

第 15 回 吹田市バリアフリー懇談会議事録

日時: 令和2年2月6日(木) 14:00~16:00

場所: 吹田市役所高層棟4階特別会議室

1 開会

総務交通室

「第 15 回 吹田市バリアフリー懇談会」を開催します。

なお、当懇談会は、議事録作成のため、ICレコーダーを使用します。

また、当懇談会の開催風景を市ホームページに掲載するため、写真撮影を行います。

開催に際し、吹田市土木部総務交通室長より御挨拶させていただきます。

2 開会あいさつ

総務交通室長

本日は、お忙しい中「第 15 回バリアフリー懇談会」に御出席いただきありがとうございます。

当市は、バリアフリー化の完了を令和2年度末までとし、事業を進めてきましたが、平成 30 年度末現在で進捗状況は 53%です。そのため、今年度の予算を倍増し、スピードアップを図っています。あわせて目標年次を令和2年度末から令和5年度末に変更しています。

これよりは、岡田委員長に進行をお願いし、道路特定事業、事業者の特定事業、昨年 10 月 31 日に行った現地点検においていただいた具体的な意見について報告します。

また、岡田委員長は、今年度、大阪市立大学の退官にあわせて、当バリアフリー懇談会の委員長も退任される運びとなりました。長きにわたり当懇談会の運営に御尽力いただき、大変感謝しています。この場をお借りしてお礼申し上げます。

最後に、当懇談会は、各事業者の皆様の特定事業に対し、継続的改善執行を図る場としています。活発な意見交換を行っていただきますようお願いいたします。

3 委員紹介

総務交通室

議題に入る前に、資料を確認します。

- ・会議次第
- ・配席表
- ・資料-1 出席者名簿
- ・資料-2 吹田市バリアフリー懇談会設置要領
- ・吹田市バリアフリー懇談会における構成に関する基準
- ・資料-3 吹田市バリアフリー懇談会における傍聴に関する事務取扱基準
- ・資料-4 地区別バリアフリー化整備進捗状況
- ・資料-5 吹田市の道路特定事業の取組状況について
- ・資料-6 関係事業者の特定事業の実施状況について
- ・資料-7 JR 岸辺駅現地点検報告について

また、本日の出席者は、名簿を御確認ください。なお、大阪高速鉄道委員は、欠席です。行政経

営部長は、遅れて出席します。土木部長は、一時退席します。委員の皆様、よろしくお願いします。

4 吹田市バリアフリー懇談会について

総務交通室

吹田市バリアフリー懇談会について、説明します。資料-2「吹田市バリアフリー懇談会設置要領」を御覧ください。

当懇談会は、バリアフリー基本構想に基づく特定事業の円滑な推進を図るため、設置しています。懇談会から意見等を聴取する事項は、

- (1) 特定事業の計画作成の進捗に関する事項
- (2) 特定事業の進捗に関する事項
- (3) 特定事業の完了後の評価及び検証等に関する事項

の3点です。第2条のとおり、吹田市バリアフリー懇談会は、施策に対する意思や判断を決定する機関ではなく、バリアフリー施策のスパイラルアップのための意見聴取機関として位置付けていますので、皆様の活発な意見交換を期待しています。

事務局及び関係事業者から、特定事業の進捗状況について報告した後、意見交換を行います。

委員長は、大阪市立大学大学院教授の岡田明様をお願いしています。副委員長は、本日欠席ですが、富山大学准教授の猪井博登様をお願いしています。

それでは、委員長の岡田明様、御挨拶をお願いします。

5 委員長挨拶

委員長

皆様、本日は、お忙しいところ、また、寒い中、御出席いただきありがとうございます。資料のタイトルのとおり、今回が第15回目であり、節目の年を迎えています。これだけの回数を重ねていますが、バリアフリーへの取組みは、一朝一夕には行かず、先程のお話のとおり、実現に時間がかかることだと思います。また、事務局の言葉にもあるように、スパイラルアップというのが重要なことです。これから何をするかという話だけではなく、すでに完了した箇所についても、改めてお気付きの点があれば、御意見等を頂ければと思います。それでは、限られた時間のため、進行を始めます。よろしくお願いします。

6 懇談会の進め方

総務交通室

懇談会の進め方について、3点ほど説明します。

- (1) 懇談会の公開、会議録の閲覧を実施しています。また、懇談会の傍聴についても、お手元、資料-3「吹田市バリアフリー懇談会における傍聴に関する事務取扱基準」に基づき、取り扱っていますので、よろしくお願いします。本日、傍聴者はいません。
- (2) 懇談会の代理出席について、資料-1「出席者名簿」13番から26番までの委員は、関係行政機関、関係公共交通機関及び本市関係部長等ですので、代理出席を認めています。
- (3) この懇談会には、オブザーバーとして大阪府住宅まちづくり部建築指導室建築企画課が出席しています。

これからの議事進行は、設置要領に基づき、岡田委員長をお願いします。

7 議事

委員長

それでは、議事に入りますので、事務局より資料説明をお願いします。

総務交通室

吹田市の特定事業の進捗状況について説明します。議事(1)の吹田市の取り組み状況の説明の前に、資料—4「地区別のバリアフリー化整備の進捗状況」を更新しましたので、報告します。詳しい内容は、時間の関係上割愛しますが、資料4—2は、江坂地区の地図上に重点整備地区内の特定経路、準特定経路の整備済部分(赤色)、未整備部分(青色)を色分けして示しています。地図の周りには、駅舎等のバリアフリー整備のメニューと整備年度等を入れてあります。赤字の部分が前回からの変更箇所です。全体的な変更ですが、特定経路は、令和2年度を目標としていましたが、令和2年度から令和5年度までに見直し、特定経路、生活関連経路の整備年度を路線ごとに見直しました。準特定経路、準生活関連経路は、令和6年度以降としています。令和元年度に行う代表的な箇所は、

- (1) P4—3山田地区の左側中段の欄の事業者：大阪高速鉄道の山田駅可動式ホーム柵整備
- (2) P4—4吹田・豊津地区の右側の欄の吹田市が行う出口町9号線、朝日町1号線
- (3) P4—6千里山・関大前地区の右側の欄の吹田市が行う千里山西春日線
- (4) P4—10 万博公園周辺地区の左側上段の事業者：大阪高速鉄道の万博記念公園駅可動式ホーム柵整備
- (5) P4—11 南吹田地区の右側の欄のJR南吹田駅から西に延びている南吹田89号線、水道部の南側を通る南吹田17号線、水道部から西に200mほどの箇所にある南北の道路、金田大吹橋線

以上、令和元年度実施事業の説明とします。

次に、吹田市の道路特定事業の整備状況について、事業部署の道路室より説明します。

道路室

今年度の整備状況を説明します。吹田・豊津地区の今年度整備状況です。先程の説明にもありました出口町9号線は、今年度整備済です。朝日町1号線は整備中であり、今年度末に整備完了予定です。出口町9号線は、延長約100m、幅員施工前1.5mの歩道を、整備後2～3mに拡幅する工事を行っています。また、全体に視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を行います。

総務交通室

特定経路等のバリアフリー化整備率についてです。南吹田地区の総延長ですが、昨年度の数字に誤りがありましたので訂正しています。また、吹田・豊津地区、千里山・関大前地区は、更新しています。この結果、吹田市道は、令和元年度末57.0%の整備率となっており、府道とあわせて吹田市全体の整備率は、76.8%となっています。資料5—2の図は、吹田市道の整備済区間と未整備区間を赤色と青色で着色しています。

委員長

ここまでで色々のご意見もあると思いますが、例年通り議事を進め、一括で質疑応答を行いたいと思います。次に、資料6の説明をお願いします。吹田市の基本構想に基づいた特定事業計画、事

業の進捗について各事業者からの説明をお願いします。

大阪府茨木土木事務所

今年度の発注計画は、阪急吹田駅の地下道に1箇所エレベーターがないため、エレベーターを新設しようと動いています。

大阪府吹田警察署

平素は警察行政並びに交通行政に御協力いただきありがとうございます。簡単に、信号の関係を説明します。吹田市内に信号機が設置されている交差点は 382 箇所、そのうち視覚障がい者用の音響信号機が設置されているのは 98 交差点となり、25.6%になります。バリアフリー化整備推進エリア内は、77 交差点が整備済となっています。また、整備計画に対し、吹田視覚障がい者福祉会より要望書をいただいています。昨年は 16 件、今年は 17 件の要望を受理し、現地調査等を実施し、府警本部に上申しています。しかし、昨年度、大阪府下全体で整備したのは2箇所だけです。吹田市内は、昨年度、平成30年6月錦通商店街の朝日町交差点に設置したのが最後です。引き続き府警本部に上申を上げていきますので、今後とも御理解よろしくをお願いします。

西日本旅客鉄道株式会社

弊社は、ソフト対策の取組として社員の教育研修を行っており、協力してお客様への声掛けを行う取り組みを進めています。具体的にはサービス介助士等の資格を駅社員が取得することで、かなりの社員が資格を取得している状況です。また、バリアフリーのマニュアル等を配布し、日々技術の向上に努めています。また、事業者としての取組みは、ホームを歩く際、お客様自身が気を付けることと、周りのお客様に御協力してもらうという形が必要なため、アナウンス等を行っています。また、下記のとおり、キャンペーン等も実施しています。お互いに助け合う共助の呼びかけが一番大事なため、駅や車内のテレビ等画像を通じて継続的に実施しています。あとは、ポスター等を含め、広範囲にわたって呼びかけを行うソフト対策を実施しています。

阪急電鉄株式会社

資料6-3のとおり、当社の運輸部社員のスキルアップのための取組みを行っています。中身は、インスタントシニア体験学習を運輸社員が入社時、車掌・運転士昇格時に実施しています。同じく運輸部の社員にですが、サービス介助士2級の資格取得を推進し、これまでの累計取得者数は2019年12月時点で1,140名、2019年3月からは70名が取得となっています。同じく手話教室があり、今年は1名ですが2019年12月時点で累計40名が受講しています。下の方の写真ですが、サービス介助士2級の疑似体験風景の後ろに映っているのが本社です。この先に梅田駅がありますが、そこまで歩き、道中の障害を体験し、切符等を買うのにどのような苦労があるのかを実際に体験しています。これは、自分がお客様に対して、どのように接するべきなのかを体験する取組になります。吹田市内の駅は、一定の整備が終わっており、現在は、社員を対象にした施策を行っています。

北大阪急行電鉄株式会社

ソフト対策は、阪急さんと同様にサービス介助士2級の取得を進めています。ハード対策は、資料4-5桃山台駅において既設トイレの改修を行います。改修内容は、和式から洋式への変更、ウォッシュレット付に変更の2点です。各個室ブースのスペースを出来るだけ大きくし、ベビーチェアやベビーベッドを

各個室に付けています。

大阪市高速電気軌道

資料は、6-4です。吹田市内の駅は、江坂駅のみであり、地上化のエレベーターは設置済みです。多機能トイレも設置済みです。新しい事項は、可動式ホーム柵です。今年の10月頃から令和3年度末までに御堂筋線全駅に設置予定です。江坂駅は、10月頃、令和2年度内に設置予定です。可動式ホーム柵の設置に合わせ、ホームと列車の段差と隙間の縮小に努めます。音声案内は、出入口、トイレ前、エレベーター前に以前から設置していましたが、改札、ホーム階段にも音声案内を本年度設置しました。駅員のサービス介助士の取得は、今年度末で1,319名、駅員の84%になります。令和3年度末には100%になるように取り組みます。東三国駅を含め、江坂駅ブロックは、22名中18名がサービス介助士を取得しています。研修は、資料6-7になります。新規採用者研修は、障がい者団体からお招きした視覚障がい者の方に講義をお願いしました。また、アイマスクを付け、白杖で誘導してもらう側と誘導する側の両方を体験するなど、車椅子介助体験等を行っています。運輸部門は、車椅子介助、管理職研修は、人権研修をそれぞれ行いました。

総務交通室

大阪高速鉄道株式会社は、本日、欠席のため、総務交通室が説明します。資料6-8を確認ください。可動式ホーム柵は、プラットホームからの転落、列車との接触事故の防止を図ることを目的に、大阪モノレール各駅のプラットホームに設置を進めています。2019年12月現在、5駅は、運用を開始しています。残りの駅も順次設置を進め、令和4年度中の全駅運用開始を予定しています。

駅の現状は、千里中央駅他16駅(万博記念公園駅除く)島式ホーム柵1番線・2番線、万博記念公園駅島式ホーム(2面3線)1番線・2番線・3番線・4番線となっています。

電車の現状は、1編成4両・車両長57.4mの8開口、1両・車両長(先頭車14.8m、中間車13.9m)

2. 設置するホーム柵の概要

(1) 可動式ホーム柵の仕様、腰高式 固定部ホーム床面から約1,350mm、可動部ホーム床面から約1,200mm、開口幅2,000mm、ホーム部開口数8開口／番線

(2) 可動式ホーム柵の動作概要

1. プラットホームに電車が進入して、定位置停車を検知して自動的にホーム柵が開く
2. 停止している電車が扉を閉めると、自動的にホーム柵が閉じる
3. ホーム柵開閉時は、開閉音を出力する
4. 支障物検知を行う(3D センサ使用)
5. 戸ばさみ検知を行う
6. 異常時は、ホーム柵上部にて状態表示灯を点灯させる

(3) 工期、供用開始時期及び設置駅 2019年3月に千里中央駅に初めてホーム柵を設置(吹田市内駅)

1. 万博記念公園駅 工期:2019年10月下旬~2020年1月中旬、供用開始:2020年1月18日
2. 山田駅 工期:2019年12月中旬~2020年2月下旬(予定)、供用開始:2020年2月22日
3. 公園東口駅 工期:2022年度中(予定)、供用開始:2022年度中(予定)

阪急バス株式会社

吹田地域のバス車両のバリアフリー化について報告します。吹田市内にある当社営業所は、吹田営

業所と千里営業所の2カ所になります。資料の上から三つ目の表が吹田市域の合計車両数になり、一番右端が直近の数字になります。吹田営業所と千里営業所を合わせて吹田市域の車両は77両あります。このうちノンステップバスが53両、ノンステップバスの比率は、68.8%です。なお、参考に当社の全営業所の比率を載せています。当社全ての営業所のバスは、低床化率100%ですが、ノンステップバス化は、約60%です。吹田市域は、68.8%ですので、当社の全域平均と比較すると、導入率が高い地域になっています。

委員長

以上、関連事業者からの報告でした。次に資料7—1に入ります。先日、JR岸辺駅現地点検を行いました。その報告を事務局より資料説明してもらいます。

総務交通室

資料7、JR岸辺駅現地点検の報告を行います。概要は、

日時:令和元年10月31日(木) 午前10時~正午

場所:JR岸辺駅及び周辺

参加者:懇談会委員(代理出席含む)22名

吹田市(事務局)7名

趣旨:バリアフリー化整備が行われた駅舎及びその周辺を利用者目線で再点検し、良い点、改善出来る点を整理し、今後の事業に活かしていく。

それぞれの位置関係を説明します。JR岸辺駅は2階に改札があり、1階がホームで線路は上下線の島式です。JR岸辺駅は、南北それぞれに広場があり、今回、駅及び南広場を2班に分かれて点検した後、合同で北駅前広場を点検しました。JR岸辺駅及び駅前広場の概要を説明します。JR岸辺駅は、1947年に地上駅として開業し、2012年に橋上駅として供用を開始しました。2015年には南駅前広場の改修が終わりました。この後は、現地点検の結果をもとに説明します。

こちらは現地点検で出された意見の中から主な意見を中心に報告します。資料7—3は、全ての意見を載せています。また、各担当事業者に意見を伝え、その答えを右側に記載しています。早急に対応が必要という意見は、青字で表示しています。バリアフリーと直接関係ないと思われる意見は、当該部署で対応します。今回は、駅と南北自由通路、広場2カ所の点検です。駅構外のエレベーター及びエスカレーターは、南北自由通路への意見としてまとめています。

岸辺駅の良い所は、音声案内だけで見えなくても一人で切符を券売機で購入できる、車いすで利用しやすい、幅広改札が2カ所整備されている、ベンチが線路と正対しないので立ち上がって直進しても線路に落ちないよう工夫されている。

岸辺駅の改善して欲しい所は、音声案内の改善、案内板の位置、改札階のホーム案内、トイレとエスカレーターの位置、ホーム階に降りて電車が来る時の音声案内を聞くまで京都線、大阪線のどちらのホームかわからない。これは、構内触地図やエレベーター触地図で行き先を案内しています、と回答をいただいています。外国語案内の対応ですが、4ヶ国語対応している部分(トイレ案内・きっぷ売り場)と英語対応のみの部分があり、むしろ方向情報(「大阪方面」「京都方面」等のりば案内について)を4ヶ国語対応すべきという意見に対し、JR西日本の案内サインは、日本語、英語、ピクトグラムの記号、絵をかいて見やすいサインにしています、という回答でした。点字ブロックといすの間が狭い所があるという意見に対し、誘導ブロックとの離隔をとれるように移動しました。多機能トイレ入口のドアの鍵が少し固かったという意見に対し、自然に鍵が閉まらないように多少固さを持

たせており、一般的な固さです、という回答をいただいています。

資料7-4、南駅前広場への意見は、広々としている、バスの乗降場とエレベーターが近い、多機能トイレの天井から自然光採光している。南駅前広場の改善してほしい点は、歩道上で袋がやぶれた融雪剤がある、これは撤去しました。点字ブロックの上に木の枝がある、これも剪定しました。トイレトーパーがない。(南北とも)週4回の清掃(点検)を行っています。横断歩道前に車の停止線があると安心。停止線は、吹田市の方で今年度中に施工予定です。

南北自由通路の良い点は、外階段の手すりがユニバーサルデザインになっている。明るい通路で歩きやすい。手摺も整備されていて安心感がある。一方、改善してほしい点は、階段が二段手すりになっていない。これは、クネットが一段で二段手摺の機能を有しているとのことです。音声案内がないので方向がわからない。これは、詳細を確認し、今後、検討します。

北駅前広場の良い点は、駅～通路～バス停留所と導線全てに屋根がある。歩道幅員が広く、歩行者がゆったりと歩くことができる。北駅前広場の改善して欲しい所は、トイレの表示に音声案内がなくマークだけなのでわかりづらい。オストメイトマークがあるのにオストメイトがない。これは、洋式便器がしびん洗浄式となっており、上部に操作方法が掲示され、操作ボタンが設置されています。雑草が長いところで1mくらいまで伸びている。これは、市管理部分を除草しました。また、点字案内板からエスカレーター方向への点字ブロックを2枚だけでも敷いてもらえるとそちらにエスカレーターがあることがわかるので検討してもらいたい、という意見もありました。

委員長

ありがとうございます。議事はここまでですが、意見交換の前に報告がありますので、事務局からお願いします。

総務交通室

心のバリアフリーについて、岡本委員とバリアフリー市民会議委員の長井様からお話をいただきます。岡本委員からお願いします。

委員

国土交通省近畿運輸局の岡本です。お手元に「障害ってどこにあるの？こころと社会のバリアフリーハンドブック」を配布しています。事務局から心のバリアフリーという言葉が出ましたが、その前に一つ最新の情報を皆様と共有させてもらいたいと思います。最新と申しまして一昨日のことです。2月4日、この基本構想も踏まえているバリアフリー法、正式名称が「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、この通称バリアフリー法ですが、改正することが閣議決定されたことを報告します。平成30年5月、18年ぶりに改正し、その時も2020年、今年の東京パラ大会を契機とした共生社会の実現を目指し、改正を行いました。今般、2年足らずで、同じく共生社会の実現を目指し、心のバリアフリーにかかる施策、ソフト対策を強化するため、既に吹田市を初め多くの自治体に御協力いただいておりますが、こちらを強化するため、法律改正に至っています。審議は、まだ始まっておらず、今後、国会審議を経て春から夏ごろに改正されるという情報を得ています。ざっとした内容は、法律の概要3点です。公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取り組み強化は、例えばスロープ板の適切な操作、施設等の明るさの確保等の適合義務というところを創設。詳細は、今後、省令等で定まっていきます。また、国民に向けた広報啓発の取組は、既に取り組んでいるところも多々ありますが、例えば車両の優先席、車椅子駐車場施設、障がい者用

トイレ等の適正な利用の推進というところでは、これを新たに法文化するという趣旨です。また、学校教育において、心のバリアフリーを推進するため、学校教育と連携することが盛り込まれています。3点目は、バリアフリー基準適合義務の対象を拡大するため、条文の中にバスなどの旅客のための乗降施設、一般的に言うバス停がバリアフリーの特定基準という形で事業に入っていませんでしたが、新たに組み込まれました。法律改正は、主なところで3点です。今後、改正を進めますので、御報告までです。

心のバリアフリーという冊子は、国土交通省安心生活政策課が作成しています。内容は、中学生を対象にバリアフリー教室を行う際、提示できる内容で作成しています。障がい者の特性、実際のバリアフリーの状況等を掲載し、最後に、困っている人を見かけたら声かけをする。出来るだけすぐに自分の気持ちを前面に押し出して声をかけあう、共生しあうという、学校教育等において最も浸透させたい気持ちの部分に掲載しています。もし、資料等を活用いただけるのであれば、近畿運輸局まで申し出てください。資料等を提供させていただきます。

総務交通室

ありがとうございました。続きまして長井委員をお願いします。

委員

私は視覚障がい者です。バリアフリー法ができ、最近では、町中でも「お手伝いしましょうか」と声をかけてくれる親切な人が、以前よりも増えています。一方で私が体験した残念な事例があるので、二つ紹介します。

一つ目です。私は、梅田の会社に勤めています。通勤経路は、千里山～天神橋筋六丁目～東梅田です。実は、通勤通学にガイドヘルパーを使えないため、一人で歩かなければなりません。先月1月21日火曜日の17時半頃、私は、吹田市の歴史文化まちづくり協会の理事会に出席するため、天神橋筋六丁目まで北千里駅行の電車に乗ろうとしました。30年以上通勤で利用し、経路を覚えているため、全く見えませんが健常者と同じくらいの速さで歩きます。私が谷町線から堺筋線のホームに階段で降りようとした時のことです。ここの階段は、音声案内がないため、杖で探らないと手摺等がどこにあるか分かりません。私は、いつも通り歩き、杖を振っていたところ、階段を上ってきた乗客とぶつかり、トラブルになりました。相手からは、「杖を振り回し、殴った」と言われました。私は、謝罪し立ち去ろうとしましたが、追いかけてき、「見えないふりをして歩くな」と言われました。私が全く見えないことを説明すると「見えないのであれば、一人で歩くな」と言われました。私が困り果てていると駅員さんが二人来ました。相手は、「警察に行こう、その眼は見えている」と主張します。私は、障がい者手帳を持っていますが、それも偽造だと主張されかねないため、これ以上の議論は、無駄だと思いました。駅員さんも私に「警察に行きますか」と聞きます。私は、理事会に遅刻すると色々な人に迷惑をかけ、本来必要のない支出が伴うことを鑑みて、この場を収めるために土下座をし、謝罪しました。このような人がいるので、皆さんにもどのように今回のような暴言発言を止めてもらおうかを考えてもらいたいです。

二つ目です。2月1日土曜日の18時、私は、選挙管理委員ですので、千里山コミュニティセンターで開催される吹田市議会議員の議員報告会に出席するため、家を出ました。自宅前の道路は、幅員が4mくらいの市道です。府道吹田箕面線から大きな車が上がってきました。私は、杖をつき、道路の端を歩いていましたが、杖が車に当たりました。車中から運転手が声を上げていましたが、私は、目が見えないので誰に対して声を上げているのか判断することができませんでした。私は、

トラブルにならないことを望みましたが、運転手は、下車し、私に声をかけてきました。杖は、樹脂製ですぐ折れるタイプの杖のため、強く接触することはありません。しかし、折り合わなかったため、警察を呼びました。警察は、適切な対応をしてくれ、運転手は、警察が到着してから大人しくなり、解決しました。本来、免許証取得時及び更新時に、道路交通法等の説明があり、盲導犬や杖を持っている人に対し、運転手は、注意義務があることを説明しています。このようなことがないように改めて、運転手に対する教育をお願いしたいです。

委員長

貴重な経験談をありがとうございました。今の事例は、短期的な対応、長期的な対応、両側面から考えていけないといけません。特に長期的な対応は、学校教育の充実が必要です。

ここからは、質疑応答、意見交換の時間に入ります。どの報告内容についても結構ですので、忌憚のない御意見ををお願いします。

委員

岸辺駅の現地調査についての回答です。音声案内がないため、エレベーターの位置がわかりにくいという疑義に対し、触地図や点字案内板を参考にしてくださいという回答がありました。しかし、寒い日は、野外の点字案内板が冷たくなるので、触ると1分くらいで人差し指が凍って点字が読めなくなります。また、野外にあるため、岸辺駅南の点字案内板は、一回触ると手が真っ黒になります。私は、視覚障がい者の会の会長をしています。特に視覚障がい者の女性は、コロナウイルス等が付着している可能性があるため、触りません。そのため、視覚障がい者は、展示案内板等を触らない可能性があります。また、点字を読める視覚障がい者は、100人に1人程度です。昔は、点字をほとんどの人が読めましたが、今は、スマートフォン等の普及により点字の必要性が低くなり、点字を習う人は、ほとんどいません。しかし、今でもほぼ全ての駅に点字案内板はあるが、音声案内の普及は、それほどではありません。投資の効果を見極め、音声案内を優先し、展示案内板は、設置しなくても良いと考えます。

最近、阪急千里山駅は、トイレの場所を音声案内しており、男子トイレと女子トイレを間違えることがなくなりました。

委員長

貴重なご意見ありがとうございました。JRに限ったことではなく、色々な事業者も該当する話なので、どなたかコメント等ありますか。

委員

先程の冒頭の件ですが、障がい者に対する差別は、まだまだあると思います。そのため、バリアフリー法において、心のバリアフリーを掲げています。これまでもハードのバリアフリーを進めてきましたが、そもそもハード整備の必要性が理解されていません。ホームドアは、視覚障がい者の転落が多いために付ける必要がある。スロープは、段差解消のためです。障がい者は、エレベーターがなければ階段を登れません。以前は、障がい者に遠回りをさせるという考え方でしたが、今は、理解が進んできています。桃山台周辺地区は、国土交通省が作成事例を挙げています。作成事例に沿って、吹田は出来ていない箇所の解消に努めるべきです。基本構想は、スパイラルアップにより、進めていかなければなりません、なかなか出来ていません。一方で、基本構想により、北急

は、エレベーターを新設しました。バスターミナルにエレベーターが設置されましたが、地上、M2階、歩道橋の所が非常にわかりにくい設置箇所でした。しかし、すぐに写真等を利用し、文字だけではなく、絵で見てわかるように対応しました。これが、障がい者の意見を捉え、地区の声を生かしていくということです。ユニバーサルは、点字に触れる触れないではなく、色々な人の障害を隠さないことです。ユニバーサルな社会を目指し、バリアフリー法は改正されています。2年前に改正バリアフリー法が出来ましたが、今また変わろうとしています。これは、当事者の意見です。当事者国会議員が今回3名登場し、木村議員が大臣と新幹線に乗って初めて気づきました。新幹線は、車両11号にしか乗れませんでしたが、私鉄は、ほぼ1車両ごとに車椅子スペースがあります。新幹線は、予約できる車両が11号だけだと気付いたのです。これが心のバリアフリーです。だからすぐに改正されました。電車に乗るために手帳を見せても10～20分待たなければならないというのが今までのJRでした。今のJRは、手帳を見せなくても良くなっています、我々が手帳を見せなければ分からない、犯罪者でもないのに改札の中でずっと電車を待たなければならない、そういうことを事業者が理解すれば、本当の意味でバリアフリー、ユニバーサルな社会だと位置付けていけると思います。

大阪モノレールは、可動式ホーム柵を先んじて設置しています。千里中央駅から始まりました。大阪モノレールは、当時から車椅子でも介助者なしで乗れました。当時のホーム柵は、固定柵が設置されており、最先端でした。今回、万博記念公園に設置した可動式ホーム柵は、ホームドアの重さなのか、風の影響なのか、段差ができました。ひどい時は、揺れたら8cm程度段差ができます。安全性を重視した結果、その安全性が危険な状態を作ってしまった。この辺は効果検証を行い、改善して貰いたいと思います。

阪急バスさんは、これも心のバリアフリーですが、乗務員さんによってすごく対応が違います。社内研修は、非常に大切なものだと思います。

委員

阪急バスは、事前に電話してから乗られますか。

委員

事前に電話はなくなりました。ただ、乗務員や車種によりますが、バス乗車時にスロープを出して貰います。最新のスロープであれば早いです。床を反転させればスロープに早変わりというバスがあり、私たちが乗車するのに10～15秒ぐらいしかかかりません。ただ、旧式のバスの場合、スロープを出し、乗車が完了するまで最長10分程度かかります。その場合、他の乗客を待たせることになります。利用者は、このような経験をすると次に乗るのが嫌になり、外出を控えるようになります。バス停は、バスを隙間なく停車できると良いが、幅があると足を踏み外します。岡山の岡電バスは、後樂園にバス停があります。そのバス停は、バスとバス停の隙間がほとんどありません。乗務員の腕にもよると思いますが、ブリジストンがシステムを開発しています。吹田市のバスにも導入できれば、高齢者、ベビーカー等もスムーズに乗降できます。事業者も色々な先進事例を取り込んでいくことで、吹田がハードだけではなく、心のバリアフリーのモデルになっていくと思いますので、そういう観点からもよろしく願います。

委員長

ありがとうございました。非常に貴重なお話でした。今、ユニバーサルデザインという言葉が

したが、色々な人の需要を汲み上げることと、周りの人たちの理解が不可欠です。しかし、必ずしも十分ではないという現状があります。ユニバーサルデザインを正しく理解している人は、本当に少数で、多くの方は、ユニバーサルデザインが高齢者と障がい者のためのデザインだと思っています。本当は、全ての人が公平に満足を得られるという趣旨です。そのため、理解が進んでいない現状を変えていく必要があると思います。

委員

電鉄会社に対する要望です。2月1日、東梅田駅にホームドアが付きました。安心して乗車できますが、車両数、ドア番の点字がないため、位置が分かりにくいです。電車の内側ドアにしか点字シールがありません。可動式ホームドアにも設置してほしいと思います。この件は、メトロを含め、他の電鉄会社にも共通です。阪急十三駅に可動式ホームドアが付いていますが、同じことが言えます。先程の続きですが、天神橋筋六丁目で堺筋線に乗り換える時に私のことを見ている乗客がいます。トライアスロンの世界選手権で使う全く見えない眼鏡をかけています。これは、誰が見ても全く見えません。見えないと誰が見ていて、どこにいるのかわからない恐怖があります。それを理解してほしいです。

大阪市高速電気軌道

東梅田駅の可動式ホーム柵は、2月1日から供用開始しましたが、堺筋線の堺筋本町駅にも2月29日から供用開始します。点字の件ですが、千日前線に設置時は、片側にしか点字シールを付けていませんでした。現在、御堂筋線二駅には、障がい者団体からの要望もあり、心齋橋駅、天王寺駅とも左右につけています。東梅田駅と堺筋本町駅は、まだ、点字はついていませんが両方に設置します。

去年11月頃に東京でホーム柵の工事中、供用開始前の固定柵状態の一か月間に事故がありました。警備員は、ホーム柵を付けることで発生するトラブルに対応するため、一人つけていましたが、人数を増やして対応しています。

委員

昨日、車両が停車位置よりずれたため、ホームドアが開閉できず、電車がバックし、1分程度遅延しました。

大阪市高速電気軌道

単独で可動式ホーム柵を設置している駅は、自動で止まるという機能がついていません。手動で停車しているため、ずれることがあります。これまでは、多少のずれであれば開閉しましたが、現在は、ホームドアと車両のドアの幅がずれると乗降できないため、修正に時間を要することがあります。全線に設置予定の御堂筋線は、2駅プラス3駅程度設置した時点から自動で停車するように計画しています。

阪急バス株式会社

運転手の対応は、心の持ちよう次第だと思います。粘り強く、社員教育を続けていきたいと思います。

車椅子対応は、運転手によって器具の取り扱いに差があります。全ての人に気持ちよく乗降してもらうため、器具の取り扱いの平準化を目指します。具体的には、車椅子を使用されるお客様に対する接客教

習教材(DVD)の作成に現在取り組んでおり、来年度以降に教材を使用した教育を実施していく予定です。また、本件も含め、社員教育の充実に努めていきたいと思っております。

委員

車椅子は、固定しなければ乗れないという問題があります。電車だと固定せずに乗れますが、バスの場合、車椅子の固定装置がなければ乗れません。バスに設置されている固定の物ではなく、代替物を使って乗れるようにするなど、柔軟な対応を考えてほしいです。

阪急バス株式会社

留め具は標準装備のものを備え付けています。バスの場合、どうしても制動が強くならざるをえない場合もあり、それを利用せず、車内転倒の事故があった場合、その後の対応に影響が出る可能性もあります。備え付けの器具で対応をお願いしたいと思います。

委員

心のバリアフリーの教育について、吹田市の福祉教育の一環で、吹田市社会福祉協議会からの出前講座として、各市内小中学校に出向いています。車椅子体験や障がい当事者の体験を聞いた後、アイマスク体験や高齢者の疑似体験を行うなど、様々なメニューを用意しています。今まで以上に多くの市民、学校関係者に体験いただき、子供たちへの教育を進めていくことで、お力添えができればと思います。

現地調査報告の中で、券売機や改札の話が上がっていたかと思っております。地域の交流会で切符を買うという話が上がります。交通系のICカードが普及しているにも関わらず、行き先を確認するため、切符売り場の路線図を見るそうです。路線図は高い所にあり、利用者は、首が痛そうなので、見やすい場所への掲示や音声案内などを検討してほしいです。バリアフリーだけではなくユニバーサルという観点で配慮いただきたいです。

委員長

ありがとうございました。検討をよろしく申し上げます。

委員

点字ブロックの補修や取り換えは、どのように行っていますか。剥がれや欠けが多くみられ、一つなくなっている場合もあります。点検頻度はどの程度ですか。

道路室

現場を確認し、随時補修しています。本市も気付かない場合があるため、通報していただくと助かります。

委員

住民が発見した場合、連絡していいですか。

道路室

土木部道路室にご連絡ください。

委員長

凄く大事な質問をしていただきました。良かったと思います。

委員

個人的な経験ですが、10 数年間アメリカに居住していました。バリアフリーからユニバーサルに変わっているようで、20 年間遅れています。日本人が英語を話せないことも何十年言われており、同じようなことが起こらないため、こちらを読ませていただきましたが、非常にしっかりした内容です。教育など色々と言われていますが、そこも含めて吹田市がハード以上に気持ちの部分を高めていかないと宝の持ち腐れになります。

委員長

日本は、ハード先行の部分があると思います。この委員会も以前からハードの議論がほとんどでした。しかし、最近、ソフトに関する議論も増えており、変わってきたという印象を受けています。

委員

ハード面の話ですが、岸辺駅の現場調査の中で、市民病院に行くため、駅の改札を抜け、2階の商業施設を通行するとそこだけ点字ブロックが切れています。商業施設の中は、直線ではなく曲がっています。そのため、必ず左右にぶつかります。1階は、繋がっていますが、雨が降ると濡れます。靴を持ち、杖をつき、傘は持てません。商業施設の中は、屋外用の点字ブロックを使えません。しかし、正和産業が室内用の点字誘導ブロックを開発しました。カーペット用と床用があり、1枚2,310円(税込)です。粘着剤もついているため接着も良く、容易に剥がすこともでき、水洗いもできます。吹田市が商業施設と交渉し、設置していただきたいと思います。

総務交通室

先程の改札を出て自由通路から市民病院への案内の件も含め、商業施設の管理者と御意見について協議したいと思います。

委員

毎回インターホンで警備員さんと呼ばないとイケませんので、お願いします。

委員

吹田市の道路の件です。側溝は、車椅子、ベビーカー、杖をつく人などにとって、非常に危険であるため、グレーチングの設置を進めてもらいたい。交差点の横断歩道が消え、車道と区別がつかないこともよくある。点検が必要な箇所の情報を集めてもらいたい。バリアフリー法に、基本構想は、住民、自治会を含め全ての人で作っていくことが規定されています。先ほどの通報に対し、対応するということが、意見の集約と吸い上げに繋がるシステムです。

委員

それに関連する話です。私の家の近所の側溝は、幅は狭いが、深さが70cm以上あります。一度落下したことがあるため、蓋をかけることを要望しました。しかし、側溝前の住民の同意が必要という結論になりました。また、府道と市道では要望先が異なります。

千里路という空き家があり、同様の理由から蓋をかけることができませんでした。そこは、千里山

に80年くらい住んでいる人が家主を探し、話を付け、茨木土木事務所と交渉し、蓋をかけることができました。私の家の前は、府道と市道の交差点になり、50cm角の穴が開いています。吹田市と大阪府は、どちらも管轄であることを否定しました。私は、総務交通室の担当者と協議し、茨木土木事務所に総務交通室から私が来庁することを伝えてもらいました。私は、茨木土木事務所に対し、私がパラリンピックのトライアスロンの強化選手であり、そこに落ちて怪我をしたら慰謝料をどこに請求すべきかを質問したところ、一週間で蓋がかかりました。

委員

直接担当部署に言えば、対応してもらえます。しかし、たらい回しに合うこともある。これが本当に基本構想のあり方として正しいことなのか。

危険と判断すればすぐに対応してほしいが、対応しきれない場合、危険な状態が続きます。そういうことをなくするのが本来の基本構想のシステムだと思います。どうすればスパイラルアップに繋がるか、吹田市の意見を聞かせていただきたい。

総務交通室

様々な要望を吸い上げるシステムについてです。本市に個人及び各種団体から様々な要望をいただいております。その都度、現場を確認し、対応できるものは、順次対応しています。しかし、本来はそういうところを自主点検すべきですが、職場体制的に難しい状況です。お手数ですが、お気付きの点がありましたら吹田市にご連絡ください。現地を確認し、早急に対応可能な場合は、処置します。先程のように権利関係により、早急に対応できない場合もありますが、事案ごとの課題に応じ、対応方法を検討します。

委員長

色々とお意見があるかと思いますが、時間が迫っておりますので、何かございましたら吹田市へお問い合わせください。

それでは司会を事務局のほうへバトンタッチします。

総務交通室

委員長をはじめ、委員の皆様、長時間にわたり御報告・御意見いただき、ありがとうございました。

今後とも懇談会は、特定事業の進捗状況、現地点検等を行いながら、スパイラルアップに向けた意見交換会を行っていきますので、よろしく申し上げます。

それでは以上をもちまして、第15回吹田市バリアフリー懇談会を閉会させていただきます。