

**大阪市 梅田地区
交通バリアフリー基本構想**

令和7(2025)年4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	16
3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方	20
3-1 重点整備地区選定の考え方	21
3-2 重点整備地区の区域設定の考え方	22
3-3 地区における重点整備地区の区域設定	23
4. 生活関連施設及び経路設定の考え方	25
4-1 生活関連施設設定	25
4-2 生活関連経路設定	28
4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)	32
5. 整備等の方針・内容	33
5-1 基本構想の枠組み	33
5-2 変更の視点や考え方	34
5-3 整備区分と時期	34
5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容	35
5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容	83
5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容	92
5-7 建築物・都市公園の整備方針及び整備内容	102
6. 心のバリアフリーの推進	103
6-1 教育啓発事業の位置づけ	103
6-2 教育啓発事業の取組方針	104
6-3 教育啓発事業の取組内容	105
7. 基本構想の推進及び継続的な改善	107

参考資料1:基本構想における対象者及び特性.....	109
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	112
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.....	126

《資料編》

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	127
付属資料 2:梅田地区ワークショップの開催概要	128
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.....	131
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.....	179

I. 大阪市交通バリアフリー基本構想変更の背景と経緯

I-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。

I-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」

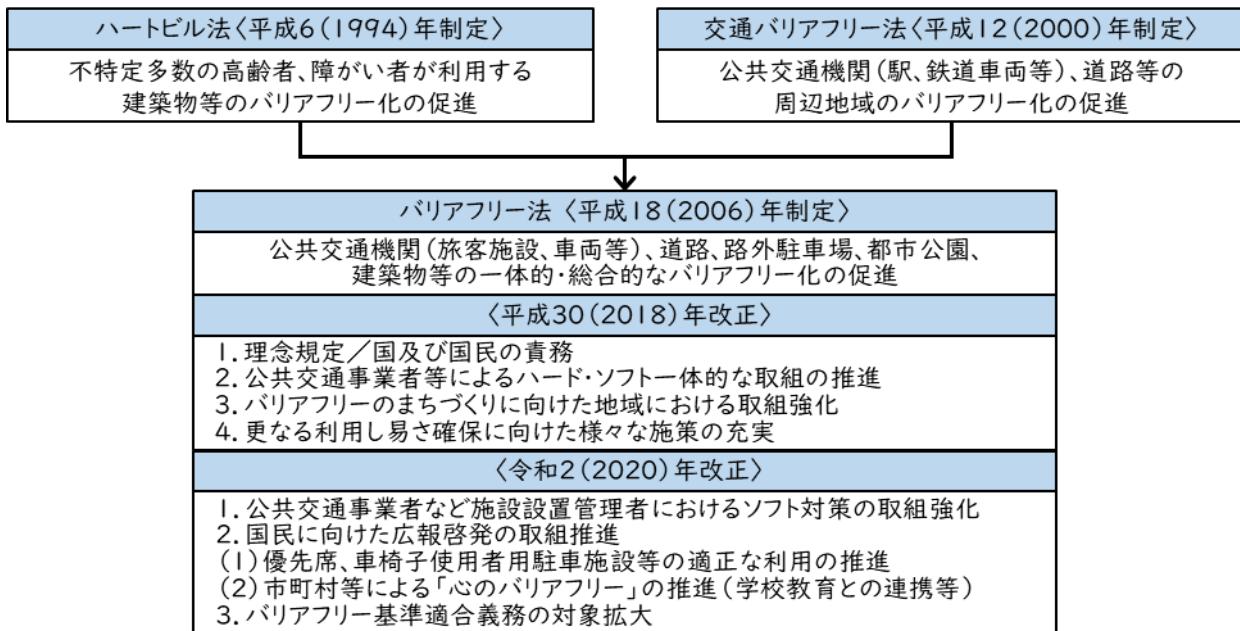
・生活関連施設、生活関連経路等のバリアフリー化を具体化するもの（バリアフリー法第2条）

(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

I-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、「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

I-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、「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、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:7 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	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
		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

	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	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
		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 (Osaka Metro 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。

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15（2003）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
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

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行われており、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。

■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、継続的に行ってています。

- ・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
- ・必要な既設信号機への歩行者用信号灯器の設置・増設

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。

(2) 市民・当事者から見たバリアフリー整備の現状

梅田地区では、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。バリアフリー整備の現状に関する主な意見は次のとおりです。(詳しくは付属資料 1~3 を参照)

■駅舎に関する事項

項目	主な意見
1. 視覚障がい者 誘導用ブロック	<ul style="list-style-type: none"> ○公共的な通路(デッキや地下通路等)における視覚障がい者誘導用ブロックが途中で途切れている箇所や敷設されていない箇所がある。 ○鉄道駅改札内において、視覚障がい者誘導用ブロック(警告ブロック含む)が途中で途切れている箇所がある。 ○周辺施設へ向かう経路に視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されておらず、わかりやすさと歩きやすさに配慮してほしい。 ○視覚障がい者誘導用ブロックと床面の色が似ているためブロックを認識・区別しにくい。 ○雨天の日など視覚障がい者誘導用ブロックが滑りやすく、危険である。
2. 音案内	<ul style="list-style-type: none"> ○身障者用切符券売機、触知案内図、点字運賃表、エレベーターなどの主要な設備の音声案内(アナウンス)が雑踏の音で聞こえづらい。 ○地下通路や改札やエレベーターの位置等を案内する音声案内が欲しい。
3. 案内・誘導	<ul style="list-style-type: none"> ○車椅子使用者や視覚障がい者、聴覚障がい者等に配慮したわかりやすい案内表示の使用や掲出位置など梅田地区全体で一貫した連続性のある案内・誘導をしてほしい。 ○案内・誘導サービス機器の操作性や情報の内容、表現、掲出位置などの提供方法を改善してほしい。 ○双方向コミュニケーション手段の提供方法や筆談マーク、耳マークなどを掲出してほしい。 ○エレベーター等までの床案内(優先表示)は大きくて見やすく、車椅子利用者にとってもわかりやすい。
4. 切符の購入	<ul style="list-style-type: none"> ○券売機等のテンキーが反応しない。 ○視覚障がい者等の障害の特性に配慮した機器の操作性を確保してほしい(突き出し式ボタン等)。 ○車椅子使用者等の障害特性に応じた券売機等の構造や操作性を確保してほしい。 ○障がい者の特性に応じた双方向コミュニケーションの方法の確保や改善が必要(駅員さんの常駐やモニター)。一部駅では、インターホン画面において、駅員側が画面に表示されておりコミュニケーションをとりやすい。
6. エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ○乗り換え経路においては、エレベーターを利用する場合、大規模な迂回が必要な場合が多く、移動等が円滑化されたバリアフリールートの複数化が必要。 ○エレベーターの音案内やボタンの位置など障がい者に対応した使用の検討が必要。
11. トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ○車椅子トイレが男子トイレのゾーンにあるなど誰もが使いやすいトイレの配置やピクト等の表示の改善が必要。 ○大型ベッドが設置されていないトイレがある。

項目	主な意見
I2.休憩設備	○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

■道路・交差点に関する事項

項目	項目	主な WS 等意見
(1) 歩行空間の整備	I.歩道の整備改良	○歩道の舗装の状態が悪く段差が大きい箇所がある。 ○歩道の勾配が急な箇所がある。
(2) 案内・誘導施設の整備		○沿道の施設やエレベーターまで視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されていない箇所がある。 ○通行量が多い公共的な通路(デッキ、地下通路)においては、視覚障がい者誘導用ブロックを両側に敷設してほしい。
(4) 交差点等の整備		○横断距離が長い音響信号がある交差点においては、対面同士を異なる音にするなど安全にわたるための工夫をしてほしい。 ○音響信号を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してほしい。
(5) 交通結節施設(駅前広場)の整備		○音声案内の整備や案内表示など見やすさとわかりやすさを確保した表示方法を確保してほしい。 ○大阪駅前広場のバス停における全体案内がエレベーター前と0番乗り場にあるのは良い。

■その他

項目	主な WS 等意見
民間施設等	○商業施設内に入ると視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されていないので敷設してほしい。 ○民間施設のエレベーターの位置や各階の案内がわかりにくく、案内・誘導が必要 ○トイレの仕様(非常用ボタンの位置、位置等の音声案内、ベッドの幅等)を改善してほしい。 ○男女別に分かれているトイレがあり、LGBTQ+の観点からは使いづらい ○ディアモール大阪のトイレ入口部のピクトはわかりやすい位置に掲出されていた。

I-5 今回の変更の趣旨

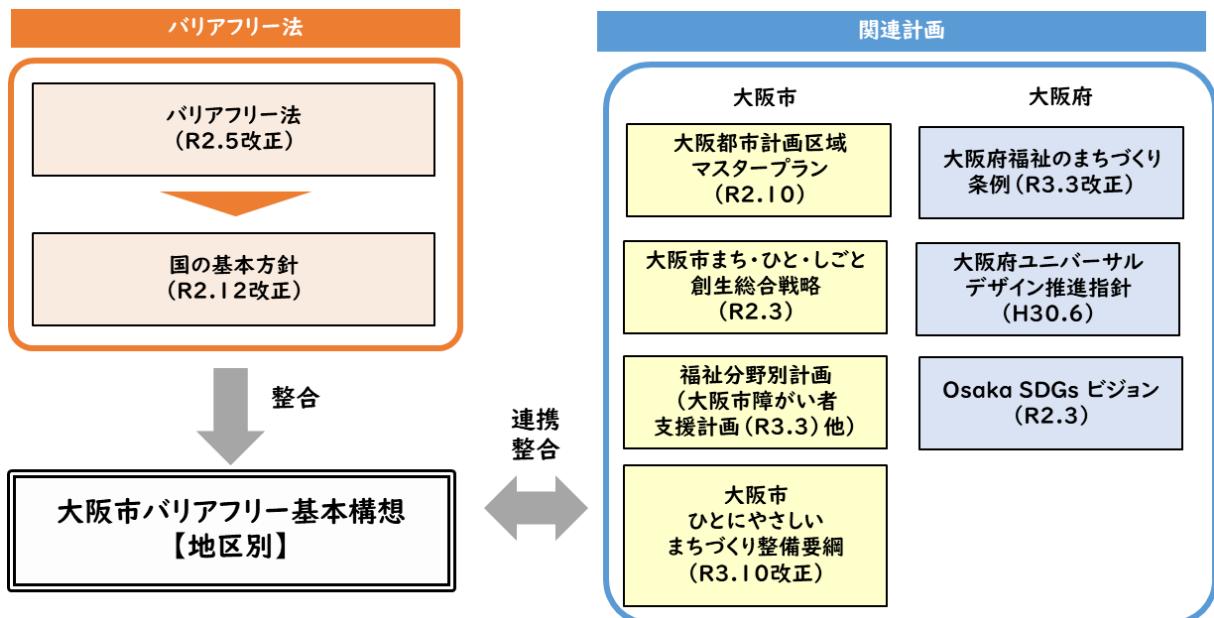
前述のとおり、作成した当時の基本構想(平成15(2003)年4月時点)に基づき、重点整備地区のバリアフリー化が着実に進展する中、梅田地区の土地利用の変化や社会状況の変化、市民・当事者等の意見などを踏まえた基本構想の変更が必要となっています。

I-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、「国的基本方針」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できます。

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つけて、外国人、妊産婦といった方も含めたすべての人とします。(参考資料1参照)

※: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 キャラクタリストクス)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ことが必要です。

各地区的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、接する必要があり、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。

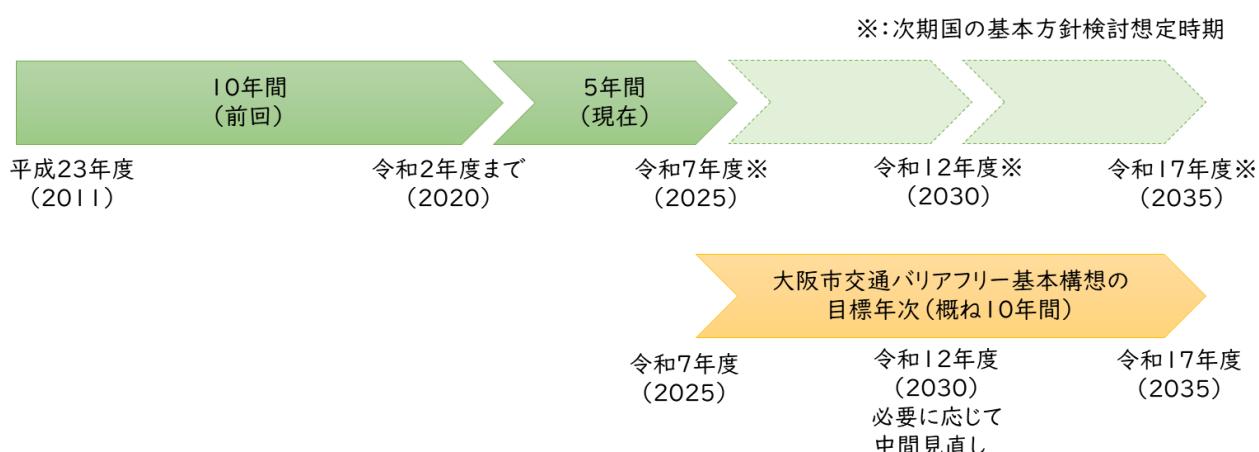
行政、公共交通事業者、交通管理者等の関係機関や市民・当事者等が、適切な役割分担のもと連携・協働しバリアフリー化の推進を図ります。ニア・イズ・ベターの観点から、重点整備地区ごとの市民・当事者等の意見を最も尊重することとします。

2-3 計画期間

バリアフリー法に基づく現行の国的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。

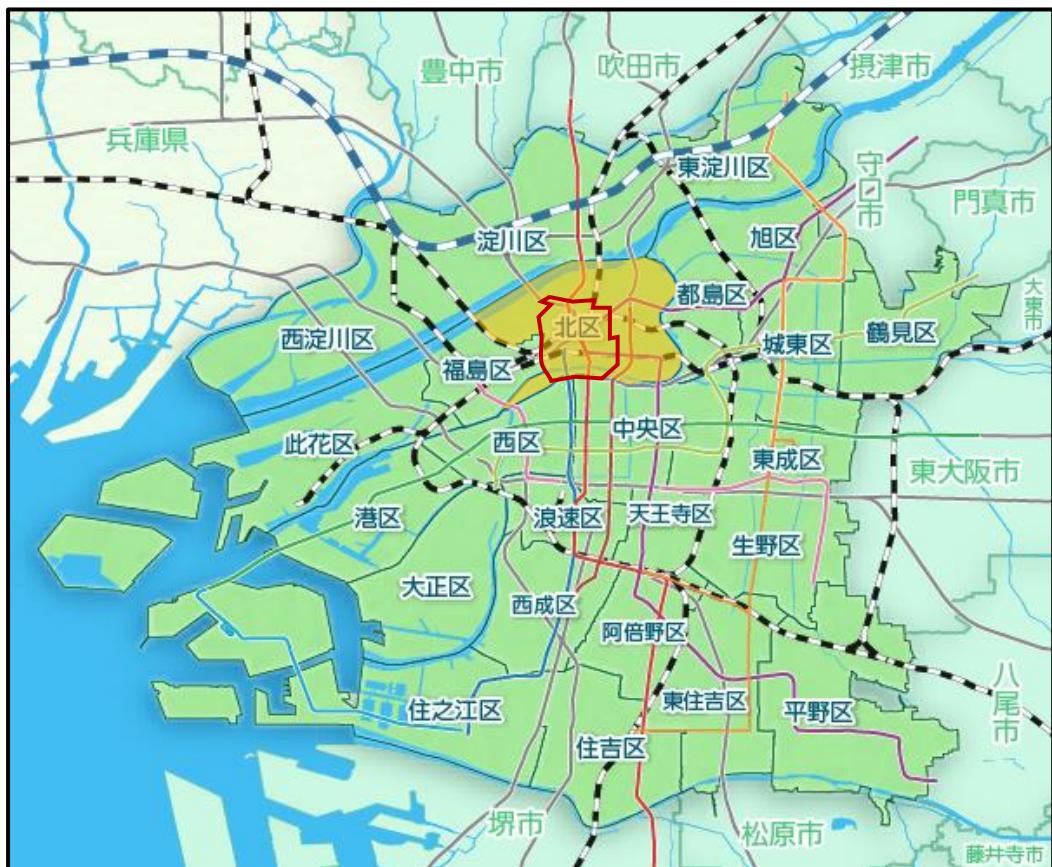


2-4 地区の概要

梅田地区は、JR大阪駅、北新地駅、阪急大阪梅田駅、阪神大阪梅田駅、Osaka Metro 梅田駅、東梅田駅、西梅田駅の7駅が立地する大ターミナル地区です。これら7駅の一日平均利用者数は約236万人で、通勤通学者の他に関西を来訪する人々の玄関口となっています。

地区内では、JR 大阪駅西側や南側には、JP タワー大阪 (KITTE 大阪)、大阪ステーションシティ、大阪駅前ビル群、百貨店をはじめ商業・業務ビルが建ち並び、面的に地下街が形成されており、地上、地下及びデッキ等による多層的な歩行者ネットワークが形成されています。また、JR 大阪駅北側にグランフロント大阪が開業し、うめきた2期エリアにおいて面的な開発が進められています。

さらに、JR 大阪駅 (うめきた地下口)～JR 難波駅・南海新今宮駅間をつなぐ、なにわ筋線の開業に向け事業が進められており、交通拠点としてのさらなる向上が期待されます。



梅田地区の位置

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※
JR 西日本(東海道線)大阪駅	849	845
阪急(神戸線・宝塚線・京都線)大阪梅田駅	601	513
阪神(本線)大阪梅田駅	192	170
Osaka Metro(御堂筋線)梅田駅	450	442
Osaka Metro(谷町線)東梅田駅	169	168
Osaka Metro(四つ橋線)西梅田駅	121	118
JR 西日本(JR 東西線)北新地駅	86	101
合計	2468	2357

※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

梅田地区は、大阪市を代表するターミナルです。これまで、基本構想の「誰もが安全に快適に移動できる立体的な回遊都市の形成」を地区の基本理念として、橋上駅から地下駅への乗り換えに係るエレベーターの整備が進められてきました。また、駅舎内においては、ホームの安全対策やトイレの多機能化が図られ、主要な経路では、歩道における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、音響信号機の設置が進められてきました。さらに、大阪駅前地下道などの整備が進められ、地下・地上・デッキ等の各レベルで円滑な移動が可能な歩行者空間が整備されてきました。今後、うめきた2期区域の全体まちびらきや大阪新阪急ホテル・阪急ターミナルビルの建替や阪急三番街の全面改修プロジェクトである「芝田1丁目計画」などにより、まちの回遊性の向上、歩行者ネットワークの形成が期待されます。

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、2025年の大阪・関西万博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基づき、すべての利用者に利用しやすい環境整備とともに、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こと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) 鉄道駅

・JR大阪駅や阪急大阪梅田駅、阪神大阪梅田駅などは、ホームや改札口数が多い大ターミナル駅です。

このため、利用動線が錯綜し、車いす使用者や視覚障がい者などが安全な動線を確保することが困難であることから、適切な案内・誘導が必要となっています。

・7駅ともにエレベーター等による高低差の解消が行われていますが、改札口の数が多い大ターミナルでは、エレベーターの位置によっては大きな迂回が生じる、エレベーターの位置がわからない、混雑しており利用できないなど利用のしやすさの向上が必要となっています。

・利用者が多く、非常に混雑しているため、ホームなど狭い場所での安全対策や無人改札における利用のしやすさの確保などについて検討が必要となっています。

・バリアフリートイレ内の大型ベッドの設置、高齢者、障がい者、異性介助者、LGBTQ+、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいトイレの設置、長距離移動や人込み、音や光などの環境に配慮したカームダウン・クールダウンスペースの設置などの検討が必要となっています。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

・障がい特性に配慮した券売機・精算機の構造(蹴込み、設置高さ等)の改善、音声案内装置の設置及び音量の改善

- ・車両とホームの段差の解消、ホームにおける列車の案内や安全対策(ホーム柵の設置)
- ・駅舎内及び周辺施設のわかりやすい案内・誘導

■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題

- ・無人改札への対応(インターホンの音声案内の整備や点字対応等、多様な障がい特性への対応)
- ・エレベーターの増設及び大型化
- ・バリアフリートイレにおける大型ベッドの設置、バリアフリートイレの機能の分散化、オールジェンダートイレの設置(配置・仕様)やカームダウン・クールダウンスペースの設置

2) 乗り換え経路

- ・7駅の相互乗り換えがあるため、乗り換え動線が複雑で複数あり、橋上駅から地下駅への乗り換え経路には、複数回の上下移動が伴います。エレベーターの位置がわからない、混雑しており利用できない、エレベーターの停止階案内において他の鉄道駅への乗り換え案内がなく降車階がわからないなど利用のしやすさの向上が必要となっています。
- ・一般的な経路とバリアフリールートが異なる場合において、一般的な経路の他に、バリアフリールートの案内・誘導が必要です。
- ・JR 大阪駅は、梅田地区の核となる旅客施設であり、外国人を含め利用者が多く混雑し、歩行者動線が錯綜していることから、車いす使用者や視覚障がい者等は移動しにくい状況です。
- ・JR 大阪駅は、御堂筋口改札や連絡橋口改札等にエレベーターが設置され、バリアフリールートが確保されていますが、中央口改札のバリアフリー化については、改札内にエレベーターが設置されていないため、各ホームから中央口改札へ移動ができません。また、中央口改札から阪神大阪梅田駅百貨店口の移動経路は、階段とエスカレーターのみとなっており、車いす使用者はJR大阪駅御堂筋口方面からエレベーターを利用して地下に移動しており、大きな迂回が生じています。
- ・また、Osaka Metro 谷町線東梅田駅から阪神大阪梅田駅百貨店口の乗り換え経路上に、階段があり、車いす使用者は大きな迂回が生じています。エレベーター等上下移動設備の設置の検討、エレベーター位置や迂回の少ない経路の案内などすべての人にとてわかりやすい案内・誘導の検討が必要です。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・乗り換え経路の視覚障がい者誘導用ブロックについて、敷設位置の見直しや追加、人通りの多い乗り換え経路における両側への敷設の検討、黄色以外の誘導用ブロックで床面と区別が困難な箇所における床面との色彩組合せに配慮した整備、維持管理
- ・エレベーターなどの上下移動設備の設置やエレベーター位置及び周辺施設のわかりやすい案内・誘導、利用者が多い経路における視認しやすい掲出位置等に配慮した案内・誘導、バリアフリールートの案内・誘導

3) 道路・交差点・駅前広場

- ・梅田地区では広幅員の歩道が整備されています。この空間を有効活用し、より安全で安心して移動できる歩行者ネットワークを形成する必要があります。

- ・歩道と車道の境界部の段差や歩道の勾配が大きい箇所があるほか、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている、黄色以外で誘導用ブロックが歩道と区別がしにくい箇所があるなど、車いす使用者や視覚障がい者等が移動しにくい状況です。
- ・梅田地区は広域的な幹線道路により街区が形成されています。このため、横断距離の長い横断歩道が多数あります。横断歩道を安全に横断するために、音響信号機の音量の調整などについて検討する必要があります。
- ・梅田地区は駅前広場が整備されており、鉄道、バスやタクシーなど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行う必要があります。バス停留所位置の点字等による表示方法など、すべての人にとてわかりやすい案内・誘導の検討が必要です。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・車道と歩道の縁石の段差の解消及び歩道の勾配の改善
- ・音響信号機の音量や方式の見直し
- ・生活関連経路における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置の見直しや追加、人通りの多い生活関連経路における両側への敷設の検討、黄色以外の誘導用ブロックで歩道と区別が困難な箇所における歩道との色彩組合せに配慮した整備、維持管理
- ・駅前広場におけるバス停留所位置の点字等による表示方法の改善

4) 地下街

- ・梅田地区の地下街は面的に整備され、周辺の商業・業務施設と接続されており、地上に比べると視覚情報が得られず現在地や周辺施設位置を把握することが困難です。エレベーターやバリアフリートイレ等が記載された施設案内板の設置や地図などによる事前情報の提供などにより、すべての人にとてわかりやすい情報の提供が必要です。
- ・バリアフリートイレ内の大型ベッドの設置、高齢者、障がい者、異性介助者、LGBTQ+、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいトイレの設置などの検討が必要となっています。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・施設案内及び周辺施設のわかりやすい案内・誘導

■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題

- ・バリアフリートイレにおける大型ベッドの設置、バリアフリートイレの機能の分散化、オールジェンダートイレの設置（配置・仕様）

5) 地上と地下の連続性確保

- ・梅田地区の多層構造を活かして立体的な歩行者ネットワークを機能させるには、いつでも、だれでも快適に上下移動できるよう、地上と地下の円滑な移動を確保する必要があります。主な道路横断箇所（主要な交差点）の地上と地下の連続性が望まれる箇所を「結節拠点」として位置づけ、地上と地下の上下移動の円滑化及び平面横断の円滑化を図り、立体的な歩行者ネットワークを構築します。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・地上と地下の上下移動の円滑化及び平面横断の円滑化

(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「各地区的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」に沿った梅田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 面的、多層的に形成された歩行空間のバリアフリー化の推進

面的にネットワーク化された地上経路、地下経路、デッキ等やそれらを連結するエレベーターなど既存ストックを有効活用して、季節や天候などにあわせて複数の経路が選択できるような立体的な歩行空間のネットワークを形成し、面的、多層的なバリアフリー化を図ります。

方針2 わかりやすい案内・誘導の充実

案内・誘導サインの整備・改善などによる「わかりやすさ」を向上させることにより、「迷うこと」や「探すこと」による移動の負担感を軽減するような対策を推進します。

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た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

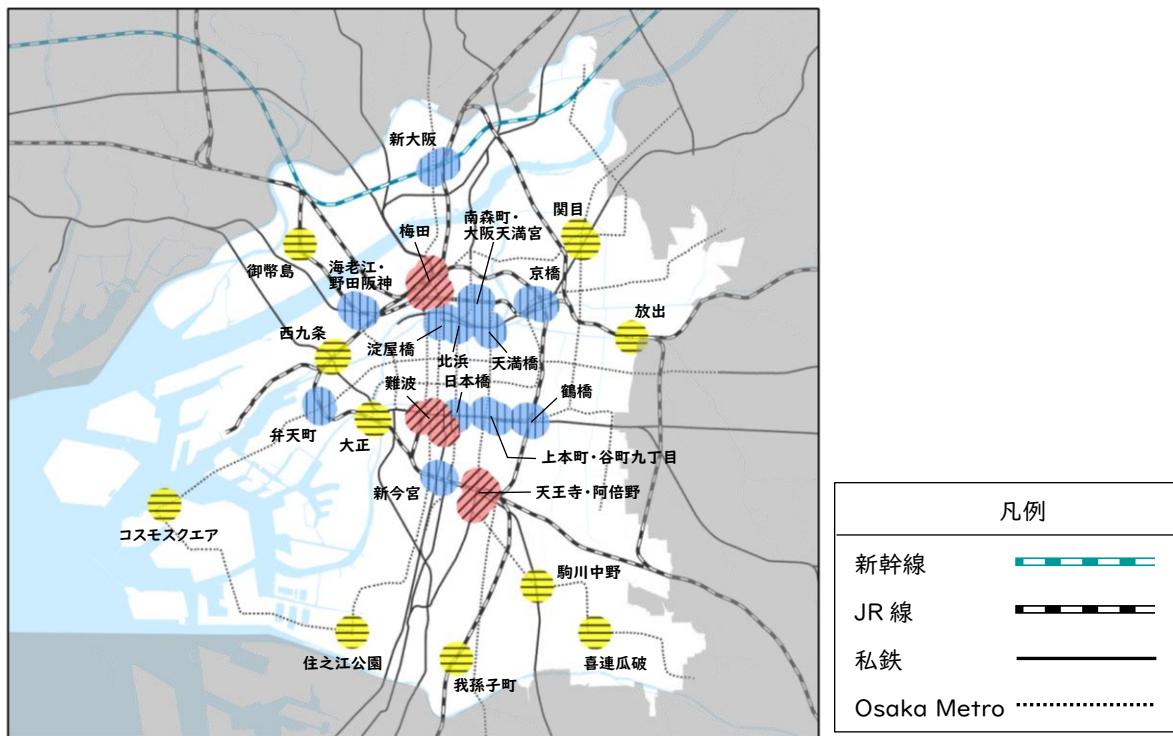
3-1 重点整備地区選定の考え方

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いたします。

- 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徒步圏に官公庁施設、福祉施設が集積している旅客施設を含む地区

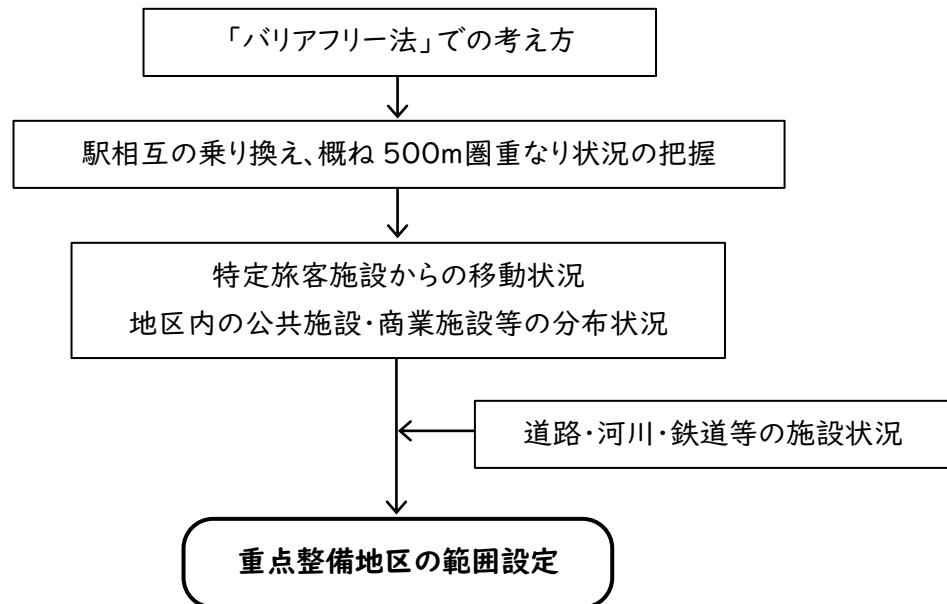
上記の考え方を踏まえ、選定した地区（25地区）は次のとおりです。

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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



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

梅田地区では、以下の考え方に基づいて、面積約 175ha 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

JR 大阪駅、北新地駅、阪急大阪梅田駅、阪神大阪梅田駅、Osaka Metro 梅田駅、東梅田駅、西梅田駅から概ね 500m 圏の範囲で設定します。

(2)大阪の「顔」としてふさわしい都市機能（文化、交流、商業、業務施設など）が面的に集積した範囲

梅田地区には人々の交流や来訪者へのもてなしの場となるホールやホテルが立地するほか、商業、業務機能が大阪駅の北側、南側に面的に集積しています。大阪の「顔」としてふさわしい、質の高い潤いとゆとりある都市空間を目指すべき区域として、重点整備地区を位置づけます。

(3)広域的な利用がある医療施設を含む範囲

梅田地区には大阪中央病院、済生会中津病院など広域的な利用がある医療施設が立地しています。駅から医療施設までの経路を含む範囲を重点整備地区として位置づけます。

(4)障がい者、高齢者、来訪者など誰もが回遊し、「梅田」を楽しむ範囲

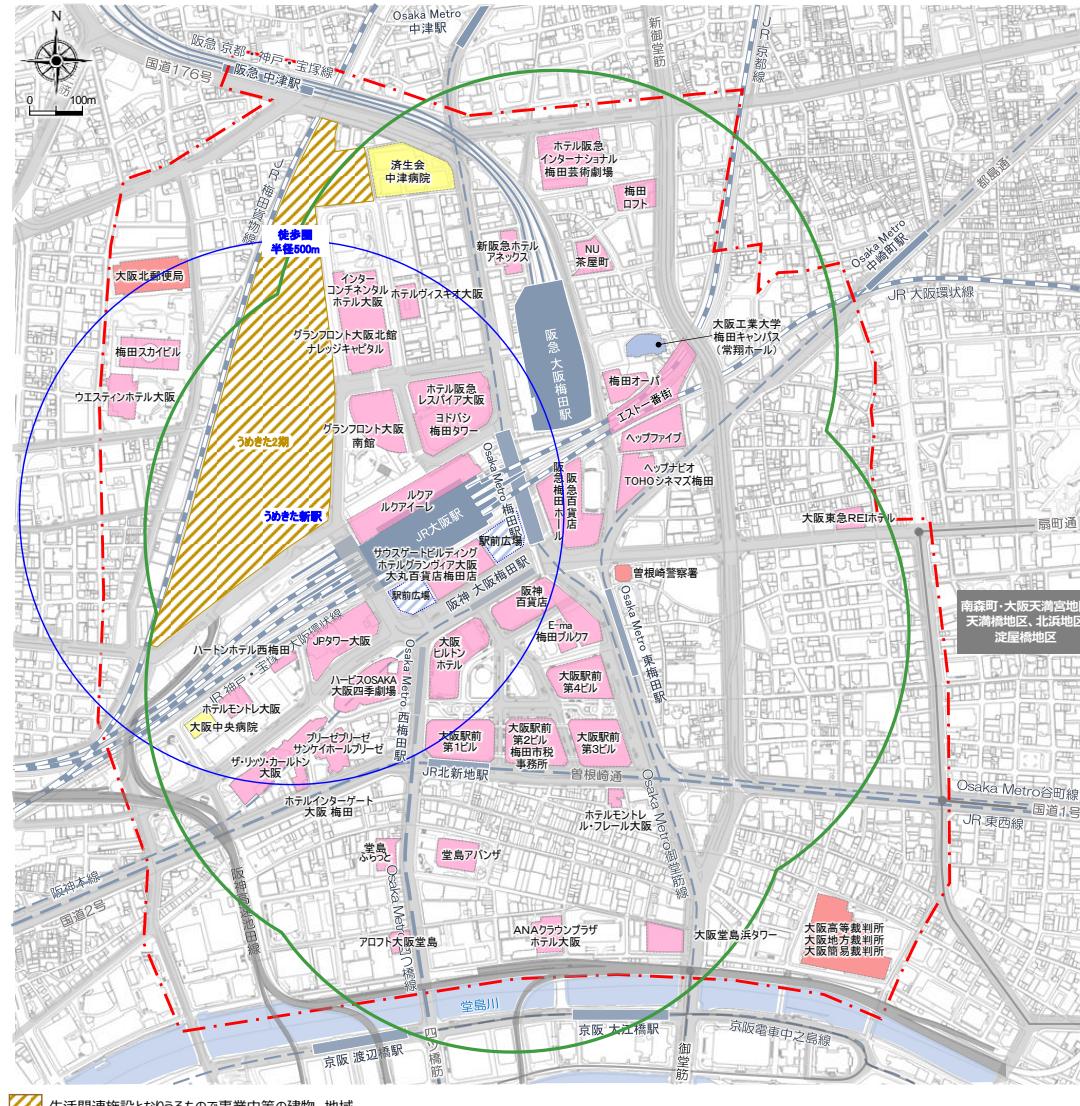
梅田地区は前述のとおり、文化、交流、商業など様々な都市機能が面的に集積しています。梅田地区の回遊性を活かして、障がい者、高齢者、来訪者など誰もが「梅田」を楽しめる範囲を重点整備地区に位置づけます。

(5)地上、地下、デッキによる多層構造を活かした歩行空間ネットワークが形成できる範囲

梅田地区は歩道が面的にネットワークされているほか、地下街も面的に発達しています。このような多層構造を活かした立体的な歩行空間ネットワークを形成すべき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 175ha)

凡 例	
	重点整備地区
	駅を中心とした500m圏
	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



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		JR 大阪駅
		JR 北新地駅
		阪急大阪梅田駅
		阪神大阪梅田駅
		Osaka Metro 御堂筋線梅田駅
		Osaka Metro 谷町線東梅田駅
		Osaka Metro 四つ橋線西梅田駅
官公庁等施設	官公庁施設	阪急中津駅
		曾根崎警察署
		大阪高等裁判所
		大阪地方裁判所
	梅田市税事務所	大阪簡易裁判所
教育・文化施設	郵便局、銀行	大阪北郵便局
	文化施設	大阪工業大学梅田キャンパス
		梅田芸術劇場
		大阪工業大学梅田キャンパス(常翔ホール)
		阪急うめだホール
		大阪四季劇場
	教育施設	サンケイホールブリーゼ
医療・福祉施設	医療施設	ナレッジキャピタル
		済生会中津病院
	福祉施設	大阪中央病院
	—	—
商業施設		梅田ロフト
		梅田オーパ(ABC-MART 梅田ビル)
		ヨドバシ梅田タワー
		梅田エスト(エスト一番街)
		ヘップファイブ
		ヘップナビオ(TOHO シネマズ梅田含む)
		阪急百貨店
		サウスゲートビルディング
		大丸百貨店梅田店
		阪神百貨店
		大阪駅前第1ビル
		大阪駅前第2ビル

区分		生活関連施設一覧
商業施設		大阪駅前第3ビル
		大阪駅前第4ビル
		堂島アバンザ
		堂島ふらっと
		ルクア、ルクアイーレ(大阪ステーションシネマ含む)
		ハービス OSAKA(ハービス PLAZA、ハービス PLAZA ENT)
		ブリーゼブリーゼ
		E-ma(梅田ブルク7含む)
		NU 茶屋町
		グランフロント大阪北館
		グランフロント大阪南館
		梅田スカイビル
宿泊施設		JP タワー大阪 (KITTE 大阪)
		ホテル阪急インターナショナル
		ホテル阪急レスパシア大阪
		ホテルグランヴィア大阪
		大阪ヒルトンホテル
		ザ・リッツカールトン大阪
		インターモンチネンタルホテル大阪
		ANAクラウンプラザホテル大阪
		ウェスティンホテル大阪
		ホテルモントレ大阪
		JP タワー大阪(大阪ステーションホテル)
		大阪堂島浜タワー(カンデオホテルズ大阪ザ・タワー)
		ホテルインターナショナル大阪梅田
		ハートンホテル西梅田
		大阪東急RE I ホテル
		ホテルヴィスキオ大阪
公園・運動施設	公園	ホテルモントレ ル・フレール大阪
		アロフト大阪堂島
公園・運動施設	運動施設	新阪急ホテルアネックス
		-
その他の施設	その他	-

4-2 生活関連経路設定

全ての経路においてバリアフリー化されることが最も望ましいですが、梅田地区では広い範囲で面的に広がった歩行者ネットワークを形成しているため、整備量が膨大なものとなります。このため、優先的に整備を行う経路を生活関連経路として設定します。

生活関連経路は、1)地上経路、2)地下経路、3)デッキ等、4)地上と地下の連続性確保(結節拠点)、5)乗り換え経路に分類し設定します。設定の基本的考え方を以下に示します。

(1) 地上経路

大阪駅前ビル群が集積する地区を中心に生活関連施設が集積する東西南北各エリアを結ぶ幹線軸を生活関連経路として設定します。

(2) 地下経路

全ての地下経路を生活関連経路として設定します。

(3) デッキ等

自動車との完全分離が図れて安全に通行できることから、移動の円滑化を図る歩行者ネットワークの一つとして設定します。

(4) 地上と地下の連続性確保(結節拠点)

主な道路横断箇所(主要な交差点)及び地上、地下の連続性が望まれる箇所を「結節拠点」として位置づけ地上と地下の上下移動の円滑化及び平面横断の円滑化を図り、立体的な歩行者ネットワークの拠点として機能させます。

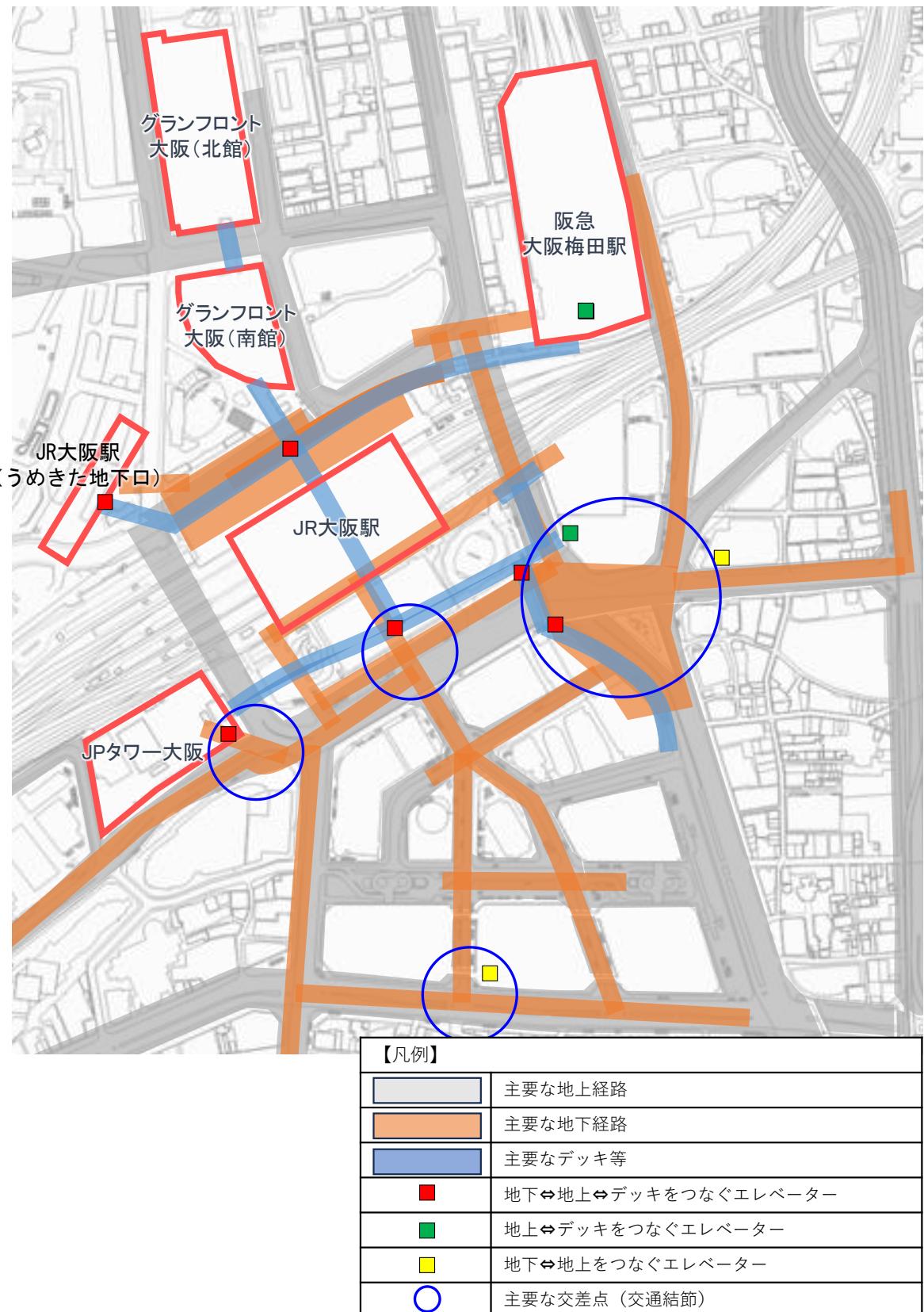
(5) 乗り換え経路

車椅子使用者、視覚障がい者、健常者等の視点で乗り換え経路を設定します。

生活関連経路の路線名

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

図表1 地上と地下の連続性確保（結節拠点）

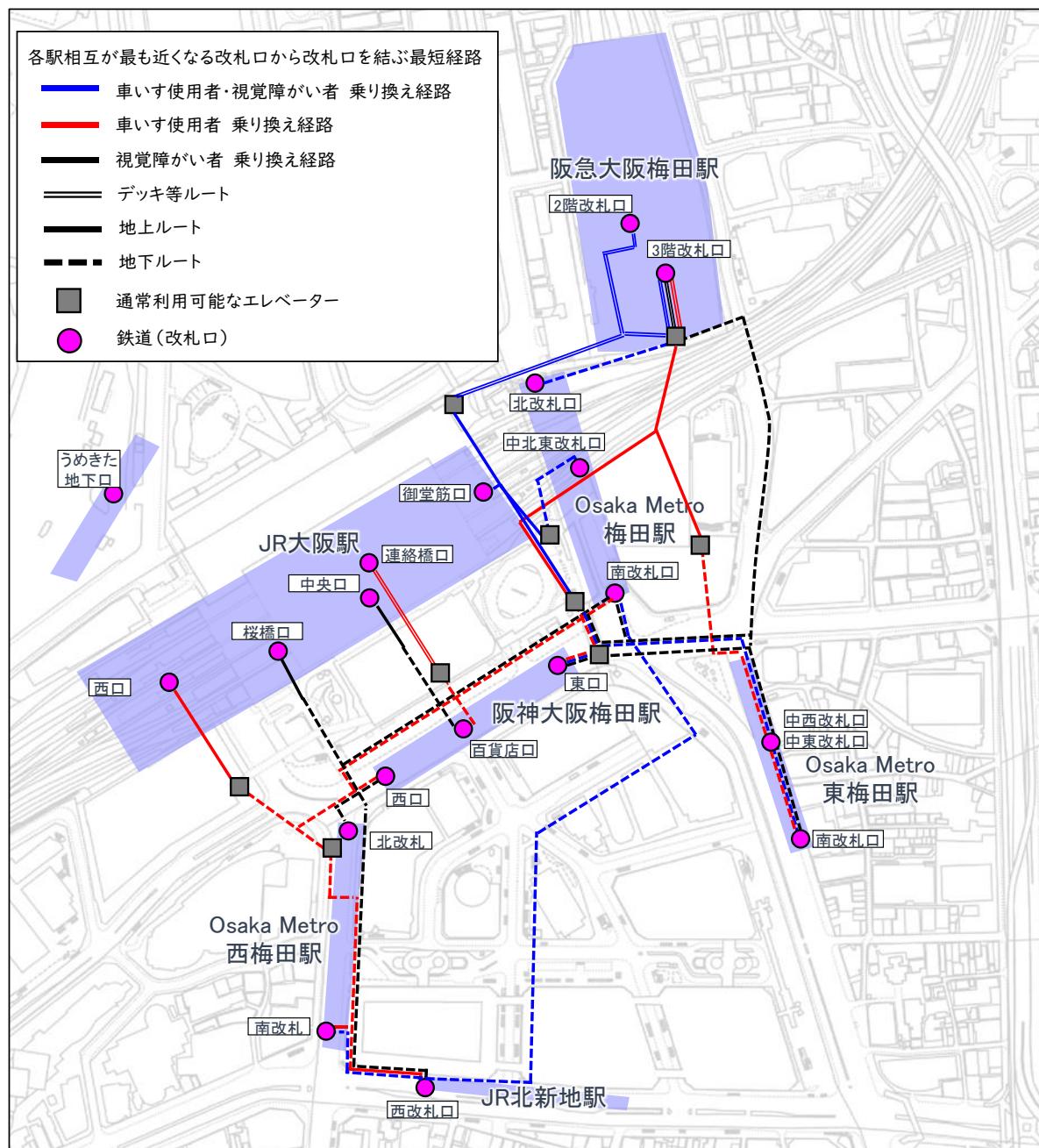


図表2 乗り換え経路

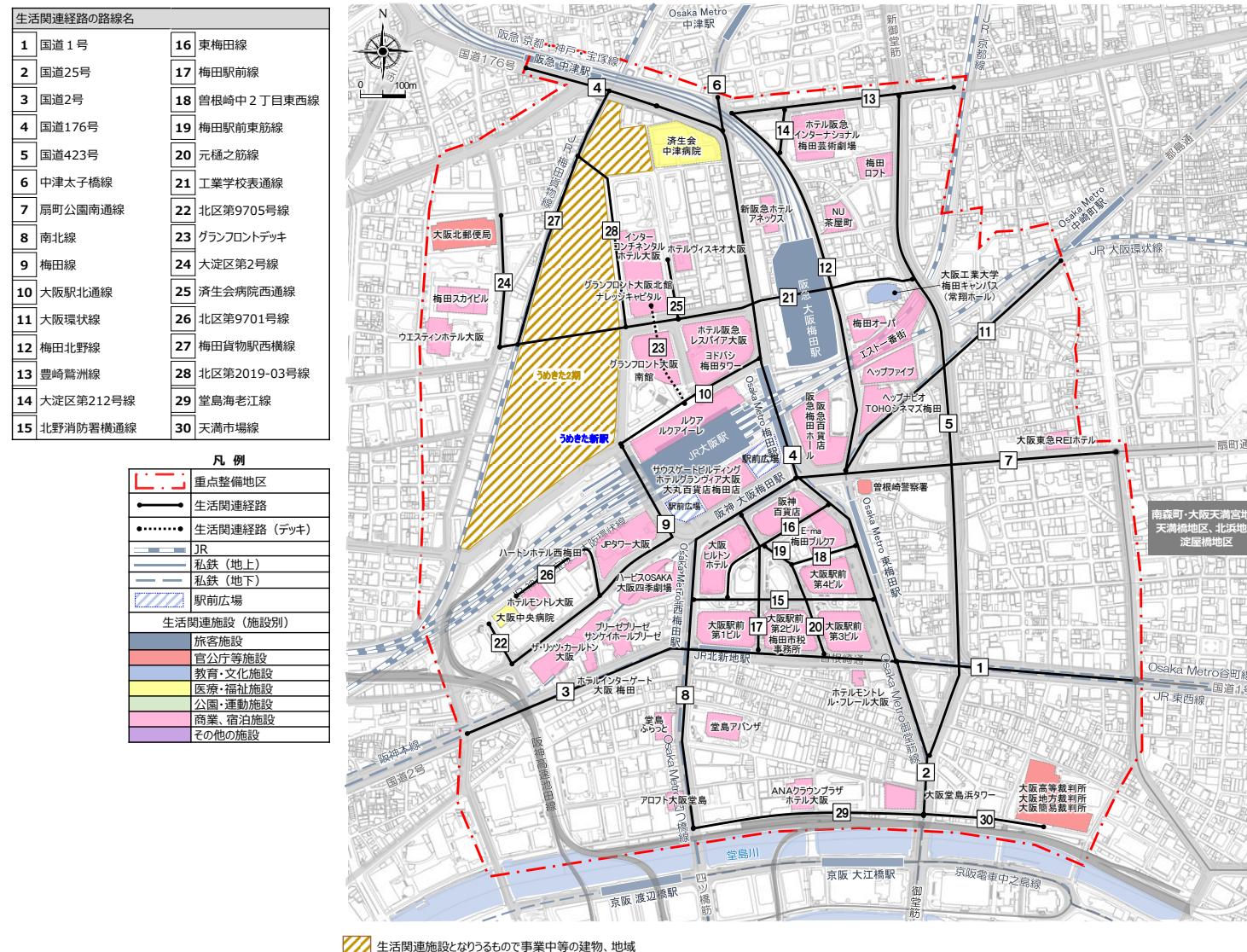
改札からホームまでエレベーターが設置されている最寄りの改札口

JR	JR大阪駅	御堂筋口、連絡橋口(3F)、西口
	JR北新地駅	西改札口
阪急	阪急大阪梅田駅	3階改札口、2階改札口
阪神	阪神大阪梅田駅	東口、百貨店口、西口、
Osaka Metro	御堂筋線 梅田駅	北改札口、中北東改札口、南改札口
	谷町線 東梅田駅	中西改札口、中東改札口、南改札口
	四つ橋線 西梅田駅	南改札口

主要な乗り換え経路



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、別添1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駆 32%	23駆 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駆 48%	32駆 49%
エレベーター	乗り換え経路の確保 [対象:60駆]	59駆 98%	59駆 98%
階段	踏面端部が容易に識別できるように配慮する	62駆 95%	65駆 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駆 99%	64駆 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駆 15%	11駆 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	<p>1. 視覚障がい者誘導用ブロック</p> <p>□(1-1) 道路、地下街など各公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。</p> <p>□(1-2) 移動動線としては、公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、プラットホームまでとする。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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
2. 音案内	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p>

整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)		
項目	駅舎	
3. 案内・誘導	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>◇(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。</p> <p>◇(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。</p>	

整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)		
項目	駅舎	
4. 切符の購入 (1) 券売機等	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p>	
5. 改札口	<p>□(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つ以上設ける。</p> <p>□(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。</p>	

※: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	<p>6. エレベーター</p> <p>(1) 経路の確保</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>◇(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。</p> <p>(2) 構造・仕様</p> <p>□(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、スルーモードや直角2方向出入口型も考慮し、円滑な動線の確保に努める。</p> <p>□(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。</p> <p>(3) 乗り換え経路の確保</p> <p>□(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。</p> <p>(4) 代替措置</p> <p>□(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。</p> <p>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。</p>
7. 階段	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p>

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	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
	9. 車両とホームとの隙間・段差 (1) ホーム構造・車両構造	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
	(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	<p>◇(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
	11. トイレ	<p>□(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トイレ(車椅子対応トイレを含む)を設置する。</p> <p>□(11-1-2) バリアフリートイレ内に大型ベッドの設置を検討する。</p> <p>◇(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>

※: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。

整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)		
項目		
駅舎	12. 休憩設備	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>◇(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。</p>
その他	13. 情報提供	<p>□(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)。</p> <p>□(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努める。</p> <p>□(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)</p> <p>□(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。</p>
	14. 心のバリアフリー	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
	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

大阪駅 (JR 西日本) ◇: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	—	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	—	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	一部整備済。未整 備箇所は、取替時 期に検討。	—	○	
	□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	—	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	整備済	—	維持更新	
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	—	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	整備済 大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続 き、検討を行う。	—	—	
	□移動等円滑化のための主要な 設備(エレベーター、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	整備済	—	維持更新	
	□異常時に改札付近等における情 報の提供	ディスプレイ等を整 備済	—	維持更新	

○: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	◇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)]	整備済	—	維持更新
	◇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)]	整備済	—	維持更新
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	連絡橋口、西口、うめきた地下口のみ整備済。それ以外の改札については大規模改良時に検討	—	○
	□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	未整備箇所については大規模改良時に検討 中央口、連絡橋口、桜橋口:蹴込み無し 御堂筋口:自立型精算機を設置	—	○
	□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	中央口にみどりの窓口、うめきた地下口にみどりの券売機プラスを整備済。大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、未整備箇所については、引き続き機器更新時等の改良について検討する。	—	○

○: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	—
	6.エレベー ター	□ホームから公用通路まで1以 上の経路の確保	整備済	—
		□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	整備済	—
		◇ホームから公用通路まで2以 上の経路の検討[対象:大規模 駅]	整備済(中央口、南 口、御堂筋口、連絡 橋口、西口、うめき た地下口)	—
		□大型化等の検討	大規模改良時に検 討	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で 表示	整備済	—
		□踏面端部が容易に識別できるよ うに配慮する	整備済	—
	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	発車標及び自動放 送を整備済	—
		□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	未整備(車種・両 数により変動する ため、車両側に表 示)	—
	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	継続検討	—
		□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	喚起表示等を整備 済	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介 助の実施	配備済	—
10.ホーム におけ る安全	◇ホームドア又は可動式ホーム柵 の設置	1.2.5.6.7.8.21 番線ホームに整備 済	—	維持更新

○: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	対策	3.4.9.10.11.22. 23.24 番ホームは 未整備	—	○
		□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	— 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	— 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	— 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	大規模改良時に検 討	— ○
		◇バリアフリートイレの機能の分散 化の検討	ベビーチェア等を 整備済 大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続き 検討を行う。	— —
	12.休憩設 備	□休憩設備を1以上設置	整備済	— 維持更新
		◇授乳室等やカームダウン/クール ダウンスペースの設置の検討	大規模改良時に検 討	— ○
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	検討中	— 繼続検討
		□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	自動放送、ディスプ レイによる表示で情 報提供	— 繼続実施
		□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	翻訳機能や筆談機 能のあるタブレット を駅係員が所持	— 繼続実施
	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*)
		□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*)

●: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
その 他		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*)

●:特定事業、○:関連事業

北新地駅(JR 西日本) ◇: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 導用プロ 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	—
	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	—
		□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	未整備箇所は取替 時期に検討	○
		□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	—
		□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	整備済	—
	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	—
		□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	未整備 大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続 き、検討を行う。	—

○: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	□移動等円滑化のための主要な設備(エレベーター、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	整備済	—	維持更新
	□異常時に改札付近等における情報の提供	ディスプレイ等を整備済	—	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)]	整備済	—	維持更新
	◇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)]	整備済	—	維持更新
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	大規模改良時に検討	—	○
	□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	大規模改良時に検討	—	○
	□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	みどりの窓口にて対応	—	継続実施
5.拡幅改 札口の 設置	□拡幅改札口の設置	整備済	—	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	—	維持更新
	□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	整備済	—	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]	対象外(出口が1つのため)	—	—

○: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	□大型化等の検討	大規模改良時に検討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済	—
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済	—
	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	発車標及び自動放送を整備済	—
		□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	未整備(車種により変動。車両側で表示)	—
	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	継続検討	—
		□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、旅客に對しこれを警告するための設備等の設置	喚起表示等を整備済	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	配備済	—
	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	1.2番ホームに整備済み	—
		□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	—
		□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	—
	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	—
		□バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	大規模改良時に検討	—

○: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	△バリアフリートイレの機能の分散化の検討	ベビーチェア等整備済 大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き検討を行う。	—	—
12.休憩設 備	□休憩設備を1以上設置	整備済	—	維持更新
	△授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	大規模改良時に検討	—	○
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	検討中	継続検討
		□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	自動放送、ディスプレイによる表示で情報提供	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	翻訳機能や筆談機能のあるタブレットを駅係員が所持	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*)
		□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*)	

●: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	1.視覚障 がい者 誘導用 プロ 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	—	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	一部未整備 茶屋町口 改札口については、芝 田一丁目計画実施時 に整備予定	—	○	
	□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	一部未整備 芝田一丁 目計画実施時に整備 予定	—	○	
	□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	—	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	降車ホーム上にある階 段に音響装置を設置済	—	維持更新	
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	大阪・梅田地区統一サ インに更新済	—	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	大阪・梅田地区統一サ インに更新済 大阪市交通バリアフリー 基本構想推進協議 会での議論を踏まえ、 引き続き、検討を行う。	—	—	
	□移動等円滑化のための主要 な設備(エレベーター、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	大阪・梅田地区統一サ インに更新済	—	維持更新	
	□異常時に改札付近等における 情報の提供	各改札口にご案内ディ スプレイを設置済。 駅構内放送での案内も 実施。	—	維持更新	

○: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	◇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)]	改札口付近に駅構内点字案内と音声案内設置済	—	維持更新
	◇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)]	・各改札口の改札内外に駅係員およびだしインターホンを設置済 ・目の不自由なお客様にもご認識いただけるよう音声案内機能も設置済	—	維持更新
	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	芝田一丁目計画実施時に対応できるように 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	□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	<p>整備済</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 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。 ・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。 ・テンキー押下による音 声案内を開始 <p>従来からメーカーとも協 議して改良可能な事項 については対応してき たが、引き続き機器更 新時等の改良について 検討する。</p>	—	○

○: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	□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	整備済 ・遠隔にある改札口や制御所から券売機の操作が可能 ・券売機に搭載されたインターホンにて、旅客と、遠隔にある改札口や制御所の駅係員間のコミュニケーションが可能 従来からメーカーとも協議して改良可能な事項については対応してきたが、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き機器更新時等の改良について検討する。	—	○
5.拡幅改札口の設置	□拡幅改札口の設置	移動等円滑化経路において整備済	—	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	—	維持更新
	□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	整備済	—	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]	芝田一丁目計画実施時に整備予定	—	○
	□大型化等の検討	芝田一丁目計画実施時に整備予定	—	○
7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済	—	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	—	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	案内表示器や放送設備を設置し、列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音声で提供	—	維持更新

○: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	□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	一部整備済 編成両数の関係で設置できない番線がある。	—	—
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	2040年度までに可動式ホーム柵工事に合わせてホームと車両の段差・隙間の縮小工事を実施予定	—	○
	□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	2040年度までに可動式ホーム柵工事に合わせてホームと車両の段差・隙間の縮小工事を実施予定	—	○
	□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	改札室内に配備済	—	維持更新
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	2040年度までに全番線に整備予定	—	○
	□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	—	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	—	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	—	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	一部バリアフリートイレにて設置済	—	維持更新
	◇バリアフリートイレの機能の分散化の検討	・一般便房にベビーチェアや簡易オストメイト等を整備済 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き検討を行う。	—	—
12.休憩設	□休憩設備を1以上設置	整備済	—	維持更新

○: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	
備	△授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	授乳室設置済み。カームダウン/クールダウンスペースの設置は検討中。	—	○	
その他	13.情報提供	<p>□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</p> <p>□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</p> <p>□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</p>	<p>2023年7月25日に阪急電鉄ウェブサイト(www.hankyu.co.jp)を改修し、ウェブアクセシビリティ「シングルA」に適合できるよう配慮している。</p> <p>各改札口に設置しているご案内ディスプレイにおける運行情報の配信、およびだしインタークン(テレビ電話による遠隔案内システム)の筆談機能、係員の筆談対応、案内放送による運行情報の提供</p> <p>・サービス介助士資格取得を推奨 ・接遇教育の実施</p>	<p>—</p> <p>—</p> <p>—</p>	<p>継続実施</p> <p>継続実施</p> <p>継続実施</p>
	14.心のバリアフリー	<p>□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</p> <p>□職員への研修・教育の実施</p> <p>□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</p>	<p>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</p> <p>職員の接遇向上や理解促進のための研修の実施</p> <p>職員の接遇向上のための資格習得推進(サービス介助士)</p> <p>—</p>	<p>●(教育啓発*)</p> <p>●(教育啓発*)</p> <p>●(教育啓発*)</p> <p>—</p>	

●: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	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	視覚障がい者誘導用ブロックを敷設済	—	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	西改札用は、エレベーター新設に合わせて設置済	—	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	・東改札用は、既設エスカレーターに、当該設備を設置済 ・西改札用は、令和4~5年度エスカレーター新設に合わせて、当該設備を設置済	—	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	西改札トイレに、誘導チャイム(音声による案内装置)を設置済	—	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	西改札用階段に、誘導チャイム(音響による案内装置)を設置済	—	維持更新
	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	設置済	—	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、吊下げ・壁付け・床面表示等での乗換・施設案内整備済 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う	—	—

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	□移動等円滑化のための主要な設備(エレベーター、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	設置済	—	維持更新
	□異常時に改札付近等における情報の提供	東改札及び西改札共に、改札付近に情報案内ディスプレイを設置し、運行異常時の情報を提供済	—	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)]	西改札用点字案内板に、誘導チャイム(音声による案内装置)を設置済	—	維持更新
	◇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)]	西改札(百貨店口)に、モニター及び設置位置をお知らせする音声誘導機能などを搭載した多機能式インターホンを設置済	—	維持更新
	□車椅子使用者に配慮した蹴込み構造の検討	東改札及び西改札共に、車椅子利用者に配慮した構造に整備済	—	維持更新
	□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	東改札及び西改札共に、視覚障がい者向けにテンキーや音声による精算処理ができる精算機を設置済	—	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	□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	東改札及び西改札共に、視覚障がい者向けにテンキーや音声による券購入機能やインターホン機能搭載した券売機を設置済	—	維持更新
	5.拡幅改札口の設置	東改札及び西改札共に、設置済	—	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	東改札に、ホーム～公共用通路までのエレベーターを整備済	—
		□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	東改札及び西改札に、ホーム～公共用通路までのエレベーターを設置し、他社線への乗り換え経路を確保済	—
		◇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]	東改札及び西改札共に、ホーム～公共用通路までのエレベーターを設置し、2以上の経路を確保済	—
		□大型化等の検討	・西改札に、ホーム～公共用通路までの15人乗りエレベーターを整備済 ・東改札に、ホーム～公共用通路までの24人乗りエレベーターを整備済	—
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	点字シートを設置済	—
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済	—

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	8.ホームに おける列 車の案 内	□列車の行先・接近・出発に關す る情報を文字及び音案内で提 供	案内表示器や放送 設備を設置し、列 車の行先・接近・出 発に關する情報を 文字及び音声で提 供	—	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	列車組成方法によ り場所が変わると ため未表示としてい る	—	—
	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	1.2.3.4番線ホー ムに横状ゴムを整 備済	—	維持更新
		□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	対象外(9-1によ り整備済)	—	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介 助の実施	実施済	—	—
	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	1.2.3.4番線ホー ムに整備済	—	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	JIS規格の警告ブロ ックを敷設済	—	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	転落防止柵を設置 済	—	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	東改札及び西改札 共に、バリアフリート イレを設置済	—	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	現在のトイレでは、 新たに介護用ベッ ドを設置するスペー スが無いため、トイ レ改修工事等の際 に検討	—	○

○: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	◇バリアフリートイレの機能の分散化の検討	・東改札及び西改札共に、乳幼児用設備を有する便房を設置済 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う	—	—
12.休憩設 備	□休憩設備を1以上設置	プラットホーム上にベンチを設置済	—	維持更新
	◇授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	セキュリティの面から設置は考えておりませんが、今後、ガイドラインの見直しがあれば検討	—	○
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	未対応のため、今後検討を実施	— ○
	□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	情報案内ディスプレイ・案内表示器・構内放送にて実施済	—	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	筆談やコミュニケーションボードを使用して提供済	—	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・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*)	
		優先席の適切な利用等について、車内巡回の実施	●(教育啓発*)	
		マタニティマーク(ボールチェーンキーホルダー)の配布	●(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*)	

●: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
		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*)

●:特定事業、○:関連事業

梅田駅(Osaka Metro) ◇: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ルック	□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	—
	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	—
		□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	—
		□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	大規模改造工事に併せて整備予定	— ○
	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	—
		□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 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う	— —

●: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	□移動等円滑化のための主要な設備(エレベーター、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	ガイドラインに沿って整備済	—	維持更新
	□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	—	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)]	整備済(中北東改札は遠隔操作で対応)	—	維持更新
	◇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)]	整備済(中北東改札は遠隔操作で対応)	—	維持更新
	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	整備済	—

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	<p>□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</p>	<p>整備済 障がい者向けに下記のような仕様を実現している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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110cm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。 ・車椅子使用者用に70cm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椅子使用者が使いやすいよう接客面下部にも設けている。 	—	維持更新
	<p>□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</p>	<p>整備済(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。中北東改札は、遠隔操作で対応)</p>	—	維持更新
5.拡幅改札口の設置	□拡幅改札口の設置	整備済	—	維持更新
6.エレベーター	□ホームから公用通路まで1以上の経路の確保	整備済	—	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	□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	公共用通路に接続 することにより確保	—	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 ・地上～中北東改 札口～ホーム階 ・地上～南改札口 ～ホーム階	—	維持更新
	□大型化等の検討	大規模改良時に検 討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で 表示	整備済	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	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	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	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	ホーム床面の嵩上 げ・櫛状ゴムの設 置により、段差・隙 間を縮小済	維持更新
		□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	足下灯、床面標示、 音声案内設備を整 備済	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介 助の実施	整備済	維持更新
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	全番線整備済	—	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	対象外(10-1によ り対応済)	—	—
	□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	—	維持更新

○: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	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	—	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	設置スペースが無いため、大規模改良時に検討	—	○
	◇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 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う	—	—
12.休憩設 備	□休憩設備を1以上設置	整備済	—	維持更新
	◇授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	個室のような形態での提供はセキュリティ、スペースの面からも困難であるが検討する。	—	○
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、○: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
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*)
	□職員への研修・教育の実施	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

東梅田駅(Osaka Metro) ◇: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	—
	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	—
		□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	後期
		□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	—
	□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	大規模改造工事に併せて整備予定	—	○

●: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	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	—	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 ・大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続 き、検討を行う	—	—
		□移動等円滑化のための主要な 設備(エレベーター、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	ガイドラインに沿っ て整備済	—	維持更新
		□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	—	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	—	—
		◇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	—	—
	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	整備済	—	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	<p>□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</p>	<p>整備済 障がい者向けに下記のような仕様を実現している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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110cm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70cm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。 	—	維持更新
	<p>□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</p>	<p>整備済(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)</p>	—	維持更新
5.拡幅改 札口の 設置	□拡幅改札口の設置	整備済	—	維持更新
6.エレベー ター	<p>□ホームから公用通路まで1以上の経路の確保</p> <p>□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]</p>	<p>整備済</p> <p>公用通路に接続することにより確保</p>	—	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 ・地上～南改札口 ～1番線ホーム ・地上～中東改札 口～1番線ホーム ・地上～中西改札 口～2番線ホーム	—	維持更新
	□大型化等の検討	大規模改良時に検 討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で 表示	整備済	—
	8.ホームに おける列 車の案 内	□踏面端部が容易に識別できるよ うに配慮する	整備済	—
		□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	—
	9.車両とホ ームとの 隙間・段 差	□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	—
		□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	ホーム床面の嵩上 げ・櫛状ゴムの設 置により、段差・隙 間を縮小済	—
		□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	対象外(9-1 によ り整備済)	—
	10.ホーム におけ る安全 対策	□渡り板を配備し、適切な乗降介 助の実施	整備済	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	全番線整備済	—
		□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	対象外(10-1によ り対応済)	—
		□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	—

○: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	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 □バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	整備済	—	維持更新
		整備済	—	維持更新
	◇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 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う	—	—
その 他	12.休憩設備 □休憩設備を1以上設置	整備済	—	維持更新
	◇授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	個室のような形態での提供はセキュリティ、スペースの面からも困難であるが検討する	—	○
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
		・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
	□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	・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、○: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
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

西梅田駅(Osaka Metro) ◇: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 導用プロ 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	—
	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	—
		□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	—
		□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	—
		□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	大規模改造工事に 併せて整備予定	○
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	—	維持更新

○: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	□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 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う	—	—
	□移動等円滑化のための主要な設備(エレベーター、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	ガイドラインに沿って整備済	—	維持更新
	□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	—	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	—	—
	◇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	—	—
	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	一部整備済(南改札)	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	<p>□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</p>	<p>整備済 障がい者向けに下記のような仕様を実現している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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110cm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。 ・車椅子使用者用に70cm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椅子使用者が使いやすいよう接客面下部にも設けている。 	—	維持更新
	<p>□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</p>	整備済(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)	—	維持更新
5.拡幅改 札口の 設置	□拡幅改札口の設置	整備済	—	維持更新
6.エレベー ター	<p>□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保</p> <p>□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]</p>	<p>整備済</p> <p>公共用通路に接続することにより確保</p>	—	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 ・地上(JR 東西 線)～南改札口～ ホーム階 ・地上(ヒルトン前) ～北中階⇒南改札 口～ホーム階	—	維持更新
	□大型化等の検討	大規模改良時に検 討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で 表示	整備済	—
	8.ホームに おける列 車の案 内	□踏面端部が容易に識別できるよ うに配慮する	整備済	—
		□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	—
	9.車両とホ ームとの 隙間・段 差	□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	—
		□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	ホーム床面の嵩上 げ・櫛状ゴムの設 置により、段差・隙 間を縮小済	—
		□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	対象外(9-1 に よ り整備済)	—
	□渡り板を配備し、適切な乗降介 助の実施	整備済	—	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	全番線整備済	—
		□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	対象外(10-1 に よ り対応済)	—
		□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	—

○: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	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 □バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	整備済	—	維持更新
		設置スペースがないため、大規模改良時に検討	—	○
	◇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 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う	—	—
12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	整備済	—	維持更新
	◇授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	個室のような形態での提供はセキュリティ、スペースの面からも困難であるが検討する	—	○
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 □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 □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	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
		・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
		・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	□職員への研修・教育の実施	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、○: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
その 他	□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	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

中津駅(阪急)

◇: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	—
	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	バリアフリー化工事(2035年度まで)の中で検討	— ○
		□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	対象外(ホーム幅員を考慮し、エレベーターの設置検討を優先するため)	— —
		□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	トイレ出入口付近に音声案内設置済	— 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	設置済	— 維持更新

○: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	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	設置済	— 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	設置済 大阪市交通バリアフリー基 本構想推進協議会での議論 を踏まえ、バリアフリー化工事 (2035年度まで)の 中で、引き続き、周辺施 設等への案内・誘導に ついて継続して検討す る	— —
		□移動等円滑化のための主要 な設備(エレベーター、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	設置済	— 維持更新
		□異常時に改札付近等における 情報の提供	・各改札口にご案内ディスプレイを設置済 ・駅構内放送での案内 も実施	— 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 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 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)]	改札口付近に駅構内 点字案内と音声案内設 置済	— 維持更新
		◇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)]	・改札内外に駅係員よ びだしインターホンを設 置済 ・目の不自由なお客様 にもご認識いただける よう音声案内機能も設 置済	— 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	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	バリアフリー化工事 (2035年度まで)の 中で検討	—	○
		□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	<p>整備済</p> <ul style="list-style-type: none"> 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110cm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。 呼出や取り消しといっ たハードウェアボタン を車椅子使用者が使 いやすいよう接客面下 部にも設けている。 テンキー押下による音 声案内を開始 <p>従来からメーカーとも協 議して改良可能な事 項については対応して きたが引き続き機器 更新時等の改良につ いて検討する。</p>	—	○

○: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	□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	整備済 ・遠隔にある改札口や制御所から券売機の操作が可能 ・券売機に搭載されたインターホンにて、旅客と、遠隔にある改札口や制御所の駅係員間のコミュニケーションが可能 従来からメーカーとも協議して改良可能な事項については対応してきたが、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き機器更新時等の改良について検討する。	—	○
5.拡幅改 札口の 設置	□拡幅改札口の設置	整備済	—	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	バリアフリー化工事 (2035年度まで)の中で検討	—	○
	□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	バリアフリー化工事 (2035年度まで)の中で公共用通路に接続することにより確保するように検討	—	○
	△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]	大規模駅ではないため対象外	—	—
	□大型化等の検討	バリアフリー化工事 (2035年度まで)の中でホーム幅員などの制約を鑑みたうえで検討	—	○
7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済	—	維持更新

○: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	□踏面端部が容易に識別できる ように配慮する	整備済	—	維持更新	
	8.ホームに おける列 車の案 内	□列車の行先・接近・出発に關 する情報を文字及び音案内 で提供	・案内表示器や放送設 備を設置し、列車の接 近・出発に關する情報 を文字及び音声で提供 ※行先に關する情報は 音声案内ののみ	—	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	バリアフリー化工事 (2035年度まで)の 中で検討	—	○
	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	2040年度までに可動 式ホーム柵工事に合わ せてホームと車両の段 差・隙間の縮小工事を 実施予定	—	○
		□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	2040年度までに可動 式ホーム柵工事に合わ せてホームと車両の段 差・隙間の縮小工事を 実施予定	—	○
		□渡り板を配備し、適切な乗降 介助の実施	改札室内に配備済	—	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	2040年度までに全番 線に整備予定	—	○
		□ホーム縁端付近に連続した線 路側とホーム内側を區別する 警告ブロックを敷設	設置済	—	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	設置済	—	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	バリアフリー化工事 (2035年度まで)の 中で検討	—	○
		□バリアフリートイレへの大型ベ ッドの設置の検討	バリアフリー化工事 (2035年度まで)の 中で検討	—	○

○: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		△バリアフリートイレの機能の分散化の検討	大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、バリアフリー化工事(2035年度まで)の中で検討	—	—
12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	設置済	—	維持更新	
	△授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	検討中	—	○	
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	2023年7月25日に阪急電鉄ウェブサイト(www.hankyu.co.jp)を改修し、ウェブアクセシビリティ「シングルA」に適合できるよう配慮している。	—	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	各改札口に設置しているご案内ディスプレイにおける運行情報の配信、およびインター ホン(テレビ電話による遠隔案内システム)の筆談機能、係員の筆談対応、案内放送による運行情報の提供	—	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	サービス介助士資格取得を推奨 接遇教育の実施	—	継続実施	
	14.心のバリアフリー	□職員への研修・教育の実施	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	●(教育啓発*)		

●: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
	□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	—		

※: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」として位置付ける

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となっています。

「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、市内総タクシーホームの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

次のとおり整備等の方針を定めます。

■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でき可能となり、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 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	○ ○	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
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 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 職員への研修・教育の実施 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	継続実施 ●(教育啓発※) ●(教育啓発※) ●(教育啓発※)	各バス事業者 大阪シティバス

●:特定事業、○:関連事業

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	●(教育啓発※) ●(教育啓発※) ●(教育啓発※)	阪急観光バス
	職員への研修・教育の実施	●(教育啓発※) ●(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	●(教育啓発※) ●(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	●(教育啓発※)	大阪バス

●:特定事業

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	●(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	●(教育啓発※)	関西空港交通
	職員への研修・教育の実施	●(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	●(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	○	近鉄バス
	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	○	

●:特定事業、○:関連事業

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	の実施		日本交通
	学校教育における「総合的な学習の時間」等での取り組み	○	
	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・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※)
		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・優先座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※)
	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※)	南海バス
	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	優先座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	

●:特定事業、○:関連事業

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	○ ●(教育啓発※)	南海バス
	接遇向上のための車椅子乗車研修		
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※)	
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	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	●(教育啓発※)	京阪バス

●:特定事業、○:関連事業

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	に関する広報・啓発活動の実施	ス車内の自動音声による啓発を引き続き実施する。	京阪バス
	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。	
		主に現業の社員に対して、スロープ板および車椅子固定装置の取り扱いに関する研修を継続的に実施する。	
	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。	
	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	
	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	
北港観光バス	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	北港観光バス

●: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。

■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	●(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、研修等の実施		
	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	●(教育啓発※)	
	職員への研修・教育の実施	●(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6(2024)年度末で約91%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6(2024)年3月末	95.42km	86.88km	8.54km	91%

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、車椅子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、違法駐車の取り締まり、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つ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る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	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
上下移動施設(エレベーター等)の整備・運用	上下移動施設	<p>◇(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。</p> <p>◇(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で、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。</p> <p>◇(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。</p>
	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	<p>◇(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。</p> <p>◇(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。</p>
	横断歩道	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
交通結節施設(駅前広場)の整備		<p>◇(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。</p> <p>◇(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。</p> <p>◇(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。</p> <p>◇(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</p>

整備項目		整備等の方針(□:全地区共通、△:一部地区)
		<p>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。</p> <p>△(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。</p> <p>△(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。</p> <p>※(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。</p>
関連施設の整備	休憩施設等	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
その他		<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
※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 (□:全地区共通、◇:一部地区)	路線名	区分	整備時期	関係者
1. 歩道の整備改良 ※1	□歩道の有効幅員の確保 (2.0m 以上確保)、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	国道 1 号 国道 25 号 国道 2 号 国道 176 号 国道 423 号 中津太子橋線 扇町公園南通線 南北線 梅田線 大阪駅北通線 大阪環状線 梅田北野線 豊崎鶯洲線 大淀区第 212 号線 北消防署横通線 東梅田線 梅田駅前線 曾根崎中 2 丁目東西線 梅田駅前東筋線 元樋之筋線 工業学校表通線 北区第 9705 号線 大淀区第 2 号線 済生会病院西通線 北区第 9701 号線 北区第 2019-03 号線 堂島海老江線 天満市場線	維持 更新	—	国土交通省 大阪市(道路 管理者)
	梅田貨物駅西横線	●	前期	大阪市(道路 管理者)	
	工業学校表通線		後期	大阪市(道路 管理者)	
	大阪環状線 工業学校表通線	○	—	大阪市(道路 管理者)	

●:特定事業、○:関連事業

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	路線名	区分	整備時期	関係者
2. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設 ※1	□視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	国道1号 国道25号線 国道2号 国道176号 国道423号 中津太子橋線 扇町公園南通線 南北線 梅田線 大阪駅北通線 大阪環状線 梅田北野線 豊崎鶯洲線 大淀区第212号線 北消防署横通線 東梅田線 梅田駅前線 曾根崎中2丁目東西線 梅田駅前東筋線 元樋之筋線 工業学校表通線 北区第9705号線 北区第2019-3号線	維持更新	—	国土交通省 大阪市(道路管理者)
	□音響信号機等の押しボタンが操作できる位置までの敷設の検討(全地区の共通の方針を検討)	国道176号 大阪環状線 梅田北野線 豊崎鶯洲線 済生会病院西通線 北区第9701号線 梅田貨物駅西横線 堂島海老江線	●	前期	
		大淀区第2号線 工業学校表通線		後期	大阪市(道路管理者)
		グランフロントデッキ	維持更新	—	施設管理者
		○	—	大阪市(道路管理者) 公安委員会	

●:特定事業、○:関連事業

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	路線名	区分	整備時期	関係者
3. 歩行空間の確保 ※1	□歩道の設置が困難な場合は、路側帯のカラー舗装化、自動車・自転車の進入抑制や速度抑制、必要な交通規制、違法駐車の取り締まり、放置自転車の対策等を検討	天満市場線	○	—	大阪市（道路管理者） 公安委員会
4. 歩行空間の整備	□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（全地区の共通の方針を検討）		○	—	大阪市（道路管理者）
5. 駅前広場	バス停	路線図、時刻表、乗り場等の案内のわかりやすさ、見やすさの改善	○	—	大阪シティバス
		上屋、ベンチの設置の検討	維持更新	—	
		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	維持更新	—	大阪シティバス JR西日本
	タクシーベース	上屋の設置の検討	維持更新	—	大阪タクシーセンター
		乗場の歩道部分の車道に対する高さの検討			大阪タクシーセンター JR西日本

○:関連事業

※1:「1. 歩道の整備・改良」「2. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設」が困難な路線（歩道の設置が困難な路線）は、「3. 歩行空間の確保」を実施する。

（2）案内・誘導

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備時期	関係者
I. 案内・誘導	□分岐点や交通結節点等の主要地点において、目的地または中継地となる旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の位置について、道路標識（案内標識や歩行者案内標識）の整備	維持更新	—	国土交通省 大阪市（道路管理者）

2. 音案内	◇分岐点や交通結節点等の主要地点において、視覚障がい者誘導用ブロックと連携した音声案内等の整備の検討	大阪駅前地下道	○	—	大阪市(道路管理者) ○:関連事業
--------	--	---------	---	---	----------------------

(3) 歩道上障害物

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	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の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	継続実施	—	国土交通省 大阪市(道路管理者)
	□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			

(4) 乗り換え経路

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備時期	関係者
1. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	◇乗り換え経路での視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	維持更新	—	大阪市(道路管理者)
2. 地上と地下の連続性	◇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、可能な限り遠回りにならないよう地上と地下の連続性を確保	維持更新	—	鉄軌道事業者 バス事業者
	◇JR 大阪駅中央口改札と阪神大阪梅田駅百貨店口の動線確保(上下移動)の検討	○	—	鉄軌道事業者(JR 西日本)
	◇OsakaMetro 谷町線東梅田駅と阪神大阪梅田駅百貨店口の段差解消の検討	○	—	大阪地下街 ○:関連事業

3. 案内・誘導	◇わかりやすい案内・誘導の検討	—	—	大阪市（道路管理者） 鉄軌道事業者（JR 西日本、Osaka Metro、阪急、阪神） 大阪地下街
----------	-----------------	---	---	---

（5）交差点

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	路線名	区分	整備時期	関係者
I. 既設信号の改良・改善	□地域要望等を踏まえた生活関連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）	国道2号 国道176号 国道423号 扇町公園南通線 南北線 梅田線 大阪環状線 梅田北野線 豊崎鷺洲線 梅田駅前線 工業学校表通線	維持更新	—	公安委員会

（6）違法駐車対策等

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備時期	関係者
I. 違法駐車の取締り強化	□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

（7）地下街

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備時期	関係者
I. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	◇生活関連経路への視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	維持更新	—	大阪地下街

(8) 心のバリアフリー

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備時期	関係者
I. 心のバリアフリー	<input type="checkbox"/> 放置自転車及び路上違反簡易広告物といった歩道上障害物に対する啓発活動の実施 <input type="checkbox"/> 車及び自転車の交通マナー向上に対する啓発活動の実施	●(教育啓発※)		大阪市公安委員会

●: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。

5-7 建築物・都市公園の整備方針及び整備内容

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 1: 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、実施したことによ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 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	下記を参照 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○	大阪市 鉄軌道事業者 バス事業者 大阪タクシー協会	5-4 5-5 を参照
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 ●

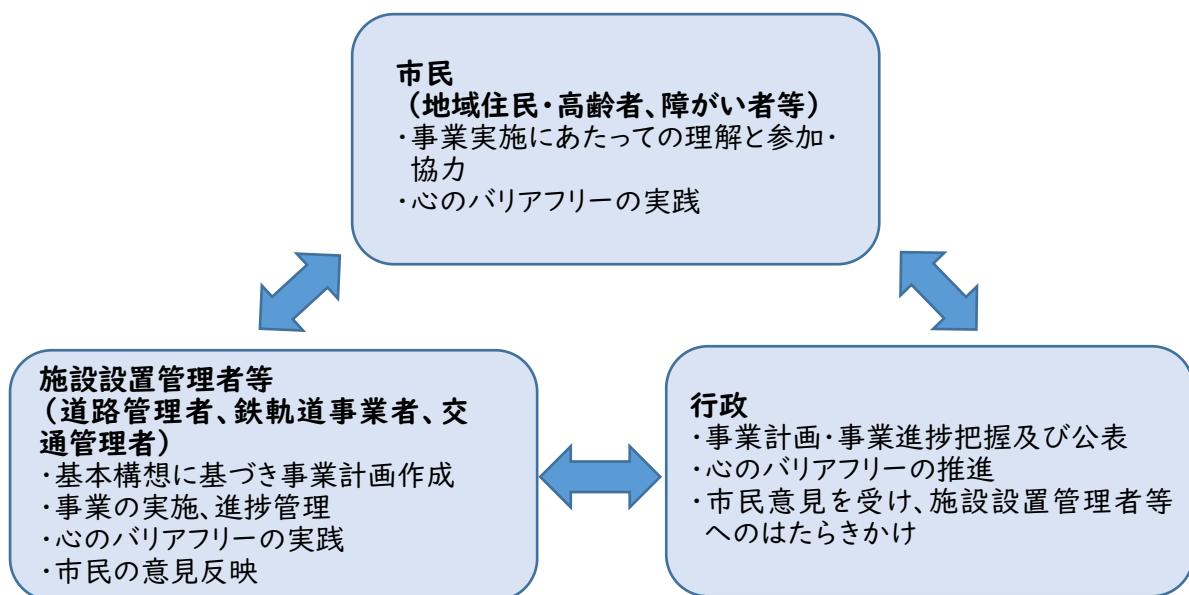
●:特定事業

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

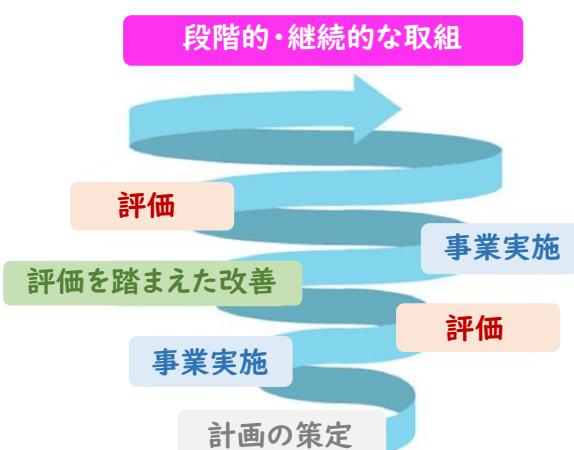
バリアフリー化の推進は、法の主旨に基づき、行政、施設設置管理者等、市民が連携、協力し、それぞれの役割を担うことで実現します。



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くよう、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

策定時
[平成15～18年度]
(2003～2006)

交通バリアフリー基本構想
Ver.1

今回変更
[令和4～5年度]
(2022～2023)

交通バリアフリー基本構想
Ver.1.1
全地区共通の内容検討

令和5～8年度
(2023～2026)

交通バリアフリー基本構想
Ver.2
各地区レベルにおける検討

協議会継続検討項目に係る検討

新規地区選定に係る検討

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	・聴覚・言語障害者	・妊産婦
・肢体不自由者 (車椅子使用者)	・知的障害者	・乳幼児連れ
・肢体不自由者 (車椅子使用者以外)	・精神障害者	・外国人
・内部障害者	・発達障害者	・LGBTQ+
・視覚障害者	・高次脳機能障害者	・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・全聾の場合、難聾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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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
妊娠婦	<p>妊娠していることにより</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>日本語が理解できない場合は</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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+	<p>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、分からぬ、または決める人)等、性的マイノリティ(性的少数者)のこと。</p> <p>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きている。そうした人々が疎外感や不利益を感じることのないよう、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。</p>
その他	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

(1) 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駆 14% —	3駆 43% —	4駆 57% —
5	改札口	拡幅改札口の設置	7駆 100% A	7駆 100% A	7駆 100% A
6	エレベーター	ホームから公用通路まで1以上の経路の確保	7駆 100% A	7駆 100% A	7駆 100% A
		乗り換え経路の確保 [対象:60駅]	6駆 86% C	6駆 86% C	7駆 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	7駆 100% A	7駆 100% A	7駆 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	5駆 71% C	5駆 71% C	7駆 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駆 86% C	7駆 100% A	7駆 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駆 0% —	0駆 0% —	1駆 14% —
		渡り板を配備	7駆 100% A	7駆 100% A	7駆 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駆 100% A	7駆 100% A	7駆 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	3駆 43% E	7駆 100% A	7駆 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事業を除了いた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 50% E	5.39 km 79% C	8.48 km 85% C	9.17 km

※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行われており、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。

1 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を除く)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、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。

1 鉄軌道事業者による取組

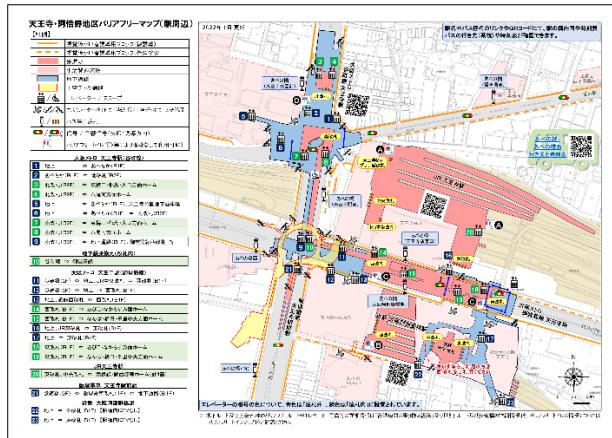
- ・充実した案内誘導サービスの提供
- ・ホームページにおけるバリアフリー施設の状況などの情報提供
- ・職員に対する職員研修の実施、対応マニュアルの整備 など

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
- ・「迷惑駐車の防止に関する条例」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な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)

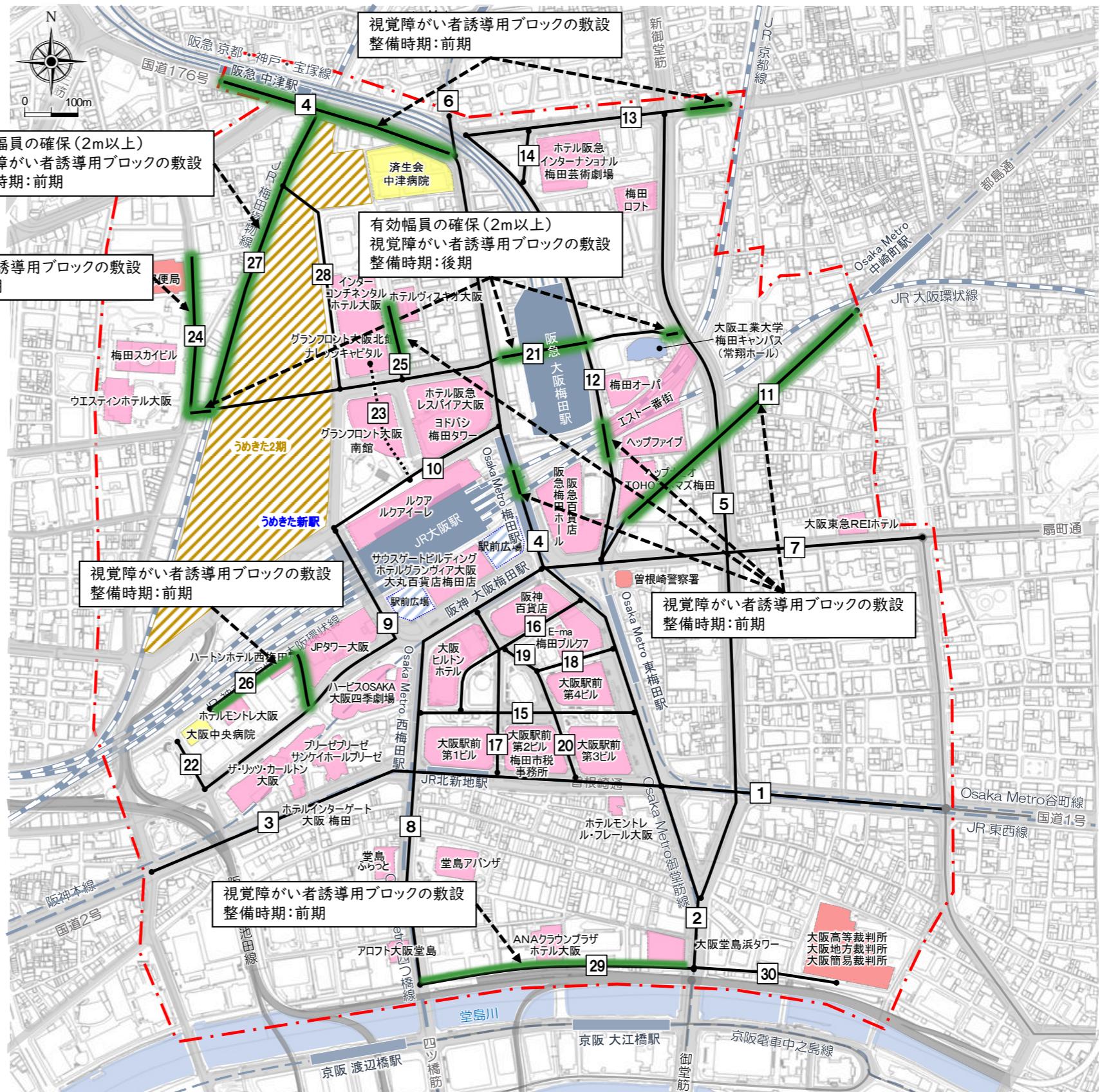
○ 梅田地区における主要な経路の整備状況(令和3(2021)年3月末時点)

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	豊崎鶯洲線	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	元樋之筋線	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	曾根崎中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	豊崎鶯洲線	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Ⅰ：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

梅田地区的ワークショップは、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	<p>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</p>
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)

肢体力障がい	視覚障がい	聴覚障がい	知的・発達・精神	高齢	LGBTQ+	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 ※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	
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。										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。
			—										
	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。											
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												
	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でさせて頂きます。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 ※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)	
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)。		一		関係者と調整 のうえ、今後の 改良工事等の 際、参考とさせ て頂きます。								※第3回WSで改めて いただいた意見
					構造物のつな ぎ目でありブロ ックを設置でき ない。		一							
	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。				※第3回WSで改めて いただいた意見
							一				一			
	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。						※第3回WSで改めて いただいた意見
						一								
	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 様のままさせ て頂きます。 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。								※第3回WSで改めて いただいた意見
						一								
	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 様のままさせ て頂きます。 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。								※第3回WSで改めて いただいた意見
						一								

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)	
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。）		一										
				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	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。	□券売機誘導ブロックは敷設済みです。	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。									
		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 ※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)	
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。		一		一								※第3回WSで改めて いただいた意見
				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でさせていただきます。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。											
			一										
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いただきます。								
					一								
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。			
			一							一			
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。				
									一				

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)	
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。					一							
							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、ふち色がないため、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。				
						一				一				
音案 内	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。										
				一										
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														
143 80	○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ず、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。						
					一			一						

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、雜踏の音が大きいため、聞き取れない音声案内が多い。	—	現場確認を行い、改めて音量の検討を行う。	お客様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。	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。								
							—	—	—					
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)が雜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雜踏の音で聞こえない。	現場確認を行い、改めて音量の検討を行う。												
			—											
82	ディアモールの地下通路に設置されている触知音声案内は、15~21秒毎に「ここに音声案内がある」と自動音声が流れているが、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)流逝してほしい。												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、雜踏の音で聞こえない。				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。									
						—								
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しまっており、わかりづらい。	今後の券売機更新時に駅構内点字案内版、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。		—										
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				お客様のご利用状況を鑑み、今後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 ※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	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。				一								
						現状仕様のままとさせて頂きます。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。								
案内・誘導	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ほしい。				今後の改良工事等の際、参考とさせて頂きます。								
						一								
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、存在が分からぬ。					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。							
							一							
	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。							
							一							
	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ぬ。						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。						
								一						
	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ぬ				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。								
						一								
	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ぬ				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。								
						一								

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	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。				一								※第3回WSで改めて いただいた意見	
						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)	案内・誘導表示 の設置を検討 する											※第3回WSで改めて いただいた意見	
				一											
	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く(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。								※第3回WSで改めて いただいた意見	
						一									
	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頂きます。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います。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。									※第3回WSで改めて いただいた意見

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)	
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ず。				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。								●
						一								
	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ず。						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。						●
								一						
	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、参考とさせて頂きます。								●
						一								
	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ず)							お客様の動向等を踏まえて適宜対応を検討する。					●
									一					
	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										一	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 ※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	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											一	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。
	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											一	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。
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。					一							
							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。					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。							
							一							

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	73 129 66	○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。					※第3回WSで改めて いただいた意見
									—					
		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。			
	68											—		
		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。								
	145				—									
		サウスゲートビルディング（B1）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。										
				一										
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。										
				一										
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つきにくい。		音声の反応状況を確認する。										
				一										
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。										
				一										
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。										
				一										
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、お願いいいたします。										
				保守系統に対し、修繕依頼を行います。										
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												
				一										

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）でもご利用いただけます。また、インターホンでお呼び出しだければ、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。	—	—	—	—	—	—	—
							—	—	—	—	—	—	—
81	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	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	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。	—	大規模改修や機器更新時に合わせ、設置位置を検討する。	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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	
			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。										※第3回WSで改めて いただいた意見
				—										
	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する。	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応対させていただいている。また、反対側の改札口には係員を常駐しているため、すぐに派遣し応対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頂きます。								
6	言語障害がある方にとつて、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													※第3回WSで改めて いただいた意見
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。											※第3回WSで改めて いただいた意見
				—										

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)
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													●
エレベーター	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ってほしい)				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こと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、参考とさせて頂きます。							
	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动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ます、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。
														—
		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、パリアフリートイレの記述もあり、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ます。
		心のパ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ざいます。

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		
その他		芝田1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。											一	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
													一	

■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	○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すべて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	
視覚障がい者誘導用ブロック	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させて頂きます。 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ず。						—						●
								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、ピヨピヨ）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ぬ場合がある。			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”番通り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。			点字案内の表示内容の見直し・検討を実施する。									
					—									
タクシー乗り場	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。						関係事業者と協議の上、可能な対応について検討する。						
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が流れない			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		
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良い				—								
						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。								
エレベーター	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と狭くなっている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。									大規模改良時に改善出来るように検討する。	
	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。											—	

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		
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」だけではなく、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）が分からなかつた。 ・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（パリアフリー経路が分かりにくい）						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。						
								—						
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・ベッドを拡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う恐れがある。・設置されているピクトを扉に貼るのをやめてほしい。	トイレ改良工事実施時に、仕様を検討する。											
				—										

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	
トイレ	111 112 112-2 119	<p>○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るSOGIESCの多様性に配慮してほしい。</p>	<p><u>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> <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></p>										
				—									
エレベーター	83	<p>○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</p>	<p>大規模な改良工事等の際の参考とする。</p>										
				—									
128 130 132		<p>○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</p>	<p><u>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。</u></p>										
										—			

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	
エレベーター	123 124	○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										一	
												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。	
125	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											一	
												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 用プロ ック														
12	12	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												
		○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。今後の老 朽取替工事等 の際に、検討さ せて頂きます。						
	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	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。												
								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	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。	<u>視覚障がい者</u> <u>誘導用ブロック</u> <u>の途切れてい</u> <u>るところは改修</u> <u>する。</u>											
				一										
	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。	<u>修繕工事等の</u> <u>際に、敷設につ</u> <u>いて検討させ</u> <u>て頂きます。</u>											
				一										
	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。	<u>設置について</u> <u>検討する。</u>											
	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。	<u>現在歩道側で</u> <u>の設置がない</u> <u>ため関係者と</u> <u>協議の上、整</u> <u>備に向けて検</u> <u>討する。</u>											
	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。	<u>視覚障がい者</u> <u>誘導用ブロック</u> <u>を敷設する。敷</u> <u>設について、関</u> <u>係者や当事者</u> <u>と協議の上、整</u> <u>備に向けて検</u> <u>討する。</u>											
				一										
	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。	●
				一									一	
	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。	
													一	
	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。	●
													一	

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います。						●
音案 内	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。						—				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。	—	
	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。	—	—	—	—	—	公共交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ぬと 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。						

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、音も大きいため、わからない				<p>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。</p>								
案内・ 誘導	4 5	○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。	<p>2035 年度までに全駅の改札に音声案内設備を設置。</p>											
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														
案内・ 誘導	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、阪急電車に乗れる事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											
案内・ 誘導	27	JR 大阪駅(御堂筋口南口)から阪急へ乗換の際の案内について、バリアフリールートの案内がない	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											一	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。	一				一							
								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。						音声案内など、 どのような対応 が可能か検討 します。						
							一							
	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。											設置を検討い たします。	
										一				
	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。					今後の老朽取 替等のタイミン グに合わせて、 検討させて頂 きます。							
						一								
	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。	案内方法を検 討する											
			一											

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パ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	—									—		
	38	ホワイティうめ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。	—											
	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、音声が流れていないため、視覚障がい者が気づくことが難しい。	写真のエレベーターの場所が特定できなかつた。										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。			一										
	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。			一										
	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)	一 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 応お願ひしま 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。									
					一										

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	82	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 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		案内・誘導表示の設置を検討する	—									
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。				大規模な改良工事等の際の参考とする。								
	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			—									
	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		大規模改良時に設置出来るように検討する										
	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		大規模改良時に設置出来るように検討する										
	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								—				

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>											
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>										
	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>								
	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>										
	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>								

■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	
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>					
							—					
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。						<u>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> <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プロック	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。										

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
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、ターミナルビルへの案内・誘導の充実を検討する。 ・B1FからB2Fへのエレベーターの新設については、芝田1丁目計画時に検討を行う。				
	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					今後の大規模改修時にエレベーターの大規模化、ボタン等の設置位置の変更を検討する。				
	77	阪急三番街のエレベーターについて、北館にいくためには、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。					南館⇒北館の案内・誘導表示の設置を検討する				
	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					今後の大規模改修時に設置できるように検討する。				
	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1FとB1の間を動くだけで、限定的すぎる。					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。				
	79	阪急三番街のスロープの幅が100cmしかない。交通量が多いので、全面的にスロープにすべき。					2,3Fは駅構内となるため停止できない。				
スロープ							今後の大規模改修時に改善できるように検討する。				
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。				障害物を設置しないよう運用を改善する。					
						—					

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>					
						—					
エレベーター	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設置を検討する。</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>							
				—							
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追記等、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
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ず。			サイン増設を、施設全体の誘導計画含め検討します。						
					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しません。						
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。		—							
					対応予定なし 通路から回り込んで 入る位置関係とな 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				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。 現状はエレベーター 設置スペースは無い。					
						—					
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。				案内・誘導表示の設 置を検討し、改善する					
						—					
	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。				今後の大規模改修時 にトイレを改修する。 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ーに音案内がほしい。また押し鉗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。	設置を検討いたしま す。								
			—								

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)

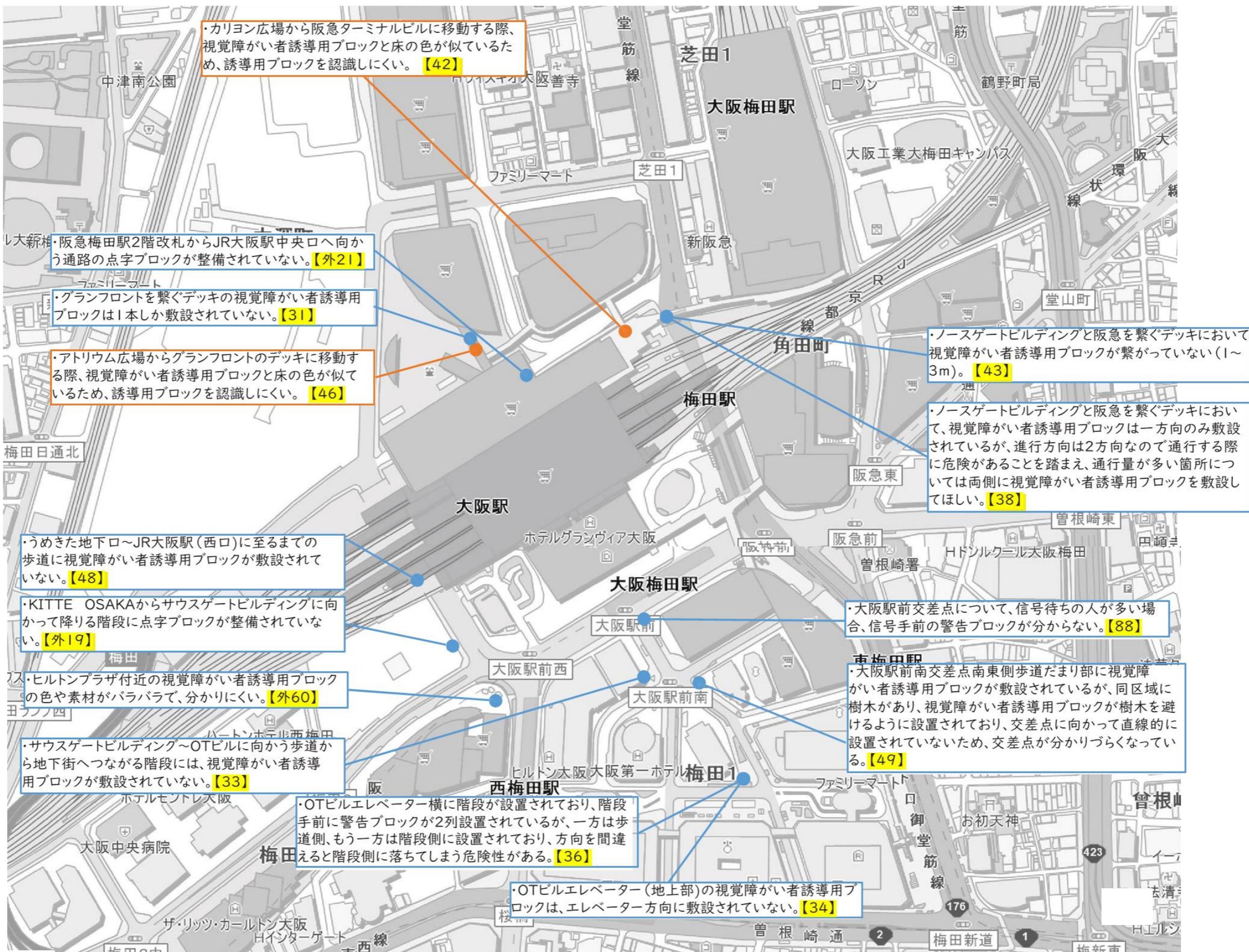


図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について(2/3)

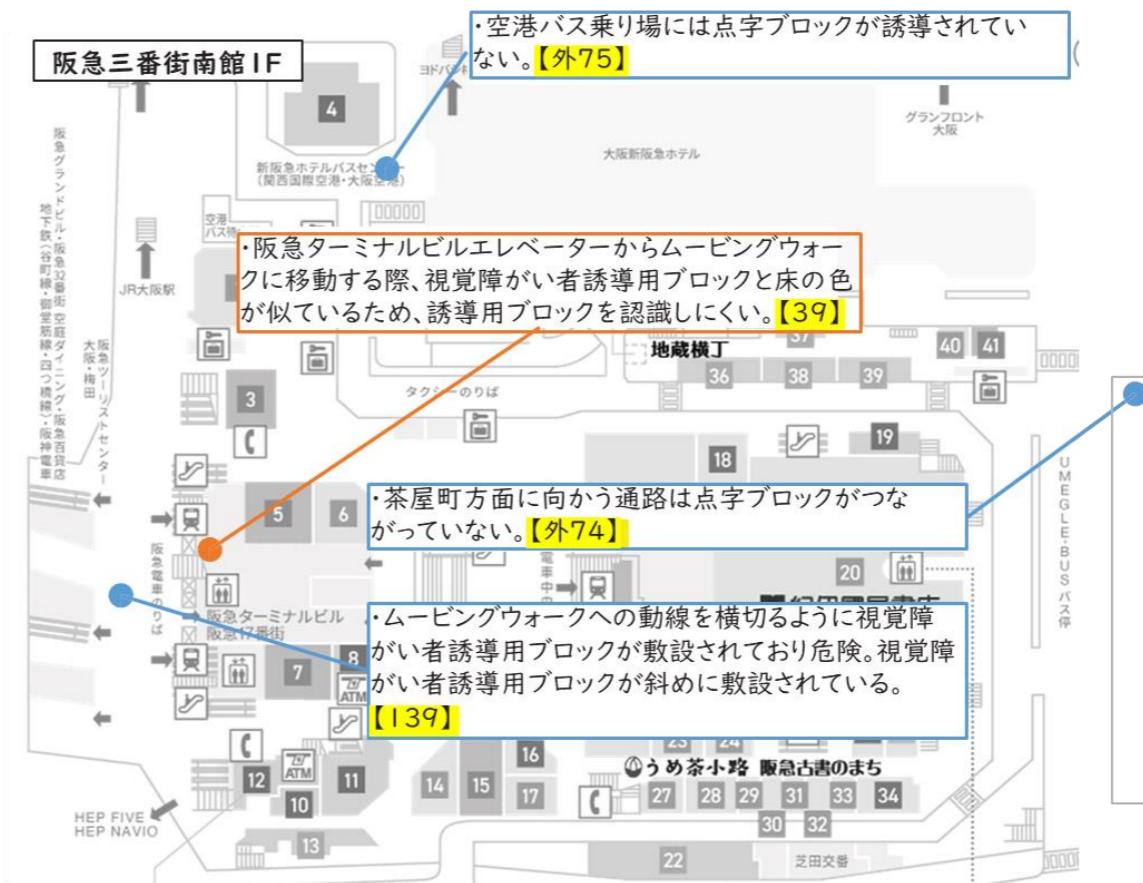
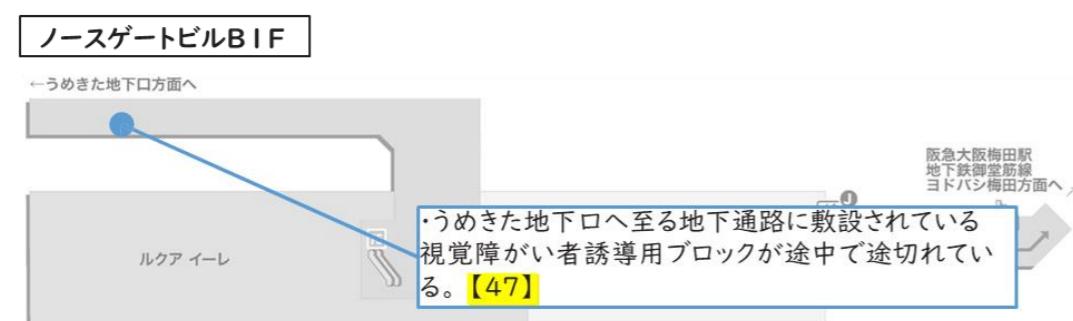
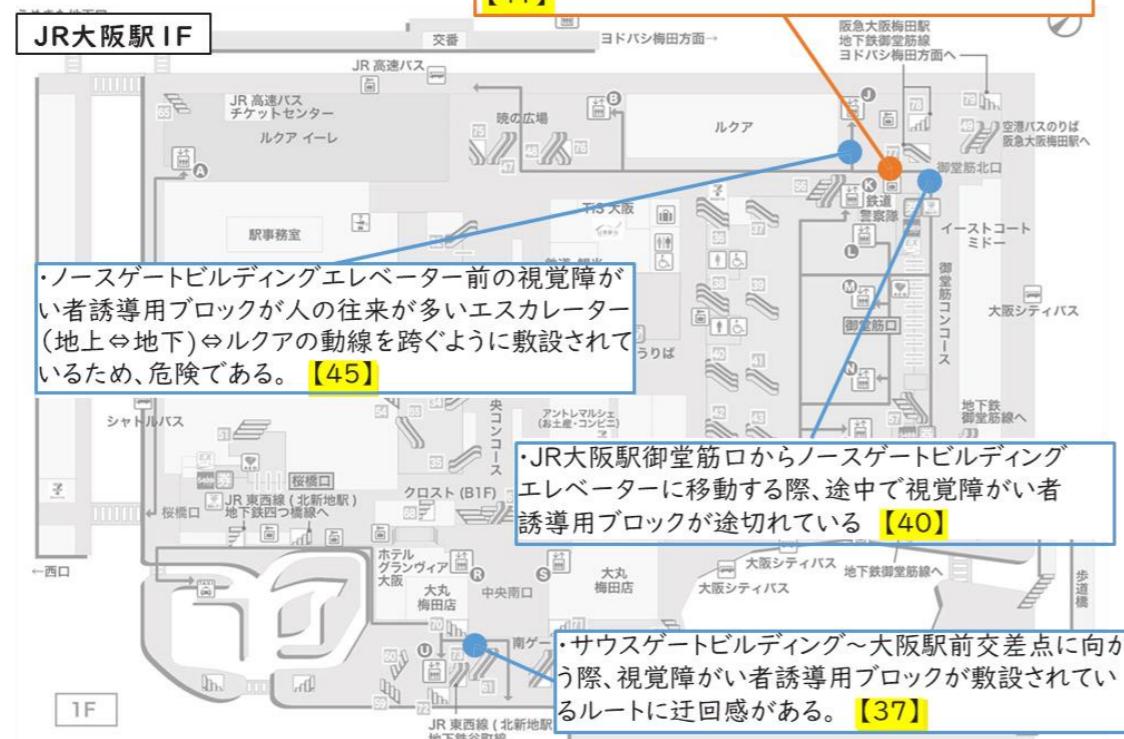


図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について(3/3)

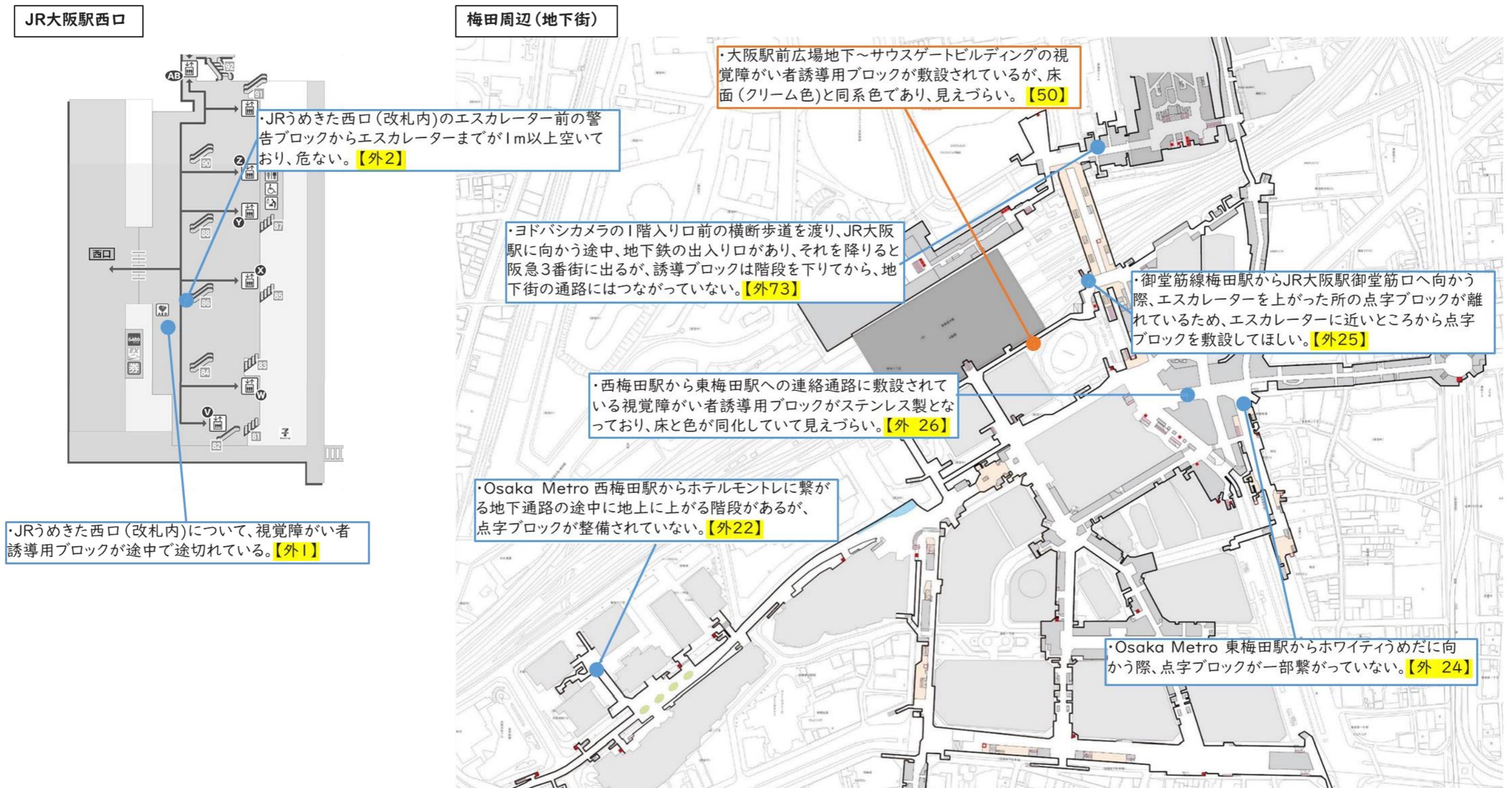


図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について(1/3)

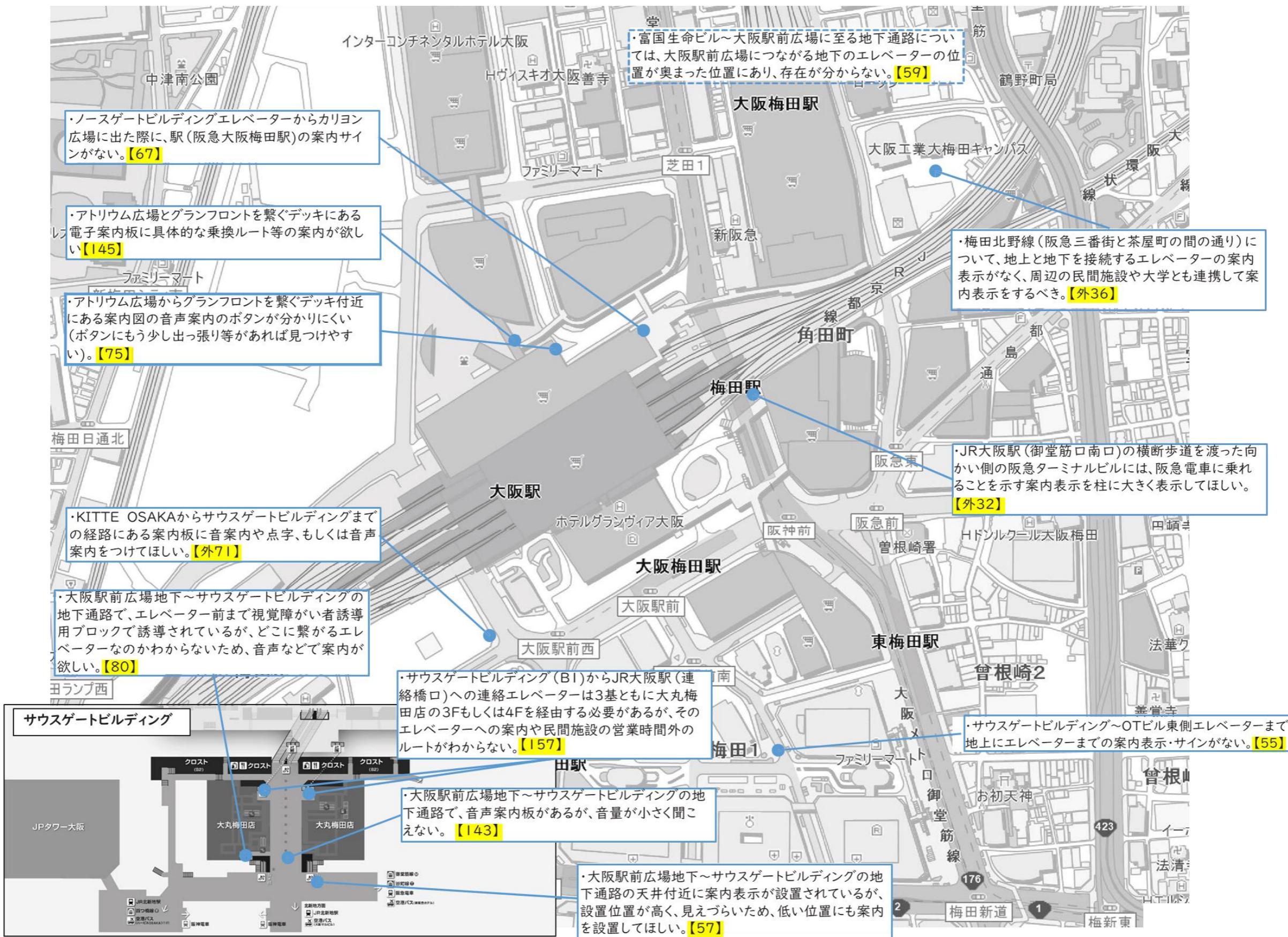


図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について(2/3)

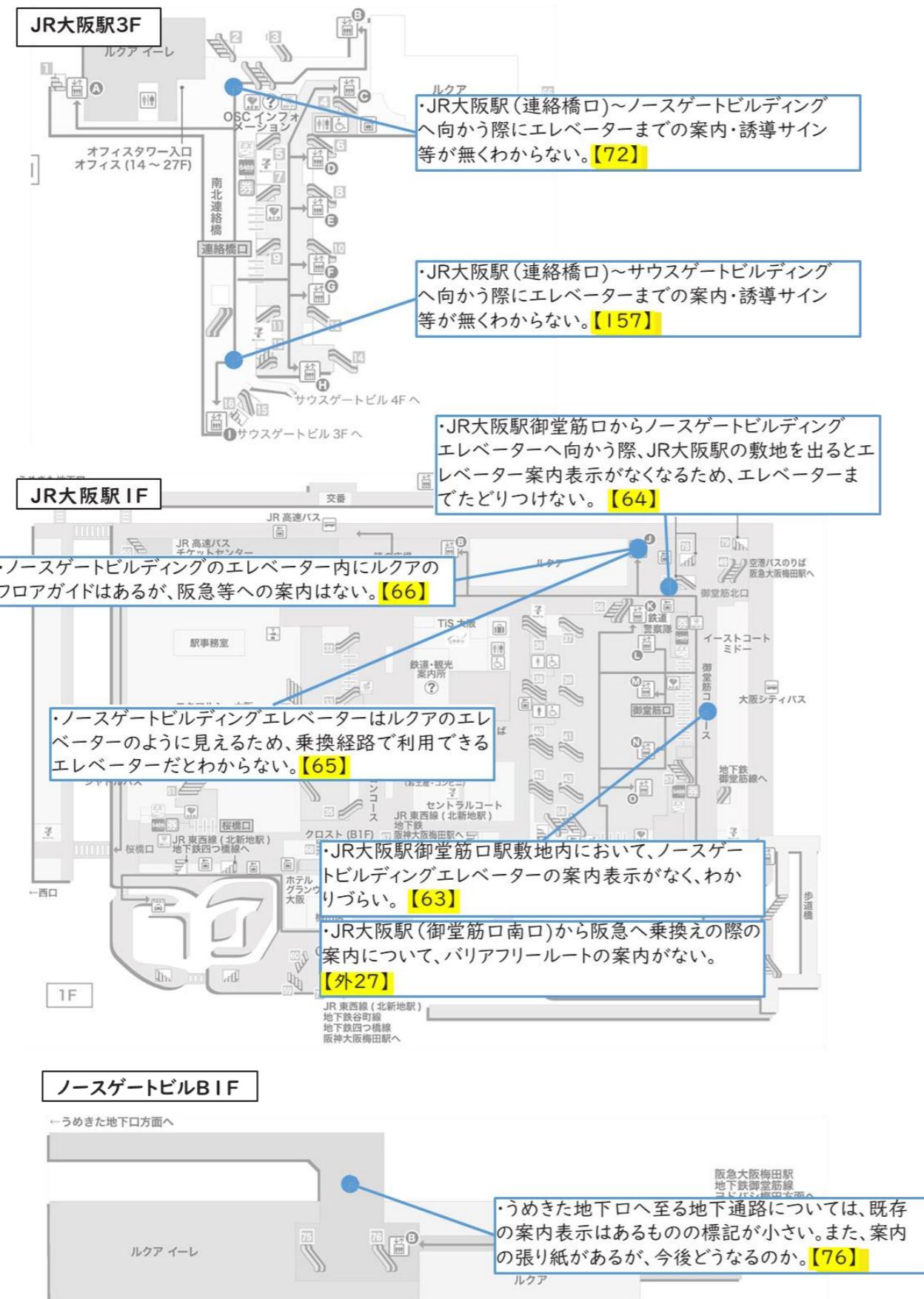
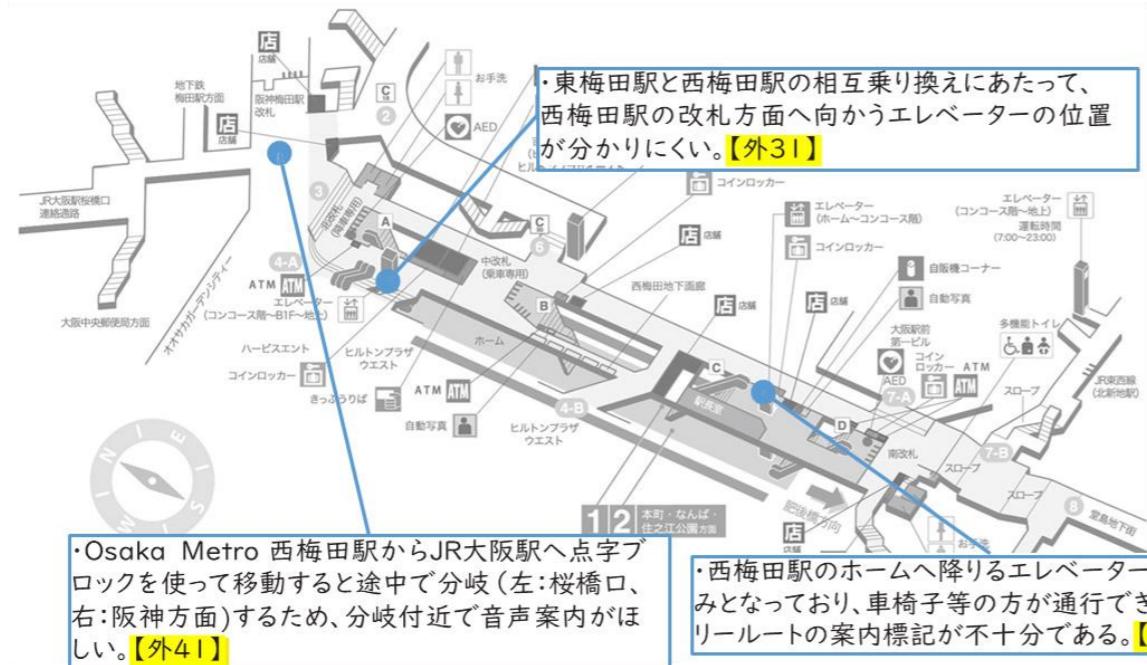
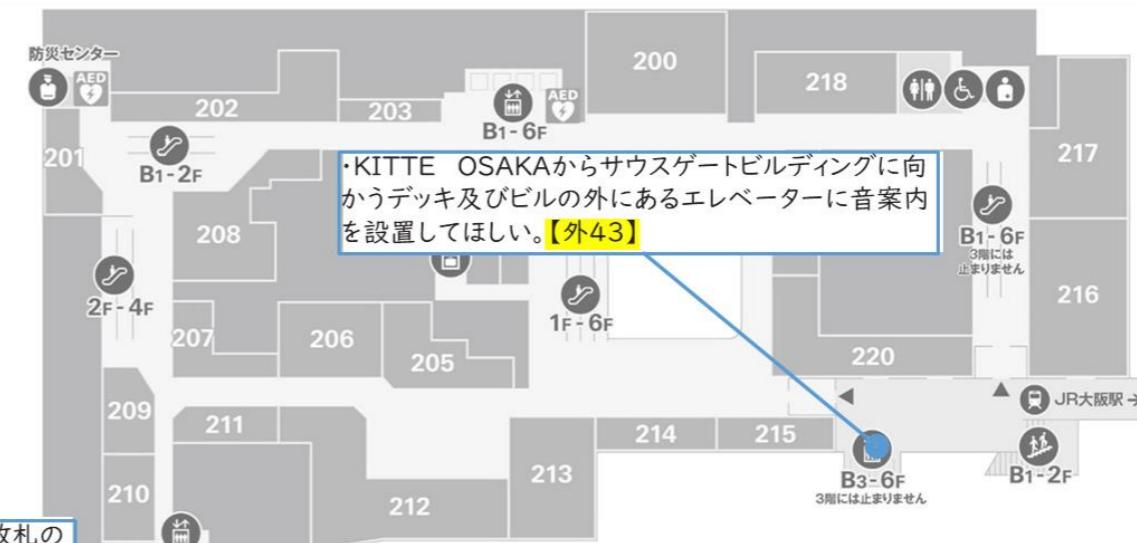


図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について(3/3)

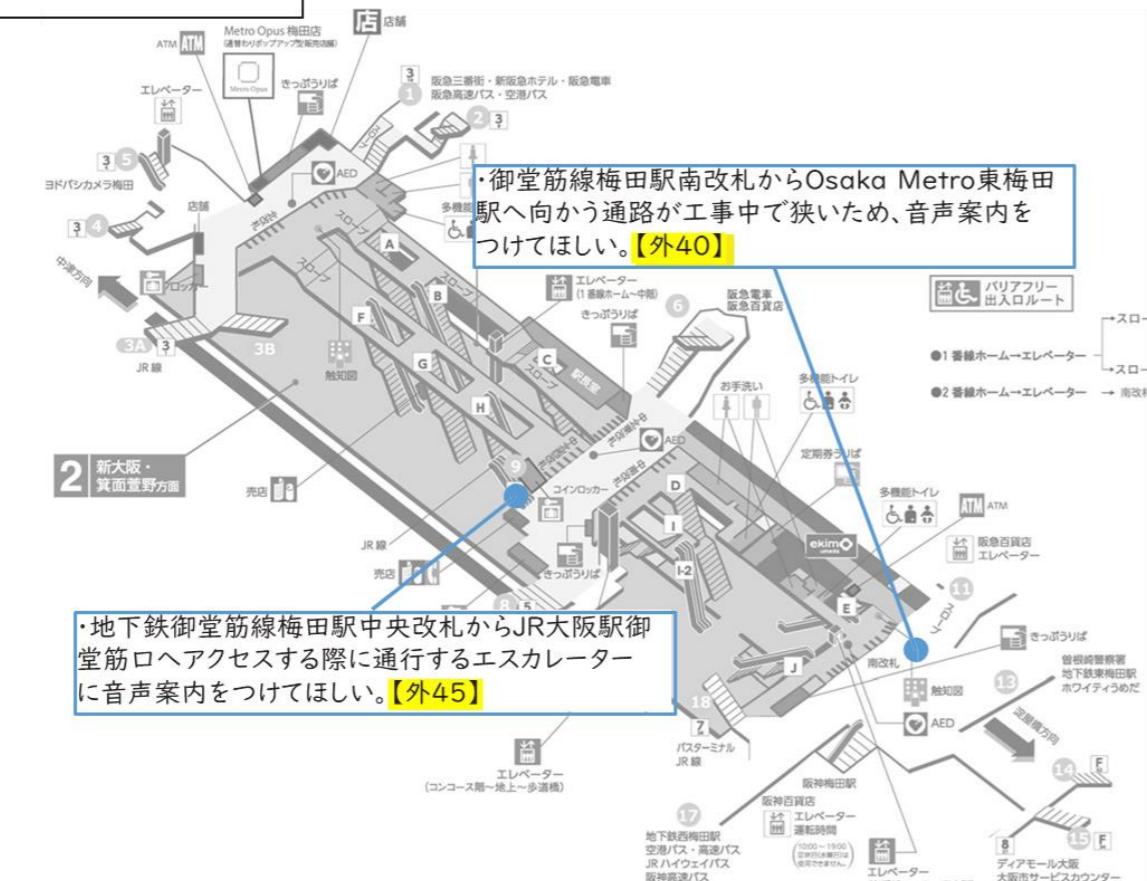
Osaka Metro西梅田駅



KITTE OSAKA



Osaka Metro梅田駅



阪急梅田駅

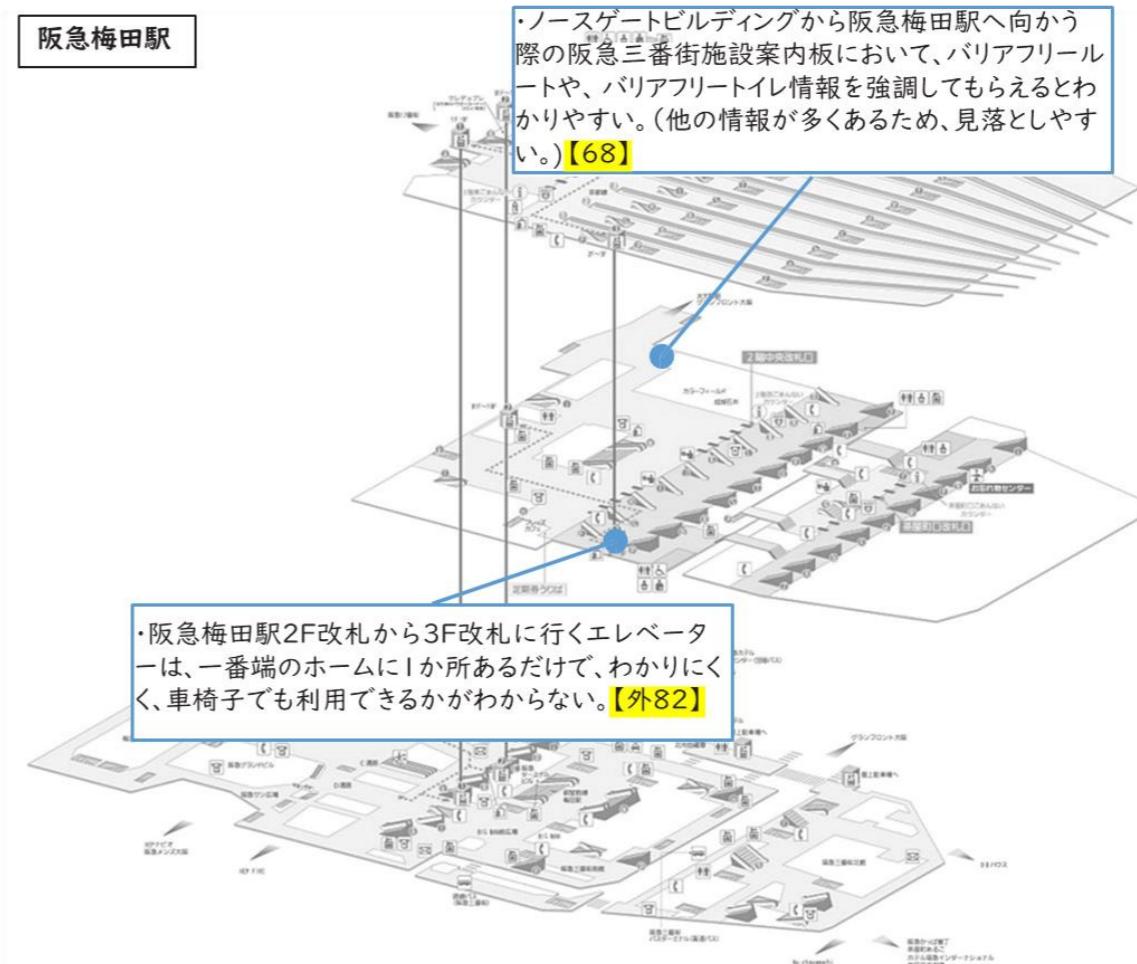


図3 乗り換え経路や移動経路上のエレベーターの増設、仕様の改善について(1/2)

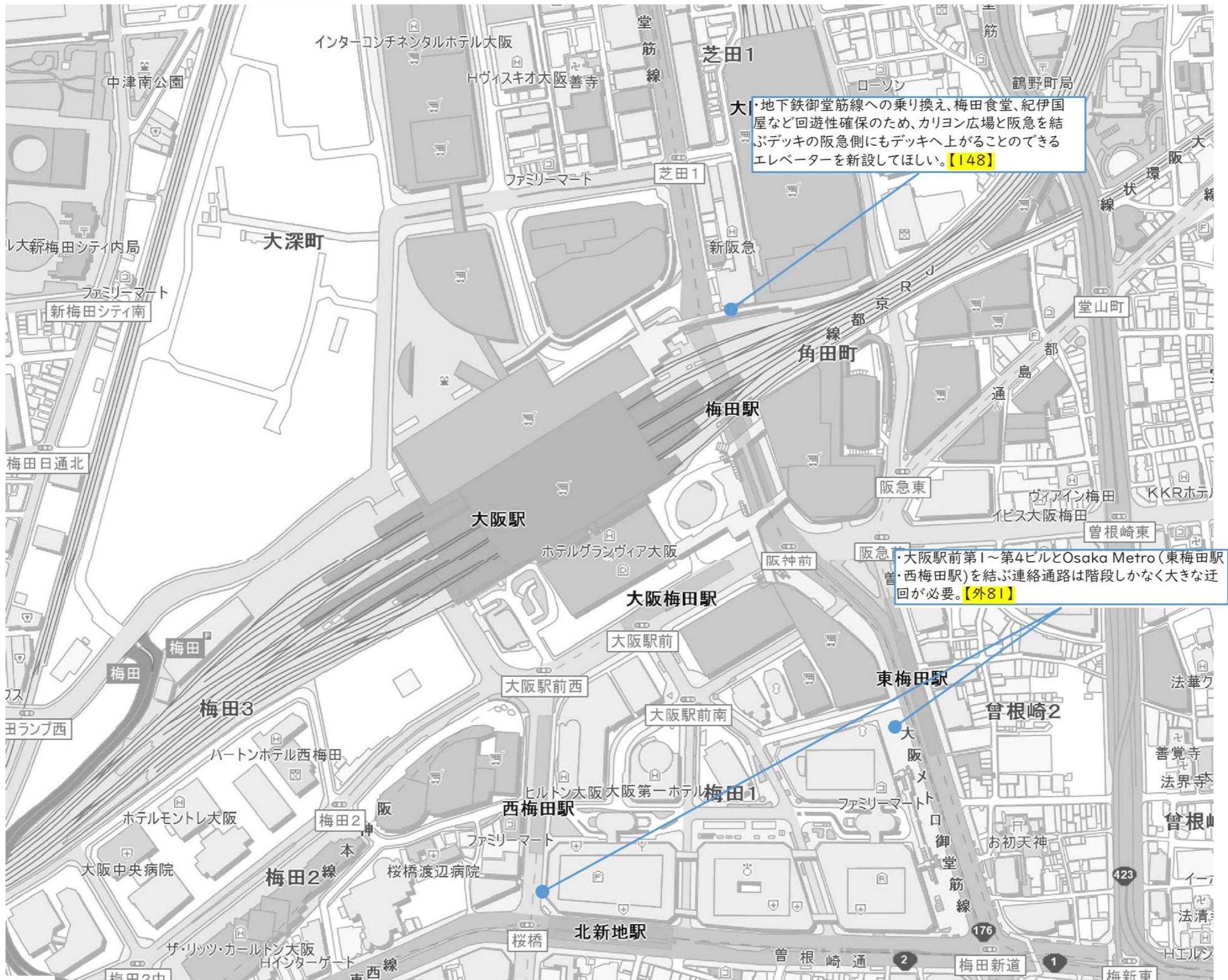
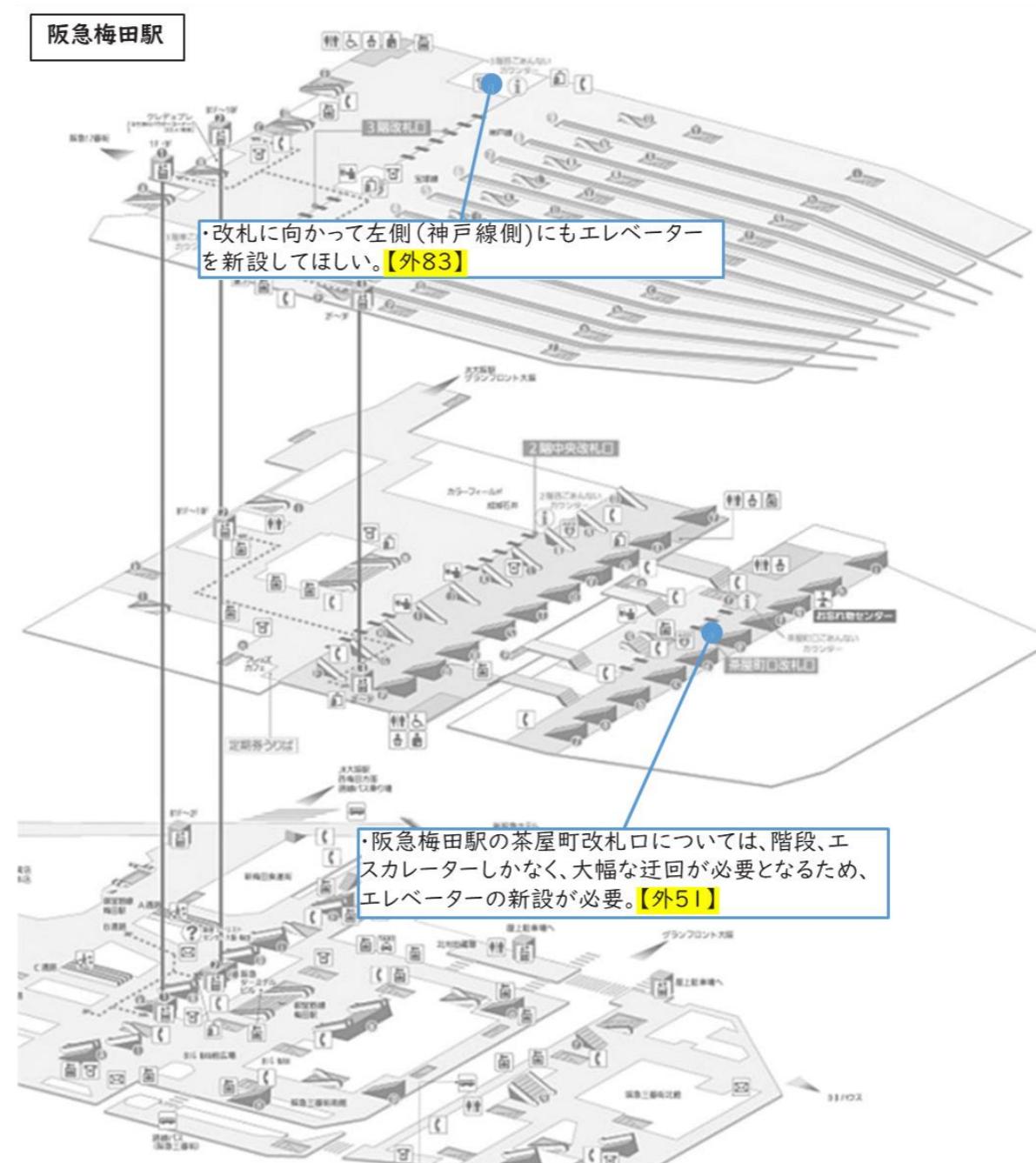
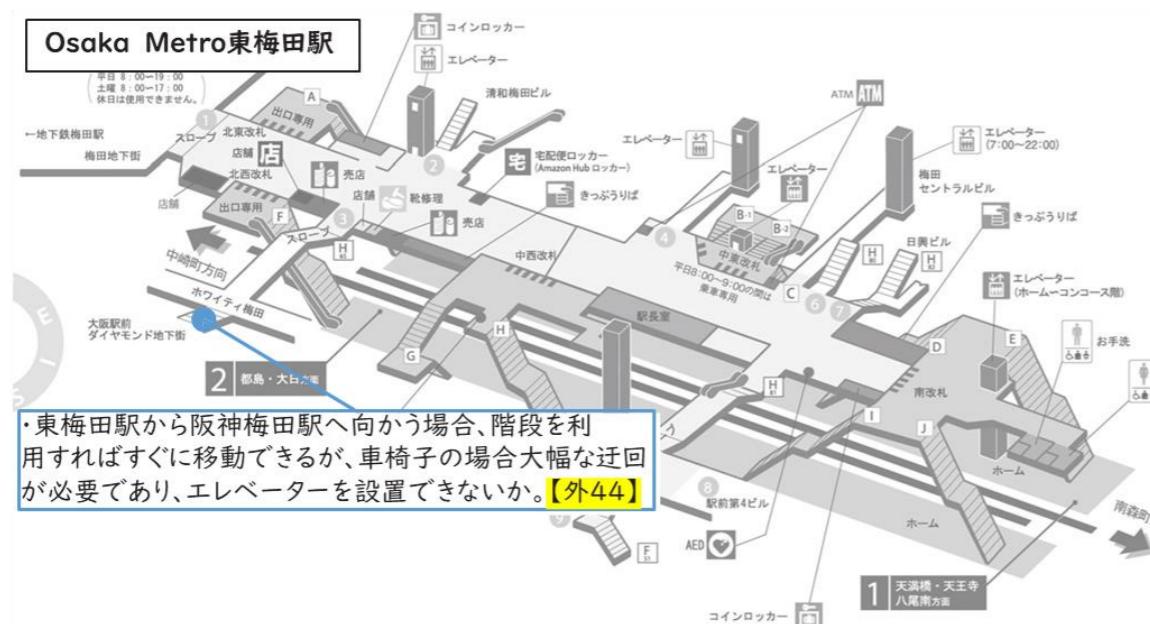
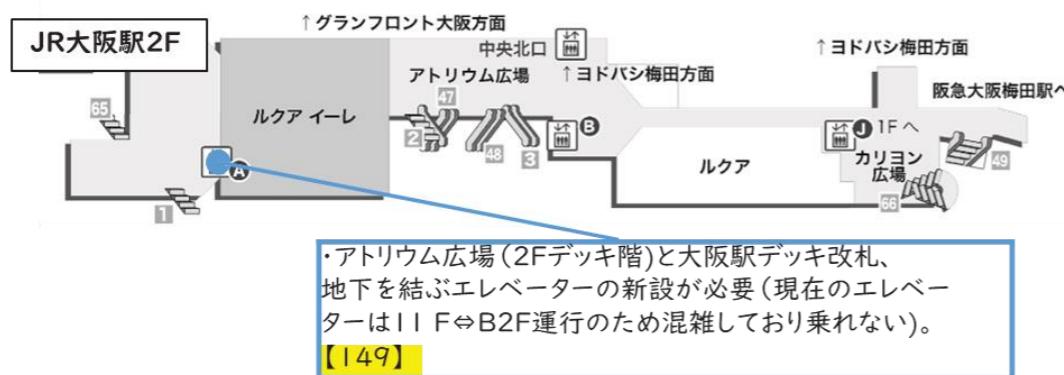
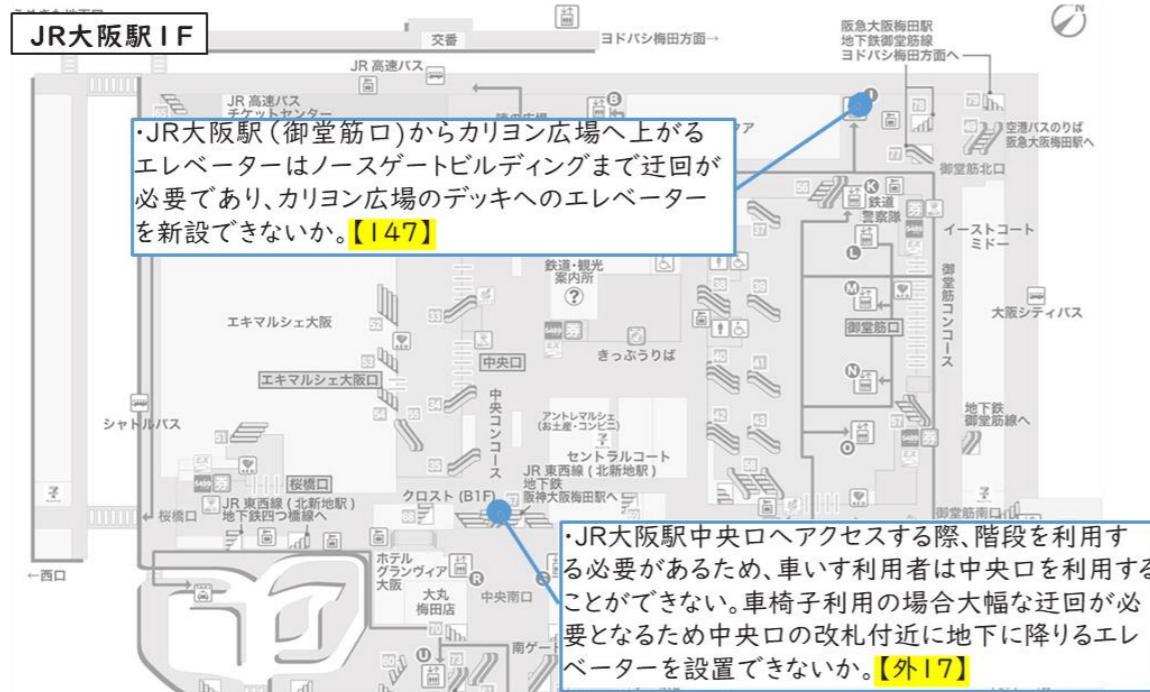


図3 乗り換え経路や移動経路上のエレベーターの増設、仕様の改善について(2/2)



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、できたら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います。(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置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関する内容は、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1-4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
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>			○				<p>・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。</p> <p>「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様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。</p> <p>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。</p> <p>現在、元バスターミナルの南側域（北側域は工事区域）に乗場プラットホームを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。</p> <p>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。</p> <p>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。」</p> <p>・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。</p>
<p>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？</p>			○				<p>・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）</p>

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。	○						<ul style="list-style-type: none"> ・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。	○						<ul style="list-style-type: none"> ・「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？			○				<ul style="list-style-type: none"> ・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？				○			<ul style="list-style-type: none"> ・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。	○						<ul style="list-style-type: none"> ・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ませんか？				○			<ul style="list-style-type: none"> 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。」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。				○			<ul style="list-style-type: none"> 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。	○						<ul style="list-style-type: none"> 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
<p>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で、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。</p> <p>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。</p>	○						<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>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る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。</p>				○			<ul style="list-style-type: none"> ・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)
<p>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。</p>				○			<ul style="list-style-type: none"> ・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「筆談の紙はおかげ駅員が対応する」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されているが、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るべき。」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)
現在計画中の 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って、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います。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。