

大阪市 住之江公園地区
交通バリアフリー基本構想

令和 6 (2024) 年6月

目次

1. 大阪市交通バリアフリー基本構想変更の背景と経緯	1
1-1 バリアフリー法とは	1
1-2 バリアフリー基本構想とは	1
1-3 基本構想の策定経過	3
1-4 重点整備地区におけるバリアフリー整備の実施状況	3
1-5 今回の変更の趣旨	9
1-6 基本構想の位置づけ	9
2. 大阪市交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方	10
2-1 基本理念[全地区共通]	10
2-2 基本方針[全地区共通]	12
2-3 計画期間	13
2-4 地区の概要	14
2-5 地区のバリアフリー化方針	15
3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方	17
3-1 重点整備地区選定の考え方	18
3-2 重点整備地区の区域設定の考え方	19
3-3 地区における重点整備地区の区域設定	19
4. 生活関連施設及び経路設定の考え方	21
4-1 生活関連施設設定	21
4-2 生活関連経路設定	23
4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)	24
5. 整備等の方針・内容	25
5-1 基本構想の枠組み	25
5-2 変更の視点や考え方	26
5-3 整備区分と時期	26
5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容	27
5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容	44
5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容	53
5-7 建築物・都市公園の整備方針	60
6. 心のバリアフリーの推進	61
6-1 教育啓発事業の位置づけ	61
6-2 教育啓発事業の取組方針	62
6-3 教育啓発事業の取組内容	63
7. 基本構想の推進及び継続的な改善	65

参考資料1:基本構想における対象者及び特性.....	67
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	70

《資料編》

付属資料 1. 住之江公園地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯	84
付属資料 2. 住之江公園地区ワークショップの開催概要	85
付属資料 3. 住之江公園地区ワークショップにおける主な意見と対応状況	88
付属資料 4.大阪市住之江公園地区交通バリアフリー基本構想素案に係る、パブリックコメント 結果一覧(添付予定)	

1. 大阪市交通バリアフリー基本構想変更の背景と経緯

1-1 バリアフリー法とは

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」という。）は、高齢者や障がい者などの自立した日常生活や社会生活を確保するため、旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対して、新設・改良時のバリアフリー化基準への適合義務や既存施設への基準適合の努力義務を定めています。

1-2 バリアフリー基本構想とは

バリアフリー基本構想は、バリアフリー法第 25 条に基づき、旅客施設の周辺地区など、高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区（重点整備地区）において、旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成する構想です。施設が集積する地区において、面的・一体的なバリアフリー化を推進することをねらいとしたものです。バリアフリー基本構想では、重点整備地区、生活関連施設、生活関連経路及び特定事業を定めます。

「移動等円滑化基本構想」（バリアフリー基本構想）

- ・市町村は、移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想を作成するよう努めるものとする。（バリアフリー法第 25 条）

「重点整備地区」

- ・生活関連施設が概ね3以上所在し、かつ、当該施設を利用する相当数の高齢者、障がい者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われることが見込まれる地区であり、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進する必要があると認められる地区（バリアフリー法第 2 条）

「生活関連施設」

- ・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旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設（バリアフリー法第 2 条）

「生活関連経路」

- ・生活関連施設間を結ぶ経路（バリアフリー法第 2 条）

「特定事業」

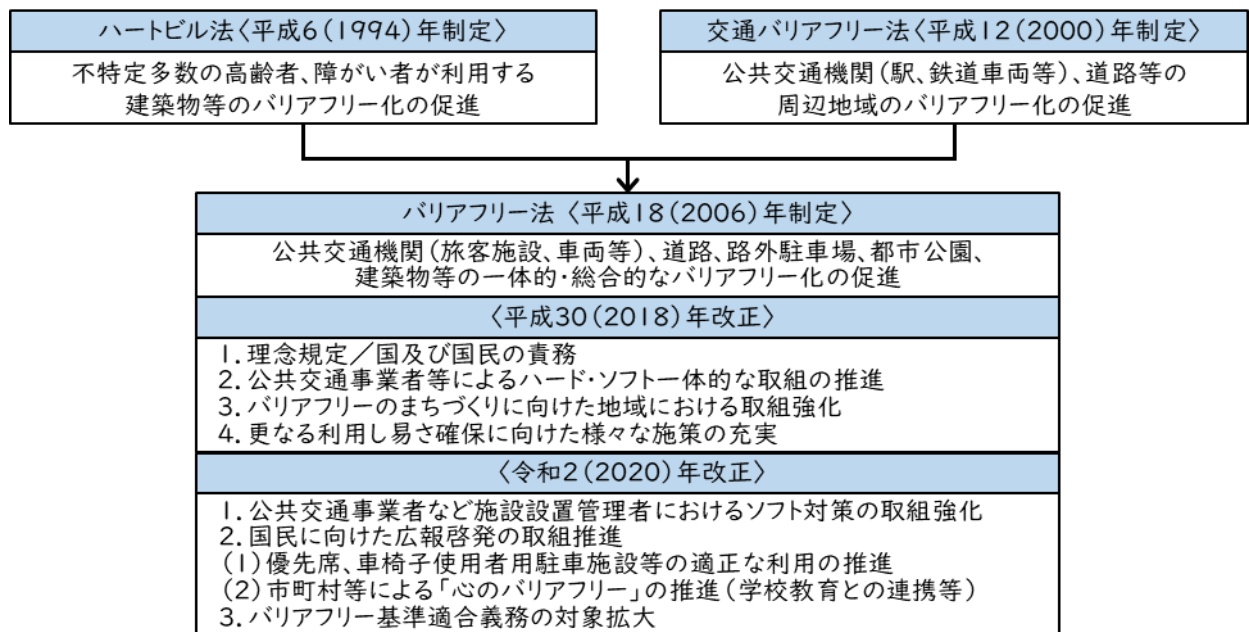
- ・生活関連施設、生活関連経路等のバリアフリー化を具体化するもの（バリアフリー法第 2 条）

(参考) バリアフリーに関する法令の経過

平成 6 (1994) 年に建築物のバリアフリー化方策を定める『高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律』(以下、「ハートビル法」という。)、平成 12 (2000) 年に旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化方策を定める『高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律』(以下、「交通バリアフリー法」という。)が制定されました。

平成 18 (2006) 年には、総合的なバリアフリー施策推進を目的として、「ハートビル法」「交通バリアフリー法」を統合拡充した「バリアフリー法」が制定され、公共交通機関や道路、路外駐車場、都市公園、建築物等の一体的・総合的なバリアフリー化の促進が可能となり、平成 30 (2018) 年と令和 2 (2020) 年には、バリアフリー法が改正され、共生社会や一億総活躍社会の実現に向け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等の強化が示されました。また、市町村が基本構想を作成した場合、概ね5年ごとに、事業の実施状況の調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要に応じて基本構想を変更する点について規定されました。

■法令制定の過程



「バリアフリー法改正の背景」

- ・東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機とした共生社会の実現、高齢者、障がい者等も含んだ一億総活躍社会の実現の必要性
- ・平成30(2018)年12月のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行や東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化する必要性

1-3 基本構想の策定経過

本市では、平成12(2000)年に施行された交通バリアフリー法に基づき、平成15(2003)年から平成18(2006)年にかけて、「住之江公園地区」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。)を次のとおり策定しています。

第1次 基本構想策定地区<平成15(2003)年4月策定> 3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野
第2次 基本構想策定地区<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
第3次 基本構想策定地区<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

1-4 重点整備地区におけるバリアフリー整備の実施状況

(1) 特定事業の実施状況

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、「住之江公園地区」を含む市内の主要な駅を中心に25地区において基本構想を策定し、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ありますが、このたび、特定事業を中心に住之江公園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、次の5段階とし、評価全体の内容については参考資料2を参照してください。

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。

■駅舎の進捗状況及び評価

駅舎(対象:2 駅※₁)の整備内容及び進捗状況は次のとおりです。

[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	0 駅 0% E	2 駅 100% A	2 駅 100% A
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% —	0 駅 0% —
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	0 駅 0% E	2 駅 100% A
		異常時に改札付近等で掲示を行う	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
4	券売機	車いす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	0 駅 0% —	0 駅 0% —	0 駅 0% —
5	改札口	拡幅改札口の設置	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 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	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		乗り換え経路の確保	0 駅 0% E	2 駅 100% A	2 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	0 駅 0% E	2 駅 100% A	2 駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
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	1 駅 50% D	2 駅 100% A	2 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% —	0 駅 0% —
		渡り板を配備	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 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	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出 来る工夫をする	1 駅 50% D	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		線路側外のプラットホーム両端 に警告ブロックを敷設	1 駅 50% D	2 駅 100% A	2 駅 100% A
11	トイレ	車いす対応トイレの設置	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	0 駅 0% E	1 駅 50% D	2 駅 100% A

※1 特定事業計画の進捗状況の報告駅別（大阪メトロ四つ橋線住之江公園駅、大阪メトロ南港ポートタウン線住之江公園駅）で集計。

※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。

対象となる 2 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 13 事業だったものが、令和 3（2021）年 3 月末時点では 15 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、車いす対応トイレ（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。

■道路の進捗状況及び評価

道路の整備内容は、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であり、進捗状況^{※1}は次のとおりです。

[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
23	住之江公園	2.29 km	0.95 km 41% E	2.05 km 90% B	2.29 km 100% A

※1 各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

住之江公園地区は、令和3（2021）年3月末時点で整備済み（評価 A）であり、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。

■交差点の進捗状況及び評価

基本構想における主要な経路を対象とした整備内容は主に次のとおりで、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、継続的に進めています。

- ・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
- ・既設信号機への視覚障がい者誘導用付加装置等の整備

計画どおり整備が完了したことにより、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 18（2006）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。

(2) 市民・当事者から見たバリアフリー整備の現状

住之江公園地区では現地確認も含めたワークショップを実施し、当事者の方々から意見を聴取しました。前述(1)特定事業の実施状況に基づいた整備により、基本構想を作成した当時(平成18(2006)年4月時点)に比べバリアフリー化が図られているとの一方で、バリアフリー整備に係る課題について、以下のご意見をいただいております。(詳しくは付属資料3を参照)

■駅舎に関する事項

項目	主な意見
3.案内・誘導	○移動経路の案内をわかりやすくしてほしい。 ○四つ橋線改札内のトイレの案内表示が高い。多機能トイレのピクトグラムは、限られた人しか使用できないので、だれでも使用できるということが分かるピクトグラムが必要。 ○四つ橋線駅構内の看板(トイレの案内等)を大きくしてほしい。
4.切符の購入	○南港ポートタウン線の券売機近くにある運賃表が光があたって文字が見えにくいことがある。
6.エレベーター	○四つ橋線改札内エレベーターが小さいため、車いす2台や車いすとベビーカー(もしくは足が不自由な人)が一緒に乗ることができない、エレベーターを大きくしてほしい。 ○ホームから公共通路の経路は、1ルート確保はできているので2ルートをこれから行うのか。北改札側にもエレベーターを設置してほしい。

■道路・交差点に関する事項

項目	項番	主な意見
(1)道路	1.歩道の整備改良	○住之江会館周辺の道路(住吉区第2466号線)で歩道の段差を無しにしてほしい。また、歩道が狭く、ぼこぼこしていて平らじゃないため、歩きにくい。 ○歩道と和食さとの境界部や、住之江会館周辺の歩道と民地の境界部に溝があるため、埋めてほしい。 ○歩道の勾配がきつく、バランスがとりづらい場所がすごくある、ハンドルを取られて車道の方に出てしまったため、注意が必要、車両乗り入れ口は勾配が急である。
	2.視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	○家族亭前の歩道(新なにわ筋東側)の点字ブロックで、バス停部分に点字ブロックはあるが、周辺歩道に点字ブロックがないため、連続してほしい。 ○住之江会館へ行くまでの道路(住吉区第2466号線)で誘導ブロックが無い。 ○音響信号機の押しボタンまで誘導用ブロックを敷設してほしい(連続させてほしい)。 ○オスカードリームと歩道の間(バスターミナルから北の歩道に向かう経路)の誘導ブロックが途切れているため繋いでほしい。

項目	項番	主な意見
	4.歩道橋	○立体横断施設のエレベーターは大きいため、大きい電動車いすでも縦に2台入る。また、エレベーター内のミラーが斜めで見やすい。 ○立体横断施設のエレベーターを増設してほしい。 ○立体横断施設の構造(スロープ幅員や誘導ブロックの敷設等)を見直してほしい。 ○立体横断施設の手摺の点字が片側しかない場合があるため、両側つけてほしい。 ○立体横断施設上に主な施設の案内表示が欲しい。また、地上、立体横断施設に方角の表示が欲しい。
(3)歩道上障害物		○ドン・キホーテ前の宮本むなしの横は自転車が路上にはみ出しており、歩道が狭い。誘導ブロックの上に止めている自転車もあった。
(4)交差点		○音響信号の音が小さい。騒音(コンテナ)で音が消されてしまう。音響信号機の音量は時間帯によって変えることはできるのか。 ○音響信号機に小さい音で、音響信号のボタンがあるということを知らせているところもあるため、ぜひ考えていただきたい。 ○住之江会館前の音響信号期の押しボタンは4つ角に全部付けてほしい。音響信号機のボタンは内側が多いが、外側についている時もあるので、統一してほしい。
その他		○バスターミナルのバス停の場所を音案内をしてほしい。 ○バスターミナルの時刻表を見やすくしてほしい。また、直近で来るのがどの時間なのか、わかりやすくしてほしい。 ○バスターミナルの待合室は全て椅子で埋まっている。大きな車いすでも入れるようなスペースを作してほしい。

1-5 今回の変更の趣旨

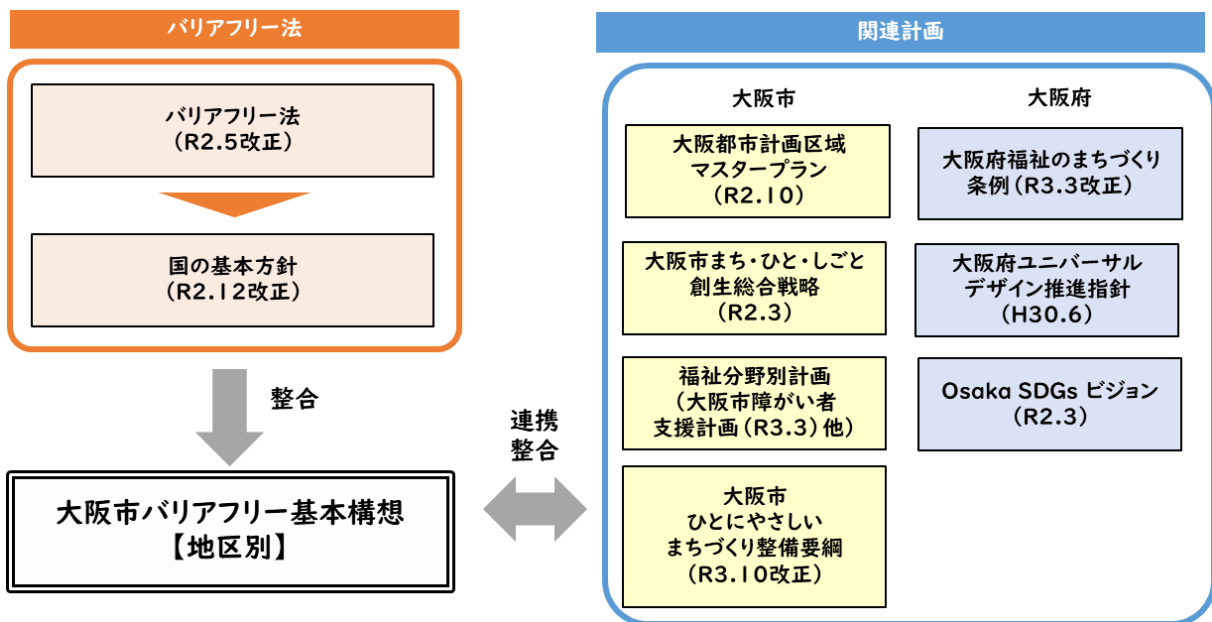
前述のとおり、作成した当時の基本構想(平成 18(2006)年 4 月時点)に基づき、重点整備地区のバリアフリー化が着実に進展する中、住之江公園地区の土地利用の変化や社会状況の変化、市民・当事者等の意見などを踏まえた基本構想の変更が必要となっています。

1-6 基本構想の位置づけ

基本構想の変更にあたっては、令和 2(2020)年・3(2021)年に施行されたバリアフリー法や移動等円滑化の促進に関する基本方針※(以下、「国の基本方針」という。)との整合を図ります。

また、大阪都市計画区域マスタープランといった関連計画及び移動等円滑化に関する大阪府の条例等をはじめ、本市において従来より取り組んでいる「ひとにやさしいまちづくり整備要綱」といった関連計画及び施策等との連携・整合を図ります。

さらに、大阪・関西万博の開催にともない、各種ガイドラインが策定又は検討されていることから、これらの動きや内容を注視しながら基本構想の変更を進めます。



※:バリアフリー法第 3 条「主務大臣は、移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動等円滑化の促進に関する基本方針を定めるものとする。

2. 大阪市交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方

2-1 基本理念[全地区共通]

基本構想の変更にあたって、策定時の基本構想、バリアフリー法、関連計画等を踏まえ、全地区に共通したバリアフリー化の基本理念を次のとおりとします。

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。

日本においては、本格的な高齢社会を迎え、高齢者の自立と社会参加による健全で活力ある社会の実現が求められています。また、障がい者が障がいのない者と同等に生活し活動する社会をめざすノーマライゼーションの理念の社会への浸透などを背景として、障がいの有無にかかわらず、誰もが相互に支え合う「共生社会」の実現が求められています。

さらに、近年、障害者の権利に関する条約の締結並びに障害者基本法、障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）及び障害者による情報の取得及び利用並びに意思疎通に係る施策の推進に関する法律（以下、「障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法」という。）等の関連法制の整備が進められてきました。これらの関連法制の整備に加え、ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律の施行や東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、「包括的で誰も排除することのない、カバーされない人が生じることは許されない」というインクルージョンの理念も踏まえ、高齢者、障がい者等も含めた誰もが包摂され活躍できる社会の実現に向けた取組を進めることが必要となっています。

このような社会の実現のためには、高齢者、障がい者等が社会参加をするための重要な手段となる施設等の移動等円滑化を促進することが重要であり、社会的障壁の除去を図りながら、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づく全ての利用者に利用しやすい環境整備が求められています。

本市においても、誰もが自分らしく安心して暮らし続けることができる社会の実現をめざして、各種計画や方針等を示し様々な取組を実施しています。基本構想におけるこれまでの取組においては、重点整備地区におけるバリアフリー化が着実に進展する中、全地区共通の基本理念を定め、年齢や障がい等の違いに関わりなく、来訪者も含むすべての人が、安全・安心で生き生きと暮らせる都市の実現をめざして、引き続きバリアフリー化を推進していきます。

「来訪者を含むすべての人」(基本構想における対象者)

高齢者、障がい者等の移動制約者を念頭におきつつ、また、SOGIESC※の多様性に留意し、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にたって、外国人、妊産婦といった方も含めたすべての人としてします。(参考資料I参照)

※:SOGIESC(ソジエスク)とは、4つの性の構成要素の頭文字を並べたもの。

性的指向・性自認・性表現・性的特徴

・性的指向:SO(Sexual Orientation:セクシュアル オリエンテーション)どの性別に恋愛感情や性的関心が向かうかという指向。

・性自認:GI(Gender Identity:ジェンダー アイデンティ)自分がどの性であるかという認識。

・性表現:E(Gender Expression:ジェンダー エクスプレッション)服装や言葉遣い、振る舞いなど自らの性をどう表現するか。

・性的特徴:SC(Sex Characteristics:セックス キャラクタリスティクス)生物学的な性別を示す身体的特徴。

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

2-2 基本方針[全地区共通]

基本構想の基本理念を実現するため、次の4つの基本方針により、バリアフリー化を推進します。

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

基本構想を策定する地区では、都心部の多くの鉄道路線が結節する巨大ターミナルを擁する地区や周辺部の地域の核となる地区など、各地区の特性に応じたバリアフリー化を進めており、今後も継続していく必要があります。

各地区の土地利用状況や整備の進捗状況を踏まえて、大規模開発計画に合わせた対応も含め面的なバリアフリー化を今後も着実に進めていきます。

基本方針② 誰にでも分かりやすい情報提供の充実

障がいのある人にとって、日常の場面における情報の取得や意思疎通は、バリアフリー化の推進において極めて重要な視点であり、令和4（2022）年5月には、障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法が施行されるなど、施設の整備（ハード）だけでなく、情報提供の充実や環境整備が重要となり、新たに基本構想に位置づけて取組を進めて行く必要があります。

高齢者・障がい者をはじめ、様々な利用者に対応した多様な手法による情報提供や、平常時のみならず災害発生時や事故発生時等の不測の事態における必要な情報の適切な提供等により、バリアフリー化の推進を図ります。

基本方針③ 「心のバリアフリー」の推進

施設のバリアフリー化に代表されるハードの整備が進んでも、真の意味でのバリアフリー化は図れません。高齢者や障がい者等に対して、国民ひとりひとりが高齢者、障がい者等の特性を理解し、接する必要がある、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う心のバリアフリーが重要となります。

心のバリアフリーの考え方を理解し、実際の行動に結びつけることができるよう、効果的な広報・啓発活動、教育活動に行政・事業者・市民が連携・協働して取り組み、心のバリアフリーの推進を図ります。

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す。

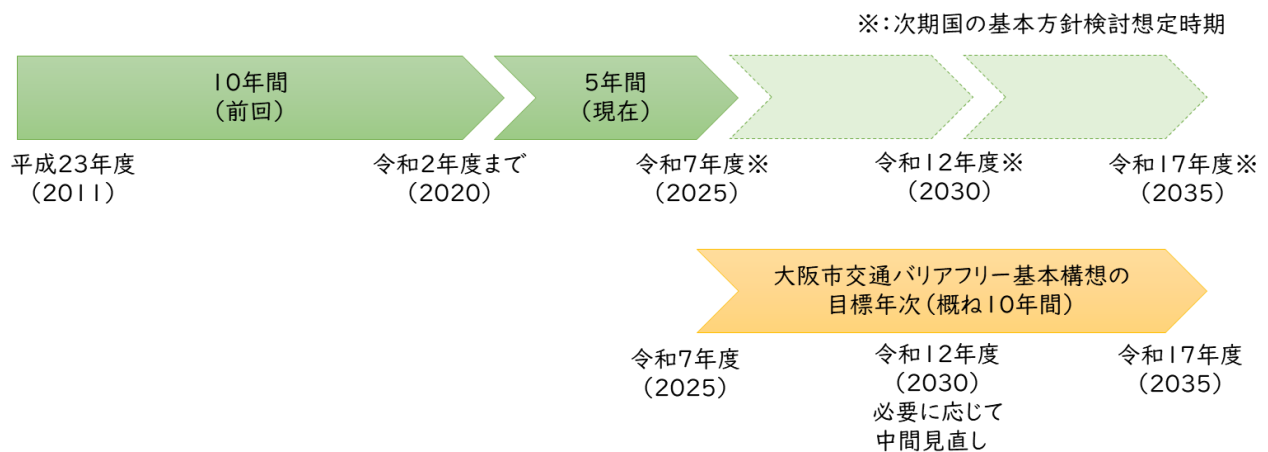
行政、公共交通事業者、交通管理者等の関係機関や市民・当事者等が、適切な役割分担のもと連携・協働しバリアフリー化の推進を図ります。ニア・イズ・ベターの観点から、重点整備地区ごとの市民・当事者等の意見を最も尊重することとします。

2-3 計画期間

バリアフリー法に基づく現行の国の基本方針の目標期間は、新型コロナウイルス感染症による影響への対応等を踏まえ、令和3(2021)年度から令和7(2025)年度までの5年間となっています(前期は平成23(2011)年度から令和2(2020)年度末までの10年間)。

一方で、バリアフリー事業については、ハード整備を伴うものが多く、事業の検討や計画から完了までに一定の期間を要するものもあり、重点整備地区25地区内の施設についても、順次計画的に整備を進めていく必要があります。

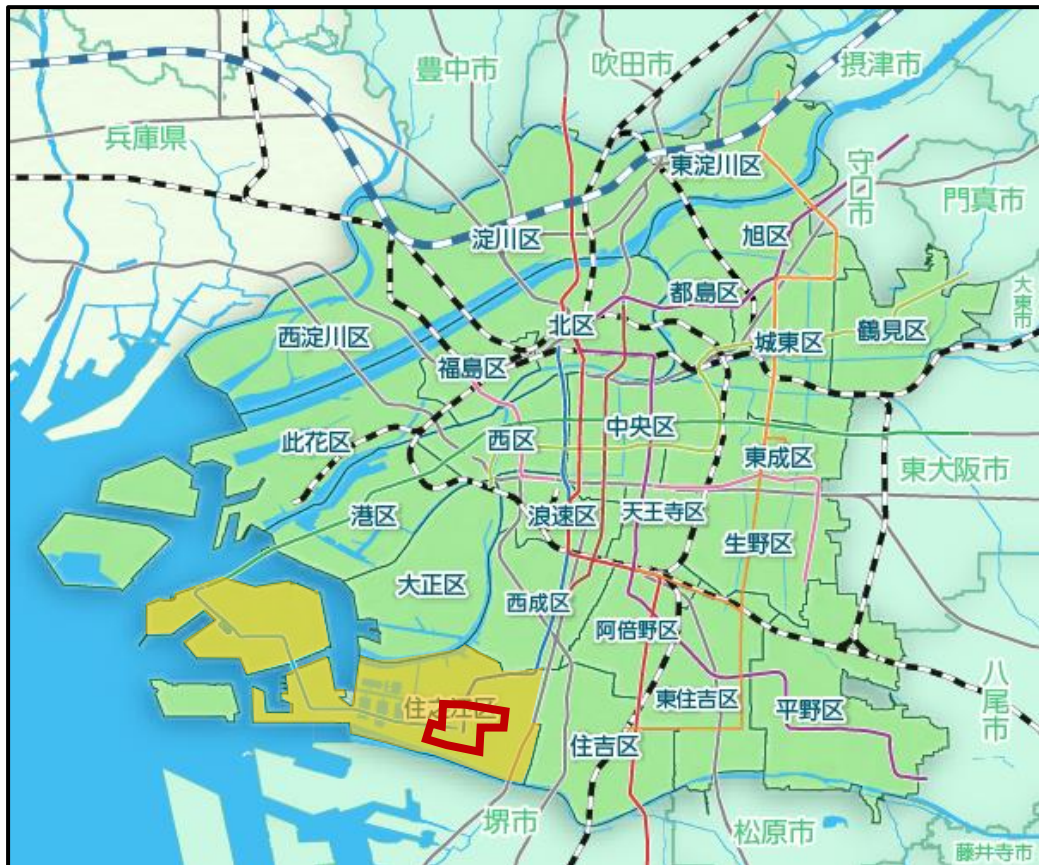
これらを踏まえ、本市では基本構想の目標年次を令和7(2025)年度から令和17(2035)年度までの概ね10年間と設定します。ただし、概ね5年ごとに事業の実施状況の評価等を行うよう努めるとされているバリアフリー法の趣旨を踏まえ、基本構想の変更5年後の令和12(2030)年度に、必要に応じた中間見直しを行うものとします。



2-4 地区の概要

住之江公園地区には、(四つ橋線)住之江公園駅と(南港ポートタウン線)住之江公園駅の 2 駅が立地しており、一日平均利用者数は約 3.1 万人となっています。

地区内には、住之江競艇場、住之江公園と大きな施設が立地しており、多くの利用者が来訪しています。また、駅前には、バスターミナル・店舗・スポーツ施設・多目的ホール・ホテル等を備えた複合ターミナルビル「オスカードリーム」が立地しています。その他、住之江区役所や住之江警察署等の官公庁等施設や、住之江図書館等の教育・文化施設、住之江区老人福祉センターや市立敷津浦学園等の医療・福祉施設等が立地しています。



住之江公園地区の位置

鉄道駅乗降客数

鉄道駅	乗降客数(千人/日)	
	基本構想作成 当時(H15)	RI 年度※
(四つ橋線)住之江公園駅	20	31
(南港ポートタウン線)住之江公園駅	6	
合計	26	31

※新型コロナウイルス感染症拡大前の数値

2-5 地区のバリアフリー化方針

(1) バリアフリー化整備の背景

住之江公園地区は、住之江公園という大きな公園が立地しており、四季を通じて、多くの市民に利用されています。これまで、基本構想の「緑溢れ、誰もが安全で快適な移動ができるまち、住之江」を地区の基本理念として、駅舎内では、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設や乗り換え経路のエレベーターの整備、ホームの安全対策、トイレの多機能化が進められてきました。また、主要な経路において、立体横断施設のエレベーターの整備、歩道における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、音響信号機の設置等が進められてきました。

一方、近年、障害者権利条約をはじめとする関連法制の整備に加え、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等を契機として、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、全ての利用者に利用しやすい環境整備が求められています。

(2) 現状の主な課題

現地確認を含めたワークショップにおける市民・当事者等の意見などを踏まえ、現状の課題を以下に示します。

① 駅舎に関する事項

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関すること

・移動経路のわかりやすい案内誘導／・券売機・精算機の構造(設置高さ等)

■社会状況の変化等に応じた取組に関すること

・エレベーターの増設(バリアフリールートの複数化)、大型化

② 道路・交差点に関する事項

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関すること

・車道と歩道の縁石の段差の解消、歩道の勾配の見直し／・生活関連経路における誘導用ブロックの敷設箇所の追加／・立体横断施設のエレベーターの増設、わかりやすい案内誘導、誘導ブロックの敷設／・音響信号機の音の大きさや配置の見直し／・バスターミナルのわかりやすい案内誘導、車いすスペースの創出／・放置自転車等の撤去

(3) 地区のバリアフリー化方針

これらの課題を踏まえ、前述の 2-2 基本方針[全地区共通]の基本方針①「各地区の特性や土地利用状況、整備の進捗状況を踏まえたバリアフリー化の継続的な推進」に沿った住之江公園地区のバリアフリー化方針を次のように考えます。

方針 1 駅等の施設におけるバリアフリー化の推進

・車いす使用者、視覚障がい者、高齢者等のすべての人にとって、利用しやすくなるように、駅やバスターミナル施設のバリアフリー整備・充実を図ります。

方針 2 安全で安心して移動できる経路の確保・充実

・駅から生活関連施設まで安全で、かつ円滑に移動できるように、生活関連経路や立体横断施設のバリアフリー整備・充実を図ります。

3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方

各重点整備地区では、特定事業の進捗率は100%に到達しておらず、また、完了事業についても、適切な維持管理とともに、バリアフリー法の改正等を踏まえ、更なる整備の推進が必要となります。

また、本市では、鉄道ネットワークが充実していることから、多数の高齢者・障がい者等が利用すると考えられる施設の多くが、鉄道駅を中心とした徒歩圏内に集積しています。

加えて、国の基本方針においても、特定旅客施設を含む重点整備地区を設定することが、引き続き特に求められるとされています。

以上のような点から、本市の特性、バリアフリー法及び国の基本方針を踏まえ、鉄道駅舎を含むこれまでの重点整備地区及びその区域を継続することを基本とし、鉄道の整備状況及び各地区の開発状況を踏まえ、必要に応じて区域の変更を行います。

また、重点整備地区の追加については、今後継続的に検討を行います。

重点整備地区（25 地区）



生活関連施設・生活関連経路（鉄道の整備状況及び各地区の開発状況）を再確認し、必要に応じた、重点整備地区の区域変更の検討

重点整備地区に選定すべき地区がないかの確認など、重点整備地区の追加の検討

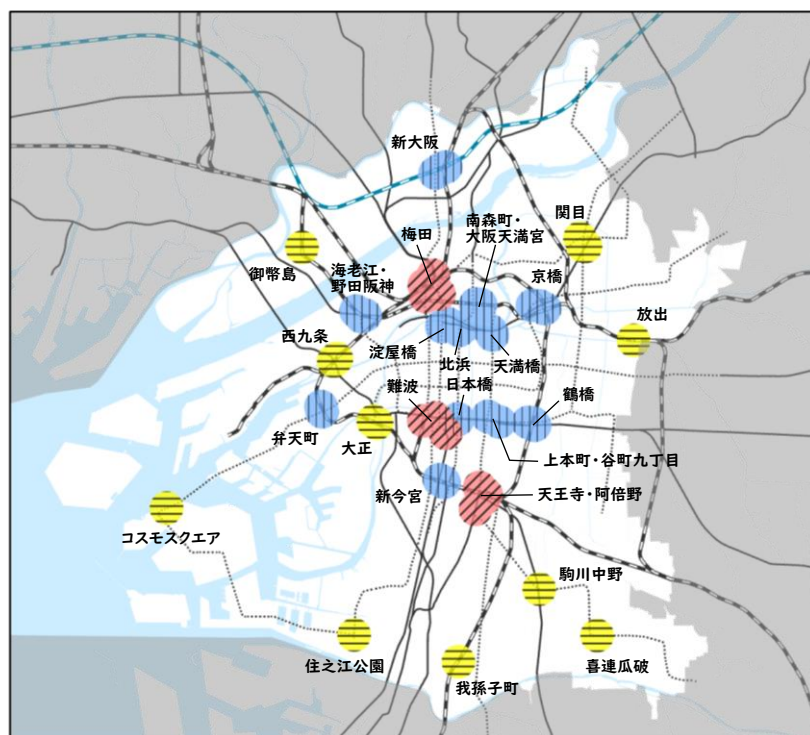
3-1 重点整備地区選定の考え方

重点整備地区選定の考え方は、利用者数をはじめ乗換経路や駅から施設間のバリアフリー化の観点から次のとおりとしています。

- ①乗降客数が10万人以上の旅客施設を含む地区
- ②他社線への乗り換えが多い旅客施設を含む地区
- ③徒歩圏に官公庁施設、福祉施設が集積している旅客施設を含む地区

上記の考えを踏まえ、選定した地区(25地区)は次のとおりです。

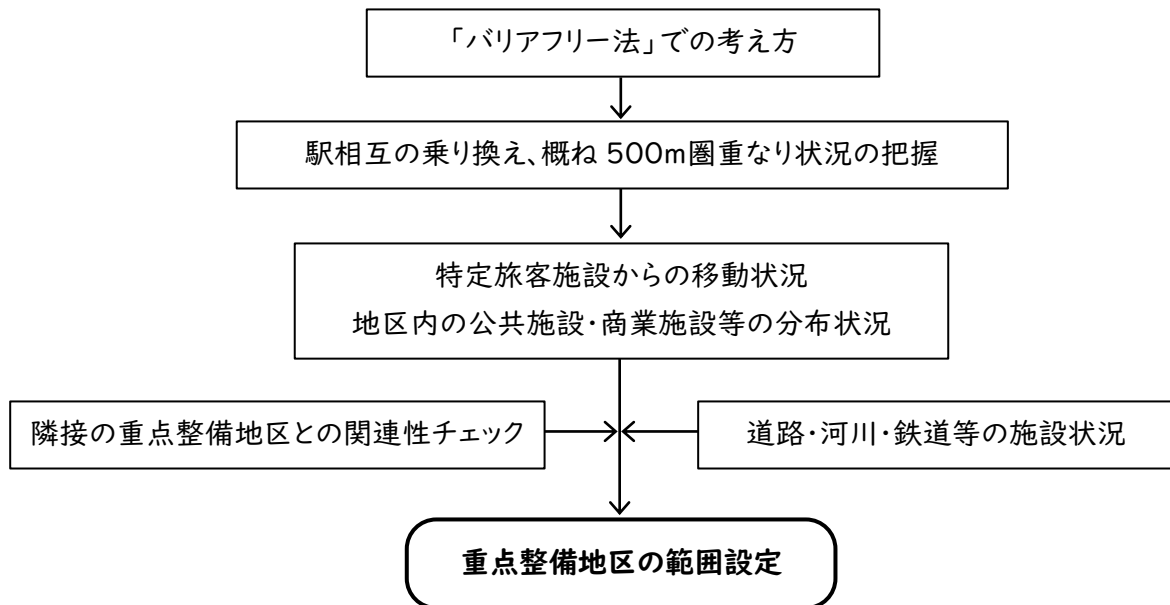
基本構想策定地区		選定理由
 3地区	第1次<平成15(2003)年4月策定>3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野	・乗降客数の上位3地区 ・4駅以上が集中し、交通機関相互の乗り継ぎが多い駅を選定
 12地区	第2次<平成16(2004)年4月策定>12地区 京橋、鶴橋、南森町・大阪天満宮、天満橋、北浜、淀屋橋、新大阪、新今宮、日本橋、上本町・谷町九丁目、弁天町、海老江・野田阪神	・乗降客数が10万人以上で、他社線乗り換えの多い駅を選定
 10地区	第3次<平成17(2005)年4月、 平成18(2006)年4月策定>10地区 西九条、関目、放出、喜連瓜破、御幣島、我孫子町、大正、住之江公園、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



凡例	
新幹線	
JR線	
私鉄	
大阪メトロ	

3-2 重点整備地区の区域設定の考え方

重点整備地区の区域については、本市では、複数の駅が集中していることから、駅相互の乗り換え状況及び徒歩で移動できる距離を想定して各駅から概ね 500m 圏の重なり状況、また、駅周辺の公共施設及び商業施設の分布状況やそれらへ至る移動経路の状況を考えながら、道路・河川・鉄道などで設定しています。



3-3 地区における重点整備地区の区域設定

住之江公園地区では、以下の考え方に基づいて、面積約 137ha の区域を重点整備地区として設定します。

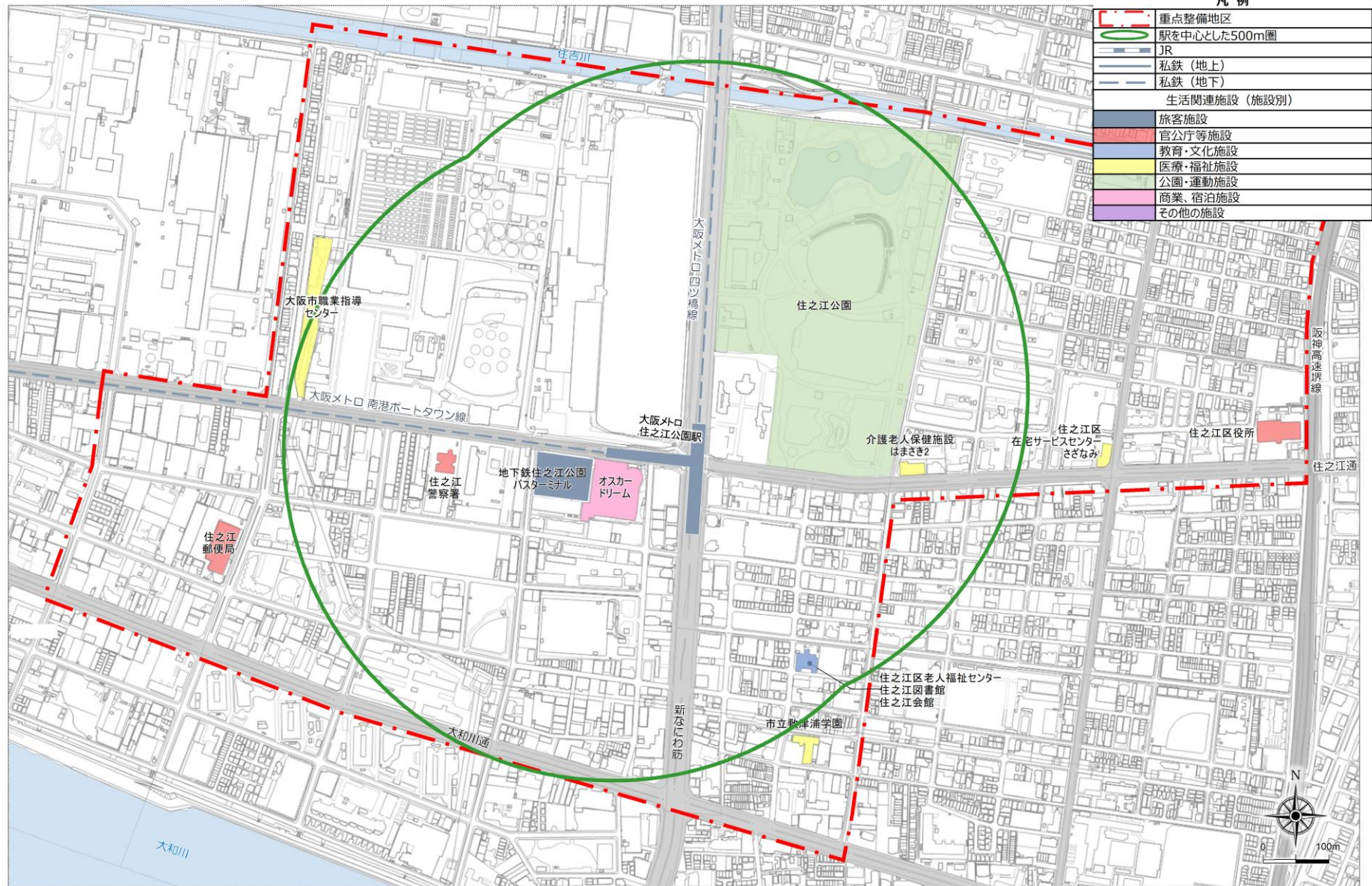
(1) 駅を中心とした概ね 500m 圏の範囲

住之江公園駅から概ね 500m 圏の範囲で設定します。

(2) 高齢者・障がい者等をはじめ多くの人々が利用する施設を含む範囲

住之江公園、住之江区役所、住之江区在宅サービスセンターさざなみ、大阪市職業指導センター、市立敷津浦学園、住之江郵便局、老人福祉センター、住之江図書館、住之江会館等、高齢者・障害者等をはじめ多くの人々が利用する施設を含む範囲を重点整備地区に位置づけます。

重点整備地区(面積約 137ha)



4. 生活関連施設及び経路設定の考え方

4-1 生活関連施設設定

生活関連施設の設定の考え方については、次のとおりとします。

高齢者、障がい者をはじめ多くの人々が利用すると考えられる次表の区分及び種類にあげた施設

区 分	種 類
旅客施設	特定旅客施設（鉄道駅舎、バスターミナル など）
官公庁等施設	府庁、市役所、区役所、警察署、裁判所、税務署、保健福祉センター、郵便局 など
教育・文化施設	図書館、区民センター、区民ホール、劇場、特別支援学校、大学、博物館、美術館、映画館 など
医療・福祉施設	病院、診療所、老人福祉施設、障がい者福祉施設、児童福祉施設 など
商業施設	百貨店、大規模小売店舗 など
宿泊施設	大規模ホテル など
公園・運動施設	公園、スポーツセンター・体育館・プール、その他屋外・屋内施設 など
その他	各地区で選定した施設（観光施設、寺社 など）

生活関連施設一覧

策定当時の基本構想における主要施設に加え、各地区の土地利用状況の変化等を踏まえ、生活関連施設を選定します。

区分		生活関連施設一覧
旅客施設		大阪メトロ四ツ橋線ニュートラム住之江公園駅
		地下鉄住之江公園バスターミナル
官公庁等施設	官公庁施設	住之江区役所
		住之江警察署
	郵便局、銀行	住之江郵便局
教育・文化施設	教育施設	-
	文化施設	住之江図書館
		住之江会館
医療・福祉施設	医療施設	-
	福祉施設	大阪市職業指導センター
		住之江区老人福祉センター
		住之江区在宅サービスセンターさざなみ
		介護老人保健施設はまさき2
		市立敷津浦学園
商業施設		オスカードリーム
宿泊施設		-
公園・運動施設	公園	住之江公園
	運動施設	-
その他の施設	その他	-

4-2 生活関連経路設定

生活関連経路の設定については、市域全体として、次のような基本的な考え方を参考としながら、各地区の実情に応じた経路設定を行います。住之江公園地区では(1)①が該当します。

なお、「駅から周辺的生活関連施設の入り口までの優先的に整備するⅠ経路」を選定することを基本とします。

(1) 生活関連経路

この経路は、以下のような機能を持ち、すでに歩道が整備されている道路、今後歩道が整備される道路、歩行者用立体横断施設等を考慮して設定します。

- ① 駅から周辺的生活関連施設（官公庁等施設、教育・文化施設、医療・福祉施設、商業施設など）の入口までの経路
- ② 教育・文化施設、医療・福祉施設、商業施設、公園・運動施設などが面的・線的に広がる地区における、施設間の回遊を考慮した経路
- ③ 重点整備地区間の近接する生活関連経路を接続する経路（重点整備地区間で生活関連経路に当たる道路が連続している場合、その経路について生活関連経路として設定）

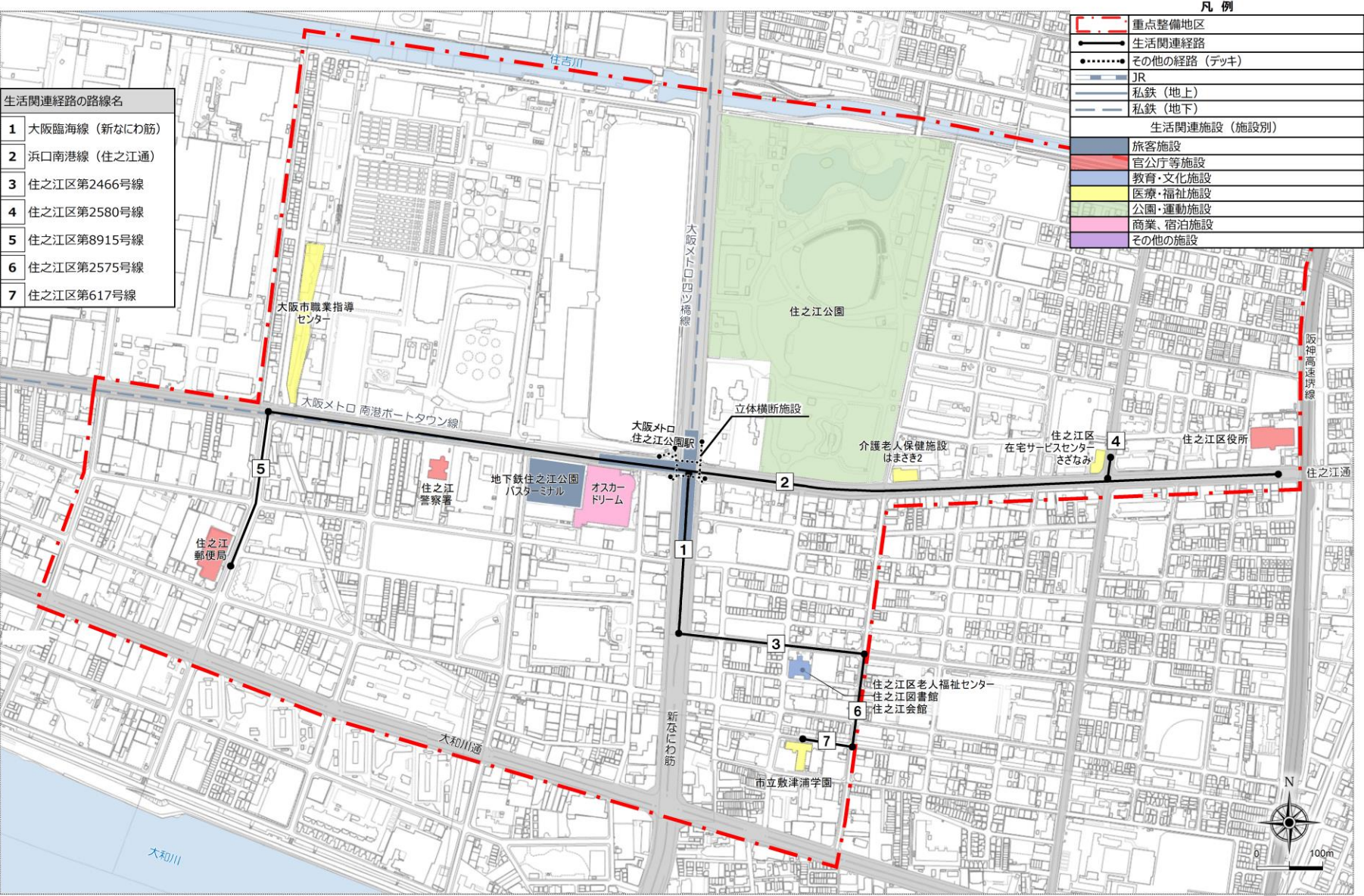
(2) 鉄道駅乗り換え経路

複数の鉄道駅間の乗り換えにおいて、鉄道施設内で乗り換え経路の確保が必要な道路、地下街、鉄道施設内通路等を「鉄道駅乗り換え経路」として設定します。

主要な経路の路線名

番号	路線名
1	大阪臨海線（新なにわ筋）
2	浜口南港線（住之江通）
3	住之江区第 2466 号線
4	住之江区第 2580 号線
5	住之江区第 8915 号線
6	住之江区第 2575 号線
7	住之江区第 617 号線

4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)



5. 整備等の方針・内容

5-1 基本構想の枠組み

本市においては、バリアフリー法、大阪府福祉のまちづくり条例、及び大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱等に基づき、駐車場、公園や建築物等の本市施設について、高齢者、障がい者をはじめすべての市民が安全かつ快適に利用することができるよう整備を行うとともに、民間施設の誘導を行っています。

特に、移動等円滑化の観点から、市内の主要な駅を中心とした 25 地区を重点整備地区として定め、交通バリアフリー基本構想を策定するとともに、それに基づき駅施設や駅施設間の乗り換え経路、また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います。

以上のような点から、施設の利用者数及び移動等円滑化に係る施設特性等を踏まえ、基本構想の枠組みを次のとおりとします。

①施設内及び各施設間の移動等円滑化が特に重要で、基本構想において、優先的に事業の義務化や進捗管理を行うもの。

特定事業等として位置づけ：公共交通特定事業（鉄道施設、バス車両、タクシー車両）
道路特定事業（道路）
交通安全特定事業（交差点）
教育啓発特定事業（心のバリアフリー）

②各施設の大規模改修や建替え時等において、①の特定事業との一貫したバリアフリー化が図られるよう、望ましい整備の考え方を示すもの。

移動等円滑化に関する整備方針を示す：建築物、都市公園

5-2 変更の視点や考え方

国の基本方針やガイドラインの見直し、現行の移動等円滑化基準の内容を踏まえた整備等の充実及び変更を行います。

また、策定時の基本構想において検討するとされているものは、整備の必要性をはじめ、実現可能な整備や代替案について、整備の方向性を位置づけます。

なお、変更にあたっての新たな視点は次のとおりです。

- ①令和2(2020)年の国の基本方針の改正において新たな目標が定められたことなどを踏まえ、各施設のバリアフリー化の状況等も勘案しつつ、新たな整備内容を位置づける。
- ②ハード対策によるバリアフリー設備の整備等の効果が十分に発揮されるよう、施設・設備の目的に応じた役務の提供等のソフト対策の強化による、バリアフリーの高度化をめざす。
- ③「障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法」を踏まえた情報アクセシビリティの向上及びコミュニケーション手段の充実を図るため、新たな整備内容を位置づける。
- ④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。
- ⑤地域性や施設の利用状況等の特性(利用者数、施設の構造及び施設間の配置、駅員の配置等)を考慮し、地区(駅舎)ごとに求められる整備の水準について検討し、整備項目及び文言を精査・整理する。

5-3 整備区分と時期

整備区分は次のとおりです。

整備区分	内容	備考
特定事業 ●	整備内容と完成時期を明確にして進める事業	特定事業として進捗管理する事業でかつ評価の対象
関連事業 ○	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	関連事業として定期的に進捗の確認を行うが評価の対象外
維持更新	整備済であるが、維持管理時において補修・更新等の機会を捉えて整備を行う事業	必要に応じて実施状況の確認を行う
継続実施	現在でも対策を行っており、継続して実施する事業(主にソフト的な事業)	定期的に進捗の確認を行うが評価の対象外

整備時期は次のとおりです。

前期:令和12(2030)年までに整備

後期:令和17(2035)年までに整備(検討に時間を要するもの、構造の変更を伴い大規模改修等の時期を捉えて実施するもの)

※整備内容が同じであっても、各地区及び施設の状況により整備時期が異なる場合があります。

5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容

5-4-1 はじめに

公共交通特定事業の整備について、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、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ますが、一部の事業について整備が完了していないものがあります。

また、参考資料2で示した11の整備項目に係る18の事業の整備の進捗率について、対象となる65駅において整備済み（評価 A）となっているものは、令和3（2021）年3月末時点では11事業となっています。

未整備となっている事業には、一部の駅舎において整備が完了していないものや、基本構想作成時に検討事項となっていたものがあり、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ものや、新たな技術開発が必要となるなど引き続き検討が必要なもの等があります。なお、令和4（2022）年度以降、引き続き整備を促進し、未整備となっている事業の整備率は令和6（2024）年度末までに更に向上する見込みです。

■令和3（2021）年3月末時点で未整備となっていた事業

整備項目	整備内容	令和3（2021）年 3月末	令和 6（2024） 年度末見込み
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	64 駅 99%	65 駅 100%
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	21 駅 32%	23 駅 35%
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	31 駅 48%	32 駅 49%
エレベーター	乗り換え経路の確保 [対象：60 駅]	59 駅 98%	59 駅 98%
階段	踏面端部が容易に識別できるように配慮する	62 駅 95%	65 駅 100%
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	64 駅 99%	64 駅 99%
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	10 駅 15%	11 駅 17%

5-4-2 整備等の方針

■鉄道施設の整備等の方針

◇：一部駅とは、駅ごとに整備の必要性を含めて整備・検討を行うもの

	項目	整備等の方針（□：全駅共通、◇：一部駅）
駅舎	1. 視覚障がい者誘導用ブロック	□(1-1) 道路、地下街など各公共用通路と駅舎との境界から、改札口を経て、車両の乗降口に至る経路上に、視覚障がい者にとってのわかりやすさと歩きやすさに配慮した連続性のある移動動線を設定し、誘導を目的とする「線状ブロック」と、警告を目的とする「点状ブロック」を適所に敷設する。なお、移動動線の途中での管理境界部においては、管理者間で調整を行い、動線が途切れたり、遠回りになったりしないよう、連続的な敷設や敷設位置について検討する。 □(1-2) 移動動線としては、公共用通路との境界から、構造及び主要な設備の配置を示すための設備（触知案内図等）、切符売場（券売機または有人窓口）、改札口（有人改札口がある場合は、有人改札口）、階段、エレベーターの乗降ロビーに設ける操作盤を経由し、プラットフォームまでとする。このほかトイレ、必要に応じ案内所、駅長室等にも誘導する。 □(1-3) 視覚障がい者誘導用ブロックは、弱視者に配慮し、黄色を標準とする。ただし、床面との組合せが適さない場合は、明度差を大きくするなど、色彩組合せに配慮する。新規敷設箇所及び改良時に際して、順次実施するものとするが、小規模な改修時に、ブロックの連続性に支障する場合は、この限りではない。 □(1-4) 規格については、新規敷設箇所及び改良時にはJIS製品を使用するものとする。ただし、小規模な改修時に、ブロックの連続性に支障する場合は、この限りではない。
	2. 音案内	□(2-1) 視覚障がい者が円滑な移動、施設の利用ができるよう、視覚障がい者誘導用ブロック等の敷設位置を踏まえ、音響又は音声による案内設備を設置する。設置にあたっては、十分にその機能が発揮されるよう、施設の構造、音質、騒音など周辺環境の影響を考慮し、必要性及び音質、音量、音源の位置等について十分に検討する。 □(2-2) 特にトイレ前においては、男性用、女性用等の区別ができるよう音声案内を提供する。

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	3.案内・誘導	□(3-1) 駅舎内での一貫した連続性のある案内・誘導を行う。また、よりわかりやすい情報提供の手法について検討する。 □(3-2-1) 駅舎外との関係においても、特に、他の公共交通機関への乗り換えや、周辺地域・施設への案内などについて、既存の誘導表示板等の案内設備も活用しながら、見やすさとわかりやすさを確保した案内・誘導とともに、よりわかりやすい情報提供の手法について検討する。 なお、駅舎内において、移動のバリアフリー化を促進する設備が整備された場合は、利用者の利便性を勘案し、最良のタイミングにおいて、その案内を実施するものとする。 □(3-2-2) 乗り換えや周辺地域・施設への案内・誘導サインの整備にあたって、協議会において、好事例を共有するなど、案内・誘導や事業者間の連携の方法について継続的に検討する。 □(3-3) サイン、表示板の設置にあたっては、車椅子使用者、弱視者、白内障等の利用者に配慮し、見やすさとわかりやすさを確保するために、情報内容、表現様式(表示方法とデザイン)、掲出位置(掲出高さや平面上の位置など)を考慮したものとするよう努める。 □(3-4) エレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合所、案内所若しくは休憩設備又は案内板その他の設備の付近には、これらの設備又は施設があることが容易にわかるよう、案内用図記号(ピクトグラム)等による標識を設ける。 □(3-5) 駅長室や総合案内所等で、介助を含む充実した案内・誘導サービスの提供に努める。また、窓口等で障がいのある方の障がいの特性に応じたコミュニケーション手段(筆談、読み上げなど)で対応する等、積極的に合理的配慮の提供に努める。 □(3-6) 車両等の運行に関する異常時において、改札付近等で掲示を行い、利用者が次の行動が判断できるよう、適切に情報を提供する。また、よりわかりやすい情報提供の手法について検討する。 ◇(3-7) 無人駅及び無人改札(時間帯無人も含む)においては、適切な場所に、旅客施設の構造及び主要な設備の配置を音、点字その他の方法により視覚障がい者に示すための設備の設置を検討する。 ◇(3-8) 無人駅及び無人改札(時間帯無人も含む)においては、係員等とコミュニケーションを図ることができるよう、わかりやすく適切な位置に、多機能式インターホン等の駅員連絡装置の設置を検討し、利用者からの問い合わせに対し適切に対応する。なお、連絡装置の設置にあたっては、当該設備を設置していることを、文字及び音声等によるわかりやすい案内を検討する。ただし、音声による案内が困難な場合には、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設等、視覚障がい者に配慮した案内を検討する。

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	4. 切符の購入 (1) 券売機等	□(4-1-1) 券売機及び精算機は、車椅子使用者に配慮した構造(高さ・蹴込み)について検討する。また、視覚障がい者に配慮した案内・誘導(音声案内等)や、障がいの特性に応じた操作性が確保された仕様とするよう努める。ただし、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合はこの限りではない。 □(4-1-2) 双方向コミュニケーション(相互間の映像や音声の送受信や資料の共有等)や遠隔操作が可能な仕様など、全ての人が使いやすい券売機等の設置について検討する。なお、全ての人が使いやすい券売機等の設置について、協議会において、事例共有等を行うなど継続的に検討する。
	(2) 乗車券等 販売所(※)	□(4-2-1) 乗車券等販売所は、移動等円滑化の経路上に設置し、特に、視覚障がい者に対しては、視覚障がい者誘導用ブロックによる移動動線を確保するなど適切な案内誘導を行う。
	5. 改札口	□(5-1) 車椅子使用者、松葉杖使用者、こども連れや大きな荷物を持った利用者に配慮し、移動等円滑化された経路における改札口については、拡幅改札口を出口、入口にそれぞれ1つずつ、あるいは、出口、入口共用できるものを1以上設ける。 □(5-2) 上記以外においても、上下移動等のバリアフリー化がはかられたルートが確保できる場合は、当該ルート上の改札において拡幅改札口を出口、入口にそれぞれ1つずつ、あるいは、出口、入口共用できるものを1つ以上設けることが望ましい。

※:乗車券等販売所を設置している駅を対象とする。

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	6.エレベーター	□(6-1-1) エレベーターによるホーム～コンコース階～公共用通路の経路を1以上確保する。隣接する施設のエレベーターを経路とする場合には、当該路線の営業時間内において常時利用できるものとする。
	(1)経路の確保	□(6-1-2) 公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって主たる通行の用に供するものと当該公共用通路と当該車両等の乗降口との間に係る移動等円滑化された経路が異なる場合は、これらの経路の長さの差は、できる限り小さくなるよう努める。
	(2)構造・仕様	◇(6-1-3) 大規模駅においては、迂回による過度な負担が生じないよう、移動等円滑化された経路の複数化について検討する。
	(3)乗り換え経路の確保	□(6-2-1) 車椅子使用者の単独での利用をはじめ、車椅子使用者以外の障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等、すべての利用者が円滑に垂直移動できるよう、エレベーターを設置する場合は基本的に15人乗り以上とし、可能な限り17人乗りについても検討する。なお、24人乗り以上とする、また、片開き式等、車椅子利用者等の円滑な利用に配慮することが望ましい。ただし、既設エレベーターの更新において構造上設置できない場合はこの限りではない。構造上等の理由により、15人乗り以上が設置できない場合においても11人乗り以上とし、手動車椅子が内部で180度回転できるように努める。ただし、同一箇所に複数台設置する場合はこの限りではない。また、駅の構造により、スルー型や直角2方向出入口型も考慮し、円滑な動線の確保に努める。
	(4)代替措置	□(6-2-2) 籠内及び乗降ロビーには、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設け、操作盤には点字がはり付けられていること等、仕様の細部については、すべての利用者に使いやすいものとなるように努める。
		□(6-3-1) 民間施設の既存エレベーターの活用の推進など、多様な手法により、他路線(自社線、他社線)との乗り換え経路を確保するものとし、案内・誘導サインの表示内容の共通化及び連続性について検討する。活用に際して、当該路線の電車の始発から終電までの運行に対応できる時間内において常時利用できることが望ましい。なお、乗り換え経路の確保にあたって、可能な限り遠回りにならないよう努める。
	7.階段	□(6-4-1) 工事等の実施により移動等円滑化された経路が遮断される場合には、その内容や迂回経路等について案内掲示等により周知し、誘導サイン・位置サインはその期間中の経路・設備を示すこととする。 また、移動等円滑化された経路が分断される場合は、移動のやり直しが行われないような位置においてエレベーター等の経路への迂回路を掲示する。ただし、工事範囲などにより困難な場合は、代替的な段差解消措置等の対策を講ずるよう配慮する。
		□(7-1) 階段の手すりには、視覚障がい者に配慮し、階段の行先を点字で表示する。
		□(7-2) 弱視者が、踏面の端部を容易に識別できるよう配慮する。

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	8. ホームにおける列車の案内	□(8-1) ホームにおいて、列車の行先・接近・出発に関する情報を文字および音声や音響により提供するための設備を設置する。また、よりわかりやすい情報提供の手法(※)について検討する。 □(8-2) 車椅子使用者が、円滑に列車内の車椅子スペースを利用できるよう、鉄道駅の適切な場所において、列車に設けられる車椅子スペースに通ずる旅客用乗降口が停止するプラットホーム上の位置を表示する。ただし、当該プラットホーム上の位置が一定していない場合は、この限りでない。
	9. 車両とホームとの隙間・段差 (1) ホーム構造・車両構造	□(9-1-1) 車椅子使用者が単独で乗降できるよう、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、プラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔はできる限り小さく、高さはできる限り平らにするよう努める。 □(9-1-2) プラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔等、各駅施設の状況や事故事例等を踏まえ、旅客に対し段差・隙間を警告するための設備を設ける等の注意喚起を行う。
	(2) 渡り板	□(9-2-1) 車椅子使用者の円滑な乗降のために十分な長さ、幅及び強度を有する設備を備え、適切な対応を行う。
	10. ホームにおける安全対策	◇(10-1) 視覚障がい者等の転落等を防止するため、利用者数や転落事故の状況等を考慮し、ホームドア又は可動式ホーム柵を設置する。 □(10-2) 車両の運用やプラットホームの構造等の理由により、ホームドア又は可動式ホーム柵の設置が困難な場合には、JIS 規格に適合した内方線付き点状ブロックその他の視覚障がい者の転落を防止するための設備を設ける。 □(10-3) 線路側以外のプラットホーム両端に、利用者の転落を防止する柵を設置する。
	11. トイレ	□(11-1-1) 個別機能を備えた便房や複数の機能を備えた便房等のあるバリアフリースイートイレ(車椅子対応トイレを含む)を設置する。 □(11-1-2) バリアフリースイートイレ内に大型ベッドの設置を検討する。 ◇(11-2) 高齢者、障がい者等の利用の状況に応じ、大規模な改良時等において、車椅子使用者用便房のほか、車椅子使用者用簡易型便房、オストメイト設備を有する便房、乳幼児連れ用設備を有する便房等のトイレの機能の分散化について検討する。また、分散化にあたっては、各便房の機能をわかりやすく表示するための案内用図記号(ピクトグラム)を設置する。 □(11-3) 高齢者、障がい者、異性介助者、トランスジェンダー、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいよう、施設規模に応じて、配置計画やピクトグラム等の案内表示を含めた設計を行う。また、オールジェンダートイレの設置について検討する。 □(11-4) 上記機能の分散化、オールジェンダートイレの設置について、協議会において、事例共有を行うなど継続的に検討する。

※:令和4年に JR 東日本がエキマトペの実証実験を実施した例がある。

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	12. 休憩設備	□(12-1) 旅客の円滑な流動に支障を及ぼさない範囲内で、ホームやコンコース等の可能な場所にベンチ等の休憩設備を設ける。 □(12-2) ベンチ等の休憩設備には優先席の設置に努める。また、その付近に、当該優先席等を利用することができる者を表示する標識を設ける。 ◇(12-3) 大規模な旅客施設においては、長距離移動や人混み、音や光などの環境に配慮し、乳幼児連れの旅客のための施設や、カームダウン/クールダウンスペースの設置について検討する。
その他	13. 情報提供	□(13-1) 障がい等の特性に応じた利用者への適切な情報提供に努める(情報提供のアクセシビリティ確保に向けた取組等の実施)。 □(13-2) 異常時に、改札付近をはじめ、エレベーターや車両内等において、全ての人に必要な情報をわかりやすく提供するため、視覚や聴覚、触覚の複数の手段を用いて、可能な限り全ての人が同一の内容の情報を同一の時点において取得することができるように努める。 □(13-3) 駅長室や総合案内所等で、介助を含む充実した案内・誘導サービスの提供に努める。また、窓口等で障がいのある方の障がいの特性に応じたコミュニケーション手段(筆談、読み上げなど)で対応する等、積極的に合理的配慮の提供に努める。(3-5の再掲) □(13-4) 上記情報提供に関する手段や内容等について、協議会において、好事例を共有するなど、継続的に検討する。
	14. 心のバリアフリー	□(14-1) すべての人が安心して利用できるよう、また、バリアフリー設備の機能を十分発揮させるため、係員・乗務員等の施設・設備の操作方法や接遇方法の習得に努め、施設・設備の使用・操作や接遇等の必要な人的対応を適切に実施する。 □(14-2) 職員への研修・教育においては、当事者参加のうえで実施することが望ましい。 □(14-3) 移動等円滑化整備に関する利用者理解と協力の促進に取り組む。
	15. その他	□(15-1) デジタルサイネージを設置する場合、発色による誘導用ブロックの視認性の悪化や通行者への過剰な刺激とならないよう、輝度・彩度・切り替わり速度・音量等に配慮する。

5-4-3 地区における整備等の内容

■鉄道施設の整備等の内容

住之江公園駅（（四つ橋線）） ◇：一部駅とは、駅ごとに整備の必要性を含めて整備・検討を行うもの

	項目	整備等の内容 (□：全駅共通、◇：一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	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	整備済み	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇 降方向を知らせる設備の設置	更新に併せて順次 整備	—	○
		□エスカレーターの行き先及び昇 降方向を知らせる設備の設置	更新に併せて順次 整備	前期	●
		□トイレの出入口付近において、男 女別等を知らせる案内装置の設 置	整備済み	—	維持更新
		□ホーム上にある出入口に通ずる 階段位置を知らせる案内装置の 設置	順次整備予定	後期	●
	3.案内・誘 導	□駅舎内での一貫した連続性のある案内誘導設備及び乗り換えや 周辺施設等への案内設備の設 置	移動経路の案内表 示の改善（エレベ ーターやトイレの案 内表示等）	後期	●
		□他施設及び他事業者・他路線への乗継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討	改札内外に天吊、 壁付型等の案内標 示を設置済み	—	維持更新
		□移動等円滑化のための主要な 設備（EV、傾斜路、便所、乗車 券等販売所、待合室、案内所、 休憩所）の付近への案内用図 記号（ピクトグラム）の設置	階段とスロープを 併用している箇所 についてはサイン設 置を検討	後期	●
		□異常時に改札付近等における情 報の提供	サービス情報表示 器整備済み	—	維持更新
		◇移動等円滑化のための主要な 設備の配置を音、点字等により 示す案内板等を設置し、当該設 備の設置を音声等により知らせ る案内設備の設置[対象：無人 駅、無人改札（時間帯無人含 む）]	対象外	対象外	—

●：特定事業、○：関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		◇多機能式インターホンを設置し、当該設備の設置を文字及び音声等により知らせる案内設備の設置[対象:無人駅、無人改札(時間帯無人含む)]	対象外	対象外	—
	4.切符の購入	□車椅子使用者に配慮した蹴込み構造の検討	大規模改造工事に併せて整備	—	○
		□精算機の構造や仕様を、障がいのある方が使用できるものとするよう検討	設置済み 障がい者向けに下記のような仕様を実現している。 ・各種投入口、取出口、ハードボタンなどに点字を併記している。 ・金銭投入口はバリアフリー整備ガイドラインに基づき110 cm以下の高さとしている。 ・金銭投入口を硬貨複数枚同時一括投入を可能としている。 ・車いす使用者用に70 cmの蹴込みを設けている。 ・呼出や取り消しといったハードウェアボタンを車いす使用者が使いやすいよう接客面下部にも設けている。	—	—
		□障がいの特性に応じた操作性を確保し、遠隔対応型等、双方向のコミュニケーションが可能な仕様の券売機等の設置を検討	—	—	—

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	5. 拡幅改 札口の 設置	□拡幅改札口の設置	整備済み	—	維持更新
	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	整備済み	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	整備済み	—	維持更新
		◇ホームから公共用通路まで2以 上の経路の検討[対象:大規模 駅]	整備済み 地上(3号出入口 付近)～南中階～ ホーム階 地上(4号出入口) ～南中階～ホーム 階	—	—
		□大型化等の検討	整備基準として15 人乗り以上を基本 としているが、土地 や構造の都合上、 11人乗りで整備し ている。	—	—
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で 表示	整備済み	—	維持更新
		□踏面端部が容易に識別できるよ うに配慮する	整備済み	—	維持更新
	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	整備済み	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、 車両内の車椅子スペースに通じ る乗降口の位置の表示	整備済み	—	維持更新
	9.車両とホ ームとの 隙間・段 差	□隙間・段差を縮小するためのホ ーム構造や車両構造の改良・整 備に向けた検討	車両更新時(低床 化)やホーム床改 造工事(ホーム床 面の嵩上げ・櫛状 ゴムの設置)に伴 い対応予定	前期	●

●:特定事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		□構造上の理由によりプラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	—(9-1により対応予定)	—	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済み	—	継続実施
	10. ホームにおける安全対策	◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	全番線に整備予定	令和6年度	●
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	整備済み	—	維持更新
		□線路側外のプラットホーム両端に転落防止柵を設置	整備済み	—	維持更新
	11. トイレ	□バリアフリースイートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済み	—	維持更新
		□バリアフリースイートイレへの大型ベッドの設置の検討	スペースの都合上設置は困難 トイレ全面リニューアルの際に検討 (当面予定なし)	—	—
		◇バリアフリースイートの機能の分散化の検討	一般トイレに簡易型オストメイト設置済み	—	—
	12. 休憩設備	□休憩設備を1以上設置	整備済み	—	維持更新
そ の 他	13. 情報提供	□ウェブアクセシビリティを確保したウェブサイト等による情報提供	ホームページでは、音声読み上げ、文字の大小、ふりがなの要否が選択可能	—	継続実施
		□異常時における障がいの特性に応じた情報提供の手法の検討	・サービス情報表示器、旅客案内表示器の設置 ・改札内に筆談パッド、コミュニケーションボードの設置	—	継続実施

●:特定事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
その他		□障がい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	・筆談パッドやコミュニケーションボードの設置 ・駅社員のサービス 介助士資格取得	—	継続実施
	14.心のバリアフリー	□一般利用者に <u>高齢者、障がい者</u> 等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送や画像掲出等の実施		●(教育啓発※)
		□職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施		●(教育啓発※)
			職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加		●(教育啓発※)
			職員の接遇向上のための資格(サービス介助士)取得推進		●(教育啓発※)
		□地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による職員の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会等の開催		●(教育啓発※)
			当事者団体との連携による「声かけ・サポート」運動への参画		●(教育啓発※)

●:特定事業

住之江公園駅((南港ポートタウン線))

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎	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	整備済み	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇降方向を知らせる設備の設置	整備済み	—	維持更新
		□エスカレーターの行き先及び昇降方向を知らせる設備の設置	整備済み	—	維持更新
		□トイレの出入口付近において、男女別等を知らせる案内装置の設置	整備済み	—	維持更新

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		□ホーム上にある出入口に通ずる 階段位置を知らせる案内装置の 設置	順次整備予定	後期	●
	3.案内・誘 導	□駅舎内での一貫した連続性のあ る案内誘導設備及び乗り換えや 周辺施設等への案内設備の設 置	整備済み	—	維持更新
		□他施設及び他事業者・他路線へ の乗継ぎ経路等へのわかりやす い案内設備の設置の検討	改札内外に天吊、 壁付型等の案内標 示を設置済み	—	維持更新
		□移動等円滑化のための主要な 設備(EV、傾斜路、便所、乗車 券等販売所、待合室、案内所、 休憩所)の付近への案内用図 記号(ピクトグラム)の設置	階段とスロープを 併用している箇所 についてはサイン設 置を検討	後期	●
		□異常時に改札付近等における情 報の提供	サービス情報表示 器設置予定	令和 5年度	●
		◇移動等円滑化のための主要な 設備の配置を音、点字等により 示す案内板等を設置し、当該設 備の設置を音声等により知らせ る案内設備の設置[対象:無人 駅、無人改札(時間帯無人含 む)]	対象外	対象外	—
		◇多機能式インターホンを設置し、 当該設備の設置を文字及び音 声等により知らせる案内設備の 設置[対象:無人駅、無人改札 (時間帯無人含む)]	対象外	対象外	—
	4.切符の 購入	□車椅子使用者に配慮した蹴込み 構造の検討	大規模改造工事に 併せて整備	—	○

●:特定事業、○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		☐ 精算機の構造や仕様を、障がいのある方が使用できるものとするよう検討	設置済み 障がい者向けに下記のような仕様を実現している。 ・各種投入口、取出口、ハードボタンなどに点字を併記している。 ・金銭投入口はバリアフリー整備ガイドラインに基づき110 cm以下の高さとしている。 ・金銭投入口を硬貨複数枚同時一括投入を可能としている。 ・車いす使用者用に70 cmの蹴込みを設けている。 ・呼出や取り消しといったハードウェアボタンを車いす使用者が使いやすいよう接客面下部にも設けている。	—	—
		☐ 障がいの特性に応じた操作性を確保し、遠隔対応型等、双方向のコミュニケーションが可能な仕様の券売機等の設置を検討	—	—	—
	5. 拡幅改札口の設置	☐ 拡幅改札口の設置	整備済み	—	維持更新
	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	整備済み	—	維持更新
		☐ 乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	整備済み	—	維持更新

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		◇ホームから公共用通路まで 2 以上の経路の検討[対象:大規模駅]	整備済み 地上(オスカードリ ーム)～中階～ホーム階 地上(R3 3号出入口付近)～南中階～連絡通路～NT 中階～ホーム階	—	—
		□大型化等の検討	整備基準として 15 人乗り以上を基本としているが、土地や構造の都合上、11 人乗りで整備している。	—	—
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済み	—	維持更新
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済み	—	維持更新
	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	整備済み	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	整備済み	—	維持更新
	9.車両とホームとの隙間・段差	□隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討	ホーム床改造工事に伴い対応予定	—	○
		□構造上の理由によりプラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	—(9-1により対応予定)	—	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済み		継続実施

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	10.ホーム における安全 対策	◇ホームドア又は可動式ホーム柵 の設置	整備済み	—	維持更新
		□ホーム縁端付近に連続した線路 側とホーム内側を区別する警告 ブロックを敷設	整備済み	○:関連事業 —	維持更新
		□線路側外のプラットホーム両端 に転落防止柵を設置	整備済み	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリートイレ(車椅子対応ト イレを含む)の設置	整備済み	—	維持更新
		□バリアフリートイレへの大型ベッド の設置の検討	スペースの都合上 設置は困難 トイレ全面リニュー アルの際に検討 (当面予定なし)	—	—
		◇バリアフリートイレの機能の分散 化の検討	一般トイレに簡易型 オストメイト設置済 み	—	—
	12.休憩設 備	□休憩設備を1以上設置	整備済み	—	維持更新
そ の 他	13.情報提 供	□ウェブアクセシビリティを確保し たウェブサイト等による情報提供	ホームページでは、 音声読み上げ、文 字の大小、ふりがな の要否が選択可能	—	継続実施
		□異常時における障がいの特性に 応じた情報提供の手法の検討	・サービス情報表示 器、旅客案内表示 器の設置 ・改札内に筆談パ ッド、コミュニケー ションボードの設 置	—	継続実施
		□障がい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	・筆談パッドやコミ ュニケーションボ ードの設置 ・駅社員のサービス 介助士資格取得	—	継続実施
	14.心のバ リアフリ ー	□一般利用者に高齢者、障がい者 等への配慮を促す等、心のバ リアフリーに関する広報・啓発活 動の実施	エレベーターや優先席の適切 な利用等について、車内放送 や画像掲出等の実施		●(教育 啓発※)

●:特定事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
そ の 他		□職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施		●(教育啓発※)
			職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加		●(教育啓発※)
			職員の接遇向上のための資格(サービス介助士)取得推進		●(教育啓発※)
		□地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による職員の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会等の開催		●(教育啓発※)
			当事者団体との連携による「声かけ・サポート」運動への参画		●(教育啓発※)

●:特定事業

※:令和2(2020)年5月のバリアフリー法の改正に伴い追加された「教育啓発特定事業」として位置づける

5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容

5-5-1 はじめに

大阪市内で乗合バスを運行する事業者8社全体でみると、令和3(2021)年12月末時点で、乗合バス車両(基準適用除外認定車両等は除く)のうち、公共交通移動等円滑化基準省令に適合した車両として、ノンステップ及びワンステップバスの導入率は99%、そのうち、ノンステップバスの占める割合は、70%を超える状況となっています。また、残りの1%については一般路線を運行するリフト付きバス車両等となっています。各バス事業者においては、道路構造等の物理的条件で運行不可能な路線で使用する車両等を除き、車両更新時においてノンステップバスを導入されています。なお、大阪市内では主に大阪シティバス(株)が主な車両運行を担っており、同社の乗合バス車両(基準適用除外認定車両等は除く)(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。

乗合の都市間路線バス(高速バス、空港アクセスバス等)については、一般には旅客の手荷物を収納する荷物室等が設けられた床の高いタイプの車両(ハイデッカー)が用いられていることから、床高さに係る基準(65cm以下)を満たせず、適用除外車両という位置づけになっています。

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」は令和3年4月に施行され、「乗合バス車両の2025年目標として、乗合バスのリフト付きバス等(適用除外車両)について、約25%に当たる約2,500台をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限り移動円滑化を実施するとされています。また、1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設(指定空港)へのバス路線を運行する乗合バス車両における適用除外の認定基準を見直すとともに、指定空港へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。」とされています。

平成18(2006)年に制定されたバリアフリー法において福祉タクシー車両が新たに適合義務の対象として含まれて以降、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を機会として、ユニバーサルデザインタクシー(以下、「UDタクシー」という。)の普及促進が各地で図られ、現行の国の基本方針においては、UDタクシーを含めた福祉タクシー車両の導入目標が掲げられています。

本市においては、令和元(2019)年からUDタクシー普及促進に向けた補助制度を開始しました。現在、大阪・関西万博開催を視野に入れ、国の基本方針における目標年次を1年前倒しし、令和6(2024)年度末までに、市内総タクシー台数の25%をUDタクシーとする目標の達成に向け、国や大阪府と連携した取組を進めています。

5-5-2 整備等の方針

次のとおり整備等方針を定めます。

■バス車両及びタクシー車両の整備等の方針

(基本的な考え方)

・駅施設を中心としたバリアフリー化と合わせて、バス車両及びタクシー車両の移動等円滑化を推進することで、駅施設におけるバリアフリー整備の効果を広域の利用者に波及させることが可能となり、徒歩圏に限らず、より広域へと推進させることが期待される。本市においては、次のとおり、バス車両及び、タクシー車両の移動等円滑化を推進する。

(車両)

- ・市内路線バス車両については、高齢者や障がい者をはじめ、子どもや子育て中の方など誰もが円滑に乗降できるノンステップバスの導入を順次図るものとする。
- ・空港アクセスバス車両については、リフト付きバス又エレベーター付きバスとする等、高齢者、障がい者等の利用の実態を踏まえて、バリアフリー化を図ることが望ましい。
- ・タクシー車両については、UD タクシー等、誰もが円滑に乗降できるタクシー車両の導入を計画的に図るものとする。
- ・また、心のバリアフリーの取組を事業者・利用者において進めることで、移動等円滑化の更なる向上を図る。なお、職員への研修・教育においては、当事者参加のうえで実施することが望ましい。

5-5-3 整備等の内容

■バス車両の整備等の内容

整備項目	整備・取組内容		整備 区分	関係者
市内路線 バス車両	ノンステップバスの導入		○	大阪シティバス、大 阪バス、近鉄バス、 南海バス、阪急バ ス、京阪バス、北港 観光バス、阪神バ ス
	障がい者対応型案内誘導設備等への案内用図記 号(ピクトグラム)の表示		○	
空 港 ア ク セ ス バ ス	リフト付きバス又はエレベーター付きバスの導入の 検討		○	大阪バス、関西空 港交通、近鉄バス、 日本交通、阪急観 光バス、阪神バス
心 の バ リ ア フ リ ー	利用者が円滑に乗降するための役務の提供や介 助支援の実施		継続実 施	各バス事業者
	一般利用者に高齢者、 障がい者等への配慮を 促す等、心のバリアフリー に関する広報・啓発活動 の実施	エレベーターや優先席 の適切な利用等につ いて、車内放送や画像 掲出等の実施	●(教育 啓発※)	大阪シティバス
	職員への研修・教育の実 施	職員の接遇向上や理 解促進のためのマニ ュアル作成や、研修等 の実施	●(教育 啓発※)	
		職員の接遇向上や理 解促進のための研修 等への参加		
		職員の接遇向上のた めの資格(サービス介 助士)取得推進		
地域や関係団体との連 携による多様な障がいの 特性や必要な配慮につ いて理解するための取組 の実施	当事者参加による職 員の接遇向上や理解 促進のための研修や 意見交換会等の開催	●(教育 啓発※)		

整備項目	整備・取組内容		整備区分	関係者
心のバリアフリー	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	座席譲りに関するステッカーの貼付や優先席付近へのヘルプマークの表示	●(教育啓発※)	阪急観光バス
		携帯電話マナーに関する車内アナウンスの実施やポスターの掲出、テロップ表示による安全啓発	●(教育啓発※)	
		マナー向上に関する案内放送の実施、情報案内ディスプレイ・LED案内表示装置によるマナー啓発	●(教育啓発※)	
	職員への研修・教育の実施	バリアフリーに関する対応マニュアルの策定・周知、職員の接遇向上や理解促進のための研修会の実施	●(教育啓発※)	
		ヘルプマークに関する周知徹底のための教育の実施	●(教育啓発※)	
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	バリアフリー関係セミナーへの参加	●(教育啓発※)	
		手話及び聴覚障がいの理解促進に向けた研修会への参加	●(教育啓発※)	
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	優先席の適切な利用等について車内放送や画像掲出等の実施	●(教育啓発※)	大阪バス
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	●(教育啓発※)	

整備項目	整備・取組内容		整備 区分	関係者
心のバリアフリー	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送や画像掲出等の実施	●（教育啓発※）	関西空港交通
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	●（教育啓発※）	
		職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加	●（教育啓発※）	
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による職員の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会等の開催	●（教育啓発※）	
		一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送及び画像掲出の実施	○
職員への研修・教育の実施		職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	○	
		職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加		
地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施		当事者参加による職員の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会当の開催	○	
学校教育における「総合的な学習の時間」等での取り組み		小学校における車椅子体験学習の実施	○	

整備項目	整備・取組内容		整備区分	関係者
心のバリアフリー	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先座席の適切な利用等について、車内放送や画像掲出等の実施	●(教育啓発※)	日本交通
		同上	○	
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	○	
		職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加	○	
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送及び画像掲出の実施	●(教育啓発※)	阪神バス
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のための研修の実施	●(教育啓発※)	
		職員の接遇向上のための資格(サービス介助士)取得推進	○	
	学校教育における「総合的な学習の時間」等での取り組み	小学校における車椅子体験学習の実施	●(教育啓発※)	
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	優先席の適切な利用等について、車内放送及びステッカー掲出の実施	●(教育啓発※)	南海バス
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	○	

整備項目	整備・取組内容		整備 区分	関係者
心のバリアフリー		接遇向上のための車いす乗車研修	●（教育啓発※）	南海バス
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による職員の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会等の開催	○	
	学校教育における「総合的な学習の時間」等での取り組み	小学校の「バスの乗り方教室」の実施協力	○	
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送及び画像掲出の実施	●（教育啓発※）	阪急バス
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	●（教育啓発※）	
		職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加		
		職員の接遇向上のための資格（サービス介助士）取得推進		
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による職員の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会等の開催	●（教育啓発※）	京阪バス
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	優先席を必要とされるお客様に座席を譲っていただく旨をバス車内の自動音声による啓発を引き続き実施する。	●（教育啓発※）	

整備項目	整備・取組内容		整備区分	関係者
心のバリアフリー	職員への研修・教育の実施	全ての社員に対して、国土交通省が定める「交通事業者向け接遇研修プログラム」に準拠した研修を実施する。	●(教育啓発※)	京阪バス
		主に現業の社員に対して、スロープ板および車いす固定装置の取り扱いに関する研修を継続的に実施する。	●(教育啓発※)	
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	外部団体等が実施するバリアフリーに関する研修に参加する。	●(教育啓発※)	
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	車内に優先席の適切な利用等について、車内放送及びポスター掲示の実施	●(教育啓発※)	北港観光バス
	運転手への研修・教育の実施	運転手の接遇向上や理解促進のための研修の実施	●(教育啓発※)	
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による運転手の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会のセミナー等に参加	●(教育啓発※)	

●：特定事業、○：関連事業

※：令和2(2020)年5月のバリアフリー法の改正に伴い追加された「教育啓発特定事業」として位置づける。

■タクシー車両の整備等の内容

整備項目	整備・取組内容		整備区分	関係者
車両	ユニバーサルデザインタクシーの導入		○	各タクシー事業者
心のバリアフリー	利用者が円滑に乗降するための役務の提供や介助支援の実施		継続実施	各タクシー事業者
	職員への研修・教育の実施	職員及び運転者の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	●（教育啓発※）	大阪タクシー協会
		職員及び運行管理者等の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修会等への参加		
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による職員や運行管理者等の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会等の開催及び参加	●（教育啓発※）	
	職員への研修・教育の実施	運転者の接遇向上や理解促進のための研修等の実施	●（教育啓発※）	大阪タクシーセンター

●：特定事業、○：関連事業

※：令和2（2020）年5月のバリアフリー法の改正に伴い追加された「教育啓発特定事業」として位置づける。

5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容

5-6-1 はじめに

道路特定事業の整備について、段差の解消や勾配修正においては、基本構想策定時から即時取り組んできており、施工可能な箇所においては概ね完了していますが、沿道の高さが決まっているなどの理由により、解消できない箇所もあるため、今後も引き続き沿道開発等に合わせて取り組んでいきます。

また、参考資料2に示すとおり、視覚障がい者誘導用ブロックの整備進捗率については、令和3(2021)年3月末時点、25地区全体で89%となっています。未整備となっている区間においては、歩道がない又は歩道の有効幅員が不足しているため視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を行うことができないものや、将来の歩道拡幅計画に合わせて敷設を予定していたものなどとなっています。

令和4(2022)年度以降、引き続き視覚障がい者誘導用ブロックの整備を進めていき、25地区全体の整備率は令和5(2023)年度末で93%となる見込みです。

■整備延長、整備率等

	全延長	整備済み延長	未整備延長	整備率
令和3(2021)年3月末	95.42km	84.83km	10.59km	89%
令和5(2023)年度末見込み	95.42km	89.08km	6.34km	93%

5-6-2 整備等の方針

■道路・交差点の整備等の方針

整備項目		整備等の方針（□：全地区共通、◇：一部地区）
歩行空間の整備	歩道の 新設	□(1-1)歩道を新設する場合には、沿道条件などを考慮した上で、幅員、勾配、段差などについてバリアフリー化された歩道を整備する。
	歩道の 改良	□(1-2)歩道の段差解消、勾配の改善、拡幅等は、必要に応じて地元合意を得ながら、整備を進める。幅員については、車いす使用者のすれ違いを考慮する。
	その他	□(1-3)車止めの設置にあたっては、必要最小限の設置にとどめる。 □(1-4)適切に排水処理し、滑りにくく歩きやすい歩行空間の整備を検討する。 □(1-5)歩道の設置が難しい場合は、地元の協力を得ながら、路側帯のカラー舗装化、自動車の進入抑制や速度抑制、必要な交通規制の検討、違法駐車を取り締まり、放置自転車の対策等により、安全かつ安心して通行できるような歩行空間を確保する。 □(1-6)横断歩道箇所等における車道との接続部の歩車道境界部の段差構造について、当事者も参加する検討の場の設置を検討する。
案内・誘導施設の整備	視覚障がい者誘導用ブロック	□(2-1)視覚障がい者誘導用ブロックは、生活関連経路に敷設する。また、危険回避のために必要と判断される箇所についても敷設する。なお、管理境界部等において連続的に敷設されていない箇所については連続的な敷設について検討する。 □(2-2)音響信号機等が設置された交差点部では、押しボタンが操作できる位置まで誘導用ブロックの敷設を検討する。 □(2-3)生活関連施設に面する道路について、施設との境界部まで視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を検討する。 □(2-4)視覚障がい者誘導用ブロックの色は、黄色を基本とする。ただし、周辺の状況により都市景観等を考慮する必要がある場合には、輝度比を考慮した上で、黄色以外の認識しやすい色も可能とする。また、視覚障がい者誘導用ブロックと舗装面の模様との区別が付きにくいことがないように舗装のデザインを工夫する。 □(2-5)また、通路片側の視覚障がい者誘導用ブロックだけでは円滑な移動が困難となるような人通りの多い地下街や広幅員通路においては、人の流れに乗って移動できるよう、視覚障がい者誘導用ブロックを通路の両側に敷設することも検討する。 ◇(2-6)踏切道手前部に、点状ブロックによる注意喚起を行う。また、踏切道内においては、視覚障がい者が車道や線路に誤って進入することを防ぐとともに踏切の外にいと誤認することを回避するため、誘導表示の設置を検討する。

整備項目		整備等の方針（□：全地区共通、◇：一部地区）
案内・誘導施設の整備	その他の案内・誘導施設	□(2-7)バリアフリーの視点を踏まえた、公共交通機関への乗り換えや周辺地域・施設への案内等、一貫した連続性のある案内・誘導サインを整備する。 □(2-8)乗り換え経路や地下経路、歩道橋等における案内・誘導サインの整備にあたって、協議会において、好事例を共有する等、案内・誘導や事業者間の連携の方法について継続的に検討する。 □(2-9)旅客施設や官公庁施設、福祉施設、バリアフリー施設等についてピクトグラムなどを用いた利用者にわかりやすい情報を提供する。
上下移動施設（エレベーター等）の整備・運用	上下移動施設	◇(3-1)地区全体としてのエレベーターの運用時間の統一（最低レベルの統一）を図る。 ◇(3-2)歩行者ネットワークの状況を考慮し、地上ルートと地下ルートを補完するための上下移動が必要となる箇所、エレベーターなどの設置効果が大きい場合は、上下移動施設の設置を検討する。 ◇(3-3)エレベーターの設置が困難な場合には、エスカレーター等の設置を検討する。
	その他施策	◇(3-4)上下移動施設の整備が困難な場合は、他のバリアフリー・ルートの設定等の代替案を検討する。
交差点等の整備	歩道橋	◇(4-1)歩道橋のバリアフリー化（エレベーター、斜路の設置等）を図る。歩道橋のバリアフリー化が困難なものについては、個々の利用実態を踏まえ関係機関と協議を図る。 ◇(4-2)また、ネットワーク※の状況に応じて、代替案として歩道橋を通らないルートの案内を行う。
	横断歩道	□(4-3)横断歩道部に接続する歩道の縁端の段差は、2cmを標準とする。 □(4-4)横断歩道への横断支援施設（エスコートゾーンの設置など）の導入を検討する。 □(4-5)信号機については、機能の高度化（音響による視覚障がい者用信号）及び現示の改良や運用の見直し（歩車分離化・歩行者横断秒数の見直し）等を検討する。
交通結節施設（駅前広場）の整備		◇(5-1)駅前広場については、鉄道、その他交通機関と道路の連携を図りながら、バリアフリー整備を図る。 ◇(5-2)バス停では、ノンステップバスに対応した整備を図る。 ◇(5-3)また、ノンステップバスがバス停に正着できるよう実効的運用を図る方策についても整備と合わせて検討する。 ◇(5-4)駅前広場の路線図や時刻表等の案内表示は、車椅子使用者、弱視者、白内障等の利用者に配慮し、見やすさとわかりやすさを確保するために、情報内容、表現様式（表示方法とデザイン）、掲出位置（掲出

整備項目		整備等の方針(□:全地区共通、◇:一部地区)
		高さや平面上の位置など)を考慮したものとするよう努める。 ◇(5-5)バス停やタクシー乗場への上屋の設置や、バス停へのベンチの設置を検討する。 ◇(5-6)タクシー乗場は後部乗降の車両と側方乗降の車両への対応を考慮した構造とすることが望ましい。 ※(5-1~6)は交通結節施設(駅前広場)のある梅田地区、難波地区、天王寺・阿倍野地区、新大阪地区を対象とする。
関連施設の整備	休憩施設等	□(6-1)歩行者ネットワーク内の道路において、他の施設の整備状況も考慮してベンチ等の休憩施設の整備を検討する。 □(6-2)その他、歩行者ネットワークの利便性を高めるための方策を検討する。
その他		□(7-1)自転車ネットワークの構築により、歩行者と自転車の分離を図り、安全な歩行者空間を確保する。 □(7-2)バリアフリーの観点からの指導、民間の協力を得ながら、歩道整備にあたっての民間敷地を歩道の一部として活用する方法や、民間施設内のエレベーターの活用について検討する。 □(7-3)バリアフリーの観点も含め、路上駐車、放置自転車、違法看板対策を検討する。また、心のバリアフリーの観点から、歩道上障害物に対する啓発活動や交通マナー向上に対する啓発活動の促進に取り組む。 □(7-4)案内・誘導にあたっては、音声ガイド、ICTを活用した歩行者移動支援情報の提供を検討する。 □(7-5)高架道路下の反響音や商店街の騒音等が、音による誘導案内の障害にならないよう留意する。
※ネットワーク:「網状組織にする、網状につなぐ」という意味であり、本基本構想では、複数の道路を網状に結ぶことにより便利で代替性のある経路を確保する意味として使用しています。		

5-6-3 地区における整備等の内容

■道路・交差点の整備等の内容

(1) 道路

整備項目	整備等の内容	路線名	区分	整備時期	関係者
1.歩道の整備改良	歩道の有効幅員の確保、段差解消、勾配の改善、舗装面の改善、横断勾配の改善などの実施	大阪臨海線(新なにわ筋) 浜口南港線(住之江通) 住之江区第2580号線 住之江区第8915号線	維持更新	—	大阪市
		住之江区第2466号線 住之江区第2575号線 住之江区第617号線	●	後期	
2.視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	浜口南港線(住之江通) 住之江区第2580号線 住之江区第8915号線	維持更新	—	
		大阪臨海線(新なにわ筋)	●	前期	
		住之江区第2466号線 住之江区第2575号線 住之江区第617号線	●	後期	
	音響信号機の押しボタンが操作できる位置までの敷設の検討		○	—	大阪市 公安委員会
4.歩道橋	エレベーターの設置の検討	住之江公園歩道橋南東角	維持更新	—	大阪市
		住之江公園歩道橋北東角	●	前期	
	視覚障がい者用誘導ブロックの敷設	住之江公園歩道橋	○	—	
	わかりやすい案内・誘導の検討	住之江公園歩道橋	○	—	

●:特定事業、○:関連事業

(3) 歩道上障害物

整備項目	整備等の内容	区分	整備時期	関係者
1. 放置自転車等歩道上障害物の撤去	現行の「大阪市自転車等の駐車適正化に関する条例」等の活用や鉄道駅周辺における放置自転車に関する全市的な取り組みの中で、特にバス停留所等や鉄道駅出口付近及びエレベーター付近の重点的放置自転車対策の実施 商品・看板等の歩道へのはみ出しに対する是正の指導・撤去の推進	継続実施	-	大阪市

(4) 交差点

整備項目	整備等の内容	路線名	区分	整備時期	関係者
1. 既設信号の改良・改善	地域要望等を踏まえた主要な経路上での音響信号機等の設置を検討(その他:歩車分離信号化、歩行者用信号秒数の確保、歩行者用信号灯器の設置・増設、高輝度道路標識等の設置、信号現示の改善)	大阪臨海線(新なにわ筋) 浜口南港線(住之江通) 住吉区第2466号線 住之江区第2580号線 住之江区第8915号線	維持更新	-	公安委員会

●:特定事業、○:関連事業

(5) 違法駐車対策等

整備項目	整備等の内容	区分	整備時期	関係者
1. 違法駐車取締り強化	移動の円滑化を特に阻害する横断歩道上、バス停留所付近等の取締り強化 歩道の有効幅員の確保が困難な路線の取締り強化	継続実施	-	公安委員会

(6) 心のバリアフリー

整備項目	整備等の内容	区分	整備時期	関係者
1. 心のバリアフリー	利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等の取り組みに関する広報・啓発活動の実施	●(教育啓発※)		大阪市 公安委員会

※:令和2(2020)年5月のバリアフリー法の改正に伴い追加された「教育啓発特定事業」として位置づける。

(7) その他

整備項目	整備等の内容	区分	整備 時期	関係者
住之江公園バスターミナル	視覚障がい者誘導用ブロックの整備	維持	－	大阪シティバス
	段差・勾配の改善等路面の適切な管理	更新		
	路線図、時刻表等の案内表示のわかりやすさ、見やすさの改善の検討	○	－	

5-7 建築物・都市公園の整備方針

本市においては、ハートビル法及び交通バリアフリー法制定以前の平成5（1993）年に、「大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱」を制定し、駐車場、公園や建築物等の本市施設について、高齢者、障がい者をはじめすべての市民が安全かつ快適に利用することができるよう整備を行うとともに、民間施設の誘導を行ってきました。

また、法律や条例が制定されてからは、これら法令の基準へ適合させることと併せて、上記要綱を適宜改正（直近改正 令和3（2021）年）し、バリアフリー化の推進に取り組んでいます。

■建築物・都市公園の整備方針

建築物の建替え時や、都市公園の大規模改修時等において、法令等に基づき可能な限りバリアフリー化を進めていく。

なお、建築物については道路から建物までの導入部、都市公園については道路からの敷地導入部等について、一貫したバリアフリー化を図ることが望ましい。

6. 心のバリアフリーの推進

6-1 教育啓発事業の位置づけ

策定時の基本構想においては、ソフト面の取組として、施設利用支援の取組をはじめ、バリアフリーへの関心の喚起や理解の深化、まちづくりへの参加に係る取組を記載し、高齢者、障がい者等の移動等の円滑化を図るため、ハード面のバリアフリー化整備にあわせ、大阪市、鉄軌道事業者、道路管理者、交通管理者等による取組が継続的に実施されています。

国においては、真の共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化するため、令和2(2020)年5月にバリアフリー法が改正され、基本構想に基づき市町村や施設設置管理者等が実施する「心のバリアフリー」に関する事業として教育啓発特定事業が創設されました。

法改正の趣旨を踏まえ、市民や関係者が、高齢者、障がい者や SOGIESC の多様性等を理解し、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、ソフト面の取組を強化する必要があります。

「心のバリアフリー」

・様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと

＜「心のバリアフリー」を体現するためのポイント＞

- ① 障がいのある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障がいの社会モデル」を理解すること。
- ② 障がいのある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること。
- ③ 自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

（「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画（平成29(2017)年 2 月ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議決定）」より）

6-2 教育啓発事業の取組方針

■教育啓発（心のバリアフリー）の取組方針

（基本的な考え方）

- ・ 設備のハード面でのバリアをなくしていくこととあわせて、すべての人が、社会的障壁の除去を含む心のバリアフリーの考え方を理解し、実際の行動に結びつけることができるよう、効果的な広報・啓発活動、教育活動に行政・事業者・市民が連携・協働して取り組み、すべての人が快適で安全に移動することができるまちづくりをめざす。
- ・ 施設設置管理者は、その職員等関係者が高齢者や障がい者等の多様なニーズ・特性及びSOGIESC の多様性(※)を理解した上で、円滑なコミュニケーションを確保する等適切な対応を行うよう、継続的な教育訓練を実施する。なお、職員への研修・教育においては、当事者参加のうえで実施することが望ましい。
- ・ また、利用者が必要とする情報を事前に把握することができるよう、行政・事業者・市民の連携・協働によるバリアフリーマップの作成等、情報の収集や整理、提供に努める。

※参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

6-3 教育啓発事業の取組内容

取組区分は次のとおりです。

取組区分	内容	備考
特定事業 ●	取組内容と時期を明確にして進める事業	特定事業として進捗管理する事業でかつ評価の対象
関連事業 ○	不定期に実施するもの、実施に向けた検討等が必要な事業	定期的に進捗の確認を行うが評価の対象外

※教育啓発特定事業は、基本的には基本構想の計画期間内に継続的に実施するものであり、実施したことをもって評価することを想定しています。また、重点整備地区外で行うものや、重点整備地区の住民以外の人も対象に実施するものがあります。

■教育啓発事業の取組内容

(概要:対象区域は大阪市内)

内容	取組区分	関係者	備考
一般利用者に高齢者、障がい者やSOGIESCの多様性への理解を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	●又は○	道路管理者 交通管理者 鉄軌道事業者 バス事業者	5-4 5-5 5-6 を参照
職員への研修・教育の実施	●又は○	大阪市	下記を参照
		鉄軌道事業者 バス事業者 大阪タクシー協会 タクシーセンター	5-4 5-5 を参照
基本構想に基づく取り組みの市民への周知・情報提供	●	大阪市	下記を参照
地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮、多様なSOGIESCについて理解するための取組の実施	●又は○	鉄軌道事業者 バス事業者 大阪タクシー協会	
学校教育における「総合的な学習の時間」等での取組	●又は○	大阪市 バス事業者	下記を参照

●:特定事業、○:関連事業

(大阪市の取組:対象区域は大阪市内)

取組内容		取組区分
一般利用者に高齢者、障がい者やSOGIESCの多様性への理解を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	中学生・高校生を対象とした「わがまちのやさしさ発見」レポートの募集	●
職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	●
基本構想に基づく取り組みの市民への周知・情報提供	大阪市交通バリアフリー基本構想をはじめとする大阪市の交通バリアフリーの取組状況についてホームページで情報発信	●
	大阪市出前講座「すべての人が安全かつ快適に移動できるバリアフリーのまちづくり」の実施	
	交通バリアフリーマップの作成	●
地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮、多様なSOGIESCについて理解するための取組の実施	「あいサポート運動」の実施	●
学校教育における「総合的な学習の時間」等での取り組み	小学校等における車椅子体験学習の実施	●
	小学校等におけるアイマスク歩行体験学習の実施	
	小学校等における障がい者との交流・共同学習会の実施	
	小中学校等における高齢者との交流及び高齢者疑似体験学習の実施	

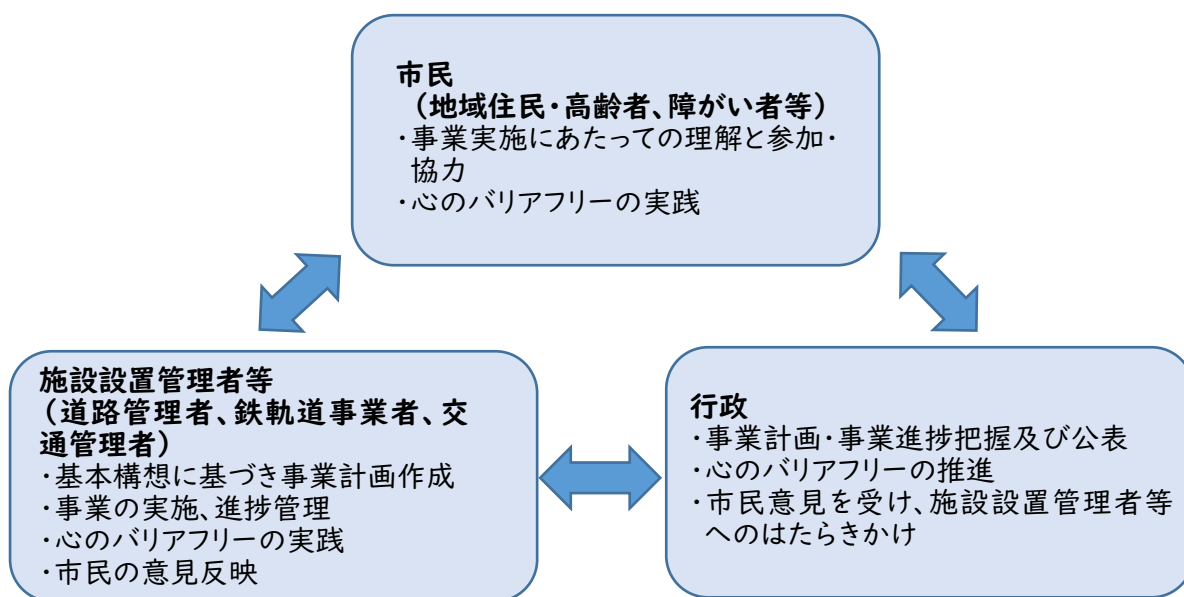
●:特定事業

7. 基本構想の推進及び継続的な改善

基本構想の推進及び継続的な改善に向けて、次により進捗管理・事後評価を行います。

① 行政、施設設置管理者等、市民の連携、協力による推進

バリアフリー化の推進は、法の主旨に基づき、行政、施設設置管理者等、市民が連携、協力し、それぞれの役割を担うことで実現します。



② 継続的な改善

基本構想策定後も、状況の変化等に柔軟に対応していけるよう、継続的に事業の進捗管理及び評価を実施し、必要に応じて基本構想の見直しを行うことで、段階的・継続的なバリアフリー化の取組を行うことが重要です。

計画の策定(Plan)、事業実施(Do)、評価(Check)、評価を踏まえた改善(Action)といったPDCAサイクルにより、状況に応じて維持・改善していく「段階的・継続的な取組(スパイラルアップ)」を実践していきます。



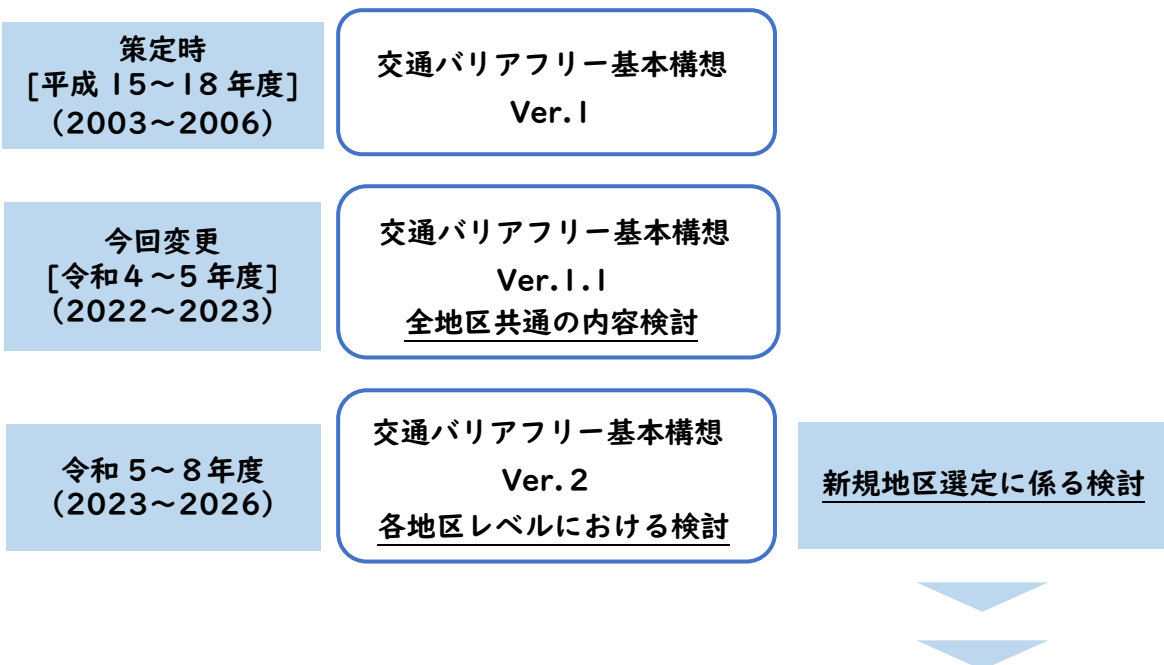
③ 基本構想の推進体制

①、②を実施する中心的な組織として、令和 4（2022）年に設置した「大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会」を継続して設置します。

協議会では、基本構想に定める特定事業やその他の事業の実施状況の把握、情報提供、必要な課題の共有等を行い、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ます。

なお、協議会では、バリアフリー法の趣旨を踏まえた、概ね5年ごとの調査・分析・評価時に加え、ターミナル駅を含む地区など地区の課題に応じた定期的な進捗確認や課題の共有等を行います。

（参考）今回の基本構想変更のイメージ



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 ・座位が低いため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、「住之江公園地区」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、特定事業を中心に住之江公園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）住之江公園地区における整備内容及び進捗状況〔対象：2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	0 駅 0% E	2 駅 100% A	2 駅 100% A
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% —	0 駅 0% —
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	0 駅 0% E	2 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	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
4	券売機	車いす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	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
5	改札口	拡幅改札口の設置	0 駅 0% —	0 駅 0% —	0 駅 0% —
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	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		乗り換え経路の確保	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	0 駅 0% E	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 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	0 駅 0% E	2 駅 100% A	2 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	1 駅 50% D	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		渡り板を配備	0 駅 0% —	0 駅 0% —	0 駅 0% —
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	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	1 駅 50% D	2 駅 100% A	2 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フォーム両端 に警告ブロックを敷設	1 駅 50% D	2 駅 100% A	2 駅 100% A
11	トイレ	車いす対応トイレの設置	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	0 駅 0% E	1 駅 50% D	2 駅 100% A

※1 特定事業計画の進捗状況の報告駅別（大阪市高速電気軌道(株)について路線別）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る。対象となる2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13事業だったものが、令和3（2021）年3月末時点では15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、車いす対応トイレ（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負担の軽減が図られています。

[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

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況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	車いすスペースの確保	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	車いすスペースの確保	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。

車いす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

車いすスペースの確保、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) 住之江公園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
23	住之江公園	2.29 km	0.95 km 41% E	2.05 km 90% B	2.29 km 100% A

※1 各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

住之江公園地区は、令和3（2021）年3月末時点でA評価であり、整備済みとなっています。

(4) 今後の課題

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
- ・既設信号機への視覚障がい者誘導用付加装置等の整備

(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 18（2006）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等を除く)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

住之江公園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) 立体横断施設等

・住之江公園前交差点

住之江公園前歩道橋は整備済である。

(2) バスターミナル等

住之江公園地区におけるバスターミナル等については、視覚障がい者誘導用ブロック及び案内・誘導サインが計画どおり整備されている。

○ 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

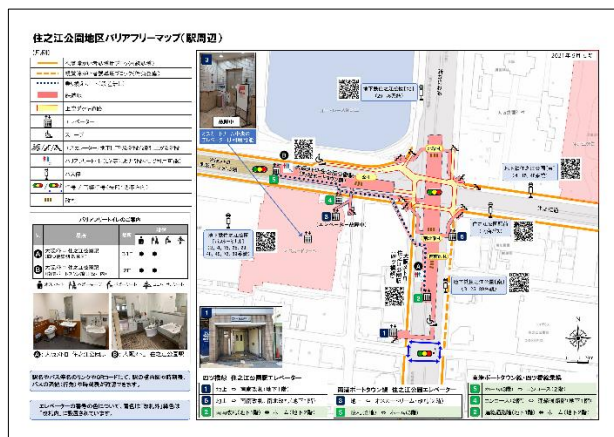
- ・充実した案内誘導サービスの提供
- ・ホームページにおけるバリアフリー施設の状況などの情報提供
- ・職員に対する職員研修の実施、対応マニュアルの整備 など

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)

○ 住之江公園地区における整備内容及び進捗状況〔対象：2 駅※1〕

(令和3(2021)年3月末時点)

	整備項目	整備内容	住之江公園 (大阪メトロ(四つ橋線))	住之江公園 (大阪メトロ(南港ポートタウン線))
1	視覚障害者誘導用ブロック	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	車いす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	○	○
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検討	○	○
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	車いす対応トイレの設置	○	○
		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(大阪市高速電気軌道(株)について路線別)で集計。

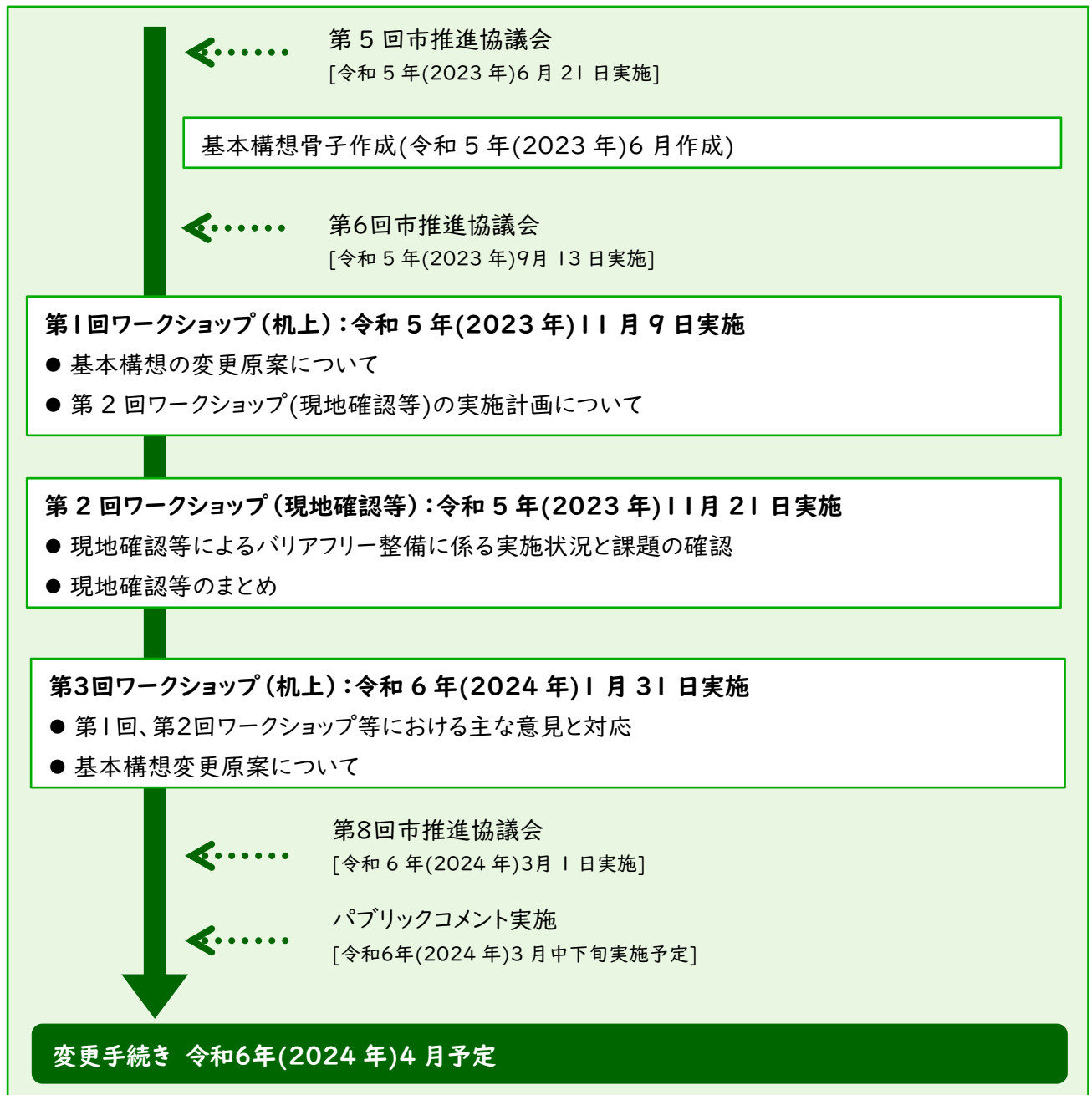
(別添2)

○ 住之江公園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
住之江公園地区	1	大阪臨海線(新なにわ筋)	0.26	0.26	100%
	2	浜口南港線(住之江通)	1.57	1.57	100%
	3	住之江区第2466号線	0.18	0.18	100%
	4	住之江区第2580号線	0.04	0.04	100%
	5	住之江区第8915号線	0.24	0.24	100%
住之江公園地区合計			2.29	2.29	100%

付属資料 1. 住之江公園地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯

住之江公園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、第 5 回市推進協議会資料 2-1 の内容を踏まえ、現地確認も含めたワークショップ形式で実施しました。



(第 5 回大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会 資料 2-1 から抜粋)

・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、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。

付属資料 2. 住之江公園地区ワークショップの開催概要

住之江公園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。

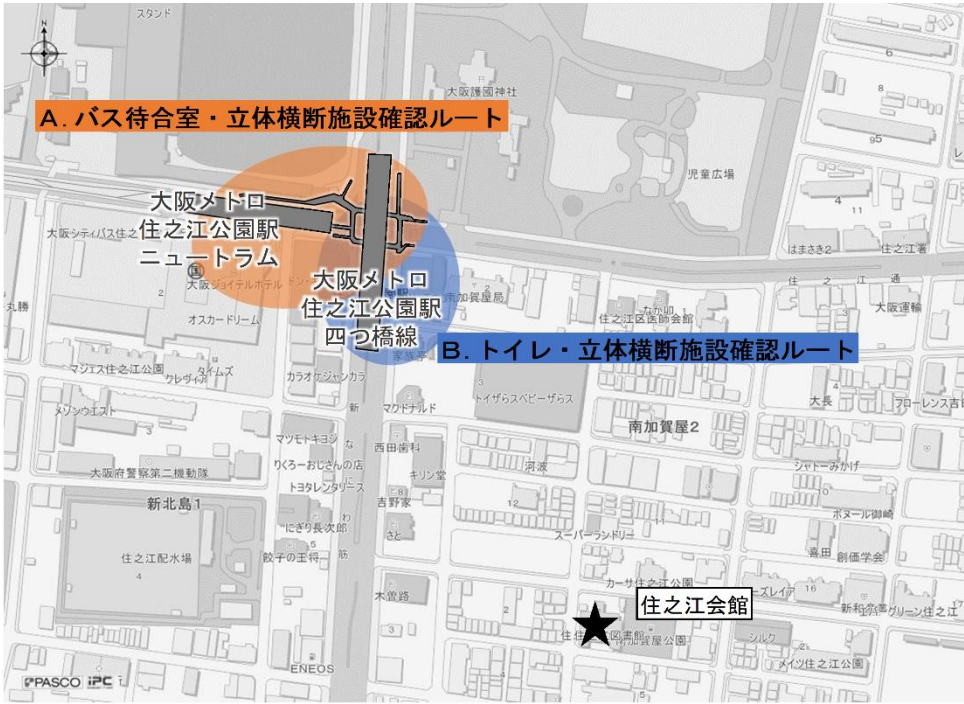
(1) 第 1 回ワークショップの開催概要

日時	令和 5 年 11 月 9 日(木) 午前 10 時 00 分～12 時 00 分
場所	住之江会館 第 2・第 3 会議室
参加者	当事者:10 名 事業者:6 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)

日時	令和5年11月21日(火) 午後1時30分～4時30分
現地確認ルート	A.バス待合室・立体横断施設確認ルート(歩道橋、バスターミナル等):13名 B.トイレ・立体横断施設確認ルート(メトロ改札内、歩道橋等):13名 
意見交換場所	住之江会館
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	事業者	事務局	合計
3	2	2	2	2	0	0	6	9	26

※支援者を含む

■現地確認の様子



(3) 第3回ワークショップの開催概要

日時	令和6年1月31日(水) 午後2時00分～4時00分
場所	住之江会館 大会議室
参加者	当事者:11名 事業者:7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

■当日の様子



付属資料 3. 住之江公園地区ワークショップにおける主な意見と対応状況

ワークショップで実施した当事者意見聴取における、バリアフリー整備の現状に関する主な意見は次の通りです。

■ 生活関連施設設定に関する項目

項目	主な意見	対応
生活関連施設	地域の小中学校は避難施設として利用する場所のため、生活関連施設としてほしい。	バリアフリー法では、重点整備地区の設定において鉄道駅が所在していること、また生活関連経路の選定において鉄道駅を含むことは必須となっていない。 大阪市では、ターミナル地区を中心に鉄道ネットワークが充実していることから、全地区共通の考え方（骨子）として、鉄道駅舎を含む区域を重点整備地区と設定し、生活関連経路を駅から生活関連施設の入り口までの経路としており、駅からの経路が主要な経路ではない小中学校を生活関連施設・生活関連経路の対象としていない。 小中学校については、バリアフリー法の観点だけでなく、緊急時には避難施設になり重要な施設であると認識しているが、避難経路の取り扱いについては、防災上の観点でも検討が必要であると考えているため、関係先と調整を図るとともに、地域の実情や基本構想における整備の実現性も考慮したうえで、慎重に検討を行いたい。

■ 駅舎に関する項目

（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：基本構想等への反映を調整中の事項。その他個別対応の内容

項目	主な意見	対応（大阪メトロ）	備考※
2. 音案内	○南港ポートタウン線の改札側に誘導の音が無い。	<u>音案内設備を設置する。</u> —	
	○四つ橋線ホームで下車した時に、初めて来た方には方向が分かるように、音声で目的地への誘導が必要。	<u>ホームの階段を案内する音案内設備を設置する。</u> —	
	○四つ橋線改札内の階段、改札、エレベーターの音案内のほか、改札からエレベーターへ誘導する音案内がない。	<u>階段、改札口に音案内設備を設置する。</u> <u>音声案内付点字触知図の設置を検討</u>	
3. 案内・誘導	○移動経路の案内をわかりやすくしてほしい（図1参照）。	<u>サインリニューアル時に対応する。</u> —	
	○四つ橋線改札内のトイレの案内表示が高	—	

※第3回ワークショップで改めていただいたご意見

項目	主な意見	対応(大阪メトロ)	備考 ※
	い。多機能トイレのピクトグラムは、限られた人しか使用できないので、だれでも使用できるということが分かるピクトグラムが必要。	案内表示の高さは移動円滑化ガイドラインに基づき整備している。 <u>車いす用トイレを誰でもご利用しやすいトイレとしての検討を行う。</u>	
	○四つ橋線駅構内の看板(トイレの案内等)を大きくしてほしい。	<u>サインリニューアル時に対応する。</u> —	
4. 切符の購入	○南港ポートタウン線の券売機近くにある運賃表が光があたって文字が見えにくいところがある。	— 照明による影響であれば、照明配置の変更等を検討	
	○四つ橋線改札内エレベーターは中央の出口近くに持って来てほしい。	— ご要望	
	○四つ橋線改札内エレベーターは小さいため、車いす2台や車いすとベビーカー(もしくは足が不自由な人)が一緒に乗ることができない、エレベーターを大きくしてほしい。	— 整備基準として15人乗り以上を基本としているが、構造の都合上、11人乗りで整備している。	○
6. エレベーター	○ホームから公共用通路の経路は、1ルート確保はできているので2ルートを行くのか。北改札側にもエレベーターを設置してほしい。	— ご要望	
	○四つ橋線改札内エレベーターが乗っている途中で止まったときに聴覚障がい者への配慮が無い(電光掲示板等が必要)。	— 地震や停電などでエレベーターが停止した場合、文字で停止した旨を表示している。	
	○エレベーターに乗った後、自動で上にいつてくれない時がある。	— 2 停のエレベーター:かご内行先ボタンを押さなくても自動で動く 3 停のエレベーター:かご内行先ボタンを押さないと動かない	
8. ホームにおける列車の案内	○四つ橋線の地下鉄が入ってくる音が大きいので、音量が大きめに設定されていると思うが、精神障がい者は敏感な時はしんどい。ホームの音声案内は、高齢者や視覚障がい者はちょうど良いが、精神障がい者は少し大きいと感じる。	— 安全のため列車進入時であっても聞こえるような音量の設定としている。ご理解いただきたい。	
11. トイレ	○四つ橋線改札内の多機能トイレは自動開	—	

※第3回ワークショップで改めていただいたご意見

項目	主な意見	対応(大阪メトロ)	備考 ※
レ	閉ドアだと使用しやすい(タッチ式センサー式)。鍵が開けにくい位置(低くて届かない)の場合、手動の為ずっと閉じ込められる可能性があることから、足元付近のセンサーで開けれるような対応をしてもらえれば、閉じ込められない。	トイレ全面リニューアル時に自動扉の採用を検討	
	○四つ橋線改札内の多機能トイレの押しボタンで、流すボタン、緊急ボタン違いが分かるようにしてほしい。	— 流すボタン、緊急ボタンの仕様の検討を行う。	
	○多機能トイレまでの点字ブロックはあるが、中へ続く点字ブロックがない。	— トイレの出入口付近まで誘導用ブロックを設置、音声案内・点字触知図による案内を行っている。	
	○四つ橋線改札内多機能トイレがよく故障中になっていて使えない状態が多々あったため、多機能トイレの管理はどのようにしているのか不安。	— トイレの不具合を発見した際は駅へ連絡願います。故障中となっている場合は修理依頼中。	
11. トイレ	○四つ橋線改札内多機能トイレについて、車椅子の方は洗面所蛇口との距離が長いので届かない。洗面所蛇口が伸びたらいい。 ○四つ橋線駅舎内に、介護用ベッド等が入っているトイレもあった方がいい。 ○四つ橋線改札内の多機能トイレの緊急ボタン場所が届きにくいところにあるため、押せない。	— ご意見	
12. 休憩施設	○閉じ込められた空間でエネルギーを使ってしまうときがあるため、地下鉄から降りたときに休めるようなベンチがホーム上に欲しい。ベンチがエスカレーターの前であれば良い。	— 駅中央付近にベンチ設置済	

※第3回ワークショップで改めていただいたご意見

■ 道路・交差点に関する項目

下線部：基本構想等への反映を調整中の事項。

項目	項番	主な意見	対応	備考 ※
(1) 道路	1. 歩道の整備改良	○住之江会館周辺の道路(住吉区第2466号線)について ①歩道の段差を無しにしてほしい ②歩道が狭くて、通過できないと思う箇所が数か所あって、車道にも出ないといけないという走行状態 ③また、ぼこぼこしていてあまり平らじゃないため、歩きにくい"	・①歩車道境界部の段差構造は、車いす利用者、視覚障がい者双方のご意見を伺いながら検討することが必要。今後、当事者も参加する検討の場の設置に向けて取り組む。 ・②解決には、抜本的な対策が必要なため、 <u>検討を進める</u> 。 ・③当該道路は、車道と歩道の高低差が大きく、車両乗り入れ部の短い幅員で擦り付けを行うため、横断勾配がきつくなり、結果的に凸凹道路になっております。解決には、抜本的な対策が必要なため、 <u>検討を進める</u> 。	
		○歩道の段差は視覚障がい者の立場からすると高低差(スロープ)があるというのが必要。	・歩車道境界部の段差構造は、車いす利用者、視覚障がい者双方のご意見を伺いながら検討することが必要。今後、当事者も参加する検討の場の設置に向けて取り組む。	
		○歩道の勾配がきつく、バランスがとりづらい場所がすぐある、ハンドルを取られて車道の方に出てしまったため、注意が必要、車両乗り入れ口は勾配が急	・現場状況を確認し、必要に応じて対応	
		○歩道と和食さとの境界部や、住之江会館周辺の歩道と民地の境界部に溝があるため、埋めてほしい。	・境界部の溝は道路ではなく、隣接する土地所有者(施設管理者)の所有であるため道路側の対応は困難	
		○ドン・キホーテ前の歩道(新なにわ筋)が、立体横断施設の階段があるため狭くなっている、自転車や歩行者がすれ違いをするのが物理的に難しい幅になっている。	・現場状況を確認し、必要に応じて対応	
		○新なにわ筋の自転車道と歩行者道を区分けする茶色のポールの固さを統	・現場状況を確認し、必要に応じて対応	

※第3回ワークショップで改めていただいたご意見

項目	項番	主な意見	対応	備考※
		ーしてほしい。		
	2. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	○街角誘導区間の連続敷設 ①家族亭前の歩道(新なにわ筋東側)の点字ブロックで、バス停部分に点字ブロックはあるが、周辺歩道に点字ブロックがないため、連続してほしい、西側は比較的点字ブロックがある ②新なにわ筋から住之江会館へ行くまでの道路(住吉区第 2466 号線)で誘導ブロックが無い	・①新たに立体横断施設南東の EV が設置されたこともあり当該部分について、点字ブロックの<u>連続的な敷設</u>を進める。 ・②横断勾配がきつくなっている箇所への抜本的な対策が完了した後、<u>誘導ブロックの敷設</u>を進める。	
		○音響信号機の押しボタンまで誘導用ブロックを敷設してほしい(連続させてほしい)	・現場状況を確認し、 <u>本市敷設基準に基づき対応</u>	
		○オスカードリームと歩道の間(バスターミナルから北の歩道に向かう経路)の誘導ブロックが途切れているため繋いでほしい	・施設管理者との調整が必要。現場状況を確認し、本市敷設基準に基づき対応	
	4. 歩道橋	○立体横断施設のエレベーターを増設してほしい(図 2 参照)。	・北東部については、設置に向けて検討を進めている。 ・北西部については、立体横断施設の北西側直近に生活関連施設がなく、大阪メトロ住之江公園駅から大阪市職業指導センターまでの経路上に、複数の交差点があり横断可能ですので、既にバリアフリールートを確保できていると考えている。 ・南西部については、オスカードリーム内にエレベーターが既にありますので、ご利用ください。	○
		○立体横断施設の構造(スロープ幅員や誘導ブロックの敷設等)を見直してほしい(図 2 参照)。	・現場状況を確認し、必要に応じて対応	
		○立体横断施設の手摺の点字が片側しかない場合があるため、両側つけてほしい。	・現場状況を確認し、必要に応じて対応	

※第 3 回ワークショップで改めていただいたご意見

項目	項番	主な意見	対応	備考 ※
		○立体横断施設上に主な施設の案内表示が欲しい。また、地上、立体横断施設に方角の表示が欲しい。	・表示方法等も含めて検討	
(2)案内・誘導		道路上の案内表示にふりがなやローマ字がついてない。	・具体的な場所ごとに現地調査のうえ、必要に応じて対応	
(3)歩道上障害物		○ドン・キホーテ前の宮本むなしの横は自転車が路上にはみ出しており、歩道が狭い。誘導ブロックの上に止めている自転車もあった（ジャンカラ付近）。	・公道に無許可で駐輪すれば不法行為であり、現場状況を確認し、 <u>適切に対応</u>	
		○はなぶさ女性クリニックの植栽が歩行者の通行の邪魔になっている。	・民地に生えている植栽であるため、大阪市内で撤去等を行うことができません。 今後、民地側の土地所有者に指導する。	
(4)交差点		○音響信号の音が小さい。騒音（コンテナ）で音が消されてしまう。	・音量については、利用者、周辺住民及び道路環境を勘案して検討	
		○音響信号機の音量は時間帯によって変えることはできるのか。	・時間帯によって変更することはできる	
		○音響信号機に小さい音で、音響信号のボタンがあるというのを知らせているところもあるため、ぜひ考えていただきたい。	・高齢者等音響式信号には、そのような機能があるが、視覚障害者用信号にはそのような機能がない。音響式信号の新設及び更新に重点をおいていることから、新たな機能を追加する予定はありません。	
		○住之江会館前の音響信号期の押しボタンは4つ角に全部付けてほしい。	・生活関連経路である住之江公園駅から住之江会館までの動線については、駅から南へ南下し、南加賀屋2丁目交差点又は南加賀屋2丁目南交差点を利用して会館まで向かうルートが設定されている。そのため、住之江会館前交差点を横断する際は、既存の設置箇所（南側東西横断歩道）を利用していただきたい。 ・今後、新たな公共施設が建設されるなど、新たなルート設	

項目	項番	主な意見	対応	備考 ※
			定がされた場合は、関係機関と協議を行い、設置の可否について検討	
		○音響信号機のボタンは内側が多いが、外側についている時もあるので、統一してほしい。	・押しボタン箱の設置位置については、基本的には内側に設置としているが、歩道幅が狭いところで内側に設置すると、信号待ちの際に自転車や他の歩行者と接触する可能性がある。よって、設置位置については、交差点の形状を鑑みて、より安全な場所に設置していることから、統一することは難しい。	
		○新なにわ筋を横断する歩行者の青信号の時間が極端に短いのでバランスを考えて欲しい。	・新なにわ筋は、日中を通じて交通量の多い道路である。秒数については、新なにわ筋が優先道路となり一律に見直すことは、交通の円滑化が阻害されるおそれがある。しかし、歩行者の安全な横断を確保する必要もあることから、具体的な交差点を示して頂ければ検討。	
その他		○バスの停留所に椅子があるけど数少なくて座れない場合がある。また、椅子がないところもあるため、椅子を整備して欲しい。バス停留所が暗いため明るくしてほしい。 ○バスターミナルのバス停の場所を音案内をしてほしい。 ○バスターミナルの時刻表を見やすくしてほしい。また、直近で来るのがどの時間なのか、わかりやすくしてほしい。 ○バスターミナルの待合室は全て椅子で埋まっている。大きな車いすでも入れるようなスペースを作ってほしい。	・バスターミナル内の各乗場と待合室に一定数の椅子を設置していますので、利用状況に応じた設置を検討 ・バスターミナル内のバスロケーション標識（発車案内）は、システム機器の老朽化に伴い、2022年1月31日をもってやむなく停止となったが、各乗場では、引き続き到着バス車両の車外放送による行先音声案内を実施 ・<u>時刻表が見やすく、分かりやすくなるよう掲示方法も含め</u>	

※第3回ワークショップで改めていただいたご意見

項目	項番	主な意見	対応	備考 ※
			工夫・検討 ・大がかりな待合室内部の構造改修は難しいが、椅子の配置変更や一部の使用停止などでお客さまが利用しやすい空間にすることを検討	
		○ドン・キホーテ前のカーブの所（浜口南港線（住之江通））と住之江会館に向かう東西道路（住吉区第 2466 号線）の街灯が少ない。	・現場状況を確認し、必要に応じて対応	
		○歩道のフェンスが新なにわ筋にはあり、住吉区第 2466 号線にはないが、違いは何か。	・整備経過の資料が残っておらず不明	

※第 3 回ワークショップで改めていただいたご意見

（建築物）

項目	主な意見	対応
建築物等	○オスカードリームの 3 階以上に行くエレベーターは、音声や点字もない。また、開けるボタンを押していてもすぐ閉まる。 ○オスカードリームの入口部分の案内板についても、点字・音声ない。	取扱いについて継続検討

（その他いただいているご意見）

○立体横断施設のエレベーター設置に対する回答について、オスカードリーム内のエレベーターも移動経路として活用するとあるが、このエレベーターも使いにくい部分がたくさんあり、改善されな
いままとなっている。これら改善に向けての検討に関する記載が必要ではないか。
○オスカードリーム内のトイレが狭くて入れない。もうちょっと広くしてほしい。

図1 移動経路のわかりやすい案内について

