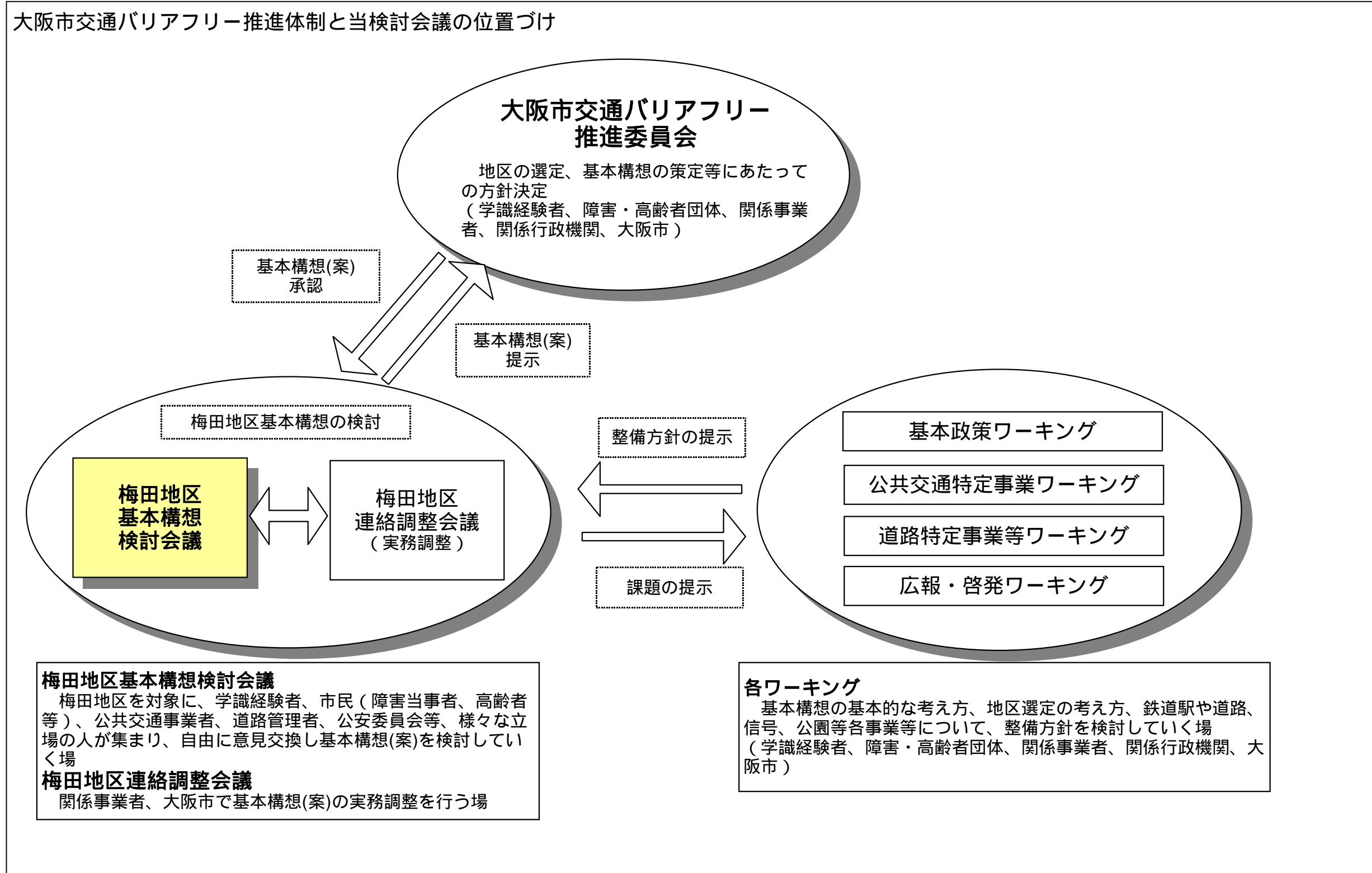


付属資料1：梅田地区交通バリアフリー基本構想策定の検討体制

梅田地区交通バリアフリー基本構想策定に際しては、図に示す組織体制により検討を行った。各組織の役割、構成メンバー等は次の通りである。



付属資料2：梅田地区交通バリアフリー基本構想の検討経緯

梅田地区交通バリアフリー基本構想策定にいたる検討フローを以下に示す。

	基本構想策定調査項目	検討会議等	ワーキング	委員会
2002年				
9月	1. 梅田地区の概況と問題点の抽出	わがまちウォッチングの実施 (8月30日)	ワーキング (基本施策、公共交通特定事業、道路特定事業等、広報啓発)	
10月		第1回検討会議(10月16日) 交通バリアフリーの概要と今後の取り組み わがまちウォッチングの報告と問題点の整理		
11月	2. 基本構想の骨子(案)の検討 ・重点整備地区の位置と区域 ・梅田地区の課題整理	第2回検討会議(11月27日) 梅田地区の課題 重点整備地区の位置及び区域(案)について		
12月	3. 基本構想の骨子(案)の検討 主な課題とその対応策(案)	第3回検討会議(12月20日) 基本構想の骨子(案)について		⇄
2003年				
1月	4. 基本構想(案)の検討	第4回検討会議(1月23日) 基本構想(案)について		委員会
2月		パブリックコメント (2月17日から3月12日まで)		
3月	5. 基本構想(案)の作成	第5回検討会議(3月13日) パブリックコメントの報告 基本構想(案)について		委員会
	6. 報告書作成	基本構想の公表		

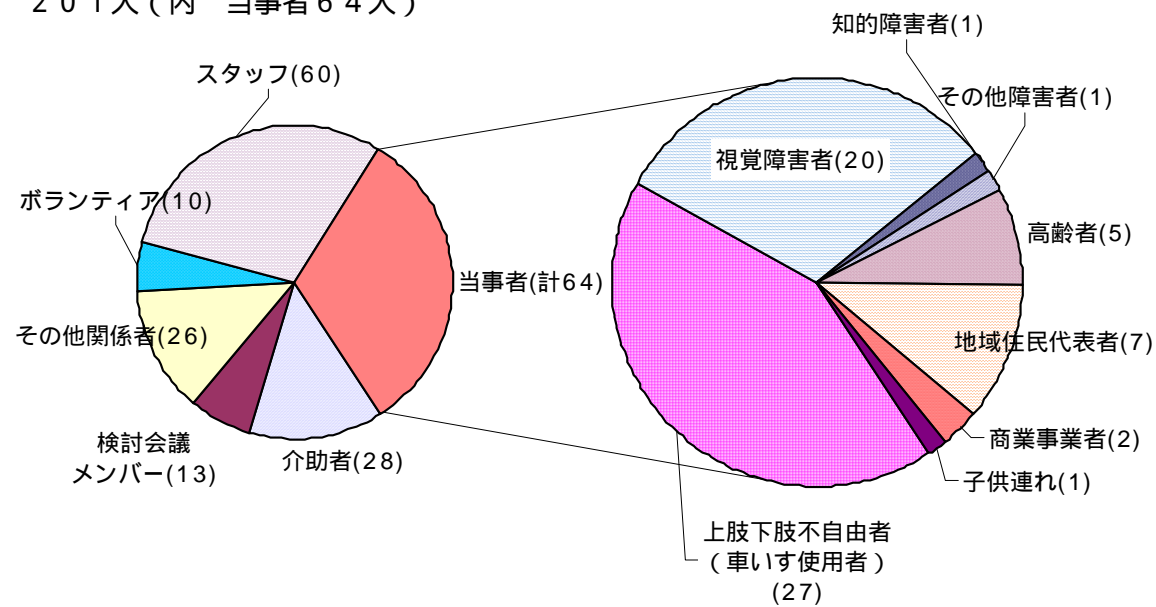
付属資料3：市民（高齢者、障害者等）からの意見聴取（わがまちウォッチングの実施）

(1) 実施日

平成14年8月30日(金) 12:45~16:00

(2) 調査実施箇所と参加者

総数 201人(内 当事者64人)



ルート	実施箇所	参加人数
1	JR大阪駅	18
2	JR北新地駅	14
3	阪急梅田駅	12
4	阪神梅田駅	14
5	地下鉄御堂筋梅田駅	17
6	地下鉄谷町線東梅田駅	14
7	地下鉄四つ橋線西梅田駅	13
8	乗り換えルート1 (阪急梅田 - JR大阪 - 御堂筋梅田)	13
9	乗り換えルート2 (JR大阪 - 阪神梅田 - 四つ橋西梅田)	17
10	北地区(茶屋町エリア)	18
11	東地区(ヘップエリア)	15
12	南地区(御堂筋エリア)	14
13	大阪駅前ビルエリア	17
合計		201

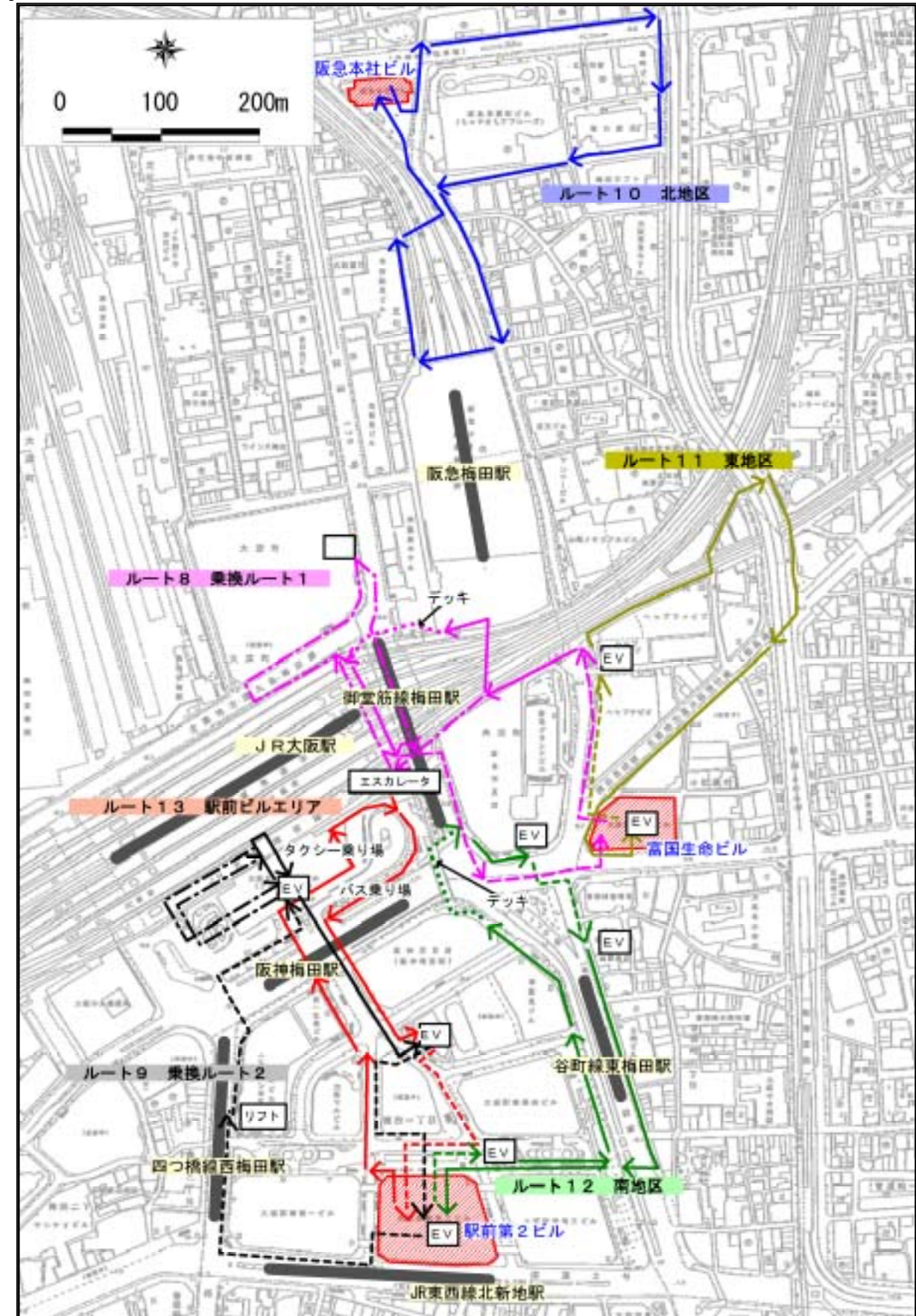
ルート6 点検風景



ルート9 点検風景





(3) 点検ルート総括図



わがまちウォッチングにおける駅での主な意見

区分		主な問題点	写真
誘導・案内	視覚者用誘導ブロック	誘導ブロックの不足（改札 - ホーム、券売機 - 改札など） 人が多く、誘導ブロックを歩けない 識別しにくいブロックがある	 人が多くて、誘導ブロックがない
	案内サイン	設置場所が高く、わかりにくい。 文字が小さく、暗くてみにくい 音声案内がないので、触地図の位置などがわからない	
	手すり表示	点字が消えかかっている 行き先表示して欲しい	
切符購入	券売機	蹴込みがない 障害者割引ボタンがない 点字表示が不足し、位置がわからない 札、コイン、カードが投入しにくい 精算機に点字がない 蛍光灯が反射しみにくい	 蹴込みがない
	運賃表	文字が小さい 点字がわかりにくい	
改札口		幅が狭く、拡幅改札が少ない 位置が高く、切符が入れにくい 1つの改札を入札、出札の両方で使うのはわかりにくい 有人改札の位置が不明で、音声案内して欲しい	 拡幅改札機がない
通路		狭くて歩きにくい 舗装がでこぼこやタイルの目地でがたつく 手すりが低い	 タイルの凹凸がある
上下移動	エレベーター	位置がわかりにくい 中が狭い ボタンが使いにくい 音声放送が聞こえにくい	 位置がわかりにくく、狭い
	エスカレーター	誘導ブロックで誘導していない	
	スロープ	急勾配ですべりやすい	
	階段	段端が識別しにくい 最後の段がわかりにくい	

区分		主な問題点	写真
ホーム	列車案内	騒々しくて聞こえない ホームごとに音を変えて欲しい 時刻表の文字が小さい	 階段等の横は狭くて危険である
	プラットホーム上	柱や障害物で狭い 勾配でホーム端は歩きにくい ベンチが少なく、場所がわからない 案内板、時刻表が幽霊看板になる ホーム端と線路の色が同じで危険	
	安全対策	警告ブロックとホーム端の距離が短い ブロックが柵まで連続していない 階段横の狭い通路だけでも転落防止柵を設置してはどうか	
トイレ		身障者対応トイレが少ない 狭い（電動車椅子） 荷物置き場がない 使用マナーが悪く、汚く、くさい 入り口に段差がある トイレの表示、男女の別の表示を大きく。点字でも表示。 場所が分かりにくい 入り口に触地図が欲しい 手すりが固定で使いにくい レバー、ボタン、手洗いなどが使いにくい	 位置がわかりにくい



：車いす使用者
：視覚障害者

わがまちウォッチングにおける乗り換え経路、道路等での主な問題点

乗り換え経路の主な問題点

区分		主な問題点	写真
連絡通路 (地下又は高架下)	幅員	人の多さに比べて、通路幅が確保出来ていない	
	段差	経路上に段差、階段が多い	
	舗装面	目地や凹凸が多い 雨の日は滑りやすい	
	勾配(横断・縦断)	傾斜が急な箇所がある	
	障害物	看板が多い	
	照明	高架下は暗く、様子がわかりにくい	
	その他	歩行者動線が錯綜して、人とぶつかる	
誘導・案内	誘導・警告ブロック	歩行者デッキと連続していないなど、経路として不連続である 誘導ブロックだけでは、情報が不十分である エレベーターへの誘導がなかったり、遠回りになっていたり、敷き方が不適切である	
	案内サイン	サインの文字の大きさ、設置高さが不適切である エレベーター、トイレ等の案内が少ない 経路案内が必要である	
上下移動	エレベーター	ボタンがつかいにくい、扉が速いなど問題がある 人が多いエレベーターでは待ち時間が長くなる 呼び出し式は気を遣う	
	エスカレーター	始まりと終わりに音響があるとわかりやすい	
	スロープ	勾配がきつい 階段とスロープが識別しにくい 端にあるので遠回りになる	
	その他	地上への出入り口にエスカレーターを設置してほしい	

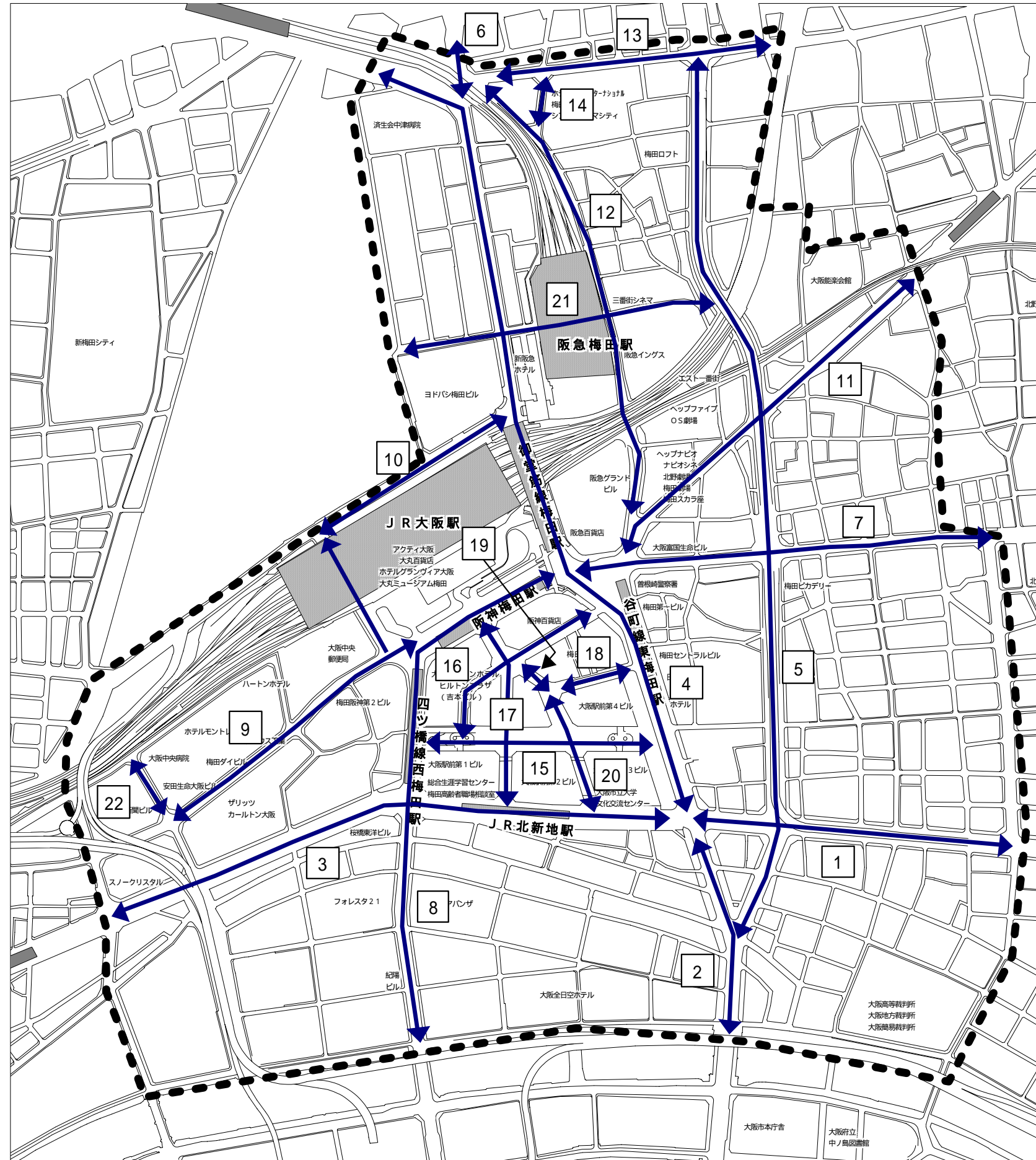
道路(通路)の主な問題点

区分		主な問題点	写真
歩道(地上)	歩道形式等	歩道と車道はしっかり区別してほしい	
	幅員	歩道が狭い 広い歩道ではまっすぐ歩けない 自転車と錯綜して危険を感じる	
	段差	エント周辺に段差が多い 公開空地と歩道に段差がある	
	舗装面	路面の起伏や舗装のわれがあり、歩きにくい	
	勾配(横断・縦断)	急勾配の箇所や起伏がある 車道側に傾斜している	
	障害物(不法駐輪等)	自転車、自動車、バイクの駐輪、駐車が多い 沿道施設の看板が多い 車止め、ツリーサークル、電柱が邪魔になっている	

区分		主な問題点	写真
通路(地下)	幅員	人が多くて歩きにくい	
	舗装面	目地、凹凸のある舗装材がバリアとなっている 雨の日は滑りやすい	
	勾配(横断・縦断)	急勾配の箇所がある	
	障害物	沿道施設の看板が邪魔になっている	
誘導・案内	誘導・警告ブロック	誘導ブロックが未整備である エレベーター等への誘導ブロックが整備されていない 広幅員の通路では両端にブロックの設置が望ましい 識別しにくいブロックを使用している	
	案内サイン	エレベーター、トイレの位置表示が少ない 建物入り口、現在地等を知らせる音声案内の設置が望まれる サインの文字の大きさ、位置に問題がある	
その他	照明	夜間照明があると歩きやすい	
	その他	沿道施設の出入り口の開閉が困難 車いす用トイレを設置して欲しい エレベーターマップを設置してほしい 店舗の騒音でまわりの状況がつかみにくい	
上下移動	エレベーター	位置がわかりにくい アナウンス、ボタン、点字表示等に問題がある	
	スロープ	勾配がきつい	
	その他	阪急百貨店からホワイトィうめだ間の高低差が解消されていない	
交差点	横断歩道	歩車道境界に段差がある 横断歩道内の誘導が欲しい	
	信号	音響信号機が設置されていない 信号が見えにくい 青時間が短い	
駅前広場	バス乗り場	狭くて段差がある 路線図、時刻表などが見にくい アナウンスが聞き取りにくい	

付属資料4：主要な経路の路線名一覧

1)国道1号
2)国道25号
3)国道2号
4)国道176号
5)国道423号
6)中津太子橋線
7)扇町公園南通線
8)南北線
9)梅田線
10)大阪駅北通線
11)大阪環状線
12)梅田北野線
13)豊崎鷺洲線
14)大淀区第212号線
15)北消防署横通線
16)東梅田線
17)梅田駅前線
18)曾根崎中2丁目東西線
19)梅田駅前東筋線
20)元槌之筋線
21)工業高校表通線
22)北区第9705号線



付属資料5：梅田地区基本構想検討会議における意見とその対応

検討会議での意見		基本構想での対応等	
主要な経路について	・乗り換えの主要な経路において、車いす使用者の経路と視覚障害者の経路が設定されている。障害には歩行障害などもあり、健常者の経路となる最短経路も位置づけてほしい。	・乗り換えの主要な経路に車いす使用者、視覚障害者、健常者の3経路を位置づけた。	
	・横断歩道も音響信号があれば安全に渡れるが、梅田のような混雑している交差点では地下のほうが安全である。	・視覚障害者の乗り換え経路については、地上横断は行わず、地下又はデッキで行うことを基本に経路を位置づけた。	
駅舎・車両	ホームの安全対策について	・駅のホームに柵がないのはすぐに事故につながる。	・ホームドアやホーム柵の設置が、当面、困難なため、視覚障害者の安全を確保するための以下の措置を「鉄道駅舎、車両の整備の基本的考え方」に位置づけた。 ホーム縁端付近の連続した点状ブロックの敷設する。 点状ブロックの線路側とホーム内側との区別が容易にできる工夫をする。
	案内・サイン	・駅の構内はそれぞれ整備されているが、各社によって案内が、分かりやすいところもあればわかりにくいところもある。できれば、まちづくりの観点から統一してほしい。	・鉄道駅舎・車両の整備の基本的考え方に「駅舎内での一貫した連続性のある案内誘導や乗り換え経路、周辺地域・施設の案内などについて、既存の誘導表示板の案内設備を活用しながら、公共性を重視した案内に努める」と位置づけた。 ・案内・誘導の整備内容に「公共交通機関への乗り換えや、周辺地域・施設への案内など、一貫した連続性のある案内・誘導サインの整備」を位置づけた。 ・既に作成されている「梅田ターミナル地域サインマニュアル」をバリアフリーの視点から見直していくことを位置づけた。
		・ホームでの案内で、案内の声を女性、男性の声をかえるなど工夫してほしい。	・鉄道駅舎・車両の整備の基本的考え方に「ホームにおいて、列車の行先・接近・出発に関する情報を文字および音声・音サインにより提供するため設備を設置する」と位置づけた。 ・既に対面で列車が止まる一部のホームでは男女の声を使い分ける案内が実施されている。今後の整備にあたっては配慮していくこととする。
		・同じ時期Bの施策であっても人権や人命に関わるものはもう少し早くしてほしい。ホームの階段位置を知らせる音サインはもう少し早くしてほしい。	・整備の基本的考え方の位置づけとして、「各事業者の投資計画に基づき事業者が時期を繰り上げて整備を進めることを制約するものでないこと」、「技術の進展や社会情勢の変化等により可能となった場合には、実施時期の繰り上げを大阪市として働きかけていくこと」を明記した。
		・トイレの男女の区別ができるよう、音声案内がほしい。	・音案内・多機能トイレ・ホームの安全対策等については、強い利用者ニーズ、また人権、安全性の視点からも早期に整備が望まれるものであり、今後、継続的な改善を考えていく仕組みの中で、大阪市として取り組んでいくことを明記した。
	階段	・歩行障害などイメージしにくい障害者への配慮が必要であり、階段の手すりとか滑り止めなど配慮も必要である。	・整備の基本的な考え方には細部まで記述していないが、事業の実施にあたってはヒアリングを行うなど、様々な障害に配慮して整備するよう事業者働きかけていく。
		・階段の縁に色をつけてほしい。	・鉄道駅舎・車両の整備の基本的考え方において、「弱視者が踏面の端部を容易に識別できるように配慮する」と位置づけている。
その他	・御堂筋線の北改札をでたところの小さなスロープは片側しかないため、地下鉄から阪急に行く時は人の流れにのれるが、反対に阪急側から行く時は人の流れに逆らうことになるので危険である。 ・このような問題を事業者間が連携して解決していくのが、交通バリアフリー法の目的であると考えている。	・構造上の問題があり、早期に解決することは難しい状況である。 関係事業者と協議調整を図りながら、解決策を検討することを働きかけていく。	
視覚障害者誘導用ブロック	・御堂筋の北改札から阪急に行くときにブロックをたどっていくと、迂回があったりする。	・道路の整備の基本的考え方において、「主要な経路及び誘導が必要であると判断されるルートに敷設する」と位置づけた。 ・誘導ブロックの細部の敷き方については、随時ヒアリングを行うなどして、適切に整備することを事業者働きかけていく。	
	・弱視者はエスカレーターを利用している。警告ブロックだけでなく、乗り口で音声案内してもらえると助かる。	・整備の基本的な考え方には細部まで記述していないが、福祉のまちづくり条例等の基準を踏まえて、整備するよう事業者働きかけていく。	
	・誘導ブロックがない箇所などの整備が遅れている箇所もあり、できるものは、早急に改善して欲しい。	・駅舎・車両及び道路の整備の基本的考え方において、主要な経路、利用動線には連続して敷設することを位置づけている。	
地上と地下の連続性	・垂直移動にはエレベーターが一番だが、実質的にどこかにエレベーターをつけられる箇所があるのか。	・乗り換え経路など、利用者が著しく多い主な分岐点、道路横断箇所及び地上と地下の連続性が望まれる箇所として「結節拠点」を3箇所位置づけた。 ・鉄道駅舎・車両の整備の基本的考え方において「エレベーターによるホーム～コンコース階～公共通路の経路を1経路以上確保する。隣接する施設のエレベーターを経路とする場合には、当該路線の営業時間内において常時利用できるものとする。」と位置づけた。また、乗り換え経路の確保やエレベーターの早期整備が困難な場合の代替措置についても位置づけた。	
	・改札～地上へのエレベーターが少なく、この整備が大切。	・道路の整備の基本的考え方において「エレベーターの運用時間の統一」、「設置効果が大きい場合は、上下移動施設の設置の検討」などを位置づけた。 ・具体的な設置検討や運用時間の見直しについては、関係事業者と協議調整を図りながら、今後検討を図っていくものとする。	

付属資料5：梅田地区基本構想検討会議における意見とその対応

		検討会議での意見	基本構想での対応等
道路	違法看板等	<ul style="list-style-type: none"> ・ かつば横丁の横の狭い歩道にたくさん看板がおいてある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路の整備内容において、「商品、看板等のはみ出しに対する是正の指導・撤去の推進」を位置づけた。 ・ ソフト面の取り組みにおいて、「違法看板、はみ出し陳列対策の強化（市民ボランティアによる、路上違反簡易広告物撤去活動員制度の創設等）」を位置づけた。
	段差	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道と車道の段差をなくしたら、視覚障害者が困ると聞いたことがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路の整備の基本的考え方において、「横断歩道部の段差解消については、着実に整備を進めていく」と位置づけた。 ・ 詳細な段差の高さ、形状等については、ヒアリング等を行いながら検討することを事業者に働きかけていく。
信号機		<ul style="list-style-type: none"> ・ 視覚と聴覚のダブルの障害を持った人のための触知式信号（振動して青時間がわかるもの）の導入も検討してほしい。 ・ 横断歩道の青時間が短いのはすぐ事故につながる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 触知式信号は故障することが多く、メーカーで生産中止となっている。今後、技術開発の動向を見ながら対応を検討していく。 ・ 道路の整備の基本的考え方において、「現示の改良や運用の見直し（歩車分離化、歩行者横断秒数の見直し）を位置づけた。
案内・誘導	音声案内等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誘導ブロックを敷いていても、どこへ行くのかわからないので、音声で案内してもらえると助かる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 案内誘導の整備内容において、「視覚障害者誘導用ブロックと連携した音声案内の開発・導入検討」を位置づけた。
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 地下ナビゲーションシステムなどの開発。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 案内誘導の基本的考え方において、「音声案内を含めた歩行者移動支援情報提供システムの整備効果、整備方針について検討を行う」と位置づけた。 ・ 案内誘導の整備内容において、「視覚障害者誘導用ブロックと連携した音声案内の開発・導入検討」を位置づけた。
	サイン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全く見えない人だけが視覚障害者ではないので、案内標識に関しては、弱視者のために色のコントラスト、文字の大きさ、設置場所を検討してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅舎・車両の整備の基本的考え方において、「サイン、表示板の設置にあたっては、車いす使用者弱視者、高齢者に多い白内障の乗客に配慮した揚出位置・高さ・文字の大きさ、色彩の組み合わせとすよう努める」と位置づけた。
	人による案内	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗り換えを行うとき他社路線への誘導をお願いする時、他社線までの誘導範囲は決まっているのか。 ・ 人を介してというのが一番安全。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ソフト面の取り組みで「駅長室や総合案内所等で充実した案内誘導サービスの提供（駅員による、ひと声掛ける取り組み等）」を位置づけた。
	事前情報	<ul style="list-style-type: none"> ・ エレベーターは、旅客施設の営業時間は稼働する事を、知っている人は使えるが、知らない人は使えない。そういう情報の提供のしかたなども重要。 ・ 経路を示した地図を前もって配布する。 ・ 事前情報の充実が重要だと思います。バリアフリーマップでは点字版や音声版も考えていますか。また、ホームページなどは視覚障害者は音声ソフトを使って聞くので、読みあげてわかりやすいよう配慮してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 案内・誘導の整備内容において、事前情報の充実として「バリアフリーマップの作成・改良（乗り換え経路案内の充実など）」を位置づけた。 ・ 作成していく中で、意見を聞きながら対応していくよう、各事業者に働きかけていく。
ソフト		<ul style="list-style-type: none"> ・ 視覚障害者の誘導のしかたに関する勉強会などもおこなってほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ソフト面の取り組みにおいて、「バリアフリーのしおり等の提供を通じて、健常者と高齢者、障害者等が円滑なコミュニケーションが図れるような「声の掛け方」「意志表示の仕方」等、交通バリアフリーについての理解の深化」を位置づけた。

付属資料6：大阪市（梅田・難波・天王寺、阿倍野地区）交通バリアフリー基本構想素案に係る、パブリックコメント結果一覧表（実施期間：平成15年2月17日～3月12日）

提出方法：郵送、ファクシミリ、計画調整局ホームページ「ご意見・ご要望」欄からの送信

意見提出者：22名・1団体 意見数：69件

公表方法：基本構想（素案）及び概要版を、計画調整局、北区・浪速区・中央区・西区・阿倍野区・天王寺区、行政資料センター、公文書館にて設置及び配布（概要版のみ） インターネットによる公表

分類	パブリックコメント	三地区 共通	梅田	難波	天王寺	基本構想での対応	
理念等	はじめについて	内容についてもっと市民がわかるように深め充実させていく必要がある。 ・「ノーマライゼーションの理念」、「ユニバーサルデザインの考え方」とはどのような考え方であり、基本構想はそれをどのように受け止めているのか。それをどのように基本構想に結びつけてどのようにバリアフリーを推進するのか明らかにしておく必要がある。（中略）基本構想は、市民の人権の保障を土台においたものであることを明確に述べる必要がある。 ・大阪市として、これまでバリアフリーに関わってどのような方針を持ち、それに基づいて、どのようなことを進めてきたか明らかにして、進めた施策とまだ進んでいない問題（課題）を明らかにする必要がある。そうしなければ基本構想のやるべきこと、その位置づけが明らかにできないで、あやふやになる。 ・「既存の豊かな設備資産」とはどのようなものであるかを提示し「よりレベルの高い空間づくりを進める」とはどういうことを指すのか明らかにする必要がある。 ・はじめにの中で、移動について今日の重要な問題点を提起しておく必要がある。重要な問題とは、「安全対策を重視することを明確にする」、「歩行者優先と自動車交通の抑制を明確にする」、「不法駐車・不法駐輪（バイクも含む）及び置き看板の規制の徹底を明確にする」（説明省略）					「はじめに」では、交通バリアフリー法の施行の背景、大阪市の交通バリアフリー推進の考え方、基本構想策定の過程等について、簡潔に記しており、ご意見については本編に示している。
	基本理念等について	障害者や高齢者を含めた、すべての人が、「安全・快適」に移動できることは大切ですが、わたしたち障害者等、いわゆる「移動制約者」とされる人々が、みずからの意志で自由に移動できることが、それと同じくらい重要であると考えます。視覚障害を持つわたし自身も、一度外出すれば、日に何度もまわりの人に道を尋ねたり、手引きをお願いしたりしているのが常です。障害物や人にぶつかることも度々です。1日に何回も「すみません」とか「ごめんなさい」とか「ありがとうございます」と言わなければなりません。仮に非常に安全であったとしても、他者の力を借りなければ自由に移動できない町は、決してバリアフリーであるとは言えないと考えます。					「交通バリアフリー法」では、高齢者、障害者の自立と社会参加という高齢社会対策基本法や障害者基本法における理念等を踏まえ、交通のバリアフリー化の具体的な措置を講ずるものとなっており、本基本構想においてもこの趣旨を踏まえている。
		天王寺駅・難波駅・梅田駅共に「人間に優しい」市の「街づくり」をする方向で、地下鉄・街づくりをしてください。					(P3) 地区の特性、課題を踏まえて、基本理念を設定している。
		大阪市の構想は今まで各施設単位で行われていたバリアフリーへの施策を街全体で統合して考えることの重要性を示しています。全国に例を見ないほど洗練されたものとなっているはずで、大阪の街を手本にもらえるよう環境を整えなければならぬと思います。					
		基本理念は「移動の円滑化」を中心に据えるべきである。天王寺・阿倍野地区はこの基本理念を一定押さえている。しかし梅田と難波地区の基本理念は、「移動の円滑化」が中心に据えられておらず、基本理念と言えない。					
梅田地区の基本理念にある「快適な移動」の「快適」は結果であって、そのために移動の円滑化が必要となるのであって、「円滑な移動」とすべきである。また、「立体的な回遊都市」、「多層構造」はバリアの大きな要因である。そして「回遊」ではなく、「周遊」とすべき。							
	基本理念は3地区統一の基本理念とすることを提言する。 ・すべての人々の移動の円滑化を図る。 ・円滑化の基本にユニバーサルデザインの考え方を据えて、高齢者、障害者、幼児、妊産婦をはじめとして、すべての人にやさしいまちづくりを進める。 ・市民の参画、協働により進める。基本構想の推進にあたっては、高齢者、障害者、幼児、妊産婦をはじめとする市民の意見を取り入れて進める。 ・誰もが他の人を思いやり、支え合うひとにやさしいまちづくりを進める。 ・安全を基本にバリアフリー化を進める。 ・3つの障害、物的バリア、制度的バリア、精神的バリアをなくすことを基本に備える。						
基本方針について	基本方針は基本理念の具体化であり、3地区共通のものである。 ・移動円滑化された経路の確保 ・誘導案内設備の整備 ・高齢者、障害者、幼児、妊産婦など人々に対応した設備の整備 ・プラットフォーム等の鉄道及びバス事業者等の安全対策 ・鉄道車両・バス車両等のバリアフリー化 （一部省略）					(P3) 地区の特性を踏まえて、基本方針を展開している。 (P11～16) また、駅舎、鉄道車両、バス、道路等、それぞれについて、3地区共通の整備の基本的考え方を示している。	

分類	パブリックコメント	三地区 共通	梅田	難波	天王寺	基本構想での対応
視覚障害者誘導用ブロック	点字ブロックがホーム側か壁側かはっきりわかるような設置					(P13) 上記のとおり、導入を位置づけている。
音案内	私は視覚障害者(弱視)で、いつも白杖を使って歩行しています。できましたら、以下のことについてできるだけ改善していただけるようお願いしたいと思います。駅構内の階段、エスカレーター、エレベーター、トイレ位置の音声ガイド、地下鉄入口の音声ガイド(ここは 駅 番出口です、といったような)					(P12) 駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「案内・誘導」に示すとおり、音案内の提供について検討することを位置づけている。
	階段部分には盲導鈴などを設置し、階段の場所が分かるようにしてください。その際、「階段はこの音」というように、各電鉄で統一したものになるようにしてほしいです。					(P12) 駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「案内・誘導」に示すとおり、音案内の提供について検討することを位置づけている。
案内・誘導	色覚障害者への配慮 路線図やピクトサインは色分けされていることが多いですが、色覚障害を持つ者にとっては、識別しにくいことが多々あります。点線・実線・波線などを書き加え、わかりやすくする工夫が必要です。					(P12) 駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「案内・誘導」に示すとおり、サイン、表示板の設置にあたっては、車いす使用者、弱視者、高齢者に多い白内障の乗客に配慮した掲出位置、高さ、文字の大きさ、色彩組合せとなるよう努めると位置づけている。また、色覚障害者へも配慮されるようはたらきかける。
	色弱者、色盲者への対策 路線図などは色分け表示されていることがほとんどですが、色覚障害を持つ者にとってわかりやすいものにすべきです。そのため実線・点線・波線などを併記するなど工夫が必要だと思います。					
	色弱者、色盲者への対策 路線図などは色分け表示されていることがほとんどですが、色覚障害を持つ者にとってわかりやすいものにすべきです。そのため実線・点線・波線などを併記するなど工夫してください。					
	聴覚障害者への対策。ホーム上、また改札などにLED式掲示板を設置すること。発車等の案内のほか、緊急事態にはアナウンスだけの場合が多いが、聴覚障害者にとっては文字情報が必要となる。この掲示板の場合、そういった情報もながせるので、設置を義務づけて欲しい。					
	駅の文字情報が乏しい。電光掲示板などの設置を徹底してください。電車内、バス内の行き先到着先案内掲示板も工夫してください。					(P13) 駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「ホームにおける列車の案内」に示すとおり、文字及び音声・音サインにより提供するための設備を設置することを位置づけている。 また、「鉄道車両の行先等の案内表示装置」において、新造車両においては設置を位置づけている。バスについても各事業者にはたらきかけていく。
エレベーター	全駅エレベーターを設置(移動、利用がしやすいように設置場所も考えてほしい)					(P13) 駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「エレベーター」に示す通り、エレベーターによるホーム～コンコース階～公共通路の経路を1以上確保することなどを位置づけている。
	エレベーターは目立つところに設置してほしいです。障害者優先にしてください。 阪急梅田駅2階中央改札口から1階出口間のエレベーター設置(理由 3階1号線ホームから2階中央改札口間に今春エレベーターが完成しますが、2階中央改札口から1階出口間はエスカレーターしかなく、車いすで利用できません。現行の1階出口から3階改札口間のエレベーターは、小さい割に利用者が多いので、1階出口から3階ホーム間のアクセスルートを増やしていただきたい。)					
エスカレーター	優先順位は低いと思いますが、駅での下りのエスカレーターの設置を希望します。					(P13) 原則としてエレベーター整備を優先し、エレベーターの早期確保が困難な場合、当面の代替措置として福祉型エスカレーターの設置を位置づけている。
階段	駅などの階段で、すべり止があるものと無いものがあるのですが、ついているものは下りの時に「後何段ぐらい」というのがだいたいわかるのですが、ないものは境目がわかりづらいので怖いです。特に雨の日はすべりそうになります。あと、同系色だとわかりづらいので、白黒などはっきりわかるような色のほうがわかりやすいです。					(P13) 駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「階段」に示す通り、弱視者が踏面端部を容易に識別できるように配慮することを位置づけている。
	視覚障害者のために、階段は、踊り場との区別をわかりやすくしてほしいです。					
ホームと車両の隙間・段差	乗り降りの場所が決まっているなら、ホームと電車との間の工夫をして欲しい(一人で乗り降りできるように)。					(P13) 駅舎・車両の整備の基本的考え方「車両とホームとの隙間・段差」に示すとおり、大規模改築時等においてホームの構造の変更や車両構造についての検討を行うことを位置づけている。

分類	パブリックコメント	三地区 共通	梅田	難波	天王寺	基本構想での対応
ホームからの転落防止 について	「駅ホームの安全対策」視覚障害者にとって駅ホームは「欄干」のない橋といわれるほど危険な空間です。現状ではホーム柵などは設けられていませんが、列車の止まらない位置への「転落防止柵」の設置は可能だと思われます。全盲者の約6割は駅ホームからの転落を経験しています。転落事故のため命を落としたり、重傷を負ってしまう人は後を絶ちません。非常に危険で緊急性を伴う問題です。東京では既存の路線にホーム柵を設けたりしています。安全対策のさらなる充実を求めます。					(P13) 駅舎・車両の整備の基本的考え方「ホームにおける安全対策」に示すとおり、ホーム柵の設置が当面困難なため、点状ブロックの敷設と点状ブロックに、線路側とホーム内側との区別が容易に出来る工夫を行うことを位置づけている。 列車の止まらない位置への「転落防止柵」の設置については、可能な限り設置するよう各事業者にはたらきかける。
	視覚障害者のホーム転落事故の防止素案では「ホームにおける安全対策」として、ホームドア、ホーム柵の設置が難しいので、縁端部への連続した点状ブロックの設置に努力することとしていますが、列車の止まらない場所には線路と並行に延びる「転落防止柵」を設けること。大阪市営地下鉄では過去10年間に33件ものホーム転落事故が起こっていると聞きました。視覚障害者はホームの橋から線路へ転落してしまうことが多いようです。階段部分には誘導鈴などを設置し、階段を探してむやみにホーム上を移動させない工夫も必要であると思います。					
	地下鉄や電車のホームに転落防止柵の設置をしてほしい。視覚障害者にとって点状ブロックを頼りに白杖を使用していますが、昇降口以外の場所に転落防止柵があれば安心して駅を利用することができます。現状だとホームから落ちそうで怖いです。					
	視覚障害者のホーム転落事故の防止素案では「ホームにおける安全対策」として、ホームドア・ホーム柵の設置が難しいので、縁端部への連続した点状ブロックの設置に努力することとしていますが列車の止まらない場所には線路と平行に延びる「転落防止柵」を設けること					
	単独で歩行する視覚障害者にとって、最も危険な場所の一つが、駅のホームです。わたしも3,4回ホームから転落したことがあります。もしその時に、電車が入ってきたらと考えるとぞっとします。わたしのみならず、単独歩行している視覚障害者の多くが、ホームから転落を経験しているとのことです。基本構想の案では、「ホームドアやホーム柵の設置が当面困難なため」となっていますが、現段階では、ホームドアが最良の安全対策であると思われます。ぜひとも「ホームドア・ホーム柵の設置」について、ご検討いただくことを強く望みます。また、構想案にあります、「ホーム縁端付近に連続して点状ブロックを敷設する。この点状ブロックには、線路側とホーム側との区別が容易にできる工夫をする」については、早急を実施して頂くことを求めます。					
ホームの安全柵は、電車が止まる位置に近いところまで設置してほしい						
ホームの幅	地下鉄などで、階段幅が狭く、人が多い時など、不安に思います。階段の幅を少し狭くして、階段横を広げることは出来ないのでしょうか。					階段幅を狭くした場合、ラッシュ時等に乗降客が集中し、かえって危険となることが想定され、構造を変更することが困難。
トイレ等	トイレやエレベーターの位置が、改札からホームへの動線からはずれている場合があり、使い勝手が悪いと思います。トイレは、人の動線からはずれていると使いにくいです。					(P13) 駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「トイレ」に示す通り、車いす対応トイレ、多機能トイレ化に努めることを位置づけている。 設置位置については、大規模改良時等に改善できるよう事業者にはたらきかける。
	地下鉄東梅田駅は駅を改装して、トイレも改札付近もよくなった。					
照明	弱視者への配慮 弱視者が自由に行動するためには一定の明るさが必要です。現状の交通ターミナルでは、動線上に間接照明など暗くなる部分が存在して明順応・暗順応がつかず危険にさらされることがあります。乗換え経路・コンコースからホームなどの動線上は一定の明るさの連続が必要なのです。					駅舎内の明るさについては、JISで規定されている。また、駅舎の構造、地上駅においては日照との関係もあり、連続して一定の明るさを確保することは非常に難しいと考えられる。しかし、JISの範囲内で、少しでも弱視者が移動しやすくてできる工夫ができないか、各事業者にはたらきかけていく。
	弱視者の移動環境 弱視者が安全に移動するためには一定の明るさが必要です。適度な明るさの連続が必要となりますが、現状では間接照明やその他、動線をくらくする原因が見られます。素案は明るさについて触れていません。					
	私はよくホームで迷子になります。階段の位置がわからなかったり、ホームが暗かったりするためです。視覚障害者の不安が少しでも解消されることを願っています。					
	弱視者が安全に移動するためには一定の明るさが必要なので、それに関する項目を入れてください。その際、「点」ではなく、移動としての「線」として考えてください。					
駅の明るさ調節（谷町線などが、とても暗いように思えます）						
ソフト	駅員さんの視覚障害者に対する接し方の徹底					(P20) ソフト面の取り組みにおいて、駅職員等による案内誘導サービスの提供を位置づけている。 (P13) また、「車両とホームの隙間・段差」に示すとおり、渡り板を配置し、適切な対応を行なうと位置づけている。
	駅員等ソフト面に関することも触れて欲しい。特にJR大阪駅は、車いすで利用したときに、電車を降りようと思っても駅員さんが板を持ってきてくれてなく、すぐに降りれないことが何度もあった。幸い、介助者がいたため降りることができたが、もし一人の場合は、降りず、どこまでも乗りっぱなしになってしまう。実際にそういったこともあったし、また板なしで、仕方なく段を無理やりおりたこともあった。乗り換え等で待たされたことも何度もある。駅員の対応を徹底して欲しい。					
	車いすの知り合いが、JR大阪城公園で、片方のホームにしかスロープがないため、忙しいときは反対周りに乗車してほしい、といつも言われるそうです。すごく遠回りになり、いつも不便に感じているそうです。この駅のスロープ、エレベーターの設置、駅員さんの教育の徹底を早急をお願いしたいと思います。					
その他	地下鉄梅田駅～阪急三番街ホーム間のスロープの拡幅（理由 スロープ付近が地下鉄梅田駅 阪急三番街への一方通行状態にあり、車いす利用者が阪急三番街 地下鉄梅田駅へ向かうときに、歩行者にぶつかる危険があり、全面スロープ化していただきたい。）					構造上の問題があり、早期に解決することは困難と考えられる。 関係する事業者と協議調整を図りながら、解決策を検討することをはたらきかける。

分類		パブリックコメント	三地区 共通	梅田	難波	天王寺	基本構想での対応
バス	ノンステップバス	大阪市内に乗り入れる新規参入する民営バスは、全車ノンステップバスにするよう指導していただきたい。(理由 ワンステップスロープ付きバスは、スロープの傾斜が急になり車いすの乗降が危険になるので、ワンステップスロープ付きバスの導入を禁止する必要があります。)					(P14) 民営のバス等についても、ノンステップバスの導入をはたらきかけていくことを位置づけている。
	バス構造	車いす対応のバスは、乗り降りは大変楽なのですが、座る時には、段差があるので大変です。段差が無い椅子もありますが、数が少ないように思います。改善できないのでしょうか。					国土交通省において、誰にでも使いやすいノンステップバスをめざし 研究が進められている。これらの動向を踏まえ各事業者にはたらきかけていく
乗換え	視覚障害者誘導用ブロック	駅周辺、乗り継ぎルートの点字ブロックの徹底整備					(P16) 道路、交差点、乗り換え経路、地下街の整備の基本的考え方「案内施設(誘導ブロック)の整備」において、主要な経路及び誘導が必要であると判断されるルートに敷設することを位置づけている。
	乗り換えの円滑化	南海なんば駅地下通路～地下鉄なんば駅を乗り換えするとき、地下通路にエスカレーターしかないので、南海なんば駅エレベーター～御堂筋～商業ビルエレベーター～地下鉄なんば駅を車いすで移動しますが、時間がかかるほか雨天時に濡れながら移動しなければならず、体調を崩す危険性が高くなります。)					(P13) 駅舎・鉄道車両の整備の基本的考え方「エレベーター」に示す通り、多様な手法により、乗り換え経路を確保することに努め、可能な限り遠回りとならないよう努めると位置づけている。
		天王寺で、地下鉄谷町線と御堂筋線の乗り換えを便利にしてほしい。					
近鉄阿倍野橋と他の鉄道の乗り換えを便利にしてください。							
道路・地下街等	地下街等の案内	案内表示を見ていけば、乗り換えは何とかできますが、地下街の地図があって、事前に手に入ればわかりやすいと思います。					(P19) 「案内・誘導」サインの整備や事前情報の充実、音声案内の開発・導入等を位置づけている。
		地下街では、待ち合わせをする場所があまりないように思います。目印になるような場所をつくってください。					
		地下から地上に出たときに、その場所がどこかわかりません。ここで、迷って全然違う方向に歩いている時がよくあります。地図があれば良いのですが、少なくともその場所がどの交差点の北西か、北東なのかといった事が表示できないのでしょうか。					
		事前情報の充実の中で、バリアフリーマップについて当事者の声を聞いて、視覚障害者が耳だけで聞いてもわかるような内容の物を作ってほしい。					
		道路や地下街の案内表示等、視覚によって得られる情報は、点字表示や音声などの形で提供される必要があると考えます。目的地に行くために、道順などを通りかかっている人に尋ねることは度々ですが、尋ねた方がそこへの行き方をご存じなかったり、目的地とは異なる路を教えられたり、またそうしたところへ連れて行かれたり、ままあります。せめて、何々何丁目とか、地下街の何番出口を上った所、といった場所までは単独で自由に行けるための、案内システムを構築することが急務であると考えます。					
		構想案にあります「案内設備に関する検討を行うための組織づくり」に関しては、障害者を含めた形で出来る限り早い時期に立ち上げられるよう、ご検討をお願いします。					
		「適切な音声案内の開発・導入検討」(歩行者ITS ^(*) を含む)についても、障害者を含めた検討会を立ち上げていただくことを強く望みます。					
梅田などの地下街を歩いていて困ることがあります。人が多く、また急ぎ足で歩いている人が多く、動線が交差するところなど、なれないと不安です。迷ってしまいます。							
歩行者と自転車の分離	歩道で自転車と人を分けてほしい。					(P15) 道路施設の新設にあたっては、沿道地区の特性や当該道路の役割を考慮しながら、道路空間構成を設定していく。また、改良時は様々な制約条件を考慮しつつバリアフリー化の促進について検討を行うことを位置づけている。	
車止め	視覚障害者にとって、歩道に車道進入禁止の固い杭にぶつかります。怪我をしてしまうので、歩行者がぶつかっても痛くない物にしてください。					(P16) 道路、交差点、乗り換え経路、地下街の整備の基本的考え方「歩道の整備」において、車止めの設置は必要最小限にとどめ、広報啓発等によるモラルの向上を図ることを位置づけている。	
信号機	信号機について。できるだけ歩行者と車を分離した信号機の設置をしていただきたいです。車の右左折時の歩行者との接触事故を少なくするためにぜひ実施してほしいです。					(P16) 道路、交差点、乗り換え経路、地下街の整備の基本的考え方「信号機のバリアフリー整備」において、信号機の機能の高度化及び現示の改良や運用の見直し等を検討することを位置づけている。	
違法駐車	歩道の駐車禁止を徹底してほしい。					(P20) ソフト面の取り組みにおいて、放置自転車、違法駐車対策の強化を位置づけている。	
放置自転車	駅周辺に放置自転車がたくさんあります。場所によっては、放置自転車の間を縫うような感じで歩かないとダメなところもあります。車いすを利用される方や、目の不自由な方は大変だと思います。放置自転車の撤去が整備内容に上がっていますが、ぜひ取り組んでほしいと思います。						
歩道橋	あべの歩道橋にエレベーターやエスカレーターをつけて上りやすくできないか。最近、街の変化についていけない。案内をわかりやすくしてほしい。						阿倍野再開発事業の進捗状況に併せ、歩道橋のバリアフリー化を行うことを位置づけている。 (P19) 「案内・誘導」サインの整備や事前情報の充実、音声案内の開発・導入等を位置づけている。

分類	パブリックコメント	三地区 共通	梅田	難波	天王寺	基本構想での対応
その他	基本構想を発表する時は、もう少しわかりやすくしてください。					語句解説を追加する。
	自動販売機に音声ガイドをつけてください。					(P 1 2) 券売機については、更新時期のタイミングに合わせて付け替えていくように努めることを位置づけており、ご意見は各事業者に周知する。
	エレベーター設置など、交通施設のバリアフリー化は期待しますが、ホームと電車床面、歩道とバス車両床面などではどうしてもスロープ板等が必要となります。技術の進歩にあわせ、そうした点には車いすや補助具側で対応できるよう、改良などの研究にも取り組む必要があるのではないのでしょうか。					多様化する障害者のニーズに応じた福祉用具が提供できるよう、情報収集を図るとともに、個々の障害状況に対応できる福祉用具の研究開発を進める
継続的な取り組み について	今回は、難波、天王寺、梅田の3地区で基本構想が策定されていますが、大阪市においては、今後各地区で基本構想が策定されるものと思います。また、今回の3地区の構想が決定すれば、各事業者・管理者等が実施計画を策定し、その計画を実行していくこととなります。その計画については、進捗状況や設備等が本当に使いやすいか、今後の課題・改善点等、適正なアセスメントが必要となります。アセスメント（評価）の手法については、今後議論が必要かと思われますが、「難波地区バリアフリー街づくり懇談会」といったものを設置、定期開催や「我が街ウォッチング」の継続実施などが考えられます。さらに、この3地区以外でも上述のような取り組みが必要であると考えます。					(P 2 1) 基本構想策定後も高齢者、障害者をはじめとする市民、事業者、行政が連携していくことの重要性を踏まえて、継続的な改善にむけたしくみを位置づけている。
	大阪市の各地域で、バリアフリー推進の取り組みへの参加・協力（意見提起・助言・フィールドワーク等への参加等）ができる、いわばバリアフリーアドバイザーといった人材を、大阪市として養成されることを提案します。アドバイザーは、様々な障害当事者や高齢者・女性・外国人などマイノリティーを含めた、幅広い市民が参加する形で養成されるのが望ましいと考えます。					(P 2 0) 人材の養成と確保に努めるとともに、区に設置されたボランティア・ビューローなどを拠点として、ボランティアやNPOの活用を図ることとすると位置づけている。
その他の地区について	この計画はいつ実現するのですか。他の地域でも、早く計画を立ててください。					(P 1 1) 本編に示すとおり、整備時期A,B,Cで位置づけている。
	3大ターミナルに引き続き、各交通結節点における交通バリアフリー基本構想の策定をお願いします。また、今後は策定された基本構想に沿って、着実かつ早急に事業が進められることを期待しています。					今回の3地区以外にも優先順位を設け、順次基本構想を策定する。
	環状線などエレベーターのついていない駅がまだたくさんあると思います。駅にエレベーターをつけることを最優先に行ってほしいと思います。					エレベーターの設置について、各事業者にはたらきかける。

この他にも多数の意見を頂きました。また、本パブリックコメントで対象とした事項以外の意見も多数頂きました。ここですべてをご紹介することは出来ませんが、貴重なご意見として今後の行政の参考とさせて頂きたいと思っております。

付属資料7：用語の解説

1. バリアフリー

高齢者や障害者等が生活するうえで妨げとなるバリア（障壁、障害）のない状態。あるいは障害者や高齢者等が自立した活動を行えるように生活の場や公共の場からバリアを取り除くこと。段差などの物理的障壁のほか、社会的、制度的、心理的障壁の除去もいう。

2. ノーマライゼーション

障害者や高齢者などが住み慣れた地域で健常者と同じように生活し活動できる社会を当たり前（ノーマル）の社会とする理念。また、それに基づく運動や施策。障害者などがあるがままの姿で、ほかの人々と同等の権利を享受できる社会をめざす。1960年代に北欧から始まった。

3. 大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱

道路や建物などのまちづくり全般にわたり、障害者や高齢者をはじめすべての市民が安全かつ快適に利用できるよう整備をすすめるため、平成5年4月に制定した要綱。

4. ユニバーサルデザイン

ユニバーサルデザインは、「全ての人のためのデザイン」であり、まちづくりやものづくりなどをすすめるにあたり、年齢、性別、体格等人々が持つ様々な特性を越えて、「設計段階からできる限り全ての人々が利用しやすい、全ての人に配慮した」環境、施設、製品等のデザインを進めること。

5. ニーズ

「必要、要求」という意味であり、広く人々が必要としているものの意味で使われる。

6. ネットワーク

「網状組織にする、網状につなぐ」という意味であり、本基本構想では、複数の道路を網状に結ぶことにより便利で代替性のある経路を確保する意味として使用している。

7. ガイドライン

本稿でのガイドラインは、以下の2つを意味している。

< 旅客施設のガイドライン >

正式名称は、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン（平成13年8月、交通エコロジー・モビリティ財団）」といい、旅客施設のバリアフリー化を進めるために、多様な利用者のニーズに応え、すべての利用者がより円滑に利用できるように、整備の望ましい内容を示したものである。

< 道路のガイドライン >

重点整備地区内の道路については、最低限の基準が「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（平成12年11月15日、建設省令）」において定められている。このガイドラインは基準に定められていない事項について、高齢者・障害者等をはじめとするすべての利用者のニーズに合った、より質の高い歩行空間の形成のための道路構造を記述したものである。

正式名称は、「道路の移動円滑化整備ガイドライン（平成14年12月）」という。

8. 多機能トイレ

車いすで利用できる広さがあり、乳幼児用ベッドなども装備されている。身体の不自由な方ばかりでなく、お年寄り、赤ちゃん連れ、けがをされている方などにとっても利用しやすいトイレで、オストメイト（人工肛門保有者、人工膀胱保有者）のパウチやしびんの洗浄ができる水洗装置等が設置されている。

9. ホームドア

駅のホームの縁端に設けられたホームと線路を仕切るドア。開閉部分は列車のドアと同時に連動して開閉される。

10. ノンステップバス

床面を35cm程度（通常は、65cm以下でワンステップ）まで下げて乗降口のステップ（階段）をなくしているバス車両。利用者が容易に乗降できる。

11. シルバーカー

かごを備えたフレームの下に車輪が付き、かごの蓋が腰掛けとして利用できる歩行補助具。

12. 歩行者ITS

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。この中で歩行者支援は、ITSの主要な開発分野の一つであり、高齢者や障害者を含む歩行者、車いす使用者、自転車利用者等に、安全・安心・円滑な移動環境を提供するためのシステムをいう。

13. 視覚障害者用道路横断帯

横断歩道に設置される視覚障害者用横断帯。幅30cm程度で、丸い突起が並び、視覚障害者が横断歩道をまっすぐ歩く助けとなる。

14. バリアフリーマップ

駅およびその周辺地区など、街中のエレベーター、エスカレーター、障害者用便所などバリアフリー化施設の位置を地図上に記載したもの。

15. ランドマーク

地域を特徴づける顕著な景観要素で、地域の目印のようなものを言う。ランドマークには、地域の象徴的な意味もあり、分かりやすい街を計画する際の計画要素である。

16. パブリックコメント

行政機関が政策の立案等を行おうとする際にその案を公表し、この案に対して広く市民・事業者等から意見や情報を提出していただく機会を設け、行政機関は、提出された意見等を考慮して最終的な意思決定を行うというもの。