参考資料１

令和元年度 第１回 さいたま市バリアフリー専門部会

■日時：令和元年 10 月 29 日（火）午前 9 時 30 分～

■場所：市民会館うらわ　603・605 集会室

■出欠：出席者 19 名（うち代理出席 3 名）、欠席者 9 名

■出席者名簿（敬称略）

	委員名	所属団体役職等	備考
1	稲垣 具志	日本大学 理工学部 交通システム工学科 助教	
2	野口 祐子	日本工業大学 建築学部 建築学科 生活環境デザインコース 教授	
3	水村 容子	東洋大学 ライフデザイン学部 学部長	
4	國松 公造	ＮＰＯ法人 埼玉県障害者協議会 理事	
5	竹内 政治	さいたま市精神障害者当事者会ウィーズ 事務局長	
6	中野 勇	NPO 法人 さいたま市視覚障害者福祉協会 副理事長	
7	町田 健一	さいたま市聴覚障害者協会 理事	
8	矢口 ミヤ子	さいたま市身体障害者福祉協会 理事	
9	山路 孝	さいたま市老人クラブ連合会 副会長	
10	栗和田 敏	公募委員	
11	山田 徹	東日本旅客鉄道株式会社 大宮支社 企画調整課長	
12	小野 健司	東武鉄道株式会社 鉄道事業本部 施設部 建築土木課 課長補佐	代理
13	土屋 尚樹	埼玉新都市交通株式会社 取締役技術部長	
14	金川 新吾	一般社団法人 埼玉県バス協会 課長	代理
15	酒井 与志亜	国土交通省関東地方整備局 大宮国道事務所 交通対策課長	
16	岡安 和幸	国土交通省関東運輸局 埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官	
17	佐々木 一郎	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課 管制保全補佐	代理
18	村上 孔	さいたま市 建設局 土木部長	
19	原田 元康	さいたま市 建設局 建築部長	

次　　第	１．開　会 ２．議　題 （１）平成３０年度特定事業等の進捗状況について （２）バリアフリー基本構想の改定について （３）改定基本構想に位置付ける特定事業について （４）まちあるき勉強会の開催について ３．その他 ４．閉　会
配布資料	○次第 ○出席者名簿・席次表 ○資料１　特定事業計画の定量的な評価結果（中間報告） ○資料 2-1　改定バリアフリー基本構想（全体構想） ○資料 2-2　全体構想に対する意見と対応 ○資料３　改定基本構想に位置付ける特定事業について（案） ○資料４　まちあるき勉強会の開催について ○資料５　さいたま市バリアフリー基本構想の改定スケジュール（案） ○参考資料１　平成３０年度第２回さいたま市バリアフリー専門部会　議事録 ○参考資料２　さいたま市商店街環境整備事業　【要綱】
会議写真	

■議事要旨

（1）平成 30 年度特定事業等の進捗状況について

- JR の北与野駅、南与野駅、与野本町駅、中浦和駅、北浦和駅、西浦和駅で無人化が進んでおり、当事者の視点から見ると使いづらくなる場合もある。それらも含めた評価方法を考えるべきではないか。
  ⇒今後、特定事業を位置付ける中で交通事業者の方々と評価や位置付けを相談する。
- 6 地区の重点整備地区のうち、大宮、北浦和、浦和の 3 地区は先行して整備の進んだ地区であるため、6 地区を横並びで表現してしまうのではなく、前提が違うことを示した方が良いのではないか。
  ⇒これまでの計画の経緯等がリンクする見せ方・取りまとめ方法を整理する。

（2）バリアフリー基本構想の改定について

- 車道と歩道がきちんと整備されていても、自転車に乗る場合の区別が非常に難しい。バリアフリーやユニバーサルデザインの観点から、自転車が車道を走りやすい通行空間を作ることで、歩道を安全にしていく、ということを考えていく必要がある。
  ⇒担当部署と調整して、方向性や表現方法を検討する。
- 区役所や図書館への信号機は音響信号機に変更し、健常者も障害者も施設が利用可能となるように記載してほしい。
  ⇒バリアフリーやユニバーサルデザインに貢献できる信号機の整備を進めていく。
- 縦割りで 1 冊にまとめるのではなく、立地適正化計画や地域包括ケアシステム、防災等の関係施策や制度との関連性を整理して位置づけたほうが良い。社会情勢が変化していく中で、5 年、10 年先のことを考えてどのような課題に直面しなければならないかを整理し、具体の計画名ではなくても、新たな視点として関係施策や制度との関連について記述すべき。
  ⇒関係部署と協議して検討する。
- バリアフリー関連部署を明記し、予算化など横の連携をとってバリアフリー化を進めてほしい。
  ⇒庁内の担当者会議で検討する。
- ユニバーサルデザインタクシーの導入が進んでいるが、運転手の方は使いづらいと言われていた。使いやすい機械であるべきであり、研修も徹底して頂きたい。いまだに車椅子は乗車拒否に遭う。心の持ちようなども研修で徹底して頂きたい。
  ⇒記載内容を検討するとともに、タクシー事業者との打合せにて伝えていく。
- 「福祉タクシー車両の導入を推進します」では制度としての導入と受け止められて紛らわしい。具体的イメージが伝わりにくいため、わかりやすい表現に修正する必要がある。
  ⇒修正する。
- ろう者の視点から、駅で事故があった時や台風や地震などの災害発生時に、アナウンスは聞こえないので分かりやすく端的な文章で情報提供が必要である。情報提供設備

については、設備の導入だけではなく、その中で提供される情報のアクセシビリティ、ユーザビリティの視点についても記載が必要である。

- みんなで優しい地域づくりにおいて区役所や自治会等におけるバリアフリー化の推進とあるが、自治会は加入者が減少しているため、地元の方たちを総動員して組織化する表現が望ましい。
  ⇒表現や取り組みについて、担当部署と意見交換して検討する。
- 障害者差別解消法について追加記載されたが、「心のバリアフリー」や「やさしいまちづくり」といった曖昧な表現だけではなく、アクセスが権利であるといった視点をしっかり捉えて頂きたい。「移動権」は、わが国ではまだ明確に位置付けられていないが、曖昧な表現を避けて具体的な表現とすること。
  ⇒わかりやすく曖昧でない表現を相談させて頂く。

(3)改定基本構想に位置付ける特定事業について

- 北与野駅の駅前広場にて、車いすが乗り降りしやすいスペースを確保してほしい。
  ⇒現地を確認し、事業者と対応を検討する。

(4)まちあるき勉強会の開催について

- 参加する当事者は、自身の状況のみならず、当事者代表としての視点を持って臨んでいただきたい。
- さいたま新都心駅は、整備から 20 年が経過し老朽化が進んでいるところもあり、しっかりチェックしたい。
- 過去にもまちあるき勉強会に参加して、バス停やタクシー乗り場の改善、駅階段の点字ブロックの色あせも指摘した。今回もより良い利用ができるように点検したい。

■議事内容

発言者		発言内容
司会（事務局）	：	１．開会
事務局	：	・配付資料の確認
稲垣部会長	：	最近はオリンピック・パラリンピックが近づき、いろいろな話題が挙がっています。先日も東京都の方が相談に来られたのですが、現在、東京ベイエリアの競技会場までの輸送について、車いすの方の移動を抜本的に考えなければならないということで、最後の詰めの作業に入ってきているそうです。このようなことを契機として、ここ数年でバリアフリーやユニバーサルデザインに関する議論の機運が高まり、社会情勢も変化してきているのではないかと思います。そのような背景から、今、さいたま市もバリアフリー基本構想の改定について議論をしています。 前回、出席された皆さまの議論の中には多くの視点がありました。地域コミュニティーの話もいただきましたが、そこには市民のかたがたが積極的に参加して、計画にコミットしていくことが重要だということが見え隠れしています。また、台風の襲撃等、各地でいろいろな災害も起きていますが、その中には災害時のバリアフリーの話もあります。避難所で障害を持っている方や、高齢の方をどのようにフォローしていくのか。やはり基本となるのは人の心だといわれています。今回、心のバリアフリーも新たな視点に盛り込まれていますので、そのようなことも俯瞰的に見ながら、皆さまと議論を深めていきたいと思います。
司会（事務局）	：	２．議題
事務局	；	（１）平成 30 年度特定事業等の進捗状況について ・資料 1-1、資料 1-2、資料 1-3 に基づき説明
稲垣部会長	：	ただ今、事務局の説明がありましたけれども、そもそも評価方法自体を議論する時期に来ているのではないかということでした。今回はこれまでの評価方法に倣って、説明をしていただいています。評価方法の課題については認識されていますので、近い将来、議論できればと思います。
栗和田委員	：	3 ページの (3) 事業進捗率は令和 2 年度までの中間計画で、それに対する数値ということでしたが、令和 2 年度の最後には、完了率が 100 パーセントになると理解してもよろしいのですか。
事務局	：	詳細は事業主体に確認する必要がありますが、恐らくこのまま進んでいくと、100 パーセントにはならないと思います。先ほど話したように、点字ブロックの改修や勾配の改善も目標として位置付けられています。こちらを作成した当時は 100 パーセントを目指していたのですが、結果としては難しい状況だと認識しています。

発言者		発言内容
野口委員	：	事務局からの説明で、初年度に完成しているものが入っていない、評価の方法が課題と伺いましたが、最近、浦和で活動されている障害者団体の代表の方が、JR 東日本の北与野駅、南与野駅、与野本町駅、中浦和駅、北浦和駅、西浦和駅で無人化が進んでいるので、何とかならないかと訴えてこられました。そのように後退してしまうサービスはいかがなものかと思うのですが、どこで話せばいいのか分からなかったので、こちらで質問をさせていただきます。
稲垣部会長	：	基本的にはプラスの方向に進んでいますが、当事者の視点から見ると、使いづらくなるときもあるのではないか。そのようなものも含めた評価方法を考えるべきではないかという話です。
事務局	：	事務局サイドとしても抜けていた視点だと思います。後半で説明させていただきますけれども、現在、皆さまに意見をいただき、全体構想を整理したところです。これから特定事業の取り組みを位置付けていきますので、その中で交通事業の主体のかたがたとともに、その評価や位置付けを相談していきたいと思います。
稲垣部会長	：	駅の無人化が進められていく中で、利用者の目線に立ったとき、どのような代替手段が必要なのか、サポートは担保できているのかという考え方が出てくると思います。後退というマイナス指標を作ることは難しいのですが、新たな課題が生まれたとき、どのような対応が求められるのかということです。非常に重要な視点をいただきました。
水村副部会長	：	資料 1 のデータの取り扱いについて確認させていただきたいと思います。六つの重点整備地区のうち、大宮、北浦和、浦和は旧バリアフリー基本構想で定めていた、ある意味、先行して整備が進んだ重点整備地区ですが、資料 1 に挙げられているデータだけを見ると、6 地区が横並びで表現されています。このように掲載すると、前提条件が同じ中、平成 25 年度以後の事業が推移してきたように見えてしまうのですが、この辺りはきちんと位置付けなくてもよろしいのですか。
稲垣部会長	：	大宮、北浦和、浦和は先行的に整備されてきた地区ですが、データでは 6 地区が横並びに示されています。今までの経緯や前提条件があるのではないかという指摘です。

発言者		発言内容
事務局	：	水村先生が話されたとおり、旧バリアフリー基本構想では、大宮、北浦和、浦和がありました。そこへ新たに三つの地区が加わっています。中間報告ではこのような示し方をしましたが、次回のバリアフリー専門部会では、今の発言の趣旨を踏まえて、取りまとめ方法を整理したいと思います。また、(2)の道路も同様に整備が進んでいるのですが、既に整備されているものはこの中では見えてきません。新しく基本構想に位置付けたものだけを評価しているため、整備済みの点字ブロックや歩道の幅員の確保等は分母として入っていないところがありますので、こちらも現行の基本構想に対する意見として、最終報告で提示させていただきます。基本構想の改定にあたっては、既にバリアフリー化が進んでいるものについての評価も整理していきたいと考えています。
稲垣部会長	：	いかに計画が進んでいるかということは、市民に対する説明責任でもありますが、多くのただし書きを付けなければならない見せ方ではなく、今までの計画の経緯やバックグラウンドがリンクする見せ方を考えていただければと思います。
事務局	：	（2）バリアフリー基本構想の改定について ・資料 2-1、資料 2-2 に基づき説明
稲垣部会長	：	冒頭に申し上げたとおり、前回の専門部会では多岐にわたる視点から意見を頂戴しました。それをまとめたものが資料 2-2 になります。今回の会議までに対応できるところは赤字で記載されています。そして接遇研修等、それぞれの事業者が組織として取り組まれていることを調査した上で、こちらへ反映させるべきことに関しては情報整理をしながら、バージョンアップさせていくということです。
山路委員	：	2-6 ページに 4)歩道等のバリアフリー経路の整備と書かれています。ただ、車道と歩道はきちんと整備されているのですが、自転車に乗る場合の区別が非常に難しいのです。場所によっては青色の線が引かれていたり、赤色の線が引かれていたりしますが、きちんと道路を、車道、歩道、自転車道の三つに分けていただきたいと思うのです。国は自転車に乗った場合は軽車両、自転車を押して歩くと歩行者としています。旧大宮市役所の前に新しい道路ができつつありますが、相変わらず同じ考え方です。ヨーロッパの一部で行われているように、まず三つに区分する仕組みを進めていただき、それに基づいて歩道等のバリアフリーを考えていただければと思います。けさも自転車に乗りながら傘をさしている方がいましたし、駅周辺は多くの自転車が集まると困ってしまいます。しかし、そこに至るまでの解決方法が定義されていません。そろそろこの中にも組み込んでいただきたいと思います。
稲垣部会長	：	さいたま市における自転車政策に関して、話せることはありますか。

発言者		発言内容
事務局	：	道路の自転車通行環境について、新しい道路は幅員が確保されていますが、既存の道路は限られた幅員の中で整備しているのが現状だと思います。この話を所管課に伝えて、適宜対応を検討していきたいと考えています。
稲垣部会長	：	さいたま市の自転車政策について話していただきましたが、意見の趣旨は基本構想に自転車関連のことを明記してはどうかということです。それについてはいかがですか。
事務局	：	この場で具体的な対応方針を示すことは難しいのですが、検討させていただきたいと思っています。
事務局	：	交通政策課です。自転車には歴史があります。最初は歩道において歩行者と自転車が一緒になっていたものから、自転車通行環境を整備していこうということで、少しずつ改善してきているところです。担当部署や自転車まちづくり推進課と調整して、その方向性や書きぶりを検討していきたいと思います。また、先ほど傘をさす方がいるということでしたが、マナーについては講習会や学校の指導等がありますので、その辺りも含めて検討させていただきたいと思います。
稲垣部会長	：	先ほど外国の話をされていましたが、アムステルダムやコペンハーゲンも自転車のための専用空間を作れない場所はたくさんあります。しかし、私が外国人として自転車に乗っていても、どこを通るべきか明確に分かるのです。わが国の道路整備は自転車がどこを通るべきなのか、不明確なのは事実だと思います。ただ、空間を確保するには時間がかかりますが、暫定的に自転車が通行すべき道路の示し方は議論されています。この計画は自転車の部署で進めていくということです。 私が関わっている自治体のユニバーサルデザインの審議会では、検討メニューの一つに自転車について評価する視点があります。例えば自転車は車道を安全に走れなければ歩道に乗り上げますが、白杖を持っている方や車いすの方との交錯が起きる可能性があります。それをなくすためには自転車が車道を通行しやすい空間を作り、歩道を安全にしなければいけません。自転車が走りやすくなるだけではなく、歩道がいかに安全になるかという視点からも、自転車政策を評価しようとしています。先ほどの話もバリアフリーやユニバーサルデザインの観点から、自転車の通行空間を考えていくことができるのではないかという趣旨かと思います。
山路委員	：	新しく道路を造るとき、自転車道をきちんと造ってほしいのです。現在の道路は 30 年から 50 年前の計画に基づいて造られていますが、そうではなく 30 年から 50 年先のことを考えて、車道、歩道、自転車道を造っていただければと思います。それが全く検討されていないように市民は受け取っています。

発言者		発言内容
中野委員	：	私は視覚障害者の立場から申し上げます。5 月に大宮区役所の新庁舎ができましたが、そちらの信号機を音響信号機に変えていただくよう、3 カ月前に大宮警察署に要請を出しました。視覚障害者も利便性を持ちながら、区役所や図書館を利用できればと思ったのです。また、北区のプラザノースのスクランブル交差点にも音響信号機が付いていないので、こちらも大宮警察署に要請しています。基本構想の中にも障害者に優しいプランを入れて、健常者も障害者も利用可能なものにしていただければと思います。
稲垣部会長	：	音響信号機については、2-7 ページの③横断部における安全性の確保に記載されています。エスコートゾーンもここに書かれていますが、このような記載でよろしいですか。書き方について意見があれば承りたいと思います。
中野委員	：	そのようなものを設置してくださることが、ノーマライゼーションの精神になります。住民の要請がたくさん上がってきたときに、それが生きてくると、ノーマライゼーションの精神にのっとることができると思うのです。私自身は基本構想に記載されていれば結構なのですが、ぜひよろしくお願いします。
佐々木委員	：	大宮区役所に音響式信号機を設置してほしいという要望は本部にも届いていましたし、最初からあればよかったのにという指摘はもっともだと思いますので、バリアフリーやユニバーサルデザインに貢献できる信号機の整備を鋭意進めてまいります。私は音響信号機の担当でもありますので、こちらを持ち帰り、早期実現に向けて動きたいと思います。

発言者		発言内容
水村副部会長	：	こちらの改訂版は一度審議を経ていますので、マイナーチェンジをしながら完成版に行きたいのか、あるいはまだ修正できるのかということとも関係するのですが、個人的にはこのような構想の目標はバリアフリー化することではなく、バリアフリー化を通じて、市民の方たちの生活が向上し、安全性の向上していくところが最終目的だと思っています。そのような意味では、縦割りで1冊にまとめるのではなく、他の制度との関連性も位置付けたほうがいいのではないかと思います。 本年1月のさいたま市都市計画審議会では、立地適正化に向けた取り組みという資料があり、その中で公共交通へのアクセシビリティ指標が位置付けられていましたが、やはり立地適正化とバリアフリー化は重なっていかなければいけません。また、福祉施策における地域包括ケアの行政区と、バリアフリー基本構想のエリアがどのように関係しているのか。あるいは昨今の自然災害を見ても、要援護者の避難計画においてバリアフリー基本構想が機能するのか。本来であれば、他のものとの関係性を検証するべきだと思います。 ただ、検証しても策定する時間はないと思うのですが、せめて関係施策を位置付けて、それらと連関しながら、市内の生活の利便性、質、安全性を向上させていくことを見せる必要はあると思います。改訂版の 2-17 ページを見ても、立地適正化の取り組みと同じような図が載っています。微妙にエリアがずれる所はありますが、駅周辺は一つの着目点であることや、居住誘導区域の重要性は確認できると思いますので、その他の施策との関係性も位置付けるような資料を添付してはどうかと思いました。
稲垣部会長	：	他の計画との関連については最後のページで触れていますが、確かに抽象的です。具体的に書き下してはどうかという話になりますが、いかがですか。
事務局	：	今、答えられることとしては、2-32 と 1-14 のまとめ方について、もう少し精査させていただきたいということです。ただ、ここから抜本的にということは、改定までのスケジュールもありますので、検討課題として取り組みたいと思います。また、立地適正化計画は策定されていませんが、その辺りの表現方法についても関係部署と協議したいと考えています。
稲垣部会長	：	まだ立地適正化計画は策定されていませんが、議論はしているのですか。
事務局	：	さいたま市は市街化区域と調整区域がほぼ半々ですので、立地適正化計画を策定する方向にはなっていない状況です。ただ、地域公共交通網形成計画は先行して検討しています。

発言者		発言内容
稲垣部会長	：	具体的な計画名が出てくることが重要なのではなく、社会情勢が変化していく中で、この改定の時期に5年や10年先のことを考えると、どのような課題に直面しなければならないのか。そのような整理があってしかるべきではないか、という趣旨と思います。立地適正化という言葉を入れていただきたいわけではなく、新たな視点について、どのような計画や制度と詰めていく必要があるのかを記述できればということです。可能な限り考えていただければと思います。
山路委員	：	先ほど言われたとおり、さいたま市は全て縦割りとなっていますので、横の関連を必ず入れてください。バリアフリーの関連部署を明記していただきたいのです。今はこれをお願いしますと言っても、予算がないのでできませんとすぐに言われてしまいます。しかし、予算化するときに関連する組織が分かっていれば、お互いに今度はこれを予算化しようと計画を立てることができます。バリアフリーはどこが中心に推進していて、どこが関連して、どこがサポートしているのかを明記していただきたいと思います。 また、今は地域が非常に入り組んでいます。先ほど出ていた地域包括の範囲も入り組んでいますし、自治会や組織がどうなっているかも分かりづらいところがあります。このまま地域に落としてしまうと、片一方は行っていて、片一方は行っていないという現象が起きると思いますので、そのようなことを含めた上で、例えば本庁が関係する部署について、バリアフリーはここが主管で予算化しています。ついてはバックアップしてください。そのようなところを明記していただければと思います。
事務局	：	大変貴重な意見をありがとうございます。庁内でも表現の仕方については関係部署と確認しています。バリアフリー基本構想の改定にあたり、庁内の担当者会議に関係する部署を呼んでいますので、そのような場でも検討させていただきたいと思います。
竹内委員	：	最近、ユニバーサルタクシーがよく走っています。私も一度乗ったのですが、運転手の方は使いづらいと言われていました。乗車を頼まれてから乗るまでに20分もかかるそうです。新しい機械の導入はよいのですが、使いやすい機械であるべきですし、研修も徹底しなければ、せっかくのユニバーサルタクシーが宝の持ち腐れになるのではないかと気になっています。
稲垣部会長	：	ユニバーサルタクシーはいろいろな会議で話題に挙がっていますが、やはりユーザビリティがいまいちだそうです。今の話はどの辺りになりますか。
竹内委員	：	2-8ページの『福祉タクシー車両の導入を推進します』という所です。
稲垣部会長	：	ソフト的な面でいうと、2-12ページのタクシー事業者の所に『車いす使用者等に配慮した乗降支援など』とありますが、この辺りの表現はもう少し検討できると思います。メディアでも取り沙汰されている課題だと認識していますが、こちらの表現についてはいかがですか。

発言者		発言内容
事務局	：	表現もそうですが、市からコミュニティバス等の接遇研修をしっかりと行っていただきたいと話していますし、タクシー事業者と打ち合わせをする機会もありますので、先ほどの意見については、また実効性の部分で伝えたいと思います。
竹内委員	：	いまだに車いすは乗車拒否に遭います。車いすでタクシーを使えることは便利なのですが、駅等で乗車拒否に遭ってしまうと、とても気持ちがなえるのです。運転手の方のマナーというか、心の持ちようも研修で徹底していただければと思います。嫌な顔をされる運転手の方も多いのです。
稲垣部会長	：	生活の中で嫌な思いをするのは、とてもつらいことです。昨年、国土交通省は交通事業者向けの接遇のガイドラインも作っていますので、そのようなものも参照してください。また、冒頭で事務局から、現在どのようなことを頑張っているのかという説明がありました。さらに各社がどのような取り組みを頑張っているのかという整理を行い、ユーザー側から提起されている課題の中で、接遇に関してはどのように市でサポートしながら進めていくのか。この後、追加される情報だと思いますが、積極的に考えていただければと思います。
事務局	：	先ほど地域公共交通の話もありましたが、さいたま市の交通事業者との接点もありますので、バリアフリー専門部会でそのような意見があったことは伝えさせていただきますので、併せて報告させていただきます。
稲垣部会長	：	現在、東京都の会議で浮間舟渡駅前の検討を行っています。野口先生も参加されていますが、タクシー乗り場は 2 台分のスペースを確保しています。どうしても車いすの方は乗降に時間がかかってしまうのですが、その後ろで一般の方がずっと待たされていると、舌打ちされることもあるのです。このようなことは世の中のいろいろな所で起きています。そのコンフリクトをなくすために冗長性を持たせて、2 台分のスペースを作ったのです。駅前広場の設計についても、最初からユニバーサルデザインの観点で行えば、そのような作り方が出てくることがあります。ハードとソフトの両軸は、このような所にも現れてくると思いますので、具体的に検討していただければと思います。
國松委員	：	基本構想では特別に表現されていないのですが、例えば 2-8 の福祉タクシー車両の導入があります。私は福祉タクシーと聞くと、制度のような気分で受け取ってしまうのです。これは制度ではなく車両の位置付けですが、紛らわしい部分がありますから、うまく表現されたらと思います。
稲垣部会長	：	市民目線から読んだとき、2-8 ページのように『福祉タクシー車両の導入を推進します』という言葉だけでは、具体的にイメージできなかったり、違うイメージを持たれたりする可能性があるので、もっと分かりやすい表現に改めていただきたいということです。何か書き方はあると思いますので、また対応していただけますか。

発言者		発言内容
事務局	：	はい。
町田委員	：	ろう者の視点からですけれども、やはり情報が少ないのです。例えば電車で事故が起きたときも、車内アナウンスが聞こえないので、情報が入りません。5W1H のように短く分かりやすい文章で書いていただけると助かります。長い説明は分かりづらいので、短く簡単にしていただきたいと思います。駅に簡単に貼り付ける方法でもよろしいかと思います。また、地震や台風等の災害のときも情報が取得できません。水が上がってきても、駅の防災無線がありますけれども、私どもは聞こえないので分からないのです。情報を分かりやすく貼り出だす等、情報アクセスの面を検討していただきたいと思います。
稲垣部会長	：	2-8 ページの運行情報提供設備等とありますが、このような設備を導入しますということだけではなく、その中で提供される情報の内容が分かりやすく届くようにしていただければと思います。アクセシブルでユーザビリティの高いものを提供すべきという視点が抜けている可能性もあります。各社とも情報提供の在り方は大変努力されていますから、短めにということだと思います。
山田委員	：	案内の仕方について、昨今はオリンピック・パラリンピックがありますので、外国のお客さまに向けても分かりやすくという視点があります。駅や列車ごとに工夫しているところですので、足りない部分もあるかと思いますが、先ほどいただいた意見も含めながら、これからも改善していきたいと思います。
中野委員	：	この間の台風 19 号では鴻沼川や鴨川があふれて大変な浸水になりましたが、その前に避難勧告が出たとき、ある方がさいたま市役所に行ったのですが、駐車場が満杯で入れなかったそうです。早めに避難すればよかったのですが、その方は腎不全を患っている方が家族にいたのです。そしてやむなく近所の小さな駐車場で一晩を明かしました。他にもある団体の施設が水没してしまい、大変な思いをしているという情報も入っています。千葉は雨量計の故障で住民に迷惑を掛けてしまいましたが、さいたま市はそのようなことになっていませんでしたか。それを一つ確認したいと思います。
稲垣部会長	：	災害対応については答えられそうですか。バリアフリーから大きな視点で話が展開されました。
事務局	：	台風の対応ですが、私も職員として市役所に出ていましたので、話されたとおり、駐車場がいっぱいだったという課題もあります。私は災害の担当部署ではなく、答えられないところもあるのですが、先ほどいただいた意見を災害の担当部署へ伝えたいと思います。また、バリアフリーについても他部署と連携するようにという指摘もありましたので、その辺りはしっかりと伝えていきたいと考えています。

発言者		発言内容
稲垣部会長	：	逆に災害の対応を検討している部署の中で、障害者対応や高齢者対応について、どのような議論をしているのかということも、こちらにフィードバックしていただきたいと思います。それぞれ異なる計画を検討している会議間での情報共有は重要ですし、その視点だけではなく、この視点もあるというように、こちらからフィードバックできることもあるかと思いますので、また教えていただければと思います。
山路委員	：	2-12 ページの②みんなで優しい地域づくりでは、区役所や自治会等におけるバリアフリー化の推進と書かれていますが、今、自治会は会員数が減っています。自治会に入っていない方もいると思われますので、地域というよりも、地元の組織を総動員するという表現をお願いしたいです。また、その中には商店街等がいろいろとありますが、そのような区分をしたほうがいいのかどうかも検討してください。地元の方たちを総動員して組織化し、バリアフリーとはこのようなものだと分かる文章をお願いします。同時に子どもから老人まで、全ての方が入る仕組みをお願いできればと思います。
稲垣部会長	：	2-12 ページの②の所です。
事務局	：	実態として、自治会の加入者数の減少はあると思います。表現と併せて、どのような形の取り組みができるのかというところは、担当部署と意見交換をしながら検討させていただきたいと思います。
稲垣部会長	：	1 人暮らしの高齢者の方が取り残されることのないようにという視点も重要です。組織だけではないことも意識して、書き下していただければと思います。
野口委員	：	1-17 に障害者差別解消法を追加の形で載せていただきましたが、今回の改定にあたっては、アクセスは権利であるという視点をしっかり捉えていただきたいので、1-14 の位置付けにも書いていただければと思います。心のバリアフリーや優しいまちづくり等、そのように曖昧になりがちなものだけではなく、しっかりアクセスの権利ということを書き込んでいただきたいと思います。
稲垣部会長	：	移動権というものは、まだ我が国では明確に位置付けられていないという背景はありますが、なるべく曖昧な表現を避けて具体的に書きましょうということです。
事務局	：	分かりやすくて曖昧ではない表現を、また相談させていただきたいと思います。
稲垣部会長	：	社会モデルの説明図も分かりやすそうですが、少し違ったりしますので、こちらも相談させていただきたいと思います。
事務局	：	まだその辺りは修正の余地があると認識しています。
事務局	：	（3）改定基本構想に位置付ける特定事業について ・資料３に基づき説明

発言者		発言内容
稲垣部会長	：	資料３のフローの下にあるとおり、スケジュール感とともに、実施時期はアンケートにより調査し、最終的に特定事業に位置付けていきたいという説明をいただきました。
竹内委員	：	この間、北与野駅を車で利用したのですが、大変使いづらかったです。車から降りるときの段差がまず駄目でした。浦和駅や武蔵浦和駅のように、乗車するときのスペースが設けられていないのです。ですから、北与野駅も車いすが乗り降りできるスペースを確保していただきたいと思っています。
事務局	：	具体を現地で確認させていただき、事業者と対応できるところを相談させていただきたいと思います。
稲垣部会長	：	乗車スペースと歩車道境界ブロックの段差については、課題として認識されています。具体を現地で確認し、それから対応を考えるということです。
中野委員	：	先ほど、浦和駅の関係は既に出来上がっているという話でしたが、本日は浦和駅を使ってこちらまで来たのですけれども、浦和駅の近くのトイレが改装中になっていました。いつ頃に完成する予定なのか知りたいです。店が閉まっているとトイレの利用ができかねますので、その１点をお願いしたいと思います。
事務局	：	トイレが工事中であることは認識しておりますが、工期については持ち帰らせていただき、確認してから報告という形でお願いしたいのですが、よろしいですか。
中野委員	：	はい。お願いします。
事務局	：	（４）まちあるき勉強会の開催について ・資料４に基づき説明
稲垣部会長	：	それではただ今の説明について、質問や意見があればお願いします。さいたま新都心駅で行われているということで、JR 東日本も事業主体としての課題の確認が必要になろうかと思いますので、ぜひとも紹介をしていただければと思います。改札内に入れるかどうかということは、これから検討されるのですか。
山田委員	：	現在、事務局と調整を進めているところです。

発言者		発言内容
稲垣部会長	：	これは受け入れる側も説明する側も準備が大変ですので、ご協力をよろしくお願いします。 武蔵野市のバリアフリー評価の際には、吉祥寺駅の案内をいただきました。現場を見ることで、具体的な議論ができます。さまざまな紹介をいただきますので、当事者の皆さまは建設的な意見をいただければと思います。駄目出しではなく、課題を抽出して、どうすればいいのかという意見をいただければと思います。また、目の見えない方や見えづらい方等、いろいろなかたがたがいますので、その当事者の代表としての意見をいただければと思います。先ほど聴覚関係の話もありましたが、コミュニケーションの取り方についても、ご自身の状況だけではなく、皆さまの代表として示唆を与えていただければと思います。
國松委員	：	今度のまちあるき勉強会はさいたま新都心ということですが、もう 20 年がたっています。普段歩いていても経路が老朽化していると思いますし、新しくできた所と比べると、色があせてきている部分もありますから、その辺りを重点的にチェックしたいと思っています。まちづくりはスパイラルアップが重要ですので、進んでこの地点を追ってみたいと思っています。
稲垣部会長	：	20 年前というと、バリアフリーに関する制度の黎明期です。本格的に制度やルールが作られ始めた頃でした。あれから 20 年がたち、いろいろな議論を踏まえて、新しい課題もたくさん指摘されています。多様な方がさまざまな施設を利用されますので、いろいろな視点から議論することが重要ではないかと思います。
中野委員	：	5、6 年前に北与野でまちあるき勉強会を行いました。そのときも指摘はしたのですが、バス停やタクシー乗り場はなかなか改善されません。駅の階段の点字ブロックなどの色あせも指摘したことがあります。ただ、それでもまちあるき勉強会によって、より良い利用ができるようにしたいと思っています。
稲垣部会長	：	当日はぜひとも貴重な意見をいただければと思います。
事務局	：	３．その他
稲垣部会長	：	全体を通して、委員の皆さまから質問や発言はありますか。
中野委員	：	2 年前から三室野田間の市道について行政にお願いしていたのですが、この間、緑区の宮本に自転車ロードという概念が付きました。そこを通ったときは、ここまで自転車ロードが付いたのかと思いました。しかし、見沼田んぼにはそれがありません。それはいつ頃、行っていただけますか。こちらも 2 年か 3 年はたっていますし、浦和学院高校や浦和東高校の学生等が利用する道路です。そちらの鉄柱を抜いてほしいと言うと、それはさいたま市が行うということでした。自転車ロードも作ってくださるという話が出ていたのですが、それはいつ頃になれば期待できますか。
稲垣部会長	：	場所は分かりますか。市道です。

発言者		発言内容
事務局	：	先ほど質問していただいた場所は、野田三室線と浦和学院高校へ抜ける道路でよろしいかと思います。こちらについては自転車ネットワーク路線にも位置付けられ、以前から要望をいただいています。今の状況としては、自転車道を整備するにあたり、道路の幅員が交通量に対して狭いのではないかということで、警察と協議を進めているところです。市としては少しでも早く整備できるように検討しています。時間がかかって申し訳ないのですが、また進捗があれば報告させていただきます。
稲垣部会長	：	ネットワーク計画には位置付けられていますので、そこは粛々と進めていただくということです。協議は大変難しいところではあるかと思います。
事務局	：	さいたま市商店街環境整備事業について ・参考資料２に基づき説明
事務局	：	４．閉会 ・挨拶