様式第2号

会　議　録

会議の名称		令和8年度(2026年度)第1回豊中市バリアフリー推進協議会		
開催日時		令和8年(2026年)9月4日(金)14時00分～16時00分		
開催場所		地域共生センター西館 (大会議室)	公開の可否	可・不可・一部不可
事務局		都市基盤部　基盤整備課	傍聴者数	2人
公開しなかった理由				
出席者	委員	室﨑委員(会長)、寺本委員、中田委員、上田委員、永田委員、藤井委員、筒井委員、向井委員、井上委員、冨田委員、大川委員、玉山委員、木村委員、吉岡委員、山本委員、竹島委員、北出委員、武林委員、榊原委員		
	アドバイザー	三星アドバイザー		
	オブザーバー	＜国＞ 国土交通省近畿運輸局　交通政策部共生社会推進課　瀬野課長 ＜大阪府＞ 都市整備部　住宅建築局建築環境課　瀧藤主査 ＜豊中市＞ 西本次長兼施設課長、内田次長兼公園みどり推進課長、中村次長兼交通政策課長、駒井基盤整備課長、森田障害福祉課長、堂本長寿社会政策課長、寺田次長兼こども政策課長、小渡学校教育課長、本田人権政策課長、伊藤次長兼危機管理課長		
	事務局	横尾主幹、木村課長補佐、久保副主幹、天満係長、西村主査、藤井主事、宮島技術職員、相見技術職員		
議題		1.会長あいさつ、委員紹介 2.各部門のバリアフリー化について 3.バリアフリーマスタープランにおける届出制度の活用について 4.当事者参画の仕組みづくりについて 5.バリアフリーマスタープランの改定について 6.アクセシブルツーリズムの取組紹介		
審議等の概要(主な発言要旨)		別紙のとおり		

●「1.会長あいさつ、委員紹介」

会長

本日は、お足元の悪い中ご出席いただき、ありがとうございます。会長を引き継いでから今回で3回目の協議会となりますが、まだ不慣れな点も多くありますので、委員の皆様から積極的にご意見をいただきながら、有意義な協議会にしていきたいと考えております。どうぞご協力をお願いいたします。近年は、当事者参画の重要性がますます高まっており、国や自治体においても、当事者の意見を取り入れながら計画や事業を進める取組が広がっています。本日の議題にも当事者参画に関する内容がありますが、より良い仕組みづくりにつながるよう、皆様から様々な視点でご意見をいただければと思います。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

●「2.各部門のバリアフリー化について」

「3. バリアフリーマスタープランにおける届出制度の活用について」

「4. 当事者参画の仕組みづくりについて」

「5.バリアフリーマスタープランの改定について」

「6.アクセシブルツーリズムの取組紹介」

事務局・委員・オブザーバー

（資料説明）

委員

資料3の国道176号の蛍池付近について、歩道の段差が非常に大きく、車いす利用者や高齢者にとって危険な状況となっています。段差解消はいつ頃になるのでしょうか。

委員

国道176号は現在、大阪府池田土木事務所が管理しています。ご指摘のとおり、歩道の段差や線形等について改善が必要な箇所が存在しており、ご不便をお掛けしています。現在、無電柱化事業を進めており、電柱を撤去することで歩道幅員を確保し、安全で快適な歩行空間の整備を進めています。国道176号全線については、令和12年度頃までの完了を目標に事業を進めています。蛍池周辺の具体的な箇所については、改めて現地や整備計画を確認し、個別にご説明させていただきたいと考えています。

委員

歩道幅員自体も車いす利用者にとって十分とは言えず、また歩道上に障害物がある場合、車道側へ転落する危険があります。高齢者や介助者にとっても大きな不安要素であるため、できる限り早期の対応をお願いしたいと思います。

アドバイザー

資料3の2に掲載されている横断勾配改善についてお聞きします。一般的に横断勾配の改善は非常に難しく、場合によっては車道全体のかさ上げや民地側の調整も必要となります。写真にあるような大幅な改善は、どのような手法で実現されたのでしょうか。

委員

横断勾配の改善は、舗装の調整だけでは対応できない場合が多くあります。雨水排水との関係もあり、単純に高さを変更すると雨水が適切に流れなくなるため、排水計画も含めた総合的な調整が必要となります。今回の箇所については、民有地側にもご協力いただきながら、水の流れを確保しつつ舗装高を調整し、歩道横断勾配を緩和しました。

アドバイザー

結果として、歩道と車道の高低差をほとんどなくす形で整備されたのでしょうか。

委員

当該箇所は元々駐車場出入口であり、歩道と車道の段差が比較的小さい構造でした。その条件を活かしながら調整を行っています。

アドバイザー

道路管理者として非常に高い技術力が求められる施工だったと思います。水勾配との整合も含めて、見事な改善事例であると感じました。

委員

ありがとうございます。横断方向だけではなく縦断方向についても考慮しながら、水たまりが発生しないよう工夫して整備を進めました。

委員

資料5-2の学校のバリアフリー化について伺います。全国的に見ても、豊中市の整備状況はかなり進んでいるように感じますが、実際にどの程度先進的な状況なのでしょうか。また、なぜここまで整備が進んだのでしょうか。

会長

全国的にも学校のバリアフリー化は進められていますが、100%達成が見込まれている自治体は非常に少ないと思います。7割から8割程度で留まっている自治体も多い中で、ほぼ100%達成が見込まれる豊中市は非常に先進的であると言えます。

アドバイザー

従来の交通バリアフリー法やバリアフリー法では、小中学校は主要な対象として位置付けられていませんでした。しかし災害時には学校が避難所となり、障害者や高齢者も利用します。また、障害のある児童生徒が地域の学校へ通うためにも学校施設のバリアフリー化は極めて重要です。全国的には十分進んでいるとは言えない中で、豊中市は非常に先駆的に取り組んでいると感じています。

オブザーバー

教育委員会と連携しながら整備を進めてきました。市長からも「令和7年度までに整備を完了する」という方針が示されており、残る3校については令和8年度中の整備完了をめざしています。

アドバイザー

豊中市では学校が法の対象となる以前から、本協議会において学校のバリアフリー化の重要性が議論されていました。長年の議論の積み重ねが、現在の成果につながっていると考えています。

委員

全国にはまだエレベーターもなく、バリアフリートイレも整備されていない学校が数多くあります。豊中市の取組が全国へ広がってほしいと思います。

会長

学校が100%バリアフリー化されることは非常に大きな意義があります。障害のある子どもたちが地域の学校への進学を選択できる環境が整うことは重要であり、全国へ積極的に発信していく価値があると思います。

委員

資料6の公園のバリアフリー化についてです。私はこれまでも繰り返し、当事者による確認や検証を行ってきたのか確認を求めてきました。しかし、その点について十分な回答がないまま毎年バリアフリー化の実績が示されています。基準に適合していることだけではなく、実際に利用する当事者にとって使いやすい整備となっているのか、どのように確認しているのでしょうか。

オブザーバー

出入口やスロープ等については各種バリアフリー基準に基づいて整備を進めています。一方で、豊中つばさ公園ma-zikaのような大規模施設や新しい設備を導入する際には、バリアフリー化検討会等を通じて当事者の皆様からご意見を伺いたいと考えています。

委員

基準に適合していることと、使いやすいことは必ずしも同じではありません。千里中央公園の改修時にも、基準は満たしているものの、もっと良い整備方法があると感じる箇所が多数ありました。また、障害者用トイレが物置化されていた事例もありました。施設整備だけでなく、指定管理者の選定や運営においてもバリアフリーの理解を持った事業者を選定する仕組みが必要だと思います。

会長

基準適合は最低限必要な水準ですが、それだけで使いやすさが保証されるわけではありません。特徴的な施設については当事者参加による評価や検証を行い、その結果を今後の整備へ反映していくことが重要だと思います。また、整備後の運用状況についても継続的な確認が必要だと感じています。

委員

資料7に記載されている心のバリアフリー研修について発言します。職員研修は実施されていますが、現実には障害当事者が職員から差別的対応を受ける事例が発生しています。研修が行われているにもかかわらず、その効果が十分に現れていない状況があるということを、事実として共有させていただきたいと思います。

オブザーバー

ご指摘の事案については市としても把握しており、重要な課題であると認識しています。

アドバイザー

万博でも当事者参画による研修の重要性を強く感じました。単なる座学ではなく、当事者が研修に参加することで現場職員の理解は大きく変わります。豊中市においても心のバリアフリー研修の中に当事者参画を取り入れることが重要だと考えています。

会長

研修を重ね、当事者の声を直接聞く機会を増やしていくことが必要であり、本協議会としても支援していければと思います。

委員

資料8-1に関連した内容ですが、阪急豊中駅の宝塚方面ホームでは、車いす利用者が乗車する際に渡し板が必要な箇所があります。他の駅ではほとんど問題なく利用できているため、日頃の整備には感謝しています。

委員

ご指摘のとおり、豊中駅のホームはカーブとなっているため、車両とホームとの隙間が大きくなる箇所があります。隙間縮小のためのゴム材設置等を行っていますが、一部の場所では渡し板が必要な状況です。ご不便をお掛けしておりますが、ご理解いただきたいと思います。

会長

その他の駅では改善が進み、利便性が向上しているとの評価もいただいているところです。

委員

電車を利用する際に健常者は一人で自由に乗降できます。一方で車いす利用者は、駅員の介助が必要な場合もあり、対応は大変丁寧ですが、時間的な制約を感じます。終電間際でも丁寧に対応いただいていることには感謝していますが、健常者と同じように自由なタイミングで利用できる環境を目指していただきたいと思います。

会長

介助を必要としない乗降環境の整備は、本来バリアフリーが目指すべき姿です。今後も可能な限り自立利用が進むよう整備を進めていただきたいと思います。

委員

資料8-1について、車両とホームの段差・隙間縮小に取り組んでいただいており、車いす利用者と行動する機会の多い立場として大変ありがたく感じています。一方で、阪急石橋阪大前駅には依然としてホームと車両の隙間が大きい箇所があり、車いす利用者だけでなく視覚障害者にとっても危険を感じることがあります。今後の改善予定について伺いたいと思います。また、「可動式ホーム柵」と「ホームドア」の違いに

ついても教えてください。

委員

石橋阪大前駅についてはホーム柵設置時に、ホーム嵩上げや隙間縮小工事を実施しています。しかし駅構造上、非常に急なカーブとなっているため、物理的に改善できる範囲にも限界があります。本来はどこからでも安全に乗降できる状態が望ましいと考えており、いただいたご意見は社内で共有させていただきます。また、「ホームドア」は天井近くまで囲われた構造を指し、「可動式ホーム柵」は胸程度の高さまでの構造であるため、阪急電鉄では「可動式ホーム柵」という表現を使用しています。

アドバイザー

天井まで覆われた完全な構造がホームドアであり、現在日本で一般的に導入が進んでいるものは可動式ホーム柵です。阪急電鉄の説明で概ね正しい理解です。

委員

資料10の当事者参画についてですが、このような会議形式では意見を言いづらい障害当事者も多くいます。お茶やお菓子を囲みながらリラックスした雰囲気で話す方が意見を出しやすい方もいます。障害特性に応じて、様々な参加方法を検討してほしいと思います。

事務局

前回の実証では説明中心になってしまった反省もあります。今後はワークショップ形式も含め、様々な参加方法を検討していきたいと考えています。

会長

当事者参画にあたっては、会議形式だけでなく、リラックスした雰囲気の中で自由に話せる場づくりも重要です。雑談から有益な意見が生まれることもあるため、少人数での対話やワークショップなども含め、発言しやすい環境づくりを検討していただきたいと思います。

委員

資料11に関連した内容ですが、昨年度に「豊中市内の駅前広場・歩行空間の活用に関するアンケート」を実施しました。回答者1,800人を超える中で最も多かった要望は、「日陰・屋根、ベンチ」でした。特に近年の猛暑を考えると、高齢者や障害者が安心して移動できる環境づくりとして重要だと思います。バス停にも簡易なベンチや日陰の整備をお願いしたいと思います。

オブザーバー

服部天神駅前広場ではベンチと屋根を整備しています。また岡町駅や豊中駅周辺でも、連続立体交差事業に合わせて木陰やベンチを設置しています。今後も歩道が比較的広い場所を中心に、木陰やベンチの設置を進めていきたいと考えています。

委員

大規模駅だけでなく、小規模なバス停でも高齢者が炎天下で立ったまま待っている状況があります。ぜ

ひ地域の実情に合わせたきめ細かな整備をお願いしたいと思います。

会長

暑熱対策は今後ますます重要になります。バリアフリーだけでなく、外出しやすい環境づくりという視点でもマスタープランへ反映していただきたいと思います。

委員

多目的トイレについては、本来利用が必要な方が使えない状況が発生しています。知的障害のある子どもや介助者が利用しようとしても、化粧や着替え等で長時間利用されているケースがあります。設備整備だけでなく、多目的トイレが誰のための設備であり、なぜ必要なのかを理解する教育や啓発も重要だと思います。

会長

設備整備だけでなく、その設備の目的や必要性について理解を深めることも重要です。心のバリアフリーの視点からも今後検討していくべき課題であると思います。

委員

資料8に関連した内容ですが、豊中市では外国人住民も多く、日常的な移動手段としてバス利用が欠かせません。阪急電鉄ではバリアフリーにかかる研修が行われているとのことですが、阪急バスではどのような取組を行っているのでしょうか。

委員

新規採用運転士にはサービス介助士資格取得を推進しています。また、障害当事者にも参加いただきながら、車いす利用者や視覚障害者への対応研修を毎年実施しています。

委員

外国人利用者から、日本の公共交通機関はアナウンスが非常に多く、重要な情報と広告との区別が難しいという声を聞いています。何が重要な案内なのか分かりにくい場合もあるため、多言語対応だけでなく、情報提供の方法についても検討いただければと思います。

委員

資料8に関連して、精神障害者保健福祉手帳所持者への運賃割引について伺います。鉄道事業者では対象拡大が進みつつありますが、阪急バスでは対象となっていません。精神障害者にとっても移動支援は社会参加の大きなきっかけになるため、導入を検討いただきたいと思います。

委員

現在対象としているのは身体障害者手帳および療育手帳所持者です。精神障害者への適用は行っていませんが、社会的要請が高まっていることは認識しており、今後も検討を継続してまいります。

委員

資料8-2の介助予約システムは非常に有効な取組ですが、利用者の中にも知らない方が多いようです。利用状況や周知状況について教えてください。

委員

介助予約システムは令和7年4月から導入しており、現在は介助対応全体の約4%程度で利用されています。利用者からは便利だという評価やリピート利用もいただいていますが、更なる周知が課題であると認識しています。自治体等の協力も得ながら利用促進に取り組んでいます。

委員

ベビーカー利用者などにも有効な仕組みであるため、子育て世帯への周知も進めていただきたいと思います。

委員

ベビーカー利用者も利用可能ですので、今後周知方法についても検討してまいります。

事務局

資料12について、内閣府では毎年、バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進に関して顕著な功績のあった個人や団体を表彰し、優れた取組の普及を図っています。今年度、豊中市に本社を置くJ-AIRより、大阪国際空港で実施している発達障害のある方の航空利用を促進するアクセシブルツーリズムの取組について相談を受け、本市から推薦を行いました。本日は、この取組についてご紹介いただきます。

関係事業者

発達障害のある方は、保安検査・手荷物検査・搭乗手続き・機内環境・離着陸時の音や振動などに不安を感じることがあります。そのため、事前に機内や空港環境を体験する「搭乗体験会」を実施しています。ステップ1では訓練施設による模擬体験、ステップ2では実機を使用した体験を行っています。本人や家族にとっては成功体験となり、不安軽減につながっています。また、航空スタッフにとっても当事者理解を深める貴重な機会になっています。

関係事業者

本取組では、実施前・実施中・実施後を通じて当事者とスタッフ双方への支援を行っています。重要なのは、「こういう障害だからこう対応する」のではなく、一人ひとりの感じ方や困りごとの違いを理解しようとする姿勢です。体験会を通じて得られた知見は、参加者への支援だけでなく、空港スタッフや客室乗務員の日常業務にも活かされており、スタッフ側の理解や対応力の向上につながっています。

委員

参加者以外の多くの障害当事者に対しては、どのように周知し利用につなげていくのでしょうか。

関係事業者

今年度から周知媒体を増やしており、より多くの方へ情報が届くよう取り組んでいます。また、乗務員教

育についても継続的に改善を進めています。

関係事業者

ホームページや動画教材等により、自宅にいながら空港利用を学べる仕組みも整備されています。今後は当事者がどのように情報を得ているのかを把握しながら、より効果的な情報発信を進めていく必要があると考えています。

会長

協議会資料について、事前に意見書の提出をいただいておりますので、説明をお願いします。

委員

日本は地震や風水害が多く発生する災害大国です。国土交通省では令和7年6月に無電柱化推進計画（第3次計画）を公表し、国を挙げて無電柱化を推進しています。能登半島地震では多数の電柱が倒壊し、救助活動や緊急車両の通行に大きな支障を生じました。一方、無電柱化済みの区間では、電柱倒壊による道路閉塞等の被害が抑えられたとも報告されています。国は今後30年程度で無電柱化を進める目標を示していますが、豊中市及び大阪府における取組状況についてお聞かせください。

オブザーバー

豊中市では、平成28年12月に施行された無電柱化推進法及び国・大阪府の推進計画を踏まえ、令和4年3月に「豊中市無電柱化推進計画」を策定し、計画的に整備を進めています。
主な整備実績として、令和5年度に千里地区こぼれび通りで約312m整備・令和6～7年度に服部天神駅前広場で約50m整備・庄内地区の菰江交差点周辺で約610m整備中・島江町交差点周辺で約240m整備中となっています。また、過去には、千里中央駅周辺地区・阪急宝塚線連続立体交差事業に伴う豊中駅、岡町駅、曽根駅周辺・東豊中団地や旭ヶ丘団地の建替事業などでも無電柱化が実施されており、市内で着実に整備が進んでいます。詳細については市ホームページでも公表しています。

委員

大阪府では無電柱化推進計画に基づき、広域緊急交通路などを中心に無電柱化を推進しています。
豊中市域では国道176号を重点路線として位置付けており、中央環状線から大阪市境までの約8km区間について、令和12年度までの完成を目標に整備を進めています。また、三国塚口線などの新設道路区間についても共同溝整備等による無電柱化を進めています。今後も豊中市の道路整備計画との連携を図りながら、事業を進めてまいります。

委員

国道176号の豊中市域については、既にかなり整備が進んでいるという認識でよろしいでしょうか。

委員

まだ全て完了している状況ではありません。対象となる約8kmのうち、おおむね4.5km程度が完了しており、残り約3.5kmについて引き続き整備を進めているところです。

アドバイザー

本日の議論では、法令や基準を満たすことに留まらず、その先のユニバーサルデザインを目指す視点が数多く示されました。公園整備、公共交通、心のバリアフリー、当事者参画、アクセシブルツーリズムなど、多様な課題について活発な意見交換が行われたことを大変意義深く感じています。今後のマスタープラン改定においても、本日の意見を反映しながら、より高い水準のバリアフリー施策を進めていただきたいと思います。

事務局

以上をもちまして、令和8年度第1回豊中市バリアフリー推進協議会を終了いたします。本日はありがとうございました。

以上