

## 令和5年度第1回福祉のまちづくり推進協議会 議事録

日時 令和5年7月31日（月） 14:30～16:00

場所 ときわ会館5階大ホール

配布資料

○令和5年度第1回さいたま市福祉のまちづくり推進協議会 次第

○令和5年度第1回さいたま市福祉のまちづくり推進協議会 席次表

○さいたま市福祉のまちづくり推進協議会 委員名簿

○資料1-1 さいたま市バリアフリー専門部会について

○資料1-2 改定版基本構想に基づく特定事業計画のとりまとめ状況

○資料1-3 バリアフリー整備に関する利用者アンケートの実施について

○資料1-4 さいたま市バリアフリーのまちづくりに関するアンケート調査票

### 【大宮駅周辺】

○資料2-1 福祉のまちづくりモデル地区推進部会について

○資料2-2 さいたま市福祉のまちづくりモデル地区推進事業 活動報告書

○資料3 パーキング・パーミット制度（埼玉県思いやり駐車場制度）の開始について

○資料4 心のバリアフリー促進啓発事業について

○資料5 さいたま市だれもが住みよい福祉のまちづくり条例整備基準マニュアルの改定  
について

○資料6 さいたま新都心駅東口エスカレーターへの視覚障害者誘導用ブロックについて

出席委員（敬称略・五十音順）

伊藤 滋	東日本旅客鉄道株式会社 大宮支社 総務部 企画室
稲垣 具志	東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科
井上 長英	さいたま市老人クラブ連合会
臼井 常雄	障害者（児）の生活と権利を守るさいたま市民の会
金子 賢治	公募委員
兼山 和夫	さいたま市福祉局長寿応援部
作山 康	芝浦工業大学 システム理工学部 環境システム学科
関根 肇	一般社団法人 埼玉県バス協会
高木 範道	さいたま市建設局建築部
高木 泰博	さいたま市教育委員会事務局管理部
中津原 努	NPO法人 都市づくりNPOさいたま
三須 亜由美	一般社団法人 さいたま市私立保育園協会
宮澤 厚志	合同会社 FUKUMEN
宮澤 三夫	NPO法人 さいたま市視覚障害者福祉協会
村山 知之	東武鉄道株式会社 鉄道事業本部 技術統括部 施設部 建築土木課
八島 健	さいたま商工会議所 総務・会員サービス部
山口 明子	一般社団法人 さいたま市手をつなぐ育成会
吉田 亀司	さいたま市福祉局生活福祉部

代理出席者（敬称略・五十音順）

荒木 成郎	さいたま市福祉局障害福祉部
鷹巣 則和	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課
山本 順二	さいたま市教育委員会事務局学校教育部

傍聴人

0人

## 【内容】

### 1 開会

### 2 報告事項

#### (1) バリアフリー専門部会について

事務局 資料1-1 さいたま市バリアフリー専門部会について  
資料1-2 改定版基本構想に基づく特定事業計画のとりまとめ状況  
資料1-3 バリアフリー整備に関する利用者アンケートの実施について  
資料1-4 さいたま市バリアフリーのまちづくりに関するアンケート調査票【大宮駅周辺】  
に基づき、説明。（説明内容は省略）

#### (2) モデル地区推進部会について

事務局 資料2-1 福祉のまちづくりモデル地区推進部会について  
資料2-2 さいたま市福祉のまちづくりモデル地区推進事業 活動報告書  
に基づき、説明。（説明内容は省略）

稲垣委員 久しぶりにこうした活動を再開されたということで、有意義な内容だと改めて思いました。1点お伺いしたいのは、資料2-1の2に「モデル地区を設定し、ハードとソフトが一体となった総合的な福祉のまちづくり活動を行うものです」と記載されていますが、御報告では子どもたちに対する障害の理解の促進といった教育の話、つまりソフトの側面がフォーカスされていると感じました。「ハードとソフトが一体となった総合的な」という点が、部会の中でどのように議論されているのか、この活動の中でハードの部分がどのようにかかわってきているのか、教えていただきたいと思います。

事務局 モデル地区推進事業では、まち歩き学習において、通学路を使用したコース設定をしております。このまち歩き学習を通して、破損個所の発見や何か気づきがあれば、今後のまちづくりに反映させていくことを期待しているものです

が、なかなかそういったハード面の意見まで吸い上げることができていない状況です。このモデル地区推進事業の中で、ハード面をどのように扱っていくかという点につきましては、委員御指摘のとおり、今後検討していく必要があると考えております。

稲垣委員      ありがとうございます。「ハードとソフトが一体」という表現に関して、私なりの解釈として思いついたことが2点あります。1点目は、市として頑張っていることを、もっとアピールされることだと思います。と言いますのは、先ほど交通政策課から御説明があったように、ハードの整備面についてはかなり進捗管理をされていらっしゃると思いますが、さいたま市の中でユニバーサルデザインについてもっともどが進んでいるかということ、皆さん新都心の駅を案内されるわけです。モデル地区推進事業において、子どもたちが座学や体育館といった学校の中だけではなくて、新都心のような整備されたところに実際に赴いて、自分の住んでいるまちの状況とリフレクトさせながら考えていくということが、子どもたちに対する、教育の面からの「ハードとソフトが一体」に相当するアプローチだと思いました。これは批判をしているのではなく、「ハードとソフトが一体」という記載については、こうした教育の面から「モデル地区」という形できちんと取り組んでいるのだということをもっと主張されていいと思います。

一方で、2点目としては、資料2-2の11ページの右下のように、「新都心と違う所」として、「道が狭い」「道がデコボコしている」といった子どもたちの気づきがまとめられています。先ほどお答えいただいたように、こうした自分たちの気づきが、本当にまちを変えていくのだということ子どもたちに体験させることも大変重要だと思いました。

中津原委員      私はモデル地区推進部会に所属していますが、こちらの部会で話し合ったことで、関連することを御報告します。

1つは、昨年は日進北小学校での開催でしたが、児童たちにとっては大変有意義な取組になったと思います。児童たちは、「日北（にちきた）地区はとてもいい地域だと思っていたけど、まちを歩いて、まだまだ整備が届いていない箇所があることに気が付きました」という話をしていました。

この取り組みは小学校で実施していて有意義だと思うのですが、量的には1年1校の実施であり、限られています。一方で、学校で自主的にこうした取り組みを行っているところもあります。そのため、我々が行っていることを、他の小学校にも、内容と成果をPRし、学校の自主的な活動を促していくような

ことをできたらいいのではないかということ話し合いました。これはいずれも子どもたちの気づきを促すという意味では、どちらかというソフトの話です。

もう1つは、まち歩きの中で、学校の周辺で、ここはこうしたほうがいいね、という意見が児童の口から出ております。それをこの学習の中で言いつばなしで終わらせるのではなく、行政の事業に反映されて、改善されていけば、生徒たちにとってもやってよかったという体験になると思います。このモデル地区推進部会で出たような話を、行政全体に反映させていくことが望まれるということを確認しています。

事務局 これまでの十数年間で、モデル地区推進事業を複数の学校で実施してきましたが、少しずつ本事業についての認知も広まってきており、「前に何々学校で実施していましたよね」と教員から問われるようになってきました。実際に本事業を参考にして同じような学習内容で実施している学校については把握していないのですが、複数の教員の間では、学習内容についてノウハウが共有されてきていると感じています。

もう1点、子どもたちの気づきを行政に反映させていくという点につきましては、これまで対応できていなかった面はあったと思います。今年度の学校からも、結果的に行政に反映できなかったとしても、児童たちの気づきを意見として提案させたいという思いをいただいています。私どもも、できる限り、そうした思いを反映させることができないか検討しつつ、今年度の事業を実施してまいりたいと考えております。

### (3) パーキング・パーミット制度（埼玉県思いやり駐車場制度）について

事務局 資料3 パーキング・パーミット制度（埼玉県思いやり駐車場制度）の開始について

に基づき、説明。（説明内容は省略）

稲垣委員 3ページ目の「協力いただくことによるメリット」が非常に重要だと思いました。施設管理をしている方々にいかにインセンティブを与えていくかという視点で記載されていると思うのですが、ページの右下にある「協力区画が地図情報として県庁GIS上に公開（予定）される」と書かれている箇所が、非常に重要だと考えます。どこのお店や施設で協力区画が確保されているのか、当事者の身体特性に合わせた形で、地図上で情報提供することは極めて重要です。県庁のホームページなので、市の事務局の方が答えるのは難しいかもしれ

ませんが、どれほど情報管理が行われるのか、GIS上の情報が鮮度よく担保されるのかについて、情報があれば教えていただけますか。(予定)とありますので、いつから公開されるのかも気になります。

事務局 詳細につきましては分かりかねるのですが、公開は制度が開始する11月からだと聞いております。他の分野では既に利用されているGISのシステムに、パーキング・パーミットの情報を加えるとのこと。情報の鮮度の担保につきましては、こちらでは把握しておりません。

稲垣委員 情報の鮮度やアクセシビリティについては県庁に対して言うしかないのですが、さいたま市として頑張れることは、当事者の方々にいかに伝えるか、ということだと思います。県として頑張ることもあります。市民に寄り添うさいたま市の行政としては、様々な当事者団体の方に、パーキング・パーミットに対応した駐車区画があるということを周知していくことだと思いますので、御意見として述べさせていただきました。

#### (4) 心のバリアフリー促進啓発事業について

事務局 資料4 心のバリアフリー促進啓発事業について  
に基づき、説明。(説明内容は省略)

#### (5) さいたま市だれもが住みよい福祉のまちづくり条例整備基準マニュアルの改定について

事務局 資料5 さいたま市だれもが住みよい福祉のまちづくり条例整備基準マニュアルの改定について  
に基づき、説明。(説明内容は省略)

三須委員 整備基準マニュアルを改定するという事は、何か市民の実態があったからだだと思います。できましたら、市民からどのような御意見があったのか、アンケート等の内容について実際に知りたいと思いました。私は保育園を運営していますが、車いすで来ていらっしゃるお子さんや医療的ケアが必要なお子さんもいらっしゃいますが、施設や設備を使いづらいたとか「もっとこういう風だったらいいのにな」という声をお聞きします。具体的に「市民からこのような声があった」という実態を補足資料などで示した上で、そうした意見を踏まえて新たな基準を追加するというのが納得できるように、参考資料を提示していただけると助かります。

事務局 御指摘の点につきましては、現状、市民から直接、御意見を伺う機会を設けることは考えておりませんでした。市民の声を踏まえて資料として提示することに関しまして御提案をいただきましたので、持ち帰らせていただき、検討させていただきます。

稲垣委員 私は、今回の改定の検討体制についてお聞きしたかったのですが、当事者から意見を聞く予定がないということに驚きました。例えば国の総合政策局がバリアフリー法に基づく省令改正やガイドラインの改正をしていますが、必ず当事者参加の体制で進めています。当事者の皆さんも相当勉強されており、自分のニーズと照らし合わせながら、120点満点の改定に至らなくても、多様な障害特性の方の意見を直接聞いて、理解を深めながら課題を解決されています。

バリアフリー法が契機になって、基礎自治体でマニュアルを持っているところは改定をしていくという流れになり、さいたま市もこれから改定をしていくと思うのですが、その中で、どのような検討体制で対応したのかという点は、市町村同士お互い横で比較されると思います。その際、当事者参加があまりなされていない原稿ということが表面にでてきてしまうと、「さいたま市はそれでいいんですか」という印象になってしまうと思います。市のお考えもあると思いますので、どこまで参加のデザインを考えるか、意見を振りかざすことはしませんが、SDGsの基本である、取り残す人を作らない、という点は少し意識された方がいいのではないかとというのが私の申し上げたいことです。

### 3 その他

・さいたま新都心駅東口エスカレーターへの視覚障害者誘導用ブロックの敷設について  
都心整備課 資料6 さいたま新都心駅東口エスカレーターへの視覚障害者誘導用ブロックについて  
に基づき、説明。(説明内容は省略)

作山会長 視覚障害の方にもいろいろなレベルがあって、エスカレーターを使える方もいらっしゃいます。「エスカレーターを使いたいのになぜエレベーターまで遠回りさせられるのか」と思う方もいらっしゃるようです。そういった方がエスカレーターを利用できるように、安全性を確保しながらエスカレーターの方に誘導用ブロックを敷設してほしいという要望だと思います。御意見はいかがですか。

臼井委員 この誘導用ブロックを敷設した場合、誘導される先にエスカレーターがあると分かるようになっているのでしょうか。それとも、エスカレーターの手前に行ってから、エスカレーターだということが分かるのか、どちらでしょうか。

都心整備課 誘導用ブロックに沿ってエスカレーターの前まで行くと、音声アナウンスが流れます。そのため、エレベーターの前に行かないと分からない状況になっています。

臼井委員 そうすると、視覚障害の方が、エレベーターに行きたいと思っても、エスカレーターに誘導されてしまうこともあり得るということでしょうか。  
もう一点、エスカレーターの利用にあたっては、自己責任で安全確認を行うということでしょうか。

都心整備課 おそらく、エレベーターを使いたい方は、誘導用ブロックに沿って歩いて行くと、点字ブロックがあるので下に降りるところだと分かるのですが、そこでは「中仙道行きの下りエスカレーターです」とアナウンスが流れるので、ここではなくて先のエレベーターまで行こうと、御自身で判断されることになると思います。

エスカレーターに乗ってしまって事故があったときに、自己責任なのかどうかという点につきましては、実は私どもが最も心配しているところです。当然、エスカレーターを利用することはある程度リスクが伴うと認識しております。下りのエスカレーターに誘導したことによって転落してしまった、といった事故は、起こってはならないと思っております。

この協議会で御意見をいただきたいと思っておりましたのは、リスクに対する対応は今のガイドラインの基準だけで十分なのか、あるいはリスクが高いのでエレベーターへの誘導を主として、エスカレーターへの誘導は控えるべきなのか、といった点です。

作山会長 私が関わったことのある他の自治体では、駅前のバリアフリーについて、実験的に検証をした上で、改良すべきところを判断したというケースがあります。例えば、点字ブロックもメーカーによって色合いや突起の高さなど微妙に異なるのですが、どれが最もふさわしいのか、実験的に検証を行い、評価をした上で、本設にするかどうかの判断をするといったことです。判断基準が分からない場合は、こうした事前の検証ができるといいと思いました。

その他の意見はいかがでしょうか。

稲垣委員 お伺いしますが、エスカレーターの管理はどこになりますか。

都心整備課 さいたま市が管理しているエスカレーターになります。

稲垣委員 時間帯によって、上りと下りが増えることはないですか。

都心整備課 月に一回定期点検がございまして、その際は一方を止めて、上り方面のみ動かすということがあります。

稲垣委員 一般的に点検を行う際に、下りを止めているときはそのまま上りを動かす一方で、上りを止めて点検するときは、上りエスカレーターに乗りたいというニーズに配慮して、下りを上に反転させて運転させるということがよくあります。こうしたことが行われてしまうと、視覚障害のある方が、逆方向に入ってしまうということが懸念されます。そのため、誘導用ブロックを敷設して終わりではなく、その後の点検等の維持管理において、委託事業者に対して安全対策を徹底することが重要だと思います。単純な、具体性を伴わない安全対策で良しとすることはあってはならないことです。

もう一点、先ほど会長がおっしゃられたことについては私も同意見で、机上の写真だけでは評価できないと思います。改札を出てから、エスカレーターを通過して目的地にたどり着くまでのルートを想定して、誘導用ブロックがどれだけ必要なのかという議論も必要です。また、エスカレーターに誘導用ブロックを敷設すると決まったときに、写真のようにTの字で分岐を設定した場合、一般の交通量の動線を横にさえぎる形で敷設することになるかもしれません。つまり、エスカレーターの乗り口の所だけの議論では済まないのです。全体の経路の中の一部として、視覚障害者の動きを踏まえて設計を考えないといけないと思います。

さらに申し上げます。エスカレーターを下りる方向の写真と図面はありますが、地上階からの上り口に向かっての誘導用ブロックに関して、今回は資料がありません。地上階の方をどうするかということを含めて議論しなければならないと思いますので、やはり現場で、話をしなければいけないと思います。

あとは、利用される当事者の方々にしっかりと知らせないといけないと思います。分岐の数が増えることになりますので、ガイドマップを更新するなど、

事故が起きないように周知を徹底する必要があります。このことはJRさんにも求められることだと思います。改札内で駅員さんが視覚障害のある方を誘導していくときに、誘導している人に対して、「もうすぐ何月になったらエスカレーターまで誘導用ブロックが敷設されるので、分岐が増えますよ」ということを話しながら誘導していただくといった工夫が必要になってくると思います。

宮澤三夫委員 エレベーターもエスカレーターも、実質的には同じようなものです。実際に私もエレベーターで挟まれたことが何回かあります。資料をいただいてから、さいたま新都心駅を念のためチェックしましたが、階段に対しての誘導用ブロックはあるのですが、エスカレーターにはないという状態でした。これは新都心駅だけではなくて、他の駅や、駅構内のエスカレーターでも同じ状況です。階段に行く誘導用ブロック、エレベーターに行く誘導用ブロック、エスカレーターに行く誘導用ブロックがあると、このブロックは一体どこに行くのかという疑問がわきます。誘導用ブロックはありがたいのですが、あまり数が増えると、どこに誘導されるのか分からなくなってしまうのです。ですので、増やせばいいというわけでもありません。

また、階段の場合、左側通行ということで、ブロックも左寄りの位置についています。エスカレーターの場合は、埼玉県条例でエスカレーターは歩かないということになったはずですが、全くそれが守られておらず、なんとなく左は立って、右側を歩くという習慣があります。そのため、エスカレーターの中央に誘導するのか、手すりのある左側に誘導するのも議論する必要があります。今の状況では、右側に誘導されたら、後ろから怒られるだろうという気がします。非常に矛盾した言い方ですが、敷設していただくことはいいのですが、むやみやたらに増えるのも問題があると思います。

作山会長 今回は音声で案内することが絶対条件となりますね。もう一つ、今の御意見で非常に貴重だったのは、視覚障害の方はエスカレーターをあまり使わないと勝手に思い込んでいる人が多いかもしれない、でも、視覚障害の方もエスカレーターを使うので、マナーとして右側を歩かないといった常に配慮をするような使い方をしましょう、ということ啓発していかなければいけないと思いました。

伊藤委員 JRの駅の実態を御紹介させていただきます。駅のエスカレーターですが、平成12年に交通バリアフリー法ができた際に、弊社では、エレベーターとセッ

トで、相当の数のエスカレーターの設置を進めていきました。現在の各駅のエスカレーターは、その頃に設置したものがかなり多くなっています。その後、弊社だけではなく、関東の私鉄も含めて、エスカレーター上での接触という事象が大変多くなってまいりました。そのため、「エスカレーターでは立ち止まりましょう」というキャンペーンを平成 20 年頃から毎年続けてきております。今でも駅構内において、「立ち止まりましょう」というポスターをいくつか掲示しています。それから 15 年ほど経過しているわけですが、先ほど委員から御指摘のあったように、実態として、なかなか浸透していないと思っております。駅において、お客様同士で発生するトラブルの中で、エスカレーター周りで起きるものは相当程度に上り、まだまだ減ってはいないという実態がございますので、参考までにお知らせしたいと思います。

作山会長 今回の市民要望は先進的な取組をしようという提案ではあるものの、さまざまな配慮が非常に重要だと思いました。

都心整備課 本日の協議会の御意見では、現地において、試験的な敷設といったことができれば、安全性の確認がしやすいと思いました。どこにどう敷設すれば有効なのかといった検討を先に行ってから、実際の敷設の検討に移った方がよろしいだろうと思えます。実際に利用する方が、完成してから「こうではなかった」という感想を抱くようだと勿体ないので、現場で試験をしながら検証していく必要を感じました。

さいたま新都心地区でサイン計画の見直しも今後行っていく予定ですので、サインのあり方も含めて総合的に検討を深めていきたいと思えますので、引き続きよろしく願いいたします。

作山会長 机上で安全の確認はできませんので、現地で確信を持ってから進めていくことが大切ですね。先進的な取組であるがゆえに、他では行われていないので、慎重に検討していただきたいと思えます。

稲垣委員 仮に貼って検証することはいいと思うのですが、その前に、要望を出した方々のバックグラウンドをもう少し知ることが重要だと思えます。

誘導用ブロックがエスカレーターに誘導されていなければ、視覚障害の方がエスカレーターを使わないのかというところではありません。多くの方が、我流で歩いて、エスカレーターを利用している可能性があります。そのときの危険性については、客観的に整理する必要があると思えます。全盲の方は誘導用

ブロックを辿っていくと思われがちですが、先天の盲の方で、単独歩行スキルの高い方は、エスカレーターを使いたかったら、あえて誘導用ブロックを外れて、音などを頼りにエスカレーターの方向に進んでいくという行動をしている可能性が高いです。そういう方が、何らかのヒューマンエラーで、転落する可能性があるかもしれない。そのときに誘導用ブロックがもしあれば、安全に誘導できたかもしれないという考え方もあります。

あるいは、少し残存視力が残っている弱視と言われている方は、誘導用ブロックの凸凹を触覚で知覚するというよりも、むしろ、道路と誘導用ブロックの境目のコントラストを見て歩いているわけです。そういう人は、今は誘導用ブロックがありませんので、何らかの視覚情報を頼りにしてエスカレーターに辿り着こうとしているはずで、見えていた時の空間的な位置関係を思い出しながら勘で歩いて行く形ですが、それが危ないかもしれない。誘導用ブロックがついていれば、ブロックを見ながらエスカレーターまで歩いて行けるので、より安全性が高まるという見方もできます。

誘導すると視覚障害の方が沢山利用するので危ない、だからやめた方がいいというのは、短絡的な議論だと思います。今、孕んでいるリスクをきちんと整理する段階と、敷設した場合の、乗り口だけではなく全体的な経路に対しての影響を考えていく段階があると思います。

宮澤三夫委員 足元に誘導用ブロックが無いよりははあるに越したことはないと思います。エスカレーターについて言えば、音声の流れることの方がより大事だと思います。音声で場所を知らせてくれる方が、より安全だと思います。

作山会長 音声も音の出し方の工夫がいろいろあるので、1種類ではなく、検証してみないと難しいですね。今の御意見のとおり、音声というのは非常に有効ですので、誘導用ブロックとセットで整備する必要があります。

#### 4 閉会