

第 14 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 6 月 30 日（火）14 時 00 分～16 時 00 分

場 所 大阪市役所 屋上階 P 1 会議室

第 14 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 6 月 30 日（火） 14 時 00 分～16 時 00 分
2. 場 所 大阪市役所 屋上階 P 1 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	欠 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	追手門学院大学地域創造学部 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
	欠 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 N P O 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 (代理：柳本氏)
	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
	欠 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
	上村 悠	南海電気鉄道株式会社 鉄道本部 えきまち地域創造部 課長
	仲西 克衛	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)
	欠 高山 績	阪堺電気軌道株式会社 業務部 営業部長
	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

	小森 成人	一般社団法人大阪バス協会 常務理事
	前田 卓也	大阪シティバス株式会社 経営戦略副室長 兼 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
	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：坂口氏)
	東口 武生	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 事業対策官
※	迫 修	此花区役所 政策共創課長
※	西山 清	都島区役所 総務課 政策企画担当課長
	近藤 博基	福祉局 高齢者施策部 高齢福祉課長
	福原 範彦	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：高木氏)
	上野 雅弘	建設局 道路河川部 交通安全施策担当課長
	房 兼司	建設局 公園緑化部 公園課長
	三井 義紀	大阪港湾局 開発部 開発調整課 まちづくり事業調整担当課長
※	田中 淳	教育委員会事務局 指導部 初等・中学校教育担当課長
<オブザーバー>		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
	嶺倉 栄	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

(鶴橋地区、南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区、
新今宮地区、弁天町地区、放出地区)

(2) 新規地区について

(3) 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 7 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（鶴橋等 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 8 年度基本構想変更スケジュール

資料 2 令和 9 年度重点整備地区の選定

参考資料 1 尾上委員提供資料

参考資料 1－2 尾上委員提供資料

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）

それでは、定刻となりましたので、ただ今から第14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。委員の皆さま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14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・録画およ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、ただ今の間にお願いいたします。

なお、報道機関の方およ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。上から順に、次第、配席図、参加者名簿、資料1-1としまして、大阪市交通バリアフリー基本構想策定地区の資料です。続いて資料1-2、令和7年度基本構想変更スケジュールの資料です。続きまして資料1-3、「大阪市交通バリアフリー基本構想（鶴橋等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の資料です。続きまして資料1-3別紙、ご意見の要旨と本市の考え方の資料です。続いて資料1-4、令和8年度基本構想変更スケジュールの資料です。資料2、令和9年度重点整備地区の選定について。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まして、参考資料1「第14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」、続きまして、参考資料1-2「第14回大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会への追加意見」、続きまして、濱崎委員提供資料としまして、参考資料2「SOGIESCの違いに関わらずだれもが生きやすいまちづくり」の資料を含め、12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、近畿大学総合社会学部総合社会学科准教授北川様、大阪精神障害者連絡会代表山本様、東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部担当課長、小田様、阪堺電気軌道株式会社営業部長高山様が所用のため欠席でございます。その他、一般財団法人大阪市身体障害者団体協議会、手嶋様が急遽ご欠席との連絡

を頂いております。それ以外の委員につきましては、一部代理でのご出席、またウェブによる参加の方もいらっしゃると思いますが、皆さまご出席いただいております。以上、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

皆さま、こんにちは。内田でございます。本日もよろしくお願いいたします。お手元の次第にありますとおり、本日の議題は（１）バリアフリー基本構想の変更についてと、（２）新規地区について、その他という形で予定しております。

それでは、一つ目について事務局から説明を受けて進めてまいります。本日、委員から追加資料も提出していただいておりますので、２時間通しでというのはなかなか問題があるかと思っておりますので、議題の１と２について事務局から説明いただき、それから、尾上委員からご提出いただいている資料のうちの一つだけ、１－２の方は後半でということをお願いしたいと思いますけれども、ご説明いただいて質疑を受け、休憩を挟んで、休憩後に再開し、引き続き行うという形で進めていきたいと思っております。

では、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、に関連する資料を、事務局より説明よろしくお願いいたします。

２ 議題

○事務局（照井）

計画調整局担当課長の照井でございます。それでは、議題の１、令和７年度に取り組みました交通バリアフリー基本構想、鶴橋地区をはじめ８地区の変更につきましてご報告させていただきます。資料に沿って説明させていただきます。

資料１－１をご覧ください。大阪市交通バリアフリー基本構想は平成１５年にスタートしまして、こちらの地図にございます２５の地区において設定しております。この２５の基本構想を、右側の欄に書いておりますように、令和５、６、７、８の４カ年で順に見直し、変更をかけていくということで、令和７年度をもってそのうちの上の３つの年度までが完了しました。そして令和８年度、今年度に、残る日本橋地区をはじめとしたご覧の地区をもって２５地区全てが一巡するといった形で進めております。

資料１－２をご覧ください。令和７年度に取り組みました経過を図示しております。それぞれの地区で８月から１２月にかけてワークショップを設けまして、地区の当事者の皆さまにもご参加いただき、都合３回ずつワークショップを開催しております。お集まりの皆さまと共に現地のまち歩きも行い、意見交換を実施しまして、その成果を基に地区ごと

の基本構想案を作り上げました。

1 月に開催した前回の協議会にてご報告しまして、その後、2 月から 3 月にかけてパブリックコメントを実施しました。パブリックコメントの結果を経まして、この 4 月 30 日に基本構想の確定ということで市のホームページに掲載し、委員の皆さまにその旨ご案内したという経過でございます。

次に、資料 1－3 をご覧ください。2 月から 3 月にかけて実施しましたパブリックコメントの実施結果についてのご紹介でございます。2 月 10 日から 3 月 11 日にかけて、ご覧の方法で意見を受け付けいたしまして、結果としましては、8 名の方から意見総数 30 件のご意見を頂戴いたしました。本日はその中から幾つかピックアップしてご紹介させていただきます。

資料 1－3 別紙をご覧ください。番号の若い順に幾つか取り上げましてご説明を差し上げます。1 番、鶴橋地区でございますが、こちらのご意見は、鶴橋地区、当地区の中央の辺りを南北方向に走る市道の玉造筋、正式の名前を恵美須町城東線と申しますが、こちらの道路の玉造交差点から下味原交差点の間の東側の歩道が狭いので、幅を 2 m 以上に広げてほしいというお申し出でございます。これにつきまして、まず基本構想に位置付けます生活関連経路としましては、こちらの道路は西側にも歩道がございまして、西側の歩道が幅員 2.0 m 以上を既に確保できておりますことから、経路としては成立しているといった状況でございます。そして、この方のご意見、東側の歩道に関しても広げてほしいということにつきましては、道路を管轄いたします建設局にそのご意見をお伝えしたところでございます。

次に 4 番でございます。天満橋駅のバス停留所についてのご意見でございます。天満橋駅にはバスの停留所が 1 番から 5 番までの 5 カ所ございます。このうち 5 番乗り場という 1 カ所の乗り場に音声による接近案内が取り付けられておりますが、他の 1～4 番のバス停にも同様に音声による接近案内をとというご意見でございます。この意見につきまして、バス停留所を管轄いたします大阪シティバスとも協議を重ねてまいりましたが、物理的な制約を踏まえた上で一定の基準に基づきご検討された結果、現時点では困難という回答を得ております。このご意見につきましては、改めて大阪シティバスの方に伝達いたしました次第でございます。

続きまして、10 番でございます。天満橋地区に関しましてもう 1 点でございますが、京阪の天満橋駅を降りて地上に上がった所にある駅前に天満橋交差点がございます。この交差点は四角い交差点なものですから、四角の 4 辺がありますけれども、4 辺のうち 3 辺に既に鳴き交わしという方式の、ピヨピヨと鳴りますタイプの音響信号が取り付けられております。このご意見は、残りの 1 辺につきましても鳴き交わしの音響信号を取り付ける

べしというご意見でございました。こちらに関しまして、同じく基本構想の生活関連経路の考え方でございますけれども、駅から目的地、ドーンセンターに向かう経路につきましては、今整備されております3辺の側の音響信号を渡ることによって経路としては成立しております。この方のご意見でございます残りの1辺についてもということにつきましては、信号の管理者であります大阪府警察本部に改めてお伝えしたといった次第でございました。

続きまして、16番でございます。淀屋橋駅についてのご意見でございます。大阪メトロ淀屋橋駅のすぐ東側に、ステーションワンと申します新しいビルが昨年度に開業しております。こちらのステーションワンにありますエレベーターを、メトロの駅地下と地上とを結ぶ連絡エレベーターとして案内誘導を行うようにしていただきたいといったご意見でございます。淀屋橋駅付近の状況につきましては、東側に件のビルが建ちましたほか、同じくすぐ西側にも隣接しますビル、ゲートタワービルが開業いたしております。現状としましては、ゲートタワービルの敷地の中に、地下と地上とを結ぶ専用のエレベーターが設置されておまして、こちらを地上へのエレベーターということで案内しております。そして、この方のご意見、東側のステーションワンについても案内をということにつきまして、関係者と調整を再度図りましたけれども、残念ながら現段階で案内の設置の見込みが立っておりません。ご意見は改めてお伝えしたという次第でございました。

続きまして、27番、放出地区についてでございます。この放出地区と申しますのは、全体に道路幅員が狭い地区でございまして、そのような状況の中、一足飛びに道路を広げるというのもままなりませんので、早期に実現できるような可能な施策に絞ってでも実行へと進めてほしいといった前向きなご意見でございます。このことにつきまして、道路管理者の回答は、ご指摘のとおり現地は道路が非常に狭く、歩道ですとか視覚障がい者誘導ブロックの設置がままならない状況でございますが、まずはできることからということで、路側帯、道路の端の方にカラー舗装を施し、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といった、できることから進めていきたいということをご回答させていただいております。また今回、昨年度の放出地区のワークショップを通じまして、現地の方々、当事者の方々と道路管理者との間で意見交換ができるような関係性も整いまして、そのような中、昨年度の成果の一つとして、現地をよく知る当事者の方々の意見を取り入れ、生活関連経路をより安全な経路に一部変更したといった実績もございました。今後とも当事者との関係を保ちながら、地域と共に検討を進めてまいりますといったご回答でございます。

ご意見ご紹介の最後で、30番でございます。全地区を通じまして、オールジェンダートイレに関するご意見でございます。鉄道駅舎におけるトイレの整備項目の内容に、オー

ルジェンダートイレの検討のカテゴリーを追加いただきたいといったご意見でございます。オールジェンダートイレの大切さ、またそのありようについては、当協議会におきましても継続的にご議論いただいているところでございまして、委員の方からも事例の共有を行っていただくなど、継続的に議論・検討しているところでございます。また、前回の協議会におきまして、オールジェンダートイレの検討につきましては、大阪府福祉のまちづくり審議会、建築分野の動きも注視しながら基本構想に反映を検討していくということとさせていただきます。ということもありながら、実際に行っております取り組みにつきまして、昨年度もワークショップを各地区で開きましたけれども、その際に、現地確認のルートにトイレを取り入れまして、現地確認を参加者と共に行い、その後の意見交換の場においても意見交換をするといったことを通じまして、ワークショップには鉄道事業者も参加しておりますものですから、そういったことを通じまして、事業者にもオールジェンダートイレの必要性について促しているといった取り組みを行ったところでございます。

以上が昨年度のパブリックコメントのご紹介でございまして、結果、基本構想そのものにつきましては変更点はございませんで、去る4月30日に確定し、公表したといった経過でございました。

この議題の最後に、資料1－4のご紹介をいたします。今年度、令和8年度の進め方でございます。基本的には昨年度までと同様に進めてまいりますけれども、日本橋ほか7地区につきまして、それぞれワークショップを設けまして、それぞれの地区で3回ずつワークショップを開催し、地区の当事者の皆さまにご参加いただき現地確認、意見交換をさせていただいた上で、それを基に基本構想の変更案を作り上げます。12月ごろに当協議会に報告をさせていただき、その後パブリックコメント、そして確定という順で進めてまいりたいと存じますので、どうぞよろしくお願いいたします。議題1の説明に関して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。次第の方を見ると、議題として基本構想の変更についてということで、一体ここで何をするのかというのが分かりづらくなっています。再度整理させていただきますと、資料の1－2、1－3に関しては、令和7年度、昨年度の検討を踏まえて、年度が変わってからですけれども、既に今年度の4月30日にホームページに掲載済みというものでございます。ですから、それがどういった経緯で、特にパブリックコメントでどんなご意見を頂いたかということを、この場でご確認いただくということです。

ご確認いただいて、それがどうなるのだということなのですが、もう一つ、今年度行っていくという資料1－4がございまして、今までと同じ進め方ですけれども、資料1－4

をご覧くださいますと、令和8年度に入ったところで本日の第14回の推進協議会で留意点とかを挙げるというような感じだと思います。その留意点を挙げていくときに、昨年度の基本構想に関して頂いたパブリックコメントの内容も確認するということになってこようかと思います。再々整理すると、パブリックコメントの内容の中で、ご意見、関連質問があれば頂くというのが今日の主な内容、議題1についてということになろうと思います。ですから、委員の皆さまには、パブリックコメントを今かいつまんでご説明いただきしたけれども、1－3の別紙が具体的なお意見で、市としての考え方がまとまっておりますので、このあたりを中心にご検討いただければと思います。

ご検討いただいている間に、尾上委員から、資料のうち参考資料1の1ページ目が駒川中野地区ということでした、令和8年度、今年度対象になっている地区に関することですので、まずは1ページ目だけお願いします。残りは再度時間を取りますので、よろしくお願いします。

○尾上委員

ご指名ありがとうございます。DPI日本会議の尾上です。よろしくお願いします。今日の事務局資料でいうと資料1－4に対応した意見ということになりますけれども、今年の地区の中で駒川中野地区も今回入っております。1－4でいいますと、この後が地区のワークショップになりますので、実質今日が意見を言う唯一の機会ということで準備させていただきました。1の部分を説明させていただきます。

駒川中野地区では、地元の障がい者でプレ街歩き調査が開催されたわけですが、駒川中野商店街は地域住民にとって、地下鉄駒川中野駅や近鉄針中野駅に接続する主要経路となっている実態があります。前回の基本構想では、商店街のバリアフリーを望む声を受け止めていただいて、商店街の商品陳列のラインを設定いただいたり、円滑な商店街の通行に役立っています。今回のプレ歩きでは、その陳列ラインが守られているのかも含めてチェック活動がされており、ぜひ今後の地区での議論に生かしていただければと思います。

その上で、商店街は、バリアフリー経路ということで指定はされていませんけれども、日本橋地区にあります黒門市場や、新今宮の方の萩ノ茶屋本通商店街は、生活関連施設（商業施設）ということで指定されております。それに倣って、生活関連施設は地域の実情を踏まえて設定されるというルールになっていることを踏まえて、駒川中野地区では、駅前商店街ということで事実上主要な日常経路でありますし、さらに高齢者・障がい者が日々利用する重要な施設であることを踏まえて、地区での意見を十分に踏まえた設定検討が行われることをお願いしたいと思います。まず1ページ目は以上です。

○内田会長

ありがとうございます。今年度実施する地区の中の一つについて、具体的に生活関連施設として留意した上で地区における議論を進めていただきたいというご意見でした。

では、他の委員の方、いかがでしょうか。パブリックコメントの結果とかについてということで申し上げましたが、その他の点でも結構です。資料の1、枝番が幾つか付いてありますけれども、どれについてでも結構ですが、ご質問・ご意見をお願いしたいと思います。

鈴木委員、いかがでしょうか。パブリックコメントの内容の説明がありましたけれども、それに関連して何かご意見とかご質問とか、あるいは今後の進め方について何か気になれることがあればご意見を頂きたいのですけれども。

○鈴木委員

私どもの利用者、視覚障がい者から、ここ以外のことでもいろいろな提案があったりしまして、その中で、点字ブロックがだいぶ摩耗している所があるので、それを点検してほしいという話がありまして、そういうことはここで申し入れて、当事者がここをやってほしいというようなことで申し出たらいいのでしょうか。どのような方法で、貼り替えるなり何なりしてもらうことを要望するのはどういう形でさせていただいたらよろしいのでしょうか。

○内田会長

地区におけるワークショップのときに、現地点検で傷があるということについては当然その場でご指摘いただく。その他にも、具体的にこの場所というのを気付かれている方がいらっしゃったら、まず市の担当の方にお伝えいただければ、ちゃんと整備をすべき部署の方に伝えていただけるという仕組みになっていると思いますが、事務局、今の理解でよろしいですか。

○事務局（照井）

はい。内田先生にご紹介していただいたとおりでございまして、道の誘導ブロックを含め不具合がございましたら、市の建設局に直接、あるいは私ども計画調整局にお伝えいただきましたら、それをおつなぎすることもできます。何らかのご連絡を取っていただきましたら、しかるべき対応をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○鈴木委員

分かりました。また他のことで、例えば私が聞いているのは、音響信号を付けるのに条件があつて、点字ブロックとセットになっているのでという話があつて、私どもの東淀川の地区に点字ブロックはないけれども、ただ、申し出ている方は弱視の方なので、音響信号というよりも、「青です」とかそういうようなことを放送というか、進行方向が青だということだけでも伝えてもらったら、それだけでも手掛かりになって老人が渡りやすいと

いう話がありまして、こちらから要望するのにあえて点字ブロックと音響信号のセットではなくて、レベルを下げたというか、老人対策用というか、そのための青信号だけ教えてもらうという特定した要望というのもできるわけですか。

○内田会長

それを具体的にどこにどういうふうに書き込んでいくというのは、まずは置かしていただきたいのですが、こういった所が具体的に困っていますよとか、こういった所が破損していますよというのは、やはりお教えいただかないと分からないところもありますので、まずは事実、それから具体的にこう困っていますよ、こうなった方がいいよということについては、市の担当の方にお伝えいただければありがたいなと会長としては思います。それを具体的にどの段階でどう整備していくかというのは、他の場所との調整とかいろいろなことが入ってまいりますので、すぐにというのはなかなか難しいかと思いますが。

○鈴木委員

すぐ隣というか、何百メートルか離れた所にも音響信号が付いていまして、それで、付けてほしいという所に、同じような音響信号だったら無理かもしれないので、できれば早く付けてほしいので、ただ単に「青です」という老人用の音響信号というか、そんな案内だけできるようなものでもいいので早急に付けてほしいということで、音響信号のレベルを下げるというか、視覚障がい者用ではなくて、早く付くなら青だけでもいいから教えてほしいということがあったので、そんな要望はできるのかということをお聞きしたかったのです。

○内田会長

はい。それが要望として実現するかどうかというのは、お約束はできないです。

○鈴木委員

もちろんです。

○内田会長

ですから、お伝えいただきたいと思います。おっしゃっていただかないと必要性が分からないので、そのようなことについては、市の中のどの局、どの課に伝えればというのなかなか難しいかと思いますが、バリアフリーを担当している課の方にお伝えいただければ一番確実に伝わると思います。

○鈴木委員

そうですか。取りあえず私の所は東淀川警察が管轄なので、そこへは少し前に申し入れしましたら、検討しますというか、調べられるのかどうか分かりませんが、そういうルートで申し込んでもいいということですか。

○内田会長

はい。そういうルートもありますし、そういったルートが思い付かないときには市のバリアフリーの担当の方をお願いいたします。

○鈴木委員

分かりました。ありがとうございます。

○内田会長

野口委員、いかがでしょうか。

○野口委員

先ほど尾上委員の方から出てまいりました、今年度検討いただく駒川商店街ですが、私が住んでいる所はちょうど真ん中で、本当に大阪市の三大商店街といわれているのですが、戦前にできました関係で道路が狭いのです。バリアフリーというよりも、むしろ6 mあるかないかの道路に店が、あの辺は家賃が高いので、店の前に商品を出しているということで、十数年ぐらい前に車椅子の方から「通れない」と。品物を店の前にどんどん出してしまっただけで、ということでちょっと問題になりまして、商店街のメンバーが店から1.5 mまで線を引かして、これ以上出したら駄目だということで、両方になりますと5、6 mしかない道路に3 mも飛び出しているのです。要するに陳列台とか品物が店から1.5 m出ると。そこまでは商店街の中ではOKだったみたいなのです。

ですから、天神橋筋商店街は店から表に出ていけませんので広く感じるのです。駒川商店街は本当に狭くて、そこを自転車で通行されたりする方も結構おられますので、車椅子の方などは非常に通りにくい。そのような場所になっているのではないかなという感じがいたします。ですから、その辺をこれから検討していただいたらありがたいと思います。本当に店を出さなければ損だという形で、地元の人がだんだん、後継者がいなくて、最近外国人の方のテナントの店が増えてきているのです。そのような形でちょっと厳しい状態にはなっていると思います。すみません、余計なことを言いまして。

○内田会長

ありがとうございます。長谷川委員、いかがですか。

○長谷川委員

大阪市手をつなぐ育成会の長谷川です。パブリックコメントの6ページの26番の放出のところなのですが、私も放出地区は視覚障がい者施設があるのでホームの柵をなぜ早く付けないのかと思っていたのですが、この答えにありますように、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ということでした。ただ、この情報がなかなか伝わっていないというか、皆さんご存じなのかなと思っています。私自身もやはり柵は視覚的にわかるので、設置されると安心感につながります。今回、整備された安全スクリーンがどういう機能かというのを知らなくて調べたのですが、柵よりも安全性

が優れているということで読んだらすごく納得できました。例えば知的障がいのお子さんがホームを走ってしまうと、簡易的なロープみたいな柵だったらその間に入ってしまうのかなとか、そういう危険性もあると思ったのですけれども、こちらのようにセンサーで感知して電車が止まると書いてあったので、それは知的障がいのお子さんにとって危険なケースでも効果があるのではないかということを今回初めて知ったのです。なので、そういうものが設置されていることを皆さんにもう少し周知して、知ってくださったら安心につながるのかなとは思いました。以上です。

○内田会長

ありがとうございます。駅とかに、こういった安全設備を整備していますというポスターは張ってあったりするのですけれども、なかなか気付かれにくいところがあるかと思います。交通事業者さんも、せっかく整備されているのであれば、もっとアピールをしていただく方が、安全性が確保されているわけですから、それが確実な安心の方につながっていきますので、ご検討いただければと思います。

廣田委員、いかがですか。

○廣田委員

この前、事前に説明をしていただいたのですけれども、そのときにも申し上げたのですけれども、放出に狭い所がありまして、路側帯をカラー塗装すると、カラー舗装は雨の際に滑りやすくなりますので、そこら辺に気を付けていただきたいです。屋上の駐車場にも色が付いておりまして、車でも滑る場合があるので、滑らないような材質にしてほしいと思っていました。歩いても滑ってしまうので、気を付けていただきたいと思います。幅が狭くてどうしようもないのですけれども、カラー塗装することも点字ブロックを張ることも、素材の方にも気を付けていただきたいと思います。

あと、別の地区になりますが、玉造の所も、道が平坦であればいいのに、ちょっと道路が斜めになっていまして、歩く所が平坦ではなくちょっと段差になっているので、そこでも滑ってしまっただけがをして骨折してしまう場合もあるので、視覚障がいの人や車椅子の人でも通りにくいし、歩行にも不安があるので、斜めの道ではなく平たんな道の方に変えていただきたいと思います。

○内田会長

ありがとうございます。専門用語でいうと横断勾配。雨水をはくために横断勾配がついているとまっすぐ歩きにくいというような問題もあって、できるだけそうではないような経路をちゃんと確保するというようなルールも必要かと思いますが、限られている中でということなので、今年度、各地区で進めていくときに、現地点検の際には、雨のときの安全性ですね。あちらこちら、色を塗っていない所でも路面材とか床材の関係で滑りやすい

というのもよく経験するところではありますので、気を配るようにしていただけたらありがたいと思います。

濱崎委員、いかがでしょうか。

○濱崎委員

濱崎はるかです。新設Cチーム企画、L G B T Q +の団体の者です。パブリックコメントの30番が主にオールジェンダートイレの設置に関するところかなと思いますが、毎年度申し上げているように、少しでも特定事業にしていっていただけるような前向きな検討とか、引き続き行われているはずの継続検討項目の個別のワークショップというのを早く実施していただきたいというのが本当に思っているところで。

○内田会長

それはまた後ほど。

○濱崎委員

そうですね、ごめんなさい。ワークショップの話があったので一つ申し上げたいのですが、本所としての考え方の回答のところから、ワークショップで考えていきますよということをお願いして、そこは非常に前向きに進めていただきたいと思っているのですが、たまに会場となる所でもオールジェンダートイレとしての利用が難しい会場というのがありますので、そういった所も含めて、当日の当事者が参加しやすい環境というところも配慮していただくことが、留意していただきたいなと思ったところです。以上です。

○内田会長

ありがとうございます。尾上委員、いかがでしょう。

○尾上委員

パブコメに対してというか、資料1-3の別紙についての意見を述べさせていただきます。パブコメの4番、5番、6番に対する回答ということですが、バス停の音声案内付きサイネージに対して、5番だけしか音声案内がされていなくて、視覚障がいのある人にとっては他の番線の所が分かりにくいということでの要望に対してなのですが、正直、回答だけを見ていると、晴眼者だけの感覚での設置になっていないかなというのがすごく気になるのです。サイネージがあるから晴眼者はそちらを見たら分かるだろうという感覚なのかも知れないですが、そもそも5番線以外の所にバスが来るのかどうか、来ているのかどうかということも含めて分からないわけですね。そういう意味で、視覚障がいがある利用者、お客さんへの情報提供、案内のシステムがどうあるべきかという点からぜひ検討いただければというのが1点です。

それともう1点、パブコメの16番になりますが、こちらは前回の協議会でも指摘しま

したけれども、なかなか改善が進まないということで非常に残念です。繰り返しますが、淀屋橋ゲートタワーを案内していると言われていますが、市役所からいいますと、わざわざ斜めに渡る形になるわけです。エレベーターを使わなくて済む人は市役所から南へ降りればステーションワンのエスカレーターなり階段に着かれる。ところが、エレベーターしか利用できない人は、わざわざ斜めに渡りなさいという形になっている。これはできるだけ迂回しないように、迂回率をできるだけ1に近づけるというのが今のバリアフリーの考え方だと思うのです。バリアフリーの基準や考え方からずれている。ゲートタワーがあるからそれでいいだろうということではないのだということをしっかり、今日は事業者の方も来ていただいていると思いますので、こちらの会議に出席されている方の間で共有していただければと思います。ぜひこの意見を受け止めていただきたいし、今回で終わりではなくて、事務局の方で今後も引き続き調整をお願いしたいと思います。以上です。

○内田会長

ありがとうございます。石塚委員、いかがですか。この資料1についてはよろしいですか。

では、いろいろ重要な観点、それから、今後も引き続きということについて挙げていただきましたので、そのあたり、今日この場ですぐ答えが出るような話ではなくて、ずっと考え続けなければいけないようなことになってまいりますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

では、時間の都合もありますので、議事の方を先へ進めさせていただきますけれども、議題の2、新規地区についてということでございます。まずは事務局より資料のご説明をお願いいたします。

○事務局（照井）

議題の2についてご説明いたします。資料の2をご覧ください。令和9年度、来年度に取組みます重点整備地区の選定についてでございます。このことにつきましては、前回1月の協議会においても少し頭出しをさせていただいたのですが、駅の乗降客数ですとか、基礎的なデータをお示ししながら、お気付きの点などを伺ったところでございます。本日は改めて、私たちがよりどころとしております国の法律、バリアフリー法、それとその下にあります国の基本方針、こういった国の方針なり法を読み解きながら整理をしてまいります。

左半分には法と基本方針の関連する部分を挙げております。イロハと、重点整備地区を選定するに際しての三つの条件が挙げられておりまして、イが施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区ということで、徒歩というのがキーワードとして入っております。ロがこの施設について、バリアフリー化のための事業が特に必要な地区ということで、具体的に

は、方針の中で、地区内にあります施設の利用状況ですとか集積、集まり具合の状況、さらには、これらの将来の方向性の観点から総合的に判断をし、一体的、つまりコンパクトな一定の敷地内で面的に移動が行われている地区を取り上げることとされております。へと申しますのが、取り上げる施設について述べられておりますが、都市機能の増進を図るということで、都市機能というキーワードが入っております、この都市機能が何かと申しますと、基本方針を読み解きますと、高齢者・障がい者等の当事者の皆さまにとって交流と社会参加の機会を提供するような機能施設、あるいは勤労の場を提供するような施設といった位置付けがなされております。

このようなことを踏まえまして、右側に本市の状況に当てはめた際の視点ということで述べております。本市では、鉄道のネットワークが非常に縦横に充実しております、多数の高齢者・障がい者当事者の皆さまが利用すると考えられる施設のおよそ多くが、鉄道駅から歩ける範囲内に集積しております。また、大阪のような大都市特有の特徴としまして、民間鉄道会社が複数入り組んでおりまして、例えば大阪メトロとJRといったように、鉄道会社間の乗り換えが移動の円滑化を考える上で非常に重要な要素となっておりまして、こういったことから、数値的な指標としまして、今回、リストA、B、Cと三つのリストをご用意いたしております。

リストAが、1日平均乗降客数が10万人以上の駅ということで、多い順に1番のJR大阪駅からずっと、10万人を少し切って9万人ぐらいまでの駅をリストアップしております。こちらをご覧くださいますと、ほとんど多くの駅は既にこれまで取り組んでまいりました25の地区に含まれているのと、含まれていない駅につきましても、例えば大阪メトロの本町駅はメトロの会社同士の乗り換え、つまり、駅を出ずに駅の中で完結する乗り換えということで、まちへの広がりという意味ではないというような駅がリストの全てとなっております。こちらがリストAのご紹介でございました。

次に、リストBと申しますのが、しからば他社線への乗り換えが多い駅ということで、こちらも多い順にリストで挙げさせていただいております。これも上位の多くは既存の25地区に含まれる駅なのですが、中にはまだ既存の25地区には含まれていない駅もございまして、例えば前回話題に上がりました森ノ宮ですとか長居といった駅も含めまして、幾つかまだリスト上は残っている状況でございました。

そして、最後のリストCでございます。こちらが、高齢者・障がい者当事者の皆さまがご利用される施設を行政区ごと、そして年間の利用者数が分かる施設につきましてその数を表記したものでございます。施設といたしましては、勤労の場を提供するような施設としまして、例えば就業・生活支援センター、あるいは交流と社会参加の機会を提供する場といたしまして、長居や舞洲にございます障がい者スポーツセンターといった施設をリス

トアップしております。このリストをご覧くださいますと、利用者数の中で飛び抜けて多い数値がありますのが、東住吉区の長居にございます長居障がい者スポーツセンターとなっております、その人数は年間23万5000人余りといった形で、その次に多いのが同じくスポーツセンターなのですけれども、此花区の舞洲にあります障がい者スポーツセンターで、14万7000人余りとなっております。また、長居の障がい者スポーツセンターは、同じ東住吉区にあります、この表の中ではすぐ右横にございます早川福祉会館と合築しまして将来建て替えをするといった計画が公表されております。以上がリストのご紹介でございました。

このリストを見ていくに当たってもう一つ留意すべき点がございまして、この数字は現状の数字でございまして、これらの駅なり開発が将来どうなっていくかということも総合的に判断すべきということで、鉄道の駅に関しましては、現在なにわ筋線が工事中でありますほか、森之宮地区には、大阪メトロさんが新駅を森ノ宮から1駅延ばしまして設けられるご予定になっております。あるいは、時期は未定ですが、夢洲へのアクセス鉄道なども計画がございます。また、開発のプロジェクトに関しましても、森之宮に近い大阪城東部地区、あるいは夢洲の万博の跡地であります2期の開発といった開発プロジェクトがございます。これらの事業の進捗も注視していく必要があると考えております。

以上のような条件を総合的に判断いたしまして、来年度、令和9年度にたちまち取り組む地区といたしまして、現時点ではリストのBとC両方に登場いたします長居地区を、令和9年度に取り組む候補の地区として事務局としてご提案したいと考えております。そして、お話に出ました森之宮あるいは夢洲につきましては、駅そのもの、あるいはその周りの開発の進捗を注視しながら、現地の周辺的生活関連施設の具体化が図られました折には、重点整備地区として取り上げる必要性を検討してまいりたいということで、将来の候補という位置付けとさせていただきたいと思っております。

以上が事務局のご提案でございます。本日はご審議賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○内田会長

ご説明ありがとうございました。結論としては、直近、新規に追加するのは長居で、10年単位ぐらいで様子を見ていくということになるかと思っておりますけれども、その次のステップとしては森之宮とかで、さらにその次に夢洲も候補としてあり得るかなと。直近では長居を追加ということで事務局としては考えているということでございます。

関連する資料を尾上委員から参考資料1－2という形で出していただいておりますので、こちらの説明をよろしくお願いします。

○尾上委員

では、参考資料1－2ということで説明させていただきます。

まず、そもそも現在、森ノ宮駅周辺というのは、結構障がい者や高齢者に関連する施設があるにもかかわらず、地区の指定になっていないという問題があります。今年度までの基本構想の地区検討で、森ノ宮駅周辺は対象となっていてきません。

ところが、2020年に大阪府立福祉情報コミュニケーションセンターができています。先ほどの資料の最後のページに、なぜ府立の福祉情報コミュニケーションセンターが書いていないのか、非常に不思議であります。この福祉情報コミュニケーションセンターは、例えば視覚障がい者支援センターということで点字図書館があったり、あるいは聴覚障がい者の支援センターということで手話の講習会も非常に多く行われたり、あるいは盲ろう者の社会参加支援センターもあったり、団体の共同事務所ということでいろいろな団体が使って、会議室やホールというか、ちょっと大きめの部屋もあったりするのです、本当にたくさん使われているわけです。こういったことが一切この資料には出ていないのが非常に不自然な状況だと思います。府立の建物だから関係ないということではないと思うのです。実際にそこにそういうものができたら、今たくさんの障がい者が森ノ宮周辺を使っている。さらに、元々この森ノ宮駅周辺には大阪がん循環器予防センターであったり森之宮病院、あるいは大阪城公園、森之宮団地といった不特定多数の障がい者・高齢者の利用が多いということです。森ノ宮地区にもさまざまな課題が存在するというので、実際に使っている立場からつらつらと書いていますが、時間の関係でここは省かせていただきます。

次のページです。さらに加えて、大阪の城東というか大阪東のエリアといいますか、そのまちづくり、森之宮新駅についてなのですけれども、既に大阪公立大学のキャンパスもつくられて運用されていますけれども、さらに2028年4月には森之宮新駅といわれるもの、地下鉄の駅が開業するといわれています。そして、その春の開業に合わせて歩行者空間やデッキも整備するというふうに報道されているわけです。そういう意味で、今ちょうど計画というか、基本設計はとっくに終わっていて順次着工しているところなのかなと思うわけですけれども、その上で3番、大阪城東部地区のまちづくり、特に森之宮新駅を今後のモデルといいますか、当事者参画のモデルとして考えていただけないかということです。

正直、これまでの基本構想の取り組みでは、もっとまちをつくる最初の段階から当事者の意見を聞いてもらっていたらこんなに不便にならないのになと。先ほどちょっと言いましたように、淀屋橋も、もう少し早く意見を聞いてもらっていたらもう少し何とかなったのかなという思いも正直あります。ところが、そういった視点を指摘すると、次の大規模改装、10年、20年後だという話になって、では今回、森之宮新駅はしばらく先だ、だからこのタイミングでは何もしないということで、ふたを開けてみたらまた問題が出てきて、結局さらに10年待つというふうなことは、やはりもう繰り返したくないわけです。特に

国のバリアフリー法の基本方針では、当事者参画というのが2030年までの非常に大きなテーマです。その第4次整備目標では、国等の公共特別特定建築物の着工前の段階から当事者参画の割合を100%にする。この国等の中には自治体のものも含まれるということをし、この前、国交省の人が説明していました。つまり、この森ノ宮駅周辺の中でどれだけ大阪市立のものが含まれるか、府立のものが含まれるか、私は今情報を持ち合わせていませんけれども、そういったものは当然当事者参画しなければいけないわけです。大阪市内においても当事者参画を進めるということが時代の要請であります。

森之宮新駅をはじめとした大阪城東部地区のまちづくりでは、最初から最後まで全てのプロセスで当事者参画を実施し、今後のモデルとなるような展開をお願いしたいと思います。そうした展開の一環として、この大阪城東部地区のまちづくり、森之宮新駅への当事者参画・意見反映を可能とするように、同地区を重点整備地区として指定して、この推進協議会で検討する場をつくっていただければというふうに思います。

参考までに、この間のいろいろなまち歩き、大阪市内の重点地区で浮かび上がってきた課題というのをずらずらと書いています。ぜひ森之宮新駅やその周辺整備の際には、ここに書いている事項もぜひ取り入れていただきたいし、ぜひこの再開発に関わっている担当部署の方と機会があれば意見交換とか情報交換をする機会を設けていただければということで、長居地区は当然ですけれども、加えて森之宮の方も地区指定をお願いしたいということで説明させていただきました。以上です。

○内田会長

ありがとうございました。まず、尾上委員に出していただいている資料の3ページ目の3のところ、先ほど口頭ではご説明があったのですが、バリアフリー法の基本方針、3ページ目の3の1行空いている二つ目のところを今見ていますが、着工前の段階というのは、基本構想から実施設計ぐらいの段階。基本構想とか基本設計である程度形が決まらないとなかなかバリアフリー対応というのは難しいので、実施設計のところではきちんと反映していきましょうというような考え方になるかと思います。

それで、今、森之宮の状況がどうなっているかという事実関係は確認した方がいいかなと思います。私が勤めている大阪公立大学も関わっているのですが、2ページ目の下のところに1期開発とか1.5期開発というのが入っておりますけれども、この1期開発が、当初、5、6年前は2025年の春完成予定だったのが、遅くなって秋になりました。その当時は1.5期なんてことは言っていなくて一気に行くはずだったのが、間に合わないから1.5期というようなちょっと変わった期間を設ける形にして、この1.5期の施設整備は、民活キャンパスというような形で考えられています。このあたりは結論から申し上げると、民間にプロポーザルを求めてやったのだけれども不調になって、全て振り出しに戻

っています。今どんなスキームでどんなものができるかというのは、今後が全く見えないというのが大学で働いている人間の認識です。

大阪メトロの敷地と当初は一体開発という予定だったのですが、それがやはり規模が大き過ぎて難しいということで、今、大学とメトロの方は完全に切り離した形で、切り離したというところまではホームページでも出ています。提案がなくて不調に終わったというのもホームページに出ていますが、その他に何か状況について事務局で掌握されていたら、お教えいただけるとありがたいですが。

○事務局（照井）

大阪城東部地区の開発の状況でございます。画面が今日は一つしかございませんで、申し訳ございません。

○内田会長

尾上さんに出していただいた資料と本質的には一緒です。2ページ目のところにある上の図面とほぼ一緒です。

○事務局（照井）

そうですね。この開発方針と申しますものが令和6年5月に策定されております。その中で、豊里矢田線という道路が中央に通っているのですが、その右側、東側では大阪公立大学の1.5期キャンパス、それから、同じく道路を挟んで左側の方では、大阪メトロが元々車両工場だった敷地をお持ちなのですが、その敷地にアリーナ、ホールなど、1万人規模の大規模集客交流施設を整備すると。それから、そのすぐ北側に交通広場と書かれたスペースがございますけれども、こちらに接して大阪メトロが森之宮新駅をおつくりになります。これは今ある中央線の森ノ宮駅から分かれて北東の方向に進みまして、こちらに1駅、1kmほど離れた場所に駅を設けるといったご計画です。こちらの駅は、地下鉄といえども地上の駅でございまして、といいますのも、この部分が今既に車庫としてお使いのところでございまして、車庫に既に引いてあります線路なども一部活用しながら、旅客を扱えるような駅・施設を整備されまして新駅を設ける。この駅の上空には駅ビルをつくりまして、その駅の上には空飛ぶクルマの離発着場を設ける。あるいは駅前の広場には交通広場を設置されまして、新たなモビリティですね。デマンドバスですとか、あるいはシェアリングエコノミーと申しまして、既存の交通に加えましていろいろな種類の交通機関をここでもって接続して交通結節点とする。そのような構想を描いておられまして、これら一帯を重ねて1.5期と称して、今のところは2028年をめざしておられますけれども、内田先生にご紹介いただきましたように、少し頓挫しているというようなことも聞き及んでおります。以上でございます。

○内田会長

尾上委員、いかがですか。

○尾上委員

まず2点あります。一つは、先ほど私が提案させていただいたのが着工前の段階からというところで、前々回でしょうか、こちらの基本構想の協議会の方で、国の当事者参画ガイドラインを情報提供させていただきました。今日は持ち合わせていないというか、皆さんのお手元にはないのですけれども、その中で非常に重要なのが、「当事者参画はプロジェクトの各段階で実施することが望ましく、構想段階、設計段階、施工段階、そして竣工した後の維持管理や運営管理においても実施することが望ましい」ということで、実施設計の段階から当事者参画ということを行っているのではなくて、国のガイドラインは、基本構想のところから基本設計、実施設計、施工段階、そして維持管理、全ての段階で当事者参画ということを行っているわけなのです。なので、まさに今こういう構想を検討されていて、予定よりも少し遅れているならば、むしろ今こそ当事者参画をやれば十分に合うのではないかと。実施設計からではなくて、繰り返しますけれども、国が言っている当事者参画は基本構想の段階から、基本設計の段階から当事者参画をやりましょうと。これが1点です。

2点目が、ちょっと確認したいのですけれども、メトロの森之宮新駅の開業も2028年4月ではなくて別の時期になるのですか。それはどうなのですか。もし予定どおりだったら、2028年4月はもう再来年ですよ。それはどうなのでしょう。

○事務局（照井）

聞き及んでおりますのは、新駅は1.5期のまち開きに合わせてということをお聞きしております。といいますのも、鉄道だけができて乗るお客さんがいないと仕方ありませんので、1.5期開発に合わせて開業するというふうに聞いております。

○尾上委員

駅の方は、それでいうと、結局いつぐらいが開業予定になっているのですか。

○内田会長

いろいろなところに差し障りがあるので、はっきりいつまで延ばして進めますという形では公表されていないと思います。だけれども、2028年度という目標も、はっきりと取り下げてはいないけれども、難しいですよというところでは。

○尾上委員

でも、取り下げていないということは、大きな駅ですから、既に基本設計やそういったものは当然できているのではないかとしたりもするのですけれども。できていなくてもというか、繰り返しますけれども、そもそも構想段階から、基本設計ができる前の段階から当事者参画しましょうというのが国交省から要請されていることで、これに応えましょ

うということなのです。

○内田会長

私の立場としては、それは公共特別特定建築物の方の話でございますので、建築物としての基本構想、基本設計、実施設計という話と、まち全体の事業スキームを作る構想段階というのはかなりレベルが異なります。こういった形でお金の出資元、地権者と調整して、何を盛り込んでというような話が、森之宮の大阪城東部地区においては今模索中というふうに私としては認識しています。

この場で検討していくのは交通バリアフリーの整備ということで、基本構想というのは、10年を視野に入れて、直近の5年間に確実にこれだけのことをやっていきたいと思いますというのを具体的に定めていきたいと思いますというのが、この協議会に課されているタスクだというふうに認識しています。そうなってくると、この5年で、10年後ぐらいにはこうなっていくよねという姿がある程度見えてこないと、なかなか具体的な話というのは進めようがないので、交通バリアフリーの基本構想の地区として取り上げるのはまだ時期として早いだろうというふうに思っています。

交通バリアフリーの基本構想を離れて、より良い世の中をつくっていくために、できるだけ早い段階から当事者参画を図っていくべきだという基本姿勢は全く共有するものなのですけれども、具体のアウトプット、成果物として何をつくり上げていくのかということとは、会長という肩書の立場からすると、まだあまりにも漠然としていることが多過ぎて、なかなか難しいというふうな印象を持っています。

○尾上委員

ありがとうございます。2028年の春がどうなるか、まだ取り下げていないということと、延びたとしてもどれくらいかというのは確定的には言えないわけですが、少なくとも、やはり向こう5年の間には、いくら延びたところで、森之宮新駅は開業するのではないかと思います。

○内田会長

いや、それ自体がちょっと、なかなか言い難いと思います。

○尾上委員

今日は初めて先ほどのようなスケジュール感をお聞きしましたけれども、元々2028年の春ということから、プラス多少1、2年延びたとしても、向こう5年間の範囲の射程には十分入るのではないかというふうに素人考えでは思うわけなのです。

それと、確かにまちづくりと個々の建物のレベル感というのは違うかも知れないけれども、基本的な原則、基本的な考え方というのは、最初から最後まで全ての段階で当事者参画をしようというのが国交省が言っていることで、建物だけというよりは、広く言

えばまちづくりにおいても最初の段階からバリアフリーをしっかりと中心に置いていただいて、そこに当事者参画を埋め込むというか、そういったことをぜひお願いしたいというふうに思うのですけれども。

○内田会長

はい。基本的な姿勢としては私も共有するものです。ただ、それは交通バリアフリーの基本構想を推進していくこの協議会の役割ではないと思います。違うところ、しかるべきところ、大阪府市、ここは府と市が連携してというよりは、市の方が単独で、かつ、株式会社になった大阪メトロとかURとか。そこから先、どこまでがデベロッパーとして参画してくるかというものはっきりしないところですが、大阪市が参画する、大阪メトロが参画するのは確かなので、そちらの方に問い掛けというのは諸方面からやっていただくべきだというふうに思います。ただ、この協議会としての議題にする内容とはちょっと性格が異なると思います。

○廣田委員

廣田です。いいですか。

○内田会長

廣田委員、お願いします。

○廣田委員

実は、私は森ノ宮駅の近くで自転車通勤をしております。大学が秋からできてちょっと驚いたのは、森ノ宮駅にもう一つ、ロイヤルホストの所にも交差点があるのですけれども、人があふれるぐらい通行していて自転車で通れない状況で、別の道を通るようにしているのです。そういう状況があるので、今からきちんと整備が必要ではないかと思います。

森ノ宮駅の交差点の駐輪場なのですけれども、地下から出た階段の所にエスカレーターがあるので、人通りがすごくて、しかも自転車の数がどんどん増えている状況なので、今からきちんと整備しないと、大学ができてしまったら、次々に新しい建物ができてからでは間に合わないの、早く整備した方がいいと思います。そうでないと、今は安心して通れなくて、わざわざ別の道を迂回しているという状況なので、そういうことは分かっているのではないかなと思います。以上です。

○内田会長

森ノ宮駅周辺の混雑状況というのは私もそれなりに存じ上げております。そのあたりが、森ノ宮のエリアとしてのバリアフリー基本構想の俎上に載せるべき話なのかというのは、やはりちょっと疑問があるところです。石塚委員、お願いします。

○石塚委員

今の尾上委員と内田会長の対話で、要は今の大阪市の交通バリアフリー基本構想推進協

議会の限界があるのだと思うのです。内田会長がおっしゃるとおり、交通バリアフリー基本構想重点整備地区という枠組みで今すぐ森之宮駅周辺を位置付けるというのは、基本構想の性格上、5年以内に実現可能な具体的な事業を明記するという枠組みでは難しくなっているというのは、私も理屈上は理解します。ですから、今年度、これまで取り組んできた25地区の基本構想の見直しが一定終わる段階において、来年度、長居はもちろん新規地区として位置付けいただくというのは結構かと思っているのですが、その後の大阪市全体のバリアフリーを推進していく枠組みとして、「交通」を取ったちゃんとしたバリアフリー推進協議会に衣替えというかバージョンアップさせた上で、こういう大事な、大きな都市開発に向けてきちんと俎上に載せていけるような体制づくりというか、そこも含めて見直しをしていただかないといけない時期になっているというふうに今のお話を聞いていて思いました。

その辺、今年度でやることはもう決まっていますので、来年度の取り組みとしてぜひ検討いただきたいと思いますし、事務局の方でも、資料2の一番右下には将来の候補地として森之宮とか夢洲を位置付けていくということを書いているわけですから、それを公式のちゃんとした計画として位置付けられるように、交通バリアフリー基本構想の枠組みではなくて、国の方ではマスタープランという制度も既に作って数年たっているわけですから、その辺をうまく活用するということを考える時期に来ているのではないかというふうには思いました。以上です。

○内田会長

ありがとうございます。もう時間がかなり押しています。

○尾上委員

2点あります。森之宮新駅の今後のスケジュール感とか、あるいは法律の枠組みとの関係というのは、先ほど石塚先生の方で言われたとおりかと思うのですが、先ほど廣田委員から言われたことというのは、そもそも森ノ宮駅周辺というのは、本来、府立のコミュニケーションセンターができたり、あるいはそれ以前に病院があったりということで、森ノ宮地区を指定するという、なぜ25地区に入っていなかったのが逆に不思議なのです。そういう意味でいうと、現在の森ノ宮地区を指定し、なおかつ新駅ができたらそちらにも展開していくというのはいかがでしょうか。2段階というのはいかがでしょう。

○内田会長

2段階については、事務局見解はありますか。

○事務局（照井）

森之宮をいずれは取り上げることになってこようかと思えますけれども、これまでの話にもありましたように、新駅ができ、周辺の開発ができるということなので、そこと現在

の森ノ宮駅を一体となった地区として取り上げる際にはやっていきたいと思っています。ですので、２段階というよりは、新駅ができた際に、そのことを前提にバリアフリーのありようを、私どもの協議会の基本構想という枠組みにおいてはそういった取り組み方をさせていただきたいと思います。

○尾上委員

いや、既に廣田委員から指摘があったり、あるいは私たちの仲間もセンターをたくさん使っていて、本当に森ノ宮駅周辺はたくさん課題があるというのが日々の実感なのです。これは新駅ができてうんぬんではなくて、今現在進行形の課題なわけです。これに対してちゃんと対応をしていただけないかなと。その上で、さらに新駅ができたなら展開するという２段階でやればいいのか。言うなら、今現在起きている問題に対してなぜ地区指定をしないのかという、逆にロジックがないのです。新駅は向こう５年先、まだ分からないからということならば、森ノ宮駅は既にあるわけです。そして現在、実際に困っている問題がある。しかも、そちらの方で指摘されたイ、ロ、ハの中のハはたくさんあるわけです。わざわざ府立の建物だけ除外するという、非常に不自然な資料の作られ方をしていると正直思ったりしますが、それはともあれ、もう一度言いますけれども、現在実際に起きている森ノ宮駅の問題に組み組みながら、将来新駅ができたときに展開していくというのは、十分検討の余地があるのではないかと思います。以上です。

○内田会長

もう時間がかかり押していますので、まず新規地区として長居を取り上げるということについては皆さんご賛同いただけるということによろしいですか。森之宮については、やはりいろいろ課題があり、今後の展開のこともありますので、かなり優先度は高いエリアであると。夢洲よりははるかに優先度が高いということも確認できると思いますが、具体的にいつごろどんな段取りでという話については、先ほど石塚委員からもありましたけれども、そもそも交通バリアフリーの「交通」を外しましょうというのは、私が会長を引き受けたときも「いい加減外しましょう」と言ったのですが、未だに残っています。先ほど来、尾上委員が国が国がとおっしゃっていますが、国の方も、建築物と交通関係、運輸関係は相変わらず一体化が全然できていないという事実があります。ですから、ここで議論してどうこうなるものでもないですし、事務局の方で一体化できるように、まちづくりと連携していけるように努力せよといっても、言い方は悪いですが、宮仕えの方が決められるような話ではないと思います。かなり大きな話になってきます。ですから、問題意識はずっと持ってということで、尾上委員がおっしゃったみたいに段階を踏んで、今あるところでやっていきましょうというのは模索してもらえたらと思いますが、大きな話を一気に求めていくのは、あまりにも問題が大き過ぎるというのが私の認識です。

それから、廣田委員からご指摘があった、自転車が非常に増えて怖くて歩けないという問題については、これはバリアフリーの問題ではなくて自転車利用で、中央大通りの所が、自転車も通行可能な歩道の幅が広過ぎて、非常にスピードを出した自転車がたくさん通っている。レーンの区分がはっきりしないですね。5、6 mあるような、歩行者はたくさん歩いている、自転車も通れるというもので、無法状態です。これはバリアフリーの話ではなくて、歩道上から車道に自転車を移すというのが今の大きな方向ですけれども、自転車専用レーンをどうやって整備していくのかというのは、別の課題として建設局の方が今まさに検討している、事業を進めているところですので、そちらの方の所掌。とにかく、自転車のマナーで歩行者の安全をどう確保していくのかという課題であって、バリアフリーが1番に上がってくるようなものではないという点で、ちょっと話題が違いますよねというふうに申し上げました。

すみません。開始してから1時間半たっておりますので、いったん休憩に入りたいと思います。9分程度休憩しまして、40分再開という形にさせていただければと思います。

－ 休憩 －

○内田会長

それでは、休憩を終わりにしたいと思います。議題3、その他ということなのですが、予定していた時間があと20分しか残っておりません。

ここで何を予定していたかと申し上げますと、尾上委員から提出していただいている資料、この多くはご紹介いただきましたが、参考資料1の2ページ以降、継続協議事項の検討の進め方についてと、濱崎委員から参考資料2というのをを出していただいておりますので、このあたりについてご紹介いただくということでございます。申し訳ないのですけれども、時間に限りがありますので、かいつまんでお願いできればと思います。まず尾上委員からお願いします。

○尾上委員

たびたび申し訳ありません。時間を頂きましてありがとうございます。

2、継続協議事項の検討の進め方ということで、大阪市の25地区でいろいろ検討してきて、各地区共通の課題というのが浮かび上がってきていて、これについて継続協議事項ということでこれまでも確認があったわけですが、ただ、それに対する今後の対応ということが、第8回、第11回ということで出されましたけれども、第13回の協議会で資料が出されましたが、そのときにも私は発言させていただきました。要は、券売機インターフォンという部分ですね。こちらは大阪市の方でいろいろ検討していくということで

すが、一つはワークショップでの意見集約。それはそれで大事なのですが、それだけではなくて、実際にモックアップを作るというふうなことも試してみる。実は先週金曜日に、ちょうど当事者参画をテーマにしたセミナーがありました。豊中で基本構想の協議会の報告があって、豊中の協議会では、段ボールか何かで作られたのじゃないかな。事業者さんも一緒になって、この高さだったら車椅子で入れるみたいな形を、モックアップで実際に検証されたりしているのです。なので、ぜひ、単に意見集約というよりは、実物ではなくても実際にこういう角度でどうだろうかみたいなことも含めてやっていただければということ。

もう一つは、案内誘導です。例えば先ほどのバス停における音声案内の在り方ということも一つですが、特に大阪の場合、ターミナル駅でのバリアフリールートの案内誘導が分からなくて迷子になるということが、これまでのまち歩きでも多々指摘されていました。

ということで、簡単に言いますと、一つは案内誘導についてぜひ取り組んでいただきたいということと、券売機インターフォンの使用については取り組むということを書いていただいていますけれども、ワークショップでの意見集約に加えて、さらにモックアップであたりいろいろな事例を交えた意見交換をしていただけるようにぜひお願いしたいと思います。ちょっと端折りましたが、以上です。

○内田会長

ありがとうございます。では、濱崎委員、お願いできますでしょうか。

○濱崎委員

濱崎です。新設Cチーム企画です。参考資料2の説明として、1は前回の推進協議会の方で説明しておりますので割愛します。

2-1から、大阪府の福祉のまちづくり施設整備バリアフリーガイドラインにおいて、性的マイノリティのことであったりオールジェンダートイレの設置位置について推奨事項が明記されているといったところをまず共有したいと思っています。ぜひこういった推奨、お勧めすべき設計とか仕様に関して、既に参考情報が大阪府から挙がっていますので、ぜひ事業者の方や関係者の方は参考にしていただけたらと思っています。

また、その次の2-2の項目としては、大阪府のホームページになるのですが、万博の大阪ヘルスケアパビリオンの取り組み記録の資料編が公開されておりまして、アンケート調査の結果から、オールジェンダートイレ、この言葉自体にはどのような受け止めがあるのか今まで分からなかったのですが、7割の人が知っているなど一定の浸透が見られているといった報告が上がっていることを参考に、トイレの呼び名について検討する際にはぜひ参考にしていただきたいと思います。

次の項目の3なのですけれども、最後のページでいいのですけれども、今年度、新しい地区におきまして、どのようなトイレがあるのかといったところを幾つか挙げている中で、一つ、事例6として、あともう一步の改善があれば使いやすいトイレというのを紹介して終わりたいと思います。こちらは目で伝わる状態で天井から吊り下げ表示があつて、「女子トイレ 男子トイレはあちら」というふうに書いてあるのです。このトイレの中には、手前にいわゆるバリアフリートイレ、どなたでも使えますと書かれてもおかしくないようなトイレがあるのですけれども、それより手前にこういった表示があることによって、このフロアのトイレとして、男女分けされているトイレが使いにくい当事者にとって使いやすいトイレが一つもないといったところになります。

加えて、事例5も紹介したいのですけれども、音声情報として、視覚障がい者向けの情報保障として、バリアフリートイレの位置について、男性用、女性用というふうに分けて案内したりもするのですけれども、目で見える情報や耳から得る情報なので、もちろん実際に運用として性別分けされている場合は情報保障の必要上そのとおり紹介するのが正しいと思うのですけれども、それによって、より性別分けされたトイレが使いにくい人にとっては何重にも使いにくいものになってしまうといったところもありますので、そういったところを今後とも共有して、使いにくさといったものをイメージしていただければと思います。短くなりましたが、以上です。

○内田会長

どうもありがとうございました。尾上委員からは、具体的な検討の進め方に関して、モックアップを作ったりとか、事務局の方から主体的に検討していくとされているようなものについては、もっと積極的にやってもいいのではないですかというようなご提案を頂いたということだと思います。

それから、濱崎委員からは、今後もこれはこういったような点でいいですよ、ここはあと一步残念だよねというようなところを随時見られるような何かを新設Cチームでご用意いただけると、関連する事業者の方とか設計者の方も活用できるのではないかと思いますので、引き続きよろしく願いできればと思います。

今ご紹介いただいたようなことに関連して、委員の皆さん、ご質問とかご意見があればお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。野口委員、お願いします。

○野口委員

老人クラブの野口でございます。老人を代表しまして。われわれも今年、免許証を返しまして車も処分して、今は歩きなのです。そうしますと、やはり足腰がだんだん弱くなってくる。乗り換えをするときに階段とかエスカレーターを使うわけなのですけれども、いつも言っておりますけれども、上りの階段は比較的歩けるのですけれども、下りが非常に膝に

負担がかかるのです。階段で転んでけがをされている方に聞きますと、ほとんど下りでけがをされているのです。ですから、そういう面で、エスカレーターの方も、国では上りが優先だというような形になっておりますけれども、やはり下りのエスカレーターもぜひ付けていただきたい。

今、エスカレーターを見ますと、上りでも1車線必ず空いているのです。駅は、梅田などになりますと、上っていくのにもずっと並んでいるのですけれども、左側は空いているというような形ですので、その辺もやはり交通局の人は、左の方にも乗っていただいて早く上がっていただくとかしないと、エレベーターも本当に小さくて、外国人の方がキャリーバッグを持って2人ぐらいで満室になって、高齢者の方とか車椅子の方などはずっと待っておられるというようなケースが多いのです。ですから、そういう面で、地下鉄とかJRとか鉄道の方は、できるだけ下りのエスカレーターを工夫していただきたいと思います。

天王寺駅では、下りに乗るエスカレーターが1基だけあるので、ちょっと遠回りしてでも私たちはそれを使っているのです。そのような形で、どこか1カ所でも下りを優先にできるような所があれば、われわれは助かると思います。ちょっと雑な言い方で申し訳ないですが、これだけの高齢者になりますと本当に厳しいと感じましたので、若いときは階段をすたすた歩いて下りたりしましたけれども、もう85を過ぎますとなかなか厳しいということでございますので、高齢者が人口の3割を占めておりますので、よろしくお願いしたいと思います。以上です。

○内田会長

ありがとうございます。他の委員の方はいかがでございますでしょうか。

○鈴木委員

よろしいですか。

○内田会長

鈴木委員、お願いいたします。

○鈴木委員

交通バリアフリーということで、私ども視覚障がい者が最近切実になってきているのが、駅の係員の無人化なのです。これは全国的になっておりまして、先日仙台であった全国大会でもこの話題になっていました。大阪の方でもどんどん地下鉄も無人化になってきておりまして、その辺、対策的にどのようなことをしていただけるのかということをお聞きしたいのですが。無人化していくことによってどのような対策を取っているかということをお願いします。

○内田会長

各事業者ごとに工夫されているところもありますが、国としても無人駅におけるガイド

ラインを作ろうとはしています。ただ、現状において、インターフォンで集中管理のオペレーターと話をし、必要性があれば駅員を他の駅からというようなことにならざるを得ないのが現状かと思います。そのときのインターフォンに関してはまだ工夫の余地が多数あるだろうというふうに私は思っていますけれども。そのあたり、皆さん問題意識は持っているのだけれども、人手が足りない、経済的にも厳しい中で、どうやっていくかという試行錯誤中ということですので、これを大阪市のこの場で答えを出すのはなかなか難しいと思うのですけれども、近畿運輸局の移動円滑化評価会議の近畿分科会で、引き続き事業者とも意見交換しながら検討を進めていくというような形になろうかと考えています。今のところは私が近畿分科会の会長も務めておりますので、そちらの方で検討していきたいというふうに考えております。鈴木委員、今のようなことでよろしいですか。

○鈴木委員

はい。よろしくお願いします。

○内田会長

ありがとうございます。他の方はいかがでございましょうか。

では、事務局の方、今後の検討の進め方ということで尾上委員からご提案を頂きましたが、今、令和8年度がいろいろと動き始めたばかりですけれども、来年度、令和9年度は長居地区を新規にやりますという話と、1周回ったので全体の基本構想の骨子といったものをまた見直すというのが当初から課題として上がっていたと思いますが、その他、今予定されていることがあればご紹介いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局（照井）

事務局でございます。令和9年度におきましては、ただ今ご議論いただきました新規地区の長居について取り組んでまいりたいと考えております。加えまして、現状25地区の共通の骨子といたしまして、基本構想共通骨子というものをスタートの令和5年度に作っております。こちらの方も、25地区で取り組む中で、そこからさらにプラスアルファになってきているものがそれぞれの地区で積み重なってきておりますので、この25地区を仕上げた段階で、25地区で取り入れてきた知見なり、成果を共通骨子の中に入れ込む作業を令和9年度に併せて取り組んでいきたいと思っております。

○内田会長

ありがとうございます。その辺の具体的な進め方については、また尾上委員からも個別にご意見いただいて、より実りのあるような形で進めていければというふうに考えております。

それでは、当初予定していた時間よりもちょっと遅くなっておりますが、本日の議事は以上で終わりにしたいと思います。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、委員の皆さま、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の野口でございます。本日はお忙しい中ご参加いただきましてありがとうございます。

昨年度に検討してまいりました鶴橋、南森町、淀屋橋、新今宮、弁天町、放出地区など8地区の基本構想の変更につきましては無事報告することができました。各地区のワークショップでは、多数の当事者の方にご参画いただいたほか、事業者におかれましても、調整時間が短い中でご対応いただきまして、ありがとうございました。

今年度は、25地区の残り7地区につきまして、先ほどご説明させていただきましたように、7月から11月にかけてワークショップを通して各地区の当事者のご意見を広く頂戴し、地区のバリアフリー化の推進につきましてしっかり検討を深めていきたいと思っています。

また、本日は令和9年度に取り組む新たな地区についてご議論いただきまして、長居地区につきまして新たにに取り組むことを決定することができました。ありがとうございます。

言わずもがな、この協議会の場合は、当事者の皆さま、事業者さま、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だと考えております。私たちを取り巻く社会経済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。そのような中で、さまざまなお立場の方々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、意義のあることだと感じました。事業者さまにおかれましては、事業の推進を進めていただくとともに、バリアフリー化の推進につきましても、ハード面、ソフト面ともに引き続きお力添えを頂けるようお願いいたします。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15回協議会につきましては12月ごろを予定しております。日程調整およびご案内は改めて連絡させていただきますので、よろしく願いいたします。

また、学識委員および当事者委員の皆さまは、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14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。