

## 第 1 回武蔵野市バリアフリー基本構想改定委員会議事要録

- 日 時 平成 22 年 5 月 21 日（金曜日）午後 3 時から午後 5 時まで
- 場 所 武蔵野市立武蔵野総合体育館 3 階 大会議室
- 出席委員 井端委員、小野委員（代理出席：土肥氏）、榎本委員、金子委員、佐藤委員、高橋委員、前田委員、檜山委員、吉田委員
- 事務局 恩田まちづくり推進課長、まちづくり推進課職員

発言者	発言内容
事務局	<p>それでは、議事に入る。</p> <p>次第の 1、委員長および副委員長の選出を行う。武蔵野市バリアフリー基本構想改定委員会設置要綱第 5 条第 1 項の規定により、委員長は委員の互選により定めることとなっているが、委員の皆さま、いかがか。</p>
委員	<p>経験豊富な佐藤先生に委員長をお願いしたい。</p>
事務局	<p>ただ今、佐藤委員を推薦する旨の発言があったが、いかがか。</p>
各委員	<p>異議なし。</p>
事務局	<p>それでは、委員長は、佐藤委員をお願いしたい。</p>
委員長	<p>今回、武蔵野市の基本構想改定委員会委員長をおおせつかった。微力ではあるが、お役にたてればと思っている。基本構想では、三鷹市、小金井市、川崎市、台東区、今年度は豊島区の池袋駅周辺の基本構想づくりにも携わせていただいている。自治体によっては、住民の資質というか、気質もさまざま、委員会に参加しているといろいろ苦勞するところもあれば、意見を語らずに人任せで、もう少し頑張りがほしい市もある。武蔵野市の場合には、非常に意識が高いという認識でいる。</p> <p>平成 15 年に基本構想がつくられてから 7 年経ち、いろいろな経験を持った行政の方々や住民の方々がいて、反省点もあると思う。それらの意見をいただきながらより良い改定案づくりができればと思っている。</p> <p>それでは、以降は私が進行を務めさせていただく。副委員長の選出は、武蔵野市バリアフリー基本構想改定委員会設置要綱第 4 条第 1 項により副委員長は委員長が指名することになっている。副委員長には、地域公共交通活性化協議会副会長を務められている吉田委員を指名したいと思うが、いかがか。</p>
各委員	<p>異議なし。</p>

<p>委員長 副委員長</p>	<p>それでは副委員長を吉田委員にお願いします。</p> <p>武蔵野市地域公共交通活性化協議会では、バス、ムーバス、レモンキャブをはじめ、道路の上を走る地域の交通手段について、どう使いやすくしていくかという会議を昨年来ずっと続けてきた。昨年度末に地域公共交通総合連携計画という計画にとりまとめさせていただき、今年度から3か年、まずは具体的な事業を国から補助金をいただきながら進めてきている。</p> <p>武蔵野市は従来からムーバスを何路線もずっと運行してきた。この前も全国放送の子ども向けのテレビ番組に「このバスは何という名前でしょうか」という問題にムーバス車両が出てきた。「ムーバス」ではなく、単純に「バス」と答えた子どもは不正解だった。そこまで全国に浸透しているムーバスだが、それだけではなく、一般の例えば関東バス、西武バスも使いよくしなければいけないし、一方で、3つの鉄道駅の駅前広場もこれからますます変わってくることになるかもしれないが、そういう所もバス交通とうまく連携を図らないとバランスを欠くことになってしまう。</p> <p>そのような交通の視点から、今回の改定委員会に携わらせていただきたい。</p>
<p>委員長 事務局</p>	<p>早速議事を進めさせていただく。委員会の運営等について事務局から説明をお願いします。</p> <p>委員の皆さまにご議論いただきたいことが3点ある。</p> <p>1点目は会議の公開についてである。本市における委員会等の会議は基本的に傍聴を認める取扱いとしているが、本委員会会議における傍聴の可否についてご議論をお願いしたい。</p> <p>2点目は議事録の取扱いについてであるが、全文録とするか要録にするかについてご議論いただきたい。また、発言者名の取扱いだが、委員名を明記するか、A委員、B委員のように表記するか、単に委員と表記するかについても、あわせてご議論いただきたい。</p> <p>3点目は議事録の公開についてであるが、議事録は市のホームページ等で公開したいと考えているがいかがか。</p> <p>以上の3点について、ご議論のうえ決定していただきたい。</p>
<p>委員長</p>	<p>何かご意見等あるか。</p> <p>武蔵野市では、このような会議の議事録については、一般的にどのような形で取り扱われているのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>基本的には要録で対応させていただいている。</p>
<p>委員長</p>	<p>1点目の傍聴の可否について、これは認めてもよいのではないか</p>

各委員	と思うが、いかがか。
委員長 委員	異議なし。
委員長	では傍聴は認めることとする。
委員長	傍聴自体はよいと思うが、委員会によっては、最後に傍聴者の意見を聞く場合があるが、その取扱いはどうするか。
事務局	私の理解では、傍聴は傍聴なので、本委員会の場合は傍聴者の意見は受けられないと思う。市ではどのように考えているか。
委員長	基本的には傍聴は傍聴という仕切りにさせていただきたい。ご意見等があれば、意見等を記入する用紙を傍聴席に用意しておいて、事務局に提出していただくことを考えている。
委員長 委員	そういうことでよろしいか。
委員長	結構である。
各委員	議事録の様式について、要録という話があった。それでよいと思うが、よろしいか。
委員長	異議なし。
事務局	委員名の表記は、過去のバリアフリー基本構想の記録でも「委員」と標記してあるので、委員名を特別記す必要はないと思っている。ただ、確認する際にどなたの発言かわからなくてもいいのかということがある。
委員長	確認の際には発言者名を付けて各委員に確認をしていただくが、最終的には名前を伏せるという対応にさせていただきたい。
各委員 委員長	それでよろしいか。
委員長	異議なし。
各委員 委員長	では、そのような形で要録を取り扱いたい。公開も、情報公開の時代なので、問題なく公開すべきだと思うが、よろしいか。
各委員	異議なし。
委員長	では、そのような形で議事録の取扱い等、進めていきたい。
事務局	それでは次第3の資料1「武蔵野市交通バリアフリー基本構想と改定の背景」についてご説明する。
	本市では、平成12年5月に交通バリアフリー法が施行され、この法律を踏まえ武蔵野市交通バリアフリー基本構想を平成15年3月に策定している。
	計画の位置付けだが、この法律に基づいて大臣が基本方針を示している。これが大本になり交通バリアフリー基本構想を策定している。市の計画としては、上位計画として武蔵野市の基本構想、関連計画として隣の四角い枠の中にあるような計画、これがバリアフリ

一基本構想の関連計画となり、連携しながら対応しているという状況である。

このバリアフリー基本構想の主な内容は、ア、イ、ウとしてあるが、1点目のエリアは、吉祥寺、三鷹、武蔵境の3駅周辺を重点整備地区に掲げ、目標年次を平成22年とし、優先的にバリアフリー化を進めたいものを指定している。

イは、重点整備地区ごとに内容が定められて、旅客施設（駅）、特定車両（バス）、道路、交通安全施設をこの10年間で整備する。

ウは、平成18年度にバリアフリー事業計画推進委員会により基本構想に係る評価・提言を受けており、中間年にあたる4年を経過し、どういう形のものが進められたのか確認している。

「2改定の背景」であるが、従前の交通バリアフリー法とハートビル法（建物等を対象とした障害者に優しいまちづくり）を一体化し、平成18年12月にバリアフリー新法が施行されている。

新法の主な改正内容は、まず1点目に交通バリアフリー法での対象者が身体障害者からすべての障害者に拡大されたこと、2点目に対象施設も、交通関係だけではなく、建築物、路外駐車場、都市公園、福祉タクシーなどに拡充されたこと、3点目に制度の拡充として、旅客施設を含まないエリアまで重点整備地区を定められるようになったことが挙げられる。従前は交通という観点だったので駅を中心としたエリア設定になっているが、駅を除く施設が集積したエリアも設定できる形になった。4点目は当事者参加で、基本構想策定時において協議会制度（特定事業者や市民が参加できる仕組み）が法的に規定された。5点目はソフト施策の充実で、バリアフリー事業をどんどんレベルアップしていく「スパイラルアップ」や、ソフト的に普及・周知していく「心のバリアフリー」といった考え方も盛り込まれている。

次に「(2)目標年次の達成」であるが、交通バリアフリー基本構想は計画期間が平成22年までのため、今年度最終年を迎える。平成23年度以降の方針を導き出す必要があるため、新法の改定等を含めて改定を行う。

以上がバリアフリー基本構想改定にあたっての主な背景である。新しい法律ができたこと及び交通バリアフリー基本構想の目標年次達成を踏まえ、新たな今後の方針を定めていく。

続いて、資料2-1、2-2。こちらは、今回の改定にあたって、

改定委員会で検討していただく上での体制の枠組みをお示ししている。

2-1は、太く枠組みされているのが改定委員会の構成、その隣が特定事業者連絡会である。特定事業者連絡会は基本的には交通機関あるいは建物所有者等のバリアフリー化事業を進めていく側の連絡会である。その隣が庁内検討会議。これらが改定の体制である。

2-2でその枠組みを絵で示している。右側に基本構想改定委員会、中央に事務局（まちづくり推進課）と書いており、こちらで資料や情報の提供を行う。その隣に特定事業者連絡会、特定事業者の計画やバリアフリーの対応等をこちらで検討していただき、事務局でとりまとめ、改定委員会にお諮りする、という流れを考えている。

また、特定事業者連絡会は、改定委員会との情報提供が必要と考えているので、事業者だけではなく、学識経験者を中心にアドバイザーとして特定事業者連絡会に入っていただき、助言をいただければと思っている。以上が体制の枠組みである。

続いて、資料3であるが、今後のスケジュールを示している。真ん中の改定委員会では、4回の開催を予定している。本日は1回目で、改定の方針について確認いただきたい。

2回目は、生活関連施設、経路、重点整備地区の範囲等についてご議論いただき、この時点で考え方をまとめたいと考えている。また、移動等円滑化に向けた課題として、現状の課題についてご議論いただきたい。

3回目の開催までには、2回目でご議論いただいた課題等を踏まえ特定事業者連絡会を開催し、事務局と調整を図りながら課題の対応について議論し、まとめていきたい。また、特定事業者には、前半、後半5年ずつの今後10年間、どのような流れで対応していくかの計画づくりをしていただくので、それをまとめて基本構想改定の素案を作成し、たたき台を3回目の改定委員会でお示ししたい。

3回目で素案をまとめさせていただき、パブリックコメントを実施し、パブリックコメントへの見解及び「進め具合を評価するためにどういう方法を採用するか」といった進捗管理の方法を素案に追加したいと考えている。

4回目では、基本構想の最終確認をしていただきたい。こちらは今のところ、来年1月を予定している。

全体の流れについての説明は以上である。資料3の裏面に改定委

	<p>員会でご議論いただく骨子をお示ししている。</p> <p>資料4は、改定の方針(案)作成までの作業の流れを簡単に図示したものである。真ん中に点線で枠組みされている実施主体による確認は、特定事業者の実施状況の報告により行った。また、庁内検討会議において、特定事業以外の福祉施策の取組み状況を確認した。左側の利用者からの評価は、平成18年度(中間年)に実施したバリアフリー実施状況の評価や平成21年度に実施した主に高齢者、障害者を対象とした利用状況と現況の評価のアンケート、また、関係団体のヒアリングや従来よりいただいている市民意見などにより実施した。この間にバリアフリー新法の改正もあるので、評価と新法の内容も踏まえ、課題の整理をし、改定の方針を示させていただく。</p> <p>以上、資料4まで、全体の流れについてご説明した。</p>
委員長	<p>バリアフリー法にあまり精通していない方は、今の説明の中で生活関連施設、生活関連経路、重点整備地区、移動の円滑化など、法律で捉えている言葉が次々に現れてきて、全体の内容がつかみにくいのではないかと。バリアフリー新法の概要について説明いただきたい。</p>
事務局	<p>これまでの交通バリアフリー法の計画では、移動の際のバリア(障害)をなくすため、駅を中心に移動先までの道路について、例えば段差がないように、視覚に関しても障害がないように、という手立てを取ってきた。また、交通機関(バス等)についても乗り込む所の段差が生じない低床バスに、交差点では、視覚障害者のために信号機を音響式にといった計画を定めてきた。</p> <p>今回新たな法律で枠組みとして拡がった内容として、障害の対象者の枠が拡大したことと、交通という視点だけではなく、その施設そのもの、利用する建物、公園なども対象になるということが挙げられる。また、ソフトの部分での取組は交通バリアフリー法の中にもあったが、新法になり、より基本構想の中で充実する形になった。</p>
委員長	<p>これまで市が実施してきた交通バリアフリー基本構想でのまちづくりの基本方針について、枠組みの変化があり、交通だけではなくなったということ踏まえ、この基本構想から“交通”の文字が取れるということでしょうか。</p>
事務局 委員長	<p>そのように考える。</p> <p>建物や公園、路外駐車場なども併せて見直して考えなくてははいけ</p>

	<p>ないというのが今回の大きな変化である。対象者も、“身体”の文字が消え「高齢者、障害者等」となった。</p> <p>そこで、知的障害者や精神障害者も含めて考えていく必要がある。それぞれの自治体の計画で、知的障害者等に対して配慮できることがあれば、それを積極的にまちづくりの方針として盛り込むという話である。</p> <p>また、平成 22 年は交通バリアフリー法の達成目標年次となる。これまでのまちづくりの中で、まだまだという所や、もう少し取り組まなければいけない所がある。それを踏まえた新たな計画づくりをしていかなければいけない。それを考えていくのがこの委員会の大きな方針であると認識している。</p> <p>進め方として、改定委員会と同時並行で、鉄道やバスの事業者、道路管理者（都道・市道）に具体的にどう整備を進めていくか考えてもらう必要がある。これらの「特定事業者」は連絡会という会を持ち、その会との連携によって進めることになる。改定委員会から要望や計画案を特定事業者に提示し、具体的な議論をしてもらうことになっている。この提示を行うことも改定委員会の役割である。</p> <p>本日はその方針を確定し、次回以降は、具体的にどの範囲で、どの道、どの建物を、この計画の中でバリアフリー化するものとするかを決めていく。</p> <p>この進め方に対して、あるいは法律に対して、ご意見・ご質問等があれば伺いたい。</p> <p>各委員 委員長</p> <p>&lt;発言なし&gt;</p> <p>委員に確認したいのだが、交通バリアフリー法の目標年次が平成 22 年であり、国土交通省としては方針の変更についてどのような検討状況であるのか。</p> <p>委員</p> <p>安心生活政策課に確認したところ、まだ決定している事項はなく、これから決めていくということであった。</p> <p>委員長</p> <p>われわれが理解している中で、改定の方針を決めることに問題はないということか。</p> <p>委員</p> <p>そのように考える。何か新しい情報があればこの場で報告したい。</p> <p>副委員長</p> <p>後半で議論されるとは思いますが、改定作業の流れで実施主体による確認等があったということだが、当事者の意見や、上位法がどういうふうに変わってきたか、また、従前の交通バリアフリー基本構想における特定事業の進捗状況などを事務局で確認しており、この委</p>
--	---

事務局	<p>員会ではその確認した内容をもとに検討するという解釈でよろしいか。</p>
事務局	<p>ご質問の通り、これまでの実績の整理や、利用者等へのアンケートを行い、ここでまとめさせていただいたところである。後ほど、その状況をご報告する。</p>
副委員長	<p>このバリアフリー基本構想の中で、方針を最初の数ページに盛り込むことになるが、方針については現行の構想を踏襲するのか。それとも、今回対象範囲が拡がり上位計画等の環境が変わってきたので少し変えてみるまで議論を踏み込むのか。</p>
事務局	<p>現行の基本構想があり、これを新法の視点に更新していくということを考えている。例えば、現行基本構想の重点整備地区などの考え方は踏襲していきたい。また、まだ実施できていない事業があるので、そういうものは今後10年の中で位置付けを示した上で新たな要素を加えるという考えであり、すべてを白紙に戻してという議論ではないと考えている。</p>
委員長	<p>議論が次の議題に入りつつあるので、基本構想改定の実施体制と改定のスケジュールについてはこれで了解を得たと理解し、次に進めさせていただきたいと思うが、よいか。</p>
各委員	<p>&lt;了承した旨の発言あり&gt;</p>
事務局	<p>次第6の資料4「改定の方針（案）策定までの流れ」について。本市の現行基本構想は「特定事業」「その他の事項」という2つから構成されている。特定事業は、鉄道駅、バス、道路、信号機等に関する事業者に協力をお願いし、バリアフリー化を進めていく事業である。その他の事項は、本市独自の取組として、自転車マナーの啓発やタクシーの福祉対策車両への協力要請などが前の基本構想には示されていた。特定事業とその他の事項について実施主体による確認と利用者からの意見等を頂戴し、最終的に改定方針(案)へつなげていくという流れになっている。</p> <p>資料5は、資料4で説明した「実施主体による確認」と「利用者からの意見」を整理したものである。まず、「特定事業者からの実施状況照会」とあるが、これは照会の対象者が、鉄道事業者としてJR、京王電鉄、西武鉄道、バス事業者として京王電鉄バス、西武バス、関東バス、小田急バス、武蔵野市（ムーバス）である。道路管理者として都道を管理している東京都、市の道を管理している武蔵野市、交通管理者としては警視庁になっている。</p> <p>「(6)特定事業の実施状況とりまとめ」特定旅客施設（鉄道駅）</p>



は、現時点でバリアフリー化した経路は確保されている。ほぼ完了となっているが、吉祥寺駅と武蔵境駅は現在改修中で非常に入り組んでいるため、その点は新しい基本構想の中にもバリアフリー化されることを示していきたいと考えている。

特定車両(バス車両)は、約90%の車両が低床化されており、今の計画はほぼ完了となっている。

道路は、特定事業計画でバリアフリー化を位置付けた42経路中、平成22年まで完了予定は19経路で、少し遅れている状況である。ただし、個別の段差解消や誘導ブロック等の整備は徐々に進んでおり、完全にバリアフリー化が完了したものは少ないが、少しずつ改修が進んでいる。

信号機等については、バリアフリー化が必要な経路に設けられた信号機等は音響式に改良され、また、区画線や標識が高規格化されるなど、基本構想に掲げた計画はほぼ完了している。

2ページから5ページは事業ごとに実施状況等を取りまとめた概要なので、説明は割愛する。

続いて、6ページ「庁内関係課からの実施状況照会」であるが、これは、先ほどご説明した事業者が実施するもの以外のバリアフリー化推進に関する本市独自の取組である。

照会の対象は、本市の10課である。実施状況の結果としては、自転車マナー啓発、タクシーの福祉車両化への協力要請、公共交通不便地域の解消について更なる検討等である。全14事業が現行基本構想に書いており、その中の13事業はすでに実施している。

また、さまざまなマニュアル等がユニバーサルデザインの視点に基づいて更新されているので、これらに従って進めている事業はすべてユニバーサルデザインの理念が反映されつつあると考えている。

次ページ「高齢者、障害者等へのアンケート調査」では、昨年度、調査対象の高齢者、障害者、妊産婦、子育て、一般の方にアンケート票を配布し回答を得ている。

鉄道駅については、三鷹駅は利便性の向上が評価され満足度が高いという結果が出ている。吉祥寺駅と武蔵境駅は改修中のため、若干評価が低い。

次に8ページのバスについては、事業は進んでいるが利便性向上評価の上昇は見られない。低床化バスの導入という目標があるが、段が一段付いているワンステップバスも低床化バスに含まれる。利

用者からは、ノンステップバスにしてほしいという意見が多くあり、このような状況が、評価があまり上がらなかった理由のひとつと考えられる。

道路は、事業があまり進んでいないため、利便性向上評価は「変わらない」という声が多い。ただし、バリアフリー事業として位置付けているもの以外の、例えば、放置自転車、突き出し看板など、ソフト的な不満も多く寄せられているため、改定にあたりソフト的な考えも必要であると考えている。

信号機等については、事業はほぼ完了しているが、評価は、「変わらない」が5割強になっている。信号機は、利用者の意識が弱いことが原因のひとつと考えられる。青時間の延長を望む声は大変多く寄せられている。

9ページの目的施設については、よく利用する施設のご意見をいただいている。ヨドバシカメラ、ロンロン（現在はアトレ）をよく利用するという意見がある。次回の委員会でご議論いただく生活関連施設として位置付けたいと考えている。詳細は、次回の委員会でご説明したい。

続いて、10ページの「高齢者、障害者関連団体等へのヒアリング調査結果」であるが、ヒアリング対象は老人クラブ連合会や視覚障害者福祉協会等7団体で、アンケートでは把握することができない個別具体的な意見をいただくことができた。

鉄道駅は、複雑な駅の構造や工事中的のわかりにくさなどが多く指摘されていた。

バスは、乗務員教育の徹底を望む声や、バス停留所ではもう少し歩道に寄せてバスを停車してほしいという、具体的な意見が寄せられた。

道路は、歩道の拡幅を含む大規模改善や、歩道上での自転車マナーの向上を望む声が多く寄せられた。

信号機等は、アンケートと同じ結果で、青信号の残り時間が表示されているものが良い、青信号自体の時間延長を望む意見が多く寄せられた。

心のバリアフリーは、障害に対する理解促進や適切な窓口対応などを望む声が多く寄せられた。また、周りの人のサポートなどの有効性が指摘された。

公共サインには、統一的な案内が必要という意見を多くいただき、図記号はわかりやすいので有効、駅前に図記号等を用いたサイ

ンを表示して施設まできちんと誘導してほしい、等の意見が寄せられた。

12 ページ「タウンミーティング等による市民意見」。今までいただいた市政全体に対しての要望や意見のうち、バリアフリーに関する内容を抽出したものである。下に特に多い要望を何点か挙げている。

続いて、資料6「改定に向けた課題」であるが、これは今までの基本構想の評価で、左半分は実施主体による確認、利用者からの評価等を基本構想の評価としてとりまとめたものである。右側はバリアフリー新法で拡充された事項を整理したものである。この2つの方向から、真ん中の改定に向けた課題として7つの視点で整理を行った。

視点1「対象者」。新法では精神障害者、知的障害者、発達障害者等に拡充されているため、この点について基本構想への明記が必要だと考えている。また、特定事業内容等についても今までとは違う視点からの検討も必要だと考えている。

視点2「対象施設」。今までの基本構想にあった鉄道、バス、道路、信号機等は、事業が進んでいるものもあるが、あまり進んでいないものもある。事業が進んでいないものは次の特定事業として確実に実施する方法を記載すべきと考えている。

また、新法で拡充された建築物、公園、路外駐車場、福祉タクシーは、現行基本構想との整合性や特定の利用者層も配慮しながら、バリアフリー化の必要性・優先度に応じて効果的に施設の選定を考えていきたい。

視点3「対象エリア」。今回は現行重点整備地区外（バリアフリー化を進めている地区以外）においても、利用者が多い施設を抽出している。多くの人々が利用している代表的な施設として武蔵野中央公園、障害者福祉センター、小金井公園等が挙げられている。これを踏まえ、重点整備地区の設定の検討が必要だと考えている。

視点4「心のバリアフリー」。心のバリアフリーは、武蔵野市福祉総合計画という福祉部門の計画においても位置付けられているため、福祉部門とも連携し、取組を記載することが必要と考えている。また、障害理解に対する要望が多く寄せられているため、構想の中に埋まることなく、明確に記していくことが必要と考えている。

視点5「ユニバーサルデザイン」。先ほどご説明したマニュアル

等に従って徐々には進展しているが、まだ個々の取組にとどまっているため、連続的なユニバーサルデザイン化を考えていくことが必要ではないかと考えている。

視点6「目標年次」。今の基本構想は平成22年までになっており、次の目標年次が国から示されていないので、目標年次について、市の上位計画や関連計画との連動手段で実行性の高いことを深めていく必要があると考えている。

視点7「公共サイン」。誰もがわかりやすい統一的なルールの作成が必要だと考えている。

続いて、資料7「武蔵野市バリアフリー基本構想改定の方針(案)」であるが、これは改定の方針を策定するにあたっての改定の基本的な考え方を「2.改定の基本的な考え方」に示している。

考え方としては、①現行基本構想の内容を踏襲した改定を行うこと、②バリアフリー新法の変更点に基づく改定を行うこと、③現行基本構想の評価を反映した改定を行うこと、この3点を考えている。

これらの考え方を基本とし、先ほど改定に向けた課題として示した、対象者、対象施設、対象エリア、心のバリアフリー、ユニバーサルデザイン、目標年次の7つの視点で改定の方針を整理している。改定の方針が2ページ以降に記載してある。これについても1つずつ説明させていただく。

「対象者」は、①精神障害・知的障害・発達障害者に関する考え方の追加、②障害の理解の促進など、心のバリアフリーに係る内容を位置付ける、というものを示している。

「対象施設」は、現行基本構想の対象施設であった鉄道・バス・道路・信号機等について、改定の方針として3点挙げている。①市民意見に対する各事業者の対応方針に基づき新たな特定事業を位置付ける、②吉祥寺駅・武蔵境駅の大規模改良に伴う特定事業を位置付ける、③基本的な考え方の中で、現行基本構想で未完了の事業は、急に最後までということは難しかったとしても、段階的な取組を早期段階から位置付ける、ということを示している。

3ページは、新法で新たに追加された建築物、公園、路外駐車場、福祉タクシーについての改定の方針である。

「生活関連施設の設定」は、主に高齢者・障害者等が多く利用する施設として基本構想で位置付ける施設だが、アンケートの結果等による利用状況から、施設を以下の3段階で整理していくことを考

えている。

まず、生活関連施設Ⅰとして、利用者が非常に多い施設は、具体的にどのようにバリアフリー化を進めるか、事業を位置付けていくことを考えている。

生活関連施設Ⅱとして利用者が比較的多い施設は、可能な限りバリアフリー化事業を位置付ける。

生活関連施設Ⅲは、①②以外で特定利用者層がいる施設や現行基本構想で位置付けている施設等の位置付けを検討していきたい。

公園は、都市公園施設の利用に関する特定事業の位置付けが可能で、井の頭公園など大きな施設は利用者も大変多いので、特定事業計画を位置付けていただきたいと考えている。

また、大きな施設・公園以外にも、生活関連経路（主に障害者や高齢者が多く利用する道路）に接する公園について、歩いている人を支援するような考え方から、バリアフリー化やベンチの設置等を位置付けることができないかと考えている。

路外駐車場は、生活関連経路（高齢者等が多く利用する道路）に面した路外駐車場は、車いす使用者用の駐車施設等の設置をお願いしたいと考えている。

福祉タクシー等は、副委員長に入っている武蔵野市地域公共交通活性化協議会の連携計画等の内容も踏まえて、今後追記していきたいと考えている。

4 ページ「対象エリア」は、生活関連施設及び生活関連経路の検討状況を踏まえ、必要に応じて重点整備地区の範囲を検討、としている。これは先ほどご説明したとおり、新たに公園が位置付けられているので、位置付けられた公園について検討していくと、重点整備地区の範囲を少し変更することが必要となる。この点は次回ご議論いただきたい。

5 ページ「心のバリアフリー」、改定の方針は「心のバリアフリー事業」として新たな章立てをして位置付けることを考えている。新法に基づき、心のバリアフリーの必要性等を記載するとともに、武蔵野市福祉総合計画の「心のバリアフリー推進」の一環として、特に移動等円滑化に関する部門で事業を位置付けたいと考えている。移動等円滑化の促進に関する理解や移動等円滑化の実施に関する協力について、広報、啓発、教育活動の実施も位置付けたいと考えている。

6 ページの「ユニバーサルデザイン」は、一体的、総合的なバリ

	<p>アフリー施策の推進等を軸に、現行基本構想にも定められている“4つの原則”の中の「すべての人にやさしいまちづくりの原則」というユニバーサルデザインに近い考え方もあるので、これも踏まえ、ユニバーサルデザインについても明確に位置付けたい。</p> <p>また、現行基本構想第5章の最後に今後ユニバーサルデザインによるまちづくりを展開していくと書いており、すでに展開し始めているので、より具体的な記載にしていきたいと考えている。</p> <p>続いて、「目標年次」であるが、次の長期計画・基本構想の目標年度が平成32年度のため、これらの上位計画や関連計画等と連動させ、バリアフリー基本構想も、前期を平成23～27年の5年間、後期を平成28～32年度の5年間としたい。</p> <p>最後に「公共サイン」についてだが、主に道路上に設置されるサインは、バリアフリー基本構想の個別整備方針の中で「公共サイン事業」という形で明確化していきたいと考えている。</p> <p>基本的な仕様として字体や文字高さ、図記号、多言語表記、色彩、設置高さ等はすでにくつかりの基準が定められているので、これらを整理し、市としてこれからサインを立てる際の考え方を書いていきたいと考えている。</p> <p>また、建築物や公園等についても、これらの基本仕様に準じた整備推進を記載していきたいと考えている。説明は以上である。</p>
<p>委員長 委員 事務局</p>	<p>何か質問したいことがあればどうぞ。</p> <p>大変基本的なことだが、ユニバーサルデザインとは何か。</p> <p>ユニバーサルデザインは広い意味と狭い意味があり、もともとは「7つの原則」というデザインに関する考え方であるが、最近では「障害の有無、年齢、性別、人種等に関わらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方」というように規定されている。</p>
<p>副委員長 事務局</p>	<p>今回の改定の中で、武蔵野市独特の問題として、吉祥寺駅と武蔵境駅の改修が進捗している。それが完了する年次と改定の方針の最後に記されている目標年次の設定は整合がとれるのか。</p> <p>吉祥寺駅は今年度から改修工事に入っており、4年ほどの計画と考えている。なお、これは京王ビルの改修も含めてである。また、武蔵境駅の連続立体交差事業に併せて進められるJR側の駅舎については、今年度を拠点に5年間ぐらいの計画になる。今掲げている方針では、目標年次を平成32年までの10年としており、その前期で駅改修についての対応がされていくものと考えている。</p>

委員長	<p>しかし、武蔵境駅は、付随する駅前広場はその後の計画であり、後期計画で事業が進められていくという形になる。</p>
委員	<p>武蔵野市で生活をしていてバリアフリーの視点から普段感じていることがあればご意見をいただきたい。</p>
副委員長	<p>私が住んでいる所は市役所へ行く交通がない。私の所や八幡町はへき地と言われており、それを言ってきてくださいと言われてるので、要望していきたいと思っている。</p> <p>また、信号機が1つ付いたところがあるが、音響式は夜間になると切られたり、やたらに押されたりして周りの住民の方からうるさいと言われる。押しボタン式でなく、センサー的なものを設置できないかと思うが、予算の伴うことで、今すぐにどうということはないと思っている。</p> <p>バスは、「〇〇行きが出ますからお急ぎください」と音声で案内している所があるが、急いで行くとそのバスはまだ来ていなかったりする。あれは電気操作で動いているので、バスが来ようが来まいが時間で言うてしまうと思うが、視覚障害者は見えないので、お急ぎくださいと言われると慌ててしまう。ただ音声を流せばいいということでは困る。</p>
委員	<p>三鷹駅の北口で関東バスがバスロケーションシステムを付けた時に「北裏行き、まもなく発車します」という音声で鳴るように設定した。ところが、「まもなく発車します」の“まもなく”の基準が、三鷹の北口駅前広場に車両が入ってきた段階で言いたず設定になっている。今日もここに来る時に「まもなく発車します」と言われて焦ったらバスがおらず、私も同じ目に遭った。</p> <p>機能整備しても情報をどのタイミングで出すかという細かい配慮が欠けていたのだと思われる。関東バスも努力されて設置した、高価なシステムのはずであり、タイミングを修正してもらいたいということを書いていかないといけないと考える。</p>
委員	<p>私は中央公園のそばに家がある。中央公園は改修されてベンチがだいぶ増え、緑も増えた。改定の方針を見ていると、対象エリアに入っているの、そのためにやったのかと思った。これを見ながら感心していた。後で勉強したい。</p>
委員	<p>3回ぐらいぎっくり腰をやり、道路歩いていて一番困ったのは歩道と車道の段差であった。段差は法律上何cmと決められているらしく、警察の方に言っても、変えられないと言われた。そうやって歩いてみて、わかることがあると思った。</p>

<p>委員長 事務局</p>	<p>もう1つ、吉祥寺駅改修のことだが、エスカレーターやエレベーター設置は鉄道事業者に義務づけられているものとするが、エスカレーターなどの設置費用は市が負担しているのか。</p> <p>バリアフリー新法に基づいてエスカレーター、エレベーターを設置しなければいけないことになっていて、改修すると同時に駅ナカを増床するので、これは商店街にとっては重大な問題になってくる。</p> <p>JRの駅ナカ部分への、エレベーター、エスカレーター設置に関しては、特に行政から補助は出していないのではないかと。</p> <p>改札の中のエスカレーター、エレベーターについては、国の鉄道事業者のバリアフリー化に関する事業についての枠組みがあり、鉄道事業者が3分の1、国が3分の1、都・市側が3分の1という費用負担になっている。都・市側の3分の1のうち東京都が2分の1を負担している。</p>
<p>委員</p>	<p>また、改札の外は、都・市側の負担という枠組みの中で対応している。三鷹駅のエスカレーター、エレベーターについても市側で設置している状況である。吉祥寺駅についても同様である。</p> <p>JR側の義務の中でやるべきだろうというご意見もあると思うが、今ご説明したのが現状である。</p>
<p>委員長</p>	<p>市内に3駅あり、三鷹駅は、ご存知のように玉川上水のちょうど真上に駅舎が建っており、玉川上水が三鷹市と武蔵野市の市境になっている。武蔵境駅と吉祥寺駅は完全に市内なので武蔵野市が負担する。三鷹駅は、北口は武蔵野市、南口は三鷹市でそれぞれの負担だが、駅の改札の中は三鷹市が負担するという取り決めになっている。</p>
<p>委員</p>	<p>歩道に関しては、基本構想の中で、重点的にバリアフリー化する範囲を定め、その地区内の主要な経路は生活関連経路として、歩行環境を整備しましょうということになっている。既存のものを変えていくのはすぐにできることではないが、歩道の立ち上げ部分はなるべく低く、5cmぐらいにして、ポイントでは切り下げをして車いすでも乗り降りがスムーズになるようにスロープ状にするきまりがあるので、重点整備地区に指定すれば、基本的には段差がなく移動できるようにしていく必要がある。それをわれわれで、どこをどう重点的に整備するのかを検討していくことになる。</p>
<p>委員</p>	<p>いろいろご意見をいただき、私一人ではお答えできない問題があるので、持ち帰り次回のおきにコメントしたい。道路に関しては同</p>



委員	<p>じ省だが、私どもは違う担当であり、すぐにお答えできない。</p> <p>3 駅が三鷹市に隣接しているという点について配慮が必要と考える。利用者にとっては市境というのは関係ないので、三鷹市とよく連携して基本構想を作成していただければよいと思う。</p>
委員長	<p>私も以前、三鷹市の基本構想づくりに携わった関係がある。三鷹市で経路をつくり、武蔵野市は武蔵野市で経路をつくる、というように生活関連経路がそれぞれにつくられた場合、合わせると経路がつながっていない可能性もある。三鷹市と情報交換をしながら、エリアを三鷹駅周辺という考え方で捉えて、うまくネットワークづくりをして、移動の連続性が機能するような形で経路を作り上げていく必要がある。</p>
事務局	<p>今の指摘に関連して、吉祥寺駅周辺では、現在の計画の中で井の頭公園は武蔵野市域分だけが指定されており、三鷹市である池の周辺は武蔵野市の計画にはない。井の頭公園を利用する方は、池も井の頭自然文化園も区別せずに利用されており、こちらも配慮が必要と考えている。また、小金井公園は一部が武蔵野市であり、大部分が小金井市という例もある。委員長がおっしゃったように、そういう所の連続性については今後よく注意して確認していきたい。</p> <p>もう 1 点、先ほどの実績の報告の中では紹介しなかったが、新たに駐輪場を設置し、今まで暫定駐輪場という形で設置していた三鷹駅北口と吉祥寺駅北口の歩道上の駐輪場を今年の 4 月に撤去した。そこは放置駐輪がないよう監視員を入れて指導しており、今のところは非常に歩きやすくなったという声をいただいている。歩きやすさ、安全性、景観ということで事業を実施したところであり、その点についてはまた評価していきたいと思う。</p>
副委員長	<p>2 点述べたい。まず 1 つ目だが、最後のページの公共サインの改定の方針に、「道路上のサインについて“公共サイン事業”を新たに位置付ける」と書かれており、「仕様を決める」とあるが、仕様以上に、どのタイミングでどの情報を出すかという計画が重要ではないか。</p> <p>特に駅前広場整備との関係で吉祥寺駅・武蔵境駅、また、われわれがやっていた地域公共交通連携計画では三鷹駅北口を重視しているが、鉄道駅から降りてきて、バスはどこから乗るのか、どこのバス停にどこ行きのバスが来るのか、市役所に行くにはどこに行けばいいのか、その情報をどのタイミングで出すかという情報提供が必要である。そういったことは、字体や文字高さ、図記号の検討では</p>

	<p>解決しない。</p> <p>2つ目は、歩道と車道の段差について、やや古い基準では視覚障害の方が車道と歩道を区別でき、車いすユーザーでも利用できるというところの折り合いをとって2 cmとしてきた。しかし、その2 cmが辛いということで、舗装材そのものを変えてゼロ段差で再整備する等、全国津々浦々で色々工夫をしながらやっている。</p> <p>そう考えると、武蔵野市が平成15年に現在の基本構想を策定してさまざまな特定事業を進めている中で、施工してみて得られた知見を基本構想の中にしっかり織り込んでいくことが必要ではないかと思う。</p>
委員長	<p>武蔵境駅では、吉祥寺駅より駅改修が長期になって次の計画の前期に丸々かかるとのことである。駅の中はJRに任せておけばいいという話になるのかもしれないが、駅周辺の環境が進捗によっていろいろ変わってくると考える。</p> <p>それは長期にわたることであり、工事が終われば使いやすくなるので、それを待つということではよくない。工事期間中においても住民が利用しやすい環境を作る必要があり、その辺も今度の基本構想の一つのポイントになってくるのではないかと感じている。</p>
各委員 委員長	<p>ほかにご意見はあるか。</p> <p>&lt;発言なし&gt;</p> <p>それでは、スケジュールも含めて、事務局が提示した改定の方針に従って、進めさせていただきたい。</p>
事務局	<p>ほかになれば、議事はこれで終了し、事務局から事務連絡等があればお願いしたい。</p> <p>次回委員会の日程についてであるが、8月20日（金曜日）の午後3時から開催させていただきたい。正式な開催通知は後日送付させていただく。</p> <p>また、先程、取扱いを決めていただいた議事録については、公開前に各委員に内容のご確認をいただくので、ご協力をお願いしたい。</p>
委員長	<p>事務連絡は以上である。</p> <p>ほかになれば、これで第1回委員会を閉会する。</p>