

平成 30 年度

バリアフリー推進勉強会

平成 31 年 3 月

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

目次

【東京会場】

第50回 平成30年5月22日(火)

テーマ:空港のユニバーサルデザイン…………… 1

第51回 平成30年6月28日(木)

テーマ:地域交通の提供と交流の拡大に対する効果と交流の拡大が健康に及ぼす影響……27

第52回 平成30年7月25日(水)

テーマ:平昌オリンピック・パラリンピック報告……………35

第53回 平成30年9月6日(木)【国際セミナー】

テーマ:“インクルーシブリサーチ”の可能性 ～知的障害のある人との共同研究～ ……57

第54回 平成30年12月7日(金)

テーマ:観光とバリアフリー、ユニバーサルツーリズムを考える……………87

第55回 平成31年2月16日(土)

テーマ:当事者の声を聴いてともに考える勉強会

—公共空間編「手すりやトイレを中心に」— ……89

第56回 平成31年2月28日(木)

テーマ:2018年度 西日本豪雨における被災地活動報告会……………97

【関西会場】

第7回 平成30年3月30日(金)

テーマ:認知症者の外出と公共交通機関における対応……………97

第8回 平成30年10月12日(金)

テーマ:誰もが利用しやすい公共空間でのトイレの整備について……………117

第9回 平成31年2月27日(水)

テーマ:災害時(地震等)における移動困難者への配慮を考える……………127

第 50 回バリアフリー推進勉強会

<テーマ:空港のユニバーサルデザイン>

1 概 要

- 1.1 日 時 : 2018 (平成 30) 年 5 月 22 日 (火) 18 : 00 ~ 20 : 00
- 1.2 場 所 : TKP 市ヶ谷カンファレンスセンター カンファレンスルーム 6D
- 1.3 講 師 : 秋山哲男氏 (中央大学研究開発機構・教授)
磯部友彦氏 (中部大学工学部・教授)
- 1.4 参加者 : 50 名
- 1.5 内 容 :

秋山哲男氏 (以下、講演概要)

はじめに、「1. 人権をどのように考えるか?」について、アメリカの歴史を紐解く。1948 年にトルーマン大統領が軍隊の人種差別撤廃命令、1955 年にモンゴメリーのバスボイコット運動などを経て 1964 年に黒人の差別解消を謳った公民権法が制定された。また、ベトナム戦争により負傷した 5.7 万人の社会生活を保障するため、1973 年にリハビリテーション法 504 項を制定し、はじめて障害者の市民権を宣言した。

次に「2. ユニバーサルデザインとは何か?」。1950 年以降、建築環境における身体障害者のバリアを取り除く運動としてバリアフリーデザインが進められていたが、1985 年にロン・メンス氏がすべての人に使えるようデザインしようとするアプローチとしてユニバーサルデザイン (以下、UD) を提唱した。UD は、7 つの原則を謳っているが、特に重要なのは、「公平な利用」という平等の概念を取り入れているところである。また、アクセシビリティ (誰もが使える) やユーザビリティ (使いやすさ) を活かすことが重要である。

続いて「3. ADA と障害者権利条約」。1990 年に障害を持つアメリカ人法 (ADA) が制定された。この法律は、障害者の権利として、主に交通・雇用・建築・通信を包括的に規定したものである。これは、イギリスの DDA (1995 年) や日本の交通バリアフリー法 (2000 年) に大きな影響を与えた。一方、2006 年 12 月に国連総会において「障害者の権利に関する条約」が採択された。この時、障害者自身が「Nothing about without us (私たち抜きに私たちのことを決めないで)」として声を上げたことが、それ以降の世界のルールとなった。

続いて「4. オリンピック・パラリンピックとユニバーサルデザイン 2020 関係府省等連絡会議」。1964 年の東京大会はインフラ整備のオリンピックであったと言える。駒沢

オリンピック公園は高山栄華氏、国立代々木体育館は丹下健三氏、首都高や外環道は山田正男氏が設計した。また、ほとんどの競技場が都内にあったことから、コンパクトな大会であった。一方、東京大会では2回目のパラリンピックが行われたが、ほとんどが日本人だけの国内大会であった。なお、特筆すべき点として、ピクトグラムが発展したことが挙げられる。2020年の東京大会はパラリンピックを中心としたレガシー&アクションの大会となる。基本的な考え方として、共生社会を謳い、「ユニバーサルデザインの街づくり」「心のバリアフリー」の分科会により、詳細な内容を検討している。

最後に「5. ユニバーサルデザインの取組み方法と個々の課題」。2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けたアクセシビリティについては、国際基準の「IPC アクセシビリティガイド」を踏まえた「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン（以下、ガイドライン）」が作成された。ガイドラインは、IPCから承認をうけたものであり、各会場のアクセシビリティに配慮が必要なエリアおよび動線等についての指針として活用するものである。記載内容は、望ましい整備とする「推奨基準」と遵守すべき整備とする「標準基準」がある。例えば、スロープにおける通路幅は、推奨基準が2000mm以上、標準基準が1800mm以上となっている。また、エレベーターのかごの大きさにおいては、これまでの整備基準として日本では11人乗り（幅1400mm×奥行1350mm）の設置を進めてきたが、ガイドラインでは標準基準17人乗り（幅1700mm×奥行1500mm）、推奨基準24人乗り（幅2100mm×奥行1500mm）となっている。

一方で、施設整備においてまだまだ努力が必要なものがある。例えば、音サイン。2002年に国土交通省が音案内の設置に関するガイドラインを制定し、鉄道駅は5か所（改札口、プラットフォーム上の階段、トレイの出入口、道路からの出入口、エスカレーター）を決めたが、有効的に普及していない。また、サインについても建築空間がわかりにくいため、サイン表示が増えてしまい、反対にわかりにくくなることもある。その他にもデジタルサイネージやオールジェンダーのトイレなどの新たな課題もある。

磯部友彦氏（以下、講演概要）

2005年3月に開催した「愛・地球博（愛知万博）」に向けて、既存の名古屋（小牧）空港では滑走路が短く、大型機が離発着できないため、新たな空港を建設することになり、中部国際空港が建設された。建設にあたっては、国際空港として24時間運用可能であり、名古屋から30分でアクセスできることを考慮したため海上空港となった。一般的に空港建設は国家プロジェクトであるが、中部国際空港は空港会社が建設、運営を行うことになり、社長には行政機関からではなく、民間のトヨタ自動車から招いた。

1999年5月に空港会社が旅客ターミナル地区基本計画を公表し、「ユニバーサルデザインによる誰もが使いやすいターミナル」をコンセプトとして発表した。当時はまだユニバーサルデザインという言葉が一般的ではなく、本当にできるのかと不安となったため、障害者団体が実現に向けた協力を申し出た。それを受け、2000年6月に空港会社に「ユニバーサルデザイン研究会（UD研）」が設置され、基本設計の段階から設計に至るまで障害当事者等の意見やアイデアが反映されることになった。UD研が画期的であったのは、事務局運営を「社会福祉法人AJU自立の家」が行ったことである。基本設計のためのUD研は2ヶ月で終了したが、障害当事者、設計・設備関係者の有志たちが集まり「空港をよくする会」を立ち上げ、自主的に検討を続けた。その後、2001年よりUD研が再開し、実施計画に係る検討を行った。様々な内容についての部会を設け、例えば「空港への移動交通機関（アクセス）」では、海上空港であることから鉄道・バス・旅客船について検討を行った。また、旅客ターミナルが2002年1月から着工し、「空港をよくする会」として活動してきた内容をUD研の分科会として位置づけ、施工段階の検討にも加わった。特筆すべきは、通常複数のJVであるとJVごとに設備発注をするが、民間からの社長ということもあり、個別に設備を発注すると使いにくくなることから、トイレやエレベーターなどの設備会社を1社に統一し、その中でより使いやすい仕様を決めていった。例えば、トイレのボタン配置についても当時の検討が基になって、JIS化したものである。また、検討においては「できる」、「できない」をはっきりさせた。具体的には、知的障害者への対応が、まだエアライン側でできていなかったため、ターミナル側で検討することができなかった。開港半年前の2003年4月からは検証作業や施行確認作業を70回行い、施工確認の内容を記録し、修正できるものは直ちに対応していただき、開港を迎えた。

UD研は、施設建設の計画段階から情報開示し、障害者自身による事務局運営を行った意義は非常に大きく、建設会社や設備会社など多くの議論を行ったことで技術力が向上し、他の事例に応用されることになった。その後、「空港を考える会」を独自につくり、開港3年後に当事者による検証や利用者へのヒアリングを行った。その結果、様々な問題点があることがわかった。例えば、2階も3階も似たような空間のつくりとなっており、今どこにいるのかわからない、静かな空港を目指したため、大きな音量での放送をしないのでわからない、エレベーターが総ガラスでわからないなど再確認をしないといけないと感じた。また、LCCが増えたため、駐機スポットが不足しているため、2016年3月にLCC専用の新ターミナルの建設が発表されたが、今回はUD研が関わっていないことを危惧しており、再確認を行わなければならないと考えている。

1.6 質疑応答

質問者①：車いす使用者は、空港へのバスが乗れないのを解消できないのか。

講師（磯部氏）：路線バスはノンステップバスの導入によりバリアフリー化が進められているが、空港アクセスバスはまだ進んでいないのが現状である。そのため、タクシーやワンボックスにもっと頑張ってもらいたい。

質問者②：知的障害者はなぜ対応できなかったのか。

講師（磯部氏）：ユニバーサルデザインを実現するため、すべての障害者に集まってもらったが、エアライン会社側は知的障害者の中にパニックを起こす方がいるので対応できないとの意見があり、2000年当時はシャットアウトされていた。

質問者③：中部国際空港の経験を踏まえ、障害当事者の関わり方が変わったのか。

講師（磯部氏）：参加した障害当事者は、この経験を誇りとして、他のプロジェクトに応用している。ただし、LCCターミナルは空港会社が独自で進めているため、対応できていない。理由として、金をかけない方針があるからだと思われる。

講師（秋山氏）：2010年に開港した東京国際空港の国際線ターミナルは、中部国際空港の経験を参考にしている。違う点は、事後チェックを続けていることである。一方で、新築のバリアフリー化は取り組みやすいが、成田空港は改修なので、これまでの経験では困難となっている。しかし、関係者が集まりワークショップを続けたことによって、成田空港の人材の水準が上昇した。この経験を経て、よい人材を教育することで、よい施設づくりができることがわかった。

講師（磯部氏）：近年、障害者のリーダーシップに若干の息切れ感がある。これはバリアフリー基準等ができたことによる功罪で、それ以上の考えを生み出さなくなっている。


講師（秋山氏）：中部国際空港の事例は、障害当事者にとってとてもよいチャンスを得たことである。いいプロジェクトがあると、いい人材が育成できることがわかった。

質問者④：中部国際空港において、AJU 自立の家が事務局を行ったことは、非常に素晴らしい成果であった。障害当事者であっても、単純作業の仕事ではなく、知的生産の仕事ができることを証明したのである。


講師（磯部氏）：このように障害当事者がコンサルティングをする取組みが、全国的に広がればよいと思う。

2 配布資料

次のとおり。



中央大学
研究開発機構教授
秋山哲男



行動する知性。
中央大学

空港のユニバーサルデザイン



経歴

- 東京都立大学 (35年)
- 1975年 東京都立大学工学部土木工学科・助手、
- 1991年 (東京大学工学部 工学博士)、1994年講師⇒助教授
- 2000年 東京都立大学大学院都市科学研究科教授
- 2005年 首都大学東京都市環境学部(建築・都市コース教授)
- 2007年 首都大学東京都市環境学部(2007年自然・文化ツーリズムコース教授)
- 2010年 退職
- 北星学園大学(2年) 2011年 北星学園大学経済学部・客員教授
- 中央大学(4年) 2014年 中央大学研究開発機構・教授
- 過去の非常勤講師
- 早稲田大学 (福祉環境デザイン論、14年)、東京大学街づくり大学院(5年)、日本女子大学大学院住居学研究科 (都市計画)
- 客員研究員：1981年 英国ラフバラー工科大学、2009年 ロンドン大学 (UCL)

目次

考え方編

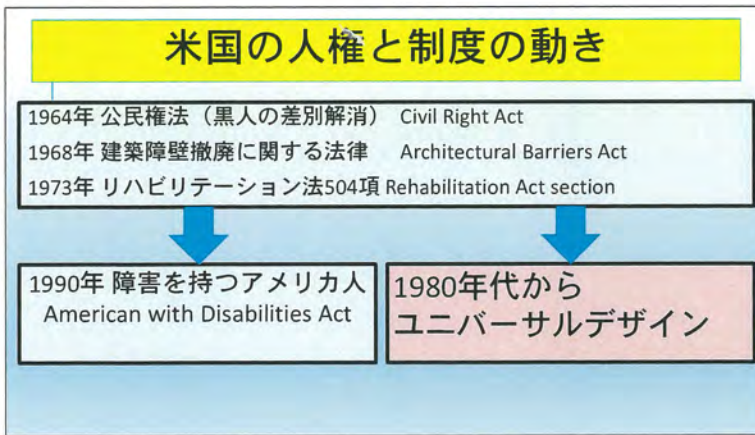
1. 人権をどのように考えるか? 同じスタートラインに立つ願い (6枚)
2. ユニバーサルデザインとは何か? 利用者のアクセシビリティ・ユーザビリティ (9枚)
3. ADAと障害者権利条約 権利の始まり (6枚)
4. オリ・バラとユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議 (16枚)
 - 1964年東京オリンピック・パラリンピック インフラ整備
 - 2020年東京オリンピック・パラリンピック パラリンピック

実践編

5. ユニバーサルデザインの取り組み方法と個々の課題
 - ハードとソフト(支援・心のバリアフリー)の総合力の時代へ
 - 5.1 エレベーターと様々な基準
 - 5.2 エスカレーター・階段・通
 - 5.3 音サイン
 - 5.4 建築空間とサイン
 - 5.5 案内システムとデジタルサイネージ
 - 5.6 トイレ


1. 人権をどのように考えるか?

障害者差別解消法へ至る経緯



1948年トルーマン大統領が、軍隊の人種差別撤廃を命令


分離すれど平等:



Bureau of International Information Programs
U.S. DEPARTMENT OF STATE
<http://www.america.gov>

1955年：モンゴメリーのバスボイコット運動

黒人の差別を訴えるフリーダムライダーの乗ったバス



米国の差別の撤廃：公民権法1964年
主として黒人の公民権を幅広く認めた法律

分離すれど平等⇒分離は平等ではない

Separate but Equal ⇒ Separate not Equal

公民権法1964年:分離は平等ではない

- 人種、肌の色、宗教、あるいは出身国を理由に、公共施設及びホテル、レストラン、映画館などの施設で差別もしくは隔離されてはならず、すべての人が財、サービス、設備などを「完全かつ平等」に享受する権利を有すること。
- 公教育では人種共学の実施、雇用における人、平等雇用機会委員会を設置し、また裁判所に対し適当な「差別是正措置」

米国のバリアフリーの制度

バスボイコット運動

ベトナム戦争 負傷者 (5.7万人)

- 公民権法：1964年
 - 分離は平等ではない
- 建築障壁に関する法律：1968年
 - 新築のみ対象、あまり効果あがらず
- リハビリテーション法504項：1973年
 - 障害者に初めて市民権を宣言
 - 連邦政府の補助を受ける機関は障害者を差別してはならない

502 項とは、建築物および交通機関の障壁に関する改善命令委員会 (Architectural and Transportation Barriers Compliance Board (ATBCB)) の設置を規定したものであるこれは、交通機関や公共建築物に関する不満を調査したり、公開ヒアリングを開催したり、必要に応じては、裁判に訴えて改善命令を履行させる機関である。

参考文献：陳広幹子、秋山哲男：アメリカの公共交通機関および公共建築物のアクセシビリティに関する研究——「機会平等」理念と自立生活運動——総合都市研究 第46号 1992年

移動における差別の禁止

1973年のリハビリテーション法504項

『合衆国において資格のある障害者個人が単に障害があるからという理由だけによって、連邦政府の財源援助を受けているいかなる計画、あるいは事業のもとで参加を閉め出されたり給付を拒否されたり差別を受けることがあってはならない。』

- ・移動権のバス鉄道などの公共交通の具体的な内容を決めている。
- ・これにより米国はバスや鉄道が障害者にアクセス確保の整備が法的に規定された。

2. ユニバーサルデザインとは何か？

ユニバーサルデザイン

バリアフリーデザイン

- ・1950年代に建築環境において身体障害者を阻むバリアを取り除く運動として始まったもの。

ユニバーサルデザイン

- ・米国Ron Maceの提案（1985年）によれば「ユニバーサルデザインは、製品や建築ができるだけすべての人に使えるようにデザインしようとするアプローチである。」

ユニバーサルデザインの誕生

ノーマライゼーション

- ・障害のある人も、一般社会で等しく普通に生活できるようにすること。
- ・知的しょうがいのある人たちが、大きな建物の施設（しせつ）に集まってくらしている。そこでは施設の外にいる人のように、自分のくらしや好みを決めることができない。そんなようすを見たデンマークのバンク・ミケルセンさんはショックをうけ、これはおかしいと感じたんだ。
- ・それで「しょうがいがあっても、なくても、みんなと同じ街でふつうにくらしましょう」という「ノーマライゼーション」という考え方を提案したんだよ。その後、バンク・ミケルセンさんは、ノーマライゼーションを実現（じつげん）するために、力をつくしたんだ。

ユニバーサルデザイン

- ・Ron Maceの提案（1985年）によれば「ユニバーサルデザインは、製品や建築ができるだけすべての人に使えるようにデザインしようとするアプローチである。」
- ・アメリカでは戦争の影響（えいきょう）でふえた、しょうがいのある人の生活の不便を取りのぞくため「バリアフリー」の考え方が広まっていたんだよ。そんな中で、アメリカ・ノースカロライナ大学の教授（きょうじゅ）である建築家（けんちくか）ロナルド・メイスさんは、バリアフリーで特別あつかいされることをきらい、「ユニバーサルデザイン」を誕生させたんだ。

ロナルド・メイスンとUD

ロナルド・メイスさんは、9歳（さい）の時にポリオという病気にかかり、酸素吸入（さんそきゅうにゅう）をしながら電動車いすを使って生活していた、しょうがいのある人だったんだ。

バリアをなくすだけでは？

- ・不便を解消（かいしょう）するものが「しょうがいのある、特別な人のためのもの」と考えて作られると、しょうがいがいがない人の気持ちのどこかに、しょうがいがある人に対してバリアが生まれることが多い。「しょうがいがあるから自分とちがう。」「しょうがいがあつてかわいそう。」きみだってそう思われたら、ゆううつな気持ちになっちゃうよね。

「だったら最初から、みんなに使いやすいものを作ればいいじゃないか！」

- ・ロナルド・メイスさんはそう考えて、ユニバーサル（みんなに共通のという意味の英語）デザインを研究し、仲間といっしょに広めたんだ。日本に広まってきたのは、1990年代のなかばからなんだよ。

ユニバーサルデザインの（7つの）原則

平等	①公平な利用	使う人によって不利にならないこと
デザイン	②使用における柔軟性	フレキシビリティ(自由度)があること。
デザイン	③単純で直感的な使用	使い方が簡単ですぐ分かること
デザイン	④明瞭な情報	必要な情報がすぐに理解できること。 unnecessaryなものを省きシンプルで、直感で分かるデザインであること
デザイン	⑤間違えに対する寛容	デザインが原因の事故をなくすこと。うっかりミスや危険につながらないデザインであること。
デザイン	⑥少ない身体的な負担	無理な姿勢をとることなく、余計な力を使わずに少ない力でも楽に使用できること。
空間確保	⑦接近や使用のためのサイズとスペース	アクセスしやすいスペースの広さと十分なサイズの大さを確保すること。

ユニバーサルデザインの基本用語の関係

日本の施設設計：用（機能）、強（耐久力）、美（美しさ）

ユニバーサルデザイン

1. アクセシビリティ：誰もが使える

（①公平な利用、⑦接近や使用のためのサイズとスペース）

2. ユーザビリティ：使いやすさ

（②自由度、③単純で直感的な利用、④明瞭な情報、

⑥少ない身体的な負担、⑤間違えに対する寛容）

3. 安全性：

4. 審美性：

5. 経済性

ユニバーサルデザインの達成方法

①汎用性：

- ・一つの施設や設備をできるだけ多くの人が使えるようにすること。
- ・できるだけ多くの人があつた施設を利用すること

②ベースとオプション：とは基本仕様を共通化し個人に合わせたオプションを加えること

- ・例：鉄道では音声案内など視覚障害者誘導ブロックなど
- ・ベース：ホーム・コンコースなど一般の人が歩行できる空間にし
- ・オプション：視覚障害者誘導ブロックを加えたり、トイレにオプション（多機能トイレや音声誘導）をつけて多様な人の利用を図ること

③代替手段：他の方法で代替する考え方

- ・例：バリアフリーできない鉄道駅に対して、他の鉄道駅までバスやS Tサービス（Special Transport Service通常のバスや鉄道を使えない人のために用意した交通手段のこと）を送迎として用いることである。

ユニバーサルデザイン認知

1. 言葉も考え方も知らない。

- ①はい ②いいえ

2. 言葉を聞いたことがある考え方は知らない。

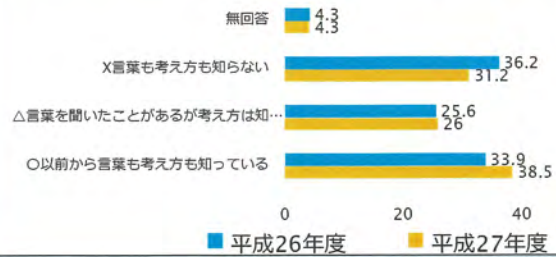
- ①はい ②いいえ

3. 以前から言葉も考え方も知っていた。

- ①はい ②いいえ

新宿区のUD認知度

27年度 n=1351、26年度 n=1309



認知度 UD4割

3. ADAと障害者権利条約 American with Disabilities Act

差別禁止法（1990年障害を持つアメリカ人法）を保護する「障害を持つアメリカ人法AMERICANS WITH DISABILITIES ACT A D A 1990年

- 『障害者に対する差別を撤廃し障害者をアメリカの経済・社会の主流に参加させるための明確で包括的な国の権限を提供し、障害者に対する差別に取り組む実行可能な基準を作りだし、そうして連邦政府がその基準を実施する中心的な役割を果たすことを保障すること』
- 障害者の権利：交通に限らず、雇用・住宅・建築・通信など包括的に規定したもの

英国の障害者・差別禁止法（1995年）や、日本の交通バリアフリー法（2000年）に影響をもたらした）

ADAでは障害を持つ人の『政策基準』として公共交通を利用できるようにすること。しかし公共交通が利用できない人に対して、公共交通がサービスある地域（バス路線や鉄道沿線1200m以内）にパラトランジットサービス（資格のある移動困難者が利用できるドアツードアサービス）を提供しなければならない

パラリンピックの背景にある権利条約

「障害者の権利に関する条約」は2006年12月13日に国連総会で採択された。

- 障害のある人の基本的人権を促進・保護すること、固有の尊厳の尊重を促進することを目的とする国際的原則である。
- 国連29番目の人権条約
- 50か条、前文25条、本則25条

位置づけ

- Nothing about without us : 私たち抜きで私たちのことを決めないで
- 障害分野での初めての世界ルール：目標になる
- 社会へのイエローカード：障害の人に合わせてもう一度考える

障害者の権利に関する条約

改めて新しい障害者の考え方が出てきた

- ①医学モデル⇒社会モデル
- ②他の者との平等を基礎として:マイナスを埋めて0にする

合理的配慮

- 1段 誰もが使える施設・サービス：UD
- 2段 障害者に共通の支援策：
- 3段 個別に応じた支援

8条：障害者に対する定型化された観念・偏見・有害な慣行と闘う

障害者の権利に関する条約

第一条の目的：

『人権及び基本的自由の完全かつ平等な享有を促進し、保護し、及び確保すること並びに障害者の固有の尊厳の尊重を促進する』

第二条の定義

●「合理的配慮」

- 障害者が他の者と平等にすべての人権及び基本的自由を享有し、又は行使することを確保するための必要かつ適当な変更及び調整であって、特定の場合において必要とされるものであり、かつ、均衡を失した又は過度の負担を課さないものをいう。

●「ユニバーサルデザイン」

- 調整又は特別な設計を必要とすることなく、最大限可能な範囲ですべての人が使用することのできる製品、環境、計画及びサービスの設計をいう。ユニバーサルデザインは、特定の障害者の集団のための支援装置が必要な場合には、これを排除するものではない。

障害者の権利に関する条約の移動の拘わり

第九条 施設及びサービスの利用可能性

- 建物、道路、輸送機関等のサービス（電子サービス及び緊急事態のサービス）

第二〇条は『障害者ができる限り自立して移動することを容易にすることを確保するための効果的な措置をとること』

- 移動の妥当な費用：障害者が自ら選択する移動において妥当な費用で個人的に移動することを容易にする
- 移動補助具・支援：障害者が質の高い移動補助具、装置、支援技術、生活支援及び仲介する者を利用することを容易にする
- 移動の研修：障害者及び障害者と共に行動する専門職員に対し、移動技術に関する研修を提供

4. オリンピック・パラリンピックと ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議

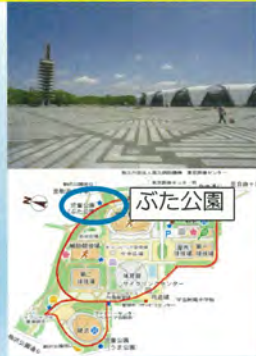


東京
オリンピック・パラリンピック
1964年
インフラ整備のオリンピック

1964年東京オリンピックのインフラ整備した人

自宅の近く：
駒沢オリンピック公園

高山英華：
日本の都市計画家、建築家、東
京大学工学部名誉教授。



駒沢オリンピック公園

- オリンピック代々木競技場および駒沢公園の企画・設計ならびに監理
- オリンピック代々木競技場および駒沢公園の企画・設計ならびに監理

1964年東京オリンピックのインフラ整備した人

丹下健三：国立代々木屋内総合競技場の設計



東京都庁



1964年東京オリンピックのインフラ整備した人

山田正男：
羽田空港から、オリンピック会場の代々木まで
に至る1号線および4号線を最優先で建設

- 東京都の道路計画の策定などに携わった。
- 戦後の**首都高速道路・東京外環自動車道の立案**・設計に積極的に関与し、一時は「山田天皇」と呼ばれるほどの権勢を奮った。
- 東京都建設局長・東京都首都整備局長・首都高速道路公団理事長などを歴任。
- 今日の**東京の自動車専用道路網の立役者**とも言え、東京都市計画史上では石川栄耀に次いで重要な人物と目される。



1964年東京オリンピック

1964年10月10日から24日までの15日間、国立競技場で行われた開会式で幕を開けた。93の国と地域から5,133人が参加した。

競技場

- ①国立競技場（開会式、陸上競技、サッカー等）、
- ②国立総合体育館（水泳、柔道等）をはじめとし
- ③都立駒沢運動公園（サッカー、バレー、レスリング等）
- ④馬事公苑（馬術）、
- ⑤早稲田大学記念会堂（フェンシング）、
- ⑥後樂園アイスパレス（フェンシング）、
- ⑦日本武道館（柔道）、
- ⑧戸田漕艇場（漕艇）、朝霞射撃場（ライフル射撃、クレー射撃）などがあり、ほぼ高速道路や幹線道路の沿道に配置された。

東京のパラリンピック

「東京で開催された第2回の夏季パラリンピック」

- 1964年11月8日から12日の間に、一部と第二部に分けて開催
- 第一部は第13回国際ストーク・マンデビル車いす競技大会として、
- 第二部は全身障害者を対象に行われた

日本人選手だけの国内大会

- （特別参加の西ドイツ選手数名を含む）として行われた
- つまり、パラリンピック開催は、「予算が限られていたので、ボランティアに頼り、選手移動も陸上自衛官101人が介助、リフト付きバスを自動車メーカーが特注で9台製造、

準備：オリンピック村や競技会場の段差解消のスロープや手すりもオリンピック
閉幕後の2日間の突貫工事で間に合わされた

評価：東京オリンピック・パラリンピックは「バリアフリー化」の初めての経験⇒障害者の考え方に大きな影響

- 日本の重度身体障害者の医療は身体を動かさない事、人目につかないようにする事だったが、
- 米国の選手は買い物・観光に各地を巡った

第一部は第13回国際ストーク・マンデビル 車いす競技大会として開催



東京オリンピックのピクトグラム1964年



日本で発展したピクトグラム



ピクトグラム
http://www.kokusen.go.jp/wko/pdf/wko-201402_06.pdf



2020
東京オリンピック・
パラリンピック
レガシー&アクション

ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議 心のバリアフリー分科会・街づくり分科会

1. 基本的な考え方：共生社会(パラリンピックを契機)を目指す
2. ユニバーサルデザイン2020
 - ・障害のある人に対する**不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供**を行わないよう徹底していくことが必須
3. 今後の施策の実行性担保：好事例

1. ユニバーサルデザインの街づくり

2. 心のバリアフリー

1. ユニバーサルデザインの街づくり

ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議
心のバリアフリー分科会・街づくり分科会

1) 東京大会に向けた重点的なバリアフリー化

- ① 競技会場におけるバリアフリー化の推進[内閣官房、スポーツ庁]
- ② 競技会場周辺エリア等におけるバリアフリー化の推進
 - i) 競技会場周辺エリア等における道路のバリアフリー化の推進
 - ii) 競技会場の周辺エリア等における都市公園のバリアフリー化の推進[国交省]
- ③ 主要鉄道駅・ターミナル等におけるバリアフリー化の推進 [国交省]
- ④ 海外との主玄関口となる成田空港、羽田空港国際線ターミナルを中心とした空港のバリアフリー化の推進 [国交省]
- ⑤ リフト付バス・UDタクシー車両等の導入促進[国交省]

1. ユニバーサルデザインの街づくり

ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議
心のバリアフリー分科会・街づくり分科会

2) 全国各地において、Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン等を踏まえた高い水準のユニバーサルデザインを推進

- ① バリアフリー基準・ガイドラインの改正
 - i) 交通バリアフリー基準・ガイドラインの改正
 - ii) 建築物に係る設計標準の改正
- ② 観光地のバリアフリー化
- ③ 都市部等における複合施設(大規模駅や地下街等)を中心とした面的なバリアフリーの推進
- ④ 公共交通機関等のバリアフリー化
- ⑤ ICTを活用したきめ細かい情報発信・行動支援及び情報バリアフリーの実現
- ⑥ トイレの利用環境の改善

2. 心のバリアフリー

ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議
心のバリアフリー分科会・街づくり分科会

3) 地域における取組

- ① 地域に根差した「心のバリアフリー」を広めるための取組
- ② 災害時における避難行動要支援者に配慮した避難支援の在り方

4) 国民全体に向けた取組

- ① 障害のある人とない人がともに参加できるスポーツ大会等の開催を推進
- ② 特別支援学校を拠点としたスポーツ・文化・教育の祭典を実施
- ③ 国民全体に向けた「心のバリアフリー」の広報活動

5) 障害のある人による取組

2. 心のバリアフリー

ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議
心のバリアフリー分科会・街づくり分科会

1) 学校教育における取組

- ・すべての子供達に「心のバリアフリー」を指導
- ・すべての教員等が「心のバリアフリー」を理解
- ・障害のある人とともにある「心のバリアフリー」授業の全面展開
- ・障害のある幼児・児童・生徒を支える取組
- ・高等教育(大学)での取組

2) 企業等における「心のバリアフリー」の取組

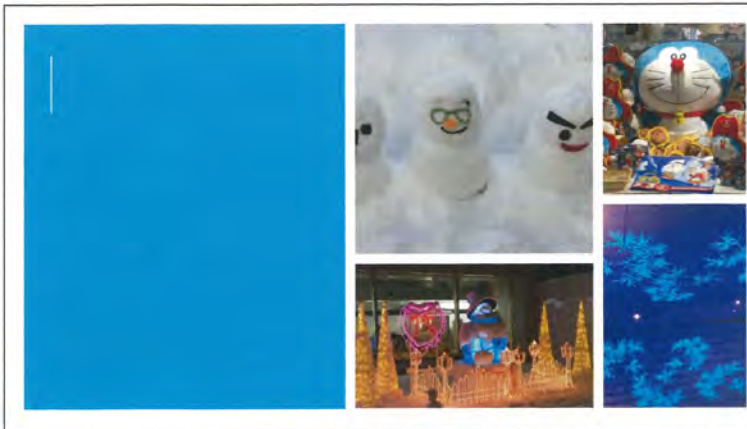
- ① 企業等における「心のバリアフリー」社員教育の実施
- ② 接遇対応の向上
 - i) 交通分野におけるサービス水準の確保
 - ii) 観光、外食等サービス産業における接遇の向上
 - iii) 医療分野におけるサービス水準の確保
- ③ 障害のある人が活躍しやすい企業等を増やす取組

ユニバーサルデザインの街づくり

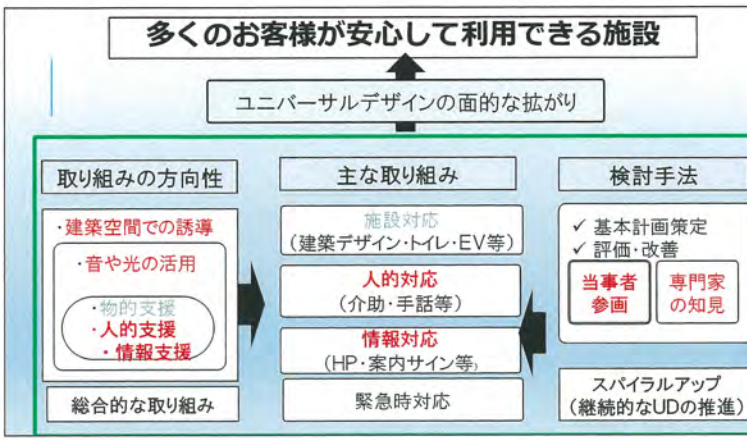
■ 各ワーキンググループにおける検討イメージ

資料1

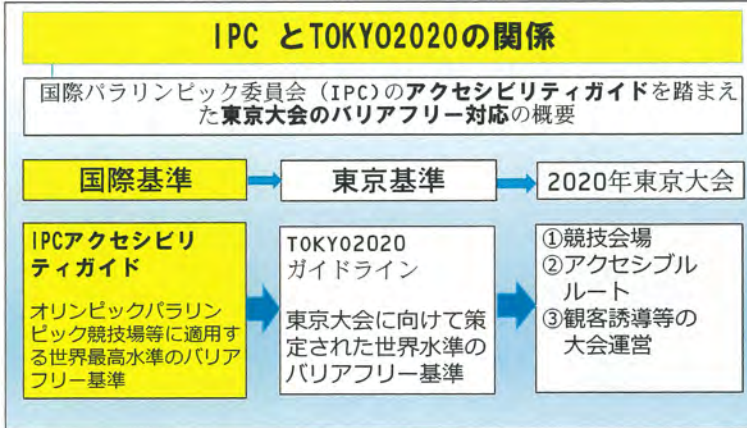




5.ユニバーサルデザインの取り組み方法 と個々の課題



5.1 エレベーターと様々な基準



TOKYO 2020アクセシビリティ・ガイドライン

「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」(以下、「ガイドライン」)とは、国際パラリンピック委員会(以下、IPC)が定める『IPCアクセシビリティガイド』(以下、IPCガイド)の技術仕様や大会関係者向けトレーニングに関する項目と、国内関係法令等に基づき、アクセシビリティ協議会で大会の指針としてとりまとめ、IPCから承認をうけたもの。

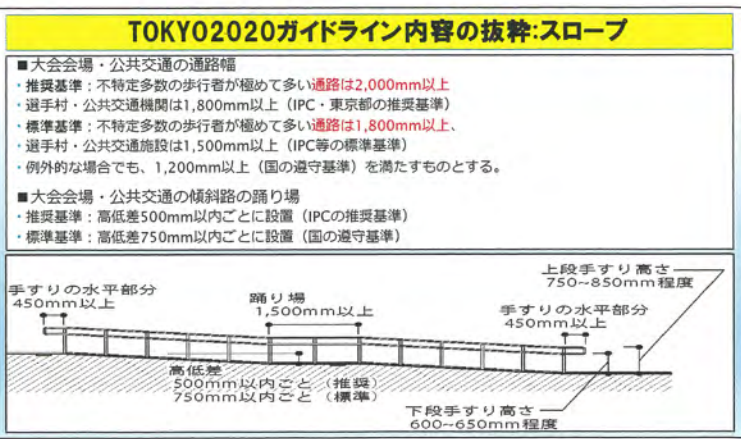
東京2020大会の各会場のアクセシビリティに配慮が必要なエリアおよび動線と、そこへのアクセス経路のうちアクセシビリティに配慮が必要な観客の動線として組織委員会が選定するエリアと輸送手段、組織委員会による情報発信・表示サイン等の基準、ならびに大会スタッフ・ボランティアをはじめとした関係者のトレーニング等の指針として活用する。

※具体的な適用範囲は、対象施設関係者と組織委員会が個別協議して決定する。

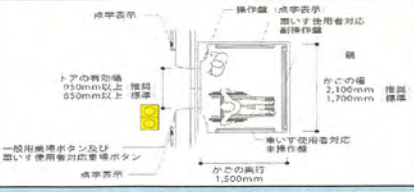
基準設定およびガイドラインを踏まえた整備の考え方

推奨基準	標準基準
『東京都条例等による望ましい整備』 および 『IPCガイド記載のベストプラクティス』 の水準を総合的に勘案し設定。 →新設の会場、主要駅等のアクセシブルな動線等として大会時に適用する範囲において、仮設対応を含めて、可能な限り実現を目指す。	『IPCガイドの遵守基準』 、 『国の推奨基準』 、 『国の遵守基準を上回る東京都条例等の整備標準(遵守基準/努力基準)』 の水準のうち、相対的に高いものを総合的に勘案し設定。 →既存の会場、多くのアクセシブルな動線等として大会時に適用する範囲において、現場条件や大会後の利用ニーズ等を勘案し、仮設対応を含めて、可能な限り実現を目指す。

組織委員会は、適用対象施設の所有者・管理者等に対し、それぞれの計画に基づき、ガイドラインに即した施設建設・改修工事を実施するよう依頼し、まずはレガシーとなる恒常的な施設としての環境整備を働きかける。ただし、恒常的な環境整備が困難な場合、仮設による整備、ソフト的対応(専用車等による移動支援、ボランティアによるサポート等)により、ガイドラインを踏まえたサービス水準を確保する。



エレベーターのガイドライン内容の抜粋

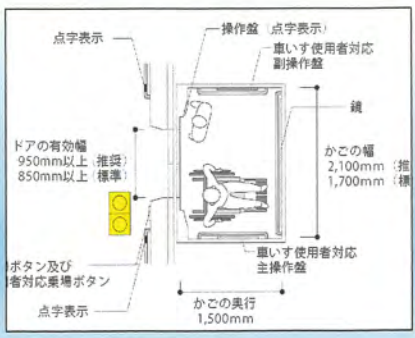


■エレベーターかごの大きさIPC
推奨基準：24人
 幅2,100mm×奥行き1,500mm
 (IPCの推奨基準)
標準基準：17人
 幅1,700mm×奥行き1,500mm
 (IPCの標準基準)

■エレベーターのかごの大きさ TOKYO2020
 ・アクセシブルルート of 公共交通：
幅2,100mm×奥行き1,500mm：24人
 ・標準基準：
幅1,700mm×奥行き1,500mm：17人

■エレベーターのかごの大きさ
 公共交通の基準+ガイドライン
 - 日本の標準的な整備内容：
幅1,600mm×奥行き1,500mm (ガイドライン)
 - 日本の基準：11人
幅1,400mm×奥行き1,350mm (移動円滑化基準)

エレベーターのガイドライン内容の抜粋



■エレベーターかごの大きさIPC
推奨基準：24人
 幅2,100mm×奥行き1,500mm
 (IPCの推奨基準)
標準基準：17人
 幅1,700mm×奥行き1,500mm
 (IPCの標準基準)

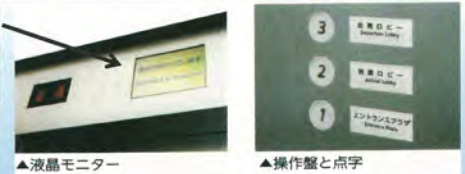
エレベーターのガイドライン内容の抜粋

■エレベーターのかごの大きさ TOKYO2020
 ・アクセシブルルート of 公共交通：
 幅2,100mm×奥行き1,500mm (24人)
 ・標準基準：
 幅1,700mm×奥行き1,500mm (17人)

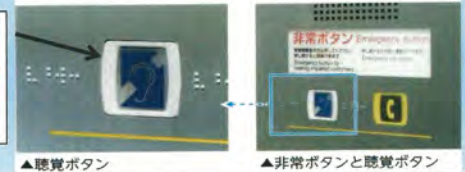
■エレベーターのかごの大きさ 公共交通の基準+ガイドライン
 - 日本の標準的な整備内容：
 幅1,600mm×奥行き1,500mm (ガイドライン)
 - 日本の基準：11人
 幅1,400mm×奥行き1,350mm (移動円滑化基準)

エレベーターの操作

文字による情報提供
 が可能な液晶モニター
 設置されている



聴覚障害者のボタン
 非常時にボタンを押す
 ことで聴覚障害者の存在
 を外部に知らせることが
 できる



5.2 エスカレーター・階段・通路

誘導ブロックをエスカレーターに敷設
 合理的配慮では説明つかない：
 つまり整備しない会社は問題とされる

エスカレーターに誘導用ブ
 ロックで誘導：高槻駅広



鉄道はエスカレーターに誘導用
 ブロックで誘導しない



5.3 音サイン

移動支援用音案内に関する 計画の考え方 (非音声及び音声案内)

2001年 音のガイドライン
 「公共空間に設置する音案内」のJISを制定(JIS T0902)
 - 目の不自由な人の案内を目的として -

- 2002年には国土交通省が音案内の設置に関するガイドラインが制定
 - 5か所を決めた：改札口、プラットフォーム、トイレの入り口、道路からの入り口、エスカレーターから改札口
- 問題点：発生源の位置が分かりにくい、適切な案内ができない音も使われている：ホームの鳥のさえずり(本物の鳥と間違える)
- 対策：産総研：耳で音を聴いたときに、どうすれば公共空間のような騒がしくて音が響く場所でも位置が分かりやすくなるのかを調べ、音案内に必要な音の仕様をまとめた

移動に役立つ音・妨げになる音

■移動の際に役に立つ音

- ①意図的に作り出された音、
- ②自然に発生する音
- 鉄道駅であれば列車の走行音、ドアの開閉音、旅客の足音など、

■音案内の妨げになる音

- ①旅客施設内外の不適切な案内放送
 - 過剰に繰り返される放送: 音量の大きすぎる放送
 - 周辺騒音、暗騒音: 商業施設等で流す販売案内放送
- ②反射・残響音: 建築施設の壁面、反射音・残響音
- ③複数の案内音などが重なることによる影響:
 - 音案内として聞こえなくなる現象、他方の音をかき消すマスキング

文脈・内容・音環境を考えた音の計画

視点1: 旅客の行動に合わせた適切な音案内(文脈: context)

- 系統的に必要な情報を伝える
- 案内が途絶せず連続して提供

視点2: 音の伝えるべき情報と性能(内容: contents)

- 多様性: 役割分担(言語・音・非音音)、音源定位、具体的な意味内容の伝達
- 多義性: 1種類の音で複数の意味を持つ音を使用しない

視点3: 音案内を行う環境の整備(音環境: circumstance)

- 音の総量規制: 必要性の低い音を制御する、情報量や音量を整理整頓
- 問題ある音を抑制する空間づくり:
 - 周辺騒音、暗騒音を下げるための遮音・吸音対策
 - さらに反射・残響が発生しないような空間づくりが必要、地下等の遮蔽空間では重要

同じルールに基づく音の5つのキーワード

音案内を活用する人にとっての配慮

- ①統一性: 設置者、施設が異なる場合でも、同じルールに基づいた音案内が用いられていること。
- ②類推性: 自然現象などとの類似性によって意味を推測しやすくなっていること。また、従来からの普及によって音と事象の関連が推測されやすくなっていること。
- ③印象の等価性: 音自体の物理的特性によって生じるイメージが音サインの意味と大きく相反しないこと。すなわち、危険を伝える音は危険らしさを感じさせるようにする、垂直移動で上下どちらに向かう経路かを音高の変化で示すような例。
- ④了解性: 確実に聞き取ることができ、意味の解釈を誤らないような状態であること。すなわち、明瞭度が十分あり、意味も周知されている状態であること。

音案内を直接活用しない周囲の人への配慮

- ⑤非騒音性: 音案内がうるさく感じられてしまうことがないように設定されていること。

音の計画の概念図

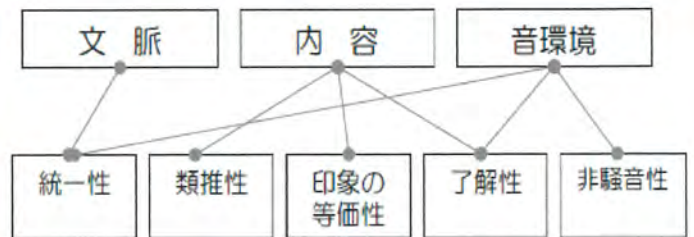
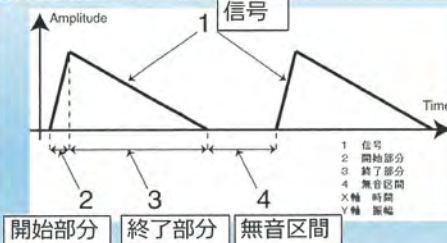


図2 音案内における3つの視点と5つのキーワード

音サイン

今回、日本からの提案で発行された国際規格は、「ISO 19029 アクセシブルデザインー公共施設における聴覚的誘導信号」という名称で、視覚に障害のある人々の誘導に使用する「音サイン」に適した音の特性と、望ましい音響装置の条件を規定しています。

- 規格のポイントに適しは、
1. 「音サイン」に適した音の立ち上がりの速さ
 2. 「音サイン」に適した音の周波数成分
 3. 「音サイン」に適した音の量子化精度と圧縮
 4. 「音サイン」の再生に適したスピーカーの設置位置と設置方向
 5. 「音サイン」と周囲の騒音の大きさの関係



年齢と聴力

■加齢に伴う聴力の変化



高齢者は若者に比べ2000Hzを超えると極端に聞こえが低下する。

聴力は、年齢が進むとすべての音域で低下するが、とくに高音域での低下が顕著である。

エスカレータ・エレベータの音声

各交通機関・駐車場への通路と異なる2階部分にはエスカレーター・エレベーターが集中

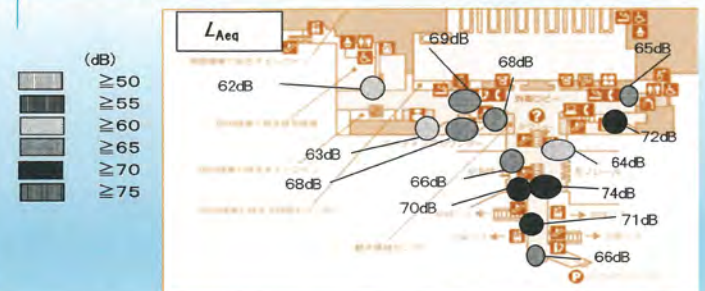
通行量による音声案内のセンサー管理を行っている。

場所によっては常に音声案内やチャイム音がエリア全体に鳴り響く状態になっている

エスカレーターの音声案内は最後に人が通ってから3分間鳴っているため、通行量が多いエスカレーター付近では常時、音が鳴り続けることになる。



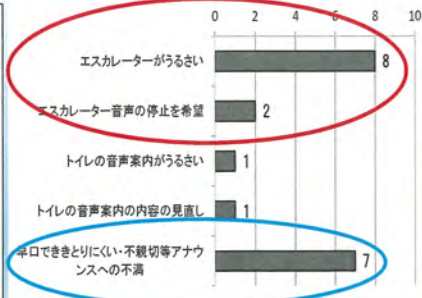
空港の音と音サインの現状



到着ロビー（2階）のA特性音圧レベルの分布状況

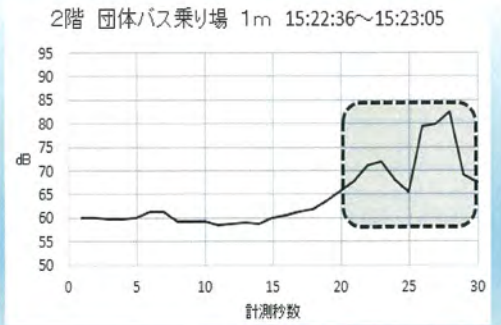
空港の音に関する苦情(2016年度)

全苦情総数は2016年度に
 総苦情件数：3085
 音に関する苦情：19件(0.6%)
 ・音サインの苦情は年間10件
 ・エスカレーターのWatch your
 stepの音サインが8件、
 ・トイレの男女の案内は2件

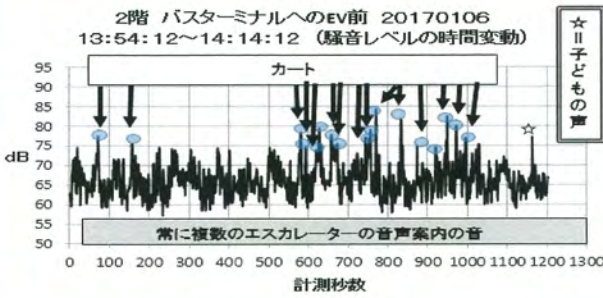


音声ポールから1M離れた場所のA特性音圧レベル

音声ポールから
 1m離れた場所
 のA特性音圧レ
 ベル



音サインのA特性音圧レベル



5.4 建築空間とサイン



この画面で6
 種類のサイン
 がある

多くのお客様が安心して利用できる施設

ユニバーサルデザインの面的な拡がり



建築空間で誘導 ロンドンヒースロー空港第2ターミナル クイーンズ・ターミナル：2014年6月4日にオープン

第二ターミナルへの入り口
 サインは極めて少ない



第二ターミナルから鉄道等乗換入口
 サインがほとんど無い



建築空間で誘導 極めて少ないサイン【理想的空間】英国ヒースロー空港

- 設計：スペイン人建築家のルイス・ビダル氏
- 目的：シームレスなハブを構築することを目的
- デザインの特徴：
 - シンプルで直感的なデザイン
 - 明るく広々とした雰囲気を出し

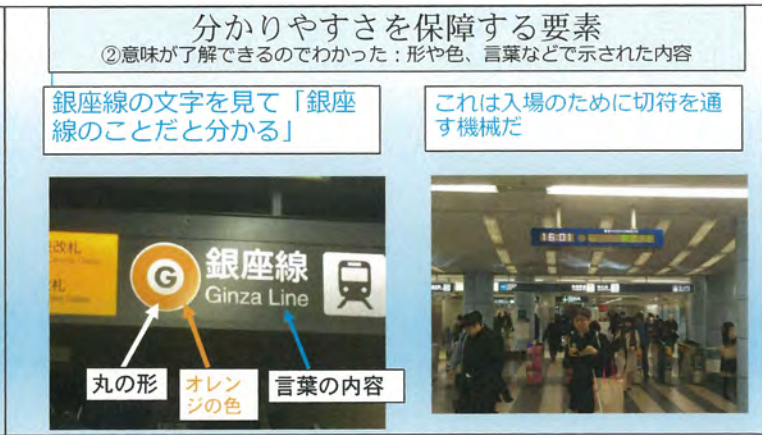
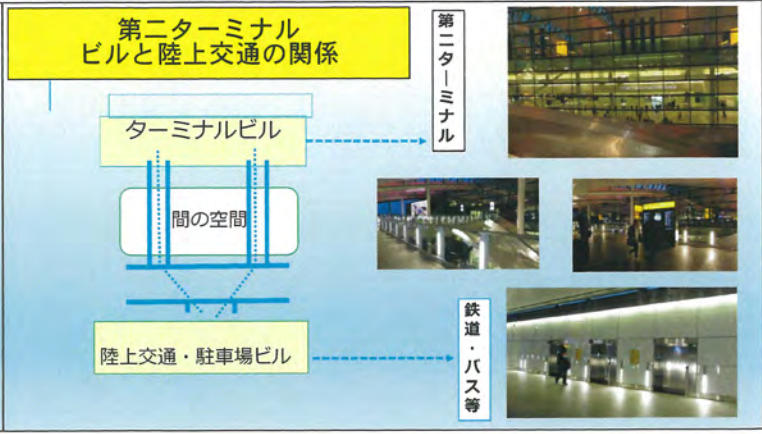
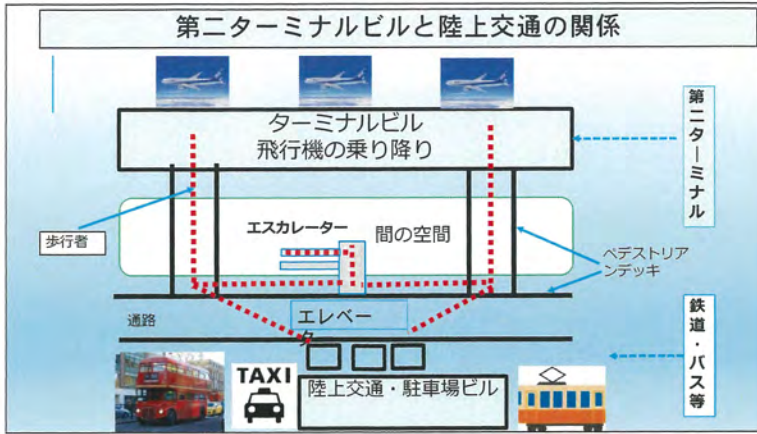
空港ビルと陸上交通の間の空間サイン
 が見当たらない



受賞：エア・トランスポート・ワールド誌の第41回
 エアライン・インダストリー・アチーブメント・ア
 ワードのフォルズ・エアポート・オブ・ザ・イヤー
 を受賞。

最小のサイン ロンドンヒースロー第二ターミナル内の写真 公共サイン以外はなく、しかも少ない





5.5 案内システムとデジタルサイネージ

1. 案内カウンター

内容

3階のメインカウンター

ターミナルに3か所

フライト情報、ターミナル施設の案内、車いす・ベビーカーの貸し出し、館内放送、受付等

耳や言葉の不自由な人に筆談ボード、コミュニケーション支援ボード、時期ループを用意



筆談ボード



▲筆談ボード・
コミュニケーション支援ボード

▲コミュニケーション支援ボード

コンシェルジュ

コンシェルジュの服装

コンシェルジュの案内



介助サービス

介助サービス士：資格を持ったスタッフ



ビッグデータ解析技術を用いた動的サインによる人流誘導

【実験概要】

NTTは、時々刻々変化する混雑状況を先読みし、動的に案内サインを変化させることにより、施設内での混雑を回避し、最適な人の流れ（人流）の誘導の実現を目指します。

到着ロビーや出国口等の人の滞留が発生しやすい箇所において、動的な案内サインを提供することで、最適な表現（表記、色彩、タイミングなど）についての知見獲得を図るほか、従来は音声アナウンスで対応しているシーン（緊急案内など）に示す情報を視覚化することで、聴覚障がい者などへの情報提示手法としての有効性についても確認していきます。



画像解析技術を用いたかざすUIによる情報提供

こうした課題に対しNTTは、直感的な動作だけで、有益な情報を容易に取得できる技術の確立を目指す

NTTが開発した「アングルフリー物体検索技術」を利用して、到着ロビーの看板・案内板や、商業エリアの店舗建物や料理サンプル・商品に、スマートフォンのカメラを向けるだけで適切かつ有用な情報を得られるというUIの有用性を評価するとともに、実フィールドでの画像認識精度向上とサービス化に向けた課題の抽出に取り組んでいきます。



音声処理技術による音サインの明瞭化

【実験概要】

NTTの提案する「インテリジェント音サイン」は、周囲に雑音があっても聞き取りやすい音声で案内を行うとともに、音サインの音声自体が周囲に対しての騒音とならないよう環境に配慮されたシステムです。空港内の音サインを対象に視覚障がい者への被験者実験を行い、実際の被験者の体感ヒアリングや行動測定により、実用化に向けた課題を明確化していきます。



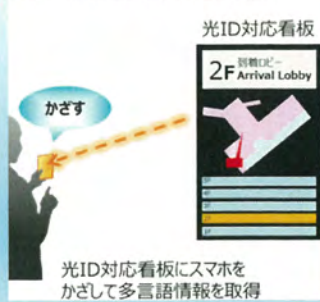
光ID技術を使用した商業エリアなどの空港施設の認知検証

【実験概要】

パナソニック独自の光ID技術を使用した商業施設の認知効果の検証を行います。

体的な実験内容として、空港施設内に光ID対応の案内看板を設置し、看板付近を通過する障がい者や外国人などの空港利用者に対して光ID看板にスマートフォンをかざすことにより多言語での店舗情報を取得し、商業エリアの認知の効果が得られることを被験者実験により検証します。

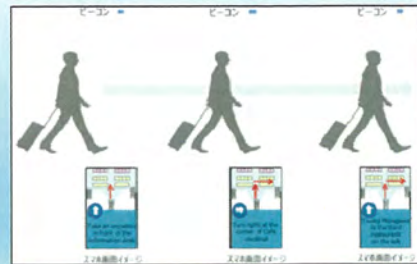
技術で商業施設の認知効果を検証



BLUETOOTH®ビーコンを使用した施設案内誘導検証

【実験概要】

羽田空港内の商業エリアに指向性ビーコンを設置し、バリアフリーナビゲーションアプリを使用して目的地までの誘導がスムーズにおこなえるかを被験者実験により検証します。また、利用者の動線情報を分析することで、今後、障がい者や外国人などをターゲットにした業務改善用途やマーケティング用途などで指向性ビーコンを活用していくための技術的な課題を明確にしていきたいと思います。



金沢駅のデジタルサイネージ

自由通路に同一のデジタルサイネージをすべての柱で行っている



デジタルサイネージ

デジタルサイネージによる案内システム

可変型である



デジタルサイネージ



5.6 トイレ

8.1 一般トイレ

個別ブース：主導車いすの利用、スーツケース等のスペース確保



▲トイレ全景

トイレブースが空いているときは濃紺が見え、使用中の時には白となる設計



8.2 一般トイレ

小便器



▲幼児用小便器（男児用）

化粧台



▲パウダーコーナー



▲フラッシュライト



▲トイレ洗面台

耳の不自由な人のフラッシュライトを設置

弱視者が洗面器と洗面台を見つげやすく白と黒とした

10. 介助犬



▲補助犬トイレ入口

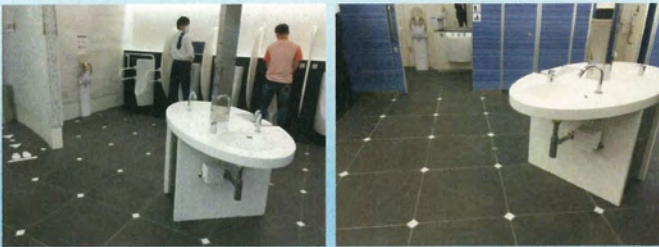


▲補助犬トイレ内部

オールジェンダーのトイレ



男子トイレ



男子トイレ



ご清聴ありがとうございました。

ユニバーサルデザインでつくった中部国際空港

—設計段階から施工段階まで細かいチェックをみんなでしました—

中部大学工学部都市建設工学科 磯部友彦

1. 中部国際空港の意義

- ◎ 航空ネットワークの拠点となる国際ハブ空港（国際航空輸送及び国内航空輸送の拠点）
- ◎ 名古屋空港の定期路線の中部国際空港への一元化を前提とし、地域の発展に貢献し、国内線・国際線間の乗り継ぎに便利で、24時間運用可能な国際空港
- ◎ 「中部国際空港株式会社」が建設、運営

2. 中部国際空港の特徴

- ◎ 国際・国内の拠点空港
- ◎ 24時間利用可能な空港
- ◎ 段階的な整備 航空輸送の動向に応じ、逐次施設の拡張を図る空港
- ◎ 地域との共生 地域と一体的かつ相乗的に発展する空港
- ◎ 環境に配慮した空港
- ◎ 陸・海・空のアクセスを備え、国内・国際の乗り継ぎも便利な空港
- ◎ 3,500メートルの滑走路
- ◎ 機能的な旅客ターミナルビル

3. 中部国際空港ユニバーサルデザイン研究会の設立

- ◎ 空港会社が1999年5月に旅客ターミナル地区基本計画（検討案）を公表。
「ユニバーサルデザインによる誰もが使いやすいターミナル」が特徴のひとつ。
障害者団体が「実現に向けての協力」を申し出た。
- ◎ 2000年6月に学識経験者、障害当事者等をメンバーとする「ユニバーサルデザイン研究会（UD研）」を空港会社が設立した。
障害当事者等の意見やアイデアを基本設計段階から設計に反映させる。
- ◎ 「研究会」と「部会」の2段階からなり、「部会」では、4つのテーマ（①交通動線（移動）、②ユーティリティ・商業空間、③情報提供・サイン、④ソフト対応その他）について意見交換をして、「研究会」ではそれらを総括し、基本設計案への提案等のとりまとめを行った。
- ◎ UD研は、旅客ターミナルビルの設計業務の一部として位置づけられ、社会福祉法人A J U 自立の家」が業務として事務局運営をまかされた。

4. 「空港をよくする会」の設立

- ◎ 基本設計のためのUD研究会は約2ヶ月間で終了。会社側は基本設計作業の詰めに。

- ◎ その間、有志の集まりである「空港をよくする会」を立ち上げた。A J Uが事務局。障害当事者、設計関係者、設備関係者など多彩な人々が関与。

5. 第二期のUD研

- ◎ 2001年8月～12月空港会社のUD研が再開。実施設計に係わる検討。3回の研究会と7回の部会。部会の内容は、「トイレの配置と設計」、「移動経路（動線）」、「情報提供・サイン計画」、「商業空間（コンセプション）・様々なサービスの提供（ユーティリティ）」、「空港への移動交通機関（アクセス）」、「空港内ホテル」。
- ◎ 「研究会を基本設計、実施設計期間中に行ったことによるメリット」、「改善（反省）点」、「研究会及びその成果について、対外的にアピールできる事項」をまとめた。結果としては、相互理解が高まり、設計段階から施工段階に移行してもUD研を継続することとなった。

6. 第三期のUD研

- ◎ 旅客ターミナルビルが2002年1月に着工、UD研も施工段階の検討（2003年3月まで）
- ◎ 「空港をよくする会」として活動してきた内容をUD研の「分科会」として位置づけ。「動線・昇降機」、「情報提供・サイン」、「トイレ」、「ユーティリティ」がテーマ。空港会社と取引契約をした施工会社、設備会社も交えた検討。

7. 第四期のUD研

- ◎ 施工段階の後半もUD研は継続された。期間は2003年4月から開港時の2005年2月まで。
- ◎ 分科会のテーマは前期からの引き続きである「動線・昇降機」、「情報提供・サイン」、「トイレ」、「ユーティリティ」に加え、「視覚障害者対応設備」、「聴覚障害者対応設備」、「空港アクセス」、「コンセプション・ホテル」、「ソフト対応」。
- ◎ 検証作業や施工確認作業も含めた会議の回数は、70回を数えた。
- ◎ 施工確認の内容を記録し、修正できるものは直ちに対応していただいた。

8. UD研の意義と今後の取り組み

- ◎ 意義：①計画段階からの情報開示
 - ②障害者に関する情報が設計に反映
 - ③障害者自身による会合の運営（A J U わだちコンピュータハウス）
 - ④建設業者・設備メーカーの技術力向上
 - ⑤他の事例への応用（愛知万博、しずおか空港）
- ◎ 今後の取り組み：
事後検証（開港後に、一部の手直しがなされた）、ソフト対策の充実（商業施設も含めて）

【2006年1月11日作成】

谷口 元、磯部 友彦、森崎 康宣、原 利明 共著
 「中部国際空港のユニバーサルデザイン」プロセスからデザインの検証まで
 鹿島出版会 2007 p. 25

表5 会議の種類

開催時期	会議種別	会議	検証			総計
			類似品/空間・ショールーム	実機	モックアップ	
基本設計	研究会(基本)	2	0	0	0	2
	部会(基本)	4	0	0	0	4
実施設計	研究会(実施)	3	0	0	0	3
	部会(実施)	7	3	0	0	10
	研究会(施工)	4	0	0	0	4
	部会(施工)	13	0	0	0	13
施工	トイレ分科会	12	4	0	3	19
	情報提供・サイン分科会	10	2	3	1	16
	動線・昇降機分科会	8	4	4	1	17
	ユーティリティ分科会	6	1	0	0	7
	視覚障害者分科会	14	0	1	0	15
	空港アクセス分科会	8	0	0	1	9
	コンセッション・ホテル分科会	4	0	0	0	4
	ソフト対応分科会	9	0	0	0	9
	聴覚障害者分科会	8	0	0	0	8
	分科会全体会	2	0	0	0	2
	総計	114	14	8	6	142

表6 意見の分類

分類	段階			総計
	基本設計	実施設計	施工	
トイレ	62	160	180	402
情報提供・サイン	60	158	586	804
動線・昇降機	96	69	214	379
ユーティリティ	19	64	115	198
空港アクセス機関	53	46	279	378
コンセッション	11	32	39	82
ホテル		8	203	211
ソフト対応	36	14	78	128
その他	27	52	92	171
総計	364	603	1786	2753

UD研究会で検討された項目に関しては議事録がすべて残されており、延べ2,700を上回る項目が討議された。一番多かったのが情報提供・サインで約800回、次にトイレで400回、動線・昇降機と続いた。

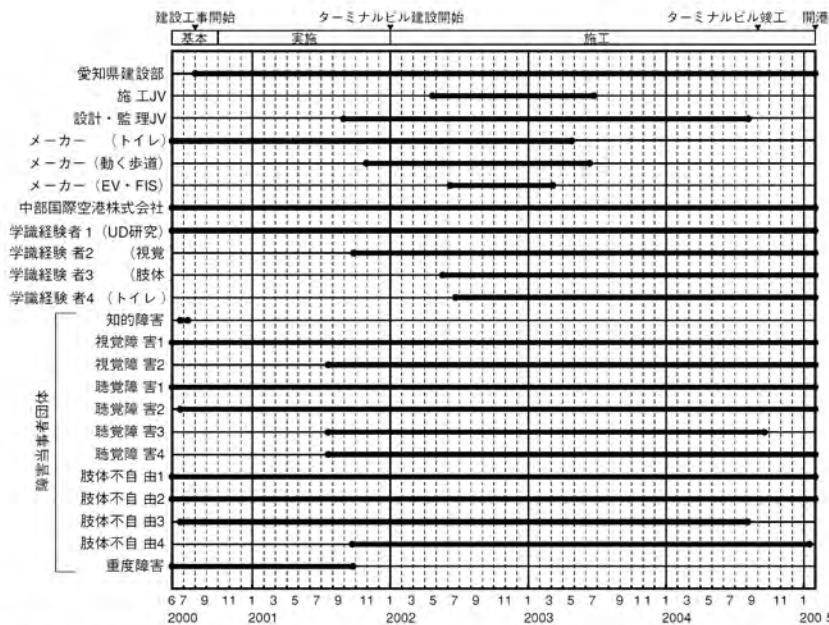


図2 UD研究会メンバーの参加時期
 設計・施工段階別の研究会・検証実験の立場別参加状況を示す。障害当事者の参加は基本設計の途中から行われ、実施設計の後半から特に障害当事者団体が増加している。メーカーの参画に関しては、トイレに関するメーカーの参加が早かった。(表5、図2作成:谷口研究室 山口直希)

2013年10月3日



セントレア南側地区整備事業の進捗について

2013年3月定例会見でのご説明内容

【セントレアの抱える課題】

- (1) 朝の出発時間帯はほぼすべてのスポットが埋まっており、新たな需要への対応余力に乏しい状況
- (2) 航空機の頻繁な内外変を前提とするような新たなビジネスモデルへの対応が必要
- (3) ドリームリフターへの荷役作業の増加と、その作業と航空機の出発導線が干渉しないよう対応する必要

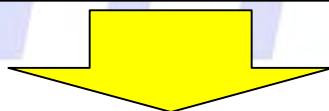
上記への対応として、「セントレア南側地区整備事業」を決定

【事業概要】 【 】は整備完了予定時期

- 整備エリア : 臨時駐車場エリア、同エリア近辺の駐機場(エプロン)
 整備対象 : 駐機場(エプロン) 旅客取扱施設(新ターミナルビル) 駐車場・道路等
 総事業費 : 約80億円
 供用開始時期: 駐機場(エプロン)【2014年後半から2015年後半までに段階的に整備】
 新ターミナルビル、駐車場・道路【2014年後半】

新ターミナルビルの整備概要

- 延床面積 : 約3万㎡
 取扱可能旅客数 : 年間300万人~500万人(国際・国内合計)
 供用開始時期 : 2014年後半
 コンセプト : セントレアを拠点とする航空会社が、頻繁な航空機資格変更を伴う国内・国際一体運用を実現可能にすることを主たる目的とした共用ターミナル



「セントレア南側地区整備事業」については、2013年3月公表以後のセントレアを取り巻く環境変化なども踏まえつつ、以下の通りに計画を実施する

- (1) 新ターミナルビル、駐車場・道路等について:
 「2014年後半供用開始」を延期し、今後のLCCをはじめとする航空各社の動向等を注視し、機能や規模、スケジュール、コンセプト等を見極めつつ、進めていく方針
- (2) 駐機場(エプロン)について:
 アジア路線の急成長、ドリームリフターの飛来増等に対する受入余力の確保等の喫緊の課題に対処するため、整備工程を一部変更し、404~406番スポットの給油施設の整備を先行して実施(2015年3月供用開始に向けて年末を目途に着工予定)

以上

2017年3月31日


 中部国際空港株式会社
 Central Japan International Airport Co., Ltd.

新ターミナルビルの整備について

中部国際空港株式会社では、2016年3月にLCC向け新ターミナルビル整備計画を発表し、施設検討を進めてまいりましたが、このたび、施設の規模や配置が概ね固まりましたので、お知らせします。

新ターミナルビルは、利便性と機能性の追求、拡張性の確保、空港島南側に新たな賑わいを創出する施設配置をコンセプトに計画しています。

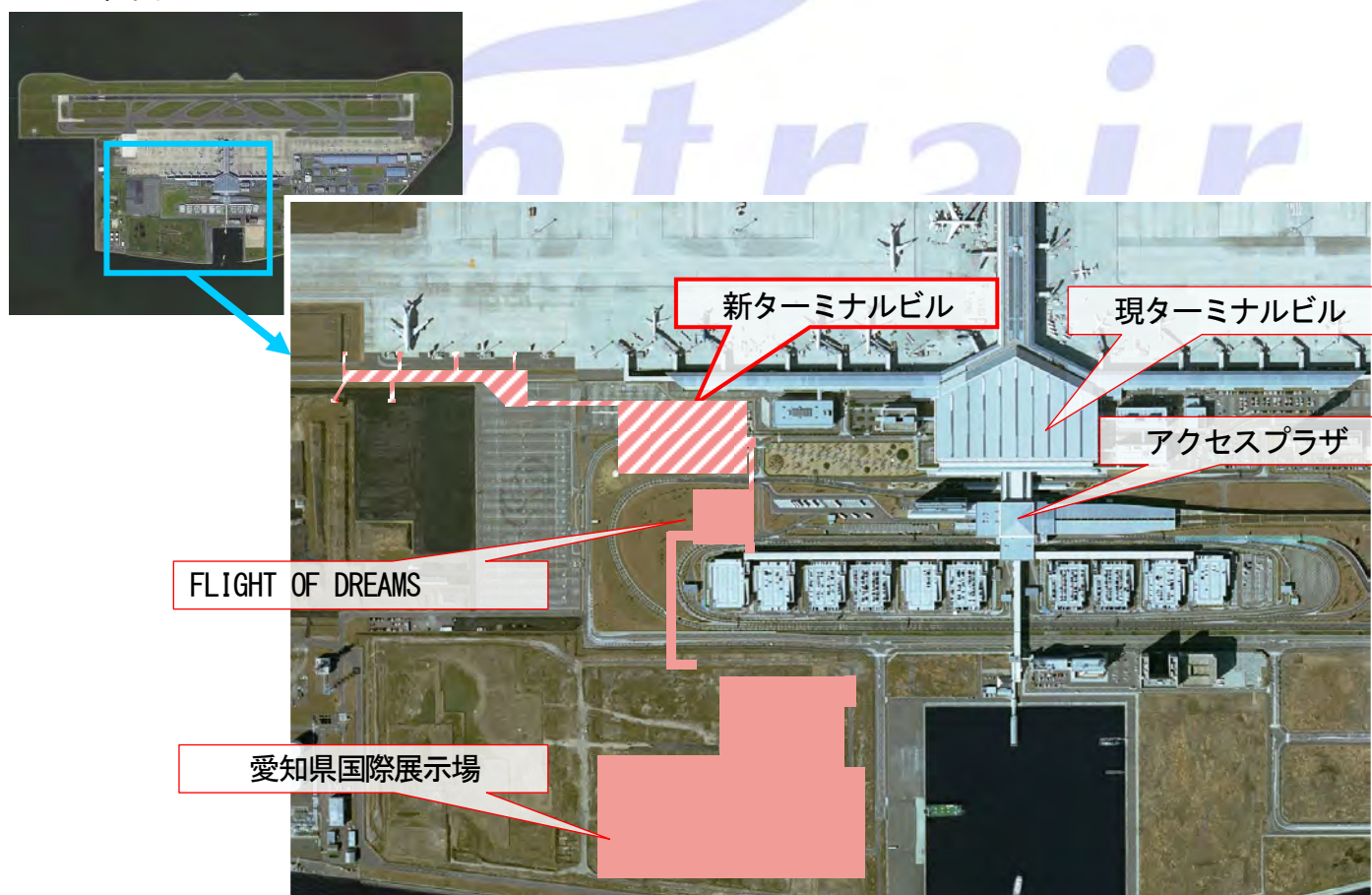
◆概要

- (1) 年間旅客取扱数 : 450万人（国際線300万人、国内線150万人）
- (2) 延床面積 : 約40,000㎡
- (3) 構造 : 2階建て2棟構成（チェックイン棟、コンコース棟）
- (4) スポット数 : 合計10スポット

(※) 現時点での予定であり、いずれも今後変更の可能性がります。

◆供用時期 : 2019年度上期

◆配置図



中部国際空港の現状

Wikipedia 「中部国際空港」 より抜粋

<https://ja.wikipedia.org/wiki/中部国際空港#新ターミナル整備>

今後の機能強化計画・構想

新ターミナル整備

格安航空会社（LCC）対応・新ターミナルビル整備

2013年1月、同年が中部国際空港の本格的な格安航空会社元年となることが予想される情勢を鑑み、中部国際空港（株）社長の川上博は「利用者の選択肢が広がり、セントレアの利便性も高まる」と歓迎し、格安航空会社の新規就航に対応するため新ターミナルの建設構想を固めたことが報道された[47]。その後、同年3月29日に公式サイトにて「セントレア南側地区整備事業」と称した計画を正式に公表した[48]。建設予定地は国際線ターミナル南側にある駐車場付近で、国内線と国際線を一体運用が可能なターミナルを建設するとしていたほか、LCFが駐機する付近へのスポット増設や新ターミナル利用者向けの駐車場もあわせて整備するとしていた。また、この設備増設に伴い、既存のターミナルビルを「第1ターミナル」とし、新ターミナルを「第2ターミナル」とする模様でもあった。なお、「第2ターミナル」は主に格安航空会社向けではあるが、格安航空会社以外の航空会社も使用するものとしていた[49]。コスト削減を徹底する「トヨタ方式」で利便性の高い安価な構造のターミナルとする構想で、ボーディング・ブリッジを使用せずタラップを用いた搭乗・降機となる。同社にはすでに「ターミナル企画チーム」が発足しており、社長の川上は報道機関に対し「関空、成田の後のターミナルとなるので独自性を出す。ただ関空の良いところは取り入れたい」と説明している[50]。ターミナルが完成すれば、施設使用料の低減が図られることから、航空会社および旅客にとってもメリットが大きいとする論評もなされている[50]。格安航空会社各社は、新ターミナルが完成するまでは既存のターミナルを使用する予定だが、早ければ2013年夏に着工し2014年後半からの運用開始を予定していた。また、この時点で国内線に就航していた格安航空会社は2社ともに当空港を拠点空港のひとつとする方針でもあった。

2016年3月31日、格安航空会社（LCC）向け新ターミナルを2019年上期の供用開始に向けて、現在の臨時駐車場エリアに建設すると発表があった。2016年度は新ターミナルの整備規模、平面計画等の施設計画に着手する[51]。今後は中部国際空港を拠点として2017年初旬運航予定[52]のエアアジア・ジャパン（2014-）を中心として格安航空会社への対応を中心として、航空機を沖止めする際の駐機スポットの増設など、空港施設面からの設備投資を進めている段階である。2017年3月31日には、LCC向けターミナルの2017年5月に

着工・2019年完成予定、ターミナルの規模等が発表された[53]。

脚注

- [47] ^ ジェットスター:中部国際空港に新規就航 3月末から[リンク切れ] - 毎日 jp (2013年1月26日付)
- [48] ^ 新ターミナルビルなどのセントレア南側地区整備事業について Archived 2013年4月18日, at the Wayback Machine. - 中部国際空港 (2013年3月30日) 付
- [49] ^ 中部国際空港に新ターミナル建設へ LCC 就航の需要増を受けて Archived 2013年3月30日, at the Wayback Machine. - msn 産経ニュース (2013年3月30日付)
- [50] ^ a b “関西空港の戦略に影響か!? 中部空港が“トヨタ方式”でLCCターミナル建設へ”. 産経 WEST. (2013年1月26日)
- [51] ^ a b “新ターミナルビルの整備について” (PDF) (プレスリリース), 中部国際空港株式会社 2016年5月14日閲覧。
- [52] ^ a b エアアジア・ジャパン 就航予定について - エアアジア公式サイト 2016年9月30日
- [53] ^ 新ターミナルビルの整備について - 中部国際空港 (2017年3月31日) 付

第 51 回バリアフリー推進勉強会

＜テーマ：地域交流の提供と交流の拡大に対する効果と 交流の拡大が健康に及ぼす影響＞

1 概 要

- 1.1 日 時：2018（平成 30）年 6 月 28 日（木）18：00～20：00
- 1.2 場 所：TKP 市ヶ谷カンファレンスセンター バンケットルーム 8C
- 1.3 講 師：猪井博登氏（富山大学都市デザイン学部・准教授）
- 1.4 参加者：27 名
- 1.5 内 容：

猪井博登氏（以下、講演概要）

近年、健康を維持するために人とのつながりが重要といわれている。イギリスでは、議員提案により孤独対策担当大臣が任命されたとの報道があった。一方、これまでアメリカの大都市では自動車中心になり、人間不在の状況が市民のつながりを少なくさせてきたと考えられている。そこで、自動車を使うことを前提としたまちづくりは人と人との交流を妨げたり、多様性を失わせてしまっているのではないかとの問題意識をもち、公共交通を使うことで交流が促進でき、健康になるのではないかと思い、研究を開始した。

研究背景として、年々、高齢者の近所の人たちとの交流は減少している（平成 23 年高齢者の経済生活に関する意識調査）。一般的に、交流回数が低下すると、健康リスクが上昇すると言われている。そこで、利用者同士の距離が近く、地域に密着した地域公共交通に交流の種があるのではないか、最終的に健康の維持・増進に寄与するのではないかと仮定した。

研究目的として、地域公共交通の利用が地域交流に影響し、その上で地域交流が健康に影響しているのかを分析した。方法として、コミュニティバスに乗り込んで乗客の車内での交流実態を調査するとともに、バス利用者だけでなく、地域住民へのアンケート調査を行った。調査対象は、兵庫県西宮市生瀬地区。この地域は、西宮市の北部に位置し、宝塚市と隣接している。40 年以上前に宅地開発された急勾配な住宅地である。最寄駅からの高低差が大きく、高齢者にとっては車以外では外出しにくい環境であり、高齢化率は平均 29.8%であるが、住区によっては 50%を越える。

この地域には、2015 年 10 月から「ぐるっと生瀬」という名の小型バスが運行されている。1 便あたり約 5 人の利用があり、車内に 2 人以上乗り合わせる時間は全体の 65%

で、交流できる環境であると期待できた。本調査における交流の定義として、「会話」（3回以上）と「会釈」（3回未満）とした。その結果、利用者の8割以上が交流をしており、半数程度が車内で会話をしていた。また、交流調査の分析（三元配置分散分析）を行ったところ、会話が活発に行われるかは各利用者によるところが大きいことがわかった。加えて、運転手が積極的に乗客とかかわることで、交流の量が変化することがわかった。しかし、運転手には運輸規則があり、交流の障壁となっているのであれば、緩和することも必要となる。

次に、地域公共交通による地域交流と健康への影響について検証するためにアンケート調査を実施した。質問事項においては、「地域交流」として3つ（家を行きかう交流、家以外の場所で会う交流、電話をかける交流）に分類した。また、健康については、DASC-21（簡便で短時間に「認知機能」と「生活機能」の障害を評価できるアセスメントツール）を活用した。アンケート結果として、「ぐるっと生瀬」はほとんどの人が知っており、4割の人が利用したことがあった。利用目的は、買い物が多く、便利だからという理由であった。なお、少数ではあるが、車内が楽しいからとの意見もあった。また、バスが運行されていることでもたらされる効果として、住みやすさが向上するという意見の他に、地域住民間のふれあいが増えるやコミュニケーションが増えるなどの意見もあった。なお、車内において、会話はしているが、新たなお友達はあまりできていない。しかし、バス利用者と地域交流の関係を分析すると、利用しない人より利用する人の方が、地域交流が活発であるという関係性は見出すことはできた。一方、DASC-21で記憶、見当識、問題解決、家庭内外の IADL、身体的な ADL を集計すると、全体では約 5%、高齢者（65 歳以上）は約 10%に認知症の可能性があるが、既存の調査事例の数値と変わらないことがわかった。

地域交流に関するアンケート結果と DASC-21 による結果を踏まえ、車内の交流と地域内交流、さらに健康の関係性を説明するための共分散構造分析を行った。その結果、全年齢を対象とすると、有意なモデルが得られなかったが、高齢者を対象としたモデルでは有意な結果が得られた。具体的には、バス車内での交流は、地域交流につながり、地域交流が健康につながる。ただし、バス車内での交流が、健康への直接の影響は確認できなかった。

結論とすると、地域公共交通を利用する人の方が、地域交流が活発な傾向があり、高齢者においては、バス車内での空間を共有することが地域交流を活発化させ、健康状態に良好な効果を及ぼすことが示唆された。課題としては、現段階としてどれが因果なのかかわからない。あくまで1時点でのデータに過ぎないということであり、同じ人に継続的な調査を行い、時系列で変化をみることにより因果関係を明らかにすることがあげら

れる。

1.6 質疑応答

質問者①：会話については、男女の差があるのではないかと。また、あの人が乗るから嫌というようなネガティブの考え方の人もいるのではないかと。

講師：確かによく話すのは女性だが、検討はしたが、数値的には差がなかった。また、定性的な意見になるが、ぐるっと生瀬運行協議会や地域での話し合い、ヒアリングなどではネガティブな意見はあまりなかった。

質問者②：車内配置はどうなっているのか。

講師：トヨタのハイエース（前から2、2、3、4席）を使用している。行きと帰りでは、帰りの方が会話は多かった。また、座席移動も見られたが、最近は積み残しがあるほど使用されているので、席移動ができなくなっている。

質問者③：モビリティの評価軸を今回は健康としているが、他の軸を入れてはどうか。

講師：今回の研究結果から、会話・交流において運転手の役割は大きかったため、着目する必要があるかもしれない。

質問者④：最近のテレビ番組で、スポーツをする夫と会話好きな妻であれば、妻の方が健康であるという話題を取り上げていた。

講師：交流において、ダイバーシティ（多様性）が重要であるということ。交通バリアフリー的には、心のバリアフリーの促進ということが言える。

質問者⑤：1対1と複数の会話はどちらが多いのか。また、会話を行うのに話題のきっかけとなるようなものがあるのか。

講師：会話はどれが多いというのはなかった。車内にコミュニケーションボードを設置し、地域の情報を掲示してきっかけづくりは行っている。

質問者⑥：バス停の配置はどのようになっているのか。

講師：住区ごとに検討してバス停を決めている。「これはみなさんのバス」ということを認識してもらい、地域の人に関わりながら物事を決めている。現在、運賃が300円と割高だが、住民自身が経営すると考え、シミュレーションを行った上で決めており、95%は収支が取れている。また、必要があれば、いつでもバス停代える議論をするのでと伝えている。

質問者⑦：マイクロモビリティとして、既存のバスとの棲み分けは考慮しているのか。

講師：バス会社とは事前調整し、考慮している。

質問者⑧：共存していくための長期ビジョンは考えていないのか。

講師：現場においては、現状を維持することで、住民の人口動態を考慮した20年後の

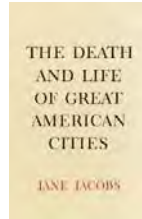
見通しは立てられる状況ではない。しかし、足腰が弱くなった高齢者は、高台に住めなくなり、平地に引越してきた人もいる。

2 配布資料

次のとおり。

地域交通の提供と交流の拡大に対する効果と 交流の拡大が健康に及ぼす影響

富山大学 猪井 博登、大阪大学 山崎 晴香



アメリカの大都市が自動車中心になり、人間不在の状況に

市民的つながり=社会関係資本の減少

- 自動車への依存
- 電話、テレビ、そしてインターネットという間接的な人間関係を可能にするメディアや道具
- 一人の時間の増加

自動車をを使うことを前提としたまちづくりが人と人との交流を妨げたり、多様性 (diversity) を失わせてしまっているのではないかと？

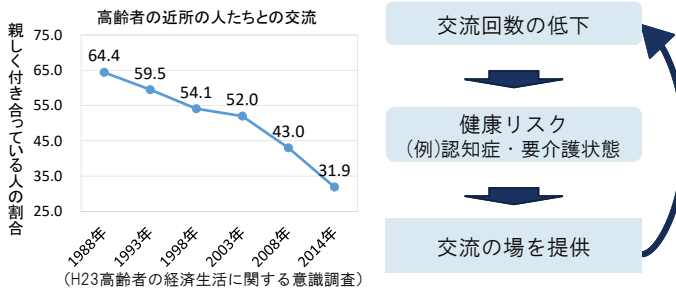


しかし公共交通を使うことが、交流を本当に促進するだろうか？

現実の車内は、みんなスマホを見ている・・・。



〈背景〉地域交流の希薄化



交流回数の低下

健康リスク
(例)認知症・要介護状態

交流の場を提供

地域公共交通

利用者同士の距離が近く、地域に密着した交通

地域交流の場としての機能と効果があると期待される

〈既往研究の整理〉地域公共交通と地域交流

オンデマンド交通導入が地域コミュニティに与える影響の評価
(鹿渡ら(2013), 運輸政策研究政策研究論文)

- 交通ログデータの分析とアンケート・インタビュー調査により、オンデマンド交通により交友関係が形成されている事例を確認した。

地域参画型コミュニティバスの運行関係者と利用者の意識変化
(浦竹ら(2008), 土木計画学研究・講演集)

- 利用者へのアンケート調査により、コミュニティバスが地域交流の場としての役割を担っていることを確認した。

- 地域公共交通は交流の場としての機能が備わっている
- 地域全体の交流への影響に言及している研究がない

研究目的と手法

目的

地域公共交通の利用による地域交流と健康への影響を分析する

①地域公共交通内での交流の実態を把握

→地域公共交通(コミュニティバス)に乗り込み調査、乗客の車内での交流実態について調査する

②地域公共交通の利用が与える地域交流への影響を分析

→住民全体に向けたアンケート調査を行い、地域公共交通の利用と地域交流の関係を分析する

③地域公共交通内での交流が、健康にも影響を与えることを検証

→共分散構造分析を用い、地域公共交通内での交流による健康への影響の発現可能性の構造を分析する

〈研究フィールド〉兵庫県西宮市生瀬地区



〈研究フィールド〉生瀬地区の交通

7

高齢者が車以外では外出しにくい
地域公共交通を求める声

ぐるっと生瀬

- 2015年10月から運行開始
- 14人乗りの小型バスを使用
- 一便当たり約5.0人の利用
- 車内に2人以上乗り合わせる時間は全体の65%程度
(2017年12月利用実績)

交流できる環境であると期待



ぐるっと生瀬内の交流実態の調査概要

8

本研究での地域公共交通内の交流の定義

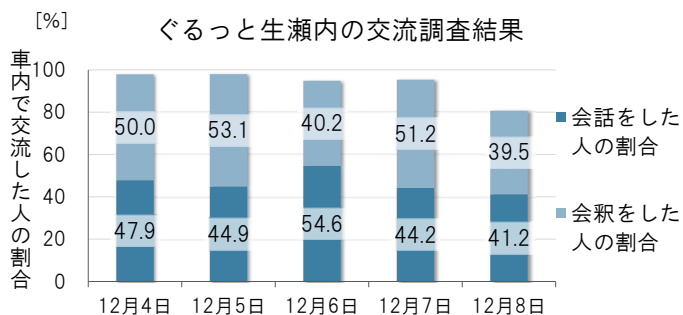
- 会話
 - ・ バス停での利用者間の会話
 - ・ 車内での利用者間の会話
 - ・ 運転手との会話
- 会釈 (挨拶など)
 - ・ 乗客同士の挨拶
 - ・ 席の譲り合い
 - ・ 運転手の声掛けへの返事

ぐるっと生瀬内の交流調査の概要

調査日	2017年12月4日～12月8日
調査目的	ぐるっと生瀬内での交流の把握
調査方法	調査員がぐるっと生瀬に乗車して調査する 乗客ごとに動向を調べる 観測項目を会話は双方向3回以上、会釈は3回未満と定義
調査対象	ぐるっと生瀬利用者

ぐるっと生瀬内の交流実態調査の結果

9



- 利用者全体の8割以上が交流している
- 半数程度が車内で会話をしている

交流調査の分析 (三元配置分析)

10

会話をする人の割合～ルート, 時間帯, 曜日

ルートと時間帯の交互作用が有意 ($F(3,72)=3.66, p<0.05$)
↓
会話が活発に行われるかは各利用者によるもの大きい。

ぐるっと生瀬: 運転手A,Bが隔日で運行

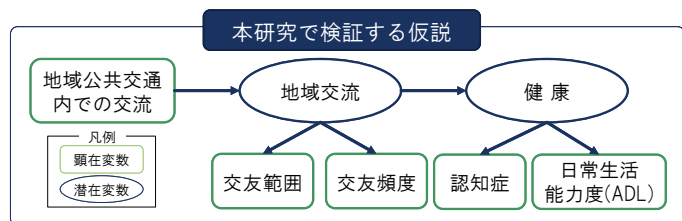
運転手A おしゃべり好き, 利用者に積極的に声をかける
運転手B 運行中に利用者に声をかけることは不適切だと考える

会話および会釈をする人の割合～ルート, 時間帯, 運転手

運転手の主効果が有意 ($F(1,87)=4.54, p<0.05$)
↓
運転手が積極的に乗客とかかわることで
交流が生まれやすい状況になる。

地域公共交通による地域交流と健康への影響

11



調査概要

調査期間	配布: 2017年11月26日, 27日 回収: 11月26日～12月15日
調査目的	公共交通と交流および健康の関係性を把握する
調査対象者	生瀬地区の16歳以上の住民 (各世帯年齢が上の方から2名ずつ)
調査結果	配布部数: 3533世帯 回収部数: 1221世帯(1710部) 回収率: 34.6%

質問事項の整理

12

地域交流

寺川らの人的交流に関する調査を参考に3つに分類

1. 家を行きかう交流
2. 家以外の場所で会う交流
3. 電話をかける交流

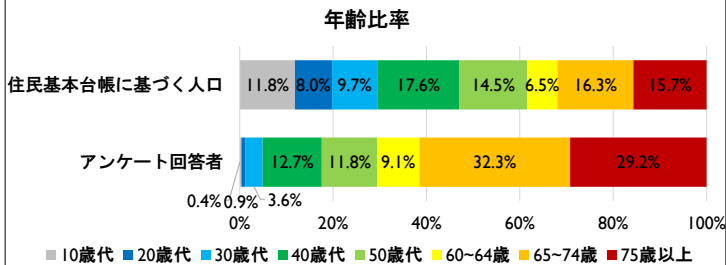
健康

DASC-21

- ・ 簡単に短時間に「認知機能」と「生活機能」の障害を評価できる。認知症を検出し、重症度を評価するアセスメントツール。
- ・ 東日本大震災を契機に東京都健康長寿医療センター研究所により、研究開発が進められた。
- ・ 日常生活活動度(ADL)と認知症についての23項目 合計点が31点以上で認知症の可能性あり

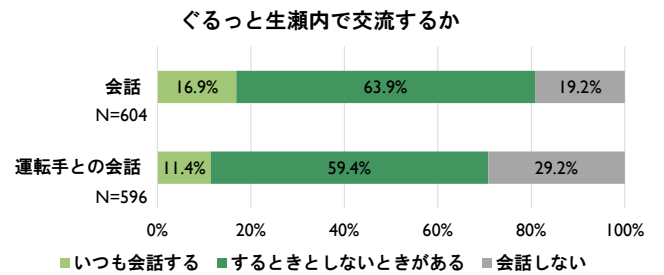
単純集計（回答者属性）

13



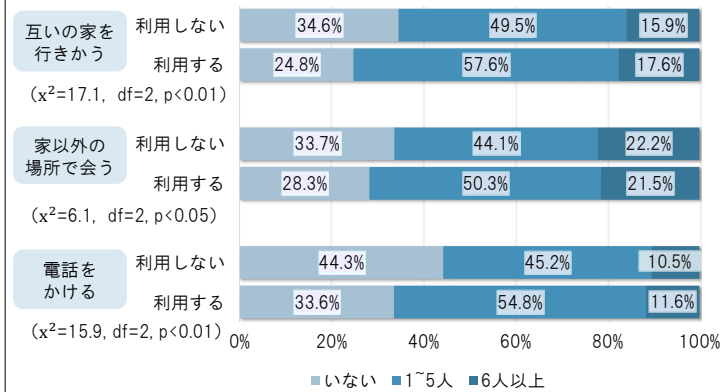
単純集計（ぐるっと生瀬内の交流）

14



地域公共交通と地域交流の関係の分析

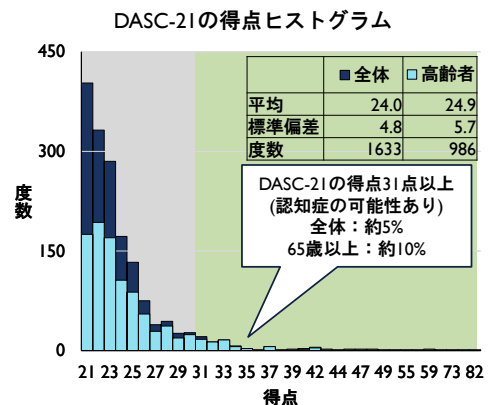
15



ぐるっと生瀬を利用する人のほうが地域交流が活発である。

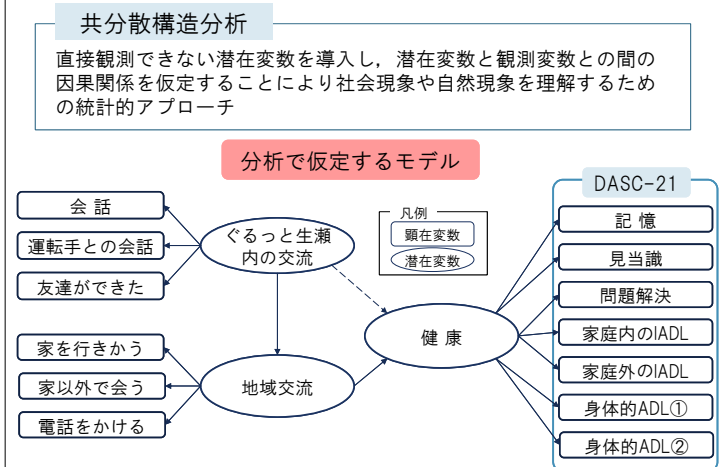
単純集計（DASC-21）

16



地域公共交通の地域交流と健康への影響の分析

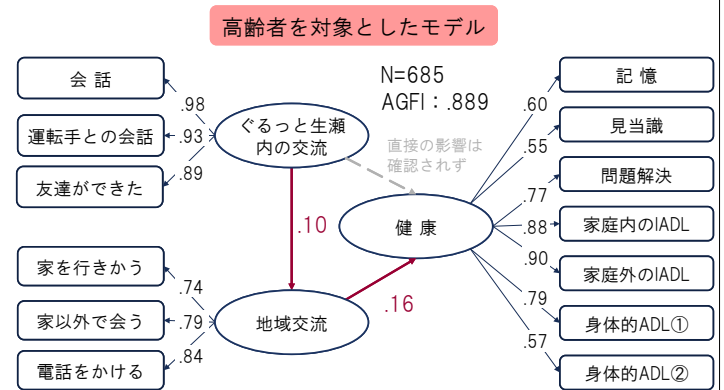
17



共分散構造分析結果

18

全年齢を対象とすると、有意なモデルが得られなかった



結論

19

結論

- 地域公共交通を利用する人のほうが、地域交流が活発な傾向がある。
- 高齢者においては、地域公共交通の車内で空間を共有すると、地域交流が活発化され、健康状態に良好な効果を及ぼすことが示唆された。
- 全年齢を対象とすると、地域公共交通による健康への影響は、有意と示せなかった。

今後の課題

- 本研究で得られたデータは1時点でのデータに過ぎない。
- 同じ人に継続的な調査を行い、時系列変化をみることにより、因果関係を明らかにする。

ご清聴ありがとうございました

参考文献

- 1)平成28年度版厚生労働白書
<http://www.mhlw.go.jp/wp/hakusyo/kousei/16/dl/all.pdf>
- 2)平成23年度 高齢者の経済生活に関する意識調査結果 第2章 調査結果の概要7. 人や地域とのつながりに関する事項
<http://www8.cao.go.jp/kourei/ishiki/h23/sougou/zentai/pdf/2-7.pdf>
- 3)齊藤雅茂, 近藤克則, 尾島俊之, 平井寛:健康指標との関連から見た高齢者の社会的孤立基準の検討 10年間のAGESコホートより, 第62巻日本公衛誌第3号, 95-105,2015
- 4)大和裕幸, 鹿渡俊介, 本多建:オンデマンド交通導入が地域コミュニティに与える影響の評価, 運輸政策研究Vol.16 No.4 2014 winter,15-22,政策研究論文
- 5)浦竹竜弘, 出口近土, 吉武哲信, 下村笑, 飯干淳志:地域参画型コミュニティバスの運行関係者と利用者の意識変化, 土木計画学研究・講演集, Vol.37, CD-ROM, 2008
- 6)西宮市住民基本台帳【平成29年12月末現在】町別年齢別登録人口
<http://www.nishi.or.jp/media/2017/H29.12.31/cyobetunenreibetu.pdf>

参考文献

- 7)国土地理院地図
<https://maps.gsi.go.jp/#5/35.362222/138.731389/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1j0l0u0t0z0r0f0>
- 8)西宮市ホームページコミュニティ交通に関する取り組み
<http://www.nishi.or.jp/print/0002848700030010300722.html>
- 9)金子 祐太郎, 岡村 敏之, 中村 文彦, 王 銳:利用者らがつくりだす公共交通車内の雰囲気に関する研究,土木学会論文集D3(土木計画学), 67巻(2011)5号 p.67_1_1207-67_1_1213
- 10)寺川優美, 田中紀之, 三浦研, 寺川政司:豪雪・過疎地域における在宅高齢者の人的交流に関する研究高齢者の居住継続成立要件に関する研究(その1), 日本建築学会計画系論文集, 第571号, 69-76, 2003
- 11)栗田主一:認知症総合アセスメントDASC-21標準テキスト, メディア・ケアプラス, 2016.
- 12) <http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h26/hakusho/h27/html/n1122000.html>

第 52 回バリアフリー推進勉強会

<テーマ:平昌オリンピック・パラリンピック報告>

1 概 要

- 1.1 日 時 : 2018 (平成 30) 年 7 月 25 日 (水) 10 : 00 ~ 12 : 00
- 1.2 場 所 : 銀座伊東屋 10 階 HamdShare Lounge
- 1.3 講 師 : 山寄一也氏 (山寄一也建築設計事務所・代表)
篠塚恭一氏 (株式会社 SPI あ・える倶楽部・代表取締役)
- 1.4 話題提供者 : 松原淳 (エコモ財団)
- 1.5 内 容 :

開催概要

山寄氏から「平昌、仮設競技場の教訓」等について、篠塚氏から「ゆめ旅 KAIGO ! 2020」についての講演があった。

次に、松原より「平昌、オリパラ」と題し、現地視察報告と市民・ボランティアの意識について話題提供があった。

続いて、講演者によるクロストークを行った。

2 配布資料 (松原のみ)

次のとおり。



1964東京オリンピック 50年前と異なる社会環境

1964年東京オリンピック当時

- ・駅にはエレベータ、エスカレーターは皆無
- ・エレベータ、エスカレーターはデパート、大規模ビルディングにしかない状況
- ・都内の交通手段は都電と国電がメイン
- ・乳児連れのお母さんは電車の中でお乳をあげるのが普通の光景
- ・まちなかには投げ捨てられたゴミ

⇒首都高速道路、新幹線、東京モノレールの開業

こんな本も参考になります

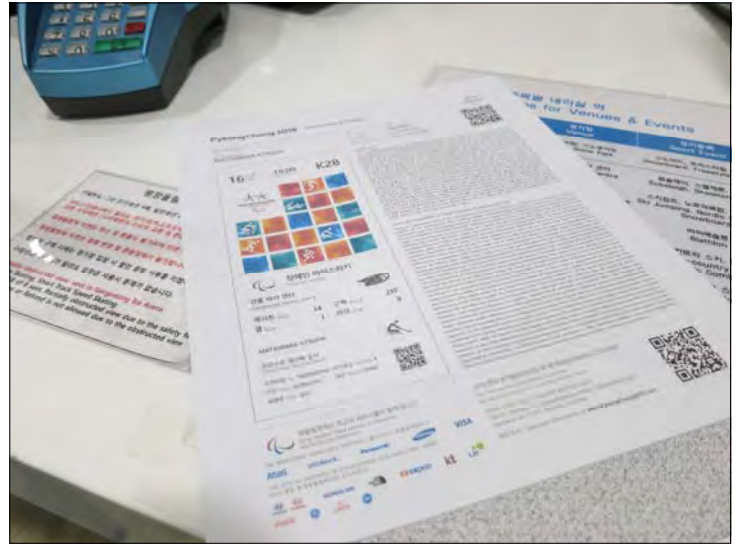
公式

時代背景を含め
オリンピックの裏側も...

平昌へ!

ソウル駅

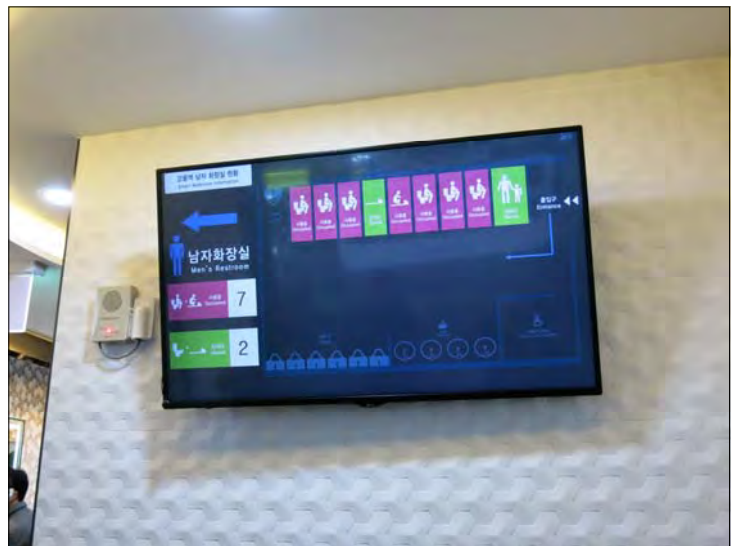
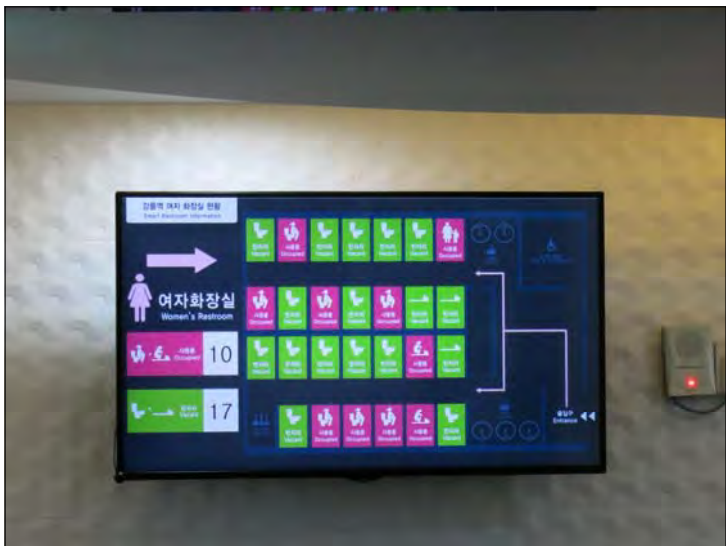
駅でとても簡単に
大会チケットをゲット

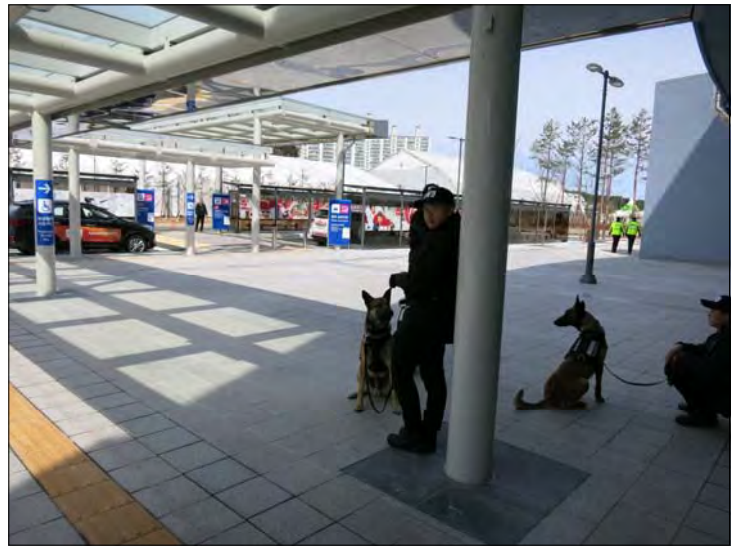
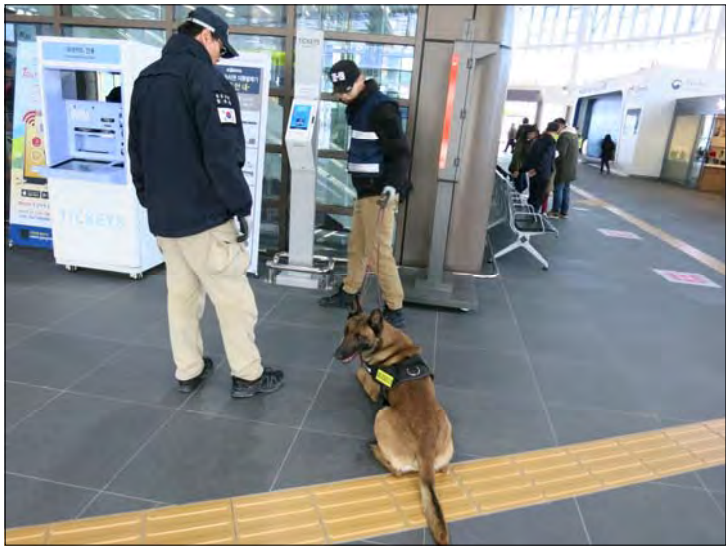
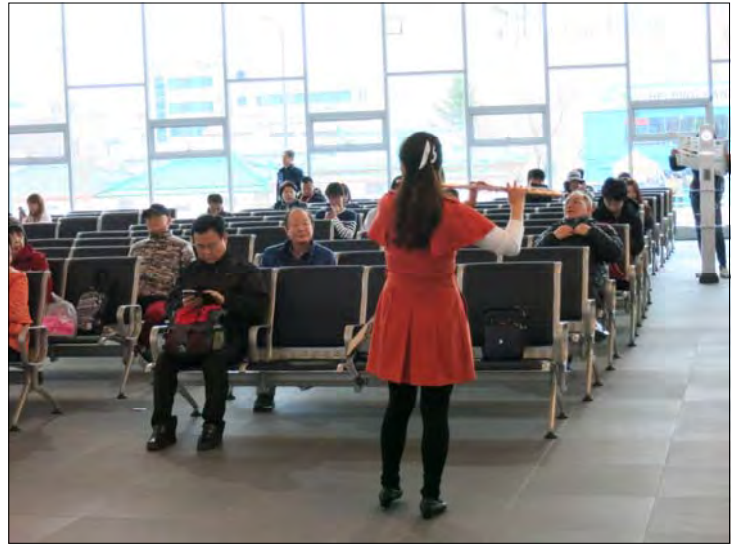




江陵(カンヌン)駅







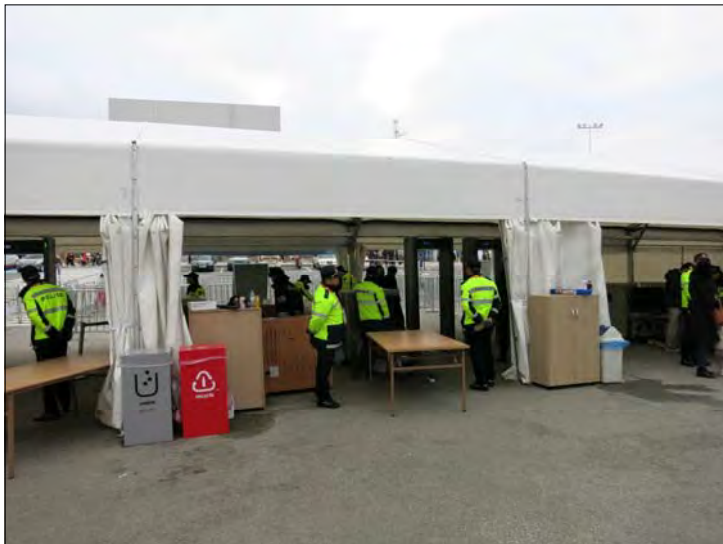
江陵シャトル(江陵駅-パーク)







江陵パーク



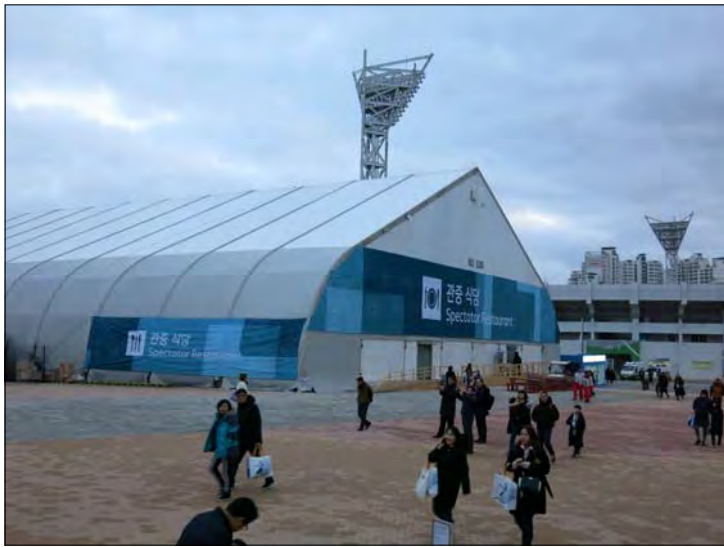
江陵パーク内モビリティ





江陵パーク







江陵パーク内レストラン



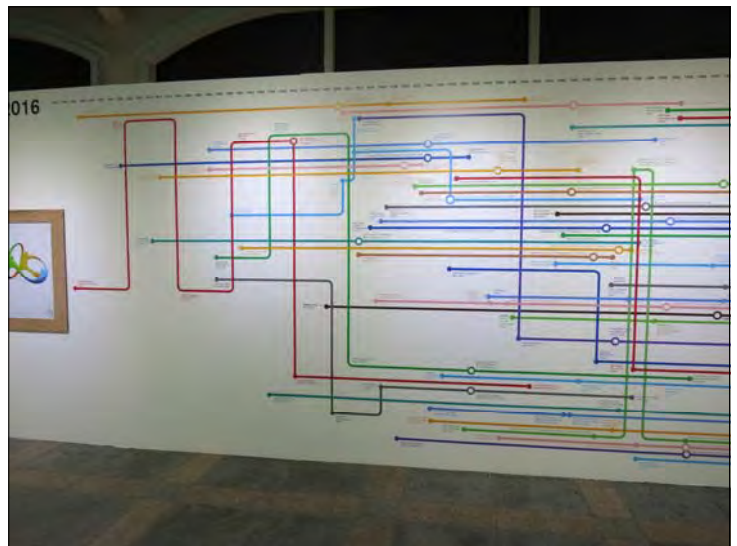
文化イベント(ソウル)



文化イベント(ソウル)







市民・ボランティアの意識

77

当財団で実施したアンケート調査

○オリンピック・パラリンピックに伴い期待すること
 →「利用者のマナー、心遣いが良くなる」が40.0%
 →「情報提供や案内サインが良くなる」が40.0%

○心配ごとは
 →「普段より人が多く、待ち時間が増える」で37.3%
 →「混雑や利用制限などにより駅や車両の乗降が困難になる」31.7%
 →「遅延・事故が増える」31.3%。

○一般、高齢者、障害者ともに2020年のボランティアへの参加意向は4割を超えている。

○困っている人を見かけた時の対応について尋ねた質問では、移動制約者や外国人に「積極的に声かけ、手助けする」は1割未満にとどまったが、時間がある場合、相手に声をかけられた場合は手助けするという人が多い。

○一般利用者にエレベーターに並んでいる時、あとからエレベーターが必要な人が来た場合の対応では、「エレベーターの順番を譲る」という回答が約80%。⇒？

さて、日本では

日本人の特長

- ・コミュニケーションが下手
- ・声をかけることができない(慣れていない)
⇒と言いつつ、「おせっかいおばちゃん」はいる
- ・頼めば親切に対応してくれる
- ・頼まなければ、周りをうかがう、見て見ぬふりをする

手を出し、お手伝いすることを
事業者の仕事と思っている人々
⇒かつて駅のボランティアを
しかけましたが、続かず

**ボランティア？
お手伝いはあたり前の社会？**



リオのボランティア

ボランティア数50,000人の内訳

【性別】 男性:45%、女性:55%
 【人種】 白人60%、黒人5%、黄色:1%、アポリジニ系:4%
 【年齢】 25歳以下:40%、26~45歳:40%、46歳以上:20%
 【国籍】 ブラジル人:73%、外国人:23%(ボランティアは72の国籍に渡るとの記載あり)
 ⇒世界中をまわるオリパラ・ボランティアもいる
 【現住所】 リオデジャネイロ:45%、その他:55%
 【外国人ボランティアの国籍】 上位から、アメリカ、イギリス、ロシア、中国、アルゼンチン
 【ボランティアの業務例】 現場のサポートスタッフ、広報、通信、案内、スポーツ、通訳、医療サ
 ービス等選手の買い物をサポートすることもある。

障害を持った当事者もボランティア



障害者・高齢者の介助を行う
駅係員



80

オリパラに向けて、市民は何をすればいいのか！

難しいことはありません



「心のバリアフリー」？



心だけではいけない
⇒行動に出す勇気、無言で見守る勇気...

では、ボランティアとは？

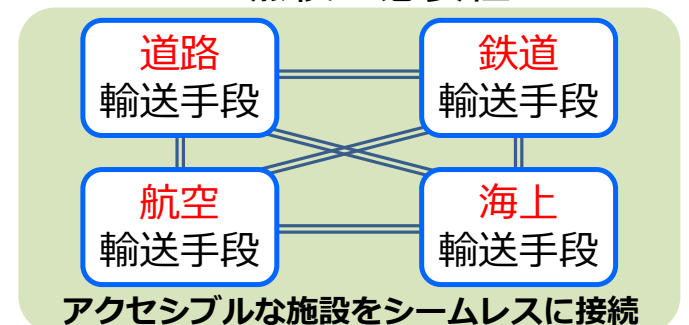
3年後のロンドンで見たレガシー



江陵のボランティア



シームレスに点検の必要性



【道路】

- 乗用車・タクシー
- 長距離バス
- 乗合バス
- 乗降ゾーン・乗合バス停留所
- 駐車エリア

【鉄道】

- 駅
- 車両
- LRT・トラム

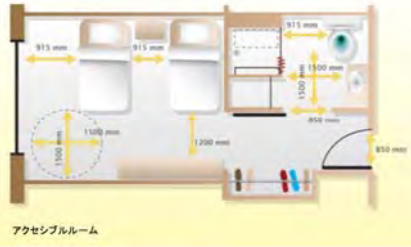
【航空】

- 空港
- 航空機
- 【海上】
- 港湾施設
- 船舶

アクセシブルームは大丈夫？

「アクセシブルーム」についての諸基準は、主に車いす使用者を意図したものです。日本の既存のホテルでは、浴室の仕様が基準に満たないことが予想されます。

- ⇒浴槽の欲求とシャワーのみでの十分さ
- ⇒事前情報(ホテル予約サイト)の重要性



東京の大規模イベントに見る

- ・例年の福祉機器展には多くの車いす使用者が乗車することから東京臨海鉄道では机、イス、鉄道電話をホームに持ち出し、臨戦態勢
- ⇒しかし、直通相手のJRの対応が追いつかず



大リーグ球場に見る



87

大リーグ球場に見る

- ・ADAによるHandicap seat（そのような表記がされる）には、プロムナードから直にアクセスでき、下の観客席からは高さが確保されていて他の観客が立っても邪魔にならない。
- ・折りたたみ椅子が用意され、同行者が横に座ることができる。
- ・また、この座席は誰でも購入が可能。



88

大リーグ球場に見る

- ・後部は高い椅子があり、一般の観客が座る。



89





大リーグ球場に見る

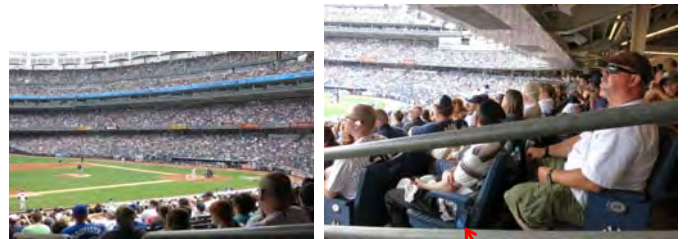
・Handicap seat からの展望



93

大リーグ球場に見る

・観客席は緩やかな勾配で配置され、途中には肘掛けが跳ね上げることができる席が配置されている。
 ・当然2階席、3階席までのEV、ESCがある



94

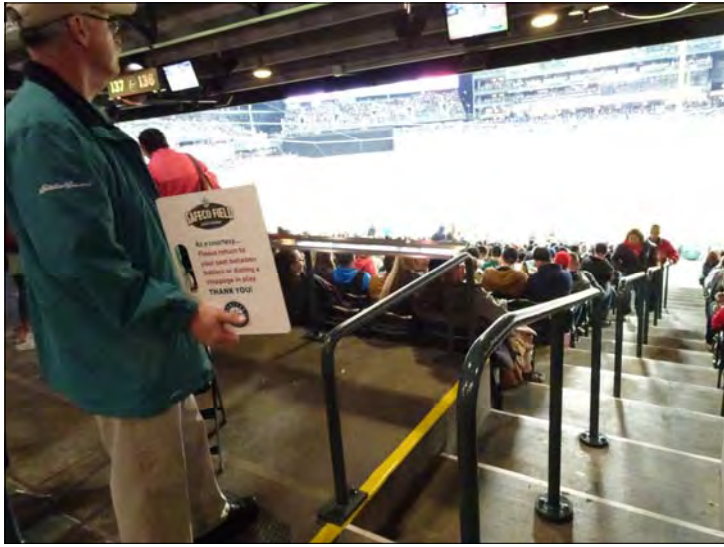
大リーグ球場に見る

・通路の階段は広く、緩やかで、かつ踏みしろが広い。
 ・売店で販売するドリンク、スナック類の注文を聞きに来る。当然、ビールなどの売り子も来る。
 ・通路中央には手すりがあり、案外この手すりは使われていて有効。



95





大リーグ球場に見る

- ・プロムナード(球場を一周する通路)は平坦でとにかく広い
- ・プロムナードに面して売店、トイレ、車いす席を配置



98

大リーグ球場に見る

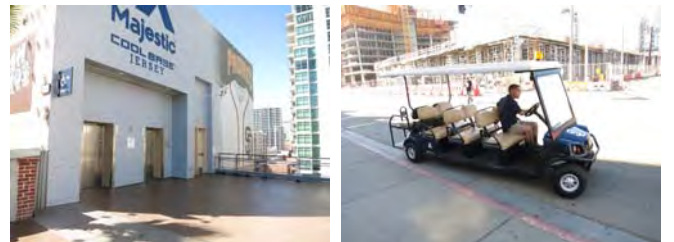
- ・プロムナードに面する売店はどのカウンターも低くなっていて、必ず車いすマークが掲げられている。
- ・トイレは他と同じで車いす用ではなく、一般便房が広がっている。



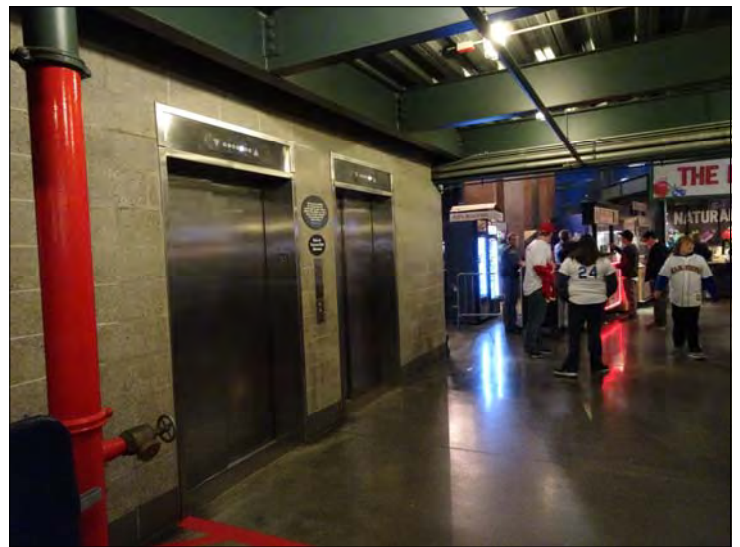
99

大リーグ球場に見る

- ・当然2階席、3階席までのEV、ESCがある
- ・球場からLRT駅までカートが走り、高齢者などを送迎



100



大リーグ球場に見る

- ・チケットの購入は多くのチームはticketmasterのサイトシステムを使い購入可能
- ・画面上で一席ごとに位置と座席の特長、価格を閲覧しながら購入可能(Handicap seatも購入可能)
- ・Handicap seat は専用ページを通しての購入も可能(Handicap seatのみが選択できる)



103

大リーグ球場に見る(マイアミ)



105

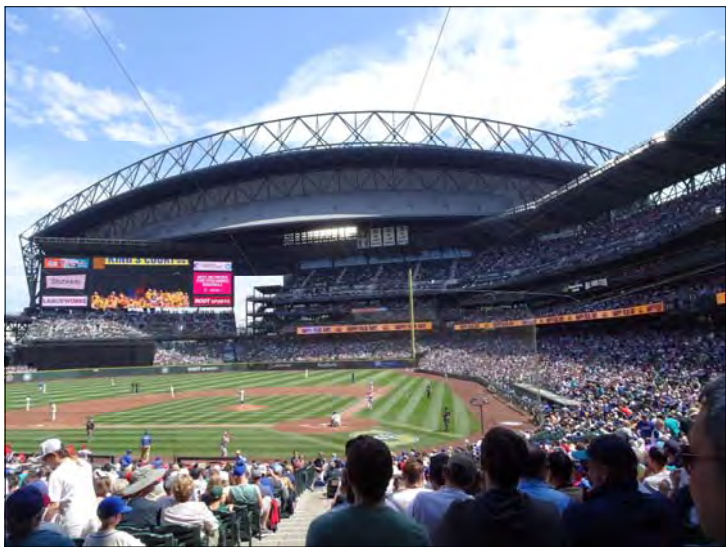
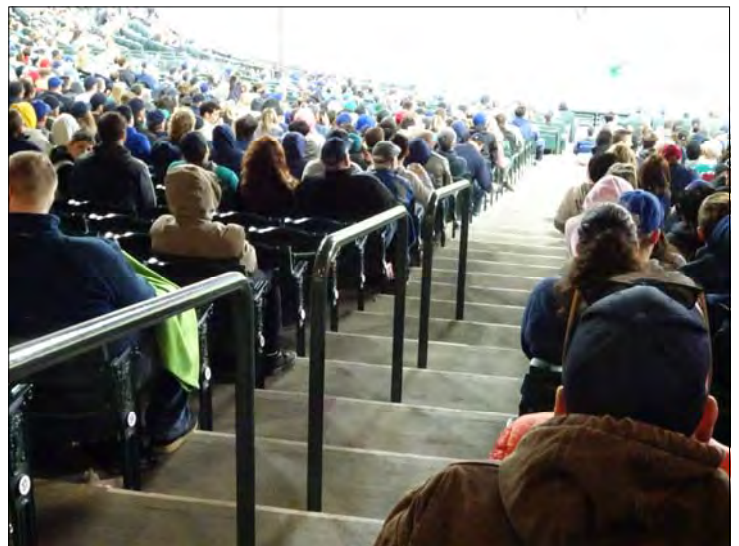
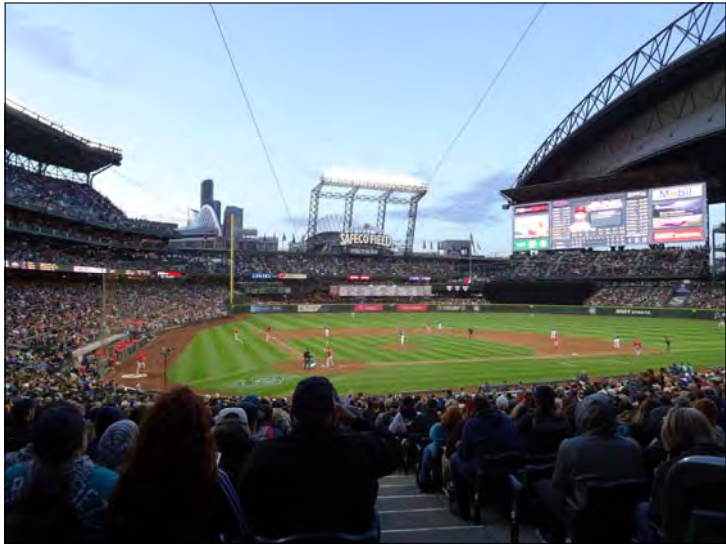


大リーグ球場に見る(セーフコ・フィールド)



107







115

第 53 回バリアフリー推進勉強会【国際セミナー】

<テーマ：“インクルーシブリサーチ”の可能性

～知的障害のある人との共同研究～>

1 概 要

- 1.1 日 時：2018（平成 30）年 9 月 6 日（木）13：30～17：30
- 1.2 場 所：3×3 Lab Future（さんさんらぼ フューチャー）
- 1.3 共 催：一般社団法人日本福祉のまちづくり学会
- 1.4 講 師：Jan Walmsley 氏（インクルーシブ・アプローチに関する教育・研究コンサルタント）
- 1.5 話題提供者：梅澤ちなみ氏（成田国際空港株式会社経営計画部
観光／オリンピック・パラリンピック推進グループ・マネージャー）
永田直子氏（社会福祉法人東京都手をつなぐ育成会・副理事長）
柴崎由美子氏（NPO 法人エイブル・アート・ジャパン・代表理事）
- 1.6 参加者：70 名
- 1.7 内 容：

開催趣旨（エコモ財団・松原）

今年の 3 月に京都府立大の森口先生に“インクルーシブリサーチ”についての講演をしていただいたところであるが、同じくイギリスでインクルーシブリサーチに取り組んでいるジャンさんが来日するというので講演をお願いした。なお、本勉強会は、（一社）日本福祉のまちづくり学会との共催となっている。

挨拶（エコモ財団・大久保理事長）

当財団は、設立当初から次世代の交通ということで、「人」と「環境」にやさしい交通についての研究・啓発に取り組んでいる。

障害者の移動については、障害者権利条約のもと国内の障害者関連の法令が制定され、また 2 年後の 2020 年に東京オリンピック・パラリンピックが開催されることから、交通機関におけるバリアフリー化が一層必要となっている。

開催にあたり、参加の皆様、共催の（一社）日本福祉のまちづくり学会には感謝申し上げます。

Jan Walmsley 氏「Inclusive Research into Practice（インクルーシブリサーチの実践）」

（以下、講演概要）

本日の講演は 40 分程度となっているため、残りの時間は皆様とのディスカッションを行いたいと思う。内容については、ロンドンのことだけではなく、東京でも役に立つように想像して作成したため、ご不明な点等あれば、その都度、ご質問いただければと思う。

題名は、「インクルーシブリサーチの実践」である。これまでも様々なところでこの内容について講演してきたが、交通事業者に対して話をするのは初めてであるため、意義ある対話ができればと考えている。

講演内容は、まずはインクルーシブリサーチの紹介。具体的には、知的障害のある人たちを包含（包摂）して実践から学ぶこと。2つめに、インクルーシブリサーチの多様な方法・技術。そして、最後にこれからのインクルーシブリサーチについて、何から取組めばよいのかについて話をする。

【インクルーシブリサーチの紹介】

私自身、1988 年から知的障害者と様々な取り組みを行ってきた。そして、障害者権利条約により障害者がコミュニティに包含され、参加していくことが必要となってきた。“インクルーシブリサーチ”という言葉は 2001 年に初めて知り、そこから多様に発展させてきた。世界的には、オーストラリア、ニュージーランド、ドイツ、デンマーク、ノルウェー、オーストリア、それから、カナダ、アメリカに広がっており、国際的なムーブメントになっている。

“インクルーシブリサーチ”という言葉は、1992 年にマイコ・リバー氏が提言したことからはじまった。インクルーシブリサーチとは、知的障害者たちを対象者として調査するのではなく、知的障害者たちが何を、どうやって調査するべきか決めることである。これは、知的障害者にとって、とても重要な取り組み、施策であり、実施することで知的障害者自身の QOL が上がる。また、協働（パートナーシップ）で行うことであり、リサーチャーだけでなく、パートナーたちと一緒に行うことが重要である。また、大切なこととして、報告書は学術研究者だけが読めるものではなく、知的障害者を含めた誰もが読め、共有できるものでなくてはならない。

インクルーシブリサーチを行うにあたり、最初に取り組むべきことは、調査の設計、実施を変えること、関係性をかえることである。例えば、従来型の調査であれば、学術研究者が障害者を調査する。具体例として「なぜ、この障害者はこの缶が開けられないのか」という設問をつくると「手がつかえないから」という答えとなる。しかし、インクルーシブリサーチで行うと、障害者から助言をもらって設問を設計することからはじまる。「なぜ、この障害者はこの缶を開けられないのか」ではなく、「なぜ、この缶はこの障害者が開けられない設計となっているのか」ということになる。つまり、その障害者（個人）の

責任ではなく、なぜ社会がこのようになっているのか、なぜ排他的になっているのかという観点から設問を設計することである。概念として、研究の対象としての障害者から、障害者が研究に助言するパートナーとなり、障害者が研究を主導していくことに広がっていく。

では、なぜインクルーシブリサーチに取り組むことが重要なのかという点については、設問の姿勢を正しくすることである。世の中のすべての人にとって、障害者の視点がどのようになっているのか理解すること。そして、より多くの人を巻き込み、障害者の QOL をあげ、障害者が社会での重要な役割を果たすきっかけをつくるためである。

【事例紹介】

①Do Rest people first という団体の事例

彼らは、知的障害者の団体でいかに日常生活の中でアクセスできるかを紹介している。動画では、病院や医療施設の中でのアクセスについてまとめたものである。

②言葉使い

イギリスでは、30 年以上続いている取り組みであり、知的障害者や認知症者にとって、どのように情報を表現することで理解できるのかを研究したものである。

③2005 年に学者やマーケティングなどとともに実施した全国調査

質問項目については、知的障害者とともに考えた。特記すべき点は、絵文字を取り入れたところである。これにより、指差しで回答できるようになった。今では、様々なところで絵文字の表記が使われるようになった。右側は報告書の抜粋である。質問に対して、学者が調査結果の概要を記載し、必ずそのあとに知的障害者のコメントを入れるようになっている。これをアクセシブルレポートと呼んでいる。

④実際に施設でのアクセスについて、検査員として知的障害者が入っている事例

知的障害者は経験者であることから、専門家ともいえる。彼らが検査員となるということは、一方でサービス受益者である本人ということもあり、サービス内容を共感することができる。また、同じ知的障害者ということから本音で答えてくれる。学者であれば、委縮してしまうこともある。さらに、検査員として活躍することで、職になる、スキルアップになる、自信につながる。ただ、知的障害者の職場環境については、イギリスでも日本でもまだまだ改善の余地が多くある。

【インクルーシブリサーチの多様な方法・技術】

最初はわかりやすい情報。次にフォーカスグループとドット投票、次に移動式インタビュー、最後に視覚的な方法を解説する。

①わかりやすい情報（同意書）

いかに平易な文章をつくることができるかということである。様々なイラストやビジュアルを使うことでわかりやすくなる。

②フォーカスグループ・ドット投票（女性の知的障害者が癌を患った例）

フォーカスグループにおいて、最初のステップとして彼女の話聞いたところ、治療のプロセスに関して納得いかないことがあった経験が明らかになった。癌が発覚した際、周りの人は彼女を守りたいという思いから、癌であると彼女に伝えがらなかったことが、本人を困惑させてしまった。次のステップでは新たに2名の知的障害者を加え、リサーチを行った。また、その意見をいかに医療関係者たちに伝え、知的障害者の患者にとって、どのような治療や伝達がいい方法なのかということを検討した。知的障害者が加わることで、プラスの効果が現れ、誰もが発言しやすくなる。つまり、インクルーシブリサーチを行うことで、みんなが発言できる環境をつくることができる。そして、主なポイントを明確な言葉でまとめ、それをチャートで表現する。そして、そのことに対して、賛成なのか反対なのか、重要なかどうか、ポストイットを使って発言する。これにより、みんなの意見が収集でき、どのように考えているかが明確にわかってくる。

③移動式インタビューの手法

これは、知的障害者ととともに空港や駅などに行って、その現場で生の意見を聞くということで、とても有効である。博士課程の学生が行った調査例であるが、知的障害者が公共交通機関のあまりない地方で生活していくには、どのような問題があるのかを検証したものである。その結果、図書館や薬局などサポートする人がいれば、生活が成り立つことがわかった。

④ビジュアル手法

これは、知的障害者がカメラで撮影し、記録することである。リサーチャーとして、知的障害者にとって障害者権利条約で保障している権利を侵害しているか、バリアとなっているかということ自分の生活の中で気づいたこと、感じたことをカメラで撮影する。

【これからのインクルーシブリサーチ】

まとめとして、インクルーシブリサーチにとって最も重要なことは、知的障害者をどのように巻き込んでいくかということである。彼らも最初からできる訳ではない。サポートを得ながら発言できるようになり、徐々に自信をもっていけることが大切である。これにより、交通分野、アクセス分野、文書作成など様々な場面での参加ができるようになる。

挨拶（日本福祉のまちづくり学会・小山聡子会長）

ご講演いただき、ありがとうございました。本研究の真髄は、考え方の順序をかえることであり、構造の問題としてインクルーシブリサーチを考えるべきであると感じました。50年前には考えられなかったことができるようになり、これからの50年は何ができるだろうと期待が膨らむ講演でした。

(学会の紹介)

私どもは阪神淡路大震災を契機として、1997年に立ち上げ、20年が経過した。未曾有の少子高齢化を踏まえ、すべての人が安心・安全に暮らしていくためにはどうしていくべきか研究を重ねている。「まち」は、物理的なものだけでなく、制度や文化などをよりよくしなければならない。今年度は、神戸で全国大会を開催し、約800名の会員が参加した。学会自体は、7つの支部、9つの委員会、10の特別研究委員会で構成している。

また、英語表記では、「Association for an Inclusive Society」としており、インクルーシブリサーチとは親和性が高いようである。我々のモットーは、専門だけではなく協働で行うことを大事にしている。今後も様々な化学反応が生み出せていければよいと考えている。

挨拶（京都府立大・森口弘美氏）

本勉強会のコーディネートをさせていただいた。私の専門は、社会福祉であり、「障害者の親元からの自立」を研究テーマにしている。身体障害者であれば、自ら自立についての相談はできるが、知的障害者は難しい。では、どうすればよいのか。障害者権利条約によって障害者の社会参加が盛んになってきている。その際、意見を発言しにくい知的障害者であっても、インクルーシブリサーチをもって、構造や発想の転換をしていくことが必要であるとする。インクルーシブリサーチにおける英語の文献は多く存在しているが、日本にはほとんどない。

これから発表を頂く方には、現在の取り組みについて、成功例だけでなく、困難な点も踏まえ紹介いただき、是非、ここから新たなアイデアを生み出したいと思う。

梅澤ちなみ氏「成田空港におけるUD推進に向けた取り組み」(以下、講演概要)

成田空港におけるUD推進に向けた取り組みについての紹介を行うが、知的障害者に限定した対応ではなく、すべての障害者を対象とした取り組みである。

(1) 成田空港ユニバーサルデザイン委員会の設立

2020年東京オリンピック・パラリンピックを開催するにあたり、海外からのお客様

を迎え入れるのは空港であるため、安心・安全のための様々な取り組みを行っている。その一つが UD の推進である。2017 年 2 月に政府が「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」を決定し、成田空港は羽田空港とともに、Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン等を踏まえて、世界トップレベルの UD を目指すことが記載された。ガイドラインには法的拘束力はないが、ハード・ソフト両面での高い水準の対応が求められる。例えば、エレベーターのかごの大きさでは、これまで 11 人乗りであったが、これから設置する場合には標準で 17 人乗り、推奨で 24 人乗りとしなければならない。しかし、成田空港は、既存施設のため改修という対応をとらざるを得ない。そこで、障害者、有識者、空港関係者で構成する「成田空港 UD 推進委員会」を 2017 年 5 月に設置し、UD 基本計画の策定及び改定に向けた検討を実施することで合意形成を行っている。

(2) 当事者参加による「成田空港 UD 基本計画」の策定

計画策定にあたり、まずは、空港に接続している鉄道やバスから航空機への搭乗に至る連続的な動線について、障害当事者に検証していただきながら困りごとや不便なところを抽出し、利用者の特性ごとに課題を整理した。例えば、知的・精神・発達障害者等のコミュニケーション等に不安がある人にとっての困りごととして、自分が行きたい場所に移動できるか不安であったり、自分が思っていることを相手にうまく伝えられない、相手から聞いたことをうまく理解できないことなどがある。これらを基にして、重要と考えられる課題を 10 のテーマにまとめ、議論を行って基本計画の骨子を作成した。また、基本計画のポイントとして、①当事者参加を前提としたプロセスの重視、②多様なお客様の個別のニーズへの対応、③継続的・横断的な向上を図る仕組みの構築することで、多様なお客様の安全・安心・快適に利用できる空港を目指している。

(3) 成田空港における取り組み（知的・精神・発達障害者向け）

①クールダウン・カームダウン

空港では、不安や刺激の強さがストレスに感じてしまう方はパニックを引き起こす場合があるため、人目や音を遮り、落ち着くことができる環境整備が必要である。

⇒クールダウン・カームダウンスペースの設置、おもちゃ等のツールによるサポートの実施等

②情報提供・コミュニケーション

利用にあたっての不安解消や円滑な移動のためには、施設やサービス、手続きについての事前情報や館内における情報が重要であるため、これらの情報を容易にえられるような環境整備が必要である。

⇒WEB サイトの改修、コミュニケーションツールの設置、手話技能の向上等

③トレイ

異性介助での利用も想定したオールジェンダートイレの試行的に整備を実施。また、多機能トイレの混雑解消に向けた機能分散を実施。

永田直子氏「知的障害者の参加における現状・課題・可能性」(以下、講演概要)

先ほどの成田空港におけるUD推進に向けたプログラムには参加しているが、知的障害者の当事者本人が参加している訳ではない。これから知的障害者本人が調査研究、まちづくり、施策などの社会に提言していくようなところに関わっていくための現状の課題やについて話題提供させていただく。

(1) 知的障害者に対する捉え方の変化

知的障害者は当初、存在の否定からはじまって、憐みや気の毒な人としての保護の対象から権利の主体として変化してきた。これは障害者権利条約によるところが大きいですが、まだまだ理論が先行している。また、親子の関係も同様に保護的存在であったが、親子は他者であり別人格であるにもかかわらず、親からの自立や本人の主体性を得られない。そのため、社会に託すようにならないといけなくなっている。

(2) 社会の変化とニーズ

一方で、国内外の法律や制度が整いはじめ、インクルーシブな社会へと変容している。さらに、ガイドライン、指針、マニュアルなどにより、当事者参加への要請を必要としている。「差別をされないということはどういうことなのか」「どうやったら気持ちを伝えられるのか」「共生社会とはどんな社会なのか」などのイメージができない。言葉や概念ではなく、知的障害者は経験や実態から様々な物事を学んでいくので、彼らにとっては表面的ではなく、根底的なところで変わらないといけなので、時間はかかってしまうと思う。

(3) 当事者参加の現状、課題、可能性

知的障害者は、目の前にないことを想像することは難しいが、それでも取組んでいかなければならない。近年、「自立支援協議会」や「差別解消支援地域協議会」などに本人が参加するようになってきている。しかし、参加に対しては、配慮すべきところもある。具体的には資料にはふりがな(ルビ)をつけることは当然として、知的障害者にもわかりやすい表現にすること。また、事前に資料配布や説明することも必要。さらに当日は、対応できる人をつける、あるいは本人の要請をもって慣れている人が同伴することもある。ただ、同伴者は手話通訳者のように金銭的な保障はない。

一方で本人にとっては、会議に参加することは代表としての責任感や誇りを感じている。しかし、議論自体は、内容についていけなかつたり、自信をもって発言することができなかつたりなど難しいこともある。現状では、知的障害者本人の参加の実績が誰の

ものなのか、疑問に感じるところもある。では、主体的に知的障害者が参加するためには、自己肯定感を持つことができること、周囲から受け容れられていることを感じられることなどが必要となっている。特に、対等な立場の人がいるとともに困った時に助けてくれる人がいることが重要である。

(4) 知的障害者による主体的な活動

障害者権利条約の「Nothing about us without us」という言葉を大きなきっかけとして、当事者自身の意識の変化も起こっている。そして、地域の中で本人たちを中心にした様々な活動が行われている。例えば、全国手をつなぐ育成会連合会本人大会においては、自分たちで企画運営を行い、恋愛結婚や仕事、人生、いのちなどをテーマに議論をしている。これは、社会への一歩を進めていくための地固めと感じている。

(5) まとめ

共生社会ということで、障害者の存在が制度やしきみにより大きく変わりつつある。その中で、知的障害者自身が体験を通じて、心の成長により意識の変化をもち、社会への積極的な参加となっている。その結果、知的障害者がのびのびと暮らしていけるような社会になってほしいと考えている。

柴崎由美子氏「芸術文化施設における参加のデザイン」(以下、講演概要)

(1) はじめに

NPOが考える「参加の主体について」として、障害当事者だけでなく支援者を含めた芸術文化を取り巻く様々な方が集まり、課題について議論し、課題解決のために活動することが重要であり、エイブル・アート・ジャパンは「社会の芸術化、芸術の社会化」をキーワードに活動している。その活動が単なる活動で終わるのではなく、社会変革につながること(共感)、感動を軸に可能性を広げていくこと、新たな仕組みやネットワークをつくること、そして、障害当事者が政策策定に参加していくことなどを広げていく役割である。

(2) 私たちの政策提言活動

1990年から障害者の活動のためのアトリエの提供、人材育成、アワード、著作権マネジメント、ギャラリー、東日本大震災の復興支援など行ってきた。社会モデルとして、障害当事者が市民とともに考え、社会へのブレイクスルーするための取り組みを実践している。「こういう場があればよい」「こういうサービスがあればよい」などの思いをつなげている。2014年からは芸術活動支援センターとして活動し、障害者が芸術文化活動を行うための法律もできた。

(3) 芸術文化施設における取り組み

問題意識として、鑑賞分野における障害のある人の主体的な関わりと参加機会の検証が不足していた。そのため、1999年からリサーチや取り組みを実践してきた。例えば、MAR (Museum Approach & Releasing) では、目が見えない人や見えにくい人との取り組みや「みんなの美術館」「美術と手話」などに取り組んでいる。

これまでに身体障害者の取り組みはカタチになってきたが、知的・精神・発達障害の方の取り組みは進んでいない。しかし、「ミュージアム・オブ・トゥギャザー」という展示会では、開催日数17日間で、4万人の来場があった。そこで、アクセス・アート・プログラム（障害のある人と鑑賞するプログラム）を実施した。そこから、クワイエットアワー／センサリーフレンドリーという活動の普及に取り組んでいる。現在は、障害者と一緒に美術館に行き、仲間を募ることをしている。そして、今月からミーティングやフィールドワークを実施し、美術館での試行と検証を行う予定である。

(4) もっともっと参加へ

東日本大震災以降の取り組みとして、障害者が芸術文化分野でアーティストとして輝くこと以外に芸術文化を通じて、自分自身のアイデンティティを取り戻すことを発見した。8年が経過し、現在では障害者が過疎化するまちの中で、働き手として仕事をつくる、あるいは観光客を招くための壁画を描くなど、アーティストとして個人の点だけでなく、社会の中の面として地域貢献や社会づくりなどに関わるようになっていく。

1.8 質疑応答

質問者①：一つ目は、知的障害者の支援に関わっていると、イベントに参加する当事者はスキルが高く、いつも同じ人が選ばれがちで、優越感を抱いてしまい、言葉を出せない人をたがにしてしまう。もっと幅広くやってもらえるようにしてほしい。二つ目に、生活支援の中での芸術活動だと思うが、近年、スポット的に芸術だけを切り出す人が増えているように感じる。

講師（柴崎氏）：どこの世界でも特定の人を選ばれるということはごく当たり前で、障害者の芸術だけではないと思う。しかし、アーティストが芸術活動だけでなく、人権について学びながら社会活動をしていくようになりはじめています。また、近年の傾向はまさにそのとおりで、2020 東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機となっている。障害者の芸術だけを取り出すことについては、考えなければならない。

講師（Jan 氏）：成田空港においては、予算的にどのようになっているのか。

講師（梅澤氏）：UD 委員会に参加いただく方には、障害者も含め、諸謝金等をお支払している。

講師（Jan 氏）：インクルーシブに取り組むためには、お金がかかることもある。現在、イギリスでインクルーシブリサーチが活発に行われているのは、障害当事者が参加できているか、意見は得られているのかということを提供条件にしているからである。

質問者②：美術館だけでなく、博物館への拡大はあり得るのか。

講師（柴崎氏）：現状では取組んでいないが、拡大はしていく予定であり、すでに少しずつであるが、時間と空間の開放というコンセプトで実施しているところもある。また、障害者当事者への対価についてもまだ十分ではないが、「ミュージアム・オブ・トゥギャザー」の中では日本財団が必要性を理解し、支払うことができた。

質問者③：イギリスでは、障害者に誰が対価を支払い、どのように評価されているのか。

講師（Jan 氏）：イギリスでも障害者への対価は課題になっている。しかし、近年は知的障害者にも応分な対価を支払うことが当たり前となってきた。ただし、対価（給料）をもらうと年金との関係が発生し、そことも問題・課題もある。また、対価がどのくらいなのか。博士課程を出た人と高等教育を受けていない知的障害者の対価についての平等性の問題もあるが、結論はまだわからない。

質問者④：成田空港でも UD 検討委員会では、障害当事者を含むすべての委員に対価がでているが、オリパラ検討会では、ボランティアを前提としているため、対価どころか交通費も自腹になっている。インクルーシブな社会においては、福祉的な観点で取り組むべきではない。

講師（Jan 氏）：今後、対価などについては議論をしていかなければならない。障害当事者の専門性をどのように評価し、対価を払っていくのか。一方で、インクルーシブリサーチを行うにあたっては、時間も費用も掛かることを隠してはいけない。話し合いをもって、進めていくことが必要である。

講師（永田氏）：知的障害者本人だけでなく、支援者も対価を得られるようになればよい。

2 配布資料

次のとおり。

Inclusive Research into Practice

Public Lecture
Professor Jan Walmsley
Tokyo
September 2018

Aims

To introduce inclusive research

- To identify practical lessons for including people with intellectual disabilities
- To describe a range of methods and techniques
- To consider what you will need to get started



インクルーシブリサーチの実践

公開講演会
ジャン・ウォームズリー
2018年9月

目的

インクルーシブリサーチの紹介
知的障害のある人々を包摂する実践からの学び

- 多様な方法、技術
- 何から始めればよいか



About me

25 years of working with people with intellectual disabilities on 'inclusive research'

Human Rights

Where it all started.
The United Nations Convention on the Rights of People with Disabilities Article 19:

Full inclusion and participation in the community
*Why not full participation in research?
And all other activities?*



自己紹介

知的障害のある人たちと一緒に「インクルーシブリサーチ」を25年間行ってきた

人権

すべてはここから始まった

国連障害者権利条約 第19条

コミュニティへの完全な包摂と参加
--研究への完全な参加は?
--そのほかの活動への参加は?



What is inclusive research?

- Research which is important to the people it is about
- Research which will make a difference
- Research done in partnership, where disabled people work alongside academic researchers
- Reports which everyone can understand!



Changing Relations of Research Production

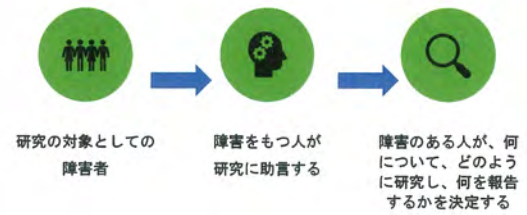


インクルーシブ リサーチとは何か？

- 当事者にとって重要なことを研究する
- 変化を起こすための研究
- 知的障害のある人が学術研究者と一緒に研究・活動する
- 誰もが理解できる報告



研究の実施における関係性の変化



A spectrum of involvement



With acknowledgments to Nind 2014 p. 11

Reasons to work inclusively

- Answer the right questions
- Understand the world you are designing from the point of view of the people who will live in it
- Find out how to reach more people
- Make lives better
- Opportunities for valued work to some people with intellectual disabilities



協働の拡がり



With acknowledgments to Nind 2014 p. 11

インクルーシブに活動する理由

- 本心に重要な問題に応えるため
- 知的障害者の視点からの世界を理解するため
- より多くの人にどう近づけるかを見出すため
- よりよい生を実現するため
- 知的障害のある人たちが重要な役割を果たす機会をつくるため



Why do it?
Example 1: Improving access to health care



Why do it?
Example 2 Getting the words right

- Researchers wanted to find out more about people with intellectual disabilities and dementia.
- They worked with a group of people with intellectual disabilities to design information to help them reach the right people



なぜ行うのか?
事例1:ヘルスケアへのアクセスを改善する

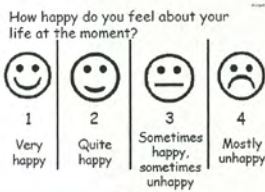


なぜ行うのか?
事例2:適切な用語を使用する

- 研究者は知的障害や認知症をもつ人についてもっと知りたかった
- 研究者は知的障害者のグループと協働し、彼らが情報を作成し研究においてより適切な人々にアクセスすることを助けた



Why do it?
Example 3 Getting the Questions Right and Understanding the answers – the National Survey 2005



Why Do it? Example 4
Experts by Experience and Quality Checkers

- People with intellectual disabilities are trained to inspect services
- The principles underpinning this are
1. people with intellectual disabilities have experience they can draw on when considering the quality of services
 2. People with intellectual disabilities who use services are more likely to open up to an inspector with intellectual disabilities
 3. It provides paid work and builds skills and confidence
- This link gives more details
<http://peoplefirstdorset.org.uk/home-page-2-5>

"I'm pleased about being an expert by experience. Because I know hopefully this will make a difference to people's lives." (Expert by experience)

Everyone involved has increased their understanding of engagement and communication with people who use services, and it has made them more aware of their own practices. Service providers and managers told us that they thought experts by experience are good role models for people who use services.



Experts by Experience

なぜ行うのか?
事例3:適切な問いを立て、答えを理解する
- 2005年全国調査



なぜ行うのか? 事例4:
経験およびサービスの評価における専門家

- 知的障害のある人たちは熟練したサービス評価者になりえる
基盤となる信条
1. サービスの質に関して、知的障害のある人たちはに依拠できる自らの経験がある
 2. サービス利用者である知的障害者は、同じ知的障害のある人が質問者である場合、より本音を語りやすい
 3. 知的障害者に有償労働を提供し、技術や自信を向上させる
- 詳細は下記リンクをご覧ください
<http://peoplefirstdorset.org.uk/home-page-2-5>

"I'm pleased about being an expert by experience. Because I know hopefully this will make a difference to people's lives." (Expert by experience)

Everyone involved has increased their understanding of engagement and communication with people who use services, and it has made them more aware of their own practices. Service providers and managers told us that they thought experts by experience are good role models for people who use services.



Adapting Methods to make it possible to include people with intellectual disabilities

Easy Read Information

Focus Groups and Dot Voting

Mobile Interviews

Visual methods

Easy Read Consent Form

- Used to gain consent from people taking part in research
- May need to involve an advocate or family member if uncertain about the person's capacity to understand this information

Contraception Research Consent form

I agree to take part in the research

I agree to recording my words

It is ok to use my words for 5 years

It is not ok to use my words

Anything else to say?

Name

Address

Signature

Date

知的障害をもつ人
たちを包摂する方
法を取り入れる

イージーリード（わかりやすい）情
報

フォーカスグループ、ドット投票

移動式インタビュー

視覚的な方法

イージーリード
同意書

- 研究への参加者から同意を得るために利用する
- この情報を本人が理解できるかどうか分からない場合には、権利擁護者ないし家族が関与する必要がある

Contraception Research Consent form

I agree to take part in the research

I agree to recording my words

It is ok to use my words for 5 years

It is not ok to use my words

Anything else to say?

Name

Address

Signature

Date

Cancer and people with intellectual disabilities

The research team included people with intellectual disabilities who had experience of cancer. They helped design the study and run Focus Groups. They produced guidelines for health professionals working with people with intellectual disabilities who have cancer.



Focus Group – what makes a good project



癌と知的障害者

研究チームには癌の経験者である知的障害者が含まれる
彼らは研究のデザインおよびフォーカスグループの運営を手伝った
彼らは癌患者である知的障害者への対応について、医療関係者向けのガイドラインを制作した



フォーカスグループ：
どうすれば良いプロジェクトになるか



Prompt sheets for focus groups
Who paid for the project?



Dot Voting

- Each person has Post It notes
- Places Post It note next to the point they agree with
- Makes sure that everyone's view is recorded



フォーカスグループのためのプロンプトシート
誰がプロジェクトの費用を担うのか？



ドット投票

- 各人が付箋を所持する
- 賛成する箇所の横に付箋を貼る
- 必ずすべての人の意見が記録されるようにする



Mobile Interviews



Sue Ledger pioneered mobile interviews with people with high support needs. She used them to draw up life maps

Mobile Interviews

- To understand the lives of people with intellectual disabilities living in rural areas
- Liz Ellis PhD 2015 The experiences of people with learning difficulties living in a rural area
- Diagram illustrates one man's connections
- Ideas of 'kith'



移動式インタビュー



Sue Ledgerさんは、支援ニーズの高い知的障害者と、移動式インタビューを開拓し、知的障害者の人生マップを作成しました

移動式インタビュー

- 地方に居住する知的障害者の生活を理解するため
- Liz Ellis PhD 「知的障害のある地方居住者の経験」2015年
- ダイアグラムはある男性のネットワークを示す
- 'kith' という概念



Visual Methods

People with intellectual disabilities used photos to record the barriers they experienced in realising the rights guaranteed by the UN Convention



Ollerton and Horsfall 2013 p. 633

Building capacity in Japan?

- Self advocacy groups and community interest companies are the bedrock of inclusive practice
- Build skills and confidence
- Provide practical assistance to co-researchers
- Can reach populations that are hard to reach
- Partners for organisations looking to pioneer inclusive practice



視覚的な方法



知的障害のある人たちは、障害者権利条約の保障する権利を実現するため、自ら経験したバリアを記録する方法として写真を使った

Ollerton and Horsfall 2013 p. 633

日本における可能性は？

- セルフ・アドボカシー・グループとコミュニティ利益会社（CIC）がインクルーシブリサーチの根底にある
- 技術や自信の向上
- 共同研究者に対する実践的な手助け
- リーチしにくい層に届く
- インクルーシブ実践を先駆けている組織のパートナー



成田空港におけるUD推進に向けた取り組み

2018年9月6日

成田国際空港株式会社 経営計画部

観光/オリンピック・パラリンピック推進グループ

梅澤 ちなみ



Narita Airport

Connecting Japan to the World

目次

1. 「成田空港ユニバーサルデザイン委員会」の設立
2. 当事者参加による「成田空港UD基本計画」の策定
3. 成田空港における取り組み

1. 「成田空港ユニバーサルデザイン委員会」の設立 ユニバーサルデザイン2020行動計画

- ▶ 2017年2月20日、政府は、東京大会を契機としてユニバーサルデザイン化・心のバリアフリーを推進し、大会以降のレガシーとして残していくため、「ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議」において「**ユニバーサルデザイン2020行動計画**」を決定。
- ▶ **成田空港は羽田空港国際線ターミナルとともに、Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン等を踏まえて、世界トップレベルのUD水準を目指す**と記載されている。

「ユニバーサルデザイン2020行動計画」 ※成田空港関連抜粋

Ⅲ.ユニバーサルデザインの街づくり

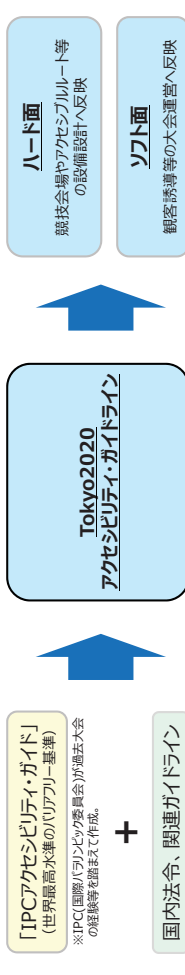
2. 具体的な取組

- 1) 東京大会に向けた重点的なバリアフリー化
 - ④ 海外との主玄関口となる成田空港、羽田空港国際線ターミナルを中心とした空港のバリアフリー化の推進
海外との主玄関口となる**成田空港、羽田空港国際線ターミナルについては、Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインや過去のパラリンピックの開催実態等を踏まえ、世界トップレベルのユニバーサルデザイン水準となる**
- るよう、本年度中に数値目標を設定するとともに、必要な取組を具体化する。また、これに準じ、乗継に利用される羽田空港国内線ターミナルや国際線の主要な空港である関西空港、中部空港、新千歳空港、福岡空港、那覇空港等についても、本年度中に数値目標の設定、取組の具体化を行う。これによって、**同大会のレガシーとして、誰もが自由に空港を利用できる環境**とすることを旨とする。

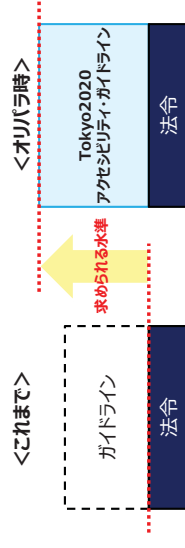
1. 「成田空港ユニバーサルデザイン委員会」の設立 Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン

- ▶ 「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」は、①大会開催時における大会関係者のアクセシビリティに関わるニーズに応えること及び②大会を契機としたアクセシブルな環境整備の促進を目的として、**世界最高水準のバリアフリー基準である「IPCアクセシビリティ・ガイド」**、**国内法令及び関連ガイドラインに基づき策定**。
- ▶ **ガイドラインは法的拘束力はないが、成田空港は羽田空港とともにオリパラ時において「公式空港」となるため、ハード・ソフト面で高い水準での対応**が求められる。

「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインとは」



成田空港が求められる対応（これまでもとの主な違い）



(例) EVかごの大きさ

Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン	推奨：24人乗り 標準：17人乗り
【現行】バリアフリー整備ガイドライン	推奨：20人乗り 標準：15人乗り
【現行】バリアフリー法	11人乗り

※既存施設の改修の場合は標準基準を満たすことが求められる。（オリパラ組織委員会レファレンス）

1. 「成田空港ユニバーサルデザイン委員会」の設立 成田空港ユニバーサルデザイン推進委員会

「成田空港UD推進委員会」とは

- ▶ 2017年2月、政府は「ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議」において『ユニバーサルデザイン2020行動計画』を決定。同計画で成田空港は、羽田空港国際線ターミナルとともに世界トップレベルのユニバーサルデザイン（以下、「UD」という。）水準を目指すとしている。
- ▶ また、成田空港は日本の表玄関かつ東京大会の公式空港として、お客様を安全・円滑に受け入れることが期待され、UD対応では「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」を踏まえた高い水準での対応が求められている。
- ▶ 一方で、成田空港は、特に施設面で既存施設の改修という対応にさらざるを得ず、物理的な制約が多い。
- ▶ そこで、「ハード、ソフト両面から世界トップレベルのUDを実現するため、障害者、有識者、空港関係者で構成する「成田空港UD推進委員会」等を設置（2017年5月）。

<体制>

成田空港UD推進委員会

- ✓ 成田空港のUD推進に向けた合意形成の場
- ✓ 成田空港UD基本計画の策定及び改定等を実施。

基本計画策定分科会

- ✓ 成田空港UD基本計画の策定及び改定に向けた検討を実施。

<委員> ※この他に、航空会社、鉄道、バス事業者や行政関係者、NAAが参加（敬称略）

氏名	所属・役職	委員
秋山 哲男	中央大学 研究開発機構 教授	委員長
佐藤 克志	日本女子大学 家政学部 教授	委員
須田 裕之	筑波技術大学 産業技術学部 教授	委員
今西 正義	認定NPO法人 DPI 日本会議 パリアフリー担当顧問	委員
藤井 真	社会福祉法人 日本盲人会連合 理事	委員
小椋 武夫	一般財団法人 全日本ろう連盟 理事	委員
新谷 友良	一般社団法人 全日本難聴者・中途失聴者団体連合会 理事長	委員

1. 「成田空港ユニバーサルデザイン委員会」の設立 基本計画策定分科会

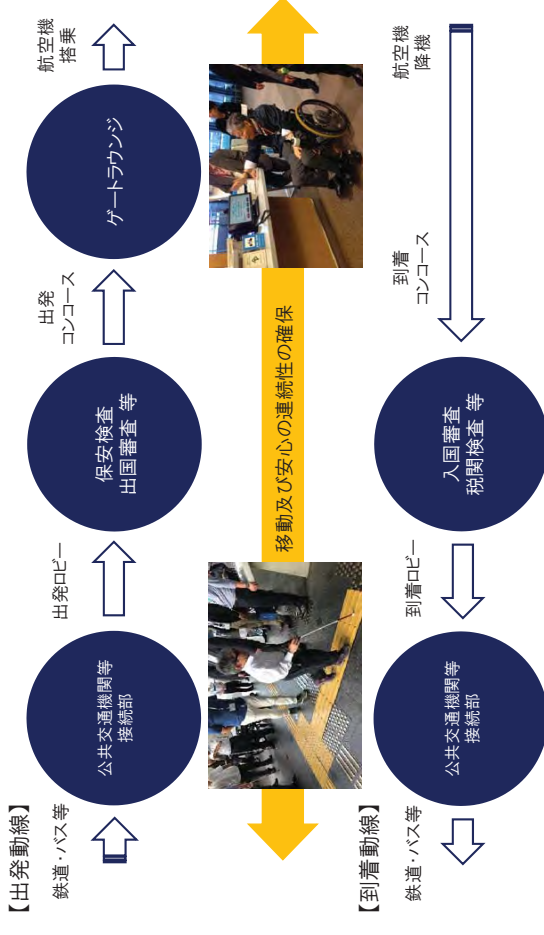
基本計画策定分科会とは

▶ 成田空港UD基本計画の策定及び改定に向けた検討を実施。障害当事者、有識者、NAA等で構成。

NO	氏名	所属	主たる分野・障害
1	秋山 哲男	中央大学 研究開発機構 教授	交通
2	佐藤 克志	日本女子大学 家政学部 教授	建築
3	須田 裕之	筑波技術大学 産業技術学部 教授	情報
4	今西 正義	認定NPO法人 DPI (障害者インタナショナル) 日本会議 パリアフリー担当顧問	車いす
5	藤井 真	社会福祉法人 日本盲人会連合 理事	視覚
6	小椋 武夫	一般財団法人 全日本ろう連盟 理事	聴覚
7	川内 光彦	一般社団法人 全日本ろう連盟 理事	聴覚
8	東洋大学 ム(フ)デザイン学部 教授	東洋大学 ム(フ)デザイン学部 教授	建築
9	丹羽 太一	東京大学大学院 経済学研究科 REASE	建築
10	中村 豊四郎	アール・イー・アイ株式会社 代表取締役	サイン
11	原 利明	日本福祉のまちづくりの学会 身体と空間特別研究委員会 委員長	建築
12	太田 篤史	日本福祉のまちづくりの学会 身体と空間特別研究委員会 幹事	建築
13	武井 圭	サウンズ・オブ・デザイン・UDコンサルタント 翻訳者	視覚
14	藤井 克徳	NPO法人 日本障害者協議会 (JD) 代表	視覚
15	松森 昇林	聞こえる世界と聞こえない世界をつなぐUDアドバイザー	聴覚
16	橋口 亜希子	一般社団法人 日本発達障害ネットワーク 事務局長	発達
17	永田 直子	社会福祉法人 東京都知的障害者育成会 副理事長	知的
18	関根 千佳	株式会社エーゼット (情報のユニバーサルデザイン研究所) 会長	情報
19	中野 泰志	慶應義塾大学 経済学部 教授	心理
20	澤田 貞志	日本大学 理工学部 助教	交通
21	稲垣 良美子	元 厚生労働省「これからの精神保健医療福祉のあり方検討会」構成員	精神
22	伊賀 公一	特定非営利活動法人 カラーユニバーサルデザイン機構 副理事長	色覚

2. 当事者参加による「成田空港UD基本計画」の策定 現地踏査による課題抽出

▶ 公共交通機関等の接続部（鉄道駅、カープサイド、駐車場）から航空機への搭乗に至る連続的な動線（降機からの動線も同様）における利用者の特性別の困りごと及び課題を抽出。



2. 当事者参加による「成田空港UD基本計画」の策定 【参考】利用者の特性別の困りごと及び課題

<コミュニケーション等に不安がある人（知的・精神・発達障害者等）>

困りごと

- ✓ 慣れない場所、複雑な構造、情報量が多い等の理由により、**自分が行きたい場所に移動できるか不安**を感じる。また、予定外のことが起こった際や、大きな音、においなどに反応して**大声を上げるなどパニックに陥ってしまうことがある**、疲れやすい。
- ✓ 慣れない空港の**手続きに関する情報が事前に入手できないため不安**を感じる。
- ✓ 人とのかかわりありやコミュニケーションが苦手な人もおり、**自分が思っていることを相手にうまく伝えられない**こと、また、**相手から聞いたことをうまく理解できない**ことがある。

課題

- ▶ 安心して移動できる空間、落ち着けるスペースの確保
- ▶ 空港における手続きの流れなどに関する具体的なわかりやすい事前の情報提供
- ▶ 状況に応じたコミュニケーションの実現

2. 当事者参加による「成田空港UD基本計画」の策定 テーマ別議論と基本計画骨子の作成

現場踏査から抽出された課題を踏まえて、当事者参加のもと以下の10テーマに関する議論を行い、基本計画の骨子を作成。

議論テーマ

- ① UDを意識した建築デザインの実現
- ② トイレのUD化、機能分岐
- ③ EV増設、機能増強（その他上下移動設備含む）
- ④ 成田国際空港WEBサイトの充実
- ⑤ 案内サイン、ICTの活用等による情報提供の充実
- ⑥ 緊急時における障害者への情報伝達・避難誘導計画の策定
- ⑦ 視覚障害者の誘導計画
- ⑧ 聴覚障害者に対する情報保障
- ⑨ 知的、精神的、発達障害者への対応
- ⑩ 空港スタッフの心のバリアフリーの推進



基本計画の骨子

- 基本的な考え方
- 取り組みの方向性
- 主な取り組み

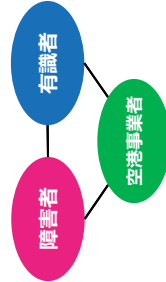
ハードソフトを組み合わせた総合的な対応、当事者参加、スバイラルアップにより、多様な利用者が安全・安心・快適に利用できる空港を目指す
 建築デザインの共通ルールに基づき整備推進、人的支援のさらなる充実、
 情報提供：コミュニケーションのさらなる充実
 案内カウンター、EV、トイレ、視覚障害者誘導、クールダウン・カームダウン、
 WEBサイト、緊急時対応、スタッフ教育など

2. 当事者参加による「成田空港UD基本計画」の策定 成田空港ユニバーサルデザイン基本計画」のポイント

成田空港UD基本計画に基づき、当事者参加を前提としたプロセスを重視し、多様なお客様の個別のニーズに対応するとともに、継続的・横断的な向上を図る仕組みを構築することで、多様なお客様が安全・安心・快適に利用できる空港を目指す。

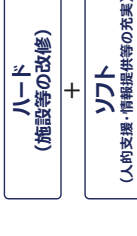
当事者参加を前提としたプロセスの重視

- 理念の策定や取り組みの検討・具体化、評価・改善の各段階への継続的な当事者参加
- 空港利用に関する当事者ニーズの把握



多様なお客様の個別のニーズへの対応

- ハードだけでなく、ソフトの取り組みを組み合わせた総合的な対応
- より多くのお客様が「問題なく利用できる」(アクセシビリティの向上)、「より使いやすい」(高いユーザビリティ) 施設やサービスの実現



継続的・横断的な向上を図る仕組みの構築

- スバイラルアップ**
定期的な評価とその結果を踏まえた改善 (スバイラルアップの実施)
- ノウハウ (経験・人材)**
ニーズと技術的な仕様等のデータベース化や、UD視点を持った人材の育成によるノウハウの蓄積
- 連携**
切れ目のないサービス提供に向けた事業者間の連携強化

多様なお客様が安全・安心・快適に利用できる空港
 「様々なバリアをなくすこと」によって、お客様の旅行機会の創出・増加を実現

3. 成田空港における取り組み 事例紹介①

クールダウン・カームダウン

- 空港では、不安や刺激の強さをストレスに感じてしまう方はバニックを引き起こす場合があります。そのため、目や音を遮り、落ち着くことができる環境整備が必要。
- 「発達障害のある子」のための空港 & 搭乗体験ツアー」を開催するとともに、クールダウン・カームダウンスペースを設置や、案内カウンターに簡単なおもちゃ等を準備するなどツールによるサポートを実施。

【発達障害のある子のための空港 & 搭乗体験ツアーの様子】



コーズルーム
(クールダウン・カームダウンスペース)



アイテムイメージ

3. 成田空港における取り組み 事例紹介②

情報提供・コミュニケーション

- 利用にあたっての不安解消や円滑な移動のためには、施設やサービス、手続きについての事前情報や館内における情報が必要であるため、これらの情報を容易に得られるような環境整備が必要。
- WEBサイトの改修 (アクセシビリティ改善、ユーザビリティ向上等) や案内サインの改修、音声情報の文字化による情報提供の充実を実施。
- また、場面に応じたコミュニケーションツールの設置 (保安検査場へのコミュニケーション支援ボードの設置等) や手話技能の向上も実施。

【例：発達障害の子供など、特別なニーズがある方向向けの情報提供】



【例：羽田国際線ターミナル保安検査場のコミュニケーション支援ボード】

3. 成田空港における取り組み 事例紹介③



トイレ

- ▶ 多機能トイレの混雑を解消し、車いす使用者が利用しやすくなるため、利用頻度が高いトイレを中心に多機能トイレの機能分散（一般トイレの個室にベビーチェアやベビースシート、着替え台を整備）を実施。
- ▶ 異性介助での利用も想定したオールジェンダートイレの試行的な整備を実施。

仕組みの構築・スタッフ教育

- ▶ 成田空港は、既存施設の改修という物理的な制約があり、多様な利用者の個別のニーズに合わせたサービスの提供のためには人的支援の充実は不可欠。
- ▶ 連続的かつ適切な人的支援が行われる仕組みの構築や、**全ての空港スタッフ向けの障害理解・基本的な接遇研修**、案内カウンターや保安検査場等の各々の業務で有用な接遇研修を実施。



“インクルーシブリサーチ”の可能性

知的障害者の参加における 現状・課題・可能性

(社福) 東京都手をつなぐ育成会
副理事長 永田 直子

2018. 9. 6

1. 知的障害者に対する捉え方の変化

① 保護の対象から、権利の主体として

存在の否定、無視

⇒ 憐み、気の毒な人

⇒ 支援の対象 (教育、福祉、就労支援の充実)

できない力を補う、伸ばす

⇕

持てる力を活かす、発揮する

⇕

⇒ **権利の主体** (障害の社会モデル、合理的配慮、**意思決定支援**)

※ 話題提供の内容

1. 知的障害者に対する捉え方の変化
2. 社会の変化とニーズ
3. 当事者参加の現状、課題、可能性
【調査研究、まちづくり、施策 などの場合】
4. 知的障害者による主体的な活動
5. まとめ

1. 知的障害者に対する捉え方の変化

② 親 (家族) との関係

否認、とまどい (なぜ?)

⇒ 無我夢中の子育て、抱え込み、将来への不安

⇒ 経験の蓄積、社会性の育成、仲間づくり

保護的存在 (親は子の代弁者)

⇒ 親子は他者 (親子は別人格、代弁者にはなれない)

⇒ 親からの**自立**、社会に託す、**本人の主体性**

2. 社会の変化とニーズ

○ 教育の変化

- 就学猶予 ⇒ 全員就学 ⇒ 特殊教育 ⇒ 特別支援教育
- インクルーシブ教育システムの推進

○ 法律、制度から社会に対する要請（強制力）

- 障害者権利条約
- 障害者基本法（医学モデル ⇒ **社会モデル**）
- **障害者差別解消法（合理的配慮）**
- 障害者の差別に関する条例

5

3. 当事者参加の現状、課題、可能性 【調査研究、施策、まちづくりなどの場合】

① 知的障害者本人の参加の例

- 自立支援協議会 委員（東京都、市区町村）
 - 差別解消支援地域協議会 委員（東京都、市区町村）
 - 施策推進協議会 委員（東京都）
 - 福祉保健調査検討会 委員（東京都）
- ※いずれも本人の他に、知的障害者親の会からの参加あり
- 本人活動 運営委員、スタッフ
 - 相談支援事業 ピアペアカウンセラー

7

2. 社会の変化とニーズ

障害者を想定していない社会



共生社会への理解啓発

法、制度を通しての当事者参加への要請

（ガイドライン、指針、マニュアル、～計画）

「障害者も共に参加させるべき」

「差別をしてはいけない、平等であるべき」



経験、実績から生まれた 自然な福祉のまちづくり

6

3. 当事者参加の現状、課題、可能性 【調査研究、施策、まちづくりなどの場合】

② 参加に対する支援の実際（合理的配慮）

- 資料……振り仮名つき
稀に、知的障害者向けに分かりやすくする場合もある
- 説明……資料の事前配布
事前に時間をとって説明する場合もある
- 当日……A. 会議の主催者が対応できる人を個別につける
B. 本人の要請で、**慣れている人が同伴して支援する**
※ 同伴者への金銭的保障は無い場合が多い

8

3. 当事者参加の現状、課題、可能性 【調査研究、施策、まちづくりなどの場合】

- ③ 本人にとつての参加
 - ◎ 当事者本人の**代表としての責任感と誇り**を感じる
 - △ 議論の内容は難しくよくわからない、ついていけない
(自分だけがわかっていないのでは、という気後れ)
 - △ 質問されても、堂々と自信を持って発言することは難しい
(経験したことのない抽象的なことはイメージしにくい)
 - △ 他の委員と対等な意識は持ちにくい

知的障害者本人の参加の実績は誰のためのもの???

9

4. 知的障害者による主体的な活動

① 当事者自身の意識の変化

国連障害者権利条約

“Nothing about us without us”

「私たちを抜きにして 私たちのことを決めないで！」

障害者差別解消法

「差別」「人権」への目覚め

合理的配慮を求める主体として

⇒ **権利意識と自尊心の成長**

11

3. 当事者参加の現状、課題、可能性 【調査研究、施策、まちづくりなどの場合】

- ④ 主体的参加を可能にする要因
 - 自己肯定感（有用感）を持つことができる
 - 内容への目的（課題）意識、を持つことができる
 - 自分の意思を伝える手段、方法を持っている
 - 自分が周囲から受け容れられていると感じられる
 - **自信**につながる評価を得られる
 - 困った時に相談できる（助けてくれる）人がいる
- ◎ **一緒に取り組める仲間がいる（対等な立場の人がいる）**

10

4. 知的障害者による主体的な活動

② 仲間の存在

地域の中での本人たちを中心にした活動

- 作業所等での自治会
 - 各種サークル活動
(スポーツ、文化芸術、料理教室など)
 - 社会福祉協議会や親の会等での本人活動
 - 青年教室、成年教室
 - たまり場（主に就労している人など）
- 〈例〉

全国手をつなぐ育成会連合会 本人活動（全国大会）

12

4. 知的障害者による主体的な活動

③ 自分たちでの企画、運営

【全国手をつなぐ育成会連合会本人大会】

- 2016年
- ・ぶっちゃけトーク
 - ・はたらくトーク
 - ・生き方トーク
 - ・手作りワークシヨップ
- 2017年
- ・恋愛結婚について
 - ・仕事について
 - ・高齢障害者について
 - ・差別、虐待のない社会をつくろう
 - ・私たちの人生といのちについて考えよう

※ まずは自分たちの問題から、自分たち自身で企画運営

13

81

5. まとめ

障害者の存在、生き辛さ ← 差別・偏見、無理解

↓
＜親による当事者運動＞

【制度・しくみづくり、改革】

↓
社会への働きかけ ⇒ 社会の変化、成長、理解

↓
知的障害者自身の心の育ちと意識の変化

↓
社会への積極的な参加、アプローチ

↓
【調査研究、施策、まちづくり など】

↑
・主体的な参加
・対等な関係
・自信とやりがい

14

芸術文化施設における参加のデザイン

柴崎由美子/NPO法人エイブル・アート・ジャパン

障害のある人とコミュニティのための「たんぼぼの家アートセンターHANA（奈良）のディレクター（2004年4月～09年3月）を経て、障害のある人のアートを社会に発信し仕事につなげる「エイブルアート・カンパニー」設立運営（2007年～）、障害者の芸術活動支援センター@宮城設立運営（2014年～）、障害のある人とともにプログラムを実践していくことがライフワーク。

発表要旨

1) はじめに

- ・ NPOが考える「参加の主体について」

2) 私たちの政策提言活動

- ・ 1990年代からの造形活動分野における芸術家としての障害のある人
- ・ 全国的な活動の認知と法の整備へ（障害者の芸術活動支援センター設置）

3) 芸術文化施設における取組み

- ・ 問題意識：鑑賞分野における障害のある人の主体的な関わりと参加機会や検証の不足
- ・ 事例1「MAR (Museum Approach & Releasing)」 「みんなの美術館」 「美術と手話」
- 事例2「ミュージアム・オブ・トゥギャザー」におけるアクセス・アート・プログラム
- 事例3「クワイエットアワー／センサリーフレンドリー」の実施と普及に向けて

4) もっともっと参加へ

- ・ 復興支援活動における障害のある人
 - ・ 地域連携のパートナーとしての障害のある人
-

参考資料

アート鑑賞のための“アクセシビリティ”とは？

柴崎由美子（エイブル・アート・ジャパン）×白木栄世（森美術館）

物理的な意味だけでは語れないのが、アクセシビリティ

——美術館におけるアクセシビリティとは、具体的にはどういったことを指しているのでしょうか？

柴崎由美子（以下、柴崎）：出だしからちょっと堅い話になってしまいますが、美術館を当たり前前に利用し、参加するための権利と言えると思います。国連総会で採択された「障害者権利条約」に出ていた重要なキーワードにも「アクセシビリティ」という言葉がありますが、国際的な共通語として、最近日本でもこの言葉が使われるようになってきているように思います。「日本財団 DIVERSITYINHEARTS 企画展ミュージアム・オブ・トゥギャザー（以下、ミュージアム・オブ・トゥギャザー）」としては、単に物理的にアクセスしやすいことだけを指して、アクセシビリティという言葉を使っているわけではないと考えています。私が所属する NPO 法人エイブル・アート・ジャパンでは、1998年にミッションの一つとして、「障害のある人の芸術活動へのアクセスの環境を整える」ことを掲げ、アクセシブルなミュージアムとはどういうものかを考えるための調査活動を始めました。美術館を市民に対して開かれた、文化的な活動をするための公共の場所と捉えて、主婦や障害のある人など、いろんな立場の市民とともに美術館を訪れ、物理面にとどまらず、スタッフの対応やサービスも含めて調査し、より良い美術館を市民が考える、という取り組みです。



(C)パトリック・ツァイ

白木栄世（以下、白木）：90年代から、すでにそうした取り組みをされていたんですね。

柴崎：当時の資料を見返すと、「アクセシビリティを4つの視点から考える」と明記してあります。ひとつは段差の解消や設備面を整える「物理」。2つ目が、どこにどんな美術館があるのか、どうやって行けるのか、料金はいくらなのか、何を楽しめるのかといった当たり前の中身を知るための「文化情報面」。3つ目に、社会参加の側面を保障する「制度」があって、4つ目に美術館として迎える側の「意識」とあります。いろんな立場の人が自発的に美術館へ行ってみたいと思えるような心あるサービスの設定をすることが、実はアクセシビリティにつながっていますよね。そうしたことが、4つ目の「意識」の部分と考えられます。

白木：いろんな人たちが来る場所であるということに“意識”を向けること。障害のあるなしに関わらず、誰が上も下もなく、いろんな人たちが当たり前で共有できる場を作るために、それぞれにとって意識的に足りない情報、環境は何なのかということ、一緒に常に考えていきたい。私たち森美術館ではそれを「ラーニング」と呼んでいますが、美術館が教える立場ではなく、双方向で情報のやり取りをしながらともに学ぶことが大切だと思っています。

まずは、態度でウェルカムと表明すること

——具体的にどんな取り組みをされているのでしょうか？

白木：森美術館だと、たとえばオーディオガイドの原稿を聴覚障害者の方がいらしたときのためにプリントして用意しておくとか、視覚障害者を対象にしたプログラムを実施するときにスタッフが駆まてお迎えに行き誘導したりということは行なっています。障害のある方とともに楽しむ鑑賞プログラムも実施しているので、障害のある方が来やすい美術館と認識していただいていると思います。そうした環境を作りながら、障害のある方が来ても安心できる情報発信や態度表明をしていくことが大切なのかなと私たちは考えています。そもそも、日本では現代アート自体を敷居が高いと感じている人も少なからずいると思うんです。美術鑑賞を通して得られるのは、日常とは異なる視覚や聴覚などの身体的な体感を刺激する、特別な空間体験。作品を目の前にして「これは一体何だろう？」と考える。その瞬間、自分の過去の記憶が刺激されて思い浮かんだことを、誰かに伝えたいと思う。そうすると、同じ意見の人と出会って共有できたり、違う意見が出てきたりする。その「何だっけ？」という経験が蓄積して、さらなる鑑賞欲求が生まれてくる。美術館はそういう場だと思っています。だから、まず美術館ができることは、行きたいと思えるような場をさまざまな人と一緒に作るという意識を常に持つことなんですよ。

柴崎：そう思います。「ミュージアム・オブ・トゥギャザー」では、さまざまな立場の方が来場されて、何か困ったことがあろうとなかろうと、すぐに対応できる態度を示すために、“よろず相談所”的なインフォメーションカウンターを設置することにして、それを「ウェルカム・ポイント」と名付けました。たとえば、どんな展覧会を目指すかという議論の過程でこんな意見がありました。ある視覚障害のある方が、外出される時、たいてい事前に行く場所の情報をインターネットなどで調べるのですが、「レストランやホテルのウェブサイトに書かれている情報や電話したときのスタッフ対応と、そこへ実際に行ってみたときのサービスのレベルは、だいたい一致しています」という話をされていたのです。ちょっとドキッとしましたが、彼女が続けたのは、「だからと言って、完璧な何かを求めているわけではないんです。



(C)パトリック・ツァイ

『私たちは対応できないかもしれない、わからないこともあるけれど一旦引き受けてどうするかを一緒に考えます』と迎え入れる態度を示すことが大切だ」と。「ウェルカム・ポイント」の設置と機能にはこうした意味が込められています。

一番高度なアクセシビリティは個別対応である

——森美術館では長く障害者のラーニング・プログラムを手がけられていますが、実際に、障害のある方は、鑑賞プログラムに対してどんなニーズを持っているのでしょうか？

白木：視覚に障害のある方は特に、初めて美術館に来た感想として「触れられたらいいな」とコメントされる方が多いですね。けれど一方で、触れることを前提としたプログラムよりも専門的な話が聞きたいという方もいます。なので、ニーズはほんとうにさまざまです。これは常々思っていることなのですが、障害のある方たちを他言語で話す人だという感覚で捉えてはいけないんじゃないかと。皆それぞれに、情報の受け取り方、感じ方、生活の仕方が全然違います。たとえば、「視覚に障害のある方にはこの情報を渡しておけば大丈夫」というものではないんですよ。いろんな立場の人にどう情報を伝えていけばいいのか、ソフト面を考えるとときには丁寧に一語一句考えていかなきゃいけない。だからいろんな事例を知ることが必要だと思います。どういう背景を持ち、どういう障害のある方なのかは当日会うまでわからないという状況で、受け入れられる場を作れるかということなんですよね。

柴崎：ある尊敬する教育普及の学芸員の方が、「個別対応というのが一番高度なアクセシビリティ」だと言ったことがあります。物理的に段差がなければアクセシビリティが高いかという、それだけでは十分ではない。例えば先日、知的障害の人と森美術館の展示へ行くことになりました。森美術館さんは参加者の情報を事前に丁寧に聞いてくださって、打ち合わせの時間まで設けてくれました。障害とひと口に言っても一人ひとり個性が違う、そこに対してどう対峙するか。すごく高度なことを森美術館さんは当たり前に行っていますよね。いろんな凸凹に合わせて多様に個別対応できる柔軟さ、しなやかさがあるということは、美術に限らず今の時代にさまざまな場面で問われていることです。アクセシビリティに取り組むということは、障害者のためだけでなく、回り回って社会全体の強みになるのかなと思っています。



(C)パトリック・ツァイ

美術館はみんなに開かれた場所になった？

——柴崎さんや白木さんがアクセシビリティに取り組み始めた頃に比べると、障害のある人も美術館へ行きやすくなっていると思いますか？

柴崎：1999年に発足したMAR（Museum Approach & Releasing）は、まず視覚障害のある人たちと言葉による対話を通して鑑賞することを、日本の美術館で始めました。その時のエピソードを聞くと、「うるさい」と怒られたり追い出されそうになったこともあったとか。活動に「ミュージアムをリリース（=開放）する」という目的を掲げて活動し、美術館でも定期的にワークショップを重ねたことで、今は美術館のなかで声を出して楽しく対話しながら観るワークショップも増えています。約20年経って、言葉や対話を通して観る人を追い出すこと自体がナンセンスになったんですよ。2011年には聞こえない人・聞こえにくい人に焦点を当てたプログラムも発足しました。国によっては手話が保障されたガイドも当たり前がありますが、日本でも10年、20年後には手話も美術館のスタンダードになっていくかもしれない。そう考えたときに、私たちのような市民が構成するNPOは、繰り返しその必要性を伝えたり、そこで得られる価値を創造したり、わかち合うことをしていかなきゃいけない。必要と思っている当事者とともに作ることで、それが文化の豊かさにつながっていくと思うので、今回の展示会も開催することだけで終わらずに、また別の誰かの変化や行動に移せるかを考えていかなければいけないですよ。

白木：手話ツアーに関しては、森美術館は一貫して、港区の社会福祉協議会の協力のもと地元の手話通訳員のみなさんをお願いしています。最近では、ご家族に聾ろうの方がいらっしゃって手話を学び始めた方や、近くの美術館で手話付きのトークプログラムがないから仕事を休んで地方から新幹線に乗って日帰りしてきました、という方も。自分なりの楽しみ方を見つけようと来られる方が増えて

いるように思います。森美術館のアクセス・プログラムは、障害があるなしに関わらず、どなたでも参加できます。作品を目の前にして障害あるなしも、普段の役割も何ら関係なく意見交換ができるということを体験してもらいたい。障害のある方たちと一緒に、コミュニケーションは変わりませんよってということを伝えたい。アートの前ならそれが特別なことにならずに、自由にできますから。

柴崎：そこがアートの強みですよ。人には創造性や想像力という共通のものがあるから。たとえば社会への問題意識が表れた現代アートを観るとき、目で見えてなくても耳で聞こえてなくても作品が含むテーマを共有したり分かち合うことができる。想像力は人によって違うけれど、イメージを重ね合わせていくことによって、誰もが美術を観る醍醐味は共通していると改めて思えますし。見える人、見えない人、聞こえる人、聞こえない人、あるいは独自の方法で物事を認知している知的障害の人たちなどさまざまな人がいることによって、見えてくるもの

や楽しみ方があるというのがおもしろいところです。自分を健常だと勝手に思っている私たちが、その概念を崩していけるか。自分が一度、ぐらぐらと解体される感じも含めて一緒に鑑賞できるというところまでいけるといいなと感じています。

これからのアクセシビリティを考える

——美術鑑賞とアクセシビリティのこれからについて、何かイメージはありますか？

たとえば、高齢者のプログラムも海外では増えてきていると聞きます。

白木：海外では認知症の鑑賞プログラムも出てきていますが、森美術館にいらっしゃるのは、元気な高齢者の方が多いんです。これから第二の人生をどう歩んでいくのかというシニアの方たちに対して何ができるかということを実は考えていて、先日はシニアとキッズとティーン、異なるジェネレーションの人たちと一緒にディスカッションをしながらタイのアーティストとパットイを作るワークショップを実施しました。展覧会を観ていくなかでひとつの思い出という記憶ができるじゃないですか。これは記憶の訓練になります。それがメモリーツリーのようにどんどん豊かな森になっていって、大きな樹木になるといいですよ。そうした場を作っていくことも、アクセシビリティなのではないかと。普段、語る機会がないと思っている人同士に語り合ってもらいたい。相手のことをどれだけ思いやれるか、想像力を膨らませる働きかけは、性別年齢問わずどんな人たちに対しても続けていきたいと思っています。

柴崎：高齢者向けのプログラムは、国内ではまだごく少数かもしれません。イギリスのアーツカウンシルの資料によると、アートNPOは単にアートの楽しさを謳うだけではなく、それが教育や健康、人生の豊かさにどうつながっていくのかを巧みに謳いなさいと述べています。たとえば、2012年のロンドンオリンピックの話を知っていると、競技場をスポーツセンターにすることで高齢者の病気を予防し、社会保障費を減らすことに成功した、という“ソーシャルインパクトボンド”の話題はよくあがります。そう考えてみると、日本でも、今後美術館は高齢者のアクティビティの場所になってくるのではと。元気な高齢者を主体側にして、美術館を盛り上げていくのも一つかもしれません。障害者だけではなく、高齢者とどう向き合うのかということも今後のテーマになるでしょうし、協働する楽しみ方とかプログラムの作り方があるかもしれないですね。

出典：Webメディア『DIVERSITY IN THE ARTS TODAY』 URL: <https://www.diversity-in-the-arts.jp/stories/5041/> /フリーペーパー『DIVERSITY IN THE ARTS PAPER 02』【特集】アートは誰のもの？（2017年10月1日発行／発行元：日本財団 DIVERSITY IN THE ARTS）/SERIES 日本財団 DIVERSITY IN THE ARTS 企画展「ミュージアム・オブ・トゥギャザー」ができるまで /02:アート・アクセス・プログラム / (C)小川知子（テキスト）



(C)パトリック・ツァイ

第 54 回バリアフリー推進勉強会

<テーマ：観光とバリアフリー、ユニバーサルツーリズムを考える>

1 概 要

- 1.1 日 時：2018（平成 30）年 12 月 7 日（金）13：00～16：15
- 1.2 場 所：産業技術総合研究所臨海副都心センター別館 11 階第 1・2 会議室
- 1.3 共 催：国土交通省関東運輸局
国立研究開発法人産業技術総合研究所
- 1.4 講 師：星川安之氏（公益財団法人共用品推進機構・専務理事）
篠塚恭一氏（NPO 日本トラベルヘルパー協会・理事長）
伴流高志氏（株式会社近畿日本ツーリスト
首都圏・ユニバーサルツーリズム推進担当）
松原淳（エコモ財団）
- 1.5 コーディネーター：松場圭一氏（関東運輸局・観光部長）
- 1.6 パネリスト：倉吉輝氏（SOMPO ケア株式会社地域包括ケア推進部施設支援 G・リーダー）
- 1.7 参加者：98 名
- 1.8 内 容：

開催概要

はじめに星川氏より『「旅行での良かった調査」でのモノやコト 境界線は必要か』と題し、基調講演があった。

次に、松原より「障害者が旅行に出るといことは～ハンデがあっても外出する～」と題した海外事例の紹介等、篠塚氏よりトラベルヘルパーについての人材育成や活動内容等、伴流氏より「要介護者の旅を地域と共に支援する新しいユニバーサルツーリズム推進のあり方」と題した地域トラベルサポーターの取り組みについて講演があった。

続いて、松場氏より「ユニバーサルツーリズムと観光行政」、倉吉氏から「SOMPO ケアが目指す、地域に根ざした介護事業経営」と題した話題提供があり、講演者ともにパネルディスカッションを行った。

第 55 回バリアフリー推進勉強会

<テーマ:当事者の声を聴いてともに考える勉強会

ー公共空間編(手すりやトイレを中心に)ー >

1 概 要

- 1.1 日 時 : 2019 (平成 31) 年 2 月 16 日 (土) 13 : 30 ~ 16 : 00
- 1.2 場 所 : 難波市民学習センター 講堂
- 1.3 共 催 : 手すりについて考える会
- 1.4 講 師 : 中島佐智子氏 (自立支援センターたかつき・管理者)
手すりについて考える会
- 1.5 話題提供者 : 松原淳 (エコモ財団)
- 1.6 内 容 :

開催概要

はじめに松原より「たかが手すり、でも、まだまだはなぜ？」と題し、公共交通に関する手すりについてのバリアフリー基準やバリアフリー整備ガイドラインの解説を行い、事例紹介を行った。

次に、中島氏より「ないと困る！じゃまでも困る！車いすユーザーVS 手すり～トイレ空間を中心に～」と題し、事例を用いて講演、手すりについて考える会より「階段昇降と手すりの安全性について～飾りじゃないのよ、手すりは～」と題し、手すり使用者のアンケート調査結果について講演があった。

続いて、講演者によるパネルディスカッションを行った。

2 配布資料 (松原のみ)

次のとおり。

『たかが手すり、でも、まだまだはなぜ？』 なにこれ珍百景！

交通エコロジー・モビリティ財団
松原 淳

1. 公共交通機関における基準の状況

【施設】

- ・昭和58年に「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」策定
- ・以降、平成6年、平成13年、平成19年、平成25年、さらに最新では平成30年と5回の改訂を行っている

【車両】

- ・「公共交通機関の車両等の移動等円滑化整備ガイドライン」(バリアフリー整備ガイドライン車両等編)は平成2年に策定された「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン」が始まり
- ・以降、平成13年、平成19年、平成25年、さらに最新では平成30年と4回の改訂を行っている

ガイドラインのレベル

<3段階のレベルで構成>

◎ 「移動等円滑化基準に基づく整備内容」

移動等円滑化基準(省令)に基づく、最低限の円滑な移動を実現するための内容(義務)

○ 「標準的な整備内容」

社会的な変化や利用者の要請に合わせた整備のうち、標準的なレベルの整備内容で、積極的に整備を行うことが求められるもの(義務ではない)

◇ 「望ましい整備内容」

上記の整備に加え、さらに円滑な移動等の実現、利用者の利便性・快適性への配慮を行ったもの。(義務ではない)

ガイドライン(施設・手すり)

- 歩行に制約のある利用者に対応して、可能な限り手すりを設置する。また、手すりをたどる経路上に支障となるものを設置しない。
- 高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に対応した手すり(例えば2段手すり等)とする。

高さ

○2段手すりとする場合、床仕上げ面から手すり中心までの高さ:上段H=85cm程度、下段H=65cm程度。

○一段の手すりとする場合:H=80~85cm程度。

形状

○丸状で直径3~4cm程度とする。

材質

○冬の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい。

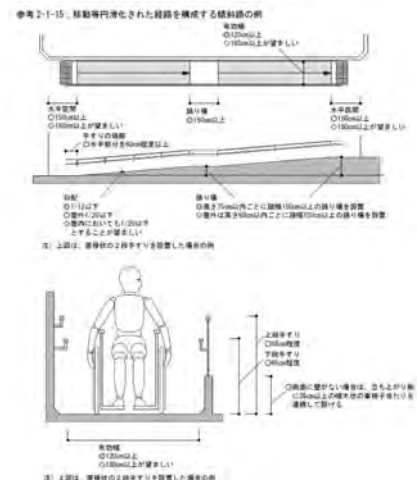
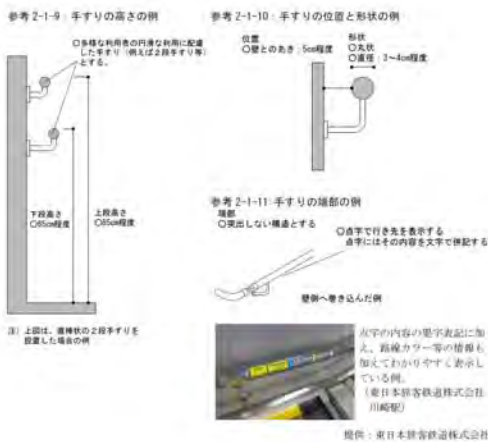
位置

○手すりを壁面に取り付ける場合は、壁と手すりのあきを5cm程度とする。

端部

○手すりの端部は、壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造とする。

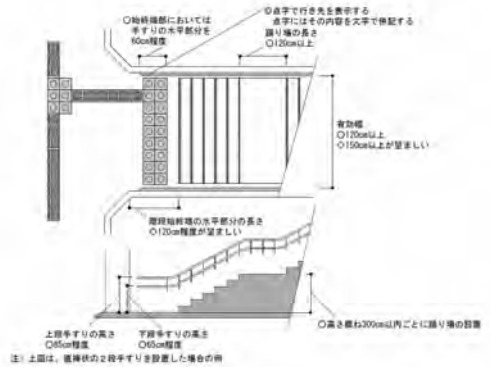
点字略



【階段手すり】

- ◎手すりを両側に設置する。
- 視覚障害者が階段の勾配を知り、ガイドとして伝って歩くことに配慮し、また、高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者が、**上り、下りの両方向において体勢を継続的に安定させながら利用することができるよう、円滑な利用に配慮した手すり(例えば直棒2段手すり等)を設置する。**
- 階段の幅が400cmを超える場合には、中間にも手すりを設置する

- 高さ**
- 2段手すりとした場合、床仕上げ面から手すり中心までの高さ: 上段H=85cm程度、下段H=65cm程度。
- 形状**
- 丸形で直径3~4cm程度とする。
- 材質**
- ◇冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい。
- 位置**
- 手すりを壁面に設置する場合は、壁と手すりのあきを5cm程度とする。
- 端部**
- 手すりの端部は、壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造とする。
 - 始終端部においては階段の開始部より手前から設置し、手すりの水平部分を60cm程度とする。



参考 2-1-19 扉上げ・踏面の例

ガイドライン(車両・手すり)

- ◎乗降口(車内)
- :標準的な整備内容

- 乗降口脇の縦手すり**
- ・乗降口の両脇には、高齢者、障害者等が円滑に乗降できるよう、又、立位時に身体を保持しやすいように握りやすい形状の縦手すりを設置する。
 - ・乗降口の両脇に設置する縦手すりの径は25mm程度とする。

- 車内の段付近の手すり**
- ・車内に段がある場合には、歩行補助のため段の付近に手すりを設置する。

- ④手すり
- 移動等円滑化基準(客室)第32条2
- 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。

- ◎:移動等円滑化基準に基づく整備内容
- 手すりの設置・通路及び客室内には手すりを設置する。

- :標準的な整備内容

つり革の設置	客室に立席スペースを設ける車両においては、利用者が身体を保持できるように、通路及び客室内に手すりまたはつり革を設置する。
つり革の高さ	つり革の高さ・配置については、客室用途と利用者の身長域(特に低身長者)に配慮する。
つり革の太さ	つり革は握りやすい太さとする。
縦手すりの配置	つり革の利用が困難な高齢者、障害者、低身長者、小児等に配慮し、立位時の姿勢を保持しやすいよう、また、立ち座りしやすいよう、縦手すりを配置する。
設置位置、径	・縦手すりは、座席への移動や立ち座りが楽にできるような位置に設置する。 ・縦手すり・横手すりの径は30mm程度とする。ただし、乗降口脇に設置する縦手すりは「乗降口(車内)」の内容に準ずる。
座席手すり	クロスシート座席には、座席への移動や立ち座り、立位時の姿勢保持に配慮し、座席肩口に手すり等を設ける。

とは言っても、
なぜかできない、やらない手すりの数々

2. 手すりあれこれ

- ・階段で通行方向を指定してしまい、片麻痺等の利用者に対して階段の両側に手すりが設置されている効用が発揮できない点がある。
- ・場合によっては階段中間部に手すりがある場合があるが、現行ではこれは手すりではなく、方向を仕分ける欄と定義され、階段途中で途切れている場合もある。



2. 手すりあれこれ

●手すりの使用に十分な配慮がない

- ・階段昇降機が設置されている場合は手すりが使用できないなどの課題もある。
- ・最後の一段に手すりがない



13

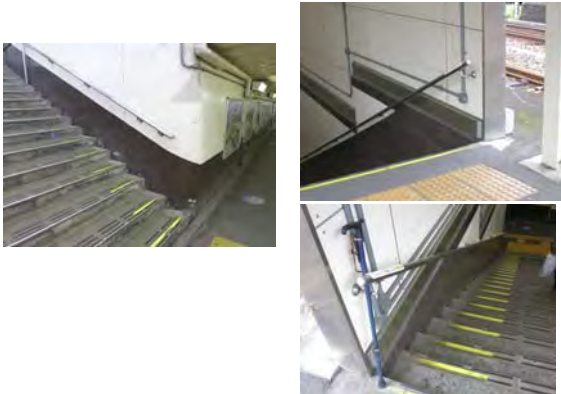
2. 手すりあれこれ

- ・手すりが途中で切れているのは危ないので透明なテープで指が巻き込まれないように保護
- ・と思ったら、壁面との離隔がなく指が入らないので、手すりを掴むことができない



2. 手すりあれこれ

- ・1887年開業の歴史ある駅であるが、バリアフリー対応で手すりを新しくしたはずが、一段手すりでおかつ、手すりの高さ、長さが不十分



15

2. 手すりあれこれ

- ・防水壁、防火扉があるからできない？
- ⇒扉に手すりを付けている例は数知れず



- ・反対側はここまでやっているが一段手すり



3. 車両の手すり

●手すりの効用、利用形態を今一步考えるべき

- ・H社製の鉄道車両製作システム(モジュール工法)を採用した車両の中には、標準としてドア両側にある縦手すり(手すり棒)が戸袋部と一体化したアルミの凹材(U型)一体型を使用したものがある。

- ⇒握るところがないと酷評され、安全性が懸念される。
- ⇒乗降ドア部の手すりは、乗車中の体勢維持ばかりでなく、乗降の段差や隙間を越えるための姿勢保持のためには必要不可欠な装置である



ドア



18

3. 車両の手すり

●車両のステップに手すりは重要はず

- ・ステップの規定はないが運動動作的には階段と同じ
- ・踏みしろ、蹴上高とも不十分な実態であるが、改善の風もなし
- ・ホームと車両のすき間もあり危険な箇所であることの認識が足りない？
⇒デザイン優先で手すりが片側にしかない車両もある
- ・乗降部は複合的な課題があるが個別の対応では限界がある
デザイン優先で手すりがない



19

エスカレーターの手すり

●エスカレーターの片側あけの誤解

- ・エスカレーターは歩くことを前提に作られていない
- ・不自由によっては右、左の違いがある
- ・歩く人とぶつかり危険
- ・子供連れ、介助者は横に立ちたい

●エスカレーターは下りのニーズが高いことの不理解

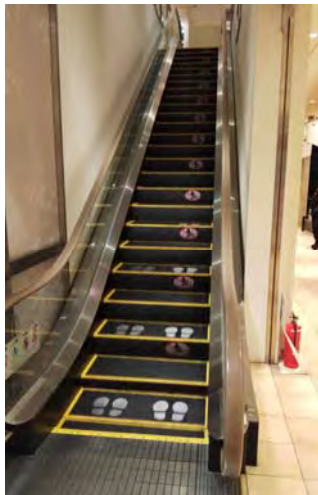
- ・高齢者に多い、膝を曲げにくい、腰への負担を避けたい場合は下り階段の方がつらい
- ・踏み段の奥行きは35cm以上、蹴上げは勾配、踏み段の奥行きによって変わるが20cm以上となる。
- ・移動円滑化ガイドラインでは階段の蹴上を16cm以下としているため、だいが差がある。



ロンドン市交通局の片側空けポスター
Please stand on the right of the escalator,
by Fougasse, 1944

20

文京学院大学の学生たちが
考案して
「片側空け歩行
禁止の社会実験」



21



エスカレータ歩行をやめるためのペースメーカー実験(東京駅)

- エスカレーターに視覚障害者を誘導すべきか
- ・現状では誘導しないように点字ブロックを手前に設置
- ・延長が長いESCでは機械蓋が大きくなって、点字ブロックがかなり手前になる
- ・歩行訓練ではESC利用を行っている
- ・高速ESCもあり誘導してもらっては困る人もいる

⇒今回の改訂では条件をつけて誘導する場合を定めた



23

大リーグ球場に見る手すり



24

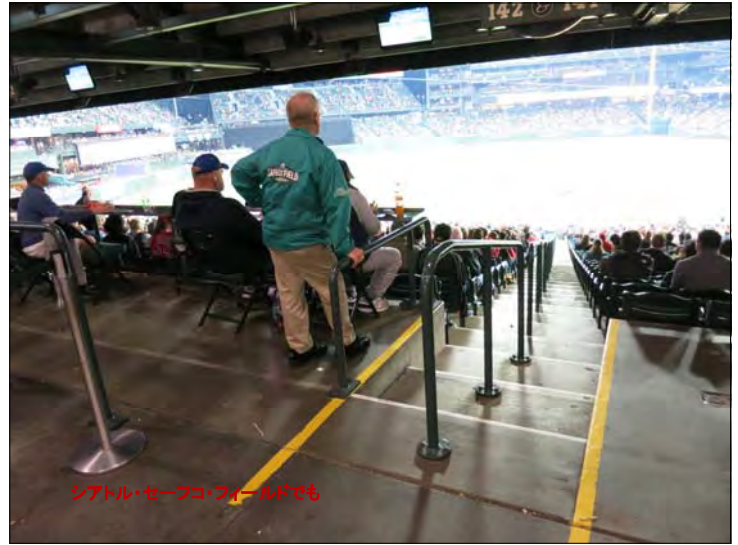
大リーグ球場に見る

- ・通路の階段は広く、緩やかで、かつ踏みしろが広い。
- ・売店で販売するドリンク、スナック類の注文を聞きに来る。当然、ビールなどの売り子も来る。
- ・通路中央には手すりがあり、案外この手すりは使われていて有効。



NYヤンキースタジアムでも

25



シアトル・セーフコフィールドでも



マイアミ球場でも

第 56 回バリアフリー推進勉強会

<テーマ:2018 年度 西日本豪雨における被災地活動報告会>

1 概 要

- 1.1 日 時 : 2019 (平成 31) 年 2 月 28 日 (木) 13 : 30~16 : 30
- 1.2 場 所 : 文京区男女平等センター研修室 B
- 1.3 共 催 : 一般社団法人日本福祉のまちづくり学会 震災研究・支援委員会
一般社団法人日本福祉のまちづくり学会 事業委員会
- 1.4 講 師 : 山岡俊一氏 (独立行政法人国立高等専門学校機構呉工業高等専門学校・教授)
石塚裕子氏 (公益財団法人ひょうご震災記念 21 世紀研究機構
研究戦略センター・主任研究員)
中野ひとみ氏 (中国短期大学保育学科専攻科・准教授)
神田佑亮氏 (独立行政法人国立高等専門学校機構呉工業高等専門学校・教授)
- 1.5 デモレーター : 狩野徹氏 (岩手県立大学社会福祉学部・教授)
- 1.6 コメンテーター : 秋山哲男氏 (中央大学研究開発機構・教授)
鈴木克典氏 (北星学園大学経済学部・教授)
長谷川真由美氏 (宇都宮大学教育学部・教授)
- 1.7 内 容 :

開催概要

山岡氏より「西日本豪雨における要配慮者の実態と課題」と題し、広島県呉市の事例発表、石塚氏より「インクルーシブな復興まちづくり」と題し、岡山県倉敷市の事例発表、中野氏より「大規模災害未経験地域の福祉的課題」と題し、岡山県真備町の事例発表があった。

次に、神田氏より「大規模災害による交通障害とその対応、課題」と題し、広島県呉市での公共交通輸送の確保の取り組みについて講演があった。

最後に、狩野氏のデモレーターのもと、講師及び秋山氏、鈴木氏、長谷川氏による総合討論を行った。

第7回バリアフリー推進勉強会 in 関西

＜テーマ：認知症者の外出と公共交通機関における対応＞

1 概 要

- 1.1 日 時：2018（平成 30）年 3 月 30 日（金）15：00～17：30
- 1.2 場 所：中央電気倶楽部 西館 5 階 511 号室
- 1.3 講 師：松本恵生氏（京都市岩倉地域包括支援センター・センター長）
梶本克尚氏（京都バス株式会社運輸部高野営業所・所長）
阪上和也氏（神戸市交通局高速鉄道部駅務総括所・名谷管区駅長）
曾根勝一道氏（若年性認知症当事者）／下藺誠氏（支援者）
- 1.4 話題提供者：松原淳(エコモ財団)
- 1.5 コーディネーター：三星昭宏氏（近畿大学・名誉教授）
- 1.6 参加者：77 名
- 1.7 講演概要

松原淳「全国調査からみた認知症者の対応の現状と課題」

(以下、講演概要)

○認知症について

22 年度の資料では認知症の方は、全国で 440 万人、65 歳以上の高齢者の 15% になると言われています。最新のデータで行けばもっと進んでいるという状況にあります。そして、医学的には MCI という軽度の認知症の方は、380 万人でもっと多くいます。この方々は認知症の症状が出ているかも知れないという方です。認知症になることは、年齢と共に必然的なものです。若年性の認知症もあるということもご認識いただければと思っています。

医学的には色々な認知症のタイプがあり、そして、色々な症状がある。とにかく個人差が大きい。1 日 24 時間認知症かと言うと、また違う。日によったり、時間によったり、場所によったり、色々出てくる。症状が出ないということもあります。

認知症は、ある時急に始まるのではなく MCI の時期がある。気が付かない場合が非常に多い。私の友人の脳外科医に話を聞くと、「40 代を過ぎたら誰だってもうアルツハイマーだよ。」と言われました。それが症状として発症するかどうかは、また違う話だということでした。また発症しても有意義な社会生活を送れるかどうかは、社会や家族など周りの環境が非常に左右します。ということは、私達周りがどう支

援をするかが非常に重要なことになると思います。

○アンケート結果について

8割以上の事業者で、何らかの認知症者と思われる方に遭遇しているということでした。どういう状況かと言うと、やり取りがおかしい、まごついている、バスの事例では終点になっても降りないで座ったまま、タクシーの事例では行き先を告げられない、お金を持たないで乗るといった事例でした。

その時に認知症者へどういう対応をしたのかということ、家族の連絡先が把握できた場合は家族に連絡し、分からない時は警察に連絡するケースが非常に多かったです。また、対応の問題点として、認知症かどうか判断が難しいとの回答がありました。コミュニケーションの取り方が分からないという意見もありました。

従業員に対するマニュアル作成している事例は殆どありませんでした。今後作る予定もないという会社が大半でした。マニュアルがあるという会社は11で、その内、自社で作ったのは3例、更に2例は紙切れ1枚で終わっているという状況でした。

認知症と思われる方を保護した場合の連絡先は、警察が大半を占めています。認知症の方の支援窓口は地域包括支援センターですが、そこが連絡先というのは極僅かです。

認知症の方の基礎知識を学ぶ機会がありますかに対する回答は12例ありました。講師は自社の社員・職員を呼んでいるということでした。また、全国でやっている講座に、認知症サポーター養成講座があります。オレンジリングが貰えます。そういう講座を受ける機会ありますかと聞くと、設けていないが殆どです。

認知症の方が公共交通機関を利用する際の事業者からの意見です。やはり付き添いの方と一緒に行動してほしいという意見は当然ありました。前向きな話として、マニュアルを作って具体的に取り組みを推進していきたいという意見がありました。

今事業者は、認知症の方に気づいて対応に困っているのが現状です。何も対処していないので、警察に頼っている現状だと思います。是非地域包括支援センター等との連携を促進しないといけないというのが、私の提案です。

○イギリスの事例の紹介

イギリスのヨークという所に調査に行きました。駅での事例です。パニックになった認知症者の方を発見すると、駅に教会のような落ち着いたスペースがあり、そこに連れて行って、紅茶を一杯飲ませて落ち着かせる。すると本人は「あ、大丈夫よ」と言って解決するケースが殆どです。事情を聞くと「その方はこの駅までは平常に来ていた。で、パニックになった。だから落ち着かせれば、また元に戻るのだ」ということでした。要は警察沙汰にはなっていないということです。

ブラッドフォードのバスターミナルの事例です。係員がたくさん見守っています。

訪問した時、たまたまあるおじさんが犬を連れてバスターミナルをグルグルと小1時間回っている。それで「あのおじさんどうしたの」と聞くと、「あの人は認知症の方よ」とのことでした。毎日来るそうです。要は分かっているが無言で見守っている。また、認知症の方だけではなくて、高齢者、障害者も含めた全ての方が使うコミュニケーションカードを作っていました。こういうものをお年寄りが持って乗車していました。

イギリスの現状ですが、認知症の方に特別な対応をするのではなく、高齢者、障害者の対応の一環として行っている。積極的な外出がとにかく大事と言っていました。それが日本との大きな違いです。セーフスペースという一時的に保護して落ち着かせる場所が非常に有効だということでした。

○認知症おでかけサポートカード

交通機関に乗る時に使って下さいということで、私共で認知症のおでかけサポートカードを作りました。切り取って、パスケースに入れる、或いは、首から提げてご活用できるように作りました。また、今後交通機関の方を対象にマニュアルを作って、教育をしていきたいと思っています。こういう活動をやっていることは、結局将来の自分のためにやっているのだという認識で取り組んでいるのが実態です。有難うございました。

松本恵生 氏「交通事業者、警察などと協力した外出支援の取り組み」

(以下、講演概要)

○京都市岩倉地域包括支援センターの活動

左京区では以前から認知症の方が行方不明になった時に、皆で見つけられるように、地域の方と一緒に声かけの訓練等をしていました。しかし、交通機関に乗られることもあり、地域だけでやっても完結しないということで、京都バス、京都市交通局等と一緒に訓練をするようになりました。

訓練の特徴です。一部車両やバスを貸し切り、その状況下で行方不明の方が出たという想定で駅員、バス運転手等と一緒にお声かけをして、遠くに行かれることを防ぐというロールプレイを、シナリオを書いてやっています。2016年からは、「認知症になっても外出を続けられる」をテーマに、「私は認知症です。あなたの支援を必要としています」などと書かれたヘルプカードを使って実施しています。

○認知症者の事例①

事例をご紹介します。滋賀県出身の70代男性の方です。私達を知る前から警察はご存じだったらしいです。線路すぐ横がお住まいのアパートです。アパートの横の地面を耕して野菜を作っておられました。そして、そこからあちこちに石を投げ

続けられ、鉄道会社の方もネット張り、警笛鳴らすなどしていました。畑では鍬で掘ります。そして、邪魔な小石が出てきます。畑にはそぐわないからポイって投げたら、たまたま後ろに線路があったという事情のようです。

この方には、介護保険サービスでデイサービスに行ってくださいました。畑仕事が好きなので、畑仕事ができるデイサービスに行って貰いました。今は喜んで行って、収穫などしてらっしゃいます。デイサービスに行かれて以降、線路の中に入る、或いは、石を投げるということはもう殆どなくなりました。

これは認知症サポーター講座を小学校でやる時に使うスライドで、私達こんなふうに伝えています。頭の中の海馬、つまりイソギンチャクのような形をした記憶の壺に例えています。イソギンチャクの手のようなものが伸びています。若い時は壺がしっかりしています。大事な情報は常に壺の中にメモリーとして入れられています。そして、いらぬ情報は省くということをやっている。

正常な老化の場合、情報を留めるという力が少し落ちてしまう。更に手が短くなっています。

認知症の方の場合、この情報をつかむ手自体がもう伸びていないです。よって、つかめない。だから新しいことが壺の中に入らない。「聞いていない」ということになります。でも昔から入っている壺の底のモノは残っている。つまり、昔のことはよく覚えています。認知症が進行すると、壺が上から崩れています。つまり、記憶力が落ちていきます。上にある、新しい記憶から落ちていく。認知症の方がこれから会社に行かないといけなと言ひ、背広を着て、電車に乗って行こうとするのは、記憶が残っている時代に戻っているということが言えるかも知れません。

先ほどの畑仕事の好きなおじいさんも、若い頃に何をやってたのかを聞かないと、行動が読めない。その方が今どの時代を生きているのかを理解することが、僕達には必要なのです。

○認知症者の事例②

この絵は女性の方ばかりです。車イスの方が4人いらっしゃいます。皆さん認知症の共同生活の家で暮らしている方です。日頃のクループホームでの様子です。リビングでこう寛いでいる人、もやしの芽を一生懸命摘んでいる人、新聞を見ている人など、様々です。

テレビ見ていい笑顔で笑っています。トトロを見て笑っている方です。この後にたまたま認知症をテーマとした番組の放映があって、この方はそれを見ながら「こんな風になりとうないな」とおっしゃっていました。

一方で、得意なことは凄く上手です。体に染みついている。薄い玉子焼きを上手に作られます。また、「包丁なんか持たせたら駄目だ」と言う人もいるのですが、包

丁を持っても、上手に使われます。

○認知症ワークショップなどの取り組み

今年は交通関係者の方々に集まっていただき、認知症になっても外出を諦めないワークショップをやっています。当事者の方に交通機関へのお願いごと、日頃使っていて困る事などをお話して、どうしていったらいいのかを、みんなでグループワークをさせてもらっています。

これは叡山電車の「乗ったら健康にええ電」という街づくりプロジェクトです。ここにいらっしゃるのは結構高齢の方ばかりです。電車の中で1駅毎に体操が決まっていて、到着する時には体ができ上がっていて、そこから遠い所へウォーキングをする健康列車です。面白いですね。こんなことができたらいいなと思っています。

これは岩倉地域で開催している認知症カフェです。叡山電車は、ビアガーデンみたいなことを、駅を使ってなんかなさるのです。ビアガーデンが出来るのであれば、認知症の方のカフェもいいでしょうとお願いをしています。認知症の方に電車に乗って来ていただいて、この駅で演奏会など楽しく一日を過ごすことができたらと思っています。

交通事業者の皆さんにお願いしたいことです。行方不明になってしまう可能性がある方もご利用されますので、その可能性の芽は摘んでいただきたいと思います。

認知症でも初期の方にはどんどん外出して楽しく生活する。そして、出掛けたい所に行くというのが一番良いです。そういう方をサポートしていただける交通事業者であって欲しいと思います。認知症の人を地域から排除せず、優しい交通機関として、これからも是非ご協力をお願い致します。

柳本克尚 氏「認知症者などお困りの方への取り組み」

(以下、講演概要)

○現場で直面する状況

認知症もしくは認知症の疑いのある方の単独でのご乗車は、少なからず事例があります。営業所の担当者として、適切な対応と判断を迫られる場面も多く経験させてもらっています。殆どの場合現場で直接運転士が対応します。

一番多いケースは、終点まで乗車し、そこで降りることもお金を支払うこともなく、ぼーっとしておられるか、おろおろしておられる。運転士が見かねて声を掛けると、話が噛み合わない。そして、営業所に「認知症を疑われる方がいる」と報告が入ります。営業所から直ぐに行ける距離ならいいのですが、起終点ですと、事情を聞いた上で警察へ連絡し、保護を要請するケースが大半です。

只、こういった分かり易いケースで保護できる時はいいです。しかし、同じよう

にバスに乗ってこられても、降りる時に普通にお金をお支払いされて行かれる方の中に、実は保護すべき対象者の方がおられたかも知れないケースをスルーしている懸念があります。

しかし、だからと言って、運転士が少し違和感を持ったお客様に対して「お客さんここどこか分かりますか」とそんなことを聞いた日には、もう心配しているのか、喧嘩を売っているのか分からないということにもなります。その適切な対応が一体どういうものなのかという認識、知識を、我々は持っていません。従って、運転士にも「こういう時はこうすればいいんだよ」という方向性を示せないままに、「臨機応変」という便利な言葉で、現場の対応に任せて、凌いで来たのが実情です。

○松本センター長との出会いから始まった認知症者対応訓練

丁度そんな時、平成 26 年の春頃に、岩倉地域包括支援の松本センター長からお声掛けいただき、介護事業者、警察、交通事業者等の連携によって、認知高齢者を見守るという活動を教えていただきました。認知症の方の外出を周りでサポートするという考え方は、新鮮に聞こえたのを記憶しています。

交通事業者側で認知症、高齢者に対する知識、認識が深まり、どういった対応をするのがベターなのかを専門家の方に教えてもらえること、そして、地域の方との繋がりがより密接になることは、凄くプラスになると考えました。こういった活動がきっかけで、1人でも危険な目に遭うかも知れない高齢者をお守りすることができれば、値打ちのあることだと思いました。そして、実車を使用して実際の路線を運行しながら認知症、高齢者に対する見守り、声かけ訓練を行う話がトントンと進み、同年秋に訓練を実施したところでした。その後、松本センター長に「京都バスはこういった活動に非常に積極的な素晴らしい会社だ」と持ち上げられてしまいました。テレビ、新聞の記者連れて来られたり、交通政策を提言するコンサルに引き合わせてもらったり、社会的な関心の高さを感じました。それからはできるだけ積極的に取り組むように意識しています。

○実態の認知症者への対応事例

私の印象に残っている実際の対処事例です。郊外を走っているバスから「裸足で乗っておられるお客様が終点付近でおられます」と営業所に連絡が入って来ました。「どこで降りたいのですか」と伺っても通じない。私は丁度その時営業所におりましたので、「とにかく終点で降りてもらわずに、何とかうまいこと言いながら、折り返しの運行の便に乗って貰ってくれ」と指示し、直ぐに社用車でそのバスを追いかけてきました。バスに追いついた後も話は噛み合いませんでした。あまり不安にさせないようにということで、他愛もない世間話をしながら、最寄りの交番へご一緒させていただき、保護要請したということもありました。

本当に行方が分からなくなってしまった方もおられます。介護事業所から「こういう方が行方不明になっています」という顔写真つきの捜索依頼文が届きます。そういったものが届くと、運転士の掲示板に貼り情報を集めます。また、車内外の映像を約1週間分記録しているドライブレコーダーを搭載していますので、警察から要請があれば、データを開示して行方不明者の足取りを検証するのに協力しています。

○まとめ

我々交通事業者は、お客様を安全・安心・快適に目的地までお送りすることを最大の使命としています。認知症、高齢者の方がお一人で乗降することで危険が生じるということであれば、お客様の安全を守れるということにはなりません。そうならないために我々は色々な知識を身につけて、見守るべき人を見誤らない。そういった適切な対処が行えるよう、準備を常に心がけていきたいと思っています。

曾根勝一道 氏×下藺誠 氏「交通機関を利用する際の困りごと」

(以下、講演概要)

(下藺氏) 曾根勝一道さんの以前のお仕事を教えてください。

(曾根勝氏) 校長をしていました。子供と遊ぶ事が大好きで、よく子供と話をしていました。

(下藺氏) では、趣味を教えてください。

(曾根勝氏) アウトドアが好きです。

(下藺氏) ハイキング程度の山登りではなく、険しい山を登っていらっしゃった時期があります。家庭を放っておいて山に登っては、奥さんに叱られた。「チョモランマまで登ろうか」というような山登りの友人がいらっしゃるというような方です。さて、アルツハイマーになる前に、おかしいなと自分で思ったようなきっかけは何でした？

(曾根勝氏) 自分は今なぜここにいるのかとかね。あと、それを隠すということが多かったように思います。

(下藺氏) いつも「鍵がない。」と言っていたり、或いは、車をぶつけて帰ってきたり。ぶつけたことを隠して修理に出すが、請求書を奥さんに見られて全部ばれるというような感じです。

ここに空気入れの写真があります。なぜかたくさん 買ってきて、家に8本あったそうです。奥さんが近所に配ったらえらく喜ばれたと言っていました。

そんな感じで、家では奥さんは「なんで？なんで？な」と思いながら暮らし、曾根勝さん本人も「どうしたんやろ」と思って暮らしていました。夫婦の生活の中で

も、ギクシャクし、イライラも募ります。

病院に行き、お医者さんに告知された訳です。「告知」と書いてあるのですが、最初に曾根勝さんと奥さん から出てきた言葉は「宣告」でした。告知はこれから先のことを考えられるために行うもの、宣告はそこで終わりと思わせるもの です。その時は宣告と捉えたそうです。

曾根勝さん、先生からの告知の時のお気持ちはどうだったですか？

(曾根勝氏) もう僕の人生は終わりかなというような気持ちになっていました。いつも人と遊ぶことが大好きだったのですが、アルツハイマーということが分かって、自分はこれからどうしていったらいいかなということで、困っていました。

(下藺氏) それから6年の間、人に会うことを避け、外に出ること自体も少し避けるようになりました。

6年という時間が費やされましたが、今このように人の目の前に出るようになりました。色んな所で活動されることになりました。それはなぜかを今から聞いていきます。

まず、友人のことからいきます。認知症になったらどういうふうに接していいか分からなかったり、遠ざかっていくことが結構多いですね。曾根勝さんの友人の場合どうだったですか？

(曾根勝氏) アルツハイマーという病気の話は分かっていたのですが、それを友達にも言えず、隠そうとしていた自分だったと思います。

(下藺氏) それで、曾根勝さんはお友達に「僕はアルツハイマーの認知症になったんや」と伝えたのですね。その後、友人はどうでした？

(曾根勝氏) 「曾根勝、アルツハイマーになったかって、分かったらそれでいいやん」というような感じでした。みんなアルツハイマーということを知っていたから、本当よかったなと思います。

(下藺氏) 曾根勝さん、色んな事を経験して前に出て来たのですが、認知症になって何か良かったことってありますか？

(曾根勝氏) 友達が「曾根勝、どうしたんや」と言ってくれる。そして、友達が順番に来てくれるっていうか、そういうことをしてくれていたのだなということが後で分かりました。

(下藺氏) 私達は、どこにでも行けるということを証明しようとしています。旦那さんが認知症になると、奥様がそのサポートをする訳です。これは西九条にある「こばやし」という立ち飲み屋さんです。こういう立ち飲み屋さんには奥さん方は行けているのかというとなかなか行けない。でも我々は、こういう場所で後輩や同僚や先輩と一緒にこれから頑張っていこうよと、涙流したり、肩組んだり、笑ったりした

場所でもあります。こういう所に奥さんも一緒に来て、一緒に楽しもうということをやっています。今はこの「こばやし」が認知症の聖地とされています。

認知症と分からなければ普通に接するのに、認知症と分かると何故か距離をおいたり、フィルターを通してその人を見たりという行動が起こっている。現実はそのようですね。認知症の曾根勝というふうに今見ていると思います。そういうフィルターは、本来はあってはならないと思っていて、それを皆さん方に理解してもらうために、一生懸命今こういう活動を行っています。

ニンチ 徘徊撲滅キャンペーンです。3月25日の新聞に出ました。この缶バッジの普及を我々は全国に向けて いろんな仲間と一緒にしています。

専門職の方で、認知症の人のことを「ニンチが入った」、「ニンチが掛かって来た」という言葉を使っている現状があります。認知症は認知症であって、ニンチではない。

徘徊も、当てもなくウロウロするということが辞書に書かれていますが、実際は目的を持って出て、その後その目的が分からなくなる。従って、「徘徊」という言葉も使わないということをして、3年位前からやっています。すると3月25日の朝日新聞で「私達は徘徊とはもう呼びません」と宣言するトップの記事が載りました。

「ニンチ」「徘徊」という話を耳にした時のことを曾根 勝さんに 聴くと、バカにされた、蔑まれたと思ったというようなことをおっしゃいました。専門職が ニンチと使ってしまうと、一般の方々も認知症のことを ニンチと言うようになります。そして、蔑むことにイコールで繋がります。

曾根勝さん、電車で通おうとした時に、券売機で切符を買おうとしますよね。行先までの切符を、ボタンを押して買うことは、曾根勝さんにとってどうですか？
(曾根勝氏) 自分はできるなって思いますね。

(下藪氏) どこに行くのかが少し分かりづらくないですか？

(曾根勝氏) そうですね。言われても「あ、また忘れたな」というような事が多かったと思います。

(下藪氏) 曾根勝さんも含め、とにかく戸惑ってしまい、不安とパニックが出てきて、どうしていいか分からなくなってしまうということがよくあると聞いています。

「もう俺は外出ができなくなったのだ」「私はもう駄目だ」と悲しい思いをする。そして、帰ろうとすると、帰り道が分からない。見つけた一般の人は、それを徘徊と呼んでしまったりする。心が傷ついているのに徘徊と呼ばれ、更に警察に連れて行かれて家に帰る。皆さんが認知症だったら如何ですか。

駅の改札口でも立ちすくんでしまうことがあります。何度も何度も同行する奥さんを振り返って確認をして通ります。駅によっては、光で案内したり、色分けして

いますが、なかなか通る所が分からない。そういう時には、短い間でいいのでちょっとお手伝いをしていただけるヘルプマンがいてくれたらいいなと思います。ただ駅員だけがやるということには、違和感があります。やはり利用している一般の方々も同じようにヘルプマンであってほしい。ヘルプマンを啓発する活動も、鉄道会社だけではなく、行政や様々な方が協力して推し進めて行くことによってできるのじゃないかと思います。

お手洗いの話です。男性同士であればトイレには行けます。しかし、奥さんと二人の場合はどうでしょうか？当然トイレに行きたいから焦ります。トイレはここだと伝えても、トイレのどこだっていう話になる訳です。更に、人が多く出入りしていると、自分がどっちを向いているか分からなくなってしまう。解決するには、トイレヘルプも含めて案内見守りサポーターというものがあればと思います。

この時に私達が思ったのは、例えば構内の柱にヘルプボタンでもあればと思いました。本人が押さなくても奥さんが押せば「トイレに連れて行ってもらえませんか」と言える訳です。特別視しようとするのではなく、できない所を人が手助けをするという形へ持って行くことが大切だと思います。

タクシーでは、自分で閉める、開けることが分からないから、開ける所に立ってしまい転倒する心配がある。あと荷物をよく忘れてしまうので、注意していただきたいと思います。

困りごと、戸惑うことは人によって違いがあります。決して全てできなくなっている訳ではないのです。出来るだけ多くの人と関わることで、元気、チャレンジ、勇気を授けてくれると思います。ゆっくりと笑顔で接していただくと、例えその出来事を忘れたとしても、安心した嬉しい感情は私達にも残ります。こういう活動をこれから一人ずつできるようになっていければ、温かい地域、街が生まれてくるではなかるうかと思っています。

これは曾根勝さんの好きな言葉です。「認知症、それがどうした。俺は俺だ」

最後に曾根勝さん、皆さんに何か伝えたいことはありますか？

(曾根勝氏) アルツハイマーという病気になった時は、もう僕は人の前に出るような人間じゃないのだと思っていました。ところが、こうして下菌さんとの出会い、出会いとはすごく大事なのだと感じています。上手に言葉にできないですが、これからは少しでも人に温かい事ができることになったら嬉しいなと思います。できるだけ頑張って、周りの人にも喜んでもらえるような事を一杯できたらなと思っています。

1.8 パネルディスカッション

コーディネーター・三星名誉教授（以下、三星氏）：最初に松原さんから今までの話を聞いてどんなふうに思ったか、コメントをお願い致します。

講師（松原氏）：認知症の方がいるのは事実であって、その方々に対して社会が認知症の方を自然に受け入れることをやっていかないと、社会が上手く動いていかない。更に、実はみなさんは、曾根勝さんだけの話だと思ってはなく、実は自分達も認知症になるかも知れないと思っている。

後は、認知症の方への対応について、知識と経験が必要だという話がありました。最もだと思います。私も知識や経験が実際にある訳じゃない。そのために勉強をしました。そういうことを皆さんに伝えなくてはいけないと思います。

事業者にてマニュアルとかを作ろうという話が神戸市交通局からありました。しかし、マニュアル化に対して私は非常に否定的です。マニュアル化をしてしまうと、マニュアルに対応することが目的になってしまう。マニュアルによって知識と経験を伝承するという事は、非常に有効な対応だとは思いますが、バリアフリーの本質を何か分からないままやってしまうことがある。

コーディネーター(三星氏)：会場から質問をお受けしたいと思います。どんな内容でも、初歩的な事でも結構です。

質問者①：実際にどう駅員に伝えていこうかなと思いながら聞いていました。実際にお話をして、なかなか埒が明かなくなるとなった時、我々はやはり警察にということになる。例えば地域包括支援センターという所と駅は連携をした上で、そちらにご相談するという対応がいいのか。現実的な対応としてアドバイスをいただければと思います。

質問者②：私自身は自閉の障害を持っていて、特に初めての駅、混雑している所ではどっちの方向に行ったらいいのか結構パニックになる。やはりその自閉の障害は、環境、人、物に慣れて行くのに凄く時間がかかる脳の障害です。認知症の方の話などを聞いて、かなり共通している所があると感じた。

質問者③：駅員、運転手だけに任せられない現状もありますので、やはり利用者のサポートが当然必要となって来ます。その場合、どのようなタイミングで声を掛ければいいのかをお教え下さい。

質問者④：認知症の方は、見た目で分かりにくい。先程お声かけすることでお叱りを受けてしまった、或いは、ゆっくり話すと「もっと早く」というふうに言われた、というお話がありました。係の者も人間ですので、お叱りを受け

るとやはり躊躇します。そういった所で、どのように現場で理解が深まって行ったのかをお教え下さい。

講師(松本氏)：交通セクターから警察に連絡して頂き、警察側からその家族に連絡が入ると、家族のダメージは大きいかと言うと、それは確かにあると思います。しかし、どうしても警察に繋いで貰わないといけない方もいらっしゃる。ですから、それは必ずしも悪い事ではない。必ず警察に繋げるルートは交通セクターとして、持っておいて下さい。

警察で保護されたらどんな空間で待たされるか…。私の知っている警察署では、窓も無い机とイスだけの取調室みたいな所にずっと座らせられます。その環境は認知症の人にはとても辛い。

私達は日頃相談事業を行っていますが、その内9割が認知症の方の相談です。ですから、交通セクターの皆様も認知症の理解を深める取組をすすめて頂きたい。マニュアルを作るよりも、30分でも結構ですし、皆様も認知症の研修をどこかでやっていただきたい。認知症当事者を呼んで一緒にお話を聞く場を持って下さい。

講師(柳本氏)：時間的に余裕があるような時は、こちらで十分時間をかけて支援センターに連絡をすることもできる。ただ、運転手1人で、起終点でもう発車しないとイケない状況下では、どうすることもできません。そういった場合には、警察の方からも要請があり、とにかく人命優先で警察に連絡してほしいとされています。そこから先の待遇は、警察にも啓発にお付き合いいただいて、もうちょっと優しい対応をしていただけるよう、警察にお願いをしていく形になるのかなと思います。

声かけとか見守りは、やはり公共交通では不特定多数の方が乗っておられますので、全てに目を配るということはなかなか難しい。やはり色々な人が、地域とコミュニケーションをとって行くのが一番だと思います。

講師(阪上氏)：特徴としてニュータウン地区など住宅街があるような場所では、お客様で認知症の方というのは、駅係員の方で面識ができて来ると、対応が出来る。しかし、三宮などの都心部の駅で、初めてお会いする方になって来ると、その時に連絡先が分からない場合は、警察に頼るとというのが現状になっています。

講師(松原氏)：今の厚生労働省でも、認知症の方を地域で何とか探しましよと、SOSネットワークシステムを作ろうとしている。ところが、電車に乗って行方不明になる場合、すぐに遠くに行ってしまう。となると、地域では対応できなくなってしまう。国でも全国規模で対応するようなシステムに、

今現状なっていない。その場合には、当然地域包括支援センターでは対応できない場合もあると思います。

講師(下藺氏)：私達の地域の取り組みを少しご紹介します。電車に乗って岡山まで行ったという事例が私達の地域にもありました。私達の地域では、シールを我々で作って、認知症サポーター養成講座を受けた各お宅の玄関1,000戸に、そのシールを貼っていきこうという努力をしています。それはなぜかと言うと、シールを貼っている見覚えのある所は、自分の地域だと思える訳です。だから、そこから出て行くと少し戸惑う訳です。シールを見かけると、まだ自分の地域にいるのだ、或いは、この近くに私の家があるのだと分かるようにできる。

気に掛ける人達を沢山作ることで、道に迷っているかもしれない人がただの散歩に変わり、声かけがされて、お家へ連れて行ってもらえる。私達の地域の中では、近くに私たちのような関係者はいるし、住人の方々の認知症理解も深い。そしてそのような地域に自分の家はある。このようなゆるやかで温かい関係性が必要であるということを地域から発信していくことが大切と思ひ努力しています。

コーディネーター(三星氏)：どういう時にどういう声かけをすればよいのか。事業者及び一般市民の方々に期待する事は何でしょうか。

講師(曾根勝氏)：とにかく話をすること。会ったら「こんにちは」と話す。「何かして欲しいことがあったら言ってね」とか。そんなことぐらいです。

講師(下藺氏)：答えはどう声かけをしたらいいのかではなくて、「どうしはりました？」とか、「なんか困ってはりますか？」と普通に聞けばいいと思います。誰であろうと同じことなんじゃないかなと思います。決して構える必要はないと思います。

講師(松本氏)：交通事業者が本当にお忙しいということは、よく分かっています。従って、乗客の人の力を是非借りて下さい。アナウンスで「困っている方がいたら是非声をかけて下さい。駅務室にどうぞ言いに来てください」というようなアナウンスがあってもよいと思います。啓発シールを車内に貼ってもよいと思います。

講師(柳本氏)：認知症の方に関わらず困っている人というのは、何となく見たら分かりますよねっていう話です。係員として現場に出た時に「ひょっとして分からへん事を返されたらどうしよう」とドキドキしながらも、やはり困っている人を助けないでどうするのかという気持ちで、気軽に声を掛けて行きます。声を掛けて、困ってしまった時には、結構周りの人が助

けてくれます。

困っている人がいたら、自分が役に立つかも知れない。そういう熱意を持って人と接して行けたらいいといつも思っています。

講師(阪上氏)：声かけのタイミングは、やはり経験がものを言う世界かも知れません。先程マニュアルを作る方がいいのか、よくないのかというお話がありました。しかし、知識として知っておくことがまず何よりも大事だと思います。例えば、聴覚障害がある方では筆談が必要だ、或いは、認知症の方であれば、その目的、状態をどう探って行けばいいのかを、駅の係員の中で知っておく必要がある。そういう意味でマニュアルの作成、知識を増やしていく事が必要なのかなと思っています。

2 配布資料

次のとおり。

全国調査からみた 認知症者の対応と現状と課題

～交通セクターの取り組みの今～

交通エコロジー・モビリティ財団
松原 淳

1

序論 認知症の実態

・平成22年度の試算では認知症有病者は440万人にのぼり、65歳以上の高齢者人口の中の15%にのぼる。

・MCI(軽度認知障害)を含めると約28%の方に認知機能低下が認められ、社会生活の中で支障がでていることが予測される。

・高齢者の有病率は15%とされているが、年間発症率は75歳を過ぎてから急に高まり、85歳を超えると27%に上がる。

・社会の長寿化、高齢化に伴い認知症者数は今後増加するとみられており、2025年には約700万人に上ると試算されている(厚労省)



この人たちは安心して外出できているのか？ 今後外出できるのか？

2

序論 認知症の種類

認知症は、認知機能の障害によって社会生活などが困難になる病気を総称したものの。代表的な疾患がアルツハイマー型認知症、他にも脳血管性認知症、レビー小体型認知症、前頭側頭型認知症など、さまざまな種類の症状がある。

- (1)アルツハイマー型認知症
- (2)レビー小体型認知症
- (3)脳血管性認知症
- (4)前頭側頭型認知症(FTD)
- (5)若年性認知症
- (6)アルコール性認知症
- (7)正常圧水頭症(NPH)
- (8)まだら認知症

3

序論 外出に関連すると思われる主要な中核症状

認知症にはさまざまな症状が見られるが、適切なサポートがあれば安全に外出ができる方がいる一方、認知症の症状により危険回避が難しい場合があるなど、個人差が大きく、現実検討と言われる現在の自己と社会の認識がずれてしまう症状が要因としてある

- (1)見当識障害
日付、場所、人の感覚。重度になると現実感の低下がみられるもの。
- (2)短期記憶障害
特にエピソード記憶といわれる「あの時〇〇をした」など最近の時間・場所と関連した最近の記憶についてわからなくなる。見当識障害の進行により記憶の時系列に混乱がみられるようになる。
- (3)失認、失行症状
認知症が進行した際の症状であり、見た対象物の理解や使い方がわからなくなる(失認)。行動の仕方がわからなくなる症状(失行)がみられる。
- (4)ワーキングメモリ
短期記憶の一部であり情報処理機能に関して情報を一時的に保ちながら操作をする構造・過程において同時処理や系列的な行動が難しくなる。

4

序論 社会の誤解のはじまり

・高齢者の有病率は15%とされているが、年間発症率は75歳を過ぎてから急に高まり、85歳を超えると27%に上がる。

⇒しかし、ある時急に始まるわけではなく、MCIの時期があり、気がつかない場合が多い

- ・友人の脳外科医によると40代を過ぎると誰でもアルツハイマーであるとのこと
- ・発症しても、進行が早いのか、有意義な社会生活を送れるかは、社会と家族などの環境が大きいとのこと

5

序論 鉄道事故

愛知県大府市で2007年認知症で徘徊中の男性が列車にはねられて死亡した事故をめぐり、JR東海が家族に約720万円の損害賠償を求めた訴訟の上告審判決で、最高裁は2016年3月1日、介護する家族に賠償責任があるかは生活状況などを総合的に考慮して決めるべきだとする初めての判断を示した。

・一審は妻と長男に請求全額の賠償を命じ、二審は妻に約360万円の賠償を命じていた。

・この裁判では家族の監督義務について争われたが、家族には賠償責任はないと結論づけ、鉄道事業者の敗訴が確定した。

・一方で、監督義務者に当たらなくても、日常生活での関わり方によっては、家族が「監督義務者に準じる立場」として責任を負う場合もあると指摘し、生活状況や介護の実態などを総合的に考慮して判断すべきとの基準を初めて示した。



6

アンケート調査結果 (主な結果概要)



7

調査概要

＜アンケート調査の実施目的＞

- ①認知症の方の公共交通利用実態の把握
- ②公共交通事業者の対応状況の把握
- ③公共交通事業者の認知症に関する教育・訓練の実態把握

＜実施概要＞

- 郵送配布日：平成28年8月
- 郵送回収期限：平成28年9月投函まで
- 配布票数：381票
(全国の鉄道、バス、タクシー・ハイヤー事業者)
- 回収票数：190票
- 回収率：約50%
(鉄道事業者 約63%、乗合バス 約40%、
タクシー・ハイヤー 約38%)

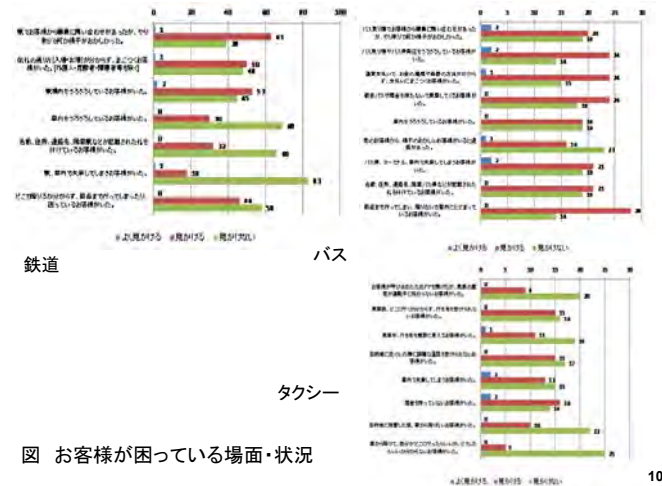
8

鉄道、バス、タクシー事業者がみかける お客様が困っている場面・状況

いずれの交通機関においても、8割程度以上の事業者が何らかの場面・状況(認知症と思われる)に遭遇

- 鉄道**：駅でのやり取りで様子がおかしい、改札の通り方が分からず、まごつく、駅構内をうろろしている、どこで降りるが分からず終点まで行くなど困っている 等
- バス**：バス乗り場やバス停周辺をうろろしている、運賃支払いでまごつく、敬老バスや現金を持たずに乗車する、終点まで行ってしまい、車内にとどまっている 等
- タクシー**：乗車後に行き先を告げられない、目的地に近づいた時に詳細な道筋を告げられない、車内で失禁してしまう、現金を持っていない 等

9



10

鉄道、バス、タクシー事業者における 認知症者への対応

- 主に、鉄道では駅職員、バスやタクシーでは運転手が対応
- 認知症者の家族の連絡先が把握できた場合は家族に連絡し、分からない場合は警察に連絡するケースが多い
- 認知症者への対応上の問題点として、認知症者の発見が難しい、コミュニケーションの取り方が難しいといった意見が多くみられる
- 認知症者が交通機関を利用する上での工夫点として、本人確認等が可能なものを携帯して欲しい、付き添いの人と一緒に行動して欲しいといった意見が多くみられる

11

起きた事象	事業者の対応
同じ内容の事を何度も聞いてくる。(目的場までの行き方)職員が丁寧に説明する事を希望したが、長時間後また戻ってきて再度同じ質問を繰り返していた。	住所や連絡先が不明(答えられない)の為、警察に保護を依頼した。
改札付近でまごついていたお客様にお声掛けしたところ、行き先・名前・住所・連絡先等がわからない状態であった。	駅事務所内にご案内し、全駅へお客様に対する関係者からの苦情・クレーム等の情報を確認。無かった為、警察へ連絡し引き渡した。
長時間に渡り待合室にて座ったままの状態	どこへ行きたいのか質問したところ、納得するまでこの近くに住んでいた。どこへ行っていいかわからない。運行の途方も東〇〇市までわからない状況で警察署へ搬送してもらった。
駅のベンチに脱糞、車内座席上に脱糞	駅のベンチでは、発見し直ぐに清掃した。車内座席では、報告を受け座席シートを交換を行った。
バス	
自宅、行先がわからない。	駅職員(幹事係)を見せさせていただき、自宅に連絡するとともに警察に連絡した。
バス発車中に車内をウロロされるご老人がいらっしゃったが、認知症の方と判断し、お話を伺ったところ「行ったらいですか?」と発言があり認知症の方と判断した。	その先着地点である乗客所に連れていき、警察へ連絡し、捜索願いを出している人が到着。警察立会いの元、自宅へ連絡し、身内の方が迎えに来られた。
一運行の終点で降車しないお客様がいたが、話しかけても乗車を待たなかったため、折り返し後にそのまま乗車していただいた。	終点にて交番に引き継いだ。(あらかじめ交番に点呼場から連絡を入れた上、運転手が警官に引き渡した。)
タクシー	
乗車したが行き先がしっかりと書けない。	運転手が配車センターに問い合わせ、以前にも乗ったことのある客だとわかり、行先がわかった。
衣袋等に書いてほしいと告げられ学校に着くと、この学校ではないと、認知の方と判り、駅まで送り届け、駅に置き、その間、壁の光を飲み込んでしまった。(元教員)	次から乗せないように家族より要請あり。
走行中、認知症で入車中のお客様を乗車、終点であると判断されたことから、自宅まで送り届け、真宿から現金をいただいた。	いつも乗車くださっていたお客様なので、事情を把握出来ていた。

12

認知症者の対応方法を 従業員に周知するためのマニュアル等の有無

- いずれの交通機関においても、マニュアル等があるとの回答は少なく、大半が「ない(今後作成の予定もない)」との回答となっている
- マニュアル等があるとの回答は11例みられるが、そのうち自社で作成している例は3例であり、そのうち2例は1ページとなっている

13

認知症が疑われる方を保護した際の連携先

- ・いずれも警察との連携が大半を占め、認知症の窓口となっている地域包括センターはごく僅かである



14

認知症の基礎知識や対応方法などを 学ぶ機会の開催状況

- 学ぶ機会を設けている12例についてみると、自社での主催が多くなっているが、講師は自社の職員以外が多い
- 対象者についてみると、鉄道事業者は駅職員が多いのに対し、バス・タクシーでは、運転手や事務職員が多くなっている
- 開催頻度は年1回程度が比較的多く、1回あたりの開催時間は1時間程度や2時間程度が比較的多い

15

認知症者の対応についての訓練や、 認知症サポーター養成講座を受講する機会

- いずれの交通事業者においても、「特に機会を設けていない」が大半を占めている
- 訓練を実施している5例についてみると、主催者はいずれも自社となっている
- 対象者は、いずれも運転者となっているほか、一部の事業者では、駅・ターミナル職員や事務職員も含まれている
- 他機関との合同については、市区町村や地域包括支援センターとの連携がみられる
- 開催頻度は半年に1回程度や1年に1回程度が多く、1回あたりの時間は30分程度や2時間程度が多い

16

認知症者の対応に関する 教育や訓練を行うようになったきっかけ

- 認知症者の増加により必要性を感じた
- 関係機関から要請があった
- 経営計画等に位置づけた
- 自社で介護施設の送迎を始めた
- 自社職員の資格取得
- 等が、教育や訓練のきっかけとなっている

17

認知症者の公共交通利用に関する意見

- 本人確認等が可能なものを携帯して欲しいとの意見が最も多く、次いで、付き添いの人と一緒に行動して欲しいとの意見が多くなっている
- 対応が難しい、不安があるといった意見がみられる一方で、マニュアル作成をはじめとした具体的な取組みを提案する意見、誰もが移動しやすい環境の構築を期待する前向きな意見もみられる



18

認知症者に気づき、対応に困っている



しかし、何もやっていない



警察頼み



犯罪者扱いと勘違い・・・警察で良いのか？
地域包括支援センターとの連携を！

19

英国における現状

英国・ヨーク 認知症対策



認知症者は多くが混乱し、パニックとなる。
そこで駅にある教会でお茶を飲ませながら
落ち付かせることでまず解決する



英国・ヨーク 認知症対策



・認知症者は昔の記憶は残っていて、
子どもの頃から通う教会に行くことが多く、
教会も連携して対応する。



・認知症者は黒い舗石を坑と勘違いして怖がる。

英国・ブラッドフォード 認知症対策

・防犯上のこともあるが、とにかく係員が多く、目を光らせる



英国・ブラッドフォード 認知症対策

・認知症者と認識しても見守る(毎日来る)



・認知症者専用でない皆が使う
コミュニケーションカードホルダー



英国における現状のまとめ

- ・認知症を特別視せず高齢者、障害者対応の一環として捕らえて対応策を考えるようにしている。
- ・積極的な外出を促す施策が基本と考えている。
- ・交通事業に係る職員への教育・訓練が広く行われている。
⇒認知症の特徴、認知症者への声かけ方法、対応の基本を理解するよう努めている。
- ・認知症者が公共交通を利用しやすいように、補助カード等を作成、配布している(バスが主体)。
- ・興奮状態等の認知症者を一時的に保護する場所(セーフスペース)を設けている。場所を介して協会や連盟などが初動の対応をする。

日本における課題

困った場合には警察に連絡する
認知症者を特別な位置づけとして考え、認知症=徘徊という誤解を生んでいる

多くの認知症者のステージであるMCIや要介護認定さえも受けていない軽度認知症者が交通機関を使い、実際に使って外出していることが施策には連携していない問題点

英国では認知症者を特別な人とは考えておらず、高齢になれば必然的に認知機能のみならず体力など様々な機能が低下する前提で、社会が高齢者を始め困っている人を自然に受け入れる体制ができていることは我が国と大きく異なる



地域が連携して認知症者をケアしなければ交通事業者の負担が増えるばかりでなく、家族にも負担がのしかかり、ついには社会全体の負担が増加する悪循環が生ずると考えられる。

26

認知症 ≠ 徘徊

Dementia ≠ Wandering around

27

認知症者に対する悪循環

① 認知症者発見・遭遇

- ↓ ② 対応がわからない、徘徊しているのではとの思いこみで警察に連絡
- ↓ ③ 警察から家族に連絡が入る(事件を起こした、犯罪者扱い?)
- ↓ ④ 家族が認知症者の外出を制限する
- ↓ ⑤ 認知症者が社会との接点が少なくなり病気の進行が早まる
- ↓ ⑥ 本當の徘徊をする
- ↓ ⑦ 家族の負担が増え介護疲労を起こす
- ↓ ⑧ 認知症が急激に進行し、医療費、介護費用が増加

⑨ 社会の活力が低下

認知症 ≠ 徘徊

28

認知症者が交通機関を安全に利用できるように

第1ステップ
おでかけサポートカードの配布と交通機関への周知

第2ステップ
交通事業者の対応マニュアル作成

第3ステップ
交通事業者職員の教育

認知症者専用でない
皆が使うカードとした
⇒認知症は特別なことではない



29

これは将来の自分のことでもある

F i n

30

第8回バリアフリー推進勉強会 in 関西

<テーマ:誰もが利用しやすい公共空間での

トイレの整備について>

1 概 要

- 1.1 日 時：2018（平成 30）年 10 月 12 日（金）15：00～17：40
- 1.2 場 所：中央電気倶楽部 西館 5 階 511 号室
- 1.3 講 師：池宮学氏（大阪高速電気軌道株式会社・建築課長）
鈴木千春氏（障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議）
石田義典氏（障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議）
中村香子氏（障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議）
- 1.4 コーディネーター：三星昭宏氏（近畿大学・名誉教授）
- 1.5 参加者：102 名
- 1.6 講演概要

池宮学 氏「Osaka Metro のトイレリニューアル事業について」

（以下、講演概要）

■トイレリニューアルプロジェクト開始の背景

駅トイレは、お客様アンケートで「暗い」「くさい」「汚い」、いわゆる 3 K トイレと言われていた。

平成 23 年のアンケートでは、トイレの清潔性に関しては 17%、トイレの安全性に関しては 26%の方が「そう思う」という回答だった。駅のトイレは「よっぽどじゃないと使わない」「できる限り避ける」「駅でするなら我慢する」「寒々しい雰囲気がある」「何となく不気味だから入るのをためらう」など、厳しいお声を頂いていた。当時社内的にはそれほどトイレに対して強い思いはなく、年間 3 駅程度のペースで洋式化、オストメイト対応設備の設置、段差解消などを進めていた。

民間鉄道会社出身の局長が就任した平成 24 年に転機を迎えた。実感できるサービスアップを早期に実現することが必要だと訴えた。まさにトイレの改修は、お客様の目に見えるサービス向上に繋がるということで、平成 24 年から 27 年度までの 4 ヶ年で、地下鉄 112 駅の各駅 1 箇所以上のトイレをきれいにするという計画になった。更に付加価値のあるものを追究しろという号令もかかり、計画自体が変わった

ことで、24年度当初予算5000万円が、10倍超の5億数千万円となった。今までではないスピード感で整備を行っていくことになった。

■トイレリニューアルプロジェクトの考え方

従来の設計の考え方は、どの駅も仕様は一緒が基本だった。30年程度の耐久性、清掃のしやすさを重視して整備していた。コストは高いが、デザイン性には劣っていた。

今回のトイレリニューアルプロジェクトにおける考え方は、最新のスタイルを取り入れ、劇的な変化を感じてもらおうとした。多様な社会ではニーズの変化も早く、設備も陳腐化するという前提で、耐久性は30年ではなく、改修周期を15年程と設定した。これにより建材等のコスト削減にも繋がった。

改造工事をする場合、従来の役所の考えでは、全駅で同じようなリニューアルをしないと、皆様に平等なサービスを与えられないというものだった。只、スピード感ある改革を実施する上では、その考え方では無理があった。駅を利用されるお客様の多寡で峻別し、スピード感ある整備を行った。

御堂筋線の主要7駅で、弊社のお客様の4割ぐらゐを占めている。この7駅ではリノベーションと称して、トイレ自体の大きさもかなり大きくした。内装も各駅によってデザインを変えた。一方その他の駅では、リモデルと称してトイレ自体の大きさは変えず、内装と便器等の設備を刷新した。

最近の商業施設、高速道路のサービスエリアの進化したトイレを既に経験されたお客様の満足を得るためには、更なる付加価値あるサービス、デザイン性を検討する必要があると考えた。そこで、設計側だけの思いではなく、実際使って頂くお客様のことを常に考え、サービスアップを実感頂けることを第一の目標にした。具体的な手法は、リモデルにおいては、各駅共通のデザインとして、木質感のある大きな壁とトイレを示すシンボルグラフィックをしつらえ、おもてなし感を表現した入口とした。

内装設備も刷新した。トイレ空間を拡張し、レイアウトも一新するリノベーションでは、その駅独自の特徴あるデザインを施すことで、おもてなしの心をトイレから表現することにした。

具体的な整備方針として、14項目を設定した。その内の幾つか紹介する。

①清掃性、デザイン性を考慮して、床、壁、天井の内装仕上げを一新した。②最新の移動等円滑化整備ガイドラインに基づく整備を行った。③全駅の女子トイレの中にパウダーコーナーを設置した。④和式便器を全て洋式化した。⑤男女1箇所ずつにオストメイト対応便器を設置した。⑥男女1箇所ずつに、ベビーカーがそのま

ま入れるような広めのブースを設置した。⑦デザインと機能性に優れた小便器を設置した。⑧蛍光灯等ではなく、温かみのある照明器具を選定した。⑨通路から見える正面部分に、一目でトイレと分かる大型サインを設置した。⑩トイレ入口とブースの袖壁に、どういう機能があるかを示すサインを設置した。

もう少し詳細に整備内容を説明する。平成 24 年に開始したトイレプロジェクトが則った最新の移動円滑化ガイドラインは平成 19 年の 7 月版だった。ガイドラインの整備内容には、3 つのランクがあった。まず、事業者が最低限整備しなければならない義務的内容が二重丸。2 つ目は標準的な整備として行うことが望ましいモノが一重丸。3 つ目は利用者の利便性・快適性に配慮した望ましい整備内容がひし形。今回のトイレリニューアルは、おもてなしの心をトイレから発信することだったので、望ましい整備内容を目指すという方針で設計をした。

例えば小便器。丸の標準項目は、手すりの設置、床置き式、低リップ、自動センサーとなっている。ひし形の望ましい項目はフック、手荷物棚の設置。今回のトイレリニューアルで整備した小便器には、丸とひし形の 4 項目を全て網羅した。

■トイレの改修の具体的な内容について

和式便器の廃止に至る経緯を説明する。男女別の好むタイプの便器の割合を調査したアンケート調査では、男性で 7 割、女性で 6 割が洋式派だった。和式派は、男性で 14%、女性では 22% だった。只、除菌クリーナー付きであれば、洋式も使うという和式派の方が結構いらっしゃる。これを足し合わせると、男性で 96%、女性で 92% の方が、除菌クリーナーさえあれば洋式を使って頂けるという回答から判断し、全て洋式にした。只改修当初は、「和式をなんでなくすんや」と毎日のように苦情が来たが、さすがに最近はそのようなお声はほぼゼロになった。

多機能トイレの機能分散について説明する。多機能トイレが混んでいるというお話があった。オストメイト設備や温水洗浄便座を多機能トイレにしか付けていないことが、混雑原因にもなっている。その利用集中の緩和措置として、一般トイレに子供連れで利用できるブースやオストメイト対応のブース、また、温水洗浄便座を一部で設置することで機能分散を図っている。

トイレトーパーを入れておく紙巻き器については従来の縦型を横 4 連型に変えた。変更後は荷物置きや手すり代わりに使える強度を持たせた。手すりも従来の L 字型から縦一本のものに変わり、すっきりさせることができた。昔はステンレス製だったが、内装も温かみのあるものということで、樹脂製で握りやすく温かみのあるものに変えた。

小便器は、デザインと機能性に優れた、リップ高が 35cm 以下のものにした。従来

は床置き型で、床に直に接しているため、床のつなぎ目に汚れがこびりつきなかなか取れなかった。そこで、床から浮かすタイプを採用することで、きれいに掃除もできるようになった。また、先端が少し細くなっているので、便器にかなり近づいて用を足せ、床への飛び散りも抑える効果がある。下にある汚垂石には、最新の抗菌性に特化したものを使っている。

更に、水を流すためのセンサーを便器の中に付けることで、壁面の台の高さを下げることができ、荷物を置きやすくなった。また上部の棚は縁にあごがついたものを採用した。そうすることで、荷物を置いた際にずり落ちて来ることがなくなった。傘も簡単に引っ掛けることができるというメリットもある。新しい小便器はかなり節水効果が高く、省エネにも貢献している。

正面デザインについて。当社のトイレは奥まった場所に設置されていることが多く、トイレリニューアルの前は、「トイレの場所が分かりにくい」との指摘が多かった。それを解決するため、あまり駅構内では使われていない木目調の仕上げ材を導入した。そして、商業施設ではよく使われている大型サインを置こうと決めた。そのまま J I S の男女マークを置いても面白くないなということもあり、少し遊び心も入れつつ、おもてなしの心を表現する、頭を下げて招き入れるという意味も込めた男女のシンボルグラフィックを作成した。下には「ようおこし」という文字も入れた。一目でぱっと分かることから、ロービジョンの方からも「分かりやすい」というお声を頂いたとも聞いている。

照明には、温かみのある照明器具を選定した。空間に与えるイメージには、照明器具が凄く重要である。これまでは蛍光灯を使っていた。しかし、落ち着くための照明ではなかった。トイレではゆっくりして頂くスペースにしようと、色温度が 3,500 ケルビンの温白色にし、温かみのある空間にした。

パウダーコーナーの照明も変えた。演色性の高い照明を使った。演色性が一番高いのは太陽の光。これを 100 とすると、ショーウィンドウ並みの演色性のある、85 という数字を持つ製品を採用した。女性が一番きれいに見えるものを設置した。

■トイレリニューアルプロジェクトの現状と今後について

リニューアル事業は平成 29 年度末時点で、108 箇所を実施済み。毎年大体 20 箇所前後ずつ実施している。今後平成 36 年度までに、全トイレ 171 箇所を整備する計画で進めている。

リノベーショントイレ 7 駅については、独自のデザインで整備をしている。新大阪駅では、自分のお気に入りの場所に帰ってきたようなくつろぎ感を感じて頂けるトイレを目指した。新大阪駅は地上駅なので、本物の木を使ったタイルを使用し、

温かみのある空間を演出した。女子トイレでは、大きなパウダーコーナーを設置した。もともと5、60㎡だった広さも、倍以上の130㎡ぐらいにドーンと作り変えた。スペースに余裕があったので、おむつ交換台を男女共に付けた。子供連れの方用のブース、オストメイトの方用のブース、そして、多機能トイレも大きめのブースを男女2つずつ整備した。

完成後に行ったアンケート結果からも、やはりトイレの美化が一番に挙がってくる。リニューアル後の満足度についても、90%を超える方から「満足」という回答を頂いている。この新大阪駅の取り組みでは、平成27年9月に国土交通大臣から、女性の暮らしの質向上に資する取り組みということで日本トイレ大賞を頂いた。

これからの課題について。まずはインバウンド対策が挙がる。大きいスーツケースを持たれているので、どうしても入りやすい多機能トイレを使われるケースが多い。また、ウォシュレットがある所を使いたいという方が多く、今年度から一般トイレにも温水洗浄便座を付けていく取り組みを始めた。

リニューアル後のトイレの美観の維持について。特に今インバウンドの方の使い方が、我々が想像したものと違う使い方をされるケースが多い。便座への座り方や紙の流し方を四か国語で示したシールを作って、各ブースに貼る対策を取っている。

以上でOsaka Metroの発表を終わります。ご清聴有難うございます。

鈴木千春 氏「トイレの「困った」を改善したい-障害者あるある事例を通じて-

(以下、講演概要)

自己紹介です。私は普段簡易電動車いすを使って生活をしている。障害名は頸髄損傷です。14歳の時に首の骨を折り、身体が動かなくなった。車いすを使っての生活を今26年過ごしている。従って、日々トイレに関しても気にしながら生活をしてきました。

私は普段、障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議の交通部会を担当しながら、都島区にある自立生活センターあるるで、障害者の方の相談を聞く取り組みをしている。

私はかつて一人暮らしで、ワンルームに住んでいた。自分だけが使う形式を考えて、トイレと浴室は全面的に床をかき上げた。横に移乗をしてトイレまで移動するというスタイルを家ではとっていた。頸髄損傷と言っても、自力で排尿をしている方、腹圧をかける方、タッピングをする方など、色んな排泄の仕方をしている方達がいる。私が14歳の頃は、カテーテルを使って2、3時間毎に排泄していた。今は留置バルーンというものをつけている。入院や手術の際につけられる、おしっこを溜める袋です。溜まったおしっこを捨てる環境が必要です。その他にも人工肛門

や人工膀胱がある。ストマとかパウチを利用している同じ障害の人達もいる。そういった意味で、色んな機器が使える状況にあるのかという不安が絶え間なくやってくる。

私の障害に関して言うと、我慢をすることができない。カテーテルを使って排泄している時は、腹圧がかかると失禁してしまう。よって、トイレの場所を常に意識して探していたことを覚えている。

あるある話で幾つか頂いた情報を話します。ナンバのあるトイレです。便器の周りに柵で取り囲まれるように設置されている。トイレをやり終えた後、トイレットペーパーが取れなかった。45度後ろ位にあったようです。また、自分ではドアも閉められず、また、回転することもできないトイレ内ブース環境だったとのこと。そういうようなお声がいろいろある。

手すりについてです。波型手すりとL字型手すりと書きました。脳性麻痺の方などでは、縦型の手すりが重要という話がある。波型手すりが設置されている例が、幾つかの商業施設や大学関係施設で見かけたことがある。こういったものが設置されると、立ち上がれないという声があがっている。

盲ろうの方たちの例では、視覚の部分と聴覚の部分で課題がある。通訳介助の方が異性の場合、多目的トイレを利用することがある。そうすると、広すぎて状況の把握がなかなか難しいというお声がある。実際に突起物になるようなもので頭をぶつけてしまう事がある。

私は視覚障害の方と一緒にの時、トイレの中の状況をお伝えして「じゃあ後で」と退出することがある。そういった時に、視覚障害の方に伝える時のポイントです。まずはドアの形状、鍵のかけ方です。健常の方と一緒にいる時は、手でここが鍵ですというふうに確認している。しかし、私の場合それができない。右に30cmぐらいとか、声でのやり取りを重ねながら確認している。まず鍵を説明し、便座の向き。それから、ペーパーの位置、流すボタンの形状と位置、方向をお伝えして退出する。行く途中に洗面所を通るので、その時に、入って左手に洗面所が4つ並んでいるという状況もお伝えする。

このように必要な情報をお伝えする方法を色んな方が知っていると、安心できる環境が増えるのではないかなと思っている。

石田義典 氏「なんば 車いすトイレマップ」

(以下、講演概要)

車いすトイレマップを作ったきっかけです。「おにごっこ」という街のど真ん中で、障害者、関係者が300人、400人集まって、丸一日遊ぶ企画を毎年やっています。

す。最初が梅田。阿倍野・天王寺でやった時に、キューズモールだと全部の階に車いすトイレがありますが、近鉄百貨店やフープ等では車いすトイレがどこにあるか探すのがとても大変だったという経験がある。

その前には新世界でも「おにごっこ」を実施しました。新世界で串カツ食べて、ビールを飲んだ後、トイレに行きたくなったら車いすトイレってどこにあるか、皆さんご存知ですか。答えを言うと、ほぼない。動物園の中にはある。動物園の出口にリニューアルされた公衆便所があるが、車いすトイレではない。ある場所は駅、そして、最近できた東横インの中にはある。あとは通天閣を上がった中にある。

では、ビールを飲んだ後にお店で行ける車いすトイレどこにあるかという、私が見知っているのは、ある1軒の串カツ屋さんの中だけにある。あとはない。これが実情で、とても困る。(実は最近もう一軒の串カツ屋で見つけましたが、外からは分かりません)

難波の車いすトイレについてです。マップにあるように、50箇所近くある。マップ作成のきっかけは、偶然に千日前商店街の方からバリアフリーマップを作りたいという希望があった。そして、障大連で行っている「おにごっこ」を、次は難波でやろうと思っていた。たまたまそれが重なった。

最初に車いすトイレのマップを作ろうと思った時に、障害者当事者の方々から、道頓堀は車いすトイレの過疎地だと言われた。しかし、実際に探してみると思っていない店にあった。そこで、難波の段差のないビルを1軒1軒全部回って、「車いすトイレありますか？」と聞いて作った。ホームページで調べても、どこにもない情報ですので、足で稼いで作ったマップです。

例えばどんな所にあるか。難波の戎橋の目の前に、上にTSUTAYAが入っているスターボックスがある。実はここに車いすトイレがある。このビルの何階にあるかを知っている方はほぼいないと思う。答えは6階。6階は従業員フロアに当たる。例えば私が1人でスターボックスに行って「トイレ貸してください」と言ったら、「ありません」と従業員からは言われる。しかし、車いすの人と一緒にいって聞くと、「6階にあるので案内します」と言われる。同じような案内をするビルが幾つかある。

道頓堀を歩くと、ドラッグストア、カラオケ店、回転寿司店など、実は全部に車いすトイレが備わっている。しかし、店の前を歩いても絶対分からない。尚、あるドラッグストアのトイレに行くと中国語で「工作人員以外禁止進入」と書いてあった。これは、店員以外は使用不可という貼り紙だった。

車いすトイレマップ作成時には、ドアの広さ、手すりタイプ等色々調べた。データを載せても分かりにくく、最終的には一目見ても分かるよう写真を載せた。実は

車いすトイレはたくさんあるのに表示がなく、あっても位置が分からない。これはバリアフリー法とか大阪府福祉のまちづくり条例で、トイレの設置の義務はあっても、車いすトイレの表示に関しては特に求めてない。

それから、コンビニなどでは「トイレありません」と大きく書いてあるケースがある。店の人によると、外国人のトイレのマナーが悪いという話があった。しかし、よく考えてみるとマナーが悪いのではなく文化が違う。中国、韓国ではトイレットペーパーをトイレに流さず、くずかごに入れるのが正しい。従って、日本で同じことをするとマナーが悪いとなる。一方で、アメリカに行った際に感じたのは、車いすトイレを探す必要がなかった。なぜかという、1箇所しかトイレがなくとも、そのトイレには必ず車いすがあった。日本では車いすトイレを探すという苦勞が、まだまだあると感じる。

中村香子 氏「トイレの「困った」を改善したい-障害者あるある事例を通じて-

(以下、講演概要)

私達はトイレを外出目的にしているわけではないが、途中で行けるトイレを探さないと、結果的に行きたい所にも行けなくなる。従って、トイレがすごく大事なポイントになっている。しかし、折角探したのに順番待ちの行列があったり、やっと空いたと思い、入ったとたん「何だこの機能は!？」という困った状況もある。本日皆さんがおっしゃったトイレの機能分散にとっても期待している。

実例をご紹介します。梅田の地下街、ホワイティうめだです。改修後、ピクトが大きくなり、とても分かり易くなった。只、ちょっと残念なのは、オストメイトの機能分散がここの表示だけでは分からない。実際にトイレの個室の手前まで行くと、扉の所にしっかり分かり易いピクトが表示されているが、車いすの友達に言わせると「中に入って初めて分かるようではダメ」とのことだった。従って、トイレの外部表示箇所に、機能を示して頂くのが大事だと思う。

大阪メトロのピクトにも当事者から意見があった。車いすの方も利用できる多目的トイレ以外にも、小型の車いすが利用できるトイレが、中にあることがある。これも中まで入ったらその旨分かるピクトがあるが、残念なのは機能分散表示のピクトが車いすトイレ出入口から見えないこと。一般トイレ利用者の行列のため、車いす利用者の目線が届かないということもある。

JR 茨木駅で、当事者と JR 職員一緒に車いす利用を検証した。リニューアルするにあたり、何が良いか意見交換をした。トイレ少し変えましようとなった時に、トイレへ向かう通路に曲がりにくいカーブがあった。車いすでもスムーズにカーブできるよう角をカットして頂いた事例もある。

車いすトイレの有無や、そこにどんな機能があるのか、事前に情報が公表されていることが大事です。大阪メトロのトイレのように、ホームページで把握できることはとても大事です。同時に、トイレの機能分散についての情報も発信されると非常に有難い。また、現地でも分かるような形で案内サインの充実をして頂けると有難いと思う。

1.7 パネルディスカッション

質問者①：盲ろう者には、今のトイレで水を流す方法は、全く分からない。私の場合、足で押すなど、昔のイメージをそのまま持っている。今はボタンが3種類、4種類と付いている。非常ベルを間違えて押してしまうこともある。

講師（池宮氏）：今回のトイレリニューアルでは、かなりのスピード感で行っている。今後ある程度の統一感はとれていくが、その統一感をマップのようにまだお示しできていない。今後の課題だと感じている。ある程度使い方を統一して、お伝えすることが大事だと感じている。

講師（石田氏）：個人的な経験で、トイレの水の流し方がどうしても分からなかった記憶が2回ある。1つはトイレの蓋の根元だけに小さいボタンがあったケース。いくら探しても分からなかった。もう二つ目のケースは、どうしても見当たらず、もう仕方ないから出ちゃおうと思ってドアを開けたら流れた。自動センサーだった。これは日本だけの問題のような気がする。他の国に行くと、どんなにいいホテルでもトイレはすごいシンプル。自動センサーがあるのもOKですが、普通に流すボタンも必ず決まったところにあるのが望ましい。健常者でも分からないので、ましてや視覚障害者には分かるわけがないと思う。

質問者②：車いすも手動車いすや電動車いすなど、様々な種類や形がある。トイレの改修をされる時に、ユーザーのアイデアや意見を聞く場は、どれぐらいあったか。

講師（池宮氏）：直接にはそういう場は設けていない。社内にバリアフリー担当が別にあるので、そちらから話を聞いたり、メーカーと色々と話をしながら設計を進めた。

コーディネーター（三星氏）：通路幅については、決めているものはあるか。

講師（池宮氏）：一般トイレの中については、特に具体的な数字としてはない。ケースバイケースで決めている。

講師（石田氏）：私は男性の車いすの方のトイレ介護をよくする。特に男性の場合、全員車いすトイレが必要なわけではない。男の場合はしびんで取る人も多い。

そうすると、一般のトイレでも全然かまわない。車いすトイレしか入れないではなく、一般のトイレに車いすの人でも入れれば、人数が多くても男性の場合は分かれて行ける。男性に限る話ですが、そういう発想でお願いしたい。

コーディネーター（三星氏）：国の基準でも府の基準でも、トイレの通路幅という細かい所までは書かれてない。それはこれからの課題です。皆さん設計される時にはご注意いただきたいというような話だった。

質問者③：一般便房に対しても段差解消しましょうという規定があるのか。これまで段差解消は、一般便房に関しても取り組んだか。

講師（池宮氏）：平成 23 年度までは段差解消をメインに計画を立てて行っていた。現在はエレベーター等の大規模なバリアフリー施設を整備する際にトイレが支障となる場合、段差解消などを同時にやるやり方で進めている。そのような整備は最大でも年に 2, 3 駅となり、どうしても時間が掛かる。機能分散の実施を優先しているため、段差解消の進展が遅いのが実態である。只、段差解消を全くしないというわけではない。大きな工事がある際には、第一に考えて実施する。今回のトイレリニューアルでも、御堂筋線の 7 駅については全て段差解消した。少しメリハリをつけた形になるが、整備を今進めているのでご理解頂きたい。

第9回バリアフリー推進勉強会 in 関西

<テーマ:災害時(地震等)における移動困難者への

配慮を考える>

1 概 要

1.1 日 時：2019（平成 31）年 2 月 27 日（水）15：00～17：40

1.2 場 所：ハービス PLAZA 5 階会議室 8・9・10 号室

1.3 講 師：石塚裕子氏（公益財団法人ひょうご震災記念 21 世紀研究機構

・主任研究員）

椎名保友氏（NPO 法人日常生活支援ネットワーク・コーディネーター）

波那本豊氏（ケアステーションきりん まちなか被災シミュレーション運営）

1.4 コーディネーター：三星昭宏氏（近畿大学・名誉教授）

1.5 参加者：76 名

1.6 講演概要

石塚裕子 氏「公共交通機関等における災害時の共生の技法とは何か」

（以下、講演概要）

■公共交通機関(観光)の利用者の多様化

全世界の国際観光客数は 13 億 2,600 万人(2017 年度)に達している。全世界人口の約 15%が何らかの障害を持つと言われており、アクセシビリティの確保は観光の基盤であるといえる。

訪日外国人の数は増え続けていて、2013 年以降 5 年連続で過去最高を更新中となっている。2017 年には 2869 万人が日本を訪れ、2020 年には 4000 万人を目標に据えている。

そうした中で、公共交通機関を使う観光客の多様化が進んでおり、障害者だけではなく、高齢者、妊婦、乳幼児、怪我をした人、荷物を持つ人などを含めると、利用者全体の 30%以上が移動に何らかの配慮が必要とされている。

災害時の”障害”を再考するにあたって、障害の個人モデルと社会モデルに立ち戻って考える必要がある。

社会モデルを援用したとされる「災害時要援護者」の定義は、必要な情報を迅速かつ的確に把握し、災害から自らを守るために安全な場所に避難するなどの災害時

に一連の行動をとるのに支援を要する人をいい、一般的に高齢者、障害者、外国人、乳幼児、妊婦等があげられる。しかし、災害時要援護者は新しい環境への適応能力が不十分であるため、災害による住環境の変化への対応や、避難行動、避難所での困難を来すが、必要なときに必要な支援が適切に受けられれば自立した生活を送ることが可能であるとされる。

社会モデルにおけるディスアビリティとは、「社会の障壁」と「それによって引き起こされる機会の喪失と排除」を指すが、災害時には、社会が必要な時に必要な支援を提供出来ない時に障害が生じる。従って、全ての被災者が災害時に要援護者になる可能性があり、災害時の障害は高齢者や障害者だけでなくすべての被災者の共通課題という「共通性」と、災害サイクルの中で障害を受ける人が変化するという「流動性」をもつことが特徴である。

訪日外国人が増える中、総務省消防庁により、「外国人来訪者や障害者等が利用する施設における災害情報の伝達及び避難誘導に関するガイドライン」が平成30年3月に作成された。防火対象物の関係者が、外国人来訪者や障害者等に配慮した効果的な自衛消防体制を整備するため、取り組むことが望ましい事項を定めるという趣旨から、火災と地震を想定して作成された。

その中で取り組むことが望ましいとされた主な事項は、情報の視覚化、様々な利用者特性に応じた避難誘導、そして、従業員等への教育訓練の実施とされた。特に教育訓練においては、日本語での対応が困難な場合を想定し、優しい日本語の活用や個別対応のための訓練が望ましいとされている。

■観光地におけるバリアフリーの取り組み

観光地における具体的な災害時対応の取り組みを紹介する。沖縄では、ホテルで様々な要支援者となり得る様々な人が参加し、避難訓練を実施した。訓練からは、健常者と比較すると、高齢者や障害者は2～5倍の避難時間を要すること、そして、避難完了までの限界時間を超えたのは、聴覚障害者であったことが判明した。そして、移動介助に必要な特別な器具を使用し、練習を重ねると避難に要する時間は大幅に短縮可能であることも同時に判明した。

京都市の「帰宅困難観光客避難誘導計画」を紹介する。対処方針としては、①正確な情報を伝える、②安全な場所に留まらせる、③ターミナルに集中させない、などがあげられる。清水・祇園地区を例にすると、ピーク時観光客数は48,000人とされ、被災時にはその内の6,000人が自力での帰宅が困難となる恐れがある。この6,000人は、観光客一時滞在施設に収容することとなる。一般的には耐震性の高いホテルなどが想定されているが、運輸・交通業界と比べ、ホテル業界では

まだ認知度が高まっていないのが現状であり、今後の課題となっている。

■災害時の共生の技法を考える

「共通性」への対応として、バリアフリー・ユニバーサルデザインの普及が考えられる。不特定多数を対象とした事前措置と言える。そして、「流動性(多様性)」への対応として、合理的配慮、つまり、個々の場面における個人への配慮が考えられる。尚、この合理的配慮とは、「自己と目的を異にする他者から見ても「理に適った」といえる仕方で他者を尊重する態度」という意味である。障害者差別解消法においても、取り入れられた考え方である。

そして、困難を感じている当事者と、その困難な状況に関わっている人との間で、問題を解決するには、建設的な対話の中で「間に生まれるもの」、つまり、共生の技法がキーとなって来る。

空港のラウンジ、通勤電車内、ショッピングセンター、カフェなどは、様々な人間が一時的に集合する「仲介的」空間では、地縁でも知縁でもない、境界的なコミュニティを形成している。公共交通機関は、この境界的なコミュニティと言える。境界的なコミュニティにおける合理的配慮を引き出すには、「多様な人々の存在の認知」と「協働(対話・参加)」に尽きる。災害時に公共交通機関等における移動困難者への対応も、様々な人が一緒に考えていくことから始まる。

交通バリアフリーを先導してきた関西の地なら、公共交通機関等における災害時の共生の技法のプロトタイプモデルを創っていきけるのではないだろうか。

椎名保友 氏「生きづらさの多様化と都市災害 まちなか被災シミュレーションの 実践」

(以下、講演概要)

■自己紹介

自分が知らない街で災害に出会うかも知れない。自分の周りにも色々な状況の人や事情を抱えた人がいるかも知れない。自分が事情を抱えていたり、被災した時に怪我や情報の少ない状況に陥るかも知れない。被災時にはどのような状況に陥るかも知れない中で、いざという時に、周りの人みんなで助かるためにはどうしたらよいかを考えて、まちなか被災シミュレーションを行っている。

2011 年秋から、「生きづらさの顕在化」を掲げて、運営チーム「アロハーズ」を結成した。チームのお約束事は、メンバーはアロハシャツを着ることになっている。

■まちなか被災シミュレーション「梅田地下街編」の紹介

は以前実施した梅田地下街編の被災シミュレーションを紹介する。2015年2月に、参加者 48 名で実施した。参加者はそれぞれ多様な事情を抱えていた。車いすユーザー、盲導犬ユーザー、言語障害、自閉症、精神疾患、高次脳機能障害、ベビーカー利用者、幼児、腰痛者、二日酔い者、妊婦など、抱える事情は様々だった。

毎回、参加者には 10 人のグループに分かれて、その土地の観光をまず楽しんでもらう。界限をぶらぶらしたりお店で買い物するチームもいる。その最中に地震発生。そこから<みんな>で生き残ることを最大の目的に据えて、決められて時間内でどんなアクションを起こすか、どこへ逃げるかをメンバー全員で考え、避難行動をする。

この梅田地下街では車いすユーザーなど移動に困難が伴う人たちの課題をみんなな想定していた。しかし、自閉症の子供を持つ親子や盲導犬ユーザーが「まちなかで人が右往左往し、混乱と殺到している中でパニックで動けなくなりました。」とギブアップされた。

この瞬間、移動に制約がある人だけではなく、いろんな立場から当事者なんだということを実感する回となった。

「まちなか被災シミュレーション」は移動、情報、適応など様々な障害がある人達にとって、非常時に街はどうなのかを、みんなで気づき、振り返ることを行っている。参加者には障害当事者とよそから来た人、地域住民、市役所のまちづくり課職員などそれぞれの立場から意見を交わし、そのまちの災害想定への再発見の機会となっている。

■なぜ、今まちなか被災シミュレーションなのか

昔は、地域の中での人の繋がりが濃密であった。助け合いや気づき、配慮が近所、地域内であった。しかし介護保険制度が導入された時期（2000年）以降、地域や人との繋がりが段々と希薄になって来ているのを実感している。ひと昔前には、近所のおじいちゃん、おばあちゃんが困っていれば、声を掛け合っていた状況が、今ではそのおじいちゃんやおばあちゃんを担当するヘルパーやケアマネと言われる専門職が関わっているから大丈夫だろうと地域住民は安心している。福祉制度が社会的に定着した反面、これが地域にとって非常時の声掛け、助け合いに躊躇が入るといった困った事態に直面している。

昨年のおおしな北部地震でも、通勤通学時に被災した知的障害者がいた。平時には決まったルートでの通勤通学をしている。そういった人達の中には、障害特性としていつもと違う状況に置かれる、現状が把握できない中で長期間車内などに閉じ込められると、判断や適応できずにパニックとなる人もいる。

このような事態に備え、例えば、ある駅のある部屋を、非常時に自分の身をどう処していいかわからない人々を収容するためのスペースとすることを、普段からアナウンスをしておく。そうすると、そのような方々の保護者もまずはその部屋のある駅に連絡を入れて、探している人の消息を確認することが出来ることもある。

また、バスについては、車内ディスプレイの文字情報が少ない印象がある。従って非常時には、現在の状況、今後の見通し、そしえ、見通しが不明であれば、明らかにできない理由などを、文字情報としてディスプレイに流すのも一案だと考える。これにより情報に制約のある人たちにとっても、安心してバスを利用することが出来る。

今後もまちなか被災シミュレーション活動を各地で行って行くので、是非興味関心のある方々は、積極的にご参加頂きたいと思う。

波那本豊 氏 (以下、講演概要)

当事者目線の話を中心にコメントする。まちなか被災シミュレーションの活動を始めて8年なる。活動のきっかけは東日本大震災だった。地震後2ヵ月頃に現地に行ったのですが、公共交通機関が止まっており交通手段がレンタカーしかなく、被災の恐ろしさを痛感させられた。ヘルパーと共に被災地(福島県南相馬市を中心に)を見て回った。その後大阪に帰ってから、何が出来るかを考えていた時、丁度まちなか被災シミュレーションの活動に誘われた。まちなか被災シミュレーションに参加者された方たちに、被災の現場は想像以上に恐ろしい状況になっていることや自分が実感したことなどを伝えることができることだと思い伝えている。

まちなか被災シミュレーションは「移動、情報、適用の困難」という3つのテーマがあり、そのテーマを参加された人々へ伝えることが、もう一つ自分ができる役割だと思い活動をしている。

公共交通機関のバリアフリー化が進み身体だけじゃなく知的や精神の障がいがある人たちが出来る世の中になった。災害が起きたとき、障がいがある人たちがどんなことが不安を感じるかその時どんなことをしてもらいたいかを報告させていただきます。

視覚障害者の場合、電車やバスが途中で止まってしまった時は復旧見込みやなぜ止まったかを案内放送して欲しい。安全な場所へ誘導して欲しいということ。トイレの場所を伝えて欲しいこと。その際、トイレの前までの誘導で終わらず、中に共に入って便器やトイレットペーパー、洗浄ボタンの場所まで教えて欲しい。また、車内の中では、振替輸送の案内についても、放送だけでは分からないので、出来れば振替先のホームまで誘導をお願いしたい。駅員がいない無人駅が増えている現状

がある中で、出来るだけ増やさないで欲しいという意見を聞きました。

聴覚障害者の方からは、手話が出来ない障害者もいるので、筆談で構わないので、コミュニケーションを取って欲しい。

身体障害者の方からは、電車が駅以外で止まってしまった時の乗降介助、誘導について不安がある。また、長時間駅などに留め置かれた場合には、お手洗いの問題が出てくる。また、バスやタクシーに対しては、被災時にどこで降ろされるか分からないという不安がある。

宿泊せざるを得ない場合の支援や、電動車いすへの充電の配慮という細かな不安がたくさんある。

そんな不安材料を一つでも多く、改善できるように公共交通機関の方たちと話し合いながら改善できるように今後も活動をしていきたいと思います。

1.7 パネルディスカッション

質問者①：バスの車内アナウンスについて、どのような内容のアナウンスをすれば安心と考えるか。

講師（椎名氏）：まずは、バスが動く・動かないの方針を伝えて欲しい。そして、動かないのであれば、その理由を伝えて欲しい。そして同様に、復旧時間の目安と、目安が分からない場合にはその理由を聞かせて貰えると安心する。事業者においては、緊急時にドライバーが乗客を案内するケースバイケースを想定した問答集的な資料を事前に作成するのが良いと思う。

質問者②：京都市の事例に「観光客一時滞在施設への誘導」とあったが、障害者を含めてどのような施設に誘導することが効果的か。

講師（石塚氏）：緊急避難用の広場を指定して、そこで情報提供する計画となっている。避難場所としては、耐震性が確保された大きなホテルなどが設定されている。分野を跨ぐような対策が必要となる。災害バリアフリー対策はまさに盲点と言える。各事業者が日頃行っている訓練や点検において、災害時にはどうするという視点を加えて、当事者参加の点検、訓練を行って欲しいと考える。

質問者③：実施されているまちなかシミュレーション活動の成果とは具体的に何だと言えるか。

講師（椎名氏）：まちなかシミュレーション活動の参加者については、被災時を想定した知恵や発想を植え付けられていると思う。そして、実施地域に対しては、マニュアル作りとは逆の事、つまり、みんなで分からないことを確認し合っている。地域で気になる箇所やその地域での課題をそのまちの気づきとして

問題提起を明確にしていくことを成果として捉えている。

講師（波那本氏）：当事者も入って何度も避難訓練をすることが大事であると思っているので、そのことを伝えていることが成果だと思っています。

平成 29 年度 バリアフリー推進勉強会

【東京会場】

第 40 回 平成 29 年 5 月 1 日（月） 【国際セミナー】

テーマ：認知症にやさしい交通機関に向けて ～スコットランドの事例～

第 41 回 平成 29 年 5 月 26 日（金）

テーマ：公共施設におけるトイレのデザインとは ～バリアフリーを越えたその先へ～

第 42 回 平成 29 年 6 月 27 日（火）

テーマ：2016 年リオ・オリンピック・パラリンピックの調査報告
～2020 年東京大会に向けた取組について～

第 43 回 平成 29 年 8 月 3 日（木）

テーマ：耳の遠い方に大声で話しかけていませんか？～耳にやさしいコミュニケーション

第 44 回 平成 29 年 11 月 25 日（土） in 呉

テーマ：少子高齢化・人口減少の進む地方都市における人々の移動について考える
～呉市とその周辺地域を事例に～

第 45 回 平成 29 年 12 月 8 日（金）

テーマ：UD タクシーから、これからのタクシーを考える

第 46 回 平成 29 年 12 月 9 日（土） in 浜松

テーマ：「きくこと・みること・さわること」に関する基礎講座
～サウンド UD シティを目指して～

第 47 回 平成 29 年 12 月 26 日（火）

テーマ：障害当事者からみるバリアフリー法改正 ～真のバリアフリーへ向けて～

第 48 回 平成 30 年 2 月 27 日（火）

テーマ：屋内外シームレスなバリアフリーナビゲーションの実現に向けて
～スマホアプリによる段差等のバリアを回避した経路案内～

第 49 回 平成 30 年 3 月 9 日（金）

テーマ：福祉のまちづくりにおけるインクルーシブリサーチの可能性

【関西会場】

第 6 回 平成 29 年 10 月 25 日（水）

テーマ：“手話言語条例”の制定と今後の展開
～聴覚障がい者が安心して外出できる街を目指して～

下記 URL のホームページにて公開しております。

http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/benkyo/benkyo_top.html

本書の講演資料の著作権は、各講師等にあるため、無断での転載・複写・引用することを禁じます。

平成 30 年度 バリアフリー推進勉強会

平成 31 年 3 月発行

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
〒102-0076 東京都千代田区五番町 10 番地 KU ビル 3F
電話：03-3221-6672（代表）FAX：03-3221-6674
URL：<http://www.ecomo.or.jp/>
