

平成28年度 福岡市バリアフリー推進協議会 議事録

(1) 日 時：平成28年11月28日(月) 15時00分から17時00分

(2) 場 所：天神ビル 11階10号会議室

(3) 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
小山田 稔	一般社団法人 福岡市視覚障害者福祉協会 会長
大堀 信子	一般社団法人 福岡市ろうあ協会 会長 代理
藤田 幸廣	福岡県脊髄損傷者連合会福岡支部 事務局長
向井 公太	社会福祉法人 福岡市手をつなぐ育成会 理事長
小柳 浩一	福岡市自閉症協会 会長
丸野 恵美子	福岡市精神保健福祉協議会 副会長
下條 正彦	公益社団法人福岡市老人クラブ連合会 常務理事
加地 富美	福岡市PTA協議会 副会長
小野 和枝	福岡市女性翼の会 副会長
プロ-セパシヤン	ラブエフエム国際放送株式会社
中嶋 敬介	博多まちづくり推進協議会 事務局長

【学識経験者】

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 理事長

【施設設置管理者】

谷口 牧子	九州旅客鉄道(株) 鉄道事業本部営業部長 代理
青木 忠司	西日本鉄道(株) 鉄道事業本部施設部長
小野 哲也	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】

中島 和宏	福岡県警察本部 交通部交通規制課長 代理
上田 晴気	国土交通省九州地方整備局 福岡国道事務所長 代理
名古屋 泰之	福岡市住宅都市局長 代理
村上 洋子	福岡市道路下水道局長 代理
野中 耕太	福岡市港湾空港局長 代理
岩下 博文	福岡市交通局理事 代理
野見山 勤	福岡市保健福祉局長

【福岡市バリアフリー推進協議会アドバイザー】

中山 雅浩	国土交通省九州運輸局 交通政策部消費者行政・情報課長
-------	----------------------------

(4)次第

1. 開会
2. 委員紹介
3. 議題

- ・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
- ・前期アクションプランの振り返りと事業推進上の課題並びに今後の取り組みの方向性
- ・福岡市バリアフリー基本計画（ロードマップ）＜平成 29～32 年度＞案

4. 閉会

(5)議事録

＜議題より＞

【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】

副会長 : 平成 25 年 4 月に福岡市バリアフリー基本計画を策定し、アクションプランも策定され、進捗状況について毎年度報告をもらっている。今年が計画の 4 年目になり、目標年の平成 32 年までの半分まで来た。今日の議題(2)に前期アクションプランの振り返りと事業推進上の課題並びに今後の取り組みの方向性がまとめている。そのため、議題(1)と(2)は非常に関係しているため、一括して説明していただきたい。
事務局より、資料の説明をお願いしたい。

事務局 : <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、資料 2.前期アクションプランの振り返りと事業推進上の課題並びに今後の取り組みの方向性の説明>

副会長 : 振り返りと事業推進上の課題ということで、資料 2 は表でまとめられており、3 ページまでがハード面、4 ページがソフト面となっており、分類も旅客、車両等、道路、公園、ソフト面については心のバリアフリー、移動支援の推進、支援と進行管理とまとめられている。それぞれに整備内容と進捗状況、事業推進上の課題、評価というかたちでまとめられており、非常に広い内容になっているが、質問があればお願いしたい。

委員 : 心のバリアフリーについて、がんばって取り組んでいるとは思いますが、やはり目に見える方が市民の心のバリアフリーの機運が高まると思う。渡辺通りの工事現場で、大型車が視覚障害者誘導用ブロックを塞いでいるのを見た。交通整理を 1 人で行っており、工事現場の車の誘導に追われていたため、もしあの場面に障がい者が来たらどうなるのかと思った。1 人での交通整理ではなく、2 人以上の配置での対応だと心のバリアフリーが進んでいると感じると思うので、市民の目に届くように工夫して

ほしい。

事務局 : 渡辺通りの工事について、視覚障害者誘導用ブロックが塞がれているということについては対応したい。みんなに優しい福岡市を目指しているので、市民はもちろん市職員もしっかり心配りできるよう今後も取り組んでいきたい。

委員 : 心のバリアフリーについてだが、自閉症等の発達障がいには非常にわかりにくい障がいで、見た目は普通でも困難な状況の方も多くいる。この会議では特定の企業にリクエストをするのはいけないという前提とのことだが、バスや電車など、特にバスのドライバーの方がこういう個性の方もいるということをよく理解して対応してもらえたらもっと住みやすくなると思う。

自閉症の方が交通機関を利用する際に、上手くいかずパニックになったりすることがあった場合、こういう個性の人達がいるということを理解してもらって対処していただきたい。啓発ということでは、これは行政の方からだけでなく、特に企業の理解が深まればより進むのではないかと思う。行政の力も必要だし、企業の力もあればありがたい。

事務局 : 内部障がいのような見えにくい障がいがある方が、優先席に座っていて嫌な思いをされた事例が寄せられていた。ご指摘の通り、発達障がいについてはまだまだ市民の理解が十分に行き届いていない。そもそもどういう障がいなのかという啓発が十分ではない。企業にも市民にも理解をしてもらえそうな取り組みを行っていきたい。

委員 : みんなのトイレやまごころ駐車場が整備されているのは良いが、特にトイレについて、誰でも入れることで困ってしまう場合がある。大きな施設の設計の際に、その施設にどのくらいの集客力があるかを考え、それに合わせてトイレの数も考えると思うが、一箇所に集中して設置されている。一箇所に集中すると人が多くて入れないことが多く、トイレの数が足りない。

また、せっかく良いものをつくっても、ウォシュレットなどが作動しない時がある。きちんとメンテナンスをしてもらいたい。

トイレ内の設備の配置についても、使い勝手が良いように配置を検証しているのか、誰もが利用しやすいようにしてほしい。

もう一点、ノンステップバスについて、最近は歩道がマウントアップしている箇所が多く、バス停に綺麗にバスが停車できれば乗りやすいが、車やタクシーが停車していたり、遠くに停車したり、斜めに停車してス

ロープを出さざるを得ないときがあり、交通整備を考えて欲しい。

事務局 : 障がい者用のトイレ、駐車場について意見をもらった。かつては、車いすを意識したトイレや駐車場の整備が優先的に取り組まれていたが、高齢化が進み、子育て、ベビーカーなど、より多くの方に使ってもらうということで、まごころ駐車場や、みんなのトイレというのが広がったと思う。

寄せられている話として、みんなのトイレの外で待っていると、中から高校生が何人か出てきた話や、本来優先して使いたいと思っている障がい者の方が、使えなかったという事例が多く寄せられているのは確かである。マナーの問題でもあるが、それぞれの事業の管理者と連携できれば、どういったかたちがいいのか、しっかりと進めていかなければならないとは考えている。

ノンステップバスの乗降の問題、トイレのメンテナンスの問題など、いわゆる使い勝手の問題に関しては、障がいのある方にサポーターになってもらえるような仕組みをつくれなにかという努力をしている。実際に設備を利用している方に見てもらって、こうした方が使い勝手がよくなるという意見をもらって、どこまでできるかという話もあるが、より使いやすくなるように取り組んでいけるような仕組みをつくっていききたい。

委員 : 福岡市は全国的に見ても人に優しい、利用しやすい地下鉄がある。しかし、地域の中で公共交通機関の役割を担うのはバスであり、バスに乗れるということはとても大切なことで、移動では最優先になる。平成 25 年以降、市長がノンステップバスを 88 台導入すると言った頃から一気に導入が増え、ノンステップバスが多く走っている。大変ありがたいことではあるが、歩道のかさ上げや、バスの停車位置によっては、特に車いすの方は乗りにくいときがあるので、乗りやすい状態にして欲しい。また、ノンステップバスが増えるのはありがたいが、スロープで車いすを乗せるバスも一緒に配慮して欲しい。

最近歩道を道路の高さまで下げて縁石を上げる歩道が増えたが、バスに乗るには不便。障がい者だけでなく、高齢者にとっても不便だと思う。

委員 : バス停に平行に停車出来ればいいが、斜めに停車したり、隙間が大きかったりするとスロープが使えない。

委員 : バス停によっては正着できないことがある。タクシーや他の車は基本的にバス停に停車してはいけないが、現実問題としてタクシー等が停車していることがあり、バスを斜めに停車せざるを得ない。そういう場合は前の車が出るのを待って、正着するが、なかなかそういうスペースがと

れないこともある。

歩道のマウントアップの構造についても、高齢者が車道に一度降りて、歩道に上がるときにつまずくという事例もある。

ケースバイケースになるとおもいますが、バス停によっては、歩道と車道の間に斜面を設けると乗りやすいということもある。歩道を高くしてバスの床と歩道の高さの差が少ない方がいいと一律的に考えてよいのかという検討もしていただければと思う。実際の運用を考えると、バス停から少し離れてスロープが出せた方が乗りやすいというものもあるので、道路管理者と相談しながら進めていくしかないと思う。

副会長 : いろいろな状況があり、道路の作り方の問題はおそらく大きな課題になるので継続的に検討を進めていかなければならない。

委員 : 社会的に問題にもなっている高齢ドライバーの事故が増えており、高齢者が免許証を返納することもあり、今後、バスは非常に重要な乗り物になる。障がい者だけでなく高齢者も含めた誰もがバスに乗れるような仕組みにしてほしい。

委員 : 資料2の評価について、資料を見たときに、ソフト面の取り組みは全てBもしくはCになっていて、Aが一つもないがハード面よりもソフト面の取り組みの方が、短期間で施策の成果が上がるのが難しいのか。仮にソフトの方が難しいのであれば、心のバリアフリーの支援と進行管理のところにもう一つ工夫が必要だと感じた。

事務局 : 冒頭の評価について説明したが、Aは平成28年度までが一つの区切りで、平成27年度の時点で平成28年度の目標を達成しているもの、もしくは平成28年度の取り組みが終わった時点で、平成28年度の目標よりさらに成果が上がっているもの。Bは平成27年度の時点で概ね8割程度の進捗状況で、平成28年度の取り組みで当初の目的が達成されるもの。

ご指摘の通り、ソフト面は評価が出しにくく、取り組みに対してストレートに市民からの評価が感じられることが難しい。今日紹介したものでいうと、心のバリアフリーの中に今年の3月1日に広報誌を全戸配布したことを紹介したが、550人からアンケートの回答があり、結果として9割以上の方から高評価を頂いたので、A評価でもいいのではないかと思ったが、客観的な数字等に基づくものではないので、概ね当初の狙い通りの施策が実施できたことや、市民の方への働きかけができたということでB評価にした。ご指摘の通り、ハード面に比べ客観的に評価の基準がわかりにくく、苦慮した点でもある。

委員 : ホームドアについて、今年 8 月と 10 月に東京と大阪で 2 名の視覚障がい者が亡くなっており、明日は我が身という危機感を持っている。どうにか対応しようと県内の方に口頭で調査を行ったところ、29 例の事例が集まった。幸い死亡事故はなかったが、怪我人はたくさんいた。過去 10 年間について聞き取り調査を行い 29 例、西鉄福岡駅で 7 例という事例があった。やはり視覚障がい者が多数利用する駅で事故が起きている。

これまでの資料を聞いていると、ホームドアへの関心が低いように感じる。経済面、電車の形態やホームの構造など物理的な問題もあるとは思いますが、視覚障がい者が転落して亡くなる、怪我をするという状況を十分に踏まえていただき、利用の多い西鉄福岡駅、JR 博多駅から早急に検討を進めて頂きたい。

また、心のバリアフリーについて、視覚障がい者が駅で立ち止まっている場合などに市民の方々に声をかけて頂くようなキャンペーンを行っていただきたい。

委員 : ホーム転落死亡事故の後、ホームドアの設置が早まった。事故が起きると対応するのかと不信感を持った。

資料を見ていると、10 万人以上の乗降客が利用している西鉄福岡駅、JR 博多駅についてはホーム柵の整備について検討していきたいとなっており、住宅都市局の取り組みの方向性では乗降客 3,000 人以上の駅に可動式ホームドアを協議となっている。この 2 つの関係と、ホームドアの整備は難しいとも書いてあるが、難しいだけで終わってはいつまでも整備できない。段階的な整備目標があるのかどうか、3,000 人以上の駅はどのように対応するのか教えて欲しい。

委員 : ホームドアについては、社会の注目も高く、重要な課題という認識を持っている。基本的には国の方針に沿った形で設置を推進しており、1 日当たりの乗降客数が 10 万人以上の市内 4 駅のうち、2 駅は地下鉄で既に整備が終わっている。残り 2 駅については JR、西鉄にお願いをしている状況である。また、乗降客 3,000 人以上の駅についても、ホームドアの設置が望ましいが、やむを得ない場合は、内方線付き点状ブロックなどにより、何らかの転落防止の対策を行っている。

委員 : 博多駅は 1 日当たりの乗降客数が 10 万人以上であり、ホームドア等の整備対象駅であるが、様々な形式の車両が停車しており、車両ごとにドアの位置が異なるほか、ホームも幅が狭い箇所があるため、現在の技術ではホームドアの設置は難しい状況である。そのため、転落防止対策と

して、内方線付き点状ブロックを整備している。一方で、新しいタイプのホームドアの開発も進められている。

東京都内で発生したホーム転落事故を受け、国、鉄道事業者、関係団体による検討会も開催されている。新たな技術開発の動向や検討会における議論も注視し、引き続き検討を進めていきたい。

委員 : 福岡駅が該当するが、基本的には JR 九州と同じ考えを持っている。現在、民鉄各社が様々なホームドア形式を検討している。例えば、上から降りてくるロープ式やバー式などはドアの位置は関係なく設置できるが、上から降りてくるのが怖いという意見もある。また、様々なドア数に対応したホームドアもあるが、故障がありなかなか難しい。様々な事例を検討して、将来的には設置する方向で検討している。

副会長 : とりあえず内方線付点状ブロックで対応しながら、技術革新を待つということ。
時間が過ぎているので、最後の議題について、事務局より資料3の説明をお願いしたい。

事務局 : <資料3.福岡市バリアフリー基本計画（ロードマップ）案の説明>
・それぞれの項目の欄の一番上が進捗状況に応じて色分けされている。
黄色の帯を中心に説明。

副会長 : 何か質問があればお願いしたい。

委員 : 資料3の6ページの公園について、福岡市の福祉サービスで移動支援というのがあるが、そのサービスでは公園に行けないという相談がある。公園へ行くことは目的ではないと言われる。
警固公園や大濠公園には車いすの人がいない。せっかくトイレ等、ハード面が整備されていても、ソフト面の移動支援で公園に行ってはいけないと言われる。これは改善策があるのではないか。他の自治体では行くことができる。

事務局 : 外部ヘルパーの派遣の基準だと思うが、福岡市では病院への通院やスーパーへの買物など、具体的な目的がある場合に利用できる福祉の制度。公園への散歩は具体的な目的にならないということで福岡市では外部ヘルパーの派遣はしていない。
福祉サービスの問題なので、協議の場としては保健福祉審議会が適当だと思うが、バリアフリーの基本計画において、公園に関してはハード面の整備に特化した書き方になっているので、それをどういった形で日常

生活において障害のある方が利用しやすいように支援していくか、福祉サービスの面で考えていくべき課題だと思っており、課題としては保健福祉局としても十分に認識している。

委員 : 要望だが、ハードの面の取り組みは見えやすいが、ソフト面の取り組みは見えにくいので、今の話を聞くと、市の中での縦割りが感じられる。難しい話だとは思いますが、縦割りの壁を超えて特にソフトの部分に組み込んでほしい。

資料3の7ページに子ども向けの講座の充実とあるが、関係機関に保健福祉局としか書いてないが、子どもとあればこども未来局との連携はどうなっているのか、もちろん連携はとると思うが、これまでの話を聞いていると、それはまた別の話だと言われかねないような気がする。民間だと横に繋がりがやすいが、市も是非そのようにしていただきたい。心のバリアフリーについて、資料の表示の水色(=ある程度取り組みが進んでいる)という認識に、本当にそうなのかと危機感を覚える。心のバリアフリーはそう簡単な話ではなく、ある意味文化を変えるような話だと思うので、そうすると心のバリアフリーの部分ほどの項目も資料の表示は黄色、若しくは警告色になるのではないか。

事務局 : ソフト面のバリアフリー、特に人と人の支え合いは障がいの方だけでなく超高齢者会を迎える今後は非常に「重要だと認識している。その中で、様々な障がいや困った状況にある方がいることを市民に理解してもらうとなると、一度広報誌を配布しただけで足りるとは思っていない。何度も行う必要がある。市をあげて勉強し、市が先頭に立つかたちで心のバリアフリーを広めていけるような取り組みを行っていききたい。

委員 : ソフト面について、広報誌の心のバリアフリーの中で、精神障がいについて書いてあるが、皆さんが幻覚、妄想があるわけではない。このように書くと全ての方がこういう人達だと思われかねない。鬱病に関して、気持ちが沈む方もいれば、高ぶる方もいる。説明が薄いように感じる。また、子ども向けの講座に関して、様々な機関と連携して取り組むとあるが、医療機関との連携はあるのか、誤った情報を伝えてほしくない。

事務局 : 心のバリアフリーは全戸配布するということで、誤解がないように約8ヶ月かけて障がい者団体と意見交換を行い作成している。そのうえで誤解があるならば、配慮が足りなかったと思う。こういった広報誌は適宜修正を加えていきながら、市民の方々に理解してもらえるように積極的に進めていきたい。

委員 : 毎回思うが、心のバリアフリーの中で聴覚障がい者の内容が薄く感じる。見ても分かりにくいのでソフト面としてもう少し配慮していただきたい。また、バスでICカードを使用する際、エラーが出るときがあるが、お金がチャージされていないのか、期限が切れているのか、どういう理由で使えないのか乗務員の方から分かりやすく簡単な配慮を行っていただければと思う。

事務局 : 誌面のスペースが少ない中でどれだけ伝えられるかということだったので、わかりにくい点もあると思う。もう少しまわりが配慮できるような誌面にすればという指摘もあるため、次回作成する際に取り組みでいきたい。

委員 : 自閉症の方への対応、ろうあの方への対応について、我々は養護学校の生徒の送迎を行ったり、機会を設けて乗務員の理解が進むような研修等も行っているが、不十分な点もあると思うので、再度機会を設けて進めて行きたい。
車内には筆談具も用意しているので紙に書いてご案内するという徹底がまだ十分ではないと思うので、再度徹底していきたい。

委員 : 筆談を頼むと、他の客さんがイライラするのがわかる。あらかじめいくつか項目が書かれたカードなどを作っていたらと思う。

委員 : 様々なケースがあるので、あらかじめ全てのケースの文章を用意するのは難しいように思う。筆談に抵抗があるのであれば、他の方法も考えてみる必要がある。

委員 : 筆談をお願いするのが心苦しいのだと思う。都営バスは車内の掲示板上に筆談できます、筆談器もありますと表示され、そのように車内の掲示板などに、筆談もできますよとあれば相談もしやすいのではないかと。また、ロードマップについて、平成32年度を目標にしているが、バリアフリーは日々進歩しており、記載されている目標は最低限度のこと。例えば福岡空港はこの程度の取り組みでは足りない。一定規模の施設には当事者がアドバイザーとして入って計画に参加するような、もう一歩次の段階に進む必要がある。

委員 : 最近はバスや地下鉄やトイレ等の案内なども英語で書いてあって便利になった。
自転車に乗る外国人も増えたと思うが、駐輪場は日本語の説明しか書い

ていない。日本と外国では駐輪場のルールが違い、外国では駐輪場が満車の場合はその近くに停めてもいいが、日本では撤去される。撤去されたのを盗まれたとってしまう外国人もいると思うので、説明があると助かる。

事務局 : 福岡市では特に交通に関して、英語、中国語、韓国語等で外国からの観光客を迎えるような形を含めて分かりやすく取り組みを進めようとしているところ。その中で、日常生活の要素が強い部分については表示として取り組みがなされていない。関係部署と情報共有して、取り組める箇所から取り組んでいきたい。

副会長 : 本日は様々な視点からの指摘があった。バリアフリーのみえる化、障がい者に対する理解を深めること、ソフト面の進め方、トイレの集中、設備のメンテナンス、バス及びバス停の問題。ホームドアの問題も指摘された。ロードマップと広報誌の心のバリアフリーについても指摘があった。このあたりが今後力を入れていくところではないかと思う。議題が終了したので進行を事務局に返す。

<閉会>

事務局 : 本日頂いた意見を活かしてバリアフリーを進めて行きたい。年度内にもう一回協議会を開催させていただければと思う。案として提出したロードマップについて、頂いた意見で調整して、改めて協議会で報告をして、成案として整えたい。