

調布市障害者総合計画（案）に対するパブリック・コメントの実施結果

【パブリック・コメント手続の実施概要】

1 意見募集の概要

- (1) 意見の募集期間 令和5年12月20日（水）～令和6年1月19日（金）
- (2) 周知方法 市報（令和5年12月20日号）及び市ホームページ
- (3) 資料の閲覧場所 市役所2階障害福祉課，公文書資料室，神代出張所，各図書館・各公民館・各地域福祉センター，みんなの広場（たづくり11階），市民活動支援センター（市民プラザあくろす2階），子ども発達センター，障害者相談支援事業所（ドルチェ，ちょうふだぞう，希望ヶ丘），こころの健康支援センター，希望の家，知的障害者援護施設なごみ
- (4) 意見の提出方法 氏名，住所，御意見を記入し，直接または郵送，FAX，Eメールで市役所障害福祉課まで提出

2 意見募集の結果概要

- (1) 意見提出件数：45件（10人）

<提出意見の内訳>

全般に対する意見	12件
第1章「計画策定の趣旨」に対する意見	1件
第2章「調布市福祉の共通事項」に対する意見	4件
第3章「施策の展開－事業計画－」に対する意見	28件
第4章「障害福祉サービス等の見込み量・成果目標」に対する意見	0件
第5章「計画の推進」に対する意見	0件

- （現行）「調布市障害者総合計画」パブリック・コメント
（平成29年12月～平成30年1月実施）
意見提出件数：43件（17人）
- 「第6期調布市障害福祉計画」パブリック・コメント
（令和2年12月～令和2年1月実施）
意見提出件数：30件（8人）

- (2) 意見の概要と意見に対する市の考え方 別紙のとおり

（注1）「市の考え方」については，現在作成中のため空欄となっています。今後，提出された意見への回答を作成し，計画策定の完了とあわせて公表する予定です。
 （注2）次ページからの表の左欄「項目」に記載しているページ数は，パブリック・コメント手続で公表した計画案のページ数となります。
 （本日の資料3の計画案のページ番号とは一致しない場合があります。）

【意見の概要と意見に対する市の考え方】

全般

項目	No	御意見の概要	市の考え方
全般	1	<p>：はじめに</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パブリック・コメントの意見の概要を作成するにあたって、提出者の意見の趣旨を曲げられることがあるので、無断で要約しないこと。要約する必要がある場合は、必ず意見提出者の了解を得ること。なお、要約不要になるように簡潔に記載したつもりである。 ・このメールを受信した場合、受信したことを速やかにご返事ください。 	
全般	2	<p>構成が重複している無駄と関係がわかりにくい。「前計画期間の振り返り」と「今後の課題」と「取組の方向性」と「事業計画」の各項目のつながりを示すこと</p> <p>例えばP.49～(B-1)「発達相談と療育・子育ての支援」を例にとると、P.51「今後の課題」の「◆子ども発達センターを中心とした療育体制の充実」の中身の2つは「・・・必要です。」「・・・必要です。」とあるが、「取組の方向性」では、「図ります。」「図ります」で、また、それぞれが、「事業計画」の中のどの「主要事業」に対応するのかわからない。</p> <p>「前計画期間の振り返り」と「今後の課題」と「取組の方向性」と「事業計画」の各項目のつながりを示すこと</p>	
全般	3	<p>パブリック・コメント(以下「パブコメ」)の意見募集期間について</p> <p>今回福祉4計画「調布市障害者総合計画(素案)」、「調布市福祉のまちづくり推進計画(素案)」、「調布市地域福祉計画(素案)」、「第9期調布市高齢者総合計画(案)」の4つの福祉関係の計画案のパブリック・コメントの意見募集期間が、2024年1月19日(金)までとなっているが、一度に何百ページもの計画を読み込んで意見を書くのは大作業であり、簡単なものしか書けない。</p> <p>今後は、①日程を1日ずつでもずらすこと。②金曜日を締切りにしても、月曜日(1月22日)にフォローするであろうから、締切日は日曜日(1月21日)にすること。</p>	
全般	4	<p>計画の説明会の周知と開催日を改めること</p> <p>計画の説明会を開催することはよいことである。しかし、周知が適切でなかったために参加しなかったのに、知ったのが終了後で参加できなかった人が複数名いる。改善を求める。</p> <p>市報ちょうふ12月5日号7ページの「福祉」に「福祉3計画説明会令和6年度が初年度である福祉3計画(地域福祉計画・高齢者総合計画・障害者総合計画)の概要を説明します。■日12月23日(土)午前10時～11時30分■所総合福祉センター2階201～203会議室■定当日先着50人■他手話通訳、要約筆記あり■問福祉総務課☎481-7101」と掲載されたが、パブリック・コメントとの関係について記載していない。</p> <p>一方、4計画のパブコメの周知は、市報ちょうふ12月20日号でされたが、そこには、説明会についての記述がないし、12月23日の開催日まで3日しかなく、周知期間が短すぎる。</p> <p>たまたま説明会のチラシを見て参加する予定だったが、すでに23日を過ぎていた。</p> <p>今後は、計画の説明会は、パブコメ開始から十分な周知期間をとり、また、パブコメと一緒に周知すること。このことについて、調布市全体で、現在、一定のルールがあるか?なければ、作成すること。</p>	
全般	5	<p>にもかかわらず、12月23日の説明会に17名もの参加者があったとのこと驚きだが、誰からも意見が出なかったというのは問題である。「理解されたので、意見が出なかった」というが、「何を尋ねてよいかわからないから、意見が出なかった」と想像する。</p>	
全般	6	<p>年号は、西暦にするか、元号を使用するなら西暦を併記すること。</p>	
全般	7	<p>P.20～27, 40～41, …[主要事業]</p> <p>[主要事業]としてNo.A-1-01以降の「事業概要」と「今後の方向性」が記載されているが、「努めます」「図ります」などなどの決意表明か努力目標で、定量的な過年度の実績値や今後の目標値が記載されていない、ただのTO DO LISTに過ぎず、必要なリソース(金額、人員、設備機器など)も記載されておらず、見積もられていない。進捗管理のPDCAサイクルを回せる中身にすべきである。</p>	
全般	8	<p>当事者や家族がまず一番先に必要とするのは相談先だと思います。</p> <p>出来るだけ豊富なサービス資源を的確に受けられるよう、相談窓口の充実が大事なところ。出来るだけ市の福祉事業に精通した、社会福祉の専門職を配置してほしい。相談窓口は多いけれども、基幹窓口は当事者の現況とニーズを見極め、適切な支援に導くことが使命です。</p> <p>総合福祉センターの「相談事業」とは、センター移転後の社協の調布駅前ランチとして予定するものなのか?</p> <p>この総合福祉センターのことについては後記します。</p> <p>支援現場や各事業所に人手と資金は足りているのか、気になります。受け入れ態勢の不備が、虐待や差別に繋がりがねないと懸念するところでは。</p> <p>共生社会を目指す差別解消への職員向けの「規則」は制定されている事は確認しました。</p> <p>市民同士の人権尊重への意識止揚のためにも</p> <p>差別解消条例～インクルーシブ条例を制定したらどうでしょうか。「人権、性別、年齢、障がい、病気(感染者も)国籍、性の多様性、ヘイトスピーチ、パワハラ禁止などを含んだ、一人一人が大切にされる」枠組みです。</p>	

全般

9

●調布市には、東京都立の特別支援学校があるため、様々な福祉施設が他市より多く点在しているとおもいます。特別支援学校を卒業した子どもたちの生活、社会と関われる活動できる場として保護者たちは、作業所などの色々な場づくりをつくってきました。保護者と共にスタッフ、ボランティアの人が支えてきています。また、調布で生まれた福祉の連携をとるため「調布市福祉作業所等連絡会」もつくっています。

障害者にとって、その人たちの力、存在は大きな力です。その人たちがいないと障害者は生活をしていけません。この障がい者総合福祉計画は、大切な計画です。調布市では、この調布市障害総合計画でも色々な事業をあげています。

その事業、調布市が設置する社会福祉施設を社会福祉法人「調布市社会福祉事業団」（知的障害者援護施設なごみ・そよかぜ・すまいる、ディセーターまなびや、グループホーム、障害者地域生活サポートセンターすくらむ、障害者地域生活・就労支援サポートセンターちようふたぞう、調布市子ども発達センター通園事業あゆみ、調布市子ども家庭支援センターすこやか、ゆずのき学童クラブ）を運営しています。

また、社会福祉法人「調布市社会福祉協議会」が(総合福祉センター、こころの健康支援センター、障害者地域活動支援センター「ドルチェ」、福祉人材育成センター、希望の家)を委託運営しています。

それ以外にも調布には、社会福祉法人・NPO法人格をとり、頑張っている団体が数多くあります。その団体にもスタッフ、ボランティアへの運営支援をお願いしたい。

この計画を読ませていただき色々な支援事業を掲げており、新規事業として高度障害福祉施設も建てるなどの計画も掲げています。委託する事業団と社会福祉協議会などの事業が増えていっています。

福祉計画、予算は必要ですが、福祉は人です。

福祉事業に関わってくれる人の人材不足、低賃金、ボランティアに頼っている人福祉の運営は難しくなっています。社会で人がいない中、障がい者に関わる人材(生活支援)の確保は、もっと大変であるし、その人材の研修も必要で大変です。素晴らしい計画なら余計に心配です。だれがやるのか、実施できるのか。

調布市社会福祉協議会の拠点である総合福祉センターが、調布の中心地調布駅前から、一駅先の京王多摩川駅に移転する計画が進められているとある。社会福祉協議会は、会員制で福祉にかかわる人づくり、組織づくりもしてきた。相談機能、障がい者の活動場所にもなってきたその場が、不便な場所に移ることによって、人材不足にならないか。事業展開はできるのか。障がい者を支えることで元気にもなってきた市民も多かったが、遠くならもう福祉に関わらないとボランティアさんの声もきく。ここで活動していた障がい者は、いけないと諦めている。

障がい者を排除するのではなく、日常の社会の中に障がい者はいる。一緒に社会を作っていきたい。障がい者が生活しやすい社会は、素晴らしいまちである。そのことを社会福祉協議会は目指して活動をしていたのに、その活動場所である総合福祉センターを調布市は京王多摩川に移す。このことは、どんな素晴らしい障がい者総合計画を立てても、市民、障がい者にとって弱者にやさしい調布ではない。どんな素晴らしい福祉計画を立てても、市民、障がい者にとって弱者にやさしい調布ではない。この調布市総合福祉センターの移転計画は、これから福祉にかかわる人材を増やさないとやっていけない障害福祉サービスを展開するのに、後退する計画です。

福祉にかかわる人たちは、素晴らしい活動をしてきたのに、市に委託費をもらっているから市に対して意見が言えないということがないように、調布市への不信につながらないような福祉のまちづくり計画であってほしい。

共生社会とは、言葉だけ！

しょうが者はいる、しょうが者がいて、一緒に社会をつくる今だからこそ福祉にかかわる人材育成が必要です。することが人計画の中に「市民参入に向けた普及啓発 福祉サービスに関する理解を広め、地域の中に様々な形で、福祉と関わる人材を増やす。」と記載されています。

新規事業として高度障害福祉施設も建てるなどの計画も掲げていますが、現実としてその福祉事業に関わってくれる人の人材不足、低賃金、ボランティアに頼っている人

新規議場として2つ施設を建てることは、

地域福祉コーディネーター子ども家庭支援センター「すこやか」を開

なごみそよかぜすまいるまなびやちようふだぞうすくらむじゃんぷあゆみすこやか調布ヶ丘

地域学童・あそびバ国領地域児童館・学童・あそびバゆずの木

「人材育成協議福祉がすすめる新しい施設を建て誘致計画を挙げてくれています。また、施設に運営費・補助金をだし、計画をすす

こころの健康支援センター障害者地域活動支援センター「ドルチェ」

て

全般

9

多く点在しています。を作り、多くしかり、生活活動場所を作っています。ます。障がい者の向けて、さまざまな計画を立てて
)・ふくしの窓(調布市社会福祉協議会広報誌)、市報等への研修案内掲載・センターホームページに研修案内、市内事業所の求人情報
を掲載・「ちょうふ福祉ヒューマンライブラリー」(※)の開催(※)人を「本」に見立てて「読者」に貸し出す図書館。障害のある
方が経験や想いを物語のように語り、少人数で対話することで理解を深めるもの。(4)事業所間・職員間のネットワーク形成「ちょう
ふ福祉実践フォーラム」の開催により、市内福祉事業所で働く職員の専門性の向上と職員同士のネットワーク形成を目指す。(令和
2年度)「多様な人たちが生きていける社会とは～新型コロナウイルスがもたらしたもの～」(オンデマンド配信)(令和3年度)
「居場所をめぐる多様な福祉のありかた」(オンデマンド配信)(令和4年度)「今こそ福祉現場で性教育とジェンダー平等について考
える」第2期計画の評価と今後の課題

<特別支援教育・インクルーシブ教育システムの推進>

○ 特別な支援を必要とする児童・生徒一人一人の教育的ニーズに応える指導を提供できるよう、校内通級教室の運営や、個別指導計画
の作成、すべての教職員への研修実施、特別支援学級の増設や在籍学級への人的配置等に努めます。加えて、就学前から卒業後までを見
据えた就学相談機能の充実を図るとともに、地域で切れ目ない支援が受けられるよう地域・関係機関との連携を進めることにより、どの
子どもも十分な教育を受けることができ、共に学び共に生きる社会を目指し、すべての学校、すべての学級で特別支援教育を推進しま
す。

○ 医療的ケアを必要とする児童・生徒が、学校において安全に教育が受けられるよう、人的支援や教員への研修等、支援体制を整備し
ます。

○ 小・中学校の施設面におけるバリアフリー化については、校舎等の改築や児童・生徒の状況に応じて、障害のある児童・生徒が学校
生活を送る上での安全性を確保するために施設の改修工事や校舎建替えに併せて計画的に進めていきます。

○ 児童・生徒が学習の目的を達成するためのツールとしてICT機器の活用が進むように、教員の指導力やICT機器の活用能力の向
上を図ります。

131ページ

【提供体制確保のための方策】

◇ グループホームの新規開設及び運営に係る各種補助制度を継続し、市内におけるグループホームの利用拡大を推進します。グループ
ホームからひとり暮らしへの移行を希望する入居者に対し、居宅生活への移行や移行後の定着に関する相談等、国の動向を踏まえ支援の
充実を図ります。

◇ 障害者の重度化、高齢化に対応したグループホームの類型である「日中サービス支援型グループホーム」(市内未設置)の開設へ向
けて検討を進めます。

◇ グループホームの量的拡大に応じ、ホーム同士のネットワークの充実に取り組み、課題の共有や解決などを通じ、支援の質の向上を
図ります。

◇ 三鷹市、府中市とともに「(仮称)調布基地跡地福祉施設」において、医療的ケアを含む重症心身障害者及び強度行動障害を含む重
度知的障害者に対応した施設(短期入所)の整備を進め、令和8年1月の開設を目指します。

(児童発達支援、放課後等デイサービス)

● 児童発達支援、放課後等デイサービスとも引き続き量的拡大が進み、第2期計画の期間中に事業所数も増加しています。一方で、閉
鎖に至った事業所も2か所あり、事業者からの新規開設の相談件数も減少傾向にあります。

◆ 第2期計画中の事業所開設数

年度 開設数 備考

R3年度 3か所 うち1か所は重症心身障害児対象

R4年度 2か所

R5年度 0か所

● 令和3年5月に、市内に2か所目となる重症心身障害児を対象とした、児童発達支援、放課後等デイサービス事業所が開設していま
す。しかし、現在も肢体不自由児、重症心身障害児が利用できる事業所は限られています。

(居宅訪問型児童発達支援)

● 子ども発達センターで令和3年2月から事業を開始しましたが、利用希望者がいなかったため、現在まで実績はありません。

(保育所等訪問支援)

● 子ども発達センターでの利用が一定数ある一方で、民間事業所の利用も増加しています。

※ 児童発達支援センター：児童福祉法に基づく「施設」の名称。「児童発達支援」などの通所による療育のほか、保育所等訪問支援

などの地域支援を行う、障害児支援の中核的な施設とされています。

137ページ

【提供体制確保のための方策】

◇ 事業所開設経費の補助を継続するとともに、補助対象の選定にあたっては事業者の公募を行い、より利用者のニーズ及び市の課題に
即したサービスの拡大を図ります。

◇ 施設運営に係る各種補助制度を継続し、事業所の安定的運営の支援とサービスの質の確保、向上を図ります。

◇ 多様な療育ニーズへ対応するため、より良い支援を提供できるよう、子ども発達センターの運営体制・方法を見直し、機能の充実を
図ります。

全般	10	<p>調布市は共生社会をいろいろな場面でうたっています。共生社会とは、日常の中に、健常者も障害者も多様な人々があたりまえに居られる社会ということです。現状、街中でも、お店でも、公共交通にしても、イベント・集会にしても、障害者の人々が当たり前に参加できるようにはなっていません。まず、市の催し・説明会・市民への呼びかけなどで、そこにいつも障害者や多様な人々が当たり前に参加できる、また参加している場となるよう取り組んでほしいと思います。それが、互いを理解するための第一歩となります。障害者だけで集まるのではなく、障害者の取り組みにも健常者も参加したり、話を聞いたりできる。お互い、共にいることが当たり前の社会を基本においてほしい。こうした発想がなければ、真の共生社会にはなりません。</p> <p>そうした社会をはぐくむには、子どものころから、当たり前にも多様な人に触れ合う・かかわりあう、そうした環境が常に身近にあることが必要です。自然に触れ合える場や環境の設定が必要です。その意味では、調布駅前にあった「たこ公園」は大変良い環境でした。そうした、誰もがいつでも利用でき、人が集まりやすいところに、こうした場を設けることは有効です。さらに、その周辺の歩道や公共施設やお店など、どこも誰でも自由に出入りできる環境にしていく。今後の調布の駅前広場や周辺の公共施設・商業施設等には、こうした役割を期待します。調布市が、真に多様な人々が利用でき、かかわりをはぐくむ街として、モデルとなり、見える形で具体的に創造して行ってほしい。そして、まず、多くの人が集まる調布駅前やその周辺にモデルとしてのまちづくりを形作っていくことは、共生社会を広げていくためにも欠かせないことです。</p>	
全般	11	1. 市のすべての文書において、元号と西暦年号を併記して下さい。	
その他	12	<p>「パラハートちょうふ」を中身のあるものにする、つまり、市役所における職員の障害者差別・偏見・ハラスメントに直ちに対応すること</p> <p>2023年12月25日に「調布市福祉タクシー券及びガソリン費助成事業の制度改正(案)」についてのパブコメ結果が公表された。 「調布市福祉タクシー券及びガソリン費助成事業の制度改正(案)」に対するご意見と市の考え方 https://www.city.chofu.tokyo.jp/www/contents/1703039830369/files/pabukome.pdf</p> <p>この中のNo.129の意見は、市役所窓口で受けた差別・ハラスメントを訴え、「担当部署に障害者の職員が居れば理解を得られるのでは無いか」といった提案もされている。しかし、障害福祉課が担当の「市の考え方」は、ピントがずれていて、適切に対応されていない。この状況を調布市長以下市職員は共有し、深刻に受け止めることを求める。そして、「パラハートちょうふ」というキャンペーンが中身の無い美辞麗句の上滑りのキャンペーンになってないか、直ちに緊急点検を求める。</p> <p>この計画においては、P.103 No.D-4-02「市役所における研修・合理的配慮の推進」の「今後の方向性」は、「受講対象者の範囲や実施時期・回数、効果的な内容を検討します。」という、いつやるのかもわからないような悠長なものではなく、緊急キャンペーンを実施すべきである。具体的には、直ちに全庁に注意喚起の周知を行い、特に障害者や高齢者に対応する部署（障害福祉課など）から研修を行うような内容に改めることを求める。</p> <p>(参考)「調布市福祉タクシー券及びガソリン費助成事業の制度改正(案)」に対するご意見と市の考え方</p> <p>◆No.129 意見： 障害者やひとり親世帯など国や都や市が支援策を実行する際、その担当窓口や担当者は必ずと言ってよいほど「貰えるんだからありがたいだろ」という感じの対応をされるが、そもそも支給窓口は単なる窓口であって、担当者の資産から恵んでもらっている訳では無いのに、やってあげているという態度や話し方は凄く惨めで嫌な気分になる。役所で働く公務員の方のように誰もが余裕のある生活をしている訳では無い。特に障害者は日々の生活をするだけで想像以上に余計なお金がかかるという事を少しは理解してもらいたい。もっと担当部署に障害者の職員が居れば理解を得られるのでは無いかと思う。こういった話し合いも障害者の市民を複数人同席させての会議にしてもらえれば具体的な、そして寄り添った制度になるのではと考えます。</p> <p>-----</p> <p>◆No.129 市の考え方： このたび制度のあり方を検討するに当たり、市としても当事者・家族・専門家等の意見を聴取すべきと考え、障害者当事者団体からの推薦や市民公募等により委員を募り、検討委員会を設置いたしました。協議の結果、福祉タクシー券のメリット・デメリットを総合的に考慮し、様々な交通手段に利用できるよう現金支給とさせていただくことを考えております。</p>	
その他	13	5. 「調布市障害者地域自立支援協議会」など、市の様々な協議会等は、委員の任期制およびメンバーの入れ替えを考慮すべきです。いつでもどこでも同じ顔ぶれが目につきます。新しい視点を取り入れるためにもメンバーの交代は必要と思います。	

第1章 計画策定の趣旨

項目	No	御意見の概要	市の考え方
第1章計画策定の趣旨 1ページ～7ページ	14	障がいの特性の範囲は中広く、具体的な生きづらさから来る支援の個々の必要性は、当事者や家族、支援者の希望が尊重されて施策が立てられていると思われます。	

第2章 調布市福祉の共通事項

項目	No	御意見の概要	市の考え方
第2章-1(3)新たな総合福祉センターの整備について 9ページ	15	<p>新たな総合福祉センターの整備（移転計画）については、障害者福祉関係の法律に違反し、障害者の人権侵害となるので、この計画から削除を求める。</p> <p>「新たな総合福祉センターの施設整備に当たっては、「福祉3計画」および「福祉のまちづくり推進計画との整合を図りながら、各計画の将来像や基本理念の具現化を目指すとともに、基本理念に掲げた「地域共生社会を充実するための総合的な福祉の拠点」となるよう、取組を進めます。」とある。しかし、具体的対応策を（示せないからか）示さずに、できないことをさもできるかのように記載していることは、詐欺的である。まるで、平和を守るために戦争をするというようなものや、東京五輪や大阪万博などの問題を抱えたイベント事業と似ている。</p> <p>障害者の人権侵害になる多くの問題があることが、すでに利用者である障害者や良識ある市民から指摘されている。たとえば、障害者に交通の不便や危険を強いるものであり、特に、多摩川の氾濫時には生命を脅かすなどである。</p> <p>そうまでして、移転を強行する理由はなぜか、正直に明らかにすることを求める。</p> <p>この移転計画の実態は、京王電鉄の「救済策」であるアンジェ跡地の再開発計画、そして、調布駅前広場周辺の再開発計画により一部の強者は利益を得るが、弱者である身障者に犠牲を強いる残酷な施策であり、根本的に障害者権利条約をはじめとして福祉関係の法律や条例、基本理念、各計画に反していることを指摘する識者もいる。移転を取りやめること。</p> <p>細部まで検討すれば様々な致命的な問題があるかもしれないのに、それを行わず、トップダウンで決定された筋の悪い計画を細部を未検討のまま推進することは、現在および将来の障害者、多くの市民に犠牲や損害を与え、市政に禍根を残すことになる。本気で移転を行うなら、関係者と協議して、細部まで検討した計画にすべきである。</p> <p>なお、市職員においても、市長のただの使用人でなく、それぞれがその分野の専門家として、責任を持って事業に取り組むことを求める。</p>	
第2章-1(3)新たな総合福祉センターの整備について 9ページ	16	<p>市の財政の中で、民生費との中で社会福祉費がどのくらいの割合を占めるか、具体的なパーセンテージを、計画初年度分だけでも記載してほしい。これは高齢者総合計画など、各計画ごとに、「市政経営の概要」の「主な予算科目等の状況 ア 民生費」くらいの規模で。</p> <p>新たな総合福祉センターの整備について、です。</p> <p>総合福祉センターの社会福祉協議会は市の在宅支援の拠点です。</p> <p>市の考え方でのセンターの移転先は、京王多摩川駅前です。あのあたりは峽（ハケ）下。はっきりと浸水予想地域です。</p> <p>総合福祉センターはまだ築43年。何故急いで移転をさせるのでしょうか？ 近年地域共生社会を謳った調布市は、駅前に福祉センター、社協があることで「さすが」と言われてきました。駅から信号を使わずに行ける、利用する障がい当事者、高齢者（在宅支援の拠点）、子ども若者、相談者、出入りするボランティア、専門員、職員、市民にとって利便性に優れ、気軽に立ち寄ることができる場所がありました。移転が計画される場所は電車でひと駅先だとは言え、高架でホームが曲がっている、電車とホームの間に20cmもの隙間があるようなホームであり、エスカレーターはなく、小ぶりのエレベーターが1台あるのみの駅です。車いすは1台しか入りません。京王線でも駅として不備ランク上位、しかも会社にとってもセンター移転のメリットは見つけられないのでしょうか。改修順番は遅いとのこと。調布駅まで来ていた人たちをシャトルバスで送り迎えするにしても、双方にとってタイヘンな負担になります。先に挙げた出入りの利用者等にとって移転でメリットが考えられない、もう行かないという選択をする市民も多いと思われます。</p> <p>このセンター移転について、冒頭に挙げたバリアフリー推進協議会と公共交通活性化協議会を傍聴した限りでは、議題が上がっていません。どうな施策でも、まず利用者市民の意見、関連外部からの意見、専門家らの意見をひと場所に集めての協議、ワークショップから始めるのが妥当だと思います。審議会、協議会での議案は市が提出する、その事案だけを検討するのが審議会だとしたら、駅前広場もそうでしたが、多額の予算を使う計画が市の担当者または委託のコンサルタントだけで決まってしまうのはとても危険です。また、一連のこの流れに対して、市議会はどんな役目を果たしたのでしょうか？ 市民の代表である議員へは、「説明」だけでなく、5行上のマップ(協議)に加わる仕組みを作りたいと思います。</p> <p>総合福祉センターの移転は止めるべきだと思います。調布市の今までの福祉政策、内容全ての質が下がることが目に見えています。今までの維持管理不備で要修理箇所が多いのであれば、管理者責任として、調布駅周辺で最近できたいくつかの大型マンションに土地利用を働き掛けるべきだったと思います。</p>	

第2章-1 (3) 新たな総合福祉センターの整備について
9ページ

17

1、障害者バリアフリーの観点では京王多摩川駅は危険箇所が多く、総合福祉センター移転先として不適である。交通至便でバリアフリー施設の整った調布駅最寄の現位置で総合福祉センターを維持すべきである。

調布市は「行革プラン2019」の中で「グリーンホール及び総合福祉センターの在り方検討、整備の推進」を掲げ、その内容は、グリーンホールの現位置建替えと、総合福祉センターについては京王多摩川駅西側アンジェ跡地に計画されている新築建物への移転となっている。令和3年6月発行の総合福祉センターの整備に関する考え方（素案）」の市民説明会が令和3年7月17日に開催され、その資料中で総合福祉センターの移転について令和6年度中に移転予定というスケジュールが記載されている。

コロナ禍において市民の生活状況は一変した。無駄な費用支出と市民へのサービス低下を避けるために、「行革プラン2019」の検討内容の見直しは必須という状況である。

調布市市基本構想の実施内容に位置づけられる「行革プラン2019」で検討されている「総合福祉センター移転」という文言が「調布市バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針（案）（以下本マスタープラン）」及び「調布市バリアフリー基本構想（案）（以下本基本構想）」に出ている。このことは総合福祉センター移転計画を意図的に市民に隠していると考えられる。調布市社会福祉協議会が入居する総合福祉センターはバリアフリーを必要とする市民サービスの核となる重要施設である。

本マスタープラン及び本基本構想各案策定は令和7年度までの事業実施時期は「短期」に分類されており、この移転計画が令和6年度に完了する計画であるにもかかわらず明記されないのは明らかに異常である。決定していないことは記載しないのではなく、構想時点で施行時に現在と大きく変わる施設関連の計画が判明しているのであれば、記載内容は網羅されていなければならない。

本マスタープラン第1章5 設定地区に記載されている本基本構想で「京王多摩川駅周辺地区」が「展開地区」から「重点整備地区」に今回格上げの形となる、「土地区画整理事業等の予定があること から、積極的に特定事業等の設定を検討する地区として新たに重点整備地区に位置づけます。」だけの記載である。これでは福祉センター移転先の地域であることは伝わらない。

本マスタープランの基本理念「みんなの“からだ”と“こころ”にやさしいまち 調布」を掲げているにも係わらず、総合福祉センターの移転はバリアフリー推進に逆行し、矛盾が生じる。まず直ちに総合福祉センターの移転計画を白紙に戻すべきである。

京王多摩川への移転に関わる問題点は以下A～Eに挙げられる。

A. 京王多摩川駅設備・構造上の問題

①京王多摩川駅は高架駅で複線対面式ホームの駅であり、

②エレベータはあるが、あとは階段だけで、エスカレータはない。

③ホームが線路の形状に合わせ大きくカーブしているため、ホーム隙間から線路に転落するリスクのある駅である。

④ホームドアは設置されていない。ホームドアの設置基準は1日の乗降客が10万人以上で設置するという目安があるとされており、今後も設置は期待できない。

⑤ホームと総合福祉センターを直接繋げる改築をするならば、総合福祉センターが入居予定の「B棟」2階で直結させるような改造が必要であるが、総合福祉センターと直結させるような改札口の増設設置改良工事となれば、京王電鉄が工事を行うかどうか全く期待できない。対面式ホームでは、下りホームとの直結は難しいため駅建築物と新築建物の直結についてはほぼ無理と推察する。

マスタープラン序章「6. 調布市におけるこれまでのバリアフリー化の取組の概要」の「(1) アンケート調査の主な結果と課題」において、京王多摩川駅は市内の京王全駅9駅中、総合評価で5段階の8位、旅客設備の使いやすさでは、5段階で2.5と最下位9位と記載されている。2点台は京王多摩川駅だけであり、これは極端に低い評価である。課題の整理に関する記載にも「京王多摩川駅：エレベーター・トイレの改良に関する指摘が多く、更なるバリアフリー化に向けた整備等が必要」と記載され、問題の多い駅であることが市民に認知されている状況である。今後設備面での改良が求められているが、カーブしている線形は将来も変わらないため、仮にホームドアが設置されたとしても転落の危険が残る。

結論として、京王多摩川駅のバリアフリー対応には改善できる対策は限定的であり、線形や対面式のホーム等、駅構造に関わる抜本的な改善は今後も期待ができない。

B. 京王多摩川駅へのアクセス問題

京王多摩川駅は京王線の支線・相模原線で区間急行以上の優等列車は通過する。

また、地域としては市の南部地域にあたり、市東部・西部から相模原線へのアクセスは移動距離が長くなるばかりでなく、乗換の場合も発生し、不便になる。

第2章－1（3）新たな総合福祉センターの整備について
9ページ

17

特に西部の西調布駅、飛田給駅からは調布で必ず上下方向の異なる地下ホーム2階と3階での乗換が必須となってしまう。
北部でのバス便は調布駅を起点・終点としており、バスの乗継またはバスと相模原線の乗換が必須となり、アクセス性は大変悪くなる。

C. 京王閣競輪最寄駅であることの危険性
京王多摩川駅隣接の京王閣競輪開催時は短時間に駅、駅周辺に競輪目的の鉄道・バス利用者が大挙して押し寄せる状況が発生する。
移転後の総合福祉センターを利用するため京王多摩川駅とその周辺にて目の不自由な人、車いすや杖など足の不自由な人や高齢者など、バリアフリーを必要とする市民が競輪場来場者の群衆に押しのけられ、怪我をする危険が予想される。

D. 多摩川浸水被害リスク
総合福祉センターが移転した場合、予想される重大なデメリットとして、多摩川浸水被害リスクが挙げられる。平時よりバリアフリーを必要とする市民にとって、浸水被害発生時に住民が避難をしなければならない箇所にあえて移転をする理由はない。
京王多摩川駅周辺は、現総合福祉センター所在地より、国分寺崖線の一段下の河川流域にあたる低地となっており、調布市洪水ハザードマップ上の浸水深は5mで、台風の浸水被害が予想される地域である。
令和元年台風では、多摩川流域で染地地域を中心に浸水被害が発生した。もし、垂直避難ができたとしても、建物内の人は脱出できず孤立する。総合福祉センターは調布市社会福祉協議会ほか、障害者等のための通所型の福祉施設である。
来所者は建物に到達できず、福祉サービスの核である総合福祉センターの在勤・在所利用者が水に囲まれた島ようになって孤立してしまう。要支援者は小学校等の避難所では他の市民と同じような避難生活が難しく、総合福祉センターに避難したいが、移転後の立地では避難先として向かうことができない。
昨今、河川の氾濫対策は「流域治水」として河川流域において浸水リスクのある土地の開発を制限して、リスクそのものを低下させることが国の施策である。
国の国土強靱化基本法・特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律と上位の国土強靱化基本法において、流域治水への変換が図られ、
令和3年の特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律で浸水被害リスクのある地域の開発は抑制される方針が出ている。
国は令和元年台風被害後の国土強靱化基本法に基づく国土強靱化年次計画2020（令和2年6月18日国土強靱化推進本部決定）で「流域治水」への転換を図るとしている。

気候変動による水災害リスクの増大に備えるため、これまでの河川、下水道などの管理者が主体になって行う治水対策に加えて、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、その流域のあらゆる関係者により流域全体で行う治水、「流域治水」へ転換し、
以下①～③の対策が盛り込まれている。
①氾濫を防ぐための対策
②被害対象を減少させるための対策
③被害の軽減・早期復旧・復興のための対策を多層的に進める。あわせて、自然環境が有する多様な機能を活用したグリーンインフラを、官民連携・分野横断により推進し、雨水の貯留・浸透を図る。
また、国土交通省社会資本整備審議会が令和2年6月
水災害リスクが高い区域における開発抑制の強化、よりリスクの低い地域への誘導策の推進の答申を行った。

その後、令和3年2月2日閣議決定された
特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律案では
近年、令和元年東日本台風や令和2年7月豪雨等、全国各地で水災害が激甚化・頻発化する気候変動の影響により、21世紀末には、全国平均で降雨量1.1倍、洪水発生頻度2倍になるとの試算（20世紀末比）、降雨量の増大等に対応し、ハード整備の加速化・充実や治水計画の見直しに加え、上流・下流や本川・支川の流域全体を俯瞰し、国、流域自治体、企業・住民等、あらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水」の実効性を高める
法的枠組み「流域治水関連法案」を整備する必要があるとされ、以下ア～ウの水防災に対応したまちづくりとの連携、住まい方の工夫を行うものとされている。
ア. 浸水被害防止区域を創設し、住宅や要配慮者施設等の安全性を事前確認
イ. 防災集団移転促進事業のエリア要件の拡充等により、危険エリアからの移転を促進
ウ. 災害時の避難先となる拠点の整備や地区単位の浸水対策により、市街地の安全性を強化
国の国土強靱化基本法・特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律に対して完全に国と市の施策が矛盾し、不整合となる。
わざわざ浸水被害が予想される地域に市の重要施設を移転させることは論外である。
「調布市国土強靱化地域計画」と連携する観点においても、浸水リスクのある多摩川地区や染地地区では人口を増やすことにつながる開発行為（多数の人の利用施設や団地の戸数増を伴う建替等）は制限させなければならない。

<p>第2章-1(3) 新たな総合福祉センターの整備について 9ページ</p>	<p>17</p>	<p>E. 賃料などの負担が発生 移転後の費用負担は未決定ということであったが、移転後総合福祉センターは京王グループの建設した建物への入居となり、固定費としてのテナント料など借用に關わる費用が発生すると想定される。この移転は、市の財政上、民間への長期継続的なキャッシュアウト負担となる。わざわざ駅前の一等地に現存する市有財産を捨て、より不便な場所に立つ民間ビルに移転することは財政の観点からもおかしな話で、説明が付かないことである。 交通至便でバリアフリー施設の整う調布駅最寄の現位置で総合福祉センターを維持すべきである ①調布駅は地理的に市内南部・北部・東部・西部からのバス便の起点終点になっておりアクセス性が高い。 ②京王ライナー以外の特急・準特急含む全ての優等列車が停車する。 全ホームにホームドアが設置済みであり、転落事故は発生しない。 ③エレベーター・エスカレーターは設置済みである。 ④駅員や警備員が多数常勤しておりヘルプが得やすい。 ⑤調布駅、南口・北口バス降車場いずれからも、信号や横断歩道ゼロで駅前広場を経由して総合福祉センターに通常徒歩で2~3分で到達できる。 ⑥総合福祉センター南面道路(区画道路2号)は現在一方通行であり、東側から西側への自動車通行を心配しなくてよい。 以上①~⑥により、調布駅前の中心地でありながら、市内各所からの交通至便、かつ、バリアフリーの観点で安全なアクセスができる最高の立地となっている。調布駅前から京王多摩川に移転することは、バリアフリー推進に逆行することになり、断固反対する。</p>	
<p>第2章-1(3) 新たな総合福祉センターの整備について 9ページ</p>	<p>18</p>	<p>[各論] ● P.9 (3) 新たな総合福祉センターの整備について(総論などと一部重複するが) 総合福祉センターの京王多摩川駅周辺地区への移転は、京王電鉄のアンジェ跡地の再開発計画、そして、調布駅前広場周辺の再開発計画のために身障者を犠牲にするものであり、福祉の基本理念や各計画に反している。障害者に交通の不便や危険を強いるものであり、特に、多摩川の氾濫時には生命を脅かすとの市民の声があるように、法律や条例や基本理念に逆行するものである。移転を取りやめること。 調布駅前から、福祉対応が整っていない京王多摩川駅周辺に移転することは、バリアフリー法に反する(ホームドア未設置など)。また、障害者差別解消法に反する(交通の便が悪くなり、合理的配慮に逆行している)などなどである。 この計画に記載するなら、各法令や基本理念に合致するために必要な施策を具体的に年度計画で示すことを求める。そうでなければ、この計画から削除することを求める。</p>	

第3章 施策の展開 -事業計画-

項目	No	御意見の概要	市の考え方
第3章 I (A-1) 相談支援 21ページ	19	P21 No. A-1-06 身体障害者・知的障害者相談員 障害者やその家族が、他の障害者の相談員になるということは興味深い。この相談員は各5人、4人とあるが、この数字は何か？実績値か、目標値か、……。どこで活動しているのか？	
第3章 I (A-1) 相談支援 21ページ	20	P21 No. A-1-07 [新規]重層的支援体制整備事業 大仰な内容だが、具体的に説明を求める。「多機関協働」とは、具体的にどの機関か？「重層的支援会議」、「支援会議」、「相談支援包括化推進会議」のそれぞれは、どういうものか？	
第3章 I (A-2) 健康づくり・医療的な支援 25ページ	21	1. 健康づくり・医療的な支援 喫煙や受動喫煙は、健康に深刻な影響をもたらし、がんだけでなく脳梗塞等により障がいが残る疾病や、精神的な病気も多く引き起こします。 そのような点で、P.25の取組みの方向性や事業計画で喫煙者の禁煙支援や、受動喫煙対策、喫煙の害に関する啓発も加えてください。	
第3章 I (A-2) 健康づくり・医療的な支援 26ページ	22	2. P.26 P.26の健診・検診の実施において、問診で喫煙している（加熱式タバコの使用を含む）場合には禁煙指導につなげていく枠組みとしてください。	
第3章 I (A-6) 経済的な支援 42ページ～43ページ	23	P.42～43 デジタル化への対応 「障害特性も踏まえつつ、利用者の利便性を高めていくことが必要です。」とあるが、健常者基準で作られているものの後追いになってないか？2023年の健康保険証騒ぎのように振り回される危険性がある。発想を逆転させて、「障害者対応」までカバーされたデジタル化になっているか確認することを求める。それなしの安易なデジタル信仰は危険である。	
第3章 I (B-1) 発達相談と療育・子育ての支援 56ページ	24	P.56 No. B-1-12 [新規] ヤングケアラー支援事業 調布市においてヤングケアラーは、現状で何名くらいと把握しているか？ ヤングケアラー・コーディネーターは何名くらいどこに配置するのか？子ども政策課として増員するのか？	
第3章 I (B-2) 教育における支援 58ページ～63ページ	25	P.58～63 (B-2) 教育における支援 不登校支援プランと整合性がとれているか？	
第3章 I (B-2) 教育における支援 58ページ～63ページ	26	3. インクルーシブ教育を拡充し、日常の教育の中で、ノーマライゼーション（共生社会）を確立することが重要だと思います。	
第3章 I (B-2) 教育における支援 60ページ	27	P.60 (B-2) 教育における支援「取組の方向性」 「取組の方向性」の6番目「○児童・生徒が学習の目的を達成するためのツールとしてICT機器の活用が進むように、教員の指導力やICT機器の活用能力の向上を図ります。」とあるが、ICT機器に詳しい補助員などの補充なしに、日常業務で残業を強いられている教員の仕事を大幅に減らさないと画餅で、実効性はない。予算や人員は見合っているか示すこと。	
第3章 I (B-2) 教育における支援 63ページ	28	P.63 No. B-2-09 学校施設のバリアフリーの整備 バリアフリーの中身は何か？スロープ、エレベータ、車いす対応トイレなど考えられるが、調布市立の公立小中学校の整備状況・整備率のデータを示すこと。 「学校施設の改修工事や校舎建替えに併せて実施します。」とあるが、令和6(2024)年度～令和11(2029)年度に行うものを示すこと。 なお、参考情報だが、給食施設のエレベータを改造して比較的安価にできたという他自治体の事例を聞いた。ニーズにもよるが、先送りせずできるだけ早くできないかと考える姿勢がほしい。	
第3章 I (B-2) 教育における支援 63ページ	29	P.63 No. B-2-09 学校施設のバリアフリーの整備 大規模災害時の避難所となる学校施設のバリアフリー化を推進すべきだが、どういう考えか？	
第3章 I (B-2) 教育における支援 63ページ	30	P.63 No. B-2-09 学校施設のバリアフリーの整備 子どもは結構残酷であり、いじめや差別を起こす。その対極にあるのが、「心のバリアフリー」や障害者差別解消法の「合理的配慮」であり、助け合う意識を醸成することが、ハードのバリアフリーができない場合に有用である。このことの記述が必要と考える。	
第3章 I (B-4) 働くこと・日中活動の支援 72ページ	31	(仮称)ワークライフカレッジすどつくには、生活訓練プログラムがあるとのことですが、就労している方も一人暮らしにおける生訓の受けられる場所があるといいなと思いました。	

<p>第3章Ⅱ（C-1）福祉人材の育成・確保 85ページ～86ページ</p>	<p>32</p>	<p>P.85～86 福祉人材の育成・確保 特に在宅対応ヘルパーが募集しても応募がないという深刻な状況と聞く。介護報酬を引き上げるなど待遇改善を行わないと早晚対応不可能になり、低所得者が切り捨てられるのではないかと現状と今後の見通しについて、定量的に示すこと。</p>	
<p>第3章Ⅱ（D-1）移動の支援～（D-2）バリアフリーのまちづくり 90ページ～97ページ</p>	<p>33</p>	<p>2、障害者のため、基本構想のバリアフリー重点地域は市内鉄道全駅と大病院を対象として位置づけ、アクセスを含めたバリアフリーの改善をすべきである。</p> <p>・鉄道駅 これまで調布駅・布田駅・国領駅は地下化工事が完了し、付近の踏切が除去されている。飛田給駅は東京スタジアム（味の素スタジアム）建設に伴うイベント時の多客対応が必要となったため、これら4駅はホームドアや、エスカレーター・エレベーターが設置されるなど、バリアフリーについても様々な改善対策が実施されている。今回バリアフリー重点地域に変更となる京王多摩川だけでなく、仙川、つつじヶ丘、柴崎、西調布の各駅周辺を「移動等円滑化促進地区」から市内全ての鉄道駅周辺「バリアフリー重点地区」に指定すべきである。本基本構想の地区別計画に重点地域ではないという理由で、柴崎駅、つつじヶ丘駅、仙川駅、西調布駅の各駅周辺別の地区別計画が策定されないのは、地区別計画が策定される「バリアフリー重点地区」の各駅に比して格差が大きい。駅マスタープラン「序章5調布市の概況（2）交通施設等の概況、ア公共交通（公共交通事業者）において、1日平均乗降客数については、市内全ての駅が5,000人以上の特定旅客施設で、最も乗降客数の少ない布田駅であっても16,784人（平成31年度1日の駅別乗降人員（京王グループホームページ）から作成の記載あり）であり、都市の駅として「利用者が少ないからバリアフリー重点地区にしなくてもよい」とは言えない乗降客数ではないか。</p> <p>市内の駅では地下化の完了している調布・布田・国領の各駅は駅施設改良が完成している。当該3駅周辺は「重点地区」のままだが、駅施設に限定すれば、バリアフリー対策は概ね実施されている状況である。</p> <p>仙川駅周辺は現在「展開地区」とされているが、今回の案では「展開地区指定」がなく、「移動等促進地区」に指定されているため、格下げがある。仙川駅は掘割上に駅舎があり、ホーム横の東西には踏切はない。三鷹駅・吉祥寺駅方面へのバスに乗り換えるために小田急バス折返場に向かうには甲州街道を横断する必要があり、バリアフリー観点での安全対策が引き続き求められる。</p> <p>橋上駅舎化された飛田給駅・西調布駅、高架駅の京王多摩川駅と、地下化された調布駅・布田駅・国領駅には駅ホーム両端に踏切は存在しない。</p> <p>改良の余地が大きいのは柴崎駅・つつじヶ丘駅の2駅である。両駅は、京王線笹塚～仙川間で現在工事中の高架連続立体交差化の工事対象から外れた南北道路を分断する踏切が将来も残り、交通バリアフリーの大きな課題が残る。特に柴崎駅については駅前に駅前広場のような歩行者空間もなく開かずの踏切が存在している。改善余地が大きい駅こそ優先的にバリアフリー重点地区にすべきである。つつじヶ丘駅は2面4線の大駅で橋上駅舎化 改修がされており、地下通路「とおじゃんせ」も存在しているが、開かずの踏切は解消されていない。バスロータリーも南北それぞれにあるが、南口ロータリー工事と品川通りへの道路拡幅工事が予定され、バリアフリー観点のチェックが必要となる。</p> <p>・病院 バリアフリー重点地域は鉄道駅付近だけに着目するのではなく、通院患者の多い一定規模以上の病院（調布病院、北多摩病院、調布東山病院、多摩川病院等それぞれの建物付近を生活関連施設として設定し、バスや徒歩など駅から当該施設までのアクセスルートは生活関連経路に指定してバリアフリー対応をチェックすべきではないか。また、アクセスルートは調布市隣接市の大病院である慈恵第三病院（狛江市）、杏林大学病院（三鷹市）、榊原記念病院（府中市）へのアクセスも市内外からの利用者が多いため、チェック対象とすべきである。</p> <p>・調布飛行場 調布市には航空交通施設が存在する。「移動等円滑化促進地区図」に調布飛行場が明記されないのは、移動等円滑化促進地区から調布飛行場が外れていることを勘案しても、交通スポットとして都営通勤ターミナル空港である調布飛行場を明記しないのは当該施設とそのアクセスを軽視している。伊豆諸島航路で一般旅客が利用する調布飛行場は市内外からの移動に関わる重要な交通施設であり、当飛行場を生活関連施設の旅客施設に指定した上で、調布駅から調布飛行場までのバリアフリーアクセスをチェック項目に入れるべきである。</p> <p>改良の余地が大きいのは柴崎駅・つつじヶ丘駅の2駅である。両駅は、京王線笹塚～仙川間で現在工事中の高架連続立体交差化の工事対象から外れた南北道路を分断する踏切が将来も残り、交通バリアフリーの大きな課題が残る。特に柴崎駅については駅前に駅前広場のような歩行者空間もなく開かずの踏切が存在している。改善余地が大きい駅こそ優先的にバリアフリー重点地区にすべきである。つつじヶ丘駅は2面4線の大駅で橋上駅舎化 改修がされており、地下通路「とおじゃんせ」も存在しているが、開かずの踏切は解消されていない。バスロータリーも南北それぞれにあるが、南口ロータリー工事と品川通りへの道路拡幅工事が予定され、バリアフリー観点のチェックが必要となる。</p>	

・病院

バリアフリー重点地域は鉄道駅付近だけに着目するのではなく、通院患者の多い一定規模以上の病院（調布病院、北多摩病院、調布東山病院、多摩川病院等それぞれの建物付近を生活関連施設として設定し、バスや徒歩など駅から当該施設までのアクセスルートは生活関連経路に指定してバリアフリー対応をチェックすべきではないか。また、アクセスルートは調布市隣接市の大病院である慈恵第三病院（狛江市）、杏林大学病院（三鷹市）、榊原記念病院（府中市）へのアクセスも市内外からの利用者が多いため、チェック対象とすべきである。

・調布飛行場

調布市には航空交通施設が存在する。「移動等円滑化促進地区図」に調布飛行場が明記されないのは、移動等円滑化促進地区から調布飛行場が外れていることを勘案しても、交通スポットとして都営コミュニティー空港である調布飛行場を明記しないのは当該施設とそのアクセスを軽視している。伊豆諸島航路で一般旅客が利用する調布飛行場は市内外からの移動に関わる重要な交通施設であり、当飛行場を生活関連施設の旅客施設に指定した上で、調布駅から調布飛行場までのバリアフリーアクセスをチェック項目に入れるべきである。

・深大寺・神代植物公園周辺

調布市には、全国的な観光地として知られる深大寺と隣接する都立神代植物公園が立地する。市内の調布駅、つつじヶ丘駅、中央線吉祥寺駅・三鷹駅からそれぞれバス利用の距離であり、アクセス性が良いとは言えない。当該施設と鉄道駅のアクセスについては、初めて訪れた人が迷いなく辿り着けるかという観点で、視認性の高い案内表示も情報のバリアフリーとしてチェック項目となる。

好例として、東京都江東区の東京メトロ豊洲駅では、地下鉄の地下改札階にデジタルサイネージが設置されており、乗換の利便を向上させている。また、JR川崎駅では、2階改札前の自由通路に東西バス乗場の発車情報を表示するデジタルサイネージが設置されており、バスの乗換情報をバス乗り場到着前に入手できるようになっている。調布市内駅でも、特定のバス会社だけに留まらない総合的なバス発車時刻表示・バス停表示が可能なデ

ジタル表示システムを駅改札前とバスロータリーの両方に整備することにより、市民だけでなく国内外からの観光客から調布市の評価を高めることができる。

バリアフリーの観点では、交通結節点として、雨天・降雪時に鉄道駅から濡れずにバス・タクシーへの乗換ができるかどうかは移動バリアフリーのチェック内容の一つとなる。

A. 調布駅南口ロータリーについて

2022年1月現在、調布駅前広場南口ロータリーは、不必要なほどに大きな楕円型への形状変更でロータリー面積が現ロータリーの1.5倍に大きくなる予定である。現在東急ストア前歩道から調布駅公園口入口へ向かうには、ほぼ直線の歩行者動線であるが、グリーンホール手前まで大きくなったロータリーの西側を大きく迂回するように歩かなければならなくなり、バリアフリー観点でも著しい改悪である。

また、調布駅中央口・広場口と南口バス停上屋は屋根で繋がらない。障害者用の自動車乗降場を現在の南口公衆トイレ付近に設置する計画となっているが、これも駅入口とは連続屋根で接続しない。バリアフリーの観点でも全く利用者に優しくならない工事である。

バリアフリー推進協議会は、調布駅と南北ロータリーに繋がる連続屋根の設置を強く求めるべきである。

障害者が最短で自動車と鉄道の乗換をするには、南口の交番角を障害者優先の停車位置に設定すればよいだけである。不便で使用されないことが容易に想像できる南口障害者乗降場の新設工事とこの工事のために支障する公衆トイレの新設は税金の無駄使いである。

現総合福祉センター南側道路(区画道路2号)については、総合福祉センターの除却後には現在の調布市市民文化会館たづくりから駅南口ロータリー方向への一方通行から幅員13mへの拡幅・対面通行化の計画となっている。この変更は、①対面通行化で歩行者が道路横断により時間が掛かるようになる、②道路横断時に左右の両方からの自動車接近を気を付けなければならなくなる。③東急ストア前道路からの左折車、南ロータリーからの右折車の発現による自動車と歩行者との交通事故増加リスク、④東急ストア前道路への路上駐車増によるバス・タクシー公共交通の進行阻害等、デメリットが多く歩行者中心とは逆行する愚策である。バリアフリー観点でも視覚・聴覚障害・歩行障害者にとって交通事故リスクが増す改悪となってしまう。更に第一小学校学区の通学路にもなっており、児童の事故リスクも増大する。当該道路の拡幅は撤回すべきである。

B. バス停上屋とベンチの普及について

鉄道駅以外のバス停でも上屋やベンチがない箇所を洗い出し、上屋とベンチの設置は歩道幅等の条件が許す限り、バス停に上屋とベンチはセットで設置することを数値目標を作って推進して欲しい。

南口ロータリーは令和7年度工事完了を目指しており、既存のバス停上屋は不要になる。これは廃棄せずに現在上屋のないバス停に転配ができないだろうか。

バス停上屋については広告会社のエムシードウコー株式会社がバス停に広告を掲示することを条件に同社が上屋を設置する「シティスケープ」というビジネスモデルがある。つつじヶ丘駅北口では同社の広告付上屋が既に設置されているが、市内でこの手法等によって上屋設置バス停を更に増やせないかを検討すべきである。

また、歩道上のバス停にはベンチのないバス停が多い。歩道幅員がある程度あっても近隣市民が勝手にベンチを置くことは道路管理者から認められていない。バリアフリー観点ではベンチの設置の普及がバリアフリーの改善項目となる。バス停脇へのベンチ設置を柔軟に認めるようにすることや、上屋の柱に折畳みのベンチを設える（府中市：郷土の森正門前バス停で採用されている）など、市は道路管理者やバス事業者と協議し、バス停上屋とベンチの普及をお願いする。

33

C. バス停の照明について

駅や利用者の多いバス停では行燈型ポールという自照型のバス停形状により、夜間であってもバス停存在の視認性と、時刻表が読める機能が担保されている。その他のバス停では、夜間では照明がないために、バス時刻表が見えにくいどころか、バス停の存在がよく判らなくなるバス停が多く存在する。バス運賃箱等製造メーカーであるレシップ株式会社はこの問題解消のために既存のバス停に後付けができる「ソーラー式バス停LED照明」

(市内では調布駅北口12番バス停に小田急バスが設置済)を販売している。対策をこの装置に限定するものではないが、バス停自体の夜間視認性の向上と、時刻表閲覧のしやすさ向上は、バス停付近の交通安全とバリアフリーの観点に資するものであるため、バス停照明の普及を求める。

D. バスのバリアフリーについて

国の移動等円滑化の促進に関する基本方針 では、令和7年度末までの目標として、乗合バス(ノンステップバス)約80%(リフト付きバス等を除く)との記載がある。

本基本構想で重点整備地区における特定事業として「ノンステップバスへの代替を促進」と記載されているが、市内の路線バスは京王バスのワンロマ車と言われる深夜急行バス運用と兼用の座席が全て前向きのバス(ハイバックシートで快適性が高い)を除き、ミニバスを含めほぼノンステップ化が完了している(当該理由により、京王バスの路線バスはノンステップ化100%ではないので資料修正が必要)。都内では都営バスがバス後部座席に至る床まで全て段差のない「フルフラットバス」を一部で導入している。市内のバスに対する施策としてノンステップ化指標は既に達成レベルであるため無意味なものとなっている。フルフラットバス導入や、(2050年カーボンゼロシティを目指す調布市として)環境負荷の低いEVバスや、燃料電池バスを市内で導入し運行ができるかを検討して頂きたい。

路線バス行先表示器について、フルカラーLED行先表示器(株式会社オージ2014~・レシップ株式会社2018~)が製品化されており、アンバー単色のLED表示と比べ、白色の行先表示は視認性が高く、系統毎のカラーで色分け等も出来るため、普及が望まれる。

小田急バスの新型車両では採用が進んでいるが、車両コスト低減の為か、市内の京王バスでは新車導入時にフルカラーLEDが採用されていない。京王バスには改善を求める。

バス正着については、バスの乗降についての大きな課題である。ブリヂストンは横浜国立大学と共同研究の末、次世代正着縁石:「バリアフリー縁石」を発売した。これは縁石の縁断面がU字型の切り欠きの形状で、バス停で車輪をあえてその縁石に沿わせることで、バスと歩道と隙間を解消できる画期的な製品である。都内では虎ノ門から新橋を経て晴海まで運行中の「東京BRT」路線の「新橋駅」・「晴海BRTターミナル」に設置済である。調布駅南口ロータリーやつつじヶ丘駅南口ロータリーは今後バス停工事予定があり、もし今回の工事タイミングで次世代正着縁石を採用を見送れば、全国的・長期的に見れば他都市での普及が進むため、時代遅れのロータリーとなる可能性が高い。積極的な採用をお願いする。

バス正着の技術としては、自動正着の技術もある。都内では「東京BRT」路線の「晴海BRTターミナル」バス停では令和2年より実証実験が行われ、バリアフリー効果だけでなく、乗降時間の減少や、乗降時、停車・発進時転倒防止効果等が期待されている。長期的にはこの技術の採用ができるか検討頂きたい。

バリアフリー推進には費用の問題もあるが、技術で解決できる課題についてはバス事業者と採用を協議すべきである。

		<p>E. タクシーのバリアフリーについて</p> <p>①既存タクシーのバリアフリーについて 国の移動等円滑化の促進に関する基本方針 では、令和7年度末までの目標として、福祉タクシー車両として、各都道府県における総車両数の25%をユニバーサルデザインタクシーとするとの記載がある。</p> <p>本基本構想で重点整備地区における特定事業として「車いす利用者等も利用できる福祉タクシー（ユニバーサルデザイン含む）の導入を促進」と記載されているが、東京オリンピック・パラリンピック2020大会開催に間に合わせるため、2019年よりタクシーはのセダン型（トヨタクラウン、日産セドリック）から、車高の高いトヨタ「JPN TAXI」（LPGハイブリッド車）への転換が進められて来た。</p> <p>この「JPN TAXI」については後部左側スライドドアの採用や、スロープの標準装備により、乗降がしやすくなり、バリアフリー・ユニバーサルデザインの観点で改善が図られている。大型ワゴンを採用する福祉タクシーを除くタクシー事業者において一定割合以上をこのバリアフリー対応の「JPN TAXI」転換ができるか、同型の普及割合で国の目標より高い数値を掲げて改善の指標にすべきと考える。</p> <p>市内タクシー事業者では日本交通立川が「JPN TAXI」を最も数多く導入している。京王自動車のタクシーは数台に留まり、美善交通では車両価格や同社立体駐車場に入庫できない車高の関係から、「JPN TAXI」の導入はゼロ台である。イースタンモーターズ調布もゼロ台である。車両の更新時期に車種の転換を進めて欲しい。</p> <p>②乗合タクシー導入による移動円滑化促進について</p> <p>WILLER株式会社は、半径2km以内のエリアを対象とした乗合タクシーサービスである「mobi」を2021年6月の京丹後市を皮切りに、渋谷区、豊島区、名古屋市千種区、シンガポール、ベトナムでサービスを展開している。</p> <p>この乗合タクシーは1人1ヵ月5,000円（家族は1人につき500円追加）の定額のサブスクリプションサービスである。スマホアプリか電話の呼出しでタクシーが配車され、AIが最適な乗合走行ルートを示してプロドライバーがそのルートを運転する、バスとタクシーの中間的にIT技術を駆使した画期的サービスである。</p> <p>調布市において調布駅を中心として半径2kmの円を描けば、深大寺、多摩川住宅、染地2丁目のライオンズマンション調布、バス便の少ない西調布南側で増加したマンション群や、野ヶ谷地区など、需要がある程度ある地区を網羅でき、このサービスがバス運行本数が少なかったり、既存のバス路線を走らない値域を隈なくカバーすればバリアフリー観点では移動機会増加・促進に間違いなく有効である。</p> <p>2022年4月以降、このサービスはWILLER株式会社とKDDI株式会社の合併会社「Community Mobility株式会社」となり全国展開を目指すとしており、調布市への「mobi」サービス誘致が劇的に市民の移動障壁=「バリア」を「フリー」にする可能性を秘めていると考える。調布市福祉タクシー券のあり方検討委員会でも既存のタクシーに囚われず、このサービスを使えるように検討するとよいのではないだろうか。</p>	
<p>第3章Ⅱ（D-2）バリアフリーのまちづくり 94ページ～97ページ</p>	<p>34</p>	<p>3、障害者バリアフリーの点検事項として、歩行者視点で道路の危険箇所洗い出しとその改善を優先事項とすべきである。</p> <p>調布市バリアフリー基本構想の重点地域以外であっても、生活関連施設の指定箇所、小学校通学路、病院や福祉施設へのアクセス道路など、バリアフリーを必要とする歩行者にとって信号のない交差点や見通しの悪い道路がないか等危険箇所が存在するか、市内全域の生活道路を総点検し、それらを優先して改善すべきである。地図を見ただけではわからない自動車のいわゆる「抜け道」については、自動車を通り抜けをさせにくくするハンプやボラード、シケインといったハード面の対策、通行の規制等ソフト面の対策を組み合わせ、交通事故防止とバリアフリー性の向上を図ることが必要である。</p>	

<p>第3章Ⅱ（D-2）バリアフリーのまちづくり 94ページ～97ページ</p>	<p>35</p>	<p>4、こころのバリアフリーよりも、障害者、高齢者、子どもの交通安全を優先して予算を割当て、新技術を積極的に採用する施策を行うべきである。</p> <p>バリアフリー法（バリアフリー新法）とは、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の通称で、高齢者や障がい者が肉体的・精神的に負担なく移動できるように、街や建物のバリアフリー化を促進することを目的に、2006年（平成18年）12月20日に施行された。それまで病院や百貨店、ホテルなどといった不特定多数の人が利用する公共的な建築物を対象とする「ハートビル法（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律：平成6年6月29日施行）」と、鉄道やバスなどの公共交通機関を対象とする「交通バリアフリー法（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律：平成12年11月15日施行）」が、それぞれ別な施策として行われていたものを、一体的に整備を行うために「バリアフリー新法」が施行された。施行から12年が経っていたことに加え、2018年12月の「ユニバーサル社会実現推進法（ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律）」の公布・施行や、オリンピックパラリンピック東京2020大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、『心のバリアフリー』に係る施策などソフト対策等を強化する必要性が生じていたことを背景に、国は2018年11月「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」を制定し、令和2年6月19日に一部施行、令和3年4月1日に全面施行されたことが、調布市における本マスタープラン・本基本構想のベースとなっている。</p> <p>本マスタープランの基本理念「みんなの“からだ”と“こころ”にやさしいまち 調布」とあるのは、この法律改正に対応するのが目的であることは理解する。本マスタープラン基本方針に記載されている、ハード面のバリアフリーに対し、ソフト面のバリアフリーで事業者・市民の心のバリアフリーの推進等というのは具体的には何を推進するのか。本マスタープランの基本的な考え方として「障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること」、「障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること」、「自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと」とあるが、理想論なのではないか。実際の施策をみると、調布市が事業者向けに発行した「こころのバリアフリー」冊子では副題が「みんなが利用しやすいお店を目指して」となっている。こころのバリアフリーとは「まちには高齢者、車いす使用者、視覚障害者、聴覚障害者、コミュニケーションが得意でない方、外国人などいろいろな人がいます。誰もがお店を気持ちよく利用するためには、店舗を運営する皆様のちょっとした気づかいや手助けが必要ですよ」と記載されている。この冊子は店舗運営に特化した運営者に向けてのお願いとなっていた。市が的に開催している「調布市バリアフリー推進協議会」協議会構成メンバーは市民2人、学識経験者2人、公共交通事業者の従業員3人、商工関係者1人、福祉関係者6人、行政関係者7人で構成される。当該会議の議題で「こころのバリアフリー」というテーマで、議論を深度化できると思えない。こころの問題というのは、人間の気持ちの問題であるため大変難題であり、当該協議会で深い議論ができるか甚だ疑問である。本マスタープラン、本基本構想の担当部署は都市整備部交通対策課であり、健康福祉部ではない。もしハード面とソフト面を本気で心の問題に向き合うのであれば、健康福祉関連の部署と連名で本マスタープラン、本基本構想を策定時にハード面とこころの面が2本柱として提示され、両面の施策が同じウエイトで実行できる体制となっていなければ本気の理念ではない。移動や施設利用の利便性・安全性の向上を促進することを目的として、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称バリアフリー法）に基づくバリアフリー基本構想の策定をしている以上は、本基本構想では、課題解決のためのバリアフリー対策というものはハード面の対策が中心になる筈である。まず徹底したハード面のバリアフリー観点で市内各箇所の市民移動円滑化実現の為の徹底的なチェックと改善を実施する必要となる。こころの面としてできることは、市内小中学生にバリアフリー新法と市の本マスタープラン、本基本構想を紹介し、小中学生の視点で危険箇所等、バリアフリー実現のために自分の住む地域で何が欠けているかを指摘してもらい、バリアフリー意識を醸成するとよい。基本理念として「“こころ”にやさしい」を標榜することは、理想としては良いが、実施する施策が限定的であることを大上段に掲げることになるため、2枚看板までにはできない。ハード面で技術革新によってバリアフリー問題の解決に繋がるものであれば積極的に採用し、事故の減少や利便性の向上等を目指し、実効性のあるものが求められる。</p>	
<p>第3章Ⅱ（D-2）バリアフリーのまちづくり 94ページ～97ページ</p>	<p>36</p>	<p>P.94～97（D-2）バリアフリーのまちづくり 総合福祉センターを京王多摩川駅周辺に移転するにあたって、口先だけでなく心の底から障害者の人格権を尊重する気があるなら、主要事業として一項目追加すべきである。例えば、京王多摩川駅の改修などなど。現状は、障害者を犠牲にしたまま事業が進められている。</p>	
<p>第3章Ⅱ（D-2）バリアフリーのまちづくり 94ページ～97ページ</p>	<p>37</p>	<p>2. 「社会的障壁」除去のためには、「バリアフリーのまちづくり」は欠かせません。老若男女、障害のある人もない人も、誰もが移動しやすい環境をつくるには、段差のない幅の広い歩道が必要です。調布の道路は狭いので、幹線道路以外はすべて一方通行にすればかなり実現できるでしょう。車は少し遠回りしてもいいのではないのでしょうか。それよりも、車椅子の人、ベビーカーを押している人、杖をついている人などをはじめとしたすべての人が歩きやすい道路にするべきだと思います。</p>	

<p>第3章Ⅱ（D-2）バリアフリーのまちづくり 96ページ</p>	<p>38</p>	<p>福祉の町として、福祉分野の部局は、駅前広場開発に意見参加されたのでしょうか？ 「住環境」については、ホッとする心が育めるような、武蔵野の自然がしのばれるような緑あふれる駅前だったものを、交通結節点を目指す広場にする必要があったのでしょうか？ 都市公園であったものが、大きなロータリーに席卷され、道路であるがゆえに狭い歩行空間をただ通り過ぎるだけの通路になってしまいました。駅前に賑わいはほどほどに、市内で数少ない、また主要駅の利便性から人が集まり、コミュニティー広場が機能していたのに、そんなうおいの「市民の広場」のイメージはなくなってしまいます。 環境面でも駅前は大いに後退しました。近年からの課題として、開発よりもせめて現状の環境維持です。高いビルと汚染された空気、上から下からの熱気で、事故も起きかねない暑さに見舞われる空間となってしまいます。。たくさんの樹木は酸素を出して空気をきれいにし、日差しをさえぎり、風をいなし、放射熱を防ぎ、その樹の下のベンチでホッと憩えるような広場をつくることは住民を守る自治体の使命であるはずで。市民福祉の立場から、駅前広場の役割、重要性を認識し、コンセプト作り段階から参加し、「福祉」の視点を主張して欲しかったと思います。</p>	
<p>第3章Ⅱ（D-3）情報提供 98ページ</p>	<p>39</p>	<p>失語症者向け意思疎通支援者 D-3 情報提供 障害特性に応じた～とありますが、平成30年度より始まった養成by都「失語症者向け意思疎通支援者」による失語症のある人へのサービス、支援が明記されていません。手話通訳、要約筆記同様に、いやもっと見えにくい障害だからこそ周知を図り、派遣へ向けて事業の新設をお願いします。 災害時に困った内容を伝えられず情報も届きにくい失語症を知ってください。</p>	
<p>第3章Ⅱ（D-4）障害理解と交流 103ページ</p>	<p>40</p>	<p>P.103 No.D-4-02 「市役所における研修・合理的配慮の推進」の対極にある、市役所におけるハラスメントに直ちに対応すること（総論に書いたことと重複する） 2023年12月25日に「調布市福祉タクシー券及びガソリン費助成事業の制度改正(案)」についてのパブコメ結果が公表された。 「調布市福祉タクシー券及びガソリン費助成事業の制度改正(案)」に対するご意見と市の考え方 https://www.city.chofu.tokyo.jp/www/contents/1703039830369/files/pabukome.pdf この中のNo.129の意見は、市役所窓口で受けた差別・ハラスメントを訴え、「担当部署に障害者の職員が居れば理解を得られるのでは無いか」といった提案もされている。しかし、障害福祉課が担当の「市の考え方」は、ピントがずれている。 この状況を調布市長以下市職員は深刻に受け止めるべきであり、「今後の方向性」は、「受講対象者の範囲や実施時期・回数、効果的な内容を検討します。」といった、いつやるのかもわからないような悠長なものでなく、緊急キャンペーンを実施すべきである。具体的には、直ちに全庁に注意喚起の周知を行い、特にハラスメント発生の可能性の高い障害者や高齢者と接する職場（障害福祉課など）から研修を行うような内容に改めることを求める。 （参考）「調布市福祉タクシー券及びガソリン費助成事業の制度改正(案)」に対するご意見と市の考え方 ◆No.129 意見： 障害者やひとり親世帯など国や都や市が支援策を実行する際、その担当窓口や担当者は必ずと言ってよいほど「貰えるんだからありがたいだろ」という感じの対応をされるが、そもそも支給窓口は単なる窓口であって、担当者の資産から恵んでもらっている訳では無いのに、やってあげているという態度や話し方は凄く惨めで嫌な気分になる。役所で働く公務員の方のように誰もが余裕のある生活をしている訳では無い。特に障害者は日々の生活をするだけで想像以上に余計なお金がかかるという事を少しは理解してもらいたい。もっと担当部署に障害者の職員が居れば理解を得られるのでは無いかと思う。こういった話し合いも障害者の市民を複数人同席させての会議にしてもらえれば具体的な、そして寄り添った制度になるのではと考えます。 ----- ◆No.129 市の考え方： このたび制度のあり方を検討するに当たり、市としても当事者・家族・専門家等の意見を聴取すべきと考え、障害者当事者団体からの推薦や市民公募等により委員を募り、検討委員会を設置いたしました。協議の結果、福祉タクシー券のメリット・デメリットを総合的に考慮し、様々な交通手段に利用できるよう現金支給とさせていただくことを考えております。 ----- なお、ここでは余談になるが、タクシー券やガソリン代補助などもある種の「バリアフリー」施策と考えられることを付記しておく。</p>	

<p>第3章Ⅱ（D-4）障害理解と交流 103ページ</p>	<p>41</p>	<p>PI03 障害者差別解消のための普及啓発について 1月1日に発生した能登地震についての新聞記事に福祉避難所開設進まずという見出しがありました。（1月19日読売新聞） 記事内容の抜粋です。「数日間、知的障害のある三男（31歳）らと一般の避難所に身を寄せた。三男はたまにパニック状態になり、高齢者らが寝ている枕元を何度も行き来した。外に飛び出したまま戻らず、みんなで捜したこともある。「母親がしっかりみていないとダメだ」。顔なじみの住民から強い口調で叱られた。～「地震で神経質になっているのは分かるが、あの言葉が一番きつかった」と振り返る。」 上記の記事を読んでどう思いましたか。 一度読んだ時は、叱った方の気持ちに自分もなるだろうと思いました。ただ読んだ後何度も考えました。言われた側が一番きつかったのです。このようなケースを無くすにはどうしたらよいか。叱った方は顔なじみではあったが、三男への接し方にわからない点があるのではないのでしょうか。三男へ正しい接し方ができるのは母親だと思っているから母親と限定したのではないのでしょうか。自閉症、発達障害などを含め、障害のケースごとにこうした本人が安心して過ごせるという接し方を、当事者や保護者の話を聞いて作成することを提案します。障害の差別は知ることから進みます。個性がありますのですべてその通りとはなりません、接し方がわからないとどうしてよいかわからず何もできません。当事者が困っている様子の時は、見て見ぬでなく、「何か不安なことはありますか？手伝えることはありますか？」と声をかけることができる調布市となるようにどうしたらよいかと考えました。</p>	
<p>第3章Ⅱ（D-4）障害理解と交流 103ページ～104ページ</p>	<p>42</p>	<p>市議会における障害者に対するハラスメント対策および予防 P.103 No.D-4-02 「市役所における研修・合理的配慮の推進」および P.104 No.D-4-03 「障害者差別解消法の普及啓発」 P.104 No.D-4-04 「ヘルプカード・ヘルプマークの普及啓発」 これについては、調布市議会の障害のある議会傍聴者に対するハラスメント（合理的配慮のなさ）が散見されるので、調布市役所に調布市議会が含まれてないなら、調布市議会も対象とすることを求める。</p>	
<p>第3章Ⅱ（D-5）地域ネットワークづくり 106ページ</p>	<p>43</p>	<p>PI06 地域とのつながりについて 不登校者を応援するボランティアを募ります。不登校の理由は児童・生徒が発達障害である、親が発達障害であるという家庭の事情など目に見えない困難を抱えていることが要因であることがあります。世間は学校へ行く時間に道を歩いていると「なぜ学校へ行かないのだろう」と思います。学校へ行く時間を外出せず、家で過ごす不登校生は多いです。しかし日中家から出ないで過ごすことは生活リズムを崩す要因となります。不登校生と日中、ゴミ拾いなど、子どもが主役で大人はサポーター役として、ボランティア活動を行うことが認められるようにしてほしいです。日中身体を動かすことは健康になります。ボランティアをして「ありがとう」と言われる経験は自己肯定感を高めます。一緒に活動する大人の姿を見て子どもは大人とはこういうものかということ学びます。「学校へ行きなさい」とは言わず、生きるために役に立つことを伝える、子どもたちへの応援団ボランティアを募集することを提案します。健全な子どもの育成には安心して話せる大人が必要です。子は親の鏡ならぬ、子は地域の鏡。調布市が地域から不登校支援のボランティア活動を広げていくことを提案します。よろしく願い致します。</p>	
<p>第3章Ⅱ（D-6）災害時の支援 109ページ～113ページ</p>	<p>44</p>	<p>4. 今年年初からまたもや大災害が起きてしまいました。避難所等の状況は、相変わらず問題だらけです。災害時の対応は、きめの細かいシミュレーション作りと訓練が不可欠です。</p>	
<p>第3章Ⅱ（D-7）当事者の参画 116ページ</p>	<p>45</p>	<p>No.D-7-04 障害当事者講師養成研修について 障害の有無に関らず、多くの方々と交流を通して互いを尊重しながら生活できたらいいなと思っていたところ、当事者講師養成研修の項目を発見し、私自身も講師となり、たくさんの経験を発信していきたいと感じました。微力ながら、そういった（障害等の発信）に参加して、多種多様な世の中になってほしいです。</p>	

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。