

すいたし 吹田市 きほんこうそう バリアフリー基本構想

べっさつしりょう か こ きほんこうそうさくてい けいい 別冊資料：過去の基本構想策定の経緯

も ぐじ 目 次

1	<small>きほんこうそう</small> 基本構想のしくみ	1
(1)	<small>しゃかいてきはいけい</small> 社会的背景	1
(2)	<small>ほう</small> バリアフリー法のしくみ	2
2	<small>きほんこうそうさくてい けいい</small> 基本構想策定の経緯	3
(1)	<small>だい だんかい へいせい ねんときほんこうそうさくてい</small> 第1段階：平成14年度基本構想策定	3
(2)	<small>だい だんかい ねんときほんこうそうさくてい ①もちやまだい ちく</small> 第2段階：平成17～18年度基本構想策定 ①桃山台地区	5
(3)	<small>だい だんかい へいせい ねんときほんこうそうさくてい ②せんりやま かんだいまえ ちく みなみせんり ちく</small> 第2段階：平成17～18年度基本構想策定 ②千里山・関大前地区、南千里地区	7
(4)	<small>だい だんかい へいせい ねんときほんこうそうさくてい</small> 第3段階：平成19年度基本構想策定	10
(5)	<small>だい だんかい へいせい ねんときほんこうそうさくてい</small> 第4段階：平成29年度基本構想策定	13
3	<small>ちく がいきょう しみんいけん</small> 地区の概況と市民意見	14
(1)	<small>もちやまだい ちく こうそうさくていじ がいきょう しみんいけん</small> 桃山台地区 構想策定時の概況と市民意見	14
(2)	<small>せんりやま かんだいまえ ちく こうそうさくていじ がいきょう しみんいけん</small> 千里山・関大前地区 構想策定時の概況と市民意見	34
(3)	<small>みなみせんり ちく こうそうさくていじ がいきょう しみんいけん</small> 南千里地区 構想策定時の概況と市民意見	53
(4)	<small>きしべ ちく こうそうさくていじ がいきょう しみんいけん</small> 岸部地区 構想策定時の概況と市民意見	64
(5)	<small>きたせんり ちく こうそうさくていじ がいきょう しみんいけん</small> 北千里地区 構想策定時の概況と市民意見	78
(6)	<small>ばんぱくこうえんしゅうへん ちく こうそうさくていじ がいきょう しみんいけん</small> 万博公園周辺地区 構想策定時の概況と市民意見	89

れいわ 令和6 (2024) 年 3月

すいたし
吹田市

1 基本構想のしくみ

(1) 社会的背景

ア バリアフリー法制定までの流れ

現在、我が国では高齢化が急速に進んでおり、令和2（2020）年に実施された国勢調査では、65歳以上の高齢者人口割合が28.6%と国民の4人に1人が高齢者となるといふ他に例を見ない高齢社会を迎えており、高齢者の方々が安心して暮らすことができる社会の形成が望まれています。また、障がい者等の方々についても、社会・経済活動への積極的参加の実現が強く求められています。

このためには、これらの方々が気軽に安心して移動できるようにすることが必要ですが、移動にあたっては現に様々なバリア（障壁）が存在しており、このバリアフリー化（障壁の除去）が重要な課題となっています。

このような状況の中で、平成12年（2000年）11月に、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」、いわゆる「交通バリアフリー法」が施行されました。「交通バリアフリー法」では、鉄道やバスなどをバリアフリー化するとともに、市町村が駅やその周辺地域について地域の実情に即して基本構想を作成し、関係者が協力してバリアフリー化を進めることを定めました。施行から5年目に、附則第3条に従い「交通バリアフリー法」は見直しがされました。

「交通バリアフリー法」と「ハートビル法※1）」を統合・拡充し、平成18年12月20日に、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律」、通称「バリアフリー法」が施行されました。

この法律は、高齢者、障がい者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するた

めに、高齢者、障がい者等がよく利用する公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物などの施設の一体的な整備を推進するための措置を講ずることにより、移動上及び施設の利用上の利便性、安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としています。市町村は地域の実情に即して基本構想を作成し、関係者が協力して、バリアフリー化を進めることとしています。

イ バリアフリー法の改定

その後、2020年東京オリンピック競技大会・パラリンピック競技大会の開催を契機として、共生社会等の実現を図り、全国におけるバリアフリー化を一層推進するための総合的な措置を講ずることを目的として、「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」について、2回の改正（平成30年5月公布、令和2年5月公布）が行われました。主な改正内容は、理念規定を設け、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化したこと、市町村がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設したこと、基本構想やマスタープランに記載する事業メニューの一つとして「心のバリアフリー」に関する事項を追加したこと、公立小中学校、バス等の旅客の乗降のための道路施設（旅客特定車両停留施設）、貸切バス、遊覧船等を基準適合義務の対象へ追加したことが挙げられます。

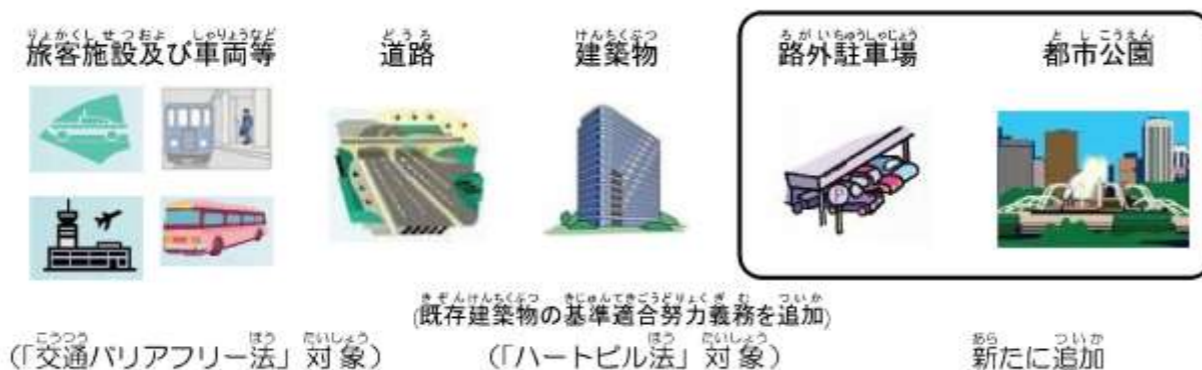
(2) バリアフリー法のしくみ

ア 対象者

バリアフリー法では対象者を「高齢者、障がい者等」としており、「交通バリアフリー法」における「身体障がい者」に加え、「知的・精神・発達障がい者」を新たに追加しています。

イ 対象施設

高齢者、障がい者等がよく利用する公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物などの施設を対象としています。これらの施設について、新設又は改良時の移動等円滑化基準への適合義務、既存の施設については、基準適合の努力義務等が定められています。

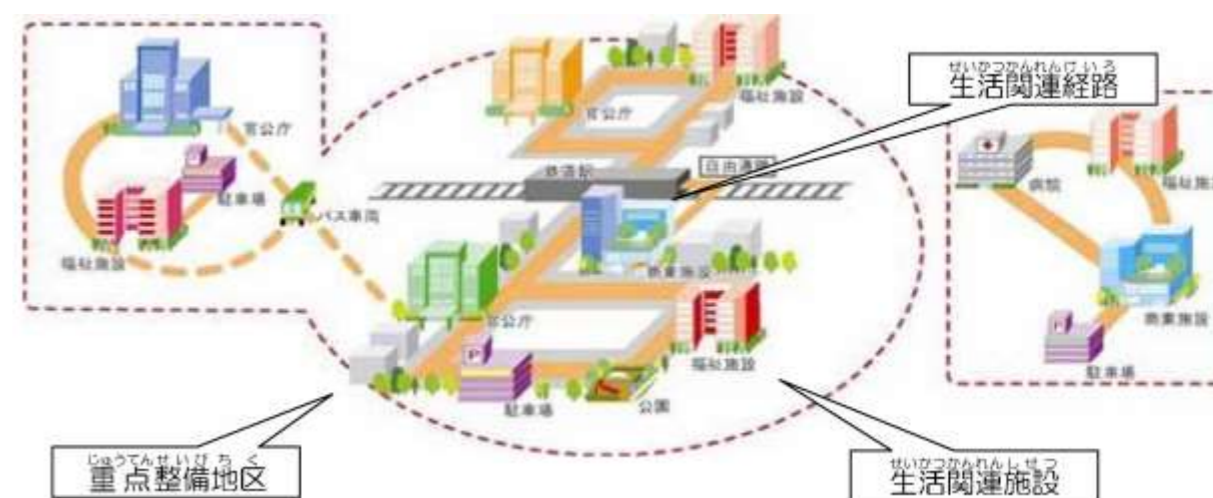


図：バリアフリー法の対象施設

ウ 重点整備地区における移動等の円滑化

市町村は、重点整備地区（高齢者、障がい者等がよく利用する施設を含む地区）について、基本構想を作成します。

施設設置管理者（公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者等及び建築主等）・公安委員会は、基本構想に基づき、高齢者、障がい者等がよく利用する施設（生活関連施設）と、施設間を結ぶ主な経路（生活関連経路）の移動等の円滑化を図ります。



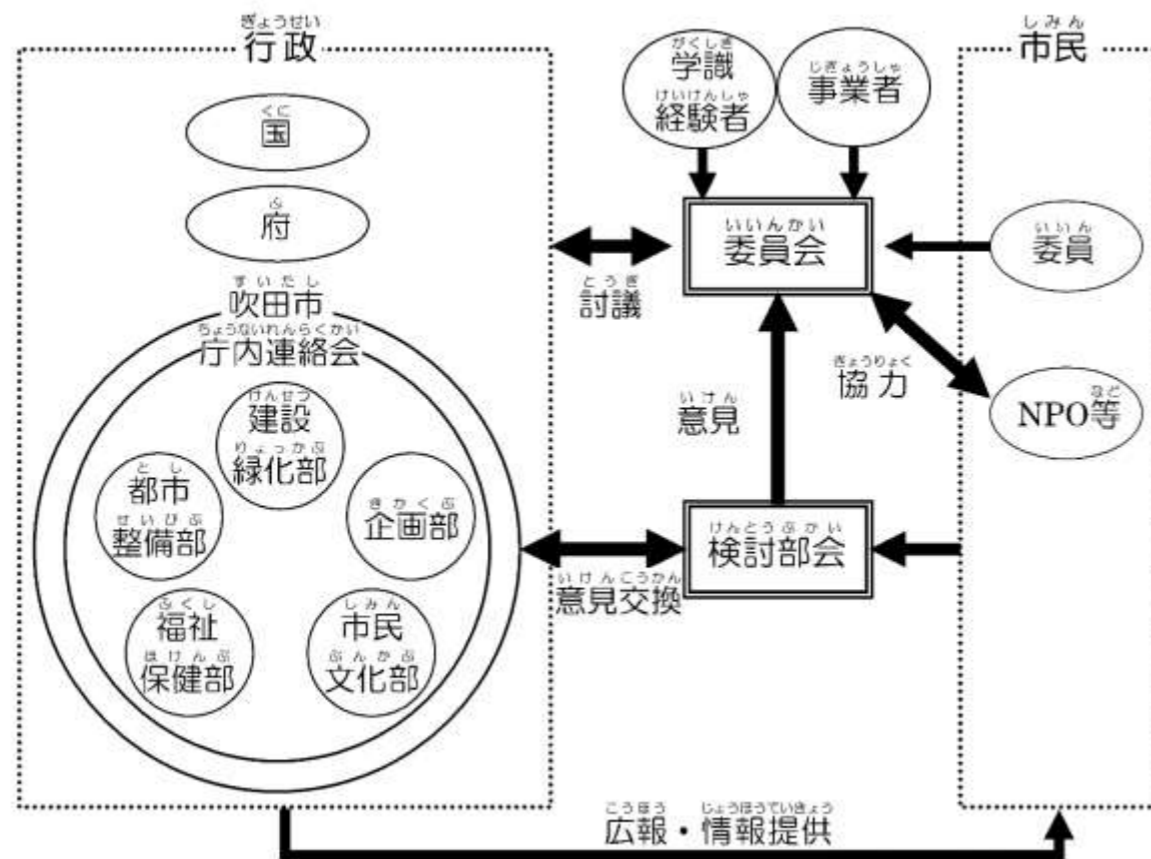
図：重点整備地区のイメージ

2 基本構想策定の経緯

(1) 第1段階：平成14年度基本構想策定

ア 基本構想策定のしくみ

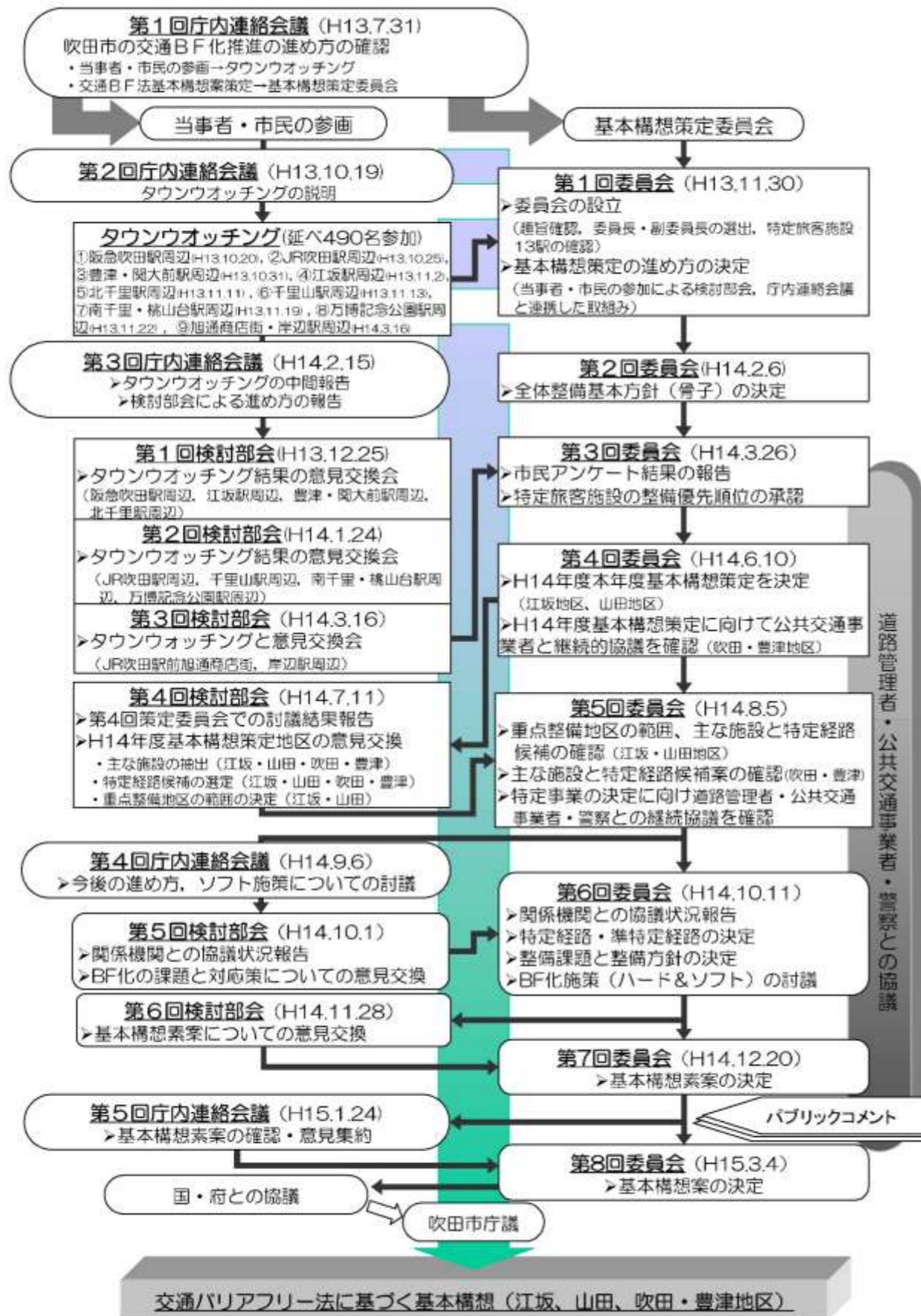
基本構想は、「吹田市交通バリアフリー基本構想策定委員会（以下、委員会と記す）」を諮問組織として検討を進めました。また、市民の要望にかなう質の高い交通バリアフリー化を進めるためには、基本構想の検討段階において、市民の皆様と共に考えていくことが重要であるという認識のもと、「吹田市交通バリアフリー化検討部会」（以下、検討部会と記す）を設立し、できるだけ多くの市民の皆様の意見を反映してきました。さらに、交通バリアフリー化の検討は、歩道や駅舎といった道路・交通部門だけではなく、吹田市の総合的なまちづくりも含めた幅広い分野にわたるよう、市役所内部に「庁内連絡会議」を設置し、関係部局間との調整を図ってきました。



図：基本構想策定のしくみ

表：吹田市交通バリアフリー基本構想策定委員会 委員名簿（平成15年3月時点）

	氏名	役職	所属
委員長	新田 保次	大阪大学大学院 工学研究科 教授	（交通システム学）
副委員長	永田 昌範	吹田市自治会連合協議会	代表
委員	岡田 明	大阪市立大学大学院 生活科学研究科 助教授	（人間工学）
〃	齊藤 亦生	大阪大学大学院 人間科学研究科 助教授	（高齢社会研究）
〃	海原 登美子	社会福祉法人 吹田市社会福祉協議会	代表
前委員	河津 一三	吹田市高齢クラブ連合会	代表
委員	吉岡 信夫	吹田市高齢クラブ連合会	代表
〃	近藤 弘芳	吹田商工会議所	代表
〃	松尾 亜里	男女共同参画推進員	代表
〃	大江 卓司	バリアフリー吹田市民会議	代表（聴覚障害者）
〃	金澤 柚子	バリアフリー吹田市民会議	代表（肢体障害者）
〃	比嘉 財定	バリアフリー吹田市民会議	代表（視覚障害者）
〃	窪 美栄子	介護又はボランティア経験のある	公募市民
〃	田村 美歌	子育て中の方又は子育ての経験のある	公募市民
前委員	町田 倫代	国土交通省 近畿運輸局 企画部	地域交通企画課長
委員	廣瀬 正順	国土交通省 近畿運輸局 交通環境部	消費者行政課長
前委員	東郷 茂	大阪府 茨木土木事務所	建設課長
委員	津田 彰博	大阪府 茨木土木事務所	建設課長
前委員	松本 里志	大阪府吹田警察署	交通課長
委員	吉本 博	大阪府吹田警察署	交通課長
〃	芦田 大藏	大阪府交通局 技術監 兼 建設技術本部	計画部計画課長
前委員	安藤 俊明	北大阪急行電鉄株式会社	鉄道部 副部長
委員	松本 敏史	北大阪急行電鉄株式会社	鉄道部長
〃	神谷 昌平	阪急電鉄株式会社	鉄道事業本部 技術部 調査役
〃	川之上 俊博	西日本旅客鉄道株式会社	京都支社総務企画課（企画）課長代理
〃	西山 哲	阪急バス株式会社	自動車事業部 営業計画課長（企画担当）
前委員	森江 行雄	大阪高速鉄道株式会社	運輸部次長
委員	村井 達児	大阪高速鉄道株式会社	運輸部次長
〃	樋口 章	吹田市	助役
〃	清畑 富廣	吹田市	企画部 部長
前委員	荒起 一夫	吹田市	市民文化部 部長
委員	富田 雄二	吹田市	市民文化部 部長
〃	香川 義孝	吹田市	福祉保健部 部長
〃	松尾 俊男	吹田市	都市整備部 部長
〃	奥野 義明	吹田市	建設緑化部 部長
オブザーバー	佐々木 宗一	大阪府 建築都市部 建築指導室	建築企画課課長補佐 福祉の推進グループ
〃	米村 朋子	ITバリアフリーマップ制作実行委員会事務局	局長



図：基本構想策定の経緯

イ 市民参加の取り組み

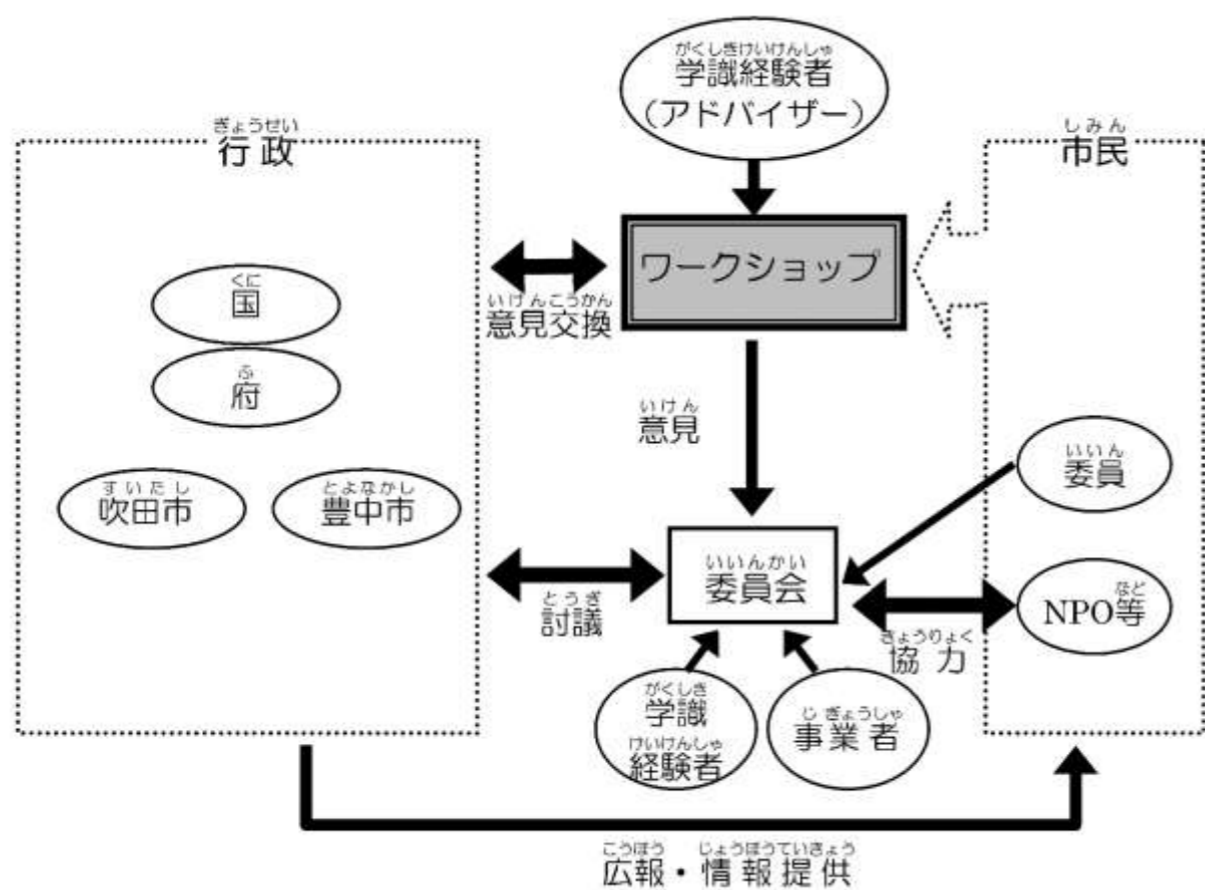
吹田市では、交通バリアフリー基本構想の検討の基礎データ、意見の把握、進捗状況の報告等を行うために、様々な広報、啓発活動等を行いました。

表：市民参加の取り組み

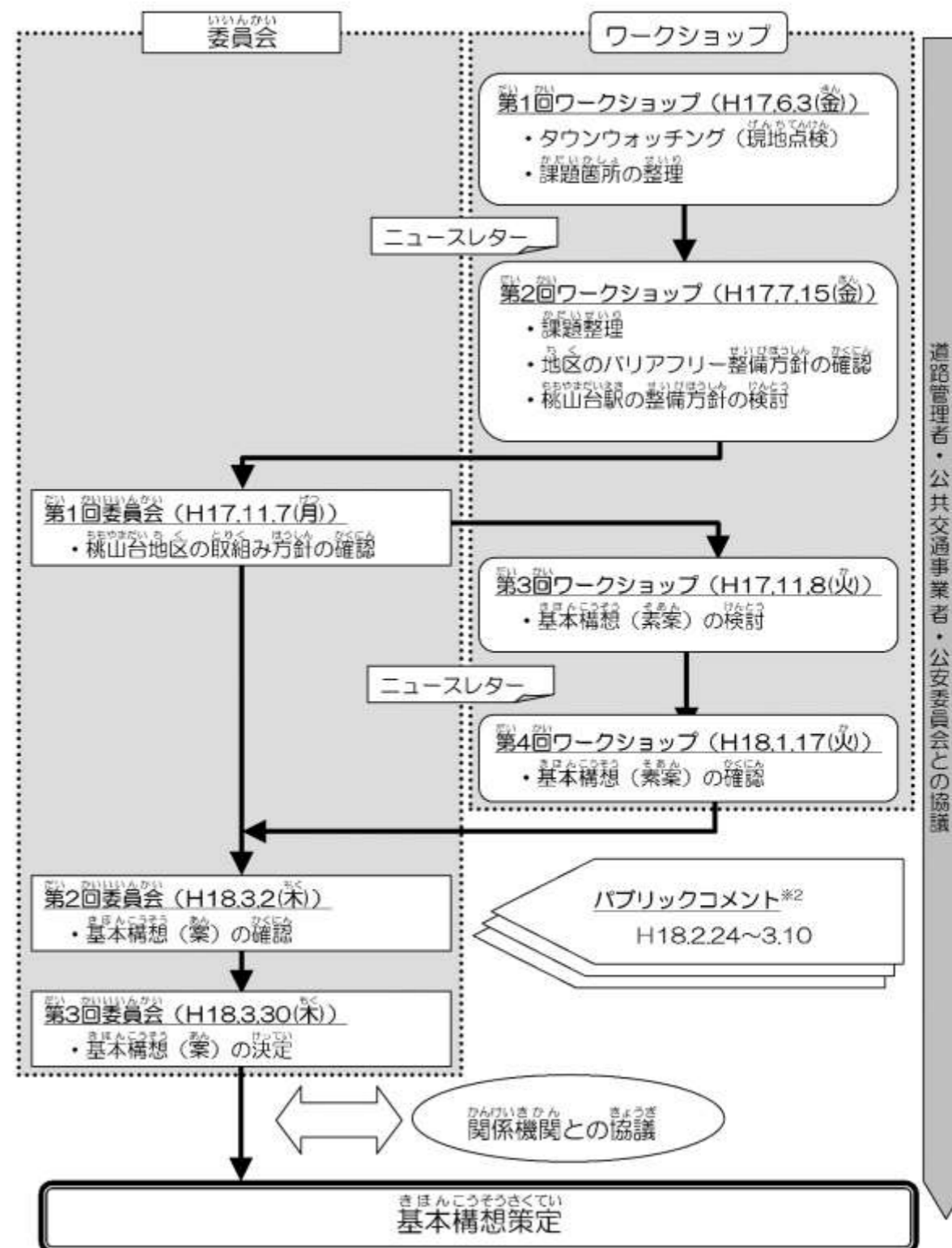
取組内容	概要	目的	対象者	実施時期	数量等
タウンウォッチング	当事者、市民による駅及び周辺歩道のバリアフリー点検	当事者、市民による吹田市のバリアフリーに関する課題の抽出 バリアフリーの現状の再認識	高齢者・障害者等を主とする市民	平成13年10月～平成14年3月	9回(11駅&旭通商店街) 延490名参加
アンケート	バリアフリーに対する当事者、市民の意識把握、及び交通バリアフリー法の紹介	駅や歩道に対する満足度の把握(優先順位を検討する際の基礎資料) 当事者や市民の意見・ニーズの把握	主に特定旅客施設周辺に住む市民	平成13年12月	配布：39,000票 回収：7,500票
吹田市ホームページ	バリアフリーの取組みを市民へ報告	交通バリアフリーの取組みを周知	市民	主要な取組み実施後に掲載	随時更新
ニュースレター	バリアフリーの取組みを市民へ報告	交通バリアフリーの取組みを周知 市民参加の要請 双方向のコミュニケーションツール	市民	主要な取組み実施後に作成、配付	随時発行(現在11回)
検討部会(意見交換会)	市民の自由参加による意見交換やタウンウォッチング	幅広い意見の集約や意見交換を行う。	市民	平成13年12月～平成15年3月	現在6回実施
吹田市報	基本構想(素案)の概要を掲載	基本構想(素案)の市民への周知	市民	平成15年2月1日発行	-
パブリックコメント	基本構想(素案)についての市民からの意見集約	基本構想へ市民の意見を反映	市民	平成15年2月1日～平成15年2月14日	-
シンポジウム	交通バリアフリー法や吹田市の現状、取組みについてのシンポジウム	バリアフリーに対する市民意識の向上 交通バリアフリーの取組みを周知	高齢者・障害者等を主とする市民	平成14年5月16日開催 平成15年5月開催予定	300名参加 未定
パンフレット発行	基本構想のパンフレット作成	基本構想を市民へ周知する	市民	平成15年4月作成予定	未定

(2) 第2段階：平成17～18年度基本構想策定 ①桃山台地区

本基本構想は、「吹田市交通バリアフリー基本構想策定委員会(以下、委員会とする)」を諮問組織として検討を進めました。委員会は、学識経験者をはじめ、鉄道・バス事業者、吹田市の各関連部門の職員、および高齢クラブや身体障害者、市民の代表の方等の委員28名と、オブザーバー2名から構成されています。また、市民の要望にかなう質の高い交通バリアフリー化を進めるためには、基本構想の検討段階において、市民の皆様と共に考えていくことが重要であるという認識のもと、「桃山台地区ワークショップ」を開催し、多くの市民の皆様の意見を反映してきました。



図：基本構想策定のしくみ



図：基本構想策定の経緯



表：吹田市交通バリアフリー基本構想策定委員会 委員名簿（平成18年3月時点）

	氏名	役職
委員長	新田 保次	大阪大学大学院 工学研究科 教授 (地球総合工学専攻 社会基盤工学コース 交通システム学研究室)
委員	岡田 明	大阪市立大学大学院 生活科学研究科 教授 (人間工学)
〃	齊藤 弥生	大阪大学大学院 人間科学研究科 助教授 (高齢社会研究)
〃	永田 昌範	吹田市自治会連合協議会 会長
〃	関 信行	吹田市高齢クラブ連合会 会長
〃	田井中 力	吹田商工会議所 事務局長
〃	松尾 亜里	男女共同参画推進員
〃	北嶋 玉枝	社会福祉法人 吹田市社会福祉協議会
〃	大江 卓司	バリアフリー吹田市民会議
〃	金澤 柚子	バリアフリー吹田市民会議
〃	比嘉 財定	バリアフリー吹田市民会議
〃	廣瀬 弥生	介護又はボランティア経験のある公募市民
〃	大仲 里美	子育て中の方又は子育ての経験のある公募市民
〃	松場 圭一	国土交通省近畿運輸局 交通環境部 消費者行政課長
〃	井出 仁雄	大阪府茨木土木事務所 建設課長
〃	肥田 正和	大阪府吹田警察署 交通課長
〃	隅野 洋治	大阪市交通局 建設技術本部 計画部 計画課長
〃	林田 弘幸	北大阪急行電鉄株式会社 鉄道部 施設課長
〃	神谷 昌平	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 鉄道技術部 調査役
〃	中村 智	西日本旅客鉄道株式会社 京都支社 総務企画課長
〃	角 洋介	阪急バス株式会社 自動車事業部 管理課長
〃	瀧川 俊夫	大阪高速鉄道株式会社 運輸部次長
〃	荒起 一夫	吹田市 助役
〃	山中 久徳	吹田市 企画部 部長
〃	福井 登志宏	吹田市 市民文化部 部長
〃	木下 修二	吹田市 福祉保健部 部長
〃	阪口 純一	吹田市 都市整備部 部長
〃	安室 淳一	吹田市 建設緑化部 部長
オブザーバー	山下 明	大阪府 建築都市部 建築指導室 建築企画課 福祉タウン推進グループ 課長補佐
〃	山本 幸次	豊中市 土木下水道部 土木下水道建設課 課長補佐


表：桃山台地区ワークショップアドバイザー

	氏名	役職
アドバイザー	飯田 克弘	大阪大学大学院 工学研究科 助教授 (地球総合工学専攻 社会基盤工学コース 交通システム学研究室)


第1回ワークショップ
開催日時：平成17年6月3日(金) 14:00~17:00
参加人数：101名(うち市民：59名)
概要：桃山台駅や道路の点検調査(タウンウォッチング)を行った後、調査で気づいた課題等についてのグループ討議(ワークショップ)を行いました。特に、「桃山台駅」のバリアフリー化が早急に望まれていることが大変よく分かりました。


第2回ワークショップ
開催日時：平成17年7月15日(金) 19:00~21:00
参加人数：68名(うち市民：37名)
概要：第1回ワークショップでの意見を基に、桃山台地区の課題整理、バリアフリー整備方針の確認を行ったあと、北大阪急行より桃山台駅の改修方針(案)が説明され、その整備方針についての検討を行いました。主な施設・主な経路への追加要望、桃山台駅の改修方針についてのご意見をたくさん頂きました。



第3回ワークショップ
開催日時：平成17年11月8日(火) 19:00~21:00
参加人数：70名(うち市民：39名)
概要：桃山台地区基本構想(素案)として、桃山台地区の基本的な方針、主な施設・主な経路、重点整備地区の範囲等を検討しました。地区の一番の課題は、桃山台駅の課題や早急な整備が必要なことであり、それらを持徴とした基本構想をまとめることとなりました。



第4回ワークショップ
開催日時：平成18年1月17日(火) 19:00~21:00
参加人数：58名(うち市民：35名)
概要：これまでのワークショップ等での意見を反映した桃山台地区基本構想(素案)について説明を行い、質疑応答を行いました。桃山台駅の早急な整備を望んでいること、基本構想策定後の事業実施計画作成時も、住民参加で進めてほしい等のご意見を頂きました。

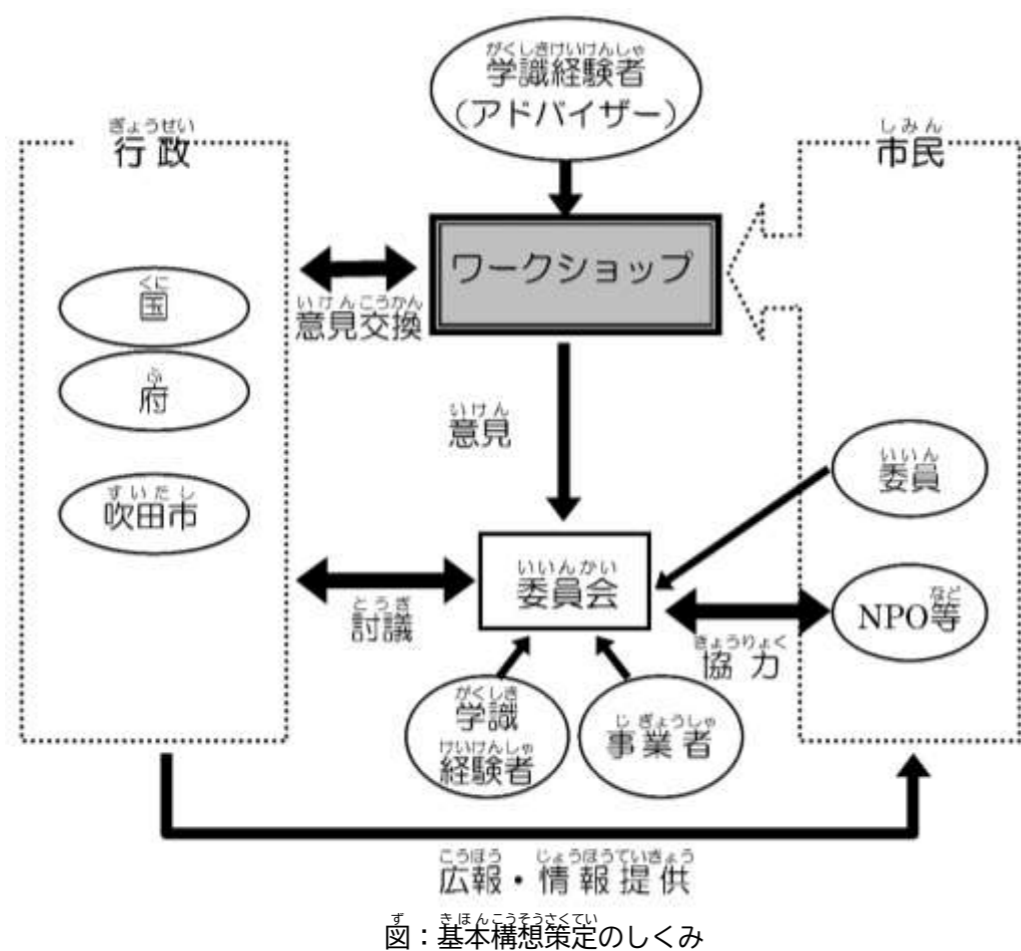


4回のワークショップを通じて、桃山台駅の早急な整備、具体的な整備方針についてのご意見を多く頂きました。

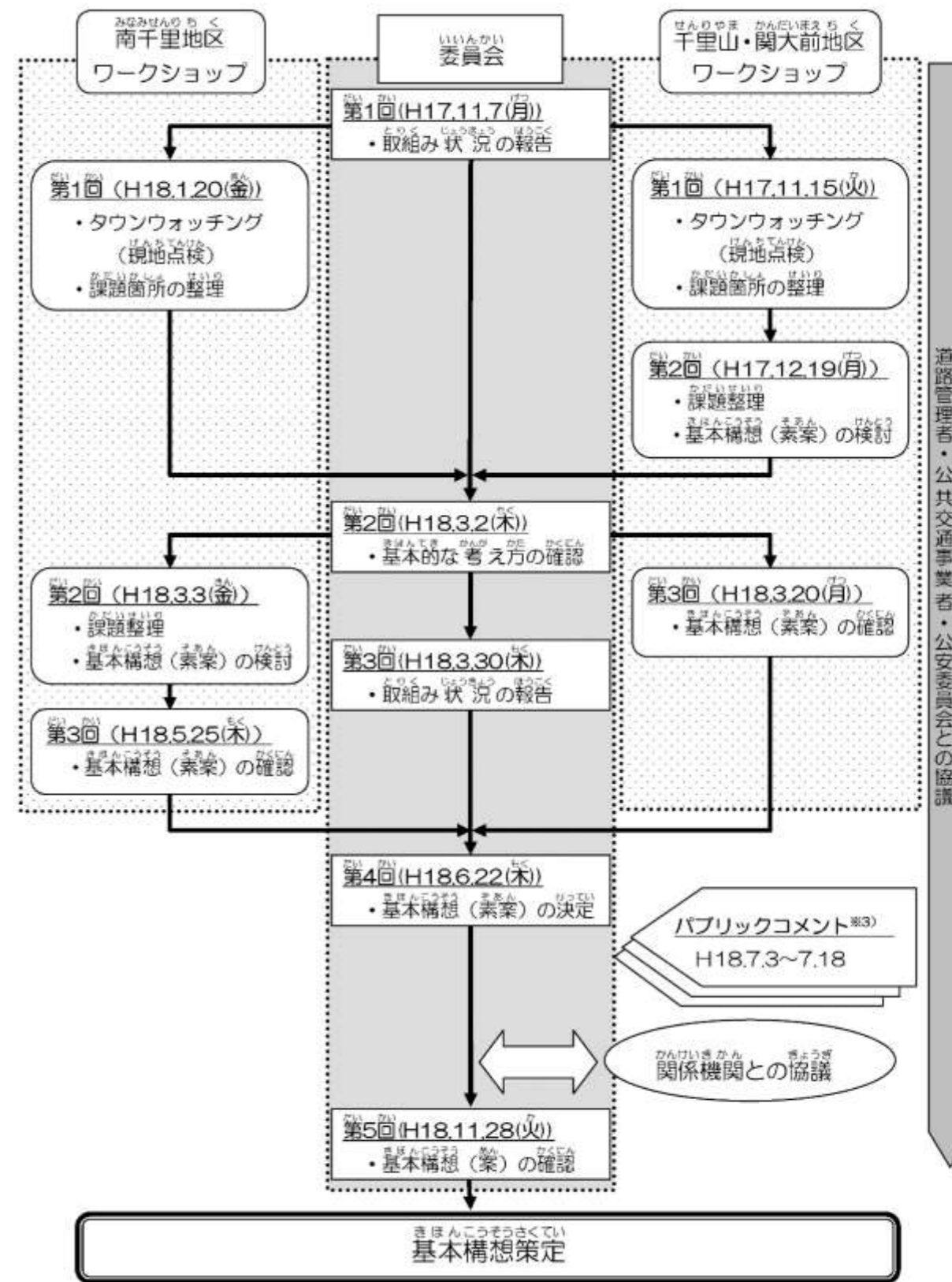
図：ワークショップ開催の経緯

(3) 第2段階：平成17～18年度基本構想策定 ②千里山・関大前地区、南千里地区

本基本構想は、「吹田市交通バリアフリー基本構想策定委員会(以下、委員会と記す)」を諮問組織として検討を進めました。委員会は、学識経験者をはじめ、鉄道・バス事業者、吹田市の各関連部門の職員、および高齢クラブや障害当事者、市民の代表の方などの委員28名と、オブザーバー1名から構成されています。また、市民の要望にかなう質の高い交通バリアフリー化を進めるためには、基本構想の検討段階において、市民の皆様と共に考えていくことが重要であるという認識のもと、「千里山・関大前地区ワークショップ」「南千里地区ワークショップ」をそれぞれ開催し、多くの市民の皆様の意見を反映してきました。



図：基本構想策定のしくみ



図：基本構想策定の経緯

表：吹田市交通バリアフリー基本構想策定委員会 委員名簿（平成18年12月時点）

	氏名	役職
委員長	新田 保次	大阪大学大学院 工学研究科 教授 (地球総合工学専攻 社会基盤工学コース 交通システム学研究室)
副委員長	永田 昌範	吹田市自治会連合協議会 会長
委員	岡田 明	大阪市立大学大学院 生活科学研究科 教授 (人間工学)
〃	斎藤 弥生	大阪大学大学院 人間科学研究科 助教授 (高齢社会研究)
〃	関 信行	吹田市高齢クラブ連合会 会長
〃	青山 孝司	吹田商工会議所 代表
〃	松尾 亜里	男女共同参画推進員
〃	佐々木 和子	社会福祉法人 吹田市社会福祉協議会
〃	大江 卓司	バリアフリー吹田市民会議
〃	田中 捷介	バリアフリー吹田市民会議
〃	長井 敏二	バリアフリー吹田市民会議
〃	廣瀬 弥生	介護又はボランティア経験のある公募市民
〃	大仲 里美	子育て中の方又は子育ての経験のある公募市民
〃	橋元 正己	国土交通省近畿運輸局 交通環境部 消費者行政・情報課長
〃	川上 隆	大阪府茨木土木事務所 建設課長
〃	神前 邦和	大阪府吹田警察署 交通課長
〃	藤田 直一	大阪府交通局 総務部 企画課長
〃	林田 弘幸	北大阪急行電鉄株式会社 鉄道部 施設課長
〃	神谷 昌平	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 鉄道技術部 副部長
〃	中村 智	西日本旅客鉄道株式会社 京都支社 総務企画課長
〃	角 洋介	阪急バス株式会社 自動車事業部 管理課長
〃	外賀 卓郎	大阪高速鉄道株式会社 運輸部 業務課長
〃	富田 雄二	吹田市 助役
〃	山中 久徳	吹田市 企画部 部長
〃	福井 登志宏	吹田市 市民文化部 部長
〃	松田 義行	吹田市 福祉保健部 部長
〃	阪口 純一	吹田市 都市整備部 部長
〃	稲田 智彦	吹田市 建設緑化部 部長
オブザーバー	三浦 富士夫	大阪府 住宅まちづくり部 建築企画課 課長補佐

各地区のワークショップアドバイザー（平成18年12月時点）

	氏名	役職
千里山・ 関大前地区	土井 勉	神戸国際大学 経済学部 都市文化経済学科 教授
南千里 地区	北詰 恵一	関西大学 工学部 都市環境工学科 助教授

第1回ワークショップ

開催日時：平成17年（2005年）11月15日（金） 14:00～17:00

参加人数：88名（うち市民：48名）

概要：千里山駅、関大前駅や道路の点検調査（タウンウォッチング）を行った後、調査で気づいた課題等についてのグループ討議（ワークショップ）を行いました。
「関大前駅」のバリアフリー化、歩道の改善、迷惑駐輪の解消が求められていることがわかりました。



第2回ワークショップ

開催日時：平成17年（2005年）12月19日（月） 19:00～21:00

参加人数：60名（うち市民：32名）

概要：千里山・関大前地区基本構想（素案）として、千里山・関大前地区の基本的な方針、主な施設・主な経路、重点整備地区の範囲等を検討しました。主な施設・主な経路への追加要望、関大前駅のバリアフリー化、歩道整備、迷惑駐輪問題についてのご意見をたくさん頂きました。



第3回ワークショップ

開催日時：平成18年（2006年）3月20日（月） 19:00～21:00

参加人数：43名（うち市民：19名）

概要：これまでのワークショップ等での意見を反映した千里山・関大前地区基本構想（素案）について説明を行い、質疑応答を行いました。
バリアフリー化は地域の住民のために行ってほしいということ、整備の優先順位や予算を明確にしてほしい等のご意見を頂きました。



3回のワークショップを通じて、関大前駅のバリアフリー化整備、迷惑駐輪の解消、具体的な整備の実施についてのご意見を多く頂きました。

※ 函：千里山・関大前地区ワークショップ開催の経緯

第1回ワークショップ

開催日時：平成18年（2006年）1月20日（金） 14:00～17:00

参加人数：58名（うち市民：24名）

概要：南千里駅や道路の点検調査（タウンウォッチング）を行った後、調査で気づいた課題等についてのグループ討議（ワークショップ）を行いました。障害者の方々と一緒にまちを歩くことで、歩道や駅舎にバリアが多いことがわかりました。



第2回ワークショップ

開催日時：平成18年（2006年）3月3日（金） 19:00～21:00

参加人数：40名（うち市民：14名）

概要：南千里地区基本構想（素案）として、南千里地区の基本的な方針、主な施設・主な経路、重点整備地区の範囲等を検討しました。主な施設・主な経路への追加要望、施設の出入口のバリアフリー化についてのご意見をたくさん頂きました。また、「南千里駅周辺まちづくり懇談会」と連携をとりながらバリアフリー化を進めていくことを、基本構想に記載することとしました。



第3回ワークショップ

開催日時：平成18年（2006年）5月25日（木） 19:00～21:00

参加人数：36名（うち市民：15名）

概要：これまでのワークショップ等での意見を反映した南千里地区基本構想（素案）について説明を行い、質疑応答を行いました。バリアフリー化についての具体的な整備方針や、「南千里駅周辺まちづくり懇談会」と連携をとりながらバリアフリー化を進めていくこと等のご意見を頂きました。



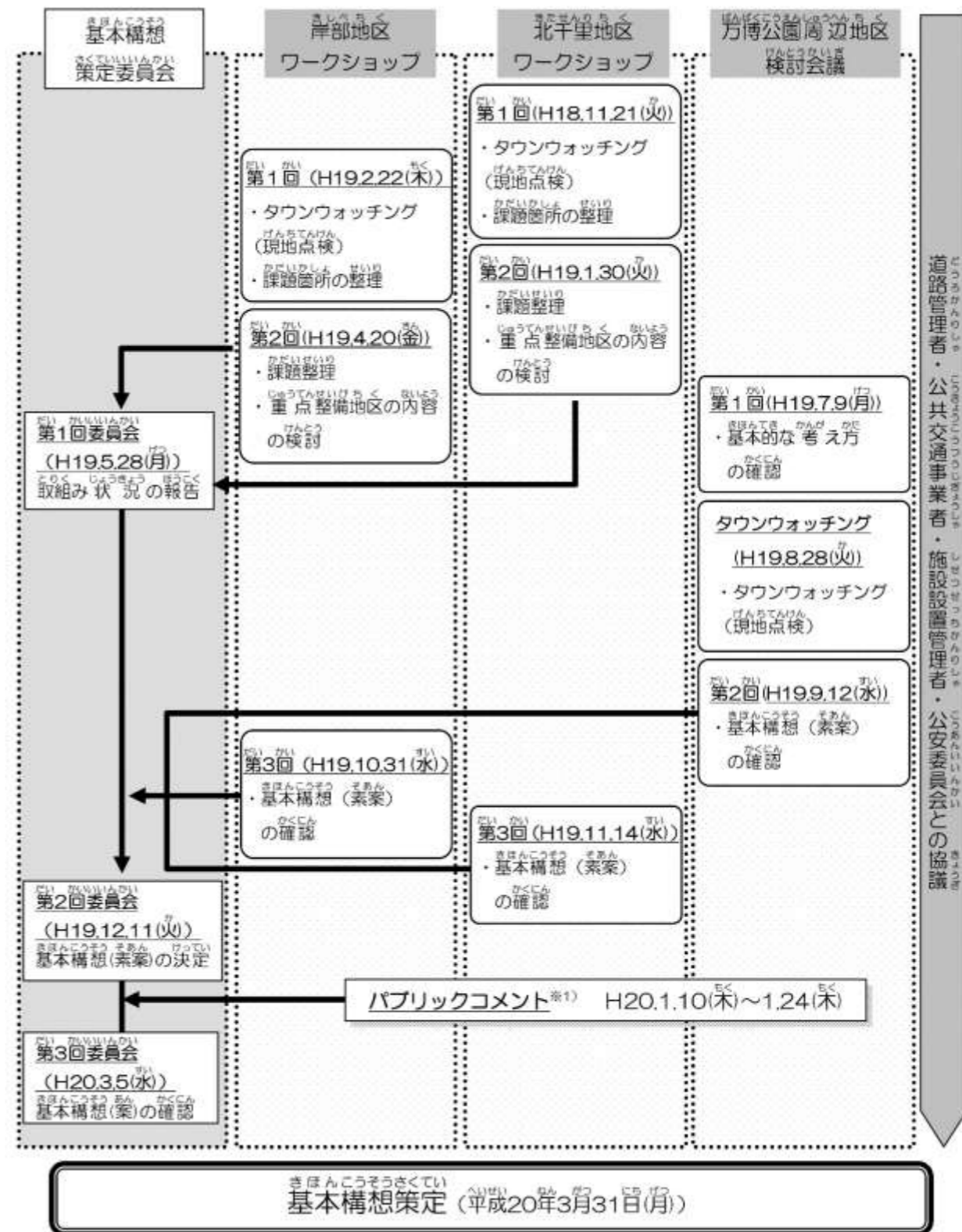
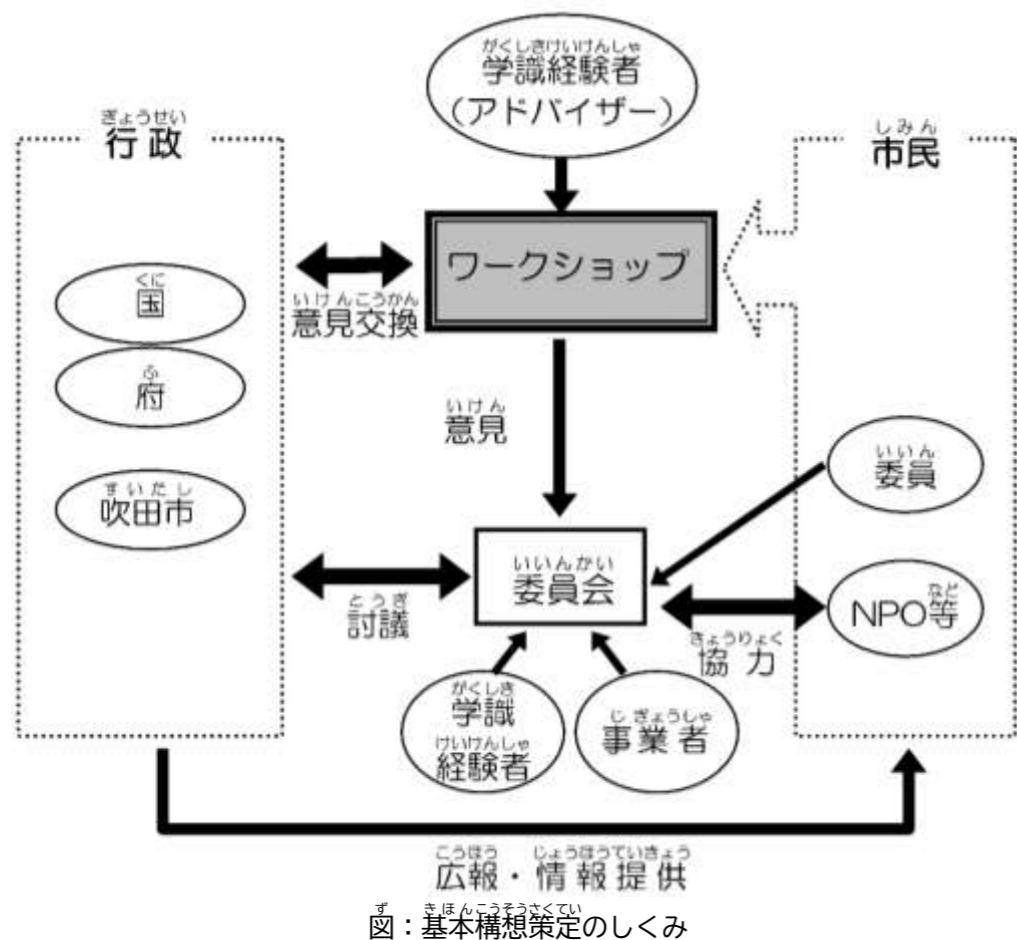
3回のワークショップを通じて、具体的な整備方針や「南千里駅周辺まちづくり懇談会」との連携によるバリアフリー化についてのご意見を多く頂きました。

図：南千里地区ワークショップ開催の経緯

(4) 第3段階：平成19年度基本構想策定

本基本構想は、「吹田市バリアフリー基本構想策定委員会（以下、委員会と記す）」を諮問組織として検討を進めました。委員会は、学識経験者をはじめ、鉄道・バス事業者、吹田市の各関連部門の職員、及び高齢クラブや障害当事者、市民の代表の方などの委員28名と、オブザーバー1名から構成されています。

また、市民の要望にかなう質の高いバリアフリー化を進めるためには、基本構想の検討段階において、市民の皆様と共に考えていくことが重要であるという認識のもと、「岸部地区ワークショップ」「北千里地区ワークショップ」「万博公園周辺地区タウンウォッチング」をそれぞれ開催し、多くの市民の皆様の意見を反映してきました。



図：基本構想策定の経緯

表：吹田市バリアフリー基本構想策定委員会 委員名簿（平成20年3月時点）

	氏名	役職
委員長	新田 保次	大阪大学大学院 工学研究科 教授 (地球総合工学専攻 社会基盤工学コース 交通システム学研究室)
副委員長	永田 昌範	吹田市自治会連合協議会 代表
委員	斉藤 弥生	大阪大学大学院 人間科学研究科 准教授 (高齢社会研究)
〃	岡田 明	大阪市立大学大学院 生活科学研究科 教授 (人間工学)
〃	松尾 亜里	男女共同参画推進委員
〃	青山 孝司	吹田商工会議所 代表
〃	関 信行	吹田市高齢クラブ連合会 代表
〃	佐々木 和子	(社)吹田市社会福祉協議会 代表
〃	大江 卓司	バリアフリー吹田市民会議 代表
〃	田中 捷介	バリアフリー吹田市民会議 代表
〃	長井 敏二	バリアフリー吹田市民会議 代表
〃	荒河 篤宣	介護又はボランティア経験のある公営市民
〃	脇田 忠	子育て中の父又は子育て経験のある公営市民
〃	橋元 正己	国土交通省近畿運輸局 交通環境部 消費者行政・情報課長
〃	岡本 利昭	大阪府茨木土木事務所 建設課長
〃	神前 邦和	大阪府吹田警察署 交通課長
〃	春名 幸一	西日本旅客鉄道株式会社 京都支社 総務企画課長
〃	神谷 昌平	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 鉄道技術部副部長
〃	藤田 直一	大阪市交通局 総務部 企画担当課長
〃	石橋 宏章	大阪高速鉄道株式会社 運輸部 業務課長
〃	林田 弘幸	北大阪急行電鉄株式会社 鉄道部 施設課長
〃	上床 隆司	阪急バス株式会社 自動車事業部 業務課長
〃	神川 保	吹田市 都市創造総括監
〃	桂川 正人	吹田市 政策推進部長
〃	原 敬一	吹田市 市民文化部長
〃	西岡 良記	吹田市 福祉保健部長
〃	宮村 長男	吹田市 都市整備部長
〃	草川 英明	吹田市 建設緑化部長
オブザーバー	三浦 富士夫	大阪府 住宅まちづくり部 建築企画課 課長補佐

表：各地区のワークショップアドバイザー（平成20年3月時点）

	氏名	役職
北千里地区	土井 勉	神戸国際大学 経済学部 都市文化経済学科 教授
岸部地区	久 隆弘	近畿大学 理工学部 社会環境工学科 教授

第1回ワークショップ

開催日時：平成19年（2007年）2月22日（木） 9:30～12:00

参加人数：53名

概要：要：岸部地区の点検調査(タウンウォッチング)を行った後、調査で気づいた課題等についてのグループ討議(ワークショップ)を行いました。「岸部地区」のバリアフリー化が求められており、歩道にバリアが多いことがわかりました。



第2回ワークショップ

開催日時：平成19年（2007年）4月20日（金） 19:00～21:00

参加人数：35名

概要：要：岸部地区の、主な施設・バリアフリー化が望ましい経路、重点整備地区の範囲等を検討しました。主な施設・バリアフリー化が望ましい経路への追加要望、歩道のバリアフリー化についてのご意見をたくさん頂きました。



第3回ワークショップ

開催日時：平成19年（2007年）10月31日（水） 19:00～21:00

参加人数：38名

概要：要：これまでのワークショップ等での意見を反映した岸部地区基本構想(素案)について説明を行い、グループ毎に質疑応答を行いました。バリアフリー化を早急に行ってほしいということや、安全・安心して歩ける歩行環境の確保についてご意見を頂きました。



3回のワークショップを通じて、JR岸部駅のバリアフリー化整備、安全・安心な歩行空間の確保、事業の早急な実施についてのご意見を多く頂きました。

図：岸部地区ワークショップ開催の経緯

第1回ワークショップ

開催日時：平成18年（2006年）11月21日（火） 14:00～17:00

参加人数：57名

概要：北千里駅や道路の点検調査（タウンウォッチング）を行った後、調査で気づいた課題等についてのグループ討議（ワークショップ）を行いました。障害者の方々と一緒にまちを歩くことで、歩道、駅舎、施設にバリアが多いことがわかりました。



第2回ワークショップ

開催日時：平成19年（2007年）1月30日（火） 18:30～20:30

参加人数：45名

概要：北千里地区の、主な施設・バリアフリー化が望ましい経路、重点整備地区の範囲等を検討しました。主な施設・バリアフリー化が望ましい経路への追加要望、歩道や駅舎のバリアフリー化についてのご意見をたくさん頂きました。



第3回ワークショップ

開催日時：平成19年（2007年）11月14日（水） 18:30～20:30

参加人数：46名

概要：これまでのワークショップ等での意見を反映した北千里地区基本構想（素案）について説明を行い、質疑応答を行いました。バリアフリー化を早急に行ってほしいということや、安全・安心して歩ける歩行環境の確保についてご意見を頂きました。



3回のワークショップを通じて、施設や経路の具体的な整備方針について、ご意見を多く頂きました。

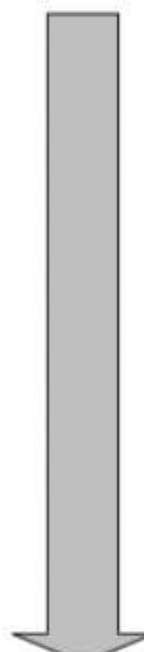
図：北千里地区ワークショップ開催の経緯

第1回検討会議

開催日時：平成19年（2007年）7月9日（月） 14:00～16:00

参加人数：12名

概要：関係事業者による検討会議を開催し、万博公園周辺地区の基本構想策定の進め方の確認、重点整備地区・生活関連施設・生活関連経路（案）の検討、基本構想策定に係わる調整事項の確認を行いました。



タウンウォッチング

開催日時：平成19年（2007年）8月28日（火） 9:30～11:30

参加人数：48名

概要：万博記念公園駅・公園東口駅、道路、公園内の点検調査（タウンウォッチング）を行いました。歩道や公園にバリアがあることがわかりました。また、駅舎では誘導案内情報施設の改善が求められていることがわかりました。



第2回検討会議

開催日時：平成19年（2007年）9月12日（水） 14:00～16:00

参加人数：12名

概要：タウンウォッチングでの意見確認を行った後、基本構想素案の記載内容について検討を行いました。基本構想策定に向けて、関係事業者が連携して取り組んでいくこととしました。



タウンウォッチングを通じて、バリアフリー化についてのご意見を多く頂きました。2回の検討会議において、関係事業者の連携によりバリアフリー化を進めていくことが議論されました。

図：万博公園周辺地区ワークショップ開催の経緯

(5) 第4段階：平成29年度基本構想策定

本基本構想は、「吹田市バリアフリー基本構想策定委員会（以下、委員会と記す）」を諮問組織として検討を進めました。委員会は、学識経験者をはじめ、鉄道・バス事業者、吹田市の各関連部門の職員、及び高齢クラブや障害当事者、市民の代表の方などから構成されています。

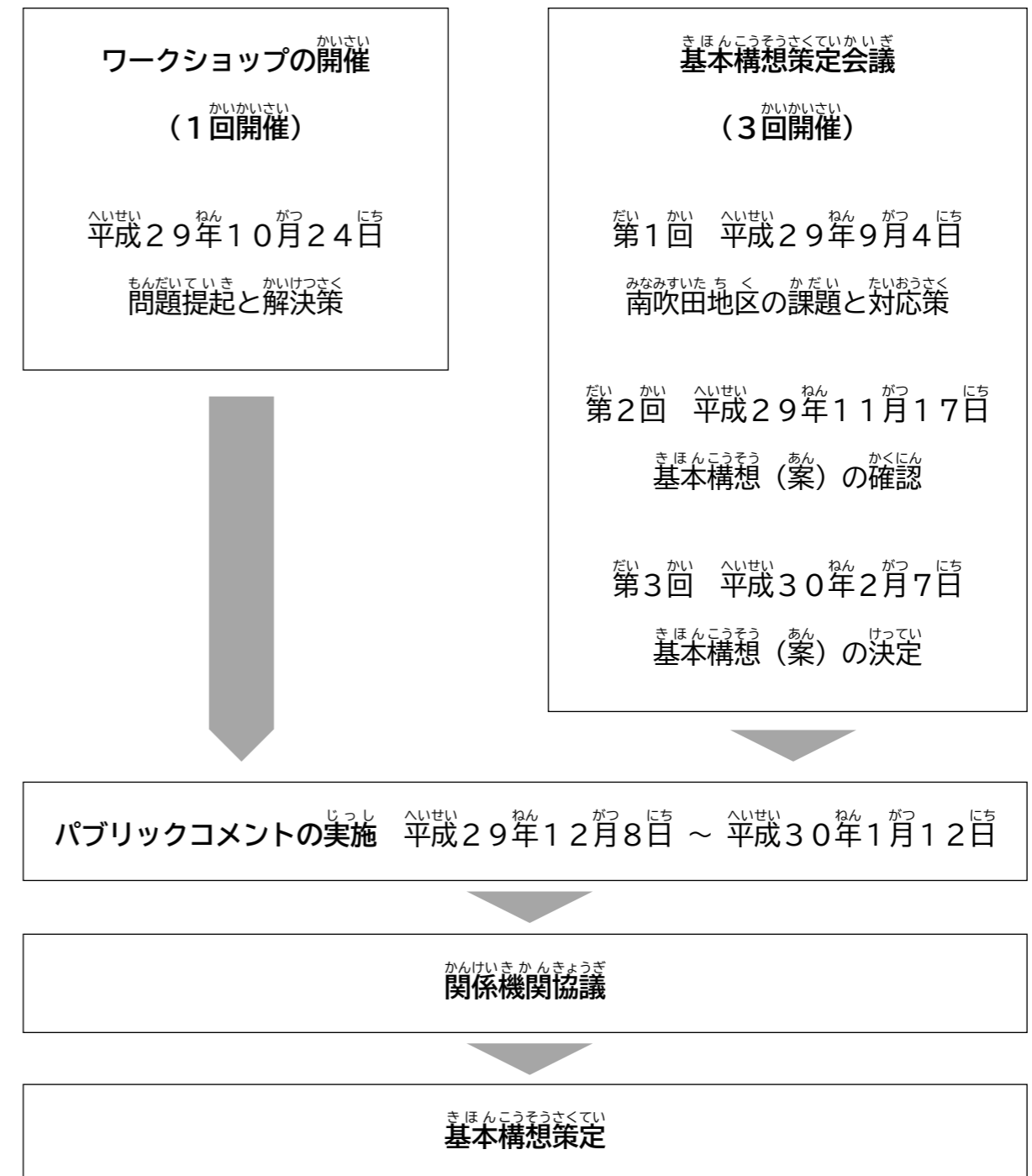
また、市民の要望にかなう質の高いバリアフリー化を進めるためには、基本構想の検討段階において、市民の皆様と共に考えていくことが重要であるという認識のもと、「南吹田地区ワークショップ」を開催し、多くの市民の皆様の意見を反映してきました。



ワークショップ開催風景



基本構想策定会議開催風景



図：基本構想策定の経緯

3 地区の概況と市民意見

(1) 桃山台地区 構想策定時の概況と市民意見

ア 構想策定時の概況

(ア) 地形

桃山台地区は丘陵地を開発しているため、地形の起伏が大きくなっています。



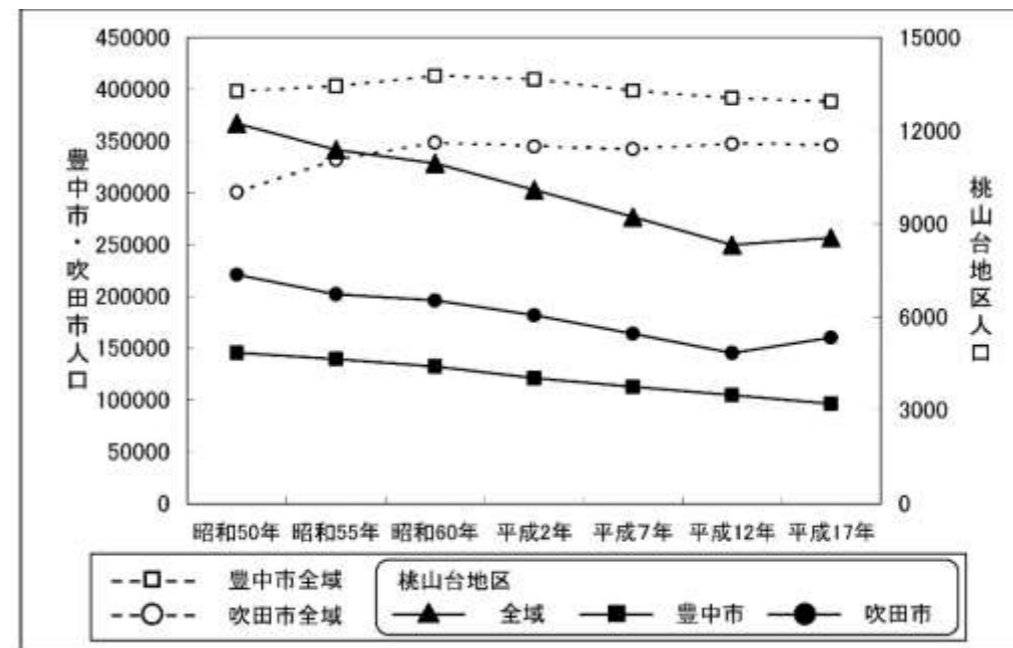
図：桃山台地区航空写真

(イ) 人口

【人口の推移】

人口は、豊中市がほぼ横ばい、吹田市が微増であるのに対し、桃山台地区は昭和50年

(1975年) から平成17年(2005年)までに30%減となっています。

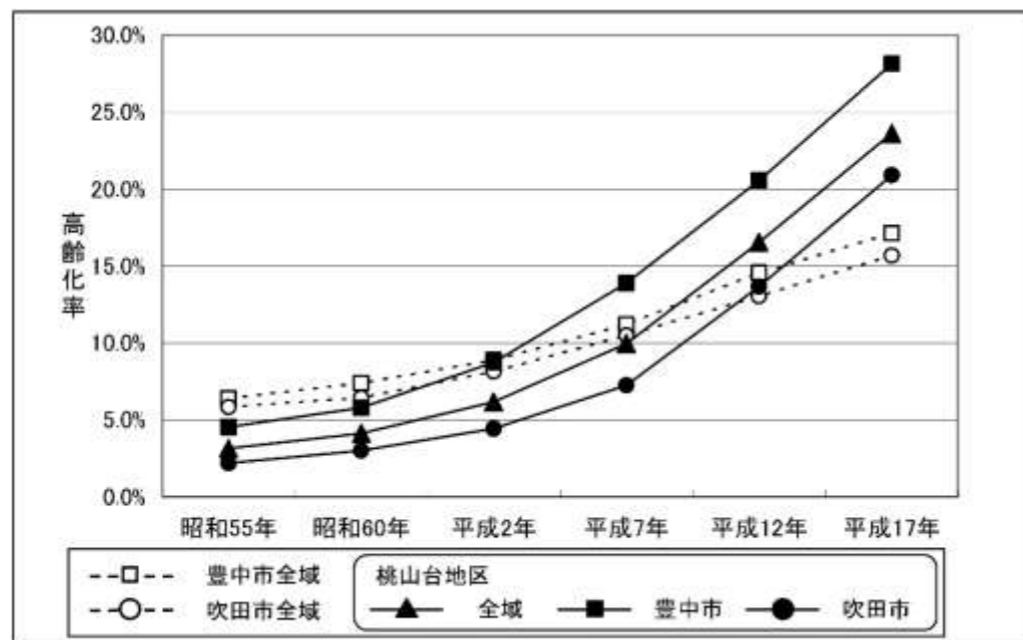


図：桃山台地区の人口の推移

資料：国勢調査 (S50~H12)、H17住民基本台帳

【高齢化率の推移】

高齢化率は、豊中市・吹田市ともに、平成17年度（2005年度）で15%程度であるのに対し、桃山台地区は、25%程度の高い数字となっています。

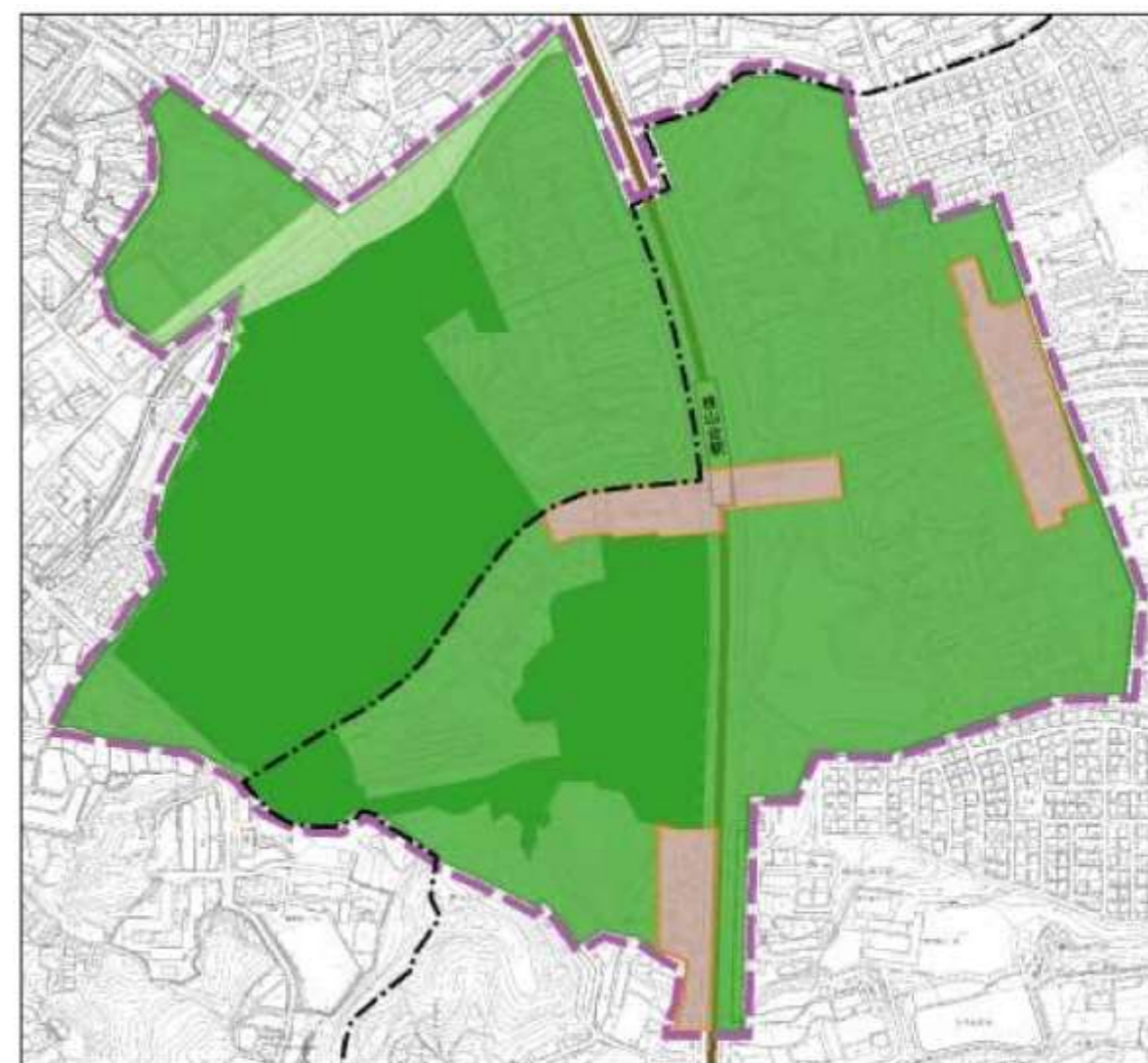


図：桃山台地区の高齢化率の推移

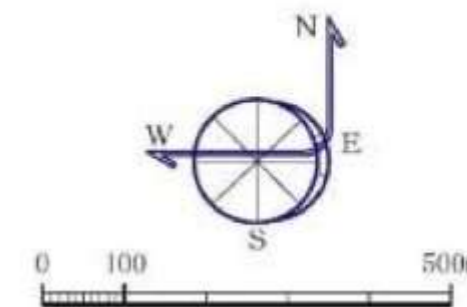
資料：豊中市データ、吹田市データ

(ウ) 用途地域

駅南側・竹見台近隣センター・桃山台近隣センターは、近隣商業地域となっており、その他は、住居専用地域となっています。



凡 例	
	第1種低層住居専用地域
	第1種中高層住居専用地域
	第2種中高層住居専用地域
	近隣商業地域
	市境界線
	重点整備地区



図：桃山台地区用途地域

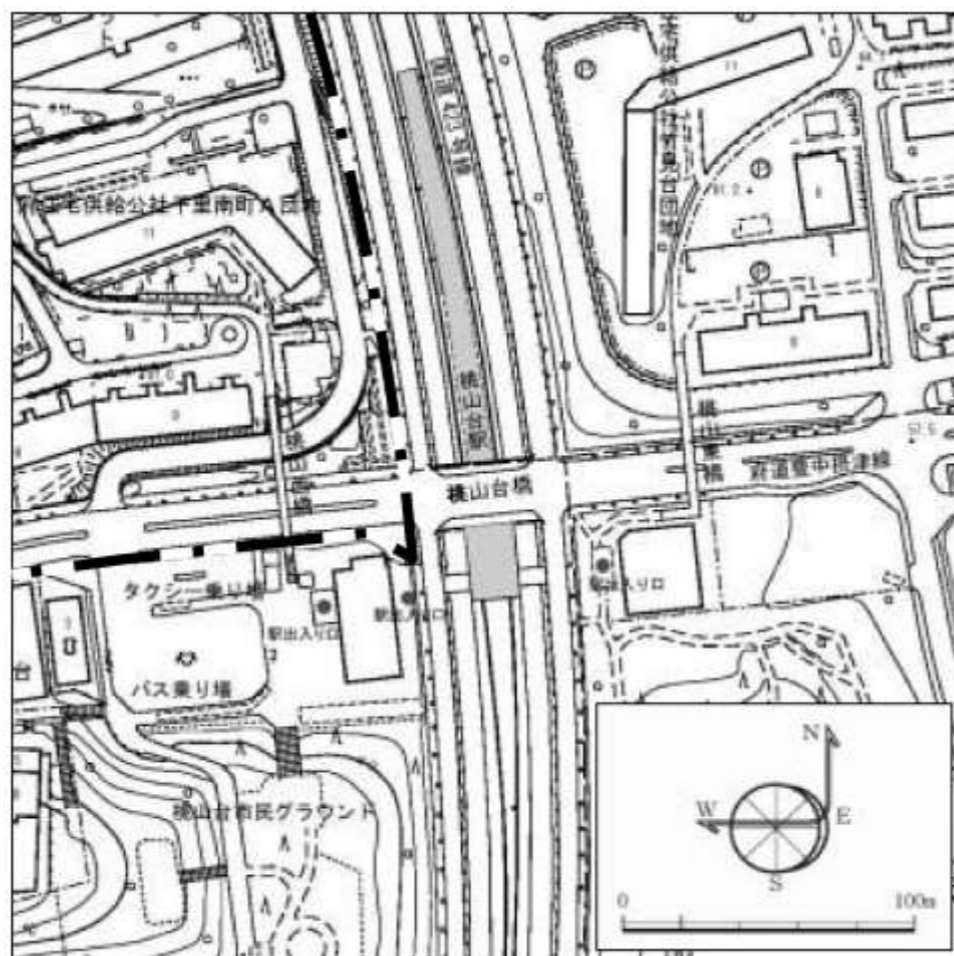
(工) 交通施設

【桃山台駅（北大阪急行）】

桃山台駅は、1日あたりの乗降客数が4万人を超え、吹田市にある14の鉄道駅の中でも2番目に利用者の多い駅となっています。

駅舎は、国道423号の上下線の間位置しており、桃山台駅上では国道423号の側道と千里ニュータウン内を横断する府道が交差しています。

通勤・通学時間帯には多くの自動車・歩行者が桃山台駅周辺へと集中します。



図：桃山台駅周辺図

<ホーム>

・島式1面（梅田方面、千里中央方面）（ホームと交差する府道のレベル差は5.5m）。

<改札口>

・地下階に位置します。（自動改札機は7台、うち車いす対応は1台）

<改札からホームへの連絡>

・階段（1箇所）を利用します。エレベーターおよびエスカレーターの設置はありません。

・車いす用に階段昇降機を設置しています。

<改札から地上への連絡>

・改札から東西2方向へ連絡しています。いずれもエレベーターおよびエスカレーターの設置はなく、階段のみとなります。

・改札から東方向へは、車いす用に階段昇降機を設置しています。

<トイレ>

・改札内に設置しています。男女用とは別に車いす用トイレを設置しています。



図：桃山台駅および周辺イメージ図

【バス】

桃山台地区では、路線バスと高速バスが運行しています。

路線バスの乗り場は駅前広場に位置しており、桃山台駅での北大阪急行への乗継利用等も含めて、周辺地域への交通の起点となっています。

高速バスの乗り場・降り場は国道423号の側道に位置しており、広域交通手段の核となっています。

駅前広場および、高速バスの乗り場・降り場共に、吹田市に位置していますが、豊中市市民も多く利用しています。

<駅前広場(桃山台1号線)>

路線バスのバス停「桃山台駅前」からは、阪急バスが31系統を運行しています。

<「千里ニュータウン」乗り場・降り場(国道423号)>

高速バスのバス停「千里ニュータウン」からは、阪急高速バス、西日本JRバスなどが、合計41路線を運行しています。



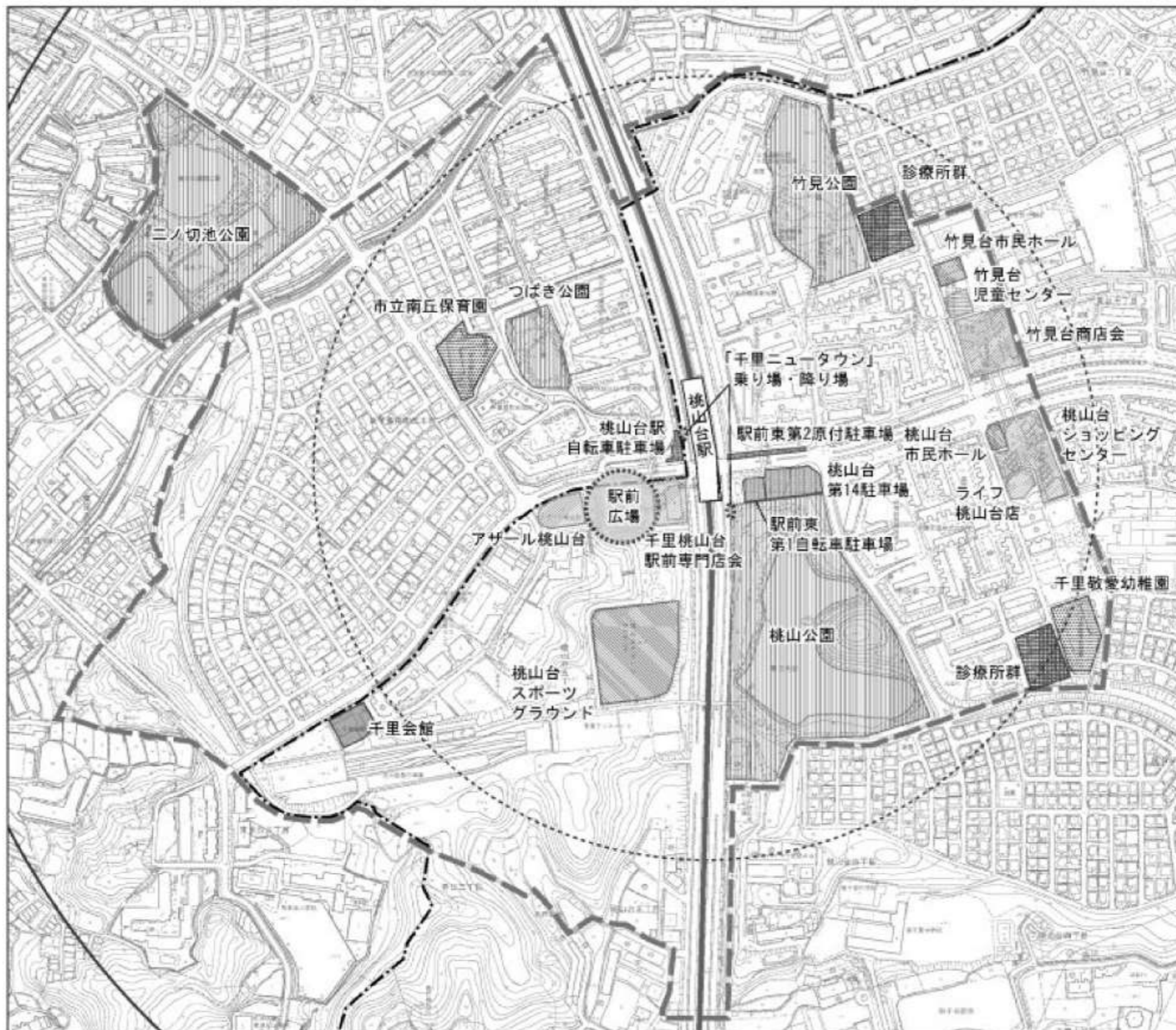
図：桃山台駅前広場



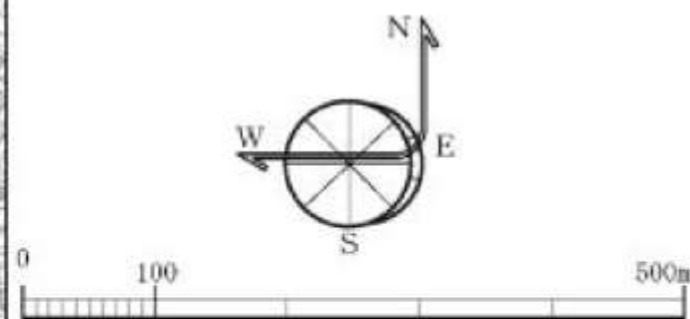
図：高速バス乗り場



(オ) 施設配置状況



凡 例	
	商業施設
	官公庁施設・公共施設
	教育施設等
	医療・保健施設
	福祉施設
	公園施設
	公益施設
	駐車場・駐輪場
	駅前広場、バス停
	市境界線
	重点整備地区
	駅から500mの範囲
	駅から1000mの範囲



図名 桃山台地区 地区内施設配置図

イ 重点整備地区の選定理由

桃山台地区は、桃山台駅の利用者が多く、高齢者の方も多数利用されていること、加えて、周辺住民の方から早急な駅舎のバリアフリー化を望む要望が多いこと等から、重点整備地区に選定しています。

(ア) 桃山台駅の利用者数

桃山台駅の1日平均乗降客数は、約41,500人（平成15年(2003年)平均値）で、特定旅客施設の要件である5,000人を超えています。

(イ) 配置要件

桃山台駅は、丘陵地にある良好な住宅地区内に位置しています。高齢者や身体障害者等がよく利用する施設として、竹見台市民ホールや桃山台市民ホール、良好な住環境の要素の一つである憩いの場になっている桃山公園や竹見公園、二ノ切池公園、つばき公園等があります。

(ウ) 課題要件

桃山台駅の改札階は、地上を通る新御堂筋の側道と、地下を走る新御堂筋の本線の間の狭いスペースに位置するため、駅構外から改札階、ホームへの通路に、垂直移動が多くなっています。

しかし、現状では階段と車いす用階段昇降機しかありません。こういったさまざまな課題を解消するため、バリアフリー化整備を実施する必要があります。

(エ) 効果要件

豊中市、吹田市が連携して基本構想を策定し、公共交通、歩道、信号等の事業者による一体的なバリアフリー化整備を行うことにより、より効率的、効果的なバリアフリー化をめざします。

(オ) 緊急性

千里ニュータウンは、まちびらきから40年が経過し、少子・高齢化が進行しています。また、車いす利用者の移動経路として、駅の東口からホームまでの階段昇降機が整備されてはいますが、高齢者等にとっては階段しかなく、駅構外から改札口までの長い距離を移動する必要があり、大変利用しにくい駅となっています。

そのため、周辺住民から事業者等へ駅舎改修の要望書が提出され、吹田市議会において請願が採択されるなど、早急なバリアフリー化整備が求められています。

(カ) 区域

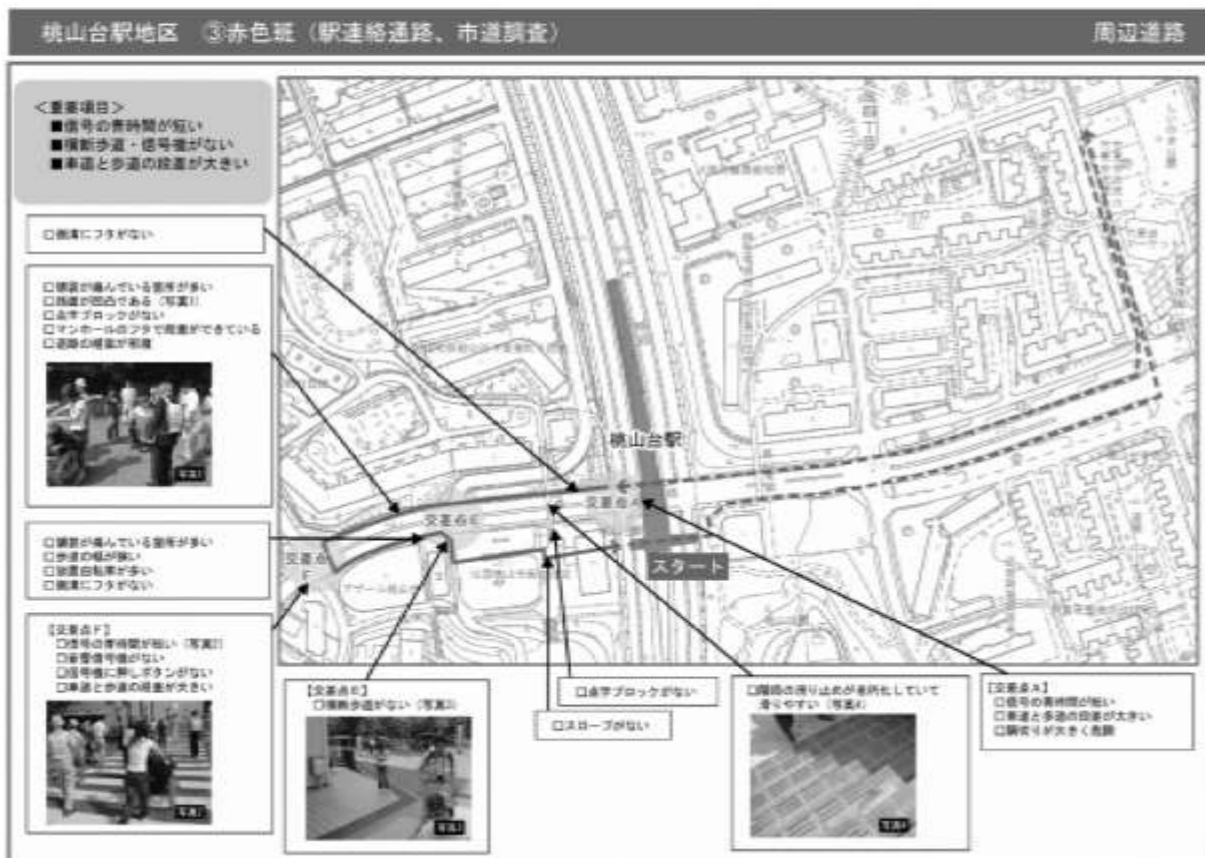
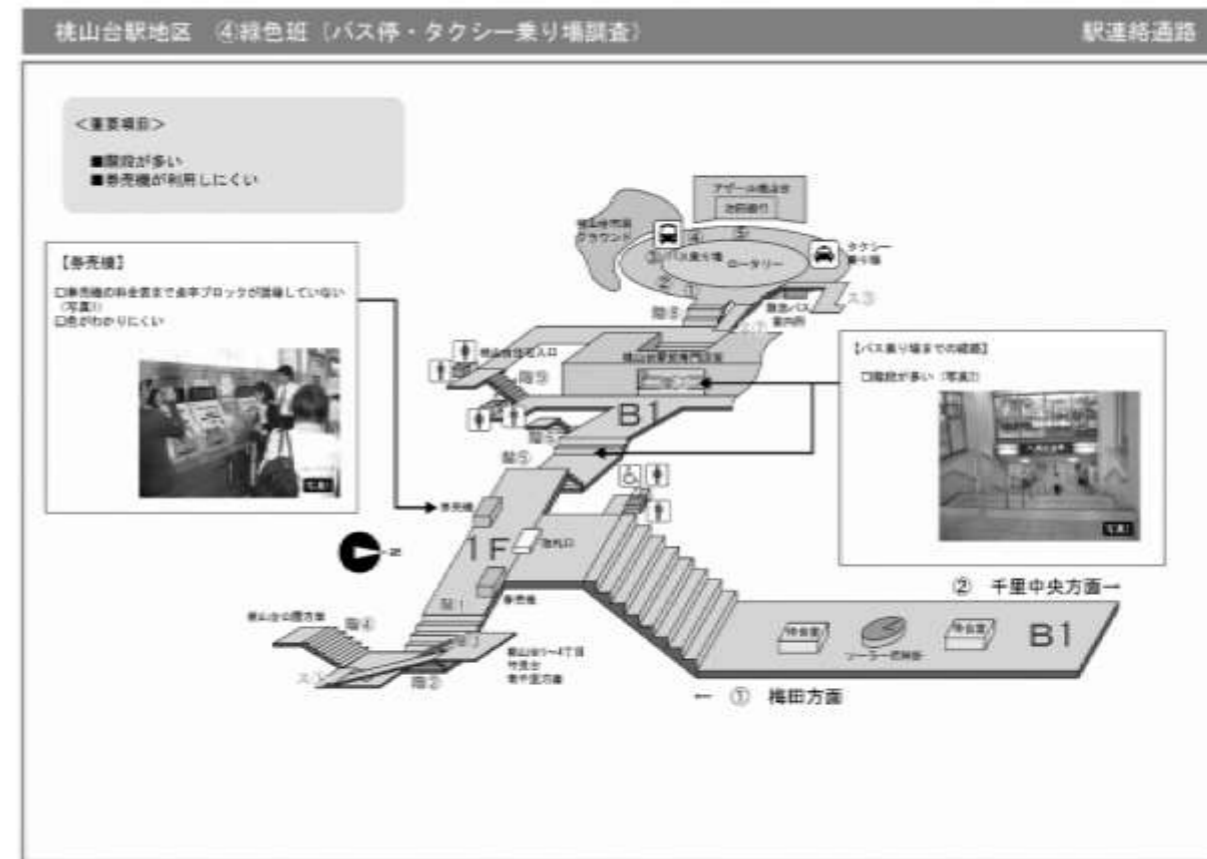
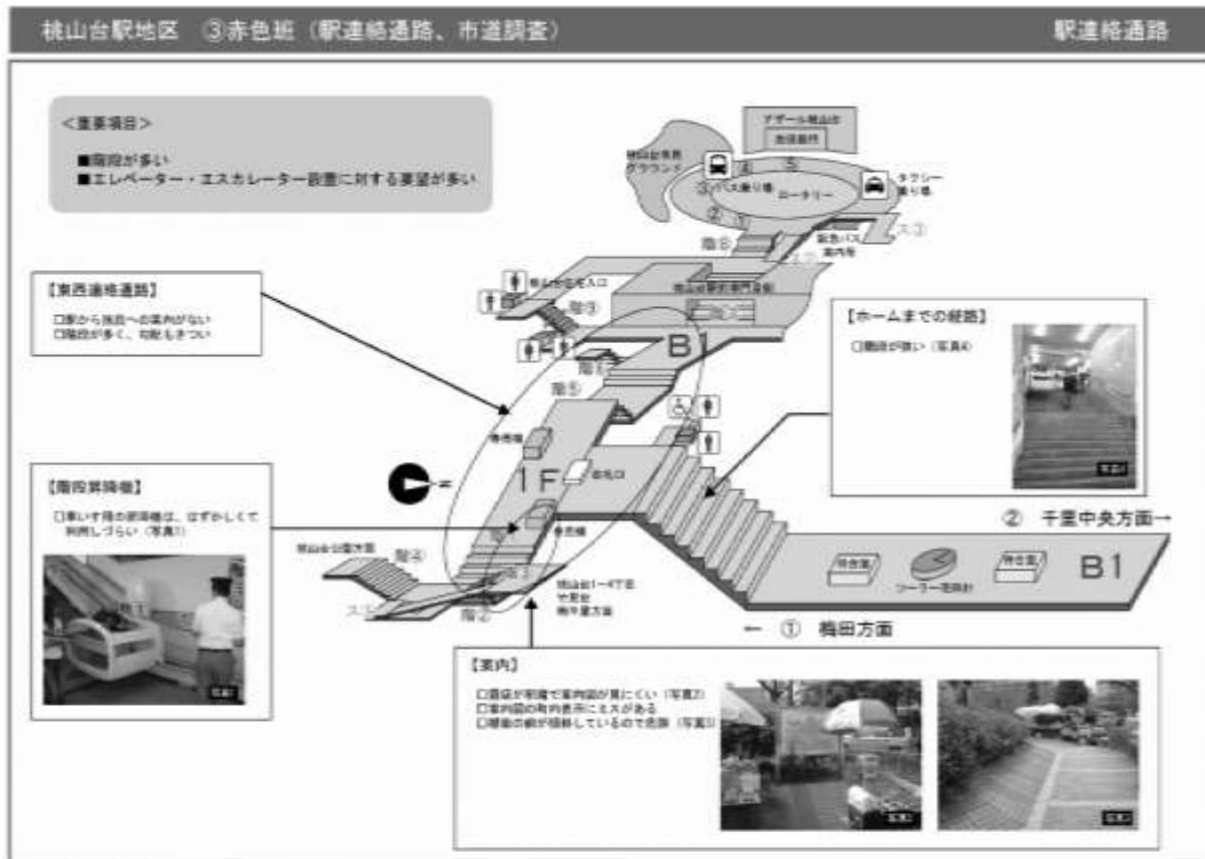
桃山台地区は、下記の町丁目から構成される区域（約0.94km²）とします。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○豊中市：新千里南町3丁目、東豊中町5丁目 ○吹田市：桃山台2丁目、桃山台5丁目、竹見台3丁目、竹見台4丁目 |
|---|

ウ タウンウォッチングでの意見

ワークショップ時に行ったタウンウォッチングの意見を以下に示します。





エ ワークショップ・パブリックコメントでの意見とその考え方

基本構想に幅広い意見を反映することを目的に、意見交換やタウンウォッチングを行う桃山台地区ワークショップを4回開催しました。また、より多くの方から意見を頂くためのパブリックコメントを実施しました。その主な意見とそれに対する考え方を以下に示します。

パブリックコメントの概要

- (1) 募集期間：平成18年（2006年）2月24日（金）～3月10日（金）
- (2) 募集方法：豊中市・吹田市のホームページや市報への掲載および市役所の窓口等で基本構想（素案）を配付し、意見を募集
- (3) 受付方法：郵便、FAX、電子メールまたは持参
- (4) 応募結果：豊中市10通、吹田市6通、合計16通

		意見	発言された場				回答・対応策			
			①	②	③	④				
記載内容	全体	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想にワークショップ等で出た意見を検討課題として記載してほしい。 				○	<ul style="list-style-type: none"> 本構想に基づき各事業者が事業を実施していきますので、決定事項を記載することを基本とします。ただし、参考資料としてこれまでの意見等を掲載し、今後の検討課題と位置づけます。 【p.参-5~8 2.タウンウォッチングでの意見】 および【p.参-9~23 3.ワークショップ・パブリックコメントでの意見とその考え方】 			
	整備案	<ul style="list-style-type: none"> ワークショップで議論した駅舎の整備案は最終案でないため、構想に記載しない方がよい。 				○	<ul style="list-style-type: none"> ワークショップでの検討した1案としてイメージは記載することとし、表題を「ワークショップで検討された案の1つ」と修正、「注意：具体的な整備内容については、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。」という一文を追加しました。 【p.6-2 ○整備内容】 			
	整備時期	<ul style="list-style-type: none"> 具体的なスケジュールを示してほしい。 				○	○	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な内容については、公共交通特定事業計画の中で検討していきます。 具体的には公共交通特定事業計画の中で検討を行いますが、できるだけ早い整備完了をめざしていきます。 		
	具体的な整備案	<p>全体</p> <ul style="list-style-type: none"> 桃山台の駅はもっと早期にバリアフリー化すべき駅である。 駅舎だけ単独で検討するのではなく周辺施設とのつながり等も十分検討してほしい。 豊中市で計画されている府営住宅団地の大規模建替も含めて検討する必要がある。 <p>桃山台橋北側に新駅舎を設置する案</p> <ul style="list-style-type: none"> 桃山台橋北側に整備する案に概ね了解。 ホームが狭いため、階段とエスカレーターを縦列で設置すればどうか。 既存の駅舎と新駅舎の連絡通路が必要ではないか。 新駅舎から駅前広場までの安全な経路確保が重要である。 新駅の改札設置に伴い、滞留スペースの確保が必要である。 新駅舎への車の寄りつき箇所、それによる渋滞といったことを考える必要がある。 <p>より北側に新駅舎を設置する案</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の分散を図るためにも、もっと北側に新駅舎を整備したほうがよい。 <p>現況の駅舎を改善する案</p> <ul style="list-style-type: none"> 現駅舎内の階段にエスカレーターを整備してほしい。 駅務室をけずれば、スペースを確保出来るのではないか。 				○	○	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。 		
整備時期	<ul style="list-style-type: none"> 早急に整備してほしい。 				○	○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な事業実施時期につきましては、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。 ただし、これまでのワークショップや普段からのご意見の中で、早急な整備が望まれていることは十分承知しており、できるだけ早い整備を行うよう努力いたします。 	
現況の課題	垂直移動	<ul style="list-style-type: none"> 階段が多く、垂直移動が大変。 スロープが途中までのため、車いすでは利用できない。踊り場も狭い。 エレベーターやエスカレーターがほしい。 今の狭い構内にエスカレーターを作ると、よけいに人が溢れる。 				○				<ul style="list-style-type: none"> 駅舎の整備方針につきましては、【p.6-1~3 (1) 駅舎(桃山台駅)】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでいただいたご意見をふまえ、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。
	改札機	<ul style="list-style-type: none"> 幅広改札は、駅員に近い場所に設置してほしい。 				○				
	券売機	<ul style="list-style-type: none"> 券売機の蹴り込みが小さい。 運賃表示の字が小さい。 売店横豊中側にも設置されると便利。 				○				
	ホーム	<ul style="list-style-type: none"> 転落防止柵を設置してほしい。 					○			

基本構想について
桃山台駅

※発言された場 ①~④：第1回~4回の各ワークショップでの発言された意見

			意見	発言された場				回答・対応策		
				①	②	③	④			
桃山台駅	現況の課題	個別施設	手すり	・階段以外にも手すりがほしい。(出来れば2段)	○				<ul style="list-style-type: none"> 駅舎の整備方針につきましては、【p.6-1~3 (1) 駅舎(桃山台駅)】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでいただいたご意見をふまえ、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。 	
			インターホン	・階段の手すりは両側がいい。広い階段は真ん中にも手すりがほしい。	○					
			その他	・手すりの点字が無い箇所がある。	○					
		案内情報施設	改札口	・改札口にベンチを置いてほしい。	○					
			飲料水自販機	・飲料水自販機のボタン位置が高く利用できない。	○					
			公衆電話	・公衆電話の足元に電話帳を取り付けているため利用しにくい。	○					
		案内設備	アナウンス	・アナウンスはあるが、周囲がうるさい時は聞き取りにくい。電光パネルでよくわかる。	○					
			トイレ	・トイレの入口にも案内板をつけてほしい。	○					
			女性専用車	・女性専用車の乗車口に点字案内がほしい。	○					
		視覚障害者誘導用ブロック	車いす用	・車いす用の入口の表示がない。	○					
			敷設位置	・敷設位置に人や荷物があり、利用しにくい。	○					
		その他	視覚障害者誘導用ブロック	・視覚障害者誘導用ブロックと同じ色の線があり紛らわしい。	○					
			その他	・お金の概算は検討しているのであれば教えてほしい。				○		
		基本構想について	主な施設・主な経路	記載内容	全体	・今までのワークショップの意見が反映されていないように感じる。				
個別の課題	・桃山台スポーツグラウンドの駐車可能台数が少ない。							○		
追加	住民の利用				・住民の利用が多い竹見公園を追加してほしい。				○	
	地区外				・地区外、乳母車等の利用が多い幼稚園、保育園を追加してほしい。 (千里敏愛幼稚園、南千里保育園、市立南丘保育所)				○ ○	
	地区の特性				・地区の特性であり、地区外からの利用がある医者村を追加してほしい。				○ ○ ○	
個別の課題	上野新田線				・上野新田線は、歩行空間ネットワークではなく、特定経路にしてほしい。				○	
	竹見台専用2号線				・竹見台専用2号線、新千里南町歩29号線の歩道橋にエレベーターを設置してほしい。				○	
	新千里1号線				・新千里1号線は急勾配のため、休憩施設や滑り止めを設置してほしい。				○	
	新千里南町歩				・新千里南町歩第29号線のつばき公園までは、急勾配のため、車いすでの移動は困難である。				○	
追加	国道423号				・国道423号(新御堂筋)横側のバス停までの経路を追加してほしい。				○ ○	
	竹見台専用2号線				・竹見台専用2号線、竹見台1号線を追加してほしい。(地域内のネットワーク)				○	

※発言された場 ①~④：第1回~4回の各ワークショップでの発言された意見

	意見	発言された場				回答・対応策
		①	②	③	④	
基本構想について 主な施設・主な経路	主な経路 追加	・竹見台専用3号線を追加してほしい。(地域内のネットワーク)			○	<ul style="list-style-type: none"> この路線は途中より府営住宅の敷地内通路となっています。 道路ではない敷地内通路をバリアフリー経路に指定することで、将来、府営住宅の建替計画を検討する際に、敷地利用等に制約がかかることが懸念されること等から主な経路としての指定を見送っています。 なお、敷地内通路部分については大阪府において適正に維持管理を行うとのこととです。
		・竹見台1号線、桃山台4号線、桃山台6号線を追加してほしい。(医者村や保育園等への経路)	○	○		<ul style="list-style-type: none"> 竹見台1号線、桃山台4号線は、竹見台市民ホール、ライフ桃山台店等への経路として追加しています。 【p.5-2 5.2主な経路】および【p.5-3 図5-1桃山台地区特定経路路線図】 医者村を主な施設に追加しなかったため、桃山台6号線は追加を行っておりません。
		・桃山台専用4号線、桃山台専用5号線を追加してほしい。(ライフへの経路)	○	○		<ul style="list-style-type: none"> 桃山台専用5号線は、準特定経路として追加を行いました。 【p.5-2 5.2主な経路】および【p.5-3 図5-1桃山台地区特定経路路線図】 ライフ桃山台店への経路として桃山台4号線を指定しているため、桃山台専用4号線の追加は行っておりません。
		・しいのき橋でつながれた商店会、ショッピングセンターの中の通路も重要な経路である。バス停からは階段しかない。			○	<ul style="list-style-type: none"> 施設内通路のため、基本構想内への記載は行いませんが、施設管理者へ要望していきます。 しいのき橋につきましては、駅からの経路に含まれないため、主な経路への追加は行いませんが、地域のまちづくり事業等の中で検討を行います。
	その他	・竹見桃山線、二ノ切桃山台線を追加してほしい。(地域内のネットワーク)			○	<ul style="list-style-type: none"> 【p.5-2 5.2主な経路】に示しております、各経路の位置づけから、主な経路への追加を行っておりません。 ただし、主な経路への追加は行いませんが、地域のまちづくりの中で検討すべき課題として認識しております。
		・下記経路の追加が必要ではないか。 ・桃山公園の園路、府営団地内の道路を通る経路 ・竹見公園の東側の経路 ・二ノ切桃山台線 ・竹見桃山線			○	
		・駅と住宅を結ぶ経路は、主な経路と指定しなくても、優先的に対策をしてほしい。			○	
		・車の排気ガスが気になるため、できれば住宅内を通行したい。	○			
		・南千里地区との歩行者空間ネットワークをつなぐ必要がある。			○	
		・信号の設置の項目が抜けている。 ・歩車分離の項目が抜けている。 ・溝蓋の整備の項目が抜けている。			○	
現況の課題 歩道	有効幅員	・歩道がない、狭い箇所がある。 ・街灯、植栽の枝等により狭くなっている箇所がある。	○	○		<ul style="list-style-type: none"> 現在南千里地区の基本構想案を作成していますが、両地区で府道豊中摂津線を特定経路に指定することによりネットワーク化が図れるものと考えています。 信号の設置につきましては、【p.6-8 (4) 交通安全特定事業】に記載しています。 歩車分離につきましては、特定事業計画作成時に、検討を行います。 集水機能の低下等の理由から、基本的には溝蓋は設置しないこととしていますが、歩道幅員などの現場状況をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。 歩道の整備方針につきましては、【p.6-4~7 (2) 歩道】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
	舗装	・木の根等により舗装が老朽化している箇所がある。 ・マンホールの箇所に段差ができていない箇所がある。	○	○		
	勾配	・縦断勾配、横断勾配がきつい箇所がある。	○	○		
	横断歩道等と の切下部	・歩道と車道の段差が大きい。	○			

※発言された場) ①~④: 第1回~4回の各ワークショップでの発言された意見

		意見	発言された場				回答・対応策	
			①	②	③	④		
主な施設・主な経路	現在の課題	立体横断施設	・歩道橋の階段が急で老人にはきつい。	○				<ul style="list-style-type: none"> 歩道の整備方針につきましては、【p.6-4～7 (2) 歩道】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
		排水施設等	・側溝のコンクリート壁が高さ(深さ)30cm程であり、危険。	○				
			・側溝に蓋が無い、とぎれている箇所がある。	○				
			・側溝に蓋もしくは白線を引いてほしい。	○				
		視覚障害者誘導用ブロック	・視覚障害者誘導用ブロックが無い、連続していない箇所がある。	○	○	○		
		横断防止柵等	・ガードレールが無い箇所がある。	○	○			
		照明施設	・夜間照明が必要。	○	○			
		案内設備	・公共施設への案内が無い。	○				
	その他	・縁石が危険な箇所がある。	○					
	バス車両およびバス停		・阪急バス。低床バスが走っているが利用しにくい(乗れない)。もっと使いやすい車両をつくってほしい。				○	<ul style="list-style-type: none"> 今後、新たな低床バスが開発された場合、阪急バスさんに積極的な導入を要望していきます。 バス停の改良につきましては、【p.6-8 (3) バス・バス停】に含んでいます。
		・路線の運営等についても、検討してほしい。				○		
		・低床バスに対応していないバス停がある。	○					
信号機		・桃山台橋の交差点、青信号時間が短い。	○				<ul style="list-style-type: none"> 交通安全特定事業(信号機等)の整備方針につきましては、【p.6-8 (4) 交通安全特定事業】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、交通安全特定事業計画の中で検討を行います。 	
		・歩行者用押しボタン信号がほしい。	○					
		・音響信号が無い。	○	○				
駅前広場	西側駅前広場	歩道	・フラワーボックス、グラウンド表示、ポスト等が通行の邪魔になる。	○				<ul style="list-style-type: none"> 桃山台1号線(駅前広場)の整備方針につきましては、【p.6-4 1) 特定経路】および【p.6-5 d. 桃山台1号線(駅前広場)】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
			・阪急バス案内所横に駅へのスロープがあるが細く自立たない。	○	○			
		バス停	・バスの寄りつきが悪い箇所がある。			○		
			・切符売り場までの視覚障害者誘導用ブロックが無い。	○				
			・視覚障害者誘導用ブロックの敷設されているところには、屋根が無い。			○		
		・行き先案内、時刻表などが目の高さでないと見えにくい。	○					
		・切符売り場側に向かって歩道が傾いている。	○					
	ロータリー	・バス、タクシー、乗用車等でロータリーが混み合う。	○					
	その他	・バス停(発車所)横に自転車置き場を設置してほしい。	○	○				
	東側駅前広場		・植え込みレンガが傾斜し、つまづく危険性がある。	○				<ul style="list-style-type: none"> 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
		・吹田市街地案内板について、竹見台公園横の竹見台4丁目「府営千里竹見台住宅」の文字が脱落している。	○					
		・駅前の渋滞を考えると、東側にもバス停を作ればどうか。	○					

※発言された場) ①～④：第1回～4回の各ワークショップでの発言された意見

		意見	発言された場				回答・対応策	
			①	②	③	④		
基本構想について	施設	市民ホール	・くつを履くためのいすがほしい。	○				<ul style="list-style-type: none"> 施設の整備方針につきましては、【p.6-9 (5) 施設】に記載しています。 いただいたご意見については、バリアフリーの趣旨をふまえ改善されるよう、各施設管理者に要望してまいります。
		公園	・トイレが狭すぎる。	○				
			・公園の出入口が車いすでは入れない。	○				
			・公園内に照明を設置してほしい。				○	
		駐車場	・園路の舗装（インターロッキング等）が必要である。				○	
	駐輪場	・駐車場出入口に表示が無い。	○					
	ソフト施策	記載内容	・駅舎の改装にあわせて駐輪場の整備はされるのか？（豊中側）				○	<ul style="list-style-type: none"> 豊中市・吹田市は、これまでもユニバーサルデザインに基づいた検討を行っています。直接「ユニバーサルデザイン」という言葉はできませんが、「誰もが使いやすい」ことをめざしています。 ソフト施策の考え方につきましては、【p.6-10 (7) ソフト施策】に記載しています。 具体的な内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
			・駐輪場の出入口について、自転車と人との錯綜が危険である。				○	
		・ソフト面については、ユニバーサルデザインまで広げた内容を記載できないか。				○		
		歩道上の 現況の 占有物 課題	・路上駐車（荷下ろし車含む）、路上バイク、迷惑駐輪、看板、商品のはみ出し陳列等がある。	○				
・看板等が倒れている箇所がある。			○					
その他	・電柱のポスターが自障りである。	○						
今後の進め方	・たばこの吸い殻が多い。	○						
	・本ワークショップで終わりとのことだが、今後、市民が確認する場は無いのか。				○	<ul style="list-style-type: none"> 本基本構想は、委員会の傍聴、ワークショップ、パブリックコメントで多くの方の意見を伺いながら検討を進めました。 吹田市道の道路特定事業計画作成時は、基本構想作成時と同様、ワークショップ形式で検討をすすめます。その際、その他の事業につきましても、ご意見をいただければ、各管理者に要望してまいります。 桃山台駅につきましては、公共交通特定事業計画（素案）等を作成した段階で、ご意見をお伺いする場を設けます。 今後のワークショップ開催時の参考とさせていただきます。 		
	・今後、基本構想に対する意見を言う場があるのか？素案が決定した段階でこれまでの意見が入っているかどうかチェックすることが必要である。				○			
	・事業実施計画に対して意見がいただけるのか？				○			
	・桃山台駅の整備進捗状況の説明はあるのか？				○			
	・桃山台駅についても、事業実施計画検討時に住民の意見を聞く場を設けるのか？				○			
	・詳細な検討を進める際は、こういったワークショップ形式も重要だが、もう少し少人数で検討する場を設けてもいいのではないかと。				○			
・府の住宅公社も、ワークショップに参加してほしい。				○				

※発言された場） ①～④：第1回～4回の各ワークショップでの発言された意見

【パブリックコメントの意見一覧】

パブリックコメントでは、下記の16通の意見をいただきました。

	意見
1	<p>桃山台駅のバリアフリー化の記事を読んでびっくりしました。 平成22年度実施目標だなんて・・・まだかまだかと日々待っているのに。 一日も早いバリアフリー化を利用者は望んでいるはずですが。 ベビーカーを担いで赤ちゃんを抱き、荷物を持っての移動がどんなに大変か。。。実際 しょっちゅう利用する者にしかわからないことだと思います。 子育て世代がどれほど多く利用しています。 同じように高齢の方、からだのご不自由な方、もたくさんおられます。 どうぞ、計画案も十分考慮する時間は必要かと思いますが、平成22年度などはどう 考えても遅すぎます。大事な市民税、もっと有効に活用してください。</p>
2	<p>桃山台駅について 北側に出入口（改札口）を設置してほしい。明らかに北方向からの利用客が多いと思わ れる。電車自体もラッシュ時の混雑がひどく、北側に改札があれば混雑緩和になる。また、 駅の北側は東西の土地が高い位置にあり、歩道橋とエレベーターで結ぶことでバリアフ リーの面でも大変いいと思う。現在の状況は、利用者より駅周辺の商店等の利便性を 考慮しているように思えない。</p>
3	<p>いつも、地域の活性化にご尽力戴きましてありがとうございます。 吹田市の市報で常々思っていたことが載っていましたのでご意見させていただきます。 私は梅田や難波に行きますので桃山台の駅をよく利用します。 しかし、PCなど重い荷物を持ち、海外へ行くスーツケースを運んだりする時はJR の吹田駅を使用します。 何故なら桃山台駅では、エレベーターがないため負担にならないようについているキャ リアーを、わざわざ持ち上げて、階段を上り下りしないといけないからです。 子供が小さかった時はベビーカーを持ち、子供を抱き、荷物を持つ、というひどい状態 でした。今も変わってありませんが。 現在、桃山台の駅では、車いすの方は駅員さんに頼んで移動をしています。 駅員さんも大変ですが、頼む方もこれじゃ嫌だと思えます。 それに手伝い報酬も出てるそうですね。 エレベーターがあれば、車いすの方も、駅員さんが来るまで待つ必要がないし、第一 便利だと思います。 東京の駅では、上りと下りのエレベーター、階段と3等分されています。 母も駅の階段を降りている時に、足をすべらして怪我をしましたので、下りのエレカ ーターも必要だと思っています。 エレベーターももちろん必要ですが、是非、上り下りのエレベーターもつけて下さい。 こういう優しさがあるこそ文化都市だと思います。 お年寄りだけでなく、大きな荷物を持った外人の人も、優しく受け入れる吹田市になっ て欲しいと思います。</p>

	意見
4	<p>資料をお送りいただきありがとうございました。 千里中央側にも改札口が出来て、エレベーターやエスカレーターが設置されることは 住民の長年の切実な要望でした。実現の運びとなりとてもうれしく思っています。 ところで、豊中側の駅の出入口について、国道423号との関係や府道豊中津線との 関係を基本構想に加えないと不完全なものではないでしょうか。 豊中市でもワークショップを独自にもうけて住民の意見を聞いて早急に具体案をま とめるべきではないでしょうか。 吹田市側は駅周辺についても相当こまかくまとめられています。 豊中市はこれまでも消極的で、吹田市にぶらさがっているだけという印象をもって います。</p>
5	<p>第6章-6. 1 事業内容とスケジュール(1) 駅舎(桃山台駅)の項の内、駅の出入口の 項目の内容に関しての意見。 ⇒ワークショップでも繰り返し指摘されてきたように、バリアフリーを考慮の前提として、 乗降客数に比較し、改札への出入口が「一か所」という問題の改善があると思います。 問題はその内容の検討です。 「駅前広場や周辺施設との連続性」は当然重要ですが、周辺住民の立場(桃山台地区 よりもっと広域的な)からしますと、上新田地区や新千里南町地区の住民は「ホーム北側 への駅出入口」を切望しています。 他の箇所でもその主旨の記述がありますが、付け足し的な印象です。「効率的かつ効果的 な出入口の設置箇所」は、「駅利用者の動線」にも配慮した検討が必要だと思いますので、 その主旨も加えていただきたく要望します。 ⇒「駅前広場や周辺施設との連続性および駅利用者の動線等に配慮した、効率的かつ 効果的な出入口の設置箇所の検討」とする。</p>
6	<p>手すり取付お願い 竹見台から陸橋より桃山台駅に行く時、下りの階段が広く、中に手すり取付くださる ようお願いします。 11月より階段の所で3人オドリ場でのびている人あり</p>
7	<p>エスカレーター1基設置とあるが、エスカレーター設置の場合「上り」だけ作ればよい ように考えられがちであるが、年寄りや足の不自由なものにとって下りが一番危険であ り、「上り」以上に必要なのは「下り」エスカレーターである。 設置の場合、「下り」を無視しないように(いざとなった場合、「上り」は手すりにつ かまり体重を持ち上げながら安全に上ることができるが、「下り」階段は一歩誤れば大 きな危険に襲われる。) エスカレーター検討の際は「下り」を忘れないように。場合によっては上下切替えボタ ンの装備もやむを得ない。</p>

	意見
8	<p>桃山台地区交通バリアフリー基本構想案etcいずれの地区でも一緒ですが、設備を施工した後の使い勝手が一番大切な事です。</p> <p>私は地下鉄江坂駅南西階段裏に新たに設置されたエレベーターを使って大変障害者として下れしく思っている車いす通勤者ですが、歩道に一時、かなりの量の飲食店・不動産屋の看板が乱立し、一列通勤しかできませんでした。エレベーター入口に到着するまで長い間待たなければなりません。最近、職員の方が立看板撤去要請をされているのを見かけますが、翌日には、また逆戻りです。どうして自転車は通告の上、強制撤去するのに看板の常習者は強制撤去できないのでしょうか。（どちらも個人所有物ですが）自転車は北朝鮮に売却できるが、看板はできないからですか。一時撤去した看板所有者は他の店が出すと必ず再度設置することになります。看板が一つも置いていなければ、最初に置く者はちゅうちょするはず。悪質不動産業者には強い態度で接すれば問題なくなり、街はすっきりいたします。『くさったリンゴが一個あれば箱ごと腐ってしまいます。』</p> <p>また、桃山台地区交通バリアフリー基本構想案についてですが、</p> <ol style="list-style-type: none"> ①「歩道の有効幅員を確保」とあるが、いくら広くしても、視覚障害者誘導用ブロック等の上に物が置かれれば、幅員を確保した意味がなくなります。 ②「主な経路にきまれる歩道橋に、駅の出入口や駅前広場などの動線に配慮したエレベーターの設置を検討」とありますが、（ここに物が置かれないのは）この出入口に物が置かれるのは、自立つからずです。 ③「啓発活動を強化するなどの歩道上の迷惑駐輪対策や、交差点・横断歩道上の違法駐車対策を推進」とあるが、駐輪だけではない。夕方夜間にかけて看板だらけでは、いくら良いものを設置しても障害者には役立たないです。
9	<p>3. 4 表 3-1 (1) 地区内の問題点 桃山台駅の階段の写真2枚 西側駅前広場 ハス停の写真1枚</p> <p>は、一日のうちの最も人の少ない時間に撮影されたもので、実態の理解を妨げるものである。</p>
10	<p>2. 1 (3) 課題要件 2行目 ホームのエレベーターが無いの次に以下を挿入する。 「特に朝・夕のラッシュ時には、1箇所しかない改札からホームにいたる階段に上がり下りの通勤客が溢れ、極めて危険な状態になる」 追加の理由：困っている実情が伝わらない。また、ラッシュ時には、身体障害者・妊婦・荷物の多い人などの利用は困難をきわめることを率直に表現していただきたい。</p>

	意見
11	<p>第6章 バリアフリー化事業の内容とスケジュール 駅利用者の利便性の向上のためには、新たに桃山台駅のホームのできるだけ北端に新駅舎および改札口を設け、エレベーター等を設置する案も是非ご検討をお願いします。</p> <p>ホームの北端近辺に改札口ができれば、桃山台駅の北側周辺住民の利便性は飛躍的に向上し、また地形的にもバリアフリー化の目的に適していると思います。このことは、桃山台駅の北側周辺住民（特に高齢者や障害者にとって、坂道の上下りにかなり辛いものがあります）が、長年切望し、期待していたことで、この機会に是非実現に向けてご検討していただきますようお願いいたします。</p>
12	<p>第6章 バリアフリー化事業の内容とスケジュール 桃山台駅利用者の利便性の向上のためには、新たにホームのできるだけ北の端に改札口を設け、高齢者および身体障害者等介護者用エレベーター等を設置することも是非ご検討を宜しくお願い致します。</p> <p>ホームのできるだけ北の端に改札口を設けることにより、桃山台駅の北側周辺利用者の利便性は向上し、またエレベーター等を設置することにより周辺にお住まいの高齢者および身体障害者等の利用者にとっても利便性は向上すると考えます。</p> <p>特に、現在の駅では坂道や駅改札口までの階段の上下りは、高齢者にとって相当な負担となっておりますので、この機会に是非ホームのできるだけ北の端に改札口およびエレベーター等の設置が実現しますようご検討宜しくお願い致します。</p>
13	<p>6. 1 (1) ○整備内容 表現が抽象的であり、もう少し具体的に表現願いたい。私の意見ではありますが、以下1～5の基本計画を冒頭に記述されたい。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 桃山台橋の北側歩道を拡幅し、これから駅ホームに通じる、改札、歩道、階段、エスカレーター、エレベーターを設置する。 2. 前項の工事を完成し、使用開始後、現在の駅舎を改造する。この際、新御堂筋の側道（国道423号側道）の地下を掘削することを認め、階段を拡張してエスカレーターを設置する。 3. 駅舎の改造に当たっては、将来のC-20住宅の建替え計画との整合性への配慮を要する。 4. 別途駅ホームの中央北側部分に新御堂筋およびその側道を東西に跨ぐ歩道橋を作り、できればこれを1項の新改札、歩道と連結させる。 5. 1項に関連して拡幅を大きく駅ホームを覆う形で行い、バス、タクシーなどの交通機関の活用、駐輪場の設置の是非について検討を行う。

	意見
14	<p>1. 高齢者、軽度障害者、幼児同伴者にとり、上りより下り階段での転倒がより不安があります。追い抜け不要の下りエスカレーターをバス停より駅ホームに設置してほしい。新改札への2度の横断歩道はできるだけ使いたくない。</p> <p>2. 吹田市桃山台スポーツ広場へ高齢者は階段、坂道共に使用出来がたい。子供と共に入るにはスロープを考慮してほしい</p> <p>3. 駐輪場対策として電動レンタサイクルを考慮してほしい。</p> <p>北大阪急行林田課長あてに大阪大学大学院工学研究科ビジネスエンジニアリング専攻助教授松村暢彦先生が2003年、北千里にて3ヶ月実験された報告書をお渡ししました。</p>
15	<p>新設改札口を最も北側に設け、豊中市側にもバスターミナルを作る案</p> <p>1. 現在のバス停留所「上新田住宅前」を「桃山台北口」と改めて、上新田西の空き地と天竺川(地図の斜線部分)を利用して、現在の桃山台から来るバスの入り口と南町3丁目から来るバスがUターンできるスペースを作る。駅から来たバスと南町から来たバスの乗り場が混同しないように工夫が必要。</p> <p>2. 新設のバス停から、新設の改札口までバリアフリーの新しい歩道を設ける。そのために、現在「財団法人大阪府タウン管理財団」が所有する緑地(地図の斜線部分)を譲り受ける。</p> <p>3. 豊中市と吹田市の境界部分より斜めに(駅のプラットホームを少し延長しても良い)新駅舎に水平の歩道橋を作って、車道を越えるようにする。新駅舎にはエレベーターとエスカレーターを新設する。</p> <p>4. 新設の歩道の下に、新たな自転車置き場や高速バスの乗り場を新設する。</p> <p>上記の案の必要性とメリット</p> <p>1. 先に作成された、吹田市と豊中市の基本構想(素案)での新駅舎案(桃山台橋に接続する構想)では、現在の桃山台駅のバスターミナルとの接続も、工事大変難しいと考えられる。また桃山台橋に駅舎を接続すると振動が伝わる可能性もある。</p> <p>2. 上記の案は、工事もやり易く、建設費も安く出来る。</p> <p>3. 「桃山台北口」のバス停を設けることにより、豊中方面から来るバスの乗客は現在の桃山台駅に行く時間が短縮される。新千里南町や上新田の住民にとって便利になることは言うまでもない。</p> <p>4. 「桃山台北口」のバス停での乗降客の増加は、現在の桃山台駅の混雑緩和になるだけでなく、南町3丁目の商店街の活況につながる。</p> <p>5. 現在、南町3丁目のC団地の建替えが行われているので、阪急不動産や奥村組に協力を申し入れてはどうか。</p> <p>上記の案は、吹田市側の状況がわからないので、まったく考慮しておりません。豊中市は今回の計画では今のところ費用を負担しないと聞いていますが、上記の案のために相応のご負担をお願いしたいと思っております。</p> <p>添付：地図 一枚</p>

	意見
16	<p>ラッシュ時の人災事故や高齢者、ベビーカー利用者を考えて、又、西側にバス、タクシーターミナルが集中していることを考慮して以下意見を申し述べます。</p> <p>駅とバスターミナルが吹田側にあり豊中市側にも多くの利用者とバスからの乗り継ぎ利用者も吹田市側より多いことも考え駅の西側の混雑緩和のためにも、豊中市側からも積極的に、このバリアフリー対策は急務として北急に意見申し上げます。</p> <p>1) 桃山台駅の屋上となっている現桃山台橋を北へ60mほど拡幅工事をし、この拡幅スペースには吹田市域へのバスターミナルを新設する(北西にある駐輪場は工事で撤去する)</p> <p>* (これは駅西側のみにはバス、タクシーターミナルがあるため、交通混雑の要因となっています)</p> <p>この拡幅した屋上から階下の現ホームへ改札口、エスカレーター、エレベーターを新設する(現花時計の北側あたりへ)</p> <ul style="list-style-type: none"> この工事は南北に長い北側にも現改札口を通らず利用者はホーム北側で列車待ちすることが出来、ラッシュ時は狭いホームの大変な混雑緩和となり利用者全般に効果が多い。 現改札口からホームへの階段は難工事のためその拡幅には限度があり、上下エスカレーター設置は至難は必至と思われるので桃山台橋北側の拡幅工事を先ず着手してほしい。 <p>2) 次に豊中市側のバリアフリー対策として駅ホーム中央北側部分に新御堂筋と側道を東西に跨ぐ歩道橋を作り1)でいうホームのエスカレーター、エレベーター、改札口に連結する工事をぜひお願いしたい。</p> <p>3) 現西側のバスターミナルへの一番西側にある長い階段は荷物をもつ高齢者、ベビーカー利用者には大変酷な状況がよく見られるし巾もあるので上下エスカレーターを設置されたい。</p> <p>乗降客には周辺の店舗が視野を妨げているので業者にも協力方依頼して整備をしないとラッシュときはころぶ利用者もよく見かける</p> <p>→事故が起こればようエスカレーター工事をぜひ望みます。</p> <p>以上</p> <p>【上記の早期着工の必要性】</p> <p>【駅利用の豊中市側住民の不満の増幅】</p> <p>豊中市域にある北急緑地公園駅はバスターミナルもないが、整備近代化されて久しいが、吹田市域に駅とバスターミナルの集客が多い桃山台駅は今迄多々要望を受けながらバリアフリー化などの近代化が未だに着工されず豊中市市民の不満は増える一方です。</p> <p>北急へのアピールを望みます。</p>

【パブリックコメントでの意見とその対応】

章	項目	ページ	意見	基本構想における取り扱い		
	全体		<ul style="list-style-type: none"> お年寄りだけでなく、大きな荷物を持った外国人の人も、優しく受け入れる吹田市になってほしい。 豊中市でも独自にワークショップを開催して、早急に具体案をまとめてほしい。 	<p>基本構想における取り扱い</p> <ul style="list-style-type: none"> 豊中市・吹田市では、「だれもが気軽に出かけられるまちづくり」を基本理念もしくは基本方針として、バリアフリー化整備に取り組んでいます。高齢者や身体障害者だけでなく、大きな荷物を持った方、外国人、その他あらゆる人を対象としています。 【p.4-1 4.1基本理念】 本基本構想策定にあたっては豊中市・吹田市で協働して取り組み、ワークショップも協働で開催しました。今後の具体案の検討に際しても関係者が協力し、進めてまいります。 		
第2章 重点整備地区	2.1 選定理由	(3) 課題要件	p.2-1	<ul style="list-style-type: none"> 「特に朝・夕のラッシュ時には、1箇所しかない改札からホームにいたる階段に上り下りの通勤客が溢れ、極めて危険な状態になる」を追加してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 地区内の問題点「桃山台駅」にご指摘の「改札口が一つであるため、ラッシュ時には、改札階からホームまでの階段に通勤・通学客が溢れ、とても危険な状態となっています。」という一文を追加しました。 【p.3-8 表3-1(1)地区内の問題点】 	
第3章 地区の概要	3.4 地区内の問題点	表3-1(1) 地区内の問題点	p.3-8	<ul style="list-style-type: none"> 「桃山台駅の階段の写真2枚」「西側駅前広場のバス停の写真1枚」は、一日のうち、最も利用者の少ない時間に撮影されたもので、実態の理解を妨げるものと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘の写真について、朝のラッシュ時の写真を加えました。 【p.3-8 表3-1(1)地区内の問題点】 	
第6章 バリアフリー化事業の内容とスケジュール	6.1 事業内容とスケジュール	(1) 駅舎 (桃山台駅)	整備内容	p.6-1	<ul style="list-style-type: none"> 「効率的かつ効果的な出入口の設置箇所」は、「駅利用者の動線」にも配慮すべきである。よって、「駅前広場や周辺施設との連続性および駅利用者の動線等に配慮した、効率的かつ効果的な出入口の設置箇所の検討」と修正してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘の箇所に、「および駅利用者の動線等に配慮した」という一文を追加しました。 【p.6-1 (1)駅舎(桃山台駅)】
				p.6-1	<ul style="list-style-type: none"> エレベーターがあれば、車いすの方や、乳母車をおしている方、重い荷物を持っている方にとって、とても便利になると思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 【p.6-2 ○整備内容】に記載のとおりエレベーターを最優先に設置します。
				p.6-1	<ul style="list-style-type: none"> エスカレーター1基とあるが、足腰の弱った方には、上りだけでなく、下りエスカレーターも必要。 場合によっては、上下切り替えボタンの設置もやむを得ないと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な整備内容につきましては、いただいたご意見をふまえ、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。

章	項目	ページ	意見	基本構想における取り扱い
第6章 バリアフリー化事業の内容とスケジュール	6.1 事業内容とスケジュール (1) 駅舎 (桃山台駅)	p.6-1	<ul style="list-style-type: none"> ・表現が抽象的、もっと具体的に整備内容を記載してほしい。下記1～5の基本計画を記述してほしい。 1. 桃山台駅の北側歩道を拡幅し、駅ホームに通じる改札、歩道、階段、エスカレーター、エレベーターを設置する。 2. 前項の工事を完成し、使用開始後、現在の駅舎を改造する。この際、新御堂筋の側道（国道423号側道）の地下を掘削することを認め、階段を拡張してエスカレーターを設置する。 3. 駅舎の改造に当たっては、将来のC-20住宅の建替計画との整合性への配慮を行う。 4. 別途駅ホームの中央北側部分に新御堂筋およびその側道を東西に跨ぐ歩道橋を作り、できればこれを1項の新改札、歩道と連結させる。 5. 1項に関連して拡幅を大きく駅ホームを覆う形で行い、バス、タクシー等の交通機関の活用、駐輪場の設置の是非について検討を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な整備内容につきましては、いただいたご意見をふまえ、公共交通特定事業計画および道路特定事業計画等の中で検討を行います。
		p.6-1	<ol style="list-style-type: none"> 1. 桃山台駅の屋上となっている現桃山台橋を北へ60mほど拡幅工事をし、この拡幅スペースには吹田市域へのバスターミナルを新設する（北西にある駐輪場は撤去）。この拡幅した屋上から階下の現ホームへ改札口、エスカレーター、エレベーターを新設する（現花時計の北側あたり）。この工事は現改札口を通らずホーム北側で列車待ちすることができ、ラッシュ時はホームの混雑緩和となり利用者全般に効果が多い。現改札口からホームへの階段は難工事のためその拡幅には限度があり、上下エスカレーター設置は困難と思われるので桃山台橋北側の拡幅工事を先ず着工してほしい。 2. 豊中市側のバリアフリー対策として駅ホーム中央北側部分に新御堂筋と側道を東西に跨ぐ歩道橋を作り1)というホームのエスカレーター、エレベーター、改札口に連結する。 3. 現西側のバスターミナルへの一番西側にある長い階段へ上下エスカレーターを設置してほしい。豊中市域にある北急緑地公園駅はバスターミナルもないが、整備近代化されて久しいが、吹田市域に駅とバスターミナルの集客が多い桃山台駅は今迄多々要望を受けながらバリアフリー化等の近代化が未だに着工されず豊中市民の不満は募る一方です。北急へのアピールを望みます。 	
		p.6-1	<ul style="list-style-type: none"> ・もっと北側に新駅舎および改札口を設け、エレベーターを設置してほしい。 	
		p.6-1	<p>北側に新改札口を設け、豊中市側にもバスターミナルをつくる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 上野田西の空き地と天竺川を利用して桃山台から来るバスの入り口と南町3丁目からくるバスがUターンできるスペースを作る。 2. 新設のバス停から新設の改札口までバリアフリーの新しい歩道を設ける。 3. 市境界より斜めに新駅舎に水平の歩道橋を作って、車道を越えるようにする。新駅舎にはエレベーターとエスカレーターを新設する。 4. 新設の歩道の下に新たな自転車置き場や高速バスの乗り場を新設する。 <p>上記の案は吹田市側の状況がわからないので考慮していない。 上記案のため、豊中市に相応のご負担をお願いしたい。</p>	
		p.6-1	<ul style="list-style-type: none"> ・桃山台駅のバリアフリー化事業の実施目標が平成22年度とは遅すぎる。もっと早く整備してほしい。 	

章	項目	ページ	意見	基本構想における取り扱い	
第6章 バリアフリー化事業の内容とスケジュール	(2) 歩道 e. 竹見桃山専用1号線	p.6-6	・歩道橋の階段の幅が広いので、真ん中に手すりを付けてほしい。	・階段下側部分には手すりが設置されていないため、階段上段部分に合わせて両側に手すりを早急に設置する予定です。	
	(5) 施設 b. 公共施設等の出入口	p.6-9	・駅前広場からホームへの下りエスカレーターを設置してほしい。新改札への二度の横断歩道はできるだけ使いたくない。 ・吹田市桃山台スポーツ広場へ高齢者は階段、坂道共に移動しにくい。子供と共に入るにはスロープを考慮してほしい。	・駅舎と駅前広場の歩行者動線の整備については【p.6-9 (6) その他】に記載しています。 ・施設の整備方針につきましては、【p.6-9 (5) 施設】に記載しています。 ・いただいたご意見については、バリアフリーの趣旨をふまえて改善されるよう、各施設管理者に要望していきます。	
	(6) その他	p.6-9	・豊中市側の駅の出入口と国道423号、府道豊中摂津線との関係についても記載してほしい。	・駅舎とバス乗り場の歩行者動線の整備については【p.6-9 (6) その他】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、いただいたご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。	
	(7) ソフト施策	■ 広報・啓発の推進	p.6-10	・ハード整備した後の、ソフト施策も重要と思う。 ①ソフト施策で、迷惑駐輪・違法駐車対策だけでなく、はみだし看板等の対策も重要と思う。 ②視覚障害者誘導用ブロックの上には、荷物を置かれないような対策が必要と思う。	・ソフト施策の考え方につきましては、【p.6-10 (7) ソフト施策】に記載しています。 ・いただいたご意見をふまえ、【p.6-4 1) 特定経路】および【p.6-7 2) 歩行空間ネットワーク、準特定経路】の障害物等の撤去・規制の項目に、看板等の不法占有物対策を加えました。
		■ その他	p.6-10	・駐輪場対策として電動レンタサイクルを考えてほしい。 大阪大学が、2003年北千里にて3ヶ月実験された報告書を、北大阪急行に渡しました。	・桃山台駅周辺の自転車放置禁止区域内に放置されている自転車や原動機付自転車については撤去等を行い、駅周辺にある自転車駐輪場への誘導を図っています。 ・吹田市では現在、江坂、豊津、山田の3駅にある自転車駐輪場でレンタサイクル事業を行っており、今後は、リサイクル自転車を活用して、市内各駅に順次拡大していく予定です。電動レンタサイクルの実施については課題も多く、現在のところ実施する予定はありません。

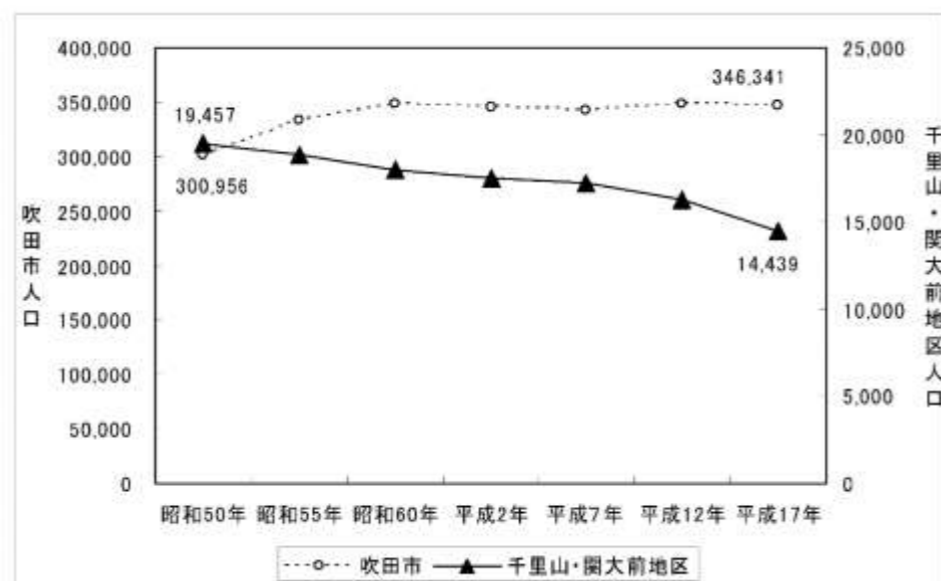
(2) 千里山・関大前地区 構想策定時の概況と市民意見

ア 構想策定時の概況

(ア) 人口

【人口の推移】

地区内人口は14,439人であり、吹田市全体では、昭和50年（1975年）から平成17年（2005年）にかけて微増であるのに対し、千里山・関大前地区は25.8%減となっています。

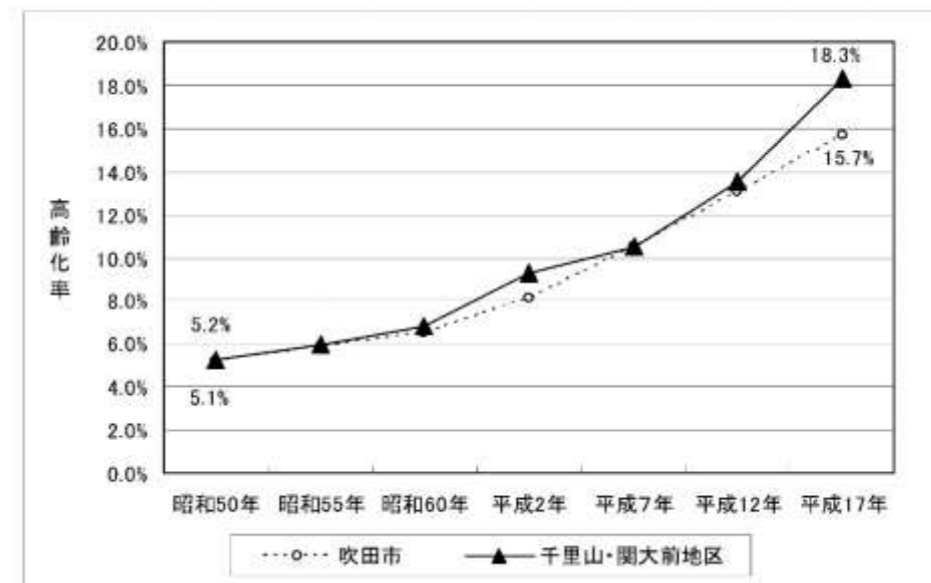


図：千里山・関大前地区の人口の推移

資料：国勢調査（S50～H12）、H17住民基本台帳

【高齢化率の推移】

高齢化率は18.3%であり、吹田市全体の15.7%を上回っています。

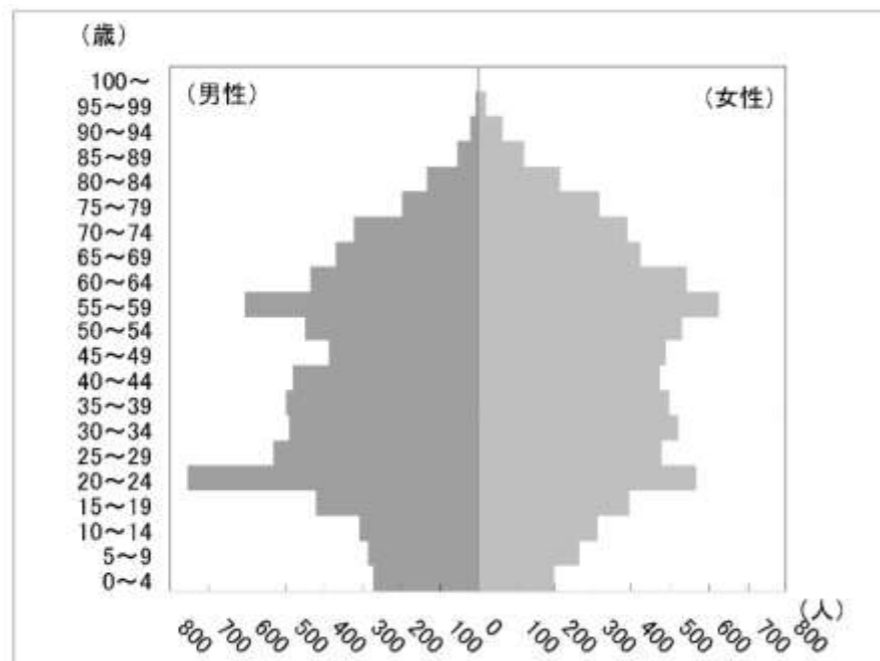


図：千里山・関大前地区の高齢化率の推移

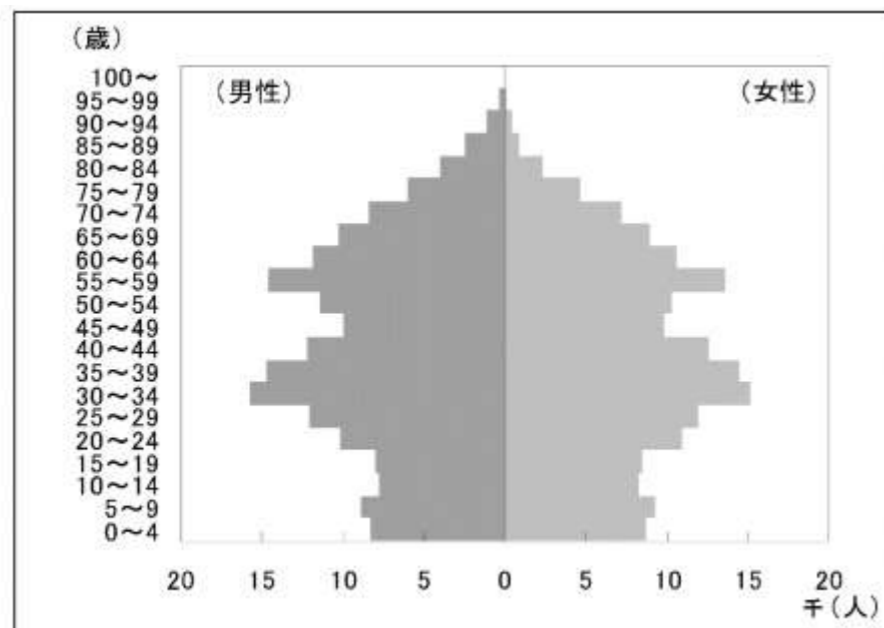
資料：吹田市データ

【年齢構成】

千里山・関大前地区の年齢構成は、吹田市全体に比べ 25～54歳代の働き盛りの年齢層と 9歳以下の子供の年齢層が少なく、一方で 20～24歳代の学生と考えられる年齢層の住民が多いことが特徴といえます。



図：千里山・関大前地区の年齢構成

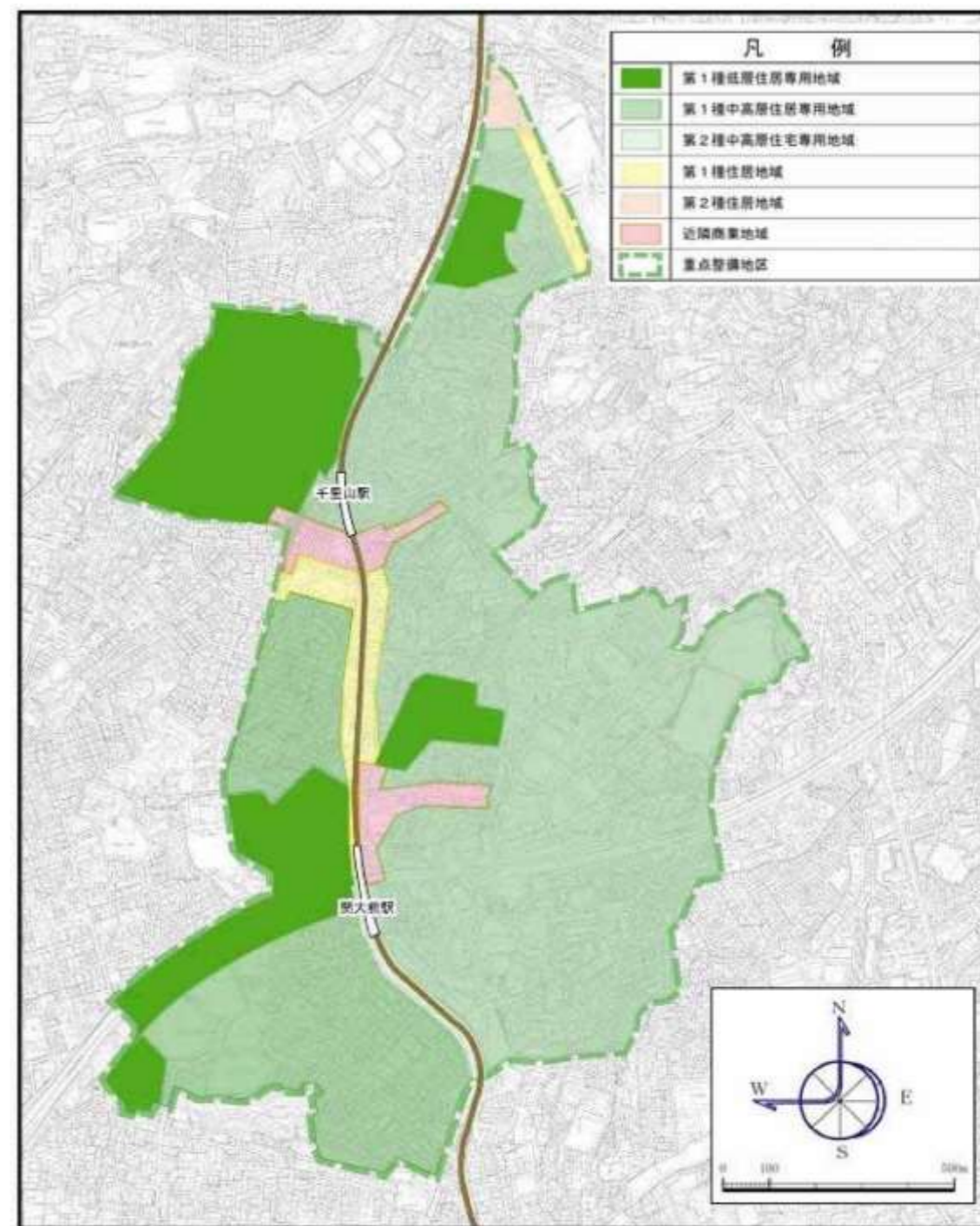


図：吹田市全体の年齢構成

資料：H17住民基本台帳

(イ) 用途地域

千里山駅南側、関大前駅東側から関西大学にかけては、近隣商業地域となっています。その他は住居地域となっています。



図：千里山・関大前地区用途地域図

(ウ) 交通施設

【千里山駅（阪急）】

<ホーム>

- ・相対式2面2線の地上駅（北千里方面、大阪（梅田）・天下茶屋方面）。

<改札口>

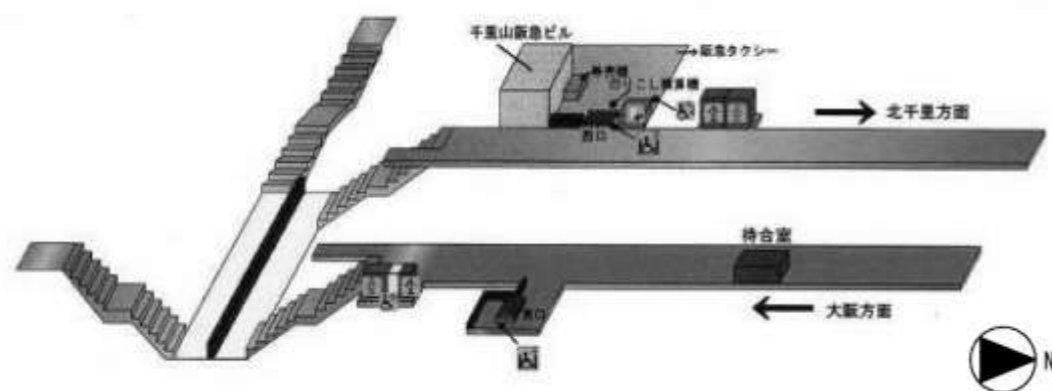
- ・北千里方面：自動改札機は4台、うち車いす対応は1台。
- ・大阪（梅田）・天下茶屋方面：自動改札機は3台、うち車いす対応は1台。

<改札からホームへの連絡>

- ・上下線ともに、改札およびホームは地上階に位置しています。
- ・上下線のホームは地下道で連絡しています。地下道はエレベーターおよびエスカレーターの設置はなく、階段のみとなります。

<トイレ>

- ・上下線とも改札内に設置しています。男女用トイレ内にそれぞれ車いす用トイレを設置しています。



図：千里山駅構内図

【関大前駅（阪急）】

<ホーム>

- ・相対式2面2線の地上駅（北千里方面、大阪（梅田）・天下茶屋方面）。

<改札口>

- ・南北に1箇所ずつ、地下階の改札口があり、いずれも東西2方向へ連絡しています。
- ・北側改札口：自動改札機は6台、うち車いす対応は1台。
- ・南側改札口：自動改札機は4台、うち車いす対応は1台。

<改札からホームへの連絡>

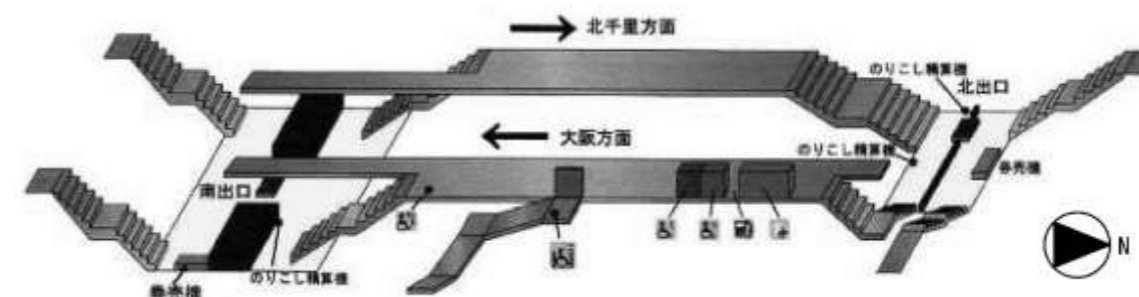
- ・エレベーターおよびエスカレーターの設置はなく、階段（上下線ともに南北の改札口へ1箇所ずつ）のみとなります。

<改札から地上への連絡>

- ・南北の改札ともに東西2方向へ連絡しています。いずれもエレベーターおよびエスカレーターの設置はなく、階段のみとなります。

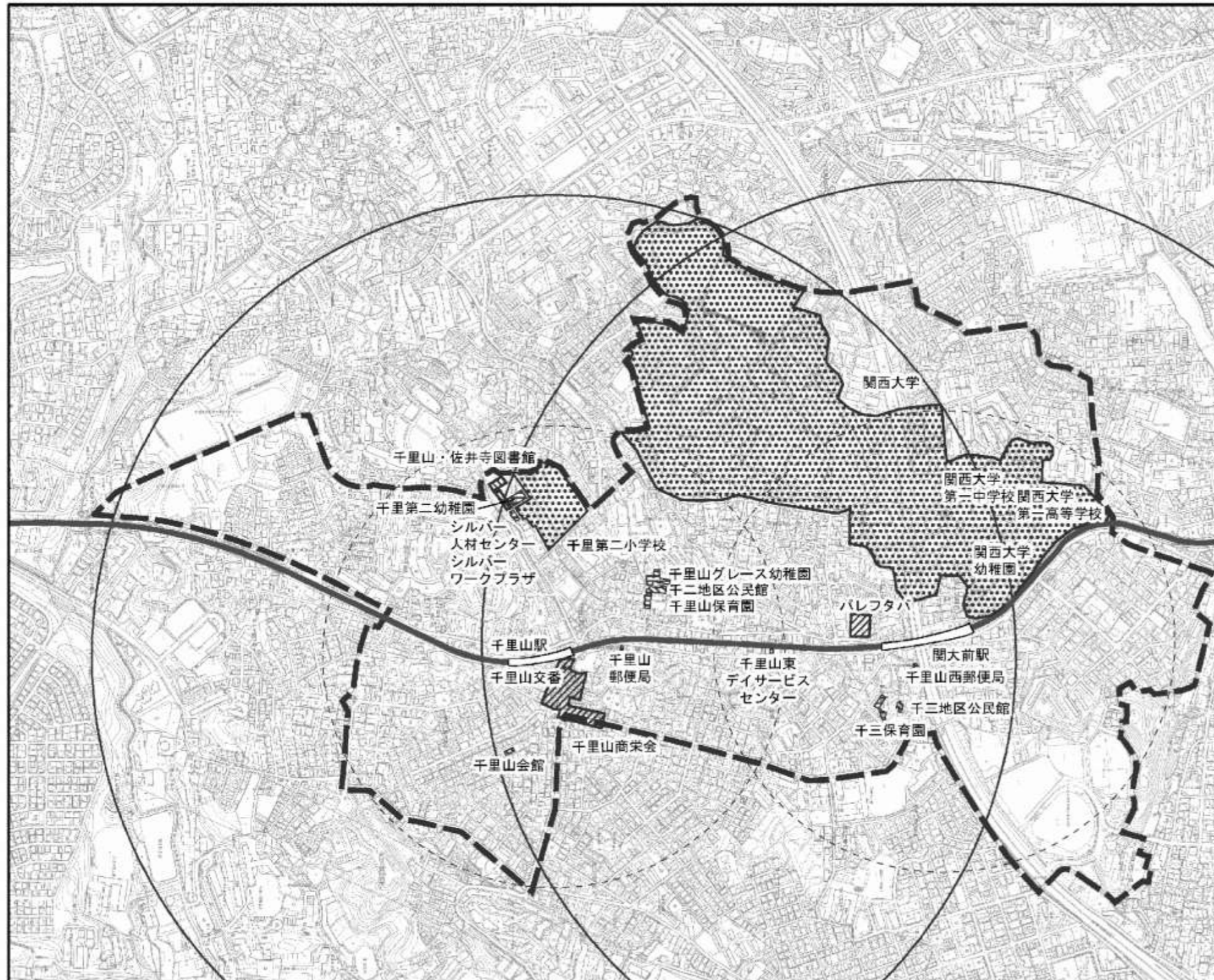
<トイレ>

- ・大阪（梅田）・天下茶屋方面にのみ、改札内に設置しています。男女用トイレ内にそれぞれ車いす用トイレを設置しています。

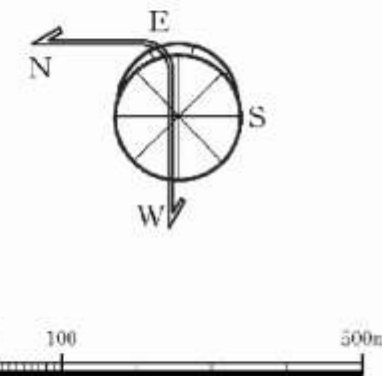


図：関大前駅構内図

(工) 施設配置状況



凡 例	
	商業施設
	公共・公益施設
	教育施設等
	福祉施設
	千里山・関大前地区重点整備地区
	駅から500mの範囲
	駅から1000mの範囲



図名 千里山・関大前地区 地区内施設配置図

イ 重点整備地区の選定理由

千里山駅周辺では、築後50年近くが経過した千里山団地について、老朽化とともに現在の生活ニーズに相応しい、新しい良質な住環境の供給が求められていることから、建替計画の具体化の時期を迎えています。そこで、まちの将来像についてとりまとめ、地域が抱える課題の総合的・一体的な解消をめざした「千里山駅周辺まちづくり懇談会」が、平成17年（2005年）7月に設立されました。千里山・関大前地区では、懇談会と一体となった効率的・効果的なバリアフリー化整備を行うため、重点整備地区に選定しています。

（ア）千里山駅、関大前駅の利用者数

千里山駅の一日平均乗降客数は約15,900人（平成16年（2004年）平均値）、関大前駅の一日平均乗降客数は約41,700人（同上）で、特定旅客施設の要件である5,000人を超えています。

（イ）配置要件

高齢者や身体障害者等がよく利用する施設として、千里山佐井寺図書館等があります。また、関大前駅の駅東部に関西大学が立地しています。

（ウ）課題要件

関大前駅は、北千里方面ホームへは階段しかなく、大阪方面ホームへのスロープも見つかりにくい場所にあるなど、車いす利用者には利用しにくい駅となっています。また千里山駅・関大前駅周辺の歩道は、幅員不足、迷惑駐輪等の問題があり、バリアフリー化のための事業を実施する必要があります。

（エ）効果要件

千里山駅周辺では、「千里山駅周辺まちづくり懇談会」において千里山駅周辺のまちの将来像の検討が進められています。まちづくりと交通バリアフリーの連携を図りながら、公共交通、歩道、信号等の事業者による一体的なバリアフリー化整備を推進し、より効率的、効果的なバリアフリー化をめざします。

（オ）緊急性

千里山駅・関大前駅周辺の歩道は、幅員が不足している箇所や、迷惑駐輪等が多くあり、早急なバリアフリー化整備が求められています。

（カ）区域

千里山・関大前地区は、下記の町丁目から構成される区域（約1.76km²）とします。

千里山月が丘、千里山虹が丘、千里山星が丘、千里山霧が丘、千里山松が丘、千里山西1丁目、千里山西5丁目、千里山東1丁目、千里山東2丁目、千里山東3丁目、千里山東4丁目、山手町3丁目、円山町

ウ タウンウォッチングでの意見

ワークショップ時に行ったタウンウォッチングの意見を以下に示します。

千里山駅地区 ①黄色班（駅構内（西側）～千里山東1号線の経路調査） 駅構内

【全体】

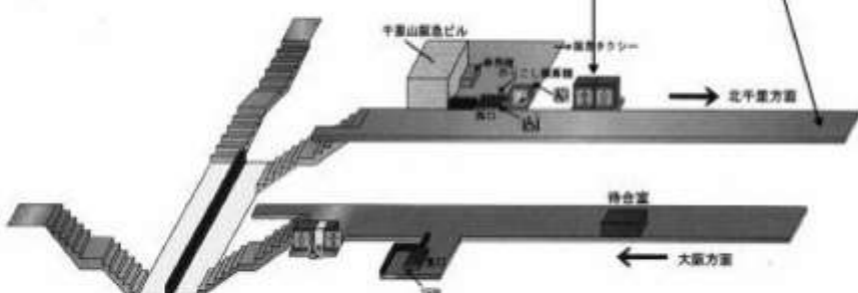
- フラットな駅で使いやすい
- 駅は広すぎない

【トイレ】

- 男子トイレは狭いので入るには幅が狭い
- トイレの中に連絡ボタンがない
- 女子トイレは使いやすい

【ホーム】

- 電番とホームの壁が広い
- ホームの幅が半分までで抑えている
- ホーム幅が十分あり、使いやすい



千里山駅地区 ①黄色班（駅構内（西側）～千里山東1号線の経路調査） 周辺道路



●車と歩道の区別が大きい



●歩道が狭い



●歩道が狭い



●歩道幅が狭いので歩行者の通行が滞る（特に西側の歩道）

●一歩進めばスピードを落とす歩道が多い

●歩道幅が狭いので歩行者の通行が滞る（特に西側の歩道）

千里山駅地区 ②緑色班（駅構内（東側）、車両内調査） 駅構内

【重要項目】

- 改札階と乗降用ブロックとホーム柱が接近しており、歩きづらい
- 休憩室の敷居が高く、バリアになっている
- 乗降機の点字表示とボタンの位置関係がわからない

【車内】

- 乗降機がわかりやすい
- 乗降機の表示がわかりやすい

【改札機】

- 改札機がガラスでできているので見えにくい
- タッチパネル式の乗降機は、点字がつけられないので視覚障害者は利用できない



【ホーム】

- ホーム幅が狭い、歩きづらい

【トイレ】

- トイレを閉めると車内が狭くなるので、それまでの幅が狭い

【改札機】

- 改札機がガラスでできているので見えにくい
- タッチパネル式の乗降機は、点字がつけられないので視覚障害者は利用できない




千里山駅地区 ②緑色班（駅構内（東側）、車両内調査） 周辺道路

【重要項目】

- 誘導設備が大きな障害となっている
- 地下道への誘導手前には視覚障害者誘導ブロックがない場所がある

● 誘導設備が多量に狭くなっている

● 同様に、横断歩道、歩道が狭い

千里山駅地区 ④水色班（千里山西春日線、踏切調査） 駅構内

【重要項目】 関大前駅・千里山駅共通

- 改札の際には、回転できるように鎖をつけてほしい
- ホームと電車との高差差やすき間は改善されているがまだ広いところがある

【関大前駅】

● 乗り降しの際、エレベーターの奥が狭い場合は奥が狭い

【千里山駅】

● 地下道がバリアフリー化されていない

● 乗降機のパネルの位置が高いため、見えにくい

● 駅ホームと電車の高差差やすき間は改善されているがまだ広いところがある

● 駅ホームと電車の高差差やすき間は改善されているがまだ広いところがある

千里山駅地区 ③青色班（佐竹千里山駅線調査） 周辺道路

【重要項目】

- 誘導設備が多い
- 道路が全般的に古い（グレーチング等）
- 横断歩道が車道側に傾いていて危険な箇所がある
- 道路との連続性が確保されていない
- 視覚障害者誘導専用ブロックが連続していないかつたり適切に敷設されていない

● 歩道幅が狭い

● 歩道の傾斜が急で、歩道が狭くなっている

● 歩道の傾斜が急で、歩道が狭くなっている

● 歩道の傾斜が急で、歩道が狭くなっている

千里山駅地区 ④水色班（千里山西春日線、踏切調査） 周辺道路

【重要項目】

- 踏切は歩道が狭く、凸凹している
- 自転車、バイクの迷惑駐輪や路上駐車
- 横断歩道の傾斜
- 歩道の傾斜、横断歩道が急
- 歩道と歩道の段差が大きい
- 歩行者と車両の交錯

● 歩道の傾斜が急で、歩道が狭くなっている

● 歩道の傾斜が急で、歩道が狭くなっている

● 歩道の傾斜が急で、歩道が狭くなっている

● 歩道の傾斜が急で、歩道が狭くなっている

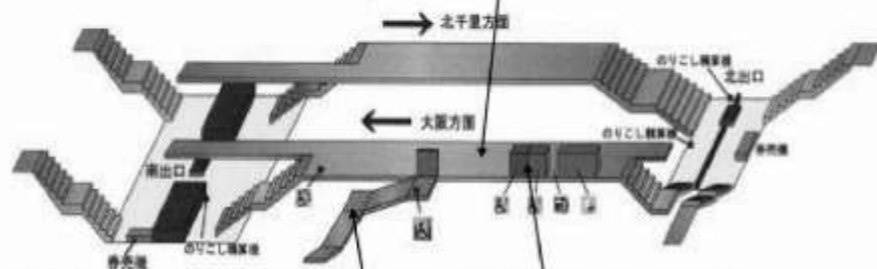
関大前駅地区 ⑤ 橙色班（駅構内（東側）、千里山東山手円山1号線調査） 駅構内

【重要項目】

- EY、E3を設置してほしい
- オープンカットでもトンネルでもいいので、駅舎電車を地上から地下へ移してほしい
- 若い人は学生の乗降ピーク時に動きにくい
- トイレ、スロープが東側（大阪方面）にしかない

【ホーム】

- 乗降時乗客誘導用ブロックがはがれているところあり危険
- ホームと電車の間が広い
- 駅員さんが親切だと感じ



【スロープ】

- 勾配が急だと感じた
- スロープがみづけにくく、入るまでに待たされる
- スロープの数が少ない



【トイレ】

- 入口が狭い
- 個室はきれいで使いやすい印象を受けた



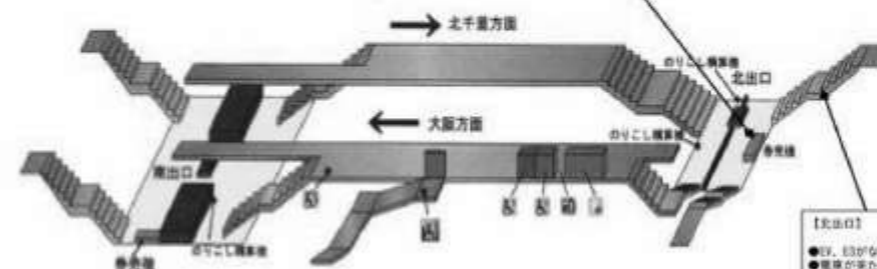
関大前駅地区 ⑥ 桃色班（駅構内（西側）、千里山東千里山西1号線、吹田真面線調査） 駅構内

【重要項目】

- EY、E3がない
- 電車が来たときに非常に混雑するので危険
- 若い人では乗降は使用できない

【券売機】

- 券売機のボタンが位置が高いため、若い人では使用できない
- 高学年内の子の位置が高い



【北出口】

- EY、E3がない
- 電車が来たときに非常に混雑する



関大前駅地区 ⑤ 橙色班（駅構内（東側）、千里山東山手円山1号線調査） 周辺道路

【重要項目】

- 視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていない
- 歩道がない
- 電灯が少ない
- ゴミが多く汚い
- 自転車がスピードを出しすぎて危険
- くわスタバは歩行者のみに危険
- 関大生が並んで歩いたり、立ち止まったりしていると道も狭くなる

●自転車・バイクの乗降危険



●狭い道が原因で危険



- 道の狭い
- スロープがみづかりにくい
- スロープの数が少ない



- マンホールのフタが多く、道が凸凹している
- 高層の高架下の水路のフタが凸凹している



関大前駅地区 ⑥ 桃色班（駅構内（西側）、千里山東千里山西1号線、吹田真面線調査） 周辺道路

【重要項目】

- 視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていない
- 送迎バス・バイクが多い
- 送迎バスは歩行者、車線が混雑しているため危険
- 送迎バスは歩道がない上、交通量も多いため危険
- 千里地区公館への経路がバリアフリー化されていない

●歩道の狭い



●歩道にゴミがひどい



- 歩道がない、交通量が多いので危険
- 若い人では通行できない
- 歩道にゴミが多い



- 歩道があるため、通行しにくい
- 送迎バスは歩道に混雑している



エ ワークショップでの意見とその考え方

基本構想に幅広い意見を反映することを目的に、意見交換やタウンウォッチングを行う千里山・関大前地区ワークショップを3回開催しました。

その主な意見とそれに対する考え方を以下に示します。

		意見	発言された場 [※]			回答・対応策		
			①	②	③			
基本構想について 千里山駅	駅舎 記載内容	基本方針	・関西大学との地域連携を強化してほしい。地元も協力する。		○	○	・関西大学との連携については、【p.Ⅱ-25 (6) ソフト施策】に記載しています。 ・具体的な取組み内容につきましては、関係者が協力し、今後検討を進めます。	
		整備内容	・駅舎の整備内容が、どちらの駅のことがわかりにくい。 ・新規車両の意味がわかりにくい。			○	○	・各整備内容に対して、整備を行う駅の名称を追加しました。 【p.Ⅱ-19～20 ○整備内容】 ・ご指摘の箇所を、「車両の新規導入の際には」という表現に修正しました。 【p.Ⅱ-20 ○整備内容】
	個別施設 現状の課題	具体的な整備案	・将来的には東西の交流をスムーズにできるようにしてほしい。		○			・駅舎の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-18～20 (1) 駅舎(千里山駅)】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見を心まえ、実施可能な内容につきましては、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。
			・長期的な取組みとして、第一噴水から駅までをデッキでつなげればどうか。		○			
		垂直移動	・フラットな駅で使いやすい。JRよりきれい。		○			
			・地下道がバリアフリー化されていない。ホーム間の移動をバリアフリー化してほしい。		○		○	
			・エレベーター設置の際は、回転できるように鏡をつけてほしい。		○			
		改札口	・東側の改札機付近について、傾斜していて移動しにくい。		○			
			券売機	・タッチパネル式の券売機は、車いすからの目線では画面が見にくい。		○		
		・ボタンの位置が高いため、車いすでは使用できない。			○			
		・タッチパネル式の券売機は、点字がつけられないので視覚障害者は使用できない。			○			
		・ボタンと点字表示の位置関係がわかりにくい。			○			
		ホーム	・音声ガイダンスをもっと充実してほしい。		○			
			・視覚障害者誘導用ブロックと柱が隣接している。		○		○	
			・ホームと電車との高低差やすき間が広いところがある。		○			
			・ホームの屋根が半分切れている。		○			
		トイレ	・何メートルおきかに溝と段差がある。		○			
			・ホーム幅は広い。		○			
・男子トイレは車いすで入るには幅が狭い。			○					
休憩施設	・トイレの中に連絡ボタンがない。		○					
	・女子トイレは使いやすい。		○					
案内情報施設	・入口の敷居が高く、バリアになっている。		○					
	音声案内	・「淡路方面」のアナウンスでは、梅田行きか天下茶屋行きかわからない。		○				
	案内設備	・トイレを知らせる案内板があっても、それまでの誘導がない。		○				

※発言された場) ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

		意見	発言された場※			回答・対応策			
			①	②	③				
基本構想について	関大前駅	具体的な整備案	・改札を地上に移してほしい。		○	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-18～20 (1) 駅舎(関大前駅)】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、実施可能な内容につきましては、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。 			
			・駅舎を地上から地下へ移してほしい。	○					
			・エレベーターやエスカレーターを設置してほしい。	○	○				
			・臨時切符売り場のところにエレベーターをつけられませんか。	○					
			・エレベーター設置の際は、回転できるように鏡をつけてほしい。	○					
	現況の課題	垂直移動	スロープ	・縦断勾配が急。	○		<ul style="list-style-type: none"> 駅舎の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-18～20 (1) 駅舎(関大前駅)】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、実施可能な内容につきましては、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。 		
				・曲がり角が、車いすでは曲がりにくい。	○				
				・街灯が少ない。	○	○			
				・東側(大阪方面)にしかない。見つけにくい。	○				
		個別施設	券売機	・ボタンの位置が高いため、車いすでは使用できない。	○			<ul style="list-style-type: none"> 駅舎の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-18～20 (1) 駅舎(関大前駅)】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、実施可能な内容につきましては、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。 	
				・タッチパネル式の券売機は、点字がつけられないので視覚障害者は使用できない。	○				
				・点字案内板の位置が高い。	○				
案内情報施設	ホーム	・ホームと電車との高低差やすき間が広いところがある。	○		<ul style="list-style-type: none"> 駅舎の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-18～20 (1) 駅舎(関大前駅)】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、実施可能な内容につきましては、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。 				
		・電車がきたとき、大学生の通学時には、非常に混雑するのが危険。	○						
		・トイレ	○						
案内情報施設	視覚障害者誘導用ブロック	・視覚障害者誘導用ブロックがはがれているところがあり、危険である。	○		<ul style="list-style-type: none"> 重点整備地区に追加を行いました。 【p.Ⅱ-3 Ⅱ-2区域図】、【p.Ⅱ-13 Ⅱ-10千里山・関大前地区地区内施設配置図】および【p.Ⅱ-17 Ⅱ-11千里山・関大前地区特定経路路線図】 				
		・個室はきれいで使いやすそうに見えた。	○						
車両	案内情報施設	・駅員が親切だと感じた。	○		<ul style="list-style-type: none"> 重点整備地区に追加を行いました。 【p.Ⅱ-3 Ⅱ-2区域図】、【p.Ⅱ-13 Ⅱ-10千里山・関大前地区地区内施設配置図】および【p.Ⅱ-17 Ⅱ-11千里山・関大前地区特定経路路線図】 				
		・車両編成の点字表示がほしい。何両目かわからない。	○						
重点整備地区	追加	・重点整備地区は、学区を考慮する必要もある。千里第三小学校の学区である円山町を追加してほしい。			○				

※発言された場) ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

	意見	発言された場*			回答・対応策
		①	②	③	
追加	・千里山・佐井寺図書館を追加してほしい。		○		<p>・主な施設に追加を行いました。 【p.Ⅱ-15 4.1主な施設】および【p.Ⅱ-17 Ⅱ-11千里山・関大前地区特定経路路線図】</p> <p>・【p.Ⅱ-15 4.1主な施設】に示しております、主な施設の考え方から、主な施設への追加を行っておりません。 ・ただし、主な施設への追加は行いませんが、地域のまちづくりの中で検討すべき課題として認識しております。</p>
	・点字対応のATMがあるため、千里山郵便局、千里山西郵便局を追加してほしい。		○	○	
	・住民がよく利用する千三地区公民館を追加してほしい。		○		
	・千二地区公民館を追加してほしい。			○	
	・よく人が集う千里山会館を追加してほしい。		○		
	・千里山交番を追加してほしい。		○		
	・寿楽荘千里山西デイサービスセンター、シルバー人材センターを追加してほしい。		○		
	・千里山保育園を追加してほしい。			○	
	・駅からの利用ではないが、駅を経由して登下校するので吹田市立第一中学校、千里第三小学校を考慮してほしい。			○	
	個別の課題	・第一噴水付近において、歩行者と車両が交錯して危険である。	○		
追加	・千里山・佐井寺図書館までの佐竹千里山駅線を追加してほしい。		○		<p>・特定経路に追加を行いました。 【p.Ⅱ-16 4.2主な経路】および【p.Ⅱ-17 Ⅱ-11千里山・関大前地区特定経路路線図】</p> <p>・千里山駅～関大前駅間の経路として、準特定経路に追加を行いました。 【p.Ⅱ-16 4.2主な経路】および【p.Ⅱ-17 Ⅱ-11千里山・関大前地区特定経路路線図】</p> <p>・【p.Ⅱ-15 4.1主な施設】に示しております主な施設の考え方から郵便局は主な施設に含まれませんが、千里山駅から千里山郵便局まで(府道吹田箕面線)に関しましては、【P.Ⅱ-24(5)千里山駅周辺整備事業】に示しております同整備事業内でバリアフリー化に配慮した整備を行います。</p> <p>・【p.Ⅱ-16 4.2主な経路】に示しております、各経路の位置づけから、主な経路への追加を行っておりません。 ・ただし、主な経路への追加は行いませんが、地域のまちづくりの中で検討すべき課題として認識しております。</p>
	・千里山駅～第一噴水までの千里山西春日線を追加してほしい。		○		
	・千二地区公民館、千里山保育園までの千里山東1号線を追加してほしい。		○	○	
	・千里山駅～千里山郵便局までの府道吹田箕面線を追加してほしい。		○		
	・千里山駅～関大前駅までの府道吹田箕面線を追加してほしい。		○	○	
	・千里第二小学校までの佐井寺千里山東線を追加してほしい。		○		
	・千三地区公民館、千三保育園、千里第三小学校、吹田市立第一中学校までの千里山西上の川線、千里山西88号線を追加してほしい。		○	○	

※発言された場) ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

		意見	発言された場*			回答・対応策			
			①	②	③				
基本構想(1)～(8)	主な施設・特定経路	記載内容	主な経路	<ul style="list-style-type: none"> 佐竹千里山線の迷惑駐輪は課題である。駐輪場を整備して、迷惑駐輪をなくしてほしい。横断防止柵も必要。 千里山東千里山西1号線は、車両乗入等の規制をすればどうか。 千里山東千里山西1号線は、歩行者専用道路にすればどうか。歩車分離をするために、駅までの専用デッキはどうか。 千里山東千里山西1号線に、駐輪場を設置してほしい。迷惑駐輪対策は必須である。 府道吹田箕面線、千里山東1号線を一方通行化してほしい。 府道吹田箕面線の通過交通量を調査し、通過交通を抑制する対策を検討してほしい。 地区全体が丘陵地であるため、施設の建替時にバリアフリー化に連動させることも必要ではないか。 		○		<ul style="list-style-type: none"> 歩道の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-21～22 (2) 歩道】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。 	
				<ul style="list-style-type: none"> 溝蓋の不備の意味がわかりにくい。 			○		<ul style="list-style-type: none"> 歩道の側溝の蓋(溝蓋)が老朽化しているものや、グレーチングが大きく、車いすのキャスター等が落ち込む可能性があるものを意味しています。 歩道の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-21～22 (2) 歩道】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
				<ul style="list-style-type: none"> 歩道にも水はけを良くするための横断勾配をつけた方がよい。 			○		
				<ul style="list-style-type: none"> 千里山佐竹線について、すぐに整備できるのであれば、随時実施してほしい。 準特定経路の整備目標年次を明確にしてほしい。 緊急性・優先順位がわからない。 			○		<ul style="list-style-type: none"> 具体的な事業実施時期につきましては、道路特定事業計画の中で検討を行います。
				<ul style="list-style-type: none"> 佐竹千里山駅線と都市計画道路千里山佐井寺線等、名称が複数あるものは、統一して分かりやすいようにしてほしい。 			○		
				<ul style="list-style-type: none"> 整備のお金はいくらくらいを考えているのか。 			○		<ul style="list-style-type: none"> 具体的な事業費につきましては、道路特定事業計画の中で検討を行います。
				<ul style="list-style-type: none"> 有効舗装 舗装 勾配 横断歩道等との切下部 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道がない、狭い箇所がある。 マンホールのために段差ができている箇所がある。 縦断勾配、横断勾配がきつい箇所がある。 歩道と車道の段差が大きい。 信号交差点のたまりが少ない。 	○	○		

※発言された場) ①～③: 第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

		意見	発言された場*			回答・対応策			
			①	②	③				
基本構想について	主な施設・特定経路	現況の課題	歩道	排水施設等	・側溝に蓋が無い、とざれている箇所がある。側溝の蓋が凸凹している箇所がある。	○			<ul style="list-style-type: none"> 歩道の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-21～22 (2) 歩道】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
				視覚障害者誘導用ブロック	・視覚障害者誘導用ブロックがない、連続していない箇所がある。	○			
				横断防止柵等	・柵が無い箇所がある。	○			
				照明施設	・街灯が少ない。	○			
				案内設備	・公共施設への案内が無い。	○			
				その他	・グレーチング等、施設が全般的に古い。	○			
				・歩行者、車両が混在しているため危険である。	○				
				・関大生が広がって歩いたり、立ち止まったりしていると道も狭くなる。関大生の通学ルートを分散化してほしい。	○	○	○		
			踏切	・歩道部分が狭い。	○				
				・凹凸があるため通行しにくい。(レール)	○	○	○		
・歩道との接続部が急勾配になっているため車いすでは通行しにくい。	○								
・踏切の歩道端がわからない。		○							
・視覚障害者誘導用ブロックを敷設してほしい。		○							
・車の流れが複雑で危険。	○								
・踏切の幅や、形状の改善を検討してほしい。		○		○					
・千里山駅前の踏切の地下道がバリアフリー化されていない。エレベーターを設置してほしい。	○	○							
信号機・交差点	・千里山東 千里山西1号線の踏切を立体交差にしてほしい。		○						
	・千里山駅前の交差点では、車が視認しにくい。横断しにくい。	○	○						
	・千里山団地内道路と佐竹千里山駅線の交差点は信号機がなく、車が停止せずに出てくるため危険である。	○							
施設	商店	・音響信号がない。		○					
		・多くの飲食店の内部は段差がある。		○					

※発言された場) ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

			意見	発言された場			回答・対応策
				①	②	③	
基本構想について	ソフト施策	現況の課題	歩道上の占有物	・路上駐車（荷下ろし車含む）、路上バイク、迷惑駐輪、看板、商店の張り出し看板等がある。	○	○	・ソフト施策の考え方につきましては、【p.Ⅱ-25（6）ソフト施策】に記載しています。 ・いただいたご意見につきましては、地域のまちづくり事業等の中で検討を行います。 ・今後の参考とさせていただきます。
			その他	・植木が繁茂して危険な箇所がある。	○		
				・歩道端の花壇が車いす利用者の手にあたって危険な箇所がある。	○		
			具体的な整備案	・溝蓋を設置したら迷惑駐輪が増えた箇所がある。	○		
		・自転車や自動車のスピードが出ているため危険である。		○			
		その他	・ゴミが多く、汚い。	○			
			・迷惑駐輪に対して、アンケートや聞き取り調査を行ってはどうか。				
			・千里山駅東側の駐輪対策を行う場合には、西側の対策も検討してほしい。		○		
			・円山地区の治安対策も必要である。		○		
				・自動販売機はボタン位置が高いため、車いすでは利用できない。	○		

※発言された場） ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

オ パブリックコメントでの意見とその考え方

基本構想に幅広い意見を反映することを目的に、パブリックコメントを実施しました。その主な意見とそれに対する考え方を次に示します。

パブリックコメントの概要

- (1) 募集期間：平成18年（2006年）7月3日（月）～7月18日（火）
- (2) 募集方法：吹田市ホームページや市報への掲載及び市役所の窓口等で基本構想（素案）を配布し、意見を募集
- (3) 受付方法：郵便、FAX、電子メールまたは持参
- (4) 応募結果：5通

【パブリックコメントでの意見】

	意見
1	<p>1. 階段の手摺の高さ設定に細心の配慮を求めます。 既存の階段の手摺を手でなぞりながら、上がり下りをしてください。斜面では手を高く感じて、上と下の水平箇所では手摺を低く感じるはず。これは、手摺に安全を頼る人にとって非常に使いづらい手摺です。上がり始めから上がり終わりまで、また逆に下り始めから下り終わりまで手摺が同じ高さを感じるように細心の配慮を求めます。 日本中の全ての階段で、住宅の階段でも見落とされている欠陥です。</p> <p>2. 煙が火気に発散されない地下道のような箇所は禁煙することを求めます。ただし、車が通行する箇所は排ガスがあるので禁煙までする必要がありません。</p> <p>以上</p>
2	<p>千里山・関大前地区基本構想素案に関するパブリックコメントについてですが、基本構想は、良くできていると思いますが、僕は視覚障害者であるために切実に感じている事を下記に書きましたので加えてほしいと思います。</p> <p>1. 特定経路や準特定経路の場所が地図が見えないために良く判りません。文章の中に経路の起点や終点の施設を明記してほしいです。</p> <p>2. 吹田・箕面線の特定経路や準特定経路への指定が困難だと聞いておりますが、千里山・関大前駅周辺の整備計画でこの吹田・箕面線が指定されないと駅周辺ではなく、ほとんどが駅東側のみの整備でしかなくなり、千里山・関大前駅の西側を歩行する障害者や高齢者は、これからも命の危険にさらされるという事になり、交通バリアのある住みにくい地域になってしまいます。ですから、少なくとも千里山駅から千里山郵便局までと関大前駅から千里山西郵便局までを是非、特定経路に指定してほしいです。</p> <p>3. 郵便局には、点字付きのATMがあり、視覚障害者が単独で生活に必要なお金を入金しようと思ってもその郵便局までが歩道や点字誘導ブロックが整備されていないと単独で行く事ができません。ATMのある施設への整備をしてほしいです。</p> <p>4. 阪急千里山駅の梅田方面のホームの点字誘導ブロックが敷設されていますが、誘導ブロックに沿って歩くと白杖が近接する駅舎を支える柱に当たって歩く事が困難なため、点字誘導ブロックが敷設されていても誘導ブロックを利用して歩いた事はありません。ですから、駅舎の柱を移動するか、柱のない構造に変更してほしいです。</p> <p>5. これは、全ての阪急電車の駅に関する事ですが、阪急電車は、朝晩は、8両編成ですが、その他の時間帯では、6両編成になったりします。僕は天6で谷町線に乗り換えるために電車の最後尾に載る事が多いのですが、8両編成の時の最後尾の位置は判るのですが、6両編成のように車両編成が短い時の最後尾の位置が判りません。</p> <p>もし、最後尾の位置を間違えるとホームから転落する事もありえますので、ホームに車両編成が短い時の最後尾の位置を示す点字ブロックを敷設してほしいという事と次の電車が何両編成で来るのかの行き先のアナウンスと同時にしてほしいと思います。</p> <p>以上の事を千里山・関大前地区基本構想素案に是非、取り入れてほしいと思います。</p> <p>よろしく願い致します。</p>

	意見
3	<p>1. 南千里駅からタクシー乗場までのバリアフリー実現のお願い。現在改札を出て左側の階段を下り、タクシー乗場まで足元の悪さ（雨の日は大変）が事故につながります。駅構内よりエレベーター等で乗場まで直結してください。その他何らかの方法でお願いします。</p> <p>2. バスを降りて駅へ向うエレベーターとエスカレーターは商店のためのものらしく早朝・夜は動いていません。駅へ向うには階段を利用しなくてはならず、交通機関を利用するものには役立たずです。 ※高齢者が進みます色々の角度から考えてバリアフリー実現してください。</p>
4	<p>市民に広く意見を聞き、地域一体となった働きは、とても心強く感じています。基本構想についてですが、視覚障害者にとって安全に活動するためには、広い意味でのバリアフリー化が不可欠です。少しずつ良い方向へ進んでいますが、まだまだ広がりが少ないのです。</p> <p>以下の事を基本構想に盛り込んで頂きたいと思います。</p> <p>1. 吹田・箕面線の特定経路や準特定経路への指定が困難だということですが、千里山駅前、西側のこの部分が交通量も多く、踏み切りもあり、一番危険で通行しづらいのです。せめて、千里山駅から千里山郵便局までと関大前駅から千里山西郵便局までを、特定経路に指定して下さい。</p> <p>2. 郵便局には、点字付のATMがあり、視覚障害者が安心して生活に必要な利用をする事が出来るのです。安全に利用するためにも、郵便局まで歩道や点字誘導ブロックが整備されていないと単独で行くことが出来ません。ATMのある施設への整備をしてください。</p> <p>3. 阪急千里山駅のホームの点字誘導ブロックですが、すぐ横に柱があるので、誘導ブロックに沿って歩くとぶつかり危険なため、駅舎を移動する時に、この柱を移動するか、柱のない構造に変更してほしい。 (これは、阪急北千里線のほとんどの駅に共通している不便利さです。)</p> <p>4. 阪急電車は、時によって車両の数が変わるために、最後尾の位置が分からず、乗り込もうとした時に車両が無い場合があり、危険です。 アナウンスや線路内にある車両案内板の文字をもっと見やすく大きく表示するなど最後尾や車両場所が分かるように工夫してほしい。</p> <p>5. 今回の交通バリアフリーのホームページにはPDFファイルばかりで、視覚障害者のほとんどが使っている音声パソコンにのらないページです。 特定経路や準特定経路の場所の地図がパステルカラーで見づらくよく分かりませんでした。特に、重要な部分だけでも音声パソコンで読む事のできるテキストファイルなどを使って経路の起点や終点、施設の場所を文書で明記してほしいです。全てのページがバリアフリーだと、とても良くてきた資料なのに音声で読めないのがとても断念です。 以上の事を千里山・関大前地区基本構想素案に、ぜひ取り入れて下さい。</p>

	意見
5	<p>1. 何故、主な施設に商業施設として千里山マーケットや大丸ピーコック、田村書店が入っていないのか？ 「理由」 実際、まちを歩いていると上記3店を利用している人はいる。その帰り道にタクシーを利用している人もいる（帰り道は荷物などで歩けないから）普段の暮らしが（どの人にとってもだが）どうなのかがとても大切である。バリアフリーなのか、不便なのか、危険なのか、検討する余地があるのかどうか、人が歩いて、車椅子で、白杖で行けるのか？ゆるやかな坂道が上りと下りではどうなのか？以上の3店を利用する人にとっても、物理的な面から考えれば、この章に入れられるべきだと思う。あるいは近隣の商業施設はすべて考慮すべきではないだろうか？</p> <p>2. 千里山駅周辺まちづくり懇談会等との連携とあるがそれは無いと思う。 I-1 (1-1 (2) ①) (他の項目にも有 II-1 (2)、II-1 4) 「理由」 私自身、まち憩の世話人会に参加しているが、交通政策課がまち憩の全体会に出席し、バリアフリーも考慮しつつ、まちづくりをしてほしいという話はない。 (以前、バリアフリーの基本構想の素案作成中という話はあったが、それきりだ) 市として、千里山駅周辺のみならず、吹田のまちづくりに欠かせないバリアフリーをどのように考えているのか、(計画しているのか?)方針なりは説明すべきでは？又、公園の建て替えによって駅前が大きく変わろうとする中、ユニバーサルデザインをどのように生かしていくつもりなのか、具体的に都市整備室をはじめとする関係部署と協議してほしい。</p> <p>3. 「心のバリアフリー」I-3 (3) (その他の項目II-2 4、ソフト施策) 「心のバリアフリー」とはどういうものか、具体的に示してほしい バリアフリーは高齢者や身体の不自由な方だけの問題ではなく人間、一人、一人にとって大切なことだと思います。差別や迷惑行為というだけでなく、相手を思いやる気持ちや、当たり前前のことが、ちゃんと当たり前前のごとして行える雰囲気にしていくこととかも大切だと思います。又、不自由な方も遠慮せずに「～して」「そこまで連れてって～」とか遠慮せずに声をかけてほしいし、声をかけた方の気持ちも受け入れられるような、“お互い様”な関係づくりも大切だと思います。「心のバリアフリー」を自指そうなんて聞こえはいいけれどその為には、誰が動かなければならないのか、何が必要なのか、もう少し深く考えてほしいです。</p>

【パブリックコメントでの意見とその対応】

編	章	項目	頁	ご意見	基本構想（案）における取り扱い		
I	策定の背景と位置づけ	1.1 基本構想の策定の背景	(2) 地域との連携による基本構想 ① 千里山・関大前地区	p.I-1	<ul style="list-style-type: none"> 千里山駅周辺まちづくり懇談会等との連携とあるがそれはないと思う。私自身、まち懇の世話人会に参加しているが、交通政策課がまち懇の全体会に出席し、バリアフリーも考慮しつつ、まちづくりをしてほしいという話はない。（以前、バリアフリーの基本構想の素案作成中という話はあったが、それきりだ） 市として、千里山駅周辺のみならず、吹田のまちづくりに欠かせないバリアフリーをどのように考えているのか、（計画しているのか？）方針なりは説明すべきでは？又、公園の建て替えによって駅前が大きく変わろうとする中、ユニバーサルデザインをどのように生かしていくつもりなのか、具体的に都市整備室をはじめとする関係部署と協議してほしい。 <p>I-1（1-1（2）①）、II-1（2）、II-14</p>	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想の策定にあたっては、都市整備室をはじめ、吹田市内の関係部局だけではなく、各施設管理者、事業者等とも協議を行い、検討を進めました。 第8回千里山駅周辺まちづくり懇談会において、バリアフリー化整備について説明を行いました。 千里山駅周辺については、まちづくり懇談会で道路線形等一定の方向が示され、より具体的な検討が進む中でユニバーサルデザインも含めた詳細な検討をあらためて懇談会にお願いをしたいと考えています。 	
II	千里山・関大前地区	全 体			<ul style="list-style-type: none"> 特定経路や準特定経路の場所が地図が見えないために良く判りません。文章の中に経路の起点や終点の施設を明記してほしいです。 今回の交通バリアフリーのホームページにはPDFファイルばかりで、視覚障害者のほとんどが使っている音声パソコンにのらないページです。特定経路や準特定経路の場所の地図がパステルカラーで見づらくよく分かりませんでした。特に、重要な部分だけでも音声パソコンで読む事のできるテキストファイルなどを使って経路の起点や終点、施設の場所を文書で明記してほしいです。 	<ul style="list-style-type: none"> 主な経路の起点・終点を追加しました。 <p>【p.II-16 4.2主な経路】</p>	
		第4章 主な施設	4.1 主な施設	(2) 千里山・関大前地区の主な施設	p.II-15	<ul style="list-style-type: none"> 何故、主な施設に商業施設として千里山マーケットや大丸ピーコック、田村書店が入っていないのか？ 	<ul style="list-style-type: none"> 【p.II-15 4.1主な施設】に示しております、主な施設の考え方から、主な施設への追加を行っておりません。 ただし、主な施設への追加は行いませんが、【P.II-24(5)千里山駅周辺整備事業】に示しております同整備事業内でバリアフリー化に配慮した整備を行います。
		主な経路	4.2 主な経路	—	p.II-16	<ul style="list-style-type: none"> 千里山駅から千里山郵便局までと関大前駅から千里山西郵便局まで（府道吹田箕面線）を是非、特定経路に指定してほしいです。 	<ul style="list-style-type: none"> 【p.II-15 4.1主な施設】に示しております主な施設の考え方から郵便局は主な施設に含まれませんが、千里山駅から千里山郵便局まで（府道吹田箕面線）に関しましては、【P.II-24(5)千里山駅周辺整備事業】に示しております同整備事業内でバリアフリー化に配慮した整備を行います。

編	章	項目	頁	ご意見	基本構想（案）における取り扱い		
Ⅱ 千里山・関大前地区	第5章 バリアフリー化事業の内容とスケジュール	(1) 駅舎 a. 千里山駅	整備内容	p.Ⅱ-19	<ul style="list-style-type: none"> 誘導ブロックに沿って歩くと白杖が近接する駅舎を支える柱に当たって歩く事が困難なため、点字誘導ブロックが敷設されていても誘導ブロックを利用して歩いた事はありません。ですから、駅舎の柱を移動するか、柱のない構造に変更してほしいです。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-18～20 (1) 駅舎】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでいただいたご意見をふまえ、実施可能な内容につきましては、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。 	
				p.Ⅱ-19	<ul style="list-style-type: none"> 階段の手摺の高さ設定に細心の配慮を求めます。 		
				p.Ⅱ-19	<ul style="list-style-type: none"> 阪急電車は、時によって車両の数が変わるために、最後尾の位置が分からず、乗り込もうとした時に車両が無い場合があります、危険です。アナウンスや線路内にある車両案内板の文字をもっと見やすく大きく表示するなど最後尾や車両場所が分かるように工夫してほしい。 		
		(2) 歩道	—	p.Ⅱ-20	<ul style="list-style-type: none"> 安全に利用するためにも、郵便局まで歩道や点字誘導ブロックが整備されていないと単独で行くことが出来ません。ATMのある施設への(視覚障害者誘導ブロックを)整備をしてください。 		<ul style="list-style-type: none"> 歩道の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-21～22 (2) 歩道】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
		(6) ソフト施策	—	p.Ⅱ-24	<ul style="list-style-type: none"> 「心のバリアフリー」とはどのようなものか、具体的に示してほしい 		<ul style="list-style-type: none"> ソフト施策の考え方につきましては、【p.Ⅱ-25 (6) ソフト施策】に記載しています。
				p.Ⅱ-24	<ul style="list-style-type: none"> 煙が大気に発散されない地下道のような箇所は禁煙することを求めます。ただし、車が通行する箇所は排ガスがあるので禁煙までする必要はありません。 		

編	章	項目	ページ	ご意見	基本構想（案）における取り扱い	
Ⅲ 南千里地区	全体			<ul style="list-style-type: none"> ・特定経路や準特定経路の場所が地図が見えないために良く判りません。文章の中に経路の起点や終点の施設を明記してほしいです。 ・今回の交通バリアフリーのホームページにはPDFファイルばかりで、視覚障害者のほとんどが使っている音声パソコンにのらないページです。特定経路や準特定経路の場所の地図がパステルカラーで見づらくよく分かりませんでした。特に、重要な部分だけでも音声パソコンで読む筆のできるテキストファイルなどを使って経路の起点や終点、施設の場所を文書で明記してほしいです。 	<ul style="list-style-type: none"> ・主な経路の起点・終点を追加しました。 【p.Ⅲ-15 4.2主な経路】 	
				<ul style="list-style-type: none"> ・いただいたご意見をふまえ、すべての人が見やすいホームページとなるよう改良を加えていきたいと考えています。今後ともお気づきの点があれば、ご意見をお寄せください。 		
	第5章 バリアフリー 化事業 の内容 とスケ ジュール	5.1 事業内容 とスケ ジュール	(1) 駅舎 南千里駅	整備内容	p.Ⅲ-17 <ul style="list-style-type: none"> ・階段の手摺の高さ設定に細心の配慮を求めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-17～18 (1) 駅舎】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでいただいたご意見をふまえ、実施可能な内容につきましては、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。
					p.Ⅲ-17 <ul style="list-style-type: none"> ・阪急電車は、時によって車両の数が変わるために、最後尾の位置が分からず、乗り込もうとした時に車両が無い場合があります。危険です。アナウンスや線路内にある車両案内板の文字をもっと見やすく大きく表示するなど最後尾や車両場所が分かるように工夫してほしい。 	
		(6) 千里 南地区 センター 再整備 事業 地域 内	—	p.Ⅲ-25 <ul style="list-style-type: none"> ・南千里駅からタクシー乗場までのバリアフリー実現のお願い。現在改札を出て左側の階段を下り、タクシー乗場まで足元の悪さ（雨の日は大変）が事故につながります。駅構内よりエレベーター等で乗場まで直結してください。その他何らかの方法をお願いします。 ・バスを降りて駅へ向うエレベーターとエスカレーターは商店のためのものらしく早朝・夜は動いていません。駅へ向うには階段を利用しなくてはならず、交通機関を利用するものには役たたずです。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、千里南地区センター再整備事業基本計画を策定中ですので、いただきましたご意見につきましては、その計画の中で検討を行います。 	
				(7) ソフト 施策		—
p.Ⅲ-26 <ul style="list-style-type: none"> ・煙が大気に発散されない地下道のような箇所は禁煙することを求めます。ただし、車が通行する箇所は排ガスがあるので禁煙までする必要がありません。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ソフト施策の考え方につきましては、【p.Ⅲ-26 (7) ソフト施策】に記載しています。 					

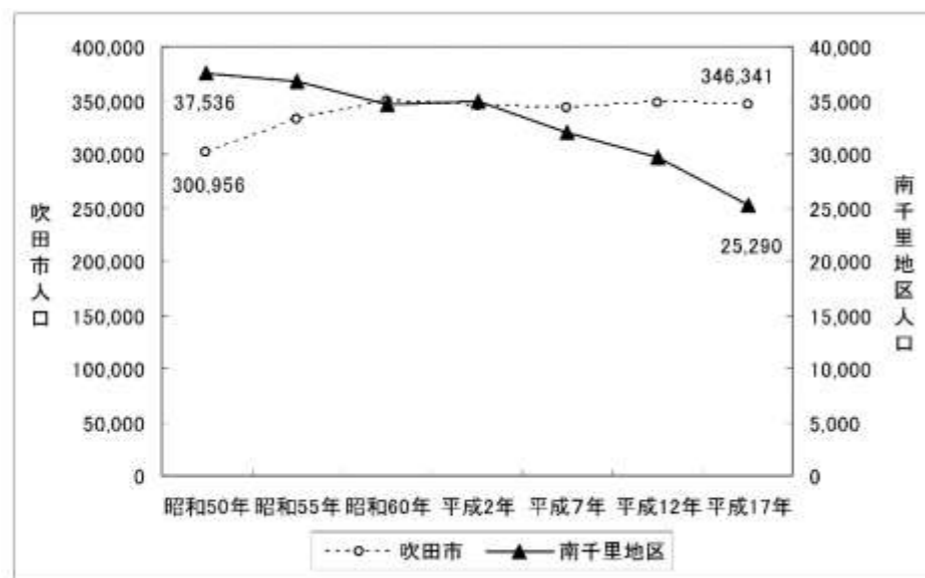
(3) 南千里地区 構想策定時の概況と市民意見

ア 構想策定時の概況

(ア) 人口

【人口の推移】

人口は、吹田市全体では、昭和50年（1975年）から平成17年（2005年）にかけて微増であるのに対し、南千里地区は32.6%減となっています。

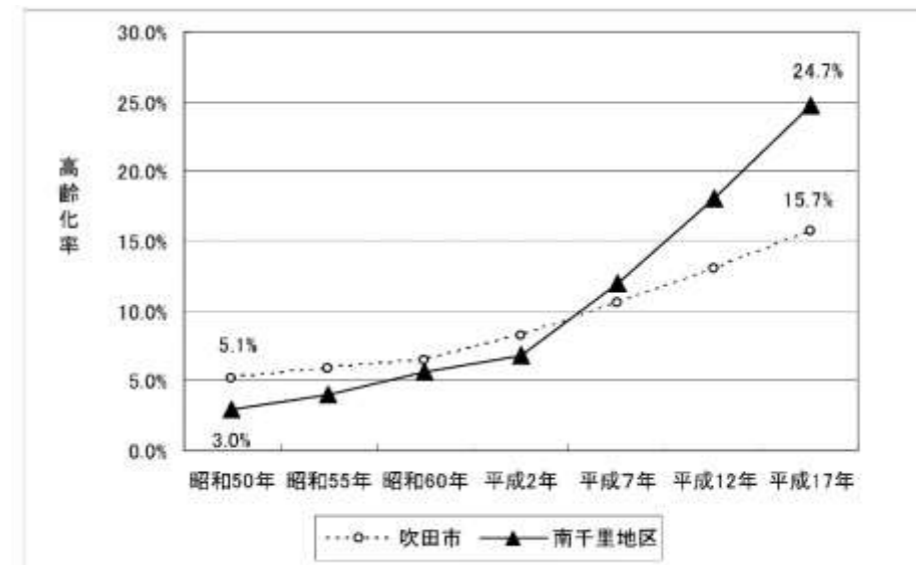


図：南千里地区人口の推移

資料：国勢調査（S50～H12）、H17住民基本台帳

【高齢化率の推移】

高齢化率は24.7%であり、吹田市全体の15.7%を上回っています。

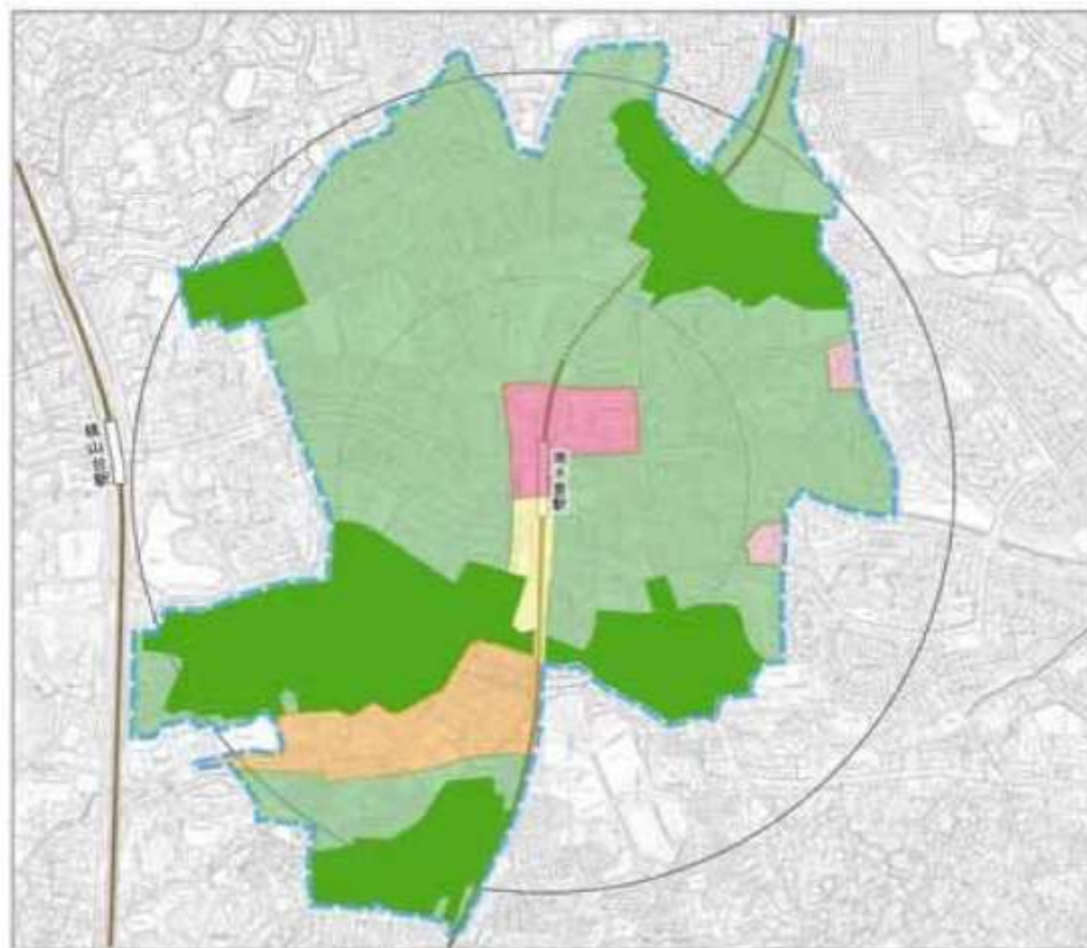


図：南千里地区高齢化率の推移

資料：吹田市データ

(イ) 用途地域

南千里駅周辺は商業地域となっています。その他の地域は住居地域となっています。



凡 例	
■	第1種低層住居専用地域
■	第1種中高層住居専用地域
■	第1種住居地域
■	第2種住居地域
■	商業地域
■	近隣商業地域
■	重点整備地区



図：南千里地区用途地域図

(ウ) 交通施設

【南千里駅（阪急）】

<ホーム>

・相対式2面2線の地上駅（北千里方面、大阪（梅田）・天下茶屋方面）（ホームは3階高さに設置されています）。

<改札口>

・2階高さに位置します。（自動改札機は5台、うち車いす対応は1台）

<改札からホームへの連絡>

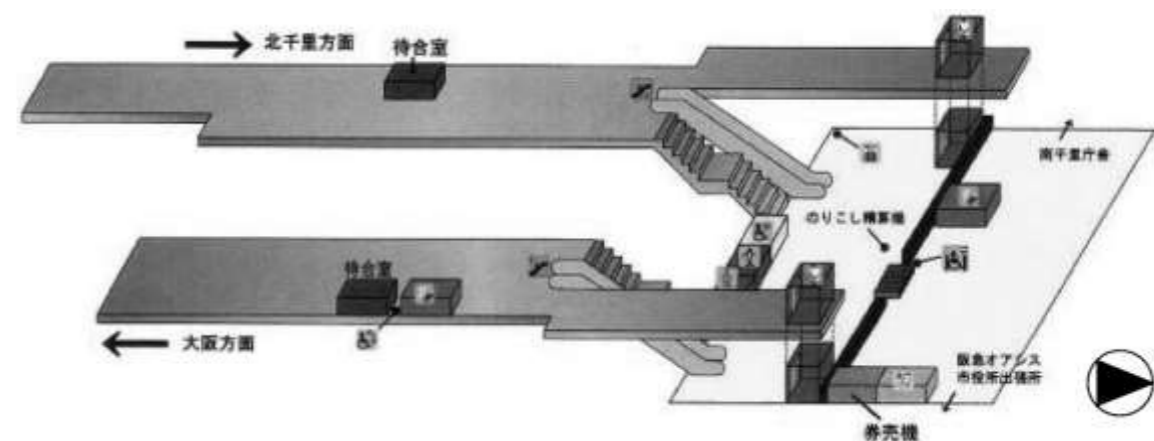
・上下線それぞれに階段が1箇所、エスカレーター、エレベーターが1基ずつ設置されています。また、エスカレーターは北千里方面については下り方向、大阪（梅田）・天下茶屋方面については上り方向のみとなります。

<改札から地上への連絡>

・改札からは、東西南北の方向へ2階高さのデッキで連絡しています。

<トイレ>

・改札内に設置しています。男女用トイレ内にそれぞれ車いす用トイレを設置しています。



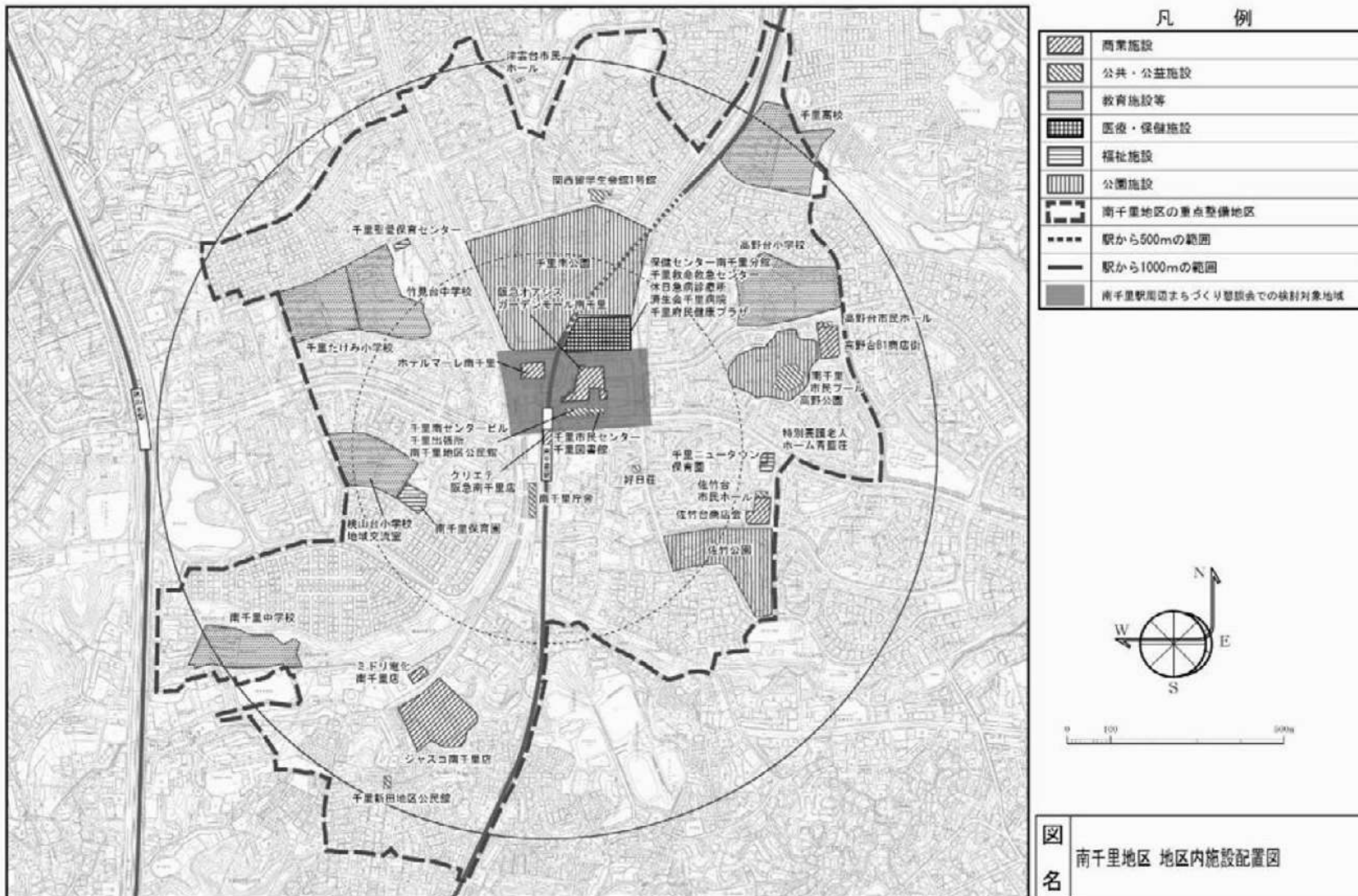
図：南千里駅構内図

【バス】

南千里地区では、路線バスが運行しています。

路線バスの乗り場は南千里駅北側の南千里駅高野線と府道豊中摂津線に位置しており、バス停「南千里駅」の1～4乗り場（南千里駅高野線）からは、阪急バスが7系統を運行しています。5、6乗り場（府道豊中摂津線）からは、阪急バスが6系統を運行しています。

(工) 施設配置状況



イ 重点整備地区の選定理由

南千里駅周辺に位置する千里南地区センターの再整備計画の具体化を検討するための南千里地区まちづくり懇談会が、平成17年（2005年）9月に設立されました。

南千里地区では、この南千里地区まちづくり懇談会と連携してバリアフリー化整備を検討するため、重点整備地区に選定しています。

（ア）南千里駅の利用者数

南千里駅の一日平均乗降客数は約24,200人（平成16年（2004年）平均値）で、特定旅客施設の要件である5,000人を超えています。

（イ）配置要件

南千里駅は、丘陵地にある良好な住宅地区内に位置しています。

高齢者や身体障害者等がよく利用する施設として、済生会千里病院等の医療・保健施設の集積地やホテルマーレ、千里南公園等があります。

（ウ）課題要件

南千里駅から周辺道路への歩行者動線は主に2階の高さで形成されているため、垂直移動のバリアを解消する必要があります。

（エ）効果要件

南千里駅周辺では、「南千里駅周辺まちづくり懇談会」において千里南地区センターの再整備計画の検討が進められています。まちづくりと交通バリアフリーの連携を図りながら、公共交通歩道、信号等の事業者による一体的なバリアフリー化整備を推進し、より効率的、効果的なバリアフリー化、歩行者動線の確保をめざします。

（オ）緊急性

まちづくり懇談会と同時期に検討を進めることにより、より効率的、効果的なバリアフリー化をめざします。

（カ）区域

南千里地区は、下記の町丁目から構成される区域（約2.36km²）とします。

つくもだい ちょうめ	つくもだい ちょうめ	つくもだい ちょうめ	たかのだい ちょうめ	たかのだい ちょうめ	さたけだい ちょうめ	さたけだい ちょうめ
さたけだい ちょうめ	さたけだい ちょうめ	たけみだい ちょうめ	たけみだい ちょうめ	たけみだい ちょうめ	たけみだい ちょうめ	ももやまだい ちょうめ
ももやまだい ちょうめ	ももやまだい ちょうめ	せんりやまたけぞの ちょうめ	せんりやまにし ちょうめ	せんりやまにし ちょうめ	せんりやまにし ちょうめ	せんりやまにし ちょうめ

ウ タウンウォッチングでの意見

ワークショップ時に行ったタウンウォッチングの意見を以下に示します。

南千里地区 ①青色班 (駅構内、駅西側道路調査) 駅構内

【ホーム】
ホームの柱が多く、特に視覚障害者にとっては危険
一定全計画が必要ではないか (黒い塗装を白で塗り、視覚障害者誘導ブロックで代替)
視覚障害者は、ホーム上で電車のドアの位置がわからないのでわかるようにしてほしい
ホームの幅がわかりにくいので、落下の危険性があるのではないかと心配
エレベーターが複数ある

【エスカレーター】
上下両方向のエスカレーターを設置することが望ましい

【乗降場】
駅舎と道路の境界線が不明
乗降場が狭い

【券売機】
券売機が利用できない、券売機の設置が目的になっているため
視覚障害者にとってはタッチパネル式の券売機は使いにくい
自動券売機やカード券には情報があり、購入の仕方がわかりにくい

【トイレ】
トイレが狭い
トイレの掃除がきれい
男性トイレが複数ある

【出入口】
出入口が狭い
出入口の幅が狭い
出入口の幅が狭い
出入口の幅が狭い

【エレベーター】
エレベーターが複数ある
エレベーターが複数ある
エレベーターが複数ある

【待合室】
待合室が狭い
待合室が狭い
待合室が狭い

【案内】
案内の電車が複数ある
案内の電車が複数ある
案内の電車が複数ある

【駅西側道路】
駅西側道路が狭い
駅西側道路が狭い
駅西側道路が狭い

南千里地区 ①青色班 (駅構内、駅西側道路調査) 周辺道路

【交差点】
交差点が狭い
交差点が狭い
交差点が狭い

【歩道】
歩道が狭い
歩道が狭い
歩道が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

南千里地区 ②黄色班 (駅東側道路調査) 周辺道路

【交差点】
交差点が狭い
交差点が狭い
交差点が狭い

【歩道】
歩道が狭い
歩道が狭い
歩道が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

南千里地区 ③赤色班 (駅北側道路調査) 周辺道路

【交差点】
交差点が狭い
交差点が狭い
交差点が狭い

【歩道】
歩道が狭い
歩道が狭い
歩道が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

【信号機】
信号機が狭い
信号機が狭い
信号機が狭い

エ ワークショップでの意見とその考え方

基本構想に幅広い意見を反映することを目的に、意見交換やタウンウォッチングを行う南千里地区ワークショップを3回開催しました。その主な意見とそれに対する考え方を以下に示します。

	意見	発言された場*			回答・対応策			
		①	②	③				
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> 身体障害者・高齢者・子連れの母親等、色々な立場の人の意見を聞いて整備してほしい。 	○			<ul style="list-style-type: none"> 本基本構想は、委員会の傍聴、ワークショップ、パブリックコメントで多くの方の意見を伺いながら検討を進めました。 吹田市道の道路特定事業計画作成時は、基本構想策定時と同様、ワークショップ形式で検討を進めます。その際、その他の事業につきましても、ご意見をいただければ、各管理者に要望していきます。 			
整備時期	<ul style="list-style-type: none"> すぐに整備できる箇所があれば、随時実施してほしい。 	○			<ul style="list-style-type: none"> 具体的には特定事業計画の中で検討を行います。 			
基本構想について 南千里駅 個別施設 現状の課題 案内情報施設	垂直移動 <ul style="list-style-type: none"> エスカレーターは、北千里方面のホームは下り方向、大阪方面のホームは上り方向しか設置されていない。方向を再検討してほしい。 	○		○	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-17～18 (1) 駅舎(南千里駅)】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、実施可能な内容につきましては、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。 			
	券売機	<ul style="list-style-type: none"> 切符や回数券の買い方がわかりにくい。 タッチパネル式の券売機は、画面が斜め(45度、60度)になっているため、車いすでは使いにくい。 	○					
	トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ゴミ箱が小さい。 荷物ラック、エアタオルがほしい。 トイレが少し奥まった場所にあるため、場所・出入口がわかりにくい。 視覚障害者には男女の区別がわかりにくい。 	○					
		ホーム	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者誘導用ブロックと柱が隣接している。ゴムなどのカバーが必要ではないか。 視覚障害者が、車両の乗車口(ドアの位置)がわかるようにしてほしい。 ホームの端がわかりにくく、落ちてしまう危険がある。 転落防止柵の必要性について、検討が必要である。 全体的にホームが暗く、見通しが悪くなっている。 	○				
			休憩施設	<ul style="list-style-type: none"> 待合室の場所がわかりにくい。 		○		
			案内情報施設	音声案内 <ul style="list-style-type: none"> 「淡路方面」のアナウンスでは、梅田行きか天下茶屋行きかわからない。 		○		
	案内設備			<ul style="list-style-type: none"> 時刻表が一箇所しかなくわかりにくい。 エレベーターまでの視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていない。 視覚障害者誘導用ブロックが一部破損している。 		○		

※発言された場) ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

基本構想について	主な施設・特定経路	記載内容	重点整備地区	意見	発言された場			回答・対応策	
					①	②	③		
基本構想について	主な施設・特定経路	記載内容	重点整備地区	追加	・竹見台2丁目を追加してほしい。		○	○	<ul style="list-style-type: none"> 重点整備地区に追加を行いました。 【p.Ⅲ-3 図Ⅲ-2区域図】、【p.Ⅲ-10 図Ⅲ-7南千里地区地区内施設配置図】および【p.Ⅲ-16 図Ⅲ-8南千里地区特定経路路線図】 吹田市では、重点整備地区は主な経路や主な施設を含む町丁目界で選定しています。 ご意見のあった地域は、主な経路や主な施設を含んでいないため重点整備地区への追加を行いませんが、地域のまちづくりの中で検討を進めていきます。
					・佐井寺地区を追加してほしい。			○	
			主な施設	追加	・好日荘を追加してほしい。	○	○	<ul style="list-style-type: none"> 主な施設に追加を行いました。 【p.Ⅲ-12～13 4.1主な施設】および【p.Ⅲ-16 図Ⅲ-8南千里地区特定経路路線図】 	
					・津雲台市民ホールを追加してほしい。	○	○	<ul style="list-style-type: none"> 主な施設に追加を行いました。また、津雲台市民ホールは山田地区の主な施設に含まれていますので、その旨を記載しています。 【p.Ⅲ-12～13 4.1主な施設】および【p.Ⅲ-16 図Ⅲ-8南千里地区特定経路路線図】 	
					・ホテルマーレ南千里を追加してほしい。	○	○	<ul style="list-style-type: none"> まちづくり懇談会検討範囲内の主な施設に追加を行いました。 【p.Ⅲ-12～13 4.1主な施設】および【p.Ⅲ-16 図Ⅲ-8南千里地区特定経路路線図】 	
					・千里新田地区公民館を追加してほしい。	○	○	<ul style="list-style-type: none"> 【p.Ⅲ-12 4.1主な施設】に示しております、主な施設の考え方から、主な施設への追加を行っておりません。 ただし、主な施設への追加は行いませんが、地域のまちづくりの中で検討すべき課題として認識しております。 	
					・南千里保育園、千里聖愛保育園、千里ニュータウン保育園を追加してほしい。		○		○
					・桃山台小学校地域交流室を追加してほしい。		○		○
					・千里山図書館を追加してほしい。	○	○		
					・関西留学生会館を追加してほしい。	○	○		
					・千里高校を追加してほしい。	○	○		
					・竹見台、桃山台、津雲台の医療センターを主な施設に追加してほしい。		○		
					・大丸ビーコック竹見台店跡地を追加してほしい。		○		
・竹見台北側の商業集積地を追加してほしい。		○	○						
・竹見台商店会、桃山台ショッピングセンター、津雲台商店街を追加してほしい。			○						
・佐竹公園、あべりあ公園を追加してほしい。			○						

※発言された場) ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

	意見	発言された場*			回答・対応策
		①	②	③	
個別の課題	<ul style="list-style-type: none"> 府道吹田箕面線の南千里駅前交差点付近の歩道に、幅員を狭める障害物（植栽帯）がある。 街路樹が街灯をさえぎっている。特に府道吹田箕面線。 府道豊中摂津線は、勾配は緩いが長いので車いすではつらい。休憩施設があればよい。 府道豊中摂津線の佐竹台2丁目交差点は、雨が降ると水が溜まる。 		○		<ul style="list-style-type: none"> 歩道の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-19～23 (2) 歩道】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画のなかで検討を行います。
	<ul style="list-style-type: none"> 府道豊中摂津線のバス停と歩道が遠い。 	○			<ul style="list-style-type: none"> 歩道の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-19～23 (2) 歩道】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画のなかで検討を行います。
追加	<ul style="list-style-type: none"> 高野台市民ホールまでの南千里駅高野線を追加してほしい。 好日荘までの佐竹中央線を追加してほしい。 南千里庁舎への経路を確保してほしい。南千里駅南側に改札をつける、デッキでつなぐ等して、行きやすいようにしてほしい。 千里南公園内の通路を追加してほしい。 あべりあ公園、竹見台商店会までの竹見台専用11号線を追加してほしい。 千里高校までの津雲高野線、高野台1号線、高野台2号線、高野台専用34号線を追加してほしい。 千里新田地区公民館までの府道吹田箕面線、千里山西3号線、千里山西103号線を追加してほしい。 千里南公園東側の府道南千里茨木停車場線を追加してほしい。 竹見台の公園敷地内の通路を追加してほしい。 公園敷地内の歩道の整備について、公園と協議を行って進めてほしい。 公園内の通路に関して、基本構想に「協議が終わった段階で整備を行う」と記載することはできないか。 南千里駅から千里病院への安全でわかりやすい最短ルートを確認してほしい。 南千里駅から津雲台への2階高さでの経路を確保してほしい。津雲台53号線をどう横断するかが重要。 		○	○	<ul style="list-style-type: none"> 特定経路に追加を行いました。 【p.Ⅲ-14～15 4.2主な経路】および【p.Ⅲ-16 Ⅲ-8南千里地区特定経路路線図】 南千里庁舎までの主な経路として、府道吹田箕面線を指定しています。 【p.Ⅲ-14～15 4.2主な経路】および【p.Ⅲ-16 Ⅲ-8南千里地区特定経路路線図】 【p.Ⅲ-14～15 4.2主な経路】に示しております、各経路の位置づけから、主な経路への追加を行っておりません。 ただし、主な経路への追加は行いませんが、公園内の通路としてバリアフリー化整備を行います。【p.Ⅲ-24 (5) 施設】 【p.Ⅲ-14～15 4.2主な経路】に示しております、各経路の位置づけから、主な経路への追加を行っておりません。 ただし、主な経路への追加は行いませんが、地域のまちづくりの中で検討すべき課題として認識しております。 今後も継続して、関係機関と協議を行います。 いただいたご意見につきましては、バリアフリーの趣旨をふまえ、改善されるよう、各施設管理者に要望していきます。 「南千里駅周辺まちづくり懇談会」での検討範囲であり、現在、千里南地区センター再整備事業基本計画を策定中ですので、いただきましたご意見につきましては、その計画の中で検討を行います。

*発言された場) ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

	意見	発言された場*			回答・対応策		
		①	②	③			
基本構想について 主な施設・特定経路 現況の課題 歩道	整備内容	<ul style="list-style-type: none"> 府道豊中摂津線について、照明が非常に暗いので改善してほしい。基本構想の整備内容に記載できないか？ 自転車と歩行者の動線を分離してはどうか。 まち中の誘導サイン（看板等）も検討してほしい。 			○	<ul style="list-style-type: none"> 「歩行者の安全性を確保するため、交通状況をふまえ、適宜、街灯や道路照明灯の設置を検討します。」という一文を追加しました。 【p.Ⅲ-20 b.豊中摂津線】 	
	有効幅員	<ul style="list-style-type: none"> 歩道がない、狭い箇所がある。 標識柱、電柱、看板、迷惑駐輪等が歩道にあり歩きにくい。 	○			<ul style="list-style-type: none"> 歩道の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-19～23（2）歩道】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画のなかで検討を行います。 	
	舗装	<ul style="list-style-type: none"> 木の根などにより舗装が老朽化して凸凹している箇所がある。 	○				
	勾配	<ul style="list-style-type: none"> 縦断勾配、横断勾配がきつい箇所がある。 	○				
	横断歩道等との切下部	<ul style="list-style-type: none"> 車道と歩道の段差が大きい。 公園住宅の入口と歩道の段差が大きい。 交差点のたまりが少ない箇所がある。 	○				
	排水施設等	<ul style="list-style-type: none"> 側溝にグレーチングや満蓋がない、老朽化している箇所がある。 	○				
	視覚障害者誘導用ブロック	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者誘導用ブロックがない箇所がある。 老朽化して色が薄くなったり、壊れている箇所があり使いにくい。 工事中の歩道の視覚障害者誘導用ブロックに不備が目立つ。 	○				
	横断防止柵等	<ul style="list-style-type: none"> 吹田貫面線の歩道と車道の間に柵がない。 	○				
	照明施設	<ul style="list-style-type: none"> 歩道照明が少なく、夜間が暗い箇所がある。 	○	○	○		
	案内設備	<ul style="list-style-type: none"> 文字がわかりにくい方のために、ルビやピクトグラム付きの案内板の整備をしてほしい。 まち中の誘導サインも必要。 	○		○		
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 南千里駅前の交差点は水はけが悪く、大雨が降ると水浸しになる。 	○				
		<ul style="list-style-type: none"> 車止め用のポールが歩道に複数あると車いすは通りにくい。 	○				
		<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の少ないところは、スーパー防犯灯の整備をしてほしい。 			○		
		<ul style="list-style-type: none"> ベンチ等の設置を検討してほしい。 			○		
		<ul style="list-style-type: none"> 公衆電話を設置してほしい。 	○				
	バス車両およびバス停	<ul style="list-style-type: none"> バスのダイヤ・ルートの改善をしてほしい。 	○		○		<ul style="list-style-type: none"> ワークショップでのご意見をふまえ、阪急バスに改善を要望していきます。
		<ul style="list-style-type: none"> バス停に屋根がない。 	○				<ul style="list-style-type: none"> バス停の改良につきましては、【p.Ⅲ-23（3）バス・バス停】に含んでいます。

*発言された場） ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

	意見	発言された場※			回答・対応策
		①	②	③	
信号機・交差点	・信号がない箇所がある。		○		<ul style="list-style-type: none"> 交通安全特定事業の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-24 (4)交通安全特定事業】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、交通安全特定事業計画のなかで検討を行います。
	・青信号の時間が短い		○		
	・音響信号がない箇所がある。	○			
	・音響信号の音が小さい。		○		
	・音響信号の音が鳴り終わってから、信号が変わるまでの時間が長く感じる。	○			
	・スクランブル交差点は迷うので、エスコートゾーンを設けてほしい。	○	○		
施設	千里南公園		○		<ul style="list-style-type: none"> 施設の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-24 (5)施設】に記載しています。 いただいたご意見につきましては、バリアフリーの趣旨をふまえ、改善されるよう、各施設管理者に要望していきます。
	千里南公園のトイレを増やしてほしい。		○		
	その他	○			
	千里市民センターに自動ドアでない箇所があり不便。		○		
基本構想について	千里南地区センター再整備事業地域内		○	○	<ul style="list-style-type: none"> 現在、千里南地区センター再整備事業基本計画を策定中ですので、いただきましたご意見につきましては、その計画の中で検討を行います。
	高野台の公園敷地から、府道南千里茨木停車場線に降りる階段をバリアフリー化してほしい。1階高さの歩道を利用できるようにしてほしい。			○	
ソフト施策	記載内容	○		○	<ul style="list-style-type: none"> ソフト施策の考え方につきましては、【p.Ⅲ-26 (7)ソフト施策】に記載しています。
	自転車を活かしたまちづくりについても、基本構想に記載してほしい。			○	
状況の課題	歩道上の占有物		○		<ul style="list-style-type: none"> 今後の参考とさせていただきます。
	路上駐車、迷惑駐輪、商店の張り出し看板などがある。		○		
その他	・アメニティ性の向上やデザインの向上など、バリアフリー化以外での整備も必要。		○		<ul style="list-style-type: none"> 今後の参考とさせていただきます。
	・コミュニティバスの導入・社会実験を検討してほしい。		○		

※発言された場) ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

オ パブリックコメントでの意見とその考え方

パブリックコメントでの意見とその考え方は「1-2千里山・関大前地区 構想策定時の概況と市民意見」の「(5) パブリックコメントでの意見とその考え方」に整理しています。

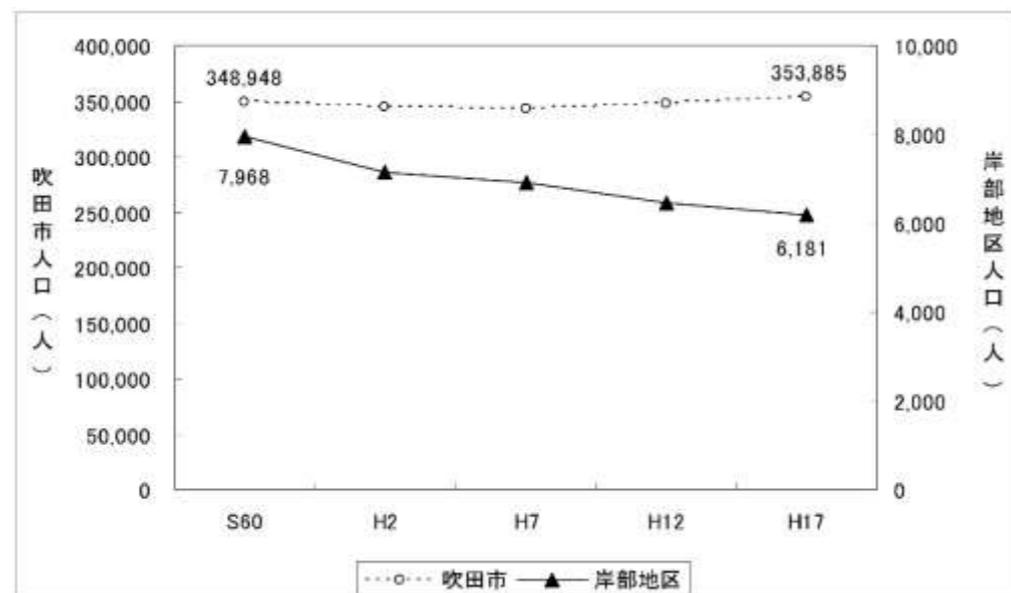
(4) 岸部地区 構想策定時の概況と市民意見

ア 構想策定時の概況

(ア) 人口

【人口の推移】

地区内人口は平成17年現在6,181人であり、昭和60年（1985年）から平成17年（2005年）にかけて、吹田市全体では微増しているのに対し、岸部地区は22.4%減少しています。

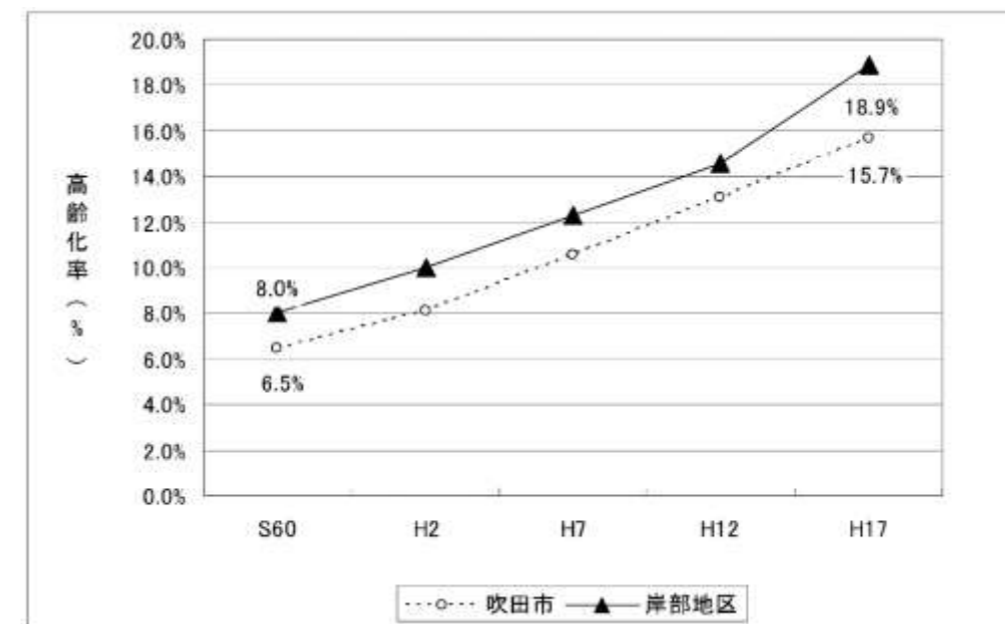


図：岸部地区の人口の推移

資料：国勢調査（S50～H17）

【高齢化率の推移】

地区内の高齢化率は平成17年現在18.9%であり、吹田市全体の15.7%を上回っています。



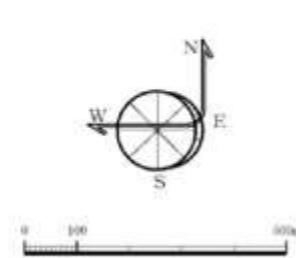
図：岸部地区の高齢化率の推移

資料：国勢調査（S50～H17）

(イ) 用途地域



凡 例	
	第1種住居地域
	第2種住居地域
	第2種中高層住宅専用地域
	近隣商業地域
	準工業地域
	工業地域
	重点整備地区



図：岸辺地区用途地域図

(ウ) 交通施設の現況

【岸辺駅 (JR)】

<ホーム>

- ・島式2面4線 (大阪・三ノ宮方面、高槻・京都方面)

<改札口>

- ・1階高さに位置します。(自動改札機は5台、車いす対応1通路)

<改札からホームへの連絡>

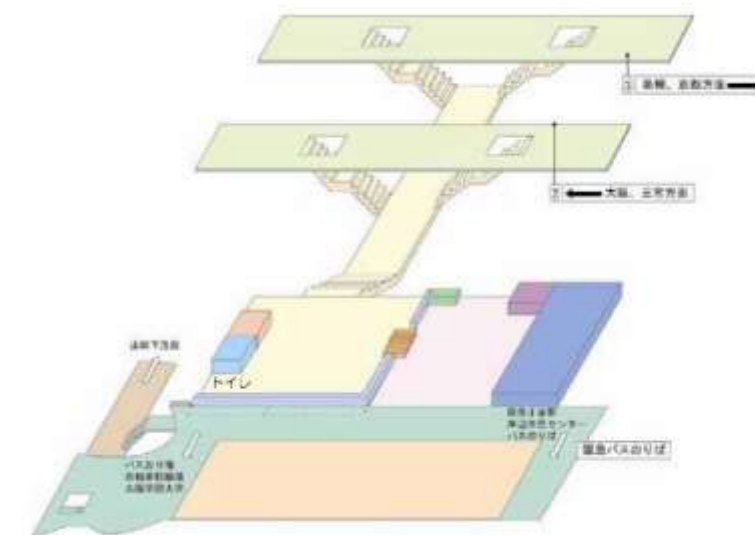
- ・エレベーター及びエスカレーターの設置はなく、階段のみとなります。それぞれのホームに移動するには階段を下り、地下道先の階段 (上下線2箇所ずつ設置) を利用します。

<トイレ>

- ・改札内に設置しています。身障者用トイレの設置はありません。

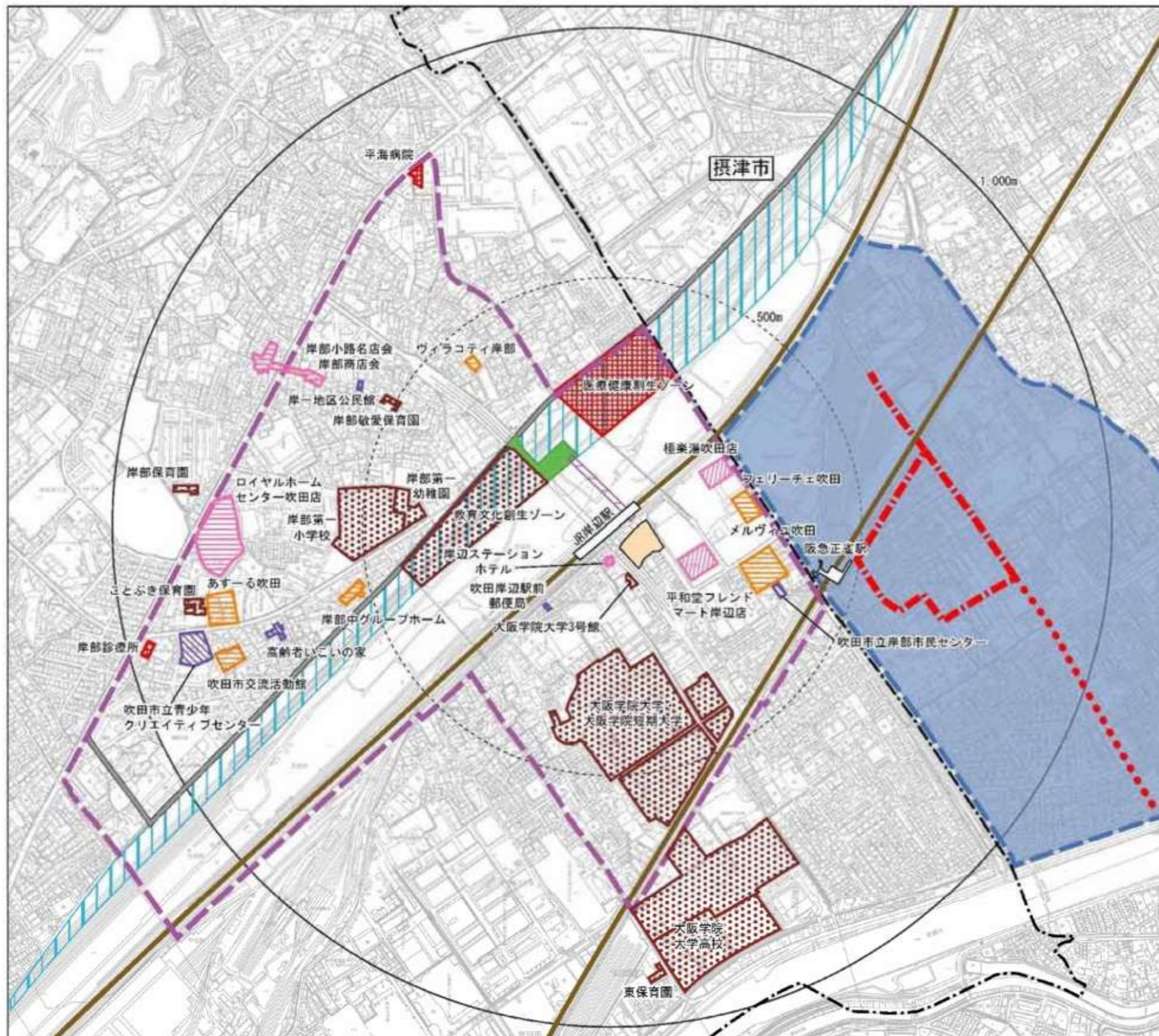
【バス】

岸部地区では、路線バスが運行しています。路線バスの乗り場は JR 岸辺駅駅前広場に位置しており、阪急バスが6系統を運行しています。



図：岸辺駅構内図

(工) 施設配置状況



凡 例

	商業施設
	公共・公益施設
	教育施設
	医療施設
	福祉施設
	岸部駅南交通広場整備予定地
	岸部駅北交通広場整備予定地
	吹田操車場跡地のまちづくり事業区域
	南北自由通路
	(仮称)岸部千里丘線・(仮称)天道岸部線
	岸部地区の重点整備地区
	摂津市正雀地区の重点整備地区
	駅から500mの範囲
	駅から1000mの範囲

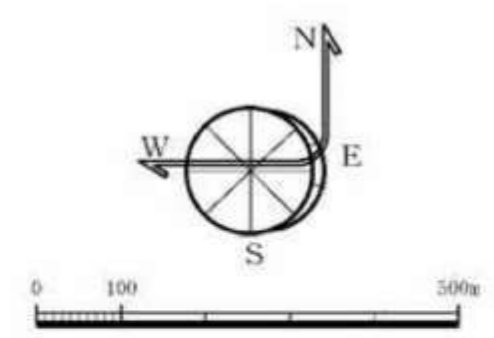


図 岸部地区
ちくないせつはいちず
名 地区内施設配置図

イ 重点整備地区の選定理由

JR岸辺駅周辺には大阪学院大学等が立地し、学生をはじめ市域内外から多くの人々が訪れており、隣接する摂津市には、阪急正雀駅(1日あたりの利用者数約25,000人)があり、そこから岸部地区を訪れる人も多いと考えられます。

しかし、住宅が集積する地区等では狭隘道路が多く、高齢者、障害者等に対する配慮が十分でない部分が多くあります。

岸部地区では、JR岸辺駅周辺のまちづくりの動きや、策定済みの「摂津市交通バリアフリー基本構想」との連携を図り、重点的かつ一体的な整備を行うため、重点整備地区に選定しています。

(ア) JR岸辺駅の利用者数

JR岸辺駅の一日平均乗降客数は約29,000人※で、特定旅客施設の要件である5,000人を超えています。

※平成17年(2005年)平均値：西日本旅客鉄道株式会社調べ

(イ) 配置要件

高齢者や障害者等がよく利用する施設として、吹田市立岸部市民センター、岸部市民サービスコーナー、高齢者いこいの家等があります。また、JR岸辺駅の南部に大阪学院大学が立地しています。

(ウ) 課題要件

JR岸辺駅はホームへの連絡手段は階段しかなく、車いす利用者等には利用しにくい駅となっています。また駅周辺の道路では、歩道の未設置、歩道の幅員不足、迷惑駐輪等の問題があり、バリアフリー化のための事業を実施する必要があります。

(エ) 効果要件

公共交通事業者、道路の管理者ならびに建築物の建築主等による一体的なバリアフリー化整備を推進し、より効率的、効果的なバリアフリー化をめざします。

(オ) 緊急性

移動の方法として階段しかない駅の構造や、歩道の未設置区間の存在等により、安全かつ円滑な移動が確保されていないため、早急なバリアフリー化整備が求められています。

(カ) 区域

岸部地区の重点整備地区は、下記の町丁目から構成される区域(約1.17km²)とします。

岸部中一丁目、岸部中二丁目、岸部中三丁目、岸部中四丁目、芝田町、岸部南一丁目、岸部南二丁目

ウ タウンウォッチングでの意見

ワークショップ時に行ったタウンウォッチングの意見を以下に示します。

岸部地区 ①黄色班 (駅・地下道入口の調査) 周辺道路

<全体>

- 信号機がない (番号信号機もない)
- 視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない
- 交差点が多く、通行量も多いので危険

【階段の手すりの高さの設定が不適切 (写真1)】

- 視覚障害者誘導用ブロックがない
- 階段が滑りやすい
- 歩道と車道の境界線の形状が直線的なため、もっと滑らかな形状にしてほしい (写真2)

【バス】

- バスの寄りつきが高い (写真3)
- バス停が狭くて雑踏としている
- バス停の位置がわからない
- 駐輪場の自転車をはみ出しているため、乗客のおそれがあり不安である

【歩道】

- 歩道の幅が狭い (写真4)
- 歩道の境界線が不明瞭
- 歩道の境界線が不明瞭
- 歩道の境界線が不明瞭

【改札口】

- 幅員が狭いので、駅員が言わないと車いす利用者は通れない (写真4)

【出口】

- 歩道の境界線が不明瞭
- 歩道の境界線が不明瞭

周辺道路

歩道の境界線が不明瞭 (写真1)

歩道の境界線が不明瞭 (写真2)

歩道の境界線が不明瞭 (写真3)

歩道の境界線が不明瞭 (写真4)

歩道の境界線が不明瞭 (写真5)

歩道の境界線が不明瞭 (写真6)

歩道の境界線が不明瞭 (写真7)

歩道の境界線が不明瞭 (写真8)

歩道の境界線が不明瞭 (写真9)

歩道の境界線が不明瞭 (写真10)

歩道の境界線が不明瞭 (写真11)

歩道の境界線が不明瞭 (写真12)

歩道の境界線が不明瞭 (写真13)

歩道の境界線が不明瞭 (写真14)

歩道の境界線が不明瞭 (写真15)

歩道の境界線が不明瞭 (写真16)

歩道の境界線が不明瞭 (写真17)

歩道の境界線が不明瞭 (写真18)

歩道の境界線が不明瞭 (写真19)

歩道の境界線が不明瞭 (写真20)

岸部地区 ①黄色班 (駅・地下道入口の調査) 駅構内

【ホーム】

- ホームの階段の幅が狭い (写真1)
- エレベーターがないので移動が大変
- ホームにイスが少ない
- ホームの中央にある柱が邪魔になって歩くのが難しい
- ホーム上に警告ブロックはあるが、歩行者を誘導するための誘導ブロックがない
- 階段の恐れがあるので歩道を通過ししてほしい
- ホームから階段に降りた時の安全対策が必要

【トイレ】

- 車いす用トイレがない
- トイレの入口に障害がある (写真2)
- 男子トイレの前に障害がある

【階段】

- 階段の手すりの高さの設定が不適切
- 階段の幅が狭いので車いす利用者が通れない (写真3)

駅構内

【券売機】

- 券売機は高い字で利用者にとって読みづらい (写真1)
- タッチパネルの券売機だけでなく、高字の券売機も増やしてほしい
- タッチパネルの券売機の場合でも、高字の券売機がどこにあるのかという音声案内がほしい
- 高字の案内があればより良いと思う

【案内】

- 駅の改札口の所に電車の状況を示す電光掲示板が必要
- 案内アナウンスについて電車の種類 (通過するのかわかるように) を知らせしてほしい
- 改札を示す音声案内がないので、探すのが大変

【自転車】

- ロビー側出入口の視覚障害者誘導用ブロックの上に未乗者が自転車を止めている
- 駅前に放置されている自転車が歩行者が多いので、通行の支障になる (写真5)

【改札口】

- 幅員が狭いので、駅員が言わないと車いす利用者は通れない (写真4)

【出口】

- 歩道の境界線が不明瞭
- 歩道の境界線が不明瞭

岸部地区 ②緑色班 (道路・平和堂入口の調査) 周辺道路

<全体>

- 視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない
- 歩道に関する事項
 - 歩道が設置されていない箇所があり危険
 - グレーキングの音が聴き取れず危険
 - 歩道から立寄りへのすり抜け部分の段差が大きい
- 交差点に関する事項
 - 番号信号機がない

【歩道】

- 歩道と車道の段差が大きく危険
- 自転車や駐輪場をはみ出しており邪魔になる
- 信号機が必要

【歩道が設置されていない】

- 歩道を示す白線が塗られている箇所がある
- 歩道は通行の邪魔になる (写真1)
- 商店の看板が歩道路上にあり、通行の邪魔になる

【歩道が設置されていない】

- グレーキングの間に溝があり危険 (写真2)
- 溝の上で通行人が滑りやすくなる危険

【歩道と車道の段差が大きく危険】

- 歩道と車道の段差が大きく危険 (写真3)
- 歩道が狭くなる箇所があり危険
- 歩道の境界線が不明瞭
- 歩道の境界線が不明瞭
- 歩道の境界線が不明瞭

【歩道と車道の段差が大きく危険】

- 歩道と車道の段差が大きく危険
- 歩道と車道の段差が大きく危険
- 歩道と車道の段差が大きく危険

周辺道路

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真1)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真2)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真3)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真4)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真5)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真6)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真7)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真8)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真9)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真10)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真11)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真12)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真13)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真14)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真15)

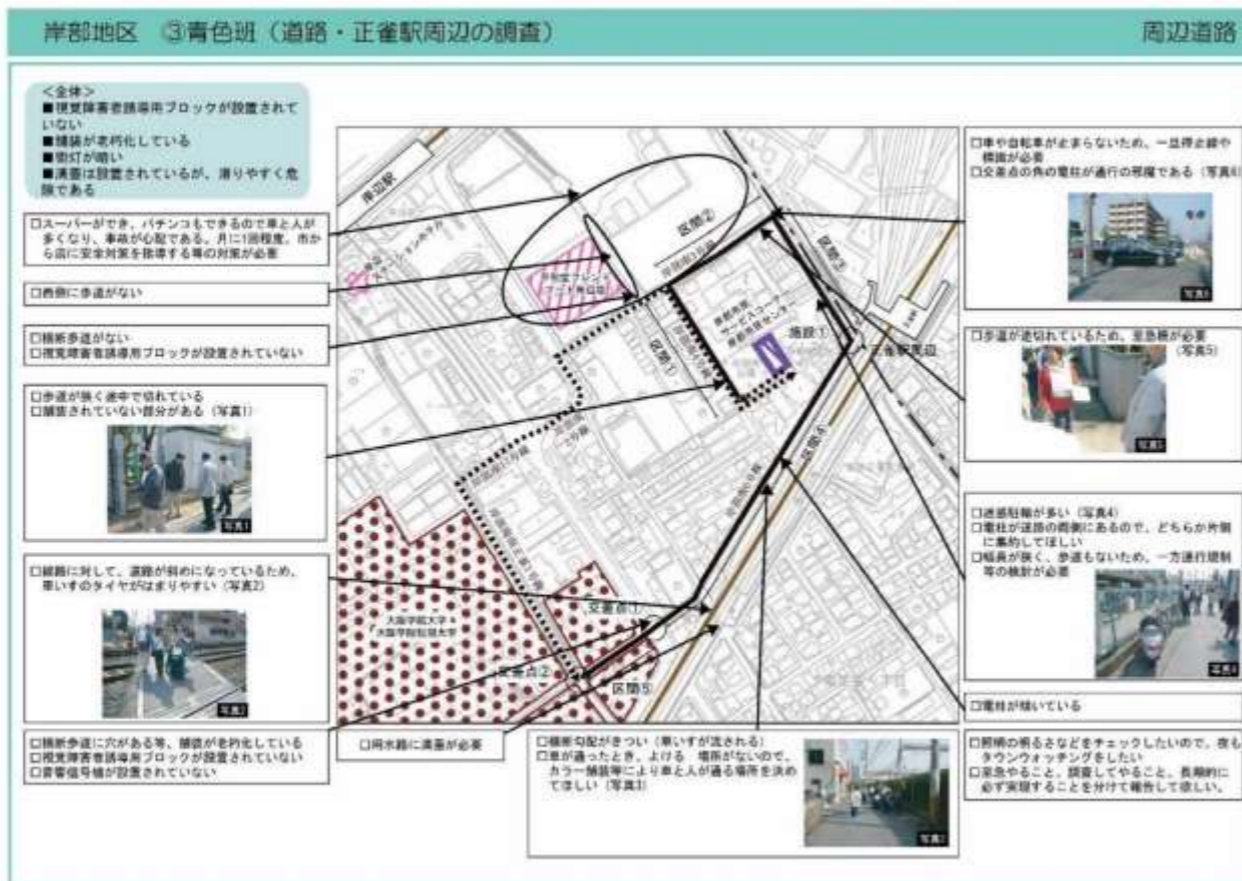
歩道と車道の段差が大きく危険 (写真16)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真17)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真18)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真19)

歩道と車道の段差が大きく危険 (写真20)



エ ワークショップでの意見とその考え方

基本構想に幅広い意見を反映することを目的に、意見交換やタウンウォッチングをおこなう岸部地区バリアフリーワークショップを3回開催しました。

その主な意見とそれに対する考え方を次ページ以降に示します。



	意見	発言された場*			回答・対応策	
		①	②	③		
基本構想について 生活関連施設 JR 岸辺駅 個別施設 案内情報施設 阪急正雀駅 個別施設	エレベーター	・エレベーター・エスカレーターがないので不便である。	○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-17 5.1 (1) 駅舎 (JR岸辺駅)】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえて公共交通特定事業計画の中で検討を行います。
		・エレベーターは大きなものを設置してほしい。			○	
	階段	・手すりの高さの設定が不適切。	○			
		・踏み面が斜めになっている箇所があり危険である。	○			
	券売機	・タッチパネル式の券売機だけでなく点字の券売機も増やしてほしい。	○			
		・点字の券売機の位置を知らせる音声案内がほしい。	○			
		・点字表示のある案内板がほしい。	○			
		・重いす用に蹴り込みのスペースがないため利用しにくい。	○			
	改札口	・幅員が狭く駅員に言わないと重いすでは利用できない。	○			
	トイレ	・出入口に段差がある。	○			
		・重いす用トイレがない。	○			
		・男子便器の前に段差がある。	○			
	ホーム	・ホームの階段横の通路が狭い。	○			
		・ホームの中央にある鉄柱が角ばっていてぶつかると怪我をする。	○			
		・白線の上に警告ブロックはあるが、歩行を保障するための誘導ブロックがない。	○			
		・接触の恐れがあるので快速を通過線にしてほしい。	○			
	・ホームから線路に転落した時の安全対策が必要。	○				
休憩施設	・ホームにイスが少ない。	○				
出入口	・岸辺駅前改札口の周辺がとても狭く感じ、ゆとりがない。	○				
	・商品パンフレットの棚等が視覚障害者誘導用ブロックの横にあるため、体に当たり危険である。	○				
音声案内	・行き先案内のアナウンスがわかりにくい。	○				
案内設備	・場内アナウンスについて電車の種類（通過するのか、停車するのかわかるように）を知らせてほしい。	○				
	・改札を示す音声案内がないので、探すのに苦労する。	○				
	・駅の改札口の所に電車の状況を示す電光掲示板が必要。	○				
エスカレーター	エスカレーターが下りのみの運用となっているが、上りのエスカレーターも必要ではないか。			○	・ラッシュ時に下りの経路を確保するために、エスカレーターを下り専用としています。	

※発言された場) ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

				意見	発言された場*			回答・対応策	
					①	②	③		
基本構想について	生活関連施設	現況の課題	駅前広場 個別施設	バス停	・バスの寄りつきが悪い。	○			・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
				バス停	・バス停が狭く雑然としている。	○			
				バス停	・バス停の位置がわからない。	○			
			歩道	・駐輪場の自転車がはみ出しているため、接触のおそれがあり不安である。	○			・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。	
		吹田市立岸部市民センター 個別施設	エレベーター	・エレベーターまでの視覚障害者誘導用ブロックを設置、誘導が必要である。	○			・建築物の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-27～30 5.3建築物特定事業】に記載しています。	
			階段	・階段の手すりの高さが適切ではない。	○				・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、建築物特定事業計画の中で検討を行います。
		記載内容	追加		・平海病院を追加してほしい。		○		・【p.Ⅱ-10 1.5 (1) 生活関連施設】に示しております、生活関連施設の考え方から、ご意見を頂いた施設は該当しないため、生活関連施設への追加を行っておりません。
					・極楽湯吹田店を追加してほしい。		○		
					・メルヴェイユ吹田（介護老人福祉施設）を追加してほしい。		○		
					・フェリーチェ吹田（介護老人保健施設）を追加してほしい。		○		
	・阪急正雀駅を追加してほしい。				○		・生活関連施設に追加を行いました。 【p.Ⅱ-13 4.1生活関連施設】及び【p.Ⅱ-16 Ⅱ-8岸部地区生活関連施設及び生活関連経路図（案）】		
	・JR岸辺駅について、整備時期が平成23年以降となっているのはなぜなのか。			○	・駅舎の橋上化については、平成23年春の供用開始を目指し、鉄道建設・運輸整備支援機構により橋上駅舎を整備することとなっておりますが、駅舎内のバリアフリー整備においては、事業の方向性として位置づけているものもあり、整備の方針として平成23年以降という記載となっております。				

※発言された場） ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

	意見	発言された場*			回答・対応策	
		①	②	③		
基本構想について 生活関連道路 現況の課題 道路	有効幅員	・歩道がない、狭い箇所がある。	○		○	生活関連道路の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-21～26 5.2道路特定事業】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
		・カラー舗装等により歩車の区別が必要な箇所がある。	○			
		・電柱、看板、迷惑駐輪等が歩道にあり歩きにくい。	○			
	舗装	・舗装が老朽化して凸凹している箇所がある。*	○			
		・舗装されていない箇所がある。*	○			
	勾配	・インターロッキングは車いすで通行する際、負担がかかる。	○			
		・縦断勾配、横断勾配が急な箇所がある。	○			
	車両乗り入れ部	・段差が大きい箇所がある。	○			
		・縦断勾配、横断勾配が急な箇所がある。	○			
	横断歩道等との切下部	・車道と歩道の段差が大きい。	○	○		
		・歩車道境界部の縁石が直角である。	○			
		・縦断勾配が急な箇所がある。	○			
	排水施設等	・側溝にグレーチングや溝蓋がない箇所がある。	○			
		・グレーチングの目が粗い。	○			
		・グレーチングに隙間があいている箇所がある。*	○			
	視覚障害者誘導用ブロック	・グレーチングが滑りやすい箇所がある。	○			
		・視覚障害者誘導用ブロックがない、連続して敷設されていない箇所がある。*	○			
	横断防止柵・車止め等	・歩行者専用道路に車止めが設置されているため、車いす利用者は通行することができない。	○			
		・歩道の延長上に水路があり、歩行者等が転落する危険性が高い箇所がある。*	○			
		・グレーチングの間に隙間が空いている箇所がある。	○			
障害物等	・障害物の存在がわかりにくい箇所がある。	○				
照明施設	・歩道照明が少なく、夜間は暗い箇所がある。	○	○	○		
案内設備	・案内標識がカーブミラーで隠れている箇所がある。	○				
	・標識が通行を妨げる箇所がある。	○				
歩道上の占有物	・路上駐車、迷惑駐輪等がある。	○	○			
その他	・歩行者と自転車の通行区分が分かれていない。	○				
	・マウントアップの歩道が車道との段差が大きい箇所がある。	○				
	・セミフラット型の歩道で縁石につまずきやすく、危険な箇所がある。			○		
	・路側帯を示す白線が消えている箇所がある。	○				
	・通行量が多く危険である。	○				

※意見を頂いた後、対応できるものについては改善を行いました。

※発言された場) ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

		意見	発言された場 [※]			回答・対応策				
			①	②	③					
基本構想について	生活関連経路	現況の課題	信号機・交差点	○		○	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全特定事業の整備方針につきましては、【p.II-32 5.4交通安全特定事業】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、交通安全特定事業計画の中で検討を行います。 			
			記載内容	追加	阪急正雀駅から大阪学院大学への岸部南6号線を追加してほしい。			○		<ul style="list-style-type: none"> 生活関連経路に追加を行いました。 【p.II-14 4.2生活関連経路、準生活関連経路】及び【p.II-16 Ⅱ-8岸部地区生活関連施設及び生活関連経路図（案）】 【p.I-12 1.5 (2) 生活関連経路、準生活関連経路】の生活関連経路の考え方から、生活関連経路への追加を行っておりませんが、地域のまちづくりの中で検討すべき課題として認識しております。 今後整備する南北自由通路を生活関連経路として指定し、この経路をバリアフリー化することにより、生活関連施設までの経路としております。
					JR岸辺駅からフェリーチェ吹田への岸部南3号線を追加してほしい。			○		
					JR岸辺駅から平海病院への経路（岸部中内本町線、府道大阪高槻京都線）又は（岸部中1号線、岸部中岸部南1号線、府道大阪高槻京都線）を追加してほしい。			○		
					JR岸辺駅から青少年クリエイティブセンター等への岸部南1号線、岸部中正雀川線を追加してほしい。			○		
	岸部中内本町線の代替案として、JR岸辺駅から大阪学院大学への岸部南1号線、岸部南南正雀1号線を追加してほしい。				○					
	山田佐井寺岸部線を府道大阪高槻京都線まで延ばしてほしい。					○				
	地下道を追加してほしい。					○				
	その他の経路	現況の課題	踏切	○	○		<ul style="list-style-type: none"> 【p.I-12 1.5 (2) 生活関連経路、準生活関連経路】の生活関連経路の考え方から、生活関連経路への追加を行っておりませんが、地域のまちづくりの中で検討すべき課題として認識しております。 			
			地下道	階段の手すりの高さが適切ではない。	○					
				視覚障害者誘導用ブロックがない。	○					
				階段が薄暗い	○					
ソフト施策	現況の課題	歩道上の占有物	○	○		<ul style="list-style-type: none"> ソフト施策の考え方につきましては、【p.V-3 1.2ソフト施策】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、ソフト施策の中で検討を行います。 				
		マナー	スピードを出した車や自転車が多いため危険である。	○	○					
			ごみ、カンのポイ捨てが多い。	○						

※発言された場） ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

	意見	発言された場※			回答・対応策
		①	②	③	
吹田操車場跡地まちづくり事業について	・南北自由通路のエレベーターはいつ完成するのか。			○	・平成23年春に供用できるように検討を進めています。
	・南北自由通路が整備された後、地下道はどうなるのか。			○	・南北自由通路が整備された後の地下道の取扱い（整備内容及び利用形態）等については、現在、吹田市と関係各機関で協議を行い、検討を進めているところです。
	・南北自由通路の利用について、自転車は通行できるようにするのか。			○	・南北自由通路については、「東部拠点まちづくり市民フォーラム」において検討を進めており、その中で自転車は通行させるべきではないという意見が出ており、市としましても、自転車を通行させない方向で検討を進めています。
その他	・岸部中内本町線と岸部南2号線の交差点部分に自動車の右折用信号機がほしい。		○		・頂いたご意見につきましては、吹田警察署と協議したところ、現在の道路幅員構成では設置することができないと回答をいただいております。
	・岸部南1号線、岸部南2号線、岸部南3号線、正雀川沿いの道路は時計回りの一方通行にすることを検討してほしい。		○		・今後の参考とさせていただきます。
	・阪急正雀駅東側の道路について、一方通行の方向を逆にすることを検討してほしい。		○		
	・摂津市域のイズミヤ横の公園のトイレに鍵がかかっているため使えない。		○		
	・大阪学院大学前の信号において学校の敷地内に待避所を設置してはどうか。		○		
	・駅舎について、暫定的な整備でも移動がしやすくなるのであれば、早急に実施してほしい。			○	・頂いたご意見につきましては、施設設置管理者に要望していきます。

※発言された場） ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

オ パブリックコメントでの意見とその考え方

基本構想に幅広い意見を反映することを目的に、パブリックコメントを実施しました。その主な意見とそれに対する考え方を次に示します。

<p>パブリックコメントの概要</p> <p>(1) 募集期間：平成20年（2008年）1月10日（木）～1月24日（木）</p> <p>(2) 募集方法：吹田市ホームページや市報への掲載及び市役所の窓口等で基本構想（素案）を配布し、意見を募集</p> <p>(3) 受付方法：郵便、FAX、電子メールまたは持参</p> <p>(4) 応募結果：7通</p>

編	章	項目	頁	ご意見（要旨）	基本構想における取り扱い	
		全体		<ul style="list-style-type: none"> 全地域に関わることだが、基本構想の生活関連経路などを決める策定委員が、どの地域も同じというのは問題があると思う。確かに市民の意見を聞きながら進めて頂いているのですが、基本構想を作成する策定委員はその土地に詳しい人、またはそこを常に利用する人にするべきである。せっかく市民の意見を聞いていても、反映される部分とそうでない部分が出てしまってもったいないと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想の策定にあたっては、各地区で地域住民の皆さまのご意見を反映できるように、各地区でバリアフリーワークショップを開催し、この場でいただいたご意見等について、吹田市バリアフリー策定委員会にて検討し、基本構想を策定しております。 今後も、バリアフリー化の推進にあたっては、市民の皆さまのご意見を広くお聞きしながら進めて参ります。 	
	全体	歩道		<ul style="list-style-type: none"> 歩道のインターロッキング舗装をアスファルト舗装に変更してほしい。インターロッキング舗装は振動が大きく、つまずきやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 生活関連経路の整備方針につきましては、各地区の【5.2道路特定事業】に「バリアフリー化に配慮した路面舗装」と記載しています。 具体的な整備内容につきましては、頂いたご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。 	
Ⅱ 岸部地区	第1章 岸部地区	1. 2 重点整備地区の位置及び区域	(2) 重点整備地区の区域	p.Ⅱ-3	<ul style="list-style-type: none"> 岸部地区のバリアフリーはJR岸辺駅を中心に考えられているが、駅から遠い岸部中1丁目为重点整備地区に選定されているのに対し、最短の岸部南3丁目を選定されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー新法では、重点整備地区を「生活関連施設（高齢者、障害者等がよく利用する施設）を含み、生活関連施設間の移動が通常徒歩で行なわれる地区」と定義されています。 岸部南3丁目は、生活関連施設が含まれていないため、重点整備地区に選定しておりませんが、今後、地域のまちづくりの中で、バリアフリー化を図るなど、検討すべき課題として認識しております。
		5. 1 公共交通特定事業	(1) 駅舎（JR岸辺駅）	p.Ⅱ-17	<ul style="list-style-type: none"> 階段の手すりの高さについて、「階段の上端と下端の手すりの高さの適正化」を特記してほしい。素案の記述では弱者の想いが、行政者や設計者に伝わらない。 	<ul style="list-style-type: none"> 手すりにつきましては、ガイドライン等策定時に国土交通省がパブリックコメント等を実施しており、高齢者や障害者の方等のご意見を取り入れる形で、基準を決定しております。吹田市としましては、基準を満たすよう整備を進めていくとともに、各事業者にも基準を満たすよう整備して頂きたいと考えております。
	5. 3 建築物特定事業	-	p.Ⅱ-27			
		第5章 バリアフリー化事業の内容とスケジュール	5. 1 公共交通特定事業	(1) 駅舎（JR岸辺駅）	p.Ⅱ-17	<ul style="list-style-type: none"> JR岸辺駅ではエレベーターが設置されておらず、駅員による対応（車いすを駅員が抱えて階段を上り下りするなど）では不安があるので、早急にエレベーターを設置してほしい。

編	章	項目	頁	ご意見（要旨）	基本構想における取り扱い		
Ⅱ 岸部地区	第5章 バリアフリー化 事業の内容とス ケジュール	5. 2 道路特定 事業	-	p.Ⅱ-21	<ul style="list-style-type: none"> ・学生の通学路でもある駅から岸部南2丁目や3丁目にかけての道路が汚い。また段差が多い道路でもあり、高齢者にとって危険度が高い箇所が何箇所もある。また特別危険度が高いガードにも対応が必要である。それらに対する考え方を聞かせてほしい。 ・岸部地区は街灯が暗く、少ないので、女性には危ない。 ・JR岸辺駅と岸部中、岸部北との間のアクセスは車いすの人にとっては不便である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活関連経路に選定している道路につきましては、基本構想に基づきバリアフリー化を図ってまいります。 ・生活関連経路の整備方針につきましては、【p.Ⅱ-21～26 5.2道路特定事業】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、頂いたご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。 ・また生活関連経路に選定していない道路につきましては、本基本構想において検討は行いませんが、今後の地域のまちづくりの中で、道路整備を行なう際にバリアフリー化を図るなど、検討すべき課題として認識しております。 ・今後整備される南北自由通路を生活関連経路として指定し、バリアフリー化を図り、対応します。 	
				p.Ⅲ-9	<ul style="list-style-type: none"> ・青山台4丁目の生活道路には西側外周道路しか歩道がなく、その歩道へ上がるための切り上げがないため、車いすで外出するには切り上げのある箇所まで大廻りするか車道を通るしかない。生活道路の切り下げ希望箇所を申請する機会を作ってほしい。 		<ul style="list-style-type: none"> ・生活道路の整備に関するご相談は、道路整備課で受け付けておりますので、お気軽にお問い合わせ下さい。 ○吹田市建設緑化部道路安全室道路整備課 〒565-0855 大阪府吹田市佐竹台1-6-1 南千里庁舎3階 電話 (06) 6831-9697 FAX (06) 6831-9674 E-mail doroken@city.suita.osaka.jp
				p.Ⅲ-12	<ul style="list-style-type: none"> ・第2章Ⅲ-12ページ、Ⅲ-7、北千里地区内施設配置図（案）で「ドナルド・マクドナルド・ハウス おおさか・すいた」の位置が北に寄りすぎている。また、北千里高等学校が図示されていない。 		
Ⅲ 北千里地区	第4章 生活関連施設、 生活関連経路	4. 2 生活関連 経路・準 生活関連 経路	-	p.Ⅲ-15	<ul style="list-style-type: none"> ・北千里駅から山田に向かう生活関連経路について、経路の選定はどのように決めているのか。 ・生活関連経路には府道箕面摂津線が選定されているが、実際に使用されている道路は団地側の幅のせまい道路(藤白台21号線)である。その道路は自転車・車・人が前と後ろからきて非常に危険であり、昨年も人と自転車がぶつかる事故があったので、こちらを生活関連経路にした方がいいと思う。そのときには道幅を広げたり、自転車道を別につくったりするなどしないと大事故に繋がると思う。生活関連経路を考えると生活に即したものにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー新法では、生活関連経路を「生活関連施設相互間の経路」と定めており、吹田市においては、生活関連経路の定義を「主に特定旅客施設と生活関連施設を結ぶ経路の内、移動等円滑化のための事業実施の必要性が高く、可能性がある経路または既に移動等円滑化されている経路とします。」と定めています。 ・阪急北千里駅から山田地区の障害者支援交流センター（あいほうぶ吹田）までの経路としては、高齢者、障害者等の安全・安心な移動が確保できるよう検討を行ない、既に歩道が設置されている府道箕面摂津線を選定しています。 ・また、ご指摘のあった藤白台21号線は、道路用地幅が狭く、歩道の設置には用地買収が必要等整備に時間を要するため、生活関連経路として選定は行いませんが、地域のまちづくりの中で検討すべき課題として認識しております。 	

編	章	項目	頁	ご意見（要旨）	基本構想における取り扱い	
Ⅲ 北千里地区	第5章 バリアフリー化 事業の内容とス ケジュール	5.1 公共交通 特定事業	(1) 駅舎 (阪急北千里 駅)	p.Ⅲ-18	<ul style="list-style-type: none"> 北千里駅のエレベーターは阪急電鉄のエレベーターであるため、1階から乗ると直接駅構内に入ってしまい、切符を買うには一回改札を出る必要があり、利用するたびに駅員さんに言わないと乗れないのは不便である。 北千里駅の車いすトイレは1階にあり、いつもカギがかかっているなど不便である。使う人のことを考えて作ってほしい。 駅周辺の案内について、北千里改札を出た辺りに点字と墨字で大きく表示し、できれば音声案内もつけてほしい。それとその案内板の位置のわかりやすい表示をしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> エレベーターの整備方針につきましては、【p.Ⅲ-18～19 (1) 駅舎（阪急北千里駅）】に、「エレベーターの設置位置は、主動線からの迂回を極力少なくし、わかりやすい位置に設置するよう努めます。」と記載しています。 トイレの整備方針につきましては、【p.Ⅲ-18～19 (1) 駅舎（阪急北千里駅）】に、「トイレは、オストメイト仕様トイレ、乳幼児連れの方のためのおむつ替えシート等、多様な利用を見込んだきめ細やかな取組みを進めるように努めます。」と記載しています。 具体的な整備内容につきましては、頂いたご意見をふまえ、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。
				p.Ⅲ-20	<ul style="list-style-type: none"> バス路線について、北千里駅から阪大病院行きを新設してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺の案内表示については、ご指摘のあった箇所が民間事業者の所有する施設内であり、設置管理者に関する協議に十分な時間が必要なため、本基本構想での検討は行いませんが、頂いたご意見をふまえ、施設設置管理者と協議を進めながら、検討を行います。
				p.Ⅲ-21	<ul style="list-style-type: none"> 北千里駅から藤白台方面への歩道橋（藤白橋）をバリアフリー化してほしい。 藤白台に行く道路は急なので、車いすでの行き来は大変です。1ルートでいいので何とかならないか、エレベーターの設置ではなく、竹見台の歩道橋のようなものでもOKかと思えます。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見のあった箇所は、生活関連経路への追加を行わなかったため、本基本構想での検討は行いませんが、今後の地域のまちづくりの中で道路整備を行なう際にバリアフリー化を図るなど、検討すべき課題として認識しております。
		5.2 道路特定 事業	-			

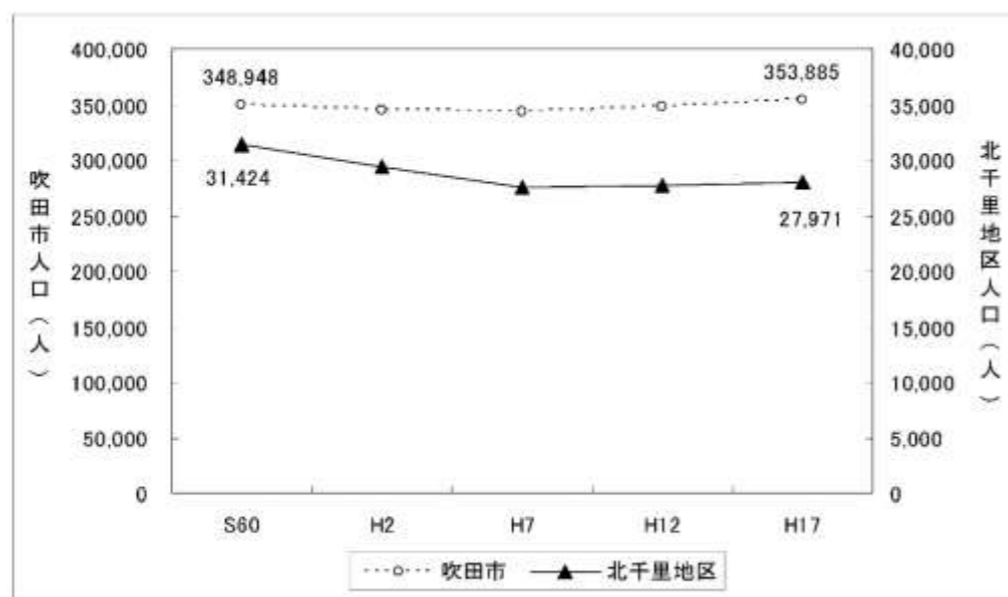
(5) 北千里地区 構想策定時の概況と市民意見

ア 構想策定時の概況

(ア) 人口

【人口の推移】

地区内人口は平成17年現在27,960人であり、昭和60年（1985年）から平成17年（2005年）にかけて、吹田市全体では微増しているのに対し、北千里地区は11.0%減少しています。

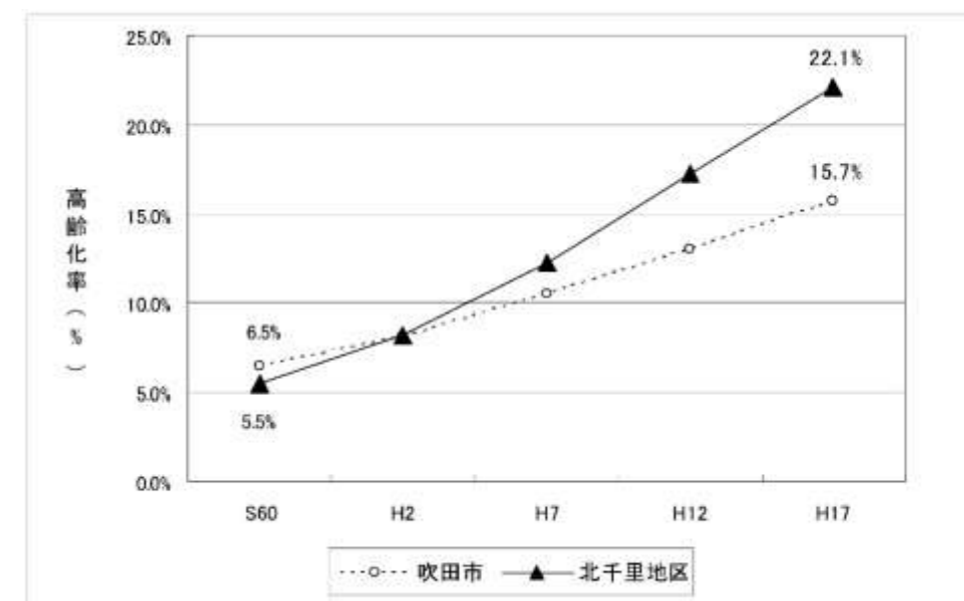


図：北千里地区の人口の推移

資料：国勢調査（S50～H17）

【高齢化率の推移】

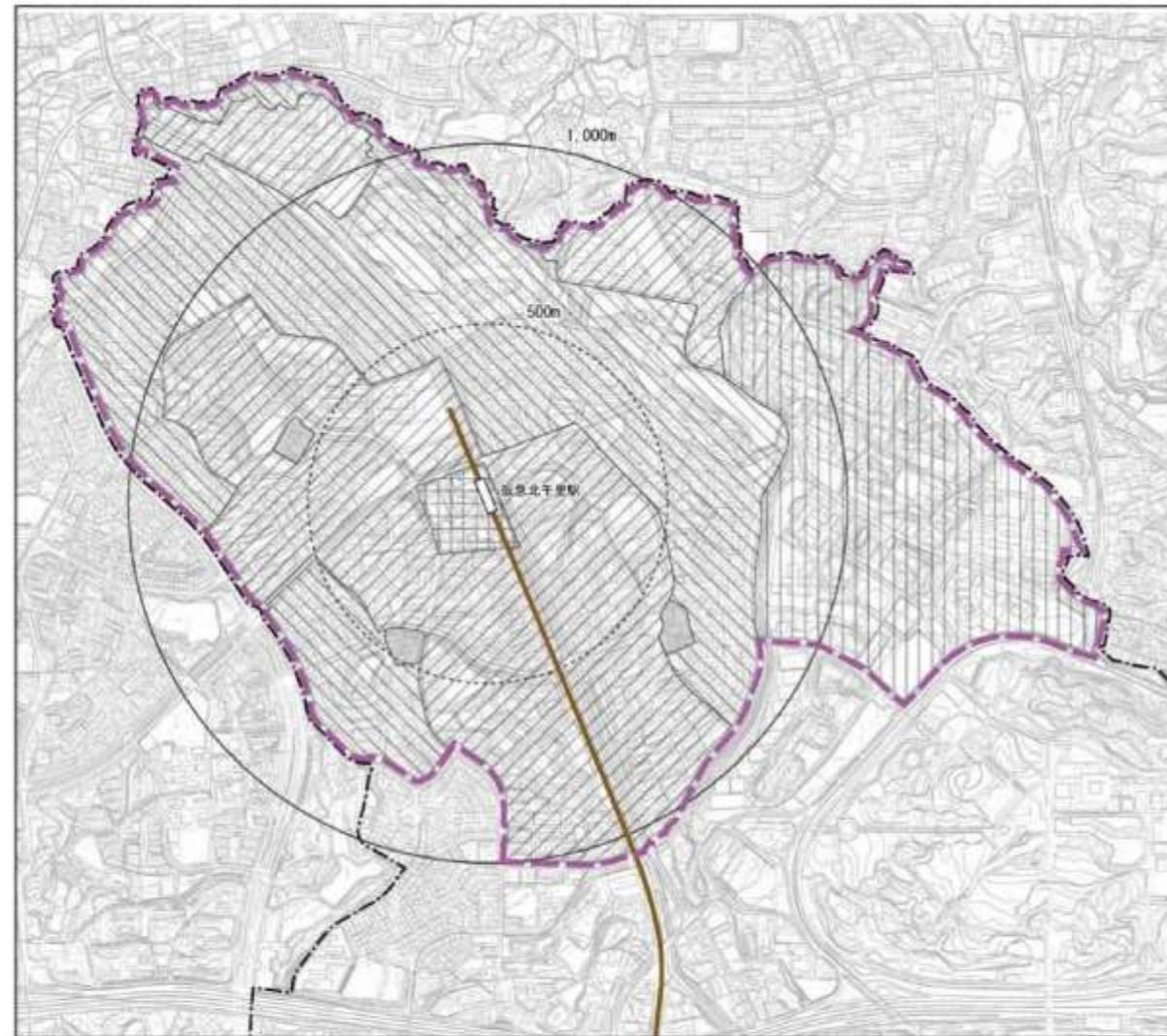
地区内の高齢化率は平成17年現在22.1%であり、吹田市全体の15.7%を上回っています。



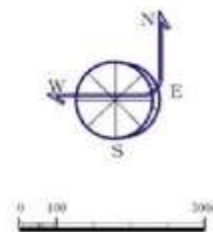
図：北千里地区の高齢化率の推移

資料：国勢調査（S50～H17）

(イ) 用途地域



凡 例	
	第1種低層住居専用地域
	第1種中高層住居専用地域
	第2種中高層住居専用地域
	商業地域
	近隣商業地域
	重点整備地区



図：北千里地区用途地域図

(ウ) 交通施設の現況

【北千里駅（阪急）】

<ホーム>

・相対式2面2線の高架駅（大阪（梅田）・天下茶屋方面）（ホームは3階高さに設置されています）。

<改札口>

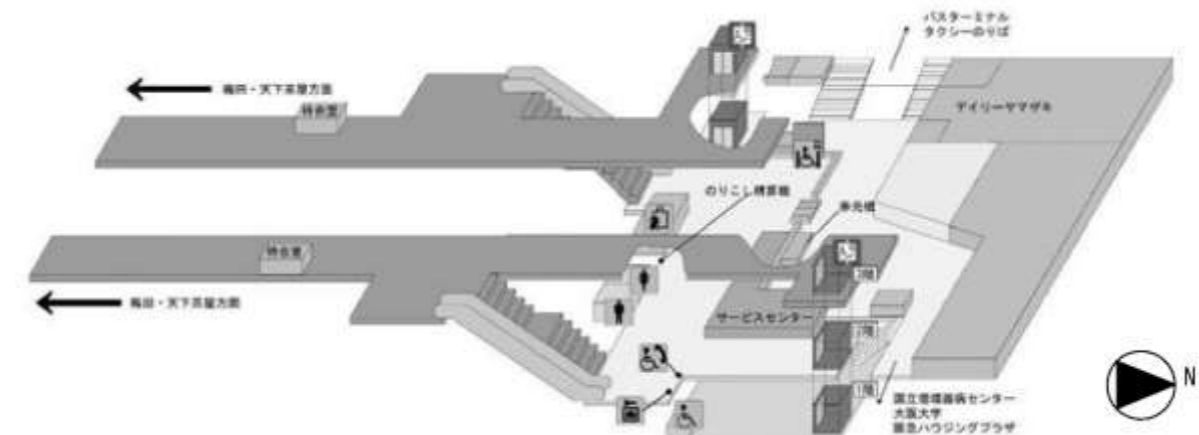
・2階高さに位置します。（自動改札機は6台、うち車いす対応は1台）

<改札からホームへの連絡>

・それぞれのホームには階段が1箇所、エスカレーター、エレベーターが1基ずつ設置されています。また、エスカレーターは大阪（梅田）・天下茶屋方面共に上り方向のみとなります。

<トイレ>

・改札内に設置しています。身障者用トイレは駅構外の1階のみに設置しています。

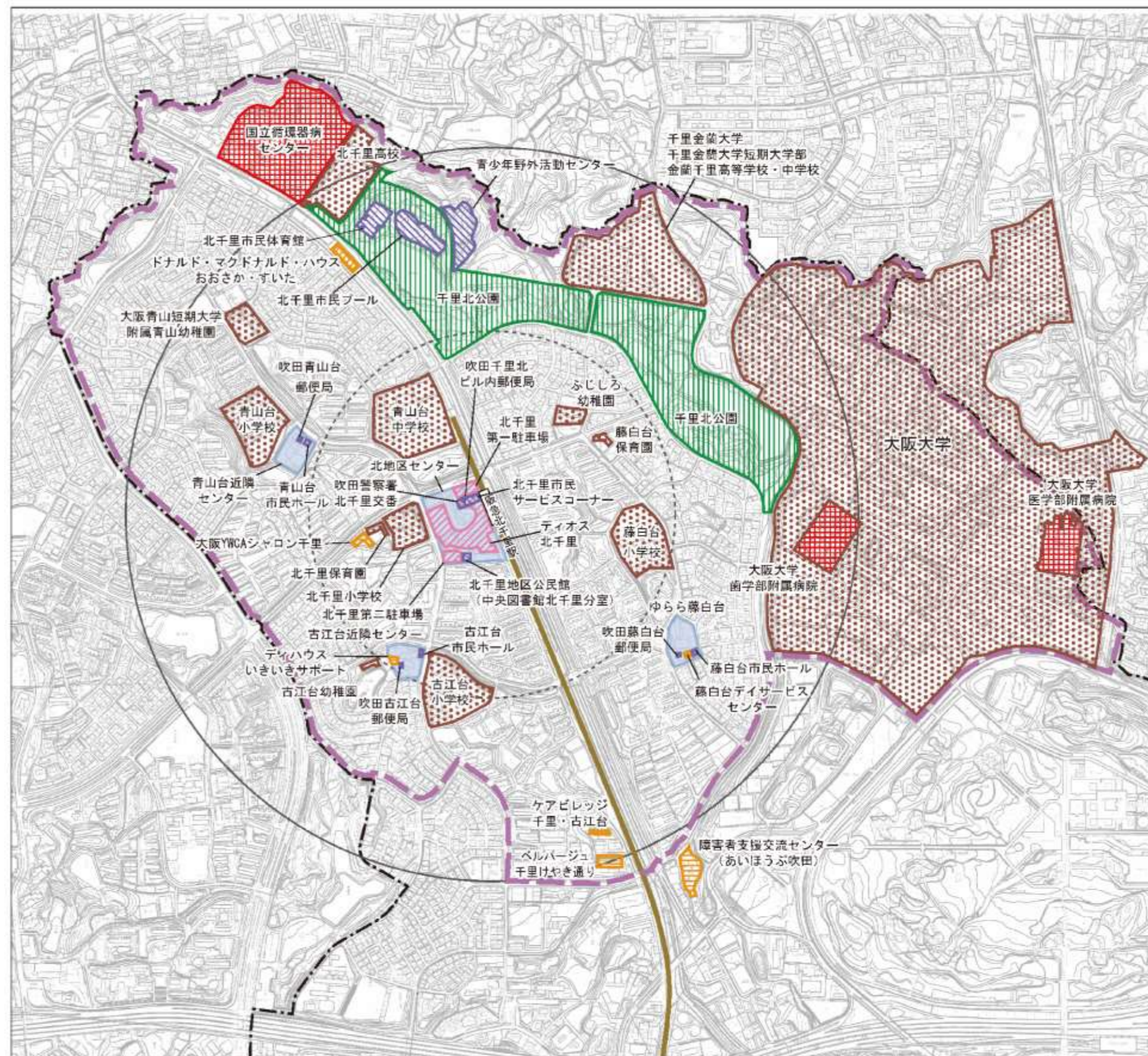


図：北千里駅構内図

【バス】

北千里地区では、路線バスが運行しています。路線バスの乗り場は北千里駅前広場に位置しており、1～6乗り場から、阪急バスが17系統を運行しています。

(工) 施設配置状況



凡 例	
	地区センター・近隣センター
	商業施設
	公共・公益施設
	教育施設
	医療・保健施設
	福祉施設
	公園
	市境界線
	北千里地区の重点整備地区
	駅から500mの範囲
	駅から1000mの範囲

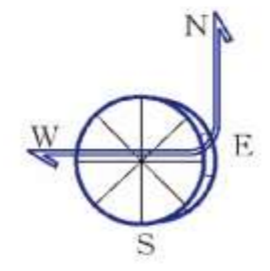


図 きたせんり ちく
北千里地区
名 ちくないしせつ はいち ず
地区内施設配置図

イ 重点整備地区の選定理由

北千里地区は、千里ニュータウンとして整備され、阪急北千里駅及び多くの公共施設や商業施設が配置されているディオス北千里を中心に、緑豊かで閑静な住環境が形成されてきました。

地区内には、国立循環器病センターなどの医療施設や公共施設が集積している千里北公園等が立地しているため、市域内外から多くの人々が訪れることから、重点整備地区に選定しています。

(ア) 阪急北千里駅の利用者数

阪急北千里駅の一日平均乗降客数は約32,800人(平成17年(2005年)平均値)で、特定旅客施設の要件である5,000人を超えています。

(イ) 配置要件

阪急北千里駅は、丘陵地にある良好な住宅地内に位置しています。

高齢者や障害者等がよく利用する施設として、ディオス北千里、国立循環器病センター、千里北公園等があります。また、駅東部に大阪大学や千里金蘭大学が立地しています。

(ウ) 課題要件

北千里地区は丘陵地にあるため地形の起伏があります。このため、阪急北千里駅と生活関連施設を結ぶ経路において、急勾配、歩道の幅員不足等の課題があり、バリアフリー化のための事業を実施する必要があります。

(エ) 効果要件

公共交通事業者、道路、都市公園の管理者ならびに建築物の建築主等による一体的なバリアフリー化整備を推進し、より効率的、効果的なバリアフリー化をめざします。

(オ) 緊急性

千里ニュータウンは、まちびらきから40年が経過し、施設が老朽化しています。また、平成17年11月現在、北千里地区の高齢化率が22.1%※と高く、高齢化が進んでいるため、早急なバリアフリー化整備が求められています。

(カ) 区域

北千里地区の重点整備地区は、下記の町丁目から構成される区域(約3.52km²)とします。

あおやまだい ちょうめ あおやまだい ちょうめ あおやまだい ちょうめ あおやまだい ちょうめ ふじしろだい ちょうめ ふじしろだい ちょうめ ふじしろだい ちょうめ
 3丁目 ふじしろだい ちょうめ ふじしろだい ちょうめ ふるえだい ちょうめ ふるえだい ちょうめ ふるえだい ちょうめ ふるえだい ちょうめ
 うえやまだ やまだおか

ウ タウンウォッチングでの意見

ワークショップ時に行ったタウンウォッチングの意見を以下に示します。

北千里地区 ①黄色班（駅構内、駅の西側歩道調査） 駅構内

【ホーム】

- 視覚障害者誘導用ブロックと柱の間隔が狭い
- 視覚障害者は、ホーム上で電車のドアの位置がわからないのでわかるようにしてほしい
- 時間帯によって、乗降客が混雑するために転倒防止の設置が必要
- 電車がスムーズに乗り降りできるように配慮してほしい（写真1）
- ホームへ上がる階段に、階段昇降機を設置してほしい

【エレベーター】

- 赤十字表示がなかった
- 1階～2階（駅構内）の移動は、駅員さんを呼びないと利用できない

【改札】

- 駅舎とデリオ北千里・駅前広場をつなぐ通路の幅が狭い

【改札】

- 駅員の広い改札が時刻表によっては片側からしか進入できない

【券売機】

- 視覚障害者にとってはタッチパネル式の券売機は使いにくい（写真2）
- 表示の位置が悪いので一部利用しづらい
- 画面の文字が小さい

【待合室】

- 設置位置が不適切
- 狭い方がわかりにくい

【トイレ】

- 出入口が狭い
- 入ってすぐに直前に曲がっているため、見えずでは利用しにくい

【車いす用トイレ】（写真3）

- 車いす用トイレが1階にしかない（駅構内にしかない）
- 利用するためには、インターホンで駅員さんを呼び知らせなければならない
- ①1階に下りるエレベーターを使うとき
- ②車いす用トイレを開けてもらうとき
- ③トイレを狭い狭い回ったとき
- ④2階に上るエレベーターを使うとき
- 車いす用トイレ内にトイレペーパーがない
- トイレ前での販売もない

【視覚障害者誘導用ブロック】

- 階段の踊り場に視覚障害者誘導用ブロックが設置されていないので危険
- エレベーターまでの誘導がない（写真4）

【待合室】

- ドア（80cm）の幅が狭い
- ドアを平手で押えていないと開かないので、利用が困難（写真5）

【トイレ】

- 出入口が狭い
- 入ってすぐに直前に曲がっているため、見えずでは利用しにくい

【車いす用トイレ】（写真3）

- 車いす用トイレが1階にしかない（駅構内にしかない）
- 利用するためには、インターホンで駅員さんを呼び知らせなければならない
- ①1階に下りるエレベーターを使うとき
- ②車いす用トイレを開けてもらうとき
- ③トイレを狭い狭い回ったとき
- ④2階に上るエレベーターを使うとき
- 車いす用トイレ内にトイレペーパーがない
- トイレ前での販売もない

北千里地区 ①黄色班（駅構内・駅の西側歩道調査） 周辺道路

<全体>

- 視覚障害者誘導用ブロックの連続性が無い
- 歩道の横断勾配が悪い
- 歩道のタイル舗装が劣化しており、継ぎ目ができている箇所がある

周辺道路

- ローマントップ歩道とエレベーター駅舎に改良してほしい
- 視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない（写真6）
- のぼりや商品が通路に置かれているため、通行の妨げになる

駅構内

- 番号が設置されていない
- バス停の番号が読み取りにくい（スロープは1ヶ所しか設置されておらず、有効に利用されていない（写真1））
- 赤十字表示の案内がない
- 案内板（路線図、のりば・おりば等）を見やすい位置に設置してほしい

北千里地区 ②緑色班（駅西側道路調査） 周辺道路

<全体>

- 視覚障害者誘導用ブロックが適切に設置されていない
- 歩道境界線の段差が統一されていない
- 横断勾配が悪い箇所が交差点付近で適切に改善されていない
- 歩道に関する事項
 - 側溝に蓋がなく危険・グレーチングの目が細い、射灯が少ない・車止めが多い、舗装が劣化
- 交差点に関する事項
 - 音響信号がない・自転車用補助線がない

周辺道路

- 商店が歩道上にある（写真10）
- 歩道分断式は、視覚障害者にとって歩行者用信号に変わったことがわかりづらい（写真9）
- 自転車歩行者専用道であるが、放置自転車が多いため幅が狭く、自転車が通ると危険であるため設置自転車対策が必要
- 放置自転車が多数（写真8）
- 視覚障害者には10カード式の車札の位置がわからない
- バス停の位置を視覚障害者用誘導ブロックがない
- デリオス内、段差が目の目に見えやすい（写真6）
- 階段のすべりやすい（写真7）
- 階段のすべりやすい（写真7）

駅西側道路

- 市民ホール入口前の歩道に視覚障害者誘導用ブロックが必要である（写真11）
- 階段およびスロープにすべりがない
- 階段の設置が方向によって違う
- 番号が読み取りにくい（写真2）
- 歩道に水があるため、横断歩道のすり分けが不連続
- 交差点に番号がなくて、少し狭い状態のため通るのが困難（写真3）
- 番号および視覚障害者用誘導ブロックが必要（写真4）
- 市民ホール入口前の歩道に視覚障害者誘導用ブロックが必要である
- スロープが狭い（写真5）



エ ワークショップでの意見とその考え方

基本構想に幅広い意見を反映することを目的に、意見交換やタウンウォッチングを行う北千里地区バリアフリーワークショップを3回開催しました。

その主な意見とそれに対する考え方を次ページ以降に示します。

オ パブリックコメントでの意見とその考え方

パブリックコメントでの意見とその考え方は「1-4 岸地区 構想策定時の概況と市民意見」の「(5) パブリックコメントでの意見とその考え方」に整理しています。

記載内容	意見	発言された場*			回答・対応策		
		①	②	③			
基本構想について 生活関連施設 阪急北千里駅 現状の課題 個別施設 案内情報施設	記載内容	・整備は、できるだけ前倒して行ってほしい。			○	・具体的な事業実施時期につきましては、事業計画の中で検討を行います。	
	垂直移動	・エレベーターは時間帯によって利用することができず不便である。	○				・駅舎の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-18～19 5.1 (1) 駅舎（阪急北千里駅）】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。
		・1階（駅構外）から2階（駅構内）のエレベーターは駅員を呼ばないと利用できず不便である。	○				
		・ホームへ上がる階段に、階段昇降機等を設置してほしい。	○				
		・駅構外から駅へアクセスするためのエレベーターが必要である。		○			
		・エレベーターの車いす用操作盤に点字表示がない。	○				
	券売機	・タッチパネル式の券売機は、視覚障害者には使いにくい。	○				
		・点字の位置が低いために利用しにくい箇所が一部ある。	○				
		・画面の文字が小さく、読みにくい。	○				
		・券売機の上部に前出す等、車いす用に蹴込みのスペースがほしい。	○				
	改札口	・視覚障害者にはICカード式の改札の位置がわからない。	○				
		・幅広改札が時間帯によっては片側からしか進入できない。	○		○		
	精算機	・設置位置が不適切である。	○				
		・使い方がわかりにくい。	○				
	トイレ	・出入口が狭い。	○				
		・車いす用トイレ内にトイレットペーパーがない。トイレ前での販売もない。	○				
		・入ってすぐに直角に曲がっているため、車いすでは利用しにくい。	○				
		・車いす用トイレが1階（駅構外）にしかなく不便である。駅構内に設置してほしい。	○	○			
	ホーム	・車いす用トイレを駅構外から利用するためには、インターホンで駅員を4回呼ばなければならない。	○				
		・視覚障害者誘導用ブロックと柱が隣接している。	○				
・視覚障害者には、車向の乗車口（ドアの位置）がわかりにくい。		○					
・転落防止柵が必要である。		○	○				
待合室	・ホームと電車の間の隙間が危険である。	○					
	・ドアの幅が狭い。	○					
案内設備	・ドアを手で押さえていないと閉まるので利用しにくい。	○					
	・音声案内では、どちらのホームが「梅田方面」か「天下茶屋方面」か、「先発」か「次発」なのかがわかりにくい。		○				
案内設備	・階段の踊り場に視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていない。	○					
	・エレベーターまでの視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていない。（平成19年11月に敷設済）	○		○			

※発言された場） ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

			意見	発言された場※			回答・対応策
				①	②	③	
基本構想について 生活関連施設	駅前広場	個別施設	バス停	・点字表示の案内がない。	○		・案内設備の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-20 5.1(2)バス・バス停 b. バス停】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。
			バス停	・案内板（路線図、のりば・おりば等）を見やすい位置に設置してほしい。	○		
	ディオス北千里	現況の課題	エレベーター	・パフォーマンスホールへ上がるエレベーターまでの通路や、エレベーター自体が狭い。	○		・建築物の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-29～34 5.4建築物特定事業】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、建築物特定事業計画の中で検討を行います。
			階段	・階段の手すりが使いにくい。	○		
			スロープ	・駅からディオス北千里・駅前広場をつなぐ通路の縦断勾配が急な箇所がある。	○		
			案内情報施設	・視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない箇所があるため、施設の入口や郵便ポストがわかりにくい。 ・北千里駅から周辺施設への案内設備が不十分である。		○	
			トイレ	・1番館に車いす用トイレを設置してほしい。	○	○	
			路面	・路面が雨の日滑りやすい。		○	
			北千里第1駐車場	・北千里第1駐車場出口付近に車いす用駐車ますが設置されているが、急勾配であるため、車いす利用者の車の乗り降りが困難である。		○	
	青山台市民ホール・古江台市民ホール	現況の課題	・出入口部に視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていない箇所がある。	○	○	・都市公園の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-27～28 5.3都市公園特定事業】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、都市公園特定事業計画の中で検討を行います。	
			・出入口部がアクセスしにくい（手すりが無い、スロープの幅員が狭い、階段の段差が入る方向で違う等）。	○			
	千里北公園	現況の課題	・公園内に照明が少なく、暗くて歩きにくい。		○	・生活関連施設に追加を行いました。 【p.Ⅲ-14 4.1生活関連施設】及び【p.Ⅲ-16 Ⅲ-8北千里地区生活関連施設及び生活関連経路図（案）】	
			・千里北公園を現状のまま残してほしい。		○ ○		
	記載内容	追加	・障害者支援交流センター（あいほうふ吹田）を追加してほしい。		○	・【p.Ⅰ-10 1.5(1)生活関連施設】に示しております生活関連施設の考え方から、ご意見を頂いた施設は該当しないため、生活関連施設への追加を行っていません。	
			・青山公園を、利用が多ければ追加してほしい。		○		
			・ケアビレッジ千里・古江台を追加してほしい。		○		
			・ベルバージュ千里けやき通りを追加してほしい。		○		
				・サフラン（障害者福祉施設）を追加してほしい。		○	

※発言された場 ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

	意見	発言された場※			回答・対応策	
		①	②	③		
基本構想について 生活関連施設 現況の課題 道路	有効幅員	・歩道が狭い箇所がある。			○	・道路の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-21～26 5.2道路特定事業】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
	舗装	・木の根等により舗装が老朽化して凸凹している箇所がある。	○		○	
		・植栽帯やマンホールとの段差が大きい箇所がある。	○			
		・インターロッキングは車いすで通行する際、負担がかかる。	○			
		・タイル舗装の劣化により、段差ができている箇所がある。	○			
	勾配	・縦断勾配、横断勾配が急な箇所がある。	○	○	○	
	横断歩道等との切下部	・段差が統一されていない。	○			
	排水施設等	・側溝にグレーチングや溝蓋がなく、老朽化している箇所がある。	○			
		・グレーチングが滑りやすい箇所がある。	○			
		・グレーチングの目が大きい。	○			
		・転落防止として歩道と側溝の境に白線を引いたり、溝蓋を設置したりしてほしい。			○	
	視覚障害者誘導用ブロック	・視覚障害者誘導用ブロックがない、連続して敷設されていない箇所がある。	○	○		
		・横断歩道に対してまっすぐに設置されていないため、危険である。	○			
	横断防止柵・車止め等	・交差点部に横断防止柵や車止めがない箇所がある。	○			
		・車止めのボールの間隔が狭く車いすでは通りにくい。	○			
・車止めが多い箇所がある。		○				
・車止めが白色のため、わかりにくい箇所がある。				○		
障害物等	・バスロータリーの入口部の車止めが歩道と同系色でわかりにくい。	○				
	・青山台中学校前交差点北側の交差点の滞留部に木があり、横断歩道の取り付け位置が適切ではない箇所がある。	○				
	・北千里第一駐車場北側の歩道橋の橋脚が歩道に大きくはみ出しており危険である。	○				
駅前広場	・バスの寄りつきが悪い箇所がある。	○				
	・スロープは1箇所にしか設置されておらず、有効には利用されていない。	○				
	・視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない箇所がある。	○				
	・横断勾配が急な箇所がある。	○				
	・タイル舗装が劣化しており、段差ができている箇所がある。	○				
	・マウントアップ型をセミフラット型へ改良してほしい。	○				
・のぼりや商品が通路におかれているため、通行の妨げになる。	○					

※発言された場) ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

		意見	発言された場*			回答・対応策		
			①	②	③			
基本構想について	現況の課題	道路	照明施設	○	○		<ul style="list-style-type: none"> 道路の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-21～26 5.2道路特定事業】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。 	
			案内設備	○				
			休憩施設		○			
			歩道上の占有物	迷惑駐輪、露店、のぼり、商品等がある。	○			
				迷惑駐輪が多く幅員が狭くなっており、自転車が通ると危険であるため、対策が必要である。	○			
		その他	駐輪場からはみ出しているミニバイクが多いため危険である。	○				
			歩道が設置されていないため、危険な箇所がある。	○				
			坂の勾配が急なため、車いすでは利用しにくい箇所がある。	○	○			
			落ち葉が多く、滑りやすい箇所がある。	○	○			
		信号機・交差点	歩行者と車両が交錯して危険である。			○		
	信号がない箇所がある。		○					
	青信号の時間が短い。		○					
	音響信号がない箇所がある。		○	○				
	横断歩道が必要な箇所がある。		○	○				
	視覚障害者にとって歩車分離式信号は、信号が変わったことがわかりにくい。		○					
歩車分離式信号を増やしてほしい。				○				
自転車横断帯が設置されていない。	○							
音響信号は設置する場所にあった適切な音に設定してほしい。	○							
記載内容	追加	交差点が少し坂になっているため、渡るのが困難な箇所がある。	○			<ul style="list-style-type: none"> 交通安全特定事業の整備方針につきましては、【p.Ⅲ-35 5.5交通安全特定事業】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見をふまえ、交通安全特定事業計画の中で検討を行います。 		
		カーブミラーの設置等による安全性の確保が必要な箇所がある。	○					
		千里金蘭大学までの青山藤白古江線、藤白台3号線を追加してほしい。		○				
記載内容	追加	障害者支援交流センター（あいほうぶ吹田）までの府道箕面摂津線を追加してほしい。		○		<ul style="list-style-type: none"> 生活関連経路、準生活関連経路に追加を行いました。 【p.Ⅲ-15 4.2生活関連経路、準生活関連経路】及び【p.Ⅲ-16 Ⅲ-8北千里地区生活関連施設及び生活関連経路図（案）】 		
		大阪大学までの千里北公園古江線、千里北公園、府道山田上小野原線を追加してほしい。		○				

※発言された場） ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

		意見	発言された場*			回答・対応策	
			①	②	③		
基本構想について	生活関連経路	記載内容 追加	・千里金蘭大学までの青山藤白古江線を通ると、距離が長く勾配が急であるため、千里北公園古江線から藤白台幼稚園の東側を左折する経路の追加を検討してほしい。		○	・【p.I-12 1.5(2)生活関連経路、準生活関連経路】の生活関連経路の考え方から、生活関連経路への追加を行っておりませんが、地域のまちづくりの中で検討すべき課題として認識しております。	
			・阪急北千里駅から金蘭大学までの経路について、実際に多くの人々が利用している経路に変更してほしい。				○
			・藤白古江専用1号線（藤白橋：駅東側の歩道橋）の追加を検討してほしい。		○		
			・大阪YWCA シャロン千里までの経路として、千里北公園古江線の追加を検討してほしい。		○		
			・サフラン（障害者福祉施設）までの青山古江線の追加を検討してほしい。		○		
	その他の経路	現況の課題	立体横断施設 (藤白橋)	・階段の最上段が斜めになっており、危険である。	○		・ご意見のあった箇所は、生活関連経路への追加を行わなかったため、基本構想での検討は行いませんが、地域のまちづくりの中で検討すべき課題として認識しております。
				・スロープの幅が狭く、勾配が急な箇所がある。	○	○	
	・階段部の手すりの点字表示が片側にしかない。	○					
	・手すりの点字表示が劣化している。	○					
	・下り坂と階段が連続しているため、車いす利用者は危険である。（端にあるスロープを階段中央部へ設置する等を検討してほしい。）		○				
			藤白古江線	・上山田地区から藤白台小学校への経路（藤白古江線）は、歩道が老朽化しているため通行しにくい。		○	
	ソフト施策	現況の課題	歩道上の占有物	・迷惑駐輪、露店、のぼり、商品等がある。	○		・ソフト施策の考え方につきましては、【p.V-3 1.2ソフト施策】に記載しています。
・迷惑駐輪が多く幅員が狭くなっており、自転車が通ると危険であるため、対策が必要である。				○			
・駐輪場からはみ出しているミニバイクが多いため危険である。				○			
マナー			・自転車を運転する際のマナーが悪い。	○			
			・自転車の交通違反が黙認されているので、警察に一層の告知徹底をしてほしい。			○	
その他	・紅葉の時期に路上駐車が增える。		○				
	・藤白台4号線を自転車の放置禁止区域に指定してほしい。		○				
その他	現況の課題	その他	・ディオス北千里の飲食店において身体障害者補助犬が断られた事例がある。啓発をしてほしい。			○	
			・公団住宅の建替等、将来的なまちづくりの展開を考慮してほしい。		○		
			・北千里地区は坂道が多く、どう克服するかが課題である。		○		
			・駅から離れた住宅地の高齢化への対応が重要である。		○		
			・施設の設計の際には当事者の意見を聞く場を設けてほしい。			○	
						・今後の参考とさせていただきます。	

*発言された場 ①～③：第1回～3回の各ワークショップでの発言された意見

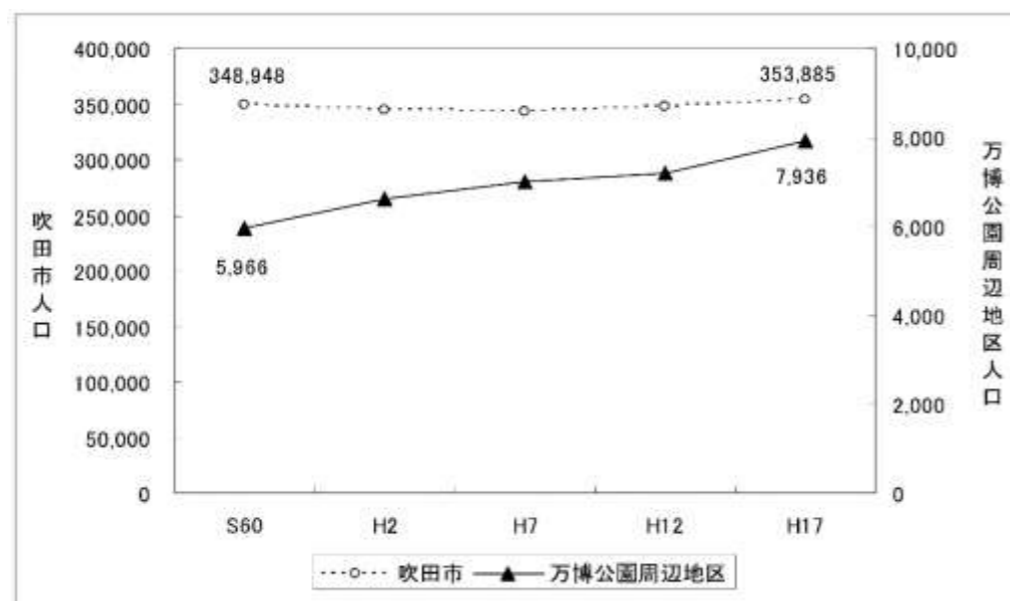
(6) 万博公園周辺地区 構想策定時の概況と市民意見

ア 構想策定時の概況

(ア) 人口

【人口の推移】

地区内人口は平成17年度現在7,936人であり、昭和60年(1985年)から平成17年(2005年)にかけて33.0%増加しています。

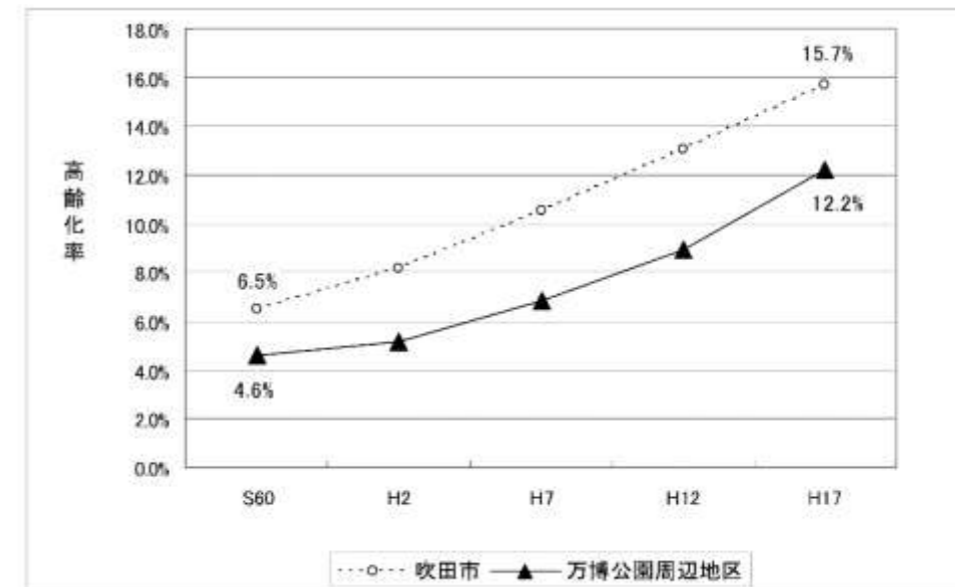


図：万博公園周辺地区の人口の推移

資料：国勢調査 (S60～H17)

【高齢化率の推移】

地区内の高齢化率は平成17年度現在12.2%であり、高齢化が進行しています。

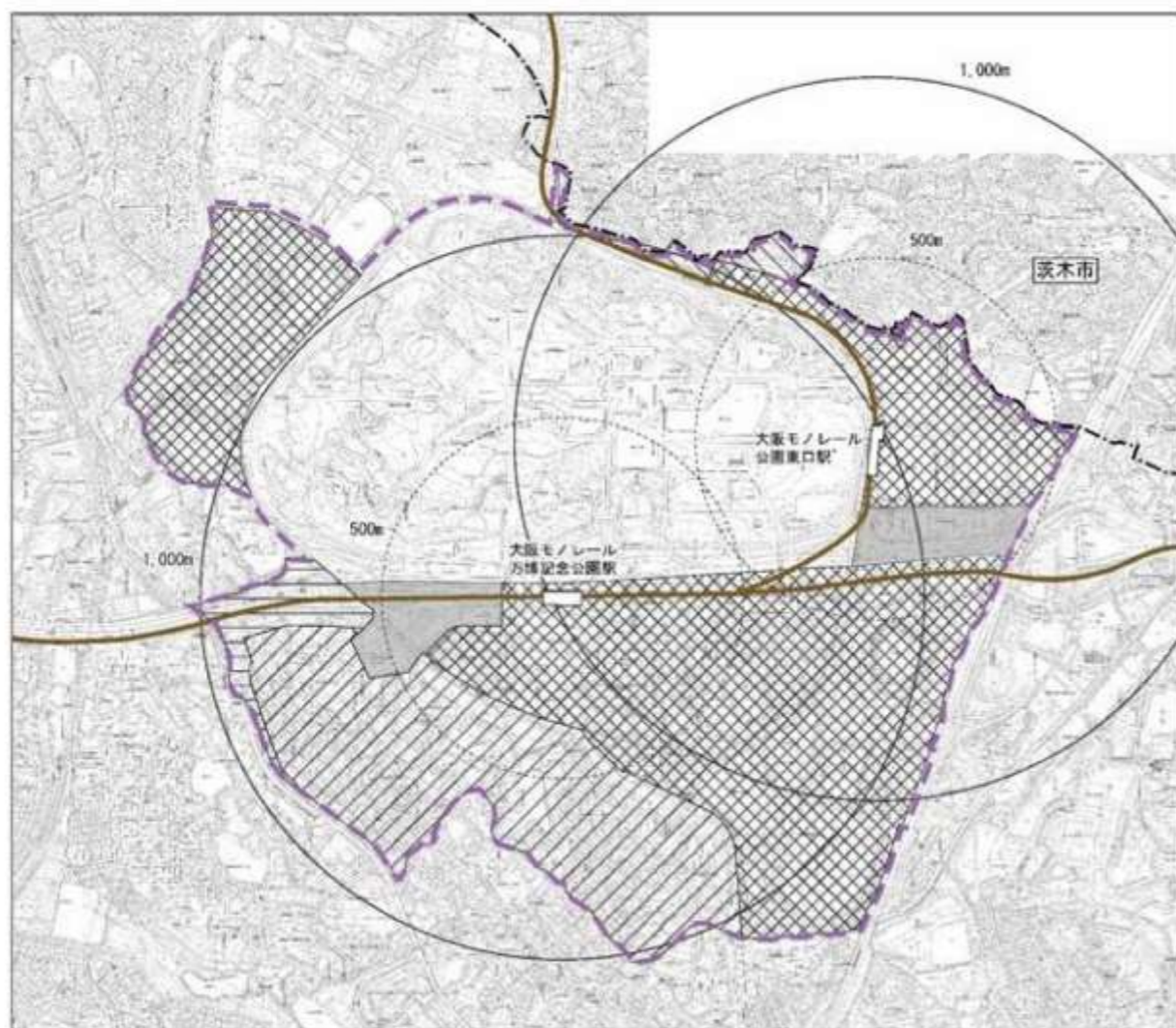


図：万博公園周辺地区の高齢化率の推移

資料：国勢調査 (S60～H17)

(イ) 用途地域

万博記念公園は無指定となっており、その他の地域は一部に工業系の用途の指定があるものの、大半は住居系の用途が指定されています。



凡 例	
	第1種低層住居専用地域
	第1種中高層住居専用地域
	第1種住居地域
	第2種中高層住居専用地域
	第2種住居地域
	準工業地域
	重点整備地区

図：万博公園周辺地区用途地域図

(ウ) 交通施設の現況

【万博記念公園駅（大阪モノレール）】

<ホーム>

・島式2面3線の高架駅（大阪空港・門真市・彩都西方面）（ホームは2階高さに設置されています）。

<改札口>

・3階高さに位置します。（自動改札機は7台、うち車いす対応は1台。）

<改札からホームへの連絡>

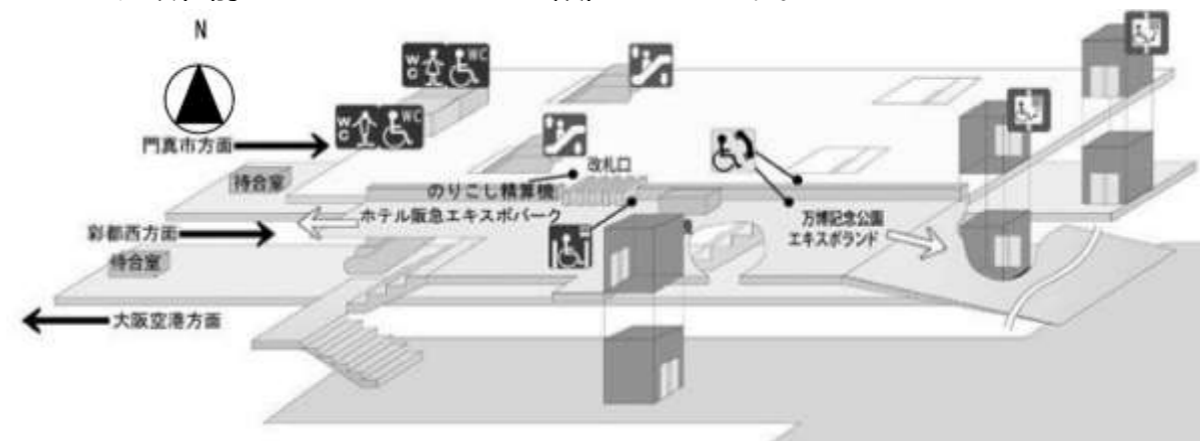
・両ホームにそれぞれ階段が1箇所、エスカレーターが2基、エレベーターが1基ずつ設置されています。

<トイレ>

・改札内に設置しています。男女用トイレ内にそれぞれ身障者用トイレ（オストメイトトイレ）を設置しています。また、点字案内・音声案内を設置し、高齢者、障害者等への対応を実施しています。

<改札から地上への連絡>

・改札から東西2方向へ連絡しています。改札から東側（万博記念公園中央口方面）へは、改札前にエレベーターを1基設置しています。



図：万博記念公園駅構内図

【公園東口駅（大阪モノレール）】

<ホーム>

- ・島式1面2線の高架駅（万博記念公園・彩都西方面）（ホームは3階高さに設置されています）。

<改札口>

- ・2階高さに位置します。（自動改札機は4台、うち車いす対応は1台。）

<改札からホームへの連絡>

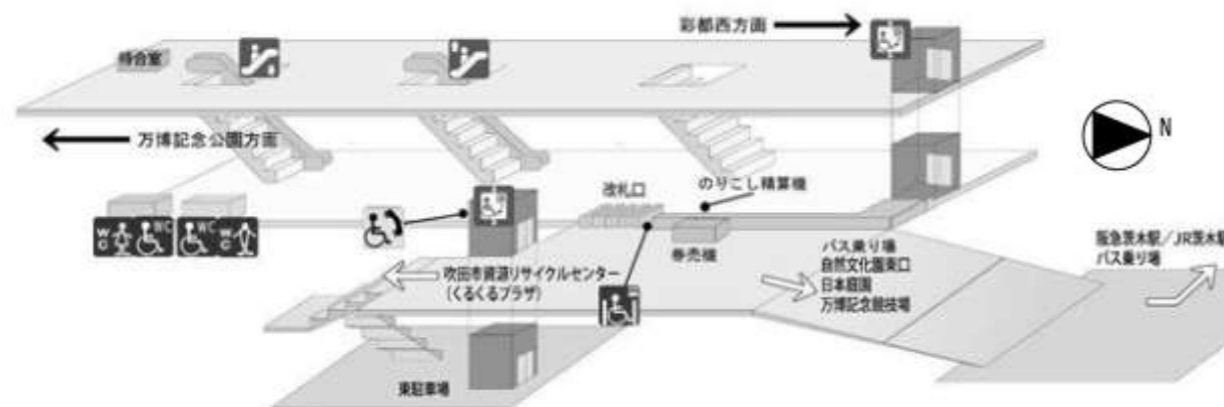
- ・階段が3箇所、エスカレーターが2基、エレベーターが1基設置されています。

<トイレ>

- ・改札内に設置しています。男女用トイレ内にそれぞれ身障者用トイレ（オストメイトトイレ）を設置しています。また、点字案内・音声案内を設置し、高齢者、障害者等への対応を実施しています。

<改札から地上への連絡>

- ・改札から南北2方向へ連絡しています。改札から万博記念公園東口方面にはスロープを設置しており、府道茨木摂津線へは改札前にエレベーターを1基設置しています。



図：公園東口駅構内図

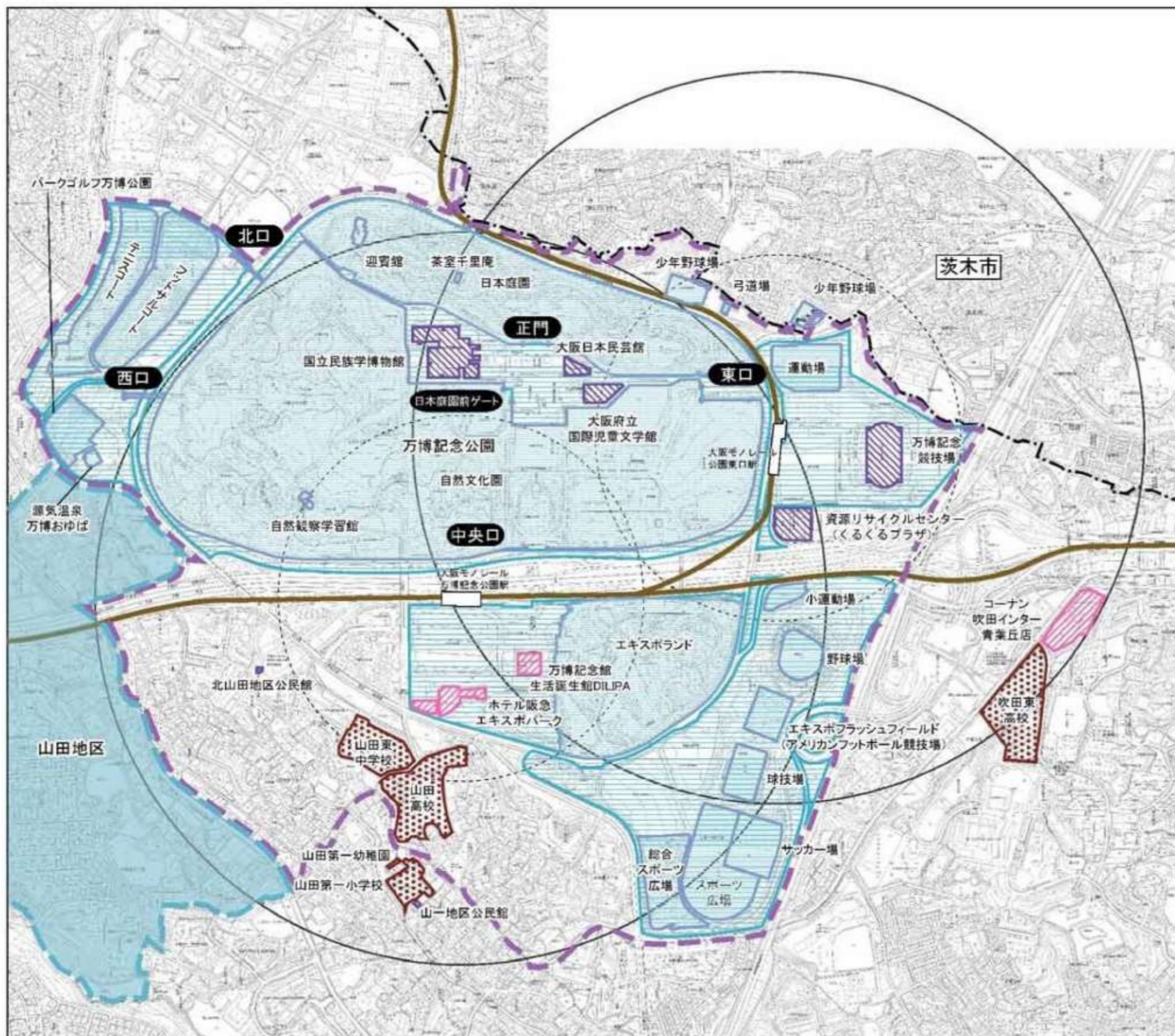
【バス】

万博公園周辺地区では、路線バスが運行しています。

大阪モノレール万博記念公園駅の路線バスの乗り場は南に位置しており、エキスポランドバス停より阪急バスが3系統を運行しています。

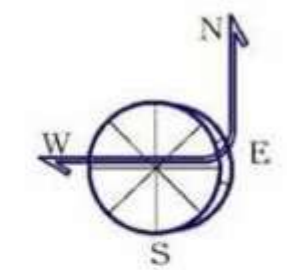
大阪モノレール公園東口駅の路線バスの乗り場は公園東口駅北に位置しており、日本庭園前バス停より阪急バスが3系統、近鉄バスが2系統を運行しています。

(工) 施設配置状況



凡例

	商業施設
	公共・公益施設
	教育施設
	万博記念公園
	市境界線
	万博公園周辺地区の重点整備地区
	山田地区の重点整備地区
	駅から500mの範囲
	駅から1000mの範囲



図名 ばんぱくこうえんしゅうへんちく 地区内施設配置図

イ 重点整備地区の選定理由

万博公園周辺地区には、万博記念公園や阪急ホテルエキスポパーク等広域的な集客力の高い施設が立地しています。特に万博記念公園内には、万博記念競技場、国立民族学博物館、日本民芸館、大阪府立国際児童文学館等があり、多くの人々に親しまれています。

このような施設の集積により、市域内外から多くの人々が訪れることから、重点整備地区に選定しています。

(ア) 大阪モノレール万博記念公園駅、公園東口駅の利用者数

大阪モノレール万博記念公園駅の一泊平均乗降客数は約7,500人（平成17年（2005年）平均値）で、特定旅客施設の要件である5,000人を超えています。

大阪モノレール公園東口駅の一泊平均乗降客数は約800人となっており、特定旅客施設の要件である5,000人以上の基準を満たしませんが、万博記念公園等の利用者を考慮し、特定旅客施設と位置づけています。

(イ) 配置要件

大阪モノレール万博記念公園駅・公園東口駅は、万博記念公園等周辺施設へのアクセス駅となっています。

高齢者、障害者等がよく利用する施設として、万博記念公園（万博記念競技場、国立民族学博物館等を含む）、ホテル阪急エキスポパーク等が立地しています。

(ウ) 課題要件

大阪モノレール万博記念公園駅・公園東口駅と生活関連施設を結ぶ経路は、広幅員のものが多いですが、舗装の老朽化や迷惑駐輪等の問題があります。また、視覚障害者誘導用ブロックや、誘導案内情報施設の不備等の課題があるため、バリアフリー化のための事業を実施する必要があります。

(エ) 効果要件

公共交通事業者、道路、公園の管理者及び建築物の建築主等が連携して基本構想策定し、公共交通、歩道、公園等の一体的なバリアフリー化整備を推進し、より効果的なバリアフリーをめざします。

(オ) 緊急性

万博公園周辺地区では、万博記念公園をはじめとする集客力の高い施設が集積しており、地区内の居住者だけでなく、地区外から訪れる人も多いため、早急なバリアフリー化整備が求められています。

(カ) 区域

万博公園周辺地区の重点整備地区は、下記の町丁目から構成される区域（約3.63km²）とします。

千里万博公園、山田東3丁目、山田東4丁目

ウ タウンウォッチングでの意見

ワークショップ時に行ったタウンウォッチングの意見を以下に示します。

万博公園周辺地区 ①黄色班 (駅・道路の調査) 周辺道路

<全体>
 ■視覚障害者誘導用ブロックの連続性が低い

中央口
 □歩道橋の欄干に落ちる可能性があり危険
 □視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない箇所がある
 □道路に陥入地がある箇所があり危険
 □歩道のコンクリート材の突起(10mm以上)があり注意が必要
 □視覚障害者誘導用ブロックが交差点の直線にあるが、曲線にない
 □歩道が植樹の樹により遮り上がり、段になっている箇所がある(写真)
 □道路と歩道の境の境目が途中でなくなっていて危険
 □ホテルの駐車場入口部分に、なにも印がなく危険
 □視覚障害者誘導用ブロックが交差点の直線にあるが、曲線にない
 □カーデールの基礎ブロックがむき出しになって結んでいる部分があり、ぶつくと危険
 □交差点直線、歩道車入れ替で視覚障害者が歩行しにくい(写真)

万博記念公園駅
 □駅舎へ向かうスロープの手すりがない
 □手すりに点字、スロープに視覚障害者誘導用ブロックがない
 □視覚障害者誘導用ブロックが連続していない
 □視覚障害者はスロープの入口付近の停止や発進に注意する危険性があり、横で通行の対策が必要(写真)
 □スロープは距離が長く、乗降しにくい
 □スロープは距離が長く、乗降しにくい
 □スロープの手すりが連続していない(途中は電柱柱になっている)
 □視覚障害者誘導用ブロックの継ぎ目が多い
 □インターロッキングでこの際であり、視覚障害者誘導用ブロックと区別がつかない(写真)
 □駅舎南側の視覚障害者の乗降が難しい
 □視覚障害者が少ない、スロープが設置されている

万博記念館
 □視覚障害者誘導用ブロックがないため、歩行が困難(写真)
 □舗装がインターロッキングのため、この際で歩行が困難になる
 □グレーチングの両側に設置されている箇所があり、歩行が困難
 □歩道の幅が狭く、歩行が困難
 □歩道が比較的広く、歩きやすい
 □視覚障害者が少ない、スロープが設置されている

ホテル阪急 エキスパートパーク
 □視覚障害者誘導用ブロックがないため、歩行が困難(写真)
 □舗装がインターロッキングのため、この際で歩行が困難になる
 □グレーチングの両側に設置されている箇所があり、歩行が困難
 □歩道の幅が狭く、歩行が困難
 □歩道が比較的広く、歩きやすい
 □視覚障害者が少ない、スロープが設置されている

万博公園周辺地区 ①黄色班 (駅・道路の調査) 駅構内

<全体>
 ■視覚障害者の中で点字が読める人少ないので、音声案内が一層よい
 ■駅内外の視覚障害者誘導用ブロックはあまりない
 ■駅内外の視覚障害者誘導用ブロックがわかりやすい

【トイレ】
 □音声案内板、音声案内のボタンの設置があるが、どこにあるかわからない(写真)
 □トイレの中に視覚障害者誘導用ブロックが必要
 □音声案内板、音声案内のボタンの設置があるが、どこにあるかわからない(写真)
 □音声案内板、音声案内のボタンの設置があるが、どこにあるかわからない(写真)
 □音声案内板、音声案内のボタンの設置があるが、どこにあるかわからない(写真)

【エレベーター】
 □視覚障害者にはボタンが上へ下へしかなく、ホーム乗降のホーム行きのボタンがない(写真)
 □「開」のボタンが欲しい
 □ボタンの中、視覚障害者のボタンはほんの少しの位置が押しやすい
 □音声案内のボタンの設置はほんの少しの位置が押しやすい

【ホーム】
 □ホームから乗降した際に乗降マットがない、乗降が難しい
 □ホーム上の手すりの設置がホームのボタンの位置が不明
 □ホームゲートが必要
 □乗降位置にスロープがあるのはよい
 □乗降位置にスロープがあるのはよい
 □乗降位置にスロープがあるのはよい
 □乗降位置にスロープがあるのはよい

【エスカレーター・階段】
 □エスカレーターは階段と見えて、乗降が難しい
 □エスカレーターは階段と見えて、乗降が難しい
 □エスカレーターは階段と見えて、乗降が難しい
 □エスカレーターは階段と見えて、乗降が難しい

万博公園周辺地区 ②緑色班 (園路の調査) 周辺道路

<全体>
 ■視覚障害者誘導用ブロックの連続性が低い
 ■舗装が異なる箇所がある
 ■舗装が異なる箇所がある
 ■マンホールや雨水管の周辺に段差がある箇所がある
 ■グレーチングの目が見えにくい箇所がある
 ■グレーチングが多いので歩行が難しい
 ■視覚障害者用のサイン及び歩行用誘導線を示すサインの設置が必要

東口
 □視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、場所がわかりにくい(写真)
 □視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、場所がわかりにくい(写真)
 □視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、場所がわかりにくい(写真)

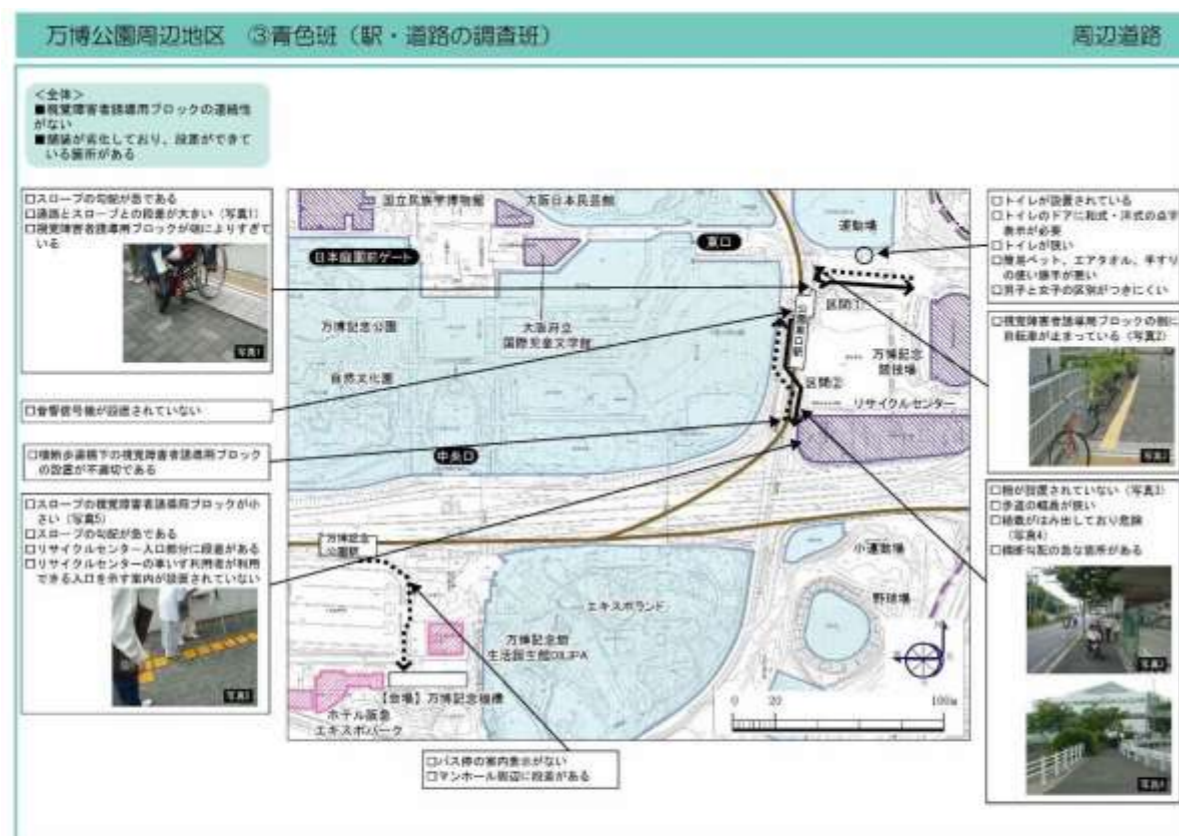
中央口
 □視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、場所がわかりにくい(写真)
 □視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、場所がわかりにくい(写真)
 □視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、場所がわかりにくい(写真)

日本庭園前
 □視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、場所がわかりにくい(写真)
 □視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、場所がわかりにくい(写真)
 □視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、場所がわかりにくい(写真)

エ ワークショップでの意見とその考え方

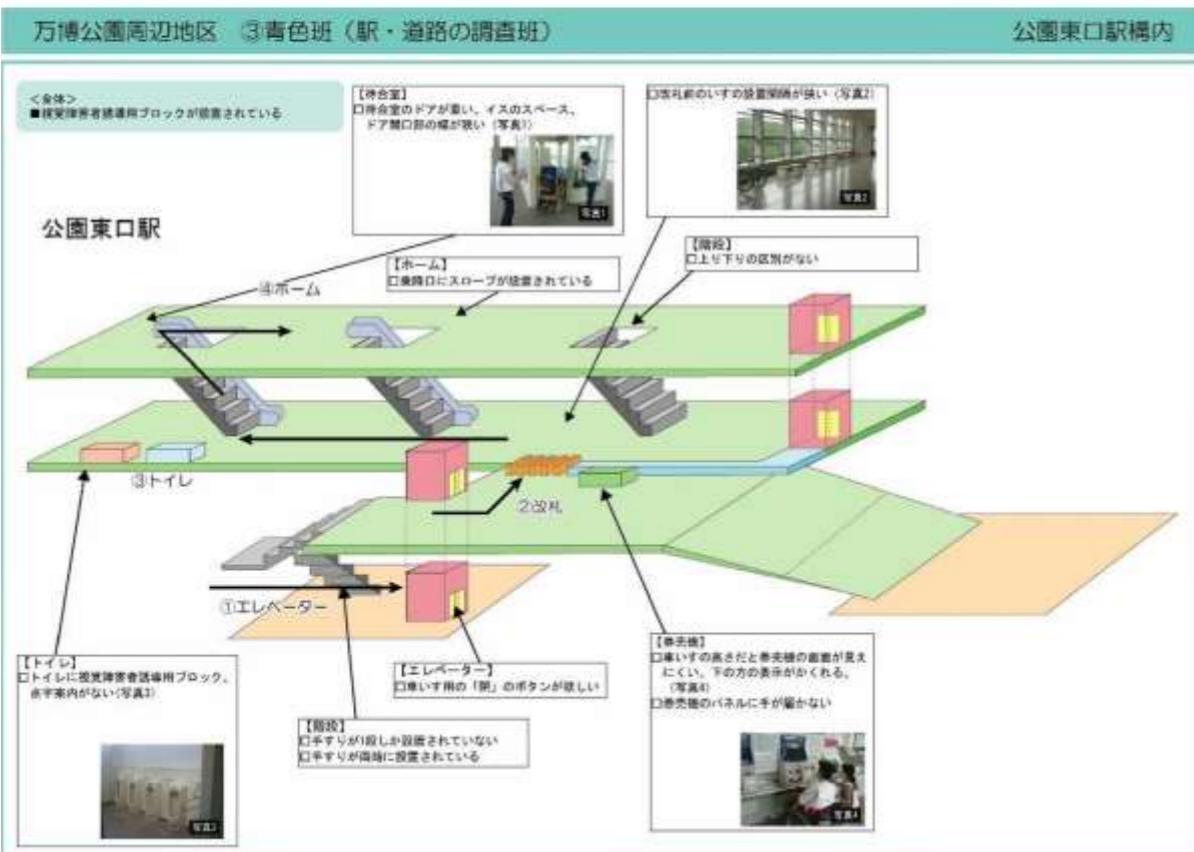
基本構想に幅広い意見を反映することを目的に、タウンウォッチングを行いました。

その主な意見とそれに対する考え方を次ページ以降に示します。



オ パブリックコメントでの意見とその考え方

パブリックコメントでの意見とその考え方は「1-4 岸地区 構想策定時の概況と市民意見」の「(5) パブリックコメントでの意見とその考え方」に整理しています。



		意見	回答・対応策				
基本構想について	生活関連施設	現況の課題	大阪モノレール万博記念公園駅	個別施設	エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者には音声のアナウンスが「上へ」「下へ」しかなく、ホーム番号や行き先がわからない。 ・「閉」のボタンが設置されていない。 ・かごの中、側面の操作ボタンが壁の端にあるため利用しにくい。 ・点字案内の設置位置が不適切である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎の整備方針につきましては、【p.IV-18 5.1 (1) 駅舎（大阪モノレール万博記念公園駅、公園東口駅）】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、タウンウォッチングでのご意見をふまえ、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。
					階段 エスカレーター	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者は階段、エスカレーターの入口でホーム番号や行き先がわからない。 	
券売機	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者には券売機の横に設置されている料金の点字案内板の傾きが悪いため、読みにくい。 ・タッチパネル式の券売機は、画面が斜めになっているため、車いすでは使いにくい。 ・タッチパネル式の券売機は、車いすからの視線では画面が見にくい。 ・タッチパネル式の券売機は、点字がつけられないので視覚障害者は使用できない。 						
トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者には点字案内や、音声案内のボタンの位置がわかりにくい。 ・視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。 ・視覚障害者には男女の区別がわかりにくい。 ・多目的トイレの扉は開いたままにしにくいため不便である。 ・車いす利用者には多目的トイレの鍵の位置が適切でないため、使いづらい。 ・多目的トイレに設置されているベットの格納されていない場合は、入りにくい。 						
ホーム	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームから転落した時、検知マットがないため警報が鳴らない。 ・転落防止柵の前に列車非常停止ボタンの箱が設置してあり、突出している。 ・可動式ホーム柵が必要である。 ・乗降位置にスロープを設置しているが、視覚障害者は初めてだと設置してあることがわからない。 ・乗降位置にスロープを設置しているが、車両と段差があるため、車いすでは自力で乗ることが困難である。駅員がついてくれないと不安である。 ・視覚障害者へのベンチへの誘導がない。 						
通路	<ul style="list-style-type: none"> ・改札前の舗装面が化粧ブロックのため、視覚障害者誘導用ブロックがわかりづらい。 						
大阪モノレール公園東口駅	個別施設	エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ・「閉」のボタンが設置されていない。 				
階段	<ul style="list-style-type: none"> ・手すりが1段しか設置されていない。 ・上りと下りの動線が区別されていない。 						
券売機	<ul style="list-style-type: none"> ・タッチパネル式の券売機は、車いすからの視線では画面が見にくく、手が届かない。 						
待合室	<ul style="list-style-type: none"> ・ドアが重いため使いにくい。 ・いすのスペース及びドア開口部の幅が狭い。 						
トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。 ・点字案内板が設置されていない。（平成19年9月に設置済） 						
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・改札前のいすの設置間隔が狭い。（設置間隔を150cmに変更済） 						

				意見	回答・対応策					
基本構想について	生活関連施設	現況の課題	資源リサイクルセンター	個別施設	スロープ	<ul style="list-style-type: none"> ・スロープの視覚障害者誘導用ブロックが小さい。 ・スロープの勾配が急な箇所がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・資源リサイクルセンターの整備方針につきましては、【p.IV-27 5.4建築物特定事業】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、タウンウォッチングでのご意見をふまえ、建築物特定事業計画の中で検討を行います。 			
			出入口	<ul style="list-style-type: none"> ・施設の入口部分に段差がある。 ・施設の入口を示す案内が設置されていない。 						
			万博記念公園	通路及び広場	<ul style="list-style-type: none"> ・出入口にゲートがあるため車いすでは、通行しにくい箇所がある。 ・出入口の車いす用のインターホンが使いにくい場所に設置されている箇所がある。 ・舗装が劣化しており、段差及び亀裂が生じている箇所がある。 ・マンホールや雨水枡の周辺に段差がある箇所がある。 ・縦断勾配、横断勾配が急な箇所がある。 ・橋の継目に段差がある。 ・グレーチングの目が粗い箇所がある。 ・グレーチングが多いため雨の日に滑りやすい。 ・側溝に溝蓋がない箇所がある。 ・段差があるため池の近くまでいけない。 ・植木が通路にはみ出しており危険な箇所がある。 ・街灯が錆びている箇所がある。 ・スロープの縦断勾配が急な箇所がある。 ・スロープの幅が狭く、長い箇所がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・万博記念公園の整備方針につきましては、【p.IV-25 5.3都市公園特定事業】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、タウンウォッチングでのご意見をふまえ、独立行政法人日本万国博覧会記念機構が検討を行います。 				
					トイレ			<ul style="list-style-type: none"> ・音声装置が故障している箇所がある。 ・入口がわかりにくい箇所がある。 ・駐車場付近に多目的トイレが設置されていない。 		
								中央イベント広場	通路及び広場	<ul style="list-style-type: none"> ・マンホール周辺に段差がある。 ・橋脚の雨どいがむきだしの箇所がある。
									視覚障害者誘導用ブロック	・インターロッキングに凹凸があるため、視覚障害者誘導用ブロックとの区別がつきにくい。
					東口駅前広場			案内設備	案内設備	<ul style="list-style-type: none"> ・案内標識の字が小さいためわかりにくい箇所がある。 ・バス停の案内表示がない。
									トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・ドアに和式、洋式の点字表示がない箇所がある。 ・狭い箇所がある。 ・簡易ベット、エアタオル、手すりがない箇所がある。 ・視覚障害者には男女の区別がわかりにくい。

			意見	回答・対応策	
基本構想について	生活関連施設	万博記念公園 誘導情報案内施設	・視覚障害者誘導用ブロックがない、連続して敷設されていない箇所がある。	<ul style="list-style-type: none"> 万博記念公園の整備方針につきましては、【p.IV-25 5.3都市公園特定事業】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、タウンウォッチングでのご意見をふまえ、独立行政法人日本万国博覧会記念機構が検討を行います。 	
			・視覚障害者誘導用ブロックの上に物が置かれている箇所がある。		
			・視覚障害者誘導用ブロックの場所がわかりにくい箇所がある。		
			・視覚障害者用の案内標識及び車いす用通路を示す案内標識の充実が必要である。		
			・通路の中央に着板が設置されている箇所がある。		
	生活関連経路	道路	有効幅員	・狭い箇所がある。	<ul style="list-style-type: none"> 生活関連経路の整備方針につきましては、【p.IV-20～24 5.2道路特定事業(1)生活関連経路】に記載しています。 具体的な整備内容につきましては、タウンウォッチングでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
			舗装	<ul style="list-style-type: none"> 木の根、陥没等により舗装が老朽化して凸凹している箇所がある。 インターロッキングは車いすで通行する際、負担がかかる。 タイル舗装の劣化により、段差ができている箇所がある。 	
			勾配	・横断勾配が急な箇所がある。	
			排水施設等	・排水枘、ガードレールの基礎が突出している箇所がある。	
			視覚障害者誘導用ブロック	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者誘導用ブロックがない、連続して敷設されていない箇所がある。 横断歩道橋下に視覚障害者誘導用ブロックの設置が不適切な箇所がある。 	
			横断防止柵・車止め等	<ul style="list-style-type: none"> 横断防止柵が設置されていない箇所や、途切れている箇所がある。 車止めや着板が設置されているため、衝突する可能性のある箇所がある。 	
			公園東口駅 連絡スロープ	<ul style="list-style-type: none"> 勾配が急な箇所がある。 通路とスロープとの段差が大きい箇所がある。 視覚障害者誘導用ブロックの側に自転車が止まっている箇所がある。 視覚障害者誘導用ブロックが端によりすぎている箇所がある。 	
歩道上の占有物			・迷惑駐輪が多く幅員が狭くなっている箇所がある。		
その他			・植栽がはみ出しており危険な箇所がある。		
信号機・交差点			・音響信号がない箇所がある。		
その他の経路	道路	万博記念公園駅 連絡スロープ	<ul style="list-style-type: none"> 手すりの位置がわかりにくい箇所がある。 手すりに点字表示がない箇所がある。 手すりが途切れている箇所がある。 車いすでは勾配が急なので、距離が長いと上れない。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見のあった箇所は、別の経路が確保されているため生活関連経路に指定しておりませんが、タウンウォッチングでのご意見をふまえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。 	
ソフト施策	マナー	・視覚障害者誘導用ブロックの上に物が置かれている箇所がある。	<ul style="list-style-type: none"> ソフト施策の考え方につきましては、【p.V-3 1.2ソフト施策】に記載しています。 		
		・視覚障害者誘導用ブロックの側に自転車が止まっている箇所がある。			
		歩道上の占有物	・迷惑駐輪が多く幅員が狭くなっている箇所がある。		