

第8回 日野市 ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会 議事録

日時：平成24年1月25日（水）10：15～

場所：市役所505会議室

出席者（順不同・敬称略）

会長：	竹宮 健司	首都大学東京 都市環境学部 建築都市コース 教授
副会長：	吉田 樹	首都大学東京 都市環境学部 自然・文化ツーリズムコース助教
委員	有山 一博	日野市聴覚障害者協会
	佐々木信行	ピープルファースト東京
	田辺 邦夫	日野市視覚障害者協会
	西久保修治	日野市老人クラブ連合会
	早川 裕子	市民サポートセンター日野
	藤井 恵	公募市民
	藤田 博文	自立生活センター日野
	井上 敏夫	日野市商工会
	大場 主雄	日野市社会福祉協議会
（欠席）	海老原光一	独立行政法人 都市再生機構

関係行政・事業者等

日野市	大坪 冬彦	まちづくり部長
	萩原 弘次	企画部長
（欠席）	川久保紀子	健康福祉部長
	大町 直子	庁内検討部会／総務部 財産管理課
	高橋 登	〃／健康福祉部 福祉政策課
	中村 光	〃／環境共生部 緑と清流課
（欠席）	伊藤 圭一	〃／まちづくり部 区画整理課
	清水 孝	〃／まちづくり部 建築指導課
（欠席）	佐藤 智明	〃／まちづくり部 道路課
	榊原 信行	〃／教育部 教育庶務課
事務局	香川 博志	まちづくり部 都市計画課
	小俣 太郎	まちづくり部 都市計画課
	大野 高宏	まちづくり部 都市計画課
	谷口 順香	まちづくり部 都市計画課
書記	尾座元俊二	株式会社 国際開発コンサルタンツ

第8回 日野市 ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会 次 第

1. 諮問事項について

- ・【諮問第5号】日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進条例第8条に規定する推進計画の策定について

2. 推進計画の策定について

- ・スケジュールについて
- ・推進計画 第2章 日野市バリアフリー基本構想について

3. 審議・意見交換について

- ・審議・意見交換

4. その他

- ・今後の予定

【配布資料】

- 資料－1 次第
- 資料－2 スケジュールについて
- 資料－3 推進計画策定について
- 資料－4 名簿
- 資料－5 席次表

1. 諮問事項について

事務局：(資料説明)

2. 推進計画 第2章 日野市バリアフリー基本構想について

事務局：(資料説明)

会長：第8回ユニバーサルデザイン推進協議資料、「2. 推進計画の策定」について意見を頂きます。

委員：資料13頁の経路追加1の区間で、59頁の路線番号24の都道（道路名称、日3・4・8）は平成24年2月整備完了と書いてあります。中央線との立体交差を含めて工事は完了しますが、電線地中化の工程がはっきりしていません。道路が4月1日から開通した場合、ケーブルテレビや電話は通じるのでしょうか。バスを通す計画もあるらしいのですが、どのようになっているのでしょうか。

事務局：事務局で都から聞いている範囲ですが、立体化の工事は順調に進んでおり、今年度末で、八王子寄りの栄町5丁目の交差点から立体を越えた区間を開通させる予定です。その後、電線類の地中化等を引き続き行っていくと聞いています。

委員：国民体育大会の関係もあり、早急に地中化を進めるように、都に要請して頂きたいと思います。

会長：個別案件として、市に対応して頂きます。第2章の推進計画では、いくつか大きく変更しています。法律自体が変更されたので、生活関連経路の選定の考え方を修正し、生活関連経路を追加しています。

委員：30頁から32頁の公共交通特定事業の表ですが、赤字部分の意味合いを聞きたいと思います。

事務局：資料3の46頁に、施設の整備目標を記載しており、30頁から32頁の事業内容と対比しています。例えば、鉄道車両のバリアフリー化ですが、現状は46%、従来の目標が50%、新たな目標が70%となっています。これに対してJRは100%実施済みというように見て下さい。法律で掲げている数値目標の部分が対比できるように赤字で書いてあります。

委員：では黒字は。

事務局：黒字は、数値目標以外の整備メニューを示しています。

委員：誘導ブロックについてです。当事者の意見を聞きながら敷設されるとういことで、大変良い取り組みだと思います。個人的な話ですが、誘導ブロックに沿って歩くブロックの必要性はあまり感じていなくて、バス停、大きな生活関連施設や利用の多いスーパーの入口に対して直角に貼ってもらうポイント式のブロックが必要な場

合があります。そのような認識で、視覚障害者の意見を参考にして、点字ブロックを設置してもらいたいと思います。必ずしも幅員だけで考えるのではないことを改めて言いたいと思います。市役所周辺でワークショップをした時にも指摘しましたが、バス停に点字ブロックを設置するなどを考えて頂きたいと思います。

事務局：委員から、これまでにそのような意見を頂いています。去年の旭ヶ丘の工事でも、バス停やコンビニエンスストアの前など、主要なところに点字ブロックを設置した実績もあります。実際の使われ方や場所、地域に合ったような整備ができるように声を聞きながら決めていくという内容を 19 頁に表記しており、このような考え方で進めていきたいと思います。

委員：誘導ブロックという言葉について感じることです。ずっと沿って歩くことというよりも、ポイントブロックというか、必要な箇所や交差点のところで、交差点から車道に出てしまわないように、アクセントとして貼ってある方が私は重要だと思いますので、その辺の認識を宜しく願います。

会長：誘導という言葉自体が、どうしても伝って歩くというイメージを持ってしまうということですね。そうではなくて、バス停ですとか、交差点での情報をしっかり伝えるということですね。

委員：そうですね。ここは危険です、ここは重要です、あるいはここはバス停ですという情報を伝えるブロックであって欲しいと思います。

会長：その視点を配慮しているということを明記して頂きたいと思います。

委員：バリアフリー基本構想を新たにしていますが、今後の法律の見直しはどのようになるのでしょうか。

事務局：平成 18 年にバリアフリー新法となりました。その基本方針で平成 32 年を年次目標としていますので、平成 32 年までは現在の新法でいくと思われます。今後、法律がいつ見直されるかまでは把握できていません。

委員：先日ふれあいホールに見学に行きました。非常に大きく、町の中心になる施設ですが、日野駅から 500m 以上あります。甲州街道は歩道も整備されており、北側には中央公民館、図書館、公民館、児童館もあります。ふれあいホールまで行く歩道のない道路では、歩行性の安全性を高めるとあります。日野駅からふれあいホールまでは、甲州街道から行くのが通常で、赤い破線で示された区間を早急に整備する必要が出てくると思います。狭いし、車が通ったらもうすれ違いもやっというぐらいなので、一方通行にするとか、安全に行けるような整備が必要ではないかと思います。

事務局：今、委員から指摘があった区間は、バリアフリー化の基準通りの整備はなかな

かできないので、工夫して歩行者の安全性を高めるということです。具体的な内容は今の段階では示せていませんが、今までの実績で考えると、一方通行化や、路側帯の着色などの整備が考えられます。ふれあいホールの完成に伴って早急に整備する必要性はご指摘の通りです。日野駅から他の経路や、バス路線の開設などを含め、安全に行き来できる状態にしていきたいと思っています。

委員：今の話と関連します。公民館前の道路は一方通行になっていますが、道路を広くすることは無理だと思います。日野駅からは距離がありますので、障害者、高齢者の人たちが利用できるミニバスを通して頂ければと思います。ふれあいホールは、全て洋式の便所になっており、良いことだと思います。入口も段差もなく良いのですが、体育館の中に入る場合に土足を履き替えることが問題で、工夫をして欲しいと思います。

副会長：何点か確認があります。まず6頁で、前々回の協議会で示された生活関連施設の条件で、今回具体化したところと、対象から外したところの2通りあります。例えば、3番、5番、7番、11番、21番は、日常性が高くないという理由で対象外としたのか、現時点では当面の予定も含めて該当する施設が日野市にはないから対象外としたのかを確認させてください。

事務局：今現在と当面の予定で施設がほぼ存在しません。一つあるのは、7番の宿泊施設、ホテルというところで、高幡不動駅周辺地区に1件は存在します。

副会長：日常性が高くないと書くのか、現時点でそんなに要するに施設が存在していないと書くのか。日常性が高くないと書くと、日常性のないものはバリアフリー基本構想の対象から外すのかという話になります。例えば、高幡不動を新しく生活関連施設にしています。日野市民にとって高幡不動に行くのは当たり前なのかもしれませんが、少し整合していいのではないかと思います。表現の工夫が必要かと思います。

2点目です。先ほど委員から質問がありましたが、赤い文字は数値目標に対する進捗状況として、JR東日本の鉄道車両のバリアフリーが実施済みとなっています。日野駅の場合、立川発甲府行きや立川発松本行というJR長野支社の車両で、白地にブルーの車両がたまに走っており、高床式で音声表示もない車両が数往復走っており、たぶん100%ではないはずなので、加味しておく必要があると思います。長野エリアの中ではまだですが、同じ車両を使っている新潟エリアでは新しい車両の置き換えがかなり進んできていますので、早晚置き換わると思いますが。マニアには嬉しいのですが、使う人にとってみれば高床式で上りづらいし、車いす対応もできていません。バリアフリーではない車両が日野にも走っているの、100%では

ないと思います。

3点目です。96 頁の一番上で、南平駅から電気屋までの道路を、今のマウントアップ構造の断面をフラット化し、歩行空間を確保してバリアフリー化を図っていくことはよいと思います。ボラードを設置するのは、何か特段の理由があるのでしょうか。

事務局：ボラードの設置についてですが、現時点では、道路管理者、交通管理者との協議をしていませんので、考えられる内容として記載してあります。これまでの経験で言えば、フラットにして歩行者の安全を守るためにボラードの設置を求められるケースがありますので、このようなイメージ図にしています。

副会長：警察側が交通安全というのを求めてくる可能性はあります。例えば 1.2m 幅の内側にボラードを立てると、有効幅員が今の 1.15m を確保できるかどうか。逆に言うとフラットにした意味が薄れてくるところがあります。一方で当然、車と歩行者ないし自転車との摩擦というものは避けなければいけないので、自動車の速度を落としてもらえるような工夫も必要です。イメージハンプを作る、車道自体を蛇行させて車をゆっくり走らせるような方策があると思います。方策の精査は必要ですが、ボラードを立てていきますという内容をあまり前提としすぎない方が良いのではないかということです。

事務局：車の速度を下げる工夫については、百草園地区の一路線において、歩道を一部分広げ、車道を狭くした取り組みをしたケースもあります。その後の効果なども確認しながら工夫をしていきたいと思います。

委員：視覚障害者は色を塗られても分かりませんので、足ざわりでも分かるような工夫をして頂きたいと思います。交通安全の面ですが、昨日、視覚障害者関連の記事を読んでいて、友人が無音の車に飛ばされてしまったということがありました。今、車が静かになって、車が近づいてきても視覚障害者は分からないという状況がかなり出てきています。日野市だけのことではありませんが、視覚障害者のために車からの最低の音が必要だということを、交通安全のところに文言を書き込んで、地域から上げていって欲しいと思いました。

事務局：フラットな道路にする時は、誘導ブロックなどを設置していくことで対応していくことは承知しました。音の出ない車の件については、何かの形で発信できないかを考えていきたいと思います。

副会長：今の話題は、たぶんプリウスの問題だと思います。中長期的には音を出す方向で、警告音のようなものですが、これ賛否両論あるようです。静かな車なのになぜ音を出すのかという話になるのですが、国の方で安全性を確保する方向で決めてい

て動いているようです。ただ、短期的には装置が付いてない車が多いですから、少し計画していくことは必要かと思います。

委員：29 頁から 31 頁の公共交通事業のところですか。施設は整備が進んだという成果を感じます。それぞれ職員教育と記載されていますが、どのような研修が行われているかを市で確認をしているのでしょうか。利用する方からしてみれば対応は遅いと感じます。バスの方の委員会にも出ているのですが、なかなか研修内容が見えてきません。ソフト面を改善していく必要性について、市も各個人も意識しているということを示す必要があると感じます。

事務局：指摘されたように、ハード面がある程度できてきたので、ソフト面の取り組みが大切だと市としても感じています。特に、ミニバスを運行している関係もあり、バスに関することは結構利用者の声を聞いています。研修の内容など、計画としてどこまで記載できるかを含めて検討していきたいと考えています。

会長：今の議論は第 2 章ですが、推進計画の第 1 章や、スパイラルアップ、実現に向けてという所で、市としての取り組みを明らかにして頂ければと思います。

委員：それぞれの駅で、サービス介護福祉士を配置しているか否かも記載して頂きたいと思います。それから、公共交通は鉄道とバスのみで、タクシーが記載されていないのは何故でしょうか。

事務局：京王では取り組みをしているが、J R で取り組みをしていないのかということを書いてないということですね。改定に合わせて、J R とともに今後の社員教育について調整しますので、その時に申し入れたいと思います。

タクシーについてですが、46 頁に示すように福祉タクシーに関しては、国の基本方針で数値目標が示されています。日野市の基本構想の中では、福祉タクシーの分野を取り上げてなかったのが実情です。市内の福祉タクシーの現状について早急に把握したいと思います。

委員：ミニバスの運行頻度が、場所によってずいぶんと異なっています。1 時間に 1 本の場所もあれば、10 分に 1 本の場所もあります。

事務局：バスの運行頻度は、1 時間に 1 本のところもあれば、10 分おきに出るところもあります。たくさん本数が出ている方が乗りやすいのですが、全体のバスの配置で検討する必要があります。なるべく多くの人に使ってもらいながら事業費をなるべくかけないようにして、余った分で便数を増やすといった取り組みを継続していきたいと思います。

市：7 頁の障害者福祉施設の選定についてです。凡例では、黄色表示の部分は定員の累積割合が 80%以上とありますが、表中には累積割合が 80%以上の所で黄色表示に

なっている施設がありますので、説明をお願いします。また、自主通所人数は自ら通われる方という意味で、A分のBで自主通所する割合を出しているのは分かりませんが、Cの定員の個別割合というのは、どのような意味合いですか。

事務局：自主通所の割合は、それぞれの施設で、定員に対する自主通所人数を求めた割合です。Cの定員の個別割合というのは、12の施設全体の定員464人に対するそれぞれの施設の割合です。今回、2つの考え方で施設を選定しています。一つは定員数からの考え方で、12の施設全体の定員464人に対する累積割合が80%以上になる施設までを選定しています。もう一つは、自主通所の多い施設を選定しています。自主通所は徒歩で移動してくることになりますので、定員の数に係わらず、周辺の歩道などを整備する必要性が高いと考えています。今回、自主通所の割合が100%の2施設を選定しています。

会長：2段階の考え方が入っているんですね。定員の多い順番に累積80%となる施設を選定し、これに自主通所率の高い施設を加えているということです。

委員：自主通所ではなく、送迎バスの場合はどうな判断でしょうか。

事務局：送迎の場合、自宅から直接バスや車で施設まで来ることになります。途中を歩かないので、道路や歩道整備などの必要性は低いと考えています。

会長：優先順位の付け方として、まず定員で見て、その次に自主通所している方の施設について優先順位を高めるということですね。

市：先ほど委員が言われた誘導ブロックの話ですが、歩道の誘導ブロックと表記すると、どうしても縦断的なイメージになります。バス停や施設の入口を示す場合、ポイントを示す誘導ブロックという意味で、分かりやすく新たな言葉がないかと思います。日野市だけで使うのが良いのかどうかは議論が必要だと思いますが。もう1点ですが、道交法の改正があり、自転車の通行について、今後、様々な取り組みがされていくことになります。バリアフリー基本構想で、どのように組み込まれていくのかを教えてくださいたいと思います。

事務局：誘導ブロックは、視覚障害者誘導用ブロック、点字ブロック、点状ブロック、線状ブロックという表現しかありません。ポイントを示す誘導ブロックについては、日野市としての独特の言葉になるのかもしれませんが、適切に分かりやすく伝えられる言葉があるかを考えてみたいと思います。また、皆さん、何か良いアイデアがあれば聞かせて頂きたいと思います。

委員：情報伝達ブロックというような感じでしょうか。

副会長：積極的にやるのかどうかということはありません。視覚障害者誘導用ブロックは共通用語で誰にでも通じます。日野市が独特に定義した表現をした場合、日野市民

は分かるけど、他の人は分からないのですが、それでも良いのではないかと思います。点字ブロックは商品名ですから。ホチキスが商品名で、ステープラーが正式名称というのと同じ関係です。誘導という言葉には、ある方向に歩いて頂くということと、ここは止まって頂くとか、そこはそういう場所ですよという情報を伝えることも、全て意味が全部含まれています。必ずしも、ある方向に向かっていく時のブロックだけを誘導用ブロックと言っている訳ではありません。個人的には、言葉使いは、それで良いと思います。但し、実際には、整備の考え方を進めていく時に、委員が言われた視点が非常に大事なので、今一番何が求められているかということを経験し、確認できていれば良いと思います。

事務局:全く新たな言葉を作ることによって混乱をきたすようであれば意味がないと思います。

議論をした上で、きちんと誘導用ブロックを敷くこと、工事の際にはこうしようという内容が明確になっていれば良いと思います。

会長:明確にするための議論の仕方を、考えて頂きたいと思います。2つ目の質問はどうですか。

事務局:今、自転車問題がかなり取り上げられており、基本は自転車道、車道走行ということですが、地域や場所によって取り扱いが違います。警察の方でモデル地区を設定して、状況調査や対策について取り組んでいることは聞いています。今は過渡期で、方針が定まっていない状態ですので、警察の動きをしっかりと見て行きたいと考えています。

委員:視覚障害者誘導用ブロックの件ですが、ポイントでブロックを設置すると、車いすを使っている者にとっては非常に歩きやすく良いのですが、弱視の方は大丈夫かを確認する必要があると思います。その辺はヒアリングとかで出ているのでしょうか。

事務局:以前ヒアリングをした時に、弱視の方がメンバーに入っていたかどうかは確認できていないので、弱視の方も入ってすべて良いかということにならないかもしれません。弱視の方ですと、藤田委員が言われるように、誘導ブロックがあった方が認識できると思います。国のガイドラインでは、入れられる所には入れていくということが基本になっています。整備する場合、日常的に使われる方にきちんと声を聞いて、決めていくようにしたいと思います。

委員:別に今100%じゃないですけど、確認しておいて、二度手間にならないように整備していくのが一番良いと思います。

会長:宜しいでしょうか。その他、意見がないようなので、今までの意見をまとめたいと思います。全てまとめることはできませんが、いくつかポイントがあったと思い

ます。一つ目は、本当に利用者の方が使いやすい、そういう整備を優先にすることです。今まで言われたことを盲目的にやるということではなくて、きちんと利用者が本当に必要な情報は何かということを考える必要があります。二つ目は、整備の前例を踏襲するのではなく、新しい工夫を含めた検討をしていくということが大事ではないかということが必要です。それは福祉計画を作っていく上でも、非常に重要なことになると思います。その他、個別の意見については承って、今後の推進計画に反映していきたいと思いますが。宜しいでしょうか。

全員：（了承）

会長：それでは、今後の予定について事務局より説明をお願いします。

事務局：3月に推進計画の素案を取りまとめて、委員の方々に示していきたいと考えています。その後、パブリックコメントを行い、5月頃に計画策定していきたいと考えていますので、今後とも宜しくお願いしたいと思います。

会長：宜しいですか。質問がないようですので、これをもちまして第8回日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進協議会を終わります。有難うございました。

以 上