

令和 6 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 6 年 1 1 月 1 5 日（金）午後 2 時 0 0 分～午後 4 時 0 0 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. 堺市交通バリアフリー基本構想及び堺市バリアフリー基本構想における「泉北高速鉄道 4 駅周辺地区」の整備状況について 2. 「泉北高速鉄道 4 駅周辺地区」の改定に係る骨子（案）、見直し後の重点整備地区（案）について
配布資料	・次第 ・資料 1 堺市交通バリアフリー基本構想（泉北高速深井駅、泉ヶ丘駅、光明池駅周辺地区） 及び 堺市バリアフリー基本構想（柁・美木多駅周辺地区）で位置付けた事業の進捗状況について ・資料 2－1 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】の改定に係る骨子案 ・資料 2－2 深井地区、泉ヶ丘地区、柁・美木多地区、光明池地区における重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路について（案） ・（追補版）堺市移動等円滑化促進方針【中百舌鳥地区版】

議事要旨

（１）開会

挨拶（委員長）

（２）案件

1. 堺市交通バリアフリー基本構想及び堺市バリアフリー基本構想における「泉北高速鉄道 4 駅周辺地区」の整備状況について

（事務局から資料 1 について説明）

○委員からの意見、質疑等

●委員長

事務局からの説明に補足すると、報告があったのは国の整備基準及びガイドライン、大阪府の福祉のまちづくり条例など、最も基本的なものの基準について整備状況を整理したものという理解でよい。

●事務局

基本的にはそのとおりである。整備項目は平成 10 年代に作成した交通バリアフリー基本構想の整備項目の進捗状況について今回確認をしたものである。

●委員長

本検討委員会において以前に策定した堺市交通バリアフリー基本構想は、当時の基準で整備をした。それが現在、どのようになっているか。こうみると、完了、整備されていることが確認でき、かなり進んでいることがわかるが、未整備の項目も一部ある。信号機については未整備項目が多い。国や大阪府においてもガイドラインを改定しているので、最新の整備内容についてのチェックがこの中に入っていないかもしれない。各鉄道会社においては、新しい取組も意欲的にしている部分もあると思う。ガイドライン自体も新しい課題を提起している。例えば、次のガイドラインでは間違いなく含まれると思うが、2000年以降のガイドラインでは、駅の入口からプラットフォームの乗り場まで最低限1ルート通すという思想で組み立てられている。それは全国的にもほぼ達成しているので、複数ルート、選べるルート、つまり複数で、より利便性の高いルートもこれから作るという考え方もでてきている。そのようなことのチェックになると、この場でチェックして、皆様のご意見を賜りながら、より進んだものにしていくということになる。位置づけは、基本的なことがどれだけできているかということである。

●岸本委員

ソフト事業で、深井駅のところに「不明」という言葉が3つほどあるが、どういう意味か。

●事務局

取組について泉北高速鉄道に確認したところ、ソフト事業を実施しているが、実施時期がいつからか確認が取れなかった部分である。今、継続して実施していただいているところだと思うが、開始時期が不明であったため、「不明」と記載している。

●岸本委員

泉ヶ丘駅は深井駅の1年後の実施期間になっているが、駅ごとに1年ずつ遅れているのはなぜか。

●事務局

基本的には記載のとおりである。交通バリアフリー基本構想において、深井駅であれば平成13年度、泉ヶ丘駅であれば平成14年度策定になっているので、交通バリアフリー基本構想ができた時期以降として示している。実施時期については、1年ずつかどうかというところに関しては、事務局ではわからないため泉北高速鉄道から補足あればお願いしたい。

●泉北高速

実施時期について、いつから始めたかは把握していないため、回答が難しい。

●委員長

もし、判明すれば事務局に情報提供をお願いしたい。記録して保存できればと思う。

2. 「泉北高速鉄道4駅周辺地区」の改定に係る骨子（案）、見直し後の重点整備地区（案）について

（事務局から資料2-1、2-2について説明）

○委員からの意見、質疑等

●委員長

案件 1 も含めて、案件 2 に関してご意見を賜りたい。

最新の図面になっている。以前のものから少し変わっている。それは事情や皆さんの意見に基づいて変えたものである。

先ほどの説明に新しく追加するものはあるか。

●事務局

先ほどの説明で以上となる。

●委員長

学校が生活関連施設としてしっかりと位置づけられている。私は問題ないと思うが、皆さんのご意見はいかがか。エリアと対象施設はこれでよろしいか。

堺市の特に泉北の中には全国的にも誇るすごい建物がある。だいが年数は経過したが、ビッグ・アイは当時私も委員として参画していたので鮮明に覚えている。私も努力し、計算したが、当時の厚生労働省が全国に先駆けて、当時のレベルでは考えられない一番先進的なバリアフリーに取組みたいということで、大阪府で実行することになった。大阪府は堺市と連携して泉ヶ丘に作ろうということのできたのがビッグ・アイである。ビッグ・アイは今見ても先進的なバリアフリーの内容のホテルになる。

このホテルについては、大阪府の条例も近年の情勢に基づいて書き換えてきているが、もう 1 つ、何か先進的なことをできないかなと考えている。近畿大学病院が堺市に移転されるので、この大病院と連携したまちづくり、つまり病院移転を契機として、平凡なバリアフリーではなく、病院が来ることで地域も良くなるということも検討できないか。

泉北高速鉄道も鉄道自体のバリアフリー化は頑張っているのは確かである。

エレベーターに関して、私もこの沿線はいつも自分が利用するところなので注意して見ているが、2 つ目、3 つ目のエレベーターができれば欲しい駅もあったりする。そういうのは当事者の方の意見がないとなかなか出てこないのをお願いしたい。

市民委員に順番にご意見を伺いたい。

●豆多委員

各駅にエレベーターが増えてきた。小さいころには最寄りの駅にエレベーターがなく、車いすを担いで階段を登った。そういうことから考えるとだいぶ変わった。

●委員長

貴重なご意見である。豆多委員は昔、担がれた時代も知っておられるわけである。それから見ると、今、全駅でエレベーターがある。当事者の方ならではのご発言である。

●豆多委員

昔、母親が堺市の駅前でエレベーター設置のための署名活動をしていたそうである。その時代から考えると出かけられるようになったと実感していると思う。

●委員長

この委員会としても、私の記憶で鮮烈に残っているのは、深井駅のエレベーターが当時の基本構想案では整備項目にならなかった。設置できない理由を調べてわかったが、エレベーターというのはピットを地下

まで掘る必要がある。ホームから地下まで寸胴で抜けられる場所がない。ホーム下に事務所などがあり、設置は不可能という結論になった。ところが、当時の障害者の方、車いす利用者から、「私には出歩くなということか。」という相当強い意見があった。それを受けて、大学の研究室に泉北高速鉄道の工務担当の課長から連絡があり、私が考えつかないといけない案の提示があった。何かというと、エレベーターにはもう 1 種類ある。置くだけ、つまり地下まで寸胴に通さなくてもよいものが当時 JR と民間で開発されたばかりだった。まだ設置事例がなく、泉北高速鉄道が近畿地方では第 1 号事例になった。

そのときに、深井駅は強度的に大丈夫か。十何トンあるので、エレベーターを設置できるか。すぐ調査に取り掛かり、コンサルタントに計算を依頼し、補強すれば床が抜けることはないということがわかり、設置されたのが深井駅だった。そういう意味では関係者みんなが頑張って作った深井駅のエレベーターである。あそこを通るたびにこのことをいつも思い出す。当時の泉北高速鉄道の課長は半分涙を流してやってよかったと言われていた。豆多さんの意見をテープに録って聞かせたいぐらい、関係者の賜物である。

●杉本委員

私は堺市内でも北側が生活圏であるため泉北高速鉄道はあまり乗車しないが、見学に行ったときに、エレベーターについて意見を言ったことがある。南海本線の駅を見ていると、エレベーターに健常者の方が乗ることが多く、ベビーカーや障害者の方がエレベーターを待っている場合が多い。若い人や健常者は障害者のことを考えてくれるとずっと電車も乗りやすくなる。私はエスカレーターやエレベーターは乗らない。障害者と言ってもほとんど健常者に近いから階段を上がる。若い人はエレベーターが混んでいたら階段を利用してもらうと、エレベーターも障害者やお年寄りが乗りやすくなると思う。

●委員長

2 点言われた、障害者への配慮がまだまだ市民には足りない。より配慮していただくことをお願いしたいということである。障害者の方々を気にせず先に中入ってしまい、満員の中に車いす利用者が入っていかねばいけないという意味か。

●杉本委員

電車に乗るときも、車いすの人は端のほうで乗ることが多くある。エレベーターがある前の方まで行くのに時間がかかっている。

●委員長

とりあえず 1 ルート通すという昔の基準、今でもそうなのだが、駅の構造上、車いすルートが端にあることがよくある。一番移動距離が短い真ん中の階段はエレベーターが真横についていないことがよくある。今のご発言は大事なご発言である。2 ルート目、3 ルート目、より便利なことを考えていきたい。

2 つ目のご発言も大事だと思う。エレベーターしか使えない方々、車いすや体の不自由な方、ベビーカーの方はエレベーターしか使えないのだが、わりと元気な方もよく使っている。私も高齢者と考えればいいかもしれないという甘えもあってたまに使うのだが、本当は階段を使える。なるべく混雑を避ける意味で、健常の方々は階段を使う必要があるという話である。

健常者かどうかは、外見だけでは判断できないので難しいところがある。近年だと若い方でも夜勤明けで、朝 6 時ごろ、本当に眠たい状況、疲労困憊だが、見かけは若者であり、そういう人にエレベーターをなるべく遠慮してくださいと言っているのか。こういうことは役所や鉄道会社が考える問題ではなく、こういう場

を通じて市民同士で考え合い、意見を聞いて一番適切な利用を考えていく必要があるだろう。2 点ご発言あった。

●事務局

2 点ご意見をいただいた。どちらも必要性にかられるようなお話だと考えている。堺市としても、共生社会をめざしていく中で、心のバリアフリーを含めた取組は推進していかなければいけないと考えている。どのような取組をすれば正解かというのは、検討委員会などで議論しながら皆さんと考えていくべきだと思っている。ご意見についてはありがたいと思っている。皆さんで考える機会になっていると思っている。

●森口委員

私は今日、地下鉄と南海を使ってこちらに来た。乗り換えの際にちょっと混み合っていた。まだエスカレーターの右側に立つ風習が残っていた。2 列で乗るよう鉄道駅舎には書いてあるが、どうしても風習で右側に乗り、後ろがもたつくと感じた。私も 1 人左側に乗る勇気がなく、右側に乗った。急ぎの方が左側を歩くということが風習として残っている。テレビで、関東では 2 列で乗らないといけないというアナウンスが流れるというニュースを見たことがある。そのようにすればもう少し簡単に乗り降りが可能だと感じた。

エレベーターを使うお子さん連れの方もいるが、子どもを抱っこしたままエスカレーターを使われる方もいるので、1 つあけて乗るとか、工夫しながら、混まずに行けるようになってほしいと思う。

●委員長

これも市民の習慣の問題である。左側を歩いて上がると、肢体不自由の方をはじめとして、障害のある方、あるいはお年寄りには非常に脅威となる。左側の方が物を落とした事例を目撃したことがあり、極めて危ないと感じた。

ただし、これは車の道路交通法のように歩行者交通法があって違反であるということにはなっていないので、警察にお願いして取り締まれるという事案ではない。市民の中で考えていかなければいけない。

もう 1 つの問題は、2 列で行くことによって、結果としてエスカレーターの処理容量が減る。2 例になり利用される方が早い。

一番典型的なのは中百舌鳥駅の帰り、18 時、19 時頃、地下鉄から上がって中百舌鳥駅に入る上りエスカレーターは長蛇の列である。左側はあいている。左側に立てばいいのに立たない。左側に行く人は歩くというのが典型的である。左右に 2 列に並んで乗ればあの渋滞はかなり緩和される。

●事務局

中百舌鳥駅の、特に朝夕のラッシュ時の状況は承知している。2 列に並ぶよう張り紙が張られていることは承知しているが、エレベーターの件しかり、エスカレーターの件しかりであるが、市として事業者と一緒に働きかけをしていかなければいけないと思うが、一朝一夕に変わるものでもないので難しいが、課題としては認識している。引き続きご意見をいただきたい。

●委員長

バリアフリーについて考えていただく場としては、子どもに関しては学校教育の中で取り上げる。もう 1 つ、社会人に関しては社会の成人教育の中でそういうことも考えてもらう機会を作る必要があると思う。事務局としての考えはどうか。

●事務局

それに近いところはある。事務局としても要望があれば出前講座ということで、バリアフリーの講義を、お子さんだけでなく、大人の中にもするような仕組みを作っている。ご意見を聞いているとそういうところも必要だと思う。事例としては声がかかることは少ないが、声をかけていただければこちらから出向いて出前講座という形でバリアフリーの普及している。

●委員長

子どもの学校教育については、大阪府下でいうと高槻市が古いころから進んでいる。これは教育委員会だけでなく、学校の現場の先生と連携して授業の中に入れている。特にこの近年定着してきた通常の授業以外に、自然と社会に関して考える学習の中に入れている。堺でも進めたい。

町内会の役をやっていたときに思ったのだが、町内会の役員会や、今どこの老人会も活発なので、こういうところで月1回の集まりでワークショップを入れる企画も賛同していただける組織は結構あるのではないかな。多様な場で今のような話をするとい。エスカレーターの使い方については、パワーポイントや紙芝居があっても面白いかもしれない。行政ではなかなかできないので、市民が協力して多様な場でバリアフリーに関して市民に考えてもらうことを進めたい。これは課題として認識しておいてもらいたい。

●岸本委員

4 駅の開発やバリアフリーがあるが、光明池が一番難しいのではないかな。重点整備地区案のほぼ半分が和泉市である。和泉市との協力体制、堺市がすると言っても和泉市がしないとすれば、周辺の住民たちにも迷惑がかかること予想される。改定するのであれば同じようなバリアフリー整備について、検討委員会といった形での議論は難しいのか。

●事務局

事務局としても、光明池駅周辺の重点整備地区は和泉市と半分ほど市域が分かれていることは承知している。当局としても協力体制は必要と感じている。今年度に入る前から和泉市と協議をしている。今回の見直しにあたりバリアフリー化検討委員会にぜひ参画してほしいとアプローチしたが、今のところ難しいという回答である。

周辺施設を利用するにあたって、住民の方には市域が分かれていることは関係ないと思うので、引き続き和泉市にアプローチを考えていきたい。

●委員長

市民感覚としては行政上の線というのはない。和泉市側にお住まいの光明池周辺の方々も堺市側にお住まいの方々も全く同じに利用しているわけである。道路についても鉄道についても同じことである。市が違うからと言って、いずれかの人はバリアフリーの検討会に参画できないということは機会が奪われることになる。和泉市の方にもぜひお願いしたい。

前回の交通バリアフリー基本構想のときにはオブザーバーとして参画されていた。オブザーバーではありながら、必要に応じて発言もあった。光明池のバリアフリー改善に関しては和泉市側の意見も得ることができるようになっていた。

もう1つ、大阪府下では地下鉄の桃山台駅は東と西で吹田市と豊中市に分かれている。これは2市合同で作った。基本構想の作り主は吹田市・豊中市ということで、全国的にあまり例はないが、両市共同で策定した。できれば光明池も同じような事情のため、堺市・和泉市合同で作ることができると一番よ

い。

和泉市にはぜひ検討委員会に参画してもらいたいところ。

●事務局

和泉市側には母子医療センターや運転試験場など、主要な施設もある。またファインプラザやリハビリテーションセンターなど駅の南側の施設に行くことを考えると和泉市内を通ることになる。

堺市のバリアフリー化検討委員会にオブザーバーとしてでも参画をお願いしてきたが、難しいという回答であった。完成まで 1 年近くある。まち歩き点検については和泉市側の道路を通る可能性もある。当事者の方、市民の方から見たときに気になるポイント等もあると思う。ぜひ一緒に和泉市にも参画してもらいたいと思っているが、現状ではオブザーバーとしても難しいという回答をいただいている。

●委員長

この件について、何かの行き違いがあってもよくない。改めて交渉をお願いしたい。委員としては、現地点検は和泉市側を確認、道路点検もせざるを得ないと思うが、和泉市から見ると他市が入り込んできて、しかも改善に関する予算を伴う、交差点改良などをすぐ実施するといったことを堺市が決めることはできない。

●事務局

引き続き事務局としても和泉市との協議は続けていきたいと考えている。今日、委員長から強く要望があったことを受けて、改めて協議できればと思う。また報告する。

●委員長

調整は丁寧をお願いしたい。オブザーバーとしてでも参画するだけで全然違う。

●中川委員

エレベーターやエスカレーターの話が出ていた。60 歳から老人会に入る。私も老人会に入って 20 年、80 歳になった。自分は健常者と思っていたが、年々足や腰が痛くなる。エスカレーター、エレベーターが頼りになってしまった。出前講座でバリアフリーの話を調べてみたいと思っている。女性部でこの前も上下水道出前講座からおいしいお水の講演を頼んだ。バリアフリーのお話も後で詳しく聞きたい。老人クラブ連合会女性部で講演をやってきたい。

●委員長

力強いご発言である。私も近年、老人会に入ってから初めてわかったのは、地域で一番元気なのは老人会である。PTA でもなく、どの老人会も絵のグループで展示会の開催や、コーラスをしたり、最近市の方でも居場所づくりに取り組んでいるので、サロンに老人会がずいぶん協力している。一人暮らしの見守りについても協力がある。最近わかったのは、これからの地域づくりの主役は老人会ではないかと思う。

女性部会もあるということである。バリアフリーへの協力は女性部会の方がより理解いただけるかと思う。

●高塚委員

皆さんに理解してほしいことがある。堺市ろうあ者協会は耳が聞こえないだけの方の団体ではない。ろうあ者の中にもいろいろな方がいる。高齢者の方もいる。会員 150 人の中の 70%以上が 70 歳以上である。80 歳以上の方もいる。視覚障害者の方、知的障害者の方、重複障害者の方もいる。ろうあ協会にも女性団体がある。車いすの方もいらっしゃる。老人クラブがあるのになぜ入らないのか理解していただき

たいのは、手話が必要だからである。ろうあ協会は手話で共通の会話ができる。聞こえないだけでなく、いろいろな方がいるので、皆さんの話を聞いて、例えばエスカレーターについて、盲ろうあ者の場合は手引きの方が必要になるので必ず一緒に乗らないといけない。見えない方を前に、介助者が後ろに気を使って乗る方もいる。見えない方も、聞こえないだけなので車いすで声かけをすることもできない。すごく大変である。私たちの団体にとっても大変だということをわかった上でバリアフリーのお願いをしたい。

心のバリアフリーという名前は格好いいが、なかなか心のバリアフリーまで進んでいない。来年 70 歳になる。腰も痛くなってきた。電車の中でシルバー席に腰が痛くて座りたいときがあるが、皆さんにじろじろ見られても、私は耳が聞こえないということは周囲にはわからないので座りにくい。

バリアフリーの出前講座の話を聞いたが、ろうあ者のことを理解していただきたいと思っている。理解いただくこともすぐには難しいと思っている。

エスカレーターもエレベーターも数を増やしてほしい。エレベーターは並ぶことが多いので、腰が痛いのだが、腰が痛いだけではまだ元気だと誤解を受けてしまう。入っていくのは迷惑かなと思い、並ぶのを遠慮してしまう。手話のない世界の中では、なかなかバリアフリーは難しいと思う。もう少し手話が普及するといいが、なかなか普及しない。

●委員長

せっかくのご発言である。泉北高速鉄道は鉄道事業者として、ろうあ者の方々は現状でどれぐらい利用あるのか、あるいは交通事業者としてどんな施策を取っているのか、あれば教えてもらいたい。

●泉北高速

当社の各駅で障害を持たれたお客様に何人もご利用いただいているが、今の段階で、耳の聞こえない方、白杖を持たれた方が何人利用されているかという、数字は把握していない。

駅の係員については、障害を持たれた方がご乗車されるときには必ずお声がけをし、つき添うような対応をしている。

●委員長

筆談用のボードや絵文字を使って説明するような準備はされているのか。あるいはろうあ者用にそのほかの対策について社員さんに勉強会等をやっているのか。

●泉北高速

筆談器は各駅に配備している。お客様に筆談器を使って書いていただき、対応している。iPad のタブレットも常備している。

●委員長

職員への教育は何かやっているか。

●泉北高速

筆談器、iPad を導入したときに現場で教育をしている。今まで障害当事者の方を招いて外部講師として、講義いただいたことはある。障害がある方はこんな気持ちでいるとか、こんなところを助けていただけると嬉しいといった教育はしている。

●委員長

南海バスにも同じ質問をしたい。バスに関してろうあ者対策を普段考える機会がないのでお話を聞きた

い。

●南海バス

ご利用されている方の数は把握していないが、営業所でご利用いただいている方がいることは聞いている。必要に応じて乗務員が車内のお客様にお断りを入れて、できる限り対応はしている。車いすの利用者も年々増えている。研修、教育は普段の乗務員教育の中でも一定の時間を割いている。過去になるが、乗務員を全員本社に呼んで 1 日研修をやる日があるが、そこで心のバリアフリーをテーマに外部講師を招き全員が受講した。

●委員長

ろうあ者のバス利用は通常だと問題ないはずだが、料金が足りないときなど、健常者だと「足りない」と言うことで済む話が言葉では伝わらないので、書いて知らせるとか、そんなことも考えなければいけない。事故や遅延などの情報がこれからの課題となってくる。情報機器を使ったいろいろな工夫がバスについてもこれから出てくるのではないか。近鉄バスはいかがか。

●近鉄バス

当社もバスの車内に筆談具は装備している。どれぐらいの方が利用されているかの把握はしていないが、障害をお持ちの方に対応するための定期的な教習、特に運転手になったばかりの職員に対しては、体に重しをつけてどれぐらい負担があるのか体感をする教習であるとか、最近他社のバス会社が障害者の団体の方と意見交換される場があったので、そこにお招きいただき、こういった要望があるのかという教習もしている。

●委員長

市役所ではろうあ者対応はどうなのか。

●事務局

堺市では「堺市手話言語の普及及び障害者のコミュニケーション手段の利用を促進する条例」を平成 29 年 4 月 1 日から施行している。ろうあ者福祉協会を含めて、いろいろな障害のある方とのコミュニケーションというところに観点を置いて環境を整えていく趣旨の条例になっている。特にろうあ者というのは見た目ではわからないことが大きな混乱になることは当事者の方からもお伺いしているところである。話しかけても通じないのでそのまま行ってしまうこともある。今すぐバリアフリーの中でというところではないが、障害者の方も、子育て中の方も移動の中で困難を抱えていることがあると思うので、まち歩きで当事者の意見を聞きながら進めていくことは大切だと考えている。

ハードの整備だけでなく、ソフトの啓発などについても、市だけでは難しいところもあるので、当事者の方や事業者の皆さんとも協力連携しながら、何か効果的なことができないか併せて考えていく必要があると考えている。

●委員長

市においては、対応に加えて、市内のあらゆる場で、情報に関して見てわかる、聞いてわかる、これは本来 100%実行すべきだと思う。現実としてはなかなか難しい面もある。しかし、一つひとつ改善していくと 100%対応できないことはないはずである。

警察や裁判所の対応も聞きたいところであるが、時間的に限りもある。特に警察のろうあ者への対応に

についても詳しく聞きたいため機会があれば伺いたい。

生活の中で多いところといえば、毎日のコーヒーを飲みに行く、酒を飲みに行く、昼ご飯を食べに行く、こういったサービス業の現場、特に飲食店についてはろうあ者の方々がちゃんと説明できるような手話やボードが欲しいのだが、揃っていない。結果として、ろうあ者だけ使えないお店というのもまだまだ多い。市においても条例があるので、それを進めていきたい。

今回の基本構想の中でも、今のご発言、事業者の方のご発言も含めて、それを念頭に入れた基本構想づくりに取り込んでいきたい。

市民委員からの発言はこれで全員である。最後に皆さんにお諮りしたい。4 駅周辺地区の改定に係る骨子（案）及び見直し後の重点整備地区（案）について、これでよろしいか。

（承認）

●委員長

反対が特になければ、これで進めていきたい。議題としては以上 2 件になる。

近畿地方整備局からも最近の整備局でのバリアフリーの取組に関して伺いたい。

●近畿地方整備局

堺市は国道 26 号が通っているので、国道 26 号の道路管理者として本協議会に参加させていただいている。

道路のバリアフリー化の取り組みとしては、例えば車いすでの移動、目が見えない状態で道路を利用するときにどういった支障があるのかは、我々も研修の中でバリアフリー体験をすることもあり、どんな支障があるかをふまえながら、バリアフリー基本構想に位置づけられている箇所の整備をしていく必要があると感じている。道路管理者としてやれることは限定的であるが、こういう会議に出席し、いろいろな障害がある方がどんなところで支障があるのかということを知ることで、道路の整備以外のところの心のバリアフリーというような観点で普段の生活から見直していく必要があると感じている。

また、我々は組織でこの会議に参加させていただいており、各市で協議会が開催されているので、私以外の職員も積極的に参加させていただき、我々の意識も高めていきたいと思っている。

●委員長

素晴らしい力強いご発言で元気が出てくる。以前から見ると道路部局のご発言は今のお話をお伺いしても近年ずいぶん変わってきている。前向きのご発言だったと思う。

近畿運輸局から、最近の様子、国の動きはいかがか。

●近畿運輸局

近畿運輸局では、国として、移動円滑化等評価会議近畿分科会として活動している。この会議においては、移動円滑化に伴い、基本的には交通分野である鉄道やバスのバリアフリー化の推進に向け取り組んでいる。当事者の方にも参画いただいており、取組についての評価や意見を取り入れ、広げていく活動をしている。今年度も船と鉄道で実施・予定している。学識者、大阪府、堺市にもご協力いただいており、自治体などに向けて、引き続き情報発信していきたい。

●委員長

補足だが、警察にはろうあの方々への対応を聞いたが、出席している方々は交通課なのでそのプロで

はないが、情報を仕入れておいていただきたい。石塚副委員長からも最後に意見をもらいたい。

●副委員長

1 点、今後の展開に期待したいということで、新たに取り組む泉北高速鉄道 4 駅周辺地区の改定に係る骨子案、資料 2-1 の改定のポイントの 3 つ目、当該地区は堺市にとって重要なエリアで、さまざまな地域活性化や事業構想が検討されている地区であるから、今回基本構想も先行して見直していくという位置づけになっている。堺市に限らず、都市部では高度経済成長期に整備された都市が大きく再整備の時期を多くの地区で迎えている。堺市もその位置づけと思っている。事業構想とか活性化事業がこれから具体化していく早い段階でできるだけ情報を共有していただき、再整備の事業にバリアフリー、ユニバーサルデザインの観点からチェックをするとともに、事業そのものに当事者参画の機会を作っていくことをぜひ基本構想の中にも位置づけていただき、具体的に進めていただきたい。

●委員長

事業者が必要と思うときだけ実施し、不要と思えば実施しないといったことではない。あらゆるまちづくりにおいて、今まちづくりの変わるテンポも早くなってきているので、できてからでは遅いものが大半になる。早い時期から、計画段階、あるいは構想段階から当事者参画でバリアフリーのまちづくりを進める。その立場を明確にして基本構想にその旨を盛り込んでもらいたい。石塚副委員長、そういう意味でよいのか。

●副委員長

そうである。

●事務局

大事な視点のご意見をいただいたと思っている。特に泉北高速鉄道 4 駅に関しては、ここに記載しているだけでもさまざまな事業構想、活性化事業が記載されている。今回ここを進めるにあたって、担当部局とはかなり協議を進めてきた。どういう形でバリアフリー化を進めていくか、見直しをどういう視点にしていこうかというところは情報を常に共有させていただいている。

併せて、深井駅周辺地区に関しては公園の再整備も活性化を含めて予定されていると聞いている。そこに当事者参画でご意見をいただく機会を 8 月末に設けた。こちらに関しても、まだ形にはなっていないが、堺市では先行して一定規模の公共施設に関しては設計段階から当事者の意見をしっかり聞いて、それを可能な範囲で設計に生かすというような取組をしている。基本構想とそれぞれの活性化の構想がどうリンクしていくかというところはこれら地域の課題であり、特徴だと思う。どういう形でお示しするのがいいかというところ、こういった形が望ましいのかというところはまた検討しながら、皆さんのご意見をいただきながら進めていきたい。

●委員長

深井の公園整備は事前段階で当事者に参画していただく。これも初めてである。基本構想で流さず、それをこれからもやっていく最初の事例として市民が読んでわかるようにしてほしい。

市によっては当事者参画を市の事業、あるいは府の事業にもお願いして、早い段階から当事者参画してバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化を進めるという市もある。今のご発言、ぜひ重視して進めていただきたい。

(事務局から【追補版】堺市移動等円滑化促進方針（中百舌鳥地区版）について説明)

●委員長

促進の方針、いわゆるマスタープランについて、全市のマスタープランは既にでき上がっている。基本構想と促進方針とどう違うか、もう 1 回説明いただきたい。

●事務局

移動等円滑化促進方針、いわゆるマスタープランは、お手元に配布しているものは地区版であるが、全市版を含め、大きな概念としてバリアフリーをどう進めるかを示した方針である。一方で、基本構想は、整備項目を立てて、整備項目に沿って事業化を図っていく計画である。

●委員長

基本構想は文字どおり事業を含む具体策を出していくが、そのもとになる考え方、つまり事業まで至らなくても、考え方が促進の方針である。日本語どおりで、促進の方針と具体的な事業計画、この 2 つがセットになって中百舌鳥版ができ上がった。読んでおいていただきたい。これについては追補版で、決定しているので、報告と考えればよい。

(以上)