
第 5 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：2010 年 4 月 28 日（水）午前 10 時 50 分～午後 0 時 10 分

開催場所：森野分庁舎 4 階 第二・第三会議室

出席会員：（敬称略・順不同）

吉田樹、風間博明、大塚義信、桑原正弘、安野イヨ子、関根善一、小枝公一郎、田島隆子、井端直行、小野恭一（代理：大友）、林正己（代理：櫛引）、栗田功一、杉森俊彦（代理：高橋）、橋木正明（代理：加藤）、三木健明（代理：橋本）、鈴木孝浩（代理：堀籠）、窪田洋（代理：伊田）、皿嶋裕規、河野英夫、垣見龍次、柳澤秀秋、佐藤正志、千田文代、数野博久、坂本修一（代理：市村）、高橋豊、浅沼修

事務局：（敬称略）

渋谷晴久、水野巖、秋本雅則、保坂陽子、中島哲郎、牧伸子、八尾晶子、他 3 名

傍聴人：1 名

【会議次第】

1. 開会
 2. 議題
 3. その他
- *****

【議題】

1. 市内全域の移動等円滑化の全体方針 素案について
 2. 町田駅周辺地区基本構想 素案について
 3. 今後の進め方について
- *****

【資料】

- ◎町田バリアフリー部会 会員名簿
 - ◎席次表
 - ◎資料 1 市内全域の移動等円滑化の全体方針 素案
 - ◎資料 2 町田駅周辺地区基本構想 素案
 - ◎資料 3 今後の進め方について
- *****

【参考資料】

- 資料 1 第 4 回町田市バリアフリー部会議事録
 - 資料 2 パブリックコメント 素案
 - 資料 3 東京新聞：多摩版「交通安全」に関わる記事の抜粋（平成 22 年 4 月 28 日朝刊）
 - 資料 4 みんなのおでかけマップ（町田市バリアフリーマップ冊子版 2010 年版）
- *****

【議 事】

<開会>

省略

<都市づくり部部長挨拶>

省略

<新会員の紹介>

省略

<資料確認>

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1名。

<職務代理より挨拶>

先程、町田駅周辺地区協議会を開催しておりました。その内容というのは本日のバリアフリー部会の議題の2番目の「町田駅周辺地区基本構想素案について」で出てまいります。まず、この部会では、議題が3つあります。この部会は、町田駅周辺に限らず、市内全域の移動円滑化の方針を立てるとというのが目的です。全体の方針の素案について、進行管理をどのようにしていくのかというのが1点目です。2点目は、先程の会議の中で、方向については了承頂きました町田駅周辺地区基本構想です。4点ほど留意事項をつけておりますけど、それも含めて、この部会で了承を頂戴したいと思っております。大変時間が限られている中で進めてまいります。密の濃い議論ができればと思っておりますので、ご協力よろしくお願い致します。

<議題>

1. 市内全域の移動等円滑化の全体方針 素案について

資料1に基づき、事務局より説明。(省略)

(職務代理) 前回の部会からの修正点について、ご説明を頂きました。今、ご説明頂いた様に事業の進行管理・評価、これについては先程、町田周辺地区協議会の中でも事務局から口頭で説明がありましたが、事業の進行管理について設計段階から障がい当事者等の意見が必要と判断した場合には、その提案を取り入れる機会を設けて進めていくということです。また、事業の進捗にあたっては、民間施設の整備などの実施上の問題点があった場合、問題点を明確にして市民に理解して頂きながら進める方法、つまり、事務局の方で問題を把握して実施していくという事項が追加されています。それ以外の内容につきましては、前回のバリアフリー部会の時に合意が取れている内容であると思います。その部分につきましては、今回の説明では割愛しています。PDCAとは、Plan(計画)・Do(実行)・Check(評価)・Action(改善)というのですが、計画を立てたら実践して確認して、次の実践をするという意味です。以上のご説明に関しまして、何かご質問、ご意見はございますか。

・意見・質問なし

(職務代理) 質問もございませんので、市内全域の移動等円滑化の全体方針で修正した箇所について、皆さんの合意が得られたとさせていただきます。

2. 町田駅周辺地区基本構想素案について

資料 1、資料 2 に基づき、事務局より説明。(省略)

(職務代理) 先程の地区協議会でも議論致しました町田駅周辺地区基本構想の内容について説明頂きました。先程の地区協議会で何を議論したかというのを補足致しますと、P.11～13 に書いてある基本理念、基本方針を中心に議論を行いました。その結果、了承は得られましたが、いくつか条件が出ました。基本方針の下にいろいろと文言が書いてありますが、書き方が無機質であるということ、なぜこれをやるのかというところを読みやすいようにすること、P.13 の基本方針と後頁に出てくる特定事業内容の間に断層があるということ、個別の事業計画に持っていくまでにどの様なことを考えなければいけないのかという部分を整理して頂きたいということ、町田市のサイン計画というのが建設部で作成済みとなっていますが公共交通の乗り継ぎになどにおける交通サイン計画になっているのかどうかを検証する必要があるということ、留意事項としてつけ、基本方針の大まかなところはよろしいでしょうと話がまとまった所です。今日、バリアフリー部会だけにご参加の皆さんは、基本方針を初めてご覧になったと思いますが、この部会である程度の方角をださなければいけないことは、資料 2 の P.22 の地図に載っています。町田のバリアフリーの基本構想の中で大きなポイントとなるのは、ここに書いてある最重要生活関連施設あるいは最重要生活関連経路です。つまり、優先的に整備をしていきたいと思いますという生活関連施設と生活関連経路を決めたというものです。生活関連施設の最重要なものは丸がつけてあります。市役所の新庁舎予定地も含めて、中央公民館、市民ホール、中央図書館、せりがや会館、健康福祉会館、芹ヶ谷公園という箇所になっています。今、申し上げた箇所にそれぞれ行く経路で、まず整備をすべき優先順位の高い所を太い線を書いてあるところが最重要生活関連経路に設定しているということです。ただし、例えば、公園の方へ行くような経路は最重要生活関連経路からひとつ優先順位が落ちている生活関連経路になっています。このような感じで、優先的に整備していく箇所を決めたのが、町田の基本構想の中での特徴的なところだと思います。この辺りの設定が適切であるかどうかということについても、この部会の中でつめていきたいと思います。以上、基本方針と最重要生活関連経路の設定が適切かどうかですが、後段のところを中心にご議論頂ければと思います。

先程の地区協議会から出ている皆さんは、基本方針についての議論はだいぶやっているのですが、特に P.22 の設定について再確認をしたいと思います。ここの再確認がある程度できてきますと、基本構想としては、部会として良としましょうということになるかと思っています。

(A 会 員) 赤い部分の外側にいる障がい者について話したいと思うのですが、ここまで出てくるのに、バスとかに乗らないと出てこられません。先程の地区協議会では、バ

ス会社の人の対応が悪いということも出ていましたが、いくら訪問先が良くなってもそこまで出てくるまでが大変なのです。何年か前までは、町田市は、ガソリン代という形で月々2700円を頂けていたのですが、廃止されました。多くの障がい者、特に親や兄弟と生計を共にしていない障がい者の平均的な月給というのは13万円程度あり、やり繰りをしなければいけません。タクシー会社では、2級ヘルパーの資格を持った運転手がいたりと対応は良くなってきていますが、金銭的に厳しくて乗れません。いきなりバスに乗るのが怖いと思っている障がい者は多く、乗らない人が多いです。技術生活プログラムを貰っているのですが、そこで問題になるのは、そこまで行きつのにサービスが欲しいのです。送迎もありますが、時間に制限があったりして使いにくいのです。できれば、普通のバスに乗りたいという声が多いので、誰にでもではなくていいですが、特にタクシーが必要な人だけでもタクシー代の交付をして欲しいと思います。

(事務局) ただいまのご意見は、都市づくり部では回答致しかねる問題かと思われま

(職務代理) 今、バリアフリー部会としてやっているのですが、都市づくり部という範囲の中では答えられないことで、タクシー券というのは福祉部門が管理すべき問題である要素が強いのです。本来は、おでかけマップにしてもそうですが、「ここに行くみんなのトイレが付いています」、「駐車場があります」、「オストメイトがあります」という記号が書いてありますが、問題はここに行くまではどうすればいいんだということが決定的に欠如しているのです。一方で、町田の町中には、バスがこれだけ来ている所で交通結節点といっても、ここまで来るのにどのようにすればいいのかという情報提供もないし、その交通システムのサービスもありません。ただ、これはバリアフリー部会だけでやってしまうと、極めて狭小化して捉えられてしまう可能性があります。本来、そこは交通政策で考えなければいけないのです。交通政策の中で、バスや鉄道を良くしようと政策を立てても、それを使わない人というのは絶対に移動ができないのでどうするのか、あるいは、バスを100円払ってでも気持ちよく乗るにはどうすればいいのかという戦略を考えるのが交通計画です。これが、本来の交通計画でなければならず、その中にタクシー券の問題などをどうするのかを福祉だけに任せるのではなく、交通計画として是非、町田としては取り組んでいくべきではないかと思っています。この所は、このバリアフリー部会だけで議論すると、極めて小さな問題にとらわれてしまいうので、交通との問題ということできっかりと町田の方で考えて頂きたいと思

(B 会 員) A 会員が言っていたタクシー券が発券されていない件ですが、以前、町田のタクシー協会からタクシー券について提案がありました。その時に、タクシー協会と何か所かの障がい者団体と市の方で話し合いの場を設けました。タクシー協会の方では、タクシーを使うと手数料を頂きますという提案がありましたが、話し合った結果、手数料を取るということは荷物扱いと同じであるということで、町田市としてはお断りしたのです。視覚障がい者協会と身障者協会と市の方にタクシー券の件について要請はしていましたが、市の考えでは、「タクシー券については町田市の考えで、その代わりに通院代の一費用を助成しているのから、タクシー券のことは言わないで欲しい」と町田市の方から散々言われました。大下市長の

時ですから、障がい福祉課と昔の福祉総務課の考えでした。それが、今に至っています。町田市の方で考え方を直さないで、どうにもならないと思います。基本方針の1と3で誘導ブロックの件がでていますが、誘導ブロックをつけることはいいのですが、誘導ブロックというのは視覚障がい者にとっては、ほぼ重要ですが、車いす利用者や足の悪い方には危険です。昔からの懸案事項になってはいますが、誘導ブロックでも危険ブロックでも材質を考えて欲しいと思います。場所によっては、雨が降ったりすると滑りやすい誘導ブロックもありますので、そういうことも考えて実施を行って欲しいと思います。全部のバスの停留所にも誘導ブロックをつけて欲しいと思います。

(職務代理) 3点程頂きました。1点目のタクシー券の問題については、この短時間で議論する問題ではないですし、交通政策と福祉政策というのは、なぜ分けて考えているのかという節もあるのですが、そこのところは交通マスタープランの中の福祉交通の一定点で位置づけられているはずですので、その推進の中でしっかりと議論していかなければならないと思います。今日は、このぐらいの議論にしておきたいと思います。後段の2つの誘導ブロックのご指摘がありました。車いす使用者と視覚障がい者との摩擦は常々ある問題で、1番原始的なやり方では福岡七隈線では、誘導ブロックを途中で切っているのです。車いすが通れるスペースだけ誘導ブロックが途中でないのですが、ちゃんと直進性が保たれるように設計してあったりします。個別設計を行う場面で、しっかりと考えて行く問題であると思います。そこは、また皆様にご参加頂いて、議論して具体的な設計施工を行っていくのが重要だと思いました。

その他、生活関連施設と生活関連経路がよろしいかどうかということについて、ご意見いただけますでしょうか。

(C 会 員) 町田市の道路管理者という立場からお話させて頂きます。事業内容について、P.18とP.21に出ている案件がございます。これについては、ほぼ方向性として出ているものもあるのですが、今、私共の中で事業を考えている部分と書き込みの整合性を1度取らせて頂きたいと思います。その部分を事務局の方にもお願いしたいと思います。例えば、エレベーターの設置についても、もう一カ所ぐらい書ける部分もあるのかなということもございますので、書けるのであれば書き込みしておいた方が、お互いの事業の推進に有利に働くようになるかと思えます。P.24の自転車の対応について書かれていますが、放置自転車の撤去と取り締まりの前提として放置自転車の廃棄場所の確保というのがありますので、書き込みの調整をさせていただければと思います。

(職務代理) 道路の方とまちづくりの方と1つの接点であり、整合性をとるということで重要なことだと思えますので、事務局の方で進めて頂ければと思います。

(事 務 局) 今の道路管理者の方からのお話ですが、P.18からの表につきましては、担当レベルでの調整はさせて頂いております。バリアフリー基本構想は、基本的に策定されますと、道路では道路特定事業という形で道路管理者の方で事業計画を立てて頂くという段階が今後出てくると思います。その中で、詳細については、建設部だけではなく、東京都の都道部分もあると思いますので、調整をさせて頂きたい

と思っております。

(D 会 員) P.18 で公共交通の事業内容について書いてありますが、聞こえない立場として、目で見てわかる電光掲示板についての記載がありませんが、どうなっていますか。

(職務代理) 電光掲示板あるいは視覚で見えるものということで情報提供するということだと思うのですが、電光掲示板で今の状況を知らせるのであれば、JRの駅の中や小田急の場合だと運行状況の表示は整備されているはずですよ。

(事 務 局) 駅の点検のときにご指摘されていたのが、私はJRの駅を点検していたのですが、その時、ターミナル口の方にそういった物があるとわかりやすいというご意見は確かにあったかと思うのですが、それは駅舎の管理者として必ず設置しなければいけないものという項目には現在なっておりません。現在ここで事業としてあげているのは、主に基準を満たしていないところと、案内や誘導に関しては具体的な記載がないので、もっと改善すべきと判断されるものを中心に事業内容として載せております。電光掲示板というのはこの中には盛り込まれていない状況となっております。

(職務代理) そのこのところは整備の進捗や具体的な状況を見ながら、実際に整備がされていくというのは十分にある話だと思います。今、JRで掲げている遅延状況は地図が一緒にできますから、健常者にとってみても使い勝手がいいものだと思います。

その他いかがでしょうか。

・意見・質問なし

(職務代理) 最重要生活関連経路あるいは生活関連施設については、部会の中で前回こういう形でやっていくことについて問題はないという判断が全会一致されているのですが、引き続き、この形で進めていってよろしいでしょうか。

(全 会 員) 了承。

(職務代理) 町田駅周辺地区基本構想素案について、地区協議会に参加されていない皆さん、特に全体方針について何かご意見はございませんでしょうか。

(E 会 員) 地区協議会に出席していないので、分からないところをお聞きしたいのですが、P.23 にあります建築物特定事業についてですが、「建築物移動円滑化基準」に適合するとありますが、新庁舎は「移動円滑化基準」と「移動円滑化誘導基準」のどちらを適合するのでしょうか。

(事 務 局) 基準としましては、「移動円滑化基準」への適合義務が生じます。ただし、市の「町田市福祉のまちづくり総合推進条例」も適合されますので、こちらの方が「移動円滑化基準」よりも厳しいものとなっております。新しくできる庁舎は、厳しい市の条例に適合して建てられる予定です。

(職務代理) その他いかがでしょうか。

・意見・質問なし

(職務代理) それでは、議題2の町田駅周辺地区基本構想は部会でも了承されたということにさせていただきます。

3. 今後の進め方について

資料3に基づき、事務局より説明。(省略)

(職務代理) 図で見て頂いた方が、主旨が伝わると思います。資料1のP.17を見て頂きたいと思います。「市域内における事業の考え方・進め方」と書いてありまして、今日、皆様にご議論頂き、地区協議会でも行ったのは、この町田駅周辺地区基本構想作成という四角のところですか。ここについては、これからパブリックコメントをかけていき確定させるということです。次に基本構想の策定を行う所は、玉川学園前駅周辺と鶴川駅周辺ということになります。これについては、基本構想策定を親委員会である町田市福祉のまちづくり推進協議会に諮問されているので、部会で作っていくということになります。一方で、具体的な特定事業計画から更に事業実施、PDCAについては、町田市福祉のまちづくり推進協議会で進めていくというのが今の事務局の提案だったと思います。以上のことに関して、ご意見・ご質問はございますか。

・意見・質問なし

(職務代理) では、次に基本構想策定に着手していく地区は、玉川学園前駅周辺と鶴川駅周辺で考えたいということ、PDCAの進め方については親委員会である町田市福祉のまちづくり推進協議会の方に委ねるという2点について皆さんよろしいでしょうか。

(全 会 員) 了承。

(職務代理) ありがとうございます。では、そういう形で進めさせて頂きたいと思います。以上で、本日の議題3つについて終了致しました。

<その他>

参考資料3に基づき、F会員より説明。(省略)

ご意見の提出先、期日について、事務局より説明。(省略)

<閉会>