

参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

■対象者

・高齢者 ・肢体不自由者 （車椅子使用者） ・肢体不自由者 （車椅子使用者以外） ・内部障害者 ・視覚障害者	・聴覚・言語障害者 ・知的障害者 ・精神障害者 ・発達障害者 ・高次脳機能障害者	・妊産婦 ・乳幼児連れ ・外国人 ・LGBTQ+ ・その他
--	--	---

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国土交通省道路局、R4.6）

出典：交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

■主な特性(より具体的なニーズ)

高齢者	・階段、段差の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・視覚・聴覚能力の低下により情報認知やコミュニケーションが困難 など
肢体不自由者 (車椅子使用者)	・車椅子の使用により ・階段、段差の昇降が不可能 ・移動及び車内で一定以上のスペースを必要とする ・座位が低いと高いところの表示が見にくい ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・脳性まひなどにより言語障害を伴う場合がある など
肢体不自由者 (車椅子使用者以外)	・杖、義足・義手、人工関節などを使用している場合 ・階段、段差や坂道の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・片まひがある場合、トイレの戸が右開きか左開きかで使いにくいことがある など
内部障害者	・外見からは気づきにくい ・急な体調の変化により移動が困難 ・疲労しやすく長時間の歩行や立っていることが困難 ・オストメイト(人工肛門、人工膀胱造設者)によりトイレに専用設備が必要 ・障害によって、酸素ボンベ等の携行が必要 など
視覚障害者	・全盲以外に、弱視(ロービジョン)者や色覚異常により見え方が多様であることから ・視覚による情報認知が不可能あるいは困難 ・空間把握、目的場所までの経路確認が困難 ・案内表示の文字情報の把握や色の判別が困難 ・白杖を使用しない場合など外見からは気づきにくいことがある など
聴覚・言語障害者	・全聾の場合、難聴の場合があり聞こえ方の差が大きいため ・音声による情報認知やコミュニケーションが不可能あるいは困難 ・音声・音響等による注意喚起がわからないあるいは困難 ・発話が難しく言語に障害がある場合があり伝えることが難しい ・外見からは気づきにくい など
知的障害者	・初めての場所や状況の変化に対応することが難しいため ・道に迷ったり、次の行動を取ることが難しい場合がある ・感情のコントロールが困難でコミュニケーションが難しい場合がある ・情報量が多いと理解しきれず混乱する場合がある ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・読み書きが困難である場合がある ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
精神障害者	・状況の変化に対応することが難しいため ・新しいことに対して緊張や不安を感じる ・混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・ストレスに弱く、疲れやすく、頭痛、幻聴、幻覚が現れることがある ・服薬のため頻繁に水を飲んだりすることからトイレに頻繁に行くことがある ・外見からは気づきにくい ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など

発達障害者	・注意欠陥多動性障害(AD/HD)等によりじっとしていられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動が出る場合がある ・広汎性発達障害等により特定の事柄に強い興味や関心、こだわりを持つ場合がある ・反復的な行動を取る場合がある ・学習障害(LD)等により読み書きが困難である場合がある ・他人との対人関係の構築が困難 ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
高次脳機能障害者	・半側空間無視や注意障害がある場合、歩道等を移動する際に転落や人・ものにぶつかる危険がある ・注意障害などにより、必要な情報を見つけるのが難しいことがある ・失語や失認などにより、案内や表示を見ても内容が理解できないことがある ・記憶障害や地誌的障害などにより、道順や経路、目印が覚えられないことがあるなど
妊産婦	妊娠していることにより ・歩行が不安定(特に下り階段では足下が見えにくい) ・長時間の立位が困難 ・不意に気分が悪くなったり疲れやすいことがある ・初期などにおいては外見からは気づきにくい ・産後も体調不良が生じる場合がある など
乳幼児連れ	ベビーカーの使用や乳幼児を抱きかかえ、幼児の手をひいていることにより ・階段、段差などの昇降が困難(特にベビーカー、荷物、幼児を抱えながらの階段利用は困難である) ・長時間の立位が困難(子どもを抱きかかえている場合など) ・子どもが不意な行動をとり危険が生じる場合がある ・オムツ交換や授乳できる場所が必要 など
外国人	日本語が理解できない場合は ・日本語による情報取得、コミュニケーションが不可能あるいは困難 など
LGBTQ+	レズビアン(女性同性愛者)、ゲイ(男性同性愛者)、バイセクシュアル(両性愛者)、トランスジェンダー(生まれた時に割り当てられた性別と、性自認が一致していない人)、クエスチョニング(自分自身のセクシュアリティを決められない、分からない、または決めない人)等、性的マイノリティ(性的少数者)のこと。 性別表示のないトイレは、一部のトランスジェンダーや男女どちらのトイレも使いにくいと感じている人や、異性介助の人々にとって使いやすい。また、例えば他国では同性同士が結婚することや子どもを持つことは、もはや珍しいことではなくなっている。そうした人々が疎外感や不利益を感じることをのないよう、家族・カップルなどの在り方が多様化していることを前提とした対応が必要である。
その他	一方で、どのような見た目であるかや行動障害の有無に関わらず、全ての人が排除されない安全なトイレ環境が求められています。 ・一時的なけがの場合(松葉杖やギブスを使用している場合など含む) ・難病、一時的な病気の場合 ・重い荷物、大きな荷物を持っている場合 ・初めての場所を訪れる場合(不案内) など

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン(国土交通省道路局、R4.6)

出典：交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

参考資料2：策定時の基本構想に基づく特定事業等の実施状況に係る評価 (地区別)詳細

本市では、平成12年に施行された交通バリアフリー法に基づき、平成15年4月から平成18年4月にかけて、「梅田地区」を含む市内の主要な駅を中心に25地区において「大阪市交通バリアフリー基本構想」（以下「基本構想」という。）を策定し、駅舎や駅周辺の主要な施設に至る道路等の重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進してきました。

これまで、基本構想により各事業者に対してバリアフリー化整備が義務付けられた特定事業（公共交通（駅舎、鉄道車両）、道路、交通安全（交差点））について、進捗状況を毎年把握し、公表してきたところですが、このたび、特定事業を中心に梅田地区基本構想に掲げられたバリアフリー化整備の実施等について、調査、分析及び評価を行いました。

なお、段階評価は進捗率に応じ、以下の5段階としました。

段階評価	進捗率（2003年基準（※））
A：整備済み	100%
B：概ね整備済み	90%以上 100%未満
C：整備が比較的進んでいる	70%以上 90%未満
D：整備が比較的進んでいない	50%以上 70%未満
E：整備が進んでいない	50%未満

（※）本評価は、基本構想策定時の整備基準に基づく事業の実施状況を示しています。

評価の時点は、令和3年3月末時点の事業の進捗状況です。

○ 特定事業

Ⅰ 駅舎

（Ⅰ）梅田地区における整備内容及び進捗状況〔対象：7駅^{※1}〕

〔上段：整備駅数 中段：整備駅の割合 下段：評価〕

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
1	視覚障がい者 誘導用ブロック	車両の乗降口から公共通路までの移動動線上に敷設	3 駅 43% E	5 駅 71% C	6 駅 86% C
2	音案内	視覚障がい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 ^{※2}	0 駅 0% —	0 駅 0% —	1 駅 14% —
3	案内・誘導	駅舎内での一貫した連続性のある案内・誘導及び乗り換えや周辺施設等への案内に努める	0 駅 0% E	4 駅 57% D	7 駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
		異常時に改札付近等で掲示を行う	7 駅 100% A	7 駅 100% A	7 駅 100% A
4	券売機	車椅子使用者に配慮した蹴込みの構造等の検討。それ以外の細部の仕様は更新時期等に合わせ整備に努める※2	1 駅 14% —	3 駅 43% —	4 駅 57% —
5	改札口	拡幅改札口の設置	7 駅 100% A	7 駅 100% A	7 駅 100% A
6	エレベーター	ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	7 駅 100% A	7 駅 100% A	7 駅 100% A
		乗り換え経路の確保 [対象:60 駅]	6 駅 86% C	6 駅 86% C	7 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	7 駅 100% A	7 駅 100% A	7 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	5 駅 71% C	5 駅 71% C	7 駅 100% A
8	ホームにおける 列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	6 駅 86% C	7 駅 100% A	7 駅 100% A
9	車両とホーム との隙間・段差	ホーム構造や車両構造について検討を行う※2	0 駅 0% —	0 駅 0% —	1 駅 14% —
		渡り板を配備	7 駅 100% A	7 駅 100% A	7 駅 100% A
10	ホームにおける 安全対策	ホーム縁端付近に連続して警告ブロックを敷設	7 駅 100% A	7 駅 100% A	7 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	3 駅 43% E	7 駅 100% A	7 駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
		線路側外のプラットホーム両端に警告ブロックを敷設	6 駅 86% C	7 駅 100% A	7 駅 100% A
11	トイレ	車椅子対応トイレの設置	7 駅 100% A	7 駅 100% A	7 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	5 駅 71% C	6 駅 86% C	7 駅 100% A

※1 特定事業計画の進捗状況の報告駅別で集計。なお、各駅の整備状況（令和3年3月末時点）は別添1のとおり。

※2 整備内容が「検討」となっているため、整備駅数、整備駅の割合は参考値。

(2) 評価

整備内容として11の整備項目について18事業を定めており、整備内容が「検討」の3事業を除いた15事業について評価しています。対象となる7駅において整備済み（評価A）となっているものは、目標年である平成23（2011）年3月末時点で10事業だったものが、令和3（2021）年3月末時点では14事業となっています。

その結果、全駅において、エレベーター等の設置により段差を解消し、拡幅改札口が設置された経路（バリアフリールート）が少なくとも1経路は確保されるとともに、鉄軌道駅間の乗り換え経路についても、バリアフリールートが1経路以上確保されています。また、階段手すりの行先の点字表示、階段踏面端部の識別への配慮、ホームにおける列車案内や渡り板の配備、ホーム端部における連続した警告ブロックの敷設、車椅子対応トイレ（バリアフリートイレ）についても、全駅において整備済み（評価A）となっています。

このように、基本構想を作成した時点では検討事項となっていた事業を含め、一部の事業について整備が完了していない駅舎があるものの、基本構想を作成した当時（平成18（2006）年4月時点）に比べると、大幅にバリアフリー化されており、高齢者、障がい者等の鉄軌道による移動にあたり必要とされる整備が一定の水準まで進んでいる状況にあることから、高齢者、障がい者等の移動等に係る身体の負担の軽減が図られています。

[一部の駅舎において整備が完了していないもの]

「視覚障がい者誘導用ブロックの敷設」

全駅において公共通路からホーム(車両の乗降口)までの経路のうち少なくとも1経路は敷設されているものの、改札口が複数に分かれている大阪梅田駅(阪急電鉄)において、一部の改札口からの経路が未整備となっています。

[基本構想作成時に検討事項となっていたもの]

「音案内」

駅舎の大規模な改良時などに整備が行われています。

「券売機の蹴込み構造」

券売機の更新時や駅舎の大規模な改良時などに整備が行われているものの、構造上、整備が難しい駅舎もあります。

「車両とホームの隙間・段差」

可動式ホーム柵の整備時などに整備が行われているものの、ホームの嵩上げなど大規模な改良工事などが必要となる、複数の形式の車両が走行することや曲線ホームであることなどから、車両の乗降高さや車両とホームの隙間が一定ではないため新たな技術開発が必要となるなど引き続き検討が必要です。

(3) 今後の課題

一部の改札口からの経路について視覚障がい者誘導用ブロックの敷設が未整備となっている駅舎については、平成22年度までに完了する計画であったことから、各鉄軌道事業者において、改めて事業を行うための計画を作成し、整備を図る必要があります。

また、基本構想を作成した当時では検討事項となっていた3事業(音案内、券売機の蹴込み構造、車両とホームの隙間・段差)については、施設の大規模な改良を行う時期や今後の技術開発の動向等を勘案しながら、長期的な視点で引き続き整備を促進していく必要があります。

加えて、高齢者、障がい者等の移動にあたり、駅舎は重要な施設となることから、令和2(2020)年12月の国の移動等円滑化の促進に関する基本方針の改正において、大規模な鉄軌道駅における当該駅の状態等を踏まえた可能な限りのバリアフリールートの複数化や鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの可動式ホーム柵等の整備の加速化など、新たな目標が定められたことなどを踏まえ、各駅舎の状況等も勘案しつつ、更なるバリアフリー化に向け、新たな整備内容について検討を行っていく必要があります。

2 鉄道車両

(1) 整備内容

	整備項目	整備内容
1	車椅子スペースの確保	新造車両は、1 列車に 1 箇所以上設置。既存車両は、可能な限り設置に努める。
2	行先等の案内表示装置	新造車両は、車外から行先、種別が、車内から行先、種別、次停車駅名がわかる表示装置を設置。
3	車両間の転落防止装置	新造車両は、設置。既存車両は、可能な限り設置に努める。

(2) 進捗状況

令和3(2021)年3月末時点では、各鉄軌道事業者※1における鉄道車両の整備状況は以下のとおりとなっています。

なお、編成数・車両数については、大阪市内を運行している車両のみを集計することが難しいため、原則として、事業に供している鉄道車両を対象に集計しています。

	整備項目	7 社合計※2		
		整備数	整備率	評価
1	車椅子スペースの確保	1,617 編成	82%	C
2	行先等の案内表示装置	7,402 両	78%	C
3	車両間の転落防止装置	9,514 両	100%	A

※1 JR 東海についても、特定事業の対象となっているが、対象となる鉄道車両が新幹線であり、全て整備済であることから、省略している。

※2 大阪市内を運行している車両のみで算出している。

(3) 評価

特定事業として定められている鉄道車両の新造時における整備については、全ての整備項目について、各鉄軌道事業者において行われています。また、既存の鉄道車両についても、各鉄軌道事業者において大規模改修の時期などを捉えて整備が行われています。

車両間の転落防止装置については、ホームからの転落事故を防止するための設備であることから、各鉄軌道事業者において重点的に整備され、大阪市内を運行している全区間における全車両について、各鉄軌道事業者とも整備済み（評価A）となっています。

車椅子スペースの確保及び行先等の案内表示装置は整備済みとはなっていませんが、整備が比較的進んでいます（評価C）。

このように、高齢者、障がい者等が鉄軌道を利用するにあたって必要となる整備が進捗しており、鉄軌道による移動における一定の安全性及び利便性が確保されてきています。ただし、各鉄軌道事業者においては、財務状況や事業に供している車両数、運行する鉄道車両や路線の状況などが大きく異なることから、整備項目の進捗状況に差が生じている状況にあります。

(4) 今後の課題

車椅子スペースの確保、行先等の案内表示装置については、新たな鉄道車両の導入や鉄道車両の大規模な改修時期を捉え、引き続き、整備を促進していく必要があります。

鉄軌道は、高齢者、障がい者等にとって、主要な移動手段となることから、駅舎の更なるバリアフリー化とともに、鉄道車両についても、国の公共交通移動等円滑化基準などを踏まえつつ、新たな整備内容について検討を行っていく必要があります。

3 道路

(1) 整備内容

歩道の段差解消・勾配修正・視覚障がい者誘導用ブロックの敷設など

(2) 梅田地区における進捗状況※¹

[上段:整備延長※² 中段:整備率 下段:評価]

	地区名	主要な経路 の延長	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
I	梅田	10.79 km	5.39 km 50% E	8.48 km 79% C	9.17 km 85% C

※¹ 地区における主要な経路の整備状況(令和3年3月末時点)は別添2のとおり。

※² 視覚障がい者誘導用ブロックの設置延長

(3) 評価

梅田地区は令和3(2021)年3月末時点でC評価であり整備済みとはなっていませんが、整備延長は向上し道路のバリアフリー化整備が着実に進められており、高齢者や障がい者等の歩行環境の改善が図られています。

現在、主要な経路のうち未整備となっている区間には、工業学校表通線のように歩道がない区間等があります。

(4) 今後の課題

梅田地区の主要な経路についてバリアフリー化が図られるよう、引き続き整備を行っていく必要があります。現在、主要な経路のうち歩道がないなどにより視覚障がい者誘導用ブロックが敷設できない区間があり、そのような区間においては、新たに歩道の整備等が必要となります。歩道の整備等にあたっては、地域の合意形成を図ったうえで検討を進める必要があることから、長期的な視点で引き続き整備方法等を検討していく必要があります。

また、重点整備地区内において高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する施設(生活関連施設)の廃止や移転、新駅建設や新たな建築など地区の状況が変化していることを踏まえ、バリアフリー化を図る必要がある経路(生活関連経路)の削除や変更、追加について検討する必要があります。

4 交差点

(1) 実施する道路の区間

基本構想における「主要な経路」（地下街及び上空デッキ等の地上道路以外の経路は除く。）

(2) 整備内容

- ・主要な経路上にある必要な交差点における、既設信号機への音響信号機（視覚障がい者用付加装置、音響式歩行者誘導付加装置等）の整備
- ・高齢者や身体障がい者等が通常の横断に要する歩行者用信号秒数の確保
- ・反射材等を用いた高輝度道路標識、道路標示の設置
- ・移動円滑化を阻害する違法駐車等を防止するための事業を重点的に推進
- ・必要な既設信号機への歩行者用信号灯器の設置・増設

(3) 進捗状況

継続的に実施する違法駐車等を防止するための事業を除き、平成 23（2011）年3月末までに全ての整備が完了しています。

なお、違法駐車行為の防止に係る事業については、警察官の取締り活動に加え、駐車監視員による放置車両の確認事務を行うなど、継続的に行っています。

(4) 評価

計画どおり整備されたことにより、交差点のバリアフリー化が図られ、基本構想を作成した当時（平成 15（2003）年4月時点）に比べ、高齢者、障がい者等が道路を横断するにあたっての安全性が確保されています。

(5) 今後の課題

バリアフリー化を図る必要がある経路（生活関連経路）が変更、追加された場合には、当該経路における交差点の状況を踏まえ、新たな既設信号機への音響信号機（視覚障がい者用付加装置、音響式歩行者誘導付加装置等）の整備などについて検討を行う必要があります。

○ その他の事業等の進捗状況

基本構想では、地区の特性などを踏まえ、特定事業以外についても、その他の事業としてバリアフリー化に係る整備内容が定められており、主なものとして、ノンステップバスの導入、鉄軌道駅間の乗り換え経路等の視覚障がい者誘導用ブロックの敷設などがあります。

それらの整備状況は、以下のとおりとなっており、概ねバリアフリー化が図られてきています。

Ⅰ ノンステップバスの導入

大阪市内における乗合バスの運行は、主に大阪シティバス(株)が担っており、令和3(2021)年12月末時点で、同社の乗合バス車両(基準適用除外認定車両等を除く)(547両)のうち1両を除く全てがノンステップバスとなっています。大阪シティバス(株)以外の7事業者では、所有する乗合バス車両(基準適用除外認定車両を除く)のうちノンステップバスの占める割合に幅があるものの、7事業者全体では約63%となっています。

大阪市内で乗合バスを運行する事業者全体でみると、乗合バス車両(基準適用除外認定車両等は除く)のうちノンステップバスの占める割合は、7割を超える状況となっています。

なお、ノンステップバス以外のバスについても、基準適用除外認定車両等を除き全て国が定める公共交通移動等円滑化基準に適合したワンステップバスとなっています。

2 鉄軌道駅間の乗換経路等の視覚障がい者誘導用ブロックの敷設

梅田地区の主要な乗り換え経路及び地下街には、全て視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されています。

3 官公庁施設などの案内・誘導

鉄軌道駅出入口から案内対象施設までの経路を適切に誘導するため、当該施設が設定している誘導経路を基本として、他の官公庁及び各鉄軌道事業者が設置している地図等との連携に配慮し、鉄軌道駅地上出入口に歩行者案内標識及び分岐点に案内標識が整備されています。

4 その他の施設のバリアフリー化

(1) 地上と地下の連続性の確保

地上と地下の移動において可能な限り遠回りとならないよう地下街に接続する民間建築物においてエレベーターの設置が行われています。

○ ソフト面の取組

高齢者、障がい者等の移動等の円滑化を図るためには、ハード面のバリアフリー化整備のみならず、市民や関係者の理解や協力、その理解等を得るため啓発活動などソフト面の取組が重要です。大阪市、鉄軌道事業者、道路管理者、交通管理者等では、以下の取組が継続的に実施されています。

今後も、市民や関係者が、高齢者、障がい者等の特性を理解し、高齢者、障がい者等の施設の利用等を妨げないことのみならず、移動等の円滑化を積極的に支援するよう、ソフト面の取組を充実していく必要があります。

Ⅰ 鉄軌道事業者による取組

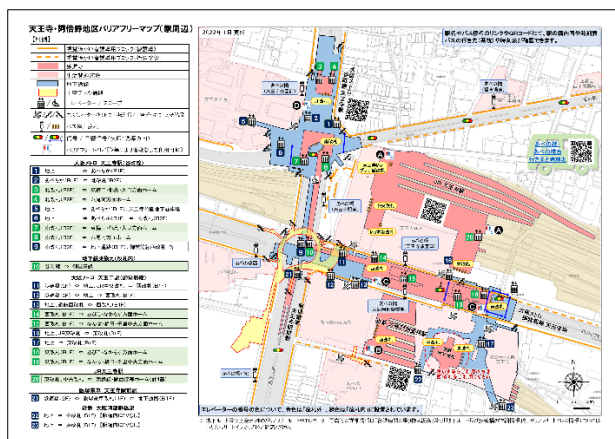
- ・充実した案内誘導サービスの提供
- ・ホームページにおけるバリアフリー施設の状況などの情報提供
- ・職員に対する職員研修の実施、対応マニュアルの整備 など

2 道路管理者、交通管理者等による取組

- ・放置自転車対策
- ・違反広告物対策
- ・「迷惑駐車防止に関する条例」に基づく駐車マナーの向上 など

3 その他啓発などの取組

- ・エレベーター、トイレ等バリアフリー施設の状況のわかりやすい情報提供



〔バリアフリーマップ〕



〔ハートフル Web〕

- ・「あいサポート運動」※¹の実施
- ・市民を対象とした各種学習会の開催
- ・学校教育における「総合的な学習の時間」等での取組
- ・中学生・高校生を対象とした「わがまちのやさしさ発見」レポート※²の募集 など

※¹ 多様な障がいの特性や障がいのある人への必要な配慮などを理解して、困っている様子を見かけたら、一声かけるなどちょっとした手助けや配慮をすることで、誰もが住みやすい地域社会（共生社会）を目指す運動

※² まちの建物や公共交通機関などを自ら調査・発見し、そのやさしさをまとめたレポート

○ 今後の検討課題

駅舎に関して整備内容として掲げられた事項（検討事項となっているものを除く。）について、概ね整備が行われるとともに、鉄道車両に関する整備内容についても、新造時や大規模な改修の時期などを捉えて整備が行われています。加えて、道路に関して整備済みであるとともに、交差点に係る整備内容についても全ての整備が行われるなど、着実に重点整備地区のバリアフリー化が進展し、高齢者や障がい者等の移動等の円滑化が一定図られています。今後も、未整備となっている事業について、各事業者において整備が行われるよう取り組み、引き続き重点整備地区のバリアフリー化を図っていく必要があります。

また、基本構想の作成時から土地利用等に変化が見られる箇所もあることから、その状況を踏まえた見直しの検討を行っていく必要があります。さらに、バリアフリー施策を総合的に展開するため、平成 18 年に「交通バリアフリー法」から「ハートビル法」と統合された「バリアフリー法」となるとともに、その後も、高齢者、障がい者等の移動等に対する社会的要求水準の高まりや、高齢化の更なる進展など社会的状況の変化に応じて、適宜、法令等の改正がなされ、令和 2 年の法改正が最新となっています。それらの状況を踏まえ、現在の基本構想では定められていない新たな整備内容について、ハード面の取組のみならず、ソフト面の取組も含め、検討を行っていく必要があります。

なお、新たな整備内容の検討にあたっては、地区内でも駅舎や周辺施設の状況等がそれぞれ異なり、また、地域課題が残る箇所もあることから、駅舎や周辺施設ごとでバリアフリー化の状況等について評価を行いながら進めていく必要があります。加えて、高齢者、障がい者等の当事者をはじめとする関係者の意見を聴取するとともに、地区の状況等も勘案しつつ、検討を行っていく必要があります。

(別添1)

○ 梅田地区における駅舎の整備内容及び進捗状況[対象:7 駅※1]

(令和3(2021)年3月末時点)

	整備項目	整備内容	大阪(JR西日本)	北新地(JR西日本)	大阪梅田(阪急)	大阪梅田(阪神)	梅田(Osaka Metro)	東梅田(Osaka Metro)	西梅田(Osaka Metro)
1	視覚障がい者誘導用ブロック	車両の乗降口から公共通路までの移動動線上に敷設	○	○		○	○	○	○
2	音案内	視覚障がい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	○						
3	案内・誘導	駅舎内での一貫した連続性のある案内・誘導及び乗り換えや周辺施設等への案内に努める	○	○	○	○	○	○	○
		異常時に改札付近等で掲示を行う	○	○	○	○	○	○	○
4	券売機	車椅子使用者に配慮した蹴込みの構造等の検討。それ以外の細部の仕様は更新時期等に合わせ整備に努める	○			○	○	○	
5	改札口	拡幅改札口の設置	○	○	○	○	○	○	○
6	エレベーター	ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	○	○	○	○	○	○	○
		乗り換え経路の確保[対象:60 駅]	○	○	○	○	○	○	○
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	○	○	○	○	○	○	○
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	○	○	○	○	○	○	○
8	ホームにおける列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	○	○	○	○	○	○	○
9	車両とホームとの隙間・段差	ホーム構造や車両構造について検討を行う						○	
		渡り板を配備	○	○	○	○	○	○	○
10	ホームにおける安全対策	ホーム縁端付近に連続して警告ブロックを敷設	○	○	○	○	○	○	○
		線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	○	○	○	○	○	○	○
		線路側外のプラットホーム両端に警告ブロックを敷設	○	○	○	○	○	○	○
11	トイレ	車椅子対応トイレの設置	○	○	○	○	○	○	○
		今後設置するトイレの多機能化	○	○	○	○	○	○	○

※1 特定事業計画の進捗状況の報告駅別(Osaka Metro について路線別)で集計。

(別添2)

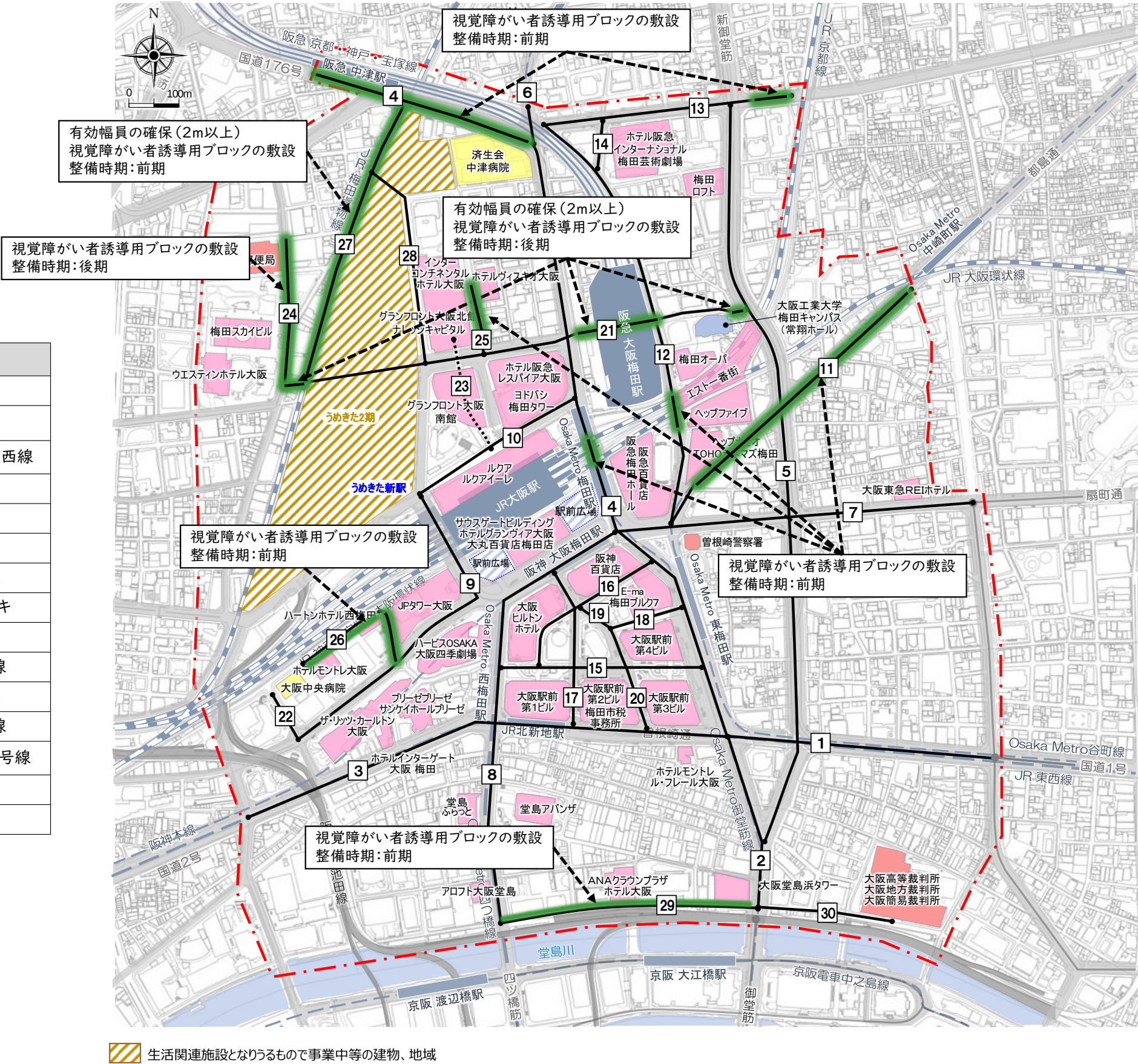
○ 梅田地区における主要な経路の整備状況(令和3(2021)年3月末時点)

地区		路線名	延長(km)	整備延長(km)	整備率
梅田	1	国道1号	0.54	0.54	100%
	2	国道25号	0.40	0.40	100%
	3	国道2号	0.95	0.95	100%
	4	国道176号	1.20	0.95	79%
	5	国道423号	1.50	1.50	100%
	6	中津太子橋線	0.10	0.10	100%
	7	扇町公園南通線	0.50	0.50	100%
	8	南北線	0.90	0.69	77%
	9	梅田線	0.50	0.50	100%
	10	大阪駅北通線	0.30	0.30	100%
	11	大阪環状線	0.60	0.09	15%
	12	梅田北野線	0.80	0.57	71%
	13	豊崎鷺洲線	0.50	0.37	74%
	14	大淀区第212号線	0.10	0.10	100%
	15	北消防署横通線	0.40	0.40	100%
	16	東梅田線	0.30	0.30	100%
	17	梅田駅前線	0.30	0.30	100%
	18	曾根崎中2丁目東西線	0.10	0.10	100%
	19	梅田駅前東筋線	0.10	0.10	100%
	20	元槌之筋線	0.20	0.20	100%
	21	工業学校表通線	0.40	0.11	28%
	22	北区第9705号線	0.10	0.10	100%
梅田地区合計			10.79	9.17	85%

参考資料3:道路の特定事業の整備等の内容及び整備区間等について

凡 例	
	重点整備地区
	生活関連経路
	生活関連経路（デッキ）
	JR
	私鉄（地上）
	私鉄（地下）
	駅前広場
生活関連施設（施設別）	
	旅客施設
	官公庁等施設
	教育・文化施設
	医療・福祉施設
	公園・運動施設
	商業・宿泊施設
	その他の施設

生活関連経路の路線名		
1	国道1号	16 東梅田線
2	国道25号	17 梅田駅前線
3	国道2号	18 曽根崎中2丁目東西線
4	国道176号	19 梅田駅前東筋線
5	国道423号	20 元樋之筋線
6	中津太子橋線	21 工業学校表通線
7	扇町公園南通線	22 北区第9705号線
8	南北線	23 グランフロントデッキ
9	梅田線	24 大淀区第2号線
10	大阪駅北通線	25 済生会病院西通線
11	大阪環状線	26 北区第9701号線
12	梅田北野線	27 梅田貨物駅西横線
13	豊崎鷺洲線	28 北区第2019-03号線
14	大淀区第212号線	29 堂島海老江線
15	北野消防署横通線	30 天満市場線



付属資料 1：梅田地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯

梅田地区基本構想変更に係る当事者等の意見聴取については、現地確認も含めたワークショップ形式で実施しました。



付属資料 2:梅田地区ワークショップの開催概要

梅田地区のワークショップは、現地確認を含め計 3 回実施した。

(1) 第 1 回ワークショップの開催概要

日程	令和 6 年 7 月 3 日 (水) 9 時 30 分～11 時 30 分
場所	北区役所 4 階 402・403 会議室
参加者	当事者:13 名 事業者:9 名
議題	(1) 基本構想の変更原案について (2) 第 2 回ワークショップ(現地確認等)の実施計画について

■当日の様子



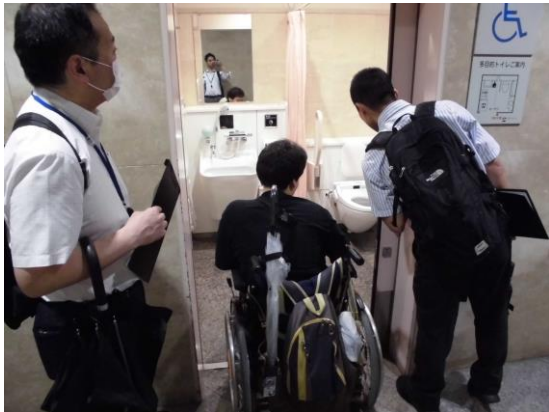
(2) 第 2 回ワークショップの開催概要(現地確認)

日程	令和6年7月12日(金)9時15分～12時00分
現地確認ルート	①-1 駅前広場・地下通路・地上道路・地下街を結ぶルート：8名 ①-2 富国生命ビル～大阪駅前広場エレベーター（B1）の結ぶルート：6名 ② JR大阪駅（御堂筋口）～阪急大阪梅田駅を結ぶルート：11名 ③-1 JR大阪駅（連絡橋口）～JR大阪駅（うめきた地下口）及びJR大阪駅（西口）を結ぶルート：9名 ③-2 JR大阪駅（連絡橋口）～JR大阪駅（うめきた地下口）及びJR大阪駅（桜橋口）タクシー乗り場を結ぶルート：7名 The map shows the area around Osaka Station. Three routes are highlighted: - Route 1 (blue): Connects Nishi-Shinjuku Station to Nishi-Shinjuku Building. - Route 2 (orange): Connects Nishi-Shinjuku Station to Hankyu Umeda Station. - Route 3 (yellow): Connects Nishi-Shinjuku Station to Nishi-Shinjuku Underground Station and Nishi-Shinjuku West Exit.
意見交換場所	総合生涯学習センター（大阪駅前第2ビル5階）
議題	(1) 現地確認等によるバリアフリー整備に係る実施状況と課題の確認 (2) 現地確認等のまとめ

(メンバー構成)

肢体障 がい	視覚 障がい	聴覚 障がい	知的・ 発達・ 精神	高齢	LGB TQ+	その他 (地域・ 有識者 等)	事業者	事務局	合計
6	2	2	1	1	1	2	13	13	41

■現地確認の様子



(3) 第 3 回ワークショップの開催概要

日程	令和 6 年 12 月 11 日(水) 15 時 00 分～17 時 00 分
場所	北区役所 4 階 402・403 会議室
参加者	当事者：10 名 事業者：10 名
議題	(1) 第 1 回、第 2 回ワークショップ等における主な意見と対応状況 (2) 基本構想変更原案について (3) その他

■当日の様子



付属資料 3：梅田地区ワークショップ等における主な意見と対応

ワークショップで実施した当事者等意見聴取における、バリアフリー整備の現状に関する意見と対応は次の通りです。

■駅舎に関する項目（現地確認実施範囲内）
（上段）：令和 12 年もしくは令和 17 年までに対応できる内容
（下段）：対応できない場合、その理由
下線部：基本構想への反映を調整中の内容。その他個別対応の内容。

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考
			Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局（事務局）	※第 3 回 WS で改めていただいた意見
生活関連施設	1	梅田ほど集積したエリアだと生活関連施設は多数あるかと思っていた。生活関連施設の抽出にあたっては、全地区共通で示されている指標以外にも別途、指標や基準等を用いてさらに絞り込んでいるのか。											骨子の基準のほかに、指標や基準を設けていない。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た。	
													－	
生活関連経路設定	2	梅田は南北の移動が困難であり、地下鉄御堂筋線駅構内の通り抜けを含めて、公式的に行き来できるルートを新設で作ることも検討いただきたい。	御堂筋線梅田駅において改札内を通り抜けは公式には認めておりません。											
			－											
	3	生活関連施設である梅田スカイビルに至るまでのアクセスは以前までは地下通路があったが今は封鎖されていると思う。											地下通路は閉鎖されています。現在は、グランフロント大阪から梅田スカイビルの東西を工業学校表通線により移動できます。	
													－	
視覚障がい者誘導用ブロック	図Ⅰ 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について													
	40	JR 大阪駅御堂筋口からノースゲートビルディングエレベーターに移動する際、途中で視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている。				－								
						現状の敷設仕様のままとさせて頂きます。当該箇所は、鉄道営業時間終了後に、閉鎖させて頂くため、誘導用ブロックを敷設したままでは、ガラス扉に衝突してしまうため。								

項目	通し番号		主な意見	対応状況										備考		
				Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局（事務局）	※第3回WSで改めていただいた意見	
視覚障がい者誘導用ブロック		43	ノースゲートビルディングと阪急を繋ぐデッキにおいて視覚障がい者誘導用ブロックが繋がっていない（1～3m）。		－		関係者と調整のうえ、今後の改良工事等の際、参考とさせていただきます。									
					構造物のつなぎ目でありブロックを設置できない。		－									
		47	うめきた地下口へ至る地下通路に敷設されている視覚障がい者誘導用ブロックが途中で途切れている。								お客様の動向等を踏まえて適宜対応を検討する。					
											－					
		37	サウスゲートビルディング～大阪駅前交差点に向かう際、視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されているルートに迂回感がある。					－								
								各施設の出入口等と横断歩道までのルートを点字ブロックで結ぶ際に、できるだけ交差や屈折箇所を少なくし、利用者が混乱しないように現在の配置としています。								
		44	JR 大阪駅連絡橋口からノースゲートビルディングのエレベーターに至るまでに敷設されている視覚障がい者誘導用ブロックについて、分岐点でどちらの方向に進めばよいかわからなくなる。				－									
							現状の敷設仕様のままとさせていただきます。当該エレベーター以外に点字ブロックとして案内すべき箇所があるためご容赦ください。									
		45	ノースゲートビルディングエレベーター前の視覚障がい者誘導用ブロックが人の往来が多いエスカレーター（地上⇄地下）⇄ルクアの動線を跨ぐように敷設されているため、危険である。				－									
							現状の敷設仕様のままとさせていただきます。往来が少ないルートでも敷設していること、撤去により現状ご利用の方が混乱されるため。									

項目	通し番号		主な意見	対応状況										備考
				Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局（事務局）
視覚障がい者誘導用ブロック		139	ムービングウォーク周辺の視覚障がい者誘導用ブロックの敷設状況に課題あり（ムービングウォークへの動線を横切るように視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されており危険。視覚障がい者誘導用ブロックが斜めに敷設されている。）		—									
					東西方向の誘導のため、必ず同動線を横切るような敷設ルートとなる。									
	108	DTビル東側エレベーター（地下）からディアモールのトイレまでは、視覚障がい者誘導用ブロックが敷設が設置されていたが、トイレ入口までは設置されていなかった。					トイレへの点字ブロック設置が可能となるよう、地下街管理者と協議してまいります。							
							—							
	19		精算機や券売機に点字がついているものの、案内や視覚障がい者誘導用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着けない。	券売機への視覚障がい者誘導用ブロックは整備済み	<u>券売機には視覚障がい者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も記載がないため、今後整備に向けて検討する。</u>	□券売機誘導ブロックは敷設済みです。	<u>点字や視覚的案内に加え、誘導用ブロックの配置についても配慮が必要な旨を踏まえ、今後、経路の安全性と利便性の確保に向けた改善方法の検討を行ってまいります。</u>							
				視覚障がい者誘導用ブロックの配置は出入口から改札口を経て乗降口に至る経路上を基本とし、分岐の対象として精算機は対象としていない。精算機をご利用の際は、駅スタッフによる対応を行う。	—	□精算機移動等円滑化整備ガイドラインでは、誘導ブロックの敷設を規定していないため対応しておりません。	—							

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考
			Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局（事務局）	※第3回WSで改めていただいた意見
視覚障がい者誘導用ブロック	32	ノースゲートビル～阪急に至るデッキやグランフロントを繋ぐデッキの視覚障がい者誘導用ブロックについて、人が多い場合や障害物や看板等で通行できない場合もある。		－		－								
				デッキの幅は決まっていますし、デッキをご利用いただいているお客様の数を日常的に制限することは不可能です。阪急としては阪急百貨店の方のルートをバリアフリールートとして案内しておりますのでそちらのルートをご利用ください。		現状の敷設仕様のままとさせて頂きます。安全に配慮し、より通行量が少なく手すりに近いように敷設しておりますのでご容赦ください。								
	図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について													
	39	阪急ターミナルビルエレベーターからムービングウォークに移動する際、視覚障がい者誘導用ブロックと床の色が似ているため、誘導用ブロックを認識しにくい。		視覚障がい者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。										
				－										
	41	JR 大阪駅御堂筋口からノースゲートビルディングエレベーターに移動する際、視覚障がい者誘導用ブロックと床の色が似ているため、誘導用ブロックを認識しにくい。				基準に則り配色を定めているところですが、頂いたご意見を次回改修時の参考にさせて頂きます。								
						－								
	42	カリヨン広場から阪急ターミナルビルに移動する際、視覚障がい者誘導用ブロックと床の色が似ているため、誘導用ブロックを認識しにくい。		阪急側では視覚障がい者誘導用ブロックが認識しやすいよう設置済み。							今後改良工事等の際、視覚的に分かりやすいものを採用するなど検討いたします。			
				－							－			
	46	アトリウム広場からグランフロントを繋ぐデッキについて、移動する際、視覚障がい者誘導用ブロックと床の色が似ているため、誘導用ブロックを認識しにくい。								お客様の動向等を踏まえて適宜対応を検討する。				
											－			

項目	通し番号		主な意見	対応状況										備考		
				Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局（事務局）	※第3回WSで改めていただいた意見	
視覚障がい者誘導用ブロック	50	大阪駅前広場地下～サウスゲートビルディングの視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されているが、床面（クリーム色）と同系色であり、見えづらい。					－									
							地下道の拡幅整備時に、敷設基準に規定する、周辺の路面の色との輝度比の基準（2.0以上）を満足することを確認しているため。									
		51	ディアモールの視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されているが、床面がマーブル調、タイル、モザイク調となっており、黄系色のブロックでふち色がなく、識別しにくい。					現地調査、地下街管理者と協議の上、点字ブロックや周辺の配色を改善可能か検討する。								
								－								
	30	アトリウム広場からグランフロントを繋ぐデッキについて、雨天の日など視覚障がい者誘導用ブロックが滑りやすい。				今後改良工事等の際、滑りにくいものを採用するなどを検討いたします。				お客様の動向等を踏まえて適宜対応を検討する。						
						－				－						
	29	カリヨン広場から阪急までのデッキ部分の床面は雨の日に滑りやすく危険である。		滑り止めのテープを貼るなどの対策は実施しているが、劣化している可能性はあるため維持管理には引き続き努める。												
				－												
音案内	図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について															
	14380	○大阪駅前広場地下～サウスゲートビルディングの地下通路について ・音声案内板があるが、音量が小さく聞こえない。 ・エレベーター前まで視覚障がい者誘導用ブロックで誘導されているが、どこにつながるエレベーターなのかが分からないため、音声などで案内がほしい。				（143）ご意見を踏まえ、現在の音声案内の内容や音量設定の見直しが可能かどうかを含め、検討を行ってまいります。			（80）サイン更新時期に合わせて補足表記する等、改善に向けて検討いたします。							
						－			－							

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局 (事務局)	
音案内	78	人が多く、雑踏の音が大きい ため、聞き取れない音声案内が多い。	—	<u>現場確認を行い、改めて音量の検討を行う。</u>	お客さまからのご意見などがあれば、保守点検のタイミングで適宜調整しています。	<u>ご意見を踏まえ、現在の音声案内の内容や音量設定の見直しが可能かどうかを含め、検討を行ってまいります。</u>								
			音声案内の音量については、個人差があるため対応が難しい。	—	—	—								
	45	○阪急大阪梅田駅について ・改札に設置されている点字案内版の音声（アナウンス）が雑踏の音で聞こえづらい。 ・改札に設置されている身障者用切符券売機のアナウンスが雑踏の音で聞こえない。		<u>現場確認を行い、改めて音量の検討を行う。</u>										
				—										
	82	ディアモールの地下通路に設置されている触知図音声案内は、15～21秒毎に「ここに音声案内がある」と自動音声の流れていたが、もう少し大きな音声で間隔を短く（横を歩いている間に聞こえるようなペース）流してほしい。											ご意見は、143番のサウスゲートビルディングの触知音声案内と思われます。	
													—	
	79	ノースゲートビルディングエレベーターの手前にあるエスカレーター（地上⇄地下）の音案内が、雑踏の音で聞こえない。				<u>お客様の流動状況を鑑み、今後音量調整を検討いたします。</u>								
						—								
	13	阪急の改札について、点字運賃表が置いてあるだけになっており、わかりづらい。		<u>今後の券売機更新時に駅構内点字案内板、音声案内、点字運賃表の配置を見直し、分かりやすい案内を検討する。</u>										
				—										
	7	JR 大阪駅（西口）について 呼び出しインターホンについては、「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				<u>お客様のご利用状況を鑑み、今後設置を検討いたします。</u>								
						—								

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考	
			Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局（事務局）	※第3回WSで改めていただいた意見	
音案内	141	JR大阪駅（西口）について、点字案内板について、センサーで音案内が流れるようにするか、音声案内板にしてほしい。				－									
						現状仕様のままとさせていただきます。 同駅他箇所において、押下による音声案内を整備したところ、頻繁に力強く押下され、故障が多発したため。									
	142	JR大阪駅（西口）について音声案内版やQRコードで改札位置を教えてください。				今後の改良工事等の際、参考とさせていただきます。									
						－									
案内・誘導	図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について														
	59	富国生命ビル～大阪駅前広場に至る地下通路について、大阪駅前広場につながる地下のエレベーターの位置が奥まった位置にあり、存在が分からない。					現地調査の上、案内表示の改善必要性や実現性を検討する。								
							－								
	55	サウスゲートビルディング～DTビル東側エレベーターまで地上にエレベーターまでの案内表示・サインがない					エレベーターへの案内表示・サインのあり方を検討する。								
							－								
	65	ノースゲートビルディングエレベーターはルクアのエレベーターのように見えるため、乗換経路で利用できるエレベーターだとわからない。							サイン更新時期に合わせて補足表記する等、改善に向けて検討いたします。						
									－						
	72	JR大阪駅（連絡橋口）～ノースゲートビルディングへ向かう際にエレベーターまでの案内・誘導サイン等が無くわからない				お客様のご利用状況を鑑み、今後案内・表示サインの設置を検討いたします。									
						－									
	157	JR大阪駅（連絡橋口）～サウスゲートビルディングへ向かう際にエレベーターまでの案内・誘導サイン等が無くわからない				お客様のご利用状況を鑑み、今後案内・表示サインの設置を検討いたします。									
						－									

項目	通し番号		主な意見	対応状況										備考	
				Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局（事務局）	※第３回 WS で改めていただいた意見
案内・誘導		67	ノースゲートビルディングエレベーターからカリヨン広場に出た際に、駅（阪急大阪梅田駅）の案内サインがない。				－								
							商業施設（ルクア）に繋がるエレベーターですので当該施設内の案内を設置しております。JR 線・阪急線などの案内は前面のカリヨン広場内に設置しております。								
		71	阪急ターミナルビル前～ムービングウォークへ移動する際、案内表示がなく不便である。（ムービングウォークがどこに向かっているのかの案内表示もほしい）		<u>案内・誘導表示の設置を検討する</u>										
					－										
		75	アトリウム広場からグランフロントを繋ぐデッキ付近にある案内図の音声案内のボタンが分かりにくい（ボタンにもう少し出っ張り等があれば見つけやすい）				取替を予定しています。なお、ボタンの故障が多発しているため、ボタン案内は無しとなります。								
							－								
		76	うめきた地下口へ至る地下通路については、既存の案内表示はあるものの標記が小さい。また、案内の張り紙があるが、今後どうなるのか。				－								
							現状の設置仕様のままとさせていただきます。既存天井高に合わせ、歩行される方々の安全を考慮した高さに整備し、現状の高さとなっています。そのため、各情報が小さな表記となっております。また、目隠し部分は商業施設が開業次第、遮蔽部分をはがしてまいります。								

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局 (事務局)	
案内・誘導	56	大阪駅前広場地下～サウスゲートビルディングの地下通路等にエレベーターがここにあるといった案内は設置されているが、そのエレベーターが地上や地下のどこにつながっているかが分からない。				<u>視覚障がい者の方がより安心してご利用いただけるよう、案内方法の改善可能性を調査し、必要な措置の検討を進めてまいります。</u>								
						—								
	60	富国生命ビル～大阪駅前広場に至る地下通路について、人が多く、雑踏の中、どの方向に行けばなにがあるのかが分からない。						大阪・梅田駅周辺サイン整備検討協議会による大阪・梅田駅周辺サイン整備標準仕様（共通ルール）に基づいた設置としております。						●
								—						
	63 64	○ノースゲートビルディングエレベーターについて ・JR 大阪駅御堂筋口駅敷地内において、ノースゲートビルディングエレベーターの案内表示が小さく、わかりづらい。 ・JR 大阪駅御堂筋口からノースゲートビルディングエレベーターへ向かう際、JR 大阪駅の敷地を出るとエレベーター案内表示がなくなるため、エレベーターまでたどりつけない				今後の改良工事等の際、参考とさせていただきます。								
						—								
	74	アトリウム広場からグランフロントを繋ぐデッキに設置されているエレベーターの案内が分かりにくい（柱の死角になっていて存在がわからない）								<u>お客様の動向等を踏まえて適宜対応を検討する。</u>				
										—				
	52	梅田の町全体の見取り図や概念図のような全体の構図がわかる案内ルートやマップが必要ではないか											—	●
													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で共有する。	

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考
			Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局（事務局）	※第3回WSで改めていただいた意見
案内・誘導	54	案内・誘導のマップについて、車椅子等の方が通行できるバリアフリールートと歩行者のルートが全く違うが、歩行者の案内表示がしっかり分かりやすく整備され、だれもが分かりやすい案内表示の仕方や工夫が必要											－	
	53	地下等を歩いているとエレベーターが多数あるが、どこにつながっているのかわからないので、マップ等でエレベーターに通し番号（サイン）を振っていただければありがたい											－	
	図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について													
	57	大阪駅前広場地下～サウスゲートビルディングの地下通路の天井付近に案内表示が設置されているが、設置位置が高く、見えづらいため、低い位置にも案内を設置してほしい。					－							
							地下通路の建築限界（歩行者と接触しない場所）確保のため現位置としており、案内表示を低くすることが困難。							
	61 144 62	○ディアモールの地下通路について ・設置されている案内表示が小さい ・設置されている案内板について、バリアフリールートや地上へ上がるエレベーターがわかる（目立つ）ような工夫をしてほしい ・方向が分からなくなるので、方角を示す表示を床に設置してほしい。					<u>現地調査、地下街管理者と協議の上、案内表示の改善必要性や実現性を検討する。</u>							
							－							

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考	
			Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局（事務局）	※第3回WSで改めていただいた意見	
案内・誘導	73 129 66	〇ノースゲートビルディングエレベーターについて ・運行時間がわかる案内表示が高く、見にくい。 ・エレベーター付近の施設（ルクア）への案内板の文字が小さく見えにくい。 ・エレベーター内にルクアのフロアガイドはあるが、阪急等への案内はない							サイン更新時期に合わせて補足表記する等、改善に向けて検討いたします。						
									－						
		68	ノースゲートビルディングから阪急大阪梅田駅へ向かう際の阪急三番街施設案内板において、BFルートや、BFトイレ情報を強調してもらえるとわかりやすい。（他の情報が多くあるため、見落としやすい。）										案内の表示内容について検討する。		
												－			
		145	アトリウム広場とグランフロントを繋ぐデッキにある電子案内板に具体的な乗換ルート等の案内が欲しい				ご利用者のニーズに応えられるよう、内容を検討してまいります。								
							－								
	157	サウスゲートビルディング（BI）からJR大阪駅（連絡橋口）への連絡エレベーターは3基ともに大丸梅田店の3Fもしくは4Fを経由する必要があるが、そのエレベーターへの案内や民間施設の営業時間外のルートがわからない。							今後の大規模改修工事の際に運用、案内サインの見直し等、改善に向けて検討する。						
									－						
	69	阪急ターミナルビル内のエレベーターについて、案内表示が小さい。		案内表示の表示・サイズ変更等について検討する。											
				－											
	77	阪急ターミナルビル内のエレベーターについて、エレベーター周辺の2F（改札外）にBFトイレがないため、BFトイレ（3F）の案内表示が欲しい。		案内の表示内容について検討する。											
				－											
	58	サウスゲートビルディングには複数のエレベーターが設置されているが、時間帯によって使えないエレベーターがあるため、使用可能時間帯等の案内がほしい。							サイン更新時期に合わせて補足表記する等、改善に向けて検討いたします。						
									－						

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局 (事務局)	
案内・誘導	16	阪急大阪梅田駅について、時刻表画面の文字が小さく見えにくい。		限られたスペース内での表示となるため対応は難しいが、引き続きより良い表示方法を検討する。										
				－										
	11	阪急大阪梅田駅について、改札付近にある案内AI機械が使いにくいため、その機器の使い方の案内やインターフェイスをシンプルにしてほしい		現在は実証実験中であり、いただいたご意見は今後の導入に向け反映するよう検討する。										
				－										
	12	阪急大阪梅田駅について、改札に設置されているインフォメーションにおいて、音声認識の反応が遅いため、認識されているか判断が付きにくい。		音声の反応状況を確認する。										
				－										
	9	阪急の改札付近にあるi案内所(2F 西ごあんないカウンター)について、耳マークがあったが、どこにあるのか。		耳マークはごあんないカウンター内の接客カウンター上に設置している。										
				－										
	10	阪急の改札付近にあるi案内所(2F 西ごあんないカウンター)について、筆談マークも追加してほしい。		ごあんないカウンター内に筆談マークは表示しているが、表示位置は改めて検討する。										
				－										
	140	JR 御堂筋口の係員がいる幅広改札はいつも質問をする外国人等で通路がふさがっており、近づくこともできない				－								
						改札口に勤務する駅係員も、個々のお客様に寄り添わせて頂いております。ご理解を賜りますよう、お願いいたします。								
切符の購入	23	JR 大阪駅(西口)のみどりの券売機のテンキーが反応しない				保守系統に対し、修繕依頼を行います。								
						－								

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局 (事務局)	
切符の購入	20	精算機や券売機に点字は ついているものの、タッチパ ネル式であるため視覚障がい 者が利用できない。	—	タッチパネル下部にテンキーを 配備しており、テンキーを押下 することで音声案内を行う仕様 となっている。	現在、新型券売 機へ更新を進 めており、障害 者割引について はタッチパネル の他に画面横 の押しボタン (点字あり)で もご利用いた できます。また、イ ンターホンでお 呼び出しいただ ければ、駅係員 が遠隔で操作 することも可能 です。	券売機には、タ ッチパネル下部 にテンキーを配 置しております。 そちらをご活用 ください。								
			券売機に付い ている呼び出し ボタンを押すこ とで、券売機横 通話口から駅 務員と対面で 対応可能となる よう整備済み。	—	—	—								
	81	サウスゲートビルディングエ レベーター横に設置されて いる触知図音声案内は、ボ タンが押し込み式であった が、突き出しボタンが使い やすい。							触知図の音声 案内は凸型ボ タンとなっております。					
									—					
	21	阪急大阪梅田駅について、 切符販売機の画面の位置 が高く、車イスの方は購入 するとき困る		—										
				券売機のハード ウェア仕様は各 メーカー、各鉄道 事業者とも類似 しており、画面 位置を大きく変 更することは現 時点では困難 である。										
	14 17	○阪急大阪梅田駅につい て ・改札について、タッチパネ ル式の案内機器は車イスで は、位置が高すぎて操作で きない ・呼び出しインターホンのす ぐ横に大きな路線看板があ り、車いすのフットレストが 邪魔になって操作できな い。		<u>大規模改修や 機器更新時に 合わせ、設置位 置を検討する。</u>										
				—										

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局 (事務局)	
切符の購入	22	阪急大阪梅田駅について、障がい者割引の切符を買える券売機が2台のみであり、端に位置しているため使いにくい。		増設可能か検討する。										
				—										
	24	阪急大阪梅田駅について、幅広改札の支払タッチ部位置が左に設置された改札もあるとよい。(車椅子のハンドル操作を右手で行う方は、左手で支払い(タッチ)をしないといけないため)		—										
				改札機の内部機構などは現在全国的に標準化されたものを使用しているため、現在は技術的に困難である。										
	8	最近では、改札等が無人になっており、障がい者や車イス利用者が使いにくくなっている。	省人化システムの導入により対応している	大阪梅田駅は終日係員を配置している。係員不在時はインターホンのご利用をお願いします。	西改札百貨店口側について、早朝深夜に無人になる時間帯は多機能インターホンにて対応させていただきます。また、反対側の改札口には係員を常駐しているため、すぐに派遣し対応することも可能です。	お客様のご利用状況を鑑み、改札口を無人とさせて頂いている時間帯もございます。その際は、インターホンにて社員対応をさせていただきます。								
	6	言語障害がある方にとって、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				インターホンを ご活用頂き、対面 でのご対応をご要望 頂く際は、少々お時間 を頂きますが駅係員 にて対応させていただきます ことも可能となっております。								
						—								
15 18		阪急の呼び出しインターホンのモニター画面が小さく、駅員さんの顔が見えない。		次回の機器更新時に改善を検討する。										
				—										

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考
			Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局（事務局）	※第3回WSで改めていただいた意見
エレベーター	図3 乗り換え経路や移動経路上のエレベーターの増設、仕様の改善について													
	147	JR 大阪駅（御堂筋口）からカリヨン広場へ上がるエレベーターはノースゲートビルディングまで迂回が必要であり、カリヨン広場のデッキへのエレベーターを新設できないか（ルクアのエレベーターはルートとしては、わかりにくいし、混雑するため、上の11階までつながっているエレベーターではなく、B2～3階くらいまでのショートなエレベーターを作してほしい）				大規模改修の計画の検討を進める際には、いただいたご意見を参考にさせていただきます。							●	
						—								
	148	地下鉄御堂筋線への乗り換え、梅田食堂、紀伊国屋など回遊性確保のため、カリヨン広場と阪急を結ぶデッキの阪急側にもデッキへ上がることのできるエレベーターを新設してほしい。		大規模改良時に設置出来るように検討する。										
				—										
	149	アトリウム広場（2F デッキ階）と大阪駅デッキ改札、地下を結ぶエレベーターの新設が必要（現在のエレベーターは11F⇄B2F 運行のため混雑しており乗れない。）				混雑緩和やアクセス向上を目的としたエレベーター増設について、大規模改修に合わせた検討を進めて参ります。								
						—								
	84	整備内容の中でエレベーターの大型化は「大規模改修時に実施」と書かれているが、大規模改修時は具体的にいつというのは示されておらず、検討されないままになるのではないか	—	情報がリリースできる段階になれば遅滞なく共有する。	両改札口とも整備済みです。	今後の改良工事等の際、参考とさせていただきます。								
			駅構内は駅施設やホーム幅員の制約、地上は歩道幅員の制約があり、大型化は困難。	—	—	—								
	146	サウスゲートビルディングエレベーターに音案内を設置してほしい。							今後の大規模改修工事の際に音声案内を追加する等、改善に向けて検討します。					
									—					

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第３回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局（事務局）	
休憩施設	98	ノースゲートビルディングと阪急を繋ぐデッキ周辺に、精神障がい者、知的障がい者、妊婦、高齢者など様々な方が利用できるレストスペースが必要。		2F 改札とデッキとの間の吹き抜け付近に椅子を設置している。		カリヨン広場にベンチを設置しておりますのでそちらをご利用ください。								
				阪急のデッキ上は通行量が多く旅客流動を阻害することになるためそのようなスペースを取ることができない。		—								
その他		検討する、参考にするだけではなく、積極的に当事者の意見を聞く場を開くことを約束してほしい。											現地確認の実施を含めワークショップ等により当事者等の意見を聴取しており、ワークショップ等で頂いた意見については、施設管理者等に情報を共有し、課題の共有を行っております。	新規意見
													—	
		SOGIESC の多様性を含めた取組みについて、基本構想において、どのように落とし込んでいくのか検討していく必要がある。「多様な性のあり方に関する職員ハンドブック」については、バリアフリースイールの記述もあり、取組内容として記載するのは良いと思う。											オールジェンダートイレの設置に関する検討については、市推進協議会で継続検討していきます。	新規意見
													—	
		心のバリアフリーの職員研修の中で、マニュアルなどと記載されているが、手話の勉強は入っているのか。											「あいサポート運動」の取組として手話の取組がごございます。	新規意見
													—	

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第３回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	大阪地下街	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	ヨドバシ建物	阪急三番街	計画調整局（事務局）	
その他		芝田Ⅰ丁目計画の改修プロジェクトがあるということで、この地区をモデルケースとして、計画段階から当事者が参画して、意見交換をしながら計画していくことはできないか。											－	新規意見
													現地確認の実施を含めワークショップ等により当事者等の意見を聴取しており、ワークショップ等で頂いた意見については、施設管理者等に情報を共有し、課題の共有を行っております。	
		結節拠点について、うめきたの方が結節拠点となっていない。うめきた２期などでデッキも広がる予定となっており、結節拠点に指定する必要があるのでは。また、阪急ターミナルビルについてもデッキの部分は結節拠点として指定すべきではないかと思う。											現行基本構想の方針及び現況を踏まえ、検討致しました。	新規意見
													－	

■道路・交差点等に関する項目（現地確認実施範囲内）

（上段）：令和 12 年もしくは令和 17 年までに対応できる内容

（下段）：対応できない場合、その理由

下線部：基本構想への反映を調整中の内容。その他個別対応の内容。

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考※第3回WSで改めていただいた意見
			阪急	JR 西日本	大阪シティバス	大阪タクシーセンター	公安委員会 (大阪府警)	建設局	計画調整局 (事務局)	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	富国生命ビル	阪急ターミナルビル	
歩道の改良	25	梅田スクエアビル付近の歩道の舗装の状態がよくない。						現地調査の上、必要に応じて補修等の対応を検討する。						
								－						
	26 27	〇うめきた地下口～JR 西口に至るまでの歩道について ・歩道の舗装の状態が悪く段差がある ・歩道の勾配が急						現地調査の上、必要に応じて補修等の対応を検討する。						
								－						
	28	大阪駅前南交差点の一つ南側の無信号交差点は、交差点に向かって下り勾配が付いており、勾配が急に感じる。						現地調査の上、勾配改善の必要性や実現性を確認する。						
								－						
	35	DT ビルのエレベーター前は歩道よりも一段高く、段差が生じているが、スロープが一方向しか設置されていないため、そのほかの方向にもスロープを設置してほしい。						現地調査、当事者と協議の上、可能な対策を検討する。						
								－						
視覚障がい者誘導用ブロック	図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について													
	48	うめきた地下口～JR 大阪駅（西口）に至るまでの歩道に視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されていない。						－						
								詳細箇所が不明ですが、当区間の歩道上には基本的にはすべての点字ブロックが整備されていると認識です。						
	49	大阪駅前南交差点南東側歩道だまり部に視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されているが、同区域に樹木があり、視覚障がい者誘導用ブロックが樹木を避けるように設置されており、交差点に向かって直線的に設置されていないため、交差点が分かりづらくなっている。						関係者と協議の上、点字ブロックの配置を改善可能か検討する。						
							－							

項目	通し番号		主な意見	対応状況										備考※第3回WSで改めていただいた意見	
				阪急	JR 西日本	大阪シティバス	大阪タクシーセンター	公安委員会(大阪府警)	建設局	計画調整局(事務局)	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	富国生命ビル		阪急ターミナルビル
視覚障がい者誘導ブロック		34 36	ODT ビルエレベーターについて ・エレベーター（地上部）の視覚障がい者誘導用ブロックは、エレベーター方向に敷設されていない。 ・エレベーター横に階段が設置されており、階段手前に警告ブロックが2列設置されているが、一方は歩道側、もう一方は階段側に設置されており、方向を間違えると階段側に落ちてしまう危険性がある。						・点字ブロックの設置について検討する。 ・現地調査、当事者と協議の上、可能な対策を検討する。						
									－						
		33	サウスゲートビルディング～DT ビルに向かう歩道から地下街へつながる階段には、視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されていない。						現地調査、当事者と協議の上、可能な対策を検討する。						
									－						
		31	グランフロントを繋ぐデッキの視覚障がい者誘導用ブロックは1本しか敷設されていない。									お客様の動向等を踏まえて適宜対応を検討する			●
												－			
		38	ノースゲートビルディングと阪急を繋ぐデッキにおいて、視覚障がい者誘導用ブロックは一方向のみ敷設されているが、進行方向は2方向なので通行する際に危険があることを踏まえ、通行量が多い箇所については両側に視覚障がい者誘導用ブロックを敷設してほしい。	－	－										
				同一の目的地に向かう分岐した経路を設置すると、混乱を招く可能性があるため設置をしていない。	現状の敷設仕様のままとさせていただきます。 基準に則り敷設しているため。										
横断歩道	88	大阪駅前交差点について、信号待ちの人が多い場合、信号手前の警告ブロックが分からない。						－							
								本市敷設基準通りの配置としており、当該箇所のみ特殊な配置とすることで混乱を招く恐れがあるため、対応は困難。							
	89	大阪駅前南交差点は6枝交差点であり、進行方向が青（信号）であるかが認識しづらいため、音響信号機を設置してほしい。					設置の必要性について検討します。								
							－								

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考※第3回WSで改めていただいた意見
			阪急	JR 西日本	大阪シティバス	大阪タクシーセンター	公安委員会 (大阪府警)	建設局	計画調整局 (事務局)	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	富国生命ビル	阪急ターミナルビル	
横断歩道	85	音響信号は、「概ね整備済み」と記載されているが、梅田は比較的大きい音なので分かりやすい部分はあるものの、実際にはその前まで行かないとわからないという場所も存在するため、整備するだけでなく、それが適切な音響なのか、わかりやすいかという観点から再点検する必要があるのではないか					音量については、現地確認を行うと共に、利用者及び周辺の道路環境を勘案して調整する。							
							－							
	87	大阪駅前交差点は、音響信号が設置されており、音量にも問題はないが、横断距離が長く、安全に渡るためには、対面同士の音を異なる音（別の音（カッコー、ピョピョ）の方がよい）としてほしい。					機器更新時期にあわせて検討する。							
							－							
バス停	90	大阪駅前バスターミナルについて音声案内がないため、どのバス停に並べばよいか分かりづらい。			各のりばでの音声案内は実施していないが、バス着停の際に「〇〇号系統〇〇〇方面〇〇〇行き」バスの車外放送案内を実施している。									●
					－									
	91	大阪駅前バスターミナルについて、地面に系統番号が記載されているが、バスを待つ人で番号が見えず、どこに並べばよいか分からない場合がある。			のりば案内は、標柱・風防にて掲示案内しており、乗り間違いや待合客と通行者とのトラブルを防ぐために地面に徒列線（先頭に系統番号）を敷設している。									●
					－									

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考※第3回WSで改めていただいた意見
			阪急	JR 西日本	大阪シティバス	大阪タクシーセンター	公安委員会 (大阪府警)	建設局	計画調整局 (事務局)	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	富国生命ビル	阪急ターミナルビル	
バス停	92	大阪駅前バスターミナルについて、バス停の表示案内が黒地に白文字となっているが、色分けをするなど視認しやすさの工夫ができないか。			色分けするなどして分散していたのりばを駅前広場に集約し、どなたにも分かりやすい行き先方面別の”0”～”9”番通し番号のりばとしている。									●
					－									
	94	大阪駅前バスターミナルについて、バス乗り場の点字案内が全て「バス乗り場」となっており、分かりにくいため通し番号をつける等の対策が必要ではないか。			<u>点字案内の表示内容の見直し・検討を実施する。</u>									
					－									
	93	大阪駅前バスターミナルについて、視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されているが、人や荷物が多く、ふさがっている場合がある。			配置している安全対策員の構内巡回時などの誘導ブロック上の支障物点検を引き続き実施する。									●
					－									
	150	バスターミナル横のエレベーターに誘導鈴がほしい。						<u>関係事業者と協議の上、可能な対応について検討する。</u>						
								－						
タクシー乗り場	95	桜橋口のタクシー乗り場については、乗り場に向かう途中にある案内版に設置されている音声案内ボタンを押しても音声流れない		今後、センサーによる自動音声案内とし、ボタン操作による音声案内を行わない旨で改修を進める。										
				－										

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考※第3回WSで改めていただいた意見
			阪急	JR 西日本	大阪シティバス	大阪タクシーセンター	公安委員会 (大阪府警)	建設局	計画調整局 (事務局)	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	富国生命ビル	阪急ターミナルビル	
タクシー乗り場	96	桜橋口のタクシー乗り場について、UD 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				—								
						乗車口2箇所は、車いすをご利用されている障害者の方々や健常者の方々に順次ご利用頂けるように設けられておりますので、現在のところ、新たな乗車口を設ける予定はございません。								
	97	桜橋口のタクシー乗り場について、タクシー乗り場の運用として、高速バスターミナルのような乗り場等を案内をする人の配置があった方がよい				—								
						案内人につきましては、利用状況・財政状況等を総合的に判断し休止しておりますので、現在のところ、配置の予定はございません。								
—	158	ノースゲートビルディングと阪急をつなぐデッキでは、途中から下っているのと狭くなっているのので視覚障がいの方には危険だと思う。	—	—										
			歩道橋の高さは道路構造令で決まっており、大阪梅田駅の2階高さも決まっているため勾配は必ず生じる。	現状の仕様のままとさせて頂きます。繋ぐ施設の高低差により、基準に則ったスロープとなっておりますのでご容赦ください。										
エレベーター	99	阪急ターミナルビルのエレベーターについて、阪急ターミナルビル内エレベーターは男性トイレの前に位置しているため、エレベーター待ちをしづらい。											大規模改良時に改善出来るように検討する。	
													—	

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考※第3回WSで改めていただいた意見
			阪急	JR 西日本	大阪シティバス	大阪タクシーセンター	公安委員会 (大阪府警)	建設局	計画調整局 (事務局)	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	富国生命ビル	阪急ターミナルビル	
エレベーター	70	阪急ターミナルビル内エレベーターは、3機のうち1F及び2Fに止まるものはそれぞれ1機のみでありわかりづらい。「このエレベーターは2Fに止まりません」だけでなく、2Fに止まるエレベーターに「3Fに止まります」と表示する方がわかりやすいのではないか。											より分かりやすい案内方法がないか検討する。	
													—	
	152	阪急ターミナルビルのエレベーターについて、阪急大阪梅田駅の3F改札につながるエレベーターは2基あるが、人の行き来が多く常に混んでいるほか、うち1基は9人乗りとなっている。											大規模改良時に改善出来るように検討する。	
													—	
トイレ	105	地下街（ディアモール）のトイレについて、非常用ボタンが少し遠い。							管理者に情報提供を行いました。					
									—					
	106	地下街（ディアモール）のトイレについて、非常用ボタンの紐がテープで止められており使えない。							管理者に情報提供を行いました。					
									—					
	107	地下街（ディアモール）のトイレについて、ベッドが設置されていない。							管理者に情報提供を行いました。					
									—					
	103 100	○地下街（ディアモール）のトイレについて ・配置や水洗方法の音声案内が欲しい ・男女別の音声案内がほしい							管理者に情報提供を行いました。					
									—					
	104	地下街（ディアモール）のトイレについて、車いす用トイレが少し狭い（介助者がいる場合等は回転することができない）							管理者に情報提供を行いました。					
									—					

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考※第3回WSで改めていただいた意見
			阪急	JR 西日本	大阪シティバス	大阪タクシーセンター	公安委員会 (大阪府警)	建設局	計画調整局 (事務局)	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	富国生命ビル	阪急ターミナルビル	
トイレ	101 102 154	○地下街（ディアモール）のトイレについて ・入口には、グレー字にピンク色で女子ピクトが設置されているが、高さが高いため、目線と同じ高さとしてほしい。 ・女子トイレ内の配置図（入口）はあったが、個室前には表示がなく、配置（和・洋）が分からなかった。 ・車椅子トイレが少なく、すぐに探すことができない						サイン協議会の共通ルールに基づき案内サインを整備しており、吊下げ型サインにおいて、車いすトイレの案内を行っています。（154）	管理者に情報提供を行いました。					
								－	－					
エレベーター	155	地下街（ディアモール）のエレベーターについてエレベーターの位置が分かりにくい（バリアフリー経路が分かりにくい）						<u>現地調査、地下街管理者と協議の上、必要に応じて案内表示の改善を検討する。</u>						
								－						
トイレ	109 110 116 113 122 120 121 114 115 117 118	○ノースゲートビルディングのトイレについて ・内側の自動ボタンの位置が使いづらい・トイレの大きさが小さく、車椅子で回転しづらい・トイレレットペーパーと流すボタンがJIS規格になっていない・ベッドを払げると介助スペースが狭い・設置されているベッドの幅が120cmとなっており狭い・障がい者の方にマヒがあった場合、どちら（左右）にマヒがあるのかによって使いづらくなるため、配慮が必要・水の流すボタン等の位置が高すぎる・音声案内はあるものの、音割れがしており、聞き取りづらい・音声案内をトイレの外側入口に付けてほしい。 ・パウダールームのところに「女子トイレ」との点字があり、トイレの個室と間違える恐れがある。 ・設置されているピクトを扉に貼るのをやめてほしい。		<u>トイレ改良工事实施時に、仕様を検討する。</u>										
				－										

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考※第3回WSで改めていただいた意見
			阪急	JR 西日本	大阪シティバス	大阪タクシーセンター	公安委員会(大阪府警)	建設局	計画調整局(事務局)	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	富国生命ビル	阪急ターミナルビル	
トイレ	111 112 112-2 119	○ノースゲートビルディングのトイレについて ・多目的ピクトがあることで使いづらくなっている ・男女別2つずつに分かれており、LGBTQ+の観点では使いづらい ・バリアフリートイレ2箇所の扉にそれぞれ赤の女性をかたどったピクト、青の男性をかたどったピクトが貼ってあるので、オールジェンダー利用が難しく、使いにくい ・男・女・どちらともいえない等の人が使えSOGIESCの多様性に配慮してほしい。		他トイレとの整合性やお客様のご利用状況を鑑み、実施可否を含めて検討する。 <u>ジェンダーに配慮したトイレ利用についても、いただいたご意見をもとに改善策を検討してまいります。</u>										
				—										
エレベーター	83	○ノースゲートビルディングのエレベーターについて ・日常的に混んでいるため、B2～4Fの各階に停止するエレベーターを新設してほしい ・エレベーターのかごが小さく、車椅子対応のエレベーターが2基のみ ・エレベーター内部に点字表示がない ・ノースゲートビルディングのエレベーターすべてに車椅子対応のボタンが必要		大規模な改良工事等の際の参考とする。										
				—										
	128 130 132	○ノースゲートビルディングのエレベーターについて ・日常的に混んでいるため、B2～4Fの各階に停止するエレベーターを新設してほしい ・エレベーターのかごが小さく、車椅子対応のエレベーターが2基のみ ・エレベーター内部に点字表示がない ・ノースゲートビルディングのエレベーターすべてに車椅子対応のボタンが必要								今後の大規模改修工事の際にエレベーター改良等、改善に向けて検討します。				
													—	

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考※第3回WSで改めていただいた意見
			阪急	JR 西日本	大阪シティバス	大阪タクシーセンター	公安委員会 (大阪府警)	建設局	計画調整局 (事務局)	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	富国生命ビル	阪急ターミナルビル	
エレベーター	I23 I24	○富国生命ビルのエレベーターについて ・車イス対応のボタンが一つしかない。 ・車いす利用者が押すボタンが手前すぎる										－		
												恐れ入りますが、改修等は難しいものとなります。恐れ入りますが、全てのエレベーター籠が車椅子対応になっている訳では無いので、当該車椅子用のエレベーター籠の制御に紐づいた位置にボタンは設置してあります。ご理解賜れば幸いです。		
	I25	富国生命ビルのエレベーターについて、富国生命ビルエレベーターでB2、B4 がどこに到着するのか分かりづらい										－		
												恐れ入りますが、改修等は難しいものとなります。恐れ入りますが、フロアマップ等は別で御用意しております、各階エレベーター位置はそちらを御参照願いたく存じます。（当ビルはB4は無いため、B3として読み替えております。）		

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考※第3回WSで改めていただいた意見
			阪急	JR 西日本	大阪シティバス	大阪タクシーセンター	公安委員会 (大阪府警)	建設局	計画調整局 (事務局)	大阪ステーションシティ	グランフロント大阪	富国生命ビル	阪急ターミナルビル	
視覚障がい者誘導用ブロック	126	大阪駅前第2ビルについて、視覚障がい者誘導用ブロックがエレベーターボタン前にしかついていない							管理組合に情報提供を行います。			－		
									－					

■駅舎に関する項目（現地確認実施範囲外）
（上段）：令和 12 年もしくは令和 17 年までに対応できる内容
（下段）：対応できない場合、その理由
下線部：基本構想への反映を調整中の内容。その他個別対応の内容。

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	西梅田地下道 管理協議会	大阪地下街	JP タワー大阪	大阪ステーショ ンシティ	ヨドバシ梅田	計画調整局 （事務局）	備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見
視覚障がい者誘導用ブロック	図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について													
	12	○JR うめきた西口（改札内）について ・視覚障がい者誘導用ブロックが途中で途切れている。 ・エスカレーター前の警告ブロックからエスカレーターまでが 1m 以上空いており、危ない。				エスカレーター 始終端部の点 検蓋に接する 箇所に敷設さ せて頂いており ます。 <u>今後の老 朽取替工事等 の際に、検討さ せて頂きます。</u>								
						－								
	19	KITTE OSAKA からサウスゲートビルディングに向かって降りる階段に点字ブロックが整備されていない。								－	－			
										現状のままとします。 ブロックについては昇降はエレベーターを誘導として設置しております。 階段前は段差ありの注意として設置しております。				
	21	阪急大阪梅田駅 2 階改札から JR 大阪駅中央口へ向かう通路の点字ブロックが整備されていない。		阪急大阪梅田駅 2 階改札から連絡デッキには整備済み。		扉前後であり、慎重に対応を検討しなければならない課題と認識しております。								
				－		－								
	22	Osaka Metro 西梅田駅からホテルモントレに繋がる地下通路について、地下通路の途中に地上に上がる階段があるが、点字ブロックが整備されていない。						当法人の管理区域内の点字ブロックについては、道路管理者と協議により整備時の基準に基づいて設置されております。						
								－						

項目	通し番号		主な意見	Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	西梅田地下道 管理協議会	大阪地下街	JP タワー大阪	大阪ステーション シティ	ヨドバシ梅田	計画調整局 (事務局)	備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見
視覚障がい者誘導用ブロック		24	Osaka Metro 東梅田駅からホワイティうめだに向かう際、点字ブロックが一部繋がっていない。	視覚障がい者誘導用ブロックの途切れているところは改修する。											
				—											
		25	御堂筋線梅田駅から JR 大阪駅御堂筋口へ向かう際、エスカレーターを上がった所の点字ブロックが離れているため、エスカレーターに近いところから点字ブロックを敷設してほしい。				修繕工事等の際に、敷設について検討させていただきます。								
							—								
		73	ヨドバシカメラの1階入り口前の横断歩道を渡り、JR大阪駅に向かう途中、地下鉄の出入り口があり、それを降りると阪急三番街に出るが、誘導ブロックは階段を下りてから、地下街の通路にはつながっていない。		設置について検討する。										
		74	茶屋町方面に向かう通路は点字ブロックがつながっていない。		現在歩道側での設置がないため関係者と協議の上、整備に向けて検討する。										
		75	空港バス乗り場には点字ブロックが誘導されていない。		視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。敷設について、関係者や当事者と協議の上、整備に向けて検討する。										
					—										
		60	ヒルトンプラザ付近の視覚障がい者誘導用ブロックの色や素材がバラバラで、分かりにくい											管理者に情報提供を行いました。	●
													—		
		26	西梅田駅から東梅田駅への連絡通路に敷設されている視覚障がい者誘導用ブロックがステンレス製となっており、床と色が同化していて見えづらい											管理者に情報提供を行いました。	
													—		
	20		ホテルモントレに上がる階段やスロープ付近には点字ブロックが誘導されていない。											管理者に情報提供を行いました。	●
													—		

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	西梅田地下道 管理協議会	大阪地下街	JP タワー大阪	大阪ステーションシティ	ヨドバシ梅田	計画調整局 (事務局)	備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
視覚障がい者誘導用ブロック	23	Osaka Metro 西梅田駅からホテルモントレに繋がる地下通路について、点字ブロックが迂回していてわかりにくい。						点字ブロックについては、道路管理者と協議により整備時の基準に基づいて設置されております。						●
								ー						
	66	地下鉄御堂筋線からヨドバシカメラの地下入り口まで点字ブロックが敷設されているが、押し扉に誘導されているので、自動扉に誘導してほしい。										<u>関係者や当事者と協議の上、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設状況を確認し、改善する。</u>		
												ー		
音案内	76	点字ブロックが多すぎてわかりにくい通路もあるため、音声案内板を要所に設置してほしい。						公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成する通路等には、視覚障がい者誘導用ブロック（線状ブロック及び点状ブロックで構成）を敷設し視覚障がい者を誘導する設備を設けなければならないとBFガイドラインに記載されており、誘導用ブロックの敷設を行っております。						
			移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備としています。	移動等円滑化整備ガイドラインでは、標準的な整備内容ではないため、今後の参考にさせていただきます。	移動等円滑化整備ガイドラインでは、標準的な整備内容ではないため、今後の参考にさせていただきます。			ー						

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	西梅田地下道 管理協議会	大阪地下街	JP タワー大阪	大阪ステーション シティ	ヨドバシ梅田	計画調整局 (事務局)	備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見
音案内	3	JR うめきた西口(改札内)の駅構内に音声案内が多く、音も大きい、わからない				ご意見を踏まえ、現在の音声案内の内容や音量設定の見直しが可能かどうかを含め、検討を行ってまいります。								
						—								
	4 5	〇Osaka Metro 西梅田駅について ・北改札に音声案内をつけてほしい。 ・改札に阪神大阪梅田駅改札への誘導鈴を設置してほしい。	2035 年度までに全駅の改札に音声案内設備を設置。											
			—											
案内・誘導	図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について													
	31	東梅田駅と西梅田駅の相互乗り換えにあたって、西梅田駅の改札方面へ向かうエレベーターの位置が分かりにくい	案内方法を検討する											
			—											
	32	JR 大阪駅(御堂筋口南口)の横断歩道を渡った向かい側の阪急ターミナルビルには、阪急電車に乗れることを示す案内表示を柱に大きく表示してほしい	案内・誘導表示の設置を検討する											
			—											
	27	JR 大阪駅(御堂筋口南口)から阪急へ乗換えの際の案内について、バリアフリールート案内がない	案内・誘導表示の設置を検討する			公共用通路殿出入口から改札口を経て、乗降口に至る経路に対し、誘導用ブロックを敷設させて頂いております。								
				—		—								

項目	通し番号		主な意見	Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	西梅田地下道 管理協議会	大阪地下街	JP タワー大阪	大阪ステーション シティ	ヨドバシ梅田	計画調整局 (事務局)	備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
案内・誘導		36	梅田北野線(阪急三番街と茶町町の間の通り)について、地上と地下を接続するエレベーターの案内表示がなく、周辺の民間施設や大学等とも連携して案内表示をするべき											ー	
														乗換経路等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で共有する。	
		40	御堂筋線梅田駅南改札から Osaka Metro 東梅田駅へ向かう通路が工事中で狭いため、音声案内をつけてほしい。	ー				ー							
								現在、改修工事を行っている大阪駅前地下道の東広場については、R6年度中に地下部分が完成し、通行制限を解除する予定です。							
		41	Osaka Metro 西梅田駅から JR 大阪駅へ点字ブロックを使って移動すると途中で分岐(左:桜橋口、右:阪神方面)するため、分岐付近で音声案内がほしい。					<u>音声案内など、どのような対応が可能か検討します。</u>							
								ー							
		71 43	OKITTE OSAKA からサウスゲートビルディングまでの経路について ・経路にある案内板に音案内や点字、もしくは音声案内板をつけてほしい。 ・デッキ及びビルの外にあるエレベーターに音案内を設置してほしい。								<u>設置を検討いたします。</u>				
											ー				
		45	地下鉄御堂筋線梅田駅中央改札から JR 大阪駅御堂筋口へアクセスする際に通行するエスカレーターに音声案内をつけてほしい。				<u>今後の老朽取替等のタイミングに合わせて、検討させていただきます。</u>								
							ー								
		7	西梅田駅のホームへ降りるエレベーターは南改札のみとなっており、車椅子等の方が通行できるバリアフリールートの案内標記が不十分である。	<u>案内方法を検討する</u>											
				ー											

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	西梅田地下道 管理協議会	大阪地下街	JP タワー大阪	大阪ステーション シティ	ヨドバシ梅田	計画調整局 (事務局)	備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
案内・誘導	30	カリヨン広場からヨドバシカメラへ至るデッキについては、通行時間制限があり、車椅子ではアクセスできなくなる。(自由に行き来できるバリアフリールートがわからない)										案内・誘導表示の設置を検討する		
												—		
	37	東梅田駅南改札の天井案内標記が小さく、車椅子からでは見えにくい	—											
			移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備を基本としている。											
	38	ホワイトイウムだの案内表示が上下2段に分かれて表示されており、わかりづらい。(矢印の向きを注視する必要がある。)												
									大阪・梅田駅周辺サイン整備検討協議会による大阪・梅田駅周辺サイン整備標準仕様(共通ルール)に基づいた設置としております。					
	39	Osaka Metro 東梅田駅周辺のエレベーターの案内表示がわかりづらい。また、行先が表示されておらず、出先がどこかわからない。	—											
			写真のエレベーターの場所が特定できなかった。											
	72	Osaka Metro 西梅田駅からホテルモントレに繋がる地下通路内に比較的新しい点字案内板があるが、音声の流れっていないため、視覚障がい者が気づくことが難しい。											管理者に情報提供を行いました。	
													—	
	46	阪急大阪梅田駅の3階改札に上がるエスカレーターに音声案内を設置してほしい。		今後のエスカレーター更新時に設置する。										
				—										

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	西梅田地下道 管理協議会	大阪地下街	JP タワー大阪	大阪ステーション シティ	ヨドバシ梅田	計画調整局 (事務局)	備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
案内・誘導	6	阪神電車西改札の出口の柱にある 周辺の地図が見づらく、方角が分かりにくい			地図更新時の 検討課題とし、 より分かりやすい表示方法に 努めます。									
					—									
	8	JR 大阪駅うめきた地下改札に設置 されているタッチパネル式案内板の 操作が難しいため、物理ボタンが欲しい。				今回、新技術として導入させて頂いた設備となります。頂いたご意見は仕様変更時の参考とさせていただきます。								
						—								
	9	JR 大阪駅桜橋口改札内のコンコースが暗く、歩きにくい。				—								
						桜橋口の改札内は天井が低く、柱が多いエリアとなっております。								
	16	Osaka Metro 東梅田駅中南改札の車いすが通行可能な拡幅改札の出口に大きな柱があり、とても危険を感じる。(中南ではなく、中西改札)	—											
			改札機前に柱がありますが車いすの通行に支障はないと思いますので、現状で対応をお願いします。											
	10	JR 大阪駅中央口が無人改札となっているため、車いす利用者や視覚障がい者が使いにくくなっている。				中央南改札口を無人とさせて頂いておりますが、音声による案内を実施させて頂いており、中央北口は有人改札としております。そちらに係員を配置しておりますので、ご活用ください。								
						—								

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	西梅田地下道 管理協議会	大阪地下街	JP タワー大阪	大阪ステーション シティ	ヨドバシ梅田	計画調整局 (事務局)	備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見	
エレベーター	図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について														
	82	阪急大阪梅田駅2F 改札から3F 改札に行くエレベーターは、一番端のホームに 1 か所あるだけで、わかりにくく、車椅子でも利用できるかがわからない		<u>案内・誘導表示の設置を検討する</u>											
				—											
	図3 乗り換え経路や移動経路上のエレベーターの増設、仕様の改善について														
	17	JR 大阪駅中央口へアクセスする際、階段を利用する必要があるため、車いす利用者は中央口を利用することができない。車椅子利用の場合大幅な迂回が必要となるため中央口の改札付近に地下に降りるエレベーターを設置できないか。				<u>大規模な改良工事等の際の参考とする。</u>									
						—									
	44	東梅田駅から阪神大阪梅田駅へ向かう場合、階段を利用すればすぐに移動できるが、車椅子の場合大幅な迂回が必要であり、エレベーターを設置できないか							<u>地下街の大規模改修時に合わせて設置を検討します。</u>						
								—							
	83	改札に向かって左側(神戸線側)にもエレベーターを新設してほしい		<u>大規模改良時に設置出来るように検討する</u>											
				—											
	51	阪急大阪梅田駅の茶屋町改札口については、階段、エスカレーターしかなく、大幅な迂回が必要となるため、エレベーターの新設が必要		<u>大規模改良時に設置出来るように検討する</u>											
				—											
	81	大阪駅前第 1 ～第 4 ビルとメトロ(東梅田駅・西梅田駅)を結ぶ連絡通路は階段しかなく大きな迂回が必要												管理者に情報提供を行いました。	
													—		
	59	24 番エレベーター(大阪市 BF マップ掲載番号)について、「とじる」ボタンにカバーがついており、麻痺がある場合などは使いづらい									—				
												乗降の際の誤押下による扉挟まれ防止のために設置しておりますので何卒ご理解ください。			

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	阪急	阪神	JR 西日本	建設局	西梅田地下道 管理協議会	大阪地下街	JP タワー大阪	大阪ステーション シティ	ヨドバシ梅田	計画調整局 (事務局)	備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
エレベーター	61	西梅田北改札・中改札付近のヒルトンプラザ横のエレベーターについては、ボタンが分かりにくく、押しづらい	<u>エレベーターの更新時にエレベーター開閉ボタンの仕様について検討する。</u>											
			ー											
トイレ	11	阪急 2F 改札内のトイレについて、車椅子トイレが男子トイレのゾーンにあり、利用しにくい		<u>今後の大規模改修時に車椅子トイレ等の配置等の見直しを実施する。</u>										
				ー										
	14	JR うめきた西口の多目的トイレの開閉ボタンの位置が扉の真横で周囲のモノが邪魔になる				<u>今後の改良工事等実施の際、検討させて頂きます。</u>								
						ー								
	12	阪急 2F 改札内のトイレについて、介護シートが設置されていない		<u>今後の大規模改修時に介護シートを設置する。</u>										
				ー										
	13	JR うめきた西口の多目的トイレに介護シートが設置されていない				<u>今後の改良工事等実施の際、検討させて頂きます。</u>								
						ー								

■道路・交差点等に関する項目（現地確認実施範囲外）

（上段）：令和 12 年もしくは令和 17 年までに対応できる内容

（下段）：対応できない場合、その理由

下線部：基本構想への反映を調整中の内容。その他個別対応の内容。

項目	通し番号	主な意見	JP タワー大阪	大阪ステーションシ テ イ	グランフロント大阪	ヨドバシ梅田	阪急三番街	公安委員会（大阪府 警）	建設局	計画調整局（事務 局）	備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見
歩道 の改 良	15	阪急三番街の北館の周囲は階段 だらけで車椅子が通ることのできる 経路がほとんどない					<u>大規模改良時に改良 出来るように検討する</u>				
							－				
	18	ディアモール駐車場 1F エレベータ ー出口の歩道舗装の明暗差が弱 いため、段差に気づかず転倒のリス クが高い。							<u>現地調査、当事者及 び地下街管理者と協 議の上、可能な対策 を検討する。</u>		
									－		
横断 歩道	47	ヨドバシカメラ 1F 入口前の横断歩 道に音響信号を敷設してほしい。						同交差点には、大阪 駅とヨドバシカメラを 繋ぐ上空通路が設置 されていることから、 優先順位として上空 通路を利用出来る方 は利用していただき たい。 <u>音響信号機につい ては、ルート上のバリ アフリー整備や必要 性を勘案した上で、関 係機関、視覚障害者 及び団体等の意見を 踏まえ検討します。</u>			
								－		－	
視覚 障が い者 誘導 用ブロ ック	70	商業施設内に入ると点字ブロック がなくなるので、係員の窓口までの 誘導がほしい。								建物内のため、事業 者照会は見送らせて いただきました。今年 度梅田地区の変更に あたり参加していただ いている事業者様には いただいた意見の 共有がなされていま す。	
										－	

項目	通し番号	主な意見	JP タワー大阪	大阪ステーションシ ン テ イ	グランフロント大阪	ヨドバシ梅田	阪急三番街	公安委員会(大阪府 警)	建設局	計画調整局(事務 局)	備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
エレベ ーター	48 33 34	○阪急三番街のエレベーターについて ・阪急三番街の Osaka Metro 谷町線東梅田乗り換え階(B2)へのエレベーターが分かりにくく、運行時間の制限がある。(阪急三番街から、ターミナルビルの東側の地下通路に抜けるエレベーターというのが、阪急三番街の店舗の中のエレベーターを使わないといけないので、営業時間外は使えない。健全者であれば、乗り換え経路にもこの地下通路を使用しているが、そのところが非常に制限が大きいし、わかりにくい) ・北館のエレベーターの位置が分かりにくいいため、案内が必要 ・南館のエレベーターを出ると、現在地点も行先も分からなくなるため、案内表示が必要					・Osaka Metro 梅田駅(御堂筋線)北改札から東梅田駅に向かうルートがわかりにくいについては、 <u>ターミナルビルへの案内・誘導の充実を検討する。</u> ・B1F から B2F へのエレベーターの新設については、 <u>芝田1丁目計画時に検討を行う。</u>				●
							—				
	35	阪急三番街のエレベーターについて、南館のエレベーターの両側がガラス板に囲まれており、出入り口が狭く、ボタン等にも手が届かない					<u>今後の大規模改修時にエレベーターの大型化、ボタン等の設置位置の変更を検討する。</u>				
							—				
	77	阪急三番街のエレベーターについて、北館に行くためには、南館 B2 の連絡通路を通る必要があるが、ルートがわかりにくい。また、移動のためのエレベーターの位置がわからない。					<u>南館⇄北館の案内・誘導表示の設置を検討する</u>				
							—				
	49	阪急三番街のエレベーターについて、南館から北館の B1 に行くには地下経由となり、迂回率が多すぎるため、北館にも自由に乗れるエレベーターの設置が必要					<u>今後の大規模改修時に設置できるように検討する。</u>				
							—				
	78	阪急三番街のエレベーターについて、駐車場のエレベーターが I F と B1 の間を動くだけで、限定的すぎる。					<u>今後の大規模改修時にエレベーターの運用(停止階)等の変更を検討する。</u>				
							2, 3F は駅構内となるため停止できない。				
スロー プ	79	阪急三番街のスロープの幅が 100 cm しかない。交通量が多いので、全面的にスロープにすべき。					<u>今後の大規模改修時に改善できるように検討する。</u>				
							—				
視覚障がい者誘導	52	リンクス梅田について、視覚障がい者誘導用ブロックの上に障害物が多数存在する。				<u>障害物を設置しないよう運用を改善する。</u>					
						—					

項目	通し番号	主な意見	JP タワー大阪	大阪ステーションシ ティ	グランフロント大阪	ヨドバシ梅田	阪急三番街	公安委員会（大阪府 警）	建設局	計画調整局（事務 局）	備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見
用ブロ ック	53	リンクス梅田について、2F 通路の 点字ブロックの横に植栽があり、危 険				<u>植栽位置の変更を検 討し改善する。</u>					
						－					
	54	リンクス梅田について、2F 通路横 でライブがある際、視覚障がい者 がどこを通行していいのか分から なくなる。				<u>関係者や当事者と協 議の上、改善する。</u>					
						－					
エレベ ーター	55	リンクス梅田のエレベーターについ て、リンクス梅田北側の通路にはエ レベーターが無く、階段しかない				<u>今後の大規模改修時 にエレベーターやスロ ープを新設を検討す る。</u> 現状はエレベーター 設置スペースは無い。					
						－					
トイレ	56	リンクス梅田のトイレについて、8F の車いすトイレは案内表示がなく、 とても分かりづらい。				<u>案内・誘導表示の設 置を検討し、改善す る。</u>					
						－					
エレベ ーター	57	大阪ステーションシティのエレベ ーターについて、ルクアやルクアイー レの B2 にはエレベーターが複数あ るが、地下通路や御堂筋線への乗 り換えの際にどのエレベーターを使 用すればよいのかわからない		<u>サイン更新時期に合 わせて補足表記する 等、改善に向けて検 討いたします。</u>							
				－							
	80	大阪ステーションシティのエレベ ーターの案内表示がなく、わかりにく い。		<u>サイン更新時期に合 わせて追記等、改善 に向けて検討いたしま す。</u>							
				－							
トイレ	58	大阪ステーションシティのトイレにつ いて、案内表示（車いすマーク）が 小さく、分かりづらい。		<u>サイン更新時期に合 わせて大きさを変更 する等、改善に向け て検討いたします。</u>							
				－							
視覚 障がい者 誘導 用ブロ ック	62	グランフロント大阪の視覚障がい者 誘導用ブロックについて、施設内部 の呼び出しインターホンまで視覚障 がい者誘導用ブロックが敷設され ていない			<u>一部自主設定したも のを除いては基準に 基づき適正に点字ブ ロックで誘導していま すが、ご意見に基づき 一部も改修も検討し ます。</u>						
					－						

項目	通し番号	主な意見	JP タワー大阪	大阪ステーションシ ン テ イ	グランフロント大阪	ヨドバシ梅田	阪急三番街	公安委員会（大阪府 警）	建設局	計画調整局（事務 局）	備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見
エレベ ーター	63	グランフロント大阪のエレベーターについて、北館と南館は地下で繋がっておらず、エレベーターで地上に出る必要があるが、エレベーターの場所が分かりづらく、地上のどこに出るのかも分からない。			<u>サイン増設を、施設全体の誘導計画含め検討します。</u>						
					適正な間隔でサイン設置していますが、広すぎるのでわかりづら いかもれません。						
トイレ	64	グランフロント大阪のトイレについて、南館 B1F の車いすトイレは斜めから入らないと車いすでアクセスできない。			ー						
					対応予定なし 通路から回り込んで 入る位置関係となっ ておりますが、トイレ正面側の広さは 1,850mm あり、回り 込むスペースは充分 とられているため。						
エレベ ーター	65	ヨドバシのエレベーターについて、エレベーターが混雑しており、なかなか乗ることができない				<u>今後の大規模改修時にエレベーターやスロープを新設を検討する。</u> 現状はエレベーター設置スペースは無い。					
						ー					
トイレ	67	ヨドバシのトイレについて、2F デッキの案内板にトイレ情報がない。				<u>案内・誘導表示の設置を検討し、改善する</u>					
						ー					
	68	ヨドバシのトイレについて、車いすトイレのドアが重く、ベッドが設置されていない。				<u>今後の大規模改修時にトイレを改修する。</u> 現状は別途設置のスペースは無い。					
エレベ ーター	84	KITTE OSAKA からサウスゲートビルまでのデッキのエレベータに音案内がほしい。また押し釦の車いす用にしか点字がないので上側の通常のボタンにも点字がほしい。	<u>設置を検討いたします。</u>								
			ー								

図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について(1/3)

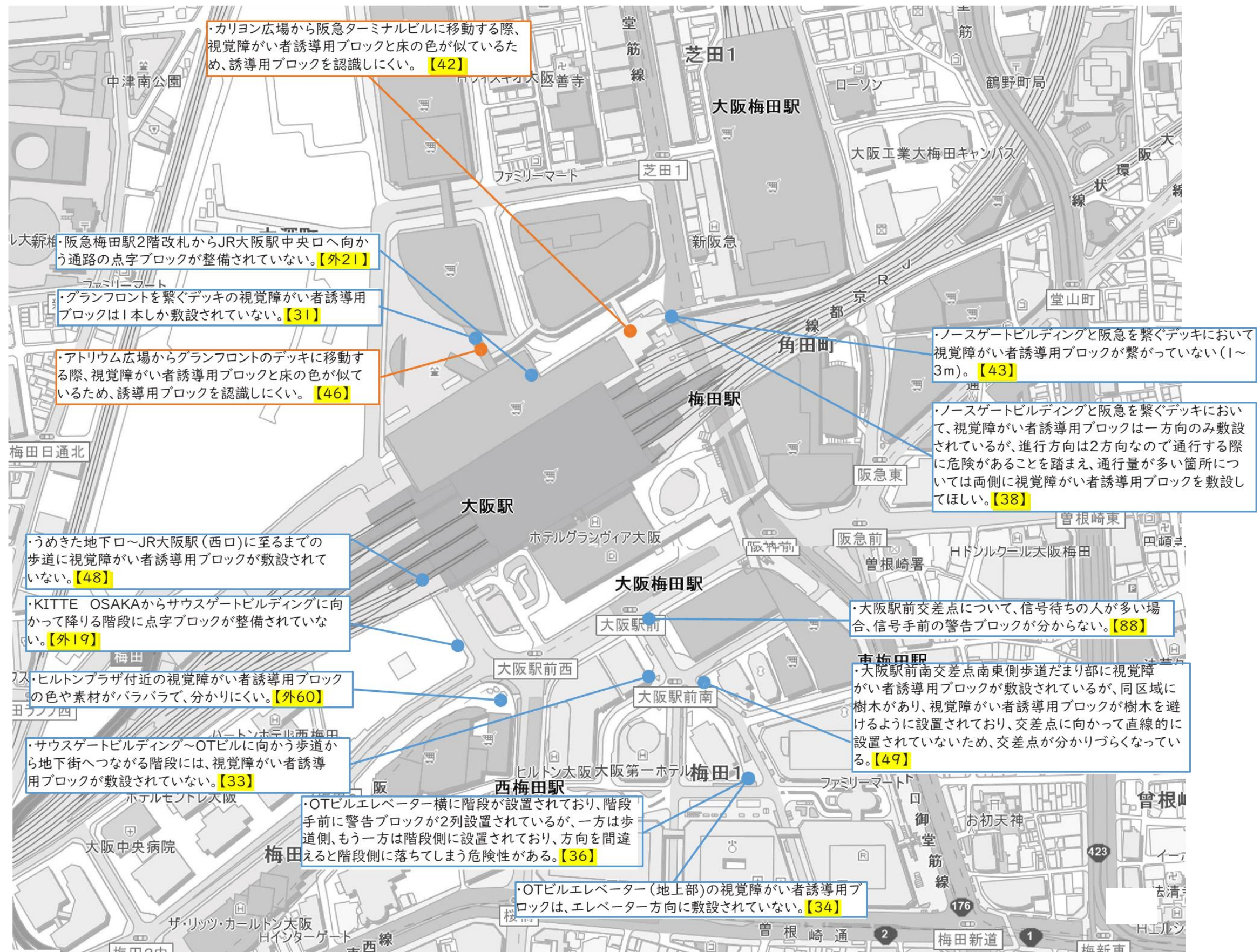


図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について(2/3)

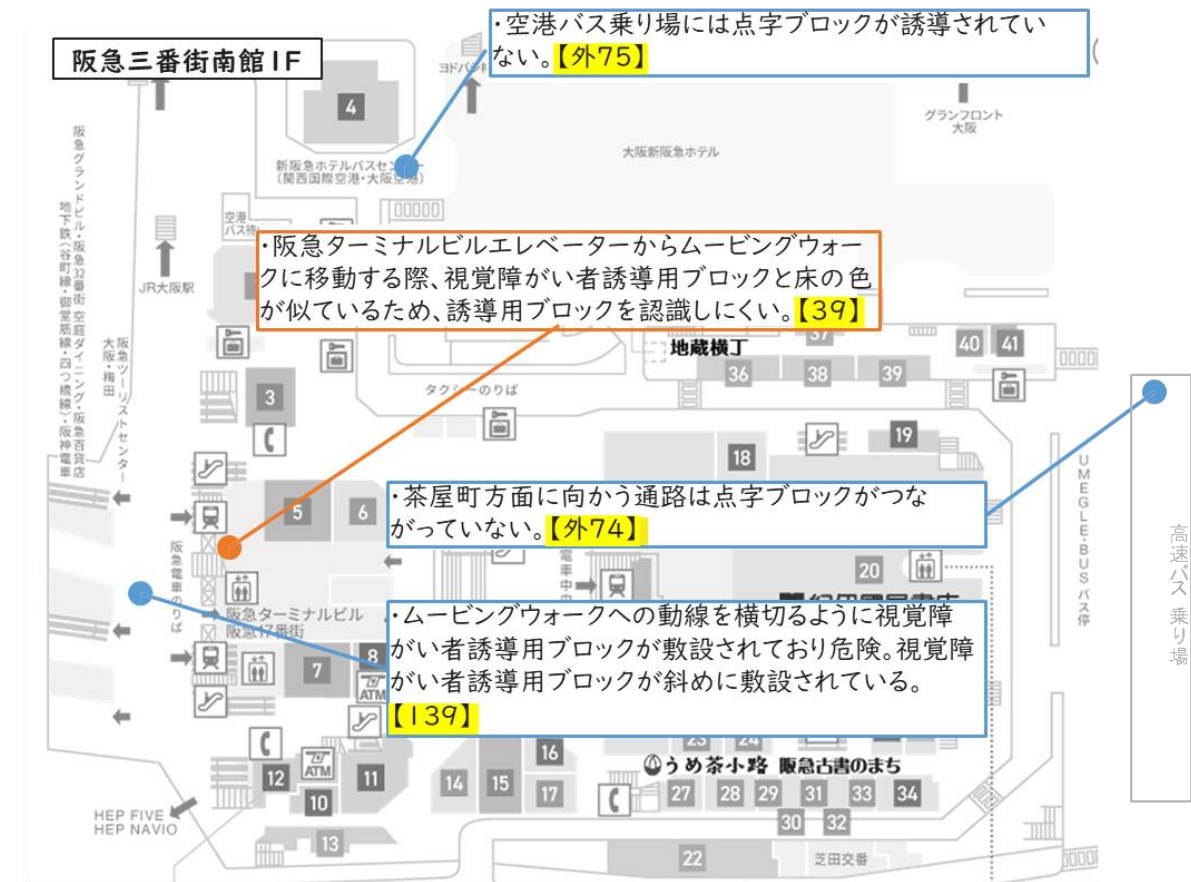
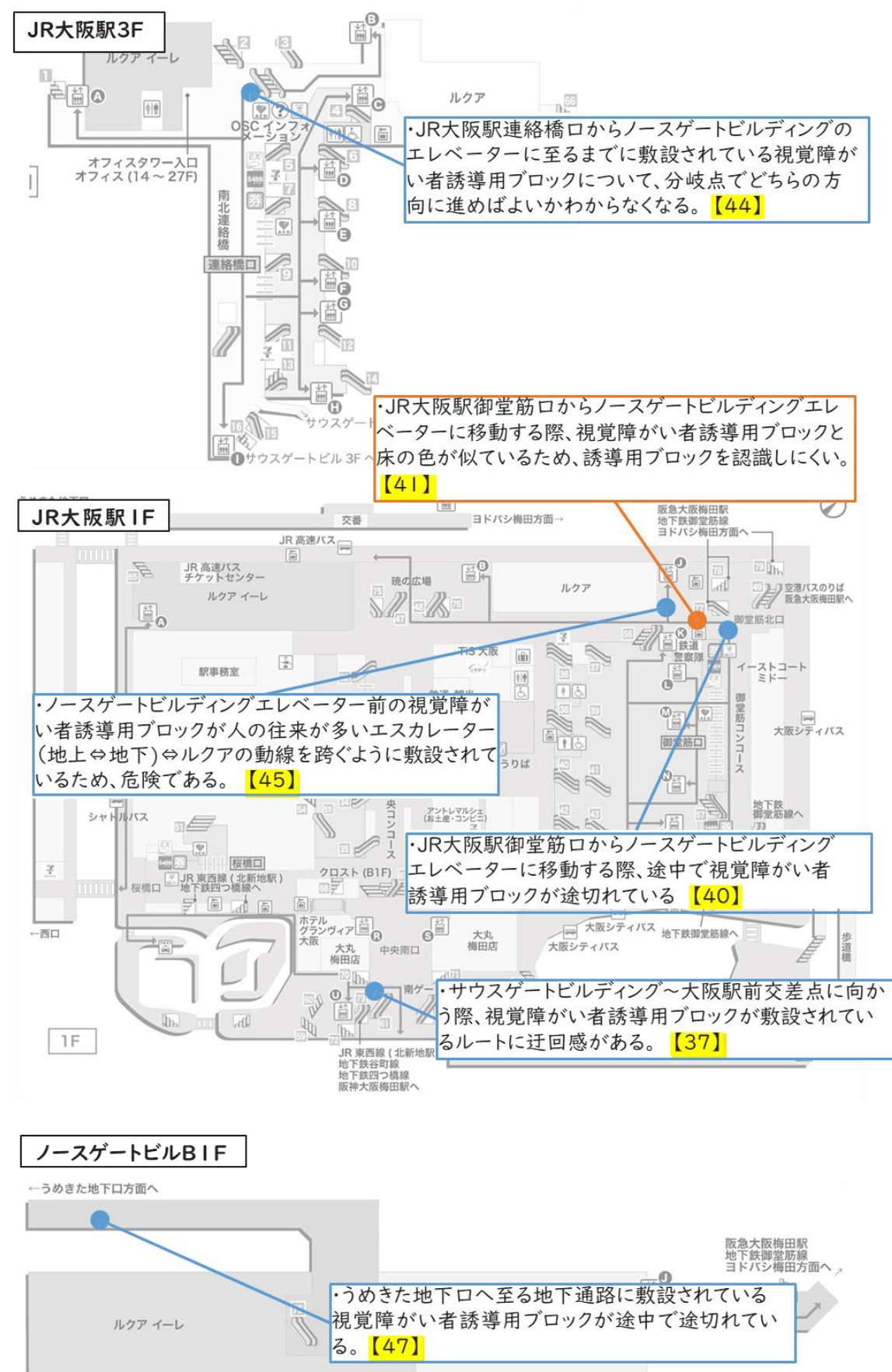
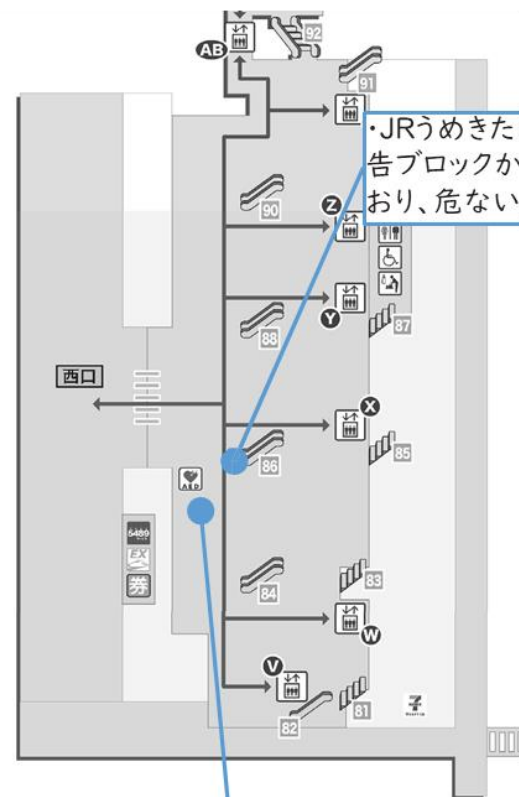


図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について(3/3)

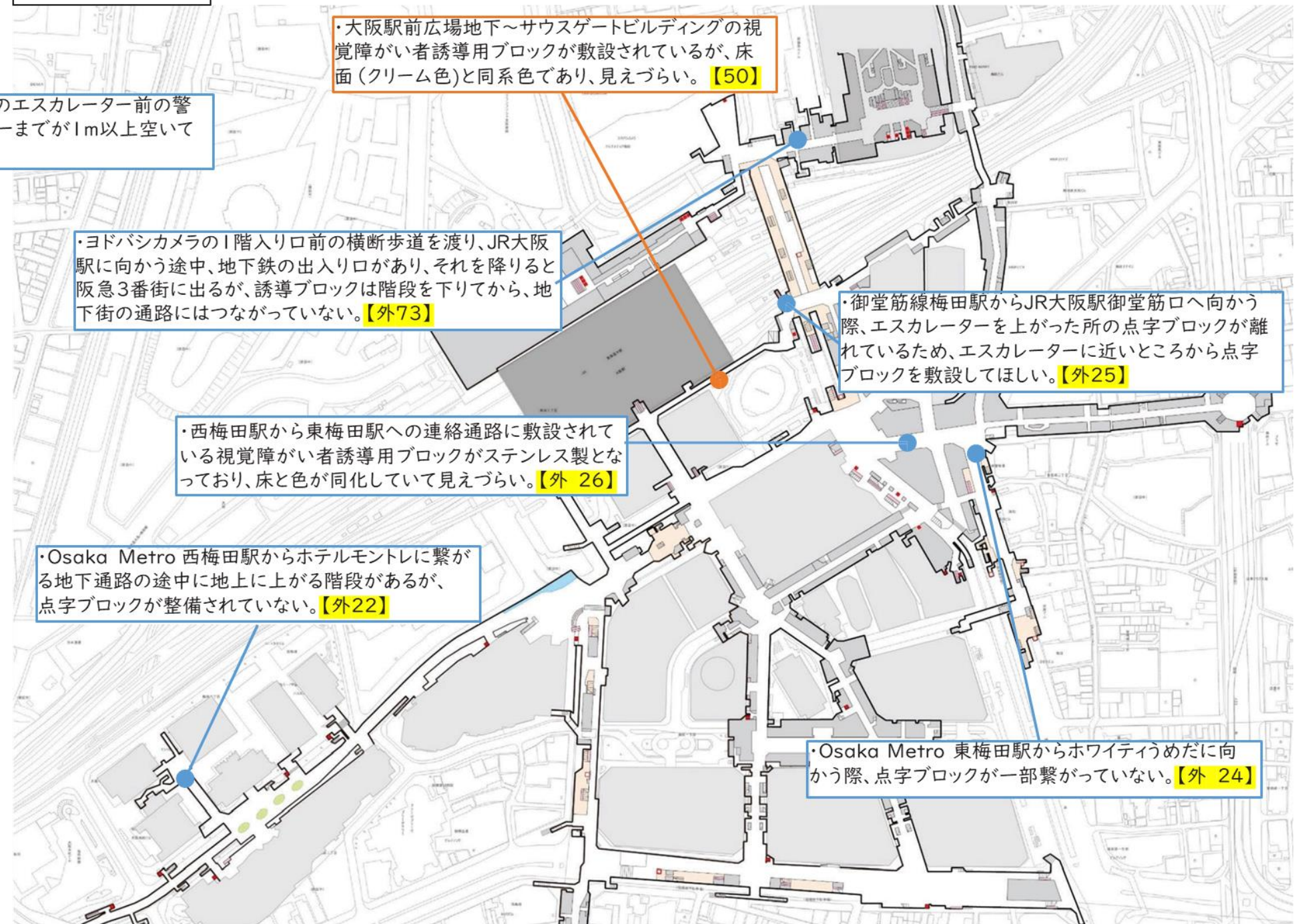
JR大阪駅西口



・JRうめきた西口(改札内)のエスカレーター前の警告ブロックからエスカレーターまでが1m以上空いており、危ない。【外2】

・JRうめきた西口(改札内)について、視覚障がい者誘導用ブロックが途中で途切れている。【外1】

梅田周辺(地下街)



・大阪駅前広場地下~サウスゲートビルディングの視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されているが、床面(クリーム色)と同系色であり、見えづらい。【50】

・ヨドバシカメラの1階入り口前の横断歩道を渡り、JR大阪駅に向かう途中、地下鉄の出入り口があり、それを降りると阪急3番街に出るが、誘導ブロックは階段を下りてから、地下街の通路にはつながっていない。【外73】

・西梅田駅から東梅田駅への連絡通路に敷設されている視覚障がい者誘導用ブロックがステンレス製となっており、床と色が同化して見えづらい。【外26】

・Osaka Metro 西梅田駅からホテルモントレに繋がる地下通路の途中に地上に上がる階段があるが、点字ブロックが整備されていない。【外22】

・御堂筋線梅田駅からJR大阪駅御堂筋口へ向かう際、エスカレーターを上がった所の点字ブロックが離れているため、エスカレーターに近いところから点字ブロックを敷設してほしい。【外25】

・Osaka Metro 東梅田駅からホワイトイウめだに向かう際、点字ブロックが一部繋がっていない。【外24】

図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について(1/3)

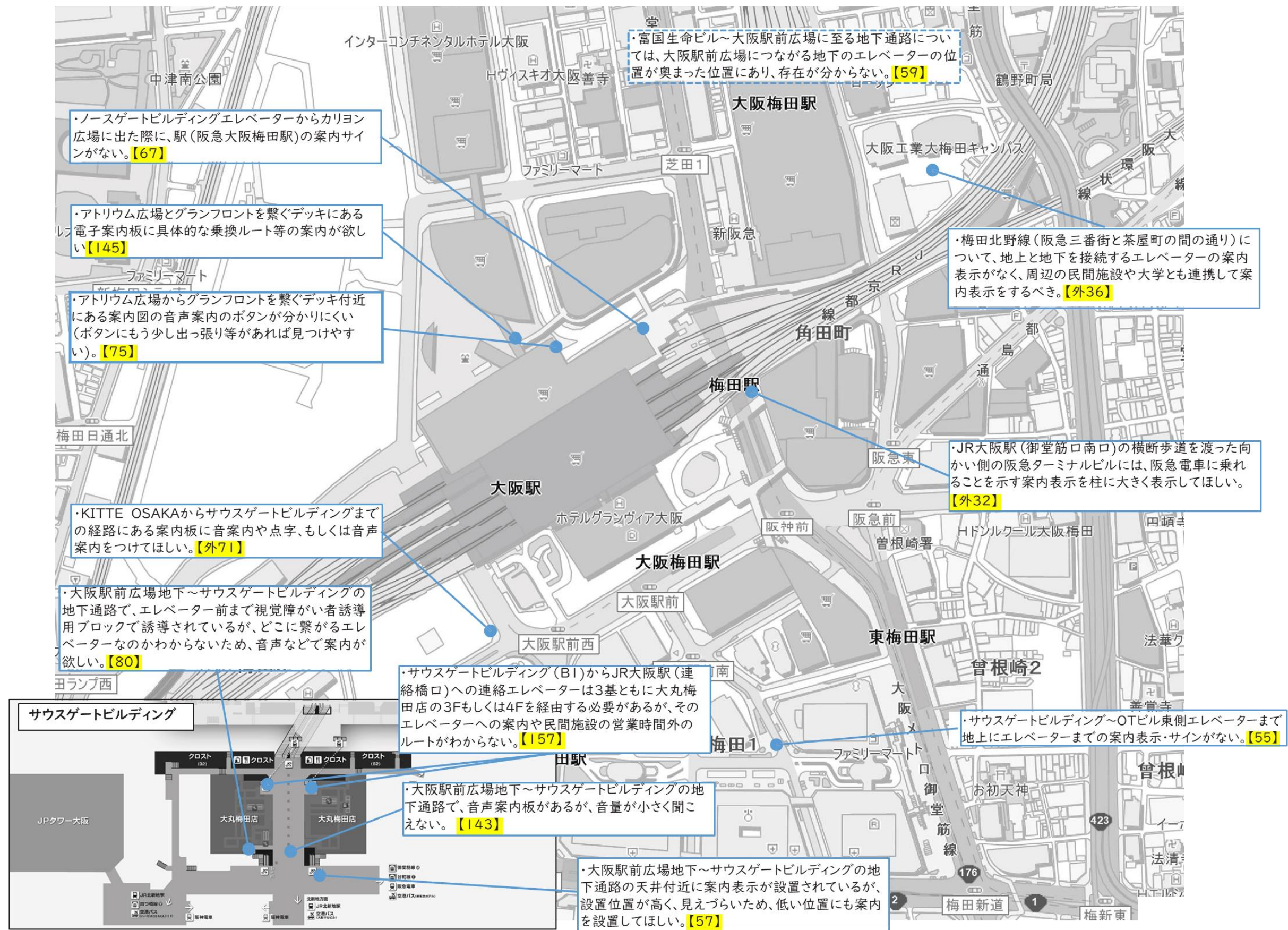


図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について(2/3)

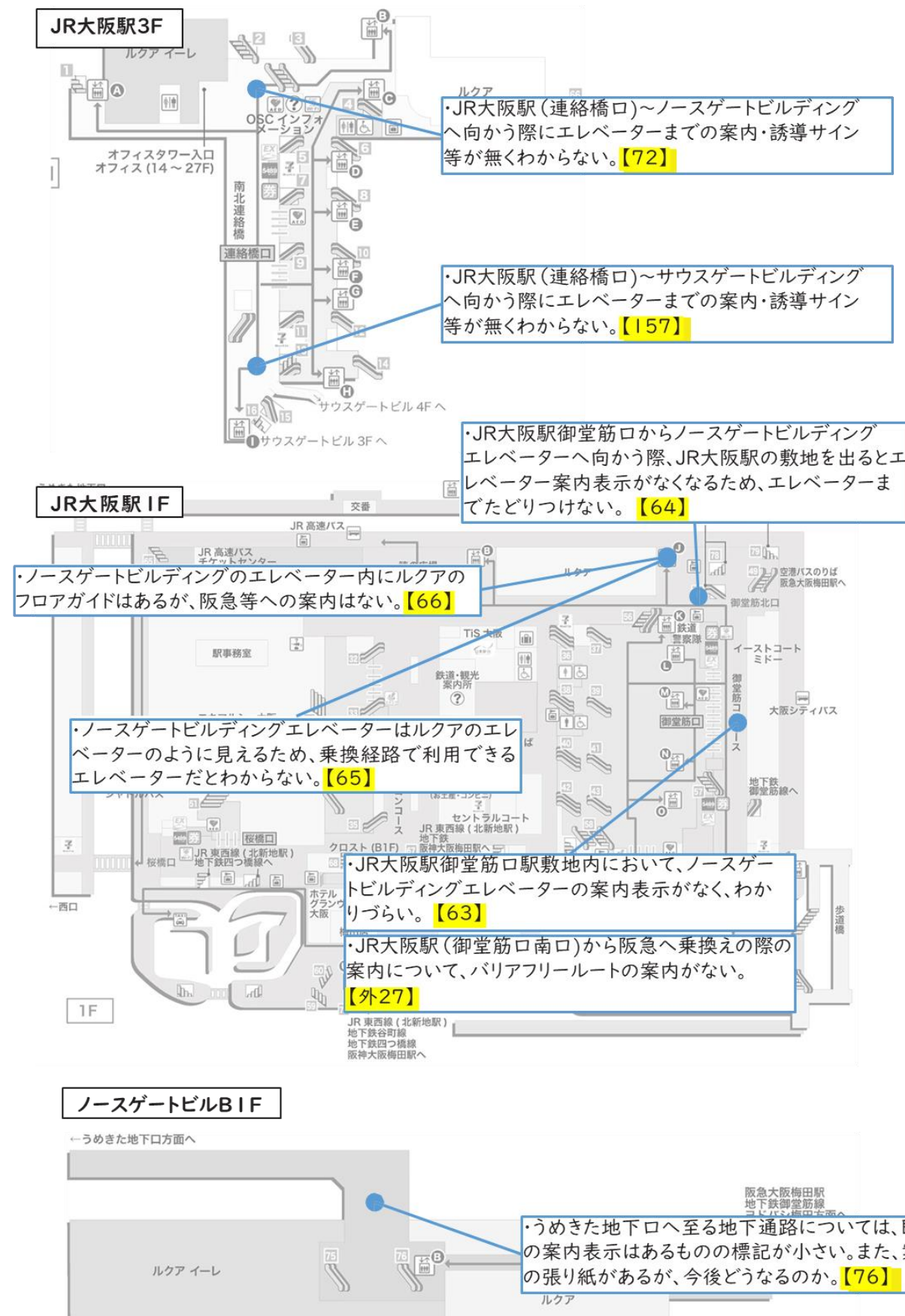
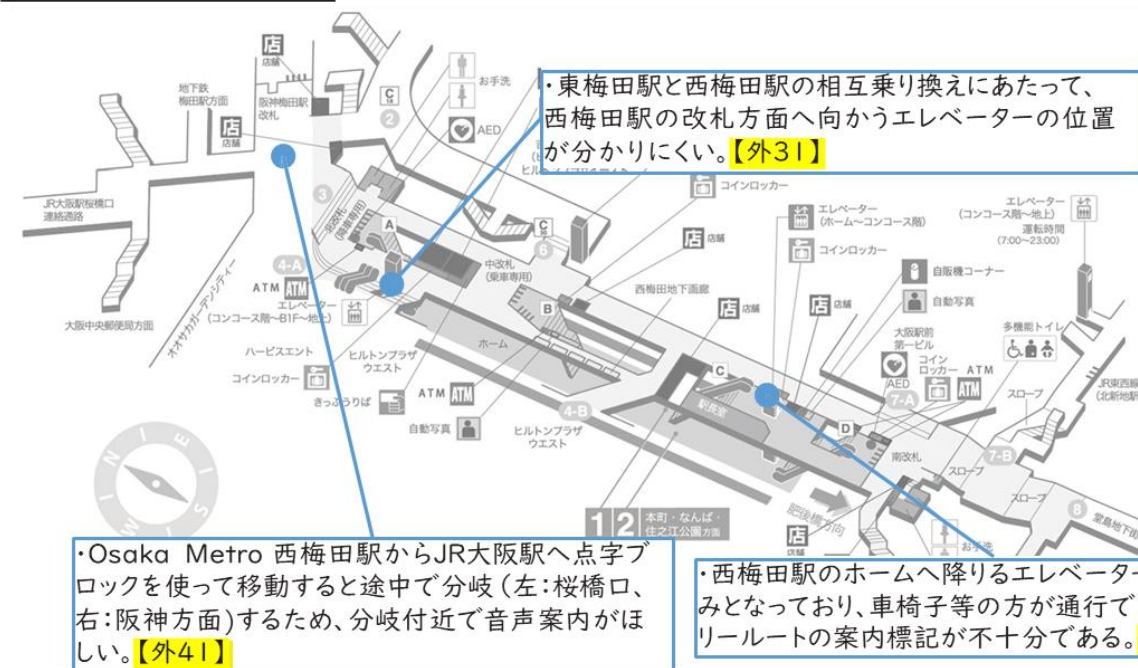


図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について(3/3)

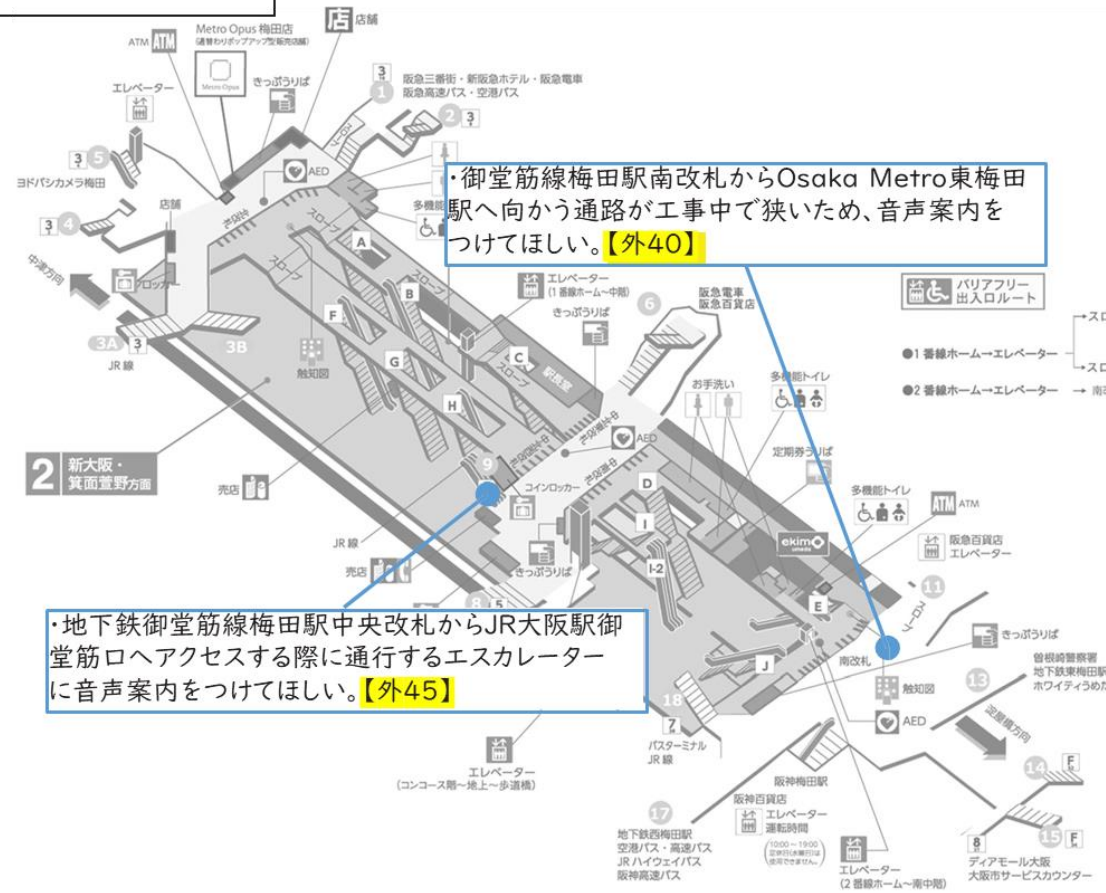
Osaka Metro西梅田駅



KITTE OSAKA



Osaka Metro梅田駅



阪急梅田駅

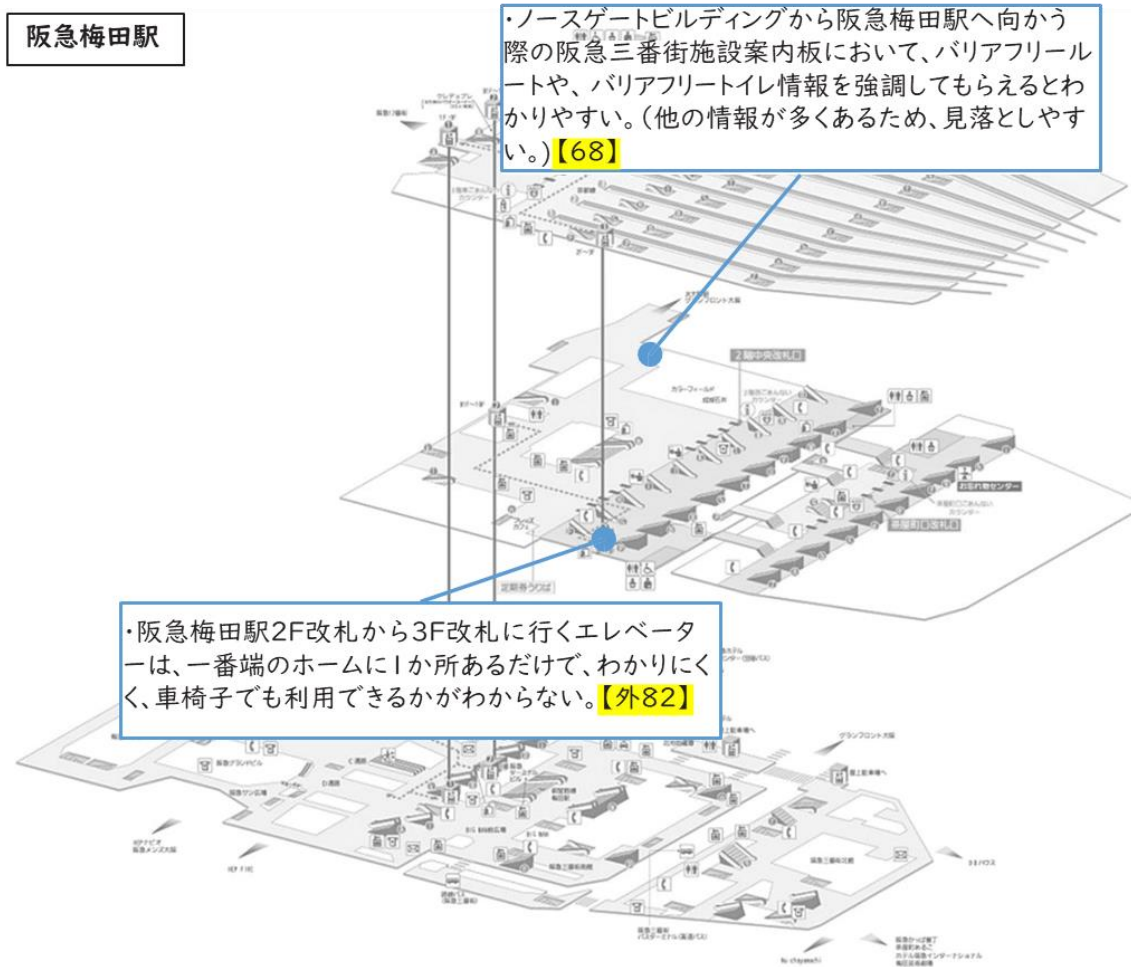


図3 乗り換え経路や移動経路上のエレベーターの増設、仕様の改善について(1/2)

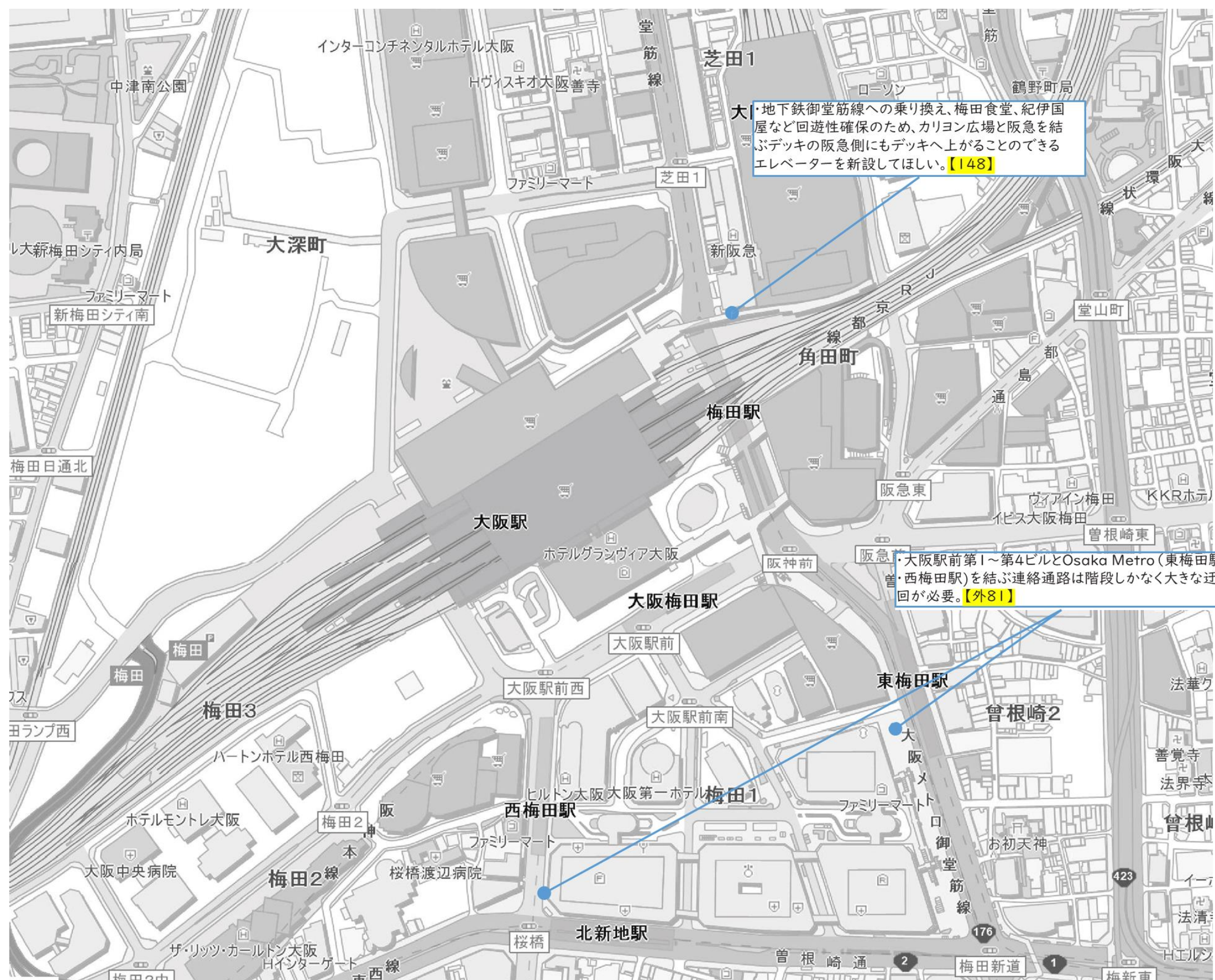
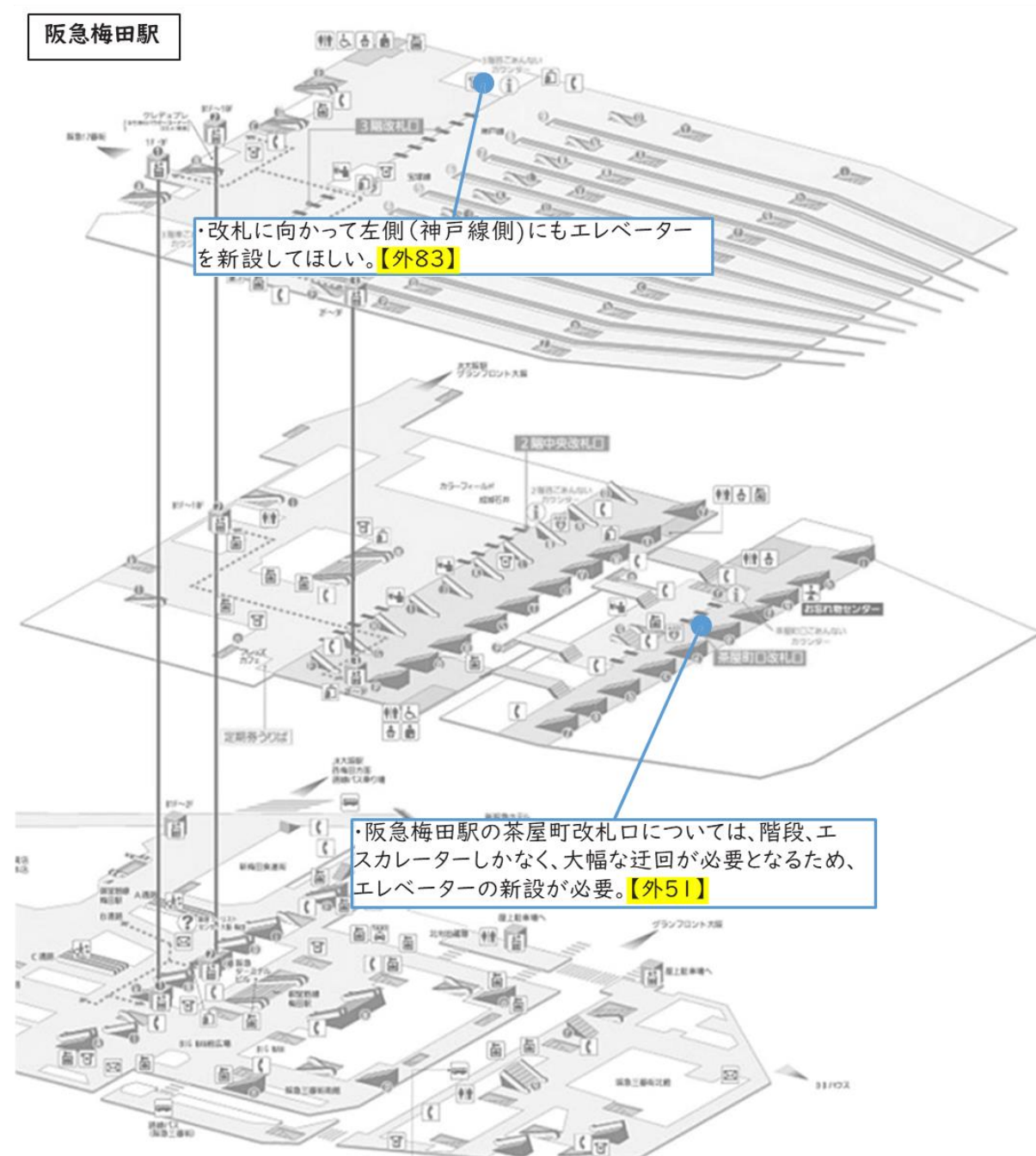
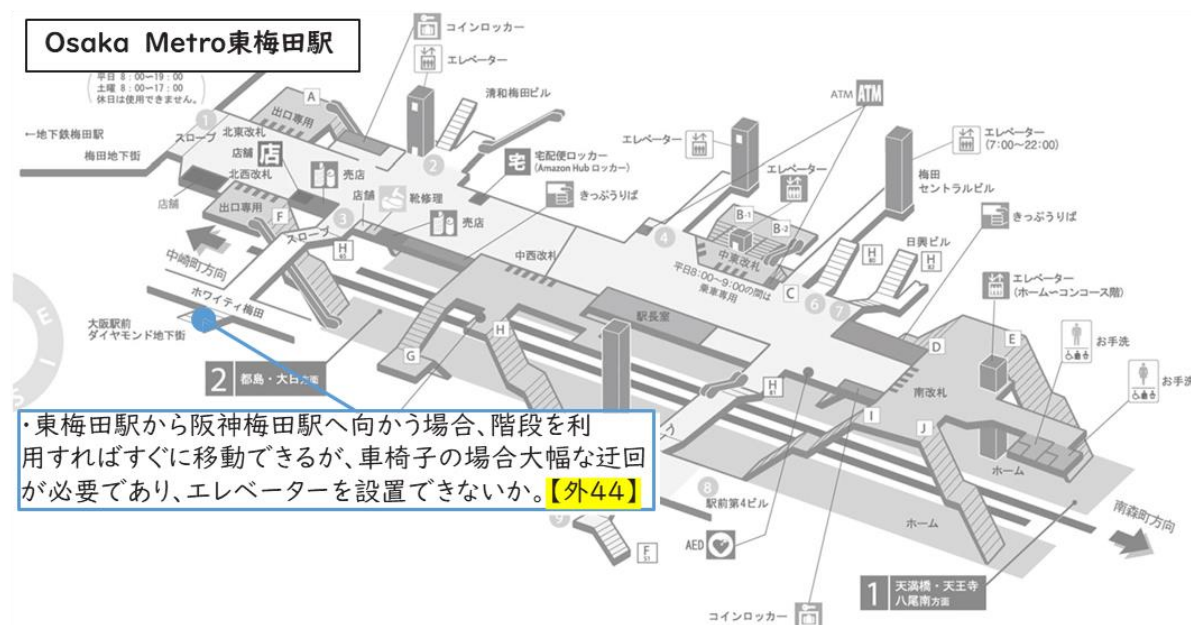
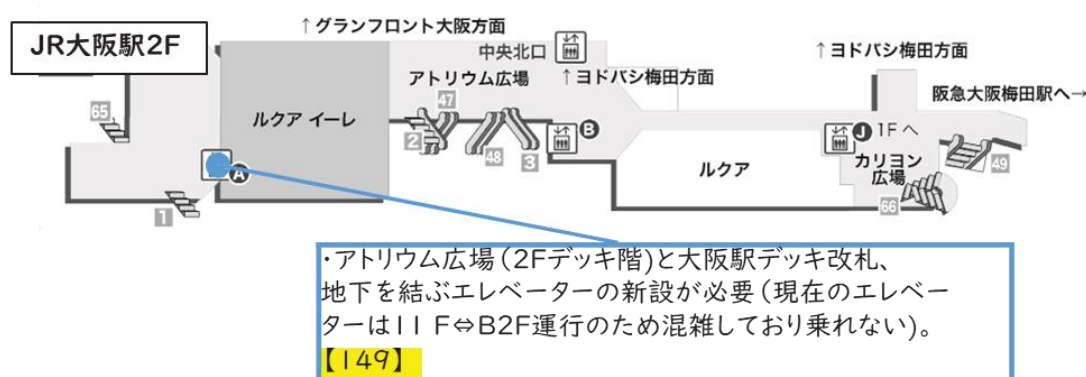
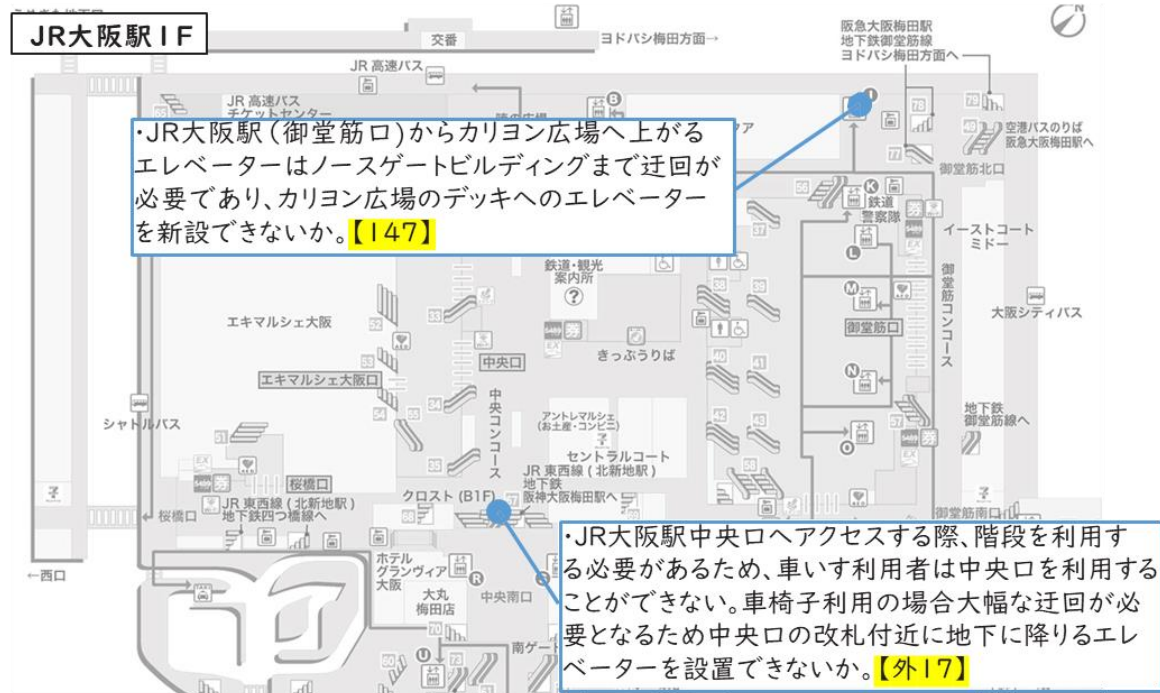


図3 乗り換え経路や移動経路上のエレベーターの増設、仕様の改善について(2/2)



付属資料 4: 大阪市交通バリアフリー基本構想（梅田地区、難波地区、京橋地区、我孫子町地区、コスモスクエア地区）（案）に対するパブリックコメント結果一覧表（実施期間：令和7年2月10日～3月11日）

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
中津駅とあるが、できれば茶屋町口の方にエスカレーターを付けてほしい。		○					・阪急大阪梅田駅茶屋町口のエレベーターについては、芝田一丁目計画実施時に、ホーム階と改札階及び改札階と地上階をつなぐエレベーターの整備が予定されております。（大阪市梅田地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）53 頁） ・エスカレーターの設定のご意見については、施設設置管理者に情報共有致しました。
梅田ロフトは 2025 年3月で閉店となり、阪神百貨店に移りますが、現位置のまま、生活関連施設に残すのですか？	○						・2025 年 1 月 30 日に梅田ロフトにより公表されております資料を確認したところ、現在の位置において、2025 年4月 30 日に営業を終了される予定となっております。 ・大阪市梅田地区交通バリアフリー基本構想の変更を予定している2025年3月末時点において、利用がされている施設は生活関連施設に設定しております。
他の地区も含め、「主要な経路」が使用され続けている箇所が複数あり、混乱します。前回の基本構想の取組みに係る内容は、今回でも「生活関連経路」に上書きせず、そのまま「主要な経路」として使い続ける（使い分ける）のですか？	○						・平成 15 年から平成 18 年にかけて策定した交通バリアフリー基本構想（以下、現行基本構想）では、「主要な経路」と記載しておりました。・各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想（以下、基本構想）の変更に伴い、現行基本構想の主要な経路を基本としながら、新たに「生活関連経路」を設定しております。・基本構想 1ー4 重点整備地区におけるバリアフリー整備の実施状況など現行基本構想に関する記載は「主要な経路」、今回変更する基本構想に関する記載は「生活関連経路」とし、資料を修正致します。

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
大阪シティバスが管理するなんば西口バスターミナル（阪神高速道路高架下バス停）は、バスターミナルが整備されてから既に 50 年近く経過しますが、これまで本格的な改修工事は行われておらず、施設の老朽化が著しいのが現状です。 特に市道新川橋線以北の乗降者通路は幅員が狭く、車椅子利用者のすれ違いが困難です。 バスターミナルの至るところで路面舗装が損傷し、一部で視覚障がい者誘導用ブロックも捲れています。 阪神高速道路の高架やバス停屋根により昼夜問わず暗く、防犯の面でも不安があります。 2031 年にはバス停直下になにわ筋線新難波駅が開業する予定で、今後、益々、人通りが増加すると予想されます。 大阪シティバスなんば西口バスターミナルにつきましては、2031 年なにわ筋線開業にあわせた抜本的な改修工事を要望致します。			○				・大阪なんば（西）バスターミナルを管理する大阪シティバス(株)に情報共有し、以下の回答を得ています。 「大阪なんば（西）バスターミナルは、昭和 61 年度に大阪市のライド・アンド・ライド計画に基づき整備されたもので、2031 年春の開業を目指す「なにわ筋線」の南海新難波駅（仮称）の地上部（大阪市浪速区難波中一丁目地内）に位置している関係で、現在は工事の施工進捗に合わせ、安全性の確保とお客さまの利便性の両立を図る形態で運営しており、今後も工事進捗に合わせた形態変更を余儀なくされている状況です。 同バスターミナルは阪神高速道路高架下に位置しており、さらに風雨を防ぐために通路部分に連続上屋を設置している関係で全体的に暗い印象はありますが、街灯及び補助照明にて明るさを保っています。 現在、元バスターミナルの南側域（北側域は工事区域）に乗場プラットフォームを2か所設置して運営していますが、横断歩道を設置したうえで照明増設等必要な設備整備を施し、安心してご利用いただけるようにしています。 なお、通路の有効幅員が工事占用の関係もあって十分とはいかない部分があり、歩行者にご迷惑をおかけしていますが、引き続き状況に合わせ、出来得る限りの安全確保に努めて参ります。 通路部に敷設の点字ブロックの一部が欠損、損傷している箇所については、早急に補修するようにします。」 ・なお、「大阪なんば（西）バスターミナルの 2031 年なにわ筋線開業にあわせた抜本的な改修工事の要望」については、関係者と情報共有致しました。
他の地区と異なり、関係者が道路管理者のみ（交通管理者は入っていない）ですが、交通規制を伴う整備は行わないことが決定しているのですか？			○				・他の地区と異なり、交通管理者が入っていないというご意見ですが、他地区と同じく、交通管理者も関係者に含んでおり、「大阪市（道路管理者）、公安委員会」と記載しております。（大阪市難波地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）83 頁）

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
他の地区も同様、整備内容について、各路線のどの区間で実施するのかについて、地図上で分かる様にしてください。	○						・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー法）第25条第2項3において、基本構想に特定事業に関する事項を定めるものとされており、移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドラインにおいて、事業の種類別に概ねの事業内容（対象施設、事業者、整備内容、事業実施時期等）を記載することになっています。 ・このことから、各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想 5-6-3 地区における整備等の内容において、整備内容の対象として、道路の路線名を記載しております。 ・なお、整備する道路の区間は、バリアフリー法第31条第3項1において、道路特定事業計画に定めるものとされていることから、ご意見を踏まえ、道路管理者と調整の上、基本構想の参考資料として道路の特定事業の整備の内容及び整備区間等に関する図面を作成致しました。
「バス停の歩道部分の車道に対する高さの整備」は、何を意味しているのか分かりません。整備内容について、もう少し分かり易い表現に修正してください。	○						・「バス停の歩道部分の車道に対する高さの整備」については、ノンステップバス等の乗降口の床高さに対して歩道の路面高さを配慮することなどにより、ノンステップバス等への乗降のしやすさを確保することを目的としております。（大阪市難波地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）80 頁） ・ご意見を踏まえ、「ノンステップバスに対応したバス停の歩道部分の路面高さの整備」と修正致します。
延長と整備延長の単純な割り算による割合となっていない路線がありますが、整備率はどの様に算出していますか？			○				・大阪市難波地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）○難波地区における主要な経路の整備状況（令和3（2021）年3月末時点）の整備率は、整備延長を延長で除した数値をパーセンテージで記載しております。
京橋地区の話の中で、第1次3地区を太線で囲む意味は何ですか？				○			・大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）1-3基本構想の策定経過において、京橋地区を含む第2次基本構想策定地区＜平成16（2004）年4月策定＞12 地区を太線で囲んでおります。
我孫子町地区も同じですが、表中の「R1年度」の後ろに「※」が漏れています。	○						・大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）2-4地区の概要 鉄道駅乗降客数（15 頁）において、「※」を記載しております。 ・大阪市我孫子町地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）及び大阪市コスモスクエア地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）において、資料を修正致します。

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
都島区役所、都島区民センター、都島図書館は、1本の道路で連続して接続しているだけであり、複数の道路を網状に結ぶというネットワーク化していませんが、文書として間違っていないですか？				○			・平成16年に策定した大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（以下、現行基本構想）の重点整備地区は、都島区役所、都島区民センター、都島図書館などの主要な施設と駅をネットワークすることにより、効果的に市民の利便の向上が図れる範囲としております。 ・全地区の共通の考え方を示す「大阪市交通バリアフリー基本構想骨子【全地区共通】」10頁に記載のとおり、大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）は、現行基本構想の重点整備地区の区域を継続することを基本としていることから、記載の通りとしております。
「JR・京阪京橋駅側で大阪城京橋プロムナードに上がることのできる場所は旧イオンのスロープと京阪モール（片町口）であるが、イオンの跡地も今後、建設が進み閉鎖された場合、京阪モールだけになる。OBP側と同じように歩道からエレベーターで上れるようにした方が良い」に対する回答が「プロムナードへの動線を確保するエレベーターについては必要ですが、民間のエレベーターであっても問題ないと考えております。」とのことだが、大阪市がエレベーターを道路や歩道上に作っても問題ないと考えます。これは行政が主導するまちづくりであって、民間と共同というよりは民間任せすぎる気がします。 行政としてエレベーターを設置するという考え方はないのか。				○			・京橋駅周辺と大阪ビジネスパークの移動において、車いす使用者は、イオン京橋跡地内の仮設通路、JR京橋駅西口から大阪城京橋プロムナードをつなぐデッキ及び大阪城京橋プロムナードを経由し、大阪ビジネスパークに移動しており、大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）18頁に記載の通り、現状の主な課題として、大阪城京橋プロムナードにつながるエレベーターなどの上下移動施設の設置の検討が必要であるとしています。 ・道路管理者としては、生活関連経路周辺の迂回路の状況や、周辺施設のエレベーター設置状況、周辺の開発計画などを十分に考慮した上で、必要性が認められる場合には、エレベーターやスロープの設置を検討いたします。
「事業者が事業計画を作成し、整備済みとなっている項目が見受けられるが、実際に使えるように整備されているか懐疑的であるため、整備評価の際に当事者が入って一緒に評価を行うべきである」に対する回答が「本市では、各事業者が実施する特定事業の進捗状況について、定期的に確認・把握し公表しております。」ということですが、当事者との確認、評価を一緒にするべきという意見への回答になっていない。当事者との確認を5年に1回のまちあるきの機会だけに限定するのではなく、整備の前に事前検証等の機会を設けたり、整備後の評価をするという考えはないのか。また、定期的な確認とはどれくらいの頻度なのか。	○						・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー法）第25条の2において、「おおむね5年ごとに、当該基本構想において定められた重点整備地区における特定事業その他の事業の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、基本構想を変更するものとする。」と定められており、おおむね5年を1つの周期として、地区のご意見を聴きながら進めていく仕組みが必要と考えています。 ・各地区の当事者等の意見聴取の方法については、現在、約20年ぶりに全25地区（21構想）の大阪市交通バリアフリー基本構想（以下、基本構想）について、各地区の当事者等からの多数のご意見を丁寧にお聴きしながら、変更の検討を行っている状況であり、全地区の基本構想の変更の目途が立った段階で改めて検討する予定です。 ・なお、特定事業等の実施状況につきまして、概ね1年ごとにホームページで公表しております。

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
回答を見ていると、全体的に「検討する」という回答が多い。20年前の基本構想から、今まで何もかわってこなかったのも、今回も検討するだけでは不安を感じます。もう少し具体的にいつ答えを出して進めていくのか進めていかないのか明確に示してほしい。 また、当事者参画で検討して改善していく仕組みづくりの場を設けて進めてほしい。	○						・大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)(以下、基本構想)13頁に記載のとおり、基本構想の計画期間を令和7(2025)年度から令和17(2035)年度までの概ね10年間としており、整備内容と完成時期を明確にして進める事業を「特定事業」とし、令和12(2030)年までに整備するものを「前期」、令和17(2035)年までに整備するものを「後期」としています。 ・心のバリアフリーを推進するため、教育啓発に関する取組を新たに特定事業に位置づけるとともに、鉄道施設では、京阪京橋駅、Osaka Metro 京橋駅及び大阪ビジネスパーク駅においてエスカレーターの行き先及び昇降方向を知らせる音案内設備の設置や、Osaka Metro 大阪ビジネスパーク駅においてエレベーターの到着する籠の昇降方向を知らせる音案内設備の設置を特定事業に位置づけており、道路では、片町徳庵線において歩道の有効幅員の確保や、東野田方面東西28号線、片町徳庵線及び桜宮方面東西86号線において視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を特定事業に位置づけております。 ・各地区の当事者等の意見聴取の方法については、現在、約20年ぶりに全25地区(21構想)の大阪市交通バリアフリー基本構想について、各地区の当事者等からの多数のご意見を丁寧にお聴きしながら、変更の検討を行っている状況であり、全地区の基本構想の変更の目途が立った段階で改めて検討する予定です。
生活関連経路はバリアフリーであるもの、またはバリアフリーにしていく経路であると考えがそうではないのか。5 片町野江森小路線の立体駐輪場横は階段しかない。13 プロムナードへの接続も階段のみとなっている。				○			・整備内容と完成時期を明確にして進める事業を「特定事業」、整備の具体化に向けて検討や関連機関との協議が必要となる事業を「関連事業」としており、「片町野江森小路線の立体駐輪場横」については、京橋駅の階層式自転車駐車場西側において、関連事業として、段差の改善に向けた検討を記載しております。(大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)(以下、基本構想)73頁) ・「プロムナードへの接続」については、関連事業として、大阪城京橋プロムナードにつながるアクセスの検討を記載しております。(基本構想76頁)
市が公表する基本構想京橋地区のバリアフリーマップの車いすルートが生活関連経路に設定されないのはなぜか。経路に設定し可能な限りバリアフリー化する必要があると思うがいかがか。				○			・京阪京橋駅中央口改札やJR 京橋駅北口改札がある京橋駅周辺と大阪ビジネスパークの移動において、生活関連経路としている片町野江森小路線において、京橋駅の階層式自転車駐車場西側に段差があることから、車いす使用者は、京橋地区バリアフリーマップに記載する車いすルートを移動されていますが、京橋駅の階層式自転車駐車場西側の段差については、大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想73頁に記載のとおり、改善に向け検討を行います。

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
「JR 京橋駅西口のみどりの券売機は筆談に対応しているが、紙が置いていない。」に対する回答が「筆談の紙はおかず駅員が対応する」とのことだが、西口では時間帯無人で駅員がいない時間帯がある。聴覚障害の人はどうやって駅員を呼ぶのか不明である。対応策を考えてほしい。				○			・西日本旅客鉄道(株)に情報共有し、以下の回答を得ています。 「駅員が対応する」としておりましたが、JR 京橋駅西口に設置しているみどりの券売機プラスのモニターを介して、オペレーターが筆談により、対応を致します。」
「京阪京橋駅のエレベーターが狭い(11 人乗り)」に対する回答は片町口のエレベーターの話をしているが、一番利用するのが、中央改札口のエレベーターなのでそちらのエレベーターの大型化を考えてほしい。				○			・京阪京橋駅中央口改札のエレベーターについては、大規模改良時に検討がなされます。(大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)45 頁)
「JR 京橋駅西口の無人時間帯の音声案内がない。」に対する回答が「受話器を実装しており、そちらを活用頂きたいです。」とありますが、視覚障がい者に受話器の位置がわからないと思うのでその点を検討して対策案を出してください。				○			・西日本旅客鉄道(株)に情報共有し、以下の回答を得ています。 「触知案内図の設置など、JR 京橋駅西口に設置しているみどりの券売機プラスへの案内・誘導の方法について、改良工事等の機会に検討してまいります。」
「京阪京橋駅中央改札口に北側ホーム(京都方面)直通のエレベーターを設置すべき。」について、現状で新設が難しいということはわかるが、観光客など大きな荷物を持った方やEVを利用する人がかなり増えている現状があるので、上下移動で困っている人がいます。この件についてはもう少し検討してもらいたいです。				○			・京阪京橋駅中央口改札のエレベーターについては、大規模改良時に検討がなされます。(大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)45 頁)
現在計画中的 JR 学研都市線側(旧ダイエー京橋店～京阪・大阪メトロ(長堀鶴見緑地線))への連絡デッキ及び地下道の設置(城見地区～京阪京橋駅(片町口))の回遊性と連絡通路の利便性を考えてほしい。 現状 JR 学研都市線の京橋駅地下化のため事業地更地(仮駐車場及び一部スーパー等店舗利用)の状況で現学研都市線側駅舎までデッキはつながっているが、京阪側へは西側(片町口)は車いす利用者は一旦地上におりて(スロープ)反対側(かなり交通量、路面状況が悪い)を迂回しないと難しいため。今後万博以降大阪城ホール、山王美術館等イベント、エンターテインメントの位置づけも考え重要なので。				○			・大阪ビジネスパークと京阪京橋駅片町口をつなぐ大阪城京橋プロムナードの移動において、車いす使用者は、大阪城京橋プロムナードから JR 京橋駅西口に向かうデッキを通して、イオン京橋跡地内の仮設通路を経由して、京阪京橋駅片町口に移動しており、大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)18頁に記載の通り、現状の主な課題として、大阪城京橋プロムナードにつながるエレベーターなどの上下移動施設の設置の検討が必要であるとしています。

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
京橋東側地下道のエレベーター設置についてですが、京阪の回答にあるように複数の事業者・行政が関わる案件ですので協議の場が必要なのは周知の事実ですが、客観的に見ると複数ゆえの責任のたらい回しのような状況に映ります。今回のコムズガーデンの改修に伴った、車椅子ユーザーの地下鉄利用の際の昇降機利用について、あまりにも不便を強いられる状況は、車椅子ユーザーを置き去りにした悪例そのものだと考えます。バリアフリールートについては、必然から質・非常時や改修時に対応した複数ルートの確立に変わっており、当該場所もエレベーターの設置は必然です。関係機関の調整は必要ですが問題を先送りにせず、今回の基本構想策定を機にエレベーター設置を確約してください。				○			・整備内容と完成時期を明確にして進める事業を「特定事業」、整備の具体化に向けて検討や関連機関との協議が必要となる事業を「関連事業」としており、京橋東側地下道のエレベーター設置については、関連事業として、京橋東地下道につながるアクセスの検討と記載しています。（大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）18頁）
経緯や事情は分かりましたが、事業性を前面に出されると、バリアフリー的な構造物は作れなくなってしまう。今回の工事では以前同様の広さになるようですが、最新の工法・最新のエレベーター、建築基準法の改正などを睨み、設置可能な状況が整い次第速やかにエレベーターの大型化を図る、同時に代替ルートの確立も踏まえ複数設置も視野に入れるなども明文化する。大型化の必要性は共有出来ているので、エレベーター設置に伴う動線の恩恵を受ける他の事業体にも出資を募る。今回の工事によるエレベーターの代替として昇降機が設置されましたが、配慮としては有難いものの車椅子ユーザーの実情は、駅利用の選択肢を無くす程不便極まりないものでした。				○			・コムズガーデンエレベーターの大型化の要望等については、改めて関係者と情報共有致しました。