

## 令和 7 年度第 1 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 7 年 7 月 1 0 日（木）午後 2 時～午後 4 時                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 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. 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令和 6 年度協議案件の報告<br>2. 南海泉北線 4 駅まち歩き点検（令和 6 年度実施）の結果報告<br>3. 堺市バリアフリー基本構想（改定版）【南海泉北線 4 駅周辺地区版】素案の策定について<br>4. 令和 8 年度以降に評価・見直しを行う地区（予定）について（案）                                                                                                                                                                                               |
| 配布資料 | ・次第<br>・資料 1－1 水賀池公園整備事業のバリアフリー化推進協議（概要）<br>・資料 1－2 （仮称）新金岡複合公共施設整備事業バリアフリー化推進協議（概要）<br>・資料 2 南海泉北線 4 駅まちあるき点検結果<br>・資料 3－1 堺市バリアフリー基本構想（素案）【深井地区版】<br>・資料 3－2 堺市バリアフリー基本構想（素案）【泉ヶ丘地区版】<br>・資料 3－3 堺市バリアフリー基本構想（素案）【柁・美木多地区版】<br>・資料 3－4 堺市バリアフリー基本構想（素案）【光明池地区版】<br>・資料 4 重点整備地区の内、令和 8 年度以降に見直しを行う地区について（案）<br>・和泉市配付 交通バリアフリー基本構想【光明池地区】改訂における和泉市域の現場確認について（当日机上配付） |

### 議事要旨

#### （１）開会

挨拶（健康福祉局生活福祉部長）

挨拶（委員長）

#### （２）案件

- 1. 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令和 6 年度協議案件の報告**  
 （事務局から資料 1-1～1-2 について説明）

#### ●委員長

推進協議の意義について、もう少し詳しくご説明していただきたい。

#### ●事務局

推進協議は、堺市におけるバリアフリーの基本方針を定めたマスタープランに基づき、当事者参画の機会を確保するために設けられたものである。公共建築物の設計において、設計者のみで一方的に進めるのではなく、障害者等の当事者の生の意見を聞き、それを設計に活かすことができる仕組みが必要であるといった意見を検討委員会でいただいていた。それを具体化するために推進協議実施要綱を策定し、取組を進めている。事業主管課と連携して設計段階で意見交換の場を設けることとしたものである。

これまで参加した事業主管課からも貴重な意見をいただいた上で、設計に活かすことができた点については、非常に有意義であったと伺っている。

#### ●委員長

参加された事業所管課からもぜひご発言いただきたい。

個別の問題が起こってから、「なぜこうなったのか」と議論されることが多いが、この堺市の取組は意見をより速い段階で出すことができる。堺市全体としてバリアフリー化を推進するにあたり、問題発生後の対応ではなく、早期に当事者参画の機会を設けるためのルールを、協議体という形で整備したという点は、非常に画期的である。素晴らしい取組である。

万博においても当事者参画を行われ、私自身も驚くほど多くの気づきがあった。我々は「わかつたつもり」でいることが多いが、実際に当事者が参画することで、数多くの問題が明らかになる。万博では当事者から 1,000 件単位の意見が寄せられた。これはパブリックコメントではほとんど出てこない量であり、当事者参画の重要性を痛感した。堺市では、当事者参画の方向性が進みつつある。

### 2. 南海泉北線 4 駅まち歩き点検（令和 6 年度実施）の結果報告

（事務局から資料 2 について説明）

### 3. 堺市バリアフリー基本構想（改定版）【南海泉北線 4 駅周辺地区版】素案の策定について

（事務局から資料 3 -1～3-4 について説明）

（和泉市から資料説明）

#### ●土屋委員

3 月の深井地区、泉ヶ丘地区のまち歩き点検に参加した際、歩道に穴があいている箇所が確認された。この穴は、通行者が引っかかって転倒する恐れがあり、大変危険であると感じたため、今日・明日中にも対応すべきではないかという意見を提出した。整備項目に関しては、5 年、10 年先を見据えた長期的な視点で考えていくことは重要であるが、こうした危険な個所については、即時に対応することも同様に重要であるとする。その後の対応について報告をお願いしたい。

#### ●委員長

目の見える方にとっては僅かなつまずきのもとや小さな穴でも、視認できるのでつまずく確率は低いが、視覚障害者にとってはそれが見えていないので、小さいデコボコでもつまずく原因となる。その後の対応を

伺いたい。

●事務局

関係部局に情報共有している。その後の対応状況に関して、道路部、土木部から報告をお願いしたい。

●土木部

意見があった周辺の穴あき箇所については、緊急対応として一時的に埋める処置を行った。今後、全体的な対応が必要であるが、緊急性の高い箇所については速やかに対応している。ブロックの割れやインターロッキングブロックの損傷箇所については、業者に委託し、速やかに補修を行っていきたいと考えている。

●土屋委員

緊急で対応していただいたということで感謝する。

●委員長

今後とも、視覚障害者の視点に立って路面補修を進めていただきたい。

●大町委員

1 班が点検を行った深井駅周辺について、資料 2 で青英学園前の三叉路が危険と記載されている。私はこの場所を毎日通っており、まち歩き点検でも意見を提出した。

青英学園の三叉路の横に駐車場があり、そこが軽自動車でも入りづらいほど歩道が狭いにもかかわらず、8 人乗りの大型車両が複数停車する状況が見受けられる。特に朝の登園時間帯の約 1 時間は、駐車する人も通行する人も急いでいるので危険である。事故が起こる前に何らかの対策を検討していただきたいと考えている。

●委員長

この件については関係する警察も含めて、何らかの解決方法を考えたいという話である。大事なご指摘である。事故がおこってからでは遅く、かといって思い付きでは結論はなかなか出ないと思うので、継続的な課題として認識しておきたい。

●岸本委員

資料 1-1（令和 5 年 8 月 29 日実施）と資料 1-2（令和 6 年 2 月 5 日）について、主な意見への対応が遅れている印象がある。昨年の意見が現在対応調整中というのは遅いのではないか。意見に対する各部局の対応状況が示されておらず、今回 4 駅周辺の意見についても、現状が不明である。意見をどのように各部局に伝えているのか、スピード感をもって対応すべき。

●事務局

水賀池公園と新金岡の複合公共施設については、それぞれの事業スケジュールの違いから時期がずれていると認識している。

また、まち歩きと 4 駅の基本構想素案の中で定めた整備事業については、各関係部局と連携し取組を進める。今後は検討委員会で進捗状況を確認し、PDCA サイクルを回しながら報告していくことを考えている。

●中区役所

いただいたご意見をどのように設計に反映していくか、選定された事業者と調整を行っているところである。

●委員長

岸本委員の指摘は、情報提供の遅さに対する懸念である。協議会の開催頻度が限られている中で、ホームページやメーリングリスト、郵送などを活用し、重要な情報は迅速に共有すべきである。

●事務局

事務局としても整備担当部局と改めて協議を進める。

●委員長

今後はなるべく早期の情報提供を目指してもらいたい。

●岸本委員

主な意見に記載の介護用ベッド、トイレ、段差、スロープへの対応については同じ回答でよいのか。

●事務局

その点に関しても事業所管課と協議の上、ご提示する形になる。この場での回答は難しい。

●委員長

今回出た意見については、今後市が実施する事業において、これらの取組を基本として継続していくという意思表示と受け止めている。つまり、特定の施設だけで終わるのではなく、他の施設においても同様の対応を行うことが基本方針となるべきである。

内容を見ても、特別なものではなく、むしろ見落とされがちな重要事項が多く含まれている。せっかく意見として挙げられ、事業者も対応することになった以上、今後はこれらを標準的な対応として位置づけることも考えてもらいたい。

●事務局

推進協議については、継続的に実施していく方針である。今回ご報告した 2 つの施設以外にも、今後事業計画が予定されている施設等については、事業所管課と調整の上、同様の推進協議を順次実施していく予定である。

なお、令和 5 年度には泉ヶ丘公園においても同様の推進協議を実施し、本検討委員会でも一度ご報告させていただいた経緯がある。

●委員長

新金岡の複合施設の事例で興味深いのは、ステッキや杖を置く場所、縦型手すりといった設備が、国のバリアフリーガイドラインには明記されていない点である。建築物の設計標準は国から詳細に示されているが、大型施設においてこれらの設備を設けることは必須とはされていない。

しかし、現場での指摘を受けて設置が決まったという経緯は非常に重要であり、今後もこのような現場の声を反映する姿勢を継続すべきである。PDCA サイクルは、個別施設にとどまらず、市全体として展開していくべきであり、定着させてもらいたい。

また、聴覚障害者への配慮として、案内表示やピクトグラムを整備は基本である。これらを意識して設計・整備を行うことは、市の PDCA サイクルの中にしっかりと組み込む必要がある。

●消防局総務課

今回バリアフリーに関して貴重なご意見をお聞きすることができ、大変有意義であったと感じている。

協議の中でいただいたご意見を参考にして、よりよくなるように今後検討していきたい。引き続きご協力をお願いする。

●委員長

よいものができてくることをイメージすると楽しみである。

●杉本委員

道路に段差やデコボコが多いので、高齢者や足の不自由な人にとっては非常に危険である。足が十分に上がらず、躓いて転倒する可能性が高い。こうした箇所は早急に改善すべきである。

●委員長

基本的かつ重要なご指摘である。私自身も後期高齢者になってから、同様のことを痛感している。若い頃は道路の舗装のデコボコは感じたことがなかったが、年齢を重ねるとバランス感覚が低下し一度つまずくと適切な踏み出しができず、私も実際に怪我をした経験がある。

●西尾委員

段差の件で、私も気になる点がある。JR の踏切では、昔は枕木が敷かれていたが、今は敷石に変わっており、レールとの間に段差が生じている。私がよく通る踏切では 2cm ぐらい段差があり、非常に危険である。以前、ヘルメットを着用した方々がメジャーで段差を測定しているのを見かけたが、その場所は特に高くなっていた。つまずくと大きな事故につながる可能性があるため、改善が必要である。

●委員長

南海電鉄または JR に伺いたい。レールと敷石の段差について、あえて設けているのか、それとも不可避なものなのか、どのように捉えているのか。

●南海電鉄

あえてではないと思う。曲線部の踏切では、敷石とレールにどうしても段差が生じてしまうのではないかと考える。個人的な事情だが、私は泉北高速鉄道に 3 月まで所属していたため、踏切の管理がなく明確な基準等は把握しかねている。

●委員長

この件については、明確な規定は存在しないと記憶している。調べておいていただきたい。

敷石は渡っていく場合の道路の一部のように機能するものであり、特にカーブ部分では段差が生じるのは避けられない。仮に道路をフラットにしたとしても、カーブ部分では遠心力を支えるために傾斜が必要となる場合がある。

JR の担当者からもコメントをいただきたい。以前、私自身が調査した際には、条件の良い場所では完全にフラットな構造にして、車いすがスムーズに通行できるように工夫していた。阪急筋のエリアでは、私も阪急と一緒に検討した時期がある。ただし、最終的には車輪が通るための隙間が必要となり、完全なフラット化には限界がある。

●JR 西日本

詳細は確認したいが、道路の移動円滑化に関するガイドラインの改正があった。周辺の舗装部分とレ

ールの段差は、確かに車輪が通る箇所もあるので、構造上必要な部分には段差が残ってしまうところはある。

●委員長

今回のご質問は、踏切内の敷石とレールとの垂直方向の段差について何らかの規定があるのか。あるいはそれがフラットにならないのかという点を含めたものである。

私の記憶では、踏切内の高さ方向についての細かい規定はなかったように思う。ただし、常識的に考えて 10cm や 20cm もの段差があれば、列車の走行に支障をきたすため、現実的ではない。数ミリから数センチ程度の差については、何らかの基準がある可能性がある。

●中川委員

バリアフリー会議に参加させていただき、皆さんと意見を出し合っても、何か問題があればその都度改善していく必要があると感じた。一度改善した後も、年月の経過に伴って、さらに改善していくことが重要であると感じさせられた。

●森口委員

前回、お子さん連れの保護者とともに泉北高速鉄道（点検当時）の 2 カ所を現地点検した。私はすでに子育てを終えており、現在の子育て環境と少し視点がずれているなと感じた。子育て中の母親に同行していただき、子育て中の保護者の視点を知ることができたのは非常に有意義であった

●委員長

子育てのお母さん方にとってもバリアフリーは重要である。

ベビーカーの中でも、双子用には横型と縦型があり、特に外出時のトイレ利用などにおいて課題が多い。大きいバリアフリートイレはあるが、まちなかでは誰かが使用していることが多い。通常のトイレには入れないケースもある。こうした点を踏まえると、子育てに関しては様々な視点で整備を進める必要がある。

戸田市では、民間の力を借りて市内全域に休憩場所を多数設置している。例えば、銀行の入口横のスペースに腰掛けられるスペースを設けるなど、利用者に喜ばれている事例がある。

八王子市では子育てスペースを市役所や会館だけでなく、まちなかのお団子屋の軒先や歯医者者の入口横など民間の協力を得て設置している。授乳やおむつ替えができるおスペースを提供し、公共だけでは対応しきれない部分を補っている。市はこうした取り組みに対して、インセンティブとして一定の助成金を用意している。10 年ほど経過したが、子育て支援のためのスペースが着実に増加している。

堺市においても子育て支援の観点から、公共施設に限らず民間の力を借りて進めたい。

●森口委員

堺市には双子、三つ子の家庭が非常に多い。

レジ周辺の通路も狭く、ベビーカーで通りにくいという声がある。公共施設でも、設備が横並びになっていると通行が困難になる場合がある。

●委員長

皆さんもこれからそういう目で見えていただきたい。

●高塚委員

昼間は段差が見えるが、夜になると視認しづらくなり、転んでしまう危険が高まる。聞こえないことと見え

ないことは非常に恐ろしいことである。いい方法がないか。視覚的にわかりやすい工夫、例えば段差がある箇所は光るなど、視覚的にわかりやすい工夫が必要であると考える。

私自身何回も転んだことがあるが、高齢になってもその危険性は変わらない。特に夜間、慣れていない段差は非常に危険であり、特に踏切や交差点で転ぶと轢かれてしまう恐れがある。光るなど、視覚的に段差が認識できるようななどの工夫が求められる。

音声の情報は増えているが、文字の情報がまだまだ少ない。

大阪万博に参加したが、正直なところつまらなかった。驚いたのは、文字情報がほとんどなく、パビリオンに入っても手話通訳も用意されていなかったことである。ボタンを押すと英語など外国語はあるが聴覚障害者向けの情報は極めて乏しかった。車いす利用者や視覚障害者には一定の配慮がされていたが、聴覚障害者への配慮がない構造になっていた。これは非常におかしいことである。過去 3 回万博に参加したが、いずれも同様の状況であり、通訳も文字情報もなかった。万博は「誰一人取り残さない」という理念を掲げているが、聴覚障害者は排除されていると感じた。堺市には、万博のような状況にならないよう、十分な配慮をお願いしたい。

#### ●委員長

大変貴重なご意見である。客観的に見ても、聴覚障害への対応としては文字情報が重要であるが、現在の万博は必要な水準に達していないと考える。私もこの分野に長く関わっているが、今回の万博で最後まで残念だった点がそこにある。

一部の施設では当事者参画により丁寧に文字情報を整備した例もあるが、予約段階など、全体的な対応は不十分であった。これは明らかに問題である。

ただ、すべてが駄目というわけではなく、文字の大きさや色、夕暮れ時の視認性など、細部に配慮した取り組みもあった。聴覚障害の方に多数集まっていただき、見ていただいたことは確かである。

しかし、会場全体として、「今何が起きているのか」といった基本的な情報提供の仕組みは、聴覚障害者に限らず、健常者にとっても十分とは言えない。特に聴覚障害者に必要な文字情報については、今後大きく改善すべきである。

私自身の反省として、健常者である私が視覚障害・聴覚障害・言語障害の 3 つについて、30 年この分野に関わっていても、完全に自分のこととして理解するのは難しいと感じている。理解はできても、実際の対応には多くの手間がかかる。そうした状況では、十分なサービス提供は困難である。

もう一つの課題は、縦割り行政の弊害である。会場は、例えば日本政府館は経済産業省が監修し、大阪府や大阪市はそれぞれの館を監修している。その他の施設はそれぞれ独立しており、情報管理が統一されていない。総合的な情報提供は本来協会が担うべきであるが、予算の制約もあり、うまく機能していないのが現状である。これは弁解ではあるが、サービス提供側の責任でもある。今回のご指摘は万博側にも伝える予定である。非常に貴重なご意見であった。

#### 4. 令和 8 年度以降に評価・見直しを行う地区（予定）について（案）

事務局から資料 4 について説明

○委員からの意見、質疑等

●委員長

令和 8 年度以降評価・見直し対象として、三国ヶ丘駅と JR 堺市駅が挙げられている。

この 2 駅を選定した理由については理解できるが、他の駅についてはどのように扱うのか、補足説明をお願いしたい。

●事務局

三国ヶ丘駅については、南海電鉄において可動式ホーム柵の設置構想があり、補助金を活用するためにはバリアフリー基本構想の策定が必要となる。そのため、南海と協議のうえ、対象駅とした。また、三国ヶ丘駅は南海と JR の交通結節点であり、堺東駅や中百舌鳥駅と同様に乗降客数が多い。JR 堺市駅も同様に重要な拠点であるため、この 2 駅を優先的に選定した。

●委員長

乗降客数の多さという観点から、三国ヶ丘駅と堺市駅が未整備駅の中で優先度が高いという理解でよいのか。

●事務局

平成 13 年から 15 年にかけて策定された交通バリアフリー基本構想に基づき、順次見直しを進めているが、未整備の地区はまだ存在する。すべての地区を見直す方針ではあるが、予算や体制の制約もあるため、乗降客数などの指標を用いて優先順位をつけ、段階的に取り組んでいく予定である。

●委員長

市としては、最終的にすべての駅を対象とする方針であるが、一度に 4 駅も 5 駅も対応するのは現実的ではない。したがって、まずは乗降客数が多く、交通の要所となる駅から着手するということで、三国ヶ丘駅と JR 堺市駅を選定したという説明である。この 2 駅は本来であればもっと早く取り組むべき重要な拠点であり、今回の提案は妥当であると考えます。鉄道事業者との合意も得られているとのこと、特に南海高野線三国ヶ丘駅の可動式ホーム柵設置は絶好の機会である。ご意見はあるか。

●西尾委員

私がこの委員に就任した際、三国ヶ丘駅のホームドア設置に関することでアンケートを提出した。南海はホーム幅に余裕があるが、JR は天王寺寄りのホームが非常に狭く、大変危険である。今 JR は扉の位置が 3 枚扉に統一されているが、南海は以前から 2 枚扉や 20m の 4 枚扉を運行しており、扉位置が異なるためホームドアの設置が難しいのではないかと指摘した。その後、特に反応がなかったが、今回の整備対象に含まれたことは喜ばしい。JR 側にもぜひ対応を検討していただきたい。上下線ともホームが狭く大変危険である。

●委員長

ご意見の趣旨は、三国ヶ丘駅の整備は適切であり、早期にホームドアを設置してほしいということであると理解した。

●西尾委員

そのとおりである。できるだけ早く整備を進めていただきたい。



●委員長

一日も早いホームドアの設置をお願いしたい。特に三国ヶ丘駅の可動式ホーム柵については、非常に期待している。ぜひ前向きに取り組んでいただきたい。最後に副委員長にまとめをお願いしたい。

●石塚委員

皆さんの議論を聞かせていただき、何点か感じたことを述べたい。

まず、私はこの 1 年間、国のバリアフリー法の見直しや新たな整備目標を定める検討会に参加してきた。先日、第 4 次整備目標（2026 年～2030 年）が公開されたが、その中で新たな評価項目として「継続的な改善を行っている自治体の割合」が目標値として設定されることになった。堺市は、交通バリアフリー法に基づいて策定した基本構想を随時見直し、継続的な改善を図っている自治体であり、国からもその取り組みが評価されることになったことをお伝えしたい。

次に、当事者参画の重要性についてである。今日の議論でも触れられていたが、国においても 2000 m<sup>2</sup>以上の公共建築物については、5 年後には 100%当事者参画するという目標が掲げられている。堺市はこれに先駆けて、令和 4 年に「バリアフリー化推進協議会実施要綱」を定め、建築物のみならず、公園や都市空間においても当事者参画を進めている。これは非常に先進的な取り組みであり、評価に値する。ただし、委員からも指摘があったように、意見聴取を行った後のフィードバックが不十分である点は課題である。意見を聞くだけでなく、その結果を共有し、キャッチボールをしながら PDCA サイクルを回していくことが重要である。そのためには、体制の工夫や関係機関の理解・協力が不可欠であり、今後さらに充実させていくべきである。

また、大阪府の「福祉のまちづくり条例」にも関わっているが、今年度からは大阪・関西万博で策定されたユニバーサルデザインガイドラインを条例に取り込む作業が始まる予定である。堺市においても、万博の成果を積極的に取り入れ、整備に活かしていくことが望ましい。万博における聴覚障害者への対応が不十分であるという指摘があったが、これは実際に当事者参画している聴覚障害者の方々からも厳しい意見が寄せられている。情報アクセシビリティ法が施行されたにもかかわらず、十分な情報提供がなされていないことは、非常に残念であり、恥ずべきことである。私自身も含め、関係者全員がこの課題に真摯に向き合い、改善に取り組む必要があると改めて認識した堺市の取り組みは、国に先駆けたものであり、今後その内容をさらに充実させていくことが重要である。私も微力ながら、引き続き協力していきたい。よろしく願う。

●委員長

堺市は、継続的な改善と当事者参画の両面において、全国に先駆けて取り組んでいる自治体である。石塚委員から力強い言葉をいただき、今後もこの方向で努力していく決意を新たにしたい。

聴覚障害者からは、今回の万博について「がっかりした」「国際的に恥ずかしい」といった厳しい声が寄せられている。これは非常に深刻な問題であり、交通事業者や自動車会社の皆様にも、こうした声を念頭に置いていただきたい。万博を他人事とせず、この協議会としても心に留めておくべき課題である。

（以上）