

パブリックコメントで提出された意見及び市の考え方（案）

資料 4

1 全体に対する意見

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
1	—	全体	市民参加・協働のまちづくりにおいて、市民目線では、計画や取組みの「みえる化」・「わかる化」・「いかす化」が求められますが、この基本構想に関し、「いかす化」は今後に期待するとして、全体的に「みえる化」と「わかる化」が十分とはいえず、分かりやすさへの工夫が望まれます。	「みえる化」・「わかる化」は、基本構想策定後、事業者ごとに作成する特定事業計画により明確にするとともに、P D C Aサイクルに基づき、その事業の進捗管理を行いますので、その際の参考にさせていただきます。
2			この基本構想を策定するにあたり、その目的や意義は、どのように考えられているのでしょうか。	高齢者や障害者、妊産婦、けが人などの移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進することが目的です。 また、基本構想に基づき面的なバリアフリー化を推進することで、高齢者、障害者等の移動等の円滑化をはじめ、誰もが暮らしやすいまちづくりを進めることにつながる（意義）と考えております。
3			バリアフリー化は、法律の名称が示すとおり、その趣旨は、移動の円滑化であると理解しますが、地域における公共交通サービスの実現に向け、面的なバリアフリー化が求められるなか、国が支援する地域公共交通網形成計画との調和・整合性は、どのように図られているのでしょうか。	現在のところ本市で地域公共交通網形成計画の策定予定はありません。今後、地域公共交通網形成計画策定の際は、本基本構想との整合を図り、施設のバリアフリー化を進めていきます。
4			概要版を作成、市内公共施設に配布されたい。	市民啓発の観点からも重要でありますので概要版を作成し、効果的な周知方法を検討いたします。
5			巻頭に市長挨拶を掲載されたい。	最終版には掲載する予定です。

2 第1章 計画の概要

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
6		1.1 基本構想策定の背景	1.1 基本構想策定の背景/1.1.1 基本構想策定の背景…題目が重複しており、ここは、前を“1.1 基本構想策定の経緯”とするのが妥当です。	”1.1基本構想策定の背景と位置づけ”に修正いたします。
7	P1-1		(1)「バリアフリー法」制定の背景では、法の略称でなく、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」と明示するべきである一方、交通バリアフリー法とハートビル法では、各法に対する括弧内略称の前に“以下、”が抜けています。	ご指摘の内容に修正いたします。
8	P1-2		図1.1.2 バリアフリー法制定の経緯は、交通バリアフリー法とハートビル法の記載位置を左右逆にするとともに、バリアフリー法も他の法令と同様に施行日を記載のうえ、これらの経過を「わかる化」し、それぞれの所管省庁名の併記が望まれます。	ご指摘をふまえ、記載位置の修正、施行日、所管省庁名を追記いたします。
9	P1-3		(2)ユニバーサルデザインとバリアフリー法では、1.2.1 ユニバーサルデザインの考え方をふまえたバリアフリーの取り組みの推進においてコメントしている「バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱」の追記が望まれます。	(2)ユニバーサルデザインとバリアフリー法は、バリアフリー法におけるユニバーサルデザインの考え方をとりまとめた内容であり、また、バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱については、ご指摘の1.2.1 ユニバーサルデザインの考え方をふまえたバリアフリーの取り組みの推進に記載しておりますので原案どおりといたします。
10	P1-5		基本構想の位置づけ中、第5次総合計画、総合保健福祉計画との整合性について丁寧に記述されたい。	総合計画では「都市活力がみなぎる便利で快適なまち」を実現するため、歩行者・自転車空間の安全性の向上等総合的な交通施策を進めることを挙げており、本計画は分野別計画の1つとして位置づけております。また、総合保健福祉計画についてはP2-7に示しているとおりです。
11			ここでは、一部のみ記載の国が定める法律を削除し、引き換えに、交通バリアフリー法に基づく平成15年策定の基本構想とバリアフリー法に基づく今回策定の基本構想との関係性及び両法と関連基本方針が定める基本構想の内容の違いを記述することにより、(P1-3/1-4)前掲の(3)バリアフリー基本構想で定める事項も転記し、これら内容をまとめた方がわかりやすく、編集の手直しを提案します。	ご指摘いただいた箇所は、国の法律及び市の上位計画等と茨木市バリアフリー基本構想との関連性を示すことで、同基本構想の位置づけを説明しておりますので、原案どおりといたします。
12	P1-6	1.2 市のバリアフリー化に対する考え方	バリアフリー法の背景・経緯を考察すると、法の趣旨において、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化による総合的なバリアフリー化とともに、「心のバリアフリー」が謳われているほか、法の制定と前後して、「ユニバーサルデザイン政策大綱」の策定に加え、「バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱」の閣議決定があり、さらに、続く1.2.2での“市全体のバリアフリー化をめざして”の考え方に基づくとき、ここは、“ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー社会の実現”と、積極的な題目が望まれます。	バリアフリー化の取り組みについては、社会情勢の変化に対応した継続的・発展的な取り組みの推進が必要となりますので、原案どおり「ユニバーサルデザインの考え方をふまえたバリアフリーの取り組み推進」といたします。
13			参考の例示として、バス車両におけるバリアフリーのリフト付きとユニバーサルデザインのノンステップバスが身近でわかりやすく、追記を望みます。	参考にバス車両の例を追記いたします。
14	P1-9		計画期間の根拠について、記述されたい。	国が定める各施設等の整備目標年度でもある平成32年度を本基本構想における特定事業の短期整備の目標期間としております。その後、整備の進捗、社会・経済状況等をふまえ、計画の見直しを行います。

3 第2章 茨木市の現況と課題

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
15	P2-7	2.1 茨木市の概要	(5)上位計画・関連計画で掲載の図表<関連計画：茨木市総合保健福祉計画(平成27年3月見直し)>に関し、高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画の5つの基本目標に新計画から追加とか旧計画とかの括弧書きがありますが、見直された現行計画を示せば十分であり、括弧書きは不要です。	ご指摘の内容に修正いたします。
16	P2-17	2.3 茨木市のバリアフリーの課題	アンケート調査とヒアリング調査を実施の記述があるものの、その結果に関する言及がなく、参考資料として編集されていることの追記が求められます。	参考資料に記載してあることを追記いたします。
17	P2-24		(1) 自転車対策に記載の2点は、心のバリアフリーから解決できると限らず、 (2) 理解の促進・マナー向上のはじめ2点は、何を意味しているのかが分かりかねます。他にも同様な記述が散見され、別に指摘の「わかる化」への配慮を望みます。	(1) について、解決にあたっては「茨木市自転車利用環境整備計画」と連携して取り組みを進めていきます。 (2) については、「障害への理解」を「障害への理解を深める」、「危険な歩きタバコ(車いす・ベビーカー等)」を「危険な歩きタバコの防止」に修正いたします。
18	P2-25		(2) 福祉タクシー等で例として記載されている福祉有償運送は、取り組み実績があるのでしょうか。あれば教示ください。	福祉有償運送につきましては、大阪府北摂ブロック福祉有償運送運営協議会に参加し、情報共有を図っておりますが、運営事業者の情報以外に取組みの実績等は把握しておりません。 なお、障害者施策に関する第3次長期計画との整合性を図るため、本編記載の「移動困難者に対する移動支援のあり方について検討」を「移動困難者に対する移動支援の充実を図る」に修正いたします。

4 第3章 茨木市バリアフリー基本方針

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
19	P3-1	3.2 バリアフリー推進にあたってのポイント	まちづくりにおける「カタチ」・「こころ」・「しくみ」の三位一体は、その実体化を象徴する説として了解するものの、「カタチ」のみが片仮名になっているのは理解し難く、いずれも平仮名表記が妥当です。	ご指摘の内容に修正いたします。
20	P3-8	3.3 整備の方針	取り組みの方針中、自転車レーン(茨高前等)走行の徹底化について記載されたい。	「自転車施策と連携した自転車マナーの向上」はご指摘の内容も含め、市全域を対象とした方針であるため、原案どおりといたします。

5 第5章 実施すべき特定事業等について

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
21	P5-5	5.2 J R 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区	J R 茨木駅西口について、現在エレベーターが一機ありますが、東口のようにエスカレーターを短期目標とし、設置していただきたい。	J R 茨木駅西口の整備内容である「再開発事業等による駅前広場改修」の中で設置・検討いたします。
22			J R 茨木駅西口について、エレベーターの位置がわかりづらい。	J R 茨木駅西口の整備内容である「案内情報設備等の充実」の中で対応いたします。
23	P5-6	5.2 J R 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区	②大阪高槻京都線について、交差点部の車道との段差、歩道の横断勾配がきつく歩くのに不安定で危険である。	大阪高槻京都線の整備内容である「歩道改善（段差、勾配の解消）」の中で対応いたします。
24			④南千里茨木停車場線(茨木郵便局～西駅前東交差点、立体横断施設の改善)の立体横断施設の改善は中期整備目標から短期整備目標に短縮して下さい。	早期の改善が重要であります。関係機関との協議をはじめ、交通環境への影響等検討事項が多岐に渡り、改善策決定までに時間を要することから施工実施までの期間を含め中期（10年以内）設定にしておりますので原案どおりといたします。
25	P5-44	5.6 心のバリアフリー	種々の取組みが記載されていますが、全体に行政目線による総花的な感がぬぐえず、ここは、用語説明で参照されている「バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱」に明記の取組方針(生活者・利用者の視点に立った施策の展開/ハード・ソフトからハードへ/「点」・「線」から「面」の整備へ/社会全体による取組の推進)を踏まえ、分野ごとに市民・行政(市)・事業者それぞれの責務を明確にするなか、目標時期にとどまらず、しかるべき指標を設定しての記述が望まれます。	現在指標の設定はありませんが、基本構想策定後の特定事業計画作成時に事業の進捗を管理するとともに、平成26年度に実施したアンケート調査を今後必要に応じて実施することで、市民意識の変化を把握することを検討しています。
26	P5-48		バリアフリー社会の実現に向けては、平常時と災害時の両面において、ICT(情報通信技術)等を活用することにより、高齢者や障がい者をはじめ、移動制約者が必要な情報を入手し、積極的に活動できるバリアフリー環境の構築を推進することが不可欠ですが、この点での取組みは、どのように展開されようとしているのでしょうか。◇その他で触れられていますが、オープンデータの普及・活用が促進されているなか、そのシステム構築も含め、さらに具体的な施策・取組の記述が求められます。	災害時の情報伝達につきましては、防災行政無線のデジタル化を進めるとともに、視聴困難地域の解消に向けて中継局を整備するなど、迅速かつ正確に伝達できるようハード整備に努めております。今後も引き続き市の施策展開において、ご意見を参考に検討いたします。
27			◇その他での枠内備考欄に記述で“多様な”であるべきが“多用途”となっています。	ご指摘の内容に修正いたします。

6 参考資料について

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
28	参-1 ～ 参-10	参考資料 1 アンケート調査結果	項目の多くが満足度となっているものの、バリアを感じるが 5 点/感じないが 1 点の評価によるものであり、満足度ではなく、不満足度とあるべきです。	不満足意見を含め満足度という表現にしているため、原案どおりといたします。
29			(参-10) 参考 1. 10 回答者属性に関し、①回答者の年齢は、(参-1) 参考 1. 1 アンケート調査概要に掲載が妥当であり、②回答者の移動時の不便は、回答者属性に当たらず、内容的にもどのようなことが不便なのかわからず、意味が薄いので、削除が妥当です。	ご指摘の内容に修正いたします。
30	参-39	参考資料 6 用語説明	この基本構想の冒頭で言及のノーマライゼーションをはじめ、ユニバーサルデザインと同類のアクセシブルデザインや視覚障害者用誘導ブロック/点字ブロックと同類のエスコートゾーンなど、関係者の常用語を追加するとともに、バリアフリーとユニバーサルデザインでも 4 種類のバリアやユニバーサルデザインの 7 原則の追記が望まれます。	用語説明は、基本構想内で記載のある文言について説明しています。「ノーマライゼーション」につきましては文言を追加いたします。

7 事業提案・要望等

（市の考え方についてはお示しませんが、いただきました個別の事業に対する意見や事業提案等については、今後の事業検討の参考にさせていただきます。）

通番	頁	意見箇所	意見の概要
31	P3-1	4.1 各地区の課題や問題点	介護者（要介護者）の観点から、「介護マーク介護中」を提示してくださるようお願いいたします。即ち、認知症の方の介護は、他の人から見ると介護していることが分かりにくいいため、誤解あるいは偏見を持たれることがある。介護する方が、介護中であることを周囲の理解を得るためである。
32	P5-6	5.2 J R 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区	④南千里茨木停車場線(茨木郵便局～西駅前東交差点)の立体横断施設について、平面横断できるようにして欲しい。
33			④南千里茨木停車場線(茨木郵便局～西駅前東交差点)の立体横断施設の改善について、平面横断では交通渋滞や横断時の事故が懸念されるので、エレベーターを設置して欲しい。
34	大阪中央環状線の大阪モノレール宇野辺駅の歩道橋北側下穂積2丁目の穂積小通学路の整備を、明るく・広く・直線の道路に整備出来ませんか。下穂積4丁目方面からのモノレール利用者や茨木西高生の通学にも多く利用される。		
35	J R 茨木駅西口について、バス停がせっかくできたけど、雨が降った時に駅から春日丘公園行きのバス停まで傘がないといけない。連続した屋根をつけて下さい。		
36	U F J 銀行からバス停に行くのに、ものすごく回り道をしないとけない。信号、横断歩道のないところをたくさんの人が横切っていてすごく危ない。		
37	J R 茨木駅東口について、郵便ポストが少なくなっているので、東口コンコースに設置して欲しい。		
38	J R 茨木駅東口について、コンコースの各案内文字が小さくわかりにくい。暗い。エスカレーターがせまい。バスのりば上のエスカレーター、雨がかかる。		
39	J R 茨木駅東口について、まわり階段、雨がかかる。雨の日すべって腰を打った。他にもすべった人がいた。		
40	J R 茨木駅東口について、コンコース下の道路、歩道が暗くこわい。		
41	近鉄バスの春日丘方面、阪大病院方面への乗り場があるバス停の屋根がとても狭小で雨が降ると屋根として機能せず、バスを待っている乗客はあの狭いスペースで傘をささざるをえない状態です。バス停の端から端までつながった中の広い屋根を早急に取り付けて頂きたいです。		
42	現在設置されている椅子は座る時や立つ時に利用者が操作しなければならず、雨の日は座れません。固定式の長椅子を早急に設置して下さい。（特に杖をついている方や手の不自由な方は、現在の椅子は使用できません。）		
43	—	その他	車道と歩道がどこまでも並行している場合、歩道がゆるやかな坂になっているので歩く者にとっては歩きにくい。溝蓋が金属の場合、滑りやすい。イオン茨木前の信号(横断歩道)が長い。車優先社会だとつくづく思う。
44			茨木市内、あちこち歩道の歩きにくいことに不自由している。
45			郡山公民館への坂は急で、足の悪い人は行きづらいです。高齢者を対象の行事もあるため、急坂を昇りにくい公民館利用者の事も考えて、行き易い対策をしてほしい。