

(別紙)ご意見の要旨と本市の考え方

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
1	梅田	【概要版】 P.5 【素案】 P.76	■整備等の内容	中津駅とあるが、できたら茶屋町口の方にエスカレーターを付けてほしい。	・阪急大阪梅田駅茶屋町口のエレベーターについては、芝田一丁目計画実施時に、ホーム階と改札階及び改札階と地上階をつなぐエレベーターの整備が予定されております。(大阪市梅田地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)53頁) ・エスカレーターの設置のご意見については、施設設置管理者に情報共有致しました。
2	梅田	【素案】 P.26	生活関連施設一覧 商業施設	梅田ロフトは2025年3月で閉店となり、阪神百貨店に移りますが、現位置のまま、生活関連施設に残すのですか？	・2025年1月30日に梅田ロフトにより公表されております資料を確認したところ、現在の位置において、2025年4月30日に営業を終了される予定となっております。 ・大阪市梅田地区交通バリアフリー基本構想の変更を予定している2025年3月末時点において、利用がされている施設は生活関連施設に設定しております。
3	梅田	【素案】 P.100	(5)交差点、ほか	他の地区も含め、「主要な経路」が使用され続けている箇所が複数あり、混乱します。前回の基本構想の取組みに係る内容は、今回でも「生活関連経路」に上書きせず、そのまま「主要な経路」として使い続ける(使い分ける)のですか？	・平成15年から平成18年にかけて策定した交通バリアフリー基本構想(以下、現行基本構想)では、「主要な経路」と記載しておりました。 ・各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想(以下、基本構想)の変更に伴い、現行基本構想の主要な経路を基本としながら、新たに「生活関連経路」を設定しております。 ・基本構想1ー4重点整備地区におけるバリアフリー整備の実施状況など現行基本構想に関する記載は「主要な経路」、今回変更する基本構想に関する記載は「生活関連経路」とし、資料を修正致します。
4	難波	【概要版】 P.1 【素案】 P.16 【概要版】 P.4 【素案】 P.83、90	■地区のバリアフリー化方針 (2)現状の主な課題 3)道路・交差点・駅前広場 ■整備等の内容 【道路・交差点】 ■道路 【心のバリアフリー】 地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮、多様なSOGIESCについて理解するための取組の実施	大阪シティバスが管理するなんば西口バスターミナル(阪神高速道路高架下バス停)は、バスターミナルが整備されてから既に50年近く経過しますが、これまで本格的な改修工事は行われておらず、施設の老朽化が著しいのが現状です。 特に市道新川橋線以北の乗降者通路は幅員が狭く、車椅子利用者のすれ違いが困難です。 バスターミナルの至るところで路面舗装が損傷し、一部で視覚障がい者誘導用ブロックも捲れています。 阪神高速道路の高架やバス停屋根により昼夜問わず暗く、防犯の面でも不安があります。 2031年にはバス停直下になにわ筋線新難波駅が開業する予定で、今後、益々、人通りが増加すると予想されます。 大阪シティバスなんば西口バスターミナルにつきましては、2031年なにわ筋線開業にあわせた抜本的な改修工事を要望致します。	・大阪なんば(西)バスターミナルを管理する大阪シティバス(株)に情報共有し、以下の回答を得ています。 「大阪なんば(西)バスターミナルは、昭和61年度に大阪市のライド・アンド・ライド計画に基づき整備されたもので、2031年春の開業を目指す「なにわ筋線」の南海新難波駅(仮称)の地上部(大阪市浪速区難波中一丁目地内)に位置している関係で、現在は工事の施工進捗に合わせ、安全性の確保とお客さまの利便性の両立を図る形態で運営しており、今後も工事進捗に合わせた形態変更を余儀なくされている状況です。 同バスターミナルは阪神高速道路高架下に位置しており、さらに風雨を防ぐために通路部分に連続上屋を設置している関係で全体的に暗い印象はありますが、街灯及び補助照明にて明るさを保っています。 現在、元バスターミナルの南側域(北側域は工事区域)に乗場プラットフォームを2か所設置して運営していますが、横断歩道を設置したうえで照明増設等必要な設備整備を施し、安心してご利用いただけるようにしています。 なお、通路の有効幅員が工事占用の関係もあって十分とはいかない部分があり、歩行者にご迷惑をおかけしていますが、引き続き状況に合わせ、出来得る限りの安全確保に努めて参ります。 通路部に敷設の点字ブロックの一部が欠損、損傷している箇所については、早急に補修するようにします。」 ・なお、「大阪なんば(西)バスターミナルの2031年なにわ筋線開業にあわせた抜本的な改修工事の要望」については、関係者と情報共有致しました。

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
5	難波	【素案】 P.83	3. 歩行空間の確保	他の地区と異なり、関係者が道路管理者のみ（交通管理者は入っていない）ですが、交通規制を伴う整備は行わないことが決定しているのですか？	・他の地区と異なり、交通管理者が入っていないというご意見ですが、他地区と同じく、交通管理者も関係者に含んでおり、「大阪市（道路管理者）、公安委員会」と記載しております。（大阪市難波地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）83頁）
6	難波	【素案】 P.83	(1) 道路	他の地区も同様、整備内容について、各路線のどの区間で実施するのかについて、地図上で分かる様にしてください。	・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー法）第25条第2項3において、基本構想に特定事業に関する事項を定めるものとされており、移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドラインにおいて、事業の種類別に概ねの事業内容（対象施設、事業者、整備内容、事業実施時期等）を記載することになっています。 ・このことから、各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想 5-6-3 地区における整備等の内容において、整備内容の対象として、道路の路線名を記載しております。 ・なお、整備する道路の区間は、バリアフリー法第31条第3項1において、道路特定事業計画に定めるものとされていることから、ご意見を踏まえ、道路管理者と調整の上、基本構想の参考資料として道路の特定事業の整備の内容及び整備区間等に関する図面を作成致しました。
7	難波	【素案】 P.83	5. 駅前広場	「バス停の歩道部分の車道に対する高さの整備」は、何を意味しているのか分かりません。整備内容について、もう少し分かり易い表現に修正してください。	・「バス停の歩道部分の車道に対する高さの整備」については、ノンステップバス等の乗降口の床高さに対して歩道の路面高さを配慮することなどにより、ノンステップバス等への乗降のしやすさを確保することを目的としております。（大阪市難波地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）80頁） ・ご意見を踏まえ、「ノンステップバスに対応したバス停の歩道部分の路面高さの整備」と修正致します。
8	難波	【素案】 P.110	主要な経路の整備状況	延長と整備延長の単純な割り算による割合となっていない路線がありますが、整備率はどの様に算出していますか？	・大阪市難波地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）○難波地区における主要な経路の整備状況（令和3（2021）年3月末時点）の整備率は、整備延長を延長で除した数値をパーセンテージで記載しております。
9	京橋	【素案】 P.3	1-3 基本構想の策定経過	京橋地区の話の中で、第1次3地区を太線で囲む意味は何ですか？	・大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）1-3基本構想の策定経過において、京橋地区を含む第2次基本構想策定地区＜平成16（2004）年4月策定＞12地区を太線で囲んでおります。
10	京橋	【素案】 P.15	鉄道駅乗降客数	我孫子町地区も同じですが、表中の「R1年度」の後ろに「※」が漏れています。	・大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）2-4地区の概要 鉄道駅乗降客数（15頁）において、「※」を記載しております。 ・大阪市我孫子町地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）及び大阪市コスモスクエア地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）において、資料を修正致します。

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
11	京橋	【素案】 P.23	3-3 地区における重点整備地区の区域設定(3)	都島区役所、都島区民センター、都島図書館は、1本の道路で連続して接続しているだけであり、複数の道路を網状に結ぶというネットワーク化していませんが、文書として間違っていないですか？	・平成16年に策定した大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（以下、現行基本構想）の重点整備地区は、都島区役所、都島区民センター、都島図書館などの主要な施設と駅をネットワークすることにより、効果的に市民の利便の向上が図れる範囲としております。 ・全地区の共通の考え方を示す「大阪市交通バリアフリー基本構想骨子【全地区共通】」10頁に記載のとおり、大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）は、現行基本構想の重点整備地区の区域を継続することを基本としていることから、記載の通りとしております。
12	京橋	【素案】 P.127	付属資料3：京橋地区ワークショップ等における主な意見と対応	「JR・京阪京橋駅側で大阪城京橋プロムナードに上がることのできる場所は旧イオンのスロープと京阪モール（片町口）であるが、イオンの跡地も今後、建設が進み閉鎖された場合、京阪モールだけになる。OBP側と同じように歩道からエレベーターで上れるようにした方が良い」に対する回答が「プロムナードへの動線を確保するエレベーターについては必要ですが、民間のエレベーターであっても問題ないと考えております。」とのことだが、大阪市がエレベーターを道路や歩道上に作っても問題ないと考えます。これは行政が主導するまちづくりであって、民間と共同というよりは民間任せすぎる気がします。行政としてエレベーターを設置するという考え方はないのか。	・京橋駅周辺と大阪ビジネスパークの移動において、車いす使用者は、イオン京橋跡地内の仮設通路、JR京橋駅西口から大阪城京橋プロムナードをつなぐデッキ及び大阪城京橋プロムナードを経由し、大阪ビジネスパークに移動しており、大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）18頁に記載の通り、現状の主な課題として、大阪城京橋プロムナードにつながるエレベーターなどの上下移動施設の設置の検討が必要であるとしています。 ・道路管理者としては、生活関連経路周辺の迂回路の状況や、周辺施設のエレベーター設置状況、周辺の開発計画などを十分に考慮した上で、必要性が認められる場合には、エレベーターやスロープの設置を検討いたします。
13	京橋	【素案】 P.149	付属資料3：京橋地区ワークショップ等における主な意見と対応 主な意見：211	「事業者が事業計画を作成し、整備済みとなっている項目が見受けられるが、実際に使えるように整備されているか懐疑的であるため、整備評価の際に当事者が入って一緒に評価を行うべきである」に対する回答が「本市では、各事業者が実施する特定事業の進捗状況について、定期的に確認・把握し公表しております。」ということですが、当事者との確認、評価を一緒にするべきという意見への回答になっていない。 当事者との確認を5年に1回のまちあるきの機会だけに限定するのではなく、整備の前に事前検証等の機会を設けたり、整備後の評価をするという考えはないのか。 また、定期的な確認とはどれくらいの頻度なのか。	・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー法）第25条の2において、「おおむね5年ごとに、当該基本構想において定められた重点整備地区における特定事業その他の事業の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、基本構想を変更するものとする。」と定められており、おおむね5年を1つの周期として、地区のご意見を聴きながら進めていく仕組みが必要と考えています。 ・各地区の当事者等の意見聴取の方法については、現在、約20年ぶりに全25地区（21構想）の大阪市交通バリアフリー基本構想（以下、基本構想）について、各地区の当事者等からの多数のご意見を丁寧にお聴きしながら、変更の検討を行っている状況であり、全地区の基本構想の変更の目途が立った段階で改めて検討する予定です。 ・なお、特定事業等の実施状況につきまして、概ね1年ごとにホームページで公表しております。

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
14	京橋	【素案】 P.106～ 159	付属資料3:京橋地区ワーク ショップ等における主な意見 と対応	回答を見ていると、全体的に「検討する」という回答が多い。20年前の基本構想から、今まで何もかわってこなかったのが、今回も検討するだけでは不安を感じます。もう少し具体的にいつ答えを出して進めていくのか進めていかないのか明確に示してほしい。また、当事者参画で検討して改善していく仕組みづくりの場を設けて進めてほしい。	・大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)(以下、基本構想)13頁に記載のとおり、基本構想の計画期間を令和7(2025)年度から令和17(2035)年度までの概ね10年間としており、整備内容と完成時期を明確にして進める事業を「特定事業」とし、令和12(2030)年までに整備するものを「前期」、令和17(2035)年までに整備するものを「後期」としています。 ・心のバリアフリーを推進するため、教育啓発に関する取組を新たに特定事業に位置づけるとともに、鉄道施設では、京阪京橋駅、Osaka Metro京橋駅及び大阪ビジネスパーク駅においてエスカレーターの行き先及び昇降方向を知らせる音案内設備の設置や、Osaka Metro大阪ビジネスパーク駅においてエレベーターの到着する籠の昇降方向を知らせる音案内設備の設置を特定事業に位置づけており、道路では、片町徳庵線において歩道の有効幅員の確保や、東野田方面東西28号線、片町徳庵線及び桜宮方面東西86号線において視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を特定事業に位置づけております。 ・各地区の当事者等の意見聴取の方法については、現在、約20年ぶりに全25地区(21構想)の大阪市交通バリアフリー基本構想について、各地区の当事者等からの多数のご意見を丁寧にお聴きしながら、変更の検討を行っている状況であり、全地区の基本構想の変更の目途が立った段階で改めて検討する予定です。
15	京橋	【素案】 P.27～ 29	4-2 生活関連経路設定 生活関連経路の考え方について	生活関連経路はバリアフリーであるもの、またはバリアフリーにしていく経路であると考えがそうではないのか。5片町野江森小路線の立体駐輪場横は階段しかない。13プロムナードへの接続も階段のみとなっている。	・整備内容と完成時期を明確にして進める事業を「特定事業」、整備の具体化に向けて検討や関連機関との協議が必要となる事業を「関連事業」としており、「片町野江森小路線の立体駐輪場横」については、京橋駅の階層式自転車駐車場西側において、関連事業として、段差の改善に向けた検討を記載しております。(大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)(以下、基本構想)73頁) ・「プロムナードへの接続」については、関連事業として、大阪城京橋プロムナードにつながるアクセスの検討を記載しております。(基本構想76頁)
16				市が公表する基本構想京橋地区のバリアフリーマップの車いすルートが生活関連経路に設定されないのはなぜか。経路に設定し可能な限りバリアフリー化する必要があると思うがいかがか。	・京阪京橋駅中央口改札やJR京橋駅北口改札がある京橋駅周辺と大阪ビジネスパークの移動において、生活関連経路としている片町野江森小路線において、京橋駅の階層式自転車駐車場西側に段差があることから、車いす使用者は、京橋地区バリアフリーマップに記載する車いすルートを移動されていますが、京橋駅の階層式自転車駐車場西側の段差については、大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想73頁に記載のとおり、改善に向け検討を行います。

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
17	京橋	【素案】 P.123	付属資料3:京橋地区ワーク ショップ等における主な意見 と対応 主な意見:98	「JR 京橋駅西口のみどりの券売機は筆談に対応しているが、紙が置いていない。」に対する回答が「筆談の紙はおかず駅員が対応する」とのことだが、西口では時間帯無人で駅員がいない時間帯がある。聴覚障害の人はどうやって駅員を呼ぶのか不明である。対応策を考えてほしい。	・西日本旅客鉄道(株)に情報共有し、以下の回答を得ています。 「「駅員が対応する」としておりましたが、JR 京橋駅西口に設置しているみどりの券売機プラスのモニターを介して、オペレーターが筆談により、対応を致します。」
18	京橋	【素案】 P.125	付属資料3:京橋地区ワーク ショップ等における主な意見 と対応 主な意見:108	「京阪京橋駅のエレベーターが狭い(11人乗り)」に対する回答は片町口のエレベーターの話をされているが、一番利用するのが、中央改札口のエレベーターなのでそちらのエレベーターの大型化を考えてほしい。	・京阪京橋駅中央口改札のエレベーターについては、大規模改良時に検討がなされます。(大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)45頁)
19	京橋	【素案】 P.112	付属資料3:京橋地区ワーク ショップ等における主な意見 と対応 主な意見:29	「JR京橋駅西口の無人時間帯の音声案内がない。」に対する回答が「受話器を実装しており、そちらを活用頂きたいです。」とありますが、視覚障がい者に受話器の位置がわからないと思うのでその点を検討して対策案を出してください。	・西日本旅客鉄道(株)に情報共有し、以下の回答を得ています。 「触知案内図の設置など、JR 京橋駅西口に設置しているみどりの券売機プラスへの案内・誘導の方法について、改良工事等の機会に検討してまいります。」
20	京橋	【素案】 P.125	付属資料3:京橋地区ワーク ショップ等における主な意見 と対応 主な意見:107	「京阪京橋駅中央改札口に北側ホーム(京都方面)直通のエレベーターを設置すべき。」について、現状で新設が難しいということはわかるが、観光客など大きな荷物を持った方やEVを利用する人がかなり増えている現状があるので、上下移動で困っている人がいます。この件についてはもう少し検討してもらいたいです。	・京阪京橋駅中央口改札のエレベーターについては、大規模改良時に検討がなされます。(大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)45頁)
21	京橋	【素案】 P.36	5-4-2 整備等の方針 ■鉄道施設の整備等の方針 乗り換え交通の迂回率改善	現在計画中的JR学研都市線側(旧ダイエー京橋店～京阪・大阪メトロ(長堀鶴見緑地線))への連絡デッキ及び地下道の設置(城見地区～京阪京橋駅(片町口))の回遊性と連絡通路の利便性を考えてほしい。 現状JR学研都市線の京橋駅地下化のため事業地更地(仮駐車場及び一部スーパー等店舗利用)の状況で現学研都市線側駅舎までデッキはつながっているが、京阪側へは西側(片町口)は車いす利用者は一旦地上におりて(スロープ)反対側(かなり交通量、路面状況が悪い)を迂回しないと難しいため。今後万博以降大阪城ホール、山王美術館等イベント、エンターテインメントの位置づけも考え重要なので。	・大阪ビジネスパークと京阪京橋駅片町口をつなぐ大阪城京橋プロムナードの移動において、車いす使用者は、大阪城京橋プロムナードからJR京橋駅西口に向かうデッキを通して、イオン京橋跡地内の仮設通路を経由して、京阪京橋駅片町口に移動しており、大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)18頁に記載の通り、現状の主な課題として、大阪城京橋プロムナードにつながるエレベーターなどの上下移動施設の設置の検討が必要であるとしています。
22	京橋	【素案】 P.125	付属資料3:京橋地区ワーク ショップ等における主な意見 と対応 主な意見:106	京橋東側地下道のエレベーター設置についてですが、京阪の回答にあるように複数の事業者・行政が関わる案件ですので協議の場が必要なのは周知の事実ですが、客観的に見ると複数ゆえの責任のたらい回しのような状況に映ります。今回のコムズガーデンの改修に伴った、車椅子ユーザーの地下鉄利用の際の昇降機利用について、あまりにも不便を強いられる状況は、車椅子ユーザーを置き去りにした悪例そのものだと考えます。バリアフリールートについては、必然から質・非常時や改修時に対応した複数ルートの確立に変わっており、当該場所もエレベーターの設置は必然です。関係機関の調整は必要ですが問題を先送りにせず、今回の基本構想策定を機にエレベーター設置を確約してください。	・整備内容と完成時期を明確にして進める事業を「特定事業」、整備の具体化に向けて検討や関連機関との協議が必要となる事業を「関連事業」としており、京橋東側地下道のエレベーター設置については、関連事業として、京橋東地下道につながるアクセスの検討と記載しています。(大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)18頁)

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
23	京橋	【素案】 P.126	付属資料3:京橋地区ワーク ショップ等における主な意見 と対応 主な意見:111	経緯や事情は分かりましたが、事業性を前面に出されると、バリアフリー的な構造物は作れなくなってしまいます。今回の工事では以前同様の広さになるようですが、最新の工法・最新のエレベーター、建築基準法の改正などを睨み、設置可能な状況が整い次第速やかにエレベーターの大型化を図る、同時に代替ルートの確立も踏まえ複数設置も視野に入れるなども明文化する。大型化の必要性は共有出来ているので、エレベーター設置に伴う動線の恩恵を受ける他の事業体にも出資を募る。今回の工事によるエレベーターの代替として昇降機が設置されましたが、配慮としては有難いものの車椅子ユーザーの実情は、駅利用の選択肢を無くす程不便極まりないものでした。	・コムズガーデンエレベーターの大型化の要望等については、改めて関係者と情報共有致しました。