

令和4年度 第2回 堺市バリアフリー化検討委員会 議事要旨

開催日時	令和4年10月28日(金) 午後1時30～3時20分
開催場所	フェニーチェ堺 文化交流室(オンライン併用)
案件	1. 堺駅・堺東駅周辺地区におけるバリアフリー点検調査活動(まちあるき)について(報告) 2. 改定版堺市バリアフリー基本構想骨子案、堺駅・堺東駅周辺地区について 3. 公共施設等のバリアフリー化推進協議実施要綱に基づく協議案件について 4. 重点整備地区の内、令和5年度評価見直しを行う地区について 5. その他(報告事項)
配布資料	・次第 ・資料1 まち歩き点検調査概要・結果(合体版) ・資料2-1 基本構想改定骨子案 ・資料2-2 堺駅・堺東駅周辺地区について ・資料3-1 推進協議会案件_泉ヶ丘公園整備基本計画概要平面図 ・資料3-2 公共施設等のバリアフリー化推進協議実施要綱 ・資料3-3 B F 推進協議実施の概要 ・資料4-1 重点整備地区の内、令和5年度に評価見直しを行う地区の検討について(案) ・資料4-2 中百舌鳥駅ホームドア ・資料5 0930 報道提供資料

議事要旨

(1) 開会

挨拶(委員長)

(2) 案件

1. 堺駅・堺東駅周辺地区におけるバリアフリー点検調査活動(まちあるき)について(報告)

事務局より資料1について説明

○委員からの意見、質疑等

●土屋委員

まちあるきには2日間とも参加したのだが、阪堺電車沿いの某店舗の前に点字ブロックが敷かれているにも関わらず『自転車はここに停めてください』と張り紙があった。この件はまちあるき終了後の意見交換会で早急に対応してもらいたい旨強く要望した。点字ブロックを新たに敷いてもらう等は予算や予定等を加味して長い目で計画をしてもらわないといけないことは承知しているが、この件は担当者が店舗に対して声を掛けることで改善されるのではないか。本日も委員会開催前に件の店舗を見てきたが改善されていない。報告書をあげるだけでなく対応してもらいたい。

●事務局

速やかに対応すべき事項だと考えているので、担当部局を確認し事務局としても連携をしながら改善に努めていく。

●杉本委員

まちあるきには2日とも周辺道路班として参加した。道路のつくりが新しい深井畑山宿院線は点字ブロック等も新しかったが、堺狭山線は昔のままで凹凸や亀裂が多かった。老人や障害のある方は躓くことが多いのではないか。車いすでも段差があれば滑るので早急に道の補修をしてほしい。路上のゴミも多かったように思う。

●岩本氏

まちあるきは堺東駅班として参加した。ホームの電光掲示板に例えば運転見合わせをしています等の情報が出てくるが、状況に合わせて補完するような詳しい情報がわかるようにしてほしい。時間や乗り換え情報等の案内も流してほしい。

●委員長

特にろうあ者の情報という観点で言うと、まだまだほとんどが最低限の情報だけ書いてあって肝心の知りたい情報が入ってこないという声は私もよく聞いている。当委員会としても第一、第二の主要課題として認識していきたい。

●事務局

たくさんのご意見をいただいた点について、こういった形でバリアフリー基本構想の中で触れていくのかというのは今後議論できればと考えている。改善すべき事項については調整ができ次第、当委員会で示していく。

2. 改定版堺市バリアフリー基本構想骨子案、堺駅・堺東駅周辺地区について

事務局より資料2-1、2-2について説明

○委員からの意見、質疑等

●委員長

生活関連経路の追加についてはこの段階で決めておかなければならないので、これについてもう少し補足いただきたい。大阪ベイプラザホテルとコノミヤ、この2つの施設は今まで生活関連施設に入っていなかったのか。そしてなぜ今回追加することになったのか。

●事務局

生活関連施設として宿泊施設や商業施設を障害者、高齢者の方が不特定多数訪れる施設として設定している。観光面もあり特にこの地区においては宿泊施設が多いので、そこを繋ぐ経路として設定した。

●土屋委員

なぜ JR 阪和線百舌鳥駅周辺は重点整備地区に入らないのか。世界文化遺産で全世界から注目される仁徳天皇陵（大仙陵古墳）の最寄り駅でもあり、周辺には小中高校、各種支援学校、博物館、福祉健康プラザ、図書館等公共施設が固まっており、障害者が多い地区でもある。誰が訪れても恥ずかしくないようなまちづくりというのを何年も前からお願いしてきた。

●委員長

JR 阪和線百舌鳥駅周辺はこれまでも文教地区として学校や様々な福祉施設も充実している。それに加え、百舌鳥古市古墳群が世界文化遺産になったことで観光的なニーズも高くなっている。

●事務局

重点整備地区の評価見直しや新規設定について一度に全てを行うのは難しいということをご理解いただきたい。ただご指摘のあった JR 阪和線百舌鳥駅周辺について整備の必要性がないとは考えておらず従前より理解しているところであり、一昨年度に策定した移動等円滑化促進方針の中で今後検討すべき地区として挙げている。

3. 公共施設等のバリアフリー化推進協議実施要綱に基づく協議案件について

事務局より資料 3-1、3-2、3-3 について説明

●委員長

老人クラブ連合会、障害者団体の2団体と計画の段階から施工、維持管理に至るまで協議していきたいということで理解した。

4. 重点整備地区の内、令和5年度評価見直しを行う地区について

事務局より資料4-1、4-2について説明

●西尾委員

数ヶ月前に阪急電鉄が運賃を少し値上げして、その資金で全駅にホームドアを設置すると発表した。そして京阪電鉄も徐々に進めていくとのことだが、南海電鉄もできる限り全駅にホームドアを設置していただきたい。

また、JR 阪和線百舌鳥駅や浅香駅はホームにカーブがあり、そのカーブで電車が停まる。JR は1車両20メートルで3枚扉なので、真ん中の扉になるとホームと車両の間が広く開いてしまい子どもが落ちることがある。対策として線路に落ちたらブザーが鳴るクッションのようなものを設置している電鉄もあるが、阪和線は行っていないのではないか。

そして、JR 阪和線百舌鳥駅の件でも出たが G7 が大阪で開催される際に食事会は堺で行われ、記念撮影が仁徳陵（大仙陵古墳）の前で行われる予定だそうなので綺麗に整備していただきたい。

●南海電鉄

まずホームドアの件だが、高野山に行く電車が通常電車では行けないため車両の短い電車がある。あと扉数に関しても1車両4枚や3枚等、数の異なる車両があるため、全車両共通して使用できるホームドアというのが当社ではなかなか難しいので遅れているのが現状である。ただ今回設置予定の中百舌鳥においては多くの方が利用されていることもあり、特急や車両の短い電車も運用上は停まらないため推進させていただくこととなった。今後は車両の更新を含め、利用者の多いところや危険な箇所を中心に順次整備を進めていく。

また、先程のご意見では JR であったが当社でもホームがカーブになっている駅もある。しかし、ホームを改修する際にクシゴムという隙間の部分を詰めるようなものを足す形を基本方針として改修をしている。これは当該駅だけでなく全線的にもホーム改修に合わせて順次進めている。

●委員長

クシゴムについて詳しく説明をしてください。

●南海電鉄

通常のホームの端に硬いゴム製のものを縫い付けるような形で隙間を埋めるものと考えていただきたい。既に何駅か実施しており、難波駅のラピートが停まっている側の線路にも設置してある。他社でも標準的に利用されているので見覚えのある方も多いと思う。

5. その他（報告事項）

事務局より資料5について説明

●委員長

この実証実験は自動運転が目玉ではあるが車いすも乗れることも大事である。運転士も一応いるが先々省人化を進めていくので、障害者は不安がある訳で実証実験の中で様々なご意見を出していただきたい。

●岩本氏

堺市の広報を読んだところ美原から堺東までのバスがあるのと SMI プロジェクトは関係があるのか。

●SMI プロジェクト担当

今回の実証実験は2種類あり、先程ご紹介したのが SMI 都心ラインという堺東駅や堺駅の周辺で自動運転を走行させるというものと、今お話しいただいた SMI 美原ラインという実験がある。こちらは今もう既に運行しているが、堺駅から美原区役所前までを1ヶ月半の期間実際にバスを運行させるというものである。

●岩本氏

それは自動運転ということか。

●SMI プロジェクト担当

こちらは通常のバスで、普通に運賃をいただき通常路線として運行している。

●岩本氏

SMI プロジェクトと書いてあったのだが違うということか。

●SMI プロジェクト担当

SMI プロジェクトの一環だが2つの別の実証実験となる。

●委員長

SMI 都心ラインはこれから堺市のさらなる発展の目玉となる都心部にこれらのモビリティをどう活用するかという重要なラインとなる。そして SMI 美原ラインについて、美原区役所周辺は鉄道という公共交通がないのでバス交通をしっかりと強化して行ってほしい。今回の実証実験で特に調べたい事項はあるか。

●SMI プロジェクト担当

SMI 美原ラインについてはまず路線を運行させるという実証実験になるので、どういった方にご利用いただけるのか等の需要を調べるのが一番の目的だと考えている。一方 SMI 都心ラインについては自動運転等の新技術の導入について検証するのが一番の目的である。

●委員長

ユニバーサルデザインの考え方で設計の初期段階から障害当事者、市民が参加して作っていくという社会実験に近いものが今現在2つ進行している。1つ目は関西国際空港。こちらは現在、これまでの国内線と国際線を含むフロアの配置を全て作り直している。その工事にも関わらせていただいているが、昨年の初期段階から近畿地方における障害当事者の方々に参加していただき、かなり細かいところまでチェックしていただいている。2つ目は大阪万博。こちらにも既に計画段階からいよいよ工事段階に移行している。パビリオンだけでなく敷地内全ての施設に関して、バリアフリーのガイドラインを作成することを決定した。昨年の7、8月に一旦ガイドラインを出したが、20年くらい前のレベルであったので障害者団体から抗議が出た。今年の3月末には各国に英語を含む多言語に翻訳してパビリオンに関するガイドラインを送らないといけない。通常だとガイドラインの検討というのは半年から1年の時間をかけるが、実質3、4ヶ月しかない中で責任者の方が私の元に来られて間違いを認められたので協力してガイドラインを再度作成した。そのガイドラインに基づいて、現在では当事者参加による設計が日本館、大阪館、大阪万博の会場全体と3つ進んでいる。本来ならばもっと障害者団体の方々と徹底的に討議して人選を考えなければならなかったが時間がない中で協力をお願いすることになり、お声掛けをできていない方々には大変失礼をした。関西国際空港に関してはほとんど最終稿となっているので難しいと思うが、大阪万博に関しては構わずご意見を挙げていただきたい。今の2つを通じて出てくる話題としてはLGBTQの対応。男女を分けて書かない共用のトイレを設置するにあたり、いくつ、どこに設置するのか。全箇所のトイレを共用にするのか、いくつかある中の1つを共用にするのか。そして、国の法案として機能分散という課題もある。具体的に言うと多機能トイレが非常に混み合っている。特に難波や梅田の多機能トイレは障害者が使おうと思っても列ができていて使えない。解決法として、全ての車いすはカバーできないが7、8割方の車いすは従来のトイレを僅かに広げたら使えるようになる。それを今回の大阪万博のガイドラインの中で機能分散トイレの設計案として出している。車いすの方がたった1箇所の多機能トイレに集中して列を作らなくても通常のトイレも使えるようにした。多機能トイレはその他にもオストメイトや子どものおむつ替え等多様なニーズがある。そのこと自体は良いことだが多機能トイレに集中しなくてもいいように、他の場所にそのスペースを作る、あるいは従来のトイレに工夫をすることでおむつ替えくらいはできるようになる。これらの設計問題で激論になっており、共用トイレは従来のトイレの看板だけ外してしまえば良いか、それともせつ々くならおむつ替えくらいはできるようもう少しバリアフリー対応のトイレにした方が良いか、なかなか意見が合わず何日も議論している。

あとクールダウン、カームダウンはご存じだろうか。知的、精神、発達障害の方々は心を落ち着ける場所が必要になってくる。先進はイギリスで、主だった公共施設にはほとんど入っている。これも注目していただきたい。

●杉本委員

堺東にある南海バスの乗り場がどこにあるのかわかりづらい。あと中の島にある乗り場へ行くには

交番近くの横断歩道まで行かねばならず、横断歩道のない場所を横切って渡る人が多いので危険。駅近くにも横断歩道は作れないのか。

●南海バス

堺東は本数、行先ともに多くを抱えている主要ターミナルにしては非常に狭い土地での運用を余儀なくされている。1バス会社で土地を持ち合わせておらず精一杯工夫しているのが現状。駅近くに中の島に渡る横断歩道があればというご意見もいただいたが安全上作ることもままならない。ただし、案内表示がわかりづらいというご意見もいただいたので改善できる部分がないか、使えるスペースがないかということも含み検討したい。

●岩本氏

現在大きな工事をしている泉ヶ丘のショッピング街があるが、近畿大学病院ができるという話もきいている。その辺りのバリアフリーについてはどうなっているのか。

●委員長

工事を始める際に障害当事者と打ち合わせて必要な手当てを取っているのか、そして近畿大学病院ができるということで公園を移したりと町が大きく変わる。なので近畿大学病院自体も含めて全体のバリアフリーに障害者参加はしているのか、そのような質問です。

●事務局

担当を確認の上、今のご意見についてお伝えをする。

●委員長

医療と健康のまちづくりを根本から目指して施設づくりをした例として名古屋の南生協病院というところがJR南大高駅にあるが、最初のホームページのキャッチフレーズが「本病院は健康な人が来るところです」というものであった。一回が大きい通路になっており毎朝近隣住民の方がいらして健康体操をするのだが、そこに医者や看護師がつき健康相談も受け付ける。病院機能とアドバイス、カウンセリング機能をあえて区別せずにつけてある。現在も名古屋地区では病院の評価に留まらず、健康なまちづくりを包括して進めている。また、コロナ禍以前であるが東急電鉄が沿線の健康まちづくりに力を入れていた。南海電鉄にもそういうことを考えていただきたい。 (以上)