第6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5年9月13日（水）13:30～15:45

場 所 大阪市役所 屋上階 P1会議室

第6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5年9月13日(水) 13:30~15:45
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	一般社団法人大阪市身体障害者団体協議会 会長
	西 正次	一般社団法人大阪市視覚障害者福祉協会 理事
	廣田 しづえ	大阪市聴言障害者協会 会長
	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
※	市場 昭広	大阪市高速電気軌道株式会社 交通事業本部 計画部 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:岡嶋氏)
	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)
	田中 隆文	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
	西谷 興季	南海電気鉄道株式会社 えきまち計画推進部 課長
	川嶋 篤司	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 経営企画部 (協議) 課長
	向山 敏成	阪堺電気軌道株式会社 業務部 部長
	山下 智宏	阪急電鉄株式会社 技術部土木技術担当 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

田内	文雄	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	経営企画部 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：黒田氏)		
※	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	
	左近	昭紀	大阪府警察本部	交通規制課長 (代理：大北氏)	
	高松	弘泰	国土交通省 近畿地方整備局	大阪国道事務所 事業対策官	
※	大津	浩仁	大正区役所	区政企画担当課長	
※	杉本	昌作	生野区役所	区政推進担当課長 (代理：武田氏)	
	欠	岸田	晃和	福祉局 高齢者施策部	高齢福祉課長
	欠	三浦	晶子	福祉局 障がい者施策部	障がい福祉課長
※	吉田	雅晴	こころの健康センター	精神保健医療担当課長	
				(代理：僧都氏)	
	柚本	真介	建設局 道路河川部	交通安全施策担当課長	
				(代理：中村氏)	
※	木下	吉樹	建設局 公園緑化部	調整課長 (代理：森崎氏)	
	川前	修平	大阪港湾局 営業推進室	開発調整課長	
				(代理：森岡氏)	
	乗京	慎二	教育委員会事務局	指導部	
				初等・中学校教育担当課長 (代理：前澤氏)	
	野村	育代	国土交通省近畿運輸局	交通政策部	
				バリアフリー推進課長	
	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>

松田	弘	計画調整局交通政策室長
井上	智仁	計画調整局計画部広域交通企画担当課長
杉山	百合子	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) 基本構想の変更原案について

(2) その他

3 閉会

<配布資料>

(1) 基本構想の変更原案について

資料1 第6回協議会において意見聴取する基本構想

資料2 基本構想の変更原案作成の考え方

資料3 基本構想に基づく特定事業の実施状況

資料4 地区の概要

資料5 地区における重点整備地区の区域設定

資料6 生活関連施設及び生活関連経路の設定

資料7 整備等の内容（鉄道施設、道路・交差点等）

参考資料1 スケジュール

参考資料2 生活関連施設・経路図「検討用資料」

参考資料3 大阪市天王寺・阿倍野地区交通バリアフリー基本構想（変更原案）※

(2) その他

参考資料4 2025年大阪・関西万博に向けた交通バリアフリーの推進について

参考資料5 尾上委員提供資料

参考資料6 新設Cチーム（濱崎委員）提供資料

※：委員限り資料

5. 議事の概要

1 開会

○事務局（杉山）

定刻となりましたので、ただいまから第6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、本日お忙しい中ご出席いただきまして、ありがとうございます。

本日、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杉山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、本日の第6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、ただいまの間をお願いいたします。

なお、報道機関の方及び傍聴の方に申し上げます。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、また周りの方へご配慮いただくよう、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、「配席図」、「参加者名簿」、「次第」、「協議会設置要綱」、資料1「第6回協議会において意見聴取する基本構想」、資料2「基本構想の変更原案作成の考え方」、資料2の別紙、資料3「基本構想に基づく特定事業の実施状況」、資料4「地区の概要」、資料5「地区における重点整備地区の区域設定」、資料6「生活関連施設及び生活関連経路の設定」、資料7「整備等の内容（鉄道施設、道路・交差点等）」、参考資料1「スケジュール」、参考資料2「生活関連施設・経路図「検討用資料」」、参考資料3「大阪市天王寺・阿倍野地区交通バリアフリー基本構想（変更原案）」、こちらは委員限り資料とさせていただきます。参考資料4「2025年大阪・関西万博に向けた交通バリアフリーの推進について」、以上事務局から準備した資料に加え、委員提供資料として、参考資料5及び参考資料6、こちら含めて以上18点でございます。もし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、市関係局として、裏面ですが、福祉局高齢福祉課長の岸田、同じく障がい福祉課長の三浦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。

なお、東北福祉大学の石塚委員につきましては、所用のため30分ほど遅れてウェブでのご参加をいただく予定でございます。

また、第5回協議会でご説明させていただいた各地区基本構想変更の意見聴取を目的とした専門委員として今回から新たに就任いただいた市民代表者委員をご紹介します。

まず、認定NPO法人DPI日本会議副議長の尾上浩二様でございます。

本日、ウェブでご参加いただいております新設Cチーム企画の濱崎はるか様でございます。

同様に、関係事業者委員としまして、まず、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の田中様でございます。

阪堺電気軌道株式会社業務部部長の向山様でございます。

公益財団法人大阪タクシーセンター乗場管理課長の橋本様でございます。本日ウェブでのご参加いただいております。

なお、委員の追加に伴い、令和5年6月21日改正の協議会設置要綱を資料として添付しておりますので、必要に応じてご参照ください。

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、こんにちは。内田でございます。

今回から参画していただく委員の方もいらっしゃいますけれども、ほかの場面でもお世話になっている方が多くて、ほかの大多数の委員の方については昨年から引き続きですので、今までと同じ感じでよろしくお願ひしますということで、今日、盛りだくさんですので、挨拶は簡単に済ませさせていただきます。

では、進行を議事次第に従って進めていきたいと思ひますけれども、議題（1）として基本構想の変更原案についてという形で挙がっております。今日、全体の進め方としましては、資料盛りだくさんですので、これを逐一ご説明申し上げるといひのはお互いなかなかしんどいところがあります。事前にある程度資料の説明は各委員にさせていただいているというふうに伺っておりますので、要点に絞った形で、まず事務局から直接的にこの基本構想の変更原案に関わるような内容について資料説明いただくと。引き続き、委員の方、尾上さんと濱崎さんから事前に資料をご提供いただいております。参考資料5と参考資料6ですけれども、これについてもご説明いただくと。とにかく最初に資料説明についてはまとめて行いたいと思ひます。予定としては、全体で30分程度。ですから、事務局のほう

の説明は20分ぐらいで終わるようによろしくお願いいたします。その後ちょっと休憩を挟んでから意見交換という形で進めたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、まずは事務局から資料説明よろしくお願いいたします。

2 議題

(1) 基本構想の変更原案について

○事務局（井上）

では、説明させていただきます。協議会事務局の計画調整局広域交通企画担当課長の井上でございます。よろしくお願いいたします。

では、議題（1）基本構想の変更原案についてご説明させていただきます。

資料1をご覧ください。こちらが本日の協議会で意見聴取させていただく基本構想です。ターミナル地区では、天王寺・阿倍野地区と新大阪地区の2地区、ターミナル地区以外の地区では、御幣島地区、大正地区、住之江公園地区の3地区、合計5地区の基本構想になります。資料2以降が、基本構想の変更原案に関する説明になります。

初めに、資料2の別紙1、A3の横の折り込んである資料をご覧くださいと思います。この資料は、前回の協議会でお示しした参考資料1と同じですけれども、左側が前回協議会を経て6月に作成しました全地区共通の考え方である基本構想骨子の目次であり、右側が変更後の各地区基本構想の目次となっております。各地区の基本構想は、骨子の内容に加えて、特に右の網かけ部分について、今後、各地区の当事者等のご意見を伺った上で、地区の実態も踏まえ作成してまいります。本日の資料は、この網かけ部分を中心に作成しております。

なお、「2-5 地区のバリアフリー化方針」につきましては、各地区の現行基本構想において、基本理念及び基本方針として記載されているものですが、基本構想の変更にあたりましては、今後、各地区の当事者等のご意見も踏まえ、バリアフリー化の現状、課題、整備の方向性を整理する必要がありますので、次回以降の協議会で提示させていただく予定としております。

続いて、資料2をご覧ください。こちらは基本構想の変更原案作成の考え方をまとめた資料であり、これから説明いたします各地区基本構想の項目ごとの資料である資料3から7の作成の考え方を記載しています。

それでは、前置きが長くなりましたけれども、資料2に沿って、基本構想の変更原案に関する各資料について説明させていただきます。

資料3ですけれども、こちらは基本構想に基づく特定事業の実施状況についてになります。

○内田会長

ちょっとすみません、今、資料2をとにかく見ながら話を伺えばよろしいですかね。念のためちょっと確認です。資料2をご覧ください。

○事務局（井上）

すみません、資料2に沿って各資料の考え方を整理しておりますので、こちらをご覧くださいながら、必要に応じて個別の資料を見ていただきながらご確認をお願いしたいと思います。

資料3につきましては、資料2のところに書いてございますように、こちらに基づいて説明させていただきますけれども、まずはこの評価のところなんです、現行の各地区基本構想に基づく特定事業等の実施状況について、地区ごとに評価を行いました。事業種別には、関係する事業者等に特定事業計画の作成と事業実施の義務が課せられる事業の特定事業と、各地区の特性等を踏まえたバリアフリー化に係る事業のその他の事業等というのがございまして、特定事業には、公共交通特定事業、道路特定事業、交通安全特定事業がございまして、評価の時点は令和3年3月末時点になります。評価の概要につきましては、特定事業の駅舎及び道路について、進捗率に応じた段階評価を含めた評価を行っております。100%のA評価から50%未満のE評価まで5段階で評価しております。

以上の評価の対象となる事業種別、時点、概要については、昨年度、協議会でお示しした25地区の評価方法と同じ考え方に基づくものです。この評価方法により、本日の協議会で意見聴取させていただく5地区を評価した概要については、駅舎につきましては、全ての地区の各駅で全整備項目が100%の「A：整備済み」となっております。道路は、視覚障がい者誘導用ブロックの整備率による評価を行っており、新大阪地区以外の4地区は「A：整備済み」、新大阪地区は85%の「C：整備が比較的進んでいる」となっております。続いて、交差点については、主要な経路上にある必要な交差点で音響信号機等の設置が全て完了しております。

続きまして、資料4、地区の概要をご覧ください。こちらにつきましては、土地利用の変化を踏まえ、立地する施設の状況や鉄道駅乗降客数の直近の状況を反映したものになります。新たに追加した箇所を網かけしております。例えば、天王寺・阿倍野地区では、新たにランドマークとなっているあべのハルカスやあべのキューズタウンを追記いたしました。新大阪地区では、生活関連施設として抽出した追加候補施設の新大阪ワシントンホテルプラザや大阪回生病院を追記しております。

すみません、資料があちこちいきますが、資料2をまた見ていただきたいと思います。

続きましては資料5の説明になります。こちらは重点整備地区の区域設定についてでございます。骨子で示した考え方を基に改めて区域設定を行いました。結果としまして、新

大阪地区を除き、現行の基本構想から変更は生じておりません。参考として、骨子に示している区域設定の考え方を記載しております。起点となる駅から徒歩で移動できる距離を想定して500メートル圏の重なり状態を把握し、また駅周辺の公共施設や商業施設の分布状況や移動経路の状況を考慮して、隣接する他の重点整備地区との関連性チェックや、道路、河川等の施設状況を踏まえて、重点整備地区の範囲を設定しております。各地区の重点整備地区の範囲については、後ほど参考資料2でご説明いたします。

続いて、資料2の3ページ、資料6、生活関連施設及び生活関連経路の設定に関する記述をご覧ください。生活関連施設の設定として、現行基本構想における現存する主要施設に加え、各地区の土地利用状況の変化等を踏まえ、全地区共通の考え方で追加候補施設を抽出いたしました。今後、各地区で当事者等のご意見を伺い、地区の実情を踏まえ、各地区基本構想の生活関連施設として設定していきます。参考に、下の表は、骨子に記載している全地区共通の追加抽出の目安であり、4ページの上の表につきましては、各地区の現行基本構想の施設数と抽出後の施設数になります。病院やホテルについて抽出基準を現行の基本構想から拡大したこともあり、施設数が増えております。

続きまして、4-2生活関連経路設定についてです。経路設定については、天王寺・阿倍野地区は現行基本構想の考え方を基本とし、天王寺・阿倍野地区以外の4地区は市域全体での基本的な考え方を参考とし、各地区の実情に応じた経路設定としております。参考に、現行基本構想と抽出後の経路数を記載しております。生活関連施設の増加に伴いまして、経路数も増加している傾向にあります。

続いて、参考資料2、A3横のカラーの図をご覧ください。こちらが5地区の重点整備地区の区域、生活関連施設及び生活関連経路等を示した図になります。資料5の地区における重点整備地区の区域設定及び資料6の生活関連施設及び生活関連経路の設定について、各地区の内容をこちらの図面で説明いたします。

1ページ目は、天王寺・阿倍野地区です。この地区は、JR天王寺駅、近鉄大阪阿部野橋駅、Osaka Metro天王寺駅、阪堺天王寺駅前駅を中心とした徒歩圏の概ね500メートル圏を設定し、高齢者、障がい者等を含めた多数の人が利用する施設を含み、駅とそれらの施設との移動の円滑化を図ることが重要だと考えられる範囲や、まちづくり事業区域を含めた面積約137ヘクタールの区域を設定しています。生活関連施設については、阿倍野スポーツセンターや年金事務所などの公共施設などが立地しているほか、その他の商業・業務施設などが立地しています。今回の検討において改めて施設の抽出を行った結果、あべのハルカスやあべのキューズタウン等を新たに生活関連施設として抽出しています。経路としましては、あべのキューズタウンに至る地下経路や阿倍野歩道橋を新たに設定したほか、隣接する新今宮地区の生活関連経路と接続する経路として国道25号を新たに設定し

ています。

続きまして、裏面が新大阪地区になります。J R新幹線、J R在来線及びOsaka Metro新大阪駅の3駅を中心とした徒歩圏の概ね500メートル圏を設定し、高齢者、障がい者等を含めた多数の人が利用する施設を含む面積約132ヘクタールの区域を設定しています。生活関連施設については、淀川スポーツセンターなどの公共施設が立地しているほか、その他の商業・業務施設などが立地しています。今回の施設抽出において、西端の淀川区東部地域包括支援センター、南東角の東淀川支援学校、小中一貫校のむくのき学園を新たに追加したことに伴い、重点整備地区を拡大しています。また、区域の北東角にありました日之出障害者会館の廃止に伴い重点整備地区を縮小しているほか、経路についても削除しております。

次のページが御幣島地区になります。J R東西線御幣島駅を中心とした徒歩圏の概ね500メートル圏を設定し、高齢者、障がい者等を含めた多数の人が利用する施設を含む面積約87ヘクタールの区域です。生活関連施設については、西淀川区役所、保健福祉センターなどの公共施設などが立地しています。今回の施設抽出において、障がい者の方が働く場であるニッセイ・ニュークリエーションを追加したことに伴い、新たな経路についても設定しております。

裏面が大正地区になります。J R及びOsaka Metro大正駅を中心とした徒歩圏の概ね500メートル圏を設定し、高齢者、障がい者等を含めた多数の人が利用する施設を含む面積約59ヘクタールの区域です。生活関連施設については、京セラドーム大阪の運動施設が立地しているほか、郵便局や医療施設などが立地しています。今回の施設抽出においても、イオンモールやスーパービバホームなどを追加設定しております。また、阪神ドーム前駅を追加抽出したことに伴って、新たな経路についても設定しています。

最後のページが住之江公園地区になります。Osaka Metro四つ橋線・南港ポートタウン線住之江公園駅を中心とした徒歩圏の概ね500メートル圏を設定し、高齢者、障がい者等を含めた多数の人が利用する施設を含む面積約137ヘクタールの区域です。生活関連施設については、住之江区役所などの公共施設などが立地しているほか、その他の商業施設などが立地しています。今回の施設抽出において、介護老人保健施設や市立敷津浦学園を新たに設定し、併せてその経路についても設定しております。

以上が各地区の状況でございます。

続きまして、資料2にお戻りいただきまして5ページをご覧ください。

資料7については、鉄道施設、道路・交差点等の整備等の内容について記載しているものです。今回の協議会で意見聴取する対象としましては、「5-4-3 鉄道施設の地区における整備等の内容」と、「5-6-3 道路・交差点の地区における整備等の内容」にな

ります。骨子でまとめた整備等の内容について、鉄道施設は各地区の各駅の整備状況と主な整備内容、整備時期、区分を作成し、道路・交差点は各地区の区分、整備時期、関係者を作成しています。

なお、骨子において、区分については、特定事業、関連事業、維持更新、継続実施の四つの区分としておりました。また、整備時期は、令和12年度までに整備するものを前期、令和17年度までに整備するものを後期としております。

それでは、鉄道施設の整備等の内容を説明いたします。骨子でまとめた14項目37の整備等の内容について、各駅の整備状況と主な整備内容等を地区ごとに一覧で整理したものが、資料2別紙2となっております。必要に応じて併せてご参照ください。

骨子で新たな整備等の内容としたもののうち主な項目について、整備状況と主な整備内容の概要、検討の方向性について、資料2の6ページ以降に記載しております。資料2の6ページをご覧くださいながら、必要に応じて別紙を。資料が多くてすみません。

○内田会長

また後ほど後半の議論のときに参照していただきたい資料を整理したいと思いますので、いろいろ行ったり来たりで申し訳ございません。

○事務局（井上）

資料2の6ページでご説明させていただきますと、「3.案内・誘導」の「3-2他施設及び他事業者・他路線への乗継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置」につきましては、整備状況と主な整備の内容には、今回対象となる15駅の整備状況を記載しております。検討の方向性としましては、わかりやすい案内設備であるかどうかの観点で、地区のご意見を伺いたいと考えております。

続きまして、「3-4異常時に改札付近等における情報の提供」については、13駅で整備済み、2駅については今年度整備予定となっております。検討の方向性としましては、ハード面については整備済みですが、後ほど説明いたします「13-2異常時における障がい特性に応じた情報提供の手法の検討」とともに継続した取組が必要であると考えております。

続きまして、3-5、3-6については、時間帯無人駅を含む無人駅を対象としておりますが、今回対象の15駅では該当する駅がございません。

次に、「4.切符の購入」の「4-2精算機の構造や仕様を障がいのある方が使用できるものにするよう検討」ということにつきましては、精算機のある13駅を対象として、11駅の点字表記や音声案内等の整備状況を記載しています。機器の使用など各地区に共通する課題であることから、障がい特性に応じた構造・仕様について協議会で検討していただきたいと考えています。

次に、「4-3 障がいの特性に応じた操作性を確保し、遠隔対応型等、双方向のコミュニケーションが可能な仕様の券売機等の設置を検討」では、7 駅の整備・対応状況を記載し、こちらも協議会で検討していただきたいと考えております。

7 ページに進みまして、「6. エレベーター」の「6-3 ホームから公共用通路まで2 経路以上の検討」については、新規項目であるため調整中としており、迂回により過度な負担を生じさせないという国の基本方針の趣旨を踏まえ、地区のご意見を伺います。また、大規模駅を対象としていますが、対象となる駅や整備内容の考え方を協議会で検討していただきたいと考えています。

「6-4 大型化等の検討」についても、新規項目であるため調整中としており、すべての利用者が円滑に垂直移動できるような骨子の「5-4-2 整備等の方針」の趣旨を踏まえ、地区のご意見を伺います。また、整備の方向性について協議会で検討していただきたいと考えています。

続いて、8-2、9-1、9-2、10-1 については、それぞれ整備済みの状況、整備予定がある場合はその予定を記載しております。

続いて、「11. トイレ」の「11-2 バリアフリーストイレの機能の分散化の検討」については、15 駅のベビーチェアや簡易型オストメイトといった一般トイレへの分散状況を記載しています。大規模な改良時により充実した整備内容となるよう、整備の方向性を協議会で検討していただきたいと考えております。

次に、「13. 情報提供」の13-1 から13-3 までについては、例えば「13-3 障がい等の特性に応じたコミュニケーション手法の活用や必要とする支援の提供」については、筆談器具、コミュニケーションボードの設置といった各事業者の取組内容等を記載しております。この3 項目については、情報アクセシビリティ確保に向けた取組の方向性について継続して協議会で検討していただきたいと考えております。

続いて、「14. 心のバリアフリー」については、一般利用者を対象とした広報・啓発活動、職員を対象とした研修・教育活動、地域や関連団体との連携による理解促進活動の三つの項目に分類しています。取組内容は、鉄道利用者ごとに資料2 別紙2 の7 ページでまとめており、教育啓発特定事業計画の内容について、協議会で検討していただきたいと考えております。

以上が、鉄道施設の主な整備等の内容、検討の方向性になります。

続きまして、資料2 の最後のページ、9 ページに進みまして、「5-6-3 道路・交差点等の整備等の内容について」です。基本構想骨子でまとめた項目に加えて、現行の基本構想で各地区の状況に応じて設定している項目について、それぞれの整備時期、区分、関係者等を整理し、変更原案としております。主要な内容について説明いたします。道路では、

歩道の整備改良、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、バス停やタクシー乗り場等の駅前広場があり、区分は特定事業や維持更新としています。追加経路について、課題の解決に向けて検討や調整が必要な経路については後期に整備予定としておりまして、それ以外は前期に整備することを基本としています。

道路の整備において、歩道の整備が困難な生活関連経路について、安全かつ安心して通行できるような歩行者空間確保についてどのような対応を実施できるか検討してまいります。また、バス停やタクシー乗り場については各地区の実情を踏まえ検討を進めます。

次に、交差点では、既設信号の改良・改善、歩道部へのエスコートゾーンの開発導入について維持更新としています。交差点の整備内容においては、必要な箇所には整備されているとの判断から維持更新としておりますが、今後、各地区でご意見を伺いながら、実現性も考慮して特定事業化について検討を進めます。

最後に、心のバリアフリーとして、歩道上障害物や交通マナー向上に対する啓発活動を特定事業として新設しています。鉄道施設と同様に新たに教育啓発特定事業として設定するもので、計画の内容について協議会で検討していただきたいと考えています。

資料2別紙2の最後の8ページをご覧ください。こちらは、道路・交差点の主な整備等の内容について、5地区を一覧で整理したものです。この表の中で網かけ部分が現行の基本構想で、各地区の状況に応じて設定している項目となっております。具体的には、天王寺・阿倍野地区や新大阪地区、住之江公園地区で設定している4.歩道橋地下経路や、新大阪地区にある6.駅前広場のバス・タクシー乗り場の整備等があります。

以上が、道路・交差点等の主な整備内容についての説明になります。

これで、議題（1）基本構想の変更原案についてに関する説明を終了いたします。

○内田会長

ありがとうございました。後ほどまた議論のときにこの資料に基づいてご意見いただきたいというのは整理しながら進めたいと思います。

では、冒頭申し上げたとおり、既にご提出いただいている資料について、まずは参考資料5ですけれども、尾上委員、よろしく願いいたします。

○尾上委員

D P I 日本会議の尾上です。どうもありがとうございます。

委員提出資料ということで参考資料5を出させていただきました。限られた時間ですので、かいつまんでお話をいたします。

私どもD P I の加盟団体や関連団体の仲間です。実際に天王寺や新大阪駅周辺をこの8月に歩いてみて明らかになった課題をまとめたものなんですが、ぜひこれを参考にさせていただいて、今後の地区の検討でこれらの課題について取り上げられるようにしていただければ

などと思います。

特に、例えば項目を言いますと天王寺駅、1ページで言いますと乗換え経路、地下街、デッキ等の垂直移動経路の案内表示が非常に分かりにくい状態です。また後で意見交換のときにご説明いたしますが、さらに5ページ目のところ、地下街の案内表示も不十分な状態です。さらに7ページ目、デッキ、歩道橋を使ったルートของ バリアフリー化ということ言いますと、歩道橋の北西部、てんしば方面のエレベーターの時間制限がかかってしまっているということなんです。ここのてんしば方面の歩道橋に直接設置されるエレベーターがあると大分違うのになんというのがありますし、デッキの上の案内表示も非常に不十分というか、手書きでやっているというような状態です。次の9ページのところでは視覚障がい仲間にもチェックをしていただきまして、例えばこれは大阪阿部野橋駅ですけども、点字ブロックの誘導の先に行ったら券売機のほうなんですけど、券売機と券売機の間ところに誘導が引かれているというふうなことだったり、あるいは点字ブロックがあちこちで切れているといった問題がありました。最後、10ページ辺りからですけども、歩道の段差です。実際に測ってみると、大阪市の標準は2センチ標準と言われているんですが、3センチであったり2.5センチであったり2センチを遥かに超えているものが結構あちこちにありました。

続きまして、新大阪のほうですけども、14ページ、JR改札、これ3階です。メトロ、2階。地上へ移動できるエレベーターが、あれだけ大きい駅なのに2か所しかないという現状であります。さらに15ページからは、ターミナルであるにもかかわらずエレベーターのかごが小さく、行列ができています。特に15ページの下のほう、27番線ホームのほうなんですけど、私も時々使うんですけど、ここを乗るとき、遅れてしまわないかものすごく緊張するんです。5回、6回待つのは当たり前状態になっています。これでバリアが解消されたとはとても言えないなという感じがします。

さらに、時間の関係でちょっと次へいきますけれども、16ページのやっぱりバリアフリールート、エレベータールートの案内表示が分かりにくいという問題。さらに、次が構造的な問題なんですけど20ページのところ、新御堂筋の東西の通路が国道の上のところ陸橋が左右にあるわけですけど、その東西につなぐルートが3階の部分は階段しかないというふうな状態になっています。21ページのところですけども、女子トイレの数が少な過ぎて行列ができて、その行列が車椅子トイレの前にかぶさるような状態になっていて、使うに使えるないな。さらに21ページからは、点字ブロックがやはりあちこち切れている。あるいは同系色で非常に分かりにくいというふうなことがあつたりします。あと、歩道の段差、最後の23ページにありますけれども、こちらのほうにもあちこち段差があるんですが、特にココプラザ大阪付近の段差は4センチあって、この検証したときに車椅子ユー

ザーが実際に転倒してしまうということがありました。幸いけがはなかったんですけども、やっぱり早急に改善が必要です。これはやっぱり当事者が参画してチェックしていくということの重要性ということで、他の自治体の例として最後に資料をつけておりますけれども、これは兵庫方式と言われるものです。この10年ぐらいでしょうか、地方分権ということで各自治体で歩道の仕様についてはそれぞれ設定できるようになっているんですが、大阪市はもう15年ぐらい全然いじっていない状態ですよ。ぜひ視覚障がいの皆さんと、そして車椅子ユーザー、いろんな障がい者が参画して、大阪市でどういうふうな道路の在り方がいいのかみたいなことを、ぜひこの基本構想の見直しと併せて当事者参画での検討の機会をつくっていただければと思います。

ちょっと時間オーバーいたしましたけれども、私のほうから提出させていただいた資料です。後ほどの意見交換のところでもぜひご活用いただければと思います。どうもありがとうございました。

○内田会長

尾上委員、ありがとうございます。

確認ですけども、この会議は公開でもあるし、傍聴も可だけではなくて、資料についてはウェブで公開ということになりますけれども、ご提供いただいた資料も委員提出の参考資料という形でウェブにアップしてよろしいですかね。

○尾上委員

私のほうでちょっとばたばたしてしまっていて、この参考資料のほう、ちょっと顔のマスキングができていなかったりしているので、ウェブ用に出す分は別途事務局のほうに……

○内田会長

プライバシーとかの点についてはちょっと修正するにしても、貴重な具体事例を調査していただいていますので、公開の方向でということよろしいですか。

○尾上委員

尾上です。

ぜひ市民の皆さんにこういう状況だということを知っていただきたいので、そういう方向で取り扱っていただければありがたいです。ありがとうございます。

○内田会長

では、ウェブでご参加いただいております濱崎委員、お待たせしました。参考資料6になりますけれども、よろしく願いいたします。

○濱崎委員

新設Cチームの濱崎と申します。

本日は、LGBTQ+の人が差別されることなく安心して利用できるトイレ空間を知る

ためのポイントと題しまして資料を提出いたしました。資料の趣旨というか資料の内容としましては、駅周辺施設等にあるトイレを大きく四つに分類したのとなっています。一つ一つ説明できるかなと思うので、時間の許す限りさせていただきます。

まず四つに分類したのは結構強引に分類はしているので、構造における問題があるもの、ピクトグラムなどサイン、外装のデザインとかの問題であるものがちょっと混ざってはいます。また、改修にかかる費用なども視野に入れて段階をつけて表示しています。

一つ目のものが、新設Cチーム内当事者委員の間で話した結果、使いやすいものであるとしたものであって、多機能トイレが男女別トイレから独立している、つまり性別を問わない経路でトイレに入室することができるものとして表示しております。実際にあるのはOsaka Metroの新大阪駅の中と心斎橋のパルコ。心斎橋のパルコにつきましては駅周辺施設と言いくいんですけれども、挙げさせていただきます。

続きまして、2番目のパターンなんですけど、こちらは外空間から直接入ることができるんですけれども、ピクトグラムが完全に男と女に分かれておまして、性別の曖昧さであったりトイレ使用における困難さを抱えるLGBTQ+としてはちょっと使いにくいという意見があります。しかし、こちらのトイレに関しましては外側の扉のデザインを変えることでほぼ一つ上のパターンと同じものになりますので、軽微な変更で済むのではないかと、使いやすくなるのではないかとということで挙げました。

3番目が、多機能トイレが男女別トイレの出入口にあるものでして、短い距離にはなるんですが、男女別に分かれた出入口を必ず通るということのために当事者としては使いにくいです。男女別に分かれている現状の出口を外空間から直接入ることができるようにすると、壁だったり出入口の広さだったりをリフォームする必要がありますので、多少工事は必要かなということです。ですが、その結果使いやすくなるのではないかと意見が出ております。

最後に四つ目が多機能トイレが男女別トイレの奥にあるもので、こちらは男女別に分かれた空間を通る距離も長いですし、そこに至るまで結構、例えば一番左の見取図のトイレを見たら分かると思うんですけれども、最初の入り口から入って最後の多機能トイレに行くまでに右折して左折してさらに右折するという3回折れ曲がらないといけないという、障がい者にとっても使いにくいし、LGBTQ+としても使いにくいトイレになっていて、このようなトイレが割と大阪周辺でも見受けられたということでもあります。

LGBTQ+の中には使いやすいトイレ、パターン1に示しましたようなとても使いやすいトイレなどを事前に調べた上で、目的地に到着するまでにここでなければ使いにくいということで、ここでトイレをしようとルートを決めて、自由なルートではなく、自分でルートを決めて、ある意味非当事者や健常者であればそういった制限はないんですけれど

も、そういった制限を課された状態で生活しているという意見も出ておりまして、大きな不安としては周囲の視線であったり、周囲だけでなく駅職員からもされる不審者扱いといった不安を抱えながら現状使っている、使わざるを得ない状況があつて、より使いやすいトイレを皆さんで情報共有していきたいなということで資料を提出させていただきました。

今回はトイレの構造に限った話ではあつたんですけれども、ほかにも、どのトイレにもサニタリーボックスを置いてもらうことであつたり、トイレ使用に当たりましてトラブルが発生したときにどう駅職員が公平さを持って対応してくれるのかといった接遇の部分についても要望が出ておりますが、今回は割愛させてもらっております。

以上です。

○内田会長

どうもありがとうございました。

濱崎委員、先ほどの尾上委員に対する問いかけと一緒にすけれども、ウェブのほうへアップさせていただいてよろしいでしょうか。

○濱崎委員

はい。よろしく願いいたします。

○内田会長

どうもありがとうございます。

では、会議の進め方として冒頭予定したところ、ここで一旦休憩に入りたいと思います。間もなく2時21分になろうかとしていますので、9分間休憩して、2時半再開ということにしたいと思います。

では、一旦休憩ということでよろしくお願いします。

— 休憩 —

○内田会長

それでは、定刻になりましたので、再開したいと思います。

後半の進め方なのですけれども、先ほど資料説明いただきましたけれども、具体的なイメージを持っていただけたほうが分かりやすいところというのもあつて、多くの地区について具体的にたくさんあるので、資料が大変なことになっていて、これを逐一この場で検討するというのは実際できる話ではないということでございます。それで、まず、今日どんなポイントについて、どこまでゴールの目標とすべきなのかということをちょっと整理させていただきたいと思います。

参考資料1というものの、A4のものがありまして、先ほど全然引用されませんでした、

参考資料1を一回だけちょっと使わせていただきます。もうこの一回限りで終わりますので。参考資料1、1ページ目に、これから2か年度にわたってどういった地区割りでとかというのがありますけれども、これで上のほうに黒丸があって数字が入っている市協議会というのがあります。これが、今回②の場所に相当するんですかね。具体的に各地区で検討する前のもの、これということです。ですから、昨年度の予定では8月中にはということだったんですが、若干遅れながら進行しているということです。それで、大きく上のほうからA大規模ターミナル駅ということで、天王寺・阿倍野及び新大阪、この2地区、それからA、B、Cと来てA・B以外、御幣島、我孫子町、大正、住之江公園の4地区が上がっていますが、このうち我孫子町についてはちょっと次回送りということになっております。

これで、さっきの上のほう、市協議会、②、③、④とかあるんですが、この具体的な時期はともかくとして、それぞれのところでどんなことをやるべきなのか、すなわち今日一体何を議論すべきなのかということについて、1枚めくっていただきまして、2ページ目の表をご覧ください。複数の地区を幾つかのグループに分けて進めていきますので、左端にある工程というのは、地区ごとに具体的に、早いところはこの9月からスタートするわけですが、遅れてスタートするところは12月スタートとかということになっていますので、左端にあるのは、スタートしてから何か月目という形でご覧いただければと思います。今日行いますのが第一段階で、変更の原案、これについて我々協議会のメンバーが意見を述べるという形になっています。これを踏まえて、左側のほうに地区基本構想変更ワークショップというのがございます。これが、各行政区が、複数の区にまたがる場合でも主担当を決めて、そこで区に関連される当事者の方の参画も求めてワークショップをして、具体的に検討を進めるという形になっています。そのためのたたき台を役所の中で事務サイドのほうでつくっているんですけれども、それに対して今日意見を述べた上で、第1回地区のワークショップのほうに持っていくということでございます。そこで、現地での具体的な検討を経て、また必要な変更が当然加えられます。その変更されたものに対して、工程でいうと4か月目になっていますけれども、変更原案の2、意見聴取というのがございます。ここでまた我々が変更されたものについて意見を述べる機会があるということになっています。

もうこれ以上の細かいことは言いませんけれども、こういったような段階を踏んでやっていきますので、今日は大きな話について、いろんな地区に共通するようなことについてご意見をいただきたいというふうなことになります。各地区の具体的なことを踏まえたような話については次回の協議会において再度また議論する機会があるということになっていますので、よろしく願いいたします。

参考資料1については、もうこれで横に置いておいていただいて結構です。

大きな話についてということで、先ほど資料を説明していただきました資料2に基づいてということでしたので、資料2で今日のテーマ、私の整理では三つございます。資料2の1ページの下のところをご覧いただくと、これが一つ目です。下のところ、1ページの下から実は2ページの上のほうにまたがっているわけなんですけれども、枠で囲まれています。現状の評価の書きっぷりです。こういったような評価でいいか意見をいただきたい。これが一つ目です。それから、二つ目は、この資料2の2ページから3ページにかけてなんですが、2ページの下半分、具体的には資料5になりますけれども、地区における重点整備地区の区域設定、どの範囲までを対象とするのか。3ページに書いてあります資料6、生活関連施設及び生活関連経路の設定ということです。エリア設定と、その中でどのような生活関連施設とか生活関連経路を設定するかというのは、これはつながってくる話です。これが二つ目のポイントです。これについては、具体的にご覧いただいてご意見いただいたらいいかなと思うのは、参考資料2、カラーのものになってくると思います。これも後ほどまたちょっと整理しますので、とりあえず説明を先に進めさせていただきますけれども、これが二つ目です。三つ目が、今日最終的な回ではないといった中でも、さらに何かお気づきの点があればということになるんですが、三つ目は、整備等の具体的な内容についてです。これが、資料2のほうでしたら5ページからありまして、資料7とか何とか引用されていますよとなっているんですが、その基本的な考え方について、資料2のほうに6ページ以降ピックアップされていますので、これに基づいて議論するということです。

再度整理しますと、一つ目の現状評価については資料2を用いて議論したいと。二つ目のエリア設定とか経路の設定については参考資料2。それから三つ目の整備等の内容については、また資料2という形です。ですから、資料を分かるように取り出していただくときには、資料2と参考資料2を主にご覧いただくというような形でやっていただければと思います。

それで、限られた時間の中でということですので、順番に、今申し上げた三つのテーマについて、今回は申し訳ございませんけれども挙手していただいて、お気づきの点についてご意見いただくという形をまず一通り行いたいと思います。およそ主要なご意見をいただいた後に、最後、皆さんに必ずご発言いただくという時間を設けたいと思います。そのときには、私が整理しました三つの課題だけではなくて、そのほかのことでもお気づきの点、ご質問等をお受けするというのをやりたいと思います。

ちょっと全体の時間が厳しいものですから、いろいろご迷惑をおかけしますが、何卒よろしく願いいたします。

では、一つ目の課題、現状評価ということですが、資料2の1ページの下から2ページの上にかけてということなのですが、ここでご留意いただきたいのは、この文章だけ見ると、駅舎全て整備済みである。道路も新大阪を除くと整備済み。交差点も全て完了ということになっておりますが、これはあくまでも20年近く前の古い基本構想のときに設定した目標に対してどう到達しているかということでございます。ですから、事務局に確認ですが、これからいろいろバリアフリーの基準も変わってきていて、新しいところに行こうというところ、レベルアップ、範囲を広げる、レベルを上げていくという方向で検討していくわけですが、あくまでもこの現状というのは20年近く前のものだという事は明記した上で、これから進めていただけるということによろしいですかね。

○事務局（井上）

はい、そのようにさせていただきます。

○内田会長

このような前提の下で、整備済みとかというようなことでございますけれども、やはり、とは言いながらというようなところがあるかと思いますが、ご意見をお持ちの方は。

山本委員、お願いいたします。

○山本委員

すみません、山本です。

私は新大阪の南のほうのところにある会議室というのを、各地、都道府県の方々と交流する折によく使用しております。それで、その折に、ここの地図でいうとアパホテルというのが新大阪駅前にあって、駅タワーというふうに、ワシントンホテルプラザの道向かいのほうに書かれているあたりなんですけれども、ここら辺の会議室に行こうとする折にとても不便が生じておりまして、谷町九丁目の駅から乗り継ぎをするときもそうなんです、多機能式インターホンの設置というのが改札口のところでされていまして、なかなか自分自身がうろうろしたときにそれをどのように使っているのかというのはよく分からなかったというのが私自身の経験としてはあって、もう一件としては同じように、多分精神科の薬を飲んでおられる方の言語が不明瞭というか、ちょっともごもごした表現に単語がなっていく場合のやり取りの仕方とかを聞いていまして、どこからどこに行きたいんですけども、その乗り継ぎの場所がどこにあるのかを教えてほしいというふうにその方はおっしゃっていたんですが、駅員さんのほうは何を言っているのかがよく分からなかったようで、えっ、えっ、えっ、と何回か、本当に五、六回以上、えっというふうに単語を聞き取ろうとしているんですね。回数が多かった中で、その方は、そんなん言うんやったらここへ来てくれみたいに、ここへ来て説明してくれたらええやろうみたいに言っていて、その状況がずっと膠着状態のまま行って、とうとう駅員のほうで回答してくれなくなって、言っ

ていた方が非常に怒って困っていたのを見かけたもので、言語障がいにもいろいろありますよね。身体障がいによる言語障がいとか精神障がいによる言語障がいとかいろいろなものがありますので、そういうことに慣れていないとああいうふうになってしまうのかなという感じがしました。だから、聴覚障がいの方だけが困るわけではないというか、精神科の薬をそこそこ飲んでいて舌が回らない日もありますので、そういう日にとっても困っている人を見ると、単語が聞き取れない場合はすぐ伺いますとか、10分後に伺いますとか、待っていただけますかとか、何とかものの言いようというものもあるだろうというふうにも思いましたし、そもそも新大阪とか谷町九丁目とか人がとてもたくさん利用する基幹の窓口においてそういう駅員さんを配置しないというやり方というのはいいんだろうか。とても不便だなというふうに感じました。

なので、せっかくバリアフリーの議論をされている場所がありますので、そういう事柄に関しては、人手という意味ではお金もかかってくる事柄なのかもしれませんが、ずっといなくなるというふうなやり方は取っていただきたいくないという感じがします。特に基幹の窓口においてはとても大事な事柄ですので、ぜひその検討をお願いしたいと思います。

○内田会長

ありがとうございます。

今ご指摘いただいたような内容、待遇であったりとか人的な配置とかというような話になってきて、各地区ごとの議論というよりは、引き続きこの全体の協議会のほうでも議論して、こういったような方向性、留意事項等を整理していくべきかなというふうに考えております。ですので、今日はちょっともうこれ以上時間取れませんけれども、重要な課題とは認識しておりますので、これから後も引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。

ほかの方、いかがでしょうか。現状評価。

尾上委員。

○尾上委員

尾上です。ありがとうございます。

評価と目標の設定ということなんですけれども、内田先生がおっしゃったとおり2006年に設定したものを基準にということは、かなり以前の目標なのでそれでどうこうといえるものではないと思ひます。特に資料として出されている100%とかというのは量的な面が中心で、先ほど私参考資料で出させていただいたとおり、例えば案内表示はあるというふうにはなるけれども、本当に実際にはバリアフリールートが分からないというふうな、そういった質的な評価がこの評価には欠けているというふうに思ひんです。そういう意味で、だからこそ地区のまち歩きで障がい当事者の視点でチェックした、使い勝手も含めた

評価をちゃんとしていただけるようにしてほしいということが一つです。もう一つは、17年前のものに対してどうこうというよりは、今後の整備の考え方ということでぜひ参照すべき基準というのがあるのではないかなというふうに思うので、それもぜひ取り入れていただきたいなと思います。具体的には、私も国交省の委員をしていたときの改正だったんですが、2018年のバリアフリー法の基準であったり、あるいは内田先生が委員長ということでおまとめになられている万博のいろんな各種のガイドライン、特に万博のガイドラインでいうと、先ほどの案内ということの一つ取ってみても、あるいは点字ブロック一つ取ってみても、移動、案内、誘導でかなり分厚い議論をしています。あるいは、エレベーター。エレベーターについても、2018年のバリアフリー法の基準になっている17人乗りとか24人乗りを積極的に取り入れる。あるいは、具体的な使い勝手に関わる仕様も入れています。さらに、先ほどLGBTQ+の方から参考資料を頂きましたけれども、そういったことも含めてトイレに関して機能分散とか、あるいは例えば特に大人用の介護ベッドがあるかないか、あるいはLGBTQ+の方が安心して使えるか、そういったことが特に万博のそういったガイドラインには示されているので、ぜひ、2006年に比べて100%だからよかった、よかったで安心するのではなくて、むしろ向かうべきは万博のガイドラインで示されているもの、あるいは2018年の国のバリアフリーの基準やガイドラインで設定されたもの、これをぜひ積極的に取り入れて、もう一回まち歩きをした上で再評価をしていただきたいというふうに思います。

○内田会長

ありがとうございます。

地区に落として議論をしていくときでも同じようなご指摘出てこようかと思います。いろいろ、オリパラとか万博に向けてとかそういうようなものを参照し、さらに一歩先へ行くようにというようなことは、昨年までの骨子をつくる議論でも出ておりましたので、地区のいろんなワークショップのときも基本の部分を書き漏らさないようにしていただいて進めていくということをお願いしたいと思います。

野口委員、挙手されておりました。よろしくお願いします。

○野口委員

老人クラブの野口でございます。

交差点には、主要な経路については信号機が全部設置完了していますということで、これは評価できるんですけども、最近、やはり交差点での高齢者の死亡事故が非常に多いということが、府警のほうからの号外紙等で私たちのほうに来ております。といいますのは、やはり20年前であればまだ我々も若くて信号が渡れたと。ところが、最近これだけ高齢者が3割近い人口になりますと、大きな交差点では、信号が青であっても、途中で黄

色になって赤になると。それで事故を起こすというケースが多くなってきております。ですから、歩道信号機も、大きなところは点滅信号（補注：青表示の残り時間を棒グラフ状に表示する歩行者用信号機）、ちょうど市役所の前にも大きな交差点ですからついております。ですから、小さな交差点は必要ないと思うんですけども、大きな交差点においてはぜひ、予算が厳しいと思いますけれども、つけていただきたい。そうしますと、点滅信号ですので、点滅が多ければ渡れますけど、一つになってしまったらすぐ信号が変わるといって気づいたら、やはり横断をしなくなる。そういうことで少しそういう被害が減るのではないかなというように思っております、私も会議のときに、一応そういう老人クラブの会長さんにはこういうことで十分注意してほしいと。これだけ交通事故が非常に少なくなっている割に、高齢者のそういう横断歩道の事故が多いというようなことで注意をいただきたいということによって、信号機のほうもそういう点滅していただくと、そういう事故が少し減るのではないかなということです。確かに信号機は全部いろんなところへついておりますけれども、やはり大きな交差点においてはそういう点滅信号をつけていただくことによって事故がもう少し防げるのではないかなと思いますので、その辺もひとつ提案していきたいと思っております。よろしくお願いたします。

○内田会長

ありがとうございました。

二つ目の議題のほうにも進めながらご意見いただければと思っておりますけれども、参考資料2のところをさっと眺めていただいて、概ねこんな感じかなということであればよろしいんですが、これはいかがなものかというところがあればご指摘いただきたいと思っております。いかがでございましょうか。

基本的な考え方としては、主要駅から半径500メートルでいろんな町丁目界とかでキリのいいところで切っています。駅を使って来訪される方が多いであろう施設というのをピックアップして、そこへ至るバリアフリー経路を設定するという考え方になっております。ですから、まさに地区ごとに必要性というのは変わってくると思っておりますので、具体的に検討していただくのは地区のワークショップのほうになるわけですが、今共通して何かお気づきの点があればいただきたいということです。

尾上委員、お願いします。

○尾上委員

尾上です。度々申し訳ありません。

全体共通して思いますが、特に2018年の国のバリアフリー法の基準の改正のときの考え方というのは、障がいのない人と障がいのある人の迂回率をできるだけ1に近づけていく。障がいのある人が使うバリアフリールートが、ものすごく遠回りになるというのは

駄目ですよというふうになっていったと思うんです。なので、全体の生活関連経路の設定の仕方として、迂回率をできるだけ1に近づけていく。あるいは複数の選択ができるようにする。そういった考え方を取り入れていただければなというふうに思います。それでちょっと具体的に天王寺駅の例を申し上げますと、この参考資料2だと地図だけなので、ちょっと別の資料になって恐縮なんですけど資料6の5ページ、天王寺・阿倍野地区で鉄道乗換え経路というのがありますが、これ全部JRが起点になってほかへの路線という経路だけなんです。私の地元が近鉄線なんです。これだと、近鉄線からわざわざJRの方面に出て、そして地下鉄に乗り換えるみたいな話になってしまいます。例えば、近鉄から地下鉄、あるいは地下鉄同士の乗換えとかということも加えて頂きたい。原案ではJRだけが起点になってしまっている。先ほど言った複数の経路というのがちょっと欠けているなと思います。新大阪では、この資料でいうと8ページの22番、23番、これは生活関連経路、南北に走る分の経路はあるんですけども、先ほど参考資料で出させていただいたとおり、この22番と23番のデッキを東西につなぐ部分が欠けているというふうにあったりするので、ここの部分をちょっと、先ほど言いました障がいのない人だったら3階部分から当然すつと行けるのにみたいな、そういった部分ですね。迂回をできるだけ少なくしていく。障がいのない人だったらどう移動しているんだろう。それと、今バリアフリールートと言われているものがどうだろうということと比較しながらやっぱりまち歩きや検討を進めていただければなというふうに思います。

差し当たって以上です。

○内田会長

ありがとうございます。

基本的な考え方として、迂回率、私の個人的な立場としては、単純に距離ではなくて実質的に移動するのに要する時間ですよ。特に視覚障がいの方とかは接遇のためにお持ちいただく時間とかというのもあったりとかします。それらも含めて、いわゆる健常者に比べてむやみに時間がかかるのはよろしくないというのが基本的な考え方ですが、それを実現するにはやはりいろいろ課題はたくさんあるかと思います。ですから、今ご指摘いただいたような直線距離、図面的なもので見たときでも、可能な限り過剰な迂回にならないように、現状どうなっているかというあたりは気をつけながらということかと思えますけれども、あくまでも具体的な整備目標、およそ10年以内にここまで持っていくというゴールを定めるというのが基本構想の役割でもございますので、現地の実現可能性ということも踏まえた上での議論になっていこうかなと思います。ですから、理想的な姿としてこうですよという、非常に重要な観点をご指摘いただいたので、地区のワークショップのときには、私は直接地区ワークショップのほうに参画するという立場ではございません

ので、また事務局のほう、よろしくお願ひしたいと思ひます。

ほかの方、いかがでございましょうか。

地区の状況によってまた変わってくるかと思ひますので、次回のこの協議会のときにターミナル地区についてはこの見直したものがまた報告されるということになるかと思ひますので、どんな観点でここが見直されたとかというようなことを踏まえて、またご意見いただければというふうに思ひます。

では、三つ目のほうに進めさせていただきます、また資料2に戻っていただきまして、具体の整備内容、これも各地区ごと、あるいはそこの核となる中心駅の状況によってまたいろいろ細かな事情は異なりますけれども、6ページとかをご覧くださいますと表に網がかかっている部分があります。例えば6ページの網がかかっている一番上のところですがけれども、太文字で、わかりやすい案内設備であるかどうかの観点で地区のご意見を伺うとかというような今後の進め方について事務局がメモ書きをしております。これらのあたりについてご意見をいただければと思ひます。鉄道に関して、6ページ、7ページ、8ページというふうになっております。それから、道路に関しては9ページのところに、これは表ではありませんけれども、大きく白抜きの丸が三つあって、例えば道路ということであれば追加経路についてというのがあって、矢印がついて、このような対応ができるか検討していくとか、実情を踏まえ検討するというような基本的な考え方が示されております。先ほどの鉄道における表においても、それから9ページのところでも、矢印がついているところというのが事務局からの今回の提案内容です。こんな方向で今後進めていきたいということですので、このあたりを中心的にご意見いただけるとありがたいと思ひます。いかがでございましょうか。

では、ウェブの濱崎委員のお声ですかね。濱崎さん、お願ひいたします。

○濱崎委員

新設Cチームの濱崎です。

資料2についてなんですけれども、11番のトイレのところで、整備の方向性の一つとしてオールジェンダートイレをもっと増やしてほしいと思ひています。場所が、現状、障がい者もLGBTQ+もそのほかの必要ない人たちがたくさん集まっていますので、書いてあるとおりですけど分散という意味で必要としていますので、ぜひ増やしてほしいなと思ひています。

また、14-1の心のバリアフリーなんですけれども、障がい者等への配慮ということで、「等」の中にLGBTQ+が入っていると解釈することもできるんですけども、できればLGBTQ+もしくはSOGIESCなど、そういった文言を明記していただくと、教育啓発もより明確に進むのではないかなと思ひています。

以上です。

○内田会長

ありがとうございます。

ワークショップにおける資料に向けてのこととしては、私がお願いしたいのは、バリアフリートイレは必要ですと。一時期、どなたでも使っていただく多機能トイレ化というのが進んで、結局誰でもオーケーになっちゃった結果として、もうそこしか使えない方が使えなくなってくるというのがあって、機能分散というようなことになってきています。オールジェンダートイレについても、オールジェンダーがないと困るので、設置するとしても、その配置も問題になりますよというようなことがあって、それが今回濱崎委員から参考資料として提示していただいているところなんですけれども、これも現地の現状を踏まえていったときにどのような解を求めていくのかというのはかなり真剣に考える必要性が出てこようかと思います。ですから、今回ご指摘いただいた内容ですね。トイレのところについてはオールジェンダートイレであったりとかバリアフリートイレ、それから一つの便房で全てを賄うというような多機能化ではなくて、機能分散を可能な限り図るというような、最近のこのほうが好ましいよと言われているような基本的な考え方は幾つかありますので、これらを明記していただくということは事務局にお願いしたいと思います。

似たような記述で、心のバリアフリー。いろんな特性を持たれている方に対してどのようにということが必要なんですけれども、やはり特記しておかないと考慮が落ちがちな特性の方というものもいらっしゃいますので、LGBTQ+とか、あるいはSOGIESCのほうが最近はよろしいかと思いますけれども、SOGIESCの多様性にも留意することとかというようなことを盛り込んでいただければなというふうに思います。

濱崎さん、今のような対応の方向でよろしいでしょうか。

○濱崎委員

はい、それでよろしくお願いたします。

○内田会長

ありがとうございます。

ほかの方がいかがでしょうか。

では、長谷川委員、お願いします。

○長谷川委員

大阪市手をつなぐ育成会の長谷川です。

資料2の「3-4 異常時に改札付近等における情報の提供」というので、ディスプレイの設置が進められていまして、知的障がいの方って、結構視覚的に捉えるとわかりやすい方もいるのですけれども、やっぱり文字をずらずらと書かれるとなかなか理解しにくい面

もあります。なので、以前この場でちょっとお話しさせてもらったことあるのですけれども、やさしい日本語で車内アナウンスをやっているというところがあります。文字に書くときも難しい言い方ではなくて、例えば強風のため運転を見合わせていますという言い方よりも、風が強いので電車が止まっていますというほうが、やっぱり分かりやすいと思いますので、そういう文字で書くなら分かりやすい工夫をしていただくということと、あとはその内容をイラストにしたり、例えば音声でも提供できるというところをやっていたけるとよりわかりやすいかなと思います。

あと、先ほど濱崎委員からトイレの話がありましたけれども、知的障がいの方は、ガイドヘルパーさんと一緒にお出かけすることがありますので、先ほど多機能トイレが奥にあるより手前にあったほうがみたいなお話があったときに、それは本当になるほどなと思いました。人によっては、2人介助の方もおられますので、そのときに3人で奥に行くよりは、手前で対応ができたなら、中で待っておられる方の間を通らなくてもいいですし、障がいのある本人も支援者も、楽にトイレが利用できるなど、このご意見を聞いて感じたところです。

それと、14番目、最後の心のバリアフリーなのですが、やはり啓発活動のほうを積極的にやっていただきたいというのと、大阪市育成会としても啓発活動をやっておりますので、お声をかけていただけたら行きますということと、あと一つ、地下鉄の改札口に設置されている液晶モニターのほうで今、視覚障がい者の方に「お困りですか」みたいなお声をかける、そういう場面があるのですけれども、これが知的障がい、発達障がいの方にも、例えば、文言は今から考えていけばいいと思いますが、パニックを起こして困っている方がおられたときに、「お困りですか」とその方が声をかけるのは、ちゅうちょされると思うのですが、例えば「駅員さん呼んでみましょうか」とか、「駅員さんに知らせてください」とか、そういうことを液晶モニターで表現できていけるようになれば、そういった声をかけるのも敷居が高くないといえますか、かけやすくなるのではないかなという気がしました。

また、啓発のところでは、障がいの説明を聞くだけではなくて、視覚的にも分かりやすい方法で皆さんにお伝えしていただけたらありがたいなと思います。

以上です。

○内田会長

ありがとうございます。

今ご指摘いただいた、各地区の基本構想のみというか、その場で議論するというよりは、やはり全市共通の話として、この協議会で引き続き検討していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それと、一番最初におっしゃられていたやさしい日本語表現にすると。漢字、漢字したようなしゃべり方ではなくてというのは、外国人の方、日本語が母語でない方に対してでもそうですし、法との関係でいうと、情報アクセス法というか情報保障の観点でも極めて重要なことだという認識はしております。昨年度の骨子をまとめるときも事務局とやり取りしていて、情報保障に関するところを心のバリアフリーに入れるのか、それとも情報提供のところに入れるのかというところで、ちょっとまだ整理がつかかねているところがありますので、継続してご意見いただけたらと思います。よろしくお願ひします。

いかがでしょうか。

では、手嶋委員、お願ひいたします。

○手嶋委員

今おっしゃられた長谷川委員と関係あるのですが、異常時に改札付近等における情報の提供。異常になったときに、もちろんディスプレイとかあるかと思うんですが、今現在でも駅員さんが少なくなっている。これからもまだ少なくなるように駅員さんに聞いたんですけども、この異常時になったときに駅員が少なくなっていくという状態、我々障がい者としては大変なことで、やっぱりディスプレイがあろうがなかろうが我々障がい者の場合は、もちろん車椅子、手足の不自由な者とか聴覚、そういう人が、駅員さんが1人でも多くいてもらうと心丈夫というよりか、命が助かるものが助からんようになる。こういうときに、大阪市全体が、それと民間でもそうだと思うんですが、駅員が少なくなると改札が誰もいないようなことになって、民間では無人駅になっているというような中で、これから我々はどうしていくのかということも含めて考えていっていただきたい。また、考えていくべきだと思うんですが、その点よろしくお願ひいたします。

○内田会長

ありがとうございます。

冒頭、山本委員からご指摘された内容とも関連してまいりますので、引き続いてこの協議会の場で議論していきたいと思ひます。

尾上委員、お願ひします。

○尾上委員

先ほど手嶋委員がおっしゃられたことにちょっと関連する質問というか意見なんですけれども、資料2の6ページです。案内・誘導のところの3-5と3-6。3-5というのは案内板ですね。視覚障がいの方にも分かるような案内設備の設置。そして、3-6は多機能式のインターホン。例えば、聴覚障がいの方にも分かる、そういったインターホンの設置というふうなことで、対象として無人駅（時間帯無人含む）ということで、今回の5駅の中では対象駅なしというふうになっているんですけれども、実はOsaka Metroでは

8月27日から24駅26改札で無人化になっているということで、特に今回の5地区の中では御堂筋線の新大阪南改札も無人改札なんです。多分事業者からしたら、その駅には人がいるんだから無人じゃないという話なのかも知れないですが、利用者から見たら、南改札を使う時に駅員がいないという状況には変わらない。つまり、もしこのインターホンがなかったら連絡ができないわけです。ところが、この資料だと、一部の改札が無人の駅の場合は対象外というふうになって、案内板もインターホンも設置しなくていいというふうに読めるようになってしまっている。特に今日の議題というのは、この枠組みを使って地区で検討してくださいということがテーマです。ところが、地区で検討のときに、もう対象外だからこれはスルーみたいな話になって、私たちこの協議会がつくった資料がミスリードしてしまうということになってしまっているのではないかと。非常にまずいなというふうに思います。ぜひ、今回の5駅のうちで言えば、新大阪駅は3-5、3-6対象であるということをお知らせください……

○内田会長

極めて重要な指摘だと思います。ですから、3-5、3-6に関して、整備等の内容、〔対象：無人駅（時間帯無人含む）〕になっているこの駅を無人改札と改めるべきかと思えます。それをどういった手続で本当に書き換えるかは、ちょっとまた事務局に検討してもらおうとして、我々の共通理解としては、無人の改札があって、200メートル、300メートル先から駅員さんがやって来れるような条件が整っているというのは、やはりかなり留意すべき点が多いという共通認識は持っておきたいと思えます。

これは結局骨子に上げている文章自体をちょっと修正するということになるかと思えますので、今私が申し上げたような方向がいいのか、どのタイミングでどうやって変えていくのかということについては、また事務局で検討していただければと思います。

○尾上委員

尾上です。

ぜひ、今内田先生が整理いただいた方向で修正をしていただきたい。とにもかくにも地区でこれから検討が始まる時に、対象駅なしはやっばりまずい。ここには、少なくともやっばり新大阪駅は対象になっていますよということが分かるような資料を私たち協議会が地区の皆さんにお示ししないといけないかと思えますので、ぜひその方向でお願いいたします。

○内田会長

ともかく今日の結論としては、新大阪駅は、時間帯無人というところ、改札口によってですね。かなり改札口間が離れているというような事情もありますので、対象として認識しましたということ。ここまではよろしいですね。

事務局、いかがですか。

○事務局（杉山）

そうですね。対象としては改札を含むということも承知したんですけれども、区分と整備時期のほうを見ていただきたいんですけれども、それぞれ特定事業と整備時期は前期としておりますので、ちょっとそのあたりは実現性も含めて引き続き調整させていただきたいなと思っております。

○内田会長

先ほど申し上げたように、この駅というのを改札に変えることが本当によろしいかどうかというのは、いろいろ関係者がまだ多数いらっしゃいますので、事務局にきちんと検討してもらいたいと思います。その結果については次回当然報告を受けるわけですので、尾上委員、またそのときにご意見いただくということで。とにかく新大阪駅についてはその点留意すると。ここまでは確実にやっていただくということでお願いします。

そろそろ当初予定していた会議終了時刻が迫っておりますが、まだご発言いただいている委員の方がいらっしゃいますので、お気づきの点、どんな点でも結構です。ご発言いただきたいと思います。昨年までと同じように、この場に着席されている場所で順番にということで、西委員、お願いできればと思いますが。よろしくお願いします。

○西委員

今までいろいろ聞いていて、ちょっと発言しようかなと思ったところがあったんですけれども、何でもよかったら順番に。まず、音響信号が全部設置されているということで、100%ということでしたけれども、音響信号には2種類ございます。それは、時間から時間の間に鳴りますが、ある時間を超えると止まってしまいます。

○内田会長

夜間になると音が止まっておるところですね。

○西委員

その中で、ボタン音響、ボタン信号というのがありまして、ボタンを押すと時間外でも鳴るんです。それがどれぐらいの割合かと警察に問い合わせたところ、大阪の場合は92%。ほとんどの信号がボタンを押したら時間外でも鳴ってくれるそうです。これはいいなということでいろいろ私たちの団体の各地域の代表者の方たちとちょっと話をしたんですけれども、ところが、ボタンの場所が分からないということがああるそうです。私もちょっといろいろ見てみたんですけれども、残念なことに交差点前に置いてある点字ブロック、警告ブロックの端にボタンがあればいいんですけど、案外と離れたところであったりして、これは分らんなと思いました。ですので、そういうところまでやっていただけたら本当に助かるかなと思ったことが一つです。

それと、今の新大阪の話ですけれども、これも私どものほうの団体でOsaka Metroのほうから事前に連絡がございまして説明を聞きました。今おっしゃっていたように、無人駅ではなく無人改札でこれができますと。26か所できますよということで、そう聞きました。それで、会員のほうからまさに新大阪南改札の話が出まして、ここがインターホンの場所が分かりませんと言うんです。これ、どういうことかな。それで私、見に行ったんです。そうすると、今言ったような話と同じです。駅の中側から見ると警告ブロックから80センチ程度離れていました。外のほうは、警告ブロックから1メートルほど離れていました。なので、あともう80センチ、1メートル、この警告ブロックが伸びていたらこの問題もなかったのかなと。残念かなと思いましたが。慣れてしまえばどうってことないんでしょうけれども、もうちょっとだったなと思いました。

以上です。

○内田会長

どうもありがとうございます。

当事者参画の必要性のご指摘でもあろうかと思えます。ありがとうございます。

では、廣田委員、お願いできますでしょうか。

○廣田委員

廣田です。

皆様のご意見、共通しているところもあります。障がい者が、ほとんど外出、通勤に利用する場所というのが森ノ宮駅とか桜島駅とか長居駅とか、いろいろあります。障がい者に関するスポーツ施設というのは長居、舞洲障がい者スポーツセンターがあって2025東京デフリンピックに関する協力をお願いに行ってきました。その時に聞いたばかりですが、桜島駅のほうが困っていると言っておられました。改善してほしいという要望を出しました。一番困るのは、車椅子の人、視覚の人、障がい者たちのほとんどが利用する施設の利便性を考えてほしいと思います。桜島駅はそこまで気づきませんでしたけれども、例えばホーム端に新しい改札機をつくってほしい、ホームドアの設置、フリークエント化とか、桜島駅前の広場、駐輪場、ロータリーでUターンできる形が欲しいとか、大阪シティバス、北港バスとかその他の路線、共同運行ができるような状態をつくってほしいという意見がありました。

高齢者のところでおっしゃったように、信号のある道幅（補注：横断距離）が大き過ぎて、渡るのに、点灯時間を長く欲しい。本当に信号の時間が短くて渡り切れなく危険です。最近では高齢者が増えてきているので、時間を考慮したら安心できると思います。車はみんな運転が荒っぽいので怖いなと思います。そのあたりを改善していただきたいと思います。舞洲障がい者スポーツセンターからの要望書前日に大阪市のほうにメールしましたのを参

考にさせていただいたらいいと思います。

もう一つ、インターホン導入は、まだ利用していないので試したいと思っています。どこまで効果があるかどうかは分かりませんがコミュニケーションボードも、まだそこまで見ていません。やさしい言葉や絵などを見てすぐに分かる、大人でも子供でも、知的障がいの方も誰でもみんな分かるような掲示工夫です。ゆっくりと丁寧に対応できる時間も厳しい時がありますので、まずは安心できる状況が一番大切だと思います。

○内田会長

どうもありがとうございました。

事務局に確認ですけど、桜島駅は対象駅になっていないですね。それで、桜島駅、この基本構想対象外なんですけれども、今度万博の関係であそこは大規模改修が行われますよね。ですから、建設局さん、うなずかれていますけれども、当然そのあたり配慮されるでしょうし、ブーメランで私にも返ってくるんですけれども、万博の関係のほうでもまた留意していきたいと思います。ありがとうございました。

では、ウェブでご参加いただいている石塚委員、いかがでしょうか。申し訳ないですが、もう時間押していますので、重要な点、一言ということをお願いします。

○石塚委員

では、手短に。東北福祉大学の石塚です。私のほうから3点手短にお伝えします。

まず1点目は、尾上委員がご指摘されておりました質の評価については、これから地区別のワークショップ等で確認されるということになると思いますが、今日見せていただいた資料でも、特に視覚障がい者誘導用ブロックが整備済みの路線であってもかなり破損していたりというような現状がある中で、特定事業のところで維持管理という言葉で表現されているものをもう少し丁寧に基本構想として書き込んでいくというようなことも検討されるべきではないかなというふうに思いました。

それから2点目は、生活関連経路なんですけれども、今回第1期の天王寺・阿倍野以外のいわゆる都心部のターミナル駅周辺の生活関連経路で、道路の活用として新たにほこみち制度とか、あと自転車レーンとかの整備が新たに行われているようなところで、視覚障がい者用誘導ブロックが、連続性の観点から片側しか整備されていないようなところが多いんですけれども、そういうところをきちっとほかの道路活用事業の状況なども調べて、きちっと生活関連経路の整備内容を位置づけないといけないのではないかなと思いました。

そして最後、3点目は、これは具体的に基本構想の中に位置づけるというよりは、骨子案に今後の課題として記述しておく必要があるのかなということで、新たな課題として、今日も出ていましたが、LGBTQ+の方に対応したオールジェンダートイレの話ですか、あと新大阪駅のような大きな駅では、空港で最近整備が取り入れられているカームダ

ウン・クールダウン室の設置なども少し今後の課題として記述していく必要があるのかなというふうに思いました。特にオールジェンダートイレについては、最近私ちょっとアメリカのワシントンDCに行く機会があったんですが、新路線ではトイレは全て完全個室化のオールジェンダーかつバリアフリースイレを全てそれで整備するというような整備も行われていましたので、今後の課題として少し忘れないように記述するという必要かなと思います。

以上です。

○内田会長

ありがとうございます。

骨子の見直しのときにきちんと反映していきたいと思います。

では、北川委員。

○北川委員

本日の皆さんのお話を聞いて、私も重複する部分がありますが、尾上委員の調査では例えばAのできている話というのは、やはりしっかりやらなければならないと改めて思います。特にバリアフリーでは、3ページにも書いています土地利用状況の変化があり、状況の変化に応じてずっと続いていくものだということを、各地区で基本構想をつくる際に我々もそういう態度で臨んでいくことが非常に大事です。それをしっかり伝えていただきたいと思います。

次に経路の話が幾つかあり、特に今回は阿倍野や住之江という大きい公園があります。そこで危惧されるのが、公園には出入口が沢山あることです。重点整備地区以外、例えば通天閣に行った後に天王寺公園に行こうとなると、微妙にエリアに入っています。そのルートを考えると、違いが出ないように、負担感のないようにしなければいけないと思いました。

最後に、沢山の宿題があると思いますが、それぞれの状況に応じた方向性を協議会で検討していこうという話もある中で、見ていくと結構重たいテーマもあります。これについて、来年以降になるのか、今年度から少しずつ着手するのか、また、どのようなテーマ性を持ってこの会で決めていくかということも、今後決めなければいけない事項だと思うので、その辺については今後ご検討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した。

後半の開始時点で申し上げたように、今日はこれから各地区で具体的に進めていくに当たっての方向性の確認ということで、いろいろ、昨年度議論はしていたんだけど書き

漏らしているというか、今回の資料の準備に当たってはちょっとこぼれていた部分もあったりとか、いろいろ重要なご指摘がありました。次回以降、各地区の検討を踏まえてさらに実質的な議論ができようかと思っておりますので、引き続きお願いしたいと思います。

それで、まだこの部分、気づいているんだけれども、時間の都合で遠慮されている方いらっしゃるかと思います。ですので、事務局のほうに直接お伝えいただいて、あるいは次回のこういった場のごときにご発言いただくということでもよろしくお願ひしたいと思います。

本日予定されております議事内容、あともう少しございまして、進行予定表から見ると実は20分遅れて進行しております。最後の事務局側、議題その他に上がっている部分についてはかなりつまんでいただいて、申し訳ございません、あと10分程度延びることをご了解いただけるとありがたいです。申し訳ございません。

(2) その他

○内田会長

では、(2) その他について、ご説明よろしくお願ひします。

○事務局(井上)

参考資料4をご覧ください。こちらは2025年の大阪・関西万博に向けた交通バリアフリーの推進ということでまとめているものでございます。内容としましては、2025年の交通バリアフリーの取組と、これまでのバリアフリーの取組をまとめたものになっています。上段、下段にページ番号がついておりまして、そのページ番号に基づいて進めさせていただくんですけど、1ページ目が目次になっておりまして、2ページから15ページの取組内容について、これは2025年万博までということで整理をしているものです。簡単に説明させていただきます。

2ページから8ページが鉄道(駅舎)の取組になります。万博会場への主要交通手段として、コスモスクエアから夢洲間の開業、夢洲駅の整備や弁天町駅の改良が行われます。2ページの夢洲駅では可動式ホーム柵であるとか、先ほど話がありましたカームダウン・クールダウンスペースの設置、あとバリアフリートイレ、オールジェンダートイレの整備がなされるということで、2024年度中に開業される予定でございます。

3ページ、4ページの弁天町駅では、JR西日本とOsaka Metro間の連絡通路のほか、JR西日本の弁天町駅では新駅舎の整備として、新改札口の設置、ホーム柵の設置等、あとOsaka Metro弁天町駅では可動式ホーム柵が設置される予定であります。

5ページなんですけれども、阪神電車の大阪梅田駅ではホームの拡幅のほか、可動式ホーム柵、車両とホームの隙間対策としてくし状ゴム、音案内等が設置されます。また、JR東海新大阪駅では、2025年3月までに22番線から27番線の11号乗降口の車両とプラッ

トフォームの段差をかさ上げ、くし状ゴムが設置されます。渡り板を設置しない状態でも車椅子でご利用いただけるようになるということです。

6から8ページにつきましては、同様に鉄道（駅舎）の取組を記載してございます。

9ページなんですけれども、こちら鉄道（車両）の取組になります。Osaka Metro中央線において、車両の低床化、ドア部の床への黄ライン設置といったバリアフリーにも配慮した新造車両が導入ということになっております。

10ページから11ページは鉄道駅バリアフリー料金制度を活用した取組になってございます。

12ページは空港の取組になります。関西国際空港、大阪国際空港の取組内容を紹介しています。両空港におきましては、段差のない搭乗橋を導入されるほか、関西国際空港では第1ターミナルリノベーション工事に合わせてエレベーターの新設でありますとかカームダウン・クールダウンスペースの設置等、バリアフリー化整備が実施されます。

13ページは港湾施設の取組ということで、天保山客船ターミナル整備を紹介しています。

次に博覧会協会の取組としましては、14ページは万博会場における取組として施設整備に関するユニバーサルデザインガイドラインに沿ったバリアフリー設備を含む施設整備について、15ページは交通アクセスユニバーサルデザインガイドラインの策定について紹介しております。

16ページ以降は、これまでの交通バリアフリーの取組を参考に紹介するもので、16ページが目次になってございます。

17ページから28ページまでは、各施設ごとに各事業者等がこれまでに取り組まれている交通バリアフリーの取組などを紹介しているものになります。

29ページ、30ページは、今まさに議論いただいております大阪市交通バリアフリー基本構想でありますとかバリアフリーマップ、大阪市が実施する各種補助金を紹介しております。

以上のとおり、2025年大阪・関西万博に向けて交通バリアフリーの推進について取りまとめをいたしました。この資料は、今後、大阪市のホームページで公表を予定しております。

以上で議題（2）の説明を終わります。

○内田会長

ありがとうございます。

私から補足しますと、「いのち輝く未来社会のデザイン」というスローガンで万博が行われるわけですので、それを目指してバリアフリー、ユニバーサルデザインとして、ここま

で到達していますよという意味で参考にすべきで、これを大阪市の地区の構想において全て反映するというのは、現実の制約がいろいろあるということですから、こういったある種の理想的なものを常に念頭に置きながら、現実を点検して、できるだけそこに至るような道筋を探していくというようなことが今後必要になるかと思えます。

ですから、今日前半でご紹介いただきました尾上委員からの参考資料5、それから濱崎委員からの参考資料6と併せて、この参考資料4、5、6というのは常にやはり横に置いておいて意識すべきものだろうなというふうに思います。

ご質問とかご意見とか、お一方、お二方ぐらいはお受けできるかと思いますが、いかがでしょうか。尾上委員、いかがですか。よろしいですか。

じゃ、野口委員、お願いいたします。

○野口委員

老人クラブの野口でございます。

項目の中で、調整中のがありますけれども、エレベーターが入っているんですけども、私、前から言っていますけど、エスカレーターが入っていないんです。その下に階段があるんですけども、やはり、エスカレーターは上りが優先になっています。ですが、下りのほうも、広いところであれば両方のエスカレーターをつけていただきたい。我々高齢者は上りよりも下りが非常に怖くて、降りるときに転んでけがをするという方が大勢おられます。やはり年々これだけ高齢化になってきますと、足腰、膝が悪いという方が非常に多いので、その辺も踏まえまして下りのエスカレーターの設置を！国のほうでは上り優先というような形で言われておりますけれども、下りもぜひつけていただかないと、これからやはりそういう事故が多くなると思いますので、ひとつよろしくお願ひしたいと思えます。これをちょっと加えていただきたいなと思えます。

○内田会長

ありがとうございます。

では、進行がまずくて、予定した時刻を過ぎて申し訳ございませんでした。

先ほど申し上げましたけれども、追加してのご意見等は事務局のほうに直接お伝えいただくということでよろしくお願ひしたいと思えます。

では、本日の議事は以上かと思えますので、進行を事務局にお返しいたします。

○事務局（杉山）

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松田から一言申し上げます。

○事務局（松田）

事務局、大阪市の計画調整局の交通政策室長の松田と申します。お時間引っ張ってしま

いまして申し訳ございませんでした。

本日も非常に活発な意見を頂戴いたしまして、委員の皆様方どうもありがとうございます。また、毎回あれなんです、この原案の作成と資料の作成に関しましては、関係する事業者の皆様方には大変短い中にご苦労いただいた上でご協力いただいております。本当に感謝しております。ありがとうございます。重ねてお礼申し上げます。

先ほど内田会長からもコメントいただきましたように、今後、本日もいただいた意見を中心にまた各地区のほうへの議論に入っていきたいと思っております。また、出てきたいろんなご意見、またオール大阪として全体で協議、議論していくべきものにつきましてはこちらのほうに持ち帰らせていただきまして、また今後の議論につなげていきたいと考えております。

引き続き皆様方には本当に多大なご負担なりご苦労をおかけしながらご協力いただく形になりますが、どうぞよろしく願いいたします。本日はありがとうございました。

○事務局（杉山）

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7回協議会につきましては11月末から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、費用弁償に係る書類をご記入の上、机の上に置いてお帰りください。

それでは、これもちまして、第6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。