

平成 29 年度 福岡市バリアフリー推進協議会 議事録

(1) 日 時：平成 29 年 11 月 27 日（月） 13 時 30 分から 15 時 00 分

(2) 場 所：エルガーラホール 7 階中ホール

(3) 出席者

会長	外井 哲志	九州大学大学院 工学研究院 准教授
副会長	中原 義隆	NPO 法人福岡市障害者関係団体協議会 理事長
委員	山田 三基	西日本鉄道(株) 鉄道事業本部施設部長 代理
委員	末藤 隆浩	九州旅客鉄道(株) 鉄道事業本部営業部長 代理
委員	藤木 厚志	国土交通省九州地方整備局 福岡国道事務所長 代理
委員	小野 和枝	福岡市女性翼の会 会長
委員	阿部 政貴	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
委員	小山田 稔	一般社団法人 福岡市視覚障害者福祉協会 会長
委員	加地 富美	福岡市 P T A 協議会 副会長
委員	小柳 浩一	福岡市自閉症協会 会長
委員	中島 和宏	福岡県警察本部 交通部交通規制課長 代理
委員	定村 俊満	NPO 法人 FUKUOKA デザインリーグ 理事長
委員	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
委員	高山 智恵美	福岡市肢体障がい者福祉協会 副会長
委員	中嶋 敬介	博多まちづくり推進協議会 事務局長
委員	中村 慎策	一般社団法人 福岡市ろうあ協会 会長
委員	藤田 幸廣	福岡県脊髄損傷者連合会福岡支部 事務局長
委員	プロ-バスティア ラブエフエム	国際放送株式会社
委員	丸野 恵美子	福岡市精神保健福祉協議会 副会長
委員	向井 公太	社会福祉法人 福岡市手をつなぐ育成会 理事長
委員	守田 剛	福岡市住宅都市局長 代理
委員	井上 孝和	福岡市道路下水道局長 代理
委員	丸尾 秀明	福岡市港湾空港局長 代理
委員	田崎 潤二	福岡市交通局理事 代理
委員	永淵 英洋	福岡市保健福祉局長
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ロードマップの実施状況について
4. その他
 - ・エスカレーター安全利用啓発の取り組みについて
5. 閉会

(5) 議事録

〈開会・議題より〉

【福岡市バリアフリー基本計画ロードマップの実施状況について】

会長 : 資料 1 の説明を事務局よりお願いしたい。

事務局 : 〈福岡市バリアフリー基本計画ロードマップ平成 29 年度の資料説明〉
資料は 17 ページ 28 項目にわたるので、進展があった主な内容について、項目別に 28 年度の取り組みと 29 年度の取り組みについて説明

会長 : 今の説明に質問や意見があればお願いしたい。

委員 : 可動柵・ホーム柵の件について、視覚障がい者の方が昨年から今年にかけて東京、関西の方で 4 人亡くなっている。西鉄は平成 32 年度目途に、JR は九大学研都市駅でつい最近試験的に運用されると聞いたが、今後の可動柵・ホーム柵の設置をどの程度推進されるのか見通しについて教えて頂きたい。

委員 : 西日本鉄道では福岡天神駅で平成 33 年度整備着手を目標にしている。まだ正式にこういったものをいつから整備できるか決まっていないが、現在検討している。ホームドアをつけている駅はないので、まずは福岡天神駅での設置を目指している段階で、その他の駅については現時点では未定である。

会長 : 平成 33 年度から始まるということか。

委員 : 福岡駅は 3 線 6 ホームあり、数年はかかると思うので、平成 33 年度から整備着手を目指している。

委員 : 博多駅について、一日の利用者数が 10 万人を超えており、ホームドアの整備対象駅となっているが、様々な車両形式があり、車両ごとにドア

の位置が異なること、またホームの幅が狭いこと等から設置に至っていないが、九大学研都市駅において、ちょうど先週に下り線の方から試行的に設置した。新しいタイプのホームドアであるので、ご利用のお客様や取り扱う社員含めて様々な意見を頂きながら、今後の活用について、いろいろな実証実験を重ねたうえで検討を深めていきたいと考えている。

委員 : ありがとうございます。JRにお尋ねしたいが、実証実験について視覚障がい者も参加するような形で、実験されるのか教えていただきたい。

委員 : そういったご利用のお客様を含めて、意見を伺うような場を設けるような話を頂戴しているので、前向きにご参加を頂いて、今後の展開に向けて検討していきたい。

委員 : 3点ほど確認がある。
1点目は六本松の九大跡地にビルが出来たが、そのビルを建てる時に、車いすの方が回って不便がないか検証はされたのか。
2点目は、ハートフルフェスタというイベントがあるが、そのイベント会場の地面にゴムが敷いてあったのだが、ふわふわしていて、車いすの人が非常に動きづらかったという声があった。
3点目は博物館から身障センターの前の点字ブロックの色がグレーかシルバーの色になっている。この色は見えにくいので、黄色とか見えやすい色にしていだけないかという声があった。

会長 : 事務局よりお願いしたい。

事務局 : 1点目、2点目の六本松の再開発に実際に車いすの方が現地に立ち会ったか、ハートフルのフェスタについては事務局の方で把握していないので、担当課の方に確認する。
3点目の博物館前の誘導ブロックの色については、原則誘導ブロックの色は黄色としており、黄色でない場合は、回りの色との輝度差がとれるように設置をお願いしている。
博物館のところについては、グレーやシルバーで見えづらいということか。

委員 : 外観に合わせた色あいにしたため、見えづらい色になっているのではないかと。それはいいのでしょうか。また、そういう風にしないで、黄色の方が見えやすいのではないかと。

事務局 : 当課は福祉のまちづくり条例や施設整備マニュアルを所管しており、相談があったときは、原則黄色で、また、地面のところが黄色い色合いだと、黄色の誘導ブロックは見えづらいので、しっかり対比がとれるようにお願いしている。該当箇所については、所管課にそのような声を伝えたいと思う。

副会長 : 今の意見の2点目のハートフルフェスタのマットの件について、市役所前の西側広場で開催されており、西側広場は人工芝で、車いすの人が移動する際に抵抗があり、非常に困難である。そのため、あえてマットをひいているのだと思う。

しかし、全てフラットにはなっておらず、継ぎ目があったり、段差があったり、マットがふわっとしているため、車いすの人が通りにくい面もある。しかし、人工芝よりもマットの方が車いすの方は通りやすい。

3点目の博物館の点字ブロックについて、設置当初は一体的に、レンガ色の歩道に対して、同じレンガ色の点字ブロックが設置してあった。その後検証して、全部一体的に変えてもらった経由がある。建物のところをおっしゃっているのだと思うが、まだ、残っているのかもしれない。

委員 : 3ページを参考にさせていただきたいのだが、西鉄雑餉隈駅の転落防止設備として、点字ブロックの設置の写真だが、点字ブロックはそのほか歩道等にも設置してあり、車いすの方が通れるように点字ブロックにワンブロックだけでも切れ目を入れて欲しい。地下鉄七隈線などでは切れ目がいれてあり、通るときに衝撃が少ない。写真は全くないように見えるため、切れ目をいれていただければと思う。

もう1点は、歩道のエスコートゾーンについてだが、宮崎県のたちばな通りでは、エスコートゾーンの端っこ1メートルをフラットにした形にしており、ベビーカーや車いすで通りやすい。そのあたりを施設側は考慮しているのか確認したい。宮崎や佐賀では行っている。

会長 : 事務局よりお願いしたい。

事務局 : 現在、地下鉄の七隈線や空港線の方では、車いすの方やベビーカーの方がスムーズに通れるように車いすの車輪が通るところだけ誘導ブロックに切れ込みを入れているような工夫をしている。そうすることで、よりユニバーサルなデザインとなるが、整備しなければならぬとはなっていない。

2つ目のエスコートゾーンについては、歩道と段差の差は2cmとは決めており、これは車いすの方も乗り越えられる段差であり、視覚障がいの方も車道と歩道の境界と気づける段差である。エスコートゾーンが設置

されているところについては、視覚障がいの方がそこを通るので、端っこはフラットにできないかということだと思うが、市の方でそのように整備を決めたものはない。来年度以降の施設整備マニュアルの改訂を予定しているので、その中で関係機関等と協議をして今後検討したい。

委員 : エスコートゾーンについてだが、そういう整備を取り入れる際は、実証実験を行うと思うが、必ず視覚障がいの方が参加して、それで安全なのかということ、足ざわり等を含めて、協議してそれから設置していただきたい。

委員 : 誘導ブロックの切りかけの関連であるが、七隈線のとときに私がデザインしたものであるが、世界で初めて導入したものである。その際に視覚障がい者の団体と車いすの団体と1年間協議して実現したものである。しかし、他のプロジェクトで切りかけをしようとしても実現しない。2つの団体の両方の理解が必要である。交通局では同じ地下鉄なので、空港線にも展開してもらっているが、利用者にとっては、とても助かるという言葉をもたらしている。国のバリアフリーガイドラインにもあの手法は掲載されておらず、義務化にはなっていないが、外国からの視察者もとても感心している。福岡市だけでもあの手法が取り入れられていくと、とても先進的な街となると思う。

質問3点あり、1点目はユニバーサルデザインタクシーについてだが、今後このタクシーは増えていくと思う。このタクシーの乗り場について、特に駅前や空港の乗り場について、専用乗り場か、共用乗り場となるのか等含めて教えていただきたい。

2点目は、心のバリアフリーについてだが、最近、国の公式な会見や会議では、聴覚障がいの方のために手話通訳の方が必ずついている。高島市長の会見では手話通訳者はいないのではないかと。ユニバーサル都市の会議では、手話通訳者はいるのが、啓発運動の一環としても、市長会見では必ず手話通訳者をつけるべきではないかと。同様に議会の傍聴についてもだが、確認していないが、手話通訳または同時速記の工夫をされているのか教えていただきたい。

3点目は、市民参加によるバリアフリーマップづくりについてこれはどのような仕組みなのか教えて頂きたい。

委員 : ユニバーサルデザインタクシーについてだが、最近開始したばかりであり、今後どういうふうに推進していくか検討を始めたばかりである。このタクシーの良いところは、どこでもひろえるところである。将来的にこのタクシーが標準タクシーとなると、だれでもどこでも乗りやすいタクシーとなっていく。最初のうちは台数も少ないため、タクシーの事業

者等とよく協議をしながら進めていきたい。乗り場についてもまだ検討中である。

事務局 : 2つめの手話通訳についてが、市長会見については、手話通訳はついていないが、どういう方向性でやっていけるか検討中と聞いている。また、議会の傍聴については、常に手話通訳者がいるという訳ではないが、事前に申し込みがあると、議会事務局の方で手話通訳者を手配して対応している現状である。

事務局 : 3つ目は資料の14ページだと思うが、現在バリアフリーマップには966施設の情報が入っているが、更新が課題である。また、バリアフリーマップは施設という点の情報なので、その点と点を結ぶ線の情報も必要と思っている。行政が何年かに一度に一斉調査をするのではなく、国交省が行っている、車いすの人が通れたマップなどを参考に、頂いた情報を入れ込むことで更新できないかと検討しているところであり、明確な答えはまだない状況である。

会長 : バリアフリーマップについてホームページ見たことがあるが、施設の情報写真付でぽつぽつ掲載されているだけだったので、つながないとそこにどのようにして行けるのか分からないので、今後進めて頂きたい。

副会長 : 障がい者対応型トイレの設置についてだが、非常にありがたいのだが、実際はこのトイレがなかなか使いづらい。簡易型トイレは各ゾーンにあるのだが、本当にこれが必要な方はここしか使えないが、一個しかなく、特に駅とか空港とかはいつも使用中で使えないことが多い。どなたでも使えますよという表示をしている場所もあるが、確かにいいのだが、本当に必要としている人はそこしか使えない。そのため、非常に使いづらく、使用できない状況がある。また、本当にこのトイレが必要なのかなと思う人が出てくることがある。飛行機に乗る際には車いすの人は先に案内してくれて、降りるときは最後である。機内では、車いすを利用できないため、なるべく乗る前にトイレに行っておこうと思うが、使えない状況がよくある。設置していただくことはありがたいが、使えないと意味がないので、そこをどうにかならないかと思う。

次に、ユニバーサルデザインタクシーについてだが、現在普及し始めており、東京に行った際は利用したりしている。福岡はまだ進んでいない。このタクシーを利用する人はだいたい予約する人が多い。しかし、時間制限があり、夜8時以降は利用できないと聞いたことがある。例えば、いろいろなところに出かけに行ったときに行きがけはこれを使って行けるが、帰りは予約ができなくて困った。という声を聞いた。このあた

りどのようにされるのか教えていただきたい。

委員 : 今の補足として、ユニバーサルデザインタクシーは横浜駅とかにある。このあたりを参考に調べるとどういった経由でこの場所に乗り場があるとか分かると思う。また、福岡空港について、今現在工事しているが、上海とか仁川とかは30メートルから50メートルに1つトイレがあり中も広いが、福岡空港が改修するにあたり、ゾーンが何メートルなのか、またみんなのトイレがあるのか、全然見えない。高速道路でも最近トイレでは、女性トイレの中に女性の車いす用トイレがあったり、ベビー関係も確保されている。そのような点が福岡空港では、見えない。男性に女性の介護者が就く場合もある。六本木の跡地問題について事前に当事者の意見を聞いて検証したのか気になる。

会長 : 六本松の件については、先ほどと同様に後で回答ということで、他の2点について事務局に願います。

事務局 : 1点目について、心のバリアフリーの問題だと思う。最近、多機能トイレの中にも、優先利用の表示をしているところもある。バリアフリーに関する出前講座などの機会を捉えて、そこしか使えない人がいるということ等、心のバリアフリーについて話している。現在、心のバリアフリー広報誌の中でもそのあたりの啓発を行っているが、まだ浸透していないと思うので、引き続き啓発等を行う。また、施設整備マニュアルの中に多機能トイレだけに集中しないように、機能の分散化を記載している。空港についても一般の多機能トイレとは別に、各トイレに1箇所以上簡易多機能トイレを設けていると聞いている。

委員 : 2点目のユニバーサルデザインタクシーについてだが、首都圏の方より少し遅れているかもしれないが、これから促進のあり方を検討していく現状であり、今後タクシーが増えていく段階でそういった問題も出てくると思うので、そういったことを事業者に伝えながら協議していきたい。

副会長 : アイデアであるが、障がい者用トイレはかなり広いが、そこまでのスペースがなくもいい人もおり、男性用トイレの中に、洋式トイレの中に車いすの人が入れればと思う。また、小便器に手すりがついており、配慮だと思うが、だいたい入口近くのところにある。車いすで入って、手すりを使って立ち上がると、そこまで広くないので、車いすが邪魔になってしまい、ほかの人が通れなくなる。なので、手すりつき小便器が一番奥にあると使用しやすいと思

う。ちょっとしたアイデアで使用できる人が増える。

委員

:ハード面についてはさまざまな取り組みが分かりやすく進んでいくと思う。しかし、自閉症をはじめとした発達障害の方については、ハードというより分かりにくいハンディキャップを世間の人にどう理解してもらえるか、理解している人が増えれば増える程住みやすい環境ができると思う。バリアフリーに関しては、ハードの面だけではなく、ソフト面のバリアフリーが大事であり、啓発や教育というのは終わりのない話だと思う。例えばP14の行政職員研修の「みんなにやさしい施設整備を進めるための研修をする」とあるが、求めるところはそういうことではないのではないかと思う。分かりにくいハンディキャップを含めてどう理解していくかということ推進していただきたいと前回意見を述べた。また、全て行政まかせではなく、今回来られている交通事業者や警察の方などを含めた大組織でも啓発をした方がいいのではないか。発達障害で捉えると、職員の方にも当事者が多く、家族をかかえている人を考えると多数の方が当てはまると思う。例えば交通でいうと、ハンディキャップを持った人がバスに乗るとすると、職員がハンディキャップについて理解していると、とてもいい対応になると思う。また、行方が分からなくなると交番で保護されたときに、警察の人に親の教育が悪いのではないか、など言われることがなくなると思う。全て行政で片づけていくというよりも、地域の大企業などと連携して進めていくと、ソフト面のバリアフリーの問題などが解決していくと思う。

委員

:資料P13に心のバリアフリーについての記載があるが、先日障がい者間でトラブルがあり、事業者の会社に訪問した際にこの心のバリアフリー広報誌を持参した。たまたまかもしれないが、事業者の方は知的障害や発達障害、精神障害の違いや特徴、対応についてあまり理解しておらず、広報誌で説明すると、とても分かりやすいと言っていた。出前講座の機会を捉えてと記載されているが、予算の問題もあると思うが、出来れば年に1回くらい全戸配布して頂ければ、少しずつでも理解が進むと思う。実際にそういう経験をして、障がいの関係の団体は理解をしていると認識していたが、理解していないこともあると思ったので、ぜひ出前講座だけでなく、進めていきたい。あと1点あり、資料1Pに施策体系の施設のバリアフリー化に路外駐車場と建築物が記載されているが、今回の実施状況の中に報告があがっていない。既存の建築物を民間資金でバリアフリー化していくのは非常に難しいと思うが、官公庁の建物や新築の建物について実際どういふふうにはバリアフリー化されているのか、進んでいるのか、また進

んでいないならなぜなのかなど、この会議の役割だと思う。次回の会議から路外駐車場や建築物の現状について報告していただければと思う。

事務局 : 心のバリアフリーについて、広報誌「心のバリアフリー」を昨年3月に全戸配布しており、その後改良したものを作成し、それを出前講座等で使用しているのが現状である。委員がおっしゃっていただいたように分かりやすいという声を頂いている。当課としても1回全戸配布したから終わりではなく、毎年は厳しいと思うが内容を見直しながら、今後も定期的に全戸配布等して、進めていければと考えている。

また、2つ目の路外駐車場や建築物については、基本的には、建物の新築や改築される時は福祉のまちづくり条例に基づいてバリアフリー化整備行っている。基本計画の中で具体的な施設を指定してバリアフリー化進めるという位置づけをしていないため、報告等省略させていただいている。

会長 : 議題はこれにて終了だが、その他として、エスカレーター安全利用啓発の取り組みについて事務局より説明をお願いしたい

事務局 : 〈エスカレーター安全利用啓発の取り組みについての説明〉

会長 : この件についてご意見を頂きたいということなので、意見がある方はお願いします。

委員 : 外国ではエスカレーターを歩くという習慣がある。エスカレーターを歩かないという利用にはなっていないから、外国人は慣れていないと思う。写真を見ると、日本語でしか説明が書いていないし、絵があるが、その絵も見ても、見たことないから使ってはいけないという意味なのか、歩かないでくださいという意味なのか分からないのではないかなと思う。なので、英語だけでも情報を載せる考えはあるのか。特に観光客が多いところには必要だと思うがどうだろうか。

事務局 : 貴重な意見である。今後協議を重ねながら検討したい。

委員 : 今の意見に補足である。日本サイン・デザイン協会の理事をしているが、協会では現在ピクトグラムのJIS規格の原案を作っており、ちょうど今エスカレーターを走らないようにというピクトを準備している段階である。あと、半年ほどでJISの前段階まで進むと思うので、交通局もそのような情報を見て頂きたい。現在のものは分かりづらいし、効果がない

のではないか。景観にも配慮して、外国人にも伝わるような伝達方法を検討していただければと思う。

会長 : 今回の提案は基本的にはエスカレーターの上を歩かないということを前提の話であるが、そのことは全国的に了解されている話なのか。

事務局 : 基本的には歩かないことが原則で、歩くことの振動によりエスカレーターの緊急停止などがあるため、安全上問題がある。今後福岡も高齢化が進み、また高齢者だけでなく、お子様づれの方や誰でも利用しやすいようにルールを守って頂きたい。
心のバリアフリーの話があったように、様々な人が利用しているので、そのことを理解し、利用してもらうには、これからこういったことに取り組みをしていけばいいのか考えていただければと思い、今日広くいろんな方のご意見をいただきたいと思い今回協議内容にあげさせていただいた。

会長 : エスカレーターの利用は2列で乗って構わないというものなのか。

事務局 : そのとおりで、地下鉄等でも2列で並んで乗るようにポスターを掲載している。

委員 : 福岡でエスカレーターを利用した際に、みなさん1列ですっと並んでおり、そのためにずっと並んで列が長くなっているが、片方はずっと歩いている。主人が一人横に並んだ際に、とても罪悪感を感じていた。その辺の罪悪感を切り替えるのは非常に難しい。これは全国的な問題として捉えないと、普及しないのではないかと思います。

事務局 : 現在、鉄道事業者を中心に全国的にキャンペーンを行っている。片方に立ってしまうと、とまどってしまうことがある。片側を空けるという習慣になってしまっているので、安全利用につながるよう今後の取り組みを考えていきたい。

<閉会>

事務局 : 本日頂いたさまざまな意見をもとに、今後とも関係機関等と協力してバリアフリーのまちづくりを進めていきたい。