

## 武蔵野市交通バリアフリー事業計画実施推進委員会－第3回－■

日 時：平成18年10月3日（火）18時00分～20時20分

場 所：武蔵野市役所 802 会議室

出席者：委員 清水委員、伊藤委員、横山(康)委員、横山(正)委員、関根委員、  
後藤委員、入江委員、檜山委員、井上委員、(欠席：榎本委員)  
事務局 伊藤まちづくり調整担当課長、田中主査、入江主事、近藤主事  
特定事業者 東日本旅客鉄道(株)、京王電鉄バス(株)、西武バス(株)、関東バス(株)、  
小田急バス(株)、東京都、武蔵野市(交通対策課・道路課)、警視庁  
(欠席：西武鉄道(株)、京王電鉄(株))

### － 議事要旨 －

#### □特定事業者自己紹介

#### □事務局紹介

#### □資料確認

#### □開 会

#### □実施状況説明について

事 務 局：吉祥寺駅・三鷹駅・武蔵境駅周辺重点地区の事業内容及び各事業者の対応について整理した資料と第2回現地視察時の意見・感想を提示。

#### □議 論

委 員 長：事務局から、前回皆様と現地を回って観察や考察を行った場所について写真を基にご報告いただきました。そこで、こうした前回の現場調査を踏まえて、改めて特に強調したい点がございましたら、御発言ください。まず、口火を切りますと、吉祥寺の駅だけとは限りませんし、市内の駅だけで解決できる問題でもないと思いますが、車椅子利用の委員の方が券売機を利用しにくいという場面があって印象に残っています。

委 員 長：文字が見えにくい。新規に設置する場合は、設計の段階から利用者の意見を取り入れていただきたい。ただ全般的には、事業者側がきめ細かく対応しており、感謝の気持ちでいっぱいです。

委 員 長：券売機上部の標示部分が、斜めの角度で黒くなって見えない。また、足元の奥行きが極めて少ない。車椅子利用者は横になって利用しなければならないし、子どもなど背の低い人も利用しにくい。また、目の不自由な方は液晶標示が点字になっていないため、まったく利用できないということが問題ですね。また、事業者と事業者との間の部分の点字ブロックが、うまく連携が取れていない。感謝されていた多機能トイレは、手摺を壁の片側だけに付けているが、広いだけに両側設置を考慮願いたい。視覚障害者は広くて困ってしまう場合も

あり、何等かの考慮が必要だと思いました。

委員：車椅子利用について、駅のホームに行くまでのエスカレーターを利用すると一般の方の利用を一時止めてしまうことになり、気持ちの上で抵抗があり使いにくい。バスの場合でも、ラッシュ時にはスロープを引き出すことが自分で出来ないため時間がかかり、一般の方の迷惑になり利用できない。特にムーバスは、車椅子スペースはあるが通路部分が狭く、乗り降りにも不便を感じていた。東小金井コースには車椅子対応のリフト付バスがあると聞いていますが、新規に購入するバスはリフト付でお願いしたい。

委員長：このような意見に対し、各事業者担当者からご意見等を伺いたいと思います。

関東バス：車椅子利用でバスを利用する時の係りの作業手順（乗り込むためにスロープを出し、乗り込んだ後に車椅子スペースを確保する）が間違っていた。車椅子利用者が乗車しやすくなるため、前もって車椅子スペースを車内に作ってから、車椅子利用者の方に乗車してもらうように作業手順を変えようと社内で計画しております。

委員長：僅かな事ですが、とても良いことです。鉄道事業の場合もバス事業の場合も、その社員の対応次第で良かったり悪かったりします。私たちも実感した例ではありますが、社内教育を行なっている成果が出る部分ですね。

小田急バス：配布された資料の各事業者の対応の中で、武蔵野市内のノンステップバスは、18年度内に全車両約180両のうち71両を切り替える。小田急バス全体では18年度に現在244両が319両となる。平成21年度にはすべての車両がノンステップバスになる予定です。

委員長：前回の話の中で、ノンステップバスがいつどこを運行しているかについての表示の要望がありましたが、バスの予定表に表示はあるのでしょうか。バス停に行かずとも事前に確認できないのですか。

小田急バス：ノンステップバスの運行表示は、携帯からのサービスを現在、東京都交通局・バスナビなどで案内しています。当社では、武蔵野地区内に平成13年度から、当時バスナビという今のシステムがなかったため、バス停に案内表示システム（例・一つ二つ前の停留所にバスが来ました。）を導入しています。携帯からの案内は行なっていません。導入して5年が経過しましたので、システムの改修を社内で検討しています。

委員長：携帯からの端末は便利ですが、使いこなせなければいけないことになるわけですね。何時のバスがノンステップになっているのか、バス停まで行かなくても分かるとありがたいのですが。

小田急バス：当社の場合は、バス停留所にノンステップバスの表記はしておりません。ノンステップバスを5年程前からどんどん導入してまいりましたが、後3年で全車両がノンステップバスになります。バス停留所に全表記をするより、全てノンステップ化にするよう社内では考えています。

委員長：ノンステップの場合一刻も早く整備したほうが良いですね。その他のバス事業者の方はどうでしょうか。

関東バス：ノンステップバスの車両数はだんだん増えてまいりましたが、車庫から出る順

番によってバスの運行が決まってきます。車庫の狭隘さに問題もあるのですが、社内で行くつかの路線についてはスロープの「ス」を案内表示しています。

また、駅から乗ることは出来るが、行きたい場所で降りられない場所が多々あります。というのは、歩道がないとか道路事情によりスロープ板を出すことが出来ない等で、車椅子を真直ぐ地面に降ろすスペースがない。ホームページ等で車椅子でも降車できる場所を表示はしていますが、今あるバス表示案内板にも、車椅子利用可能な場所をはっきり明記する方法を考えなければいけないと思っています。

委員 長：つまり、駅から乗っても降りる時の問題がある。連続性が確保されていないというのは道路状況に問題があるのでしょうか、そのような状況に対応した情報の流し方についても考えなければいけないということでしょうか。

西武バス：ノンステップバスを導入している路線と時刻については、ホームページやバス停留所の時刻表に掲示しております。ご覧にならない方もいると思いますので、もう少し多様化した情報を流すべきだと考えています。ノンステップバスの他にワンステップバスのスロープ板付きも導入していますので、全路線バスの約7割が対応可能になっています。ノンステップバスの表記がある時刻は、余程のことがない限り違うバスが走ることはありません。三鷹駅中では全便がワンステップバスのスロープ付で運行をしております。

委員 長：北欧の場合はさらに上を行っているように感じられますが、券売機と同じで、武蔵野市を走っているバスを十年前と比べると、かなり良くなってきたと感じます。鉄道事業者の方ではいかがでしょうか。

JR 東日本：券売機の話が出ていますが、最新のものを入れています。その製品を作る際には多くの方の意見を取り入れています。実際現地で使うとやはり問題点が見えてくる。今日いただいたご意見は専門部署に伝えます。

また、点字ブロックが途中で止まっている写真については、鉄道事業社間の問題だと思うのですが、後で調べておきます。吉祥寺駅は京王とJRが乗り入れており、乗り換え経路のバリアフリー化を鉄道会社が単体で設置してきました。これからの設置計画を立てるにあたってその点を考えながら進めていきたいと思っています。三鷹駅の白抜き案内標識のお話が出たようですが、どのようなことでしょうか。

委員 長：視察で話題になったのですが、JRはトイレ標識に色を使っていない。トイレの表示で男性と女性の形に違いがあり、一般的には男性が青、女性が赤となっています。一説には男女を色で分けるのは良くないということで白黒表示していると聞いていますが、日本の場合ほとんど色分けをしているので、かえって白抜きだけですと解りにくいのではないのでしょうか。

JR 東日本：会社の中で統一の形に決めているのですが、確かに色があると解りやすい。内照式あるいは何種類かの色をあまり使わないようにし、形だけでご理解いただけるように考えているのかと思います。

委員：券売機を利用する際、車椅子の場合に足元が自分の胸の位置より30cmくらい前に出ていますので、ここを設計のときに配慮願いたい。また、車椅子で非常に

困ることは、トイレが終わったとき水を流せない位置にボタンがあることです。多目的トイレは場所が広く助かるのですが、一般のトイレは車椅子で利用するときにドアが狭く入れない。珍しく駒沢公園にある公衆トイレは、扉が65cm以上あり入りやすい。～専用ということだけを考えないで、ユニバーサルの視点での配慮をお願いしたい。

委員 長：ユニバーサルな視点は重要なことではないでしょうか。今後、この委員会が提言をまとめる際に、この視点を大事にしていきたいと思います。

委員 員：JR 三鷹駅中のエレベーター工事は、エスカレーターを長いこと止めて行なっているようですが、いつ終わるのでしょうか。また、その後どのような計画があるのでしょうか。

JR 東日本：三鷹駅は一部エスカレーターを止めて工事をしています。今年度末には、エレベーターが全部のホームに付く予定です。今あるコンコースにエレベーターを設置するとスペースがなく障害になるため、東京寄りにコンコースを拡張しています。

委員 長：先ほど鉄道事業者間の連携の話しがでしたが、武蔵境駅のJRと西武は違う会社なので、一回外に出て改札を通して入り直さないといけないところですが、連携がうまくっており、内部のコンコースの改札で乗り入れ出来るようになる聞いています。すでに国分寺駅でも行なっていることですが、たいへん便利になるわけですね。また、それぞれの側にエスカレーター、エレベーターが設置され、ホームから降りて平面レベルで移動し、外に出ないで他の路線に乗換えが出来るようになるようです。

委員 員：ムーバスの新しいタイプの車両の資料で出ましたが、あれでは入口と出口が今までのものと逆になっていたのでは、混乱するのではないかと。もう一点、委員の要望の中に駅のホームに転落防止柵がほしいということがあった。西武や京王にないのは終着駅だからかと思うのですが、いかがでしょうか。

交通対策課：これはデモ車で、前後どちらでも乗降できます。現行と変わらないような構造にします。

委員 長：ムーバスは路線バスと異なり狭い道路をルートにしている点にも特色があるわけですが、道路巾が狭い所では横からの乗り降りがしにくい。ニーリングバスといって、車体が後ろに傾いて特別なことをしなくても後方から車椅子・乳母車・自転車も乗り降り出来るバスとか、後方にリフトを備え付けたタイプのバスが、既にこのサイズでもあり、各地で走っていると思います。そういうことは考慮されたのですか。

交通対策課：車両の選定にはかなり苦慮しています。例えば、国産車ではレントゲン車が後ろから出入りできる形になっています。後からの出入り車は確かに道路幅員等の影響がなく良いのですが、今回の車両はエンジンの位置が後ろにある。レントゲン車はエンジンが中にあり、車高が高くなってしまふ。ムーバスはワンステップ・ツーステップで対応しており、床面が高くなってしまふ。また、中の空間がとれないという問題もある。当初、後ろから入るタイプを検討したが、バス車両としては国産では作ってなく外車では故障が多くコストが掛かるとい

うことで、取り止めました。

委員：香港の地下鉄のホームには全部柵があり、つくばエクスプレスでも胸の高さまで柵がありました。三鷹駅や吉祥寺駅での転倒、突落しなどを避けたいという思いからです。

JR 東日本：転倒防止柵については社内でも検討しています。つくばエクスプレスのような新しい線で行えば可能なのですが、当社のような昔からの駅の場合、列車のドアの位置がそれぞれ違い、一律に導入することが難しい。

また、都心部や外周の駅などでは、逆にホームドアを設置したことでホームが混雑するようになり、致し方ないところがある。

委員長：JR は中央線新型車両の導入を行いますね。一説ですが、現在 JR は総武線や山手線で 10 車両ある中の 1 車両だけが出入り口 6 ドアになっており、ドアの位置が一定にならないから転落防止柵を設置できないという理由にしていると聞いています。しかし、6 ドアの車両ではラッシュアワー対策のためと称して椅子を下ろせない時間があり、それ以外の時間、一日のほとんどの時間には、椅子を下ろすと快適でない空間になっており、調べてみると、すごく不評なんです。今回、新車両を導入するので、その気になれば作れるはずだったのではという噂がありますが、いかがでしょうか。

JR 東日本：中央線と言いますと、今年の年末から順次新しい車両に変えていきます。中央線から青梅線、五日市線まで整備します。ドアについては、6 扉の電車と特急列車などが走っています。言い訳なのかもしれませんが、一律に作るということが難しい。

委員長：技術上に問題があるということなのでしょうか。計算をしてみると、6 ドアの電車と特急列車の扉の対応は可能のように思いますが。さて、今度は、道路の方に話題を移してみましよう。

東京都：2 点ご意見をいただいている吉祥寺通りですが、一点目の遊歩道の車止めの配慮については西部公園緑地事務所とあわせて協議します。二点目の木の柵の反射板の設置については、これにどのように反射板が付くか持ち帰って検討します。吉祥寺通りの吉祥寺駅の北側は、車道と歩道の段差を解消することは可能なのですが、歩道と建物の段差の改善に困難があり、どうすれば段差を解消できるかを検討をしています。三鷹駅地区の道路は、用地買収が伴うような問題があり、時間は掛かかりますが事業推進を行っていきます。武蔵境駅地区の道路は、中央線の連立高架事業とあわせて行なうため、もう少し時間がかかるかと思えます。

道路課：ご意見をいただいたエスコートゾーンの維持管理は、警視庁でなく道路課で行っています。現在、吉祥寺駅の交番の東側に 1 箇所付いており、今年度は井の頭線のガード下の横断歩道にもう 1 箇所設置する予定です。来年度は三鷹駅の横断歩道部分に設置できないかを検討しております。

横断抑止の木柵については、市内でも境南町のイトーヨーカドー前に設置しています。今後の状況を見て拡大する予定です。

市道第 225 号線(本町新道)については昨年整備し、今まで 17 基の街路照明を倍

の34ヶ所にいたしました。皆様から夜間明るくなったのご意見を頂いています。また、16年度から3ヵ年で市内全域の5200基を(費用2億7~8千万)、照度アップし、安全・安心な道づくりに努めてまいります。

警視庁：委員の意見で、「場所案内が出来るようなものの増設の検討」とありますが、どういうことか説明願います。

事務局：委員から頂いたご意見ですが、カードを差し込んだり近づくと、そこで音声案内のサービスが受けられる事例が三鷹の方であると伺いました。

警視庁：信号機が変わるところを狙ってでしょうか。場所の案内などいろんな所で、実験的に行なっていることは伺っています。

委員長：横断歩道が何処にあるか等も解るわけですね。委員の方はお休みですが、そのような要望があることということです。その他はどうでしょうか。

委員：吉祥寺駅にムーバスの乗り口があります。東循環と北西循環の乗り口が同じ場所になっており、下にラインを引いて分けています。先日、高齢者の方から「あそこにもし柵があったら、間違えないで乗ることが出来るのに」と言われました。初めての人はちょっと解りにくいようです。

また、バスが吉祥寺駅の南口のパークロードに乗り入れています。他のバスは丸井の前あたりが乗り降り口でしょうか。人が大勢歩いている道をバスが走り、お客さん自身も困っているということをお聞きします。

もう一点、武蔵野文化会館の真ん前にバス停がなく、元に戻してほしいということです。三鷹駅から来たバスが文化会館入口という停留所で降りても、文化会館が分からず周りの方に聞くケースが多いようです。小さい案内板でも結構ですので、方向が分かるものをお願いいたします。

交通対策課：ムーバスの停留所の行き先き設置から3年ほど経ちますが、車椅子やフラワーポットを考慮して来年度に改修する予定です。

委員：パークロードは、バスと歩行者がふくそうしており非常に危ないということがあり、平成12年に南口の再開発ということで暫定広場(約2000㎡弱)を設置いたしました。法律根拠として道路法・建築基準法・都市計画決定をかけております。しかし、あのような場所なのでなかなかご理解を得ることが難しい。また、南口方面の京王の橋脚の耐震工事もあります。現在、吉祥寺グランドデザイン委員会を設けて、吉祥寺の未来のあるべき姿を検討しています。市長が委員長になっており、8月には中間まとめを報告しています。また、自由通路が曲がっており、駅間での南北の行き来が非常にしにくいということもあり併せて検討を進めています。

事務局：文化会館入口のバスの停留所は、昔、建設部管理課で設置しました。古いものが付いており、確かに分かりにくいようです。

道路課：確かに、バスの中で「社会保険事務所はどう行けばいいのですか」という会話をよく耳にします。道路課にて現地を確認し、関係する部署と相談しながら対応していきたいと思えます。

委員：一回目は欠席して、二回目の現地視察から出席しました。現地視察で、車椅子の方が乗車券を買うときに十分行使できない券売機が付いているのには、非常

に驚きました。私の専門は建築のデザイン系ですが、使う側のスケールとか使い方を考慮して決めていくわけです。一般的にユニバーサルデザインは誰もが使えるという中で、一般解の答えの中でこの程度の寸法であれば車椅子の方でも使えるのではないか、という普遍的なことでやっているのではないかという不安を感じたわけです。JRにどのような経緯を経てあの券売機が設置されたのかをお伺いしたい。鉄道事業者と関係ないところの機械メーカーで決定したのか、今後どういう形で進展していくのかをお伺いしたい。

JR 東日本：この場では経緯は分かりませんので、後日、報告したいと思います。

委員長：今回の意見は現場から出た意見ですので、上の何処の部署に伝えられていくのか分かりませんが、今までとは違った計画の立て方、開発の仕方になっていけば良いかなと思います。

委員：また、現地調査で、道路が実によく整備されていたことに感心したのですが、ちょっと離れたところでは整備されてないところもたくさんあり、重点地域とそうでない地域との格差があった。整備されていく順序はどのような過程で決められていくのかお伺いしたい。

道路課：境南町の市道第74号線で、車道を狭め歩道を1m広げて整備をしました。道路整備はバリアフリー化と通常の改修と二つあります。バリアフリー化は、バリアフリー事業計画に基づいて実施しています。通常の道路改修は、3年に1回市内を巡回し、補修箇所の計画を立てた上で予算要求化し事業を実施しています。市民の皆様からの意見や要望も計画に反映されています。

東京都：都道でも確かに、バリアフリー事業の特定経路を優先的に予算化し、事業を行なっています。その一方で、武蔵野市と同じように、定期的に路面補修工事を行なっており、歩道改善できる箇所は、バリアフリー事業区間以外でも出来る範囲で点字ブロックの設置・歩道の切り下げ等で対処しています。ここの歩道の幅が狭く通りにくい、歩道の真ん中に電柱があり通りにくい等の意見は事務所のほうで受けており、出来るところ、出来ないところを正直に回答するようにしています。

委員長：先程から出ていることですが、点として解決するのではなく連続して解決していかなければいけないということで、何か気づいた点があれば色々なところへ意見を言う必要があるかもしれませんね。

委員：高齢者の立場からはほぼ満足しています。ノンステップバスにしても利用しやすくなり感謝しています。ただ、車椅子の方の細かい事まで気が回らず、現地視察をして改めて考えさせられました。

委員：長年訴えているのですが、実現できないことがあります。三鷹駅南口にペダストリアンデッキ(空中回廊)が設置されていますが、北口には何故出来ないのか。予算、場所がないということをお聞きしますが、この委員会の意見として空中回廊の設置要望を取り上げてほしいと思います。

委員：ムーバスについても、採算上のことだけではなく世界的なバリアフリーの観点から、交通の邪魔にならない後ろから乗降する形の車を検討してもらいたい。また、文化会館周りの石畳を来年度予算化し、平坦にしていだけるという話

を聞き、公募委員に応募してよかったと思います。

委員：エレベーター・エスカレーターが各駅に付くようになりますが、鉄道事業者の土地・場所の制約があり、人の流れを良く精査した上で設置しているのではないかと。ペDESTリアンデッキは、そういう意味ではエスカレーター・エレベーターの自由の差配が出来き、人の流れに交差しないでいける自由度を与えることが出来る。是非、武蔵野市の三鷹駅北口にもペDESTリアンデッキの設置をお願いしたいと思います。

委員長：今日、三鷹駅北口からタクシーにりましたが、バスから降りた人と歩行者が横断歩道を横切り、なかなか進めませんでした。ペDESTリアンデッキも一つの解決法かもしれません。エスカレーターとかエレベーターが屋外でも設置可能になった現在、リアリティーが出てきたのかなという気がします。一方、三鷹駅北口は、南に比べて広場の真ん中に緑や花があり、伸びやかな感じで、それを大事にしたいという思いもあります。

委員：新宿駅から立川駅の駅前広場で、緑がある駅は三鷹駅北口と武蔵境駅南口の二つだと思われます。駅前の緑を保全していこうと平成2年頃から3駅の駅前高度地区構想を検討し、その中でペDESTリアンデッキについても検討しました。また、今回、下りのエスカレーター・エレベーターを設置する時点でも検討を行いました。道路上の高さ（建築限界）が4.5m以上必要になり、JRの駅施設がその高さを確保出来ないため駅舎全体を全面改修する必要があり、見送ることになりました。

三鷹駅は色々な民間開発とあわせて検討委員会を設けて検討しています。横河の本社がこちらに移り、一気に千人以上の従業員が増え、雨の日の横断歩道の混み方は大変なものがあります。庁内で色々検討していますが、予算と時期の問題もあり、今後の検討課題と考えています。

委員長：ペDESTリアンデッキについて、委員から是非この委員会の結論に入れてもらいたいのご意見がありましたが、技術上、法律上の問題もあるようですので、結論ということではなく、委員会の中で設置検討の意見があったという記録に留めておくということでしょうか。

事務局：今回の委員会の意見を取り入れ、資料1をもう少しバージョンアップした形で、市長に提言していきたいと考えています。今後も委員長と協議させていただきたいと思います。

委員長：委員の方々、事業者の方々におかれましては、お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。この委員会としては、今回の検討をもとに、市長に提言を行うわけですが、今後も、より良い環境づくりに向けて、引き続き是非ご協力をお願いいたします。

次回日程：平成19年2月19日（月）午後6時～

会場：後日連絡