

第3回 吹田市バリアフリー推進協議会 議事概要

日時：令和6(2024)年8月26日(月) 14:00～16:00

場所：吹田市役所総合防災センター 6階多目的室

1. 開会

(1) 開会あいさつ

《省略》

(2) 副会長の変更

・猪井委員の辞退により、石塚委員へ副会長の変更が行われた。

(3) 会議の録音について

・委員より、会議の録音の可否について質問があった。委員自身が聞き直すためのものであり、問題ないものとして許可された。

2. 議事

(1) 特定事業の取組み状況について

○事務局

《資料1-1～1-3を説明》

○委員

阪急電鉄に質問する。バリアフリートイレの整備を進められているが、阪急吹田のトイレ整備は完了したか。

○委員（阪急電鉄）

当社ではトイレのリフレッシュ工事を進めており、トイレの機能分散を行っている。詳しい工事状況については把握できていないため、本日はお答えできない。

○委員

利用できるトイレがなければ、動くのをやめようと思ってしまう。鉄道駅にてバリアフリートイレが整備されることを望む。

○委員

鉄道事業者にお聞きする。現在、幅広改札はどの駅も1つだけだが、今後すべての改札が幅広になることを要望する。また、サービス介助士に関して、例えば梅田から南千里駅へ行くときに渡し板を依頼するが、到着駅で渡し板が準備されていないことがある。このような事業者間の連絡伝達に関して、苦情などは増えているのか。お聞かせ願いたい。

○会長

この場で具体的な回答をいただくのは難しいのではないかと。ご要望などはマスタープランの次の段階の基本構想にて議論することになるかと思う。また、現状について可能な範囲でデータなどをお答えいただけるとありがたい。

○委員

ホームドアの整備について、今後の設置予定などがわかれば教えていただきたい。

○会長

この場で具体的な回答をいただくのは難しいため、先の質問と合わせて宿題とさせていただきたい。また、各事業者が計画的に整備を進められているが、その内容について、利用者に必ずしもうまく伝わっていないのではないかと。広報についてもお答えいただけるとありがたい。

(2) 公園東口駅現地点検結果について

○事務局

《資料2を説明》

○委員

聞こえないものの立場から、歩道と自転車道との区別が難しいと感じる。自転車に乗る方が気を付けるよう、注意を促すなどのソフト面の取り組みが重要だと思う。

○委員

歩道において、点字ブロックが植栽側に寄っており、草木が覆いかぶさっていた。また、歩道側から自転車道側へ10cm以上の段がある。柵の設置やフラットな歩道にするなどの対策を希望する。

(3) アンケート調査結果について

○事務局

《資料3を説明》

○委員

バリアフリー状況の満足度のうち、道路のバリアフリーは歩道も入ると考えている。実際に不満も多く、高齢の方が転倒されることが多い。どのように対策すればバリアフリーにつながるのかを聞きたい。また、心のバリアフリーについても不満が多いので、これに対しての取り組みも強く進めていただきたい。

○会長

道路段差や舗装面の維持管理など、延長が長いのでうまくいっていないところもあるかと思う。その辺りについて管理水準などを意識したものを次の段階の時には考えていく必要があるのではないかな。また、心のバリアフリーについても若い世代だけでなく、中年よりも上の世代の方もどのように再度啓発していくかが課題になる。次のステップでは十分に気を付けていきたいと感じている。事務局の認識も大きなずれはなかったとのことなので、自由記述に挙げた意見などを忘れず、活用していくよう進めること。

（４）吹田市バリアフリーマスタープラン素案について

○事務局

《資料 4-1 を説明》

○会長

事前に２件の質問をいただいているため、委員からの説明をお願いする。

○委員

素案の「はじめに」の「バリアフリーマスタープランの策定について」ですが、「すべての人が相互に思いやり、助け合うための「心のバリアフリー」にも取り組みます。」との記載がある。先ほどから言われている通り、心のバリアフリーは本当に大切なことなので、「心のバリアフリーを基本にした取り組みを推進し、」と書き換えていただきたい。

次に、２６ページの「移動等円滑化促進地区の考え方」について、「本マスタープランはこれまで取り組んできた鉄道駅を中心とした重点整備地区におけるバリアフリー化に加え」の後を「重点整備地区を１本の線で結んだ」と入れていただきたい。また、「特に幹線道路沿いのバス停留所を起点として、」の後に「吹田市内循環バス路線の整備を目指し、インバウンドの観光路線としての経路のネットワーク化も図ります」と入れていただきたい。

次に２７ページの「基本理念」について、理念の文の「バリアのない交通・まち・ひと・しくみ」のうち、「ひと」の部分にカッコ書きで「こころ」を追記いただきたい。

次に、「基本方針」では「インクルーシブハートビジョンの推進」を追加いただきたい。

次に３０ページの図について、「ひと（こころ）」の方針の文（心のバリアフリーの普及啓発活動の推進）について、「お互いの個性や多様性が理解・尊重され、誰もが共感と思いやりを持った共生社会づくりが実現できる理解の促進」とし、その横に「心のバリアフリーの普及啓発」「障がい者理解へ外出時の車いす体験、視覚・聴覚障がい者体験、妊婦体験などの機械」「障がい者への理解を深める啓発」「障害者差別解消法研修の実施」を書き込んでいただきたい。

次に３４ページの「公共交通サービスの維持・向上」について、吹田市地域公共交通協議会に交通弱者である障がい当事者が参画されていないのは問題があるかと思うため、ぜひ障がい当事者を参画させていただきたい。

次に４６ページの「小学校等におけるバリアフリー教室の開催」において、「社会福祉協議会・障がい当事者団体」の部分へ「吹田市地域自立支援協議会当事者会」を追記いただきたい。また、文末を「実施しています。」ではなく、「していきます。」に変更いただきたい。

○会長

もう1件の質問への回答と合わせて、事務局から説明をお願いします。

○事務局

まずは質問への回答を行う。1つ目の基本理念への「ひと（こころ）」の追記について、検討する。その他の内容の追記・修正は一旦お預かりし、他の委員の皆様からの意見について確認させていただきながら、反映できるものを対応したい。

次に「公共交通サービスの維持、向上」について、交通弱者である障がい当事者が参画していないとの意見に関して回答する。吹田市地域公共交通協議会については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律と道路運送法に基づいており、公共交通事業者、道路管理者、交通管理者、公募市民等、協議を行うにあたり公正中立な運営を確保するため、構成員のバランスにも配慮し、市長が選任することになっている。公募市民については障がい当事者の方を含めた様々な方から広く●（物を落とす音と重なり聞き取れません）いただいているため、今後ともバリアフリーの観点から地域公共交通の維持・改善が行われるように連携していく。

続いて別紙の委員質問へ回答する。1つ目の鉄道駅の現在のバリアフリー状況を一覧化することについて、今回は基本的な方針を示すマスタープランの段階になるため、掲載していない。具体的な施設状況については次年度の基本構想で示すことを検討している。

2つ目の移動等円滑化促進地区の特性・バリアフリー状況がわからないことについて、移動等円滑化促進地区は市域全体に設定しており、マスタープランの段階で施設すべてのバリアフリー状況を調査するのは限界がある。基本構想の段階で生活関連施設に設定した施設の調査を行うことを考えている。

3つ目の準生活関連経路に点字ブロックが整備されていないことについて、準生活関連経路は「主に特定旅客施設と生活関連施設を結ぶ経路のうち、移動円滑化のための事業実施の必要性は高いが事業実施が困難な経路であることなどの理由により、長期的に事業実施に取り組む経路」と定義しており、この経路は基本的に歩車分離ができていない。よって、点字ブロックの整備は難しいが、安全対策などの補修は順次行っていくことを計画している。中には歩車分離できている準生活関連経路もあるため、この経路は生活関連経路への格上げを含めて、今後基本構想で抽出したいと考えている。

4つ目の素案全体に写真と表が少ないとのこと、事務局としても足したほうが見やすいと考えているため、今後検討する。

5つ目の駅の無人化に関して、具体的な取り組みを事業者ごとに明記する必要はないのかとの意見につきまして、具体的な事業内容は基本構想の段階で特定事業計画として検討していきたいと考えている。

○会長

事務局の回答に関して、考え方を確認する。資料4-1の8ページ、計画の位置づけの図について、記載がある。自治体によってこの図に違いがあるが、吹田市では、現在有効な基本構想をベースにしながら、マスタープランを策定される。その後、直ちに基本構想を作るという役割分担になっており、マスタープランでは大きな方向性を示す。具体的にどこに今どのようなものがあって、どのように取り組むかは基本構想で明らかにするような構成かと思う。このため、スライドの24ページでは、生活関連施設になり得る施設という形で、マスタープランでは幅広に取り上げておいて、具体的な特定事業を行う

施設は基本構想で整理するような役割分担になっている。

○委員

事前提出した意見は、吹田市の素案と豊中市バリアフリーマスタープランを読み比べて感じたことを記載している。豊中市のものはわかりやすいし、一覧表や図も多い。吹田市のものはまだ固まっていないと思うが、より良くするための意見を述べた。

○会長

これから2・3か月の間に様々な疑義に対応し、作りこみが行われる。意見に関して留意するものと考ええる。

○委員

私は知的障がい児の息子のいる当事者家族である。知的障がいはバリアフリーに関して置いてけぼりなところがある。まず、ホームドアやガードレールなど、区分けしていただかなければ命の危険がある。この部分に関して、マスタープランの中に入れていただきたい。また、介助をする上で手をつないで歩く必要があり、道幅をとってしまう。歩道の幅員に関してもよりよくしてほしい。心のバリアフリーの部分に関しても知的障がいに関して遅れていることがあるため、理解の促進について盛り入れてほしい。

(5) 今後のスケジュールについて

○事務局

《資料5を説明》

・質疑無し

(6) その他

○会長

議事以外の意見に関して確認を行う。事前にいただいた意見について事務局から回答を行うこと。

○事務局

1つ目の鉄道・バスの運賃無料化について、例えば大阪市では、もともと大阪市の交通局で公営交通として運営していた大阪メトロ、大阪シティバスでの実施に限られている。これは京都市も同じであり、その他の事業者であるJR・阪急電鉄等では対象となっていない。このため、本市において現時点では実施の予定はない。

2つ目のユニバーサルデザインタクシー導入の補助対象について、標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定要領」により国土交通省が認定したユニバーサルデザインタクシーの認定型式は、令和6年5月22日時点において日産自動車の3車種、トヨタ自動車の8車種であり、トヨタのジャパンタクシーだけの補助ではない。

3つ目のバス停に関する近接情報のアプリ開発・デジタルサイネージについて、阪急バス株式会社よ

り回答いただく。

○委員（阪急バス）

独自のアプリやデジタルサイネージについて、現時点で設置は検討していない。近接情報としては、当社でもバスロケーションシステムを導入しており、スマートフォンやパソコンからホームページにアクセスいただき、検索可能となっている。また、バス停にはQRコードのステッカーを貼っている。なお、2023年の3月ごろからGoogleマップにおいて、バスの動的・静的情報を提供しており、バスの位置情報や定時で発車しているか、どれだけ遅れているかなどが確認できる。一般に広く行き渡っているGoogleマップをご利用いただくほうが便利かと思う。

○事務局

4つ目の吹田市介護タクシー協会の設立と事業者により料金に差があることについて、回答は近畿運輸局から行う。

○委員（近畿運輸局）

介護タクシー協会の設立について、こちらは任意の設立になっており、私どもが答えることではないため回答いたしかねる。ただし、道路運送法に団体を設立する手続きがあるため、必要に応じて案内させていただく。介護タクシー事業者の運賃及び料金については、道路運送法に基づき、運輸局のほうで認可している。申請については事業者の経営判断によるところであり、こちらも事業者ごとに違いが生じることはやむを得ないと考えている。また、協会を設立したとしても、会社の経営状況等があるため、運賃料金はあくまで事業者側の申請となる。タクシー車両の補助については、国土交通省としてバリアフリー法の基本方針に掲げる福祉・ユニバーサルデザインタクシー車両の台数の導入目標を2025年度末で9万台としており、普及促進に向けて、吹田市をはじめ各自治体と協調しながら補助を実施しているところである。最後に介護タクシーの一定基準について、市内における基準についてはお答えする立場にないため、回答いたしかねる。

○事務局

5つ目の吹田市独自の基準（吹田市福祉のまちづくり条例制定）について、現在、大阪府において福祉のまちづくり条例の改正に向けた検討が進められていると聞いている。まずは、大阪府条例の改正の項目や内容について確認をしていきたい。

6つ目にバリアフリーに関する用語の認知を踏まえた方針の変更について、議事4の質疑の回答のとおり、基本理念、基本方針への追加については、今後、他の意見を確認したうえで検討する。

最後にユニバーサル社会、インクルーシブ社会を築く上での当事者参画の位置づけについて、各公共交通事業者、吹田市、大阪府茨木土木事務所から回答する。

○事務局（吹田市）

まずは吹田市から回答する。豊中市では工事段階に当事者が現場や図面などを確認するものであるが、吹田市においては、完成した駅や道路に関するバリアフリーの現地点検を年に1回実施している。また、福祉部で行っているバリアフリー吹田市民会議の中では、市の公共施設に限られるが、設計段階におい

て当事者のご意見をいただくような場を設けている。ただし、当事者の方に見ていただく範囲はまだ狭いという認識があるため、今後どういったことができるかは検討していきたい。

○委員（JR）

このような会議の場における定期的な意見交換やワークショップの場において、これからも当事者の声を直接聞く。このような機会を増やして、皆様の意見が反映された社会の実現に寄与していきたいと考えている。

○委員（阪急電鉄）

弊社では吹田市をはじめとして 20 の市町で鉄道事業を展開している。全駅で、できる限り統一した設備やサービスが提供できるよう、国から示されたバリアフリーガイドラインに沿って整備を進めたいと考えている。当事者参画については、引き続き本協議会で工事予定などを報告させていただくことで継続していきたいと考えている。

○委員（大阪モノレール）

弊社では国土交通省で定める公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化の整備ガイドラインに基づいて整備を行っている。現時点では申し訳ないが、当事者の方の参画については考えていない。

○委員（北大阪急行）

弊社では大阪メトロの御堂筋線と相互直通運転をしているため、そちらとの整合性が取れるような設計をしている。この協議会に参加することによって、計画段階から整備方針をお伝えし、幅広い方のニーズやお困りごとを教えてもらう機会としている。

○委員（茨木土木事務所）

大阪府の管理道路のバリアフリー化については、段差や勾配の改善、歩道幅員の確保、視覚障害者誘導用ブロックの整備などを行っている。特に市町村が策定しているバリアフリー基本構想の生活関連経路や特定道路に位置づけられた道路について優先して整備を進めている。なお、令和 4 年 6 月に道路の移動等円滑化に関するガイドラインで改正された踏切内の点字ブロック設置については、関係者の方と現地でバリアフリーチェックをするなど、ご意見をいただきながら現在進めているところである。

○会長

事業者から協議会の場が多様な方のご意見、お困りごとをいただく非常に有効な場となっていることをご紹介いただいた。

○委員

高齢クラブにおいてアンケートに協力した。比較的元気な方が多く、どこまで反映できるかわからないが、マスタープラン作成とバリアフリー化推進に少しでもお役に立てたかと考えている。今後とも協力していきたい。

○委員

エスコートゾーンは、あくまでも視覚障がい者が多く利用する横断歩道に引くべきものであることが国の方針に示されている。マスタープランの中にもエスコートゾーンの整備について記載されているが、どこにでも引けるとは思わないことに留意してほしい。

○会長

今回のマスタープランでは、新規にエスコートゾーンと踏切道の整備が入っている。どちらも極めて重要だが、どこにでもは不可能であり、必要なところをきっちり考えて対応していく必要がある。

○委員

4つの意見があるが、回答は次回でよい。まず1つ目は、本マスタープランの特徴は、市全域を移動等円滑化促進地区に位置づけ、重点整備地区以外にネットワーク経路を設定したことだと思う。このネットワーク経路の整備について、どこで落とし込みをするのかを確認したい。

2つ目に交通・まち・ひと（こころ）・仕組みの分け方の「まち」の中に、大型プロジェクトのバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を考えていくことを明記してほしい。吹田市の事業ではないが、万博公園前の再開発事業なども動いており、そういったところに基礎自治体としてバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を調整していけるような体制を位置づけるほうが良いのではないかと。吹田市では大型民間開発におけるアセスメントの仕組みがあるため、具体的にはそこで指導されるなどの方法はあるのではないかと。

3つ目にインクルーシブ教育について、東京大学と連携して推進されることが示されているが、具体的にどのように推進されるかを機会があれば教えていただきたい。

4つ目に計画設計段階の当事者参画としては、各事業者からこの推進協議会が大切な場であることを説明いただき再確認できた。ただ、今のやり方では、計画設計段階で当事者意見を十分に反映するには至らないかと思う。今後何かできることはないかを検討いただきたい。

3. 閉会

《省略》