

4. 中間報告に対する意見と対応

平成15年1月4日に公表中間報告に対し、下記

のような意見がありましたので、意見を参考にし、一部、策定委員会の基本構想報告書に反映させて頂きました。

またその他の意見についても、今後のまちづくりの参考といたします。

●中間報告に対する意見対応表

頁数は中間報告のため本文と異なる場合があります。

章	項	頁	意見内容	対応
第1章	4. 策定の手順	5	ヒヤリング団体にシルバー人材センターが入っていないのは納得できません。現に通勤（就業）途上で交通事故に遭遇している会員もいるのですから、今後このような機会があれば参加させるべきと思います。（市民）	今後の参考にさせていただきますが、今回はバリアフリーということで高齢者団体の方に参加いただきました。
	5. 3) バリアフリー化の状況	7	<p>「武蔵野市段差解消計画」はどのようにして歩道と横断歩道、露地小路枝道、との段差を解消するのかわかりませんが、バリアフリー法では、歩道を削って車道の高さの横断歩道等にすりつけるように規定されていますがこれは未だ車優先の思想です。</p> <p>例えば井の頭通りと吉祥寺通りの交差点にある吉祥寺駅西口交番の向かい側の歩道を浄水場の方から文化園の方に車いすに乗って自力でひっくり返ったりしないで無理なく曲がれるでしょうか？</p> <p>都会にまれに雪が降ったときの老人等の転倒事故が最近多いのは歩道と横断歩道の段差をスロープにしたことも影響していませんか？</p> <p>昔のように段差ならば水平な歩道から水平な横断歩道に踏み出す一歩だけ歩幅を小さくすればよいのが、スロープでは靴底の彫りの浅い靴やハイヒールで斜面を滑らないように何メートルか歩かなければなりません。</p> <p>武蔵野消防署に聞いたところ、先日1/3～1/4の降雪の際都内では39人の人が滑ったり転んだりして救急車のお世話になったそうです。（しかし残念ですが滑った場所とか原因は調査対象にないので不明とのことでした。）</p> <p>また視覚障害者のために2cmの段差が必要とのことですが、13頁で「視覚障害者が横断歩道でその場を認知できるような工夫をします」のであれば、車いすの人のために段差はなくすべきです。</p> <p>またこの歩道を浄水場まで車いすに乗って自力でたどり着けますか？</p> <p>6頁で言われたように武蔵野市は武蔵野台地に位置しており、一般的に平坦な地形というせっかくの自然の恵みを受けながら横断歩道や枝道に会うたびに人為的</p>	<p>段差解消工事の際にスロープ部分の勾配の解消もできるだけ直すようにしていますが、歩道の部分的な改修工事なので、車道と歩道の高さを変えるセミフラット歩道の築造などは基本構想の実施計画で考えていきます。</p> <p>歩車道境界の段差をなくすことには視覚障害者の方の安全性に大きな問題が生じるため、慎重に行わなければなりません。平成14年度に段差5mmのプロッ</p>

章	項	頁	意見内容	対応
			<p>に歩道を凹凸にしているようです。逆に横断歩道等を歩道の高さにかさ上げするべきです。</p> <p>できれば横断歩道で囲まれた交差点内全部をかさ上げするのが理想です。</p> <p>そして車の乗り入れ部分も含めて「武蔵野の歩道はどこまで行っても平らである」のを原則にするべきです。</p> <p>このことは横断歩道橋にエレベーターを付けるよりも車道を掘り下げたりところによっては車道を減らしてトンネル化にしてあくまでも歩道は平らにするべきだという考え方にもつながります。</p> <p>最近の新聞で「三鷹市上連雀で幹線道路から（狭い道路へ）の入り口の歩道の切れ目を無くし、（車が）進入しにくいようにした」との記事を見ましたが、まさに若い人や健常者のみならず車にも若干の負担をしてもらわなければ交通バリアフリーはできません。なお、スロープ車道に「横断歩道がある」との標識ライトが埋め込めれば平坦のところに書かれた菱形マークよりも大雨や雪の時に反射せずに遠くの運転手にもよく見えます。一方車はかさ上げた横断歩道をスロープ車道で乗り越すことになり速度を少し落とさねばならないが車は横断歩道を通る際は信号が無いところには言うに及ばず青信号でも注意して通らねばならないのです。そのために横断歩道の10m手前に菱形のマークを付けることになったのではないですか？（市民）</p>	<p>クを使った整備を試験的に行っており今後検討を重ねていきます。また、枝道の車道を上げて段差を無くすことは、道路の移動円滑化ガイドラインのスムーズ横断歩道の考え方と同じと思いますが、セミフラット歩道ができない箇所では検討対象としています。</p> <p>武蔵野市でも西久保の五日市街道と宮前通りの交差点で、幹線道路の出入り口での歩道の切り開きを切り下げに改修した事例があり、歩行者優先の考え方で整備を推進しています。</p>
	5. 3) バリアフリー化の状況	7	点字ブロックの敷設延長の「8.8km」を「7.8km」に訂正。（市道）	訂正しました。
第2章	2. 1) 重点整備地区のバリアフリー化	9	<p>ここで書かれていることは、重点整備地区をどのように設定したか、ということであり、重点整備地区は何をする地区か、ということがはっきりわかりません。後を読むと、特定経路を設定するために選んだ地区のようにも読めますが、そうなのですか。さらに「重点整備地区以外のバリアフリー化の推進」を見ると、重点整備地区は優先して整備する地区であると読めます。しかし、重点整備地区において特定経路あるいは準特定経路の整備以外で具体的にどのような整備を優先するのが書いてありません。地域別構想にも書い</p>	<p>重点整備地区内については、特定経路等の見直しの可能性があること、また実益としては事業実施にあたり補助対象となる可能性がありま。基本構想にそこまで書き込む必要はないと判断しまし</p>

章	項	頁	意見内容	対応
			<p>てありません。</p> <p>特定経路や準特定経路が至っていない場所まで重点整備地区に設定している以上、この地区には意味があると思うので、どういうことをしていくのが、わかるように書いていただきたいと思います。(市民)</p>	<p>た。</p> <p>武蔵野市では重点整備地区以外も出来るだけの移動円滑化をすることとしたためこの地区内の位置付けがわかりづらくなってしまったと思われるので11ページに「その他の道路」の記述を追加します。</p>
	2. 1) (2) 特定経路	11	<p>道路構造令の基準「3.5m云々」についてはあえて記載をしない方がよい。(国)</p>	<p>一部記述を削除し訂正しました。</p>
	3. 2) (2) ②単断面道路	13	<p>「単断面道路(歩道のない道路)」とはどんな道路なのですか？車専用道路でない町中の一般道路で歩道が無ければ人間はどこを歩けばよいですか？車道の内道路とかせめて歩車道の区別のない道路とか言うべきです。子供が遊ぶ露地や大阪の法善寺横町は車道ではない。全部歩道です。従って狭い道路に車道を作る際は「必要な車道幅を減じて、残りを歩行帯とするのではなく、「必要な歩行帯を減じて、残りを車道帯とする」と改めるべきです。その歩行帯は車いすなどが通れるように電柱や道路標識、街灯の柱、凹凸など側溝蓋を除いた有効幅員を1メートルとするべきです。また歩行帯を色分けするのではなく車道帯を色分けすべきです。なぜなら、車は歩行帯に乗り入れながら走行せざるを得ない特別道路なのだから、特に慎重に運転するように歩行者にだけでなく運転手に注意を喚起する必要があるからです。(市民)</p>	<p>「単断面道路(歩車道一体型道路)」に訂正しました。</p>
	3. 3) 交通安全特定事業の整備	14	<p>音響信号について…吉祥寺駅北口に「とうりゃんせ…行きはよいよい帰りは怖い…」のメドレーをならしているが怖い思いで横断している視覚障害者には嫌な歌詞と思います。</p> <p>また信号が変わると歌の途中でも演奏が終わるがこれでは歩く速さの見当が付きません。</p> <p>そこで歌は必ず2番演奏することとし1番の終わった時に横断歩道の半分歩いてきたことがわかれば残り半分の歩く速度が調整できて便利だと思えます。</p> <p>青信号の時間とうまく合わせて横断歩道が長いところは長い歌詞をゆっくりと、短いところは短い歌詞を早く演奏するようにしたらと思います。(市民)</p>	<p>公安委員会の事業計画の中で参考にさせていただきます。貴重なご指摘と考えています。</p>
	3. 5) (1) 道路管理	14	<p>迷惑駐車や迷惑駐輪については意識啓発、指導強化、取り締まりの徹底、移動補完など厳しい対策が講じられているのに対して、法律違反の商品台及び看板等の</p>	<p>15ページ(1)道路管理の記述を「管理・指導」に訂正し</p>

章	項	頁	意見内容	対応
			<p>放置については「適切な管理を行います」と言ってお茶を濁しているのは法の下での平等に反しませんか？</p> <p>ことにアーケードの中は各商店の土地、各商店の屋根が増えたつもりなのか隣同士が目立ちたいと競り合っ て一寸刻みにせり出して来ています。</p> <p>交通バリアフリー化のためには道路に何も放置しては 行けないのではないのですか。(市民)</p>	<p>ました。</p>
	3. 5) (3) 迷惑駐輪対策	15	<p>自転車の利用禁止区域を設定する際は区域の入り口か すぐ近くに駐輪場を設置しないと商店街の活性化には 結びつきません。</p> <p>老人が2~3の店を廻って重くなった買い物袋を遠くま でふら下げて歩くのは苦労だろうとタウンモビリティ 方式を採用した商店街もあるくらいですから。(市民)</p>	<p>ご指摘のとおり、 利用禁止区域を設定 する際には、検討課 題と考えています。</p>
	3. 5) (3) 迷惑駐輪対策	15	<p>「自転車利用禁止区域」の設定の記述があり、自転車 放置禁止区域内に設定するとありますが、利用禁止と 放置禁止は別の話だと思います。放置禁止地区に指定 されていなくても混雑している道路や通路で利用禁止 や、歩道における自転車通行許可の見直しを考えるこ とはできませんか。いつも危ないと思ってます。(市 民)</p>	<p>歩行者にとって自 転車の走行が危険で あると認識していま すが、当面商業地域 で試行し、その他の 地域については、啓 発活動を進めたいと 考えます。</p>
	3. 5) (5) 業者及び商業 団体の協力	15	<p>駐輪場の設置が書かれていないのはどういう考え方な のですか？</p> <p>JRやデパートは駐輪場を作らなければならないのに商 店街が何もしなくてよいというのは片手落ちと思いま すが？</p> <p>JRやデパートと同じように商店街も自転車に乗ってき たお客からも利潤を受けているのですから費用も負担 するべきです。</p> <p>自転車は地球温暖化、排ガス、スペースなどのことを 考えれば規制するよりも奨励するべき乗り物です。 (市民)</p>	<p>14ページの「そ の他の交通対策」に 「関係者間の協力に より」という文言を 追加しました。</p> <p>JRやデパートに 設置義務はありませ んが、一定条件の建 物を作る際には、条 例による付置義務及 び指導要綱での設置 をお願いをしていま す。</p>
第3章	吉祥寺駅周辺 4. 1) 特定旅客施設 (鉄道駅)のバ リアフリー化	23	<p>吉祥寺駅では、事業者JRさんは「前期で実施する」 と書いてくれましたが、京王電鉄さんは計画なし。後 書きで「駅舎が古いので全面改修時に」といつでき るのかやる気が見えません。(市民委員)</p>	<p>京王電鉄でもエレ ベーター設置の検討 をしましたが、京王 吉祥寺駅は構造的に 1階地表部から3階 ホームまで連続した 空間がなく、設置に は駅ビルの大改造が 必要になり現在の状 況では設置が難しい との事です。</p>

章	項	頁	意見内容	対応
	4. 1) 特定旅客施設 (鉄道駅)のバ リアフリー化	23	下りのエスカレータの設置の要望も高いのですが、階段の下りについて足が痛む、怖い、などの理由であり、急ぎたいというのではないのでエレベータの機能があれば対応できると思います。また、中央線や多くの路線バスとの接続する井の頭線のエレベータ設置の希望は非常に高いので、下りエスカレータの設置スペースがあることから斜行エレベータや、自分で操作可能な型のリフト(例：横浜駅西口 ふれあいリフト)の設置可能性などについて話し合いを持ち、利用者との合意を得ることが必要と思います。(市民)	エレベーター・エスカレーターについては、どちらも必要な施設と考えていますので駅の実情を考え実施可能なものから整備を推進したいと考えています。
	三鷹駅周辺 2. 基本的な方針	28	「他の地区よりも範囲が広いために歩きやすさを確保するかが重要」とありますが、なぜそうなのか、よくわかりません。「効率的に、歩きやすい経路を確保することが重要」という意味でしょうか。	他の地区よりも範囲が広いが他地区との区別をする理由が無いため削除しました。
	三鷹駅周辺 4. 1) 特定旅客施設 (鉄道駅)のバ リアフリー化	33	三鷹駅では「改札口からではなく、駅入り口からホームまでとして下さい。」とお願いしたのに「改札口からホームまで」のまま、とても心配です。(市民委員)	「改札口からホームまで」としてあるのは、JRの設置箇所であり、28ページの基本的な方針では北口広場から訂正してあります。なお、自由通路部分については事業者が武蔵野市の欄に記述してあります。
	4. 2) 特定車 両(バス車両) のバリアフリ ー化	24 34 41	バス車両は、製造後の改造が困難であり、先を見通した計画が必要で、使用期間は10年から15年です。西武バスのみ、今後の導入車両にワンステップバスを想定していますが、何としてもノンステップバスのみに変更して頂く必要があると考えます。車椅子での利用の場合にスロープ板角度が急であるほか、狭い道路では板が出しきれず乗降が不可能なこともあります。また、1段階が残るため、すべての利用者が利用できるものとは言えません。さらに、他社がノンステップ車両を導入するため、共通の乗り降りしやすく設計された(バスがバス停縁石にぴったりつけられる)バス停を使用する場合に、スロープの角度がさらに急になる、車両形式が混在し続けるため視覚障害者にとって利用しにくい状況が続くこととなります。このような状況が2015年前後まで続くことにならないよう、改善すべきです。(市民)	長距離路線の武蔵野市以外において、歩道と車道の段差が大きい箇所があり、バスの床面より歩道面が高くなると、ステップ板は上に向かっては出せないためノンステップバスでは対応できないことがあります。また、ノンステップバスでは定員が少ないため雨の日などの混雑時には乗車しきれない場合があり、こういう路線にワンステップバスが必要との事です。

章	項	頁	意見内容	対応
	4. 2) 特定車両（バス車両）のバリアフリー化	25 34 42	ムーバスは、市が行う事業であり、全ての市民が安心して利用できる必要があることから、単に順次バリアフリー化された車両とするのではなく、ノンステップバスにしていくことを明記すべきであると思います。なお、レモンキャブは、利用対象を限定しており、また料金もムーバスより非常に高く、予約も必要なことから、ムーバスの役割を補完するものとは言えないと思います。（市民）	14ページ(2)その他の交通対策に「タクシーの福祉車両化の要請」を追加しました。
	4. 3) 道路のバリアフリー化（道路特定事業）	25 26 34 35 43	地域別構想には「…事業が実施されます。」という記述が随所にあります。すでに計画されている整備などを本構想で記述しているのこのように書かれたのかと思いますが、計画されているといっても行政内部の計画にすぎません。本構想は、さまざまな関係者が合意して、市の内外に示す構想なので、たとえ既存の計画で決まっているとしても、「…を整備します。」「…事業を実施します。」と力強く宣言してほしいと願います。（市民）	ご指摘のとおり訂正しました。
第4章	1. 特定事業計画の策定	46	「事業計画」案でのフォローアップはないのですか。	事業計画は、基本構想を具体化するもので、むしろ実施段階で具体的な内容について参加で詰めていきたいと考えます。
	1. 特定事業計画の策定	46	公共交通特定事業の鉄道担当部分等について、法律で明文化されてはいない情報の公開・市民の参画の機会の設定等は、法の精神にのっとっており、その明文化は、市内全域へのユニバーサルデザインによるまちづくりへの展開と併せて、武蔵野市の基本構想の極めて優れた特徴になることは間違いなくと思います。2005年に行われると思われる交通バリアフリー法の改正項目の一つになるべきものと考えます。是非、基本構想に盛り込んで頂きたいと思います。鉄道が義務を負うにもかかわらず、バスについてなぜ努力義務なのか、説明が必要と思いました。都内のバス事業者は、利用者団体と毎年1回の交渉・意見交換会を持ったり、武蔵野営業所等でも車両体験会や意見交換会を実施して頂くなど利用者と協力できる関係にあることから、特にこれらを後押しする意味でも、情報の公開等の義務を負い、果たせない時に説明責任を負う方がよいだろうと思います。また、行政が各事業者と市民・利用者との意見交換等の設定に協力して頂ければ、非常によいと思います。（市民）	民間事業者の自主的な経営上の判断に委ねられるべきものであること、基本的な内容は基本構想により明らかであること等から法律上公表義務がないので、市民参加手続については重点整備地区の中心となる施設なので特に市道管理者に準ずる手続を求めています。バス事業者実施する参加手続を否定するものではありません。
			前回の委員会には無かった第4章以降では、市民参加について踏み込んで書かれており、今後の調整の中で消	基本構想にも是非記述したいと考えて

章	項	頁	意見内容	対応
			えないようにお願いしたいところです。(市民)	います。
第5章	3. 建物等の整備との連携	51	もっともなのですが具体的に実施することが書いてありません。建物内部のことはハートビル法に任せるとしても、入り口までのアクセスや、建物入り口前における路面表示は本構想の範囲内だと思います。また、建物内部でも、駅やバス停、周辺の主要施設までのバリアフリー経路を分かりやすいところに掲示してもらうことも重要であり、公共施設や役所などの人が集まる公的施設では、その程度は努力義務としても良いと思います。また、ビルの管理者が、アクセスのバリアフリー化と連携できるように、相談窓口を作ったり、ビル事業者に働きかけるなど、本構想に書くことがあると思います。(市民)	ビルの管理者は不特定多数なので、市の指導要綱で働きかけるなど今後の検討課題と考えます。
その他			市民の責務について記述がほしいです。バリアフリー法には「国民の責務」がありますが、国に言われるまでもなく、武蔵野市は昔から福祉のまちづくりやTWCCに市民が参加して取り組んでいます。本構想は、市民が参加している策定委員会なので、「武蔵野市民および市内の企業、団体は、交通バリアフリーの推進に協力する責務がある」あるいは「…協力していくこととする」というくらいの記述があっても良いのではないのでしょうか。(市民)	8ページの基本的な考え方に市民の責務についての記述を追加しました。
			「点字ブロック一体化型電線埋設用ボックス(仮称)」を新たに規格化し、本基本構想において本ハードウェアを活用することにより、障害者にやさしいまちづくりと都市景観の改善を同時に推進する。点字ブロック一体化型電線埋設用ボックス：電線地中化のための電線埋設用ボックスをベースに、ボックスの上面を点字ブロックとする新たな規格(注)の設備。バリアフリー化と景観確保を同時に実現し、電線等の保守への対応し易さをも併せ確保する。(注)ボックスの規格は、専門家に一任します。アイデアとしては、光ファイバー用の導管を組み込むことを提案します。(市民)	歩道の地下には上下水道ガス電話など様々な埋設物があり、必要な位置に設置することはなかなか難しいと思われる。また、蓋つきのボックスはセキュリティーや維持管理に問題があるため武蔵野市では採用しておりません。
			①混雑緩和策について、その解消策への具体的道筋と提案を示さなければならない、と思います。鉄道駅等へのアクセスが中間報告の内容に沿って如何に容易になったとしても、現下の車内やプラットフォームを初めとする構内の混雑状態はいわゆる健常者にとってもその受忍限界を遥かに超えており、それは地獄と呼ばれて久しいものがあります。これの解決なくしては交通のバリアフリー、ユニバーサル(デザイン)化への到達はまだまだ遠すぎる道のりです。(市民)	非常に重要な問題だとは思いますが、解決策としては鉄道の複々線化、時差通勤など残念ながら今回のバリアフリー法の範疇を超えていると思われる。
			②プラットフォームの転落防止策を早急に講じるべきです。プラットフォームの面積上困難とか、費用負担が挙	転落防止策としては、ホームドアの設

章	項	頁	意見内容	対応
			<p>げられているようですが、そういうことで看過されるべき問題ではありません。現実には多くの危険、多くの被災者が出ていて、その必要性は明らかです。転落したときのステップとか警報システムとかで問題を凌いで行く姿勢では、犠牲はなくなりません。視覚障害者・歩行障害者・高齢者・泥酔者に限った危険でもありません。混雑して飽和状態のプラットホームでは、誰もがその危険にさらされています。人命尊重を図らずしてはバリアフリーの推進は有名無実であると言えます。(市民)</p>	<p>置が考えられますが、これには車両のドアが統一されている必要があります。JRとの協議で検討しましたが、現在は色々な車両形式が走っており困難な状況ですが、今後技術的な解決が予想されるため出来るだけ早い時期に働きかけをしていきたいと考えています。</p>
			<p>主要幹線・特定経路の改善整備自体は結構ですが、問題はそれと併せてより身近な生活道路・細街路の安全と通行の容易さと静穏化も図っていただきたいと思えます。例えば歩車道の区分の無い生活道路（例えば幅員6m未満程度）は、原則として居住関係者以外の車両の進入を禁止を含む制限を講じるなど、段差等の改善整備などと併せて思い切った措置が必要です。エレベーターやエスカレーターなどの機器や施設改善もある程度は必要でしょうが、費用を大きく掛けないでもできて、計り知れない効果が望め、全体として地域交通の安全や静穏・地域社会の交流の基礎を支える改善策を優先重視すべきです。それらの事柄は、高齢者や障害をもつ人々ばかりではなく小中学生の通学路や妊産婦の方々やすべての地域生活者にとって望ましい「交通バリアフリー化」でもあります。(市民)</p>	<p>生活道路への侵入規制は、流入した交通量を何処へ流すかという問題があり、市内では完結しない広域性があるため、一朝一夕には解決することが難しい。今後の検討課題とします。</p>
			<p>3年ほど前に流行したキックスケーターを自転車並みに構造と対人の安全性を高め、さらにマナーを教育して、玩具や遊具でなく公道を走れる乗り物として認知できれば、自転車の10分の1位のスペースなので駐輪場の不足を補えます。</p> <p>さらに電車の乗客に迷惑にならないように袋に入れるなどして通勤先や通学先に持って行ってくればその分だけ吉祥寺の駐輪場はいらなくなります。駐輪施設は鉄パイプを5～6段等間隔に取り付けそこに施錠するように設置すればよいと思えます。</p> <p>また一部の駐輪場で試験的にロッカーのように各人が料金を入れ施錠することをやってみてはいかがでしょう。</p> <p>キックスケーター協会に聞いたところ安全装置に強制力がないようなので直ちに認知するのは無理か？(市民)</p>	<p>ご指摘の通りキックスケーターは路上遊戯となり公道を走るとは、都条例で禁止されています。自転車と同程度の性能が確保されれば可能性があるとあり、今後の車体の改良を待ちたいと思えます。</p> <p>駐輪施設については、担当課に伝えます。</p>

章	項	頁	意見内容	対応
			<p>この案件に限りませんが、意見の聴取や集約にはもっとおおくの機会を作り出すべきだと思います。策定委員会・若干の意見聴取の場・市民アンケート・HP等での意見公募等々、お決まりの仕方ばかりではなく、きめ細かで実のある市民参加方式を作り出さなければ地域社会の「バリアフリー化」や最終目標とする『ユニバーサルデザイン化』にはとても近づけません。道路拡幅や区画整理などではもっと入念な地元説明会や個別の説明が取られています。</p> <p>事情は違いますが、住民生活に深く関わる内容の策定にあたっては、既往の策定編成形式から脱却して、真の「受益者」がその内容の決定に参画できる仕方をこそ作り出してゆく努力が欠かせないと思います。策定委員会には是非その取り纏めや進行整理をしていただけるようにお願いします。(市民)</p>	<p>事業実施にあたっては、よりきめ細やかな参加方式を取りたいと考えますが、基本構想の策定にあたっては、策定委員会への参加、アンケート・ヒアリングの実施、情報公開やパブリックコメントなどで市民参加の手法としては最善を尽くしたと考えています。</p>
			<p>委員総数は23名ですが、公共交通機関委員は商店連合会会長を含めると事業者側委員としては8名、国・都・市・警察等行政関係者（施策推進側）側委員は公的福祉施設代表者を含めるとやはり8名、学識経験者等委員は委員長を含め3名で併せると19名に昇っています。これに引き換え、市民・住民等の実際の「受益者側」委員は僅かに4名という構成です。しかも、これらの4名の方々の選定はどのように行われたのでしょうか？ 諸団体の代表者ばかりからではなく、この問題に取り組んでいる方々、公募・自薦・他選を含めた応募者からより多くを委員として選んでいただきたいところです。現在のところ、市民・住民のための策定内容を検討すべき策定委員会の構成としては、甚だ不十分で不適切です。事業者や行政関係者は、施策推進の実践者ではありますが、その反面費用その他の面で「大きな負担を強いられる恐」(?)を抱く「利権者」でもあります。それらの方々の意見を無視することは現実には出来ませんが、利害が絡む事項の策定にあたっては、それゆえにその中立と市民・住民利益優先の観点から、委員会メンバー配分構成には大いに留意すべきところがあります。望むらくはオブザーバーとしての参加、表決権を持たない専門委員として必要に応じて意見等を諮問できる立場に置くべきである、と私は考えます。市民・住民からの委員を地域に応じ、状況に応じて広く組織して、自主的に検討できる状況を作ってゆくべきではないでしょうか？(市民)</p>	<p>中間報告の段階では、もはや検討の余地はありませんでした。今後の検討課題とします。</p>
			<p>次に同じく、委員会構成ですがもう一点重要な事柄があります。</p> <p>吉祥寺・三鷹・武蔵境の3駅に絞った地域圏域で構想を検討していますが、仮にその方向を是認するにして</p>	<p>武蔵野市のことを一番よく知っている市民の方々による指摘を実現すれば他か</p>

章	項	頁	意見内容	対応
			<p>も、これらの3駅の利用者は武蔵野市の市民ばかりではありません。鉄道駅を中心に構想策定する仕方が妥当であるとするならば、それらの各駅の利用圏域にある周辺自治体等の住民の意見も何らかの仕方で直接に反映させる仕方を組み入れるべきだと存じます。</p> <p>三鷹市や小金井市・西東京市・練馬区・杉並区の周辺関係住民との連携を考慮すべきです。</p> <p>狭い行政枠に留まっていたのでは実現できるものも実現が危ぶまれます。(市民)</p>	<p>らいらっしやる方にとってもよいものができると考えています。</p>
			<p>関節炎を患っており、外出するときには境北口の自転車置き場を100円払って利用しているが、自転車置き場が2階と3階になっており自転車を押して登ったり降りたりするのが苦痛です。1階に障害者の優先置き場を設置してほしい。(市民)</p>	<p>残念ながら境北口の駐輪場は2・3階のみ市が借りており1階は市の施設ではありませんが、担当課に伝えて今後の参考にさせていただきます。</p>
			<p>デパートの前の道路は緊急の時の邪魔になるから自転車は置けないのだと思います。ではなぜ固定ベンチは設置しても邪魔にならないのでしょうか？疑問であり反対です。代案として車道に近い縁石の歩道に消火栓を立ち上げてそれにすだれ式の長いすの背もたれ部分を被せていざというときにはすだれを縦に切り裂き担架の代用にすれば邪魔にならず一挙両得になります。すだれは間伐材で竹とでつくればなお結構です。座り心地はよくないでしょうが小休止には耐えられると思います。デパートの中や玄関にある消火栓は小火の時はよいが、大地震や大火事になったら近づけないので使えません。</p> <p>玄関やマンホールの消火栓をこちらに移動したらよいと思います。(市民)</p>	<p>建物の壁面についているものは、建物の中にある防火水槽とつながっている管・スプリンクラーなどへ水を供給するための管などで消火栓は設置されていないとの事です。なお、立管式の消火栓については維持管理上の問題もあり地下式が主流になってきています。</p>
			<p>生活基盤である交通バリアフリーが完成するまでは生活の潤いとか景観を重視した街路樹や植樹帯は邪魔者です。</p> <p>車いすが通れるし自転車も十分置ける道路ができてから景観を考慮したまちづくりに移行するべきだと思います。</p> <p>そのいい例がサンロードと五日市街道との交差点にあるビデオ屋前の作ったばかりのつつじの植樹帯が自転車などに踏み荒らされて結局つるを絡めた防護柵にまた改造せざるを得なかったのです。(市民)</p>	<p>生活の潤いとか景観についても大切なものと考えておりますので、できるだけ共存できるよう両者の接点を見つけて推進したいと考えております。</p>
			<p>交差点付近に柱が多すぎます。</p> <p>車用信号、歩行者用信号、電気、電話、街灯、道路標識等の柱の行列の陰から子供が飛び出す危険があります。</p>	<p>東京電力・NTT・街灯・交通標識については、道路工事などの機会を捕らえて</p>

章	項	頁	意見内容	対応
			<p>四つ角の民官地の境からアーチ型の柱を交差点を跨いで四方にかけてそれらの信号等を全部取り付けて交差点付近の柱は一掃してください。(市民)</p>	<p>きる限りの共架化を指導しています。</p>
			<p>武蔵境のJRの踏切について提案します。 2～3日前の新聞記事に大阪の踏切で車いすが立ち往生して病院からの帰りの女性が電車にはねられるという痛ましい記事がありました。 現状の踏切は棒を垂直に上げ下げして人のみに停止を要求しているが、これを水平に動かして踏切の棒が人に対して閉まっていないときは電車が停止するように信号機と連動させるべきである。 そうすれば記事のように踏切の中に邪魔者があって棒が人に対して閉まる位置まで行けなければ電車が赤信号で停車することになり、雨雪夜間にも運転士の目視のみに頼るよりずっと安全です。 踏切も人の道であり電車も時には譲るべきです。(市民)</p>	<p>踏切事故をなくすことはもちろん、バリアフリー化を推進することも含めた鉄道の連続立体交差事業が始まっており、踏み切りをなくすことが根本の解決方法であると考えます。</p>
			<p>将来は三鷹駅南口のように駅の改札を出てロンロンの2階から車道を跨ぎ各歩道にエスカレーターで直接降りられるようにしてください。その設備ができるまでは「移動に制約を持つ人」以外の一般車両は朝夕の通勤と商品の納品時間帯に駅前広場、平和通りへの進入を禁止すべきです。(市民)</p>	<p>現時点では吉祥寺北口駅前広場にペDESTリアンデッキの構想はありませんので、駅の中でエレベーター・エスカレーターの設置を考えています。なお、交通規制については終日通行禁止(ただし9-12居住者・荷物除く)がすでに実施されています。</p>
			<p>アンケートや聞き取りの際に述べさせて頂きました、禁煙に関する事柄について、「マナー」の問題の含められてしまったことは、非常に残念です。これが安全で円滑で快適な移動の権利の一部との認識で改善されなければ、現在基本構想に掲げられている事業が全て完了したとしても、毎日私を悩ませている煙害というバリアは、一つも変わりません。市内3駅に市が設置している灰皿の撤去や、駅構内の禁煙の徹底、公共空間の禁煙と、完全に分煙された喫煙所の設置を切に求めます。また、未だ表面化していないものを含めた様々な理由により移動に制約を抱えている市民や利用者もいるはずですから、障害者、高齢者等に限定するのではなく、全ての市民・利用者を参画の対象とした、ユニバーサルデザインのまちづくりの推進を望みます。(市民)</p>	<p>重要な問題と考えますがバリアフリーとは別の観点から検討させていただきます。</p>

章	項	頁	意見内容	対応
			<p>今自動車指導員、自転車指導（兼整理）員、客引きピラ配り指導員とか別れて仕事をしておりますが、昔は一人の警察官がこれら全部の権限を持っていて指導し時には取り締まりをしていたのです。</p> <p>従って警察の補助をするのであればこれら全部の権限を持った2~3人1組の交通環境指導員のような半官半民の組織にした方が効果的では？</p> <p>指導員には携帯電話とデジタルカメラを持たせて、移動制約者や駅員から介助の要請があれば直ちに出勤し、また時には悪質違反の証拠を取るようにすれば、車いす対応の上下エスカレーターの外にエレベーターまで必要ないのでは？</p> <p>最近JRも営利を追求するあまり、ホールにどんどん出店させ緊急時の通路も広場も極端に減ってしまいました。</p> <p>今後さらに便利だ快適だからと施設を増やし続けて緊急時の避難は大丈夫なのでしょうか？</p>	<p>障害者の方のエスカレーターの利用については、他の利用者の方へかける迷惑等精神的な負担が大きいとの意見が多く寄せられており、エレベーターについても必要な施設と考えております。</p>

