

Ⅰ. 再開発計画との関係について

意見		対応状況
1	梅田、なんばのこれまでの幾度もの再開発計画、街のリニューアルについて、障害者の意見が聞かれることがなかった。 今後、基本的に、重点整備地区で新規に出た再開発計画や大規模改修工事については、継続して開催されることになっている基本構想推進協議会へ報告し、障害者の意見を聞くこととし、現在、動いている再開発計画に関して、推進協議会、ワークショップで出た意見を反映していただきたい。	○基本構想の変更にあたり、現地確認の実施を含めワークショップ等により、各地区の当事者等の意見を聴取しており、ワークショップ等で頂いた意見については、施設設置管理者等に情報を提供し、課題の共有を行っております。
	（梅田地区の再開発問題） ○三番街・茶屋町、阪急ターミナルビル等の再開発計画への意見反映。	
	○うめきた2期計画のデッキへのエレベーターも11人乗りですすでに長蛇の列。	
	（なんば地区の再開発問題） ○「グレーターなんば」構想（なんば駅周辺における空間再編推進事業など）、南海「なんば」駅周辺の再整備計画、新なにわ線（なんば駅）の新設計画への意見反映。	
	（京橋地区の再開発問題） ○京阪京橋駅リニューアル計画。 ○京阪京橋駅からO B P、大阪城公園にかけてのデッキの各交通結節点の整備計画。 ○上記の再開発計画やイオン跡地の再整備及びその周辺整備計画への意見反映。	
（梅田地区の重点課題）		
2	○東梅田からディアモールへのメインストリートへのアプローチが階段しかない。	○2－5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題 2）乗り換え経路に記載 「Osaka Metro谷町線東梅田駅から阪神大阪梅田駅百貨店口の乗り換え経路上に、階段があり、車いす使用者は大きな迂回が生じています。」
3	○サウスゲートビル正面玄関からＪＲ中央改札付近に向けての経路、ＪＲ中央改札付近から地下街の阪神電車、西梅田方面のメイン通路へのアプローチが階段、エスカレーターしかない。	○2－5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題 2）乗り換え経路に記載 「ＪＲ大阪駅は、御堂筋口改札や連絡橋口改札等にエレベーターが設置され、バリアフリールートが確保されていますが、中央口改札のバリアフリー化については、改札内にエレベーターが設置されていないため、各ホームから中央口改札へ移動ができません。また、中央口改札から阪神大阪梅田駅百貨店口の移動経路は、階段とエスカレーターのみとなっており、車いす使用者はＪＲ大阪駅御堂筋口方面からエレベーターを利用して地下に移動しており、大きな迂回が生じています。」
4	○ノースゲートビル、ルクア、アトリウム広場、カリヨン広場につながる経路はエスカレーター、階段が主経路になっており、障害者の円滑な移動が阻害されている。	○2－5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題 2）乗り換え経路■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題に記載 エレベーターなどの上下移動設備の設置
5	○街全体を俯瞰的にみることができるとするバリアフリーマップの掲示、エレベーターへの番号の附番が必要。	○4－2生活関連経路設定（5）乗り換え経路に「主な乗り換え経路図」を追記 ○乗り換え経路において円滑に移動できるよう、乗り換えや周辺地域・施設へのわかりやすい案内・誘導について協議会で継続して検討します。
（なんば地区の重点課題）		
6	○地下鉄千日前線東改札、近鉄東改札から御堂筋北改札付近の地下街に直接行き来できるエレベーターが必要。	○2－5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題 2）乗り換え経路に記載 「地下2階の近鉄大阪難波駅東改札口やOsaka Metro千日前線なんば駅東改札と地下1階の地下街等の移動において、エレベーターが整備されておらず、車いす使用者は、西改札側にあるエレベーターを利用して地下1階に移動しており、大きな迂回が生じています。」
7	○現基本構想では千日前通は地下と地上の移動の円滑化を図るゾーンであったが、民間ビル利用のエレベーターしかない（わかりにくい、時間制限あり）。24時間運行の公共エレベーターの設置が必要。	○地下空間を含め商業施設等の遊空間が面的に広がる難波地区においては、利用者が多い時間帯に利用可能な民間施設のエレベーターの活用などにより、地下と地上の移動の円滑化を図る。 ○2－5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題3）道路・交差点・駅前広場に追記（下線部） 「地下空間を含め商業施設等の遊空間が面的に広がる当地区においては、 <u>民間施設のエレベーターの活用などにより、移動経路における地下と地上の連続性を確保してきたことから、円滑な移動動線を確保するため、地上におけるエレベーターの位置のわかりやすさや利用可能時間帯の周知、周辺施設への案内・誘導サインの設置などにより、すべての人にとってわかりやすい案内・誘導の検討が必要です。</u> 」
8	○なんば地下街全体を俯瞰できるバリアフリーマップの設置。	○乗り換え経路において円滑に移動できるよう、乗り換えや周辺地域・施設へのわかりやすい案内・誘導について協議会で継続して検討します。

(京橋地区の重点課題)		
9	○京橋公園の入り口のバリアフリー化（バリカー撤去）。	○第3回大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想ワークショップにおいて、事業者（公園管理者）からリニューアル工事についての説明を実施 「公園は、車いす利用者の方をはじめ、視覚障害の方、ベビーカーを利用される方、子どもやお年寄りの方など沢山の市民の方が利用されています。また、だれもがアクセスできるように配慮しながら、公園利用者の安全を確保することも重要です。一方、公園内でのバイクや自転車などの走行は、他の利用者と接触すると大きな事故になる可能性があり、そのような危険行為への対策も必要となります。また、安全対策の観点から公園から道路への飛び出しを防ぐためにも出入口部へのバリカーが必要です。このため、様々な方のアクセス性の確保と危険行為の対策とを考慮し、現状のバリカーを設置したのですが、当事者の「バリカーにより、京橋公園に入りにくい」という意見などを踏まえ、今回のリニューアル工事においてバリカーの設置位置や形状等を改修する予定としております。危険行為や安全対策とのバランスを取りつつ、可能な限り通行幅を確保するなど、車いす使用者がスムーズに通行できるような整備に努めます。」
10	○京阪京橋駅から地下鉄への乗り換え経路の円滑化（京阪京橋駅改札付近にエレベーターの設置）	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題 2）乗り換え経路に記載 「J」R京橋駅、京阪京橋駅とOsaka Metro京橋駅の地下通路による乗り換え経路上に、エレベーターが整備されておらず、車いす使用者は地上から京橋公園内のエレベーターを利用して乗り換えることになり大きな迂回が生じています。」
11	○JRと京阪の間の広場から、京阪東側への移動の円滑化。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題 3）道路・交差点に記載 「J」R京橋駅と京阪京橋駅の間にある広場の南側に階段があることから、車いす使用者は、京橋交番交差点方向に移動する必要があり、大きな迂回が生じています。このため、スロープ等の整備による段差解消の検討が必要です。」

II. 資料2に関連して（全地区共通の問題点）

意見		対応状況
12	現、基本構想で課題とされていた事項について、現在も解決されていないものが多い。前回と同じく、「大規模な改修の折に検討する」と言った安易な先送りを繰り返すのではなく、これまでの現基本構想整備における取組の総括を十分に行い、今後の整備方針を検討すること。 ○例）京橋地区の京阪京橋駅から、メトロ京橋駅への乗り換え経路改善のための京阪改札付近へのコムズガーデン地下道へのエレベーター設置、京橋公園のバリカー撤去は、現基本構想策定時にも課題として提起されてきたことであるが、コムズガーデン再開発計画に関して障害当事者の意見の聴取がないままで工事が進行していることについて、説明も総括もない。	○令和5年度～8年度にかけて、2-5地区のバリアフリー基本構想の変更に取り組んでおり、また、現地確認等を含むワークショップで頂いた意見について、第3回ワークショップで回答できるよう、事業者において検討いただいた結果となっている。 ○地区の課題について、現時点で整備内容、整備時期等が示すことができる事項については、基本構想に位置づけており、現時点において、判断できないもの、EVの設置等、構造物に影響を与える事項については、大規模改良時等となる点については、ご理解いただきたい。
13	天王寺・新大阪地区の第3回ワークショップに向けた第7回推進協議会においては、地区ワークショップで出た意見をマップでまとめて、提示された上で、意見への対応方針が示された。今回は提示がされなかったのは残念であるが、せめて、同様のものを第3回地区ワークショップ、及び第11回推進協議会で提供されたい。	○意見を踏まえ、資料を作成、各地区第3回ワークショップにて資料を提示 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり)
14	第7回、第8回推進協議会で、「全地区共通の方針への修正・追加が行われた事項」、「継続して推進協議会で協議を行うと確認された事項」について、後退する方針を提示することは、これまでの協議を一方的に反故にすることであり、あってはならない。これまでの協議の内容を十分に踏まえた方針となるようにされたい。	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり)

Ⅲ 資料2に関連して（梅田地区の問題点）

意見		対応状況
1 生活関連施設及び生活関連経路の設定について		
15	○うめきた公園などの都市公園や、小中学校などの避難施設の記載がまったくない。避難施設や経路にかかる設定については慎重な検討が必要とされてきた経緯がある。再確認をお願いしたい。	○第8回協議会での回答の通り、都市公園や小中学校については、バリアフリー法の観点だけでなく、緊急時には避難施設になり重要な施設であると認識しているが、避難経路の取り扱いについては、防災上の観点でも検討が必要であると考えているため、関係先と調整を図るとともに、地域の実情や基本構想における整備の実現性も考慮した上で、慎重に検討を行いたい。
2 駅舎等に関する項目（1 視覚障害者誘導ブロック）について		
16	○視覚障害者誘導ブロックの途切れている箇所への対応について、「対応が困難」という方針が示されているが、連続敷設に向けた整備を行うことの新全否定はこれまでの経過を無視したものであり、整備に向けて努力する旨の記載に変更されたい。 （経過：全地区共通骨子に「1. 視覚障がい者誘導用ブロック」について、「管理境界部における、連続的な敷設や敷設位置の検討」を行う旨の追加修正が行われた（第8回推進協議会））	○意見を踏まえ、事業者にも再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり)
3 駅舎等に関する項目（3案内誘導）について		
17	○梅田地区全体の構図がわかるマップ、バリアフリールートの表示、エレベーターへの付番の必要性についての意見に対して、「施設管理者個々の対応の参考」とすべく「誘導サインについて共有する」という方針が示されているが、梅田地区全体の共通した対応の必要性が問われていることに対して、応答する方針をしめしていただきたい。	○「わかりやすい案内・誘導の検討」等、継続検討項目については、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会で引き続き検討する。
18	○「移動経路の案内をわかりやすくしてほしい」という意見に対して、「サイン整備検討協議会による共通ツールに基づき設置」と方針が示されているが、そもそも、サイン整備検討協議会は、バリアフリールートの案内表示についても検討されているのか疑問である。障害者の事情を加味しない従来ルールを根拠に当事者視点でのチェックに基づく意見を否定することは、基本構想の取り組みを否定することになるので、これまでの検討経過を踏まえたものに修正いただきたい。 （協議会において、好事例を共有するなど、案内・誘導や事業者間の連携の方法について継続的な検討」（第8回推進協議会））	
4 駅舎等に関する項目（4 切符の購入）について		
19	○券売機の画面の高さ、精算機・券売機の画面のタッチパネル（視覚障害者利用不可）等の意見について、「メーカ製作機器である」、「駅係員で対応している」と改善課題でないという方針になっているが、「券売機や精算機等の仕様（障がいの特性に応じた操作性を確保、遠隔対応型等の双方向のコミュニケーションが可能等）」は継続検討課題となっていることを踏まえた方針に修正いただきたい。	○意見を踏まえ、事業者にも再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり)
5 駅舎等に関する項目（6 エレベーター）について		
20	○エレベーターの大型化について、大規模改修時に実施とされているが検討されないのでないかという意見に対して、「ホーム拡幅や歩道拡幅の制約があり困難」と断定的に一切を否定する方針となっている。これは、「基本的に15人乗り以上とし、可能な限り17人乗りを検討（※）基本的に15人乗り以上とし、可能な限り17人乗りを検討（※）」という全地区共通骨子が修正された経緯を無視するものである。各事業者ごと、箇所ごとの検討を封殺し、入り口ですべての大規模化が不可能であると切って捨てる方針は撤回いただきたい。	○意見を踏まえ、再度事業者にも再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり) ○現時点で整備内容、整備時期等が示すことができる事項については、基本構想に位置づけており、現時点において、判断できないもの、EVの設置等、構造物に影響を与える事項については、大規模改良時等となる点については、ご理解いただきたい。
6 駅舎等に関する項目（11 トイレ）について		
21	○トイレの配置計画、機能分散、大型ベッドの設置等に関する意見に対して、「トイレ改良工事実施時に仕様を検討する」と方針が示されているが、推進協議会で継続的に検討すべき課題として、「バリアフリースイレの機能分散、オールジェンダートイレの設置、大人ベッドの設置位置や仕様」が挙げられていることについても踏まえられたい。	○「バリアフリースイレの機能の分散化の検討」等、継続検討項目については、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会で引き続き検討する。

Ⅳ. 資料2に関連して（なんば地区の問題点）

意見		対応状況
1 駅舎等に関する項目（4切符の購入）について		
22	○蹴込みが浅く操作できない、照明が反射して利用できない、設置位置が高い、点字が左側で利用しにくいなどの意見に対して、「ガイドラインに沿った整備を行っているために改善を想定しない」という方針であるが、ガイドラインは最低限の基準を定めるものであり、これ以外に対応しないのであれば、当事者の意見を聞く意味がないと思われる。また、ガイドラインには、「表示画面・操作画面は、外光・照明の反射により、見にくくならないよう配慮することが望ましい。」とあり、ガイドラインに準拠するのであれば、対応すべき課題である。	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり)
2 駅舎等に関する項目（11 トイレ）について		
23	○すべての人が利用しやすい配置計画、設計、大型ベッドの設置、トイレの形状等の意見について、「限られた空間で整備を行っている」という現状追認でとどまり、今後の改良に向けての方針が示されていない。推進協議会で継続的に検討すべき課題として、「バリアフリースペースの機能分散、オールジェンダートイレの設置、大人ベッドの設置位置や仕様」が挙がっていることについて、十分に踏まえ、今後のなんばウォーク全体での改良も見据えた改善方針を示していただきたい。	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり) ○「バリアフリースペースの機能の分散化の検討」等、継続検討項目については、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会で引き続き検討する。
3 道路・交差点に関する項目（4休憩施設）について		
24	なんば地区はベンチやレストスペースが少ないという意見に対して、「環境悪化につながるから設置していない」と切っ捨てているが、梅田地区などでは設置できていることも念頭におき、今後の街の改良時においても検討の余地がないのか。	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼、対応済 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり)
4 道路・交差点に関する項目（駅前広場）について		
25	○なんば広場のステージに車いすで上がれないという意見に対して、「段差はベンチであるから、スロープ設置が困難」と切っ捨てているが、ベンチと称する台をステージとして利用することも、車いす障害者が同伴者と共に段差に上がりた場合も考慮すると、段差の一方をスロープにすることを否定する根拠になりえないのではないか。	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり)
5 その他に関する項目（建築物等）について		
26	○ビックカメラのエレベーター表示、地上階からエレベーターがわかる案内表示がされることはとてもありがたい。具体的な表示がわかりやすくなるようにぜひ障害者の意見を踏まえて実現していただきたい。	—

V. 資料2に関連して（京橋地区の問題点）

意見		対応状況
1 駅舎等に関する項目（2音声案内）について		
27	○大阪ビジネスパーク駅において双方向コミュニケーションの音声案内がほしいと言う意見に対し、「ガイドラインに沿った整備をしている」という回答に留まっているが、券売機・精算機の双方向コミュニケーションについて継続協議することを踏まえた方針とされたい。	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり) ○「障がいの特性に応じた操作性を確保した券売機や精算機等の仕様の検討」「インターホンなど遠隔対応型等の双方向のコミュニケーション設備の仕様の検討」等、継続検討項目については、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会で引き続き検討する。
2 駅舎等に関する項目（3案内・誘導）について		
28	○案内誘導サインの改善についての意見に対して、「地域全体で案内誘導方法の統一的な考え方が示されれば、案内整備を検討する」という方針となっているが、ここには、大阪市として、「地域全体の案内誘導の統一的な整備方針をさだめ、整備を検討する」などの方針案を記載すべきでないか。	○「わかりやすい案内・誘導の検討」等、継続検討項目については、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会で引き続き検討する。
3 駅舎等に関する項目（4切符の購入）について		
29	○券売機の高さ、照明の反射で見えないなどの意見に対して、「ガイドラインに沿った整備」としているが、ガイドラインは最低限の基準を定めるものであり、これ以外に対応しないのであれば、当事者の意見を聞く意味がないと思われる。また、ガイドラインには、「表示画面・操作画面は、外光・照明の反射により、見にくくならないよう配慮することが望ましい。」とあり、ガイドラインに準拠するのであれば、対応すべき課題である。併せて、「券売機や精算機等の仕様（障がいの特性に応じた操作性を確保）」は継続検討課題となっていることを踏まえていただくことが必要である。	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり) ○「障がいの特性に応じた操作性を確保した券売機や精算機等の仕様の検討」等、継続検討項目については、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会で引き続き検討する。
4 駅舎等に関する項目（6エレベーター）について		
30	○京阪京橋駅の「ホームへのエレベーターが混雑する」という意見に対して、「エレベーターの複数化は困難」と一方的に拒絶しているが、エレベーターの複数設置（複数ルートの設置）は、国のバリアフリー政策でも目標と掲げられているところであり、京阪京橋駅、京阪モールのリニューアル計画等も踏まえ、将来的な改修への改善方針も含めて、検討されたい。	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり)
31	○片町口のエレベーターは、費用的な面で困難としているが、今後の再開発計画でデッキの延長、拡充整備、京阪モールのリニューアルなどを踏まえて、将来的な改修への改善方針も含めて、検討されたい。	
32	○京阪東地下道へのエレベーター設置については現基本構想検討時からの20年来の課題である。問題解決の課題が多いという感想だけで終わっているが、京橋のバリアフリー化において、重要な課題であること認識し、将来的な改修への改善計画も含めて、検討されたい。	
33	○コムズガーデンのエレベーターに法令上窓を設置できないとされているが、通常のエレベーターは窓がある。なぜできないのか、再確認いただきたい。	
5 駅舎等に関する項目（11トイレ）について		
34	○推進協議会で継続的に検討すべき課題として、「バリアフリートイレの機能分散、オールジェンダートイレの設置、大人ベッドの設置位置や仕様」が挙がっていることについて、十分に踏まえて、整備計画に生かしていただきたい。	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり) ○「バリアフリートイレの機能の分散化の検討」等、継続検討項目については、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会で引き続き検討する。
6 道路・交差点に関する項目（その他）について		
35	○京橋公園のバリカー撤去についての意見に対して、「S字バリカーは撤去予定」という回答であるが、設置予定であるC字バリカーについては言及がなく、不誠実な回答である。都市公園のガイドラインについては車止めの設置はしないことが望ましく、設置する場合には、車いす等の進入に支障がないか慎重に検討することとされている。バリカー問題は、現計画検討時から課題となっていた事項であり、障害者等の進入に支障がないのか当事者意見を十分に踏まえる機会を設けていただきたい。	通し番号9と同回答 ○第3回大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想ワークショップにおいて、事業者（公園管理者）からリニューアル工事についての説明を実施 「公園は、車いす利用者の方をはじめ、視覚障害の方、ベビーカーを利用される方、子どもやお年寄りの方など沢山の市民の方が利用されています。また、だれもがアクセスできるように配慮しながら、公園利用者の安全を確保することも重要です。一方、公園内でのバイクや自転車などの走行は、他の利用者と接触すると大きな事故になる可能性があり、そのような危険行為への対策も必要となります。また、安全対策の観点から公園から道路への飛び出しを防ぐためにも出入口へのバリカーが必要です。このため、様々な方のアクセス性の確保と危険行為の対策とを考慮し、現状のバリカーを設置したのですが、当事者の「バリカーにより、京橋公園に入りにくい」という意見などを踏まえ、今回のリニューアル工事においてバリカーの設置位置や形状等を改修する予定としております。危険行為や安全対策とのバランスを取りつつ、可能な限り通行幅を確保するなど、車いす使用者がスムーズに通行できるような整備に努めます。」

第10回協議会の主な意見への対応（追加提出意見）

Ⅰ．対応方針案の作成にあたって留意すべき内容

意見		対応状況
梅田地区では、現地確認のルートが少なすぎることを踏まえて、街歩きと同等に対応するという扱いであるはずの追加意見が十分に反映されていない事例が見受けられる。丁寧に反映すること。	尾上委員追加意見	○基本構想の変更にあたり、現地確認の実施を含めワークショップ等により、各地区の当事者等の意見を聴取しており、ワークショップ等で頂いた意見については、施設設置管理者等に情報を提供し、課題の共有を行っております。
対応方針は、一般論・抽象論でなく、個別・具体的な指摘箇所について事業者ごとの課題や対応方針が具体的にわかるようにすること。	尾上委員追加意見	○各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり
梅田地区の駅舎等に関する項目、トイレの対応状況についてより具体的な状況を回答してほしい。	濱崎委員追加意見	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり)

Ⅱ．基本構想原案の作成にあたって留意すべき内容

意見		対応状況
これまで地区ワークショップで出た意見、各地区での重点課題を十分に踏まえて、「地区のバリアフリー化方針」に課題を記載すること	尾上委員追加意見	別紙参照
オールジェンダートイレの設置について方針だけでなく内容も可視化してほしい	濱崎委員追加意見	○「オールジェンダートイレの設置（配置）の検討」「オールジェンダートイレの設置に対する理解促進に関する検討」等、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会で引き続き検討する。

Ⅲ 整備状況と主な整備内容、整備時期、取り組み区分について

意見		対応状況
1. 整備の評価 「整備済み」かどうかの評価は、単に設備を設置したという事実にとどまるのではなく、各地区の基本構想の変更原案作成の考えに基づき、現行基本構想から追加した新たな整備等の内容、検討の方向性を踏まえた評価となるようにすること。	尾上委員追加意見	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり)
2. 整備計画の設定 ①第8回推進協議会で提示された推進協議会で今後継続的に行われることになっている検討項目について、今後継続的に検討することを前提に、整備計画を設定すること。	尾上委員追加意見	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり)
②「大規模改修時に検討」という時期未定の設定にせず、できるだけ具体的に整備時期を設定されたい。	尾上委員追加意見	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり) ○現時点で整備内容、整備時期等が示すことができる事項については、基本構想に位置づけており、現時点において、判断できないもの、EVの設置等、構造物に影響を与える事項については、大規模改良時等となる点については、ご理解いただきたい。
精算機への誘導は「ガイドラインに記載がないから」対応が困難では、納得できない。誘導用ブロックをつける、あるいは「ここに精算機があります」と常時説明音を流す等の態度を求めて下さい。	尾上委員追加意見	○意見を踏まえ、事業者に再考を依頼 (各地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）付属資料3 地区ワークショップ等における主な意見と対応のとおり)

Ⅳ．今後の検討に向けて

意見		対応状況
1. 継続検討項目（第8回推進協議会）の検討の進め方の提示が必要 第9回推進協議会資料3は参考提示であって、推進協議会においての検討や決定がされているものでないことを認識している。新大阪、天王寺・阿倍野、梅田、なんば、京橋の各ターミナル地区の検討に共通する課題として、継続協議が進められるようにしていただきたい。	尾上委員追加意見	○継続検討項目については、今後、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会において検討していく。
2. 地区の重点課題に対応した評価と計画の設定 これまでは、整備の評価及び計画については、設備のパーツという視点に留まっていたが、経路（線）として円滑なのか、面（回遊性）としてユーザビリティの確保ができていくのかという視点を加えて、スパイラルアップを目指していけるように、今回の検討でできた各地区の構造的な重点課題が、どう解消されるのか、当事者が指摘した課題単位での評価ができるような工夫をいただきたい。	尾上委員追加意見	○一定のバリアフリー整備が進む中、「分かりやすい、使いやすい」といった連続性のある、面的な整備が望まれていることは認識している。 ○基本構想の推進及び継続的な改善に向けて、段階的・継続的な取組方法などについて、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会において検討していく。

主な意見	対応状況
1 背景に再開発計画があることの記載	
「バリアフリー化整備の背景」に、うめきた2期計画、阪急電鉄大阪梅田駅周辺の再開発計画などによって、一層、街全体の回遊性、歩行者ネットワークの形成が進むことから、バリアフリーの深化が望まれることについて、記載すること。	○2-5地区のバリアフリー化方針（1）バリアフリー化整備の背景に追記 「今後、うめきた2期区域の全体まちびらきや大阪新阪急ホテル・阪急ターミナルビルの建替や阪急三番街の全面改修プロジェクトである「芝田1丁目計画」などにより、まちの回遊性の向上、歩行者ネットワークの形成が期待されます。」
2 「現状の主な意見」へのワークショップや追加意見の十分な反映	
「1）鉄道駅」のターミナルのエレベーターの記述で「エレベーターの位置がわからない、混雑して利用できないなど、利用のしやすさの向上が必要」とありますが、「エレベーターの停止階の連絡経路などへの接続情報がわからない」を加えること。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題2）乗り換え経路に追記（下線部） 「エレベーターの位置がわからない、混雑しており利用できない、 <u>エレベーターの停止階案内において他の鉄道駅への乗り換え案内がなく降車階がわからない</u> など利用のしやすさの向上が必要となっています。」
「1）鉄道駅」の取り組みに関する課題で、「ホームにおける列車の案内や安全対策（ホーム柵の設置）に、「車両とホームの段差の解消」も加えること。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題1）鉄道駅■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題に追記
「1）鉄道駅 ■社会状況の変化等に応じた取り組みに関する課題」で、「・無人改札への対応（インターホンの音声案内の整備や点字対応）」について、視覚障害者に限定した課題を明らかにするために（インターホンの音声案内の整備や点字対応等多様な障害特性への対応）を加えること。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題1）鉄道駅■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題に追記
「2）乗り換え経路」では、利用者が多く歩行者動線が錯綜し、移動しにくいことは記載されているが、それに対応した取り組み課題の記載がない。床面や壁面を活用した表示などの乗り換え経路などの「雑踏でも視認しやすい案内表示の工夫」についても加えること。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題2）乗り換え経路に記載■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題に追記 「エレベーターなどの上下移動設備の設置やエレベーター位置及び周辺施設のわかりやすい案内・誘導、利用者が多い経路における視認しやすい掲出位置等に配慮した案内・誘導、バリアフリールートの案内・誘導」
「2）乗り換え経路」では、当事者からの意見で「バリアフリールートと歩行者のルートが全く違う」課題について指摘されている。歩行者の案内表示がバリアフリールートではないことが課題であるので、現対応方針の歩行者用案内表示をわかりやすくという整理は意味が通じない。通常の案内表示にバリアフリールートを組み込むか、バリアフリールートを別途表示するか対応が必要である。また、その旨の課題を2）乗り換え経路に記載されたい。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題2）乗り換え経路に追記（下線部） 「 <u>一般的な経路とバリアフリールートが異なる場合において、一般的な経路の他に、バリアフリールートの案内・誘導が必要です。</u> 」 ■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題に追記 「バリアフリールートの案内・誘導」
「2）乗り換え経路」において、「カリヨン広場と阪急を結びデッキにエレベーターをつけてほしい」「アトリウム広場のエレベーターがB2～11F運行のため混雑して乗れないので、アトリウム広場の2Fデッキ階と大阪駅連絡橋改札、地下を結ぶエレベーターの新設が必要」という当事者意見に対応する課題の記述がない。「デッキが乗り換えの重要な経路になっているが、エレベーターの位置がわからない、B2から11階までの運行なので、いつも混雑するなどのデッキの円滑な上下移動に課題があります。」等、課題を記載されたい。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題2）乗り換え経路に追記（下線部） 「7駅の相互乗り換えがあるため、乗り換え動線が複雑で複数あり、橋上駅から地下駅への乗り換え経路には、複数回の上下移動が伴います。エレベーターの位置がわからない、混雑しており利用できない、エレベーターの停止階案内において他の鉄道駅への乗り換え案内がなく降車階がわからないなど利用のしやすさの向上が必要となっています。」
「3）道路・交差点・駅前広場」において、当事者からの意見にある「バス停の点字案内がすべて『バス乗り場』となっているので、番号をつけるなどの対策が必要」という課題を踏まえた記載となるように、「多くの系統のバスが発着するターミナルとなっているが、各バス停での系統、方面の案内が点字や音声で不十分であるという課題がある」などの記載をされたい。併せて、「■」以下の課題でも点字や音声による案内という具体的記述を行うこと。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題3）道路・交差点・駅前広場に追記（下線部） 「梅田地区は駅前広場が整備されており、鉄道、バスやタクシーなどその他交通機関と道路の連携を図りながらバリアフリー整備を行う必要があります。バス停留所位置の点字等による表示方法など、すべての人にとってわかりやすい案内・誘導の検討が必要です。」 ■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題に記載 「駅前広場におけるバス停留所位置の点字等による表示方法の改善」 ○5-6-3地区における整備等の内容■道路・交差点の整備等の内容（1）道路5駅前広場に追記（下線部） 路線図、時刻表、乗り場等の案内のわかりやすさ、見やすさの改善
「4）地下街」において、当事者からの意見にある「梅田全体の構図がわかる案内ルートやマップが必要である」という課題を踏まえて記載されたい。大阪市のバリアフリーマップによる事前情報の提供だけでは不十分であり、地下街にバリアフリールートや設備が記載された全体構図がわかるマップの設置が必要であるという課題を記載されたい。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題4）地下街に追記（下線部） 「梅田地区の地下街は面的に整備され、周辺の商業・業務施設と接続されており、地上に比べると視覚情報が得られず現在地や周辺施設位置を把握することが困難です。エレベーターやバリアフリーエレ等が記載された施設案内板の設置や地図などによる事前情報の提供などにより、すべての人にとってわかりやすい情報の提供が必要です。」
「5）地上と地下の連続性の確保」に「結節拠点」の記載があるが、これまで、「結節拠点」の設定箇所案について検討がなかった。「結節拠点」の設定箇所を明示するとともに、箇所の設定にあたっては、北方面のデッキの整備を踏まえ、うめきた、ノースゲートビル、阪急までのデッキに至るエリアでの設定を検討すること。	○4-2生活関連経路設定（4）地上と地下の連続性確保（結節拠点）に「地上と地下の連続性確保（結節拠点）図」を追記

主な意見	対応状況
1 背景に再開発計画があることの記載	
「バリアフリー化整備の背景」に、新なにわ線（なんば駅）新設計画、南海なんば駅周辺再整備計画などを踏まえたバリアフリー課題についても記載のこと。	○2-5地区のバリアフリー化方針（1）バリアフリー化整備の背景に追記 「なんば駅周辺における空間再編推進事業により、御堂筋やなんば駅前広場における歩行者を中心とした歩行者空間が整備されました。今後、なにわ筋線の開業などにより、まちの回遊性の向上、歩行者ネットワークの形成が期待されます。」
2 「現状の主な意見」へのワークショップや追加意見の十分な反映	
「1）鉄道駅」の取り組みに関する課題で、「ホームにおける列車の案内や安全対策（ホーム柵の設置）に、「車両とホームの段差の解消」も加えること。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題1）鉄道駅 ■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題に追記
「1）鉄道駅 ■社会状況の変化等に応じた取り組みに関する課題」で、「・無人改札への対応（インターホンの音声案内の整備や点字対応）」について、視覚障害者に限定した課題を明らかにするために（インターホンの音声案内の整備や点字対応等多様な障害特性への対応）を加えること。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題1）鉄道駅■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題に追記
「2）乗り換え経路」についてメトロ千日前線東改札から御堂筋北西・北東改札付近に出るエレベーターがないので、大きな迂回になることは記載いただいているが、現行の迂回経路がわかりにくいことについても、「千日前線から迂回する御堂筋北東改札への経路案内がわかりにくい」など課題として記載された。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題2）乗り換え経路に追記（下線部） 「地下2階の近鉄大阪難波駅東改札口やOsaka Metro千日前線なんば駅東改札と地下1階の地下街等の移動において、エレベーターが整備されておらず、車いす使用者は、西改札側にあるエレベーターを利用して地下1階に移動しており、大きな迂回が生じています。乗り換え経路の案内がわかりにくいいため、一般的な経路とバリアフリールートが異なる場合において、一般的な経路の他に、バリアフリールートの案内・誘導が必要です。」 ■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題に記載 「バリアフリールートの案内・誘導」
「3）道路・交差点・駅前広場」について、「すべての人にとってわかりやすい案内・誘導」という一般的な記述に留まっているが、「なんばのエレベーターが民間ビルに依存しているために、地上から地下への経路がわかりにくい」課題	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題 3）道路・交差点・駅前広場に追記（下線部） 「地下空間を含め商業施設等の遊空間が面的に広がる当地区においては、 <u>民間施設のエレベーターの活用などにより、移動経路における地下と地上の連続性を確保してきたことから、円滑な移動動線を確保するため、地上におけるエレベーターの位置のわかりやすさや利用可能時間帯の周知、周辺施設への案内・誘導サインの設置などにより、すべての人にとってわかりやすい案内・誘導の検討が必要です。</u> 」 ■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題に追記 「エレベーター位置や利用可能時間帯など利用のしやすさに配慮した情報提供」
大阪市内で民間ビルにおける案内誘導サインを共通化する必要がある点について記載されたい。	○地下空間を含め商業施設等の遊空間が面的に広がる当地区においては、利用者が多い時間帯に利用可能な民間施設のエレベーターの活用などにより、地下と地上の移動の円滑化を図る。 ○民間ビルのエレベーター位置等について、民間事業者の協力による案内・誘導サインの整備や、大阪市バリアフリーマップの周知などに取り組む。
「5」地上と地下の連続性の確保の項目が見当たらない	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題3）道路・交差点・駅前広場に追記
現基本構想において、地下と地上の一体的整備、音響信号機の整備を図るとして選定された「千日前線（難波境川線、大阪枚岡奈良線）」についての評価（音響信号の充実、地下と地上の円滑な移動）を行うこと	○1-4重点整備地区におけるバリアフリー整備の実施状況（1）特定事業の実施状況 ■交差点の進捗状況及び評価に記載
現行に合わせて、御堂筋の南北も追加されたい（千日前の交差の改善、点字ブロック、音響信号の改善の一体的な整備）。	○国道25号東側歩道の難波西口交差点から御堂筋防町交差点区間において、視覚障がい者誘導用ブロックを整備しており、令和6年度中に同区間の西側歩道に視覚障がい者誘導用ブロックを敷設予定 ○難波交差点において東西方向の音響信号機が設置されており、南北方向の音響信号機の設置について検討を行う（関連事業）
御堂南北経路の点字ブロックについては、片側しかないことが大きな課題となっており、「3道路」具体的な当事者の意見として記載いただきたい。（人通りの多い道路での両側の敷設と一般的な記述に留まっている。）	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題3）道路・交差点・駅前広場に追記 「御堂筋など人通りの多い広幅員歩道において片側しか視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されていないなど車いす使用者や視覚障がい者等が移動しにくい状況です。」

主な意見	対応状況
1 背景に再開発計画があることの記載	
「バリアフリー化整備の背景」に、京橋駅リニューアル計画、イオン跡地の再整備計画、OBP、大阪城公園へのデッキの再整備計画などによって、一層、街全体の回遊性、歩行者ネットワークの形成が進むことから、これまでの課題の解決、バリアフリーの深化が望まれることについて、記載すること。	○2-5地区のバリアフリー化方針（1）バリアフリー化整備の背景に追記 「今後、（仮称）京阪京橋駅周辺開発や（仮称）イオン再開発計画などにより、まちの回遊性の向上、歩行者ネットワークの形成が期待されます。」
2 「現状の主な意見」へのワークショップや追加意見の十分な反映	
「1）鉄道駅」の取り組みに関する課題で、「ホームにおける列車の案内や安全対策（ホーム柵の設置）に、「車両とホームの段差の解消」も加えること。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題1）鉄道駅■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題に追記
「1）鉄道駅 ■社会状況の変化等に応じた取り組みに関する課題」で、「・無人改札への対応（インターホンの音声案内の整備や点字対応）」について、視覚障害者に限定した課題を明らかにするために（インターホンの音声案内の整備や点字対応等多様な障害特性への対応）を加えること。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題1）鉄道駅■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題に追記
「1）鉄道駅」の取り組みに関する課題について、当事者からの意見が十分に踏まえていない。「京阪京橋駅では京都方面行き直通エレベーターがないため、コンコース階で上下線両方の利用が重なり混雑するという課題があります」という記載をされたい。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題1）鉄道駅に追記 「京阪京橋駅中央改札口付近のエレベーターは三条・出町柳方面のホームに直通していないことから、3階でエレベーターの乗り換えが必要になりますが、中央改札口は利用者が多いことから、1階から3階までのエレベーターが混雑し、待ち時間が発生するなど、エレベーターの利用のしやすさの向上が必要となっています。」
「2）乗り換え経路」において、「京阪京橋駅からメトロ京橋駅（コムズガーデン）のエレベーターへの案内経路がわかりにくい」という当事者意見を踏まえた記載をされたい。	○2-5地区のバリアフリー化方針（2）現状の主な課題 2）乗り換え経路に追記（下線部） ・JR京橋駅、京阪京橋駅とOsaka Metro京橋駅の地下通路による乗り換え経路上に、エレベーターが整備されておらず、車いす使用者は地上から京橋公園内のエレベーターを利用して乗り換えることになり大きな迂回が生じています。 <u>エレベーター位置や乗り換え経路のわかりやすい案内・誘導が必要です。</u>
「2）乗り換え経路」において、コムズガーデンの案内表示サインを統一しわかりやすくしてほしいという当事者意見を踏まえた記載をされたい。これにかかる対応方針案では「エレベーターがある場合も誘導サイン、エレベーターがない場合の案内をしてほしい」という意味が通じにくい表現となっているので、「エレベーターがある場合だけでなく、京阪へ上がるエレベーターがない旨の表示をしてほしい」と修正されたい。	○コムズガーデンリニューアル工事において、コムズガーデン内に設置するエレベーターの他、Osaka Metro京橋駅、京阪京橋駅、JR京橋駅など周辺施設を含めた施設案内板が設置されることで、分かりやすい案内・誘導の充実が図られます。
「2）乗り換え経路」において、「京橋公園のバリカー」を撤去してほしいという当事者意見を踏まえた誠実な記載をされたい。「京橋公園へ至る乗り換え経路は歩道が狭く、公園で入口が狭いなど、車いす使用者が通行しにくい状況となっています」とあるが、バリカーが課題ということははっきり記載していただきたい。	○公園は、車いす利用者の方をはじめ、視覚障がいの方、ベビーカーを利用される方、子どもやお年寄りの方など沢山の市民の方が利用されています。また、だれもがアクセスできるように配慮しながら、公園利用者の安全を確保することも重要です。一方、公園内でのバイクや自転車などの走行は、他の利用者と接触すると大きな事故になる可能性があり、そのような危険行為への対策も必要となります。また、安全対策の観点から公園から道路への飛び出しを防ぐためにも出入口部へのバリカーが必要です。このため、様々な方のアクセス性の確保と危険行為の対策とを考慮し、現状のバリカーを設置したのですが、当事者の「バリカーにより、京橋公園に入りにくい」という意見などを踏まえ、今回のリニューアル工事においてバリカーの設置位置や形状等を改修する予定としております。安全対策と危険行為への対策のバランスを取りつつ、可能な限り通行幅を確保するなど、車いす使用者がスムーズに通行できるような整備に努められます。