

第 3 回

流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会

平成18年3月17日

午前10時00分 開会

事務局 それでは、定刻を過ぎましたので、これから第3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。

本日は風の強い中、そして年度末でお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

欠席の連絡をいただいておりますので紹介をさせていただきます。まず、副委員長の連絡をいただいております。

それでは、会議に入ります前に資料の確認をさせていただきます。事前に配付させていただいております流山市交通バリアフリー基本構想素案をお持ちかと思いますが、お忘れになった方おりましたら連絡していただきたいと思います。

本日の配付資料としましては、A4判の素案に対する意見募集等の実施ということで、82ページ、83ページのところの差し替えということで、見ていただきたいと思います。

本日が、最後の審議ということでなりますのでよろしくお願ひしたいと思います。

それと、傍聴者の希望がありますので、ここで紹介をさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

(傍聴者入場)

事務局 それでは議題に入らせていただきます。進行を委員長にお願いしたいと思います。

委員長 本当に年度末のお忙しい中、事業者さんにおかれましても、大変なときにお集まりいただきましてありがとうございます。

それでは、早速でございますので、議事次第にしたがって進めたいと思います。

まず2の議題ですけれども、これは3つ、質疑応答、その他と4つありますけれども、どういうふうにやりましょうかね。

まず、1の「アンケート調査結果の公表、結果について」の説明ののち、別々に議題に……

事務局 そうさせていただきます。

委員長 では、議題2の(1)の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、早速でございますが、構想書の83ページをごらんになっていただきたいと思います。

83ページの方の下段、差し替えの方のペーパーの方を見ていただければと思いま

すが、今日お配りしましたペーパーの83ページの方をごらんになっていただきたいと思います。

第7章、今後の推進体制についてというところに、素案に対する意見募集等の実施ということでアンケートの実施要綱につきまして、結果をご報告するものでございます。一番下の表7-1をごらんになっていただきたいと思います。

前回、12月の策定委員会後に素案がまとまったということで、素案に関する自由意見と、それから心のバリアフリーに関するアンケートという二つのものにつきましてアンケート調査を実施させていただきました。今日ご報告するものにつきましては、主に心のバリアフリーに関するアンケート調査結果についてご報告するものでございます。なお、アンケートにつきましては、実施期間、2月1日から2月14日、アンケートの回収数は305件でございます。うち、素案に関するものにつきましては99件のアンケートの回収がございました。

早速でございますが、アンケートの中の主だったアンケートの部分として心のバリアフリーに関するアンケートのうち5つの項目について抽出させていただきました。ご説明をさせていただきます。

アンケートにつきましては、今回の交通バリアフリーの方針としまして、第2章の方に掲げさせていただいておりますが、基本方針としまして、構想書の10ページに挙げさせていただいております2-5の交通バリアフリー基本構想の基本方針、この中で市民参加によるバリアフリーのまちづくりを推進ということを挙げさせていただいております。

また、基本方針の3で、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ということを掲げさせていただいております。

こういった内容から、お子様から高齢者の方々まで幅広い年齢の方にさまざまな意見を聞くというような趣旨から、今回のアンケートにつきましては、市内の小中学生から高齢者の幅広い年齢層の方にご協力をしていただきまして、心のバリアフリーに関するアンケート調査を実施いたしました。

設問数は全部で10問ほどございましたが、そのうち主だったものとして、83ページの中段にございますが、1点目としましては、「電車やバスを利用して感じていること」について、2点目につきましては、「まちの中を歩いていて感じる。問題だと思うこと」について、3点目につきましては、「まちの中で感

じた困ったこと。困っていた人のこと」について、4点目に、バリアフリーのまちづくりに不可欠なマナーやモラルなどへの配慮について、5点目に、バリアフリー化を進める上での優先すべき考え方といった設問について整理を行っております。回答結果は、84ページ以降に載せてございます。

まず、一つ目の、「電車やバスを利用して感じていること」についてということですが、このアンケートの結果では、遅れが少なく時間が読める、また、経済的であるといった理由から、今まで同様に、または今まで以上に公共交通を利用したいと答えている方が8割以上という結果になっております。

したがいまして、流山市におきましては、公共交通については、エレベーターの設置やノンステップバスなどの導入等を進められるよう、引き続き関係者に協力を図っていきたいと考えております。

二つ目に、「まちの中を歩いていて感じていること、問題だと思うことについて」ということですが、アンケート調査の結果によりますと、傾向として市民の二人に一人は歩行空間にバリアを感じているといったような意見が出てございます。主な意見としましては、歩道の幅が十分に確保されていない、または歩道上に自転車や看板などの障害物があるといった歩行空間の確保に関する問題意識が高いという結果が出ております。

次に、85ページでございます。

「まちの中で感じた困ったこと、困っていた人のこと」についてということですが、流山市民の皆さんに聞いたところ、「駅やまちを歩いていて困っている方を見かけたことがありますか」という設問に対しましては、約7割弱の方が見たことがあるというお答えをいただいております。

これに対しまして、困った人を見かけたときに市民の行動する姿は、やはり7割ぐらいの方が手を差し伸べていますよと。自分から進んでほかの人にも声をかけて手助けをしたですとか、自分でできる範囲で進んで直接手助けをしたらとか、助けを求められたので手助けをしたといったような部分で、約7割の方が手助けをしていると、手を差し伸べているということがわかります。つまり、困っている人に気づいたときに、手を差し伸べることが定着しておりまして、人にやさしいまちづくりを実践していく基礎があるということが読み取れるかと思えます。

こういったことから、今後の心のバリアフリーの進展には期待が寄せることがで

きるのではないかとといったようなことを読み取るものでございます。

次に、86ページでございますが、では具体的にバリアフリーのまちづくりに不可欠なマナーやモラルなどの配慮についてはどうなのかという意識調査をいたしました。

これにつきましては、流山市民の皆様は、比較的奥ゆかしいと言いますか、自主的と言うよりはむしろ行政による指導・取り締まりや罰則の強化やまたは学校の授業や市民サークルの集いなど、学習の場で取り組むといった行政側からの話し合いを場所や機会の提供などを含めたきっかけがあれば参加していくというよう像が見えてございます。

これからは、この構想の策定を機に、多くの市民の方にバリアフリーへの関心を高めていただけるよう情報発信を努めていくといったようなことをご提案するものでございます。

最後に、この施策でございますが、流山市においてさまざまな施策を行っているわけでございますが、バリアフリー化を進める上で優先すべき考え方としてはどうなのでしょうかと質問をさせていただきました。これにつきましては、多くの方が、駅舎を中心としたバリアフリー化に対して運賃負担が大きくなっても早期に整備すべき、または、早急に整備した方がよいものには優先的に予算を投入すべきということで6割程度を占めて、交通バリアフリーに対して比較的高い関心があると、理解があるとといったような結果が出ております。

そういった面から行きますとも、駅を中心としました、今回の交通バリアフリーの拠点整備につきましては、引き続き重点的な整備を行っていく姿勢が必要ではないかといったような結果が出てございます。

アンケートの結果につきましては、以上でございます。

委員長 300票余りですか、今、市民の声を説明していただきましたが、この時点でご意見やご質問がございませうでしょうか。

よろしいですか。一つ気になるんですけれども、解答者の年齢のバランスはどうだったんですかね。

事務局 比較的バランスよくお願いさせていただきました。

委員長 ああそうですか。何かございますか。よろしいですか。それでは、次の素案の内容です。その説明をお願いいたします。

事務局　それでは引き続きまして、基本構想案につきましてご説明をさせていただきます。表紙をめくっていただきまして、1ページ目をごらんになっていただきたいと思います。

見開きに目次がございます。前回の策定委員会までにご説明をさせていただきました内容は、基本的に第6章までご説明をさせていただいているところでございます。今日は、第1章から第6章までのおさらいと、今日ご意見を賜りたいと考えております7章、8章以降についてご説明をさせていただきます。

第1章につきましては、前回の段階では1ページ目の交通バリアフリー法の趣旨というところにつきまして加筆を一部させていただいております。交通バリアフリー法の背景と目的ということで、改めて背景と目的について1文入れさせていただきました。

次に、ページを送らせていただきますが、6ページでございます。改めてのおさらいということになりますが、本基本構想におきましては、国の基本方針であります交通バリアフリー法の第3条に基づきまして、流山市が交通バリアフリーの基本構想を策定するものとしたします。

昨今、今年に入りまして、新法の動きがございますが、あくまでも新法対応ということではなくて、新法は配慮しますが、現状の交通バリアフリー法に基づきまして、この構想については策定するというご確認をしていただければと思います。

なお、基本構想の中でうたいます主な内容につきましては、4ページに戻らせていただきますが、4ページの上段にございます基本構想で定める内容として、基本方針、目標年度、重点整備地区、整備を行う経路、さらに関係する事業者が行う整備の概要ということで1章から6章の中でまとめさせていただいております。

次に、ページを送らせていただきます。9ページの目標年度についてでございます。目標年度の考え方につきましては、前回までは法の施行期限であります2010年ということで目標年度をうたっておりますが、その後、いろいろな議論が進む中で、残り4年では全部完了することはなかなか難しいだろうと。この構想書を、今後、引き続き市のバリアフリーの施策の展開をする上で活用していくといった面から、当面2010年までにつきましては、法律に基づいて進めてまいります。幸いなことに、今後、流山市におきましては、総合計画の見直しが平成21年

度に行われる予定でございます。この構想で、そこでうたわれました趣旨、それから目的、そういったものにつきましては総合計画の方に計画をフィードバックしまして、今後、それ以降、平成22年、2010年度以降につきましては、総合計画との連携を図りながら、次期総合計画との連携を図りながら、本構想書の内容を十分に反映するといったようなことで進めていきたいと考えております。

次に、11ページでございます。

先ほどもご説明いたしましたように、前回の策定委員会はこの表で言うところの5)番までということでの内容についてまとめてきたところでございます。

1月の下旬までに重点整備候補地区の取り扱いについてということで、最終的に各事業者さんからのご意見、また庁内に関します調整といったものを行ってまいりました。その結果を踏まえまして、素案という形で、2月の頭から2月の中旬にかけて、市民の皆様幅広くパブリックコメントを行ってきたところがございます。本日、そういった結果を踏まえまして、8)番、交通バリアフリーの基本構想の策定に向けてということで第3回の策定委員会を行っているところがございます。

少しページを送らせていただきます。3章でございます。14ページをごらんになっていただきたいと思います。

14ページには、重点整備地区の選定の取り組み方針ということで、前回もご説明しましたように、どういった形で5地区ある駅から選定するのかといった内容の網かけの部分を、ふるい分けの部分をご説明するものでございます。

1点目としましては、まち歩き点検調査等を中心としました利用実態、整備状況等の特性をまず見きわめてございます。

2点目に、人口等の市街地のまちの発展に関します内容について特性を把握し、その結果を踏まえまして、重点整備地区の選定を行うといったようなことで進めてございます。

その内容につきましては、15ページ以降、4章にかけてうたってございしますので、再度ごらんになっていただければと思います。

なお、22ページには、前回もご説明いたしましたように、まち歩き点検調査におきましてワークショップ等の中で出されました主な感想、意見についての箇条書きにしたものを整理してございます。

また、23ページには改めまして各地区の代表的な課題というものを整理させていただいております。例えば、江戸川台地区におきましては、東西に改札がございますが、主たる連絡通路は駅舎の自由通路でありまして、駅舎にエレベーターがなく、段差解消する必要がある、また南流山地区につきましては、駅周辺はきれいに整備されておりますが、駅から離れると歩道の段差の解消など必要箇所がありますといったような整理をさせていただいているところでございます。

細々とした内容につきましては24ページ以降に整理をしております。これにつきましては、前回ご説明してございますのでご説明を割愛させていただきます。

次に、第5章に入らせていただきます。第5章、54ページをごらんになっていただきたいと思っております。

重点整備地区の選定につきましては、前回の委員会でもご説明いたしましたように、5地区あるうち、当面江戸川台、南流山の2地区を選定するというところで整理を行っているところでございます。重点整備地区の選定理由につきましては、54ページ図5-2の下のところに挙げさせていただいておりますが、江戸川台、南流山の両駅は、それぞれ流山市内の駅の中で乗降客数が1番目、2番目と多いこと。また、駅前広場を備え、つくばエクスプレス開業に伴う路線バスの新設、再編や、グリーンバスの導入による交通結節点としての機能を有していること。こういったものを掲げてございます。

次の、55ページでございますが、その他の地区ということで重点整備候補地区とした運河駅、初石駅、流山地区につきましても同様な理由ということで整備をさせていただきました。

まず運河につきましては、駅及び駅周辺のまちづくりにつきまして、流山市運河駅施設整備基金条例が制定されたことから、これらの事業と連携した整備を行うことが望ましいと考えます。

初石駅につきましては、つくばエクスプレス開業により新設されました流山おおたかの森の駅勢権が重なることから、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、今後駅利用者での数に影響が出てくるものと考えております。これに配慮し、整備の方針を決めていく必要があると考えております。

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

経路に高低差がある場所が多く、これらが物的なバリアになっていることから、短期による解決が難しいという判断をさせていただきました。

これらの重点整備候補地区につきましても、ただし書きで整理をさせていただいておりますが、53ページの下段でございます。なお、重点整備候補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すべき地区としていますが、事業着手までに5年以上の期間を要することが予測されます。そのため関係者と引き続き協議を進め、例えば他事業としまして、市街地整備事業や緊急地方道路整備事業等の進捗等があった場合には、エレベーターの設置等個別にバリアフリー化に対応し推進が図れるものいたします。あくまでも、この構想書の調査の段階におきまして、江戸川台、南流山地区を当面の地区と定めませんが、それ以外の要素で他事業が入っている場合につきましては、バリアフリーの取り組みが優先順位が若干変わっても弾力的に対応できるということをうたわせていただいております。

56ページをおあけください。特定事業の内容についてということでございます。本構想書の特徴といたしまして、特定事業の取り扱いにつきましては、三つの区分をさせていただいております。

2010年までに完了させるという事業を法で定めるところの特定事業とうたわせていただきました。2010年以降もメンテナンス等にかかわりまして、引き続き継続する必要がある事業につきましては、継続事業という整理をさせていただいております。それ以外に、2010年までに事業を完了するのは困難であります。事業を着手し引き続き進めていくといったものにつきましては、技術的な問題を調整し実現を目指す事業ということで整理をさせていただいております。おのこの事業内容につきましては、前回の委員会でご説明したとおりでございますので、ご説明を省かせていただきます。

次に、69ページをごらんになっていただきたいと思っております。重点整備候補地区の検討内容ということで整理を行わせていただいております。

これにつきましても、特定事業計画の中の特定事業にかわるものとして、目標を定め実施する事業という区分、重点整備地区と同様に目標年度以降も継続的に実施する事業としましての継続事業、さらに、技術的な問題や関連計画等との調整によって、関係機関との合意形成のため目標年度の設定に時間を要する事業

としてその他の事業といった区分で整理をさせていただいております。

同様な形で、整備をすることによって、重点整備候補地区が具体的に重点整備地区として整備をされたときに速やかに重点整備地区として着手できるよう同様の整理をさせていただいたということでございます。ここまでがおさらいでございます。

第7章に入らせていただきます。

今後の推進体制でございます。83ページから86ページにつきましては、先ほどご説明をさせていただきましたので説明を省かせていただきます。87ページ、心のバリアフリーについてというところからご説明をさせていただきます。

本構想を策定する経過におきまして、階段や路面の段差など、まちの中のバリアについて市民研究会や市関係職員がまち歩き点検を調査し、確認をしております。

一方、流山市では、これまで「元気です いきいき 安心 流山」ですとか、「共に生き、共に築く、私たちのまち流山」といったような形で、高齢者総合計画や障害者基本計画の施策を通じまして、総合計画の中でうたわれております「みんなでつくろう価値ある流山」といったものを目指してきております。しかし、まちの中のバリアだけを取り除いても、流山市が目指しますまちづくりの方向であるすべての人が自由に行き交い、楽しく活動するまちを実現することはできないと考えております。

市民研究会の話し合いの中でも、3カ所の中から思いやり、気遣い等がバリアフリーを進める上で大切な取り組みではないかといった意見が寄せられました。したがって、こういった意見を踏まえて、先ほどご説明いたしましたように心のバリアフリーについてのアンケート調査を行い、流山市民の心のバリアフリーに対する基礎のバリアフリーの調査を行ったところでございます。

その結果、87ページの下段にお示しするとおりでございますが、当面の行動を実施する部分として、STAGE 1として参加機会の創出、年齢や環境等に限定しないさまざまな市民の参加による施策の遂行に当たり、市民の多様性を認識しながら、個別の施策を取り組むといったことが大切ではないかと考えます。

また、STAGE 2としまして、情報の共有化、年齢や障害の有無等にかかわらず、だれもが自由に参加するとともに、余暇活動等を通じて心の豊かさ生きがい

を感じることができる環境を形成していくことが重要ではないかと考えております。

当面、こういった内容について活動を広げていきまして、最終的には、効果的、効率的な取り組みとしてバリアフリー化の推進は関係者が一体となってハード、ソフト、両面にわたって施策を強力に推進していくといった展開につながればとご提案するものでございます。

88ページにつきましては、心のバリアフリーの展開についてということでS T A G E 1、参加する機会の創出についての具体的なご提案をするものでございます。

中段の部分でございますが、例えば各種行事でのバリアフリーに関する情報の提供や疑似体験などを通じた思いやりの心を育む機会の創出、また、誰もが参加できるイベント等を活用しての相互理解を高める、ボランティア活動の情報の提供、ボランティア講座開催による人材の育成といったようなものについて展開をしていただければと考えるものでございます。

次に89ページでございますが、情報提供ということの一端になるかと思えます。交通バリアフリーに係わる市民参加ということでございます。

市民研究会の中でもご報告をさせていただきましたが、昨年11月1日、「広報ながれやま」の中で、流山市としまして協働のまちづくりに向けてということで、市民団体への補助金交付制度を利用した事業費の費用の支援が可能になったといったことをご説明させていただいているところでございます。今後、バリアフリーのまちづくりにおきましても、市民の参加におきましては、協働のまちづくりを目指すという意味から、こういった制度を活用していただきながら、市民活動を広げていくといったようなことをご提案するものでございます。

なお、次に、その他の事業ということで、90ページ以降に新法等に関します整備を行っております。

まず、具体的なその他の事業ということで、運河駅の駅前広場の移動円滑化についてということをご説明させていただきます。

運河駅につきましては、先ほどもご説明しましたように、既に基金条例が定められているところでございますが、これの元となりましたこれまでのまちづくりの基本調査や、まちづくり懇談会、また東口まちづくり研究会といったものの活動

を整理してございます。その結果を踏まえまして、東口の改札に関しまして、状況を進展していく中で、市としましては、東口の開設の促進を図り、運河駅周辺住民の利便性の向上を図るため、基本計画等の策定や地区に適合した整備手法の検討、さらには駅舎の改造に伴います駅前広場、駅舎構内のバリアフリー化の検討などを進めるものでございます。

次に、初石駅広場の移動円滑化についての検討でございます。

初石につきましても、これまで地域の住民の方から、同駅を利用する方たちから東口の改札について強い要望が出てございます。流山市におきましては、将来的に、これらの要望等にこたえていくために駅東側の東武鉄道用地の購入を行ったところでございます。現段階では、暫定的な東口の開設が困難であるという見方が多く、東口の改札とバリアフリー化については、今後も継続的に協議を進め解消を図ることが重要な課題となっております。

また、駅前広場を整備する際には、流山おおたかの森駅の開設に伴いますこれからの市街化の変遷にも着目しつつ駅周辺のまちづくりをどのように進めるか具体的な検討を進めていく必要があるということで整備をさせていただいております。

次に、バリアフリーとなる違法駐車、放置自転車ということで、これは、どの駅ということではございませんが、流山の各駅におきましても放置自転車、また違法駐車といった問題が点在してございます。これらにつきましては、放置自転車対策として、市の自転車利用及び駐車に関する条例や自転車放置禁止区域の指定などについての取り組みを行ってきたところでございますが、今後はさらに利用者のちょっとした気遣いによって解消できる自転車や自動車などの利用により人がつくってしまうバリアについては市民一人一人が取り組んでいただけるよう情報の伝達を行っていきたいと考えているところでございます。

第8章でございます。93ページをごらんください。

ここは、今後の課題ということで、8.1に他市の情報ということでの整理を行っております。

流山市におきましては、野田市、松戸市、柏市といったところで、関連する駅等がございます。特に柏市におきましては、入り組んだ地形から豊四季駅と南柏駅について流山市民も利用しておりますし、柏市民も利用しているといったような状況がございます。

こうした中で、今後バリアフリーを進めていく中で、特に流山の東部地域の方たち等に情報を提供するという意味合いから、本構想の中では、柏市におきまして整理を行われております豊四季駅の整備状況、また整備課題、それから南柏駅におきましての整備状況、整備課題について柏市と調整を行いまして載せさせていただくことといたしました。

細かい内容については割愛をさせていただきますが、主だった内容としまして94ページに豊四季駅の駅周辺地区ということでの整備をさせていただきます。

特定事業計画の策定期間につきましては、平成16年9月に行われておりまして、自由通路が橋上駅舎時にエレベーター2基を設置といったような状況でございます。経路としましては、豊四季駅の南口は区画整理の区域内ということで整備するものでございます。また、豊四季駅の南口の駅前広場につきましても整備するということでございます。

次に、南柏駅でございます。96ページの方に掲げさせていただいております。

特定事業計画の策定期間につきましては、平成16年9月、特定旅客施設としましては、ホーム、エレベーター1基、東口にエレベーター1基、エスカレーター2基、西口にエレベーター1基というような整備をしていただいております。平成18年度に整備完了予定ということで伺っております。

経路につきましては、南柏駅前線、南柏光ケ丘線、南柏駅東口駅前広場、それから南柏駅西口駅前といったようなことで、整備済みのものから現在整備を進めているところまでを計上させていただいております。

97ページにつきましては、流山市の特徴でございます、昨年8月24日に開通しましたつくばエクスプレスの内容についての整備を行っております。

南流山駅につきましては、今回の構想上の重点整備地区ということで整備を外させていただきますが、それ以外の流山おおたかの森駅の周辺地区の整備状況、また、流山セントラルパーク駅周辺地区についての整備状況ということで整備を行っております。

主だった内容としまして、99ページにおおたかの森のまちづくりの進展についての整備ということで情報提供をさせていただいております。読まさせていただきますが、流山市の中心核としての整備、商業・業務、文化・行政機能など都市機能の集積、また、無電柱化や電線類の地中化といったまちづく

りの進展に進め、バリアフリー関連としましては、都市機能の充実について柏市と連携した整備を行うことが望ましいということで進められておるところでございます。

次に、セントラルパーク周辺地区についてでございますが、102ページをごらんになっていただきたいと思えます。

駅周辺の今後の展開としましては、総合運動公園の再整備、周辺の良好な自然環境と調和した商業機能の誘致、福祉・医療などの生活支援機能の充実、地域に密着したコミュニティー機能など生活関連機能の充実と、こういったものと連携をしながら、物理的なバリアになります高低差の箇所について、経路の設定を行いまして、バリアを取り除いていくといったような取り組みを考えるものでございます。

それから、103ページにつきましては、つくばエクスプレス、やはり昨今のモビリティの運用としましては、最新のユニバーサルデザイン等に配慮しましたバリアフリーの事例が整備されております。そういったものについての情報提供ということで、駅施設や車両施設についての話題提供をさせていただいているところでございます。

8.3今後の展開についてということでございます。

これにつきましては、先ほどもご説明しましたように、平成18年2月28日、最近でございますが、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律が国会に提出されたところでございます。法案成立から半年以内の施行を目指しているという状況でございますが、この法律により本構想は、面的にバリアフリーを考える、また特定の建物等のバリアフリー化の連携を図る、さらには、福祉輸送サービスの強化といったような見解を図っていく必要が今後出てくるわけでございます。ただし、冒頭でもご説明しましたように、本構想書につきましては、あくまでも当面交通バリアフリー法に基づきますこれまでの適用範囲をまずしっかりやっていくと、その上で、今後の展開の範囲を検討していくというようなことを考えていきたいと考えております。

具体的に、では、今後考えていく内容としてこういった課題があるかということについて、105ページ以降に整理をさせていただいております。

重点整備地区以外のバリアフリー化についてということで、現交通バリアフリー

法は、前々からご説明しているとおり、駅を中心とし、駅周辺のバリアフリーを目指すということでございますが、新法になりますと、公共施設を中心としたバリアフリーモデル街区の整備推進や、新市街地整備等による面的バリアフリーの整備の拡大といったような取り組みができるようになります。つまり、駅周辺をコアとするだけでなく、駅から離れたところでもバリアフリー化をする必要があるというところにつきましては、コア地区を設定しましてバリアフリー化の停滞を図れるといったようなことが出てまいります。

また、流山市におきましては、今後、つくばエクスプレス駅周辺の新市街地に代表されます面整備事業が展開することから、これらにつきましても、バリアフリーの基準に沿った整備を進め、地域全体のバリアフリー化についての整備水準を段階的に上げていくといったような取り組みが必要になってくると思われまます。

次に、106ページでございます。特定建築物等のバリアフリー化についてということでございます。

今回の、法律の目玉でございますが、交通バリアフリー法とハートビル法のドッキングということでございます。

まちづくりに当たりましては、ハートビル法や、千葉県の福祉のまちづくり条例に沿って、施設、建物の促進を図るとともに、バリアフリー化に対する情報提供や啓発活動を促進し、民間建物についてのバリアフリー化についてもバリアフリー化が進むように促す必要がございます。

特に、新たに設置いたします公共施設につきましては、移動円滑化の基準で設計し、既存の公共施設につきましては、改修計画にあわせて施設のバリアフリー化の促進をしていく必要がございます。

また、あわせて、公園等につきましても同様の方針で整備を検討し、市民だれもが使い勝手のよい公園になるようにする必要がございます。

それから、福祉輸送サービスの強化ということが出てまいります。

NPOボランティアによる輸送による流山福祉輸送セダン特区ということを、市の方では既に取り組んでございます。今回は、この特例措置を活用しまして、乗用車による社会福祉法人やNPO法人等の活力を引き出しまして、地域全体における福祉輸送サービスの活性化を目指すといったようなことをご提案させていただくものでございます。

それから、4点目でございますが、既に取り組みられております、バス交通の活用によるバリアの解消ということでございます。

委員長からもアイデアとしていただいておりますが、バリアフリーは徒歩によるバリアフリーの円滑化ではなく、狭隘のところにつきましては、こういったコミュニティバスを活用した移動によって、狭隘な道路等について、交通不便区域、不便区間におけるバリアフリーの代替策として効果も期待できるのではないかとということで、あえてここでバス交通の活用によるバリアの解消ということで挙げさせていただいております。これにつきましては、ぐリーンバスや路線バスの利用促進に関するPRの実施や市民ニーズを踏まえた細やかなバス運行ルート of 修正などについて、今後、ご検討をいただければということを考えるものでございます。

それから、5点目でございますが、先ほどもご説明しましたつくばエクスプレスに代表されます技術革新的な対応についてということについても、引き続き検討していく必要があると思っております。

移動円滑化、自立支援等に係わる情報収集及び情報発信、また補助金の交付対象の補そう具等の見直しといったものが挙げられます。

下の方に、ユビキタスの例が挙げておりますが、情報案内の整備事例ということで、つくばエクスプレス駅の中にございます最新の情報案内の例がございまして、こういったものを参考にしながら、今後、バリアフリーの先進市として、バリアフリーの展開が図っていただければと考えるところでございます。

最後に、8.4ということで、今後の課題についての取りまとめをさせていただきました。

先ほど来ご説明しておりますように、町の中のバリアをハード的に取り除けばバリアフリー化が進展するということではございません。継続的な住民参加を必要としております。心のバリアフリーの展開を中心としまして、関係する事業者、地権者、地域住民等と十分に協議をし、検討を進めているといったようなことを考えていきたいと考えております。

特に、運河駅、初石駅につきましては、東口の改札だけでなく、駅舎の改良やそれに併せましたバリアフリー化の実現に向けて鉄道事業者、行政及びその住民とが十分に話し合っていく必要があると考えるものでございます。

2点目に、事業を実施後の取り組みについてということでございますが、市民研究会の中でもフォローアップが必要ですよと、定期的なメンテナンスを行うことが必要ですよというような意見をいただいております。本市におきましても、バリアフリーの整備が終わったよということで片づけるのではなく、定期的なメンテナンスを行い、新規の整備や改修など、バリアフリー化を行う際には、本構想の策定時に行ったまち歩き点検調査などの確認を繰り返し、継続性を行っていただければと考えるものでございます。

こうした取り組みにつきましては、市民や通勤、通学等で流山を行き来する人たちが何らかの形で参加できるような体制を整えていくこと、また市民も積極的に参加することが必要となりますので、市民研究会の皆様におかれましてもご協力を今後いただければと考えるところでございます。

最後に、その他ということで整理をさせていただいておりますが、本構想は、交通バリアフリー法に基づく技術基準により重点整備地区の範囲の設定としまして、駅及び駅周辺という考え方で整理を行っております。市民アンケートにおきます市民の意見としては、普段利用している町の中の歩行空間の確保が問題であるという解答が目立っております。

こうしたことから、わかりやすく言いますと、自分の家の前の歩道をきちんと整備して安心に、安全に歩けるようにしてほしいというような意見が多かったということだと思えます。

例えば、安全に安心に歩ける空間の実現としては、歩道を拡幅することが考えられます。しかし、どうしても歩行空間を確保することが難しい場合には、歩いているときに圧迫感や不快感を与える大型車を著しく減らしまして、歩行者の不快感を取り除くと、大型車の交通の規制を導入するといったようなことも応急措置として考えられるのではないかと考えております。

さらに、流山市におきましては、江戸川台東地区、安心歩行エリアの整備や南流山駅周辺のバリアフリー歩行空間ネットワーク整備など、既に駅舎及び駅周辺に限定しない、バリアフリーに関する施策の取り組みがございまして。

今後は、こうした地区の拡大を図るため、市の取り組み状況を市民に情報公開をしていくとともに、町全体のバリアフリー化を図られるよう、地道な取り組みを実施していくことが大切と考えております。

また、住民の係わりについては、今後、交通バリアフリーマップのようなものを地元の方々と一緒に作成し配付する。またバリアフリーの取り組みに事情が市民に広がり、町で見かけて困っている人に手を差し伸べやすくなるといったようなものに期待をするものでございます。

したがいまして、流山市では、こうした情報共有や市民との協働によるバリアフリーの取り組みと、住みやすく暮らしやすいまちづくりを目指すということで整理を行わせていただきました。

以上、構想の内容についてご説明を終えさせていただきます。

委員長 どうもありがとうございました。大分ボリュームのある話をしていただきましてありがとうございました。

これから、議事次第の3の質疑応答ということになるわけですが、今の段階としては、パート、パートでやって、どこからでもいいですからご意見なり、そうじゃないんじゃないかというようなことがあれば、フリーにご発言をお願いしたいと思います。どこからでも結構です。

委員 公安委員会関係について、ちょっとお願いがあります。

まず、30ページにあります江戸川台の指摘事項の思いやり信号というのがあるんですが、今確かに歩車分離方式というふうな名称が変わっているという確認が不徹底でしたので、これは早急に思いやり信号と書いてある表示板、これは撤去する方向に進めております。また、撤去されましたらご報告いたします。

それと、信号機の高さについてなんですが、最低限の地上からの高さが2.5メートル、信号機設置する歩行者の信号機の設置が2.5メートルというような規制があります関係で、どうしても見づらいというふうな場合は、もう一度、現場の方でいろいろな方に見ていただいて、どうしてもだめだというふうな場合には、その検討策を講じたいと思いますので、現時点では2.5メートルという高さを視野に入れていただきたいと、このような解答になっております。

それと、全般的な対策についての、いろいろな項目に各駅区周辺の駐車車両の排除という項目がありますが、これは、警察の方で常に取り締まり等、通常業務において活動している関係から、この特定地域だけというのはどうかと思いますので、この検討をしていただきたいと思います。

それと、62ページの、信号機の関係なんですが、信号機の設置の関係で、バリ

アフリーの問題としてこの信号機をとらえることを削除できないかとありました。

委員長 どこですか

委員 失礼しました。ちょっとお持ちください。

事務局 62ページ、一番下の……

委員 一番下です。62ページの一番下、視認性を確保した信号機の導入を検討するといふ。

委員長 これを削除ですか。

委員 はい。この検討を削除をお願いできないかという内容を、資料をちょっといただきました。

今現在で、信号機が変更できるものは、LED方式とか、それと普通の信号機しかないものですから、その信号の機種を変更することの兼ね合いかと思うんですが、視認性を確保した信号機の導入になりますと、通常の整備事業で順次交代しておりますので、その中でとらえていけるかと思うんですが、その関係でこのような内容になったかと思えます。

委員長 これは意味はLEDにどんどんかえろという意味なんですか。

事務局 はい。

委員 予算がありますので。

委員長 立木があって、樹木がどんどん成長しちゃって、最初信号機をつけたときは見えただけけれども、だんだん樹木が成長しちゃって信号機がかくれちゃうと、そういう意味の視認性とは違うんですかね。

事務局 ここは公安委員会にお願いする事業ということで挙げさせていただきましたので、いわゆる道路管理者さん等が管理します樹木の伐採ですとか、そういった剪定の関係ではなくて、あくまでも信号本体についてということで整理をさせていただきました。

これ同じような内容で、道路の方にもし掲げている場合は、今、先生おっしゃられたように、道路の方にはえている樹木等の伐採、もしくは周辺の民家の方のというようなことになるんですが、ここではそういうことではなくて、前回もちょっとご指摘を受けていたんですがLEDというようなことを意識してございます。

委員長 はいわかりました。それでは。

委員 これは継続事業なんですよ。予算的に、なかなか今直ちにできないという、お

気持ちはよくわかると思うんですけども、ただ、継続事業であるとするれば、予算の都合もつけながらということであれば、この報告書の趣旨からすれば、削除する必要性、ちょっと認められないですけども、その辺はいかがなんでしょうか。

委員 検討資料はちょっと箇条書きだったものですから、詳しい内容をちょっと聞いておりませんでしたので、これ追って解答ということによろしいでしょうか。

委員長 導入は既に検討しているということですが、おっしゃりたいことは。

委員 いろいろな信号機を順次やっているということ、一気にできない実情もちょっとありまして。

委員 おっしゃるようにほかの事業者さんの既存の事業計画で組み込まれていると、そういうのを外してくれということほとんどなくなっていくんじゃないかと思うんですけども。

そういう意味で、そういうものも踏まえて入れていくということであれば、このままでもいいような気がいたしますけれども。

委員長 そうですね。また後ほど。

委員 はいわかりました。

それともう一つは、漠然的な内容になるかと思うんです。

109ページで、(3)のその他の項目で、歩行空間の確保についての大型車の著しく減らして、歩行者の不快感を取り除くための交通量の流入規制というのがあるんですが、流山市の形態、主要幹線道路が松戸野田線が1本大きく通っているんです。それで、いろいろなところで、私の方、大型車が入るほかの地域に対して、道路使用許可、要するに通行禁止許可を一時解除、一部解除するんですが、企業の方、ある程度お話を聞きますと、やはり企業の方も採算性をとる関係で、回数を多くするよりも荷物を多く積める、車1台で大量の荷物を1回で運びたい、でない企業の方も通行禁止許可に対しても、手続上の金銭を徴収するのがあるんです。そういうのがありまして、この項目について、説明が不足しているんですが、大型車の方は大きくなる、地域の方は排除をお願いしたいというところに、必ず規制取り締まりに対しては公安委員会の方に必ず来ますもので、この項目についても、もうちょっとこれから先、道路の関係、この面についてのことも検討すると思うんでしょうか、一概に取り締まり云々だけでは解決ができない面があ

りますので。

委員長 ご趣旨は、これの表現を削除してくれと、こういうことですか。

委員 これについて、警察としましてはすごく、地域の方は大型車両の取り締まりを希望、企業の方は1回で大きいので入る、そこの地域が不快感をすごく感じるというのは、騒音、振動とか、問題、今現実そういうところがあります関係で、特定地域になっていくかと思うんですが。

委員長 ご趣旨は、ここの表現を割愛してくれと、こういうご趣旨ですか。

委員 検討してもらいたい部分としても……

委員長 このバリアフリー問題どんなもんなんですか。何か事務局ありますか、答え。

事務局 運河駅の駅前につきましては、地元から相当交通量が多くて規制してもらえないかという話もありまして、その辺を踏まえて記述をしたんですが、導入することとも考えられますというようなことで前向きに記述したということもありますので、こういった記述で何か残せないかなということなんです。

委員長 これは、私が強く言ったことなんですけど、そもそも、どんなところでもそうすけれども、生活道路というのがあって、そこを抜ける人たちがいると、それは幹線道路が混んでいるから仕方がない。よく言われるのは、農免道路というのは、農業用の作業用の道路にもかかわらず、非常に便利だからみんな自動車をそこを通過しちゃうと、本来あってはいけないことを十分幹線道路が完成してないからやむを得ない処置としてそういうところを皆さん通っちゃう。事実としてあるわけなんです。

そういうところで、本当に小さな子供がいるとか、そういう非常に交通事故の危険性の高いところなんかも平気で通っているということが今の実情だということだと思っんです。そういうことはあってはいけないことであると、しかしながら、幹線道路をつくってくれと言われてたってそんなものって時間もかかると、だから当面の処置として通り抜けを禁止すると、そういうことは地域住民としてはやっぱりやっていただきたい措置の一つだと思いますし、また、こういうもの、ヨーロッパやアメリカでは幾らでもあるんですけども、速度低下用のバリアをつけて、通過車両を制御するなどか幾らでもあるんです。そういう観点もバリアフリーという、ここに書いてありますけれども自分の家の前が安全で安心だと、そういうことを達成するために、じゃあハードで道路を拡幅して歩道だけ付ければ

いいかというところでもない。ここの件の大型車について言うと、先ほどから説明がありますように、松戸野田道路というのがあるわけです。それは今有料なんですけれども、しかしながら、今の松戸野田有料じゃない普通の道路は、歩道もないところに抜け道として大型車が通っている。それはトラック協会等々から言えば、有料道路代を払って品物を運ぶんじゃ営業に非常に問題が起こる。それから先ほど過積載でもいいから走りたいと、本当言語道断なことがやられている可能性もありますし、したがって、どうしても収益オリエントじゃなくて、交通バリアフリーオリエントで言えば、可能性のあるところの検討は前向きに検討すべきであるということはやっぱり書くべきだと、私は思って強く入れてくれと。地域が受けている交通バリアをフリー化することのための一つの手段であるという趣旨をご説明いただいて、文言については、また何か両者を補うようなものがあれば、そういう文言にさせていただければと、こう思いますが。趣旨としてはそうです。

委員 過積載の容認という意味では、私の方はありませんので、企業の方は車も大型化、要するに大きくして、大量の荷物を一気に運びたい。どうしても、そうしますと道路環境が狭いところに大きな車が入ってきますので、弱者の方が気丈しなくてはならない負い目というか、そういうのがあります関係で。

委員長 ひかれて死亡事故が起きてからでは遅いと、そういうことなんですけれども。例えば、高齢者の方で、つかまりものを持っているところに、自転車が後ろから追いかけて、追い越すと、そこへ大型車が来ると、反対車線も大型車が来ると、本当にすれすれのことなんて日常茶飯事で起こっているわけですから、そういうことの警告のためにも、そういうところに通るなということは言うべきだと思いますね、やっぱり。大体大型トラック、大型化する大型トラックが通るべき道ではないということだと思うんです。だから、それは、本当に純粋な利害のない話で、危険は危険であるということを指摘するという。さっき申しあげましたように、そういう趣旨ですので、持ち帰って、決意本案を、また事務局につくっていただければ結構だと思います。趣旨としてはそういうことです。

委員 わかりました。公安委員会関係等については以上です。

委員長 はい、どうもありがとうございました。そのほかに、はいどうぞ。

委員 立派な、報告書をつくっていただきまして、事務局、それからコンサルの方には

感謝申し上げます。また、いろいろな場で要望したものはかなり反映されているというふうに評価いたします。

その上で、幾つかご質問をさせていただきたいんですが、まず重点整備地区の選定理由、それから重点整備候補地区の理由として、55ページのところに書かれている、特に初石駅に関してなんですが、これは、つくばエクスプレスの開業により、駅勢権が重なって利用者のところが変わるということを理由にされているんですが、この趣旨というのは、従来2万数千人だったのが1万数千人に恐らくなっていると思うんですけれども、そうなった場合には、だんだんおおたかの森にとられていったら初石駅に関しては重要度が下がっていくからバリアフリー化は後回しでもいいんだという考え方なんでしょうか。それとも、ほかに何か考え方というのがあるんでしょうか。

事務局 具体的にちょっとご説明をさせていただきますと、そういう乗降数の云々ということダイレクトにとらえたものではなくて、おおたかの駅の周辺がまちづくりが進められていると。新たな道路もできてきている。そちらの方の利便性が高くなれば、そちらの方を利用する方も当然出てくると思います。今、現在の設備投資をしていく上で、直近の4年間という場面にとらえたときに、どういった形のルートをまず優先的に整備をしたらいいのかということが十分に整備できるような状態でないということです。まちづくりが日々変わっていく中で、それを受けての最終的な目的地である駅のとおりあいにつきましても、それに併せて流動的には動いているというような状況なものですから、ある程度、おおたかの駅周辺の道づくりの整備状況もかんがみながら、それだけではやはり解決ができない、初石の駅の特に東口だと思いますが、周辺道路の整備も改めて見ていくといったようなバランスが必要なんだと思います。結局、連続した地続きのところでございますから、今回の構想書をつくっていて、特にアンケート調査を見て明らかなんですが、現在の駅舎そのものに対する不平不満というのが余りないんです、皆さん。ところが、駅周辺の道路に関しては、先ほど来ご説明していますように、非常に不満を持っているという傾向があるんです、市民の皆さんの傾向が。

委員 それは初石駅。

事務局 だけじゃなくて。

委員 一般的に、一般論ということですね。

事務局　　ですので、そういった意味から言うと、今、まちづくりが進み、新たな道路がどんどんできていくところと、それから、それと連続してつながる地域については、どの歩行者経路が、今考えている経路以外の経路が新たに出てきて、そして、それとの仕上がり具合によっては、先に優先的に整備をしなければ、駅舎の改良だけのことを言っているわけではありませんので、駅周辺の経路の整備状況も踏まえた中で、こういったバリアフリーの展開をしていくのかということをもうしばらく見きわめていく必要があると思います。という考えから、ここでうたわせていただいておりますように、まちづくりの変化に伴う鉄道利用者の動向の変化、このところをとらえまして、今後の影響を考えながら初石については取り組んでいく必要があるのではないかというふうにとらえております。

委員　　趣旨はわかりましたけれども、反論になってしまうかもしれないんですけども、まず初石駅に関しては、駅舎に対する不満は市民からはすごく多いです。次に、駅勢権が重なって、その経路が重なる可能性があるじゃないかということなんです。駅と駅周辺のバリアフリー化というのは恐らく500メートルとか、1キロ圏せいぜい、そうですね。その部分は、駅勢権は重ならないんです。要するにそこに住んでいる人たちというのは、最寄りの駅に使う可能性が非常に高いんです。あと、我々独自にアンケートをとりましたが、例えば初石駅に関して言うと、東側に住んでいる方にサンプルでアンケートをとったんですが、仮に東口ができれば、おおたかの森と初石駅どちらを使いますかと。50%以上の方が東口があれば初石駅を使いますと、そうでない場合にはおおたかの森に流れるかもしれませんよという解答が出ているわけです。そういう意味で、恐らく鉄道事業者さんの営業と言いますか、経営的な意味でも東口ができるとより初石駅の利用というのは高まるとは言えないんですけども、減るのが抑えられるだろうという意味で、それは、ここで書かれている趣旨からすると相矛盾する話にはなるかな。むしろ、バリアフリー化を進めることによって駅勢権が移っていくのをとどめて、より一般の市民にとって利用しやすいような状態になるんじゃないかなと。これは、質問というよりもそういうふうな結果です。

それで、あと、第2回の議論の中で、特に重点整備候補地区になっている各駅の駅舎のバリアフリー化に関しては、市と予算の関係、財政の関係でそれは十分に整備できないから、それはおくれてしまいますよ。2010年までには無理ですよと

というようなお話だったかと思います。市も、予算がどのくらいバリアフリーに想定されているのかというのは、本当はぜひ聞きたいんですけども、時間も制約されているので、それよりもむしろ財政的な制約に対して市としての努力をもっとすべきなんじゃないかなと。

例えば、初石駅の東側に土地を購入されましたね。今は全く遊んでいます。例えば、あそこを駐車場として市民に開放をすると。1台月5,000円、月決めでやると。恐らく100台ぐらいとめられると思います。仮に50台、月5,000円だとすると月に25万円、年間でいうと約300万円ぐらいの収入が得られるわけです。初石駅の東口を開設をするのを我々要望しているんですけども、それを仮に除いたとしても、例えばエレベーター2基をつけて、スロープをつけることとして、恐らく1億円ぐらいで済むと思います。バリアフリー法のスキームだと、国が3分の1、鉄道事業者が3分の1、自治体が3分の1ということであれば3,000万円ぐらいで済むわけです。恐らく初石駅の場合は柏と流山で折半ですから1,500万円ぐらいでできちゃうわけです。先ほど言った年300万円ですら5年間仮にそういう収入が得られれば1,500万円出ちゃうわけです。

だから、そういう意味で、財政を理由にして、これできないんですよというのは、なかなか市民に説得できないんじゃないかなと思います。その辺の努力をした上で、それでもやっぱり難しいんですよと言うのであればいいんですけども、その辺はまだ工夫の余地があるんじゃないかなということをお願いしたいと思います。

それから、手を挙げたついでに、91ページの、その他の事業についてです。

これは、前、私の方からもお話をした内容、あるいは市民から素案に対する多数の意見が出たので、それを踏まえてこういう記述をしていただいたのは本当にありがたいと思います。ただ、92ページの方になるんですが、現段階では、暫定的な東口開設は困難であるとの見方が強くというふうに書いているんですが、私も考えているのは、例えば恒久的な駅舎として橋上駅をやって、それまでの間の臨時改札口、暫定的な改札口としてということではなくて、恒久的に無人改札口としての東口をあけていただきたい。それは、そんなにコストは恐らくかからないと思うんです。先ほど申し上げた、エレベーター、あるいはスロープ等も併せても、恐らく1億5,000万円から2億円ぐらいでできちゃうと思うんです。それを設

けていただきたい。恐らくそれ、市の方は理解をされていて、実現ができないのは、恐らく東武さんが首を縦に振らないからだと思うんですけども、そういう意味では、暫定的だというのが違いますよということと同時に、東口改札は困難であるとの見方が強くというのは、これはだれがそういうふうに見ているのか。それから、何が困難なのかというのを答えをいただきたいと思うんですが。

委員長 今の最初の話は、読み方としては幾つも読めるんですが、一つは、何で初石が候補地区になっちゃったのかと、推進地区にならないのかと、そういうお話が一つだと思うんですが、私の理解ではそれは前回済んでいるはずですよ。思っています。

委員 いや、ですから、前回議論の中で予算の話だということだったので、財政的な理由ですが後ろに回った。でも財政的な話としては、つまりいろいろな工夫があるじゃないかということをご指摘をしたわけです。

委員長 したがって、ご趣旨は、ここの書き方が悪いと、55ページの初石駅に関しては、以下云々の3行目の書き方が悪いというふうにとらえるのは一つです。そういう考え方は。

委員 理由がほかにあるのであれば、また書き方が変わるかと思うんですが。

委員長 ご趣旨は、書き方が悪いということを行ったのかというのが一つです。

委員 ご質問です。

委員長 いや、質問の趣旨が、この書き方が悪いから、もうちょっと違う書き方にしろということなのかということです。

委員 この書き方が、まずこの間の委員会での質疑応答の結果を踏まえたものではないですねというのが一つです。財政的な理由でということではなかったわけです。駅勢権の推移を見てと言っても、駅勢権の問題じゃないじゃないかというのは、先ほどコンサルの方とのやりとりの中で私も申し上げたとおりです。

委員長 いや、趣旨は、もう一度申し上げます、この書き方が悪いという趣旨なのか、それとも重点地区にしろという趣旨なのか、二つに一つしかないと思います。そのどちらですかということをご伺っているんです。

委員 だから、両方です。まず、書き方としては.....

委員長 じゃあ両方なら、最初のことについては前回で了解されたと思って進んでいます。したがって、それを持ち出されるということは、重点地区にしろということは、もっとこれを検討を進めなければいけないということになります。

委員 前回で済んだかどうかわかりません。特にそのときに決議をとったわけじゃないわけですから、ただ、恐らく私が意見を申し上げても内容は変えるおつもりは多分皆さんないと思いますので、それは、私としては意見を、その部分については、今、意見を再度申し述べたということにさせていただきたいと思います。

委員長 じゃあ非常に複雑な質問で、初石に住んでおられるからよくわかるんですけども、委員に納得のいく説明を事務局からよろしく願いいたします。

事務局 まず1点目の重点地区につきましては、一応前回お話ししましたように、この駅舎だけじゃなくて駅周辺も含めてという中で、2010年までに初石地区について整備するのは難しいと。それと、あとつくばエクスプレスのおおたかの森駅との関連の中で利用動向も変わってきている。あるいは、今、初石郵便局の前を通っています道路、これがおおたかの森駅と4月ぐらいには道路としては完成する、抜けますので、そういう状況変化があるということで、その辺を見ていきたいということで、今回は候補地区というようなことでございます。

それと、あと市の財政関係、このバリアフリーにつきましては、鉄道事業者といたしまして、一つの見方としましては、2010年までに各駅のバリアフリー化を促進するというのが鉄道事業者の中の課題を持っております。ですから、重点地区にはなっておりませんが、そういう面での東武鉄道さんとの協議というのは今後していきたいと思っています。ですから、その中で、市の今の財政状況ということなんですが、一応ここで基本構想がお認めいただけますと、重点地区につきましては、平成18年度に整備計画、要するに実施計画を各事業者をお願いしてつくります。それと、それ以外に、駅ですね、鉄道施設につきましては、鉄道事業者さんとしても2010年の目標の中での協議をしていくと、その中で協議として整える部分が、それは実施をするという考え方ですので、今、ここで、ここまで、どこまでということは申し上げられませんが、その辺のことを含めながらということでございます。

それから、92ページの2行目の、暫定的な東口開設は困難だという見方が、だれが困難かということなんですが、一応これは市と東武鉄道の方で協議をさせていただいている中で、現在のいろいろな状況の中で困難だという判断を市としてもしております。ですけれども、ここで困難だからやめるということじゃなくて、引き続き協議をさせていただく。その中で、今申し上げたような、鉄道事業者さ

んとしての2010年までのバリアフリー化という目標の中でいろいろな部分での整合性がとれる部分も出てくるのか、その辺を結果に検討しながら進めたいということです。その辺でちょっと……それ以上具体的にはちょっと……。そういう考えでいます。

委員 今日、東武鉄道さん、ちょっと困難だという理由を、もしよろしかったらお聞かせいただきたいんですが。

委員長 よろしいですか。

委員 まことに申しわけないんですけれども、これ一応、今回バリアフリーの検討していて、具体的な施設の整備の関係を担当している者ではないですから、基本的な駅の取り扱い、あるいは改札口等の扱いにつきましては、今ご説明ございましたように、別の方で窓口になりまして協力させていただいているという状況でございますので、ちょっとこの場で、私の方から具体的なこの辺の事情ですとか、状況についてご説明するというのはちょっとできませんので申しわけございません。

事務局 ちょっと私の方から。

委員長 はい。

事務局 実は、今年に入りましてからも、1月に東武鉄道さんの計画部門、計画管理部長さんの方ともお話をさせていただきました。その中で基本的な東武鉄道としての基本的な方針につきましては橋上駅舎の方向、要するに行政側が自由通路をつくって、鉄道側で橋上駅舎をつくるというふうな、これはセイガイキという方法になりますので地元さんになりますけれども、基本的には東武鉄道としてはそういう方向で各駅について、例えば、今片方にしかない部分については、まず自由通路をつくってください。その中で東西の行き来ができるでしょうと。それにあわせて時期を見てまた橋上駅舎なりの協議をしましょうというのが基本的なスタンスということで、今、私どもの方でお願いしている東口の簡易的な改札口、ちょっとここでは暫定的な改札口と言っているんですが、簡易的に無人的な、そういうものについては。

委員 暫定的なというところは簡易的なというふうな、その方が適切な表現だと思いますね。

事務局 かもしれません。ちょっとそこらのところはまた検討させてください。そんな中でお話をさせていただいている中で、東武鉄道さんとしての基本方針でそういうお

話を伺っております、市としては、今の財政状況で橋上駅化ということについては、初石については難しいという中で、何とかありませんかと。

あと、先ほど申し上げたような、鉄道事業者としての2010年までにバリアフリー化を各駅目指すという中で、その辺のことも含めながら、どこまで調整できるかということだと思います。

委員 ぜび、市には粘り強く強力に、東武さんと交渉していただきたいと思います。以上です。

委員長 おっしゃる趣旨で言うと、ここに書いてある報告書として見る文言がそれほどいいとは思えませんので、何かこれなら初石の人たちが認めるだろうという文章を、ちょっと作っていただいて。

別に私は東武鉄道をよいしょするわけじゃないんですけれども、踏み切り事故を起こして、その後始末ですごい大変だったんです。要するに、初石、たかだかと言ったら失礼ですけれども、運河駅でもそうなんですけれども、そのために少しずつ少しずつ投資するというよりも、とにかくあの踏み切りのために、とにかく体質改善まで求められちゃっているわけですから、ちょっとほとぼりが覚めないと……

委員 そういうときだからこそ一気に、体質を改善していただいた方がいいんじゃないかなと思うんですけれども。

委員長 いやすごい努力していますけれども、少なくとも何か方針になるようなことは、やはり全部、何でそんなこと言ったら踏み切りの改善に回さないで、そっちの駅舎とか、あるいは改札口につけることばっかしに。

委員 これはこの間の第2回でも申し上げたように、東口をつくるということは、踏み切り問題にも関連する話なんです。

委員長 踏み切りって申し上げたのは、大事故を起こした踏み切りのことです。

委員 あそこの栗橋でしたっけ、あの駅だけの問題じゃなくて、東武さんの営業している駅らの安全化というのと精神的には全部つながる話ですので、ぜびよろしくお願いいたします。

委員長 では、それは、ぜび東武さんが、社長に直訴してまでも、野田線の初石駅はそういう問題が抱えているんだと、ぜび社長によろしくお伝えください。ということですね。そういうことですね。

委員 はいそうです。

委員長 ですから、本来から言うと、市もすごく東武さんといろいろ協議しているんですけども、やはり住民代表として東武さんに直接直訴するというのも、そういう意味でありだと思えますし、先ほど以来、バリアフリーのことについて初石駅のことを問題になっていきますけれども、もっと駅のみならず、それを含めて新しく法律ができるわけですので、むしろ流山市の都市計画とか今後について交通バリアフリー法を適用するというよりも、もっと面的な意味で初石の住民の方々は流山市と共同で新しく都市計画をつくるとか、そういうふうな方向へ運動をした方がいいんじゃないかというふうに私は思いますけれども。

委員 そう一環でもあるとご理解いただければと思います。

委員長 ですから、この文言について、何か将来こういうことで重きができるような、そういうような余韻を残すような書き方をするのが一番いいんじゃないかと私は思いますので、ぜひ報告書の文章については、重点地区にしないのはどういうことかという文句じゃなくて、将来、初石駅にとって役に立つような方向性を残すような形で何かつくっていただけると大変ありがたいというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

そのほかはいかがでございますか。はい。

委員 東武バスイーストでございます。

59ページですが、江戸川台駅東口バスターミナル、車両、職員のところで、特定事業で車両なんですけど、整備内容が、交通バリアフリー法に基づき、新造車両については、低床バスを導入するというふうには書いてあるんですけど、私ども、今、ノンステップバスを導入しております。これが国と、それから自治体さんから補助をいただいております。ノンステップバスはかなり高額なもので、やはり補助がいただけませんとなかなか導入が難しい状況にありますので、この表示を、その下に京成バスさんが載っているんですけど、京成バスさんは、新造車両においては、自治体等による助成を前提に、ノンステップバスの導入を図る。全くこれと同じに書いていただきたいと思いますけれども、よろしく願いいたします。

委員長 よろしいですか。

委員 同じく65ページも、80ページでも同じような南流山地区木と流山地区も該当するんですけど、こちらの方もあわせてお願いいたします。

委員長 はい。

委員 続きまして、京成バスでございます。

今、東武さんから、車両の關係の助成を前提にという話ありまして、その後に申し上げて非常に心苦しい中身なんですけれども、私ども、松戸営業所が流山市内に運行路線をやらせていただいております、当該営業所は非常にノンステップ化率が低いんです。このまま行きますと、2010年に20から25というような、非常に厳しい数字というふうに判断をいたしております。千葉県さんの財政状況も非常に厳しいという話もある中で、できるものについては自費でやっていこうという判断をいたしました。平成17年度におきましては6台の台替えのうち2台は千葉県さんに助成をいただきました。4台については自費の中でノンステップバスを導入をいたしております。そのバスが、全路線固定ではないので、流山市内に何台1日入ってくるかということまでの確約は私できないんですが、会社としては、前向きな努力をさせていただいているところでございます。何とか達成をしていきたいと思っております。

なお、当社、京成バス全体で見ますと、既にこの数値は4割近くまで行っておりますもので、そういう意味ではクリアをしているということをつけ加えさせていただきます。

併せまして、もう一つ、二つありますとホームページでの情報提供ということがございまして、平成17年度末を目途にという記載がしてございますが、既にこれについては実施済みでございます。したがって、この表記をもし直せるのであれば、表示できるように改修済みといった表現にさせていただけるとありがたいと思います。ホームページ、それから携帯電話、こちらの方で市内の全部の停留所の時刻がごらんいただけますので、よろしかったらご利用ください。

京成バスからは以上でございます。

委員長 そういう意味で、タイムラグと言いますか、このときの調査日等と現況とは違うということなんですね。聞かれて直してくださいというところは言っていることは直した方がよろしいんじゃないかと思っておりますので。

そのほかいかがでございますか。

事務局 じゃあ、今の点につきましては、後ほど、私どもの方と調整させていただきまして、記載方法は修正させていただきます。

委員長 はい。

委員 では、ちょっと資料の訂正のことでよろしくお願ひしたいんですけども、東武鉄道なんですけど、まず、75ページの公共交通特定事業者の継続事業の中で、上から4番目の呼び鈴のところ、主要な部分に対応するという記載になっているわけですが、こちらにつきましては、設置要件なしということでの訂正をお願いいたします。

特に、江戸川台で、現在、車いす対応のエスカレーターをつけておりまして、この場合は呼び鈴というのをつけさせておるんですけど、初石駅につきましては、将来的に市との協議の上でエレベーター等設置した場合には、こういう呼び鈴というのは設置しない予定でございますので。

また、あともう1点、94ページになるんですけども、今後の課題の中で、豊四季駅の周辺ということで、こちらの方で特定事業計画の策定について記述があるんですけど、このうちの自由通路という項目になっておりまして、橋上駅舎時にエレベーター2基を設置するという事になっているんですけど、これ実際には、自由通路は既にエスカレーター、エレベーターは整備されておりますので、改札外ということで自由通路のところを訂正していただきまして、改札内につきましては橋上駅舎時にエレベーターを2基設置という形での訂正をお願いいたします。

委員 豊四季駅の橋上駅舎というのはいつごろ設置予定なんですか。

委員 これについても、柏市さん等の決定ということで、ちょっと具体的にはちょっとわかってきませんけれども。

委員長 そのほかいかがでございましょうか。

委員 JR東日本なんですけれども、64ページ、やはり訂正になりますけど、車両の欄で、JR中央線の低床化されている車両の一部をと書いてあるんですけども、低床化というのは電車ではなく多分バスだと思うんですけども、私どもが言ったとしたらそれは間違いなんで、ここの部分、図るまでを削除していただいて、残りの会社全体としての車いす用スペース、この新型車両を導入していくということだけを残していただいて、JR中央線のから図るまでを削除していただきたいんですけども。

委員長 よろしくお願ひします。

そのほかいかがでございましょうか。はい。

委員　これは、ここに書くべき意見とはまた別かと思うんですけれども、さっき議論ありました91ページと92ページのあたりなんですけど、強い要望とありましたけれども、県の方でも、こういう駅前結節の整備というのは、重点施策にしております。ですから、地元の方で受け入れられるような体制を整えれば、かなり実現できるのではないかなと思います。そのときの問題というのは、計画がきちんとしてできているというようなこと、それから、実施時に特に一番大きいのが地地的な協力を得られるかどうかなんです。ですから、行政側が地元の皆さんを説得するというのももちろん我々の重要な仕事だと思っているんですけれども、一方で、やはり地元の合意形成みたいなものをぜひやっていただければ、駅前広場とか、そういった駅前線みたいなものについての補助というのはかなり実現性が高いということで考えております。

それから、ちょっと一番最初に戻っちゃって申しわけないんですけれども、1ページに、交通バリアフリー法の背景と目的ということなんですけれども、背景というようなあたり、先ほど87ページあたりにもそういう書き込みあるんですけれども、一番最初に出てくる場所ですので、もう少しこのページを見ると、交通バリアフリー法そのものに即した書きっぷりになっているんですけれども、県の方では、例えばすべての人の移動機会の均等というのは、ちょっと大げさかもしれませんが、人権の問題とか、それからすべての人の社会参加を得ることによって、まちの活性化とか、お年寄りの方とか、身体障害者の方の受益だけじゃなくて、商売をされる方、あるいはそれに関わるいろいろな意味でも必要なんだというようなあたりも書き込んでいただければ、いろいろな方の協力も得られやすくなるのではないかと、そんなふうに思います。

以上です。

委員長　どうもありがとうございました。

今のコメントに対して、何かございますか。

事務局　わかりました。

委員長　よろしいですか。

そのほかいかがですか。はい。

委員　先ほどのJRさんのお話で、南流山駅なんですけど、確かに車両の低床化というのは、ちょっとナンセンスだと思うんですが、まち歩きのために、車いすの方がホ

ームと、それから車両の入り口の段差のことを指摘された、どこかで書いておいたと思うんですが、それに対する対策みたいなのは何かここに盛り込まれないんですか。

委員 今、段差解消というか、車いすの方は、駅の方へ、係の者に連絡がつくようになっていまして、係の者が行って、低床板というか板を張るんですけども、それに組み込んだものを今後した方がよろしいんならば入れます。

委員 すぐに特定事業では難しいといけないですけども、将来的にはやとりそういうふうなところも考慮していただいた方が、せっかくまち歩きでもそういうふうなことが見つかったわけですから、ありがたいことですので。

委員長 ほかいかがですか。

委員 各事業者さんに本当にお礼申し上げたいと思うんですが、一つだけ、これは見せてもらいまして、例えば交通バリアフリーからまちづくりというストーリーになっているんですけども、それは非常に素晴らしいんだと思うんです。

次に、新しい新法ができて、例えばビルが建つと、そのビルの設計にかかわる部分でのバリアフリーという考え方及びどこが設計段階にチェックするんだろうという仕組みづくり、体制づくりというのが、実はこれから非常に大事になってくるんじゃないのかなという気がするんです。ですから、今、ちょっと話題になった耐震設計の問題、あれはもうまさにそういう仕組みにしたんだけれどもという等々の問題があるわけで、非常にいいことをやっていただくんだけれども、じゃあそれをチェック、あるいはいいよと、あるいはもう少しこういうふうにしても良かった方がいいんだけれどもなという何か体制ができれば、より質の高いまちづくりができるのかなという気がするんで、この中に多分入れ込むことは非常に難しいんだろうと思います、現時点においては。そういったものを、次の何かの機会に、ぜひぜひご検討いただければなと思っております。

委員長 はいどうぞ。

事務局 その辺につきましては、建築確認申請等の中で法が施行されますと、当然、事業者がそれに合わせた形に設計になりますので、その段階での建築確認というのが入るといふふうに思います。

委員 例えば、身近な例なんです、南流山の駅前に住んでおるんですが、あそこきれいなになりましたね、周辺。実は、あそこを通ると公園があるわけ、駅前公園。

ところが、駅前公園のいすがあるんですが、ところが、実際座っているのは植木の土手のところに皆さん座ってパンを食べたりしているんです。いすが全部あいているです。これ設計が違うんですね、多分。一般の利用する方というのは、やっぱりそういう感覚ないわけです。

という問題と、それから、いす一個とっても手すりご存じですか、あれ、逆の斜めになっている、手すりが。それつくと後ろに行っちゃうんです、年寄りの方は。現実に見たんです。本来は、前に行けば安全なんです、後ろは、木とか、コンクリがありますから打っちゃうほどなんです。なぜ、取って側は逆になっているんだろうかと、私、非常にクリニティブな疑問を持ったんです。そういう意味での、逆にスペシャリストというか、世論も必要になってくるのかなという、ちょっと一つの例なんです、小さな例なんです、そういうことも私は大事ではないのかなというふうに思います。

委員長 そのとおりですね。そのとおりでございます。

委員 ここまでつくっていただいたことに非常に感謝しております。市民の責任も相当大きくなっていくのかなという気はしますが、一緒にさらなる勉強をさせていただきたいなと思っています。

以上でございます。

委員長 いろいろ考えていただければと思います。

ほかはいかがでございましょうか。

さっきの建築確認申請ぐらいじゃあ足りないんじゃないかとは思いますが、そこから入っていったら。

とにかくリボルディングドア、回転ドアに、子供が挟まれて死んじゃったとか、あれだって移動円滑化のために回転ドアにしたんでしょうけれども、そういうのがあざに出ちゃったとかという例もありますし、ご指摘のところはもっともなことなんで、そういう方面のまた検討もどこかではしないといけないというように私は思います。

そのほかいかがでございましょうか。

私から、ちょっと一つだけ気になることがあって、どうでもいいと言えばどうでもいいんですけども、グリーンバスのところ、107ページ。

このグリーンバスのよさというのは、要するに高齢者などで、それまで歩いては

駅には遠過ぎると、自転車に乗っては行けないとか、バスに乗るにもそういうバス停まで今まではずっと遠くまで行かなきゃならなかった。要するに、外出したくても交通手段がない。自分の足もない。自転車は乗れない。そういう方のモビリティアップになった。行きたいんだけども行けない、そういうふうなモビリティに対するバリアーを解除してくれたという意味のことがすごく大きいんじゃないかと思います。それまで、本当にひっそりと、一日、外出したくてもできなくてずっと家に閉じこもっていた人が外へ出てくる。そういうモビリティバリアーがフリーになったということがすごく大きいんじゃないかというふうに私は思うんですけれども。したがって、そういう意味で正直言って、採算性もすごく重要なんですけれども、モビリティバリアを開放したということでの位置づけというのがあるんじゃないかなと、私は思っていたんですが、どうでしょう。

委員 その辺は、もう特にこういう少子・高齢化時代ということになると、都市活動をするための一番基本的な部分がやっぱり移動をするということだと思えます。特に都市計画で、我々もそういう部分はまちづくりしてきたんですけれども、住むところ、それから働くところ、学校、それから遊ぶところみたいなところを分けて都市計画をやるのがいいということで流山などもまちづくりされてきたわけです。ところが、実際に住んでみると、今度住むところと買い物をする空間とか、遊びに行く空間というのは違うわけですから、どうしても足が絶対不可欠の要素になるわけです。先生言われたとおり、お年寄り自分の足を持たない人にとっての活動の一番基本的なところはここだと思えます。実際、パッソントリップなんかという調査をやってみると、バスというのは3%ぐらいしか移動に利用されていないんですけれども、一番が自動車で、次が電車ですね。バスというのを働いているのは物すごく大きいんですけれども、これが経済性を一本やりで今まできたところで、こういう部分というのは、やはり流山市のまちづくりのポイントじゃないかなということで、すばらしい施策だと思います。

委員長 ありがとうございます。今の御意見でありますけれども宣伝に使っていきたいと私は思っていたんですけれども、というふうな感じがいたしました。

そのほかいかがですか。

よろしいですか。

じゃあ、今日はいっぱいご意見が出ましたけれども、(4)にその他と書いてご

ざいますけれども、その他何かございますか。

事務局 それでは、ここで傍聴者の方は退席してください。

(傍聴者退場)

事務局 それでは、ご審議どうもありがとうございました。

今いただきました意見修正等につきましては、事務局の方で責任をもって修正させていただいて、この素案を固めていきたいと考えております。

そこで、この素案の考え方につきましては、8ページをごらんいただきまして、まず素案の骨組みの提案をしましたので、それをその都度審議をしていただいて、本日固めていただいたというふうな流れになっております、一番上ですけれども。そして、この委員会をお願いしたのは、この素案の調整、検討を行って、最後に市に提言していただくというふうな流れになっております。そういうことから、修正しましたら市に提言していただくということになります。予定しておりますので、その際、委員長にご足労いただいて、市長に提言していただく機会を設けたいと思っております。日にちにつきましては、3月29日の日の10時ということで予定させていただきたいと思っておりますので、そこで、代表で委員長に提言していただくということで進めさせてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

委員長 どうもありがとうございます。

そんな形で進めさせていただきます。それを得まして市の意思を決定しまして、国の方に上申をさせていただきます。国の上申と併せまして、今後は、この構想に位置づけました各事業者さんの特定事業につきまして、今後2010年までの事業を進めていくというような形になりますので、その際の事業計画を、今後作成していただくようになると思います。ですので、その作成の要請を国の上申が4月中旬以降を考えておりますので、そして、5月の中旬以降ぐらいになりましたら、そういった作成の要請をさせていただきたいと思っております。

それを各事業者さんで作成していただきまして、それをまとめて、6月以降になりますけれども、もう一度、特定事業計画に対する調整会議としまして進めさせていただいて、次年度の予算化というような形にある程度なろうかと思っております。

そんな形で進めさせていただきますので、今後よろしくお願ひしたいと思っております。

それでは、本日どうもありがとうございました。

事務局としては以上ですので、委員長の方から別に、最後といったことでもよろしくお願いたします。

委員長 随分短い期間で、1年足らずで、バリアフリー基本構想をまとめなきゃいけないという、それぞれ皆さん思いがあって、事業者さんは事業さんで苦しみがあり、地元の方は地元の方でいろいろな問題があり、市は市として、なかなか皆さんの意見を吸い上げて、こうやって行政に反映されるのは難しい。そういう中であって、ひとつ交通バリアフリー法という法律ができて、とにかく国の補助金が入るとい、そういうことを通じて、皆様とこうやって顔を会わせて、いろいろな議論をして、交通バリアフリーに限ったことじゃなくて、まちづくりとか、道づくりにどんなことが必要かということをお話する機会ができたということはすばらしいことだと思っています。交通バリアフリーに関しては、これからちゃんとそれが進むようなことを祈っておりますが、それより大きなこととしては、さっき申しましたがどうやってまちをつくっていったらいいかということなので、これからも流山市のまちづくり、あるいは道づくりにいろいろ、せっかくチャンスをもたらしたわけですからご協力を願えればと思います。

簡単ですけども、あいさつにかえさせていただきます。どうもありがとうございました。(拍手)

事務局 どうもありがとうございました。

それでは、3回目の会議をこれで終了させていただきます。今後ともよろしくお願いたします。ご苦労さまでした。

午前11時48分 閉会