

第2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8月20日（金曜日）午後3時から午後5時まで
- 場 所 武蔵野市役所 601会議室
- 出席委員 井端委員、榎本委員、金子委員、佐藤委員、高橋委員、前田委員、
檜山委員、松本委員、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
委員長	第2回武蔵野市交通バリアフリー基本構想改定委員会を開催する。議事に入る前に事務局から報告をお願いしたい。
事務局	ご報告する。7月に東京都で人事異動があり、小野恭一委員が異動され、後任の安部文洋氏に委員をお願いした。本日は公務ご多忙につき、欠席との連絡をいただいている。
委員長	本日の委員会は遅くとも4時半頃までに終了したい。
委員長	この会に傍聴を希望される方が4名いるので、傍聴を認めることとする。
	（傍聴者 入室）
事務局	本日の委員会の進め方について、事務局から説明をお願いしたい。
	＜委員会の進め方について＞
事務局	本日は、まずバリアフリー基本構想の中で位置付ける事項及び全体構成について、共通のイメージを持っていただけるようにご説明させていただきます。
	その後、重点整備地区と、生活関連施設及び経路の設定について、事務局案のご確認をいただきたい。
	あわせて、移動等円滑化に向けた課題については、円滑な移動に関して想定される課題は特定事業者の種別によって違っていると捉えているが、市民アンケート等をベースにしながら事務局で課題を整理したので、その点についてご確認いただきたい。
委員長	今日の大きな議題としては、どこを重点整備地区として設定をするのか、どういう施設を生活関連施設として位置付けるのか、その

事務局	<p>施設間でどういう経路を設定するのか、ということで考えている。その前段階として確認をしておかなければいけないこともあるので、次第の順に進めたい。</p> <p>次第の1「バリアフリー基本構想に位置付ける事項」及び、次第の2「改定基本構想の全体構成（案）」について、事務局から説明をお願いしたい。</p> <p>1 バリアフリー基本構想に位置付ける事項</p> <p>初めに次第1及び次第2で、バリアフリー基本構想の全体構成についてご説明させていただく。次第の1「バリアフリー基本構想に位置付ける事項」。</p> <p>バリアフリー基本構想に位置付ける事項として、大きく分けて5点ある。1点目は重点整備地区における移動等円滑化の基本方針である。地区の特性を踏まえ、どのような方針で整備をしていくのか、いつまでに整備をするのか等を記載する。</p> <p>2点目は重点整備地区の位置及び区域である。重点整備地区とは、高齢者、障害者等が多く利用するため重点的にバリアフリー化をすべき施設が集積した地区である。バリアフリー化の事業を重点的、一体的に推進すべき地区として基本構想に定める。</p> <p>3点目は生活関連施設、生活関連経路とこれらの移動等円滑化に関する事項である。</p> <p>生活関連施設とは重点的にバリアフリー化をすべき施設、すなわち、高齢者、障害者等が日常生活または社会生活において多く利用する公共施設、福祉施設、医療施設、商業施設などの建築物、公園等であり、これらの施設と施設を結ぶ経路を生活関連経路と呼ぶ。</p> <p>4点目は移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項である。3点目で定めたバリアフリー化すべき施設及びその施設間を結ぶ経路について、また、信号等の交通安全施設やバス等の公共交通について、それぞれの事業者がバリアフリー化のために実施する事業内容を定める。</p> <p>5点目はその他必要な事項である。歩行者の妨げとなる違法駐輪や違法駐車防止、心のバリアフリー等のソフト施策を定める。心のバリアフリーについては、今回の新法の拡充事項として新たに加わった点である。また、福祉公共交通サービス等の交通手段の充実、そのほか必要に応じた地域特性に応じた内容を記載する。</p>
-----	---

2 改定基本構想の全体構成（案）

次第の2「改定基本構想の全体構成（案）」をご説明させていただく。現行基本構想の目次構成を左側に示している。また、改定基本構想の目次構成を右側に示している。

改定基本構想の目次構成において、赤字で示した箇所はバリアフリー新法の制定に伴い拡充された事項である。公園、建築物、福祉交通に関する事項、心のバリアフリーの視点がある。青字については、改定に伴い本市が独自に定める事項で、基本構想の目標年次及び公共サインのあり方について定めるものである。そのほか黒字は、これまでの事業の進捗や、新法の趣旨を踏まえて適宜更新をしていく内容である。

本日の改定委員会では、目次（案）の「2-3 個別整備方針」、「2-4 その他の事項」、「3 重点整備地区の事業内容」を定めるにあたっての重点整備地区、生活関連施設及び生活関連経路の選定並びに移動等円滑化に向けた課題について、ご検討をいただきたい。

3 質疑及び応答

委員長

これから基本構想を考えるにあたっての全体構成の説明があったが、この件について何かご意見、ご質問等はあるか。

<発言なし>

委員長

資料の2について、左側に現行基本構想の構成が記載されている。それに対して右側が、改定委員会の協議を経て新しくつくりたい基本構想の構成である。今、赤字で書いている箇所が、新法に基づいて見直す部分であり、公園をどうするか、市民がよく利用する建築物で、改善が必要な施設に関しては、どのような方針で改善をお願いするのかといった点も加えなければいけない。

そのほかの事項としては、福祉交通や、心のバリアフリーなど、現行基本構想でも触れられているが、それを改めて項目としてつけて明示していくことになると思っている。

全体構成としてはこのような方針で改定を行い、具体的な内容については、目次の構成を変えるだけでなく、現行基本構想に盛り込まれている項目の内容についても精査し、見直すべき所は見直し

<p>委員長</p>	<p>ていくことになる。項目としては、このような方針でつくっていくということだが、何かこれについてご質問等はあるか。</p> <p><発言なし></p> <p>では、この方針に基づいて改定するということで進めたい。</p> <p>続いて、これが今日の本題だと思うが、次第の4「検討の進め方」と、次第5の「重点整備地区、生活関連施設及び生活関連経路の設定について」について事務局から説明をお願いしたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>4 検討の進め方</p> <p>次第4「検討の進め方」についてご説明させていただく。本日も検討いただきたい事項は大きく分けて2点ある。1点目は重点整備地区、生活関連施設及び生活関連経路の設定、2点目は移動等円滑化に向けた課題である。資料は、本日検討する事項をフローチャートを用いてまとめたものである。</p> <p>図左側の「市民意見等」であるが、バリアフリーの視点からは高齢者及び障害者等について、ユニバーサルデザインの視点からは子育て及びその他一般について、昨年度に実施したアンケート及びヒアリングや現地確認の結果を踏まえ、施設の利用状況や利便性について整理をした。</p> <p>その調査結果から、高齢者及び障害者等が日常生活または社会生活において多く利用する駅、建築物、公園等の施設である生活関連施設を選定し、生活関連施設と生活関連施設を結ぶ経路である生活関連経路を選定した。これらを含む範囲を重点整備地区に定めている。このことについては資料4から資料7を用いてご説明する。</p> <p>市民意見等に新法で拡充された内容や事業者によるバリアフリー化の進捗状況等に加え、鉄道、バス、道路、都市公園、その他の特定事業に関する事項及び心のバリアフリー、公共サイン等、その他の事項について現時点における課題を整理した。このことについては資料9を用いてご説明する。</p> <p>資料4から7で示した重点的にバリアフリー化すべき施設に対し、資料9で示した課題を提示し、特定事業者に課題への対応及び特定事業の実施をお願いしていくことになる。</p>

事務局	<p>5 重点整備地区、生活関連施設及び生活関連経路の設定</p> <p>次第の5「重点整備地区、生活関連施設及び生活関連経路の設定」についてご説明する。資料4、生活関連施設等選定の考え方であるが、第1回目の改定委員会でご確認いただいた対応の方針に従い、資料のとおり施設を選定する。</p> <p>旅客施設についてであるが、こちらは現行基本構想を踏襲し、吉祥寺駅、三鷹駅、武蔵境駅を対象とする。</p> <p>建築物は昨年度に行った施設利用者調査の結果を踏まえ、利用率が20パーセント以上の施設を建築物Ⅰ、10パーセント以上の施設を建築物Ⅱ、また、全体の利用率は10パーセント未満であるが、特定の利用者層が多い施設並びに現行基本構想で高齢者及び障害者等の利用が多いと位置付けていた施設を建築物Ⅲとして選定する。なお、多くの利用が想定されるコミュニティセンターについては、重点整備地区内に位置するものに限り、地区内の一体的なバリアフリー化を推進する観点から、建築物Ⅲとして選定をする。</p> <p>公園は、建築物と同様に、昨年度行った施設利用者調査の結果を踏まえ、利用率が10パーセント以上の都市公園を公園Ⅰ、生活関連経路沿いの都市公園を、移動を支援する施設として利用されることを想定し、公園Ⅱと整理した。</p> <p>路外駐車場は、対象は自動車の駐車利用に供する部分が500平方メートル以上で、建築物等の施設に付随されていない駐車場を指す。市民意見等では、建築物や公園に付随している路外駐車場の利用が多かったため、新基本構想では施設の一部として取り扱うこととした。</p> <p>なお、時間貸しの駐車場は、市民意見等で高齢者及び障害者等が多く利用する施設が抽出されなかったこと及び一時的な土地利用であることが想定されるため特定事業としては位置付けないが、バリアフリー化の協力を求める旨を基本構想に明記していきたいと考えている。</p> <p>なお、この建築物Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ及び公園Ⅰ、Ⅱの区分は、作業のための区分であり、バリアフリー化を求めていく内容が異なるものではなく、選定されたすべての施設に対しバリアフリー化の協力をお願いしていくことになる。</p> <p>資料5は、資料の4でご説明した考え方に従い選定した生活関連施設一覧の案である。</p>
-----	---

資料 6 は選定した生活関連施設及びその施設間を結ぶ生活関連経路、並びに施設の集積した重点整備地区を、吉祥寺駅周辺、三鷹駅周辺、武蔵境駅周辺で示した図である。

選定された建築物が青色、公園は緑色で示している。同様の利用形態ではあるが、利用率により生活関連施設に選定されなかった施設については灰色で示している。

改定に伴い新たに選定する生活関連経路を黄色で示している。現行基本構想において選定されていた経路については、赤色及び桃色で示している。三鷹駅周辺重点整備地区については、武蔵野中央公園及び障害者福祉センターを重点的にバリアフリー化する対象施設として選定したため、地区を拡充した。拡充の範囲を赤の点線で示している。

資料の 7 は生活関連経路及び重点整備地区の三鷹市とのネットワークを検討した図である。一般の方は移動に際して市外や市内という考え方はなく、駅周辺地区として捉えるため、市境を越えて検討が必要であり、三鷹市とのネットワークについては、三鷹駅と井の頭公園、京王井の頭公園駅周辺について検討を行った。

三鷹駅周辺は、現行基本構想において線路をまたぐような生活関連経路が三鷹市側も武蔵野市側もない。しかしながら、市民意見を整理した結果、三鷹駅南口付近に武蔵野市民が多く利用する井の頭病院という施設があることがわかった。そこで、赤色の点線箇所について、今後三鷹市が基本構想を改定する際に経路として位置付けていただけるよう、三鷹市と調整を行っている。

井の頭公園付近は、現行基本構想において、三鷹市から経路が伸びているにもかかわらず本市内に経路が無く不連続になっている箇所がある。そこで、赤色の点線箇所を、三鷹市と生活関連経路のネットワーク形成のため、新しい経路として追加した。

井の頭公園駅付近は三鷹市の重点整備地区となっている。本市の吉祥寺駅周辺重点整備地区を井の頭公園駅まで拡充することについて、現地を視察のうえ検討したが、井の頭公園駅には本市側にあたる北口が存在しないこと、また、南口から北側に移動するためには公園内に入り神田川を越えなければならないこと、さらに、駅の北側の地形が急坂であるため駅から北上する移動が想定しづらいことから、今回、重点整備地区を拡充しないこととした。

6 委員意見交換

<p>委員長</p>	<p>生活関連施設の選定の考え方、それに基づいて具体的な建物名称を挙げたものが資料の5である。例えば、利用率 20%以上で、建築物特定事業を設定する建物として、三鷹駅の周辺では、この武蔵野市役所などがそれにあたる。</p> <p>そのような建築物が、吉祥寺駅、三鷹駅、武蔵境駅の周辺のどのような位置にあるのかというような位置図を示し、その間の経路をどういう経路を選定してバリアフリー化を進めていくのか、という経路の案を示したものが資料の6である。</p> <p>意見交換という形で進められればよいと思っているので、自由に気が付いたことをご発言いただければと思う。</p>
<p>委員</p>	<p>先ほどの事務局の説明の中で、資料3の「市民意見等」というのでアンケート及びヒアリングをしたようだが、これの実施日時はいつごろなのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>昨年の12月から1月末頃までの時期である。</p>
<p>委員</p>	<p>伊勢丹は営業中であったということか。</p>
<p>事務局</p>	<p>そうである。</p>
<p>委員</p>	<p>交通バリアフリー基本構想の選定の中には入っているのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>目的施設という名称で設定し、駅から伊勢丹までを特定経路としていた。</p>
<p>委員長</p>	<p>建築物のⅠ、Ⅱ、Ⅲ、公園のⅠ、Ⅱというものは、作業上分類をしたもので、バリアフリー化を進めるにあたっての優先度に差はないとの理解でいいのか。それとも建築物Ⅰを重要施設として取り組んでいくという捉え方か。</p>
<p>事務局</p>	<p>前回の委員会の中で対応の方針をお示ししたときは、建築物Ⅰ、Ⅱ、Ⅲでバリアフリー化をお願いしていく際に、Ⅰの施設については特に協力依頼をし、Ⅱ、Ⅲになるにつれて協力は依頼するが、依頼の強さが変わるとしていたが、実際は各施設に対して均等をお願いをしている。大きな施設のみバリアフリー化を強くお願いするというような考えは、現在はない。</p>
<p>委員長</p>	<p>この施設の選び方や経路の選定について、ご意見等はあるか。</p>
<p>副委員長</p>	<p>すべての人が駅から出発するというわけではないにしても、交通バリアフリー法の時には重点整備地区は駅及びその周辺であったから、駅から歩いて行ける範囲という範囲で地区が設定されていたが、新法では必ずしも駅から徒歩でアクセスをするだけでなく、バス交通を使ってアクセスをすることも検討の対象となった。障害</p>

事務局	<p>者福祉センターなど、新しく指定した生活関連経路は、バス路線にも配慮し、施設の最寄りのバス停からの移動を想定した選定をしているか。</p>
事務局	<p>新規で追加をした障害者福祉センター等については、バスで来られている方が多いので、そのバス停から経路を引くよう配慮している。ただ、すべての施設について、バスで来た場合にどういう経路があるかというところは十分な検討ができていないので、今後検討し、追加する経路があれば追加していきたい。</p>
事務局	<p>基本的にはこの重点整備地区については、従前の交通バリアフリー基本構想と同様であるので、駅からのアクセスを前提としており、ただいま委員がおっしゃったように、歩いて移動することを想定している。</p> <p>ただ、三鷹圏については、経路的にはバス交通も視野に入れて、バス停からの経路も検討する。吉祥寺と武蔵境については、従前の考え方を踏襲する。</p>
副委員長	<p>市の公共交通活性化協議会の会議でも話がでたが、武蔵野市の場合、バスに乗っている方の平均の乗車距離が2キロメートルを切っている。都内の他市であればだと3キロメートル弱とか2キロメートル台中間ぐらいが東京の平均だが、それよりもかなり短い距離で使っている。</p> <p>その要因の一つが、三鷹駅から武蔵野市役所まで来るバス利用が多いということもあり、三鷹の場合はさらに重点整備地区が広がった。その辺りに配慮した生活関連経路の設定が求められていると考える。追加的な考察を望みたい。</p>
事務局 委員	<p>承った。</p> <p>障害者就労支援センター「あいる」は市が民間に委託をし、障害を持った方の就労支援にあたっている施設である。</p>
事務局	<p>身体・知的・精神の三障害をお持ちの方を対象に、社会福祉士や精神保健福祉士など、国家資格を持つ専門士が総合的な就労支援にあたっている。「あいる」の登録者数や利用者は最近大変増えている。</p> <p>表を見ると、「あいる」が生活関連施設からも漏れているというところが気になった。百数十人の登録があり、武蔵境駅周辺重点整備地区内にある。こちらを生活関連施設に含めなくてよいのか。</p> <p>委員からお話しがあつたように、選定された生活関連施設以外の施設に関する情報を出していただき、この委員会の中でご議論いた</p>

委員	<p>だきたい。今のご意見を参考にしながら施設の位置付けを考えていきたい。</p> <p>武蔵野福祉作業所に通うために武蔵野営業所前のバス停で降りるが、あの辺りは歩道が狭く自転車が前から来ると、特に足が不自由な人は対応できないことがある。この経路の考え方はどのようになっているのか。</p>
事務局	<p>武蔵野福祉作業所も、地図上には記載しているが、生活関連施設として位置付けていない。議論の中でその必要性が高いということになれば生活関連施設として位置付ける。</p> <p>また生活関連施設として位置付ければ、生活関連経路の設定が必要となってくるので、先ほどご議論があったバス停からの生活関連経路を再度検討する。</p>
委員	<p>市内を歩いてみると、きれいな道路とそうではない道路が一目瞭然である。</p> <p>重点整備地区の設定というのは必要なことだと思うが、ひどい箇所から直すということとはできないのか。</p> <p>障害者の方、高齢者の方は市内の四方八方に広がっている。近所の方とも、この委員会の話をすると「言っていることはありがたいしうれしいけれども、一番ひどい場所から直してほしい」という意見があったので、その辺のところはどのように考えているか。</p>
事務局	<p>お答えしづらいところもあるが、全市的に対応ができればそれにこしたことはない。しかし物理的、財源的に問題等もあるので、この新法を利用して、本市として優先度の高い地区から整備していきたい。</p>
事務局	<p>最終的な到達点としては、ユニバーサルという考え方があり、そのためには障害が全く無いことが理想となる。理想と現実をどう埋めるかというなかで、今回の基本構想ではまずできることから特定事業者にも取り組んでいただき、市としてもそれに対して協力をしていく必要があると考えている。</p> <p>今回提示している内容についても、重点的な整備が必要な地区については、この先 10 年間で経路や施設を障害の無いものにしていくという考え方で取り組んでいく。</p>
副委員長	<p>おそらく今の話は、現行基本構想は駅から徒歩圏内で考えてきたが、これは全国的にそういうルールだったからであり、市民の方が言っているのは日常生活というレベルでは鉄道はあまり使わず、バスで市内を移動する。バスと道路と施設の連続性をつけていきまし</p>

事務局	<p>ようということで、現行基本構想の内容をステップ1とすれば、市民の方が言っておられるのはステップ2であると考えます。</p> <p>ただ、全市の街路に拡大をするためには、かなり思い切った政策を打たなければいけない。武蔵野市の場合には、まだ広い幅員で自動車をきちんと流せる道路というものが十分に整備されていない。</p> <p>狭い道路空間に車を通さないと、ほかの道路網がズタズタになってしまうというように、市全体の道路ネットワークがまだまだ作り込まれていないのが現状である。第3のステップとして、交通政策をしっかりと捉え、道路計画を歩行者優先道路の計画や、車をある程度流して、なおかつ歩行空間もしっかり取れる道路の計画といったように、バリアフリーの計画とリンクさせる、市全体のロードマップを持つことが求められると思う。</p> <p>それに関連し、道路の進捗の具合だが、広幅員の幹線道路といわれているものは、市施行と都施行と、大きく2つの路線がある。市施行の道路は、昭和40年代から事業を進めてきており、75パーセントぐらいの進捗をみているが、都施行の広域の幹線道路は東京都全域にわたっての整備になるので、少し遅れていて50数パーセントの進捗率であり、道路全体で53～54パーセントの進捗率である。</p>
委員長	<p>副委員長がおっしゃられたとおり、道路網の整備が充実しているという状況ではないというのが現実である。</p> <p>今回の重点整備地区外だから、ここは非常に危ないというような意見が吸い上げられないというのも、もったいない。市民の方々からの意見を市としても吸い上げて、この基本構想の中には位置付けられないが、今後市の歩道整備等を考えていくうえで、住民からの情報として位置付けができればいいと考える。</p> <p>パブリックコメント等を行った際にはそのような意見も出てくると思うので、今回の基本構想の対象外だから「実態は難しい」と終わらせるのではなく、要望に関しては、ほかの事業等を含めて何か対応できるような仕組みをつくっていただきたい。</p>
委員事務局	<p>先ほどの五日市街道の武蔵野中央交差点だが、都が行う拡幅事業があったかと思うが。</p> <p>「すいすいプラン」という交差点の改良工事を都が予定している。</p> <p>既に事業化されており、5年から6年ぐらいの期間の中で、右折の優先路線をつくとともに歩道の拡幅をしてバリアフリー化を行</p>

<p>委員長</p>	<p>う事業である。まず拡幅の用地を取得し、その後整備という流れになっている。</p> <p>今回提示された生活関連施設と生活関連経路の案を踏襲し、いくつかの施設を追加で生活関連施設として位置付けるべきではないかというご意見があった。またバス停との関連を見て、生活関連経路を見直すべき所もあるのではないかというご意見もあったので、もう一度事務局にご検討いただきたいが、これらの意見の反映については、もう一度この改定委員会にかける必要はあるか、それともこういう方針で見直してもらい、その方針で基本構想をつくっていくということを進めてよろしいか。</p> <p><後者の提案で異議なし></p> <p>では、次第の7番「移動等円滑化に向けた課題」ということで、事務局から説明を願う。</p>
<p>事務局</p>	<p>7 移動等円滑化に向けた課題</p> <p>次第の7「移動等円滑化に向けた課題」についてご説明する。</p> <p>「(1)心のバリアフリーについて」であるが、バリアフリー新法では国の責務として心のバリアフリーを掲げていくことを定めている。それと同時に、地方自治体の責務として国の施策に準じて必要な措置を講ずること、また、すべての国民に対してはこのような試みについて、理解し協力することを責務としている。</p> <p>資料8、心のバリアフリーについてであるが、「心のバリアフリーとは国民の高齢者、障害者等に対する「理解」と「協力」と謳われている。</p> <p>また、図中に「理解」と「協力」とあるが、「理解」としては高齢者、障害者等に対する理解促進、「協力」としては高齢者、障害者等の移動や施設の利用を妨げないこと、また施設利用の手助けをすることであり、これにより移動等円滑化が実現されるという考え方を示している。</p> <p>高齢者、障害者等に対する理解促進という部分の具体的な内容として、体験学習や講座の開設、体験ボランティアの実施、啓発冊子の配布や高齢者、障害者等との交流、私たち行政職員等の教育等がある。これらはその他の事項として、主に行政が取り組んでいくこ</p>

とである。

利用を妨げないということについては、歩道にある街路樹で、歩行の妨げになるものはせん定すること、視覚障害者誘導ブロック等の上に置かれた路上看板や放置駐輪については、看板の撤去や自転車利用のマナーアップ等による放置駐輪対策を行うことが必要である。また、利用を手助けするという部分では案内・支援のサービスの充実や、筆談や手話での対応、接遇の向上などが考えられる。

これらについては、特定事業者に対しても協力をお願いしていく。

本市において、心のバリアフリーは福祉総合計画の障害者福祉計画の施策として位置付けられている。内容としては普及啓発活動の充実、交流教育の充実、地域交流の充実、福祉教育の充実等である。

これまで、この計画に基づき、市民を対象とした心の健康に関する講演会や、高齢者、障害者等に関するボランティア事業、職員を対象とした高齢者の身体感覚を体験する研修等を、市民社協やNPOといった様々な主体と連携のもと、確実に実施してきている。

新基本構想において、心のバリアフリーの理解促進という部分については、福祉総合計画の心のバリアフリー推進の一環として、その内容を踏まえるとともに、「妨げない」や「利用の手助け」という移動等円滑化の実現の部分等を、特定事業者対して実施をお願いしていくことを考えている。

続いて「特定事業、その他の事項に関する課題」である。バリアフリー化を実現するためのかなめである旅客施設（鉄道）、バス、道路、信号機等、公園、建築物の6つの分野と、その他の事項として、福祉移送サービスや公共サイン、心のバリアフリー等に関する課題を整理している。

バリアフリー新法では、施設等が一定の改修等をする際には、バリアフリーの基準への適合義務が課せられている。したがって、新基本構想に期待される役割というものは、既存の施設に対して可能な範囲でのバリアフリー化を進めることを依頼していくことである。

したがって、事業者に示す課題は、法に定められている移動等円滑化基準への適合であるとか不適合というものの確認ではなくて、市民意見等を参考にとりまとめたものになる。

それでは、分野ごとに取りまとめた課題についてご説明する。旅

客施設（鉄道）については、実線で囲まれた部分が今後、事業者に対応をお願いしていきたいことで、その内容の具体例として展開したものが下の表に記載されている。

旅客施設は、吉祥寺駅及び武蔵境駅は、現在改修中であるが、円滑化された経路は確保されている状態である。

しかし、度重なる動線の変化に対応できない方や、出口が変わって、ほかの交通手段にスムーズに乗り換えができない方が多くいる。また、障害の特性によって、狭いホームで音によるパニックになる方や絶えず動き回ったりするような特性を持っている方もいる。また、車椅子の転落事故等も、ほかの駅で問題となっている。このような経緯を踏まえ、(1)工事中などにおいても、連続した明快で簡潔な経路や案内・誘導を確保する必要がある、(2)コミュニケーションに支障がある方に対し、わかりやすい運行情報等の提供や窓口での対応が必要である、(3)プラットホームにおいて、可動柵の設置等による危険防止が必要である、(4)知的障害者、精神障害者、発達障害者の心理や行動の特徴等を理解し、案内や対応ができる係員の充実が必要である、とした。こちらについては、これまでも各事業者が案内や対応の努力を続けてきたが、今回特に法改正により対象者が拡充されたので、拡充された対象者に対しても対応していただけるようお願いしていきたい。(5)他の交通手段への円滑な乗り換えや、市街地への移動が図れるように、情報提供手段を充実させる必要がある、とした。

バスについては、低床化や電光掲示の導入は進んでいるが、更なる導入が求められている。また、低床化バスを導入したにもかかわらず、その効果が発揮されていない場合がある。また、バスの停留所や駅前の乗り換え等において、案内を必要とされている方がいる。

そのような事情を踏まえ、(1)ノンステップバスなどの低床式車両や、わかりやすい運行情報設備等の更なる導入を進める必要がある、(2)バス停留所において、高齢者等が休めるベンチや上屋の設置、わかりやすい行き先表示の導入、適切な音声案内を進める必要がある、(3)バス停留所で正着（きちんと歩道に寄せて止まること）、ニーリング（バスが片側を斜めにして入口を低くするもの）の確実な実施や、状況に応じた車内での声かけ（アナウンス）を心がけていただく必要がある、(4)新たに法の対象者となった知的障害者、精神障害者、発達障害者の心理や行動の特徴等を理解

し、案内や対応できる係員を充実させる必要がある、(5) 駅前広場など交通結節点での案内を充実させる必要性がある、とした。

道路は、現行の基本構想ではバリアフリー化自体が施設ごとに独立して進められ、連続的なバリアフリー化が図られないといった問題があった。また、道路付近等の物理的な問題から歩道の設置や勾配の解消ができない実状もある。そういった場合は、不法占有物の撤去や案内板の設置といったソフト的な事業によって、移動等円滑化を進める必要がある。そこで、(1) 平坦で安全な歩行空間の確保とわかりやすい案内・誘導が必要である、(2) 工事中などにおいても、移動しやすい経路を確保し、また、わかりやすい案内・誘導を行う必要性がある、(3) 沿道施設と歩道との連続性を確保する必要性がある、(4) 歩道上に置かれた商品や看板などの占有物に対する指導が必要である、とした。

安全施設（信号機等）は、バリアフリー対応型信号が増えてきているが、周知不足のため有効に利用されていない場面がある。また、一部の横断歩道では信号の青時間が短く、高齢者、障害者等が安全に渡れない状況である。残り時間表示機能が付加された信号は、状況の把握などが困難な障害者から設置が望まれている。これらを受け、(1) 高齢者、障害者等の横断を助けるバリアフリー対応信号機等の導入が必要である、(2) 高齢者、障害者等が安全に横断歩道を渡れるように、必要な青時間を確保することが必要である、(3) バリアフリー対応信号機の利用やバスの正着等を妨げない工夫、歩行者の安全性を損なう自転車利用に対するマナー啓発等を行っていく必要性がある、とした。

公園は、入口が地形により急勾配で入れないような公園がある。また、移動を支援する公園については、休憩施設としてのベンチや、水飲み場の設置等が求められている。また、高齢者、障害者等が円滑に移動できるように、ほかの公園利用者に対してマナー啓発をお願いしていく、ということが課題になっている。そこで(1) 段差や急勾配がない移動しやすい園路の確保や、わかりやすい案内・誘導が必要である、(2) 多機能トイレはその機能を必要とする人が利用しやすい環境を整えることが必要である、(3) 高齢者、障害者等の休憩できる施設の設置が必要である、(4) 高齢者、障害者等に配慮することについて、ほかの利用者への意識啓発が必要である、とした。

建築物については、道路と同様にバリアフリー化が道路と同様に

それぞれ施設ごとにバラバラで進められてきており、道路と歩道との連続的なバリアフリー化を図る必要がある。

また、健常者の利用により、多機能トイレや優先エレベーターにそれらを必要とされる方が利用できないといったような状況がある。室内の複雑な導線により、高齢者、障害者等が目的の商品の場所まで辿り着けないこともあるため、係員の対応により利用しやすい環境をつくることも重要である。そこで、(1) 段差がなく戸の開閉などに支障が少ない経路の確保が必要である、(2) 接続する道路との段差や視覚障害者誘導用ブロックの連続性などを確保する必要がある、(3) エレベーターや多機能トイレなど、その機能を必要とする人が優先的に利用できるように配慮する必要がある、(4) 高齢者、障害者等の利用に配慮した施設の配置やわかりやすい案内表示が必要である、(5) 高齢者、障害者等の心理や行動の特徴等を理解し、適切に対応ができる係員の充実が必要である、とした。

その他の事項については心のバリアフリー、福祉交通サービス、公共サインの位置付けを考えている。心のバリアフリーについては、各特定事業者にもお願いしていく事項になるので、いままでご説明した各建築物や道路の中にもこれらの視点を加えている。

本市では、高齢者、障害者等の外出を支援する福祉交通として「レモンキャブ」や「つながり」がある。昨年度に市民交通サービスの検証を行っており、「レモンキャブ」については運行範囲や運転協力員の確保等が、「つながり」については運転時間の延長やPRなどによる利用促進等が課題として既にとりまとめられている。本基本構想においては、「レモンキャブ」と「つながり」について、利便性の向上に向けた取組を、市民交通計画や地域公共交通総合連携計画等との整合性を図りながら記載していきたいと考えている。

その他の事項の中で(4)「誰にでも見やすく、わかりやすいサイン環境の整備」というものも挙げている。これについては、改定の方針に従い、その設置の考え方や守るべき基準について記載していくとともに、次年度以降にユニバーサルデザインの考え方にに基づき、ガイドラインを作成していきたいと考える。今後、市が設置する公共サイン等については、ガイドライン等の基準に基づき、わかりやすく統一されたデザイン等にしていきたいと考えている。

とりまとめた課題案の今後の取扱いだが、資料9でご説明した課題等をそれぞれの事業者にお示ししていくことを考えている。

	<p>事業者に課題をお示しする場として9月の中旬に「特定事業者連絡会」の開催を予定している。その連絡会の中で、課題について、対応する方向性を事業者に考えていただき、対応の方針を事業者と調整のうえ、特定事業を定め、次回の委員会でご提示する。</p> <p>特定事業は、特定事業者の自主的な判断に委ねられる部分も大きい。事務局として現在、選定したすべての事業者に声かけをしているところだが、必ずしもすべての施設がお願いしたことを受け入れていただけるという保証があるものではない。しかし、本市のバリアフリーの推進に向けて、粘り強く交渉して良い内容を定めていただけるようお願いしていきたいと思う。</p>
	<p>8 委員意見交換</p>
<p>委員長</p>	<p>これから基本構想を具体的にしていくにあたって、意識啓発的なところでいえば、資料8を含めて具体的にどういう事業展開をしていくのかという方針が資料9であるが、お気付きの点があれば、ご意見等お願いしたい。</p> <p>この資料9については、これからこれを基本にして各事業者に依頼していくという話だが、この課題は、改定前の基本構想の中で特定事業に位置付けられているような事項を包含していると理解してよろしいか。</p>
<p>事務局</p>	<p>今回お示しした内容に加えて、これまでの進捗等を評価させていただいた内容で、まだまだ実施されていない部分については、継続的をお願いしていきたいと考えている。</p>
<p>副委員長</p>	<p>意見と懸念事項がある。意見は道路への課題についてだが、ノンステップバスが大分導入されており、市役所の前を走っている系統バスについても、三扉車両はまもなく無くなる。基本的には車両がノンステップ化されるのだが、実は、道路側のほうのガードレールがうまく設置されていないとか、今のバス停がある位置が道路のすりつけになり、坂になっていて車椅子では降りにくいとか、道路とバスの接点は意外と議論されていない。</p> <p>これは、道路管理者とバス事業者にまたがる課題なので、道路とバスの中間的な事業として取り組まないといけない。先ほど重点整備地域を拡大したときのバス停との関連の話もそうだが、道路とバスの連携も必要であると考えている。</p> <p>懸念事項については、全体的に課題が一般的な書き方になってい</p>

	<p>るという点である。武蔵野市独特の問題がまだまだあるのではないかと思う。</p> <p>例えば、三鷹駅にしても吉祥寺駅にしてもそうだが、総武線の各駅停車のホームは、情報としては難解で、黄色い電車で西船橋行きと、ブルーの電車で西船橋行きとが両方同じホームに来る。地下鉄に入る西船橋行きと、JRだけを通って行く西船橋行きが交互に来るため、西船橋行きだけを読んでしまうと間違えて乗ることもあり、一応黄色とブルーで車両の色は分かれているが、最近、地下鉄にオレンジ色の車両が登場し区別がつかない。</p> <p>また、バスの場合、三鷹駅から乗ると210円均一のバスがほとんどだが、西武線の駅を終点とするバスが来ると、「〇〇まで行きます」という会話をして乗らないといけない。その会話がままならないと運賃の支払いに手間取る。このように、一般的なものではない武蔵野市独特な課題があると思っているので、その辺りを特定事業者連絡会の場で話ができればと思っている。</p> <p>一般的な記述にとどめず、具体的なことを特定事業者連絡会に出していくというところが、事業者から協力を引き出すひとつのポイントになる気がする。</p> <p>バスと道路との接点部分に対して連携をというお話があったが、同じことが建築物と道路の関係にも言える。</p> <p>この建築物に対する課題の書き方だと、建築のほうを受け持つという理解でいいのか。建築物と道路の境界にかかわるところである。</p> <p>基本的には両方の努力義務であることは事実だと思うので、道路の課題として入れておく必要がある。</p>
委員長	<p>いずれにしろ両者の話し合いが重要になってくるころだろうと考えている。</p>
事務局	<p>特定事業を定めるという話になると、それぞれの事業者の特化した形で記載しなければならないと思う。大きな方針としてはこのとおりかと思うが、事業者にお願いする時には、より具体的な内容を依頼するのが事業者としても対応しやすいと思う。</p>
委員長	<p>もう1点、建築物に関しては、民間建築物はなかなか対応していただけない部分もあることは、理解できるころだが、新バリアフリー法では、既存であっても基準適合の努力義務がある施設があることを強調し、対応できていないような部分があれば、特定事業等に対応していただけるよう、事務局として努力していただければと思</p>

委員	<p>っている。</p> <p>心のバリアフリーについては、新法の大きな目玉であり、ここをどういうふうに見せていくかということが、今回の改定に際し、非常に大きいと思っている。</p> <p>武蔵野市は、心のバリアフリーに今までも取り組んできている。また、他の自治体に比べ、前を走っていると私は理解している。例えば、精神障害に対する理解を深めるプログラムに関しては、小学校・中学校に対する一定の福祉教育も、市が費用を出して行っており、市民を対象とした講座の開講も市が費用を出している。特に、小中学生を対象とした福祉教育に費用を出している自治体をほかには知らない。いままで行ってきたことを大事にしながら、さらに今後NPOにも事業委託していくという話が先ほど事務局からもあったので、事業が拡充していくといいと思う。</p> <p>その小中学生を対象とした「体験学習」については、用語としては「福祉教育」が適切かと思う。福祉教育の中には体験学習を含めている。</p> <p>もう1点は、武蔵野市では「障害者」の表記をどのように扱っているのか。他の自治体では障害の害の字や障害を平仮名にするなど、「害」という字を使わない、というような検討がされているが、市として統一した表記の仕方があるとすれば、このバリアフリー基本構想の中にも反映していく必要がある。</p>
委員長	<p>「害」の字については市のほうの判断にお任せすることになると思うが、もともとのバリアフリー法自体が障害の「害」の字を漢字で表記しているので、その枠組みの中であらなければいけないのか、それとも基本構想の中での「害」の字は自治体の意向によって平仮名にすることができるのか、国土交通省としてのお考えはあるか。</p>
委員 委員長	<p>これまでに統一した表記を勧めてきたことはない。</p> <p>では、市のほうで判断いただければと思う。</p> <p>事務局のから連絡事項等があるか。</p>
事務局	<p>9 事務連絡等</p> <p>それでは、次回の委員会の日程についてご連絡させていただく。次回の第3回委員会は12月3日金曜日の午後5時の開催とさせていただきます。</p> <p>また、本日の議事録については、公開前に内容のご確認をお願い</p>

委員長	したい。 これで第2回武蔵野市バリアフリー基本構想改定委員会を閉会する。
-----	---