

## 令和4年度 枚方市バリアフリー推進協議会 議事録

日時： 令和5年1月12日（木）午後1時30分～3時30分

場所： 枚方市役所別館4階 第3・4委員会室

（アド）：アドバイザー（学識経験者）

（委員）：当事者、管理者、事業者

（事）：事務局（枚方市）

### 1. 開会

（事）

開会挨拶

（アド）

バリアフリー化の補助制度が始まることで、更なるハード整備が促進されることに期待している。また昨年度、心のバリアフリーに関するガイドラインも策定され、これまでも市におかれては取り組みを進められているかと思うが、本ガイドラインには継続的に啓発活動を実施することが重要であると記載されており、本協議会の場でも、ハード・ソフト両面について話し合いができればと思う。

（アド）

枚方市においては、市駅前の再開発や京阪本線の高架化などが進められており、これからの数年間はバリアフリーという観点が非常に重要になる。事業者にとっては大変になるかと思うが、事前に当事者の方を交えた中で使いやすい施設になっているか検証するなど誰もが使いやすい施設として整備することが重要である。

### 2. 鉄道駅バリアフリー化補助制度について

（事）

#### 1. 鉄道駅バリアフリー化補助制度について

（事）

#### 1. アンケート調査結果について

（委員）

1. 京阪神地区における今後のバリアフリー設備整備
2. ホーム安全スクリーンの開発、実用化に向けた検証

（委員）

#### 1. ホームドア整備や案内設備の充実を推進

（委員）

事務局については今後ぜひ紙資料を用意頂きたい。

京阪及び JR 西日本においては今後、鉄道駅バリアフリー料金制度を活用した中でバリアフリー整備を進めていくとのことであるが、鉄道利用者から直接料金を徴収するのであれば、整備内

容を事前に説明する場など利用者の声を聴く機会などを設け、誰もがよかったなと思える整備を進めるべきだと感じる。

(委員)

本日お話した内容はHP やプレスリリース等により広く周知を行っている。また料金制度を活用した主な整備内容としては、ホーム柵と安全スクリーンであり、細かな仕様について利用者の声を聞くのは現実的ではないと考えているが、どういったものが整備されるかなどのご意見はあるべきと考えており、随時ご意見を頂きたい。また、安全スクリーンについては整備されても分かりにくいことがJRとしても課題として認識しており、しっかりと周知を行っていききたい。

(委員)

ご意見はごもっともだと思う。京阪の整備方針については、国の指針においてホームドア、段差解消、案内設備など強化が求められていることから、国の指針を念頭においてバリアフリー整備を進めているところ。併せて、既存のバリアフリー設備についても更新を行っている。

利用者の声については、こういった場などを活用してお声を頂きご参考にさせていただきながら検討していきたい。

(委員)

JR 西日本から説明があったが、プレスリリースについて少し一方的に感じる。例えばタウンミーティングを実施するなどもう少し積極的に合意形成を図る場を検討していただきたい。

また、安全スクリーンについては、転落だけでなく接触の問題や、無人駅につけて本当に有効かどうかなど議論の余地があるのではと思う。

(アド)

当事者の意見を聞いてから整備をしてほしいとの声はこれまでの本会議の中でも出ていたところ。事前に意見を聞く仕組みというのも出来れば市などで検討頂きたい。

(委員)

枚方市のホームドア整備は凄く有難いが、以前からも要望しているが、エレベーターに音声ガイドがついていないのは非常に残念に思う。

京阪のホームドア整備について、4 駅の具体的な駅名は出せないのか。

JR 西日本の安全スクリーンについては、ホームから転落してから分かるのでは非常に困る。安全に視覚障害者が利用できるようにホームドアの整備をお願いしたい。

(委員)

枚方市駅におけるエレベーターについて、音声案内が不十分であることは認識しており、今後の更新のタイミングで整備したい。また、4 駅 8 番線については計画段階であり今後変更になる可能性があり、誤解を与える可能性があることから現在公表は困難。

(委員)

国の整備計画に駅名を記載するのでは。

(委員)

国の整備計画は駅数と番線数のみである。

(委員)

市政モニターアンケートの結果を見ると、バリアフリーへの関心が低いように感じるが、市の

周知方法などを教えて頂きたい。

車利用者であれば、鉄道駅にプレス資料が置いてあっても目に触れることがないため周知方法を工夫してほしい。

学校におけるバリアフリー教育の状況についてどのようにしているか教えてほしい。

(アド)

市政アンケートについてバリアフリーへの関心が低かった理由として、1990年代はバリアフリー整備が整っておらず、視覚障害者の方などは町にでることが困難な状況であった。しかし、事業者の努力の甲斐あって、バリアフリーが一般化したことでバリアフリーに対する関心が薄れてきている実情があると考えられる。

(事)

周知方法については、広報ひらかたなどの従来に加え SNS などを活用し、効果的な PR に取り組んでいる。今回頂いたご意見を踏まえ、今後更なる効果的な PR 方法を検討していきたい。

学校におけるバリアフリーの教育状況としては、ご要望あれば、出前講座という形でバリアフリーに関する講義を行う制度があるが、あまり応募がない状況。応募がない状況からも更なる周知方法を検討していく必要があると感じる。

(委員)

市政モニターアンケートの対象者に障害者は含まれているか。また、一般の方がバリアフリーとはどのように捉え回答しているのかわからない。アンケート方法をもう少し工夫してほしい。

また、ホームドアの設置についても、安いのはロープ式と認識しているが、安全性を十分考慮した中で、設置を検討してほしい。

(アド)

市政モニターアンケートは毎年実施する市政全体に対するアンケートであり、対象者は市民。なお、アンケート内容についてはバリアフリーに特化したものではなく、今回の機会を利用し、一般的な質問の中に数問織り交ぜたものであり、今回はバリアフリーに特化した質問をするためのアンケートではなかったと認識しているが、バリアフリーに特化したアンケートをぜひ実施してほしいというご意見として頂戴した。

また、扉式とロープ式については、車両の扉枚数が異なるためと認識しているが、いかがか。

(委員)

まず、ロープ式についてはまったく安くはない。車両の扉枚数を考慮し、ロープ式と扉式に分けている。

また、3月に開業する大阪駅の地下駅では4つの番線がある内の一つに試験的に車両の扉枚数に対応したスクリーンを導入する。先進的に進めたいところであるが、全駅に導入することは困難。また、安全性についてはロープであろうが、扉であろうが同程度と考えている。ロープであると不安であるというのはわかるが、どちらも転落事故はない。

### 3. バリアフリーの取組み

(委員)

#### 1. 藤阪駅 内方線付き点状ブロック整備について

(委員)

1. 大阪府における踏切道安全対策について  
牧野踏切、長尾踏切

(事)

1. 踏切前の安全対策の取組について  
三栗踏切、御殿山踏切、伊加賀踏切、光善寺踏切、星ヶ丘2号踏切、王仁踏切、第一藤阪踏切、  
交野踏切
2. 市道のバリアフリー化の取組みについて
3. 枚方市駅南口タクシー乗場の取組みについて

(委員)

電動車椅子は歩行者扱いとなるか。  
歩道を自転車がスピードを出して走行することがあり、非常に危険。

(委員)

電動車椅子は歩行者扱いとなるため、歩道を通行して頂くこととなる。  
自転車については、歩行者と自転車が通行可能な標識がある区間以外については、車道を走行  
することが原則となる。  
また、自転車が走行するための矢羽根の整備について道路管理者と協力して進めている。  
国道1号など自転車のスピードが出やすい箇所については、自転車指導啓発重点区間として警  
察としても認識をしている。悪質な自転車については適宜重点的に取り締まりを行っている。

(委員)

市立ひらかた病院に向かう坂の歩道設置は府が担当となるのか。

(委員)

補足で説明をすると、市立ひらかた病院に向かう坂の歩道設置は府道なので府の方が対応して  
くれているときいているが、いろいろな道路の要望の中で、府なのか市なのかわかりづらいとい  
う意見である。  
また、オストメイト用のトイレを女性など一般の方が利用されている。高速道路のサービスエ  
リアのように、枚方市においてもオストメイト用だけの別のトイレをぜひ作っていただきたい。  
昔よりはだいぶ理解が進んできてはいるが、オストメイトの方はオストメイト用トイレしか利用  
できないことをもっとみなさんが理解してほしい。

(委員)

新世病院などがある国道1号付近の出屋敷の交差点について、車が横断歩道部に侵入し非常に  
危険。付近に警察官がいるが、取り締まりをしていない。  
横断歩道において歩行者が渡る際、車などは一時停止し歩行者を優先させるよう法整備されて  
いるか。

(委員)

出屋敷については渋滞車両が赤色信号の時、横断歩道上に停止しているのは危険であるが、警  
察官も各種取り締まりを行っているためご理解頂きたい。  
横断歩道の件だが、歩行者が横断する場合は車両が一時停止することは道路交通法で定められ

ている。止まらなければ歩行者妨害となる。府下においても実際無視する方も多く、取り締まりを強化しているところ。

#### 4. その他

(事)

昨年度のバリアフリー基本構想の見直しを報告した中で、ご意見があった特定道路の整備率を以下のとおり報告。

大阪府全域の特定道路の令和4年度末の整備率は79%

枚方市での基本構想の地区ごとの整備率として、

樟葉駅及び周辺地区 整備率約87%

枚方市駅・枚方公園駅及び周辺地区 整備率約95%

長尾駅・藤阪駅及び周辺地区 整備率約100%

津田駅および周辺地区 整備率約55%

牧野駅および周辺地区 整備率約50%

御殿山駅および周辺地区 整備率約58%

宮之阪駅および周辺地区 整備率約92%

星ヶ丘駅・村野駅および周辺地区 整備率約31%

枚方市の全体の整備率は約76%

(アド)

細かな資料の場合は、ぜひ事前に資料を送付いただきたい。

(委員)

基本構想の見直しということで、事業の整備率をお示しいただいたが、整備率が100%になるまで計画見直しはしないのか。基本構想を策定後年月が経ち、当時より道路形態なども変更となっているため、計画の見直し良いタイミングではないかと考えるがいかがか。

(事)

計画延長の内、100%物理的に実施できないところもあり、一定整備可能な箇所を整備完了を目途にしている。加えて、村野駅周辺においては土地区画整理事業を、枚方市駅周辺では市街地再開事業など面整備事業が行われており、道路形態なども確定していないことから、面整備計画の確定を見直しの一定タイミングと認識している。

(委員)

ぜひともタイミングを見据え、見直しを行って頂きたい。また、面整備を実施している中で当事者の意見を取り入れ計画をしていくなど検討して頂きたい。

(アド)

やはり整備の前には必ず当事者の意見を取り入れるような仕組みづくりをお願いしたい。今回の事業者から報告頂いた誘導ブロックの設置についても、歩道の警告ブロックと踏切の警告ブロックが離れていることや、古いインターロッキングでは凹凸があり、古いインターロッキングのまま誘導ブロックを敷設しても、白杖で確認をしたときにインターロッキングなのか点字ブロックなのかがわかりにくいなど、ガイドラインに書いてあるとおりという整備も見受けられ、勘違いを招く恐れや本当に効果があるのかと思うような整備もある。

そのあたりも含め、やはり当事者の意見を取り入れ整備をすることが重要になってくると考えられるため、検討頂きたい。

(アド)

連続立体交差事業により、仮駅や仮歩道となる箇所もでてくるためバリアフリー整備が今後必要となる。茨木市などでは事前相談制度などを持っていたりするため、参考にして頂き、すぐに当事者の意見が聞ける風通しのよい仕組みづくりをぜひとも検討頂きたい。