



< 11 年前 >

1993 年 6 月

市道「上鶴間線」（東林公民館・小学校付近の新設道路）工事に際し、「付近住民の会」が説明会を主催し担当「街路整備課」を説明に招いた

同時に、付近の幹線歩道を車椅子で確認する「障害度」点検会を催し、担当課職員に視察参加いただいた。



当時 付近の歩道（東林間線）

（写真前方車椅子）歩道の急傾斜で、車椅子の制御をするのは至難。

（写真後方）急傾斜+違法駐車 of 乗り込みで、車椅子通行にダブルバリア



< 現在 >

2004 年 3 月

東林間線 同地点

（平成9年度改築工事済）

路線一体、歩道を拡げて改良する事業に大金を投じながら…

いまだ 11 年前と大差ない構図、現実。

（平成9年度工事区間に特に不適格箇所顕著）



<現在>

2004年2月工事中

「町田南大野線」

(東林間線とY字交差付近、小田急相模原・松ヶ枝町)

直近でも、又、11年前と大差ない構図の「整備」工事が完成してしまう寸前・・・

(市民指摘、手直し要望済み)

2004 02 12



(注釈)歩道幅左右の新しい縁石の上端同士を結んだ面でそのまま舗装が成されると・・・(上下前例同様)悪例の繰り返し。

2004年1月 (工事直前)

同上(隣接)地点

歩道急傾斜+違法駐車のみり込み、= 11年前とウリふたつ状況悪例が見えるのに・・・設計無策の繰り返し・・・

2004 01 29



同上、対面地点

2003年マンション

建替え開発地先の改

装補修部分でも、

依然として急傾斜パ

リア歩道が出現し続

ける現実。

2004 01 18

いつまでもエラーを繰り返すのは、不適格な構造を生み出すシステム不良の問題

1. 設計技術・感性の未熟
2. 図面作成マニュアルの未熟
3. 上級管理指導者の未熟
4. 業務評価法の未熟

降順で上位システムの重大欠格性を増す。

最終最大、特にこういう不適格・バリア道路を生み出す根源は、=評価法が存在しない！大欠陥システムの問題

- 公共工事の工事業者においてはその工事完成度によるランク付け評価がなされる。
 - が、その大元の設計技術レベルにおいては何の評価基準もない。
 - ケーススタディサンプルに上げられるようなバリア=不適格現場が続出したら、ひどい工事レベルだと施工業者が責められるのか？
 - 否。その大元の設計レベル・管理レベルが評価の対象であろう！ 利用者の評価しかあり得ないはず。
 - 市民、専門家部外者による評価機関が存在しなくてはならないことを、こういう前例が如実に示している。
 - 不適格製品を世に送り出して、利用者市民からの問題指摘を受けた時、言はば事故が起こるべくして起きた時、どこの世界でも事故調査委員会という内外専門家チーム編成による、「2度と再び同様の過ちを起こさないため」の徹底した調査が行われ、改善マニュアルが練られる。
 - ところが、そういうエラーが度重なっているにもかかわらず、ただ改善要望に沿った応急的手直しのみで、原因記録も残さずそういう根本検討意識も存在しない。
 - 根本原因改善措置なく単純にまた同様エラーを起こしたら、次回に待つものは利用者市民の損害賠償・行政訴訟になろう。
-

ひきつづき最終・完全レポートは、1~4に列記した事項を完璧にカバーするほどのシステム、マニュアルの「市民案」版を作成、提案することを目標にする。

1月19日提出活動報告書 分 完成版
都市みらい研究所
市民研究員 2003
大木正美