

第1回 杉並区バリアフリー推進連絡会 議事要旨

会議名称	第1回 杉並区バリアフリー推進連絡会
日時	平成26年2月3日(月) 午後3時00分～4時30分
場所	杉並区役所 中棟5階 第3・4委員会室
出席委員	出席31名(代理出席含む)、欠席4名 【学識経験者】 大原副会長 【関係団体等】 菅井委員、小林委員、齊藤委員、新井委員、石橋委員、 棧委員 【鉄道】 町野委員(代理)、本荘委員(代理)、亀山委員、小林委員 【バス】 黒川委員(代理)、山本委員(代理)、秋山(代理)、 吉田委員(代理)、酒井委員 【警視庁】 細谷委員、今泉委員(代理)、秀島委員 【国土交通省】 池田委員 【東京都】 飯村委員、眞子委員 【杉並区】 大塚会長、長田委員、岡部委員、井上委員(代理)、 田部井委員、緒方委員、河原委員(代理)、佐々木委員 喜多川委員
事務局	都市計画課(近藤、中橋、荒川)
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・杉並区バリアフリー推進連絡会設置要綱 ・杉並区バリアフリー推進連絡会委員名簿(平成26年2月現在) ・座席表 ・杉並区バリアフリー基本構想 ・杉並区バリアフリー基本構想概要版
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 委員紹介 3 配布資料の確認 4 杉並区バリアフリー基本構想について説明 5 各事業者の区内におけるバリアフリー化取組状況の報告 6 意見交換 7 事務連絡 8 閉会

<p>会議概要</p>	<p>1 開会</p> <p>○事務局</p> <p>都市施設担当係長近藤が司会を務める。</p> <p>当推進連絡会会長の都市整備部部長大塚より挨拶する。</p> <p>○会長</p> <p>都市整備部長の大塚です。「第1回杉並区バリアフリー推進連絡会」にお集まりいただき、誠にありがとうございます。日ごろから杉並区の区政にご理解、ご協力をいただき改めてお礼申し上げます。今年度8月に新たに杉並区バリアフリー基本構想を定め、この中で方南町駅周辺地区を重点整備地区に定め、区内全域のバリアフリー化を推進していくことを定めている。構想実現のために区はもとより関係機関と協力しながら、具体的な作業を進めていくので宜しくお願ひしたい。また、2020年に東京でオリンピック、パラリンピックが開催されることが決まり、世界からたくさんの方がこの東京に来られることと思う。こういうことを加味しても、さらにユニバーサルデザインの考え方に基ついて、誰もがどこでも自由に暮らしやすいまちづくりの実現に向けて、さらに努力していきたい。先日金曜日に区長が来年度の予算編成の記者会見の中で、記者よりオリンピック、パラリンピックに向けて何か考えがあるのかと質問があった。組織の中で担当部長を置くと資料にはあったが、それではなく「まず、第一にバリアフリーのまちづくりをすることが大切だ。」と一言強く言いましたので、区長の中にもそうした考え方がしっかり根付いていると思う。引き続き皆様のご理解、ご協力をお願いして、開会の挨拶にしたい。</p> <p>2 推進連絡会委員紹介</p> <p>○事務局</p> <p>座席順に時計回りで名前紹介を行う。</p> <p>副会長の選出、挨拶を行う。</p> <p>バリアフリー推進連絡会の設置要綱の第4条3項により、副会長は、会長の指名する委員とするとしている。会長の意向により学識経験者の委員である大原委員に副会長をお願いしたい。宜しいでしょうか。</p> <p>それでは、大原副会長より一言ご挨拶をお願いしたい。</p> <p>○副会長</p> <p>大原です。昨年度、バリアフリー基本構想を方南町で策定するときにお手伝いした。多くの自治体がこのバリアフリー基本構想を作る理由として、具体的に事業を進めるのに、補助金をいろいろかき集めるために、まずは構想を作らなければいけないというスタンスをとると</p>
-------------	---

いう自治体が少なくない。国交省はよく把握されていると思うが、杉並区の場合は、杉並区全体の基本構想を考えようというスタンスをここで打ち出して、以前交通バリアフリーの時代の高円寺の地区と、その評価も合わせて今回、昨年方南町を重点整備地区として作った。これから本当に区全体の姿勢が問われることになると思う。新法になってから、なかなか実例はないが、区民からの発案で、いろいろな構想を地区ごとに作るできるようになった。高円寺、方南町を足がかりに、杉並区内のいろいろな地域で自分たちのバリアフリーのまちづくりを進めて行こうという動きに広がっていくことを、私は期待している。一方で、今日来られている事業者の方々は、いろいろな要望が出てくるので対応が大変だが、それぞれの事業者が力をあわせて杉並区をより良い環境にしていくという、こういう場に集まって、議論できるというのはいい取り組みだと、杉並区民の一人として期待している。私もできる限りいろいろな無理難題をこの場で言っていきたいと思っている。皆さんもより良い杉並区の環境作りに一緒になって、力を貸していただければ、ありがたい。

3 配布資料の確認

○事務局

これより進行は会長にお願いする。なお、会議の記録のため録音、撮影をさせていただくのでご了承をお願いしたい。

○会長

「第1回杉並区バリアフリー推進連絡会」を進めていく。
配布資料の確認を事務局からお願いする。

○事務局

資料の確認

第1回杉並区バリアフリー推進連絡会 次第

封筒の中に

杉並区バリアフリー推進連絡会設置要綱

連絡会委員名簿

席次表

冊子 杉並区バリアフリー基本構想 本編と概要版

バリアフリー基本構想の重点整備地区の中で特定事業計画を策定する必要のある事業者には、こちらで作成した計画書の書式案を別途配布している。あくまで案なので、今後調整をお願いしたい。

4 杉並区バリアフリー基本構想についての説明

○会長

本日のバリアフリー推進連絡会の設立根拠ともなる、杉並区バリアフリー基本構想について調整担当課長より説明していただく。

○調整担当課長

調整担当課長の緒方です。基本構想の作成にあたり、学識経験者、区民団体代表、交通事業者、関係行政機関、区職員で構成した杉並区バリアフリー基本構想検討協議会を平成24年3月に設置した。昨年7月までに6回の協議会を開催し、基本構想の検討を重ねてきた。検討期間中には、本バリアフリー基本構想の重点整備地区である方南町駅周辺地区で、子育て世代との意見交換、視覚障害者の方、車いす利用者の方の協力を得て、まち歩き点検を実施した。それらも踏まえ反映させた。パブリックコメントにより区民の方の意見を踏まえ、素案の一部修正し、都市計画審議会、区議会に報告を終え昨年8月に策定した。本日の基本構想検討協議会にご参加の多くの委員の方にご尽力をいただいた。この場を借りて御礼申し上げます。

それでは、基本構想の概要の説明をさせていただきます。概要版の構成は二部構成となり、一部は杉並区バリアフリーの理念と方針。第二部は重点整備地区におけるバリアフリー推進計画としている。概要版2ページの背景と目的だが、区は平成15年に交通バリアフリー法に基づき杉並区交通バリアフリー基本構想を策定した。JR高円寺駅、東京メトロ新高円寺駅、東高円寺駅、3駅を含む高円寺地区を重点整備地区に設定し、交通事業者、関係行政機関の協力のもと、概ね22年度を目途に優先的に駅や道路などの交通関連施設のバリアフリー化に取り組み、大きな成果を得ることができた。その後、平成18年にバリアフリー法が施行されたことを踏まえ、これまでの交通関連施設に加えて建物や公園などの誰もが利用する施設も対象に、より面的、一体的にバリアフリーに取り組んでいくため、杉並区交通バリアフリー基本構想を発展的に見直し、新たに杉並区バリアフリー基本構想を策定した。本基本構想の位置づけは、区の上位計画である杉並区基本構想、杉並区まちづくり基本方針に示された基本的な考え方に基づき策定している。また杉並区ユニバーサルデザインのまちづくり推進指針や関連計画との整合も図っている。3ページの基本理念は、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、「誰もが暮らしやすく、共に支えあうまち 杉並」としている。この基本理念を実現していくため、記載のとおり5つの基本方針を策定した。この基本方針をもとにバリアフリー化を推進していきたいと考えている。4、5ページのバリアフリー化分野別基本方針は、公共交通、道路、特定路外駐車場、都市公園、建築物、交通安全などの各分野についてのバリアフリー化を推進する。目標年次については、杉並区総合計画、10年プランのスケジ

ユールにあわせ、平成 33 年度としている。次に重点整備地区の選定だが、重点整備地区の要件は、国の基本方針の中で原則が定められている。杉並区では、区域の設定のやり方により区内全域で、重点整備地区の要件を満たすが、このバリアフリー基本構想では、多くの利用者が集中する鉄道駅を中心とした地区をまず優先して重点整備地区の候補とした。さらに鉄道駅を中心とした各地区のバリアフリー化の状況を考慮し評価した。評価方法については、国土交通省のガイドブックを参考にし、人口要件、配置要件、課題要件の各項目について点数化する数値評価を行った。数値評価の結果、上位 5 駅は JR 荻窪駅、東京メトロ方南町駅・荻窪駅・東高円寺駅・新高円寺駅となった。数値評価に基づき、この 5 駅周辺を含む荻窪駅周辺、方南町駅周辺、高円寺の 3 地区を候補地区とし、これまでのバリアフリー化の取り組み状況や今後のまちづくり計画、施設整備計画との整合などを整理し、本基本構想で取り組むべき地区の評価を行った。その結果、重点整備地区を「方南町駅周辺地区」と決定した。

続いて第 2 部、重点整備地区「方南町駅周辺地区」におけるバリアフリー推進計画の生活関連施設・生活関連経路・区域については、6 ページの図に示してある。重点整備地区は方南町駅を中心として、約 130ha の範囲で、公共性の高い施設、学校などを生活関連施設、それを結ぶ主な経路を生活関連経路として指定している。特定事業とその他の事業、7、8 ページの重点整備地区内で各事業者が取り組む事業は、実施時期を含めて定めた。各事業者は今後、具体的な事業計画を作成し、これに基づき、実施していくことが義務付けられ、記載のものは、特定事業の抜粋になる。本編 にすべての事業が掲載されている。このような事業の推進に向け、各特定事業者は今後すみやかに特定事業計画を作成し、各事業者はこの特定事業計画に基づいた整備を確実に実施するとともに、この特定事業計画に挙げられていない項目についても、対応できるものは、積極的に取り組んでいただきたい。今後区では、各特定事業の進捗状況を把握し、必要に応じて、事業評価や助言、整備状況などの広報もしていく必要がある。このため本会において重点整備地区における特定事業の実施状況の確認や、実施状況の評価、検証などを行い、継続的なバリアフリーの推進を目指していきたい。また、この連絡会では、重点整備地区の事業状況の把握だけでなく、区全体のバリアフリーに関する情報連絡や意見の把握などを行い、区内全域の各地区のまちづくりに連動した都市計画事業にあわせたバリアフリー化を推進していきたい。関係事業者の皆様のご協力のもとより、区民の皆様の意見をいただきながら、着実に事業を進めていきたい。ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、誰でもどこでも

暮らしやすいまちづくりの実現を目指していきたい。さらにオリンピック、パラリンピックの開催に向け、海外からの来訪者にとっても、心のバリアフリーを感じられるまちづくりを実現できるように努めていきたい。基本構想の説明は以上だ。

5 各事業者の区内におけるバリアフリー化取組状況の報告

○会長

杉並区バリアフリー基本構想で重点地区に定めた方南町駅周辺地区の特定事業計画を踏まえ、今日参加の事業者の方々から、杉並区内におけるバリアフリー化の整備状況について、順番にご報告していただきたい。申し訳ないが、時間の都合もあるので、簡潔に宜しくお願ひしたい。まず鉄道事業者さんからお願いしたい。まず JR 東日本さんをお願いする。

○JR 東日本

杉並区内の駅すべてワンルート設定している。杉並区と国交省から補助金をいただき荻窪駅にエレベーターの整備を行っている。工事は順調に進んでいて、今年 3 月には使用開始できる予定で、杉並区と今調整している。駅には使用開始に関してポスターの掲示をしているので、ご覧いただければと思う。

○京王電鉄

杉並区に限らず、全域でワンルートを確保している。杉並区の駅では、だれでもトイレもすべて完了している。

○東京地下鉄

杉並区管内の東高円寺駅、新高円寺駅、南阿佐ヶ谷、荻窪、こちら 4 駅はエレベーター、ワンルート、多機能トイレ、ホームドアの設置は完了している。今回の方南町駅は、重点地区にあがったが、エレベーター、多機能トイレを今後整備していく。状況の報告だが、特定事業の中で階段昇降機設置について、西口 1 番の出入口に、短期ということで昨年 12 月に設置完了している。さらにエレベーター、エスカレーター、だれでもトイレ、視覚障害者誘導案内等は現在大規模な工事を進めていて、工事状況は現在民地内の工事を先行して進めており、年頭明けからは、公道部分、方南町交差点あたりから工事を進めていく。工事期間についても中期の年度に入るように、施工部隊で今工事調整を行っている状況だ。

○西武鉄道

杉並区管内では、上井草、井荻、下井草の 3 駅で、エレベーター、エスカレーター、スロープ等で段差は終了している。多機能トイレも 3 駅とも設置は終えて利用されている。自動改札機のワイド型、お客様ご

案内通路には簡易筆談機も設置し、ガイドラインにある基準よりも一歩進んだバリアフリーに努めるように取り組んでいる。

○関東バス

高円寺、阿佐ヶ谷、荻窪、西荻窪に多数バス乗り場があるが、駅前に案内板の整備を以前より進め、昨年設置した。案内板を先に設置したが、お客様よりバスの乗り場がわからないとの意見があり、昨年バスの標識の中に、大きな数字を入れ、わかりやすく乗りやすいバスを目指して、すべての駅に設置を終了した。

○京王バス東

すぎ丸のケヤキ路線だが、車両4両に杉並区より昨年度までに、リフト付きの車両からスロープ付きのノンステップ車両に全車更新をしていただいた。一般路線バスは、主に永福町で運行しているが、3両、ワンステップバスが残っていたが昨年、ノンステップバスに更新し、区内すべてのバスがノンステップバスになった。

○西武バス

当社もノンステップバスを導入している。バスロケーションシステム、電光案内板は、荻窪、上井草の駅に導入している。

○小田急バス

杉並区内を走っている路線は、ほんの少しだが、ノンステップは路線バス100%で、付けられる所は、バスロケーションシステムを設置している最中だ。かなりの台数増えているので、これからも進めて行きたい。杉並区の路線は少ししかないので、今回協力できるのは、ノンステップバスかなと思っている。

○国際興業

高円寺駅に1路線乗り入れている。バリアフリー対応車両バスはノンステップバス、ワンステップバスあわせて100%完了している。引き続きノンステップバスの導入比率を高め、バリアフリー化を進めたい。乗務員のお客様への対応教育を進めたい。

○東京都建設局第三建設事務所

環状7、8号、方南通りなど都道を管理している部署だ。道路の段差等があった場合は、簡易なもの、すぐに直せるものについては、近々にご報告いただければすぐに直しに行っている。延長の長い路面補修等については、年度で計画的に実施をしている。その時に歩道等にも点字ブロック等を設置している。主要な所については、おおむね点字ブロック等の設置は完了している。細かい路面補修については、その都度直していて、先ほど言いました規模の大きいものは年度内で工事を出して施工する。段差解消については、昨年度方南町まち歩きで指摘された歩道の傾斜、植樹マスの段差等は、補修を完了している。

○東京都交通局

都営バスは4停留所しかないが、バリアフリーに関して積極的に取り組んでいる。すでに昨年度、100%ノンステップ化している。バス停の改良は、いろいろな制約があり上屋、ベンチ等整備が進んでいないが、利用者に対する快適なサービスという事で設置を検討していきたい。また心のバリアフリーということで、乗務員に対する教育を積極的に取り組んでいく。

○杉並警察署

バリアフリーとは離れているが、歩車分離方式という信号機設置を（自動車と歩行者を完全に分離して、自動車が青の場合、歩行者が止まる。自動車側が赤の場合、歩行者を4隅に青方向に流す。）昨年は、成田東4丁目交差点で一つ設置し、今年は新高円寺の駅前、こちらは完全に分離方式、1月から分離している。警視庁は1月から、自動車と歩行者の接触をなくして、事故をなくそうと考えている。各区年に一か所ずつ予算編成して実施している。青梅街道の死亡事故が非常に多く、横断禁止の場所を渡る人がいる。道路管理者と昨年2回会議をし、歩行者が横断禁止場所を渡らないように中央分離帯に防護柵を作って、事故を減少させようという考え方だ。歩道橋の撤去については、杉並警察署前の歩道橋がなくなった。今年は和田3丁目の東京文化前の歩道橋が、利用者がほとんどない、少子高齢化で小さい子が少ない、高齢者がなかなか利用しない、美観、見通しが悪い、ということで、警視庁は撤去する方向で動いている。

○高井戸警察署

方南町地区を管轄している。警視庁の中で高井戸警察署管内は8番目に交通事故の発生が多い。杉並3署の中で、一番交通事故の発生が多いということで、対策に苦慮している。この方南町地区については、昨日警視庁本部の交通規制課と協力して実査をし、歩道の段差、横断歩道の設置等について協議をした。今年度に約27か所改良していきたい。歩車分離式信号機についても、方南町地区で実施ができるのではないかとということで検討を進め、今年度、あるいは来年度設置ができるのではないかと考えている。

○荻窪警察署

信号機の見直しなど、LED化は進んでいる。目の不自由な方、聴覚障害の方に、音が出たり、待ち時間を延ばす、高齢者の方であれば、長い横断歩道を渡りきれないで赤になったりするのをなくすために、若干長くしたり、そういったバリアフリー化を進めているところだ。自転車の放置が歩道にあったり、たまりやすい場所があったり、違法駐車も繰り返し注意をして無くなるまで粘り強くやっていきたいと思

う。区と連携しながら、そういったものを無くしていきたい。

○調整担当課長

区全体について取り組みを説明する。道路については、道路移動等円滑基準や、東京都福祉のまちづくり条例に基づき、歩道の段差、勾配、凹凸の改善など、バリアフリーの整備や視覚障害者の移動円滑化のため点字ブロックの設置や連続性の確保に努めている。看板設置や商品陳列など道路の動線異常に対する指導や取り締まりについても警察署と継続して実施してきた。自転車対策としては、自転車駐車場の整備、放置自転車の撤去、地域住民、警察署との協力した放置防止の啓発活動も継続して行ってきた。区立施設においては、スロープの設置、自動ドアの設置、車いす対応トイレの設置、区営住宅においてもエレベーターの設置も推進してきた。ソフト面においても、情報の提供として、バリアフリー協力店の専用ステッカーを店頭に表示してもらい、ウェブサイトの「いってきまっぷ」に、バリアフリー協力店や公共施設のスロープ、トイレ、駐車場などバリアフリー機能を掲載し、障害者や高齢者が出かけしやすいまちづくりに取り組んできた。高齢、障害などにより、移動が困難な方のために、移動サービスについての相談や取次も行った。足腰が弱くなったための閉じこもりを防止したり、社会参加を促すために散歩や買い物の付き添いなどに、ホームヘルパーを派遣したり、屋外などに移動の通信困難な方に、ガイドヘルパーを派遣したり高齢者や障害者に外出の支援も進めてきた。心のバリアフリーの推進では、区民等の理解を得るために、出張講座、講演会、フォーラムの開催、パンフレットなどにより普及活動も行っている。小中学校においても、障害者との交流機会の提供や車いす利用体験、視覚障害者疑似体験の実施、福祉副読本の活用や福祉施設への現場体験を通じて、学校教育との連携も図っている。今後も、区はこれまでの取り組みを継続して、一層充実させたいと思う。本編の 59 ページから 63 ページに、重点整備地区と区内全域の取り組み事業が記載されているが、当然重点整備地区はもとより、区内全域においても、現在区が考えている施設再編整備計画への整合も図りながら、住み慣れた町で安心して暮らし続けていただくために、将来を見据えてバリアフリー化を推進していきたい。

○国土交通省関東運輸局

最近の国の動きについて紹介したい。

昨年 6 月にいわゆるガイドラインと言っている旅客施設、車両の移動円滑化ガイドラインが、6 年ぶりに改定された。事業者の方は、ご存じだと思うが、その中の一つとしてトイレに関する記載で、今までは、何でも一か所に集めようということだったが、逆に一か所に集中する事によって、実際車いすの方が使う時、いつも使用中でなかなか使えないと

ということがある。分散化の方向に行くような形でガイドラインには書いてある。

昨年12月に交通政策基本法が成立し、旅客物流すべて含めて政策基本法になるので、基本方針が定められて、それに基づいて国全体の交通政策が進んでいくという法律だ。

障害者差別解消法が昨年6月に可決され、3年後の平成28年4月に法の施行になる。中身が、これは内閣府が主催になり、15項目分野の中の一つとして、公共交通の移動とか住宅等について、国土交通省の分野である。話を聞いたところ大分スケジュールがおおして、本来であれば25年度3月末までには、それぞれの基本方針を策定して、それを閣議決定を受けて、今度は個別にそれぞれの対応要領を作って、それに対する対応指針を作成していく。27年度については、全体的に周知していくという、障害者団体等に1年間周知していくことを考えている。大分遅れているという話である。いろいろ質問があるが、障害者も健常者も同じように差別なく移動できるということで、例えば国道の所に、今までの歩道橋しかなかったのが、歩道橋を撤去したら、当然そこに、横断歩道をつけないと車いすで行けなくなる。歩道橋が移動円滑化の重点整備地区にあるということであれば、車いすで行かれるように、そこにエレベーターを設置する。車いすで乗れるような基準のゆるいスロープを付けるとか、そういった話が、差別解消法の中には出てくるのではないかという話だ。非常にこれは重い内容になっているが、国交省の分野でも、いろいろと事例を収集している最中だ。またいろいろな事が明確になってくればホームページでどんどん出していく。少し待っていただければと思う。

特に東京は多いが、ベビーカー利用者が最近、増えてきて、ベビーカー利用者と車いす利用者の方の輻輳があり、エレベーターに長い行列、ベビーカー利用者と車いす利用者が渋滞してしまうとかが起きている。ベビーカー利用の検討会を行っていて、取りあえずマークを作っている。利用者へのルール作りで、昨年12月に開かれた検討会の中では、ルールというと堅苦しいので、お願いベースのパンフレットを作って周知していこうという話になっていて、3月中にはまとめ上げるということだ。今12月の段階の委員会でパブコメが出て、ベビーカーマークの三つ候補案（参考図）が出て、「ベビーカーと女性」、「ベビーカーと中性」、「ベビーカーと中性立位」と3案あり、黒がマーク（案内図記号）、赤で禁止図記号だ。1月20日で締め切っているが、これに対するパブコメを行った。いずれ3月中までにはまとめあげる。

杉並区は細部にこのような基本構想を作っている。国全体的にみると、なかなか中小地方都市になると、基本構想を作って進められていな

いという実態がある。その辺の課題を整理するために調査研究を26年度から始める。基本構想を作っている、作って終わりという自治体の中にはあり、杉並区のように進捗管理が重要だ。そういったものの促進を図るために、評価手法みたいなものも整理して行こうといった検討会を専門家入れて、26年度に進めるといった話がある。以上最近の動きだ。

6 意見交換

○会長

各事業者の方からご報告をいただき、ありがとうございました。これからは意見交換の形で皆様から、各事業者さんの整備状況への質問ご意見いただければと思う。いかがでしょうか。

○視覚障害者団体

全盲で、単独歩行でまちを移動しているが、4つほど、鉄道とバスと道路と。鉄道では、地下鉄はほとんど整備されたが、今話題には出なかったが、ホームドア、可動柵が、どんどん国土交通省からの呼び掛けもあって、進んでいると思うが、杉並の管内では、まだ地下鉄以外は、そういう計画が見られない。それは事業者自体で作る計画で、杉並がどうというのではないと思うが、視覚障害者だけでなく一般の方もだが、事故を減らすため、安全のため、ホームドアと可動柵をお金がかかる問題があるが是非進めていって欲しい。

バスは、西武バスからあったが、バスロケーションシステムは都心ではすすんでいるようだが、鉄道の駅前ターミナルになっている所が多いので、鉄道駅前には、バスロケーションは是非設置して欲しい。これから進めていく方向であるのか、またロケーションを設置していただく場合は是非、音声のガイド、電光の表示だけでなく、音声でもあと何分で来るとか、何行きが来ますとか、音声ガイドを合わせてお願いしたい。

これはあまりお金がかからないと思うが、すぎ丸では全停留所でできているが、簡単な表示でいいので、バスの停留所の標識の所に、このバスは何時から何時まで運行している、1時間に何本とか行き先の点字表記を、多くの文字を入れると点字は入らないでしょうが、簡単な案内でいいので、すぎ丸方式程度のものをバスの停留所に点字表記をお願いしたい。

道路では、音響信号機はずいぶん幹線道路に設置され助かっているが、去年の予算で、東京都はエスコートゾーンを、広い通りを視覚障害者が渡る時に、蛇行して渡ったり、方向違いで渡って、そのために時間がかかって、向こうに渡りつけないということを防ぐために、何百ヶ所か予算化した。杉並でも徐々に増えていると思うが、ぜひエスコート

ゾーンを増やして欲しい。

○会長

有難うございます。今の4点の現状、見通しを、まず鉄道事業者からホームドア、可動柵、いかがでしょうか。

○JR 東日本

今、山手線内にホームドア設置を進めている。基本構想でもやっってもらっているが、車両の統一化、扉の位置を統一できないとなかなか作れないような条件があるので、山手線の整備後どのように進めていくかを社内で検討している。それに関しては、まだ結論が出ていないので、話すことはできないが、当社としては、ホームドアが付けられないところは、荻窪駅にはついているが、内方線の誘導ブロックの整備を進めている。今大きな乗降客の駅ホームは、整備を進めている。一万人以上も含めて、ホームドアが作れてない場所に関しては、内方線付きの誘導ブロックの設置を随時進めていき、転落防止という観点からも対策を検討し、ホームページ等でご案内していくのでご理解ご協力をお願いしたい。

○会長

メトロさんは付いている。京王さん、西武さんいかがでしょうか。

○京王電鉄

中間点まとめについては、10万人以上という駅に整備の計画を立てている。京王線の新宿駅に、昨年度3番線に可動開始、平成25年10月に1番線の可動開始、2番線については、本年度末までに可動を開始する。10万人以上の駅、利用者の多い駅からまず整備の計画を立てて行こうということだ。杉並区の中には、まだ10万人以上の駅がないので、内方線付き点状ブロックについては、対象駅全駅すべての駅に設置するという事で優先的に行い、転落防止の整備を完了している。視覚障害者の方の音声の案内、エスカレーターの声や改札口の声は、全駅設置している。今後状況見ながら、検討させていただきたい。ホームドアについては、なかなか設置の構造や運行に関する課題が、今後まだいっぱいあるので、そういうことも含めて今後どのような計画を立てて行くか検討したい。

○西武鉄道

京王さんと同じように、ホームドアは10万人以上の駅に設置計画を進めている。その他の駅に関しては、1万人以上の駅に、内方線付き、こちらが外側ですと、分かるようなタイルの内側に1本ボーダーを入れる内方線付きを設置するように現在進めている。

○会長

2番目のバスロケーションについて、高円寺、荻窪、阿佐ヶ谷、西荻

窪で、走らせている所どうでしょうか。音声付きをやってもらいたいともあったが、どうでしょうか。見通しは。

○関東バス

バスロケーションシステムは、杉並区内各駅大体付いており、中央線沿線は、西荻窪駅、荻窪駅の北口南口、阿佐ヶ谷駅北口、高円寺駅北口南口に、音声付きのバスロケーションシステムを設置している。西武鉄道の下井草駅、丸ノ内線の新高円寺駅、東高円寺駅、高井戸駅に音声が出ないタイプの内蔵式のバスロケーションシステムが設置されている。残す井荻駅は、電気が来ているバス停でないのもまだ設置ができていない。

○京王バス東

バスロケは導入しているが、機械が古くなっているのも、新しいものを導入していく検討をしているところだ。音声付きの物、そういったものを含めて、持ち帰らしてもらいたいと思う。すぎ丸のバス停に点字表示をとということなので、担当部署、杉並区と話しながら進められればと考えている。

○会長

あわせてありがとうございます。すぎ丸に点字がついているので、同じようなものを他のバス停に付けてもらいたいというご意見。路線バスにも何時から何時、20分に一本とかわかるように付けてもらいたいということだ。道路の方はいかがでしょうか。エスコートゾーン、音声誘導装置の状況はいかがでしょうか。

○杉並警察署

私がいるときは、あまり要望は受けていないが、この間、区役所の前にエスコートゾーンを設置しました。要望があれば、道路管理者、本部を交えて実査して判断する。

○会長

区役所のほうにも要望をいただければ、お願いします。他にございませんか。団体の方からでもご意見いただければ。

○町会連合会

方南町から出ている町会の常任委員になっている。地元の話になった時に、警察にこうやった方がいい、方法があると言いたいが、今日の段階ではまだないので。

○会長

まだ特定事業計画ができていない段階で、これから順次に整備していく時にご意見いただければと思う。

○調整担当課長

西武鉄道の新所沢駅で、ホームドアを今試験的に戸袋が移動するよ

うな、いろいろな車両にあわせて移動するような実験をされている状況と、ホームドア設置には、当然コストがかかるので課題は多いと思うが、そのへんの話を知りたい。

○西武鉄道

新所沢駅では、国土交通省の実験で、当社が場所を提供している形で実証実験をしている。タイプとしては、戸袋が移動して弊社は3ドア、4ドアの車両が混走しているので、そのドアに対応するというところで実験をしている。ホーム全体に移動ドアが付いているということではなく、新所沢駅の下りホーム、本川越に向かうホームの一番外側の線、新所沢駅から南入曽という車両の車庫に入る線のホームの一番所沢側に設置している。こちらはまだ、製品としては販売されていないので、実際各鉄道事業者は使えるというものではない。同じように国土交通省の実験としては、東急さんなどがドアではなく、下からせりあがってくるロープ、棒のような物が、ドアの代わりにするタイプを実験している。通常のドアがスライドして開くタイプのホームドア以外の可能性を実験しているのが現在の段階だ。

○調整担当課長

最近、JRさんなどは、大きめなドアの車両が出てきているが、将来対応するような形にするのか。

○JR 東日本

バリアフリー車両の推進を当社は進めていて、扉の大きさは大きくしているが、元々ホームドアは、今の山手線のホームドアは、停止位置が若干ずれてもと考えて、若干大きくとってある。特段それに伴って何か変更していることはない。いろいろと車両、仕様を考えているが、まだその話は聞いていない。

○会長

他の団体から何かありましたら。チェーンストア協会さん何かありましたら。

○日本チェーンストア協会

一応チェーンストア協会の代表で来ているが、他社さんのことはわからないが、サミットに関しては、96、7年のハートビル法の制定以降に、新しく建っている建物に関しては、基本的にハートビル法やバリアフリー法の誘導基準を守れる店を極力作っている。心のバリアフリーに関しては、店長、レジの責任者は極力サービス介助士の講習を受け、資格を取得するといった形で、トータルの接客の中で、バリアフリーも含めてお客様に温かい接客ができるということで努力をしている。36ページの地図で、対象となっている和泉店は建物の規模や建築年数等がなかなかハードの基準がクリアできない。円の中でいくと、

神田川と書いてある文字のあたりに区は違うが、中野南台店があり、基準を達成している。区の境で土地を探すのが難しいので、区をまたいでいるが、努力もさせてもらっていると PR させてもらった。

○会長

今後ともよろしくお願ひしたい。他にございませんか。

○国土交通省関東運輸局

進捗状況のチェックの仕方が、基本構想の 58 ページ以降のそれぞれの特定事業の進捗実施時期で、短期は 27 年度、中期は 30 年度、長期は 33 年度を目途に整備していきましようとしてあり、いろいろとやり方はあると思うが、2 重丸が記載してあるところが、完了目途である。今後、毎年、杉並区はこういう進捗会議をされると思うが、この表に基づいて、各事業者が、2 重丸で示した所が、実はまだいろいろな要因があつて完了していない、さらにここに示した物以外、いろいろな条件が出てきて、やはり違う所を入れるべきだとかあると思うので、なるべくこの所をベースに議論を深めていって欲しい。いかがでしょうか、提案ということでお願ひしたい。

○会長

ありがとうございました。今日は、第 1 回なので情報交換だけでしたが、次回から進捗状況をここで報告してもらい、それぞれのどれくらいになっているかを表でお示しできたらいいと思っている。貴重なご意見ありがとうございます。

○副会長

最初に無理難題をお願ひしたので、各事業者の方が前向きな取り組みを行って、随分達成しているだけではなく、いろいろそれぞれ独自に取り組んで進めていて、大変頼もしく思った。そうなると何が課題になってくるかと考えると、いろいろな事業者さんの連携、連絡で、それぞれ皆さん工夫されて作られているし、例えばロケーションシステムなどの情報管理も、システムが一つではなく、それぞれ効率良く作られている。実際利用者からみるといろいろな形の情報が、違う形で提供されてくることになる。お互いの連絡調整とか情報として共通してうまく伝わっているかどうかというのがチェックできると、利用者側としては有難いと思う。なかなか言うのは簡単だが、それぞれの事業者が杉並区だけで動かしているのではなく、杉並区ではなく、もう少し広域の範囲で考えなくてはいけないのではないかと思う。情報の共有化、使いやすさ面でみた上での連携が、これから重要ではないかと思う。進捗状況の管理というとバリアフリー基本構想に書かれて○がついているものを達成すればそれで完成という事になるが、個々の完成ではなくバリアフリー法のユニバーサルデザインの基本的な考

え方のスパイラルアップの考え方によってみると、一個一個が完了しても、そこで完了したことによって、さらに次なる課題が出てくる。そこがまさにお互いの共有、連携ということだと思う。その辺を是非力を入れて、これは、どこかが音頭取らないと、自発的には出てこないと思う。まさにこの連絡会で、ここの会の果たす役割が大きいかと思う。杉並区としても、うまい形で連絡、調整をとっていくというのが重要だと感じた。今日は、あまり語られてなかった建築物に関するいろいろな課題があると思っている。今回の方南町の場合は、公共建築物のいくつかが建築物の特定事業になっているが、商店街を見ると店によっては、アクセスできない所もあれば、バリアフリーにフラットで入っていけるお店もあり、まちまちだ。公と民、道路、歩道と民地との接点の所が結構難しい問題で、そのあたりをスムーズに連絡できるような方策が必要と思っている。公共施設の建築物を検討してうまく作っていても、民間の建築物に一步踏み込んだ形で、考えて行く方向をとらないと、本当に面的に使いやすい地域は実現しないと思う。その辺も考えてもらいたい。

○会長

どうもありがとうございました。ポイントポイント、個々だけではなく、それを連携をもって繋げていくことが必要で、それをスパイラルアップしていこうということだ。公のものだけではなく、民との接点も繋げていくために考えなくてはいけない。新たな課題をまたいただいたと思う。バリアフリー、良いまちを作っていこうと考えて、皆さん一生懸命協力していただきたいと思う。今後とも宜しくお願ひしたい。

次の協議会では、バリアフリー整備全般についての情報交換、ご意見いただくとともに、重点整備地区の方南町駅周辺地区における特定事業計画をお示しいただき、具体的なバリアフリー整備についてのご意見をいただければと考えている。個々、点ではなく、できればそれを繋ぐような視点も踏まえて計画を立てていただければと思う。最後に事務局から事務連絡お願ひしたい。

7 事務連絡

○事務局

本日はありがとうございました。次回の連絡会は、重点整備地区における特定事業計画の策定が基本構想策定後1年を目途とされていることを踏まえて、8月下旬ごろの開催とさせていただきたい。日程を調整後早めにご連絡したいと考えている。特定事業計画は、今日一部の事業者の方には書式案をお配りしたが、これから事前に個別に調整さ

せていただいた上で、次回の連絡会にご報告いただければと考えているので、宜しく願いしたい。事務局からは以上だ。

8 閉会

○会長

それでは「第1回 杉並区バリアフリー推進連絡会」はこれで閉会する。本日は誠にありがとうございました。