

第 2 回

流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会

平成17年12月21日

流山市

午前10時00分 開会

事務局 皆さん、おはようございます。本日は年末でお忙しい中、参加をいただきましてまことにありがとうございます。

ただいまより第2回流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会を始めさせていただきます。10月22日に市民研究会の主催のまち歩き点検調査、そして、9月15日から各事業者にヒアリングをさせていただきまして、御協力大変ありがとうございました。おかげさまで、基本構想(案)として、まとめることができました。ありがとうございました。

本日、事前配付させていただきましたこの基本構想(案)等をお持ちかと思えます。それと、ほかの資料としましては、本日差し替え資料といたしまして、(1)の公共交通特定事業者として、A4判の総武流山電鉄の記述が載っております、これが追加資料として、今日、お配りさせていただきました。ページ数が、実際は69ページのところを差し替えさせていただく分ですが、71ページとあります。これを訂正させていただき、70ページのところに差し替えとなります。

本日の概ねの時間としましては、11時30分ぐらいに閉会できればというような形で進めさせていただきますたいと思えます。

それから、本日、傍聴者の御希望がございましたので、傍聴させていただくことを御了解していただきたいと思えます。

それでは、傍聴の方にお入りいただきますのでよろしくお願いいたします。

(傍聴者入場)

事務局 続きまして、議題に入らせていただきます。

ここからの議事の進行につきましては、委員長にお願いしたいと思えますので、よろしくお願い申し上げます。

委員長 おはようございます。

早速、本題に入りたいと思えますが、先ほど御案内のように、流山交通バリアフリー基本構想(案)というのがまとまっておりますので、これについてディスカッションをしたいと思えますが、まず中身について説明をお願いいたします。

事務局 おはようございます。

それでは、早速、事前配付をさせていただきました流山交通バリアフリー基本構想(案)、12月21日版について御説明をさせていただきたいと思えます。

委員長 座ったままでいいですよ。

事務局 ありがとうございます。

まず、表紙を1枚めくっていただきまして、これまでの経緯を目次に沿って御説明をさせていただきます。

第1章、移動円滑化基本構想策定の趣旨につきましては、第1回策定委員会のときに御説明をさせていただいたところでございます。

また、第2章、流山市交通バリアフリーの基本理念のうち、2.4章、目標年度まで、ここまでにつきましては、同様に第1回の策定委員会の中で御協議いただいたと記憶しておるところでございます。

本日ですが、これ以降、2.5の基本方針から3章の部分につきまして、まず御協議いただければと考えております。

続きまして、第4章、まち歩き点検調査・ワークショップについては、こちらは報告事項ということになります。先ほど事務局の方からも御説明させていただきましたとおり、10月中旬に、市民の皆様におかれましては、また、委員の中にも御協力いただいた方々が何人かいらっしゃいましたが、まち歩き点検調査をさせていただいております。

その後、11月中旬に、そのときの結果を踏まえまして、再度、市民研究会の皆様の御協力のもと、当日の振り返りを行っております。事業者ヒアリングの際の課題、その部分の意見を使わせていただいているという状況でございます。

第5章、第6章につきましては、それを踏まえた各事業者の事業者ヒアリングの結果を踏まえて取りまとめたという状況でございます。本日、取りまとめておりますのは、第6章までということになっております。

第7章以降は、次回までに今後の推進体制や、またそれ以外の課題、そういったものについてパブリックコメント等を通じまして取りまとめたものを反映しまして、最終回の委員会に御提言するといったようなことで現時点は考えております。

早速、中身の方に入らせていただきますが、先ほどもお話ししましたように、2.5章、基本方針のところ、10ページをおあけいただければと思います。

前回、第1回目の策定委員会のときに、基本的な考え方としてこういった方向で取り組んでいきたいといったようなお話を簡単に述べさせていただいたと記憶しております。これを具体的にお示しし、5つの方針に基づきましてこれまで取り組んできたということで、おさらいも含めて御報告させていただきます。

まず、1点目としまして、市民参加によるバリアフリーのまちづくりを推進する。

2点目に、ノーマライゼーションの理念の定着ということで、研究会には、健常者や身体障害者等多様な属性の方々に参加をしていただくことでの意見の聴取をしております。

3点目として、すべての世代の人々がともに住むことができるまちづくりの推進。今、お話ししたのと同様に学生から高齢者の方まで、さまざまな年代の方に入らせていただきまして、さまざまな意見を聞くといったようなシステムをとらせていただきます。

4点目に、すべての利用者が快適に利用できる道路づくりの推進ということで、これにつきましては、特に流山市内の道路管理者の方に入らせていただきまして、御協議をさせていただいているところでございます。

最後に、公共交通機関のバリアフリー化の推進につきましては、事業者ヒアリングを通ずる中で、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者などのヒアリングの結果を踏まえ、その内容を反映させていただいているといったような取り組みをお示しさせていただいているところでございます。

引き続き2.6章でございます。11ページの策定手順について御説明をさせていただきます。

冒頭に目次を使いまして御説明させていただいたとおり、第1回目の策定委員会につきましては、3)までを御説明させていただきました。4)につきましては、まち歩き点検調査の実施ということで、第4章に反映する内容でございます。

5)につきましては、第5章、第6章について反映する内容でございます。重点整備地区の取り扱い、整備推進地区の取り扱いといった整理も5章、6章の中でさせていただいているところでございます。

今後、第7章に関しましてはパブリックコメントの実施ということで、今回の策定委員会の意見も踏まえまして、修正した内容で概要版を作成し、2月の上旬にパブリックコメントを実施するという予定で作業を進めております。

12ページの重点整備地区の考え方について御提案させていただきます。

3.1、3.2につきましては、重点整備地区の候補となります。一日平均乗降客数が5,000人以上を目安とした地区がこの地区ですということをお示しするものでございます。

具体的には、13ページの太書きの中で書かせていただいておりますが、JR東日本旅客鉄道におかれましては南流山地区、東武鉄道におかれましては運河、江戸川台、初石地区、総武流山電鉄におかれましては流山地区といった駅がこれに該当するという整理をさせていただいているところでございます。

これは、新線の影響を受けていない段階の数字でございまして、今、公表されております平成16年度時点ということでございますので、御了承いただければと思います。

13ページの下段のところに、今の注意書きを書かせていただいておりますが、8月24日につくばエクスプレスが開通したことにより、直近のデータは調査をさせていただいておりますが、まだ流動的なところがございます。またつくばエクスプレスの駅周辺の整備状況につきましては、面整備も整備中の状況、さらにはユニバーサルデザインを配慮した仕様になっているといったようなことから、整備途上の部分につきましては、引き続きそれらの事業の整備を進めていくものにとらえまして、本構想の重点整備地区の対象からは外してございます。その点につきましても御確認いただければと思います。

14ページの3.3章につきましては、流山市のまちづくりと現状の課題についてという整理をさせていただいております。

ここにつきましては、前回の策定委員会の中でも御指摘がありましたように、バリアフリーを展開していく中で、流山市がどのようなまちづくりを行ってきたか、また今後、どのようなまちづくりを進めていくのかといったものを整理したものでございます。

流山市の都市計画マスタープランにおいては、流山市内を4つの区分に分けていまして、15ページの方に絵が入っておりますけれども、北部地域と言われるエリアと、中部地域と言われるエリアと、南部地域と言われるエリアと、東部地域と言われるエリアの4つに分かれております。北部につきましては、今回の対象地区で言いますと運河地区、江戸川台地区がこれに該当します。中部地区につきましては初石地区、南部地区につきましては南流山地区と流山地区、東部については、特に該当地区がないといったような状況でございます。

これにあわせまして、新線の関係で絡んでまいりますのは、流山おおたかの森地区につきましては中部地区、流山セントラルパーク地区につきましては東部地区が該当します。

また、市外からの影響圏ということでは、北部に関しましては梅郷地区、中部につきましては豊四季地区、東部につきましては南柏地区といったような内容になっております。

これは、市の鉄道、交通形態が今までくし状になって、東武野田線、JR武蔵野線といった形でまちづくりの変遷に寄与してきたということですが、今回、東西を結ぶような形で横断的に結ばれた新線の影響が、今後まちづくりの中に色濃く出てくるだろうといったようなことを整理したものでございます。

これらの内容を踏まえまして、北部エリアについては、バリアフリーの視点から見ますと、15ページの方に書かせていただいておりますが、市域のバランスのとれた発展に配慮する地

域ではないか。

中部地域につきましては、今お話ししましたように、最もつくばエクスプレスの影響を受ける地域ではないか。

東部エリアにつきましては、市域全体のバリアフリーの進展について連携強化を図る地域であると。

南部につきましては、都心からの来訪者を抱える流山の顔となる地域として考えていく必要があるのではないかというような位置づけで整理をさせていただいております。

それを裏づける一つの流れとしまして、人口動向の特性というものが出てまいります。それについてまとめたものが3．4章でございます。

3．4章の図3 - 3をごらんになっていただければと思いますが、左側の図面につきましては、人口の増加している地区ということで、主に社会増、他市もしくは他地区からの市民の導入を示した内容でございます。右側の図面は、逆に自然減を示したものでございまして、古くからのまち開きが行われ、高齢化の様子が比較的平均的にレベルアップしていますよといったようなことをお示ししているところでございます。

これを見ますと、中部地域につきましては、まだまだまちづくりが進展している部分もあります、一方で予防的な措置が必要な地区も出てきていますといったようなことが御意見として出ているかと思えます。全般的に新線の周りにつきましては、今後まちづくりが進展する地区ということで人の動きが活発ではないかなといったようなことが見受けられます。

流山市全体としては、平成12年度の国勢調査の結果でも14歳以下と65歳以上の人口割合がともに同じ13%台という特徴がありまして、この時点で高齢化と少子のバランスがある程度拮抗は始まっておりましてというような状況でして、それ以降、高齢化が進み始めているのではないかというような予測がなされるところでございます。

これを踏まえまして、17ページに重点整備推進地区の選定の取り組み方針を取りまとめさせていただきました。これ以降、この取り組み方針に基づき4章以降の整理をさせていただきます。

優先度の検討の流れとしましては、まず駅周辺の公共公益施設の設定を行っております。

次に、駅から公共公益施設に至る経路の整備状況の整備ということで、第4章にうたいましたまち歩き点検調査等を行っております。

さらに、その他地区の特性等の整理ということで、今お話ししました高齢者の割合、交通手段、さらには市民の利用する施設としての重要な施設が立地しているかといった個別の特性についての整理を行い、優先度の検討を行ってまいりました。

次に、第4章でございますが、先ほどもお話ししましたとおり、ここにつきましては、報告事項ということになります。

事務局の方で、あらかじめ市の「市民べんり帳」を参考に、市民が通常使われております施設の拾い出しをさせていただいております。それにつきましては、表の4 - 1にお示しさせていただいているとおりでございます。

区分としましては、公共施設、福祉施設、医療施設、教育施設という形で、原則として駅舎もしくは駅周辺にあります公共交通機関を利用した上で、徒歩または自転車等で移動するといったようなことを想定した中で、半径1キロ圏の中にあります施設を拾い出したというような結果になっております。

19ページ、4 . 2につきましては、まち歩き点検調査とワークショップの概要をお示しするものでございます。

今回、流山市におきましては、重点整備地区の候補地区が5地区ということは、先ほど御説明させていただいたとおりでございます。5地区全部を点検調査するということではありますが、これにつきまして2段階で調査をさせていただきました。

まず、市の職員によります5地区全体の調査というものを2日かけて行わせていただいております。実際に市民の方たちに調査をしていただく上で、当日、けが、それから何らかの事故等の問題が起きそうな地区につきましては、諸般の事情で点検調査を割愛させていただきました。特にバリアの状況がわかるだろうという代表的な部分として、まち歩き点検調査の候補として江戸川台と南流山について、10月22日、研究会の皆様にご覧いただき点検調査をしていただいたというような状況でございます。

主な点検項目につきましては、20ページに御報告するものでございます。

点検箇所は、駅、駅前広場、歩道、施設ということで、基本的には移動円滑化の支障になる物件について点検調査をしていただきながら、皆さんの目で確認をしていただくといったようなことを行っております。

詳述につきましては、21ページ以降になります。

21ページの冒頭でございますワークショップ等の主な感想というのは、全体的なものをとらえた中で市民の主だった意見を挙げさせていただいております。

当日参加していただいた意見の中で、代表的なものとしましては、市内の状況についてバリアフリーがされている箇所、されていないところの差が激しいですとか、また、普段気づかないようなバリアが街の中に多くあることに気づいた、ですとか、さらにはバリアフリーの施策

が線ではなく点になっていると、整合性がとれていない。また、老人や障害者の自助努力も必要だというようなお話がグループの中から出てきましたが、本人でないと苦しみは理解できないと思うので、思いやりの心が必要だと思いますといったような声を挙げていただいております。

それらの詳しい内容につきましては、課題の整理ということで22ページ以降に挙げさせていただきます。

代表的なものとしまして、23ページの江戸川台地区の方を御説明させていただきます。

23ページにお示ししますように、重点整備地区において、特定施設として考えられる施設を結んだ経路案について点検調査を行っていただきました。わかりやすく引き出しをさせていただきます。写真と表記をあわせて出させていただきます。例えば、駅舎におきましては、江戸川台駅ですとトイレの手前に段差がありますよとか、また、駅舎の中、車いす利用者用のスロープ出入り口があるけれどもインターホンで対応していますよとか、そういったようなところを確認しております。

また、経路におきましては、23ページ下段の写真に表現させていただきます。グレーチングの目が大きく、横断歩道がないですとか、中学校の前の道路はセットバックしていて休憩施設が整備されているけれどもというような意見、さらには歩道が不連続ではないかといったような意見を伺っております。

また、誘導ブロックの認識がしづらいですとか、また、駅前の店舗前の商品やのぼり旗の陳列についてといったようなところでの指摘事項などもいただいているところでございます。

本日はお時間の関係もでございますので、4章につきましては事前にごらんになっていただいているということを前提に御説明を省かせていただきます。

引き続き、第5章の方に入らせていただきます。

お手元の資料の48ページをおあけください。

重点整備地区の選定と整備内容についてということでございます。

今回、これまでの第4章の調査結果や、さらには、流山のまちづくり、人口動向の特性を踏まえまして、重点整備地区候補の中から重点整備地区の選定を行いました。

この考え方の一つとして、対象5駅の鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、公安委員会、道路管理者とのヒアリングや市民研究会等の点検調査の意見、また、各駅の市街地形成の経緯、地域固有の特徴及び他市の状況等も勘案しながら、1つの目標としまして、前回お示しました2010年までという期間で、駅及び駅周辺の経路を一体的に整備する地区として重点

整備地区を選定いたしました。

その内容として、当然2010年までという限りある中で、重点整備地区以外の地区についても、今後、引き続き推進していきますという選定を行っております。

流山市では、2010年までの整備という一つの目標に向けまして、一部の地区を重点整備地区に選定すると。これを移動円滑化のモデル地区として優先的に整備するという位置づけで考えることにいたしました。

また、その他の地区は、整備推進地区として選定し、重点整備地区整備の際に得られた経験や課題を反映し、2010年以降も引き続き整備を検討するという位置づけで考えております。

なお書きでございますが、整備推進地区につきましては、重点整備地区の次に優先すべき改善地区と考えておりますけれども、事業着手までに5年以上の期間を要することも予測されていることから、着手直前にその時点の現状にあわせて地区別評価等を調整し、再選定を行うことを提案するものでございます。

さらに、整備推進地区であっても他事業の関係で、市街地整備や緊急地方道路整備事業等の進捗があった場合には、この重点整備地区、整備推進地区の位置づけにこだわらず、エレベーターの設置や個別のバリアフリー化に対応して推進を図れるものという位置づけをさせていただきたいと考えております。

それらを踏まえまして、49ページでございますが、5.2章に、重点整備地区と整備推進地区について御提案をさせていただくものでございます。

今までの経緯を踏まえまして、重点整備地区としましては江戸川台、南流山の2地区を選定させていただいているところでございます。

その理由としまして、江戸川台、南流山の両駅につきましては、それぞれ流山市内の駅の中で乗降客数が1番目、2番目と多いということ、利用者が多いということ。また、駅前広場を備えている。さらに、つくばエクスプレスの開業に伴う路線バスの新設や再編、タウンバスの導入などによる交通結節点の機能を有していることを挙げております。

また、固有の事情としましては、江戸川台につきましては、「東の田園調布」と言われ、まち開きが早い時期に行われた結果、長期間在住されている人が多く、高齢化が進んでいること、さらに南流山では、つくばエクスプレスの開業に交通結節点としての機能がますます重要になってきている、この2つを挙げております。

一方、その他の地区について、整備推進地区として位置づけました運河、初石、流山につきましては、その現状としまして、運河駅につきましては、駅及び駅周辺のまちづくりについて

9月の議会で御提案されておりますが、流山市運河駅施設整備基金条例が制定されたことから、この事業と連携した整備を行うことが望ましいと考えております。

初石につきましては、つくばエクスプレスの開業により新設された流山おおたかの森駅と駅勢圏が重なるということ。さらに先ほど御説明しておりますように、中部エリアにおきましては、まちづくりの変化に伴います鉄道利用者の動向の変化に伴いまして、今後、駅利用者の数字がふえたり、減ったりというような影響が出てくるものと考えられます。

さらに流山駅につきましては、駅周辺の市役所、図書館、博物館など公共施設までの経路上に物理的なバリアとして高低差がかなり多くありまして、これら物理的なバリアの解消には長期時間がかかるだろうといったようなことから、駅周辺の整備にとられることなく、これら公共施設を含めた広域的にわたる検討が必要になるということで整理をしております。

これを踏まえまして、5.3章以降、重点整備地区の事業区分と整備内容について整理を行っております。

5.3章につきましては、原則としまして4章で挙げられてまいりました市民の意見、課題につきまして、こういったものを市民の皆さん考えておりますといったものを、正直に各事業者にもまず御説明をさせていただきました。その結果、どの地区におきましても、基本的にヒアリングの段階では、時間の制約を考えずに早急に取り組みますよといった前提条件で考えたときに、こういった取り組みができますかといったヒアリングをさせていただいております。

その区分としまして、2010年までに事業を終わらせましょうよという内容につきましては、特定事業という位置づけで、2010年以降もメンテナンスですとか保守管理の関係で引き続き事業を継続しなければいけませんねという内容につきましては、継続事業という位置づけ。さらに他事業との連携などで技術的な課題や関連計画等の調整、関係者間の合意形成などが必要となり、2010年までの事業完了は困難であるが、事業着手に向けて検討を進めなければいけないものを、調整し実現を目指す事業という位置づけにしております。

また、今回の特性としまして、つくばエクスプレスの開業による影響を踏まえた内容につきましては、事業化検討項目といったような形で整理を行わせていただきました。

その結果を踏まえまして、51ページ以降、各事業者におかれましては、事業区分に基づきまして、その対象についての整備内容について御回答をいただいているところでございます。

ここでも例を挙げさせていただきます、江戸川台の例で御説明をさせていただきます。

東武鉄道におかれましては、特定事業として昇降設備としてラチ内、ラチ外、さらにはトイレといったものについて御意見を伺っております。

また、継続事業としましては、既設の施設として誘導ブロックや案内表示、情報設備、突起物、ホーム、さらには運賃表や時刻表、販売機、車両、教育、情報などについても御意見を伺っております。

また、技術的な問題を調整し実現を目指す事業としては、呼び鈴、エレベーターが新設されれば不要となりますということでの事業間調整についての検討を要しますといったような御意見をいただいております。

同様に52ページでございますが、東武バスイーストにおかれましては、特定事業として停留所、車両、案内サインについて御意見を伺っております。継続事業につきましては教育、情報、技術的な問題を調整し実現を目指す事業としましては停留所というお話をいただいております。

京成バスにおかれましても同様でございますが、特定事業におきましては案内サイン、車両、継続事業につきましては教育、情報、技術的な問題を調整し実現を目指す事業としましては停留所といったような形でお話をいただいております。

54ページの方に移らせていただきますが、同様に道路管理者におかれましては、道路特定事業としての位置づけとしまして、歩道の整備につきまして、特定経路における歩道の凹凸部の補修修繕や、また施設管理者との調整を図る連続した誘導ブロックの修正、さらにはグレーチングのふたを目を細いものに改修しますよというようなものについての御意見をいただいております。

あわせて継続事業としましては、特定経路上の交差点における歩道と車道の段差の解消や特定経路についての誘導ブロックを設置するという。また、市民団体と協力して維持管理を行っていきますといったような意見をいただいております。

それ以降、道路に関しましては、経路案に基づきまして、各経路においての固有の内容について御協議させていただいた内容を54ページ、55ページ等に表現させていただいております。

同様に、57ページ以降、南流山地区につきましても、そういった整理をさせていただいているところでございます。

第6章、62ページの方に入らせていただきます。整備推進地区の検討内容ということでございます。

ここの内容のところで見比べていただきたいのは、第5章につきましては、一番左側の欄のところ、事業区分というのがあったのですが、整備推進地区につきましては、先ほど御説明し

ましたように、その時期に来たときにもう一度計画の見直しをしましょうね、事業区分をしましょうという御提案をさせていただいている関係上、事業区分についてはヒアリングの段階では調整させていただいておりますが、構造書の段階におきましては記述を落とさせていただいております。

対象につきましては、重点整備地区と同様の扱いをさせていただいております。

その中の検討内容につきましては、重点整備地区につきましては、整備内容ということで表現を少し強化しておりますが、整備推進地区につきましては、検討内容ということで、少し表現をやわらかくさせていただいております。ただし、その内容につきましては、先ほどもお話ししましたように、いつ、いかなるときでも速やかに事業側はできるように、ここがスタートラインですということが明確になるよう、より具体的な表現を重点整備地区同様に表記してくださいというお願いのもとに御意見をいただいているところでございます。

内容につきましては、同様の内容について整理をさせていただいておりますので、個別のご説明については割愛をさせていただくものとします。

75ページの方に入らせていただきますが、第7章につきましては、今後の推進体制ということで考えておりました、年明け早々行いますパブリックコメント、その結果について。さらには、今回御説明しましたように梅郷や豊四季、南柏といった他市も駅を使っている住民の方が多くおりますので、隣接する他市のバリアフリーの構想と、その進捗状況についての情報、それを提供するものと。さらに、つくばエクスプレスに関連します今回重点整備地区候補から外れております地区についての動向についても整理するものでございます。

これらを踏まえまして、今後のバリアフリーの特定事業計画の策定案、それにかかわってまいります市民のかかわり方について整理を行いまして7章は取りまとめるといったことを考えております。

また、8章の今後の課題につきましては、パブリックコメントの結果を踏まえまして、この構想上の中でバリアフリーだけでは対応できないものも当然出てくるかと思えます。それらにつきまして明確にわかりやすく整理を行いまして、御提案をする形で最終的に取りまとめたいたと考えるところでございます。

なお、76ページ以降につきましては、参考データということで挙げさせていただいております、こちらについての御説明につきましては省かせていただきたいと思えます。

以上、簡単でございますが、本日、御提案させていただきます基本構想（案）について御説明をさせていただきました。

委員長 どうもありがとうございました。

かなり盛りだくさんの中身でございましたけれども、場所を特定することなくどこからでも御意見をちょうだいしたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

委員 幾つか最初にご質問をしたいと思うのですが、今回、重点整備地区以外に整備推進地区という概念が折り込まれていますけれども、法律では重点整備地区を基本構想の対象としていると思うのですが、特に整備推進地区という概念はなかったかと記憶しているのですけれども、その辺はどういうふうな位置づけになるのでしょうか。

委員長 事務局お答えを願います。

事務局 今のご質問についてお答えいたします。

バリアフリー法の中では重点整備地区というような位置づけがございまして、一定の目標としまして2010年というようなことが書かれてございます。各市のつくり方にもいろいろなことを行っているのですが、物理的にどこまでできるかという見方をひとつしております。

それともう一つは、市内の各駅につきまして、将来的には同じような整備にまで持っていきたいということから、今回、まず2010年というところでの整備ということと、それから、それと同時進行で行く部分もございまして、それ以降も継続して進めていくということから、整備推進地区というような位置づけをさせていただきます。

委員 そういたしますと、2010年までに完了が目指せるものは重点整備地区と、それ以外は整備推進地区という仕切りにされているわけですね。

事務局 重点整備地区につきましても、課題になっている事項が必ずしも2010年までに解消できるとは限らない事項もあります。その中で重点地区につきましても、50ページにございますように、優先的な事業、各事業者と、それから道路管理者の方とヒアリングをさせていただきまして、2010年までに目指す事業ということで特定事業、それから、そこまでを含めながら継続していく事業、それから今後、調整しなくてはならない事業といったことで、トータル的にこの4つの区分けのもの、これを進めて、それが整理できた段階がある程度バリアフリー化が進んだというような見方をしております。2010年を一つの目標として、どこまでものができるかという整理を特定事業のところさせていただきまして。

整備推進地区につきましても、各事業者とのヒアリングをさせていただいている中で、その前に取り組める事業等もございまして、そのものにつきましても、随時調整をしながら進めさせていただくという考え方です。

委員 そうすると、重点整備地区と整備推進地区とを分けずに、時間的な概念というのは特

にないとするれば、区別をしている意味も余りないような感じがするのです。

あわせてご質問したいのは、この基本構想の体系以外に公共交通事業者が講ずるべき措置というもう一つの仕組みが法で整備されていると思うのですが、それに関しては、重点整備地区でそういうふうな形で基本構想に指定されていなくても、それはどの動きも含めて進めていかないといけないと思うのですけれども、これに関してはどういうふうになっているのでしょうか。

事務局 まず1点目の時間的な概念というお話でございますが、今、ここで重点地区の候補になっている5駅以外にもまだ鉄道駅はございます。そういう駅も視野に入れてというのが前提でございます。

それで時間的な分につきましては、今2005年ですので2010年までという5年間の期間で、これから基本構想が策定されますと、来年度、実施計画という段階に入ってまいります。そういう中で、市の財政状況、それから事業者の財政状況等も含めながら、どこまでのものを整備していくかというような観点がございます。そういう中で、例えば51ページに、東武鉄道の特定事業として昇降機、ラチ内、ラチ外、トイレというような項目が出されておりますが、これにつきましては、鉄道事業者がおやりになることではございますが、当然、市としての地元負担、今の制度ですと国庫負担が3分の1、事業者が3分の1、地元が3分の1というような負担がついてくるわけです。そういうものも含めながら、市としてどこまでのものを取り組んでいけるか。これについても、まだ、私ども市の方の実施計画に今後移行していくというようなこと等もございますので、そこら辺の内容を見据えながら一つの時間的なもの、2010年というものを見据えているというようなことでございます。

それからもう1点、交通事業者として、例えば鉄道事業者もそうですが、2010年というバリアフリー法の目標がございます。その中で鉄道事業者としてどこまで整備をしていくかというようなこともございます。これにつきましては、ヒアリングをさせていただいた時点で、一応この重点地区と整備地区の記載の仕方、事業区分の部分が入っているか入っていないかと記載の違いはありますが、まず重点地区とか何とかという区別をしないで、まち歩き等の課題をそのままつけます。その中で、各事業者としてどんな対応が十分できますかというようなことで回答をいただいております。

条件が整う、例えば先ほど申しました駅の昇降機等の問題につきましては、市の財政状況とか鉄道事業者の状況、そういうものの条件が整ったところからやっていく。1つは、今、運河駅につきまして、先ほどの説明の中で申し上げましたが、ことしの9月議会で駅舎整備基金と

いう基金条例を設けてございます。これにつきましては、もう30年以上以前からの課題です。また、東口を開設というような課題がございました。これにつきましては、今、駅を中心にした地区の市民の皆様で、一定の地区としての整備の方向と考え方というのがまとまってきております。

そんなことも含めていながら、東武鉄道としての対応の仕方、そういうのを含めながら、将来的に駅舎を整備していこうという一定の方向が見えてきてございますので、そういうことにつきましては、このバリアフリー法の中とは別時点で、もう少しバリアフリー法で規定する規模以上の事業内容になってきますので、そういうものは継続的に行政としても、今後進めさせていただきたいというようなことです。

委員 国土交通省の担当課、業務課の方に問い合わせたのですが、法で言う特定旅客施設に相当する各駅については、一応2010年までを目途に駅のバリアフリー化を目指しているというふうなお話を聞いております。これは、実際にできるかどうかいろいろ個々の状況はあるけれども、一応その方向で努力していると、それを目指しているというふうな回答をいただいているのですが、そうだとすると、整備推進地区ということで今回挙げられている駅についても、駅舎のバリアフリー化というのは2010年までに可能だというふうに、可能というか、できないという理由はないのだというふうに考えるのですけれども、その辺はどうでしょうか。

事務局 もちろんすべての駅がバリアフリー化になるというのは、それも2010年までというのは私どもも目標としては持っております。しかしながら、流山市としても財源負担をする必要がある、あるいは鉄道事業者としても事業費の中から事業者負担というのがございますので、そういう意味では目標としては2010年までにすべての駅をバリアフリーにしたい、これは持っています。あとは財源的に、国も含めて、すべて完成できるということは、私どもは大変厳しい状況ではないかというふうに判断しております。

委員 それは、鉄道事業者の方で難しいというお話なのですか、それとも、流山市として難しいということですか。

事務局 もちろん鉄道事業者、それぞれご事情があろうかと思いますが、それよりも何よりも流山市として3分の1をすべての事業費に持てるかということについては、この厳しい状況の中で、本日も来年度の予算査定をやっておりますが、持てる財源はもう吐き出してしまったという情報もございますので、大変厳しいと。したがって、流山市が厳しいというふうに言わざるを得ないと思います。

委員 市の財政の理由から、重点整備地区を5駅から2駅に絞り込まざるを得ないというこ

とですね、話を含めると。ということは、2010年までには整備推進地区の駅のバリアフリー化はできないかもしれないということ、というふうに理解してよろしいのでしょうか。

事務局 これは、基本的なことですので、今回、12月の議会での御質問にもお答えしておりますので同じことを申し上げますが、2010年までにできるものについては、今回、この議論の中で申し上げているようなことを申し上げてまいりました。

それから、他の施設についても、今後もバリアフリーについては努力をしていきたい。と同時に、これは駅だけではございませんで、駅を中心とする面的な整備が大事だと思いますので、そういう取り組みもしてまいりたいと思っています。

委員 もう一度確認をしたいのですけれども、2010年までには重点整備地区以外の整備推進地区の駅に関してはバリアフリー化、法で基準が定められているバリアフリー化というのはできないかもしれないということですね。

事務局 そのとおりでございます。

委員 よろしいですか。

委員長 はい。

委員 次に、ちょっと個別の駅についてのご質問というよりは意見を申し述べたいと思うのですが、整備推進地区の方に今回選定されている初石駅ですけれども、これはほかの駅と若干違ってまして、目的施設がこの報告書の中で選定されて、それに至る駅からの経路というのが示されていますけれども、目的施設の選定についても、例えばシルバー人材センターとか、それから老人ホームの初石園というのがあるのですが、それが漏れているのではないかというのをまず指摘したいと思います。

それを仮に置いといたとしても、駅から流山中央病院に至る経路に踏み切りがございます。ほかの駅の場合は、踏み切りを越えて目的施設まで行くというケースはほとんどないと思うのですけれども、初石駅に関してはそれがありまして、踏み切りを渡っていくということが、これは致命的なバリアなのです。これは、市民研究会のメンバーで車いすを利用されている方にも直接お話を聞きまして、どうなのかと聞きましたら、まず怖くて 怖くてと言いますか、命にかかわることなので、まず渡れないと。要するに車いすで踏み切りを通ろうとしたときに、何かのきっかけで倒れてしまったといった場合に、それはもう起き上がることが非常に困難なので、まずそういうことは命にかかわる危険ということで、まず踏み切りを車いすで渡るとは考えられない。ほかの、例えば聴覚障害者とか、視覚障害者の方についてもどうかというふうに聞いたら、彼女からの間接的なお話ですけれども、彼らにとってもまず渡るとは考えられ

ないということで、これは高齢者にとっても、体の大分衰えた方にとっては踏み切りを渡るといのはかなり怖いことです。

ことしですか、確か東海道線か何かで、踏み切りでおばあさんが渡りきれなくてはねられたというのがありますけれども、そういうこともありますので、踏み切りというのは致命的なバリアなのですが、それが駅から目的施設の経路に入っているということは、これはバリアが解決されていないということになります。これは整備推進地区だからそこまで詳しく検討されていないのかもしれないのですけれども、これはその検討内容の中に当然盛り込んでいただきたいと思います。

委員長 ただいまのご指摘はいかがですか。

事務局 今、初石駅の関係でございますが、こちらにつきましても運河駅同様、東武鉄道と市と協議いたしまして、現状の駅舎の中でのバリアフリー化ということについては、今回の推進地区の方で整備させていただくのですが、こちらにつきましては、東口開設は、長年の課題としてございます。これにつきましては、市といたしましても、東側のところに1,500平米ほどの用地を今年の2月に取得しております。将来的に、東口も欲しいというふうなことで、その用地を取得いたしまして、継続的に東武鉄道と協議をさせていただいておりますので、今の西口から踏み切りを渡るということにつきましては、将来的に東口を設けることでないと現状では解消できないというふうに認識しております。東武鉄道とは今後も引き続き協議をさせていただくというというスタンスでございます。

委員 もし東口をつくらなければ解決しないというのであれば、それをやはりこの検討内容の中に盛り込んでいただきたいと思います。そうでなければ、駅だけ、例えばエレベーターをつけて跨線橋は渡れると。西口からスロープで駅のホームまで入れるというふうな形で、そうすれば法的にはバリアフリー化されたということになるかとは思いますが、経路のバリアフリー化にはなりませんので、東口というのが、橋上駅なのか、東の方に簡易な改札口を設けるかというのはいろいろな手段があると思いますけれども、少なくとも東口を設けるということが必要だというのは、構想書の中に書き込んでいただきたいと思います。

事務局 もう1点、横断しています道路は都市計画道路になっておりまして、都市計画道路の将来的整備につきましては、鉄道との立体交差というようなこともございますので、今後は、総合的にくみ取りながら進めていくというようなことになろうかと思っております。

今回、バリアフリー法の中の対応で解決できる部分と、それ以外のもっと大きな行政課題として今後も進めていくという事項だと思っております。

委員 都市計画道路に指定されていると、私も知っているのですけれども、立体交差になるのも知っているのですけれども、おそらくそれはもう20年後、30年後になるわけですね。先ほど事務局から、財政状況が厳しいから5駅全部できないのですよという財政状況の中で、立体交差、これがかなり国からの補助が出るとしても、市の負担というのはなかなか大変だと思いますが、何十年先になるかわからないわけですよ。2010年から完成するまでの間というのは、放置されるわけですね。

委員長 そうですね、放置されますね。そのとおりですね。だってだれもお金出す人いないですから。

委員 東口をつくるということであれば、それよりもはるかに安いお金でできるわけです。

委員長 何が安いお金でできるのですか、踏み切りをなくすことができますか。

委員 踏み切りはなくさないです。特定経路をバリアフリー化するということを言っているわけです。

委員長 安くすることができるなら、もう市当局はやっておるでしょう。

ご発言が長いようですので、ほかの方にもご発言をお願いしたいのですが。少なくともこの案件に関しては、国から3分の1のお金を得るというためには、どうしても基本計画がないといけない。もちろん市としては、基本計画がないと国がお金を出してくれない。ですから基本計画、基本構想をつくらなければいけない。そういうふうなことをしないと、流山市に対して国はお金を出さないというのがまず第一点あります。

では、流山市として、今、御指摘のような、すべてのバリアフリーを全部やりたいのだけれども、ではそういうのを基本構想に入れたらどうかというと、国は、ひらたくいろいろな他市を見て、それはちょっと流山市さんやり過ぎではないですか。また、鉄道事業者に頼む、交通事業者にも負担をかけるわけで、全部を盛り込むには、国は補助を出さないし、それから鉄道事業者、交通事業者もそれは無理だと。ですから、あるところで落ち着いた三方がお金を出せる範囲で基本構想をつくらなければいけないという制約があるということだけはわかっていたきたいということです。

事務局 今の御質問ですが、今回、基本構想の文面の中に、初石の東口が書かれていないということではありますが、先ほど、御説明していますように、ここで掲げる内容もある程度制限があるということで、説明しております75ページに、これから8章としまして、今後の課題というような整理をしております。こちらに、今、運河駅につきましても、まだ地元の方がすべてまとまったというわけではございませんので、今後も東武鉄道と協議してまいります。

それから、初石駅の東口、こういうことにつきましては今後の課題ということで、行政的な課題としてきちんとここで整理をして、ここで表現をしていきたいというふうに考えております。

委員 長々となっておりますので、最後に一つだけ意見を申し述べたいと思います。

市民からの声というのが、この基本構想策定委員会の委員としての場でしか発言できないということでしたので、あえて申し上げたいのですが、今回の重点整備地区を南流山と江戸川台ということで絞り込まれているのですが、この2つの駅というのは、基本的にバリアフリーの骨格ができている駅とその周辺で。それ以外の運河、初石、流山というのは、その骨格がまだまだできてないところです。基本構想をつくってバリアフリー化をすれば、なるべくおくれたところを少しでも引き上げていくということが基本的には趣旨だと思うのですが、それからすると、選定が、比較的骨格ができた後、お化粧をすればモデル地区になるようなところを重点整備地区に選ばれたというのは、少なくとも私はおかしいのではないかとということで、この選定に関しては、私個人としては反対を申し述べさせていただきます。

委員長 ただいまの主張に関して何かございますか。

ほかの方の御意見も伺いたいのですが、いかがでしょうか。

今の発言に関しては、交通バリアフリー法に基づく基本構想という、そういう枠組みで考えているという制約があると。

それから、御指摘の骨格ができてないところが先だろうというのは、先ほど、市当局から御説明ありましたように、例えば初石については、東武の留置線の用地を買ったと。これからおくれた分を取り返そうという、そういうことですので、交通バリアフリー法のみならず、初石駅周辺のこれからの再整備が必要であるという認識をしているというあらわれというふうに理解しますし、もしそうだとすると、交通バリアフリー法基本構想によって、国からの補助金を得るなんていうこそくな手段よりも、もっともっと大きな意味で、もっと違う形のまちづくりをしていきたいという、そういうことだと思いますので、私としては、大きな意味でのまちづくりの話と交通バリアフリー法に基づく基本構想策定とは別に考えるべきことであって市民研究会の代表である委員は、もっともっといろいろな場を通じてそういう主張をしていただければと、そういうふうに思います。

委員 既にやっております。

委員長 ですから、ここは限りある限定された形での基本構想だということをちょっと理解していただきたい。御主張はもちろん重々理解しておりますので、先ほど事務局からの答弁も

ありましたけれども、課題としてはそういうのが残るということを書き加える。それも大きく主張する、そういうことにいたしたいと思っております。

そのほかの御意見ございますでしょうか。

はい、どうぞ。

委員 公安委員会の事業計画の中で放置自転車対策、これについては市の条例の中で対応はできないのでしょうか。一応放置自転車の関係は、市の方が基本になってやるというような、総務省からの通達等でやっているのではないかなと思ったのですが。警察としては、どちらにしても基本的に取り締まりという形になるのです。

そのほかにもう一つ、看板、放置のぼり旗、これについても、道路管理者である市が対応できないのか。タクシー関係でも待機場所どうのこうのというのが入っていたのですけれども、これは基本的に事業者と市、関係機関とで待機場所を確保していただければ駐車問題等はないのではないかなと。これについては、一概にすぐはできるとは限りませんが、我孫子なんかでは、タクシー事業者がお金を出してプールをつくったと。千葉市では、最近、市の方で市の駐車場を、夜間に格安で貸して待機場所を確保したと。柏では、休日がいろいろタクシー問題があったので、休日に市の駐車場を貸したと、いろいろな方策がありますので、タクシー事業者とよく検討して、警察も入ってとか思うのですけれども、基本的に警察は取り締まりがという形になりますので、そのところをちょっと、事業計画の中では、基本的に市が基本になってやっていただきたいなと思います。うちの方は、それについてのいろいろ対策について考えてとは思いますが。

もう一つ、信号機の関係で視認性が悪いということで書かれていたのですけれども、これ一応高さが5.1メートル、車は5.1メートル、歩道の歩行者用の信号は2.6メートル以上につけなければならないことになっていますので、高さについて言われると、ちょっと厳しい、低くしてくれというのはちょっと無理です。ただ、どうしても高齢者の方等、視覚障害者、弱視の方が見えづらいのであれば、前回出たLEDという話の方向は可能性があると思います。

以上です。

委員長 はい。

事務局 それでは、今の御質問、御意見についてお答えさせていただきます。

まず、事務局の方の記載が言葉足らずの部分があったところにつきましてはお詫び申し上げます。

確かに、御指摘をいただきましたとおり、放置自転車と、それから、また歩道の不法占拠に

つきましては、ここで公安委員会のところだけに取り締まりの強化という形での記述をさせていただいておまして、道路管理者の役割部分の記述が漏れております。

それにつきましては、当然、御指摘のとおり、道路管理者におきまして協力を公安委員会の方にお願いといたったような内容でございますので、あくまで主体は道路管理者の流山市ということになると思いますので、そのように加筆修正させていただきたいと考えております。

また、江戸川台のところでも特に書かれております、55ページの継続事業、低位置からの視認性を確保した信号機の導入につきましては、これはたまたままち歩き点検調査を行ったときに、ちょうど歩行者用の信号機が少しおじきしたような格好になっていたもので、たまたま歩いたときに、高さ的には多分2.6メートルあると思うのですが、その結果、ちょうど低いところから見ると、角度によってはちょっと見づらかったと。

当日は雨が降っておりましたので、余計、傘を差したりしている関係で、そういったような御意見を述べられた方がおりました。

基本的に市民の方の意見を尊重し、その課題について御質問を投げさせていただいた結果がこういった形で反映されておりますので、現状の生のものがそのまま挙がるとこういう形になっているということで、それはそういう形でお聞き及びいただきまして、軽微な修繕、改善というのは継続事業という考え方で考えておりますので、問題をいただければ、これを期に御検討いただければというふうに考えておるところでございます。よろしくお願いたします。

委員長 そのほかいかがでございましょう。

はい。

副委員長 計画の内容についてはよくわかるので、初石駅の御指摘とかいろいろ市民の方の御意見がどれだけ反映されるかが、この中には大変重要なことというふうに理解できます。

もう一つだけ、今、専門家からの御意見というのが、そういう意味ではどういうふうに反映されていくのか、市民の方が、気がついてまち歩きをして、御指摘したときだけが取り上げられていて、根本的に専門家として、本来だったら挙げなくてはいけないというところはちゃんと入れていただいているのか、漏れているのか、そこだけ確認をしたいのですけれども。

委員長 いかがでしょう。

事務局 御指摘をいただきましてありがとうございます。今の御質問に対しましてお答えさせていただきます。

当然、御説明させていただいておりますように、全部の地区を市民の方に見ていただいているわけではございませんので、市民の方の視点に立ちまして、その他の地区につきましては、

市の職員の皆様と我々事務局の方でお手伝いをさせていただきながら、課題の抽出をさせていただいております。その中で、当然、通常考えられるバリアとして漏れているものというのがあるかと思えます。その辺につきましては、事業者とのヒアリングの中で協議を踏まえながら整備をさせていただきました。

ただし、構想書の段階では、だれがこの課題を言ったというような記述をしますと非常に煩雑になりますので、その部分につきましては伏せさせていただきました。事業者ヒアリングのときには、当然まち歩き点検調査の指摘事項はこういう意見です。職員のまち歩き点検のときの指摘事項はこういう意見です。それ以外に通常考えられるものの課題としてはこういう意見ですということをしつけさせていただきまして、それにつきまして、特に市民の意見から上がってきたものについての部分を最優先として御回答いただくというような形でヒアリングをさせていただいた結果を、こういった形でまとめさせていただいております。

本構想書の中には、その部分の記述は今後も挙げるつもりはございませんが、バックデータとしては当然準備してございますので、もし、御興味があれば、後日御報告させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

委員長 いかがでしょう。

はい、どうぞ。

委員 公共交通事業者には、きょう見させていただいて、いろいろ御配慮をいただいて、市民として非常に感謝申し上げます。

その中で、重点地域あるいは推進地域という整備地域ですが、その差もなく、一つでも多くできるようなことがあれば、やっていただければ市民として非常にありがたいなということで、ぜひお願いしたいなと思っております。

二つばかり、ちょっと反省を込めて実はお話しさせていただきたいのですが、一つは、最初の本委員会の流山市らしさというお話が冒頭出てまいりました。これを見させていただいて、らしさというものを、胸を張ってどういうふうに言えばいいのかなと、この辺をぜひぜひ、これは交通事業者も含めて多分一緒に考えていかないといけないことではないかなというふうに考えております。この辺を事務局の方に、ぜひぜひ明快なものづくりをしていただければありがたいなという気がしております。らしさ、一番難しいところかもしれません。市民としてはらしさが口で言えればいいなというふうに考えております。

それから、二つ目でございますが、これをいろいろな事業者の御協力をいただいて市民、我々、住みやすいまちづくりにさせていただけるわけですが、やはり私ども市民研究会にいる

メンバーは、非常にバリアフリーに対して意識の高い方が多いです。また、現実に体の不自由な部分を持っている方がおります。非常に生きた意見がその会議で出されております。ぜひぜひこういう市民の目あるいは市民の声というものを、今後、この構想の中にどう生かしていくのか、お金を国からもらい、市から出し、交通事業者から出していただけて物ができます。そのプロセスの中で、市民の目、市民の声というものをどういうふうに反映させていただけるのか、あるいは反映させていただけるチャンスをぜひおつくりいただきたいというふうに念願しております。

以上でございます。

委員長 ありがとうございます。

2番目は要望ですが、最初の流山らしさというのは、私も宿題をもらっているのですけれども、なかなかこれが難しく、どなたからしさについていかかでしょうか。

副委員長 まさに委員がおっしゃったように、いろいろなお立場の研究会への御参画というのが得られたので、おそらくこの計画を進めていく過程で、常にモニタリングと言いますか、状況を情報把握して、その進み具合にかかわれる仕組みがつくると、らしさになるのかなと。

例えば、こういう委員会とか研究会がある意味では手続的に設置され、状況的には反映したと言って計画書に書かれ、そしてあと予算化されていく過程で、場合によってはいろいろスリムになり過ぎて、要望は残っているけれども、少し心の配慮の部分ですとか、ちょっとしたことがもしかしたら削られる可能性が、予算が厳しいと事務局がおっしゃったので。そういうことを踏まえて、どこをみんなでサポートしていける、あるいは納税者としてどこを選択しようという意思決定に、市ないしは市議会に応援できるか、財政当局をきちんと説得できるかという、その情報の豊かさが多分むだなところを削減して、本当に必要なところに投資する作業につながると思います。だから市政へのどういう参画の仕方が流山市の中に市民の気持ちとしてあるか。ある意味では、市がお金がないと言っている状況を、どういうところがサポートできる内容になるのかというのを市民で一生懸命考えていかないと、これはえらい大変なことだなというふうに、実現のことを考えますと思います。

特に実施計画に入る段階での内容がどこまで市民がかかわれるのかなというのがありますが、これは技術的に難しいことですので、ただ、気にしているということと、応援しているというのを、それぞれのお立場から常にチェックできる体制を組み立てておく必要があると思います。それがらしさになりますでしょうか。

委員長 難しいですね。

いかがでしょう。流山らしさということですが。

私が思うには、流山市というのは地形的には多分上総台地の端っこで、結構丘陵地が多く、したがって、いろいろな、例えば江戸川がはんらんしても生き残るという場所があるのではないかと。そこが野田市ぐらいになってしまうと、もう利根川と江戸川に挟まれて一気に水が流されてしまう。ただ、もちろん流山市も、江戸川沿いの農地、田んぼのところはもちろんそうなのですから。

そういう意味で、ある程度丘陵地であって傾斜があると。何か傾斜が目立たなくなりつつありますけれども、例えばセントラルパークなんていうのは、土を盛ったり、切ったりして、平にして、人が住めるようにしているわけですが、基本的には丘陵地、そういう規制があって、人が住むには非常に住みやすい場所であるというのがまず、第一ではないかと、したがって、緑が豊富であるということになると思うのですが、その丘陵地であるということから考えると、交通バリアフリー的な発想をすると、例えば平ではないわけです。自転車にとっては不向きだとか車いすを使われる方にとっては不向きだという場所が結構あるのだけれども、それを削っていいものかどうかということを考えなければいけないのではないかとというのがまず、第一に思いつくことだと思います。違つかもしれませんが、そうでない、例えば江戸川台のようにもう平になってしまったところも幾らでもあるわけです。そういうところは人工的につくられたところだから、やっぱり違う考え方をしなければいけないのかなというふうに思いました。

私が思う流山らしさは今のところそのくらいなのですから、どなたかもっとこれだというらしさがあればぜひ伺いたいです。

いかがでしょうか。

あと2番目の御要望ですけれども、確かにそのとおりで、やはり本当に視点をその方に向ければ、もっともっとそれを、例えば交通事業者なり、市当局なりが目を向けなければいけない面というのは随分あると思いますので、それはぜひこういうところに還元していただければと、私からもお願い申し上げます。

そのほかいかがでございましょうか。

はい、どうぞ。

委員 先ほど整備推進地区のお話がありましたけれども、私のところは県道を管理しているのですけれども、私のところもやはり歩くパトロールというようなことをして、実際に歩いて現地をつぶさに確認しております。

例えばですけれども、整備推進地区であっても、運河駅周辺です。私も歩いてみて、改めて

劣悪な歩行環境を認識しましたものですから、道路管理者として、例えば歩道内にU字溝があるとか、それから段差があるというようなことにつきましては、整備推進地区であっても積極的に対応していくということにしております。

委員長 どうもありがとうございました。

とにかく道路管理者も一生懸命交通バリアフリー法とは関係なくいろいろな意味で対応していただけるということでございます。

どうもありがとうございました。

そのほかいかがでございましょうか。

はい、どうぞ。

委員 本日の配付されました資料の中で、ちょっと訂正の方をお願いしたいと思ひまして、御修正させていただきますが。

鉄道利用者が実施します事業の区分と整備内容ということで、51ページの江戸川台地区の江戸川台駅と、62ページの同じく運河駅、そして66ページの初石駅、この3駅に共通した部分です。

まず、51ページのちょうど中ほど、継続事業の中で突起部というものの部分で、整備内容につきまして、対応する計画なしという記述になっておりますが、申しわけありません、これは主要な部分につきましては対応いたします。また、その下に、ホームの柱の角の保護に対応する計画はなしということですが、こちらにつきましても、柱すべて保護をするというのはなかなかちょっと難しい面ございますけれども、支障のあります部分につきましては、こちらにつきましても対応いたしますということで訂正の方をお願いいたします。

これは各駅とも61ページ、66ページとも共通で同じ項目がございますので、申しわけないですけれども、訂正の方をお願いいたします。

委員長 そういうふうによろしく申し上げます。

あといかがでございましょうか。

よろしいですか。

はい、申し上げます。

委員 私の方から2点ほど申し上げたいのは、1つが、資料の21ページのまち歩き点検調査・ワークショップの主な感想のところにも出ておりますけれども、心のバリアフリーというのがとても大事だということが書いてありまして、ぜひ継続的な心のバリアフリーに関する御意見についてもぜひ取り入れていただきたいと思ひます。これは事業者側の方も、行政側の方

も継続的な取り組みというものをぜひお願いしたいと思います。

それから、2点目ですけれども、今、基本構想策定までについて視野に入れて取り組んでおられると思いますけれども、基本構想を策定された後についても、基本構想に盛り込まれた事業の推進とか、継続的な改善のためのフォローアップについてもぜひ視野に入れて取り組んでいただきたいと思います。

以上でございます。

委員長 心のバリアフリーと、それからフォローアップのことですが、何か事務局から答えすることありますか。当然ですとか。

事務局 私見的な意見で申し訳ないのでありますが、流山らしさというのが先ほど話題になっておりまして、実はこちらの構想書の中で、例えば道路管理者のところ、54ページの継続事業で、市民団体等と協力して維持管理を行うというようなことを書かせていただいています。これにつきましては、今、行政も財政的にだんだん厳しい状況になってきております。そういう中で将来的な方向としては、市民、事業者と協働してまちづくりをしていきたいと思います。というようなことを、今後の行政改革の中で考えていきます。

そういう意味合いから、ここにありますように、市民の皆さんがそういう自分の近くの道路だとか駅だとか、そういうものに関心を持っていただいて、そのメンテナンスとまではいなくても道路清掃とか、そういう面でお手伝いできる、そういうものが広がってくると流山らしさみたいなものになるのではないかと。

そうしますと、そういうことがなってくると、今、心のバリアフリーということで出ておりますが、皆さんが健常者とか障害者ということでなくて、そういう点において手を貸し合える、そんなことができる、それが流山らしさになっていただけると非常にいいのかなと、そのような感じはしております。

委員長 次のフォローアップは当然ですよ。ありがとうございます。

そのほかいかがでございますか。

はい。

副委員長 今のお話に加えて、可能性はほとんどないと思うのですが、橋普請とか道普請とか昔はあって、今は行政が構造基準の例に従い、きちんとした整備を施行法も含めてしなくてはいけないことに、ルールとしては今なっていますが、ちょっと壊れたものが直せるのかどうかは別として、その維持管理の中に、やはり使っている人だからわかる直し方ですとか、そういう問題の見方であると思うので、それをみんなでするはしを持ってきて、壊してやり直し

して砂利持ってきてという、そういうところまではないのかもしれませんが、自分たちの住む町は自分たちでも直せるまちづくりにできるのかどうか、仕組み上。勝手に直そうと思っている人が直したら実は壊してしまったということももちろんあるでしょうし、その下に何か埋まっていて、やってはいけないことが起きてしまうということももちろんあるのですが、それは今までブラックボックスとして町のことに関心を持たないで来てしまった市民社会が、流山がお金がなくなったのを契機に、いろいろな方たちがどういう構造にこの町の歩道はなっているのかとかいうことを知ったり、勝手にさわってはいけないけれども、そういう工事現場をちゃんとモニタリングできる、見てもいいという、そういう状況が立ち上がるとかすると、こういう安い材料でできないかな。

例えば学生なんかの卒論の研究等に何とかなる廃材、レンガの廃材とか、そういうのは、使えば環境保全型の多孔質のアスファルトで固めてしまうよりは水はけがよかったり、生き物が生息できたり、蒸散効果でヒートアイランドを防げたりとか、そういうものに使えないだろうかなんていうのを市民の中で思っていることがあると思うのです。そういうようなことが、知恵として従来の当たり前の構造基準や前例でやられていたことではない部分に応用できる、そういう対応が今後の課題のところに書ける余地があると、みんなもやる気になると思うでしょうし、この計画書をいつまでたってもみんながひっくり返してみても、ああ、あそこをこう直せるよねという、そういう研究会も生きてくるし、市役所の方としても、アイデアが寄せられたら財政局や市議会に説明がつくと思います。市民もこういう勉強して寄せてくれていますと言えば、何か後押しになるのではないかなと思いました。

委員長 どうもありがとうございました。

さっき違法駐輪の話があったようだけれども。

はい、どうぞ。

委員 今、副委員長のお話がありましたように、できるだけそういう金のかからないで、地域の皆さんに還元するというわけではないのですけれども、1つのいい例は、今回の南流山駅前、歩道整備してありますけれども、あれはたまたま污水处理で出た汚泥を固めた赤れんが、清掃事務所にも一部つくってありますけれども、南流山の車道の歩道部に使っています。今後ともそういうふうな、歩道敷、ちょっと車道という無理な部分があります。すぐ欠けたりしますので、そういうふうなものも、今後、私の方としましてもできるものは利用していきたいというふうな考えております。

それから、一番初め、道路補修的なものもお話しますと、緊急的なものについては小破修繕

という格好でやっていますけれども、やはり大々的なものの修理になりますと予算的なものを組んで、早く言えば年次計画で処理しているというのが現状でございます。できる限り自然でできる範囲は、そういう御提言があれば、そういうものを利用しながら、経費を節減しながらやっていこうというふうに考えております。

委員長 どうもありがとうございました。

今のお話ですけれども、さっきちょっと言い出しかねましたけれども、違法駐輪ののぼりという話があって、看板ですね。そういうものは景観法ができて、景観条例を市が設定をすると排除することができる。

現実に千葉県下では、景観条例によっていろいろな町で、今、副委員長がお話しになった市民と一緒に本当に散策できるような道路をつくっちゃったとか、そういうようなものもございまして、バリアフリーと直接関係するかどうかは別として、そういうような気運になりつつありますので、やっぱり景観条例をどんどん市としてもつくって、いろいろ汚いところはその景観条例によってセットバックしていく、いろいろなテクニックを使って町の再生というのを図るべきではないかというふうに個人的には思います。

例えば、今、最初に話題になりました初石駅なんかも景観条例をかけるべき、そういうところではないかなと。それは行政と市民が一緒になって、どういうふうに町の景観をよくしていったらいいのかということを考えるべき時代にもう来ているのではないかと思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

そのほかにいかがでございましょうか。

お約束の時間の11時半なのでございますが、もしよろしければ、一応……。はい。

副委員長 たびたび申しわけありません。

初石駅の問題は、車いすでも移動できる自由通路があれば解決する話なのでしょうか。いわゆる緊急対応で跨線橋ができたりすると、二重投資になってしまうという問題で今はやれないのか、何なのか、その辺がもしかしたら具体的に検討ができると、何か優先すべきことが緊急的な問題として解決できるのかどうか、その辺をちょっと。今、議論が大変でしたら別なときにでも。

事務局 非常に難しい問題でございまして、今、東武鉄道がいらっしゃいますが、私ども市といたしまして東武鉄道にお願いしておりますのは、将来的なことは別にいたしまして、東口を何らかの形で解決していただかせませんかというお話を申し上げております。東武鉄道としましては、バリアフリーの関係でエレベーターの設置等については検討されているということな

のですが、東口が開くことによってより利用がしやすくなってくると、そういうことから、お金のないこともございますが、何とか簡易的な方法でお願いできませんかということで継続して御相談をさせていただいております。

ですから、単に豊四季駅みたいな跨線橋をつくってという、実は豊四季駅の跨線橋は流山市も協力してやっているのですが、予算的には5億円かかっています。ですから、その辺のお金も非常に大変ですので、何らかもう少し別の方法で対応できないでしょうかということで、御相談をしているという状況であります。

委員長 それでは、これで第2回の基本構想の委員会を閉じたいと思います。

どうも本日はありがとうございました。

あとはそちらにマイクをお返しします。

事務局 御意見などありがとうございました。

ここで質疑等を終わりましたので、傍聴者の方には退場していただきたいと思います。

(傍聴者退場)

事務局 それでは、その他ということですが、主に今後の予定でございます。

今回まとめさせていただきましたのは、市民の方の声も踏まえまして、できるだけ生の声を記述させていただきましたが、庁内会議でも、この素案をもう少し整理した方がいいのではないかなというような意見もございました。

それとあわせまして、今後、各事業者には、もう少し多岐にわたって御意見等をいただきながら最終確認をさせていただくということで考えております。

それを踏まえまして、今後、広い形での市民の声を反映させていくことで、2月1日から14日にかけてパブリックコメントを考えております。その御意見をある程度まとめまして、その後に、次回のこの委員会を開催したいと考えております。議会等もございますし、皆様も年度末でお忙しいとは思いますが、会場の関係、それから両先生の都合もございませうが、事務局としては3月17日、同じ時間でございますが10時に次回の日程を提案させていただきたいのですが、いかがでしょうか。

特に意見がございませんので、3月17日の金曜日になると思いますが、午前10時からということで開催をさせていただくことをご了承いただきたいと思います。

本日は御意見等をいただきまして、大変ありがとうございました。よろしく願いいたします。

午前11時34分 閉会