

大府市議会

議長 鷹羽 琴 美 様

大府市議会建設産業委員会

委員長 藤 本 宗 久

報 告 書

～人にやさしいまちづくりについて～

令和 7 年 5 月

大府市議会 建設産業委員会

目 次

1	はじめに	1
2	調査研究テーマの選定理由	1
3	調査研究の概要	1
	(1) 常設サロンにおける高齢者へのヒアリング	
	(2) 都市整備部との勉強会	
	(3) 市内視察	
	(4) 社会福祉法人大府福社会との情報交換会	
	(5) 愛知環状鉄道株式会社代表取締役 金田学氏による研修会	
	(6) 行政視察	
	①茨城県水戸市	
	②東京都多摩市	
	③千葉県千葉市	
	④静岡県沼津市	
4	問題点の整理	11
	(1) 具体的な計画が示されていない	
	(2) 重点エリアでのなすべき施策が明確でない	
	(3) 古い道路等の整備が困難である	
	(4) 市民のバリアフリー・ユニバーサルデザイン施策に対する認知度が低い	
	(5) 時代の変化への対応が不十分である	
5	本市への提言	15
	(1) 「大府市ユニバーサルデザイン基本構想」を策定すること	
	(2) 人がやさしくなれるまちづくり	
6	むすびに	20

1 はじめに

当委員会は、令和6年6月13日、本市における都市インフラ整備について、現状及び課題を把握し、今後の市政運営に生かすため、所管事務調査として「人にやさしいまちづくりについて」の調査を行うことに決定し、以降、閉会中を中心に調査を行ってきた。

このたび、調査研究の成果を取りまとめたので、その内容を以下のとおり報告する。

2 調査研究テーマの選定理由

大府市の公共施設や駅周辺、道路、公園、緑道等において、バリアフリーやユニバーサルデザインの視点を取り入れた整備を進めることで、高齢者、障がい者、ベビーカー利用者といった移動困難者が、より安心して利用できる環境が整えられるのではないかと。また、このような整備を徹底することで、全ての人にとって暮らしやすいまちが実現し、さらに、市民一人一人が、それまで以上に思いやりの心、やさしい気持ちを持てるようになるのではないかと。

こうした思いを本市への提言にまとめることを目的として、令和6年度のテーマを、「人にやさしいまちづくりについて」とした。

3 調査研究の概要

調査研究を行うに当たり、どのような視点で進めていくのかを委員間で共有するために協議を行った。

委員から出された主な論点は、次のとおりである。

- ・バリアフリーとユニバーサルデザインの目的や概念をしっかりと認識する必要がある。
- ・どのようにすれば、健常者が移動困難者に対して関心を寄せることができるのか。
- ・施設を整備する側は、移動困難者の不具合をどのくらい認識できているか。
- ・「道路の緑化の推進」と「(安全対策としての)樹木植栽の管理」とのバランスをどう考えるか。

こうした議論を踏まえ、「バリアフリー・ユニバーサルデザインの取組」についての調査研究のために、情報交換会や勉強会、研修会を開催し、さらに、市内視察及び行政視察を実施した。

(1) 常設サロンにおける高齢者へのヒアリング ※委員会活動外

バリアフリーの観点から、市内の道路や施設等において「不便だ」「危ない」「こうあったらいいのに」といった高齢者の声を把握することを目的に、市内で運営されている常設サロンの「大倉カフェ」と「長草横丁」に赴き、高齢者から直接意見を伺った。高齢者からの主な意見は、以下のとおりである。

- ・道幅が狭かったり歩道がなかったりするため、歩行が困難な箇所がある。
- ・段差や水たまり、地面の凸凹で歩きにくい場所がある。
- ・シニアカーや車椅子での通行が難しい道路や歩道がある。
- ・歩道に歩行者と自転車が混在して危険を感じることもある。
- ・目的地までの距離は近いが、交通量の多い幹線道路を迂回せざるを得ないところがある。

委員からの主な意見

- ・高齢者は少し距離のある場所へ移動する際、ほとんど自動車（送迎含む）を利用するため、徒歩での移動範囲は意外と狭い。
- ・健常者では気づきにくい段差があるため、バリアフリー化には移動困難者の声を聴くことが大変重要な作業である。

(2) 都市整備部との勉強会

行政施策における「バリアフリー・ユニバーサルデザイン」の取組について、委員全員の共通理解を深めることを目的として、都市整備部長、都市政策課長、道路整備課長及び水緑公園課長を講師とした勉強会を開催した。

①バリアフリーとユニバーサルデザインの違い

バリアフリーとは、移動困難者が社会生活を送る上で、利用上支障となる「障壁（バリアー）」を「取り除く（フリー）」という考え方である。これに対して「ユニバーサルデザイン」とは、バリアフリーを更に進めた考え方で、年齢、性別、身体的特徴、国籍などの違いに関係なく、「最初から全ての人にとって」やさしい環境やデザインをつくるというものである。



車椅子使用者用洗面台
(バリアフリーの一例)



2段の階段手すり
(ユニバーサルデザインの一例)

②国、愛知県の実施状況

国の制度・取組として、平成6年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」が制定され、建築物等のバリアフリー化推進が図られた。この中で、バリアフリー基準適合義務の対象施設を定め、以降、各自治体の公的施設整備もこの基準に従っていくこととなった。また、平成17年にはユニバーサルデザイン大綱が定められ、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた、社会資本整備、交通分野における取組方針が示された。

愛知県としては、平成6年に「人にやさしい街づくりの推進に関する条例」を制定し、円滑に利用できる建築物の整備や、円滑に移動できるような道路、公園、公共交通機関の整備の促進が図られた。この中で、人にやさしい整備が求められる施設（特定施設）には、建築物、道路、公園に関する整備基準が定められた。



国土交通省の令和3年3月作成

「移動円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」より引用

③大府市の取組と課題

大府市では「大府市人にやさしい街づくり基本計画」（平成9年）、「大府市ユニバーサルデザイン基本方針」（平成21年）、「大府市公共施設等総合管理計画」（平成29年）が策定されている。また、各所管課の個別管理計画（学校施設長寿命化計画など）により、営繕計画や実施計画を通して、公共施設等の総合的なマネジメントを実施する中で、バリアフリー、ユニバーサルデザインの取組が進められてきた。

主な整備としては、大府駅、共和駅の周辺にある公共施設（市役所、愛三文化会館など）へアクセスする道路の歩道について、段差解消や勾配の緩和、及び視覚障がい者誘導用ブロックの設置などが整備された。また、道路や歩道にある植栽帯の樹木の剪定や伐採、除草に関しては、一年を通して随時管理を行うほか、職員の巡回による異常発見時や市民からの要望に対し、速やかに対応しているとのことである。

問題点としては、古い道路におけるバリアフリー化の改善が困難であることや、公園や緑道などでの除草に関して、夏場の草の成長が早いため、草刈りの実施間隔を適切に保つことが難しいことなどが挙げられた。

(3) 市内視察

高齢者へのヒアリングや勉強会を経て、現在の市内の状況を委員間で共有するために、市内を巡回し、現地の視察を行った。調査した場所と問題点・課題点は、下表のとおりである。

調査場所	問題点・課題点
J R大府駅・共和駅の 西口・東口周辺	日差しや雨がしのげる屋根の設置、段差、地面の凸凹
共和駅東交差点	視覚障がい者用の信号音の必要性
若草町地内の歩道	歩道にある標識の設置位置
江端公園周辺の緑道	樹木の根上がりによる地面の隆起
江端町地内の大府共和線	街路樹の間隔が狭く、見通しが悪い
石ヶ瀬小南側、石ヶ瀬川緑道	樹木の繁茂
朝日町地内の歩道	車椅子、シニアカーが通れない幅の歩道
大府駅西線、大府駅西交差点から西側の歩道	通学路としての安全確保のための歩道の植栽帯の除去（歩行者と自転車の混在）
長根町六丁目交差点付近	歩道の整備が不完全
共栄町八丁目地内	歩きにくい歩道

委員からの主な意見

- ・雑草の処理が追いついていない箇所が多いという印象である。
- ・歩道のバリアフリー化が整備されているところでも、連続性、歩行導線が途切れている部分があり、整備効果が十分に発揮されていない。
- ・歩道に樹木の切り株が残っていることについて、歩道の樹木を伐採する際は、切り株まで除去しなければ新たな危険が発生する。
- ・バリアフリー重点エリアの設定は重要である。ただし、現状は整備エリア内においても、整備がスポット的であると感じる。重点整備エリア内は徹底してバリアフリー化を推進すべきである。
- ・街路樹や公園の樹木は、通行する人にとっては心地よいものであっても、近隣住民にとっては落ち葉の処理や繁茂による視界不良、根上がりによる地面の隆起など、生活に影響することもある。そうした意識のギャップを考えながら、緑化推進と維持管理とのバランスを考えていくべきである。

(4) 社会福祉法人大府福祉会との情報交換会

当事者目線に立つ必要があると考え、障がい者の視点から意見を伺うため、社会福祉法人大府福祉会の皆様と情報交換会を行った。

情報交換会で出された主な意見

- ・屋外において、日差しや雨がしのげる屋根付きスペースが少ない。
- ・歩道や駐車場において、車椅子を意識した幅が確保されていない。
- ・障がい者が循環バスを利用する際の不安として、乗り降りに手間と時間が掛かることなど、他の利用者への迷惑を常に考えている。
- ・障がい者がゆっくりと落ち着いて過ごせる場所が限られている。
- ・公式LINEでの「損傷通報」やクールシェアスポットなどの本市の取組があまり認知されていない。

委員からの主な意見

- ・駅周辺に限らず、障がい者によく利用されている公園のバリアフリー化、特に屋根付きスペースの確保が望ましい。
- ・障がい者が「(健常者に) 迷惑を掛けている」との認識から、多少の不具合には我慢をし、支援等の申出をすることに消極的になりがちである。
- ・障がい者が循環バスを安心して利用するためには、ハード面の整備も必要だが、乗務員や一般利用者の気遣いなど、意識や行動が最も重要な要素となる。

(5) 愛知環状鉄道株式会社代表取締役 金田学氏による研修会

元愛知県職員であり、現在は民間鉄道会社の経営者である金田学氏を講師として、「人にやさしいまちづくり」について研修会を行った。

①「愛知県 人にやさしい街づくり条例」について

この条例は、高齢者、障がい者を含む全ての県民があらゆる施設を円滑に利用できるようにすることを目的とし、建築物、道路、公園、駅舎などを対象に整備基準が定められている。強制力を持たせず、小規模な施設までを対象とするなど、対象範囲を幅広く構えたところが特徴である。

この条例の制定は平成6年だが、その後、21世紀あいち福祉ビジョン、交通バリアフリー法の制定、ハートビル法の改正などを背景として平成16年に改正された。

内容としては、整備対象を100㎡以下に拡大、エレベーター設置対象施設の拡大、ベビーベッド、ベビーチェア、オストメイト対応設備等の設置、ソフト面の規定の充実などである。

②愛知環状鉄道株式会社の取組について

ア 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

「公共交通事業者等は、（中略）大規模な改良を行うときは、（中略）移動等の円滑化のために必要な旅客施設（中略）に関する主務省令で定める基準に適合させなければならない」

「公共交通事業者等は、（中略）当該旅客施設を使用した役務の提供の方法に関し、移動円滑化のために必要なものとして主務省令で定める基準を遵守するよう努めなければならない」

イ 移動等円滑化の促進に関する基本方針

「一日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上である鉄道駅及び軌道停留場（以下「鉄軌道駅」という。）並びに一日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上3,000人未満であって重点整備地区内の生活関連施設である鉄軌道駅については、令和7年度までに、原則として全てについて、エレベーター又はスロープを設置することを始めとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、運行情報提供設備その他の案内設備の設置、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ、可能な限りの整備を行うこととする。また、これ以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想及び移動等円滑化促進方針の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する」

現在、23駅あるうち、エレベーター設置は11駅で、一日の利用者数3,000人以上の駅でのエレベーター設置率は100%となっている。

③「人にやさしいまちづくり」のポイント

- ・法令等に定められた整備基準に合わせるための措置が、高齢者や障がい者にとって利用しやすいか否かの判断は、設計者のみでは必ずしも十分でない場合がある。
- ・利用者からの意見の聴取・反映が重要である。
- ・視覚障がい者への支援について、「日本では点字ブロック、海外では人手で補助」と言われている。ハード整備とソフト面での啓発の両面が必要である。
- ・「人にやさしいまち」とは「人がやさしいまち」である。

委員からの主な意見

- ・ 調査研究を進めていく上では「人がやさしいまち」という点がキーポイント、キーワードとなる。
- ・ バリアフリー、ユニバーサルデザインを進めるに当たっては、想像力が大事である。設計者側と利用者側に認識のギャップがある。だからこそ、利用当事者を含めて幅広く声を聴き、参画してもらう必要がある。
- ・ バリアフリーを推進するためには、基本構想の策定が重要である。
- ・ バリアフリー化していく上では、障がい者が不都合を訴えることももちろんだが、周りの健常者がその不都合に気づくことも大切である（心のバリアフリー）。
- ・ 「大府の循環バスは、日本一やさしいバスです」といった、うたい文句を付けることにより、乗務員や一般利用者への認識・行動の変化を促すという取組はどうか。



金田学氏による研修会の様子

(6) 行政視察

①茨城県水戸市「水戸市バリアフリー基本構想について」

水戸市では、「連続的なバリアフリー化」「持続可能なバリアフリー化」「心のバリアフリーの推進」を目指し、「水戸市バリアフリー基本構想」を策定した。この構想は、全ての市民が安心して利用できる公共空間を整備することを目的としており、特に高齢者や障がい者、妊婦や乳幼児のいる家庭など、移動困難者に配慮した施策が中心である。具体的な方針として、重点整備地区の設定や、行政機関、市民及び民間企業との連携による体制の構築が掲げられており、これによって、地域全体でのバリアフリー推進が図られていた。

この取組の背景には、急速に進行する超高齢社会や、市民ニーズの多様化がある。高齢者の増加への対応や、障がい者等の生活の質を向上させるためには、バリアフリー化が不可欠であり、また、誰もが安心して移動できる環境を提供することが求められる。

取組の内容

■道路整備

- ・歩道の有効幅員の確保
- ・歩道と車道の分離
- ・視覚障がい者用誘導ブロックの設置
- ・横断歩道でのエスコートゾーンの整備
- ・スマートフォンと信号機を連携させた「高度化PICS」の活用

■都市公園

- ・車椅子利用者向け設備の充実
- ・案内板の内容更新

■公共交通

- ・ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入促進

■庁舎施設

- ・右麻痺用・左麻痺用トイレや介助犬用トイレの設置

■心のバリアフリーの推進

- ・「心のバリアフリー部会」の設置
- ・啓発活動の実施
- ・WheeLogアプリ（※注1）を活用したバリアフリーマップの提供

※注1 世界中のバリアフリー情報を地図上で共有できるアプリのこと。

②東京都多摩市「街路樹よくなるプランについて」

多摩市は市制50周年を迎え、それまでに整備してきた街路樹に関する様々な問題が浮き彫りとなってきた。特に、街路樹の老朽化が進み、一部では倒木のリスクを抱えるなど、歩行者の安全に直結する問題が顕在化している。また、街路樹の管理が適切に行われていないことにより、歩道の狭さや視界の妨げなど、都市環境の質にも影響が出てきた。これらは、市民生活に直接的な影響を与え、地域の魅力や住民の満足度にも関わる重要な課題である。

こうした背景の中で、多摩市では市民にとって快適で安全な環境を提供するために、街路樹の管理と整備の見直しに着手した。その目的を、老朽化した樹木の適切な更新や剪定、歩道幅の確保などによる歩行者の安全確保、そして、市民が誇りを持って生活できる美しい街並みの形成とした。さらには、市民参画を促進し、地域住民や専門家と連携しながら、持続可能な管理体制を構築することも大きな目的となっている。

これにより、市民生活の質の向上のみならず、長期的な都市のブランド力やまちの資産価値向上を図ることも目指している。

取組の内容

■樹木の適切な管理と改善

- ・高木をコンパクトな樹種に植替え、街路灯の光を遮らないようにする。
- ・弱ったり傾いたりしている木や、樹木同士の間隔が狭い場所に適切な手入れを行う。

■歩道の安全対策

- ・植樹帯から単独樹に変更し、歩道幅を広げて歩行者と自転車の安全を確保する。

■快適な歩行空間の整備

- ・遊歩道や公園にベンチを設置し、歩行者が快適に過ごせる空間を提供する。

■持続可能な緑の管理

- ・間伐や伐採を行い、適切な樹種への植替えを進め、持続可能な緑を育てる。

■市民参加と地域との協力

- ・市民参画を進め、地域の人々と協力して街路樹の整備を行う。



東京都多摩市への行政視察

③千葉県千葉市「千葉市歩行空間のベンチ設置計画について」

千葉市の「歩行空間のベンチ設置計画」の目的は、道路を利用する人々の快適性や利便性を向上させ、特に超高齢社会への対応を図ることである。そして、歩行者が気軽に立ち寄り、休憩できる「憩い、集い、語らい」の場を提供することとしている。

取組の内容について

■駅前広場でのベンチ設置

- ・各バス停にベンチを1基設置する。

■歩道でのベンチ設置

- ・原則として200mごとにベンチを設置し、歩行者の休憩場所を提供する。

■歩道以外の場所でのベンチ設置

- ・企業等から寄贈されたベンチを活用し、地域活性化やにぎわいを創出する。

■標準図の作成

- ・設置場所や設置方法に統一性を持たせた設置基準を設ける。

④静岡県沼津市「沼津駅北口広場のユニバーサルデザインについて」

J R沼津駅北口広場では、「誰もが利用しやすい駅前広場」を目指し、視覚障がい者、車椅子利用者、高齢者、子ども連れなど、様々な市民の意見を反映させながら整備が進められ、誰もが快適に移動できる環境となっていた。

取組の内容について

■乗用車の乗降エリア

- ・歩道と車道の段差がなく、車両から降りた際にスムーズに歩道に移動でき、利便性が高い。

■バスの乗降エリア

- ・歩道が低床バスに合わせた高さに設置され、車椅子やベビーカー利用者に優しい設計となっている。

■屋根の設置

- ・バス、乗用車、タクシーの乗降エリア全てに雨がしのげる屋根が設置されている。

■音声案内と公共サイン

- ・障がい者向けに工夫された音声案内や公共サインが設置され、視覚や聴覚に障がいがある方への移動支援が工夫されている。

■広い歩道

- ・駅前広場の歩道が広く確保され、歩行者が混雑を避け、快適に通行できる。

4 問題点の整理

調査研究は以上のとおりだが、私たち建設産業委員会メンバーで、改めて平成21年に策定された「ユニバーサルデザイン基本方針（以下「基本方針」という）を確認した。

これを踏まえつつ、これまでの調査研究の内容をベースに、本市におけるユニバーサルデザインの更なる普及促進に向け、現状の問題点とその解決の方向性を以下に整理した。

(1) 具体的な計画が示されていない

本市の基本方針には「この基本方針は、ユニバーサルデザインによるまちづくりを実現することを目的とし、その考え方を市の施策・事業の中に取り入れ、計画的に実施していくための行動指針として策定しました」との記載がある。

およそ15年前に策定された基本方針だが、理念、考え方としては現在でも十分に納得できる内容であり、市内の屋内公共施設には、ユニバーサルデザインが整備された箇所を随所に見ることができる。しかしながら、道路（歩道を含む）や緑道、公園といった屋外施設では、「ユニバーサルデザインによるまちづくり」という文言から一般的に想定されるイメージと現状とのギャップを感じざるを得ない。

屋外施設におけるユニバーサルデザイン化は相当規模の工事が必要となるなど、屋内施設の整備に比べるとハードルが高くなりがちである。それだからこそ、具体的な計画を立案することで、市民と認識が共有でき、実現に向けて着実に進めていくことが可能となるのではないかな。

令和6年度市民意識調査報告書

【重要度】

(「力を入れてほしい」+「できれば力を入れてほしい」)の結果ベスト3

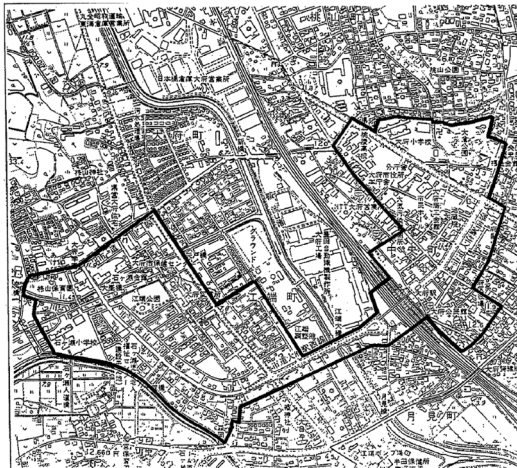
1位	歩行者の安全な移動空間の整備	75.7%
2位	移動しやすい道路の整備	74.5%
3位	防犯対策(防犯灯の設置など)	73.1%

(2) 重点エリアでのなすべき施策が明確でない

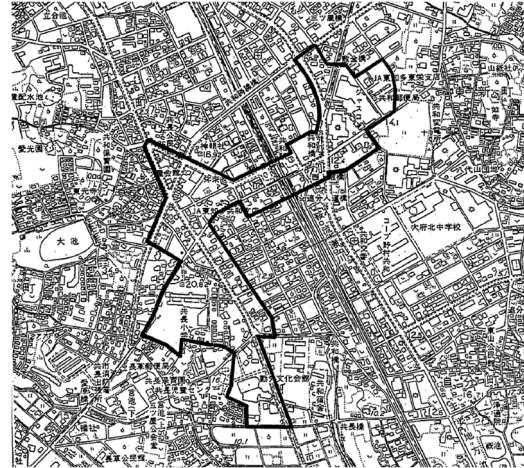
これまでの整備の実績として、大府駅、共和駅の周辺にある公共施設へアクセスする道路の歩道について、段差解消や勾配の緩和、視覚障がい者誘導用ブロックの設置などが整備された。しかしながら、平成31年2月20日に国土交通省が出した資料によると、本市の駅周辺におけるユニバーサルデザインの整備率は47%という状況である（平成30年3月末）。

市内にユニバーサルデザイン化を普及させる方策として、重点エリア（※注2 特定道路その他の道路）を設定する取組は有効であると思う。ただし、指定された重点エリアでは、何をいつまでに整備するのかを明確に示すことが求められる。このことにより、周辺住民や利用者の理解が得られ、施策が円滑に進められるのではないかと考える。

平成9年度時点のモデルエリア（重点エリア）



J R大府駅周辺



J R共和駅周辺

平成9年3月作成「大府市人にやさしい街づくり基本計画」より引用

(3) 古い道路等の整備が困難である

道路等のユニバーサルデザイン化を阻害する大きな要因の一つは、古い住宅地等で拡幅が困難な道路の存在である。この問題に対しては有効な解決策を提案するには至らなかった。ただし、個別の事情に照らし合わせて、路面起伏の補修、側溝の蓋化、電柱や交通標識の移動、路面標示など、歩行者（ベビーカー、車椅子等を含む）を最優先とした安全対策は施されて然るべきと考える。

※注2 「特定道路」とは移動等の円滑化が特に必要な道路として国土交通大臣が指定した道路のこと。「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の目標（令和2年度）までに全ての道路の移動等円滑化の実現に向けて、歩道の設置や段差の解消などの整備を進めることとされている。

(4) 市民のバリアフリー・ユニバーサルデザイン施策に対する認知度が低い

視察等で見聞きした様々な施策において共通しているのは、ハード整備と並行してソフト施策の重要性が示されていることである。15年前に策定された本市の基本方針には「ユニバーサルデザインの考え方は、まだまだ市民に認知されていない状況であります。特に、ハード面での整備だけでなく、(中略)『心のユニバーサルデザイン』の考え方の普及・啓発に努める必要があります」との記載がある。

翻って、現在の状況を考えてみると、前述のように、ハードの整備は随所に見られるが、市民のバリアフリー・ユニバーサルデザイン施策に対する市民の認知度向上にはまだまだ課題が多いように思われる。

ソフト施策としては、とかく講習会、チラシ配布、ポスター掲示などに頼りがちではあるが、そういうこととは別の視点で、例えばハード整備を象徴的な形で具現化したり、施設や施策のネーミングを工夫したりすることで、健常者に対して日常的にユニバーサルデザインの「気づき」を促すことができるのではないかと考える。

令和6年度市民意識調査報告書

バリアフリーなどの人にやさしい環境の整備

	回答数	構成比
満足	83	6.7%
おおむね満足	373	30.3%
どちらともいえない	591	48.0%
やや不満	98	8.0%
不満	45	3.7%
無回答	41	3.3%
計	1,231	100.0%
自分や周囲に関係しないため判断できない	169	
合計	1,400	

バリアフリーなどの人にやさしい環境の整備

	回答数	構成比
力を入れてほしい	311	22.2%
できれば力を入れてほしい	553	39.5%
今のままでよい	480	34.3%
あまり力を入れる必要はない	8	0.6%
力をいれる必要はない	4	0.3%
無回答	44	3.1%
計	1,400	100.0%

(5) 時代の変化への対応が不十分である

基本方針の策定から約15年が経過し、その間に社会・経済・技術などの様々な環境が変化した。これに伴い、当時想定し得なかった変化にも適切に対応していくことが求められる。

基本方針の結びには「ユニバーサルデザインには終わりはない」との記載がある。そこで、以下に「時代の変化」として考え得る課題を整理した。

①気候の変化

ここ近年、気候変動が話題となり、豪雨や猛暑などの影響が市民生活に大きな脅威となってきた。防災という観点での安全対策は講じられているが、身近なところでも外出の妨げとなるような著しい変化が生じている。

草木に関しては、高温・多湿によって樹木の成長や雑草の繁茂が激しさを増し、道路（歩道）の安全確保に影響が出てきた。樹齢や気候の変化によって全国で倒木の被害が発生している。

また、急な豪雨や灼熱の日差しなど、その激しさ、厳しさも命の危険を伴うような程度の状況も日常の事態となってきた。

こうした状況に鑑み、緑化に関する維持管理の強化や、広場、公園、緑道といった屋外施設に日差しや雨がしのげる屋根付きスペースの確保などの対応が必要である。

②社会環境の変化

人口増加に伴い、通勤通学に自転車を利用する市民が増加している。一方、自転車による交通事故も増加し、ヘルメットの着用や自転車用損害保険の加入促進が強調されるようになった。

これまでは、自転車は歩行者と同列に扱われ、市内には自転車の乗り入れ可能な歩道も散見さる。しかしながら、歩道は通学路になっていたり、幅員が狭い歩道では、自転車と歩行者のすれ違いが困難な箇所も多く存在している。

また、近年ではキックボードなど、新しい乗り物などへの対応（歩行者との区分け、駐車場所の確保など）も今後検討が必要である。

③技術の進化

行政視察先の自治体において、ICTの活用による移動困難者への支援の実例が幾つかあった。本市においても横断歩道での支援装置が設置されたり、ふれあいバスの運行状況アプリの導入など、ICT化の施策も推進されている。

今後のユニバーサルデザインのまちづくりを考えていく上で、ICTは積極的に取り入れていくべきである。

④新しい考え方

近年、新たな取組を進める上で、「サステイナブル（持続可能性）」の考え方を取り入れることは不可欠である。

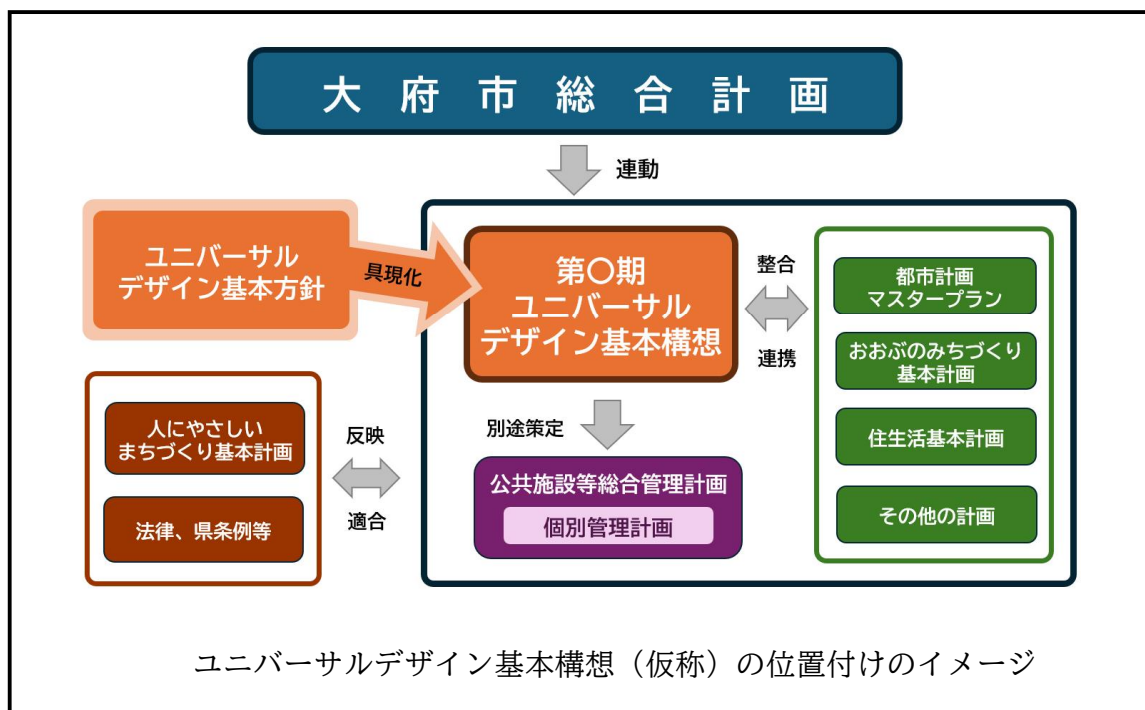
本市が推進するユニバーサルデザインのまちづくりにおいても、サステイナブルの視点は極めて重要であると考えます。整備された社会基盤の長寿命化、維持管理コストの継続的な予算化、そして、継続的な改善を行う仕組み（スパイラルアップ）の構築などを行うことが、本市が掲げる「いつまでも 住み続けたい サステイナブル健康都市おおぶ」の実現につながっていくと考える。

5 本市への提言

これまでに記した問題点の整理をもとに、「人にやさしいまちづくり」に向けて、以下のとおり本市への提言としてまとめた。

(1) 「大府市ユニバーサルデザイン基本構想」を策定すること

「ユニバーサルデザインによるまちづくり」をどう実現させていくのかについて、平成9年に策定された「人にやさしい街づくり基本計画」があるものの、新たに基本方針を引き継ぐ明確な計画書を作成する必要があるとの見解が本年度の建設産業委員全員の総意である。



所管部署によれば、「大府市ユニバーサルデザイン基本方針」を具現化するものとして「大府市公共施設等総合管理計画（平成29年）」があるとの説明ではあったが、これは個別の設置基準や総合的な管理に関する計画であり、街全体の「一体的」「連続的」な整備をイメージするものではない。

そこで必要なのは、「ユニバーサルデザインによるまちづくり」に特化した、いわゆる「基本構想」を策定し、みちづくり基本計画、公園施設長寿命化計画、水道ビジョンなどの関連計画のベースとなる上位計画と位置付けることである。

以下に、その基本構想に織り込むべき項目を提案する。

①目的・あるべき姿の明確化

まずは、この基本構想がなぜ策定されたのか、どのようなまちづくりをイメージしているのかを明確に示すことである。その理念は「全ての人が利用しやすい」「全ての人に配慮した」ということが基本であることは言うまでもなく、ユニバーサルデザインの考え方を全ての人が理解し、自ら行動することができるまちを目指すべきと考える。

②計画期間の設定

計画にはそれを実行する期間の設定が必須である。計画期間の設定があることで、実際の着手につながるのであり、課題も見えてくる。

「ユニバーサルデザインに終わりはない」（基本方針「結び」より）との言葉のとおり、計画期間の終了は、次の計画期間の始まりである。施策の遂行に節目を設けることで、この構想がよりよいものへ進化（スパイラルアップ）していけるのである。

③実施主体の明確化

ユニバーサルデザインの理念は多くの市民から理解されると思うが、肝心なのは「誰が主体となって取り組むのか」ということである。

ハード整備に関しての予算化、事業化は行政が主体となるものだが、整備や施策に関する計画の主体は健常者を含む全ての市民であるべきと考える。このことを念頭に、市民、事業者、行政それぞれの役割を明確に定めることが必要である。

④具体的施策の立案

具体的施策の立案に関して最も重要なことは、計画は実現可能なものであるべきで、特に重点エリア（特定道路等含む）におけるバリアフリー施策は計画どおりに整備されなければならない。

※次の表は、これまでの経過を通して委員から出された具体的な施策案をまとめたものである。ただし、これはあくまでも「例」としての提示であり、これらを整備、事業化すべきという要望ではない。ほかにも様々な施策が考えられ、何よりも計画立案に際しては、様々な属性を有した個人や団体等から、幅広く意見を聴取していくことが求められる。

具体的施策の例

場所	内容
道路（歩道）	・ 一体性、連続性の確保 ・ エスコートゾーン（横断歩道点字ライン）の整備 ・ 自転車と歩行者が安全に共存できる工夫 ・ 間隔が狭く、見通しの悪い街路樹の間引き ・ 幅員が確保されていない歩道における植樹帯の撤去
駅	・ 車道まで張り出した雨よけ用の屋根の整備 ・ 車道と歩道の段差の解消
公園・緑道	・ 日差しや雨がしのげる東屋の設置
樹木・植栽	・ 倒木の危険が予見される樹木の伐採 ・ 管理しやすい樹種への植替え ・ 雑草が繁茂しにくい地面（土）の工夫 ・ 樹木の根上りによる地面の隆起対策
バス	・ 大府市循環バスを「人にやさしい大府市ふれあいバス」などへの名称変更 ・ 電光板の表示を利用したPRや啓発（回送時の有効活用等）
全般	・ ベンチの設置強化（民地活用も含む） ・ 路面標示、掲示板、注意看板などの保守点検 ・ 移動困難者等への手助けを促す案内の掲示

⑤効果検証の仕組みづくり

基本方針に示されている記述を改めて確認する。

「ユニバーサルデザインには完璧なものは存在しないとも言われており、十分検証したにもかかわらず、改善の余地があったり、失敗だったりする可能性もあります。そのようなことになっても、すばやく修正し、次の事業に生かしていくよう考えることが必要です。」

「トライ・アンド・エラー」の実践は、整備や施策がよりよいものへと深化していくことにつながり、全ての人たちにユニバーサルデザインについての理解を深める効果が期待できる。

担当や組織が変わったとしても、効果検証作業の手順と継続的に実施される仕組みをあらかじめ定めていくことは必要かつ不可欠である。

(2) 人がやさしくなれるまちづくり

当委員会では、調査研究を進める早期の段階で、「人にやさしいまち」を「人がやさしくなれるまち」と定義付けた。

移動困難者への最も有効な支援は「人の手や声」とされる。ユニバーサルデザインという物理的な整備も重要だが、それ以上に、移動困難者に対して「やさしい気持ち」で支援や行動できる市民が多く住むまちが、「健康都市おおぶ」の目指すべき姿の一つと考える。

それには、多くの市民が移動困難者への理解を深めることが重要である。そこで、ユニバーサルデザインの選定を通じて、当事者の不便さに気づいてもらえるような施策を考え、次のとおり提案する。

①モデルエリアの設定、整備

ここでいう「モデルエリア」とは、特定道路などのいわゆる「重点エリア」とは異なる考え方である。重点エリアは、利用者が多い駅周辺を指定するケースが多いが、そうした地域は住宅も密集し、従来からの堅固な建造物など、ユニバーサルデザイン化への障壁も高く、思うように整備が進まない状況に陥りがちだ。

ここに提案する「モデルエリア」とは、駅周辺に限らず郊外においても、比較的近年に整備された道路、公園、緑道などを指定するというものである。

道路を例に挙げれば、十分な車道や歩道の幅員が確保され、電柱は民地などに設置されているような路線を指定し、自転車と歩行者の分離、自転車専用レーンやベンチの設置、段差の解消、交差点でのICT活用など、徹底的にユニバーサルデザイン施策を整備する。

それにより、利用する市民が施策の効果を体感することができ、また話題となることでユニバーサルデザインへの認知が高まるとともに、その効果次第では他エリアへの水平展開が期待できる。

モデルエリア内の住民や事業者の理解、協力が不可欠ではあるが、そうしたモデルエリアではその地区のイメージアップや資産価値向上も期待できるのではないかな。

②「みんなで街なかユニバーサルデザインチェック」

私たち建設産業委員会のメンバーは、市内で問題がありそうな箇所を話し合い、全員で現地を確認した。そのことにより、関心や視点が人それぞれであること、また、それらを共有することの大切さを認識した。

そこで、市民にもそのような体験をしてもらってはどうかと考える。防犯パトロール、健康ウォーキング、ごみゼロ運動などの機会を利用してもよい。通行・歩行空間や遊び場などで気になる箇所を複数の人たちでチェックし、共有するのである。さらに、その結果を行政に申し出る際には、どのように補修、改修をするのかなど、設計等の検討に市民が関わるようにすれば、ユニバーサルデザインへの関心がより一層高まるのではないかな。

③持続可能な緑化推進

まちづくりにおける緑化推進は、市民に安らぎを与え、気持ちをやさしくするだけでなく、ヒートアイランド・温暖化対策、景観美化、不動産価値の向上や観光促進といった多くの利点をもたらす。しかし、維持管理が不十分であれば、樹木の機能だけでなく、美観やユニバーサルデザインも損なわれる可能性があり、持続可能な緑化を実現するために、計画的かつ効率的な維持管理施策を策定することが求められる。

持続可能な緑化推進と維持管理の両立を可能とするため、具体的に以下の３点を提案する。

- ・ 快適で安全な環境を提供するために、街路樹及び植栽の密度や樹齢、場所等を考慮した植樹、植替え、伐採などを計画的に行うこと。
- ・ 維持管理の負担を軽減させることを目的に、手入れがしやすく、生育環境に合った樹種を選び、剪定や草刈りのタイミングや頻度を調整すること。
- ・ 緑の維持管理について、市民や地域団体と連携した維持管理体制を構築すること。

④最新技術の最大活用

近年のＩＣＴ等の最新技術は、飛躍的に進化している。

スマートフォンは、ほとんどの市民が保有している状況にあり、ＱＲコードやＬＩＮＥなどによる情報提供、信号機との連携、バリアフリーマップアプリなど、その機能を活用したバリアフリー施策は多岐にわたる。また、介護分野におけるロボット技術の実用化も進んでおり、市民が日常的に目にする場所でこうした最新鋭の技術を体感できる環境の整備も期待したい。

他の自治体の事例やスタートアップのユニークな技術を常に情報収集し、次々と生まれてくるであろう最新技術やアイデアなどを積極的に試行していくことが、「心のユニバーサルデザイン」の推進に資するものとする。

6 むすびに

世界的に見て、日本はバリアフリー、ユニバーサルデザインの普及度が高い国であり、地面に設置されている点字ブロックは日本が発祥とのこと。そうした情報を誇らしげに感じていましたが、8月に開催された研修会において、講師の金田学氏から「視覚障がい者への援助は、日本では点字ブロックだが、欧州では人の手で行われる」とのお話がありました。

ユニバーサルデザインのまちづくりをテーマとしつつ、インフラ整備を所管する建設産業委員会でその目指すところ、つまり「心のユニバーサルデザイン」とする意味、福祉からのアプローチでもなく、協働からのアプローチでもなく、インフラ整備から市民のユニバーサルデザイン意識に少しでも変化をもたらすことができるのではないか、当初は格好よく安易にそう考えていました。

ところが、普段から移動困難者に対して心を寄せているつもりであったにもかかわらず、調査を進めていくにつれ、自分たちがいかに無知であるかを思い知らされることになるのです。

茨城県水戸市を視察先に選定したのは、同市市役所庁舎の隔階で設置されている「左麻痺用、右麻痺用トイレ」の存在でした。多目的トイレですら不自由を感じる方がおられる、しかもそれは切実な事情だとの気づきがありました。そして、この設備は極めて先進的だと思っていましたが、別の目的で訪問した千葉市役所庁舎でも同様の整備がされており、もはや「左麻痺用、右麻痺用トイレ」は先進事例ではなかったのです。日頃、何気なく使用しているトイレから、ふと「気づき」を得ることができるのだと実感しました。

ユニバーサルデザインは、全ての人が快適に利用・使用できるという発想であるがゆえに、健常者には意識されにくいものです。そうではありますが、まずは広く市民がユニバーサルデザインを「意識する」ということを重視すべきではないかと考えます。

どんなにハード整備を施したところで、人の手による支援には及びません。本市においても、誰もが自然と移動困難者への支援を買って出るような環境づくり（＝心のユニバーサルデザインが普及した社会）を念頭に、ハード整備を進めていただきたいと思います。

そして、目に見える形でのユニバーサルデザイン整備を、福祉、教育、協働の分野と連動させ、ハード、ソフトの両面から文字どおり「人にやさしいまち」を目指すべく、後年の総務委員会、厚生文教委員会においても、令和6年度の建設産業委員会と同じ「人にやさしいまちづくり」と題した調査研究に引き継がれることを大いに期待します。

結びに、当委員会の調査研究に御協力いただいた全ての関係者の皆様に厚く御礼を申し上げます。

調査研究の経過

- (1) 令和6年5月13日（月） 建設産業委員意見交換会
 - ・ 1年間の活動の流れについて、委員会で情報を共有した。
- (2) 令和6年5月30日（木） 建設産業委員意見交換会
 - ・ 各委員から出された調査研究テーマ希望を基に協議を行った。
- (3) 令和6年6月13日（木） 建設産業委員会
 - ・ 所管事務調査として「人にやさしいまちづくりについて」の調査を行うことに決定した。
- (4) 令和6年6月13日（木） 建設産業委員意見交換会
 - ・ 今後のテーマ活動についての協議を行った。
- (5) 令和6年7月4日（木） ※委員会活動外の任意の活動として
 - ・ 委員を2班に分けて、市内で高齢者を対象とした常設サロンに伺い、高齢者の外出等に関わる状況や意見などをヒアリングした。
- (6) 令和6年7月11日（木） 建設産業委員勉強会（委員派遣）
 - ・ 都市整備部長、都市政策課長、水緑公園課長、道路整備課長を講師として、「バリアフリー、ユニバーサルデザインの観点での道路、緑道、河川道の考え方について」及び「歩きやすい歩道等の観点からの維持管理（樹木剪定、伐採、除草等）について」をテーマとした勉強会を開催した。
- (7) 令和6年7月11日（木） 建設産業委員会市内視察（委員派遣）
 - ・ 「歩きやすさ」「利用しやすさ」という観点で、市内の現状を委員間で共有することを目的として、駅周辺、緑道、歩道などを巡回視察した。
- (8) 令和6年7月11日（木） 建設産業委員意見交換会
 - ・ 勉強会、市内巡回視察を終えて、委員間で意見交換を行った。
 - ・ この場を利用して、常設サロンでの高齢者からのヒアリング内容について委員間で共有を図った。
 - ・ 今後のテーマ活動についての協議を行った。
- (9) 令和6年7月19日（金） 建設産業委員情報交換会（委員派遣）
 - ・ 社会福祉法人大府福祉会、鈴木悦彦常務理事を始め、同法人の施設（あけび苑、みのり、そら）の施設責任者、職員と障がい者目線でのバリアフリーの状況について情報交換を行った。

(10) 令和6年7月19日（金） 建設産業委員意見交換会

- ・情報交換会を終えて、委員間で意見交換を行った。
- ・今後のテーマ活動についての協議を行った。

(11) 令和6年8月9日（金） 建設産業委員研修会（委員派遣）

- ・愛知県環状鉄道株式会社代表取締役社長の金田学氏を講師として、「人にやさしいまちづくり」をテーマに研修会を行った。

(12) 令和6年8月9日（金） 建設産業委員意見交換会

- ・研修会を終えて、委員間で意見交換を行った。
- ・今後のテーマ活動についての協議を行った。

(13) 令和6年9月9日（月） 建設産業委員意見交換会

- ・10月予定の行政視察について、質問事項、行程などの確認及び調整を行った。
- ・今後のテーマ活動についての協議を行った。

(14) 令和6年10月10日（木） 建設産業委員意見交換会

- ・10月予定の行政視察について、質問事項、行程などの直前確認を行った。
- ・テーマ活動報告書の進捗状況、形式等についての確認、調整を行った。

(15) 令和6年10月15日（火）～17日（木） 建設産業委員会行政視察（委員派遣）

- ・茨城県水戸市「水戸市バリアフリー基本構想について」
- ・東京都多摩市「街路樹よくなるプランについて」
- ・千葉県千葉市「千葉市歩行空間のベンチ設置計画について」
- ・静岡県沼津駅「沼津駅北口広場のユニバーサルデザインについて」

(16) 令和6年10月25日（金） 建設産業委員意見交換会

- ・視察後の意見交換を行い、委員間で先進地での取組について議論を行った。
- ・テーマ活動全体会議について、委員間で事前確認を行った。

(17) 令和6年11月14日（木） 建設産業委員意見交換会

- ・テーマ活動全体会議について、委員間で事前確認を行った。

(18) 令和6年11月22日（金） テーマ活動全体会議

- ・テーマ活動に関する中間報告を委員長から行い、報告内容に対し、委員外議員から質疑や意見をいただいた。

- (19) 令和6年12月10日（火） 建設産業委員意見交換会
・ テーマ活動全体会議で出された意見を参考に報告書の内容を検討した。
- (20) 令和7年1月14日（火） 建設産業委員意見交換会
・ 報告書の内容、特に本市への提言の骨子について委員間で協議した。
- (21) 令和7年2月3日（月） 建設産業委員意見交換会
・ 報告書の内容について委員間で協議した。
- (22) 令和7年3月11日（火） 建設産業委員意見交換会
・ 報告書の内容について委員間で協議した。
- (23) 令和7年3月14日（金） 建設産業委員意見交換会
・ 報告書の内容について委員間で協議した。
- (24) 令和7年3月24日（月） 建設産業委員意見交換会
・ 報告書の内容について委員間で協議した。
- (25) 令和7年3月31日（月） 建設産業委員会
・ 報告書の内容を決定し、本会議で報告することとした。

建設産業委員会委員名簿

(令和6年5月13日～令和7年5月13日)

役職名	氏名	所属会派
委員長	藤本 宗久	親和クラブ
副委員長	稲葉裕加里	親和クラブ
委員	小山 昌子	市民クラブ
委員	宮下 真悟	無所属クラブ
委員	柴崎 智子	公明党
委員	時安 利栄	親和クラブ

(備考)

正副委員長のほかは、議席番号順