








ルート②-I 京阪北浜駅


調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	1	改札横のインターホンへ誘導ブロックを繋げてほしい		京阪	利用者動線と交錯しないよう、移動等円滑化整備ガイドラインを参考に整備しており、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討したいと考えています。
		2	大阪証券取引所ビルのEVを利用するため(案内表示にEVマークあり)、EVまで誘導ブロックを繋げてほしい		京阪	28番出口をバリアフリー経路として整備しており、改札口から大阪証券取引所ビル内EV、公共通路まで誘導用ブロックを連続して敷設しています。27号出口はバリアフリー経路の対象外で、施設管理者との協議が必要です。
◎券売機	画面が暗い、もしくは光って見えにくい	3	車いすの視点高さからは光が反射して画面が見えにくいため、光源の位置や角度等を調整してほしい (OsakaMetro北浜駅の券売機は画面が見える)		京阪	設備の仕様に関する事項のため対応可否について関係者と調整が必要です、
	インターホンのボタンが押しにくい	4	よびだしボタンにカバーが付いていて押しにくいため、カバーを除けてほしい ルート①OsakaMetro淀屋橋駅の番号20と意見が相反		京阪	カバーは誤操作防止のために取り付けており、現状のまま操作をお願いしたいと考えています。
	インターホンにモニターがない	5	タッチパネル外には障がい者用ボタンがあるが、聴覚障害の人はモニターの説明を見ながら切符を購入するため、タッチパネル内でも障がい者用の割引がきく切符を買えるようにしてほしい		京阪	券売機の仕様変更をする際の参考とさせていただきます。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎券売機	インターホンにモニターがない	6	駅係員へのお問い合わせインターホン(券面確認台)はあるが、オペレーターからの案内が音声案内のみとなるため、聴覚障がいには困る そのため、モニターを設置し映像でも案内がわかるようにしてほしい		京阪	設備の仕様に関する事項のため対応可否について関係者と調整が必要です。
	テンキーが高い位置にあり操作しにくい	7	テンキー、よびだしボタンの高さが高いため、低くしてほしい		京阪	主要なボタンは110cm程度の高さに配置し、移動等円滑化整備ガイドラインを参考に整備しており、ガイドラインの見直し等があれば検討したいと考えています。
		8	テンキー等の高さが機種によって違うため、統一してほしい	—	京阪	主要なボタンは110cm程度の高さに配置し、移動等円滑化整備ガイドラインを参考に整備しており、ガイドラインの見直し等があれば検討したいと考えています。
	音声案内が設置されていない	9	券売機へ誘導する音声案内が設置されていないため、設置してほしい	—	京阪	大規模改修時に検討します。
その他(改札横インターホン)		10	改札横インターホンについて、設置されている場所はよいが音声案内がないのでわかりにくい ため音声案内を付けてほしい		京阪	設備の仕様に関する事項のため対応可否について関係者と調整が必要です。
		11	改札横インターホンについて、蹴込みがないため、改札に対して横向きで車いすを着けなければならないため、通行の邪魔となる 設置されている場所はよいので、蹴り込みを入れてほしい		京阪	構造的な問題のため大規模改修時に検討します。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
その他(案内表示)		12	京阪とOsakaMetroの乗り換えや出口がわかりにくいので、北浜駅全体のマップがほしい	-	京阪	改札を出た右手にマップを掲載しています。
					Osaka Metro	より分かりやすい案内について今後検討いたします。

ルート②- II OsakaMetro北浜駅

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
A誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	1	2番出入口付近の誘導ブロックが斜めに敷設されており、視覚障がい者は方向感覚がわからなくなる そのため、できるだけ直角となるように敷設してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って最短経路でご利用しやすいように整備しております。ご意見のとおり斜めの誘導が視覚障がい者の方にご不便をお掛けすることになっておりますので、今後は、障害物などを回避するため斜めに敷設する箇所以外は直角に敷設して参ります。
		2	下りエスカレーターは単独で誘導ブロックが敷設されており、スロープ、階段はそれぞれメイン動線と繋がっているが、どれがどこに繋がっているか難易度が高いため、誘導ブロックの敷設を工夫してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、エスカレーターは危険ですので事前の注意喚起用の点字ブロックを敷設することとなっておりますので、ご理解をお願いいたします。
		3	改札から上りエスカレーター、スロープまでの誘導ブロックが敷設されていないため、敷設してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、エスカレーターは危険ですので注意喚起用の点字ブロックを敷設しており、スロープ部も勾配の角度により手すり誘導としておりますので、ご理解をお願いいたします。
	追加	“エスカレーターまで誘導用ブロックを敷設してほしい”という意見に対して、“エスカレーターは危険なので誘導用ブロックを敷設できない”という回答であるが、健常者が歩けるルート(エスカレーター)に案内せず、また、現地確認において、階段までの経路もわかりにくい中で、“危険だから設置しない”はどうか。	-	Osaka Metro	視覚障害の方のエスカレーター利用は危険であると判断しておりますので、ご理解をお願いいたします。 なお、弱視の方のご利用については危険性が低いため順次、音声装置を整備しております。	
	その他	4	OsakaMetroのE階段(京阪からOsakaMetroの改札階へ下る階段)について、誘導ブロックが片側の手すりの方しか案内していないため、上ってきた人と降りてきた人でぶつかる危険があり、両側につけてほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、点字誘導ブロックを片側のみ誘導としておりますので、ご理解をお願いいたします。
C券売機	インターホンのボタンが押しにくい	5	タッチパネル外に福祉のボタンが漢字のみで表記されているが、わかりにくいいためピクトグラムで表してほしい		Osaka Metro	より使いやすい券売機の仕様について今後検討いたします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎券売機	インターホンにモニターがない	6	呼び出しボタンはあるが、カメラやモニター等はないため付けてほしい		Osaka Metro	券売機若しくは遠隔インターホンの呼び出しボタンを押していただきますと、(聴覚障がい者であることを確認でき次第)、駅務員が対応いたしますこととしておりますが、より使いやすい券売機について今後検討いたします。
		7	タッチパネル外には障がい者用ボタンがあるが、聴覚障害の人はモニターの説明を見ながら切符を購入するため、タッチパネル内でも障がい者用の割引がきく切符を買えるようにしてほしい		Osaka Metro	より使いやすい券売機の仕様について今後検討いたします。
	操作する際に無理な体勢になる	8	蹴込みが10cm程度しかないため、蹴込みを入れてほしい(円滑化ガイドラインでは蹴込み40cm)		Osaka Metro	券売機の構造上の問題により蹴込みを深くすることは困難ですが、今後、事業化し順次整備していく予定です。
	その他	9	誘導ブロックが繋がっている券売機が点検中であり、使えない状況であった 常時使える状態とするか、点検中等の理由で使えない場合は音声案内を流してほしい		Osaka Metro	券売機は定期的に点検を行っており、点検時は申し訳ございませんが、呼び出しボタンを押していただき、駅務員にて対応します。
◎エレベーター	15人乗り以上ではない(11人乗り以下である)	10	改札階へ降りるEVが11人乗りであるため、もう少し大きいと助かる		Osaka Metro	エレベーター更新時には大型化を検討していきます。
	操作盤のボタンが押しにくい	11	改札階へ降りるEVの非常ボタンにカバーが付いており押しにくいため外してほしい ルート④OsakaMetro淀屋橋駅の番号20と意見が相反		Osaka Metro	誤操作防止用で実施していますのでご理解をお願いいたします。



調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎トイレ	出入口付近に、男女等を知らせる音声案内がない	12	改札外トイレについて男女等を知らせる音声案内がないため、つけてほしい	—	Osaka Metro	(北中階トイレ)トイレ用点字案内板の前において人感センサーが反応し音声案内装置が作動いたします。通る位置によっては、人感センサーが作動しない場合がありますが、ご理解をお願いいたします。
			“人感センサーが反応し音声案内装置が作動する”という回答でしたが、追加現地確認の際、音声がかかっていなかった。センサーが反応するよう位置等に改善してほしい。	—	Osaka Metro	現地確認の結果、音声装置に問題ございませんでした。
	バリアフリートイレに大型ベッドが設置されていない	13	大型ベッドが設置されていないため設置してほしい		Osaka Metro	現状のトイレ区画の大きさでは大型ベッドの設置は困難ですが、より使いやすいトイレについて今後検討いたします。
	ボタンやトイレトーパーに手が届きにくい	14	ボタンの位置が高く手が届きにくい、トイレトーパーぐらいの高さに上げてほしい		Osaka Metro	大規模改修時に改善いたします。
	入口の開閉ボタンやレバーが操作しにくい	15	改札外バリアフリートイレについて、入口が手動であり扉が重いため改善してほしい		Osaka Metro	比較的、引き戸が重い具合であったため、グリース(油)にて応急処置を実施いたしました。不具合等がございましたら駅務員へご報告をお願いいたします。
	「男性用」「女性用」の区画を通る必要があり、異性介助の場合や性的マイノリティが使いにくい	16	改札外バリアフリートイレについて、男性用・女性用で分かれており、異性介助者や性的マイノリティの方が使いにくい そのため、男性・女性と分かれていないトイレを整備してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って整備しておりますが、より使いやすいトイレについて今後検討いたします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
その他(案内表示)		17	京阪とOsakaMetroの乗り換えや出口がわかりにくいので、北浜駅全体のマップがほしい	—	京阪	関係者と調整が必要です。
					Osaka Metro	より分かりやすい案内について今後検討いたします。

ルート②-Ⅲ 地上

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
④歩道	車道と歩道の段差が大きい	1	大阪市役所前のスロープ手前に段差があるため、改善してほしい		大阪市(総務局庁舎管理)	段差解消の対応をいたしました。
⑤誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	2	音響信号機のボタンまで誘導ブロックが敷設されていないため繋げてほしい		大阪市(道路管理者)	横断歩道から離れた位置の押しボタンであるため、障がい当事者や歩行訓練士等の意見を伺い、誘導方法について検討します。
		3	難波橋の歩道に誘導ブロックが敷設されていないので、敷設してほしい(北浜方面から京阪なにわ橋駅までが繋がっていないため繋げてほしい)		大阪市(道路管理者)	整備します。
		4	京阪なにわ橋駅SI出口から大阪市役所方面に向かう際の誘導ブロックの敷設ルートが迂回しているため、短い距離となるように工夫してほしい		大阪市(公園管理者)	現行の誘導ブロックは、公園内の各施設へ誘導するよう配置しております。ご意見いただいた場所は、園路や広場としても活用しており、公園利用者動線が転換する場所でもあることから、安全に通行できる場所に設置しております。
	5	大阪市役所へ向かうプロムナードに誘導ブロックが敷設されていないため、敷設してほしい。		大阪市(道路管理者)	整備します。	
	誘導ブロックの色が見えにくい	6	中之島公園の舗装の色と誘導ブロックの色が似ていて区別が付きにくいいため、もう少し違いがわかるようにしてほしい		大阪市(道路管理者)	中之島通については、整備時に本市敷設基準に規定する周辺の路面の色との輝度比の基準(2.0以上)を満足しております。


調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎交差点	その他	7	音声案内用のボタンにある点字の表記が間違っているので直してほしい		公安委員会	現地調査を行いました。点字の表記間違いが確認できませんでした。具体的な改善等のご意見をいただければ、個別に検討してまいります。
◎案内表示	乗り換え駅、EVなどの案内サインがない	8	OsakaMetro北浜駅EV(1B出入口)が地上からわかりにくい。京阪北浜26番出口の階段上がったところにこのEVを示す案内(マップでも可)をつけてほしい		京阪	ピクトグラムの掲出等を含め、今後の検討課題とします。
		9	中央公会堂方面からなにわ橋駅へ向かう際、京阪なにわ橋駅のEVのピクトグラムはわかりやすく出ているが、このEVがどこにつながるEVかわからないため、駅名を入れてほしい		京阪	駅名の掲出については、今後の検討課題とします。
	案内サインが視認しにくい	10	北浜駅方面から京阪なにわ橋駅へ向かう際、京阪なにわ橋駅のEV表示が歩行者動線の反対側(右側)にあり、気づかないため、歩行者動線側(左側)に設置してほしい		京阪	当社の敷地ではなく、歩行者導線に案内を掲出する場所がないが、今後検討課題とします。
	案内サインの文字やピクトグラムの大きさが小さく見えにくい	11	北浜駅方面から京阪なにわ橋駅へ向かう際、京阪なにわ橋駅のEV表示が小さいため、大きくしてほしい		京阪	EVの位置に関する案内サインの掲出等、案内の充実を検討課題とします。
◎案内表示	案内サインの文字やピクトグラムの大きさが小さく見えにくい	12	中央公会堂方面からなにわ橋駅へ向かう際、京阪なにわ橋駅のEVのピクトグラムの下に記載されてある140mの文字が小さいため、大きく表示してほしい		京阪	EVの位置に関する案内サインの掲出等、案内の充実を検討課題とします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎案内表示	その他	13	京阪なにわ橋駅EVについて、利用時間の表示をしてほしい		京阪	始発から最終まで利用可能であるため、今後の検討課題とさせていただきます。
その他(京阪なにわ橋駅エスカレーター)		14	京阪なにわ橋駅4番出口のエスカレーターに音声案内がないが、このエスカレーターは上りのみであり誤進入した際に危険なので、音声案内をつけてほしい また、1番出口のエスカレーターの音声案内が小さい(おそらく地下で鳴っている)く、このエスカレーターは上りのみであり誤進入した際に危険なので、地上でも音声を鳴らしてほしい		京阪	誤進入した際に、警報音が鳴る使用となっています。
		15	京阪なにわ橋駅1番および4番出口のエスカレーターは上りのみであるが、わかりにくいため、表示をつけるなどしてわかりやすくしてほしい	—	京阪	エスカレーターの位置に関する案内サインの掲出等、案内の充実を検討課題とします。



ルート③- I OsakaMetro天満橋駅




調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑥誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	1	券売機への誘導ブロック敷設経路が券売機本体ではなく、点字運賃表となっているため、券売機本体に向かって誘導ブロックを敷設してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、券売機と券売機の間にあります点字運賃表に点字ブロックにて誘導しておりますので、ご理解をお願いいたします。
⑥案内表示	乗り換え駅、EV、トイレなどの案内サインがない	2	天井の吊り案内板にEVの表示がないため、表示をつけてほしい		Osaka Metro	早急に改善いたします。
		3	OMMビルのEV(OsakaMetro1番出口側)も利用できるはずであるため、改札を出たところにEVの案内をつけてほしい		Osaka Metro	早急に改善いたします。
	案内サインの文字やピクトグラムの大きさが小さく見えにくい	4	天井の吊り案内板に大阪シティバス乗り場の表示があるが、文字やピクトグラムが小さく見えにくいいため、大きく表示してほしい		Osaka Metro	弊社規定であります案内情報統一マニュアルに基づいておりますが、より分かりやすい駅の案内について今後検討いたします。
		5	柱にOsakaMetro2番出口側EV(京阪EV)の案内サインが貼られているが、人が多く見えにくい場合があるため、高い位置に掲出してほしい		Osaka Metro	より分かりやすい駅の案内について今後検討いたします。
	その他	6	柱に貼られているOsakaMetro2番出口側EV(京阪EV)の案内サインについて、ピクトグラムも合わせて表示してほしい		Osaka Metro	より分かりやすい駅の案内について今後検討いたします。





調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎案内表示	案内サインが視認しにくい	7	エレベーターの表示について、背景がグレーで文字色が白色の組み合わせが見にくいため、見えやすい色味してほしい		京阪	当社のサインマニュアルにより整備しているため、現状のままでご理解いただきたい。なお、マニュアル改正時に検討させていただきます。
◎券売機	インターホンにモニターがない	8	呼び出しボタンはついているが、音声対応のみなので、モニターを設置し映像でも案内がわかるようにしてほしい(聴覚障がい者への対応)		Osaka Metoro	券売機若しくは遠隔インターホンの呼び出しボタンを押していただきますと、(聴覚障がい者であることを確認でき次第)、駅務員が対応いたしますこととしておりますが、より使いやすい券売機について今後検討いたします。
	操作する際に無理な体勢になる	9	券売機の蹴込み部が2段階になっており、車いすが奥まで入らないため、券売機に手が届かない改善してほしい		Osaka Metoro	弊社の券売機は小銭を処理する空間が必要であるため現在のカウンター下部の形状となっております。券売機の構造上の問題により蹴込みを深くすることは困難ですが、より使いやすい券売機について今後検討いたします。
	その他	10	点字の料金表をわかりやすく表示してほしい(京阪の点字料金表がわかりやすい(背面黄色))		Osaka Metoro	より分かりやすい点字料金表について今後検討いたします。
◎エレベーター	15人乗り以上ではない(11人乗り以下である)	11	15人乗りのエレベーターを設置してほしい		京阪	構造的な問題のため大規模改修時に検討します。
	停止階の案内(鉄道への連絡)などの表示がない	12	停止階における行き先案内が少なく、何階に何があるのかわかりにくいので、停止階の案内を充実させてほしい		京阪	音声等エレベーター仕様については、大規模改修時に検討します。操作盤に案内を掲出する等、対応を検討します。



調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑩エレベーター	その他	13	EVの案内表示に、八軒家方面にも出れるEVであることを表示してほしい		京阪	八軒屋方面へは18番出口が近く、当該EVからは距離があることから、駅構内と周辺施設の全体的な案内誘導の検討が必要です。
その他(音声案内)		14	OsakaMetro天満橋駅改札の場所や京阪への乗り換え経路の分岐点に音声・音響による案内装置を設置してほしい	—	Osaka Metro	より分かりやすい音案内の設置について今後検討いたします。
					京阪	具体的な設置場所や内容を頂ければ検討します。

ルート③-Ⅱ、Ⅲ 地上






調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑩歩道	通行の支障となる街路樹や看板、電柱、自転車などの障害物がある	1	誘導ブロックの前に自転車が停められているので、違法駐輪がないよう徹底してほしい		京阪	引き続き違法駐輪がないよう利用者に呼びかけます。
	横断方向の勾配がきつく感じる	2	スロープの勾配がきつい		京阪	移動等円滑化整備ガイドラインの「◎移動等円滑化整備基準」を参考に整備しており、ガイドラインの見直し等があれば検討したいと考えています。
	凸凹している	3	1～3番のバス停へ向かう歩道がガタガタしているため、改善してほしい		大阪市(道路管理者)	具体的な場所を教えていただければ、現地状況を確認の上、必要に応じて対応します。
⑪誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	4	京阪・OsakaMetroの出口となる階段やEVには誘導ブロックが敷設されているため、階段・EVから各バス乗降場や交差点まで誘導ブロックを連続して敷設してほしい		大阪シティバス	敷設ルート等について、施設管理者と調整し、検討を進めます。
	誘導ブロックの周辺に障害物(看板)がある	5	誘導ブロックの上にモノや人が立ち止まっていたりするので、“誘導ブロックの上にモノを置かないで下さい”および“誘導ブロックの上で立ち止まらないで下さい”という表示をしてほしい	—	大阪市(道路管理者)	本市の敷設基準に基づき、道路上の誘導ブロックには一定間隔で「目の不自由な方のもので。モノをおかないで!」と記載されたシール(クリアランスシール)を誘導ブロックに貼り付け、啓発を行っています。摩耗や汚れにより文言が消えかけたり読み取りにくくなった場所等について情報をいただきましたら、適宜、補修等の対応を検討してまいります。
	誘導ブロックの色が見えにくい	6	インターロッキングブロックと誘導ブロックの区別がつきにくいので、改善してほしい		大阪市(道路管理者)	ご意見を踏まえまして、舗装補修等のタイミングに併せて検討してまいります。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎案内表示	乗り換え駅、EVなどの案内サインがない	7	地上でOsakaMetro2番出口側EV(京阪EV)の場所がわかりにくいため、案内をつけてほしい (京阪へ降りるメイン階段付近にEVの案内表示があるとよい)		京阪	吊下げ看板等の整備については、大規模改修時に検討します。 壁にピクトグラムを掲出する等、対応を検討します。
		8	地上から京阪へ降りるスロープの場所がわかりにくいため、案内をつけてほしい		京阪	吊下げ看板等の整備については、大規模改修時に検討します。 壁にピクトグラムを掲出する等、対応を検討します。
		9	1～3番のバス停へ向かうスロープの場所がわかりにくいため、案内をつけてほしい		大阪シティバス	案内サインの充実等について、施設管理者と調整し、検討を進めます。
		10	誘導ブロックがないこともあり、改札とバス乗降場の移動が非常にわかりにくいため、案内を充実させてほしい (1～3番乗り場の案内は、スロープを上がったところにも表示をつけてほしい、また、1～3番乗り場と4、5番乗り場が違う場所であることも示してほしい)	—	大阪シティバス 京阪 Osaka Metro	案内サインの充実等について、施設管理者と調整し、検討を進めます。 関係事業者との協議・調整が必要です。 OsakaMetroの管理範囲においては、点字誘導ブロックを敷設し、乗換の案内標示をしておりますが、より分かりやすい案内について今後検討いたします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
㊦音響信号	音響信号の音声方向によって区別がつきにくい	11	8:00~20:00は斜めにも横断できるとのことだが、音声全時間帯同じなため、わかりにくい改善してほしい		公安委員会	音声の改善については、変更の可否や必要性について検討してまいります。 なお、5:00~翌0:00の時間帯で、斜めにも横断できる運用を行っております。
	ボタンの位置がわかりにくい	12	ボタンの位置が低い(GLより76cm)ため、ボタンがあるかどうかわからない だいたい90cmぐらいの高さにボタンがあることが多いため、それぐらいの高さにボタンを設置してもらうか、“下に押しボタンがあります”という点字を上部につけてほしい		公安委員会	ワークショップ時に現場において説明をさせていただいたとおり、視覚障害者用付加装置(音響式ポール)の設置については、地上からスピーカーの中心までを原則約1mと統一して設置していますが、設置場所における道路状況等によっては若干の高低差が生じる場合があります。
	その他	13	音響信号は南北方向にしかないが、天満橋駅東側にはOMM、大手前病院、ドンセンターがあり、重要な施設であるため、東西方向にも音響信号をつけてほしい		公安委員会	京阪天満橋駅及び大阪メトロ天満橋駅から東側に向かうに当たり、OMM内のエレベーターもしくはOsakaMetro天満橋駅3番出口付近のエレベーターを利用することにより、谷町筋を地下で横断することが可能です。視覚障害者用付加装置による誘導によらない方向には、音響誘導装置を整備し、「信号が青になりました」という音声案内を行っております。
		追加	京阪東口交差点は、南北にしか音響信号がなく、東西方向には音響信号がついていない。東西方向にも音響信号をつけてほしい。	—	公安委員会	同交差点は、駅から生活関連施設に向かう経路上であることから、現場の状況等を踏まえつつ、設置の必要性について検討してまいります。
㊧バス停	路線図、時刻表の文字の大きさが小さく見えにくい	14	1~5番のバス乗り場について、乗り場の系統や路線図、時刻表はあるが、文字が小さく見えにくいため、特に乗り場の系統(どこ行きか)は大きく表示してほしい		大阪シティバス	文字の大きさや配置等、見やすさに配慮した案内表示を実施します。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎バス停	その他	15	乗り場の系統を表示してもらっているが、OsakaMetroや京阪の改札から向かう際、どこがどのバス乗り場かわからないため、表示の向きも改善してほしい		大阪シティバス	文字の大きさや配置等、見やすさに配慮した案内表示を実施します。
		16	1～5番のバス乗り場それぞれに“系統”と“どこ行きか”についての音声案内をつけてほしい	—	大阪シティバス	5番停留所は、音声案内機能(バスの接近をお知らせ)を備えたサイネージ付きバス停に更新予定です。 「系統」と「行先」については、バス到着時に、バス車両のスピーカーにより音声案内をしておりますが、現時点では、停留所での音声案内対応の計画はありません。 なお、1番～4番停留所については、利用状況や設置に関わる物理的な制限のため現状のような案内板による対応になります。
		追加	5番乗り場以外のバス停については、バス自体が案内音声を出すということだが、バス到着時に、音声を聞いて、バス停まで移動する(走る)ことはできない。 視覚障がい者は音声がないとバス停は見つけられないため対策を検討してほしい。	—	大阪シティバス	バス停留所における音声案内(バスの接近をお知らせ)については、サイネージ付きバス停留所の整備に対応していくこととしています。 サイネージ付きバス停留所の設置には電源や設置スペースの確保など物理的な制約を踏まえた上で、一定の基準に基づき整備していく予定です。 天満橋1番～4番乗り場は発車専用乗り場であることなど条件面でサイネージ付きバス停留所の設置対象外としております。 ご案内の改善に向けた検討は継続して進めてまいりますのでご理解願います。
その他(施設)		17	1～3番のバス乗り場から階段で繋がっている施設について、京阪コンコース階から誘導ブロックが敷設されており(バス乗降場側からは連続していない)、視覚障がい者も通る可能性がある 出入口の扉が重く開けにくいので、“扉を開けて出入りして下さい”という旨の音声案内と階段の手すり部分に点字をつけてほしい		京阪	設備の仕様に関する事項のため対応可否について関係者と調整が必要であるとともに、バス乗降場への誘導経路の検討が必要です。

ルート③-IV 京阪天満橋駅

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	1	地上から京阪へ向かうスロープの曲がる部分に誘導ブロックを敷設してほしい		京阪	誘導用ブロックについては、「移動等円滑化整備ガイドライン」を参考に整備しており、ガイドラインの見直し等があれば検討したい。なお、手すりを連続的に設置することにより安全に誘導を実施します。
◎案内表示	案内サインが視認しにくい	2	車いす利用者は有人改札を通ることが多いが、京阪天満橋駅東改札の有人改札から出ると、地上へ上がるスロープの案内表示が見えないため、これら有人改札からスロープの案内表示が見えるようにしてほしい		京阪	壁にピクトグラムを掲出する等、対応を検討します。
	案内サインの文字やピクトグラムの大きさが小さく見えにくい	3	OsakaMetro天満橋駅の案内が小さいため、大きくしてほしい		京阪	OsakaMetro天満橋駅への案内については、床にフロアサインを設置済みです。
◎券売機	タッチパネルの上部まで手が届かない	4	車いすからではタッチパネルの上部まで手が届かないため、タッチパネルの角度や高さを見直してほしい		京阪	券売機の高さについては、移動等円滑化整備ガイドラインを参考に整備しているが、車いす使用者が容易に券売機に接近できるようにガイドラインの見直し等機会を捉え検討したいと考えています。
	画面が暗い、もしくは光って見えにくい	5	車いすの視点の高さからは、光が反射して見えにくいため、光源の位置や角度等を調整してほしい		京阪	設備の仕様に関する事項のため対応可否について関係者と調整が必要です。
	インターホンのボタンが押しにくい	6	呼び出しボタンにカバーが付いていて押しにくいため、カバーを除けてほしい ルート①OsakaMetro淀屋橋駅の番号20と意見が相反		京阪	カバーは誤操作防止のために取り付けており、現状のまま操作をお願いしたいと考えています。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎券売機	インターホンのボタンが押しにくい	7	駅係員へのお問い合わせのボタンが小さい、かつ凹んでいるため押しにくい突起している方が押しやすいため改善してほしい		京阪	設備の仕様に関する事項のため対応可否について関係者と調整が必要です。
	インターホンにモニターがない	8	駅係員へのお問い合わせインターホン(券面確認台)はあるが、オペレーターからの案内が音声案内のみとなるため、聴覚障がい者は困るそのため、モニターを設置し、映像でも案内がわかるようにしてほしい		京阪	設備の仕様に関する事項のため対応可否について関係者と調整が必要です。 なお、今後、改札口にカメラ付きインターホンを設置することで調整しています。
	操作する際に無理な体勢になる	9	駅係員へのお問い合わせ機器の場所について、右側半分が蹴込みがないため、車いす利用者はボタンが押しにくい機器の右端まで蹴込みを入れてほしい		京阪	大規模改修時に検討します。
◎案内設備 (点字案内板)	点字案内板の設置に関する音声案内がない	10	点字案内板について、視覚障がい者の内には点字がよめない人もいるため、音声案内をつけてほしい		京阪	設備の更新時に検討します。
	その他	11	点字案内板にバス停の案内がないため、入れてほしい		京阪	駅構内とバス乗降場の誘導経路の検討が必要です。



■各社共通のご意見

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事業者	事業者回答
◎券売機	画面が暗い、もしくは光って見えにくい	1	券売機の機種によって画面の明るさが違うため、見やすい明るさに統一してほしい。		JR西日本	設備の仕様に関する事項のため対応可否について関係者と調整が必要です。
					Osaka Metro	全てのお客さまがより使いやすい券売機の高さや角度について今後検討いたします。
					京阪	経年劣化に個体差があるが、画面の暗いものには、今後、順次更新する予定です。
	その他	追加	インターホンへの誘導用ブロックの敷設について、無人改札が広がっており、視覚障がい者がインターホンを押さないといけないという場面において、誘導用ブロックがないためにインターホンが探せないという状況は危機的な問題である。 「全駅舎に係る内容であり、方針を決定する必要がある」とのことだが、誘導用ブロックでインターホンまで誘導できるよう、できる駅から対策を実施してほしい。	-	JR西日本	視覚障がい者誘導用ブロックについては、移動等円滑化整備ガイドラインに沿って整備を行っております。インターホン設備については、券売機・精算機・改札口に順次整備を進めているところでございますが、今後の参考とさせていただきます。
					Osaka Metro	無人改札には遠隔インターホンが設置されており、設置位置までの誘導は音声装置にてご案内しておりますので、ご理解をお願いいたします。
					京阪	できる、できない駅があり、仕様統一の原則からも今後の検討とします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事業者	事業者回答
◎券売機	その他	追加	券売機の蹴込みがなかったらボタンを押せないが、蹴込みがあってもボタンの位置が高いと押せない。券売機については、蹴込みとボタンの高さをセットで考えてほしい。	—	JR西日本	券売機の設置高さ及びボタンのに高さは、移動等円滑化整備ガイドラインに沿って整備を行っております。ボタンが押しにくい場面があれば、係員にお声かけいただければサポートをさせていただきますので、ご理解の程よろしく願いたします。
					Osaka Metro	車いすご利用のお客さまにおいては、蹴込が解消されても券売機自体が高いとのお声もごございます。券売機の更新時には機器の可能な範囲で蹴込とボタン高さ(操作性)について検討いたします。
					京阪	今後メーカーと共に検討します。
◎救護室	—	2	駅によっては救護室がないため、全駅に設置してほしい。	—	JR西日本	構造的な問題のため大規模改修時に検討します。
					Osaka Metro	地下構造という限られた空間となるため救護室の設置は困難ですが、救護スペースとして全駅長室には長いすを準備しておりますので、ご理解をお願いいたします。
					京阪	急病人やけが人への対応として、各所へのベンチ設置や駅務室等を使用している。救護室の設置については、構造的な問題や設置スペースが必要であるため大規模改修時に検討します。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事業者	事業者回答
トイレ	-	追加	<p>“バリアフリートイレに大型ベッドを設置する”という項目がほとんど関連事業となっている。</p> <p>大型ベッドを置くためには、それなりの広さが必要となり、広げるためには大規模な改修が必要であるということは理解している。しかしながら、重度の障がいを持っている方は、トイレがあってもベッドがないから外出を控えることがある。</p> <p>トイレがあってもなかなか外出できない実情があるということを認識し、大型ベッドの整備を促進してほしい。</p>	-	JR西日本	既設のバリアフリートイレへ大型ベッドを導入することは空間の制約から困難であるため、駅の大規模改修等の機会に合わせ検討をさせていただきます。また、令和7年度の公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会にて、標準的な内容として位置付けられたことを承知しており、社内での対応を検討中です。
					Osaka Metro	大型ベッド整備については、ご理解いただいているとおり、大規模の改造が必要となります。しかし、ご意見いただきましたとおり、必要とされる方もおられますので、引き続き大型ベッドを整備していくよう検討いたします。
					京阪	トイレリニューアル計画において、スペースが確保できる駅については、大型ベッドを整備する方針です。
その他	-	追加	<p>R7年6月に第4次バリアフリー整備目標が定められ、この整備目標の中で、“車両とホームとの隙間・段差の解消”は非常に重要な目標として掲げられており、達成目標として4000番線ということが記載されている。</p> <p>そのような中で、JR大阪天満宮駅や京阪天満橋駅、京阪北浜駅、京阪淀屋橋駅、京阪なにわ橋駅、京阪大江橋駅については、基本構想の中で、“隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討”が特定事業ではなく関連事業となっている。</p> <p>これら駅は比較的大きめの駅と思っており、国としても新たに整備目標が掲げられている状況の中で、なぜこの項目が関連事業となっているのか教えて頂きたい。</p>	-	JR西日本	ホームと車両の段差・隙間の縮小には、ホームの部分的なかさ上げを行う必要があり、ホーム柵整備と併せて実施を進めております。また路線単位での導入を検討しており、JR東西線や学研都市線の各駅の整備状況なども踏まえ検討を進めておりますので、現時点で整備時期を明確にすることは難しいと考えております。
					京阪	隙間・段差を縮小するためには、軌道（コンクリート軌道かつ直線）、ホームの構造、車両の構造（車系による違い）等々、解消しなければならない課題が多岐にわたっているため、検討に時間を要し、完成時期が未定であることから、関連事業となっています。

■基本構想の整備等の方針に関する意見

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事務局回答
◎券売機	テンキーが高い位置にあり操作しにくい	1	テンキー等の高さが各鉄道事業者ごとに違うため、統一してほしい		大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議において、障がい特性に応じた操作性を確保した券売機等の仕様について検討し、共有致します。
		2	障害者手帳による割引のボタンが各鉄道事業者ごとに違うため統一してほしい。		大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議において、障がい特性に応じた操作性を確保した券売機等の仕様について検討し、共有致します。
	その他	追加	券売機の「呼び出しボタン」について、“プラスチックカバーをつけてほしい”という意見と“つけたら押しにくい”という意見が対立していることから、“プラスチックカバーは誤操作防止のために取り付けている”という事業者回答であるが、当事者もそんなことはわかっていて、それでも指が不自由な方は困るということである。 単に理由を説明するのではなく、困るという意見を受け止めてどう対策ができるか、意見を聞かせてほしい。 視覚障がい者はプラスチックカバーがある方がわかりやすいということであれば、ボタンの回りをギザギザにするなど、プラスチックカバーだけがわかりやすい方法ではないと思うので、何か工夫できないのか、ご検討いただきたい。	—	大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議において、障がい特性に応じた操作性を確保した券売機等の仕様について検討し、共有致します。
その他 (休憩施設)	—	3	全体的に座る場所が少ないため、歩道に休憩スポットを整備してほしい	—	基本構想に記載のとおり、周辺の施設の整備状況も考慮し、検討されるものと考えています。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事務局回答
生活関連施設	—	追加	<p>淀屋橋ステーションワンが生活関連施設になっていないのはおかしいのではないか。駅連絡施設となっている淀屋橋ステーションワンについては「生活関連施設」に設定してほしい。</p> <p>国の移動等円滑化整備ガイドライン(旅客施設編)には、“高齢者、障害者等が、可能な限り単独で、健常者と同様の時間、ルート、手段によって移動できるよう、旅客施設、車両等において、連続性のある移動動線を可能な限り最短経路で確保する。”と書かれている。odonaまで迂回ということになると、国のガイドラインの趣旨から外れていると思う。</p>	—	<p>大阪市交通バリアフリー基本構想においては、建築物特定事業を定めておらず、大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱等に基づいて、民間施設の誘導を行ってきました。</p> <p>当該意見が、淀屋橋ステーションワンが、駅の改札口と公共通路間の移動の円滑化において重要な建築物であることを指摘するものであることから、基本構想において「民間施設の既存エレベーターの活用推進による地上と地下の連続性の確保」の項目において、淀屋橋ステーションワンを位置づけています。</p>
案内誘導	—	追加	<p>直ちに駅(京阪淀屋橋駅、Osaka Metro淀屋橋駅)から淀屋橋ステーションワンの案内をわかりやすくしてほしい。また、誘導用ブロックを敷設してほしい。特定事業や関連事業に位置づけて、積極的に整備を進めてほしい。</p>	—	<p>施設管理者に当該ワークショップの意見を共有しております。駅改札口から公共通路までの移動の円滑化を考慮し、京阪淀屋橋駅から淀屋橋駅ステーションへの経路については、鉄道事業者等関係者と検討が進められる予定です。</p>

付属資料4:大阪市交通バリアフリー基本構想(鶴橋地区、南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区、新今宮地区、弁天町地区、放出地区)(案)に対するパブリック・コメント結果一覧表
(実施期間:令和8年2月10日~3月11日)

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ~ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>この対象路線に恵美須町城東線を含めてください。</p> <p>この路線は、都市計画道路の見直しで、道路の拡幅計画が廃止されました。東側歩道は2m未満であり、都市計画の見直しでは、道路全体の幅を再検討し、東側歩道を拡幅するとしています。</p> <p>現在は建設局の無電柱化計画の対象路線として事業継続となっていますが、まったく事業が進んでいるようには見受けられません。</p> <p>また、この前後の玉造交差点より北側と下味原交差点の南側では、自転車の通行レーンを示す青い矢印が表示されていますが、この区間は未整備です。このため、東側歩道に自転車が通行すると、歩行者は非常に危険な状況にさらされます。</p> <p>以上の理由から、この路線の東側歩道を2m以上に広げる計画を明記し、早急に拡幅整備を実施してください。</p> <p>また、この路線に視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を特定事業として前期に実施するとありますが、上記の都市計画道路の見直し時の考え方による道路整備や無電柱計画があるならば、このブロックの敷設も、無駄なコストを削減するためにも、上記の整備と時期を合わせて実施するべきです。いずれにしても、早急に東側歩道を広げる整備の実施をお願いします。</p>		○					<p>当該路線は生活関連施設である真田山公園への生活関連経路として位置づけられ、西側歩道において有効幅員 2.0m以上を既に確保できていることから、「歩道の有効幅員の確保」において維持更新するものと位置づけています。</p> <p>また、視覚障がい者誘導用ブロックが未整備であることから、特定事業(前期)として先行的に実施する予定としています。</p> <p>なお、恵美須町城東線(玉造交差点から下味原交差点の区間)の東側歩道に関する歩道拡幅や無電柱化整備、自転車通行環境の整備に関するご意見については、本市関係部署に伝達を致しました。</p>
<p>聴覚障がいがある者です。</p> <p>大阪メトロ淀屋橋駅駅員がいない改札にて無料乗車証をカメラにかざし、耳マークカードも使い、改札を通ることを試みたが、係員が音声のみで反応(声かけ)がある。聴こえないため、係員とのやりとりを視覚的に理解できるような仕組みを考えて下さい。</p>			○				<p>大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。</p> <p>「駅社員がいない改札口には遠隔案内システムのインターホンを設置しています。遠隔案内システムの券面確認台に無料乗車証をかざしていただきますと、インターホン越しの音声にて改札を通れることをご案内します。しかし、聴覚障がい者の方は音声ではご案内できないため耳マークカードをかざしていただき、駅務員が駆け付けるまで少々お時間を要する場合がありますがお待ちいただくこととなりますのでご理解をお願いいたします。</p> <p>遠隔案内システムのご理解をお願いいたしますが、より分かりやすいシステムとなるよう今後も検討いたします。」</p>
<p>京阪電鉄のスマホでインターホンは視覚障がい者が使おうとすると、音声で QR コードは読み取りできますが、その後の呼び出しに当たるボタンにリンクがはっていないため、次の画面に進むことができず、使えない。視覚障がい者の対応を想定されていないかと思うのですが、これは不適切ではないかと思えます。</p>			○				<p>京阪電気鉄道株式会社から以下の回答を得ています。</p> <p>「スマホでインターホンは弊社独自の仕様でなく、改善に向け頂いた意見をメーカーに伝えます。」</p>

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
天満橋のバス停の接近案内などの設置が5番乗り場のみであるが、他のバス停にも必要。			○				
「5番停留所は、音声案内機能(バスの接近をお知らせ)を備えたサイネージ付きバス停に更新予定です。「系統」と「行先」については、バス到着時に、バス車両のスピーカーにより音声案内をしておりますが、現時点では、停留所での音声案内対応の計画はありません。なお1～4番停留場については、利用状況や設置に関わる物理的な制限のため現状のような案内板による対応になります。」とありますが、そもそも視覚障がい者はバス停を見つけることが困難です。1～4番乗り場も音声をつけてください。守口車庫行きなど、頻度よく来るバスもあります。			○				大阪市 南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区 交通バリアフリー基本構想(変更原案)(以下、南森町等地区基本構想) 附属資料3:ワークショップにおける意見と対応表179頁事業者回答(調査対象:バス停 評価項目:その他 番号:16、追加)に記載の通り、大阪シティバス株式会社から、天満橋1番から4番乗り場のサイネージ付きバス停の設置については、電源や設置スペースの確保など物理的な制約を踏まえた上で一定の基準に基づき検討した結果困難との回答を得ています。 ご意見は、大阪シティバス株式会社に再度伝達を致しました。
「天満橋1番～4番乗り場は発車専用乗り場であることなど条件面でサイネージ付きバス停留所の設置対象外としております。」とありますが、始発であろうと経過バス停であろうと、視覚障がい者は見つけることが困難です。こんな理由で音声がつけられないというのはもっての外です。再度設置の検討をお願いします。			○				

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>「京阪天満橋駅と天満橋バス乗降場間の案内サインの改善等わかりやすい案内誘導の検討」と書かれ、区分は○となっている。 現状、点字ブロックが存在しないので、視覚障がい者の利用は困難であると思われる。至急、敷設願いたい。エスコートゾーンも即刻、敷設をお願いしたいと考えます。</p>			○				<p>南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表176頁番号4事業者回答に記載の通り、京阪天満橋駅や Osaka Metro 天満橋駅改札口からバス天満橋バス乗降場までの案内誘導及び視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討が進められます。 なお、エスコートゾーンとは、横断歩道上に設置される視覚障がい者誘導用道路横断帯であり、京阪天満橋駅や Osaka Metro 天満橋駅改札口から天満橋バス乗降場までの移動において、道路横断は必ずしも発生しませんが、天満橋バス降車場から京阪天満橋駅や Osaka Metro 天満橋駅改札口までの移動において、天満橋バス降車場は島式の構造であることから、運行計画により、右レーンで降車を行う際は、車道を横断する必要があります。エスコートゾーンの設置については、必要に応じて関係者と調整致します。</p>
<p>京阪天満橋駅と天満橋バス乗降場間の案内サインの改善等のわかりやすい案内誘導の検討とあるが、バリアフリー経路(京阪天満橋駅からのスロープで地上にあがった地点、メトロ連絡エレベーターで地上にあがった地点)からのバス停への案内誘導が分かりにくかったと思うので、その点も改善が必要な点と認識いただき、整備をしていただきたい。また、メトロ、京阪の改札から、バス乗降場への点字誘導ブロックの敷設もなく、このままでは視覚障がい者がまったくバスを利用できない状況になるので、その点も整備が必要である。</p>			○				<p>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」としております。 駅とドンセンター間の生活関連経路上にある京阪東口交差点の音響信号機については、南森町等地区基本構想112頁に記載の通り、京阪東口交差点の南側の東西方向の音響信号機の設置の検討を関連事業としております。</p>
<p>生活関連経路上での音響信号機等の設置の検討に、ドンセンター側に渡る信号が入っていない。地域要望等を踏まえたものにするなら、この場所も入れるべき。</p>			○				<p>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」としております。 駅とドンセンター間の生活関連経路上にある京阪東口交差点の音響信号機については、南森町等地区基本構想112頁に記載の通り、京阪東口交差点の南側の東西方向の音響信号機の設置の検討を関連事業としております。</p>

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>「京阪天満橋駅及び大阪メトロ天満橋駅から東側に向かうに当たり、OMM 内のエレベーターもしくは大阪メトロ天満橋駅3番出口付近のエレベーターを利用することにより、谷町筋を地下で横断することが可能です。視覚障がい者用付加装置による誘導によらない方向には、音響誘導装置を整備し、「信号が青になりました」という音声案内を行っています。」とありますが、健常者は地上からスムーズに横断できるのに、視覚障がい者だけ地下を通れば良いというのは問題。また、「信号が青になりました」だけではいつまで青なのか分からないから、鳴き交わし方式が望ましいと天王寺地区でも意見を出したはず。当事者の意見を無視するような回答です。</p>			○				<p>生活関連経路は、駅から生活関連施設の入口（施設との境界部）までの1経路を選定することを基本としています。</p> <p>駅から生活関連施設であるドンセンターまでの移動については、Osaka Metro 天満橋駅南改札付近のエレベーターを利用し地上にあがった後に東進する方法の他、京阪天満橋駅東改札口付近のスロープを經由し、天満橋交差点（西側南北方向及び南側東西方向に音響信号機整備済み）を横断した後に東進する方法があることから、民間ビル（OMM ビル）を必ずしも經由する必要性は少ないと考えています。</p>
<p>健常者は普通に地上を行けるのに、視覚障がい者だけわざわざ OMM ビルの地下を通れば良いというのはこれまた問題です。</p>			○				<p>ご意見の天満橋交差点の視覚障がい者用付加装置による誘導によらない方向に対しての音響信号機（鳴き交わし方式）の設置要望については、大阪府警察本部に伝達を致しました。</p>
<p>大体 OMM ビルの1階入り口までまともに点字ブロックが繋がっていないので、これまた問題だと思えます。</p>			○				<p>生活関連施設は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第23号において、高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設と規定されていることを踏まえ、令和5年6月に大阪市交通バリアフリー基本構想骨子【全地区共通】において、生活関連施設設定の考え方を整理しております。</p> <p>OMM ビルは南森町等地区基本構想において、生活関連施設に設定しておらず、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設等の整備は、当該基本構想では言及しておりません。</p>
<p>官公庁などへの案内誘導について、点字ブロックが連続して敷設されていない所があります。大手前病院、中央図書館、中央公会堂など、駅出入口から連続した敷設をしていただきたいです。</p>			○				<p>生活関連経路における視覚障がい者誘導用ブロックは、南森町等地区基本構想105頁（2-1）（2-3）に記載の通り、駅から大手前病院、大阪府立中之島図書館、中央公会堂など生活関連施設の入口（施設との境界部）まで連続的な敷設を検討することとしております。管理境界部等において連続的に敷設されていない箇所については引き続き検討してまいります。</p>

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>整備状況については、一部整備済みとなっているが、何が未整備なのかを明らかにしたうえで、整備の区分を記載されるべきでないか。</p>			○				<p>整備区分については、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」、整備済であるが、維持管理時において補修・更新等の機会を捉えて整備を行う事業を「維持更新」としております。</p> <p>整備等の内容□他施設及び他事業者・他路線への乗り継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討については、協議会において継続して検討を行う項目①乗り換えや周辺地域・施設へのわかりやすい案内・誘導に関連することから、協議会での議論を踏まえ、引き続き検討を行う必要があります。協議会で検討がされている状況において、整備内容、整備時期を確定できないことから、整備時期及び整備区分を「—」としております。</p> <p>なお、Osaka Metro 淀屋橋駅においては、□他施設及び他事業者・他路線への乗り継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討として、「Osaka Metro 淀屋橋駅と淀屋橋ゲートタワー間の案内サインの改善等わかりやすい案内誘導の検討」が未達成であることから、「一部整備済み」と記載しております。</p>
<p>当事者意見で、地下鉄へ向かうエレベーターの案内表示が淀屋橋三井ビルディング(淀屋橋オドナ)のままとなっているため、最寄りの施設(淀屋橋ステーションワン)に更新してほしいというものに対し、上層階まで上がるもので、待たせるからという理由で、わざわざ遠回りのオドナを案内するのはおかしい。</p>			○				
<p>大阪メトロ淀屋橋駅と淀屋橋ゲートタワービルとされているが、大阪メトロ淀屋橋駅からはステーションワンの方が近いエレベーターとなる。健常者にとっての階段は、ステーションワンのものでも、京阪用とか、メトロ用とかの区別はないにも関わらず、障がい者だけ、ステーションワンのエレベーターは京阪用として位置付けて、離れた位置にあるゲートタワービルにわざわざ迂回させるのは不適切でないか。(不当な迂回を強いている) 大阪メトロ淀屋橋駅からもステーションワンを連絡エレベーターとして位置づけ、案内誘導を行うようにしていただきたい。</p>			○				<p>南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表160頁番号10事業者回答を踏まえ、現在、地下鉄に向かうエレベーターとして、淀屋橋ゲートタワー敷地北東部に設置されている屋外エレベーターを案内しております。</p> <p>ワークショップ等での意見を受け、再度、関係者と調整しましたが、Osaka Metro 淀屋橋駅からステーションワンへの案内は見込みがたっておりません。ご意見は改めて関係者に伝達致しました。</p>
<p>大阪市役所から最も近いエレベーターが設置されているステーションワンが新たにできている。京阪電車の改札からは誘導がされているが、メトロから誘導がないのが現状である。今後、点字ブロックの敷設、案内標識の設置などの整備を早急に行うべきと考える。この点については地区のワークショップで強く取り組みが求められていた点であるので、ぜひ、整備が必要である内容として明記すべきである。また、整備の区分は、前期特定事業か、調整が必要な項目として、関連事業として位置付けるべき。</p>			○				

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
整備の区分は維持更新となっているが、大阪市役所から、新しくできたステーションワンビルには、地下へ通じる階段へは、地下鉄、京阪電車への経路であることが表示されているが、地下鉄等に通じるエレベーターがある旨の案内がない。 大阪市役所から地下鉄や京阪電車に乗るために一番近いエレベーターであるにも関わらず、道路からエレベーターの存在が全くわからない。			○				南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表161頁番号11事業者回答に記載した通り、地上における淀屋橋ステーションワンのエレベーター位置の案内については、関係者で調整がされております。
また、従来からエレベーターがあるオナビルは大阪市役所から遠くわかりにくい。御堂筋などの主要道路、交差点から、公共交通機関を利用する経路(連絡エレベーター)の誘導標識が整備されるべきである。この点を整備すべき点と明確に位置付けるべき。また、その上で、整備の区分は、前期特定事業と位置付けるべき。			○				Osaka Metro 淀屋橋駅、京阪淀屋橋駅は地下に設置されていることから、民間施設のエレベーターを活用することにより、改札口と地上の連続性を確保しており、南森町等地区基本構想において、民間施設のエレベーターを地上と地下の結節箇所として位置づけております。 ワークショップ等での意見を受け、関係者と調整した結果、地上における結節箇所(エレベーター)位置の案内・誘導については、南森町等地区基本構想18頁に記載の通り、現状の主な課題として、エレベーター位置等にかかる視認しやすい掲出位置等に配慮した案内・誘導サインの設置が必要であるとしております。 ワークショップ等での意見を受け、再度、関係者と調整しましたが、誘導標識の位置づけについては、見込みがたっておりません。ご意見は改めて関係者に伝達致しました。
地下鉄北浜駅の改札外の外の階段、エスカレーター、スロープ構造が分からないので、誘導ブロックの敷設が必要という意見に対し、ガイドライン通りやっているから理解しろというのは乱暴だと思います。			○				大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、視覚障がい者誘導用ブロック(以下、誘導用ブロック)は、公共用通路との出入口から改札口を経て乗降口に至る経路において、誘導すべき箇所を明確化し、利用者動線が遠回りにならないように配慮した経路に敷設しております。エスカレーターへの誘導用ブロックの敷設は、全てのご利用のお客さまに対して安全性への配慮が必須であることから敷設(誘導)しておらず、視覚障がい者の継続的な移動に警告を発する点状ブロックをエスカレーターの上端と下端に敷設しておりますので、ご理解を願います。」
視覚障がい者がエスカレーターを利用するのは危険だというのは勝手な思い込みです。手すりなどをちゃんと利用するなど、本人が工夫すれば、階段より安全です。			○				

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>「京阪なにわ橋駅 4 番出口のエスカレーターに音声案内がないが、このエスカレーターは上りのみであり誤進入した際に危険なので、音声案内をつけてほしい。また、1番出口のエスカレーターの音声案内が小さく(おそらく地下で鳴っている)、このエスカレーターは上りのみであり誤進入した際に危険なので、地上でも音声を鳴らしてほしい」に対する回答として、「誤侵入した際に、警報音が鳴る使用となっています。」というは、回答になっていません。出口で音案内が必要という意見です。</p>			○				<p>京阪電気鉄道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインにおいて、逆方向のエスカレーターへの誤進入を防ぐため、進入不可能なエスカレーターにおいては、音声案内を行わないことになって います。当該エスカレーターの誤進入対策として、注意喚起案内を実施することになり、誤進入の際に、エスカレーターから警告音を鳴らすことで安全性の確保に努めて おります。」</p>
<p>「天満橋駅の券売機への誘導ブロック敷設経路が券売機本体ではなく、点字運賃表 となっているため、券売機本体に向かって誘導ブロックを敷設してほしい」に対する回 答として、「移動等円滑化ガイドライン順守」とありますが、実際運賃表から券売機を 探すのは困難ということ。答えになっていないと思います。改善検討をお願いします。</p>			○				<p>大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインにおいて、券売機への視覚障がい者誘導用ブロッ ク(以下、誘導用ブロック)の敷設は、点字運賃表及び点字表示のある券売機の位 置とする。となっていることから、弊社では点字運賃表へ向かって誘導用ブロックを敷 設し、券売機前へも誘導用ブロックを敷設しております。」</p>
<p>Osaka Metro の回答に「無人改札には遠隔インターホンが設置されており、設置位 置までの誘導は音声装置にてご案内しておりますので、ご理解をお願いいたしま す。」とありますが、音声案内だけでは、どこにあるかの特定は難しいです。誘導ブロッ クの敷設もセットでお願いします。</p>			○				<p>大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「遠隔インターホンを導入する際に、視覚障がい者誘導用ブロック(以下、誘導用ブ ロック)の可否について視覚障がい者や有識者の方々にヒアリングを実施しました。 最終的に音声案内があれば位置が分かることから誘導用ブロックは敷設しないこと となりました。より分かりやすい案内について今後も検討いたします。」</p>
<p>「音響信号機の押しボタンを分かりやすい位置に設置してほしい」との意見に対し て、公安委員会は「大阪市にて点字ブロックの敷設が検討されていることから、位置 変更する予定はない」と回答している。しかし、この回答は本来示すべき論点を外して いると感じられる。 本来、まずは要望されている位置変更について見解を述べるべきである。位置変更 が妥当か、あるいは現状の位置が適切であるのか、その理由を示すことが必要だ。そ の上で位置変更が難しいから、点字ブロックの敷設で対応という流れなら理解でき るが、点字の計画があることを理由に位置変更をしないとの回答は、意見に対する回 答として不十分と感じる。</p>						○	<p>大阪府警察本部から以下の回答を得ています。 「押しボタンは、信号柱に付随して設置しており、視覚障がい者誘導用ブロックが横断 歩道に向かって整備されていることから、横断歩道手前で停止された視覚障がい者 等利用者が押しボタンを押しやすいように、横断歩道側に向けて設置しており、現状の 設置位置が適切であると考えております。 それらを踏まえ、横断歩道手前から押しボタンの位置まで視覚障がい者誘導用 ブロックの設置の可否を道路管理者にて検討する予定となっています。」</p>

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>ホームドアまたは可動式ホーム柵の設置について、関連事業との位置付けとなっておりますが、視覚障がい者のホーム上の安全のためには是非とも必要な設備です。券売機の使い勝手などはレベルの違う重要課題と思います。</p> <p>放出駅は、JR西日本の、ホームドア（ホーム柵）の設置計画の対象にはぜんぜん含まれていないと聞いたことがあります。近隣に視覚障がい者福祉施設（日本ライトハウス）があり、視覚障がい者の利用は多いはず。鉄道会社では、ホームドアや可動式ホーム柵よりも安価に設置できる、ロープが上下するタイプの安全設備なども開発していると聞きます。上等な設備でなくても、機能を持っていればよいので、ホームから落ちないためのなんらかの設備を早期に設置してほしいと切望します。</p>						○	<p>西日本旅客鉄道株式会社から以下の回答を得ています。</p> <p>「弊社では京阪神地区内でお客からバリアフリー料金を徴収し、ホーム柵やホーム安全スクリーン等の設備を整備し、ホーム上の安全性向上を図っております。なお、放出駅ではホーム安全スクリーンを2023年に整備しております。現時点でホーム柵の整備計画は未定でございますが、今後の参考とさせていただきます。」</p>
<p>城東区第2721号線について、「歩道の有効幅員の確保（2.0m以上確保の検討）」が関連事業との位置付けで挙がっていますが、区役所のご担当者のお話では、実際問題として、道路の幅が狭く、用地買収して道路の拡幅を行わなければ2.0m以上の歩道の設置は不可能に近く、つまりはこの目標は実現性が大変低いと理解しました。それならば、もっと実現可能性のある方策、例えば、次に挙げてある「視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討」に絞って、早期に実現を図っていただきたいです。</p> <p>この道は、路側近くに白線を引いて歩車道の区切りとしているらしいですが、全盲者にはそれが見えず、車の通行もそれなりにありますので、白杖での歩行は結構危険を感じます。誘導用ブロックの敷設だけでも、かなり歩きやすくなるのではないかと思います。</p> <p>いろいろな基準との兼ね合いがあるのかもしれませんが、多少のことは大目に見て、「検討」から「実現」に進めていただきたいと思います。</p>						○	<p>ご指摘の通り、城東区第2721号線を含む多くの路線において道路幅員が狭く歩道が設置できないため、視覚障がい者誘導用ブロック（以下、誘導用ブロック）の敷設ができておりません。</p> <p>誘導用ブロックは、本市の「視覚障がい者誘導用ブロック敷設基準・同解説」に基づき、視覚障がい者が立ち止まっても十分に安全な場所である歩道に設置する必要があることから、まずは、大阪市放出地区交通バリアフリー基本構想（変更原案）48頁（1-5）に記載の通り、歩道の設置が難しい場合は、地元の協力を得ながら、路側帯のカラー舗装化等により、安全かつ安心して通行できるような歩行空間を確保することとしております。</p> <p>当該地区においては、ワークショップでの現地確認や意見交換を通して、道路幅員や交通規制、車両や自転車の走行状況等を考慮し、生活関連経路を一部変更致しました。安全かつ安心して通行できるような歩行空間の確保が進むよう、引き続き、検討を進めて参ります。</p>
<p>高齢者が駅のホームなどで、休憩できるよう、椅子類の設置を増やしていただきたい。</p>	○						<p>各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想（変更原案）において5-4-2整備等の方針（12-1）を踏まえ、5-4-3■鉄道施設の整備等の内容12.休憩設備において、休憩設備を1以上設置することを位置付けています。</p> <p>ご意見は、各鉄軌道事業者に伝達を致しました。</p>
<p>主にメトロのアナウンスであるが、現在、構内放送の音量がかなり大きい一方で、言葉が不明瞭で内容が聞き取れないことがよくある。特にホームでは反響もあり、音は大きいのに何を言っているのか理解できないことがある。</p> <p>当方の聴力が、年齢的に衰えてきたせいもあると考えるが、同様の声を周囲でも聞くことがある。音量だけでなく、言葉の明瞭さやスピーカーの調整など、聞き取りやすい放送になるよう改善をご検討いただきたい。</p>	○						<p>大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。</p> <p>「駅のスピーカーは、ホームでは約7メートル、階段では約10メートルの範囲に聞こえるように設置しています。火災などの緊急時の放送は法律で決められた音量に設定しており、普段の案内放送も緊急放送も同じスピーカーを使っているため音量を変えることができません。今後も言葉の明瞭さやスピーカーの調整など、より聞き取りやすい放送となるよう検討いたします。」</p>

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>駅舎における、11.トイレの整備等の内容の項目において、「オールジェンダートイレの検討」という欄／カテゴリーの追加を願います。</p> <p>以下、説明いたします。</p> <p>■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題において、</p> <p>・バリアフリートイレにおける大型ベッドの設置、バリアフリートイレの機能の分散化、オールジェンダートイレの設置（配置・仕様）やカームダウン・クールダウンスペースの設置との記載があり、オールジェンダートイレについての検討が必要であることが明記されており(17頁)、実際、■鉄道施設の整備等の方針11.トイレ□(11-3)高齢者、障がい者、異性介助者、トランスジェンダー、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいよう、施設規模に応じて、配置計画やピクトグラム等の案内表示を含めた設計を行う。また、オールジェンダートイレの設置について検討する。□(11-4)上記機能の分散化、オールジェンダートイレの設置について、協議会において、事例共有を行うなど継続的に検討する。と、オールジェンダートイレについての検討が明記されております(38頁)。</p> <p>ところが、例えば、南森町駅(OsakaMetro 谷町線)では、駅舎トイレの整備等の内容に、「バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討」という項目が設定されており、整備状況と主な整備内容を記載する欄がありますが、オールジェンダートイレについては、枠組みそのものがありません。</p> <p>これは、他のすべての駅についても、同様です。</p> <p>もちろん、工事や予算の関係で、改修は容易でないことは理解しますが、せめて、検討するのかもしれないかを確認する枠組みだけでも設けて、それへの各事業者の応答を明記させ、今後も引き続き検討を行う姿勢を促す必要があります。</p> <p>以上、基本構想における、地区における整備等の内容において、各駅の整備等の内容の項目（枠組みまたはカテゴリー）の追加が必要であると考えます。</p>	○						<p>オールジェンダートイレの設置の検討については、各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想(変更原案)5-4-2 整備等の方針 ■鉄道施設の整備等の方針(11-4)に記載の通り、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会(以下、協議会)において、事例共有を行うなど継続的に検討することとしており、第13回協議会において、「オールジェンダートイレの設置(配置・仕様)の検討」については、大阪府福祉のまちづくり審議会等、建築分野の動きを注視し、基本構想への反映を検討していくこととしています。</p> <p>ご意見の「各事業者に対して、引き続き検討を行う姿勢を促す必要がある」に対しましては、まずは、事業者や当事者が参加する各地区ワークショップ(現地確認)において、トイレを調査し、トイレの配置(区画)やピクトグラムの仕様が性的マイノリティ等の方の利用に配慮したものになっているかどうか確認するとともに、意見交換の場において、性的マイノリティの方を含む各当事者の意見の共有を行うことを通して、各事業者に対して、検討の必要性を促してまいります。</p>