

令和7年度 枚方市バリアフリー推進協議会 議事録

日 時 : 令和8年3月11日(水) 10時00分～12時00分

場 所 : 枚方市立総合福祉会館ラポールひらかた4階大研修室

(アド) : アドバイザー (学識経験者)

(構成員) : 当事者、管理者、事業者

(事) : 事務局 (枚方市)

1. 開会

(事)

2. 各事業者のバリアフリー化の取り組みについて

(1) 新たなバリアフリー整備目標について

(構成員)

【新たなバリアフリー整備目標について主な意見等】

(構成員)

プラットフォームと車両の隙間について、隙間が何センチ以内等の基準があるのか。JR など様々なところで、スロープなしでも乗れるような工事が進んでいると思うが、車椅子で乗れる場合と車椅子の前輪がプラットフォームと車両との隙間に落ちてしまうぐらい隙間が空いている場合がある。先日、JR の京橋駅や大阪駅で見たが、隙間が危ないと感じた。一方で大阪モノレールだと車椅子は乗りやすい。プラットフォームと車両の隙間の基準があるのかと隙間を狭くするのは技術的に難しいのかどうかを教えて欲しい。

(構成員)

プラットフォームと車両の隙間の基準は持ち帰って確認し、改めて回答する。

⇒後日、以下のとおり構成員から回答あり。

- ・バリアフリー整備ガイドラインでは、移動等円滑化基準に基づく整備内容として、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さいものとするが、望ましい整備内容として、段差3センチ・隙間7センチが当面の目安値とされている。

(構成員)

ホーム上には線路の勾配がついているところもあり、曲線区間だと線路が少し傾いているような形になっている。ホームの勾配と線路の勾配が異なり、それにより隙間が出てくるので、すり付けは、その線路の構造によって異なってくることがある。JR の大阪駅や京橋駅で乗るタイミングで少し隙間があるという意見があったことについては、担当部署へ伝える。

(構成員)

先ほどの説明のとおり、カーブ上にホームがある駅については、ホームと電車の隙間がどうしても限界の関係で出てくる。特に、枚方市内の駅については、そのような駅が多くあるので、隙間が

発生している。あと、カーブで線路が傾いている関係で、隙間とともに高さも少し段差があるので、そのような技術的、環境的な要因から事象が発生している。

(構成員)

心のバリアフリーについて、目標数値の目標設定にあたり、何かのアンケート等をとっているのか。どのような根拠で、この目標数値を出しているのかを教えて欲しい。

(構成員)

検討会の議事録等を確認したなかで、改めて回答する。

⇒後日、以下のとおり構成員から回答あり。

- ・国土交通省で令和6年10月に実施したアンケート「公共交通機関を利用する際の配慮について」における結果である約47%の現状を踏まえ、約60%とする目標値が設定されている。

(構成員)

障害者対応型券売機の設置について、最近、車イス用の折り返しがついており、車椅子がすりつけやすいが、設置の高さ基準はないのか。モニターは立った状態で見るように設置されており、設置位置が高いものが多く、券売機の工夫の余地はあると思う。

(構成員)

障害者対応型券売機の高さ基準は持ち帰って確認し、改めて回答する。

⇒後日、以下のとおり構成員から回答あり。

- ・バリアフリー整備ガイドラインにおいて、標準的な整備内容として、カウンター下部に60センチ程度以上の蹴込みを設けること、蹴込みの奥行きは40センチ程度とすることとされている。

(構成員)

視覚障害の人から聞き伝えなので少し分からない点があるが、鉄道会社によってホームドアと電車のドアの開閉のタイミングが違うのは基準があるのか。

(構成員)

自社の運用の取り扱いは当然あるが、他社との違いは分からないので、持ち帰って確認し、改めて回答する。

⇒後日、以下のとおり構成員から回答あり。

- ・開閉タイミングの基準はなく、当社の場合は、車掌が列車の扉を閉める操作を行い、その後自動でホームドアが閉まる運用となっている。また、他社の運用まで把握しておりません。

(構成員)

私たちは目で追っているのでは分かるが、視覚障害者が単独で乗る際に、タイミングによって乗り方が変わるということなので、違いがあれば各社の情報を教えて欲しい。

(アド)

国交省でも、視覚障害者だとホームドアの扉のタイミングが鉄道会社によって違うと乗りにくいというところがあるという意見を把握して、もし統一できそうならば、乗りやすいホームドアのタイミングをホームドア設置時の注意点として、公表できるよう、国で検討してもらいたい。

(構成員)

バリアフリーのソフト面について、社会モデルの理解度や障害のある人へ支援をしようとする人の割合等の達成率を上げていこうということだが、これの取り組みは国なのか、大阪府なのか、枚方市なのか、その役割はどうなっているか。

(構成員)

基本的には社会全体で取り組む目標である。

(構成員)

プラットフォームの問題で段差の整備が大阪市内で進んでいるが、駅の無人化にも大きな影響があるか思っていて、大きい駅でも無人の改札機が増えている。無人駅に対する対応について、例えばホームページ掲載されているなど、この時間は駅員がいないということが、分かるようになっているかされているか等、丁寧に対応をお願いしたい。また、遅延等もあるので、無人駅の情報が明確に示されているなら教えて欲しいのと、示す努力はして欲しい。

また、京阪でいうと枚方市駅の中央改札口側では駅員がいるが、エレベーター側の東改札口には駅員がほとんどいないので、できれば、東改札口の方が駅員にいて欲しいところである。乗客から見えにくいような動きとなっているため、初めから知らせるようにしてほしい。

(アド)

無人駅は、様々な鉄道会社で増えていっているため、この対応をどうするか、おそらく国の方で無人駅の検討会があるかと思うが、そこである程度、統一した無人駅の対応方針を出すことが1番良いと思う。それを無人駅のバリアフリー整備目標として出せると良いと思うので、おそらく国交省の検討事項だと思うが、検討をお願いしたい。

(2) 大阪府福祉のまちづくり条例改正について

(構成員)

【大阪府福祉のまちづくり条例改正について主な意見等】

(構成員)

トイレのバリアフリーのフラッシュライトを見たが考えてもらい感謝する。なお、フラッシュライトの強弱はあるか。

(構成員)

フラッシュライトの条例での定めとしては、便所内のどこにいても光の明滅、光が付いたり、消えたりすることが分かるものであることが基準となっている。

(構成員)

強弱はないということによかったか。カメラのフラッシュのようなライトなのか、どういうライトなのか。ろう者によって見え方も違うので、もし、フラッシュが弱いと分かりにくいのではないかと思っている。イメージとしては、カメラのフラッシュの感じだと分かりやすいと思う。

(アド)

導入される各メーカーが条例の基準に沿って造られているので、具体的にどのような光で、どれ

ぐらいの間隔で点滅するのかまでは、把握されていないでよかったか。

(構成員)

総務省消防庁で出されているフラッシュライトのガイドラインなど、そういった基準をもとに、各メーカーが取り付けられるため、最低限の光の明滅はあると思う。また、光のみではなく、通常どおり音による警報も、当然付けられているので、それにプラスして光の明滅がつくようになる。

(構成員)

できるだけ強いフラッシュライトのようなスイッチをお願いしたい。

(アド)

フラッシュライトなどを導入する時に、当事者参画や当事者参加により、1度確認してもらって、聴覚障害者に緊急時、フラッシュライトが伝わるかどうか、検証すること又は新たに施設に設置した際には、聴覚障害者に体験してもらうことも重要となるので、検討してもらえればと思う。

(構成員)

大人用介護ベッドについて、大阪府福祉のまちづくり条例改正のパブリックコメントで私たちのスタッフも介護する側の身長によって高さが違うので、高さ調整も条例に入れてもらいたという意見をした。その意見を反映してもらい、おそらく文言は追加してもらったが、トイレで大人用介護ベッドの高さ調整を技術的にできるものがあるのか情報があれば教えて欲しい。

(構成員)

大人用介護ベッドの高さについて、条例の義務基準では高さの規定はなく。高さ調整できるようにするという規定はないが、ガイドラインの推奨基準又は図の解説の中で50センチ程度のものと示している。私個人で把握している範囲では、各メーカーでも、介護ベッドを扱っているメーカーは限られてくるので、ほとんどが同一の規格になっているかと思う。

(3) 重点整備地区におけるバリアフリー化について

(構成員・事)

【重点整備地区におけるバリアフリー化について主な意見等】

特に意見なし

(4) 踏切内の安全対策について

(構成員・事)

【踏切内の安全対策について主な意見等】

特に意見なし

(5) バリアフリー料金制度の活用報告等について

(構成員)

【バリアフリー料金制度の活用報告等について主な意見等】

(構成員)

枚方市駅東改札口に、駅員不在時にモニター付きインターホンを設置されているが、インターホンまでの誘導ブロックは設置されるのか。

(構成員)

移動円滑化ガイドラインの関係で誘導ブロックは今のところ設置していないが、今後、検討させて欲しい。

(構成員)

視覚障害者が駅員不在時に対応をお願いしたい際、ボタン押しに行くことできないと思う。あと、枚方市駅東改札口にはおそらく音声でも、「こちら東口です」のような音声案内もあるので、誘導ブロックを設置できない際は、その音声案内の後に、インターホンの位置が左側とか右側などの案内を追加する対応をしてもらえたらと思う。

(構成員)

今後、検討させてもらう。

(アド)

今後、無人駅が増えてきて、インターホンを設置していくのはよいことだが、視覚障害者の使い勝手が悪いことはよくないので、視覚障害者への対応は考えて欲しい。特にどこにインターホンがあるかというのは、視覚障害者は分からないので、誘導ブロック等、又は新たにスマートフォンを使って場所を特定できるシステムなど、運用する場合は、視覚障害者がインターホンまで確実にたどり着けるような方法も合わせて検討してもらいたいと思う。

(構成員)

モニター付きのインターホンについて、最近、利用し、音の聞こえる人とその話してみた。その際、音が聞こえる人は利用時間が短く、他のろう者から聞くと、モニターに障害手帳を置くと時間がかかり、何の連絡もないので分からないまま時間だけが過ぎていったことがあって、困ったという意見があった。時間を短くする方法や駅員がすぐ来て対応してもらえたらと思う。また、病院だとマイナンバーカードが置けるようになってるので分かりやすいが、駅のインターホンだと置いていても連絡ないので分からないので、置いたらすぐ分かるような、機械にはできないのか。

(構成員)

貴重な意見ありがとうございます。運用については意見の内容を運営している部署に共有し、できるだけ、待ち時間のないようにということを伝えようと思う。あと、障害者手帳が置きにくいという意見は持ち帰って内部で共有し、改良できるのであれば改善していきたい。

(構成員)

枚方市の手帳は1つ折りで預金通帳のようになっており、開いて本人確認となるが、そのまま置くと表紙のみとなってしまうが、どのように対応したらよいのか。

(構成員)

運営している部署に共有し、対応を検討させてもらうので、少し時間を欲しい。

(構成員)

よろしくお願ひしたい。

(構成員)

藤阪駅改札口の係員対応時間の変更について、聞こえる人への連絡先はあるが、聞こえない人には、ファックス番号があればよいかと思うがいかがか。普通は電話番号もファックスも載せてもらいたいと思う。

(構成員)

関係する部署へ改めて伝えさせよう。

⇒後日、以下のとおり構成員から回答あり。

- ・当部署へ確認し、FAX 番号の記載は困難で、メールでの連絡となると回答があった。

(6) 光善寺駅前広場の取り組みについて

(事)

【光善寺駅前広場の取り組みについて主な意見等】

(構成員)

光善寺駅前の道路付属物の配置イメージ図の写真に歩道上のインターロッキングブロックについて、おそらく施工上のこともあり、採用されることが多いと思うが、視覚障害者が歩きにくいという感想 や車椅子もガタガタするなど、路面の材料をどのようなものにするか、少し意見交換する場のようなものを作って欲しいと思っている。特に歩道上のインターロッキングブロックが経年劣化で歪んでくると、部分的に工事でその部分だけ、外してそこだけにアスファルト載せるので、ポコポコになったままとなっているなど、少し道路を管理して欲しい。また、昔の当協議会で路面上の材料はどうやって決めるのか聞いた際は、施工業者ごとで各自が採用していると聞いたので、このような場に当事者が参加できるということがあればよいと思う。

(事)

光善寺駅前広場の詳細設計は、現在、設計中であり、どこまで反映できるか分からないが、枚方市の道路管理部署と意見内容を共有したうえで再調整していきたいと思う。

(アド)

昔ながらのインターロッキングブロックはかなり目地が大きく、点字ブロックとの相性がかなり悪いというようなことであったが、最近のインターロッキングブロックは目地が小さくなって、白杖でも点字ブロックとの識別はできるという声は聞いたりするが、そのあたり、具体的にインターロッキングブロックに関して、構成員から何か意見、質問等はあるか。

(構成員)

分からない。

(構成員)

付き添いの人と歩いているので分からない。

(アド)

枚方市駅北口駅前広場のインターロッキングを試してもらおうとよいと思う。

(構成員)

インターロッキングブロックの色は何色か。

(事)

枚方市駅北口前広場のインターロッキングブロックの色はグレーを基調したものとなっている。

(アド)

枚方市駅北口駅前広場の点字ブロックはおそらく両脇が15cmぐらいに黒い帯のようにブロックが敷設されており、点字ブロックの黄色が目立つようにはなっているかと思う。

(構成員)

白杖での点字ブロックとインターロッキングブロックとの関係のことか。

(アド)

はい。もし時間があれば、現場で確認してもらえるとありがたい。

【その他の主な意見等】

(構成員)

本日が3月11日ということで、テレビで災害の内容が放送されている中で、災害時のトイレ問題が大切であると取り上げられていた。今回の会議でも、トイレのフラッシュライトの話も出てきたが、この会場のラポール枚方も避難所になることが想定される。トイレ整備の際に、通常の使用のみを想定しているのか、災害時に断水したときにもトイレが使えるようなことを考えているのか、担当が土木なのか危機管理室なのか分からないが、土木になるなら災害時のトイレがどのようになっているのか教えて欲しい。

(構成員)

災害時のトイレ問題というのは非常に深刻な問題であり、市全体として捉えているところで、水洗トイレが本当に使えるかどうかは、災害の規模にもよるが、例えば、先ほど質問された東日本大震災クラスの地震があれば、一度トイレは使用禁止し、まず確認をするということが大原則になる。なぜかと言っているとトイレ自体は見た目が大丈夫でも、水を流す配管自体が損傷し、違う箇所でも漏れたりする。一旦は点検をすることになる。また、質問にあった配管を別にしていることは基本ないと思う。都市部であれば、水道を使ってトイレを流していくというのは基本構造である。枚方市での対策としては、避難所になるような公共施設等も一度使用禁止にして、点検をしていき、問題なければ使用できるが、点検をして、使用不可であれば、収納袋というものを使って、その便が終わった後、その収納袋に入れて、それを一定の場所に保管をし、回収をしていくことが基本となる。

(構成員)

トイレについて、災害の時まで考慮して整備するのが土木なのか、そのまま災害の時を考慮してないのかを聞きたい。また、バリアフリー構想で災害の時まで考えた上でのトイレ設備の整備となっているのか、それとは別なのかも聞きたい。考えられていないなら、ガイドラインを変えて、災害時を踏まえたトイレ整備となるよう追加する必要がある。

(構成員)

都市整備部ではどのような取り組みをしているかというのと新たな公共施設の整備や既存公共施設の修繕等を実施している部署でもある。現在、禁野小学校の建て替えを進めており、一時避難所でもあることから、マンホールトイレを8箇所整備するなどの取り組みを実施しているところである。枚方市で新たな施設を整備する機会は少ないところではあるが、新たな公共施設を建設する

場合は災害を念頭に置きながら整備していく必要があるものと考えている。

(構成員)

説明ありがとう。

(構成員)

大阪府の取り組みでも、大阪府危機管理室が所管している大阪府地震防災アクションプランというものがあり、昨今、石川県でもあった地震の影響を見て、東南海地震もこの30年ですぐに起こるかもしれないということで、能登半島地震の振り返りもあって、アクションプランを見直したところである。1つは避難所の生活環境向上について、トイレ環境は取り組んでいこうと見直されている。部署が違うので詳しくないが、災害用トイレであったり、簡易の組立トイレであったり、あと、知事も言っていたトイレカーを導入するというようなところで、トイレに関しての問題を改善していこうという取り組みは進めているところである。ただ、あのバリアフリーという観点というところになると、どこまで見込まれているか分からないが、トイレに関しては特に注目して取り組みをしていこうということで進めているので報告させてもらった。

(構成員)

バスの乗り降りで、バスの運転手によって、バスと降り場の間が空いており、歩道に降りる時に困っている。高齢者も、バスをあの降りてから、また歩道に上がるなど、歩道に一步で行けない時がよくあって、転んでいる場面にも時々遭遇する。今後、バス停からバスにすぐ乗れるように段差を変えるなどの計画はあるのか。また、バス停の降りた場所にグレーチングがある際、白杖がちょうどグレーチングにはまることもあり、バス停は数が多いので、対応できるかは分からないけれど、今後どうなるのかと思っている。

(構成員)

バス停から離れてバスが停まってしまうということで、バスはノンステップであるので、歩道からフラットで乗れることが理想だと思う。原因としては3つあり、1つ目は若い運転手の技術的な問題で離れてしまう。2つ目は運転手の横着でバス停まで寄せずに離れてしまう。3つ目が一番多いと思うが、道路構造上どうしても寄せづらいというところもある。歩道の横断防止柵があるとバスの鼻先を歩道に乗せられず、切り込めずに後ろ側が離れてしまうようなことやカーブで離れてしまうことがある。運転手の横着な部分については、しっかり寄せるように指導していく。枚方市駅北口駅前広場のロータリーは先月末に完成し、バス停のシェルターの柱を全て歩道の縁石から60センチセットバックしてもらったため、バス停から離れずにかなり寄っているような構造になっている。このような構造が一番理想的だと思っているが、バスの降り口にグレーチングがあって白杖が引っかかる件については、バス停は簡単に動かせるものではなく、地権者や警察等で様々な条件あり、バスはグレーチングのある降り場に極力停めないよう運転手には周知していきたい。また、危険なバス停という調査もしているので、調査しながらえ、対策を講じていきたいと思う。

(事)

バス待ち環境などの対応について、グレーチングは細めのグレーチングとかあるので、このバス停が非常に危ないという場所があれば、個別で対応させて欲しいので、また教えてもらいたい。

(構成員)

バスの車両はどんどん新しくなっていると思うが、新しいバスは乗り口からバスに乗る時に近づいたら足だけ出せば乗れるけれど、古いタイプのバスもまだあると思うが 今後も新しいバスに変わっていく予定か。

(構成員)

現在、ノンステップバスとワンステップバスの 2 種類あり、将来的には全てノンステップバスにしていく予定であるが、ワンステップバスも低床車という部類に入っている。今、ノンステップバスは 70%強になっており、ワンステップバスは 20 数%であるが、全てノンステップバスに変わっていく予定である。

(アド)

バス停のグレーチングの件に関しては、具体的な箇所が分かれば、枚方市へお知らせしてもらいたい。

(構成員)

以前、電動車椅子で乗っている人の通勤に何回か同行したことあり、その際、通勤で予約して乗ると、駅員が待機し、改札から電車に乗るまでの案内、若しくは乗り換え駅の案内は丁寧に対応してくれる。ただ、牧野駅のように外から地下にある改札口に 1 回、下に降りる必要がある場合、エレベーターのボタンを押せないことから駅員に地下通路を降りる前の場所で待つて欲しいと言った際、駅の外のため、断られた。また、敷地が違うかと聞くと改札の中からになると言われた。駅の構造によっては駅に入る前のところまで駅員が来てもらえると助かるので、各駅で対応して欲しい。駅の改札口まで行きにくい人はいるので、個別で対応してほしい。

(構成員)

牧野駅は例ということで、その他の駅についても臨機応変に対応してほしいということで、該当部署へ伝えさせてもらう。

(アド)

人的介助は各鉄道会社、様々なこととあり、自社の敷地までしか手引きできず、もし、乗り換えがあった時はここまで、あとは 1 人で行ってくださいというような案内があったりすることは、障害当事者からよく聞くことがある。各鉄道会社も難しいことはあると思うが、つながりは少し検討して欲しい。

(構成員)

昨年度の本協議会で要望していた新幹線のネット予約における車椅子割引について、その時、私の意見は予約手続きが分かりにくく、難しかったということを伝えていたが、昨年夏に新幹線予約した際はスムーズに手続きができ、意見を配慮してもらったのか、違うか分からないが良かった。電車の予約はできたが、そのチケットを買いに窓口に行った時に 2 時間待たされた。JR は降りる駅の駅員に電話連絡がつかないと、電車に乗せてもらえないシステムとなっている。実家が徳島県なので、徳島県まで阿波おどりを電車で見に行く予定で、窓口の乗車手続きをしたが、時間がかかり、乗車予約時間に間に合わず、予約を取り直してもらった。予約取り直しにあたり、もう

1 回また何駅かに電話連絡を入れる必要があり、その電話がなかなかつからなかったため、再度予約した時間にも間に合わず、時間に余裕を持った予約時間にして、2 時間かかってようやく予約ができた。たまたま、天候で阿波おどりが中止となり、もし、その日に開催されていたら間に合わなかった。何を言いたいかというと、例えば京阪や他の鉄道会社は乗車から降車までに時間がある時は、先に電車に乗せてから必要なところへ連絡するという方法をとっているが、JR は駅へ連絡がとれないと絶対に乗車させてもらえない。また、私の知り合いも JR は時間かかるので、例えば JR 京橋駅から JR 大阪駅へ行く際は、3 本ぐらい電車を待たないといけないことが多々あり、これは予算の必要はなく、仕組みの問題のため、もう少し合理的な配慮をしてもらえないか。

(構成員)

意見のとおり、当社は降車の手配がついた後の乗車という仕組みを取っているので、今回、意見で2時間も待たされたというような話を元に、また改めて、関係部署へ伝えさせてもらう。

⇒後日、以下のとおり構成員から回答あり。

- ・関係個所に情報共有を図った。

(構成員)

先ほどと同じ、徳島県に行った時の話でJR四国の対応になるが、3年前に大阪まで行く際、予約にあたって、名前、電話番号、住所まで個人情報を細かく聞かれるので、話し合いをして、その時は個人情報が必要なくなった。昨年、JR へ予約電話した時も電話番号を教えてください、予約できないと言われたが、個人情報求めるには説明が必要で、何に使うか細かく聞くと、天候により中止になった場合に連絡する必要があるためとのことであった。ただ、中止になると、アナウンスで分かるため、必要ないと伝えると理解された。おそらく、全国のJRで予約のシステムの対応に差があるかと思う。個人情報を細かく聞かれるのは抵抗があり、全国的に調整できるであればお願いしたい。

(構成員)

色々な個人情報を聞かれるということについても、何が必要な情報なのかを改めて、関係会社に伝えさせてもらう。

⇒後日、以下のとおり構成員から回答あり。

- ・関係個所に情報共有を図った。

(構成員)

枚方市役所の新庁舎の検討が行われていると思うが、事業者連絡会でも一昨年、事前にバリアフリー情報の聞き取りをしてもらっているため、できるだけ幅広い当事者の意見を聞きながら、新庁舎のバリアフリー化についても検討をしてもらい、当事者が参画できる場を設けてほしい。また、今後の新庁舎スケジュールも分かれば教えて欲しい。

(事)

以前、ヒアリングに協力いただき感謝する。障害のある方や支援をされている関係団体などから意見、並びに、有識者の助言をいただきながら、現在、新庁舎整備基本計画策定に向けて、庁舎に必要な機能などの検討を進めている。一方で、新庁舎整備基本計画策定にあたっては、新庁舎の位置の確定が必要になってくるが、現在、その位置が定まっておらず、その検討も並行して進めているところである。新庁舎位置が確定すれば、速やかに基本計画を策定し、その後、基本設計で整

備の検討を進めていくことになるが、その段階で、改めて意見を伺いたいと考えており、その際には協力をお願いしたい。

(構成員)

高齢者からよく聞くのは、バスがバス停から離れた場所に停車するとその間を自転車が通ることがある。私達の近くでも何度か事故があったり、バスの運転手が気が付いて、待って下さいと言われてもらったことにより、事故にはならなかったこともあるので、そのようなことを念頭において、バスの運行をお願いしたい。

(アド)

京阪バスにおいては、運転手にこの内容を伝えて欲しいことと枚方市の交通安全の啓発や警察の自転車走行の安全教育等があると思うので、自転車の在り方の啓発等をお願いしたい。

(構成員)

禁野坂に自転車レーンがあるが、自転車レーンを通らず、横の歩道を自転車に乗って通過する人が多く見られるが、そのようなことを問題視することはないのか。

(構成員)

自転車は通常、車道を通るルートであるが、まだその自転車ルールについて、認識している人が少ないということであるので、3月に集中的に講習も実施している。また、街頭に警察官が立って、歩道を通行している自転車に交通指導も実施しているので、そのような取り組みでルールが浸透すれば、今回のようなことは少なくなっていくと考えている。

(構成員)

福岡県の話で、介助者は1人でも、2人でも割引が適用されるが、枚方はそうっていないのはどうしてなのか。福井県も割引があったが、近畿の場合はなぜ適用されないのか。

(アド)

100キロメートルを超えると本人と介助者の割引があるがJRで、私鉄はないということか。

(構成員)

九州の私鉄だと割引があるが、近畿にはなぜ割引制度がないのか。

(アド)

JRはそのような取り組みがあるので、京阪電鉄はそのような取り組み制度はあるのか。

(構成員)

近畿の電車の近鉄や阪急はできていない。

(構成員)

持ち帰って確認し、改めて回答する。

⇒後日、以下のとおり構成員から回答あり。

- ・障害者への100キロメートル以下の割引制限撤廃については、現在実施する予定はありません。運賃の障害者割引については、常時介護者の付添いが必要な障害者の方を対象に、障害者本人と介護者の方をそれぞれ5割引として、合わせて一人分の運賃となる割引制度を原則としている。

3. その他

共有事項等なし

4. 閉会

(事)