

調布市福祉のまちづくり推進計画(素案)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(火)
- (2) 周知方法 令和5年12月20日号市報及び市ホームページ
- (3) 資料の閲覧場所 市役所3階福祉総務課, 市役所2階高齢者支援室, 市役所2階障害福祉課, 公文書資料室, 神代出張所, たづくり11階みんなの広場, 市民プラザあくろす, 各図書館, 各公民館, 各地域福祉センター(染地及び調布ヶ丘を除く), 教育会館1階, 総合福祉センター
- (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, F A X, Eメール, 専用フォームで市役所福祉総務課まで提出

2 意見募集の結果概要

- (1) 意見提出件数: 31件(10人)

＜提出意見の内訳＞

計画全般に対する意見	9件
第1章「計画の策定に当たって」に対する意見	9件
第2章「福祉のまちづくりの現状と課題」に対する意見	3件
第3章「福祉のまちづくりの基本的方向」に対する意見	0件
第4章「施策の展開」に対する意見	9件
第5章「計画の推進」に対する意見	1件
資料編	0件

- (2) 意見の概要 別紙のとおり

【意見の概要と意見に対する市の考え方】

全般

No	項目	御意見等の概要
1	全般	福祉のまちづくりには身体的弱者のために受動喫煙対策が必要ですが、その観点が全くありません。調布市受動喫煙防止条例とも整合をとり、身体的弱者を保護するためにも受動喫煙防止策が必要であることを明記してください。
	全般	<p>福祉のまちづくり観点で、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。</p> <p>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。</p> <p>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。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「とおりゃんせ」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>
	全般	<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>
	全般	<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。</p>

全般	<p>・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。</p> <p>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上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。</p>
全般	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
2 全般	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>バス停上屋については広告会社のエムシードゥ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。</p> <p>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。</p>

全般	<p>C.バス停の照明について</p> <p>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ところか、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。</p>
全般	<p>D.バスのバリアフリーについて</p> <p>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。</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「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。</p> <p>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。</p> <p>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。プリチ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。</p> <p>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。</p> <p>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>

	全般	<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 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されており、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>
3	全般	<p>福祉のまちづくり観点で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ブやボラード、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>

4	全般	<p>〇75歳の高齢者が増えていっています。</p> <p>心のバリアフリー、ユニバーサルデザインも必要ですが、その前にハード面があってこそその計画です。安全にどこにでも行ける街にすることが大切だとおもいます。バリアフリーのまちづくりは障がい者を持っている市民にとっても、子育て中の人々にとっても大切です。調布の道は、やさしくありません。</p> <p>横断歩道でも段差がある場所が多く、電信柱もあり歩道もせまいところがたくさん存在しています。バリアフリーでどこにでも行ける。安全な住みやすい街にすることを重点課題です。</p>
5	全般	<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。 ・FAX番号は電話番号と同じ042-481-7101で正しいか？ほかに042-481-7058もあるが。 <p>意見： 【総論】</p> <p>● 「福祉のまちづくり計画」の事業は厳選すべきである。</p> <p>「福祉のまちづくり」とはどういう定義か？P.1に「保健、医療、住環境、防災、教育などあらゆる分野で福祉の視点に立った配慮」などと書かれているように、「配慮」に特化した事業を掲載すべきである。計画（素案）の中身を見ると「配慮」に限定せずに何でもかんでも掲載されている。</p> <p>たとえば、P.96「下水道施設の地震対策の推進」は、防災対策の計画で十分である。P.97「公共施設のシックハウス対策」は、健康関係の計画にのせてないか。その他、P.98「地域防災計画」は関係するかもしれないが、P.100「障害者火災安全・緊急通報システム事業」、P.「障害者グループホームの防災対策への補助」、「災害時要支援者台帳の整備」などに絞るべきである。</p> <p>できるだけ重複を避け、調布市福祉のまちづくり推進計画に真に関係があると誰でも納得できる事業のみを記載すること。</p> <p>なお、福祉3計画、教育、防災などの他の計画と重複している事業の一覧を示すこと。</p> <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。</p> <p>しかし、移転が障害者の人権侵害を引き起こす多くの問題が、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ことに対して、調布市は具体的な対応策を（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先送りして、人権侵害の事業を強行しつつあることは、詐欺的である。</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、弱者である障害者に犠牲を強いる残酷な施策である。これは、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>● 財政や人員の試算 やりたいことがたくさん書かれているが、現実的か？この事業を行うにあたって、実効性を担保するために、各年度の予算や人員を示すこと。</p>

	全般	<p>● PFAS汚染対策 東京多摩地域のPFAS汚染が深刻化している。飲料水、井戸水、農産物、川魚など。 このPFAS汚染対策を記載すること。</p>
	全般	<p>● バリアフリーと、心のバリアフリーないしは障害者差別解消法の「合理的配慮」を区別せず、全体として取り組むことを求める。つまり、ハード面のバリアフリーでは費用がかかり実現が容易でないものも、「合理的配慮」で一定程度解決するものもある。一例は、集合住宅の5階に住む歩行困難な高齢者に、エレベータ設置は大変だが、1階に引越す代替案などである。</p>
	全般	<p>● 「バラハートちょうふ」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・ハラスメント撲滅のために実効ある施策を実行すること。</p>
	全般	<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 今回福祉3計画+1の「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、簡単な雑な意見しか書けない。 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	<p>● 年（度）の表記は世界標準に 原則西暦にするか、元号を使用するなら西暦を併記すること。長い年月が経っても、また多国籍の人にも、誰にも、誤解のないものにすべきである。</p>
6	全般	<p>この基本計画文書には音声コードが備えられており、合理的配慮でのバリアフリーが目指されていると思います。 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ましたが、市民委員も、事業者もそれなりに活発に発言されていたように感じました。 市のまちづくりの姿勢について思うことは、「保健、医療、住環境、防災、教育などあらゆる分野で福祉の視点に立った配慮」の中で、住環境と防災については、従来の継続と、それ以上の新しい視点が必要ではないかと思います。</p> <p>● 道路は調布は住宅開発に追いつかず、狭い道が多いですね。車いすや三輪自転車の場合、道路、歩道の右傾斜は危険が多いです。またインターロッキングは、車いすでの通行に多分バリアが大きいと思います。 「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ある程度の人が集まり、コミュニティがつくられていたのに、そんなうるおいの「市民の広場」のイメージはなくなってしまいました。 環境面でも駅前は大いに後退しました。近年から未来への課題として、開発ではなく、異常気象につながる環境破壊の食い止めです。高いビルと汚染された空気、上から下からの熱気はいけません。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、輻射熱を防ぎ、その樹木の下ベンチでホッと憩えるような環境+コミュニティの広場を目指してほしい。</p>

7	全般	<p>●「防災」で「自助」という言葉を行政が使い、またそれを行政が市民に求めることには違和感があります。「災害への日常的な備え」と言うぐらいの言葉にできないでしょうか？</p> <p>今回の能登半島地震で、ハザードマップが重要だったが、現地では的確な地図を生かした備えがなかったと分かりました。調布は市域の4分の1ぐらいが多摩川越水、決壊時の浸水地域なのではないでしょうか？ 女性や子ども、高齢者、障がいのある人など災害弱者の避難所は特別な配慮をもって準備しているのでしょうか？ それに気になるのは、「8 新たな総合福祉センターの整備について」です。市の考え方で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>
8	全般	<p>化学物質過敏症をご存知でしょうか？</p> <p>「香害」に苦しめる人達が大勢いるのに何の啓発活動やポスターを調布市内で感じたことがありません。（実際に行ってますか？）</p> <p>日常の抗菌・殺菌消毒スプレーは人間の表皮や鼻から侵入して免疫を低下させます。</p> <p>身の廻りで使用する柔軟剤・ファブリーズ等香り（人工の）による製品には有害な成分が含まれてます。</p> <p>働く労働人口を増やしたいなら即香害のない学校、職場の環境を良くしてください。</p> <p>大抵の人は「自分には関係ない。そんな病気にかかるわけない」と思っていると思いますが、絶対にそうではありません。</p> <p>化学物質過敏症は人生の中途障害に人間ならば誰でもなり得ます。（症状があっても、有害物質が原因と判らず苦しめる人もいます）</p> <p>子どもならば発達障害を増やすことにもなる深刻な事態です。</p> <p>ネットを見ればすぐわかるでしょう。調布市の労働人口を増やす為に目立つような啓発運動をしてください。</p>
9	全般	<p>基本理念 みんなが 安心して生活できる ところにやさしい 福祉のまちづくり まちの将来像 みんなが笑顔でつながる ぬくもりのまち調布 福祉のまちづくり</p> <p>昨年12月2日、3日まちづくりに出かけて、いろいろな市民活動が参加して、市民も多くに参加が感想であった。</p> <p>準備で市は大へんであったと思います。</p> <p>毎年継続して展開して欲しい お思のせ 福祉のまちづくりの推進に向けて、大きく展開して欲しい。</p> <p>会場が狭く 実行委員は広く地域活動→人材を登用して取り組んで欲しい。</p>

第1章 計画の策定に当たって

No	項目	御意見等の概要
10	2 福祉のまちづくりとは	<p>● P.2 2 福祉のまちづくりとは 心のバリアフリーパラハートちょうふ</p> <p>「心のバリアフリー」は、障害者差別解消法の「合理的配慮」に通じるものである。このことを記載すべきである。市職員や議会関係者のなかには権力を笠に着て規則を優先する輩がいる。</p> <p>「合理的配慮」を周知することを求める。</p> <p>「パラハートちょうふ」も偏見・差別・ハラスメントの実態にせまらないと、無意味な、いや有害なスローガンになる。</p>
11	2 福祉のまちづくりとは	<p>● P.3 バリアフリーとユニバーサルデザイン</p> <p>両者の違いは、事後対策か事前の予防措置といえる。ユニバーサルデザインは、問題が見えないから、十分なりスクマネージメントやトライアルが必要である。</p>
12	8 新たな総合福祉センターの整備について	<p>現在の調布駅前から京王多摩川駅への移転を強行することは、「福祉のまちづくり」の理念に反します。「パラハートちょうふ」のキャッチフレーズが泣きます。</p> <p>総合福祉センターは、市の中心地にあるのが望ましい。調布駅前の現位置、あるいは建て替えが検討されているグリーンホール内に置かれるのが最適です。</p>

福祉のまちづくり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）」に出てこない。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」を掲げているにも関わらず、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エレベーターはあるが、あとは階段だけで、エスカレーターはない。

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言われており、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。

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. 京王閻魔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閻魔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会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・在所利用者も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。

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ということは財政の観点からおかしな話で、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・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しやすい。

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 駅前広場を經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。

14	8 新たな総合福祉センターの整備について	<p>○調布市は、公共施設マネジメント計画で公共施設の集約複合を目指したまちづくりを目指しています。</p> <p>福祉の拠点であった調布駅前にあった総合福祉センターを京王多摩川駅に移す。それにともない「布田老人いこいの家」も京王多摩川駅、深大寺そばあった「深大寺老人いこいの家」も深大寺の北町へ</p> <p>単独で身近な場所で使っていた高齢者にとっては、複合施設になり敷地面積が減り、使いにくい場所への移転になりました。</p> <p>○相談しようと思える場が、調布駅前、市役所のそばに総合福祉センターがなくなることは、福祉のまち調布にとって、この3つの福祉計画にとって損失の移転計画です。</p> <p>○心のバリアフリー計画は、身近なところに高齢者も障がい者がまちの中を歩いている、姿をたくさんみること。たくさんの高齢者も障がい者も含めた市民が集まる場所、公共施設が多くあること。そのことだけでも、声をかける、手助けが自然とできる。その場をうばわないでほしい。</p> <p>簡単に、総合福祉センターを京王多摩川にうつし、共生社会の重点地域としますなどの福祉計画をあげないでほしい。</p>
15	8 新たな総合福祉センターの整備について	<p>● P.13 8 新たな総合福祉センターの整備について（上記「総論」などと一部重複するが）</p> <p>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障害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。</p> <p>調布駅前から、福祉対応が整って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。</p> <p>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や裏付けとなる財源等を具体的に年度計画で示すことを求める。それができなければ、この計画から削除することを求める。</p> <p>少子高齢化社会を迎え、財政は、子育て予算や高齢者福祉（介護保険など）などを優先すべきである。</p>
16	8 新たな総合福祉センターの整備について	<p>計画の中に、「心のバリアフリーを取り除く」という言葉が最初に出てきます。私は残念ながら、行政の取り組み方に「心のバリアフリー」を強く感じました。</p> <p>総合福祉センターの移転という、福祉のまち調布にとって、この福祉の拠点を調布市の中心・へそである調布駅前から移転するということは、市の姿勢の大転換にもなると思っています。だからこそ、この問題について、利用している障害者・高齢者・若者・子ども・生活困窮者等はもちろん、今はまだ利用していない市民とともに、互いの立場や現状、移転に伴う課題評価など、多様な立場を訴え・伝え・聞き合い・理解し合う大変良い機会だったと考えます。そうして、互いを知ることから、まちづくりがはじまるのではないのでしょうか。その共生社会にもつながる、多様な人々が同じ場に集まり話し合えるよい機会を逃してしまったことが残念でなりません。こうした問題を共に話し合えないで、どうして共生社会を作り上げられるのでしょうか。議論することから、理解につながるのだと思います。</p> <p>しかし、まだこれからがあります。総合福祉センターの移転については、利用者はもちろん市民全体に説明会を持ち、今後の調布市の福祉の在り方、共生社会についての市の考えを伝える場を持ってください。また、こうした、まちづくりについて、時間をかけて、広く市民と意見交換したり・情報発信する場を持ち、市民がともに街をつくり上げていくという方向で進めてほしいです。その中で、市民がそこに何を求めているかをつかむことが大切だと思います。</p> <p>国の官民連携の流れがあることは承知していますが、根本の市民の求めている姿が見えない街になっては本末転倒です。</p>

17	8 新たな総合福祉センターの整備について	<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にありました。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れられないでしょう。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、議題が上がっていなかったように思います。どんな施策でも、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。防災の観点からも、福祉政策の観点からも、調布市の今までの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>
18	8 新たな総合福祉センターの整備について	<p>13ページの新たな総合福祉センターの整備についてのパブコメ： 新たな総合福祉センターの件は自宅に近くなることもあり、私も大賛成です。 ですが、 ①狛江市のように、市の健康課も新たな総合福祉センターに移して欲しいです。 ②その中に、狛江市にある健康増進室のような、トレーニング室も設置して、 調布市の市民の健康増進につながるような施設を深大寺の総合体育館の他にも設置して欲しいです。</p>

第2章 福祉のまちづくりの現状と課題

No	項目	御意見等の概要
19	1 統計からみる市の状況	<p>● P.14～18 1 統計からみる市の状況 各種図表のほとんどが、令和3年度ないしは4年度までである。計画に載せるものだから、少なくとも計画終了の令和11年度までがみえるものにする。なお、当然将来予測で誤差を伴う推計であることは自明のことである。</p>
20	1 統計からみる市の状況	<p>● P.17 東京都と調布市の比較を記載する意味はこの計画を推進するにあたってあるか示すこと。なければ記載不要である。</p>
21	4 団体等グループインタビューの主な意見	<p>● P.29 4 団体等グループインタビューの主な意見 内容を要約したものなど恣意的になるので、必要なら元資料に確認できるように、出典（どの団体、どういう団体に尋ねたかと聞き取りの詳細）を示すこと。</p>

第4章 施策の展開

No	項目	御意見等の概要
22		● P.39～ 事業の中身が2種類あるように思える。是非やらないといけないもの（差別・偏見・ハラスメントなどの人権侵害関係、切実なバリアフリーなど）と、毎年度少しずつだが着実にやっていくもの（軽度のバリアフリー）である。このあたりの仕分けをして実効性ある計画にすべきである。やられているか？
23	I-1 普及啓発の充実・心バリアフリー推進普及啓発の充実	● P.49 「ユニバーサルデザインの視点でのタウンウォッチングセミナー事業」 町中だけでなく、この計画に記載された公共施設などでも行うこと。 まず、総合福祉センター（京王多摩川駅周辺の移転先を想定して）に行くこと。 また、調布市議会を歩行困難者が傍聴するか、車いす利用者が傍聴することを想定したものなどなど、実態にあったケースで実施することを求める。
24	I-1 普及啓発の充実・心バリアフリー推進普及啓発の充実	● P.34 (2) 「パラハート月間」普及啓発事業を実のあるものにする 日頃から、市職員や市議会議員の障害者などへの差別・偏見・ハラスメントなどを見聞きする。 前者の一例は、2023年12月25日に公表された、「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」の中のNo.129の意見である。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、担当（障害福祉課）の「市の考え方」は、感度が低いというかピントがずれていて、適切に対応されていない。 https://www.city.chofu.tokyo.jp/www/contents/1703039830369/files/pabukome.pdf 後者の一例は、急な階段を上がるのが困難な障害者の市議会傍聴に対して合理的配慮がされていたが、それが取り消されようとしたことである。 市長・市職員や議会・議員は権力を持った強者であり、障害者や一般市民は弱者であり、多くの市民は対等に正論で市長・市職員や議会・議員に反論できない不平等な力関係にある現実を権力者は認識すべきである。 この状況を調布市長以下市職員や議会・議員は共有し、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ない美辞麗句の上滑りのマンネリ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。
25	II-3 情報提供内容の充実	● P.56 事業名市ホームページの運用 ・具体的に現状とリニューアル後の具体例を示すこと。 ・JISに適合だけでなく、高齢者や障害者のモニターとともに作成すること。
26	III-3 協働による地域づくり	● P.80 老人クラブの育成 大した金額でないが、どのような用途に使用されているか？健康寿命延長などに有効か？
27	IV-2 ユニバーサルデザインの施設の推進	身体的弱者の保護のためにも、公衆喫煙所を設置しない調布市の方針をここにも記載してください。
28	IV-2 ユニバーサルデザインの施設の推進	● P.88 公共建築物の整備 ・どのようなニーズがあるか示すこと。たとえば、学校では、スロープ、エレベーター、車いす対応トイレ。調布市議会の傍聴席など。 ・具体的に各建築物毎に整備計画を示すこと。 ・老朽化や耐震化の工事にあわせてと何年、何十年後になり、それまで待てないものもあろう。 ニーズに合わせて、速やかに安価に行うべきである。その場合、柔軟に考えて、部分的な改造や合理的配慮ないしは心のバリアフリーで対応すべきである。 ・一例をあげると、調布市議会傍聴席の急階段をあがれない障害者に一番下の報道席を提供するなどの合理的配慮が従来から行われていたのに、2023年秋に規則を杓子定規に適用しようとする議員がいて、人権侵害・ハラスメント問題が発生した。この教訓を皆が学ぶべきである。

29	IV-2 ユニバーサル デザインの施 設の推進	● P.90 駅前広場の整備（調布駅） ・何年もかけて整備しているが、完成前の途中段階でも対応すべきである。 個々の設備だけでなく、2024 年からさまざまな工夫により抜本的な夏の猛暑対策を行うことを求める。緑を増やすなど。
----	----------------------------------	--