

第 1 回宇治市交通バリアフリー検討委員会での意見要旨

- 1. 検討委員会の運営規程等について
- 2. 委員会の目的について
- 3. 宇治市の交通バリアフリーの現状について
- 4. 全体構想見直しの方向性について

1 . 検討委員会の運営規程等について
意見なし
2 . 委員会の目的について
意見 1 この検討委員会では今の全体構想に位置付けられている地区の枠組みを見直すことが目的で、事業者の単独整備地区をはじめ、基本構想のない5つの地区を今後どうしていくのが良いかを議論すると考えてよろしいでしょうか。
(事務局) そのとおりであります。
3 . 宇治市の交通バリアフリーの現状について
意見 2 近鉄小倉駅では、反対側のホームへ行く場合、地下道を通って行くんですけども、車椅子の方とかですと一旦少し北の方の踏切まで回らないといけないというような状況で、地下道が何とかもう少しバリアフリー化されるとより利用促進になるのかなというのはちょっと感想として持ちました。
意見 3 近鉄小倉駅はバリアフリー化が完成している駅であります。意見の地下道は近鉄が所有していますが、構外の地下道になっており、駅利用者以外の方もご利用できるようになっております。この地下道のバリアフリー化整備となりますと、別々の事業で単独でするのは難しく、自治体の方と協議になりますが、自治体が主体となってお考えいただきたいなとは考えております。

4 . 全体構想見直しの方向性について

意見 4 「事業者の単独整備地区」は事業者が単独で整備しないといけない地区なのかなと見えてしまう。交通バリアフリーは駅を中心にして一定範囲が整備範囲なので、地区名に「事業者の単独整備地区」と書くのはよくないのではと思います。

意見 5 バリアフリー法の精神に基づいてそれぞれができる範囲でやっていきましょうという地区が「事業者の単独整備地区」という名前を当時使っていたものですから、この名前が良いかどうかは議論していけたらと思います。今まで単独整備地区でそれぞれやりましようねとしてきたものの、現実に進んでこなかったということも反省点であり、今後の検討する要素の一つになると思います。

意見 6 国では新たに交通基本法が施行されました。補助制度に関しては従来の制度の変更も含めこれからメニューが決まってくると思われ、注視が必要です。

意見 7 国は目標年度までに 100%整備することと言っているのですが、本来全てを整備していかなければなりません、熟度が達していないから基本構想は正式に立てません、だと全然話が進みませんから、まず基本構想が要るのではないのでしょうか。最初から盛り込んでいないと、状況が好転したときに基本構想がないということでは補助金が引き出せない、事業が進まない、といったケースもあるようですので、できれば理想の状況を議論しておいた方が良くないかと思います。

意見 8 補助金を引き出すと基本構想が制度上要るということは承知はしていますが、基本構想を作るとなると、駅の整備だけではなくて周辺道路等の整備も一定やっていく必要があるだろうと考えております。周辺に連携して一体的に整備する事業等があれば、基本構想を作って連携してやりましようということになるかと思いますが、それが難しい場合、基本構想を作るのが果たして良いかどうかというところを考えております。その辺は今後周辺の道路等の管理者等と協議しながら考えていきたいと思っております。全ての地区を重点整備地区にできれば良いとは思

いますが、平成 32 年という目標年度の中でするには、多額の費用が必要です。駅や周辺道路でどのような事業が考えられるのかというのを精査し、基本的な組み立てをしていくことが必要と思っています。

意見 9 少なくとも木幡、黄檗、伊勢田については全体構想があって、かつ全般的にいうとこのエリアを考えて努力をすべきといった、原理原則としてはあるんだと思います。単独整備にしてしまうとできない。かといって 32 年までに駅のバリアフリー化を完璧にする。そのためには全体構想を見直して、それは格上げしましょうと。ただ道路はさすがに 2.5m の歩道というのは無理ですよと。このあたりが基本的なところかと思われまます。

小倉についてどう考えるかというところは、次回の時に長期的な部分でいいと思うので、少なくとも前回の平成 17 年では引き続き検討を行う地区なので、現状駅はバリアフリーができていて外に課題が残っていると、そのあたりのちゃんとしたストーリーができていれば、少なくとも残り 4 地域を 3 段階ぐらいでグレード分けしてまとめていけそうな気がします。

意見 10 優先順位的なものをつけ直すに当たっての判断材料は、まずは駅の乗降客数ですが、周辺公共施設の状況と、それから周辺の道路の状況、3 つぐらいが主な判断材料で、一覧で比較できるものが出てくるともうちょっと判断しやすい。

(事務局) 本日の資料ではデータが分かれていたり、図面の歩道に色を付けているだけの資料なので、わかりやすい表のようにしたものを次回までに準備します。(駅の乗降客数は資料 3-1 の P10、周辺公共施設の状況は資料 3-1 の P12 ~ 18、周辺道路の整備状況については、別紙参考資料 1 を参照)

意見 11 障害者の方への直接意見聴取を行ってほしい。代表者へのヒアリングだけでも、行うのと行わないのとでは、全く違います。

(事務局) 次の検討委員会までに障害者団体の代表者へのヒアリングを行い、結果を報告します。

【障害者団体へのヒアリング結果】

・バリアフリー化ができていない施設についての意見

(1) 駅等の旅客施設

【音声案内に関する意見】近鉄伊勢田駅や小倉駅では、大久保駅のように国際会館行きか近鉄京都駅行きなのかを音声案内してくれないので、視覚障害者は乗り換えが必要なのが不安になる。車両内での音声案内はあるが、混雑しているときは聞き取りにくい。また、この2駅については、車両を降りたとき、改札が左右どちらにあるのかチャイム等で知らせるようなシステムがあれば非常にうれしい。

JR車内の音声ボリュームを大きくしてほしい。また、木幡駅では奈良行きと京都行きがどちらのホームから出発するのかわからない時がある。

【券売機に関する意見】タッチパネル式の券売機しかない駅があるが、視覚障害者としてはボタン式が必要である。

【駅の段差に対する意見】エレベーターでの移動が一番である。肢体障害者といっても、大きく分けると自力で移動できる方と介助を必要とされる方がおられる。後者の場合は、スロープがあっても自力では移動が難しい。近鉄小倉駅はバリアフリー化が完了しているそうだが、地下通路が階段のみなので、実態は利用できない。

事前に車椅子での利用を連絡すれば駅員が助けてくれるし、帰りに車掌や駅員が下車する駅に前もって連絡をしてもらえることもあり助かっている。しかし、事業者の合理化に伴いワンマン電車や地方では駅員がいない駅もある。地方のローカル線を使うと大変なことになるので、大きな駅で下車し、車で目的地に移動せざるを得ないのが実情。

(2) 道路

歩道と車道の段差を解消してほしい。宇治橋通りのようにカラー舗装で車道部分と歩道部分を分けし、必要に応じて柵や車止めで区切る構造が

肢体障害者にとっては一番良い。基準があるとのことで、歩道の切り下げ部分でも数センチの段差があるが、車いすはバックしながら進むなど工夫しないと乗り越えられない。

(3)その他の意見

仮に駅がバリアフリー化できたとしても、目的地である施設や至る道路のバリアフリー化ができていなければ、結局は介助者に頼らないと移動できない。利用者の立場に立って整備をしてほしい。