

会 議 録

会 議 の 名 称	令和4年度(2022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4年(2022年)8月31日(水)10時00分~12時00分		
開 催 場 所	生活情報センターくらしかん (3階イベントホール)	公 開 の 可 否	<input checked="" type="checkbox"/> 可・不可・一部不可
事 務 局	都市基盤部 基盤整備課	傍 聴 者 数	0人
公開しなかった理由			
出席者	委 員	石塚委員(会長代理)、寺本委員、中田委員、上田委員、永田委員、藤井委員、野路委員、平松委員、小寺委員、岡村委員、山下委員、土山委員、大川委員、吉岡委員、足立委員、山口委員、西本委員、上北委員	
	オブザーバー	<国土交通省> 近畿運輸局 交通政策部 清良井バリアフリー推進課長 <大阪府> 住宅まちづくり部 建築指導室建築企画課 井阪統括主査 池田土木事務所 維持保全課 今井課長 <豊中市> 西本次長兼施設課長、檜橋公園みどり推進課長、相良交通政策課主幹、久保基盤整備課長、酒井障害福祉課長、山岸長寿社会政策課長、北村長寿安心課長、亀田学校教育課長補佐、荒木産業振興課主幹、堀山参事人権政策課長、安井危機管理課長	
	事 務 局	久保基盤整備課長、駒井主幹、岡崎課長補佐、西村係長、野村主査、佐竹主事、安藤主事、吉村主事	
	そ の 他	株式会社ミライロ	
議 題	1. 会長挨拶、委員紹介 2. 各部門のバリアフリー化について 3. バリアフリーマップの作成について 4. 委員からの報告と意見		
審議等の概要 (主な発言要旨)	別紙のとおり		

●「1.会長挨拶、委員紹介」

事務局

議事に先立ちまして、会長より一言ご挨拶を申し上げます。

会長

皆さん、おはようございます。大阪大学大学院の石塚です。三星会長がご欠席という事で、代理で会長を務めさせていただきます。不慣れですので、皆さんご協力をよろしくお願い致します。それでは、早速議事に入っていきたいと思えます。次第2、各部門のバリアフリー化について事務局からの説明をお願いいたします。

●「2.各部門のバリアフリー化について」

会長

それでは、次第2、各部門のバリアフリー化について事務局から説明をお願いします。

事務局

(資料説明)

会長

各部門のバリアフリー化について説明がありました。続いて、次第3に進みまして、バリアフリーマップの作成について事務局より説明をお願いいたします。

●「3.バリアフリーマップの作成について」

事務局

(資料説明)

会長

ハード・ソフト両面でバージョンアップしているなというのが私の印象です。それをうまく有効活用するために、バリアフリーマップのような情報をいかに利用者の方に届けるかということが議論になると思っています。バリアフリーマップについても、市のほうが今年度作成するという事で、皆さんのご意見を反映していければと考えています。皆さん、ご意見の方はいかがでしょうか。

委員

阪急電鉄さんにお尋ねします。先ほど阪急電鉄さんからホームドアの話がございました。今日、私たちは市民の代表として来ております。1番大事な視点を、欠落しておられるなと思いました。阪急電鉄さんは来年の4月から10円の値上げを市民の皆さんにお願いし、それをホーム柵の整備に充てると正式なコメントを出されていて、その部分のお話が欠落しており、誠に遺憾でございます。私の知る限りでは、去年12月に国土交通省が、ホームドアを全駅に設置してもらいたいので、10円くらいの値上げはやむを得ないという方針を出されて、京阪電鉄、大阪メトロ等、来年4月から10円あがるようです。市民の目線からはそこが1番気になるわけでございます。それでもう1つ、京阪電鉄はホームドアの設置が完了しましたら、多分3年か4年かかるかわかりませんが、10円の値上げを元に戻すとコメントを会社として発表されております。この件につきまして、阪急電鉄さん、代表してお答えいただければと思います。

委員

阪急電鉄でございます。ご意見いただきありがとうございます。今回ホームドアの整備等、そういったバリアフリー化の推進につきまして、国が創設されましたバリアフリー料金制度を活用しまして、整備の方を進めていくのですが、その整備にあたりましては、非常に多額の費用がかかって参りますので、その一部を、ご利用いただいているお客様にご負担いただいで整備の方を加速度的に進めていこうというふうに考えております。これまでホーム柵の整備につきましては、地方自治体様、それから国のご支援をいただきまして、整備を進めてまいったのですが、整備につきましては非常に多額の費用がかかるということで、その整備に国や

地方自治体様の支援だけではなくて、利用者の方にご負担をいただいて、整備の方を加速度的に進めていくというふうを考えておりますので、ご協力の方、どうぞよろしくお願ひしたいと思います。それともう1点、今回、ホーム柵の整備のために運賃を加算させていただくのですけれども、この10円につきましては、京阪電鉄様と同じような考えでございまして、整備が終えましたら、この制度による運賃への上乗せというのはなくなっていくというふうに思っております。この辺について、今後こういった形で進んでいくのか、ホーム柵につきましても、設置へかかる費用やメンテナンスも必要になってまいりますので、そういったところも含めて、今回の加算された料金については、検討の方を進めていきたいというふうに考えております。どうぞご協力よろしくお願ひします。以上でございます。

会長

ありがとうございます。これまでも国や自治体の補助金という形で支えてきましたが、これを更に、運賃という形で直接的な支援を市民がやっていくということで、私達も社会基盤と一緒に支えていくということで、ご理解とご協力を頂き、だれもが使えるように整備が進めばと思います。

委員

まず、資料2について、庁内体制をしっかり構築されたことに敬意を表します。ただ、『バリアフリーチェックシステム』はあくまでも受動的であり、依頼があったときにしか動かないものなのです。マスタープランには当事者のチェックを主体的にやっていくという内容を盛り込んでおられたので、もう一段の努力が必要です。主体的にチェックを働きかける仕組みが必要ではないかと思います。資料5について、小・中学校は親御さんも来校されますし、非常時には避難所として機能します。そこで、特にトイレについて、子どもへのバリアフリー対応はされているかと思いますが、大人に対してのバリアフリー対応はされているのか気になりました。資料6、公園のバリアフリーについて、昨年、車椅子で全出入口から入れるようお願いしておりましたが、対応いただけるということで嬉しく思います。続いて、阪急電鉄について何点かあります。先ほども発表内容にもありました、8月3日に出されたプレスリリースにて全駅のバリアフリー化を表明されましたことについて敬意を表します。ただ、このリリースの中で固定式ホーム柵というのが書かれておりましたが、それはどのようなものをイメージされているでしょうか。それと、ホームと車両の段差や隙間の解消についても合わせて行くとリリースには書かれていますが、この段差や隙間については国土交通省の基準ではなく、大阪メトロが採用している20~30mm、理想は隙間0で、それらをめざしてほしいと考えていますが、どのようにイメージされておられるでしょうか。また、これは鉄道会社全般への意見なのですが、サービス介助師についてです。現在のカリキュラムは公開されていないのでよくわからないのですが、制度ができた当初は、健常者講師1人が永遠と座学を続けるのみでした。現在はというふうになっているのか、わかる範囲で教えていただきたいです。今のような講義内容であれば、どれだけ実効性があるのかが、当事者の立場からすると意味があります。大阪モノレールさんの資料8-4に記載されている交通サポートマネージャー研修ですが、確か、交通エコロジーモビリティ財団が主催する研修だったと思うが、障害当事者が多くいて、座学だけではなく、実技もあるので、こちらの方がいいと思います。最後に資料10-1について、バリアフリーマップの調査主体はどういう人たちなのか、役所内だけで行うのか、施設管理者から聞き取った内容を記載しているだけなのか、それらをお伺ひしたいと思います。

会長

たくさんのご意見、ありがとうございます。順番に1つずつやっていきたいと思ひます。資料2のバリアフリーチェックシステムのところで、依頼があったときにチェックするというのは受動的であり、もう少し主体的に、市の方からチェックを働きかけていくような仕組みも必要ではないかというご意見でした。事務局いかがでしょうか。

事務局

ご指摘の通り、バリアフリーチェックシステムは実施主体が事業者もしくは官公庁であり、いつチェックが実施されるかといった細かな取り決めはありません。このシステムはどんな時に実施されるのか、これまでの実績から説明します。例えば、点字ブロックの敷設方法について、マニュアルはありますが、記載されているのは代表的な事例で、実際の現場はマニュアルに当てはまらないことが多々あるため、こういった形で点字ブロックを敷設すれば、利用しやすいものになるのか実際に利用される方にチェックを行いました。様々な障害特性の方を入れてチェックを行えているかという面でも課題があります。この場で具体的な方策を申し上げることはできませんが、今後、もう少し当事者意見を積極的に取り入れていけるような仕組みを検討していきたいと考えていますので、よろしくお願いいたします。

会長

ありがとうございました。公共施設に限ってですが、堺市さんでは、一定面積以上の施設について、必ず当事者参画のプロセスを入れるという要綱を最近作られました。そういった事例も参考にしながら、今後、検討していただけたらと思います。2点目、小・中学校のバリアフリー化は進んでいますが、大人の利用が可能な水準で整備されているかという確認ですが、いかがでしょうか。

オブザーバー

基本的には大人も使える内容のトイレになっています。順次、進めており、各校早い段階で整備できるよう教育委員会とも連携して整備を進めているところでございます。

会長

ありがとうございました。先ほどの発表では、屋内運動場(体育館)のバリアフリー化にも初めて取り組まれたとの報告があり、嬉しく思います。これからも順次進めていただければと思います。3点目、公園のバリアフリーについて、全出入口でバリアフリー対応いただけるということで、嬉しいというコメントだったと理解しています。続いて、阪急電鉄さんへのご質問ですが、2点、ご回答頂ければと思います。まず、8月3日にプレスリリースされた全駅バリアフリー化の整備内容として、固定式ホーム柵という表現があったので、それがどのようなものなのかについて、それからホームと車両の段差について、大阪メトロさんがかなり頑張っていますが、地下鉄なので、阪急電鉄とはハード面で条件が違うということもありますので、その辺りも含めて、阪急電鉄さんの考えをお聞かせ願えたらと思います。

委員

阪急電鉄です。固定式ホーム柵と可動式ホーム柵の違いについてご説明したいと思います。大阪モノレールさんの資料になりますが、資料8-3に固定式ホーム柵と可動式ホーム柵が掲載されており、こちらで説明いたしますので、画面共有いただけますでしょうか。写真が上下に2枚ありますが、上の方が固定式ホーム柵です。鉄の柵がついていて、お客様が乗り降りする開口部が常に空いている状態のものを固定式ホーム柵と呼んでいます。一方、扉がついており、電車が到着して扉が開くとホーム柵の扉も開くといったものを可動式ホーム柵と呼んでいます。弊社はこの2つのホーム柵を駅によって使い分けていこうとしていまして、比較的客户が少ない、支線の駅につきましては固定式ホーム柵を設置してまいります。豊中市域の駅については、全て可動式ホーム柵の整備を考えておりますのでよろしくお願いいたします。ホームと車両の段差と隙間については、段差は3cm以内、隙間は7cm以内という目安が国の方で示されており、これらは線路の直線部分の目安になります。弊社につきましても、ホーム柵の整備に合わせ、この目安以内での整備を進めてまいります。弊社の場合、線路の曲線部分にまたがるホームもございまして、車でいうところの内輪差のようなものが電車にもございまして、そうしたホームでは、隙間を空けておかないと電車が安全に通行できないということもございまして、曲線部分につきましては、目安より少し広い間隔となります。これについては、ご了承頂きたいと思っております。以上

です。

委員

2点あります。1点目、固定式ホーム柵は、視覚障害者や酔っ払いの転落事故を防ぎ切れなと思います。実は、障害者より健常者の方が転落件数は多いです。固定式ホーム柵だどうしても転落してしまう人がいるので、あまり良いとは思えないです。2点目、ホームと車両の段差と隙間について、今日の最後の議題にもかかわることなのですが、時間帯によって駅員がいない無人駅になるという現状があるのですが、そういう状況でも、これまで配慮が必要だった人が1人で乗り降りできる設備が整っているならば、無人になることも少しは理解できるが、障害者が1人で乗り降り出来ない設備状況でありながら、駅員が減ることに対して、我々当事者は憤りを感じています。

委員

阪急電鉄です。先ほどの説明に補足いたします。固定式ホーム柵を設置するホームにつきましては、開口部に3Dセンサーを設置して、お客様の転落を察知して、電車に信号を送り、電車を止めるといった安全対策はとっていく方針でございます。先ほどは、言葉足らずで申し訳ありません。

会長

電鉄各社共通の内容ですけれども、サービス介助士の取組み内容と、交通サポートマネージャー研修の取組み内容を、北大阪急行電鉄さんから代表してお答えいただければと思います。

委員

北大阪急行電鉄です。サービス介助士の詳細の説明については、割愛させていただきます。ホームページでもご確認いただけますが、現在、全国20万人ほどが取得されており、カリキュラムの個別の内容まで、この場で説明はできませんが、ここ数年で実情に応じて改訂されてきており、実技を含んだ内容であり、座学のみではないということだけ、この場でお伝えさせていただきます。簡単ですが、以上でございます。

会長

ありがとうございました。続いて、マップ作成の調査主体につきまして、事務局より説明お願いいたします。

事務局

マップの調査主体としましては、当市の委託業者での調査になりますが、バリアフリーマップの作成実績とノウハウのある業者をプロポーザル方式で選定しており、多数の当事者モニターを抱えている株式会社ミライロのスタッフによって調査されることとなります。

会長

ありがとうございました。では、他にご意見いかがでしょうか。

委員

豊中吹田線を資料4の左上に改良後とある写真の踏切のところから、たまたまある日ちょっと他に寄るところがあったものですから、直進して行ったのですが、一方通行にしていぐらいの狭いところに、またグリーン線が入っているものですから、それで対面交通です。平日だとまだしも、土日祝の交通量はどうか。私は車椅子で通ることはほとんどないのですが、こちらあたりで生活なさっている、ご自身が車椅子を使用して通行される方、介助のため車椅子を押して生活されている方は、車に対して不安はないのかなと、1回、車で通っただけで思いました。なおかつ、この道路にはグリーンベルトがあるものですから、もう一段狭くなっていると思うのですが、地元の方のお考えもあろうかと思えますけれども、せめて一方通行じゃないかなと思います。東京の東中野の商店街も、狭いのですが、両側に歩道があるのです。東中野中央商店街は、対面交通ですが、両側に歩道があって何とか通れる、そんな感じのところでした。対面交通で、片側にグリーンベルトがあるというようなところで、事故がなければいいのですが。大阪府警の方、道路担当なさっている方、

どう考えておられるのかなと、昔から思っておりました。地元の方がご不便じゃなければ、良いのですけども。以上です。

会長

ありがとうございました。歩行者の安全のためにカラー舗装で歩行空間を明確にしたというものですが、元々幅員が狭いので交通規制をした方が良いのではとのご意見でした。事務局より回答いただけますでしょうか。

事務局

服部天神駅周辺の道路(豊中吹田線)について、現状ぎりぎりの対面通行幅になっているのですが、一方通行などの交通規制について、警察の考え方を聞いてみたいというご意見だと認識しました。本日、当該箇所の管轄である豊中南警察が欠席となっておりますので、事務局の方で回答を取りまとめ、次回の協議会で報告させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

会長

私の方からの情報提供としまして、先ほど、『バリアフリーチェックシステム』が話題になりましたが、最近、国を中心に当事者参加の場というのが非常に多様でかつレベルアップしています。その1つとして、国は『移動等円滑化評価会議』を設置しており、地方整備局ごとに分科会を設置していて、大阪では、近畿運輸局が事務局となり、近畿分科会が設置されていて、そこでは、当事者委員がチェックをしたい項目が議題となります。この間は、UDタクシーの課題について、トヨタ自動車さんにもご協力いただき、チェックを行いました。また、船舶について、皆さんの日頃の利用頻度は少ないと思うのですが、そういうフェリーなどのバリアフリー状況をチェックしました。このように、当事者委員の提案によってチェックが行われるので、ある意味、受動的ではなく能動的なチェックシステムってというのが動いています。そのような中、皆さんご存知でしょうか、関西国際空港が大規模リノベーションに入っています。一昨年ぐらいから約5年間の計画で、第1ターミナルのリノベーションが行われていますが、それについても、近畿分科会が中心になって、関西国際空港株式会社さんの全面的なご協力によって、詳細設計からではありませんけれども、いわゆる工事をしてしまう前にチェックをしていくというようなことも行われています。それに加えて、令和7年(2025年)に予定されております大阪・関西万博につきましては、各パビリオンの基本設計、詳細設計が始まったところですが、その段階から、多様な当事者の方にご参加いただく機会を積極的に作って、いわゆるバリアフリーチェックではなく、ユニバーサルデザイン化にあたって協働する取り組みを始めております。当事者参加のあり方も非常にレベルアップしていますし、ユニバーサルデザインの技術もどんどん向上していっていますので、そういった取り組みも参考にいただきながら、豊中市でもさらに取り組めたらいいなと思っております。では、次第4へと移りたいと思います。委員からの報告ということで、阪急電鉄さんから報告があると聞いておりますので、よろしくお願いいたします。

●「4.委員からの報告と意見」

委員

阪急電鉄でございます。本日は貴重なお時間をいただきまして誠にありがとうございます。弊社はこの4月より、駅の運営体制などを少し変更させていただいているところがございます。その点につきまして、本日、皆様に直接ご説明を差し上げたいと思います。これまでのご意見を色々いただいたところではあるのですが、本日も、お気づきの点ございましたら、ぜひお聞かせいただければというふうに思います。時間も限られておりますので資料を用いて、まず概要をご説明させていただきますけれども、省略できるところは省略させていただきながら、ポイントを押さえて話をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。それでは着席して説明させていただきます。本日もご説明する内容につきましては、駅係員の配置時間を変更するというところがございます。まず、基本的な考え方について、お話をさせていただきたいと思っております。弊社におきましてはできる限り、駅に人を配置するという考え方でこれまで取り組んでまいりまして、そのコンセプトということについて

は、これからも継続していきたいというふうにご考えておるところでございます。その前提で、これまで各駅の改札窓口、こちらの営業時間につきましては、6時から最終までという形で、それ以外は窓口を閉めているという形だったのですが、昨今のお客様のご利用状況を踏まえまして、今年度より、一部の駅の改札窓口の営業時間を7時から22時という時間帯に変更(日勤化)させていただきました。それに合わせ、駅係員の作業スケジュールも全体的に見直しております。弊社には豊中市域を中心に管轄する豊中駅管区がございまして、この管区の中では、今年度、桜井駅、牧落駅を日勤化し、来年度には服部天神駅、三国駅、再来年度には蛸池駅、岡町駅を日勤化させていただく予定です。この背景につきましては、色々ございますけれども、一番大きなテーマとしましては弊社だけの問題ではなく、豊中市さんも色々対策を取り組まれていることかと思っております。今後の人口減少ということがございます。これにつきましては、他社も含めて非常に大きな課題になっております。令和27年(2045年)には、令和2年(2020年)と比べて、およそ9%の人口が、阪急沿線の自治体でも減少していくということです。その中でも特に課題として認識しておりますのが、生産年齢人口の減少です。具体的には15歳から65歳の年齢層の減少でございます。こちらは、同じ期間でおよそ18%の減少を見込んでおりまして、弊社でも社員の人数がこれだけ減ってってしまうことになりまして、少ない人数でも効率的に運用できるような体制を作っていくことが必要であるということでございます。当然、人口減少は今に始まったことではなくて、ある程度予想されておりましたので、弊社においても、鉄道事業を継続的・安定的に進め、電車を走らせていくために、色々な対策を検討しておりました。しかし、昨今の新型コロナウイルスの影響がございまして、運輸収入という観点で見ますと、およそ2割減少ということがございました。おかげさまで、第6波から7波の間は、少し回復したところもございますけれども、定期券をご利用されているお客様については、第6波から7波の少し落ち着いている状況でも、改善がない状況で、これを鑑みますと、今後も運賃収入の回復というのは見込めないという現状になっております。これがどれほどの影響かというのを1つ見方で申し上げますと、人口減少による運賃収入を我々も見込んでおったのですけれども、それが10年早く減少するという流れになっております。そういった中で、今般、駅の運営体制を変更させていただいたということでございます。どのようなことをしたかと申しますと、先ほど申し上げましたとおり、改札窓口の営業時間を7時から22時に順次変更させていただくということが1つ大きな変更でございます。そういった変更をしている中で、皆様からは、「でも、日勤化していない駅でも待たされることが多いのはどうしてか」というような疑問の声をお聞きしました。その背景としましては、改札窓口の営業時間の変更に合わせて、駅係員の配置の考え方を、これまでの駅ごとに係員を配置する体制から、駅員を派遣するなどして、豊中管区全体で駅員を確保するという体制に、切り替えさせていただきました。これは、始発から7時、あるいは22時から最終までの時間帯をカバーできる人間を、機動的に動かせるよう配置を見直し、これまでの“点”の配置から“面”の配置に変更させていただきました。これまで、駅係員が他の業務に就いている時は、その作業をいったん止めて、お手伝いさせていただくという体制だったところが、そういったことが可能な場合もあるのですけれども、難しい時は巡回要員がお手伝いを行うというケースもあり、このオペレーションに変更した今年の4月当初は、ご迷惑をおかけしたことがあったというところがございます。こういった変更の際しまして、より円滑にご利用いただけるよう事前予約の窓口を設けました。事前にお電話いただくことで、当日にお待ちいただくことが少なくなるよう事前に駅係員の派遣を準備するという体制を整えました。将来的には阪急の中で51駅の改札窓口の営業時間を7時から22時に変更し、それ以外の時間帯は、巡回する要員を駅管区ごとに配置して、対応させていただくという体制に変えさせていただきます。先ほども申し上げましたように、弊社としては、できるだけ人を置ける体制を考えていきたいということで、配置時間につきましては、7時から22時ということで、学生さんとか、病院などを利用される方が、よく利用される時間は何とかカバーするべく係員を配置するという考え方です。しかしながら、日勤化よりも駅係員の配置方法を変更したことによって、お待ちいただくケースがあり、今年4月当初には「今まで開

いていた時間に窓口が開いてない」というご意見を皆様からいただきました。そもそも弊社は「駅係員よびだしインターホン」というテレビ電話機能の付いたインターホンを整備させていただいておりまして、筆談機能も有しており、およそ10年前に導入させていただいております。このインターホンで呼び出していただければ、お手伝いさせていただくため、巡回要員を派遣するという体制なのですが、そのPRの中で、「事前予約が必要でず」と読み取れるような表現をしていたこともあり、「予約しなかったら乗れないのか」「指定席の新幹線に乗るわけではないのにおかしいでないか」というご指摘をいただきました。弊社の考えは、事前に予約をしていたくことで、より円滑にご利用いただける仕組みをつくるということであり、当然ですが、予約せずにお越しになったお客様にもご利用いただくことは大前提ですし、それで乗車をお断わりするというようなことは決してございません。この辺りの内容について、ご案内が不十分でございましたので、案内物についても変更させていただきました。それと同時に、「事前予約のPRも不十分である」というご指摘もいただきましたので、ポスターや皆様にお持ち帰りいただける名刺サイズの案内カードを作成し、PRを強化させていただきました。また、豊中駅管区におきましては、夕方の時間帯に閉まっていることが多く、「特に夕方はよく使うので、何とかして窓口を開けておいてほしい」というご要望も頂戴いたしました。そこで、アルバイトではあるのですけれども、ホーム案内のスタッフを16時から19時の間、何とか増配置することが叶いましたので、7月1日より1名増やした状態ですので、巡回要員ができるだけ早く動ける体制というのを構築させていただいております。改善というには、微々たるものかもしれませんが、4月以降こういったことも含めて対応させていただいております。ホームページについては、先ほど申し上げましたように、当初は事前予約していただかないご利用いただけないというような印象を与えてしまうような掲載内容であったこと、それから改札窓口の営業時間変更について掲載しましたが、「この時間以外も不在になっていることがわかるようにするべきである」とのご指摘もいただきましたので、そういった点を変更対応させていただきました。それから、先ほど申し上げたカードにつきましても、予約なしでお越しいただいても対応させていただきますということを記載するとともに、ケースに入れ、駅で配布を開始させていただきました。また、「駅係員よびだしインターホン」をポスターでPRさせていただきました。こういった改善をさせていただきましたけれども、まだまだ取り組むべきことが多くございます。先ほども話題に上っておりましたサービス介助士の資格取得や、定期的な社員教育を通じて、障害をお持ちのお客様をはじめ、お手伝いが必要なお客さまへの接客をできるだけ充実させるべく取り組んでまいりたいと思っております。また、巡回要員の派遣の仕方が今年4月の変更当初は弊社職員が不慣れなところもございましたので、そういったことの改善を進めているところでございます。ハード面の取り組みにつきましては、先ほど中田委員から厳しいご指摘もいただきましたけれども、バリアフリー化を今後も継続してまいります。先ほども申し上げましたように、技術的な課題があるのは事実でございます。直線区間のホームと比べてどうしても広くなってしまふ曲線区間のホームと車両との隙間について、どこまで狭められるかという課題がございます。弊社は、障害をお持ちのお客様であっても健常者のお客様と同じく、電車を利用したいときに利用出来る環境作りをしていくことが大切だと思っておりますので、ハード面についても、それに少しでも近づけられるように、これからは検討を進めてまいります。それから、事前予約ですが、お電話で受け付けさせていただく形になっておりますけれども、お話ができない方については、メールで受け付けるという形になっております。しかし、メールで受け付けると、どうしてもタイムラグが出てしまいます。お電話の場合であれば、当日約30～40分前にご連絡いただければ、何とかご対応できることがあるのですが、メールでいただいた場合は、前日であれば対応できるのですが、当日のご連絡では難しいことがあります。こういったアクセシビリティについては、国からも指針が示されており、非常に重要なテーマだというふうに弊社も認識しておりますので、スマートフォンをご利用の方であればアプリを導入して、より楽で簡単に予約がいただけるような仕組みを入れていくという方法であったり、その他AI技術等を用いて、先ほどご指摘がありました固定式ホーム柵の話がございましたけれども、駅の様子

をどうやって見守っていくかというような観点であったり、あるいは警備の観点、防犯カメラ中心にAI技術も進化してきておりますので、そういったものを使いながら、より安心安全にご利用いただける環境を作っていくべく取り組んでいきたいと考えておるところでございます。皆様から頂いたご意見への対応については、弊社の関連部署と連携しながら、取り組んでいるところであります。その点についてはこの場で皆様にお約束させていただきたいと思っております。以上でございます。

会長

ありがとうございました。ただいま、阪急電鉄さんからご説明のあった内容は全国的な課題で、国の方から駅の無人化もしくは時間帯無人化のガイドラインを策定されました。その概要を近畿運輸局の方から少しご紹介いただいた後、質疑の時間を取りたいと思っております。

オブザーバー

近畿運輸局バリアフリー推進課です。よろしくお願いたします。『駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン』ですけれども、今年の7月22日に公表されております。本ガイドラインは障害当事者の皆様方の安全性、利便性の確保のために実施することが望ましいと思われる事項につきましては具体的な目安を示しており、無人駅の機能向上に資すると考えられる具体的な対応例を掲載しております。国土交通省のホームページに掲載されておりますので後ほど検索等していただいでご覧いただければと思います。

そのガイドラインの概要ですけれども、大きく3点ございます。まず1点目が障害当事者の御要望を踏まえた鉄道事業者の環境整備が掲げられております。例えば、視覚・聴覚障害のある方、車椅子をご使用されている方など障害特性に応じた情報提供の必要性でありますとか、駅利用の際の事前連絡、乗務員による乗降介助などが掲げられております。2点目が地域等との連携についてです。駅の運営につきまして自治体や沿線施設等と十分なコミュニケーションを図っていただいで、地元自治体や企業体との連携、委託を通じた駅運営も有効な取組みとして掲げられております。3点目が、先行事例も参照して対応するということが掲げております。ハード整備、ソフト対応も含めまして、多くの先行事例を収集し、掲載しておりますので、各鉄道事業者様におかれましては、駅運営の参考にさせていただいてればと考えております。これらの内容を最大限尊重することが望まれているところです。当然、国としても、無人化を推奨しているわけではありませんが、鉄道事業者さまの経営判断によってやむを得ず、駅係員の配置の見直し等行う際には、本ガイドラインを参照していただきまして、障害当事者の方の安全性、利便性の確保に努めていただいよう、鉄道事業者の皆様にはご協力をいただきたいと考えておるところでございます。以上です。

会長

ありがとうございました。人口減少の課題というのは一筋縄では解決できないのでそれぞれの立場から知恵を出し合っって一緒に考えていくというプロセスが大切かなと思っております。

事務局

今年4月1日以降、先ほどご説明いただいた通り、阪急電鉄さんの駅の運営方針が少し変更されました。そのことについて、この度、阪急電鉄さんの方から発表する時間を設けさせてもらった経緯を補足説明させていただきます。そうした変更があったすぐ後に電車をご利用された方より、「いつも以上に待つ時間がある」といったお声を、当市に、いただきました。また、その方だけではなくて、他の方からも、同様のお声がありました。それを受け、詳しい事情を阪急電鉄さんの方からお聞きいたしまして、そういうことであれば、この協議会の場で、しっかり皆様に、ご説明いただく方が良く考えました。改札窓口の営業時間が変更されたことをご存知ない方もいらっしゃるでしょうし、阪急電鉄さんは、対策をご検討いただいでいるところですので、そういったところをしっかりと発表いただけたらと思ひまして、このような形で発表の時間を設けさせていただきます。

会長

ありがとうございました。では、まだご発言されていない委員の方からご意見いただけますでしょうか。

委員

長年、ホームドアの設置を要望してまいりました。ようやく整備頂けるといふことで、ほっとしています。たとえ10円の運賃値上げはあっても、整備頂けるならば何よりです。ありがとうございます。それともう1点、服部天神駅の横の踏切にカラー舗装工事がされましたが、何か効果はあったのでしょうか。

委員

大阪府池田土木事務所です。当該踏切は歩行者や自転車の交通量が多く、車と近接して通行されているような状況でした。歩行者の方に歩いて頂けるスペースを広めにとり、その部分をカラー化することで、視覚的に歩行空間を明示することで、踏切の幅が広がったというわけではないですけれども、これまでより安全に通行していただけるようになったと思っております。

委員

阪急電鉄さんのポスターを見て、自分でも手助けできることがあるのだと感じました。また、ヘルプマークやヘルプカードについて知らない方も多いと思いますので、多言語での啓発もお願いしたいですし、駅のバリアフリー設備の有無について、各電鉄会社さんのホームページに掲載されているとのことですが、こちらも多言語であればわかりやすいでしょうし、そういった情報面での多言語化も検討いただきたいと思いました。

会長

ありがとうございました。日本語以外の言語を使われる方への配慮については、大きな課題が残っていると思いますので、今後考えていきたい、大変重要なご指摘でございました。

委員

小・中学校のバリアフリー化については、本日ご説明がりましたが、公立のこども園や保育園とかは、どういう感じで進めていくのか気になりました。

事務局

公共施設の改修につきましては、こども園を含め、公共施設の総合管理計画において、全市的な長寿命化の流れを踏まえて改修計画が立てられているところでございます。こども園の改修に関しましては、ご意見を持ち帰らせていただきまして、担当課と調整し、ご回答させていただきます。

委員

阪急電鉄さんの改札窓口の営業時間変更について驚きましたが、既にJRさんでも無人駅があることや、今後の人口減少を考えれば仕方ない事なのかとも思います。阪急電鉄さんはこの問題にできる限り対応されるということで今後もよろしく願います。バリアフリーマップにつきまして、冊子版は市役所等で配布されると思うのですが、全戸配布してはどうでしょうか。「無駄だ」と言う人がいても、「無駄なことはありません」と堂々と対応してはいかがかと思います。もちろん、財政には限りがあるでしょうし、絶対にという事ではないですが、検討課題として頂けたらと思います。

会長

ありがとうございました。作ったものをどのように活かしていくかは重要な課題ですので、全戸配布についても事務局のほうでご検討頂けたらと思います。

委員

阪急電鉄の改札窓口の営業時間変更について、障害のある人だけが不便を強いられるのは現状に納得できません。駅員さんを7時～22時にしか配置できないのであれば、我々当事者にとって始発を遅くし、終電を早められているのと同義です。先ほどの発表では、今後対策に向け努力されるとのことですので、引き続きよ

ろしくお願いいたします。

会長

ありがとうございます。とても大事なご指摘をいただいていると思います。人口減少を1つの災いと捉えるならば、シワ寄せが強られるのは社会的弱者と言われる人たちであり、この構造を見直して行かなければならない、そうでなければ、駅員が配置可能な時間が7時から22時であるならば、これに合わせて電車の始発と終電の時間を設定すれば、みんな平等じゃないか、現状では、明らかな差別的な扱いであるというご指摘だったと認識しました。これまで、駅のバリアフリー化は最大公約数的に乗降客数の多い駅からエレベーターやトイレの整備を進めてきましたが、そういう考え方自体も変えていかなければならない時期に来たのではないかというふうに私自身も思っているところがあります。なので、当事者の人たちと対話を重ねていただきながら、私たちも含めて一緒に考えていきたいというように思います。阪急電鉄さん、何かご回答頂けることがあればコメントいただけますでしょうか。

委員

阪急電鉄です。先日、「障害のある人は7時から22時までしか電車乗れないのか、我々当事者は、そういう風にしかとらえられない」という厳しいお言葉をいただきました。私どもとしてはもちろんそんなつもりはないのですし、改札窓口が閉まっている時間でも駅係員を配置し、対応する駅もあれば、そういった駅から他の駅へ派遣するなどの運営体制を組んでおりまして、決して乗車を拒否するということはないですが、いずれにせよ「わざわざ駅員を呼んで来てもらうこと自体に気を遣う」というご意見も頂いており、「お手伝いしてもらうことにも気を遣っているのに、ましてや、他の駅から来てもらうなんてもっと気を遣う、申し訳ないという気持ちになってしまう」というお話も伺っている中で、ハードとソフト両面で出来るところをしっかりと考えていくという事が我々の責務だと十分認識しておりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

会長

ありがとうございました。限られた資金や人員をどこに使うのか、それらを考えるプロセスから見直す必要もあるように思います。

委員

前回の協議会でも意見させていただき、回答もいただきましたがましたが、南丘小学校を例にとってお話ししたいと思います。ご回答のとおり、南館の方にはトイレもバリアフリートイレもありますし、エレベーターも配置されてはいますが、5年前に東泉丘小学校と南丘小学校が合併したことにより、人数が増えて、その時は南館しか使ってなかったのが南館のバリアフリー化だけが進みましたが、現在は人口が増えてきて、北館も中館も使用することになったのですが、そちらの整備が全く行き届いてなくて、例えば、車椅子を使う子やベビーカーを使用される方、また、車椅子を使う保護者の方が、北館や中館を使用できないという声を頂いています。また、「1回整備が終わったところは順番が後まわしになる」、「1回整備が終わったら、中々、整備の順番が回ってこない」という声を聞きました。状況によって不便って変わってくると思います。1年に1回のヒアリングは難しいのかもしれないのですが、なるべくヒアリングをして、必要に応じて、状況を見直していただけたらなと思います。また、南丘小学校だけではなく、他の学校でも同じように困っている方がいらっしゃると思うので、市内の小・中学校、先ほど他の委員の方もおっしゃられていた、こども園などでも、声を聞いていただいて整備を進めていただけたらなと思います。よろしくお願いいたします。

事務局

ご意見を持ち帰らせていただきまして、担当課と調整し、ご回答させていただきたいと考えております。

会長

最後に私の方からもひとつだけ。私もいくつかの自治体でこういう場に参加させていただいていますが、本

当に豊中市さんはじめ、各事業者の方、ご意見を真摯に受け止められており、建設的な対話がなされているなど、今日、あらためて感じました。ハード整備もレベルアップする中で、対話のレベルアップも非常に大事ななど改めて感じました。これからも引き続き活発なご意見を、市民の方々は挙げていただき、事業者の方々はそれにお答えいただけるようお願いしまして、私の進行を終わらせていただきます。本日はありがとうございました。

事務局

ありがとうございました。以上をもちまして本日の会議を終了いたします。次回の協議会は来年の1月頃を予定しておりますので、また改めて周知の方をさせていただきます。ありがとうございました。

以上