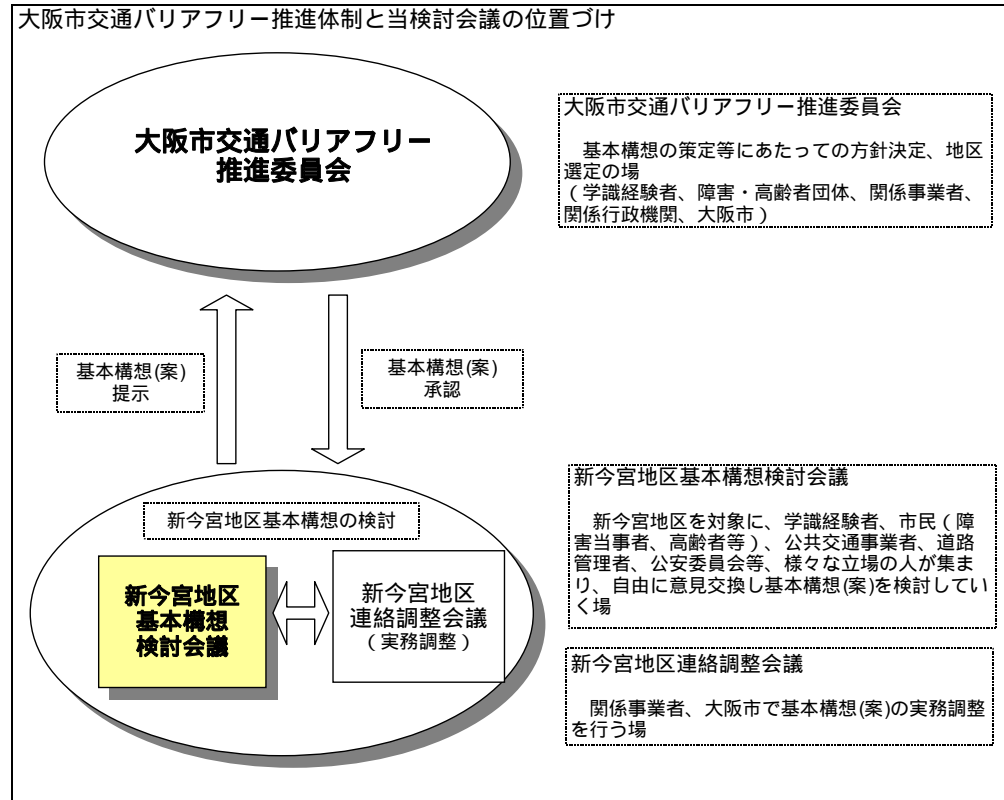


付属資料1：新今宮地区交通バリアフリー基本構想策定の検討体制

新今宮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。



付属資料2：新今宮地区交通バリアフリー基本構想の検討経緯

新今宮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		わがまちウォッチングの実施 (7月15日)	
10月	第1回基本構想検討会議 (10月3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	
11月			
12月	第2回基本構想検討会議 (12月12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16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		推進委員会
		基本構想の策定	

付属資料3：市民（高齢者、障害者等）からの意見聴取（わがまちウォッチングの実施）

(1) 実施日

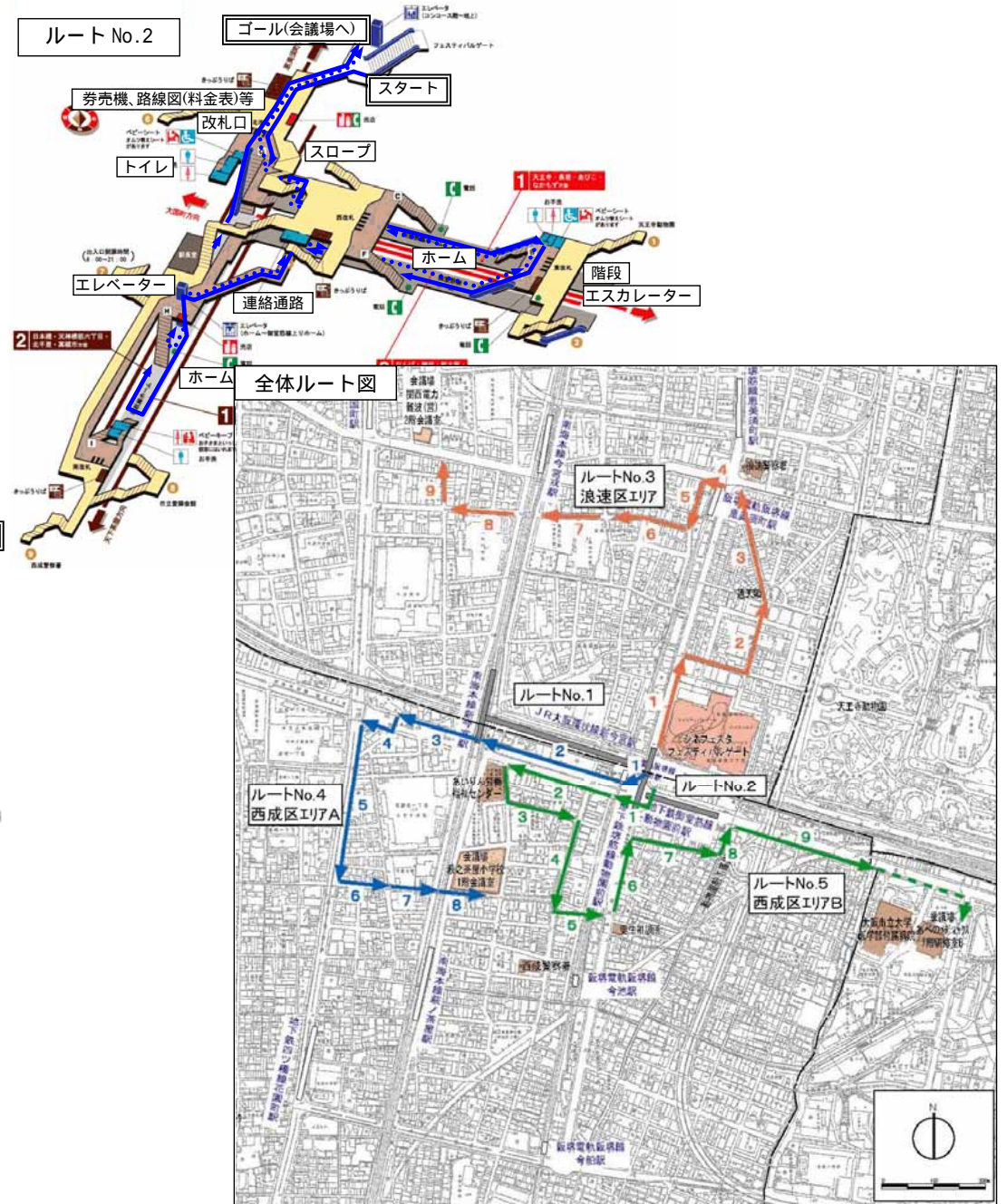
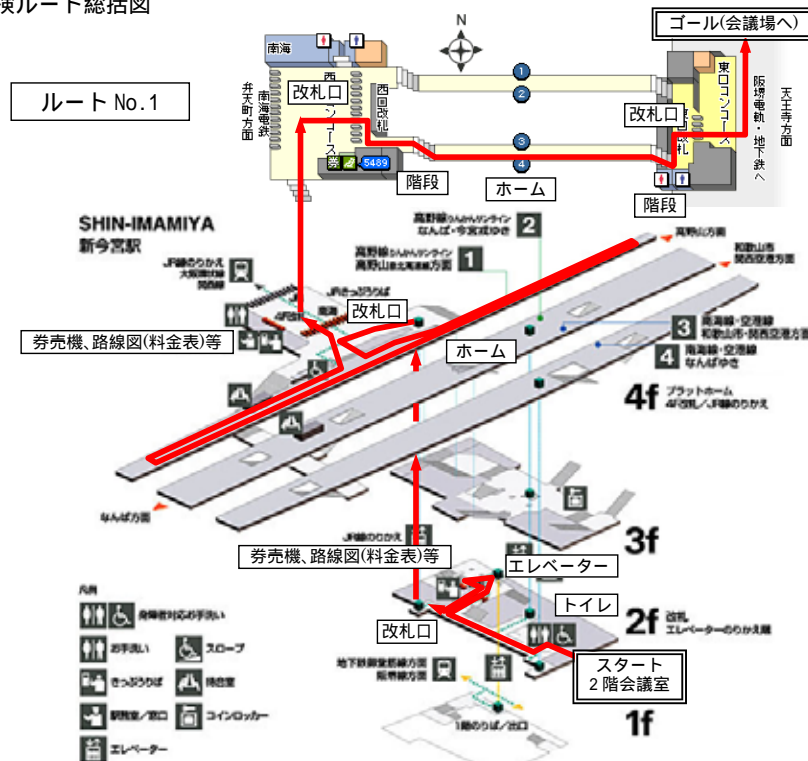
平成15年7月15日（火） 12:45～16:00

(2) 調査実施箇所と参加者





総数107名（内、当事者 36名）




ルート	実施箇所	参加人数
1	JR新今宮駅、南海本線新今宮駅	12
2	地下鉄御堂筋線・堺筋線 動物園前駅	10
3	浪速区エリア	28
4	西成区エリアA	28
5	西成区エリアB	29
合計		107








(3) 点検ルート総括図



わがまちウォッチング（新今宮地区）結果 主な意見等

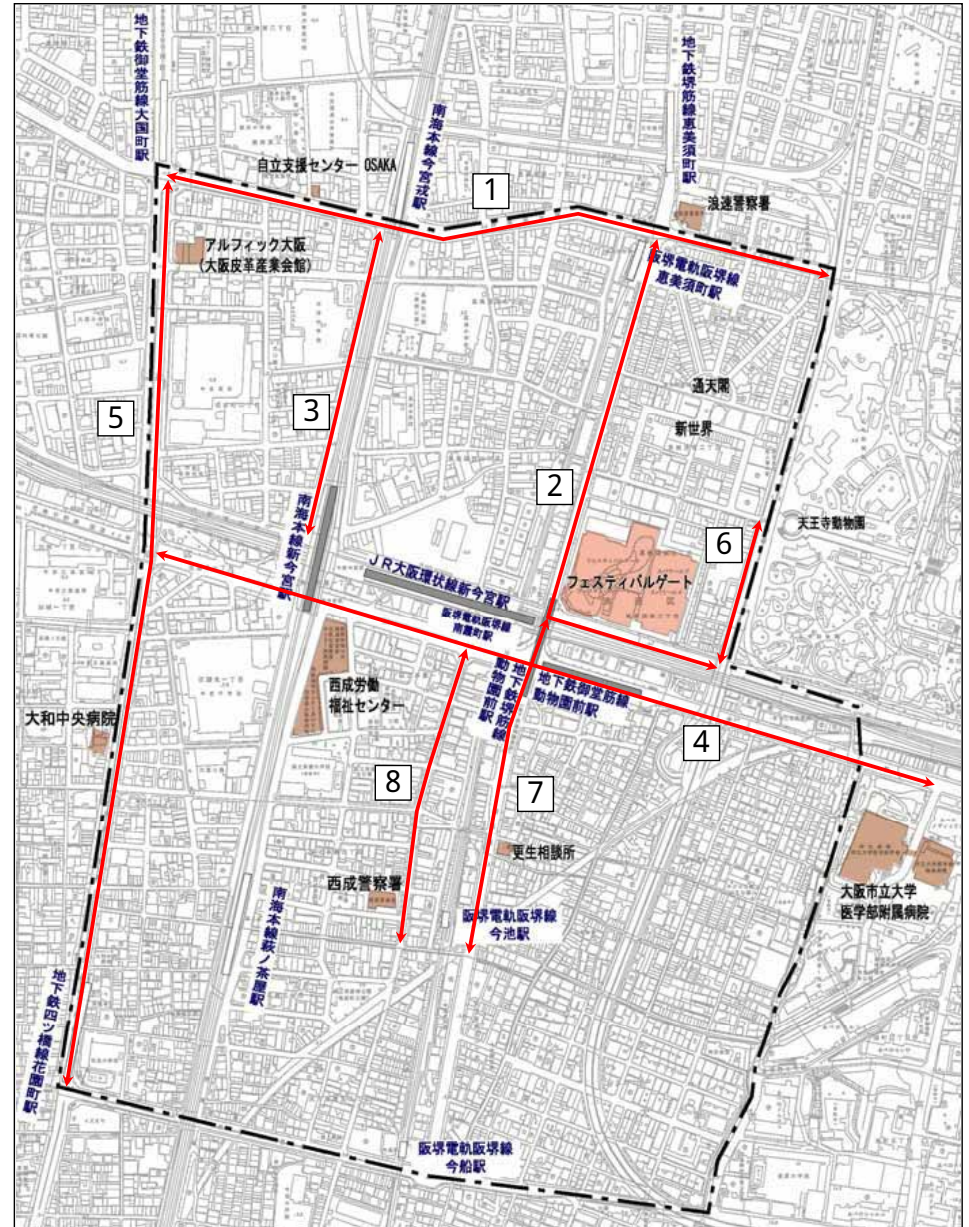
	項目	主な意見〔地 地下鉄動物園前駅、南 南海本線新今宮駅、 J : J R 環状線新今宮駅、浪 浪速区I7A、西 A 西成区I7A A、西 B 西成区I7A B〕	主な対象者			備 考
			車いす 肢体	視覚	高齢	
鉄道駅	案内・誘導	鉄道利用動線に視覚障害者用誘導ブロックが適切に設置されていない。(未設置箇所がある〔南〕、不連続〔地、南〕、ルートが判りにくい〔 J 〕)				 手すり、点字ブ ロックが途切れている
		視覚障害者用誘導ブロックと周辺の床面の区別がしにくい。〔 J 〕				
		券売機等への誘導案内が不十分である。(誘導ブロックのある券売機に点字がなかった〔南〕。料金表、新型機への誘導をしてほしい〔南、 J 〕。)				
		案内サインは、文字の大きさ、色のコントラスト、設置位置など不適切で判りにくいものがある。〔地、南、 J 〕(イメージで危険を察知できるように)				
		車椅子が通行できるルートが判りにくい。(車椅子通行可能か否かの表示)〔地〕				
切符購入		券売機は、下部に蹴り込みがない〔地、南、 J 〕、コインが投入しにくい〔南、 J 〕、ボタンの数が多すぎてわかりにくく、表示が下からでは見えない〔地〕、荷物を置くスペースが邪魔〔南、 J 〕、など車いす利用者に使いにくい。				 蹴込みがなく、ボタンが多すぎて解りにくい
		券売機の視覚障害者用の点字表示が少なく、内容も不十分。(破損〔南〕、間違い〔 J 〕、障害者特別割引のボタンが無い。〔南〕点字の位置を各社共通にしてほしい。(ボタンの上、下等))				
		料金表の場所がわかりにくく、設置位置が高すぎたり、低すぎるので点字が触りにくい。〔地、南、 J 〕弱視者用のコントラストのある拡大版がない。〔地〕				
		路線図の位置が高く、文字が小さいなど、車いす利用者には使いにくい。〔地、南、 J 〕				
		精算機の呼出し・とりけしボタンに点字表示がほしい。〔南〕				
		南海本線新今宮駅の新型乗り越し精算機は、使いやすい。〔南〕				
		改札口	改札口は、拡幅改札機が少なく、狭いので電動車いすでは通りにくい。〔地〕			
自動改札の切符投入口は投入しにくく、とても時間がかかったり、自分で入れて、取ることができない。〔地〕						
無人になる時が多いので、有人拡幅改札が使いにくい。(開閉バーを開放したままにしてほしい)〔 J 〕						
上下移動		エレベーターの位置が判らない〔地〕、狭い〔地、南〕、暗い、鏡の位置が高い〔南〕、ボタン操作がしにくい〔地、南〕、押した感触がなく判りにくい〔南〕等の問題がある。				 準備に時間がかかる
		地下鉄動物園前駅のエレベーターの開閉ボタンは色で区別されているので、わかりやすい。(矢印よりも文字の方がよい)〔地〕				
		車いす対応エスカレーターは駅員を呼ぶので時間がかかる。〔地〕				
		地下鉄動物園前駅の車いす対応エスカレーターは三枚板なので、車いすが固定されて乗りやすい。〔地〕				
		エスカレーターの上り、下りを明確に表示してほしい。〔地〕				 三枚板は、使いやすい
		階段手すりについては、点字が消えている、ホコリで、手が汚れることがあるので使いにくい。〔 J 〕				
		地下鉄動物園前駅の階段端部は銀色で見にくい箇所があるが、滑り止めが黒の 2 本ラインでわかりやすい所もある。〔地〕				
		スロープの勾配が急で、通路端の溝(段差)は、タイヤが落ちる危険性がある。〔地〕				

	項目	主な意見〔地 地下鉄動物園前駅、南南海本線新今宮駅、J:JR環状線新今宮駅、浪浪速区II7、西A 西成区II7A、西B 西成区II7B〕	主な対象者			備考
			車いす 肢体	視覚	高齢	
鉄道駅	ホーム	案内板・時刻表の文字が判りにくい(位置が高い、文字が小さい、色も判りにくい)〔地、J〕				 案内板や時刻表がみにくい
		音声案内が聞こえにくい。(電車が来ると聞こえない)〔地〕				
	ホームの階段横など、幅が狭いところや段差〔地、南〕、凹凸がある〔J〕。					
	電車とホームの間に段差あって、乗れない。〔地〕					
	安全対策	ホームの場所によって明るさが違うので、ホーム全体を明るくしてほしい。〔地〕				 全体的に暗いので、明るく
		ホームに視覚障害者用誘導ブロックがあるが、乗降口がわからない。〔J〕				
		ホームの転落防止柵が適切に設置されていない。(電車との間が空いている、柵の長さがバラバラ、弱視者は、銀色や透明は見えにくい)〔地〕				
		非常停止ボタンの位置が高くて、わかりにくい。〔地〕				
	トイレ	車いす対応トイレがない〔J〕				 固定手すり等が邪魔、狭い
		トイレまでの案内が不十分である(視覚障害者用誘導ブロックが切れている(音声案内が良い)、位置がわかりにくい〔地〕、男女別がわかりにくい〔南〕、トイレ全体の触地図がない〔地〕等)				
車いす使用者対応トイレは、設置されているが使いにくい(スペースが狭い、自動ドアでない、ボタンやレバーの操作がしにくい、など)〔地、南〕						
トイレの大きさやレイアウトを統一していないので使いにくい。〔地〕						
地下鉄動物園前駅のトイレは、段差がなく、男女表示の色が、わかりやすい。〔地〕						

	項目	主な意見〔地 地下鉄動物園前駅、南南海本線新今宮駅、J:J R環状線新今宮駅、浪 浪速区I7A、西 A 西成区I7A A、西 B 西成区I7A B〕	主な対象者			備 考
			車いす 肢体	視覚	高齢	
道路等	歩道の幅員	歩道がない箇所や幅員が狭く、歩きにくい箇所がある。〔浪、西 A、西 B〕				 狭い歩道が更に狭くなっている
	歩道の段差	歩道と車道の段差や勾配が大きかったり、歩車道の境目がない場合もある。〔浪、西 A、西 B〕				
		店の入口や地下鉄出入口の段差はスロープにしてほしい。〔浪、西 B〕				
	舗装面	アスファルト舗装や補修後の舗装面の凹凸が多く、がたついて歩きにくい。車いすの乗り心地が良くない。〔浪、西 A、西 B〕				 踏切前後の点字ブロックがない
	誘導・警告ブ ック	視覚障害者用ブロックが適切に設置されていない。(未整備、不連続、幅が狭い) 交差点、踏切り前後に視覚障害者用ブロックが必要。〔浪、西 A、西 B〕				 放置自転車がが多く、歩きにくい
	歩道上の 障害物等	障害物(単車、放置自転車、路上駐車、店舗前のはみだし、車庫前の傾斜板、街灯、植栽・プランター、車止めのポール、記念碑(顕彰碑)、ホームレスのテント・露店、大型ごみ、犬の糞等)が歩道上にあって、歩行の妨げとなっている。〔浪、西 A、西 B〕				 放置自転車がが多く、歩きにくい
		歩道上で店舗作業、空き箱が放置されている。〔浪〕				
	案内・誘導	車が多くて走行音が大きく、音が充分聞こえないので判断できない。(歩行に必要な音を認識できない。)(西 A)				 音響信号でない
		車が来る方向がわからない。(目印が全くない)(西 A)				
		駐車場が多いが出入口の色分けがなく、わかりにくい。〔西 A〕(ブザーなどを設置してほしい)				
交差点	音響信号、歩行者用信号、押ボタンの整備を進めてほしい。〔浪、西 A、西 B〕押しボタンの上に点字表示がなく、使いにくい。〔浪〕				 点字と押しボタンが離れている	
	青の時間が短い。〔浪、西 A、西 B〕					
	点字ブロックや段差がなく、交差点位置がわからない所や段差が大きい所など高さが一定でない。〔浪、西 A、西 B〕					
	交差点内の路上駐車や信号待ちの車が交差点内に進入し、歩きにくい。〔西 A、西 B〕					
その他	公園がフェンスで囲まれ、鍵がかかっているので、中に入れず利用できない。〔西 A〕				 ゴミ等が放置されている	
	道路上にゴミが散乱している。(悪臭)(西 A、西 B)					

付属資料4：主要な経路の路線名一覧

番号	路線名
1	国道25号
2	恵美須町城東線
3	日本橋今宮方面南北10号線
4	今宮平野線（尼崎平野線）
5	国道26号
6	天王寺公園西線
7	西成区第71号線
8	住吉神社前通線



付属資料5：新今宮地区基本構想検討会議における主な意見とその対応

検討会議での主な意見		基本構想での対応等	
交通バリアフリー法	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内の対象外の駅（南海萩之茶屋駅と阪堺線南霞町停留場等）の取り扱いについて教えてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通バリアフリー法では、基本構想を策定することができる対象駅は、乗降客5,000人以上の駅である。南海線萩之茶屋駅及び阪堺線南霞町停留場については、両駅ともに、乗降客数5,000人以下の駅であり、新今宮地区の基本構想では、対象外の駅としている。一方、萩之茶屋駅には既にエレベーター及び車いす対応トイレ、南霞町停留所についても、スロープが整備されており、バリアフリー化されている駅である。 	
主要な経路等の設定	<ul style="list-style-type: none"> ・重点整備地区内の主要な経路については、以下の経路を追加したほうが良い。 ・国道26号（地下鉄花園町駅～大和中央病院、アルフィック大阪～地下鉄大国町駅） ・国道25号（地下鉄大国町駅～自立支援センターOSAKA、新世界北側） ・住吉神社前通線（西成警察署～萩之茶屋本通商店街） ・西成区第71号線（更生相談所～今池商店街） ・新今宮地区には、昔から住んでいる方、新しく住んだ方、あいりん地区を含めて誇りを持って、美しく、自慢できるまちにすることが啓発活動を含め、一番良いことではないか。まちをきれいにすることにより、汚さないようになり、他地区の人も来ると考えられ、放置自転車も少なくなると思う。南海新今宮駅の北側までの経路（日本橋今宮方面南北10号線）になっているが、南海萩ノ茶屋駅まで経路を延ばし、露店やテントなどの問題を一緒に解決できないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な経路に設定した。 ・交通バリアフリー法の趣旨から考えると、駅から主要な施設までの経路の確保を基本にしており、ご意見の経路は基本的に他の経路で確保されているので、経路としては設定が難しい。 	
駅舎	案内・誘導	<ul style="list-style-type: none"> ・駅における目に見える文字案内表示を増やしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の整備の基本的考え方に「案内・誘導」について駅舎内における案内・誘導について位置づけた。
	エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーター（2）構造・使用の操作盤について「すべての利用者に使いやすいものとなるように努める。」となっているが、努力目標となるような気がするので、「する」にしてほしい。 ・南海新今宮駅とJR新今宮駅の連絡している階段部分にエレベーター等を整備する場合、南海とJR西日本のどちらが整備を行うのか 	<ul style="list-style-type: none"> ・「すべての利用者に使いやすいものとする」ことは困難であり、「努める」としている。ただし、整備の基本的考え方については、各事業者と最終的に合意ができたものであり、実際の整備については、各事業者が更新時期等を勘案しながら、最良のタイミングにあわせてよりよい整備を進めていく考えである。 ・JR西日本が行うことになるが、公共交通の整備の基本的考え方にあるとおり、駅舎の構造上、エレベーターの設置は相当大規模な工事となり、実現可能性も含め、引き続き検討を行っていくものとする。
	車両とホームとの隙間・段差	<ul style="list-style-type: none"> ・プラットフォームで、車両とホーム間の隙間の段差改善で、電車がきた時にスロープが出てきたらいい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の整備の基本的考え方の整備項目「車両とホームとの隙間・段差」に基づき整備していく。
	ホームにおける安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ・プラットフォームでの視覚障害者誘導用ブロックなどの転落防止対策について教えてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の整備の基本的考え方の整備項目「ホームにおける安全対策」に基づき整備していく。
	トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすトイレは男女別々に誰にでも利用できるように、一般トイレの中に設置してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の整備の基本的考え方の整備項目「トイレ」に基づき整備していく。
鉄道車両	車いすスペースの確保	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道車両、車いすスペースの確保について、地下鉄と相互乗り入れしている他鉄道事業者にはスペースがない場合など交通局からの働きかけなどは行っているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在地下鉄堺筋線に乗り入れしている阪急電鉄の車両（37編成296両）のうち、18編成118両で車いすスペースが整備されており、平成20年度までにさらに5編成が整備される予定と聞いている。また残りの未整備車両についても、新造車両への更新時や車両の大規模改造時に、随時整備していく予定であることも確認している。このように阪急電鉄における車両の整備計画をすすめることにより、目標が達成されるものと考えているので、当局としては、お客様より挙げられた要望について、阪急電鉄へ報告するようにしている。

検討会議での主な意見		基本構想での対応等
道路	視覚障害者誘導用ブロック	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者誘導用ブロックの敷設については、駅から主要な施設まで少なくとも1ルートを連続的に整備し、そのルート上にあるバス停への誘導も併せて整備をする。 ・主要な経路で連続誘導がない場合のバス停については、今のところ考えていない。ただし、重要な乗り継ぎバス停（駅からバス停）については、今後、駅からの連続誘導または部分的な敷設などについても検討していく予定である。
	国道26号 立体横断施設	<ul style="list-style-type: none"> ・国道26号は横断歩道がなく渡りづらい。 ・立体横断施設についてはどのように考えているのか。 ・大和中央病院に行くのに横断歩道がなく、遠回りしなければならない。車いすの方やお年寄りには歩道橋は使いにくく通れない。この区間には信号が絶対必要なので、信号が必要としてほしい。
	放置自転車等歩道上障害物の撤去	<ul style="list-style-type: none"> ・南海新今宮駅の高架下は放置自転車の問題が大きく、車いすだけでなく健常者でも通りにくい。この地域を重点的に毎日撤去するなどできないか。 ・即時撤去を行うためには、放置自転車禁止区域に指定する必要がある。南海新今宮駅の下は放置自転車禁止区域に指定されておらず、現時点では、長期放置の自転車の撤去しかないが、重点的に対応していきたいと考えている。 ・放置自転車は警察では取り締まれないのか。 ・放置自転車の問題は条例に基づいて道路管理者が対応しているので市が管理する道路は大阪市、国が管理する道路は国土交通省ということになる。 ・どのくらいの頻度で放置自転車を撤去しているのか。 ・駅によって回数を決めているわけではなく、地元の方のご意見や放置台数によって、駅毎に決めている。 ・子供の頃からマナーを身に付けることは重要と考え、11月にクリーンアップキャンペーンの一環として小学生に作文を書いてももらったり、マナーを高めるため、学校教育用ビデオの製作等を行っている。
	違法駐車取締り強化	<ul style="list-style-type: none"> ・違法看板、放置自転車、違法駐車や交通マナー等の問題が大きく、警察や業界団体、地域住民同士の理解、広報や市政だより等によるPR・啓発活動をお願いしたい。 ・道路の整備内容で歩道上障害物、違法駐車対策や、ソフト対策および違法駐車取締り強化等に位置づけた。 ・違法駐車等でバスが寄り付けない。バス停における歩車道段差を改善してほしい。（擦り付けやスロープの設置） ・「行政、警察、業界から注意したら良い」と提案したが、アドバイザーの方から「地元でPRや注意した方が良い」というご意見を頂いた。個人的に注意しにくいので、行政や業界からの指導はできないか。 ・道路上に車を捨てにくるところがあって、大阪市の撤去しているが、すぐまた捨てにくる。置けないような対策をとるべき。 ・道路法など関係法令に基づく速やかな撤去の推進及び防止等の対策で対応していきたいと考えている。
ソフト	<ul style="list-style-type: none"> ・駅員対応（要約筆記等）をお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ソフト対策等の基本的考え方「ソフト面の取り組み」の中で、施設利用支援の取り組みとして位置づけた。
継続的な改善	<ul style="list-style-type: none"> ・交通バリアフリーにおける継続的な推進体制などが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「継続的な改善に向けて」に位置づけた。

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	地区											意見に対する対応	
		全地区共通	京橋	鶴橋	南森町・大阪天満宮、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・野田阪神				
理念等	基本理念等について	・新今宮地区にふさわしい、特色ある基本理念、例えば「にぎわいと活気に満ちた」「お互いに理解し支えあう」「やさしさ」「あたたかさ」「原民のまち」といったキーワードを盛り込んだ理念を打ち出すべきである。												基本理念に盛り込みます。（P2）
		・「誰もが…」とされる居住者、来訪者のうち、新今宮地区には社会的な弱者が他地区よりも多く生活していることを心まえ、「高齢者や障害者をはじめ誰もが…」など、地域課題を踏まえた基本理念の提示とすることで、交通バリアフリーを通じたまちづくりが、市民団体や地元住民とともに考え、取り組むことのできるものになると考える。												
	・住民主体と住民参加の視点を盛り込んで、「ソフト面の対策として…」の文章を次のように変更する。「ソフト面の対策として広報・啓発活動を通してこころのバリアフリーを推進するとともに、住民が事業者・市民団体と協力しながら、まちづくりに参加することによりこころのバリアフリーの実現を目指す。」													基本理念に将来のまちづくりも視野に入れて、誰もが多様な都市空間が楽しめるバリアフリー化の推進を記述しています。
	・京橋地区は、商業地として位置付けられるが、膨張の時代が終わり収縮していくので、コンパクトなまちづくりを目指していくべきだと思う。駅を利用した移動も大切ですが、徒歩圏内の施設の充実と利用のしやすさが重要になってくるのではないかと。 ・大阪府が取り組んでいる「駅から広がる大阪再生」を取り入れるべきである。府の大阪市以外のプロジェクトは実施主体が明確で期待が持てるが、大阪市内に関しては期待が持てる内容になっていない。		○											基本理念に将来のまちづくりも視野に入れて、誰もが多様な都市空間が楽しめるバリアフリー化の推進を記述しています。
基本方針について	・バリアフリーはハード、ソフト共に人権の問題であることがわかりやすく伝わる表現にし、その根拠が「大阪府人権行政基本方針」にも基づくものであること等に触れていたいただきたい。	○												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。（P15）
	・基本方針2の「安全、快適」に安心（高齢者、障害者、一人歩きの女性が本当に安心して歩ける経路）の視点を入れ、次のようになる『安心、安全、快適に移動できる経路のバリアフリー化の推進』 ・基本方針4説明文の「交通マナー」のあとに「施設等の利用マナー」を挿入、「これらの活動を通して」を「これらの活動と合わせて、地域課題への取り組みや他施策の積極的活用を図ることにより」に変更する。													基本方針の中に盛り込みます。（P2）
重点整備地区	・面的なバリアフリー経路の進捗をふまえ、大阪城京橋口までの経路を含む大手前1丁目の全域を重点整備地区に含めてほしい。						○							大阪城への経路は赤川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線、赤川天王寺線までとしております。
	・新今宮駅を利用する人の数を基本として基本構想策定地区に指定されたが、利用者には(新今宮)駅を中継地点として通過するだけの人が多く含まれていると思う。重点整備するにあたり、駅舎等の利用については通過する人の数を含めて検討するの当然のことではあるが、まずして各施設を利用する人がどれくらいいるのかも合わせて考慮する必要がある。単に利用数で重点整備する地区を決めるのではなく、周辺地域と駅との関連性も加味して重点整備地区を指定するべきである。													交通バリアフリー法の趣旨を踏まえ、乗降客や駅周辺の官公庁施設、福祉施設、その他の施設の分布などといった基本的な視点で、事業の実現可能性、限られた整備財源等の観点も加え、集中的・効果的な取り組みが可能となる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。
主要な経路等(案)	・天満橋京町の京阪天満橋ビルの北側道路は京阪天満橋駅からの重要な歩行者ルートでありまたバスやタクシーなどターミナル交通が集中しているため、台町筋から土佐堀通りに至る全線を主要な経路としてほしい。						○							交通バリアフリー法の趣旨を踏まえ、主要な経路については、3、主要な経路等に示す考え方にに基づき設定しております。
	・大手前1丁目の土佐堀通環状川橋西側には京阪東口のバス停留所がありバリアフリーの推進が望まれますので、主要な経路を環状川橋まで延長してほしい。 ・主要な経路についてバス停留所付近の取り締まり強化が挙げられていることを鑑みと松原町筋も主要な経路とすることを検討してほしい。							○						基本構想の主要な経路に示すとおり、商店街への経路を確保しております。
駅舎	・高齢者がよく利用する施設は商店街であり、商店街への交通バリアフリーを充実させるべきである。 ・駅から商店街を経由せずに区役所へ行く経路は、徒歩で2倍の遠回りになる経路であり、クレオ東へ行く経路も同様に非現実的な経路である。		○											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2ビルに移転しております。
	・約鐘町1、2丁目の東西市道について、現在北大江地区まちづくり実行委員会ではコミュニティ道路化に取り組んでいます。主要な経路として位置づけについてはこだわりませんが、約鐘町1丁目の大阪府教育振興公社の「いちょう大学」は高齢の方が広域から来られる施設であり、公共施設として図中に表記してほしい。							○						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、駅舎外との関係においても、他の公共交通機関への乗り換えや、周辺地域・施設への案内などについて、既存の誘導表示板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位置づけています。 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異常時には、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位置づけています。（P8）
	・地下鉄及びJR新大阪駅より北西（センインジヤ）方面出口におけるバリアフリールートを明確に案内するよう、駅員に徹底させると共に標識を設置してほしい。 ・北浜地区について、エレベーターの地上口の位置がわかりにくい。点字案内を含めて表示をしっかりとしてほしい。 ・車両等の運行に関する異常時、改札付近等で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必要がある。							○						案内・誘導については、一定の整備は図れており、改築時等にあわせて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、移動のバリアフリー化を促進する施設が整備された場合は、利用者の利便性を助成し、晨辰のタイミングにおいて、その案内を実施するものとするを位置づけています。（P8）
	・駅舎内の一貫した連続性のある案内・誘導施設の充実を時期Aに繰り上げるべき。 ・文字の大きさや配色、掲出位置について、強度の弱者にも十分な視認性が確保できるよう、意見聴取や視認試験を実施すべき。 ・身体障害者対応の施設がどこにあるのかわかるような案内誘導の整備をしてほしい。							○						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、サイン、表示板の設置にあたっては、車いす利用者、視覚者、白内障の乗客に配慮した掲出位置、高さ、文字の大きさ、色彩組み合わせとすることを位置づけています。（P8） 整備の基本的な考え方に、バリアフリーの視点を踏まえ公共交通機関への乗り換えや周辺地域・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位置づけています。
エレベーター	・乗り換え経路上にエレベーターを設置して欲しい。 ・新大阪地下鉄南口、北口、東口、中央口から駅舎2階3階（改札階）の乗り換え経路（3） ・JR大阪天満宮駅及び台町線ホームから赤筋線淡路方面行きホームへの乗り換え経路 ・京阪天満宮駅の京都方面行きホームから改札階への経路 ・JR京橋駅の環状線ホームから改札階への経路（2） ・JR鶴橋駅のJRから近鉄線への乗り換え経路 ・地下鉄動物園前駅の堺筋ホームから御堂筋線なかもず方面行きホームへの乗り換え経路 ・淀屋橋駅の京阪線と地下鉄の乗り換え経路 ・北浜駅の京阪線と地下鉄の乗り換え経路						○	○	○	○	○	○	駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「エレベーター(1)経路を1以上確保」に示すとおり、エレベーターによるホーム・コンコース階～公共用道路の経路を1以上確保、及び「エレベーター(2)乗り換え経路の確保」に示すとおり、民間施設の既存エレベーターの活用推進など、多様な手法により、他路線（自社線、他社線）との乗り換え経路を確保する。また、エレベーターの運行時間については、当該路線の営業時間内において増時利用できるものとするを位置づけています。また、各駅ごとに整備の状況と主な整備内容を位置づけています。（P9）	

分類	意見	全地区共通							京橋	鶴橋	南森町・大阪天満宮、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・野田阪神	意見に対する対応
エレベーター	・JR京橋駅にエレベーター、エスカレーターを設置してほしい。																<p>駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「エレベーター(1)経路を1以上確保」に示すとおり、エレベーターによるホーム～コンコース階～共用通路の経路を1以上確保、及び「エレベーター(3)乗り換え経路の確保」に示すとおり、民間施設の既存エレベーターの活用推進など、多様な手法により、他路線(自社線、他社線)との乗り換え経路を確保する。また、エレベーターの運行時間については、当該路線の営業時間内において常時利用できるものとするを位置付けています。また、各駅ごとに整備の状況と主な整備内容を位置付けています。(P9)</p>
	・新大阪駅北側から駅ホームまでエレベーターを設置して欲しい(現在のEV設置案では、歌島豊里線以北からは駅に行けない。)(3)																
	・南側(新大阪駅前広場方面)から北側へエレベーターを使っても移動できるようにしてほしい。																
	・新大阪駅東口にエレベーターを設置してほしい。(4)																
	・新大阪駅には早急エレベーター、エスカレーターが必要である。(6)																
	・エレベーターは使いやすく、わかりやすい場所に設置してほしい。																
	・地下鉄新大阪駅の両端にエレベーター設置を希望します。																
	・新大阪駅3階にある交番まではエレベーターがないため行けない。1Fの鉄道警察詰所と置き換えの方が良いのではないか。(4)																
	・淀屋橋駅コンコース～地上間のエレベーターについて、始発から終電まで利用できるようにしてほしい。																
	・JR新今宮駅は、エレベーター設置を前提に、駅舎改築を含め検討してほしい。																
・新大阪駅北側には入り口もなく非常に不便で、民間施設のエレベーターを利用しても乗ることができない。JR駅にエレベーターがあると噂に聞いたが、駅員に聞いたが、許可が要るのであれば無いのと向してある。早く実現してほしい。																	
・新大阪駅に各階に行けるエレベーターを付けてほしい。																	
・JR新大阪駅の東口北側にスロープと階段があるが、暗いうえに人通りが極端に少なく、事故・事件があっても救援されにくいと思う。また、スロープ下から南側へ行くには狭い歩道を通らねばならず、放置自転車があり車イスでは通行できないため改善が必要。南側にエレベーターを設置してほしい。																	
・新大阪駅構内外には弱者用エレベーターがない。エスカレーターでは危険なこともある。安全確保のためJRを指導してください。																	
・北浜地区について、地下鉄南側の地上から地下通路までのエレベーターは京阪の改札口から通ずるまでの、土佐堀通りのビルにバリアフリーの連絡通路を設けることが急務である。																	
・JR新幹線新大阪駅コンコースからホームへのエレベーター設置に関しては、障害当事者等の意見を最大限に取り入れながら、共に設計・施行していただきたい。新幹線車両における多目的室が設置されている1号車付近にして欲しい。空調設備がないホーム上の移動は、体温調整が困難な車いす利用者にとって、多大な肉体的負担になる。																	
・地下鉄弁天町駅の大阪港方面行きホームにエレベーターをつけてほしい。																	
・新今宮駅のJR・南海のプラットフォームの行き来しやすいうようにしてほしい。																	
・JR新今宮駅(フェスティバルゲート向かい)に降りれるようにしてほしい。																	
・他路線の乗り換え経路上に15人乗りのエレベーターを設置してほしい。(新大阪)																	
・ホーム幅が狭くても設置できるような、奥行きがある15人乗りエレベーターの設置を検討してほしい。(京阪淀屋橋、北浜)																	
・中ノ島新線について、エレベーターは15人乗り以上で、すべての人が快適に使用できる駅にしてほしい。																	
・地下鉄千日前線の日本橋駅ではエレベーターは1ルート確保できているが、人にやさしいバリアフリー化ということから見て、国立文楽劇場の観客入り口にもエレベーターがほしい。出入りが深いこと高齢者が多く利用も多いことからエレベーターを作るべきだと思う																	
・地下鉄千日前線日本橋駅の東端出入口は、国立文楽劇場に行く人、高齢者が多く利用しているが、落差が大きく足の悪い人が多く困っている。エレベーター又はエスカレーター等の整備を検討をお願いします。																	
・年者いてくると手足が不自由になってくる。階段の昇降は特に降りるのが段を踏み外したりして怖い。エスカレーターは上りが多いが、下りが多い。財政難で新設は難しいと思うので、現在作動中のエスカレーターを下りにしてほしい。																	
・地下鉄などでは昇りエスカレーターが設置されているが、足腰の悪い人にはむしろ下りエスカレーターが必要。下りエスカレーターまたはエレベーターがほしい。(2)																	
・新大阪駅東口にエスカレーターを設置してほしい。(現在はスロープ)																	
・エスカレーターは上り方向だけ設置している箇所があるが、下りの方が危険な大きいことから両方向設置して欲しい。(2)																	
・地下鉄新大阪駅南側のエスカレーター等の整備を早急にお願します。																	
・京阪淀屋橋の車いす対応のエスカレーターについては、電動車いす利用者が安全に利用できるよう3枚羽の形式にしてほしい。																	
・路面端部の識別化について、段の一部では見落とし可能性があるため、すべての段の全長にわたって、統一した色で行うべき。																	
・地下鉄淀屋橋南側の階段は、非常にすべりやすいので改善してほしい。																	
・階段の幅を広げて、スロープを設置してほしい。																	
・JR京橋駅で、環状線から学研都市線へ階段を下りる際、階段部分が狭くて人が多い時に転落しそうで怖い。早急に対応してほしい。																	
・ホームと電車との隙間・段差	・ホームと電車との隙間が広く、危険な駅がある。																
・ホームの安全柵の整備を早急にしてほしい。																	
・ホームからの転落防止について	・視覚障害者にとってのホームの安全対策として、以下を提案する。 ア) 階段手すりのホーム階での水平部分は、一歩のあととホームと一直線となる部分を設ける イ) ホーム階の階段前面は10mくらいは何も設置しない平面空間とする ウ) ホーム終端の全幅の階段では安全柵と誘導ブロック・手すりなどでホーム中ほどに誘導する																
	・視覚障害者の歩行の視点からホームと階段手すりと点字ブロックでの歩行の流れを一体として考慮した改善改善を設計施工するとともに関係者の意識向上を図っていただきたい。ホームでの歩行を最小限にするために中間階を設置して各階への移動をスムーズにできるよう長期計画で改造をすすめてほしい。																
	・線路側とホーム内側との区別が容易にできる工夫を。																

分類	意見	地区										意見に対する対応	
		全地区共通	京橋	鶴橋	南森町・大阪天満宮、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・野田阪神			
駅舎	トイレ等	・新大阪駅には、改札内しか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も必要である。					○					ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。	
		・新大阪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。					○						
	ソフト	・新大阪駅に車イス用トイレをつけてほしい。(2)					○					駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「車いす対応トイレ」に示すとおり、男女別に1以上、構造上余裕のない場合は男女共用のものを1以上設置することを位置づけています。 大規模改良時等に改善できるよう事業者にはたらきかけます。	
		・京阪淀屋橋駅が多機能トイレの前に階段があるので、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。					○						
		・新大阪駅の駅員の対応を良くしてほしい。(長時間待たされる)	○										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、対応マニュアルの整備により職員教育の充実を努めることを位置づけています。(P15)
券売機	・車いす使用者でも使いやすい券売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「切符の購入」に示すとおり、車いす使用者に配慮した鍵込みのある構造とするように努めることを位置づけています。(P8)		
	・料金表の文字を大きくしてほしい。	○											
改札口	・JR全駅に早急に幅広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、車いす使用者、弱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。(P8)		
その他	・大きな駅では、ムービングウォーク(動く歩道)を設置してほしい。(3)	○									JRについては、有人対応としております。 ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。		
鉄道車両	・新幹線車両においては、多目的室のある11号車に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使用できる多機能トイレにしてほしい。	○									ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。		
	・停車駅によってエレベーター設置場所が異なるので、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座席間の通路幅を電動車いすが通行できるようにしてほしい。												
バス	・ノンステップバスは、後部床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。	○									誰もが利用しやすいノンステップバスとするため、現在、次世代普及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、今後も国やメーカーに対し、フルフラット化を働きかけます。 停留所施設は、ほとんど道路上に設置するため、歩道幅員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、今後も関係先と調整をすすめて、停留所施設の充実を努めます。 ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。		
	・バス停留所の整備(雨・風除け、音楽等)や現在、何処を走っているかわかればよい。	○											
	・バス停の備に点字の行き先案内を付けてほしい。	○											
歩行者と自転車	・野田阪神バスターミナルにおいて障害者がよく利用する舞洲のスポーツ施設行きのバス停が一番奥にあり利用しにくい。バス停付近が駐輪場の関係で暗いため、明るくしてほしい。								○		舞洲行きのバスは1時間1本で、その他のバスは1時間数本運行しています。限られた敷地内で、どの位置に、どの系統のバスを配置するか検討する場合、本数の多い系統を便利な所に配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おります。 現在、昼間等は11個の丸型照明のうち約半数を消灯しているのを、終日にわたって全数点灯します。また、天井から吊り下げている行き先案内表示2基(⑤、⑥番のりば)の点灯を行います。 自転車は連続性を持たせた整備の必要があるため、道路幅員に余裕があるなど設置可能な路線において、歩道の整備にあわせて自転車道の設置を行っています。		
	・歩道の改良について、歩道乗り上げ駐車や迷惑駐輪を助長しない道路幅(ボラート等)の設置や改良を盛り込んでほしい。特に天満橋京町の京阪天満橋ビル北側道路の対策を急いでほしい。	○											
	・歩道の途中に設置してある車止めの形状・高さ・材質を統一するよう指導すること。白杖歩行のとき突き当たることがあるため、上部は弾性にしないで上2/3は表面は柔らかく、耐久性のある材料で置くことと規制する。	○											
信号機	・既存の信号機でも太陽の光によって青・黄・赤の判断が困難な場合があるので、音響信号機の整備の際には改善してほしい。(市バス近くの駅東口)						○				信号機のバリアフリー整備に示すとおり、機能の高度化等を検討することを位置づけています。		
	・メルパルク前交差点の全方向に音響信号を設置してほしい。							○			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、歌島豊里線について、音響信号機の設置を検討することを位置づけています。		
	・両側に歩道のある広い道路の横断歩道において幅込み・備などで歩道に直接つながっていない横断歩道を改修する。	○									道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「(1)道路」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、横断勾配の改善、など)を位置づけています。(P13)		
・横断歩道と歩道の段差解消はいいが、その境目の認識のために歩道部の先端に警告点字ブロックを設置すること。	○												
・横断歩道の段差を無くしてほしい。	○												
違法駐車	・白杖を持って歩行するため先を突きこんで危険なため、横断歩道内の格子鉄蓋の排水柵は移設または小さな穴あき鉄蓋に取り替えること。	○									白杖が突き刺さることなどがなく、歩道整備にあわせて対応していきます。		
	・交差点で横断歩道表示のない車道横断部への違法駐車は目に余るものがあるので取り締まり強化をお願いしたい。	○	○								整備内容の違法駐車取締強化に示すとおり、継続的に実施とすることを位置づけています。 道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「(3)2違法駐車取締強化」、ソフト面の取り組みにおいて違法駐車対策を位置づけています。(P14)		
	・横断歩道付近の違法駐車は見通しがわるく危険である。	○											
・国道1号や寝屋川沿いの違法駐車が目立ち、慢性的に渋滞となっている。厳しく対処してほしい。		○											
横断歩道	・違法駐車が多量に発生している。取り締まりを強化する罰金を上げる等、無くすような努力を早急に行ってほしい。						○						
	・片輪を歩道上に乗り上げている不法駐車がいる。						○						
	・バスの停車帯にタクシーが待ちしており、バスの乗降の妨げとなっている。(特に鶴橋駅前)				○								
違法駐車	・JR東淀川駅東口の自動二輪車の撤去をお願いしたい。建設局が撤去にきてても、50cc以上については警察の管轄ということで撤去してくれない。						○						
	・歩道上の障害物、違法駐車対策などの継続実施するような項目は、徹底した取締りを直ちに実施すべきである。	○											

分類	意見	地区									意見に対する対応	
		全地区共通	京橋	鶴橋	南森町・大阪天満宮、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・野田阪神		
放置自転車	・自転車問題に関する市民参画を前提とする懇話会の設置を求める。	○									道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「(3)1 放置自転車等歩道上障害物の撤去」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。(P14~15) 自転車駐車の整備については、今後、必要な箇所については適地が確保できれば、整備ができるよう努めてまいります。	
	・自転車のバリアをなくすために、視覚障害者誘導用ブロックの横に車いすマークを設置してはどうか。	○										
	・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。				○							
	・駅前の月極駐輪場などの空きが無いので、駐輪場を大幅に増設してほしい。	○										
	・狭い歩道や階段を出た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。	○										
	・新大阪駅東口付近の放置自転車が多数。(2)					○						
	・新大阪駅前の放置自転車が多数。(対策として自転車駐車の無料化やレンタサイクルなどはどうか) (7)					○						
	・新大阪駅東口南側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、週1回撤去しているが、一時間もた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、南側階段横に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禁止し、無料駐輪場へ誘導すればどうか。					○						
	・新大阪駅周辺には視覚障害者誘導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あげて取り組みたい。駐輪場を確保しなくては解決できない。市は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要望のトップにおかれている放置自転車対策がおおざりであり、駐輪場の拡大を常に提言していただいても関わらず、駐輪場の整備があがっていないのはおかしいと思います。			○									
・放置自転車の主たる要因は、バス路線が少なく、自転車に乗りつける人が多いという実態を見逃している。・モラル向上と自転車撤去の対策だけでは根本的な解決策ではない。												
・大規模店舗や金融機関など自転車利用者の多い機関に対し駐輪スペースの確保を指導をしてほしい。		○										
・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。		○										
・新幹線ガード下道路は、自動車を通りぬけにくいばかりでなく、歩道までふさがれて車いすの走行が、きわめて危険な状態である。						○						
関係する事業者と協議調整を図りながら、解決策を検討することをはたさかかけます。												
放置車両	・放棄車両の撤去の推進及び防止等の対策を検討してほしい。					○					道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「(3)3 放棄車両対策」を位置づけています。	
歩道上障害物	・放置自転車や看板で歩くのも困難で、自転車は車道も歩道も通れない。厳しく対処してほしい。		○								道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「(3)1 放置自転車等歩道上障害物の撤去」および「ソフト面の取り組み」において、放置自転車対策、啓発活動の強化、違反広告物対策の強化を位置づけています。(P14~15)	
	・商店街や歩道への商品・看板のみ出しは、通行の妨げになるばかりでなく美観が損なわれている。		○								電柱の設置については、有効幅員についての基準に従い、電柱管理者に指導しています。	
	・歩道上の通行の障害となっている電柱等の移動が必要である。							○				
	・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、自立支援施策や福祉施策との連携を十分に図り、道路の適正な利用の確保を図る』							○				整備の内容に盛り込みます。(P14)
	・視覚障害者誘導用ブロックの上に物を置かないようにしてほしい。						○					道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「(3)歩道上障害物、違法駐車対策等」を位置づけています。
・ごみの放棄や悪臭、尿臭のひどい場所があり、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沿道事業者が事業所前面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。		○									関係する事業者と協議調整を図りながら、解決策を検討することをはたさかかけます。	
歩道橋等	・新大阪駅周辺の踏切や横断歩道橋は、車いすでの横断が困難である。傾斜のゆるやかなスロープが付いた横断地下道ないしは、エレベーターのついた横断歩道橋が必要である。						○				ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者に伝えます。	
	・宮前西道路線のアンダーパス、併行する横断地下道など、在来線を横断する道路、新大阪駅舎北側の横断歩道橋にはバリアフリーの思いやりがまったくない。											
	・北口からの歩道橋上での誘導点字ブロックを日生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						○					主要な経路については、道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「(1)道路」に示すとおり、視覚障害者誘導用ブロックの敷設を位置づけています。
	・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、電動車いすでは登れないスロープ、中央分離帯により歩道橋をはずすに横断するには大きく迂回しなければならないこと等により、横断歩道のない道路を横切っている。早急に対策を講じ、たれでもが安心、安全、快適に通行できるようにお願いしたい。							○				道路・交差点・乗り換え経路の道路の整備内容「(1)道路、国道26号立体横断施設」、「(1)道路、国道43号立体横断施設」において位置づけています。(P13)
	・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バ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何とか考えてほしい。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（オーク内）幅狭いスロープが急なため、車いすでは通行できない。連絡用エレベーターの設置をしてほしい。								○				
歩道	・新大阪駅北側の歩道橋にエレベーターを設置してほしい。(2)							○				新大阪北側は、エレベーターの設置に向けて検討する箇所として記載しています。
	・幅員2mは狭いのではないら。		○									整備の基本的考え方に示すとおり、設置条件等を考慮して、歩道整備を行うことを位置づけています。(P13)
	・中央口広場に向かう道路から、地下鉄新大阪駅南口に向かう歩道の段差解消(2)							○				主要な経路については、道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「(1)道路」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、横断勾配の改善、など)を位置づけています。
	・新大阪駅東口付近の高架下道路のバリアフリー化を進めてほしい。							○				関係する事業者と協議調整を図りながら、解決策を検討することをはたさかかけます。
	・新大阪駅東口付近の高架下道路に照明を設置してほしい。							○				主要な経路については、道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「(1)道路」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、横断勾配の改善、など)を位置づけています。
	・地下鉄新大阪駅南口の歩道を拡幅(車庫のフェンスをセットバック)してほしい。(片側歩道のみでも通行量が多く、自転車も多い)(6)							○				
	・ニュー大阪ホテルから新大阪駅前広場へ的高架下道路の拡幅をお願いします。							○				ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。
・現在、地下鉄天満橋橋側エレベーター工事が行われているが、この完成に合わせて高麗橋線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。							○				高麗橋線については、3-2、(1)主要な経路に示すとおり、主要な経路に設定しております。	
・夕方、夜間にも安心して安全に歩行できるよう街路照明灯の改善、増設等を行い、明るい歩道にする必要がある。(3)								○			主要な経路についても、「安全で安心して暮らそう」の観点で、道路照明灯の整備を行っていく予定です。	
・視覚障害者誘導用ブロックが分岐する、バス停と横断歩道への目印を変えてほしい。		○									大阪市においては、国が示した「道路の移動円滑化整備ガイドライン」を重視した敷設方法で今年度検討しています。他都市から来られた人にも同じルールで敷設した方がよいと考えており、その敷設方法については、関係先と調整を図りながら決めていく予定です。	
・視覚障害者用誘導ブロックは切れ目がないようにしてほしい。		○									主要な経路については、道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「(1)道路」に示すとおり、視覚障害者誘導用ブロックの敷設を位置づけています。(P13)	

分類	意見	全地区共通										意見に対する対応
		京橋	鶴橋	南森町・大阪天満宮、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・野田阪神			
ソフト対策等	・啓発活動が重要だと思いますが、広報誌などで取り上げられているのでしょうか。	○										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、特性に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教育の充実を図る」ことを位置づけています。(P15)
	・心のバリアフリーの実現には、経費や技術ではなく真心が何より大切だと思います。住民への啓発のみならず、関係職員への啓発も欠かすことの出来ない要素だと思います。	○										ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。
	・市バス利用の際、ベビーカーをだんで子供を抱いて乗るように言われたが、乳児を抱きベビーカーを支えて乗るのは無理です。混み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らなと思います。	○			○							
	・水上バスについて、乗り込み口のリフト設置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、地域団体がバリアフリーの体験教室を開いてはどうか。	○										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進化を位置づけています。(P15)
	・自治体・住民が一体となつてとりくむべきである。	○				○						ソフト面の取り組み、継続的な改善に向けて、位置づけています。
	・放置自転車の取締りなどでは、ビル管理者に対する指導なども考えられるのではないかと。	○										ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。
	・基本的にバリアフリーは、障害者のみならず、全ての人を対象にその不満を取り除くべきである。そうでないと、健常者等に不公平感や加害者意識を与えかねない。周囲の大人を不親切者だと決めつける誤大なPR等は危険だと考える。両者が不感傷をもたずに、全ての人に必要共通項が小さな親切運動であり、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広報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。(P15)
	・バス停留所は、一定のバス待ち客の滞留を見込んだ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協議も必要であり、必ずしも理想的な場所に設置できない実情であるが、できる限り乗降等の安全を考慮した場所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。	○										道路・交差点・乗り換え経路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。(P14)
	・ICタグの応用を利用した標識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に大きな効果が出ると思う。	○				○						
	・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、自転車利用のマナーや駐車マナーだけでなく、障害者や高齢者等が利用する場所・空間、施設・設備に対する市民一人ひとりのマナーの遵守、向上に向けた教育・啓発が必要である。	○										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。(P15)
	・自転車が多いため車いすが通りにくい。	○										
・自転車が歩道を走るのをやめてほしい。	○										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。(P15)	
・駅構内を移動する時など、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：「〇駅舎における移動支援や駅周辺の自転車の整理、環境美化などの面におけるボランティアの活用促進を図る。」を追加してはどうか。	○										放置自転車対策については、自転車駐留場の整備、放置禁止区域の指定、自転車駐留場の有料化の施策を中心に対策を進めています。今後とも現在行っている対策に創意工夫を加えボランティアなどによる地域特性に応じた対策を検討していきたいと考えています。	
継続的なとりくみ	・基本構想(素案)としては十分なものであるため、「絵に描いた餅」にならないように本気で取り組んでほしい。	○										継続的な改善に向けて、構想の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、「地区連絡調整会議」を位置づけています。(P16)
	・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します。	○										基本的な考え方に示すとおり、平成22年を目標に整備時期を3段階で表現しております。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時期を繰り上げて整備を進めることを制約するものではありません。
	・整備時期Aのものを早急に実現してほしい。(2)	○										
	・基本構想としては素晴らしいものである。早期実現を。	○				○						
	・今後交通B F化に関しては、障害当事者の意見を多くとり入れてほしい。	○										
	・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と。	○										
	・バリアフリー化の実進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。	○										継続的な改善に向けて、基本構想策定後のしくみについて位置づけています。(P16)
・継続的に進捗状況を確認するため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。	○											

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で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。