

調布市バリアフリーマスタープラン及び基本構想（案）に対するパブリック・コメントの概要

【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4年1月20日（木）～令和4年2月18日（金）
- (2) 周知方法 令和4年1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7階交通対策課，公文書資料室，神代出張所，各図書館・各公民館，教育会館1階，
（深大寺，下石原，染地を除く）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）
- (4) 意見の提出方法 氏名，住所，御意見を記入し，直接又は郵送，FAX，Eメールで市役所交通対策課まで提出
※ 資料の閲覧場所に設置する意見提出箱への提出も可

2 意見募集の結果概要

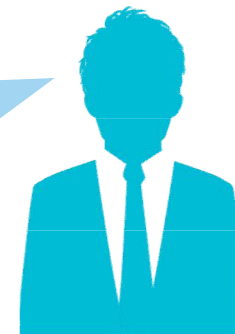
- (1) 意見提出件数 84件（19人）
- (2) 提出意見の内訳
 - ア 「バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）」に対する意見・・・・・・・・・・20件
 - イ 「バリアフリー基本構想【調布駅・布田駅・国領駅周辺地区】～地区別計画～（案）」に対する意見・・・・・・・・6件
 - ウ 「バリアフリー基本構想【飛田給駅周辺地区】～地区別計画～（案）」・・・・・・・・・・3件
 - エ 「バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）」に対する意見・・・・・・・・12件
 - オ 計画全般に対する意見・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17件
 - カ その他意見・・26件
- (3) 意見の概要 別紙のとおり

パブリック・コメントの概要

○パブリック・コメントにおける主な意見（1 / 2）

ア 「バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）」 について

- ・ マスタープランと基本構想を定めることによって、これまでの旧基本構想と何が変わるのかを記載してほしい
- ・ 音響式信号機は、現在設置されていない箇所にも順次設置されていくのか



イ 「バリアフリー基本構想【調布駅・布田駅・国領駅周辺地区】 ～地区別計画～（案）」について

- ・ 布田駅から国領駅の間線路跡地通路にポールがあり、通行スペースが狭く車椅子の方も通りにくいので対策を検討してほしい



ウ 「バリアフリー基本構想【飛田給駅周辺地区】～地区別計画～（案）」 について

- ・ 西部公民館周辺の「主要市道15号線」は、歩道が狭く、電柱が通行の妨げになっているため、車道を通行せざるを得ない場合があり危険である



パブリック・コメントの概要

○パブリック・コメントにおける主な意見（2 / 2）

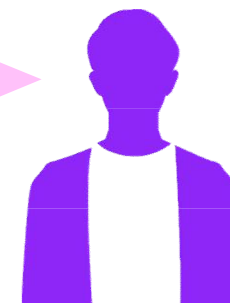
エ 「バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）」について

- ・京王多摩川駅は、ホームドアが設置されていない、ホームと電車との間に隙間がある、エスカレーターが設置されていない、などの課題がある



オ 計画全般について

- ・京王バスの路線バスは、ノンステップ化が100%ではないので、記載の修正が必要
- ・基本構想に掲載の道路特定事業の経路番号は何を指しているのかわからないので、説明を追加してほしい
- ・盲導犬に関する対応を記載すべき



カ その他について

- ・バリアフリーの点検事項として、歩行者の視点で道路の危険箇所洗い出しとその改善を優先的に実施すべき
- ・国領駅周辺の鉄道敷地（線路跡地）の活用を検討してほしい



【御意見の概要】

ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）

項目	No	御意見の概要
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	1	<p>目次</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 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。移転計画は直ちに白紙に戻すべきである。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。(P2) 2 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周辺を対象として位置付け、アクセスを含めたバリアフリーの改善をすべきである。(P6) 3 バリアフリー推進の点検事項として、歩行者視点で道路危険箇所の洗い出しとその改善を優先事項とすべきである。(P15) 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、バリアフリーに資する新技術については積極的に採用する施策を行うべきである。(P16) <p>1 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。 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。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	2	<p>P.5 「2 策定の背景と目的」 基本構想にもとづいて市内で様々なバリアフリー化が進められている中で、「バリアフリーのまちづくりに向けた更なる取組の推進が必要」なために「マスタープラン」と「基本構想」を策定した、とのことですが、今までと何が違って、どう進化したのかということがよくわかりません。何がどう変わるのか、あるいは変わらないのか、明確にお示しください。</p>

【御意見の概要】

ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）

項目	No	御意見の概要
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	3	<p>P. 21 ウ 交通安全施設(交通安全管理者)</p> <p>音響式信号機は、調布市内の43箇所の交差点に設置されており、旧基本構想策定時から2倍近くとなっています。特に、旧基本構想で重点整備地区に追加された「飛田給駅周辺地区」において、音響式信号機が多く設置されています。これにより、旧基本構想で設定した生活関連経路における主要交差点には音響式信号機が設置され、信号機のバリアフリー化が図られました。</p> <p>上記音響式信号機の設置は設置されていない個所にも順次設置されるのでしょうか。それらはどのような基準なのかなど示されると、安心できる生活への一つにつながると思います。ご検討よろしくお願いたします。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	4	<p>P. 23 「(3) 福祉移送サービスの概況」</p> <p>「福祉タクシー券については、令和2年度に調布市福祉タクシー券のあり方検討委員会を設置し、対象者や交付方法の見直しを検討しています」</p> <p>見直しの検討というのは、具体的にどのような内容でされているのでしょうか。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	5	<p>「心のバリアフリー」について</p> <p>「心のバリアフリー」とありますが、その“心”は曖昧さを感じ、内容を読んでも、「意識」といった言葉のように感じました。「意識のバリアフリー」というような内容へつながる言葉に変えた方がいいように思います。この「意識」ということには、ここ数年充実してきているエレベーターの設置で、それだけにエレベーターでなければ移動できない車いす利用者やご高齢者などの利用が後になったりなど、意識の充実、向上を願いたい事柄です。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	6	<p>P. 26 (2) まちあるき点検による主な課題</p> <p>表の中の「トイレ」で、車いす使用者用トイレを設置する場合、ドアは自動ボタンにしてほしい。コロナ禍が共存の社会と言われるようになった現在、ボタンに触れるだけでドアを開閉できることは、安心できる社会生活へつながると思います。</p> <p>この表にも「心のバリアフリー」とありますが、「意識」というような言葉に変えていくことを提案します。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	7	<p>P. 29 基本的な考え方, 2. 基本理念</p> <p>調布市では、ユニバーサルデザインの理念のもと、福祉のまちづくりを推進しています。</p> <p>ハードのバリアフリー方針として、ユニバーサルデザインの考え方に基づく環境整備を推進します。「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づいた、誰もが利用しやすい環境整備を進めます。特に市が設置する施設については、ユニバーサルデザインを積極的に取り入れ、見本となるような整備を進めます。</p> <p>「バリアフリー」という表記から「ユニバーサルデザイン」と改められる個所は変更を望みます。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	8	<p>P. 31 2. 基本理念 みんなの“からだ”と“ところ”にやさしいまち 調布</p> <p>調布市では、ユニバーサルデザインの理念のもと、福祉のまちづくりを推進しています。</p> <p>3. 基本目標</p> <p>継続性 マスタープラン及び基本構想に基づき、事業等の進捗管理を含めた継続的な生活環境のバリアフリー化の実現に取り組みます。</p> <p>例えば、上記「バリアフリー化の実現に」を「ユニバーサルデザインの実現に」と変更する、といったようにできないでしょうか。</p>

【御意見の概要】

ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）

項目	No	御意見の概要
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	9	<p>P. 32 基本方針, p33ハードのバリアフリー方針 「ユニバーサルデザインの考え方に基づく環境整備の推進」とありますが、ユニバーサルデザインについては、もっと前面に打ち出す必要があるのではないのでしょうか？自治体によっては同じようなプラン・計画のタイトルを「ユニバーサルデザインマスタープラン」「ユニバーサルデザイン推進計画」などとする事も増えています。そのうえで、バリアフリーとユニバーサルデザインとの違いや、ユニバーサルデザインとはどのような考え方なのか、わかりやすく説明する必要があると思います。 かつて「都市計画マスタープラン」では、いち早くユニバーサルデザインの考え方が基本になるとして取り入れられていました。残念ですが、そうした「先進性」もまったく感じられません。 今回策定された経緯としてどのようにお考えなのかお聞かせください。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	10	<p>P. 56 イ 道路のバリアフリー化 (ア)歩道のある道路 表2. 16歩道のある道路の共通の配慮事項 この歩道の在り方ですが、十分な幅員が確保できていても点字ブロックの敷設など、車道側と建物側のどこに敷設するのが、誰にとっても動きやすく生活しやすいのか、検討できたらと思います。調布市独自の考えがあってもいいと思います。 電動車いす利用の私にとって、点字ブロックの敷設によって十分な幅員があっても動きにくいことが度々あります。点字ブロックの敷設を車道側、建物側のどこに敷設するのが、誰にとっても動きやすいのか、検討することが大切だと実感する日々です。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	11	<p>P. 70 学校におけるバリアフリー化の促進と通学路の安全対策 「学校」という空間では、ハードのバリアフリーはもとより、障害のある子もない子も、ともに学びともに育つという「インクルーシブ」な環境が大切です。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	12	<p>P. 71 自転車に関する取り組みの促進 歩道を走る自転車は、歩行者（とくに高齢者や障がいのある人たち）にとって大変危険です。自転車と歩行者を物理的に分離すること。自転車を利用している人たちのマナーやモラルの向上。交通法規にもとづいた取り締まりや罰則の強化。ナンバー制の導入などが必要です。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	13	<p>P. 71 災害時を想定したバリアフリー化の促進 調布市では、災害への備えとして「調布市防災マップ」や「調布市洪水ハザードマップ」を作成しています。これらの情報は、視覚障害者を含め、全ての市民に周知・理解されることが重要であるため、それらマップの音声情報や点字情報を提供しています。 また、災害時には、近隣住民との助け合いが重要であり、日頃の地域との交流により、避難支援が必要な人の認知が大切です。 上記の「避難支援が必要な人の認知が大切です」、すぐにも取り組める具体的な内容を書き込んでほしいと思います。</p>

【御意見の概要】

ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）

項目	No	御意見の概要
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	14	<p>P.76 3 当事者意見の反映に留意した継続的な評価・検討</p> <p>バリアフリー法では、概ね5年ごとにマスタープランに基づく整備等の実施状況について、調査・分析・評価を行うよう努めることとされています。調布市では、「調布市バリアフリー推進協議会」を引き続き設置し、高齢者、障害者等の当事者や関係する事業者等と意見交換を実施し、意見の反映や相互理解の促進を図り、マスタープランの評価や必要に応じて見直しを行っていきます。</p> <p>上記「マスタープランの評価や必要に応じて見直しを行っていきます」とありますが、今回のこのパブリックコメント募集もですが、いつ、どのようにして募集しているのか、わかりにくいと思います。多くの市民に知れ渡るよう、工夫を考えていただきたいです。よろしく願いいたします。また、大量のマスタープランからの評価などを求めるのは、無理があると思います。多くの市民から評価などを集められるには、どうしたらいいのか、そこまで踏み込んで募集することを強くお願いいたします。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	15	<p>5 近年は西調布駅から第五中学校地域、丁目でいうと上石原、下石原、多摩川ですが、大型マンションが増加しており、市民の通行者も増大しております。このような地域の道路はいわゆる生活道路が多いのですが、車両は対面通行、歩道なしが殆どです。そして、路面の傾度が大きいのも特徴です。</p> <p>したがって、車椅子や杖を使う障害者等、高齢者、乳幼児、ベビーカーなどが通行するのに非常に危険です。加えて、路面斜度が大きいため雨天や降雪時には滑ってしまい進むのが困難です。車椅子の方は救援者がいなければ天を仰ぐばかりです。</p> <p>歩行者の通路を確保すること、舗装の種類を滑りにくいものにするを明記すべきです。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	16	<p>(6) ホームドア未設置等柴崎・つつじヶ丘－仙川</p> <p>① 写真81と写真82の柴崎は現在スロープですが、ホームドアの設置を検討しないとよくないです。</p> <p>② 写真83と写真84のつつじヶ丘は駅構内は15名乗りエレベーターとエスカレーター南北は18名乗りエレベーターとなっていますが、ホームドアを設置検討しないとよくないです。</p> <p>③ 写真85と写真86の仙川駅京王八王子よりホームサクがあり新宿方面となっています。ホームドアの設置を検討しないとよくないです。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	17	<p>(7) JRのホームドア</p> <p>① 写真87と写真88はJR市ヶ谷駅のホームドアは新型となっています。コストがやすいそうです。</p> <p>② 写真89と写真90のJR信濃町のホームドアはじゅうらい型です。</p> <p>③ 写真91と写真92のJR飯田橋はホームドアが急カーブのためホームドア設置する時は費用がかかります。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	18	<p>(8) 東京メトロのとりくみ</p> <p>① 写真93 東京メトロ銀座線青山1丁目は写真94のような直線になっているホームドアです。</p> <p>② 写真95と写真96の東京メトロ神田駅のホームドアは直線のホームになったのホームドア設置です。</p> <p>③ 写真97と写真98の東京メトロ銀座線上野駅のホームドアを設置の時は、カーブのため設置コストがかかりました。</p> <p>④ 写真99東京メトロ千代田線国会議事堂前のホームドアは特急対応となっています。</p> <p>写真100の東京メトロ有楽町線有楽町のホームドアは通常型です。</p>

【御意見の概要】

ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）

項目	No	御意見の概要
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	19	<p>(9) 小田急世田谷区の駅について</p> <p>① 写真101の小田急線東北沢大型22名乗りエレベーター駅構内 写真102 東北沢バスロータリー 写真103 小田急線東北沢再開発ビル 写真104 東北沢代々木上原よりせんろあとちとなっています。</p> <p>② 写真105と写真106は、小田急線下北沢改札ホーム大型22名乗りエレベーター 写真107 小田急線下北沢せんろのあとち 写真108 再開発ビルとなっています。</p> <p>③ 写真109と写真110は小田急線の世田谷代田駅構内大型22名乗りエレベーター 写真111は小田急線世田谷代田再開発ビル 写真112は小田急線世田谷代田自転車おきば 写真113 小田急世田谷代田ロータリー 写真114小田急線 世田谷代田横断歩道となっています。連続立体化の時は東北沢－世田谷代田を地下にして、大型22名乗りエレベーターとホームドアを設置しています。</p> <p>④ 写真115と写真116は小田急線キョウドウの大型22名乗りエレベーター 写真117と写真118は、小田急線成城学園前の大型22名乗りエレベーターです。車イスの方4名乗りストレッチャー対応です。</p>
ア バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（案）	20	<p>・その時の「まちあるき点検」と同時期のアンケートまとめで、京王多摩川駅に対して、「エスカレーター未設置や、トイレの清潔さ、臨時口の運用等に関する指摘が多く…」と回答があります。</p> <p>・さて京王多摩川駅周辺、駅の西部には、2019年11月に京王電鉄から出されたこの地区の街づくり提案があり、市はそれに載って京王から総合福祉センターの場所を借りる計画で進めていることははっきりしています。今回のマスタープランの中の「移動等円滑化促進地区図」で、その駅西側の一角の計画図は全く出てきませんが、計画が進んでいるときに全く書き入れないとはどういうことでしょうか？</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

【御意見の概要】

イ バリアフリー基本構想【調布駅・布田駅・国領駅周辺地区】～地区別計画～（案）

項目	No	御意見の概要
イ バリアフリー基本構想【調布駅・布田駅・国領駅周辺地区】～地区別計画～（案）	21	<p>「改正バリアフリー法における新たな枠組み」として、「高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区(移動等円滑化促進地区)において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を設定する。」その要件は、①生活関連施設(高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設)を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。とされています。</p> <p>現在、調布駅近くにあり、官公庁施設にも徒歩で移動できる「総合福祉センター」は、このバリアフリー法に合致する条件を備えています。</p> <p>今後、面的・一体的なバリアフリー化の促進を目指すとしたら、現位置での施設の充実を図ることこそが求められているといえます。</p> <p>総合福祉センターにおける事業内容において、全体の項目で「施設移転に合わせ～」と書かれているのは、まったく不誠実です。まだ決まっていないことをこのように表現するのは、誤解を招きます。この表記の撤回を求めます。</p> <p>バリアフリー促進において種々の困難を伴う、総合福祉センターの京王多摩川駅地区への移転には絶対反対です。</p>
イ バリアフリー基本構想【調布駅・布田駅・国領駅周辺地区】～地区別計画～（案）	22	<p>② 写真47のゲゲゲの公園から調布駅に向かう十字路 写真48のゲゲゲの公園から自転車置き場よりは、マンションや住宅地新築マンションとなりますが、信号機の設置を検討して下さい。理由は、写真49のゲゲゲ公園から調布駅に向かう十字路三鷹より写真50のゲゲゲの公園から線路よりは、スピード出したりするだけでなく危険だからです。通学路の関係もあるからです。</p>
イ バリアフリー基本構想【調布駅・布田駅・国領駅周辺地区】～地区別計画～（案）	23	<p>③ 写真51と写真52の調布駅前東山病院ビックカメラより横断歩道、写真53 調布駅ビックカメラより 写真54 調布駅ビックカメラよりの写真ですが、この横断歩道を信号機の設置を検討してほしいと考えています。理由は、オートバイと自転車のしょうとつ事故です。</p>
イ バリアフリー基本構想【調布駅・布田駅・国領駅周辺地区】～地区別計画～（案）	24	<p>(4) 調布駅周辺</p> <p>① 写真55は調布駅の18名乗りエレベーター 写真56は調布駅ホームドアで、手動車イスの方の中には自力で乗降できます。</p> <p>② 写真57と写真58は、京王線調布セリオA地上部と地下のエレベーターですが、18名乗りエレベーターなのですが車イスの方は、営業中とかきなると不便のため、写真59 京王線調布北口バスロータリー 写真60 京王線調布中央口北口タクシーのりば 写真61 調布地上部中央口エレベーター 写真62 調布地上部中央口セリオBより、写真63 京王線調布中央口地上部 写真64 中央口地下エレベーターで、15名乗りエレベーターで、このエレベーターを使用して車イスの方は地上に出ます。大きさは、写真65と写真66の京王線つつじヶ丘の15名乗りエレベーターです。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 困ることは、視覚障害者の方にはバス停となっているため点字ブロックに人がいたりするため歩きづらいです。 2. 出会いがしらにぶつかりやすいです。 3. 車イスの方も通路が狭く通りづらいためう回いしないとよくないです。 4. このバスロータリーですが、ノンステップバスでかならずスロープ板を出さないと車イスの方はバスに乗れないのですが、このこともはいりよしてほしいと感じています。
イ バリアフリー基本構想【調布駅・布田駅・国領駅周辺地区】～地区別計画～（案）	25	<p>② 写真73の布田から国領4丁目付近と写真74の線路あとちにポールがたっていて狭く車イスの方も通りにくいだけでなく止まれという標示もないため、事故になりやすいので、対策を検討して下さい。</p>

【御意見の概要】

イ バリアフリー基本構想【調布駅・布田駅・国領駅周辺地区】～地区別計画～（案）

項目	No	御意見の概要
イ バリアフリー基本構想【調布駅・布田駅・国領駅周辺地区】～地区別計画～（案）	26	上布田自治会館の入口の段差は何かならないでしょうか。かなり高い段差でとても不便ですし、道路に飛び出してもいるので、歩道がかなり狭くなっているのを区画整理して道路化すべきではないでしょうか？ 隣の桜稲荷の入口も同様。駅前には利用者が多いので積極的にバリアフリー化をすすめてほしいです。

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

【御意見の概要】

ウ バリアフリー基本構想【飛田給駅周辺地区】～地区別計画～（案）

項目	No	御意見の概要
ウ バリアフリー基本構想【飛田給駅周辺地区】～地区別計画～（案）	27	<p>4 「飛田給駅周辺地区」でいうと、上石原三丁目バス停から西部公民館前を經由して飛田給小学校までの道路の歩道は、地域住民や保育園児、小学生のみならず市内各地域から西部公民館へ行く通路になっており、子どもから高齢者、障害者も大勢が通行しています。</p> <p>しかし、①歩道があっても狭く、急傾斜になっているうえ電柱があるため、車椅子やベビーカーは転倒してしまうので車道を通行せざるを得ず非常に危険です、②同じ理由で高齢者や杖を使っている人も車道を通行せざるを得ず非常に危険です、③歩道のない区間も電柱があるうえ、路側帯や歩行者通行帯の表示があっても児童一人の通行でもはみ出してしまう幅しかないため車椅子、ベビーカー、高齢者児童などの通行者は車が来る都度塀に張り付いてやり過ぎないと非常に危険です。</p> <p>このような道路が長年改善されないままとなっているうえ、今回の基本構想をみても取り組みが何ら明記されていません、明記して、短期での改善をすべきです。</p>
ウ バリアフリー基本構想【飛田給駅周辺地区】～地区別計画～（案）	28	<p>④ 京王線飛田給の北口のスタジアム通り品川通り信号機(写真17)や写真18の飛田給スタジアム通り手前のポールはよいのですが、飛田給駅前写真19の横断歩道と写真20の飛田給北口バスロータリー付近には、信号機を設置しないとよくないような気がしました。</p>
ウ バリアフリー基本構想【飛田給駅周辺地区】～地区別計画～（案）	29	<p>⑤ 写真21と写真22のアジノモトスタジアムと武蔵の森スポーツエリアは防災時の拠点として検討してほしいと感じています。</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

【御意見の概要】

エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）

項目	No	御意見の概要
エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）	30	<p>A 京王多摩川駅設備・構造上の問題</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）	31	<p>B 京王多摩川駅へのアクセス問題</p> <p>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。</p>
エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）	32	<p>C 京王閣競輪最寄駅であることの危険性</p> <p>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。</p>

【御意見の概要】

エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）

項目	No	御意見の概要
エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）	33	<p>D 多摩川浸水被害リスク</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>もし、垂直避難ができたとしても、建物内の人々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のように孤立してしまう。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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>「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>

【御意見の概要】

エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）

項目	No	御意見の概要
エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）	34	<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 関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>
エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）	35	<p>6 「京王多摩川駅周辺地区」でいうと、再開発が進められており、公的機関、準公的機関、商業施設、住宅などの集積する調布市の第二のへそとなる街づくり事業が公 表され、進められています。 このような状況にも関わらず対応策が何ら明記されていません、絶対に具体的な明記をすべきです。</p>
エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）	36	<p>(2) 京王多摩川エリア ① 写真23と写真24は、京王多摩川駅の下り橋本方面上り新宿方面のホームと電車の段差でスキマがひどいのです。写真25は、京王多摩川は、急カーブになって いて、写真26 京王多摩川上り新宿方面ホームからみた下り橋本方面停車中の状況ですが横だおしになるうとしています。写真27と写真28京王多摩川橋本方面より 新宿方面よりなのですが、橋本方面よりの改札は、けいりんのかいさいなどでないと開かないと考えられます。この駅に、ホームドアを設置しないとよくないです。写真29 は京王多摩川中間階段 写真30京王多摩川改札階段となっています。写真31-写真34の通常型エレベーターは、現状のままと考えられます。気になったのが車イス 用トイレが、旧式であることで検討しないとよくないです。</p>
エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）	37	<p>② 写真35 京王多摩川調布より写真36 調布郷土博門館ですが点字ブロックの設置を検討して下さい。</p>
エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）	38	<p>写真39 京王多摩川多摩川ぞい写真38 京王多摩川高架下となり、写真39は京王多摩川高架下けいりん場よりに点字ブロックを設置しないとよくないです。 写真40は京王多摩川改札よりで、●ックの広さが気になりました。</p>

【御意見の概要】

エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）

項目	No	御意見の概要
エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）	39	<p>・移転で懸念される「バリア」については駅と周辺でいくつもあると思います。ところが駅構内のことについては、同じく基本構想の中で「京王多摩川駅では、エレベーターや車いす使用者用トイレの設置、視覚障害者誘導用ブロックの敷設などの基本的なバリアフリー整備がされています。一方で、線路の曲線部に駅が設けられているため、ホームと車両の間に隙間が生じるなどの課題がありますが、駅の立地・構造上、改善が難しいという側面もあります。」として、危険について手立てを講じる具体策も示しません。</p> <p>・「臨時口」とあるので、京王閣は残るのだとして、たくさん利用者で駅構内のラッシュが予想されます。身体に障害を抱えるセンターの利用者にとって、とても危険な場面が多くなりそうですが、鉄道会社に改善を求めないのでしょうか？バリアフリー化は鉄道会社と市と利用者市民、障がい当事者との合同会議で決めていくべきではないでしょうか。それなくして、センターの移転はあり得ません。本来バリアフリーは心のバリアフリーであり、今の調布駅前に総合福祉センターがあることが、地域共生社会のはじめの一歩だと思います。市内各方面からのアクセスも悪くなり、私は総合福祉センターの移転に反対です。駅前広場とグリーンホールと、並んであるのが良いと思います。</p>
エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）	40	<p>● 京王多摩川駅について</p> <p>・駅の構造上ホームと電車の隙間が広い場所があるため、不安に思っているという声があります。</p> <p>・京王閣の開催時には、混雑で車いすがエレベーターまでスムーズに移動できるかが心配です。ホームから直接、建物の二階か三階に入れるような「福祉センター改札口」ができるエレベーターの問題も解決し、京王閣が開催される場合も動線が分かれて安全性が向上すると思います。また、大型の車椅子利用者もいるため、エレベーターは大型のものにしてください。</p>
エ バリアフリー基本構想【京王多摩川駅周辺地区】～地区別計画～（案）	41	<p>● 歩道について</p> <p>狭い歩道では、車道への傾斜で車椅子はバランスを崩し転倒する危険があります。介助者がいたとしても傾斜のある場所ではかなりの力が必要になります。誰もが安心して通行できる広い歩道をお願いします。</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

【御意見の概要】

オ 計画全般に対する意見

項目	No	御意見の概要
オ 計画全般に対する意見	42	<p>2 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</p> <p>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。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。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。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。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>
オ 計画全般に対する意見	43	<p>・病院</p> <p>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>
オ 計画全般に対する意見	44	<p>・調布飛行場</p> <p>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>

【御意見の概要】

オ 計画全般に対する意見

項目	No	御意見の概要
オ 計画全般に対する意見	45	<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>
オ 計画全般に対する意見	46	<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。</p> <p>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。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、南口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>
オ 計画全般に対する意見	47	<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。</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>

【御意見の概要】

オ 計画全般に対する意見

項目	No	御意見の概要
オ 計画全般に対する意見	48	<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>
オ 計画全般に対する意見	49	<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。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(株式会社オーズ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、車両コスト低減のため、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。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。</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>

【御意見の概要】

オ 計画全般に対する意見

項目	No	御意見の概要
オ 計画全般に対する意見	50	<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</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、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か、「JPN TAXI」の導入はゼロ台である。イースタンモータース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>
オ 計画全般に対する意見	51	<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、</p>

【御意見の概要】

オ 計画全般に対する意見

項目	No	御意見の概要
		<p>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」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は思えない。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>
オ 計画全般に対する意見	52	<p>1 調布市政の基本は「市民誰もが様々な課題を抱えたまま社会的に孤立することなく安心してくらせる、いつまでも住み続けたいと思うまちづくり」とされており、この推進には調布市によるバリアフリーの取り組みは欠かせない事業です。従って、ハード面に限らずソフト面についても取り組むこととしていることは大変良いことです、是非とも推進すべきものです。 特に、①施設間の移動の連続性②歩行者が安全・安心に移動できる③市民への情報伝達および市民からの情報について実現することが重要です。</p>
オ 計画全般に対する意見	53	<p>2 このバリアフリー化事業は全市域で実施するものと考えます、マスタープランP34の展開方針も全市域で取り組むとしていますが、しかし、事業を展開するのは移動等円滑化促進地区や重点整備地区に限定していて、他の地域では何ら事業を行うことが明示されていません。このようなプランでは市域全体でのレベルアップにはなりません。全体での事業を明示すべきです。</p>
オ 計画全般に対する意見	54	<p>3 「飛田給駅周辺地区」のP14の道路特定事業の経路番号は何を意味しているのか。どこを探しても位置の分かる記載がないため事業の内容が適切か分かりません。</p>
オ 計画全般に対する意見	55	<p>7 どの案をみても盲導犬の対応が見つかりません、盲導犬の対応はバリアフリーで取り組む大きな項目です、必ず明記すべきです。</p>

【御意見の概要】

オ 計画全般に対する意見

項目	No	御意見の概要
オ 計画全般に対する意見	56	<p>(写真118枚は省略)</p> <p>パブリックコメントのことで市内を歩いたのですが、線路のあとの話も検討してほしいという考えも含めて下記の9点●●●●●●●●●●です。</p> <p>(1) 西調布－飛田給エリア (2) 京王多摩川エリア (3) 調布－西調布の線路あとちについて (4) 調布駅周辺 (5) 調布から国領までのエリア (6) ホームドア未設置 柴崎－つつじヶ丘－仙川 (7) JRのホームドア (8) 東京メトロの取りくみ (9) 小田急世田谷区の駅について</p> <p>(1) 西調布－飛田給エリア ① 西調布写真1は京王線西調布北口ロータリー 写真2は西調布北口600型ダブルエスカレーター 写真3と写真4は駅構内の大型18名乗りエレベーターこの駅は大型18名乗りエレベーター4基と600型ダブルエスカレーター4基などですがホームドアを設置しないとよくないです。 ② 飛田給写真5は京王線飛田給の下り京王八王子方面階段 写真6は京王線飛田給下り京王八王子方面エスカレーター 写真7は飛田給橋上部上り新宿方面と写真8は下り京王八王子方面エレベーターは通常型で、写真9の15名乗り上り新宿方面橋上部 写真10の京王線飛田給下り京王八王子方面20名乗りエレベーターは東京オリンピックパラリンピックのため増設されたエレベーターです。この他ホームドアも設置されました。 ③ 写真11と写真12は飛田給の北口のエレベーター 写真13は飛田給北口ロータリー 写真14は飛田給北口エスカレーター 写真15は飛田給南口エレベーター 写真16 飛田給南口エスカレーターこれはいずれも通常型で不便です。南口に15名－18名クラスのエレベーターの設置をしないとよくないです。</p>
オ 計画全般に対する意見	57	<p>・令和3年6月23日のバリアフリー推進協議会を傍聴しました。私の関心は、駅前に計画されるバスロータリーでバスの「正着」は可能かと、京王多摩川駅前に総合福祉センターを移転する検討がされる中、その周辺のバリアフリー化について、です。</p> <p>・「正着」については、まちあるき点検後のまとめの「課題整理」でも希望があった。委員長は「ICT化で可能なはず」とのことで、会議終了後に委員長に「自動運転と誘導ラインでのICT化」と確認し、その後の街づくり課との会合で伝え、又議員にも相談してみたが、高額な予算が要るとのことで、及び腰だった。市によるロータリーの検討には、「正着」が、ロータリー拡張化への主な理由だったはずだが、…街づくり課に障がい当事者や高齢者の希望が伝わったのか？</p> <p>・その協議会の所管は交通対策課であり、他には部長クラスで、都市整備部と福祉健康部長が来ているだけだった。以下に書く総合福祉センター移転の件について、主催の交通対策課に以前からバリアフリー化への意識はあったかどうか、心もとなかった。</p>
オ 計画全般に対する意見	58	<p>・今回のマスタープラン / 基本構想の中で「京王多摩川駅の周辺で、土地区画整理事業等の予定があることから、積極的にバリアフリー化を推進する必要があります。」と記載しながら、現状の地区図のままでのバリアフリー化を計画するのでしょうか？</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

【御意見の概要】

カ その他意見

項目	No	御意見の概要
カ その他意見	59	<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株式会社の合弁会社「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>
カ その他意見	60	<p>F 自転車のバリアフリーについて</p> <p>① 駐輪場は機械式駐輪場の採用を</p> <p>都内では、三鷹市、八王子市、江戸川区、品川区等で機械式駐輪場が採用されている。機械式駐輪場の製造メーカーはJFEエンジニアリング株式会社の「サイクルツリー」と、株式会社技研製作所の「エコサイクル」である。両社の機械式駐輪場はピットにセットして利用者がボタンを押下すると15秒程度で駐輪操作が完了し、地下又は建物内の多段格納庫に収納される。出庫も登録されたICカードで同様の時間で出庫出来るため、路上の駐輪のように駐輪場内で空きスペースを探したり、盗難の心配もなく、雨に濡れることもない。出入口で回転ゲートを押して入出庫する駐輪場と比して駐輪場入出庫は極めて楽であり、バリアフリー性も極めて高いものである。</p> <p>調布市が2019年まで調布駅南口駅前広場地下に計画していた駐輪場は地下自走式で、地下階で調布駅地下改札とも繋がらないため、地下にスロープを押して駐輪した後で一度地上に出て、また調布駅の地下改札階に降りなければならないという不便を市民に強いようとした。調布市は調布駅前広場の多くの樹木を見切り発車の形で2018年1月、2月に伐採してしまい、工事を強行しようとしていたが、東京都が調布駅前広場を2019年ラグビーワールドカップのパブリックビューイングに使用することを決定したため、工事中の仮囲いをしたままとすることができなくなり、頓挫した。</p> <p>バリアフリーの観点、市民の使いやすさだけでなく、面積あたりの駐輪台数を積層化できる機械式駐輪場は都市における土地の効率的利用としても非常に優れた性質を持つ。特に今後調布駅付近で駐輪場を整備する際には、優先的に機械式駐輪場の採用を希望する。</p>

【御意見の概要】

カ その他意見

項目	No	御意見の概要
カ その他意見	61	<p>② 市道南29号線駐輪場ラックについて</p> <p>調布市は、東急ストア前の通りで「(仮称)市道南29号線路上自転車 駐車場」を令和3年度中に整備する計画である。令和3年8月18日に開催された第1回説明会では前輪固定式の電磁ロック駐輪機の設置予定と説明があり、小生はその場でポール(+チェーン)式の駐輪機の採用を提案を行った。ポール式は代々木駅北口で採用され、現在も稼働中である。特徴としては、買い物利用で前かごを持ち上げなくて済み、バリアフリー観点でも利点となる。</p> <p>また、駐輪がないときはポールだけになりラック設置の面積をとらない。</p> <p>説明会でも歩道の美観を求める声が複数あったことがあり、ラック式と比して総合的に判断するならばポール式の方が優れていると考えられるものである。</p> <p>令和3年10月29日第2回説明会資料(P17 4-4駐輪ラックの選定)でポール式は評価「△」、デメリット欄に「生産中止」と記載された。</p> <p>小生がメーカーである日本コンピュータ・ダイナミクス(NCD)株式会社にて問い合わせしたところ、「代々木駅北口のポール式駐輪機(名称:TBロック)につきましては、NCD社が製造メーカーであること。TBロックは製造終了となっているが、後継機としてGBロックがあり、資料上はバイク用となっているが自転車利用も可能」との回答を得、令和3年11月24日にメールにて交通対策課宛にポール式の提案を行った。</p> <p>第2回説明会ではあたかもポール式駐輪機自体が製造中止になり採用が難であるかのような資料となっていたが、後継品が存在しポール式自体は生産中止ではないことが確認できた以上、生産中止は評価理由にならない。市民に虚偽説明をしたことになる。</p> <p>令和3年12月24日交通対策課からの回答文書が小生宛に送付された。</p> <p>市からポール式でなく、ロック式採用の選定理由は以下であった。</p> <p>「・ロック式(1段ラックのみ)で構成している製品は、ポール式と比べた場合に、製品単価自体は、安価であり、自転車1台当たりの整備単価もほぼ同等である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ロック式(1段ラックのみ)を車道に対して25度の傾きで設置した場合、ラック同士の平行間隔は350~400mmで対応可能であり、ポール式に比べて、設置台数を増やすことができる。 ・ポール式は主に原付バイクや自動二輪車を対象とした製品が多く、一部自転車併用の製品もあるが、自転車専用のロック式に比べて少ない。 ・ポール式の場合、利用者がチェーンで巻く作業が煩雑となり、特に両側に自転車が駐車されている場合、チェーンがかけづらいため、チェーンロックをされない場合が多い。そのため、乱雑に駐輪される可能性がある。 ・ロック式(1段ラックのみ)は、両側に自転車が駐輪されていても、ラック上で自転車を左右に振ることができるため、1回の操作で確実に駐輪できる。 ・ポール式の場合、利用者が自転車の出し入れの際に、一度チェーンロックを解除してからチェーンをポールに固定する作業が必要となるため、入出庫に時間がかかる。 ・ロック式(1段ラックのみ)は、ロック解除した後に自転車をそのままスムーズに出し入れしやすいため、高齢者や女性の方も簡単に取り扱いが可能となる。 ・ポール式は自転車が駐車されていない状態においては、歩行者が通行可能ですが、駐車区画線(白線)及び突起区画線表示があり、パイプ柵等で囲まれているため、緊急用避難時の通路として利用は可能であるが、駐車スペース内を人が通行する可能性は少ないと考える。 <p>・今回は、東急ストアなどの店舗を利用する人がメインターゲットとなることから自転車駐車場の施設の選定においては、駐輪施設の使い勝手が非常に重要な要素となる。」</p> <p>市からの回答では納得が出来ず、令和4年1月6日に交通対策課宛てにメールでポール式再考をお願いするメールを送付したが、2022年2月9日付の交通対策課長からの回答文書では「当初、説明会資料での評価を「×」としておりましたが、製造メーカーに確認したところ、後継機であるGBロック(バイク用として販売しているもの)が自転車についても利用可能であったため、評価を訂正したものです。なお、メーカーへの問合せにより、短時間利用には不向きであることも確認したため、訂正後の評価を「△」としております。また、「2 駐輪ラックの選定について」の御意見や「その他説明会開催やアンケート実施の御要望」については、お受けいたしません」との回答である。</p> <p>第2回説明会の説明文で「最後に前回の説明会で提案を頂いたポール式についてですが、現地を確認し、メーカーにも問合せをいたしました。結果は表に記載のとおりです。今回は、採用を見送りました」と市民は説明を受けた。上記内容では、ポール式の評価理由としてのデメリットが生産中止であるとしたか市民は説明を受けていない。よって、実は後継機種種のポール式駐輪機が存在することは隠されており、これを虚偽説明と指摘した。令和4年2月9日に個別の回答文書で示したところで「×」を「△」にしたなどというところは後付けの評価かもしれない。令和4年2月9日に再反論のメールを交通対策課宛に返信し、令和4年2月16日までに返信を求めたが、回答はなかった。歩道上駐輪ラックについては、バリアフリーの観点を含め、この歩道で特に想定される「ちょこっと駐輪」と言われる買物利用者に特に優しいラックの選定を求める。</p>

【御意見の概要】

カ その他意見

項目	No	御意見の概要
カ その他意見	62	<p>③ 駐輪場定期のSuica利用 駐輪場定期利用者向けには、東海技研、JR東日本、JR東日本メカトロニクスが共同で、JR東日本が発行するSuicaを駐輪場の定期券として利用できる実証実験を令和4年2月14日から実施する。この実証実験は、東海技研が提供する駐輪場システム「サイクルン」の定期Web申込システム「CyclunePedia(サイクルンペディア)」と、JR東日本メカトロニクスが提供する各種IDを連携するシステム「ID-PORT(アイディ・ポート)」を組み合わせ、Suicaを駐輪場の定期券として使用できるようにする。交通系ICカードのID番号を専用サイトより登録すると、対象の駐輪場ゲートを導入している駐輪場で月極で利用可能な定期券として利用できる。事業者側は管理側でのカード発行が不要となり、管理コストも軽減される、利用者側も普段のSuicaが駐輪定期になることは便利である。この実証実験を発展させて、既存の駐輪機で入庫時に駐輪券を必要とするような一時利用の駐輪場でもSuicaで直接入場記録と出場処理・精算が出来るようにできれば、バリアフリーの観点でも利便向上となる。</p>
カ その他意見	63	<p>④ 子供載せ自転車のサブスクリプション 子ども載せ自転車の取組として、ジェイアール東日本都市開発は、西荻窪駅と赤羽駅、武蔵小杉駅と武蔵新城駅近くの高架下駐輪場で、子育て世代を応援するサブスクサービスとして、専用駐輪場付きの子供載せ電動自転車の定額レンタルサービス「CHARICO(チャリコ)」を令和4年4月から開始する。料金(税込)は月額7,700円～で、年間契約すると月額6,600円～となる。保険付で年間2回自転車メーカーによるメンテナンスも実施される。子供載せ自転車を個人が購入する場合、他の電動自転車よりも高価であるため、子育て中の期間利用としてサブスクリプションに一定需要があるのではないかと。調布市内では「HELLO CYCLING」の自転車シェアリングサービスが既に実施されているが、子供載せ自転車は選択できない。当該サブスクが良いサービスであれば、市内京王沿線で同様のサービスを行って欲しい。</p>
カ その他意見	64	<p>3 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。 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>
カ その他意見	65	<p>バリアフリーのまちづくりに置いて、一番重要な事、大事な点は、何故バリアフリー化するのかという考え方の精神である。 そこから考えると、バリアフリー化された個別の施設、建築物がどこにあるのか、その場所が重要である。 バリアフリーのまちづくりに置いて、その拠点として、総合福祉センターは、市の一番便利な場所である調布駅前にある必要がある。基本構想、マスタープランにそのことを明示してほしい。</p>
カ その他意見	66	<p>8 近年は住民の高齢化が進んでいることら、降雪時の除雪をできない道路が多くなっており、凍結によって歩行困難なところが多くなっています。除雪対策を明記すべきです。</p>

【御意見の概要】

カ その他意見

項目	No	御意見の概要
カ その他意見	67	<p>(1) 車椅子その他、障がいのある方向けのバリアフリーの通路や、バリアフリーのための駐車スペース、トイレ等の近くに喫煙所を設置しないこと 身体的な弱者には、特に受動喫煙は健康被害が大きくなりますが、通れる道に制約のある方には煙を避ける手段がありません。他の自治体では、車椅子用の通路や駐車スペースの近くに喫煙所を作ったりだれでもトイレの近くに喫煙所を作ったりして問題になっています。市の施設に関しては敷地内禁煙ですが、今後も公衆喫煙所は作らない方針を維持していただき、また民間の施設にも上記観点をご周知ください。 (2) 上述の通り、高齢者や障がいのある方は受動喫煙による健康被害が大きいため受動喫煙防止が徹底されていないと避けることができず行動に制約が生じます。受動喫煙により特に健康被害が生じやすい人でも、安心して旅客施設等を利用できるように調布市受動喫煙防止条例のさらなる周知および、違反者への罰則適用を検討してほしい。</p>
カ その他意見	68	<p>(3) 調布－西調布の線路あとちについて ① 写真41のゲゲゲ公園奥 写真42のゲゲゲの公園鶴川街道より 写真43ゲゲゲの公園から調布駅周辺 写真44のゲゲゲの公園を渡り調布駅に向かう状況 写真45 調布駅手前 写真46 調布駅手前の狭い道路は、線路のあとちを防災拠点などとして検討しないとよくないです。</p>
カ その他意見	69	<p>(5) 調布から国領までのエリア ① 調布から布田まで 写真67京王線調布から布田に向かう自転車おきば 写真68 京王線調布から布田に向かう線路のあとち 写真69 調布から布田に向かうマンション 写真70 調布に向かう線路のあとち 写真71は布田ロータリー 写真72は布田自転車おきばなのですが防災拠点などの活用方法を検討して下さい。理由は住宅地のためからです。</p>
カ その他意見	70	<p>③ 国領に向かう線路あとち 写真75－78のロータリーまでの活用方法を検討して下さい。 写真79と写真80は、国領の新宿よりですが、福祉施設になっているようですが、線路あとちをどのように活用したらないかを検討して下さい。</p>
カ その他意見	71	<p>・センター移転の検討会3回が終わったところで、検討会メンバー(委員)だったセンター利用者、障がい当事者団体の方もおり、この後7/6に予定される「市民部会の取り組み概要(案)」で、まちあるき点検が2時間、意見交換会が1時間では充分点検できないので時間や回数を増やしてほしいとの意見が出たが、その後どうしたのでしょうか？充分時間をかけて点検されたのでしょうか？ここで交通対策課は当事者感がなく、福祉健康部からも一言もなかったように覚えています。</p>

【御意見の概要】

カ その他意見

項目	No	御意見の概要
カ その他意見	72	<p>バリアフリーに関する細かなところでの意見・要望は沢山あると思います。 ですが・・・調布市の障害者にとって一番のバリアフリーは、総合福祉センターが調布駅前にあることではありませんか？現在のところにあるからこそ、何かにつけ気軽に福祉センターに行け、ついでに市役所、たづくり、図書館、グリーンホール、映画鑑賞、ショッピングと一またぎで安全・安心して利用し、生活することができるのです。これに勝るバリアフリーがあるでしょうか？</p> <p>しかし、現在市の方で計画中の、『総合福祉センター移転』問題は何と市内ハザードマップのど真ん中、京王多摩川駅周辺に移転することこんな大きな大事な問題が、ほとんどの市民が知らされていない中で進められているのはどういうことなのでしょう？</p> <p>「福祉のまち調布」の魅力はその理念と実現にあると思います。その大切な理念を忘れての、又は、あまりに軽視しての現計画『総合福祉センター移転』問題はもう一度立ち止まり、障害者の身になって考え直すことを、是非検討すべきと思います。</p> <p>・・・</p> <p>*調布市の福祉理念： 【理念1】誰もが生涯を通じてその人らしく生きられる地域社会 【理念2】誰もが分け隔てられることなく生きられる地域社会 *市の昭和58年時総合福祉センター完成時における理念の実現 昭和58年5月1日市報『ちようふ』より転載『総合福祉センター完成』 通常この種の施設は、まちの中心地を避け、隔離的、保護的に、対象者である老人や障害者のみの専用施設として建設されている場合が多いのですが、調布市では、市の最も便利な所に建設しました。</p> <p>これは、高齢者も若者も、障害者もそうでないものも、共に暮らし、共に生活する地域社会をめざしセンターを通じて交流する中で、例えば、障害者自身の自立促進を図り、そのことよりまた市民の福祉に対する理解が、より深まっていくことを期待しています。</p> <p>従って、このセンターは、障害者と老人のための施設であると共に、市民全体の交流の場としての機能を併せ持つものです。</p>
カ その他意見	73	<p>バリアフリー計画に関係すると思われませんが、総合福祉センターの移転は、障会者も含めた市民にも大きな問題があると思います。何とか今の場所に存続していただきたいと思います</p>
カ その他意見	74	<p>調布市バリアフリー構想案</p> <p>それはすべての市民が安全に外を移動するために。東京1安全で自転車の運転技術やモラル・マナーきれいな市。 まずは、教習教育の徹底 市内全ての小学校から大学まで自転車教習をする。 宅配サービスを持つ会社、すべてに自転車の教習教育を実施するように市役所を通じて交渉し実施する。 結果を国国土交通省、文部科学省に意見提出する。</p>
カ その他意見	75	<p>今後調布市に推進してほしい課題 調布市内に住民票を持つすべての疾病者、障害者をもう一度就労し、日本国民の納税の義務が果たせるように支援してください。 具体的にはトイレの自立ができない。つまり、トイレの移動に介護人のサポートが必要な者に就労を機会を認めてください。厚生労働省に仕事介護人制度があります。これに重度訪問介護移動支援で協力をお願いしている介護人を使えるようにしてください。もし実現すれば、東京都内に先駆けた調布市の施策になります。</p>

【御意見の概要】

カ その他意見

項目	No	御意見の概要
カ その他意見	76	<p>フィジカルなバリアフリー対策のみならず、精神障害、睡眠障害を患う住民へのバリアフリー構想を求めます。 私はパニック障害を持っており、電車に乗ることができません。なので、市役所に行かないとできない手続きや、府中税務署に行かなければできない手続きがある度に、手続きを諦めています。 行政手続きを、郵送やオンラインで完結できるようにしてほしいです。また、年金事務所、ハローワーク(失業給付の登録)、税務署(確定申告相談)が調布市にないので、これらにまつわる手続きは大変苦勞します。調布市にも本店があるといいです。 さらに、私はDSPSという睡眠リズム障害を持っており、夕方頃まで起き上がることができません。そのため、市役所への電話連絡、通院がままなりません。睡眠リズム障害を持っていて、9-17時の時間に活動できない人も、役所のサービスや通院ができるバリアフリー構造を求めます。 睡眠リズム障害の治療を病院で受けたくても、パニック障害があるので通院できる距離に病院がなく、さらに病院そのものが夕方までに診療を終えてしまうため、治療ができていません。パニック障害および睡眠リズム障害があっても、行政サービスや通院ができるバリアフリー構造を求めます。</p>
カ その他意見	77	<p>調布福祉センター 多摩川へ移転＝移動は一市民として反対いたします。 調布福祉センターは、市役所・たづくり・教育センターの駅近にありますね ＊特に弱者を煩わせないために、調布駅から問題多い多摩川へは移転させないでくださいと 言わせていただきます。(送迎バスうんぬんの問題ではありません) 弱者をいたわる(第一優先)にすることは、人間としての常識的・基本形だからと思うからであります。 よき行いは、子や孫にも伝わると思うからであります。 経済に切りなしです・ 弱者優先にしてくださいませ。 “調布市がんばれ～” ＊多摩川移転につきましては、多くの市民も反対しておりますので・コメントも多くていらっしゃるでしょうから、わたくしは簡単に： 人間としての態度で一言三言言わせていただきました。</p>
カ その他意見	78	<p>今回のバリアフリーについて意見を申し上げます。 社協の京王多摩センターへの移転は、バリアフリーへの逆行ではないでしょうか？ せっかく一等地にあるものをわざわざ不便な所へ、移転するとは！ 利用者は老人、弱者だと思います。 使いやすい場所が第一条件です。 バリアフリーの象徴でしょう。移転は後退との印象が大きく、マイナス効果となるでしょう。 考え直してください。</p>

【御意見の概要】

カ その他意見

項目	No	御意見の概要
カ その他意見	79	<p>調布市は、昨年のオリパラでは会場にもなり、その時期、調布市から共生社会という言葉は何度も聞きました。共生社会とは、共に同じ場にいるだけでなく、障害ある人もない人も同様に社会参加できるようにするため、障がい者に配慮すると同時に互いの触れ合いも当然生まれます。そして、相手を理解することが必要となります。また、無理なく同じ場に社会参加できる環境が必要です。そのためには、積極的に互いが知り合う機会として、活動や話し合いの場など互いが交わり理解しあえる場を、市は積極的に持ってほしいと思います。私たち市民も、共生社会について、理解していききたいと思います。</p> <p>改正バリアフリー法では、高齢者・障がい者の利用する施設が集合している地区の面的なバリアフリー化の推進として、移動円滑化促進方針などを構想しています。調布市では、その手本となる環境がすでにあることに気づきます。それが、総合福祉センターを取り囲む面的なバリアフリーのまちづくりであり、調布市はすでに約40年かけてつくりあげてきました。障がい者の方々にとって、総合福祉センターは、この目的にぴったり合った又とない好条件の立地であり、それが約40年前に調布駅前に実現されていたというのは、調布市の誇りです。また、障がい者・高齢者のみなさんにとっては、センターの周囲の環境も込みで他に替えようのない利便性・社会性の高い施設なのです。それを、多くの問題があり、アクセスなど利便性は確実に落ち、多くの人が今までのようには利用できないと嘆いている京王多摩川に移転することは、この方針に反する判断です。決してするべきではありません。障がい者の方々が、今でも、どれだけ障害のない人々とは比べものにならない不便さの中で日々を送っているか、今ある最善の条件を後戻りをさせてはならないのです。</p> <p>市は調布駅に総合福祉センターを残すことをどこまで真剣に話し合ったのでしょうか？また、利用者の方々から、移転することのメリット・デメリットを丁寧に聞き取ったのでしょうか。大変疑問に思います。これまで、調布が築いてきたものを壊さないでください。調布駅前から動かさないでください。</p> <p>今あるまちを、より高齢者・障がい者などが活動しやすいまちにしていくかに調布市としては取り組んでほしいです。より共生社会を向上させるには、障がいのある人もない人も共に参画できる活動や場を築いていくことだと思います。</p>
カ その他意見	80	<p>また、調布市の計画を市民参画で検討する場合、障がいのある人もない人も高齢者も若い人も子どもも一緒に話し合うという機会を設けて、互いの立場を知る機会を持ってほしいと思います。また、視覚障害の方や聴覚障害の方が、市の議会や講演会などに参加できる環境整備をして下さい。</p> <p>障がい者の方々が活動できる施設が、なかなか地域に広がっていないように思います。地域にどう広がっていくかも課題だと思います。地域の福祉センターは、駅から遠かったり利便性に問題があるようです。障がい者の方々が集まりやすい場としていくには、どうしたらよいのか当事者や市民といっしょに検討してほしいです。</p> <p>最近、障がいのある方々のお話を聞きながら、その方々の現状やどれほど生きにくさを抱えていらっしゃるかを知らされました。あまりにも私が無関心だったことに気づかされています。</p> <p>共に誰もが生きやすいまちにしていきたいです。</p>
カ その他意見	81	<p>○基本理念 みんなの からだと ところに やさしいまち 調布？</p> <p>調布は、福祉に力を入れていて、人がたくさん集まる駅前に総合福祉センターが設立され、福祉に関する計画がたくさんあり、また調布社会福祉協議会では、「福祉地域活動計画」をたて、福祉の中心になっており、地域福祉コーディネーターは、地域に入り、人と人をつないでいる、作業所もたくさんあり、作業所連絡会もある。他市に誇れる、すばらしいまちと思っていました。しかし、総合福祉センターが京王多摩川駅京王電鉄敷地に移転計画がだされました。</p> <p>この総合福祉センターが京王多摩川に移す、移転計画が隠されている、「調布市バリアフリーマスタープラン及び基本構想案」は反対です。</p> <p>(＊総合福祉センターを移転することの文字すら、注意書きでもでない)なぜ？</p> <p>総合福祉センターを移転場所としてのこの「京王多摩川駅周辺地区重点整備地区」としてあげているこの地区別プラン案は、反対です。</p> <p>今回の京王多摩川駅に総合福祉センターを移転させるのは、障がい者、高齢者にとって危険が多い。水害がでたら、孤立した。障がい者高齢者が逃げ遅れた、避難させられなかった。その責任はどこ、運営委託する「調布市社会福祉協議会」の責任になるの？</p> <p>浸水地区だと知って総合福祉センターを移転させた調布市の責任が問われる。その計画を受け入れた市民の責任も問われるのでは？</p> <p>まして、バリアフリーマスタープランの元、高齢者、障害者が集める、安全な交通便が良い調布の中心地である駅前から不便は場所に移転、そして移転させるために市民の税金をたくさんそこにすぎ込んだ。そんな計画、調布市民として、健常者としてはずかしい。</p>

【御意見の概要】

カ その他意見

項目	No	御意見の概要
		<p>総合福祉センターを運営委託している調布社会福祉協議会は、会員の会費でも運営している。調布市民として福祉の中心地である施設である、社会協議会が運営する調布総合福祉センターを、今の場所から移転は反対、社会福祉協議会会員としても反対する。</p> <p>いまの調布駅前に立っているからこそ、福祉の理念が実現する。共生社会の実現がなされている。こことからだにやさしいまち調布である。福祉の理念、基本理念ってなかに、言葉だけ、お題を唱えているだけ。</p> <p>マイクロバスを走らせる⇒車いすが2台も入るかしたら、一日何便だすの。福祉タクシー無料券を配布します。その予算いくらあるの？福祉タクシーを配布するのに使用者を選定するの？</p> <p>ホームのカーブを治す？多摩川駅構内から直2階のセンターまでつなぐ？駅構内と建物の一体化させる？駅前周辺の整備、その建設費は京王電鉄？市市がバリアフリー計画と位置付けたから京王電鉄がやらなければ、市が整備するの？2階の敷地面積をだけ借りる。毎月いくら京王電鉄に払う。経費がだせない社会福祉協議会の委託費下げるの。税金をいくらかけるのか。</p> <p>南口開発、グリーンホール改築計画を実現するため、京王電鉄が主導ですすめているまちづくり計画に総合福祉センター移転計画をのせた。京王電鉄と協議している、要望している、そんなことで、バリアフリー計画が進むのか。京王電鉄がやらなければいけないところを調布市が肩代わりをするような、バリアフリー計画はこまる。そんな場所に大切な福祉の核である総合福祉センター移転を考えた調布の政策を白紙に。</p> <p>コロナ感染防止で経費かさむ、税金が減少している中、もう一度、総合福祉センターを市の土地、市の建物であるグリーンホール建設の中に。交通の便がいい調布中心地である南口開発の中に入れて再度考えておしてほしい。</p> <p>京王多摩川駅周辺地区として、福祉施設を集めた計画でなく、市民みんなが楽しめる施設に。</p>
カ その他意見	82	<p>市の提案している福祉会館移転は利用者の利便性の低下につながるもので反対します。</p> <p>障害を抱える人に優しい市政であってほしい。</p> <p>再検討することを願います。</p>
カ その他意見	83	<p>●新総合福祉センターについて</p> <p>重度心身障害児・者は、自家用車利用が多いため駐車場は必ずほしいです</p> <p>自家用車福祉車両としては、おおまかに3種類のタイプが想定されます。</p> <p>① 車椅子のまま後ろからスロープ式またはリフト式で乗降するタイプ</p> <p>車体より後方に2500mmのスペースが必要です。</p> <p>② 助手席やセカンドシートがリフト式で降り、車椅子に移乗するタイプ</p> <p>③ 障害のある方が運転し、運転席を大きく開けて乗降するタイプ</p> <p>どのタイプにも対応可能な駐車スペースを検討してください。また、乗降中に雨に濡れないよう、庇の検討もお願いします。</p> <p>● 調布駅前から京王多摩川駅総合福祉センターへの シャトルバスを運行してください</p> <p>シャトルバスは車椅子のまま乗車できる車両にしてください</p>

【御意見の概要】

カ その他意見

項目	No	御意見の概要
カ その他意見	84	<p>● 調布駅前に福祉拠点を残してください</p> <p>現在の総合福祉センターは、車椅子利用の重度心身障害児・者を連れて駅前に行くときの「オアシス」になっています。おむつ交換ができ、大人も使えるユニバーサルベッドがあるトイレがあり、水分補給の際などにも、安全な場所となっています。</p> <p>大きい車椅子で入っても他のかたに気兼ねせずに使えるスペースがあるので、総合福祉センターに行くとはっとするという方も多いです。京王多摩川に移転した場合も、調布駅前の「オアシス」としての機能は、駅前の福祉拠点到残してください。</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。