

第 12 回

大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会

会議録

日 時 令和 7 年 6 月 25 日（水）午前 10 時 01 分～午前 11 時 59 分
場 所 大阪市役所 屋上階 P 1 会議室

第12回 大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会 会議録

1. 日 時 令和7年6月25日（水） 午前10時01分～午前11時59分

2. 場 所 大阪市役所 屋上階 P1会議室

3. 出席者 （敬称略、欠は欠席者、※はウェブ会議の方法による出席者）

<委員>

会長	内田 敬	大阪公立大学大学院工学研究科 教授
副会長	北川 博巳	近畿大学総合社会学部総合社会学科 准教授
	※ 石塚 裕子	東北福祉大学総合マネジメント学部 産業福祉マネジメント学科 教授
	野口 一郎	一般社団法人大阪市老人クラブ連合会 理事長
	手嶋 勇一	一般財団法人大阪市身体障害者団体協議会 会長
欠	西 正次	一般社団法人大阪市視覚障害者福祉協会 理事
欠	廣田しづえ	大阪市聴言障害者協会 会長
欠	山本 深雪	大阪精神障害者連絡会 代表
欠	長谷川美智代	社会福祉法人大阪市手をつなぐ育成会 理事長
	尾上 浩二	認定NPO法人 DPI 日本会議 副議長
	濱崎はるか	新設Cチーム企画
	酒田 直哉	大阪市高速電気軌道株式会社 交通事業本部 交通ネットワーク部バリアフリー企画課長
	高松 靖司	近畿日本鉄道株式会社 鉄道本部 大阪統括部 施設部工務課長（代理：本間氏）
	村上 裕紀	京阪電気鉄道株式会社 経営企画部 課長 （代理：藤井氏）
	※ 小田 太一	東海旅客鉄道株式会社 新幹線鉄道事業本部企画部 担当課長（代理：大村氏、若林氏）
	※ 上村 悠	南海電気鉄道株式会社 えきまち計画推進部 課長
	楡井 太郎	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 経営企画部 （駅・まちづくり）課長（代理：森本氏）
	高山 績	阪堺電気軌道株式会社 業務部 営業課長 （代理：井本氏）
	乾 寿智	阪急電鉄株式会社 交通プロジェクト推進部 課長
	※ 高島 慶俊	阪神電気鉄道株式会社 都市交通事業本部

		工務部施設課 課長補佐
欠	小森 成人	一般社団法人大阪バス協会 常務理事
	松本 明文	大阪シティバス株式会社 経営戦略室 経営企画課長
欠	井田 信雄	一般社団法人大阪タクシー協会 専務理事
	橋本 実雄	公益財団法人大阪タクシーセンター 乗場管理課長
	藤岡 基樹	大阪府警察本部 交通規制課 計画担当管理官 (代理：小林氏)
	佐治 嘉朗	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 事業対策官 (代理：寺田氏)
	池西 かおり	北区役所 政策推進課長
欠	重枝 克己	東住吉区役所 政策企画担当課長
※	大谷 省吾	福祉局 高齢者施策部 高齢福祉課長
	三浦 晶子	福祉局 障がい者施策部 障がい福祉課長
	津田 雅史	こころの健康センター 精神保健医療担当課長
	柚本 真介	建設局 道路河川部 交通安全施策担当課長
※	黒瀬 毅	建設局 公園緑化部 調整課長 (代理：丸山氏)
	三井 義紀	大阪港湾局 営業推進室 まちづくり事業調整担当課長
※	瀬脇 浩	教育委員会事務局 指導部 初等・中学校教育担当課長
	瀬野 正和	国土交通省近畿運輸局 交通政策部 共生社会推進課長
	馬場 博之	大阪府都市整備部 住宅建築局 建築環境課長

<事務局>

	野口 浩	計画調整局交通政策室長
	照井 一史	計画調整局計画部交通政策課広域交通企画担当課長
	出口 圭一	計画調整局計画部交通政策課交通バリアフリー推進 担当課長代理

4. 会議次第

1 開会

2 議題

(1) 大阪市交通バリアフリー基本構想の変更について

(梅田地区、難波地区、京橋地区、我孫子町地区、コスモスクエア地区)

(2) その他

3 閉会

〔配布資料〕

配席図

出席者名簿

資料1-1 大阪市交通バリアフリー基本構想策定地区

資料1-2 令和6年度基本構想変更スケジュール

資料1-3 「大阪市交通バリアフリー基本構想（梅田等5地区）（案）」に対するパブリック・コメントの実施結果について

資料1-3（別紙） ご意見の要旨と本市の考え方

資料1-4 令和7年度基本構想変更スケジュール

資料2-1 各地区基本構想変更スケジュール（全体）

資料2-2 継続検討項目について

参考資料1 尾上委員提供資料

参考資料1-1 バリアフリー法基本方針における第4次目標（中間まとめ）抜粋

参考資料1-2 高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準

別冊【建築プロジェクトの当事者参画ガイドライン】

参考資料2 濱崎委員提供資料

5. 議事の概要

1 開会

○事務局（出口）

ただいまから第12回大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会を開催いたします。

委員の皆様方におかれましては、本日はお忙しい中ご出席賜り、誠にありがとうございます。

本日の司会を務めさせていただきます協議会事務局の計画調整局交通政策課交通バリアフリー推進担当課長代理の出口でございます。どうぞよろしくお願いいたします。着席して説明させていただきます。

まず、本日の第12回協議会につきましては、大阪市審議会等の設置及び運営に関する指針に準じ、公開で行います。

傍聴の方に申し上げます。携帯電話は電源を切るかマナーモードに設定し、周りの方へ配慮いただくようご協力をお願いいたします。

それでは、お手元にお配りしている資料の確認をさせていただきます。クリップを外していただきご確認ください。上から順に、次第、配席図、参加者名簿、資料1-1、大阪市交通バリアフリー基本構想策定地区、資料1-2、令和6年度基本構想変更スケジュール、資料1-3、「大阪市交通バリアフリー基本構想（梅田等5地区）（案）」に対するパブリック・コメントの実施結果について、続きまして資料1-3の別紙、ご意見の要旨と本市の考え方、資料1-4、令和7年度基本構想変更スケジュール、資料2-1、各地区基本構想変更スケジュール（全体）、資料2-2、継続検討項目について。以上、事務局から準備した資料に加えまして、尾上委員提供資料として参考資料1、参考資料1-1、バリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標（中間とりまとめ）の抜粋、参考資料1-2、高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準別冊【建築プロジェクトの当事者参画ガイドライン】、濱崎委員提供資料として参考資料2を含め、14点でございます。そろっておりますでしょうか。不足がございましたら、進行途中でも構いませんので、事務局にお声がけください。

なお、配席図で一部変更があります。野口委員の配席を正面に向かって右側に変更させていただいておりまして、尾上委員の配席を正面に向かって左側に変更させていただいております。

続きまして、参加者名簿をご覧ください。本日は、一般社団法人大阪市視覚障害者福祉協会理事、西様、大阪市聴言障害者協会、廣田様、社会福祉法人大阪市手をつなぐ育成会理事長、長谷川様、一般社団法人大阪バス協会常務理事、小森様、一般社団法人大阪タクシー協会専務理事、井田様、市関係者として、東住吉区役所政策企画担当課長、重枝が所

用のため欠席でございます。それ以外の委員につきまして、山本委員が少し遅れているようにございまして、石塚委員がウェブ参加の予定ですが、少し遅れてご入室になると連絡をいただいております。なお、北川委員におかれましては、ご都合により会議の途中で中座される予定ですので、あらかじめご了承ください。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、以降の議事進行を内田会長にお願いいたします。内田会長、よろしくお願いいたします。

○内田会長

皆さん、おはようございます。よろしくお願いいたします。

お手許の次第に従って進めていきたいと思いますけれども、2の議題、2つ上がっております。（1）大阪市交通バリアフリー基本構想の変更についてということで、そこに挙がっております5地区です。ちょっと先走りますけれども、資料1－2のところに、これに関わるスケジュールが示されております。昨年度になりますけれども、下から3つ目の固まり回り、第11回の推進協議会、1月21日に開催いたしました。ここで方向性について議論して、その後パブリック・コメントを実施して本日に至ると。1－2は過ぎたやつのお話ですね。こういった流れでございます。

では、資料の説明よろしくお願いいたします。

2 議題

○事務局（照井）

皆様、おはようございます。大阪市の計画調整局、この4月からバリアフリーの担当課長で着任しております照井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。着座にて説明させていただきます。

それでは、資料に従いまして順に説明をさせていただきます。

資料1－1、大阪市交通バリアフリー基本構想策定地区という横向きの地図のついた資料でございます。昨年度から継続の委員の方ももちろんおられるんですけども、私も含め変わった方もおられると思いますので、ご存じの方には繰り返しのになってしまいますけれども、大阪市が取り組んでおりますバリアフリー基本構想の改定ということで、この間の取組をまずもってご紹介いたします。

もともと大阪市の交通バリアフリー基本構想ということで、平成15年から全部で25地区ということで、地図にお示しのご覧の地区において基本構想を策定いたしまして、その後、約20年が経過したわけなんですけれども、令和5年度から令和8年度にかけて、4年間でもって25地区の基本構想を順番に見直していく、変更していくということで、4

年計画で進めておるところでございます。

令和５年度には天王寺・阿倍野地区を含めまして全部で５地区、令和６年度には梅田地区を含めましてこちらも全部で５地区ということで、主にこういった天王寺ですとか梅田といった大きなターミナルを中心に引き上げて進めてまいりました。ということで、４年計画のうちちょうど半分、２年が経過したといったところで、全部で今１０地区が仕上がったというような状況でございます。

令和７年と令和８年度につきましてですが、残る１５地区について順次取り組んでいく予定としておりまして、令和７年度は鶴橋地区ほかご覧の９地区、令和８年度につきましては日本橋地区をはじめご覧の６地区ということで、令和８年度までに仕上げていく予定としております。

続きまして、資料１－２をご覧ください。こちらは令和６年度、昨年度なんですけれども、梅田地区ほか全部で５地区ということで取り組んできた経過でございます。この推進協議会の中で議論いただき、そして、５地区についてそれぞれの地区で３回ずつワークショップを開催いたしまして、当事者様にもご参加いただき、実際現地でもまち歩きも行い、ご意見を聴取した上で素案というものを冬につくりました。その後、パブリック・コメントを２月から３月にかけて実施いたしまして、その内容を踏まえまして、令和７年４月１５日、この４月に変更に至りました。変更した内容は大阪市のホームページに掲載いたしますとともに、協議会委員の皆様にもご送付をさしあげたといった経緯となっております。

次に、資料１－３をご覧ください。こちらはパブリック・コメントの内容のご紹介を今日は差し上げたいと思っております。梅田ほか全部で５地区のパブリック・コメントということで、令和７年２月１０日から同年３月１１日にかけて、ご覧の方法で実施いたしました。その結果、全部で９名の方から、意見の総数としますと２８件のご意見を賜ったところでございます。その中で、今日は幾つかピックアップしてご紹介をさしあげたいと思います。そうしますと、資料１－３の別紙としまして、横向きの表になっておりまして、ホチキス留めになっているんですけれども、こちらの資料の中から幾つかご説明を差し上げます。

では、まず１番ということで、梅田地区に関してということでございますが、この方のご意見は、阪急電鉄の梅田駅に関してのご意見でございます。この梅田地区には中津駅のことにも含まれているんですけれども、この方のご意見は、阪急梅田駅の茶屋町口、北側の改札口のほうにもエスカレーターをつけてほしいというご意見の趣旨でございました。このことにつきまして阪急電鉄様と共有しお話ししましたところ、阪急電鉄さんのほうで芝田一丁目計画ということで、付近の開発の計画をお持ちでございます。その開発の進捗に

合わせてこちらの茶屋町口のほうにもエレベーターを整備される計画のご予定がございましたというお話でございます。なお、このご意見の方の趣旨でありますエスカレーターというのは、現状、阪急様はご予定はないんですけれども、そういったご意見の方がいらっしゃるということは阪急様のほうに共有させていただいたといったことがこの件の経緯でございました。

では次に、難波駅でもご紹介を差し上げるんですけれども、4番の難波駅についてということでございます。こちらが難波駅の阪神高速道路の高架下のところに大阪シティバスさんのバスターミナルがございます。こちら50年ほど前に整備した由緒あるバスターミナルなんですけれども、こちらが現状、地下の部分でなにわ筋線という新しい鉄道路線の工事が真っ最中だということもございまして、少し工事中というような状況もございます。なおかつ高架下ということもあって薄暗いということでもありますとか、待合スペースですとか歩道のスペースについても少しということで、そういったご意見でございました。それから、視覚障がい者様用の誘導ブロックが剥がれているというようなご指摘も含めてございました。このことについて、関係者様と共有し、視覚障がい者様用のブロックを貼るという、そういったすぐ対応できることはもちろんすぐに対応しまして、現状、対応は完了しております。なにわ筋線の工事が2031年まで、まだあと6年ほどはかかるということで、工事をしながら、切り回しもしながらということで、状況は少しずつ変わっていくんですけれども、もちろん安全は確保しながら工事は進めていき、なにわ筋線が開業する段になったらまた改修工事につきましても必要に応じて考えるということで、そのような状況でございました。

次に、6番についてもご紹介を差し上げます。これは難波とあるんですけれども、難波駅に限らずということなんですけれども、バリアフリー基本構想の中には鉄道駅ももちろんそうなんですけれども、道路についても特定事業、関連事業を定めております。この方のご意見は、道路のどの部分をどんな内容で整備していくのかということをもっと分かりやすく表現したほうがよいというご意見でして、確かに基本構想は国のバリアフリー法に定められておりますように事業の内容をしっかりと記載することになっておりますので、その趣旨も踏まえまして、今回から道路に関する参考資料ということで、道路に絞った参考図というのを今回から基本構想につけるということで、そのように私どものほうで改善を図ったといったことでもございました。

それから、京橋駅についても一つご紹介を差し上げるんですけれども、12番でございます。こちらは、もともと商業施設、もともとダイエーだったのがイオンに名前が変わりましてあったんですけれども、現状そのイオンも閉まっていて、次の開発が待たれるといった状況でございます。この方のご意見は、商業施設の中のエレベーターを通じて上り下

りができたというのが、今現状できなくて、商業施設の西側にあります大阪城京橋プロムナードというのがございますが、こちらに上がるのに大変な回り道だということで、そういったご意見でございます。これに対しまして、もちろんその開発が待たれるんですけれども、開発の状況も踏まえながら、道路管理者としましては開発の動向あるいは周辺の動向なんかも勘案した上で、必要に応じてエレベーターなりスロープの設置を検討するといったお答えでございました。

梅田、難波、京橋について幾つかご紹介を差し上げたんですけれども、この年、令和6年度はあと2つ、我孫子町とコスモスクエアということでやってまいったんですけれども、我孫子町とコスモスクエアについては、このパブリック・コメントではご意見はございませんでした。

以上が、パブリック・コメントについてのご紹介となります。

次の資料で1－4という資料をご用意しております。こちらは今年度、令和7年度の予定でございまして、今年度は鶴橋ほか9地区ということで取り組んでまいります。進め方なんですけれども、これは昨年度までと同じやり方をしようと思っております。8月から11月にかけて、それぞれの地区においてワークショップを3回程度行いまして、当事者様、関係者様にもご参加いただき、現地確認も行った上で素案を作成し、12月頃にまた協議会の場でご報告差し上げたいと思っております。その後、パブリック・コメントを実施いたしまして、年度内に変更手続きを完了する計画で進めてまいります。

以上が議題（1）についてのご報告でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○内田会長

ありがとうございました。

今、資料1－1から1－4までご説明いただきましたけれども、1－2と1－4をちょっと見比べていただきたいんですけれども、基本構想の最終決定の年度ということで、1－2のほうは令和6年度末、2週間ほど新年度に入っていますけれども、このときにつくった基本構想に関しての進め方でした。1－4が、既に昨年度から動き始めているんですけれども、今年度末を目途に進めているものについてのものです。見比べていただきますと、1－4のほうがシンプルになっている。推進協議会の回数が少なくなっております。これは、ターミナル地区を含むか含まないかによって、協議会と地区におけるワークショップの関わり方がちょっと違うということが反映されておまして、現在進行形の1－4のほうですとターミナル地区がございませんので、既に昨年度、1－4の一番上のところ、第11回の推進協議会、1月21日のときに変更原案の作成の考え方についてはご議論いただいております。これを踏まえて、今日追加でもしお気づきの点があればということなんですけれども、各地区のほうのワークショップに進んでいってというような形になってお

ります。

では、ご説明いただいた内容についてのご意見、ご質問をよろしくお願いいたします。
いかがでしょうか。

令和6年度、資料1－2とか、それから、この件については既に公表もしております。
決まったことではございますけれども、資料1－3としてついておりましたパブリック・
コメントをいただいたことに対して、このような考え方で対応しましたということが整理
されているわけですが、このあたりの考え方、現在進行形のほうも直接的には頻繁
に協議会と地区のワークショップをやり取りするわけではございませんけれども、考え方
というのはそこに反映されるという形になってまいりますので、このあたりとかでお気づ
きの点があればご指摘いただくと効果的かなというふうに思いますので、何なりとご意
見いただけるとありがたいです。いかがでしょうか。

では、北川委員。

○北川委員

北川です。

ちょっと1点だけ確認したいんですけれども、資料1－4で鶴橋地区等8地区（5基本
構想）とあって、最初に確認しておけばよかったんですけれども、今年度は変更地区が8
地区ですね。鶴橋から始まって放出まで行く。この5基本構想というのがちょっとよく
分からなくなってきた、これはどのような形になるのか。

○内田会長

これは、資料1－1の図をご覧くださいまして、ここは南森町・大阪天満宮から天満橋、
北浜、淀屋橋というのは切れ目なくつながっている、ここが一括して、基本構想とし
ては1つになっているということです。ほかの残りを合わせると、基本構想としては5つ
ということです。南森町からスタートして淀屋橋まで。この4地区が1つの基本構想にな
ります。

○北川委員

ということは、ワークショップ的には、ここちょっと書かれていませんけれども、5地
区対象で今年度は進めていくという形でよろしいですかね。

○事務局（照井）

ご指摘のとおりでございまして、5つのワークショップを設けようと思っております。

○内田会長

私からも確認ですけれども、4地区を対象にしている主担当はどこになるんですか。
区としてもまたがっているんじゃないかなったですかね。

○事務局（照井）

行政区としましては北区と中央区にまたがっておりまして、その中で主担当の区を定めておりまして、今回は北区でさせていただきます。

○内田会長

ありがとうございます。

いかがでしょうか。パブリック・コメントに対する市としての考え方、また持ち帰っていただいて、詳細にご覧いただいて、このあたりの考え方をもっと強くしたほうがいいよとか、いかなものかというのがもしありましたら、ご指摘いただければ、次の改定、あるいはほかの地区に反映したいと思いますが。

尾上委員、お願いいたします。

○尾上委員

尾上です。ありがとうございます。

先ほど北川委員が質問されたことと関連してと思っていたんですけども、今年、鶴橋地区、南森町から淀屋橋までの地区、新今宮、弁天町、放出というところで進めていくということなんですけれども、特に南森町から淀屋橋の地区というのは、これだけのエリアをやるということに加え、今日も淀屋橋駅を使ってここに参りましたけれども、ほかにも南森町と天満橋なんかは府庁があつたりとか、かなり公共的な建物が多いので、地元の住民の方だけではなくて、大阪市内、あるいは広くいえば大阪府下から使われる駅ではないかなと思います。また、実際、南森町から淀屋橋までの地区となると物すごくたくさんのコースをつくるということになるので、特に地元の地区の担当、北区の方には頑張りたいと思いますけれども、あわせて、去年ターミナル地区で、いろんな障がい種別を含めて参加してもらえるようにということで、広域的な形での利用されている委員ということで委員の補充をしてバランスを取ってきたと思うんですね。ぜひそういった方法も今年度引き続き取り入れてもらう、ターミナル地区じゃないから去年までというのではなくて、実際この南森町から淀屋橋の1駅だけでグループをつくったら10以上になるのかなとか考えたりしますので、実際に実務的にも人を集めるということからしても、去年までのターミナル駅で活用された手法というのを引き続きお願いしたいなと思います。

以上です。

○内田会長

事務局、いかがですか。

○事務局（照井）

ご意見ありがとうございます。ご指摘のとおり、淀屋橋あるいは天満橋ということで公共的な建物も多く、そういった広域的なご利用がなされていると思っております。また、淀屋橋におきましてはちょうど一昨日ですか、東側に新しいビルもオープンしまして、地

下鉄と接続したりということで、状況も変わっていつているというようなこともございます。ターミナルを預かる広域的な視点をお持ちの委員のご参画ということで、尾上様ご自身もそのような意欲がおりということ、ありがたいお話もいただいておりますので、ぜひ今回の幹事区の北区役所とも相談しながら、また個別にご相談さしあげますので、その節はどうぞよろしくお願いいたします。

○尾上委員

どうぞよろしくお願いいたします。

○内田会長

ほかの方、いかがでございましょうか。

でしたら、先ほど申し上げましたように、基本的な考え方に対してはいろいろご意見いただいたほうが、さらによいもの、スパイラルアップをやっていくときに有効かと思しますので、お気づきの点は直接事務局のほうへよろしくお願ひしたいと思ひます。

では、議事を進めさせていただきたいと思ひます。

(2) その他という形になっているんですけれども、ここが大きく2つござひます。事務局が用意されている資料2-1、2-2、これについてご説明いただひて議論したいと思ひます。一旦休憩を挟んで、その後、参考資料という形になっておりますけれども、尾上委員と濱崎委員からご提供いただひている資料についてご説明いただひて、またそれに基づいて総合的な議論を行うという形で進めたいと思ひます。

では、まず事務局が用意されている資料2-1と2について、ご説明よろしくお願ひいたします。

○事務局(照井)

それでは、議題の(2) その他といたしまして、事務局から大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会の進め方についてご説明を差し上げます。

資料2-1 としまして横長のスケジュール表でござひます。今回の議題で申し上げたいことが3点ござひます。1点目が、大阪市のバリアフリー協議会を今後とも続けていくということについてでござひます。こちらの年表の資料は令和5年度から令和9年度ということで、冒頭も申しましたように、4年かけて25地区の各地区の基本構想を変更していくことを示してござひまして、現状はちょうど真ん中辺りまで来ております。令和5年度、6年度と経過してきてまして、半分ほどが時間的にも内容的にも経過したということで、残りの3年目、4年目ということで、残りの地区を仕上げていくという予定をお示ししてござひます。

このように、4年かけてやるんだということで、計画的に変更を進めてござひます。令和8年度で一巡ということになってまいるわけなんですけれども、しからばその後どう

するかということについてでございます。バリアフリー基本構想につきましては、国のバリアフリー法に基づいて行っていますけれども、法の25条に定められておりますが、基本構想はおおむね5年ごとに調査、分析、評価を行うということに努めることと定められております。これに従いまして、私どももつくり上げた基本構想をおおむね5年ごとに、そのような調査なり分析なりの段をまた踏んでいきたいと思っておるんですけれども、その評価する場としまして、今般のこの協議会の組織を使わせていただきまして行っていきたいと思っております。

それから、こちら法趣旨にあるんですけれども、バリアフリーを進めていくに当たって、様々な事情を持ちの当事者の皆様、それから今日ご参会の鉄道事業者様、道路管理者様、関係者の皆様、それからまた学識の先生方、それで私ども行政ということで、バリアフリーについてこういった情報や意見を共有し交換するという場を設けることはとても大事なことだと考えておりますので、そのような関係者の意見交換、情報共有の場としても、この協議会というものを今後も継続させていただこうと思っておりますので、何とぞご参加のほどよろしくお願ひしたいと思ひます。それが1点目でございます。

2点目は、継続して検討すべき項目ということで、この間整理をしましてまいりました継続検討項目についてでございます。こちらが資料2-2としまして、これも横向きの一覧表のようなものに整理しているんですけれども、こちら併せてご覧ください。

これまで、この協議会、それからそれぞれの地区でのワークショップということでやってまいりました中で、継続して検討していくべき項目ということで、ご覧の11点ということで整理をしましてまいりました。ちなみにこの資料は、昨年度にパブリック・コメントを行った際に、継続検討項目について紹介するために前段でつけた資料になっております。

こちらの11項目なんですけれども、いずれにつきましても整備をすぐというわけにもなかなかいかず、したがって継続となっているわけなんですけれども、なかなか具体的な方針あるいは解決策というのが難しいような状況になっています。正直なところ。一方、国においても同様の課題認識をお持ちでして、11点ありますうち、国においても具体的に動き出しているような項目もございまして、例えば1番の分かりやすい案内・誘導という項目につきましては、国のほうで今年度にワーキンググループ、これはまた当事者様も参加されましたワーキンググループを設置しまして検討を進め、令和9年頃には国のガイドラインに反映していくといったご予定でございます。そういった国などの状況も整理しながら、大阪市としてもどれをどのような方法で進めていくかということで、優先順位や進め方を考えてまいります。時間がかかっていて恐縮なんですけれども、今年度は国などの状況の整理にまずは充てさせていただきたいと考えておりまして、その上で整理結果もお示しし、この協議会の場合でも議論していただき、進めていきたいと考えております。

3点と申し上げましたけれども、3点目は新規地区の取扱いについてでございます。現在、25地区ということで設定しておるわけなんですけれども、地図でご覧いただいたように、主要なターミナルをはじめ丸がついておるといような状況で、現在はその範囲から外れているような地区でも、新規地区が必要ではないのかというようなお声もかねてから幾つか頂戴しておるところでございます。もし新規地区を取り上げるとしますれば、大判のスケジュールにあります令和7、8は、今既に予定があるわけなんですけれども、もし新規地区に取り組むとしますれば、令和9年度、あるいはそれ以降という形になってまいります。そうしますと、令和9年に、いきなりスタートする、というわけにもいきませんので、その前の年から準備が必要になってまいります。したがいまして、今年度あるいは来年度にかけて、新規地区に取り組んでいくのか、取り組むとすればどの地区ということを検討なり準備はその手前の段階から始めていきたいと思っております。本日、具体的にどこということを申し上げられないんですけれども、検討は始めてまいりたいということでございます。

以上が、事務局からご用意したご説明になります。どうぞよろしくお願いします。

○内田会長

ありがとうございました。3つとおっしゃいました、再度おさらいをさせていただきますけれども、まず一つ目は、資料2-1で示してあるような、4か年度、右端、R9まで入れると5か年度にわたって書いていますけれども、国の法律にも5年ごとに見直すというのがあるので、5年周期でずっと継続的にやっていくと。そのための当事者参画等を踏まえたような検討の場として協議会というものを開催していくような方向で考えられているというのが1つ目です。

2つ目は、資料2-2に上がっておりますけれども、ここに11項目、継続的な検討課題というのが挙がっております。ここに挙がっているのは、この会議の場においても、いろんな基準がないと具体的な話に前へ進みませんよねということで、各基本構想の中での議論ではなくて、協議会全体で議論すべきですよというふうに整理してきたものをまとめているということでございます。

これらについて、国のほうで検討が進んでいることもありますし、まだしばらくというところもあろうかと思えますけれども、こういったような課題があるんだということを今日ご確認いただいた上で、今年度の協議会事務局の活動内容としては、国の動向等を調べてご報告いただくと。今後、それを踏まえてどうやっていくかというのを議論するというのを、次の協議会あたりでやっていただくというようなことです。

3つ目が、新規地区、あそこが必要よとかいうご指摘も委員の皆様からもいただいております。5年周期ということであると、資料2-1、令和9年度というのが空いていると

というようなことになりますので、ここで幾つかの地区を追加するというのが、いろんな人的な資源とかでいうと可能性はあるということですが、それを具体的にどこにするのかということについては、これからちょっと検討を事務局としてしたいというようなことでして、次回のとき、可能な範囲でまたその考え方についてご紹介いただくと。以上の３点でございます。

ご質問とか、前向きなご意見いただけるとありがたいですが、いかがでしょうか。単純なご質問でもいいですよ。

北川委員、お願いします。

○北川委員

北川です。

基本的には継続して協議会をやっていくということは全然反対はしませんので、またしっかりよろしくお願いします。

今、実は国のほうでもバリアフリーの在り方の検討というのをされていて、この６月の上旬で最終会議が終わりましたから、大体こういう目標でやっていきたいと思いますというところが、今回途中の資料で中間取りまとめの報告なんかもありますけれども、これのまた決まったものが出てくるという予定になっておりますので、次回協議会ぐらいでは少しそのお話もできればいいのかなというふうに思っております。

大きく分けると、目標としてはこういう数値となるんですけども、検討した３つのことがあって、１つは基本構想をもっと推進するにはどうすればいいか。それから２つ目は心のバリアフリーを推進するにはどうすればいいか。それから３つ目がやっぱりＩＣＴ等の活用というのが結構テーマとしてありました。そういう意味では、これからまた今回の資料２－２にありますような継続検討項目についての考えているところもありますので、引き続きこういうことはテーマでよろしくお願ひしたいと思います。

あと、資料２－１についてちょっと私から確認したいところがあるんですけども、今年度は、改めて色塗りをすると、先ほどのご説明があったように５の基本構想ということで、該当するところが未整備・地域課題の多い地区というところで、テーマ的にはＧ④と書かれたところが該当しているんだなというところが改めて分かりまして、非常に分かりやすい資料かなと思っておりますが、基本構想を見てくださいと言われればそれでもいいんですけども、一応、今年度のテーマとしての確認で未整備・地域課題の多い地区ということで、これらに挙がっているところの地域課題というのは一体何なんだろうというところを、簡単なご説明でもいいからちょっと共有はしておきたいなと思ひまして、ちょっとそれは事務局のほうにお願いしたいと思ひます。ちょっと確認よろしくお願いします、いいですか。

○内田会長

事務局、いかがでしょう。未整備。共通認識を持っておいたほうがいいよねということです。CにあるA・B以外のところでも整備状況いろいろ問題のところもあるわけですが、それなりの人の流動も多い中でというようなあたりかとは思いますが、事務局、いかがですか。

○事務局（照井）

今回、鶴橋をはじめご覧の地区を掲げておるわけなんですけれども、位置づけといいですか地区の特性としましては、梅田のような大ターミナルではないものの、それなりに、例えば鶴橋でしたら近鉄さんとJRさんの、あるいはメトロさんの乗換え、淀屋橋もたくさん乗換えがございますし、新今宮も南海さんとJRさん、弁天町もしかりといったことで、ターミナルに準じたような機能を持っている地区だと思っております。加えまして、例えば鶴橋ですと付近に支援学校がありますですとか、そういった生活関連の施設も多く、そこに通じる生活関連経路ということにも整備すべき課題が残っているといったことで、そういった認識でございます。正直申しますと、25地区というのを平成15年に設定したものですから、それを順番にやっていくということなんですけれども、そのような認識でございます。ちょっと雑駁ですけれども。

○北川委員

ありがとうございます。今のご説明で大分理解が進みまして、一つは事業者間の連携をどう考えるかということですね。そういった意味では、多分接遇とか理解促進というのもテーマとして上がってこようと思いますし、あとは南森町から淀屋橋はやっぱ面的に広がったエリアをどう考えるかということがすごくよく分かりましたので、ちょっとこの辺は道路関係のことも含めて集中的な課題なのかなというふうに思いました。その辺は課題共有できてよかったと思います。ありがとうございます。

○内田会長

ほかの委員の方、いかがでございましょうか。

濱崎委員、お願いします。

○濱崎委員

新設Cチーム企画の濱崎です。

資料2-2の継続検討項目についてなんですけれども、スケジュールの中にも記されたほうが、具体的に決めにくいというのは理解しているんですけれども、そういったものが存在していて、スケジュール感としてはDの新規地区、方向性の検討みたいな、点線の矢印でもいいと思うんですけれども、そういったものが存在していて、継続して検討しているということが分かるようなスケジュール表の記載のほうが、現在の状況に照らしていい

感じなんじゃないかなと思ったんですけれども、いかがでしょうか。

○内田会長

事務局、お願いします。

○事務局（照井）

ありがとうございます。継続検討項目についてということで、かねてから項目として上がっているものを11の内容に整理いたしまして、本日はこの表の形で、資料2-2という形でお示したところでございます。スケジュールにつきましては、なかなか具体的に何年の何月にということが今もって申し上げることができないものですから、なかなか表現しづらかったというのが正直なところになります。とはいえ、このことについて、もちろん私ども忘れるつもりは毛頭ございませんので、いずれやっていくということで、そういった忘れていないということ、それから今後進めていくことを決意も込めまして、今回はこの資料2-2という表の形でお示した次第でございます。

○内田会長

濱崎委員のおっしゃることももっともなんですけど、今は本当、課題として挙がっているんだけれども、どういった段取りでやっていくかというのは決め難いというのが正直なところだと思います。ですから、先ほど口頭でおっしゃられたように、今年度中は国の動向をちゃんと踏まえましょう。北川委員からも報告がありましたし、今日は参考資料として尾上さんのほうからも出ていますように、いろんな動きがあるわけですから、それらを踏まえて徐々に、次の年度はこういったことについて決められるかもしれないよねというのがだんだん見えてくるというようなところかなというふうに思います。次のときに工夫して何か分かりやすい形ができるようであれば、事務局から出してもらえるかもしれませんし、まだちょっと無理よねということにもなるかもしれないということで、今日のところは置かせていただきたいと思いますけれども。

尾上委員、ご発言お願いします。

○尾上委員

それでしたら、今日、参考資料1ということで出させてもらっているもの……

○内田会長

参考資料はすみません、休憩後にまた時間を取りますので。

○尾上委員

そうですか。ちょうど今の議題に関連することと考えていましたが、この紙で出しているものは後で説明させていただくとして、先ほどの説明の中で1点確認なんですけれども、バリアフリー法に基づいてこの協議会が設置されているということで、25地区、来年度で一通りの見直しが進むわけですが、そこで終わりではなくて、それ以降も継続していく

という趣旨ですね。非常に重要だと思います。というのも、これは別に後ろ向きの意味で言うわけじゃないんですけれども、2003年から基本構想の議論が始まって、2006年に最終25地区作りました。それで、本当はそこから5年間やって、2010年で見直すという話になっていたのが、そのとき大阪市全体のこの協議会を解散してしまっただけで地区の協議会に委ねますというふうになった。地区の協議会に委ねるという絵を描いたんですけども、実際にどうなったかという、港区だけは協議会を継続していただいているんですが、それ以外の地区は全部協議会を解散してしまっただけで、持っていないんですよね。ということで、その2006年以降、進捗管理なり見直しをする体制が全くなかったから、もう20年間ぐらい作りっぱなしになっちゃったというのが正直なところだと思うんです。その反省を踏まえるならば、今回この見直しをして終わりではなくて、継続してこの協議会を持って、当事者も事業者も、そして行政の方も参画して意見交換していく、あるいは進捗管理なんかも含めて進めていくみたいなことで、すごく重要なことをまず1点思います。あと具体の検討課題については後でペーパーでお示いたしますけれども、先ほどの説明の中で、国の動向を見定めていくというのはすごく大事なこともあります。でも一方で、大阪市なんかは全国に先駆けていろんなものを新しくやってきた。言うなら大阪市がやってきたものが後で国のスタンダードになってきたものって結構あると思うんですね。例えば、今のホームと車両の段差を基本なくしていくという動き。もう今Osaka Metroが全国トップで進めていますけれども、例えば千日前線のような、リニアモーターカーじゃない昔ながらのモーターのタイプなんかは、以前はそんな段差をなくすなんて無理だと言われていたんですね。国交省での議論でもリニアモーターカーとか新線はできるけれどもというのだったが、いやいや、大阪の千日前線でもやっていますよという話で、当時の国交省のバリアフリー課長に見に来てもらって、既存路線も含めてホーム段差の解消をしていくんだ、隙間の解消をしていくんだというふうな動きになった。そのことからすると、ぜひ大阪から国にモデルになるようないい事例、そういったものを発信できるように、待ちだけではなくて自分たちからも提起していくみたいな姿勢が欲しいなと思います。

特に私、国のバリアフリーの基準とかガイドラインの検討委員を何回かさせてもらいましたけれども、そこでも結局のところ、ゼロから始まるんじゃなくて、いろんな地域でやっているいい事例を集めて、その中から抽出してピックアップしていくというのが国の検討だと思うんですね。これは内田先生とか北川先生を前にして釈迦に説法ですけど、ゼロから始まるんじゃなくて、そういう自治体のいい事例から国の検討は始まるので、ぜひ大阪発の事例を情報発信して、国か市かじゃなくて、お互い連携し合っているものをつくり上げていくというふうな取り組み方をしていただきたいなと思います。

以上です。

○内田会長

ありがとうございます。気持ちは全く同感でございますので、よろしくお願いします。

ウェブでご参加の石塚委員、挙手されていますが、お願いできますでしょうか。

○石塚委員

一つは、先ほど北川委員のほうから国の動きについてご説明がありましたけれども、大阪市は継続的に協議会を運営していくということで、国の評価項目に継続実施というのが設けられることになったので、とてもいいことだと思っています。それを踏まえて、今後、新規地区の検討も行っていきたいというお話がありましたが、新規地区を選ぶというだけではなくて、法律の改正を踏まえて、現在は”交通”バリアフリー基本構想になっていますので、交通を取ったバリアフリー基本構想にバージョンアップしていただきたいと思っています。

3点目の資料2-2、継続検討項目についてご説明があって、先ほど尾上委員からも大阪市発のいろんな先進的な取組を発信して行ってほしいというお話がありましたが、大阪・関西万博の開催を機に、Osaka Metroさんや大阪市のパビリオンなどでも、トイレなどを中心に、とても先進的な取組が既に形になってあるものがたくさんありますので、そういったものを生かしながら、残された課題についてこの協議会で検討し、発信していけたらいいのではないかなと思っています。

以上です。

○内田会長

ありがとうございました。

バリアフリー法の立てつけとしては交通と建築物一緒になったわけなんですけど、国の組織も、大阪府、大阪市の組織も相変わらず縦割りのままというのを一気に解消していくのもなかなか難しいかと思いますが、相互に連携しながらできるだけという方向は、私もそういったスタンスでやっているつもりではございますが、なかなか一足飛びには難しいかなというのも正直なところでございます。

さて、始まってから1時間超えておりますので、一旦ここで5分程度休憩を取らせていただきたいと思います。間もなく11時3分になろうとしていますので、あちらの時計で11時8分再開ということでよろしくお願いいたします。5分間休憩といたします。

— 休憩 —

○内田会長

それでは、その他の2つ目の話題ですけれども、参考資料という形で尾上委員と濱崎委

員から資料を提供していただいていますので、まず尾上委員からご紹介お願いいたします。

○尾上委員

D P I 尾上です。発言の機会をいただきましてありがとうございます。

参考資料ということで、参考資料と、それに合わせて参考資料1－1、1－2という形で添付させていただいていますので、併せてご覧ください。

まず、先ほどの資料2－2で説明いただいた11の課題ということになるんですけれども、1つ目、この2年間かけてやってきましたターミナル地区の検討を踏まえた継続協議事項といいますか検討事項ということについてということで、ちょっと読ませていただきます。

2006年に大阪市が先進的に基本構想を策定して以来、20年ぶりの見直しであり、当事者から多くの問題点が指摘され、課題として整理されたことはとても意義があったと考えています。しかし、計画へ反映し切れない課題も多く残されていて、これまで第8回、第11回の協議会において、今後継続的に取り組むべき事項ということで整理をいただきました。引用していますけれども、先ほど事務局からいただきました資料2－2と同じですので読み上げはしませんけれども、ここに書かれている11の課題、非常に重要な課題だと考えています。それを踏まえまして、継続協議事項の取組案を早急に示していただきたいなと思います。これらの課題はどのターミナル地区でも共通して問題点として挙げられた項目であり、当事者参画の下に継続して検討することが極めて重要だと考えます。早急に検討の優先順位や進め方の案を示していただいて、今年度中に具体的にこの協議会における検討を開始していただきたいと思います。

こちら、とりわけ早期に取組を行うべきと考える項目ということで、特にターミナルのまち歩きであったり、あるいは日常的に使っていて、この部分何とかならないかなという部分を中心に説明させていただきます。

1つが他社線乗換え・案内誘導です。ターミナル地区で特に多く上がった意見は、バリアフリールートの案内表示が量的に不足して、かつ分かりにくいということだと思うんですね。特に大阪の特徴ということで、民間ビルを活用した連絡エレベーターという場合が多いわけですが、エレベーターの所在や、エレベーターの各階からのルートの表示等が分かりにくい課題があります。今日も淀屋橋駅、市役所の南側交差点にできたビル、まだ最終の工事中ですけれども、そのエレベーターは使うことができたのですけれども、エレベーターは17人乗りぐらいの大きさのものがつくられていました。まだ最終段階だからどうなるか分からないんですけれども、エレベーターがどこにあるか外から見て全然分からないんですね。表示が全然されていない。あるいは、何時から何時まで使えるのかも分からないというのが今の現状だったりします。こういうことを含めまして、当事者参画の下、

分かりやすいバリアフリールートの案内表示の在り方を、京橋地区や難波地区などモデル地区を選定して、実際にこういうふうな共通の表示の仕方をしたらどうだろうみたいな形で検討する場をぜひつくっていただければというのが1点です。

もう一点が、インターホン、券売機・精算機の仕様です。特にこの間、無人駅や無人改札、時間帯無人も含めまして、駅員さんのいない改札というのが大きな問題となっています。以前でしたら、駅員さんに連絡さえつけば何とかなっていたものが、駅員さんがそもそもいないですから、そうすると障がいがあっても利用できるインターホンや、あるいは券売機・精算機等の重要度が増してくるわけですね。なかなかやっぱりこの部分については、これまで例えばエレベーターの仕様やトイレの仕様に比べて詰め切れていない部分が非常に多いなという感じがするんです。多様な障がい者が利用できるためにどういう改良が必要なのか、当事者参画でよい事例の情報交換や、当事者の使い勝手を踏まえた意見交換会などができる場をつくっていただければなと思います。3回ほど前の協議会の資料の中で、回答の中には、この券売機はメーカー仕様であるので改善できないという回答もあったというふうに記憶しています。ぜひメーカーの方にも、使おうと思ったらどういうことで困っているのかということを知っていただきたいなというふうに思ったりするんです。ぜひ当事者の声を、生産段階、つくる段階に反映することにつなげられないかなということ。

以上、まず全体としてこの継続検討課題についてどういうふうに今後検討していくのかということ、ぜひ今後示していただきたいですし、12月の協議会のときにはこういったことの議論の取っかかりを始めていただければなというふうに思います。

2つ目が、これはちょっと情報提供ということになります。先ほど北川委員からもご説明ありましたけれども、バリアフリー基本方針に基づく第4次整備目標という基本方針の見直し、中間取りまとめがこの4月になって、もうこの夏には取りまとめという運びになっております。それと並行して建築プロジェクトにおける当事者参画のガイドラインというのがこの5月に発出されているということで、国は2021年から25年というのが一つの期間の区切りで、2026年度から向こう5年間の目標を定める取組、検討を進めているわけです。中間まとめの抜粋、本当にこれはポイントだけ抜粋した1枚物、裏表の資料なんですけれども、この中でご覧いただきたいのが、表のほうのページの鉄軌道のところの障がい者対応券売機は原則100%だということで、今現状91%とあります。91%が本当に対応できているのかなというのも正直思うところなんですけれども、少なくともやっぱり障がい者対応の券売機が重要だということで100%になっています。裏側のほうを見てくださいと、一番上にある建築物なんですけれども、新たに当事者参画という項目が設定されています。当該年度に着工した2,000平米以上の国等の特別特定建築物のものに着

工前の段階から当事者参画を実施した工事を100%。全てこれをやるんだというふうに目標を設定されています。特に今回、次期の基本方針では当事者参画というのが目玉のテーマということで、ちょっと分量ありますけれどもガイドラインもつくられて、この5月に発出されているところです。ぜひ後でご覧いただければと思うんですが、このうち、この協議会との関係で着目しておきたいページということで、3ページをちょっとご覧いただけますでしょうか。こちらの3ページです。3ページの真ん中ぐらいのところに、当事者参画の位置づけということで、こういうふうに書かれています。公共建築物の発注においては、自ら定めた実施方針に基づき、事業者から当事者参画の方法等の具体的な提案がなされるよう、個々の建築プロジェクトの要求水準書に当事者参画の実施を盛り込むことということです。さらに次に、バリアフリー基本構想に基づく建築物特定事業計画に当事者参画の実施を位置づけること。地方公共団体の福祉のまちづくり条例において包括的に公共建築物の発注における当事者参画の実施を位置づけること等が考えられるということで、特にこの協議会との関係でいうとやっぱりバリアフリー基本構想の中での事業の中で当事者参画の実施を位置づけなさいということ。あるいは、民間の建築プロジェクトにおいても、自ら定めた実施方針に基づいて当事者参画を位置づけてくださいよというふうなことを強調しています。この向こう5年間、当事者参画をフレーズとか理念だけではなくて、実際の実施プロセスにどう落とし込んでいくのかということ为国は求めている。今回の基本方針の目玉であるということ強調しておきたいと思います。

それを踏まえて、3点目なんですけれども、大規模開発・再開発への当事者意見の反映ということで、基本構想の取組では、次回の大規模開発時に検討するという課題解決になることが多く見受けられたと記憶しています。大規模改修・再開発のときに、これまで当事者の声が反映されていないことが、障がい者の存在を想定していない大規模迂回であったり分かりにくさといったことが起きてきたなと思っています。先ほども申しましたとおり、市役所のすぐ近くのビル、何としてもエレベーターが分かりやすい表示になることを望みますけれども、やっぱり当事者の声を聞かれなかったら、今のああいう分かりにくい状態になっているのかなと、不安をやっぱり隠せない状況であります。今後、重点地区内で生じた不特定多数が利用する公共性の高い建築物プロジェクトや、大規模開発・再開発においては、国の当事者参画ガイドラインの趣旨を踏まえ、当事者の意見反映ができる方をぜひご検討いただきたい。少なくとも推進協議会へ公共性の高いプロジェクトに関して報告いただくとともに、この協議会で意見を反映できるような仕組みを図っていただければなというふうに思います。

以上です。時間いただきましてありがとうございます。

○内田会長

ありがとうございました。

濱崎委員からもご説明いただいて、併せて全体で討議したいと思います。

では、濱崎委員、よろしくお願いします。

○濱崎委員

新設Cチーム企画の濱崎です。

参考資料2のSOGIESCの多様性を前提として全ての人が生きやすいまちづくりと記している資料について説明したいと思います。

SOGIESCについては、性的指向、性自認、表現、性的特徴の頭文字を取ってSOGIESCと本日も説明させていただきます。

こちらの推進協議会では最新の動向をピックアップしてお伝えすることも役目の一つかなと思いますので、簡単に最初に1の項目として動向を説明しようと思います。

専用の独立したオールジェンダートイレが、本年1月19日に開業した駅、夢洲駅で、大阪市内の公共交通機関としては初めて設置されました。こういった形のトイレは、公共交通機関では成田国際空港だったり名古屋鉄道金山駅など、ほかの地域で先に設置が進んでいる状況がありましたが、大阪市内でも設置する事業者の方が出てきたということが高く評価しております。

エキスポ2025大阪・関西万博では、「多様でありながら、ひとつ」というコンセプトの下、オールジェンダートイレを含む新しい配置計画のトイレが複数設置されました。今後のトイレの設置において学ぶべき点が非常に多くありました。終了後にほとんどが解体されるのは残念なんですけれども、解体される前に、ぜひまちづくりに関わる行政や事業者の方が実際に見学すること、写真や体験など様々な資料を多く集めて保存して次につなげていくこと、そして当事者が参画して評価する場のようなものが設けられるといいなと考えて、期待をしております。

最後に、こちらちょっと今までと少し色というか様相が違うことになるんですけれども、オールジェンダートイレの新しい設置や配置計画が模索される過程で、小便器、利用者のプライバシーを確保する程度にそれぞれ差が出てきているということが明らかになってきていると感じています。

以上が最新の動向となります。

本日は、主に万博や夢洲駅で新しくできたトイレについて情報を共有したいなと思っていて、2の項目についてはこれまでも2年前からずっと共有しているようなことですので、省略しながらいきたいと思います。

SOGIESCの在り方が前提であるかないかというところで、まずそれが前提じゃないときにトランスジェンダーやノンバイナリーの方が様々な制限や支障を受けていて、外

出時にトイレを使おうとしても使えなかったり、我慢したり、すごく探したりということ
を日常的にしている、健康上の不利益を被っている場合などもあります。

本日、事例1の紹介をさせてもらいですが、バリアフリートイレが男女別に分
かれた空間の中にあるときに、バリアフリートイレを使おうとしている当事者の方にとっ
ては非常に使いづらい状況があります。今日の資料に載せているトイレについては大阪府
庁、天満橋の駅に近い大手前のところの本館のトイレになっておりまして、バリアフリー
トイレを使おうとすると、男性便所の入り口側にすごく寄った形で入らなければならず、
ちょっと難しいと感じる人がいるという写真の説明になります。

次のページにいくんですが、今度はいい事例として紹介させていただくんですけ
れども、男女別に分かれた空間を通らず、男女、性別にかかわらず、もちろん段差などもな
く、全ての人が利用できる位置で直接出入りできるというバリアフリートイレはとても使
いやすいです。写真は大阪市役所地下1階のトイレになっております。ですが、もち
ろん配置や計画も大事なんですけれども、トイレの外側にどんな表示をするか、トイレ
のマークをどんな感じにするかということも結構重要でして、私たち新設Cチーム企画と
しては、男女別のピクトグラムというものを強調して使わないことで、もしできるのであ
れば、誰が使うかを示すよりは、どんな便器が、何があるのかを示すことというのをいつ
もお勧めして紹介しております。富田林市では実際の事例もありますのでご参考ください。

今紹介したものはあくまでバリアフリートイレをオールジェンダートイレとして使うと
いう事例の紹介でして、機能を兼ねているということで、利用集中の課題がありました。
個数が不足したり、待ち時間が発生したり、同じトイレを必要とする利用者間でストレス
を感じるということがあったと思います。

次の項目にいきたいんですが、独立型のオールジェンダートイレの事例報告をさ
せていただきます。Osaka Metroさんの夢洲駅と万博を見学しまして、それぞれどんなト
イレになっていたかというのを調査して調べてみました。全部で3の1から3の3まであ
るんですが、3の1と3の2が、簡単に言うと、従来のおりの男女別トイレと、
それと別にオールジェンダートイレがあるという事例。もう一つは、男女別のトイレが形
を崩して、従来とはちょっと違った形で、さらにオールジェンダートイレがあるという事
例になっています。3の1と3の2でそれを説明します。

3の1のトイレでは、並んで配置している。バリアフリートイレが一番手前にあって、
オールジェンダートイレがあって、男性便所があって、女性便所がある。もう一つの形は、
女性便所と男性便所の間にちょっと広めに空間が取ってあって、誰でも入れる空間なんで
すが、オールジェンダートイレとバリアフリートイレが、適材適所かはちょっと分
からないんですが、分散して配置してあるという形になっていて、それぞれ回遊で

きる形になっていました。これらのトイレは、使用している人がどれぐらい集中しているかで雰囲気的な使いやすさや使いづらさというのはちょっと違いが出てきていたんですけども、こういうふうな配置を計画するということが自体はとても实际的で、現実的に可能。実際に使ってみて、使うこと自体は問題はないという形で、好意的に評価しているつもりです。

次のトイレがとてもよかったという事例になっているんですけども、名前が西ゲートゾーンなので、公共交通で使う人からするとすごく反対側のトイレ。万博の会場を今説明していましたが、万博の会場に入って、地下鉄で来て夢洲駅から出て入ると最も遠い位置にあるトイレになってしまうんですが、西ゲートゾーンにあるトイレのW77、別の名前が身体性を触発する休憩所＋トイレfuku fukuという名前になっているんですけども、こちらの事例がとてもよかったと。新設Cチーム企画の実際に調べたメンバーの中では一番よかったというふうになりました。中身を説明すると、5個オールジェンダートイレがあって、2個バリアフリースイートイレがあるんですけども、さらによかったのが男子ラウンジのほうで、3個の普通の一般的な便房のほかに、10個ある小便器が全て便房になっていて、小便器利用者のプライバシーを十分に確保していました。もちろんいろんな人が使う上で、お互いのプライバシー、お互いの安全性も確保されていたというところで高く評価しています。

事例4の下の方だと、今までのトイレと違うのが、緑色で囲っているんですけども、小便器が区切られている。便房になっていて、男性の普通の便房もある。それで、オールジェンダートイレとバリアフリースイートイレがそれぞれ複数個ある。女性便房は、これは従来の形とあまり変わらないんですけどもあるというので、これはとてもいいというふうになっていました。

次の3の3の項目でも紹介させていただくんですけども、こういった男女別のトイレからあえて崩しているトイレの中では、どちらかというと気になったのがオールジェンダートイレではなくて男性便所のほうの小便器の設置の状況が気になっていて、小便器の仕切りとか扉がなくて、排せつの様子が周囲から見えてしまったり、プライバシーの確保が十分でなかったりというのが気になる点でした。

次の項目にいけます。この3の3で紹介するトイレは、主に男性便所にかなり焦点を絞ってはいるんですけども、どのトイレもオールジェンダートイレがあって、オールジェンダートイレ自体の使いやすさは使いやすかったんですけども、男性便所のほうの小便器のプライバシーに少し課題があると考えています。事例の5と6と7は、それぞれどんなパーツがなくてプライバシーが確保されていないのか、排せつの様子が見えてしまうのか、見えてしまわないのかというのがちょっとずつ違うんですけども、例えば5ですと、

入って、オールジェンダートイレを使いたい人も小便器の利用のゾーンに入っていくことができるので、小便器を別に利用する気がない人も小便器のほうに入っていくてしまうというところで、事前に注意書きだったり、ここからは小便器利用のゾーンですよという分かりやすい表示みたいなのもなかったのが、ちょっと安全性がないなというふうに感じていました。5はだから全てないというパターンですね。ゾーンの区別がない、仕切りもない、扉もない。6番は、仕切りはあるんですけども、扉がない。なので、外側から中の様子が見えるというものです。7に関しては、ゾーンの区別だけがあって、仕切りと扉はない。なので、男性便所の中に入ってしまうと、もうあとはプライバシーの確保が十分ではないトイレ。現在よくある男性便所の形になっているというのが気になっていました。

以上が小便器利用者のプライバシーの確保の課題についての説明になります。

すみません、3の4がありました。3の4の項目を簡単に説明すると、ピクトグラムデザインはどうあるべきなんだろうというので、いろんないいデザインもあったんですけども、オールジェンダートイレを示そうとすると、見た目の多様性を書くのもいいんですけども、結局2つの性の服装の違いにこだわってしまった結果、ノンバイナリーという男性でも女性でもないとか、ジェンダーノンコンフォーミングという方もいるんですけども、そういうジェンダーを決めたくない方など、SOGIESCを前提とした表現とはまたちょっと違った方向になってしまったなと感じていて、最初にも申し上げたとおり、どんなトイレがあるのかということのほうが重要ではないかなというふうに考えています。

最後にまとめに入りたいと思うんですけども、オールジェンダートイレの設置を今後とも増やしてほしいということです。可能であれば独立型のオールジェンダートイレを設置することも検討してほしいと思います。適切なトイレの配置とかレイアウトというのは、その建物の用途や状況で違いますので、ぜひ万博が終わる前に、もしくは既にある事例などを参考にして、全ての人が使いやすい、行きやすいトイレの設置というのを進めてほしいと思っています。

小便器利用者のプライバシーの確保も、現在は私たち新設Cチーム企画の中では課題と考えておまして、実際ここに書いている内容としては、隣の小便器をわざと使われたり、排せつの様子や性器を見られるとか、それに関する中傷を受けるという性的な加害とか被害が日常的に起きているということに関して、もうちょっとセンシティブに考えていく動きというのは、より安全なトイレとか、全ての人の使いやすさや行きやすさを考えたトイレの考え方としては、あるべき方向性じゃないかなと考えています。もちろんバリアフリー基本構想では、全ての人というところに男性とか、安心して小便器を利用したい方とい

う表記はないんですけれども、考え方としてはそういった方たちも含まれるのではないかと考えています。

最後に、本日もですけれども、オールジェンダートイレの設置に関する項目は、国等の動向も考慮しながら推進協議会、ここで継続して検討されるんですけれども、大阪市内でできる動きが何なのかちょっと私も分かりませんが、特定事業や関連事業の指定であれば整備の進捗具合なども推進協議会で報告されますので、そういったスクリーニングというか定期的に観察しやすい何かの取扱いのされ方がされて、5年ごとに評価していくベースができたらいいなと考えております。ですので、今後とも私たちとしては当事者の視点を共有しますが、行政としても何かしていただければと思っております。

以上です。

○内田会長

ありがとうございました。

では、ちょっと意見交換したいと思いますけれども、北川先生、次のご予定があるという事ですので、まずお願いします。

○北川委員

北川でございます。ちょっと次、大学の講義がございまして、もうすぐ失礼したいと思うんですけれども、言うだけで失礼しようと思っているんですが、今回、尾上委員と濱崎委員からいろいろと現状といいますか、これからやっぱりこうあるべきであるというご示唆をいただいていると思います。

やっぱり私、2つ共通して大事なキーワードの1つは、当事者参画でいろいろ進めていくということの大事さを言っているんじゃないかと思います。特にオールジェンダーのトイレは、万博は本当にいろんな人に参加してもらって、こうがいい、ああがいいと丁々発止して、いろいろ実現させたという部分はあるんですけれども、実際運用してみると、やっぱりまだまだ課題も多いなというところが結構あります。ですから正直、参画の形でやっても、計画段階でやっても、やっぱりやってみるといろいろ課題もありました。そういう意味では、話し合いながら少しずついいものをつくり上げていくという姿勢づくりが大事なのではないかなというふうに思っております。

それで、参画に至る前の前段階として最近大事だなと思っているのが、一つは相互理解という概念をもう少ししっかり積み上げていったほうがいいのかなというところがあって、提供する側はやっているんですと言うけれども、使ってみる側からしたら、やっぱりこれ使えないですよというところで、じゃ、どこが課題なのか、問題なのかというところをお互い受け止め合う、それから丁々発止話し合う、そういう場づくりが最近バリアフリーの現場では必要なのかなというところを、私自身も強調しておきたいと思います。

それからあと、尾上委員からありました、特にこれからの世の中の一定面積のある公共建築物に対しては当事者参画にするというふうなことが結構言われておりますので、これにつきましては大阪市も今後やっていかないといけない部分があるんだろうと思っております。先達の事例としては、兵庫県の福祉のまちづくり条例の中ではチェック&アドバイスという制度を設けております。どんな制度かという、要は障がい当事者と建築士免許を持つ人、それから理学療法士、作業療法士とかそういう方たちがアドバイザー登録をします。それで、例えばどこかの施設を改良するときに、県を通じてチェック&アドバイスしてくれる人を派遣するという制度なんですね。実際、蓋を開けてみますと、ほとんどがやっぱり公共建築物でした。市役所とか公民館とかそういうところの改良について意見を聞かせてくださいという形で、設計段階から結構やっているところもありましたので、これはそういう制度的なものが多分これから普及してくるんだろうなというふうには思いますので、一つの参考にしていただければいいんじゃないかと思います。

私から以上です。

○内田会長

どうもありがとうございました。

ほかの委員の方、いかがでしょうか。

T e a m s のほう、状況分らないんですが、石塚委員反応されていますか。

○石塚委員

東北福祉大学の石塚です。

尾上委員、濱崎委員、詳細なご提案も含めてありがとうございました。

先ほどの繰り返しにもなってしまうかもしれませんが、大阪では様々な試行的な取組の実践がここ数年で随分積み重なってきていると思うので、それをぜひ有効活用というか生かして、鉄道事業者さんをはじめ事業者の方と連携しながら、大阪発で情報発信をしていけるといいのではないかなというふうに思います。

また、大阪市のような大都市で継続的にこれだけ大規模に、もちろん内容の問題はあるにせよ、見直しをかけて継続的にやっていこうとしているところは本当少ないですから、そのお手本となるような何かチャレンジができたらいいいのかなというふうには個人的には思っています。ありがとうございます。

○内田会長

ありがとうございました。

ほかの委員の方、いかがでしょう。濱崎委員、尾上委員のご報告を受けて、何かコメントがあれば。

尾上委員、いかがですか。

○尾上委員

尾上です。

濱崎委員のほうからすごく詳細な事例紹介と、あと万博などを含めて新しくできたものでもやっぱりこういう課題があるよということですね。すごく丁寧に分析提案されていて感心しました。

さらに、ちょうど私、先週の日曜日に万博に行っただけですけども、濱崎委員の報告の中にある4ページのところの西ゲートゾーンのトイレ、こちらのほうにも私たちも見てみただけですけども、確かにここのトイレ、バリアフリーも含めて配置としたら一番いいなという感じはあったんですが、細かなところ、手洗い所が真ん中ぐらいいにあるんですけども、洗面器の下のところ、クリアランスを確保はしているんですけども、テーブルみたいな感じのところを削って確保しているんですけども、パイプが出っ張って、結局何のためにこの洗面台の下のところのスペースをつくったのかが分からないまま業者がパイプをそこに通してしまっているんで、全然前向きに入れなくて、こういう感じで、手すりにも全然つかない。やっぱり最初の段階から、そして最後の仕上げの段階まで当事者の参画というのがないと、こんなことが起きるんだな。何のためにここのクリアランスを、恐らくクリアランスだろうと思われるスペースをつくったのか意味がない形。これは別にこれをけなす意味で言っているんじゃないで、要は設計段階ではクリアランスを確保しなきゃいけないねと設計者は気づいていたんですけども、実際の施工の段階で意味のないものになってしまった。やっぱり最後の段階まで当事者参画の重要性を感じたということのをちょっと追加で補足して申し上げたいと思います。

○内田会長

濱崎委員、いかがですか。

○濱崎委員

濱崎です。

尾上委員のおっしゃるとおり、本当に当事者参画が重要視されるのは計画だけではなくて、施工の段階にまできちんと。パイプを通すのはどうやったら止められるんだろうというのはちょっと私もぱっと思いつかないですけども、いろんな角度で、いろんなタイミングで当事者が入れることが重要なのかなというふうに思いました。

当事者参画のガイドラインが出たこと自体はすごくいいなと思いつつ、私が今回取り上げた男性便所でのプライバシーの確保の在り方などの問題は、さらに、誰が当事者なんだろうみたいな課題でもありますので、もっといろんな新しい、全ての人が円滑に使うにはどうしたらいいのかというのを、全員が当事者性を持って参加できる形というのでも検討されてもいいのかなというふうには思っております。

○内田会長

ありがとうございます。

今の話題だけではなくて、今日の議事全体を通じて、手嶋委員、野口委員、いかがでございますでしょうか。

○手嶋委員

交通バリアフリーということは、僕ら、もう何年前ですかね、交通局で、あその1階の大広間で、我々障がい者と向こうの信号。交通局の信号から何人ぐらいですかね。10人ぐらいですかね。信号から全部、課長さんか係長さんか忘れましてけれども、こちらでかつて十何人で集まって会議、こういうバリアフリーの委員会ですと会議。それはもう災害が起きたときどうするか、これはどうするかといって、マイナス点というのを全部拾い挙げていく。それと、千日前線は段差があったんですね、車両との。その車両との段差をどうしていくかということで提案がありまして、かさ上げみたいな形をやって、それと床の石というたらいいんですかね、それも雨の水を流して滑らんかどうか。障がいを持っている人が滑らんかどうかとか、そういうのを全部やったんです。そやから、僕ら、すごいなと思いながら、これだけやってくれるんかなとも思いながら感激して、最後、二、三十人ですかね、そういう便利よくなったとか、車椅子ですっと入れるというようなこととかがあったんですけれども、それが今のバランスのというか、はないんですかね。今のは全然。

それと、バスもそうなんです、今里ゾーンバスといって、今里から阿倍野ですか長居ですか、そういうのが通って、特急みたいな。普通、バスの停留所2つぐらい飛ばしていくんですけれども、便利のいい人は便利いいんですけれども、その中の生活してはる人は飛ばされるから、障がいがあったってそこから歩かならんということで、行程が長くなる人もいれば短くなる人もあるということなんです。そやから、我々に相談しやんとそういうことも全部決めて、今の交通局、メトロですか。そういう感じですね。そやから、この委員会をやっていて、どこまでそれが反映されるのか。我々障がい者のことを反映されるかということも一つ僕はこれからちょっと見ていきたいと思っております。

以上です。

○内田会長

野口委員、お願いいたします。

○野口委員

老人会の野口でございます。

今いろんな、こういう交通バリアフリーということで、我々高齢者においてはやはり交通網を利用するケースが多いんですけれども、やはりこれだけ人が、従来から見ますと今

特に大阪辺りは観光で外国人の方が結構多くて、今まででしたらゆっくり歩けるはずが歩けない。時間帯によりますと、梅田とか天王寺でもそうですけれども、本当に人に押されてしまうというようなケースがございます。ですから私たち、地下鉄でしたら各駅にエレベーターをつけるということは20年前から決まって、ようやく昨年ですか、100%オーケーだという形になっております。そして今、転落防止柵ですか。各地下鉄、メトロでやっていただいておりますけれども、私のおりす谷町線は、今年で設置が終わるということなんですけれども、大体26駅ぐらいあるんですけれども、終わっていますのが天王寺から天神橋筋六丁目までということで、両サイドのまだ十何駅が手つかずということで、本当に今年までにできるのかなというような形で、確かに万博がありましたのでそちらに手を取られているんじゃないかと思うんですけれども、やはり早くしていただかないと、先日、20日の日に私、新大阪駅までちょっと行ったんですけれども、事故で阪急は止まっていた。そうしますと、地下鉄も本当に乗れないんですね。新大阪駅も、私なんかは待っていても来る列車が全部いっぱい乗れない。新大阪駅でリターンする列車にようやく乗れたと。梅田へ参りますと階段までずっと人が立って待っていると。ホームはいっぱいで、もうぎゅうぎゅう詰めだと。やはり転落防止柵がなかったらやばいなというぐらい、やっぱり気になっています。

ですから、そういう面で、やっぱり観光地でも、特に大阪は観光を主体にしております関係で外国人の方も大勢おられるし、キャリーバックを持った方がおられますし、エレベーターもほとんど乗れないということで、我々高齢者においては、今まで言うておりましたように、やはり下りのエスカレーター、これを重点にしていきたい。本当に我々も80歳過ぎになってきますと下るのが怖いと。上りはまだ何とかいけるんですけれども、下りの階段が非常に怖くて、手すりを持って下っていかないと途中で転んでしまうというケースがあって、ほとんど事故を起こすのは下りの階段で事故を起こされていますので、国はまだ上り優先やというようなことを言われておるようでございますけれども、やはりできるだけ下りのほうを我々としては優先にしていきたいなというように思っている次第でございます。できるだけそういういろんな、予算もあると思いますので、各行政の方は非常に厳しいと思うんですけれども、できるだけそういう面で早めに手を打っていただきたいなというように感じております。

以上でございます。

○内田会長

ありがとうございました。

予定の時間、終わりつつありますので、最後に私から一言だけ申し上げたいんですけれども、当事者参画でいろんな物事を進めていきましょう、これは基本的な姿勢ではあるん

ですけれども、では全てのプロジェクト、全ての場所を当事者参画でできるかといったら、これはまた不可能なわけです。ですから、経験というのをちゃんとすくい取る。それらが技術基準とかという形で出来上がっているわけですから、一旦出来上がったら、それを守っていればオーケーということになりがちなのが人間のさがでして、だから、いろいろないわゆるクレーム、お客様のご意見があったときに、それはどんな趣旨で出てきているのかというのを真剣にお考えいただくということの積み重ねがむしろ重要なというふうに考えております。

それと、今日参考資料という形で話題提供されたような内容、交通がついているバリアフリーというよりは、建築物のバリアフリー、ユニバーサルデザインの話題のほうが多い。これに関しては、大阪府の福祉のまちづくり条例の審議会のほうでいろんな現状の把握とかということをやっているわけですし、そちらの会長も務めておりますが、ですからそちらでのいろんな経験とか蓄積もやっぱり有効活用していくべきだろうというふうに思っております。ですから、ご指摘いただいた姿勢について否定するわけではないんですけれども、ただ、民間の交通事業者さんとか、あるいは民間のビルの所有者の方には、それらの方々の事情も当然あるわけで、だからその辺の折り合いをつけていくというのが、トータルとして前へ進めていくためには必要であろうというふうに私個人としては考えております。

予定の時間になってしまいましたので、本日はここまでにさせていただきたいと思います。

では、進行を事務局にお返しいたします。

3 閉会

○事務局（出口）

内田会長、委員の皆様、ありがとうございました。

最後に、事務局を代表して、計画調整局交通政策室長の野口から一言申し上げます。

○事務局（野口）

この4月から計画調整局交通政策室長を拝命いたしました野口でございます。

本日は、昨年度から検討してまいりました梅田、難波、京橋、我孫子町、コスモスクエア地区など5地区の基本構想の変更につきまして無事ご報告することができました。各地区のワークショップ、協議会委員を含め多数の当事者の方にご参加いただいたほか、事業者におかれましても、調整時間が短い中ご対応いただきまして大変ありがとうございました。今年度は、鶴橋地区、南森町から淀屋橋地区と新今宮地区、弁天町地区、放出地区につきまして、来る8月から11月にかけて、各地区の当事者様のご意見を広く頂戴し、地

区の交通バリアフリーにつきましてしっかり検討を深めていただきたいと思いますと思っています。

この協議会の場合は、当事者の皆様、事業者様、そして学識経験者の先生のご意見、知識、情報を共有する場として重要なものと考えております。私たちを取り巻く環境は変化しておりますし、技術も日々進歩しております。このような中、様々なお立場の方がこのように集まり、それぞれの意見の発表や情報の提供を今後も続けていくことは意義あることだと感じました。事業者の皆様におかれましては、事業の推進を進めていただくとともに、バリアフリーの推進につきましても、ハード面のみならずソフト面ともに引き続きお力添えをいただけるようお願いします。

本日はどうもありがとうございました。

○事務局（出口）

事務局から事務連絡をさせていただきます。

今後の予定についてですが、次回、第13回協議会につきましては12月頃を予定しております。日程調整及びご案内は改めて連絡させていただきますので、よろしくお願いします。

また、学識委員及び当事者委員の皆様は、費用弁償に係る調書をご記入の上、机の上に置いてお帰りください。

これをもちまして、第12回大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会を閉会いたします。本日はお忙しい中、長時間ありがとうございました。