

付属資料 1:新今宮地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯

新今宮地区基本構想変更に係る当事者等の意見聴取については、現地確認も含めたワークショップ形式で実施しました。



付属資料 2:新今宮地区ワークショップの開催概要

新今宮地区のワークショップは、現地確認を含め計 3 回実施した。

(1) 第 1 回ワークショップの開催概要

日程	令和 7 年 9 月 10 日(水) 15 時 00 分~17 時 00 分
場所	西成区役所 4F 4-7 会議室
参加者	当事者:11 名 事業者:11 名
議題	(1) 基本構想の変更原案について (2) 第 2 回ワークショップ(現地確認等)の実施計画について

■当日の様子



(2) 第2回ワークショップの開催概要(現地確認)

日程	令和7年10月3日(金)9時15分~12時00分
現地確認ルート	①OsakaMetro 動物園前駅~JR 新今宮駅~南海新今宮駅までの乗り換えルート:18名 ②OsakaMetro 大国町駅~恵美公園前を通るルート:16名
	<p>OsakaMetro 動物園前駅</p> <p>OsakaMetro 大国町駅</p> <p>恵美公園</p> <p>南海新今宮駅</p> <p>JR 新今宮駅</p> <p>OsakaMetro 動物園前駅</p> <p>意見交換場所: OsakaMetro 動物園前技術事務所</p> <p>ルート①: OsakaMetro 動物園前駅~ JR 新今宮駅~南海新今宮駅までの乗り換えルート</p> <p>ルート②: OsakaMetro 大国町駅~恵美公園前を通るルート</p>
意見交換場所	OsakaMetro 動物園前技術事務所
議題	(1) 現地確認等によるバリアフリー整備に係る実施状況と課題の確認 (2) 現地確認等のまとめ

(メンバー構成)

肢体障がい	視覚障がい	聴覚障がい	知的・発達・精神	高齢	LGB TQ+	その他(地域・有識者等)	事業者	事務局	合計
1	3	1	0	3	2	1	8	15	34

■現地確認の様子



(3) 第3回ワークショップの開催概要

日程	令和7年12月1日(月)15時00分~17時00分
場所	西成区役所 4階 4-5会議室
参加者	当事者:7名 事業者:7名
議題	(1) 第1回、第2回ワークショップ等における主な意見と対応状況 (2) 基本構想変更原案について (3) その他





■当日の様子




付属資料 3:ワークショップにおける意見と対応表

ご意見一覧

ルート①-I OsakaMetro動物園前駅

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎案内表示	乗り換え駅、EV、トイレなどの案内サインがない	1	通路部分にEVの案内がないためEVの位置がわかりにくい案内を充実させてほしい		Osaka Metro	弊社規定であります案内情報統一マニュアルに基づいておりますが、より分かりやすい駅の案内について今後検討いたします。
	案内サインが視認しにくい	2	案内サインが壁に設置されているが、壁の色とサインの背景色が同色化していて見にくいいため、改善してほしい		Osaka Metro	ご案内となります乗り場案内（白色背景）や出口案内（黄色背景）は色を変えておりますので、ご理解をお願いいたします。 (写真の掲示物はANIMAL MAPとなり、駅構内壁面に配置している動物を紹介しているMAPとなりますのでご理解をお願いいたします。)
	案内サインの文字やピクトグラムが大きさが小さく見えにくい	3	改札を出たところの吊り下げ看板にEVマークがあるが、小さくわかりにくいいため、大きく表示してほしい		Osaka Metro	弊社規定であります案内情報統一マニュアルに基づいておりますが、より分かりやすい駅の案内について今後検討いたします。
◎券売機	文字が小さく、フォントが見にくい	4	タッチパネル内の文字の大きさが小さいため見えにくい大きく表示してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って少しでも大きな表示としていますが、より使いやすい表示画面について今後検討いたします。
	操作方法の説明がない	5	操作方法等の音声案内がないため、視覚障がい者にはわかりにくい音声案内をつけてほしい 【参考】ガイドライン「券売機」 テンキーを設置した券売機には、音声案内を設置する		Osaka Metro	いずれかのテンキーを押すと、音声案内が始まる仕様となっております。ご理解をお願いいたします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎券売機	インターホンのボタンが押しにくい	6	インターホンのボタンやテンキーの場所が視覚障がい者にとってはわかりにくいので、音案内をつける、もしくは触ってわかりやすいようにしてほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿った整備としていますが、より分かりやすい券売機について今後検討いたします。
	テンキーが高い位置にあり操作しにくい					
◎案内設備	直感的な操作ができない	7	スマホを活用できない人(スマホが不慣れな人)には操作等が難しいと感じるため、もっと簡単に操作できるようなものにしてほしい		Osaka Metro	AI案内サイネージについては、筐体に取り付けているタブレットを使用できる方に向けてご案内する機器であります。ご理解をお願いいたします。
	その他	8	案内設備が設置されているのはよいが、設置位置が角にあるため、目立たず、誘導ブロックや音声案内もないため視覚障がい者は、案内設備があることが分からない 設置されていることがわかるように音声案内等をつけるなど工夫してほしい			
◎エレベーター	15人乗り以上ではない(11人乗り以下である)	9	11人乗りのEVであり、観光客の利用も多く狭いため、もう少し大きいEVを整備してほしい		Osaka Metro	エレベーター更新時には大型化を検討していきます。
	操作盤のボタンが押しにくい	10	緊急時のSOSのボタンにカバーが付いており押しにくいので、外してほしい			

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎エレベーター	停止階の案内(鉄道への連絡)などの表示がない	11	地上部には停止階(どこに向かうEVか)の案内があるが、地下(コンコース階)のEV停止階の案内がないため、案内をつけてほしい		Osaka Metro	弊社規定であります案内情報統一マニュアルに基づいておりますが、より分かりやすい駅の案内について今後検討いたします。
その他(音声案内)		12	改札を出たところでアナウンスが流れていたが、音声が反響しているためか、ノイズにしか聞こえない状況である 聞こえ方を再度検証して、内容が明瞭に伝わるように改善してほしい	—	Osaka Metro	アナウンスの音声については再度検証し、より分かりやすく伝わるように今後検討いたします。
		13	改札を出たところにおいて、JRまでの乗り換え経路がわかりにくい ため、音声案内をつける、案内サインを設置するなどの案内を充実してほしい	—	Osaka Metro	案内サインについては、移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、乗り換え案内標示を実施しております。また、音声案内については、出入口の音声案内としておりますので、ご理解をお願いいたします。

ルート①-II 地上(OsakaMetro動物園前駅5番出口~JR新今宮駅)

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
④歩道	横断方向の勾配がきつく感じる	1	ファミリーマート前の歩道の横断勾配がきついため、改善してほしい		大阪市(道路管理者)	現地調査を行い、必要に応じて整備可能な対策を検討します。
		2	JR新今宮駅のスロープに入る手前の歩道の勾配がきついため、改善してほしい		大阪市(道路管理者) JR西日本	該当箇所においては、交差点より高い位置にあるJR新今宮駅の出入口に、歩道を接続させるために急勾配が生じております。そのため、鉄道事業者と調整の上、整備可能な対策を検討いたします。 道路管理者と調整の上、整備可能な対策を検討いたします。
④誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	3	JR新今宮駅への誘導ブロックについて、階段の方の入り口には敷設されているが、スロープの方の入り口に敷設されていないため、スロープ側にも敷設してほしい (JR新今宮駅構内のスロープには誘導ブロックが敷設されている)		大阪市(道路管理者)	改善に向け、整備可能な対策を検討します。
その他(案内表示)		4	JRや南海から恵美須東3南交差点を渡って、OsakaMetroに乗り換える場合、歩道において、OsakaMetro動物園前駅5番出口EVの場所がわかりにくいので、EVのピクトグラムを表示する向きを工夫するなど案内表示を充実させてほしい		Osaka Metro	弊社規定であります案内情報統一マニュアルに基づいておりますが、あらゆる方向から分かりやすい案内について今後検討いたします。
その他(音響信号)		5	恵美須東3南交差点に音響信号がないが、JR・南海・OsakaMetroの乗り換えルートで重要な交差点であるため、音響信号をつけてほしい		公安委員会	同交差点は、駅から生活関連施設に向かう経路上にあることから、現場の状況等を踏まえつつ、設置の必要性について検討してまいります。

ルート①-Ⅲ JR新今宮駅


調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎案内表示	乗り換え駅、EV、トイレなどの案内サインがない	1	改札を出たところに南海新今宮駅への案内はあるが、OsakaMetroへの案内がないため、乗り換えルートがわかりにくい OsakaMetro動物園前駅への乗り換えルートもわかりやすく案内してほしい		JR西日本	推進協議会での議論を踏まえ、引き続き検討を進めてまいります。
その他(乗り換え経路)		2	JR新今宮駅から南海新今宮駅の乗り換えにあたり、JR西口改札に向かう階段に昇降機があるが、本日、故障しており、EVで移動するしかなかった 昇降機の修理が必要ではないか (第1回ワークショップ意見)	—	JR西日本	事実関係を確認しましたが、7月頃に階段昇降機が故障していたという事実は確認できませんでした。今後ともご利用いただけるよう維持管理を継続させていただきます。
		3	JR新今宮駅と南海新今宮駅の乗り換えにあたり、EVの位置がかなり遠く、迂回が必要になるため、乗り換えしやすい位置にEVをつけてほしい 今後、なにわ筋線が南海新今宮駅に接続すると思うので、大規模改修で対応されることを願う (第1回ワークショップ意見)	—	JR西日本	駅の構造上の問題から、EVの整備が困難な箇所と認識しております。今後の駅の大規模改修に併せて検討を進めてまいります。
その他(音声案内)		4	JR新今宮駅は全体的に音案内が少なく、改札を出てどちら方向に行けばOsakaMetro動物園前や南海新今宮駅があるのかわからないため、音声案内をつけてほしい	—	JR西日本	推進協議会での議論を踏まえ、引き続き検討を進めてまいります。
その他(高架下通路)		5	南海新今宮駅南出口⇄北出口通路において、自転車の走行ができなくなったことにより、高架下のトンネルにて移動している凸凹があり通行がしにくいため改善してほしい (第1回ワークショップ意見)		JR西日本	狭い通路であるため安全上自転車から降りてご通行いただきますようお願いいたします。

ルート①-IV 地上(JR新今宮駅～南海新今宮駅前)

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
④歩道	通行の支障となる街路樹や看板、電柱、自転車などの障害物がある	1	植栽帯や電柱の付近に自転車が駐輪されていたり、店舗のゴミ箱や段ボールが置かれており、通行の支障となっている 撤去してほしい		大阪市(道路管理者)	日々の啓発活動や放置自転車等の撤去について、関係各所と調整を行いながら、引き続き継続実施していきます。
	凸凹している	2	地下埋設物の蓋と歩道の境界が凸凹していて歩きにくいいため、改善してほしい		大阪市(道路管理者)	改善に向け、整備可能な対策を検討します。
		3	地面が盛り上がっているところがあり、凸凹しているため、つまづく危険性がある 改善してほしい		大阪市(道路管理者)	改善に向け、整備可能な対策を検討します。
	歩行環境が安全ではない	4	JR高架下のフェンスや南海新今宮駅南出口前の歩道にフェンスが設置されており、歩道幅が狭くなっている フェンスを撤去するなど、改善してほしい (第1回ワークショップ意見)		大阪市(道路管理者)	現場確認を行ったところ、当該箇所では有効幅員2.0mを確保できており、また、フェンスの撤去及びセットバックを実施することにより、自転車の違法駐輪が増加することが想定されるため、フェンスの撤去等の対応はいたしかねます。
	その他	5	OsakaMetro動物園前駅と南海新今宮駅との乗り換え時に高架下を通ることとなるが、暗いため明るくしてほしい (第1回ワークショップ意見)		大阪市(道路管理者)	現地調査を行い、必要に応じて整備可能な対策を検討します。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	6	誘導ブロックが敷設されていない区間があるため、連続して敷設してほしい		大阪市(道路管理者)	ご意見をいただいた箇所については、歩道と車道の境界部であるため、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設基準に基づき、注意喚起の点状ブロックを整備しております。そのため、連続誘導については、対応いたしかねます。
		7	太子交差点において、音響信号機について、誘導ブロックがボタンまで繋がっていないため、ボタンの位置がわかりにくいボタンがあるところまで誘導ブロックを敷設してほしい		大阪市(道路管理者)	横断歩道から離れた位置の押しボタンであるため、障がい当事者や歩行訓練士等の意見を伺い、誘導方法について検討します。
	誘導ブロックの周辺に障害物(看板)がある	8	誘導ブロックの隣に看板が出ているため、撤去してほしい		大阪市(道路管理者)	看板等の歩道へのはみ出しに関する日々の啓発活動について、関係各所と調整を行いながら、引き続き継続実施していきます。
◎交差点(音響信号)	音響信号の音量が小さい	9	太子交差点について、人混みであり、交通量も多いことから、全体的に音量が小さい方向によって区別がつきにくいため、音量を大きくしてほしい		公安委員会	現在の音量を確認し、利用者、周辺の建物の状況及び道路環境を踏まえて、適切な音量への変更を検討してまいります。
	音響信号の音声方向によって区別がつきにくい					東西方向・南北方向で音響の種類を変えております。音量については、現在の音量を確認し、利用者、周辺の建物の状況及び道路環境を踏まえて、適切な音量への変更を検討してまいります。
	その他	10	太子交差点西側、南北方向(阪堺電車前から南方向へ渡る方向)の音響信号がないため、つけてほしい		公安委員会	駅から生活関連施設に向かう経路上の交差点ではありますが、現在視覚障害者用付加装置が設置されています横断歩道を利用していただければ、生活関連施設に向かうことができますが、現場の状況等を踏まえつつ、設置の必要性について検討してまいります。




ルート①-V 南海新今宮駅

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎誘導ブロック	誘導ブロックの色が見えにくい	1	床の色と誘導ブロックの色が似ていて区別がつきにくいいため、もう少し違いがわかるよう、黒色で縁取りするなど工夫してほしい		南海	誘導ブロックについては原則黄色で、明度・色相・彩度（輝度）いずれかの差を確保しなければならず、新今宮駅は床材と誘導ブロックの輝度比を1.5以上で材料選定しています。
◎券売機	タッチパネルの上部まで手が届かない	2	蹴込みは40cm以上あるが、荷物置き場の幅が33cmあり、タッチパネルの上部まで手が届かない そのため、インターホンを押せばすぐに人(駅員)が来てくれる状況としてほしい		南海	インターホン機器を操作するか、券売機の「係員呼び出し」ボタンにより、駅係員がすぐに対応します。
その他(通路の運用)		3	南海新今宮駅南出口⇄北出口通路について、以前は自転車でも通れていたが、南海新今宮駅の高架化に伴い通れなくなった不便なので、以前と同様、自転車を通れるようにしてほしい		南海	当該通路リニューアルにより、通路部を含めて建物内としての管理を行っています。 旅客通行の安全性確保のため、自転車の通行はご遠慮頂きたい。
その他(なにわ筋線)		追加	「JR新今宮駅と南海新今宮駅における迂回の少ない乗り換え経路確保にかかる検討」が関連事業となっている。 JR新今宮駅のホームが狭いので、広げる等考えないといけないと思っているが、2035年の後期には完成するのか、あくまで検討だけか。なにわ筋線が南海新今宮駅に接続するタイミングで、南海新今宮駅とJR新今宮駅の乗り換え動線が改善されると思っていた。	—	事務局 JR西日本	乗り換え動線の強化等に向け、鉄道事業者と本市において、乗換ルートのバリアフリー化に関する整備案の議論を行ってきましたが、駅の構造上および敷地の制約上、旅客の流動に必要なスペースを確保したまま、エレベーターなどの昇降設備等を設置することが困難であるなど様々な問題があり、現在のところ整備の方向性を決定するに至っていません。 乗り換え経路のバリアフリー化等について、議論を続けていきたいと考えています。
		追加	なにわ筋線が南海新今宮駅に接続するため、南海新今宮駅のホーム等を大規模に改修すると思っている。	—	南海	なにわ筋線が接続されることで、新今宮駅の構造を変更するような大規模改修の予定はございません。

ルート② - I OsakaMetro大国町駅

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	1	一箇所、誘導ブロックが欠損している箇所があるため、直してほしい	場所不明 (OsakaMetro様に報告済)	Osaka Metro	誘導ブロックに接している床タイルの欠損ですので、強化セメント材詰めを実施いたします。
◎案内表示	乗り換え駅、EV、トイレなどの案内サインがない	2	改札を出たところにEVの案内がなく、EVまでのルートがわかりにくいいため、案内を充実してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って案内しておりますが、より分かりやすい表示について今後検討いたします。
	案内サインの文字やピクトグラムが大きさが小さく見えにくい	3	トイレの案内表示が小さく分かりにくいいため、大きく表示してほしい		Osaka Metro	トイレの点字案内板は、小さい方が操作性がよいと考え掲示しておりますので、ご理解をお願いいたします。
◎券売機	インターホンにモニターがない	4	呼び出しボタンはあるが、案内が音声案内のみとなるため聴覚障がい者には困る そのため、モニターを設置し、映像でも案内がわかるようにしてほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿った整備としていますが、より分かりやすい券売機について今後検討いたします。
	その他	5	音声案内の音が小さいため、大きくしてほしい		Osaka Metro	全てのお客さまがより使いやすい券売機の音量について今後検討いたします。
		6	福祉ボタンを押すとどうなるかよくわからない 障がい者割引ボタンである旨が分かるよう表示してほしい		Osaka Metro	弊社では障がい者割引切符を示すボタンを「福祉ボタン」としております。ご理解をお願いいたします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎エレベーター	15人乗り以上ではない(11人乗り以下である)	7	11人乗りのEVであり、狭いため、15人乗り以上のエレベーターを設置してほしい		Osaka Metro	エレベーター更新時には大型化を検討していきます。
	運用時間が掲載されていない	8	運用時間を掲載してほしい		Osaka Metro	当該のエレベーターについては、地下鉄営業時間中は終日運用しておりますので、掲載しておりません。ご理解をお願いいたします。
	その他	9	2方向型(通り抜け型)EVのどちらの扉が開くのかを示す案内表示があるが、文字等が小さくわかりにくいので、大きくしてほしい また、EVの大きさ等がわからないので、最大定員などを掲示してほしい		Osaka Metro	エレベーター更新時には、開くドアのご案内について、より分かりやすくなるよう今後、検討いたします。また、最大定員や積載荷重などは掲示いたしておりますのでご理解をお願いいたします。
◎トイレ	出入口付近に、男女等を知らせる音声案内がない	10	バリアフリートイレを案内する音声案内はあるが、男女を知らせる音声案内はないため追加してほしい	-	Osaka Metro	トイレ点字案内板の前に立つことで音声装置が感知し、男女及びバリアフリーのトイレ位置を音声案内いたしますので、ご理解をお願いいたします。
	入口の開閉ボタンやレバーが操作しにくい	11	ドアの開閉は手動であり、鍵をかけることも下側1箇所しかないため、開閉がしにくい ボタン式にするなど、開閉がしやすいものとしてほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、施錠高さを60cm~70cm程度に整備しておりますので、ご理解をお願いいたします。
	「男性用」「女性用」の区画を通る必要があり、異性介助の場合や性的マイノリティが使いにくい	12	「あなたはバリアフリートイレでないためですか？」というポスターが掲示されているが、施設内にはオールジェンダートイレが設置されておらず、LGBTQ当事者の方々は申し訳なさを感じながら、やむを得ずバリアフリートイレを利用している状況のため、表示を改善してほしい		Osaka Metro	国土交通省のトイレの適正な利用に関する広報啓発として掲載しておりましたが、今回のご意見を踏まえて掲示物を撤去いたします。


調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎トイレ	その他	13	バリアフリートイレの入口が狭く、車いすが通れないため、入口を広げてほしい 【参考】ガイドライン「車椅子使用者用便房」 有効幅80cm以上とする。90cm以上とすることが望ましい。		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って整備しておりますので、ご理解をお願いいたします。
		14	バリアフリートイレを案内している音声案内の音が小さいため、大きくしてほしい	—	Osaka Metro	大きくするよう改善いたします。
		15	視覚障がい者が和式便器に気付かず入室した場合、足を踏み入れてしまうなど、危険である トイレの構造を知らせる音声案内や点字表示を追加してほしい 【参考】ガイドライン「トイレ 案内表示」 男女別及び構造を…視覚障害者がわかりやすい位置に、音、点字、その他の方法により示す。		Osaka Metro	トイレ点字案内板にてトイレ内をご案内しておりますので、ご理解をお願いいたします。
その他(スロープ)		16	券売機手前にスロープがあるが、手押し車やベビーカーを押している人は気づきにくく、踏いたりこけたりする可能性がある そのため、注意喚起のためのサインや音声案内をつけるなど、スロープ(傾斜)の存在が分かるよう工夫してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、緩やかな勾配の場合は案内をつけておりませんので、ご理解をお願いいたします。

ルート②-Ⅱ 地上(OsakaMetro大国町駅6番出口～今宮戎駅前交差点(国道25号))

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑩歩道	通行の支障となる街路樹や看板、電柱、自転車などの障害物がある	1	歩道に看板や自転車が点在して置かれているため、撤去改善してほしい		大阪国道事務所	不法占用物の看板については撤去指導、放置自転車については警告、撤去を継続して行っています。
	凸凹している	2	南海今宮戎駅付近の歩道が(工事中の影響で)凸凹しているため直してほしい		大阪市(道路管理者)	歩道が凸凹している箇所について、具体的な場所を教えていただけましたら、現地調査を行い、必要に応じて整備可能な対策を検討します。
	車道と歩道の段差が大きい	3	車道と歩道の間にある街渠樹の蓋の目に押し車の車輪が引っ掛かるため、改善してほしい		大阪市(道路管理者)	現地調査を行い、必要に応じて街渠樹蓋の改良を検討します。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑥歩道	歩行環境は安全ではない(自転車の車道走行が厳守されていない)	4	自転車が歩道を走っており、安全ではないため、自転車の走行ルールを徹底してほしい		大阪市(市民局)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の走行ルールについては、「自転車安全利用五則」において示されている「車道が原則・左側を通行、歩道は例外・歩行者優先」に則り、大阪府警察・大阪府及び区役所等と連携して、自転車利用者が守るべき交通ルールについて啓発を行っています。 ・ホームページやSNS等による情報発信だけでなく、交通安全教育や街頭啓発なども積極的に行っており、今後も引き続き、交通ルールの周知と交通マナーの向上に向けた取組を行ってまいります。
					公安委員会	<p>大国交差点付近の歩道については、「特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可」の交通規制が実施されている区間がありますが、普通自転車等が歩道を通行する場合は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通自転車等通行指定部分がない場合は、歩道の中央から車道寄りの部分(道路標示により普通自転車等が通行すべき部分として指定された部分がある場合は、その部分)を徐行して進行しなければならない。 ・歩行者の通行を妨げることとなる場合は、一時停止しなければならない。 <p>などと道路交通法で定められており、引き続き、自転車利用者に対する広報啓発活動を行ってまいります。</p>
その他		5	国道25号の(南海高架下手前の)横断歩道の白線の色が薄れているため、引き直してほしい		公安委員会	順次、道路管理者と対応できるようにしてまいります。
		6	OsakaMetro大国町駅3番出口から地上へ出る際、段差に気付かずよろけてしまうなど、危険であることから、注意喚起を行うなど、改善してほしい		Osaka Metro	段差については雨水対策としているため、ご理解をお願いいたします。段差対策についてはスロープ化や注意喚起を今後検討いたします。
		7	OsakaMetro大国町駅6番出口から地上へ出る際、段差に気付かずよろけてしまうなど、危険であることから、注意喚起を行うなど、改善してほしい		Osaka Metro	段差については雨水対策としているため、ご理解をお願いいたします。段差対策についてはスロープ化や注意喚起を今後検討いたします。


調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	8	誘導ブロックが敷設されている範囲が狭いので広く敷設してほしい		大阪国道事務所	写真の該当箇所につきまして、歩道の横断方向に点字ブロックを広げる対策を行ってまいります。
	誘導ブロックがはがれている	9	南海今宮戎駅前交差点の誘導ブロックがはがれているため、直してほしい		大阪市(道路管理者)	現地調査を行い、必要に応じて補修を検討します。
◎交差点(音響信号)	音響信号の音量が小さい	10	大国交差点の音響信号の音が小さい為、大きくしてほしい(音は高めの方がわかりやすい)		公安委員会	現在の音量を確認し、利用者、周辺の建物の状況及び道路環境を踏まえて、適切な音量への変更を検討してまいります。
		11	大国交差点にエスコートゾーンを設置してほしい		公安委員会	視覚障がい者用付加装置が設置されている箇所の横断歩道について、設置の必要性について検討してまいります。
	その他	12	大国交差点の音響信号は南北方向で設置されているが、東西方向にも設置してほしい		公安委員会	同交差点は、地下通路で繋がっておりエレベーター等の移動設備も備わっていることから、地下での移動が可能であることから、新たな視覚障がい者用付加装置の設置の必要性は低いと考えております。
		13	大国交差点や大国東交差点、戎本町交差点について、南北方向に渡る歩行者信号の青時間が短い為、長くしてほしい	-	公安委員会	交通量等の調査を行ったうえ、その結果等を踏まえて秒数延長について、検討してまいります。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
その他 (案内表示)		14	6番出口EVをでたところ(地上)に大きくて見やすい周辺案内図)を設置してほしい		Osaka Metro	駅構内に周辺案内板を設置しておりますが、今後はより分かりやすい案内板となるよう検討いたします。

ルート②-Ⅲ 地上(今宮戎駅前交差点～南海新今宮駅前(浪速区第9075号線))

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
④歩道	通行の支障となる街路樹や看板、電柱、自転車などの障害物がある	1	横断歩道付近の歩道に行く手を塞ぐように自転車が止まっているため、撤去してほしい		大阪市(道路管理者)	日々の啓発活動や放置自転車等の撤去について、関係各所と調整を行いながら、引き続き継続実施していきます。
④誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	2	浪速区第9075号線は全体として誘導ブロックが敷設されていないが、目印となる場所の交差点(恵美公園前後の交差点など)には点状の誘導用ブロックを敷設してほしい		大阪市(道路管理者)	整備します。
その他(案内表示)		3	駅(南海新今宮駅など)や観光地を方向等示す案内表示が少ないため、増やしてほしい		大阪市(経済戦略局) 大阪市(道路管理者)	経済戦略局では、景観への影響や道路管理、交通管理上の安全性を考慮しながら、観光地の最寄り駅を中心として観光案内板を設置しており、新今宮駅の出口付近にも3基の案内板を設置しています。案内板の増設予定は現在ありませんが、毎年内容を更新することで、観光施設の最新情報を常にご案内できるよう努めています。また、広域地図と駅周辺を詳しく示す地図の両方を掲示しているため、目的地への道案内だけでなく、エリア全体の位置関係もご確認いただけます。 建設局では、駅から観光地までの分岐点に矢印型の歩行者案内標識を設置しております。

■各社共通のご意見

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事業者	事業者回答
◎トイレ	「男性用」「女性用」の区画を通る必要があり、異性介助の場合や性的マイノリティが使いにくい	1	<p>JR新今宮駅、南海新今宮駅、OsakaMetro大国町駅・動物園前駅において、バリアフリートイレは整備されており、トランスジェンダーやノンバイナリー等の人が利用できる事はありがたい。しかしながら、バリアフリートイレは、車いすやオストメイトなどが必要な方が使うものであり、オールジェンダートイレとして使うのは目的外となる。バリアフリートイレとは別にオールジェンダートイレを作ってほしい (第1回ワークショップ意見)</p>		<p>JR西日本</p> <p>南海</p> <p>Osaka Metro</p>	<p>トイレについては移動等円滑化整備ガイドラインに沿って整備を進めており、大規模な改修の際に検討させていただきます。</p> <p>バリアフリートイレは障がい者だけではなく性的マイノリティの方やベビーカー利用者等多目的に使用して頂くことを想定しておりますが、大規模な改修の際に検討させていただきます。</p> <p>移動等円滑化整備ガイドラインに沿って多機能トイレを整備しておりますが、より使いやすいトイレについて今後検討いたします。</p>

■基本構想の整備等の方針に関する意見

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事務局回答
◎歩道	凸凹している	1	地下埋設物の蓋が劣化し、歩道との境界において、凸凹しているため、取り換えてほしい		管理者に共有します。
◎券売機	テンキーが高い位置にあり操作しにくい	2	テンキー等の高さが各鉄道事業者ごとに違うため、統一してほしい		大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議において、障がい特性に応じた操作性を確保した券売機等の仕様について検討し、共有致します。
◎トイレ	「男性用」「女性用」の区画を通る必要があり、異性介助の場合や性的マイノリティが使いにくい	3	参考資料2にて、バリアフリートイレは全て整備済みとなっているが、オールジェンダートイレとしての整備とはなっていないため、ミスリードとならないように気を付けてほしい (第1回ワークショップ意見)		大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議において、オールジェンダートイレの設置(配置・仕様)について検討し、共有致します。
	その他	4	車いすが使えるバリアフリートイレが駅構内や警察署、病院内等にしかないため、公衆トイレにも、バリアフリートイレを増やしてもらえよう検討してほしい (第1回ワークショップ意見)	-	管理者に共有します。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事務局回答
その他(オンデマンドバス)		5	<p>オンデマンドバス (Osaka Metro) が新今宮地区周辺で今後運行されると聞いた。基本構想で位置づけてほしい (第1回ワークショップ意見)</p>	-	<p>国のバリアフリー法では、オンデマンドバスのような路線定期運行ではないバス車両を対象としていません。 なお、個々の事業者より、一部車両のバリアフリー化が図られています。</p>
その他(基本構想の整備等の内容について)		追加	<p>誘導用ブロックは、基本的に建物寄りに敷設されていることもあり、スーパーの前の誘導用ブロックの上に自転車や段ボール、店舗の看板が置かれていて、誘導用ブロックが機能していない。 以前、西成警察にも大阪市視覚障害者福祉協会からお願いをしていたが、あまり変わっていない。 狭い歩道のところで誘導用ブロックの上に自転車等が置かれて、誘導用ブロックを見失うのは怖いので、徹底して警察の方で取り締まりをしていただきたい。</p>	-	<p>歩道上の障害物の撤去は、大阪市新今宮地区交通バリアフリー基本構想P87に「商品・看板等の歩道へのはみ出しに対する是正の指導・撤去の推進」として、継続して実施する事業として位置づけており、国土交通省、大阪市（道路管理者）において、引き続き、取組が推進されます。</p>

付属資料4:大阪市交通バリアフリー基本構想(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)(案)に対するパブリック・コメント結果一覧表
(実施期間:令和8年2月10日~3月11日)

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ~ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>この対象路線に恵美須町城東線を含めてください。</p> <p>この路線は、都市計画道路の見直しで、道路の拡幅計画が廃止されました。東側歩道は2m未満であり、都市計画の見直しでは、道路全体の幅を再検討し、東側歩道を拡幅するとしています。</p> <p>現在は建設局の無電柱化計画の対象路線として事業継続となっていますが、まったく事業が進んでいるようには見受けられません。</p> <p>また、この前後の玉造交差点より北側と下味原交差点の南側では、自転車の通行レーンを示す青い矢印が表示されていますが、この区間は未整備です。このため、東側歩道に自転車が通行すると、歩行者は非常に危険な状況にさらされます。</p> <p>以上の理由から、この路線の東側歩道を2m以上に広げる計画を明記し、早急に拡幅整備を実施してください。</p> <p>また、この路線に視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を特定事業として前期に実施するとありますが、上記の都市計画道路の見直し時の考え方による道路整備や無電柱計画があるならば、このブロックの敷設も、無駄なコストを削減するためにも、上記の整備と時期を合わせて実施するべきです。いずれにしても、早急に東側歩道を広げる整備の実施をお願いします。</p>		○					<p>当該路線は生活関連施設である真田山公園への生活関連経路として位置づけられ、西側歩道において有効幅員 2.0m以上を既に確保できていることから、「歩道の有効幅員の確保」において維持更新するものと位置づけています。</p> <p>また、視覚障がい者誘導用ブロックが未整備であることから、特定事業(前期)として先行的に実施する予定としています。</p> <p>なお、恵美須町城東線(玉造交差点から下味原交差点の区間)の東側歩道に関する歩道拡幅や無電柱化整備、自転車通行環境の整備に関するご意見については、本市関係部署に伝達を致しました。</p>
<p>聴覚障がいがある者です。</p> <p>大阪メトロ淀屋橋駅駅員がいない改札にて無料乗車証をカメラにかざし、耳マークカードも使い、改札を通ることを試みたが、係員が音声のみで反応(声かけ)がある。聴こえないため、係員とのやりとりを視覚的に理解できるような仕組みを考えて下さい。</p>			○				<p>大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。</p> <p>「駅社員がいない改札口には遠隔案内システムのインターホンを設置しています。遠隔案内システムの券面確認台に無料乗車証をかざしていただきますと、インターホン越しの音声にて改札を通れることをご案内します。しかし、聴覚障がい者の方は音声ではご案内できないため耳マークカードをかざしていただき、駅務員が駆け付けるまで少々お時間を要する場合がありますがお待ちいただくこととなりますのでご理解をお願いいたします。</p> <p>遠隔案内システムのご理解をお願いいたしますが、より分かりやすいシステムとなるよう今後も検討いたします。」</p>
<p>京阪電鉄のスマホでインターホンは視覚障がい者が使おうとすると、音声で QR コードは読み取りできますが、その後の呼び出しに当たるボタンにリンクがはっていないため、次の画面に進むことができず、使えない。視覚障がい者の対応を想定されていないかと思うのですが、これは不適切ではないかと思えます。</p>			○				<p>京阪電気鉄道株式会社から以下の回答を得ています。</p> <p>「スマホでインターホンは弊社独自の仕様でなく、改善に向け頂いた意見をメーカーに伝えます。」</p>

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
天満橋のバス停の接近案内などの設置が5番乗り場のみであるが、他のバス停にも必要。			○				
「5番停留所は、音声案内機能(バスの接近をお知らせ)を備えたサイネージ付きバス停に更新予定です。「系統」と「行先」については、バス到着時に、バス車両のスピーカーにより音声案内をしておりますが、現時点では、停留所での音声案内対応の計画はありません。なお1～4番停留場については、利用状況や設置に関わる物理的な制限のため現状のような案内板による対応になります。」とありますが、そもそも視覚障がい者はバス停を見つけることが困難です。1～4番乗り場も音声をつけてください。守口車庫行きなど、頻度よく来るバスもあります。			○				大阪市 南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区 交通バリアフリー基本構想(変更原案)(以下、南森町等地区基本構想) 附属資料3:ワークショップにおける意見と対応表179頁事業者回答(調査対象:バス停 評価項目:その他 番号:16、追加)に記載の通り、大阪シティバス株式会社から、天満橋1番から4番乗り場のサイネージ付きバス停の設置については、電源や設置スペースの確保など物理的な制約を踏まえた上で一定の基準に基づき検討した結果困難との回答を得ています。 ご意見は、大阪シティバス株式会社に再度伝達を致しました。
「天満橋1番～4番乗り場は発車専用乗り場であることなど条件面でサイネージ付きバス停留所の設置対象外としております。」とありますが、始発であろうと経過バス停であろうと、視覚障がい者は見つけることが困難です。こんな理由で音声がつけられないというのはもっての外です。再度設置の検討をお願いします。			○				

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>「京阪天満橋駅と天満橋バス乗降場間の案内サインの改善等わかりやすい案内誘導の検討」と書かれ、区分は○となっている。</p> <p>現状、点字ブロックが存在しないので、視覚障がい者の利用は困難であると思われる。至急、敷設願いたい。エスコートゾーンも即刻、敷設をお願いしたいと考えます。</p>			○				<p>南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表176頁番号4事業者回答に記載の通り、京阪天満橋駅や Osaka Metro 天満橋駅改札口からバス天満橋バス乗降場までの案内誘導及び視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討が進められます。</p> <p>なお、エスコートゾーンとは、横断歩道上に設置される視覚障がい者誘導用道路横断帯であり、京阪天満橋駅や Osaka Metro 天満橋駅改札口から天満橋バス乗降場までの移動において、道路横断は必ずしも発生しませんが、天満橋バス降車場から京阪天満橋駅や Osaka Metro 天満橋駅改札口までの移動において、天満橋バス降車場は島式の構造であることから、運行計画により、右レーンで降車を行う際は、車道を横断する必要があります。エスコートゾーンの設置については、必要に応じて関係者と調整致します。</p>
<p>京阪天満橋駅と天満橋バス乗降場間の案内サインの改善等のわかりやすい案内誘導の検討とあるが、バリアフリー経路(京阪天満橋駅からのスロープで地上にあがった地点、メトロ連絡エレベーターで地上にあがった地点)からのバス停への案内誘導が分かりにくかったと思うので、その点も改善が必要な点と認識いただき、整備をしていただきたい。また、メトロ、京阪の改札から、バス乗降場への点字誘導ブロックの敷設もなく、このままでは視覚障がい者がまったくバスを利用できない状況になるので、その点も整備が必要である。</p>			○				
<p>生活関連経路上での音響信号機等の設置の検討に、ドーンセンター側に渡る信号が入っていない。地域要望等を踏まえたものにするなら、この場所も入れるべき。</p>			○				<p>整備内容と完成時期を明確にして進める事業を「特定事業」、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を「関連事業」としております。</p> <p>駅とドーンセンター間の生活関連経路上にある京阪東口交差点の音響信号機については、南森町等地区基本構想112頁に記載の通り、京阪東口交差点の南側の東西方向の音響信号機の設置の検討を関連事業としております。</p>

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
「京阪天満橋駅及び大阪メトロ天満橋駅から東側に向かうに当たり、OMM 内のエレベーターもしくは大阪メトロ天満橋駅3番出口付近のエレベーターを利用することにより、谷町筋を地下で横断することが可能です。視覚障がい者用付加装置による誘導によらない方向には、音響誘導装置を整備し、「信号が青になりました」という音声案内を行っています。」とありますが、健常者は地上からスムーズに横断できるのに、視覚障がい者だけ地下を通ればいいのかというのは問題。また、「信号が青になりました」だけではいつまで青なのか分からないから、鳴き交わし方式が望ましいと天王寺地区でも意見を出したはず。当事者の意見を無視するような回答です。			○				生活関連経路は、駅から生活関連施設の入口（施設との境界部）までの1経路を選定することを基本としています。 駅から生活関連施設であるドンセンターまでの移動については、Osaka Metro 天満橋駅南改札付近のエレベーターを利用し地上にあがった後に東進する方法の他、京阪天満橋駅東改札口付近のスロープを經由し、天満橋交差点（西側南北方向及び南側東西方向に音響信号機整備済み）を横断した後に東進する方法があることから、民間ビル（OMM ビル）を必ずしも經由する必要性は少ないと考えています。
健常者は普通に地上を行けるのに、視覚障がい者だけわざわざ OMM ビルの地下を通ればいいのかというのはこれまた問題です。			○				ご意見の天満橋交差点の視覚障がい者用付加装置による誘導によらない方向に対しての音響信号機（鳴き交わし方式）の設置要望については、大阪府警察本部に伝達を致しました。
大体 OMM ビルの1階入り口までまともに点字ブロックが繋がっていないので、これまた問題だと思います。			○				生活関連施設は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第23号において、高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設と規定されていることを踏まえ、令和5年6月に大阪市交通バリアフリー基本構想骨子【全地区共通】において、生活関連施設設定の考え方を整理しております。 OMM ビルは南森町等地区基本構想において、生活関連施設に設定しておらず、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設等の整備は、当該基本構想では言及しておりません。
官公庁などへの案内誘導について、点字ブロックが連続して敷設されていない所があります。大手前病院、中央図書館、中央公会堂など、駅出入口から連続した敷設をしていただきたいです。			○				生活関連経路における視覚障がい者誘導用ブロックは、南森町等地区基本構想105頁（2-1）（2-3）に記載の通り、駅から大手前病院、大阪府立中之島図書館、中央公会堂など生活関連施設の入口（施設との境界部）まで連続的な敷設を検討することとしております。管理境界部等において連続的に敷設されていない箇所については引き続き検討してまいります。

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
整備状況については、一部整備済みとなっているが、何が未整備なのかを明らかにしたうえで、整備の区分を記載されるべきでないか。			○				<p>整備区分については、整備内容と完成時期を明確にして進める事業を「特定事業」、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を「関連事業」、整備済であるが、維持管理時において補修・更新等の機会を捉えて整備を行う事業を「維持更新」としております。</p> <p>整備等の内容□他施設及び他事業者・他路線への乗り継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討については、協議会において継続して検討を行う項目①乗り換えや周辺地域・施設へのわかりやすい案内・誘導に関連することから、協議会での議論を踏まえ、引き続き検討を行う必要があります。協議会で検討がされている状況において、整備内容、整備時期を確定できないことから、整備時期及び整備区分を「—」としております。</p> <p>なお、Osaka Metro 淀屋橋駅においては、□他施設及び他事業者・他路線への乗り継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討として、「Osaka Metro 淀屋橋駅と淀屋橋ゲートタワー間の案内サインの改善等わかりやすい案内誘導の検討」が未達成であることから、「一部整備済み」と記載しております。</p>
当事者意見で、地下鉄へ向かうエレベーターの案内表示が淀屋橋三井ビルディング(淀屋橋オドナ)のままとなっているため、最寄りの施設(淀屋橋ステーションワン)に更新してほしいというものに対し、上層階まで上がるもので、待たせるからという理由で、わざわざ遠回りのオドナを案内するのはおかしい。			○				
大阪メトロ淀屋橋駅と淀屋橋ゲートタワービルとされているが、大阪メトロ淀屋橋駅からはステーションワンの方が近いエレベーターとなる。健常者にとっての階段は、ステーションワンのものでも、京阪用とか、メトロ用とかの区別はないにも関わらず、障がい者だけ、ステーションワンのエレベーターは京阪用として位置付けて、離れた位置にあるゲートタワービルにわざわざ迂回させるのは不適切でないか。(不当な迂回を強いている) 大阪メトロ淀屋橋駅からもステーションワンを連絡エレベーターとして位置づけ、案内誘導を行うようにしていただきたい。			○				<p>南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表160頁番号10事業者回答を踏まえ、現在、地下鉄に向かうエレベーターとして、淀屋橋ゲートタワー敷地北東部に設置されている屋外エレベーターを案内しております。</p> <p>ワークショップ等での意見を受け、再度、関係者と調整しましたが、Osaka Metro 淀屋橋駅からステーションワンへの案内は見込みがたっておりません。ご意見は改めて関係者に伝達致しました。</p>
大阪市役所から最も近いエレベーターが設置されているステーションワンが新たにできている。京阪電車の改札からは誘導がされているが、メトロから誘導がないのが現状である。今後、点字ブロックの敷設、案内標識の設置などの整備を早急に行うべきと考える。この点については地区のワークショップで強く取り組みが求められていた点であるので、ぜひ、整備が必要である内容として明記すべきである。また、整備の区分は、前期特定事業か、調整が必要な項目として、関連事業として位置付けるべき。			○				

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>整備の区分は維持更新となっているが、大阪市役所から、新しくできたステーションワンビルには、地下へ通じる階段へは、地下鉄、京阪電車への経路であることが表示されているが、地下鉄等に通じるエレベーターがある旨の案内がない。</p> <p>大阪市役所から地下鉄や京阪電車に乗るために一番近いエレベーターであるにも関わらず、道路からエレベーターの存在が全くわからない。</p>			○				<p>南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表161頁番号11事業者回答に記載した通り、地上における淀屋橋ステーションワンのエレベーター位置の案内については、関係者で調整がされております。</p>
<p>また、従来からエレベーターがあるオナビルは大阪市役所から遠くわかりにくい。御堂筋などの主要道路、交差点から、公共交通機関を利用する経路(連絡エレベーター)の誘導標識が整備されるべきである。この点を整備すべき点と明確に位置付けるべき。また、その上で、整備の区分は、前期特定事業と位置付けるべき。</p>			○				<p>Osaka Metro 淀屋橋駅、京阪淀屋橋駅は地下に設置されていることから、民間施設のエレベーターを活用することにより、改札口と地上の連続性を確保しており、南森町等地区基本構想において、民間施設のエレベーターを地上と地下の結節箇所として位置づけております。</p> <p>ワークショップ等での意見を受け、関係者と調整した結果、地上における結節箇所(エレベーター)位置の案内・誘導については、南森町等地区基本構想18頁に記載の通り、現状の主な課題として、エレベーター位置等にかかる視認しやすい掲出位置等に配慮した案内・誘導サインの設置が必要であるとしております。</p> <p>ワークショップ等での意見を受け、再度、関係者と調整しましたが、誘導標識の位置づけについては、見込みがたっておりません。ご意見は改めて関係者に伝達致しました。</p>
<p>地下鉄北浜駅の改札外の外の階段、エスカレーター、スロープ構造が分からないので、誘導ブロックの敷設が必要という意見に対し、ガイドライン通りやっているから理解しろというのは乱暴だと思います。</p>			○				<p>大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。</p> <p>「移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、視覚障がい者誘導用ブロック(以下、誘導用ブロック)は、公共用通路との出入口から改札口を経て乗降口に至る経路において、誘導すべき箇所を明確化し、利用者動線が遠回りにならないように配慮した経路に敷設しております。エスカレーターへの誘導用ブロックの敷設は、全てのご利用のお客さまに対して安全性への配慮が必須であることから敷設(誘導)しておらず、視覚障がい者の継続的な移動に警告を発する点状ブロックをエスカレーターの上端と下端に敷設しておりますので、ご理解をお願いします。」</p>
<p>視覚障がい者がエスカレーターを利用するのは危険だというのは勝手な思い込みです。手すりなどをちゃんと利用するなど、本人が工夫すれば、階段より安全です。</p>			○				

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
「京阪なにわ橋駅 4 番出口のエスカレーターに音声案内がないが、このエスカレーターは上りのみであり誤進入した際に危険なので、音声案内をつけてほしい。また、1番出口のエスカレーターの音声案内が小さく(おそらく地下で鳴っている)、このエスカレーターは上りのみであり誤進入した際に危険なので、地上でも音声を鳴らしてほしい」に対する回答として、「誤侵入した際に、警報音が鳴る使用となっています。」というは、回答になっていません。出口で音案内が必要という意見です。			○				京阪電気鉄道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインにおいて、逆方向のエスカレーターへの誤進入を防ぐため、進入不可能なエスカレーターにおいては、音声案内を行わないことになって います。当該エスカレーターの誤進入対策として、注意喚起案内を実施することになり、誤進入の際に、エスカレーターから警告音を鳴らすことで安全性の確保に努めて おります。」
「天満橋駅の券売機への誘導ブロック敷設経路が券売機本体ではなく、点字運賃表 となっているため、券売機本体に向かって誘導ブロックを敷設してほしい」に対する回 答として、「移動等円滑化ガイドライン順守」とありますが、実際運賃表から券売機を 探すのは困難ということ。答えになっていないと思います。改善検討をお願いします。			○				大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインにおいて、券売機への視覚障がい者誘導用ブロッ ク(以下、誘導用ブロック)の敷設は、点字運賃表及び点字表示のある券売機の位 置とする。となっていることから、弊社では点字運賃表へ向かって誘導用ブロックを敷 設し、券売機前へも誘導用ブロックを敷設しております。」
Osaka Metro の回答に「無人改札には遠隔インターホンが設置されており、設置位 置までの誘導は音声装置にてご案内しておりますので、ご理解をお願いいたしま す。」とありますが、音声案内だけでは、どこにあるかの特定は難しいです。誘導ブロッ クの敷設もセットでお願いします。			○				大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「遠隔インターホンを導入する際に、視覚障がい者誘導用ブロック(以下、誘導用ブ ロック)の要否について視覚障がい者や有識者の方々にヒアリングを実施しました。 最終的に音声案内があれば位置が分かることから誘導用ブロックは敷設しないこと となりました。より分かりやすい案内について今後も検討いたします。」
「音響信号機の押しボタンを分かりやすい位置に設置してほしい」との意見に対し て、公安委員会は「大阪市にて点字ブロックの敷設が検討されていることから、位置 変更する予定はない」と回答している。しかし、この回答は本来示すべき論点を外して いると感じられる。 本来、まずは要望されている位置変更について見解を述べるべきである。位置変更 が妥当か、あるいは現状の位置が適切であるのか、その理由を示すことが必要だ。そ の上で位置変更が難しいから、点字ブロックの敷設で対応という流れなら理解でき るが、点字の計画があることを理由に位置変更をしないとの回答は、意見に対する回 答として不十分と感じる。						○	大阪府警察本部から以下の回答を得ています。 「押しボタンは、信号柱に付随して設置しており、視覚障がい者誘導用ブロックが横断 歩道に向かって整備されていることから、横断歩道手前で停止された視覚障がい者 等利用者が押しボタンを押しやすいように、横断歩道側に向けて設置しており、現状の 設置位置が適切であると考えております。 それらを踏まえ、横断歩道手前から押しボタンの位置まで視覚障がい者誘導用 ブロックの設置の可否を道路管理者にて検討する予定となっています。」

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
ホームドアまたは可動式ホーム柵の設置について、関連事業との位置付けとなっていますが、視覚障がい者のホーム上の安全のためには是非とも必要な設備です。券売機の使い勝手などはレベルの違う重要課題と思います。 放出駅は、JR西日本の、ホームドア（ホーム柵）の設置計画の対象にはぜんぜん含まれていないと聞いたことがあります。近隣に視覚障がい者福祉施設（日本ライトハウス）があり、視覚障がい者の利用は多いはず。鉄道会社では、ホームドアや可動式ホーム柵よりも安価に設置できる、ロープが上下するタイプの安全設備なども開発していると聞きます。上等な設備でなくても、機能を持っていればよいので、ホームから落ちないためのなんらかの設備を早期に設置してほしいと切望します。						○	西日本旅客鉄道株式会社から以下の回答を得ています。 「弊社では京阪神地区内でお客からバリアフリー料金を徴収し、ホーム柵やホーム安全スクリーン等の設備を整備し、ホーム上の安全性向上を図っております。なお、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。現時点でホーム柵の整備計画は未定でございますが、今後の参考とさせていただきます。」
城東区第2721号線について、「歩道の有効幅員の確保（2.0m以上確保の検討）」が関連事業との位置付けで挙がっていますが、区役所のご担当者のお話では、実際問題として、道路の幅が狭く、用地買収して道路の拡幅を行わなければ2.0m以上の歩道の設置は不可能に近く、つまりはこの目標は実現性が大変低いと理解しました。それならば、もっと実現可能性のある方策、例えば、次に挙げてある「視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討」に絞って、早期に実現を図っていただきたいです。 この道は、路側近くに白線を引いて歩車道の区切りとしているらしいですが、全盲者にはそれが見えず、車の通行もそれなりにありますので、白杖での歩行は結構危険を感じます。誘導用ブロックの敷設だけでも、かなり歩きやすくなるのではないかと思います。 いろいろな基準との兼ね合いがあるのかもしれませんが、多少のことは大目に見て、「検討」から「実現」に進めていただきたいと思います。						○	ご指摘の通り、城東区第2721号線を含む多くの路線において道路幅員が狭く歩道が設置できないため、視覚障がい者誘導用ブロック（以下、誘導用ブロック）の敷設ができておりません。 誘導用ブロックは、本市の「視覚障がい者誘導用ブロック敷設基準・同解説」に基づき、視覚障がい者が立ち止まっても十分に安全な場所である歩道に設置する必要があることから、まずは、大阪市放出地区交通バリアフリー基本構想（変更原案）48頁（1-5）に記載の通り、歩道の設置が難しい場合は、地元の協力を得ながら、路側帯のカラー舗装化等により、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こととしております。 当該地区においては、ワークショップでの現地確認や意見交換を通して、道路幅員や交通規制、車両や自転車の走行状況等を考慮し、生活関連経路を一部変更致しました。安全かつ安心して通行できるような歩行空間の確保が進むよう、引き続き、検討を進めて参ります。
高齢者が駅のホームなどで、休憩できるよう、椅子類の設置を増やしていただきたい。	○						各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想（変更原案）において5-4-2整備等の方針（12-1）を踏まえ、5-4-3■鉄道施設の整備等の内容12.休憩設備において、休憩設備を1以上設置することを位置付けています。 ご意見は、各鉄軌道事業者に伝達を致しました。
主にメトロのアナウンスであるが、現在、構内放送の音量がかなり大きい一方で、言葉が不明瞭で内容が聞き取れないことがよくある。特にホームでは反響もあり、音は大きいのに何を言っているのか理解できないことがある。 当方の聴力が、年齢的に衰えてきたせいもあると考えるが、同様の声を周囲でも聞くことがある。音量だけでなく、言葉の明瞭さやスピーカーの調整など、聞き取りやすい放送になるよう改善をご検討いただきたい。	○						大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「駅のスピーカーは、ホームでは約7メートル、階段では約10メートルの範囲に聞こえるように設置しています。火災などの緊急時の放送は法律で決められた音量に設定しており、普段の案内放送も緊急放送も同じスピーカーを使っているため音量を変えることができません。今後も言葉の明瞭さやスピーカーの調整など、より聞き取りやすい放送となるよう検討いたします。」

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>駅舎における、11.トイレの整備等の内容の項目において、「オールジェンダートイレの検討」という欄／カテゴリーの追加を願います。</p> <p>以下、説明いたします。</p> <p>■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題において、</p> <p>・バリアフリートイレにおける大型ベッドの設置、バリアフリートイレの機能の分散化、オールジェンダートイレの設置（配置・仕様）やカームダウン・クールダウンスペースの設置との記載があり、オールジェンダートイレについての検討が必要であることが明記されており(17頁)、実際、■鉄道施設の整備等の方針11.トイレ□(11-3)高齢者、障がい者、異性介助者、トランスジェンダー、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいよう、施設規模に応じて、配置計画やピクトグラム等の案内表示を含めた設計を行う。また、オールジェンダートイレの設置について検討する。□(11-4)上記機能の分散化、オールジェンダートイレの設置について、協議会において、事例共有を行うなど継続的に検討する。と、オールジェンダートイレについての検討が明記されております(38頁)。</p> <p>ところが、例えば、南森町駅(OsakaMetro 谷町線)では、駅舎トイレの整備等の内容に、「バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討」という項目が設定されており、整備状況と主な整備内容を記載する欄がありますが、オールジェンダートイレについては、枠組みそのものがありません。</p> <p>これは、他のすべての駅についても、同様です。</p> <p>もちろん、工事や予算の関係で、改修は容易でないことは理解しますが、せめて、検討するのかもしれないかを確認する枠組みだけでも設けて、それへの各事業者の応答を明記させ、今後も引き続き検討を行う姿勢を促す必要があります。</p> <p>以上、基本構想における、地区における整備等の内容において、各駅の整備等の内容の項目（枠組みまたはカテゴリー）の追加が必要であると考えます。</p>	○						<p>オールジェンダートイレの設置の検討については、各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想(変更原案)5-4-2 整備等の方針 ■鉄道施設の整備等の方針(11-4)に記載の通り、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会(以下、協議会)において、事例共有を行うなど継続的に検討することとしており、第13回協議会において、「オールジェンダートイレの設置(配置・仕様)の検討」については、大阪府福祉のまちづくり審議会等、建築分野の動きを注視し、基本構想への反映を検討していくこととしています。</p> <p>ご意見の「各事業者に対して、引き続き検討を行う姿勢を促す必要がある」に対しましては、まずは、事業者や当事者が参加する各地区ワークショップ(現地確認)において、トイレを調査し、トイレの配置(区画)やピクトグラムの仕様が性的マイノリティ等の方の利用に配慮したものになっているかどうか確認するとともに、意見交換の場において、性的マイノリティの方を含む各当事者の意見の共有を行うことを通して、各事業者に対して、検討の必要性を促してまいります。</p>