

令和3年度 第2回埼玉県福祉のまちづくり推進協議会  
結果概要

- 1 日時 令和4年2月3日 午前10時～12時
- 2 場所 WEB会議
- 3 出席委員  
久保田委員、水村委員、種村委員、菊池委員、安部委員、内海委員、  
伊藤委員、関根委員、細川委員、今井委員  
出席 10人  
欠席 2人
- 4 配布資料 別紙のとおり
- 5 会議概要  
【議事】
  - (1) 福祉のまちづくりに関する取組について
  - (2) 障害者用駐車場の適正利用について
  - (3) その他

主な内容は別紙「議事概要」のとおり。

## 議事概要

---

---

### ( 1 ) 福祉のまちづくりに関する取組について

---

---

#### ( 事務局説明 )

久保田会長

何か質問等があればお願いします。

種村委員

資料 1 - 3 の 7 ページについて質問する。事業内容の中に基準額について確認したい。これが上限額でこれを超えると超えた分は本人の負担になるということか。上限額と基準額の違いについて伺う。

事務局 ( 障害者福祉推進課 )

基準額という言葉をや項上は使用しているが、実質上限額にあたるものである。基準額すなわち上限額の 36 万円のうち、3分の1が本人の負担になるので、36 万円補助した場合、本人の負担は 12 万円になる。さらに居宅改善の費用がかかった場合には、本人が負担することになる。

水村委員

自身は他の自治体でも福祉のまちづくり条例やバリアフリー条例に関する委員会等に関わっているが、埼玉県福祉のまちづくり条例の概要を伺い、床面積が 5,000 平米以上の建築物における育児用施設の整備の設置義務化、公共交通機関の施設や公園における努力義務化ということはとても良いことだと思う。一方で事業内容の中に育児用施設の整備について特段記載がないが、現状で適合の申請の状況など、どのように進めているのか伺う。

事務局 ( 建築安全課 )

建築物の今年度末の状況は今後建築安全センターや市町村に照会を行ったうえで集計するため、適合の状況が把握できていない。

事務局 ( 福祉政策課 )

建築物も含め、公共交通機関の施設や公園について、申請件数は資料 1 - 3 の 4 ページに記載している。例えば公園は令和 2 年度の申請が 12 件となっております。

り、申請があったものについては内容の確認をし、例えば授乳施設があるかといったことを確認しながら適合の審査を行っている。

水村委員

この表の適合件数と書かれているところで、例えば公園だと令和2年度は11件だが、この11件すべてに育児施設が設置されているというとらえ方でよいのか。

事務局（福祉政策課）

公園については努力義務としており、基本的には遵守を求めているが、申請の内訳を見ないとわからない部分がある。

久保田会長

説明を受け全体として各部門でそれぞれ着々と進めていることがよくわかった。その上での3点質問する。

まず、資料1 - 3の5ページの基本構想で策定自治体の数についてだが、私自身熊谷市、東松山市、所沢市、さいたま市などに関わってきており、今は春日部市や戸田市に関わっている。他の自治体、特に県南の駅の乗降客が多いようなところでは、もっと策定が進んでいると思っていたが、川口市で平成21年に策定されて以来、戸田市、本庄市、春日部市以外にないように見える。

他の自治体の策定が進まない理由がわかれば教えていただきたい。また、今後、県としてどのように自治体と話を進めていこうとしているのか伺いたい。

2つ目、資料1 - 1の主な整備項目と基準の道路について、1つ目の歩道の有効幅員2メートル以上というのはわかるが、その次の横断歩道について車道と同じ高さであるが、この意味について伺う。

3つ目は、資料に記載はなかったが、今年度、障害者差別解消法が改正され、3年後までに合理的配慮について努力義務から義務になる。この改正によって、県としての今後の取組について、変更、見直しのようなものがあるのか、検討されているのか伺う。

事務局（都市計画課）

基本構想の策定の状況について、資料1 - 3の5ページに記載があるが、策定済の市町村は、10市町となっており、その他の市町村については、バリアフリーに関連する法令の改正などの国から情報を伝えながら、毎年、今後の促進予定などについて調査をしている。

未策定、策定予定の市町村に対し、補助金の申請の助言等の情報提供を行い、引き続き基本構想や促進方針の策定に向けて支援していく。

事務局（福祉政策課）

資料1 - 1の道路の基準の記載についてだが、横断歩道に接続する歩道と車道の部分については段差2 cmを標準とすることとしているが、加えて、横断歩道に中央分離帯がある場合、横断歩道の中央分離帯と車道との高さを同一にするという基準があるため、この部分を指している記載である。ガイドブックにおいて図入りで記載している。

久保田会長

参考情報だが、国が作成している道路の移動等円滑化に関するガイドラインについて今年度改定が行われる予定である。今月パブリックコメントの最中で、今年度中には発出予定である。

そこには例えば、バリアフリーの観点から横断歩道は歩道の高さに合わせるというスムーズ横断歩道の記載もある。いわゆる横断歩道をハンプにするものである。

この改正に合わせて必要に応じて福祉のまちづくり条例の中の規定等の中にも改定の検討が必要な部分が出てくるかと思う。

事務局（障害者福祉推進課）

障害者差別解消法の改正について、関係者への説明会を行うなどの普及啓発を実施している。

---

---

## ( 2 ) 障害者用駐車場の適正利用について

---

---

### ( 事務局説明 )

久保田会長

何か質問、意見等があればお願いします。

細川委員

私は障害者の介護支援を行っており、福祉タクシーのようなハイエースのリフト車で駐車場を利用する際に、後ろのドアからリフトを使って外に車椅子で出ることになるため、リフトを出した状態になると、車道の方までリフトが降りてしまい、車の通行の妨げになった経験をしたことがある。

車椅子の方が自分で運転できたり、後ろの座席に座れたりする場合は、駐車区画の横幅が広いことは非常によいことだと思うが、全介助の方などの車椅子の方が、そのまま車から降りる際には、縦幅も広くあると非常に助かるということを経験の経験から思った。

また、新しくできた東松山市のビバモールにおいて、出入口近くに安全な停車帯がある。その停車帯は、高齢者、車椅子の方などが、買い物が終わればそこで待ち合わせをして、その場で乗ってそのまま出発するといった形で利用ができ、便利でバリアフリーの観点からとてもいい施設と感じたので紹介させていただく。

事務局（福祉政策課）

まず、駐車区画の縦幅の配慮について、例えば、ホームページなどで、リフトを使った全介助の場合は縦幅に配慮が必要な方もいることを施設管理者にお願いしていく方法を検討する。

また、引き続きチラシ等で啓発を行い、使いやすい施設が広がるように努めたい。よい施設等があれば今後も紹介をお願いしたい。

種村委員

パーキング・パーミット制度を埼玉県は導入していないが、基本的に車は県境を越えて走るものである。制度を導入している他県へ行った場合、必要なので停めることになるが、いわゆる利用証を持っていないので、不適正利用とみられるかもしれないということもあり、その場合、車椅子利用者は引け目を感じることになる。こういった状況を理解していただき、なるべく早い形での導入をお願いしたい。

また、駐車スペースの3.5メートル幅の中にゼブラマークがあるが、店舗に

よって両側にあったり片側にしかなかったりする。自身が停める際には、その線の引き方に応じて利用できるように停めるようにしている。駐車場の敷地が広くない店舗では、ゼブラマークを両側ではなく片側のみに引くようにしてもよいのではないか。

事務局（福祉政策課）

まず、パーキング・パーミット制度に関しては、今行われている国の検討会において一定のガイドラインが出る予定になっているため、これを注視しつつ、市町村との協議を進めていきたい。

次に、ゼブラマークについては両側に設けなければいけないということまで規定しておらず、施設によって塗り方が異なる場合もあるが、ゼブラマークも含めて3．5メートル以上とするように規定をしている。店舗には引き続き使いやすい施設になるようにしていただけるよう周知していきたい。

内海委員

適正利用に関する事業者への協力依頼の方法だが、例えば大型商業施設のような場合には、本部や本社などへの働きかけも行うのか。

事務局（福祉政策課）

チェーン店など多くの店舗を持つ大企業については、本社や本部にも連絡をさせていただき、展開をお願いしたいと考えている。

---

---

### ( 3 ) その他

---

---

#### 事務局（建築安全課）

駅に隣接する商業ビル等で、2階にペDESTリアンデッキ等を整備している場合に、そのペDESTリアンデッキの階を基準階とし、上下にエスカレーターを振り分けしているようなエスカレーターがある。

この場合、視覚障害者がエスカレーターを利用した時に、逆向きに降りてしまう危険性について意見があった。

これを受けてこのような場合の音声案内の必要性について、委員の皆様の見解を伺いたい。

なお、バリアフリー法や福祉のまちづくり条例では、視覚障害者の上下階の移動について、基本的にエレベーターを使用することとしており、エスカレーターを設ける場合の基準においては、エスカレーターの降り口への点状ブロックの整備を求めているが、音声案内については、望ましい基準として規定している。

#### 種村委員

視覚障害者は、危ないので基本的にエスカレーターを利用しないと思うが、安全を図る意味でも、場所を教える意味でも、音声案内は必要だと思う。

どこにエスカレーターがあるか理解できるようにするとともに、上っているのか、下っているのかがわかるように、エスカレーターの場所と、エスカレーターがその階に対して上っているのが下っているのかということ案内する必要があると思う。

#### 伊藤委員

駅の状況だが、駅ではエスカレーターを2、3台並列に並べていて、それぞれ運転方法が異なっている場所が多数ある。ただし、上に行くとか下に行くとか方向は分かれてはおらず、上がってくる、もしくは下がっていくという状況となっている。

また、駅のエスカレーターについては、旅客施設のバリアフリーの基準に基づき、音声案内が必ずついており、音声案内で行き先、運転方向を案内している。

駅構内については、運転方向がわからないといったような意見は、今のところいただいていない。

#### 種村委員

音声案内の設置自体はそれほど過度な財政負担にはあたらないのではないかと思う。エスカレーターを設置する業者自体が音声案内を標準仕様として設置するという形となれば理想である。

久保田会長

参考だが、先ほど紹介した道路の移動等円滑化に関するガイドラインにおいては、今まで立体横断施設が扱われていて、今回から旅客特定車両停留施設（バスタ）も対象になり、その中にもエスカレーターがあるが、ここでは、行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けるという記載がある。

事務局（建築安全課）

望ましい整備やガイドライン上は、意見のとおり必要性について理解するが、あわせて財政負担や義務とするかどうかということについては慎重な検討が必要である。

久保田会長

以上で令和3年度第2回福祉のまちづくり推進協議会は終了する。

【終】