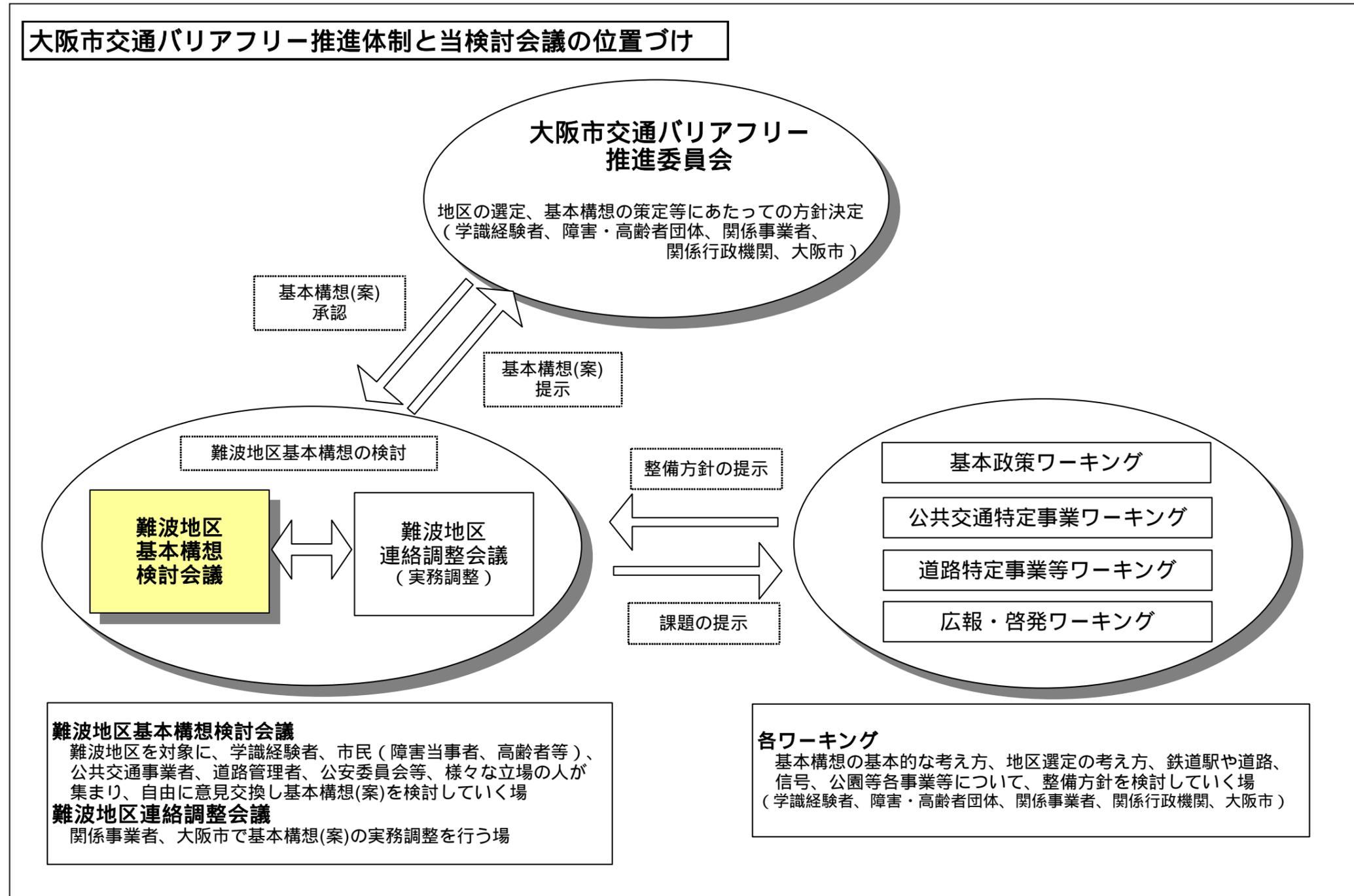
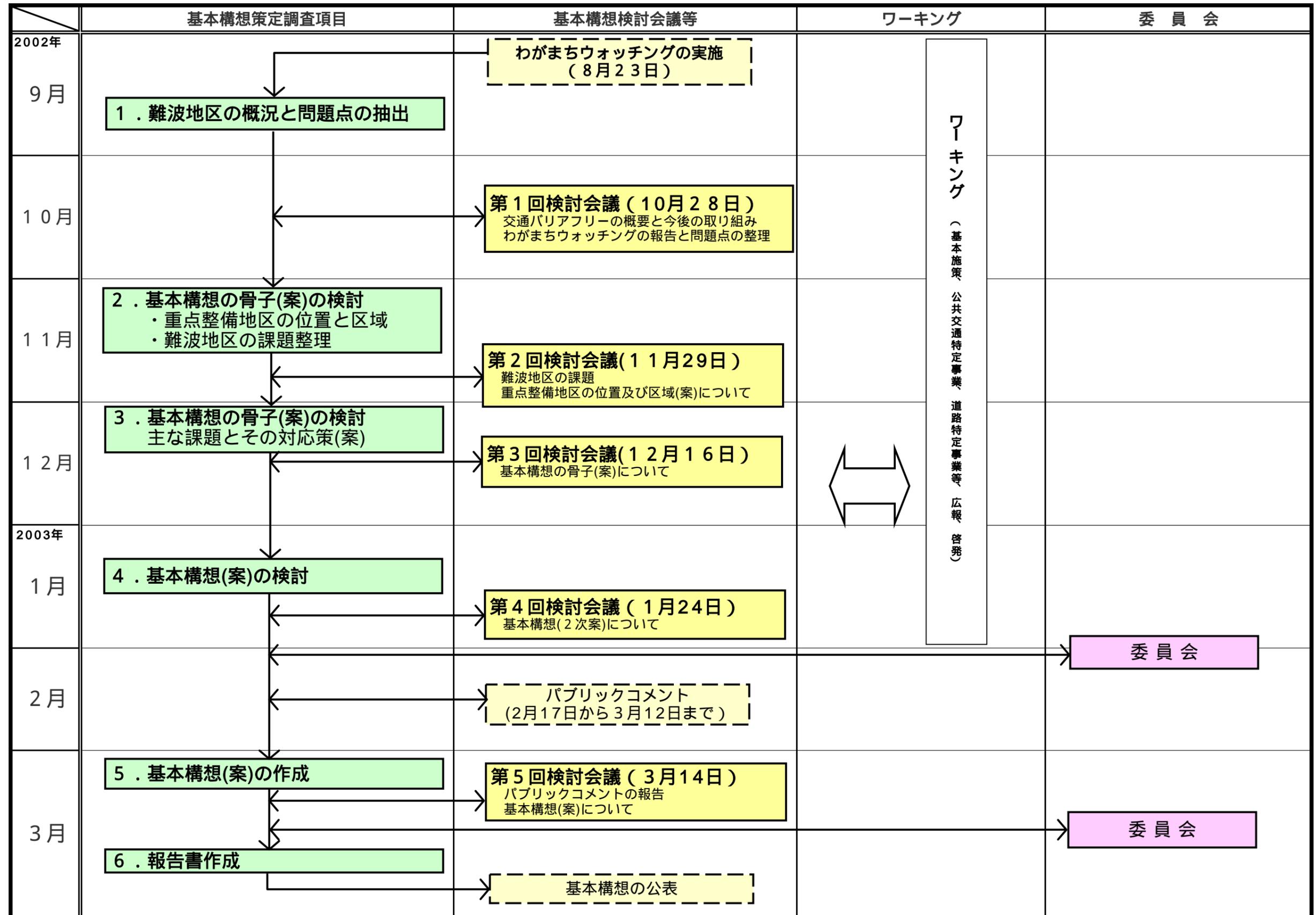


## 付属資料 1 : 難波地区交通バリアフリー基本構想策定の検討体制

難波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。各委員会等の役割、構成メンバー等は次の通りである。



難波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下図に示す。



付属資料3：市民・当事者等からの意見の聴取  
(わがまちウォッチングの実施)

難波地区わがまちウォッチングの概要

(1) 実施日

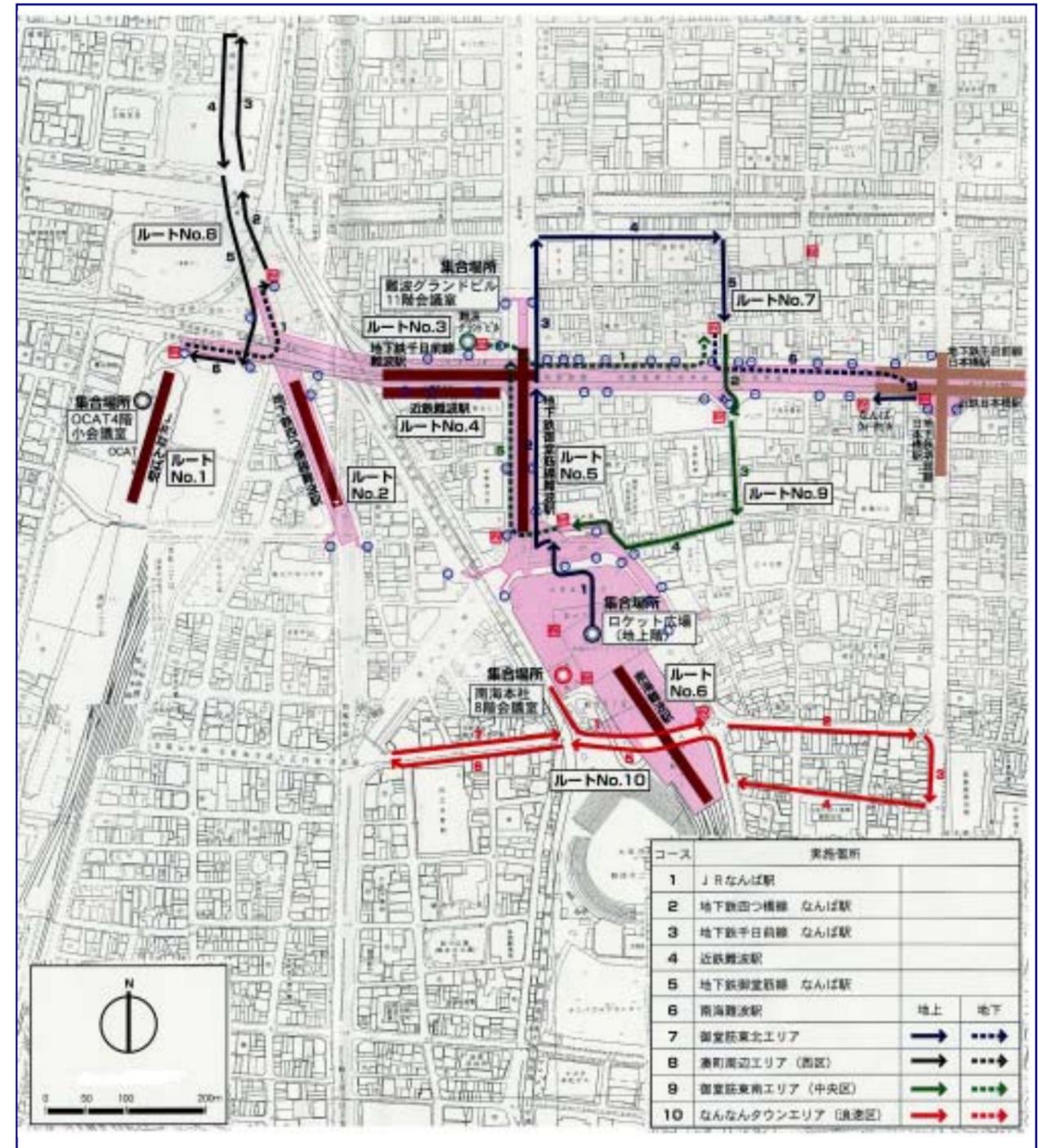
平成14年8月23日(金) 12:45~16:00

(3) 点検ルート総括図

(2) 調査実施箇所と参加者

総数156名(内、当事者調査員 60名)

ルート	実施箇所	参加人数
本部		1
1	JRなんば駅	12
2	地下鉄四つ橋 なんば駅	11
3	地下鉄千日前 なんば駅	9
4	近鉄難波駅	12
5	地下鉄御堂筋線 なんば駅	11
6	南海難波駅	13
7	御堂筋東北エリア	11
8	湊町周辺エリア (西区)	27
9	御堂筋東南エリア (中央区)	29
10	なんなんタウンエリア (浪速区)	20
合計		156



参加者内訳表

ルート	当事者調査員							介助者	保健師	連絡調整会議メンバー	リーダー・補助調査員				合計
	障害者			地元							市	区	コンサル	ボランティア	
	車椅子利用者	視覚障害者	聴覚障害者他	高齢者	地域住民	商店・スーパー	女性団体								
本部	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	
1	2	2	-	-	-	-	-	2	-	2	-	3	1	12	
2	2	2	-	-	-	-	-	2	-	0	2	2	1	11	
3	3	2	-	-	-	-	-	0	-	0	-	3	1	9	
4	2	2	2	-	-	-	-	1	-	1	-	3	1	12	
5	2	2	1	-	-	-	-	0	-	0	1	3	2	11	
6	3	2	-	-	-	-	-	3	-	1	-	3	1	13	
7	3	2	-	-	-	-	-	0	-	2	-	3	1	11	
8	2	2	1	1	1	1	1	2	1	9	-	3	2	27	
9	2	2	2	1	1	1	1	7	1	4	-	4	2	29	
10	-	2	-	1	1	2	1	1	1	3	-	4	2	20	
合計	21	20	6	3	3	4	3	18	3	22	3	11	27	156	

## わがまちウォッチングにおける駅での主な意見

1. 駅の入口と車両までの案内・誘導（鉄道利用における一連の移動の流れに対応した動線上の案内・誘導）			主な意見	
視覚障害者誘導用ブロック	敷設の考え方	連続していない。敷設ルートがわかりにくい。	南海から改札出たところから地下鉄や近鉄への点字ブロックがない。	
	形状			
	色彩	色がわかりにくい。		
手すりの点字表示				
サイン	文字の大きさ	小さい。		
	色の組み合わせ			
	掲出の高さ	吊り下げより地面に表示してほしい。		
2. 切符購入			主な意見	
券売機	蹴込み	浅い、または無い	切符やおつりが取りにくい。荷物を置くスペースがない。	
	ボタン	位置がわかりにくい。位置が高い。	コインが入れにくい。料金ボタンの位置が高すぎる。呼び出しボタンが小さい。音声で切符を買いたい。	
	視覚障害者	点字表示	「Jスルーカード」の点字表示がない。プリペイドカードの購入単位の点字表示がない。「料金」と「取り消し」のみで、それ以外のボタンの説明用点字表示がない。	電車の発車時刻の点字表示がない。音声案内がほしい。1人分しかない。身障者割引の案内に点字表示がない。点字表示が小さすぎる。
		ボタン	障害者割引のボタンがわかりにくい。	
	テンキー	タッチパネルにテンキーがない。	車いす、子供には位置が高い。	
券売機への誘導	ラッチ内全体の触知図がない。券売機の位置が不明確。近接地点で音や点字板での案内が必要。	券売機と券売機の幅が狭い。遠い。音声ガイダンスがなくわかりにくい。		
点字運賃表	位置が高い。現在地がわからない。混雑時に見づらいので平面に表示板をつけてほしい。	文字が小さく見えにくい。点字の料金表がない。位置が高い。目線の位置にしてほしい。暗くて見えにくい。点字がわかりにくい。垂直に設置されているので使いづらい。		
3. 改札口			主な意見	
拡幅改札口	幅が狭い。切符が入れにくい。	数が少ない。ゲートを広げるのにいちいち駅員に言わないといけない。入口用か出口用かの表示が見にくい。		
有人改札口	わかりにくい。	押しボタンを押すと誰か来てくれるような設置がほしい。	最低2ヶ所設置してほしい。	
4. 上下移動			主な意見	
エレベーター	設置の考え方	四ツ橋線から近鉄へのワンルートしか確保されておらず、数が少ない。		
	大きさ	中が狭い。		
	出入り口の幅	駅側のドア部の段差が大きい。		
	操作盤	点字表示のB1、B2をホーム階、改札口という内容に変えてほしい。インターホンに蓋が付いているので緊急時に押せない。	文字が小さい。電光を付けてほしい。	
	ボタン	色をつけるなどしてわかりやすくしてほしい。中の押しボタンが使いにくい。凸型のほうがいい。ボタンの位置が高い。	大きく、押しやすい工夫がほしい。呼び出しボタンがあるといい。使いにくい。車いすボタンに点字がない。両サイドにボタンがほしい。	
	音声案内	聞こえにくい。	音声表示、光の表示がほしい。	
エスカレーター	乗口への誘導	来る時の点字表示がない。	位置がわかりにくい。	
	方向			
	点状ブロック			
	エスカレーターへの誘導			
表面識別				

5. ホームでの列車案内		主な意見
文字表示 ・音声案内	基本の考え方	目の高さにしてほしい。
	表示板の提出高さ	電光掲示板の文字の色がわかりにくい。 全体的に小さい。 柱に行先案内がほしい。
	表示方法	プラットホームから出口までの案内がわかりにくい。 電光掲示板にしてほしい。 特急券売機に点字表示がない。点字ブロックもつながっていない。 上り下りがわからない。 文字が小さく見えにくい。 暗くて見えにくい。
	車両等の運行に関する案内放送	事前に電車到着の音声案内がない。 聞こえにくい。

6. ドアの位置		主な意見
ドア位置		

7. 車両・ホーム間の段差・隙間		主な意見
段差・隙間		段差がある。 ホームの幅が狭い。 点字ブロックとホーム端が狭い。 段差のないところに色の違うタイルを貼ってるのが段差と間違える。 隙間が広く、車いすの前輪がはまり込む。

8. 安全対策		主な意見
ホームでの転落防止	点状ブロック	乗降口に誘導ブロックがない。 誘導ブロックと判別がつきにくく、わかりにくい。 電車が止まっている所に点字ブロックが敷設されていない。 点字ブロックの上に荷物がおいてある。 警告ブロックが見にくい。
	点状ブロック以外	コの字型の柵をつけてほしい。 可動式ホーム柵もしくはホームドアにしてほしい。 床材が車いすで通るとがたがたする。 柱とベンチの配置で狭く、通りにくい。 防護柵がない。 銀色の柵がわかりづらい。
階段での転落・転倒防止		点字表示がない。 ホームについてのくわしい点字表示がない。 階段の端が識別しにくい。 誘導ブロックが足りない。 幅が狭く歩きにくい。 真中に手すりがほしい。 手すりに色がついている方がいい。 警告ブロックが端にしかない。

9. トイレ		主な意見
車いす利用者対応トイレ		身障者トイレがない。 介助用ベッドがない。 荷物を置く場所がない。 スペースが狭い。 場所がわかりにくい。 自動ドアにして欲しい。 扉が重い。 ロックがかからないケースがある。 ドアが勝手に閉まる。 便座の高さが合わない。 ティッシュ購入機をボタン式にしてほしい。 背もたれが必要。 植木が邪魔。 手すりが短い。 水を流すレバーを足ボタンで処理できるようにしてほしい。 水洗が使いにくい。 手すりが固定だと移動できない場合がある。
多機能トイレ		
非常時の対応		緊急のボタンがない、または位置が良くない。
視覚障害者への対応		場所がわかりにくい。 男女別がわかりにくい。 トイレの全体の触知図がほしい。 点字ブロックの位置を壁の近くにしてほしい。 トイレの中まで誘導ブロックがない。 男女の区別がつく音声の案内がほしい。 水を流すレバーの位置がわかりにくい。 荷物を置く場所がない。

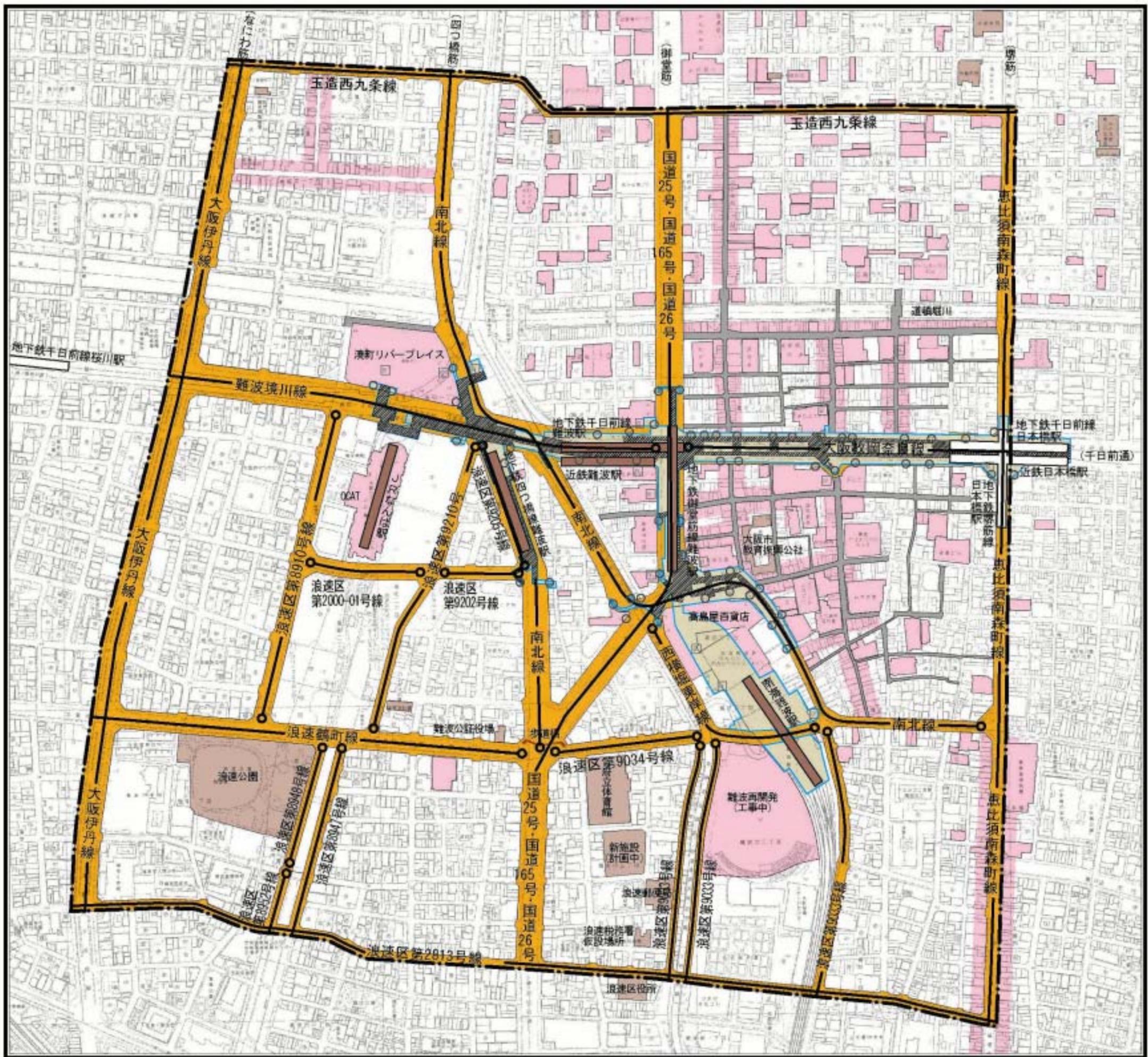
10. 車両		主な意見
車いすスペースの確保		
車両内から視認できる駅名標		

## わがまちウォッチングにおける道路・地下街・交差点等での主な意見

	主 な 意 見*1	波状下線は地下街で指摘された意見。 二重下線は道路と地下街の両方で指摘された意見。 その他（下線無し）は、道路で指摘された意見
歩道の幅員に関する事項	歩道の幅が狭い。 横断歩道の幅が狭い。 植え込み場所があるため、広い歩道の活用が出来ていない。	
歩道の段差に関する事項	歩道内に段差がある。 歩道と車道の間段差がある。 歩道と店舗入口の間段差がある。	
舗装面に関する事項	舗装材によっては、車いすの振動が大きい、白杖が引っ掛かる、あるいは滑りやすい等の障害となっている。 舗装が傷んで路面がでこぼこになっている場合がある。 点字ブロックがない場合は、路面は、明るい色の方がわかりやすい。	
横断勾配等に関する事項	スロープ勾配が急であったり、水平部分が無いところがある。 横断歩道の手前で勾配が急になっている場合がある。 歩道の横断勾配のきついところがある。 スロープの滑り止めが摩り減っていて不十分。 横断歩道では道路の方を高くすることで、坂もなくなり、車もスピードを落とすのではないか。	
誘導・警告ブロックに関する事項	点字ブロックが無い場合、不適切な場合（色、位置等）がある。 道の中央に誘導ブロックがあると便利。 階段の始まる場所にブロックがない。 高速入口の前の建物に点字ブロックがないので入口がわからない。 点字ブロックが灰色の場合、目立たない。 ブロックの高さはもう少し薄いほうがいい。 <u>ブロックの付け方が極端に90度になっている。</u> ゲームセンターなどの騒音があって方向性を失う。	
不法駐輪等歩道上の障害物に関する事項	歩道の駐輪、看板、商品、カフェのみみ出し、植え込み、電柱、標識が通行の妨げとなっている。 自動車が横断歩道に停車して通行の妨げとなっている。 車の乗り入れ防止柵が多く、通行の邪魔になっている。 駐車場の出入口の自動車の入出庫が警備員がいなく危険。	
エレベーター等に関する事項	<u>エレベーターの案内がない。</u> <u>エレベーターが不足している。</u> <u>南街劇場よりエレベーターで地下に下りる場合、人出が多く、利用困難。</u> <u>エレベーターが使いにくい</u> エレベーター内に鏡がない。 OSプラザエレベーターの出入口の幅が狭い。 南OSビルのエレベーターが古い。 <u>障害者用ボタンの下にゴミ箱等があり、車いすではボタンが押せない。</u>	
案内サインに関する事項	<u>案内サインがわかりにくい、あるいは不足している。</u> <u>音声案内が欲しい。</u> バス停のチャイムが地下鉄のチャイムとまぎらわしい。 駐車場の出入口に警告音がほしい。 <u>適切な案内をして欲しい。</u> <u>点字案内板の位置がわからない、また案内板の文字を大きくし、コントラストをつけてほしい。</u> <u>表示板の字の色を変えてほしい。</u> <u>避難標識ランプが上部にあって他の標識と重なり見えにくい。</u> <u>電光掲示板がほしい。</u> <u>大事の時、停電に伴う情報などの掲示板や交通渋滞や交通時刻延着など幅広い情報を提供してほしい。</u> <u>階段の手すりに点字表記がない。</u>	
交差点に関する事項	車よけポールがあり、通行の妨げとなっている。 交差点の段差が大きい、または勾配がきつい。 信号の設置、または信号を改良して欲しい（音声信号、青信号時間を長くする）。 交通量が多いところでは音声付き信号のどちらの音声がなっているのか判りにくい。 高速道路の車の騒音で信号が変わったかどうか判断しにくい。 点字誘導ブロックがない。 交差点の車の誘導が良くない。 車が横断歩道のところまで並んでいて危ない。 湊町ランプ（高速入口）の通行量が多いため、手前で規制が必要。赤の矢印は左折可と錯覚を起こすため高速入口の表示矢印にすることが必要。	

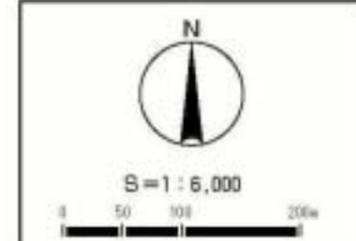
\*1：主な意見は、各調査ルートで得られた意見を項目毎に集約している。

付属資料4:  
主要な経路の路線名



凡例

	重点整備地区 (面積 約191ha)
	道路
	商店街等 (車両進入禁止)
	地下街通路部
	地下街店舗等
	対象鉄道駅
	非対象鉄道駅
	公共施設
	商業施設



付属資料5：難波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
駅舎・車両	ホームの安全対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
	トイレ	
視覚障害者誘導用ブロック	<ul style="list-style-type: none"> <li>誘導ブロックとか警告ブロックについて、特に駅では、古いタイプのもが多く、また年数も経って磨耗し、誘導ブロックと警告ブロックの区別がつきにくくなっているところがある。メンテナンスの問題もあるが、順次改修し、ブロックの材質とか形状については、統一させていく必要があるのではないかと感じている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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に働きかけていく。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>京都では、歩道を歩いていると、歩道のところからバス停のバスに乗るところまで誘導ブロックなり警告ブロックがある。たとえばバス停ですとかタクシー乗り場がどこか判りづらいことがあり、道路上にあるバス停、タクシー乗り場には、何らかのブロックがあったほうがいい。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>クリスタ長堀の誘導ブロックは、真っ直ぐ行ったら直角に曲がるという敷き方をしており、健常者の方より障害者の方のほうが歩く距離が大幅に増えている、これは障害者にとってはエネルギーの消耗にもつながり、そのようなむだな敷設の仕方は避けていただきたい。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>警告ブロックについては、信号のあるところ、歩道を歩いて道が交差しているところ、特に道が交差していて、信号はないけれども、横から車が出てくるようなところは警告ブロックはあったほうがいい。 いずれにしても、点字ブロックとか誘導ブロックだけで、全部の誘導なり、警告なりを賄うというのは無理な話であり、少なくとも公共の施設とか、駅とか、駅と駅とか、公共施設と駅の間くらいには最低限あるのがいいと思う。</li> </ul>	
乗り換え経路 地上と地下の連続性	<ul style="list-style-type: none"> <li>南海の駅から近鉄とか地下鉄に乗り換えるというのが非常に行きにくく、もう一度見直す必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>なんばウォークからなんばシティに行く場合、車いすは地上を歩いていかないと行けない。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>御堂筋線の難波駅4番出口からなんばシティに行く途中で短いエスカレーターがあるが、そこにスロープをつけられたら、そのまま地下から行ける。エレベーターをつけるか、スロープをつけるということで、何とかスムーズに移動できないだろうか。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>夜の12時ぐらいになるとなんばウォークが通れなくなり、エレベーターも使えない。終電が終わるまでエレベーターを動かしてほしい。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーターについても、奥にボタンがある場合、手が不自由なので届かなくて、閉じ込められた経験がある。その改善もしてほしい。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>車いすの方の場合、かなり移動が困難な状況がある。階段のみならず段差の問題、スロープでもあまりスロープが急すぎると、特に上りの場合は労力があるという問題がある。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>なんばシティの南館は、エレベーターなくて使いにくい。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーター整備には、二通り方法があると思う。沿道の建物に対しエレベーターを設置してくれることへの優遇を図ることで、これは行政方面でできる（金銭負担、利用面での優遇、容積や建ぺい率の優遇など）。もう1つは、地下街と地上を結ぶ階段を利用した整備する方法である。階段は無数にあり、中には中間で左右に分かれているところがあるので、例えば、片方の階段を外してでもエレベーターを増やしていけば、場所が無いからできないということにはならない。</li> </ul>		

検討会議での意見		基本構想での対応等		
道路	不法駐輪対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車のマナーが非常に欠如しており、自転車が至るところに放置されている。マナーの問題を十分やっていただきたい。駐輪場の問題について、たとえば駐輪をしてはいけないところは明示することも必要。</li> <li>・自転車の名前も書いてない、鑑札もないというような現状から誰の自転車かということもすぐ判るようにすることも必要。</li> <li>・大通りの植樹帯をやめて、自転車置場を有料にしてほしい。植樹帯があるために自転車が歩道に出張って通りにくい。植木も必要だが、自転車を有料にして、歩行者を優先にする方向で考えてほしい。</li> <li>・有料の自転車置場を、整備して歩道から自転車を車道に下ろすといった検討をする余地があるのではないかと。また、自店の営利のために看板を表に大きく出して、電気の線を引く、といったことがあたりまえのように行われているなど、根本から直していかないといいない。</li> <li>・不法駐輪の取り締まりの強化をお願いしたい。</li> <li>・駐輪の問題は、の交通バリアフリー法というよりも、都市政策とか道路政策全体のような気がする。そもそも車優先の道路政策なり、都市政策なりが問われているのだから。たとえばヨーロッパでは道路、特に都市部に必要以上に車を入れないとか、あるいはLRTを導入して、自動車を市内の中心に入れない交通体系を整備したりしている。道路政策とか都市政策全般を考えないと根本的な解決にはならないような気がする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の整備内容において、『現行の「大阪市自転車等の駐車適正化に関する条例」等の活用や放置自転車に関する全市的な取り組みの中で、特に鉄道駅出口付近及びエレベーター付近の地域と連携した重点的放置自転車対策』を位置づけた。</li> <li>・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（自転車放置禁止区域の指定、即時撤去の実施等）」また、「自転車利用マナーの向上（小学校での交通安全教育等）」を位置づけた。</li> </ul>	
	交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エスコートライン（視覚障害者用道路横断帯）についてお願いしたい。特に大きな交差点であればあるほど、白線の外に外れてしまう。大きな交差点の盲人用音響装置付き信号のあるところは必ずエスコートラインを引いてもらえれば、安全性の確保にはかなりいい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点の整備内容において、「視覚障害者の横断を支援する施設（視覚障害者用道路横断帯等）の導入検討」を位置づけた。</li> </ul>	
	案内・誘導	案内・誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下街では視覚障害の人には情報として提供されていない。地下街の階段には、何番出口というふうな表示があるが、場所によっては階段としか書いてないところがあり、何番出口、何々方面くらい書いてあるとかなり判りやすい。音声案内が定まってしまうまでの短期的な措置として併せてお願いしたい。</li> <li>・聴覚障害者用の表示・案内には、古い表示があったり、間違った表示がある場合もある。</li> <li>・案内板の英語の標識がだんだん増えてきて、英語のわからない老人では、日本にいながら非常に不自由する経験がある。英語のわからない老人にわかるような標識をお願いしたい。</li> <li>・南海難波駅の拡幅改札は、駅員がいる部屋にあるが、すごく判りにくい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内・誘導の整備内容において、「公共交通機関への乗り換えや周辺施設・地域への案内など、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。</li> </ul>
		案内・誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急時の問題を重視する必要がある。バリアフリー法の一番のポイントは安全性であり、利便性であると思うが、障害者にとっては、利便性よりも安全性を重視していただきたい。</li> <li>・緊急時に役立つという意味では、特にサインの整備が有効だと思う。またクリスタ長堀では緊急時に床が光るような工夫がされているが、そのような検討もお願いしたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内・誘導の整備内容において、「災害時等の避難誘導対策の検討」を位置づけた。</li> </ul>
		案内・誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・視覚障害者に色々な音が入って、自分が実際どこ歩いているのかという状況に追い込まれるときがある。騒音規制があるはずなのに、商業地区ということで大きな音出してもいいのか、常に疑問をもっている。視覚障害者にとって音は重要であり、音というものをある程度整備していただく必要がある。</li> <li>・道路を歩いていて困ることとして、その場所がどこか判らない場合がある。交差点や歩道に点字や音声で情報としてあると安全にスムーズに移動ができるのではないかと。思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
		案内・誘導		
案内・誘導				

検討会議での意見		基本構想での対応等
ソフト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・難波駅に案内所を幾つかつくるという計画をしてはどうか。その案内所に行けば2～3の方がいつも居られて、申し込めば行きたいところへ案内してくれるといった事ができれば非常にいい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ソフト面の取り組みにおいて、「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（駅職員による、ひと声掛ける取り組み等）」を位置づけた。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリーマップを判りやすくしてほしい。エレベーターの数、トイレの数とかも限られているので、より判りやすくしてほしい。また、そのマップがどこにあるのかわからない場合がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エレベーターへ至るスロープがあるのに気づかない場合がある。せっかくついているところには、ついているという表示をしてほしい。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・障害者が駅舎を利用する場合、すべてハード面だけの問題かなという思いもある。例えば駅員さんが一言親切に声をかけてくれたらすむ話じゃないのとか、交通誘導のボランティアを雇い入れる方法もあるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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（自転車放置禁止区域の指定、即時撤去の実施等）」また、「自転車利用マナーの向上（小学校での交通安全教育等）」を位置づけた。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本構想を進めていく上で、バリアフリーアドバイザーを確保していくのが重要。バリアフリーについて具体的に実効性をもったアドバイスをできる人をどれだけつくるかである。地元に住み、地元の交通機関、街を利用している人でないと、地理勘も含めてわからないところもあり、交通バリアフリーについてのアドバイスをできる人材をどう養成していくのかは、中・長期的な課題としていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続的な改善に向けてにおいて、基本構想策定後のしくみのイメージを示し、地域住民、高齢者、障害者等の参加による基本構想のフォローアップ体制等を位置づけた。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2010年に向けて基本構想が実施になるが、これからの計画の評価とチェック体制を、利用者とか市民も入れてどうつくっていくのかも課題だと思うので、中・長期的な話になるかと思うが、ぜひ課題として上げておいていただきたい。</li> </ul>	

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
はじめに	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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。</li> <li>・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。</li> <li>・「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。</li> <li>・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）</li> </ul>					「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ません。
理念等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>					<p>「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ます。</p> <p>（P2） 地区の特性、課題を踏まえて、基本理念を設定しています。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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すが、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ないと思います。</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>					
基本理念等	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・すべての人々の移動の円滑化を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・安全を基本にバリアフリー化を進める。</li> <li>・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。</li> </ul>					
基本方針	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化された経路の確保</li> <li>・誘導案内設備の整備</li> <li>・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</li> <li>・プラットホーム等の鉄道及びバス事業者等の安全対策</li> <li>・鉄道車両・バス車両等のバリアフリー化（一部省略）</li> </ul>					<p>（P2） 地区の特性を踏まえて、基本方針を展開しています。</p> <p>（P7～12） 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ます。</p>

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
駅舎	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				(P9) 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ます。
	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）				(P8) 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ます。
		・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。				(P8) 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ます。
	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。（他2件）				(P8) 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ます。また、色覚障害者へも配慮されるようはたらきかけます。
		・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ことが多いが、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。				(P9) 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ます。
		・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。				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ます。
	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）				(P9) 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ます。
		・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。				(P9) 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ます。
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。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。				(P9) 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ます。	
	・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）。				(P9) 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ます。	

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	
駅舎	ホームからの転落防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>「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。(他2件)</li> <li>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。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。(他1件) 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き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。</li> <li>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。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。</li> </ul>					(P9) 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ます。 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ます。
	ホームの幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、階段幅を広げることが出来ないのでしょうか。</li> </ul>					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です。
	トイレ等	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>					(P9) 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ます。 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ます。
	照明	<ul style="list-style-type: none"> <li>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・暗順応がついてい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。(他4件)</li> </ul>					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ます。しかし、JISの範囲内で、少しでも弱視者が移動しやすくできる工夫ができないか、各事業者にはたらきかけていきます。
	ソフト	<ul style="list-style-type: none"> <li>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降りたこともあった。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。(他1件)</li> <li>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、忙しいときは反対側に乗り込んでほしい、といつも言われるそうです。すぐく遠回りになり、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。</li> </ul>					(P16) 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ます。 (P9) 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ます。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。)</li> </ul>					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ます。 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ます。
バス	ノンステップバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。)</li> </ul>					(P10) 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ます。
	バス構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>					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ます。これらの動向を踏まえ各事業者にはたらきかけていきます。

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
乗換え	点字ブロック	・駅周辺、乗り継ぎルートの点字ブロックの徹底整備					(P12) 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ます。
	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。)。 ・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。					(P9) 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ます。
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、事前に手に入れればわ かりやすいと思います。					(P15) 「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ます。
		・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がった 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。					
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。					(P11) 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ます。	
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。					(P12) 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ます。	
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もぜひ実施してほしいです。					(P12) 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ま す。	
違法駐車	・歩道の駐車禁止を徹底してほしい。						
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ひます。 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ひます。					(P16) 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ます。	
歩道橋	・あべの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ます。 (P15) 「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ます。	

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。					語句解説を追加しました。
	・自動販売機に音声ガイドをつけてください。					(P8) 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します。
	・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ます。
継続的な取り組み	・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になります。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せんが、「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。					(P17) 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ます。
	・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。					
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。					(P7) 整備時期A、B、Cで位置づけています。
	・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地区以外については、優先順位を設け、順次基本構想を策定していきます。
	・環状線などエレベーターのついていない駅がまだ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ます。

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. アミューズメント

「娯楽」という意味であり、遊園地などの施設をアミューズメント施設などと呼ぶ。

### 6. 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。

### 7. 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。

### 8. 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。

### 9. 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。

### 10. 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。

### 11. 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。

### 12. 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。

### 13. 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。

### 14. 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。

### 15. 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。

### 16. 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。

### 17. 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。