

令和6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6年8月1日（木）午後2時00分～午後16時00分
開催場所	堺市総合福祉会館5階 大研修室
案 件	1. 堺市移動等円滑化促進方針に係る地区版の策定について 2. 堺市バリアフリー基本構想（改定版）「泉北高速鉄道4駅周辺地区版」の策定について 3. その他（報告事項） ・交通信号機への視覚障害者用付加装置設置について
配布資料	・次第 ・資料1-1 【追補版】堺市移動等円滑化促進方針案【中百舌鳥地区版】 ・資料1-2（参考） 移動等円滑化促進方針・基本構想の作成状況（近畿運輸局資料） ・資料2-1 地区の状況【深井地区】 ・資料2-2 地区の状況【泉ヶ丘地区】 ・資料2-3 地区の状況【榑・美木多地区】 ・資料2-4 地区の状況【光明池地区】 ・資料3 交通信号機への視覚障がい者用付加装置設置申請について ・合理的配慮パンフレット（内閣府資料）

議事要旨

（1）開会

挨拶（委員長）

（2）案件

1. 堺市移動等円滑化促進方針に係る地区版の策定について

事務局から資料1-1、1-2（参考）について説明

委員長、事務局から補足説明

○委員からの意見、質疑等

●高塚委員

資料1-1のP.3駅の利用者数として、南海高野線中百舌鳥駅は1日あたり53,000人の利用と書いてあるが、この中に障害者は含まれているのか。障害者の人数がはっきり明記されていない。中百舌鳥は梅田駅や本町駅などへの通勤に地下鉄を使っている方が多いと思うが、障害者で利用している人

数を把握し、それがマスタープランに結びついているのかどうか。そのあたりを疑問に思っているので教えてください。

●事務局

大阪メトロ御堂筋線なかもず駅や南海高野線中百舌鳥駅の利用者数について、資料 1-1 では南海高野線中百舌鳥駅では 1 日あたり 53,000 人、大阪メトロ御堂筋線なかもず駅では 1 日あたり 64,000 人と記載している。

この中に障害者の方は含まれていると認識している。ただ、当該駅は交通結節点であり、障害がある方、ない方を含めていろいろな方が利用されていると認識しており、障害をお持ちの方が利用者数に何人含まれているかということに関しては、現状、データや数値を持ち合わせているわけではない。ただ、当然障害のある方、ない方を含め、すべての方が移動しやすい、利用しやすいというところがバリアフリーの視点であると考えている。調べて反映できる部分がないかどうか検討する。

●委員長

追加で修正すべきであると思う。具体的な利用者数の数字を掲載するならば、さらにどれぐらい障害者が含まれているのか把握しておくのが望ましい。しかし、現状正式な調査結果はないはずである。

大事なのは、現状に対して後追いで整備していくことではなく、障害者が社会に出ていくために先に環境を整えていくという基本的な考え方を示すことである。この考え方は福祉分野では、今や常識になっている。障害者の利用者数も、例えば車いす利用者が何人、聴覚障害者が何人と分かればよいが、それに加えて、潜在需要を含めて書きぶりもいろいろと工夫できると思う。

障害者手帳を持っている人だけにニーズがあるわけではない。障害者手帳があるかないかは福祉分野では重要であるが、手帳を持っていないくても体が不自由な方はいらっしゃるし、子育てをしている方々もバリアフリーを必要としている。当方の過去の研究室の調査結果では市民の 25%がバリアフリーを必要としていることがわかった。

●事務局

高塚委員にはまたご相談させてもらう。

●委員長

これをもって堺市の移動等円滑化促進方針の中百舌鳥地区版ということとする。

2. 堺市バリアフリー基本構想（改定版）「泉北高速鉄道 4 駅周辺地区版」の策定について

事務局から資料 2-1～2-4 について説明

○委員からの意見、質疑等

●委員長

光明池地区の和泉市との連携について、住民にとっては堺市、和泉市と関係なく、光明池駅周辺で買い物や食事をする。光明池駅周辺は和泉市が含まれるものの、住民にとって市の区別はないため、本来は共同してバリアフリー化していかなければいけないものである。そのために困難があるならば、協議して進

めていくべきである。やれないという条件はないはずである。

前回、2001 年（平成 13 年）に策定した際は、和泉市には傍聴人として会議に必ず同席していただき、しっかり議論を聞いていただいた。体制がまだできていないとか、何らかの別の事情があるのかは不明だが、説明もなく和泉市はやりませんということもあり得ない。他市のことをここで推測するのはいけませんが、おそらくまだ内部体制ができていないということだろうと思う。

●事務局

和泉市との協議の状況であるが、令和 5 年度から継続的に和泉市の担当部局と思われるところと協議を続けてきた。委員長の発言のとおり、内部体制ができていないということが難しいことの理由と聞いている。

事務局としては、当初和泉市と共同事務局として、光明池駅周辺地区の改定作業を進めることをできないかと協議をしたところ、難しいとの回答であった。今年度に入り、オブザーバーとしてご参加いただけないか改めて協議を進めていたが、そちらについても難しいという回答だった。引き続き委員長の意見も踏まえて調整をする。

●委員長

何とかこの委員会で光明池駅に関しては検討していきたい。現地点検もあるため、実際に協力、現地点検の結果を和泉市に送付して、和泉市で対応していただくような前向きな方向で和泉市と協力して進めてもらうことが理想。

参考に、同様の例としては、北大阪急行の桃山台駅が東西で吹田市と豊中市に分かれる。最初に基本構想を策定したときは、2 つの市が合同で策定をした。桃山台駅の場合は、吹田市と豊中市の連名で基本構想を作った。その後検討会を行うなど、特に豊中市は非常に熱心に進めている。その結果を吹田市にも報告しながら良好な関係で取り組んでいる。

●岸本委員

3 駅に可動式ホーム柵を作る予定を書いているが、何年ごろの予定か明示できないか。数字を入れることによって、どの時期に実施されるかがわかる。書けるようであれば書いていただきたい。

●泉北高速

可動式ホーム柵の設置予定については、国、大阪府、堺市の補助金がなければできない部分がある。現時点での計画であるが、泉ヶ丘駅は 2027 年度、光明池駅は 2028 年度、深井駅は 2029 年度、梶・美木多駅は 2030 年度の計画で進める予定である。ただ、補助金の関係や工事の進捗等で若干変更する可能性はある。

●岸本委員

国等からの援助がないとできないということか。単独でできるとは言えないのか。

●泉北高速

和泉中央駅が今年から供用開始になっているが、和泉中央駅も含めて 5 駅で数十億円規模の費用がかかるため、自社負担だけでできるような金額ではない。国、大阪府、堺市から補助金の交付を受けて進めていきたい。

●委員長

現時点ではまだ明示できなくても、基本構想の書き方として、短期・中期・長期的な考え方があるので、そこに明示できると思う。構想なので目標年まで明示しても構わない。

財政の仕組みとして、国が 1/3 補助、大阪府と市で 1/3 補助、事業者が 1/3 出す仕組みである。可動式ホーム柵の設置は何予定通り進めてもらいたい。可動式ホーム柵の必要性については国民にも認められているため、集中投資して良いと思う。

●西尾委員

泉ヶ丘地区について質問したい。令和 7 年 11 月に近畿大学医学部・病院（以下、「近大病院」という）が開設される予定であるが、歩行者デッキは現在、病院周辺まで完成されているのか。

●泉北ニューデザイン推進室

近大病院までの動線としては、昨年度末に工事が完了している。近大病院の中からのデッキについては来年 11 月開設に向けて近大病院の方で現在、工事中である。

●委員長

歩行者デッキが設置されることにより歩いて病院まで行けることは、泉ヶ丘地区の新しい基本構想のポイントの 1 つになると思う。

近大病院関連は、病院へのアクセスや交通安全も含めて詳細な計画について確認に必要がある。歩行者デッキだけでなく、交通問題も出てくるだろう。近大側の人間としては、病院ができるため、地域に大いに貢献したい。地域の中で新しい病院の運営地盤を作ることについて、近大の中の担当部局は前向きに考えている。

●委員長

資料 2 - 3 に掲載している柵・美木多駅のエレベーターの写真は、駅の中のエレベーターか。駅の外のエレベーターか。

●事務局

駅の中のエレベーターである。

●委員長

柵・美木多駅に関しては全国的にも注目されている。昔、高度成長期の頃に作られたニュータウンは 30 代、40 代の方が多く、坂道等の勾配についてあまり重視していなかった。近年、いろいろな問題ができてきている。特に勾配に関しては屋外のエレベーターの設置が必要になってくると思う。

3. その他（報告事項）

・交通信号機への視覚障害者用付加装置設置について

事務局から資料 3 について説明

○委員からの意見、質疑等

●委員長

視覚障がい者用付加装置は、交差点を渡るときに視覚障害者用に青信号時間を長くするものである。最近であれば弱視の方も見やすいように LED 化しているものもある。目の高さにポール式の信号機を設置するなどもある。従来の信号機は、横断歩道を渡った先の高いところに設置されているものだったが、それに加えて、その信号機と同期させて横断歩道を渡る手前の目の高さの位置に信号機を設置することで、子どもや車いすの方も見やすくなる。さらに、視覚障害者に関してはフルセットで、できるだけ横断しやすい情報が得られるような信号機がある。

これに関して警察から補足はあるか。市に選定を依頼したのか。

●堺警察署

視覚障害者団体と市に、視覚障がい者用付加装置の設置が必要な場所はないかと公募した。公募した結果を踏まえ、検討するということである。

●委員長

市の担当部局で勝手に決めるのではなく、障害者団体に必要なところを挙げてほしいという流れの中でこれが浮かび上がった。市が勝手に決めたのではなく、意見を聞いているということか。

●事務局

市で勝手に決めるものでもないと思う。本日は欠席であるが、視覚障害者福祉協会の土屋委員とも協議をしながら必要性のあるところを定めた。

●委員長

当事者の意見も踏まえ選定したということだが、警察側からみて候補の交差点は妥当であるか、もっと設置が必要なところはほかにないか。

●堺警察署

南陵町交差点は大きい交差点であり、視覚障がい者用付加装置の音が大きくなってしまうため、地元住民から反対の声が予想されるので設置は厳しいのではないかと考えている。ただ、その音について地元住民に理解いただけるのであれば、設置されることになったとしても問題ないと思われる。

●委員長

視覚障がい者用信号機の場合は音が関係してくるので、周辺住民には配慮する必要がある。課題はいろいろあると思うが、前向きな検討をお願いしたい。候補数はもっと増える予定はあるのか。

●事務局

現時点では 3 つである。

・合理的配慮の義務化について

事務局がパンフレットについて説明

○委員からの意見、質疑等

●委員長

合理的配慮について、初めて聞かれる方もいるのでもう少し補足でいただきたい。

●事務局

この法律が改正された当時から行政機関については合理的配慮が義務化されていた。令和 6 年 4 月 1 日から民間事業所においても義務化となっている。

合理的配慮の提供に関しては、パンフレットの P4、P5 に詳しく書かれている。障害の有無で社会参加や何かが制限されるということがないように、民間事業所に関しても、可能な範囲で合理的配慮を提供し、みんなが住みやすい地域社会を作っていくということである。

●委員長

可動式ホーム柵の例で言えば、さまざまな困難を乗り越えてバリアフリー化をすることは義務であり、これを合理的配慮という。合理的配慮の概念の中には、現実的にできないことはやむを得ないと考えがある一方、難しいと思って努力しないことは許されない。これまで、法律上、公共施設では合理的配慮が義務付けられていたものの、民間施設の場合には努力義務であり、厳しさにおいては、公共施設と民間施設とでワンランク差がつけられていたが、この度、民間施設も公共施設と同様に合理的配慮が義務付けられた。

問題が出てきたときには、障害当事者の方は合理的配慮がされていないと訴えることができる。その辺の堺市の状況は聞いているか。

●事務局

事務局として詳細な数値等を持ち合わせているわけではないが、堺市においては堺市立健康福祉プラザ（以下「健康福祉プラザ」という）の中に合理的配慮、差別禁止を所管する部署がある。何かあればそちらにご相談いただきたい。

●委員長

これはぜひ次回、担当部局からどういう問題が挙げられてきたか出してもらいたい。

●高塚委員

合理的配慮が義務化されて嬉しいが、テレビのニュースを見ていると、カスハラ（カスタマーハラスメント）が取り上げられている。障害者は困ったときに怒ってしまう。悪気はないのだが、迷惑な顔をされると遠慮してしまう部分がある。カスハラという言葉が出てきているので、障害者は非常に苦しい。そのあたりのことを考えていただきたい。例えば会社の受付に問題があったとき、障害者の場合はどのように言えばいいのか、我慢をしたらいいのか、怒ったらいいのか迷っており、本当に困っている。そのような問題がある。そのあたり皆さんのご意見をお聞きたい。

●委員長

カスハラの定義について教えていただきたい。

●事務局

昨今さまざまなハラスメントを言われているが、お客さんから店員に対する過度な要求や無理難題というところが社会問題化している。それが一般的にカスタマーハラスメントと呼ばれている。

●委員長

特に近年、カスハラで従業員がノイローゼになったり、辞めたりすることがある。

障害がある方々が物事を言うときには穏やかに笑いながら主張できないこともあるので、どうしても強い言葉となることある。それがカスハラを意識すると言えなくなってしまうという問題、そういう意味か。

●高塚委員

そうである。

●委員長

確かにそれはあると思う。一番難しいのは、精神に障害がある方の場合は、イライラするとどうしても厳しい言い方になってしまう。それも 1 つの病気として扱うのならよいのだが、主張を一切するなということがあってはいけぬ。大事な発言であった。担当がいれば私も聞きたいところである。難しいケースだと思う。

●事務局

当事者の方が困られたときには障害者差別解消法の窓口が設けられており、そちらに相談をいただく。現在は健康福祉プラザ内に窓口がある。相談を受けた際は、事業者などと担当者が調整をし、問題の解決に当たる。相談内容の例としては、視覚障害者の方のレストランへの入店時に介助犬との入店拒否などがある。そのようなことについて事業者と利用できるように調整する。

バリアフリーというとハード面が大きいと思うが、合理的配慮はそれに加えて、工夫や対応で障害のある方が障害のない方と同じように楽しむことや、社会参加いったりできるようといった調整の部分も含まれている。そのための対話が必要になる。当事者と事業者が対話することによってお互いの理解が進み、同じような事案が起こらないようにしていく流れが少しずつ進んできているのではないかと感じている。

●委員長

障害者の方でもカスタマーハラスメントを意識して、主張しづらい、できなかったことがあれば市の窓口に言えるということである。窓口連絡先はホームページ等で公開されているのか。

●事務局

対応窓口があり、電話番号もホームページに記載している。

また、本日お配りしているものは内閣府が作っているものである。相談窓口は大阪府が記載されているが、堺市としても相談窓口を設けている。

●委員長

どういう相談ができるのか、機能しているのかといったことを知らせていただきたい。

事務局が用意した議題は以上となる。最後に、市民委員の方には、一言ご発言いただきたい。

●杉本委員

最近、健康福祉プラザのホールに行く。私らは身体障害者だが、何かあるとすぐに注意される。しかし、精神障害の方が大きな声で話をしていたとき、あの人たちは注意しないのか聞くと、注意しないと回答された。

過去にも私自身、耳が聞こえにくいことから返事ができなかったことがあった。すると相談窓口に戻事をしてくれないと言われたことがある。精神障害者と身体障害者とで対応の差があると感じる。それはおかしいと思う。

●委員長

今の話は深い内容である。何か事務局からコメントはあるか。

●事務局

障害の種別で必要な対応も変わってくることもあると思う。そういったところも含めて対話と調整で少しずつ歩み寄っていければと思っている。

●豆冨委員

5月から新設の新しいグループホームに入所した。慣れないスタッフだと言葉が聞き取りづらくコミュニケーションがうまく取れなかったりする。次第に慣れると思うが、今すぐ伝えたいことは、どう伝えたらいいのかジレンマを感じながら生活している。すぐにコミュニケーションを取って答えが出ればよいが、一人で出かけるのは難しかったりする。

●委員長

とても大事なところである。私も話をしている忘れてるのは、例えば聴覚障害者の方の場合には早口で喋ってはいけない。座長でありながらつい早口で喋ってしまうのはよくないと感じている。

知的障害のある方の場合には同じゆっくり話す、明瞭に、プラス言葉にも気をつけなければいけない。また返ってくる返事が遅いと怒ったりする方もいる。

一般市民にバリアフリーを普及する必要がある。それは地域だけでなく、障害のある方々と直接的に関わることを積み重ねないかないとわからない。時間をかけることで周りの方とコミュニケーションをとることは確実にできる。そのためには市民の理解が必要である。心のバリアフリーというのはやさしさだけでなく、市民への広報やトレーニングも必要である。特に小学生など子どもへのバリアフリー教育も大事である。

●西尾委員

南海本線で高架工事をしているが、高架になる部分の線路を移設するので、幅が広がる。踏切の幅が広くなり、渡ろうとしても時間がかかってしまう。過去に南海本線で幅が広がったため渡り切れなかったことによる事故、もしくは自殺が起こったのではないかという話が地元の自治会で議論されている。今後、堺東も高架化が予定されている。直上で工事をすれば幅は広くならないが、移設工事になると踏切の幅が広がる。障害者が渡り切るには時間がかかるため問題がある。今後もそういう点を注意して工事をしていただきたい。

●委員長

大事な指摘である。事務局は連続立体の道路関係など担当部局にもこの意見があったことは伝えてもらいたい。

●事務局

事務局から伝えておく。

●岸本委員

歩道や車道の道が悪いという苦情が多々入っている。例えば、車いすで通れない。雨上がりに水たまり

があり、歩けない。車が横を走ると水が飛び、歩行者にかかるなどの意見を聞いている。点検をしていただき、舗装し直してもらい、危なくない状態にしていきたいと思います。

●森口委員

子ども連れで出かけるとき、最短ルートを通りたい気持ちがある。どのエレベーターを降りて駅の改札をくぐり、どのエレベーターでまた降りるのがよいのかといったこと。また、ベビーカーならこうやって行くのがよいなど、最短ルートがわかりやすく表示できているものがあると助かる。特に暑い時期に出かけるときは最短ルートで行きたいと思う。

●委員長

子育て中の方固有の課題もあると思う。例えば双子のベビーカーは従来の車いすの方々と全然違う。最近、エレベーターは混んでいるので、中に人がいた状態で入らないといけな。エレベーターの中の設計も子育ての方が増えてくることを念頭にした設計が重要になってくる。

●副委員長

私から2点コメントさせていただく。

1つ目は、今回改定の4地区の施設の候補にたくさんの学校が挙げられている。小学校の多くは避難所に指定されているので、今後の検討にあたっては避難拠点であることも含めて検討いただきたい。

2つ目は、現在、私は国の総合政策局のバリアフリー法の次の目標設定を検討する会議及び鉄道局の次の目標設定をする会議に参画させていただいている。その中でこれまでの基本構想やマスタープランの評価をどう考えるかという議論をしている。堺市のように、法律ができ、早々に取り組まれた自治体が、その後継続的に見直しをする中で、内容の評価もするべきではないかという議論をしている。基本構想を作ることも大事だが、その基本構想をどうまちづくりに活かしていくかという観点でも評価すべきという話の中で、本日の会議に参加し、堺市のような取組をもっと評価すべきだと改めて感じた。

●委員長

大事な意見があった。近年、学校が生活関連施設となることが示された。学校を基本構想の中で位置づけなければいけない。学校の重要性については国に言われるまでもなく、考慮してきたところであるが、きちんと入ってきている。

災害時に一時避難所として、あるいは長期の避難所としても障害のある方がそこに必ず一定の割合で集まってくる。学校がバリアフリー化されていない場合、車いすの方は来ることができない。視覚障害、聴覚障害の方がいっしょであっても、聞き取りの装置や紙やノートすら用意できておらず、生活するのが難しい状況である。

中百舌鳥地区に関しては大きい大学がある。被災の問題に関しては市として大学と協定を結んでもよい。防災部局、災害部局にそういう問題意識があるかどうか。大阪府内、公立大学と協定を結んでどうか。府立の高等学校、国立、私立の大学、専門学校も同じような扱いで、障害者の防災の観点から仲間に加わっていただく観点もぜひ必要になるのではないかな。

(以上)