

西口デッキ、手すりすら先延ばし…

またしてもショッキングな答弁がありました。

かねてから訴え続けてきた手すり設置について、予算要求をしていないとのこと。

駅デッキのバリアフリー化を求める署名を提出し、少なくとも手すりについては以前の一般質問で前向きな答弁があったにもかかわらず、これでは実質的にバリアフリー化先送りです。昨年 12 月には、デッキの点検が終了しており、人の通行については「安全性は確認している」とのことであり、耐重性などの観点で手すり設置に問題が生じるとは考え難いです。また、事業費等についても想定可能であり、来年度の予算要求もできたはず。それにもかかわらず、点検結果の「報告書が上がってきていない状況(であり)その報告書を参考に…どんな製品をつけられるかということで、それによつての事業費も多々変わってくるので…報告書が上がってから…総合的に判断」するとしており、さらには「令和5年度に予算要求できるかどうかということも含めまして検討させていただきたい」と答えたのです。早期設置どころか、令和5年度での設置すら積極的とは言えません。

スロープや屋根の設置も含め、早期に設置すればするほど市民にとってもよいはずですが、この消極的な姿勢には疑問です。報告書を確認次第、すぐにでも決断すべきです。

イルミネーションがある一方で、手すり設置に消極的な桶川市の姿勢は問題です。

■ホームドア設置を

ホームドア設置へ高崎線沿線自治体で毎年要望をしているようですが、JR の話を聞いているばかりの様子で、進展がありません。

JRでは「今設置されているホームドアのような形では対応が難しいのではないかと」いうことで検討されていまして…ホームドアの代わりに…センサーによって人の動きを見て、そこで警告を鳴らすとか、簡易型のホームドアが設置できないかということもJR側でも検討して」いるとのこと。桶川市も積極的に提案し、JR と共同で取り組めないものかと思えます。その他、可動式や簡易型ホームドアなどの試験的な設置を桶川駅で行ってもらえるように働きかける、補助金を提案するなどより積極的に要望活動をして欲しいと思います。

また、桶川市が自死を軽くみている面も伺えました。

駅の改札の前などに、自殺予防のための掲示等をしてはどうかとの質問に対し、「現実に自殺している方がほばいない状態で、そのような掲示をJRのほうがするということはちょっと考えづらい」と答えましたが、桶川駅を含めた高崎線は、駅間でのものも含め、人身事故は多いです(2010 年以降の累計では路線別全国 19 位)。すべてが飛び込み・自殺ではありませんが、深刻な問題です。命を守るためにできることは、可能な限り積極的にすべきではないでしょうか。

■障害者手帳アプリの活用を

他の市町村で活用の進む、障害者手帳アプリ「ミライロ ID」の活用を求めました。

「既にアプリを使用している自治体の考え方を参考といたしまして、障害者手帳アプリの取扱いについて…公共施設など(での利用を)研究させていただきたい」と比較的前向きな答弁でした。法令上すべての行政手続で手帳提示に代えて使用することは難しいとのことですが、問題ないものについては、順次使用可能にしてもらいたいと思います。

例えば、桶川市福祉タクシー等事業実施要綱では手帳提示との記載があります。要綱は桶川市の判断で変更できるため、使えるようにすることはできるはず。



(<https://mirairo-id.jp/>より)

また、公共交通機関での導入は、事業者の判断に委ねられており、法令上問題はありません。こちらは、桶川市の働きかけが重要です。市内では、タクシーは、桶川タクシー・熊通タクシー・大宮自動車で使用可能ですが、バスは、東武バス以外は循環バスを含め使用できません。各路線バスと市内循環バス全線で使用可能になれば、桶川市内で障害者の利便性が大幅に上がります。循環バスについては、県内でも熊谷市、鴻巣市、宮代町、毛呂山町、和光市で使用可能です。次は、桶川市の番ではないでしょうか。

桶川市のバリアフリー政策のやる気は 国が示したもののすら理解しようとしないう姿勢

📌 マスタープラン（移動等円滑化促進方針）って？
旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集積する地区において、市町村が面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すもの。

移動等円滑化促進地区

「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」（国土交通省）

●移動等円滑化促進地区の位置・区域

- 移動等円滑化促進地区の位置、地区の範囲、地区の境界設定の考え方を記載。

●生活関連施設・生活関連経路

- 生活関連施設、生活関連経路を位置づけ。
- 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化の促進に関する事項を記載。

●移動等円滑化の促進に関する事項

- 移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化の促進に関する事項を記載。

●移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項 [R2.6.19追加]

- 住民その他の関係者における障害の理解や協力の必要性・重要性を記載。
- 住民その他の関係者が取り組むべき「心のバリアフリー」に関する取組を記載。



📌 バリアフリー基本構想って？

旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集積する地区において、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するために、市町村が作成する具体的な事業を位置付けた計画。

重点整備地区

「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」（国土交通省）

●重点整備地区の位置・区域

- 重点整備地区の位置、地区の範囲、地区の境界設定の考え方を記載。

●生活関連施設・生活関連経路

- 生活関連施設（3以上）、生活関連経路を位置づけ。

- 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化に関する事項を記載。

●実施すべき特定事業に関する事項

- [R2.6.19「教育啓発特定事業」追加]

- 事業内容

- 対象施設

- 事業者

- 整備内容

- 事業実施時期

- 等を記載。

●移動等円滑化のために必要な事項

- 重点整備地区におけるバリアフリー化に関する事項を記載。

- 市街地開発事業との調整

- 駐輪施設の整備等の市街地改善

- 交通手段の充実

- ソフト施策



高齢者や障害者等の自立した日常生活及び社会生活には、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活で利用する施設等について、地域で一体的にバリアフリー化が図られていることが重要です。

国は、バリアフリー法に基づく基本構想制度により、面的・一体的なバリアフリー化を推進していますが、基本構想に必要な具体的な事業化の動きがない状況でも前段として、バリアフリー化の方針を示すマスタープラン制度ができました。今回は、このマスタープランの作成予定を問いました。

□市は制度の理解を

まず都市整備部長は「まず市の全体的な構想という、マスタープランを作成して、その中で移動円滑化促進というところで、今度エリア取りをして、それから次のステップでバリアフリー基本構想をつくって事業化というような流れ」と答弁しました。しかし「移動等円滑化促進地区とは、このマスタープランに明示すべき事項の一つで…駅東口周辺を移動等円滑化促進地区として計画をすることは、現状の土地利用状況では難しい」として、マスタープラン作成は東口について「今後インフラなどの整備が進んでくる中で…時期を見計らって」行うとし、西口についてはリニューアルの際に作成を検討するとなりました。

そもそも、マスタープランは、基本構想とは異なり、具体的な事業を定めるものではなく、大きな方針を示すものです。答弁からは、市が制度を理解していないことがうかがえます。また、移動等円滑化促進地区は、マスタープランにおいて必須項目ではなく、大まかなもので十分です。まず整備エリアを移動等円滑化促進地区とし、5年ごとの見直しの中で、必要であれば変更すれば良いのです。（例えば大阪府堺市では、マスタープランを定めていますが、移動等円滑化促進地区等は今後定めるとのことです。）

具体的な計画である基本構想はおろか、方針すら作成しな

いで桶川のまちづくりは進められるのでしょうか。桶川市の行政が、これらの国の制度を理解しようとしないう姿勢に憤りを覚えます。

□桶川は、バリアフリーは二の次？

マスタープランは、自治体条例（埼玉県福祉のまちづくり条例など）などだけではバリアフリー化が進まないからできた制度です。今の桶川にも東西問わずさまざまな「バリア」があります。それに対する認識を前提として、桶川市としてどうすべきか、大きな方針を定めるのがマスタープランです。

市全体で共通認識を持つのがバリアフリー化の第一歩です。なぜそれすらやらないのか？制度を理解せず、同じ答弁を繰り返すのは「桶川市は、バリアフリー政策・障害者理解は二の次です」とアピールしているも同然です。

マスタープランを作成した自治体は続々と出てきています。準備を進めている自治体はもっとたくさんあります。今年中に作成の目処を立てるよう強く要求します。



歩道がほぼないに等しい駅東口前。バリアフリー化が急がれます。