

令和８年度 第１回茨木市バリアフリー基本構想協議会 議事録

１ 日 時

令和８年８月４日（火）１４時００分～１６時００分

２ 場 所

市役所南館 １０階 大会議室

３ 出 席 者

【委員】

塚口委員、猪井委員、吉田委員、伊敷委員、向委員、六條委員、山下委員、西川委員、吉村委員、伊津田委員、北村委員（代理：森本氏）、大川委員、吉岡委員、永井委員、中西委員、東口委員（代理：伊藤氏）、清水委員、瀧藤委員、大山委員、澤田委員、山寄委員、辻田委員、酒巻委員

【事務局】

危機管理課、長寿政策課、障害福祉課、交通政策課、道路課、施設課、学校教育推進課

４ 欠 席 者

西田委員、土山委員、岡田委員

５ 開催形態

公開（傍聴人３人）

６ 次第及び議事内容

（１）開会（建設部長挨拶）

（２）議事１：会長・副会長の選出について

【委員の互選により、塚口委員が会長に、猪井委員が副会長に決定】

議事２：会議の公開・非公開について

（事務局）

会議は、個人に関する情報等を審議する場合を除き、原則、公開とし、会議資料については傍聴者へ閲覧、配布する。

会議録は、要約したものを会長が確認した後に公開とし、会議録中の発言者の表示については、各委員の承諾をいただければ、「各委員の名前」「事務局」等として公表する。また、会議資料についても公開する。

【会議及び会議録の公開について異議はなく、事務局説明のとおり決定】

議事３：諮問について

(事務局)

協議会規則第2条に基づき、市長より本協議会に「基本構想の進捗確認及び改定について」諮問させていただく。

議事4：茨木市バリアフリー基本構想の改定について

【事務局より、茨木市バリアフリー基本構想の改定について説明(内容省略)】

【事務局より、学校施設におけるバリアフリー等整備状況について説明(内容省略)】

(山下委員)

ヒアリング調査結果では道路整備の満足度が低い傾向で、整備が思ったより進んでいないように見受けられる。特に阪急総持寺駅から JR 総持寺駅の経路は、より使いやすい整備を進めてほしい。例えば、道路の片側だけでなく両側での段差解消や、道路交通法の改正で4月から自転車の青切符が導入されたものの、依然として自転車が歩道を通る場所があるため、通行ルールやマナーの啓発にもより一層取り組んでもらいたい。

(事務局)

道路については、整備目標時期を短期に位置づけた事業を中心に整備を進めており、今回は令和7年度末時点での評価として整理している。まだ行き届いていない部分もあるかもしれないが、引き続き進めていく。

歩道を走る自転車のマナーについては、基本構想上もマナー啓発を取組として位置付け、警察と連携しながら進めている。資料7の8ページにハード整備として JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区の道路特定事業の進捗状況を示している。歩道の段差や勾配の解消など、できるところから整備を進めている。2番目の「松下町西穂積線」では歩道幅員の拡幅・セミフラット化を位置づけており、実現には経費も時間もかかることから、整備目標時期は中長期としている。その中で令和9年度に矢羽根整備により、歩道を走る自転車を車道に誘導し、歩行者の歩道での安全確保を図る予定である。

市内全域での自転車の通行空間の整備は、市としても別計画に位置付けて推進しており、引き続き注力していきたい。

(塚口会長)

バリアフリーは障害の有無に関わらずできるだけ自由・快適に通行できることを目的としているので、自転車の歩道通行については、自転車の政策とも関連付けて複合的に議論してもらえればありがたい。

(向委員)

阪急茨木市駅周辺の商店街も9時から5時まで自転車は通行止めのルールがあるのに、通行している自転車を見かける。自転車通行のルールが曖昧になっている気がする。

(事務局)

自転車の通行ルールに関しては、警察とも連携して啓発も行っている。この8月にも阪急本通商店街

を対象にしたキャンペーンを計画しており、商店街とも連携して啓発していきたい。

（猪井副会長）

資料7の27ページが全体をまとめた内容になっている。頑張って整備を進めてもらっているが、なかなかうまくいっていない部分もあり、27ページ冒頭のポイントに書かれているように、代替案の検討が大きな方針として出されている。

方向性や整備事業の大きな修正、追加等も必要ない状況で、短期的には現状で整備できていないところから優先的に取り組み、一方で事業実施が難しく、長期未着手のところは代替案を考えていきたいというのが今回の改定の主眼と考えている。茨木郵便局前は何とかしないといけませんが着手が難しく、構想から外すこともできず、前回も悩みながら残した記憶がある。他の経路も補足資料1-1を見ると、JR茨木駅周辺の道や駅の西側のエキスポロードなど車いすで通れないことはないと思う。若干基準に足りないようなところはあっても、かなり整備は進んでいる。

今回の改定の要点は、長期に渡り着手できていないところ、特に解決が求められているところに焦点を当て、解決策を探ることではないかと考えている。その中で私自身が問題と感じているのが、茨木郵便局前の歩道橋が渡れないことで、例えば南側の歩道を渡ってもらうなど、代替案の検討が必要だと思う。

（清水委員／茨木土木事務所）

今ご指摘のあった郵便局前の横断歩道橋について、道路管理者として現状の取り組みを情報提供させていただく。

当該地は府道大阪高槻京都線の西駅前交差点で、ここの歩道橋は上り下りが困難な方もおり、平面交差できないか検討を行ってきた。その結果、自動車交通量が多く、大阪中央環状線から高速道路の茨木インターへ向かう車両が通るところでもあり、平面交差にすると自動車交通が処理できなくなるおそれがあることから、警察とも協議の上で実施困難という判断に至っている。

そこで今年度は、歩道橋を架け替える場合にエレベーターの設置は可能か、車いすで通行できるスペースを確保可能かといった実現の可能性を探る検討を行う予定である。

架け替えを考える上でポイントになるのが、下の平面道路の運用である。沿道の利用実態を調べると、駅前で店舗が多くあるため荷捌き車両の駐停車が見られ、バスの発着もあることから、それらの調整も含めた車線運用の見直しや、エレベーター設置の空間確保も踏まえて架け替えの実現が可能かどうか、検討していく予定である。

（塚口会長）

西駅前交差点は長きにわたり課題になっており、なかなか妙案が出てこない状況である。長期的にはより広域的な道路ネットワークを完成させるところに繋がるのだと思うが、足元の課題解決に向けて、可能な範囲で道路管理者も努力されている。

確認だが、資料7の27ページの「検討すべき課題の整理」で2つめの項目に挙げられている「ヒアリング結果を受けて」の中に、「重点整備地区内の道路整備というよりは自身の生活圏における道路に対するご意見が多かった」との記載がある。さらにポイントとして「重点整備地区以外のエリアにおいても、移動円滑化基準に沿った整備を推進する」と示されている。これは重点整備地区内の課題解決が難しい

からその外を整備していくと捉えられるが、この方向性でよいのか。重点整備地区以外整備を進めるとしてもバランスが重要だと思うが、どのように考えているのか。

(事務局)

本市では重点整備地区を3地区定め、基本構想として取りまとめている。重点整備地区内には、主要な施設や生活関連施設があり、それらを繋ぐ生活関連経路を優先的に整備していく方針には変わりはない。ただ、重点整備地区以外でも、生活圏内で整備が行き届いていない不自由な道路があるので、要望に応じて可能な範囲で対応させていただきたいと考えており、その整備については、道路の移動円滑化基準にできるだけ適合させるように進めている。市として、現行の基本構想に則り重点整備地区から優先的に整備を進めているが、それ以外の地区についても移動円滑化基準に沿って整備していくという方針を示しており、その考え方にに基づき今後も整備していきたいと考えている。

(塚口会長)

了解した。市全体を見渡し、課題がありそうなところ是对応していくという考え方で良いと思う。

(伊敷委員／視覚障害者福祉協会)

重点整備地区以外の生活圏での整備も重要だが、その他に、新しい大型商業施設の周辺整備もお願いしたい。私たち視覚障害者にとっては、横断歩道の音響信号や、点字ブロックを使いやすいように整備してもらうことが重要なポイントである。

よくあるケースとして、建築物の完成後に設備を披露されることがあるが、点字ブロックなどでも使い勝手に違和感があったりするので、建設段階で相談してもらえればありがたいと常々思っている。

その他にも、例えば阪急茨木市駅からJR茨木駅までの駅間の点字ブロックなど、劣化していて判別しにくいところがあり、団体としても要望を出しており、付け替えをお願いしたい。また、付け替えや新設工事については、事前の通知や工事完了の通知もしてもらいたい。そうした情報が把握できれば、私たちも利用しやすくなり、生活利便性も上がるので、要望しておきたい。

また、国道171号は車線数が多く道幅が広いが、横断歩道に点字ブロックが付いていないため、非常に怖い思いをしている。昨年頃に点字ブロックを付ける話であったと理解していたが、一向に実現しないので、どうなっているのか教えてほしい。

(塚口会長)

これまで茨木市のバリアフリー対策は、障害がある方の意向を汲みながら進めてきたと思うが、何かを整備する際には、より早い段階で予め意見を聞いてほしいという話であった。事務局の考え方を教えてほしい。

(事務局)

例えば「おにクル」を建設する際などは、事前に相談や意見聴取の機会を設けられたが、施工主体が民間の場合、全ての事業について意見をお聞きする機会を設けられていないことは認識している。

我々はバリアフリー基本構想を所管する側なので、なるべく意見聴取や相談、情報共有はしていきたい

いと考えている。これまで年1回、基本構想の進捗管理のために、各事業者に事業の進捗状況を確認しているが、そこで初めて工事完了を知ることもあるので、待っているだけでなく、こちらからの積極的な働きかけも考えていきたい。

(六條委員／茨木障害フォーラム)

バリアフリー基本構想協議会ができてから、当事者参画により当事者の意見を反映してもらえている部分はある。一方で、新型コロナウイルス感染症の流行前あたりから、市側と委員側で相対する形になっているので、もう少し歩み寄りができればという思いはある。

予算など限りがある中で、最大限の効果的な改善を行おうとするのであれば、やはり意見交換は重要になると思う。JR 茨木駅と阪急茨木市駅の間では、高橋交差点の通路がでこぼこしていたり、点字ブロックが劣化していたり、様々な問題があるので、以前から意見を言わせてもらっており、茨木市や大阪府も対応してくれているが、どのように改善するか事前に意見交換ができればよりよい形になる。高橋交差点の改修工事をしてもらう際に、歩道の段差解消もできるはずであったのに、できていなかった。また、点字ブロックの敷設工事をする場合は、視覚障害の方に移動に関する困り事の聞き取りがあれば、より使いやすい形が実現することもある。

エキスポロードの郵便局前の交差点も、大阪府や茨木市が協議をしており、対策の実現が困難である状況は承知している。ただ、協議を続ける中で、情報共有や意見聴取、代替策などの情報提供してもらうことは大変重要だと考えている。

(猪井副会長)

この協議会の開始前に六條委員から「施設整備前の当事者参加はガイドラインに書いてある」と聞き、調べてみたところ、2025 年5月に、多様な方が使う施設を整備する場合は事前の当事者参加を勧める旨が加筆されていた。ガイドラインは国土交通省が出しており、罰則がある訳ではないが基本的なルールとして、公共施設だけでなく、民間施設でも従うことが求められる。大規模商業施設は、大規模小売店舗立地法に基づき審議会が設置されるので、そうした審議会などを通じて、国交省のガイドラインに定められた建物の基準に従うよう促すことも必要である。

2000 年にバリアフリー法が施行されて以降、制度面でも様々なことが変化し、フォローしきれていない部分があるように感じたので、十分な情報整理や発信がまず重要。これから施設整備が計画される場合には、事業者にはガイドラインを周知していく必要がある。

もう一つ重要なのが、竣工後にチェックすること。茨木市ではこれまでも実施してきたと思うが、駅施設や主なバリアフリー施設だけでなく、多くの市民が利用する施設・建物についても必要であり、こうした取り組みを民間事業者にも知ってもらうことも重要である。

(塚口会長)

バリアフリーは当然重要なことであり、様々な局面でその都度、皆が情報共有できる形にしていく必要がある。そのリーダーシップを取るのはバリアフリー担当者なので、そのことを念頭に置き、関係各所で活動されている方々にも協力していただき、的確な情報を集め、提供してもらうようお願いしたい。

(六條委員)

資料8の別添3-12ページの「ヒアリングによる満足度の把握（案内・誘導）」を見ると、聴覚障害者で「緊急時や災害時の情報提供の充実」に対する満足度が低くなっている。これに関連して問題提起をしたいのだが、私は以前、関西国際空港のバリアフリー検討会で委員を務めており、その時にエレベーターの問題について議論した。エレベーター利用中に災害等が起きた際は呼び出しボタンを利用できるが、対応が音声のみのため、聴覚障害者はやりとりができない。そこで関空のエレベーターにカメラを付けてほしいという話になったが、カメラの必要台数が多く予算も膨大な額になるので、実現が難しいという。そこで、エレベーターにQRコードを掲示し、災害時等にそれをスマホで読み取れば、チャット方式で対話できるというシステムを仮で導入してもらっている。

また別の事例で、私が委員を務めた障害者差別解消支援協議会で議論された問題として、府内の公営駐車場を利用していた聴覚障害者が駐車券をなくしてしまい、インターホンで助けを求めたのだが、音声でのやりとりのため対応に苦労したという事例があった。

このように、様々な場面でやりとりが音声のみになっており、今回のヒアリング結果にも現れているが、聴覚障害の方は苦慮したり、不安を抱えていると思う。茨木市役所にもエレベーターや駐車場があるので、関空の例のようにQRコードでの対応など、聴覚障害のある方とも相談しながら検討してもらいたい。

(向委員)

私自身も以前、ハートフルで停電が起こり、エレベーターに閉じ込められたことがある。幸い、外から見えるところで止まったので早急に対応してもらえたが、見えていなかったら大変だったと思う。エレベーターの改修には費用や時間がかかるので、今紹介してもらったQRコード等の代案でも、早急に対応していただきたい。

(六條委員)

茨木市では昨今、外国人の方も増えており、緊急対応を必ずしもインターホンでできるとは限らないので、QRコード対応はそうした場合でも一つの有効な手段になると思う。

(塚口会長)

最近は非常に大きな地震も起こっており、災害対策も重要になっている。それとバリアフリーが重なると対応がより一層難しくなるわけだが、これについて市として何か考えはあるか。

(事務局)

関空のQRコード対応は一つの有効な対応手段ではあるが、これはチャット対応の専従者が必要なため、公共施設で導入するのはなかなか難しいのが現状である。

現状の対応としては有人施設への案内などになると思うが、災害時など緊急対応における事例は全国的にも上がってきているので、先進事例を研究していきたい。

(瀧藤委員／大阪府建築環境課)

六條委員と猪井副会長の話に関連して情報提供したい。昨年10月に大阪府福祉のまちづくり条例というバリアフリーに関連した条例が改正され、今年4月1日に施行された。トイレについて、仮に聴覚障害の方が個室を利用中に火災が起きた場合、火災報知器が警報音を発しても気付かないことが想定される。そこで、不特定多数の者又は主として高齢者、障害者が利用するような施設で、延床面積が1万㎡を超える特別特定建築物については、トイレの中に光の明滅で火災の発生を報知するフラッシュライトの設置が義務化された。

これ以外にも、大阪府でバリアフリーガイドラインを作成しており、万博の先導的な施設などを参考にしながら、大阪府福祉のまちづくり審議会という当事者や学識者の方々に参集いただいている審議会で議論していただき、今年3月に改訂した。その中で、例えばフラッシュライトは1万㎡未満の施設でも設置するのが望ましいというような、配慮事項もまとめている。また、大人用介護ベッドの設置も義務づけられている。

また、当時者参画については、国のバリアフリー基本方針が4月1日付で改正され、2,000㎡を超える特別特定建築物で、国や都道府県、政令市等が所管する施設については、当事者参画を基本計画段階から実施していくことを原則とする方針が打ち出されている。それに伴い、国が昨年5月にガイドラインを作成したという流れである。

大阪府も当事者参画を進めていく上で、先ほど申し上げたガイドラインの別冊を作成し、当事者参画の事例集をまとめている。例えば、関西空港や万博の事例などが大変見やすくまとまっているので、参考にさせていただきたい。

(吉田委員)

私はここ2年半ほど、おにクル1階の子ども施設「もっくる」のマネージャーを務めている。施設利用者は鉄道駅からベビーカーを押して歩いて来られる方が大変多く、その方々からよく聞くのが、駅からの道がガタガタでベビーカーが通りにくいということ。計画では整備済みとなっても、車の乗り入れのため段差ができていたり、舗装が劣化してきていたりと変化しているところもあるので、今後も継続して取り組んでいただきたい。

また、おにクルから市役所に行く際に、車いすで大変通りにくいところがあり、改善を望む声が出ているので伝えておきたい。

もう1点。以前ウィルチェアスポーツの誘致活動をしていたことがあるが、そのときに問題として挙げたのが、飲食店などでは車いすでトイレに行きにくいということ。例えば車いす利用者のチームで居酒屋に行きたいが、行ける場所が全くないという状況であった。一方で東京などでは、ホテルで災害対応も兼ねてバリアフリー完全対応フロアを設けているところがあり、集客効果を上げている事例もあると聞く。このようにバリアフリー化が経済還元になることもあるので、より大胆に多様な形でバリアフリー化を目指してもらいたい。

(塚口会長)

今の意見の前半で、JRと阪急の駅を結ぶ道路が事業としては整備済みとなっているものの、実際には歩きやすいとは言えない状況であることについて、どういう対応が考えられるか教えてほしい。

(清水委員／茨木土木事務所)

ご指摘の道路は府道であるので、大阪府茨木土木事務所からお答えしたい。府道のバリアフリー化は市町村と共に、バリアフリーの特定経路等の位置づけに基づき、順次計画的に整備を進めているところである。

茨木市では、阪急茨木市駅から市役所までの経路はメインの通行経路になり、段差解消や視線誘導ブロックを付ける事業を最初に実施させてもらった。その後、沿道利用などが変わり、乗り入れなどのために工事をされる際に、我々が整備をした当初とは異なる状態で段差などが出てきているのかもしれないが、道路管理者としては、現状の機能回復をしっかりと指導していきたい。

現在は JR から西側道路のバリアフリー化を進めている。こちらは歩道がインターロッキングブロックによる舗装で、経年劣化したところの補修や、視線誘導ブロックを連続して敷設する事業を順次実施しているので、ご理解いただければと思う。

(山下委員)

以前、このような場で駅の無人化の問題について発言させてもらった。その際、現状での対応は難しいが意見交換できるように調整していきたいとの回答があったと思う。人口減少・少子高齢化の流れの中で、将来的に電車やバスにおいては人件費削減のため無人化が進むことが見込まれるが、障害当事者としては非常に生活に支障をきたすことになるため、話し合う場を設けてほしいと伝えたが、その後の進捗状況を聞かせてもらいたい。

(事務局)

担い手不足に起因する問題だと捉えている。国も「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」を策定しており、鉄道事業者がやむを得ず駅を無人化する場合には、ガイドラインに基づいて配慮すべき事項に留意することが求められており、例えばインターホンでの対応や事前予約、システム導入等によりサポートを工夫することになっているという説明は、以前の協議会でもされていたと思う。

無人化自体は、鉄道事業者の経営判断において適切に行われるべきものであると市としては認識しているので、鉄道事業者が協議の場を設定されるということであれば、市も参画することは可能であると考えている。

(塚口会長)

無人駅の問題は大阪府下では相対的にまだ小さい方で、私が活動している京都、奈良、滋賀でも非常に大きな課題になっている。今後無人駅化がやむを得ない状況になっていくのであれば、それを補うためにどういう体制が必要なのか、市や府だけでなく全国的に考えていかなければならない問題である。

この協議会においても、何度も話題になっているということを議事録に留めておいてもらいたい。

(六條委員)

2点申し上げたい。一つは特定道路の件で、JR から阪急の駅を結ぶ道路の歩道に問題があることを、この協議会ができて以降一貫して発言している。改修された箇所もあるが、されていない箇所もある。当事者参画という形であれば、もう少し話を聞きながらできることを選択していくこともできるのでは。

整備済みとして話を終えてしまうのは少し強引だと思う。

無人駅の問題については、人手不足など事情があるとは察するが、当事者の話を聞きながら意見交換をすることが、山下委員の求めていることだと思う。吹田市では当事者と阪急電鉄が意見交換をしているとのことであり、茨木市でできないのはおかしいと思う。私も、阪急電鉄の方に本件について聞いてみたところ、希望があれば機会を設けるとの回答であった。意見交換をしたら全てが解決するとは思っていないが、やはりそういう場やプロセスが大事だと考えているので提案させてもらう。

(吉岡委員／阪急バス)

本日の資料の最後に、当社の営業所で行った接遇研修について、六條委員に作成いただいた報告書を添付しているので、内容について報告させていただく。

昨年は営業所の事情により開催が見送られ、2年ぶりに茨木営業所にて、各障害種別の当事者の方を講師にお招きし、実地研修の形で接遇研修を行った。研修メニューは資料に記載のとおり。研修に参加した運転士も社内で関係各種の研修を受けているが、それらと決定的に違うのが、直接障害当事者の方に対応し、その場で声を聞かせてもらうことで、多くの気づきがある点である。資料には参加した運転士のコメントも掲載しているが、非常に有意義な研修であった。関係各方面との調整ができれば、来年以降も継続して実施していきたいと考えている。

(塚口会長)

最後に猪井副会長から一言お願いしたい。

(猪井副会長)

資料7の2ページにも記載のとおり、11月の第2回協議会で、基本構想の改定素案について検討することになっている。本日の議論では様々な視点が出ており、3カ月後の協議会に向けて事務局で取りまとめていくこととなると思うが、限られた予算の中で全てに対応することは難しいので、大事なところを見極めて、ある程度集約していくことになると思われる。委員の皆様も引き続きご協力をお願いしたい。

(塚口会長)

本日は多様な意見が出され、非常に有用な議論ができたと思う。事務局においても基本構想の組み立てについて考えがあると思うが、できるだけ本日の意見も反映させる形で素案作成をお願いしたい。

(事務局)

次回の協議会は11月12日木曜日に開催予定である。詳細については後日通知させていただく。

(3) 開会

以上