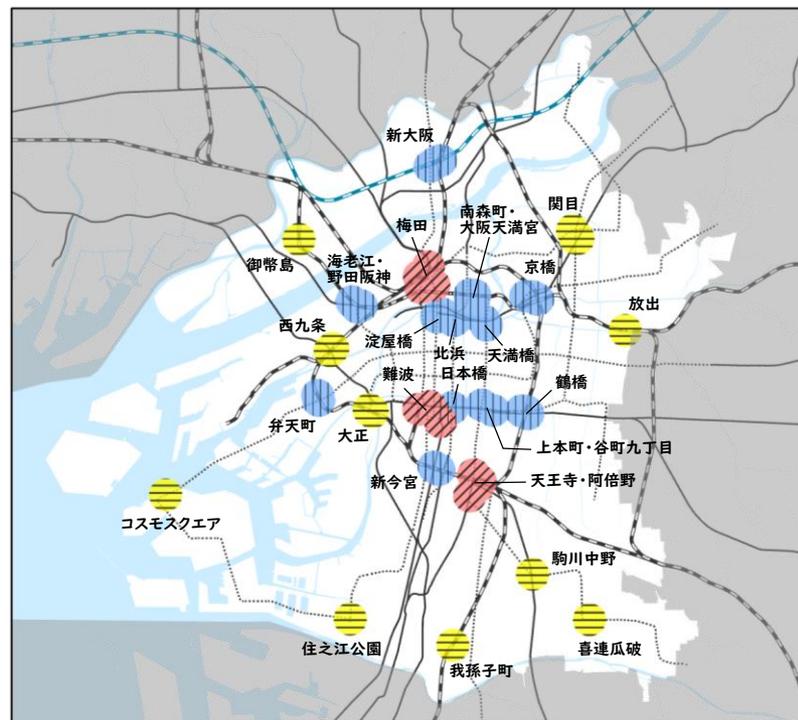


■経過

- 平成12年に施行された交通バリアフリー法(平成18年には「バリアフリー法」が施行)に基づき、平成15年から平成18年にかけて、市内の主要な駅を中心に25地区に「交通バリアフリー基本構想」を作成。鉄道駅舎や駅周辺の主要な生活関連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。
- 各地区の基本構想に基づき、公共交通事業者や道路管理者等が、「特定事業計画」を作成し事業を実施。各事業者による特定事業計画の進捗状況を毎年把握し公表。
- 平成30年のバリアフリー法の改正により、概ね5年ごとに、特定事業等の実施状況の調査、分析及び評価を行い、必要に応じて変更することが必要となったことから、基本構想の変更に向けて令和2年度から検討を開始。
- 令和4年9月、「大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会」を設置し、各地区基本構想の変更に向け、全地区共通の考え方を示す、基本構想骨子の検討を実施。
- 令和5年6月、基本構想骨子を取りまとめ、公表。各地区基本構想の変更を令和5年度から6年度において行う予定。

■大阪市交通バリアフリー基本構想策定地区



【各地区基本構想 変更の趣旨】

- ・各地区の土地利用の変化などを踏まえた変更
- ・社会的状況の変化に応じた法令等の改正などを踏まえた変更

【各地区基本構想の変更における主な検討内容】

- ・生活関連施設※1及び生活関連経路※2の見直し(追加、廃止等)

※1: 高齢者、障がい者等が日常生活または社会生活において利用する施設

現行基本構想では、交通バリアフリー法に基づく高齢者、身体障がい者等が日常生活または社会生活において利用する施設として「主要な施設」を記載(法律での規定なし)

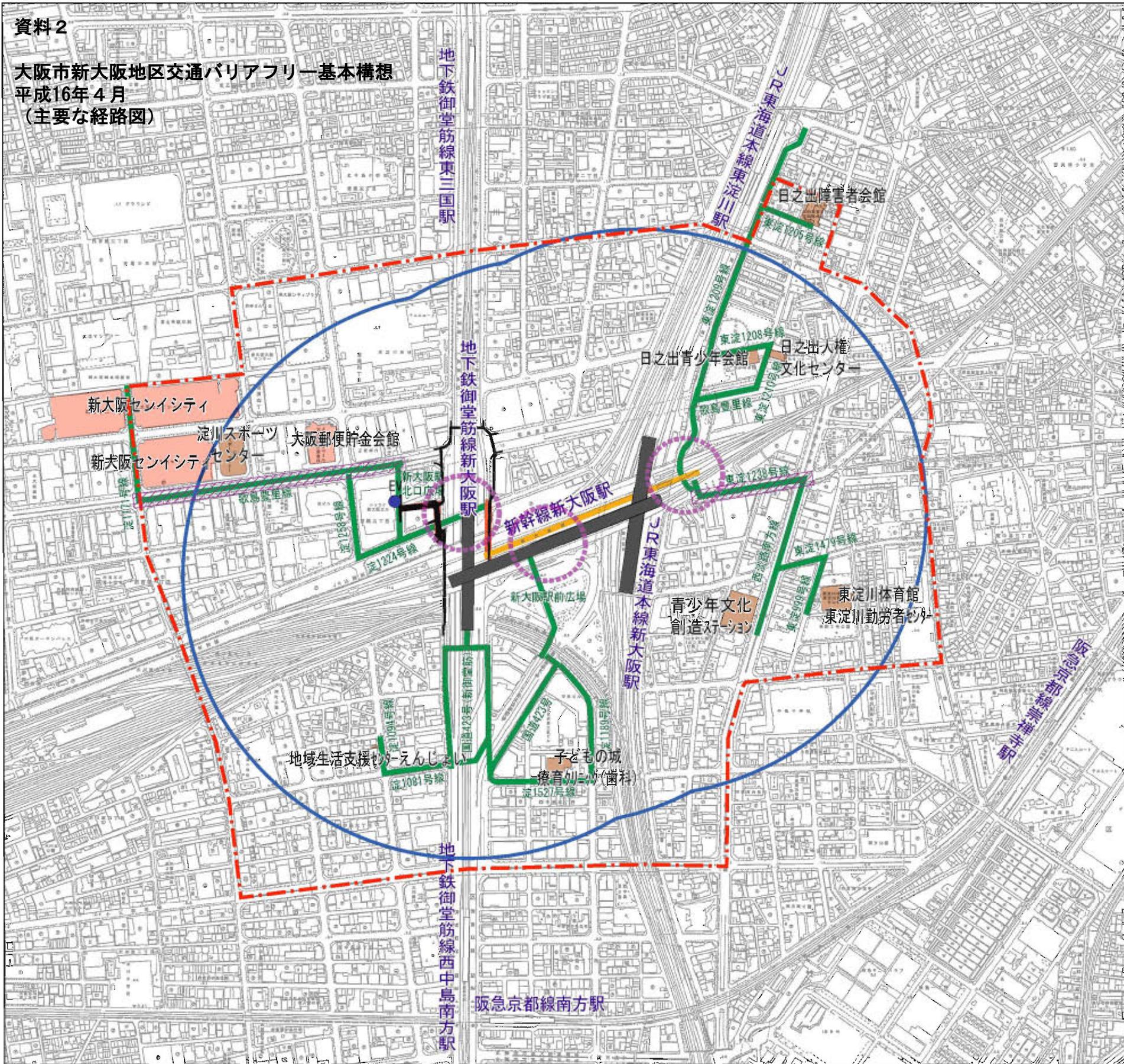
現在のバリアフリー法では、対象者が知的・精神・発達障がい者を含む全ての障がい者が対象となった。また、「生活関連施設」が規定された。

※2: 駅から周辺の生活関連施設までの経路

現行基本構想では、主要な施設と旅客施設との間の経路を「主要な経路」としている。

基本構想策定地区		選定理由
 3地区	第1次<平成15(2003)年4月策定>3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野	・乗降客数の上位3地区 ・4駅以上が集中し、交通機関相互の乗り継ぎが多い駅を選定
 12地区	第2次<平成16(2004)年4月策定>12地区 京橋、鶴橋、南森町・大阪天満宮、天満橋、北浜、淀屋橋、新大阪、新今宮、日本橋、上本町・谷町九丁目、弁天町、海老江・野田阪神	・乗降客数が10万人以上で、他社線乗り換えの多い駅を選定
 10地区	第3次<平成17(2005)年4月、平成18(2006)年4月策定>10地区 西九条、関目、放出、喜連瓜破、御幣島、我孫子町、大正、住之江公園、コスモスクエア、駒川中野	・駅周辺の徒歩圏に官公庁施設、福祉施設が集積している駅を選定

大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想
平成16年4月
(主要な経路図)



特定旅客施設

- J R新幹線新大阪駅
- J R東海道本線新大阪駅
- 市営地下鉄新大阪駅

- 地上経路
- デッキ経路
- 乗り換え経路 (駅舎内)
- 音響信号機の設置に向けて検討
- エレベーターの設置に向けて検討
- 特定旅客施設
- 公共施設
- 商業施設
- 駅を中心とした500m圏
- 重点整備地区
- 利用に制限のないエレベーター

大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想に基づく 特定事業等の実施状況に係る評価（案）

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、「新大阪地区」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あるが、このたび、特定事業を中心に新大阪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、分析及び評価を行った。

【事業種別】

- 特定事業：事業実施者に特定事業計画の作成と事業実施の義務が課せられる事業
 - ・公共交通特定事業（駅舎、鉄道車両）
 - ・道路特定事業（道路）
 - ・交通安全特定事業（交差点）
- その他の事業等：各地区の特性等を踏まえ定めたバリアフリー化に係る事業
（ノンステップバスの導入、立体横断施設・バスターミナルのバリアフリー化等）

【評価の時点】

令和 3 年 3 月末時点の事業の進捗状況に基づき評価

【評価の概要】

評価を行った特定事業のうち駅舎及び道路については、次のとおり、進捗率に応じた段階評価を含めて評価を行っている。

なお、段階評価は進捗率に応じ、以下の 5 段階とした。

段階評価	進捗率
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

● 駅舎

全ての駅（3駅）で、全整備項目（※）が「A：整備済み」である。

整備が一定の水準まで進んでおり、高齢者、障がい者等の移動等に係る身体負担の軽減が図られている。

主な整備項目及び整備内容は次のとおり。

- ・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
- ・エレベーター ホームから公共通路まで1以上の経路の確保
- ・トイレ 車いす対応トイレの設置

● 道路

主要な経路（20経路）の視覚障がい者誘導用ブロックの整備率が85%（延長ベース）となっており、「C：整備が比較的進んでいる」状況である。

全て整備済となっていないが、整備は進展し、道路のバリアフリー化整備が着実に進められている。

評価を行った特定事業のうち交差点については、進捗状況及び評価は次のとおり。

● 交差点

主要な経路上にある必要な交差点で、音響信号機等の設置が全て完了。

基本構想策定当時と比べ、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る。

- ※1 公共交通特定事業の鉄道車両については、大阪市域全体で評価しているため省略している。内容は別紙を参照。
- ※2 整備項目ごとに定める整備内容のうち、整備内容を検討（構想策定当時の技術水準や既存設備の更新時期等を勘案し、引き続き検討をすすめていくもの等）としているものは、今回の評価においては、参考として進捗状況を示し、評価の対象外。
- ※3 各評価の詳細については、別紙（参考資料1）を参照。

大阪市交通バリアフリー基本構想骨子【全地区共通】(令和5年6月公表) のポイント

全地区共通の骨子を取りまとめるにあたって、基本理念・基本方針を新たに設定し、基本方針に基づき各地区のバリアフリー化を推進する。

基本理念 すべての人が安全・安心で、円滑に移動等のできる空間や環境を形成することにより、生き生きと暮らせる都市の実現をめざす。

基本方針① 各地区の特性に応じた面的なバリアフリー化の継続的な推進

- ・ 現行基本構想に位置付けている各地区の特性に応じたバリアフリー化の推進を今後も継続していくことが必要なため、全地区共通の方針として位置づけ
- ・ バリアフリー法(※1)等の改正を踏まえ充実した公共交通施設等の整備の方針・内容に基づき、各地区における土地の利用状況、バリアフリー化整備の進捗状況を踏まえ、大規模開発計画に合わせた対応を含め、面的なバリアフリー化を今後も着実に進める

<公共交通施設等の整備の方針・内容の主な充実内容>

- ・ 可動式ホーム柵の設置(駅ごとの整備の必要性検討を含む)を特定事業として、又、ホームから公共通路までの複数経路化の検討[対象:大規模駅]やエレベーターの大型化の検討を関連事業として位置づけ
- ・ ユニバーサルデザインタクシーの導入を関連事業として位置づけ

[鉄道駅舎]



出典:JR西日本ホームページ



出典:南海電鉄ホームページ

[タクシー車両]



出典:国際興業大阪ホームページ

※1:高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

基本方針② 誰にでも分かりやすい情報提供の充実

- ・ 障害者情報アクセシビリティ法(※2)施行(令和4年5月)を受けて、情報提供の充実について新たに方針に位置付け
- ・ 利用者に対応した多様な手法による情報提供や事故発生時における適切な情報提供に係る、公共交通施設等の整備等の方針・内容の充実

<公共交通施設等の整備等の方針・内容の主な充実内容>

- ・ 多機能式インターホンの設置等を特定事業として位置づけ[対象:無人駅]
- ・ 障がい者等の特性に応じたコミュニケーション手法の活用や必要とする支援の提供を継続して実施するものとして位置づけ

[鉄道駅舎]



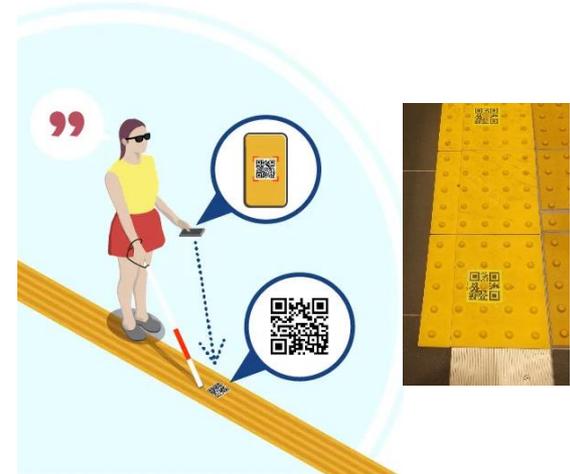
モニター・カメラ付インターホンにより、聴覚障がい者の利用が可能

出典:駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン(国土交通省)



利用者のスマートフォンを介したインターホンシステムで、チャット形式により聴覚障がい者の利用が可能

出典:京阪電鉄ホームページ



視覚障がい者が点字ブロック上に設置したQRコードをスマートフォンの専用アプリで読み取り、目的地までの点字ブロックの経路を音声で案内するシステム

出典:リンクス株式会社ホームページ
JR西日本 大阪駅

基本方針③ 「心のバリアフリー」の推進

- ・ バリアフリー法(※1)の改正を踏まえ「心のバリアフリーの推進」を新たに方針に位置付け
- ・ 一般利用者が障がいのある人への社会的障壁を取り除けるよう、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施や、職員への研修・教育の実施について、教育啓発特定事業として新設

<教育啓発特定事業の取組事例>



駅構内や車両等における利用者の
マナー向上に向けた取組
出典：国土交通省



市民ボランティアとの協働による
放置自転車対策
出典：大阪市



あいサポートバッジ

あいサポート運動の実施
障がいのある方が困っているとき
に、できる範囲で手助けする人(あい
サポーター)になっていただくよう
研修を実施し、あいサポートの
輪を広げていく取組み
出典：大阪市

基本方針④ 行政・事業者・市民の連携・協働によるバリアフリー化の推進

- ・ すべての人が安全・安心で円滑に移動ができる空間形成の実現には、関係者の連携・協働は必要不可欠であることから、行政・事業者・市民の連携・協働によるバリアフリー化の推進を方針として位置づけ
- ・ 基本構想の推進体制として、高齢者・障がい者等の利用者と施設設置管理者等の関係者が連携して基本構想を推進するとともに、効果的な見直しにつなげるため、市推進協議会を継続設置

大阪市交通バリアフリー基本構想の変更（各地区の当事者意見聴取について）

地区別評価及び変更原案の当事者等意見聴取については、意見聴取の対象者（団体）や方法を明確にする必要があることから、例えば、まち歩きによる現地確認の実施を含め、当事者等に対する意見聴取経過を明確にできる手法（ワークショップ形式など）により、当事者の意見を踏まえて、地区の実態に応じて進めていく。

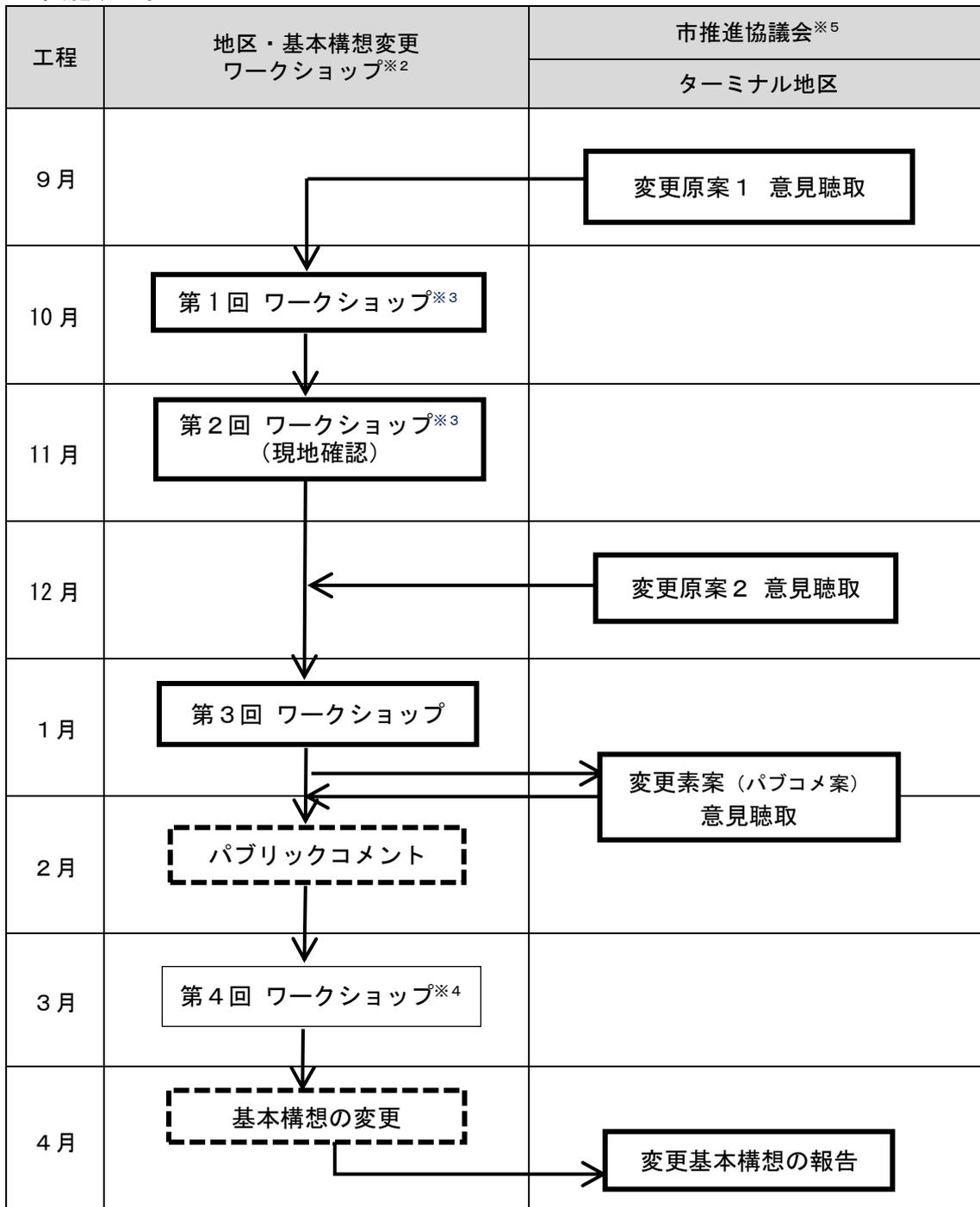
● 進め方（検討体制）（ワークショップ実施の場合）

主催（事務局）	区役所・計画調整局	
メンバー	当事者等	当事者等の関連団体(同団体からの推薦団体を含む) の代表者※詳細は別紙3参照
	事業者等	鉄道事業者（関連）、建設局、警察、その他必要に応じて
内容（開催方法）	各地区 変更原案に対する地域の意見を広く聴く場（日時を決めて一堂に開催）	

新大阪地区基本構想 検討の進め方（ワークショップ実施の場合）

① 基本検討工程

ワークショップは、基本構想の変更原案等^{※1}に対し、関連団体（同団体からの推薦団体を含む）の代表者から広く意見を聴くための場として開催。市推進協議会に、構想変更原案の意見聴取等を行いながら実施する。



※1 構想変更原案等の作成は、行政案を固めるための、関係者間（区役所、計画調整局及び事業者）で随時行う連絡・協議の場である地区ワーキングで行う。

※2 ワークショップメンバーへの報酬無し

※3 地区の実情に応じて、同日開催することも可能（ワークショップのメンバーとなる当事者及び住民等の意見を踏まえて決定）

※4 第4回ワークショップは、パブコメ意見の内容・有無により、必要に応じて開催

※5 市推進協議会の会議形式としては、全て公開とする。

② ワークショップの検討内容

第1回	① これまでの特定事業計画等の実施状況に係る評価 ② 変更原案1の検討 ③ 現地確認ルートの確認
第2回	現地確認（各地区で駅舎及び追加経路を中心にルート設定し、鉄道、道路に関するバリアフリー化の整備状況及び課題を把握）
第3回	変更原案2の検討
第4回	変更原案の確認（必要に応じて開催）

③ 説明責任を果たすためのワークショップの実施イメージ

（メンバー構成）

メンバー		規模イメージ
地域	[机上検討時] 各区における関連団体の代表者 (関連団体からの推薦団体を含む)	10～20人程度 (随行者を含め最大30人)
	[現地確認時] 机上検討時の関連団体及び推薦団体のメンバー	1ルートあたり10人程度
大阪市	区役所、計画調整局	—
事業者	道路管理者、公安委員会、公共交通事業者	—

※参加メンバーへの報酬無し。

※地域メンバーの選定は、関連団体に対して個別依頼を行う。現地確認時には、机上検討時のメンバーに加え、広く利用者の意見を聴くために関連団体から参加者を募る。

※机上検討時は随行者の参加を可とする。

※学識委員の参加は不要とし、委員の希望により無報酬での参加は可能とする。

（結果の周知）

- ・基本構想変更案のパブコメ時及び変更後の公表時に、検討経過（検討体制、意見聴取[ワークショップ開催]日、意見聴取した概要とその対応）を資料として添付。

新大阪地区 生活関連施設・経路図「検討用資料」

生活関連経路の路線名	
1 国道423号 (新御堂筋)	13 淀川区第1311号線
2 歌島豊里線	14 淀川区第1356号線
3 西淡路南方線	15 淀川区第1527号線
4 熊野大阪線	16 東淀川区第833号線
5 淀川区第1081号線	17 東淀川区第999号線
6 淀川区第1171号線	18 東淀川区第1238号線
7 淀川区第1189号線	19 東淀川区第1479号線
8 淀川区第1215号線	20 新大阪駅前広場
9 淀川区第1224号線	21 新大阪駅北口広場
10 淀川区第1227号線	22 新大阪駅北口デッキ(西)
11 淀川区第1258号線	23 新大阪駅北口デッキ(東)
12 淀川区第1281号線	

凡例	
	重点整備地区
	生活関連経路
	新しく追加した経路
	その他の経路(デッキ)
	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)
	視覚障がい者誘導用ブロック(上記以外整備)
	視覚障がい者誘導用ブロック未整備箇所(歩道無し)
	視覚障がい者誘導用ブロック未整備箇所(歩道の有効幅員150cm未満)
	視覚障がい者誘導用ブロック未整備箇所(歩道の有効幅員150cm以上)
	新たに追加検討する施設(赤字表示)
	JR
	私鉄(地上)
	私鉄(地下)
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

