

## 第1回 秋田市バリアフリー協議会 議事録

日 時：平成22年11月17日（水） 14時30分～16時00分

場 所：秋田市文化会館5F 学習室1

委員の定数：19人

出席委員：19人（うち4名の代理出席）

1. 開会
2. 都市整備部次長あいさつ
3. 協議会について（協議会設置要綱）
4. 委員紹介
5. 会長あいさつ
6. 議事

### （1）秋田市交通バリアフリー特定事業計画の総括（資料2）

- |       |   |
|-------|---|
| A 委 員 | 私たちのような車いすの者が、普段どのようにして駅を利用しているのかご存知だろうか。   |
| 事 務 局 | 今回、市では駅周辺におけるバリアフリー調査を行っているが、道路の現状を調査を行っただけで、障がい者がどのような交通手段を使って駅を利用するかまでは、調査していない。  |
| A 委 員 | 以前は、障がい者が住みやすい社会が訪れるとお年寄りにもやさしい社会になると言われた時代があったが、これまでのお話を聞いていると、お年寄りの陰に隠れてしまい、私たちが追いやられている印象を受ける。   |
| 事 務 局 | 先ほどの説明に付け加えさせていただくが、事前に障がい者を対象としたヒアリングとアンケート調査を実施している。<br>その際、A委員からも意見を頂戴し、JR駐車場の駐車スペースの要望、JR駐車場の車いす駐車スペースの整備のこと等承っている。そういったことなどを踏まえ、今後、市全域を対象としたバリアフリーに関する議論を行っていきたいと考えている。<br>次に、秋田駅周辺地区については、先ほど資料説明でお話ししたとおり、バリアフリー化については、まだまだ十分ではないと認識している。<br>今回、秋田駅周辺地区を外す趣旨として、秋田市交通バリアフリー基本構想で位置づけした事業が完了を迎えるからであり、今後は、重点整備地区ではないものの改善が必要な箇所については、これまでどおり施設管理者で対応していただきたい。 |

B	委員	<p>3の「現基本構想における重点整備地区の今後の取組について」であるが、本当に困っていない限り、特に日本人の場合、アンケートの回答で、普通に偏りがちとなる。</p> <p>今回、特にそういう結果になっているので、アンケート結果の分析が必要ではないか。</p>
事務局	<p>分析の件であるが、参考資料の「バリアフリーに関するアンケート調査報告書」35ページに満足度グラフを掲載している。</p> <p>このグラフは、“満足”、“やや満足”、“普通”、“やや不満”、“不満”を点数化している。</p> <p>回答者数の関係もあり、果たしてこのグラフの精度が高いかどうかという議論もあるが、グラフを見る限り、秋田駅周辺に関しては、平均3点以上となっている。</p> <p>また、重要度を示すものとして駅員の対応、時刻表の表示等が高いという分析結果が出ている。</p> <p>土崎駅周辺に関しては、回答者数が20人に満たなかったため、分析結果として出すこと自体、乱暴であることから、秋田駅周辺のみ満足度グラフとして掲載している。</p>	
会長	<p>アンケートに関しては、事務局から説明があったように、詳細な分析が行われているようなので、今後いろいろと活用ができるのではないか。ただ、アンケートの中で、対象者の健康状態を聞く項目があれば、なお良かった。</p>	
C	委員	<p>点字表示設置完了という表現があったが、具体的に何処の部分が設置完了したのか教えてほしい。</p>
事務局	<p>秋田駅西口バスターミナルにある時刻表に、点字表示を設置したほか、東口も同様に設置したと報告を受けている。</p>	
D	委員	<p>現在、中央交通と協力し、秋田駅西口バスターミナルへの誘導ブロック設置を進めている。11月4日に視覚障害者協会の協力を得て、現地点検をしたところである。</p>
E	委員	<p>時刻表の点字案内板については、今年5月、秋田市で行われた全国盲人福祉大会のときに、視覚障がい者の方々に現地点検をお願いしている。その際、点字案内が逆さまについていることが判明した。</p> <p>点字案内板の修正については、既に対応済みである。</p> <p>また、点字時刻表の貼っている位置が場所によって違うという指摘もあったが、それについても今後、対応を検討している。</p>

- A 委員 車いすを利用している者が、バスを利用できる見通しはあるのだろうか。  
現在、バスを利用する場合、予約が必要となるため、時間が拘束されるほか、雨が降った場合、バス停まで行くことが出来ない。  
車いすにやさしいバス環境が整うことで、初めて交通バリアフリーと言えるのではないか。
- E 委員 移動円滑化のためのバスということで、ノンステップバス、ワンステップバスと2つのバスがある。  
現在、当社で所有してるバスの中で、これに適合するバスは、全体の約24%で、約4台に1台が適合車種となっている。  
ノンステップバスの導入状況について申しあげると、昨年度2台導入したところであり、今年既に1台導入し、間もなくもう1台導入予定であることから、計4台となる。  
まだまだ、完全な状態でないのは承知しているが、何しろ1台2千万円以上かかることから、厳しい財政状況の中で導入を進めている状況である。A委員の言うように、バスを予約して、初めて車いす対応のバスが来るようでは、まだまだバス環境が整っていないことになるが、先ほども申し上げたように、なかなか導入が進まないため、少ないバスをやりくりしながら対応していることもご理解いただきたい。
- A 委員 私がここまで言うのは、他県から来た車いすの方が、車いす対応バスの乗車を断られたからである。
- E 委員 現在、まだ試行ではあるものの、車いすの女性が毎日通勤で利用しているが、既に他のお客様からの不満が出ていると乗務員から報告を受けている。  
なぜなら、女性を乗車させる時間が通勤時間であること、乗務員が女性を乗車させる手間がかかるためである。  
その不満は、乗務員に向けられるだけでなく、女性の方にも及んでいる。  
さきほど他県から来た車いすの方が、乗車を断られた状況はよく分からないが、察するに、そのとき乗り合わせたお客様の状況等を考慮したうえでの判断だと思う。  
このようなことが発生するのは、やはりまだまだ「心のバリアフリー」という環境が整っていないためではないだろうか。  
ここで、申し上げたいのは、決して、乗せたくないから乗せないのではなく、乗せたくとも乗せられない環境にあることをご理解いただきたい。

F	委 員	<p>今出た意見を、中央交通にお願いすること自体大変なことだ。</p> <p>私は、この問題が福祉に関わる問題として考えている。</p> <p>一応、バリアフリーという言葉が付いている以上、この会議の中で取り上げることも分からなくもないが、バリアフリーというものは、一人一人違うものである。</p> <p>「とにかくバスに乗せろ」という話をいきなりするのも、中央交通の肩を持つわけではないが、酷な話ではないか。</p> <p>ここに、国土交通省の方もいるので、既にPRされているかもしれないのでお許しいただきたいが、社会福祉協議会、市の福祉部門で、そういった問題に対応しているはずである。</p> <p>まず、福祉部門と障がい者団体が協力し、施策を講じることが先ではないだろうか。</p> <p>ここで私から一つお願いがある。</p> <p>「障がいを持つ」という言葉があるが、7、8年前に世界大会が日本で開催された折に、その言葉を使わないでほしいという話が出た。障がい者は、障がいを持ちたくて持っているわけではない。そこで、客観的な言葉で、「障がいがある」、「障がいがない」という表現にしてもらいたい。</p>
A	委 員	<p>私が駅を利用する際、気付いたことが2点ある。</p> <p>一つは、トピコ近くにある動く歩道は、私より程度の悪い人が乗ることは出来ない。</p> <p>二つ目は、秋田駅構内にトイレが少ない。私たちの目線に立って作ってもらいたい。</p>
事 務	局	<p>今のお話しは、所管する課にお伝えすることとし、承っておく。</p> <p>動く歩道に関しては、介助前提ではあるものの、利用可能である。</p>
A	委 員	<p>先ほどの資料の中で、券売機下が確保されたとあったが、既製品であるためか、実際足を入れても中に入らなかった。タッチパネルについても、立った人が前提で作っているためか、ほとんど見えない。</p>
会	長	<p>いろいろと困ったという意見をこの場でいうだけでなく、こういうことが困っているという意見を集めていくことも、必要ではないだろうか。B委員は、以前そのような取組をされていたと聞いたことがあるが、お話ししていただけないか。</p>
B	委 員	<p>F委員からも意見があったが、究極のバリアフリーは1対1である。</p> <p>よく言われるのは、ユニバーサルデザインというものは、魔法のデザインでみんなが使えるようになると思われがちだが、それは絶対に</p>

ありえない。

たとえば、1階から2階に行く際、まず考えるのは階段、次にエスカレーター、最後にエレベーターという具合に、考えられる術をすべて並べておくことがユニバーサルデザインである。

だから、最初から100パーセントはありえないので、こうやって議論をしながら、改善を図っていくべきものである。

そもそも100点満点の世界はないので、この件に関して、中央交通がやり玉になっているが、この問題は社会全体の問題である。

この話は、まさにクレームのようなもので、私は、そういう方がいた場合、「そのような人はいっぱいいます」と話している。

だからといって、いっぱいいるから我慢しろという話ではなく、出来ないかもしれないが、やれることはやるべきであると思う。

スウェーデンは、300年、400年の昔からの石造りの町並みで、段差は普通にある。

このような街では、いかに段差対応しているかという、一人の時は、近くにあるボタンを押すと2、3人現れて段差を上げてくれる。

私は、機械化してきれいにすることで、すべて解決できるとは思わない。

F 委 員

先ほど、他の委員から「心のバリアフリー」という意見が出たが、これがすべて障がいがある人に、何かをするということではない。

可能であれば、障がいのある人も段差等の障害があるときは、一声かけて「手伝って」と言うべきではないか。

数年前に、秋田県で黄色いハンカチ運動という取組があったが、あまり普及せず、1年あまりで終了している。

結局、わざわざ「私、障がいがあります」という運動はうまくいかないので、障がいのある人が困っているときに、声をかけられるような環境づくりを啓発をしてもらいたい。

そばで声をかけられるとまず、ほとんどの人は「NO」という人はいない。逆に「手伝いましょうか」と言って、「大きなお世話だ」と言われることはあるかもしれない。

G 委 員

資料2の(1)にある写真の券売機の件でお聞きしたい。

追分駅の券売機は、切符の交換等の場合、音声アナウンスが流れるが、私のような人は聞くことができない。秋田駅と同じ機械に替えてもらうことは可能だろうか。

H 委 員  
(代理出席)

秋田駅と追分駅の券売機の件であるが、帰ってからどのような違いがあるか、確認する。

ただ、券売機は、年間の取り替え計画もあるので、すぐそれが対応

できるかという問題もあるので、すぐにできないかもしれないが、当社としても真摯に受け止め、対応していきたい。

## (2) 秋田市バリアフリー基本構想策定の基本的事項（資料3）

委

員

「バリアフリー、バリアフリー」と先ほどから言われているが、基本構想の中では、具体的に何をやるのか教えてほしい。

次に、ユニバーサルデザインという話も出てきたが、私たち障がいがある者にとって、困ることが多い。

最近、ようやく車いす専用の駐車スペースの必要性が、世の中に浸透してきており、行政機関はもちろん、あちこちで整備されてきている。

また、トイレについても、少ないながらも作られるようになった。

ところが、ユニバーサルデザインが出てきたことにより、駐車場、トイレに、「どなたでも使えます」という表示をするようになり、我々のような者が使いづらくなった。

車いす専用の駐車場は、3.5m以上確保することとしているが、ユニバーサルデザインは、妊婦や怪我人でも使っても良いとしているため、実際、そういった人達は、3.5mは必要ないはずである。

そういった人達が、車いす専用の駐車スペースを使用することにより、我々が使いづらくなっている。

事

務

局

基本構想は、重点整備地区を定め、その地区内で特定事業を位置づける。その事業の中で、どのようなことをやるのかを次回の会議の中で、審議していただきたい。

加えて、ハード面からの問題もあろうかと思うが、B委員からもお話しがあったように、「心のバリアフリー」ということも、必要ではないだろうか。

今回策定する基本構想では、「心のバリアフリー」ということで、バリアフリーに関する情報提供、啓発、教育というところまで踏み込んでいければと考えている。

事務局としては、ハード、ソフト両面から取り組んでいきたいと考えている。

次に、3.5m以上の駐車スペース確保の件については、政令で定める基準と認識している。このことは、当然駐車場の管理者は、それに従わなければならないので、今後新たに設置するものについては、基準に基づき、整備されるはずである。

会	長	<p>A委員が言っている問題を解決していくためには、張り紙をする等し、啓発を図る等を徹底して、利用する側のマナーをどうやっていくかが重要である。</p> <p>今回の協議会の目的は、重点整備地区を定めることにある。</p> <p>重点整備地区では、当然そういったことに配慮することになる。</p>
B	委員	<p>A委員から、2つの問題提起がされているが、ここで私から申し上げたいのは、ちゃんと「バリアフリーとは何なのか」、「ユニバーサルデザインとは何なのか」を認識したうえで、議論すべきである。</p> <p>まず、トイレの話であるが、バリアフリーということで、当初車いすの人が使いやすいよう作られはじめた。</p> <p>ところが、一般の方から、トイレが空いている時は、みんなが使えるようにしようという意見が出てから、誰でも使えるようになった途端、車いす利用者から不満が出るようになった。</p> <p>この問題は、ただ言うだけでは解決しない。</p> <p>解決方法として、「心のバリアフリー」があるが、数学者の畑村さんの著書「失敗学のすすめ」の中で、「人間は必ず失敗するもの」とあり、そして「文句をいうものだ」とある。</p> <p>結局、バリアフリー化を進めるためには、そういうものだと思って、物を作っていく覚悟がなければならない。</p> <p>そういったことを踏まえて、「心のバリアフリー」を教育していくことが大事だろうが、おそらく100年かかるだろう。</p> <p>バリアフリー化に対して、意見を言う方もそのくらいの覚悟が必要であり、作る側も「絶対バリアフリー化されたものを作るんだ」という覚悟でやらなければならない。</p> <p>ここで、私からの提案だが、トイレは全部、車いす対応にした方が良いと思う。</p> <p>つまり、男女の差をなくしてしまうということである。このような問題は、トイレの数の問題であり、そうした男女の差をなくすということで、数は足りるはずである。</p> <p>スウェーデンでは、トイレの男女差はなく、大型のトイレがずらっと並んでいて、フォーク状態で人が順番待ちし、文句も出ていない。</p> <p>しかし、日本の場合、倫理的な問題があるため、男女差をなくすことが出来ない。</p> <p>いずれ、財源的にも限りがあるので、無理なことを言っても出来ないものは出来ないのだから、工夫しながら対応すべきではないだろうか。</p>
会	長	<p>資料3のエイジフレンドリーシティ（高齢者にやさしいまち）というの、これで良いのか。この表現は、既に決まったことなのか。</p>

事務局	市民の方からも、エイジフレンドリーシティ（高齢者にやさしいまち）に関して、違和感があるという意見をいただいている。 高齢者が強調されているが、最初の注釈にもあるように高齢者にやさしいまちを作り上げることは、それ以外の世代にもやさしいまちになるということである。そこに照準を合わせてまちづくりを進めていくという趣旨で、決して障がい者を蔑ろにしているわけではない。
B 委員	「エイジフレンドリー」という言葉は、WHOの定義なのか？
事務局	WHOで行ったプロジェクトの中で、提案として出たものである。
B 委員	もし、ここで高齢者としたいのであれば、「エイジ」ではなく、「エイジド」とするのが正しい。高齢者であるならば、「エイジドフレンドリー」であり、「エイジフレンドリー」であればオールジェネレーションを指す。
事務局	確認をし、対応を検討していく。

### (3) 重点整備地区の選定（資料4）

会長	事務局から説明のあった重点整備地区の選定の件で、ご意見等あるか。  (異議なし)
会長	それでは、事務局から提案された土崎駅周辺地区、新屋駅周辺地区、市立病院周辺地区の3地区を重点整備地区として選定することとする。

7. その他

8. 閉会