

第 24 回 杉並区バリアフリー推進連絡会 議事録

会議名称	第 24 回杉並区バリアフリー推進連絡会
日 時	令和 7 年 1 月 29 日(水) 午前 10 時から午前 11 時 30 分
場 所	杉並区役所 6 階 第 4 会議室
出席委員	出席 38 名（代理出席含む）、欠席 1 名 【学識】大原委員（副会長）、江守委員 【関係団体等】佐藤委員、井上（昭）委員、内藤委員、石橋委員、谷澤委員 【鉄道】松本委員、濁澤委員、廣元委員、岩澤委員（代理） 【バス】内山委員（代理）、古川委員、柏木委員（代理）、小湊委員、高橋委員 久武委員 【警察】平井（通）委員、江藤（昌）委員（代理）、江藤（稔）委員（代理） 【国土交通省】平井（靖）委員 【東京都】横沢委員（代理） 【杉並区】中辻委員（会長）、井上（純）委員、土肥野委員、相馬委員、 鈴木委員、細谷委員、松田委員、浅川委員、中谷委員 尾田委員、郡司委員、味山委員、渡邊委員、安川委員、古林委員
事務局	都市整備部管理課
配付資料	資料 1 第 24 回杉並区バリアフリー推進連絡会委員名簿 資料 2 席次表 資料 3 取組内容調査表 資料 4 杉並区産 M a a S 「ちかくも」 AI オンデマンド交通（乗合いタクシー）実証実験の実施について 資料 5 協働提案事業「住民（移動制約者）参加によるユニバーサル デザインのまちづくり」の実施状況
会議次第	1 開会 2 会長あいさつ 3 区内におけるバリアフリー事業の状況について 4 その他 （1）杉並区産 M a a S 「ちかくも」 AI オンデマンド交通（乗合いタクシー）実証実験の実施について （2）協働提案事業「住民（移動制約者）参加によるユニバーサル デザインのまちづくり」の実施状況 5 講評 6 閉会

会議概要	1 開会 ○事務局（中谷委員） 本日は皆様お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。 まだ、お見えになっていない委員の方もいらっしゃると思いますが、定刻となりましたので、ただ今から「第24回杉並区バリアフリー推進連絡会」を開催いたします。 私は、杉並区都市整備部都市企画担当課長の中谷と申します。どうぞよろしくお願いいたします。 本会は記録のために録音、撮影をさせていただくとともに、議事録につきましては、後日公開をさせていただきますので、御了承くださいますようお願い申し上げます。 まず、配布資料の確認でございますが、 ・本日の次第 ・資料1 第24回杉並区バリアフリー推進連絡会委員名簿 ・資料2 席次表 ・資料3 取組内容調査表 ・資料4 杉並区産Ma a S「ちかくも」 AI オンデマンド交通（乗合いタクシー）実証実験の実施について ・資料5 協働提案事業「住民（移動制約者）参加による ユニバーサルデザインのまちづくり」の実施状況 また、交代のあった委員の方で、杉並区以外の所属の方につきましては、それらに加え ・A4 冊子の「杉並区バリアフリー基本構想」 ・A3 二つ折りカラー刷りの「杉並区バリアフリー基本構想概要版」 をお配りしております。よろしいでしょうか。 なお、本日の出席委員のご紹介につきましては、お配りしています、席次表にて代えさせていただきます。 続きまして、今回ご異動等で交代された委員の方のご紹介をさせていただきます。恐れ入りますが、こちらでお名前を読み上げさせていただきます。 関東バス株式会社 運輸部安全管理担当 副部長 古川豪委員。 ○古川委員（関東バス株式会社） 関東バスの古川と申します。 5年前まで杉並区の阿佐ヶ谷の営業所の副所長をやっておりました。5年ぶりにこうして杉並区さんと関係を持てることを嬉しく思っております。よ
------	--

ろしくお願いいたします。

○事務局（中谷委員）

ありがとうございます。また、本日ご欠席ではございますが、杉並区障害者団体連合会 杉並区身体障害者協会 菊池弘泰委員。以上の方が、今回交代された委員でございます。

また代理出席につきましては、西武鉄道株式会社 岩澤委員、東京都交通局自動車部 内山委員、京王バス株式会社 柏木委員、高井戸警察署 江藤昌和委員、荻窪警察署 江藤稔委員、東京都第三建設事務所 横沢委員。

以上の委員からは本日やむをえずご欠席との連絡があり、代理出席をいただいております。

なお、先ほどの菊池委員に加えまして、杉並区町会連合会 田中委員からは、本日やむをえずご欠席との連絡をいただいております。

それでは、当連絡会の会長、都市整備部長 中辻よりご挨拶させていただくとともに、以降の進行を引き継がさせていただきます。よろしくお願いいたします。

2 会長あいさつ

○中辻会長（都市整備部長）

杉並区都市整備部長の中辻です。

皆様、本日は新年のお忙しい中、貴重なお時間を割いてご出席いただき、誠にありがとうございます。本年もどうぞよろしくお願いいたします。

さて、本日の推進連絡会におきましては、各事業者のバリアフリー化の取り組みについて情報共有を行うとともに、杉並区における取り組みをいくつかご報告させていただきます。委員の皆様には忌憚のないご意見を頂戴できればと存じます。

私たちの目標は、誰もが気軽に利用でき、移動しやすいまちづくりを推進することです。これを実現するためには、当事者の方々をはじめ、各事業者、そして関連機関の皆様との対話が欠かせません。この連絡会は、バリアフリー化の進捗状況や取り組みについて意見交換を行い、共に対策を考える非常に貴重な機会であると考えております。皆様には本日も忌憚のない意見をいただくとともに、今後ともご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

それでは、本日の会議を始めさせていただきます。

3 区内におけるバリアフリー事業の状況について

○中辻会長（都市整備部長）

次第に沿って進めさせていただきたいと思います。

まず始めに、次第3 区内におけるバリアフリー事業の状況について でございます。資料3をご覧ください。

杉並区内のバリアフリー化の取組については、令和6年3月に600以上の事業からなる特定事業計画を定め、各事業者の皆様により着実かつきめ細かな取組みを進めていただいているところでございます。この事業計画の策定からおよそ1年が経過しましたので、これら事業計画を皆様が進めていく中で、特に成果や課題だと感じていらっしゃる事柄について、各事業者様からご報告を頂ければと思います。また、特定事業計画に関わる内容以外にも、各事業者様で取り組まれている内容についてご紹介いただける内容がございましたら、事業者様や障害当事者の方が一堂に会する貴重な機会でもありますので、幅広くご紹介をいただければと考えております。

なお、ご報告は資料3の1枚目、目次でございます順番でお願いいたします。

それではまず初めに、日本チェーンストア協会関東支部より、サミット株式会社様、お願いいたします。

○谷澤委員（日本チェーンストア協会関東支部）

日本チェーンストア協会のサミットです。

バリアフリー化については、法律に基づいて実施していますが、小規模店舗に関しては努力義務ということもあり、できる限り基準に適合するように建築しているという状況です。

サミットの事例となりますが、店舗規模が小さくて、お客様用エレベーターを設置できない、あるいはエレベーターが小さくて車いすが入らないといったことがあります。そういった場合は、バックヤードのエレベーターを使っただくなどお客様にご不便がないような店舗での努力や工夫をしている事例もあります。店舗内にそういった案内のポスターを貼ったり、呼び出しボタンをつけて対応したりしています。

課題としては、物理的に無理な施設に関して、人の手で対応しているということです。サミット独自の取組ではありますが、取り組みの成果として②に記載している、案内係というものを店舗に導入しています。これは買い物補助や商品の紹介、売り場でのご案内をするもので、これどこにあるの、と聞かれると、案内をするのですとか、車椅子で棚の上の方が取れないという話があれば、その商品を取ってあげるといった、人的な対応をする専従の社員の配属をしております。物理的にできないところは、人でしっかりと補う形で対応しています。また、この案内係がいる店舗に関して、お客様から色々なお声をいただいております。近くに他のスーパーがあるけれど、あなたがいるから、私は車椅子で不便で遠いんだけど、こちらの方がお買い物しやすいから来ている、

という声もいただいておりますので、何とか人的対応でクリアできているのかと思います。説明は以上です。

○松本委員（東日本旅客鉄道株式会社）

JR 東日本首都圏本部の松本と申します。弊社の取り組みについて、5点ほどご紹介させていただきます。

1点目は、ホームドアの整備です。弊社では2031年までに各駅にホームドアの整備を進めていくということをプレスさせていただいておりますが、杉並区様の管内の4駅に関しても、現在計画を調整しているところです。また具体的な設置年度等決まりましたら、改めてお知らせをさせていただきたいと思います。

2点目は、列車とホームの間の段差解消です。軌道の状況によって、全幅にわたって段差解消というのは難しい面がありますが、出入口を絞り、くし状のゴムを設置して、車両とホームの隙間をなんとか埋めようと取り組んでいます。中央快速線については、杉並区内の4駅に2023年度に設置済みです。緩行線では、高円寺、阿佐ヶ谷については2024年度、荻窪、西荻窪は次年度に整備する計画を進めています。

3点目は、車両の中の取り組みとして、資料の②中段に車両の中の写真がございますが、優先席周辺のヘルプマークの表示や、フリースペースのご案内といったことを実施しています。

4点目は、荻窪駅と阿佐ヶ谷駅では、触知案内板といって、トイレの女性トイレ、男性トイレ、バリアフリートイレそれぞれがどこにあるのかが分かるよう、点字でお示しする案内版を、今回更新をしているところです。

最後になりますが、これまでの4点はハード的な取り組みですが、社員のソフト的な取り組みとして、現在サービス介助士の資格取得について懲慇しています。他の鉄道事業者さんに比べると取得率がまだ低いので、今後一層教育に取り組んでいきたいと思っています。

○濁澤委員（京王電鉄株式会社）

京王電鉄鉄道事業本部の濁澤と申します。よろしくお願いします。

取り組みについてですが、ハード面では駅のホームドアについての話題があります。杉並区内については、最近のトピックスとして、昨年11月から12月にかけて、永福町駅の2・4番線と久我山駅のホームドアの使用を開始しました。また、これに合わせて、くし状ゴムの設置をしております。

我々は京王線・井の頭線の全駅にホームドアを設置する計画を決定しており、杉並区内に駅が多く存在する井の頭線については、2027年度までに全ての駅でホームドアとくし状ゴムの設置を完了させる予定です。

続いて、車両についてです。車椅子スペースについては、井の頭線では全ての車両29編成において、少なくとも1列車に1箇所のスペースの整備は完了

しています。現在、他のリニューアルと併せて、スペースを2箇所を増やす工事を進めています。その進捗としては、ちょうど半分の15編成が完了しており、残りの14編成も順次整備を進めていく予定です。

次に、ソフト面の取り組みについてです。係員の教育・啓発として、ユニバーサルマナー検定という資格を取得するよう奨励しており、現時点で駅係員と乗務員全員がこの検定を取得しています。また、盲導犬協会の協力を得て、多摩動物公園駅で実際に車両を用いて、視覚障害をお持ちのお客様へのご案内に関する教育を継続しています。

成果と課題については、ホームドアの整備により駅の安全性が向上し、事故が減少したことにより、定時性が向上したと認識しています。特に久我山駅については、近隣に都立の特別支援学校があるため、ホームドアの設置がより効果的であったと考えています。

また、ソフト面に関しては、実際に現地で視覚障害をお持ちの方から直接アドバイスを受けることができ、日々ので案内業務に実践的に活用されていると認識しています。以上です。

○廣元委員（東京地下鉄株式会社）

東京地下鉄鉄道統括部の廣元と申します。日頃より、当社の取り組みに関しましてご協力を賜りまして、厚く御礼申し上げます。

当社のバリアフリー化の取り組みについてご説明いたします。設備の整備に関しまして、全線において、ワンルートのエレベーター整備率100パーセントを目指して進めております。また、ホームドアの整備に関しましては、2025年までに全線・全駅での完了を目指して現在整備を進めているところです。また、新型車両の導入をすすめており、現在半蔵門線では1編成中全車両にフリースペースを備えた車両が導入されております。

あわせて、ソフト面での教育訓練や旅客支援に関しては、声かけサポートの取り組みや各種啓発活動を通じて、お客様を見守る風土の醸成を推進しています。また、全社員がサービス介助士の資格の取得、バリアフリーに関する研修も実施しています。

取り組みの成果として、杉並区内の各駅における進展をご報告いたします。杉並区内では、東高円寺駅から荻窪駅の間、方南町駅が対象駅となります。これらの駅についてはエレベーターのワンルートの整備やホームドアの整備を進めており、また新型車両である丸の内線2000系を全編成導入しています。新型車両にはフリースペースも整備されている状況です。

また、サービス介助士の資格取得については、新入社員を除き99%以上の社員が取得しています。加えて、各職場の教育担当へバリアフリー研修を行い、駅の中でバリアフリーの視点を展開する取り組みも進行中です。

東京地下鉄の取り組みは以上となります。

○村川様（西武鉄道株式会社）

西武鉄道計画管理部の村川です。

バリアフリー化の取り組みについて、まず、ハード面での取り組みからご説明します。杉並区内に限らず、全線での取り組みとなりますが、ホームドア整備を進めております。2023 年度より、利用者 10 万人未満の駅への整備にも着手し、引き続き整備を進めています。また、運行情報提供設備の整備について、ご案内設備の整備を順次進めています。またエレベーターやエスカレーターの老朽化に対応するための更新も推進しています。

次に、ソフト面での取り組みです。先ほど京王電鉄さんのお話にもありましたが、当社でもユニバーサルマナー検定を共同開発し、2022 年度より資格取得を進めています。また、社員教育の一環として、バリアフリーに関する研修を積極的に行っております。

最後に、取り組みの課題についてです。今後一層バリアフリー化を進めるためには、整備を進めるための人材の確保や、人件費の高騰に伴う整備費用の増加といった課題があります。以上です。

○梅原様（東京都交通局）

東京都交通局都営バスです。事業改善担当課長の内山の代理の梅原です。

バリアフリーの取り組みについてですが、車両については全車でノンステップバスを運行しております。その他、ご利用状況を勘案して、停留所の上屋やベンチ、そして接近表示装置の設置も進めております。

ソフト面では、車椅子の固定訓練キットや高齢者疑似体験セットなどを活用してバリアフリーの研修を実施しています。また、ヘルプマークの配布も営業所で行い、バス車内にはポスターを掲示して周知を図っています。

課題としては、上屋やベンチの設置に関して、道路の関係などの設置条件がある点、また、研修を進めていく中でも乗務員がどんどん入れ替わるということもあり、これは終わりのない課題とも言えますが、引き続き努力していきたいと思います。

○古川委員（関東バス株式会社）

関東バスの古川です。

杉並区内では、阿佐ヶ谷から下井草、石神井公園方面を走る中型の車両がちょうど代替となり、これまでワンステップバスで運行していましたが、ノンステップバスに切り替える取り組みを進めています。今年度 5 両の車両入替えを完了し、残りの 3 台も来年度中にノンステップバスに入れ替える予定です。これにより、ワンステップバスが阿佐ヶ谷北口から出発する中村橋方向の路線及び荻窪北口を走る系統のみとなるため、ワンステップバスの運行が減少する見込みです。

その他の取り組みとして、車両への筆談具の設置、乗務員向け高齢者疑似体

験の研修や、また新しい車両の導入時には、ベルトなどの構造が異なるため、全乗務員に周知するための研修を継続的に実施しています。また、コロナ禍で中断していた交通サポートマネージャーの研修について、管理者の教習を再開しました。順次乗務員への周知も行っていきたいと考えています。以上です。

○西森様（京王バス株式会社）

京王バスです。代理出席しております、西森と申します。

当社の取り組み内容についてご説明いたします。

当社では杉並区内で運行しているバスについては、100%のノンステップバスへの代替が完了しておりますので、教育啓発特定事業に位置づけられるような内容を記載しております。

現在進行中の取り組みとして、当事者の方々に出演いただいた研修用映像を作成しました。この映像を用いて、乗車から降車までの一連の流れについての対応の教育を行っています。この教育は、おおむね全乗務員が3年に1回は受講できるように開催しております。

課題として挙げられるのは、昨今の乗務員不足の問題は当社においても非常に深刻な状態であり、運行本数の削減などお客様にご迷惑をおかけしている状況もありますが、研修を維持するために、土曜や日曜に講師を出勤させて開催回数を増やし、研修のペースを守るよう努めております。

また、その他の欄に記載しておりますが、教育について、現在のサービスレベルを低下させずに維持するよう努めます。また、乗務員不足の問題に関連して、自動運転技術の実証実験が各所で行われており、当社も参加しています。このような社会の流れと、バリアフリーをどうマッチングしていくのか、無人で運行するバスが走り始めた際に、誰が解除するのか、といった問題も生じるため、こういった点が今後の課題になってくるのではないかと考えています。以上です。

○小湊委員（西武バス株式会社）

西武バスの小湊です。

バリアフリー化の取り組みについて、主に車両関係と教育関係についてご説明いたします。

まず、ノンステップバスの導入についてです。杉並区を担当する練馬・上石神井営業所において、26台の新車がノンステップバスへと代替されました。このうち、18台は既存のノンステップバスの更新であり、8台はワンステップバスからノンステップバスへの変更となっています。

課題として、案内する人間も多種多様で、車両の仕様もバラバラである点が挙げられます。この課題に対して、仕様の統一化のため、現在普及している反転式スロープ板やリトラクターの固定ベルトを使用した車両へ随時代替して

います。現状では、2営業所の175両の車両のうち139両が対応済みで、約85パーセントが同一仕様で案内できるレベルに達しています。また、ベルトの取り扱いや固定方法について、車両ごとに写真を添付し、いつでも反復できるようにしています。また、筆談のほか、表示等による案内も継続しています。

次に、教育に関してです。交通サポートマネージャーの研修は年に3回実施されており、今年度は17名の管理者が受講しました。一般乗務員については、事故防止の内容が中心となりますが、2024年度の第2期判業務研修において、車椅子の固定案内などを座学で実施しています。この他、公共交通機関の車両に関する移動円滑化のガイドラインに基づき、整備担当を含め、車両の仕様や表示等、誰もが利用しやすい車両の維持に努めています。

西武バスの報告は以上です。

○高橋委員（小田急バス株式会社）

小田急バスの高橋と申します。

まず、バリアフリー化の取り組みについてですが、特段新しいものはないものの、以前から引き続き、安全運動の講習会や新入時の研修において、高齢者や障害をお持ちのお客様に対する合理的配慮が義務付けられていることを周知しています。

車両については、全車ノンステップバスを導入しており、今後も引き続き継続を予定しています。取り組みの成果や課題として、前述した講習などを通じて周知を図っている一方で、乗務員によっては声掛けがうまくできない場合があります。そういった乗務員に対しては、引き続きの教育を通じて改善を図っております。以上です。

○久武委員（国際興業株式会社）

国際工業の久武と申します。 よろしくお願ひいたします。

弊社だけでなく、交通関係の事業者は移動円滑化計画をホームページ等で公表する義務がありますので、その内容についても取りまとめております。すべてを詳細にご説明する時間がないため、まずはノンステップバスに関してお話しさせていただきます。

当社には4つの営業所があり、このうち3つの営業所についてはすべてのバスがノンステップバスとなっておりますが、高円寺まで来る路線を担当している赤羽の営業所についてはまだ完全には導入されておりません。しかしこの営業所においても、あと2年程度で全てのバスをノンステップバスに入れ替える計画を進めており、3年目には100%ノンステップバスへ代替される予定です。

また、研修については、当社では外部研修としてエコモ財団の交通サポートマネージャー研修や、社内での車椅子研修も行っております。交通サポートマ

ネージャー研修へは指導運転士や管理者も随時参加しておりますが、最近の研修内容は非常に充実してきています。その一方で、障害者の方々の多様な特性に対応するため、多岐にわたる知識やスキルが求められるようになってきました。

合理的配慮に関しては難しい点も多く、現在当社では車椅子対応のマニュアルしか作成していません。障害の多様性に対する具体的な対応方法について、現場の運転士からは会社としての指針を求められることがあります。その決定は簡単ではありません。障害の特性ごとに対応を切り分けるべきかどうかも含めて、我々自身が全容を理解できていない面もあります。

そこで、行政からも業界を特定せず、様々な障害特性に応じたニーズと適切な対応方法を提供していただくことを期待しています。それが普及したのちに、バスとしての各種の対応を整理できれば良いと考えています。現在は、現場に負担をかけています。各現場が個々に合理的配慮を考える必要がある状況となっているので、その負担を軽減しつつ、対応方法をアップデートしていけるかが課題となっています。

車椅子に関してはマニュアルを作成していますが、その扱い方や乗せ方に関する理解が不足しているため、運転士が腰痛になってしまうケースがあります。この点も含めて、マニュアルの整備をしております。

また、課題として挙げている通り、国や自治体から様々な対策を要請されています。当然ながらバリアフリー対策も進めていますが、同時に災害対応マニュアルの整備も行っています。しかし、これら多岐にわたる対策を同時に進めるうえで、重なり合う部分が抜け落ちやすくなっています。特に障害者と災害が重なる状況への対応については、うまくかみ合っていないケースがあります。交通事故が発生した場合、車椅子を利用している方や高齢者のリスクが高いため、その場合のマニュアルは整備しています。しかし、防災マニュアルや災害対応に関しては、国や行政からの具体的なマニュアルもなく、障害者や高齢者が災害に遭遇した場合など、新しい要素が重なる部分については課題が多いと感じています。

もう一つの課題として、合理的配慮に関するものがあります。日常生活をできるだけ他の人と同じように過ごしたいという思いを持つ障害者の方々が、バスを利用する際に事前に電話で乗車予定の地点や時刻を要望いただいておりますが、降車場所の状況によっては安全に対応できない場合もあります。例えば、車道と歩道の間に大きな段差があったり、狭い道路幅のためにバスがセンターラインをオーバーして停車しなければならなかったりする場合などです。これらの状況では、車椅子の乗降が非常に危険となり、そのためお断りせざるを得ないケースも発生します。このようなニーズに対し、できるだけ他の人と同じ生活を送ることを希望する方々にどの程度対応すべきかが、会社にとっての悩みとなっています。福祉サービスが担っている領域もあり、その棲み分けをどうすべきなのか、といったこともあります。

また、当社の運賃については値上げを行っておりますが、お客様の理解を得ながら進めています。バスの場合は鉄道と異なり、バリアフリーに関する運賃の値上げの制度はありません。そのため、バリアフリー対策や各種対応を通常の運賃改定の中で行わなければならない状況です。特に問題となっているのは、ここ1年で急激に高齢者に対する社会受容性が低下していることです。この問題は一社だけで解決することは難しく、今後、どのように対応するかを真剣に考えていかなければならないと感じています。以上です。

○平井委員（杉並警察署）

杉並警察署の交通課長です。取り組みについては記載のとおりですが、順を追ってご説明します。

1点目は、信号機の秒数調整の実施です。要望を受け、横断歩道用の信号機について、高齢者の方が渡り切れるように秒数の延長を行いました。ほんの数秒の延長ですが、バリアフリー化の推進に繋がっています。

2点目は、音響式信号への変更です。これは視覚障害をお持ちの方からの要望が、管内の日大二高通りに設置されている信号機に対してあったにことに基づきますが、本部と現場で検討した結果、導入が好ましいとの結論に達しました。予算の関係もあり、設置は令和7年度以降となりますが、この変更に関しては決定しております。

3点目は、エスコートゾーンの見直しです。管内のエスコートゾーンの補修箇所について、一括で要請を出す関係で現在調査を進めています。現段階では補修を要する大きな剥がれや削れは見つかっておりませんが、引き続き期限までに補修箇所の調査を続け、必要な部分については早急に対応し、エスコートゾーンの維持に努めてまいります。以上です。

○楠本様（高井戸警察署）

高井戸警察署です。本日は課長の江藤が他の用事で欠席しており、代理として発表させていただきます。

お手元の資料にあります通り、バリアフリー化の取り組みとして、音響式信号機やエスコートゾーンの新規設置及び現況の補修を行っております。また、定期的な取り組みとしては、毎月区役所やPTAの方々と共に道路環境の点検を実施しています。この点検において、壊れた箇所の補修や意見の聴取を行っております。

対策や取り組みの課題としましては、要望があれば新規の設置を検討いたしますが、バリアフリー整備推進区域が優先されるため、全ての要望を即座に実現することは難しい状況です。それでも、警視庁の組織内で申請を行い、可能な限り快適な道路環境の整備に寄与したいと考えております。

また、本日の会議を活かし、杉並区の関係団体や公共交通機関の皆様と緊密に連携を図りながら、今後もバリアフリー対策を進めてまいりたいと考えて

おります。

○木幡様（荻窪警察署）

荻窪警察署の江藤課長の代理で参加しております。木幡と申します。

取組みは記載の通りですが、環状八号線に設置されている点字ブロックの修正について、関係部門に依頼しました。また、資料には記載されておきませんが、荻窪駅北口の青梅街道上、交番側にある音響式信号機について、現在エスコートゾーンの設置を検討中です。上申が通れば、令和7年以内に設置が完了する見込みです。

以上、荻窪警察署からの報告です。

○池田様（東京都建設局第三建設事務所）

第三建設事務所補修課長横沢の代理、池田です。

第三建設事務所は、路面補修工事に併せて、歩道の段差や勾配の改善、視覚障害者誘導用標示の改善補修等を行っています。また、電線類の地中化を進めており、防災性の向上と歩道の有効幅員の確保に努めています。

取り組みの成果ですが、今年度、路面補修工事を7路線で実施し、青梅街道及び環七通りでは、視覚障害者誘導用標示の設置工事と電線共同溝の整備工事を実施しています。また、中杉通りでは、電線共同溝の整備が完了したため、道路復旧と路面補修工事に併せて、視覚障害者誘導用標示の整備も行いました。

4 その他

（1）杉並区産M a a S「ちかくも」・AI オンデマンド交通 （乗合いタクシー）実証実験の実施について

○中辻会長（都市整備部長）

ありがとうございました。なお、質疑につきましては、次第4 その他 の後にまとめてお時間を設けさせていただこうと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは続きまして 次第4 その他 でございます。

まず、（1）杉並区産M a a S「ちかくも」・AI オンデマンド交通（乗合いタクシー）実証実験の実施について、都市整備部 交通企画担当課長 尾田委員よりご説明いたします。お願いいたします。

○尾田委員（交通企画担当課長）

交通企画担当課長尾田です。資料4をご覧ください。

バリアフリー基本構想でも、ユニバーサルM a a Sとして、コラムで紹介していますが、杉並区としても、杉並区地域公共交通計画に基づき、本年度より新たなM a a Sのサービス、実証実験を1月より実施しております。このサービス名称は「ちかくも」といい、杉並区は都市部に近く比較的便利な場所ではありますが、お住いの地域、近くの魅力を発見していただき、移動の総量を底上げしていこうという取り組みです。

区の公式L I N Eで「交通」というメニューボタンを用意し、そこからアクセスできるようにしています。現在のコンテンツとしては、後に説明しますA I オンデマンドの乗り合いタクシー、グリーンスローモビリティの運行情報、お出かけマップの3つが提供されています。

2ページ目にはこの実証実験の目的がございます。本実証実験の主な目的は、マイカーへの過度な依存を避け、公共交通、徒歩、自転車などを活用して誰もが移動しやすい地域社会を目指すことです。これまでに1ヶ月弱で500ユーザーが登録されており、ユーザーの属性や利用状況のデータを把握し、次年度以降の施策へと生かしていきたいと考えています。

次に、4ページ「杉並区産M a a Sについて (2)」をご覧ください。こちらはスマートフォンで利用可能なお出かけマップの内容です。たとえば、駐輪場の位置情報を区だけでなく民営のものも提供しております。現在はまだコンテンツが充実していない状況ですが、今後は区内各部署と連携し、より使いやすいサービスを提供していく考えです。

最後にA I オンデマンド交通についてご説明いたします。昨年度末に、地域公共交通活性化協議会の下部組織としてA I オンデマンド交通の検討部会を設置し、これまでに4回ほど議論を重ねてまいりました。この議論をもとに、公共交通不便地域の中で最も優先度が高い松ノ木、堀ノ内エリアを対象として、1月から実証実験を開始いたしました。

実証実験では、UD（ユニバーサルデザイン）タクシーを1台使っており、車椅子の方もご利用いただけるようにしています。実験を開始してまだ1ヶ月ではありますが、利用が伸び悩んでいる現状です。

開始前にサミットストアの妙正寺店にご協力いただき、店先でアンケート調査を実施しました。私自身もその調査に参加しましたが、非常に高いニーズがある地域と見立てています。新しい交通サービスの存在をもっと広く知っていただくために、L I N Eだけでなく電話でも予約ができること等を周知していきたいと考えています。

私からのご報告は以上です。

（2）協働提案事業「住民（移動制約者）参加によるユニバーサルデザインのまちづくり」の実施状況

○中辻会長（都市整備部長）

ありがとうございました。続きまして、(2) 協働提案事業「住民（移動制約者）参加によるユニバーサルデザインのまちづくり」の実施状況 について、事務局よりご説明いたします。

○事務局

事務局の武鍬と申します。よろしくお願いいたします。資料5をご覧ください。

協働提案事業「住民（移動制約者）参加によるユニバーサルデザインのまちづくり」の実施状況についてご報告させていただきます。

まず初めに、「協働提案制度」について簡単にご説明いたします。

この制度は、地域活動団体からの提案に基づき、区と地域活動団体が協力して地域の課題解決に取り組む仕組みです。

令和5年度の提案では、NPO 法人グローイングピープルズウィルが提案者となり、住民参加によるユニバーサルデザインのまちづくりに関する活動を進めています。

次に、事業の概要についてお話しします。

この事業は、令和6・7年度にかけて、各年度1施設ずつ公共施設を選定し、移動制約者による施設及びそのアクセス経路のバリアフリーに関する検証を行うものです。

令和6年度は、令和5年3月策定の「杉並区バリアフリー基本構想」における重点整備地区のうち荻窪駅周辺地区から対象として杉並保健所を選定し移動制約者によるバリアフリーに関する検証を行いました。また、令和7年度は2つの駅周辺が1つの重点整備地区となっている富士見ヶ丘駅・高井戸駅周辺地区から1施設を選定し、新たに検証することを予定しています。

検証は、車いすユーザーが点字ブロックをバリアと感じるといった、障害の特性による意見の相違が存在することもあることから、視覚障害者や下肢障害者など、異なる特性を持った10名の当事者によって実施しています。各施設や経路がどのような課題を抱えているかを把握し、検証の結果に基づき、障害当事者の方々、施設管理者、道路管理者等が話し合いを行い、課題を明確化するとともにその解決策を探るという事業となっております。

次に、これまでの主な活動についてご報告いたします。

令和6年4月には、対象施設として杉並保健所および荻窪駅からのアクセス経路を選定し、講演会「公共施設のアクセシビリティとユーザビリティ」及び障害当事者の方々等によるワークショップを開催しました。5月には、視覚障害のある方の空間把握をサポートし情報格差をなくすため、視覚障害の方が実際に手に触れることで施設及びアクセス経路がわかる触知模型を作成しました。6月から8月にかけては、施設内、アクセス経路の障害当事者の方々等による状況確認を現地で実施しました。この確認作業は障害当事者の方をNPO 法人のスタッフが1対1でサポートし、安全や他の利用者に配慮し

ながら実施しました。9月には、障害当事者の方々等による課題の共有を目的とした話し合いを実施し、課題を整理しました。令和7年1月には、障害当事者の方々、施設管理者、道路管理者等が一堂に会し、具体的な課題についての話し合いを行いました。

続いて、これまでの検証結果を基にした、施設及び道路における課題等についていくつか紹介します。資料2ページをご覧ください。

まず「館内の照度・輝度について」ですが、節電のため一部の照明が間引かれており、その結果、一部案内サインの輝度比（コントラスト）が取れず、内容が見づらい箇所がありました。

これに対しては、照明の間引きを中止、特にサイン周辺の照度を確保する改善案がございました。

話し合いでは、管理者から、当事者による施設内の確認以降、ちょうど施設の照明のLED化改修が進んでおり、照明の状況については改善が図られているとの報告がありました。実際にその状況を確認した関係者からは、サインが見やすくなったとの話があったほか、ロービジョンの当事者からは、館内が明るくなり、以前は分からなかった扉位置の認識ができたとの話がありました。

次に、「トイレの案内サインについて」です。

視覚障害者がトイレへ行くために廊下を歩き、トイレの入り口に到着した際、最後にどちらが男子トイレで、どちらが女子トイレなのかを把握することが難しいという課題が報告されました。

提案として、トイレ入口にピンポイントで警告ブロックを設置し、資料左下に示しているような男女を識別できる簡易な触知サインを設置すること、さらに可能であれば音声案内を導入する改善案がございました。

この触知サインですが、黒い部分が凸の形状となっており、触って形状を認識できるものとなっております。デザインについては、参加していた視覚障害者の当事者6名により、矢印の形、ピクトの形、点字の位置等、それぞれ複数のパターンから、一番認識しやすいものとして選定されたものとなっております。

話し合いでは、音声案内については、現在施設側に電源設備がないこと、また音に敏感な方が健診に来ることもあることから、双方から慎重な意見がありましたが、触知サインについては、今後も議論を深めていきたいとの話がありました。

次に「インターロッキングで描かれた白線について」ですが、

杉並保健所周辺道路は幅員が狭く、誘導ブロックを敷設するためのスペースが十分に確保できない状況で、当事者からも無理に誘導ブロックを設置しない方が良いという意見が出されました。

ロービジョン者には白線を視覚で捉えて歩行する方や、全盲者にも白線の微妙な段差や路面の材質の違いを白杖や足裏で検知して歩行する方がいらっ

しゃいますが、当該道路はインターロッキング舗装のため、路面部分と白線部

分の輝度比（コントラスト）・凹凸がなく、視覚や白杖を使用して検知できない状況でした。

これに対する改善案として、現在インターロッキングで描かれている白線の上から、アスファルト舗装で用いるような白いペイントを施すことで、視覚障害者が現在地を認識しやすくなるとの改善案がありました。

道路管理者からは、これまで点字ブロックを設置してほしいという意見を多く聞いていたが、これは新しい発想。インターロッキング上にペイントを施工した場合、メンテナンス上の課題があるかもしれないが、お話を受け様々な方策を検討したい。といったコメントがありました。

次に、今後の予定についてお話しします。

令和7年2月には、これまでの話し合いの内容を反映した、報告書が作成され、3月には、管理者への最終の報告が行われる予定です。令和7年4月以降は、当事者・関係者によるミーティングを開催し、富士見ヶ丘駅・高井戸駅周辺地区あわせて1施設の新たな対象施設を選定し、前年度の知見を活かして同様の事業を実施する予定です。

今後も、関係者一同で協力し事業を進めてまいります。本事業で得られた成果等につきましては、今後の推進連絡会にて情報共有をさせていただこうと考えております。私からの報告は以上です。

5 質疑応答

○井上委員（杉並区いきいきクラブ連合会）

以前にお願いした内容なのですが、駅周辺の街路樹の周りに鉄の柵を作った場所があると思います。そこに鉄の柵ではなく、休憩用の椅子を設置していただきたいです。買い物をして歩いていると疲れてしまい、そういった場所で休んでからでないと家に帰れないこともあります。ですので、休憩できるように、柵の代わりに木製のベンチを設置し、駅の周囲に休憩所を作っていただきたいと思っています。どうぞよろしくお願いします。

○土肥野委員（土木担当部長）

質問ありがとうございます。土木担当部長の土肥野です。

駅周辺の利用状況につきましては井上様のお話をもう少し詳しく伺わせていただきたいと思います。現場を監督する部署が区、東京都、JRの部分もありますので、各機関と共有しながら、移動しやすい街づくりにつなげていき来と考えています。ありがとうございます。

○中辻会長（都市整備部長）

駅周辺に限らず、杉並区としては、高齢者の方も障害者の方も自由に街の中を外出できるような空間を作っていくことが大事だと考えております。その

ため、ベンチを設ける事業を行ったり、また助成金を出したりといった取り組みを進めております。今後もこうした取り組みを積極的に継続していきたいと考えております。

○井上委員（杉並区いきいきクラブ連合会）
よろしくお願いします。

○佐藤委員（杉並区視覚障害者福祉協会）

視覚障害だけでなく、色々な障害の性質全体的な観点から申し上げます。鉄道駅では音サインが非常に重要です。特に京王電鉄さんでは駅のサインが非常によくできていることに感謝しています。ただその一方で、駅の外に出ると点字ブロックが公共のものとうまく繋がっていないという問題があります。東京メトロさんでも同様に、東高円寺駅の点字ブロックがエレベーターまでうまく繋がっていない状況があります。本来は荻窪駅方面の駅入口からエレベーターまでの誘導ブロックがあった方が使いやすいと思います。道路管理者によってはスムーズに進まないケースもあるようです。新高円寺駅も、地下鉄の入り口の音サインや、上り方面のエレベーターの位置が分かりづらいので改善していただきたいと考えています。

また、バスもよく利用していますが、どの会社も昔に比べて接遇が非常に良くなっていると感じています。しかし、運転手さんによっては手帳を見せてもなかなか確認してもらえない場合があります。また、割引のＩＣカードの存在を知らない運転手さんもいらっしゃるので、その辺りの情報提供がもっと必要だと思います。もし必要でしたら、我々が直接お伺いして説明することも無料で行いますので、よろしくお願いします。

車椅子の方への対応が非常にスムーズな運転手さんにも何度か出会い、感心することがありました。杉並区のバス通りは狭く、先ほども道路状況によって車椅子の乗降が難しい場合もあるとのお話がありましたが、広い場所では迅速に対応してもらえることが多く、その点は非常に素晴らしいと思い、評価しています。

また、視覚障害者に対して、どの席が空いているのか教えてくれる運転手さんもいます。右側が空いているとか、左側が空いているとか、あるいは近くの人は声をかけてくださいと言っただけのことがあり、とても助かっています。このような対応をしてもらえる運転手さんがいることは、非常にありがたいと感じています。

それから、複数のバス会社が共通して利用しているバス停がありますが、そこで都営バスさんは音を出しながら近づいてくるので、「あ、バスが来たんだな」とわかるのですが、他のバス会社さんのバスは音が鳴らないこともあります。音で判断して乗る場合もありますが、運転手さんが例えば「阿佐ヶ谷行きです」等と言ってくれれば安心して乗れます。全然言っただけない運転手

さんもいらっしゃるので、自動の音声案内で行き先を言ってくれるような工夫をしていただけるとすごく助かります。

そして最後に、協働事業についてですが、私も委員だったのですが、仕事の関係で参加できていませんでした。来年度も参加が難しい状況であり、他のロービジョンの方に変わっていただく予定です。よろしくお願いします。

○事務局（中谷委員）

ご意見ありがとうございます。点字ブロックに関しては、我々が間に入って対応したところでしたので、申し上げます。昨年度、東高円寺駅からセシオン杉並にかけて、東京都さんが青梅街道の歩道部へ点字ブロックを設置しました。メトロさんとの接続部がまだ完全でないというお話をいただきましたので、改めて詳細にお話を伺い、調整させていただきたいと思います。

○古川委員（関東バス株式会社）

色々のご意見いただきまして、ありがとうございます。乗務員によって対応がばらつくという点については、引き続き指導をしてまいりたいと思います。

先ほど、乗車の際の外マイクの案内についてのお話がありましたが、基本的にはバスが扉を開けると、自動放送で「どこどこ行き」という案内が流れるようになっています。もしかすると開けてすぐに流れない場合もあるのかもしれませんが、機能的には行き先を言うように自動設定されているようにいっておりますので、次回ご利用の際にもご確認いただければと思います。

○廣元委員（東京地下鉄株式会社）

先ほど中谷課長からもご説明いただきましたが、それに加えて、新高円寺のエレベーターの話もいただいたかと思います。こちらについても、中谷課長を通して当社の方でも話を伺っております。道路管理者さんとともに、今後設置できるか引き続き検討させていただきますので、よろしくお願いします。

○江守委員（学識経験者）

日本大学理工学部交通システム工学科の江守です。

様々なご報告いただきまして、ありがとうございます。こういった時代の中で、私も他の行政等の計画と報告を受けておりますが、かねてよりハードウェアの改良というのはかなり進んできており、その上でサポート研修やユニバーサルマナー研修の充実が図られていることにより、より良い移動空間が構築されるようになってきていると実感しております。

特にユニバーサルマナー検定については、さまざまなグレードがあるかと思っています。そこでお伺いしたいのですが、どのようなグレードを研修のベースにしているのか教えていただけますでしょうか。また、「管理者」という言葉が出てきましたが、その管理者とは具体的にどのような立場の方が研修を受

けているのでしょうか。まずはこの点を確認させていただきたいと思います。

○濁澤委員（京王電鉄株式会社）

京王電鉄です。まずグレードについては、申し訳ございませんが、現在具体的に把握できておりませんので確認します。確認が取れ次第、皆様に情報共有させていただければと思います。

続いて、ユニバーサルマナー検定の取得に関してですが、実際にお客様と接遇する可能性のある社員は全員ということで、駅係員、乗務員は必ず取得することとしております。隅々まで行き届くサービスを目標としております。

○村川様（西武鉄道株式会社）

弊社もグレードについては確認させていただきたいと思います。また、研修の対象につきましては、駅係員および乗務員が取得を目指している状況です。

○江守委員（学識経験者）

ありがとうございます。グレードについてですが、何級というような階級があると思いますが、おそらくは一番下の級ではないかと思います。その検定を受けて、それが現場の人たちにとって真に解決策になり得るかという点に関しては、少し疑問があります。上層部の理解がなければ、全体として行き届かないのではないかと懸念しています。私自身もまだ受けていないので多くを語ることはできませんが、そのような課題があるのではと思っています。

また、前回の会議で進捗状況の把握として、道路状況も含めて何パーセントかという話がされていたと思いますが、今回その対応についても追加情報が求められる形になったと認識しています。通常、他の行政でも何パーセント達成したか、という成果指標が議論の中心になりますが、本当に重要なのは、達成が難しい部分について具体的に議論することではないかと思います。それらの問題が未解決のまま残ってしまうこともあると思います。

時代とともに技術が進歩し、可能なことも増えていく一方で、都合により難しいこともあるかと思います。しかし、もしかすると別の方策で元々の課題を解決することも可能になるかもしれません。そのため、できないことも含めて持ち帰り、ここで相談しながら議論することが重要だと思います。

さらに、先ほどの話の中で人的対応としてのマナーに関する話がありましたが、必ずしも全ての方が声かけを望んでいるわけではないという点が難しいところだと感じます。中には放っておいてほしい人もいます。これが健常者と同じということだと思います。声をかけられて、「次の電車を待ってください。駅員が案内します。乗せます。ここで待ってください」といった対応がかえって迷惑に感じる方もいるかもしれません。非常に難しいですが、こうした点を本当に理解した上でのマナー研修なのかどうかが気になっています。以上です。

○佐藤委員（杉並区視覚障害者福祉協会）

ユニバーサルマナー検定を皆さんが受けていらっしゃるの是非常にありがたいことだと感じています。

その一方で、駅の窓口が減ってきて、なかなか駅員さんが見つからないこともあります。視覚障害者にとっては、駅員を呼び出すためのボタンの位置が分からないことがあります。私は遠隔サポートサービスを使い、スマホのカメラで写して、その場所を教えてもらうという対応をしていますが、実際にカメラでその場所を写すこと自体が難しいという現実があります。周りの視覚障害の人に、こういった場合どうしているか尋ねましたが、どうしようもない場合には、切符売り場のボタンを押して駅員を呼び出すというような、いわば苦肉の策を取っていることもあるようです。このような省人化が進む中で、私たち視覚障害者がどのように対応していったらいいのかという点に課題があります。ユニバーサルデザインそのものも将来を見据えて変化するのではないかと感じています。

また、細かい点ではありますが、以前もお話しましたが、バス停部分に点字ブロックが不足していたり、設置されていないことがあります。少なくとも1枚でも貼っていただけると非常に助かります。区が行うのかバス会社が行うのかわかりませんが、こういった点の整備についても検討していただけると多くの方が助かるのではないかと思います。

○松本委員（東日本旅客鉄道株式会社）

ご意見いただきまして、ありがとうございます。ご指摘いただきましたように、駅員の配置に関しましては、窓口を縮小する動きがあります。その際、社員を呼び出すためのボタンやインターフォンの位置がわかりにくいというご意見をいただきましたので、今後の施設計画においてその点を考慮し、検討させていただきたいと思っております。

また、駅の社員をどのような状況で呼び出すことが多いのか、具体的な事例がありましたらをぜひお聞かせいただけますでしょうか。

○佐藤委員（杉並区視覚障害者福祉協会）

障害者用のＩＣカードを使用してガイドヘルパーと一緒に入る際には問題ないのですが、ガイドヘルパーの事業所によっては交通費の精算方法に差異があり、その都度領収書が必要だったり、個別に精算して欲しいというケースがあります。その結果、大きな駅では駅の窓口まで行くのにかなりの遠回りを強いられる場合や、待ち時間が長くなることがあります。

また、駅員さんの介助をお願いすると長く待たされてしまい、1本後の電車に乗らなくてはならないといったこともあるので、私はなるべく駅員さんに見つからないように電車に乗ることもあります。

それから、杉並とは関係ありませんが、中野駅の南口の再開発に伴い、広場から点字ブロックが消えてしまいました。そのため、私たち視覚障害者にとっても利用しづらくなっています。特に南口から杉並方面へ向かう関東バスと京王バスのバス停はよく利用しますが、点字ブロックの復旧が望まれます。視覚障害者がよく行く高田馬場駅へは東西線を利用し、非常に便利ですので、点字ブロックの設置は重要だと考えています。道路管理者がどこになるのか分かりませんが、何かしらの計画があれば教えていただけると助かります。

○松本委員（東日本旅客鉄道株式会社）

障害者手帳を見せて割引運賃で乗る場合の話ですが、今までも障害者手帳を見せて半額になる手続きを行うことができました。今でもそれは可能ですが、他にも便利な方法があります。

一つ目は、インターネット上に「えきねっと」というサイトがあります。ここで障害者登録をしていただくと、割引運賃でのご乗車ができます。もう一つは、障害者用のS u i c aを発行しています。このS u i c aは障害者の方だけでなく、その介助者の方にも適用されるものです。このS u i c aを利用することで、障害者手帳を見せる必要がなくなり、よりスムーズに乗車できるようになるかもしれませんので、ご紹介させていただきます。

○佐藤委員（杉並区視覚障害者福祉協会）

ありがとうございます。ただし、一部の事業者がこれらのI Cカードを使わないでほしいという要望している場合があります。I Cカードの履歴を発行することで対応できるとも思いますが。

○松本委員（東日本旅客鉄道株式会社）

そうですね、その場合、I Cカードの履歴を取得し、発行していただくことで対応できるかと思いますが、何か不便な点がありましたらぜひご相談いただければと思います。

○事務局（中谷委員）

先ほど、中野駅の南口についてお話されていましたが、私の知る限りでは、現在広場を拡張する工事が行われているかと認識しています。今工事中であるとはいえ、そういった状況にあるのであれば、ご意見については担当部署に取り次ぎたいと思います。担当がどこになるのか今は分かりませんが、調べまして、いただいたご要望についてお伝えさせていただきます。

6 講評

○中辻会長（都市整備部長）

それでは、これまでのお話も含めまして、最新のバリアフリーに関する情報

等について国土交通省関東運輸局交通政策部バリアフリー推進課長 平井委員から、お話を頂戴できればと思います。それではよろしくお願いいたします。

○平井（靖）委員

（国土交通省 関東運輸局 交通政策部 バリアフリー推進課長）
関東運輸局の平井です。

今日はこちらの取り組みについて、各事業者様からのお話を伺いました。ハード面だけでなく、ソフト面に対しても取り組んでいらっしゃる状況を把握しました。また、このような情報共有の場があること自体が素晴らしいと感じました。資料5にもありましたが、協働提案事業では、障害当事者の方々の参加し、複数名の意見を取り入れるという取り組みがされています。これはなかなか他の自治体では見ることが少ない取り組みだと思います。例えば、視覚障害者、聴覚障害者、車いすの方、それぞれが1名ずつ参加するような自治体はありますが、同じ障害を持つ複数の方々の意見を聞いているのは非常に貴重です。このような取り組みを今後も続けていただければと思います。

国土交通省の現状についてですが、12月に発表された令和5年度末の全国のバリアフリー化の進捗状況がホームページに掲載されています。令和4年度末までの状況と比較して若干の進展はあるものの、達成目標にはまだ到達していないのが現状です。

現在、令和3年から令和7年の第3次整備目標の達成に向けてハード・ソフト両面でのバリアフリー化を進めておりますが、中間年を迎え、今年度より達成状況や有識者及び当事者からの意見を踏まえ、令和8年度を開始とする第4次整備目標の策定に向けた検討が必要な状況となっています。また、令和2年のバリアフリー法の改正時の検討条項において、施行後5年を経過した場合において、法律の施行状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるとされておりますので、国土交通省においてもバリアフリー法及び関連施策のあり方について検討会が開催されております。令和7年の5月に取りまとめを行い、夏頃を目処に基本方針を改正することが想定されています。私からは以上です。

○中辻会長（都市整備部長）

ありがとうございました。それでは最後に、ここまでのご報告等を踏まえまして、学識経験者の江守委員と大原副会長から講評をいただけますでしょうか。

○江守委員（学識経験者）

今日は事業者の皆様からご報告をいただきましたが、大変日々のご苦労がにじみ出ている内容でした。このような取り組みを経年で続けていただけれ

ばと思っています。必ずしも新しいことを進めるだけでなく、継続的な取り組みも非常に重要だと感じています。

また、まちづくりに関してですが、ユニバーサルデザインのまちづくりという非常に高次元な組織が杉並には存在するということで、こういった組織との連携も視野に入れることで、より良いまちづくりが実現できるのではないかと考えています。

さらに、M a a Sの話もお聞きしましたが、杉並という地域がこういった端末に適した特性を持っているように感じます。私の大学は千葉にあり、千葉の田舎でもグリーンスローモビリティの取り組みをしておりますが、限られた地域でしか実施ができず、また、移動手段としての利用ではなく、地域の寄り合い的な役割も担っているのが特徴となっています。その中で地域の高齢者だけでなく、広い年齢層の住民が関心を持ち、更に、地域の人たちがその運営に少しでも携わる、こういったことが長続きする要素の一つであると、色々調べる中で分かってきています。杉並でもこのような取り組みが実現することを期待しています。

○大原副会長（学識経験者）

大原です。毎回、それぞれの事業者さんから、新しい取り組みも含めて様々な進捗状況が報告され、今回も大変参考になりました。そして、このバリアフリー推進連絡会というのは、私が思っていた通りに機能していると感じています。それぞれの事業者さんが自分たちの取り組みを自慢し合う場となり、それが概ね成功しているように思われます。

お話を伺っている中で、それぞれの事業者さんの取り組みが報告され、我々のお互いへの刺激となっているという点で、この連絡会の意義が非常に大きいと感じました。しかし、これは確か10年ほど前にもこの場で言ったことがあるかと思いますが、これから少しずつ杉並区内に関わる事業者さんのネットワークや協議会を作っていくことも考えられるのではないかと思います。

公共交通機関、特にバスや鉄道に関しては、ユーザー視点からすると連続して利用されるものですので、共通化が今後の課題になると考えています。M a a Sの話もありましたが、現在は利用しやすい形態というものをそれぞれに考えていると思います。障害者の割引などに関しても、各社の対応が違うといった話もあったと思います。その中で、杉並区民ならばすべての交通手段がこういった形で使える、といった仕組みを検討しても良いのではないかと思います。

また、10年前にドイツのある田舎町のシステムを見学しに行ったことがあります。そこでは、4社ほどのバス事業者が連合して、一つの地域の協議体を作っていました。私が見学に行ったのは、特別支援学校の通学支援において、スペシャルトランスポートだけでなく、公共交通機関がかなり深く入り込んで積極的に関与しているというものでした。それがうまくいっている秘訣が、

その地域の協議体、ネットワークがしっかりと機能していたことでした。例えば、バス1台を共同所有し、そのバスは古くなったものを活用していたと思いますが、そのバスを使って、地域の子どもたちに安全教室を開いたり、特別支援学校の生徒たちに公共交通機関の利用方法を教えたりしていました。このような取り組みが出てくると、それぞれの事業者の取り組みがさらに生かされるのではないかと感じます。10年後にもまた同じことを言うかもしれませんが、杉並区発でこのような試みを一つでも実現できればと思っています。

それから、話題の中で触れたバリアフリーについてですが、ここ最近、一つのステップアップがあったと感じています。前回の改定の際に、特に公共交通機関での案内やサービスの提供に関して、人による対応、ソフトの対応が明記されたことが大きなポイントだったと思います。それまでは主に建築の物理的な環境の整備に重点が置かれていました。これは国土交通省の管轄ということも影響しているのかもしれませんが、物理的な環境をしっかりと整備することがバリアフリーの大きな目的とされていました。そのため、どうしても物理的な改善に焦点があたりがちでした。しかし、「心のバリアフリー」ということで、教育や啓発活動も注目されるようになりました。さらに、役務の提供が義務化され、ソフト面の対応も組み込まれるようになったことが大きな転換点だと思います。ここ数年で、皆さんもさまざまな工夫をして展開してきていると思います。

そういった取り組みの一つにユニバーサルマナー検定があります。これは3級から始まります。3級は非常に簡単で、少し双方向の要素もありますが、基本的には数時間の講習を受けることで取得できるものです。このユニバーサルマナーは他者理解を深めるためのものだと思います。これは交通機関だけでなく、商業施設や大学等の学校関係など、対人接触が伴う業務にはもっと一般的に必要なもので、こうした取り組みを積極的に推進して、バリアフリーは交通機関だけに限らないという意識を高める必要があると思います。バリアフリー環境の促進は交通機関だけではなく、地域全体で、みんなで進めていきたいと思いますということを、次の展開として杉並区でも推進し、そういった意識を持ってもらえるようになれば良いのではないかと考えます。

他の施策にも上手く足を伸ばしていき、バリアフリー、ユニバーサルデザインの推進を図っていくようなことが、この連絡会発で何か提案できるようになると良いのではないかと思います。以上です。

○中辻会長（都市整備部長）

ありがとうございます。一点だけ、今のお話に関連してですが、公共交通機関事業者の皆様で議論する場についてお話がありました。本当に偶然ですが、今日の午後に杉並区で地域公共交通活性化協議会というものが設けられています。引き続きご参加いただく委員の方もいらっしゃると思いますが、この協議会は区民の移動の基盤となる地域の公共交通機関の事業者の皆様にお集

まりいただき、事業の維持発展や区民の利便性向上を主眼に議論する場となります。その場でバリアフリーやユニバーサルデザインといったテーマについて議論する必要性を改めて感じましたので、今後しっかり取り組んでまいりたいと思います。

ユニバーサルマナーについても、事業者の方だけの問題ではないというのは非常に重要なポイントです。私自身もオレンジリングをしています。これは認知症サポーター養成講座を受講するともらえるものです。認知症対策も事業者の皆さんが取り組んでいるところだと思いますが、障害者への支援やユニバーサルマナー、そういった取り組みを幅広く進め、誰もが理解し合える社会を目指すことが本来のあるべき姿だと感じました。区としても機会を捉え、考えていきたいと思っています。

7 閉会

○中辻会長（都市整備部長）

これにて本日の連絡会は終了とさせていただきますが、次回の連絡会等について、事務局から事務連絡がございます。

○事務局（中谷委員）

本日は、第24回バリアフリー推進連絡会にご参加いただきまして誠にありがとうございました。今回の連絡会の議事録につきましてははまともり次第、参加委員の方に案文を送付させていただきますので、ご確認いただきますようお願いいたします。

確定版の議事録につきましては、区ホームページで公表させていただく予定でございます。

また、杉並区バリアフリー基本構想における特定事業の事業者となっている方におかれましては、3月から4月ごろ、令和6年度末時点の各事業の進捗について照会させていただきますので、ご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

なお、次回の連絡会につきましては、6月、7月ごろの開催を予定しております。詳細が決まりましたら、改めてご連絡を差し上げますので、ご出席いただきますよう、お願い致します。事務局からは以上です。

○中辻会長（都市整備部長）

それではこれもちまして、第24回杉並区バリアフリー推進連絡会を閉会させていただきます。長時間にわたり、ご参加いただき、ありがとうございました。

以上