

第 8 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 6 年 3 月 1 日（金）午後 2 時 00 分～午後 4 時 20 分

場 所 大阪市役所 屋上階 P 1 会議室

第8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6年3月1日（金） 午後2時00分～午後4時20分

2. 場 所 大阪市役所 屋上階 P1会議室

3. 出席者 （敬称略、欠は欠席者、※はウェブ会議の方法による出席者）

<委員>

会長	内田 敬	大阪公立大学大学院工学研究科 教授
副会長	北川 博巳	近畿大学総合社会学部総合社会学科 准教授
	※ 石塚 裕子	東北福祉大学総合マネジメント学部 産業福祉マネジメント学科 教授
	野口 一郎	一般社団法人大阪市老人クラブ連合会 理事長
欠	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
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 DPI 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
欠	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
	※ 村上 裕紀	京阪電気鉄道株式会社 経営企画部 課長
	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（代理：大村氏）
	※ 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（代理：中居氏）
	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
欠	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
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
欠	野田 理一郎	こころの健康センター 精神保健医療担当課長
	柚本 真介	建設局 道路河川部 交通安全施策担当課長 （代理：宮原氏）
欠	木下 吉樹	建設局 公園緑化部 調整課長
	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 （代理：秀坂氏）

<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) 各地区における基本構想変更素案について

(天王寺・阿倍野地区及び新大阪地区等)

(2) 基本構想の変更原案作成の考え方

(梅田地区ほか4地区)

3 閉会

〔配布資料〕

配席図

出席者名簿

資料1 天王寺・阿倍野地区及び新大阪地区等の変更素案の考え方について

資料2-1 天王寺・阿倍野地区交通バリアフリー基本構想変更素案

資料2-2 新大阪地区交通バリアフリー基本構想変更素案

資料3 交通バリアフリー基本構想変更素案_概要版(天王寺・阿倍野地区ほか4地区)

資料4 各地区基本構想変更スケジュール(全体)予定

資料5 梅田地区ほか4地区の変更原案作成の考え方

参考資料1 第7回協議会の主な意見への対応(※)

参考資料2 生活関連施設・経路図「検討用資料」(梅田地区ほか4地区)

参考資料3 尾上委員提供資料

参考資料4 新設Cチーム企画(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8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、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。

本日の第8回協議会につきましては、大阪市審議会等の設置及び運営に関する指針に準じ、公開で行います。

傍聴の方に申し上げます。携帯電話は電話を切るかマナーモードに設定し、周りの方へのご配慮を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。上から順に、配席図、出席者名簿、次第、資料1「天王寺・阿倍野地区及び新大阪地区などの変更素案の考え方について」、資料2-1「天王寺・阿倍野地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）」、資料2-2「新大阪地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）」、資料3「交通バリアフリー基本構想（変更素案）の概要版」、A3の資料でございます。続いて、資料4「各地区基本構想変更スケジュール（全体）（予定）」、資料5「梅田地区ほか4地区の変更原案作成の考え方」、参考資料1「第7回協議会の主な意見への対応」、こちらは委員限り資料とさせていただきます。参考資料2「生活関連施設・経路図『検討用資料』」梅田地区ほか4地区分でございます。

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3、参考資料4、以上12点でございます。もし不足がございましたら、進行中でも構いませんので、事務局にお声がけをお願いいたします。

続きまして、参加者名簿をご覧ください。本日は、大阪市身体障害者団体協議会会長、手嶋様、近畿日本鉄道株式会社、高松様、大阪タクシーセンター橋本様、市の関係局として、福祉局の岸田、また三浦、建設局の木下、また急遽、こころの健康センターの野田が所用のため欠席でございます。なお、名簿上、西委員が欠席となっておりますが、急遽ご出席いただいております。それ以外の委員につきましては、一部代理でのご出席、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、石塚委員におかれましてはウェブ出席に変更となっております。また、長谷川委員は所用のため、4時15分頃をめぐりご退席される予定でございます。

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。どうぞよろしくお願いいたします。

○内田会長

皆さん、こんにちは。本日もよろしくお願いいたします。

本日の進め方でございますけれども、議題が1と2、2つございます。途中休憩を挟んで前半後半という形で進めさせていただきたいと思います。

早速、議題1についての資料説明を事務局から行ってもらいたいと思いますが、確認ですが、資料の1から資料の3までということでもいいですかね。資料の4は、議題の2のほう、はい。ですから資料の1から3、それから参考資料の1が関係するかと思います。

では、まず事務局から資料の説明をよろしくお願いいたします。

2 議題

○事務局（井上）

計画調整局広域交通企画担当課長の井上です。それでは、説明させていただきます。

議題（1）天王寺・阿倍野地区及び新大阪地区等の変更素案の考え方について、資料1をご覧ください。

まず、1、各地区基本構想の検討経過でございます。

12月に開催した第7回協議会以降、第3回目のワークショップについて、ターミナル地区では、天王寺・阿倍野地区を2月6日、新大阪地区を1月29日に、また、ターミナル地区以外についても記載のとおり、地区のご意見をお聞きしてきました。

今回の第8回協議会では、天王寺・阿倍野地区及び新大阪地区について、変更素案、パブリック・コメント案の意見聴取等を行い、以降3月中下旬からパブリック・コメントを実施、来年度の4月に変更手続を行う予定としています。

2ページをご覧ください。

2番、変更素案の主な考え方として、協議会及び地区ワークショップでいただいた意見の整理の考え方をお示ししています。

まず、①天王寺・阿倍野地区及び新大阪地区等の基本構想、1）整備等の内容に記載するものとして、特定事業、整備内容と完成時期を明確にして進める事業で、ホームドアの設置、Osaka Metro阿倍野駅、無人改札における呼出しインターホンの音案内設備の設置、Osaka Metro大正駅などでございます。

また、関連事業、整備の具体化に向けて、検討や関連機関との協議が必要となる事業で、無人改札におけるインターホンやモニター付き券売機への誘導用ブロックの追加等につい

て検討、近鉄大阪阿部野橋駅などがございます。

2) 整備等の方針に記載するものとしては、まず、駅ごとで設置や検討を対応するもの。こちらはエレベーターの大型化等の検討、バリアフリースイレへの大型ベッドの設置の検討、カームダウン、クールダウンスペースの設置について検討、これらの内容について、天王寺・阿倍野地区及び新大阪地区では、JRや近鉄の駅で検討いただきます。

次に、整備の具体方針に関して協議会で継続検討が必要なものとして、券売機等について全ての人が使いやすい仕様の検討、バリアフリースイレの機能の分散化の検討、オールジェンダートイレの設置について検討など。

最後に、取組を推進できるよう追加・充実したものとして、視覚障がい者誘導用ブロックについて、管理境界部における連続的な敷設や敷設位置の検討などがございます。

次に、3) 基本構想の付属資料に記載、こちらは事業者が個別に実施するものとして、無人改札における音声案内のインターバル間隔の調整、Osaka Metro新大阪駅。

4) その他基本構想本文に記載するものとして、地区のバリアフリー化方針の充実、生活関連施設及び経路の追加等がございます。

また、②基本構想を全地区共通の骨子に反映するものとして、各地区基本構想変更の過程にあって、協議会で継続検討が必要な観点等や、次年度以降の検討において踏まえる必要があるものとして、①2) の整備等の方針でございます。

骨子は、基本構想の変更後に改訂を予定しております。

以上が、いただいた意見の整理の考え方でございます。

資料4、5ページには、参考として協議会及び地区ワークショップにおける主な意見について、ただいまご説明した整理の考え方の該当する番号を備考欄に記載しています。

なお、いただいたご意見のうち、表の最後の8番、基本構想の推進体制について、第7回協議会でもご意見いただいたほか、地区ワークショップにおいて、課題検討について当事者と共に検討いただける場や意見聴取の場を今後もつくってほしいといったご意見をいただいております。

資料の6ページをご覧ください。ここからは、各地区変更素案に記載する主な項目の考え方をご説明いたします。

まず、第2章5の地区のバリアフリー化方針、(1) バリアフリー化整備の背景には、基本構想策定以降、バリアフリー化整備が進む一方で、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、全ての利用者に利用しやすい環境整備が求められている点について記載しています。

新大阪地区については、上記に加え、基本構想を作成した当時に比べ乗降客数が大幅に増えたことにより、バリアフリールートの追加や案内表示の充実の必要性が高まっている

旨、記載しています。

(2) 現状の主な課題では地区ワークショップで確認された主な課題を、また、現行基本構想の方針を基に、これらの背景及び課題を踏まえて(3) 地区のバリアフリー化方針を記載しており、天王寺・阿倍野地区では、方針1、人にやさしい経路の確保・充実、方針2、人にやさしい施設の整備・充実、新大阪地区では、方針1、駅・乗換え経路等におけるバリアフリー化の推進、方針2、駅と生活関連施設を結ぶ経路のバリアフリー化の推進としています。

なお、新大阪地区では、課題を受け、バリアフリールート of 拡充の検討を記載しています。

資料の7ページをご覧ください。

4-1、生活関連施設設定については、全地区共通の骨子の高齢者、障がい者をはじめ、多くの人々が利用すると考えられる区分及び種類にあげた施設としており、今後の課題の2項目めのおり、避難施設である小中学校及び避難経路の取扱いについては、地域の実情や整備の実現性も考慮した上で、引き続き検討を行う旨を全地区共通の骨子に記載することを考えております。

次に、5、整備等の方針・内容について、全地区共通の骨子から追加、修正した主な項目、内容をお示ししています。

まず、鉄道施設の整備等の方針、1、視覚障がい者誘導用ブロックでは、管理境界部における連続的な敷設や敷設位置の検討を、3、案内・誘導では、乗換えや周辺地域・施設への案内・誘導サインの整備にあたって、協議会において好事例を共有するなど、案内・誘導や事業者間の連携の方法について継続的な検討としております。

資料の8ページ、6、エレベーターでは、大きさについて、可能な限り17人乗りの検討、11、トイレでは、オールジェンダートイレの設置について検討といった内容を追加しています。

次に、整備等の内容では、バリアフリースペースへの大型ベッドの設置の検討、天王寺・阿倍野地区及び新大阪地区を対象として、授乳室等やカームダウン、クールダウンスペースの設置の検討を関連事業として追加しています。

資料9ページ、道路交差点の整備等の方針では、歩行者空間の整備について、横断歩道箇所等における車道との接続部の歩車道境界部の段差構造について、当事者も参加する検討の場の設置の検討といった内容を追加、整備等の内容では、誘導用ブロックについて、音響信号機の押しボタンが操作できる位置までの敷設の検討、また、立体横断施設や地下街乗換え経路を対象に、わかりやすい案内・誘導の検討や、ワークショップでの指摘を踏まえた民間施設のエレベーターの活用の推進や新規設置など、多様な手法により可能な限

り遠回りとならないよう、地上と地下の連続性確保を検討といった項目を関連事業としています。

なお、記載が漏れていますが、整備等の内容の最後の地上と地下の連続性の確保は、天王寺・阿倍野地区の内容でございます。

資料の10ページ、基本構想の今後の推進体制については、第7章で①の行政、施設設置管理者等、市民の連携、協力による推進と、②の継続的な改善を実施する中心的な組織として、令和4年に設置した大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会を継続して設置し、事業の実施状況の把握、情報提供、必要な課題の共有等を行い、関係者が連携して基本構想を推進するとともに、効果的な見直しにつなげる旨記載しており、今回の変更では、協議会では、バリアフリー法の趣旨を踏まえたおおむね5年ごとの調査・分析・評価時に加え、ターミナル駅を含む地区など、地区の課題に応じた定期的な進捗確認や課題の共有等を行うとの記載を追加しています。

協議会における定期的な進捗確認や課題の共有等を行う点について、協議会で整備の具体方針に関して継続検討が必要なものとして、乗り換えや周辺地域・施設への案内・誘導サインや事業者間連携の方法などの4点、整備を進める上で共通認識を図ることが望ましいものとして、エレベーターの袖壁の仕様などの2点と考えております。

資料の11ページ、今後の課題として、各地区の当事者等意見聴取の継続に係るご意見について、バリアフリー法では、おおむね5年ごとに実施状況の調査、分析や評価に努めるとともに状況に応じて変更するものとされ、おおむね5年を一つの周期として、地区のご意見を聞きながら進めていく仕組みが必要と考えていますが、現在、約20年ぶりに全25地区、21基本構想について、各地区の当事者の方などのご意見をお聞きしながら検討を行っている状況であり、全地区の基本構想の変更のめどが立った段階で、各地区の当事者の意見聴取の方法について、改めて検討したいと考えております。

以上が資料1の内容でございます。

本日の資料として、資料の2-1、2-2は、天王寺・阿倍野地区新大阪地区の変更素案です。

資料2-1の目次1枚目の裏側、資料編と記載していますが、附属資料として、地区でいただいたご意見と対応を含めて添付しています。

また、資料3は、対象地区なども含め今回変更を行う5地区の変更素案の概要版です。

最初にあるのが天王寺・阿倍野地区の概要版でして、1ページには地区の概要、バリアフリー化方針、区域設定、生活関連施設及び経路設定を、2ページ目には生活関連施設及び経路の図面と施設名称を、3ページ目には整備等の内容について、資料右下の整備区分に挙げた特定事業、関連事業、継続実施のものを記載しています。

また、参考資料 1、こちらは資料の 5 の後ろについてございます A 3 の 1 枚ものになりますが、こちらにつきましては、第 7 回協議会でいただいた主な意見について、対応状況をお示ししているものでございます。

以上が議題 1 の内容でございます。

○内田会長

ご説明ありがとうございました。

資料について 1 点確認ですけれども、間もなく予定されているパブリック・コメントで実際に提示されるのは、資料の 3 の概要版ということでもいいですかね。資料の 2 は。

○事務局（井上）

資料の 2 と概要版をお示しさせていただきたいと思います。

○内田会長

資料の 3 については、いわゆるターミナル地区だけではなくて、ほかの 3 地区も示していただいている、概要版ではない資料の 2 については、ターミナル地区のみ全て出しているということでしたか。事務局。

○事務局（杉山）

パブリック・コメントでは全ての地区において、本日資料 2 としてお示ししている変更素案と概要版で行います。

○内田会長

本日の会議では、資料 2 はターミナル地区のみということですね。

○事務局（杉山）

はい

○内田会長

ということでございます。いずれにしても、これからご意見、ご質問等いただきたいと思いますけれども、資料の 2 とか資料の 3、個別具体的なところについてもいただきたいと思います。その考え方、変更点の主要なものについては資料の 1 にまとまっておりますので、こちらを中心にご検討いただけるとありがたいと考えます。

いつものように順番にご意見いただいて、前半でも一周半ぐらいご意見いただければと思いますが、まず最初に、今日、参考資料、委員の方から参考資料 3 と 4 をいただいています。尾上委員からいただいている資料 3 のほうは、これは議題の 2 に関係するものかと思っておりますので、そのときにご説明いただきます。濱崎委員からいただいているものについてはこの議題に関係しますので、まず、参考資料の 4 に基づいて、ご説明、ご意見等いただければと思います。

濱崎委員、よろしくお願いします。

○濱崎委員

L G B T Q + 団体の新設 C チーム企画の濱崎です。

○内田会長

参考資料 4 の要点を説明していただけるとありがたいです。

○濱崎委員

それでは、参考資料 4 について説明をいたします。

本日共有したいこととしては、大きく 2 点です。

1 つ目がオールジェンダートイレを設置してほしい、2 つ目が本人の性自認でトイレを使えるようにしてほしいということです。

まず 1 つ目のオールジェンダートイレの設置については、将来的に何らかの事業に指定できるように、現在進めているこの計画の中で行政のほうからちょっと働きかけをしてほしいということを述べております。5 年や 10 年といった期間は、当事者としては長いなという感じがしていますので、繰り返しお伝えしているものです。

また、今日出席されておられる事業者の方に対しては、私たち協力を惜しみませんので、トイレの設計や設置、リフォーム、新しいものをつくるということに関しては当事者の意見が必要となる場合は、遠慮なくお声がけをしてくださると幸いです。

2 番目の項目に移りたいと思うのですが、これは、本人の性自認でトイレを使えるようにしてくださいというのは、私たちが指摘しているものは、事業者側の利用拒否に関するものです。詳しく説明をします。本日の資料 1 の中でちょっと抜け落ちている点でもあって、重要な要望ですので改めて説明をしようと思いました。

現在、どのような見た目であるかということによって、一部の人がトイレを安全に利用できなくて、日常的に時間をかけて探す不便とか健康上の不利益とかをこうむっています。実際にトイレが利用できなくて外出も困難に感じているという当事者の報告がありますので、本日はそれを共有します。

また、今回、トランスジェンダーの A さんの事例に関して利用拒否があった事業者というのが、今日ちょっと同席されているところにあるんですけれども、京阪さんと阪急、阪神さんで、利用拒否がなかったところとしては J R 西日本の京橋駅の駅長さんだったり京都市営地下鉄さんであります。

そのまま報告のほうに移ります。トランスジェンダーの A さんは普段から女性として暮らしています。他者からも女性として認識して日々過ごしているのですが、戸籍の変更などは行っていない。そのため女性トイレを使うことがはばかれるという、本人の気持ちとしては使うことがはばかれるような事情もありました。男女どちらのトイレも使いくかったためユニバーサルトイレ、バリアフリートイレを利用していました。あるとき、

トイレ使用後に居合わせた車椅子ユーザーの方からそれを執拗に非難されてしまいました。具体的には、利用中の数分間ドアのロックが続けられた後、利用事情をAさんが説明しても、すごい形相で激怒され、あえて使う必要はないんじゃないかと、延々と追及されたそうです。そのことがトラウマとなって以後はユニバーサルトイレを使うことができなくなってしまいました。それ以来しばらくは、Aさんは男性用を使用しました。しかし姿が女性であるため、男性の利用者に戸惑われたり通報されることもありました。また、Aさんのすぐ後ろに女性がいますと、Aさんが男性用トイレに行きますので、その男性用トイレについていってしまう、後ろの女性からすると入りたいトイレではないトイレに連れてきてしまうということもありました。そういったこともあって困難だったために、Aさんは男性用トイレを利用するというのもやめました。

Aさんのようなケース、自分のようなケースでは女性トイレを使うしかやほりないんじゃないかと思い、念のため、鉄道会社に女性トイレを使わせてもらいたい旨を上記の経緯を含めて文章や面談などで説明をしたのですが、一部の鉄道会社には利用を拒否されてしまいました。現在は、外出しても使えるトイレがない、あるいはトイレを利用すると大ごとになってしまうかもしれないと感じていて、外出そのものを減らしているそうです。

こちらのケースについて、何とか状態を改善したい、問題を解消したいという思いで私たちはこれまでも本人の性自認でトイレを使えるようにしてほしいという要望を、例えば、本日の参考資料の1であれば16番のところにも要求をしておりましたが、あまりちょっと今回見ていて、利用拒否を想定、鉄道事業者が利用拒否をしているという実態に即してそういった利用拒否がないようにしましょうといったものが計画に含まれてはいないように思いましたので、改めて共有して、ちょっとその意味を詳しく伝えたいと思って書いた次第です。

求めることとしては、行政に対して、事業者がトイレの利用拒否をしないように明言をしてほしいなと思いますし、今回のお願いには記載しませんでした。例えばホテルの宿泊拒否であれば旅館業法を所管するところがあってそこが対応してください。車椅子ユーザーがバスに乗るのを乗車拒否されたということであれば交通関係の部署が対応されていると思います。でも、私たちのような事例に関してどこが相談場所なのかというのがいまいち分かっていませんし、もし、その当事者としてもばらばらに相談していたとすれば、ぜひ、そういった実態というのを蓄積する場所がないということにもなってしまいますので、そういった窓口みたいなところが改めて示されるとよいかなと思っています。

続いて、事業者に対しては、一部の事業者に関しましては利用拒否しない事業者もありましたので、そのことに関しては本当によかったなと思っていますけれども、こういった

事例に関してきちんと当事者の話を聞いて向き合って話を聞いてほしいということを伝えたいと思います。

以上です。

○内田会長

ご説明ありがとうございました。

今のご意見を反映しているところと、そうじゃないところというのがあるということなので、今事務局から直ちに答えるほうがいいのか、あと、ほかの委員の方からの意見もいただいてからまとめて、どちらのほうがいいですか。

○事務局（杉山）

今日ご出席いただいている方に、詳しく事前レクのときにもご説明ができていないので、今おっしゃっていただいていた参考資料の16であったり、そうですね、あと心のバリアフリーの23が関連するかなと思いますので、一旦事務局の見解というか、現状の取扱いを説明します。

○内田会長

今おっしゃっているのは、参考資料の1ですね、A3を畳んでいるものですが、これの何番と何番ですか。

○事務局（杉山）

今、濱崎委員からもお話のあった、まず、11のトイレの16番。

○内田会長

16番と……

○事務局（杉山）

と、心のバリアフリーの推進の23番。

○内田会長

23番、はい。ではこの点について、まず事務局からお考えを示してください。

○事務局（杉山）

16番のご意見として、LGBTQ+ソフト対応に関する整備方針を打ち出すということで、どのような見た目であるかや行動障害の有無にかかわらず、全ての人が排除されない安全なトイレの環境を提供すると、そういう項目を設定してほしいというご意見でございました。11のトイレが主に、ハードの整備内容を示すものであることですから、右側の事務局の対応状況に記載しておりますが、必要なソフト対応として、まずハード部分ではピクトグラム表示について整備内容の11-3を充実、また、心のバリアフリーの14については駅員の方の対応というようなことで、それぞれを充実する形としております。具体的な内容につきましては、また別の資料になるのですが、資料2-2、38ページをご

参照いただきたいのですが、こちらは駅舎の整備方針を記載してございまして、資料左、38ページ、11のトイレ、11-3におきまして、施設規模に応じて配置計画やピクトグラムなどの案内表示を含めた設計を行うということで、このピクトグラム表示の案内表示を含めたというところを今回追加させていただいております。

また、心のバリアフリーにつきましては、参考資料1の23のご意見とも関連するんですけれども、先ほどご意見がございました、本人の性自認で使えるかどうか、現状は平等な対応がされず、一部の人が排除されていることについて、職員の理解が不足していることの整備方針をまとめてほしいというご意見につきましては、具体的に申し上げますと、今見ていただいている資料2-2の心のバリアフリーですので、70ページ、ちょっと飛びますけれども、こちらのほうに6-2として教育啓発、心のバリアフリーの取組方針を記載してございます。その2項目め、その後ろのほう、施設管理者は、職員と関係者が高齢者や障がい者などの多様なニーズ・特性及びSOGIESCの多様性を理解した上で適切な対応を行うよう教育訓練を実施するというので、心のバリアフリー、前回からSOGIESCの多様性のご意見をいただいていたんですけれども、この取組方針に記載させていただいた上で注釈記載しておりますが、参考資料1として、基本構想における対象者、特性というものを資料の77ページ、こちらのページが75ページから続いている参考資料でございます。基本構想における対象者等及び特性をお示ししておりまして、資料の77ページの下、LGBTQ+のところが一番最後の段落、一方でどのような見目であるかや行動障害の有無にかかわらず、全ての人が排除されない安全なトイレの環境が求められているというようなことで、直接的な形で基本構想に記載するというものについては、お答えできていないんですが、今のようない形でご意見については一旦事務局として記載させていただいております。

ただちょっと事前に濱崎委員とお話しさせていただいたところで、この行動障害の有無というところがLGBTQ+のところに対象として当てはまるのかというのは、ちょっと課題かなといったようなご意見をいただいております。

すみません、細かくなったんですが、以上でございます。

○内田会長

濱崎委員、いかがですか。整備の方針には書いているんだけど、整備の具体的内容のほうというのは、これ、（整備時期の）尻尾を切ってという話なので、各地区駅ごとという話なので、必ずしも書けてないけど総論的なことについては方針に書く、あるいは参考資料のほうに盛り込んだというような説明だったと思いますけれども。

○濱崎委員

そうですね。文章としてはこういった内容になるのだろうというのは承知はしておるん

ですけれども、改めてせっかくこのような場で交通事業者の方、ほか事業者の方も出席される場所ですので、あえて言わせていただきますと、やはり利用拒否といった事例、問題の背景が分らないと、ピクトグラムの表示の配慮とか、そういった便房の設置というほうに行きがちなんですけれども、私たちが一番衝突してしまって困っていることの一つとして、利用拒否をどのようにほぐしていこうかみたいな方法論もあまり組み立てられていないし、行政もそれに関しては全く関与してくれない感じになっているというところを、やはり明確に記載がないと伝わらないのではないかなと思っていて、本日の参考資料として提出したということです。

○内田会長

ありがとうございます。ですから、パブリック・コメントにかける文章としては、ある程度はご意見を反映しているかなと。ただ、引き続き、いろんな場面での啓蒙といったらちょっとおこがましいかもしれませんが、状況に対する共通理解というのが引き続き必要ですよというふうに受け取らせていただいてよろしいですか。ありがとうございます。

では、尾上委員から議題1に関するご意見、尾上委員の次に廣田委員からご意見をいただきます。

では、尾上委員、議題1に関してお願いいたします。

○尾上委員

ありがとうございます。尾上です。今回示された資料、前回からかなりいろいろと書き込んでいただいているというふうに思います。特に私が発言した部分に関連して言うと、小中学校に関して、地域の実情を踏まえて検討するというふうなことが新たに付け加わったということや、あとエレベーターについては17人乗り以上も検討する、あるいは片開き式の追加というようなことが記載をされていたり、大型ベッド、トイレの大型ベッド設置もこれ検討事項ということで盛り込んでいただいたというふうに思っています。それと、歩車道の境界部の段差構造、歩道の段差の部分、それについて当事者も参画する検討の場ということも明記いただいたので、今後に大きな期待を持つところです。特に今回パブリック・コメントでは、3だけじゃなくて2、資料2ですね、それが全部示されるということがすごく大事なと思っています。といいますのも、この資料2-1、2のどちらにも附属資料ということで、各地区でやられたワークショップで指摘された点、それに対する対応、そういったことも含めて記載をいただいた。今後さらに5年後の見直し、あるいはそれまでも継続的に検討していくときに、やっぱりスタートになるものがこのワークショップでの議論という意味ですごくクリアになったのではないかなというふうに思っています。

その上でなんですけれども、これは文案を変えてほしいということではないんですけども、今日のお示しいただいた資料1のP10のところの今後の推進体制のところ、協議会で継続検討というふうになっているものですね。ここをいかに実効性を持って検討ができるかというのはこれから重要、特に多様な当事者を交えた検討が重要だと思っています。例えば先ほどご意見のあったオールジェンダートイレというか、今オールジェンダートイレがないという状況の中で、いわゆるユニバーサルトイレ、多機能トイレと言われるものを取り合いになってしまうような対立構造を設備がつくっているというか、構造がつくっていると思うんですね。そういうことを解消していく。それに関連して、バリアフリートイレの機能分散化やオールジェンダートイレの設置というのもこの中に入っています。ぜひ、多様な当事者が参画をした形で、具体的に、ではこういう在り方がいいねというようなことをやれるような、当事者が参画したワークショップみたいなものをぜひお願いをしたいなと思います。

あと最後なんですけど、個別の地区ということと言いますと、これは期待ということなんですけれども、天王寺のほうでいうとやっぱり歩道橋のほう、てんしば方面へのエレベーターや、あるいはJRの側のエレベーターの問題が、あそこの歩道橋を使う上でのボトルネックになっているというふうに思いますので、ぜひこれを具体的に検討いただければと思います。新大阪についても、背景としては、やっぱりこの間1.5倍にも利用客が増えているということで、バリアフリールートの増設を検討するという、かなり具体的に踏み込んだ形で書き込んでいただいているんですが、これを受けて、今後の検討を具体化していただければなと。これは最後、お願いといいますか期待です。

以上です。

○内田会長

ありがとうございます。パブリック・コメントにかける文章としては、ある程度よろしかろうと。ただ、実際に今後どうしていくかというところで、再度、期待とムチを入れていただいたというふうに取りらせていただきます。

では、廣田委員、お願いできますでしょうか。廣田委員の次、こちらにまいりまして長谷川委員にお願いしたいと思います。

○廣田委員

廣田です。LGBTQ+の問題について、私たち当事者団体の中にも当事者がおられます。そのLGBTQ+の人に対する理解が非常に問題になっていると思うんですね。外出したときにいろいろ苦しい思いがあるというふうに聞いていましたので、今濱崎さんがお話しされたのはそういうことかなと思いました。私たちの団体の中にも、そういう方がいらっしゃると思いますので、その正しい情報をつかむことは可能ですけれども、本当に大変だなと

いうことを知りました。

やっぱり基本的には教育啓発、それをもっと積極的に力を入れるべきだと思います。小学生の高学年か中高生、この問題については、これだけではなく障がい者全体の問題をしっかり勉強しないといけないんじゃないかと思います。そうしないと生きづらい社会になるのではないかと心配します。

私たちの団体は10年前、記憶が定かではありませんが、いろいろ講演会などで学習しましたけれども、一般の人たちにはやはり正しい障がいへの理解が、まだまだだと思いますので、来年大阪関西の万博もありますし、早急に認識や啓発などの解決を図っていかねばいけないと思います。男女のトイレがあっても、車椅子の人は入れないとか、ジェンダートイレを使いたい人がいても使えないとか、なかなか解決していないところがたくさんあるかと思います。そのあたりは、気軽にちゃんと使えるトイレというのは必要だと思います。そうでないと、やはりまた引きこもってしまう、外に出られない人もいますので、もっとそのあたりは考えていただきたいと思います。

以上です。

○内田会長

どうもありがとうございました。では、こちらにまいりまして長谷川委員、お願いできますでしょうか。次は野口委員、お願いします。

○長谷川委員

すみません、長谷川です。私の場合も前回の会議のときにお話しさせてもらったカームダウン、クールダウンのスペースの設置について、休憩場所じゃなくて、やっぱりこういう特性のある方の場所として使えるようにという意見を出させてもらいまして、それに応じて対応していただけるような記述がされているのは、とてもよかったなと思いますけれども、事前説明のときにいただいた資料の中に、休息設備のところで、独立した空間で落ち着ける場所として、カームダウン、クールダウンスペースの設置について検討する……

○内田会長

長谷川委員、すみません、今、参照されている資料を教えてください。

○長谷川委員

それは事前説明のときだったんですけども、今日いただいた説明の中には、独立したというのが抜けているんですけども、それは、何か説明されていきましたか。

○内田会長

今日の資料をちょっと具体的に教えていただけるとありがたいんですけども。

○長谷川委員

場所ですかね。

○内田会長

はい。資料の。

○長谷川委員

資料の、すみません、資料 2－1 です。

○内田会長

2－1 の何ページでしょうか。

○長谷川委員

35 ページです。その 12 番の休息設備のところですね。そこに休息場所のことを書いてあるんですけども、一番下のところですかね、カームダウン、クールダウンスペースの設置について検討するという。

○内田会長

35 ページの小さい番号でいうと 12－3 のところですね。

○長谷川委員

そうです。すみません、ちょっと私、この資料が本当にいろいろあって、分かりづらいところがあって申し訳ないのですけども、事前説明に来ていただいたときに、カームダウン、クールダウンのスペースの設置について検討するというところに、独立した空間で落ち着ける場所としてという文言が入っていたのです。それがこちらでは、どこにそれが書いてあるのかなというのを、私自身、分からなかったんですけども。

○内田会長

ちょっと表現が後退したのではないのでしょうかというご質問かと思います。

○長谷川委員

そうなんです。

○内田会長

事務局としてはいかがでしょうか。

○事務局（杉山）

ただいまご意見があった内容につきましては、資料 1 で申し上げますと 8 ページの 12 の休憩設備のところなんですけれども、前回協議会、12 月にご意見いただいて、地区のワークショップも踏まえてということで、今日の協議会に向けて非常にいろいろ錯綜しながら業務を進めてきている中で、事前説明のときに、今、長谷川委員からご意見いただいた独立した空間で落ち着ける場所としてカームダウン、クールダウンスペースの設置を検討と記載のあったもので、調整中ということでご説明させていただいたと思います。

その表現につきましては、博覧会協会の交通ユニバーサルデザインガイドラインに記載のある内容ですとか事例集があるんですけども、そちらの内容を参考にしていたんです

けれども、今回、この駅舎に関しましては、非常に大阪市特有かもしれないんですけども、大規模駅というと利用人数が非常に多かったり、場所もやはり限られているところも多くございますので、独立したというわけではなく、上の空間はつながっているんだけどちょっとしたスペースというようなことでも対応できるように考えておかないと、なかなか実現が難しいのかなというのを、事業者の方へのヒアリングなどもさせていただいた上であったような経過もございますので、最終的にその表現は見直しして削除させていただいたんですが、趣旨として、人混みや音や光などの環境に配慮するといった文言でその趣旨は伝わるのかなということで、整理させていただきました。

○長谷川委員

分かりました。

○内田会長

今のやりとりはちゃんと議事録で分かるように記録は取っておきたいと思います。カームダウン、クールダウンスペースとしてちゃんと機能するためには、やっぱりかなりの独立性がないと、せっかくやるのであればということと、一方で現実の空間の制約とのせめぎ合いというところがあるかと思いますので、こういったご指摘があったということについては議事録にちゃんと取っておくということにしたいと思います。

○長谷川委員

ありがとうございます。

○内田会長

では、野口委員、お願いします。次に、西委員、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。先ほどからいろんなお話ございましたけれども、私たち高齢者（の昔の状況）から比べますと、最近の駅あるいはMetroとかトイレ辺りは、非常に昔から比べますときれいで、本当に使いやすくなったというように感じます。ただ、先ほど濱崎委員から言われたように、オールジェンダーのトイレがということで、問題になっていることですのでけれども、やはり我々から見まして、もう私も80なんぼですので、80年来、男女ということで分けしたトイレですね、そこに例えば女性の姿をした人が男性に来ると、あれっと思いますし、特に女性のトイレの中に男性の姿をした人が入ってきますと、もっと混乱すると思うんですね。ですから、例えば今、そういうトイレが少ないということであれば、女性の姿で格好で外出されておられるのであれば、女性のトイレを使われたほうが自然に受入れできると思うんです。それが逆のほうに入っちゃうと混乱して、我々はこういう話を聞いていますからなるほどと思いますけれども、一般の方はもっと混乱を生じると思うんですね。ですから、確かにこれから教育もいろんな形で

していかないかんとおもいますけれども、すぐということはなかなか難しいんじゃないかなと。私もまだいまだに、いろいろ性別のときに、男女ということでもありますけれども、中間がないということで、それを入れないかんと、書類としては入れないかんと、うような、何でかなといううな形で、勉強不足なんですけど、おもいます。

ただ、皆さん方の意見を聞いていると本当に何人かの人がそういう困っておられるということは我々もよく分かります。それが非常に我々としても、そういう人たちにはできるだけ協力して、手助けできればといううに思っておりますけれども、本当に今日皆さんの各団体が来られて、それを少しずつ、急に言うてもちょっと難しいとおもいます。ですから、やはり今言ううに、5年10年となりますけれども、できるだけ早めに検討していただくうな形でしていただいたらいいかなといううにちょっと思っております。

○内田会長

ありがとうございます。

では、西委員、お願いできますでしょうか。

○西委員

大視障の西です。すみません、今回の事前説明のときちょっと入院しておまして、聞いていませんでしたので、ちょっと見当外れなことを言うかもしれませんけれども、お許してください。

ずっと聞いている中で、トイレのお話をさっきからちょっと聞いていました。根本的な解決というのが必要なのかなとおもいます。例えば、こういうことというのは子供の頃からの教育というのがやっぱり必要なんだろうなと。ただ、今、現に困っている方がおられるのであれば、できるだけ対応はしなくちゃいけないのでしょうね、やっぱり。

それから、点字ブロックとか歩車分離のことに關してですが、先ほどどなたかが言っていただきました。その対応については、当事者を入れていただいて、お話しさせていただきながら、決めていただければありがたいとおもいます。

○内田会長

はい、どうもありがとうございます。

では、学識委員の方からもいただこうとおもいますが、まず、北川委員からご意見いただいて、その次にウェブで参加されている石塚委員からいただこうとおもいます。

○北川副会長

北川でございます。資料1に準じて少し幾つか、ちょっと確認したことありましたので確認したいとおもいます。まず最初、コメントなんですけど、やっぱり一番最後に書かれている今後の課題で、おおむね5年ごとにいろいろと今後調査、分析、評価をしていきましようといううなお話で、その仕組みが必要と考えているといううなことで、協議会で

継続検討もありますし、継続設置をするということで、かなり進歩したのではないかと
うふうには思っております。

ただ、その下にはやっぱり20年ぶり、全25地区、実は事業としてはかなり大規模で複
雑なものになりますので、これは今後またいろいろと、今日の指摘の話も含めていろいろ
解決を探っていくということは忘れずに、ぜひお願いしたいと思います。

それで、これをちょっと資料の1で見えていて、何だったかなこれというのがありまして、
3ページ目に、特に、基本構想の附属資料に記載とあります。無人改札における音声案内
のインターバル間隔の調整とあるんですね。これは一体何なんだっけなというところで、
要は無人の改札のところで、例えば繰り返しの間隔が早いのかとか、ちょっといろんなこ
とやってきたんだけど、これは何だったんだろうというところがちょっと分からなかった
ので、これを教えてくださいというのが1点です。

それから、2つ目のこれ何だったんでしょうというのが、10ページ目ですね、下から
4番目エレベーターの袖壁の仕様とあります。これも何かあったと思うんですけど幅員の
問題だったのでしょうか、何の問題だったのでしょうかというところが実はちょっと私自身よ
く分かっていないので、これについても、実を言うと、課題共有等で書いていて共有し切
れていない問題じゃないかと思っているので、これについても教えてください。

それから、同じ10ページ目の3つ目が、基本構想に定める特定事業と書いているのが
上のほうに、①②を実施する中心的な組織として継続設置します、これはオーケーなんで
すけど、基本構想に定める特定事業やその他の事業の実施状況の把握をしようと。ここで
言うその他の事業というのは、多分これ、いろいろとあったと思いますけど、資料3なん
かにあるような、例えば整備等の内容で白丸とか黒丸とかついていますけれども、例えば
そこには特定事業、関連事業を継続実施、これについてのことを言っているのか、その前
の事業って結構いっぱいあると思うので、バリアフリーに関するものなのかどうなのか、
ちょっとその辺はあえて確認を取らせていただきたいと思います。よろしくお願いします。

○内田会長

3点、具体的な確認したいという項目がありましたけれども、事務局、いかがでしょう
か。

○事務局（杉山）

ありがとうございます。まず1点目の資料1の3ページの3）基本構想の附属資料に記
載をして、基本構想に位置づけないんだけど各事業者で個別に実施していただくもの
の事例として、無人改札における音声案内のインターバル間隔の調整を入れさせていただ
いております。これを事例に挙げさせていただいたのは、実は、また別の資料になるんで
すが、参考資料1の7ですね。前回、12月の協議会におきまして委員のほうから具体事

例として、Osaka Metroさんの新大阪駅の無人改札のインターホンの音は鳴っているんだけど、間隔が長いというようなご意見をいただいております。実際、新大阪地区でワークショップをやりましたときにも同じようなご意見もございまして、こういったものについて対応状況を記載させていただいているんですが、既にご意見を参考に短縮、30秒間隔ということで対応いただいているという内容のものでございます。

続きまして、8ページの袖壁の件ですね。6、エレベーターのこれにつきましても、同じく前回の協議会の中で委員のほうから、エレベーターについての袖部、袖なしとか片袖の有効性についても、整備方針について記載をすべきであるというようなご意見もいただいております、すみません、ちょっと私もまだ理解が不足しているところもあるかもしれないんですけども、車椅子の方も含め、円滑な利用をするために片開き式、袖のある、なしというのが非常に大きく関わっているというようなところでの記載でございます。

○内田会長

補足すると、前の案では、かごが小さいときは袖なしを検討しなさいというような書き方になっていたと、大きくても、やはり可能であればないほうが好ましいので、17人乗り以下に限定しているような部分を削除したということですね。

○事務局（杉山）

はい。

○内田会長

3つ目、お願いします。

○事務局（杉山）

3つ目につきまして、資料10ページの四角枠囲みの中、協議会では基本構想に定める特定事業やその他の事業というのは、おっしゃっていただいた関連事業のイメージでございます。やはり今回、資料2ページのほうで整理させていただいた個別で事業者の方が対応されているものも含めて、地区のほうでいただいたバリアフリーに関する課題への対応として、特定事業以外のものということで、その他の事業として実施状況の把握をするとの記載とさせていただいております。

以上でございます。

○内田会長

北川委員、当面よろしいでしょうかね。

では、ウェブで参加されている石塚委員、お願いできますでしょうか。

○石塚委員

ありがとうございます。東北福祉大学の石塚と申します。私のほうは少し感想というかコメントに似ていますが、今回、4地区の基本構想を策定するに当たって地区別の

ワークショップとかを実施していただいたことで、すごく具体的な課題から大阪市全体の整備方針を追加、充実させたり各駅で対応したり、ここがきちっと整理されたということはずごく有用、とてもそれでよかったなというふうに思いました。

ですので、次の議題になってしまうかもしれないんですが、来年度以降取り組むことでも同じ課題が指摘されることがもう予想されているわけですから、そのあたりを踏まえて少なくとも取組方というのも考えていただく必要があるというふうに思いました。

あともう一点は、先ほどからも委員のご議論にもあったように、LGBTQ+の課題などをこういった場で皆さんで協議し、共有されるということはすごく大切なことだなというふうに改めて思いましたので、この場の継続実施と、あと丁寧な地区別対応というのを今後期待したいというふうに思っています。

以上です。

○内田会長

ありがとうございます。今、石塚委員からも再度おっしゃっていただきましたけれども、これをワンステップとして、来年度以降どう具体的にやっていくかということが極めて重要かと思います。ですので、議題の2に関わる話になってまいりますので、事務局が用意していた時間割からするとちょっと早いんですが、ここで一旦休憩を取らせていただいて、議題2に入りたいと思います。今、3時8分です。7分休憩という、中途半端になりますけれども、3時15分から再開したいと思います。

では、一旦休憩に入ります。

－ 休憩 －

○内田会長

では、そろそろ予定した再開時間になりましたが、よろしいでしょうか。

それでは、議題の2に入りたいと思いますが、これに入る前に、今後のことということで、前半のときに濱崎さんから、トイレの問題で、何か相談する窓口みたいなものがないのかという話があった点について、近畿運輸局にバリアフリー推進課というのがありますけれども、そちらで、今、世の中で定まっているルールと違うようなことがあれば、交通事業者さんの件については、近畿運輸局が担当されているというようなことでよろしいですかね、野村課長さん。

○野村委員

はい、よろしくお願いいたします。

○内田会長

ですから、近畿運輸局のバリアフリー推進課のほうに、こんなことがあったんだけどという相談をしていただければと思います。

それから、尾上委員とかほかの方からもありましたが、西委員からおっしゃっていただきました、当事者が参画して、典型的なのが車椅子利用者と視覚障がいの方との利害が対立する歩道の段差の部分ですかね、縁石の2センチということについて、当事者を参画させて、建設局さんのほうでというような話、前回ちょっと話題に出たかと思いますけれども、その後、どういうことになっているかというのを建設局さんからお教えいただければと思います。

○宮原委員

ありがとうございます。私、大阪市建設局の宮原と申します。

今、お話しいただきました歩車道段差の話なんですけども、先日、今言っていたいたとおり、尾上委員にも来ていただきまして、先行事例である茨木市駅のところでそういった段差を解消するブロック、設置されたところがございますので、そこを実際現地を見て、その後打合せもさせていただいたところでございます。

実際そういった検討をしていく場というところは、ちょっと今年度は難しいんですけども、来年度に立ち上げてやっていこうと考えておりまして、その方向性に向けまして、また今年度中に実際どういったメンバーで検討したらいいのかというところを一旦大阪市建設局のほうで考えまして、また進めていく方向性、論点整理とか、どういった位置づけ、整理をしていくかというところまで一旦考えた上で、可能であれば今年度中にもう一回、ちょっとまた私どものところになるんですけども、尾上委員であったり、ほかの障がいをお持ちの方々にも生の意見を伺った上で進めていこうというところを今考えているところでございます。一旦現状は以上になります。

○内田会長

ありがとうございます。今、ご紹介いただいたように、直接事業部局の方がやられるのもあるでしょうし、そのほかにも協議会、この会議体としてもそのような方向で考えていくことになるのだろうと、当事者参画の下でいろんなことを決めていくというのが基本的なスタンスだろうとは思っております。

それでは、議題の2に入りたいと思います。

では、まず、事務局より資料の説明、よろしくお願いいたします。

○事務局（井上）

では、2番目の議題の基本構想の変更原案作成の考え方、梅田地区ほか4地区についてご説明したいと思います。

この資料の説明をする前に、前回の協議会でスケジュールの見直しのお話をさせていた

だいておりましたので、それをまずご説明したいと思います。

資料の4のA3横のスケジュールをご覧いただきながらお聞きいただけたらと思います。

前回の協議会で、全地区の基本構想変更を令和6年度までに行うとしていたスケジュールを令和8年度までに変更する予定である旨ご説明いたしました。このスケジュールは、関係先との調整を行い、見直したスケジュールでございます。ターミナル地区を優先して変更を進めるスケジュールとしておりまして、来年度末に変更を行う地区として、梅田地区、難波地区、京橋地区の3地区、ターミナル地区以外のところと言いますと、コスモスクエア地区、我孫子町地区の2地区、合計5地区になります。令和7年度末までに変更を行う地区として鶴橋地区などの5地区、続いて海老江・野田阪神地区など6地区の変更を行い、令和8年度末までに全地区の変更を終えるスケジュールとしてございます。このような内容で進めてまいりたいと思います。

続きまして、資料の5のほうをご覧いただきたいと思います。

今回、意見聴取を行う5地区の変更原案作成の考え方でございます。目次でお示しした基本構想に基づく特定事業の実施状況、地区の概要などの5つの項目ごとに、5地区の内容をまとめております。資料の記載内容が多いので、要点を絞って説明させていただきたいと思います。

2ページをご覧ください。こちらは、基本構想に基づく特定事業の実施状況です。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。評価の時点は令和3年3月末です。評価の概要に記載のとおり、駅舎及び道路については進捗率に応じた段階評価を行っており、これまでのご意見を踏まえて、基本構想作成時の2003年基準に基づく実施状況であることを明確にしております。下の枠組みで、今回意見聴取する5地区の評価の概要を示しています。

まず、駅舎について、我孫子町地区とコスモスクエア地区の2地区は、全項目が評価A、その他の3地区については基本的には評価Aですが、梅田地区については視覚障がい者誘導用ブロックが評価C、難波地区は階段が評価C、京橋地区は階段が評価Dとなっています。なお、梅田地区の誘導用ブロックは現時点では整備が完了し、評価Aとなっております。

3ページに進みまして、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実施しており、梅田地区は整備率85%、京橋地区が80%で評価C、難波地区及び我孫子町地区は96%、コスモスクエア地区は93%で評価Bとなっています。

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います。4ページ以降23ページまで、各地区の実施状況を記載しておりますが、説明は省略いたします。

次に、ページが飛びますが、24ページをご覧ください。

地区の概要です。こちら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でございます。25ページ以降で各地区の概要を示しています。例えば、梅田地区では、現行の基本構想における記載内容を踏まえつつ、3段落目でうめきた大阪地下駅が開業したことや、なにわ筋線の開業に向けて事業が進められていることについて追加いたしました。

また、26ページでは、基本構想作成当時と令和元年度の鉄道駅乗降客数を記載しています。

27ページ以降は残りの4地区について記載をしておりますが、説明は省略いたします。

続きまして、31ページをご覧ください。

地区における重点整備地区の区域設定でございます。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。結果として、梅田地区を除き、現行の基本構想から変更は生じておりません。

33ページをご覧ください。

梅田地区では、うめきた地下駅を含むうめきた2期の開発を踏まえて、うめきた2期エリアから阪急中津駅までの周辺地域を新たに重点整備地区に追加いたしました。なお、説明はいたしません。参考資料2に検討用資料として5地区の区域図や生活関連施設・経路図をお示ししておりますので、ご参照いただけたらと思います。

次に、42ページをご覧ください。

生活関連施設及び生活関連経路の設定でございます。

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。

44ページをご覧ください。

こちらは、5地区共通の生活関連施設の設定の考え方を記載しています。

こちらは全地区共通の骨子と同じ内容になってございます。

続きまして、45ページをご覧ください。

生活関連経路設定についてです。

経路設定については、梅田地区及び難波地区は現行基本構想の考え方を基本とし、当該2地区以外の3地区は、市域全体として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を行います。

46ページでは、梅田地区、難波地区以外の3地区共通の経路設定の考え方について記

載しており、全地区共通の骨子と同じでございます。

47ページから48ページは、梅田地区の生活関連施設の候補一覧を示しています。

48ページには梅田地区の生活関連経路の考え方を示しており、共通の考え方との相違点は、（１）の地上経路について、幹線軸を生活関連経路として設定している点があります。このため、51ページの経路図をご覧いただきたいのですが、生活関連施設がない区間にも生活関連経路が設定されております。

続きまして、ページが飛びますが64ページをご覧ください。

鉄道施設、道路交差点の整備等の内容です。整備区分や時期について、天王寺・阿倍野地区と同様でございます。鉄道施設については、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を地区ごとに一覧で整理いたしました。新たな整備等の内容のうち、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、65ページから67ページに記載しております。地区でご意見を伺う主な内容としては、３の案内・誘導や、６のエレベーターの項目と考えています。

また、68ページでは、道路、交差点の整備等の内容について記載しています。

69ページ以降については、各地区の現時点の整備等の内容について一覧表としております。

簡単ではございますが、議題２、基本構想の変更原案作成の考え方についての説明を終わります。

○内田会長

ご説明ありがとうございました。

では、先ほどと同じ要領で進めたいと思います。まず、事前に資料を提出していただいております。尾上委員から、参考資料の３でございますけれども、要点をご説明いただきたいと思います。

○尾上委員

参考資料３ということで、出させていただきます。３地区ということですのでちょっと分量的に多くなっていますので、最初の３ページのところ、抜粋したところを中心に説明させていただきます。

先ほど資料５のほうで整備率という話がありましたけど、これは天王寺や新大阪でも同じですけれども、2003年当時の基準で100%とかというのは、あまり正直意味がないかなというふうに思っています。むしろ、この後、その３地区、私ども加盟団体が実際にまち歩きしていろいろ感じた点ということを記していますけれども、簡単に言えば、単体としてのエレベーターとかはついてきてはいるけれども、例えばバリアフリールートが切れていたり、迂回を強いられたり、あるいは時間制限ですね、営業時間内でしか使えないとい

う時間制限があったり、そしてバリアフリールートのご案内表示がなかったりということでも全体として迷路のような状態になっているというふうに思うんですね。特に今回、この3地区、大きなターミナルということですので、地元民だけではなくて全国から来られた方が迷うことなくちゃんとバリアフリールートを使えるというふうにしていくことが大事だ、そういう視点からちょっと申し上げます。

阪急エリアということで、JRから阪急のエリアに行くのに、その歩道橋デッキの部分、そこから乗り換えるのに円滑ではなくて、地下、地上、二階デッキ、さらに3階がJRの改札なんですけども、そういった部分のバリアフリールートがない、だからここにエレベーターが必要です。御堂筋口の南改札から阪急、3階にホームがあるんですけども、乗り換える場合、一般の通常のルートとバリアフリールートが全く異なるという形で、案内表示、こちらが阪急というふうに行くと全然バリアフリーじゃないというふうになってしまっている。南口の横断歩道を渡って阪急のビルの中に入って、3階の改札へ行くエレベーターを使うというふうな形になっています。

あるいは阪急から谷町線へ乗り換えるときには、阪急ターミナルビルのエレベーターを使って地下に降りるんですけども、三番街の店内にあるので、営業時間外になると閉まってしまうんですね。もう2024年でもまだこんな状況なのかというのが正直思ったところでもあります。

JRエリアですけども、梅田エリア、大規模な再開発されて、南北、障がいのないというか、階段を使える人だったらかなり南北、使いやすくなっているのかなというふうに思うんですけども、先ほども言いましたけど、バリアフリールートが切れているというふうな状態で、まず一つは、歩ける人だったら階段を使うところを、私たち車椅子、エレベーターしか使えないんですが、そのエレベーターのところが地下の2階から11階まで、ルクアなんかは11階まで、下から来るも上から来る人も乗っていて、途中階から乗ろうと思っても、どっちにしても乗れないみたいなことで、本当にあそこは何回も待たされるというふうなことがあります。

サウスゲートから3階へ行くというときには大丸のエレベーターを使うんですけど、営業時間外は3階、4階の止まらないエレベーターがあるということで、バリアフリールートが営業時間内と外で変わるんですけど、それが知る人ぞ知るという状態なんですね。

さらに、JR中央の改札正面玄関付近から地下へ行くという部分なんですけど、歩ける人はエスカレーターで地下に降りたらすぐに真ん前に阪神やディアモールがあるんですけど、私たち車いすの者には、そこは全然使えないので、ぐるっと回って下におりるというふうな状態になっていたりします。

次、北エリアということでルクアとかそこら辺の部分なんですけども、この乗換経路

ですね、あそこの地下1階と御堂筋線の改札がつながっているんですけども、ルクアのところのエレベーターにはどの階がB1なのかB2なのか、どの階が地下鉄なのかが表示されていないというふうな問題があったりします。

こちらは実際に写真を見てもらったほうがいいので、10ページをちょっと見ていただきたいんですけど、リンクスヨドバシカメラ付近の部分で、点字ブロックの敷設の問題とか、点字ブロックをひいたところに、10ページの下のほうにリンクス梅田についてというのがあります。リンクス梅田2階のスタバのところ、点字ブロックのすぐそばに植木があったり、あと点字ブロックのすぐ2階通路のところでも、点字ブロックのすぐそこにガチャガチャの自動販売機が置いていたりということで、点字ブロックを歩けば必ずぶつかるというふうな状態になっているんですね。これ、敷設の仕方が不適切なのか、あるいは、看板と同じようにこういったところに置くのが間違っているのかという話もありますが、そもそも、点字ブロックのすぐそばにスタバがあるということ自身にちょっと無理があるなというふうに思ったり、店舗として使うすぐ横に点字ブロックをひいているという問題点が、ぶつかるようになっているという感じですね。

さてちょっと次2ページ目です。

地下鉄東梅田から阪神電車ディアモールという地下街のところなんですけども、簡単に言えば、東梅田、阪神、西梅田、そういったところの結節点になるようなところなんですけど、非常にやっぱり分かりにくい。ほかにもちょっといろいろ指摘はできる部分はあるんですけど、とりあえずそういうことで収めておきたいと思います。

あと全体的な課題として、エレベーターに共通案内とか共通番号みたいなものができないかしらと思います。13ページをちょっと見ていただけますか。

右の13ページなんですけれども、下のほう、これは大阪市が作成していただいているバリアフリーマップなんですけれども、28番と書いていますけど、これはルクア、3番阪急ターミナルビルという表記がないんです。何番、何番、何番となっているけど、実際に、ではその建物に行ったら、28番のエレベーターと書いているわけではないんですよ。特に大阪の特徴として民間ビルを活用しているということもあって、民間ビルも含めた、エレベーターのあるビルの共通案内のルールや表示の仕方というのをぜひ検討していただければなというふうに思います。

次、難波です。難波についてなんですけれども、15ページのところです。詳しくはそちらを見ていただければ結構なんですけれども、難波についてはかなりいろいろと団体のほうの取組もあって改善されてきている部分もあるんですけども、一方で、千日前線が東西に走っています。近鉄さんも東西に走っているんですが、そちらの西側にしかエレベーターがないんですね。東側すなわち御堂筋線に近いところというのは、歩ける人にとっ

たら階段なりエスカレーターを使って移動して直結に近いような状態なんですけど、車椅子の者にとっては一番西のホームの端へ行って、またぐっと戻ってくる、ホームを往復するような感じになっています。また、これはちょっとシンボリックな話ですけども、なんば広場というのが17ページの上にありますけれども、これから観光客の方が来られるということもあって、ここの難波エリアのシンボリックな場所ということではいろんなイベントなんかにも使える場所なんですけど、今の時代にこの舞台は階段しかない、スロープがない。何らかの障がいのある者が舞台に立つということを全然考えていない、今の時代に、そんな舞台はないだろうというふうに思ったりするんですよね。あと前回の12月の協議会でも、心斎橋のところに新しく道路工事をするたびに歩道の段差が3センチ、4センチのものが出来上がっていくみたいな問題があるということをちょっと指摘したいと思います。

さて、最後京橋地区です。もうこれで終わりですけども、京橋地区は18ページからなんですけども、本当に京橋地区が一番未整備という感じがするんですね。今ちょうど京橋が再開発ということで旧イオンモールの跡地であったりコムズガーデンというところのリニューアルの発表もあったりするので、ぜひこの基本構想の地区でいろいろまち歩きをしたりいろんな課題をそちらのほうに何か横串で、再開発の中で、ここで指摘された問題を反映して解決していくような仕組みができないかなと、まず思います。

そして、コムズガーデンというところ、地下街に至るエレベーター、これが今、場所が限られていて、JRとか京橋から、JRや京阪からコムズガーデンまでぐっと迂回をする形になるんですね。雨のときとかは本当に困ります。歩ける人は最短経路で地下街を通れるのに、雨の中、車椅子の者は地上を歩いてコムズガーデンのエレベーターに行くというふうになってしまっています。

あと、連絡デッキへのアクセスということで、こちらのほうも現在、離れたところにある、京阪の片町改札側にエレベーターがあれば、非常にスムーズにバリアフリールートというか、移動ができるのになと思います。最後ですけども、20ページ、21ページになります、京阪京橋東側への迂回の軽減ということで、こちらのほう階段しかここはなくて、歩ける人に対して車椅子の者だったら10分間迂回をして、ぐるっと回らなきゃいけないというふうなこととか、あと、もう時間がありませんので、最後、23ページをちょっと見ていただけますか。

23ページのコムズガーデン周辺の公園へのアクセスということで、今、大阪府下の公園は、かつて設置されてきたバリアカー、車止めで車椅子の人も通れると言われていたのですが、でも実際には物すごく何度も何度も切り返さなきゃいけない、なんちゃってバリアフリーのシンボルみたいなもの、それをどんどん取り外していく方向になっているんです。

しかし、コムズガーデンはいまだにバリカーがあちこちについて、本当に大変な状況であります。こういった部分、コムズガーデン周辺の公園へのアクセス、これ実際に当事者に見てもらって、その当事者の評価を得て、やっぱり見直しをしていただきたいと思います。

詳しくは、ちょっと分量多いですけども、別紙ということでご参照ください。どうもありがとうございました。

○内田会長

どうもありがとうございました。具体的にここがこういった意味で問題だというのを指摘いただいているので、非常に参考になるかと思います。ぜひ、後でもじっくりご覧いただければと思います。

では、先ほど井上課長さんからご説明いただいた資料の5ですね。それと、もう説明はなしでということでしたけれども、カラーでA3の図面をとじたもの、参考資料の2というのがあります。エリア設定で生活関連施設を地図上に置いて、ターミナル地区においては幹線性を考慮していて、生活関連施設と駅を結ぶとは限らないんだけどということで、経路図を示されております。

これらを予定としてはこの5地区、来年度に入りますけれども、6月、7月頃にワークショップを各地区で行うという予定です。その原案として、こういった考え方でどうかというのを今日確認を取りたいということでございます。

では、お気づきの点、ご質問等いただければと思いますが、では、濱崎委員、後にしましょうか。ちょっと後に回してという感じがするので。

では、廣田委員、いかがでしょうか。ご質問とかご意見とかいただけるとありがたいです。

○廣田委員

尾上さんがお話ししたとおりで、言うことがなくなってしまいました。実際、私も京橋の近くで生活しておりますのでよく分かります。京橋は本当に不便なところだと思っています。駅から駅へ乗り換えるときに遠いんですね。雨が降ったときに本当に困ったときがありました。確かに、障害物が多いですね。何で障害物が多いのかも分らないです。危ない、邪魔ということ、よくあります。けがしやすいところになるのではないかと思います。もっと障害物を減らすということが大事です。車椅子の人はもう高齢者もたくさんいますのに、何か方法はないかと思っています。なぜ日本人は、まず危ないから、けがしないようにいろんなものを置いてしまうというのは、何というか悪いというか、そういうところを考えてしまいます。実際、外国には障害物を減らすような考え方がありますよね。アメリカだったかどうか、障害物が少ないです。日本は障害物が多く危険に思ってお

ります。もっと障害物を減らして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した。

では、長谷川委員、いかがでしょうか。

○長谷川委員

私も特に意見というのはないのですが、私も先ほど尾上委員がおっしゃっていた京橋はよく通るんですけども、やっぱり階段使うにしてもとても分かりにくいなというところがあったりして、今、尾上委員の説明を聞いて、そういうところが整備されるときって階段を使う歩行者というか、その人にも分かりやすくなると。今は、もう本当にごちゃごちゃしているけど、ここにスロープをつくってここに車椅子の方が乗ってみたいところで、見やすい、そういうマークのこともおっしゃっていましたが、その辺りを整備すると、車椅子の方だけではなくて、ほかの方にも分かりやすい、そういう場所になるのではないかなという印象は持ちました。

以上です。

○内田会長

ありがとうございます。

では、次に、野口委員、お願いいたします。

○野口委員

特に言うことはないんですけども、今、5地区、天王寺・阿倍野地区、私もよく、ほとんど1週間に3回行くんですけども、やはり最近人が非常に多くなっています。そうしますと、やはりてんしばに行く、先ほども話ありましたように、てんしばに行くところが非常に、地下から上がるか、上のほうからなかなか行けない。私ももう何十年大阪におりますけども、あの橋の上、渡ったことないんですよ。反対側のほう、JRの向かいのもうその橋、あそこを少し整備して、てんしばのほうに行くような形をやれば、もう少し交通の整備もできるんじゃないかなと。片方だけになっていますので、どうしても階段とあればかりで、いつも言っていますが、下りのエスカレーターをつけてくれとよく言うのはそこなんですけれども、なかなか上り下り、若い人は非常に多いので抵抗はないんですけども、年寄りになってきますとやはり下りの階段とかが負担になりますので、その辺を早めに検討をお願いしたいなというように思っております。

○内田会長

ありがとうございます。

では、次に、西委員、お願いできますでしょうか。

○西委員

先ほど音響信号のお話のところでも思い出したんですが、前回の話の中で私は音響信号のことでうそをついておりました。何のことかと言いますと、音響信号は時間帯で音が鳴らなくなりますが、ボタンを押せば音響信号が鳴ってくれるんですけども、そのボタンの場所が分からないという話の中で、城東区では小さな音を発信していますので、全部そういうふうにしていただくとありがたいですというお話をしたのですが、城東区の音響信号では、時間帯以外でも音を鳴らしてくれるボタンには小さな音を発信すると言いましたが、それは間違いでして、実は、青信号を延長するボタンについていたそうです。それがまず一つの間違いで、つまり、音響信号を時間帯以外で鳴らすボタンには、音を知らせしてくれる機能は最初からないそうです。

そこで、前にも言いましたが、警告ブロック等でそのボタンの位置をお知らせしていますというお話ありましたが、実際には警告ブロックがそこまで届いていないということが多くありました。また、届いていたとしても、右なのか左なのか、視覚障がい者にとってはそのボタンを探すのがやっぱり困難なので、青信号を延長するボタンには、音を発信してお知らせできる機能があるのであれば、音響信号のボタンにもそういう音を発信できる機能をつけていただいたらありがたいなと思いました。それだけです。

○内田会長

ありがとうございます。今いただいたコメントについては、議題2とは直接関係はありませんけれども、重要なご指摘ですので、道路管理者と交通管理者との間の連携も必要になってくるような話だと思いますので、書き留めておいていただければと思います。

では、濱崎委員、お願いいたします。

○濱崎委員

濱崎です。一つ気になったところがありまして、梅田地区の経路の多さですね、一番少ない我孫子に比べたらもう普通に3倍、4倍近くあるんですけども、これ、ワークショップをどうやって進める予定なのかなというところで、私たちLGBTQ+団体というか当事者の数がまずとても、こういうところに来てくださいと言って来てくれる人がとても少ないという実情があって、梅田ですのでまだ関心を寄せてくれる方はいるかなと思って、ちょっとこっちも頑張りたいんですけども、ちょっとワークショップの日程の立て方とかに配慮が欲しいなと。1日に全部やられると結構そんなに集まるかなという不安が生じています。それをちょっと共有したかったです。

以上です。

○内田会長

後でまとめて事務局から答えていただこうと思いますけれども、では、北川先生、その

次にウェブの石塚先生、お願いします。

○北川副会長

北川です。今後、基本構想の変更原案をつくるということで、ただ今回の尾上さんのこの調査がもう事の本質をついているんだと思います。昔から研究としてはバリアフリー、連続性が大事だといろんな調査活動してきて、結局、行けても使えないかといったら使えないんですよね。ですから、今後やっぱり考えていく、書き方はこれで、こういう書き方になると思うので、法律でもこうやって書いてくれと決めますから、ただ我々が今後、ワークショップをするなり、設定するなりの姿勢とか態度というのはここが大事だと思っています。

特に、具体的なことで言うと生活関連施設というのは上がっている、生活関連経路も設定するだろうと、そのところが例えば、昔のところでできていてというふうな話のままで終わらせては多分いけないだろうというところがあると思うんです。AはAでいいんです、今までやってきたことですからね、それは評価しましょう。ただし、新しい視点をどうやってオンするか、ちょっとその辺も考えなければいけないのかなというふうには、すごく何かこう示唆していただいていると思うんです。

それから、生活関連施設がバリアフリーになっていないと、実は行けても使えないでしょう。ここをどう考えるかちょっと難しいんですけど、その辺はちょっと考えどころかなというふうには思うんです。

それから、特に最後のページが、尾上さんの調査のあたりで、ここ何でこういうことになっているのかというところの本質を理解しないと、何か進まないような気がして、じゃ、何でガチャガチャの近くに点字ブロックが置いているのかとか、それからあと舞台があるんだけど、何でスロープがないのかとか、そういうところの根本的なところもちょっと実は考える場所にしてほしいなという思いがあるんです。

例えば67ページのところにあるんだけど、66ページの辺りはそれぞれの駅とか、それから対象となるもの決まっていますよね。ただウェブアクセシビリティを確保しウェブサイト等の情報提供というのはもうほとんど全てのところだと思うんですよ。こういうふうに、誰が、ではこれをやっていこうとか、どのような間隔で進めていこうかというところがちょっと特定しづらいところも、どうやって考えていかなきゃいけないとか、ちょっと今後の姿勢といいますか、態度といいますか、考え方といいますかね、その連携の軸も含めて、ちょっとつくり上げていけるような体制で何かできないかなというところはすごく感じる場所ありますので、よろしくお願ひしたいです。

正直言うと、この尾上さんの調査を見ると本当に何か1990年代の頃を思い出すような、そういう感覚にちょっと陥るところもあるので、やっぱりそれってでも大事なことで、言

われたことはしっかりまず確認しましょうと。何でもこういうことになっているのかというところも、いま一度よく考えましょうと。それに対して、これをどうしていきましょうかというところをしっかりと考えていくという、そういうプロセスが大事になってくると思いますので、特に梅田とか難波とか広いですから、ターミナルとしては。いろんな人の協力ができない話になってきますので、ちょっと重たい宿題ですけれども、そういうところも考えていってほしいなと思っております。

以上です。

○内田会長

ではウェブの石塚先生、お願いいたします。

○石塚委員

うちも大変だったんですけれども、来年度、梅田、難波、京橋、3つのターミナル地区と我孫子地区ということで、既に先ほど濱崎委員が指摘されていましたが、ワークショップ開催の仕方とか日数とかそういうものもちょっと工夫が必要なのかなというふうにも思っています。

そういう中で、尾上委員のほうが皆さんと一緒に既に現地調査をしていただいて、詳細なご報告をいただく中で、やっぱりターミナル地区のバリアフリーの難しさも含めて複雑さみたいなものを改めて認識しているんですけれども、全てのことにチャレンジするのは難しいかもしれませんが、ぜひそのエレベーターの利用などは民間施設を一部含んでいるということもあって、要は公的機関と公共交通事業者以外の方々の協力をどのような仕組みで得ながら連続したバリアフリールートをつくっていくのかということもぜひチャレンジしていただけるといいのではないかなというふうに期待しています。

また、京橋地区はちょうどいろんな再開発のプロジェクトが動き始めたタイミングでの方向性を見直しというのは、ある意味、絶好のチャンスだというふうにも期待しますので、これは大きなプロジェクトと基本構想、どう連動できるのかということの試金石にもなるのかなというふうにも思いました。

そして、多分来年は難しいのかもしれませんが、大阪市のバリアフリーで何度も指摘されている小中学校を、生活関連施設というご指摘の中で、やはり、いわゆる学校という機能だけでなく、避難所という機能を有していることが多い中で、多分我孫子地区は重点整備地区内に小中学校が立地していると思いますので、もし、そこまで余力がないかもしれませんが、それをどう検討していったらいいのかということにもぜひチャレンジしていただくと、すごく今後のほかの地区への波及効果というか、今後ほかの地区を見直していくときの参考になるのではないかなというふうに思いました。

以上です。

○内田会長

ありがとうございます。

では、ひととおりのご意見、具体的な質問事項もありましたので、事務局として、主なものについて幾つかお答えいただければと思いますが、杉山さん、お願いします。

○事務局（杉山）

すみません、非常にたくさんご意見いただきましたので、具体的なご指摘というと梅田地区のワークショップの。

○内田会長

ワークショップの進め方とかですね。

○事務局（杉山）

そうですね、はい。こちらのほうは、基本的には今年度、ようやくワークショップというものを進める上でのベースみたいなものができて、ルート設定の考え方も駅を中心としながら、こうやって協議会で事前にご意見いただいたルートも含めて、事務局のほうで考えるというのがベースになっています。基本構想策定当時は梅田地区も1日で現地調査をやっているんですけども、ご意見いただいたとおり、なかなかこれだけのいろんな地下ですとかデッキを含めると、慎重に考えていく必要もあるのかなと思います。今年ですと、第1回目の地区のワークショップで初めて現地ルートを提示させていただいて、地区のワークショップで現地ルートも決めるというふうなことでさせていただいたんですが、今後のご相談になるんですが、協議会の場でも、こういうルートで考えているというのも、ご相談させていただいたほうがいいのかというのが今、ご意見を聞いて思っているところです。

濱崎委員のご意見ありましたが、今年度は、駅施設のトイレを対象としてきました。梅田地区などでは、ほかにも地下街があったりもしますが、そこはまた、どこまでを対象とするか、あと目指すべきゴール。石塚先生もおっしゃっていたんですけども、そこも見据えながら、ちょっと正直この場でご回答はなかなか難しいんですが、いただいたご意見を踏まえて、ルート設定などは考えて、場合によったらこの協議会でもまたご相談させていただくのかなと思っております。

○内田会長

私のほうからちょっと私の個人としての考えを述べさせていただきたいと思いますが、ご指摘いただいた内容、当然ご指摘あるだろうなということがほぼ全てなんですけども、ただ、今ここでやろうとしている内容が、あくまでも交通バリアフリーの枠で、20年前のものをアップデートしようということに進んでいっています。

梅田、難波の本質的に難しい点は、民間の建物が経路の中に入っちゃっているという

ころかと思います。そうなってくると、昔の言い方で言うハートビルとかというのめちゃんと一体的に考えないとできないしという、もうややこしいことだらけで、今の事務局の体制とか、計画調整局が事務局を担って、交通事業者さん、道路管理者さん等と協議しながらということでは、当然上がっていかないわけなので、これは、今回のこの期間の間にそこまで広げ過ぎちゃうと、できるはずのことができなくなっちゃうということは、私、逆に心配しています。

ですから濱崎委員からご質問のあった梅田、これだけの経路を全部当事者参画でできるんでしょうかということに関しては、尾上委員からご提供いただいた資料とかもあるわけですから、こういうのも参考にしながら、メリハリのついた現地の点検というふうにしなると、全てをしらみ潰しにやっていくというのは、やはり正直無理があるというふうに考えています。

そこでとどまっていいとは全然思っていないんですけれども、繰り返しになりますけれども、やはり目標を広げ過ぎちゃって全体が倒れるということが、梅田、難波、それから京橋はもう一つややこしいところがあって、これから再開発へ向けて、そちら側に先行的に何か働きかけるということが必要で、できるはずのところですので、そういったところに注力するとか、やはり限られている時間、人的な資源というのを、メリハリをつけてやっていくということが必要であろうというふうに思っております。

ですから、そういった意味で、先ほど杉山さんが、また、事務局で考えて、この協議会の場で提案して協議していただくというふうにおっしゃったんだというふうに私としては受け取っております。

ですから、前々から、何とか交通バリアフリーの「交通」を取るような方向でということとは申し上げているんですけれども、やはりまだ5年、10年ぐらいはかかりそうなので、その前のところで、交通絡みだから梅田、難波でいうと、地上とそれからペDESTリアンデッキで成り立っているところについては少なくとも変なことにならないようにしよう、それから、交通事業者さんの直接管理運営されているエリアの案内と、周辺の街路・道路とのつながりについては確保していきましょうというところは確実にということかと思っています。商業ビルまで入れてという話になってくると、やはりちょっと無理かなというふうに思っております。

尾上委員に出していただいたもので、ぜひともこれは重点的にというところで、2か所だけ、あえて2か所に絞っているんですけど、5ページのところにあります車椅子利用者の方と、そのほかの方で、バリアフリールートを使われる方でも大きな違いは、階層を移動する場合、垂直移動を伴う場合に、車椅子利用者の方はエレベーターがないと移動できない。その結果として、この5ページの左上のところにありますけれども、車椅子利用者

の方以外の方のバリアフリールート、通常が一番短い最短距離のルートと、エレベーターを使わなければいけないルートが真反対という例が多々あります。この場合に、（エレベーター利用ルートは別であることを）明示できるようにというのは、最低限必要なことかなと思っている一つ目です。

それからもう一つが、先ほど北川先生からお話ありましたが、大阪市、府もかかるんですかね、肝煎りでやっている17ページのなんば広場です。ここについては、やはり今、目玉のプロジェクトとしてやられているわけですから、ちゃんと見直し、適切なところを目指していただきたいなというふうに考えております。

ちょっと会長として踏み込んだことまで言ってしまいましたが、いかがでしょうか。

委員の方、尾上委員、お願いします。

○尾上委員

ありがとうございます。内田先生のほうからコメントまでいただきましてありがとうございます。こちらのほうの参考資料は、ぜひ今後、地区でのワークショップを進めていく上での参考にしていただきたいということで出させていただいたものなんですけれども、特に、今回、どちらかという一旦、梅田とか難波とか京橋は年度明けぐらいから検討が始まるのかなみたいな感じで、ちょっと私たちもほっとしたというか、気を緩めてしまったところがあって、実は委員への事前説明のときに、今回の会議に梅田、難波、京橋等の地区設定、そういったことの議論になるということで、正直ちょっとかなり慌てて今回の資料をつくったというのも正直なところでございます。

先ほど内田先生のお話ですと、地区の梅田とか難波のワークショップは6月以降ぐらいからということですので、今ちょっとこれは資料4ですか、資料4を見ていますと、次回の協議会がちょうど6月ぐらいかなということなので、別にだらだらと引っ張るとかというんじゃないんですけれども、やっぱりその地区のワークショップをしていただくにあたって、エリアや、先ほどから出ている生活関連経路や、生活関連施設というのが、これで適切かどうかみたいなことをもう一度ちょっとこちらの協議会で精査をさせていただければなというか、私たちそれぞれの加盟団体のほうで調べてもらってはいるんですけど、今日の資料の5というのはまだ全然共有できていない状況ですので、それぞれの加盟団体から見ても、ここの部分とかという意見はもちろんあつたりもするかなと思いますので、お願いとしましたら、ぜひ、6月以降に地区のワークショップを持たれるとするならば、その原案、地区設定やそういったものの原案をもう一度この6月に、印のある協議会のときにちょっとお時間をいただけないかということをお願いしたいと思います。

○内田会長

資料の4では、来年度に入ってからこの協議会の予定、6月を予定されておりますけれ

ども、窓の中、白抜きで、報告のみということになっておりますけれども、市の中の事務組織といったらあれですね、行政側の協議体であるまちづくり・にぎわい・環境部会のほうで検討された内容について、ご報告いただくというような位置づけになっています。

ですので、尾上委員、またちょっと関係される方から意見聴取とかしていただいて、もう少し早いタイミングで事務局のほうにお伝えいただいてのほうがよろしいかと思います。それが必ずしも当然全て盛り込まれるわけではなくて、それらの貴重なご意見を踏まえて、具体的なたたきをつくるというのが5月頃を目標にということになろうかと思います。

事務局として、今のようなことでよろしいですか。ちょっと難しいかなというところもあろうかと思いますので、またその辺のことも含めて、この年度内、3月中に、今後のことについて、個別でちょっと事務局と私とですり合わせをして進めさせていただきたいと思います。

今日この場ではなかなか決めにくいところもありますので、以上のこととさせていただきたいと思います。

まだご意見いろいろあろうかと思いますけれども、およそ本日予定している終了時刻が迫っております。最終的な確認を取らせていただきたいんですが、議題の2、後半の部分については、先ほど申し上げたように、来年度の地区でのワークショップへ向けて、まだ考え直さなければいけないところがあるということでございます。

議題の1、前半の件につきましては、およそ今回示していただいた資料の2、資料の3というようなもので、パブリック・コメントにかけるという方向でよろしかろうという結論でよろしいですかね。また、パブリック・コメントを終えてどういうふうに変えていくかということについては、またご相談いただけるということですので、では、前半の件につきましては、おおむね了解したということで、今日の結論とさせていただきたいと思います。

以上で、あれですね、再度確認等と、パブリック・コメントが3月の中下旬から行われて、そこで、こんな結果でしたという書面での報告はいただけるかと思いますけれども、大きな問題がない限りは、集まることはなく、粛々と20年近く前のものを改定しましたという手続に進むということで予定されております。よろしいですかね。

それでは、今日決めておくことは以上かと思いますので、進行を事務局にお返しいたします。

3 閉会

○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。

それでは、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）

計画調整局交通政策室長の松田でございます。

本日も長い時間になりましたけれども、貴重なご意見を頂戴いたしまして、ありがとうございました。

もう度々、今日の会議でも出ていましたけれども、20年ぶりということで、基本構想の見直しということをしていただいております。もう言わずと知れたことではございますが、その間も事業者の皆様におかれましては、バリアフリー化に尽力していただいているところはすごく感謝しております。

そうしたことで、今回、久しぶりということもございまして、皆様方、委員の皆様、それから事業者の皆様方には、いろいろとちょっと行き届かない部分とかご迷惑をおかけしていた部分もあるかと思いますが、そのあたりはすみません、ご容赦いただければと思います。

おかげさまで今月中下旬あたりにはなりますけれども、一旦、第1ステップといいますか、パブリック・コメントをさせていただくということで、感謝いたします。ただ、また引き続き、時間を掛けながらということで、今後のスケジュールをお示しさせていただいてはいるんですけれども、引き続き、残る地区含めまして、見直しを作業として進めていきたいと考えてございますので、また引き続き委員の皆様方、また事業者の皆様方には、いろいろとご協力いただくことになるかと思いますが、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。本日はありがとうございました。

○事務局（杉山）

それでは、事務局から最後に事務連絡をさせていただきます。

今後の予定につきましては、先ほどございましたとおり、次回第9回協議会は6月頃を予定としております。日程調整、ご案内は改めて連絡させていただきます。

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、机上に置いてお帰りいただければと思います。

それでは、これもちまして、第8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。本日は長時間ありがとうございました。