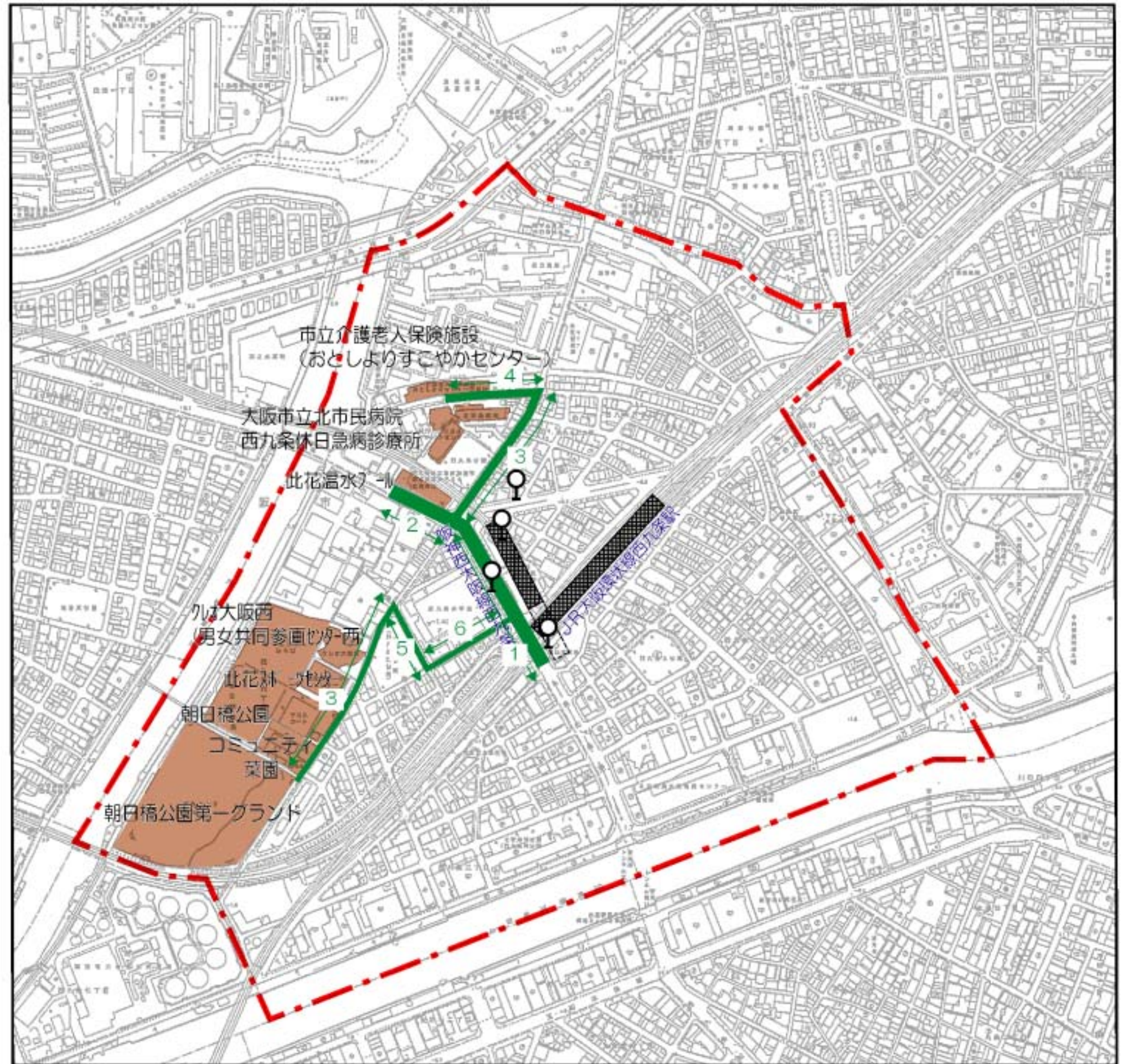


参考資料4：主要な経路の路線名一覧

1)	玉造西九条線
2)	福島桜島線
3)	逆川橋筋第1号線
4)	逆川西岸線
5)	西九条方面第25号線
6)	西九条方面第18号線



参考資料5：第1回 西九条地区基本構想検討会議 議事概要とその対応

第1回 西九条地区基本構想検討会議 議事概要とその対応

日時：平成16年9月14日 13:00～15:00 場所：梅香殿402・403

1. 決定・確認事項

此花区役所区民企画室長 澤野委員 が議長として選出された。  
「重点整備地区」及び「主要な経路」について了承を得た。

2. 議事概要

・わがまちウォッチング調査結果 及び . 基本構想骨子(案)について

意見		事業者・事務局の対応等	基本構想での対応
1. 地区の概要に関して	地区の人口や高齢化率等は整理しておいたほうがいいのかと思うので、推進委員会等で検討願いたい。	・平成12年国勢調査では、此花区の人口は65,037人、65歳以上の高齢者が11,408人(此花区の17.5%)です。なお、平成16年3月末現在の住民基本台帳では、65歳以上の高齢者の割合が20.2%となっています。	
2. 基本理念・基本方針に関して	基本理念・基本方針についてこの表現でよいか、資料を持ち帰ってご確認していただきたい。		
	安全・快適・円滑に移動できることは、基本的人権である。文面にはかかれていないが、そのことを押さえた上で施策を進めることが必要である。	・大阪市では、市民とともにだれもが個人として等しく尊重される社会づくりを推進しています。	
主要な経路の設定に関して	朝日橋公園第1グラウンドには、中高一貫校の設置が検討されている。通学路の指定も考えられるので、そのことも考慮した上で経路の設定をお願いしたい。	・朝日橋公園第1グラウンドへの経路を主要な経路と考えています。	・「3-2. 地区における主要な経路の設定」において、朝日橋公園第1グラウンドへの経路を主要な経路と位置付けています。
	(中高一貫校の話は)地区が現状どうなっていて、近い将来にどうなるのかというのを整理しておく、重点整備地区や主要な経路の設定の正当性を補強することになるので、書ける範囲で追加して欲しい。		
整備の方向性・案内・誘導に関して	誘導ブロックが設置されていても、どちらの方向にいけば何があるかわからない。	・今後とも、すべての人々が公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性が向上するように、利用者の意見を踏まえてバリアフリー化を推進します。	・「4. 整備の基本的な考え方と整備内容」において、「視覚障害者誘導用ブロック」「案内・誘導」「信号機のバリアフリー整備」の中で位置付けています。
	点字案内や触地図があってもどこにあるかわからず機能しておらず、音声案内等でどこに行けば何があるかわかるようにしてほしい。		
	音響信号機があるが、鳴き交わし式になっていない。少しの改善でできるものではないか。		
	運賃表や時刻表等字が小さくて見づらいという意見があるが、限られたスペースの中でのいるいなものを表示しなければならないという制約があるため、文字の大きさを変えていくというのは長期の課題となると思う。しかし、例えば文字を拡大した時刻表を別途紙で配布するという工夫も考えられる。	・時刻表については、地元の商店会とタイアップしている事例もあります。文字の大きさについては、検討が必要と考えています。	
位置表示に関しては、ICタグを使った位置表示システム等、最新の技術を使ったものも検討が必要。	・ITを活用した情報の提供については、国の動向を踏まえ引き続き検討を行います。 ・また、ハード面の整備だけでなく、バリアフリーへの理解の深化などソフト面の取り組みも必要です。	・「4-2-1 整備の基本的な考え方」において、「その他」の中でITを活用した情報の提供を位置付けています。 ・「4-3. ソフト対策等」において、ソフト面の取り組みを位置付けています。	
ICチップ等最新の技術を使ったものを検討することも重要なことだとは思いますが、地元との協力を含め、ちょっとした工夫で改善できるものもたくさんあるのではないかと。			

:国・大阪市全体に関わる意見 :当地区に関わる意見

. わがまちウォッチング調査結果 及び . 基本構想骨子(案)について			
意見		事業者・事務局の対応等	基本構想での対応
整備の方向性 - 切符の購入等に関して	券売機も自動販売機のように受け皿式の投入口等使いやすいものにしてほしい。 乗越精算機はタッチパネル式のため、カード残額や不足金額がわからない。		・「4 . 整備の基本的な考え方と整備内容」において、「切符の購入」の中で位置付けています。
整備の方向性 - 改札口に関して	JR 西九条駅にも拡幅改札を設けて欲しい。現在の手動のものだと駅員がいないときに通行できない。 JR については、拡幅改札は不正防止ということで手動にせざるをえないとかがっているがどうか。	・ 割引利用者については、有人改札を利用していただくことを基本としているため、車いす利用者等には有人改札を使っていただくことを基本としています。また、JR 西日本では自動改札の設置については平成 5、6 年頃統一的に導入したばかりです。拡幅改札については、全駅統一的にというのはまだ言えませんが、随時検討・改善していきたいと考えています。	・「4 . 整備の基本的な考え方と整備内容」において、「改札口」の中で位置付けています。
整備の方向性 - ホームの安全対策に関して	ホームにおいて、ホームドアや可動式ホーム柵等の転落防止設備の整備は中長期の課題になると思うが、せめて点字ブロック内方線は早急に整備してほしい。 既設のエレベ - タ等についても、場所や構造の制約等の困難をクリアして設置してきているわけだから、そういったノウハウを情報公開して、転落防止設備の整備につなげて欲しい。	・ 基本構想(素案)に位置付けています。	・「4 . 整備の基本的な考え方と整備内容」において、「ホームにおける安全対策」の中で位置付けています。
整備の方向性 - 歩道の改良に関して	車いす利用者にも無理なく通行できて、視覚障害者にも識別できるように、歩道の段差は 1 c m ~ 1.5 c m となるよう整備する必要がある。 以前に比べると非常に整備が進んでいるが、場所によっては歩道は段差や、がたついているところが多く、車いす利用者にはつらい。 最近では、老人は杖の代わりに押し車を押して歩く方もいるため、歩道の段差には気をつけて整備して欲しい。	・ 歩道と車道の境界部は 2 c m を標準として整備を行います。整備については基本構想に位置付けています。	・「4 . 整備の基本的な考え方と整備内容」において、「歩道の整備」の中で位置付けています。
整備の方向性 - 災害時・非常時の情報提供に関して	駅において、災害時の避難経路や遅延時等の情報を聴覚障害者にもわかるよう視覚的な表示が必要である。阪神西九条駅には改札にインターホンがあるが、聴覚障害者には使うことができない。 関西の駅における運行状況の表示等電光表示システムは全国でもトップレベルである。今後さらに上を目指して整備に取り組んでいただきたい。	・ 現在の交通バリアフリー法では、災害時・非常時の規定についてはありません。一般的な災害時のルート確保については、現在各社で対応中ですが、それに加えて高齢者や障害者に対応した災害時・非常時のルート確保は今後の論点となると思います。(アドバイザー) ・ 西大阪線の延伸にあわせ、電光表示器の増設等により情報提供の充実を図りたいと考えています。(阪神)	・「4 . 整備の基本的な考え方と整備内容」において、「案内・誘導」の中で位置付けています。
整備の方向性 - バス停に関して	バスの停留所が、西九条発のものとその他のもので離れているため、わかりにくい。どちらかにまとめることは出来ないか。	・ 一般的に鉄道駅最寄りのバス停留所は、鉄道との乗り換え利便を考慮して、できるだけ駅に近い場所にあって、複数の系統に対応できる場所が望ましいと考えています。しかしながら、交差点付近のバス停留所ではバスが運行する方向によって、必ずしも同じ位置にならない場合があります。 ・ 西九条を起点とするバス系統と西九条を経由するバス系統があり、駅周辺の道路形状から駅の近くで全ての系統に対応できるバス停留所を設置することは困難であるのが実情です。また、全ての系統に対応できるバス停留所を設置する場合は、駅周辺のバスの経路の見直しや、バス停留所が現在よりも駅に遠い位置となることも予想され、かえって利便性が低下する恐れがあるので、ご理解いただきたい。なお、全てのお客様に対応できるものではありませんが、JR 西九条駅を出た場所に全系統の発車時刻及び接近情報などを表示する案内板も設置していますので、ご利用ください。	
整備の方向性 - ソフト面に関して	ソフト面の話が出たが、「気持ちの持ちようだ」ということで片付けないようにして欲しい。 また、ハードの整備・改善の状況によって意識が高まることも十分考えられるため、着実に進めていくことが必要である。		・「4 - 3 . ソフト対策等」において、ソフト面の取り組みを位置付けています。
その他 地区の課題に関して	JR 西九条駅では、駅の両側に(大阪側にも)改札口を設けて欲しい。マンションやケアハウスなどいろいろ施設ができて需要があると思うし、老人にとっては駅の反対側にまわらないと改札にいけないのは遠くて大変しんどい。	・ 当会議の検討主旨とは異なりますが、改札の位置は、過去との経緯・乗り換えや利用者・構造上の制約等与えられた条件下で最大限努力している結果、現在のものになっていると考えられます。	

:国・大阪市全体に関わる意見

:当地区に関わる意見

1. 決定・確認事項			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 第1回 西九条地区基本構想検討会議 議事概要とその対応について、概ね了解。</li> <li>■ 基本構想（素案）について、概ね了解。</li> </ul>			
2. 議事概要			
. 第1回 西九条地区基本構想検討会議 議事概要とその対応について			
	意見	事業者・事務局の対応等	基本構想での対応
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 此花区から港区あるいは西区への移動は、国道43号の高架と安治川トンネルしかなく、安治川トンネルのエレベーターは夏期間は夜11時まで、冬期間は夜10時まででしか利用できないため、その時間を過ぎると迂回が生じるので歩行者が渡れるようにならないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道事業者としては、安治川を渡るための歩行者設備の計画はありません。</li> <li>・ 安治川のトンネルにつきましては昭和40年にいたるまで午前7時から午後8時までの運転としておりました。その後、利用者の要望に応えるため、数次に渡り時間延長を行ってきました。平成9年にはドーム開業などにより5 - 10月は午前6時から午後11時まで、11 - 4月までは午前7時から午後10時までとしました。</li> <li>・ 平成12年11月からは5 - 10月は午前6時から午後11時まで、11 - 4月までは午前6時から午後10時までさらに延長しました。</li> <li>・ このような時間延長の経過を踏まえまして、現行の利用時間にご理解を頂きたい。</li> <li>・ 安治川の渡河部についてはアンダーパスや橋梁等、さまざまな渡河形式の検討をおこなっていますが、現時点では決定していません。また、財政状況が厳しくなっていることもあり、工事着手についても未定です。</li> </ul>	
. 基本構想（素案）について			
	意見	事業者・事務局の対応等	基本構想での対応
整備の基本的な考え方 - 全体に関して	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第4章の整備時期は、各事業者が現段階で合意して設定されているので客観的にみて「こんなところなのかな」という気がするが、障害者の一人としては一刻も早く整備していただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 更新時期等を勘案しながら最良のタイミングに合わせて、より良い整備を進めていきたいという考えにおいては、各事業者とも一致をみえています。</li> <li>・ 現時点では技術的な面から早期実現が困難と判断したものについても、今後の技術の進展や社会情勢の変化等により可能となった場合には、実施時期の繰り上げを大阪市として働きかけます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「4 - 1 - 1 . 駅舎・鉄道車両」において、位置付けています。</li> </ul>
整備の基本的な考え方 - 駅舎・鉄道車両（ホームにおける安全対策）に関して	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ホームの安全対策のうち内方線は、大阪市の交通局が順次実施しているが、他の鉄道事業者でもホームドアや可動式ホーム柵ができなければ、一刻も早く整備していただきたい。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「4 - 1 - 1 . 駅舎・鉄道車両」中の整備項目10 . ホームにおける安全対策において、「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」ことを位置付けています。</li> </ul>
整備の基本的な考え方 - 道路・交差点等（道路）に関して	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重点整備地区の中だけではないが、バス停付近での誘導ブロックや警告ブロックの整備が比較的少ないので、整備を進めて欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停留所乗車口への敷設を基本に今後とも整備を行います。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「4 - 2 - 2 . 整備内容」において、主要な経路での視覚障害者誘導用ブロックの敷設を位置付けています。</li> </ul>
整備の基本的な考え方 - 道路・交差点等（交差点）に関して	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 視覚障害者は、自分の渡る方向と平行に走っている車が走ったことを確認して横断歩道を渡ることが多いため、歩車分離信号と音響信号はワンセットで整備してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩車分離式信号の採用にあたっては、音響信号機の設置についても検討します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「4 - 2 - 2 . 整備内容」において、「既設信号の改良・改善」を位置付けています。</li> </ul>
整備の基本的な考え方 - 道路・交差点等（歩道上障害物、違法駐車対策等）に関して	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 放置自転車が多数あることやバス停付近での違法駐車という問題は障害者にとって非常に大きな問題である。</li> <li>・ 違法駐車があると歩道のすぐ側にバスが止まれないため、障害者や高齢者がわざわざ離れたところまでバスに乗りに行かなければならなくなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 違法駐車取締りを恒常的に実施していますが、ニーズに応えられているかどうかという面に関しては難しいところもあります。</li> <li>・ また、福島桜島線（北港通）の拡幅に伴い違法駐輪が増えており、工営所と協力して取締りを行っています。</li> <li>・ 商店街は出店と違法駐輪によって歩きにくく、この点についても指導、取締りを行っています。商売のこともあるのでなかなか難しいところもあります。今後も障害者の方が通りやすい状況をつくるために指導や取締りを継続的にやっていこうと考えています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「4 - 2 - 2 . 整備内容」において、「放置自転車等歩道上障害物の撤去」「違法駐車取締り強化」を位置付けています。</li> <li>・ 「4 - 3 - 1 . ソフト面」中の「バリアフリーのまちづくりへの参加」において、「放置自転車対策の強化」などを位置付けています。</li> </ul>

意見	事業者・事務局の対応等	基本構想での対応
整備の基本的な考え方 - 道路・交差点等（案内・誘導）に関して	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停ではバスロケーションシステムの整備が進められてきているが、未整備のところでは順次整備をお願いしたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停留所施設は、お客様へのサービス改善を図るため、日よけテントやベンチなどの整備、標識では、電照式やバスロケーション標識への整備を進めています。ただし、バス停留所の標識は、全体では約2800箇所ありまして、全てのバス停留所標識を電照式やバスロケーション標識を設置するのは困難な状況です。</li> </ul>
整備の基本的な考え方 - ソフト対策等に関して	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民への理解やボランティアの活用が必要であるが、継続的に基本構想や事後計画を実施していく中で継続的な意見の聴集が大切である。その場合、市民が建設的に意見が提起できたり、適切にチェックできる人材が必要であり、障害を持つ当事者の交通バリアフリーに関するチェックや評価や意見提起の力量をいかに高めていくかが重要となる。</li> <li>できるだけ地元で住み、地元の道路や交通機関を利用している障害当事者や高齢者を『バリアフリーアドバイザー』として養成していくことが急務であり、『バリアフリーアドバイザー』を養成するような仕組みが必要である。</li> <li>聴覚障害者の立場からであるが、何かパニックが起こったときの対応のために各駅に手話のできる職員の配置や手話の教育を考えていただきたい。</li> <li>地域のコミュニティの中で情報をどう共有化して活かしていくのかということが非常に大きな課題である。</li> <li>此花区の区民企画室では『トイレマップ』という良いマップを作成しているので、この情報を一般市民の方がどんどん活用してもらうことが重要である。そのため、バリアフリー情報の共有化ということを基本構想の項目の中に何らかの形で盛り込んでもらえないものか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>『バリアフリーアドバイザー』については、現在、北区で交通バリアフリーのアドバイザー会議に携わっています。そちらで色々と検討し、うまくいけば他の区にも広がっていくようにしたいと思います。(アドバイザー)</li> <li>基本構想策定の取り組みを広く市民に周知するとともに、学校教育における「総合的な学習の時間」での障害者の方々との交流などバリアフリーへの理解の深化に努めます。</li> <li>駅社員は泊まり勤務や、時間的な交代勤務で仕事をしているため、常に手話のできる人を配置することは数多くの社員に対して手話の教育を実施していくことが必要です。全ての駅社員が手話を出来るようになるのは我々の将来的な目標です。なお、障害をお持ちのお客様に対する『接客マニュアル』も作成し社員教育を実施しています。</li> <li>事故や災害時の際には改札口付近に掲示を出しているの、掲示をご覧いただきたい。また、有人の改札口においては、駅の係員との筆談での対応も可能かと思えます。</li> <li>此花区でも『トイレマップ』による情報共有の方法について検討しています。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>「4-3-1.ソフト面」において、「バリアフリーへの関心の喚起」「バリアフリーへの理解の深化」などを位置付けています。</li> <li>「4-3-1.ソフト面」中の「施設利用支援の取り組み」において、職員教育の充実などを位置付けています。</li> <li>「4-1-1.駅舎・鉄道車両」中の「3.案内・誘導」において、車両等の運行に関する異常時での改札付近等での掲示などを位置付けています。</li> <li>「4-3-1.ソフト面」において、施設設備の効果を相乗的に高めるよう「施設利用支援の取り組み」などを位置付けています。</li> </ul>

意見	事業者・事務局の対応等	基本構想での対応
整備の基本的な考え方 - ソフト対策等に関して	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道事業者の職員研修のあり方についてであるが、「当事者の声を聞く等」といった文言を盛り込んで欲しい。</li> <li>・ 方法はいろいろあると思うが、最近の人権感覚を身につけるための参加学習などの提案が関係機関から出ているが、ぜひとも当事者の声を聞ける場を継続的にもてる研修で利用者である私たちの日頃の思いなどを直接聞けるような研修のあり方というのを考えてもらいたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 研修のあり方や障害者の方への人権の話は非常に重要な問題です。ただ、それを非常に多くの職員を抱えている鉄道会社の全員の方々に一斉に、できるだけ速いスピードで認識いただくことは非常に難しいことです。</li> <li>・ ものすごく切実な部分と実際にそれを実現する時間との部分でギャップが生じているということを認識して頂きたいですが、そのまま放っておくわけには行きません。</li> <li>・ 例えば、東京の方のある鉄道会社では朝礼の際に、少しだけ手話を紹介するといった事を継続的に続けています。これにより、パニックの際に十分な対応ができるかということとは定かではないですが、「何も知らない」ということと「少しでも知っている」ということは全然違うことであり、手話の中で知っている片言のやり取りで、かなり日常業務の中で助かったという声も聞いています。(アドバイザー)</li> </ul>
今後の取り組みについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「かたづけ・たい」の取り組みやボランティア参加の呼びかけを市民に対してではなく、業界団体など事業者に対する呼びかけは行われているのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本構想策定後も大阪市、事業者、市民が連携・協力する仕組みを維持します。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重点整備地域の北側にマンションやケアハウスが多く建設されている。以前 JR が延伸された時も問題となったが、北側に改札を作ってほしいという地域の強い要望があり、阪神西大阪線の延伸を機会に、行政も含めてこの点について考えていただけないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 側からは駅の構造上も含めて今のところは建設する予定はないとの回答を得ています。しかし、地元からそういった強い要望があるということは認識していただいています。</li> <li>・ 仮に改札口をつけた場合、工事費、人件費、機械の取り付け、メンテナンス等で莫大なお金がかかってくるため、実現が難しいと思われます。しかし、お金がかかるからといってそのままにしておけないので、発想を転換して、地域型のコミュニティバスを運行し、地域を極めて短い頻度で巡行して駅へのアクセスを確保するという事は考えられないでしょうか。(アドバイザー)</li> </ul>

1. 決定・確認事項		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 第2回 西九条地区基本構想検討会議 議事概要とその対応について、概ね了解。</li> <li>■ 基本構想(案)について、概ね了解。</li> </ul>		
2. 議事概要		
. パブリックコメントについて		
	意見	事業者・事務局の対応等
放置自転車対策について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 休日は駐無料開放となっており駐輪場が無人になるため、駅周辺及びエレベーター前が放置自転車であふれている。休日についても平日と同様に係員を配置してほしい。</li> <li>・ 緊急雇用制度の基金が今年度で打ち切られることに伴い、ボランティアによる啓発指導員制度の導入を検討しているとのことであるが、ボランティアのみでは厳しく、予算を確保した対応が必要ではないか。</li> <li>・ 市民ボランティアが啓発指導を行う場合に、私服で腕章程度での対応ではトラブルになる可能性があるため、制服の導入等ちょっとした工夫で対応が可能であるとする。</li> <li>・ ボランティア導入はいいアイデアであると思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 休日での係員の配置は、現段階では行っていませんが、貴重なご意見は、今後の参考とさせていただきます。</li> <li>・ 現時点ではどのような形で運営していくかについては、検討中ですが、市民ボランティアが啓発指導を行うにあたっては、一定のグッズ等を支給する必要があると考えています。</li> </ul>
. 基本構想(案)について		
	意見	事業者・事務局の対応等
整備の基本的な考え方 - 駅舎・鉄道車両(改札口)について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 改札口のことであるが、現状においても改札口を拡幅していることになっているが、あれを拡幅しているとは言いがたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR の拡幅改札に対するご意見が多いことは認識しています。</li> <li>・ ただ、JR では自動改札機を通せない切符を持っているお客様も多く、有人の改札が必要であり、現在では、有人改札において折りたたみ式の柵を設置することで、車椅子のお客様が通れるように対応しています。また、現在の「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」にも沿ったかたちになっていることから、拡幅改札は整備済みであるということをご理解いただきたい。</li> <li>・ なお、拡幅の自動改札は、既に関西空港駅に設置済みで、また、新幹線の駅でも、この春先から設置する予定であり、ご利用状況に応じて随時検討しています。</li> </ul>
整備の基本的な考え方 - 駅舎・鉄道車両(エレベーター)に関して	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ これから整備される西九条駅についても、閉じ込め防止のエレベーターを設置してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 阪神電車の全エレベーターには閉じ込め防止の意味もかねてモニターや非常ボタンが設置されています。モニターは駅から確認することができます。特に夜間においては駅員が最終確認を行うようにしています。</li> </ul>
心のバリアフリーについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通バリアフリーにより障害者の移動環境や交通環境を整えることは、障害者の社会参加を導くことにもつながるし、地域の人々とともにバリアのチェックを行うことで、心のバリアフリーに繋がる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「心のバリアフリー」では、自分以外のことがわかることが重要だと思う。例えば、自転車を放置する側の人や他人のことを考えられないことが問題です。そこで、当事者の方々が現状どういったことで困っているのかを意見を取りまとめたり、具体的な改善項目の提案を行っていくことが非常に重要であり、次のステップに繋がるのではないかと。(アドバイザー)</li> </ul>
今後の取り組みについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域住民の意識についてであるが、まちづくり議会の開催等により継続的な話し合いの場をもって頂きたい。</li> <li>・ 小学校の授業の一環として地域のバリアを探る事業が盛り込まれているなど、地域での身近なバリアフリー化の推進についても考えて欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域バリアフリーについては、現在大阪市の総合計画に従い「未来わがまち会議」により検討を進めています。</li> <li>・ 基本構想を取りまとめるための会議は今回が最後となりますが、今後とも交通バリアフリーに向けた継続的な取り組みに努めますので、ご協力をお願いします。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中高一貫校の学校の整備により約1000人ほどの生徒が鉄道駅を利用することとなる。高齢者の立場からすれば、登下校時の人の増加に伴い弾き飛ばされたりしないかといった安全面について危惧している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中高一貫の学校ができるということであるが、学校ができて学生が増えることを脅威に考えるのではなく、学生を巻き込んだ地域づくり、コミュニティづくりを行ってみてはどうか。</li> <li>・ 例えば、登下校時の生徒を駅や駅周辺で2、30分留まらせることによって、ホーム転落者の見張りを行ったり、周辺施設への案内を行ったりするといった組織を作るように地域として呼びかけを行うことなども考えられます。(アドバイザー)</li> </ul>
アドバイザー意見		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ソフト対策については、誰が行うのか等、もう少し具体的に明確にする必要がある。</li> <li>・ ノーマライゼーションの理念の定着を考えると、今後はノーマライゼーションについて、もう少し深く理解していくことが必要である。</li> </ul>		

参考資料6：大阪市（6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12月20日～平成17年1月19日）

提出方法： 郵送、ファクシミリ、計画調整局ホームページからの送信

意見提出者： 個人27名・2団体 意見数：79件

公表方法： 基本構想（素案）及び概要版を 計画調整局・此花区・西淀川区・旭区・城東区・鶴見区・住吉区・平野区・公文書館・行政資料センターにて設置及び配付（配付は概要版のみ） インターネットによる公表

分類	意見	全地区共通	西九条	関目	放出	喜連瓜破	御幣島	我孫子町	意見に対する対応	
理念等	基本理念等について	JR、阪神西九条駅は、最近のイベントや高層マンション建設等により利用者がさらに増えると予想され、駅の通行機能は飽和状態になり大変なことになる。一日も早く安心して利用できる「此花区の玄関口」だといわれるような構想をお願いします。							基本構想に位置付けています。	
		西九条駅を降りたら心がホットなごむようなまちの玄関にして欲しい。								
	基本方針について	バリアフリー法があるから整備するのではなく、周辺施設も含めたまちづくりの視点から計画を進めるべきである。							「4-3-2.建築物へのバリアフリー」を位置付けています。	
		放出地区では、人間中心の（車社会の見直しとして）交通弱者の側に立ったまちづくりを検討する。							基本方針に位置付けています。	
主要な経路等(案)	主要な経路として追加・整備してほしい。 剣街道(阿遅速雄神社から北側道路までの間)、 剣街道(踏切から2号線放出東橋までの間を歩行者道路にする) 駅前1号線と2号線を結び「3号線」を駅南側の第2寝屋川沿いに整備し踏み切り拡張、現行道路は歩行者専用道路として供用してほしい。 御幸通り商店街入口							主要な経路は、放出駅から主要な公共施設・福祉施設までの経路で、誰もが安全・快適に移動できることを考慮して選定しています。		
駅舎	案内・誘導	案内する施設と案内を放送する場所を一致させて欲しい。（例：梅田行きのホームでは梅田行きの放送案内をする）							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、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、既存の誘導表示板や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付けています。	
		点字ブロックの敷設については、大阪市内の歩きやすい箇所を参考に関目地区にも点字ブロックが白杖で容易に認識出来るように敷設して欲しい。								ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。
		駅及び構内、関連地下通路、道路との連絡階段等を行先別ルートに系統化されたFMローカルエリア放送による視覚障害者等向け案内・誘導を検討して欲しい。								
	エレベーター	駅舎のエレベーターを設置する場合は、大きいものを導入して欲しい。								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は、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ことを記述しています。
		新設される地下鉄8号線関目駅は京阪関目駅及び地下鉄谷町線関目高殿駅と連絡すると聞いているが、地下から地上への連絡には必ずエレベーターもしくはエスカレーターを設置して欲しい。								新線等における駅施設整備等の基本的な考え方「エレベーター」に示すとおり、エレベーターによるホーム～コンコース階～共用通路の経路を確保することを位置付けています。
		地下鉄谷町線関目高殿駅には旭区高殿側にエレベーターが1基設置されているが、地下鉄8号線関目駅の新設に伴って成育・関目側にもエレベーターを設置することは考えていないのか。								交通局では、市営交通バリアフリー計画を策定し、全ての駅で地上～ホームまでエレベーターによるワンルート確保を目指し整備を進めています。現在、谷町線関目高殿駅においては、地上～改札階、改札～ホーム階にエレベーター各1基設置しており、エレベーターによるワンルートが確保されていますので、現在のところ新たに設置する予定はありません。
		地下鉄あびこ駅（上りホーム、下りホーム）にエレベーターを設置して欲しい。（2）								市営交通バリアフリー計画の中で全駅にエレベーターを設置する予定です。
		駅舎のエレベーターの数を増やして欲しい。								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～共用通路の確保することを位置付けています。
	エスカレーター	JR西九条駅のホームへのエスカレーターを設置して欲しい。								
		阪神西九条駅の改札口へのエスカレーターを設置して欲しい。								
	ホームからの転落防止について	ホーム柵の検討が、地下鉄8号線しかされていない。基本構想対象駅のみならず、それ以外の駅についても検討して欲しい。 ホーム下に退避場所を設けられているが、転落時に骨折や失神などで動けない状況があることを考慮して欲しい。								駅舎・鉄道車両の整備の基本的な考え方「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40cm以上60cm程度とすることが望ましい。」と記述しています。
	券売機	障害者の利用に配慮した券売機の設置が「時期C」と一番遠い目標となっているのはなぜか。すぐにも実行して欲しい。								「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」で示された基準をすべて満足することが困難なことや施設の大幅な改造が必要なため、時期Cとしています。ただし、できるだけ使いやすい券売機になるよう関係事業者に働きかけます。
タッチパネル券売機にテンキーがついているが、切符の複数枚同時購入や回数券購入、乗り換え連絡切符購入のボタンがなく視覚障害者には購入できない。									駅舎・鉄道車両の整備の基本的な考え方「切符の購入」の中で、身体障害者が使いやすい金銭投入口や主要ボタンの高さ・配置・構造とるように努めることを位置付けています。	
その他	地下鉄谷町線と平成18年に開通予定の8号線との連絡通路を造って欲しい。（2）								建設費用もかかりますが、地下通路が長くなることは防犯上も好ましくないため、現時点では地下通路の設置の予定はありません。	
	精算機はボタンの点字表示や不足金額の音声案内などが無いため、視覚障害者には使えない。								ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。	



分類	意見	全地区共通	西九条	関目	放出	喜連瓜破	御幣島	我孫子町	意見に対する対応
鉄道車両	車いす用スペースのある車両をもっと導入して欲しい。								駅舎・鉄道車両の整備の基本的な考え方「車いすスペースの確保」の中で、鉄道車両における車いすスペースの確保を位置付けています。
バス	バス構造	リフト付車を増やし、希望する乗客は車いすでなくても利用できるようにして欲しい。							ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。
	バス停	市バスは全て小型化し、ノンステップ、無公害車として欲しい。							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。
		バスの乗り継ぎをわかりやすくして欲しい。							
歩行者と自転車の分離	バス停の表示が車いすからでは見えにくい。								ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。
	バス停の点字の位置が全体的に低いと思う。								
	JR我孫子町駅周辺の道路では歩道上を自転車が走行するため危険である。								ソフト面の取り組みにおいて、啓発活動の強化を位置付けています。
信号機	我孫子町駅北側の踏み切りの西側に信号機を設置してほしい。								ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。
	府立盲学校の通学路上には音声信号機が設置されているが、南北方向のみの音しかない。東西方向に設置されていない。								
違法駐車	片輪駐車をなくしてほしい。邪魔だけでなく危険を感じることもある。								道路・交差点等の整備内容で「違法駐車取締り強化」及びソフト面の取り組みで「駐車マナーの向上の取り組み」を位置付けています。
	放出駅周辺の道路では、路肩に違法駐車があり歩きにくい。								
放置自転車	駅前には放置自転車が多く、高齢者や身体障害者の行動に大変なバリアになっている。(2)								道路・交差点等の整備内容で「放置自転車等歩道上障害物の撤去」及びソフト面の取り組みで「放置自転車対策の強化、啓発活動の強化」を位置付けています。
	自転車放置者からの罰金を、放置自転車の撤去費用にあて、放置自転車撤去を毎日行って欲しい。罰金の一部で、違法自転車移動の係員や違法駐輪見張り係員を雇うことができないか(失業者雇用対策、シルバー雇用も兼ねることができる。)								
	自転車放置者に対して、罰則を強化する対策を講じて欲しい。								
	放置自転車対策は、警察と工営所が連携して取り組んで欲しい。								
	放置自転車対策は、ハード・ソフト両面からの恒常的な対策が必要。								
	バリアフリー以前に、JR西九条駅周辺の放置自転車対策が先決である。身体障害者だけでなく、健常者にとっても大変なバリアになっている。(3)								
	JR西九条駅南側にある駐輪場を拡大して、そこに全部の自転車を入れるよう義務づけて欲しい。(2)								
	JR放出駅周辺の道路では、路肩に放置自転車があり歩きにくい。								
	瓜破交差点付近の店舗に駐輪場がなく、点字ブロックの上にも自転車が放置されているところがある。店舗に駐輪場の設置を義務付け、取り締まる必要がある。								
	御幣島駅周辺に放置自転車が多くて困っている。何とかならないのか。								
JR放出駅北側、阿遅速雄神社から夜店通り商店街辺りを「放出駅周辺商店街ゾーン」に指定し、短時間駐輪に限定した買い物客用の自転車置場を整備して欲しい。								ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。	
歩道橋等	国道1号線の京阪関目駅南側に、歩道橋により歩道幅が狭くなっている箇所があるため通行しにくい。通行量からみて歩道橋は必要か疑問である。								主要な経路については、道路・交差点等の整備内容「(1)道路」に示すとおり、歩行空間の確保を位置付けています。
歩道	喜連瓜破駅周辺(内環状線と長居公園通交差点東約50m付近の歩道) ・横断勾配があり車いす使用者や歩行器使用者が下方に流され車道に飛び出すことがある。 ・歩道縁石付近の舗装の荒れが目立ち、白杖が引っかかって歩きにくい。								主要な経路については、道路・交差点等の整備内容「(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)を位置付けています。
	喜連瓜破駅周辺(喜連西池交差点の南約100m付近の歩道) ・横断勾配が約15°と非常に大きく、車いすの自力歩行はほぼ不可能。 ・幅員が約110cmと狭く、舗装が荒れている。自動車の片輪駐車等で通行範囲が著しく制限される。								
	以下の路線は道路の拡幅、車いすが通れるよう段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備を進めてほしい。 我孫子町駅～地下鉄あびこ駅、我孫子町駅～府立盲学校、我孫子町駅～郵便局本局～新区民センター、府立盲学校～郵便局本局、府立盲学校～新住吉区民センター								
	新住吉区民センター周辺道路の整備を行って欲しい。(歩道拡幅、段差解消、視覚障害者誘導用ブロック、音響信号設置、違法駐車取締り等)								
	我孫子町駅前商店街(我孫子町駅～あびこ病院)を歩行者優先道にして東西交通を制限又は禁止して欲しい。(昼間の時間帯だけでも)								ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。

分類	意見	全地区共通	西九条	関目	放出	喜連瓜破	御幣島	我孫子町	意見に対する対応
道路等	歩道のキズや突起物はなるべく少なく、凹凸は少ないに越したことはない。								主要な経路については、道路・交差点等の整備内容「(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)を位置付けています。
	歩道への上り下りは仕方がないが左右(斜め方向)の傾きはなくして欲しい。								
	車道との段差には柵等を設けて欲しい。								
	角の鋭角な溝は、少なくとも白杖には障害がある。								
	道路の段差をなくして、カラーレンガを敷くことでまちが明るい感じになる。なお、整備した場合、ガスや水道工事で道路を頻繁に掘り返さないこと。								ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。
	JR西九条駅から市場及び西九条郵便局への歩道を確保してほしい。(現在は幅が狭く、傾斜があり降雨時などは危険)また、平行して段差のない車いす専用歩道を作って欲しい。								
	御幸通り商店街入口の急坂にエスカレーターを設置するなど安全対策を実施して欲しい。(2)								同所は、民有地であり、認定道路になっていません。しかも幅員が4m未満なので、エスカレーターやスロープの設置ができない状況です。
	JR放出駅付近の歩道は車道との区別がない、もしくは視覚障害者にはわからない。段差を設ける、あるいはガードレールで区切るなどして、視覚障害者にもわかるよう歩道と車道を区別して欲しい。								主要な経路については、道路・交差点等の整備内容「(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付けています。
	今津中2丁目付近の道路など、側溝に蓋がない箇所がある。								ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。
	JR我孫子町駅周辺の歩道は電柱や街灯などがあり視覚障害者には歩きにくい。								主要な経路については、道路・交差点等の整備内容「(1)道路」に示すとおり、歩行空間の確保を位置付けています。
その他	放出商店街をはじめ線路沿いの段差や柵をなくしてフラットにし、カラー舗装等による歩道と車道の区別、自動車進入禁止時間帯での歩行者の往来が自由になるように整備して欲しい。								ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。
	左専道運動場や放出下水処理場への経路の整備は、歩道の整備とともに休憩ポイントに植栽やベンチを設置し、ゆったりとした空間を整備して欲しい。								
ソフト対策等	駅舎内のトイレ・エレベーター前に車いすマークのシールを貼るなど啓発することでバリアが減少する。								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付けています。
	完璧なハード整備は不可能だと思うので、ソフト面の充実、即ちノーマライゼーション思想の普及に期待します。								
	私たち障害者もソフト面の充実、即ちノーマライゼーション思想の普及に積極的に参加し、啓発運動を展開していかなければならないと思う。								
その他	構想策定の検討会議メンバーを公表してください。								各地区での検討会議は、自由なご意見をいただくため、公表していません。なお、各地区で作成した案を検討する「大阪市全体の大阪市交通バリアフリー推進委員会」は公開しています。また、基本構想の策定にあたっては、パブリック・コメントを実施し、策定後は、ホームページ等で広く市民の皆様にご公表します。
	検討会議の検討過程についても随時公表し、その都度区民の声を聞く等、構想策定に区民の声が充分反映されるようにしてください。								
	国土交通省規格の点字ブロックにはこだわらない方がよい。視覚障害者には多少便利でも高齢者、幼少児、車いす等のバリアになってしまう可能性があると思う。								
	西九条地区の整備の基本的な考え方と整備の内容は高く評価できる。								
	西九条郵便局横や西九条駅前の柱は歩きにくいので撤去して欲しい。								
	西九条駅前の緑化や老人にやさしい休憩するベンチを設置して欲しい。								
	喜連瓜破地区の交通バリアフリーには賛成です。								
	駅前広場は、我孫子町駅前商店街の入口にふさわしく、公衆電話、広報板やモニュメントを置いたバリアフリー広場に、赤バス停留所、タクシー乗り場を整備して欲しい。								
主要な経路上の住吉郵便局本局正面からの車の出入をなくし、裏側出入口を利用して欲しい。(障害者、高齢者の通行に危険が生じている)								ご意見の趣旨を踏まえ、関係事業者へ伝えます。	

・意見欄の( )数字は、重複した意見数  
・この他にも、本パブリックコメントでの対象外のご意見も多数頂きました。貴重なご意見として今後の行政の参考とさせていただきます。