

梅田地区、難波地区、京橋地区の重要な課題

<梅田地区>別紙1

1 阪急エリア

●JR からの乗り換え経路(P4～6)

○デッキから2F 改札への乗り換えの場合、JR 北口からカリヨン広場(デッキ2F)への行き来が円滑でなく、地下、地上、2F デッキ、3F JR 改札をつなぐ EV の増設を検討すべきでないかと提案しています。また、阪急2F から3F 改札へ移動するための EV が込み合うという課題もあります。

○JR 御堂筋口南改札から阪急3F への乗り換えの場合、一般ルートと BF ルートが全く異なります。

BFルートは、南口の横断歩道を渡り、阪急ビル内を縦断し、3F 改札へ行きますが、案内誘導や点字ブロックの敷設に課題が見受けられます。また、EV が2か所ありますが、いつも混んでいます。また、時間制限の問題もあります。

●阪急から谷町線への乗り換え経路(P6)

○阪急ターミナルビルの EV を B1 で降りて、谷町線方向に行く際に、三番街の EV を使う必要が生じますが、EV の位置が三番街の店内にあるためにわかりにくく、また、営業時間内しか使えないという問題があります。また、三番街の北館と南館の行き来は B2 と地上しかできず、抜本的な改善が必要です。

2 JR エリア

●梅田エリアの南北の回遊性(P7～8)

○アトリウム広場から3F デッキに上がる EV が日常的に混んでいる。これは、B2～11F までの長い運行であることが原因であるので、B2 から3F への短い運行の EV の増設を提案しています。

○サウスゲートから3F デッキへの移動は、大丸 EV の活用を行っていますが、営業時間外は3F、4F に止まらない EV がある等の制約で BF ルートが変わることの案内がわかりにくいです。

●JR 中央改札(正面玄関)付近(P8～9)

○一般ルートでは、エスカレーターで地下におりて、阪神やディアモールへ続くメインストリートへアクセスできますが、EV がありません。(ここの EV の設置は前回基本構想でも検討されたと聞いていますが)再検討が必要です。

○正面玄関付近は、階段が多く、迂回ルートが多く、案内サインの課題があります。

3 北エリア

●ノースゲートビル(ルクア等)から御堂筋への乗り換え経路では案内サインの課題があります。(P9)

●リンクス、ヨドバシカメラ付近のデッキへの移動が階段主流になっていることの改善が必要です。

また、点字ブロックの敷設に大きな問題があり、モノにぶつかりながらしか歩けない実態があります。(P10)

4 地下鉄東梅田から阪神電車、ディアモール方面

- 東梅田から阪神電車への乗り換え経路で階段しかないために迂回率が大きく、一般では1分半であるところ、車椅子では9分必要となっています。EVへの設置の検討が必要です。(P11)
- ディアモールエリアでは、多くの周辺ビルと連絡通路がありますが、階段のみになっています。また、地上からのこのエリアの地下へのBFルートがわかりにくい課題があります。(P11～12)
- 東梅田駅、西梅田駅はそれぞれ駅前第4ビル、第1ビルと一般ルートでは直結していますが、階段しかありませんので、迂回が大きくなっています。その分、駅前第1～4ビルから駅等へのBFルートへのアクセスが大事ですが、主要ルートへアクセスする経路やEVの表示がわかりにくいなどの課題があります。(P12)

5 全体的な課題（他地区にも共通）

- エレベーターに共通番号をふってほしい。(P13)
エレベーターが増えてきているが、エレベーターを特定する名称や番号がないので、口頭での案内誘導や地図との照合に支障をきたしています。大阪の特徴として民間ビルを活用でしていることが多く、特に、番号等で特定することでわかりやすくすることが大事です。
- 歩道と車道の段差の問題は梅田にもあります。全地区共通の課題として、検討の動きを作っていただきたい。(P14)

<難波地区>別紙2

- 地下街(なんばウォーク)⇄メトロ千日前線改札&近鉄東改札をつなぐエレベーターを設置してほしいです。(P15)
エレベーターがないために千日前線利用のためにいったん御堂筋線ホームを通る必要がある。案内表示も不十分です。
- 地上と地下街との連絡エレベーターが分かりにくいです。(P16)
地下連絡のエレベーターは民間の連絡ビルを活用しているために場所がわかりにくい。案内表示の充実が必要です。
また、なんば駅⇄日本橋駅間の活用できるエレベーターが2基しかなく、増設が必要です。
- なんば広場の舞台にスロープの設置が必要です。(P17)
- 新しく設置した車椅子トイレのドアが一旦止まる装置がなく、車椅子で出入りできないものになっています。(P17)

<京橋地区>別紙3

- 京阪再開発計画、旧イオンモール跡地建設、コムズガーデンリニューアル計画などがすでに公表されており、それぞれ、生活に大きな影響があるので、生活関連施設の指定を仮定して、それを念頭においた経路の指定とバリアフリールート、面的な整備を検討いただきたいです。(P18)
- JRや京阪からメトロへ乗り換えするために、コムズガーデンまでの大きな迂回が必要となっていま

す。雨天の問題もあり、最短経路で地下へ降りることができるエレベーターの設置が必要です。

(P18～19)

- 大阪ビジネスパークへの連絡デッキに上がれるエレベーターを京阪の片町改札側に設置してほしい。
また、設置にあたっては、建設予定のイオン跡地の商業施設へのアクセスも念頭においてほしい。

(P19)

- JR と京阪の間の広場から、東側(立体駐輪場の横)の段差が、階段しかなく、大迂回が必要なため、階段部分へのスロープの設置や立体駐輪場付近の抜本的なリニューアルなどが必要です。(P20)
- JR や京阪からのメトロ(コムズガーデン)EV までの案内経路がわかりにくく改善が必要です。(P21～22)
- コムズガーデンをはじめ、周辺の公園はすべて柵で囲まれています。アクセスルートがわかりにくく、大型電動車椅子やベビーカーなどが利用しにくいものになっています。柵(車止め)を基本的に撤去して、誰もが使いやすい公園にしていきたいです。(P23)

梅田地区の課題

梅田の確認すべき課題はとて多いので、現地確認会のコース設定が重要である。今回は、コース設定を念頭におき、エリア単位に重要な課題を整理した。

1 阪急エリア

①阪急へ JR からの乗り換えルートの課題(2F デッキから)

●JR 北側の歩道橋(デッキ)へのアクセスが円滑でない。

カリヨン広場付近へ上がる EV は、ルクアまで迂回が必要。



カリヨン広場奥のデッキ階につながる位置に B2→3FのEVを設置できないか

●阪急2F から、3F 改札への EV がわかりにくい。混んでいる。

阪急の2F 改札内にも、3F ホームへ上がる EV があるが、改札前から、EV の存在が確認しにくい。



17 番街 EV 2F の行列

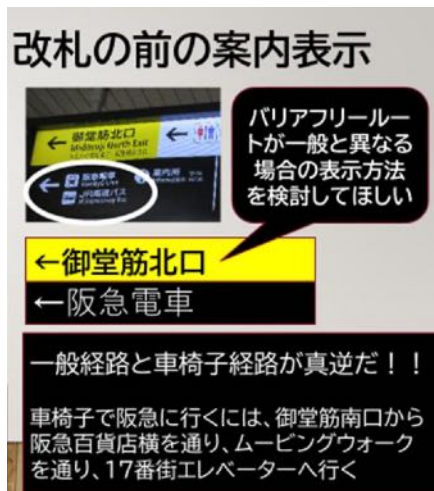


②JR御堂筋口南口からの阪急への乗り換えルート

(阪急コンコースから 17 番街 EV→3F 改札)

●JR 御堂筋口改札の正面、南口からの案内表示がない

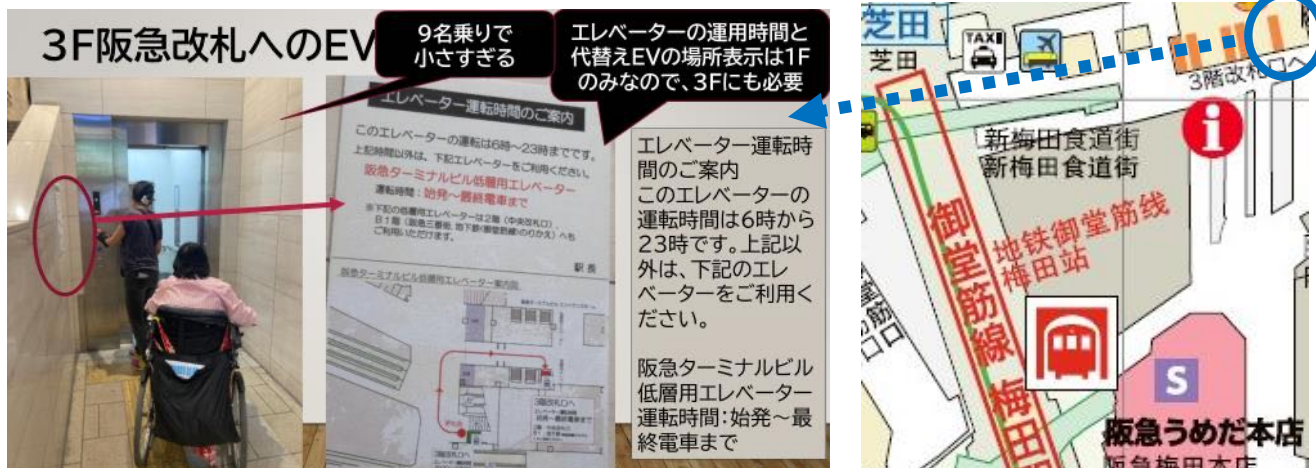
(一般ルートとバリアフリールートが真逆の方向)



●3F 改札口への案内誘導が少ない。点字ブロックの敷設も課題あり。



- 一台は時間制限有、狭い(9人乗り)。17番街のEVはいつも混んでいる。もう一台必要。



③三番街の垂直移動経路が使いにくい(EV 利用可能時間 10-21)

- 谷町線東梅田乗り換え階(B2)への垂直移動 EV がわかりにくい、時間制限あり。



三番街ショッピングセンターの営業時間に左右されない独立したエレベーターが乗り換えのポイント地点であるここに必要！

阪急ターミナルビルを降りて、谷町線方面(プティション)へ降りようとする段階やエスカレーターしかないエレベーターの案内表示もない。



- 三番街南館と北館の行き来が B2 しかできない。

南館 B1→北館 B1 キディランドへは、地上経由で北館へ移動する必要がある。

構造と上下移動



南館⇄北館 移動が可能なのはB2階だけ！

2 JR エリア JR 構内を通して、梅田エリアの南北の回遊性の確保(JR への乗り換え経路を含む)

①アトリウム広場(2F)から JR デッキ改札(3 階)
EV がわかりにくい。また、EV が、B2 から11F の
運行なのでいつも混んでいて、2F から乗れない。
混雑回避のため B2～3F の短い運用の EV が必要。
必要。



②サウスゲート(地下)から JR デッキ改札(3 階)

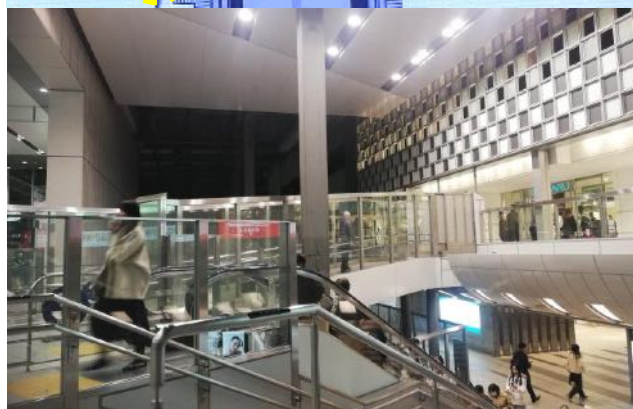
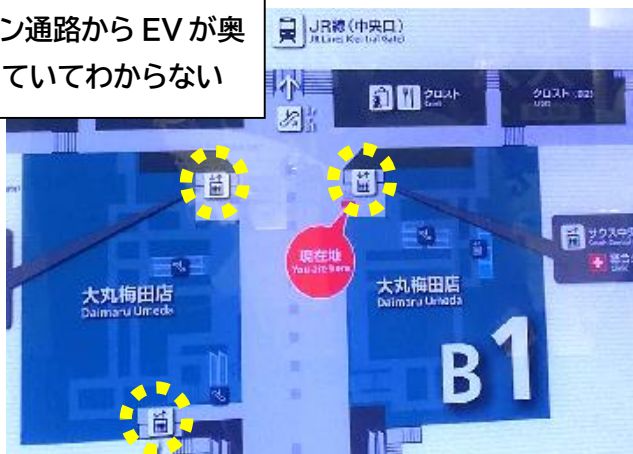
B1 の地下街から JR デッキ階への連絡エレベーターは3基とも、大丸店の3F もしくは4F の連絡通路を経由する必要がある。

4F からはスロープで行けるが、3F からは、EV の乗り換え(3FL→3FH)が必要でわかりにくい。

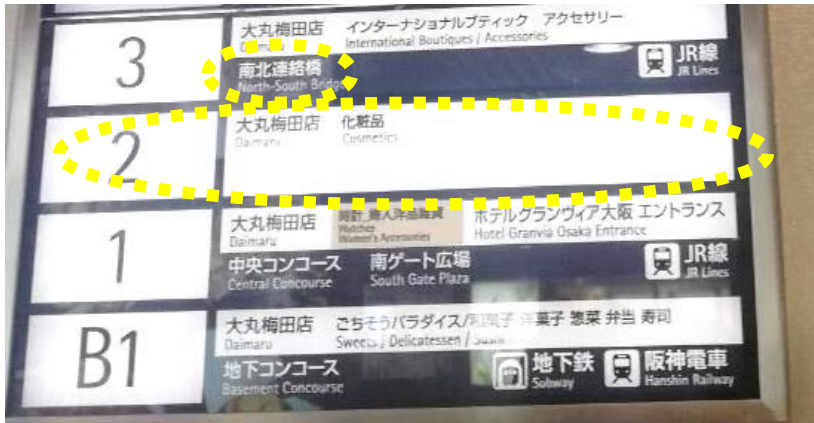
大丸の営業時間外(10時～20時以外)は、2基は、4F は止まらないために、3F で降りる必要がある。

1基は、3F も4F も止まらないので、2F のデッキの連絡エレベーターに乗り換える必要がある。
しかし、連絡エレベーターには、営業時間や時間外のルートのご案内がないので、たいへんわかりにくい。

メイン通路から EV が奥
まわっていてわからない



大丸の連絡通路から JR デッキ階へは、EV の
乗り継ぎや時間外のルートなどがわかりにくい



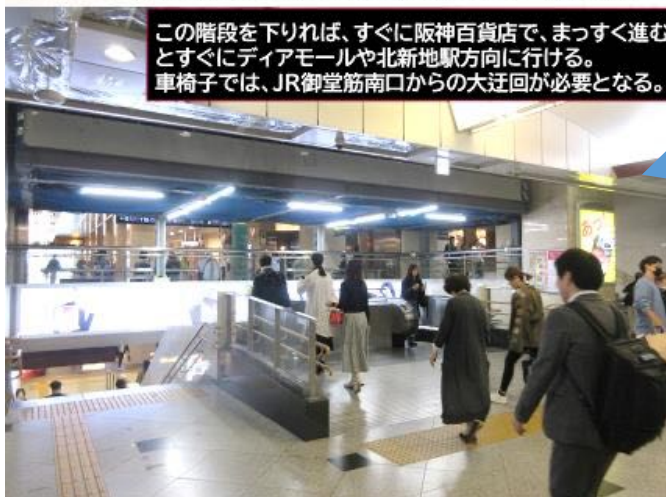
↑B1連絡 EV で JR デッキ階につながることは EV 横の案内に小さく表示があるだけ。2F のデッキ階連絡 EV の案内はない。



2F デッキ連絡 EV

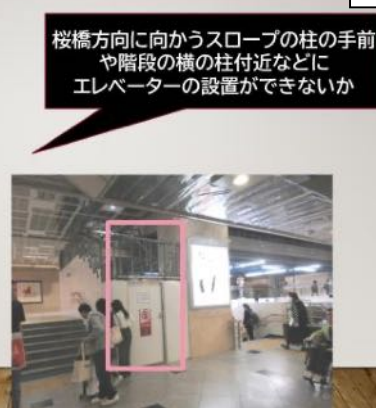
③JR 大阪駅(1階)から地下街(阪神百貨店、ディアモール方面)

JR中央改札の付近の地下階段



一般ルートでは、JR 北口から中央改札付近のエスカレーターを降りると、ディアモールまで抜けるメイン通りに直結していて、各方面への回遊性が確保されている。

阪神方面からサウスゲート側
(人の流れが多く、南北のメインストリート)



車椅子の場合、梅田北エリアからディアモールに行く場合、全く、別ルートになり、迂回率も大きい。別ルートということは、バリアフリールートの案内表示があるわけなのでわかりにくい。
中央改札付近の地下に降りるエレベーターを設置できないか。

④ JR 大阪駅(1階)中央改札付近の移動

一般ルートでは、南北方向、東西方向ともに自由に行き来できるが、階段が多くあるために、BF ルートでは限定される。
(正面玄関から入れないので、わかりにくい)



正面玄関から入ると、ここから先にはスロープがありませんと、南口改札への迂回表示。

御堂筋口から中央改札方向への BF ルート表示がわかりにくく、気づかない



3 北エリア

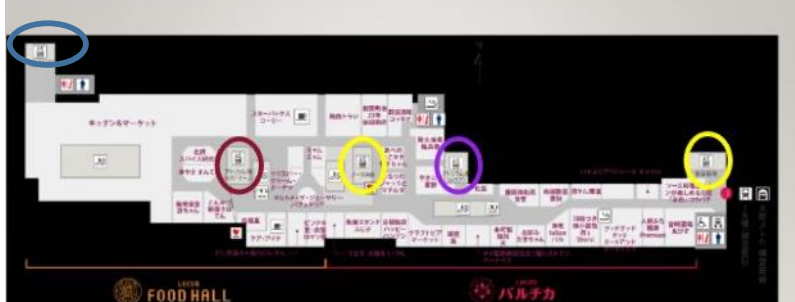
① ノースゲートビル(ルクアイーレ、ルクア)から、地下鉄御堂筋北改札へ

B2 から、地下街通路、御堂筋線への乗り換え経路がわかりにくい

エスカレーターには地下鉄へ行くにはB1に行く必要があることが書いているが、エレベーターはよくわからない。



ルクア地下B2



ルクアイーレ、ルクアの B2 には EV が複数あるが、グランフロント地下通路、御堂筋北改札への通路などへ行こうとすればどの EV に乗ればいいのかルートがわかりにくい。

②アトリウム広場(デッキ)、ヨドバシカメラ(デッキ)への垂直移動

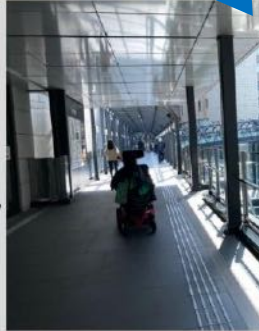
BF ルートは時間制限やルートがわかりにくいなどの問題があり、回遊性が確保されていない。

カリヨン広場側からヨドバシカメラ側の北デッキは通行に時間制限があつて、車椅子はアクセスできなくなる。(階段では自由に行き来できる。)

グランフロント大阪(1F)からアトリウム広場へ上がる EV もわかりにくい。

②リンクス梅田について

リンクス梅田北側通路にはEVがなく、階段のみ。階段の側にEVがあると良い。



グランフロント梅田(アトリウム広場)

アトリウム広場の地下・地上・2階と繋ぐEV、便利だが表示がないために気付きにくい。



時間制限が有り通行できない

ルクア側からヨドバシカメラ、グランフロント側にはデッキが有効であるが、デッキへのBF ルートがとても少ない。

リンクス梅田へは、道路からのアクセスが階段が多く迂回を強いられる。

③点字ブロックの不適切な敷設、点字ブロックを無視した空間の活用

リンクス梅田では、点字ブロックの敷設位置が不適切で、モノにぶつかりながらでないと歩行できない。

↓ グランフロントからうめきた地下改札への連絡通路に点字ブロックがない

リンクス梅田について

リンクス梅田2階のスタバ、点字ブロックのすぐ側に植木がある他、2階通路にも点字ブロックの直ぐ側にはガチャガチャ。視覚障害者がぶつかる恐れあり。点字ブロックもステンレス。



JR大阪駅うめきた地下改札

- ・タッチパネル式案内板がある。操作が全体的にむずかしい。
- ・グランフロントに向かう地下通路に点字ブロックがない。



ヨドバシカメラ付近には、点字ブロックが途切れている箇所が多い。

4 地下鉄東梅田から阪神電車、ディアモール方面

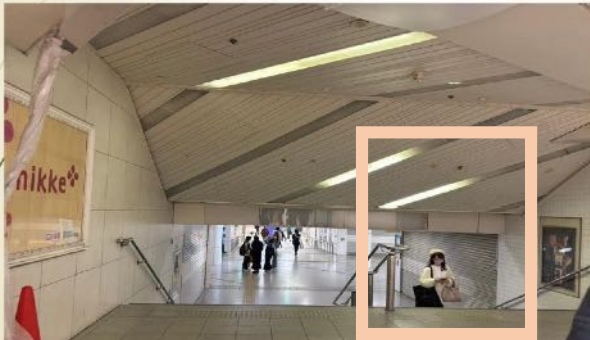
①東梅田から阪神電車への迂回率（一般は1分半、車椅子は9分）

階段で行けばすぐなのに EV がないので、大迂回が必要。



ディアモール～阪神百貨店～東梅田（迂回）

- ・ディアモール連絡通路から阪神百貨店へ行き東梅田へ階段があり、迂回は9分、健常は1分半かかる



※上記の赤丸の時点は階段となっている
ために大迂回(水色実線)が必要。
時間的な問題もあるが、迂回経路がわかりにくく迷う。

エレベーターの設置が必要。

②ディアモール方面及び駅前第1ビル～第4ビルはバリアフリー経路がわかりにくい

エレベーターの場所、階段がないバリアフリー経路がわかりにくい。

駅前第1ビル～第4ビルエリアの車椅子トイレが少なく、すぐに探せない。

ディアモール

- ・通路には案内表示が少なくバリアフリールート地上に上がるエレベーターが分かりにくい
- ・垂直移動が記号で表されている為ルートの情報提供が無い



階段で周辺の各ビルへの連絡通路があるが階段のみなので、エリアの回遊性は担保されていない。

地上第1ビル～第4ビル付近（地上）

- ・バリアフリールート案内が無い



駅前第1ビル～4ビルのバリアフリーの入口がわかりにくい。

地上からの降り口がわかりにくい。

階段の近くにバリアフリールートの案内がない

③東梅田(谷町線)と第4ビル、西梅田(四つ橋線)と第1ビルの経路



西梅田駅から第1ビルへの直結ルートは階段



東梅田駅から第4ビルへの連絡口は階段



一般ルートでは、駅前第1ビル、第4ビルはそれぞれメトロとの連絡通路で直結されているが、階段しかなく、車椅子は大きな迂回が必要となっている。

④西梅田の改札へのEVがわかりにくい

四ツ橋線西梅田⇄東梅田



案内板通りに行くと着くが階段があり降りれない。
EVの案内がとても小さい。

案内通りに行くと、西梅田駅の改札へ降りる大階段があるが、エレベーターの位置がわからない。
改札から遠く離れたヒルトンプラザウエスのEVを使う必要があるが、階段の位置からは、確認できない。

西梅田改札

- ・バリアフリールート案内表記がない
- ・南改札のみホームに降りるエレベーターがある
北改札から3分かかる



車いすトイレの大きな標識があるのに、女子トイレに大きめトイレがあるが幅60cmの扉で車いすは使えない。男子トイレには車いすトイレは一切ない。

5 全体的な事項

①エレベーターに番号や名称をつけてほしい

大阪市バリアフリーマップ



「28」=ルクア
「3」=阪急ターミナルビル(17番街)
という表記はない

大阪市基本構想のバリアフリーマップや町中での地図表示において、現在地や目標物がわかりやすいことが大事。

現在は、バリアフリーマップのエレベーターに番号はあるが、エレベーターの実物に番号がないので、当該エレベーターに到着していることが確認できない。

統一的な、番号や記号を、地下街、メトロ、大阪市など関係者で活用してわかりやすくしてほしい。

②歩道の段差問題の検討を進めていただきたい

基本構想の検討の場を活用してぜひ解決に向けた動きを作っていただきたい



- ①第2ビルと第3ビルの間
- ②MONNAL I の向かい
- ③大阪駅前南
- ④タイムズお初天神第3
- ⑤KIEFEL COFFEE堂島店前
- ⑥ホワイティうめだへの階段 M13 出入口
- ⑦東通り商店街
- ⑧阪急3番街前
- ⑨阪急大阪梅田駅駐車場入口
- ⑩大阪新阪急ホテル前
- ⑪JR大阪駅桜橋口
- ⑫ホテルグランヴィア大阪歩道
- ⑬阪神梅田本店近くの歩道

①第2ビルと第3ビルの間



3cm

④タイムズ お初天神第3



3cm

⑦東通り商店街



3cm

少し見て回っただけで、梅田でも、2.5cm以上の段差がたくさん見つかった。

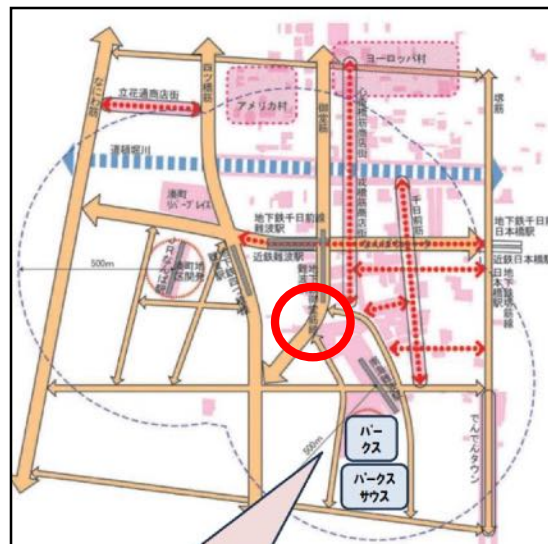
3 cmを超えると、車いすの前車輪が引っかかると、車いすに乗っている障害者が道路に放り出され、事故が起きる可能性がある。

歩道は安全だと思って行動していると、不意に転倒するので、極めて危険である。

多様な障害者が検討できる基本構想の場だからこそ、解決への道筋をつけるための技術的な課題検証作業が可能である。

基本構想推進協議会の技術部会などの位置づけでもいいので、ぜひ、前に進めるための具体的な検討を開始していただきたい。

(別紙2)



メトロHPより
エレベーター表示が劇的に改善！



地下街中央エリア。近鉄東改札の階段を上ったところ。千日前線案内はない。



-



●地上と地下街との連絡エレベーターが分かりにくい。

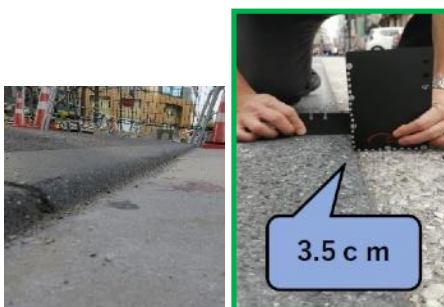
- ・このエリアの特徴は地下街連絡エレベーターがすべて民間ビルを活用している点にある。エレベーターはビル内にあるため特に地上ではどこにエレベーターがあるのか分かりにくい。表示については個々のビル側の努力で改善されているが、統一的な改善ではないため、未改善だったり改善が不十分な点がたくさん残っている。またなんば駅⇄日本橋駅間はエレベーター自体が2基のみ（1基は場所がととても分かりにくい）で階段と比べて極端に少ないままである。
- ・2018年当時、大阪市計画調整局と障害者団体で各ビルに表示改善を働きかけた経過があるが、各ビルからは、大阪市としての統一的な仕組みを求める声が多数だった。今回は改善のための良い契機となるはずである。



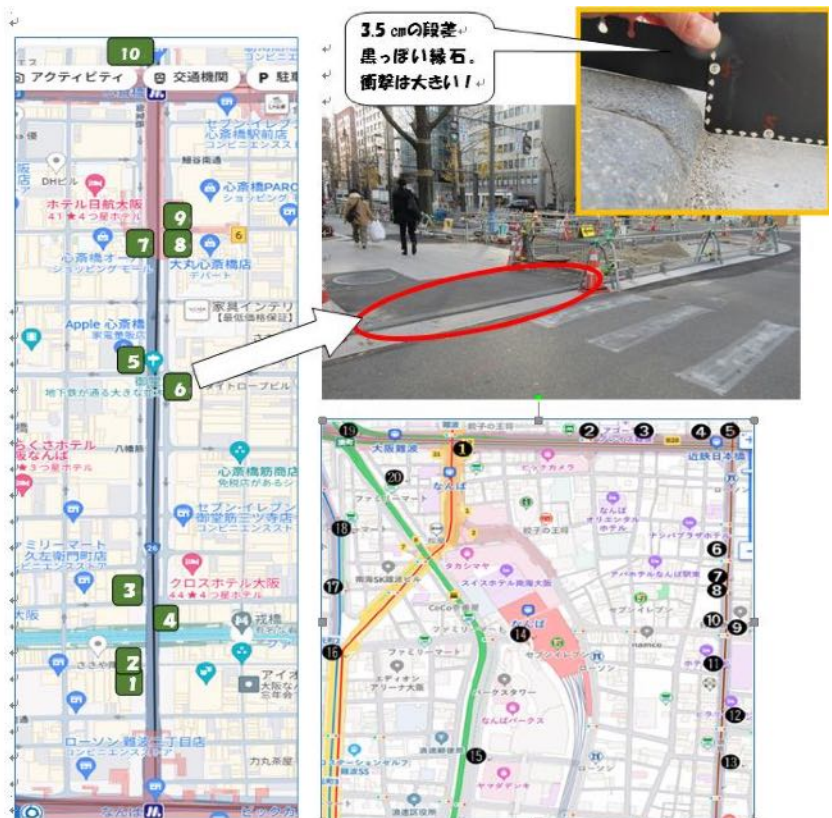
ー新たに出て来た課題としてー

●3センチなど、危険な歩道の段差を無くしてほしい。

御堂筋等、新しく歩道工事をしている場所でも3cm前後の段差がある。問題なのは段差が0cm～4cmとバラバラであること。2.5cmを超えると転倒の危険性が高く、首への衝撃も大きい。2.5cmを超える段差は御堂筋(なんば駅～心斎橋駅間)で10カ所。実はもともとともなんば駅南側でも20カ所の危険な段差があるが、工事中の新しい場所は早急な改善を検討していただきたい。



はり重・吉野家前



●なんば広場の舞台にスロープがないのはなぜなのでしょう。

高島屋とマルイの間に「なんば広場」ができ、歩行者空間となった。西側に階段状の舞台ができたが4面とも階段のみ。11月末のオープンイベントでも舞台として使われたが、新しい難波を象徴する場所であり、構造的にもスロープ化は十分可能なので検討していただきたい。



2023年11月25日オープン企画チラシより

●新しいバリアフリートイレが障害者には使えない。

・スカイオ、なんばパークスサウス等、南方面では新たな商業施設、ホテルが建てられています。見た目は立派ですが、車いす利用者などには使えないトイレが増えています。手動ドアが開けた時に一旦、止まる装置がない、車いす利用者用の鏡なのに高さが140センチ超でまったく見えない、表示が分かりにくい等です。なぜかこの数年の新しいトイレに問題が多発しています。

*バリアフリートイレ（車いすトイレ）ではドアを開けた時にいったん止まらないと、車いす利用者単独で出入りが出来なくなります。10年前までのトイレではこうしたことはありません。



京橋地区における具体的な課題箇所

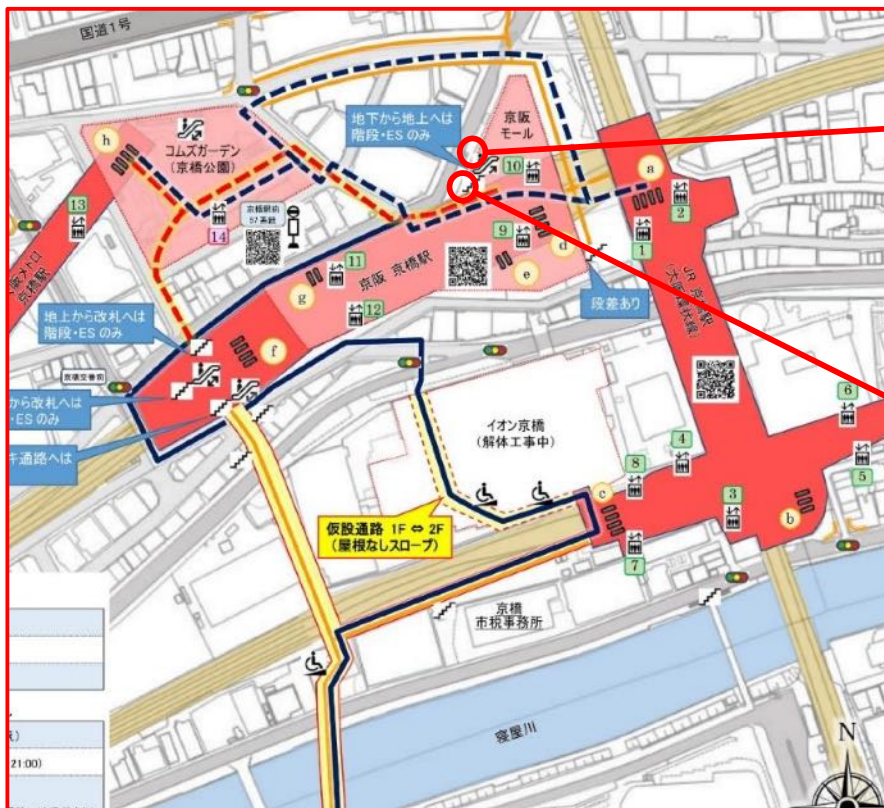
○京橋の再開発を念頭においたバリアフリー整備

旧イオンモールの跡地の大規模な再開発はいまだ進まずですが、今後イオンモールが建設されることを見越した生活関連施設の指定も考えていただきたい。また、昨年発表された京阪の再開発計画や、コムズガーデンのリニューアルの発表もあり、京橋駅周辺は大規模な変化があると思込まれます。現存する建物だけにとどまらず、これから先に出来る施設等に関しても生活関連施設と仮定し、経路のバリアフリー整備を検討してほしい。

ポイント①

京橋公園（コムズガーデン）のエレベーターの新たな設置

大阪メトロ京橋駅から JR、京阪への地下通路による乗り換え経路があるが、最短かつ雨に濡れない動線は、階段とエスカレーターしかなく、車いす利用者はコムズガーデンのエレベーターを利用するしかないという課題がある。また、現存するエレベーターは非常に小さく使いにくい。また、案内は非常にわかりづらく、特に地上からは初見ではまずたどり着けない（バリアフリールートがわからない）。2004 年に基本構想が制定されたときから、エレベーターがコムズにしかないことは課題として認識されていたにも関わらず、改善されてこなかった。以上を踏まえ、新たなエレベーターの設置箇所に下記の 2 点をあげる。



①



②

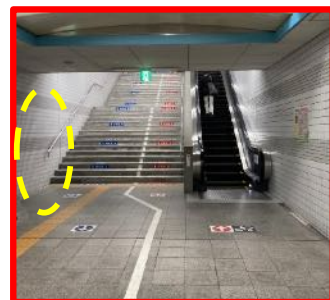


「健常者と同様に最短で、雨にも濡れにくい」ことを考え、すでにある地下道を活用したい。

①は、地下1階から北側方向に地上に上がる階段近くの歩道上である。駐輪場や植え込みがあるので、スペースはある。地下道（地下2階部分）から横穴を掘り、地上の道路、歩道に沿っていく形となる。

②は、そのすぐ南側で、①より京阪モールに近い。今あるエスカレーターと階段の真上に位置しますが、地上部分にスペースはある。

既存の京阪ホテル（京阪モール）のエレベーターの位置を活用する案もあるが、商業ビルに直通するエレベーターは、非常に混雑することが想定される。なので、地上と地下2階のみを繋ぐエレベーターの設置が望ましい。



地下道の先のこの階段の手前部分を左に掘り進めたい。

ポイント②

連絡デッキへのアクセス

連絡デッキは、大阪ビジネスパーク、京阪モール、旧イオンを繋ぐ歩行者には便利なルートとなっているが、デッキへのアクセスは階段やエスカレーターがほとんどである。

連絡デッキに上がる手段はスロープにより最低限確保されているが、かなりの迂回をすることになる。元タイオンがあった時から、連絡デッキへは京阪京橋駅片町側（京阪モール側）にエレベーターやスロープがなかったために、イオン内のエレベーターやスロープを利用するしか連絡デッキに上がれず、迂回を強いられるという課題があった。連絡デッキは基本構想の「主要な経路」にもなっているので、迂回率が少なく、最短で利用できるバリアフリールートとなるように整備すべき。

京阪モール内から、連絡デッキに上がれることが動線を考えた時に一番望ましい。この階段とエスカレーターしかないこの片町改札側にエレベーターの設置が望まれる。

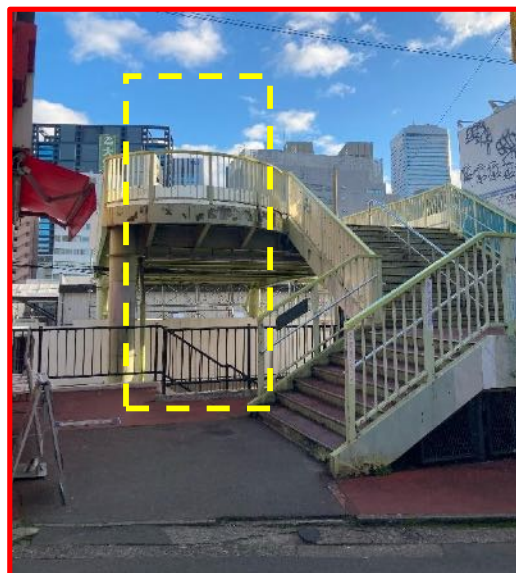


京阪モールと連絡デッキの接続部。
階段とエスカレーターしかない。

マクドナルド京橋店横の階段近くにエレベーターを設置し、デッキにここから上がれるようにする案。

階段の先は、取り壊されたイオンに接続されていたが、今はどこにも繋がっていない。

今後、連絡デッキと新たに建設される予定の商業施設を接続する際には、それぞれの駅から商業施設に向かう際にこのルートが最短となるため、将来的な改善箇所として挙げるべき。



ポイント③

京橋東側への迂回の軽減

○JR と京阪の間の広場から、東側（立体駐輪場の横）の段差が、階段しかなくマクドナルドなどがある通りに行くことが出来ず、10 分弱の迂回をしなければならないため、スロープを設置すべき。

幅広い直線のスロープは、自転車で乗ったまま坂を降りたりする危険もあるため、途中で折り返すなど工夫して、自転車との共存をしてほしい。

スロープ設置が難しければ、立体駐輪場そのものを取り壊し（移設など）、あの一帯を大幅に作り変え、新たなバリアフリールートを増やしてほしい。



立体駐輪場南側。スロープ設置案①



立体駐輪場北側。スロープ設置案②



こちらは立体駐輪場南側の階段を上った右手にすぐある、京阪モールへの荷物搬入口。ここを利用し、京阪モール内の搬入口を通り抜けることで階段を回避し、行き来することは一応可能（警備員の計らいかもしれないが通らせてくれた）。こういったルートを京阪に開放するよう求めることも検討してほしい。

ポイント④

JR 京橋駅⇄大阪メトロ京橋駅間の案内のわかりにくさについて



■地下鉄⇒京阪、JRルート

①改札を出てすぐ真上の案内板だが、エレベーターのサインが小さすぎる。

⇒もっと大きなサインをつけるべき。

②エレベーターの場所がわかりにくい。ミストの横にでたあとがわからない。エレベーターの近くにきてようやく案内が見える。

⇒エレベーターがここにある、と大きくサインで示すべき。

③エレベーターで地上に上がってから、辺りを見回しても案内が何もなく、右も左もわからない。

⇒エレベーターを出てすぐの位置に案内をつける。

④公園のバリカーを抜け見渡すと、見えてくる京阪電車の表示ですが、改札の場所がわからない。

⇒天井に吊り下げ案内をつける。

⑤京阪の改札近く。案内が増えてくるが、複雑でわかりにくい。

⇒何メートル先に何があるか、具体的な表示をする。

①



②



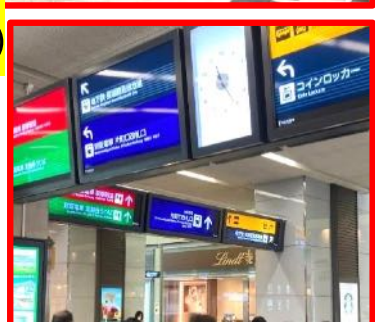
③



④



⑤



■ JR（京阪）⇒地下鉄ルート

①JRの改札を出てすぐこの案内がある。
大体の方向はわかりますが、バリアフリールートはわかりません。

⇒エレベーターのサインを付け足す。

②案内通り進むと、京阪の中央改札前。
地下鉄への案内はある。

⇒エレベーターのサインがないので付け足す。

③案内通りにここまで来ると、階段しかない。
⇒エレベーターのサイン、ルートをわかりやすくする。この京阪の改札付近でしっかりバリアフリールートの案内をする。

③



④わからないので階段の向かう方向に行くと、ここに出るのですが、ここで右に公園のほうに曲がらないといけないが、案内が全くないのでわからない

⇒天井に吊り下げ案内をつけるべき。

④



⑤公園の前まで来ても一切案内がない。この公園内のエレベーターを使わないといけないことがどこにも書いていない。

⇒各入口に大きく地下鉄への案内、エレベーターのサインをつける。

⑤



⑥公園内に来てもエレベーターの位置がわかりにくい。エレベーターを降りるとすぐ、地下鉄の方向がわかる吊り下げ案内があります。

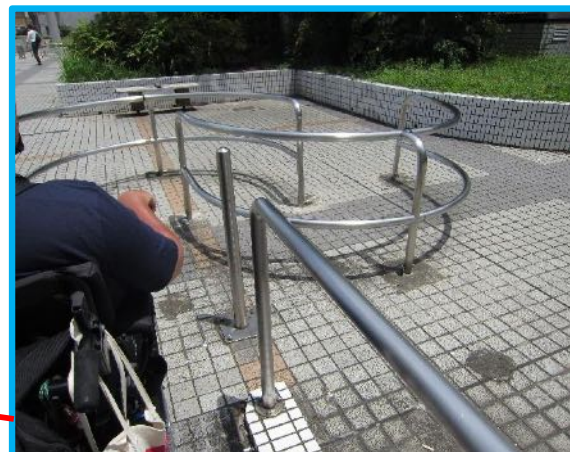
⑥



ポイント⑤

コムズガーデン、周辺の公園へのアクセス

地区内の公園はコムズガーデンをはじめ、入口に柵、車止めがあります。特にコムズガーデンは各方面に入口がたくさんあるが、柵があり、階段しかない入口も多い。現在は大型の電動車いすも多く、また、車いすだけでなくベビーカーでもアクセスしやすくあるべきで、下記のような柵は撤去してほしい。



現在4か所から公園内に入ることができ、3か所は写真のようなS字のゲートがあり、非常に通りにくい。南側の入口が一番入りやすく、エレベーターに近い。(ちなみにこの地図にはエレベーターの表示がない。)

そのほかの入口は右下の写真のように階段のみの入口となっている。

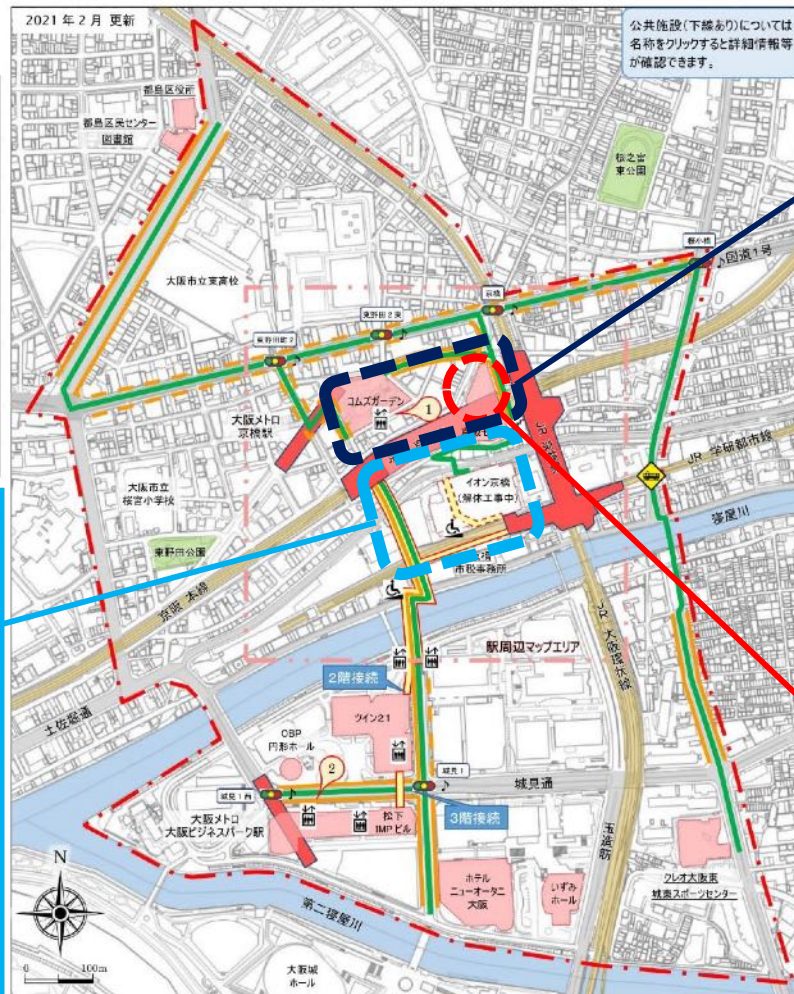


京橋地区バリアフリーマップ

【凡例】	
	重点整備地区
	主要な経路
	視覚障がい者誘導用ブロック(線誘導)
	視覚障がい者誘導用ブロック(街角整備)
	鉄道駅
	生活圏通施設
	上空デッキ通路
	エレベーター
	スロープ
	階段
	路切
	音響信号

ポイント②

イオン内～連絡デ
ッキは主要経路と
されていた。イオン
がなくなり経路が
減ってしまってい
る。

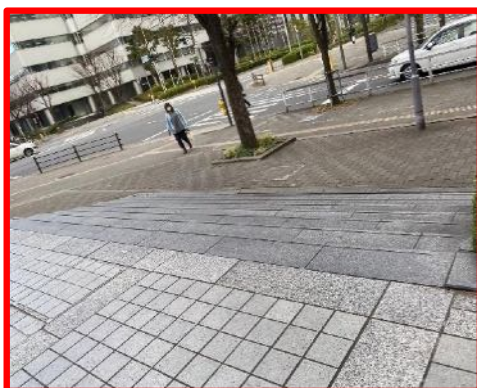


※ 京橋駅のバリアフリー情報については駅周辺マップを、多目的トイレの情報については多目的トイレマップをご確認ください。

ポイント①、④、⑤
JR、京阪⇄メトロ京
橋の乗り換え部分。
新たなエレベーター
の設置案

ポイント③
JR と京阪の間の広
場。

またこの他にも、大阪ビジネスパーク側の整備も求められる。京橋の重点整備地区外である大阪城ホールへは、大阪メトロ大阪ビジネスパーク駅からの来場者が多いが、その経路に関しても整備すべき。地区外だから生活関連施設とその経路に入れられないではなく、利用実態に沿った整備があるべき。駅からエレベーターが繋がっている松下 IMP ビルから大阪城ホールへは段差が多く、限られた箇所にあるスロープで降りておかないと、段差から降りることが出来ない。コンサート等で人が多い時には足元、眼前が非常に見づらくなり、人の流れに付いていっては落下の危険もある。



松下 IMP ビルと、ツインタワーは四方のほとんどが階段でスロープの場所が限られている。



10plaza(読売テレビ本社)の建物入口
は各所にスロープがある。(好事例)