

移動円滑化評価会議近畿分科会（案）

バリアフリー課題別について

・バリアフリー基本構想協議会・マスタープランについて

バリアフリー基本構想協議会が（豊中市、明石市、奈良市、茨木市）立ち上がっており、活発に当事者の参画をされているようです。また、それ以外の市町村の状況を把握していく事が大事だと思います。

マスタープランに（奈良市、池田市）について、取り組みをされているようですが、それ以外の各市町村の状況の把握も必要かと思えます。

・公共交通についてのハード・ソフトの一体的な取り組み

鉄道については、大阪メトロの千日前線、今里線のホームのかさ上げ、ホームドアの設置が進められている。また、情報保障からアナウンスだけでなく電光表示の案内など比較検証が必要であり、良いところを生かしていける取り組みが必要です。

研修では、障害特性にあわせた対応が必要であり、当事者が参画しての研修の取り組みも必要です。

バスについては、車両の自動スロープ化によって乗客の利便性が向上でき、運転手の腰痛の負担軽減にもなる。

運転手の研修では、京都市バス、南海バス、阪急バスが独自に当事者の参画していき、共同で取り組んでいます。当事者が参画していくことで、運転手にとって障害特性にあわせた対応を学ぶことが出来ることから他事業者にも広めていく事が必要です。



京都市バス 研修



京都市バス 研修



京都市バス 研修



南海バス 研修



南海バス 研修



南海バス 研修



阪急バス 研修



阪急バス 研修



阪急バス 研修

・歩道整備について

歩道の整備では、市町村によって異なることがあり、たとえば、滋賀県彦根市では連続平坦になっています。また、横断歩道のマウンドアップすることで可能となっています。しかし、連続平坦になっていないところでは、相変わらず、歩道が波打っているところがあり、地域別のレベルアップが必要と思います。



滋賀県彦根市



滋賀県彦根市



滋賀県彦根市



滋賀県彦根市

歩車道境界部の段差（遠端段差）は、標準値2cmとなっています。昨今、地方分権により、各市町村では創意工夫されることによって、縁石ブロックの設置をされ、異なってきました。実際には障害や環境の状況によって意見が分かれており、評価会議で現場検証が必要と思います。



茨木市（旧バージョン）



茨木市（新バージョン）兵庫県方式



彦根市



彦根市



尼崎市



三宮



松山市



松山市



富山市



富山市

・UDタクシーの実用化について

トヨタの JPN タクシー・日産の NV200 バネットタクシーが現在、運行をされていますが、それぞれの特徴があり、スロープの出し方、乗車の仕方、違いがあり、比較検証が必要と思います。トヨタの JPN タクシーはバリアフリーネットワーク会議委員から課題提起をされていたが、その後、何の検証もされずに現在に至っている。しかし、茨木市の委員会を通じて、トヨタの JPN タクシー検証することができた。ただ、改善前の車両ということで改善後の検証も必要です。(別紙参照)