

第 13 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 8 年 1 月 28 日（水）午後 1 時 00 分～午後 3 時 09 分

場 所 大阪市役所 屋上階 P 1 会議室

第13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8年1月28日(水) 午後1時00分～午後3時09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
	欠 石塚 裕子	東北福祉大学共生まちづくり学部 共生まちづくり学科 教授
	欠 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
	鈴木 昭二	一般社団法人大阪市視覚障害者福祉協会 副会長
	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
	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 D P I 日本会議 副議長
	濱崎はるか	新設Cチーム企画
	前原 英樹	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
	東口 真也	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:安東氏)
	溝江 仁	京阪電気鉄道株式会社 経営企画部 課長
	※ 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)
	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 部長
	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(代理:板垣氏)
	※ 小森 成人	一般社団法人大阪バス協会 常務理事(代理:林氏)

前田 卓也	大阪シティバス株式会社 経営戦略室 経営企画課長
井田 信雄	一般社団法人大阪タクシー協会 専務理事 (代理：小池氏)
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 (代理：西川氏)
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
池西 かおり	北区役所 政策推進課長
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 (代理：吉原氏)
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 (代理：藤枝氏)
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 (代理：瀧藤氏)

<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) 令和7年度検討地区における基本構想変更案について

(鶴橋地区ほか4地区)

(2) 令和8年度検討地区の基本構想変更原案作成方針について

(日本橋地区、上本町・谷町九丁目地区ほか5地区)

(3) 協議会において継続して検討する項目について

(4) 新規地区について

3 閉会

〔配布資料〕

配席図

出席者名簿

資料1 ワークショップにおける検討状況

資料1-1～1-5 交通バリアフリー基本構想変更素案概要版（鶴橋地区ほか4地区）

資料2 日本橋地区、上本町・谷町九丁目地区ほか5地区の変更原案作成の考え方

資料3 協議会において継続して検討する項目について

資料4 新規地区について

参考資料1 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素案

参考資料2 生活関連施設・経路図「検討用資料」（日本橋地区、上本町・谷町九丁目地
区ほか5地区）

参考資料3 濱崎委員提供資料

参考資料4 尾上委員提供資料

5. 議事の概要

1 開会

○事務局（出口）

では、定刻となりましたので、ただいまから第13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。

本日の第13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。

報道機関の方に申し上げます。議事開始前までに限り、会場内の写真撮影、録画及び録音を認めさせていただきます。議事開始後は、撮影等はできませんので、ただいまの間にお願いたします。

なお、報道機関の方及び傍聴の方に申し上げますが、携帯電話は電源を切るかマナーモードに設定し、議事の妨げにならないよう、また周りの方へ配慮いただくようご協力をお願いします。

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、次第です。次に、配席図。続きまして、参加者名簿。次に、資料1、ワークショップにおける検討状況。資料の右肩に資料の番号を振ってあります。資料1です。続いて、資料1-1から1-5、交通バリアフリー基本構想の変更素案の概要版になっております。5地区あります。鶴橋地区、南森町から淀屋橋地区、新今宮地区、弁天町地区、放出地区になります。続いて、参考資料1になります。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（変更素案）です。続いて、資料2になります。日本橋地区、上本町・谷町九丁目地区ほか5地区の変更原案の作成の考え方の資料になります。続いて、参考資料2になります。生活関連施設と経路図になりまして、日本橋地区、上本町・谷町九丁目地区ほか5地区をホチキス留めしたものになります。続いて、資料3です。協議会において継続して検討する項目についてというものになります。続きまして、資料4、新規地区についてですが、これは資料4-1から4-4までございます。以上、事務局から準備した資料に加えまして、濱崎委員提出資料として参考資料3、尾上委員提供資料として参考資料4を含め、以上19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。

続きまして、参加者名簿をご覧ください。本日は、東北福祉大学共生まちづくり学部共生まちづくり学科教授の石塚様、一般社団法人大阪市老人クラブ連合会理事長の野口様、大阪精神障害者連絡会代表山本様が所用のため欠席でございます。長谷川委員につきましては、少し到着が遅れているようでございます。それ以外の委員につきましては、一部代理でのご出席、ウェブによる参加の方もいらっしゃいますが、皆様ご出席いただいております。以上、どうぞよろしく願いいたします。

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、よろしく願います。

○内田会長

皆様、こんにちは。内田でございます。本日もよろしく願いいたします。

早速ですが、お手元の議事次第に従いまして進めてまいりたいと思います。議題のところに（１）から（４）まで４件上がっております。非常に資料も多く、内容盛りだくさんでございますので、前半と後半に分けて進めていきたいと思います。議題（１）と（２）をそれぞれ説明いただいて、質疑応答、意見聴取等を行うと、およそ１時間ぐらいかかるかなと見積もっております。一旦５分程度休憩を入れて、後半という形で進めさせていただければと思います。

本日、尾上委員と濱崎委員から書類を提出していただいておりますが、尾上委員からの資料については議題（１）の説明が終わって質疑応答の冒頭部でご紹介いただければと思います。それから、濱崎委員におかれましては議題（２）のところの説明が終わってから意見聴取の冒頭でということをお願いしたいと思います。

それでは、議題（１）令和７年度検討地区における基本構想変更案についてということで、まず事務局から説明をお願いいたします。

２ 議題

○事務局（照井）

計画調整局の照井と申します。どうぞよろしく願いいたします。座ってご説明させていただきます。

本日、手話通訳もございますので、少しゆっくりめにご説明さしあげたいと思います。

では、令和７年度に検討いたしました地区につきまして、検討の経過、それからワークショップをそれぞれ行いましたので、ワークショップにおいて出ました主な話題、それを経て基本構想に取り入れられました点、こういった点を中心にご報告いたします。

資料１をご覧ください。資料１の１ページ目は、今年度この間の時系列で進めてきた経過になってございます。今回の５つの地区におきまして、それぞれワークショップをお示

ししております日付でもって3回ないし4回させていただきまして、現地でのまち歩き、確認も含めまして意見交換を行っております。

2ページ目は、現地の確認、まち歩きの際にご参加いただいたメンバー構成を表にしております。できるだけ幅広い特性の方にご参加いただくべく、お声をかけさせていただきました。まち歩きに当たりましては、チェックシートというものをあらかじめご用意しまして、例えば駅構内であれば、乗換え、エレベーター、トイレなどに向かう案内サインがあるか、案内サインが見やすいかといった点、それから、例えば歩道であれば、違法駐輪ですとかそういった障害物のあるなしや、道の傾きですとか凸凹、そういった気づいた点にチェックを入れていただくというような工夫をいたしました。

まち歩きのルートにつきましては3ページ以降に地図でお示しておりますけれども、それぞれの地区で中心となります駅とその周辺ということで設定しております。

それでは、それぞれの地区において出ました意見と対応をご紹介しますが、資料1-1から1-5ということで、それぞれの地区の概要版、カラー刷りのA3判の資料をご用意しております。その中に、それぞれ現地の施設経路図ということで、平面図、地図をおつけしております。その地図をご覧いただきながら聞いていただければと存じます。画面にも投影させていただきます。

では、まず資料1-2ということで、南森町から淀屋橋までの一つながりの地区でございます。こちらの地区で、淀屋橋駅の東側に昨年6月にオープンしましたステーションワンというビルがございます。こちらのビルを生活関連施設に設定してほしいというご意見がありました。これにつきましては、私たちの基本構想では、建築物につきましてはその入り口までの経路としておりますものの、このビルはビル内のエレベーターを介して地下の鉄道駅と地上とを結ぶルートを形成している、このことを重要と捉えまして、基本構想では赤丸で印をつけております。同じく駅の西側には先月竣工しましたゲートタワービルというのがございます。このビルと合わせまして、民間施設を活用した地上と地下の結節箇所（エレベーター）ということで位置づけることといたしました。このことがまず1点でございます。

こちらの地区でもう一点ご紹介しますが、天満橋駅についてでございます。天満橋駅には地上にバスの停留所が5か所設けられております。そのうちの1か所、5番乗り場というところにおきまして、停留所の標識柱に音声を出す機能を設けまして、視覚障がいの方に向けて案内をする事業を大阪シティバス様が予定されています。ワークショップでは、残りの4か所にも対策を検討してほしいという意見がありまして、ご案内の改善に向けた検討は継続しますとの回答がございました。以上が南森町から淀屋橋地区でございました。

次に、鶴橋地区でございます。資料は1-1でございます。この地区には、聴覚支援学

校がございますほか、韓国の文化が根づき、にぎわいを見せております。ワークショップにおきましては、言わば観光地のようにもなっているコアタウン、商店街に向かう視覚障がい者誘導用ブロックを敷いてほしいというご意見がありました。大阪コアタウンは通称でして、正式には御幸通商店街と申しますが、こちらはこの地図で申しますと、地図に入り切らない右下に、かなり外れた位置でございます。したがって、今回の基本構想に入れ込むことはかないませんでした。鶴橋駅のすぐ東側、この地図でピンク色に着色している部分がございます。こちらが鶴橋商店街になります。こちらを今回から生活関連施設に位置づけ、その入り口までではありますが、生活関連経路として担保することにいたしました。以上が鶴橋地区でございます。

次に、新今宮地区、資料は1-3でございます。ちょうどこの地図の中央のところにピンク色の星野リゾートOMO7、こちらが令和4年に開業しております。また今後はなお筋線の開業に向け、交通拠点としてさらなる向上が期待されます。まち歩きを行う中で、Osaka Metro大国町駅の多機能トイレにつきまして、そのトイレのところに、「あなたはバリアフリートイレでないか」と記されたポスターが掲示されておりました。これは、トイレの適正な利用に関する広報啓発として掲示されていたものなのですが、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なのということで、表示を改善してほしいというご意見がございました。ご意見を踏まえまして、掲示物は既に撤去されております。以上が新今宮地区でございます。

次に、弁天町地区、資料は1-4になります。こちらの駅、地区は、万博開催期間中は相当に混雑いたしました。道路につきましては、この地図の縦向きに国道43号、横向きに中央大通がちょうど交差しております。自動車通行が多く、したがって歩行者にとっては、道路を渡るということが一つのバリアと言えるかと思っております。この43号と中央大通の交差点のところに国道事務所様が横断地下道を設置されており、その四隅のうち北東と北西の角にはエレベーターを設置しておられます。残る南東と南西の角につきましてもエレベーターを設置するべく、工事の準備を進めておられるところでございます。国道43号を渡るもう一つの施設としまして、JR弁天町駅の北の端のところから大阪ベイタワーにつながっている連絡デッキがございます。ワークショップでは、こちらの連絡デッキのバリアフリー化も忘れてはならないというご意見がありまして、ご意見を踏まえ、今申しました連絡デッキの移動円滑化に係る検討を関連事業として基本構想に盛り込んでございます。

最後に、放出地区でございます。資料は1-5になります。こちらの地区は、全般に道路の幅が狭く、歩道が狭いところ、あるいは歩道自体がないようなところもございます。

そのような中、JR放出駅から地域の主要な施設であります日本ライトハウスに至る経路につきまして、今回のワークショップで地域をよく知る方々の意見を伺いまして、また、ライトハウス様とも調整しまして、今回このルートを比較的安全な分かりやすいルートということで、もともともう一つ南側の筋にルートを引いておったんですけども、北側の道に上げてまして、こちらのルートに変更したということでございます。そういったことが今回のワークショップを通じての成果だと思っております。

それぞれの地区において出ました主な意見と、それを通じた対応ということを中心にご報告を申し上げます。

議題（１）の説明は以上でございます。

○内田会長

ご説明ありがとうございました。

では、これから質疑応答に入りたいと思いますが、まず冒頭部で尾上委員から資料を提出していただいております。参考資料４のご説明をお願いいたします。

○尾上委員

ご説明ありがとうございます。

ご指名いただきましたので、参考資料４ということでお配りしているものに基づいてお話をしたいと思います。

今日は資料だけでもかなりの分量ですので、ポイントを絞った形でまとめました。１つは、ステーションワン、地下鉄淀屋橋駅に直結するというか、すぐ近くの新しくできた連絡ビルですけども、そちらへの案内誘導についてということで、ちょっと読み上げます。

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、ワークショップでも意見が出されてきました。該当箇所を引用してはいますが、ここは一々読み上げませんので、後でご覧ください。ステーションワンは、交通結節拠点と位置づけられており、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、関係者と調整の上、今後検討しますというふうに回答いただいておりますが、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るんですけども、一方、ステーションワンの検討については全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もかかわらず、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ホームへの表示がされていないのは大きな問題です。交通結節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。さらに地上からの案内についても維持更新というふうになっていますけれども、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いう認識をお持ちいただいて、少なくとも関連事業に位置づけていただきたいということで、1 ページ目の下のところ、2 つ写真を載せております。ステーションワンの階段のところには、京阪電車、その下に地下鉄御堂筋線というふうに、歩ける人のルートには京阪も地下鉄もどちらも書いているわけです。一方、右側のほう、その階段の左隣になるエレベーター入り口のところには何もこういった表示がないわけなんです。ということで、少なくともいわゆる歩ける人、通常の主動線に書かれているものが、バリアフリールートには全く何もないというのは、非常に問題ではないか。この部分、特に繰り返しますけれども淀屋橋駅のすぐ直結した場所にあるこれがこういう状態のままというのは、それこそ何のためのまち歩きだったのか、何のためのワークショップなのかというふうに参加者からは指摘をいただいているということを申し添えておきたいと思えます。

続いて2 点目です。3 ページ目、1 枚めくっていただいて右側ですけれども、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敷かれていないためにインターホンが探せないという課題について、これまでのほかの地区も含めて意見があったわけなんですけれども、今回の基本構想変更原案を確認すると、そもそも整備の目標にインターホンへの点字ブロックの誘導ということが掲げられていないということが分かりました。以下は、例えば京阪の大江橋駅の基本構想原案の記述ですが、そもそも整備目標のところに、インターホンについて音声案内しか記載がなくて、点字ブロック誘導を掲げていないと。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いて、次期基本構想ではぜひ整備目標に掲げていただければというふうに思います。

それと、今日この意見書のほうには記載していないんですけれども、今日ご説明資料の資料1 を見て、指摘したいことがあります。この資料1 の6 ページをご覧くださいませでしょうか。資料1 のP 6 なんですけれども、これはワークショップにおける意見、天満橋バスの乗降場ということで、P 6 の下から2 つ目のところなんですけれども、5 番乗り場以外のバス停についてはバス自体が音声案内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ことはできない。視覚障がい者は音声がないとバス停を見つけられないため、対策を検討してほしいとあります。これに対して、バス停留所における音声案内については、サイネージつきバス停留所の整備で対応していくことにしていますということなんです。サイネージというのは晴眼者、目の見える人は、バスが来ました、そのことでサイネージを見て、どこどこ行きのバスなんだということが分かるわけなんですけれども、視覚障がいのある人にとったら、バスが来ました、でもサイネージは視覚障がいの人にとっては役に立たないわけですから、どこ行きのバスなんだろうという状態

が解決しないわけなんですね。

ちょっとこれ確認なんですけれども、このサイネージタイプのものが今150か所ぐらいに導入され始めているというふうに聞いていますけれども、以前は何々行きのバスが来ましたという音声案内が、サイネージがあるから、バスが来ました、あとはサイネージを見てくださいということであるならば、視覚障がい者にとっては以前よりも提供されている情報はかえって限定されてしまうことになるのではないかと。よくあるんですけれどもデジタルデバイドといいますか、デジタルを整備すれば分かりやすくなると、晴眼者や健常者の感覚でつくられてしまって、そのことから視覚障がいをはじめ様々な障がい者が取り残されてしまうということになりがちです。このデジタルサイネージをもって、だから音声案内はバスが来ましたという案内だけで十分なんだということならば、ちょっと大きな誤りを犯しかねないかなというふうに思いますので、この対応のままでは、委員としては、パブリックコメントをかけるときに、委員はこの対応で認めたんですかという話になってしまうので、いやいや、デジタルサイネージだけだと、視覚障がい者にとっては以前より情報が制限された状態だから見直しをしてほしいという意見を委員として申し添えておきたいと思います。ぜひパブリックコメントにそういう指摘があったということも含めて記載いただきたいと。パブリックコメント原案には記載いただきたいと思います。

以上です。

○内田会長

ありがとうございます。

まず、サイネージの件については、実際の仕様がどうなっているのかというところをまずお答えいただいたほうが、行き違いが少なくなるかなと思いますので、大阪シティバスさん、前田さん。

○前田

すみません、大阪シティバス、前田です。

ご指摘いただいた内容なんですけれども、システムの仕様上は確かに今個々の系統までを判別して対応するような仕組みになってございません。ですので、ここはちょっと適切な機器を開発することを、改善といいますか、仕様の見直しは検討させていただきたいなとは考えているんですけれども、今のところ、ずばっと、どのバスが来て、それをそれぞれ停留所で判別するというような仕様になっていないので、こういう記載の形になってございます。

○内田会長

私のほうから確認ですけれども、サイネージで表示されている内容を読み上げるような音声の機能というのは、もちろん新規開発しなければいけないのであればかなりお金もか

かりますけれども、現状においてはとにかく画像情報のみというのでずっと整備が進んでいっているということでしょうか。

○前田

バスが到着することについてのご案内はする機能がついているんですけども、例えば何号のバスが来ましたというところまで今判別する部分がございますので、ここについてはシステムの内容を再度検討しないと、すぐ対応できないという状態でございます。

○尾上委員

私も視覚障がい知人からの伝聞なのでちょっと確認したいんですけども、以前は何々行きバスが到着しますという行き先まで含めて音声案内がされていたのが、デジタルサイネージ式のシステムが導入されることで、バスが到着しましたというところまでしか音声案内はしていなくて、そこから先は、どこどこ行きバスというのはサイネージを見る。あるいは、バスの運転手さんがどこどこ行きバスですというアナウンス、これは停留所に聞こえるわけではなくて、バスの横のスピーカーからしか聞こえないわけですね。複数の停留所がある場合、大分離れたところのバスから聞こえるというふうなぐらいにしかならないのではないかな。以前はどこどこ行きバスというふうに言われていたのが、なぜそれをやめられたのかの理由にちょっとなっていないかなというふうに思うんですけども。

○内田会長

具体的な仕様の中身については、また後日確認した上で詰めていくべきだと思いますけれども、尾上委員のご指摘の趣旨としては、以前できていたよりもより悪くなっているということが懸念されるので、そうでないならそうでないと分かるような対応方針をお書きいただく必要があるし、もし悪くなっているようであれば、それに対する対応方針を示していただきたいというふうなことでよろしいですかね。

では、ほかの点につきまして、計画調整局のほうからお願いいたします。

○事務局（照井）

2点ご指摘頂戴しております。1点目が、淀屋橋ステーションワンへの案内を課題として認識すべしというご指摘でございます。このビルを通じた経路の重要性はご指摘のとおりで大変重要と認識しております。今回の基本構想におきましても、先ほどご説明しました赤丸を入れ、また本文の中にも、110ページになるんですけども、具体のビルの名称も入れ込みまして、連続性の確保ということを表記してございます。

案内誘導につきましては、この間、梅田や京橋などターミナル地区での議論を踏まえ、たちまち解決できる課題ではなく、継続検討課題の一つとして整理しております。協議会での継続検討課題についての議論を踏まえまして、引き続き検討をもちろん行いますと

いうことで、このことも基本構想本文のほうに記載させていただいております。この記載の表現は、梅田や京橋と表現を合わせさせていただいております。さらには、今回ということで、共通課題の議論を待たずとも先行してでき得る改善としまして、西側の淀屋橋ゲートタワーへの分かりやすい案内誘導を検討ということ項目として特出しをしまして、今回項目立てということをさせていただきました。

いずれにしましても、この地上地下連絡の案内を課題として認識しまして、引き続き検討させていただきます。

次に、インターホンへの誘導ブロックについてのご指摘でございます。鉄道駅におきまして、無人あるいは時間帯無人の改札口が、昨今の状況も相まって都市部においても残念ながら増える傾向でございます。そのような中、視覚障がい者の方にとって、点字誘導ブロックが敷かれていないとインターホンにはたどり着けないというご指摘でございます。誘導用ブロックは、国のガイドラインに沿って進められているところではありますけれども、国のガイドラインというのは全国統一のベースとなるルールでありまして、都市部の事情を、国の動きを待つことなく地域から積極的に発信していく必要もある。かような趣旨のご指摘だとも承知をしました。次期基本構想では整備目標に掲げてほしいとのご意見ですので、今期、すなわち令和5年から9年にかけて取り組んでいる今期にたちまち採用するということにはかなわないのですけれども、次の段階に向けての貴重なご意見として承ります。ありがとうございます。

○内田会長

尾上委員、お願いします。

○尾上委員

ご説明ありがとうございました。

1つ目のほう、この後の議題になるのかも分かりませんが、継続検討課題の中で案内誘導、非常に重要性がこのやり取りからも浮き上がってきたかなというふうに思っているんですけれども、その上で、ゲートタワーのほうの案内サインについては記載いただいているんですけれども、ステーションワンのほうは調整がつかなかったということなのかも知れませんが、繰り返しますけれども、階段には京阪と地下鉄両方書いているのに、エレベーターにはなぜ何の表示もないのかと。エレベーターがついても、表示がなければ、知っている人だけが使える。知らなかったらずっと遠回りをする、使えない、そういうことになってしまうんですね。エレベーターは、つけていただくことはすごく重要ではあるんですが、つけたら終わりというのではなくて、やっぱり必要な人が使いたいときに使えるような案内表示が必要ですし、さらに言いますと、この大阪市の基本構想でも障害者権利条約の批准を踏まえということが書かれていますが、障害者権利条約で他の者との平等、

障がいのない人との平等というのが35回出てくるんですね。他の者との平等ということからしたら、こちらの階段のほう、障がいのない人には当たり前前に京阪も地下鉄も案内表示しているのに、障がいのある者にはなぜ表示がないのか。その表示における平等性という点においてもやっぱり課題があるというふうに思うんです。ぜひこのバリアフリールート案内表示の問題、今後パブリックコメントになりますけれども、今日協議会で改めて委員としてこのステーションワンの案内表示の問題は引き続き残っていますよということ指摘して、ぜひそういった部分、市民からの意見を聞いていただいて、さらに調整をお願いしたいと思います。

○内田会長

よろしいですかね。今のご指摘を踏まえた対応を取っていただければと思います。

ほかの方、いかがでございましょうか。

鈴木委員、いかがですか。今の議論も含んで。

○鈴木委員

僕らは目が見えないので、何ぼ書いてあってもあきませんので、音声案内に従って移動しているわけですが、その充実というか、それはお願いしたいところです。視覚障がい者だけじゃなくて、お年寄りとかいろんな方にも音声案内は有効だと思います。だんだんエレベーターでも音声がついてきまして、何階に止まりますとかと言われると、それで気がついてお年寄りもいますので、目で見てここが何階とかというよりも、音声も付加して両方できるようにしていただいたら使いやすいですし、今この地域の音声の案内もできればしていただけたらいいと思います。

もう一つ、バスの件ですけれども、これもやっぱり今までどおりの方法で、行き先、バスが来ます、行き先どこ行きですというのも、僕もそういう経験が、乗り間違ったことがあります。それはちょっと慌てていたんで、乗ってしまうと行き先が違ったということはありません。ちょっと落ち着いて乗ればよかったです。そういうこともありまして、音声でバスの行き先を言ってくれるというのはぜひお願いしたいと思っています。

以上です。

○内田会長

ありがとうございます。

ほかの方、いかがでございましょうか。

では、手嶋委員、お願いします。

○手嶋委員

手嶋です。

前も、この委員会かどの委員会か忘れましたが、今、鈴木さんも言われましたよ

うに、昔のことを話してばかりするようですが、交通局があったときは、全部障がい者とプラスアルファの見守り、そういう人で、バス、地下鉄、課長連中が全部出てきて我々の話を聞いてくれて、どうしていくか。いろんな、鈴木さんが言われたようなこととか、聴覚の人とか車椅子の人とか、どういうことで困っているのかということと、それと、床ですね。床面はどうしても掃除をして、水をちょっとかぶったら滑るので、一々このタイルはどうだということで実験して、それで障がい者が滑らないようにとか、いろんな工夫を交通局でやったものです。今は何もしませんね、そういうことは。ただ、こういう委員会でこういう話をして、尾上さんなんかは専門家ですから言われるんですけども、実際に我々肢体障がい者、肢体障がいといっても車椅子とか義足とかいろいろあるんですけども、それと視力、それで聴覚、そういう連中が集まっているいろいろな案を出して、それに改善していくような形を取らないと、したわ、これあかんで、やり直すと言ったって、なかなかそういうわけではないんですね。出来上がったところを見て、どうしても改善してほしいということであっても、1年前もちょっとあったんですけども、大阪市の駅ですけども、そういう出来上がってからも仕方ないんです。出来上がる前に、これはこうしたほうがどうだろうかということ、こういう委員会でやっていただいたほうが。ここがこうしました、ああしました、それでどうですかでは、我々はちょっと、後で言ったところでどうなるものかなとは思っております。改善されたかどうかというのをまた見に行かないといけないということですね。そういうふうには障がい者の人の意見というより身になって考えて、これから大阪市のほうは考えていっていただきたいと。そういうふうにして考えていただいていると我々は思うんですが、なかなか我々としては、ちょっと今のところクエスチョンかなと思っております。

ただ、私、身体障がい者の全国の役員もしているんですが、東京の会長、もう亡くなったんですけども、東京の会長がいつも大阪に月に1回ぐらい来るんですね。何でかといったら、大阪は便利がいい、車椅子でも十分うろうろできるから楽しい。そういうまちですから、いかにこれは継続していくかということのも一つなので、それ以上にこれからは我々障がい者の便利なように、どこでも行けるようなまちにしていっていただきたいと思えます。

以上です。長いことすみません。

○内田会長

ありがとうございました。

当事者参画できっちりと事前に、というのが非常に重要なこととございますけれども、いろいろ経済環境とかの話もあって思うようにできていないという事実はあろうかと思えます。そのあたり、この委員会だけで議論しても仕方がない話で、もっと幅広に多方面に

必要性を訴えかけていくというようなことが重要かと思っておりますので、心しておきたいと思っております。

ウェブでご参加の北川委員、挙手されておりますのでお願いできればと思っております。

○北川委員

北川です。今日はオンラインで失礼します。

確認ベースの話ですが、南森町、淀屋橋駅の図面を改めて拝見しました。今回民間施設を活用した地上と地下の結節箇所ということで、赤い丸がついております。それで気になった施設がフェスティバルホールです。こちらは大規模な集客施設ということで、たしか地上と地下を結ぶ箇所もあったのではないかと思います。その通路上にあるエレベーターは民間施設なのかを改めて知っておきたいと思ったのが1点です。

また、ステーションワンの話もそうですが、仮に民間施設を活用した場合はサインの問題が残っていることも分かりましたので、サインがきちんと機能しているかどうかについては、後日でも全然構わないので、調べていただいたほうがよろしいかと思っております。

以上、コメントベースになりますが、よろしく申し上げます。

○内田会長

ありがとうございます。重要なポイントを再度確認してくださいというご指摘と受け取らせていただきます。

ほかの委員の方はいかがですか。また後ほど全体を通じてご意見等いただきたいと思っておりますので、まずはちょっと議事を進めさせていただければと思っております。尾上委員をはじめ、今回パブリックコメントをかけるに当たって、資料の中に説明が不十分であったりとか誤解を与えかねない部分もあるというご指摘があったというふうにご受け取らせていただいております。ですから、そのあたりの修正等については事務局と私のほうでまた再度調整を図らせていただくということにしたいと思うんですけれども、大きな方向としては、地区におけるワークショップも踏まえて、事業者さんとも具体的な調整を経た結果でございますので、パブリックコメントにかけるというようなことでお認めいただければと思っておりますが、いかがでしょうか。

また、ご指摘いただいたところに関係するような変更点については、事務局のほうからまた報告していただけるというようなことでよろしいですね。

それでは、議事のほうを進めさせていただきたいと思っております。議題（2）ですけれども、来年度、令和8年度検討地区の基本構想変更原案の作成の方針についてということで、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（照井）

それでは、議題（2）令和8年度検討地区でございます。今からご案内いたします6つ

の地区の基本構想の変更を予定しております。変更の手順は今年度と同様になりますが、事務局でたたき台となる原案を作成しまして、来年度に入りますとそれぞれの地区にワークショップを設け、地元の事情をよく知る方、また当事者の方に参画いただき、現地も確認の上、調整し、つくり上げていくというものでございます。本日は、それぞれの地区の状況、参考資料2というものがございます。こちらがそれぞれの地区の地図になっておりまして、こちらをご覧くださいながら聞いていただければと思います。画面にも投影いたします。

1つ目の地区は日本橋と上本町、谷町九丁目、これらを一つながりの地区といたします。この地区は、黒門市場ですとか近鉄百貨店などの商業施設、また国立文楽劇場、新歌舞伎座といった文化施設が立地します。

次が海老江・野田阪神地区でございます。阪神、JR、Osaka Metro、こちらの3駅が立地しておりまして、福島区役所、警察署など、官公庁への最寄り駅となっております。

続きまして、西九条地区でございます。阪神、JRの2駅が立地しまして、地区内には医療施設などがございます。今回、この地図の一番北、上のほうにあります社会福祉法人福島ともしび苑、こちらを生活関連施設の追加の候補としております。

次が関目地区でございます。Osaka Metroと京阪を合わせまして3つの駅が立地しまして、地区内には旭区役所をはじめとしました官公庁や旭スポーツセンターなどの運動施設もございます。

続きまして、喜連瓜破地区でございます。Osaka Metro喜連瓜破駅が立地しまして、地区内には大阪教育大学附属特別支援学校などがございます。中央やや左の部分に平野警察署と赤字で記しております。平成30年に平野警察署が当地に移転してきておりまして、今回、生活関連施設の候補として追加しております。

最後が駒川中野地区でございます。Osaka Metro、近鉄の2駅が立地しております。地区内には商業施設として駒川商店街、官公庁施設として東住吉区役所などがございます。この地区のちょうど南西に接して長居公園がございまして、今回生活関連施設の候補として追加しております。

地区の紹介は以上でございまして、このたたき台を基に、地区の固有の状況も踏まえてつくり上げてまいりたいと思います。本日はお気づきの点、また本日以降でもご意見をお寄せいただきましたら、進める際の参考にさせていただきます。どうぞよろしくお願いたします。

○内田会長

では、ご意見いただきたいということでございますけれども、最初に濱崎委員から参考資料3のご説明をお願いいたします。

○濱崎委員

濱崎です。新設Cチーム企画のLGBTQ団体の委員として参加しています。

本日は参考資料3の各地区ワークショップについてということで、ちょっとお願い事がありますのでそれを共有します。

今年度の各地区のワークショップで、連携している団体などから課題を共有されていて、それは来年度以降改善されるんじゃないかなと思うものも含まれていましたので共有します。そもそもなんですけれども、各地区のまち歩きを含むワークショップの位置づけが、基本構想の中ではあまりはっきりとは書いていない部分が多いので、こういう形で推進協議会で共有することが必要になる場面もあるのかなと思っています。

2つあります。そのうちの1つ目から共有します。

ルート選定で求めることとして、現在まち歩きルートの中でトイレを調査対象として含んでいない地区がありました。一部ですが。全部ではないんですけれども。それについて、貴重な多様な当事者が参画する機会でもありますので、しかも外出でトイレを使わないことというのはほぼあり得ないと思っておりますし、非常に不可欠な施設ですので、見学は最低1でも入れていただきたいなと思っています。

具体的な事例を一つだけ共有しますと、放出地区の参加者の話なんですけれども、放出地区におきましては、スタート地点からトイレまでの距離は10メートルもないかなという位置にあったんですけれども、その日そこを見学するということはありませんでしたし、ほかの参加者にトイレに関する課題を具体的なものを見ながら共有するという場面がなかったというのが、ちょっと残念に思うような事例でした。そういった場合、なぜそういうトイレをルートから外すに至ったのかということところはちょっと気になる場所ですので、事務局にお答えいただきたいなと思っています。質問としては一つ含まれているのが、トイレをなぜルートから外されたのかなというのが一つ質問としてあります。

2つ目の項目に移りますが、このたび、まち歩きに当たってチェックシートをご用意いただいたというのは、すごく分かりやすくていい取組だなと思いました。ですが、今回評価項目で、過去のワークショップでの取組が継承されていなかったというのがあって、例えばここを出している2024年7月のときはトイレの問題を具体的に共有できていましたし、その次の同じ7月12日の配付ではLGBTQ+の視点でそのトイレが利用しやすいかどうかというのが評価項目に具体的に書かれていました。そういったものが今回のチェックシート、第1回のワークショップでは十分に共有がなく、2回目以降は共有があったというふうに聞いているんですけれども、きちんとこれまで取り組んできたことですので、それは継承していただかないと基本構想の意味がちょっとない。地区ごとで変わってしまうのも疑問を抱きますし、前年度やったということで、次の年度もきつとあるというふう

に推進協議会の委員としては思っていますので、きちんと継承していただきたいなと思っています。

下に今後のチェックシートの記載の在り方を具体的に提案はしていますが、これはあくまで新設Cチーム企画がよく言っていることとして提案を共有していますので、このとおりでなくてもよいのですが、最低限LGBTQ+の視点でそれが利用しやすいかというのは検証していただきたいなと思っています。

以上です。

○内田会長

今、具体的な質問等もありましたので、事務局よりご回答お願いできますでしょうか。

○事務局（照井）

トイレに関して2点ご指摘いただきました。1点目が、まち歩きのルートの中でトイレを調査対象として含めることを求めるということで、おっしゃっていただくまでもなく、性別にかかわらず誰もが使いやすいトイレということは重要なテーマの一つと認識しております。したがって、来年度も6地区でまち歩きを行うこととなりますけれども、ルート設定の際に、駅など公共性の高いトイレについてルートに含めるということで調整してまいります。まち歩きの時間の調整の都合で漏れてしまったことがあったということでもございました。すみません。

2点目が、チェックシートについてのご提案ということで、こちらにつきましても性別にかかわらず誰もが利用できる配置であるかというチェック点は重要と思いますので、引き続き採用してまいりたい。一方、オールジェンダートイレそのものについては多様な意見もございます。国としても方向性が明確になっていない。ピクトグラムにつきましても多様な意見がありまして、例えば視覚障がい（弱視）の方にとっては赤青がはっきり見やすいほうがよいという相反する意見も実際ございます。トイレにつきましても大阪府の福祉のまちづくり審議会でも扱われていると聞いておりますので、建築の分野ですとか国の検討内容も踏まえまして、実際まち歩きを来年度行う際にはチェックポイントの表現について検討、更新をしてまいります。

○内田会長

ありがとうございました。

この件について、まち歩きとかワークショップの進め方、チェックリストの在り方等についてご意見をいただいているわけですが、このあたりの話については、次の議題（3）の今後の継続して検討すべきようなものともまた関連してくるかと思えます。それから、参考資料2という形で、各地区、来年度の地区について、具体的にこの範囲、こんなルートというのが示されておりますが、このあたりの考え方、留意点等についてまたご

意見いただければと思うんですけども、このことについては議題（４）の新規地区の考え方も無関係ではないというようなことがあろうかと思えます。そこで、一旦休憩を挟んで、また議事を進めながら戻ってきてご意見をいただくという形にしたいと思えます。

では、開始して1時間以上たっておりますので、これから5分間休憩を取りたいと思えます。2時11分になりましたので、16分に再開ということにいたします。よろしく願います。

－ 休憩 －

○内田会長

それでは、16分になりましたので再開したいと思えます。

後ほどまとめて質問、意見聴取の時間を取りたいと思えますので、まずは議題（３）に関わる資料、協議会において継続して検討する項目について、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局（照井）

議題（３）についてご説明いたします。資料３でございます。

これまで、本協議会におきまして継続して検討する項目をご覧の11項目に整理してまいりました。この表で申しますと2列目のところに①から⑩であるこの11点でございます。この11項目に関しまして、国、国交省ですとか大阪府において、これらの課題が今どのように取り扱われているかということ进行调查いたしました。

まず、国についてでございます。次のページに模式図のようなものがございますが、国においては、この資料に示す3つの協議体、それから協議体に附属するワーキンググループが設置されております。ここで取り扱われている内容が、私どもで言うところのどれに当たるかと申しますと、元の表に戻っていただきますと、①案内・誘導から④、⑤、⑥、こちらがトイレに関することです。それから、⑦ウェブ情報提供、こちらが国において検討の動きがございます。

それから、次に大阪府についてでございます。大阪府においては、こちら資料の3ページ目なんですけれども、大阪府福祉のまちづくり審議会及びその下に調査検討部会が設置されております。こちらの審議会では主に建築物、建物の内側でございます施設、トイレですとかエレベーターですとか、そういった建物の内側の施設についてのバリアフリーについての調査、検討、それから整備のルール化まで図られているということでございます。我々の項目のうち建築と共通する項目としまして、④、⑤、⑥のトイレの話、それから⑩番のエレベーターの具体的な袖壁の仕様、こういったお話が建築物の仕様の話と共通

する課題となっております。そこで、今お示ししております資料の一覧表では、国や大阪府との検討の整合を図るため、国の検討動向を注視しながら進めていくという項目を四角囲みのAということで、一番右の列のところにAと記しております。それから、大阪府をはじめ建築分野の検討動向を注視しながら進めていく項目、これを四角囲みのBということで表記してございます。

ここまでハード整備のことについてご説明さしあげましたが、ハードとは別に心のバリアフリーということで、この表で申しますと⑧番と⑨番。⑧番は駅員の理解促進、⑨番はオールジェンダートイレに関する理解促進、こういったことが挙がってございます。心のバリアフリーにつきましては、令和2年に国のバリアフリー法が改正された際にも盛り込まれておりまして、本市のバリアフリー基本構想では、法の趣旨にも沿いまして、教育啓発事業を特定事業の一つに位置づけることとしまして、その具体の事業を、令和5年度から各地区それぞれ基本構想を変更する際に、この教育啓発事業を追加してっております。ですので、進行中という形でございます。これをこの表では四角囲みのDということで記しております。A、B、Dとありまして、残るCにつきましては、それがこの表でいうところの②と③。②は券売機、精算機の仕様、③はインターホンなど遠隔対応型の装置の仕様ということでございますが、こういった駅務機器の話でございます。こちらCに当たる項目を私ども大阪市の協議会で当面取り扱うテーマとしたいと存じます。このCの駅務機器関連の進め方ですが、駅務機器は鉄道会社様によってバリエーションがございます。また、これまでのワークショップにおきましても当事者の皆様から多様なご意見を頂戴しています。そういった蓄積がございます。まずは事務局にて令和5年度からスタートしています各地区のワークショップでいただいた券売機、精算機など駅務機器に対する意見、評価、こういったものを整理、分類させていただきまして、しかるべくはよい事例を各鉄道会社さんに共有していくと。そういった取組を考えております。

この表の説明につきましては以上でございます。

○内田会長

ありがとうございます。

今後の対応方針、大きな区分がなされておりますが、この点についてご意見、ご質問いただければと思いますが、いかがでしょうか。

では、まず尾上委員、お願いします。

○尾上委員

ご説明ありがとうございます。

何点か意見があります。まず1点目なんですけれども、②、③、券売機、精算機並びにインターホン、これらについては特にコロナ禍を前後して、すごく大阪市内においても時

間帯無人や無人改札を含めて駅員さんがいない改札というのが非常に増えてきている。残念ながらですが。もちろん増やしてほしくないんですけども、でも、無人の状態、さらに連絡もしようもないというのは、もうどうしようもなくなるわけですね。そういう意味でも、ここの精算機や券売機、あるいはインターホン、ここら辺の検討はとても急がれるかなというふうに思います。そういう意味で、まずこれをCにさせていただくということ、ここについては評価をしたいと思います。その上で2点目ですけども、それをまずは事務局で、これまでワークショップや協議会でいろいろ出された意見をまとめてという、それはそれでまとめられたらいいんですけども、それだけで終わらないようにして頂きたい。要は提案といいますか、こういった課題がありますね、あるいはこういった解決方法がありますねという提案がやっぱり欲しいわけですよ。単に課題指摘や、あるいはこういう事例がありますよじゃなくて、例えば、これは関空とか、あるいは内田先生が委員長をされた万博のUDのガイドラインでもそうですけれども、モックアップを使って、実際の模型といいますかそういうのを使って、これだったら使えるねみたいな、そういうことを当事者も事業者も行政も学識経験の方も、いろんな人に関わってもらって、実際にそれを検証し、あるいは提案していく。こういう在り方が望ましいというような整理をぜひしていただきたい。単にワークショップや協議会での議論をまとめて終わりではない。そこからさらにより具体の提案につながるような検討をしていただきたいというのが2点目。

そして、3点目ですけども、一番最初の前半の議題の中でも申し上げましたけれども、特にターミナル駅とかそういったところでの乗換えや、その周辺地域施設への分かりやすい案内誘導というのはとても重要ですし、先ほどご説明のあった国の検討は、ある意味で幅広の全国共通の部分の検討ぐらいなんですよね。大阪市みたいにこれだけ複数路線にまたがる大規模ターミナルがあって、かつ地下なんかは複数階があって、それを移動しなきゃいけない。そして、さらに多数の私鉄間の乗換えもある。もう一つ言うなら、大阪の場合、地下から地上は民間の連絡ビルを活用というのも、これはやっぱりほかの自治体に比べて非常に特徴的な点です。そういう大阪市独自の状況を踏まえた検討をやっぱりすべきではないかというふうに思うんですね。この点、これまでも、それこそ最初の新大阪、天王寺地区の検討の時から、ここの乗換えでやっぱり困る、迷子になってしまうという指摘はどの地区のワークショップでもされてきて、そのたびに今後の継続検討の中で進めてまいりますというふうに答弁されてきたことから、国の検討を待ちます、Aですなんていうのは、今までの答弁からもどうなのかなというふうに思いますし、さらに言うなら、国の検討においても進めていく上で、やっぱりゼロから検討するわけじゃなくて、例えば大阪でこういう議論をやっているというのが検討材料になる。先ほど手嶋さんがおっしゃっていただいたとおり、大阪って結構全国のバリアフリーを引っ張ってきたところがある

んですね。それはやっぱり大阪で当事者も交えていろいろ検討して、大阪ではこういう便利なやり方をやっているんだな、じゃ、これを全国のルールにしようというふうな形で進んできたのが、特に1990年代から2000年代、2004年、2005年ぐらいまでの展開でした。ぜひ国の検討をよりいいものにしていく意味でも、国の検討待ちではなくて、大阪市から始まる案内誘導の検討をしていただきたい。①も検討していただきたいなと思いますし、特に先ほどちょっと言いましたけれどもインターホンや券売機の検討と併せて、じゃ、そこに点字ブロックを敷くのか敷かないのかということですよ。それも含めて考えれば、どう考えても①と②、③って全く別個に検討はできないなというふうに思うんです。ぜひ、①、②、③、これらをこの協議会の独自の検討事項ということで取り扱っていただければと思います。

以上です。

○内田会長

また後ほど事務局から回答いただきますけれども、濱崎委員も挙手されていまして、併せて。

○濱崎委員

濱崎です。

オールジェンダートイレの設置について、B、建築分野（国等）の動きを注視し、基本構想に反映というふうに整理されていますけれども、ここについて、確認ではないですけれども、基本構想に反映するという事はもう今も結構進めていっているところだと思っておりますけれども、先ほど議題（2）でも申し上げましたように、基本構想と地区別のワークショップなど、きちんと地区特性に落とし込むときにちゃんと連携していただかないと困るなというのを改めて言わせていただこうかなと思いました。また、建築分野（国等）の「等」のところは恐らく大阪府の審議会の動きを含めているんだろうなと思うのですが、そちらもお忘れのないようにぜひ参考にさせていただきたいなと思っております。

以上です。

○内田会長

ウェブでご参加の北川委員も挙手されております。北川委員、お願いできますか。

○北川委員

先ほどの尾上委員から意見のあった案内誘導の話は、私も国の動向というよりは協議会の中でしっかり押さえておくべきと思っています。ウェブのアクセシビリティについては地方自治体でコントロールが及ばない範囲ですので、それについては国の動向を見据えた上でやっていくことは合理的だと思うのですが、案内サインになりますと、国の方では政令指定都市レベルから小さな町レベルまでの案内誘導を考えるという意味ですので、大阪

市にとっては物足りない内容になる可能性もありうる危惧をしております。特に大阪市では点字ブロックの上にナビゲーションタグもつけ始めていますし、今後の展開にも乗り遅れてしまう可能性もあります。先ほどの民間の建物のサインも含め、大阪駅については難しいサインになっていることが従来からも指摘されています。ただし、どのような進め方すべきかは難しい部分もあり、議論すべき事項ではありますが、協議会の中で案内誘導はしっかり残しておいたほうがいいのではないかとというのが意見としてございます。

以上です。

○内田会長

ありがとうございました。

私のほうからも皆さんのご意見を踏まえて見解をちょっと示したいと思います。資料3、凡例のところA、B、C、Dとありますけれども、AとかBにある「基本構想に反映」ということですね。ほかのところを注視しつつ基本構想に反映というふうに私は読んでおります。そもそも、基本構想というのは5年以内とか10年以内に確実にこれをやりますよ「基本構想」という語の通常理解からすると違うんですが、バリアフリー法で言う基本構想というのは具体の計画ですよ。だから、具体の計画というのは、実際の施設管理者さんであったりとかもろもろの事業者さんで、場合によっては民間のビルも関係してくる話でして、だからそこで調整しながら、やるべきこと、できるだけ理想の姿が実現できるように、でも、無理し過ぎないというところが基本構想というふうに思っています。ですから、淀屋橋のステーションワンのご指摘が、この資料3でいうと①に関係してくるわけですが、動線に関して、いわゆる健常者の動線は当然のこととして、バリアフリー動線、車椅子利用者さんにとって必須であるエレベーターを使ったときの動線、これにおいてちゃんと途切れなく案内をするというのは、これが必要ですよというのはもう既に示されているので、それはもう具体的に点検した結果として、基本構想でできるだけ改善できるように入れていきたいと思いますという話だと思えますよ。それに対して、もうちょっと周辺の地域、施設までという話になってくると、今度は関係する主体が非常に多い。民間が入ってくる場合が非常に多いとなってくると、じゃ、大阪独自の条例でやるんですかというのなかなか難しい点が出てくるというふうに思います。ですから、大方針的な話、それから②とか③、今度は大方針というよりは具体的な機器を開発するメーカーさんも関与してくるという話になってきて、どっちにしても大阪市だからということで一方的に決めても、実は何も動かないという問題があるかと思えます。だから、その辺の仕分は必要だろうなど。尾上さんが何度もおっしゃったように、あるいは手嶋委員もおっしゃられていたけれども、かつては大阪が先進的な取組をやって、世の中を引っ張っていくという構造があったわけですが、残念ながら最近はやっとそれだけの力が

なかったというようなところがあるので、これを再度頑張っていきたいと思いますという姿勢については私も共有するものでありますけれども、やはり一足飛びにそういったような状況まで持っていくのはなかなか難しいんじゃないかなというふうに考えております。

事務局のほうも、さらにこの取組を進めていくために、来年度以降、予算取りも含めて予定されているようなことがあろうかと思うんですけれども、そのあたり、ご回答いただけますでしょうか。

○事務局（照井）

事務局でございます。

これまでワークショップなりで積み上げ、蓄積がある部分をまずは整理するということを申し上げまして、尾上委員をはじめ皆様の意見はそこで終わりではないよということをご指摘いただいたかと思えます。まずは、そういった整理から始めてまいりたいのですが、予算ということで今ご質問いただきました。令和8年度予算につきましても調査業務ということで、券売機なり駅務機器に係る整理を始めようということ、そのための予算も確保してまいります。

○内田会長

ですから、資料3のほうは、AとかBになっているからこの協議会として一切触れないという話ではなくて、特に地区の具体的なワークショップの中においては重要なチェックポイントとして入ってくるんだろうと思えます。ただ、それを基本的なルールとして法的な強制力を持っているようなところまで行こうと思うと、国とかほかのところの動きも注視しながらというようなことになってくるのかなという整理だと、私としては見ております。

○尾上委員

先ほど、この①をCというか、この協議会で取り上げていただきたいと言ったときに、いきなりルールまでももちろんできればいいですけども、いわゆる強制力を持ったルールができるという意味で提案しているわけではありません。先ほども申し上げましたけれども、大規模なターミナル、あるいは地下街と地上や複数階にまたがる移動があったり、あるいは複数の施設での移動があったりというふうな、やっぱりこの大阪市というか大都市特有の課題というのがあると思うんですね。その大都市特有の、特にこの間、最初の2年、3年でターミナル駅を中心に指摘されてきた部分を、そこで指摘された課題を整理し、こういった解決方法、あるいはこういった部分に対する対応がなされるべきだとまとめていく。それをいきなりルールというよりは、少なくともこういったところに課題があり、こういった解決方法があり得ますよという、そこの整理すらまだ正直されていないというふ

うに思うんですね。当事者としたら。その部分を、当事者、事業者、行政、学識経験の方々に参加をいただいて、そういった課題や、あるいは解決方法についての提案のようなものみたいなところ辺の整理ぐらいまでは何とか、ほかのインターホンや券売機などと同じような形でこの協議会の中で取り扱えないのかなというふうにやっぱり思うところなんですけれども。要はルールづくりまで一足飛びということでは。それを求めて言っているわけではないということです。

○内田会長

ですから、同じようなことを言っているつもりなんですけれども、個別具体的なところで困り事があって、これをこういうふうに改善すればもっとよくなるよというようなことは、積み上げでずっと今までも不十分ながらやってきていたし、さらにそこについては注力してやっていくことが必要だろうと思います。ですから、トイレの点検でも、濱崎委員からご指摘、提案があったようなチェックシートをつくっていくとかというような地道な活動というのは全ての項目について必要だとは思っています。ただ、具体の解決の方向性で実際に設備更新が必要という話になってくると、やっぱりそこはちょっと違いますよねということで申し上げております。ありがとうございます。

ちょっと時間が厳しくなってきましたので、新規地区の考え方についてということで、資料4のご説明をお願いできますでしょうか。

○事務局（照井）

では、議題（4）についてご説明させていただきます。資料4でございます。

本市では平成15年にスタートしまして、25地区、現在基本構想を策定しております。この25地区の選定につきまして、スタートした当初の考え方を改めて振り返りますと、資料の1ページ目にお示ししております、①から③までの条件ということで3点挙げておりました。①が乗降客数が10万人以上の旅客施設を含む地区、2番目が、JRさんとメトロさんのように、他社線への乗換えが多い地区を含む地区と、3つ目が、駅から徒歩の範囲内に官公庁施設ですとか福祉施設が集積している地区と、こういったことでもございました。この3点を踏まえまして、こちらも当時段階的に、3次に分けてやっていまして、第1次では①や②を満たす駅のうち特に大きいターミナルということで、梅田、難波、天王寺、この3駅をまずは取り上げた。第2次では①ですとか②を満たす駅の残りとして京橋、鶴橋など12の地区を取り上げました。そして第3次では③の条件に当てはめて、官公庁施設、福祉施設、区役所でありますとかの最寄り駅を中心に、ご覧の10地区を選定した、こういった経緯でもございました。

そして、重点地区の追加の視点としまして、こちらも共通骨子の中に書き込んでおりますが、現在の基本構想策定から15年以上が経過しており、鉄道の新たな路線ですとか、

あるいは大規模な開発も行われているということもありますので、鉄道駅の利用者数、大規模な開発計画、高齢者、障がい者などが利用される施設の集積状況に着目して重点整備地区の追加をしていこうということになってございます。

今般、新規地区を考えるに当たりまして、改めまして大阪市というのは、今日もご発言いただきましたけれども、鉄道のネットワークが比較的充実した都市でございます。鉄道のネットワークが充実しているということもあって、移動の円滑化を考える上では、鉄道を乗り継ぐ鉄道路線間の乗換えということは引き続き重要な要素であると考えております。そこで、他社線乗換えのある駅ということで、②という資料なんですけれども、こちらの資料に現状、他社線乗換えがある駅を、人数が多い駅ということでお示ししております。このうちハッチがかかっておりますのは既に現行の25地区に含まれる駅となっております。ご覧のように、天下茶屋から始まって森之宮ですとか、あるいは長居ですとか、こういった駅が挙がってございます。

今後、鉄道で申しますと、なにわ筋線ですとか、あるいは森之宮にOsaka Metroの新しい駅ができることなども予定されておまして、新たに鉄道の新線が開業しますと人の流れも変わることも想定されますので、その新線並びに人の動きということを考慮していく必要があると考えております。

次に、③の資料に関連するんですけれども、もとの条件でいうところの高齢者、障がい者様のよく利用される施設に関してでございます。法律のバリアフリー法の名称が高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律ということで、高齢者、障がい者を主な対象としておりますことから、こういった方々にとってよく使う施設、その集積も大事な視点であると考えております。③番のリストには、大阪市が窓口になり、あるいは直接運営をし、または利用人数を把握できているといったことで、施設とそのご利用者の年間の人数というのを一覧表にしてございます。この中で、数値を単純に見ますれば、この中で飛び抜けて多いのが長居の障がい者スポーツセンターということになってまいります。20万8,174名となっております。さらには、この長居障がい者スポーツセンターですが、同じ東住吉区の中にあります、この表でいいますと東住吉区の中で早川福祉会館というのがございます。こちらを統合しまして新しい建屋に建て替えるということで、その方向性が決定しております。こういった基礎情報を一定お示ししましたが、次回以降の協議会において、こういった事柄を含めまして状況を整理しました上で、新規地区の考え方を示していきたいと思っておりますが、本日は新規地区の選定に当たりまして、今2つほど大阪市として大事だと思っている視点を申し上げましたが、選定に当たり留意すべき視点についてご意見を賜りたいと存じます。また、あわせまして、具体の地区名、もし思いがあまりの地区がありましたら、併せてお聞かせいただきたいと思います。本日は地区を決める

ということではなく、ご意見を承る場とさせていただきたいと思います。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。

アイデア出しとしてこの地区というのをおっしゃっていただいてもいいんですけども、
なぜそこかという考え方に関してご意見をいただけるとありがたいと思いますが、いかが
でしょうか。

長谷川委員、お願いいたします。

○長谷川委員

大阪市手をつなぐ育成会の長谷川です。今日は遅れてすみませんでした。

長居障がい者スポーツセンターは、障がいのある方がたくさん利用されますし、単独で
利用される方もすごく多いので、障がいのある方に特化したとまでは言いませんけれども、
分かりやすい、利用しやすい駅を、券売機とかそういうところも含めまして検討してい
ただければとてもありがたいなと思います。あと一つ、大きな競技場とかもありますので、
障がい者のスポーツ大会等も開催されますと多くの障がい者の方が利用されることもあり
ますので、ぜひ新規地区として前向きに検討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。

手嶋委員、お願いします。

○手嶋委員

今、長谷川委員が言われたように、我々障がい者にとっては、長居障がい者スポーツセ
ンターは唯一のスポーツができる場所だと私は思っています。もちろん各区にスポーツ
のセンターがあるんですけども、なかなか我々障がい者は、一日そこで何もなくて過ごせ
るということはなかなか無理だと思っております。長居障がい者スポーツセンター、今言
われたようにヤンマースタジアムとかサッカーフィールド、それとグラウンド、それとそ
の東のほうに植物園もあるので、一般の人もよく来られる。地下鉄を上がったところに
200メートルぐらいで障がい者スポーツセンターの玄関の前まで行けるという状況が今現
在あるんですけども、この中に、今長谷川委員が言われた我々肢体はもちろん、ここ
におられる方、鈴木さん、廣田さん、この皆さんの団体の方は全部使っておると思
うんですけども、我々それと車椅子マラソンとか、そういう準備とか、視力障がいのマ
ラソンとか、そういう方も競技の練習に参加している。ましてやプールもあるので、
これが今の長居スポーツセンターが52年になるので、新しくその向かい側にできる
ということで、我々は委員会を開いて検討しているんですけども、なかなかその前は
緑があって問題か

などは思っているんですけども、スポーツセンターができれば、日本で一番すばらしい障がい者のスポーツセンターができるように、我々も工夫できたらなと思っています。今のスポーツセンターも全国から見物に来られるような施設でしたけれども、それがだんだん古くなってきて、故障とかいろいろな問題が出てくるので、それでもう五、六年でまた新しいのができるということで、我々はうれしく思っております。そういうことで、大阪市の皆さん方、ご協力のほどよろしくお願いいたしたいと思えます。

以上です。

○内田会長

鈴木委員、お願いいたします。

○鈴木委員

今、長居のスポーツセンターの話が出ましたので、僕、心のバリアフリーというか、障がい者理解ということを特に強く感じているほうなんです、実は長居のスポーツセンターでちょっとした事件というか、今スポーツセンターの事務局のほうから貼り紙が出てまして、男子トイレのところで全盲の者が、女性のヘルパーがついてトイレの便器のところまで行ったり手洗いのところまで行ったりして中で介助しているということで、これが利用者から、こういうことをやめてほしいという苦情が来ているらしいんですが、我々の大視協としても一応意見書というか要望書というのも出したんです。ああいうところへ行かれる方で、1人で全盲の方で高齢で失明された方は、トイレの便器のところまで行って、それから手洗いのところまで行って出入口に行けるという人は、あそこは特にトイレが広いので、難しい人がおられるので、ぜひそういう理解をお願いしたいということをおっしゃったんですが、まずバリアフリー法からして、あそこに点字ブロックを敷いて、トイレの便器のところまで敷いて、あと手洗いのところまで点字ブロックを敷いて出口までであるというふうなことを1段階やっていただいて、それからの話だと思えるんですが、それもなくて、いきなり男性トイレに女性のヘルパーが入ることは控えてほしいということで、以前は小さな紙で横のほうに書いてあったんですが、ちょうど要望が大きな紙に大きな字で書かれているらしいということで、私たち大視協のほうも意見書を出させていただきました。そういうことについて、ここでお答えいただける方がおられたらお答えいただきたいんですが……

○内田会長

ちょっと話題が違うかと思えます。

○鈴木委員

違うんですか。こういうことで、心のバリアフリーという点で、こういうこともあるということでお聞きいただければ結構だと思います。

○内田会長

話題が違うと申し上げましたけれども、トイレの中にも点字ブロックがやっぱり必要よねという点については課題と認識しております。ここは交通のバリアフリーのほうでして、提起された事柄は大阪府の福祉のまちづくり条例のほうで議論すべきような内容であろうというふうに考えております。

もう残されている時間が。皆さん、ごく短くお願いします。先に尾上委員お願いします。

○尾上委員

今日は意見出しということで、長居に加えてということになるのかと思いますけれども、森之宮駅の新駅ということで、対象の候補になるのではないかなと思うんですね。

○内田会長

分かりました。森之宮はもうちょっと先で、まちづくりの方向がある程度出てきてからだと思います。

○尾上委員

今議論しているのは例えば来年度からで、森之宮はもう少ししてからということでしょうか。要は何かと言いますと、淀屋橋もそうだったんですけれども、もっと早い段階でこの基本構想が動いていれば、先ほどから言っている連絡ビルとの間の案内のことであったり、いろいろもう少し調整できることがあったのではないかなと思うんです。今、森之宮は、ミナミ、キタに加えてヒガシということで、森之宮界隈が再開発されるとするならば、そこにちゃんと当事者の声がど真ん中に入ったような形での再開発が進めばなということでの提案です逆にできてしまってからまた事後的に点検してしまうと、また同じことになってしまわないか。早め早めにやっぱり森之宮駅も取り組んでいただければなということ意見を申し上げておきます。

○内田会長

濱崎委員、お願いします。

○濱崎委員

濱崎です。

乗降者数である程度定義があるのは分かったんですけれども、計算の仕方が分からなかったの。例えば淡路駅は、他社路線ではないけれども同社内での乗換えがあると思うんですけれども、それは反映されないような計算式な気がした。何かもっと人が多い印象があるけれども、表で見るとそんなにいないように淡路駅が見えたので。

○内田会長

同じ鉄道事業者の駅構内で完結している分については、交通バリアフリーの地区選定には関係ないです。というようなことだと思います。

○濱崎委員

理解しました。

○内田会長

廣田委員、いかがですか。今日全体の議論、どの部分でも結構ですが。

○廣田委員

自動券売機、券売機と改札口のところで、以前から、10年前とも変わっていないです。実は1月7日にポップサーカス東大阪の催しで、荒本駅に降りたけれども、問題は、切符の買い方で苦労したことです。30人ぐらい誘導していて、改札口のところにインターホンにマイクやカメラがあり、向こうからの返事が全く分からない。耳が聞こえないのです。

対応相手側からは声が出ているが、もう一回確認するために、こちらから声を出して出てこられたんですけども、分かりにくい。今来る、もう少し待ってくださいとか、目で見て分かる方法、工夫が欲しいと思いました。相手側は何か言っておられても、分からなかった。荒本駅から大阪港方面へ行く方向なら券売機で買って、近鉄路線からOsakaMetro路線に直行、途中から無料パスで地下鉄に乗れる。逆向きは無料パスでOsakaMetro路線を使ってそこから近鉄直行に換える。その部分は追加料金を払う必要がある。障がい者の団体はいつもこの券売機の買い方が苦労することがありました。それをスムーズにできたらいいと思っています。こんな不便さはもう行きたくないです。これが今一番思っていることです。

○内田会長

インターホンは、聴覚障がいをお持ちの方、視覚障がいをお持ちの方にとっては、インターホンがあっても実際使えないよねという場面がたくさんあるというのは、課題として皆さん共有しているかと思いますが、その解決の具体の方向については、先ほど申し上げたように技術的な開発になってくると、また何らかの国の基準が必要。その一方で、具体的な場所において、人的対応も含めてどうすべきなのかという話は、基本構想を決めていく中である程度やはり具体的な解決の方向性というのは決めるべきだろうなというふうには思っております。

終了予定時刻を過ぎておりますが、あともうお一方、ウェブで参加の北川委員、挙手されています。お願いします。

○北川委員

すみません、一言、二言で終わります。

新しく基本構想ということで、森之宮と言おうとしたんですけども、大規模な集客施設と駅とのアクセスの問題というのは、まだやっぱり比較的規模の問題とかは議論できて

いないので、基本構想としてやっぱり入れておくべき項目かというのと、あとは、大阪は水都なので、やっぱり船の関係というのも無視できないかなと思いますので、この辺はまた何かご一考いただければと思います。

以上です。

○内田会長

ありがとうございます。障がいを持たれている方が使われるスポーツセンターのようなところもありますけれども、日常生活においても障がいのあるなしに関係なしに同じようにやはり買物も行かれるし、レジャーもできる環境が整うべきだというふうに思っております。ですから、さらに先のステップとしては、今ご指摘があったような船、川で遊ぶためのところにアクセスできるようにするという観点もあるでしょうし、それから森之宮の話も同様でして、多くの人が行かれるのであればというようなところも考えていく必要があるかなと。ただ、その手前の一番直近でという話になってくると、やはり長居のスポーツセンターの利用の可能性を高めていくというのは重要なんだろうなというふうに受け取らせていただきます。

予定した時間をちょっと過ぎておりますけれども、今日のおさらいとしましては、まず議題（１）でありました基本構想の変更案、これについては資料に若干不備、誤解を招きかねないところがあるというご指摘がありましたので、必要な修正をした上で、パブコメを募集するというプロセスに移るということにさせていただければと思います。それから、議題（２）の来年度の検討地区、参考資料２に図面があったわけでございますけれども、これについては、この場ではなかなかじっくり見てもというところがあるでしょうから、またお気づきの点があれば事務局のほうにお伝えいただければと思います。実際に検討を進めていくのは来年度になってからでございますので、今日持ち帰っていただいて、お気づきの点はいただきたいと思います。それから、議題（３）と（４）についても、実際、来年度以降、今日いただいた意見も踏まえながら前に進めていくというようなことかと思っております。

では、今日の議事は以上とさせていただきます。進行をお返しいたします。

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）

計画調整局交通政策室長、野口でございます。

本日は、まず初めに今年度検討してきた鶴橋地区ほか4地区の変更案につきまして、そして、来年度本格的に検討を進める日本橋地区等の変更の原案につきまして、さらに加えて協議会において継続して検討する項目と地域地区について、議題が4つございまして、長時間にわたりまして貴重なご意見を賜りまして、誠にありがとうございます。

今年度は、約20年ぶりに鶴橋地区ほか4地区の基本構想の変更を検討してまいりましたので、その際、各地区のワークショップには多くの当事者の方にご参加いただき、また多数のご意見を頂戴いたしました。各事業者におかれましても、短い時間の中、照会回答や当事者意見への対応状況の検討、ワークショップ当日の現地対応など、本当に基本構想の変更のためにご尽力いただきました。この場を借りて感謝申し上げます。

皆様のおかげで、本年度、鶴橋地区など5地区の基本構想変更案について、引き続き2月から3月にかけてパブリックコメントを実施し、その後、変更手続に進むことができるという状況になりました。また、今回は継続検討項目と新規地区の策定につきましても議論させていただき、皆様の知見ですとかご意見を頂戴いたしました。事務局といたしましても、引き続き交通バリアフリー基本構想の推進のために取り組んでまいりますので、委員の皆様、そして事業者の皆様におかれましては、引き続きご協力賜りますようよろしくお願いいたします。

以上です。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14回協議会につきましては6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、よろしくお願いいたします。

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。

これもちまして、第13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。