

## 第13回大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会への意見

## 1 ステーションワンへの案内誘導について

大阪市役所から公共交通機関(京阪、地下鉄)への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への案内誘導が不十分であることについて、ワークショップで意見が出されてきました。

ステーションワンは交通結節拠点と位置付けられており、検討会でも、改札からの案内誘導、地上からエレベーターが設置されているビルであることの案内について、「関係者と調整のうえ今後検討します」と回答をいたしましたが、基本構想変更原案への反映が不十分であると思います。

基本構想変更原案では、ゲートタワービルへの案内の改善の検討が記載されていますが、ステーションワンの検討についてはまったく触れられていません。階段を使ったルートには地下鉄も含めた案内表示がされているのに関わらず、エレベーターを使用したバリアフリールートには地下鉄方面への表示がされていないのは大きな問題です。交通結節拠点への案内誘導は継続した課題であることを記載していただきたい。

地上からの案内についても維持更新となっていますが、道路上からステーションワンへの標識が全くないのは課題であると認識をもち、少なくとも関連事業に位置づけていただきたい。

## 基本構想変更原案

P74 ~ステーションワンのことは触れられていない

□他施設及び他事業者・他路線への乗継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討	一部整備済み 改札内外に天吊、壁付型等の案内標示を設置済み。大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う	-	-
	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	-	○

P110 (2)案内誘導 整備済み扱いで維持更新

## (2) 案内・誘導

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、△:一部地区)	区分	整備時期	関係者
I. 案内・誘導施設の整備	□分岐点や交通結節点等の主要地点において、目的地または中継地となる旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の位置について、道路標識(案内標識や歩行者案内標識)の整備	維持更新	-	国土交通省 大阪市(道路管理者)

ステーションワン入り口 左写真)階段



右写真)エレベーター入り口



## ステーションワンの入り口

階段への誘導は京阪、地下鉄の両方の記載があるが、エレベーター入り口には、何もない。

<ワークショップにおける意見と対応表>

P155 淀屋橋ステーションワン

番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
1	淀屋橋ステーションワンの入口で誘導ブロックが途切れていますので繋げてほしい		京阪	関係者と調整した上で今後検討します。
2	EVで地上に上がってから交差点まで誘導ブロックを繋げてほしい		京阪	関係者と調整した上で今後検討します。
3	淀屋橋ステーションワンに敷設されている誘導ブロックがステンレス(銀色)で見えにくいため、床面との差異をつけてほしい		京阪	関係者と調整した上で今後検討します。

P156 淀屋橋ステーションワン

10	改札口からEVまでの案内を分かりやすくしてほしい		Osaka Metro	より分かりやすい駅の案内誘導について今後検討いたします。
			京阪	関係者と調整した上で今後検討します。

P160 淀屋橋ステーションワンから市役所

番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
11	淀屋橋ステーションワンにEVが設置されていることが分からぬいため、地上に案内表示をつけてほしい		京阪	関係者と調整した上で今後検討します。
12	全体的に地上からOsaka Metro、京阪への出入口位置が分かりにくいため、地上に案内表示(ピクトグラム等)をつけてほしい。		Osaka Metro	ビル出入口の地上部には、案内板を設置しておりますが、より分かりやすい案内標示を今後検討いたします。

## P159 淀屋橋ステーションワンから市役所

10	地下鉄へ向かうEVの案内表示が淀屋橋三井ビルディング(淀屋橋 odono)のままだっているため、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		Osaka Metro	淀屋橋ステーションワンにおいては、地下～地上～上層階までのEVとなっており、ご利用の際にお待ちいただく時間が長いなどのご不便をおかけするため現状のままでご理解をお願いいたします。なお、1月上旬に淀屋橋ゲートタワー側に地下～地上専用EVが設置されますので分かりやすい案内誘導を検討いたします。
----	---	--	-------------	---

## 2 インターホンへの点字ブロックでの誘導について

ワークショップでの無人駅が拡大しているのに、点字誘導ブロックが引かれていないので、インターホンが探し難いという課題について意見がありました。

基本構想変更原案を確認すると、そもそも整備も目標に掲げられていないことがわかりました。

以下は、京阪大江橋駅の基本構想原案の記述ですが、そもそも、整備の目標に、インターホンに付いて音声案内しか記載がなく、点字ブロック誘導を掲げていません。

インターホンへの点字ブロック誘導の必要性を検討いただき、次期、基本構想ではぜひ、整備目標に掲げていただきたいです。

### <ワークショップにおける意見と対応表>

追加	インターホンへの誘導用ブロックの設置について、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い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し難いという状況は危機的な問題である。 「全駅舎に関係する内容であり、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西日本	視覚障がい者誘導用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。
		—	Osaka Metro	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。
		—	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。

### 基本構想変更原案の記載例(京阪大江橋駅)

項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎	3.案内・誘導	◇移動等円滑化のための主要な設備の配置を音、点字等により示す案内板等を設置し、当該設備の設置を音声等により知らせる案内設備の設置[対象:無人駅、無人改札(時間帯無人含む)]	整備済み	—
		◇多機能式インターホンを設置し、当該設備の設置を文字及び音声等により知らせる案内設備の設置[対象:無人駅、無人改札(時間帯無人含む)]	一部整備済み 多機能式インターホンは設置済み但し音声案内未対応。 引き続き検討を行う	○