

第5回 茨木市バリアフリー基本構想協議会 議事録

1 日 時

平成 27 年 10 月 14 日（水）15 時 00 分～17 時 00 分

2 場 所

市役所南館 10 階 大会議室

3 出 席 者

別紙出席者名簿のとおり

4 欠 席 者

大坪委員、川端委員

松尾委員 【代理】星野晋司（西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部）

野澤委員 【代理】吉岡（阪急バス株式会社自動車事業部業務課）

池田委員 【代理】田上一則（乗合営業課 課長代理）

宮田委員 【代理】北川起祐（京阪バス株式会社 高槻営業所 所長）

竹内委員 【代理】足立裕樹（交通総務係長）

5 開催形態

公開（傍聴者 0 人）

6 次第及び議事の内容

（１）開会（副市長挨拶）

（２）議事１：各事業者のバリアフリーに対する企業理念、取組について

【各事業者より、議事１の内容について説明】

（会長）

各委員よりご報告いただいた。何かご意見、ご質問はありますか。

(委員)

2つ意見がある。1つはJ R西日本の方に希望として、阪急電車のように、運賃の半額のカードをつくっていただきたい。今、J Rでは、子供用の切符を2枚買い、ヘルパーさんと本人が有人改札口でハンコを押してもらって改札を通っている。乗換のときも手間がかかるので、できればカードの導入を検討していただきたい。

もう1つは阪急バスで、昨年、障害者用のラゲルカードがバスで使用できなくなった。最近では、カードの種類が増えており、そのときに半額を2人分と運転手の方に伝えても、1回分しかカードから引いていただけないことがある。以前にできていたことをしなくなったというのは、サービスのあり方という面からも少し考えていただかないといけないと思う。

(委員)

JR 西日本についていただいたご意見は、この場では回答できないが、担当者に伝えさせていただき、参考にさせていただく。

(委員)

バスの運賃制度でいえば、ご本人さま、身体障害者、知的障害者の方は半額の割引をしているので、お支払いいただくのは当然その合計金額となる。本来であれば、きちんとした運賃を徴収すべきなので、以前できていたということより、乗務員がしっかりと対応をとるよう営業所に伝える。

(委員)

磁気カードが使えなくなった理由は何か。

(委員)

阪急バスの磁気カードシステムは2012年9月末までであったが、磁気カードシステムの車載器が老朽化しており、導入当初に入れていたメーカー側でも車載器の生産を中止していたということで、磁気カードの代替が難しかったことが一点。もう一つの観点とて、近年、I Cカードの普及が高まっており、当社としては、磁気カードの代替として、ハニカという阪急バスと阪神バスが共通で使えるI Cカードを導入させていただいた。

(委員)

他のバス会社はどうか。

(委員)

近鉄バスでは、本年 4 月より I C カードを導入した。後発のため、運賃箱は磁気カード等の対応もできている。障害者の方が手帳を見せていただければ小人の運賃で利用が可能である。

(委員)

京阪バスでも I C カードの利用は可能だが、ラガールカードについては使えない。機械の問題なのか詳細把握できていないが、その点は本社に投げかけてみる。

(委員)

I C カードでも構わないが、障害者用に半額の I C カードのようなものを作っていただきたい。障害を持つ方が不便にならないような対応をお願いしたい。

(委員)

半額用の I C カードだが、当社はハニカで、大人用と子供用の半額のカードがある。阪急バス独自の I C カードとしては半額のカードは用意している。

(委員)

先ほどの提案で、運転手の方に負担をかけない方法としては、介助者用の割引カードがあれば、収受箱でのプログラムの設定を変更しなくてよいという考え方になるのではないかと。そうすれば、これまでの磁気カードと同様に運用できるのではないかと思う。

(会長)

将来検討しなければいけない課題を利用者の立場からあげていただいた。事業者においては、そういう声を受け止めて、善処していただければありがたい。

(委員)

バリアフリーの対応ということで個人的な意見だが、J R で次の電車から連絡が来るまで待たされることがよくある。一般の方はそのまま切符を買って改札を通っていけるが、1 ～ 2 本見送ることになるので、バリアという意味では待ち時間が長いということで、その辺りをもう少し改善していただきたい。

(委員)

同業他社である阪急、京阪、地下鉄では、車いすの人は、改札を通してエレベータを降りたところで

待つよう指示され、ホームまでは行くことが可能である。JRは我々の安全確保の為、改札口での待機を指示される。個人的にはそれを断って勝手に下に降りているが、それが利用者の安全を担保する為の良いサービスだという一方的な解釈は、人によっては合わないということがあると知っておいていただきたい。

(会長)

色々と安全対策もあり、各社それぞれ対応されていると思う。こういった意見があったということを記憶に留めておいていただきたい。

(委員)

鉄道事業者に車いすの乗降について少しお伺いしたいことがある。車いすの方は、乗る位置が決まっているのか。それともどの位置でもいいのか。また、複数の車いすの方が同時に乗り降りする場合は、どのように対応しているのか伺いたい。

(委員)

JRでは、車いすの乗車位置について、現在、駅の対応によるが、今後、車いすが入る専用車両を順次整備しているところで、将来的にはその車両に統一される。複数の方の案内については、乗る車両は同じで、駅員がスロープをかけるので、それを通じて乗降いただく。色々とお迷惑おかけしているが、そのあたりはご意見を受け止め考えたい。

(委員)

私の担当はエレベータ設置等、駅施設となり、阪急の駅での取扱いについての明確な答えができないが、乗降する場所については、車両に車いすスペースを設けているところがあるので、基本的にはそこに案内することになる。

また、複数の方の乗降の場合は、一人ずつ乗っていただくか、人が集まるようであれば複数で対応することになる。

(委員)

当社では、すべての乗降部分に乗降用スロープが設置しているので、乗車位置は決まっていない。

また、複数の車いすの利用の場合は、分かれてご乗車いただくように案内している。

(委員)

待ち時間があるとのことだが、例えば乗降駅での駅員の連絡はどのような形でされているのか。

(会長)

事業者より、一人代表して回答いただけるか。

(委員)

車いすの方等が来られた際に、駅から一旦指令に連絡し、着駅の方でも対応ができるよう手続きを取る
るので、時間がかかっているのは事実である。基本的には、駅、指令、駅の順で連絡をとっている。

(委員)

情報提供として、先日駅の方に電車に乗りたいと伝えた際に、人手が足りないため、対応できないと
言われ、待つことになった。車いすというだけで乗れないことは、差別されていると感じた。

(委員)

J Rの方に教えていただきたいが、車いすの方が利用する際に、直接降りる駅に伝えず一度指令に伝
える目的は何か。

(委員)

基本的に着駅に連絡するが、お客様がどの車両に乗られたのかを連絡する。降りる駅でも車いすだと
渡り板を設置する必要があるので、その車両位置に駅員を配置しないといけない、またその後改札口ま
で案内することになる。

(委員)

降りる駅に乗った位置を言うだけではなく、一度指令に出している。指令とは駅事務室のことか。

(委員)

総司令というところがあり、そこが連絡の中心となって舵取りを担っている。そこを介するのが一番情
報が早い。

(会長)

JRでは、そういうシステムを取っているということでお答えにしていきたい。

また、駅員の人数が足りないため乗車できなかったとのことだが、これについては、今後できるだけそういったことがないように努力をお願いする。そういった声があったということは会社の方に充分伝わったかと思う。

(委員)

バス会社の方にお願いで、車いすを使ってバスを利用している者としては、ステップからの乗り降りは大変不便である。観光バスにしてもリフト付きのバスは少なく、特に北摂ではないと聞いている。車庫を出てから帰るまでが実質運賃になると聞いているが、リフトバスがないので大阪狭山交通に頼んでいる。阪急バスは豊中に本社があるので近いが、リフトバスはないようで、何か補助をしてもらう形で、障害者用のリフトバスを導入していただけないか。年間の利用はあまりないかもしれないが、合間は他に利用するなど、どうにか対応していきたい。

(会長)

観光バスと路線バスの併用は実はできないが、そのあたりで、バス事業者の方から今の意見に対して何かコメントがあるか。

(委員)

近鉄バスは、観光バスでは1両、リフト付きバスを所有している。また、東大阪市の福祉協議会の方では年間契約をしており、そこで車いすの方であれば高速道路も運行できる路線バス、シートベルト付きの車両を導入しているので、そちらで対応している。

(委員)

北摂で行く場合、茨木だけではなく他の地域もいるため、3～5台必要になる。この場を借りてお願いしておく。

(委員)

ただし、車両を保有しているのが東大阪営業所となるので、茨木・北摂の方となると、その分、回送の時間も絡んでくるため、運賃も当然高くなる。その辺りはご理解いただきたい。

(3) 議事2：第4回協議会の主な意見とその対応について

議事3：バリアフリー整備内容について

【事務局より、議事2、議事3の内容について説明】

(委員)

2点ある。1点目はJR駅西口について、タクシーの乗降はどうなるのか。

2点目はエキスポシティのバスについては、今後の検討課題ということで、具体的にはどういったスケジュールで検討するのか。何が障壁となっているのかを教えてください。

(事務局)

タクシーの乗降場については、今回設置する島の南側にタクシー待機場があり、駅舎沿いがタクシー乗降場となる。

エキスポシティ行きは、4番乗場がエキスポシティ、またはガンバスタジアム行きということになる。どの程度の来訪となるかわからないが、バス事業者との話のなかでは、特にガンバスタジアムには多くの利用者が見込まれ、今あるデッキの方に滞留していただくことが一番安全に乗降できるということで、4番乗場の方も暫定的に利用していただく形になる。

抜本的な整備については、西口の駅前広場、北側の駅前ビルで様々な検討を進めているところで、駅前ビルの方では現在、耐震・建替えの検討をされていると聞いている。最終的にはバス等が平面で乗り降りできる整備を考えているので、ご理解いただきたい。

(委員)

スケジュールについて教えてください。

(事務局)

抜本的な整備となると、当然、駅ビルの建替え等になるので合意形成が必要になり、それを踏まえての整備となる。決議ができるまでは現状の形、今回整備したような形での暫定的な利用となる。

よって、スケジュールについては駅ビルの方でもまだ検討中で、明確な時期は申し上げられない。

(委員)

暫定的な対応ということだが、整備が数十年先になるかもしれないので、阪急茨木市駅からの発着便を何本か出すなど、代替案を提案するなどした方がいいのではないかな。

(会長)

この案がベストではないかもしれないが、市の方でも非常に努力されたということは、委員も認めているので、出来るだけこの案が上手く動くようにしていただく。そして、PDCA サイクルで何か不都合が出てきた場合に、その都度ブラッシュアップするということでご理解いただきたい。

(委員)

「トイレの利便性の向上」(資料5のP.34)について、スペースに応じて、オストメイト、おむつ換えシート、介助用シート等を設置と書いてあるが、大人用のシートも計画に入っているのか。

(事務局)

基本的に、これはガイドラインに示されている目指すべきかたちであると認識している。また次回協議会では各施設毎の課題を掲載する予定である。

建築物というのは建替えが必要になるところがどうしてもあり、全てということではないが、今の意見が対応可能な施設かどうか、また、施設自体が建て替えに間に合うのかは、今後の課題となるので、今回示すのは、あくまでも事例紹介ということで理解いただきたい。

(委員)

資料5のP.9について、以前、市とJRで話し合った際に、エレベータの改良を課題として認識しているということであったので、課題として載せていただきたい。

(事務局)

JR茨木駅に関しては既に基準に則ったホームエレベータが設置されているので、項目として挙げていない。

ご指摘の内容は、かごが狭いので利用しにくいということだが、支柱自体からやり直す必要もあるため、今後どういう対応ができるかについては、事業者との別途協議により検討することになる。

(委員)

案内情報設備の充実について、JR茨木駅の東口で色々な課題が出たと思うが、その課題がどこにも書かれていない。

また、JRの駅舎にはエレベータがあるが、実際にはJRの方も課題として認識しているので、やはり課題として載せていただきたい。

各交通事業者にお願いだが、私は当事者の講師として研修を開催している。そのような取組みを計画

の中に反映していただけないか。色々なやり方があると思うが、それぞれの事業者がそれぞれのところで当事者の入った研修をやっていただきたい。

もう 1 つ、豊中にはバリアフリーマップがあり、バリアフリーのチェックがされている。バリアフリーがどこまで改善できているかの表示がされるものだが検討をお願いしたいと思う。

(事務局)

次回協議会で回答させていただく。

(委員)

駅のそれぞれの場所に、案内情報設備を充実するとあるが、これはどのような形か。字幕で伝えるということも入っているのか。

(会長)

情報伝達手段としてどういったものを想定しているか、音声だけではなくてということだと思うが、そのあたりいかがか。

(委員)

私たちが一番求めているのは、何か起こった時に、聞こえる人は音声を聞いて分かりますが、私たちは、音声情報が分からないので字幕を見る。字幕は遅れて出ることがあるが、短くされると分からない。

音声と同時に同じ内容を字幕で出していただきたい。

(事務局)

基本的に施設には受付や事務所があり、そこで視覚障害、聴覚障害の方を含めた利用者の方に対し、案内をしていただけたらと思う。駅員が常駐していないところに関しては、それぞれの整備の仕方やデーターゾーンがあると思うので、細かい話はそれぞれの特定事業計画の中に謳っていく形になると考えている。

(副会長)

資料 5 の P. 17 でカラー舗装が短期になっている。カラー舗装は視覚障害の方は辿れないということもあるので、生活関連経路に指定するのであれば、行き先に行く別の経路を考えるか、長期的に何か別の整備を考えないと、短期でカラー舗装をして整備済みでは、生活関連経路に指定して大丈夫なのか懸念される。これではアクセスできないままで終わる方がいるので、もう一度このあたりの検討をされた方

が良い。

もう1点、同じように全体的にこれはできるのかという視点で、P.14の郵便局の交差点にある横断橋は色々な整備が必要になると思うが中期となっている。府の方にお聞きしたいが、これは中期で実施可能なのかという点を改めて確認させていただきたい。

(委員)

P.14の立体横断施設の改善については対応策、改善策など、色々な関係機関との協議が必要になると思う。そういう意味では、目標として中期、10年でなんとか対応していきたいという期待も含めた目標で、頑張っていきたいと考えている。

(会長)

よろしくお願いします。

私の方から、特定事業の中に交通安全特定事業が全く出てきていない。これは何か理由はあるのか。

P.41 その他のメニューではなく、「交通安全特定事業」として、明確に記載しておく方が良い。

(事務局)

了解した。

(4) 閉会

次回協議会は12月開催予定