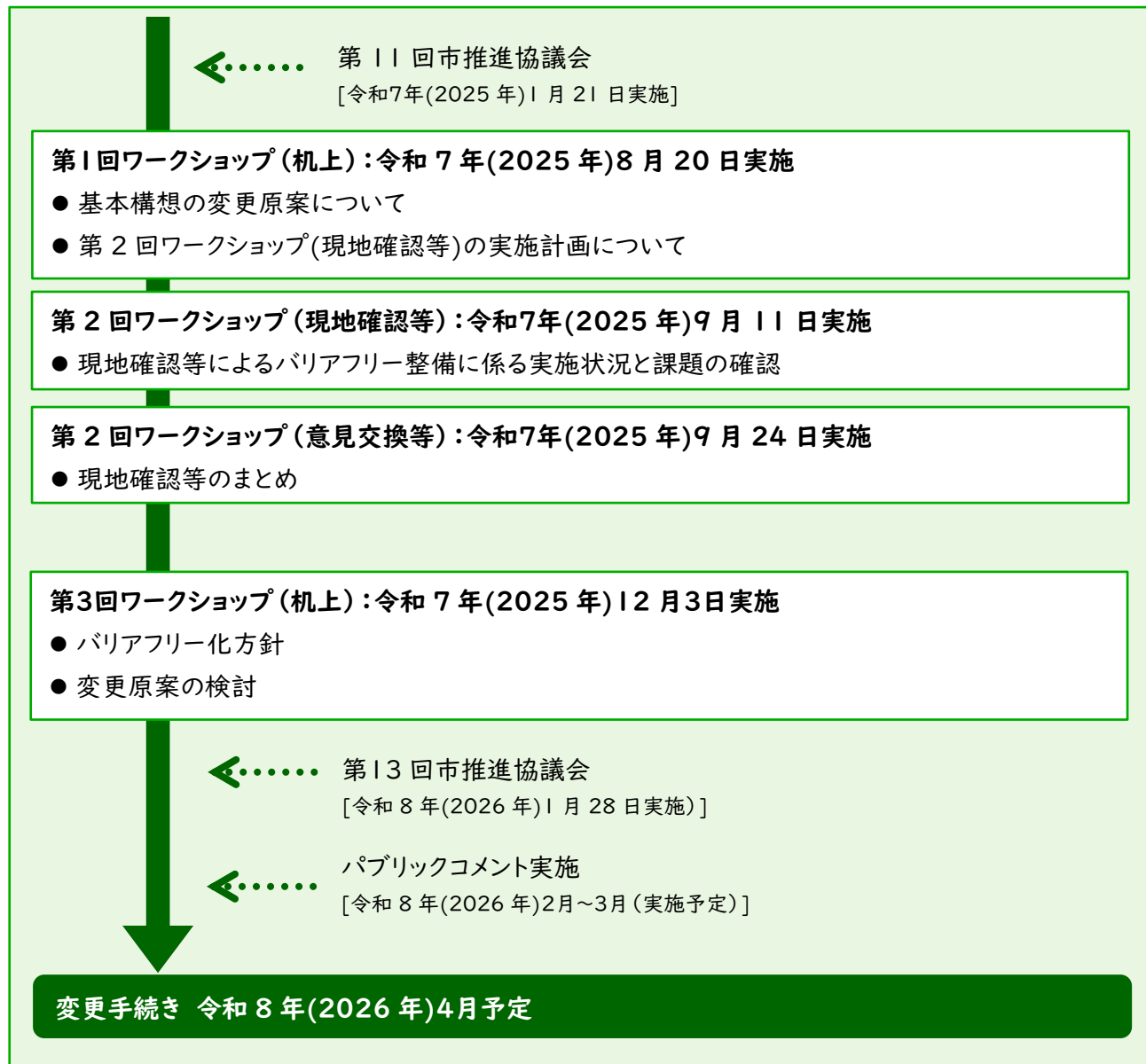


付属資料 1: 鶴橋地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯

鶴橋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: 鶴橋地区ワークショップの開催概要

鶴橋地区のワークショップは、現地確認を含め計 4 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 8 月 20 日(水) 10 時 00 分~12 時 00 分
場所	生野区役所6階 大会議室
参加者	当事者:19 名 事業者:9 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

(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9月11日(木)15時30分~16時20分
現地確認ルート	①大阪府立生野聴覚支援学校~OsakaMetro 鶴橋駅までのルート:19名 ②-1 OsakaMetro 鶴橋駅~JR 鶴橋駅~近鉄鶴橋駅までの乗り換えルート:15名 ②-2 OsakaMetro 鶴橋駅~JR 鶴橋駅~近鉄鶴橋駅までの乗り換えルート:14名

(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
6	2	1	0	1	1	8	12	17	48

■現地確認の様子



(3) 第2回ワークショップの開催概要(意見交換)

日程	令和7年9月24日(木)10時00分~11時30分
場所	生野区役所6階 大会議室
参加者	当事者:17名 事業者:11名
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

■当日の様子



(4) 第3回ワークショップの開催概要

日程	令和7年12月3日(木)10時00分~12時00分
場所	生野区役所6階 大会議室
参加者	当事者:18名 事業者:9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

ルート① - I 地上(大阪府立生野聴覚支援学校~細工谷交差点(生野区第4号線、天王寺細工谷線))

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	シャルム富士付近にて看板等の障害物や、歩道上に自転車が駐輪しており、通行の妨げとなるため啓発・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ます。
		2	自動販売機が設置されており、車や自動車などが見えにくい。見通しを改善してほしい。		事務局	私有地であることから、設備管理者の判断のもと設置されております。
		3	大阪環状線高架下の橋脚により、左折する車が見えにくい。見通しを確保してほしい		大阪市(道路管理者)	現場調査を行い、整備可能な対策を検討します。
		4	歩道上にポールが設置されており通行の妨げになるため、移動してほしい		大阪市(道路管理者)	沿道民地と歩道の間に段差が生じることを避けるため、現状の線形となっております。当該箇所を除いても必要な幅員は確保できているため、車道側の歩道を通行いただければと思います。
		車道と歩道の段差が大きい	5	車道と歩道の段差が大きいため、改善してほしい		大阪市(道路管理者)

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	6	シャルム富士前にて、自走式の車いすだと通行が厳しいくらい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。
	横断方向の勾配がきつく感じる	7	シャトー富士前にて、横断歩道付近の歩道に勾配があり、自走式の車椅子の場合、両手を離してブレーキをするのが怖いので、勾配を緩くしてほしい		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。
	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)	8	細工谷交差点付近で自転車が歩道を走行しており、通行に危険性を感じるため、交通マナーの啓発してほしい		公安委員会	<p>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。</p> <p>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>

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	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)	8	細工谷交差点付近で自転車が歩道を走行しており、通行に危険性を感じるため、交通マナーの啓発をしてほしい		大阪市(市民局)	自転車のマナーについては、「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基本的な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います。
		9	大阪環状線高架下の柱が大きく、自転車や歩行人もいて道が狭いため歩道を広げてほしい		大阪市(道路管理者)	現場確認を行ったところ、当該歩道有効幅員は、JR橋脚のある狭さく部で2.0mあることを確認しました。バリアフリーの観点から2.0m以上の幅員を確保できれば、より安全であることから、高架橋の橋脚を改良等の機会において、関係者と調整します。
⑤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	10	ホテルトラッド向かい側の歩道にて、誘導ブロックを連続的に敷設してほしい		大阪市(道路管理者)	整備します。
		11	誘導ブロックが連続して敷設されていない箇所があるので、連続して敷設してほしい		大阪市(道路管理者)	整備します。

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
その他(案内表示)		12	細工谷交差点付近でJR鶴橋駅の方向が分からないため、案内表示を設置してほしい		大阪市(道路管理者)	本市において、案内表示(歩行者案内表示)の設置を大阪市観光案内表示ガイドラインを参考に設置しているところですが、バリアフリーの観点をもとに設置する基準が現時点で未策定であるため、検討を進めていきます。
その他(信号)		13	青信号が短いため長くしてほしい ・細工谷交差点(スクランブル交差点) ・猫間川筋交差点(支援学校前)(南北方向)	 	公安委員会 公安委員会	(細工谷交差点) 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。 (猫間川筋交差点) ワークショップ以前に生野聴覚支援学校から要望があり、秒数を延長しました。
		14	細工谷交差点の交通弱者用のボタンの存在が分かりにくいいため、分かりやすい位置に整備してほしい		公安委員会	設置位置の変更の可否を確認し、その結果を踏まえ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(信号)	15	細工谷交差点にて、青信号の残り時間が分かるように点灯してほしい		公安委員会	「経過時間表示付き歩行者用交通信号灯器」の設置については、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。	
	16	細工谷交差点を音響信号にしてほしい		公安委員会	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 - II 地上 (細工谷交差点～OsakaMetro鶴橋駅(恵美須町城東線、大阪枚岡奈良線))

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
①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	恵美須町城東線のセブンイレブン付近にて放置自転車が多いため撤去してほしい		大阪市(道路管理者)	自転車放置禁止区域内であり随時即時撤去を実施しており、今後も継続して実施します。
		2	リバーガーデンタワー上町台筆ヶ崎にて、自転車がガードレールに立てかけてあるため撤去してほしい		大阪市(道路管理者)	自転車放置禁止区域内であり随時即時撤去を実施しており、今後も継続して実施します。
		3	近鉄大阪線高架下にて、自転車、車両が通行の妨げになっていたり、リバーガーデンタワー上町台筆ヶ崎にて、業者が段ボールを誘導ブロック上に置いたまま作業をしていたため、取り締まりを強化してほしい		大阪市(道路管理者)	自転車放置禁止区域内であり随時即時撤去を実施しており、今後も継続して実施します。

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
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	4	電柱が通行の妨げになっているため、移設するなど、歩行環境を改善してほしい ・バス停(細工谷)前 ・セブンイレブン前		大阪市(道路管理者)	(バス停(細工谷)前) ご指摘のとおり電柱があり当該箇所の幅員は狭く、安全性の確保として歩道拡幅が考えられますが、車道を縮小する余裕がなく、実現は難しいです。
					大阪市(道路管理者)	(セブンイレブン前) ご指摘のとおり電柱があり当該箇所の幅員は狭く、安全性の確保として歩道拡幅が考えられますが、車道を縮小する余裕がなく、実現は難しいです。
	凸凹している	5	恵美須町城東線のリバーガーデンタワー上町台筆ヶ崎前の歩道が凸凹しているため改善してほしい		大阪市(道路管理者)	当該箇所は沿道建物の建築事業者が歩道含め維持管理を行っているため、情報共有を行い、適切な指導をいたします。
					大阪市(道路管理者)	(大阪枚岡奈良線のJR鶴橋駅前) 現場確認を行ったところ、当該歩車道段差は2.0cmであり、道路の移動等円滑化整備ガイドラインに則った形状となっております。一方で、縁石の形状については、車いす利用者、視覚障がい者等と検討会を行っており、よりよい段差構造を検討中です。
	車道と歩道の段差が大きい	6	段差があるため改善してほしい ・大阪枚岡奈良線のJR鶴橋駅前 ・恵美須町城東線のセブンイレブン前		大阪市(道路管理者)	(恵美須町城東線のセブンイレブン前) 確認を行ったところ、当該歩車道段差は2.0cmであり、道路の移動等円滑化整備ガイドラインに則った形状となっております。一方で、縁石の形状については、車いす利用者、視覚障がい者等と検討会を行っており、よりよい段差構造を検討中です。
					大阪市(道路管理者)	

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	7	ル・トーア東亜美容専門学校前にて、道が少し斜めになっているため改善してほしい		事務局	施設所有者にて整備がされております。
	その他	8	恵美須町城東線の歩道が全体的に狭いため広くしてほしい ・バス停(細工谷)付近 ・セブンイレブン付近		大阪市(道路管理者)	(バス停(細工谷)付近) ご指摘のとおり当該箇所の幅員は狭く、安全性の確保として歩道拡幅が考えられますが、車道を縮小する余裕がなく、実現は難しいです。 (セブンイレブン付近) ご指摘のとおり当該箇所の幅員は狭く、安全性の確保として歩道拡幅が考えられますが、車道を縮小する余裕がなく、実現は難しいです。
		9	恵美須町城東線のセブンイレブン付近の横断歩道が消えかけているため引き直してほしい		公安委員会	10月下旬に塗り直しを行いました。

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	10	<p>誘導ブロックを連続的に敷設してほしい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・セブンイレブン通過後 ・近鉄大阪線高架下通過後 ・JR鶴橋駅前 		<p>大阪市(道路管理者)</p>	<p>(セブンイレブン通過後)整備します。</p> <p>(近鉄大阪線高架下通過後)整備します。</p> <p>(JR鶴橋駅前)整備します。</p>
	誘導ブロックの色が見えにくい	11	下味原交差点にて誘導ブロック(エスコートゾーン)の色が見えにくい ため見やすくしてほしい		公安委員会	更新の必要性について検討してまいります。
©バス停	路線図、時刻表、乗り場系統の案内がない	12	JR鶴橋駅からバス停が探しにくい ため案内表示をつけてほしい	—	大阪シティバス	JR鶴橋駅周辺バス停に案内表示を掲出いたします。

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
◎バス停	路線図、時刻表の文字の大きさが小さく見えにくい	13	文字が小さいためもっと大きくしてほしい		大阪シティバス	文字の大きさや配置等、見やすさに配慮した案内表示を実施いたします。
	路線図、時刻表の文字の大きさが小さく見えにくい	14	読み仮名、点字をつけてほしい		大阪シティバス	案内板の見直しの際に検討いたします。
		15	バス停の位置がわかりにくいため、音声案内を設置してほしい		大阪シティバス	停留所に機器設置が必要なため設備の見直しの際に検討いたします。
	その他	16	お知らせランプを設置し、バスが到着することをわかりやすく案内してほしい		—	大阪シティバス
		17	バス待ちの際に雨を避けられる屋根を設置してほしい	—	大阪シティバス	停留所位置と道路形状との関係で停留所移設の際に検討いたします。

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
◎バス停	その他	追加	バス停に視覚障がい者誘導用ブロックをつなげてほしい。	—	事務局 建設局(道路管理者)	バス停は生活関連施設でないため、バス停までのルートを”生活関連経路”や”乗り換え経路”として位置づけられません。一方で生活関連経路として視覚障がい者誘導用ブロック(以下、点字ブロック)を敷設する経路上において、点字ブロックにより、線誘導を行うルート上にバス停がある場合については、併せて整備いたします。生活関連経路ではない歩道、生活関連経路であるが線誘導を行わない歩道等、点字ブロックの敷設がされない歩道については、他事業との優先度を比較しながら、整備を検討していきます。
その他(信号)		18	車いすからだど信号が黒く見えるため色味・明るさ等を調整してほしい		公安委員会	色等につきましては、全国で統一されていることから調整することはできません。
		19	下味原交差点(東側にチェックあり)の信号のボタンが押しにくいところにあるため改良してほしい		公安委員会	設置場所の変更について検討してまいります。
その他 (案内表示)		20	駅までの距離を示す案内表示を歩道上の各所につけてほしい (例:近鉄大阪線高架下で近鉄まで200mの表示)		大阪市 (道路管理者)	本市において、案内表示(歩行者案内表示)の設置を大阪市観光案内表示ガイドラインを参考に設置しているところですが、バリアフリーの観点をもとに設置する基準が現時点で未策定であるため、検討を進めていきます。






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)		21	バス停(鶴橋駅前)からOsakaMetro鶴橋駅のEVの表記が見えるようにしてほしい		Osaka Metro	エレベーター建物の頂部にOsaka Metroの看板を掲示しておりますが、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。
		22	ワークセンター中授の看板が見にくいいため、向かいの歩道を通行する人にも分かりやすいように大きくしてほしい		事務局	施設管理者に共有します。
その他(歩道)		23	歩道が狭いため、車道との距離が近く危険性を感じるため、ガードレールを設置してほしい ・ル・トーア東亜美容専門学校前 ・セブンイレブン通過後		大阪市 (道路管理者)	(ル・トーア東亜美容専門学校前) 当該箇所について沿道商業施設等と調整を行い、設置可能であれば整備いたします。
					大阪市 (道路管理者)	(セブンイレブン通過後) 当該箇所について沿道商業施設等と調整を行い、設置可能であれば整備いたします。
その他		24	近鉄の高架下が暗いため、明るくしてほしい		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。

ルート② - I OsakaMetro鶴橋駅

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	券売機付近で誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所があるため繋げてほしい		Osaka Metro	具体的な場所をご提示いただければ、現地を確認し、対応致します。
		2	誘導ブロックの誘導が券売機の正面とずれているため、合わせてほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、券売機と券売機の間にあります点字運賃表に点字ブロックにて誘導しておりますので、ご理解をお願いいたします。
		3	西改札(4番出口)⇄地上間の階段踊り場にも線状の誘導ブロックをつけてほしい この階段は途中で曲がっている構造であり、踊り場部分で手すりを持つ人ばかりではなく、利き手が左手の人もいたりするので、踊り場にも線状の誘導用ブロックを敷設してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、出入口の誘導は、階段では手すり誘導し、階段間の踊り場では距離が短いため点字ブロックではなく連続した手すり誘導することとなっておりますのでご理解をお願いいたします。
	誘導ブロックの色が見えにくい	4	経年劣化のためか、誘導ブロックの色が全体的に薄くなっており、凹凸も薄くなってきているため、張り替えてほしい		Osaka Metro	点字誘導ブロックの機能性に問題があるか確認し、問題があれば貼り替えいたします。
⑤案内表示	乗り換え駅、EV、トイレなどの案内サインがない	5	初めて利用する方には分かりにくい案内表示板であるため、分かりやすい表記にしてほしい		Osaka Metro	掲載する内容等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、識別しやすい表示方法(サインの明度、色相等)について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
⑧案内表示	乗り換え駅、EV、トイレなどの案内サインがない	6	東改札からEVへ向かうルートがわかりにくいいため、東改札を出たところにEVの案内をつけてほしい		Osaka Metro	西改札にEVを設置していることから、ホームにおいてEVの利用に対しては西改札を案内しております。ホームからエレベーターの連続的な案内誘導について検討いたします。
		7	東改札を出たところに、「東改札側」と表示してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、ホーム階において「東改札」「西改札」を案内するサインを掲出しておりますが、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。
		8	バリアフリートイレは西改札内にあることを東改札側でもわかるように案内をつけてほしい (東改札側には男女別のトイレはあるが、バリアフリートイレがない)	—	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が、より分かりやすい案内となるよう改善いたします。
	見えやすい高さに案内サインが掲載されていない	9	東改札を出たところの案内表示が高くて見にくいいため、車椅子利用者から見やすい高さにも設置してほしい (壁や床にも案内表示をつけてほしい)		Osaka Metro	より分かりやすいサインの表示方法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	10	⑥⑦出口という表記がわかりにくいいため、どこにつながる出口なのかわかりやすく案内してほしい	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。	

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	案内サインの文字やピクトグラムの大きさが小さく見えにくい	11	東改札を出たところの案内表示の文字が小さいため、もう少し大きくしてほしい		Osaka Metro	より分かりやすい文字の大きさ等について今後検討いたします。
	案内表示が4か国語(日本語、英語、中国語、韓国語)表示となっていない	12	案内表示が4か国語表示となっていないため、多言語のデジタルサイネージの導入等を検討してほしい		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、多言語対応など来訪者等を考慮したより分かりやすい表示方法について今後検討いたします。
		13	避難経路図が日本語のみの表示であるため、外国語でも対応してほしい		Osaka Metro	多言語対応など来訪者等を考慮したより分かりやすい表示方法について今後検討いたします。
	その他	14	避難経路図はA3程度の紙が1枚貼れているだけで、必要な情報だと思うため、ちゃんとした案内表示として大きく掲載する必要がある		Osaka Metro	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。
		15	始めて利用する人には、バリアフリールートが分かりにくいいため、案内表示を設置してほしい	—	Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿ってより分かりやすい掲出位置や箇所について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
◎券売機	タッチパネルが小さく見にくい	16	タッチパネルが小さく、見にくいため、大きくしてほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿ってできる限り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。
	タッチパネルの上部まで手が届かない	17	蹴込みがなく、車いすが奥まで入れないこともあり、タッチパネルの上部(福祉ボタン)まで手が届かない 蹴込みを入れる、券売機の高さを低くする、もしくは指示棒の様なもので車いすからでも操作できるようにしてほしい		Osaka Metro	今後、事業化し順次整備していく予定です。
	画面が暗い、もしくは光って見えにくい	18	2か所のうち1か所の画面の明るさが車いすからは見にくいため、明るさをもう1か所のものに合わせてほしい		Osaka Metro	画面の明るさを確認し、調整の可否について検討いたします。
		19	車いすからは画面が暗く見えにくくなるため、画面の角度や光源の位置(角度)を改善してほしい		Osaka Metro	全てのお客さまがより使いやすい券売機の高さや角度について今後検討いたします。
	音声案内が設置されていない	20	テンキーの音声が出ない券売機があるため、改善してほしい		Osaka Metro	早急に対応いたします。

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	画面の反応が悪い	21	タッチの仕方によっては画面の反応が悪い場合があるので、どんなタッチの仕方でも反応できるよう改善してほしい		Osaka Metro	より使いやすい券売機となるよう今後検討いたします。
◎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)	22	EVに乗ることができても、キャリーケースをもった利用者も多く、旋回しにくい場合があるため、EVをもう少し広くしてほしい		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	23	操作盤が右側にしかなく、右片麻痺の方が押しにくいいため、操作盤を左側にも設置してほしい		Osaka Metro	エレベーター更新時にはより使いやすくなるよう今後検討いたします。
	停止階の案内(鉄道への連絡)などの表示がない	24	EVで地上に上がってから、どこにJRや近鉄があるのかが分からないため、案内表示を充実してほしい また、EV出入口左側に貼られてある地図が色あせて見にくいいため、見やすくしてほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、乗り継ぎ経路を案内しておりますが、より分かりやすい案内内容となるよう掲出位置や表示内容について改善いたします。
	その他	25	EV内が混雑していて旋回しにくい場合があるため、出入り口が一方通行になっていると助かる		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が、エレベーター更新時にはより使いやすくなるよう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
⑩エレベーター	その他	26	東改札口からEVまでがかなり遠く時間がかかるため、東側にもEVやスロープを設置し、JR・近鉄との乗り換え等短時間で移動できるようにしてほしい	—	Osaka Metro	大規模改修時にエレベーター整備を検討いたします。
					JR西日本	Osaka Metro6番出入口付近は、当社の高架構造物を支える基礎等があり、当該位置における、エレベーターの整備は困難と考えられる。今後の大規模改修などに併せ検討してまいります。
その他(改札)		27	西改札について、車椅子用の広い改札機を一つではなく複数設置してほしい		Osaka Metro	バリアフリールートに沿うように幅広改札を設置しておりますが、幅広改札口の複数化は今後検討いたします。
		28	車いす利用者はEVがある西改札側をよく利用するが、西改札側が無人であるため、有人改札としてほしい		Osaka Metro	無人改札となりご不便をお掛けしておりますが、遠隔インターホンにて下記のとおり有人改札とほぼ同様な対応となります遠隔操作対応となっておりますのでご理解をお願いいたします。駅長室から離れた遠隔インターホンの位置は音声案内により誘導しており、聴覚障害者への対応は、券面確認台でプラスチックカードにて申告していただくと、駅務員が改札へ向かい対応いたします。
その他(トイレ)		29	西改札内にあるトイレについて、バリアフリートイレが2つ並んでいる点ありがたいが、車いす以外の人も使いやすいように、扉に「誰でも利用できます」と表示してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って整備しておりますが、より分かりやすい案内内容となるよう改善いたします。

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
その他(階段・スロープ)	30	⑦番出口の階段が直線ではなく斜めになっていて降りにくいいため、改善してほしい		Osaka Metro	地下構造と地上建物との関係から斜めとなっておりますので、ご理解をお願いいたします。	
	31	東改札からEVへ向かう際のスロープ部分について、誘導ブロックは敷設されているが、手すりがあればもっと歩きやすくなると思うため、設置を検討してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って点字誘導ブロックのみとして整備しておりますので、ご理解をお願いいたします。	
	32	⑥番出口の階段がJR鶴橋駅・近鉄鶴橋駅との乗り換えとなっているが、階段を上がったところ(出口部分)に音声案内がないため、視覚障がい者は乗り換えが困難である ⑥番出口階段を上がったところに駅改札口の方を知らせる音声案内をつけてほしい		Osaka Metro	6号出入口地上部において、音声装置の設置については、今後検討していきます。	
その他	33	車椅子用の自動販売機がないため設置してほしい	-	Osaka Metro	車椅子用自動販売機についてはこれまで設置していませんが、今後検討いたします。	

ルート② - II 地上 (OsakaMetro鶴橋駅4番出口EV~JR鶴橋駅中央改札口(大阪枚岡奈良線))

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
A 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	OsakaMetro鶴橋駅~JR鶴橋駅間の歩道(大阪枚岡奈良線)が狭く、時間によっては店に並ぶ人も多くて、通行の妨げとなるため、通リやすくなるよう待機列の改善をしてほしい		事務局	施設管理者に共有いたします。
		2	OsakaMetro鶴橋駅~JR鶴橋駅間の歩道(大阪枚岡奈良線)は狭い上に、自転車やお店の待機のための椅子、ゴミ箱、看板等が出ており、大変歩きにくいので改善してほしい		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、引き続き継続実施いたします。
	3	OsakaMetro鶴橋駅~JR鶴橋駅間の歩道(大阪枚岡奈良線)の歩道が全体的にガタガタしているので、改善してほしい		大阪市(道路管理者)	現場調査を行い、適切な補修対策を検討いたします。	
	4	路上駐車が多いため自転車歩道が走りやすく、歩行者の通行の妨げとなるため、路上駐車を取り締まってほしい		公安委員会	管轄する警察署において、取締り等を継続して行ってまいります。	



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
㊤歩道	その他	5	人が多く車椅子等では通行しにくいいため、歩道を広げてほしい		大阪市(道路管理者)	ご指摘のとおり当該箇所の幅員は狭く、安全性の確保として歩道拡幅が考えられるが、車道を縮小する余裕がなく、用地買収を伴った整備となるため困難です。
		6	JR鶴橋駅前の横断歩道の白線が薄れているため、引き直してほしい		公安委員会	令和9年2月末までに塗り直しを行います。
㊤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	7	OsakaMetro4番出口となる階段地上部～一般道までの道で誘導ブロックが途切れている箇所があるためつなげてほしい		Osaka Metro	早急に改善いたします。
	誘導ブロックがはがれている	8	下味原交差点のファミリーマート側の横断歩道に敷設されている誘導ブロック(エスコートゾーン)について、一部剥がれているところがあるため修繕してほしい		公安委員会	更新の必要性について検討してまいります。
	その他	9	下味原交差点の横断歩道前後に敷設されている誘導ブロックの凸凹が薄くなってきているため張り替えてほしい		大阪市(道路管理者)	現場調査を行い、適切な補修対策を検討いたします。

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
◎交差点 (音響信号)	音響信号の音量が小さい	10	下味原交差点の音響信号の音量が小さいため大きくしてほしい		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。
	その他	11	下味原交差点の音響信号がない方向についても、音響信号を設置してほしい		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。
		12	下味原交差点の青信号の時間が短いため長くしてほしい それに併せて、音響信号の時間も短いため長くしてほしい		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。
	その他	13	音響信号機の触知装置について、赤い矢印部分がつぶれているため、改善してほしい		公安委員会	修繕業者により損傷箇所の確認を行い、振動動作については正常に作動しておりましたが、赤矢印部分の内部が損傷し、押し込まれた状態になっていました。 しかし、修繕箇所の部品については、製造が終了していることから、修繕を行うことができません。

ルート② -Ⅲ JR鶴橋駅

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
⑥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	JR鶴橋駅前の横断歩道部分からJR鶴橋駅構内まで連続して誘導ブロックが敷設されていないため、敷設してほしい		JR西日本	鉄道施設として整備している範囲と道路施設で整備されている範囲をすり合わせし、対応方を協議させていただきたいと考えております。
	誘導ブロックの色が見えにくい	2	経年劣化のためか、誘導ブロックの色が全体的に薄くなっているため、張り替えてほしい		JR西日本	現状では社内の修繕基準には満たない状況と判断しております。今後も検査等で継続的に点検を行い、対応が必要であれば修繕を検討させていただきます。
⑦案内表示	乗り換え駅、EV、トイレ、バス停などの案内サインがない	3	中央改札口について、EVやトイレ、OsakaMetro鶴橋駅や近鉄鶴橋駅等の乗り換え案内が少ないため、充実させてほしい		JR西日本	各種案内サイン類においてわかりやすいものとなるよう、引き続き検討させていただきます。
	その他	4	多言語対応となっているデジタルサイネージはあるが、操作が難しいため、もう少し操作が簡単なものにしてほしい		JR西日本	設備仕様のため対応が困難です。ご了承ください。
⑧案内表示	その他	追加	全体的に事業者の回答が“ガイドラインに沿っている”という回答であるように感じている。 例えば、JR鶴橋駅中央改札側の出入口にある『JR鶴橋駅』という文字が少し小さく、掲載位置も横断歩道の動線から左側に寄っているため、外斜視がある人は全く認識できないということがある。 当事者の声を大事にして、少しずつ変えていくような方法があればよいと思う。	—	JR西日本	駅設備については、国土交通省が定める移動等円滑化整備ガイドラインに準拠している他、案内サインについては同ガイドラインに準拠した社内マニュアルに基づき整備を行っております。個別のサインの配置については、駅構造やレイアウト・動線等を考慮し、配置・大きさを検討の上整備を行っております。今回いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。

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	タッチパネルの上部まで手が届かない	5	蹴込みが10cm程度しかなく、車いすが奥まで入らないため、タッチパネルの上部まで手が届かない そのため、蹴込みを入れる、もしくは3台あるうちの1台だけでも券売機の高さを低くする、もしくは指示棒の様なもので車いすからでも操作できるようにしてほしい		JR西日本	設備仕様のため対応が困難です。大規模な施設更新時に意見を踏まえ検討します。
	画面が暗い、もしくは光って見えにくい	6	画面の明るさに差があるため明るいほうに揃えてほしい (全体的に画面が暗いため、明るくしてほしい)		JR西日本	新旧機種の混在によって画面の明るさに差が生じております。計画的な券売機の取替を検討し、解消に努めます。
	その他	7	券売機にテンキーの使い方および「子供」、「大人」のボタンの点字表記がないため、つけてほしい		JR西日本	駅係員による案内も行っておりますが、今後の設備整備のあり方としていただいたご意見を踏まえながら検討を進めてまいります。
◎案内設備	点字案内板の設置に関する音声案内がない	8	点字案内板の場所が視覚障がい者には分からないため、音声案内を設置してほしい		JR西日本	移動等円滑化整備ガイドラインに基づき案内設備を整備しております。点字案内板に対する音声案内は現状設置する予定はございませんが、今後の大規模改修に併せて検討してまいります。 また、白杖をお持ちの方に対しては、駅係員がお声をさせていただくようにさせていただいておりますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。
	案内板が見やすい(読みやすい)高さではない	9	点字案内板の設置高さが高いため、もう少し低い(身長に合わせた高さ)位置に設置してほしい		JR西日本	様々な体格の方に使いやすいよう、点字案内板の中心を床面から1.4mの高さに統一して整備を行っております。盤面の大きさや扱われる方の身長により使い勝手が変わるものと考えております。ご不明な点がございましたら、駅係員によるお声かけ等、ソフト・ハードの両面でサポートさせていただきますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。


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
その他(トイレ)		10	JR中央改札口入ってすぐにあるバリアフリートイレのピクトグラムについて、男女の間の縦線は一般的には不要であるため、なくしてほしい		JR西日本	移動等円滑化整備ガイドラインに基づき案内サインを整備しております。現時点で改修の予定はございませんが、今後の大規模改修などに併せて対応してまいります。
その他		11	JR中央改札口側の出入り口において、シャッターが閉まっているところがある人がとても多いので、このシャッターが開くことによって通れる余裕ができるため、シャッターを開けてほしい		JR西日本	訪日外国人客の増加等から、駅構内のコインロッカー数が不足している背景があり、シャッターの駅構内側にコインロッカーを設置しております。シャッターの開放は難しいため、ご理解のほどよろしくお願いたします。

ルート② -IV 地上(JR鶴橋駅中央改札口～近鉄鶴橋駅西改札口(高架下))

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	凸凹している	1	歩行区間の一部で地下埋設物の蓋と舗装との間に段差があり、つまづく危険性があるため補修してほしい		事務局	当該箇所の財産管理について、管理区分が不明瞭な状況であることが分かりましたので引き続き関係者で調整していきます。
		2	側溝の蓋がガタガタしているので、修繕してほしい		事務局	当該箇所の財産管理について、管理区分が不明瞭な状況であることが分かりましたので引き続き関係者で調整していきます。
		3	歩行空間の舗装が凸凹しているため、改善してほしい		事務局	当該箇所の財産管理について、管理区分が不明瞭な状況であることが分かりましたので引き続き関係者で調整していきます。
	4	歩行空間の舗装の色が黒いこともあり、日中でもかなり暗い また、夜間になると飲食店利用者も増え、人も多くなるため、通行しにくく、危険であるため、明るくしてほしい	JR西日本		当該箇所の照明設備については、現時点で改修の計画は未定となっております。今後対応方を検討させていただきます。	
その他	追加	当該歩道区間は、JR、近鉄、OsakaMetro、商店街・振興会も関わってくると思うので、整備時期を具体的に明示するのは無理であると思うが、いつまでに検討してというのを見せてほしい。 この場所は本当に暗く、明かりが入ってこない、通路も狭く危ない状況なので、考えていただきたい。	—	事務局	当該課題に対する検討の方向性を関係者で協議する必要があります。検討の方向性の調整については、時間を要することが想定されるため、時期は未定になります。	

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
⑧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	5	JR鶴橋駅の中央改札口から近鉄鶴橋駅の西改札口に向かう歩行区間について、誘導ブロックが敷設されていないため敷設してほしい		JR西日本 近鉄 Osaka Metro	こちらの経路はOsaka Metro(東口)・JR(中央口)～近鉄(西口)・JR(西口)を結ぶ経路となっております。また、通過される方も多い箇所となっており、関係者と協議の上対応方を検討したいと考えております。
		6	観光地でもある鶴橋商店街やコリアタウン方面に誘導ブロックが敷設されていないため、敷設してほしい		大阪市(道路管理者)	視覚障がい者誘導用ブロックは、視覚障がい者が立ち止まっても安全である歩道につけることとなっております。一般的に、商店街は時間帯により歩行者専用の通行規制となる箇所もありますが、車両も通行する車道でもあることから、歩行者と車両が錯綜する可能性があり、安全性の観点において点字ブロックは敷設しておりません。
		追加	視覚障がい者も商店街(鶴橋商店街、コリアタウン)に行ってみたく思うのに、誘導用ブロックがないと一人で行けない。商店街の中をずっと敷いてほしいと言っているのではなく、駅から商店街の入口まで案内してほしい。	—	事務局 建設局	ご意見を踏まえ、鶴橋商店街を生活関連施設に設定します。 なお、コリアタウンについては、駅から約1km離れており、重点整備地区外にあることから生活関連施設に設定しておりません。 鶴橋商店街が生活関連施設に位置付けられることから、JR鶴橋駅から鶴橋商店街までの経路について整備いたします。


ルート②-V 近鉄鶴橋駅

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	駅員のいる切符売り場がどこか分からないため、そこまで誘導ブロックをつなげてほしい		近鉄	営業時間中、常に窓口が空いていない為、常に購入可能な券売機へ誘導を行っております。お困りの際は駅係員へお声がけ下さい。
⑤案内表示	案内サインの文字やピクトグラムの大きさが小さく見えにくい	2	路線図の字が小さく見にくいため、大きくしてほしい		近鉄	構造上、設置可能スペース小さい為、大規模改修時に検討いたします。
	案内表示が4か国語(日本語、英語、中国語、韓国語)表示となっていない	3	案内表示が日本語と英語のみであるため、多言語のデジタルサイネージの導入等を検討してほしい		JR西日本 近鉄	ご案内を行うサインについては、4か国語表記を標準としております。また、写真にある異常時情報提供ディスプレイについては4か国語表記となっております。更なる多言語表記とするためには、システムの改修などが発生するため、対応が難しいと考えております。ご理解のほどよろしくお願いいたします 弊社については駅案内誘導標については4言語となっておりデジタルサイネージについては2言語となっております。4言語化にするとなれば多額のシステム改修費用がかかる為、難しいです。

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	タッチパネルの上部まで手が届かない	4	蹴込みは40cmあるが、券売機の設置場所が少し奥まっているため、車いすからではタッチパネル上部まで手が届かない 券売機の設置位置を手前とするか、指示棒の様なもので車いすからでも操作できるようにしてほしい		近鉄	移動等円滑化整備ガイドライン通り施工しています。 大規模改修時には今回のご意見を踏まえて検討させていただきます。
	音声案内が設置されていない	5	インターホンの存在がわかるように音声案内をつけてほしい		近鉄	当該インターフォンは特急券購入用インターフォンの為、設置場所を知らせる音声案内は行っておりません。改札口に設置しているインターフォンについては順次、設置場所が分かるように音声案内でインターフォンの位置を知らせる機器に順次更新を進めております。
		6	料金表(点字)の場所が分かるように音声案内をつけてほしい		近鉄	点字運賃表へは点字タイルにて誘導を行っております。
	直観的な操作ができない	7	インターホンの使い方がわからないため、点字表記をつけて説明してほしい		近鉄	インターフォンの呼び出しボタンには点字を付けております。

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
◎券売機	その他	8	「子供(1~3枚)」、「大人(1~3枚)」のボタンの違いが視覚障がい者にはわからないため、違いがわかるように点字表記をつけてほしい		近鉄	大人・子供の点字表記は行っておりますが枚数までは点字表記を行っておりません。お困りの際は駅係員にお声がけ下さい。
		9	料金表(点字)の高さが高く触りにくいいため、低くしてほしい		近鉄	移動等円滑化整備ガイドライン通り施工しています。床から中心までの高さ:1,400mm
		10	「福祉」ボタンがないため、設置してほしい		近鉄	障がい者割引ボタンは設置済み

■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
④歩道	通行の支障となる街路樹や街路樹や看板、電柱、自転車などの障害物がある	1	放置自転車が多いが、対応が遅く困っている 放置自転車が発生する原因を分析すべきではないか		大阪市(道路管理者)	現場の撤去部隊及び自転車駐車を設置している部署へ情報共有するとともに、原因の究明を行う。
⑤案内表示	その他	2	外国人観光客にも優しい街であることをアピールするために、改札を出たところにWELCOMのようなメッセージを多言語で表示してほしい	—	JR西日本 OsakaMetro 近鉄	関係者と協議・調整の上実施を検討いたします。 弊社の規定としております、案内情報統一マニュアルに沿って案内標示を整備しております。WELCOMのようなメッセージはいたしかねますので、ご理解をお願いいたします。 当社では、駅案内標類掲示基準を定めて各駅統一した案内標整備に努めております。特定のお客さまへのご案内は致しかねますので何卒ご理解いただけますようお願いいたします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事業者	事業者回答
◎案内表示	その他	3	ワークセンター中授の案内がOsakaMetro、JR、近鉄鶴橋駅でされていないため、この施設の案内をつけてほしい	—	JR西日本 OsakaMetro 近鉄	関係者と協議・調整の上実施を検討いたします。 弊社の規定としております、案内情報統一マニュアルに沿って案内標示を整備しております。最寄りの公共施設等を掲示しておりますので、ご理解をお願いいたします。 当社では、駅案内標類掲示基準を定めて各駅統一した案内標整備に努めており、個々の施設案内表記は致しかねます。何卒ご理解いただけますようお願いいたします。

■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
◎券売機	その他	1	障害者手帳による割引のボタンが各鉄道事業者ごとに違うため、わかりにくい 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会において、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。
基本構想について	案内誘導について	追加	案内誘導をどう強化していくのか。音声だけでなく、色んな物があると思うので、エリア全体として適切な方法(手段)が望ましいと思う。	—	今後の参考にさせていただきます。
		追加	乗り換え経路の案内誘導や生活関連経路の連続したバリアフリー化(横断歩道への音響信号機の設置)を実装していくことが大切だと思っている。 ワークショップの意見が基本構想にどのように反映されているのか、見える化を図ることも大事なことだと思う。	—	今後の参考にさせていただきます。
	生活関連施設について	追加	車いすトイレは大阪市立生野屋内プールにしかなく、閉館時に商店街(コリアタウン)に車いすトイレがないというのが非常に問題なので、商店街も生活関連施設として設定して、車いす用のトイレを作してほしい	—	建築物内部のバリアフリー設備については、大阪府ひとにやさしいまちづくり条例等に基づき、整備が図られるものと認識しております。
		追加	商店街や大阪市立生野屋内プールが生活関連施設とならない理由を教えてください	—	バリアフリー化の促進を図る地区として、重点整備地区を設定しておりますが、本市においては、基本構想 3-2 重点整備地区の区域設定の考え方に記載の通り、駅相互の乗り換え状況及び徒歩で移動できる距離を想定して各駅から概ね500m圏の重なり状況等を考慮して設定しています。 商店街(コリアタウン)や大阪市立生野屋内プールについては、駅から約1km離れており、重点整備地区外にあることから生活関連施設に設定していません。

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
基本構想について	基本構想の継続的な改善について	追加	今後もこういう場(ワークショップ)を設けてほしい。 このままワークショップが終わってしまうと、当事者がいないところで決められてしまうのではないかと感じており、車いす使用者や視覚障がい者、聴覚障がい者の意見を聞きながら整備等を進めてほしい。	—	現在、約20年ぶりに全25地区(21構想)の大阪市交通バリアフリー基本構想について、各地区の当事者等からの多数のご意見を丁寧にお聴きしながら、変更の検討を行っている状況であり、各地区の意見聴取については、全地区の基本構想の変更の目的が立った段階で改めて検討する予定です。
	心のバリアフリーについて	追加	ハード面を色々整備しても、一人ではできないことがたくさんある。ハード面で足りないところは、助け合い(ソフト面)で対応していくことが大切だと思う。助け合い(心のバリアフリー)を基本構想に位置づけ、周知に取り組んでほしい。 例えば、OsakaMetroでは視覚障がい者など困っている方に対する手助けの協力を一般市民に願っており、すごくいいことだと思う。	—	心のバリアフリーを推進するため、基本構想に教育啓発に関する取組を特定事業として位置づけております。一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、各事業者、行政により、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動が実施されております。
		追加	バス停に関する項目について、整備等の内容の中でどのように位置付けがされているかを確認したい。 駅舎でもないし、バス車両でもないというところで、基本構想における位置付けが不明瞭になっていると思う。	—	基本構想5-6-2道路・交差点の整備等の方針 交通結節施設(駅前広場)の整備に基づいてバス停に関する整備等の内容を定めています。鶴橋地区については、駅前広場ではありませんが、ワークショップの意見を踏まえ、関係者と調整し、基本構想5-6-3■道路・交差点の整備等の内容を記載しています。
	その他	追加	鶴橋地区は公共トイレが非常に少なく、オールジェンダートイレとしてバリアフリートイレを使う場合、駅から一歩出ると本当に選択肢が減る。トイレ自体を増やすという重要性にも気づいていただきたい。	—	ご意見は、関係者に共有します。
		追加	概要版において、■駅舎共通の内容にて、「区分」と「整備時期」が「一」となっている項目があるが、これはどう考えればよいか。 大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会で考えるべき内容なのか、国の情勢等を見極めた上で順次取り入れて行く内容なのか、考え方を教えていただきたい。	—	大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会で継続して検討すべき項目になります。

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おりますが、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)の東側歩道に係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ことですが、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。 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
<p>「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良いというのは問題。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。</p>			○				<p>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。</p> <p>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経由し、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）を必ずしも経由する必要性は少ないと考えています。</p>
<p>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良いというのはこれまた問題です。</p>			○				<p>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。</p>
<p>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。</p>			○				<p>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。</p> <p>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いません。</p>
<p>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。</p>			○				<p>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。</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
<p>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>			○				<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>
<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。</p>			○				
<p>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>			○				<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>
<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。</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
<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。 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ド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。 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。 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。 「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、ご理解を願います。」</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
<p>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。</p> <p>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。</p>						○	<p>西日本旅客鉄道株式会社から以下の回答を得ています。</p> <p>「弊社では京阪神地区内でお客様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。」</p>
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>						○	<p>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。</p> <p>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の上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。</p> <p>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。</p>
<p>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。</p>	○						<p>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。</p> <p>ご意見は、各鉄軌道事業者に伝達を致しました。</p>
<p>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。</p> <p>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。</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。」</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
<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、枠組みそのものはありません。</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>