

<p>第23回 大田区移動等円滑化推進協議会 議事録</p>	<p>令和2年2月 13 日(木) 14:00～16:00 蒲田地域庁舎 5階 大会議室</p>
<p>■議事</p> <p>(1) (仮称)大田区移動等円滑化促進方針(案)について</p> <p>(2) 大田区移動等円滑化促進方針(素案)パブリックコメントについて</p> <p>■配布資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)大田区移動等円滑化促進方針(案) ・(仮称)大田区移動等円滑化促進方針(素案)パブリックコメントご意見一覧 	

■質疑応答/意見交換

1. (仮称)大田区移動等円滑化促進方針(案)について

副委員長 : 5 ページの移動等円滑化促進方針の位置づけと計画期間について、各関連の計画が位置付けられているが、これは、これまでと大きく変わっているのかそうでないのか。また、公共交通のバス等の計画はそもそもないのか。

事務局 : 上位計画の大田区新基本計画と、関連計画の中の都市計画マスタープランが計画期間の終了を迎えている。各プランによって改定年度は様々だが、今年度、来年度を中心に改定を予定しているものがある。ここに入っていない計画については把握していない。

副委員長 : 39 ページの地図だが、これの解釈の仕方について、移動等円滑化促進地区を選定して、新たに4つ出てきたが、この面には表現されていない。これを今後決めていくのかと思うが、一方で、薄い色の移動等円滑化促進地区はこれまでの重点整備地区をさらに拡大した形になっており、今後重点整備地区を拡大していくということか。

事務局 : おっしゃる通り、今回の一番大きなポイントは、大田区全体を推進していく地区としたことだ。これまでの3つの地区、39ページの濃い色の部分、こちらについても、当初立てた目標に対して、達成率は高いが、まだまだまちのバリアフリーとしては、十分ではないところがあるので、継続して取り組んでいきたい。また、これまでは3つの点だったものが、それぞれエリアを広げ、池上を新たに指定することで、線になりつつあり、だんだん面になっていくと考えている。今回、候補には上げたが、最終的に選定されなかった、西馬込、下丸子、平和島は今後まちづくりの動きを見ながら、エリアに追加していき、最終的には大田区全域に広げていく。時間的に何年かかるかというところはあるが、区民の皆さまが活動する大田区全域のバリアフリー対策が整い、分け隔てなく、どなたも行きたいところに行け、活動ができるまちを作っていければと考えている。

: 様々な制約はあるが、大田区としては、全体としてやっていく。そこに一歩でも

- 委員長 近づいていく。一気に広がらないが、薄い網が連続しつつある。見ようによっては、10年たってもこのくらいと言われるかもしれないが、道路や民間の建物など簡単には動かさない。それでもしっかりと将来を見据えた計画を立てていきたいということだ。私の意見として、それぞれの計画目標で進捗率も重要だが、整備すればするほど、障がい者、高齢者、外国人の方など、さらにまちに出ていくので、また新たな問題が発生する。その段階で、特定事業計画や、基本構想に出ていないからやらないのではなく、新しいことも中間的な見直しには積極的に取り入れて拡大していくということは、可能性としては0ではない。そういうことも含めた大田区の方針になっていくという期待をしている。
- 委員 :いつも歩いていて気が付くのだが、でこぼこが多い歩道が多い。大田区全域ではあるが、指定された地域はせめて平らにお願いしたい。歩道を広げるのは難しいと思うが、せめて平らにしてほしい。また、普通の方は気が付かないかもしれないが、歩道にマンホールが多く歩きにくい。マンホールの対策はないか。
- 委員長 :マンホールが歩きにくいというのは、躓きやすいということか、滑りやすいということか。
- 委員 :滑りやすいということだ。濡れるとつるつるすべる。でこぼこが多いし、マンホールもある。車椅子の方もお気づきではないだろうか。
- 委員長 :晴眼者はよけて歩くだろうが、視覚障害者はそうはいかない。マンホール上に視覚障害者誘導用ブロックがあると、曲げるとよくないので、マンホールにかぶせる場合とかぶせない場合と両方ある。できる限り分かるようになるといい。今日の議論ではないが、バリアフリーのマップ作りにも出てくる。主にどのようなバリアがあるかは非常に重要な部分だ。ご相談しながらご意見伺いたい。
- 委員 :大雨の時は特に危ない。
- 委員長 :マンホールの蓋の仕様などあるかもしれない。
- 事務局 :移動等円滑化促進地区を指定し、施設を結ぶ生活関連経路を指定した。この経路については、次年度以降、基本構想の策定、見直しがあるので、その中でご意見をいただいて、反映させていただきたい。マンホールについてはなかなか難しいところがあるが、鉄の蓋ではなく、コンクリートの蓋などが使用できるかと思う。まち歩き点検の中で、ご意見いただきながら、できることを実施していきたい。
- 委員長 :まち歩き点検で、出来るところからということだが、マイナスではなく、プラス思考で、できるところを広げていくということだ。改善する方向や目的、目安を立てながらまち歩きをすると、問題点の発見ではなく、わかっているから、どうやったらいいかを意識しながら、来年度以降のまち歩き点検を進めてほしい。課題を整理しておいていただきたい。
- 委員 :JRと京急について、改札口がたくさんある。広めに作ってある改札については、東急蒲田駅は1箇所しかない。息子が車椅子でそこを通りたいが、人が集中するので通れない。最寄り駅は雑色駅だが、そこも出てくる人を待ってから入

- ることになる。広い改札口は 1 箇所しか設けないという決まりはあるのか。
- 委員長 : 1 箇所だけということはないと思う。東急蒲田駅の話になったがどうか。
- 委員 : ワイド改札について、何か所かというルールはいま答えられないが、スペースの問題かと思う。蒲田駅は改札口が広いので、2 箇所以上は設けられないかというところではないと思うが、確認して回答させていただきたい。鉄道事業者は何かしらのルールで 1 箇所や 2 箇所、設けているのではないか。
- 委員長 : 駅の改札口は長い歴史があり、簡単にはいかないが、少しずつ複数の幅広の改札口ができてきている。片開きをやめて広くとるようなところもある。他の鉄道事業者で関連するところをお答えいただけないか。
- 委員 : 弊社の幅広改札の口数については設置基準があるので、確認させていただく。駅の状況に応じて、必ずしも 1 箇所ということではなかったかと思う。利用状況等を鑑みて設置している。
- 委員 : 38 ページの評価と見直しについて、計画期間は 10 年とされている。その間、まち歩きなどして、評価など変わっていき、39 ページの薄いところが、どんどん広がっていくと思うが、10 年間ですべては難しいと思うので、目標はどのくらいか。重点整備地区をどのくらい増やしていくお考えか。
- 事務局 : 全部が濃い色になるのが理想だが、範囲をやみくもに広げて、各エリアの整備状況がなかなか進まないのは本末転倒だ。今回池上を新たに指定したのは、まちづくりのガイドラインが出来上がり、まちの動きが見え始めていたからだ。今後もまちの動きをとらえながら、エリアを増やしていき、何年までに何か所等の目標はないが、エリアの整備された姿が見えるようにしながら、例えば池上駅から降りたら、まちが変わったと実感できるような、そういうまちであってほしい。まちの取組の動きを見ながら、エリアを順次拡大しながら、実績のある取り組みで広げていきたい。
- 委員長 : 財政にも関わることで、すぐには行きにくいところがある。広がらなくても、辛い所に手が届くような気持ちを持って、まちづくりを進めていただければよろしいのではないか。
- 委員 : 現場区民の意見、要望をリアルタイムで受け取っていくというシステム、この 2 項目を今後の検討課題にしておくというのではないか。こういう会合でも結構だし、地域力推進会議は各特別出張所で毎月行われている。そこでもいいと思う。いずれにせよ、大田区全体のバリアフリーを考える視点からして、そういったダイナミックな意見の聴取を考えることが 1 項目目だ。12 ページ、38 ページ、41 ページ、34 ページに関することだ。2 つ目は、これは特に、高齢者、障がい者等の移動等に関する事なので、やさしいことばを使うことが基本になるべきではないかということで、用語解説のページを作っておくと親切かと思う。例えば、ユニバーサルデザイン、スパイラルアップ、新空港線整備計画、エスコートゾーン、ハードとソフト、馬込文士村、まいせん等、わかる人はわかるが、わからない人はわからない。また、各種団体の名前があるが、こういう団

体だとわかるような用語解説を追加するといいいのではないか。3番目は、21ページ、22ページにも関わる。駅名について、今後、羽田国際線ターミナルが3月から、第3ターミナルに代わる。出版時期と合わせて使い分けを考えられるといい。第4点目は、3ページにかかわるところで、「東京都と密接な連携を図りながら」という1項目を入れると幅ができてくる。

事務局 :リアルタイムで区民の意見をということ、来年度以降、この方針に基づいて、具体的なプランを検討していく。区の会議体は様々あるので、全体はこの場でさせていただきながら、どういったタイミングで、どういった会議体で意見をいただくのがいいか、検討させていただきたい。用語解説については、既存の計画には用語集をつけているが、今日の資料ではつけておらず、事務局の不手際だ。つけさせていただく。名称の件については、発行のタイミングを見て、適切な方を選択させていただく。東京都との連携については、今日もご出席いただいており、こういった全体で集まる場での情報の共有を進めていきながら、それぞれの施策の中で、都の様々な部署の方とも連携をしながら進めていきたい。実務としては、連携して進めていくが、表記については、検討させていただきたい。

委員 :入れておいた方がいいかと思う。

委員長 :東京都との連携は、法の中では都道府県としてだが、謳われている。

副委員長 :無電柱化の問題について、大岡山の駅に向かっていく道路は電柱がなくなってきれいになった。それは東京都の事業か。もう1点は、移動等円滑化促進地区の目的で、無電柱化の問題は考えていないのか。将来的に10年後には書かれてくるのか。

事務局 :大岡山駅から環7へ抜ける目黒線は道路を整備して無電柱化したのは、大田区の事業だ。それ以外の無電柱化事業は、都市基盤整備部が部署になるが、大田区全体の無電柱化の方針を今、検討している。区全体の計画として検討しているところだ。本日ご議論いただいている、全体の方針の後、来年度以降、各エリアの個別の検討していく。その中で、無電柱化の方針と合わせて、具体の話をさせていただきたい。

委員長 :無電柱化とバリアフリー化を一体的に進められるということだ。

委員 :マンホールの問題について、雨が降ったときに増水して、マンホールの蓋が外れて、落ちてしまう事故がないように、ロックを掛けるような対処法はされているのか。

事務局 :マンホールは、場所によっては蓋が上がるのを防止したり、空気だけ抜けるようにしている場所はある。道路が冠水するなど、実際に危ないところを中心に実施している。下水道局が主体となって行われているが、徐々に実施していったのが現状だ。

委員長 :危険な個所から改善を図っているということだ。

2. 大田区移動等円滑化促進方針(素案)パブリックコメントについて

- 委員 : 区民への周知は、例えば区報に載せるなどそのような工夫はどうか。パブリックコメントは非常に大事だ。
- 事務局 : パブリックコメントは区報とホームページで募集した。このような意見を受けて、区の見解をホームページ上に公開したいと考えている。
- 委員 : ホームページは見ない人が多い。70歳以上は28%しか活用していないというデータがある。区報の別冊でもいいのではないかと。周知の仕方を考える必要がある。ホームページは活用していない人は見ない。考え方をはっきりさせたほうがいい。
- 委員 : 視覚障害者のお年寄りにはホームページをあまり見ない。見ることができない人が多い。区報を見ていると「詳しくはホームページをご覧ください。」と書かれている。それを音声で聞いている。私たちはホームページを見られるが、大概の視覚障害者はホームページを見ることができない。
- 事務局 : パブリックコメントのご意見について、すべての答えにはならないが、先日、自転車のマナーに関する大田区の条例が改正された。条例の改正についての、特集号の区報もあるので、決してホームページだけ、区報だけではない。様々な内容をどう周知していくか、今後の課題として検討させていただきたい。
- 委員長 : ホームページ上でも重要な案件については、音声情報としてしっかりと視覚障害者の方に対応してほしい。「問い合わせしてほしい。」では逆に問い合わせにくくなる。できる限り今日出た意見は、細かい部分もあるが、気を配りながらお願いしたい。
- 委員 : 驚いたのは44ページで、視覚障害者の40%はホームから落ちたことがあるとのことだった。ホームドアのこれからの設置状況はどうなっているのか。
- 委員 : 駅のホームドアについては、利用状況やどこからつけていくか等を見極めながら整備を進めている。大田区管内は、蒲田駅と大森駅がある。京浜東北線のホームドアについては今年度整備が完了している。今後それ以外の駅に着いても、順次整備を進めていく。
- 委員 : 池上線、多摩川線を除き、今年度中にすべての駅にホームドアを設置する。ほぼ設置を完了する予定だ。池上線、多摩川線については、ホーム柵というドアの開くところについては柵がないが、センサーを設置して、そこを遮ったときに知らせることになっている。池上線、多摩川線のホームドアについては、今後の検討課題だ。
- 委員 : ホームドアの設置については、若干が遅れているところがある。車両によって、ドアの数が、2つの扉、3つの扉、4つの扉とあったが、やっと昨年度4つの扉の車両を廃止し、現在は3つと2つになったので、ホームドア整備をこれから進めていこうということだ。大田区管内だと、羽田の国内線、国際線の両駅、京急蒲田も設置している。今後も駅の乗降や周辺の施設等を鑑みて、いっぺんというわけにはいかないが、計画を作りながら整備を進めたい。

- 委員 : 11 駅すべての駅にホームドアの整備が完了している。
- 委員 : 大田区はホームドアの整備について、補助を出している。1 日の乗降客数が 10 万人上の駅で、今年度、JR の蒲田駅と大森駅の設置が完了している。東京都も共同して補助を出している。東京都が今、ホームドアに対する優先整備の考え方を整理している。乗降客数にとられず、駅の形状や特性に合わせて、優先的に補助する路線についての考え方を整理している。区もそれを注視して、足並みをそろえて整備していきたいと考えている。
- 委員 : ホームドアの整備については、昨年の 9 月に優先準備の考え方をまとめた。周辺の施設やホームの形状等により鉄道事業者に計画を立てていただき、都と区と調整をして、整備の促進を図っていく。今までは 10 万人以上だったが、10 万人未満でも、必要なところには整備をしていく。
- 委員 : ホームドアについては、特に最近視覚障害者がホームから落ちている。蒲田駅は終わったとおっしゃるが、2 番線 3 番線はついていない。これが非常に危険だ。山手線がついていて、京浜東北線がついていないために落ちている。片方だけついているので、勘違いしてしまう。蒲田駅もそうだ。片方ついているから安心かと思うが、もう片方にはついていないので、落ちてしまう。見える人は、2 番線、3 番線は需要が少ないからいいだろうと思っているのだろう。10 万人云々が廃止されつつあるが、人が多いから落ちる確率が高いのではなく、視覚障害者が通るから落ちるのだ。そういうことを考慮して実施していただきたい。
- 委員 : 以前は視覚障害者のガイドヘルプをしていた。平和島駅はたくさんの方が利用している。私よりとても背が高い視覚障害者のサポートをしていたときに、サポートされている方が、足をホームと車両の隙間に落としてしまった。私も引きずられそうになった。周りの方がその方を引きずり上げてくれたが、そのようなことを体験した。ホームドアについて、ここなら大丈夫ではなく、どこでも安心して利用できるようにしてほしい。ホームと車両の隙間が狭い方が安心だ。
- 委員 : 国土交通省でも、ホームと車両の段差と隙間については、問題だと思っている。隙間からの転落防止と、車椅子使用者がなるべく単独乗車ができるように、隙間をなくすための検討会をしている。例えば、ホームと車両の間に櫛型のゴムをホームから出っ張らせるようなことを大阪で実施している。そういったいい事例の共有を行っている。ただし、車両は重量によって高さが変わり、ホームがカーブしているとどうしても隙間ができる。全ての駅でなくすのは不可能だが、そういったことなるべく少なくなるように、いい事例の共有を図りたい。

以上