

令和4年（2022年）3月30日
都市基盤部基盤整備課

豊中市バリアフリーマスタープラン（移動等円滑化促進方針）（素案）に関する意見募集の結果について

令和4年（2022年）2月22日～3月14日に実施した意見公募手続の結果は下記のとおりです。

（1）集計結果

（1）提出方法別提出人数と意見件数

	提出方法	提出人数（人）	意見件数（件）
1	郵便		
2	ファクシミリ		
3	電子メール	2	16
4	所管課への直接提出		
5	その他	4	31
	合計	6	47

（2）市民等の区分別人数

	市民等	提出人数（人）	意見件数（件）
ア	市の区域内に住所を有する者	6	47
イ	市の区域内に事務所等を有する個人及び法人等		
ウ	市の区域内に存する事務所等に勤務する者		
エ	市の区域内に存する学校に在学する者		
オ	市税の納税義務者		
カ	意見公募手続に係る計画等に利害関係を有するもの		
	合計	6	47

(2) 提出意見の概要と市の考え方

No.	該当箇所	提出意見の概要	市の考え方
1	全体	心のバリアフリーについて全て「」付きにし、「心のバリアフリー」で統一していただきたい。	ご意見のとおり、表現方法が混在していることから「心のバリアフリー」に統一して修正します。
2	全体	「障害のある人」という表現は医学モデル的であり、社会モデルの考え方に基づいた表現をしていく必要があるのではないか。	「障害」の表記自体について様々な意見がある中で、本計画では法律の名称等の固有名詞を除き、「障害のある人」という表現を使用しています。表現方法については、国の「障害」の表記にかかる検討を注視しながら、当事者の皆様のご意見も参考にしたいと考えています。
3	全体	フォントはUD フォントゴシック体とし、グラフの数字は読みやすいようにする。色覚バリアフリーの考え方でグラフの色分けは模様で分けるなどしたほうが良く、タイトルでも同系色が使用されていたりする。	フォントの形式、数字の読みやすさ、色覚障害のある人に配慮した色使い、色に左右されない模様の追加など、読みやすく見やすくなるように可能な限り修正します。
4	はじめに	心のバリアフリーの定義について、P57 で初めて記載されているが、前半部分でも心のバリアフリーという言葉を使用しているため、少なくとも「はじめに」の部分で「※P57 参照」などはしていただきたい。	ご意見のとおり、P57 以前に「心のバリアフリー」の説明がないことから注釈をつけるなど修正します。
5	P 1 2	タクシーの実車率について、バリアフリーと関係するのか。ユニバーサルデザインタクシーの台数（割合）、研修習得状況、福祉タクシーの状況のほうが気になる。	市の公共交通に関する現状を参考に記載しています。ユニバーサルデザインタクシーの台数（割合）、研修習得状況、福祉タクシーの状況については交通事業者を確認し、状況把握に努めます。
6	P 1 3、P 4 1	P 1 3 の「交通バリアフリー化の基本方針」にある「バリアフリー化の原則」が、P 4 1 のこれからの基本理念には明記されていない。消えてしまうように読めてしまうので、しっかりと P 4 1 にも明記したほうが良い。	本計画は「交通バリアフリー化の基本方針」を改訂するものであり、その基本理念と「バリアフリー化の原則」についても引き継ぎ、取り組んでまいりますが、ご意見のとおり、消えてしまうと誤解が生じる可能性があるため、第 3 章の基本理念部分にも「バリアフリー化の原則」を再掲します。

7	P20、P43	可動式ホーム柵とホームドアの定義は。P20、P43で使用されているが統一されていない。使い分けはあるのか。	用語集に下記のとおりホームドアの定義を追加します。 ホームと線路を仕切るスクリーン状の設備で、ホームの端に設けられ、線路側に体を出すことができない構造のものを「ホームドア」といいますが、わが国では、ホームから130cm程度の高さの「可動式ホーム柵」も広い意味でホームドアと呼ばれており、現在可動式ホーム柵などを中心に事業者によるホームドアの整備が進められています。 ※日本民営鉄道協会 HP 参照
8	P20	「2-2 豊中市のバリアフリーに関するこれまで取り組み」の「2) 旅客施設・車両等のバリアフリー」中で、鉄軌道事業者各社でこれまでも隙間・段差の解消に取り組まれているかと思うが、その状況についての記載がない。	本章では、これまでの豊中市バリアフリー推進協議会での報告を基に実績を記載しており、ホームと車両間の段差・隙間解消の取り組みは第3章(P44)に記載しています。
9	P21	全国的に一定程度、事例として起こっているバス、タクシー、電車の乗車拒否問題についての記載がない。理由は乗車客の見落としなど色々あるかとおもうが、豊中市でも結果的にそのようになってしまったケースがあり、問題が顕在化されていない。電車の場合でも意味合いが違うが、例えば何本も電車を待たされるということが全国的にみるとある。そうしたことが起きないように市としても取り組みや研修を促していくし、事業者と一緒に取り組んでいくということが記載できないか。	事実確認等の調査を行い状況把握に努め、今後も交通事業者へ職員研修等によるマナーアップを促します。
10	P23	P23にこれまで取り組んできた公園のバリアフリー化が実績としてまとめられているが、本当に利用者が使いやすい状態になっているのだろうか。そのようなバリアフリー化が図られたことは事実だと思うが、写	バリアフリー推進協議会で報告した公園整備については、整備後に苦情を受けたことはありませんが、公園整備の際、必要に応じて、当事者に確認してもらう等、検討します。

		真や表で確認するのと実際現地に行ってみてでは違う。フィールドワークなどを実施して確認する必要があるのではないか。	
11	P 2 5	<p>駐車場に関する記載があるが、「※カーボーイ服部南町1丁目」の意味は。</p> <p>また、車椅子使用者用駐車を1以上設けるということは法律でもそのようになっているが、実際、「5台に1台」と「100台に1台」では意味合いが全く違うので、表現も含めて、もう少しなんとかならないものか。</p>	<p>※カーボーイ服部南町1丁目を含んでいます。は、当該素案の公表前後に廃止される予定であった為記載していたものです。ご意見を踏まえ記載内容を以下のとおり修正します。</p> <p>「バリアフリー法では、特定路外駐車場を設置する際には、車椅子使用者用駐車を1以上設けるなど、路外駐車場移動等円滑化基準に適合させなければならないとされています。また、既設の特定路外駐車場も、基準に適合するよう努めなければならないとされています。</p> <p>令和3年（2021年）現在、民間事業者が設置する路外駐車場は35箇所、その91%にあたる32箇所がバリアフリー基準に適合しています。</p> <p>※カーボーイ服部南町1丁目を含んでいます。」を</p> <p>「バリアフリー法では、特定路外駐車場を設置する際には、車椅子使用者用駐車区画を1以上設けるなど、路外駐車場移動等円滑化基準に適合させなければならないとされています。また、既設の特定路外駐車場も、基準に適合するよう努めなければならないとされており、令和3年（2021年）現在、民間事業者が設置する路外駐車場は34箇所、その91%にあたる31箇所がバリアフリー基準に適合しています。</p> <p>車椅子使用者用駐車区画は、大阪府を初めとする各地方公共団体による「パーキング・パーミット制度」など、その適正利用に向けた取組みが進められており、バリアフリー基準に留まらない取組みが求められています。」に修正します。</p>

12	P 2 8	<p>【ヘルプマーク(配布数 680 枚)】 援助や配慮を必要としている方々が、周囲の方に配慮を必要としていることを←「変なところで改行してる」 知らせることで、援助を得やすくなるよう作成された、全国で普及しつつあるマークです。</p>	<p>ご意見のとおり、改行の位置が不適切であったため修正します。</p>
13	P 3 9	<p>国際障害者年を機に「障害」者の自立と完全参加をめざす豊中市民会議が「福祉事業所の職員等で構成される団体(当事者も在籍)となっているが、福祉事業所だけで構成されている団体でもない。「障害当事者団体」と表現してはどうか。</p>	<p>団体様に確認した結果、「障害当事者団体」の方が適切であるとの回答も頂きましたのでご意見のとおり、修正します。</p>
14	P 4 1、P 5 2、P 6 3	<p>子育てバリアフリーに関する記載がわかりにくい。</p>	<p>マスタープランの各所に子育てに関する記載が盛り込まれていますが、 該当箇所について、わかりやすい表現となるように修正します。</p>
15	P 4 3	<p>P 4 3以降、「バリアフリー推進協議会等を活用していきます。」の意味は。</p>	<p>事業者が実施主体となるものについては協議会等を活用し、市としても取組みを促し、事業者と一緒に取り組んでいくという意味で記載しています。</p>
16	P 4 5	<p>P 4 5以降、「推進します。」とあるが、数値目標や具体の計画に関する記載がないのはどうなのか。</p>	<p>本計画は、バリアフリーに関する市の考え方や全市方針を示し、行政だけでなく、事業者、市民等と広くバリアフリーについて考え方を共有し、具体の事業計画の作成に繋げていくことを目的としたものです。ご意見の数値目標や具体の計画については、バリアフリー化の推進、評価、進行管理のため必要な指標等になることから、今後マスタープランに基づく計画(実行計画・基本構想)の中で定めていくことを検討しています。</p>
17	P 4 6	<p>(バス停ののりばおりばの点字ブロック) バス停の点字ブロックは、バスのりばとおりばの2地</p>	<p>移動等円滑化が特に必要である特定道路等において、歩道の横断歩道接続部等の歩道切り下げ箇所、立体横断施設の昇</p>

		<p>点に点字ブロックが敷設されている場所もあります（豊中市役所前 南行きバス停など）。このおりばとのりばの点字ブロックは、昔のバスのドア位置に敷設されています。今のバスはノンステップバスが主流で、うしろ乗り、前おりではなく、中乗り前おりが主流です。のりばの点ブロの位置が不適切です。</p>	<p>降口、バス停等、また、視覚障害のある人がよく利用する施設や誘導すべき施設間を結ぶ経路には連続的に点字ブロックの設置が必要と考えています。</p> <p>マスタープランで指定する生活関連経路についても、バリアフリー化が必要と考えていますので、道路調査により設置方法を検討し、引き続き点字ブロックの設置や改善を行っていきたいと考えています。</p>
18	P 4 6	<p>（点字ブロックの2ルートの確保）</p> <p>車道の両側に歩道はありますが、片方にしか点字ブロックが敷設されていません。幅のせまい歩道に、点字ブロックを敷設すると、車いすユーザーなどが通りにくいのでいたしかたないかもしれませんが、幅の広い歩道には、片方だけでなく両方に点字ブロックを敷設してください。たとえば、岡町駅西側ポストがある歩道に南北に点字ブロックを敷設することは可能だともいます。</p>	<p>移動等円滑化が特に必要である特定道路等において、歩道の横断歩道接続部等の歩道切り下げ箇所、立体横断施設の昇降口、バス停等、また、視覚障害のある人がよく利用する施設や誘導すべき施設等を結ぶ箇所には連続的に点字ブロックの設置が必要と考えています。</p> <p>マスタープランで指定する生活関連経路についても、バリアフリー化が必要と考えていますので、道路調査により設置方法を検討し、引き続き点字ブロックの設置や改善を行っていきたいと考えています。</p>
19	P 4 6	<p>（民間施設までの点字ブロック敷設）</p> <p>市道歩道の点字ブロックは、隣接する公共施設にはしっかり点字ブロックがつながっています。しかし、市道歩道わきにある公共的施設、ホテル、薬局、商業施設、イベントホールなどの敷地からはその事業者が点字ブロックを敷設していますが、歩道からその敷地までの1メートルほどの歩道に点字ブロックが敷設されていないため、点字ブロックルートがつながっていません。点字ブロックが敷設することが求められている民間施設がその敷地内に点字ブロックを敷設している場合、その点字ブロックと、隣接する歩道の点字ブロックをつなげてください。</p>	<p>移動等円滑化が特に必要である特定道路等において、歩道の横断歩道接続部等の歩道切り下げ箇所、立体横断施設の昇降口、バス停等、また、視覚障害のある人がよく利用する施設や誘導すべき施設等を結ぶ箇所には連続的に点字ブロックの設置が必要と考えています。</p> <p>マスタープランで指定する生活関連経路についても、バリアフリー化が必要と考えていますので、道路調査により設置方法を検討し、引き続き点字ブロックの設置や改善を行っていきたいと考えています。</p>

20	P 4 6	<p>(バス停点字ブロック)</p> <p>マスタープランではエリアを限定して、そこを重点的にバリアフリーにするようですが、それとは別にエリアの内外にかかわらず、市内のすべてのバス停の歩道上に、歩道を横断するように点字ブロックを敷設してください。点字ブロックがない歩道についてもです。歩道があるにいて、視覚障害者は、どこがバス停があるのかわかりません。歩道に垂直方向に、点字ブロックを敷設すれば、その左右どちらか、車道側の歩道のキワにバス停があることがわかります。このバス停認識点字ブロックは他市ではすでに導入されています。</p>	<p>移動等円滑化が特に必要である特定道路等において、歩道の横断歩道接続部等の歩道切り下げ箇所、立体横断施設の昇降口、バス停等、また、視覚障害のある人がよく利用する施設や誘導すべき施設等を結ぶ箇所には連続的に点字ブロックの設置が必要と考えています。</p> <p>マスタープランで指定する生活関連経路についても、バリアフリー化が必要と考えていますので、道路調査により設置方法を検討し、引き続き点字ブロックの設置や改善を行っていきたいと考えています。</p> <p>また、特定道路以外の道路のバス停は、点字ブロック設置が可能かどうか今後調査を行いたいと考えております。</p>
21	P 4 6	<p>(公営住宅までの点字ブロックルート)</p> <p>マスタープランでは、小中学校などに点字ブロックを敷設するようですが、それは大賛成です。あわせて、公営住宅までの点字ブロックも敷設すれば、視覚障害者がさらに外出しやすくなるとおもいます。これは、視覚障害者が公営住宅に住んでいるとか、視覚障害者が公営住宅をより多く訪れるからという理由ではなく、公営住宅の周辺は公共用地の場合が多く、点字ブロックやリブ式区画線を敷設しやすいからです。市内各地に公営住宅はあるので、そこをカバーすることで点や線のバリアフリーではなく、面のバリアフリーが可能になります。</p>	<p>移動等円滑化が特に必要である特定道路等において、歩道の横断歩道接続部等の歩道切り下げ箇所、立体横断施設の昇降口、バス停等、また、視覚障害のある人がよく利用する施設や誘導すべき施設等を結ぶ箇所には連続的に点字ブロックの設置が必要と考えています。</p> <p>マスタープランで指定する生活関連経路についても、バリアフリー化が必要と考えていますので、道路調査により設置方法を検討し、引き続き点字ブロックの設置や改善を行っていきたいと考えています。</p> <p>公営住宅については生活関連施設ではないので、まずは上記の内容での整備を考えています。</p>
22	P 4 7	<p>(公共施設までの点字ブロック)</p> <p>公共施設への最寄り駅からの点字ブロックルートがまだ未整備のところもあります。(岡町駅から豊中市役所まで) 何らかの理由で、点字ブロックが敷設できない</p>	<p>岡町駅から豊中市役所までのルートは特定経路に指定されており、基本構想策定後に点字ブロックの設置について地元関係者の方々と検討しましたが点字ブロックの設置には至りませんでした。今後、状況の変化により検討したいと考えて</p>

		<p>のであれば、代替手段、でこぼこ白線（リブ式区画線）、などを整備してください。ライフ岡町店の前ぐらいから、国道 176 号までの市道にリブ式区画線を敷設すれば、視覚障害者はとても歩きやすくなります。</p>	<p>おります。</p>
23	P 4 7、P 8 8	<p>車を運転する者としては、郵便局の北側の道（平塚熊野田線）。あの狭い片側一車線の道路にブルーペイントをするのは自転車、車双方に危険ではないでしょうか？電動アシスト自転車の普及で、運転のおぼつかない、女性・高齢者がフラフラ通行しヒヤヒヤ物です。歩道を拡張し自転車が歩道を通行できるようにした方が危険回避になるのではないのでしょうか？私は 71 歳ながらクロスバイクで 15Km 程度の用事は車を使いません。また、車道は歩道に歩行者が一杯いる時は遠慮しますが、ほぼ歩行者に注意を払いながら歩道を走行します。</p>	<p>自転車通行空間の整備については、原則自転車は車道通行という考え方に基づいた整備であり、当路線についても車道の両側に自転車のピクトマークと青色の矢羽根を設置した車道混在型での整備になると考えています。自転車を運転している人が 13 歳未満の子ども、70 歳以上の高齢者、身体の不自由な方、あとは駐車車両や交通量が多いなど、車道を安全に通行することができない場合は、歩道を通行することができません。</p>
24	P 4 8	<p>（施設内の点字ブロック敷設基準） 公共施設などの点字ブロック敷設は、入り口から受付窓口もしくは点字案内板までの敷設しかありません。これは最低限の敷設水準です。窓口が閉鎖されていたり、人が配置されていない施設も増えています。窓口か案内板までではなく、視覚障害者が単独で利用することが想定されるポイントまで点字ブロックを敷設してください。トイレ、休憩所、会議室、ホール入り口まで点字ブロックをしっかりと敷設してください。 良い例 蛍池ルシオーレ（図書館、公民館、パスポートセンター） 悪い例 豊中市立文化芸術センター、中央公民館、庄内ローズ文化ホール</p>	<p>ご意見のとおり、バリアフリー法や大阪府福祉のまちづくり条例において、視覚障害のある人の誘導を行うために、線状ブロック、点状ブロック等を適切に組み合わせて敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害のある人を誘導する設備を設けることが基準で定められています。 公共施設についても新築や建替等を行う場合は、基準を遵守した上で、幅広い意見を取り入れながら利用者の視点で施設機能について検討を行うことが必要と考えており、庁内関係課で調整し点字ブロックの設置等によるバリアフリー化を進めていきたいと考えています。</p>

25	P50	<p>(音響式信号機について)</p> <p>エスコートゾーンもいいですが、このエスコートゾーンは、信号が青になったことが分かって役にたつものです。エスコートゾーンは安全に横断歩道をわたりきるためのもので、エスコートゾーンがあれば、すべてが解決するわけではありません。まず、現在設置されている音響式信号機の夜間早朝に音響を停止するのをやめ、小さな音でもいいので、押し釦をおしたときだけ音響がなるようにするのもいいので、24時間音響をならしてください。(例えば、豊中市役所前音響式信号機)それを優先すべきです。押し釦をおせば24時間音響がなるような音響式信号機がある交差点にのみ、エスコートゾーンを設置するような優先順位にしてください。</p>	<p>音響式信号機は、要望者や関係者等の意見も聞きながら設置をしておりますが、夜間早朝に音響を鳴らすことについては、周辺の全ての住民の理解をえることは困難となります。現在設置されている音響式信号機については、鳴っていない時は、基本的に押し釦を押せば音響がなりますのでご理解をお願いします。</p> <p>また、エスコートゾーンの設置につきましては、「エスコートゾーンの設置に関する指針」に基づき、視覚障害のある人の利用頻度が高い施設の周辺や重点整備地区内の主要な生活関連経路に係る横断歩道について優先的に設置することになっています。</p> <p>上記より、本文について下記のとおり修正します。</p> <p>「歩行者や自転車の利用状況等をふまえ、地域住民との協議を行いながら、」を「要望者や関係者等の意見も聞きながら、」に修正します。</p>
26	P50	<p>(信号判別アプリの普及)</p> <p>信GOというスマホアプリは、信号機の青と赤の変化をスマホを通じてリアルタイムで視覚障害者に知らせてくれます。このシステムが導入されている交差点、信号機は、豊中市内にはまだありません。音が夜間早朝ならないように設定されている交差点では、こちらのシステムの導入も検討してください。</p>	<p>ご要望の内容を交通管理者（警察）に伝えます。</p>
27	P50	<p>公園の全ての入り口を車椅子でも利用可能にすることを方針に盛り込んではいかがでしょうか。</p>	<p>公園の立地条件から、全ての入り口を車椅子でも利用可能にすることを、方針として盛り込むことはできませんが、公園の状況により、可能な限り複数箇所の改善を実施していきます。</p>

			<p>上記より、本文について下記のとおり修正します。</p> <p>「車椅子使用者やベビーカー使用者が通行しやすいよう、車止めの間隔を広くするといった出入口部の改善やスロープの設置といった段差解消に取り組みます。」を「公園の状況により、車椅子使用者やベビーカー使用者が通行しやすいよう、可能な限り複数箇所の出入口部の改善やスロープの設置といった段差解消に取り組みます。」に修正します。</p>
28	P52	<p>(バリアフリーマップについて)</p> <p>視覚障害者がひとりで使えるようなバリアフリーマップを作ってください。最寄り駅から目的施設までの点字ブロックがどのように敷設されているかを、文章で、テキスト化して公表してください。(参考 ことばの道案内ウォーキングナビ 点ブロナビの点字ブロックルートテキスト情報)</p>	<p>だれもが必要な情報を公平に取得できるようにするため、頂いたご意見も参考に、視覚障害のある人にも使いやすいバリアフリーマップとなるよう検討します。</p>
29	P54	<p>(市発信情報のアクセシビリティについて)</p> <p>報告書や計画書、マスタープランなどの発行印刷物は、PDF だけでなく、ワード、エクセルでも公表してください。PDF だけだと、その報告書などの文中のグラフ、表などを視覚障害者は読み取れません。(よみとりにくいです)(例えば、選挙結果 PDF など) できれば、表なども、文章化して、報告書などを視覚障害者のためのテキスト版として同時にリリースしてください。(例えば、不十分ではあるけども、広報とよなかテキスト版)</p>	<p>バリアフリーマスタープランについて令和3年度末成案化に向けて策定を進めており、視覚障害のある人のためのテキスト版などの公開にも取り組んでまいります。図表やグラフについても、必要な情報を公平に取得できるように可能な限り努めてまいります。</p>
30	P57	<p>P57に社会的障壁について記載があることは良いと思う。それを分かりやすく図で示したものが文章下にある4つのバリアかと思うが、文章との整合性を図る</p>	<p>ご意見のとおり、文章中の表現とも整合性を高めるため、図の下に「※その他一切のもの」を追加します。</p>

		ためにも図の下に「※その他一切のもの」を追加していただきたい。	
31	P 6 3	窓口一本化について、内容的にこれは一本化といえるのか。	バリアフリーに関する部署が多岐に渡る中で、その相談窓口は一本化されることが望ましいと考えています。本計画で、検討してまいります。現状では、スムーズな市民対応のため、適切な部署で対応するための窓口連携強化や豊中市バリアフリー推進協議会等を活用した調整などの方向性を示しています。
32	P 6 4 ~ 6 6	地区の選定方法について、色々記載されているが、これは結局のところ千里中央地区だけやっていくということか。	該当ページはバリアフリーに定められる「移動等円滑化促進地区」としての要件を満たしている地区を選定し、その上で指標に基づく評価をするもので、千里中央地区においては他計画との関連から優先度が高い結果となったということであり、千里中央地区だけやっていくということではありません。また選定した「移動等円滑化促進地区」以外も、市域全体を「豊中市がバリアフリーを推進するエリア」として定めており、全市的にバリアフリー化を推進していくこととしています。
33	P 6 7	今回この計画の対象にラブホテルは含まれないのか。	ホテルについては、商業施設の位置づけで生活関連施設に選定しており、P67 の生活関連施設の選定基準の対象となる 2,000 m ² 以上の施設について選定しています。ラブホテルについても対象に含まれますが、選定基準により今回対象となったラブホテルはありません。
34	P 6 7	1 日あたりの平均乗降客数 2,000 人以上←「,」全角では？ 1000 以上の病院、診療所←「,」いらさないの？	ご意見のとおり、「区切り記号」が抜けていたため修正します。
35	P 6 8	豊中市の場合、既にバリアフリー基本構想を策定済みであるが、16 年間棚ざらしの状態であり、改訂が必要ではないか。	基本構想の改訂については、具体的な事業計画（特定事業）を位置づけする必要があるため、また、重点整備地区というエリアが対象となることが決められていることから、駅周辺の再

			整備の状況等もふまえつつ改訂していくことを検討していますが、特定事業以外でもバリアフリー化を図っていくことも重要だと考えており、マスタープランに基づく実行計画などの策定についても検討しています。
36	P 6 9、P 9 3	主要地方道(旧)大阪中央環状線(天竺川から二の切公園まで)の歩道が危険。	ご指摘の区間については、一部歩道が無い区間や、幅員の狭い区間がありますが、これまで現道内での安全対策を実施してきたところです。いただいたご意見を踏まえ、現地を確認し優先順位を整理した上で、順次安全対策を検討します。
37	P 6 9～	公園の設定状況がわからない。選定方法には常に多数の人が利用する公園とあるが、規模の大きい公園が抜けていたり、逆に小さい公園が含まれていたりする。	公園については常に多数の人が利用する公園を選定しており、駅周辺を基本とした一定規模以上の公園を設定しています。公園の設定状況について再度確認し、必要に応じて修正します。
38	P 6 9～	生活関連施設に市外の施設が含まれていたり、生活関連施設まで経路が繋がっていないものがある。	再度確認し、必要に応じて修正します。
39	P 7 6～7 8 P 8 5～8 6 P 8 9～9 0	表題 千里中央地区→千里中央駅地区では？ 表題 蛍池・大阪空港地区→蛍池・大阪空港駅地区では？ 表題 豊中地区→豊中駅地区では？	ご意見のとおり、「駅」が抜けていたため修正します。
40	P 8 0	他の地区でもそうだが、分かりやすい例として、柴原阪大前駅地区にある大阪大学とシームレスなバリアフリーについての話し合いなどはできているのか。施設管理者側との話し合いの状況など。	生活関連施設については、市が指定しているものであり、施設管理者との話し合いなどについては今後予定をしています。来年度、施設のバリアフリー情報収集も実施していく中で、調査と並行して進めてまいります。
41	P 8 4	空港近くにホテルはもう少しあるのではないか。	ホテルについては、商業施設の位置づけで生活関連施設に選定しており、P67の生活関連施設の選定基準の対象となる2,000㎡以上の施設について選定しています。
42	P 8 4	国道 176 号(大阪中央環状線から豊中駅前北交差点) 段差・急勾配・切り下げ部縁石高さ 40mm 以上 老々介護の車椅子には危険	車両乗入れ部の段差については、バリアフリーの基準に基づき5cmで整備しており、視覚障害のある人の安全な交通の確保の観点から、段差を低くすることはできません。基準を

			満たしていない段差・勾配については、今後整備を予定している電線共同溝事業の実施に合わせて改良を検討します。
43	P 8 7	豊中駅傍の三井住友信託銀行は人口広場の陸橋に隣接していながら表記がない。エキスタとよなかは文化施設なのか	「三井住友信託銀行 豊中支店」として表に記載し、図面上では施設が密集しているため、拡大図を作成しており、その中に記載されています。エキスタとよなかについては官公庁施設と分類した方が適切なため修正します。
44	P 8 8	阪急西側南線（勝部寺内線から服部寿町 3 北交差点）歩道の狭さ・急勾配・切り下げ部縁石高さ 40mm 以上	車両乗入れ部の段差については、バリアフリーの基準に基づき 5 c m で整備しており、視覚障害のある人の安全な交通の確保の観点から、段差を低くすることはできません。阪急西側南線については、平成 24 年度から平成 26 年度にかけて歩道改良整備を実施しています。
45	P 9 6	下段（服部天神・曾根駅地区）→（曾根・服部天神駅地区）では？	ご意見のとおり、「曾根・服部天神駅地区」と表現することが、他箇所とも整合性の取れた表現となるため修正します。
46	P 9 6	大阪池田線（勝部交差点から豊中 IC）歩道の狭さ・急勾配・切り下げ部縁石高さ 40mm 以上	車両乗入れ部の段差については、バリアフリーの基準に基づき 5 c m で整備しており、視覚障害のある人の安全な交通の確保の観点から、段差を低くすることはできません。大阪池田線については、歩道の拡幅は困難ですが、基準を満たしていない段差・勾配については、順次改良を検討します。
47	用語集	用語集は西暦併記ができていない	ご意見のとおり、西暦併記とすることが適切なため修正します。