

第5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5年6月21日（水）10：00～12：00

場 所 大阪市役所 屋上階 P 1 共通会議室

第5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5年6月21日(水) 10:00~12:00
2. 場所 大阪市役所 屋上階 P1 共通会議室
3. 出席者 (敬称略、欠は欠席者、※はウェブ会議の方法による参加者)

<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
欠	石塚 裕子	東北福祉大学総合マネジメント学部 産業福祉マネジメント学科 教授
欠	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	一般社団法人大阪市身体障害者団体協議会 会長
欠	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
※	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：岡嶋氏)
	亀井 将洋	京阪電気鉄道株式会社 経営企画部 課長 (代理：藤井氏)
	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
	川嶋 篤司	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 経営企画部 (協議) 課長
	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
	田内 文雄	一般社団法人大阪バス協会 常務理事
	松本 明文	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
	左近 昭紀	大阪府警察本部 交通規制課長

高松	弘泰	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
	三浦 晶子	福祉局 障がい者施策部 障がい福祉課長
欠	吉田 雅晴	こころの健康センター 精神保健医療担当課長
	柚本 真介	建設局 道路河川部 交通安全施策担当課長
※	木下 吉樹	建設局 公園緑化部 調整課長 (代理：森崎氏)
	川前 修平	大阪港湾局 営業推進室 開発調整課長 (代理：森岡氏)
乗京	慎二	教育委員会事務局 指導部 初等・中学校教育担当課長 (代理：前澤氏)
野村	育代	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
馬場	博之	大阪府都市整備部 住宅建築局 建築環境課長
村田	真一	東海旅客鉄道株式会社 関西支社管理部 総務課担当課長
向山	敏成	阪堺電気軌道株式会社 業務部長
※	橋本 実雄	公益財団法人大阪タクシーセンター 乗場管理課長

<事務局>

松田	弘	計画調整局交通政策室長
井上	智仁	計画調整局計画部広域交通企画担当課長
杉山	百合子	計画調整局計画部交通政策課交通バリアフリー推進 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骨子について

(2) 令和5年度以降の検討の進め方について

3 閉 会

<配付資料>

(1) 大阪市交通バリアフリー基本構想骨子について

資料1-1 大阪市交通バリアフリー基本構想骨子【全地区共通】(案)

資料1-2 大阪市交通バリアフリー基本構想骨子【全地区共通】のポイント

資料1-3 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【参考事例集】

参考資料1 基本構想骨子と変更後各地区基本構想の対比表

(2) 令和5年度以降の検討の進め方について

資料2-1 大阪市交通バリアフリー基本構想の変更(令和5年度以降の検討の進め方)

資料2-2 大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会への委員の追加について

5. 議事の概要

1 開 会

○事務局（杉山）

大変お待たせいたしました。ただいまから第5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。委員の皆様方におかれましては、本日はお忙しい中、ご出席賜りありがとうございます。本日司会を務めさせていただきます協議会事務局の計画調整局交通政策課交通バリアフリー推進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。

まず、本日の第5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。議事開始後は撮影等はできませんので、ただいまの間をお願いいたします。なお、報道機関の方及び傍聴の方に申し上げますが、携帯電話は電源を切るかマナーモードに設定し、議事の妨げにならないよう、また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いる資料の確認をさせていただきます。クリップを外してご確認ください。上から順に、「配席図」「出席者名簿」「次第」、資料1-1「大阪市交通バリアフリー基本構想骨子【全地区共通】（案）」、資料1-2「基本構想骨子【全地区共通】のポイント」、資料1-3「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【参考事例集】」、参考資料1「基本構想骨子と変更後各地区基本構想の対比表」、資料2-1「大阪市交通バリアフリー基本構想の変更（令和5年度以降の検討の進め方）」、資料2-2「大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会への委員の追加について」の以上9点でございます。そろっておりますでしょうか。

続きまして、委員のご紹介をさせていただきます。参加者名簿をご覧ください。本日は、東北福祉大学教授、石塚様、大阪市老人クラブ連合会理事長、野口様が所用のため欠席でございます。それ以外の委員につきましては、2名まだ到着いただけていない方がいらっしゃいますけれども、一部代理でのご出席、ウェブによる参加の方もいらっしゃいますが、皆様ご出席いただく予定でございます。お名前のご紹介は省略させていただきますが、適宜名簿をご確認ください。

また、協議会設置要綱第6条第2項、会長が必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求めることができるとの規定に基づきまして、東海旅客鉄道の村田様、阪堺電気軌道の向山様、大阪タクシーセンターの橋本様にご出席いただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

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

○内田会長

皆さん、おはようございます。内田でございます。どうぞよろしく願いいたします。

本日の議題ですけれども、議事次第の方に1と2と、二つ示されてあります。一つ目の大阪市交通バリアフリー基本構想骨子に関しましては、昨年の夏からずっと検討を続けてきた内容でございます。今回、一定結論を得て、今日、お諮りするのはあくまでも骨子ですので、次の段階として各地区ごとに検討を進めていくというところに移っていく、その大事なステップになります。この辺について今日ご議論いただくというのと、それから、令和5年度以降、もう5年度になっておりますけれども、次のステップの進め方についてというのが内容でございます。

会議の進め方としましては、一度に、今後どうするのという話とそれへ向けての骨子、密接に関連しますので、資料の説明に関しておよそ30分弱、最初に事務局からまとめて、資料説明をしてもらおうと思います。その後ちょっと休憩、数分間取って、議題1に関する議論を30分程度、それから必要であればまた休憩を取って、議題2に関する議論を30分程度という形で進めたいと考えておりますので、何卒よろしく願いいたします。

それでは、まず一つ目、それから二つ目、資料説明、事務局の方から続けてお願いできますでしょうか、よろしく願いします。

2 議 題

(1) 大阪市交通バリアフリー基本構想骨子について

○事務局（井上）

広域交通企画担当課長の井上と申します。これから資料の説明をさせていただきます。

今回、令和4年度からご意見をいただきながら進めてまいりました大阪市交通バリアフリー基本構想の全地区共通の変更の考え方について、骨子案として資料1-1のとおり取りまとめました。今後、公表の上、変更後の各地区基本構想の一部としてまいりたいと考えております。

初めに、今回取りまとめました基本構想骨子【全地区共通】のポイントについて説明いたします。

資料1-2をご覧くださいと思います。

全地区共通の骨子を取りまとめるに当たって、基本理念と基本方針を新たに設定し、基本方針に基づき各地区のバリアフリー化を推進します。

基本理念としましては、「すべての人が安全・安心で、円滑に移動等のできる空間や環

境を形成することにより、生き生きと暮らせる都市の実現をめざす」としております。

基本方針の①は、各地区の特性に応じた面的なバリアフリー化の継続的な推進です。この方針は、現行の基本構想に位置づけている各地区の特性に応じたバリアフリー化の推進を今後も継続していくことが必要なため、全地区共通の方針として位置づけたものです。

この方針に基づいた整備の方針・内容の具体的な充実内容としましては、左下の写真にありますように、可動式ホーム柵の設置を特定事業として位置づけることが挙げられます。

また、ホームから公共用通路までの複数経路化の検討やエレベーターの大型化の検討、ユニバーサルデザインタクシーの導入を関連事業としてすることが挙げられます。

続きまして、2ページをご覧ください。

基本方針の②は、誰にでも分かりやすい情報提供の充実です。この方針は、令和4年5月の障害者情報アクセシビリティ法の施行を受けて、情報提供の充実について新たに方針に位置づけたものです。

この方針に基づいた整備の方針・内容の具体的な充実内容としまして、左下の写真のように、聴覚障がいの方が利用可能なモニターやカメラがついた多機能式インターホンの設置等を無人駅を対象に特定事業として位置づけることが挙げられます。

また、障がい者等の特性に応じたコミュニケーション手法の活用や必要となる支援の提供を継続して実施するものとして、写真右下のように、視覚障がいの方が点字ブロック上に設置したQRコードをスマートフォンの専用アプリで読み取り、目的地までの点字ブロックの経路を音声で案内するシステムが挙げられます。

続きまして、3ページをご覧ください。

基本方針の③は、「心のバリアフリー」の推進です。バリアフリー法の改正を踏まえて、新たに方針に位置づけたものです。一般利用者が障がいのある人への社会的障壁を取り除けるよう、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施や職員への研修・教育の実施について、教育啓発特定事業として新設します。

特定事業の事例としては、国土交通省のエレベーターの利用マナーの向上に向けた啓発ポスターの取組や、大阪市による市民ボランティアとの協働による放置自転車対策、障がいのある人が困っているときに、できる範囲で手助けする「あいサポート運動」の実施といった事例があります。

最後に、基本方針の④は、行政・事業者・市民の連携・協働によるバリアフリー化の推進です。これは、全ての人が安全・安心で円滑に移動ができる空間形成の実現には、関係者の連携・協働は必要不可欠であることから、行政・事業者・市民の連携・協働によるバリアフリー化の推進を方針として位置づけたものです。

基本構想の推進体制として、高齢者・障がい者等の利用者と施設設置管理者等の関係者が連携して基本構想を推進するとともに、効果的な見直しにつなげるため、市推進協議会を継続して設置いたします。

以上が、基本構想骨子【全地区共通】のポイントです。

続きまして、資料の1-1をご覧ください。

先ほどのポイントで説明した以外の骨子の内容につきまして、簡単に説明いたします。

3ページをご覧ください。

このページでは、大阪市の基本構想の策定経過として、平成15年から18年にかけて25地区策定したことや、3ページから5ページにかけて、策定した基本構想に基づく特定事業の実施状況について評価しています。

6ページに移ります。

ここでは、今回の変更の趣旨を記載しております。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を実施するとともに、各地区の土地利用の変化などを踏まえた基本構想の変更が必要となっています。また、社会的状況の変化に応じた法令等の改正や、大阪・関西万博の各種ガイドラインの考え方を踏まえた基本構想の変更を行います。

以上のような点を踏まえ、地区別基本構想の変更に向け、全地区共通の変更の考え方を示す基本構想骨子を策定することとなりました。

7ページから8ページにかけては、先ほど説明しました基本理念や基本方針を記載しています。

10ページ以降では、重点整備地区の選定の考え方等について記載しています。現行の基本構想において、特定事業の進捗率は100%に達していないことなどから、引き続き整備の推進が必要となります。

また、本市では鉄道ネットワークが充実しており、施設の多くが鉄道駅を中心とした徒歩圏内に集積しています。加えて、国の基本方針においても、特定旅客施設を含む重点整備地区を設定することが引き続き求められています。

以上の点から、これまでの重点整備地区及びその区域を継続することを基本とし、必要に応じて区域の変更を行います。

13ページでは、生活関連施設設定の考え方について記載しています。施設選定に当たっては、現行基本構想の主要施設と、全地区共通の考え方で抽出した追加候補施設に加えて、各地区の実情に応じて選定した内容の施設としています。

18ページでは、生活関連経路設定の考え方について記載しています。生活関連経路として、駅から周辺的生活関連施設の入り口までの優先的に整備する1経路を設定すること

を基本としながら、施設が面的・線的に広がる地区における施設間の回遊性を考慮した経路や、重点整備地区間の近接する生活関連経路を接続する経路を、各地区の実情に応じて設定していくこととしております。

19ページでは、基本構想の枠組みについて記載しており、施設内及び各施設間の移動等円滑化が特に重要で優先的に事業の義務化や進捗管理を行うものを特定事業として位置づけます。

また、各施設の大規模改修時や建替え時等において、特定事業との一貫したバリアフリー化が図れるよう、望ましい整備の考え方を示すものとして、建築物、都市公園は、移動等円滑化に関する整備方針を示すこととしています。

21ページ以降では、各施設の整備等の方針や内容について記載しています。例えば、28ページをご覧くださいなのですが、鉄道駅舎の整備内容、6. エレベーターでは、乗換経路の確保について、既に整備済みのものは維持更新、これから整備するものは特定事業としています。

また、ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討については、大規模駅を対象として関連事業としています。

最後に、45ページでは、基本構想変更のイメージを記載しています。現行の基本構想をVer. 1として、全地区共通の骨子がVer. 1.1、変更後の各地区基本構想をVer. 2として進めてまいります。

以上で、骨子の説明を終わります。

引き続きまして、資料1-3をご覧ください。

特定事業のこれまでの実施状況に係る評価の参考事例集でございます。これは、昨年度の市推進協議会の中で、これまで取り組んできた特定事業についてどのような整備なのか、事例またはベストプラクティスとして、写真等で見せる方が理解しやすいとのご意見を踏まえて作成したものです。現行の特定事業の項目ごとにバリアフリー化整備の一例を示しています。

1 ページ目は、鉄道駅舎の視覚障がい者誘導用ブロックの事例です。

2 ページ目は、音案内の事例で、写真で表現できない音案内の内容をコメントで表記しています。

3 ページからは、案内・誘導の事例となります。

事例1は、駅舎内での改札からホーム階段までの一貫した連続性のある案内・誘導の事例です。

事例2は、乗換案内を統一的な色やデザインにより、床面やつり下げサインで表示した誘導の事例です。

4 ページに進みまして、事例 3 は、同様に乗換案内で改札を出た場所に他路線への方向を示す誘導サインをフロアシートで示した事例です。

事例 4 は、駅周辺施設の案内で、バスターミナルの乗降位置や路線情報を掲載しており、また、主要な徒歩圏内の施設を外国語表記も加えて案内をしている事例です。

5 ページ目に進みまして、事例 5 は、改札付近での液晶パネルを用いた異常時の運行情報等を掲示している事例です。

その他、事例 6 として、通行スペースを設けて、ホーム上の流動や徒列を整理する目的の案内の事例や、6 ページ目の事例 7 として、駅施設入口付近におけるエレベーターの位置及び経路の案内の事例となっています。

続きまして、7 ページからは券売機で、蹴込み対応とすることや券売機の点字対応の事例を示しています。

この参考事例集を一般の人が見て理解できるように、国のガイドラインによる解説を併せて掲載しています。

9 ページでは、改札口として、拡幅改札についての事例で、また、拡幅改札と視覚障がい者誘導用ブロックを分けて整備している事例についても掲載しています。

10 ページは、エレベーターの事例で、ホームから公共用通路まで 1 以上の経路の確保について事例を示しています。

11 ページは、階段の事例で、手すりに行き先を点字で表示していることや、階段の路面端部が容易に識別できる事例となっています。

12 ページでは、ホームにおける列車の案内情報の事例で、13 ページは、車両とホームとの隙間・段差の縮小の事例、14 ページは、内方線付点状ブロックの設置などのホームにおける安全対策の事例、15 ページはバリアフリートイレの事例です。

16 ページからは、鉄道車両の事例として、車いすスペースの確保や、17、18 ページでは、行き先等の案内表示装置、19 ページでは、車両間の転落防止装置の事例を掲載しています。

20 ページでは、道路交差点の事例として、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設や段差や勾配の改善の事例です。

最後に、21 ページは、交差点の音響信号機やエスコートゾーンの事例となっています。

以上、現行の特定事業の参考事例集として取りまとめました。この事例集は、先ほど説明した骨子の発表と合わせてホームページで公表を予定しております。

最後に、参考資料 1 をご覧ください。

この資料は、今回取りまとめを予定している全地区共通の骨子と、今後検討する各地区基本構想の関係を示す目的で作成したもので、目次ベースで対比した表となっています。

左側の表が骨子で、右側の表が変更後の各地区基本構想のイメージとなっています。右側の変更後の各地区基本構想において、網かけしていない項目については、基本的に骨子の内容をそのまま盛り込み、網かけしている部分については、各地区ごとに検討する項目となっており、今年度から来年度にかけて進める地区別基本構想の変更時に検討してまいります。

以上で、議題1の説明を終わります。

○内田会長

では、引き続き、議題2に関わる資料についても説明よろしくお願いたします。

(2) 令和5年度以降の検討の進め方について

○事務局（井上）

引き続き、説明させていただきます。

資料の2-1をご覧ください。

令和5年度以降の検討の進め方という資料になってございます。平成15年度から18年度に作成した各地区基本構想について、平成30年のバリアフリー法の改正により、概ね5年ごとに、特定事業等の実施状況に係る調査、分析及び評価を行い、必要に応じて変更することとされたことから、今年度から来年度にかけて変更を行ってまいります。

この間、協議会や市会での議論等においても、地区ごとに具体的な現場の点検や検討等を行っていく仕組みを検討すべきとのご意見をいただいております。

また、鉄道駅舎の整備内容等の検討に当たっては、駅ごとに整備の必要性を含めて検討し、位置づけを行うものがございます。

これらを踏まえ、構想策定時と同様に、変更の検討過程の説明責任を果たせるよう、意見聴取の対象者や方法を明確にする必要があります。

以上から、地区別評価及び変更原案の当事者等意見聴取については、例えばまち歩きによる現地確認の実施を含め、当事者等に対する意見聴取経過を明確にできる手法、例としてはワークショップ形式などにより、当事者の意見を踏まえて、地区の実態に応じて進めていくものと考えております。

この地区の実態について補足しますと、各地区において、変更に伴い追加する施設や経路の数、また、地区のバリアフリーに関する課題が異なることから、必ずしも一律の進め方にならないという意味でございます。

進め方として、検討体制を下の表に記載しております。こちらはワークショップ実施の場合ですが、それ以外の手法であったとしても、これに準じた形になるということで参照をお願いしたいと思います。

2 ページをご覧ください。

検討のイメージをお示ししております。検討体制の上から三つ目が、この協議会の検討イメージになりますが、第1 四半期に丸をつけていますが、こちらが本日の協議会でございまして、議題1 の骨子の完成後、下の行でお示ししておりますように、各地区構想の変更素案の意見聴取を今年度から来年度末にかけて行います。

協議会におきましても、今年度中にあと3 回、来年度も3 回程度の開催を予定しており、各地区構想の変更原案や、必要に応じて全地区共通事項に関する意見聴取を行います。

続きまして、3 ページは、これまで協議会や市会でいただいた各地区変更基本構想等の検討に関連するご意見を記載しております。

4 ページは、議題1 の骨子に記載している鉄道施設において、駅ごとに検討を行う整備内容の項目を記載しております。

次に、5 ページ、別紙3 の各地区構想検討の進め方をご覧ください。

ワークショップ実施の場合について、表の左側に各地区、右側に協議会として、基本的な検討工程をお示ししています。

地区の検討については、現地確認を含め計3 回のワークショップを行い、パブリックコメントの実施を経て、ご意見の内容に応じて4 回目のワークショップを行い、変更するという流れです。

協議会の工程は、大きくターミナル地区とそれ以外の地区の場合で分けていますが、最初の変更原案1 については、全地区意見聴取を行います。

ターミナル地区については、パブリックコメントまでにあと2 回ほど意見聴取を行い、それ以外の地区については、パブリックコメント前に報告を行い、基本構想の変更後は全地区その内容を報告するという流れで考えております。

ワークショップ形式とする場合でも、注釈3 に記載のとおり、当事者等の方々のご意見を踏まえ、地区の実情に応じて実施回数等は決定することになります。

次に、6 ページをご覧ください。

②は、ワークショップを実施する場合の第1 回から第4 回の検討内容です。第2 回の現地確認では、各地区で駅舎及び追加経路を中心にルート設定することを想定しています。

③は、ワークショップの実施イメージとして、メンバーや参加いただく人数の規模イメージを示したものです。

机上検討時については、各区における関連団体及び推薦団体の代表者に意見聴取を行うこととし、10人から20人程度としています。

現地確認時は、それぞれの団体から他のメンバーの方の参加も含めて想定しておりまして、ルート当たり10人程度とし、地区で現地確認を行うルート数によって参加人数が異

なると想定しています。

なお、地区意見聴取については、参加いただく当事者の方々を含め、報酬はなし、また、学識委員の参加は不要としております。

また、結果の周知については、パブコメ時及び変更後の公表時に、検討経過として、検討体制、意見聴取日、意見聴取した概要やその対応を資料として添付し、公表します。

続きまして、7ページをご覧ください。

この各地区基本構想変更スケジュールについては、令和5年度から6年度末にかけて、25地区の変更を行うことを目指して、検討工程に時間を要することが想定されるワークショップを実施した場合の例としてお示しするものであり、今後、各地区の当事者等のご意見を踏まえながら適宜修正を加えていくものと考えております。

このスケジュールでは、25地区を大きく三つのグループに分類し、それぞれ検討の開始時期等をずらして検討を進めていく予定としています。

先ほど説明したターミナル地区については、A.大規模ターミナルを含む地区として、天王寺・阿倍野、新大阪、梅田、難波、京橋の5地区にしております。

最後に、8ページは、先ほどのスケジュールを各区ごとに整理したもので、参考にお示ししております。

資料2-1の説明は以上です。

続きまして、資料2-2「大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会への委員の追加について」をご覧ください。

今回の第6回協議会以降に、協議会で各地区の基本構想変更の意見聴取を行うに当たって、委員の追加を行いたいと考えております。まず、市民代表者委員の追加については、8月以降に、国の会議等広くバリアフリー関連の活動に従事している方を1名、LGBTQ関連の方を1名、委嘱させていただきたく存じます。追加理由は、ターミナル地区等の広域的な利用の観点からのご意見をいただけるよう、また、障がい特性等の観点や広域的な活動の実績を踏まえた追加が必要であるとし、今回追加する委員は、各地区基本構想変更の意見聴取を目的とした専門委員として考えております。

次に、関係事業者委員の追加については、東海旅客鉄道株式会社、阪堺電気軌道株式会社、公益財団法人大阪タクシーセンターから各1名、計3名の委員を追加したいと考えています。追加理由としては、各地区構想で具体の事業計画の検討等を行えるよう、必要な関係事業者を委員として追加するものでございます。説明は以上です。

○内田会長

はい、ご説明ありがとうございました。非常に盛りだくさんの内容でございますけれども、冒頭申し上げたとおり、議題1、資料の1の何番とかいうようなものに関するものと、

2に関するものを分けてご意見いただいて、議論していきたいと思います。

実際に議論に入る前に、5分程度休憩を取りたいと思いますので、よろしくお願ひします。今、42分になりつつあります。5分間、47分に再開ということでよろしくお願ひいたします。

－ 休憩 －

○内田会長

では、予定した時刻になりましたので、議事を再開したいと思います。

手嶋委員、まだお戻りではありませんけれども、その間に山本委員がウェブでご参加いただけてるということですが、山本委員、可能でしたら声出していただけますか。山本さん、いかがでしょうか。

○山本委員

はい、こんにちは。遅れましてすみませんでした。よろしくお願ひします。

○内田会長

ありがとうございます。

それで、今から、まず一周、当事者委員の方にご意見いただこうと思いますけれども、ご発言いただく順番としては、今、対面でご参加いただいている廣田委員。廣田委員、毎回最初の方で申し訳ありませんが、それから長谷川委員、手嶋委員にお願いして、その次に山本委員にお願いしたいと思います。山本さん、よろしいですか。ご準備いただけるとありがたいです。

では、廣田委員です。資料の2に関しては、また後ほど別に時間を取りますので、できれば1に関することについて、ご質問、ご意見等をよろしくお願ひいたします。

○廣田委員

資料の1－3はよろしいでしょうか。実は改札のところに、駅員さんに声を掛けたいと思うのですが駅員さんがいらっしゃらない。私は、Osaka Metroをよく利用しているのですけれども、ほとんど駅員さんが改札にいらっしゃらないのですね。声掛け、お呼びすることができません。奥の方にいらっしゃるのが見えても呼べない。多分声を出すのが弱い、例えば病気を持っていて大きな声で駅員さんと呼ばない人、車いすに乗ってる人、そういう人たちが改札に駅員さんが不在のときにお呼びする方法、何かこうブザーみたいなものの音で駅員さんが聞こえて、それを反応しこっちを見てくださるような何かそういうものがあればいいと思います。また災害が起こったときも困ります。障がい当事者が安心して暮らせるためには、声を出して呼べないということがネックになっているかと思ひ

ます。

もう一つは、エスカレーターのことですけれども、エスカレーターにたまたま乗ったときに動かない、エスカレーターが止まっているときに、仕方なく階段のように上がっていったのですけれども、終点、最後の3段目階段ではなくてフラットになってしまっている一番上、階段が3枚フラットになりそこが例えば視覚障がいの人たちが、そこも階段だと思って行くと、最後の3段がフラットになってしまっているのです、そこが分からなくて困ってしまうんじゃないかと思いました。目の見えない人もその状況では危険だと感じました。

三つ目は、先ほどの資料の1-3の一番最後から2枚目のところで、鉄道車両のつなぎ目のところの写真でいえば19ページです。例えば和歌山行き、関西空港行きというのがあるのですけれども、目が見えない、見にくい人たちは、車両、途中で二つに分かれるのがあって前に乗ってたり後ろに乗ってたりしたときに、自分の乗ってるのがどちらに向かっていくのか、間違った方向の車両に乗ってしまうこともあると思うのです。

例えばこの車両のつなぎ目のところに、このつなぎ目が1から3までです。このつなぎ目の後ろは4から5ですみたいなことが分かるように示す、そうすると、自分の行きたい行き先の方向の車両に乗ることができると思うのですね。なので、そのつなぎ目のところに、子どもでも見て分かるように、ここから前はどどこ行き、後ろはどどこ行きと分かるような表示があったらと思いました。

あとは、ワークショップについてなんですけれども、資料2-1のところもいいですか。

○内田会長

資料の2-1については、また後ほどお願いできますでしょうか。

○廣田委員

はい、分かりました。お願いします。

○内田会長

どうもありがとうございます。一つ目の改札口に駅員さんがいない場合については、インターホンとかが設置されているという例もありますけれども、必ずしも当事者の方から見ると使い勝手がよくない場合もあろうかと思えます。そのあたりについては、国の方が無人駅のガイドラインというのを出しておりますので、この基本構想においても、そのあたりのことを踏まえて更新、拡充していくというような方向かなというふうに考えています。

それから、二つ目のエスカレーターが停電とか何かの事情があって止まっているときに、階段のように上がるというのは、これは申し訳ありません、やめてください、危険です。エスカレーターは段差が大きくて……

○廣田委員

仕方ないときもあるのですが。そのときは止まってるから駄目ですというような表示があったらいいです。

○内田会長

そうですね。だから、その場合にはちゃんと今止まってるから使わないようにというふうなことは確かに必要かと思います。何か隣に階段と並んで設置されているエスカレーターの場合でしたら、廣田さん、個人としても、段差が全然違うので階段の方を使うようにしていただければと思います。

それから、三つ目……

○廣田委員

奥の階段の方には行きたいと思いますけれども……

○内田会長

遠いんですよ。

○廣田委員

はい。

○内田会長

お気持ちはよく分かりますけれども、どうしてもエスカレーターを無理して上がっていると、ちょっと蹴つまずいたりしたときなんか、角のところで大きなけがにつながりかねませんので。

○廣田委員

エスカレーターの乗り口と降り口のところにやっぱり色線があればいいかなと思いました。動いているのと動いていないのだと、色線があると止まってるときとか分かりますし、段差も分かるので、エスカレーターの乗り口と降り口のところに色線が見えるということです。ここで最後です、ここからは地面ですということに色線がついてると分かりやすいのではないかとということも併せてお願いいたします。

○内田会長

いろんなステップのところの識別をつけるために色で囲むとか、それとか乗り口、降り口で音声案内を出すというのは、各事業者さん、各メーカーさん、いろいろ工夫はされているんですけども、必ずこうしようというところまでにはまだ至っていないと思います。いろんな可能性を今試している段階かと思いますので、そのあたりのことも、この次のステップのときには、また参画される事業者さん等にもご意見をいただきながら、よりよいものということを考えていくことになろうかと思います。

ですから、この参考事例集、これは資料の1－3という形で今回示されておりますけれ

ども、必要に応じてどんどん追加していくような性質のものかと思imasので、このようないものを我が社はもうやってるよというような例がありましたら、またご紹介いただくとありがたいです。事業者さん等に対するお願いでございます。

廣田委員にご指摘いただいた点については、以上かと……

車両の分割の話ですね。これもJRさんの名前を具体的に出すとあれなんです、閑空行きのときに、外国人の方がどっち側に乗ったらいいかよく分からないとかいうような話で、前後のつなぎ方を統一したりとか、ここですよという表示を入れたりとかいうようなことになっていて、現状としては車内の文字表示もありますし、車掌さんの音声によるアナウンスもあるというようなことになってるかと思imas。

さらに、廣田委員からおっしゃっていただいたような、具体的にこの場所よりも前、後ろというので分かるようなところについては、また該当する事業者さんにもご意見をいただきながらというようなことになっていこうかなというふうに思imas。はい、ありがとうございました。

また、関連するようなこと、他の委員の方のご意見、それとか事業者さんの方からこうなってるよというようなこともお教えいただければと思imasが、まずは次の方に伺いたいと思imas。

では、長谷川委員、お願いできますでしょうか。

○長谷川委員

長谷川でございます。今回の資料の中に、写真を載せていただいているのはとてもよく分かるなと思ひて拝見しておりました。この資料1-3の3ページの案内・誘導のところで、こうして色分けをしていただくと一目見て本当に分かるというのが、知的障がいの方の視覚支援の観点から見ても分かりやすいなと思ひています。

その中で、例えば呼出し装置というところで、緊急時とか故障時に問合せが必要なときに連絡できるようにインターホン、または呼出しボタンを設けることが望ましいとあるのですけれども、知的障がいの方ってボタンを押すことはできても、言葉で伝えるところが難しいので、それを考えると、ハード面ではすごく整ってはきていますけれども、やはり知的障がいのある方にとっては、人の支援というのが欠かせないなところなんです。その点で、啓発活動の方にはぜひ力を入れて取り組んでいただきたいなと思ひております。

言葉で、伝えにくいところをどういうふうに引き出してもらえるかということが大きな支援になると思imasので、その辺を啓発的なところで障がいに対する知識を得ただけなら、親としてもとても心強いなと思ひております。以上です。

○内田会長

ありがとうございます。特定事業にも位置づけられます心のバリアフリーも関係します

し、その他に事業者さんにおかれては、接遇マニュアルとかにおいても必要になってくる話かと思しますので、地区レベルの検討というよりは、この協議会、全市の方で引き続き議論をしていきたいと思しますので、よろしく願いいたします。

では、次の方、手嶋委員、お願いできますでしょうか。

○手嶋委員

東京の会長がよく大阪に来られて、2か月に1回ぐらい遊びに来られるらしいんですけど、それが言うてたんですけれども、やっぱり東京より大阪は、車いすなんですけど、十分、自分一人でも行けるような感じで進んでるということで、東京は地下でもずっと3階レベルまで降りて、それからですのなかなか難しいのかなと思ってるんですけども、褒められたいうたら我々はうれしいことなんですけれども。

最近ちょっと車ばかり乗ってるので、地下鉄たまに乗るんですけども、一つの駅名出してもいいんやろうけども、駅員が、改札出るときにいてないんですよね。だから、それでちょっと呼び出して聞いたら、これは上の方からもこれから減らすというようなことと言われたんですけども、先ほどからいろいろありました障がい者にとっては、やっぱり気づいてもらうとか、そういう面が大事だと思うんです。それが、今後減らすいうことであれば、その代わりに何を事業者としてしてくれるんだ、障がい者は余計に不安感があるかと思うんですけども、その辺ちょっとお話しただければありがたいです。

○内田会長

ありがとうございます。後ほどまとめて事業者さん、幾人かの方にお答えいただこうと思っておりますけれども、先ほどもちょっと触れましたように、完全無人駅までいかななくても、時間帯によって無人とかいうところはやはり人手不足やコストの面で非常に増えてきております。その必要性と、利用される方の必要性、両方をどうやって折り合いつけていくのか、どんな技術を使うのか、どういった訓練と接遇のやり方があるのかという点については、今まさに検討している最中だというふうに思っております。

ですから、後ほど事業者さんの方からそのあたりの考え方とかをちょっとご紹介いただけるとありがたいなと思しますので、ご準備よろしく願いいたします。

では、ウェブでご参加の山本委員、いかがでしょうか。

○山本委員

こんにちは。山本深雪と申します。

○内田会長

はい、お願いします。

○山本委員

どうぞよろしく願いします。私たち大精連は、これまでJR西日本の本部の方と近鉄

の上六にあります会社の方に、関西の兵庫、大阪、奈良、京都の家族会の方々と一緒に要望してまいりました。それで、前進点としては、1級の手帳を持っている方が家族と同伴者がいる場合には、1人分の運賃でよろしいというふうなことが通っていったことはよかったなというふうに思っています。

なのですが、同時に、私たちとすれば1級の手帳所持者の人数というのはそれほど多くはありませんで、ほとんどの方々が家で自分の部屋でじっとしているという状況が多いというふうに思われます。そういう場合に、2級の人が非常に人数が多いんですけれども、2級の者も1級の者も、収入のアンケートを私たちが3年前にした折には、大体平均値が10万円ぐらいのところにピークがありまして、その10万円の中には家族や兄弟等からの仕送りなども含まれての10万円だったんですけれども、そういう収入面の金額がさほど変わらない状況で暮らしているという中で、1級と2級を分けて考えるということについて、とてもどうしてなのかなというふうに思っております。

私は2級の手帳所持者なんですけれども、具合が悪くなって鬱状態に近づいていったときに、そのままひきこもりになってはいけないと思って、ヘルパーさんをお願いをして通院の折についてもらったり、散歩の折についてもらったりしています。そういう折に交通費を2人分、往復で支払わないといけないというのは結構ストレートに生活に影響してくるものがありまして、これだけかかるのであれば、同じことをずっと継続することは無理だなというふうに思うしかありませんでした。

そういう1級と2級も含めて同じような扱いにしていけないかというふうなことで要望していったのですけれども、現状のお返事として言われたのは、2級に関しては101キロメートル以上になれば半額ですよというふうな言い方と、現状に納得がいかないということであれば、それは福祉政策、福祉事業であるから、私たち民間事業者に言うのではなくて、国であるところの運輸省とか国土交通省の方に要望する方が筋道として正しいのではないかというふうな言い方でお断りになりました。

私たちとしては、実際のところ、日常的に乗る距離のあたり、101キロメートルとかいうふうな距離を使うことというのは本当に年1回あるかないかというふうな状況で、ほぼ旅行に行くこともできておりませんので、日常的に使うところでの助成が必要だなというふうに感じております。

そういう意味で、福祉事業だからというふうなことで相手にされないということになると、私はこの会議に参加していても心のバリアフリーという部分は語られるにしても、実質的に外の散歩や通院の折に使えるような、2級も要介護者が必要な折というのがありますので、そういう状態の波がある折に実質的に利用できるようなシステムにしたいなというふうに要望を出したいと思っております。どうぞよろしく申し上げます。

○内田会長

現時点においては、ご要望としておっしゃっていただいたということにしたいと思います。事業者さんから答えられたように福祉政策とも密接に関連することかと思しますので、問題意識としては理解できますが、直ちに基本構想へというような、そういう簡単に答えが出せるような話ではないかと思しますので、ご要望があったという記録に、今の段階としてはとどめておきたいと思います。

当事者委員の方、ご出席予定だった西委員について、事務局から事前説明のときに何か伺っていることがあれば紹介していただけますか。

○事務局（杉山）

西委員の方は6月14日に事前説明をさせていただきまして、数点ご意見はいただいております。

まず、資料1-2の骨子のポイントのところ、事例でお示しした「shikAI」ですね、事例についてなんですけど、こちら東京の方でも事例は増えていっていると聞いているといったお話と、あとエスコートゾーン、こちらの方は全国的に規格が定まっていないというので全国的には整備が止まっていると聞いているが、大阪の方は7.5センチという独自の整備で進んでおり、そういった内容が全国に広まっていくとよいという点併せまして、本市におきましては、音響信号の設置と歩道の視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、それとエスコートゾーンの三つを一緒に整備してほしいと思っていると。それらが連携して進めていけるようになればというご意見を頂戴しております。

○内田会長

道路特定事業に関係するような話ですね。エスコートゾーン、どこまで広げていくのかというあたりについては、まずは各地区でちょっと議論していただいてという段取りになるかと思えます。

では、最後に北川委員、いかがでしょう、お願いできますか。

○北川委員

北川です。今回は基本構想の骨子ということでいろいろあったので、私ちょっと実は正直言うと、最後の細部まで見切れてないので、ちょっと確認も込めまして、実は四つ、五つぐらいお聞きしたいことができたので確認させてください。

一つ目は、今回は大阪市交通バリアフリー基本構想を変更するというふうなお話だと思います。実はよくあるのは改正とか改定とか、そんなことを言うんですが、今回変更という言葉が入ってございまして、今あるところをしっかりとやっていこうという話はありませんけれども、それを変更するという意図なのか、それとも法律的に変更することというふうな話がありましたので、法律用語に基づいて今回は変更という名前にしたのか、ちょっ

とそれは確認させていただければというふうに思います。

それから、二つ目が、6ページを見てまして、我々が今考えた基本構想の骨子というのは、一体じゃどこに位置づけられるのかなというふうなところを改めて思うところがありまして、例えば梅田地区なら梅田地区で、大阪市バリアフリー基本構想梅田編とかそういうものが出てきて、これを発動することによって、要は交通バリアフリー基本構想となるものが各地区でできるという話なんだろうが、ここで考えた骨子というのは一体どういうふうなところに入ってくるのかというところが、何かこの6ページの図を見る限りでは、資料1-1ですね、これを見る限りでは何かちょっと分からないというところがあるので、改めてどのような位置づけでこの骨子をつくったのかというところは確認ができればと思います。

それから、三つ目が、やっぱりこういう重点整備地区を選んだり、それから5年後にいろいろ見直しを図るということは、すごくこのバリアフリーで重要だということがよく分かったんですが、今回大阪市の考えているところで、特に10ページのところを見て感じたところが、重点整備地区の追加については、今後継続的に検討を行いますと。これは大事なお話だと思っているんですが、例えば資料2のあたりになると推進協議会の話が出てきていて、例えば重点整備地区の変更とか追加はどこが担うのか、考えるのかというところがどこかに書かれているのかなというのがあると思うんですが、それはちょっとよく分からなかったんですね。ですから、それはどのようなことで考えてらっしゃるか、場合によってはちょっと追記していただいてもいいのかなというふうには思いました。

ですから、多分見直しができることも非常に大事なので、例えば重点整備地区、新たに何か商業施設が大きいのができましたというときに、ここの地区の重点整備地区は新たにちょっとエリアを広げましょうとかというふうな話もあるでしょうし、それから、新たにこの地区も追加して、重点整備地区全体を、ここの地区も重点整備地区にしますという話とあると思うので、その辺のちょっと整理が自分の中でできてないので、そういう意味では、ここの集まりとか各地区で行われる推進協議会というのは一体どういう位置づけなのかというところは、もうちょっと何かしっかり書いておいた方がいいのかなというふうには思いました。

最後は、資料1-3の部分なんですけど、要は基本方針として面的なバリアフリー、それから情報の推進、心のバリアフリー、それから連携・協働によるとあるんですが、参考事例集を見ると、どうしても基本方針1番の部分のところに特化し過ぎているんじゃないかというふうな思いがあって、なければいけないんですけど、例えば心のバリアフリーの推進も何かそこそこしているようには思うんです。

実際にこのような写真なんかも鑑みると、もうちょっと事例としてそういうところも盛

り込めないか、ちょっとこれについては入れられるものがあればぜひ入れていただきたいかなというふうに思いました。取りあえず以上です。

○内田会長

はい。ありがとうございます。議題の2に関連するようなご質問、コメントもあったかと思いますが、事務局から最初の方のあたりにお答えいただけるところをお願いできますでしょうか。

○事務局（杉山）

まず、1点目、基本構想につきましては、法律上、変更という言葉が用いられていますので、今回、改定ではなく変更というような文言を使わせていただいております。

骨子の位置づけにつきましては、委員お話しいただきました6ページのところです、今回、全地区共通の変更の考え方を示すというようなところで記載をしておりますけれども、参考資料1、こちらA3判の資料がございますけれども、今現行の基本構想、大阪府にございます基本構想は、各地区、25地区の基本構想になってございます。こちらを変更するに当たりまして、この間も大きく法律ですとか、土地のそれぞれの地区の施設の状況が大きく変わってございますので、今、右側の目次で白抜きになっている部分、大きい変更する際の考え方。どういった趣旨で変更するのかといったことですか、重点整備地区の考え方ですか、具体的な整備の方針・内容ということも、まず全地区共通の考え方を整理した上で、各地区の検討に入っていくというふうなことで進めてきておるものがございます。

こちら、右側の方の各地区基本構想目次とございますが、今回変更を経て、変更した梅田地区基本構想なり、その他地区の基本構想というものを改めてお示ししていくというふうなことになると思っております。すみません、委員の疑問への回答がお伝えできていますでしょうか、これで。

○内田会長

はい。また、ちょっと休憩挟んで議題2の方で詳しい話はしたいと思いますが、私から、今の北川委員のご指摘に関係するのと、そうじゃないのと計二つ申し上げたいと思いますが、10ページのところに、重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方というのが示されていて、重点整備地区、区域をどこまで入れるかとか経路をどうするかというのは、各区に応じてそこで検討していくんだらうなと思うんですが、この文章として、一番最後のところに「また、重点整備地区の追加については、今後継続的に検討を行います」、これが一体誰がやるんだというご指摘だったと思うんですけども、ここについては、この協議会がというのを追記することは不適切でしょうかね。ちょっとお考えいただいて、また最後の方でお答えいただければと思います。

それから、もう一点は、皆さんにご理解いただきたいなと思っていることでして、資料でいうと45ページのところにありますように、今回はあくまでもVer. の1.1で、具体的な各地区での検討を踏まえて、各地区のものがVer. 2になると。これらを反映したような形で、市全体を通じたような考え方というのを再整理すると。その取っかかりのVer. 1.1ですということです。何を申し上げたいかという、ですからいろいろ国とか、先ほども言いましたように、無人駅の話であったりとか、それとか情報保障のやり方、それからLGBTQの方に対する対応の仕方とか、課題として認識はしているんだけど、まだ方向性がはっきりしていないというところがあるので、その部分については、Ver. 1.1ではあえて書いていないというふうなご理解をいただくとありがたいなと思ってます。

ですから、46ページのところをご覧くださいますと、LGBTQの方、対象者として入っていないんですね。だけど、このあたり国のガイドラインのことも踏まえながら、国をずっと待っていても仕方がないので、万博へ向けてのアクセスUDのガイドラインも間もなく公表される予定ですので、そのあたりと整合性を取れるような形で入れていくという方向かと思います。これは、全体の取りまとめについて事務局と相談しながら進めている私の立場からご理解いただきたいということでお伝えしておきたいと思います。

では、議題1について最終的な確認を取る前に、休憩を挟んでから議題2の質疑応答に入りたいと思います。5分休憩を取らせていただきたいと思います。30分再開ということでよろしく願いいたします。

－ 休憩 －

○内田会長

では、そろそろ再開したいと思いますが、先ほどと同じ順番で、当事者委員の方に議題の2に関して、資料の2に関連することを中心としてご意見等いただきたいと思います。

廣田委員、お願いしてよろしいでしょうか。

○廣田委員

分からないことがあるので教えていただきたいのですが、資料2-1についてです。ワークショップについてなんです、2ページ目のところの各区、25地区は6グループに分けてというふうに書いてあるのですが、これは分け方のところがどういうことなのかちょっと分からないのですが、重点整備地区ごとに分けるのか、それでそのグループで検討するという考え方なのか、そのあたりのことがちょっと分からないので、もう少し詳しく教えてください。

○内田会長

廣田委員、綴じられているこの資料の2-1の後ろにある別紙の4、折り込まれているものを広げていただくと、6個のグループというのは……

○廣田委員

すみません、ちょっとお待ちください。

○内田会長

Gの①天王寺・阿倍野と新大阪、Gの②梅田、難波、京橋という、これが6個あるということですが、これらの進め方についてはどうなっているのでしょうか、事務局からお答えいただけますか。これらをまとめてやるという、グループごとにまとめてやるんですか、それとも別々にやるのかというようなご質問かと思います。

○事務局（杉山）

こちらの方は、あくまでも大体同じ時期に検討とかを行うというような意味で見ただいて、それぞれ地区ごとに別々で行います。

○廣田委員

それは分かりました。もしグループごとに分ける場合ですね、例えば6グループに分けたとして、そのグループの中に障がい者団体、聴覚障がい者団体からのグループに各区一人ずつ入るのか、それ、もし人材不足の場合は、例えば1グループにAさん、でも、2グループにもAさんが入るということは可能かどうか。お昼間に集まるのもいいと思うのですけれども、仕事してる人もいます。土曜日とか、夜はちょっと難しいかと思うので、土曜日、日曜日は人出も多くて危ないかそのあたりも少し考えていただけて、ということでもよろしいでしょうか。同じ人が別のグループを兼ねてしまうことが可能かどうか。

○内田会長

事務局、お願いします。

○事務局（井上）

具体的には地区ごとに検討を進めてまいります。地区単位でどの当事者の方、障がいのある方にお聞きするというのは決めていきたいと思っております。メンバーがもし重なるようでしたら、それは開催日時を変えとか、皆さんの都合が合うタイミングでさせていただくなり調整は今後させていただきたいと思っております。以上です。

○廣田委員

分かりました。ありがとうございます。できるだけ1人の人が二つのグループに行くことがないようにしたいと思います。

○内田会長

はい。ありがとうございました。

では、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。私もこのワークショップ実施の場合のところのまち歩きの部分なんですけれども、知的障がいのある方の当事者が、まちを歩いている意見を言うというのは難しい部分もありますので、そういうときにはその方をよく知っているヘルパーさんであるとか、施設の職員さんであるとかに必ず一緒に行ってもらって、本人の意見を聞き出しやすい状態で、分かりやすく説明してもらおうという支援は必要なのかなと思います。その辺を理解していただいて、方法を考えていただくということが必要なのかなと思います。

ただ、ここがこう、というように、見て実際指摘するというよりは、事前によく使ってる駅とか環境とかについて意見聴取をしておくことの方が、知的障がいのある方には必要かと思います。例えばさっきお話ししていた、この駅の駅員さんは、なかなか出てきてくれないねとか、この駅員さんは結構いて、よく声を掛けてくれるとか、やはりそこは聞き取りのところで出てくるといいますので、同じように歩いてチェックするというよりは、ちょっと違う観点から見ていただけたらいいかなとは思いました。

○内田会長

ありがとうございます。資料の2-1の6ページのところをご覧くださいと思いますけれども、表が二つありますけれども、真ん中のところですね、今おっしゃっていただいたように机上検討時と書いてありますけれども、必ずしも現地を歩きながらじゃなくても、日常体験されてることを丁寧に聞き取る、意見を出していただくという場面、これがベースになるかと思います。やはり現地を確認しないと分からないこともあるよねということで、ですから事務局としてイメージしているのは現地で実際に歩きながらということについては、机上の検討時よりもちょっと人数が少なくなるというようなイメージかと思います。ですから、基本的におっしゃっていただいた方向かと思いますが、いかがでしょうか。

○長谷川委員

はい、分かりました。

○内田会長

はい、ありがとうございます。

では、手嶋委員、お願いできますでしょうか。

○手嶋委員

この2-1の6ページの3のメンバー構成いうのに、10人から20人程度と書いてあるんですけれども、障がい者の場合は盲、聾、身、それとあといろいろあるんですが、一番大きくはというたら盲、聾、身、知的も含め精神も含めてとなれば、障がい者の数が多過ぎて一般の方が少なくなるという面があるので、その辺どうか、10人から20人か、25人

か、そういう範囲の中で選考していただくというのは、そちらで盲、聾、身で分けて選んでいただきたいなと思っております。

○内田会長

基本的なそのメンバーの選定の考え方のようなものを事務局からちょっとご紹介いただけますか。

○事務局（杉山）

メンバーの方は、その地区に関係する団体のよく利用されるというようなところが中心になるかと思うんですけども、今おっしゃっていただいたとおり、様々な障がい特性があると思いますので、できる限り障がい特性に応じた形でご参加いただけるような形で、その区の状況にもよると思いますので、地域とも相談しながら、地域でよく利用される当事者の方のメンバーなり、属性なりということについて相談させていただきながら進めたいなど。メンバー、規模についてもあくまでも参考で記載させていただいておりますので、実情に応じた形だと考えております。

○内田会長

はい。ご留意いただきたいということでしたので、よろしいでしょうかね。

では、ウェブでご参加いただいております山本委員、お願いできますでしょうか。

○山本委員

すみません、山本です。

○内田会長

はい、お願いします。

○山本委員

ちょっとよく分かってないところをお尋ねさせていただきたいんですが、今開いていたページ、ごめんなさい、私が見ているのが資料2-1の8ページ目を見えています。このページの各地区の基本構想の変更スケジュール案ということで、参加していく折に、上に書いてある数字は月ですよ。8月、9月、10月。

○内田会長

はい、そうです。月です。

○山本委員

例えばこのどの地域に、私なら私が参加していきたいかというふうな気持ちをお伝えすればいいということなのではないでしょうか。

○内田会長

山本委員におかれては、各地区のというのも可能性としてはございますけれども、まずはこの協議会が、ターミナル地区についてはかなり関与することになります。ですから、

ターミナル地区に入ってます6月あるいは7月頃からスタートする天王寺・阿倍野、それから新大阪、これについてまずは主体的にご参画いただくということかと思えます。

あと、他のエリアについては、別途ご相談ということになるかと思えますけども。

○山本委員

はい、分かりました。

○内田会長

はい。他にはよろしいですか。ご質問とかありませんか。また山本委員、何かありましたら挙手マークを使っていただくとかしていただけるとありがたいです。

では、北川委員、お願いできますでしょうか。

○北川委員

じゃ、私も資料の2-1の8ページを見てるんですけど、これバリアフリーの場面でよくある話なんですけど、例えば難波駅という一つの駅をエリアにすると、中央区と西区と浪速区とか三つの区が入ってくるんですよ。行政界が結構あるので、結局三つの区がありますよね。今回、区をベースにというふうなことを考えていらっしゃると思うんですけども、イメージがちょっと分からないんですけど、例えばエリアをまたいで二つの区とか三つの区がある場合というのは、どのような組織体で推進していくのか。何かちょっと多分お考えだとは思うので、そのイメージを少し教えていただけますか。

○事務局（井上）

はい。地区単位で当然今おっしゃっていただいたみたいに、複数区またがるところがございます。そちらにつきましては、ここにも書いてます赤い色で塗っているのが議長区となっております、例えば難波はここですね、中央区にも書いてますけど、浪速区の方で赤い色がついているかと思うんです。ここは議長区という取扱いになって、ここを中心にしてという形で組織はされますけれども、当然、区もそうですし、地域も含めて参画いただいた中で、どういったメンバーに入っていただくかというのをこれから決めていくというような流れになってございます。これからなんですけれども、具体的などころにつきましては。

○北川委員

あれですね、こうやって見ると、青だけで完結するのって大阪市、少ないんですね。逆に言うと、その辺はちょっと注意深くつけていただいた方がいいと思えます。

○事務局（井上）

そうですね、ターミナル地区は特にまたがっているところが多いです。

○北川委員

なるほどな。逆に言うと、トラフィックというか、あんまり負荷のかかり過ぎないように

なマネジメントもちょっとしていただいた方がいいと思いますね。

○事務局（井上）

そうですね。特にターミナル地区は大変なところなので、局と区で一緒に連携してやっていきたいと思います。

○北川委員

よろしく願いいたします。ありがとうございます。

○内田会長

今の一番最後の色がついてるところもですけれども、5ページのところも再度確認していただければと思います。各地区でやっていきますというのが、この表の左側にありますけれども、それらに向けて、まず、変更の原案を事務局から出していただいたものに対して、この協議会でも意見を出すと。ターミナル地区に関しては、そのプロセスをたくさん設けてます。ですから複数の区が連携してやられて、議長区がやられていくというのにプラスして、ここでも議論をするというような仕組みになっておりますので、かえってややこしくなるだけかもしれないですけれども。

○北川委員

その辺はしっかりしていきましょう。

○内田会長

ということでございます。

○北川委員

はい、よろしく願います。

○内田会長

では、およそ当事者委員の方、学識の方、よろしいでしょうかね。交通事業者さん、今日いろいろご意見とか出ておりましたけれども、何かしらこういった方向で考えているよとか、あるいはこの構想の案に関してご意見がありましたらお願いしたいんですが、いかがでしょうか。

じゃ、元交通局のOsaka Metroさんと、それからJR西日本さんからちょっと何かしら情報提供なり、コメントなりいただくとありがたいですが、お願いできますでしょうか。

○市場委員

Osaka Metroの市場です。先ほどお話出ましたけれども、無人の改札の件についてお話しさせていただきたいと思います。Osaka Metroでは、基本的に改札口で見守りというようなことを一応していきたいというふうに思っておるんですけれども、昨今、人材の確保の面でも苦慮しております、効率的な駅の運営というようなことを考えております。

そういう面で、駅の中にOsaka Metroとしては無人駅というのはございませんけれども、

時間帯で改札口を無人にするようなことを取り組んでおる次第です。それを見られたのだからというように思っております。それで、時間帯無人で改札を行うに当たりましては、基本的には車いすの方が中心になるかと思うんですけれども、バリアフリールートの中にあります改札で、単独乗降が可能であろうというような駅ですね、具体例でいいますと、長堀鶴見緑地線とか千日前線とか、列車とホームの段差、隙間とかの縮小工事が終わっているような駅等につきましては、先ほど申しましたとおり何回も言いますけれど、バリアフリールート上にあります改札口は時間帯無人というような取組をさせていただいているというような次第です。

改札口には人はいませんので、駅長室の中には人がいるんですけども、そちらを呼び出していただけるようなインターホンを改札口の方に設置していると。今まででしたら、我々の方からアクション起こして、お客様にお声掛けするというようなことをしていたんですけども、インターホンを押していただかないといけないというようなお手間をおかけしますけれども、今言いましたような理由もありまして、ご理解いただきたいというふうに思っております。以上です。

○川嶋委員

JR西日本の川嶋と申します。同じ話で、駅につきましては、一部駅において無人の時間帯であったりとか、あるいは複数ある改札口の一部を無人にしてる例であったりとか、そういったことがございます。先ほどOsaka Metroさんからお話いただいたのと基本的な考え方は同じくということでございます。持続可能な鉄道運営のできる体制の構築ということで、現状の体制を進めさせていただいているところでございます。

ただ、駅員に代わる対応をさせていただく設備ということでインターホンであったり、遠隔からのカメラであったり、そういったところを中心にガイドラインに沿って、かつ、いろんなお声、ニーズをいただいたりもしていますので、それに対応できる設備の検討ということを進めております。

ただ、一方で技術の革新もございますし、弊社、西日本エリア全域を管轄している、駅の数もございますので、一旦、一つの設備を導入しますと、改修が必要になってもなかなか難しい面もありますので、そこら辺は先ほど申し上げた技術革新なり、いろんなお声を踏まえ、慎重に検討しながら導入を進めているというところでございます。

○内田会長

ありがとうございます。何度も同じことで申し訳ないんですけども、無人駅の問題については国の方も問題意識は持っていて、どのようにすべきかというのを検討中、一応ガイドラインは出ましたけれども、まだ決定打になっていないわけではないという認識です。

ですから、私も参画しております近畿運輸局というか、近畿分科会の方でもその点につ

いてはいろいろ検討を進めていきたいと思っておりますので、実現可能性があるものについては、大阪市のこちらの地区の構想の中でも盛り込むというような方向ではあるんですけども、なかなかJRさんがおっしゃられたように、入れるとなると対象の場所がめちゃくちゃ多いのでというところもやはり配慮しながらということになるかと思えます。

また引き続き、このメンバープラス、資料の2-2にありますように、次回からは若干メンバーも追加して、こうやって意見交換する機会がありますので、その際にもこれまで同様よろしくお願ひしたいと思えます。

そろそろ残されている時間が少ないので、今日の決めておくべきこと、資料の1-1について、事務局からの提案についてですが、今日いろいろご意見いただいたのは、実際に各地区レベルでやっていくに当たっての話であったりとか、それから参考事例集である1-3についてというところであったかと思えます。

今後、それから1-3についても、逐次必要なときには追加、更新していくというような性質の資料かと思えますので、骨子として確定すべき資料1-1については、先ほど私が1か所だけ、主体を入れたらどうかというようなことを申し上げましたけれども、この取扱いも込みでお認めいただければと思えますけれども、いかがでしょうか。ですから、基本的には資料の1-1、事務局から提案されたこの(案)のとおりで認めると。

ただし、10ページのところ、今後、重点整備地区を追加することについては、今後継続的に検討を行いますと、どこが検討するのかということについては、書く、書かない、書くとしたときにどんな表現にするかということについては、会長にご一任いただくというようなことでお認めいただけるとありがたいですが、いかがでしょうか。よろしいでしょうかね。

山本さん、よろしいですか。

○山本委員

はい。

○内田会長

どうぞ。

○山本委員

最後におっしゃられた重点整備地区の追加については、この協議会で継続的に検討を行いますというふうに書き込んでいただけると安心です。

○内田会長

はい。その方向でちょっと事務局と協議したいと思えますけれども、行政文書としてどうかというような観点もあろうかと思えますので、最終的な判断についてはお任せいただけるとありがたいです。

○山本委員

はい。

○内田会長

はい。どうもありがとうございます。

では、一応決めるべきことについては決まりましたので、私の役目は以上かと思えます。進行を事務局の方にお返しいたします。

○事務局（杉山）

内田会長、委員の皆様ありがとうございました。骨子につきましては、本日取りまとまりましたので、あと微修正の部分ですね、追加の部分、内田会長に最終確認いただいた後に事務局で手続を行い、本市ホームページで公表したいと考えております。

また、議題2の内容につきましては、事業者の方も含め各地区の方とも連携して、我々のマネジメントでやっていきたいと思っているんですが、そこも引き続き、皆様、調整、委員の方にもまた改めて丁寧に説明させていただきたいなと思っております。よろしくお願ひします。

それでは、最後に、事務局を代表しまして、計画調整局交通政策室長の松田から一言申し上げます。

○事務局（松田）

最後になりますが、私の方から一言ご挨拶させていただきます。

今年度に入りまして、計画調整局の方で業務の担当とかの変更等ございましたので、私自身、今回この協議会の方には初めて出席させていただきました。改めまして、交通政策室長の松田でございます。

この協議会、昨年9月に第1回ということで今回で第5回目を迎えまして、この間、委員の皆様方からは事前の説明のお時間も頂戴しながら貴重なご意見をいただきました。また、各事業者様におかれましては、非常に短い時間の中でございましたけれども、今回、事務局案として作成させていただきました資料と、ご協力いただきましたこと、改めまして御礼申し上げます。

本日、無事、基本構想、全地区共通の骨子という形でご承認いただきました。今後、先ほど来ご説明させていただきましたが、各地区の基本構想の方に議論は移ってまいりますが、特にターミナル地区等、広く検討を進めていくところにつきましては、またこの協議会でのご議論等もお願いすることになるかと思います。

引き続き、皆様方には多大なるご協力をお願いするということでございます。引き続き、よろしくお願ひをいたしまして、私のご挨拶とさせていただきます。本日はありがとうございました。

○事務局（杉山）

最後に、事務局から事務連絡させていただきます。今後の予定についてですが、次回第6回協議会につきましては、8月末から9月頃を予定しております。日程調整及びご案内は改めて連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。また、学識委員及び当事者委員の皆様は、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。

これをもちまして、第5回大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会を閉会いたします。本日はお忙しい中、長時間ありがとうございました。