
第5期町田市福祉のまちづくり推進協議会 町田市バリアフリー一部会
町田駅周辺地区協議会 第4回 会議録

開催日時：2010年3月24日（水）午前10時～午前11時55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、井上幸夫、林正己（代理：櫛引）、杉森俊彦（代理：高橋）、三木健明（代理：
橋本）、皿嶋裕規、河野英夫、廣瀬忍、柳澤秀秋、宮代善司、佐藤正志

事務局：渋谷晴久都市計画交通計画担当課長、水野巖係長、保坂陽子主事、中島哲郎主事、
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. 町田駅周辺地区の課題について
 2. 町田駅周辺地区の移動円滑化の基本方針について
 3. 町田駅周辺地区の特定事業とその他事項について
- *****

【資料】

- ◎町田駅周辺地区協議会 会員名簿
 - ◎席次表
 - ◎資料1 町田駅周辺地区基本構想 素案
- *****

【参考資料】

1. 現地点検結果図
 2. 特定事業検討資料
- *****

【議 事】

<開会>

省略

<資料確認>

省略

<確認事項>

会議録音、会議撮影、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。

<傍聴者紹介>

省略

<議題>

1. 町田駅周辺地区の課題について
2. 町田駅周辺地区の移動円滑化の基本方針について

(職務代理) 今日の次第に、3点ほど議題が載っておりますが、今日の着地点について先に確認をさせて頂きたいと思います。

今日初めて配られている資料として、町田駅周辺地区基本構想素案、それに付随する資料が二種類程入っております。これは、前段、この協議会の中で議論してまいりましたアンケート調査、あるいは夏の時期に皆さんで2回ほど実際に現地点検をした成果を踏まえながら、町田駅周辺のバリアフリーの基本構想というものの素案を事務局の方で作成致しました。この素案については、最終的に4月にもう1回この部会を行います。更には、基本構想策定の前にパブリックコメントを夏前付近に実施を致します。ただいま、事業者調整というところで交通事業者をはじめ、調整を進めて行っている真最中でございますけれども、その前段でこういう形で進めていってよろしいか、つまり骨子としてよろしいかどうかというところを固めるというのが、今日の協議会の着地点でございます。おおまかな方向でこういう形でよろしいかどうかというところをお伺いするというところを本日は目指したいと思いますので、ご協力を宜しくお願い致します。

さて、それでは議題がまず3点の中の1点目と2点目について、1点目が町田駅周辺地区の課題について、2点目が同じく町田駅周辺地区の移動円滑化の基本方針についてというところですが、双方関連する事項ですので連続して事務局の方からご説明をお願いしたいと思います。

資料1、参考資料1に基づき、事務局より説明。(省略)

(職務代理) それでは12ページまでのところの地区の概要と課題、基本理念と基本方針というところまでひとまずお図りしたいと思います。

今まで説明が続いてきた特に前段、10ページまでの内容とそれから何度かご覧いただきました参考資料1というのは、いわば夏の現地調査までの復習というこ

とになります。具体的に「あれ、ここ指摘したのに載ってない」という部分については後ほど追って事務局の方にお伝え頂ければと思います。

皆様と共に考えていかなければならないというところが 11 ページ、12 ページに集約されております。ここが実は町田駅周辺の基本構想を立てる時に、一番の憲法ではないですけども骨格・骨組にあたる所と考えると考えて頂ければと思います。それが基本理念という考え方と、それから基本方針という考え方が 4 点というところですよ。

基本方針 1 は、「鉄道とバスのスムーズな乗り換えというところで、いわば駅およびその周辺というところだけではなくて駅、つまり鉄道とバスの乗り継ぎというところの環境も整理していきましょう」ということです。町田の場合では、駅にバスでアクセスをしている割合がかなり高いという特殊性がありますので、そういうところから設定されている方針かと思えます。

基本方針 2 は、「歩行者が集中するエリアについて、いわば特出したようなバリアフリー施策というものを考えいきましょう」というところですよ。後程、後段で事務局からコアエリアの説明があるかと思えますが、実はこのコアエリアという考え方は、去年の 3 月か 4 月くらいの最初の時のこの部会かあるいはその上のバリアフリー部会の時に、このコアエリアという発想が出てきたかと思えますが、それに対応する事項ですよ。

基本方針 3 は、「歩行空間整備の早期実現を目指しながらちゃんとやっていきます」というところですよ。

基本方針 4 は、「事業者それから行政・市民の協同で推進していきます」というところですよ。

歩行空間整備、それからコアエリアの特出した考え方、それから町田駅におけるバス・鉄道の乗り継ぎ環境の整備というところで、的を絞った基本方針かと思えます。「ここが足りないのではないか」あるいは、「これで十分ではないか」、「まずはここからいくべきではないか」という多様な考え方があるかと思えますが、そのあたりにつきまして皆様からご意見を頂戴したいかと思えます。

(A 会員) 勾配のきつい歩道で、迂回路みたいのをつくるというようなことを考えているみたいですが、迂回路ができないような土地にある急勾配の道路は、改修は可能なのでしょうか。

(職務代理) 迂回路で代替の対応を図るところが、基本方針 3 で述べられているかと思えますが、いかがでしょうか。

(事務局) 基本方針の中で急な勾配の道路については、物理的に無理な形のものが多いので、代替の道路なり通路を検討していかないと可能性が無いかと思えますので、そこに特化して考えていきたいかと思えます。

(職務代理) それ確保できないケースがあるのではないかと、A 会員からのご指摘だったかと思えます。

(事務局) 確保できないケースについては、今後の長期的な課題という形のなかで路線として考えていくという考え方をとらざるを得ないかと思っております。

(職務代理) 今のところについては、特に町田の場合には既成市街地ですから、道路をいろ

いろ広げたいと思っても限界があるということも当然ながらあるわけです。

ただ一方で、残念ながら今の町田の歩道の勾配は、かなり古い基準や昔気質のルールで切り下げ方をしているというところがありますので、歩道の切り下げというものをどういう形でしっかりと施工していけばいいのか、そこに詳細設計の部分が入ってきますが、そういうところでしっかりと対応できる部分というのがまだまだあるのではないかという気も一方でしています。そのあたりのところを少し追求していく必要があると思います。つまり、今の町田の場合だと切り下げの所で、突然 15%の勾配が出てきたりします。そうではなくて、なるべく最後のところで徐々に落としていって最後フラットにしていくという形にしていくのがいいと思いますが、その時に視覚障がい者の人達の対応として、2cm の段差というところが基準としてあります。しかし、2cm の段差にしてしまうと車椅子が上がる場合、支障をきたすというところもありますので、そういう具体設計や調整というものをやっぱり現場でしっかりとやっていくということがこの辺のところの解決の 1 番の方法なんじゃないかなと私は考えています。

その他、皆さんいかがですか？この勾配と歩道空間整備というのは新しい道路がなかなか作れない町田だからこそ、どうやっていこうかというところの 1 番の知恵の絞りどころだと思います。他、皆さんいかがですか。

(B 会員) 基本理念のところに出ている「市民が各々の責務を果たしながら、協力し合いバリアフリー化を推進する」、それに伴って基本方針 4 の中において、「市民 1 人 1 人がマナーを守る必要がある」とあり、「マナー」という言葉で片づけていますが、今の中ではマナー以前のものがとても多いと思います。特に、子供達も学校でいろいろと学んでいると思いますが、単独の弱者を話した形で行動云々とあるが、「マナー」と一言で書いていいものなのかどうかと思います。もう少し上の理念、ここにありますように「市民が各々の責務を果たす」というのであれば、マナーの上の何かの部分をもっと少し課題に持っていくべきだと思います。

(A 会員) この件に関して、昨日「心と情報のバリアフリー部会」の第 1 回目を開きました。「市民にコミュニケーションボードなどを作りまして、市民の一人でも多くの方が理解してもらおうように進めよう」ということが、昨日の部会で出ていました。

(職務代理) 関連する情報部会という話も出てきましたが、それも含めてこの「マナー」という話、それから基本方針 4、いわゆる協働による進め方について、こういう書き方でいいのか、或いは具体的にもっと踏み込まなくてもいいのかというご質問かと思います。

(C 会員) 市民のマナーという書き方になっておりますが、町田の特質から考えて市民というよりも他の近隣市町村から来ている若者達が多いと思います。日曜日などは、他の地域から来た人達で渋谷みたいな状態になっています。その中で市民に向けたマナーを何かしらのやり方で広めたとしても、そういう時に、この理念というのをどうやって広めていくのか、考えなければならないと思います。

(職務代理) 重要なご指摘です。市民というのを町田市民の範囲だけで捉えていると小さくなってしまおうでしょう、もっと町田の場合は買物をする人も多くいるし、訪れる

人も対象になってくるのではないかという、ご指摘だったかと思います。以上3点程、基本方針4のところについて意見が出てきましたが、事務局のほうで考えはありますか。

(事務局) 1点目の「マナー」という言葉で、片づけていいのかという件ですが、確かにご指摘の通りだと思います。それと、今後、バリアフリーの部会自体が福祉のまちづくり条例の全体の位置づけの中で進めているので、それなりの形のを広げていくという方向で、内容の書き方について、もう少し事務局で検討して、ご提案させて頂きたいと思います。

(職務代理) 先程、C会員のご意見の「市民の範囲」、例えば来訪客などの人達までに全部浸透させるというのは、たとえば町田市内だけで考えた場合、なかなかアプローチすることが難しいとなれば、店員さんや駅員さん等の接客ということも密接に係わってくるのだと思います。

この間、3連休の時に、大学の講義資料を取るために草津温泉に行きました。ある有名な旅館のお土産物屋さんの所に、車椅子を使われている青年が入って行くこうとすると、店員さんがそわそわと「どうしようか」としていました。車椅子では絶対に登れない坂ですし、バリアだらけなのでどうしようと悩んでいる時に、丁度、彼女が来て、「あんた何がいるの?」、「ジュースが欲しい」、「わかった。買ってくる」と言って、買物をして来たのですが、そういう時に店員さんが、どう声をかければいいのかを知っていると、そういう来訪者が入った場合、全く環境が変わってくると思います。

単に市民に対して啓発をしていくことだけではなくて、事業者という言葉も入っていますし、そういう接遇というところにも踏み込んだスタンスが必要なのではないでしょうかというのが私の意見です。

もう一つの「マナー」というところも実はそのところに起因してしまっていて、特にバリアフリー化が進んでいく中で、どういうところに障がい者の方が困ってくるのか、バリアを感じてくるのかというところを、一般の健常者である我々が気づかない上に、更にもっと気づかなくなってくるというところも一方ではあるはずなのです。そういうところで「こうなんだよ」というところをしっかりと理解をしてもらうというプロセスが結構大事で、私も学生教育をやっていますが、特に最近の学生は言わないと気づかないです。自分で考えて何かをすることではなく、常に何かがお膳立てされているという文化に慣らされているという側面がありますから、子供達とかの教育というところにも踏み込んでいくのかどうか、その辺ももしかしたら「心と情報のバリアフリー部会」でやられている事かもしれませんが、少しその部会とも連携をしながら基本方針4というのをどういう書き方でいくのかを少し汲んで頂ければと思います。その他、いかがでしょうか?

(D 会員) 基本方針3の本文の冒頭、「踏切横断に対する近歩道の昇降施設」ということで、具体的にいうと町田駅の玉川学園寄りの踏切の地下歩道のところという事でよろしいですか。

(事務局) はい、そうです。

(D 会員) そうしますと、多分、東京都さんで今エレベーターの設置工事を3月から10月まで着手されると思いますが、そうなるこの基本方針自体が制定されるころにはそういうものが解消されているのではないかなと思います。

2つ目は、言葉の問題なのですが、基本理念のところの本文の中程に、『交通マスタープランの基本目標である「だれでもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする」の実現に向けて』とありますが、その言葉を受けて、「高齢者や障がい者、子どもなどだれでもが、鉄道・バスの乗り換えがしやすく」とありますが、乗り換えがしやすいということに限定してしまうと、中心市街地を訪れるというのとリンクしてこないのではないかなと思います。通過点になってしまっているの、基本的には鉄道やバスを利用しやすくというような表現に替えた方がいいのではないかなと思います。

3つ目は、基本方針1、「鉄道やバスのだれでもが利用しやすく、スムーズな乗り換えを目指す」というフレーズが、日本語的に繋がってないのかなと思います。好き嫌いがあるのかもしれないですが、基本方針にもなりますので、このあたりの表現をもう一回、細工を頂いた方がよろしいかなと思います。以上3点です。

(職務代理) 事務局の方から説明頂けますか。

(事務局) 2点目の、鉄道バスの乗り換えというのは、「利用が」という表現に、直します。

3点目の、基本方針1については再検討いたします。文言として再検討いたしますが、言葉の意味としてはこういった内容をここには入れたいと思います。

(職務代理) 利用しやすいということと、あとは乗換がスムーズな乗り換えをという、多分この2つの考えがあると思います。そのあたりがわかるような形にしてください。利用しやすさがなくて、乗り換えがしやすいというのはあり得ないと思うので、その辺のところをちゃんと捉えられるように基本方針と基本理念のところを加筆して頂ければと思います。

(E 会員) 先程、エレベーターの設置の件がありましたので状況だけ説明させていただきます。私共の方で、玉川学園寄りの地下歩道についてはエレベーターの地下工事を業者と契約を結びまして、まもなく工事に入る予定です。出来れば秋口には完成を目指しておりますが、その他の諸施設との契約が再度必要になってきますので、できるだけ秋口、年内には完成させる予定です。

(職務代理) それでは、他よろしいでしょうか。

(E 会員) 先程の基本方針3の「歩行空間整備は早期実現を目指す」ということで基本方針としてはよろしいのですが、中身をみますと、既存施設の改善で済むもの、それと先程ありました、道路における坂道などバリアフリー化が容易でないものは代替ルートということになるとこれはかなり中長期的な課題であって早期実現は厳しいのかなと思います。

(職務代理) おそらく一気にやることは難しいので、どこから着手していくのかという全体のロードマップが必要になってくるとは思います。事務局として回答はありますか。

(事務局) 後程、説明する予定ですが、代替を図れるところは代替ルートを図り、その他については中長期的な整備になってしまうと考えております。

(職務代理) そのあたりのところでロードマップで、まずここが優先的かなというのは見てみないとわからないところもございます。そういうところでしっかりと盛り込んでおくこと必要になるかなと思います。

(C 会員) 去年の夏に回ってみて感じたこともあったのですが、行政がどこまで民間の業者に踏み込んでいけるのか、「ここからここまでは道路管理のところだから、こちらで対処するけれども、ここから先は言えないのです」という所がいくつかありました。本来バリアフリーというものは物理的なものだけではなくて、人が手伝えれば、なんとかなるものも結構あると思います。指導という意味で、指導という言葉は厳しいですけど、どこまで市役所として踏み込んでいけるかというのを考えていかないと、代替案というのはなかなかできにくいと思います。

(職務代理) これは結構重要なお指摘ですね。行政のところと特に基本方針 4 でも民間というところと連携しないと達成できないといところをある意味謳っているところがありますから、行政とか民間側にどういうアプローチをかけていくか、もちろん民間の場合では企業体ですから「やれない」と言われてしまう場合も当然ながら出てくると思いますが、そういう時にどういう風に考えていくかということだと思います。事務局から何かございますか。

(事務局) 民間さんをお願いする形になるのですが、バリアフリーの基本構想の中で、特にソフト対策という形のものと考えていくと、特に中心コアエリアの中での、歩行空間の確保、誰でもがということの中で、そのものを進める手法について工夫していかないといけないと思っております。方向性を見いだした形の中でやればと思っております。その中でどういう形に踏み込んで行くかという形だと思っております。なかなか今までは難しい状況でしたが、今後はうまく解決していく形で考えさせていただき進めていきたいと思っております。

(職務代理) 時間がかかる話に違いないことは事実で、その中であってもまずは「こういう問題があるのだよ」と、行政の中で抱え込んでいくのではなくて広く市民に知って頂くというところからスタートすることが大切なのかなと思います。その中で行政と民間がどういう形でコラボレートしていくのかと位置づけていくことが必要かなという気がいたします。
その他よろしいでしょうか。

(職務代理) 今までの、意見を整理します。

基本方針 1 と理念のところ、バス鉄道の乗り継ぎだけではなく、そのものが利用しやすくないと、というところに加筆して下さいという話がありました。基本方針 3 のところで、代替ルートを確保できない場合はどうなのか、というところがありました。一方で、どういうところから進めていけばいいのか、一気に進めて行く事が難しいのでロードマップのような物が必要ではないのか。

基本方針 4 では「マナー」というところで片づけてしまうと良くないのではないか、もう少し上の理念の考えかたが必要ではないかと考える一方で、町田ならではの問題でもあるのですが、市民だけに対して訴えるだけの内容ではなく、訪れる人もターゲットになってくるだろうということです。その時に大事になって

くるのが、民間の商店、交通事業者の待遇とか、そういうところの考え方、あるいは市民に対する協力の考え方も「心と情報のバリアフリー部会」とリンクをしながら、実現していく必要があるのかなと思います。

そのあたりが意見として集約できたかと思いますが、基本的に、今、皆様に一回ここでお図りをしていきたいのが、現段階でこうした形の基本理念と方針というところで、基本構想素案という形で進めいってもよろしいでしょうか。

(全 会員) 了承頂いた。

(職務代理) ではそういうかたちで進めてさせていただくということにします。

以上、基本方針に則りながら具体的にどういう形で地区を整備してどういうロードマップで事業をすすめていくのかというのが、実は議題の3点目になります。引き続き、3点目の町田駅周辺地区の特定事業とその他事項について事務局より説明をお願いします。

3. 町田駅周辺地区の特定事業とその他事項について

資料1、参考資料2に基づき、事務局より説明。(省略)

(職務代理) 更にまた分量の多い内容になっておりますが、町田特有といいますが、そういうところを掻い摘んで話をしますが、例えば、19ページに道路特定事業と書いてありますが、その中で最重要生活関連経路という言葉が出てきます。つまり生活関連の重要な生活関連経路ということでその回りに、各種施設行くための生活関連経路と重点整備地区、あるいは横だして新庁舎に延びているところもありますが、そういうところを設定しています。しかし、中でも一番優先度の高いところが21ページに太線で書かれており、優先的に取りかかっていくことを示しています。この優先的に選んだ経緯は、22ページに最重要生活関連施設が書かれています。町田市役所の現庁舎、中央公民館、市民ホール、移転後の新庁舎、中央図書館、せりがや会館、健康福祉会館、芹ヶ谷公園という所で、そこを結びつけるようなところを、最重要生活関連経路として、まずは取りかかり、こういうところから道路整備に関しては進めていきたいと思います。

交通施設整備については、前段の16ページ以降のところ載っておりますし、この中に出てきています。

いわば心のバリアフリーということについては最後の25ページのところで少し記述があると思います。

それから24ページのところにコアエリアという町田の独特なエリアの言い方をしていますが、そこは確かに人がかなり錯綜している状況であるので、整理がなかなか大変なところではありますが、対策の考え方としてこういうところがあるのではないかとこのところが記されています。それがまずは、歩行者と自転車の分離、トイレの確保等が書かれてあります。このあたりの最重要生活関連経路、生活関連施設というところを示した、コアエリアを示した、というところが町田駅周辺独特のプランということになっております。

このあたりを中心に議論をいただければと思います。皆様の方からいかがでし

ようか。

(C 会員) このエリア内での歩道だけではないですが、ある公園のトイレの電気が付いてなかったのです。私は壊れていると思い役所に電話したところ、「あれは壊れているのではなくて、スイッチを切っている、電気を付けられない」ということで、理由を聞いたら、「いたずらが多くて困るから使わせない様にしている」との事でした。こういう考え方がある以上、コアエリア等を設けてもうまくいかないんじゃないかなと思います。

(職務代理) 性悪説にあまりにも立ちすぎているのではないかというようなご意見だったかと思います。確かにこの間もトイレではないですが、「若い人がたまってしまふから夜になると全部閉めちゃいます」と先週そういう話を聞いたことがありました。そういうようなところに対して、ある意味性悪説に立ちすぎるとバリアフリーにならないのではないかというところのご指摘だと思いますが、そのあたりで市の考えはありますか。

(事務局) 公園の中のトイレについて、利用者の方で、電気が切れている状況で利用がしにくいと言うお話ですが、私が記憶している限りでこの近くの公園の中でもトイレに関して、夜間利用の制限をしている部分もあります。管理と利用者の方の立場と、非常に難しい二面性があるかと思いますが、今日ご意見をいただきまして、貴重な意見としまして参考にさせていただきたいと思います。やはり、皆さんが使用しやすい施設管理をしていかななくてはならないと行政の方もしっかり考えていかなければならないと思います。

(職務代理) 施設の使い方ということで、制約という言葉を使用されましたが、いろいろ対策がありまして、確か軽井沢だったと思いますが、旧軽井沢のところの空き店舗に一斉に面的に開発していったショッピングモールの店が全部撤退しまったときに、そこにしか公衆トイレがないものだから、そこを使わせたいという意見ができました。しかし、トイレを管理するようなお店の人が居なくなってしまったので、100円の有料トイレにしたのです。有料にすることで、誰もそこに簡単に入れない様な構造にしたという話を聞きました。いろいろな運用の仕方がありますので、現場の運用でどういう風にしていけばいいのか、公園のモスキート音等いろいろな考え方や、事例があると思いますので、そういう中から探して折り合いを付けていくということもあると思います。

(F 会員) ここでは、駅周辺 500m という範囲の話だと思いますが、この範囲は人が密集している中で、このような構想を作ることは大変結構だし、順次進めていけばいいと思いますが、それ以前に心のバリアフリーというのは、非常に大事で、人間の性善説に立ってものを考えれば、人は誰しも人の為に尽くしたいという生まれ持った特性があるので、これらをいかに市内の方に知らしめるということが重要だと思います。広める内容については、町田市民は弱者の為に協力し合うだとか、街をきれいにするだとか、マナーにかかってくると思いますが、マナー以前のを植え付けるようにサインポストみたいなものを市の特定のところ、例えば駅の改札を出た所や、公園の所にそういう短い文で目立つように、町田市に入って

ていかなければならないと思います。

(H 会員) 町田駅を降りてから、タクシー乗り場に行く間なのですが、そこに車椅子で行く場合どうやって行けばいいかということで遠回りしなければならない。小田急百貨店に入りたい時も1階から入るのに、わざわざ2階に上がる為にスロープを登るとか他の方法があるのですが、百貨店の前あたりにエレベーターを設置する考えはありますか。駅から降りたところの混雑なのですが、いつもどんと人が出てきてどうやって入っていいかわからないんですが何かいい方法はありますか。

(事務局) タクシー乗り場付近についてのエレベーターの設置というのは今のところの予定はございません。もうひとつ、駅の電車が来たときの方がどっと出てくるというのは、小田急電鉄さんなどは、通行の矢印などをコンコースに設けて、入る人、出る人というのをある程度制御されているようです。

(職務代理) まず車椅子の経路の誘導については、ペDESTリアンデッキにいながらも外から来た人もはてどこから行けばいいのかという、そもそもわからないという問題がありますので、まずそこから解決していかなければいけないのかなという問題だと思います。駅の通路は、確かに乗降客の割に案外狭いということもあり、待ち合わせする人もいますから、どうするかということもあります。特にJR駅は錯綜現状がありますので、改札の方向から出て行く方向と入ってくる方向と誘導についてはJRさんを交えて少し工夫ができるのであれば工夫をしていかなければいけないかなと思います。

(C 会員) 駅の歩道について、ティッシュ配りの若者がいっぱいいますが、あれは違法ではないのですか。

(G 会員) 道路上ですと、道路使用許可が必要になりますので、許可を取らなければできないのでティッシュ配りについては、概ね取っております。通行の邪魔にならないようにという条件をつけておりますが、気になるようでしたら許可証のあるのかないかを確認するというのもあります。但し、一般の方が許可証というと、トラブルの原因になりますので、持っていないような疑わしい人については、警察に連絡して警察官に確認してもらう方がいいと思います。

(D 会員) 小田急駅構内となると原則としてそのようなことは、認めておりませんので、何かあれば駅の係の者に言っていただければ対応はできるかと思ひます。あと、駅の混雑ということでお話がありましたので、この点について、町田駅、約30万人の利用がありましてその中で改札口もいろんな方向に出られるようにということで他の駅にないパターンで東西南北4箇所を設置しております。逆に、いろいろと動線が錯綜するものなので非常に混雑してしまうということもあろうかと思ひます。我々といたしましても駅の混雑は解消したいと思っておりますが、一方で町田の駅について物理的にステップを大きくしていくのが今のところ難しいということがございますので、その点のご意見ということで社の方に持ち帰りさせていただきたいと思ひます。

(職務代理) 駅の関連については、町田駅の場合、特に小田急の場合、地下鉄の駅みたいな構造になっておりますので、駅のホームからも駅のコンコースの中からも外が見

えませんので、どっちの方向かわからなくなってしまうというところで、錯綜の一要因であります。そのあたりのところでサインの計画というところがリンクしてくるといいのかなと思いついていました。

(B 会員) 公共施設のうち、よく利用する施設として市役所から芹ヶ谷公園と書いてありますが、もう一つの参考資料 2 の方でこのところに公共施設がありまして、駐車場の有無についてのいろいろと指摘がされていますが、この重点工事の中に道路と建物の中の云々という書き方をしているのですが、こちらの方の駐車場の部分は、要するに施設の改良点の中には入っていないということですか。当然、利用する中に、この地図を見てもわかりますように、芹ヶ谷公園とかせりがや会館など離れた場所というのは、メイン道路は確保されたとしても相当距離は長いもので、当然、そういうふうな人達が利用するとなれば車の利用とかも予想されるのですが、この重点工事の中に駐車設備の改造等にふれてないので、別の段階でやるということなのかどうかだけ教えてください。

(事務局) 17 ページの芹ヶ谷公園の 17 の駐車場が黒塗りにされているということよろしいですか。

(B 会員) 全部の施設でやるかどうかをききたいのです。

(事務局) 各建物に、駐車場を設けるのであれば駐車場の整備をしなくてはなりません。

(B 会員) はじめから市民ホールとか、中央図書館の駐車場のところは×印になっています。それから○印になっている所でも幅が狭いとかそういう指摘、赤字の指摘が出ている訳です。建物特定事業の中にそういうふうなものはいらぬのかどうかというのをお聞きしたいのです。

(事務局) 入ります。

(職務代理) この 16 ページのところの事項については赤字のところは建築物移動円滑化基準ということで公共施設の満たしていないところの現状があるものですから、そこについてはこの建築物特定事業の中でなおしていきましょうと、宣言しているわけです。それが具体的にどういう形になおしていかうかというところは、これからまた事業を進捗して実際企業で着手する方で決めて行きます。こういう感じの仕分けになっております。

(B 会員) やりますというのであれば、今、聞いているのは、×印がついている市民ホールとか中央図書館こういうところにもそういうような施設の駐車スペースを考えていくという風に受け取ったのですがそれでよろしいですか。

(事務局) 事業については、個別に調整致します。現在の基準は満たしていない為に、こちらでは×印がついております。

(職務代理) その中で、どこから着手してどこをやらないかという仕分けがでてくる、どこから着手していくのかというのはこれから市の中で決定をしていくというところで、ただ現状で満たしていないところはどこかというところで現状分析をしているのが、今日のこの資料だとお考えいただきたい。

その他いかがでしょうか。

(職務代理) それでは、大体、一通りでできたかと思うんですけども、少し皆さんのところで意思共有をしておかなければならないのが、こういう形で最重要生活関連施設というところと、最重要生活関連経路というところを特出しにして、ではそのところから優先的に事業を進捗させるというところですか。そういうところの考え方でこの基本構想をとりあえず骨子としてまとめてよろしいかどうかというところですか。それについては皆さんいかがでしょうか。おそらく全体像で全部を一気にというところには当然いかないわけで、まずは大事だということはこのところから重点的に考えていきたいと思います、このところをやらないというわけではなくて、優先順位としてこの最重要生活関連施設ないし生活関連経路というものを位置づけていきたいと思いますというこういう考え方だろうと思います。これについていかがですか。特段なければ、そういうかたちで進めさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(全 会員) 了承頂いた。

(職務代理) それでは、そういうかたちで以上の議題 3 のところでありますその他事項までのところにつきまして、最重要生活関連施設ないし経路というところから現状はじめていくということで、ある意味優先順位を付けたような形で基本構想を取りまとめていくということになりました。

以上で、3 つの議題がそれぞれでしていたわけですが、まず基本方針、基本理念のところについては、先程整理したように修正をしてくださいという事でした。一方で、基本構想の最後の特定事業のところについては、皆さんからご意見を頂戴いたしました。その中で最終的に特定経路の中でも最重要の生活関連経路というところである意味、特出しをしながら考えていくと、いうところでまとまりました。以上のところを踏まえて、また皆さんにお願いをしなければいけないところが、このように個別事業に関する意見というところがあります。その点について事務局のほうから説明していただけますか。

(事務局) 参考資料 2 としまして、現地点検の結果、問題点、課題点、これに対応する対策の考え方、整備内容例というのをお示ししてございます。

これらは点検結果をもとに問題点、課題を選び出しましてそれに対する考え方整備内容例というのをあげているのですけれど、これらについてご指摘やご意見などがございましたら、3 月末までに書面にて事務局までお知らせ下さい。

(職務代理) この参考資料 2 の内容が皆さんと 8 月、9 月で現地点検をしてきた内容で、こういう課題がありましたということの整理をしていただいているものです、それについてこんな感じ対策の考え方があって、この課題を解決するにはこんな感じの整理かなというところの大枠の資料です。こういう感じで整備を進めていければいいのかなというところのたたき台となる資料になります。当然、過不足とかでてくると思いますし、これでは十分じゃないというところもあるかと思うので、そういうところはこの会で議論している時間というものが十分とれませんので、あれば事務局の方に連絡していただきたいということです。一方で、もう一つ、事務局にお願いしなければならない内容としては、資料にでているような

駐車場整備について、これで課題整理して具体的な整備については基本構想ができた後についてくる話ではありますが、どういう体制で進めて行くのか、言い方を変えますと、当然ながら予算がついてやれるところを進めていく、その為の計画というのが基本構想ですというのが従来の流れですけれども、新しく道路をつくるという話ではありませんので、詳細な設計に入り込むということになれば、障がい者の当事者の皆さんの参加があってその段階で設計をしていかないと、やはり粗悪が出るのかなと、というところが既成市街地であるがゆえの問題としてあるかと思えます。

その他の進行管理のやり方について、少し今日の中では議論ができていませんでしたので、少し考えて頂ければと思います。

といいますのも、昨日某駅、新しくできる某駅といいますと、青森には2つしかないのですが、御存知かと思えますけれども、新幹線の駅前の広場のバス停のところに上屋を建てたのはいいのですが、真ん中に柱を立ててしまったのです。そうすると何が起きるかといいますと、誘導ブロックが屋根の外にしか引けないのです。端に柱を立てれば、屋根の中にブロックを敷設したり、車椅子の人も屋根の中に入れたのですが、真ん中に柱を立てたので車椅子ユーザー人も視覚障がいでも白杖を持って移動されている方も雨に濡れなければ動けない設置位置になってしまいました。まったくもって今のユニバーサルデザインの設計ではない駅が、12月1日に誕生するという事実が判明したのです。JRが施工したのではなく、町が施工したので、そういうことが起きたのでしょう。町の方は整備をしましたと言っても、いやそうじゃないでしょうというようなところそういうことも起きてきますのでそういう進行管理体制というところについてもしっかりと市の中で意思決定していただきたいと思えます。

(事務局) 次回の地区協議会は4月の下旬を予定させていただいております。

事務局よりお願いなのですが、町田市では全庁的に紙資源の節約と環境活動の推進、書類の電子化を進めております。その一環としまして、本会議においても可能な限り電子メールの活用を取り入れていきたいと考えておりますので可能な範囲でご協力の方、宜しくお願い致します。

<その他>

<閉会>