

<p>第21回 大田区移動等円滑化推進協議会 議事録</p>	<p>令和元年 10 月 21 日(金) 10:00~11:30 大田区消費者生活センター 2階 大集会室</p>
<p>■議事</p> <p>(1) 区民部会について (2) 移動等円滑化促進地区の指定について (3) その他</p> <p>■配布資料</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・資料1 第 21 回大田区移動等円滑化推進協議会資料</li> <li>・資料2 区民意見のまとめ</li> <li>・資料3 移動等円滑化促進地区の指定について</li> <li>・資料4 移動等円滑化促進地区候補地区の概要</li> <li>・資料5 生活関連施設の候補施設</li> <li>・資料6 子育てアンケート</li> <li>・資料7 今後の予定</li> </ul>	

■質疑応答/意見交換

1. 区民部会について(資料1、資料2)

委員長 : 区民部会は、蒲田と大森で実施しているが、基本構想策定の時と比べてどのくらいの評価をされているか。個別のコメントはここに出てきているが、全体として蒲田と大森地区はどのような評価だったか。かなり進んだという印象を持たれたまち歩きだったのか。

事務局 : 蒲田と大森地区のまち歩き点検については、概ね改善は進んでいるというご意見だった。ただ、点検をしていく中で、もっと改善してほしいというご意見もあった。スパイラルアップという継続的な改善からしても、今あるものをさらに良くしてほしいという意見が多くあった。ある程度バリアフリーの整備は進んでいると思うが、令和 2 年度の計画の中では、さらにそういった意見をくんでつくっていききたい。

委員長 : 大事なものは、継続しているので、その時に区民の方々がどういう印象を持ったかだ。一巡して次にどうしていきたいのか。同じエリアで残されたものは何か。その部分が問題だ。同時に促進地区として指定していくには異論はないが、その部分が見えてくるといい。歩くだけではなく、事前に説明をしているとは思いますが。

副委員長 : 資料2のバスのバリアフリーについて、バスは利用しやすいが、障がいを持っている方は乗ること自体が難しい人もいます。マナーの問題もあるが、これからこのようなことが続いていくのか、どこかで利用しやすい環境ができるのか。

- 委員長 : 委員のご意見はこれまでもたびたび指摘があった。バスストップの問題や歩車道の問題だ。区の方で、ご質問されたことに対して、バス会社と停止の仕方などについて、調整や協議を行っているか。簡易型の車いすで、スロープの勾配がきつく、車輪が空回りしてしまうなど、色々な課題が出てきている。
- 事務局 : 現在、働きかけはしていない。委員長から上がった意見は、バス会社に伝えたい。
- 副委員長 : 大身連では、京急バスとはバリアフリー研修を行っている。東急バスとは実施していない。バス停の問題は、歩道の段差を一度降りて、また乗ることにある。京急バスには話をしているが、バス会社全体として、考えをまとめていただかないと、いつまでも続くのではないかと。よろしく願いたい。
- 副委員長 : バリアチェックの実施ということだが、意見もたくさん出て、素晴らしいと思う。気になったのは2年前に視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法のガイドラインやサインの掲出のガイドラインを作成したが、その効果や影響はどうか。そういうところを計っていただけるといい。あの時もかなり悩んで作られたと思う。そういったこともここに生きるのではないかと。
- 事務局 : 視覚障害者誘導用ブロックと案内サインのガイドラインは来年度若干の改定を考えている。ガイドラインを使用している職員に毎年アンケート調査を行っており、その結果ガイドラインがわかりにくい。事例を紹介してほしいと言った意見が出た。来年度は別冊版を作りたい。またサインについては、ピクトが古いので新しいものに変更したいと考えている。
- 委員長 : 蒲田と大森地区ではガイドラインに沿って、改善したり改修したりしたものはあるのか。
- 事務局 : 具体的な場所はわからないが、ガイドラインに則って整備を進めている。
- 委員長 : どこでどうやっているか調査していただきたい。
- 委員 : ハードが多く語られているが、資料にも心のバリアフリーという言葉がある。メンタル系の理解をどうやって広めるかが私たちにとって大きな課題だ。大田区には4庁舎あり、それぞれ地域性がある。糎谷地区は精神に理解がある。隣同士の助け合いがあり、それは町会活動が盛んだからだ。心のバリアフリーを進めるには、地域性を考えてほしい。また施設の中に避難所は入っているのか。今回の台風では大田区でも避難命令が出て、自分たちが指定されたところに行くのだが、わかりにくい。夜暗くなってから行ったことのない場所に行くのに苦労したり、いっぱい追い返された人もいるようだ。避難所をもう少し、明記していただいて、高齢の方でも障がい者でもサインで行きやすくしてほしい。
- 事務局 : 避難所の案内については、大田区内に新たに設置している掲示板の、照明がついているもので、枠にその地域の避難所やその場所の海拔が何メートルかが表示されている。ただしまだ十分ではない。
- 委員 : 区の掲示板に記載のものは地震の避難所だ。水害の避難所は書かれていない。それで今回非常に戸惑った。避難所というと地震も水害も一緒に考えてし

- まう。なぜ開けないのかと学校でトラブルになったということだ。
- 事務局 : おっしゃる通り、地震の際の避難所と、水害の際の避難所は異なっている。
- 委員 : 水害の避難所について、大田区からのメールで、志茂田福祉センター、上池台障害者会館、さぼーとぴあに避難するよう指示があったが、自宅からは遠すぎる。台風で外に出るのが危険なのに、遠くまで行かないといけない。車いすの高齢者と障がい者がいて、そこに私一人しかいなかった。移動は無理と考え、自宅は4階だったので、避難しなかったが、考えさせられた。区民部会にも意見したが、心のバリアフリーについて、理解啓発のポスターは、知的を例にあげさせていただいたが、身体、知的、精神すべての障がい者の理解啓発が必要だ。知的に関しては、バスの中のトラブルが多い。できるだけここは進めてほしい。また、バスの屋根の話で、先ほどの意見と合わせてお聞きしてほしい。屋根について決まりはあるのか。乗る場合は上についているが、降りる場合には屋根の長さが足りない。息子が車椅子なので、毎回、利用するときに思う。長さの規定はあるのか。車いすの人も高齢者も降りる時に濡れてしまう。長さの基準があれば教えてほしい。可能であれば、降りるところまでは屋根を伸ばしてほしい。
- 委員長 : 道路の話なので、東京都か。基準はないのではないかな。周辺の調整は必要だと思うが。
- 委員 : 道路には占用許可基準がある。歩行者の安全等を考え、道路幅等の一定の基準があるはずだ。国道や区道でも異なる。
- 委員長 : 範囲はあると思う。調整が入ってきて最終的に決まると思うが、具体的にはどこか。そこで具体的なバリアが何なのかわかる。広い道で、都バスでは乗降両方に架かる屋根があるものもある。
- 委員 : 糀谷駅前をUDパートナーで点検した時に糀谷の駅前のバス停がそうだった。
- 委員長 : 事情を調べてほしい。
- 委員 : 今回の台風は大型で、関東直撃だった。そんな中で発信の仕方は課題として認識している。高齢者や障がい者については、避難勧告や避難指示の前に、避難準備情報を出す。明るいうちに、安全に早く避難していただくために行っている。また避難所とは別のスペースがあるが伝えきれていない。震災と水害では避難所が異なる。浸水のハザードマップがあり、水がかぶって危ないところは避難所にできない。そういう違いがあるが、我々のPRが不足している。
- 委員 : バリアフリーマップとハザードマップに基づいて、周辺の10校を水害用の避難所に指定した。加えて18の特別出張所は不安のある方に開放した。福祉の3施設はバリアフリー対応が必要な方向けに開設をした。内水被害が起こる可能性が出てきたため、途中からいくつかの文化センターも加えた。各学校に1000人を超える方が集まり、入れなかった方もいることは伺っている。今後は危機管理室と地域力推進部とも連携して、今回の水害を教訓に、よりよい避難所開設を進めたい。また、心のバリアフリーについては、前回もこころのバ

アフリーハンドブックを作成して、身体障害者、精神障害者、知的障害者、ベビーカーを押す方、外国人の方について、具体的に特徴を記載した冊子を作成し、総合学習の時に配布している。バス内でのトラブルが非常に多いと伺っている。バス会社と連携して方法を検討したい。

委員 : 災害時のメールについて、携帯を持っている人にはすごい件数が来た。携帯を持っていない人は、どのような方法でお知らせをしたのか。災害時の放送は聞き取りにくい。高齢者はどうしているのか。

委員 : お知らせの仕方としては、携帯やホームページ、防災行政無線だが、放送はしているがなかなか聞き取れない。そんな方のために、電話で確認するシステムを3年前から導入している。これもなかなか知られていない。発信の仕方の難しさを感じている。そうはいつでも命にかかわることなので、あり方を検討したい。

委員長 : 大田区だけでなく同じご意見が出てきている。現実的に対応しきれないという実態もあるかもしれない。今の話の中で、最初のご意見は、避難所に該当するものは生活関連施設として促進地区のエリアの拠点のものとして、取り入れなくていいのかという意見だったと思う。基本構想でも学校の問題などいろいろあったと思う。できれば、促進地区というエリア取りなので柔軟に対応してほしい。

委員 : バス会社に申し入れたい。一つはバス停の屋根の問題だ。暴風雨の中、バス停の標識だけが立っていて、その脇に区民が傘をさして待っている。こういう状態はすでに何世紀も遅れている。行政とバス会社、道路管理者、商店街等合わせて、快適にバスを利用するためのバス停の整備、特に屋根等についての設置を進めるべきではないか。海外ではバス停に屋根があって、そこにベンチがあり、コミュニティの場になっている。バスを使うことが楽しい状況がある。二つ目は、バスの車両のシステムについて、バリアフリーのバスを使う。アメリカは車いすの方は当然の権利として、自分で操作して乗っている。日本ではそれがなくて、運転手が下りて、箱を開け、中のものをセットし、車いすの方を押し上げ、いすを固定するまでに4-5分かかる。バスの構造の変革失くしてバリアフリーは解決しない。バス会社の皆さんは、車両のシステムそのものを改善して、バリアフリーのバスの車両の運行をすることを心がけてほしい。今後増えるシニア、身体不自由の方、車いすの利用者にプレゼントになる。

委員長 : 協議会としての申し入れは難しいかもしれないが、事務局からバス会社に伝えていただきたい。国全体のバスのバリアフリー化の問題にも関わることで、いろいろやってきてはいるが、現実的にはおっしゃるような時間や安全管理の理解の仕方が諸外国と異なる。全くその通りだ。バス停の屋根についても、狭い日本の国土の中で、どうやっていくか。すべてのところはできないかもしれないが、少しずつでも進展するような動きや計画があれば、事務局から要請をお願いしたい。

事務局 :バス会社関連のことが挙がってきているので、申し入れさせていただきたい。

副委員長 :バス停の屋根については、歩道側2mプラス、屋根がついているバス停を設けるためにもう2m、最低でも必要だ。車道側からの切れ込みを2.5m入れないといけない。スペースとしては歩道が、少なくとも4m、車道をプラスアルファすると2.5m、そのスペースが連続的に確保されていれば、上屋がついているバス停を連続的に配置することが可能だ。今言っているのは、バス停はこんなに大変だから、できそうもないと言っているのではなく、バス会社と道路の協力、それを維持するために、地域の人とそのバス停をどう維持管理していくか、協力するかということだ。そういったことがバス停にとっては、重要な視点だ。それを住民の方と一緒に考えていきたいと思いますというのが、まさにコミュニティではないか。バス会社を作っていないのだ、ではなく、地域の人と協力していかないとバス停は成り立たない。それが現状の日本のバス停の問題だ。バス停はほしいが、自分の家の目の前は迷惑だという人もいる。地域の人と考えていくのが重要な視点だ。

## 2. 移動等円滑化促進地区の指定について(資料3～5)

委員 :資料1のスライドの40ページ、池上地区のまちづくりの動きとは何か。

事務局 :池上駅周辺ではまちづくり協議会が立ち上がっており、区でもガイドラインを昨年度策定した。現在は駅ビルの改築が進められ、まちづくりの機運が高まっている。そういった観点から新たに4つの地域の中から池上駅周辺を促進地区として、提案させていただいた。

委員長 :他にもそういう動きを作っていただきたい。促進エリアをどうとるかにもつながってくると思う。今日の説明に問題があるのではないが、今日の促進地区の指定は、池上駅周辺を新たな候補として指定したが、それは、今まで蒲田、大森、さぽーとぴあとほぼ同じようなエリア取りで、基本構想まで着手できないので、とりあえず促進地区という名称にしているだけに過ぎない気がする。どう促進地区を指定するか。マスタープランなので、全体を立てていく。地区ごとに立てていく。ということは、大田区の中でどのようなハード面もソフト面もバリアフリーの水準を図っていったらいいのか。それがマスタープランの重要なところだ。今は、全体がなく、基本構想と同じやり方でやろうとしている。促進地区としてこれからやりますと区民の皆さんに、周知していく。そうすると資料5は生活関連施設があちこち飛んでいて、いまは公共施設や大規模施設が落ちているが、日常生活でバリアフリー化を促進していくのがマスタープランの大きな狙いだ。促進地区の中の想定されている生活関連施設を、最初から基本構想と同じように狭めないで、どういうことが地域の方にとってのバリアフリー化なのか、先ほどのバス停の話のように、2mないからバリアフリー化を図れないのではなく、図っていくことがそのエリアのバス停としては重要かもしれない。柔軟にとらえていって、区の協議会の中では、みんなでエリアの中のバリアフリー化

を促進していこうと、できれば円がつながっていくように、飛び火していくようなことがあるといい。大田区のバリアフリー基本構想をいままで一生懸命やってきたのを承知の上で、促進地区という新しいテーマをどのように捉えていくか、そこを一步踏み込んで、できる限り、促進地区としての性格、促進エリアとしてどうするか。最終的には、基本構想の重点整備地区として、進めていかないといけない。もう少し枠を広げていくように。実際には促進地区を指定したからすぐ次のステップに入るということではない。バリアフリー法が改正された趣旨から鑑みると、捉え方を広げていくような姿勢があってもいいのではないか。国は逆に狭くする可能性もあるが。

事務局 : 蒲田、大森、さぼーとぴあは重点整備地区に指定しており、資料 5 の大森と池上駅の間にはさぼーとぴあ周辺地区がある。大森、さぼーとぴあと池上が繋がるような形で促進地区を指定していきたいと考えている。

事務局 : これまではエリアでの重点整備地区を取り組んできた。大森からさぼーとぴあ、池上駅につながっていくことで、点が面になる。ゆくゆくは池上から蒲田駅も近く、調布の方も新たなまちづくりの機運が高まることを見ながら、重点だけではなく、そこから広がっていく。バリアフリーを必要とする方は区内全域に住まわれている。最終的にはそういったところを意識しながら取り組みたい。

委員長 : 一つ一つの整備は既存のものを改修しなければならず、大変な作業で時間もお金もかかる。事業者にとっては大変だ。今のご説明で十分わかるが、そうであれば、その一帯を促進地区にしてはどうか。実際にはその部分的なもので、基本構想にする場合はエリアを狭くする。いまの池上や大森、蒲田等が全体になるのであれば、大田区としては、全体の領域を促進エリアとして指定したい。実際にはやれるところからやらなければならないのは当然だ。まとまったところは重点整備地区で、まとまらないところは、エリアだけという方法もある。大田区が 23 区の中で先に行くところを示してほしい。他の地区でも同じようなことをやっているが、基本構想とかわらない。何のための促進地区なのかかわからない。一步進めて、実際にできるのは、時間も費用もかかる。どうせやるのであれば、エリアとして広げるだけでも、一步進められないか。

副委員長 : 難しいが、促進地区を新たな地域に指定するというよりも、せっかく蒲田や大森で得られた成果を面的に広げる意味での地区設定でもいいかという印象を持っている。

委員長 : たまたま 500m 圏で描いているので、こうなっているが、ギクシャクしながらエリアを決めなければならないので、だいぶ変わってくる可能性が高い。全域は一挙には定められない。合意形成が議会等でも図れないかもしれないが、先行している基本構想のエリアの中では、もうちょっと枠を、一点鎖線だけでも広げてほしい。ご検討いただきたい。

### 3. その他(資料6~7)

- 委員 :アンケートについて、対象が幼稚園と保育園だが、わかばの家や、城南分園は入っていないのか。
- 事務局 :今回のアンケートは大田区の重点整備地区の3地区に限って行っている。エリアの中に入っているようであれば、追加したい。
- 委員長 :園の整備がどうなっているかなど、園の管理者にも聞いた方がいい。障害のあるお子さんは学んでいるのか、いつ頃から入っているのか。どう受け入れているのかなど。そのうえで、通園しているときどうしているのか。当事者の目線で調査をした方がいい。
- 事務局 :心のバリアフリーの観点についても調査を行いたい。

以上