

5. 継続的な改善に向けて

交通バリアフリーは、法の主旨に基づき、国、地方公共団体、公安委員会、関係事業者、市民が連携、協力し、それぞれの役割を担うことで実現する。

本基本構想の策定においても、当事者参加による「わがまちウォッチング」や、地域の代表者、当事者の代表者、関係事業者、行政等で構成された「天王寺・阿倍野地区基本構想検討会議」の中で検討が進められた。本基本構想に基づき、事業実施者が事業計画を作成し、具体化に向けての検討を進められるが、乗り換え経路、案内・誘導システム、ソフト対策の推進や、基本構想策定後のフォローアップ等の課題については、関係者で構成される組織の中で検討を進めることが必要である。

したがって基本構想策定後も、下図に示す継続的な改善に向けたしくみの中で、交通バリアフリーを推進し、こうしたしくみの定着を図る。

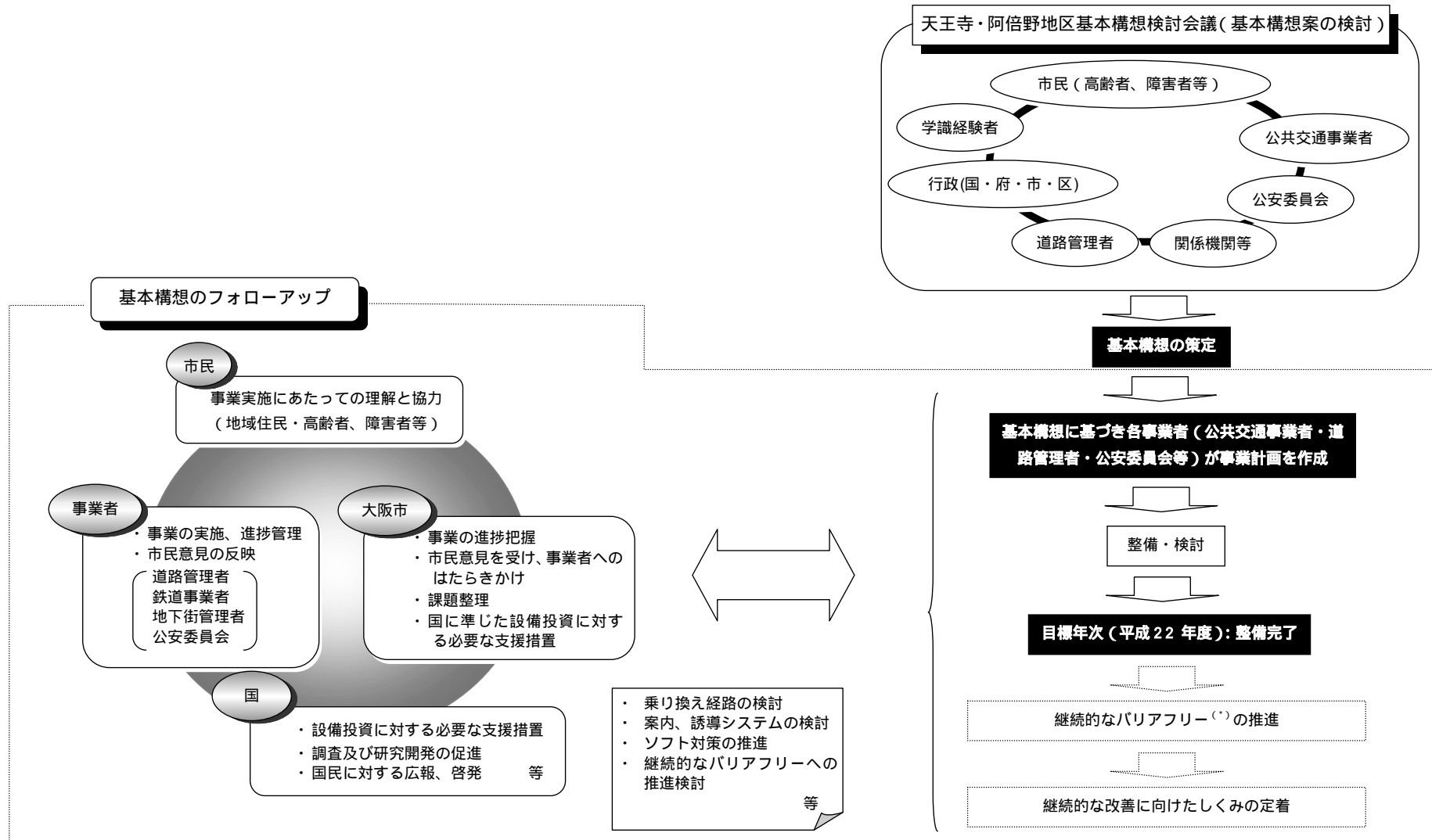


図 5.1 基本構想策定後のしくみのイメージ

付属資料 1：天王寺・阿倍野地区交通バリアフリー基本構想の検討体制

天王寺・阿倍野地区交通バリアフリー基本構想策定に関しては、図 1.1 に示す組織体制により検討を行った。各組織の役割、構成メンバー等は以下に示す通りである。

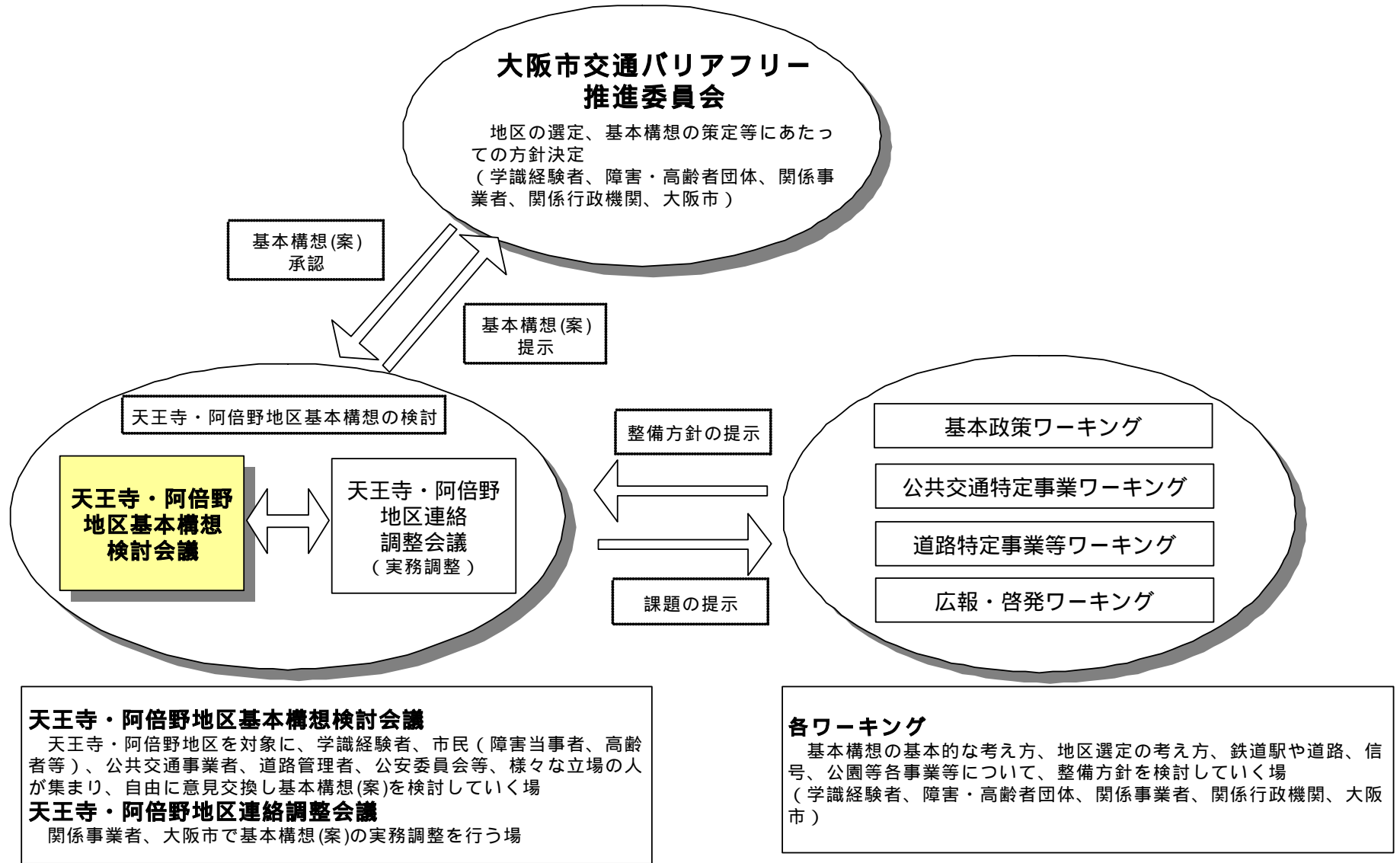


図 1.1 大阪市交通バリアフリー推進体制と天王寺・阿倍野地区基本構想策定の検討体制

付属資料2：天王寺・阿倍野地区交通バリアフリー基本構想の検討経緯

基本構想策定にいたる検討フローを図2.1に示す。

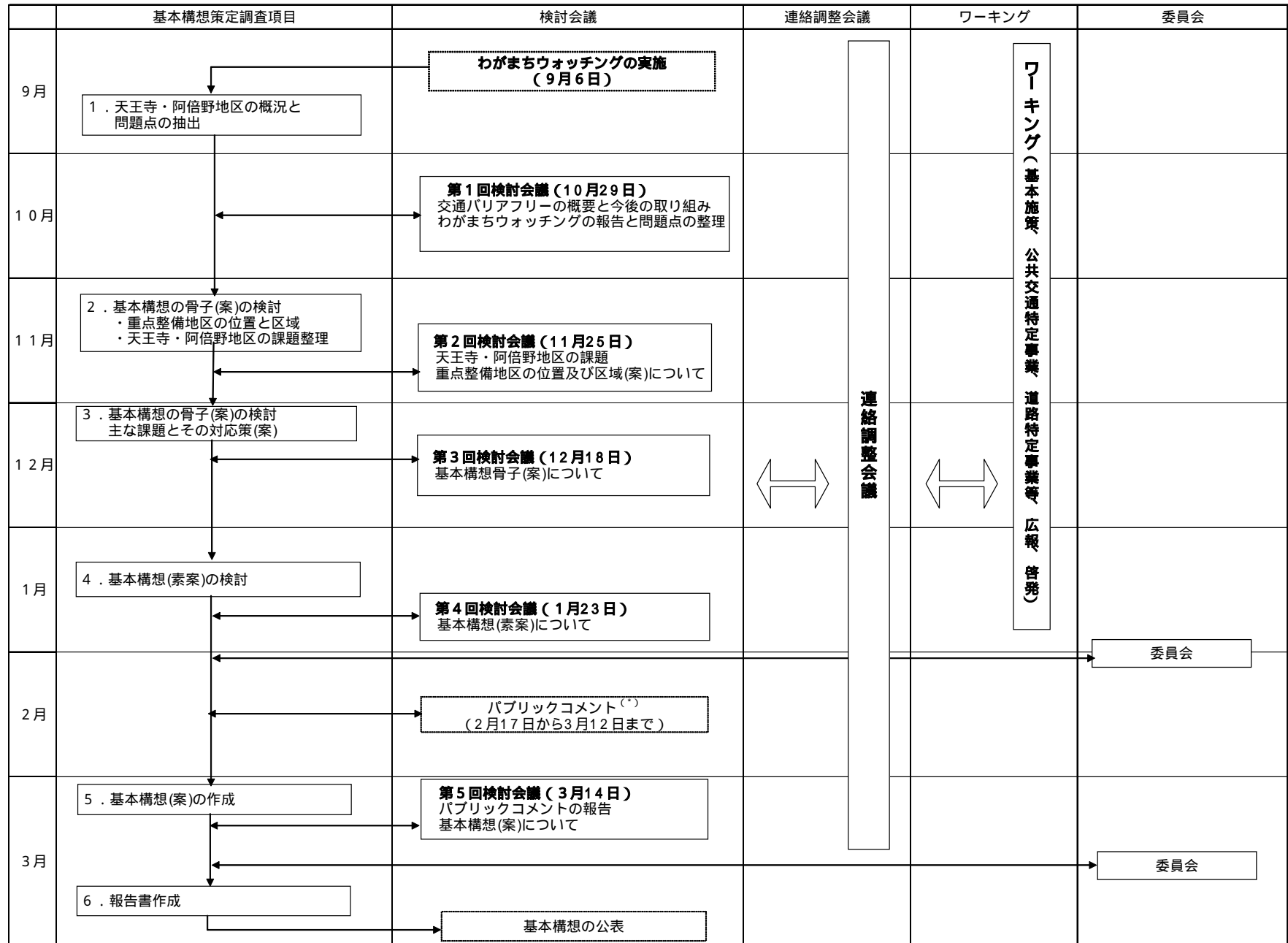


図2.1 天王寺・阿倍野地区交通バリアフリー基本構想の検討経緯

付属資料3：市民・当事者からの意見聴取 (わがまちウォッチングの実施)

3.1 天王寺・阿倍野地区わがまちウォッチングの概要

(1) 調査実施日

平成14年9月6日(金)：12:45～16:00

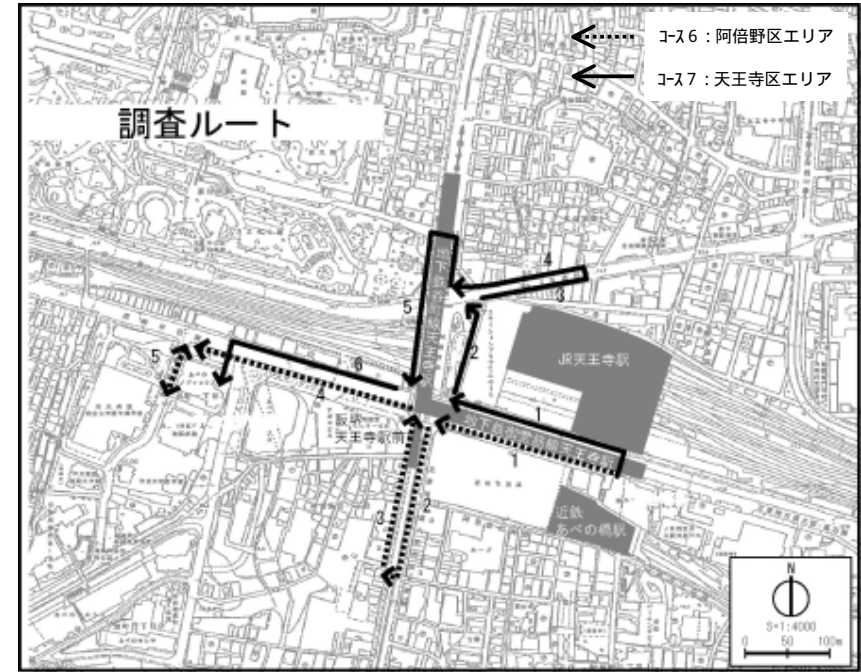
(2) 調査対象ルート・調査参加者

調査対象とする駅は4駅、道路・地下街の調査ルートは、3ルートの合計7ルートとであった。

調査にあたっては、障害者52名、地元9名、介助者34名、連絡調整会議委員15名、補助調査員等68名の計178名が参加した。

表3.1 調査ルートと参加人数

コース	実施箇所	ルート	当事者調査員								介助者	連絡調整会議				合計	
			障害者				地元					市	区	コンサル	小計		
			車椅子利用者	視覚障害者	肢体障害者	聴覚障害者他	高齢者	地域住民	商店・NPO	女性団体							
駅舎	1 JR天王寺駅	会議室-駅構内-ルシアス	7	2	-	-	-	-	-	-	6	1	-	-	10	10	26
	2 地下鉄谷町線天王寺駅	会議室-移動-駅構内-地下(車いすは地上を迂回)-ルシアス	6	2	-	-	-	-	-	-	5	1	1	-	8	9	23
	3 地下鉄御堂筋線天王寺駅	会議室-移動-駅構内--地下(車いすは来た道を戻って迂回)-メディックス	7	2	-	-	-	-	-	-	7	0	2	-	8	10	26
	4 近鉄あべの橋駅(阪堺線天王寺駅)	会議室-移動-近鉄線構内-阪堺線構内-地下(車いすは近鉄線東改札付近のチェックと、近鉄線-御堂筋線-JRの連続性を確認し、地上を通る)-メディックス	6	3	-	-	-	-	-	-	6	2	-	-	8	8	25
地下街	5 地下街	会議室-地下-あべ地下-地下-ルシアス【車いす】会議室-地上を迂回-あべ地下-地上-ルシアス	4	3	-	-	-	-	-	-	4	1	-	-	10	10	22
道路	6 阿倍野区エリア(約1.1km)	都ホテル前付近-御堂筋南側歩道-歩道橋付近-あべの筋南側歩道-交差点-あべの筋西側歩道-御堂筋南側歩道-市大病院前-メディックス	2	2	1	0	1	1	2	1	1	5	-	6	3	9	25
	7 天王寺区エリア(約1.3km)	都ホテル前付近-御堂筋南側歩道-交差点-御堂筋北側歩道-アツギグランド前歩道-玉造筋南側歩道-交差点-玉造筋北側歩道-谷町筋南側歩道-交差点-谷町筋南側歩道-御堂筋北側歩道-交差点-ルシアス	1	2	1	1	1	1	1	1	1	5	5	1	8	3	12
合計			33	16	2	1	2	2	3	2	34	15	4	14	50	68	178



ルート1：JR天王寺駅(券売機調査風景)



ルート2：谷町線天王寺駅(ミーティング風景)



ルート4：近鉄阿倍野橋駅(エレベーター調査風景)



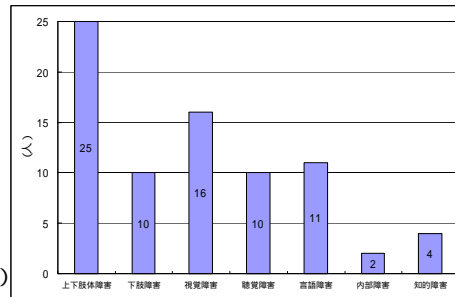
ルート7：天王寺区エリア(幅員の狭い歩道調査)

(3) 参加障害者の属性

調査は車イス使用者、視覚障害者を主な調査員としたが、複合的な障害を有する参加者が多く、聴覚障害、言語障害、内部障害、知的障害を持つ調査員も見られた。(図3.1 参照)

図3.1 調査員の障害

(注意：複数回答・無回答者4名)



3 2 結果の概要

(1) 駅舎に関する共通の問題点

項目			主な意見	主な対象者		
				車イス	視覚	高齢
案内誘導	視覚障害者誘導ブロック	敷設方法	柱に近い、壁に向かって敷設されている等の敷設位置の不備。			
			誘導ブロックが直角に曲がる、ブロックの分岐点等の箇所で方向がわからなくなる。			
		仕様	行きたい施設へ誘導されていない。			
			各事業者によってブロックの仕様が異なる。			
	視覚障害者用案内		点字が摩耗している、わかりにくい、設置されていない。(券売機、手すり含む)			
			特にトイレの男女別や便所内の施設の位置を示す表示が望まれる。			
			視覚障害者用誘導ブロックや点字がわからない、ブロックだけでは得られる情報が限定される等のため、音声案内が求められている。			
			触知図を設置する場合は、設置位置や音声案内の付加。			
	サイン		車イス利用者にとっては掲設位置が高い、文字が小さい、目立たない。(路線図含む)			
			ふりがなやイラスト等でわかりやすくしてほしい。			
			乗り換えも含めた車イス(バリアフリー)ルートを示したマップ等の配布をしてほしい。			
			情報提供を求める。			
	切符購入	蹴りこみ	蹴りこみのある券売機がなく、切符購入が困難。			
		ボタン	ボタンの大きさ、間隔、位置、わかりにくさにより切符購入が困難。			
金銭投入口		金銭投入口の位置が高い、お金を入れにくい。				
仕様		視覚障害者にはタッチパネル式は使えない、券売機の仕様が異なるため使い方がわかりにくい。				
	路線図が高い位置にあり、文字も小さいため、わかりにくい。					
改札口		拡幅改札口が少ない、遠い位置にあるといったことから、拡幅改札を増やしてほしい。				
		有人改札は駅員に通行の確認をとる必要があり不便。				
		切符を入れにくい。				
		改札の出入口がわかりにくい。				
上下移動	EV	設置位置等	EV の数が少ない、位置がわかりにくい、うまく誘導されていない。			
		大きさ	もう少し広くしてほしい。			
		ボタン等	ボタンが押しにくい、足下に設置してほしい(上肢不自由車用・近鉄のEV は対応済み)。			
			非常ボタンが使いにくそう。			
	案内	音声案内がない。				
	鏡	鏡をもう少し大きくしてほしい。				
	ES		誘導ブロックが出入口まで敷設されていない。			
			階段のどちらにあるか位置を統一してほしい。			
階段		段端がわかりにくい。				

項目		主な意見	主な対象者		
			車イス	視覚	高齢
ホーム	表示	行先案内がわかりにくい等の不備がある。			
	構造	柱、階段等により幅が狭く危険。			
		混雑時は通りにくい。			
	転落防止施設	転落防止柵がほしい。			
車両とホームの段差、間隔を小さくしてほしい。					
トイレ	手すり	可動式がよい。			
		位置が高い、太い。			
	戸	ドアが開けにくい。自動扉が良い。			
	広さ	狭い。			
	洗面所	鏡を使いやすく。			
	洗浄ボタン	固い、小さい等で使いにくい。センサー式がよい。			
	便座	便座が低い。			
	設置の考え方	障害者用トイレは男女別々にほしい、設置数を増やしてほしい。			
		一般用トイレも利用できるもので、段差をなくしてほしい。			
多機能トイレ	横になれるスペース等がほしい。				
その他	トイレトペーパーを設置してほしい。				

(2) 歩道に関する共通の問題点

項目	主な意見	主な対象者		
		車イス	視覚	高齢
幅員 段差	歩道が狭い。			
	横断歩道との間に段差がある。			
	店舗との間に段差がある。 波打ち歩道になっている。			
舗装面	水たまりができています。			
	滑りやすい。			
	破損箇所がある。			
	凹凸が多い。			
勾配	横断勾配があり車イスでは危険。			
	交差点付近の勾配がきつい。			
視覚障害者 誘導用ブロック	誘導用ブロックが設置されていない、連続性がない。			
	人が多く、衝突の危険がある。			
	横断歩道が渡れない。			
	ブロック上は車イスではがたつく。 タイルと同じブロックがある。(地下街)			
障害物	不法駐輪が多い。			
	電柱、車止め			
	看板			
交差点	音響信号機がない。			
	たまりがない。			
	青信号の時間が短い。			
案内サイン	施設や交通機関への案内がほしい。			
	音声、点字案内がほしい。			
その他	雨天の日は雨の音で方向がわからなくなる。(アーケード等)			
	視覚障害者にとって音は重要(パチンコ店がうるさい)			
	ホームレスが多い。			

付属資料4：阿倍野再開発事業に伴う歩道整備スケジュール

阿倍野再開発事業の進捗状況について

[主要な経路の整備予定時期(バリアフリー化)]

路線名	整備年次(予定)	備考
尼崎平野線	平成18年度～19年度	幅員40m(歩道幅6m×2) 南側：18年度、北側：19年度
金塚西2号線	平成18年度	幅員12m(歩道幅2.5m×2)
金塚南北線	平成16年度～18年度	幅員30m(歩道幅5.5m×2) 東西線以南は15年度
金塚東西線	平成15年度(一部未整備)	幅員16m(歩道幅3m×2) ベルタ北側についてはA2棟完成後着手
津守阿倍野線	平成17年度	幅員25m(歩道幅4.5m×2)
長柄塚線	A2棟完成後、道路等整備に着手	幅員40m(歩道幅5.5m×2)

施設建築物A2棟については平成20年度完成予定

付属資料5：天王寺・阿倍野地区の課題

課題例：駅間の乗り換え

天王寺・阿倍野地区は、地下鉄や鉄道が集中しており、地下を含めた多層構造となっている。そのため、駅の乗り換えに段差が多く、駅間の乗り換えに大きな迂回が必要な場合がある。なお、駅間の乗り換えルート上の例を以下に示す。

表 5.1 最短の駅間の移動距離

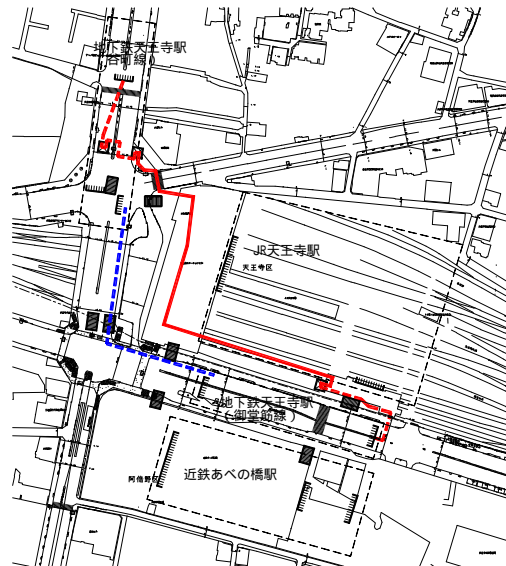
	JR天王寺駅		地下鉄天王寺駅 (谷町線)		地下鉄天王寺駅 (御堂筋線)		近鉄あべの橋駅		備 考
	移動距離	階段等	移動距離	階段等	移動距離	階段等	移動距離	階段等	
JR天王寺駅	-	-	170m	2箇所	100m	1箇所	130m	1箇所	
地下鉄天王寺駅 (谷町線)	-	-	-	-	190m	1箇所	260m	2箇所	地下鉄駅間は構内移動
地下鉄天王寺駅 (御堂筋線)	-	-	-	-	-	-	100m	1箇所	地下鉄駅間は構内移動
近鉄あべの橋駅	-	-	-	-	-	-	-	-	

注) 最も移動距離の短い改札間の距離

表 5.2 車イス利用者の駅間の移動距離

	JR天王寺駅		地下鉄天王寺駅 (谷町線)		地下鉄天王寺駅 (御堂筋線)		近鉄あべの橋駅		備 考
	移動距離	E V	移動距離	E V	移動距離	E V	移動距離	E V	
JR天王寺駅	-	-	240m	2箇所	130m	1箇所	240m		
地下鉄天王寺駅 (谷町線)	-	-	-	-	520m	3箇所	630m	2箇所	
地下鉄天王寺駅 (御堂筋線)	-	-	-	-	-	-	310m	1箇所	
近鉄あべの橋駅	-	-	-	-	-	-	-	-	

注) 最も移動距離の短い改札間の距離



谷町線と御堂筋線の乗り換え

課題例：地上の移動

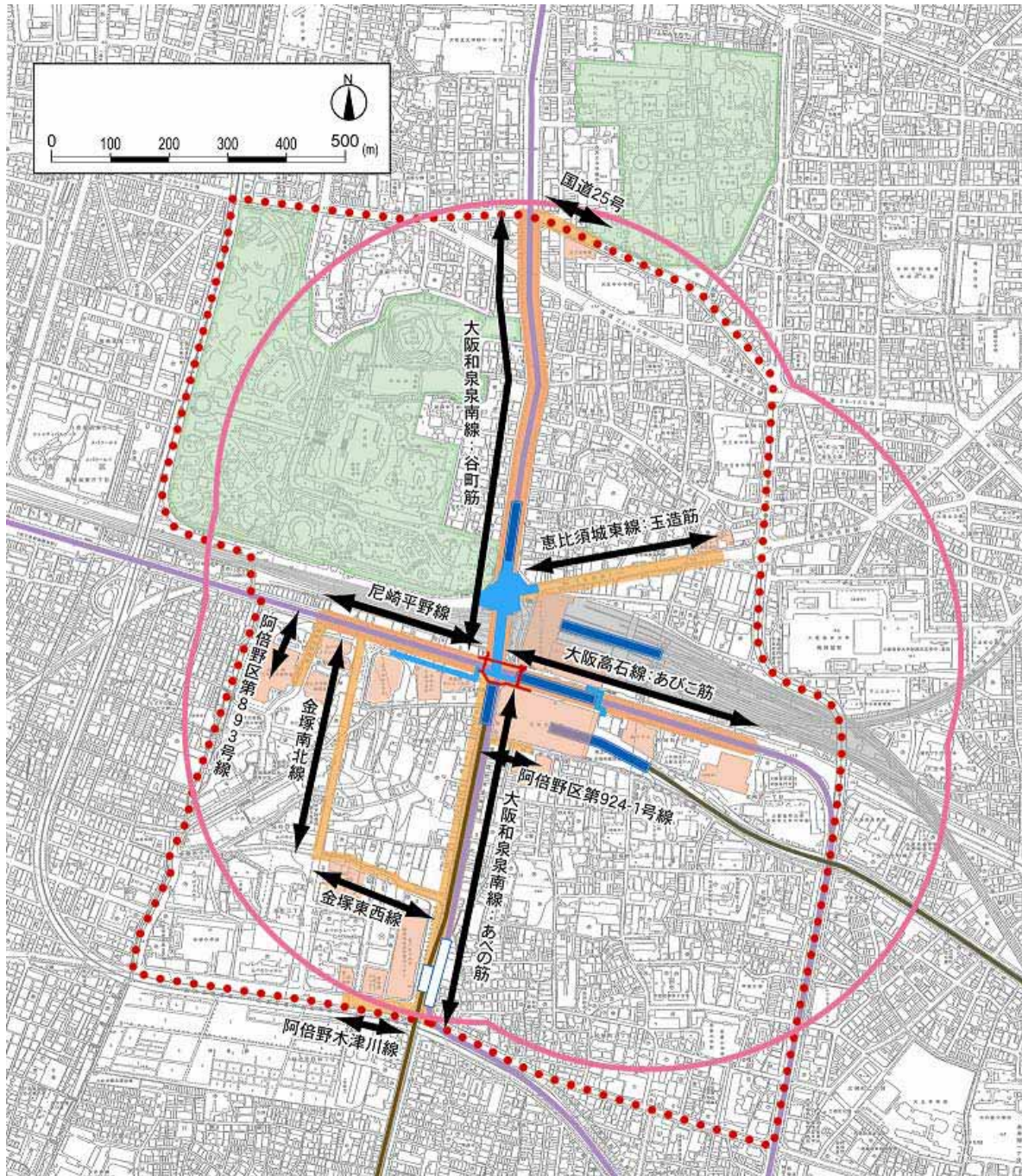
「あべの近鉄前」交差点の横断歩道橋のため、地上での平面移動ができず、車イス利用者は健常者の場合に比べ、遠回りする必要がある。

表 5.3 横断歩道橋のため遠回りを必要とする場合の想定ルート

ケース	想定ルート	歩道橋を横断できない場合のルート	遠回りした距離
ケース 1	近鉄あべの橋駅 市大病院	あべの筋「阿倍野筋1東」交差点を渡る	180 m
ケース 2	近鉄あべの橋駅 天王寺社会保険事務所	あびこ筋都ホテル前交差点を渡る	390 m
ケース 3	JR 天王寺駅 ルシアス	谷町筋の天王寺公園前の交差点を渡る 今宮平野線のルシアス前交差点を渡る	390 m 130 m (計 520 m)

注) 通常は横断歩道橋を利用し移動すると仮定。
横断歩道橋付近を起点と想定した場合。





付属資料6：主要な経路の路線名

付属資料7：天王寺・阿倍野地区基本構想検討会議における意見とその対応

項目	検討会議での意見	基本構想での対応
1 基本理念・基本方針	本地区は車イス利用者だけでなく、乳母車利用者、高齢者等にも不便なまち。自動車優先で、人に優しくない発想でできている。平面の移動ルートが少なく、遠回りを余儀なくされている方も多いため、本地区での大きな課題であるので、それを改善してほしい。	・基本方針「人にやさしい経路の確保」の中で、駅間の乗り換え、地上の移動、地上と地下との連続性が確保されていないため、車イス利用者、高齢者等の移動に大きな負担を与えているという地区の課題を明記し、可能な限り遠回りにならない人に優しい経路を確保することを記載。
	ただ円滑に移動できるというだけでなく、「楽しい」、「快適」といった視点も重要ではないか。	・基本理念の考え方として、移動の円滑化を図ることにより、「楽しく」、「快適」に移動できる交通バリアフリー整備を実施することを目指している。
	「迂回率」の取り扱いを再考すべき。迂回が多いということが本地区の特徴なので、資料に記載してほしい。	・ルートによっては迂回が必要となる現状を付属資料に添付。「(3)乗り換え経路」の中で「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」と「可能な限り遠回りにならないよう地上と地下の連続性を確保」と記載。
3 主要な経路	「H00P 前からあべの筋への経路」、「あべのスポーツセンター付近への経路」への経路も必要ではないか。	・「阿倍野区第924-1号線」、「阿倍野木津川線」を主要な経路として追加。
4-1-1 駅舎・鉄道車両	1. 音案内 駅を降りてから階段の位置がわからず迷うことがあるので、階段の位置は音声で知らせてほしい。	・整備の基本的な考え方として「視覚障害者が円滑な移動、施設の利用ができるよう、視覚障害者誘導用ブロックの敷設位置に合わせ、音案内の提供を検討する」旨を記載。
	2. 案内・誘導 駅路線図を色分けしているが、色盲者もいるので、線種を変えるといった対応をしてほしい。	・整備の基本的な考え方として「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掲出位置・高さ、文字の大きさ、色彩組合せとするよう努める」旨を記載。色盲者については特記はしていないが、検討の際には配慮するよう公共交通事業者に要請していく。
	3. 切符の購入 券売機の蹴り込みがないと車イス利用者は切符が購入しにくい。タッチパネルは視覚障害者には利用できないので、テンキーを付加することを記載してほしい。	・整備の基本的な考え方として「身体障害者の切符の購入について券売機で対応する場合には、車いす使用者に配慮した蹴込みのある構造、視覚障害者に配慮した点字案内・大きい明度差の文字表示など、身体障害者が使いやすい金銭投入口や主要ボタンの高さ・配置・構造とするように努める。なお、蹴込み以外の仕様の細部については、ガイドラインで示された内容を基準に、更新時期等のタイミングに合わせて、付け替えていくように努める。」旨を記載。個別駅の対応については、事業実施計画の中で具体的に検討。
	4. 改札口 JR 天王寺駅のような大ターミナルの改札は、駅員がボックスから出なくても車イスが通れる工夫をしてほしい。	・JR の場合、切符種類が多数あり、自動改札機で対応できないケースがあることから、お客様のご案内も兼ねて有人改札口を手動拡幅改札として利用して頂いている。ご案内等をしていくため、車イス利用者には待ってもらい場合もあるが、現在自動拡幅、ワンタッチで柵をボタン制御で開閉自由にするといった具体的な計画はない。ご意見を頂いたことでもあり、今後の検討課題と考えている。
	5. ホームにおける安全対策 ホームの点字ブロックは、連続的にホームの端から端まで設置してほしい。 ホームは安全性が重要である。柵を設置してほしい。 緊急停止ボタンの位置がわかりにくいので、わかりやすくしてほしい。 転落時の待避スペースを探索する工夫をしてほしい。 ホームの床と線路が明確にわかるように、ホームの色に留意してほしい。 ホームは一定の明るさを確保してほしい。	・整備の基本的な考え方として「ホームドアやホーム柵の設置が、当面、困難なため、視覚障害者の安全性を確保するための当面の措置として、下記を実施するよう努める。」、「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、線路側とホーム内側との区別が容易にできる工夫をする。」旨を記載している。 なお、「緊急停止ボタンの明示」、「転落時の待避スペース」、「ホームの色」、「ホームの明るさ」については、本検討会議で意見が出された旨を議事録として残し、各公共交通事業者の今後の課題として、検討を働きかける。
4-2-2 整備内容 (1)道路	1. 歩道 歩道が狭く、電柱が多い、自転車が多いといった課題がある。駅出入口周辺もバリアが多い。	・整備内容として、重点整備地区内の主要な経路の改良を実施する。
	2. 視覚障害者誘導用ブロック まちの中では、点字ブロックが途切れる、仕様、色が違う等いろいろな課題があった。	・視覚障害者誘導用ブロックの色は黄色を基本とし、主要な経路上へ敷設する。
	3. 放置自転車等の障害物 放置自転車が大きな課題。地区独自の新たな取組み等を実施できないか。 点字ブロックの上に自転車、看板等があり危険。	・現行の「大阪府自転車等の駐車場の適正に関する条例」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や、商品、看板等の歩道へのはみ出しに対する是正の指導・撤去の推進を行う。

項目	検討会議での意見	基本構想での対応
(2)交差点	音響信号が少ない。 あわせて触知による情報提供も検討してほしい。	・主要な経路のうち、谷町筋、あびこ筋、今宮平野線について音響信号を設置。視覚障害者の横断を支援する施設については検討を行う。
(3)乗り換え経路 (地上と地下の連続性)	地上と地下の連続性について、具体的なルート、改善方策が示されていない。「平成22年までに検討を着手」ということであるが、重要な事項なので、「完了」を目標としてほしい。	・民間施設の既存エレベーターの活用の推進など、多様な手法により可能な限り遠回りとならないよう地上と地下の連続性を確保していく。なお、具体的な対策、位置等については基本構想策定後の事業実施計画の中で検討していく。また、地上と地下の連続性の確保のためには、関係者との調整等が必要であるため、「平成22年までに着手」としている。
(4)地下街	車で来訪する人も多いので駐車場から移動するルートも考えるべきではないか。	・周辺施設への移動として、天王寺公園地下駐車場への移動の円滑化を確保する。
4-3 案内誘導	駅から地上への迂回ルートを示す地図がない。初めて降りた人でも移動できるように、情報提供をすべき。 点字や点字ブロックだけではなく、点字、音声、わかりやすい文字の3つを兼用し、各人が使いたい媒体を選べるのが良い形だと思ふ。平仮名、音声放送、字幕等、情報はいろいろな形で出すべき。色盲者や聴覚障害者へも配慮を。 視覚障害者は、常に位置確認をしないとイケないので、音声案内が必要。 障害者・高齢者十分な話し合い、参画しながら実現を目指すことが必要。	・整備内容として、「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」、「バリアフリーの視点をふまえた一貫性のあるルール化された連続的な案内誘導システムの検討。災害時の避難誘導対策の検討」、「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）」、「視覚障害者誘導用ブロックと連携した適切な音声案内の開発・導入検討」を記載。
4-4-1 ソフト面	ボランティアの育成や啓発活動が重要。 それだけではなく、実体験できる場をつくっていく必要がある。 天王寺地区の特色をいかす内容に。	・すべての人が自らの問題として、正しい知識を持ち、理解を深めることができるよう、広報・啓発活動に取り組むとともに、これらの取り組みにおいては、人材の養成と確保に努め、区に設置されている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旨を記載。

付属資料 8：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
はじめについて	<p>内容についてもっと市民がわかるように深く充実させていく必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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が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が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。
理念等	<p>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」と言わなければならない。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。</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る。
	<p>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。</p>					<p>（P3） 地区の特性、課題を踏まえて、基本理念を設定している。</p>
	<p>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。大阪の街を手本にしてもらえるよう環境を整えなければならないと思います。</p>					
	<p>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。</p>					
	<p>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。</p>					
<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"> ・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	<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"> ・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 ・プラットホ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） 					<p>（P3） 地区の特性を踏まえて、基本方針を展開している。 （P9～14） 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。</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					(P11) 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、点字ブロックの敷設と点字ブロックに、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。
	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ひます。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）					(P10) 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したいです。					(P10) 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 路線図やビ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。					(P10) 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るべきです。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るべきです。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。					(P11) 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）					(P11) 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。					(P11) 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「後何段くらい」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。					(P11) 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）。					(P11) 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。					<p>(P11)</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	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。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。					
	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。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					
	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が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。					<p>(P11)</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	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・暗順応がつかない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。					<p>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なる工夫ができないか、各事業者にはたらきかけていく。</p>
	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					<p>(P19)</p> <p>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。</p> <p>(P11)</p> <p>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。</p>
	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。実際にそうだ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、片方のホームにしき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。）					<p>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。</p> <p>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。</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
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。)					(P12) 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	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					(P14) 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なく、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。					(P11) 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。
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 かりやすくと思います。					(P18) 「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りません。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、目的地とは異なる道を教えられたり、またそうしたところ へ連れて行かれたりと、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 ⁽¹⁾)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。					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。					(P14) 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もぜひ実施してほしいです。					(P14) 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。						
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えます。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。					(P19) 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。	
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。					(P16) 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。 (P18) 「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。					(P10) 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。					(P20) 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つこ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。					
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。					(P9)
	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。					本編に示すとおり、整備時期A、B、Cで位置づけている。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いただきます。

付属資料9：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。