

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
1	鶴橋	【概要版】 P.4 【変更原案】 P.63	■道路・交差点の整備等の内容 (1)道路	この対象路線に恵美須町城東線を含めてください。 この路線は、都市計画道路の見直しで、道路の拡幅計画が廃止されました。東側歩道は2m未満であり、都市計画の見直しでは、道路全体の幅を再検討し、東側歩道を拡幅するとしています。 現在は建設局の無電柱化計画の対象路線として事業継続となっていますが、まったく事業が進んでいるようには見受けられません。 また、この前後の玉造交差点より北側と下味原交差点の南側では、自転車の通行レーンを示す青い矢印が表示されていますが、この区間は未整備です。このため、東側歩道に自転車が通行すると、歩行者は非常に危険な状況にさらされます。 以上の理由から、この路線の東側歩道を2m以上に広げる計画を明記し、早急に拡幅整備を実施してください。 また、この路線に視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を特定事業として前期に実施するとありますが、上記の都市計画道路の見直し時の考え方による道路整備や無電柱計画があるならば、このブロックの敷設も、無駄なコストを削減するためにも、上記の整備と時期を合わせて実施すべきです。いずれにしても、早急に東側歩道を広げる整備の実施をお願いします。	当該路線は生活関連施設である真田山公園への生活関連経路として位置づけられ、西側歩道において有効幅員2.0m以上を既に確保できていることから、「歩道の有効幅員の確保」において維持更新するものと位置づけています。 また、視覚障がい者誘導用ブロックが未整備であることから、特定事業（前期）として先行的に実施する予定としています。 なお、恵美須町城東線(玉造交差点から下味原交差点の区間)の東側歩道に関係する歩道拡幅や無電柱化整備、自転車通行環境の整備に関するご意見については、本市関係部署に伝達を致しました。
2	南森町～淀屋橋	【変更原案】 付属資料3 P.148	-	聴覚障がいがある者です。 大阪メトロ淀屋橋駅駅員がいない改札にて無料乗車証をカメラにかざし、耳マークカードも使い、改札を通ることを試みましたが、係員が音声のみで反応(声かけ)がある。 聴こえないため、係員とのやりとりを視覚的に理解できるような仕組みを考えて下さい。	大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「駅社員がいない改札口には遠隔案内システムのインターホンを設置しています。 遠隔案内システムの券面確認台に無料乗車証をかざしていただきますと、インターホン越しの音声にて改札を通れることをご案内します。しかし、聴覚障がい者の方は音声ではご案内できないため耳マークカードをかざしていただき、駅務員が駆け付けるまで少々お時間を要する場合がありますがお待ちいただくこととなりますのでご理解をお願いいたします。 遠隔案内システムのご理解をお願いいたしますが、より分かりやすいシステムとなるよう今後も検討いたします。」
3	南森町～淀屋橋	-	-	京阪電鉄のスマホでインターホンは視障がい者が使おうとすると、音声でQRコードは読み取りできませんが、その後の呼び出しに当たるボタンにリンクがはっていないため、次の画面に進むことができず、使えない。視覚障がい者の対応を想定されていなかったとのことですが、これは不適切ではないかと思います。	京阪電気鉄道株式会社から以下の回答を得ています。 「スマホでインターホンは弊社独自の仕様でなく、改善に向け頂いた意見をメーカーに伝えます。」

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
4	南森町～淀屋橋	【変更原案】 付属資料3 P.179	㊤バス停 その他 番号16	天満橋のバス停の接近案内などの設置が5番乗り場のみであるが、他のバス停にも必要。	大阪市 南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区 交通バリアフリー基本構想（変更原案）（以下、南森町等地区基本構想） 付属資料3：ワークショップにおける意見と対応表179頁事業者回答（調査対象：バス停 評価項目：その他 番号：16、追加）に記載の通り、大阪シティバス株式会社から、天満橋1番から4番乗り場のサイネージ付きバス停の設置については、電源や設置スペースの確保など物理的な制約を踏まえた上で一定の基準に基づき検討した結果困難との回答を得ています。 ご意見は、大阪シティバス株式会社に再度伝達を致しました。
5	南森町～淀屋橋	【変更原案】 付属資料3 P.179	㊤バス停 その他 番号16	「5番停留所は、音声案内機能（バスの接近をお知らせ）を備えたサイネージ付きバス停に更新予定です。「系統」と「行先」については、バス到着時に、バス車両のスピーカーにより音声案内をしておりますが、現時点では、停留所での音声案内対応の計画はありません。なお1～4番停留場については、利用状況や設置に関わる物理的な制限のため現状のような案内板による対応になります。」とありますが、そもそも視覚障がい者はバス停を見つけることが困難です。1～4番乗り場も音声をつけてください。守口車庫行きなど、頻度よく来るバスもあります。	
6	南森町～淀屋橋	【変更原案】 付属資料3 P.179	㊤バス停 その他 番号 追加	「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。」とありますが、始発であろうと経過バス停であろうと、視覚障がい者は見つけることが困難です。こんな理由で音声がつけれないというのはもっての外です。再度設置の検討をお願いします。	
7	南森町～淀屋橋	【概要版】P.5 【変更原案】 P.111	■道路・交差点の 整備等の内容 (2) 案内・誘導	「京阪天満橋駅と天満橋バス乗降場間の案内サインの改善等わかりやすい案内誘導の検討」と書かれ、区分は○となっている。 現状、点字ブロックが存在しないので、視覚障がい者の利用は困難であると思われる。至急、敷設願いたい。エスコートゾーンも即刻、敷設をお願いしたいと考えます。	南森町等地区基本構想付属資料3：ワークショップにおける意見と対応表176頁番号4事業者回答に記載の通り、京阪天満橋駅やOsaka Metro天満橋駅改札口からバス天満橋バス乗降場までの案内誘導及び視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討が進められます。 なお、エスコートゾーンとは、横断歩道上に設置される視覚障がい者誘導用道路横断帯であり、京阪天満橋駅やOsaka Metro天満橋駅改札口から天満橋バス乗降場までの移動において、道路横断は必ずしも発生しませんが、天満橋バス降車場から京阪天満橋駅やOsaka Metro天満橋駅改札口までの移動において、天満バス降車場は島式の構造であることから、運行計画により、右レーンで降車を行う際は、車道を横断する必要があります。エスコートゾーンの設置については、必要に応じて関係者と調整致します。
8	南森町～淀屋橋	【概要版】P.5 【変更原案】 P.111	■道路・交差点の 整備等の内容 (2) 案内・誘導	京阪天満橋駅と天満橋バス乗降場間の案内サインの改善等のわかりやすい案内誘導の検討とあるが、バリアフリー経路（京阪天満橋駅からのスロープで地上にあがった地点、メトロ連絡エレベーターで地上にあがった地点）からのバス停への案内誘導が分かりにくかったと思うので、その点も改善が必要な点と認識いただき、整備をしていただきたい。また、メトロ、京阪の改札から、バス乗降場への点字誘導ブロックの敷設もなく、このままでは視覚障がい者がまったくバスを利用できない状況になるので、その点も整備が必要である。	
9	南森町～淀屋橋	【概要版】 P.5 【変更原案】 P.112	■道路・交差点の 整備等の内容 (5) 交差点	生活関連経路上での音響信号機等の設置の検討に、ドーンセンター側に渡る信号が入っていない。地域要望等を踏まえたものにするなら、この場所も入れるべき。	整備内容と完成時期を明確にして進める事業を「特定事業」、整備の具体化に向けて検討や関連機関との協議が必要となる事業を「関連事業」としております。 駅とドーンセンター間の生活関連経路上にある京阪東口交差点の音響信号機については、南森町等地区基本構想112頁に記載の通り、京阪東口交差点の南側の東西方向の音響信号機の設置の検討を関連事業としております。

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
10	南森町～淀屋橋	【変更原案】 付属資料3 P.178	◎音響信号 番号13	「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大阪メトロ天満橋駅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。視覚障がい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。」とありますが、健常者は地上からスムーズに横断できるのに、視覚障がい者だけ地下を通ればいいのかというのは問題。また、「信号が青になりました」だけではいつまで青なのか分からないから、鳴き交わし方式が望ましいと天王寺地区でも意見を出したはずです。当事者の意見を無視するような回答です。	生活関連経路は、駅から生活関連施設の入口（施設との境界部）までの1経路を選定することを基本としています。 駅から生活関連施設であるドンセンターまでの移動については、Osaka Metro天満橋駅南改札付近のエレベーターを利用し地上にあがった後に東進する方法の他、京阪天満橋駅東改札口付近のスロープを経由し、天満橋交差点（西側南北方向及び南側東西方向に音響信号機整備済み）を横断した後に東進する方法があることから、民間ビル（OMMビル）を必ずしも経由する必要性は少ないと考えています。 ご意見の天満橋交差点の視覚障がい者用付加装置による誘導によらない方向に対しての音響信号機（鳴き交わし方式）の設置要望については、大阪府警察本部に伝達を致しました。
11	南森町～淀屋橋	【変更原案】 付属資料3 P.178	◎音響信号 番号13	健常者は普通に地上を行けるのに、視覚障がい者だけわざわざOMMビルの地下を通ればいいのかというのはこれまた問題です。	
12	南森町～淀屋橋	【変更原案】 付属資料3 P.178	◎音響信号 番号13	大体OMMビルの1階入り口までまともに点字ブロックがつながっていないので、これまた問題だと思います。	生活関連施設は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第23号において、高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設と規定されていることを踏まえ、令和5年6月に大阪市交通バリアフリー基本構想骨子【全地区共通】において、生活関連施設設定の考え方を整理しております。 OMMビルは南森町等地区基本構想において、生活関連施設に設定しておらず、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設等の整備は、当該基本構想では言及しておりません。
13	南森町～淀屋橋	-	-	官公庁などへの案内誘導について、点字ブロックが連続して敷設されていない所があります。大手前病院、中央図書館、中央公会堂など、駅出入口から連続した敷設をしていただきたいです。	生活関連経路における視覚障がい者誘導用ブロックは、南森町等地区基本構想105頁（2-1）（2-3）に記載の通り、駅から大手前病院、大阪府立中之島図書館、中央公会堂など生活関連施設の入口（施設との境界部）まで連続的な敷設を検討することとしております。管理境界部等において連続的に敷設されていない箇所については引き続き検討してまいります。

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
14	南森町～淀屋橋	【変更 原案】 P.74	■鉄道施設の整備等の内容 淀屋橋（Osaka Metro御堂筋線） 3. 案内・誘導 □他施設及び他事業者・他路線への乗り継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討	整備状況については、一部整備済みとなっているが、何が未整備なのかを明らかにしたうえで、整備の区分を記載されるべきでないか。	整備区分については、整備内容と完成時期を明確にして進める事業を「特定事業」、整備の具体化に向けて検討や関連機関との協議が必要となる事業を「関連事業」、整備済であるが、維持管理時において補修・更新等の機会を捉えて整備を行う事業を「維持更新」としております。 整備等の内容□他施設及び他事業者・他路線への乗り継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討については、協議会において継続して検討を行う項目①乗り換えや周辺地域・施設へのわかりやすい案内・誘導に関連することから、協議会での議論を踏まえ、引き続き検討を行う必要があります。協議会で検討がされている状況において、整備内容、整備時期を確定できないことから、整備時期及び整備区分を「―」としております。 なお、Osaka Metro淀屋橋駅においては、□他施設及び他事業者・他路線への乗り継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討として、「Osaka Metro淀屋橋駅と淀屋橋ゲートタワー間の案内サインの改善等わかりやすい案内誘導の検討」が未達成であることから、「一部整備済み」と記載しております。
15	南森町～淀屋橋	【変更 原案】 付属資料3 P.160	◎案内表示 番号10	当事者意見で、地下鉄へ向かうエレベーターの案内表示が淀屋橋三井ビルディング(淀屋橋オドナ)のままとなっているため、最寄りの施設(淀屋橋ステーションワン)に更新してほしいというものに対し、上層階まで上がるもので、待たせるからという理由で、わざわざ遠回りのオドナを案内するのはおかしい。	南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表160頁番号10事業者回答を踏まえ、現在、地下鉄に向かうエレベーターとして、淀屋橋ゲートタワー敷地北東部に設置されている屋外エレベーターを案内しております。 ワークショップ等での意見を受け、再度、関係者と調整しましたが、Osaka Metro淀屋橋駅からステーションワンへの案内は見込みがたっておりません。ご意見は改めて関係者に伝達致しました。
16	南森町～淀屋橋	【変更 原案】 P.110	■道路・交差点の整備等の内容 (1) 道路	大阪メトロ淀屋橋駅と淀屋橋ゲートタワービルとされているが、大阪メトロ淀屋橋駅からはステーションワンの方が近いエレベーターとなる。健常者にとっての階段は、ステーションワンのものでも、京阪用とか、メトロ用とかの区別はないにも関わらず、障がい者だけ、ステーションワンのエレベーターは京阪用として位置付けて、離れた位置にあるゲートタワービルにわざわざ迂回させるのは不適切でないか。(不当な迂回を強いている) 大阪メトロ淀屋橋駅からもステーションワンを連絡エレベーターとして位置づけ、案内誘導を行うようにしていただきたい。	
17	南森町～淀屋橋	【変更 原案】 P.74	■鉄道施設の整備等の内容 淀屋橋（Osaka Metro御堂筋線） 3. 案内・誘導	大阪市役所から最も近いエレベーターが設置されているステーションワンが新たにできている。京阪電車の改札からは誘導がされているが、メトロから誘導がないのが現状である。今後、点字ブロックの敷設、案内標識の設置などの整備を早急に行うべきと考える。この点については地区のワークショップで強く取り組みが求められていた点であるので、ぜひ、整備が必要である内容として明記すべきである。また、整備の区分は、前期特定事業か、調整が必要な項目として、関連事業として位置付けるべき。	
18	南森町～淀屋橋	【変更 原案】 P.111	■道路・交差点の整備等の内容 (2) 案内・誘導	整備の区分は維持更新となっているが、大阪市役所から、新しくできたステーションワンビルには、地下へ通じる階段へは、地下鉄、京阪電車への経路であることが表示されているが、地下鉄等に通じるエレベーターがある旨の案内がない。 大阪市役所から地下鉄や京阪電車に乗るために一番近いエレベーターであるにも関わらず、道路からエレベーターの存在が全くわからない。	南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表161頁番号11事業者回答に記載した通り、地上における淀屋橋ステーションワンのエレベーター位置の案内については、関係者で調整がされております。

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
19	南森町～淀屋橋	【変更 原案】 P.111	■道路・交差点の 整備等の内容 (2)案内・誘導	また、従来からエレベーターがあるオドナビルは大阪市役所から遠くわかりにくい。御堂筋などの主要道路、交差点から、公共交通機関を利用する経路（連絡エレベーター）の誘導標識が整備されるべきである。この点を整備すべき点と明確に位置付けるべき。また、その上で、整備の区分は、前期特定事業と位置付けるべき。	Osaka Metro淀屋橋駅、京阪淀屋橋駅は地下に設置されていることから、民間施設のエレベーターを活用することにより、改札口と地上の連続性を確保しており、南森町等地区基本構想において、民間施設のエレベーターを地上と地下の結節箇所として位置づけております。 ワークショップ等での意見を受け、関係者と調整した結果、地上における結節箇所（エレベーター）位置の案内・誘導については、南森町等地区基本構想18頁に記載の通り、現状の主な課題として、エレベーター位置等にかかる視認しやすい掲出位置等に配慮した案内・誘導サインの設置が必要であるとしております。 ワークショップ等での意見を受け、再度、関係者と調整しましたが、誘導標識の位置づけについては、見込みがたっておりません。ご意見は改めて関係者に伝達致しました。
20	南森町～淀屋橋	【変更 原案】 付属資料3 P.166	④誘導ブロック 番号2	地下鉄北浜駅の改札外の外の階段、エスカレーター、スロープ構造が分からないので、誘導ブロックの敷設が必要という意見に対し、ガイドライン通りやっているから理解しろというのは乱暴だと思います。	大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、視覚障がい者誘導用ブロック（以下、誘導用ブロック）は、公共用通路との出入口から改札口を経て乗降口に至る経路において、誘導すべき箇所を明確化し、利用者動線が遠回りにならないように配慮した経路に敷設しております。エスカレーターへの誘導用ブロックの敷設は、全てのご利用のお客さまに対して安全性への配慮が必須であることから敷設（誘導）しておらず、視覚障がい者の継続的な移動に警告を発する点状ブロックをエスカレーターの上端と下端に敷設しておりますので、ご理解をお願いします。」
21	南森町～淀屋橋	【変更 原案】 付属資料3 P.166	④誘導ブロック 追加	視覚障がい者がエスカレーターを利用するのは危険だというのは勝手な思い込みです。手すりなどをちゃんと利用するなど、本人が工夫すれば、階段より安全です。	
22	南森町～淀屋橋	【変更 原案】 付属資料3 P.172	その他 番号14	「京阪なにわ橋駅4番出口のエスカレーターに音声案内がないが、このエスカレーターは上りのみであり誤進入した際に危険なので、音声案内をつけてほしい。また、1番出口のエスカレーターの音声案内が小さく(おそらく地下で鳴っている)、このエスカレーターは上りのみであり誤進入した際に危険なので、地上でも音声を鳴らしてほしい」に対する回答として、「誤侵入した際に、警報音が鳴る使用となっています。」というのは、回答になっていません。出口で音案内が必要という意見です。	京阪電気鉄道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインにおいて、逆方向のエスカレーターへの誤進入を防ぐため、進入不可能なエスカレーターにおいては、音声案内を行わないことになっています。当該エスカレーターの誤進入対策として、注意喚起案内を実施することに変わり、誤進入の際に、エスカレーターから警告音を鳴らすことで安全性の確保に努めております。」

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
23	南森町～淀屋橋	【変更原案】 付属資料3 P.173	㊤誘導ブロック 番号1	「天満橋駅の券売機への誘導ブロック敷設経路が券売機本体ではなく、点字運賃表となっているため、券売機本体に向かって誘導ブロックを敷設してほしい」に対する回答として、「移動等円滑化ガイドライン順守」とありますが、実際運賃表から券売機を探すのは困難ということ。答えになっていないと思います。改善検討をお願いします。	大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインにおいて、券売機への視覚障がい者誘導用ブロック（以下、誘導用ブロック）の敷設は、点字運賃表及び点字表示のある券売機の位置とする。となっていることから、弊社では点字運賃表へ向かって誘導用ブロックを敷設し、券売機前へも誘導用ブロックを敷設しております。」
24	南森町～淀屋橋	【変更原案】 付属資料3 P.182	㊤券売機 その他	Osaka Metroの回答に「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、ご理解をお願いいたします。」とありますが、音声案内だけでは、どこにあるかの特定は難しいです。誘導ブロックの敷設もセットをお願いします。	大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「遠隔インターホンを導入する際に、視覚障がい者誘導用ブロック（以下、誘導用ブロック）の要否について視覚障がい者や有識者の方々にヒアリングを実施しました。最終的に音声案内があれば位置が分かることから誘導用ブロックは敷設しないこととなりました。より分かりやすい案内について今後も検討いたします。」
25	放出	付属資料3 P90	C交差点（音響信号） 番号14	「音響信号機の押しボタンを分かりやすい位置に設置してほしい」との意見に対して、公安委員会は「大阪市にて点字ブロックの敷設が検討されていることから、位置変更する予定はない」と回答している。しかし、この回答は本来示すべき論点を外していると感じられる。本来、まずは要望されている位置変更について見解を述べるべきである。位置変更が妥当か、あるいは現状の位置が適切であるのか、その理由を示すことが必要だ。その上で位置変更が難しいから、点字ブロックの敷設で対応という流れなら理解できるが、点字の計画があることを理由に位置変更をしないとの回答は、意見に対する回答として不十分と感じる。	大阪府警察本部から以下の回答を得ています。 「押ボタンは、信号柱に付随して設置しており、視覚障がい者誘導用ブロックが横断歩道に向かって整備されていることから、横断歩道手前で停止された視覚障がい者等利用者が押ボタンを押しやすいように、横断歩道側に向けて設置しており、現状の設置位置が適切であると考えております。 それらを踏まえまして、横断歩道手前から押ボタンの位置まで視覚障がい者誘導用ブロックの設置の可否を道路管理者にて検討する予定となっています。」
26	放出	【概要版】 P.2 【変更原案】 P.36	■鉄道施設の整備等の内容 放出駅（JR西日本） 10.ホームにおける安全対策	ホームドアまたは可動式ホーム柵の設置について、関連事業との位置付けとなっていますが、視覚障がい者のホーム上の安全のためには是非とも必要な設備です。券売機の使い勝手などとはレベルの違う重要課題と思います。 放出駅は、JR西日本の、ホームドア（ホーム柵）の設置計画の対象にはぜんぜん含まれていないと聞いたことがあります。近隣に視覚障がい者福祉施設（日本ライトハウス）があり、視覚障がい者の利用は多いはず。鉄道会社では、ホームドアや可動式ホーム柵よりも安価に設置できる、ロープが上下するタイプの安全設備なども開発していると聞きます。上等な設備でなくても、機能を持っていればよいので、ホームから落ちないためのなんらかの設備を早期に設置してほしいと切望します。	西日本旅客鉄道株式会社から以下の回答を得ています。 「弊社では京阪神地区内でお客様からバリアフリー料金を徴収し、ホーム柵やホーム安全スクリーン等の設備を整備し、ホーム上の安全性向上を図っております。なお、放出駅ではホーム安全スクリーンを2023年に整備しております。現時点でホーム柵の整備計画は未定でございますが、今後の参考とさせていただきます。」

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
27	放出	【概要版】 P.2 【変更原案】 P.51	■道路・交差点の整備等の内容 (1) 道路	城東区第2721号線について、「歩道の有効幅員の確保(2.0m以上確保の検討)」が関連事業との位置付けで挙がっていますが、区役所のご担当者のお話では、実際問題として、道路の幅が狭く、用地買収して道路の拡幅を行わなければ2.0m以上の歩道の設置は不可能に近く、つまりはこの目標は実現性が大変低いと理解しました。それならば、もっと実現可能性のある方策、例えば、次に挙げてある「視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討」に絞って、早期に実現を図っていただきたいです。 この道は、路側近くに白線を引いて歩車道の区切りとしているらしいですが、全盲者にはそれが見えず、車の通行もそれなりにありますので、白杖での歩行は結構危険を感じます。誘導用ブロックの敷設だけでも、かなり歩きやすくなるのではないかと思います。 いろいろな基準との兼ね合いがあるのかもしれませんが、多少のことは大目に見て、「検討」から「実現」に進めていただきたいと思います。	ご指摘の通り、城東区第2721号線を含む多くの路線において道路幅員が狭く歩道が設置できないため、視覚障がい者誘導用ブロック(以下、誘導用ブロック)の敷設ができておりません。 誘導用ブロックは、本市の「視覚障がい者誘導用ブロック敷設基準・同解説」に基づき、視覚障がい者が立ち止まっても十分に安全な場所である歩道上に設置する必要があることから、まずは、大阪市放出地区交通バリアフリー基本構想(変更原案)48頁(1-5)に記載の通り、歩道の設置が難しい場合は、地元の協力を得ながら、路側帯のカラー舗装化等により、安全かつ安心して通行できるような歩行空間を確保することとしております。 当該地区においては、ワークショップでの現地確認や意見交換を通して、道路幅員や交通規制、車両や自転車の走行状況等を考慮し、生活関連経路を一部変更致しました。安全かつ安心して通行できるような歩行空間の確保が進むよう、引き続き、検討を進めて参ります。
28	全地区	-	-	高齢者が駅のホームなどで、休憩できるよう、椅子類の設置を増やしていただきたい。	各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想(変更原案)において5-4-2整備等の方針(12-1)を踏まえ、5-4-3■鉄道施設の整備等の内容12. 休憩設備において、休憩設備を1以上設置することを位置付けています。 ご意見は、各鉄軌道事業者に伝達を致しました。
29	全地区	-	-	主にメトロのアナウンスであるが、現在、構内放送の音量がかなり大きい一方で、言葉が不明瞭で内容が聞き取れないことがよくある。特にホームでは反響もあり、音は大きいのに何を言っているのか理解できないことがある。 当方の聴力が、年齢的に衰えてきたせいもあると考えるが、同様の声を周囲でも聞くことがある。 音量だけでなく、言葉の明瞭さやスピーカーの調整など、聞き取りやすい放送になるよう改善をご検討いただきたい。	大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「駅のスピーカーは、ホームでは約7メートル、階段では約10メートルの範囲に聞こえるように設置しています。火災などの緊急時の放送は法律で決められた音量に設定しており、普段の案内放送も緊急放送も同じスピーカーを使っているため音量を変えることができません。今後も言葉の明瞭さやスピーカーの調整など、より聞き取りやすい放送となるよう検討いたします。」

No.	地区	ご意見の該当箇所		ご意見の要旨	本市の考え方
		ページ	項目名等		
30	全地区	-	■鉄道施設の整備等の内容 11.トイレ	駅舎における、11.トイレの整備等の内容の項目において、「オールジェンダートイレの検討」という欄／カテゴリーの追加を願います。 以下、説明いたします。 ■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題において、 ・バリアフリースペースにおける大型ベッドの設置、バリアフリースペースの機能の分散化、オールジェンダートイレの設置（配置・仕様）やカームダウン・クールダウンスペースの設置との記載があり、オールジェンダートイレについての検討が必要であることが明記されており(17頁)、実際、■鉄道施設の整備等の方針11.トイレ□(11-3) 高齢者、障がい者、異性介助者、トランスジェンダー、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいよう、施設規模に応じて、配置計画やピクトグラム等の案内表示を含めた設計を行う。また、オールジェンダートイレの設置について検討する。□(11-4) 上記機能の分散化、オールジェンダートイレの設置について、協議会において、事例共有を行うなど継続的に検討する。と、オールジェンダートイレについての検討が明記されております(38頁)。 ところが、例えば、南森町駅(OsakaMetro谷町線)では、駅舎トイレの整備等の内容に、「バリアフリースペースへの大型ベッドの設置の検討」という項目が設定されており、整備状況と主な整備内容を記載する欄がありますが、オールジェンダートイレについては、枠組みそのものがありません。 これは、他のすべての駅についても、同様です。 もちろん、工事や予算の関係で、改修は容易でないことは理解しますが、せめて、検討するのかわからないかを確認する枠組みだけでも設けて、それへの各事業者の応答を明記させ、今後も引き続き検討を行う姿勢を促す必要があります。 以上、基本構想における、地区における整備等の内容において、各駅の整備等の内容の項目（枠組みまたはカテゴリー）の追加が必要であると考えます。	オールジェンダートイレの設置の検討については、各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想（変更原案）5-4-2 整備等の方針 ■鉄道施設の整備等の方針(11-4)に記載の通り、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会（以下、協議会）において、事例共有を行うなど継続的に検討することとしており、第13回協議会において、「オールジェンダートイレの設置（配置・仕様）の検討」については、大阪府福祉のまちづくり審議会等、建築分野の動きを注視し、基本構想への反映を検討していくこととしています。 ご意見の「各事業者に対して、引き続き検討を行う姿勢を促す必要がある」に對しましては、まずは、事業者や当事者が参加する各地区ワークショップ（現地確認）において、トイレを調査し、トイレの配置（区画）やピクトグラムの仕様が性的マイノリティ等の方の利用に配慮したものになっているかどうか確認するとともに、意見交換の場において、性的マイノリティの方を含む各当事者の意見の共有を行うことを通して、各事業者に対して、検討の必要性を促してまいります。