

第 1 回 日野市 ユニバーサルデザイン推進条例検討委員会

開催日時	平成 19 年 3 月 16 日（金）午前 10 時 00 分～11 時 45 分
開催場所	生活保健センター 予防接種室
出席者	委員 15 名（学識経験者 2 名、行政 1 名、身体障害者団体 4 名、関連市民団体 4 名、市民 4 名） サポート職員 9 名 事務局 9 名（都市計画課 4 名、日野市交通アクセスを考える会 1 名、コンサルタント 4 名）
配布資料	資料 1 次第 資料 2 委員名簿 資料 3 高齢者、障害者等の移動化の促進に関する法律 資料 4 策定体制とスケジュール 資料 5 第 1 回日野市ユニバーサルデザイン推進条例委員会 資料 6 席次表 （仮称）日野市ユニバーサルデザイン推進条例検討委員会設置要領

1. 開会

1) 事務連絡等

委員会名の変更：当初の通知では、「バリアフリー社会推進条例」を検討するとなっていたが、高齢者や障害をお持ちの方を含めた誰もが自由に使いやすい、「ユニバーサルデザインによるまちづくり」を目指す必要性から、委員会の名前を「ユニバーサルデザイン推進条例」に変更し、検討していくこととする。

資料を確認

委員へ委嘱状を交付

全員の発言が障害のある方にも共有できるように、会議の運営上のルールとして以下を確認

発言の際の注意点： 始めに名前を言うこと； 「これ」「それ」等指示語は使わない

2) 市挨拶（まちづくり部長より）

・条例策定の経緯について

同市ではこれまで、日野市福祉環境整備要綱に基づき、バリアフリー化を進めてきたが、制定から年月がたち、要綱自体の見直しが必要な時期に来ている。またハートビル法見直しに伴い、市町村独自の条例制定も可能となった。同市の取組みとしては、平成 17 年に交通バリアフリー基本構想を策定し、それに基づき、日野駅、豊田駅、高幡不動駅、百草園駅及びその周辺のバリアフリー化を行っている。一方で、交通バリアフリー法とハートビル法が一体となった「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下バリアフリー新法）」が制定された。こうした状況下、高齢者及び障害者のみならず、誰もが自立した日常生活や社会生活を送ることができるよう、条例の検討を行うこととなった。

2. 委員挨拶

事務局から各委員を紹介（資料2 参照）

3. 委員長・副委員長 選出

決定事項：委員長に学識経験者である秋山哲男委員、副委員長には竹宮健司委員が選任

事務局より秋山氏を委員長として推薦。他委員より異議がなかったため、秋山委員が委員長として選任された。

（委員長）日野市においては、前世紀はまちづくりに関する講演を行うと共に、平山地区のコミュニティバスの問題に取り組んだ経緯がある。近年では、日野市福祉有償運送運営協議会の副会長を務めさせて頂いている。正式な委員会はこれで2 度目である。短期間で難しいと思うが、頑張りたい。

副委員長の選出は、同委員会設置要領に基づき、委員長が推薦。

（委員長）竹宮委員は病院建築を専門としており、全国の自治体の事例を論文等で報告されている。都市基盤・交通を専門とする小生と共に、建築面を補ってもらいたいため、適任だと考える。

異議はなかったため、竹宮副委員長より挨拶

（副委員長）建築（主に病院等公共施設）が専門で、利用者の視点にたった研究を行っている。よろしくお願いいたします。

4. 日野の福祉のまちづくり これまでの取り組みについて

事務局より配布資料5 に基づき説明

5. バリアフリー新法について

秋山委員長より配布資料3 に基づき説明（以下補足）

（1）説明：整備等の対象について

旧法との違いと今後の流れ

- ・旧法では身体障害者のみを対象としてきたが、知的障害者も含む等、対象が拡大された。
- ・「旅客施設及び車両等」「道路」について定めていたが、「建築物」について規定したハートビル法を一緒にし、「路外駐車場」「都市公園」を加えたもの。
- ・各対象の整備基準については、3 月までに仕上げ、パブリックコメントにかけて、6 ～7 月には公開される予定

どこが変わったか

- ・旧法は駅及びその周辺、障害者・高齢者が多く使用する施設を対象としていたが、新法では駅から離れていても、様々な方々が使用する生活関連施設全般ならば対象となる。
- ・住民等から提案できるようになったのも、大きく変わった点である。

バリアフリー新法のポイント

ア) 旅客施設及び車両等

- ・福祉タクシーの定義
- ・バス：標準的なノンステップバスをどこまで適用させるか（観光バス、貸し切りバス）
- ・ターミナル：視覚障害者をエスカレーターに如何に誘導するか
- ・エレベーター：手すりの扱い。音声情報の範囲（転落事故による死亡事例あり）

イ) 道路

- ・段差の問題：サンプル実験の結果、段差 1 cm で落ち着く方向（0 cm だと視覚障害者が利用しづらい）
- ・特定道路の幅員について：1.5m が許可される方向（昔の道路基準である、1 人当たり 75cm × 2 人 = 1.5m という道路がまだ多く残っている）

川内委員より以下補足説明

- ・既存建築物についても、バリアフリーの対象となることが新法の特徴である（努力義務）。大きな建築基準の変更はおそらくないだろう。ただトイレのトイレトペーパー・水を流すボタン・非常ベルの組み合わせの配置や間隔について JIS 化される方向で、建築物ガイドラインに新たに入ってくるだろう。

(2) 質疑応答

駅及びその周辺だけでなく、「様々な人々」が利用する「生活関連施設」ならば「飛び地」でも可能

（委員）駅周辺のバリアフリーを進める場合、駅からの距離ではなくて、「生活関連施設」が対象となるということか。

（委員長）微妙に違う。旧法では駅及び周辺といわれていたのが、飛び地でも適用可能となった。また、今までは高齢者・障害者がよく使う施設に限られていたが、新法の対象は様々な人々が利用する施設へと拡大された。

生活関連施設の定義は各市町村で定義できる

（委員）地区センターの入り口が非常に使いにくい、これも生活関連施設に含まれるのか。

（委員）生活関連施設の定義（面積、等）は、特に決まっておらず、各市町村で定めることが可能となっている。

（事務局）地区センターのバリアフリー整備は進めている最中だが、60 箇所以上と数が多いため、整備が追いついていないのが現状。新築の場合は、バリアフリーなり、ユニバーサルデザインで進めることになる。

（委員長）交通バリアフリー法では、拘束力があるものとないものの両方の側面がある。本委員会では、どの項目につき、どのくらい拘束力を持たせるか、検討して決めていく必要がある（例えば、新法では「小さな」建物についても基準を定める事が出来るが、具体的に何㎡ならば基準を満たす必要があるのか、またこれをどうやって担保させるのか等）。

6. 各委員から一言

現実的に進むための議論をしていきたい

(委員) 既存のものは車椅子が利用できないところが多いため、現実的にバリアフリー化が前に進むよう、議論していきたい。

ノンステップバスの導入を求める

(委員) 車両、特にバスについて、段差の低いものを多く導入して欲しい。

(委員長) 現在のところ、ワン・ステップバスの導入も認められているが、可能な限り、ノン・ステップバスを導入するよう、議論を進めている。都は既に導入し始めており、周辺の市もだいが進み始めている。

非常時における情報の表示が必要

(委員) 聴覚障害者は目で見える情報が中心となるため、火事の際、非常ベルが聞こえない場合、情報を表示するものが必要である(会議を行っているこの場所にも設置されていない)。将来に期待したい。

当事者・団体の声とつき合わせていくことが重要

(委員) 中身は次回以降に検討する事になるが、当事者・団体の生の声とつき合わせていくことが重要である。

商品の歩道へのはみ出しや放置自転車については、行政の最重要課題

(委員) 歩道を歩いていても、店の商品がはみ出していて、歩きにくい場合がある。また、バギーも通りにくい。どのような事に気をつけていけばよいか。

(委員長) 「店の商品のはみ出し」と「放置自転車」は行政のやるべき最重要課題。交通バリアフリー法でいくら幅員を確保しても、これらの問題をきちんとしないと通行できない。特に駅と直結する道路に関して、行政がどれだけしっかり考えるかによって、まちは一変する。この点が日本、特に東京が弱いところだと思う。仕組みを考えていく必要はある。自転車は環境には良いが、一旦、降りてしまうと問題となるので、この問題の扱いが大きな課題となるだろう。

民間との協力を進めるにおいては、飴と鞭が必要

(委員) 特定道路は自治体と役割が決まっているが、建物は「公共」のものと「民間」のものがあり、協力していく必要がある。ここでどうやって民間に協力してもらうかがネックになるが、一案としては、補助や認定を行うことも推進につながるのではないかと。

(委員長) 飴と鞭、いわゆる背中を押すための制度と実施しない場合の罰則の両方を使い分けることが必要だろう。

ハード面とソフト面双方について検討する

(委員)(この委員会に出席するまで)市はハードの部分の条例を想定していると思っていたが、話を伺ってユニバーサルデザインというとソフト的な感覚が必要なのかと感じた。自分の技術的な捉え方から、シフトさせる必要があるのかなと迷っている。

(委員長)技術的なもの、仕組み等、様々なことを含むので是非ご協力頂きたい。

ユニバーサルデザインをどう決めていくのが重要なポイント

(委員)ユニバーサルデザインは、どう作っていくかが重要。今までのバリアフリーの場合、何 cm にするか、かちとしたものがあつたが、ユニバーサルデザインは 1 回だけで全ての人々を満足させることは不可能である。そのために、住民参加や評価を条例の中にどう取り込んでいくか。非常に小規模なものに適用できるか等、挑戦的取組みとなる。

自転車走行は警察と行政の双方が協力して取り組むべき問題

(委員)移動交通手段について。歩道が広がった結果、自転車が走ることで、逆に危険を感じる。歩行者と自転車の棲み分けをどうするか。

(委員長)自転車の走行については、昭和 53 年に自転車歩行車道以外は、押して歩くと定められたものの、ルールの徹底はされていないのが現状。これまで根本的な議論をやつてこなかったが、警察と行政が協力して、取り締まる必要がある。一方で、京都議定書に係る CO₂ 削減義務との関連で、自転車を今後どう位置づけるか(「安全」「放置」「環境」の観点)が問題となるが、このままでいくと 100 年たっても変わらないだろう。

バリアフリーやユニバーサルデザインの一番の推進力は、住民が何を求めるかにかかっている

(委員)道路に商品がはみ出しているという話があつたが、これはそこに住んでいる人々の気持ちが一番重要ではないか。はみ出している店の商品を買う人が増えれば、そういった店が増えるのは当たり前。道路政策や建物の規制よりも、そこに住んでいる人々がどう評価するか、何を認めるかがバリアフリーやユニバーサルデザインの一番大きな推進力になるのではと思っている。

(委員長)地域をつくっているのは、その地域の構成メンバーであるため、地域がばらばらだと何も進まない。

自転車と歩行者の分離についての対策は、警察と建築関係者の横のつながりが必須

(委員)自転車と歩行者の分離について、市はどう考えているのか。本来、車道の端を通るべきではないか。杖を自転車の車輪に挟まったり、曲げられたり、折られたりすることがよくある。

(委員長)白線を中央に引く等あるが、一般論としては警察の役割。放置自転車は行政が取り

組むべき問題だが、自転車の走行については行政が決めることが出来ない。警察と道路管理者の横のつながりが無いことが日本の弱点。警察と相談しながら、対策を検討していく必要がある。

旅客施設の設備(エレベーターを除く)については、各会社の優先順位に大きく左右される

(委員) 日野駅の設備が一番問題だと思う(エスカレーターがない、幅員が狭い)。立川～八王子間の複々線の問題もあるが。優先順位は何を根拠にしているのか。

(委員長) 旅客施設については、エレベーターの設置義務は含まれているが、エスカレーターについてはデザインについてのみ規定されている。適用は事業者(日野駅の場合、JR東日本)の判断によるものなので、整備の順番については一般には手を出すことは出来ない。役所として出来るのは、エレベーターは優先的につけてくれるようお願いするだけで、エスカレーターについてはその次とならざるを得ない。

限られた道路の棲み分けが大きな課題

(委員) 商品のはみ出しや放置自転車については、まちづくり部の範疇。限られた道路を財政的事情や物理的事情を考慮して、どう棲み分けるかが課題。日野駅については、度々議会で取り上げられており、市長も定期的に JR に伝えているものの、採算性からなかなか一筋縄ではいかない。現在、エレベーターがない豊田駅については、平成 22 年までに設置される予定である。

ユニバーサルデザイン = 「モノ」のデザイン + 「コト」のデザイン

(副委員長) ユニバーサルデザインは、2 つあると考えている。1 つは、「モノ」のデザインであり、もう 1 つは「コト」のデザイン。後者は改善を繰り返すことによってより良いものにしていくものである。

7. 検討委員会の役割とスケジュール (資料 4 参照)

1) 説明事項

事務局より説明

- ・ 今年 10 月に提言書を市長に提出することが本委員会の一番の役割。従って、時間が非常に限られていることから、委員会の時間や回数については必要に応じて変更可能。
- ・ 委員会のスムーズな進行のため、事務局で検討資料を用意するが、その際、必要に応じて、各委員のお知恵を拝借することもあるのでよろしくお願いいたします。

2) 討議

決定事項: スケジュールは微調整しながら、議論を進める

(委員) 福祉の要綱はどうなるのか、というのが 1 つ目。2 つ目は、4 月に学習会、5 月に条例の全体像を検討するというスケジュールは市民の方にとってきついのではないかと。市が、どういう考えてユニバーサルデザインをもってきたのか、まず説明する必要がある。

ある。

（事務局）要綱については、昭和 63 年に出来たものであり、制度的疲労であるため、今回の条例に移行することになる。

（委員長）スケジュールについては、微調整しながら、議論を進める。事務局は、メンバー全員の理解を踏まえた上で進めるということをお願いしたい。

8．事務連絡

1) 議事録の公開について

決定事項：公的な位置づけにより、公開する。次回の委員会で今回の議事録を提出。

2) 会議の公開について

決定事項：公的な位置づけにより、一定の基準を定めて、要望があれば公開する。

3) 次回日程について

- ・第 2 回は 4/10（火）9 時 30 分より、場所は生活保健センター 3 階。午前中は直近の事例（世田谷区及び都）について、担当の職員を招き、学習会を行い、午後は高幡不動駅周辺の現地視察を行う予定。
- ・第 3 回は未定だが、4/23（月）市役所 505 会議室を予定。

9．閉会

（委員長）こちらの進め方に問題があれば、自由にご意見いただきたい。必要性が高いと判断される場合は変更させていただく。

以上