

第 10 回

大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会

会議録

日 時 令和 6 年 10 月 23 日（水） 14 時 00 分～16 時 00 分

場 所 大阪市役所地下 1 階第 11 共通会議室

第10回 大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会 会議録

1. 日 時 令和6年10月23日（水）14時00分～16時00分

2. 場 所 大阪市役所地下1階第11共通会議室

3. 出席者 （敬称略、欠は欠席者、※はウェブ会議の方法による出席者）

<委員>

会長	内田 敬	大阪公立大学大学院工学研究科 教授
副会長	欠 北川 博巳	近畿大学総合社会学部総合社会学科 准教授
	※ 石塚 裕子	東北福祉大学総合マネジメント学部 産業福祉マネジメント学科 教授
	野口 一郎	一般社団法人大阪市老人クラブ連合会 理事長
	手嶋 勇一	一般社団法人大阪市身体障害者団体協議会 会長
欠	西 正次	一般社団法人大阪市視覚障害者福祉協会 理事
	廣田しづえ	大阪市聴言障害者協会 会長
欠	山本 深雪	大阪精神障害者連絡会 代表
	長谷川美智代	社会福祉法人大阪市手をつなぐ育成会 理事長
	尾上 浩二	認定NPO法人 DPI 日本会議 副議長
	濱崎はるか	新設Cチーム企画
	酒田 直哉	大阪市高速電気軌道株式会社 交通事業本部 交通ネットワーク部 バリアフリー企画課長
	高松 靖司	近畿日本鉄道株式会社 鉄道本部 大阪統括部 施設部工務課長（代理：本間氏）
	村上 裕紀	京阪電気鉄道株式会社 経営企画部 課長
※	小田 太一	東海旅客鉄道株式会社 新幹線鉄道事業本部 企画部 担当課長（代理：大村氏）
	西谷 興季	南海電気鉄道株式会社 えきまち計画推進部 課長
	楡井 太郎	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 経営企画部（駅・まちづくり）課長
	高山 績	阪堺電気軌道株式会社 業務部 営業課長
	山下 智宏	阪急電鉄株式会社 技術部土木技術担当 課長
※	高島 慶俊	阪神電気鉄道株式会社 都市交通事業本部 工務部施設課 課長補佐
	田内 文雄	一般社団法人大阪バス協会 専務理事

欠	松本	明文	大阪シティバス株式会社 経営企画部 経営企画課長
※	井田	信雄	一般社団法人大阪タクシー協会 専務理事
	橋本	実雄	公益財団法人大阪タクシーセンター 乗場管理課長
	新居	竜也	大阪府警察本部 交通規制課長（代理：小林氏）
	佐治	嘉朗	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 事業対策官
	池西	かおり	北区役所 政策推進課長
欠	岸野	伸浩	東成区役所 総合企画担当課長
※	岸田	晃和	福祉局 高齢者施策部 高齢福祉課長
	三浦	晶子	福祉局 障がい者施策部 障がい福祉課長
※	野田	理一郎	こころの健康センター 精神保健医療担当課長
	柚本	真介	建設局 道路河川部 交通安全施策担当課長
※	黒瀬	毅	建設局 公園緑化部 調整課長
	三井	義紀	大阪港湾局 営業推進室 まちづくり事業調整担当課長
※	乗京	慎二	教育委員会事務局 指導部 初等・中学校教育担当課長
	野村	育代	国土交通省近畿運輸局 交通政策部 バリアフリー推進課長
	馬場	博之	大阪府都市整備部 住宅建築局 建築環境課長

<事務局>

	松田	弘	計画調整局交通政策室長
	井上	智仁	計画調整局計画部広域交通企画担当課長
	田中	慎治	計画調整局計画部交通政策課交通バリアフリー推進 担当課長代理

4. 会議次第

1 開会

2 議題

(1) 各地区基本構想の検討状況

(2) ワークショップ（梅田地区、難波地区、京橋地区）における主な意見と対応状況

(3) 基本構想変更原案（梅田地区、難波地区、京橋地区）について

(4) その他

3 閉会

〔配布資料〕

配席図

出席者名簿

資料1 各地区基本構想の検討状況

資料2 ワークショップ（梅田地区、難波地区、京橋地区）における
主な意見と対応状況※

資料3 基本構想変更原案（梅田地区、難波地区、京橋地区）について

参考資料1 大阪市梅田地区交通バリアフリー基本構想（変更原案）※

参考資料2 尾上委員提供資料

※委員限り資料

5. 議事の概要

1 開会

○事務局（田中）

ただいまから、第10回大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会を開催いたします。委員の皆様方におかれましては、本日はお忙しい中、ご出席賜り誠にありがとうございます。本日の司会を務めさせていただきます、協議会事務局の、計画調整局 交通政策課 交通バリアフリー推進担当課長代理の田中でございます。どうぞよろしくお願いいたします。まず、本日の第10回協議会につきましては、「大阪市審議会等の設置及び運営に関する指針」に準じ、公開で行ないます。

報道機関の方に申し上げます。議事開始前までに限り、会場内の写真撮影、録画及び録音を認めさせていただきます。議事開始後は、撮影等はできませんので、ただ今の間にお願い致します。なお、報道機関の方、及び傍聴の方に申し上げますが、携帯電話は電源を切るか、マナーモードに設定し、議事の妨げにならないよう、また周りの方へ配慮いただくようご協力をお願いします。

それではお手元にお配りしている資料の確認をさせていただきます。クリップを外して頂きご確認ください。上から順に、次第、配席図、出席者名簿、資料1 各地区基本構想の検討状況、資料2 ワークショップ（梅田地区、難波地区、京橋地区）における主な意見と対応状況、この資料は委員限り資料となっております。資料3 基本構想変更原案（梅田地区、難波地区、京橋地区）について、参考資料1 大阪市梅田地区交通バリアフリー基本構想（変更原案）、この資料に関しましても、委員限り資料となっております。以上、事務局から準備した資料に加え、委員提供資料として、参考資料2を含めまして、全8点でございます。そろっておられますでしょうか。不足がございましたら、進行途中でも構いませんので、事務局にお声がけください。

続きまして、参加者名簿をご覧ください。本日は、一般社団法人大阪市視覚障害者福祉協会 理事 西様が所要のためご欠席でございます。また、北川委員、山本委員が途中から参加される予定でございます。それ以外の委員につきましては、一部、代理でのご出席、WEBによる参加の方もいらっしゃいますが、皆さまご出席いただいております。

それでは、以降の議事進行を内田会長にお願いいたします。内田会長、よろしくお願いいたします。

○内田会長

皆様こんにちは、内田でございます。本日もよろしくお願いいたします。

今日の会議の進め方ですけれども、次第の方に議題が（1）から（3）まで具体的な

もの、（４）その他とあがっておりますけれども、関連する資料として、資料１、２、３というのが出ております。これら相互に関係しますので、まず、最初に一通り事務局から資料の説明をしてもらいたいと思います。それから、今日、参考資料２という形で、尾上委員から資料、ご意見をいただいております。ですから、資料１から３の説明に引き続いて、尾上委員からご説明いただく。ここまで一通り終わって一旦休憩を挟んだ後、いろいろ質疑応答等行いたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは早速ですけれども、事務局より資料の１から３について説明よろしくお願いいたします。

２ 議題（１）

○事務局（井上）

計画調整局広域交通企画担当課長の井上でございます。資料について説明をさせていただきます。

まずは資料１、各地区基本構想の検討状況についてでございます。

各地区基本構想の検討状況につきましては、各地区基本構想の変更原案に対し、関連団体の代表者等から広く意見を聴く場として、ワークショップを実施しております。梅田地区、難波地区、京橋地区、コスモスクエア地区、我孫子町地区の５地区において、第２回ワークショップまで開催しております。具体的な実施日や今後の予定につきましては、資料に記載のとおりであり、資料の中段にある本日の第１０回協議会では、ターミナル地区である、梅田地区、難波地区、京橋地区の第１回、第２回のワークショップにおける、当事者等の主な意見と事業者の対応状況等について、後程、資料２で説明させていただきます。

続きまして、２ページをご覧ください。

（２）ワークショップの実施内容としまして、第１回で基本構想の変更原案及び現地確認の実施計画について説明し、第２回で現地確認によるバリアフリー整備にかかる課題の確認を行いました。第３回では課題を踏まえたバリアフリー化方針や、変更原案の検討を行う予定です。また、パブリックコメント実施後、必要に応じて第４回を開催いたします。

（３）各地区の第２回ワークショップの概要として、第２回まで実施している５地区におけるメンバー構成を下の表で示しております。また、３ページから７ページにかけては現地確認したルート概要等についてお示ししております。必要に応じて、ご確認いただきますようお願いいたします。

資料１の説明は以上となります。

2 議題（2）

続きまして資料2、ワークショップにおける主な意見と対応状況についてご説明いたします。

資料2をご覧ください。現在、基本構想変更の検討を進めている地区の中で、協議会でご意見をいただくターミナル地区である、梅田、難波、京橋の3地区のワークショップにおける主な意見と、協議会の委員から事前にご報告、共有いただいた主な課題について、事業者からの回答など対応状況をご説明いたします。ご意見に対する対応状況について、まだ検討中や調整中の内容もあることから、当該資料については、委員限り資料としております。

1 ページをご覧ください。梅田地区における、主な意見と対応状況です。生活関連施設に関する項目では、生活関連施設の抽出にあたり、全地区共通の考え方である基本構想骨子に示されている抽出の目安のほかに指標や基準を設けているのかというご意見です。回答としましては、生活関連施設は骨子の基準をもとに抽出しております。なお、原案作成以降に閉鎖した施設については、生活関連施設から削除しております。

次に、駅舎等に関する項目です。「1. 視覚障がい者誘導用ブロック」では、誘導用ブロックが途切れている箇所があるというご意見について、事業者からは、「途切れている箇所は対応が困難である」、「今後の改良工事等の参考とする」との回答になっております。

誘導ブロックが敷設されていないため精算機や券売機までたどりつけないというご意見について、事業者からは、「券売機への誘導用ブロックは敷設している」「精算機への誘導はガイドラインに記載がないため、今後整備に向けて検討する」、「対応が困難」との回答状況です。

誘導用ブロックと床面の色が似ているため、認識しにくいというご意見について、事業者からは、「誘導用ブロックが認識しやすいよう、改善に向けて検討する」、「基準に則り配色を定めているが、次回改修時の参考とする」との回答状況です。

「2. 音案内」では、JR大阪駅西口改札の呼び出しインターホンに、「ここにインターホンがあります」といった音声案内があると良いというご意見について、事業者からは、「お客様の利用状況を鑑み、今後設置を検討する。」との回答になっております。

続いて2 ページ。「3. 案内誘導」におきましては、梅田の町全体の構図が分かる案内ルートやマップが必要ではないかのご意見、案内・誘導のマップについて、誰もが分かりやすい案内表示の仕方や工夫が必要、マップ等でエレベーターに通し番号を振っていただきたいというご意見について、回答としましては、乗換経路において円滑に移動できるよう、施設管理者の対応時の参考となる、周辺施設への分かりやすい案内・誘導サイン

について協議会において共有したいと考えております。

続いて、乗り換え経路や地下経路等の移動経路の案内を分かりやすくしてほしいとの意見について、この関連のご意見をまとめた資料が、8ページの図1になっております。あわせてご参照ください。事業者からは、「お客様のご利用状況を鑑み、今後設置を検討する」「大阪・梅田駅周辺サイン整備標準仕様にに基づき設置している」といった回答状況となっております。

続いて戻りまして、バリアフリースイールの位置や乗り換え経路の案内を設置してほしいとの意見について、事業者からは、「案内の表示内容について検討する」といった回答となっております。

続いて、3ページをご覧ください。

「4. 切符の購入」では、券売機の画面の位置が高く、車いすの方は購入する時に困るという意見に対して、事業者からは、「大規模改修や機器更新に合わせ設置位置を検討する」といった回答です。精算機や券売機はタッチパネル式となっており、視覚障がい者が利用できないとの意見について、事業者からは、「インターホンで呼び出してもらえば係員が遠隔操作する」、「メーカー製機器である」といった回答となっております。言語障がいがある方にとって、呼び出しインターホンだけではコミュニケーションが円滑にできないのご意見について、事業者からは、「インターホンを活用していただき、対面での対応の要望があれば駅係員が対応する」といった回答状況です。

続きまして「6. エレベーター」では、大型化は大規模改修時に実施と書かれているが、具体的にいつか示されていないのご意見について、事業者からは、「情報がリリースできる段階で遅滞なく共有する」、「整備済み」、「駅施設やホーム幅員の制約、構造等の制約で大型化は困難」といった回答状況です。乗り換えなどの移動において、迂回が必要となっているため、エレベーターを設置してほしいとの意見について、事業者からは、「大規模改良工事等の際に設置を検討する。参考とする。」といった回答となっております。

続いて、4ページをご覧ください。「11. トイレ」では、トイレや介助スペースの広さ、大型ベッドの寸法、ボタンの位置、点字・音声等の案内など、「高齢者、障がい者、異性介助者、トランスジェンダー、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいよう、施設規模に応じて、配置計画やピクトグラム等を含めた設計」こういった内容に関する意見ということで、こちらについてはトイレ改良工事実施時に仕様を検討するといった回答になってございます。多目的ピクトがあることで使いづらくなっているなどの、バリアフリースイールの機能の分散化に関する意見及び、男女別2つずつに分かれており、LGBTQ+の観点で使いづらい、SOGIESCの多様性に配慮してほしいとの、オールジェンダートイレの

設置等に関する意見につきまして、事業者からは「他のトイレとの整合性やお客様の利用状況に鑑み、実施可否を含めて検討する」といった回答になってございます。

続いて、5 ページをご覧ください。ここからは、道路・交差点に関する項目です。

「1. 歩道の整備改良」では、舗装の状態が悪く段差がある、歩道の勾配が急に感じるところがあるとのこと意見について、事業者からは、現地調査の上、必要に応じて、補修等の対応等を検討する等の回答をいただいています。「2. 視覚障がい者誘導用ブロック」では、歩道や歩道から地下街につながる箇所に誘導用ブロックが敷設されていないとの意見について、事業者からは、「設置について検討する。」「管理者と協議の上、可能な対策をする。」との回答です。「5. 駅前広場のバス停」では、音声案内がなく、どのバス停に並べばよいか分からないという意見について、事業者からは、バス着停の際に車外放送案内を実施しているとの回答です。また、地面の系統番号の記載がバスを待つ人で見えず、どこに並べばよいか分からないとの意見について、標柱・風防で掲示案内しており、乗り間違いや待合客と通行者のトラブルを防ぐために地面に徒列線を敷設しているという回答でございます。駅前広場のタクシー乗り場では、ユニバーサルデザインタクシーに乗る場合の退避場所を分かりやすくする必要があるとの意見について、乗車口を2か所とし、障がい者、健常者の方々が順次ご利用頂けるようにしており、現在のところ、新たな乗車口を設ける予定はないとの回答になっております。

次に、「(5) 交差点」では、音響信号を設置してほしいとの意見について、設置の可否について検討するとの回答でした。音響信号を整備するだけでなく、適切な音響やわかりやすいかという観点で点検してほしいとの意見については、利用者及び道路環境を勘案して検討するとの回答でした。建築物等につきましては、民間ビルや地下街のエレベーターの案内表示や大型化、増設などの意見について、より分かりやすい案内方法がないか検討する。大規模改良時に改善できるように検討する。現地調査、管理者と協議の上、必要に応じて案内表示の改善を検討するとの回答でした。

以上が、梅田地区のワークショップでいただいた、主な意見と対応状況になります。

難波地区、京橋地区につきましては、梅田地区と同様の意見が多数寄せられていますので、そちらに係わるものは説明を省略させていただきまして、2地区の代表的な意見についてのみご報告させていただきます。

難波地区につきましては、11ページの、「5. 駅前広場（バス・タクシー乗り場）」。

なんば広場がオープンしたんですけれども、こちらについてはスロープを設置してほしいというご意見に対して、回答としてはステージでなくベンチでご利用いただいているのでスロープの設置は困難という回答をいただいています。

続いて12ページの建築物等の中で、民間ビル内のエレベーターの案内表示がわかりに

くいというご意見について、誘導案内の表示を検討するとの回答をいただいております。

続きまして、京橋地区につきましては、16ページのエレベーターに関する項目で、一つ目が、京橋東地下道にエレベーターを設置してほしい。とのご意見について、事業者からは、設置については、用地の確保等、問題解決のための課題が多い。との回答をいただいております。京阪京橋口片町口、京橋プロムナードに上がるところにエレベーターを設置してほしい、という意見につきましては、事業者と回答を調整中でございます。

続いて17ページの道路・交差点に関する項目のその他の中で、京橋公園のバリカーを撤去してほしいとの意見について、回答といたしましてS字バリカーは撤去予定ということでございます。京橋駅自転車駐車場両端はスロープがなく階段のみであるとの意見について、事業者からは、ご意見を踏まえスロープ設置が可能か検討するといった回答をいただいております。

以上が、3地区のワークショップでいただいた、主な意見と対応状況になります。

これで資料2の説明を終わらせていただきます。

2 議題（3）

続いて、資料3の説明に移らせていただきます。こちらの資料は、第8回協議会以降、梅田地区、難波地区、京橋地区の変更原案について検討を行った内容について説明をしている資料になります。まず、3地区共通事項として、検討状況を表でまとめてございます。1－4のバリアフリー整備の実施状況につきまして、これまでご説明してきました定量評価に加え、各地区のワークショップにおける当事者等の主な意見などを追記しております。

続きまして、2ページから梅田地区基本構想の変更原案について、でございます。

主な検討内容としましては、2－4地区の概要について、最新の情報に更新、他地区と表現の統一を行いました。2－5地区のバリアフリー化方針について、ワークショップ等の意見を踏まえ、バリアフリー化整備の背景、現状の主な課題を今回作成しております。3－3区域図、4－1生活関連施設一覧、4－3生活関連施設・経路図については、生活関連施設を一部削除しております。詳細は3ページ以降でご説明いたします。

ここからは、梅田地区、難波地区、京橋地区における、地区の概要及び、地区のバリアフリー化方針のうち、（1）バリアフリー化整備の背景、（2）現状の主な課題について、第1回第2回のワークショップ等の意見を踏まえ、整理させていただきましたので、ご説明いたします。なお、資料3のこれから説明する内容につきましては、検討や資料作成、また事業者との調整等に時間を要したため、委員への事前説明の際に、お示しできていなかったことを、お詫び申し上げます。

それでは、梅田地区から説明させていただきます。

3 ページをご覧ください。2－4 地区の概要について、梅田地区は、7 駅が立地する大ターミナル地区であり、通勤通学者の他に関西を来訪する人々の玄関口になっていること、地上、地下、デッキ等による多層的な歩行者ネットワークが形成されていること、うめきた2期エリアの面的開発や、なにわ筋線の事業が進められていることなどを記載しております。

4 ページには、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年度の7駅の乗降客数を示しております。

続いて5ページをご覧ください。2－5は、地区のバリアフリー化方針における（1）バリアフリー化整備の背景についてです。梅田地区は、「誰もが安全に快適に移動できる立体的な回遊都市の形成」を地区の基本理念として整備が進められ、地下・地上・デッキ等の各レベルで円滑な移動が可能な歩行者空間が整備されてきたこと。近年は、東京2020オリンピック・パラリンピックや、2025年大阪・関西万博の開催等を契機として、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、すべての利用者に利用しやすい環境整備とともに、すべての人が、社会的障壁の除去を含む心のバリアフリーの考え方を理解し、実際の行動に結びつけることができるよう、効果的な広報・啓発活動、教育活動に行政・事業者・市民が連携・協働して取り組み、すべての人が快適で安全に移動できるまちづくりをすることが求められていることを記載しています。

（2）現状の主な課題については、ワークショップ等のご意見を踏まえ記載しております。1）鉄道駅については、大ターミナル駅であるため、利用動線が錯綜し、車いす使用者や視覚障がい者などが安全な移動の動線を確保することが困難であり、適切な案内誘導が必要なこと。ホームなど狭い場所での安全対策や無人改札における利用のしやすさの確保などについて検討が必要なこと。バリアフリースイレ内の大型ベッドの設置、高齢者、障がい者、異性介助者、LGBTQ+、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいトイレの設置などの検討が必要なこと。などの課題があり、これらの課題を、「■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題」と「■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題」に分けて記載しております。

6 ページをご覧ください。2）乗り換え経路については、JR大阪駅御堂筋口改札や連絡橋口改札等にエレベーターが設置され、バリアフリールートが確保されているものの、中央口の改札内にはエレベーターが設置されていないため、各ホームから中央口改札へ移動ができない。中央口改札から阪神大阪梅田駅百貨店口の移動経路が、階段とエスカレーターのみで、車いす使用者に大きな迂回が生じている。といった状況であるため、エレベーター等上下移動設備の設置の検討やエレベーター位置や迂回の少ない経路の案内など、すべての人にとって分かりやすい案内・誘導の検討が必要なこと、などを課題としており

ます。

3) 道路・交差点・駅前広場については、歩道と車道の境界部の段差や、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている、黄色以外で誘導用ブロックが歩道と区別がしにくい箇所があるなど、車いす使用者や視覚障がい者等が移動しにくい状況であるため、車道と歩道の縁石の段差の解消及び歩道の勾配の見直し、視覚障がい者誘導用ブロックの歩道との色彩組合せに配慮した整備、維持管理等などを課題としています。

7 ページをご覧ください。4) 地下街については、地下街は面的に整備され、周辺の商業・業務施設と接続されており、地上に比べると視覚情報が得られず現在地や周辺施設位置を把握することが困難であることから、施設案内及び周辺施設の分かりやすい案内・誘導などを課題としています。

5) 地上と地下の連続性確保については、梅田地区の多層構造を活かして立体的な歩行者ネットワークを機能させるには、快適に上下移動できるよう、地上と地下の円滑な移動を確保する必要がある、主な道路横断箇所の地上と地下の連続性が望まれる箇所を「結節拠点」として位置づけ、地上と地下の上下移動の円滑化及び平面横断の円滑化を図り、立体的な歩行者ネットワークを構築することを課題としています。なお、本日の協議会では(1)バリアフリー化整備の背景、(2)現状の主な課題までをお示ししましたが、第3回ワークショップの際には、バリアフリー化方針をお示しできるよう検討いたします。

続きまして、8 ページの地区における生活関連施設・経路図、10ページの生活関連施設一覧、12ページの地区における生活関連施設・経路図におきまして、生活関連施設としていた「大阪第一ホテル」を削除しております。

以上が、梅田地区の基本構想変更原案の加筆・修正箇所になります。

続きまして、13ページから難波地区になります。

主な検討内容としましては、2-4地区の概要、2-5地区のバリアフリー化方針については、梅田地区と同様の検討状況です。3-3、4-1、4-3については生活関連施設を削除しております。

それでは、難波地区について説明をいたします。14ページをご覧ください。

2-4 地区の概要において、難波地区は、4駅が立地し、これら4駅の一日平均利用者が約80万人という国内でも有数の交通ターミナルを形成しており、地区内には、数多くの商店街をはじめ、百貨店や複合商業施設、スポーツ施設もあり、関西圏だけでなく全国・海外からも数多くの人が訪れていること、なにわ筋線の事業が進められていることなどを記載しています。

16ページをご覧ください。

2－5の（１）バリアフリー化整備の背景において、難波地区は、「大阪再生の拠点となる誰もが楽しめる賑わい・協働・発信のまち「ミナミ」の形成」を地区の基本理念として整備が進められ、駅舎内においては、ホームの安全対策やトイレの多機能化、主要な経路では、歩道における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、音響信号機の設置が進められてきたこと、近年は、梅田地区の記載と同様、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、すべての人が快適で安全に移動できるまちづくりをめざすことが求められていることを記載しております。

（２）現状の主な課題として、１）鉄道駅については、利用者が多く、利用動線が錯綜し、車いす使用者や視覚障がい者などが安全な動線を確保することが困難であり、適切な案内誘導が必要なこと。ホームなど狭い場所での安全対策や無人改札における利用のしやすさの確保などについて検討が必要なこと。高齢者、障がい者、異性介助者、LGBTQ+、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいトイレの設置などの検討が必要なこと。などの課題を記載しております。

16ページから17ページをご覧ください。２）乗り換え経路については、南海難波駅は、関西国際空港に直結する主要な交通拠点であり、外国人を含め利用者が多く混雑し、歩行者動線が錯綜していることから、車いす使用者や視覚障がい者は移動がしにくい。地下2階の近鉄大阪難波駅東改札口やOsaka Metro千日前線なんば駅東改札と地下1階の地下街等の移動において、エレベーターが整備されておらず、車いす使用者に、大きな迂回が生じている。といった状況であるため、エレベーター等上下移動設備の設置の検討やエレベーター位置や迂回の少ない経路の案内などすべての人にとって分かりやすい案内・誘導の検討が必要なこと、などを課題としています。

３）道路・交差点・駅前広場については、梅田地区と同様の他、駅前広場におけるバス・タクシー乗降場の分かりやすい案内・誘導などを課題としています。

こちらも同様、第3回ワークショップの際には、バリアフリー化方針をお示しできるよう検討いたします。

続いて、18ページから21ページについては、生活関連施設としていた「イビスタイルズ大阪難波」を削除しております。

以上が、難波地区の説明になります。

最後に、京橋地区の説明になります。23ページをご覧ください。2－4 地区の概要において、4駅が立地し、一日平均利用者数が約46万人という市内でも有数の交通ターミナルを形成しており、地区内には、大規模商業施設の他、界限性のある商店街や商業・業務施設、公共施設が立地していること、また、寝屋川を挟んだ大阪ビジネスパークには、

商業・業務施設の他、広域的な交流・文化施設が立地していることを記載しております。

24ページをご覧ください。2－5の（１）バリアフリー化整備の背景において、京橋地区は、広域移動の拠点となるターミナルにふさわしい移動の円滑化を推進し、「安全で楽しく活気あふれる街・京橋」の活性化をめざす」を地区の基本理念として、バリアフリー化整備が進められてきたこと。また、京阪京橋駅、JR京橋駅と大阪ビジネスパークの２地区の連携や京橋駅周辺の拠点機能の向上など長期的な将来のまちづくりも視野に入れたバリアフリー化がめざされてきました。近年以降の記載は、２地区と同様です。

（２）現状の主な課題については、１）鉄道駅については、先程の２地区と同様の記載となっております。

25ページをご覧ください。２）乗り換え経路については、JR京橋駅、京阪京橋駅とOsaka Metro京橋駅の地下通路による乗り換え経路上に、エレベーターが整備されておらず、車いす使用者は地上から京橋公園内のエレベーターを利用して乗り換えることになり大きな迂回が生じている。京橋公園へ至る乗り換え経路は歩道が狭く、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている箇所があり、公園出入口が狭く、車いす使用者が通行しにくい。また、公園出入口につながる交差点に音響信号機が設置されていない。といった状況であるため、エレベーター等上下移動設備の設置の検討、音響信号機の設置、京橋公園出入口の通行幅の確保、エレベーター位置や乗り換え経路の案内など、すべての人にとって分かりやすい案内・誘導の検討が必要なこと、などを課題としています。

３）道路・交差点については、歩道と車道の境界部の段差や、誘導用ブロックが途切れているなど、車いす使用者や視覚障がい者等が移動しにくい。また、JR京橋駅と京阪京橋駅の間にある広場の南側に階段があることから、車いす使用者は、京橋交番交差点方向に移動する必要がある、大きな迂回が生じている。といった状況であるため、車道と歩道の縁石の段差の解消及び歩道の勾配の見直し、誘導用ブロックの歩道との色彩組合せに配慮した整備、維持管理、スロープ等の整備による段差解消などを課題としております。

４）京橋駅周辺と大阪ビジネスパークの連携については、京橋駅周辺と大阪ビジネスパークをつなぐ大阪城京橋プロムナードは、利用者が多く、歩行者動線が錯綜していることから、車いす使用者や視覚障がい者等は移動がしにくい。また、京阪京橋駅片町口改札口周辺において、地上とプロムナードの上下移動は、階段とエスカレーターのみであり、車いす使用者がプロムナードに移動するには、イオン京橋跡地内の仮設通路を利用してアクセスする必要がある。といった状況であるため、視覚障がい者誘導用ブロックや分かりやすい案内・誘導などの課題の他、プロムナードにつながるエレベーターなどの上下移動設備の設置等を課題としています。

こちらにつきましても、第３回ワークショップの際には、バリアフリー化方針をお示

しできるよう検討してまいります。

以上が、京橋地区の説明になります。

これで資料1から3の資料の説明を終わらせていただきます。

○内田会長

資料1から3まで、事務局側で用意していただいた資料を説明していただきました。冒頭、進め方について申し上げた通り、尾上委員から参考資料2という形で、ご意見書が出ておりますので、こちら説明をよろしくお願いいたします。

○尾上委員

DPIの尾上です。ご指名ありがとうございます。参考資料2ということで、私の意見と、あと報告をまとめさせていただいています。まず、この第10回の協議会に向けての意見ということで、再開発との関係ということで、先ほどご説明いただいた資料3のところでの背景とかというところで、さらっと触れられているという感じなのですが、梅田、難波、この20年ぐらいの間に何度も再開発されていたのだな、その割には重点地区になっているのに、全然当事者の意見を聞かれる機会がなかった。さらに今後、京橋の再開発で当事者の意見を聞かれるのだろうか。そういうふうな非常に大きな疑問と危機感みたいなものを持って、ちょっと意見をまとめさせていただきました。

時間の関係で細かく説明することはないんですけども、例えば梅田地区の再開発問題ということで、三番街や茶屋町、阪急ターミナルビルの再開発計画というのが予定されていたりするわけですが、そちらをこの協議会にちゃんと進捗状況とかを報告いただいて、あるいはそれに対して当事者から意見を述べる、そういった機会を是非いただきたい。この協議会、あるいは基本構想の見直しの中で示されてきた課題を、積極的にこういった再開発の中で取り入れていただきたいなというものです。ちなみに、うめきた2期計画が今も進んでいるということが背景のところに書かれていましたが、つい先日、新しく作られたデッキのエレベーターが11人乗り。しかも11人乗りで手すりがついていて、籠の大きさをさらに制限をしているような状態。今の時代で大阪みたいな大きなところで11人乗りはないだろうと思うんですね。やはりこれ全然当事者の声を聞かずに作っちゃったからなんじゃないのかなというふうに思ったりします。先ほどの課題のところにも書いていただいていますけれども、梅田地区でいえば、例えば東梅田からディアモールへのところは階段しかないとか、JR中央改札からアクセスすると、地下街に行くにも全然階段しかないようなこととか。あるいは難波地区の再開発。今後いろいろな再開発が進むみたいですが、こういったことがどうなるか。京橋地区も、京阪京橋駅のリニューアル計画や、先ほども出ていましたけれども、OBP、あちらの方のデッキの部分が階段とエスカレーターが基本というふうなことですね。これらの点についてどうなるのか、後で

もう少し詳しく述べますけれども、今まさにこのまち歩きをしているときに課題として指摘されていた京橋公園の入り口の、バリカーと私たちは言っていますが、それが今後に残ってしまうのではないかという情報が入ってきています。非常に心配をしているところでもあります。

次のページです。資料2に関してということなのですが、ちょっと最初に苦言を申し上げておきますと、先ほど井上課長さんの方から資料3の整理が直前になったということで、実は昨日の夕方時点でまだ届いていなかったというのが正直なところですよ。今日委員が初めて見て、しっかりした意見を言えるんだらうか。私たち、地区の第3回目のワークショップに向けて、その原案をここで検討するわけですよね。原案というのは、特にこの資料2と資料3なわけですよね。その資料3について十分検討できない生煮えのものを地区のワークショップにお示しするというのは、非常にその参加者に対しても失礼だし、私たち委員としての責任が果たせないのではないかと。いろいろ調整するのに大変だったのかもわかりませんが、少なくとも今日初めて見て、ちょっとしたやりとりだけで済ませるのではなくて、この後も委員からの意見を引き続き募っていただいて、第3回目のワークショップにちゃんとこの基本構想の協議会の委員の意見を反映させたもの、それを第3回目のワークショップに示すということで、委員の意見集約の仕方をぜひご検討いただきたい。この後、ぜひご回答をいただければなと思っています。

その上で具体的に、先ほども申しましたが、基本構想で2004年なり6年ぐらいで課題とされていたのに、現在も解決されていないものが多いわけですよね。例えば、先ほどのコムズガーデンの地下道へのエレベーター設置でありますとか、あるいは京橋公園のバリカーの撤去というのは、見直し前の基本構想においても課題が指摘されているのに、全然解決されない。あるいはそういうことを全然当事者の意見を聞かずに京橋公園の改築だけが進んでいくというふうな、一体何のための基本構想、重点地区なのか。ちょっと厳しい言い方になりますけれども、ここら辺、今回の見直しにあわせて、ぜひいろいろな再開発、いろいろな関連事業の中にしっかりとこの基本構想で議論されたことが反映されるようにしていただきたいということと、あと、今回の資料、今後の方針については今回示されていないで、第3回目のワークショップですということでしたけれども、去年の天王寺・阿倍野とか新大阪の時は、方針まで、例えば、結節点の原案まで示していただいたのではなかったでしょうか。

○事務局（井上）

前回は課題のところまでで、同じですね。

○尾上委員

少なくとも非常に生煮え状態で今回の資料が出ているということを感じます。

もう一つ気になるのは資料2の方で、これは事業者さんからの回答を要約してそのまま載せたということなのかも知れないけれども、これも去年までの経過の中で、その回答を踏まえて、こういうふうな方向で調整をする。大きな矢印でたしか対応方針を記されていたと思うんですよね。そのまま張りつけて終わりじゃなかったんじゃないでしょうか。これについて、こういう方向で調整する、あるいは引き続き調整をする、引き続き検討、そういったことが書かれていたと思うんですよ。これだったら本当にもうこの協議会をやっている意味がない。それぞれの事業者さんと直接やりとりするしかないんですかというふうになってしまうと思う。

ぜひ資料2の部分、例えば具体には次のページですけれども、この答えはさすがに無いよなと思いましたが、3-2ですけれども、視覚障がい者誘導ブロックの途切れている箇所について、まち歩きの中で指摘されているわけですよ。今までだったら、それぞれの管理者の間でやっていて、その間が途切れていたりとか、いろいろな理由があると思います。でも、それをお互い調整し合って途切れないようにする、そういうふうな調整をしなきゃいけないのに、途切れている箇所は対応が困難という回答がそのまま載っているんですよね。途切れているところはどうしようもないのか。一つ一つ、ここはできるけれども、ここはこういう理由でできないとか、できるところ、できないところ、できないところはどういう理由があるのか、そういったことまでちゃんと示さないと返答ができないですよ。途切れているところは全て対応が困難みたいな回答がそのまま載っているいいんでしょうか。何のためにまち歩きをしたのかという話になりますし、さらに駅舎に関する項目、券売機についても今後検討する、方針の中で当事者を交えて検討していくというのが去年示されていますよね。にもかかわらず、精算機や券売機の画面のタッチパネルが使いにくいという意見について「メーカー製作機器である」、当たり前じゃないですか。まさか鉄道会社が自分たちで作っている、社員さんが自分で作るということを考えているのではなく、こういった課題があるということを受けて、当事者と一緒にあり方を検討していただいて、その新しい仕様をちゃんとメーカーに発注をしていただく、そういったことを私たちはお願いしているのに「メーカー製作機器である」、本当にちょっと冗談で書いてるの、みたいに思ってしまうんですよ。

さらに5番目、次のところですが、エレベーターの大型化について「ホーム拡張や歩道幅の制約があり困難」とあるが、いやいやターミナル駅については15人乗り以上を基本として、可能なときは17人、さらに24人乗りも検討します。これは共通の整備方針で確認してきたんじゃないんですかという話なんですよ。

ちょっと時間の関係で、本当にまだまだいろいろ言いたことたくさんあるんですけれ

ども、最後にちょっと1点。

5 ページ目の6、道路交差点に関する項目というところで、京橋公園のバリカー撤去については、これは前から指摘されていて、今回、まちあるきでも指摘されているのに、それに対して「S字バリカーは撤去予定」という回答がありますけれども、それはいわゆる国会で言うご飯論法じゃないでしょうか。S字じゃないC字型のバリカーに変えるとかいう話だったらすり替え、そもそもバリカーが私たち車いすにとっては使いにくいということを行っているのに、「S字はなくしますよ」という回答はちゃんと課題として指摘されていることにお答えいただいているわけなんですよ。ここら辺をもう少し、誠意を持って回答をしていただければと思うところです。

あともう一つは、最後の1枚物というか、裏表の資料を説明させて頂きます。こちらの方は、つい先日、10月16日、この委員の皆様にもご協力をいただいて実施をいたしましたOsaka Metroの無人改札のインターホンの検証会報告であります。もちろん私たちの要望の前提は、無人改札をこれ以上増やしてほしくない、できればもう一回有人に戻してほしいというのが基本でありますけれども、無人改札ならば、せめてどんな障がいがあっても安心して乗れるように、安心して連絡をして対応してもらえるようにしていただきたいということで、今回、第2期のインターホンができたということで、いろいろな障がい種別を超えた皆さんに参加をいただいて、検証をいたしました。最後のページに調査項目ということで、無人改札であると容易に知ることができるか。肢体や身体、視覚、知的の方々から無人改札であるかどうか分からないということとかですね、あるいはインターホンの連絡方法があると、知ることができるかということに関して、聴覚障がいのある方から、インターホンがあることはわかるけれども、音声だけの連絡方法で聴覚障がい者はどうやってコミュニケーションを取ればいいのか、戸惑う、対応できるのだろうか。あるいは知的障がいの人は、文字での表記を理解することが難しい、文字以外の表記を考えてほしい。あるいはインターホンに容易にたどり着くことができるか、インターホン操作が容易にできるかというようなこと。さらにその他、無人改札化に伴って駅員が減っていきますと、災害時、対応していただける駅員さん、人員はいなくなってしまうのではないかという不安の声も寄せられている、ということを最後に報告して、私の意見発表にかえさせていただきます。どうもありがとうございました。

○内田会長

どうもありがとうございました。冒頭進め方について説明した通り、ここで一旦休憩を入れさせていただきたいと思います。5分程度休憩ということで、再開は15時、午後3時から再開したいと思います。一旦休憩に入ります。

○内田会長

では再開したいと思います。

今事務局から連絡がありまして、北川委員、山本委員、ご都合が悪いということでご欠席です。

ではこれから予定されている時間、1時間弱、いろいろご意見をいただくということでございます。お一人ずつご意見いただいて、ご質問等に対して事務局から回答いただく。まずまとめてお一人ずつ一回、1周して出していただいて、取りまとめて事務局から回答をいただく。2周目については挙手していただくというような形で進めさせていただければと思います。

では、まず野口委員、お願いできますでしょうか。

○野口委員

老人クラブの野口でございます。先ほどもご意見ございましたけれども、やはり梅田にしろ難波にしろ京橋にしろ、本当に交通網の交錯にするところでございますけれども、私も昨日、京橋の方はあまり知りませんでしたので、ちょっと見てきたんです。コムズガーデン、駅を上りましたら、閉まっているんですね。工事ということで、地下鉄から上りますと、かなりの階段が。エレベーターがありませんので上がったんですね。上がったから工事中と。それからまた階段で、30mか40m上がると。ところが、車椅子の方、要するに足の悪い方ですね、エスカレーターのかわりに一人乗りの、担当者呼んで上がる、病院なんかに置いてありますけれども、そういうあれしかないんですね。ですから、本当に車椅子の方とか足の悪い方は、この階段は難しいなと。私も83歳なんですけど、人並みに歩けると思いましたが、やっぱりしんどいなというような感じがしました。そして、途中で防水壁、浸水したときに止めます防水扉もこの影響で閉められないんですね。だから万が一、集中豪雨という形で地下鉄の方に水が入りますと、工事しているために閉められないということで、これもやばいなということも感じました。

また、JRの方に歩いていく途中に、歩道、5、6mの歩道があるんですね。その中に真ん中に杭が並んでいるんですよ。6mある真ん中に3mくらいのところに棒の杭が7、80cm、ずっと並んでいるんですね。何のためにこれがあるのかなと思って向かいの歩道も見ましたら、それもやはりついているんです。これをとらないと、また車椅子の方とかが障がいになるのではないかなと。真ん中ですよ。だから、おかしいなということで、どうしても必要ならば埋め込みにするか、あるいは後で埋めるというような状態に杭をしなければ、ちょっと広い歩道で立派やなと思ったんですけど、そういう変な杭があるということで、ちょっと変なことを感じました。

やはり大阪にしろ難波にしろ、これから万博が始まります。外国の方がキャリーケースを持って移動していますので、今でもエスカレーター、エレベーターが本当に並んでお

る。1回ではとてもじゃないけど上がりません。あるいは下りられません。一人で大型キャリーケースを2つ3つ持って乗られますので、数人でいっぱいというような形で、やはりこれからこういう大阪は観光都市として進んでいくのであれば、そういうこともしっかりと明記してやらないといけないのではないかなと思います。

それと、皆さんの意見をお聞きして、やはり聴覚障がい者の方、あるいは障がい者の方、いろいろそれなりの言い分があると思いますが、100%これは難しいと思います。片方では目が見えないから音にしてくれと。聴覚の方は音が聞こえないから文字にしてくれとか、いろいろな問題が出てくると思います。ですから、やはり国際法に基づいたそういう表示を検討していただく。この万博がちょうどいい機会ではないかと思いますので、それをもとに皆さん方のご意見なりを少しでも参考にしていただけるようにしていただきたい。100%は無理ですので、せめて折衷案で半分ずつぐらいでも満足できるような方向でしていただけたらありがたいんじゃないかと。私の場合は歳がいつています、高齢ですけれども、目も耳も聞こえますし、何とかそういう面での不便は感じないんですけれども、皆さん方の意見を聞いていると、本当に大変だなということはつくづく感じますので、できるだけ皆さんの意見が少しでも聞いていただけるように、各皆さん方、大変経費がかかるとは思いますけど、よろしく願いしたいなと思います。以上です。

○内田会長

ありがとうございました。では引き続いて、廣田委員、お願いできますでしょうか。

○廣田委員

協議会が3回目で進んでいると思うんですけれども、この間、南海トラフが起こって、あのような地震が起きて、来年関西万博の開催がありますけれども。中国から長期お休みがあつて、その都度インバウンド観光の方がたくさん来られています。先ほどご意見がありましたようにエレベーターですとか、キャリーケース、2つ、3つを一人が持たれたりして、障がい者の方が後回しになります。高齢者の方も後回しになります。やむを得ないかなとも思うんですけれども、そうではなくて、やはりスムーズにエレベーターに乗れるとか、もう関西万博が来年開催ですので、もうちょっと今言っても間に合わないかなと思うんですけれども。実際、ちょっと災害面もありますし、ちょっと心配だなというふうにも思っています。早急にできることから解決してほしいなというふうに思っています。大阪万博が始まりました。でも、それでは意味がないのかなというふうに思います。一つでもいいので、解決できることから早急に対応していただきたいというふうに思っています。エレベーターをどこかの端っこに設置するということではなくて、例えばエスカレーターの上に設置するとかいうことになると、きょうはエスカレーター使おうかなとかいう選択はしやすくなると思うので、そういうことは考えられないのかなと思いました。それと、

券売機の件なんですけれども、改善努力されているかわかりませんが、普段私たちの生活の中でインターホンがついているモニター付のインターホンというのはありますね。あれは誰が来られたのかというのがわかりやすい、でも、例えばヤマトの宅急便さんが来られたなとかわかるんですけれども、そうすると来られた方が変な人じゃないってわかって安心なんですけれども、それがないという意味で、券売機の方もすごく不安だなと思います。やはり使う人が安心して利用できるような設定をしないと、というふうに思います。何においてもそうだと思います。これ以上時間もありませんので、この辺で終わらせていただきます。

○内田会長

廣田さん、ありがとうございました。次に濱崎さんお願いいたします。

○濱崎委員

LGBTQの新設Cチーム企画の濱崎です。資料に沿って一つずつ聞きたいことがあるんですけれども。

資料2の4ページ、トイレのところです。対応状況について、「他のトイレとの整合性やお客様のご利用状況を鑑み」と書いてあるんですけれども、意味が何か伝わりにくいなと思って、説明を聞ければなと思っています。この対応状況についてちゃんと答えなくても、別の視点でいうと、このトイレの主な意見というのは、もともとノースゲートビルディングの外側のトイレで、ピクトグラムが車椅子用バリアフリースイートイレに青い男のピクトグラムと赤い女のピクトグラムが貼ってあるのを、そのピクトグラムのみを調整して張り替えて、男女共用とかにできませんかね？みたいな意見を言った上での、こういうまとめ方をされているので、簡単に言うとピクトグラムの張り替えって可能なんでしょうか？みたいな話だったんです。それについてちょっと何か今日聞けることがあればいいなと思っています。

次に、これは多分、去年の4月のときにも言っていることなんですけれども。参考資料の1の44ページですね。44ページぐらいのところに、各駅の整備状況とか整備内容というのが書いてあるんですけれども、去年の時点で一応難しいですと言われているんですけれども、やはりカームダウン、クールダウンのスペースについてちゃんと明記があったりするのを見ていますと、右側の方に、カームダウン、クールダウンについては書いてあって、大規模改良時に検討で区分「○」って書いてあるんですけれども、やっぱりオールジェンダートイレも表の中に入れてほしいなという気持ちが前々からありまして、今日もそれを伝えようと思いました。

資料に沿っては以上になります。今回ちょっと資料を受ける回答を今したんですけれども、事前にはこれどれもわからなかったことを今読んで何とか絞り出したという感じで、

できたらこの資料の回答をちゃんと用意するためにも、もうちょっと早目に出していただけるとやりやすいなと思いました。ちょっと今日は難しかったです。

私たちの団体はいつも独立したオールジェンダートイレの設置と、バリアフリースペースそのものをオールジェンダー化する、先程出したノースゲートビルディングのようなピクトグラムで使いにくいというようなトイレの、使いやすくする工夫をしてほしいということ。ピクトグラムのデザインをより使いやすいデザインのものに変えてもらうこと。あと、よく聞かれるトランスジェンダー女性の方が利用拒否をされるという事象を減らしていきたいということをいつも言っているんですけども、引き続きよろしくお願ひしたいと思っております。

これまで鉄道駅では独立したオールジェンダートイレというのは1個もなかったんですけども、大阪においては、それも変わるかもしれないという情報を耳にしておりますので、期待をしております。以上です。

○内田会長

ありがとうございました。では、長谷川委員、お願ひいたします。

○長谷川委員

大阪市手をつなぐ育成会の長谷川です。よろしくお願いします。本日の資料の対応状況のところを読ませていただいたら、案内の部分で、音案内であるとか、視覚的な案内、それに対しての対応は比較的前向きに検討されているのかなと思います。取り組みやすいところでは、そのように書いていただいているところがよかったと思うのですが、休憩施設のところ、梅田の4ページの休憩施設について、要望としましては、さまざまな障がい特性の方が利用できるレストスペース、それを設置してほしいということなんですけれども、設置しているのがデッキの間の吹き抜け部分のところに椅子を設置している。カリオン広場にベンチを設置しているという単なる休憩というか、そういう椅子を取り付けているのだなというふうにしかななくて、さまざまな障がいの特性の方が、必要とする目的を達するためのスペースではないのだろうなと思いました。あと、通行量が多くて流動を阻害することになるから、スペースをとることができないというふうに書かれてしまうと、これは絶対、設置は無理なんだというふうなとり方しかできません。ここは人が多いからこそ作ってほしいという意見であると思ひますし、そういうスペースがもしあれば、そういうところにも出かけてみよう、という気持ちにもなるのかもしれないなと思ひました。なかなかそのスペースがない場所にとスペースが要る休憩施設を設置するというのは、大変難しいんだなと思ひました。

あと、難波の方なんですけれども、環境悪化につながるからベンチを設置していないというところがあるのですが、11ページの地下街におけるベンチ等については、環境悪

化につながる事が多く、当初の目的が果たせないから設置していない、ということなんですけれども、そのものを必要としている人が意見として言っているのに、環境悪化につながるから設置しないというのは答えではないんじゃないかなという気がします。環境悪化につながらないような手段を考える等、そういうのは展開できないのかなと思いました。やはりこれって根本的なことだと思うんですよね。共生社会の実現をめざすと言われていまして、こうすることで必要なものが設置されないということは、共生社会には到底つながらないかなって、そういうふうにも感じました。

最後に、尾上委員から提出されたMetroの検証会、私も参加させていただいたんですが、例えばこのインターホンですが、第1期、第2期とあって、第2期は改良されたものが出ていますのなんですけれども、知的障がいのある方から見ますと、第2期の方がわかりにくいんです。第1期のところで、多分足りない部分であるとか、改善点等いろんな意見を聞かれたと思うんですよね。とにかくその意見を集約したのが第2期なんです。そうしたら、情報が多くて、どこを見ていいかわからないし、ましてやモニターがないので、音声だけが聞こえてくると、知的障がい、発達障がいの方の中には音が全部同じように聞こえる方もいるので、どの声を拾ったらいいのかがわかりにくい。実際現場に行ったら、ホームの方からのアナウンスの声も耳に入ってくるんですよね。とにかくいろいろな種類の声が入ってくる。モニターがあれば、その顔を見てそこに集中はできるのですが、音が流れてくるだけだと、なかなかその音声を拾うというのは難しいだろうなと思いました。なので、「ここから声が出ます」とわかるような絵カードのようなものをつける等、本人がインターホンに集中できるようなものがないと、このインターホンでは理解するのはちょっと難しいと思いました。それと、やはり文字表示がパッと見えるところに多いのですが、それを読んで理解するというのは難しいだろうなという印象は受けました。以上です。

○内田会長

ありがとうございます。では、手嶋委員、お願いできますか。

○手嶋委員

基本的なことを言うようですが、障害者権利条約をはじめとする関連法制の整備に加え、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催、2025年大阪・関西万博の開催等を契機として、のところに書いてあるんですけど、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、すべての利用者に利用しやすい環境整備、と書いてあるんです。これは全ての人に環境整備、基本に置いているのであれば、いろんな障がい者の人もいてはるやろうし、高齢者もやはり腰が痛くなったりしたら、この券売機なんですから、長谷川さんが言うような画面が出るような方がということは私も発言したんです。

それと、上六から谷町九丁目の改札まで広いんですよね、あそこの空間は広くて長い。今、僕腰を悪くして、この間も歩きづらかったんですけれども、そこにこれだけの広さだから椅子を置いてもらったらどうですかと聞いたら「いや、ここは通路ですので」と。通路でも高齢者になったら地面に座るのかなとも思ってみたり。今、跳ね上げの椅子なんかいくらでもあるし、そういうことで何も幅をとらないと思うんですよ。健康な人から見ての考え方であれば、こういうようにやっていたら、障がい者に優しいとか、高齢者に優しい、基本中の基本、一番初めはこういうことをうたって、こういう会議が始まったと思うんですけれども、それがなくなったなと思うと、会議の意味がないと思うんですよ。先ほど言われたように、券売機の時もあったんですけれども、前の機械とよく似てる。ただボタンを押すところかがちょっと違う。それは前のよりこっだけ良くなりましたと言うんですよ。ところが我々から見たら、モニターが上についていたら、結局その人の顔を見てやるからわかりやすいんです。それが全然ぴんとこないというのは、そこが健常者なんですよ。我々障がい者、聴覚では手話でも白板でも、書いて聴覚の人にも見せられるし、視力の人は声でやればいい、そういうことを全部わかってるはずやと僕らは思ってるんですが、まだ全然この基本が、今現在やっていることが全然わかっていないんだなと僕は思っています。やはり自分が障がい者になって初めてわかることなんです。お茶を片手で一生懸命開けようとしたけど固くてやっていただいたんだけど、お茶一つ開けられない。そういう人の分をどうしていくか。無理なことは無理と思うんですけれども、そういうことを頭に置いてこれからやっていただきたいと思います。

○内田会長

ありがとうございました。いろいろお気づきの点、不備な点、改めておっしゃっていただかないと、忘れがちな点をいろいろご指摘いただいたという認識です。事務局の方から受け止めについては置いておいて、実際のこれからの進め方、また、各地区でワークショップを行って具体化していくということですが、それに向けていろいろご指摘があったかと思います。何か先送りしているのではないかとかありましたけれども、その辺についてご回答いただければと思います。

○事務局（井上）

すみません、先ほどご説明したとおり、資料3が特に協議会直前までの調整になりまして、委員の皆様にはご説明が遅れたこと、申しわけないと思ってございます。尾上委員からも、濱崎委員の方からも、今日見ただけではなかなか資料の理解も、ということもありましたので、少しお時間をとらせていただいて、また後日改めて資料の確認をしていた上で、またご意見を頂戴できたらなと思ってございます。その辺、どのようなご意見かにもよるんですけれども、また事業者の方にも再照会する内容があるのかとか、その

辺を見せていただいて、ワークショップまでにどこまでできるかというのはあるんですけども、させていただきたいと思っています。ただ、勝手なスケジュールの話で恐縮なんですけれども、11月中には第3回のワークショップを開きたいということで、この間説明してきておりますので、早い目にご意見いただいて、調整をかけさせていただきたいというのが、事務局からのお願いになります。

また、協議会での共有の仕方は、例えば次回の協議会で共有させていただくとか、その辺はまた会長とも相談させていただきながら進めていけたらなと思っていますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○内田会長

私の方からも皆様にお願いがございまして、今、課長さんがおっしゃられたのは資料の1の表紙のところにスケジュールが出ております。左側の流れの真ん中が第10回推進協議会、これが今日のこの集まりです。尾上委員からワークショップに向けてのたたき台をここで決めて、ワークショップにかけるんですよっていうことをいただきましたけれども、これを11月中には行いたい。今のような状況でワークショップをやっているかというような本質的なご意見もあろうかと思いますが、ただ、これも物事はある程度区切りをつけて前に進んでいかないと、また進まないというのも事実でございます。地区のワークショップに関わられている方々も予定というがあるので、あらかじめお示ししているスケジュールにのる範囲内でやっていくしか仕方がないよね、というのも現実の問題としてはあるわけです。そういうのを何とか乗り越えていくこととして、この辺のバリアフリーの話で、これはもう皆さんの方がお詳しいですから釈迦に説法なんですけれども、できることを確実に一步一步やっていって、そこでゴールではなくて、さらに次へ向けて引き続き継続的にやっていきたいと思います。

この会においても、本来であればバリアフリーのマスタープランというのがあって、その下での各地区の基本構想というのがあるべき姿ですが、そういったあるべき姿になっている自治体は国内でもほとんどまだないという状況で、大阪市においては口汚く言えますけれども、20年間サボっていたのを何とか巻き返しているという状況ですので、マスタープランというものはしっかりまとめるだけの、まだ蓄積がない、それを埋めるものとして骨子というような形のものをまとめて、骨子ではある程度、理想的な長期的なものを示しましょう。ただ、それを各地区で具体的な内容を各基本構想の段階に持っていくときには、各地区ならではのいろいろな事情があるので、追加してできることもあれば、一方でやはり現実的な今使い続けている駅とか道路を前提として考えると、なかなか5年、10年ではやはり無理よねという現実もきっちり確認した上で進んでいきたいと思います。そこで、残されている将来的な課題については、地区の方からこちら推進協議会、この会議の

方に上げていただいて、骨子をアップデートしていく。それが具体的にマスタープランにつながっていったりとか、あるいは各地区の5年後の見直しのときにできる限り反映できたらいいんだけど、なかなかそれも一朝一夕には進まないです。だけれども、確実に前に進んでいきましょうというやり方が現実的というか、私としてはそういった形がよろしかろうというふうに考えております。

ですから、今日皆様方にこうやってお集まりいただいて、貴重な時間を使っているわけですから、あらかじめ必要な資料は出せよという話もありますが、もろもろの事情があってというところがありますので、主に資料の2について。先ほど課長さんがおっしゃったように詳細を見ていただいて後ほどご指摘をいただきたいということでございますが、今気づかれた範囲内で、大きな問題点があればご指摘いただくというようなことに時間を使えたらと思います。

そういった方向でいくときに、尾上委員からご指摘の中で一つだけ確認したいんですけども。天王寺・阿倍野、新大阪のときにはマップにいろいろな意見をまとめたものがあったんですけども、今回それが無いよねというご指摘でしたが、今日配っていただいている資料の2には、例えば8ページに梅田エリア。こういったものもちゃんと作りましょうねというご指摘だったという理解でよろしいですか。尾上委員。

○尾上委員

ありがとうございます。この意見をまとめたのは、たしか先週末にはこのマップはなかったですね。そういう段階のものということと、このマップがあるならば、繰り返しますが、例えば点字ブロックが切れているところがある、ところが総論的に切れているところは対応不可という回答はあり得なくて、例えばここはいけるけど、ここは難しいとかという、表に書いてあることとマップとが全然対応していないのが、実はもう一つの問題なのではないかという。後でマップを示されても表の評価がしようがないわけです。つまりマップとセットになって、マップのここの部分はいけるけれども、ここは難しいとか、そういう説明が本来の表のはずなんですね。

○内田会長

今までの段取りのまずさについてはよくわかっておりますので、確認したかったのは、この8ページのような図のような形できっちり整備して地区のワークショップをやりましょうというご指摘ですね。

○尾上委員

すみません、そのとおりです。つまり、繰り返しますが、要はこのマップがあった上で、ここの部分はどうか、あの部分はどうかというふうな議論ができるような表の作り込み方をしていただきたい。つまり、総論的にできるできない、できないできないと

言われてしまうと、その後の議論ができなくなってしまうという、議論ができるような資料の作り込み方をしていただきたいということをお願いします。

○内田会長

その点については対応表の方も「対応状況」なんですよ。対応の方針というのと状況というのは微妙に違って、だから、今、各事業者さんからいただいた回答内容を大急ぎで書きとめたという段階のところもあるし、ちゃんと工事との関係も考えた上でというところがまだ混在している状況かと思います。ですから、その辺はまだ言い方が不適切なところ、不十分なところというのは私からもおわび申し上げますけれども、そこはちょっと今日は置いておいていただいて。

せっかくお集まりいただいているので、マップをちょっと眺めていただいてお気づきの点があればご指摘いただくというのはいかがでしょう。8ページが梅田です。14ページが難波、一番最後のページ、18ページは京橋。ちょっとマップをご覧ください時間をとった方がいいかと思いますので。6、7分ですけれども、一旦またちょっと小休止して、3時45分から再開したいと思います。それぞれご検討いただければと思いますので、よろしくをお願いします。

○石塚委員

内田先生、ちょっといいですか、東北福祉大学の石塚です。

○内田会長

はい。石塚さんどうぞ。

○石塚委員

これから皆さんに確認いただくマップのことなんですけれども、タイトルから言うと、案内についての問題点のみ掲載したマップであると理解しているんですが、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れているところとか、エレベーターのこと、歩道の段差のことはマップ上には載っていないという理解でいいですよ。というふうに事務局に確認いただけたら。

○内田会長

事務局から、そのとおりだということですから、回答をお願いします。

○事務局（井上）

ご指摘ありがとうございます。実は案内誘導のところはかなり数が多いので、まずマップに最優先でさせていただいております。今、石塚委員からもご指摘がありましたように、他の誘導用ブロックの位置でありますとか、あとエレベーターの関係とか、そういったものは昨年度も図化しておりますので、今、鋭意作成中でございまして、この辺も含めてワークショップのときにはもう少し細かい資料という形でさせていただこうと考えてお

ります。

○内田会長

では、現状としてあるのは案内誘導の関係のみということでございますけれども、この辺の書きぶりとか、この場所も考えるべきではないかとか、何かお気づきの点があればいただけるとありがたいかと思いますが、ご検討いただけますでしょうか。

○廣田委員

すみません、廣田です。先ほどお話をしましたように。石塚委員のご意見のように、点字の誘導ブロックだけでなく、例えばインターホンがどこにあるのかという場所もわからないので、何らかの資料2の中で出た話、券売機はここだとか、インターホンはここにあるということを地図の中に入れてほしいと思います。それと、私たち聴覚障がい者は聞きながら資料を確認するということができないんですね。手話を見ているときに、ここの資料のこの場と言われると、手話と資料を同時に見られないので、少しゆっくりめに話をしていただきたいんです。例えば図の1とか、私たち団体としてみんなが見てわかる、討議できたらいいなというふうに思っています。私だけが考えるのではなくて、他の人が気づいたことを言ってくれると思いますので、意見をもらえんと思いますので、この図を活用したいと思うんですけれども、よろしいでしょうか。

○内田会長

今ご指摘のこともありますので、一旦ちょっと皆さんじっくりとこの場で集まっているこの機会を生かすという観点で、今、建設的な意見交換をするために3枚の地図をじっくり、ご覧いただく時間を取りたいと思います。これを持ち帰っていただいて、いろいろな関連する方々と検討していただくというのは、ぜひ行っていただきたいと考えておりますので。50分から再開したいと思います。6、7分ご覧いただければと思います。

○内田会長

そろそろ再開したいと思いますが。全体の今日の会議、4時までというお約束になっております。残されている時間は限られております。お気づきの点多々あるかとは思いますが、その辺は事務局の方に改めてお伝えいただくというようなことになるわけですが、今、気づかれている点をお一つ、これだけは絶対言っておかないというのを一つに絞ってご紹介いただきたいと思います。先ほどの逆順でお願いしましょうか。手嶋委員、お願いできますでしょうか。

○手嶋委員

14ページの図面、阪神高速15号堺線ですか、ラウンドワンからなんばHIPSへ向かう地上について地下に降りることのできるエレベーターを示した案内図がほしい。エレベータ

ーがあるんですかね、乗ったことがないんですが。

○内田会長

エレベーターはどこかにはあるんですけれども、ちゃんとしたわかるような案内がないよというご指摘があったということで、この辺りいろいろな商業ビルを使って移動できるようになっているんだけど、その乗り口がわからないというのがたくさんあるというのを、マップに落としているということだと思います。

○手嶋委員

私も最近難波には行かなくてなかなかわかりにくいんですけれども。エレベーターをなるべく無駄に作ることがないように、要所要所で上下できるよう。それと、外国人の方が多いので、今までは小さかったと思うんですよね、エレベーターに3、4人乗ったらいっぱい。これから大き目のエレベーターを作るような感じで、車椅子も当然乗れるんですし、荷物が多い人も乗れる。そういう形にもっていくのが一番いいかなと思っています。

○内田会長

ありがとうございます。では、長谷川委員、お願いします。

○長谷川委員

見せていただいて、特にこれというのはないんですけれども、案内の時のことを書いてあるんですけれども、単に例えば案内がほしいだけということもあるんですけれども、特に、天井についているけれども設置位置が高く見えづらいであるとか、案内表示を床面に設置してほしいというふうに書かれているのも、せっかく案内があっても、見てわからないところがあれば、目的というか意味をなしていないので、その辺は考慮して設置していただけたらいいかなと思います。以上です。

○内田会長

はい、ありがとうございます。濱崎委員、お願いします。

○濱崎委員

濱崎です。案内のところというのもあんまり私はトイレのことばかりだったので、あんまり言えないなと思っていて、さっきの繰り返しになるんですけれども、トイレのピクトグラムの張り替えはできるのかなというのをずっと気にしております。というのと、難波のトイレも限られた空間の中でって書いてあるんですけれど、左の主な意見のところは数の統一と書いてあるのは、意味としては男女差があるという意味だったんですけれども、何かあえてジェンダーで分ける、必要設備に差をつけて配置するというのは余り合理的ではないんじゃないかなというふうに思っていて。可能な限りのところにそういうジェンダーの平等性はないのかなというのをちょっと思っております。以上です。

○内田会長

では、廣田委員、お願いします。

○廣田委員

幾つか書いたんですけれども、まだまとまっていないので、また気づいたことを後日ファクスさせていただきます。

○内田会長

ありがとうございます。では、尾上委員、お願いします。

○尾上委員

いずれも書かれていないこと、あるいは書いているのに何故こちらを書いているのかなというふうに、正直ちょっと疑問に思うところが地図にあります。これまた改めて意見を述べますけれども、特に一つ例を挙げますと、14ページにある難波のところ。右側の真ん中ぐらいのところ、ビックカメラ内のエレベーターを用いて地下に降りた際に、地下鉄や近鉄電車への案内表示があるが、わかりづらい。これも意見として出ているんですけれども、もし一つ選ぶとするならば、その前の12ページの下の方、真ん中ぐらいのところですが、奥まったパチンコ店の中にあり、存在がわかりにくい。つまり、ビックカメラの中に地下に降りられるエレベーターがあるよ、あるいは地下から地上へ上がれるエレベーターがあるよというのが、そもそもあることがわからないのが大きな問題なはずなんですね。そっちを書かずに、エレベーターがわかっていて、降りたらどっちへ行くかわからないという方を選ばれている選択の基準というのがよくわからない。実際の利用者からすれば、そもそもエレベーターがそこにあるかないかがわからないから、一番困っているということとかが書かれていないといったことを含めて言い出せば一つどころか幾つもあるので、これぐらいにしておきますが。

あともう一つだけ申し上げたいんです。この後、第3回目のワークショップということなので、繰り返しますが、17ページのところなんですけれども、一番後のその他のところ、京橋公園のバリカーを撤去してほしいという意見に対して、S字バリカーは撤去予定であると。本当に国会のご飯論法のような、ちょっと言い換えをしまっているというふうに思っています。これだと、地区の意見を出されているのにちょっときつい言い方ですけど、ごまかしの回答をこの協議会で認めたのかという話になってしまうので、この回答ではなくて、バリカーを撤去してほしいということに対して、どういう回答なのかということをちゃんと書いてもらう。S字バリカーを撤去予定であるというので、この協議会として認めたということにはしていただきたくない。それは何を言っているかということ、ワークショップに出られる皆さんに対して、不誠実だからです。協議会でこのことを何も言わなかったのかと逆に怒られてしまうので、ぜひこの記述については改めていただきたいということを申し上げておきます。

○内田会長

野口委員、お願いいたします。

○野口委員

今の地図、梅田にしろ、難波にしろ、エレベーターとかそういう表示関係につきましては、民間の企業の建物の中にエレベーター、エスカレーターが難波なんか特にこれが多いんですね。ですから、やはりそういう民間の方の協力をいただかないと、これは厳しいと思うんですよ。僕らも営業しています関係で、自分たちの営業のためにエスカレーターやエレベーターをつけておるわけですから、やはりそれに対して表示がないじゃないかと言っても厳しいと思います。ですから、そういう面で協力をいただいて、設置なり協議をしていくしかないのではないかなと。特に難波はそういう面でほとんど地下から地上へ上がったたりするのは民間の企業ばかりです。そういう面で、建物を建てる時とか、そういうときに協力をいただいてお願いすると、これは大阪市さんのあれだと思いますけど、建物を建てる時にそういう協力をいただいた上で許可するとか、そういう形にしていっていいんじゃないかなと思います。

それと、大阪駅になりますと、地下鉄とかいろいろなところで交差しますので、先ほど皆さん方が券売機とかいろいろわからないということは、上と下、地上と地下もありますので、なかなか一時間や二時間で検討すべきものではないんじゃないかなと、このように思っております。一つ一つやっていきますと、時間はかかると思いますので、その辺も感じました。以上です。

○内田会長

ありがとうございます。WEBの石塚委員、いかがでしょうか。最後の一言ということでお願いいたします。

○石塚委員

今回は梅田、京橋、難波って、ワークショップをしていただいた結果を提示されたわけですが、新しく再開発等で整備されたところでも、これだけご意見、ご指摘があったということを真摯に受けとめないといけないんじゃないかなというふうに思っています。ですので、全体の整備方針を作るときからお伝えし、反映もしていただいています、大規模プロジェクトが起きたときにきちっと当事者の意見を聞く仕組みを作っていくことが必要だということが再確認されたのではないかなというふうに思います。

あと、個別の取り組みのところで、乗り換え経路については、視覚障がい者誘導用ブロックであったり、エレベーターといった、ハード面については位置づけられていますが、今、特にバリアフリー法の見直しの中で、大阪梅田のような大規模な交通結節点ですと、特に視覚障がい者の方への乗りかえ誘導支援、それはソフトも含めて、それをどう担保す

るのかというのが大きな課題になっているので、まさしくこの梅田地区の基本構想では、そこに何か位置づけるということは難しくとも、連携を検討していくというような、何かそういった新しい取り組みをぜひ入れていただけないかと、お願いの気持ちも含めてコメントさせていただきました。以上です。

○内田会長

ありがとうございます。私の個人としての思いは多々あるわけですが、先ほども申し上げましたように、今までの経緯を踏まえた大阪市のこの基本構想の1周目の検討については、宿題、課題はたくさんありながらも、まずは作り上げることが必要かなというふうには思っております。今日ご指摘いただいた点、特に尾上委員、それから今、石塚委員からもご指摘を受けましたけれども、大規模開発とか施設系の話、野口委員からおっしゃっていただいたように、民間のいろいろな施設とどう連携していくのかというのは、これは皆さん言われるけれども、実はまだできていない話ですので、腰を据え長くやっていく必要があるんだろうな。それをほったらかしではなくて、一步一步できるところについては断片的にもやっていくということが必要だと思いますけれどもということでございます。

今日ご参加いただいている鉄道事業者をはじめとする、関係諸団体、会社の方々、いろいろご苦勞されている、特に大きいのは、国の基準とかいろいろなものがある中で、個別具体的な対応を、ここだけを特別に先に進めるというのはなかなかできないという状況のもとで、どうしてもご回答の内容としては、木で鼻をくくったようなものになりがちというのはよくわかるんですけれども、これを地区のワークショップに持っていくときには、もちろん限界があるのはわかっていますけれども、もう少し方向性を示すとか、こういった事情でちょっと難しいんですよというようなことを書き加えていただけると、お互いの関係がもう少しよくなっていくのではないかなというふうに感じておりますので、ご面倒をおかけしますけれども、その点、何とぞよろしくお願いいたします。

すみません、予定していた時間を5分程度超過しております。これでまた先送りじゃないかというようなことにもなりかねないんですが、繰り返しになりますけれども、積み上げていくことが重要かと思っておりますので、何とぞご理解いただければと思います。では、進行を事務局の方にお返しいたします。

○事務局（田中）

内田会長、委員の皆様、ありがとうございました。最後に、事務局を代表して、計画調整局交通政策室長の松田から一言申し上げます。

○事務局（松田）

大阪市の計画調整局の松田でございます。もう毎回毎回ご足労いただきまして、この会議、無事に意見交換させていただいておりますこと、誠にありがとうございます。今回

は少し資料の関係でご迷惑をおかけいたしましたこと、この場を借りて改めておわび申し上げます。最後、内田会長からもいろいろと事情的なところの部分、なかなか難しいところというのはご配慮いただいたとは思っているんですけれども、どうしても一律的な書き方という形の資料になってございます。ただ、委員の方からいただいていますように、個々に取り組めるところとか、まだやっぱりなかなか難しいところとか、そういった整理も実際のところ多分してはくれています。すみません、こういった表現になってしまっているところは、もう少し工夫できたらというふうに思っております。何しろ、ソフトも含め、特にハード面、何回も意見としてありますように、スパイラルアップをどのようにやっていくか。これが一過性のものじゃなくて、例えば我々もそうですけれども、皆さん事業の担当の方が変わられたとしても、それをいかに継続していくかというふうなところ、こういったところもきちんとやっていかないと続かないというふうに思っております。具体的にどうするかはまだ答えはないんですが、その辺もこれから考えつつ、我々も開発関係は局の方でも担当しているところもありますので、ここはやはり事業者の方のご協力を得ながらでないと、正直進まないところはあるんですけれども、その辺、何か工夫できるように取り組んでいきたいと思っております。また、毎回、事業者の方々には、資料関係、回答も含めて短い中で非常にご苦勞をおかけしております。引き続き、また各地区でのワークショップもございますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

○事務局（田中）

事務局から事務連絡をさせていただきます。今後の予定についてですが、次回、第11回協議会につきましては、12月中を予定しております。日程調整及びご案内は改めて連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。また、学識委員及び当事者委員の皆様は、費用弁償に係る調書をご記入の上、机上に置いてお帰りください。

○尾上委員

委員としてこの後、意見を提出させてもらえるということで、その締め切りとかは、いつぐらいまでとかというのはないんですか。

○事務局（井上）

具体的にいつというのはないんですけれども、どんな感じでしょうか。尾上委員。

○尾上委員

事務局から全く言及がなかったもので、引き続き意見を募ると、そういうことでよろしいですか。

○事務局（井上）

会議の途中で申し上げたとおりで、対応させていただきたいと思います。

○内田会長

1 週間が通常目途だと思いますので、具体的に何日までにお伝えくださいというのは改めて提示するということによろしいですかね。速やかに、いつまでにというのはメール等で連絡を差し上げるということかと思います。

○尾上委員

わかりました。了解です。

○事務局（田中）

これをもちまして、第10回大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会を閉会いたします。本日はお忙しい中、長時間ありがとうございました。