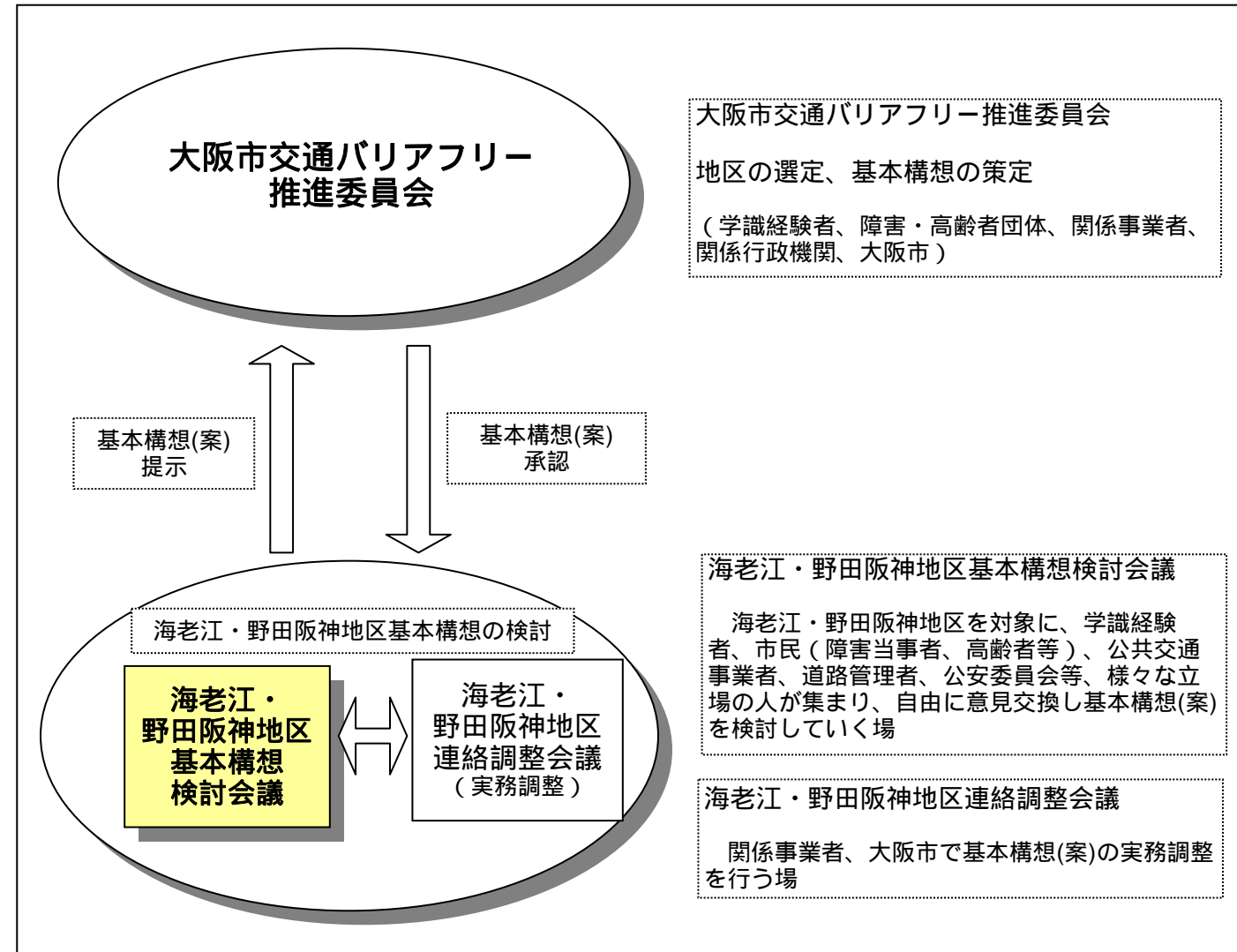


付属資料1：海老江・野田阪神地区交通バリアフリー基本構想策定の検討体制

海老江・野田阪神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：海老江・野田阪神地区交通バリアフリー基本構想の検討経緯

海老江・野田阪神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22日)	わがまちウォッチングの実施(7月1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8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20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1日（火）天候：雨 12:45～16:00

（2）調査実施箇所と参加者

総数 81名（内、当事者 18名）

ルート	実施箇所	参加人数
1	阪神野田駅	13
2	地下鉄野田阪神駅及び 阪神本線野田駅への乗り換え	17
3	JR海老江駅及び 地下鉄野田阪神駅への乗り換え	14
4	区役所等アクセスコース	22
5	老人福祉センターアクセスコース	15
合計		81

追加調査

わがまちウォッチングの当日、天候が雨であったため、道路コースの車いすの調査は後日実施した。

・追加調査実施日

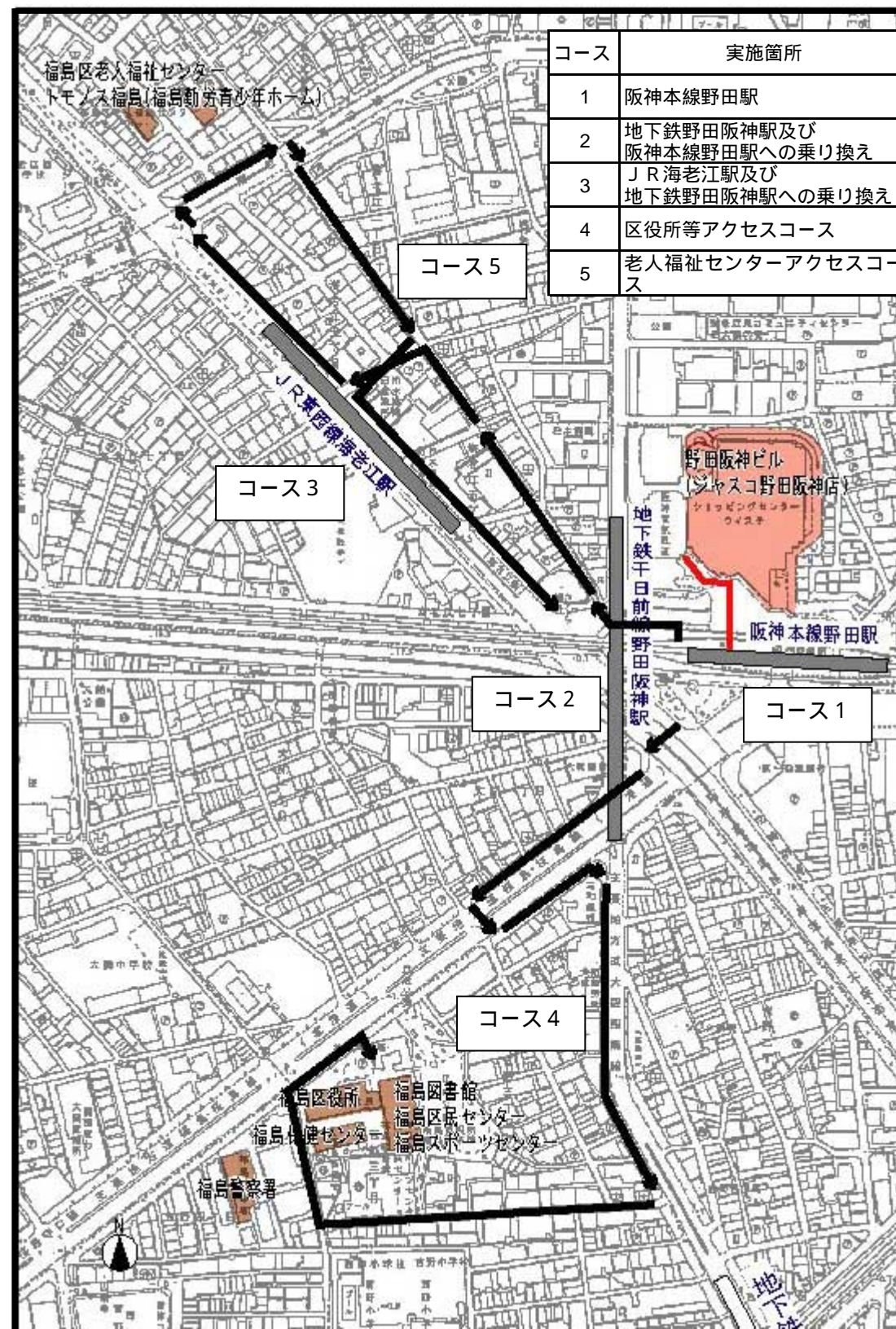
平成15年7月29日（火）天候：晴れ 14:00～16:00

・調査実施箇所と参加者

総数 6名（内、当事者 2名）

ルート	実施箇所	参加人数
4と5	区役所等アクセスコース及び 老人福祉センターアクセスコース	6

（3）点検ルート総括図



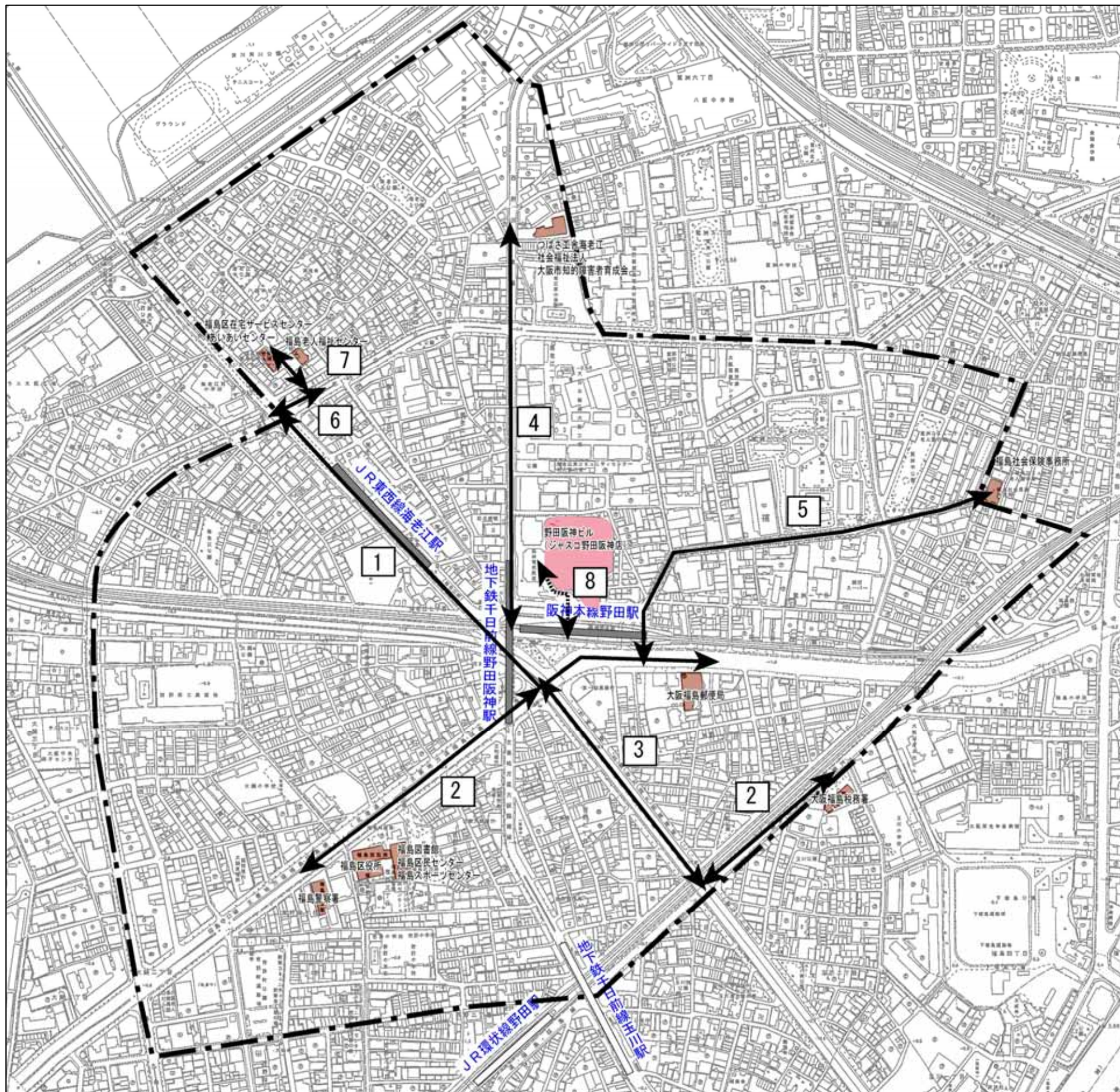
わがまちウォッチング（海老江・野田地区）結果 主な意見等

	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	路線図の位置が高く見づらい。					
	切符購入 （券売機、精算機）	点字の突起が浅すぎて読みにくい。					 <p>タッチパネル式は使いにくい</p>
		運賃の点字案内が290円までしかない。					
		券売機・料金表の点字が小さく、読みにくい。					
		タッチパネル式の券売機は使いにくい。					
		車いすユーザーのためにけり込みがない。					
		音声案内が無い。					
	改札口	私鉄の改札口は広いが、JRの改札口は狭い。					 <p>駅員さんに開けてもらわないといけない</p>
		改札口を通る時、駅員に申し出て、いちいち開けてもらわなければいけない。					
		自動改札が、出口（入口）専用改札かどうかわからない。					
		自動改札に視覚障害者誘導用ブロックがない。					
	上下移動 （エレベーター、階段）	エレベーターが設置されているのかわからない。					 <p>人通りの少ないところにEVがある</p>
		ボタンの点字の場所がわからない。また、ボタンの文字が小さい、文字の色合いが悪い。電気で光るボタンが見づらい。					
		エレベーター内の鏡の位置が高い。					
		中が狭い。					
		エレベーターが行き先（上り下り）がわからない。					
		音声案内が無い。					
		設置場所が人通り少ない所（暗い所）にあり、襲われる危険を感じる。					
	階段の柄、色が見づらい。						
	ホーム	階段に向かっている視覚障害者誘導用ブロックがわかりにくい。					 <p>安全柵と電車の停車位置が空いている</p>
		不必要にホームの端まで視覚障害者誘導用ブロックがある。					
		ホームの幅が狭い。					
		ベンチがどこにあるのかわからない。					
時刻表の点字案内が無い。							
電車とホームの間隙がどれくらいあるかわからない。							
ホーム端に防護柵が無い。							
トイレ	ドアが重く、閉まりにくい。また、自動ロックが掛かりにくい。					 <p>便座の手すりが遠い</p>	
	トイレへの案内がわかりにくい。また、トイレ内に視覚障害者誘導用ブロックがない。						
	男女の区別がわかりにくい。						
	ボタンの場所（ボタンなのかレバーなのか）紙の場所がわからない。						
待合室	入口が狭い。						
	待合室が設置されているのかわからない。						
	待合室までの視覚障害者誘導用ブロックが無い。						

	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	連絡通路・スロープ	どこへ行く通路なのか音声案内が無い。					 どこへ行く通路なのか音声案内がない
		視覚障害者誘導用ブロックの設置がおかしい。					
		点字案内に「階段」とあるだけで、どこへ出る階段かがわからない					
バスターミナル	案内・誘導	点字案内に書いてある番号が何を意味しているのかわからない。また、書いてある量が多すぎる。 点字案内板で現在地が分かりにくい。					
道路等	歩車の段差	道路と住宅の間の側溝に蓋がない。					 歩道と宅地の間の側溝に蓋がない
		歩道と車道の高さを合わせるために、急勾配になっているように感じる。					
	誘導・警告ブロック	歩道に視覚障害者誘導用ブロックがない。					
		施設入口にあるタイルと視覚障害者誘導用ブロックの区別がつかない。					
		視覚障害者誘導用ブロックが破損している。					
	歩道上の障害物	店舗の前に違法看板・放置自転車が置いてあり、人が通れない。					 地下鉄の出入口周辺に放置自転車がが多い
		視覚障害者用ブロックの上や、地下鉄出口周辺に放置自転車、違法看板が多い。					
		ゴミ出しの日、歩道に大きなゴミ袋が出されており、歩道が通れない。					
		歩道に路上駐車してある。					
		路面に凹凸になっている。					
交差点	歩行者用の信号がない。					 歩行者用信号がない	
	音響信号がない。						
	信号の青時間が短い。						
	押しボタンのある交差点なのかわからない。						

付属資料4：主要な経路の路線名一覧

1)国道2号
2)福島桜島線(北港通)
3)大阪臨海線(新なにわ筋)
4)豊崎鷺洲線(西野田中津線)
5)大開佐藤町線
6)九条梅田線
7)福島区第111号線
8)連絡デッキ(阪神野田駅 - ジャスコ阪神野田店)



付属資料5：海老江・野田阪神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（素案）	
重点整備地区について	J R環状線野田駅、地下鉄千日前線玉川駅を重点整備地区に入れて欲しい。住民は、J R環状線野田駅のバリアフリー化を望んでいる。	・駅単体のバリアフリーは駅事業者が進めるものである。大阪市では、基本構想とは別に、駅単体のバリアフリー化（エレベーター設置）をJ Rに働きかけていきます。	-	
駅舎・車両の整備について	エレベーター	地下鉄のエレベーターが人通り少ない場所に設置してあり、不安である。	・ソフト対策等の基本的な考え方「ソフト面の取り組み」に位置づけました。	
		エレベーターを北港通りの区役所側にも設置して欲しい。	-	
	プラットホーム	ホームの電光掲示板では、詳細な情報提供（電車が遅れている理由など）がない。また、緊急事態が発生した場合、避難誘導の情報を流す手段を考える必要がある	・地下鉄野田阪神駅は、接近表示機が古い機器なので、流し文字ができない。表示できる文字が固定されている。接近表示機器の更新に合わせて対応していきたい。 ・火災の場合など、構内図に避難経路が目でわかるような電光掲示板の要望もあり、今後、検討していきたい。	・公共交通の整備の基本的考え方「ホームにおける列車の案内」に位置づけました
		視覚障害者には、女性専用車両をどの車両かがわからないので、音案内などわかるようにして欲しい。	・女性専用車両の位置が、各鉄道事業者で統一されれば、わかりやすいのだが、鉄道事業者で考え方が違うため、統一できない。他にも同じ意見がでているので、問題意識は持っている。	
ホームの安全対策	ホームにおける安全対策の項目で「当面、困難であれば」とあるが、当面できないのであれば、整備時期Cに位置づけて欲しい。	・ホーム柵やホームドアの設置については、整備には長い期間がかかるうえ、多額の費用を要し、駅の規模や構造などの物理的条件や、お客様のご利用状況など路線の特性も勘案して総合的な観点から、より詳細な検討が必要です。（JR西・阪神） ・既設線へのホーム柵の設置は運用面や設備面での課題が多く現在のところ困難であるので、当面の取り組みとして車両連結面間転落防止装置の設置やホーム縁端を警告する点状ブロックの改良を行っているが、駅ホームからの転落防止対策は非常に重要な問題であると認識しており、今後の技術動向等を踏まえながら引き続き検討していきます。（市交通局）	・整備の基本的考え方の中で、ホームにおける、線路側とホーム側の区別が容易にできる新型点状ブロックの敷設について、「10. ホームにおける安全対策」において、記載しています。	
バスターミナル	バスターミナルにトイレがない。	・阪神野田駅の高架下のアブラ商店街に車いす対応のトイレが設置してあります。	-	
	舞洲行きのバス停位置が、ターミナルの端の暗い場所にある移動して欲しい。	・バス会社間で検討した結果、バス停を動かすことはできない。 ・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、終日全数点灯する。 ・天井から吊り下げている行き先案内表示2基（5番、6番のりば）の点灯を行う。		
道路等の整備について	信号	（中海老江交差点、玉川4丁目交差点に）音響信号を設置すると聞いている。 駅前の交差点の歩行者信号の青時間が短い。 区役所前交差点の信号が車と歩行者と分かれた信号に変わったが、歩行者信号の青時間が短い。	・今年中に整備完了する予定が平成16年の早い時期に実施することになった。また、既設の音響信号機について、方向がわかる「ピヨピヨ、カッコウ」の音に変更することを優先して実施している。 ・幹線道路で連動して制御されているので駅前交差点のみの変更は難しい。 ・区役所前交差点の信号は、歩行者優先の信号に変更しただけで、青時間は変更していない。幹線道路で連動して制御されているので変更は難しいので、中央分離帯で安全に待機できるような工夫も検討していきたい。	・道路の整備内容に、既設信号の改良・改善を位置づけました。
	歩道	八坂神社通りから国道2号に出る細街路に、一時停止の白線を引いて欲しい。 阪神野田駅から上海老江交差点に向かう道路の歩道が狭い。 平板ブロックの目地つまずく、凸凹にならないよう改善して欲しい。	・12月現在、八坂神社通りから国道2号にでる細街路4箇所に、一時停止の白線は整備済みである。	・道路・交差点・乗り換え経路の整備の基本的考え方の「歩道の整備」に位置づけました。
	放置自転車対策	駅周辺の放置自転車が問題である。駐輪場をいくら作っても放置自転車が減らない。公営の駐輪場を無料にしてはどうか。または、駅から離れた駐輪場だけでも無料にできないか。	・駅前駐輪場と駅から離れて駐輪場で料金格差を設けている。 ・大阪市では、サイクルサポーターという啓発指導員を駅に配置して放置自転車対策を行っている。	・ソフト対策等の整備の基本的考え方の中で、放置自転車対策の強化、啓発活動の強化、自転車利用マナーの向上を位置づけている。

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う」「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。	
		・「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。
		・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。										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。	
	・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。										基本方針の中に盛り込みます。	
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。										基本方針の説明文の中に盛り込みます。	
	・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』											
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。										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。										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。										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。	
	・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。										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。	
	・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。										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。	
	・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。											
駅舎・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。										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。	
	・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。										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。	
	・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。	
	・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。										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。	
	・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。										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。	

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等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。									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。
		・新大阪駅に車いす用トイレをつけてほしい。(2)									
		・京阪淀屋橋駅の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。									
		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) ・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)								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。
		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。 ・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。 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とするよう努めることを位置づけています。
	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。 ・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。 ・車いす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。									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、停留所施設の充実に努めます。
		・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。									ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。 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。
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。	
道路・地下街等	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。									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。
		・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。									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。
	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。										
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。										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る。										
	・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ござりであり、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。										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。	
	・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。										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。										整備の内容に盛り込みます。	
	・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』										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。	
	・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。										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。	
・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。												
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。										ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者に伝えます。	
	・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											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。											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。
	・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)										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。		
歩道	・幅員2mは狭いのではないか。										整備の基本的考え方示すとおり、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。	
	・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らきかけます。	
	・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。											
	・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)										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。	
	・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。										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。										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。	
	・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。	

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。										
	・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。
	・自治体・住民が一体となつてとりむべきである。										ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。
	・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(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。										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。
・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。	
継続的なとりくみ	・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。										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)										
	・基本構想としてはすばらしいものである。早期実現を。										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。
	・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。										
・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。