話し合いの場を持って頂きましたが、住民への対話、啓発というところが問題になってくる。バスの外マイクについては、苦情にすぐに対応（禁止）するのではなく、近隣住民と十分な話し合いをして頂きたいと思う。

会長：では、最後になります。2-9、2-10の心のバリアフリーで何かありますか。

委員：バス停での外マイク禁止につながってくる話になりますが、バス停に「外マイク禁止」のステッカーが貼ってありますが、もう一枚「視覚障がい者の方を見かけたら一言声をかけて下さい」というステッカーを張ってはどうでしょうか。先日、新聞にも掲載されていましたが、視覚障がい者が白杖を頭の上にあげた時のSOSサインを市民のみなさんに知って頂ければ、外マイク禁止のバス停でも視覚障がい者への声かけができるバリアフリーな社会が築けると思います。

事務局：バス停の外マイクの件でご意見を頂きましたが、既に、バス停に市とバス事業者の連名で作成したステッカーをバス停の時刻表の近くに貼り、声かけをお願いする取り組みを続けています。ただステッカーがはがれている場合もあるということも聞いていますので、改めて徹底を図っていきたいと思います。

委員：心のバリアフリーのところではないのですが、本計画は、いろんな施設を全ての人が同じように利用できることが目的です。移動することが目的でなく使いやすくするかが重要だと思います。ということは、情報のバリアフリーをしっかりと意識する必要があり、例えば市のホームページが色覚障がいの方や視覚障がいの方に理解できるように対応できるのか、施設のバリアフリーマップも弱視の方が理解できるものになっているかなど障がいのある方にしっかりと情報が伝わるのが大切です。今回の協議会のように障がいのある方に情報が保障されているのが重要になってきます。施設整備以外の情報の枠組みが必要だと思います。

委員：移動支援のなかで情報が重要になってくると思います。駅や施設、経路についても、文字などによる案内情報が必要で、更には施設までの動き方や目的地までどの経路を通ればいいのか等をそれぞれ障がいのある方にどう提供していくかが問題になります。障がいに合わせた情報の提供の仕方を整理する必要があります。バリアフリーマップなどを利用しない人への情報提供の仕方も重要になります。

- 事務局：情報については、今回の概要資料ではまだ書き込みが足りないかと思いません。委員のご意見についてですが、市のホームページで情報を掲載する場合、必ずアクセシビリティチェック（※注釈：読みやすさ、見やすさ、アクセスのしやすさなど利用しやすさの度合い）を経ないと掲載できないようになっています
移動支援については、様々な障がいのある方に対しての情報の保障の観点で課題として記載してきたいと思えます。
- 会長：前回からも議論になっていましたが、今回、情報についてはしっかり扱う段階に入ったと思えます。
では、他に全体にわたって何かご意見がありましたら。
- 委員：心のバリアフリーは、施設・設備の整備や利用への理解を求めることだと思うが、障がいや障がい者への理解を幅広く深めることもバリアフリーとして必要だと思えます。
施設整備への理解を図るものなのか、もう少し幅広い理解を深めていくものなのか教えて頂きたい。
- 事務局：基本的には、バリアフリー化の促進についての理解と協力をいただくことが「心のバリアフリー」と考えています。ただし、そのような取り組みの中で、様々な障がいへの理解や移動の困難を抱えていることなどについての啓発もにじみ出てくると考えています。
入り口はバリアフリー化の促進に関する理解と協力ということになりますが、進めていく中で障がいに対する理解などに踏み込む流れになると理解して頂きたいと思えます。
- 会長：行政のスタンスとして「心のバリアフリー」に取り組むのは初めてかもしれないので、今後の検討をお願いしたいと思えます。
- 委員：「心のバリアフリー」は大変大切であるが、表向きだけでなくしっかりと実態が伴ったものをつくって頂きたい。例としてひとつお話しします。博多駅構内の案内所に「手話通訳サービス」と書かれているが、実際は通訳できる人がいない。テレビ電話で手話通訳サービスを受けるようになっていましたが、実際は今日はできませんと言われたことがありました。
- 委員：今の話に関わると思いますが、計画をつくることによるメリットとデメリットがあります。デメリットは計画を策定することでそこに書いてあることだけ整備すればいいと事業者が勝手に思ってしまう。
結局、整備しても機能しないということがよくあります。例えば、駅の端っこにエレベーターを整備してだれも利用しない。それでも計画としては問題なく整備したものとなる。
利用者の視点に立って、なぜバリアフリー化を行うのかを事業者がしっかり理解する必要があると思えます。
ガイドライン以外にサブのバリアフリー化の方法、こんな利用者のために、こんな整備や取組みがあるという理由と方法がわかるようなもう一つの仕組みが必要だと思えます。
- 会長：今日は貴重なご意見ありがとうございました。第1回の協議会として大変

よかったと思います。

今日、みなさんに諮りたいのは、計画の基本事項と施策体系です。基本計画を策定する上で、この枠組みでいいかというところです。

施策体系については、もう少し情報系を入れてはどうかという意見、心のバリアフリーの問題は重要で、委員の意見のように第2の仕組みを加えてはどうかという意見がありました。

計画の基本事項と施策体系については、みなさんの了解を頂いたということで先に進めていきたいと思いますがよろしいですか。(異議なし)

今日はたくさんの貴重なご意見が出ましたので、個別に解決しなければいけない問題や課題について事務局の対応をお願いします。

事務局から何か連絡等がありますか。

事務局：本日はどうもありがとうございました。

意見提出シートを準備しておりますので、他にご意見等がありましたらご記入の上、事務局まで提出をお願いします。

次回は本日の意見を踏まえ、基本計画案をお示ししたいと思います。

次回の日程は後日調整させていただきたいと思います。本日はどうもありがとうございました。