

## 第1回

大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会

## 会議録

日 時 令和4年9月13日（火）午前10時～12時  
場 所 大阪市役所 地下1階 第11 共通会議室

第1回 大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会 会議録

1. 日 時 令和4年9月13日(火) 午前10時00分～11時58分

2. 場 所 大阪市役所 地下1階 第11 共通会議室

3. 出席者(敬称略、欠は欠席者)

<委員>

会長	内田 敬	大阪公立大学大学院工学研究科 教授
副会長	北川 博巳	近畿大学総合社会学部総合社会学科 准教授
	石塚 裕子	大阪大学大学院人間科学研究科 講師
	野口 一郎	一般社団法人大阪市老人クラブ連合会 理事長
	手嶋 勇一	一般財団法人大阪市身体障害者団体協議会 会長
	西 正次	一般社団法人大阪市視覚障害者福祉協会 理事
	廣田 しづえ	大阪市聴言障害者協会 会長
欠	山本 深雪	大阪精神障害者連絡会 代表
	長谷川 美智代	社会福祉法人大阪市手をつなぐ育成会 理事長
	市場 昭広	大阪市高速電気軌道株式会社 交通事業本部計画部 バリアフリー企画課長
	高松 靖司	近畿日本鉄道株式会社 鉄道本部 大阪統括部 施設部工務課長 (代理出席：岡嶋氏)
	亀井 将洋	京阪電気鉄道株式会社 経営企画部 課長
	西谷 興季	南海電気鉄道株式会社 えきまち計画推進部 課長
	井上 典彦	西日本旅客鉄道株式会社 地域共生室 担当室長
	山下 智宏	阪急電鉄株式会社 技術部土木技術担当 課長
	高島 慶俊	阪神電気鉄道株式会社 都市交通事業本部 工務部施設課 課長補佐
	藤本 和往	一般社団法人大阪バス協会 常務理事
	西尾 学	大阪シティバス株式会社 経営企画部 経営企画課長
	井田 信雄	一般社団法人大阪タクシー協会 専務理事 (代理出席：黒田氏)
	水代 智	大阪府警察本部 交通規制課長 (代理出席：南氏)
	林 茂視	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 事業対策官
	大津 浩仁	大正区役所 区政企画担当課長
	杉本 昌作	生野区役所 区政推進担当課長
	岸田 晃和	福祉局 高齢者施策部 高齢福祉課長
	八木 美栄	福祉局 障がい者施策部 障がい福祉課長
	吉田 雅晴	こころの健康センター 精神保健医療担当課長
	上田 光昭	建設局 道路河川部 道路課長
	木下 吉樹	建設局 公園緑化部 調整課長 (代理出席：小寺氏)
	田中 一也	大阪港湾局 営業推進室 開発調整課長 (代理出席：後藤氏)
欠	中道 篤史	教育委員会事務局 指導部 初等・中学校教育担当課長

<オブザーバー>

清良井 利之  
吉川 玲子

国土交通省近畿運輸局 交通政策部 バリアフリー推進課長  
大阪府都市整備部 住宅建築局 建築環境課長

<事務局>

上溝 憲郎  
赤井 美加  
杉山 百合子

計画調整局 計画部長  
計画調整局計画部エリアマネジメント支援担当課長  
計画調整局計画部都市計画課エリアマネジメント支援担当課長代理

#### 4. 会議次第

##### 1 開 会

##### 2 議 題

- (1) 大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会の設置について
- (2) 大阪市交通バリアフリー基本構想の重点整備地区における特定事業等の実施状況に係る評価（案）について
- (3) 交通バリアフリー基本構想の変更について

##### 3 閉 会

#### <配布資料>

- (1) 大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会の設置について
  - 資料 1－1 大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会の設置要綱
  - 資料 1－2 大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会委員名簿
  - 資料 1－3 大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会運営要領（案）
- (2) 大阪市交通バリアフリー基本構想の重点整備地区における特定事業等の実施状況に係る評価（案）について
  - 資料 2－1 大阪市交通バリアフリー基本構想の変更 の検討にむけて～はじめに～
  - 資料 2－2 大阪市交通バリアフリー基本構想の重点整備地区における特定事業等の実施状況に係る評価（案）【概要】
  - 資料 2－3 大阪市交通バリアフリー基本構想の重点整備地区における特定事業等の実施状況に係る評価（案）
- (3) 交通バリアフリー基本構想の変更について
  - 資料 3 大阪市バリアフリー基本構想の変更について

## 5. 議事の概要

### 1 開 会

#### ○事務局（杉山）

お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただ今から第1回大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会を開催いたします。委員の皆さま方におかれましては、本日はお忙しい中ご出席賜り、誠にありがとうございます。本日の司会を務めさせていただきます大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会事務局の計画調整局エリアマネジメント支援担当課長代理の杉山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の第1回協議会につきましては、大阪市審議会等の設置及び運営に関する指針に準じ、公開で行います。

まず、報道機関の方に申し上げます。議事開始前までに限り、会場内の写真撮影、録画及び録音を認めさせていただきます。審議中は撮影等はできませんので、ただ今の間をお願いいたします。また、傍聴の方に申し上げます。携帯電話は電源を切るかマナーモードに設定し、周りの方へご配慮いただくようご協力をお願いいたします。

それでは、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。クリップを外していただき、ご確認ください。全9種類の資料がございます。上から順に「次第」、次に「配席図」、次に資料1-1「大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会の設置要綱」、資料1-2「大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会委員名簿」、資料1-3「大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会運営要領（案）」でございます。続きまして資料2-1「大阪市交通バリアフリー基本構想の変更の検討にむけて～はじめに～」、資料2-2「大阪市交通バリアフリー基本構想の重点整備地区における特定事業等の実施状況に係る評価（案）【概要】」、資料2-3「大阪市交通バリアフリー基本構想の重点整備地区における特定事業等の実施状況に係る評価（案）」、最後が資料3「大阪市交通バリアフリー基本構想の変更について」、以上の9点でございます。皆さま、そろっておりますでしょうか。

それでは、続きまして委員紹介に移らせていただきます。委員の皆さまを資料1-2「大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会委員名簿」に沿ってご紹介させていただきます。

まず、大阪大学大学院人間科学研究科講師の石塚裕子様でございます。

#### ○石塚委員

石塚です。どうぞよろしくお願いいたします。

#### ○事務局（杉山）

大阪公立大学大学院工学研究科教授の内田敬様でございます。

#### ○内田委員

内田でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（杉山）

ありがとうございます。近畿大学総合社会学部総合社会学科准教授の北川博巳様でございます。

○北川委員

北川です。よろしくお願いします。

○事務局（杉山）

一般社団法人大阪市老人クラブ連合会理事長の野口一郎様でございます。

○野口委員

野口でございます。よろしくお願いします。

○事務局（杉山）

一般財団法人大阪市身体障害者団体協議会会長の手嶋勇一様でございます。

○手嶋委員

手嶋です。よろしくお願いします。

○事務局（杉山）

一般社団法人大阪市視覚障害者福祉協会理事の西正次様でございます。

○西委員

西と申します。よろしくお願いします。

○事務局（杉山）

大阪市聴言障害者協会会長の廣田しづえ様でございます。

○廣田委員

よろしくお願いいたします。

○事務局（杉山）

大阪精神障害者連絡会代表の山本深雪様でございますが、本日所用のためご欠席されております。

社会福祉法人大阪市手をつなぐ育成会理事長の長谷川美智代様でございます。

○長谷川委員

長谷川です。よろしくお願いいたします。

○事務局（杉山）

続きまして大阪市高速電気軌道株式会社交通事業本部計画部バリアフリー企画課長の市場様でございます。

○市場委員

市場です。よろしくお願いします。

○事務局（杉山）

近畿日本鉄道株式会社鉄道本部大阪統括部施設部工務課長の高松様でございますが、本日ご所用につき代理出席いただいております。岡嶋様でございます。

○岡嶋（代理）

近鉄の岡嶋です。よろしくお願いいたします。

○事務局（杉山）

京阪電気鉄道株式会社経営企画部課長の亀井様でございます。

○亀井委員

亀井です。よろしくお願いいたします。

○事務局（杉山）

南海電気鉄道株式会社えきまち計画推進部課長の西谷様でございます。

○西谷委員

南海電鉄の西谷でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（杉山）

西日本旅客鉄道株式会社地域共生室担当室長の井上様でございます。

○井上委員

JR 西日本の井上です。よろしくお願いいたします。

○事務局（杉山）

阪急電鉄株式会社技術部土木技術担当課長の山下様でございます。

○山下委員

山下です。よろしくお願いいたします。

○事務局（杉山）

阪神電気鉄道株式会社都市交通事業本部工務部施設課課長補佐の高島様でございます。

○高島委員

阪神電鉄の高島です。よろしくお願いいたします。

○事務局（杉山）

一般社団法人大阪バス協会常務理事の藤本様でございます。

○藤本委員

藤本です。よろしくお願いいたします。

○事務局（杉山）

大阪シティバス株式会社経営企画部経営企画課長の西尾様でございます。

○西尾委員

西尾です。よろしくお願いいたします。

○事務局（杉山）

一般社団法人大阪タクシー協会専務理事の井田様は、本日ご所用につき代理出席いただいております。常務理事の黒田様でございます。

○黒田（代理）

よろしく申し上げます。

○事務局（杉山）

大阪府警察本部交通規制課長の水代様でございますが、本日ご所用につき代理出席いただいております。交通規制課管理官の南様でございます。

○南（代理）

南です。よろしく申し上げます。

○事務局（杉山）

国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所事業対策官の林様でございます。

○林委員

林でございます。よろしく申し上げます。

○事務局（杉山）

以下、本市関係委員です。大正区役所区政企画担当課長の大津でございます。

○大津委員

大津です。よろしくお願ひいたします。

○事務局（杉山）

生野区役所区政推進担当課長の杉本でございます。

○杉本委員

杉本です。よろしく申し上げます。

○事務局（杉山）

福祉局高齢者施策部高齢福祉課長の岸田でございます。

○岸田委員

岸田です。よろしく申し上げます。

○事務局（杉山）

福祉局障がい者施策部障がい福祉課長の八木でございます。

○八木委員

八木でございます。よろしくお願ひいたします。

○事務局（杉山）

こころの健康センター精神保健医療担当課長の吉田でございます。

○吉田委員

吉田でございます。よろしく申し上げます。

○事務局（杉山）

建設局道路河川部道路課長の上田でございます。

○上田委員

上田です。よろしく申し上げます。

○事務局（杉山）

建設局公園緑化部調整課長の木下でございますが、本日所用につき代理出席させていただいております。調整課長代理の小寺でございます。

○小寺（代理）

小寺でございます。よろしくお願ひいたします。

○事務局（杉山）

大阪港湾局営業推進室開発調整課長の田中でございますが、本日所用につき代理出席させていただいております。建築計画担当課長代理の後藤でございます。

○後藤（代理）

後藤です。よろしくお願ひいたします。

○事務局（杉山）

教育委員会事務局指導部初等・中学校教育担当課長の中道でございますが、本日所用につき欠席させていただいております。

以上、30名の皆さまでございます。

次に、関係行政機関としてオブザーバー参加いただいております国土交通省近畿運輸局交通政策部バリアフリー推進課長の清良井様でございます。

○清良井

清良井と申します。よろしくお願ひいたします。

○事務局（杉山）

大阪府都市整備部住宅建築局建築環境課長の吉川様でございます。

○吉川

吉川でございます。よろしくお願ひいたします。

○事務局（杉山）

最後に、事務局として出席しております本市職員を紹介させていただきます。計画調整局計画部長の上溝でございます。

○事務局（上溝）

上溝です。どうぞよろしくお願ひいたします。

○事務局（杉山）

同じく計画調整局エリアマネジメント支援担当課長の赤井でございます。

○事務局（赤井）

赤井です。よろしくお願いいたします。

○事務局（杉山）

それでは、議事に移ります前に、計画調整局計画部長の上溝から一言ごあいさつ申し上げます。

○事務局（上溝）

計画部長の上溝でございます。本日はお忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。また、平素より本市市政の推進に向けまして多大なるご理解、ご協力を賜りまして、この場をお借りして御礼申し上げます。

さて、本市では、平成15年から4年かけまして、市内25地区を重点整備地区とする交通バリアフリー基本構想を策定いたしまして、それ以降、鉄軌道事業者をはじめ道路管理者、交通管理者の皆さまを中心としてバリアフリーの取組が進められてまいりましたが、基本構想策定から20年近くが経過しており、この間、社会的状況も変化しておりまして、これに応じた法令等の改正が行われております。基本構想に関しましても、対象とする障がいの範囲であるとか、位置づけられる特定事業が拡大されるというような変化がありまして、また、心のバリアフリーに係る施策など、ソフト対策の強化等が求められているところでございます。

本市におきましては、これらの動向への対応が不可欠であるという認識の下、今般、この協議会を立ち上げまして、行政や事業者だけではなく、高齢、障がい当事者委員の方々や専門的な知識をお持ちの学識委員の皆さまにご参画いただきまして、基本構想に関するさまざまな視点からのご意見を頂戴したいと考えております。

今後は本協議会におきまして、事業の実施状況等について事務局の方からご説明、確認させていただくとともに、段階的、継続的にバリアフリー推進に向けた取組を進めてまいりまして、特に現行の基本構想の変更につきまして、今年度から複数年かけてじっくりと検討してまいりたいと考えております。委員の皆さまにおかれましては、バリアフリー推進に向けましてお力添えを賜りますよう、どうぞよろしくお願いいたします。以上です。

## 2 議 題

### (1) 大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会の設置について

○事務局（杉山）

それでは本日の議題に入らせていただきます。まず議題(1)「大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会の設置について」でございます。資料1-1及び1-2について、事務局から説明いたします。

○事務局（赤井）

事務局の赤井でございます。よろしくお願いいたします。

では、まず資料1-1「大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会設置要綱」をご覧ください。本要綱は、令和4年7月に本市が制定しました本協議会の設置要綱になります。

第1条のとおり、高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、本市交通バリアフリー基本構想に関する意見聴取及び連絡調整等を行うための法定協議会でございます。

第2条で、本協議会で取り扱う事項について、第1号、基本構想に基づき実施する特定事業等の実施状況に係る調査、分析及び評価に関すること。第2号、基本構想の作成又は変更に関すること。第3号、その他高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関し必要な事項に関することと規定しております。

第3条で、協議会の委員構成等について規定しておりますが、先ほどご紹介しましたとおり、資料1-2の委員名簿のとおり、学識経験者、高齢者・障がい者団体等の市民代表者、公共交通事業者、交通管理者、道路管理者及び本市職員により構成しております。

第4条の会長及び副会長につきましては、本規定に基づき後ほどご選出いただきます。

また、第5条から第7条に部会設置、会議の招集等及び委員の守秘義務について規定しておりますので、それぞれご確認ください。

協議会の事務局ですが、第8条に記載のとおり、計画調整局計画部都市計画課エリアマネジメント支援担当が担当いたしますのでよろしくお願いいたします。

資料1-1及び1-2の説明は以上となります。

○事務局（杉山）

それでは、ここで本協議会設置要綱に基づき、協議会の会長を決定してまいりたいと存じます。要綱第4条第1項及び第2項により、学識経験者委員の中から会長を選出いただき、会長には協議会の代表としてこの後の議事、その他会務を総理いただきます。

会長につきましては、事務局からの提案として、大阪公立大学の内田委員にお引き受けいただくことで、皆さま、いかがでしょうか。

—異議なしの声あり—

○事務局（杉山）

ありがとうございます。

続きまして、第4条第3項及び第4項により、会長を補佐し、会長の職務代理である副会長について、内田会長からご指名をお願いいたします。

○内田会長

では、北川委員に副会長をお願いできればと思いますけれども、お願いしてよろしいですか。

○北川委員

はい。

○内田会長

ありがとうございます。

○事務局（杉山）

ありがとうございます。これをもちまして、会長を大阪公立大学教授の内田委員に、副会長を近畿大学准教授の北川委員に決定させていただきます。

それでは、以降の議事進行を内田会長にお願いしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

○内田会長

はい。先ほど会長として選任していただきました大阪公立大学の内田と申します。今回、学識経験者が3名おりますけれども、この3人、バックグラウンドとか途中の経過を言うといろいろな違うところを歩いているのですけれども、今回のこの会議の案件に関しては共通しているところがございます。先ほど部長さんからごあいさつがありましたように、約20年前に25地区、重点整備地区をそれぞれの地区ごとにワークショップをベースにしたようなものでつくり上げてきたと。そのときに、それぞれ担当したところが違う。一部は一緒にやったりとかしたという関係の人間です。

20年前のことを思い返しますと、自分としても若かったなど。私が一番年長ですがそれでもまだ40そこそこで、まだ将来もあったし、その一方、バリアフリーという観点から言うと、エレベーターなどの垂直移動のものについてはまだまだ全然でしたし、それから歩道における段差については、日本は世界でも早い段階からやっていたからある程度解消はされていましたが、点字ブロックなどについて言うといまだにろくに敷かれていないというような状況でした。ですから、曲がりなりにもどんな人にとっても一つのルートだけは確保しましょうという考え方で20年前はやって、それから20年間の蓄積として、特に交通事業者の皆さまにおかれては多大なるご尽力を頂いていると思っております。私がお礼を申し上げる立場でもないですけれども、非常に頭の下がる思いです。もちろん道路管理者、交通管理者におかれても同様の取組をなされてきておりますが、世の中の変化が激しい、技術水準も上がっている、要求水準も上がっている、その一方で財政面ではどんどん厳しくなっている、経営環境も厳しくなっているという、どうやって前に進んでいくのか、非常に難しいところに来ているというのは、私が申し上げるまでもなく皆さま思われ

ているところだと思います。

その中において、これも先ほど部長さんからごあいさつがありましたけれども、次へ向けで見直す。今回の議事は「変更について」という書き方になっておりますけれども、微修正とかというような話ではなくて、複数年をかけてきっちり考えていきたいと思います。過去のことを考えても、20年間空いたのはちょっと空き過ぎですけれども、ただ、各事業者さんにおける事業計画であったり、あるいは行政における中長期計画との関係を考えて、こういった基本構想というようなものは、10年以上は一定変わることなく使えるようなものでなければ、やはりもろもろの問題が出てこようかと思えます。ですから、10年、15年たっても恥ずかしくないようなものにしたいなというふうに考えております。

15年後というと、自分のことばかり言ってあれですけども、私はもう後期高齢者に片足を突っ込んでいまして、何かお助けするというよりは助けてもらうという立場になっているので、今回が大阪市のこの構想に関してはもう最後の働き場所だというふうに思い定めております。悔いがないように進めたいと思っております。

その結果として、若干、皆さんが思われているのと違うような進め方であったり、ご迷惑をおかけすることもあるかと思えますけれども、そのあたりははっきりおっしゃっていただければ、総理大臣ではありませんけれども聞く耳は持っているつもりですので、誠実に進めていきたいと思っております。不行き届き、また不都合があらうかと思えますけれども、何とぞよろしく願いいたします。

それでは、お手元の議事次第に従いまして進めたいと思いますが、議事次第の2、議題のところ、(1)「協議会の設置について」ということのまだ後半が残っておりまして、今、シナリオの確認がありましたけれども。ですから、まだ資料の説明も1-1、1-2まででしたので、1-3について事務局からご説明いただけますでしょうか。

#### ○事務局（赤井）

それでは、資料1-3、協議会運営要領について、事務局から説明をさせていただきます。本協議会の運営要領につきましては、大阪市におけるその他の審議会等の運営要領に準じる形で、協議会設置要綱第9条の規定に基づきまして、本協議会の運営に関し必要な事項について定めるものでございます。本運営要領（案）につきましては、この場で委員の皆さまにご確認いただき、制定する流れとなりますので、よろしく願いいたします。

まず、第2条のウェブ会議の方法による会議の開催等についてでございます。会長が必要と認めるとき、インターネットを通じて、委員の間で相互に映像及び音声の送受信、資料の共有等を行うウェブ会議の方法により開催するものといたします。また、感染症対策などの観点から、会長の承認を得てウェブ会議の方法で会議に参加できることといたします。

次に、第3条ですが、本協議会の会議は原則公開するものといたしますが、会長が公開す

ることが適当でないと認める場合には非公開によるものといたします。例えば、各事業の具体的な内容の検討に係る事項につきましては、検討中の内容や法人、その他の団体に関する情報を扱いますため、非公開による開催を想定しております。

なお、会議を公開で開催する場合には、要領第4条のとおり、開催日時や場所、議題等につきまして、事前に本市ホームページ等により周知することとし、第6～11条に記載のとおり、傍聴又は視聴の方法及び遵守事項、並びに報道機関への対応やこれらに配布する資料について定めております。

最後に第12条ですが、会議の議事は、開催日時、開催場所、出席者の職及び氏名、ウェブ会議参加者、議題、発言者の氏名及び発言内容の要旨につきまして会議録として記録し、会議資料とともに本市ホームページ等において公表するものといたします。

資料1－3、協議会運営要領の説明は以上となります。よろしくお取り扱い願います。

○内田会長

ご説明ありがとうございます。今説明いただいた要領についてですけれども、委員の皆さま、ご質問やご意見はございませんでしょうか。

○井上委員

JR 西日本の井上です。私はこの手のバリアフリーの会議に出たときには、まち歩きや現地で皆さんが会ってやらないといけないもの以外は、基本、ウェブの併用をお願いしますということをお願いしてしまして、この要領にはそういう形で書かれているので、ぜひそういった形で運用していただきたいと思います。よろしくをお願いします。

○内田会長

今おっしゃっていただいたのは、とにかく集まることが必須、まち歩きなどであれば現地に行かないと話にならないわけですがけれども、その場合でも事業者さん以外の方、また現場での中継とか、そのときのものを録画して事後的にご意見を頂くということもあろうと思います。ご発言の趣旨としては、ウェブ会議をベースにしてハイブリッド形式、対面とウェブとを併用という方向で運用してもらいたいと。事務局としてもよろしいでしょうか。

○事務局（赤井）

はい。ウェブ併用につきましては、いろいろあると思いますので、できる限りしてまいりたいと考えております。その都度、会長等ともご相談はさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いたします。

○内田会長

他の委員の方、いかがでしょうか。はい、西委員、どうぞ。お願いします。

○西委員

ハイブリッドということで、それはこのご時世ですから当然だと思っておりますけれども、ハ

イブリッドのときにトラブルが多いかなという気が個人的にしている、会場とオンラインの人との声の伝わり方が結構違って、ちょっと苦労することがよくありましたので、ハイブリッドで行うときには特に事前の準備というか、テストとかをしていただくと助かるかなと思います。

それともう一つ、声が伝わらないというときに、私のパソコンスキルが低いせいかもしれませんが、そのことをお伝えしようとするのですが、ミュートを解除しようとしてもなかなかミュートが解除できない状態がよくありまして、なかなかお伝えすることができなかつたということを経験しましたので、その辺、よろしく願いいたします。

○内田会長

はい。今、西委員がおっしゃられたことは、私自身も参加する立場、それから授業などであればやる立場で、いろいろアクシデントに出くわしたこともありますので、よく理解できる場所です。ですから、事務局とも相談した上で、対面ではっきりと発言された方がいい方、当事者委員の方とか学識の一部は対面を原則とするとか、それから感染状況が厳しくなってくるとそれも不可能になることもありますので準備をするのももちろんのこと、バックアップとして、本日も IC レコーダーでずっと録音されていますが、これを事後的にまた配信するとか、とにかくリアルタイムでの議論がちょっと難しいときも出てこようかと思えます。通信状況がおかしくなったりとか。それについては 100% 保障することも難しいかと思えますけれども、1 週間以内には皆さんに確実に同じ議論の内容がお伝えできるようにという方向で、事務局には運用していただくというようなことで考えております。西委員、今のような考え方でよろしいですか。

はい、ありがとうございます。その他の点、いかがでしょうか。私から 1 点確認させていただきますと、確認させていただきたいのは傍聴の件です。傍聴に関しても、第 3 条、会議の公開の第 2 項において、会議の公開は、会議の傍聴を認めることにより行う。ただし、前条第 1 項で、ウェブ会議の方法により行う場合は、指定した場所においてインターネットを通じて会議を視聴することを認める。ということは、どこか別の、パブリックビューイングのような会場があって、そこに来てくださいという形になるのでしょうか。その場合に、2 ページ目にもあって、第 5 条、傍聴の手続というのがありまして、定員とか、こうしなさいというのがあるのですが、これがやはり準用される、適用されるということでしょうか。

○事務局（赤井）

公開で開催するウェブ会議を前提としておりますが、その場合、第 8 条に視聴の手続というところがございまして、その場合は視聴場所を別途用意させていただいて、その定員につきましても、少し会場の規模等を考慮して、その都度人数等は定めてまいりたいと考えております。基本的には傍聴の定員数を下回らないようにということでは会場の用意はしてま

いりたいとは考えておりますが、視聴の機器等の機材の配置等の関係で、それはその都度の周知ということでさせていただきたいと考えております。

○内田会長

これも、大学の人間はある意味無責任、いいかげんなことを言うのであれなのですが、視聴のための URL を申し込まれた方だけにお伝えする、他の人に流しては駄目よという、精神規定だけですが、それでやるという運用をしている場合もあります。学会などでも有料参加の場合に、有料だから他の人は駄目よと言っていますが、実際は研究室の中では回したりしているのですが、そうではなくて、これは行政側では普通だと思いますが、特定の場所に来られた方だけに見聞きしていただくと。先日、総理大臣がコロナのときに、リモートで記者会見とか打ち合わせをやっているのだけれども、相手側は全員官邸に集まっていたというのと同じですよ。これはそういった運用ということですので、皆さんご理解いただけたらということをお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

第7波はようやく収まりつつあるようですが、また寒くなってくると第8波とか、今度はインフルエンザがまた猛威を振るう可能性もありますので、ウェブ会議の可能性は極めて高いかと思います。そのときには本質的な部分、建設的な議論をきっちりやる、それから公開の原則を維持するというのを達成するのに最もふさわしい方法を、事務局側と相談しながら進めていくということにしたいと思います。

一つ目の議題で時間をたくさん取ってしまいましたが、先へ進めてよろしいでしょうか。

では、1-3の運営要領は、この会議体が決定するということですので、一番最後のところ、附則のところに「この要領は、令和4年〇月〇日から施行する」と書いてありますが、本日付で施行ということにしたいと思います。

(2) 大阪市交通バリアフリー基本構想の重点整備地区における特定事業等の実施状況に係る評価(案)について

○内田会長

それでは、次第をまたご覧いただきまして「2 議題」の(2)ですが、先ほど来、何度も話題に出ております、現在の基本構想で25地区ある「重点整備地区における特定事業等の実施状況に係る評価(案)について」というところに移りたいと思います。

おさらいですが、上溝部長からのお話にもありましたように、平成15年(2003年)から平成18年(2006年)にかけて、正確には20年弱前ということですが、全25地区の基本構想を作りまして、それ以来、事業を進めてきております。この議題の(2)では、これまでの事業の実施状況について確認するというにしたいと思います。関連する資料は2-1から2-3までです。この三つの資料を通じて、まず事務局より説明をよろしくお願

いたします。

#### ○事務局（赤井）

では、事務局からご説明申し上げます。まずはじめに、資料2-1をご覧ください。先ほどご紹介もございましたが、「はじめに」ということで、バリアフリー基本構想の概要や大阪市の取組状況等につきまして、この資料を用いて簡単にご説明いたします。

まず、資料2-1の1ページ目でございます。バリアフリー基本構想とは、バリアフリー法に基づくもので、駅を中心とした地区や高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区である重点整備地区を定め、面的・一体的なバリアフリー化の推進のために、市町村が作成するものです。ということで、バリアフリー基本構想とはというところを少し1ページ目でご説明させていただいております。

続きまして、2ページ目をご覧ください。こちらは大阪市交通バリアフリー基本構想の制定時の内容についてご説明しております。大阪市では、平成15年～平成18年にかけて、交通バリアフリー法に基づき、市内の主要な駅を中心に25地区を重点整備地区として定め、「大阪市交通バリアフリー基本構想」を策定しています。

内訳といたしましては、平成15年に策定した第1次で梅田、難波、天王寺・阿倍野の3地区、平成16年に策定しました第2次で京橋地区など12地区、平成17年以降の第3次で西九条地区など10地区の合計25地区となっております。

作成当時に目標としておりました重点整備地区のバリアフリー化が着実に進展する中、未整備事項の継続的な取組実施とともに、実施各地区の土地利用の変化などを踏まえまして検討が、今般必要となってきております。

また、新たな課題といたしまして、社会的状況の変化に応じた法令等の改正ですとか、大阪・関西万博の各種ガイドラインの考え方を踏まえ、基本構想の変更等に向けた検討を行う必要性が生じております。

次に、3ページをご覧ください。参考といたしまして、バリアフリーに関する法令の経過についてお示ししております。簡単に紹介させていただきます。平成6年に建築物のバリアフリー化方策を定める「ハートビル法」、平成12年に旅客施設周辺の歩行者空間のバリアフリー化方策を定める「交通バリアフリー法」が制定されました。

平成18年には、総合的なバリアフリー施策推進を目的といたしまして、この両法律を統合拡充いたしました「バリアフリー法」が制定され、公共交通機関や道路、路外駐車場、都市公園、建築物等の一体的・総合的なバリアフリー化の推進が可能となりました。

平成30年と令和2年には、「改正バリアフリー法」が制定され、共生社会や一億総活躍社会の実現に向け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等の強化が示されております。また、市町村が基本構想を作成した場合、おおむね5年ごとに、事業の実施状況の調

査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要に応じて基本構想を変更する点について、改正バリアフリー法に規定されました。

以上がバリアフリー基本構想の概要及び大阪市の取組状況となっております。

続きまして、資料2-2をご覧ください。こちらは特定事業等の実施状況に係る評価(案)の概要となっております。本編は資料2-3でございますが、少しボリュームが多くなっておりますことから、本日はこちらの資料2-2を用いて簡単に概要として説明をさせていただきます。

まず、項目といたしましては、特定事業、その他の事業、ソフト面の取組の大きく三つに分かれております。

特定事業につきましては、さらに細分化されており、「1 駅舎」といたしまして、視覚障がい者誘導用ブロック、案内・誘導、改札口及びエレベーターなど11の整備項目を対象に定めた18項目の整備内容。「2 鉄道車両」といたしまして、車いすスペースの確保、行先等の案内表示装置の設置、車両間の転落防止装置の設置の3項目。「3 道路」といたしまして、歩道の段差解消、勾配修正、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設などの項目。「4 交差点」といたしまして、既設信号機への音響信号機の整備、高輝度道路標識・道路標示の設置、違法駐車等を防止するための事業推進などの項目、以上が特定事業となっております。

特定事業につきましては、右下に記載しております5段階の段階評価を実施しております。評価Aといたしまして進捗率が100%の「整備済み」、評価Bといたしまして進捗率が90%以上100%未満の「おおむね整備済み」、評価Cといたしまして70%以上90%未満の「整備が比較的進んでいる」、評価Dといたしまして50%以上70%未満の「整備が比較的進んでいない」、評価Eといたしまして50%未満の「整備が進んでいない」、以上の5段階で特定事業を評価させていただいております。

左の枠組みに戻りまして、特定事業計画以外の項目として、その他の事業やソフト面の取組についても事業の進捗を記載させていただいております。

続きまして、2ページをご覧ください。具体的な評価について説明させていただきます。左上が特定事業の「駅舎」の評価、今後の課題を記載しており、右側の表1は、25地区・全65駅舎についての整備内容ごとの整備率の割合及び評価の詳細となっております。

評価といたしまして、全65駅におきまして「整備済み」、評価Aとなっているものは、令和3年3月末時点で11事業となっております。基本構想を作成した当時と比べますと大幅にバリアフリー化がされており、作成当時に設定した目標に対して整備が一定の水準まで進んでおり、高齢者、障がい者等の移動等に係る身体の負担の軽減が図られていると考えております。

なお、特定事業計画策定時に整備内容が「検討」となっている3事業につきましては、整

備駅の割合を参考値として記入するとともに、5段階評価の対象外とさせていただいております。

今後の課題といたしましては、整備が完了していない事業につきましては、各鉄軌道事業者におきまして、改めて事業を行うための計画を作成していただき、整備を図っていく必要があることと、検討事項となっていました3事業につきましては、施設の大規模な改良を行う時期や今後の技術開発の動向などを勘案しながら、長期的な視点で引き続き整備を促進していく必要があること、また、令和2年の国の基本方針の改正において新たな目標が定められたことなども踏まえ、各駅舎の状況等も勘案しつつ、新たな整備内容について検討を行っていく必要があることなどを挙げております。

次に、2ページ目の左下、「鉄道車両」でございます。鉄道車両につきましては、車両の新造時において全ての整備項目について整備が行われておりますとともに、既存の鉄道車両につきましても大規模改修の時期などを捉えて整備が行われてきておりまして、その結果、車いすスペースの確保につきましては整備率82%で評価し、行先等の案内表示装置につきましては整備率78%で評価し、車両間の転落防止装置について整備率100%の評価Aとなっております。

今後の課題といたしましては、新たな鉄道車両の導入や大規模改修時期を捉え、引き続き整備を促してまいりますとともに、国の公共交通移動等円滑化基準などを踏まえつつ、新たな整備内容について検討を行っていく必要があるとさせていただいております。

次に、3ページをご覧ください。左上に特定事業の「道路」の評価及び今後の課題を記載しており、右側の表2は、地区別の主要な経路における整備率と評価の詳細となっております。評価といたしましては、25地区合計の整備評価は、令和3年3月末時点における評価はCとなっておりますが、目標年次でありました平成23年3月末時点から、整備延長といたしましては約15km増加しているという状況でございます。

地区ごとでございますが、4地区で「整備済み」の評価A、12地区で「おおむね整備済み」の評価Bとなっているとともに、多くの地区におきまして整備延長が増加しているなど、道路のバリアフリー化整備が着実に進んでいると考えております。一方で、2地区につきましては評価D又は評価Eとなっていることや、全体では整備評価が高い地区であっても経路ごとで見ると整備率が低い経路も存在いたします。

なお、未整備となっている区間は、歩道がない又は歩道の有効幅員が不足しているため、視覚障がい者誘導用ブロックが敷設できないもの、将来の歩道の拡幅計画に合わせて視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を予定したものなどでございます。

今後の課題といたしましては、全ての地区の主要な経路につきまして、バリアフリー化が図られるよう引き続き整備を行っていく必要があるとございますが、現在歩道がないなどにより

視覚障がい者誘導用ブロックが敷設できない区間につきましては、新たに歩道を整備するに当たり、地域の合意形成を図った上で検討を進めていく必要があるなど、長期的な視点で引き続き整備方法等を検討していく必要があります。また、生活関連施設の廃止や移転、新たな建築など、地区の状況が変化していることを踏まえた経路の削除や変更、追加について、検討する必要があります。

次に、3ページ左下が特定事業である「交差点」の評価と課題でございます。交差点に関しましては、継続的に実施する事業を除き、全て「整備済み」である評価Aとなっております。今後の課題といたしましては、バリアフリー化を図る必要がある経路が変更、追加された場合には、当該経路における交差点の状況を踏まえまして、既設信号機への新たな音響信号機の整備などについて検討を行う必要があると考えております。

最後に4ページをご覧ください。特定事業以外の事業の進捗状況やソフト面の取組、総括としての今後の検討課題となっております。

まず、左上が特定事業以外のその他の事業等の進捗状況でございます。ノンステップバスの導入状況、鉄軌道駅間の乗り換え経路等の視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、官公庁施設などの案内・誘導、その他、バリアフリー化を図るべきとされている立体横断施設やバスターミナル等につきまして、おおむねバリアフリー化が図られてきております。

次に、4ページ右上がソフト面の取組についてでございます。高齢者、障がい者等の移動等の円滑化を図るためには、市民や関係者の理解及び協力、その理解等を得るための啓発活動などソフト面の取組が重要でございます。各事業者や行政で実施しているソフト面の取組について記載しており、今後も市民や関係者が高齢者、障がい者等の特性を理解し、施設の利用等を妨げないことのみならず、積極的に支援するようソフト面の取組を充実していく必要があります。

最後に、4ページ最下段部でございます。こちらが総括としての今後の課題でございます。各特定事業につきましては、各事業者により整備が行われており、着実に重点整備地区のバリアフリー化が進展しております。今後も未整備となっている事業について、各事業者において整備が行われるよう取り組む必要があります。また、基本構想策定時から土地利用等の変化が見られる地区もございますことから、それぞれの地区の状況を踏まえた見直しの検討を行っていく必要があります。さらに、社会的状況の変化に応じて、法令等が改正されています。今般の状況を踏まえまして、現在の基本構想では定められていない新たな整備内容について、ハード面及びソフト面の取組について検討を行っていく必要があるとさせていただきます。

以上が評価案についての説明となります。よろしくお取り扱い願います。

○内田会長

ご説明ありがとうございました。まず、実際にご意見等を伺う前に、1点だけ私の方から確認させていただきたいのですけれども、議題として挙がっている趣旨です。先ほど制定しました要領の一番最後のところに会議録等というのがございまして、口頭でも先ほどご説明がありましたけれども、会議資料はウェブで公開しますということです。ですから、この資料の2-1から2-3というのは、一つの目的としては通信簿ですよ。今までの取組がどうであったかという通信簿として市民の皆さまに提示する。その内容としてふさわしいかどうかというのをご議論いただくというのが、一つであろうと思います。それと、通信簿自体は、そういった報告だけではなくて、次のステップへ向けての確認ということですので、修正とかまでは必要ないのだけれども、この辺の認識はどうなっているのだとか、本日の議題の(3)とか、あるいは次回以降の検討において共通認識を持つ必要がございますが、そのための今までの経過等について確認する。大きく二つの目的があるという理解で、事務局としてはよろしいでしょうか。はい、うなずいていますので。

そのような趣旨ですので、今から委員の皆さまからご質問、コメント等を頂きますが、この資料自体、公開するに当たってちょっとここはいかがなものかというところがもしありましたら、その点についてはその旨をはっきりおっしゃっていただく。その他の点、特に修正まではいかないのですけれどもというのが普通だと思いますけれども、他のご意見等については、本日の議題の(3)以降、次回以降にその辺を反映した議論を進めていくという形にしたいと思います。進め方としてはよろしいでしょうか。

委員の皆さま、あらかじめ資料はお送りしていますよね。ある程度ご検討も頂いているかと思しますので、順番を決めておいた方が発言もしていただきやすいかと思しますので…あつ、廣田委員がご発言されたいということですので、お願いいたします。

○廣田委員

資料2-2をご覧ください。2ページ目になります。右側の表1で、整備項目と整備の内容に沿って評価されていますが、正直ちょっと何か、例えば案内・誘導のところですが、分かりにくい表示があると思います。例えば知的障がいの方ですとか高齢者でもぱっと見てすぐに分かる必要がありますので、100%という評価にはちょっと「うん？」と思いました。

続きましてエレベーターについてですが、各駅にエレベーターはあっても、同じところにエスカレーターがないことがあります。この中にエスカレーターは入っておりませんが、エレベーターと同時にエスカレーターも必要だと思います。例えばエスカレーターが左右にあればどちらにも行けますが、どちらかにエスカレーターがあり、もう片方にはエレベーターしかないような場合もあるので、それも100%というのはちょっと納得がいかないなと思いました。いろいろ問題があつて、本当に今の状況では大阪・関西万博があつたときに安心して移動できるようにはなっていないと思います。

9月10日に国際ろう者スポーツ委員会（ICSD）総会が開かれ、デフリンピックが2025年に東京で開催されることが決まりました。大阪・関西万博の後、デフリンピックが11月頃の予定で開催されることになっていますので、大阪へも行きやすいように作っていかねなければいけないかなと思っています。以上です。よろしくお願いいたします。

○内田会長

ありがとうございます。ちょっとその前に、ご発言の順序をあらかじめ。今、廣田委員にご発言いただきましたので、長谷川委員、西委員、手嶋委員、野口委員、石塚委員、北川委員という形でご発言いただこうと思います。

今、廣田委員からご指摘いただいた点は、ぱっと見たときに100%が並んでいるけれども、ほんまかいなということですよ、ちょっと下品な言い方をすると。特に案内・誘導に関しては、実際議論がたくさんあるところかと思います。ポイントを二つに分けたいのですが、これを定めたのは20年近く前の話です。ですから、今の考え方からすると不十分な点が多々あるというのは、皆さん思われているところだと思います。それについては、今後のこと、基準をもっとちゃんと変えていきましょう、アップデートしましょうという対象かと思えます。ですから、先ほどおっしゃった中のエレベーターに関しては、おっしゃられるとおり、エスカレーターも可能な限り必要だし、それからエレベーターについても1基だけではなくて2基欲しいよとか、いろいろ考え方があろうかと思えます。ただ、これは当時の計画においてはなかったもので、せめてワンルート整備しましょうという観点でしたので、それで見えていくと100%という評価になったというふうに、私は理解しております。それに対して案内・誘導というのは、整備の内容も「案内に努める」ということになっていて、非常に定性的な目標になっています。これを100%にされたのは、事務局としてはどんな根拠で100%になっていたのでしょうか。まず、どんな考えだったかという事実的なところについて、ご回答いただけますでしょうか。

○事務局（赤井）

こちらにつきましては、各鉄道事業者さまに対しまして、整備状況ということで毎年進捗状況の確認をさせていただいております。案内・誘導に関しましては、駅舎内での一貫した連続性のある案内・誘導及び乗り換えや周辺施設の案内に努めているかどうか。異常時に改札付近等で掲示を行っているかどうか。この2点について整備できているか、できていないかということで、それぞれの事業者さまからご報告を頂いた内容を取りまとめさせていただきまして、それぞれ整備をさせていただいているということで100%とさせていただきます。

○内田会長

なるほど。ですから、これもやはりやっていると言えばやっているけれども、もっとやり方はあるよねとかというのは、立場によっていろいろあろうかと思います。事業者さんの立場からすると、もう十二分に気を配って、努力もされてやっているというような実態もあろうかと思います。ですからこのあたりは、駅舎内ではちゃんと統一感を持ってやっていきましょう。これは比較的やりやすいと思うのですが、周辺施設等へとなってくると格段に難しくなっています。これについては、ですから当時も「案内に努める」というような書き方になっています。だから、しつこくて申し訳ないですけども、それ以前の状況に比べると一歩でも前に進む、やったということが確認できれば、このレベルではOKというような評価になっているというふうに私は見ております。

廣田委員、いかがでしょう。いろいろなところ、他のところでもあれもこれも、いろいろご不満な点はあろうかと思いますが、デフリンピックの話とか、今後へ向けて何に留意すべきかということについては、今日も議題の(3)でちょっと伺いますし、次回以降、まさにその辺に重点を置いていくことになろうかと思っております。

ですから、この資料については、誤解を招きかねないので、1ページ目の辺りのところ、文章として「平成15年から平成18年にかけて作られた。そのときの基準で評価するところだ」ということがはっきり分かるような表現の工夫をしていただいた方がいいかと思っております。このページだけ見て100%と言ったら、やはりほんまかいなというところが出てくるかと思っております。またありましたら、ご意見を頂きたいと思っております。

では次、長谷川委員、お願いできますでしょうか。

○長谷川委員

すみません、私は今回から初めて参加させていただいて、今までの経緯というのがあまり分からないところもありますけれども、よろしく申し上げます。

知的障がいとか発達障がいの方というのは、結構、視覚的にヒントを持って行動されている方が多いのですが、案内・誘導のところ、見て分かるように「何線です」とか「JRはこちらです」というのはすごく書かれているのですが、文字が読めない方でもシンボルマークを見て、自分でチェックして交通機関を使っている方がおられるのですが、メトロなどは谷町線が紫で、御堂筋線が赤でというふうに割と色で認識している方も多くて、大体掲示板にもその色で書かれている場合が多いと思うのですが、例えば阪神線などは駅によって、例えば青だったりオレンジだったり、色が変わっている場合が。全部見ていないので分からないのですが、ちょっと情報を集めた中ではそういうことになっています。あと、色認識とかシンボル認識をしている人は、それで覚えていると、場所が変わったときに色や形がちょっと違ったりしたら、せっかく自分が認識している中で動こうとしたときにちょっと分かりにくかったりするので、できればそこら辺を統一していただいた方が分かりやすい

のではないかなということも思いました。

あと、知的障がいの方などは特になのですが、人に対応してもらおうということが社会参加の一番大きなところになりますので、資料2-2の一番最後の「ソフト面の取組」というのが、私の考えでは一番重要になってくるのかなと思っております。ここに何を設置したであるとか、こういうふうにしたから解決したという確固たる結果というのがなかなか出てきにくいところではありますので、具体的に「こういうことをしました」みたいな取組内容の発表みたいなこともあればいいなと思うのと、やはり「やりました」だけでは、やったことが100%でも、受けるこちらが100%でないと感じる面は多々あると思いますので、その辺のずれが、先ほども廣田委員がおっしゃったように、やられた方はそうでも受ける方がそうでないというところで、パーセンテージを出すのはかなり難しいなと、この資料を見て思いました。今のところは以上です。

#### ○内田会長

どうもありがとうございます。今後へ向けて重要な点をたくさんおっしゃっていただいでいて、特にやった側の認識と受ける側の認識、受ける側もいろいろな身体状況、あるいは置かれている立場によって受け取り方が異なるので、当事者の方に参加していただいで、現場でちゃんとチェックしていきましょう、解決案を検討していきましょうというのが、取組の基本になろうかと思えます。

ただ、この会議体との関係で言うと、そのような個別具体的な場所に関しては、来年度以降、またエリアごとということになろうかと思えますので、そのときにも引き続きいろいろなところを手分けして、ここにいるメンバーも参画してということになろうかと思えますけれども、引き続きよろしくお願ひいたします。

では、西委員、お願ひできますでしょうか。

#### ○西委員

はい。評価ということ言うと、まず、私は資料がちょっと見えていませんで、何ページのどここととは言えませんが、今聞いていて浮かんだことと言いますと、ソフト面で私たち視覚障がい者がすごく感謝していることが一つあって、それはちゃんとお伝えした方がいいかなと思ったことが、つい最近も私は視覚障がい者同士で旅行に行ってきたして、鉄道とかバスを使って行ったのですが、本当に今は苦勞せずに旅行できるようになりました。といいますのは、切符を買うところから乗り換えから座席案内まで、鉄道会社又はバス会社の社員の皆さんに案内していただいで、本当に最寄り駅まで何とか自分たちで行くことができたら、あとは大抵、日本国中どこでも行けるなど。そんなふうな感じで、私は実は日本国中あちこち旅行へ行っていますので、本当にこれは感謝したいなと思えます。

それと、音響信号のことがちょっと出ていました。視覚障がい者は、音響信号を利用して

います。これは非常に助かっています。ただ、この弱点といいますか、時間制限がありまして、朝8時から夜8時までなどということがよくあります。それについてカバーするために、ボタンを押せば小さな音が鳴ってくれるというのがあるのですね。でも、そのボタンの場所が分からないという話をよく聞きます。

それと去年、実は大阪市に、警察の方に高度化PICSという、音響信号でなく手持ちのスマートフォンに信号の色を表示してくれるという新しいシステムを設置していただきました。これは夜、昼、周りの人は関係ないので、すごく便利かなと思う反面、手持ちのスマートフォンに表示されますので、ご高齢の方にはちょっとしんどいかなと思いました。ただ、今後、将来的に視覚障がい者が一人歩きをするときに、いろいろなまちの情報を手持ちのスマートフォンで仕入れながら歩くということが、今ぼちぼち始まっています。例えば今度の日本万博でも、手持ちのスマートフォンに情報を流すということを検討しているようです。これから将来はこれに変わっていくのかなというような期待をしています。

ちょっと全く違うことを話しているかもしれませんが、すみません、こんなことを感じました。以上です。

#### ○内田会長

どうもありがとうございます。交通事業者さんに対しては、非常に良くしていただいている、十分なところまできているという、まずはお礼の言葉を頂戴しました。なかなかこういった場では問題点ばかりで褒めていただけることはあまりないかと思いますが、実態として良く仕組みができていますかと思しますので、非常にありがたいご発言だったと思います。その一方で、道路、街路に関しては、やはり対象の場所、交差点の数があまりにも多いのでまだまだ難しいところもありますし、ハード整備はやはり先立つものがという話がありますので、IT技術を活用してということですが、それも方向性についてまだ決まった方向がちょっと見えづらいようなところもありますので、技術動向も踏まえ、特に国の方の技術基準などが問題になってこようかと思しますので、おいおいこの会議において検討していくということになろうかと思えます。どうもありがとうございました。

では、手嶋委員、お願いできますでしょうか。

#### ○手嶋委員

手嶋でございます。私は肢体障がい者なもので、肢体障がい者は昔は今の軽量のものではなくて重たい電動車いすに乗っていて、それを地下鉄で下りると上まで駅員さんが4人か5人ぐらいで引っ張り上げていただいていたということがあったのですが、重過ぎて途中で落ちたという経験があって、われわれ団体の事務所へそのときの交通局の方がお詫びということで来られたことがあります。それから考えると、今はエレベーターがあちこちにありまますので助かっています。

それと、昔の御堂筋線、地下鉄を、われわれ障がい者団体と府の障がい者団体と一緒に検査したのですが、その中で、ある程度の時間になったら会社ですのでビルが閉まってしまっ  
て出られないから、自分の家より手前の、一駅逆戻りしてそこから移動するとか、そういう  
ことをわれわれはいろいろやったものです。今もその人は元気でいますけれども、それから  
あちこちに出口もできたということで、先ほどの西さんではないけれども、安心してどこで  
も行けるようになったということです。

それと、先ほど廣田委員が言われたように、大阪でモニター部会というのがあったので  
すが、そのときに、今は地下鉄の駅の構内には電光掲示板があるのですが、その設置をわれわ  
れは交通局にお願いして、それで全部現状の掲示板にしたということがあります。

それと、地下鉄などでいざ地震などが起きた場合に、聴覚障がい者は何が起きたか分から  
ない。だから、掲示板が横になっているのですが縦にしてくれないかというような要望を出  
したのですが、それはまだ端と端ぐらいしかなくていいかと思います。

それとエスカレーターなのですが、立ち止まってとか、追い越したらいかんというような  
ことで、われわれ障がい者仲間でやっていること、またこういう委員会でやっていることと  
一般の国民のずれがある、情報としてなかなか伝わっていないと、歯がゆい感じでいつも思  
っています。大きな事故が起きてからではなく、マスコミ等も加味して、これからもわれわ  
れは情報として伝えていかなければならないのかなと思っています。

それと、長くなりますが、災害時、われわれはどうするのだと。これからこの委員会でも  
あるかと思いますが、災害のとき、地下鉄の中にいるときとか、交通バスに乗っていたとき  
など、障がいはいろいろあるので、それは大変難しいことになろうかと思うのですが、一つ  
一つ障がいに合わせたような対応をとっていかなければならないかなと思っています。  
また先生などに教えていただければ幸いです。よろしくお願いします。

○内田会長

どうもありがとうございます。鉄道事業などで運行の障がいがあったときに、ダイヤが乱  
れているときのこともありますし、それから大災害ですよね。大阪で懸念されるのは南海地  
震で津波とか、そういうようなとき、これらの場面において誰もが取り残されないための情  
報アクセシビリティという、これは実は法的に対応が求められています。ただ、実のところ  
はかなり答えが難しいところだとは思いますが、大きなテーマになってこようかと  
思っています。ありがとうございます。

では、野口委員、お願いできますでしょうか。

○野口委員

高齢者を代表しまして一言お話しします。今検討しております評価ですが、20年前に評  
価の検討という形で出された凡例ですね。評価が90とか100とか出ていますが、やはり当

時から比べますと今は本当に進歩したと思います。やはりそれだけ各鉄道業者とかいろいろな方が努力されまして、われわれ高齢者にもできるだけ動きやすい、あるいは表示しやすい形にさせていただいたと思います。そしてこの数年間を見ましても、車いすの方が電車や地下鉄に乗られることが非常に増えてきております。そういう面で、昔はそういう方はほとんど外出できずに自宅に閉じこもるばかりでしたが、最近、私は今、東住吉区の駒川商店街の近くにおりますけれども、地下鉄やあるいは近鉄電車に乗って買い物に来られたりというような障がい者の方も結構おられます。ですから、昔から比べると非常に進歩したなと思っています。それはやはり各鉄道事業者さんやいろいろな方たちの努力の賜物ではないかと思っておりますので、この評価は一般の方に出していただいて、それによって「これはこう違うのではないか」とか、そういうお声も聞いていただいた方がいいのではないかと。私自身は非常に進歩したなと思います。

これに加えて、あと要望したいのは、今言われたように地下鉄にエレベーターが一つしかない。北と南にありますと、かなり距離があるのですね。例えば御堂筋線でしたら11両ですか、車両が長いものですから、その間、エレベーターのところに行くのに非常に時間がかかる。その間に次の列車が来ているというようなこともございます。できたら今後、これだけ共助社会になってきておりますので、前と後ろにエレベーターを付けていただきたいなと。これは予算の問題もありますので一概にできないと思いますけれども。

それとエスカレーターですね。ほとんど上りが優先されているのです。われわれの年になってきますと下りが、下りるのに非常に足に負担がかかるのです。最近、本当にひざを痛めておられる方、杖をついて歩いておられる方が、われわれの間でも非常に増えています。ですからむしろ逆に、下りのエスカレーターの設置の方が、われわれとしてはありがたい。上りは何とか上っていけるのですが、下りが怖いのですね。下りるときに負担がかかりますので、ひざがかくっとくるというようなこともございますので、これからは下りのエスカレーターの方も検討していただきたいなということが1点です。

それとまた、地下鉄も苦勞されまして転落防止柵を今やっただいただいておりますが、私のおります谷町線筋にはまだほとんどできていないのですね。ですからやはり早めにそれをやっただけでしたらありがたいなと思っています。

高齢者の人口が今は大体10人に3人、3割ぐらいが65歳以上の高齢者になっていますし、まだまだこれから増えると思います。ですから、そういう面でやはり高齢者にやさしい駅とか道路というものを進めていただいたらありがたいと思います。私の方からは以上です。

○内田会長

ありがとうございます。鉄道事業においては、バリアフリーのための上乗せの運賃という

のも制度として導入されましたので、これからその辺も踏まえた上で、より高いレベルの目標を掲げていくことになろうかと思えますけれども、現状に関する評価としてはあえて今の状態で世間に問いかけて。ちゃんと頑張ってきたことについては、「うん。よくやったよね。この部分、ちょっとまだ」というところについてご意見を頂く素材として、このままの方がむしろよかろうというご意見と受け取らせていただいて、よろしいでしょうか。

○野口委員

はい。

○内田会長

はい、ありがとうございます。では、石塚委員、お願いできますでしょうか。

○石塚委員

大阪大学の石塚です。この評価の講評に当たってということで、これまで各委員がおっしゃられたように、誤解を招かないように、20年前の整備水準に対しての評価であるということを確認しておくことと、その当時の検討では、知的・精神・発達障がいの方は法の対象になっていなかったの、それへの配慮の整備内容は全く入っていないということも、注意書きとして入れておかないといけないのではないかと思います。そして、各委員がご指摘されたとおり、質の評価はできていないということは、何らかの形で明記した上で公表されるべきかなというふうに思います。

例えばですが、ホームにおける安全対策というのは、今現在ホームドアの設置が順次進んでいる中で、その進むまでのための大切な対策が一応100%達成されているという状況なので、どういった整備がなされたのかということ、少し写真などの情報も加えられて、これについて整備100%なのですよということが分かるように、親切な情報公開の仕方をされた方がよろしいのではないかなというふうに感じました。

あと、これは次の議題になるかと思いますが、手嶋委員が指摘されました災害時のことについて、私自身、他の自治体の基本構想の改定に幾つか、ここ数年関わらせていただいておりますが、多くの自治体で新しい基本構想を策定される場合には、災害時のことを基本方針の中に明確に位置づけるということをされていますので、大阪市でもぜひそのような方向でご検討いただけたらと思っております。以上です。

○内田会長

ありがとうございます。多くは次の議題3に関わる話かと思えますので、後ほど関連するご議論をしたいと思えます。では、北川委員、お願いします。

○北川委員

全体の資料を見ますと、言葉がかなり混在しているような気がするのですよ。例えば大阪府交通バリアフリー基本構想の協議会なのだけれども、交通バリアフリーの検討をしまし

ようという話もあるけれども、例えば資料を見ると「大阪市バリアフリー基本構想」と書いていたりとか、その辺の言葉の齟齬が、何かややこしさを導いているのではないかと思うので、いま一度ちょっとこれを見直していただいで出させていただくとよろしいのではないかと思います。多分、趣旨として迷いがいろいろあってこうなっているのだと思うので、ちょっとその辺はよろしくお願ひしたいと思います。

ですから、資料2-2などになると、大阪市の従前の交通バリアフリー構想からそれを見たらどうなのかと。それはそれで「分かりました。そうですね」というふうになりますので、その辺はいま一度見直していただけたらと思います。

それから、しばらく間が開いていたところの迷いもあったと思うのです。やはり大事なところは、資料2-1にありますように、バリアフリー法の考えですよね。大体5年ごとに事業の実施状況の調査、分析、評価を行うようにしてくださいと書かれている部分とか、必要に応じて基本構想を変更しましょうと書いている点が、やはり一番大事なところなのではないかと思うので、これから考えていく上ではバリアフリー法の考えている方針を重視した上で考えていきたいと思います、そういうところはできれば意思統一といいますか、方針として考えていただきたいと思いますので、これは次のところになるとと思いますが、よろしくお願ひしたいと思います。

特に、基準というものがこの10~15年でかなり変わってきたのですね。特に方針面で見ると、議論に入っていました、経路を一つだけでなく2経路作っていきましょうとか、それから精神・知的・発達障がいの人のことを考えましょうとか。それから、ある意味では資料2-2の最後にある、その他の事業に対するウェイトがかなり高くなっていると思うのです。ですから、こういうところの分析や評価を本当はしっかりしなければいけないのだけれどもなかなかできない。そんな話だったと思うので、次の基本構想を考えるグループでは、こういうことを考えていきたいと思います、ソフト面に対して充実したものをやってみましょうと、ここからある程度の課題が出てきていますので、その課題を継承するという方針を出していった方がいいのかなと思いますので、よろしくお願ひします。

○内田会長

ありがとうございます。この議題に入った最初の方に確認を取らせていただきましたように、直ちにウェブで公開する資料としての妥当性という話と、われわれが今後議論をしていく上で共通認識に立つために確認をとっていきましょう。どちらかという後者の方について、いろいろご意見を頂きました。では次へ向けて、事務局としてどんなイメージを持っているのかということで次の議題(3)の方、資料3というのを用意していただいでおりますので、この説明をしていただいでから引き続き議論したいと思います。

では、事務局からご説明をよろしくお願ひいたします。

### (3) 交通バリアフリー基本構想の変更について

#### ○事務局（赤井）

承知いたしました。それでは、次の議題3でございます。「大阪市バリアフリー基本構想の変更について」という資料をご覧ください。資料3でございます。

まず、1ページ目でございます。こちらでは基本構想に定めます事項の変更案を示してございます。変更案といたしまして、バリアフリー法やガイドラインで規定しております第Ⅰ～Ⅶ章で示した内容を基本といたしまして、令和4年度では、Ⅰ章では基本構想の位置づけ、第Ⅱ章、第Ⅲ章では重点整備地区の選定や生活関連施設、経路選定の考え方など、各地区共通の内容を中心にⅠ～Ⅳ及びⅦ章の一部の内容について検討を行い、変更骨子案として取りまとめる予定で考えているというものを示させていただいております。全体の大きな概観を1ページ目でお示しをさせていただいております。

続きまして2ページ目をご覧ください。変更骨子案の検討におけます基本構想の位置づけを、簡単にお示しさせていただいております。まず、検討に当たりますのは、令和2年や令和3年に改正されておりますバリアフリー法ですとか国の基本方針との整合を図ります。また、都市計画関連計画や移動等円滑化に関する大阪府及び本市の条例等をはじめ、本市において従来より取り組む「ひとにやさしいまちづくり整備要綱」といった関連施策との連携・整合を図ることとし、関連する計画等をお示しさせていただいております。

続きまして3ページ目でございます。こちらには、変更骨子案の検討に当たっての視点を示させていただいております。本市ではユニバーサル社会の実現に向けた取組といたしまして、バリアフリー整備や障がいへの理解を促進するための取組を各種実施しており、基本構想につきましては、「ユニバーサルデザインのまちづくり」の2「交通政策等における主な取組」として整理されているところでございます。

また、高齢化の進展やSDGsに対応した取組や、2025年国際博覧会の開催も見据え、多様性を受け入れ、活力ある共生社会をめざしてこれらの取組をさらに発展させていく必要があると考えており、これらの考え方に基づき、基本構想変更骨子案の検討を進めていく考えでございます。

続きまして4ページをご覧ください。検討いたしますバリアフリー基本構想には、現行法を踏まえまして移動等円滑化の基本的な考え方を定めることとします。また、バリアフリー法及び現行の各地区の基本構想に掲げた「基本理念と基本方針」を踏まえた次の「各地区共通する基本目標」①～③をお示しさせていただいておりますが、こちらの基本目標に基づき各種変更骨子案の検討を進めてまいりたいと考えております。

各地区共通する基本目標につきましては、現行の基本構想に掲げられております基本理

念・基本方針 25 地区分のキーワードと、移動等円滑化の促進に関する基本方針に示されております「基本構想の作成に当たっての留意事項」を踏まえまして3点、①各地区の特性に応じた面的なバリアフリーの推進、②ハード・ソフト両面での継続的バリアフリーの推進、③市民・事業者・行政の連携・協働によるバリアフリーの推進としたいと考えております。

基本構想変更骨子案に必要な各種変更項目の検討を進め、各地区における方針等の参考となるものを示す方向で考えております。

次に5ページ目をご覧ください。こちらは重点整備地区選定に当たってでございますが、まずは現行の基本構想の地区選定の考え方をお示しさせていただいております。現行の基本構想におけます考え方は、最下段の部分になりますが3点、①乗降客数が10万人以上の旅客施設を含む地区、②他社線への乗り換えが多い旅客施設を含む地区、③徒歩圏に官公庁施設、福祉施設が集積している旅客施設を含む地区、以上3点から選定し、全区における主要な鉄道駅舎や駅周辺の主要な施設に至る道路等の重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進してきております。

次に6ページをご覧ください。こちらは現行の基本構想におけますそれぞれの重点整備地区の区域設定の考え方をお示しさせていただいております。旧法でございます交通バリアフリー法の考え方を踏まえまして、大阪市では複数の駅が集中しておりますことから、駅相互の乗り換え状況、及び各駅からおおむね500m圏の重なり状況を把握しますとともに、駅周辺の公共施設及び商業施設等の分布状況や特定旅客施設からそれらの施設へ至る移動経路の状況などを鑑みながら、道路・河川・鉄道等の施設により区域を設定してきているものでございます。

次に7ページをご覧ください。こちらは5ページ、6ページでお示ししました現行の考え方を踏まえまして、今回の基本構想変更に当たっての重点整備地区選定等の考え方をお示しさせていただいております。

現行の基本構想におけます各重点整備地区では、特定事業の進捗率は100%に到達しておらず、また、完了事業につきましても適切な維持管理とともにバリアフリー法の改正等を踏まえた更なる整備の推進が必要となっております。また、大阪市では、鉄道ネットワークの充実により、鉄道が活発な都市活動を支える主たる移動手段となっております。改正バリアフリー法の要件を踏まえますと、旅客施設を含まずとも要件を満たすこととはなりますが、国の基本方針2(1)重点整備地区の要件といたしましては、鉄道施設を含む地区を設定することが引き続き求められておりますことから、鉄道駅舎を含むこれまでの重点整備地区の範囲を継続いたしますとともに、各地区の開発状況を踏まえ、区域の変更を行ってまいりたいと考えております。重点整備地区の追加が必要な場合につきましても、同様の考えで検討を進めてまいりたいと考えております。

本市の重点整備地区の追加、区域変更検討の視点（案）といたしましては、現行の基本構想策定から約15年以上が経過しており、鉄道の新規路線開業や新たな大規模開発が行われておりますことから、「鉄道駅舎の利用者数」「大規模開発計画」に注目いたしまして、重点整備地区の追加、区域変更検討を実施してまいりたいと考えております。

最後に8ページでございます。今後の検討スケジュールといたしまして、今年度の協議会の予定について記載しております。令和4年度、今年度につきましては、計4回の協議会を予定しており、各協議会におきまして学識経験者及び当事者等の委員の方々のご意見を聴取しながら各地区共通の内容に係る検討を進め、変更骨子案の作成をめざしてまいりたいと考えております。

具体的には、本日の第1回で変更にあたっての基本的な方針をお示しさせていただきました後、第2回におきまして生活関連施設及び経路設定の考え方、道路・交通安全に係る整備方針及び特定事業の内容の考え方、その他の事業の位置づけについて。第3回の協議会におきまして基本構想変更にあたっての基本的な方針、その他事業の位置づけ、整備方針及び特定事業内容の考え方、並びに鉄道施設の整備方針及び特定事業計画等の見直し、追加事項の検討。第4回の協議会におきまして第2回、第3回のご意見を踏まえまして変更骨子案、令和5年度以降の各地区の進め方について議論してまいりたいと考えております。

なお、第2回、第3回の協議会につきましては、先ほど少しあったのですが非公開の取扱とさせていただきたいと考えておりますので、その点もよろしく願いいたします。

なお、各回における内容に関しましては現在の想定でございますので、議論の内容や調整状況により前後する可能性もございますので、その点、ご了承いただきますようお願いいたします。

現行の基本構想の変更骨子案の作成ができました後、各地区につきまして、今年度の検討結果を踏まえ、来年度以降（令和5年度・令和6年度）に地区別に検討を進めてまいりたいと考えております。

説明は以上になります。よろしくお取り扱い願います。

○内田会長

ありがとうございます。基本構想変更の案というのを今年度の最終的な成果として想定しているということでございます。1ページ目の上の箱の中にあります二つ目のポツですが、今年度は各地区共通の内容について考えると、現行のものと大きな項目立ては一緒ですが、求められる内容が多様になってきているということ踏まえて、現行のものよりも変更案の方が細分化されているというようなことであろうかと思っております。

先ほどいろいろご指摘ありましたように、情報提供のあり方であったり、いわゆる心のバリアフリー、人的な対応、非常時・緊急時の話も新しい方には入ってくるということになる

うかと思えます。

これに向けて、飛びますが最後のページをご覧くださいまして、今日、第1回のところで基本構想の位置づけ、理念・方針。これについては今までのものを踏襲してアップデートしてというようなご説明でしたけれども、一応そんなものかなと置いておいて、また次回以降、この辺にもまた立ち返って、当然、いろいろ検討した結果として、位置づけが大きく揺らいだらおかしいですけども書きぶりなどは変わってこようかと思えますので、今までのことも踏まえながら、当然、20年の時間経過を埋めるような方向で考えていくというものになろうかと思えます。ですので、具体の対策については今日はおくとして、重点整備地区の選定の考え方については、今日一定の結論を得ておいた方がよろしいかと思えます。

ですから、ここで今日決めておきたいのは、第1回のところに書いています重点整備地区の選定の考え方。具体的には6ページ、7ページに戻ることになります。それともう1点は、第2回、第3回を非公開という形で想定されている、この辺の是非ですね。

では、まずは重点整備地区について、いかがでしょうか。7ページをご覧くださいますと、現行基本構想の重点整備地区というのが25地区あります。これについて、地区自体を増やす可能性もあります。それからそれぞれの地区を広げるとか、あるいはその中身、経路の数とか、誘導すべき生活関連施設を増やしていくというようなこともあるということなのですが、生活関連施設とか生活関連経路という話になると、これはまた地区レベルの話になってくるかと思えますので、大きくこの25地区でよろしいかどうかというあたりでしょうかね。これは今の考え方を踏襲ということですので、6ページに戻りまして、主要な駅からおよそ500m～1km圏内というようなことになっています。この辺、具体的には5ページのところにございます。約20年前には第1次、第2次、第3次と3カ年度にわたって制定されておりますけれども、乗降客数の多いところから順番にというような感じです。これらをベースに話を進めていくことでいかがでしょうかということですが、いかがでしょう。

もう皆さん順繰りに当てていくというような時間はちょっとありませんが、廣田委員、いかがですか。予定していませんでした？ いいですか。

○廣田委員

廣田です。私も人を支援する仕事をしていますので、それぞれの思いは共通だと思います。発言はまた次回からさせていただきたいと思えます。

○内田会長

はい、ありがとうございます。では、西委員、いかがですか。なかなか資料をご覧くださいたくのはあれなのかもしれませんけれども。

○西委員

外された地域がお気の毒かなという気もしますが、人がいないところを整備してもしよ

うがないと思いますので、やはりこの考え方はやむを得ないかなと思います。

○内田会長

他の方、いかがでしょう。やはり学識の先生方に。石塚委員、いかがですか。

○石塚委員

この25地区を重点整備地区にしていくということについては、私自身、異論はありませんが、この25地区以外で市民の感覚から見て大切になる地区はないのかというのは、もう一度再チェックが必要かなというふうには思います。

○内田会長

はい。北川委員、いかがですか。

○北川委員

大阪市の抱える問題からすると、やはり鉄道駅舎を含む重点整備地区という考えは合点のいくものだと思っておりますし、それぞれ新しい駅を造るかもしれませんが、それからまちづくりもこれから変わっていくというところも考えると、追加の変更を行うというところも非常にありがたい話だとは思っています。ただ、駅だけというふうになると、大阪の中で言いますと大正区は結構駅が少ないのでバスに結構依存している、そんなまちもあるわけですね。ですから、その辺のバランスをどう考えるか。これは今日はちょっと結論は出ないと思いますが、少し皆さまの頭の中には入れておいた方がいいかなと思う項目でもあります。

○内田会長

私も全く同様の話になるのですが、かつては地下鉄が延伸するはずだったところが、できなくなったところもありますよね。だから、大阪市の大部分の市域においては鉄道駅、地下鉄でほとんどカバーされているわけですが、そうでないところも結構残っていますので、やはり石塚委員がおっしゃられたように、本当にそれでいいのかという確認はもう一度していただければと思います。

いかがでしょう。会議の進め方として、次回、次々回、非公開になっているのは、冒頭おっしゃられていた各事業者さんの機微に関わるような話も出てくるからということですか。

○事務局（赤井）

はい、そうでございます。生活関連施設に位置づけられるかどうかというところに関しましても、民間の施設等も含まれた場合に、まだ検討中というところで施設管理者等にも特段まだ当たっていないような状況だったりすることも考えられますので、そのあたり、対外的に検討中の事項として外には出しにくい情報も含まれているのかなという点も含めて、非公開という取扱をお願いしたいと考えております。

○内田会長

そのあたりの判断は、全体の進捗として、今年度中どこまでを想定しているかに依存しているかと思うのです。常に透明性をもって進めるのが望ましいという立場もないことはないですけれども、おっしゃられるように情報だけ先走りしてしまって困るという事情がないとも言えない。本当にあるのかよく分からないですけれども、そういうところもありますので、あくまでも今年度末の成果というのは、いわゆる雛形に相当するところを出していきましょ。具体的に各区などで2～3年かけて詰めていくわけですよ。各地区における住民の方で、いわゆる障がい当事者の方にもご参画いただいて、点検も行った上で検討を進めていくということになるかと思えます。それらを進めていく中で、跳ね返って雛形自体の方を修正するというのも当然あるかと思えますから、その前段階、第1段階であるということで行くと1、2回非公開というの、事務局提案となっておりますので、言い方はあれですが、やむを得ないというところかなと思えますが、いかがでしょうか。よろしいですかね。

それに向けて、先ほどの議論をちょっと整理したいのですが、資料の2-1～2-3をどのように扱うということです。おおむねこういった形で会議資料として公開することについてはよからうということでしたが、いろいろ誤解を与える部分もあるし、それから次へ向けてもっとちゃんと分かりやすくしないと駄目だよというふうなご意見もあったというふうな受け取っております。ですので、議事録と一緒に会議の資料として公開する、ウェブにアップする部分については、これが15年前、20年前の基準に基づいた「100%」の意味ですよ。今の基準から見たら、もちろん理想の姿から見ると満点ではないよ。変な誤解を与えないように注記していただく。これだけをやった上で、できるだけ速やかに出していただく方がよろしいかなというふうに思えます。

それに対していろいろ、写真とか、グッドプラクティス集のようなものにするとか、あるいは具体的な改定の方角性を決めるための根拠の資料として使いましょというふうな使い方もあるかと思えますので、今回出していたものを再度精査していただく、充実とかしていただいて、持っていき場所としては、今年度最終回の協議会において変更骨子(案)を作成しますよね。その附属資料として使えるようなものをこれから作り上げていくという形でいかがでしょうか。ですから、その附属資料としてこの内容で整理していきますということについては、事務局側として出せるタイミング、あるいは何か行き詰まって意見が欲しいとかというふうなタイミングで、第2回とか第3回のときにでも出していただいて、最後の第4回でフィックスするという方向に持っていったらいかがかなと思えますが、委員の皆さん、いかがでしょうか。ですから、資料2-1～2-3の扱いについては、速報版と、それからもっと腰を据えて資料として意味があるものに改定したものを。これは最終公開が半年後になってしまいますが、2段階にするということで、よろしいでしょうか。

一応、委員の皆さん、それから事務局もうなずいていただいていますので、今のような方向でご了解いただいたということにしたいと思います。

ということで、およそ今日決めるべきことは、よろしいですかね。他に今日決めておかなければいけないことは残っていますか。

○事務局

大丈夫です。

○内田会長

はい。でしたら、私に与えられた役目は以上かと思しますので、今後の進め方とかスケジュール等々、事務局の方から説明していただけますでしょうか。

### 3 閉会

○事務局（上溝）

本日は貴重なご意見をたくさん賜りまして、どうもありがとうございます。前回策定したときからもう20年近くたっているという状況を考えますと、単なるアップデートというようなものではなくて、根本から見直さないといけないことが、よく分かりました。障がいの範囲であるとか、求められる水準であるとか、視点の多様化であるとか、いろいろな面で、元あるものをベースにはなると思うのですが、見直していく変更していくことが必要かと存じます。次回以降、今日頂いたご意見も参考にしながら、きちんとしっかりと議論をしながら取りまとめに向けて、少し長い時間をかけての検討になりますが、皆さまのお力添えを頂きたいと思しますので、どうぞよろしくお願いいたします。私からは以上です。

○事務局（杉山）

それでは、最後に事務局から事務連絡をさせていただきます。今後の予定についてでございますが、次回、第2回協議会につきましては、10月7日（金）の午後2時からを予定してございます。近日中に委員の皆さまには正式なご案内を送付させていただく予定ですので、よろしくお願いいたします。また、学識委員の方及び各団体の市民代表委員の皆さまにおかれましては、費用弁償に係る調書をご記入の上、机の上に置いてお帰りください。

それでは皆さま、本日はお忙しい中、また長時間、ありがとうございました。これで第1回協議会は閉会とさせていただきます。ありがとうございました。