

令和 2 年度 第 1 回 さいたま市バリアフリー専門部会

■日時：令和 2 年 7 月 7 日（火）午後 3 時 00 分～

■場所：浦和コミュニティセンター 9 階 第 15 集会室

■出欠：出席者 23 名（うち代理出席 3 名）、欠席者 5 名

■出席者名簿（敬称略）

	氏名	所属団体役職等	備考
1	稲垣 具志	中央大学 研究開発機構 准教授	
2	水村 容子	東洋大学 ライフデザイン学部 学部長	
3	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	
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	星野 美子	一般社団法人 さいたま市手をつなぐ育成会 理事	
8	町田 健一	さいたま市聴覚障害者協会 理事	
9	矢口 ミヤ子	さいたま市身体障害者福祉協会 理事	
10	山路 孝	さいたま市老人クラブ連合会 副会長	
11	関 昌美	NPO 法人 彩の子ネットワーク 代表理事	
12	青柳 勝久	社会福祉法人 さいたま市社会福祉協議会 事務局長	
13	栗和田 敏	公募委員	
14	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
15	土屋 尚樹	埼玉新都市交通株式会社 取締役技術部長	
16	金川 新吾	一般社団法人 埼玉県バス協会 課長	代理
17	藤田 貢	一般社団法人 埼玉県乗用自動車協会 事務局長	
18	平 哲治	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	
19	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
20	中村 満良	さいたま市 保健福祉局 福祉部長	
21	小泉 勉	さいたま市 建設局 土木部長	
22	原田 元康	さいたま市 建設局 建築部長	
23	土屋 愛自	さいたま市 都市局 都市計画部長	

次 第	<p>1. 開 会 2. 議 題 (1) バリアフリー基本構想改定スケジュールの見直し (案) について (2) バリアフリー基本構想の改定素案について (3) まちあるき勉強会の取組紹介リーフレット (案) について (4) 平成30年度特定事業等の進捗状況について 3. その他 4. 閉 会</p>
配布資料	<p>○次第 ○出席者名簿・席次表 ○資料1 さいたま市バリアフリー基本構想改定スケジュールの見直し (案) ○資料2-1 基本構想改定 (案) 主な修正点 ○資料2-2 さいたま市バリアフリー基本構想改定 (案) ○別 紙 「さいたま市バリアフリー基本構想」改定に係る意見等について ○資料3 まちあるき勉強会の取組紹介リーフレット (案) ○資料4 特定事業計画の定量的な評価結果 ○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 議事録 ○参考資料2 バリアフリー法等の改正概要 ○参考資料3 報道発表資料 (基本方針次期目標中間とりまとめの公表)</p>
会議写真	

■議事要旨

(1)バリアフリー基本構想改定スケジュールの見直し(案)について

- 新型コロナウイルス感染症による、素案検討の遅延の影響やバリアフリー法の一部改正を受け、改定時期を次年度に延期したいと考えている。現在の想定では、来年度の秋頃の改定を目途に改定作業を進め、本年度中には改定素案を取りまとめたいたいと考えており、本日を含めて3回の専門部会の開催を予定している。

(2)バリアフリー基本構想の改定素案について

- 「さいたま市道路整備計画(第3期)」で道路の整備イメージが示されているが、歩道を自転車が走行することになっており、これまでの説明と矛盾しているのではないかと。自転車の通行場所について、曖昧なやり方ではなく、子どもたちにも説明できるルールを作り、5年、10年先のことを見据えた新しいやり方、考え方に変更していただきたい。
⇒道路の整備イメージについて、バリアフリーの観点と併せて確認しながら進める。
- 冒頭の基本構想策定の社会的な背景に記述されている内容はデータが古い。また、高齢化問題の深刻化・認知症高齢者増加の問題等も記載すべきである。
⇒データの更新や社会的な背景の変化など追加記載をする。
- 教育啓発に関して、学校教育に具体的に何を働きかけるのか、障害者の立場などを学校教育にどのように働きかけるのか。
⇒教育担当部署との調整が必要であるが、具体的な教育プログラムといった取組内容は学校の教育部門で判断していく部分であり、基本構想や専門部会で検討できる範囲を超えているのが実情である。基本構想では、教育担当部門との連携やサポート体制等に重点を置いて検討する。
- バリアフリー法改正の参考資料に、市町村等による心のバリアフリーの推進という記載があり、さいたま市では教育委員会マターになると思われるが、そのあたりの部署の動きはあるのか。また、他の計画との関連についてまとめた図があるが、教育の観点がないので、この中で教育委員会との連携や都市整備部門がサポートする形を明確化すればよいのではないかと。
⇒教育委員会でも、どういったプログラムが追加できるか検討段階にある。ご指摘を踏まえて記載内容を検討する。
- 子育て世代への配慮を盛り込んで頂き感謝している。交通政策基本法17条に妊産婦や乳幼児を同伴する者の円滑な移動のための施策と記されていることをもう少し世の中に認識していただき、子育て世代への配慮について皆さんの意識が変わっていくことに期待を込めて、子育てに関する具体的な記述を加えて頂けるとありがたい。
⇒子育て中、妊産婦の方も含めて対象としているという点、また施策メニューについても具体的に表現できる部分もあるので追加記載等を検討する。
- 国の基本方針における目標期間を5年間としたこと理由の一つに新型コロナウイルス感染症がある。コロナ禍により交通事業者も影響を受け、高齢者・障害者の生活も変化してくる。今後は新しい生活への対応も考えながら検討することが大切である。

(3)まちあるき勉強会の取組紹介リーフレット(案)について

- 実際にはさいたま新都心駅の東西を歩いたので、検討対象エリアの範囲から考えると、タイトルの「さいたま新都心・北与野地区」という表現には違和感がある。
⇒まちあるきは、重点整備地区として指定した地区で実施してきた経緯があり、地区名で表現してきたが、「さいたま新都心駅周辺」とする等、表現方法を改める。
- 写真とコメントの関連など、全体を読まないとわかりにくい構成になっている。見て瞬時にわかるように整理した方がよい。
⇒レイアウトについては改善できる範囲で対応する。
- 聴覚障害者にとっては、音声以外での情報の入手が重要である。さいたま新都心駅改札口正面の大画面テレビで字幕放送や手話のワイプなどの情報が提供されると良い。コロナに関するニュースだけでなく災害情報、緊急事態情報などが大宮駅やさいたま新都心駅のように大きな、人が集まる駅で提供されると良い。
⇒さいたま新都心駅の大型ビジョンは、本市の都市整備部門の所管と聞いているので、持ち帰りご意見を伝える。また、各事業者に対してもフィードバックしていく。先月オープンしたさいたま新都心のバスターミナルにはデジタルサイネージを設置する予定であるので、緊急地震速報など表示できるものの対応を検討したい。今後も交通事業者と連携し、対応できるように取り組んでいきたい。
- 聴覚障害者の方には緊急時の情報伝達がとても大切であり、デジタルサイネージは費用も比較的安価に提供内容を柔軟に対応できる強みがあるので、少しでも早く導入を検討していただけると良い。
- 以前にまちあるきを行った際のリーフレットでは、まち歩きの結果をもとに、改善点も整理していた。その後の対応も見えると良い。
⇒個別の改修、改善にはまだ至っていない部分があるため、担当所管と管理者に情報提供していく。PDCAの観点からも改善された点については、ホームページ等で周知を検討する。

(4)平成30年度特定事業等の進捗状況について

- 大宮地区の区役所前交差点に音響式信号の設置を要望したがどうなったか。また、夜10時を過ぎると音が鳴らなくなると聞く。時間的な制約があるのか。
⇒大宮区役所前の交差点には要望を受け音響式信号を設置した。夜間は近隣住民の方への配慮からほとんどのものは音響を停止しているが、近年、人通りの多い箇所について24時間化や稼働時間の延長を進めている。今後も意見、要望については、地元警察にお知らせいただきたい。
- 鉄道駅の無人化が進み、車いすで電車に乗る際、ホームから電車へ橋を架けてもらうのに、時間がかかるようになった。対応状況を確認したい。
⇒JRによると、連絡を受けて有人駅から駅員が移動して対応している。途中駅や降車駅での対応も確認するため時間がかかってしまう場合もあるかもしれないとのこと。JRにはいただいたお話をお伝えし、少しずつでも改善していけるよう、市からも要請していく。

- 無人化は企業の合理化であって、合理的配慮に欠けるのではないか。バリアフリーや福祉のまちづくりの観点でどう捉えるべきか、もう少し検討を深めていただきたい。⇒この件に関し、障害政策課とも連携して取り組んできている。JR の現場の方、利用者の方、様々な立場の方がいる中で、少しでも改善できるように取り組んでいきたい。
- 合理的な配慮は色々な立場の人が協力していくことが必要である。駅員の方だけでなく周囲の方が助ける。子育ての意見にもあるように周りの人との支えあいの啓発も重要となる。人的支援の補助として MaaS の情報ツールを用いた連絡体制など、国全体の動きや技術的な動向も見ながら周知・啓発を検討し進めることが重要である。

■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
事務局	： ・交代委員の紹介
稲垣部会長	： 皆さまご存じのとおり、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、全ての分野においてさまざまな対応が求められおり、新しい生活様式をいかに実践していくのかということで、新しい会議様式についても国や各自治体で、さまざまな工夫を凝らしています。 国土交通省をはじめとした各種委員会で、Zoomなどのウェブ会議システムを使った会議も展開しています。その中で、強く思ったことは、障害をお持ちの当事者の方々が参画される会議において、どのような方がそのようなコメントをされているのかということを知る必要があるということです。例えば、車いすを使っている方は、Zoomの画面では、どのような車いすか分かりません。こういう車いすに乗っている方がまちの中ではこういった困りごとがあるという理解をするためには、リアルな場でのコミュニケーションというものが重要になってくると感じました。特に、聴覚障害の方だと、ウェブ会議での手話通訳や字幕、チャットによる対応というものはできないことはないのですが、十分なコミュニケーションを確保するにはまだまだ課題があります。実際に顔を突き合わせて、なるべく一堂に会して行う方法を採用し、各種感染症対策を十分に考慮して臨んでいるさいたま市事務局を高く評価したいと思います。冒頭で会議方式についてお詫びとおっしゃっていましたが、そのようなことはないと思います。本当に皆さま工夫を凝らしてご準備されていますので、心より感謝申し上げたいと思います。長くなってしまうので申し訳ありませんが、このことだけは皆さまにお伝えしたく、お話しさせていただきました。どうもありがとうございます。
事務局	： ・出席状況に基づく当会議成立の確認 ・非公開事項に該当する項目の確認
司会（事務局）	： 2. 議題
事務局	； （1）バリアフリー基本構想改定スケジュールの見直し（案）について ・資料1に基づき説明
稲垣部会長	： 基本構想の改定時期を当初の予定から延期するということで、感染症対策を十分に行いながら、きちんと議論をした上で基本構想の改定を進めていきたいといった趣旨でした。また、目標年度を策定後10年としています。つい先日（7月3日）の国からのプレスリリースでは、5年後を目標とするとのことで、この対応をどうするのかといったようなことも含めて、今後考えていくということでした。 ご意見、ご質問等ないようですのでこのような形で今後進めてください。次の議題に進みます。

発言者	発言内容
事務局	: (2) バリアフリー基本構想の改定素案について ・資料2-1、資料2-2に基づき説明
山路委員	: 2-2 ページにバリアフリーの整備イメージが出ていて、ここでは、周辺道路との関係が具体的に分からないのですが、市のホームページで公表している「さいたま市道路整備計画（第3期）」には具体的な整備イメージが載っています。それによりますと、歩行者と自転車を同じ走行空間で整備するイメージが描かれていますが、今までの話では、自転車は車に合わせるという形で説明されていると思います。この辺りが矛盾しているのではないかと気がきましたので、検討をお願いしたいと思います。
稲垣部会長	: ホームページの資料の自転車の表現が今の自転車政策の方向性とずれているのではないかといったご指摘ですね。いかがでしょうか。
事務局	: ご指摘のあったホームページの資料を確認した上で、担当部署とも確認、調整し、掲載方法について検討させていただきたいと思います。
小泉委員	: 自転車レーンについては、歩道と車道の広さを踏まえ、警察とも協議させていただいています。表現については、バリアフリーの観点と併せ、事務局と確認しながら進めたいと思います。
稲垣部会長	: 基本的には、自転車は軽車両ですので車道通行が原則で、歩道の通行は例外という考え方があります。市内の道路整備や規制の在り方といったものを検討しているということで、ご確認いただければと思いますので、よろしくをお願いします。今のご回答でよろしいですか。
山路委員	: 5年先のこと、あるいは10年先のことを考えているので、その辺りはきちんとしてほしいと思います。自転車に乗れば軽車両、車両扱い、乗らなければ歩行者という形でずっと位置付けています。さいたま市として市民の目線に立ち、かつ、自転車に乗る人の目線に立ち、先のことを考えてやってほしいと思います。曖昧なやり方ではなく、子どもたちにも説明できるルールを作り、5年、10年先のことを見据えた新しいやり方、考え方に変更していただきたいと思っています。
稲垣部会長	: この会議はバリアフリーの基本構想に関するものですが、自転車利用者の視点も重要だと思いますし、それに加えて、例えば、歩道上を通行する車いす利用者の視点、誘導ブロックを使っている視覚障害者と駐輪の問題などもあります。そういったこともここで検討できればいいと思っています。自転車政策全体も、きちんと将来像を考えてくださいというご発言だったと思います。ありがとうございました。

発言者	発言内容
野口委員	<p>： 1-1 ページの社会的な背景という部分のデータがだいぶ古いものになっています。これはそのまま使用するのでしょうか。策定の背景に関する部分だからよいのでしょうか。改定する背景ではなく、策定の背景でよいのでしょうか。その辺りも分かりません。</p> <p>高齢化の問題がますます深刻になってきて、今、高齢化率は28.4パーセントです。今後、2025年には団塊の世代全てが75歳以上になり、そのときには65歳以上の高齢者の5人に1人が認知症であるというような話もあります。そういったことも含めて書いていただけたらと思います。</p>
事務局	<p>： 時点更新ができていないという部分があり、必要な部分の数字は更新します。社会的な背景といったところもご指摘のとおり変わってきている部分もあると思いますので、追加記載としたいと思います。</p>
稲垣部会長	<p>： 令和3年10月に改定版が公表されますので、データも対応させないといけないと思います。</p>
竹内委員	<p>： 資料2-1の教育啓発特定事業についてですが、教育においてどの程度啓発をしていくのか具体的に見えてきません。これはどの辺りまで食い込んでやるのか、具体的に教えていただけるとありがたいと思います。まちあるきを一緒にやるだけとか、そういったことではなく、もっと突っ込んだ教育をしてほしいと思います。もっと、障害者の立場などを学校教育に知らしめるため、もう少し具体的な部分を知りたいと思います。</p>
事務局	<p>： 教育啓発特定事業は新しい制度ですので、どこまで基本構想の中に盛り込んでいくかという点については調整を図っていかなければいけません。この場で具体的な内容を説明することはなかなか難しいというのが正直なところです。例えば、総合学習の時間でこのような授業をやりますというような具体的な内容は学校の教育の中で判断していく部分であり、基本構想や専門部会で検討できる範囲ではないと考えています。</p> <p>先ほど説明したバリアフリーの教育を推進する活動拠点である、ふれあいプラザを具体的な事例として紹介することはできますが、まずは、学校教育の中に盛り込むことができるような体制づくりの検討に重きをおき、専門部会の中で議論を進めていければと考えています。その中で、こういったメニューを組み込み、学校の授業の中に盛り込めるかという点については、学校や関係機関と協議を進めたいと考えています。なお、それらについては、専門部会でご報告させていただきます。</p>
稲垣部会長	<p>： 今回、バリアフリー法の改正については、参考資料2でご説明いただきました。この中には、市町村等による心のバリアフリーの推進という記載があります。さいたま市で言うなら教育委員会マターになろうかと思えます。そのあたりの動きはあるのでしょうか。都市整備部門以外の部署に影響はあるのでしょうか。</p>

発言者	発言内容
事務局	教育委員会、学校とも、こういったプログラムが追加できるのかという点については検討段階にあるというところです。
稲垣部会長	： 資料 2-2 の 2-36 ページに他の計画や上位計画との関連について、かなり分かりやすい図を作られています。確かに教育の観点がないような気がします。教育委員会とどう連携するのか、教育の実践をするハードの場として、都市整備部門がサポートするという形になると思うので、そういったようなことをここに書き下せるとと思います。教育のプログラムの詳細まではテリトリーを越えてしまいますから、この図の中で関連性を位置付けた上で、都市整備部門で何をやるのかということを確認化すればよいのではないのでしょうか。ご検討いただければと思います。
事務局	： ありがとうございます。検討させていただきます。
関委員	： 高齢者障害者等という表記の等に子育て中の方も含まれるのかとも思うのですが、子育て中に非常に肩身の狭い思いをすることもあり、双子用のベビーカーが乗車拒否されるといった話題もありました。双子でなくても子供を連れて公共交通機関を利用するのは大変勇気がいるということ、実際の声として聞いています。 資料 2-1 の 21 ページに交通政策基本法の抜粋という部分があります。こちらを加えていただいたことで、高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策とここにはっきり書いていただいているのはとても意義のあることだと思っています。さらに、17 条で細かく、高齢者、障害者、妊産婦その他の者で、日常生活または社会生活に身体の機能上の制限を受けるものおよび乳幼児を同伴する者と具体的に記していることを、世の中にはっきり認識していただけるようになると、皆さんの意識も変わってくるものになるのではないかと期待を込めて、もう少し、さいたま市のほうでも積極的に文中に入れていただくことができるとと思います。
稲垣部会長	： 子育て中の方、妊産婦の方についてのご意見でした。武蔵野市の会議でも双子ベビーカーの乗車を拒否されてしまったという話をよく耳にします。こちらのご意見に対して事務局から何かありますか。
事務局	： この場では具体的な修正内容をお答えできませんが、高齢者等という記載の、等という部分がこういった方々を対象としているという点については、もう少し具体的に表現できる部分もあるかと思しますので、その辺りについては検討させていただきたいと思います。
稲垣部会長	： 今現在、具体的なメニューとして、子育て中の方や妊産婦に関連する記述はあるのでしょうか。委員からのご指摘は、国の法律における位置づけを受けて、さいたま市の施策メニューとして、どういう所に反映されるのかというご質問だと思います。
事務局	： 確認して追加記載等させていただきます。

発言者	発言内容
稲垣部会長	<p>： 市は、事務局としてどうするかという話と、施設管理者の立場としてどうなのかという話の双方があります。鉄道をはじめとしたそれぞれの交通事業者の対策、施策というものもあると思いますので、そこを一度整理していただき、子育てしやすい環境づくりといった視点を充実させたほうがいいのかもかもしれません。</p> <p>交通事業者はこのような視点においても相当頑張っていると思いますが、何か子育て関係でお話しされることはありますか。</p>
小野委員	<p>： 鉄道事業者としては、ハード面の施設整備のみならず、一番大事だと思うのは、職員、ソフト面での支援かと思っています。私もそうなのですが、子育て中の皆さんが安全、安心、快適に駅を利用できるように、今後、職員への指導、教育をしっかりとしていきたいと思います。本件についても社内で協議をさせていただき、充実を図っていきたいと思いますので、よろしくお願ひします。</p>
稲垣部会長	<p>： ありがとうございます。都営大江戸線では、一部の車両の優先席周辺が、きかんしゃトーマスで装飾されている事例があります。そういった所に酔っ払ったおじさんがいびきをかいて寝ているとやはり変ですが、ベビーカーに乗った子どもがいるのはとても馴染みます。そのような空間の演出方法などもあると思います。いろんな事例を勉強しながら、工夫して整備していければいいのではないのでしょうか。</p>
関委員	<p>： 事業者でいろいろと努力していただいているということと共に、市民の多くの方の意識が変わっていくことが大事かと思っています。教育や啓発といったところも含めて、加えていただけると大変ありがたいと思っています。子どもたち、若い人たちは本当に素直ですので、子どもたちは、聞けば助けてあげようという気持ちになりやすいと思います。大人も併せて、積極的に弱い立場の人たちを温かく見守っていくというまなざしが醸成されるとよいと思います。そのまなざしが厳しかったり温かかったりということが、感覚的に安心できたりそうでなかったりということにつながっていくと思いますので、私たちもいろいろと考えていこうと思いますが、そういったところも入れていただけたら大変ありがたいと思っています。よろしくお願ひします。</p>

発言者	発言内容
稲垣部会長	<p>： 前回の専門部会までの議論を踏まえ、事務局で論点を整理していただき、論点ごとにこのように修正したということを示していただきました。非常に分かりやすいご説明だったのではないかと思います。</p> <p>一点、私の気になる点についてお聞きしたいと思います。先ほど、国が目標を10年から5年にしたという説明がありました。7月3日のプレスリリースだったと思います。目標期間変更のいろいろな理由がある中の一つとして、やはり新型コロナウイルス感染症の話があるわけです。今回、新型コロナウイルス感染症が突然流行し、交通事業者も大打撃です。航空業界をはじめ、鉄道、バス、タクシー、全ての交通事業者が戦々恐々としています。このような状況の中、経済的な制約を考慮しながら、一体どのようにバリアフリーを進めていけばいいのかという点に相当大的な見直しが出てくるのではないかと思います。同時に、高齢者、障害者、子育て中の方の環境は、新しい生活様式への対応という要請がある中で、相当、まちづくりに関しても変化がある可能性があります。今すぐ結論なんて出ませんから、この後どうなるかということは神のみぞ知る状況です。</p> <p>先ほど、5年ごとという話があったと思います。2-33 ページが、新たな評価手法の検討というページです。たまたまですが、ここに5年ごとと書いてありますよね。この後の改定までまだ時間がありますので、新型コロナウイルス感染症の状況に対して、社会情勢がどう動いていくのか、それぞれの事業者や当事者のかたがたの考え方がどのように変遷していくのかといったようなことを見据えながら、恐らく、ここに何か書き下していくことになるのではないかと思います。いかがでしょうか。新型コロナ感染症による新しい活動形態に対してどのように対応するのかという点について、事務局のお考えをお聞かせいただきたいと思います。</p>
事務局	<p>： この場で明確に結論や方向性をお示しするのは難しいのですが、現状では、改定という作業を進めつつも、新型コロナウイルス感染症の影響による新しい生活様式といった社会情勢の変化についても情報収集を進め、対応方法についても並行して検討したいと思います。</p>
稲垣部会長	<p>： 分かりました。では、継続的に状況を見ていくということですね。まさか今年、手話通訳の方がフェースシールドを付けて通訳をされることになるとは全く思っていませんでした。これからかなり時代が変わりますから、検討いただきたいと思います。</p> <p>なお、それぞれの整備地区について説明する分厚い資料がありますが、これは非公開ということで、参考のためにご確認ください。事業者、管理者との最終調整がこれから入りますので、資料の取扱いにお気を付けいただきたいと思います。</p>
事務局	<p>： (3) まちあるき勉強会の取組紹介リーフレット（案）について ・資料3に基づき説明</p>

発言者	発言内容
國松委員	： さいたま新都心・北与野地区とセットで書かれていますが、実際にまちあるきをした所は、さいたま新都心駅を挟んで西、東の一直線という感じの範囲でした。北与野地区というのは書き過ぎなのではないかと思いました。セットだから仕方がないのではないかとも思うのですが、そこが少し気になります。
事務局	： これまで、重点整備地区として指定した地区で実施してきた経緯があり、地区名で表現させていただいています。確かに、地区全体を回ったわけではないということもあります。表現方法としてということにはなってくると思います。表紙の部分にさいたま新都心・北与野地区で行いましたと表現していますが、地区内で行いましたという表現が正しいので、そのような表現をさせていただければと思うのですが、いかがでしょうか。
稲垣部会長	： 「地区内」とすれば解決しますか。もしくは、さいたま新都心駅周辺と書いて、別途地区名について注釈を付けるのはどうでしょうか。この地域はこの地区ですよという形です。
事務局	： 具体的な範囲としては駅の周辺ですので、新都心・北与野地区という表現はどこかに残したいと思うのですが、表現方法を改めさせていただきたいと思います。
稲垣部会長	： ご対応いただけるということですので、よろしくお願いします。
野口委員	： リーフレットを開いた部分に、良い点は青い丸で、気付いた点というか良くなかった点は三角でそれぞれのご意見が記してあります。順番や、隣の写真と連動しているのかと思うとそうでもなく、一通り目を通し、全てを見ないと全体がイメージできないという印象があります。もう少し整理したらどうだろうと思います。見て、瞬時に何となくイメージが伝わるようなものにしてはどうかと思いました。
事務局	： ご意見ありがとうございます。レイアウトについては改善できる範囲で対応させていただきたいと思います。
稲垣部会長	： 野口先生からもご指導いただき、もう少し工夫していただければと思います。よろしくお願いします。

発言者	発言内容
町田委員	<p>： 新型コロナウイルス感染症が猛威を振るっています。聞こえない人にとって、情報がありません。自粛と言われても自粛していない人もいます。先日、埼玉県知事の会見の際、前は手話通訳者が付いていなかったのが、最近になって手話通訳者が付くようになりました。さいたま新都心駅に大きな画面のテレビがあるかと思うのですが、そういった所で放送はされているのでしょうか。それをお伺いしたいと思います。</p> <p>例えば、新宿の夜の街に行ってはいけない、そうすると感染してしまうといったような音声での情報は聞こえない人は分かりません。街を歩いていても、音声での情報は分かりません。字幕など、視覚的な情報で注意しなければいけません。飲食店にあまり行ってはいけないという表示が視覚的にされていないため、なかなか情報がなく、分からない方もいます。また、テレビに関しても、新宿に大きな画面のようなものがあり、ワイプでもいいのでそこに手話が付いていれば、何を話しているか分かるわけです。埼玉県の場合、さいたま新都心駅に画面があったと思うのですが、そこに通訳が付いていたかどうかは分かりません。大宮の駅にはそのようなものがないので、その点、どのようにお考えなのかという点をお伺いしたいと思います。</p>
稲垣部会長	<p>： ありがとうございます。大きなビジョンやデジタルサイネージといったもので情報がどのように提供されているのかという趣旨のご発言だと思います。さいたま新都心駅の大きなビジョンがあり、管理主体がどこなのかということにもよりますが、どのような対応をするのかということです。お答えできそうでしょうか。</p>
事務局	<p>： 本市のデジタルサイネージ、大型ビジョンは、さいたま新都心駅のものは都市整備部門で所管していると聞いています。従いまして、この件に関しては、すぐに実行できる可能性については何とも言えないのですが、持ち帰らせていただき、このようなご意見があったということをきちんと伝えてまいります。その中で、少しずつではありますが、基本構想の見直しをしていますので、対応できるように各事業者にフィードバックしていきます。本日、JRの方は欠席していますが、駅の情報なども今回の新しいバリアフリー法の改正にも含まれていますので、そこにもきちんと対応できるよう、この専門部会で議論していただいたことは、各事業者にフィードバックできるようにしていきたいと思います。</p>

発言者	発言内容
町田委員	<p>： 補足します。大きな画面でなくても、新型コロナウイルス感染症が蔓延しているので注意しましょうとか、川が決壊したとか、地震があったとか、緊急のことがあったときに字幕で表示されると分かりやすいと思います。ですから、5年後という計画に含めていただければいいと思うのですが、全部の駅に付けると言っているわけではありません。大宮駅やさいたま新都心駅のように大きな駅の所、人が集まる所に、緊急に何かがあったときにそこに字幕が出て、見て分かるような視覚的に分かるもの、すぐに避難しましょうということも見て分かるように表示されるものがあるといいかと思ひます。</p> <p>高齢者も同じです。だんだん耳が遠くなってしまい、音声で言われても何を言われているか分かりません。そういった方も、同じように字幕を見れば、今、避難するののかといったことが分かると思ひます。そういう意味でも、文字での視覚的な表示が必要だと思ひます。ぜひお願いします。</p>
事務局	<p>： 交通政策課で管理しているさいたま新都心のバスターミナルが先月オープンしました。そこに、今後、デジタルサイネージを置く予定で、そういったものの中に、緊急地震速報などを表示できるものを試験的に置いてみようと思ひています。行政でも少しずつやっっていこうという動きがあります。今、5年先というお話がありましたが、とても大事なご意見をいただきましたので、もう少し早く、まずは市でできる所を進めていこうと思ひます。本日はバス事業者、鉄道事業者も出席していますので、時間はかかるかもしれませんが、視覚的な支援が導入できる部分を行政から発信し、対応できるように考えていきたいと思ひています。</p>
稲垣部会長	<p>： ありがとうございます。ここだけではなく、成田空港のユニバーサルデザインの検討会や、国土交通省総合政策局のユニバーサルなMaaS（マース）の活用を検討する委員会でも、聴覚障害の方は、緊急時、その場でとにかく身の安全を確保しなければならない情報が音で伝えられることが多いので、緊急情報が伝わらないと、しばしば強く主張されます。耳が不自由な方は、緊急時の知らせが届かずに本当に怖いとおっしゃっています。トイレや宿泊施設の中のフラッシュライトもこれに対応したものです。特に、デジタルサイネージはそこまでお金をかけなくても、動的に情報内容を変えられるといった強みがありますので、少しでも早く検討いただければ本当にいいと思ひます。</p>

発言者	発言内容
水村副部長	<p>： 今の意見とも重なると思うのですが、こちらのリーフレットで気付いた点を指摘させていただきます。リーフレットに記載されている気付いた点というのは改善を望む点ということだと思っておりますが、以前はこうしたまちあるきを行うと、市で改善していただき、このように対応したという案もリーフレットに載っていたことがありました。今回は、スケジュール的に対応できなかったと思うのですが、気付いた点で指摘されていたことについて、何か対応をされたかということを確認させていただきたいと思っております。特に、右側の下のほうの誘導ブロックの指摘は、ある程度対応が必要なのではないかなと思うのですが、その後、どうされているかということの確認をしたいです。</p>
事務局	<p>： 個別の改修にはまだ至っていないという部分があります。取りまとめた資料を踏まえ、担当所管と管理者に情報提供していきます。その他にもいただいているご意見がありますので、そちらを活用して情報提供させていただき、改修につなげていきたいと思っております。先生もおっしゃっていた、過去のまちあるき勉強会のリーフレットでは、確かに対応が載っていたものもありました。これまでは、実際に改善が行われたときに改善された内容を確認するという趣旨でまちあるきを行っていたという経緯があり、そういった載せ方をしていたという部分があります。今回、さいたま新都心地区については、具体的な改善が行われたというよりは、地区としてバリアフリー化されている設備があるので、それを見て確認するという趣旨で行った関係で、改善点は載せていません。経緯の違いでつくりが違うという点を補足させていただきます。</p>
稲垣部長	<p>： リーフレットにも記載されているスパイラルアップの部分を可視化するといいというご指摘だと思います。どのようにPDCAを回したのかという点だと思いますので、ぜひとも次のリーフレットに向けて検討いただければと思います。ホームページ等、これに対する対応策を周知することだと思います。</p>
事務局	<p>： (4) 平成30年度特定事業等の進捗状況について ・資料4に基づき説明</p>
中野委員	<p>： 大宮区役所周辺の整備が進んだというお話がありました。周辺には図書館等もあり、いろいろな会議もありますので、大宮警察署に音響式信号の設置を要請したのですが、その進捗状況を教えてくださいませんか。</p>
佐々木委員	<p>： 大宮区役所の目の前に新しく交差点ができましたので、昨年度事業で擬音式の音響式信号機を設置しました。引き続き、皆さまの要望を踏まえて現地を調査し、順次要望に対応していきたいと思っております。</p>

発言者	発言内容
稲垣部会長	<p>： 鋭意進めていただけているということでした。</p> <p>先日、とある道路の音響式信号機に関する相談を受けました。音声は鳴るのだけでも、ボタンの向きがばらばらで、ひどいものでは横断方向に背を向けてボタンを押すように設置されていました。その場所に整備されたのかどうかということに加え、ユーザビリティやアクセシビリティもかなり重要で、使えるものとして整備されているかどうかというチェックも必要なのではないかと思います。埼玉県警察本部ではその辺りもきちんとやっぴらっしゃると思いますが、そのような視点を忘れてはならないと思います。僭越ながらお願いしたいと思います。ありがとうございます。</p>
中野委員	<p>： 音響式信号機についてもう一点お伺いしたいと思います。周囲の住民の意向なのかもしれませんが、午後 10 時を過ぎると音声が消えてしまうそうです。視覚障害者からは、夜遅くまで仕事をしている場合や出掛けて帰るときに不便を感じるといった意見が挙がっています。時間的な制約があるのかどうか、埼玉県警察本部の方からお聞かせいただきたいと思います。</p>
佐々木委員	<p>： ご指摘いただいたとおりで、現在、埼玉県内の代表的な擬音式の音響式信号機は、昨年度末で 1010 基設置されています。このうち、時間制限のあるものが 995 基です。残念ながらほとんどのものに時間制限を設けています。中野委員がおっしゃったとおり、理由としては、直近にお住まいの住民にご理解いただけていないという点が挙げられます。今年の 11 月末までは、24 時間稼働している音響式信号機はさらに少なく、2 カ所しかありませんでした。さまざまな意見を聞かせていただき、埼玉県警察本部も音響式信号機もバリアフリーの一翼を担う重要な機器であると考え、一般の方が多し所は目の不自由な方も多しだろうという想定のもと、24 時間音響式信号機を稼働させたいということで、駅の近くで、人通りの多し所から順番に、地元の自治会とあらためて話をさせていただき、まだ少ないですが、24 時間稼働している音響式信号機が、2 カ所だったものが 15 カ所まで増えています。</p> <p>また、午後 10 時で音声が消えてしまう箇所で、24 時間稼働が困難であっても、30 分でも 1 時間でも稼働時間を延ばせないかという活動もしています。こちらも、まだ少ないのですが、今年の 11 月から 5 カ所となっています。歩みが遅いというご指摘をいただいているのですが、諦めず、粘り強く地元の方とお話をし、増やしていきたいと考えています。</p> <p>ここを目の悪い方が通っている、電車が止まってもまだ通っているという情報をいただいて動いている場所もありますので、そういったご意見があれば、ぜひ、地元警察に提供していただければと思います。私どもが地元の警察と連携し、地元の住民の方に働き掛けてまいりたいと思いますので、よろしくお願ひします。</p>

発言者	発言内容
中野委員	<p>： 本日は、JRの方が来ていないのですが、7月1日に地域公共交通協議会がありました。そこで私が提案し、確認事項としてお願いしたことがあります。我々の協議会に、電車が無人化されて、車いすの方がホームから電車に橋を架けてもらえないという話が来ましたので、確認事項としてお願いしました。交通政策課としては、対応していただけるというお話でしたので、どうなっているかお聞きしたいです。新型コロナウイルス感染症の関係で、早めに帰宅するので不便を感じているそうです。</p>
事務局	<p>： 先日、地域公共交通協議会でそのような意見をいただきました。車いすの利用者が駅に向かわれた際、1日前、前々日にお話をしないとJRに対応いただけなかったという実情がありました。当日、駅にお越しいただき、そこに駅員がいなくても、他の駅から向かって対応するという形になっているのですが、時間差があるということはJRでも確認しています。その中で、私どもが持っている情報では、例えば、埼京線ですと、無人化ではなく、中には駅員がいるのですが、対応できる駅員がいないと聞いています。では、どのように対応するかというと、無人化している駅については拠点の駅があり、そこから駅員が向かい、車いすの利用者の方に対応すると聞いています。駅員が駅に向かう中で、降りる駅、場合によっては乗換駅があります。そういった全ての駅の対応状況の確認が取れてからご乗車の案内をするとJRから聞いています。その関係で恐らく時間がかかっているのだろうと聞いております。先ほど、お時間がかかっているという意見もいただきましたので、また別の機会に、JRにはこういったお話があったということをお伝えし、少しずつでも改善していけるように、市からも要請していきます。</p> <p>一方で、JRでは、運転手も無人化、ワンマン化していこうという話も考えているようで、これは、本日いらっしゃっている皆さまと一緒に、これからの少子高齢化、働く世代が減ってくるということの中で住みやすい世界にできるように、市としても頑張っていきたいと考えています。</p>
國松委員	<p>： 今のお話に関連して、JRの企業としての合理化ということで、無人化を随分進めてきています。無人化自体は、バリアフリーや障害者への合理的配慮という点で、どのような関係性になるのかということ、もう少し深めていただきたいと思います。実際に人がいないということは、かなり自由に動けない状況が出てくるのは間違いありません。無人化というのは、企業にとっては合理化になるのかもしれませんが、合理的配慮が欠けた合理化になっているのが実情だと思います。福祉のまちづくりを進めるという観点ではどのように捉えたらいいのかという深みがないのではないかと思います。これは放っておいてもどんどん進んでいきますし、それを何とかしてほしいとは思っているのですが、今のところ、具体的にそれをやるところがないのではないかと思います。そういったところで、事務局の方も、皆さんも、このことをどういうふうに思っているかということをお聞かせ願いたいと思います。</p>

発言者	発言内容
事務局	<p>事務局としては、交通部門でこのバリアフリー専門部会を持っていますが、この件については障害政策課で所管しています。今お話しいただいた内容については、先日、障害政策の所管課と交通政策課が一緒になり、JRに同じ話をしています。まず、さいたま市にはノーマライゼーション条例もありますので、そういった視点から、JRにご意見を申し伝えました。これは非常に難しい問題ということもありますし、実際に、現場で対応している JR の職員や、ご利用者のかたがたの視点もありますので、この件に関しては、引き続き、われわれ交通政策課事務局から障害政策課にもきちんと伝えさせていただき、継続的に取り組んでいきたいと思っております。なかなか解決は難しいと思っておりますが、少しずつご利用状況が改善できるように頑張っていきたいと思っております。</p>
稲垣部会長	<p>私の所見を述べさせていただきます。これはさまざまな部門で頑張らなければいけないことです。例えば、車両側でどう解決するかという話もあります。ホームをいかに車両に近づけるかという技術的な問題です。ホーム側の技術をどうにかするという対応策もあると思っております。これから、係員を全ての駅に営業時間中配置するということが現実的に難しくなる中で、いかに技術が頑張るのかということです。</p> <p>それから、先ほど、子育てのお話でも意見がありましたが、周りの人たちがいかに支え合うのかという啓発も重要になってくると思っております。駅員だけが支援するのではなく、乗客同士が助け合うとことの重要性をいかに市民が知るのかというアプローチも必要になってくると思っております。</p> <p>先ほど少し申し上げた、国土交通省総合政策局の MaaS（マース）の話ですが、自分が家からここまで行きたいと検索したときに経路が全て出てくる、決済も一元化できる、予約もできるという中で、例えばそこに無人駅が入っているのであれば、データが全て一元化されているので、スタートボタンを押した瞬間に、人的支援に関しても指令が飛ぶといった、情報技術の話も絡んでくると、人的支援もかなりスムーズに、効率的にできる可能性は出てきています。いきなりさいたま市で何を検討するのかということは難しいかもしれませんが、国の大きな流れや、技術的な進展を見据えながら検討していくことが重要ではないかと思っております。</p>
事務局	3. その他

発言者	発言内容
事務局	<p>： 委員任期の終了についてお知らせします。バリアフリー専門部会の委員の任期が、令和2年の8月31日で満了となります。この任期の間に予定している専門部会がありませんので、この委員での専門部会は今回が最後となります。委員の皆さまがたにおかれましては、これまで多くのご尽力を賜りましたこと、この場をお借りして感謝申し上げたいと思います。本当にありがとうございました。</p> <p>次期委員の選任については、今後、ご所属の団体宛てにご依頼させていただく予定です。ぜひ、引き続き、本市のバリアフリーの推進に向けてお力添えを賜りますよう、よろしく申し上げます。後ほど通知が行く形となりますので、よろしく申し上げます。</p>
稲垣部会長	<p>： 是非、継続していただきたいということですので、またお越しいただければと思います。どうぞよろしく申し上げます。</p> <p>以上で本日の議事は全て終了しました。お配りした資料の中に意見シートがあります。時間がなくて言えなかったことがあるという方は、こちらに記入して送っていただければ反映、回答、対応できるということですので、ご活用いただければと思います。</p> <p>本日は議事の進行にご協力賜りまして誠にありがとうございました。</p>
事務局	<p>： 4. 閉会 ・挨拶</p>