

## 5. 継続的な改善に向けて

交通バリアフリー<sup>( )</sup>は、法の主旨に基づき、国、地方公共団体、公安委員会、関係事業者、市民が連携、協力し、それぞれの役割を担うことで実現する。

本基本構想の策定においても、当事者参加による「わがまちウォッチング」や地域の代表者、当事者の代表者、関係事業者、行政等で構成し、基本構想案の検討を行う「新大阪地区基本構想検討会議」、関係事業者・行政で構成し、実務調整を行う「新大阪地区連絡調整会議」で取り組みを進め、平成22年を目標とした整備内容を構想としてとりまとめた。

基本構想策定後は、本基本構想に基づき、事業実施者が事業計画を作成し、基本構想の具体化を行う。構想の具体化にあたっては、関係者が情報交換を行い、連携を図り、また市民の意見を踏まえる必要があり、「新大阪地区連絡調整会議」を基本構想策定後も残すこととする。このように基本構想策定後も、下図に示す、国、大阪市、事業者、市民が連携・協力する仕組みを維持することで、交通バリアフリーに向けた継続的な取り組みを進めるとともに、その仕組みの定着を図る。整備完了後は、その仕組みを有効に活用していくことで、継続的な改善を図る。

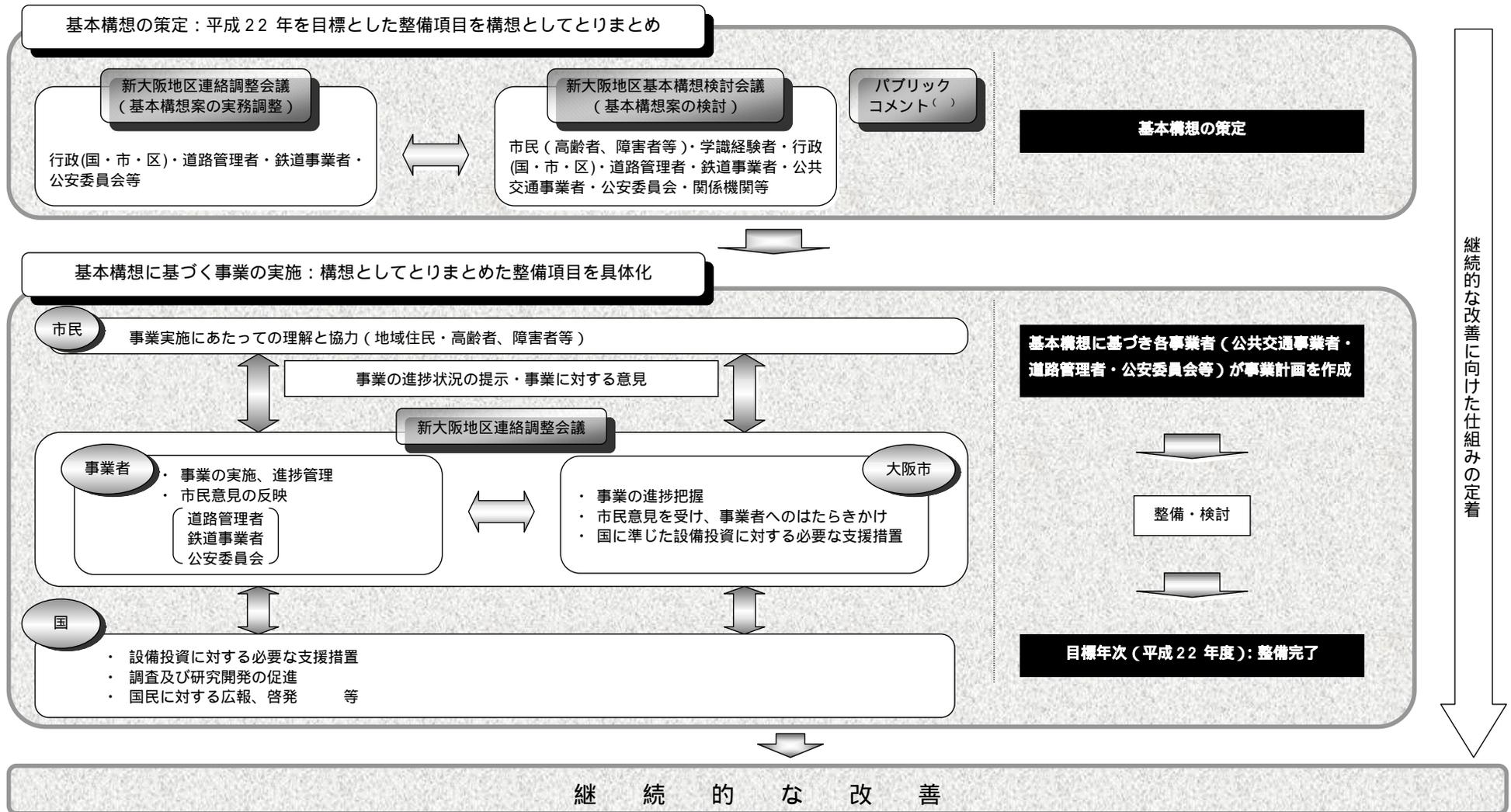
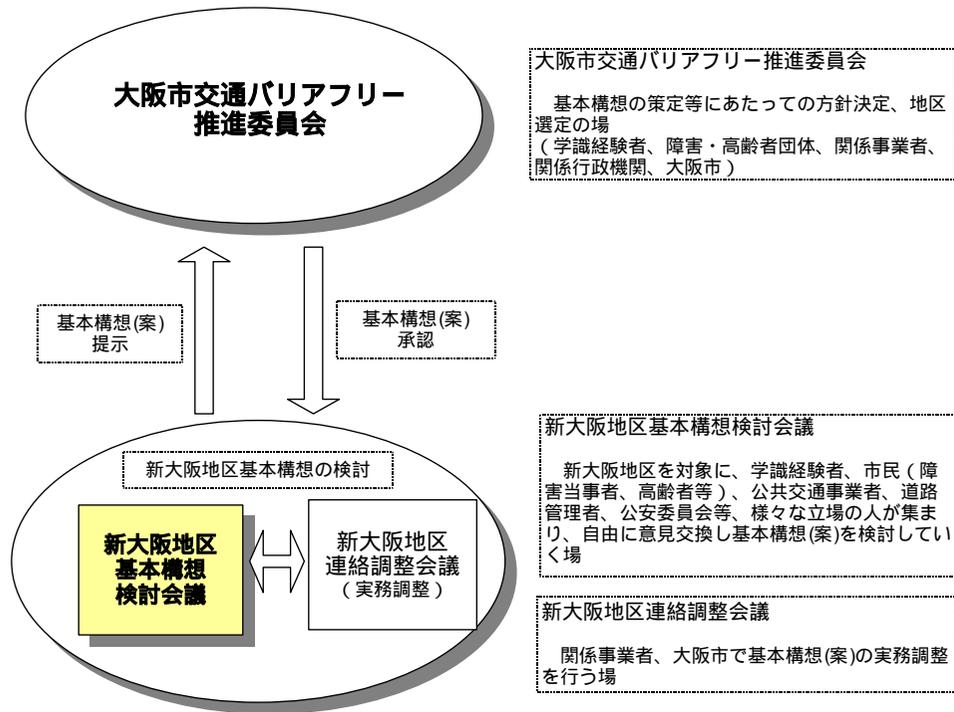


図 基本構想策定後の継続的な改善に向けた取り組みのイメージ

## 付属資料1：新大阪地区交通バリアフリー基本構想策定の検討体制

新大阪地区交通バリアフリー基本構想策定に際しては、図に示す組織体制により検討を行いました。各組織の役割は次のとおりです。

大阪市交通バリアフリー推進体制と当検討会議の位置づけ



## 付属資料2：新大阪地区交通バリアフリー基本構想の検討経緯

新大阪地区交通バリアフリー基本構想策定にいたる検討フローは以下のとおりです。

	地区基本構想検討会議	会議の検討項目	推進委員会
平成15年			
9月	第1回基本構想検討会議(9月24日)	わがまちウォッチングの実施(7月23日) 交通バリアフリー法の概要 わがまちウォッチングの報告と問題点の整理 基本構想骨子(案)の検討	
10月			
11月			
12月	第2回基本構想検討会議(12月10日)	基本構想(素案)の検討 骨子案に対する意見等にもとづく変更と追加	推進委員会
平成16年			
1月		パブリックコメント	
2月	第3回基本構想検討会議(2月23日)	基本構想(案)の確定 基本構想(案)に対する意見、パブリックコメントの報告	
3月	基本構想(案)の作成	基本構想の策定	推進委員会

付属資料3：市民・当事者からの意見聴取（わがまちウォッチングの実施）

（1）実施日

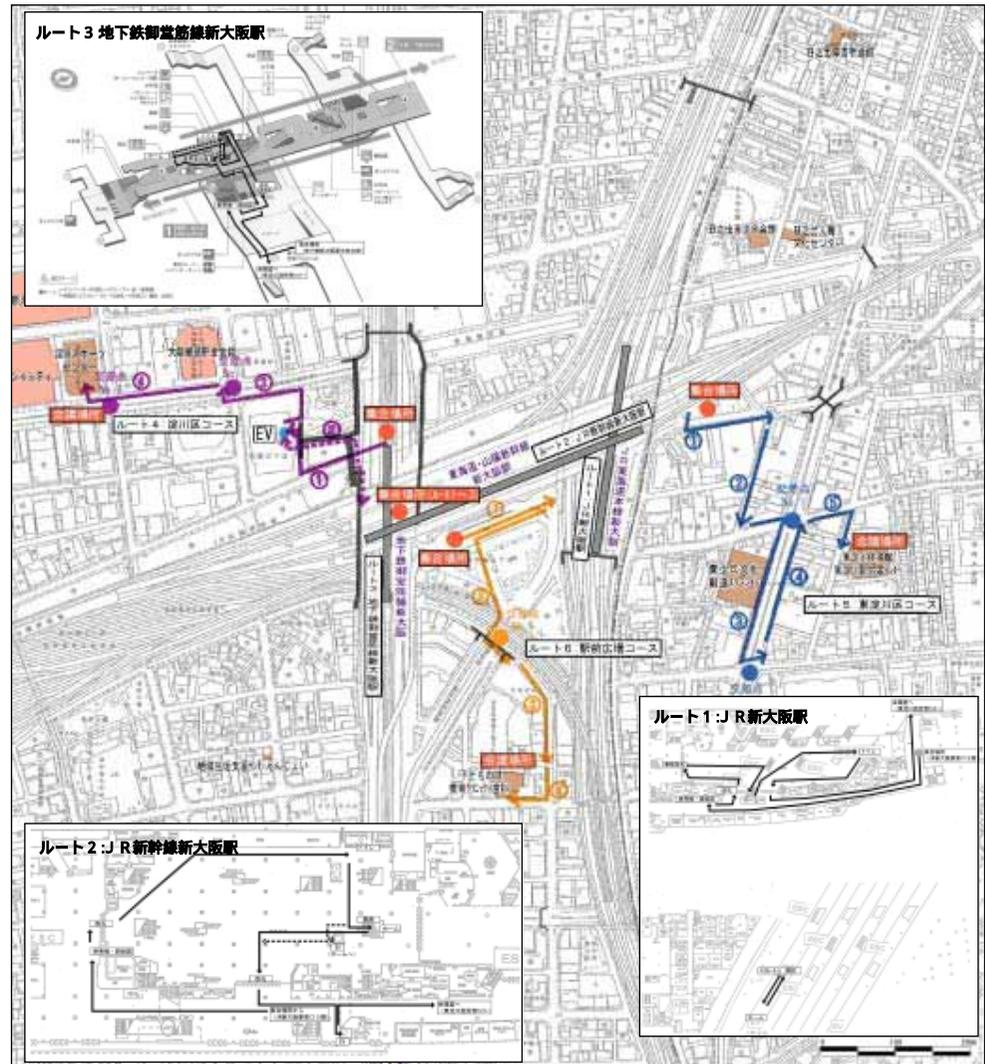
平成15年7月23日（水） 12:45～16:00

（2）調査実施箇所と参加者数

総数130名（内 当事者調査員46名）

ルート	実施箇所	参加人数
1	J R新大阪駅	13 (3)
2	J R新幹線新大阪駅	13 (2)
3	地下鉄御堂筋線新大阪駅	13 (3)
4	淀川区コース	21 (5)
5-A	東淀川区コース	20 (6)
5-B	東淀川区コース	30 (21)
6	駅前広場コース	20 (6)
	合計	130 (46)

（3）点検ルート総括図



(4) わがまちウォッチング(新大阪地区)結果 主な意見

項目	主な意見	主な対象者			備考
		車いす	視覚	高齢・自治・商店	
鉄道駅	案内誘導	連続性がなく、ルートがわかりにくい。			
		誘導ブロックで滑る。			
		誘導ブロックの上に物が置いてあったり、誘導用ブロック周辺が混雑しており、利用しにくい。			
		JR新大阪駅構内は白の床に対して黒の視覚障害者誘導用ブロックを敷設しているため明度差(輝度比)が大きく非常に見やすい。			
		乗りたい電車までの誘導が不十分である。			
		トイレの男女別やトイレ内にある施設の位置を示す表示が不十分である。			
		音声触地図板の設置場所が分からない。			
		掲設位置が高い。文字が小さい。色が見えにくい。場所が分かりにくい。(路線図を含む)			
		ふりがな等がなく読めない。			
		案内放送の音が小さく聞き取りにくい。			
切符購入	案内誘導	蹴りこみのある券売機がなく、切符購入が困難である。			
		ボタンの間隔、文字、位置の分かりにくさにより切符購入が困難である。			
		金銭投入口に届かない。小さくて投入しにくい。			
		コインの投入口が大きいものと小さいものの2種類があり、選ぶことができる点は評価できる。			
		定期券購入ボタンの点字がない。			
		音声案内をつけてほしい。			
		視覚障害者にはタッチパネル式は使いにくい。			
		荷物を置くスペースがない。			
改札口	案内誘導	拡幅改札機の数が少ない。幅が狭い。特に券売機の近くに拡幅改札機がほしい。			
		拡幅改札機に身障者用の表示がない。			
		改札の周辺に音声案内がついていない。			

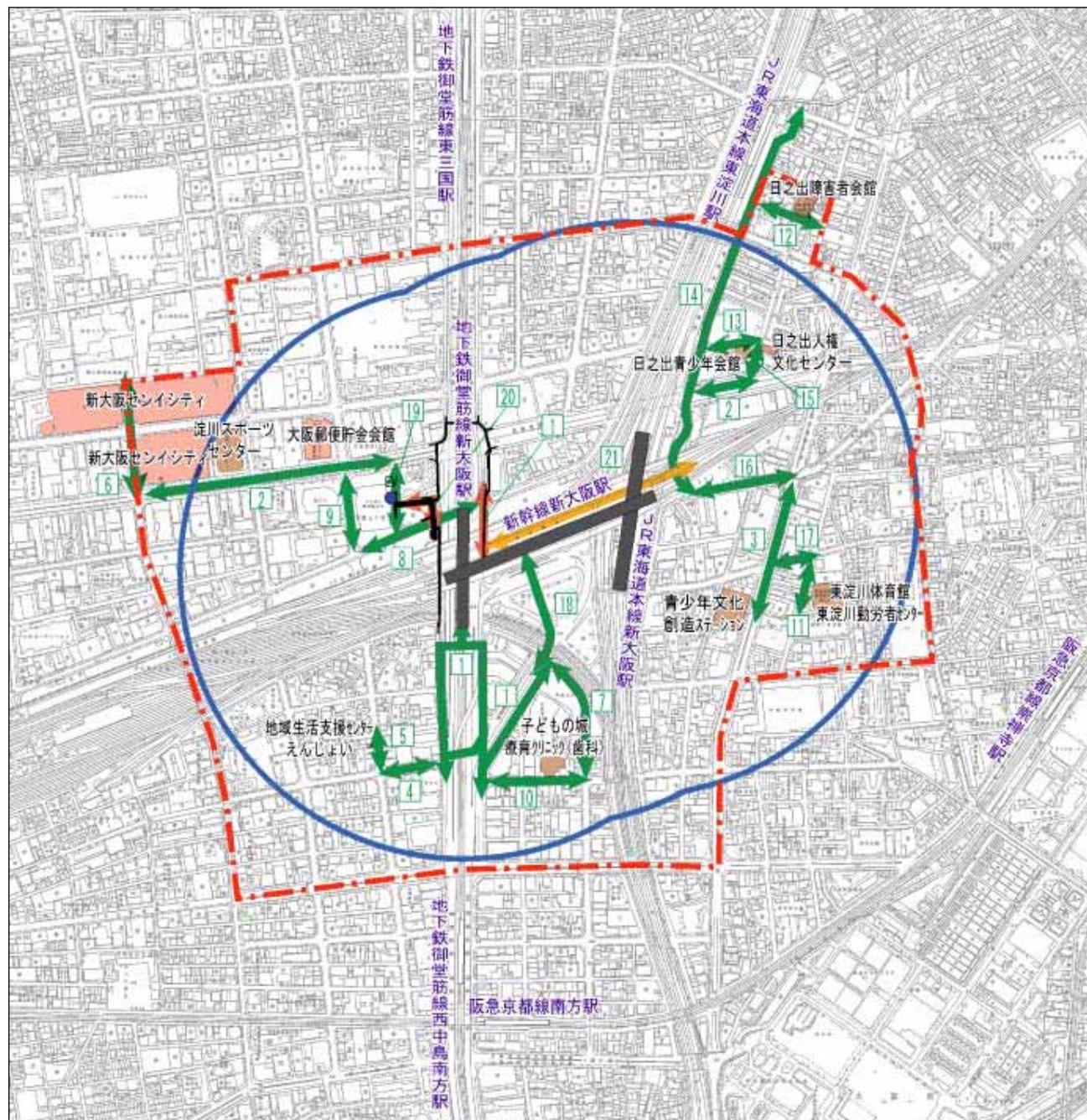
項目		主な意見	主な対象者			備考
			車いす	視覚	高齢・自治・商店	
鉄道駅	上下移動	エレベーター	エレベーターの設置位置がわかりにくい。			
			障害者用エレベーターがない。			
			エレベーターが狭い。エレベーター内のアナウンスが聞き取りにくい。			
			鏡の位置が車いす使用者にとっては高い。			
			ドアの開まる速さが速い。			
	エスカレーター	エスカレーターへの誘導用ブロックがないため場所が分からない。				
		上り、下りの判別がつかない。				
	階段	階段の端部がわかりにくい。				
	ホーム	行き先案内がわかりにくい等の不備がある。				
		視覚障害者にとって、ホームは暗い。				
車いす使用者専用の乗り場がほしい。						
ベンチが少ない。						
転落防止用の柵をホーム端以外にもつけてほしい。						
車いす使用者が乗車するのに必要なスロープが用意されていないことがある。						
トイレ	入口に段差があるので危険である。					
	使用中の表示が外から見てわかりにくい。					
	自動ドアにしてほしい。					
	てすりは可動式がよい。					
	男女別にしてほしい。					
	水を流すレバー（ボタン）、扉開閉ボタンの位置、構造などが使いにくい。					
	荷物を置く場所がない。					
	非常ボタンが設置されていない。					

項目		主な意見	主な対象者			備考
			車いす	視覚	高齢・自治・商店	
道路等	歩道の幅	歩道が狭い箇所がある。				
	歩車道の段差	横断歩道との間に段差がある。				
		歩道の両端に段差がある。				
		駅と歩道の境目に段差がある。				
		波うち歩道になっている。				
		街路樹の段差につまずく。				
	歩道の勾配	歩道に勾配があり移動しにくい。				
		横断歩道との間に勾配がある。				
	視覚障害者誘導用ブロック	誘導用ブロックが設置されていない、連続性がない。				
		行きたい場所までの誘導ブロックがない。				
		誘導用ブロックが磨耗等により識別できない。				
	舗装面	タイル・ブロックなどの目地でがたつく。				
凸凹が多い。						
滑りやすい。						
水溜りができている。						
新しく舗装されているところは問題ない。						

項目		主な意見	主な対象者			備考
道路等	歩道上の障害物	路上駐車、放置自転車がが多い。				
		看板が邪魔である。				
		電柱、植栽で歩道が狭くなっている。				
		自転車が歩行者の近くを通過して危険。				
		停車して荷おろししている人にぶつかりそうになる。				
	交差点	青信号の時間が短い。				
		音響信号機がない。				
		押しボタンになっていない。分かりにくい。				
		信号の位置が高くて、見えにくい。				
		青信号が見えにくい。				
	その他	工事中の歩道が危険。				
柵に杖がひっかかる。						

付属資料4：主要な経路の路線名一覧

1) 国道423号(新御堂筋)
2) 歌島豊里線
3) 西淡路南方線
4) 淀川区第1081号線
5) 淀川区第1094号線
6) 淀川区第1171号線
7) 淀川区第1189号線
8) 淀川区第1224号線
9) 淀川区第1258号線
10) 淀川区第1527号線
11) 東淀川区第999号線
12) 東淀川区第1205号線
13) 東淀川区第1208号線
14) 東淀川区第1209号線
15) 東淀川区第1210号線
16) 東淀川区第1238号線
17) 東淀川区第1479号線
18) 新大阪駅前広場
19) 新大阪駅北口広場
20) 新大阪駅北口デッキ
21) 鉄道施設内通路



付属資料5：新大阪地区基本構想検討会議における主な意見とその対応

項目		検討会議での主な意見	基本構想での対応等
1 基本理念・基本方針		「当事者参加」や「ユニバーサルデザイン」といった考え方を追加して欲しい。	ご意見を踏まえて基本構想の第1章「基本理念」と「基本方針」に考え方を追加・修正しています。
2 重点整備地区 3 主要な経路		重点整備地区の設定範囲を再検討して欲しい。(地元としては東淀川駅を含めて欲しい)	基本構想では、新大阪駅を対象としていることから、JR 東淀川駅を含め、周辺の東三国駅や西中島南方駅は対象としておりません。ただし、基本構想の第3章に示す通り、主要な施設である障害者会館がJR 東淀川駅に隣接しているため、JR 新大阪駅からJR 東淀川駅前までを主要な経路と設定しております。
4 整備の基本的考え方と整備内容		実現可能性を踏まえた重要度、優先度など、整備項目の評価が必要なのではないか。(例えば「A を解決することでB も解決できる」や「A を解決することで新たにB という問題がでてくる」といったことがある) 内容に対して整備時期がA,B,Cと表記されているが、なぜ時期Aになったかという理由がわかるようにする必要があるのではないか。	基本構想の整備の基本的考え方と整備の方向性において、平成22年を目標に地区での取り組み整備項目について、整備時期とあわせてできるだけ具体的に示しています。 基本構想に定める整備内容は基本的に時期Aで行うものです。しかし、整備にあたっては関係者間の調整が必要なもの、基準等が明確でなく、導入には課題が多い、新しい製品開発、大規模な改修が必要なものがあり、これらの整備には時間を要することから、時期B,Cとしています。
駅舎	1 視覚障害者誘導用ブロック	連続した視覚障害者誘導用ブロックを敷設して欲しい。	基本構想の第4章で「視覚障害者誘導用ブロック」や「歩道上障害物、違法駐車対策等」、「案内・誘導」に関する取り組みについて記載しております。
	6 エレベーター	新大阪駅東口にエレベーターを設置して欲しい。 コンコース～ホーム間にエレベーターを設置して欲しい。	基本構想の第4章で、具体的にエレベーターの整備内容を記載しております。JR 西日本新大阪駅については、2つのホームで平成15年度中にエレベーターを設置していく予定です。
	10 ホームにおける安全対策	ホーム端での転落防止柵の設置など人命に関わるようなものは早急に設置できるように検討してほしい。 ホームの安全性など、生命に大きく関わるような項目は、優先的に整備して欲しい。線路側とホーム内側との区別が容易にできる視覚障害者誘導用ブロックの整備時期をBからAにできないか。	ホームにおける安全対策について、第4章で、「ホーム上における安全対策」について記載しております。 中央線森ノ宮駅ホームにおいて、視覚障害者誘導用ブロックを試行的に改良し、その意見の集約を行いました。これを受けて、本格実施に向けての課題の整理・検討を行っているため、現時点では整備時期を具体的に明示するに至っていないので、整備時期Bとしております。(市交通局) ホームの安全対策としては、ホーム端の警告ブロックと合わせて非常停止ボタンを設置している。線路側とホーム内側との区別が容易にできる視覚障害者誘導用ブロックの整備に関しては、効果があると分かれば全面的な張替えが必要となり、大規模な駅の改築などとあわせて整備することが考えられます。(JR 西)ホーム柵を整備済みです。(JR 東海)
	11 トイレ	男女兼用の障害者対応トイレはトイレの入口付近に設置して欲しい。(介助者と障害者の性別が異なった場合に入りにくい)	トイレの入口付近への移設に関しては、改築時にあわせ、利用しやすいよう、検討していきたいと考えています。
道路	歩道の整備	歩道の段差を低くして欲しい(特にJR 新大阪駅～東淀川駅間)	JR 新大阪駅からJR 東淀川駅前までを主な経路(東淀1209号線)と設定し、段差・勾配の改善を行います。
	案内誘導施設の整備	視覚障害者誘導用ブロックを施設まで敷設したとしてもどの施設かわからないので、点字や文字の大きな案内板の整備もして欲しい。	基本構想の第4章で「案内・誘導」に関する取り組みについて記載しております。 また、道路上の歩行者案内標識は、駅や施設内の案内板と違い、1km四方の広い範囲の地図案内をしているので、どのように点字案内をするのか非常に難しい面があります。現在、地図内容の検討を行っており、文字の大きさや色彩などとあわせて検討していきます。
	交差点	音響信号機を設置して欲しい。	基本構想の道路の整備内容に、音響信号機等について記載しております。
	歩道上の障害物、違法駐車対策等	移動できる障害物(違法車両、放置自転車、違法看板等)をなくして欲しい。 また、ハード面、ソフト面の両方から取り組んで欲しい。 「継続実施」という表現が、結局は今と何も変わらないという印象を受けてしまうので、適した表現にはどうか。	基本構想の第4章で「歩道上障害物、違法駐車対策等」に関する取り組みについて記載しております。 時期を定めず、継続的に実施するという主旨で記載しています。大阪市内の他地区との記載表現について整合を図るため、また、他地区での修正の意見がないことから「継続実施」の表現通りとしています。

項目		検討会議での主な意見	基本構想での対応等
4 整備の基本的考え方と整備内容	ソフト面	乗客への障害者の手助けを促すような、駅員からの呼びかけやアナウンスなどによるソフト的なバリアフリーへの取り組みが必要ではないか。  小・中学校だけでなく、社会人に対する啓発活動の促進も必要ではないか。  ソフト面の「継続実施」という表現が、結局は今と何も変わらないという印象を受けてしまうので、適した表現にしてはどうか。	ソフト面の対策については、基本構想の第4章に記載しております。従来、駅構内の啓発アナウンス等を行っておりますが、ご主旨の、障害者の手助けを、乗客へ促すような呼びかけについては、今後、構内放送も含めたPR方法を検討してまいりたいと考えています。  基本構想の第4章で、広報啓発活動などについて記載しております。  時期を定めず、継続的に実施するという主旨で記載しています。大阪市内の他地区との記載表現について整合を図るため、また、他地区での修正の意見がないことから「継続実施」の表現通りとしています。
	建築物へのバリアフリー	「交通バリアフリー法」と「大阪市ひとにやさしいまちづくり要綱」の連携によるバリアフリーへの取り組みが必要なのではないか。(施設のバリアフリーについて)  施設までの経路のバリアフリー化を定めると同時に施設のバリアフリー化を行ってほしい。	基本構想の第4章で「建築物へのバリアフリー」という項目で記載させて頂き、交通バリアフリーの取り組みと、建築物のバリアフリー化の連携に努めてまいります。
5 継続的な改善に向けて		パブリックコメントの実施方法(視覚障害者の方や高齢者、地元の当事者等に伝わるような方法)を検討して欲しい。	検討会議委員のご協力をいただき、地域の班長レベルまで資料が渡るようにし、その他点字の概要資料や音声読み上げ対応のホームページで対応しています。また、老人団体や障害者団体についても同様に資料がわたるように配慮しています。
		基本構想から事業の実施までの流れを明記しておく必要がある	基本構想5章「継続的な改善に向けて」に基本構想から事業の実施までの流れを記載しています。
		当事者(地域住民や障害者等)の意見を反映しながら優先すべき整備項目などを検討していけるような仕組みづくりを提示して欲しい。  トイレや視覚障害者誘導用ブロックの整備をする前に、当事者に意見を求めるようにし、整備後に利用しにくいといったことが起こらないようにして欲しい。	基本構想5章「継続的な改善に向けて」に大阪市が検討会議に参加された元委員を基本に事業の進捗状況を提示、それにより得られた意見を事業者へ伝え、事業者はそれらの意見等を踏まえ事業の実施を行う仕組みについて記載しています。
6 その他		淀川区～東淀川区間の地域分断を解消して欲しい。	交通バリアフリー法に基づく基本構想による移動の円滑化は、「特定旅客施設～主要な施設」間を結ぶ主要な経路上において行うものです。淀川区～東淀川区間の地域分断については、鉄道等により、円滑な移動が妨げられているという状況は認識していますが、基本構想では、その位置付けから両区間の地域分断の解消を目的とするものではありません。  ただし、今回、基本構想に基づき検討し、エレベーターが整備されれば、両区間の人の移動の円滑化が図られることになると考えています。
		「西淡路西部地域まちづくり委員会」が実施した「まちウォッチング」を基本構想に反映して欲しい。	結果を踏まえて、わがまちウォッチングとあわせて記載しています。

付属資料6：大阪市（12地区）交通バリアフリー基本構想素案に係る、パブリックコメント結果一覧表（実施期間：平成16年1月9日～2月8日）

提出方法： 郵送、ファクシミリ、計画調整局ホームページ「ご意見・ご要望」欄からの送信

意見提出者： 113名・2団体 意見数：292件

公表方法： ①基本構想（素案）及び概要版を、計画調整局、北区、都島区、福島区、中央区、港区、天王寺区、浪速区、淀川区、東淀川区、東成区、生野区、城東区、西成区、行政資料センター、公文書館にて設置及び配布（概要版のみ）  
②インターネットによる公表

分類	意見	全地区共通	京橋	鶴橋	南河内・ 大阪天満橋 大津橋、 北浜、 近衛橋	新大阪	新今宮	上本町・ 谷町九丁目 日本橋	弁天町	海部江・ 野田阪神	意見に対する対応
理念等	基本理念等について						○				基本理念に盛り込みます。
	基本方針について		○				○				基本理念の説明文の中に盛り込みます。
重点整備地区	重点整備地区	○									基本理念に由来のまちづくりを視野に入れて、誰もが多様な都市生活が楽しめるバリアフリーへの推進を図っています。
	主要な線路等(案)		○				○				4-3-1、ソフト面の取り組みの基本的な考え方に記述しています。(P.17)
駅	駅		○								基本方針の中に盛り込みます。
	エレベーター						○				基本方針の説明文の中に盛り込みます。
駅	駅		○								大阪線への経路は天王寺線で確保していることから、重点整備地区は馬場町駅、浪速天王寺線までとしております。
	エレベーター		○								交通バリアフリー法の整備を踏まえ、車椅子や車いすの乗降施設、福祉施設、その他の施設との連携などといった基本の整備点、事業の実現可能性、それらによる整備効果等の観点に加え、乗車中・効果的な取り組みが可能なような地区について、総合的な観点から検討を加え、優先順位を設ける必要があると考えております。
駅	駅		○								交通バリアフリー法の整備を踏まえ、主要な線路については、3、主要な経路等 に示す考え方に基づき設定しております。
	エレベーター		○								基本構想の主要な経路に示すとおり、両区間の経路を確保しております。
駅	駅		○								ご指摘の「いちょう大学」については、平成15年度より、梅田にある大阪駅前第二ビルに転移しております。
	エレベーター		○								駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「案内・誘導」に示すとおり、駅舎内との関係においても、他の公共交通機関への乗り換えや、周辺施設・施設への案内などについて、既存の誘導表示の案内設備を活用しながら、公共性を重視した案内に努めることを目指しています。(P.9)
駅	駅		○								駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「案内・誘導」に示すとおり、車両等の運行に関する関係には、利用者が次の行動が判断できるような情報提供に努めることを目指しています。(P.9)
	エレベーター		○								案内・誘導については、一定の整備は図っており、改善時における整備を進めていくことから時期日としております。なお、駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「案内・誘導」に示すとおり、駅舎内において、特設のバリアフリー化を促進する施設が整備された場合は、利用者の利便性を高め、乗降のタイミングにおいて、その案内を実施するものとすることを目指しています。(P.9)
駅	駅		○								駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「案内・誘導」に示すとおり、サイン、表示板の設置にあたっては、車いす利用者、聴覚、自内等の視覚に配慮した視覚・高さ、文字の大きさ、色彩組み合わせなどとするよう努めることを目指しています。(P.9)
	エレベーター						○				整備の基本的な考え方に、バリアフリーの観点を含め公共交通機関への乗り換えや周辺施設・施設への案内など、一貫した連続性のある案内・誘導サインの整備を各駅で行っています。(P.9)
駅	駅										駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「案内・誘導」に示すとおり、駅舎内との関係においても、他の公共交通機関への乗り換えや、周辺施設・施設への案内などについて、既存の誘導表示の案内設備を活用しながら、公共性を重視した案内に努めることを目指しています。(P.9)
	エレベーター										駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「案内・誘導」に示すとおり、案内・誘導に示すとおり、エレベーターによるホームへコンコース階へ公共交通機関の経路を1以上確保、及びエレベーター(3階の乗り換え経路の確保)に示すとおり、周辺施設との連携など、多様な手段により、乗降(白杖、盲導犬、車いす)の乗り換え経路を確保する。また、エレベーターの運行状況については、当該施設の案内表示において視覚的にわかるものとするを目標としています。また、各駅ごとに整備の状況と主要な整備内容を各駅で公表しています。(P.10)



分類	意見	全地区共通	京 濱	鶴 橋	南武線・ 大宮・大宮線 大宮線 北 武 北武線	新大宮	新大宮	上本町・ 都町九丁線 日本橋	井 田 町	海老江・ 野田線	意見に対する対応	
車	トイレ等	・新大塚駅には、改札内にしが障害者用トイレがない。改札外にも各フロアに数カ所設置してほしい。オストメイト用トイレの設置である。 ・新大塚駅のトイレの数を多く・清潔感のあるものにしてほしい。特に女性のトイレは常に行列になっている。 ・トイレは洋式トイレとし、各階に1箇所は設置してほしい。 ・新大塚駅に車イス用トイレをつけてほしい。(2) ・京浜東北線の新大塚駅に多機能トイレの付に階段があるので、階段がないところに新たに多機能トイレを設置してほしい。									ご意見の御留を踏まえ、関係事業者へ伝えます。	
	ソフト	・新大塚駅の駅員の対応を良くしてほしい。(乗降時待たされる) ・各交通機関の乗降の対応を改善してほしい。特にバス・タクシーの乗降を改善してほしい。(乗り降りの際の連絡不十分で待たされる。言葉づかいや障害者対応によって仕事や時間が遅れるという表現など)	○								ソフト面の取り組みにおいて、多様なニーズ、特性に対応した職員研修の実施、対面マニュアルの整備により職員教育の充実を図ることを位置づけています。(P.17)	
	券売機	・車いす利用者でも使いやすい券売機を設置してほしい。 ・料金表の文字を大きくしてほしい。	○	○							駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「切符の購入」に示すとおり、車いす利用者に対応した駅舎のありかある構造とするように努めることを位置づけています。(P.9)	
	改札口	・JR全駅に早急に輪式自動改札機を設置してほしい。	○								駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「案内・誘導」に示すとおり、車いす利用者、視覚障害者等に配慮した文字の大きさをとるよう努めることを位置づけています。(P.9)	
	その他	・大塚駅では、ムービングワーク（動く歩道）を設置してほしい。(3)	○								内容については、有人対応としてあります。	
	鉄道車両	・新幹線車両においては、多目的車のある1両車にのみ車いすスペース及び多機能トイレがある。他の車両のトイレも車いす利用者が利用できる多機能トイレにしてほしい。 ・停車駅によってエレベーター設置箇所が異なるので、全ての新幹線及び在来線車両に車いすスペースを設置してほしい。 ・新幹線及び在来線車両の車内設備の更新も車いすが通行できるようにしてほしい。 ・車いすスペースはなるべく広く確保し、必要に応じて車内設備も更新してほしい。	○									ご意見の御留を踏まえ、関係事業者へ伝えます。
バス	バス構造	・ノンステップバスは、後部ドアが上らないオールフラットステップバスの開発に向けて、エンジンや屋根の上に乗せる等の試作研究をバスメーカーに求める。	○								遊歩の利用しやすいノンステップバスとするため、現在、次世代型ノンステップバスの開発が進められているところであり、今後車種やメーカーに対し、フルフラット化を働きかけます。	
	バス停	・バス停留所の整備（雨・風除け、音響等）や現在、同等を求めているものが多い。 ・バス停の標識点字の行先案内を付けてほしい。	○	○							停留所施設は、ほとんど道路上に設置するため、歩道整備の確保が困難な場所や交通安全上の支障とならないことなどが設置条件となるため、設置の困難な場所もあるが、今後も開発光と調整をすすめて、停留所施設の充実を図ります。	
		・野田駅バスターミナルにおいて障害者がよく利用する無料のスポーツ施設付きのバス停が1箇所あり利用にたいへん。 ・バス停付近に駐輪場の開発が難しいため、明るくしてほしい。								○	貴州行きのバスは1両目1本で、その他のバスは1両目2本運行しています。限られた敷地内で、どの位置に、どの系統のバスを設置するか検討する場合は、本数の多い系統を優先的に設置することによりスムーズな運行ができるものと考えてあります。	
歩行者と自転車 の分離	・自転車走行空間の確保（自転車通行帯との分離）なくしては、安全・快適な歩行者空間は確保し得ないとの認識を持ってほしい。	○									自転車道は連続性を持たせた整備が必要であるため、道路幅員に余裕があるなど設置可能な道路において、歩道の整備にあわせて自転車道の設置を行っています。	
道路・ 地下街等	車止め	・歩道の改良について、歩道幅り上げ駐車や遊歩機を併用しない道路橋（ポラート等）の設置や改良を検討し込んでほしい。特に大塚駅周辺の歩道橋と大塚駅北北側道路の対策を急いでほしい。 ・歩道の中に設置してある車止めの形状・高さ・材質を統一すること。白昼歩行のとき眩しがることがあるため、上部は半透明にして上への光は表面は柔らかく、耐久性のある材料で覆うことと検討する。	○			○					道路・交差点・乗り換え経路の整備の基本的考え方「歩道の整備」「歩道上障害物、違法駐車対策」および、ソフト面の取り組みにおいて、設置自転車、違法駐車対策の強化を位置づけています。京浜東北線北武線沿線は、主要な経路に設定されているので、交通バリアフリー化に向けて調整が必要となります。	
	信号機	・既存の信号機でも太陽の光によって青・黄・赤の判別が困難な場合があるので、音響信号機の整備の検討は改善してほしい。(市バス近くの駅東口) ・メルパルク前交差点の全方向に音響信号機を設置してほしい。	○			○					建設費においては、一般の交差点との規格を統一しています。	
	横断歩道	・距離に歩道のある歩道の横断歩道において踏込み・溝などで歩道に接続がなっていない横断歩道を改善する。	○									信号機のバリアフリー化に示すとおり、機能の高度化等を検討することと位置づけています。(P.14)
		・横断歩道と歩道の段差解消はいいが、その横断歩道のために歩道部の先頭に警告点字ブロックを設置すること。	○									道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「②交差点」に示すとおり、歩道の改良（段差の解消、勾配の改善、舗装面の改善、横断歩道の改善、など）を位置づけています。(P.15)
		・横断歩道の段差を無くしてほしい。	○									道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「②交差点」に示すとおり、歩道の改良（段差の解消、勾配の改善、舗装面の改善、横断歩道の改善、など）を位置づけています。(P.15)
	違法駐車	・白昼を待って歩行するの先を突きこんで危険なため、横断歩道内の樹木等の排水等は根元までは小さな穴あき鉄筋に覆い隠すこと。 ・交差点で横断歩道表示のない車道横断歩道の違法駐車は白昼も多いため取り締まり強化をお願いしたい。 ・横断歩道付近の違法駐車は見直しが必要である。 ・国道1号や環状川沿いの違法駐車が多くなって、視覚的に支障となっている。厳しく対応してほしい。 ・違法駐車が多くなり、取り締まりを強化する機会を上げる等、無くすような努力を甲信県に行ってもらいたい。 ・片側を歩道上に乗り上げている不法駐車がある。 ・バスの停車帯にタクシーが常駐しており、バスの乗降の妨げとなっている。(特に鶴橋駅前) ・「内東区」駅東口の自動二輪車の駐去を依頼したい。建設費が豊富にきても、50e以上については警察の管轄ということに断念してほしい。 ・歩道上の障害物、違法駐車対策などの解決策を講ずるような道徳は、警察に取組を委ねるべきである。	○	○	○	○	○	○	○	○	○	整備内容の違法駐車対策に示すとおり、継続的に実施することと位置づけています。
											道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「②交差点」に示すとおり、歩道の改良（段差の解消、勾配の改善、舗装面の改善、横断歩道の改善、など）を位置づけています。(P.15)	
											道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「②交差点」に示すとおり、歩道の改良（段差の解消、勾配の改善、舗装面の改善、横断歩道の改善、など）を位置づけています。(P.15)	
											道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「②交差点」に示すとおり、歩道の改良（段差の解消、勾配の改善、舗装面の改善、横断歩道の改善、など）を位置づけています。(P.15)	

分 類	意 見	全地区共通	京 橋	鶴 橋	南森町・ 大塚天満宮 天満橋、 北浜、 芝罘橋	新大塚	新今宮	上本町・ 谷町九丁目 日本橋	弁天町	海老江・ 野田阪神	意見に対する対応
取置自転車	・自転車管理に関する市民啓発を前向きとする懇話会の設置を定める。	○									<p>高宮・交差点・乗り換え経路の整備内容「③1放置自転車等歩道上障害物の除去」ソフト面の取り組みにおいて、「放置自転車対策の強化、啓発活動の強化」を位置づけています。</p> <p>自転車駐車場の整備については、今後、必要箇所については適地の確保ができれば、整備ができるよう努めてまいります。</p>
	・自転車のバリアをなくすために、復発障害者専用ブロックの横に車いすマークを設置してほしい。	○									
	・放置自転車の取り締まるばかりでなく、駐輪場の設置が必要である。						○				
	・駅周辺での駐輪場の整備促進を強くお願いしたい。										
	・駅前付近駐輪場などの空きが物理的であり、駐輪場を大塚に集約してほしい。	○									
	・狭い歩道や階段を出るところでの放置自転車対策では、駐輪場の整備を促進するとともに強制撤去など取り締まりを強化してほしい。	○									
	・新大塚駅前付近の放置自転車が多い。(2)										
	・新大塚駅前の放置自転車が多い。(対策として自転車駐車場の無料化やレンタルサイクルなどはどうか) (7)										
	・新大塚駅前南側の階段を降りた所には自転車がいつもいっぱいになっており、道1層位撤去しているが、一層も撤去しないうちに通行障害となっている状況である。現在ある有料駐輪場を無料にし、南側階段にも有料駐輪場を新設して、自転車整備員が付近への駐輪を注意防止し、無料駐輪場へ誘導すればどうか。										
	・新大塚駅前周辺は復発障害者専用ブロックが設置されているが、自転車などが占領して使用できない。										
・JR京橋駅西口の放置自転車のための駐輪場の整備と取締りの徹底に住民をおびて取り締まりたい。駐輪場を確保しなくては解決できない。両法関係事業者への指導をお願いします。			○								
・区役所主催によるまちづくり計画のワークショップでも市民意識のトップにおおげられていた放置自転車対策がなおざりであり、駐輪場の拡大を特に目録していたにも関わらず、駐輪場の整備があがってほしいのほおがんと感じます。			○								
・放置自転車の主たる原因は、バリエーションが少なく、自転車で乗りつける人が多いという実態を見逃している。・セラム向上と自転車歩道の対策だけでは根本的な解決策ではない。											
・大塚駅前南側や金島駅前など自転車利用者の多い地域に対し駐輪スペースの確保を指導してほしい。			○								
・放置自転車対策の強化は非常に良いことだ。ただし、駐輪場を増やす必要がある。			○								
・新野橋カー下道筋は、自転車が行き止まりにできないばかりでなく、歩道までらさげられて車いすの通行が、きわめて危険な状態である。								○			
・放棄車両の撤去の徹底及び防止等の対策を検討してほしい。								○			
・放置自転車や看板で歩くのも困難で、自転車歩道も歩道も通れない。敷しを対応してほしい。			○								
・商店街や歩道への懸架・看板の撤去は、通行の妨げになるばかりでなく美観が損なわれている。	○										
・歩道上の通行の障害となっている看板等の移設が必要である。								○			
・野営生活者のテント・小屋掛け等の物件の改善について、整備内容を次の文章としてはどうか。『現在策定中の野営生活者の自立の支援等に関する実施計画に基づき、野営生活者の人権に配慮し、自立支援施設や福祉施設との連携を充分に図り、道路の適正な利用の確保を図る』								○			
・復発障害者専用ブロックの上には物を置かないようにしてほしい。								○			
・ごみの投棄や喫煙、喫煙のひとひら煙があり、それらの防止対策やマナーの向上など啓発活動が重要である。								○			
・バリアフリーへの理解の深化について、広報啓発においては特に自治事業者が事業所前歩道を通りやすく管理する義務感を持つよう指導・啓発いただきたい。	○										
・新大塚駅周辺の歩道の横断歩道は、新しい歩道の横断が困難である。横断のゆややかなスロープが物理的に横断が困難な場合は、エレベーターの設置が横断歩道の改善策である。									○		
・高宮駅前南側のワンダーパス、併行する横断歩道など、在来線を横断する高宮、新大塚駅北側の横断歩道にはバリアフリーの思いやりがもたれない。											
・北口からの歩道橋上での誘導表示ブロックを生体ビル内のエレベーターまでと北口バス停までに設置する									○		
・国道26号立体横断施設：43号線との交差点にある歩道橋については、電單車いすでは登れないスロープ、中央分離帯による歩道橋を歩かず横断するには大きく迂回しなければならぬこと等により、横断歩道の広い歩道を横断している。早急に対策を講じ、だれでもが安全、安全、快適に通行できるようにお願いしたい。									○		
・地下道、歩道橋にエレベーターを設置してほしい。									○		
・国道43号線の立体横断施設のパリアフリー化をお願いします									○		
・弁天町のスロープの急さも短く考えてほしい。介助者がいない時に大変不便。									○		
・弁天町に乗り換え用連絡通路（オーグ）無いスロープが急なため、車イスでは通行できない。連絡用エレベーターの設置をしてほしい。									○		
・新大塚駅北側の歩道橋にエレベーターを設置してほしい。(2)											
・幅員2mは狭いのではないのか。	○										
・中央口広場に向かう道筋から、地下鉄新大塚駅前口に向かう歩道の段差解消(2)									○		
・新大塚駅前付近の高架下道筋のパリアフリー化を進めてほしい。									○		
・新大塚駅前付近の高架下道筋に視覚的設置してほしい。									○		
・地下鉄新大塚駅前口歩道を連絡(車庫のフェンスをセトバック)してほしい。(片側歩道のみであり通行が多く、自転車も多い) (6)									○		
・ニュー大塚ホテルから新大塚駅前広場への高架下道筋の迂回をお願いします。									○		
・現在、地下鉄天満橋南側でエレベーター工事が行われているが、この状況に合わせて高層階にバリアフリーの歩行者空間が確保されることを強くお願いしたい。									○		
・タカ、後続にも安心して安全に歩行できるよう街頭照明の改善、増設等を行い、明るい歩道にする必要がある。(3)									○		
・復発障害者専用ブロックが分れる。バス停と横断歩道への目印を変えてほしい。	○										
・復発障害者専用ブロックは切れ目が無いようにしてほしい。	○										

分類	意見	全地区共通	京橋	鶴橋	南塚町・ 大塚天満橋 天満橋、 北浜、 淀屋橋	新大阪	新今宮	上本町・ 谷町九丁目 日本橋	弁天町	海老江・ 野田駅前	意見に対する対応	
ソフト対策等	・啓発活動の開催などと思いますが、広報誌などで取り上げられているのでしょうか。 ・「ゆるり」アプリの実装には、経費や労務ではなく真心が何より大切だと思います。市民への啓発のみならず、関係機関への啓発もこのことの出発点になると思います。	○									ソフト面の取り組みにおいて、「基本構想策定の取り組みの市民への周知」「多様なニーズ、特にこれら対応した職員研修の実施、対応マニュアルの整備により職員研修の充実を図る」ことを位置づけています。(P.17)	
	・市バス利用の際、ペーパークーポンを子どもに渡すように言われたが、利用を促すペーパークーポンを渡すのは理解です。誤り合っている車内ではなく、空いている場合は子供を乗せているほうが安全で迷惑もかからないと思う。	○									ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。	
	・水上バスについて、乗り込み口のソフト設備などバリアフリー化を検討してほしい。				○							
	・鉄道駅利用中の「次は〇〇駅。〇〇線はお乗り換えです。」といった放送では駅名も言ってほしい。	○										
	・小学校や中学校、幼稚園でバリアフリーの体験授業を聞いてはどうか。	○									ソフト面の取り組みにおいて、学校教育における「総合的な学習の時間」での取り組みや、市民を対象とした各種学校の開催などによる福祉教育・人権教育の充実を図ることでバリアフリーへの理解の深化を位置づけています。(P.17)	
	・自営店・住民が一体となってどきどきである。						○					ソフト面の取り組み、継続的な改善に向けてにおいて、位置づけています。(P.17)
	・故障自転車の取扱いなどでは、ビル管理者に対する指導なども考えられるのではないのか。	○									ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。	
	・基本構想バリアフリーは、障害者のみならず、全ての人を対象にその本質を取り除くべきである。そうでないと、障害者等に不公平感や劣等感を与えかねないし、高齢の大人が不慣れな車と決めつける障がい者やP等も危険だと考える。誰もが不安感をもたず、全ての人に必要共通語が十分な数の車であり、すべての人の不便をなくす方向に導かれて当然ではないだろうか。	○									ソフト面の取り組みにおいて、ノーマライゼーションに対する正しい認識を深めるための各種啓発の充実を図ることでバリアフリーへの理解の深化を位置づけています。(P.17)	
	・バス停留所では、一定のバス待ち客の滞留を見込んで歩行者空間の確保をお願いしたい。	○									バス停留所は見通しなど交通安全上の問題のほか、地元の方やバス停の近隣の方との配慮も必要であり、必ずしも理想的な場所を設置できない実情であるが、できる限りの乗客等の安全を考慮した乗客への設置に努めています。	
	・歩行誘導ナビゲーターのモデル地区を設ける。	○									道沿い・交差点・乗り換え駅周辺の整備の基本的考え方「(5)案内・誘導」に示すとおり、視覚障害者誘導用ブロックと連携した音声案内等の開発・導入検討することを位置づけています。(P.18)	
	・ICタグの活用を財用した乗客の音声化のテストの実施。	○										
	・バリアフリー化はソフト面の取り組みが重要であるし、その方が費用がかからず大きな効果が出ると思う。						○				ソフト面の取り組みにおいて、バリアフリーへの理解の深化、バリアフリーのまちづくりへの参加を位置づけています。(P.17)	
・ソフト面の取り組み（まちづくりへの参加）について：バリアフリーのまちづくりのためには、自転車利用のマナーや自転車マナーだけでなく、障害者や高齢者等が利用する乗車・留駐、乗降・移動に対する市民一人ひとりのマナーの遵守、向上に努むに教育・啓発が必要である。	○											
・自転車が多いため歩行者が通りにくい。	○									ソフト面の取り組みにおいて、自転車利用マナーの向上について位置づけています。(P.17)		
・自転車が歩道を走るのをやめてほしい。	○											
・駅前内を移動する際など、貸し車椅子があると大変助かる。	○					○				ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。		
・ソフト面の取り組み（施設利用支援）について：「〇駅直における移動支援や駅周辺の自転車の駐輪、誘導美化などの点におけるボランティアの活用促進を図る。」を追加してほしい。	○									駅直の改善に向けてにおいて、機能的な具体化には関係者が情報交換を行い、連携を図り、また市民の意見を踏まえる必要があり、「地区連携調整会議」を位置づけています。(P.18)		
継続的な取り組み	・基本構想（策定）としては十分なものであるが、「絵に描いた餅」にならないよう本気で取り組んでほしい。	○									機能的な改善に向けてにおいて、機能的な具体化には関係者が情報交換を行い、連携を図り、また市民の意見を踏まえる必要があり、「地区連携調整会議」を位置づけています。(P.18)	
	・いつ・どこで・なにをするということが具体的にわからない。計画の完了が平成22年と記載されているが、もっと早期実現をお願いいたします。	○										
	・整備時期Aのものも早急を実現してほしい。(2)	○										
	・基本構想としてほしいものがある。早期実現を。						○				基本的な考え方に基づくとおり、平成22年を目途に整備時期を3段階で実現しております。これは各事業者が実施可能な時期を示したもので、個々の事業者が時期を繰り上げて整備を進めることを期待するものではありません。	
	・今後交通日F化に関しては、障害当事者の意見を多く取り入れてほしい。	○										
	・ハード整備後のこまめなチェック体制を整えておくことが必要ではないか。	○										
	・バリアフリー化の実装状況について継続的に市民、特に障害者や高齢者の当事者が、自らの立場でチェックしていくためのモニタリング機関の設置が必要である。	○										
・継続的に委託社会福祉協議会など〇〇地区基本構想検討会議を〇〇地区基本構想推進会議とするなど、継続的な改善に向けた仕組みづくりが必要である。	○									継続的な改善に向けてにおいて、基本構想策定後のしくみについて位置づけています。(P.18)		

この他にも、多数の意見を頂きました。また、本パブリックコメントを対象とした事項以外の意見やその他の地区に関わる意見も多数頂きました。ここですべてをご紹介することは出来ませんが、貴重なご意見として今後の行政の参考とさせて頂きたいと思っております。

## 付属資料7：用語の解説

### 1 ユニバーサルデザイン

ユニバーサルデザインは、「全ての人のためのデザイン」であり、まちづくりやものづくりなどをすすめるにあたり、年齢、性別、体格等人々が持つ様々な特性を越えて、「設計段階からできる限り全ての人が利用しやすい、全ての人に配慮した」環境、施設、製品等のデザインを進めること。

### 2 バリアフリー

高齢者や障害者等が生活するうえで妨げとなるバリア（障壁、障害）のない状態。あるいは障害者や高齢者等が自立した活動を行えるように生活の場や公共の場からバリアを取り除くこと。段差などの物理的障壁のほか、社会的、制度的、心理的障壁の除去もいう。

### 3 多機能トイレ

車いすで利用できる広さがあり、乳幼児用ベッドなども装備されている。身体の不自由な方ばかりでなく、お年寄り、赤ちゃん連れ、けがをされている方などにとっても利用しやすいトイレで、オストメイト（人工肛門保有者、人工膀胱保有者）のパウチやしびんの洗浄ができる水洗装置等が設置されている。

### 4 大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱

道路や建物などのまちづくり全般にわたり、障害者や高齢者をはじめすべての市民が安全かつ快適に利用できるよう整備をすすめるため、平成5年4月に制定した要綱。

### 5 ニーズ

「必要、要求」という意味であり、広く人々が必要としているものの意味で使われる。

### 6 ガイドライン

本稿でのガイドラインは、以下の2つを意味している。

#### < 旅客施設のガイドライン >

正式名称は、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン（平成13年8月、交通エコロジー・モビリティ財団）」といい、旅客施設のバリアフリー化を進めるために、多様な利用者のニーズに応え、すべての利用者がより円滑に利用できるように、整備の望ましい内容を示したものである。なお、平成14年12月に「追補版」が発行されている。

#### < 道路のガイドライン >

重点整備地区内の道路については、最低限の基準が「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（平成12年11月15日、建設省令）」において定められている。このガイドラインは基準に定められていない事項について、高齢者・障害者等をはじめとするすべての利用者のニーズに合った、より質の高い歩行空間の形成のための道路構造を記述したものである。

正式名称は、「道路の移動円滑化整備ガイドライン（平成14年12月）」という。

### 7 ホームドア

駅のホームの縁端に設けられたホームと線路を仕切るドア。開閉部分は列車のドアと同時に連動して開閉される。

### 8 ノンステップバス

床面を35cm程度（通常は、65cm以下でワンステップ）まで下げて乗降口のステップ（階段）をなくしているバス車両。利用者が容易に乗降できる。

### 9 シルバーカー

かごを備えたフレームの下に車輪が付き、かごの蓋が腰掛けとして利用できる歩行補助具。

### 10 ITを活用した歩行者移動支援情報の提供（歩行者ITS）

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。この中で歩行者支援は、ITSの開発分野の一つであり、高齢者や障害者を含む歩行者、車いす使用者、自転車利用者等に、安全・安心・円滑な移動環境を提供するためのシステムをいう。

### 11 ネットワーク

「網状組織にする、網状につなぐ」という意味であり、本基本構想では、複数の道路を網状に結びことにより便利で代替性のある経路を確保する意味として使用している。

### 12 視覚障害者用道路横断帯

横断歩道に設置される視覚障害者用横断帯。幅30cm程度で、丸い突起が並び、視覚障害者が横断歩道をまっすぐ歩く助けとなる。

### 13 ノーマライゼーション

障害者や高齢者などが住み慣れた地域で健常者と同じように生活し活動できる社会を当たり前（ノーマル）の社会とする理念。また、それに基づく運動や施策。障害者などがあるがままの姿で、ほかの人々と同等の権利を享受できる社会をめざす。1960年代に北欧から始まった。

### 14 パブリックコメント

行政機関が政策の立案等を行おうとする際にその案を公表し、この案に対して広く市民・事業者等から意見や情報を提出していただく機会を設け、行政機関は、提出された意見等を考慮して最終的な意思決定を行うというもの。