
第 6 回 第五期町田市福祉のまちづくり推進協議会
バリアフリー一部会 会議録

開催日時：2010年9月3日（金）午後2時00分～午後4時10分

開催場所：森野分庁舎 4階 第二・三会議室

出席会員：（敬称略・順不同）

吉田樹、風間博明、桑原正弘、安野イヨ子、関根善一、田島隆子、井端直行、伊佐賢一、林正己（代理：田口）、仲手川仁志、伊藤正樹、橋木正明（代理：本荘）、三木健明（代理：橋本）、窪田洋（代理：篠寄）、皿嶋裕規、河野英夫、廣瀬忍、柳澤秀秋、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、中島哲郎、他2名

傍聴人：1名

【会議次第】

1. 開会
 2. 議題
 3. その他
- *****

【議題】

1. パブリックコメントの実施結果について
 2. 町田市全域の移動等円滑化の全体方針（案）について
 3. 町田駅周辺地区バリアフリー基本構想（案）について
 4. 今後のバリアフリー基本構想の策定について
- *****

【資料】

- ◎町田バリアフリー一部会 会員名簿
 - ◎席次表
 - ◎資料1 パブリックコメント実施結果
 - ◎資料2 町田市全域の移動等円滑化の全体方針（案）
 - ◎資料3 町田駅周辺地区バリアフリー基本構想（案）
 - ◎資料4 今後のバリアフリー基本構想の策定について
- *****

【参考資料】

- 資料1 町田市全域の移動等円滑化の全体方針（案）及び町田駅周辺地区バリアフリー基本構想（案）の概要
 - 資料2 基本方針に対する主な事業内容
 - 資料3 第5回バリアフリー一部会 会議録
- *****

【議 事】

<開会>

省略

<会議目的の説明>

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>

こんにちは。本日もよろしくお願ひ致します。

9月とは思えない様な異様な暑さが続いておりますが、その間にバリアフリー部会の方では、パブリックコメントということで、市民の皆様にご意見をお伺いするという様なことを進めて参りました。冒頭、事務局からご説明頂きましたが、今日は大きく分けまして3つの事をご議論頂きます。

1つ目と2つ目は共通しているところでもあるのですが、4月に行いました、午前中に町田駅周辺の地区協議会を行った後に、10分休憩をはさみバリアフリー部会を行ったという忙しい一日の会議があったことを思い出されると思います。その時に出した案をパブリックコメントにかけた結果が、今日、皆さんのお手元に出て参りました。資料1というのが、パブリックコメントの結果ということでございまして、これは後程、事務局の方からご説明頂きます。その内容に即しまして、町田市内全域の移動等円滑化の全体方針と町田駅周辺地区のバリアフリー基本構想というもの、この2つにはいずれも「案」という言葉が入っていますが、今日の目標としては、この「案」を取りましようということ。従って、バリアフリー部会として、本日をもって、最終的な意見を集約致ましようというのが、本日の1つ目、2つ目の目標ということになります。

3つ目が、町田駅周辺地区の地区協議会は一旦解散ということになります。それは、基本構想の策定が今日で終わる予定であるからです。その後、鶴川、玉川学園前というのは前回の部会で決定をしておりますが、その検討体制についてどうするかというのを、後半でご議論頂きたいと思います。

以上、3点について本日はご議論頂くというのが狙いでございます。それでは、皆様のご協力の下、次第に添いまして、進めさせていただきます。

<議題>

1. パブリックコメントの実施結果について

資料 1 に基づき、事務局より説明。(省略)

(職務代理) 資料 1 のパブリックコメントの実施結果ということで、6 名の方から細項目に亘り
ますと延べ 32 件のご意見が寄せられたという報告でした。

皆さんの方から質問等はございますか。

特に今回のパブリックコメントでは、対応分類 C と書いてあるところは、かなり個別具体的な施策であり、基本構想の後の実施設計についてのご意見の方が多数寄せられていますので、これは今後の整備の時に活かされるということで C という
ことで、主に A という意見のところを今回の全体方針、町田駅周辺の基本構想という中
に反映していくということだと思います。

・意見・質問なし

(職務代理) 特段によろしいでしょうか。それでは、また、お気づきの点がありましたら、後程、
ご質問頂くということにします。では、このパブリックコメントを行った後、実際
に、町田市全域の移動等円滑化の基本方針として、どのように活かされているの
かということ、特に変更された点等があると思いますので、その内容を中心に事
務局の方から資料 2 についてご説明願います。

2. 町田市全域の移動円滑化の全体方針(案)について

資料 2 に基づき、事務局より説明。(省略)

(職務代理) 資料 2 の市内全域の方の基本方針の方では、パブリックコメント等による修正は
特段になかったということで、今まで皆様にご議論頂いた内容を中心に最終の案
をまとめさせて頂いたというご報告でありました。一応、今日、ご議論頂いて、
今、「(案)」と書いてありますが、本日のバリアフリー部会をもって、「(案)」を
取るということになります。取った後、どうするかと言いますと、この上に「町
田市福祉のまちづくり推進協議会」というところがございますので、方針という
ことで持っていくという段取りになります。今日、全体方針というのを確定させ
ることが 1 点目の目標となります。それでは、今までのご説明に関しまして
で何かご意見、ご質問等はございますか。

・意見・質問なし

(職務代理) 特段、全体方針の方はよろしいでしょうか。それでは、町田市全域の移動等円
滑化の全体方針ということで、こちらを上「町田市福祉のまちづくり推進協議
会」にお通しするというので、「(案)」をとるということに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。それでは、全体方針はバリアフリー部会の中では、原案
の通りで固めさせて頂きたいと思います。

では、議題の(3)ですが、パブリックコメント、前回皆様から頂きましたご議論を
踏まえての修正点、個別事業者さんとの調整に基づいて期間が決まってきたなど
の具体的な動きがありました。こちらの資料 3 になります。資料 3、町田駅周辺
地区バリアフリー基本構想(案)につきまして引き続き、事務局からご説明願
います。

3. 町田駅周辺地区バリアフリー基本構想（案）について

資料3に基づき、事務局より説明。（省略）

※資料の訂正

- ・ P.7 表3 ③整備時期の「※」 → 「中期」
- ・ P.10 表4 「原町田大通り」削除
- ・ P.11 位置番号「4-2」削除

（職務代理） それでは、町田駅周辺地区バリアフリー基本構想（案）ということで、こちらも今日「(案)」をとるということを最終的な目標と据えたいと思います。今のご説明に関しまして、何かご意見、ご質問等はございますか。

（A 会 員） 非常に案としては立派だとは思いますが、一つお聞きしたいことがあります。駅などは、具体的な標示などしっかりとしているとは思いますが、問題は道路などで、例えばペイントで塗ることや方向を示すための案内板を置くなどのことが、資料をみるとないと思われま。これは、私自身の考えですが、問題は、基本方針で「だれもが利用しやすくするとともに、スムーズな乗り換えを目指す」と書いてありますので、利用しやすくするために、どのような標示や案内を考えているのかをお尋ねしたいです。例えば、いずれ市役所の新庁舎ができるというのを聞いていますが、電光掲示板みたいのをつくって案内をするのか、看板をつくるなど、具体的なことをお話をしたいと思ひます。

（事 務 局） サインの中で具体的な計画については、P.7 で今回はバスセンターの中で載せさせて頂ひています。この中で具体的な計画として、どのような形でやるかということについては、決まっておひません。表の一番下で「全体」に書いてありますが、全体の中心市街地の交通動線の流れを検討する中で、総合的に計画する必要があるため「町田市サイン基本計画」を踏まえ、施設間の乗り継ぎ等に配慮しながら実施するということを表記させて頂ひておひます。具体的な形で進んでおひますのは、町中の案内や人を立てて案内を行うやり方、バスセンターの電光掲示板などを整備していくことを考えておひます。具体的にどのようなことをやるかというのは、申し訳ございませんが、事業者さんとの調整を行っておひません。

（職務代理） 今回の点は、P.7 の表3 の全体と書いてあるところが重要だと思ひます。「各施設における誘導・案内・サインの改善については、「町田市サイン基本計画」を踏まえて、町田市がイニシアチブを取って実施する」と書いてあります。バリアフリー部会では、やるという方向は示すけれども、具体的な設計というところは、今後、サイン基本計画に則って、しっかりと考えていくということだと思ひます。そういう意味では、表の③のバスセンターの所に「バス乗り場における案内・サインの改善」とありますが、ここで言っている「バス乗り場」の範囲はどこのなのでしょう。

（事 務 局） ガード下にある小田急町田駅のバスセンターと JR 町田駅の範囲と考えておひます。

(職務代理) 恐らく、これをやられる時は、改札口から考えるのが通常だと思います。例えば、JR、小田急の改札を出た時点でバス乗り場がどこにあるかを迷ってしまうのです。町田を訪れたお客様という立場でしたら、お客様が改札を出て、どちらに行ったらバス乗り場へ行けるのかというところから示さないとサイン計画は完結していかないわけです。一方で町中を歩く場合、主要施設からバス乗り場はどこにあるのかということで、どのように誘導するかということも範疇に入ってくるかもしれません。昨日もある市で議論をしていたのですが、「商店街の歩道の床の所にバス乗り場を示す方向の矢印をペイントして書いてしまったらどうか」という議論がありまして、実際にそういった施工をしようという自治体も出始めています。サイン計画というものは、鉄道、バスという事業体、交通モードが違っている所と町を繋ぐということで、町の活性化に繋がる大切なことであり、ここは戦略的、個別かつ具体的に検討して頂きたいと申し上げておきます。

(B 会 員) 町田市の場合は、小田急駅からのバス乗り場は数カ所に分かれていますので、サイン計画というのは非常に大事だと思います。原町田大通から乗る場合やバスセンターから乗る場合、藤の台などの旧町田街道を通る場合、駅前広場から乗る場合など、広範囲に広がっております。このサイン計画というのは、小田急町田駅にとっては、非常に大事なことです。慣れればわかりますが、他から来た方は、藤の台へ行くのにはどこで乗ればいいのかというのを、バスの運転手に聞かなければわからないということになりますので、しっかり考えて頂きたいと思います。

(職務代理) 全くもって同感です。バス計画と一緒にそのことについて考えていくことは非常に大事なことです。割とうまくやっているのは、JRの岐阜駅です。岐阜市は、ペDESTリアンデッキを新しく作る時に、バス乗り場がJR側と名古屋鉄道側に分散して20何か所あったものをうまく統合して、統一した番号をつけてお客様を方面別に誘導するという事に成功したわけです。例えば、町田の場合も、バスセンターからバスが出た場合に、市役所前の経路を通っていくのか、病院前の経路を通っていくのかが、どこに行ってもわからないということが、最大の町の弱点だと思っています。その辺りのバス計画も含めて、重点的に検討頂きたいと思っています。

その他、何かご意見、ご質問等はございますか。

(C 会 員) 2つ程。今のサインのことなのですが、町田駅周辺の出口やバス乗り場などを見ると、健常者と歩ける人に教える道順と車いすに教える道順が同じではないのです。折角、教わっても階段であった場合などがよくあります。町田だからなのか、他の市町村もそうなのかはわかりませんが、必ず同じとは限らないので、はっきりして欲しいです。もう1つは、P.2の基本方針4ですが、文章的にはうまくまとまっているのですが、具体的に「助け合いながら」や「やさしい心」とはどのようにやるのですか。ここで、前々から語られてきたことというのは、町田というのは、町田市民だけではなく、他方面から来る人も結構多いのです。そこまで広げてしまうと、できにくくなるのかもしれませんが、「できるところから始

めよう」という様なことが欠けている気がします。例えば、商店街の組合で集まってもらって、「こういうことは気を付けましょう」と話し合いをする、バスや鉄道業者に講習会をする、小学校などに定期的に講習会や勉強会などを行っていく等、あるいは、「心のバリアフリー部会」と連携してやっていきたいという様なことを書いていくのがいいと思います。

(職務代理) 2点ありました。最後の2点目については、前々から議論になっているところで、要するに「心のバリアフリー」というのが基本方針4に書いてあるけれども、町田市の場合には訪れる人が沢山いる中で、どこまで踏み込んでいけるのだろうかというお話です。その所の所は恐らく、市のバリアフリー基本構想でまずは市が施策としてやれる領域がどこまでなのかという制約が入ると思いますが、まずはどこから取り組んで行くのかということをはっきりとさせておきたいというのがご意見だったと思います。まず、最後の1点目、「心のバリアフリー」関係について事務局からお考えを説明頂けますでしょうか。

(事務局) 障がい者さんへのご理解、介護の方法などにつきましては、「心のバリアフリー部会」や「町田市福祉のまちづくり推進協議会」との連携を取りながら、取り組みを行っていききたいと思います。ソフト施策の事例としまして、基本構想などはホームページに載せております。交通施策に関する内容のチラシ等を市民に配布説明をして活動をしていききたいと思います。バリアフリー教育の向上についても検討を進めて行きたいと思っております。

(職務代理) 日野市のお話なのですが、日野市は基本構想が早かったのですが、今は、当初5年が終わって、ちょうど今年が中間評価の時期なのですが、そこでやり始めることが何かと申しますのと、今月か来月の広報に載せるという話だったと思いますが、「日野市内の町中でこれはバリアフリーだと思う所とそうではない所を写真で撮って送って下さい」ということを全市内で始めるのです。最初は、いい所だけという話でした。悪い所が来ると行政の対応が大変だからということでしたが、部長さんが悪い所もやらなければダメということで、両方をやることになったのです。健常者の人や実際に町中で働いている人など若い人にも、いかにして気づいてもらうかという仕掛けが大事になってくると思います。そういったアクションというところももう少し具体的に考えて頂いた方がいいと思います。基本構想の中でも、あくまでも、P.15の「例えば以下のような施策が考えられる」というのは、例示に過ぎませんので、具体的な話には至っていないわけですから、逆に+αでこういうところをやったら、気づきをうまく要請、育成していただくという取り組みはもう少し積極的に持って行ってはいいのではないかと思います。今月か来月の日野市の広報に出ると思います。ホームページでも見られると思いますので、ご覧頂ければと思います。ちなみに、写真は、うちの建築科の生徒が整理するそうです。

もう1点、C会員の大事な質問なのですが、歩行者で道が分からなくなった場合に、健常者が歩けるルートが大概紹介されて、車いすユーザーだとうまくいかないということで、ワンルートバリアフリーということですか。一経路がバリアフリー化されるということですか。ワンルートがちゃんと分かるような方策が、うまく

リンクできないのでしょうかという事だったと思います。

(事務局) 先生からお話が頂きました様に、ワンルートは最低限バリアフリー化という制約がありますので、案内やサインで分かるようにしたいと思います。サイン計画を進めて行く中でそういうことも取り入れていながら検討していきたいと思っております。

(職務代理) これもサイン計画の中に入ってくると思います。最終的には、ワンルートバリアフリーではなく、マルチルートバリアフリーになっていくのが、最終的に目指す姿だと思えますが、まずワンルートというところが最初ということだと思えます。例えば、車いすユーザーの場合は、こちらの経路の方が行きやすいと行った情報提供もサイン計画と合わせて一体的にできるといいと思います。町田の場合には、駅周辺が密集しているということもあって、サイン計画ということで説いて行かなければいけないところが、かなり多いということがありますので、そのあたりについては、このバリアフリー基本構想を策定した後に、具体的なアクションに移って頂きたいと思えます。

その他、何かご意見、ご質問等はございますか。

(D 会 員) 2 点程。1 つ目は、基本方針 2 の「歩行者にやさしい空間」ということで、ここでは商店街の電柱については一切触れていないのですが、電柱はかなり歩行者の障害物としての影響度が高いと思います。電柱により基本方針 4 の「歩道上の看板・・・」は、電柱があるが為に各近隣のお店が、「ここまでは出しているのではないか」という安易な考えで、電柱の周りまで商品を出すケースが非常に多いのです。前に市長方針の中で「中心市街地は、近々に地中化を目指す」と市長の方から言われた経緯もありますので、この部会ではそのことには触れないでいいのでしょうか。どこかにコメントを入れて頂きたいと思えます。

2 つ目は、事業内容の短期、中期、長期とありますが、短期中期までは以内ということなのですが、長期に関しては 6 年以上という非常に曖昧な表記で、これはいかなるものかと思えます。中心市街地の変化というのは非常に激しいもので、6 年以上というよりも、この段階において見直すというような表現の方がよろしいのではないのでしょうか。長期という表現より、10 年以内とかの方がいいのではないのでしょうか。長期の表現が曖昧であると思えます。

(職務代理) 1 点目のご質問が、電柱地中化といった話は今回の対象には外すのか、それとも範疇の範囲なのかという話です。2 点目が、短期、中期、長期の長期の扱いが 6 年以上というのと、一体いつやるのかということがよく分からないという話です。事務局からご説明下さい。

(事務局) 1 点目の電柱の無電柱化ということですが、バリアフリーの特定事業として上がってきていない状況です。市としては、事業オプション部門の方では道路の無電柱化という検討を進めてられていく方向性が出ておりますが、今、この検討の中で無電柱化というのは特定事業とはしておりません。別の中心市街地の事業として行う方向性の方がいいのではないかと事務局の方では思っております。

もう 1 点の期間の話ですが、バリアフリー基本構想の目標年次が平成 22 年と法律

ではなっております。22年度は今年度でして動かさない状況にありまして、どこにもっていくかという中で、すぐにできるものと5年以内にできるものという中で記載させて頂いて、長期の中でも継続的にやっていった方がいいというものの中でできるものなどを考え、期間割をさせて頂いております。今後、PDCAサイクルで事業が進む中で見直し、評価していくということになります。町田市はバリアフリーが進んできているので、整理できるものは整理していくということで基本構想を考える上で期間を入れさせて頂きました。

2点目の時期についてですが、それぞれ表の中に短期、中期、長期と表記させて頂いているのですが、これについては各事業者と項目について調整させて頂いて事業の整備見込み年を表記させて頂いております。見て頂きますと、エレベーターの設置ですとか、改札口のアクセスの向上ですとか、長期的に考えていかなければいけない部分もございます。基本的に基本構想が策定された後、各事業につきましては、特定事業ということで事業者さんの方で事業計画を立てて頂くのが、法律の流れかと思っておりますので、その中で調整をかけていくということになります。

(職務代理) よろしいでしょうか。

(D 会 員) なんかスッキリしませんね。

(職務代理) ちょっとスッキリしませんね。

(D 会 員) 電柱の件に関しましても、今回の特定事業の項目に入れなくても、どこかコメント等をいれるべきではないでしょうか。

長期でもやるということをお知らせした方がいいのでは。

(職務代理) まず1つ目の電柱地中化については、特定事業、つまりこれから鉄道会社さんなのか道路管理者さんなのか、色々な事業者の所にそれぞれ特定事業計画を練って頂いて実践をして頂くというのが、これからのプロセスですが、特定計画の中には電柱地中化ということは入れる予定ではないので、ここには書いていないというニュアンスですね。

(事 務 局) はい。

(職務代理) もう1つの方の短期、中期、長期というところが、短期というのは概ね3年以内に整備完了予定であり、中期というのは5年以内に整備完了予定のもの、長期のものは整備着手に5年以上かかるけれども、実施する予定であるものという様な感じで位置づけていかないと、パッと見ると6年以上というのは、100年後ぐらいなのかと詮索されますので、凡例の書き方は要工夫だと思います。いかがですか。

(事 務 局) 事業者さんと調整させて頂きまして、事業化はするという方向性は伺え、事業時期についても3年以内や、はっきり期間を5年後とは特定できない事業がありましたので、このような凡例にさせて頂きました。

(職務代理) そうすると、実施はしますが、整備完了年度は未定ということですね。

(事 務 局) はい。そういうものもございます。まず、整備完了年次が前後するところもありましたので。

(職務代理) そういうことでしたら、実施はするけれど、整備完了年度については調整中だとちゃんと書いた方が不信感はなくていいと思います。このところの短期、中期、

長期の書き方については、皆さんが気になって頂いてニュアンスはお分かり頂いたと思いますので、最後の書き方は事務局の方で調整させていただきます。
その他、ございますか。

(C 会 員) 今の話の余談なのですが、できれば僕達が生きている内にやってほしいと思います。50年後や60年後などの未来の話ではなくて、生きている内にやって欲しいと思います。直接、不便を感じているのは私達です。もう1つ、これは吉田先生にお聞きしたいのですが。最近、何人かで外国に行きまして、近場だと例えばハワイに行きますと、ほとんどのバスで車いすが乗れるようになっているのです。町田周辺でもほとんどのバスが乗れるようにはなっていますが、そこで大きく違うのは、バスに乗っている乗客が、車いすがバス停にいと、自ら立ち上がっていすをたたんでスペースを作っているのです。ところが、日本の場合は、バス停に車いすがいて、更にドアが開いて、目線がその人と合っても、運転手が「どいてください」と言わないと、どかないという状況なのです。僕らとしては、そこに乗っていた人がお年寄りだったりすると、「悪いことしちゃったな・・・」と後ろめたい気持ちになります。住民の主体性、バリアフリーに対する主体性というのが、ヨーロッパやアメリカとかに比べて、日本は劣っているのかが分かれば、「心のバリアフリー」の改善策の良いヒントにもなるのではないかと思います。

(職務代理) まず、2点目から言いますと、この間、「日本福祉のまちづくり学会」というのが名古屋であったのですが、そこでも似たような議論になったことがあります。日本のバスと海外のバスの環境の違いというのは、海外のバスの環境というのは、昔から車いすユーザーの方がバスに乗ってくるというのは普通のことで、また、ベビーカーがバスに乗ってくるというのも昔から普通のことだったのです。しかも、お客さんのユーザーの人数というのも若い人から年配の人まで幅広い人がバスに乗っているという一方で、日本の場合だと高齢者が着席をして乗るというスタンスがずっと長年続いてきていて、ベビーカーが乗るにしても車いすが乗るにしても、そういうユーザーの人数が、極めてごく最近までは少なかったのです。今も多くはないですが。そういった様な違いというのがあるのです。ですから、日本人と欧米の人がどのように考えるかの違いは、そういうところもあるのかもしれないかもしれませんが、まだまだバスにそういう形で乗ってくる人が少ないから、そういう文化が生まれていないということがあるのかもしれない。もう1つあるのが、海外の方が車両のレパトリーの数が少ないはずですが、つまり、いっぱい車両が走っているのですが、みんな大体同じ作りなのですが、日本の場合は、バス会社によっても同じバス会社によっても、何十種類というバス車両を使っていますので、全部がバラバラなので、統一した乗り方の基準をとという環境にはならないというハード的な問題というのもあったりするわけです。規格が全然統一されていないということです。ちなみに、八戸で数えたら車両の種類だけで50何種類ありました。全国から中古を買い集めていますから、50種類ぐらいあるのです。今の意見を踏まえるのでしたら、例えば、P.7のところに公共交通の事業内容が書いてありますけれど、低床バスを導入すればいいのかと、必ずしもそういうわけで

はなくて、ターミナルの方はしっかりと乗れる体制になっているのかということもチェックしなければいけないでしょうし、低床バスというのでも乗りやすい車両というだけ工夫はされているのかということもあるのかもしれませんが。例えば、海外だと車いすが必ずしも進行方向に向かって座っている話ではないのです。後ろ向きにつけたりします。その方が固定する時間が短くて済むということで、最近、都営バスなどが入れたりしているのですが、そういう車両の工夫もあつたりします。しかも、この間、車いすユーザーの方とロンドンバスに乗りました。乗るときに、普通は前扉から乗るのですが、車いすユーザーは中扉から乗ります。乗るときにボタンを押すと、ピッピッピッとスロープが自分から出てきます。運転手さんが乗せたくない、ピッピッピッと下げるのです。その喧嘩を繰り返し、こちらが勝ったのですが、自分で、ボタンを押すとスロープが降りてきて、自分で乗っていけるという環境が整っているのです。その辺りのバスの乗り方の基盤の違いというのが、ハード面というところで日本と欧米には違いがあるのかと思いました。もう1つ最初の話はご質問というより、ご意見ということで承っております。

その他、皆さんいかがでしょうか。

(E 会 員) ハード面についてのことがほとんどですが、私がいつも言うのは、ハード面ではなく人のことです。視覚障がい者にとっては、いくらサインポストができて、いい道路ができてわからないのです。短期、中期、長期といろいろ P.7 にでていますが、そこにサインポスト的なものが多く出ていると思います。短期で3年以内と言っても、できるのかできないのか・・・やると言っているのですが、ここで折角、討論しているわけですから、「必要なことは、どうにかしてできることは今日からでもやろうよ」ということだと思うのです。今、やっているのは駅周辺ですので、人が沢山いるわけです。我々の年代のリタイヤしている人が人口の何分の1かを占める時代になってきているので、そういう人達をうまく社会に出すということ、介護予防にもなりますし、ボランティアで駅の周辺やバスターミナル周辺など公共施設の近くにボランティアの人を配置するなど、心のバリアフリーというか、最終的にはバリアというのは人間が手を施すのが最良の手段だと思います。そういうボランティアの方が駅の改札にいればいいと思います。我々、視覚障がい者でいくら大きく書かれても見えないときは見えないので、いつも人に聞くのです。人に聞いても分からないときもあるので、場合によってはそこをボランティアの方に時間があれば「そこまでお願いします」ということになるのです。そういう人をこれから配置するような、いわゆる人の手を借りるといのが、やはり心が温まる対応なので、例えば、駅の改札の所にボランティア案内所みたいなのは明日からできるような気がするのですが、いかがなものでしょうか。

(事 務 局) 人の案内というのが、一番分かりやすく効果的であると思いますが、それを進めるためのシステムを作ることが、難しい環境だと思います。今まで、できていない状況ですので、「その他の事項」で進めていく方向で考えています。

(F 会 員) 私達、耳の聞こえない者のことも忘れないで下さい。例えば、私達は町の中を歩いても、乗り物に乗るときにも 迷ったときに人に聞いてもなかなか理解できないのです。私達は、耳が聞こえないだけで、体は健康です。やはり、サイン標示というのは、耳の聞こえない人にとっては、大事なのです。そこは、しっかりと配慮して欲しいと思っています。

(職務代理) だいぶ重要なことが出てまいりました。先程の車いすユーザーのワンルートバリアフリーがわかるようにすること、健常者も含めてですが、駅周辺、バスターミナル付近のサイン、デザイン等が大事だということは、健常者、障がい者に関わらず同じ様な意見が出てきています。ここは、是非、進めなければいけません。もう 1 つ、人での対応をどこまでやるのかということです。これは、今日のバリアフリー基本構想として、事業として載せるかどうかというのは別として、交通政策でやっているところは案外あるのです。例えば、今、お手伝いしている青森の八戸も 10 月から冬の期間は、町中のバスターミナルと駅の所には、必ず人がいます。駅には毎年、夏も含めてずっと人がいます。分からなかったら、ご案内しますし、ノンステップバスが全くないような土地柄ですので、乗り降りが大変なときには、おばあさんの荷物を持ってバスの車内までいきましょうというようなことを、公共交通側でそのようなことをやったりしています。ですから、特定事業として載せないまでも、他の政策や交通施策でそういうところがとける部分もありますので、今日の構想では載せませんが、これから町田もバスの議論はたくさんされると思いますので、その時にしっかりと議論して頂ければと思っています。もう 1 つ、少し戻りますが、先程のご質問の中で、「私が生きていうちにやってください」という話があり、思い出しました。このバリアフリー基本構想の計画期間というのは、どこかに書いてありましたか。つまり、何を申し上げたいかといいますと、整備時期について、今まで短期、中期、長期と議論してきましたが、整備内容の道路や公共交通系のハード整備ではないような、コアエリアやその他の事項のソフト対応の政策も入っていますので、全体的な計画の年限の期間というのを定めるのが通常かと思います。例えば、計画期間が 10 年と言ったら、5 年後には着手していないかもしれないが、大体 10 年後ぐらいには終わっていると分かるわけです。その辺は今まで議論してきましたっけ。どうでしたか。事務局に確認したいと思います。

(事 務 局) バリアフリーの計画期間については、決めておりません。特定事業の整備時期のみ決めていきます。

(職務代理) 特定事業の方については、整備時期ということで整備期間を明確にしているけれども、その他の事項というのは、これから PDCA サイクルの中で段階的な見直しというのがバリアフリー部会の議論の中でやっていくのだから、特段に現段階で期限を設けず、ただ、整備するものについては、設けないと先が動かないので、そこだけ決めていきますという位置づけですね。

(事 務 局) はい。

(職務代理) いわゆる計画年次というのを全体の大枠で決めているのではなく、整備年度とい

う話で決定しているということでしたから、やはり時期の書き方をどうするのか
ということは事務局の中でご検討下さい。
あと、その他、皆さんからございますか。

(G 会 員) 確認なのですが、P.7の事業内容(公共交通)と書かれてあり、対象施設にJR町
田駅と書いてあるのですが、この4つの項目がJRとして今後進めて頂きたいとい
う項目ということではよろしいですかね。

(事 務 局) 基本的には、この4点がJR町田駅になります。ただし、町田駅なのですが、JR
さんのお持ちでない施設があります。

(G 会 員) はい。この書き方だと4つ目のエレベーターについては、ご存じであればよかつ
たのですが、相模原市の財産なのです。JR駅と書かれてしまうと、事業者がJR
という見解で皆さんは見ていると思うのです。そこは、書き方を変えて頂きたい
のです。対象施設としてはJRですが、1項目増やして「事業者」と書いて頂くの
がいいのか、JRですが相模原市ということを書いて頂かないと、このままですと
全部JRが整備をするという感じで残ってしまうので、間違いのもとになる気が
かりがございます。2点目は、小田急さんとの兼ね合いがあると思うのですが、
JRについては、「ホームにおける安全な乗降の確保」とありまして、接遇教育等
と書かれているのですが、小田急さんの方でも社員がホームに立っているのであ
れば、これは鉄道事業者で共通認識を持って、同じ項目を入れて頂いた方がよ
ろしいのではないかと思います。

(職務代理) まず1点目のところについては、南口エレベーターは相模原市が財産管理をして
いるということで、JR町田駅と書かれてしまうとJRが整備するものではないか
と考えられてしまうので、書き方に工夫が必要ではないかということでした。こ
のことにについて事務局からご説明ありますか。

(事 務 局) 南口エレベーターの案内ですが、JRさんからの施設からの誘導とエレベーター
自体は相模原市さん、下の降りた所からの誘導については相模原市と町田市とい
うことになっています。領域界がちょうどあります関係上、施設ではなく経路と
して整備することになり、エレベーター自体はJRさんではないということから整
備時期を長期ということにさせて頂きました。表記方法については再度調整させ
て頂ければと思っております。

(職務代理) 2点目の「ホームにおける安全な乗降の確保」ということについて、JRだけでは
なく、小田急の場合にも駅のホームに駅員さんが立っているという状況であれば、
これは条件が同じではないのかという指摘だったかと思いますが、そのこと
についてはいかがですか。

(事 務 局) こちらは皆さんと調整させて頂いた中で、書かせて頂いた内容なので、表現の方
法については調整させて頂ければと思いますが、よろしいでしょうか。

(G 会 員) 表現を変えるにしても、小田急さんとJRは同じ鉄道会社として項目を両方に入れ
ておくのいいのではないかと思います。中身がどうのこうのと言っ
ているわけではなく、同じ鉄道事業者として、同じ了見というのがあるのではな
いかと思うのです。僕が質問させて頂いているのは、書き方のことではないです。

- (職務代理) 通常は、JR のところにも入っていて、小田急のところにも入るとというのが、通例でしょう。それが、安全確保というところからいけば通常になると思うのですが。
- (事務局) ホームの勾配をご指摘頂いている中で対応をということで JR さんとお話させて頂いたものです。小田急さんの方については、勾配状況について指摘が上がっていなかった状況でしたので、対策に入っておりません。
- (職務代理) 勾配がどうかというのは、我々は現地調査を行っていますので、言われれば確かにと思うことがあるのかもしれませんが、安全な乗降の確保ということは、車いすユーザーを想定しているのか、多様なユーザーを想定しているのかという議論はあるでしょうが、このところについては、基本的に同じ土俵なのではないかという気がします。読んだ人々にとっては、JR 側に勾配があるから載せていて、勾配がないから小田急側に載せないというニュアンスは伝わってこないはずですよ。
- (事務局) 安全という形の中ですと、鉄道事業者さんということで同じ形になるはずだと思います。ご指摘な通りだと思います。表現、書き方については変えるべき方向で考えさせて頂ければと思います。
- (職務代理) 小田急さんはいかがですか。
- (H 会員) どういう調整があって当社の欄に、駅係員の記述がなされていないのかはわからないのですが、全体のバランスの話になってしまうのですが、そういう中で、勾配云々ということではなく、条件としては変わるものではないので、書く内容につきましては、他の市の構想の中にも駅係員の教育ということは入っていますので、それ程、違和感はないと思います。逆にお伺いしたいのですが、当社でそういう意見を言ったのでしょうか。
- (事務局) 小田急さんの方では項目の方ではあがっていないのです。個別の関係で、JR さんの方と話をさせて頂いて、こういった対応というのが協議の中で出ている形です。当然、鉄道業者さんで同じ形ですので、両方載せるべきで、相違のある状況かと思えます。
- (職務代理) たぶん、あまり深い理由がなくて、先程のホームの勾配云々ということで、出てきて、機械的にこういう配置になったという可能性があると思います。基本的には、一応、小田急さんの方も同じように安全な乗降の確保ということを入れさせて頂くということで調整させて頂きたいと思います。それ以降の調整につきましては、事務局の方へお任せしたいと思います。
- その他、いかがでしょうか。
- (職務代理) それでは、今までのところをまとめますと、P.7 のところの JR さんと小田急さんのところの調整のところの他に、短期、中期、長期の書き方について考えて下さいということがありました。一方で、サイン計画ということは、多くの皆さんがおっしゃったところですので、そのあたりのところはしっかりと加筆をしてください。加筆というか、この基本構想とは別途に専門的な検討を進めて頂きたいというのが附帯意見として寄せられました。以前から、出ている議論ですが、その他の事項という P.15 に書かれている様な「心のバリアフリー」ということについても、ここではあくまでもやる事項が「例えば」という例示になっておりますか

ら、もう少し市民一般、訪れる人も含めて、気づいてもらえるようなものを深くアプローチしてみてもどうかということも附帯意見として残しておきたいと思えます。もう1点、私の方から附帯意見をつけさせて頂くとすれば、P.14のコアエリアです。先程、D会員の方から電柱地中化の話がでてきたかと思いますが、要するに今回の基本構想の中では、特定事業という中では対象ではないから書かれていないということだと思います。コアエリアは、残念ながらソフト対応のことしか書かれていないのです。コアエリアと特出ししたにも関わらず、ソフト対応だけに留まっているということが、若干の課題なのかという気がしています。ここは、バリアフリー基本構想の中で対象とする事項でなくても、交通政策と結びつけて考えなければいけない政策は沢山あります。例えば、自転車との摩擦です。放置自転車の問題もそうでしょうし、自転車が走行している中で歩行者とぶつかったというような話もあると思いますので、そういう交通安全の観点というのは交通政策のことだと思います。交通政策、電柱地中化の様な道路政策の観点と一体的に取り組んで、それ以降のソフト対応というのが加わることによって、コアエリアの政策が成り立つというような気がしますので、その辺りを書き加えて頂きたいということをP.14の附帯事項としてつけさせて頂きます。以上、附帯事項が、P.7、P.14、P.15につけさせて、事務局の方にお預け頂いた上で、全体として、この(案)について、ご意見ございませんか。

(I 会 員) 1点だけ。事業内容の道路のところなのですが、ペDESTリアンデッキなのですが、今のこのエリアでいきますとバスセンターの近くのペDESTリアンデッキに、時期がまだはっきりとはしないのですが、道路事業としまして、エレベーター設置を考えております。書き込みについては、事務局と調整をさせて頂きたいと思えます。ちょうど、今、バスセンターの外側のエリアのところに、エレベーターが設置されておられませんので、新庁舎の開庁に合わせて設置していこうという動きがございますので、書き込みについては調整させて頂いて、もし書けるのであれば、ここに載せさせて頂ければと思っております。先に発言すればよかったのですが、大変申し訳なかったです。それと、もう1点、電線の地中化についての書き込みについて、道路事業者と調整させて頂きたいのですが、電線の地中化というよりも出来れば、無電柱化という表現にして頂きたいです。例えば、電線をなくすために、例えば、軒下配線や他の方法も考えられ、全て地中に入れる方法だけではないかもしれないので、出来れば表現としては、地中化ではなく無電柱化の方が、我々事業者としては、取り組みやすいと考えております。電線の地中化というのは、莫大な費用がかかりますので、特に細い所ですと、今ある物を全て動かさなければ入れられないという状況もございますので、よろしく願い致します。

(職務代理) いずれにしても今のところは、この附帯事項に付け加えられているところですので、事務局の方と調整頂きたいと思えます。以上のところで、基本的なおおまかなところは、この基本構想の通りに進めるということによろしいでしょうか。

(全 会 員) 了承。

(職務代理) それでは、町田駅周辺地区バリアフリー基本構想の「(案)」を取った上で、修正

事項 P.7、P.14、P.15 を中心に事務局にお預けして調整する事項もございますけれど、それは適宜お進め頂きたいと思っております。では、若干、時間を超過してしまっておりますが、最後の資料 4 というところで、一応、本日で、町田駅周辺地区の基本構想と全体方針、若干の宿題は残りましたが、それぞれバリアフリー部会としては「(案)」を取らせて頂きました。今後は、鶴川駅及び玉川学園前駅の基本構想策定というものを進めてまいります。その検討体制、スケジュール等につきまして、事務局からご報告頂きたいと思っております。

4. 今後のバリアフリー基本構想の策定について

資料 4 に基づき、事務局より説明。(省略)

(職務代理) 今までは、市内全域の方針の策定ということが、バリアフリー部会に投げられておりました。町田駅周辺地区という特定地区については、地区協議会ということで多くの皆さんが参加し、重複している部分がありましたが、別々の組織で対応してまいりました。今日、開かれていますのは、地区協議会で最後の OK が出たので、バリアフリー部会で最後に協議しましょうということだったわけです。それを、今日は全体方針の「(案)」が取れましたので、これからはバリアフリー部会 1 本で議論していきましょうということですが、それでは地元の方が入らないので、逐次、地域ごとに委員さんを足し算、引き算していくことにより対応していきましょうというのが、事務局からの説明だったと思っております。このことについて、皆様、何かご意見、ご質問等はございますか。

・意見・質問なし

(職務代理) 特段、進め方についてはよろしいでしょうか。これから、バリアフリー部会という方向で、鶴川駅、玉川学園前駅の基礎調査と基本構想策定を進めていきたいと思っておりますので、引き続き、よろしくお願い致します。以上で、本日予定されております 4 つの全ての議題が終了致しました。

<その他>

なし

<閉会>