

■大阪府福祉のまちづくり条例ガイドライン（改訂案）に対する部会の意見と大阪府の考え方

番号	ご意見 (※資料2-2と対応するようページ数を修正しております。)	大阪府の考え方
序章について		
1	<p>序章-5（事例写真6） サインの色を決めるとき、白黒コピーで見分けがつくかどうかまず確認を行なうが、事例写真6は白黒コピーでは見分けがつかない。 序章-15参照などを書き加えて、色覚障がいのある人は、赤と緑の見分けがつかないが、赤と青の見分けはつくことを説明した方が分かりやすいのでは。</p>	<p>○序章-5（事例写真6）解説文を 「・西エリアを赤色、東エリアを青色で表現している図（上図）と案内表示（下図）色覚障がいのある人は、赤と緑は見分けにくいですが、赤と青は見分けがつきやすい。（序章-15参照）」と修正します。</p>
2	<p>序章-8 心のバリアフリーの視点がガイドラインに記載されているが、障害者差別解消法が施行され合理的配慮の不提供は差別であるとされるようになったこともあり、「視点」ではなく「施策の方向性」とし、例えば心のバリアフリーの対象者（職員、利用者、府民など）別に記載するなどガイドラインの記載をもっと充実すべきでは。</p>	<p>○ご指摘を踏まえ、序章-10 障害者差別解消法の文言を修正します。</p>
3	<p>「心のバリアフリーの重要性」 先日の部会の中でも意見が出ましたが、私も共感いたします。 ハード面では皆さんで意見を出し合い、細かな事までしっかりと考えガイドラインを作成して良いのですが、府民一人ひとり（健常者、障がい者）が相手の特性を理解し、助け合う事が出来るまちづくりであってほしいと常々思っており、重要性を感じています。これは難しい事ですが何か良い方法はないものかと思います。</p>	
4	<p>序章-8 心のバリアフリー →強調するならイラストを入れ具体的に説明願いたい 「合理的配慮をしないことは差別です」的な表現 例えば、エレベーターが満員の時、車いす利用者が待っていた時には、階段・エスカレーターで移動可能な人は降りる、ということを入れて欲しい。</p>	<p>○ご指摘を踏まえ、序章-9 「参考～ヘルプマーク」を追記します。</p>
5	<p>序章-13「利用者の特性に応じた具体的な配慮例」 ○必要寸法の確保（車いす使用者・杖使用者等） &lt;その他、該当部分全て&gt; 車いす（イラストは手動車いす） バリアフリー法で定める寸法 80cm 以上 望ましい寸法 90cm 以上</p> <p>→ 加筆頂きたい補足資料として、P10（「出入口」幅員確保の解説文「～電動車いすや、スポーツ用の車いすの場合、利用できないものがある（例：テニス用車いす幅 87 cm）」）</p> <p>→ 検討頂きたい「90 cm幅」では通行できない車いす利用者等は実際に存在している中で、「90 cm以上」とだけの明記だと、『90 cmあれば良い』と解釈されかねず、結果的に新たな差別を生むこととなります。ぜひ大阪府としての、「望ましい寸法」を今後検討頂きたい。</p>	<p>○序章-13 ◆【図1】a「動くこと」に困っている人に対して 必要寸法の確保（車いす使用者・杖使用者等）の図の下部に記載の「※電動車いすやスポーツ用の車いすなど、車いすによって必要な寸法は異なるので注意が必要。」と記載しています。</p> <p>○ご指摘を踏まえ、序章-13 ◆【図1】の「バリアフリー法で定める寸法 80cm 以上望ましい寸法 90cm 以上」という記載を「バリアフリー法で定める寸法 80cm 以上主要な出入口120cm以上 それ以外の出入口90cm 以上」と修正します。</p> <p>○P.9 配慮すべき事項（幅員の確保） 「○車いす使用者等の利便性を考慮すると、主要な出入口の有効幅員は120cm以上とし、それ以外の出入口は90cm以上とすることが望ましい。」と記載しています。</p>

番号	ご意見 (※資料2-2と対応するようページ数を修正しております。)	大阪府の考え方
6	<p>序章-18 多様な利用者に配慮した計画・設計例            便所の◆利用しやすくなる工夫（目標：一つの大きなブースに必要な機能を全部詰め込むことを避ける）記述のページ            → 以下を加筆頂きたい。            「◆認知性（わかりやすさ）と操作性を確保する～機能分散された便所であること、便房であることが、高齢者・障害者・海外旅行者等多様な人に見えるよう、図記号（ピクトグラム）・多言語表記等により外国人へのわかりやすさにも配慮したものとすることがある」</p>	<p>○序章-18の便所における機能分散に、「機能分散された便所、便房であることが、高齢者、障がい者だけでなく外国人等すべての利用者にわかるように、ピクトサイン等により表示する」と追記します。</p>
7	<p>序章-24 F バリアフリー情報の提供            提供する項目の例のところに、「エレベーターの有無」だけでなく「エレベーターの位置」も入れるべき。</p>	<p>○序章-24 ◆提供する項目の例の「エレベーターの有無」を「エレベーターの有無、位置」に修正します。</p>
<b>建築物等の整備方針について</b>		
8	<p>(P. 2)            [1] 敷地内の通路（配慮すべき事項）の「段」の「○手すりは～部分」(P. 24)            [4] 階段（配慮すべき事項）の「手すり等」の「☆手すりは～部分」(P. 32)            [5] 傾斜路（配慮すべき事項）の「手すり」の「☆手すりは～部分」            →（配慮すべき事項）に、加筆願いたい            「○手すりはできる限り（直線であらう）連続させ（傾斜角度に対して平行に設置し）、壁面を手すり子形式とする場合は、基部を5cm立ち上げる。」</p>	<p>OP. 2 配慮すべき事項（段）            「☆手すりはできる限り連続させ、壁面を手すり子形式とする場合は、基部を5cm以上立ち上げる。」、            P. 24 配慮すべき事項（手すり等）、P. 32 配慮すべき事項（手すり等）の解説に「手すりについては [16] 造作設備 P. 112 参照。」と追記し、            P. 112 配慮すべき事項（手すり（仕様））に「○手すりは誰もが安全に安心して利用できる形状のものを使用することが望ましい。」と追記します。</p>
9	<p>・有効幅員について            ガイドラインの図では、出入口などの有効幅員の捉え方が分かりづらい。</p>	<p>OP. 8 建築物移動等円滑化基準（幅員の確保）の解説部分を「幅については有効幅員をいい、引き戸は引き残しや戸厚を含めない寸法で計測する。」と修正します。            OP. 11 図 2. 1 に「※幅については有効幅員をいい、引き戸は引き残しや戸厚を含めない寸法で計測する。」と追記します。</p>

番号	ご意見 (※資料 2-2 と対応するようページ数を修正しております。)	大阪府の考え方
<b>【1】敷地内の通路</b>		
10	<p>(P.2) 配慮すべき事項 (通路上の障害物) → 以下、下線部を加筆願いたい。 ☆モニメント、車止め、植樹ます等の設置を行う場合は、車いす使用者、視覚障がい者の通行に支障が出ないように配慮する。車止め (ポラード) は、視覚障がい者が衝突したり、車いす使用者等の通過の大きな障害となるので、原則として設置しない。<u>ことが望ましい。</u> <u>やむを得ず 設置する場合も最小限のエリアや数にすべきである。は、</u> <u>白杖で認知しやすい大きさや、弱視者が認知しやすいものとし、夜間の衝突を防止するために照明等の配慮をする。</u> <u>車止めの種類・構造によっては通過できない車いす使用者がいること</u> <u>から、通行可能な他のルートの設置と分かりやすい案内表示を用意する</u> <u>などの配慮を行うこと。</u></p> <p>■ (上記説明) 車止め (ポラード) は、視覚障がい者が衝突したり、車いす使用者等の通過の障害となるので、原則として設置しないことが望ましい。 近年、Pゲートのような車止めが増えている。ハートフルゲートは大阪府が率先して設置しているが、一部の車いす利用者にはまったく通行できず、後部にチャイルドシートのある自転車などの通過には大きなハードルとなる。障害者差別の課題として行政窓口には訴えている障害者・団体も出てきている。 ガイドラインの「原則として設置しないことが望ましい」についてはもう少し強調して欲しい。</p>	<p>OP.2 配慮すべき事項 (通路上の障害物) の解説を「車止め (ポラード) は、視覚障がい者が衝突したり、<u>車止めの種類・構造によっては車いす使用者等の通過の障害となるので、原則として設置しないことが望ましい。</u> <u>やむを得ず設置する場合は、最小限の</u> <u>エリアや数とし、また、白杖で認知しやすい</u> <u>大きさや、弱視者が認知しやすいものとし、</u> <u>夜間の衝突を防止するために照明等の配慮</u> <u>をする。」と修正します。</u></p>
11	<p>「公園の出入り口について」 公園の出入り口にはバイクなどの進入防止のために、太いパイプ、回転式ゲート、U字型ゲートなど有りますが、車いす・電動車いす使用者にはU字型ゲートが利用し易いです。 既存の回転式ゲートは重たかったり、錆びていて動きが悪かったりするので車いすでは利用しにくく、まして電動車いすでは利用できません。 介助者など必要のない、又メンテナンスなど少ないU字型ゲートの設置を望みます。</p>	
12	<p>(P.2) [敷地内の通路] (配慮すべき事項) →以下、訂正願いたい 休憩スペース O50m以内ごと… ☆ベンチは座面の高さ 37.5~45 cm…</p> <p>■ (上記説明) 身長×4分の1と考えられており、身長の想定が 160 cm~180 cmだとすると少し高いのではないか。高齢者を想定すると 150 cm→37.5 cmも含めてはどうか。</p>	<p>OP.2 配慮すべき事項 (休憩スペース) の解説部分に「☆ベンチは座面の高さ 40~45cm、背もたれの高さ 75cm 程度」と記載していますが、「程度」には 37.5cm も含まれると解しています。</p>

番号	ご意見 (※資料 2-2 と対応するようページ数を修正しております。)	大阪府の考え方
<b>【2】 出入口</b>		
13	<p>(P. 8)</p> <p>→以下、加筆を検討願いたい 建築物移動等円滑化基準 出入口 ●車いす利用者等の出入口を他利用者の出入口とわけない</p>	<p>○ご指摘を踏まえ、P. 2 配慮すべき事項（動線計画）「☆高齢者、障がい者等の主要な経路を別に設ける場合は、できる限り他の利用者と著しく異なる経路とならないよう留意する。」を「☆高齢者、障がい者等と他の利用者が同じ経路を利用できるように計画する。やむを得ず高齢者、障がい者等の主要な経路を別に設ける場合は、他の利用者と著しく異なる経路とならないよう留意する。」と修正します。</p>
<b>【5】 傾斜路</b>		
14	<p>(P. 31)</p> <p>→以下、改正検討願いたい 建築物移動等円滑化基準 幅員の確保 ●幅は、階段に代わるものにあつては 150 cm以上、階段に併設するものにあつては 90 cm以上とすること。</p>	<p>○P. 31 移動等円滑化経路（幅員の確保） 「●幅は、階段に代わるものにあつては 120cm 以上、階段に併設するものにあつては 90cm 以上とすること。」の規定に加え、 P. 32 配慮すべき事項（幅員の確保） 「○傾斜路の幅員は、階段に代わるものは 150cm 以上、階段に併設するものは 120cm 以上とすることが望ましい。」と追記します。</p>
15	<p>(P. 32)</p> <p>配慮すべき事項 幅員の確保 ○役所等、公的な施設では、傾斜路の幅員は、階段に代わるものにあつては 230 cm以上、階段に併設するものにあつては 120 cm以上とすること。</p>	<p>○ご指摘を踏まえ、P. 32 配慮すべき事項（幅員の確保）の解説に「電動車いすやスポーツ用の車いすなど、車いすによって必要な寸法は異なるので注意が必要。」と追記します。</p>
<b>【6】 エレベーター</b>		
16	<p>(P. 42)</p> <p>エスカレーターとエレベーターの設置位置について、エスカレーターの事故の話もあったので、「エレベーターを一番良いところに配置したいものだ」等、問題提起するような記述を入れられないか。 また、エレベーターがどこにあるかの表示が大事なので、「遠くなりがちなエレベーターの位置をしっかりと表示することが重要」といった表現を入れられないか。</p>	<p>○P. 42 ☆参考～動線計画の例～に、 「◆利用しやすくなる工夫 &lt;動線計画&gt; ・エレベーター、エスカレーター、階段を主要な経路の近くに配置することで、様々な特性を持った多様な利用者が同じ経路をたどって建物を利用できるようになります。</p>
17	<p>(P. 34)</p> <p>→以下、加筆願いたい 「基本的な考え方」に「エレベーターを設置する場合には、エスカレーター・階段に近い場所に設置することで移動動線をわかりやすく・選択できるようにすることが望ましい」  ●参考：中部国際空港（3階） 多数の利用客が居ても移動動線がまとまっていると認識しやすい</p>	<p>&lt;誘導案内&gt; ・エレベーターが主要な経路から離れた場所に設置されている場合等においては、案内表示や、音声案内、文字情報等を適切に組み合わせて誘導することが必要です。 ( [12] 標識 P. 91、 [13] 案内設備 P. 97 参照。 ) 」と追記します。</p>

番号	ご意見 (※資料2-2と対応するようページ数を修正しております。)	大阪府の考え方
18	<p>(P. 34, 35, 36) →以下、検討願いたい かごの大きさ・表記について P. 34 建築物移動等円滑化基準 では「奥行き〇〇cm 以上」という表記のみ P. 35, 36 では、「かご幅〇cm 以上」という表記のみ →いずれも、「奥行き〇cm 以上、かご幅〇cm 以上」という表記に統一していただきたい。</p>	<p>○法・条例に床面積の合計が500㎡以上の建築物で、階をまたぐ部分がある建築物については、建築物移動等円滑化基準により「かごの奥行きは135cm以上とすること」、そのうち不特定かつ多数の者が利用する2000㎡以上の建築物についてのみ「かごの幅は、140cm以上とすること」と規定しているため、現状の記載とします。</p> <p>○なお、P. 36 配慮すべき事項(かごの大きさ)の記載は、建築物移動等円滑化基準の「かごの奥行きは135cm以上とすること」を前提としています。</p>
19	<p>(P. 35, 37) →以下、検討願いたい かごの大きさ 「建築物移動等円滑化基準」の かごの大きさについて、かごサイズ基準を2段階に (P35) (新規) 役所等公的施設—奥行きは、160 cm (24 人乗り以上) 以上 (もしくは相当人員移動が可能な複数基) (変更) その他施設 —奥行きは、135 cm (11 人乗り) 以上 →150 cm (17 人乗り) 以上 (150×180 cm)  ■ (上記説明) 現在バリアフリー法は見直しに向け検討中で、鉄道駅舎のエレベーターかご大きさは15人乗りを最低基準にしていく方向と聞いています。 そもそも大阪は、日本のバリアフリーを牽引してきた地域。 バリアフリー法施行の基礎となった大阪府福祉のまちづくり条例は、超高齢化社会にも対応できるよう、今後拡大するエレベーターニーズも踏まえる基準を作る必要があると思います。</p>	<p>○P. 36 配慮すべき事項 (かごの大きさ) 「○施設の利用状況に応じて、かごの幅は160cm以上とすることが望ましい。」と記載しています。なお、解説部分を「<u>かごの幅を160cm以上とすることで、車いすが2台同時に乗車することができる。(電動車いすやスポーツ用車いすなど、車いすによって必要な寸法は異なるので注意が必要)。</u>」 病院、福祉施設、<u>公共施設等</u>では一度に複数の車いす使用者が利用することもあるため、利用特性に配慮したかご形状とする。」と修正します。</p>
20	<p>(P. 42) ☆参考資料 壁面サインでは「EV」と「→」のみ。 エレベーターまでの距離やエレベーターJISピクトも併せて表示して頂く図として頂きたい。 また、点字ブロック横に敷設する等、鉄道事業者の工夫等についても紹介して頂きたい  【ピクトサイン例1～障大連作成】 【ピクトサイン例2～JR西日本駅構内】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>	<p>○P. 42 ☆参考～動線計画の例～の図を修正します。</p> <p>○また、P. 91 配慮すべき事項 (設置) 「○<u>標識は、視点からの見上げ角度が小さく、かつ弱視者や目線の低い車いす使用者にも見やすい位置とする等、誰もがわかりやすい位置に設置することが望ましい</u>」と修正します。</p>



番号	ご意見 (※資料2-2と対応するようページ数を修正しております。)	大阪府の考え方
21	<p>(P. 36) 配慮すべき事項 →以下、下線部を加筆頂きたい。 配慮すべき事項(出入口) <u>○かご内・外へのカメラ・モニターの設置・かごの内外にカメラ・モニターを設置し、エレベーター乗車状況やエレベーター出入口状況を事前に知ることは、車いす利用者や聴覚障害者にとって安全な乗降につながり、緊急対応時にも極めて有効である。</u></p>	<p>○ご指摘を踏まえ、P. 34 移動等円滑化経路(出入口)「●かご及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これらに類するもの～」の解説に「防火区画との関係からガラス等による窓を設置できない場合は、かごの外部から内部を確認できるカメラ等を設ける。この場合、管理事務所(管理事務所がない場合は、メインロビー等)にモニターテレビを設置する。」と追記します。</p>
22	<p>(P. 36) 配慮すべき事項 →以下、加筆頂きたい。 配慮すべき事項(制御装置) <u>○エレベーター到着階層が、地下街や地下鉄等をつなぐ連絡階である場合は、そのことがわかる表示も行う。</u></p>	<p>○ご指摘を踏まえ、P. 36 配慮すべき事項(乗客への情報提供・表示)「○エレベーターの昇降ロビー及びかご内に、到着階の各空間の用途、利用案内等を表示することが望ましい。また、到着階が立体通路や地下街、鉄道駅等と接続している場合は、その旨を表示することが望ましい。」と追記します。</p>
23	<p>(P. 36) 配慮すべき事項 →以下、加筆頂きたい。 配慮すべき事項(制御装置) <u>☆制御装置・押しボタンの高さは、高齢者・障害者・それ以外の者が共通に利用できる高さ100cmに統一することで、すべての人に利用しやすく、デザイン的にも良いものとなる。この場合、開扉時間の延長機能などがあるエレベーターかごに障害者の国際マークを付けることとする。</u></p>	<p>○P. 41 図 6.6 に、すべての制御装置を車いす利用者が利用できる100cm程度としている事例があることを記載しています。  ○ご指摘を踏まえ、図 6.6 を修正します。</p>
<b>【7】 エスカレーター</b>		
24	<p>(P. 43) →以下、加筆願いたい 「建築物移動等円滑化基準」の「一般標準」に放送設備・案内●進行方向がわかるような案内表示設備を設けること</p>	<p>○P. 43 一般基準(放送設備)「●当該エスカレーターの行き先又は昇降方向(階段状以外の形状のエスカレーターにあっては、進入方向)を音声により知らせる装置を設けること。」と記載しています。</p>
25	<p>(P. 44) 解説の「JIS A 8210」は「JIS Z 8210」ですか?</p>	<p>○ご指摘を踏まえ、「JIS Z 8210」に修正します。</p>
<b>【8】 便所</b>		
26	<p>(P. 49) →下線部を加筆願いたい 共通事項(出入口・戸) <u>○便所の戸が手動式引き戸の場合、施錠の操作がしやすいものとし、方法がわかりやすく、指の不自由な人でも操作がしやすいものとし、緊急の場合は外部からも開錠できるものとする</u>ことが望ましい。</p>	<p>○P. 49 配慮すべき事項(共通事項(出入口・戸))「○便所の戸が手動式引き戸の場合、指の不自由な人でも施錠の操作がしやすいものとし、緊急の場合は外部からも開錠できるものとする」ことが望ましい(解説) 手動式引き戸では、棒状のもの、開き戸では大きく操作性の良いレバーハンドル式、プッシュプルハンドル式またはパニックバー形式とする」と記載しています。</p>
<b>【9】 駐車場</b>		
27	<p>(P. 70) 配慮すべき事項→下線部を加筆願いたい 照明等 <u>○歩行困難者が車両の乗り降りを安全に行なうことができるよう、照明の配置等位置及び照度等に配慮することが望ましい。</u></p>	<p>○ご指摘を踏まえ、P. 70 配慮すべき事項(照明等)「○歩行困難者が車両の乗り降りを安全に行なうことができるよう、照明の位置や照度等に配慮することが望ましい。」と修正します。</p>

番号	ご意見 (※資料 2-2 と対応するようページ数を修正しております。)	大阪府の考え方
<b>【10】 ホテル又は旅館の客室</b>		
28	(P. 81) 図 10. 5 客室ドアの例 ・「○アイスコープ」のところに、高さを 140cm 程度、点字付きが望ましいと明記すること。 ・「○高さの低いアイスコープ」は 100~120cm 程度では？ ・「ドアクローザーは開閉速度が調節できるものがよい」と明記すること。	○ご指摘を踏まえ、建築設計標準 P2-112 を参考に修正します。
29	(P. 81) 図 10. 5 客室ドアの例 ・図の寸法線が抜けている。	○ご指摘を踏まえ、修正します。
30	(P. 83) 図 10. 10 浴室の戸は外開き戸の表現で、「○有効 80cm 以上」と記載されているが、ユニットバスで、有効 80cm 以上の外開き戸となっているものは現在商品として存在しないと思う。3 枚引き戸で有効 80cm 以上を確保している。ビジネスホテルなどでは、通路の壁に当たるので大きな外開き戸に改修できないこともある。 現実に無理なことを記載してしまうと、技術者に対して説得力に欠けるのではないか。	○ご指摘を踏まえ、P. 76 配慮すべき事項（浴室）「○車いす使用者用浴室など、障がい者に配慮した客室以外の客室においても、浴室の出入口幅は 80cm 以上とすることが望ましい。（少なくとも 70cm 以上とすることが望ましい。）」と追記します。 (P. 82 図 10. 10 に「○有効 80cm 以上（少なくとも 70cm 以上）」と追記します。)
<b>【16】 造作設備（手すり・カウンター・自動販売機等）</b>		
31	(P. 112) →一部加筆願いたい 手すり 「○手すりは起点から終点まで（直線であつ）連続して（傾斜角度に対して平行に設置し）、壁に堅固に設置することが望ましい。」	○ご指摘を踏まえ、P. 112 配慮すべき事項（手すり（仕様））に「○手すりは誰もが安全に安心して利用できる形状のものを使用することが望ましい。」と追記します。 (図 16. 1、16. 4 等は、従来どおり一般的な直線手すりの図で表現しています。)
<b>【17】 内装等（内装・客席・備品・その他の配慮）</b>		
32	(P. 119) 配慮すべき事項→下線部を加筆願いたい 飲食店 <u>○高齢者や足を怪我されている人等脚力低下のユーザーに配慮し、イスはひじ掛けや座面高さ、背もたれやけ込みスペースなど、立ち上がりや着座姿勢の保持に柔軟に対応できる多様なイスを計画することが望ましい。</u>  ■意見 「案」記述内容が限定的すぎるように思います。 「案」同様の配慮について、バリエーションを持って対応することを目的とした記述としました。	OP. 119 配慮すべき事項（飲食店）「○多様なニーズに応じることが出来る客席を設置することが望ましい。」と記載しています。  OP. 119 配慮すべき事項（飲食店）「○高齢者や足を怪我している人等に～」及び「イスは背もたれ付きで、～」を削除し、「○高齢者や足を怪我されている人、脚力が低下している人等に配慮し、立ち上がりや座位姿勢の保持のため、イスはひじ掛け付き、背もたれ付きとし、け込みを座面奥行きの 1/3 以上とすることが望ましい。」と修正します。
33	(P. 119) 配慮すべき事項→検討されたい ・テーブルの高さや形状、最低通路の寸法確保の記述が可能か ・商品の陳列方法は「商品の見える位置に」等の記述が可能か	OP. 122 図 17. 1 の下部にテーブルの参考となる寸法を記載しています。 OP. 119 配慮すべき事項（共通）「○通路は車いす使用者やベビーカー使用者も通れる幅を確保することが望ましい。」と記載しています。 OP. 119 配慮すべき事項（物販店）「○できる限り、車いす使用者の手が届く範囲に商品を陳列することが望ましい。」と記載しています。

番号	ご意見 (※資料2-2と対応するようページ数を修正しております。)	大阪府の考え方
34	<p>(P.120) 「配慮すべき事項」→下線部加筆願いたい 客席(車いす使用者用客席) ○車いす使用者用客席は、座席を可動とし、席の取り外しにより車いす使用者用観覧席がどの位置にも設置できることが望ましい (解説) <u>少なくとも取り外し可能な座席を2席以上確保すること。そのことで車いす利用者が3～4名同時の観覧が可能となる。</u></p>	<p>○ご指摘を踏まえ、P.120 配慮すべき事項(劇場、競技場等の客席、観覧席)「○高齢者、障がい者等の座席の配置は、固定せず、<u>一部取り外し可能とする等、複数の選択が可能</u>なよう配慮することが望ましい。」と修正します。</p>
<b>その他</b>		
35	<p>〈条例前文抜粋〉 私たち一人ひとりが自立し、生きがいをもって生活し、それぞれの立場で社会に貢献することができる真に豊かな福祉社会の実現は、私たちすべての願いであり、また、責務でもある。 こうした社会を実現するためには、一人ひとりが一個の人間として尊重されることを基本に、<u>社会からのサービスを平等に享受でき、意欲や能力に応じて社会に参加できる機会</u>が、すべての人に均等にもたらされなければならない。 すべての人が自らの意思と責任によって、自分らしい生き方や幸せを追求することができる「<u>自立支援型福祉社会</u>」を実現することを府民の総意として、この条例を制定する。 →障害者基本法、障害者差別解消法理念に合った内容への変更が必要です。 障害者・高齢者はサービスを享受されるだけの存在ではなく、主体的にひとりの人間(ひと)として、支え合いながら共に生きる自立支援社会が必要だとされています。</p>	<p>○ご意見としてお伺いします。</p>
36	<p>新築の映画館や劇場はガイドラインに記載されている内容も反映されると思うが、既存のものをガイドラインの内容に近づけることは現状難しいと考える。</p>	<p>○建築設計標準の改正において、既存建築物のバリアフリー改修の観点などを盛り込んでいることを参考に、[8] 便所、[10] ホテル又は旅館の客室に追記しています。</p>
37	<p>ガイドラインには、大規模な停電等の非常時に、障がい者や妊婦さんに対してどう対応すべきかといった災害対策のバリアフリーや福祉的な配慮が記載されていない。何か総合的なものを考えていくべき。</p>	<p>○序章-7へ 今後さらなる取り組みが求められる分野等に◆緊急時・災害時の備えに関するバリアフリーとして記載しています。</p>
38	<p>JR京橋駅では、エレベーターを利用した乗換ルートが階段を使うものよりも大きく遠回りになってしまうという問題があり、人権問題だと訴訟が起こされた。今後、乗換ルートの複数化を考えるにあたって、ガイドラインにも今後の課題としてぜひ反映してほしい。</p>	<p>○現在、国において複数ルート化の検討が進められています。 ○大阪府においても、今後検討してまいります。</p>
39	<p>谷町六丁目駅では、南側階段から主要施設まで誘導ブロックが敷設されていたが、近隣施設の工事により、南側階段が閉鎖されてしまった。他のエレベーターを使うルート等には誘導ブロックが敷設されていないため、工事中は主要施設までの誘導がなされていない状況。 誘導ブロックは重要な情報提供手段であるので、ルートが急に変更された場合の対応についてもガイドラインに記載してほしい。</p>	<p>○序章-24 F バリアフリー情報の提供の4行目に、「また、提供している情報に変更した際には、速やかに対応することが必要です。」と追記します。</p>