

令和7年度武蔵野市バリアフリーネットワーク会議要録

日 時 令和7年8月18日（月曜日）午後2時～午後5時

場 所 第五中学校 地域開放室

出席委員 稲垣委員、佐藤委員、山口委員、福田委員、大久保委員、木須委員、大田委員、
山下委員、倉科委員、濁澤委員代理野村氏、清水委員、古川委員、豊田委員、
平峯委員、中澤委員、樋爪委員代理伊藤氏、大塚委員

欠席委員 千葉委員、森委員、杉田委員、竹内委員、岩澤委員、野田委員、木下委員、山田委員

（1）特定事業計画等の進捗について

質疑応答者	質疑応答
事務局	【令和6年度末までの特定事業計画進捗状況集計結果について報告】
会長	個々の特定事業計画の進捗状況について、出席事業者の方に発表をお願いしたい。
委員	J R 東日本においては、ホームドアの設置において、当初は令和13年度の完了予定だったが、現在は令和10年度末までの整備を目指して順次進めている。使用開始時期の詳細については、確定次第お知らせする。 情報伝達においては、駅構内での放送等により、継続して利用者への情報提供を行っている。 教育啓発においては、エレベーター利用時の優先順位案内（体の不自由な方、妊婦等）や、声かけサポート運動の呼びかけを継続して実施している。それから、JR東日本グループ全体で、2027年度までにサービス介助士資格取得率50%を目標としている。2023年度時点では、約44%の取得率なので、継続して取得率を高めていく。 人的対応・接遇においては、平日朝のラッシュ時間帯に、テンポラリースタッフを増員し、駅でのご案内を強化している。
委員	京王電鉄においては、全ての車両（29編成）において、ベビーカースペースを1列車1つ以上整備した。今後1列車に2つ以上の設置を進めていく。現在15編成で整備を終えており、残りの14編成は2032年度までに完了する予定である。 情報伝達においては、施設等のバリアフリー情報を適切に発信する。また、昨年度末ですべての駅で運行情報の電光掲示板の4か国語化を完了している。 教育啓発では、国土交通省がポスターを全駅に掲出し、エレベーターの利用方法に関する啓発活動を継続している。また、サービス介助士からユニバーサルマナー検定というものに切り替え、資格取得を推進している。現在、サービス介助士を元々持っていた係員全員がユニ

	バーサルマナー検定を取得し、お客様案内に携わる駅係員、乗務員全員がこの検定を取得済みである。 人的対応接遇では、日本盲導犬協会の協力で、視覚障害をお持ちのお客様の対応教育を継続して実施している。昨年度11月13日に多摩動物公園駅で視覚障害をお持ちの方に協力をいただき、実際の車両を用いて、立ち位置や声のかけ方等の実践的な訓練を開催した。 維持管理では、エレベーター、トイレ、ベンチ等の既存設備の適切な維持管理を継続して実施し、バリアフリースイートの機能向上、男女それぞれのトイレの個室にオストメイトの設置や乳幼児設備の充実等を進めている。 情報伝達では、らくらくおでかけネットの情報を随時最新情報に更新する。また、交通エコロジー・モビリティ財団運営サイトにおいても、工事があってエレベーターが使えない場合等、必要に応じて情報更新していく。
事務局	西武鉄道株式会社様が欠席のため、事務局より代読。 ホームドアの設置等、危険防止に向けた取り組みについては、移動等円滑化実施基準に基づく安全対策設備の整備が完了しており、引き続き総合的に安全対策に取り組んでいる。最新の情報はウェブサイトで確認できる。 情報伝達については、バリアフリー情報や、らくらくおでかけネットの情報をウェブサイトで公開している。また、電光掲示板の充実や維持保全、関係者間の連携による連続性のある案内施設の設置など、おおむね予定通りに進捗している。また、乗り継ぎのお客様のご案内は、関係者間で連携し、連続したご案内を実施している。 教育啓発では、ユニバーサルマナー検定への移行をし、マナー啓発の掲出など、利用者への配慮に努めている。 維持管理については、定期点検等を行い、設備の維持管理を実施している。
委員	西武バスにおいては、バス停において、上屋の設置とバスが歩道面から正着しやすいようなバス停の改良をしている。上屋に関しては、既に駅前を中心に順次設置のほうを既に行っている。道路の幅員や管理者の問題等で新たに設置は進んでいない。 情報伝達では、バス停の見やすいデザインの検討やバスロケーションシステムの導入をしている。本システムについては、駅前のバス停や乗降の多いバス停には設置済みであるが、それら以外は進んでいない。 教育啓発では、利用者への適切な接遇や車いす対応等について、継続的な教育を実施している。

	人的対応接客では、高齢者、障害者等への座席の案内、バス停への正着させるよう。乗務員教育を徹底している。また、ニーリングの実施について、乗務員教育を定期的実施している。
委員	関東バスにおいては、昨年度1台のワンステップバスをノンステップバスに更新した。全車ノンステップバスになるにはまだ時間がかかる。このバスは12メートル近い長いバスで、そのような車両を武蔵野営業所に集中的に投入している。 バス停においては、上屋・ベンチ等の設置、正着困難なバス停の改良について、進捗はしていない。ただ、電気がつくバス停においては、夜中に電気をつけるという形で、防犯灯の意味を持たせ、防犯面で貢献していきたい。 情報伝達においては、筆談器具を全車両に搭載している。なくなって実際に使えなかったということのないように、引き続き確認等を行う。また、バス停ごとの分かりやすい行先表示やバスロケーションシステムの改良にも継続的に取り組む。弊社の関東バスナビというネットからアクセスできる位置情報等が出るものにニュース機能があり、改良の準備をしている。 教育啓発においては、社内で車椅子等の取扱いの講習を実施をしている。運行管理者にもバリアフリーの外部研修を受講させている。 人的対応接客においては、高齢者、障害者への親切丁寧な案内対応の社内研修を継続していく。
委員	小田急バスにおいて、吉祥寺中央口では、降車場、タクシー車両とバスが並んでおり、タクシーを4両から3両へ変更されたため、弊社のバスがより正着しやすくなった。 車両において、路線バスは全車両ノンステップ化を完了している。ただ、空港連絡バスのリフト付き車両導入は、車両価格が高く、トラックスペースが減少するため、現時点では進捗していない。 バス停においては、上屋を約200か所(全1,900か所の16%)に設置している。お客様が多い所から設置しているが、その上屋も設置から50年以上経つものもあり、新規設置は難しい状況である。また、正着困難バス停については、長時間駐車車両が主な原因であり、引き続き対応を継続する。 情報伝達については、バスロケーションシステムをお客様の多い所から順次設置している。それとは別に昨年10月にデジタルサイネージの電子掲示板を折り返し場に設置した。コストが高く、また大きな案内板になることから他の場所には設置しにくいという状況だが、今後検討する。 教育啓発においては、利用されるお客様が乗り降りしやすい、そう

	いったところを重点的に、入社時や定期的な研修で、車椅子の取り扱いや高齢者・障害者への対応の教育に力を入れている。 ニーリングについては、講習会を年4回実施し、乗降しやすいバスを目指していく。
委員	東京ハイヤー・タクシー協会において、車両に関しては、車椅子利用者等も利用できるUDタクシーの導入を促進している。 吉祥寺中央口では、タクシー車両が多く停まっていることで、バスの車椅子用ステップが起こせないという現状があったことから、タクシー乗り場を縮小し、バスの乗降がしやすいよう、バリアフリー化に協力した。 情報伝達においては、各車両筆談機器を設置している。また、アプリでの配車予約が主流になっているが、アプリを使えないお客様がいらっしゃることを受け、電話での予約を積極的に行っている。 教育啓発においては、コロナ前までは、市の認知症サポーター養成講座を受けていたが、現在は受講していない。ただ、車椅子を取り扱う研修などは継続して実施している。
事務局	東急百貨店様が欠席のため、事務局より代読。 エレベーターにおいて、思いやりエレベーターと優先エレベーターの思いやりエレベーターの表記は、済んでいるが、更新の実施については検討中である。 教育啓発において、従業員教育として、定期的な社内研修を実施中である。市の認知症サポーター養成講座の受講は、人員面の課題というところで、遅れがあるものの進捗している。 人的対応接遇において、視覚障害者等が円滑に移動できるよう、従業員による適切な支援を実施し、お客様に対して適切なお対応を行っている。
委員	東京都建設局西部公園緑地事務所（都立井の頭恩賜公園、都立武蔵野中央公園を所管）において、まずは、井の頭恩賜公園から述べる。 出入口においては、園内全体のバリアフリー化を検討する。様々な面から慎重な検討を行う必要があるので、引き続き検討する。 園路においては、利用者の多い園路から優先的に快適な歩行空間に改良している。また、日常的な作業の中で、段差の解消も実施している。 教育啓発においては、園内の自転車利用について、継続して園内にのぼり旗や掲示物等でルールと呼びかけを行っている。また、イベント等の主催者に対しても、園路を塞がないように、幅員の確保、安全の確保の注意喚起を行っている。 続いて、都立武蔵野中央公園においては、教育啓発において、自転

	車利用者に対し、園内の巡回等で注意喚起を行っている。また、イベント等の主催者に対しても、園路の幅員の確保等を周知している。 現在、この公園の中の一部で地下河川工事を行っており、安全に公園を使用いただけるよう努める。
事務局	特定非営利活動法人ミュー様が欠席のため、事務局より代読。 出入口においては、テナントを利用しており、管理会社との協議が必要になるので、現在進捗はしていない。 設備においては、手すりを設置済みである。 情報伝達においては、バリアフリー情報を適切に発信し、今年度ホームページの改定を予定している。また、コミュニケーションボードや筆談器具、難聴者向け対話支援機器等の設置は現在対応できておらず、進捗していない。 教育啓発においては、法人研修による各自、自己研鑽のため研修を受けている。また、市の認知症サポーター養成講座を受講している職員が複数いる。 維持管理において、誰もが安心して利用できる環境を整えている。
委員	地域活動支援センターコットにおいては、休憩スペースにおいて、3つ中2つの部屋でスペースを確保し、利用者さんにも利用していただいている。 教育啓発においては、市の認知症サポーター養成講座を今年度も受講している。職員の研修等に関しても、都の研修や社内での研修も実施している。 維持管理においては、トイレは利用者様が快適に利用できるように努めている。 人的対応接遇においては、制服や名札は特に使用していないが、新規の利用者がいらっしゃった際には、職員が利用者に自己紹介をして、スタッフであることを分かりやすく伝えるよう配慮している。
事務局	東京都建設局北多摩南部建設事務所様が欠席のため、事務局より代読。 おおむね予定どおり進捗しており、適切な維持補修を継続的に実施しているところは割愛する。 都道113号(女子大通り)については、都市計画道路の整備等にあわせて歩道整備を予定しているものの、整備が進捗していない状況である。 主要地方道7号線(井の頭通り)については、安全施設事業に併せて対応する予定で、遅れはあるものの進捗している。 都道123号線(境2丁目の3番から7番)の分かりやすい案内サインの整備については、維持補修を継続的に管理しており、少し遅れがあるものの進捗している。

事務局	武蔵野警察署様が欠席のため、事務局より代読。 警察署の取り組みについては、全ての項目がおおむね予定通りに進捗している状況である。また、右側に整備予定時期が記載されているものについては、来年度中に完了する予定となっている。全体としては、警察署の事業は約3分の1が来年度中に完了し、残りの事業についても予定通りに進捗している。
事務局	市都市整備部における全域教育啓発特定事業においては、情報伝達において、駅前の総合案内版市内3駅全て多言語化（4か国語）を実施済みである。令和6年度は、武蔵境駅南口駅前の総合案内版の情報を更新している。
委員	ムーバスについては、バス会社からの報告があったのと同様、おおむね記載のとおりである。 公共サインにおいて、年に1回、庁内全課に公共サインの点検を依頼している。全ての方々に分かりやすく、また景観に配慮した公共サインということで努めている。その他は、令和6年度に実施した主なものについて説明する。 市道第17号線(中央通り)については、令和6年度に無電柱化に向けた技術検討会や住民説明会を実施した。今年度以降、市役所前の区間(265メートル)の先行整備として、詳細設計や電線共同溝の工事を行う予定である。 市道第16号線については、令和6年度に無電柱化が完了し、今年度は総合体育館から水道部の間の歩道のバリアフリー化整備が行われる。 その他の路線についても、職員によるパトロールを実施し、市民からの意見を踏まえて随時対応している。
委員	市役所建物のバリアフリー対応において、出入り口の点字ブロックについては、都度補修し維持管理を行っている。通路の防火性の高い部材への改修については、建物の更新工事の中で検討していく予定だが、まだ進捗していない。1階トイレへの大型ベッド設置は、スペース的に難しいことが判明した。自転車駐車場の整理については、委託業者による整理員を配置して実施している。情報伝達に関する適切なサイン整備や人的配置も、おおむね予定通り実施している。 その他の公共施設については、公共施設等総合管理計画の改定に併せて、それにぶら下がる公共施設保全改修計画の見直しを予定している。その中で整備方針の検討も行うので、まだ進捗していない。前改修計画に基づく大規模改修工事等では、改めてバリアフリーに関して事前調査をした上で設計を行っている。また、個別の改修工事だと、市民文化会館の外周整備や中央コミュニティセンターへのエレベーター設置など、具体的な改修工事も進めている。

事務局	市健康福祉部長が欠席のため、事務局より代読。 テンミリオンハウスについては、高齢者支援課が中心となって取り組んでおり、おおむね予定通りに進捗している。具体的には、ホームページやデジタルサイネージでのバリアフリー情報の提供、スタッフの名札やエプロン着用による識別性の確保など、情報伝達や教育啓発、人的対応の各取り組みが順調に進められている。 また、人事課や障害者福祉課、高齢者支援課による教育啓発の取り組みも、新任研修の実施やバリアフリーハンドブックの発行、認知症サポーター養成講座の開催など、おおむね予定通りに進捗している。 ただし、バリアフリーマップについては、紙媒体からウェブ媒体への移行など、代替案の検討が進められているものの、現時点では進捗していない状況である。 みどりのこども館については、出入り口関係の事業が他の工事との兼ね合いで未実施となっているほか、情報伝達の取り組みも進捗していない。そのほかにおおむね予定どおりだが、一部教育啓発のところについては、ほかの研修等の兼ね合いにより、未実施の部分もある。 保健センターについては、現在の施設を増築・改修する計画があり、それに合わせてバリアフリー化も進められる予定。現時点では遅れがあるものの、全体としては進捗している状況である。 高齢者総合センターは、大規模改修工事が今年度中に完了する予定で、その後はおおむね予定通りに進捗する。 障害者福祉センターについては、高齢者総合センターの改修完了後に建て替え事業が行われ、その中でバリアフリー化が進められる見込みである。 障害者就労支援センターあいはるは、賃貸物件のため所有者との調整が必要で、スペース的な制約もあり、一部の取り組みが進捗していない。ただし、情報伝達に関する取り組みは完了している。
会長	まず、会議資料の作成については、ユニバーサルな視点でさらなる改善の余地がある。道路や建築物のバリアフリー化について、ハード面での制約がある場合は、ソフト面での対応も含めた合理的配慮の方策を併せて検討することが重要である。できないことだけを述べるのではなく、どのように対応するかを考えることが大切だ。公共施設の整備・修繕計画の見直しの際は、当事者の意見を計画段階から取り入れるべきだ。バリアが生まれてしまった後では対応が難しくなる。バリアフリーマップの作成にあたっては、利用者のニーズを十分に把握し、使われるマップとなるよう検討することが重要だ。

(2) 武蔵野市第五中学校について

事務局	【武蔵野市第五中学校、資料 3・4 の説明】
	(現地視察)

(3) 意見交換

質疑応答者	質疑応答
会長	第五中学校に関する意見交換と、全体の最初冒頭にご説明いただいた特定事業計画の進捗状況に関する意見交換の時間とする。何かあるか。
委員	まずは、視認性について申し上げる。部屋等の表示サインが分かりづらく、点字表示もない。多機能トイレの内部も白色で統一されており、分かりづらく、便器も手すりも見えづらい。階段の端部に色がなく、階段があるというのが分からないので、つまずきやすい。点字ブロックの進路が曲がっており、視認性が低い。 次に、エレベーターについて申し上げる。非接触で操作するタイプだと点字で階数を確認しているときに想定しない階数に反応してしまう。また、選択した階数が非接触で操作しているうちに解除されてしまい、今、何階にいるのか把握することができない。音声での案内もない。ドアが開いたときに、階数表示が壁面に点字で表示がなくどの階に降りたか知る方法がない。 その他の課題として、ドアの色と壁の色が同じ白色なので、どこにドアがあるのかわからない。また、床のマットの色が地面と似ており、車椅子利用者だと乗り上げてつまずいてしまう可能性がある。玄関マットの素材は車椅子の進行の妨げになっている。 全体に関しては、まず、ムーブスについて申し上げる。ガードレールとの位置ズレでスロープが出せず、運転手が苦勞されていて、かつ乗客の待ち時間が長くなってしまう。 次に、JRについて、高齢者やベビーカー利用者で混雑している。特に三鷹駅北口では、エレベーターが1基しかない。雨天時、エレベーターを降車後に濡れてしまうことや、待ち時間が暑くないような工夫をしてほしい。さらにホームでは、車両の乗降位置変更により、狭い場所での待機を強いられるように人員の変更があり、とても怖い。(以前は乗車位置の希望を言うことができた)
会長	中学校の課題について、輝度のコントラストについては、すぐにでも改善できる部分がある。誘導用ブロックについては、建物に入るまでの間、私も気がついた。コントラストをつけるためには、側帯を付

	けてはどうか。 エレベーターについて、非接触ボタンは画期的だが、視覚障害者にとっては使いづらい。今後の他の公共施設のエレベーター設計には、このような意見は参考になるだろうと思う。 ムーバスについて、運転手は頑張って乗降口を開口部へ合わせようとしていると思うので、道路側でできることを考えてほしい。また、三鷹駅の上屋についてだが、雨天時の濡れないような配慮も必要。
委員	校舎見学の中で気になった点を申し上げる。まず、多目的トイレについてだが、ベッドが重過ぎ且つ低過ぎる。子どもの親や介助さんにとっては使いにく。また、乳幼児にとっては、柵がなく、転落のリスクがある。 車椅子用の駐車場から校舎内への動線が長く、より近接した経路があると良い。 全体を通しては、バス利用時の課題として、運転手の対応にばらつきがあり、統一した対応が望ましい。車椅子には対応可能だが、双子ベビーカーには対応不可能と仰られることがある。双子ベビーカーへの対応が不十分で、畳める想定では動いていないので、車椅子同等の扱いが必要。 また、基本自家用車での移動が多いが、タクシーも使用することがある。双子ベビーカーを畳まずに乗れる車種を教えてください。
委員	この地域では、寿交通の後ろが開くNV200車だと車椅子利用者は乗車しやすい。三鷹駅、武蔵境駅の南口方面ではよく走っているが、北口ではつかまえにくい。あとは、ジャパントクシー、いわゆるUD車は基本乗車を断られる。車椅子の見た目です断られることが結構多い。スロープを出す頻度が少なく、慣れていないから断ってしまうというのがあるのを感じている。
会長	トイレのベッドの指摘については、実際に使うシミュレーションをされてもいいかと思う。大きいベッドと大きくないベッド、それぞれの使い分けをどうご案内するか、災害発生等の有事のときにきちんと案内・周知できるよう準備が必要。 あと、駐車場が敷地内で完全に孤立しており、駐車場から校舎への動線として、一度道路に出る必要がある。車椅子用の駐車スペースが道路側出入口付近にあるのは、配慮としては一番アクセス距離が短いところかと思うがどうか。
事務局（教育企画部企画課 学校改修係）	本当は車寄せがあって、校舎近くまでアクセスできれば良いが、なかなかスペースが取れなかった。また、現在、学校の中で一番問題なのはセキュリティ面で、そちらを考慮すると、一度車を停めて外から入るといった動線にした。本日いただいた意見については、これから

	改築が続くので、できる限り配慮できるように考えていきたい。
委員	関東バスでは、双子ベビーカーはご乗車いただけるが、ワンステップバスだと、高さもあるので少し難しい。 現時点では、車椅子の方に関してはお手伝いしているが、ベビーカーに関しては、一人乗りを基準としており、お手伝いしていない。理由の一つとしては、所要時間で、お手伝いをするとなると根本的にダイヤを全て見直す必要が出てくるので、現時点では難しい。
委員	小田急バスでは、前扉からの乗車は不可で後ろ扉からの乗車となる。車椅子スペースにベビーカーを置くことができるが、車椅子が2台以上いる場合は断る。車椅子乗客にはスロープ板を出してお手伝いするが、ベビーカーの場合はお客様自身で乗車していただく。双子用ベビーカーについては、今後乗車しやすい教育が始まったところである。
会長	タクシーで、双子ベビーカーでも畳まずに移動できるタクシーはあるのかという質問に対してはどうか。
委員	ベビーカーはお子さんが2人横並びで乗るものと縦に並ぶものがあると思うが、ジャパントクシーの場合、基本的には全ての座席を跳ね上げて乗るので、親御さんが座れなくなる。縦に並ぶベビーカーであれば、助手席に乗ることは可能かなと思う。
委員	双子ベビーカーでも横幅は車椅子同等なので車椅子が乗れるのであれば、可能ではないか。
委員	ジャパントクシーでは、車椅子の方も1人では乗れるが、介助人は乗ることができない。ベビーカーになると親御さんが乗ることができない設計になっているのが現状である。また、ベビーカーを入れることは出来ても、シートベルトの問題も出てくるので、一旦検討させていただきたい。※最終ページに補足有
会長	現場で行われている対応と本来の決まり事がある。国交省のガイドラインの委員会で話題に上げたい。
委員	双子ベビーカーは畳めばいいのではないかとよく言われるが、慣れた人しか畳めない。畳む間、双子をどうするかの問題がある。運転手に一時的に抱いてもらうのは、あまり現実的ではないので、タクシー利用をやめてしまう。
委員	中学校に関しては、災害避難時はなかなか利用しにくいかなという印象を受けた。 次に電車について申し上げる。無人改札では、何か用があればボタンを押してくださいというシステムになっている。誰もいない時、押しボタンの場所が分からないので、各社が押しボタンの場所を統一してほしい。視覚障害者協会にいつから無人になることを言っていただくと本当にありがたい。例えば、何かミス等で改札から出られないと

	なり「有人改札の中央口まで来てください」と言われ、ホームを通らないといけない場合は、ホームドアがまだない駅も多く、とても大変である。有人改札まで行かなくても遠隔でそのミスを修正できるような工夫をしてほしい。 バスを利用する際、視覚障害者がガイドヘルパーと一緒に乗車する場合、料金は2人で1人分となる。しかし、1人で移動するときは交通系ISカードを使えるのに対し、ガイドと一緒にの場合は現金で2人分を支払うことが多く、運転手に障害者手帳を提示を求められ、提示する時に交通系ICカードが反応してしまう。改善方法を求める。
会長	避難所の利用について、全盲の方への配慮が必要との指摘があった。 鉄道の無人改札では、呼び出しボタンの位置が分かりづらいという課題があり、首都圏でも一部の駅では切符をカメラに見せる方式が導入されている。アクセス方法を統一しないといけないのは、仰るとおりである。 バスの利用では、ガイドさんと同行したとき、運転手の対応状況を確認したい。
委員	バス運転手は、障害者手帳を提示いただいた場合、タッチパネルから離れた場所で確認するよう心がけている。これにより、交通系ICカードの自動反応による誤った運賃収受を防ぐことができる。運転手は手入力で適切な運賃に変更するため、現金以外の支払いも可能。ただし、タイミングによっては一時的な混乱が生じる可能性がある。
委員	白杖をついていれば分かると思うが、どうか。
委員	例えばお乗りいただくときに、白杖が陰になっていたり、乗務員もずっと見ているわけではないので、気付けない時もあるが、そのような教育は継続していく。
会長	おそらく両者の歩み寄りが必要だと思う。運転手さんはお客様に対してかなり気を遣いながら配慮いただいていると思う。また、タッチのところに障害者手帳を近づけないということをご留意いただいて、協会の方々にも白杖を持っているだけでは気づかれないこともあることを周知いただきたい。
委員	障害者用と介助者用の交通系ICカードがあり、タッチした時点で半額を引き去られる。ただ、単独では使用することができないので、あくまでも障害者の方と介助する方が一緒に同乗するときに使っただけのようなものである。
委員	私が別で心配していることは、単独で乗るとき、スマホに交通系ICカードの機能が搭載されており、車椅子だと前の支払う所には行けないのでスマホを乗務員に渡すことである。スマホには、マイナポータル等の個人情報が入っているのでそれで、不安である。

会長	そういう不安を持たれている利用者もいること、それに対して丁寧にお答えをいただけると安心感が得られて、また利用しようというふうに思われるので、安心をしていただけるような環境づくりは重要である。ただ運転手さんは安全確認をはじめとしていろいろな対応してくれていることも事実で、その中でいかにお客様に安心してもらえる対応ができるかというところが肝心だろう。
副会長	第五中学校は明るい学習環境であるが、避難所としての機能が十分ではない。今後の新設校の設計では、避難所としての配慮が必要である。今後、建築物等々の主に公共建築物の設計をする場合には、当事者の意見を聞きながら検討していくということが必須になってくる。国交省としても、地方公共団体等が建築する公共建築物、当事者の意見を聞いてプロジェクトを進めること、数値目標として100%ということが上げられている。同じような指摘を二度と受けたくないような形で設計を進める、建築プロジェクトを進めるということが重要である。
会長	他のご意見は事務局に、メールやお電話でお伝えいただきたい。 事務局の皆様におかれましては、よくよく情報を整理し、今回の指摘対象だけではなく、ほかにも引用できるようなことが多くあったので、新しい知見としてまとめて情報共有していただきたい。

【追記・補足】（2025年8月21日 委員より）

・（３）意見交換の双子ベビーカーのタクシー乗車に関して、メーカー（トヨタ自動車）に確認したところ、UD車両は車椅子を想定した仕様のため、ベビーカーをベルト等で固定するとベビーカーの故障につながる恐れがある。また、タクシーセンターに確認したところ、どの車両も子どもはベビーカーからおろして畳んでもらうようお願いしているとのこと。また、車椅子の横向き乗車の話があったが、約200kgある電動車椅子なら問題ないが、ベビーカーは軽いため、急ブレーキ等の際に転倒してしまう恐れがあり、安全な運行に支障が出てしまう。さらに国土交通省に確認したところ、道路交通法に違反してしまうとのこと。子供はきちんとチャイルドシートとシーベルトで固定して乗車してもらう必要があるとのことだった。

（４）その他

事務局	次回の会議は来年度開催予定である。
-----	--------------------------