
第4回 第五期町田市福祉のまちづくり推進協議会
バリアフリー部会 会議録

開催日時：2009年11月20日（金）午後1時00分～午後2時15分

開催場所：森野分庁舎 2階 第2・第3会議室

出席会員：（敬称略・順不同）

秋山哲男、吉田樹、風間博明、桑原正弘、安野イヨ子、小枝公一郎（代理：雨宮）、高橋哲哉（代理：笠間）、小野恭一、林正己（代理：田口）、栗田功一（代理：萬谷）、杉森俊彦、三木健明（代理：橋本）、窪田洋（代理：菅原）、河野英夫、垣見龍次、廣瀬忍、柳澤秀秋、千田文代、数野博久、坂本修一（代理：石田）、柴田英司（代理：神崎）

事務局：楠裕次都市計画課長、渋谷晴久都市計画課交通計画担当課長、水野巖係長、保坂陽子主事、中島哲郎主事

傍聴人：0名

【会議次第】

1. 開会
 2. 議題
 3. その他
- *****

【議題】

1. 前回の議事についての報告
 2. 町田市バリアフリー全体構想に関するアンケート調査結果について
 3. 市内全域の移動円滑化の全体方針の検討について
 4. 町田駅周辺地区における市民病院の扱いについて
- *****

【資料】

- ◎町田バリアフリー部会 会員名簿
 - ◎席次表
 - ◎資料1 町田市バリアフリー全体構想に関するアンケート調査結果（概要版）
 - ◎資料2 市内全域の移動円滑化の全体方針の検討（中間報告）
 - ◎資料3 町田駅周辺地区における市民病院の扱いについて
- *****

【参考資料】

- 資料1 第3回 第五期町田市福祉のまちづくり推進協議会バリアフリー部会 議事要旨
 - 資料2 町田市バリアフリー全体構想に関するアンケート調査結果
- *****

【議 事】

<開会>

省略

<資料確認>

省略

<新会員の紹介>

省略

<確認事項>

会議録音・撮影、議事録とりまとめ、会議の公開について了承を得た。本日の傍聴者は0名。

<部会長より挨拶>

早速、議事を進めたいと思います。今日は議題が4点ございます。事務局の方から説明をお願いします。

<議題>

1. 前回の議事についての報告

前回の第3回部会の議事についての対応の報告。(省略)

(部会長) 議事についての報告がございましたが、何か問題点等ございますか？

・質問なし

2. 町田市バリアフリー全体構想に関するアンケート調査結果について

資料1、参考資料2に基づき、事務局より説明。(省略)

(部会長) 町田市バリアフリー全体構想に関するアンケート調査結果について、質問、ご意見がありましたらお願いしたいと思います。私の方から、どういう位置づけでアンケートを行っているか、交通バリアフリー法は何を行うのかを説明させていただきますと、交通バリアフリー法の対象は、「駅及びその周辺をバリアフリーにしましょう」ということで2000年に考えられたものです。最近、駅以外のものも対象に入れるということになりました。道路の代わりに歩道がついている道路等を含む数路線を選択して、視覚障がい者がしっかり通行できるように「誘導ブロックをつけましょう」とか「音声信号をつけましょう」など、そして車いすの方を考慮して「スロープをつけましょう」ということが、道路で基本的に行われるものです。鉄道駅につきましては、「1ルート以上、障がいを持つ方が通行できるようにバリアフリーにしましょう」ということが決められています。1ルート以上というのは、車いす通過の方は必ず出入口からホームまで乗り降りできるということを意味しています。もちろんトイレなども敷設するということもありますし、視覚障がい者については、視覚障がい者用の誘導ブロックの他に、音声で「ここはホームです」とわかるようにしましょう、改札口はピンポンと鳴りわかるようにしましょうなど、その他、トイレの男女がわかるようにしましょうなどといったことがバリアフリーの鉄道系の計画でございます。

アンケートを行っている理由ですが、町田の駅とその周辺についてはしっかりと

住民の皆様に参加して頂いて、しっかりと計画を作りましょうというのが発想でございました。ところが、交通バリアフリー法は 2000 年に始まりましたが、町田市はやっとつい最近始まり、9 年ぐらい始めるのが遅かったのです。意外にやっているようでやっていなかったのが町田の実態でして、かなり遅いので質を下げずに、町田駅及びその周辺は別として、それ以外の駅はもっと早くバリアフリーにしないとイケないということ、比較的早めに行けるようにやりましょうということで、全駅周辺にアンケートを取りました。そして、できるだけバリアフリーの問題点を指摘して頂いて、素案を一回行政の方で作らせていただいて、それを地域の方々に見て頂こうという事でアンケートを様々な地区で取ったという経緯があります。それが、今回の皆さんに報告しているアンケート調査結果ということでございます。それでは、ご質問等、どんなことでも結構ですので、頂きたいと思います。

(A 会 員) 資料 1 の 2 ページに「アンケートの配布、回収結果」というのがでていますが、この結果を見て町田市民のバリアフリーに関心が高いかどうかというのを見るのにはいい数字だと思います。一般の人が 31.7%、障がい者が 54.3%というのは、他と比べてではどんな感じなのでしょうか？回収率はいいのでしょうか？悪いのでしょうか？

(事 務 局) 町田市のアンケートとしましては、回収率はいい方だと思っております。通常、このようなアンケートでは回収率は 20%程度を目標と致しますので、かなり上回ったアンケート回収を頂いたと思っております。

(部 会 長) 「比較的しっかり答えていますよ」という数字だと思ってください。地方都市ですと、アンケートの回収率は高いのですが、都市部では少なくなります。自転車のかごに入れてアンケートに答えて下さいというようなときは、10%を切るケースもありますので、そういう意味では都市部においては比較的よく答えて頂いているという結果がでています。

(B 会 員) 先生が先程おっしゃったのは交通バリアフリー法のことですが、バリアフリー新法ができておりますので、バリアフリー新法に基づいて考えていくと理解した方がよろしいのでしょうか？

(部 会 長) 今、分かりやすい様に交通バリアフリー法の話だけをしましたが、前回、その前にバリアフリー新法の説明をしたと思うのですが、何がどう違うかという、1 つは、身体障がい者だけだった交通バリアフリー法が、新法になったら障がい者ということで、知的・精神・発達障がいが入りました。2 つめは、対象施設が拡大しました。対象施設は、かつては道路・鉄道・信号機の三つだったのですが、建築物・公園・福祉車両などが入ってきました。そういうものがバリアフリー新法では対象施設となります。駐車場も入ります。これから先、10 年の見直しが近いので、バリアフリー新法というのができるかもしれませんが、今回はバリアフリー新法でやることを前提としています。そういうわけで、対象施設は拡大して考えるということです。基本的に、今、私が説明したのは交通バリアフリー法を説明致しました。それに、対象施設と対象者が少し広がりましたというのが新法でございます。

3. 市内全域の移動円滑化の全体方針の検討について

資料2に基づき、事務局より説明。(省略)

(部会長) 何かご意見、ご質問ございますか？

その前に、10 ページに生活関連施設設定の考え方というのがありますが、ここで一番大きく考えられるのは、様々な施設を障がい者が使えるようにしようということになっているのですが、現実的には使えないです。小規模の商店など、例えば、コンビニエンスストアなどは施設の設定基準を下げているかという、国の法律では下げている、東京都で全ての商店・レストランまで下げきれなかったのです。そのために、東京都の都条例ではカバーできない部分を補うためにマニュアルを作りました。声かけ戦略をやりましょうということで、例えば、知的障がいの方や高齢者の方など様々なお客さんが来たときの声のかけ方のマニュアルを作ったのです。どういう声のかけ方ができるかということで、最も進んでいるのが板橋区の大山というところなのですが、大半の商店街では、それができないのです。バリアがあって、声かけができないとなると悲惨になるので、そういうことが越えられるように、実際に各商店街でやっていただきましょうということで実験を行い、マニュアルを作りました。バリアフリーというのは本来、ハードとソフトと総合取り入れの部分がございまして、特に商店街については、町田市もここではできないかもしれませんが、何らかの形で考えておかれたらというご提案だけをしておきます。

ご意見はございますでしょうか？

(職務代理) 9 ページの整備優先度を設定するための指標ということで色々と数字を出されておりますが、2 つ気になることがございます。1 つめは、駅の乗降客数というのは、そのままお客さんが多いか少ないかとしてレイアウトとして見られますが、バスのお客さんが多いか少ないかについては明確な数字がないので、系統数という言葉に置き換えてやっているはずなのですが、例えば、「1 日 10 本しかバスが来ません。ところが、行き先が全部違うとなるとそれで 10 系統となります。お客さんが多いか少ないかというのは明確に系統数では示していない可能性がある。一番いいのは乗降客数を事業者さんに出してもらおうというものもあるのですが、それが困難であれば、ある程度、駅から出る便数や山崎団地のセンターまでの便数を数えあげると概ね乗降客に相関してくると思うので、その方がよりダイレクトな指標になるのではないかと思います。ただ、事務局の作業が大変になるというところがあると思います。2 つめは、問題箇所指摘状況の指摘率が出し方の内容が 7 ページに書いてあるのですが、指摘数がある程度の回答者数で割っているわけです。そうしたときに、ある特定の人が 30 箇所ぐらい書いていたら、指標値があがるという可能性もありますが、客観性がどこまで保てるのかということがあるかと思いますが、その点についてはいかがですか？

(事務局) 1 つめの路線バスの系統数についての乗降客数についてなのですが、便数について吉田先生のご指摘の通り、調査をしてより近いものの形にしていきたいと思っております。2 つめのアンケートの指摘数については、客観的に統計的なデータにはなり得ないところがあるとご指摘頂いていますが、基本的には、指摘箇所について

は今の調査の中で見ますと、現状、多くても一人の方で2~3つの指摘になっております。アンケート調査を行いましたので、重要性を少し落とす形になりますが、結果を指標の中に加えて検討していきたいと思っております。

(部会長) 今、厳密に並べていって、きめ細かくやっていくということも大事なのですが、総合的にみて、順番が大きく変わらなければ、細かい指標は多少無視してもやむを得ないという箇所もあります。細かくやり始めると、居住人口と高齢化率というのは相関がなければいいのですけれど、例えば、公共施設ですと人口と相関をしていたらどちらかの指標はいらないとか様々な吟味が必要なのです。あんまり細かくやることの意味が大きくないと思っていますので、だいたいの見当で色々な指標を見渡して優先順位が分かればその範囲でデータを留め置くという手もあると思います。ですから、あんまり細かくやることは……ということです。

例えば、バスの便数などは、バスのことを計画するのであれば是非必要ですが、交通バリアフリー法の単に優先順位を決めるためのお話でしたら、本当に必要なところだけ調べて、そうでないところはそのままの指標でいくというやり方もあると思います。それは、事務局の判断にお任せします。そのあたりは、作業量の関係でやっていただければと思います。

もう1点のアンケートの回答の件ですが、1人の人が大量に地図指摘をしていた場合には、かなり狂うという可能性もありますけれども、それはアンケート結果を眺めていただいて、少なそうだという場合は、この指標の有効性がある程度あるし、多そうだと思えば、再計算を行わなければいけないと思います。それはチェックを1回していただいて、どちらに選択するかは、さらっと見た上で判断していただけたらと思います。

他にいかがでしょうか？

・質問なし

4. 町田駅周辺地区における市民病院の扱いについて

資料3に基づき、事務局より説明。(省略)

(部会長) 市民病院の扱いについてということで、3案ほど出てきました。1案、2案というのは、今回のバリアフリー新法の延長で考えましょうという案で、3案は別枠で考えましょうということです。これについて、皆さんのご意見、あるいは意向をお伺いしたいと思いますがいかがでしょうか？

もう少し、私の方で長所と短所をご説明致しますと、案1のイメージは交通バリアフリー法の地区から離れていますので、バス停から市民病院までをバリアフリーにしましょうという案です。案2は、交通バリアフリー法の歩行というところですから、特定経路を延長して市民病院まで継続的に歩けるバリアフリーのルートを作りましょうという案です。これは、考えてみると歩くことを前提としたバリアフリーをやっているだけですので、ここを歩くとは限りません。図1、図2とも自動車で来る人、その他いろいろな交通手段で来る人のことをあまり考えられないということと都心部から来ない人については全く考慮されないという問題点を含んでいます。したがって、図3については、それではあまりよくないでし

ようということで、むしろ市民病院にいらっしゃる人を全方位的に考えて、交通手段を含めて、歩行空間も全て考えましょうというのが案 3 です。組織としては今回の交通のバリアフリーの委員会でやるかその他の組織でやるかというのがあると思うのですが、その辺はどこがやることになっても大丈夫だと思います。体制としては、総合的に検討するというのが案 3 です。

これについて、皆さんはいかがでしょう？どの方向がよろしいかと思いませんか？

一生懸命にちゃんとやろうというのが図 3 で、少しやりましょうというのが図 1 と図 2 という位置づけなのですが、この辺りで皆さんの意見をお伺いしたいと思います。

(A 会 員) 図 2 はあまりにも距離が長いので、やりにくいというか、経路がひとつしかでないし不相当だと思います。1 案でしたら、大抵、駅からバスに乗って病院へ行くと思いますので、いいのではないかと思います。大方、車かバスで行かれる方が多いと思いますので、バス停からしっかりした設備をしてもらえれば十分かなと思います。

(B 会 員) 市民としての意見としましては、市民病院に行くアクセス方法としましては、必ずしも町田駅から行くかどうかは一概に言えない。全体からすれば少ない可能性もあると思います。私の住んでいる所から市民病院へ行こうとしますと、バス系統を乗り換えないといけないということがございまして、大抵は車で行くか、不便だから行かないということになります。そういうことを考えますと、市民病院は離れておりますので、第 3 案がいいと思います。

(C 会 員) 市民病院に行くのに、私も乗り換えて行くことになるのです。第 3 案のバリアフリー新法の事業ではなく、単独の施設の対応で、検討を行うというのは、市民病院へのバスを別に作るということですか？

(部 会 長) 作らないかもしれないし、作るかもしれないし、それは全くわかりません。つまり、検討を感覚でやるか別途しっかりやるかということなのです。

(C 会 員) 個人的なことなのですが、藤の台団地から直接、市民病院まで行くバスができたのですが、ところが本数が少ない。

(部 会 長) 生活に合わない？

(C 会 員) はい。山崎団地の所を通っていくわけですが、もう少し本数を増やしていただけたらと思います。

(D 会 員) 病院という性格上、バリアフリーだけで捉えるということは問題かなと思います。かなり複合的な要素がからむと思うので、やはりバリアフリー法だけで捉えるのではなくて、総合的な見地から色々勘案して頂いて、検討して頂いた方がよろしいかなということで、第 3 案。

(E 会 員) 前任者の代わりに初めて出ていますので、ちょっとバリアフリー新法の適応される内容と 3 案のように別途に考える場合とどういう違いがあるのか、それがちょっとわからないものですから、判断できかねます。

(部 会 長) 第 1 案、第 2 案は、交通バリアフリー法の延長で考えたもので、その場合には、道路、バス停からバリアフリーのルートを一本作るとかあるいは都心から 1 本作

るとかその程度になります。そうでない場合に、総合的に交通手段を検討したりすることになるでしょう。

(E 会 員) その場合に、予算等を含めたメリットとか具体的なものは、この段階では考えないのですか？

(部 会 長) 検討ですから、検討結果で予算が、あとで必要になりますねという結論もあると思います。

もう少しご説明致しますと、交通バリアフリー法の範囲というのが、やはり道路だったり、あるいは鉄道駅だったり、あとは単体の施設なのです。バスは現在走っているバスをノンステップにしろなどということはあるのですが、バスを新たに発着させろということはないこととして、そういうことも含めて考えるというのが、3案なのです。ですから、3案は、アクセスが困難な人がアクセスできるようにするためにはどうしたらいいのでしょうかという案と一般の人のアクセスも総合的に考えて市民病院をどのように考えればよろしいかという話になると思います。

(F 会 員) だいぶ難しい問題に感じますのは、いわゆる 1km 以内であれば、当然のことながらバリアフリー法の検討をされなければならないでしょうが、たまたま 1.6km という疎外された位置にあつて、生活関連施設として大変重要な市民病院であるから、それをどういう形でバリアフリーとの兼ね合いで位置づけるかということになっていると思います。市民病院そのものが、今、町田市全体の中でどのような位置づけになっているかということも考えてみる必要があると思います。地域が限定されて利用されているという意見もかなりあるものですから、そうしますと新法の枠組みの中に位置づけることがいいのか、市民病院としての独立的な枠組みで議論して頂くということがいいのか、私はなんとも言いようがないですが、3案でやっぱりフリーな立場で議論をして頂くのがよろしいのかなという感じが致しております。

(部 会 長) バリアフリー新法というのは、駅及びその周辺だけでなく、飛び地でかなり離れている所も対象とできるように法律では変えてはいるのですが、バリアフリーだけで議論ができにくい部分があるので、3案で総合的にやりましょうというものもあると思います。

他にご意見ございますか？

・意見なし

(部 会 長) 皆さんの意見をある程度伺いまして、やはり市民病院をバリアフリーだけで議論するのは、なかなか難しからうというのが皆さんの意見の中にあつたので、これは、やはり別途、どういう形で考えるかというのを別の所にお預けして議論をして頂くという形にさせて頂きたいと思います。

<その他> 特になし

<閉会>