

南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区等の大阪市交通バリアフリー基本構想変更(案)の考え方について

Ⅰ. 各地区基本構想の検討経過



第Ⅱ回市推進協議会(基本構想の変更原案作成の考え方)[令和7年(2025年)1月21日実施]

【ターミナル地区以外の地区】

第1回ワークショップ(机上) ①基本構想の変更原案について ②第2回ワークショップ(現地確認等)の実施計画について

南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区:8/4(月)

鶴橋地区:8/20(水) 新今宮地区:9/10(水)

放出地区:8/19(火) 弁天町地区:9/16(火)

第2回ワークショップ(現地確認等) ①現地確認の実施 ②意見交換の実施

南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区:8/27(水)、9/1(月)

鶴橋地区:9/11(木)、9/24(水) 新今宮地区:10/3(金)

放出地区:9/25(木) 弁天町地区:10/15(水)

第3回ワークショップ(机上) ①ワークショップの意見と対応 ②基本構想変更(案)の確認

南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区:11/26(水)

鶴橋地区:12/3(水) 新今宮地区:12/1(月)

放出地区:12/4(木) 弁天町地区:12/16(木)



第Ⅲ回市推進協議会(基本構想変更(案)意見報告)[令和8年(2025年)1月28日開催(本日)]



パブリックコメント実施[令和8年(2026年)2月~3月実施予定]

変更手続き 令和8年(2026年)4月予定

2. 各地区第2回ワークショップ（現地確認等）の概要

- ・過年度のワークショップ（現地確認）等で提出された意見内容を踏まえ、調査対象及び評価項目を整理し、各地区のまちあるきチェックシートを作成
- ・各地区の第2回ワークショップ（現地確認等）は、以下のメンバー構成およびルートで実施

（メンバー構成）

区分 地区	肢体障がい	視覚障がい	聴覚障がい	知的・発達・ 精神	高齢	LGBTQ+	その他（地域・ 有識者等）	事業者	事務局	合計
南森町・大 阪天満宮等 地区	8	4	3	1	0	3	5	15	29	68
鶴橋地区	6	2	1	0	1	1	8	12	17	48
新今宮地区	1	3	1	0	3	2	1	8	15	34
放出地区	2	1	0	0	1	1	6	8	16	35
弁天町地区	1	1	0	0	1	1	7	10	10	31


(各地区第2回ワークショップの実施ルート)

■南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区

第2回ワークショップ(現地確認・意見交換)

日程	令和7年8月27日(水)9時30分～12時00分
現地確認ルート	<p>①OsakaMetro 淀屋橋駅～京阪淀屋橋駅～大阪市役所までのルート:23名</p> <p>②京阪北浜駅～OsakaMetro 北浜駅～大阪市役所までのルート:18名</p>  <p>意見交換場所: 大阪市役所</p> <p>ルート①: OsakaMetro 淀屋橋駅～京阪淀屋橋駅～大阪市役所までのルート</p>
意見交換場所	大阪市役所 屋上階 PI 会議室

追加ルート(現地確認)

日程	令和7年9月1日(月)9時30分～10時40分
現地確認ルート	<p>③OsakaMetro 天満橋駅～天満橋交差点～京阪天満橋駅までのルート:27名</p>  <p>ルート③: OsakaMetro 天満橋駅～天満橋交差点～京阪天満橋駅までのルート</p>

■鶴橋地区

第2回ワークショップ(現地確認)

日程	令和7年9月11日(木)15時30分~16時20分
現地確認ルート	<p>①大阪府立生野聴覚支援学校~OsakaMetro 鶴橋駅までのルート:19名</p> <p>②-1 OsakaMetro 鶴橋駅~JR 鶴橋駅~近鉄鶴橋駅までの乗り換えルート:15名</p> <p>②-2 OsakaMetro 鶴橋駅~JR 鶴橋駅~近鉄鶴橋駅までの乗り換えルート:14名</p> 

第2回ワークショップ(意見交換)

日程	令和7年9月24日(木)10時00分~11時30分
場所	生野区役所6階 大会議室


■新今宮地区

第2回ワークショップ(現地確認・意見交換)

日程	令和7年10月3日(金)9時15分~12時00分
現地確認ルート	<p>①OsakaMetro 動物園前駅~JR 新今宮駅~南海新今宮駅までの乗り換えルート:18名</p> <p>②OsakaMetro 大国町駅~恵美公園前を通るルート:16名</p> 
意見交換場所	OsakaMetro 動物園前技術事務所

■放出地区

第2回ワークショップ(現地確認・意見交換)

日程	令和7年9月25日(木)9時15分～11時25分
現地確認ルート	<p>①JR 放出駅～日本ライトハウスへ向かうルート:17名</p> <p>②JR 放出駅～鶴見区南部地域包括支援センターを通るルート:18名</p> 
意見交換場所	日本ライトハウス会議室

■弁天町地区

第2回ワークショップ(現地確認・意見交換)

日程	令和7年10月15日(水)9時30分～12時00分
現地確認ルート	<p>①JR 弁天町駅～OsakaMetro 弁天町駅までの乗り換えルート:17名</p> <p>②港区役所～OsakaMetro 弁天町駅および地下道を通るルート:14名</p> 
意見交換場所	港区民センター 6階 第1集会室

3.ワークショップにおける主な意見と対応表

	ご意見	回答
南 森 町 く 淀 屋 橋 地 区	淀屋橋ステーションワンが生活関連施設になっていないのはおかしいのではないかと。駅連絡施設となっている淀屋橋ステーションワンについては「生活関連施設」に設定してほしい。 国の移動等円滑化整備ガイドライン(旅客施設編)には、“高齢者、障害者等が、可能な限り単独で、健常者と同様の時間、ルート、手段によって移動できるよう、旅客施設、車両等において、連続性のある移動動線を可能な限り最短経路で確保する。”と書かれている。odonaまで迂回ということになると、国のガイドラインの趣旨から外れていると思う。	大阪市交通バリアフリー基本構想においては、建築物特定事業を定めておらず、大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱等に基づいて、民間施設の誘導を行ってきました。 当該意見が、淀屋橋ステーションワンが、駅の改札口と公共用通路間の移動の円滑化において重要な建築物であることを指摘するものであることから、基本構想において「民間施設の既存エレベーターの活用推進による地上と地下の連続性の確保」の項目において、淀屋橋ステーションを位置づけています。
	R7年6月に第4次バリアフリー整備目標が定められ、この整備目標の中で、“車両とホームとの隙間・段差の解消”は非常に重要な目標として掲げられており、達成目標として4000番線ということが記載されている。JR大阪天満宮駅や京阪天満橋駅、京阪北浜駅、京阪淀屋橋駅、京阪なにわ橋駅、京阪大江橋駅については、基本構想の中で、“隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討”が特定事業ではなく関連事業となっている。これら駅は比較的大きめの駅と思っており、国としても新たに整備目標が掲げられている状況の中で、なぜこの項目が関連事業となっているのか教えて頂きたい。	(JR) ホームと車両の段差・隙間の縮小には、ホームの部分的なかさ上げを行う必要があり、ホーム柵整備と併せて実施を進めております。また路線単位での導入を検討しており、JR東西線や学研都市線の各駅の整備状況なども踏まえ検討を進めておりますので、現時点で整備時期を明確にすることは難しいと考えております。 (京阪) 隙間・段差を縮小するためには、軌道(コンクリート軌道かつ直線)、ホームの構造、車両の構造(車系による違い)等々、解消しなければならない課題が多岐にわたっているため、検討に時間を要し、完成時期が未定であることから、関連事業となっています。
	インターホンへの誘導用ブロックの敷設について、無人改札が広がっており、視覚障がい者がインターホンを押さないといけなという場面において、誘導用ブロックがないためにインターホンが探せないという状況は危機的な問題である。「全駅舎に係る内容であり、方針を決定する必要がある」とのことだが、誘導用ブロックでインターホンまで誘導できるよう、できる駅から対策を実施してほしい。	(JR) 視覚障がい者誘導ブロックについては、移動等円滑化整備ガイドラインに沿って整備を行っております。インターホン設備については、券売機・精算機・改札口に順次整備を進めているところでございますが、今後の参考とさせていただきます。 (OsakaMetro) 無人改札には遠隔インターホンが設置されており、設置位置までの誘導は音声装置にてご案内しておりますので、ご理解をお願いします。 (京阪) できる、できない駅があり、仕様統一の原則からも今後の検討とします。
	(天満橋バス乗降場) 5番乗り場以外のバス停については、バス自体が案内音声を出すということだが、バス到着時に、音声を聞いて、バス停まで移動する(走る)ことはできない。 視覚障がい者は音声がないとバス停は見つけられないため対策を検討してほしい。	バス停留所における音声案内については、サイネージ付きバス停留所の整備で対応していくこととしています。 サイネージ付きバス停留所の設置には電源や設置スペースの確保など物理的な制約など一定の基準に基づき整備していく予定です。 天満橋1番～4番乗り場は発車専用乗り場であることなど条件面でサイネージ付きバス停留所の設置対象外としております。 ご案内の改善に向けた検討は継続して進めてまいりますのでご理解願います。
	(天満橋交差点) 音響信号は南北方向にしかないが、天満橋駅東側にはOMM、大手前病院、ドーンセンターがあり、重要な施設であるため、東西方向にも音響信号をつけてほしい。	京阪天満橋駅及び大阪メトロ天満橋駅から東側に向かうに当たり、OMM内のエレベーターもしくはOsakaMetro天満橋駅3番出口付近のエレベーターを利用することにより、谷町筋を地下で横断することが可能です。視覚障害者用付加装置による誘導によらない方向には、音響誘導装置を整備し、「信号が青になりました」という音声案内を行っています。

	ご意見	回答
南森町・淀屋橋地区	京阪東口交差点は、南北にしか音響信号がなく、東西方向には音響信号がついていない。東西方向にも音響信号をつけてほしい。	同交差点は、駅から生活関連施設に向かう経路上であることから、現場の状況等を踏まえつつ、設置の必要性について検討してまいります。
	京阪淀屋橋トイレの引き戸が重い	大阪市（地下街連絡協議会幹事会）の指導により、ドアの仕様が特定防火設備となったため重くなっています。 貴重なご意見であり、社内で検討します。
	券売機の「呼び出しボタン」について、“プラスチックカバーをつけてほしい”という意見と“つけたら押しにくい”という意見が対立していることから、“プラスチックカバーは誤操作防止のために取り付けている”という事業者回答であるが、（略） 単に理由を説明するのではなく、困るという意見を受け止めてどう対策ができるか、意見を聞かせてほしい（略） 何か工夫できないのか、ご検討いただきたい。	大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議において、障がい特性に応じた操作性を確保した券売機等の仕様について検討し、共有致します。
鶴橋地区	バス停に関する項目について、整備等の内容の中でどのように位置付けがされているかを確認したい。 駅舎でもないし、バス車両でもないというところで、基本構想における位置付けが不明瞭になっていると思う。	基本構想5-6-2「道路・交差点の整備等の方針」に交通結節施設（駅前広場）の整備に基づいてバス停に関する整備等の内容を定めています。 鶴橋地区については、駅前広場ではありませんが、ワークショップの意見を踏まえ、関係者と調整し、基本構想5-6-3■道路・交差点の整備等の内容を記載しています。
	視覚障がい者も商店街（鶴橋商店街、コリアタウン）に行ってみたいと思うのに、誘導用ブロックがないと一人で行けない。 商店街の中をずっと敷いてほしいと言っているのではなく、駅から商店街の入口まで案内してほしい。	（事務局） ご意見を踏まえ、鶴橋商店街を生活関連施設に設定します。 なお、コリアタウンについては、駅から約1km離れており、重点整備地区外にあることから生活関連施設に設定しておりません。 （建設局） 鶴橋商店街が生活関連施設に位置付けられることからJR鶴橋駅から鶴橋商店街までの経路について整備します。
	通行の支障となる看板、電柱、自転車について	日々の啓発活動や放置自転車等の撤去について、関係各所と調整を行いながら、引き続き継続実施します。
新今宮地区	OsakaMetro大国町駅 「あなたはバリアフリートイレでないためですか？」というポスターが掲示されているが、施設内にはオールジェンダートイレが設置されておらず、LGBTQ当事者の方々は申し訳なさを感じながら、やむを得ずバリアフリートイレを利用している状況のため、表示を改善してほしい	国土交通省のトイレの適正な利用に関する広報啓発として掲載しておりましたが、今回のご意見を踏まえて掲示物を撤去いたします。
	南海新今宮駅南出口⇄北出口通路について、以前は自転車でも通れていたが、南海新今宮駅の高架化に伴い通れなくなった 不便なので、以前と同様、自転車を通れるようにしてほしい	当該通路リニューアルにより、通路部を含めて建物内としての管理を行っています。 旅客通行の安全性確保のため、自転車の通行はご遠慮頂きたい。
	誘導用ブロックは、基本的に建物寄りに敷設されていることもあり、スーパーの前の誘導用ブロックの上に自転車や段ボール、店舗の看板が置かれていて、誘導用ブロックが機能していない。	歩道上の障害物の撤去は、大阪市新今宮地区交通バリアフリー基本構想P87に「商品・看板等の歩道へのはみ出しに対する是正の指導・撤去の推進」として、継続して実施する事業として位置づけており、国土交通省、大阪市（道路管理者）において、引き続き、取組が推進されます。

	ご意見	回答
弁 天 町 地 区	OsakaMetro弁天町駅 券売機足元の蹴込みについて、蹴込みを入れてほしい	今後事業化し改善する(特定事業 後期)
	案内サインのピクトグラムが見えにくい(設置高さ、大きさ)	(OsakaMetro) より分かりやすい駅の案内について今後検討する
	JR弁天町駅北口から大阪ペイタワーに繋がっている連絡デッキは、現行の基本構想において移動円滑化の実現に関する検討経路として記載がされている。 弁天町駅前第2地下道が完成したことに伴い、連絡デッキのバリアフリー化を進めないという事にはならないと思っており、連絡デッキについて変更後の基本構想に全く記載しないのは違うと思っている。	(事務局) ワークショップでの意見を踏まえ、2-5地区のバリアフリー化方針(2)現状の主な課題及び5-6-3■道路・交差点の整備等の内容に当該連絡デッキにかかる内容を記載致しました。
	港区社会福祉協議会までの生活関連経路について、⑩港区第127号線を通り、洋服の青山の角を左に曲がる経路になっているが、⑪港区第26号線を通る方が近い。考え方を聞きたい。	JR弁天町駅及びOsaka Metro弁天町駅から港区社会福祉協議会に向かう場合、弁天4交差点(洋服の青山の前の交差点)において、歩行者は歩道橋(EV及びスロープの設置なし)を渡るか、横断歩道を東西方向と南北方向に2回横断する必要があります。⑩港区第127号線は歩道が整備されており、視覚障がい者誘導用ブロックがすでに整備されていることから、歩行者の安全性を考慮し、当該経路を設定しております。
放 出 地 区	放出地区は地形の特徴として高低差が大きく、道路勾配に関して、車いすの方や白杖を使っている方にとっては、健常者が思っているよりもすごく大きなことだと思う。 ただ、歩道整備などのハード整備は難しいと思っており、生活関連経路のわかりやすさやそれに関する周知等、ソフト面での取り組みも必要だと思っている。	大阪市放出地区交通バリアフリー基本構想において、教育啓発事業として、心のバリアフリーの推進を位置づけており、教育啓発(心のバリアフリー)の取組方針として、「効果的な広報・啓発活動、教育活動に行政・事業者・市民が連携・協働して取り組み、すべての人が快適で安全に移動することができるまちづくりをめざす。」としております。利用者が必要とする情報を事前に把握することができるようバリアフリーマップの作成等、情報の収集や整理、提供に努めます。
	JR放出駅からライトハウス間の生活関連経路について、榎本福社会館や支援センターの前を通るルートなど、わかりやすいルートが他にもあると思う。	ライトハウス管理者等関係者との協議結果を踏まえ、生活関連経路を決定致します。
	放出駅東側の踏切について、危険性を指摘する声が出ている。この踏切は、複々線のため距離が長く、すぐ横を車・バイク・自転車が走り抜け、障がい者にとってはたいへん危険である。こうした危険性を指摘する声を踏まえ、国土交通省のガイドラインに準拠したエスコートゾーンの設置を強く願う。	(建設局) 令和6年1月の移動等円滑化ガイドラインの改定を受けて、市内の踏切道について対策を検討する方針です。 この放出街道踏切は、歩道がないことから設置方法について検討が必要となります。このため、案ができた段階で、区の視覚障害者福祉協会やライトハウスの歩行訓練士などに意見を伺い設置方法を決めていく予定です。