

平成 17 年 3 月 14 日

自律移動支援プロジェクト実証実験に関して

自律移動支援プロジェクト推進委員会委員

後藤 省二

(三鷹市市民部調整担当部長)

1 実験について

神戸で実際に行われている自律移動支援プロジェクト(以下「本プロジェクト」と表記します。)諸実験について、個別に見学させて頂き、ご説明を伺いました。全体としては完成度の高い実験が行われている様子を拝見し、関係者の皆様のご尽力に深く敬意を表します。

以下、所感を申し述べます。

(1) 実験の目的と目標について

本プロジェクトは、「いつでも、どこでも、だれでも」利用できるシームレスな情報環境をオープンシステムで作り上げるために、IC タグを場所にくくりつけることで様々なサービスを提供するもの」とされています。

実証実験では最先端の IT を活用した新しい機器やシステムが用いられていますが、技術的な検証に加え、上述のとおり本来の目的に合致しているか、最適化されているか、を常に確認する必要があり、このことは実験に参加される関係者の皆さまに充分ご認識いただいている事と存じますが、あえて再度ご確認いただきたいと存じます。

(2) 下肢障がい者に係る自律移動支援について

(本文中では法令に定めがあるものを除き「障害」を「障がい」と表記させていただきます。本来は「障碍」と表記すべきところ、「碍」の文字が常用漢字でないため、「障害」とされて広く利用されていますが、関係者からの問題提起もあり、三鷹市では昨年 12 月から「障がい」と表記しています。)

ア 下肢障がい者にとっての自律移動への問題点

下肢障がい者といっても、その障がい内容や程度は様々で、問題点も一人ひとり異なります。私も車いすを常用している立場から発言させていただきますが、見方に偏りがあることをご了解下さい。

(ア)「最短ルート」はどれか、が重要です！

階段の昇降ができない車いすの利用者にとっては、水平移動もさることながら、垂直移動について常に問題を抱えています。例えば「さんちかタウン」の中央から神戸市役所の上層階の会議室まで移動する場合、車いすでの最短ルートがどれなのか、はとても重要な情報なのですが、その類の情報は通常、表示されてい

いか、表示されていてもとてもわかりにくいのが実態です。

交通バリアフリー法は駅や街などの物理的なバリアを解消することに重点が置かれており、自律移動のための「必要条件」ですが、実際に自律移動を行うためには、先に述べたような情報が不可欠です。今回の「自律移動支援プロジェクト」は自律移動のための「十分条件」になることを心より願っています。

(イ) 自動車で移動する障がい者も多いのです！

今回、私は神戸へは自分の自動車を運転して行きました。さんちかタウンに、あるいは神戸市役所に車で行く際にどの駐車場が適しているのか、事前に調べるにはとても苦労しますし、実際に駐車場に車を入れないとわからないことも多いのです。(車いす駐車スペースがあるのか、エレベータまでバリアなく行けるか、など。) 車いすで街の中を移動する際の情報取得も大切ですが、自動車に乗っている段階でも情報は必要です。

イ 問題解決に向けての若干の提案

(ア) カーナビのように地下街や駅、空港などの中で地点Aから地点Bまでの本人の状況(障がい)にあった最適ルートを検索・表示し、実際に移動するときに最適ルートを示してくれる(はずれると警告してくれる)仕組みがあると、とても役立つと思います。(私の見落としかもしれませんが神戸ではそこまでの仕組みがまだ無いように思いました。)

(イ) 公共施設や地下街、地下駐車場の入り口の標識などにICタグなどを利用して、障がい者向けの情報を発信する仕組みがあれば、自動車で移動する障がい者にはとても助かります。障がい者の方が持っている「身体障害者手帳」にICタグを付けて活用する方法もあるかも知れません。

(3) 神戸での実験でのいわゆる当事者のモニターについて

平成17年度の神戸での実証実験をできる限り多くの障がい者、高齢者の方に体験して頂いて、その意見を求めて欲しいと思います。できれば障がいの種類や程度、状況の違う方々の意見を集められると、役立つのではないのでしょうか。

(4) 障がいに関する専門家の意見を

障がいに関する専門家の皆様のご意見も大切です。国立身体障害者リハビリテーションセンターなど、各研究機関の皆様のご協力があれば、より実りの多いシステム構築が可能と思います。

また、今回のプロジェクトに参加しておられるITの専門家の方々に、「障がい者の疑似体験」をしていただくことも有効かもしれません。

(神戸市の福祉部局の方にご協力いただけるのではないのでしょうか。)

(5) 地域ぐるみでバリアフリーのまちづくりの取り組みを

神戸の実験でも国、自治体やサポーター企業の皆様のほか、商店街

や地域住民の皆様のご協力によるところが大きかったと思います。今後、本格的に展開する場合には、広義の関係者の皆さんがそれぞれの立場から参加、協力していただくことが必要になります。そのための協議組織づくりや意識のレベル合わせなどを行うことはとても重要です。できれば、「バリアフリーのまちづくり」という視点で様々な議論を行い、問題解決の方法論の一つとして、本プロジェクトで開発された機器やシステムを利用する方向で長期的な取組みを行うことが必要と考えます。

神戸市では「こうべUD広場」など、「バリアフリー」を一步進めた「ユニバーサルデザイン」に関する素晴らしい市民の皆さんの取り組みが進められていることを伺いました。

このような取り組みに加え、企業や地元の商店街、自治会、関係官公庁などの関係者も入ってバリアフリーやユニバーサルデザインの概念に基づくまちづくりの議論が進められる組織が全国各地に必要なのではないのでしょうか。

(三鷹市では平成 13 年 10 月に幅広い関係者の参加を得て「三鷹市バリアフリーのまちづくり推進協議会」を設置し、約 2 年間の議論検討を経て、平成 15 年 10 月に「三鷹市バリアフリーのまちづくり基本構想」を策定しました。詳しくは三鷹市ホームページの「市民向け」トップページから、「計画・財政・経営」のタイトルの「基本計画・個別計画」を選択し、「個別計画」の中の「バリアフリーのまちづくり基本構想」をご覧ください。)

(6) その他(疑問点)

ア IC タグシールを貼る位置について

IC タグシールを貼る位置(高さ)は、視覚に障がいのある方々には適切かどうか、気になりました。(高さがまちまちでも直ぐにわかればよいのですが)

同様に、車いすを利用している人の場合、肩の高さ、手がどこまで上げられるか、などが人によって異なりますので、利用できるかどうか、が問題になります。

また、剥がされたり傷つけられないような工夫は必要ないでしょうか。

イ IC タグ等やデータベースのデータの更新の可能性について

今回の見学では、データの内容を更新する場合の作業について、伺うのを忘れました。データの内容を更新する必要が生じた場合は、何をどのように行うのでしょうか。外から更新可能な仕組みの場合、悪意の更新がされないようなセキュリティ対策はとられているのでしょうか。

以上、雑駁な感想や疑問ですがよろしく願いいたします。