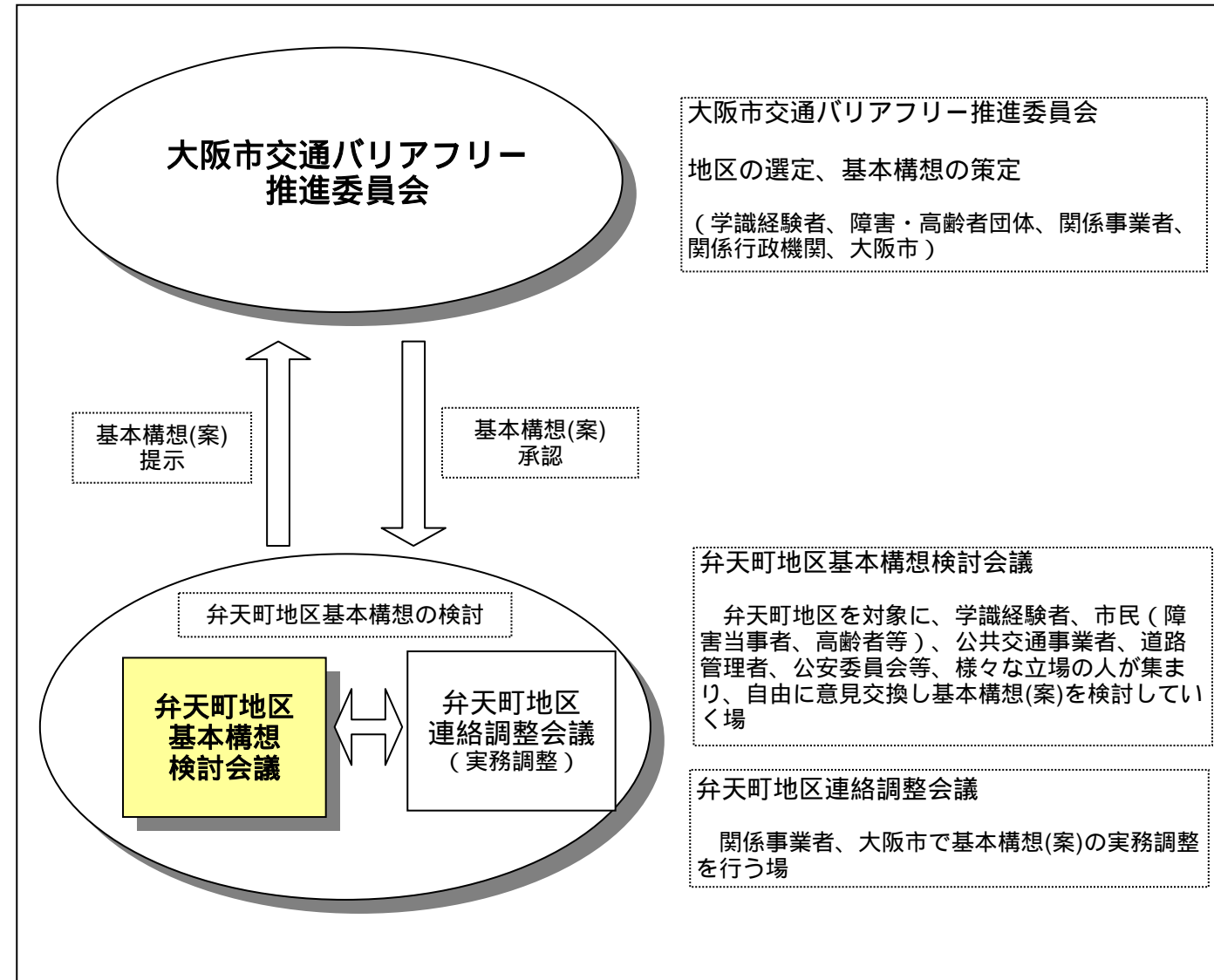


付属資料1：弁天町地区交通バリアフリー基本構想策定の検討体制

弁天町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：弁天町地区交通バリアフリー基本構想の検討経緯

弁天町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29日)	わがまちウォッチングの実施 (7月4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9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

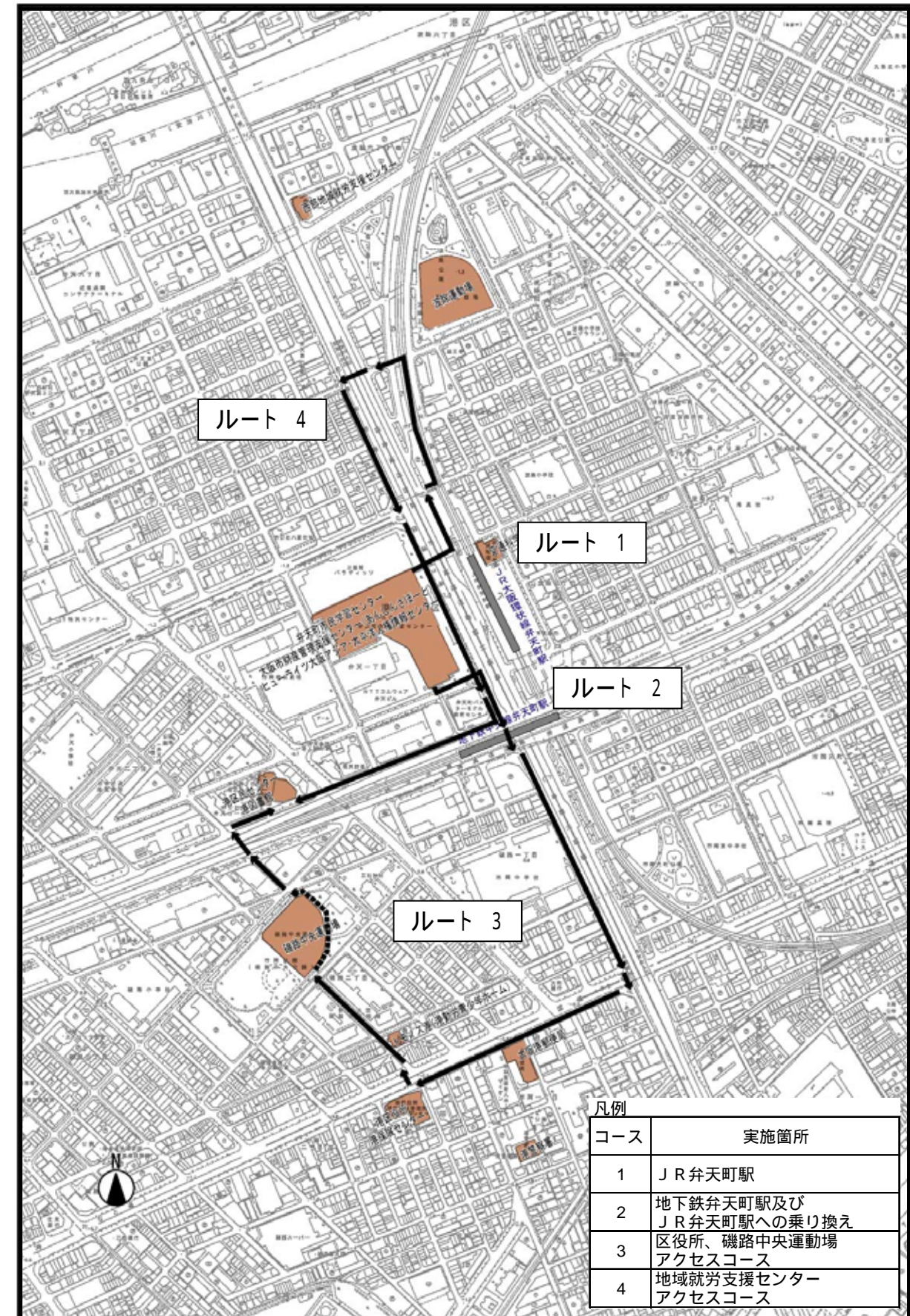
平成15年7月4日（金） 12:45～16:00

（2）調査実施箇所と参加者

総数 80名（内、当事者 18名）

ルート	実施箇所	参加人数
1	J R 弁天町駅	17
2	地下鉄弁天町駅及び J R 弁天町への乗り換え	21
3	区役所、磯路中央運動場 アクセスコース	22
4	地域就労支援センター アクセスコース	20
合計		80

（3）点検ルート総括図



わがまちウォッチング（弁天町地区）結果 主な意見等

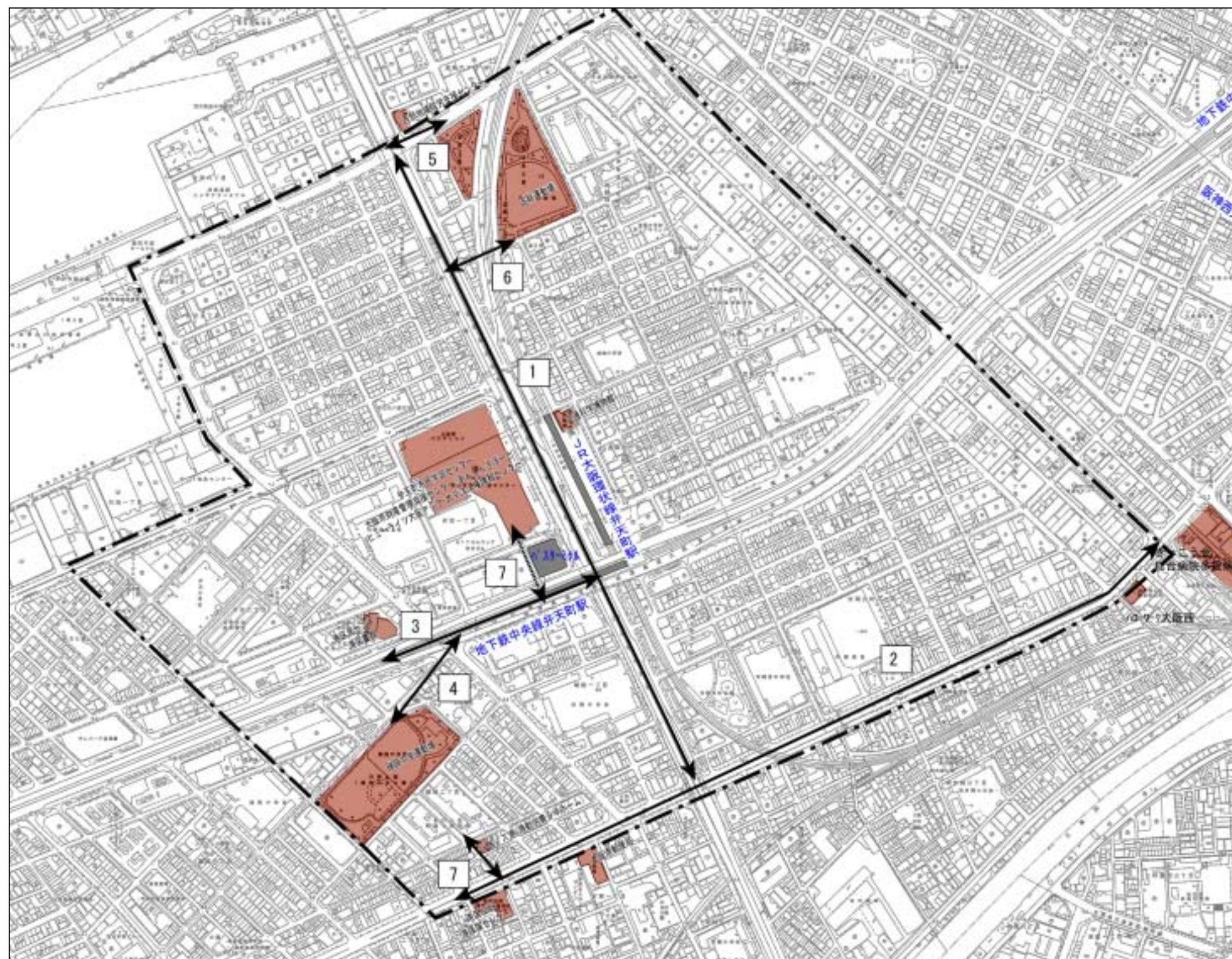
	項目	主な意見	主な対象者				備考
			車いす 肢体	視覚	聴覚	高齢	
鉄道駅	案内・誘導	視覚障害者誘導ブロックが分かりにくい。連続していない。					 <p>ブロックが通路の端の方に設置してある。</p>
		視覚障害者誘導ブロックが通路の端の方に設置してある。					
		時刻表や案内板の設置位置が高く、文字が小さくて読みにくい。					
		音声触地図板の設置場所がわからない。また、音声触地図板の音声が聞き取りにくく、現在地がわからない。					
		案内放送が聞こえにくい。					
	切符購入 （券売機、精算機）	音声案内が無い。					 <p>蹴りこみがない</p>
		タッチパネル式の券売機は使いにくい。					
		ボタンの位置が高い。けり込みが無い。					
		コインを入れる所がわからないし、入れにくい。					
		路線図の点字表示が少なく、わかりにくい。					
	改札口	拡幅改札の数が少ない。					 <p>拡幅改札の数が少ない</p>
		改札口に視覚障害者誘導ブロックがない。					
		改札口の数が少ない。また、入口・出口用に分かれていない。					
	上下移動 （エレベーター、階段、 エスカレーター）	駅員が車いす専用エスカレーターの使い方がわかっていない。					 <p>幅、奥行きが狭い</p>
		車いす用のエスカレーターの幅、奥行きが狭い。					
		車いす用のエスカレーターの動きが遅く時間がかかる。					
		階段が急勾配で、幅が狭い。					
		手すりの点字が斜めに設置されて読み取りにくい。また、点字の内容が理解しにくい。表示方法に統一性がない。					
	ホーム	乗車位置や今いる位置が何両目かがわからない。					 <p>電車停止位置から安全柵までの警告ブロックがない</p>
		電車の停止位置から安全柵までの間に警告ブロックがない。					
視覚障害者誘導ブロックが老朽化していてわかりにくい。							

	項目	主な意見	主な対象者				備考
			車いす 肢体	視覚	聴覚	高齢	
鉄道駅	ホーム	ベンチが少ない。座りにくい。					
	トイレ	トイレの位置、男女の区別がわからない。					 入ってすぐ直角に曲がっているので入れない
		車いす対応のトイレが無い。					
		トイレまでの通路が狭く移動しにくい。入ってすぐ直角に曲がっているので入れない。					
		荷物を置く場所がない。					
	待合室	出入口の幅が狭く、扉が開けにくい。					
		車いすの休憩するスペースがない。					
連絡通路(ORC200-地下鉄) 横断デッキ、乗り換え通路	通路が急勾配である。スロープに踊り場がない。					 ベビーカーや、買い物カートで通れない	
	手すりが短い、設置位置が低い。						
	ベビーカー、買い物カートで通れない						
	通路がデコボコで移動しにくい、また、滑り止め部分の上を移動していると振動が体に伝わってくる。						
バスターミナル	案内・誘導	案内表示が見えにくい。					 案内表示がわかりにくい
	乗降場	バスと歩道との段差が大きい。					
道路	歩道の構造 (幅員、横断勾配)	歩道が狭い。				 横断勾配がきつい	
		横断勾配がきつく、歩きにくい。					
	歩道の段差	歩車道の段差が大きい。					
	舗装面	表面のデコボコが振動になって伝わり、車いすの乗り心地が悪い					
	誘導・警告ブロック	視覚障害者誘導ブロックがない。					
	歩道上の障害物等	放置自転車、看板、植木鉢が歩道にたくさん置いてある。					
自転車とのすれ違いが怖い。							

	項目	主な意見	主な対象者				備考
			車いす 肢体	視覚	聴覚	高齢	
道路	上下移動	エレベーターに音声案内が無い。					
	交差点	横断歩道の凹凸が目立つ。					 <p>青時間が短い</p>
		信号の青時間が短い。					
		押しボタンの位置がわかりにくい。					

付属資料4：主要な経路の路線名一覧

1)国道43号
2)国道172号(みなと通)
3)築港深江線(中央大通)
4)港区第66号線
5)港区第3号線
6)港区第11号線
7)港区第135号線
8)市営地下鉄弁天町駅からORC200への 連絡デッキ



付属資料5：弁天町地区基本構想検討会議における主な意見とその対応

意見		事業者、事務局の対応等	基本構想での対応等
基本理念・基本方針	<p>高齢者や身体障害者が一人で自由に移動することは権利であることを位置づけてほしい。</p> <p>交通バリアフリーはハードが中心であることをはっきり示すべきである。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 現在のところ権利として明記することは難しいですが、交通バリアフリー法の主旨に基づき、高齢者、身体障害者等が公共交通機関を利用して自由に移動できる社会の実現に向け、市民、事業者、行政の協働により、ソフト、ハードの両面から移動の円滑化を推進することを基本理念としています。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本理念に「都市基盤のバリアフリー化」を最初に挙げました。
駅舎・車両の整備について	エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> 既設の駅では空間上の制約が多い。スルー型や直角2方向出入口型も考慮し、使いやすいエレベーターの設置を検討していきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> エレベーターによるホーム～コンコース階～公共通路の経路を1以上確保することを整備の基本的考え方に位置づけ、平成22年までに整備することを目標と位置づけました。 整備の基本的考え方にエレベーターについては、15人乗りが望ましいと示している。やむを得ないところでは、11人乗り以上で整備することを位置づけています。 整備の基本的考え方に、「操作盤等、仕様の細部については、すべての利用者に使いやすいものとなるよう努める」と示しています。
	トイレ	<ul style="list-style-type: none"> 新設時には多機能トイレ化を図ることで導入を進めています。(市交通局) 	<ul style="list-style-type: none"> 車いす対応型トイレを平成22年までに整備することを整備の基本的考え方に位置づけました。 また、整備あたっては多機能化を図る予定です。 トイレについては様々なニーズがあるため、多機能トイレの構造、必要な設備とその配置について調査、研究を行うことを整備の基本的考え方に位置づけました。 案内・誘導の整備の基本的考え方に「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、利用者の利便性を勘案し、最良のタイミングにおいて、その案内を実施するもの」を位置付けた。 整備時期は、あくまで、全事業者が実現可能な時期を示したものであり、個別の投資計画にもとづき個々の事業者が時期を繰り上げて整備することを制約したものではないことを示している。
	案内誘導	<ul style="list-style-type: none"> 他地区でもたくさん意見をいただいております、今後前向きに検討していきたい。(市交通局) 文字による情報提供は、いろいろ検討しながら試行中です。事故時の情報提供については、大阪駅コンコースで大きな画面を使って表示することを試行中です。(JR) 	<ul style="list-style-type: none"> 整備の基本的考え方「3.案内・誘導」に「車両等の運行に関する異常時において、改札付近等で掲示を行い、利用者が次の行動を判断できるような情報提供に努める。また、よりわかりやすい情報提供の手法について検討する」と位置づけました。
	音声案内	<ul style="list-style-type: none"> トイレの音声案内についてはニーズが高いので前向きに検討していきたいと考えます。 大阪市交通局で7月にトイレの音声案内のテストを試みました。結果に基づき整備の方向性を検討中です。 既存施設の利用状況や使いやすさなどを調査し、整備方向について検討していきたいと考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> トイレ前において、男性用、女性用の区別ができるよう音声案内を提供することを位置づけました。

意見		事業者、事務局の対応等	基本構想での対応等
ホームの安全対策	<p>転落防止策として、ホームの内側と外側を区別する工夫をしてほしい。また、ホームドアや可動柵の設置についても検討が必要である。</p> <p>ホームの内側を容易にする視覚障害者誘導用ブロックの工夫がなぜ時期Bであるのか。</p> <p>せめて列車の止まらない場所には柵を設置し、駅員の配置も含めて考えてほしい。</p> <p>国のガイドラインでは、ホームの内側と外側を区別する工夫に加えて、ホームの終端部分に通常 30cm のブロックを 40cm 以上で 60cm 程度のブロックを敷設することが示されている。</p> <p>視覚障害者のホームからの転落事故は深刻な課題である。国土交通省にはホーム柵の設置促進に関する委員会があり、ホーム柵の設置検討について通達がでている。</p> <p>ホーム柵の設置にあたっては構造上の課題と財政上の課題があると思います。エレベーターの整備と同じように国からの補助がつく可能性があるのでしょうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ホームの内側と外側を区別する工夫については、大阪市交通局の森ノ宮駅で試行中です。この結果を踏まえて、全駅に展開が可能か検討したいと思います。 <p>事業者にも国から通達が来ています。地下の駅では様々な課題があり、財源については事業者だけでは非常に難しいと考えています。</p> <p>構造的な検討だけでなく制度的な検討も必要かと思っています。(市交通局)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ホームドアや可動柵の設置は、当面、困難なため、点状ブロックの敷設と、この点状ブロックには、線路側とホーム内側との区別を容易にできる工夫をすることを整備の基本的考え方に位置づけました。 整備の基本的考え方「10. ホームにおける安全対策」に「線路側以外のプラットホーム両端に、点状ブロックを敷設する。なお、敷設幅は 40cm 以上 60cm 程度とすることが望ましい」と位置づけました。
待合い室等について	<p>車いすだから違う場所にといいようなことではなく、待合室に車いすの場所を確保するなど、気分的に居づらくならないような工夫をしてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 整備にあたっては、全ての利用者に配慮して考えていきたいと思っています。 	
歩道	<p>歩道の真ん中に電柱が立っているところがある。そういうものの対策も考えてもらいたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 電柱の歩道への設置については道路管理者が許可しています。有効幅員を確保して、占有を許可しているので実態を把握していきたいと思っています。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路の整備内容に、主要な経路の歩行空間の確保を位置づけています。
連絡デッキ	<p>国道 4 3 号を横断する連絡デッキのスロープは車いす用ではないのでは。スロープは自転車と車いす用の棲み分けが必要である。</p> <p>連絡デッキが出来るときに、全面スロープで勾配についても意見を述べたが、あのような形になってしまった。今度は中途半端にならないようにしてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 空間的な制約条件が多い場所であり、平成 2 2 年までに本体を改修することは難しい。内部空間の中でスロープの勾配を改善するなど、なんらかの方法で対応していかなくてはならないと考えています。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路の整備内容に、「路上横断施設の併設、歩道橋の移動円滑化等について実現可能性も含めて検討し、関係機関との協議を行い、移動円滑化を図る」と位置づけた。
推進体制、今後の取り組みについて	<p>整備にあたっては、事業者間の連携が重要であるが、今後どのように行うのか。調整機関が必要であり、それを明記すべきである。</p> <p>2010 年まで、どうやって事業の進捗を管理し、評価するのか考えが必要である。市民や障害者などで構成されるバリアフリーアドバイザーのようなものを養成していく必要がある。</p>		<ul style="list-style-type: none"> 第 5 章に継続的な改善に向けての仕組みを示しました。

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： 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）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
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ふ」「やさしさ」「あたたかさ」「庶民のまち」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。
	基本理念等について	・「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されていることをふまえ、「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。									基本理念の説明文の中に盛り込みます。
	基本理念等について	・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のバリアフリーの実現を目指す。」									
	基本理念等について	・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ない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。
	基本理念等について	・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「大阪市人権行政基本方針」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。
基本方針について	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、次のようにする。『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』										基本方針の中に盛り込みます。
	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」「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。										基本方針の説明文の中に盛り込みます。
重点整備地区	・面的なバリアフリー経路の趣旨をふまえ、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。 ・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は当然のことではあるが、下車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。										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。 交通バリアフリー法の趣旨を踏まえ、乗降客数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に、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ので、谷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。										
	・大手前1丁目の土佐堀通寢屋川橋西詰め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、主要な経路を寢屋川橋まで延長してほしい。										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基づき設定しております。
	・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ると松屋町筋も主要な経路とすることを検討してほしい。										
	・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、クレオ東へいく経路も同様に非現実的な経路である。 ・釣鐘町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、釣鐘町1丁目の大阪市教育振興公社の「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。										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。 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。
駅舎	案内・誘導	・地下鉄及びJR新大阪駅より北西（センインシティー）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。 ・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。									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。 案内・誘導については、一定の整備は図れており、改築時等に合わせ整備を進めていくことから時期B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、利用者の利便性を勘案し、最良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。
	案内・誘導	・文字の大きさや配色、掲出位置について、強度の弱視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、車いす使用者、弱視者、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よう努めることを位置づけています。 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大阪天満宮駅及び谷町線ホームから堺筋線淡路方面行きホームへの乗り換え経路 ・京阪天満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。
	エレベーター										
	エレベーター										

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
駅舎	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～公共用通路の経路を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の推進など、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。</p> <p>駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「エレベーター(2)構造・仕様」に示すとおり、エレベーターを設置する場合、構造上余裕がある場合は15人乗りとすることが望ましい。また、駅の構造によりスルー型や直角2方向出入り口型も考慮し、円滑な導線の確保に努める。なお、操作盤等、仕様の細部については、すべての利用者に使いやすいものとするように努めることを位置付けています。</p> <p>地下鉄日本橋においては現在、ホーム～中階間にエレベーター2基、中階～地上間(5、10号出入口)にエレベーター2基を設置しており、ホームから地上までエレベーターを利用して行くことが可能です。目的地へは、これらの施設を利用いただきたい。</p> <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、原則として優先的にエレベーターによるホーム・コンコース階～公共用通路の経路を1以上確保することを位置付けています。</p> <p>ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。</p> <p>京阪淀屋橋の車いす対応のエスカレーターは、3枚羽の形式となっております。</p> <p>駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「階段」に示すとおり、整備方法について調査・検討を行ない未整備箇所を整備することを位置付けています。</p> <p>ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。</p> <p>状況に応じ、エレベーター、スロープの設置により、段差の改善を行います。</p> <p>階段部を改造し、ホーム幅を拡幅した場合、ラッシュ時に乗降客が集中し、かえって危険となることが想定されず。また、駅の構造を大幅に変更することは困難です。</p> <p>駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「車両とホームとの隙間・段差」に示すとおり、車いす使用者等が円滑な乗降ができるよう、駅舎の新規増築・大規模改築時におけるホーム構造の変更や車両構造についての検討を行うことを位置付けています。</p> <p>駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「ホームにおける安全対策」に示すとおり、ホーム柵の設置は当面困難であるが、今後の技術的動向等も踏まえながら、引き続き設置可能性について検討を行うとともに、視覚障害者の安全性を確保するための当面の措置として、a.ホーム縁端付近に連続して点状ブロックを敷設する。b.この点状ブロックには、線路側とホーム内側との区別が容易にできる工夫をする。c.線路側以外のプラットフォーム両端に、点状ブロックを敷設する。なお、敷設幅は40cm以上60cm程度とすることが望ましいと記述しています。</p> <p>ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。</p> <p>駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「ホームにおける安全対策」に示すとおり、線路側とホーム内側との区別が容易にできる工夫をするを位置付けています。</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)										
	・新大阪駅には早急にエレベーター、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た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、駅員に聞いたり、許可が要るのであれば無いのと同じである。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遠すぎるので、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11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坂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、国立文楽劇場の最寄り出入口にもエレベーターがほしい。出入口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の整備の検討をお願いします。											
・年お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、下りがない。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、下りの方が危険が大きいため両方向設置してほしい。(2)											
・地下鉄新大阪駅南側のエスカレーターの整備を早急をお願いします。											
・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。											
階段	・路面端部の識別化について、段の一部では見落とす可能性があるため、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。											
ホームと車両の隙間・段差	・ホームと電車との隙間が広く、危険な駅がある。										
ホームからの転落防止について	・ホームの安全柵の整備を早急にしてほしい。										
・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、二歩のあ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の点字ブロックでの歩行の流れを一体として考慮した改修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段への移動をスムーズにできるように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	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	
駅舎	トイレ等	・新大阪駅には、改札内に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。										
		・新大阪駅に車イス用トイレをつけてほしい。(2)										
	ソフト	・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に努めることを位置づけています。
		・各交通機関の駅員の対応を改善してよりよいサービスの提供を求めます。(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手間が増えるという表現など)										
	券売機	・車イス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、車イス使用者に配慮した踏み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。
・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。										JRについては、有人対応としております。	
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)										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号車に車イス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イス利用者が使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場所が異なるので、全ての新幹線及び在来線車両に車イス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イスが通行できるようにしてほしい。 ・車イススペースはなるべく混雑しないと考えられる車両に設けるようにしてほしい。										ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。	
バス	バス構造	・ノンステップバスは、後部床が上がらないオールフラットステップバスの開発に向けて、エンジンを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。
	バス停	・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。										ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。
		・バス停の柵に点字の行き先案内を付けてほしい。										
・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、昼間帯は11個の丸型照明のうち約半数を間引きして消灯しているのを、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(、番のりば)の点灯を行います。	
道路・地下街等	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。
	車止め	・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柵(ポラート等)の設置や改良を盛り込んで頂きたい。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。										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、放置自転車、違法駐車対策の強化を位置づけています。京阪天満橋ビル北側道路は、主要な経路に設定されていないので、交通バリアフリー法以外で調整が必要となります。 建設局においては、一般的な車止めの規格を統一しています。
		・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もあるため、上部は傘型にしないで上2/3は表面は柔らかく、耐久性のある材料で覆うことと規制する。										
	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。
		・メルバ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。
	横断歩道	・両側に歩道のある広い道路の横断歩道において植え込み・柵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。
		・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。										
・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。	
違法駐車	・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。										道路・交差点・乗り換え経路の整備内容「(3)2違法駐車取締り強化」、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。	
	・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。											
	・違法駐車が多すぎ、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ます。											
・バスの停車帯にタクシーが客待ちしており、バスの乗降の妨げとなっている。(特に鶴橋駅前)												
・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	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
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。 自転車駐車場の整備については、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い。(2)										
	・新大阪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あげられていた放置自転車対策がなおざりであり、駐輪場の拡大を常に提言していたにも関わらず、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、自転車で駅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らきかけます。											
放棄車両	・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。										
	・商店街や歩道への商品・看板のはみ出しは、通行の妨げになるばかりでなく美観が損なわれている。										
	・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。										
	・野宿生活者のテント・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。『現在策定中の野宿生活者の自立の支援等に関する実施計画に基づき、野宿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充分に図り、道路の適正な利用の確保を図る』										
	・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)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。											
・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。											
整備の内容に盛り込みます。											
・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らきかけます。											
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、エレベーターの付いた横断歩道橋が必要である。										
	・宮原西淡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										
	・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使わず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、だれでもが安心、安全、快適に通行できるようにお願いしたい。										
	・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。										
・弁天町に乗り換え連絡通路(オーク内)細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。											
・新大阪駅北側の歩道橋にエレベーターを設置してほしい。(2)											
ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者に伝えます。											
歩道	・幅員2mは狭いのではないか。										
	・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)										
	・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。										
	・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。										
	・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。(片側歩道のみであり通行量が多く、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の高架下通路の拡幅をお願いします。										
	・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。										
	・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)										
	・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。										
	・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。											
・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。											
主要な経路についても、「安全で安心できるまちづくり」の観点で、道路照明灯の整備を行っていく予定です。											
・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。											
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。											

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
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。 ・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う。										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に努める」ことを位置づけています。
	・市バス利用の際、ベビーカーをたた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 駅。 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。										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・人権教育の充実に努め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。
	・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。										
	・自治体・住民が一体となつてとりむべきである。										ソフト面の取り組み、継続的な改善に向けてにおいて、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。										
	・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し、周囲の大人を不親切者だと決めつける誇大なPR等は危険だと考える。両者が不信感をもたずに、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に努め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。
	・バス停留所では、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。
	・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。
	・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。										
・自転車が多いため車いすが通りにくい。										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。	
・自転車が歩道を走るのをやめてほしい。											
・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：「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を促進を図る。」を追加してはどうか。										放置自転車対策については、自転車駐車場の整備、放置禁止区域の指定、自転車駐車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。	
継続的なとりこみ	・基本構想(素案)としては十分なものであるので、「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において、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。
	・いつ・どこで・なにを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。										
	・整備時期Aのものを早急に実現してほしい。(2)										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。
	・基本構想としてはすばらしいものである。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。										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。
	・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施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。											
・継続的に進捗状況を確認するため 地区基本構想検討会議を 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。

付属資料7：用語の解説

1. 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。

2. 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。

3. 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。

4. 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。

5. 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。

6. 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。

7. 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。

8. 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。

9. 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。

10 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ぶ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。

11. 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。

12. 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。

13. 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。