

大阪市 鶴橋地区
交通バリアフリー基本構想

令和8(2026)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	15
3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方	18
3-1 重点整備地区選定の考え方	19
3-2 重点整備地区の区域設定の考え方	20
3-3 地区における重点整備地区の区域設定	21
4. 生活関連施設及び経路設定の考え方	23
4-1 生活関連施設設定	23
4-2 生活関連経路設定	24
4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)、乗り換え経路図	25
5. 整備等の方針・内容	26
5-1 基本構想の枠組み	26
5-2 変更の視点や考え方	27
5-3 整備区分と時期	27
5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容	28
5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容	50
5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容	59
5-7 建築物・都市公園の整備方針及び整備内容	68
6. 心のバリアフリーの推進	69
6-1 教育啓発事業の位置づけ	69
6-2 教育啓発事業の取組方針	70
6-3 教育啓発事業の取組内容	71
7. 基本構想の推進及び継続的な改善	73
参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性	75

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	78
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	92
付属資料1:鶴橋地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯	93
付属資料2:鶴橋地区ワークショップの開催概要	94
付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表	98
付属資料4:大阪市交通バリアフリー基本構想(鶴橋地区、南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区、新今宮地区、弁天町地区、放出地区)(案)に対するパブリック・コメント結果一覧表	132

1. 大阪市交通バリアフリー基本構想変更の背景と経緯

1-1 バリアフリー法とは

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

1-2 バリアフリー基本構想とは

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

「移動等円滑化基本構想」（バリアフリー基本構想）

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

「重点整備地区」

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

「生活関連施設」

- ・高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設（バリアフリー法第 2 条）

「生活関連経路」

- ・生活関連施設間を結ぶ経路（バリアフリー法第 2 条）

「特定事業」

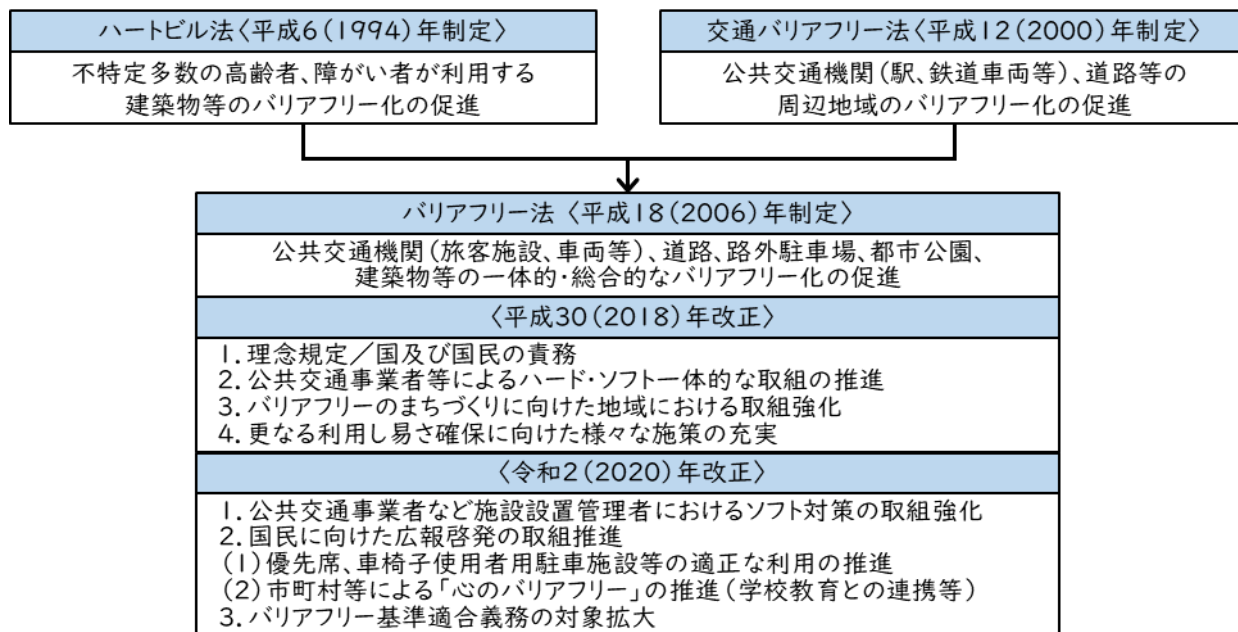
- ・生活関連施設、生活関連経路等のバリアフリー化を具体化するもの（バリアフリー法第 2 条）

(参考) バリアフリーに関する法令の経過

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

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

■法令制定の過程



「バリアフリー法改正の背景」

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

1-3 基本構想の策定経過

本市では、平成12(2000)年に施行された交通バリアフリー法に基づき、平成15(2003)年から平成18(2006)年にかけて、「鶴橋地区」を含む市内の主要な駅を中心に25地区において「大阪市交通バリアフリー基本構想」(以下、「基本構想」という。)を次のとおり策定しています。

第1次 基本構想策定地区<平成15(2003)年4月策定> 3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野
第2次 基本構想策定地区<平成16(2004)年4月策定> 12地区 京橋、鶴橋、南森町・大阪天満宮、天満橋、北浜、淀屋橋、新大阪、新今宮、日本橋、上本町・谷町九丁目、弁天町、海老江・野田阪神
第3次 基本構想策定地区<平成17(2005)年4月、平成18(2006)年4月策定> 10地区 西九条、関目、放出、喜連瓜破、御幣島、我孫子町、大正、住之江公園、コスモスクエア、駒川中野

1-4 重点整備地区におけるバリアフリー整備の実施状況

(1) 特定事業の実施状況

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

これまで、基本構想により各事業者に対してバリアフリー化整備が義務付けられた特定事業(公共交通(駅舎、鉄道車両)、道路、交通安全(交差点))について、進捗状況を毎年把握し、公表してきたところでありますが、このたび、特定事業を中心に鶴橋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:3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	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 駅 100% A
2	音案内	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置に合わせ、音案内の提供を検討※ ²	0 駅 0% -	0 駅 0% -	1 駅 33% -
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	1 駅 33% E	1 駅 33% E	3 駅 100% A
		異常時に改札付近等で掲示を行う	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 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	0 駅 0% -	0 駅 0% -	1 駅 33% -
5	改札口	拡幅改札口の設置	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 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	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		乗り換え経路の確保	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	1 駅 33% E	2 駅 67% D	3 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	2 駅 67% D	2 駅 67% D	2 駅 67% D
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 33% -
		渡り板を配備	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 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	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出 来る工夫をする	0 駅 0% E	1 駅 33% E	3 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	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 駅 100% A
11	トイレ	車椅子対応トイレの設置	2 駅 67% D	2 駅 67% D	3 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	2 駅 67% D	2 駅 67% D	3 駅 100% A

※1 JR 鶴橋駅、近鉄鶴橋駅、Osaka Metro 千日前線鶴橋駅が対象。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。

対象となる3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9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16(2004)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	鶴橋	3.99 km	1.06 km 27% E	1.67 km 42% E	2.09 km 52% D

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

※2 視覚障がい者誘導用ブロックの設置延長

鶴橋地区は、令和3(2021)年3月末時点でD評価であり整備済みとはなっていないが、整備延長は向上し、道路のバリアフリー化整備が徐々に行われており、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、歩道がない区間や、赤十字社病院南線のように歩道の有効幅員が不足している区間などがあります。

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

- ・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16(2004)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

鶴橋地区では、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。

■ 駅舎に関する事項

項目	主なワークショップ等意見
1. 視覚障がい者誘導用ブロック	<ul style="list-style-type: none"> ○ 有人改札口に誘導用ブロックをつなげてほしい。 ○ 経年劣化により、誘導用ブロックの色が全体的に薄くなってきており、かつ、凸凹も薄くなってきているため、修繕してほしい。
2. 音案内	<ul style="list-style-type: none"> ○ 主要な設備（インターホン、点字案内板等）を案内する音声案内を設置してほしい。 ○ 乗り換え経路の分岐点となる箇所（地下鉄 6 番出口）に、各駅改札口の方角を知らせる音声案内をつけてほしい。
3. 案内・誘導	<ul style="list-style-type: none"> ○ 乗り換え経路やエレベーター、駅周辺のバス乗降場の位置がわかりにくいいため、案内・誘導サインを充実してほしい。 ○ 掲出位置高さなど、車椅子使用者に配慮した案内・誘導サインを掲載してほしい。 ○ 案内・誘導サイン（避難経路図含む）の文字やピクトグラムが小さく見えにくいいため、大きく表示してほしい。 ○ 案内板や避難経路図が日本語のみ、もしくは 2 か国語のみとなっているものが多いため、駅の利用者特性を考慮し、多言語対応してほしい。
4. 切符の購入	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車椅子使用者に配慮し、蹴込みの奥行きや券売機高さ、タッチパネルの角度、光源の位置・角度などを見直してほしい。 ○ 視覚障がい者に配慮し、券売機のボタンの種類やインターホンの使い方を説明する点字表記をつけてほしい。 ○ タッチパネルが小さく、さらに文字が小さいため見にくい。文字を大きくしてほしい。
6. エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ○ 11 人乗りのエレベーターであるため、15 人乗り以上のエレベーターを設置してほしい。 ○ 麻痺の状況が人によって異なるため、操作ボタンを両側に設置してほしい。
11. トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ○ LGBTQ+ の観点も取り入れた、誰もが使いやすいトイレの案内表示サインを整備してほしい。

■ 道路・交差点に関する事項

項目	項番	主なワークショップ等意見
(1) 道路	1. 歩道の整備改良	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地下埋設物の蓋と舗装との境界や、舗装面の凸凹している箇所など、つまり危険性がある箇所を改善してほしい。 ○ 歩道の横断勾配がきつい箇所があるため、改善してほしい。 ○ 車道と歩道の段差が大きい箇所があるため改善してほしい。 ○ 生活関連経路において、歩道幅が狭い路線があるため、広げてほしい。 ○ 生活関連経路において、見通しが良くない箇所があるため、見通しを確保してほしい。

項目	項番	主なワークショップ等意見
(1)道路	2.視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	○生活関連経路において、誘導用ブロックが敷設されていない箇所があるため敷設してほしい。 ○経年劣化により、誘導用ブロックの凸凹が薄くなってきている箇所があるため、修繕してほしい。
	3.歩行空間の確保	○路上駐車が多く、自転車の歩道走行がめだつ。歩行者と錯綜し危険であるため、路上駐車を取り締まってほしい。
	5.その他の施設	○バス乗降場の路線図や時刻表の文字が小さく見えにくいいため、大きく表示してほしい。 ○バス乗降場に“系統”と“行き先”の音声案内をつけてほしい。 ○標識柱に接近表示を整備してほしい。
(2)案内・誘導施設の整備		○地上から OsakaMetro の改札口等へ向かうエレベーターや階段及び駅周辺のバス乗降場の位置がわかりにくいいため、案内・誘導サインを充実してほしい。
(3)歩道上障害物		○歩道上に自転車が駐輪されていたり、看板やゴミ箱、店舗待機のための椅子等が置かれているため、撤去してほしい。
(4)乗り換え経路		○駅舎出入口と歩道の接続部分において、誘導用ブロックが敷設されていない箇所があるため、連続して敷設してほしい。 ○乗り換えにあたり、改札口からエレベーターの距離が遠く、乗り換えに時間がかかるため、乗り換えしやすい位置にエレベーターやスロープを設置してほしい。 ○JR 高架下は、歩行者が多く、また昼間でも暗いため明るくしてほしい。
(5)交差点等の整備		○エスコートゾーンが一部剥がれている箇所があるため、修繕してほしい。 ○既設の音響信号機の音量が小さいため、大きくしてほしい。 ○既設の音響信号機のボタンの位置がわかりにくい箇所があるため、歩行者動線に配慮した、わかりやすい位置にボタンを設置してほしい。 ○生活関連施設に向かう横断歩道には音響信号機を設置してほしい。 ○青信号時間が短い交差点があるため、長くしてほしい。

1-5 今回の変更の趣旨

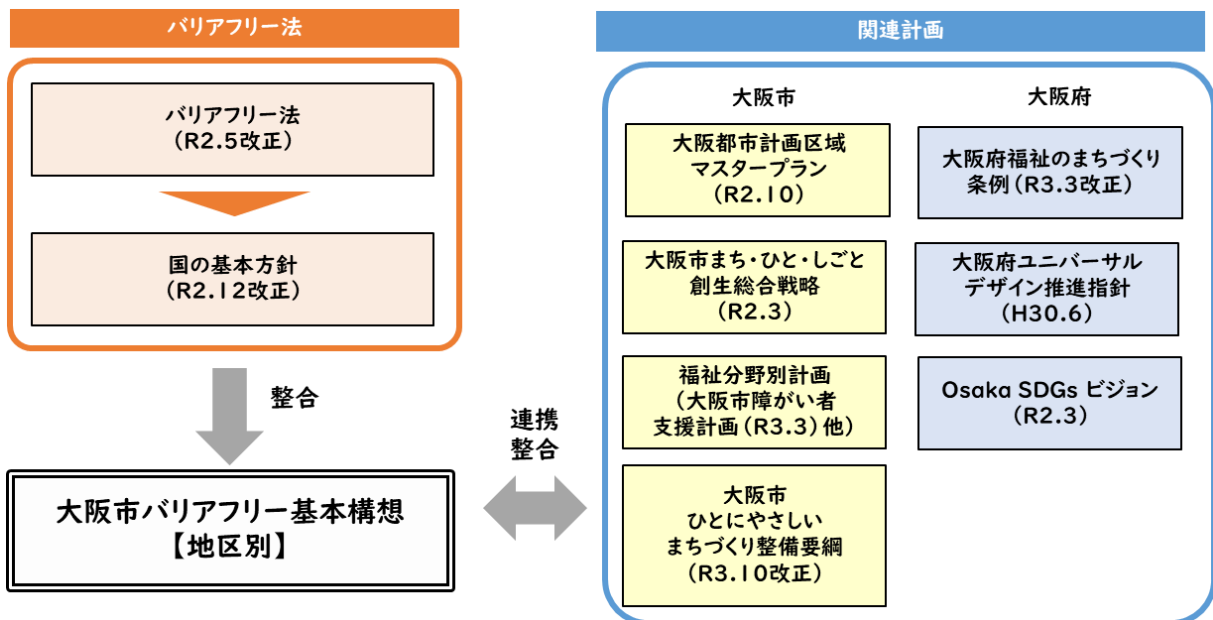
前述のとおり、作成した当時の基本構想(平成16(2004)年4月時点)に基づき、重点整備地区のバリアフリー化が着実に進展する中、鶴橋地区の土地利用の変化や社会状況の変化、市民・当事者等の意見などを踏まえた基本構想の変更が必要となっています。

1-6 基本構想の位置づけ

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

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

さらに、大阪・関西万博の開催にともない、各種ガイドラインが策定されたことから、これらの内容を考慮した上で基本構想の変更を進めます。



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

2. 大阪市交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方

2-1 基本理念[全地区共通]

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

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

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

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

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

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

「来訪者を含むすべての人」(基本構想における対象者)

高齢者、障がい者等の移動制約者を念頭におきつつ、また、SOGIESC※の多様性に留意し、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にたって、外国人、妊産婦といった方も含めたすべての人とします。(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 キャラクターリスティクス)生物学的な性別を示す身体的特徴。

出典:交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

2-2 基本方針[全地区共通]

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

基本方針① 各地区の特性に応じた面的なバリアフリー化の継続的な推進

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

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

基本方針② 誰にでも分かりやすい情報提供の充実

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

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

基本方針③ 「心のバリアフリー」の推進

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

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

基本方針④ 行政・事業者・市民の連携・協働によるバリアフリー化の推進

すべての人が安全・安心で円滑に移動ができる空間形成の実現には、関係者の連携・協働は必要不可欠です。

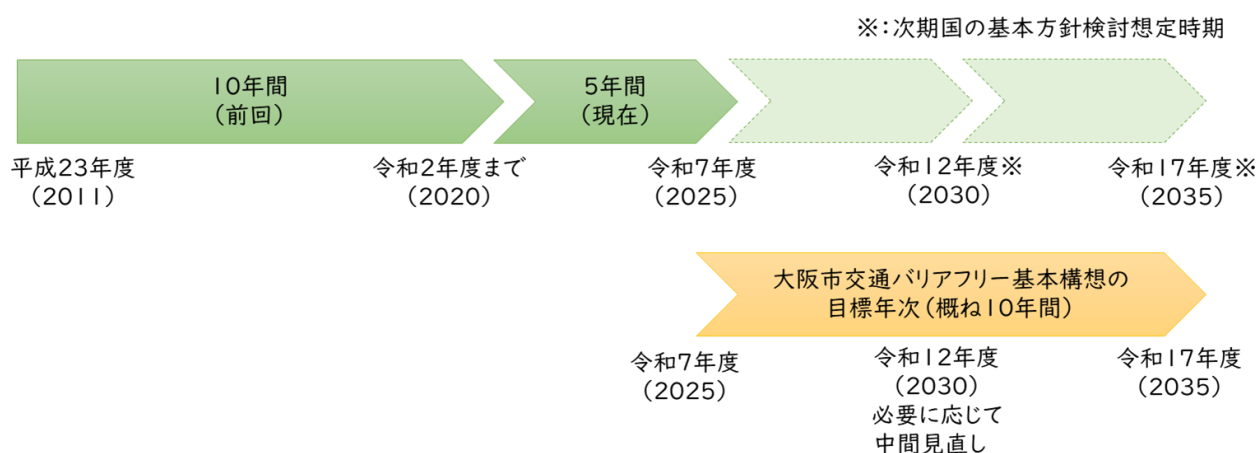
行政、公共交通事業者、交通管理者等の関係機関や市民・当事者等が、適切な役割分担のもと連携・協働しバリアフリー化の推進を図ります。ニア・イズ・ベターの観点から、重点整備地区ごとの市民・当事者等の意見を最も尊重することとします。

2-3 計画期間

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

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

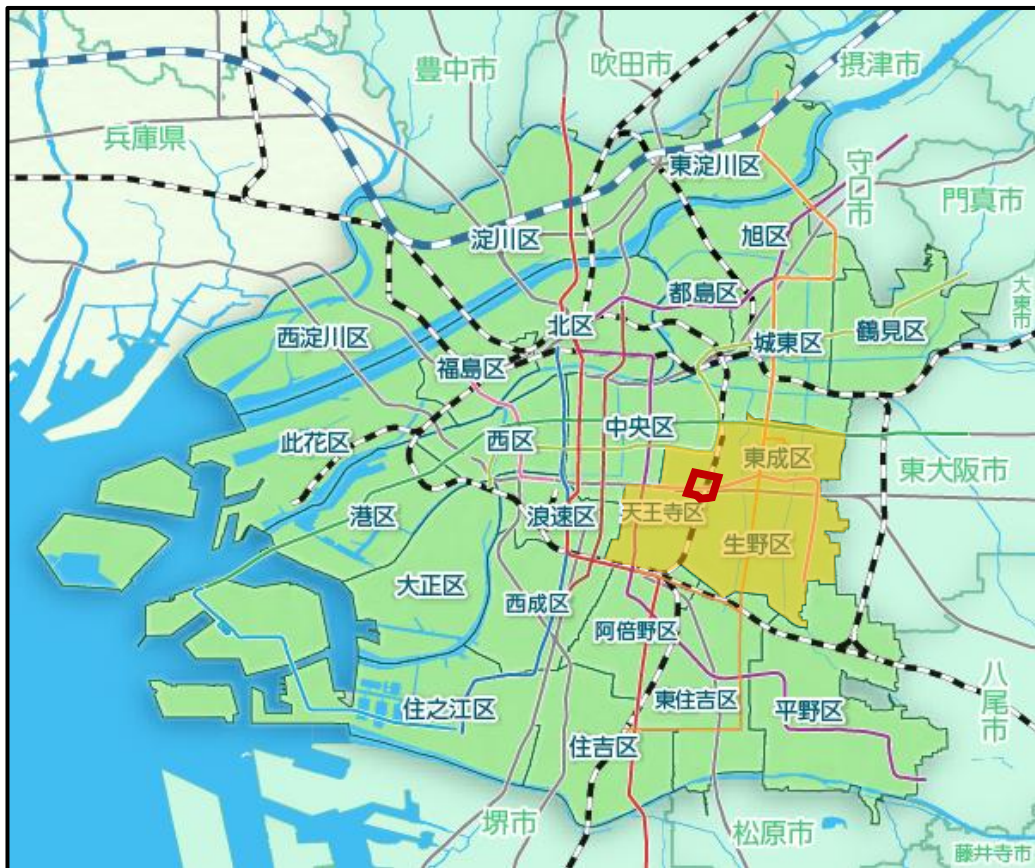
これらを踏まえ、本市では基本構想の目標年次を令和7(2025)年度から令和17(2035)年度までの概ね10年間と設定します。ただし、概ね5年ごとに事業の実施状況の評価等を行うよう努めるとされているバリアフリー法の趣旨を踏まえ、基本構想の変更5年後の令和12(2030)年度に、必要に応じた中間見直しを行うものとします。



2-4 地区の概要

鶴橋地区は、JR鶴橋駅、近鉄鶴橋駅、Osaka Metro 鶴橋駅の3駅が立地しており、これら3駅の一日平均利用者数は約38万人となっています。

鶴橋地区は、多彩な飲食店が軒を連ねており、多国籍文化が根付く、賑わいのある空間を形成しています。地区内には、救命救急センター、地域がん診療連携拠点病院など多くの指定・承認を受けている大阪赤十字病院や幼稚部から中学部を有し、大阪府下から通学している大阪府立生野聴覚支援学校が存在しています。



鶴橋地区の位置

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 西日本鶴橋駅	246	196
近鉄鶴橋駅	213	161
Osaka Metro(千日前線)鶴橋駅	24	21
合計	483	379

※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

鶴橋地区は、多彩な飲食店が軒を連ねており、多国籍文化が根付く、賑わいのある空間を形成している地区です。これまで、基本構想の「誰もが、いつでも快適に、楽しく歩ける商業のまち・鶴橋をめざして」を地区の基本理念として、駅舎内では、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設やエレベーターの整備、階段の点字表示・踏面の配慮、ホームにおける安全対策、トイレの多機能化が進められてきました。また、主要な経路においては、全て整備済みとはなっていませんが、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設等が進められてきました。

一方、近年、障害者権利条約をはじめとする関連法制の整備に加え、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催、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

1) 鉄道駅について

・券売機の蹴込みの奥行きが不十分であることや画面位置が高いことにより、タッチパネルの上部まで手が届かない、また、タッチパネルの表示画面が照明の反射等により見にくいなど、車椅子使用者の設備利用のしやすさの向上が必要です。

・案内サインの多言語対応など観光客を含む外国人がわかりやすい案内の検討が必要です。

・バリアフリースペース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、長距離移動や人混み、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、画面角度等)の改善

・多言語案内の検討

■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題

・バリアフリースペースにおける大型ベッドの設置、バリアフリースペースの機能の分散化、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) 乗り換え経路について

・JR 鶴橋駅近鉄電車乗換改札口と近鉄鶴橋駅JR環状線のりかえ口の乗り換えにおいて、近鉄鶴橋駅とホームをつなぐエレベーターが整備されておらず、車椅子使用者は、JR 鶴橋駅中央改札口から近鉄鶴橋駅西口改札口側にあるエレベーターを利用しています。

・また、Osaka Metro 鶴橋駅東改札と JR 鶴橋駅中央改札口・近鉄鶴橋駅西改札口の移動において、エレベーターが整備されておらず、車椅子使用者は、Osaka Metro 鶴橋駅西口改札口側にあるエレベーターを利用し、歩道を経由して、JR 鶴橋駅や近鉄鶴橋駅に移動していま

す。

・駅施設の構造的な課題や設置に必要な用地確保の困難性等を考慮しつつ、エレベーター等上下移動設備の設置等による迂回の少ない乗り換え経路の整備の検討や、既存のエレベーターの位置のわかりやすい案内・誘導の検討が必要です。

・Osaka Metro 鶴橋駅東改札から階段を利用し、JR 鶴橋駅西改札口と近鉄鶴橋駅西改札口へ移動する際に、JR 鶴橋駅西改札口と近鉄鶴橋駅西改札口が近接していることから、各社の券売機及び改札口位置を知らせる音声案内等の整備が必要です。

・JR 鶴橋駅中央改札口と近鉄鶴橋駅西改札口をつなぐ経路が JR 鶴橋駅の高架下であることから、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する必要があるとともに、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている箇所があるため、視覚障がい者用ブロックの連続的な敷設等、視覚障がい者が移動しやすい歩行環境の整備が必要です。

■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

・迂回の少ない乗り換え経路の整備

・エレベーター位置等の視認しやすい掲出位置等に配慮した案内・誘導サインの設置

・音声案内の整備、照度の確保、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置の追加等による移動しやすい歩行環境の整備

3) 道路・交差点について

・歩道において、舗装の凹凸や車両乗り入れ部など歩道が傾斜している箇所があるほか、看板や電柱、放置自転車などにより、人が通行できる幅が狭められている箇所があります。また、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている箇所や誘導用ブロック上に看板等が設置されている箇所があるなど、車椅子使用者や視覚障がい者等が移動しにくい状況です。

・また、歩道上において、歩行者と自転車の錯綜が見られることから、歩行者の安全性の確保について検討する必要があります。

・横断歩道を安全に横断するために、音響信号機の設置や歩行者横断時間の延長、音響信号機の押しボタンが操作できる位置までの視覚障がい者誘導用ブロックの敷設などについて検討する必要があります。

■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

・歩道の舗装面・勾配の改善

・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

・歩道上における放置自転車等の撤去、交通マナー向上に対する啓発活動の実施

・音響信号機の設置や横断歩道の歩行者横断時間の延長、音響信号機の音量や方式の見直し

(3) 地区のバリアフリー化方針

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

方針 1 駅施設におけるバリアフリー化の推進

- ・既存の駅施設を十分に活用しながら、誰もが使いやすく、わかりやすい乗り換え経路のバリアフリー化を図ります。
- ・乗り換え経路のわかりやすい案内・誘導の充実を図ります。

方針 2 安全で快適に移動できる生活関連経路のバリアフリー整備・充実

- ・駅から生活関連施設を結ぶ経路について、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設や、視覚障がい者誘導用ブロック上の支障物の撤去など、安全で快適に移動できる連続したバリアフリー化を図ります。
- ・必要性の高い横断歩道において、音響信号機の設置など、誰もが安心して渡れるような整備を図ります。

3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方

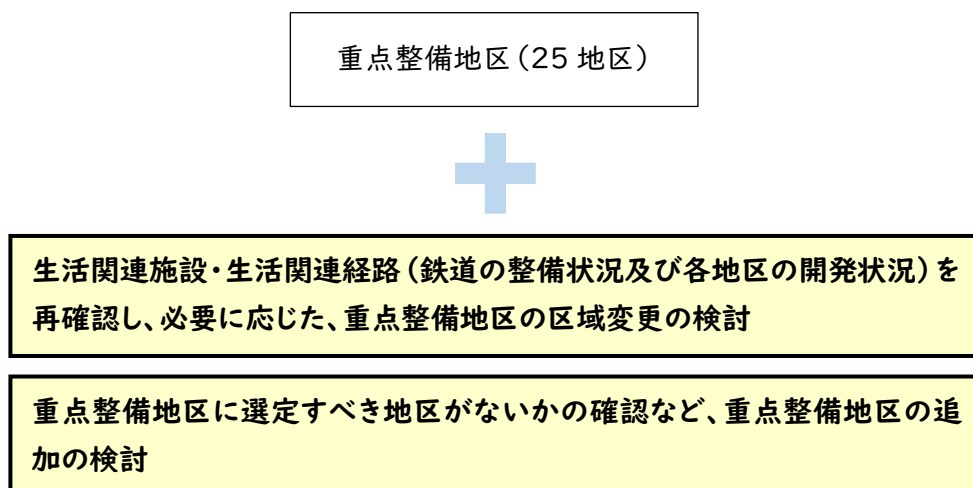
各重点整備地区では、特定事業の進捗率は100%に到達しておらず、また、完了事業についても、適切な維持管理とともに、バリアフリー法の改正等を踏まえ更なる整備の推進が必要となります。

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

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

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

また、重点整備地区の追加については、今後継続的に検討を行います。






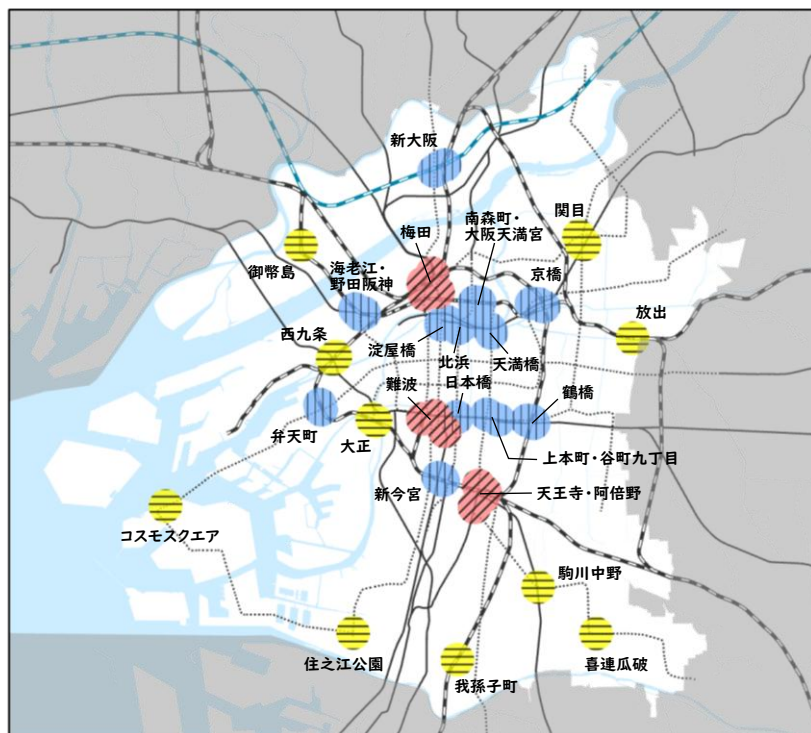
3-1 重点整備地区選定の考え方





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

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

上記の考えを踏まえ、選定した地区(25地区)は次のとおりです。

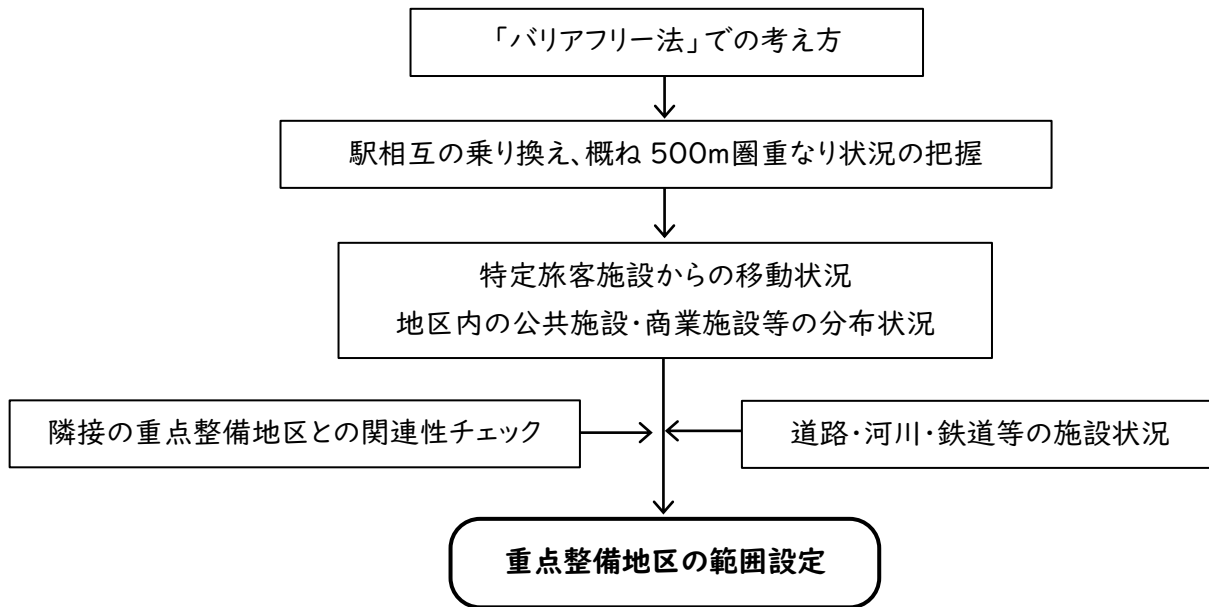
基本構想策定地区		選定理由
 3地区	第1次<平成15(2003)年4月策定>3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降客数の上位3地区 ・4駅以上が集中し、交通機関相互の乗り継ぎが多い駅を選定
 12地区	第2次<平成16(2004)年4月策定>12地区 京橋、鶴橋、南森町・大阪天満宮、天満橋、北浜、淀屋橋、新大阪、新今宮、日本橋、上本町・谷町九丁目、弁天町、海老江・野田阪神	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降客数が10万人以上で、他社線乗り換えの多い駅を選定
 10地区	第3次<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



凡例	
新幹線	
JR線	
私鉄	
Osaka Metro	

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てながら、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

鶴橋地区では、以下の考え方に基づいて、面積約100ha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の範囲

JR 鶴橋駅、近鉄鶴橋駅、Osaka Metro 鶴橋駅から概ね半径500m圏の範囲で設定します。

(2) 高齢者、障がい者等を含め多くの人々が利用する施設を含む範囲

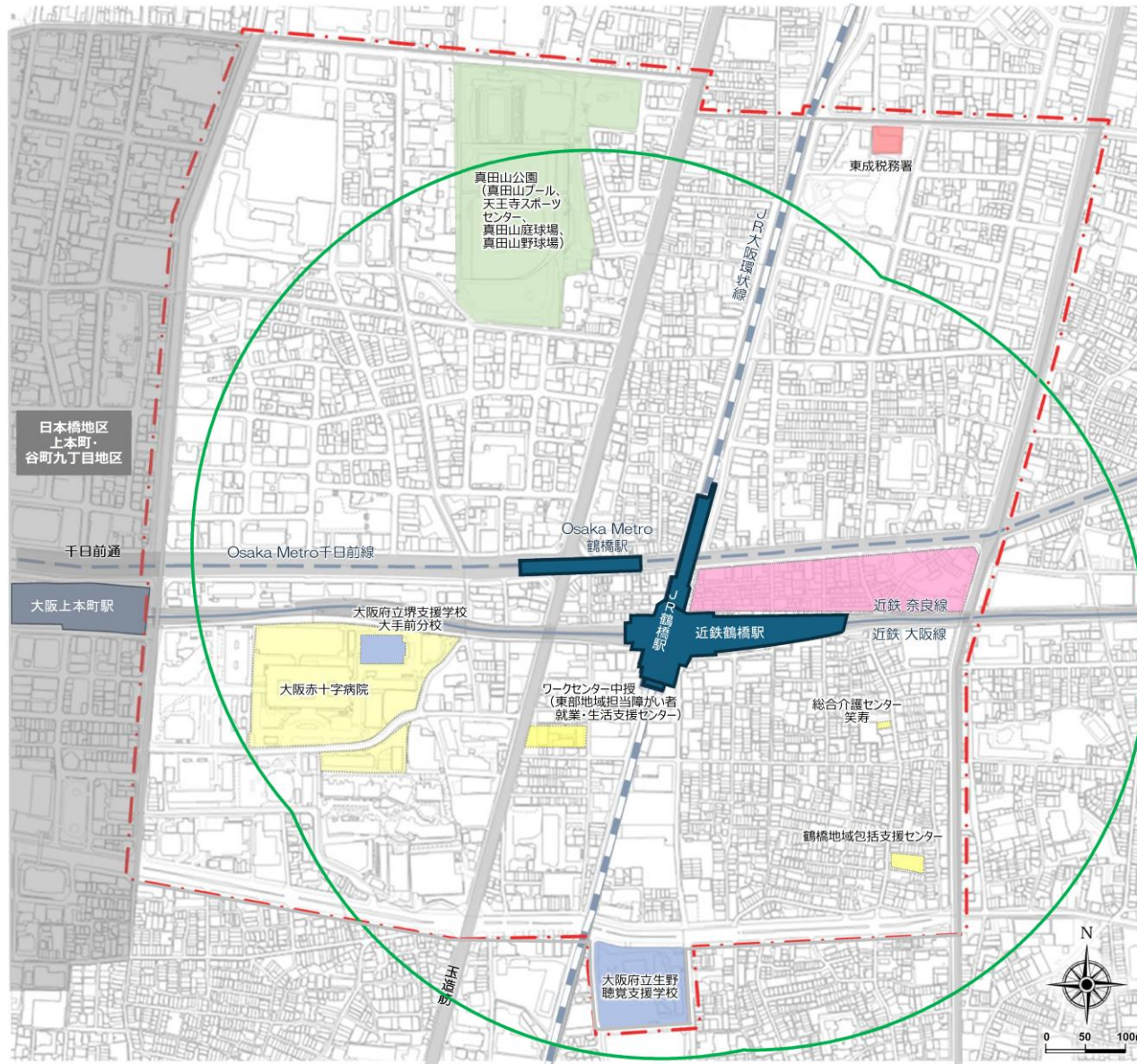
真田山公園、大阪赤十字病院、ワークセンター中授、大阪府立生野聴覚支援学校、東成税務署等、高齢者・障がい者等をはじめ多くの人々が利用する施設を含む範囲を設定します。

(3) 「日本橋地区、上本町・谷町九丁目地区」との連続性

鶴橋地区の西側には、重点整備地区である「日本橋地区、上本町・谷町九丁目地区」が隣接しているため、地区間の連続性を保つ範囲を設定します。

重点整備地区(面積約 100ha)

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)
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

生活関連施設の設定の考え方については、次のとおりとします。

高齢者、障がい者をはじめ多くの人々が利用すると考えられる次表の区分及び種類にあげた施設	
区分	種類
旅客施設	特定旅客施設(鉄道駅舎、バスターミナルなど)
官公庁等施設	府庁、市役所、区役所、警察署、裁判所、税務署、保健福祉センター、郵便局 など
教育・文化施設	図書館、区民センター、区民ホール、劇場、特別支援学校、大学、博物館、美術館、映画館 など
医療・福祉施設	病院、診療所、老人福祉施設、障がい者福祉施設、児童福祉施設 など
商業施設	百貨店、大規模小売店舗 など
宿泊施設	大規模ホテル など
公園・運動施設	公園、スポーツセンター・体育館・プール、その他屋外・屋内施設 など
その他	各地区で選定した施設(観光施設、寺社 など)

生活関連施設一覧

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

区分	生活関連施設一覧	
旅客施設		JR 鶴橋駅
		近鉄鶴橋駅
		Osaka Metro(千日前線)鶴橋駅
官公庁等施設	官公庁施設	東成税務署
教育・文化施設	教育施設	大阪府立生野聴覚支援学校
		大阪府立堺支援学校大手前分校
医療・福祉施設	医療施設	大阪赤十字病院
	福祉施設	総合介護センター笑寿
		鶴橋地域包括支援センター ワークセンター中授(東部地域担当障がい者就業・生活支援センター)
公園・運動施設	公園	真田山公園 (真田山プール、天王寺スポーツセンター、真田山庭球場、真田山野球場)
商業施設		鶴橋商店街

4-2 生活関連経路設定

生活関連経路の設定については、市域全体として、次のような基本的な考え方を参考としながら、各地区の実情に応じた経路設定を行います。鶴橋地区では、(1)①、(2)が該当します。

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

(1) 生活関連経路

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

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

(2) 鉄道駅乗り換え経路

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

生活関連経路の路線名

番号	路線名
1	大阪枚岡奈良線(千日前通)
2	恵美須町城東線(玉造筋)
3	玉造西九条線
4	赤十字社病院南線
5	天王寺方面東西1号線
6	生野区第3号線
7	生野区第4号線
8	生野区第5号線
9	東成区第8151号線
10	東成区第8121号線
11	鶴橋中浜線
12	天王寺細工谷線

鉄道駅乗り換え経路

路線名
Osaka Metro 鶴橋駅西改札～JR 鶴橋駅中央改札口～近鉄鶴橋駅西改札口

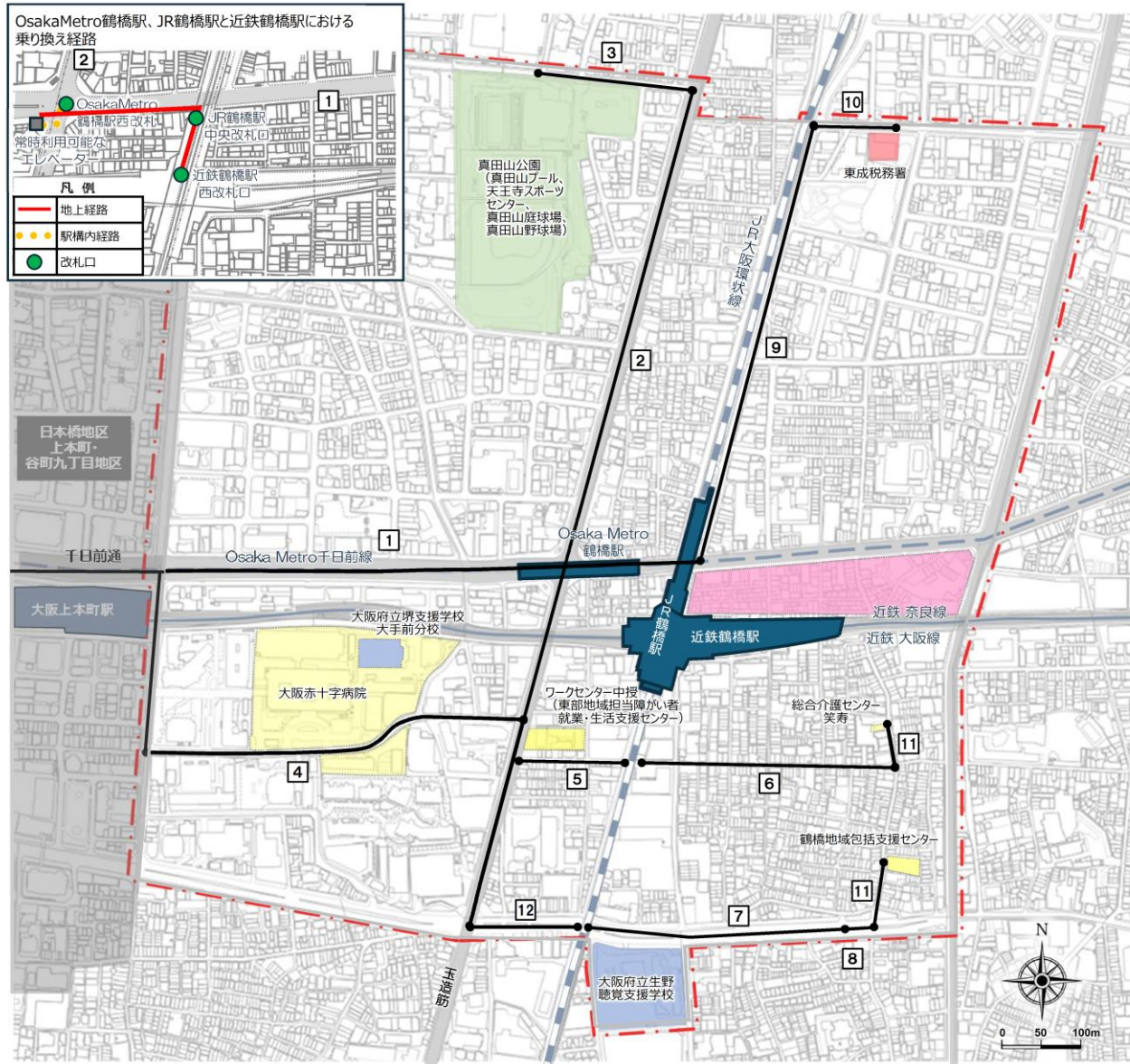
4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)、乗り換え経路図

生活関連経路の路線名	
1	大阪枚岡奈良線(千日前通)
2	恵美須町城東線(玉造筋)
3	玉造西九条線
4	赤十字社病院南線
5	天王寺方面東西1号線
6	生野区第3号線
7	生野区第4号線
8	生野区第5号線
9	東成区第8151号線
10	東成区第8121号線
11	鶴橋中浜線
12	天王寺細工谷線



凡例

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



5. 整備等の方針・内容

5-1 基本構想の枠組み

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

特に、移動等円滑化の観点から、市内の主要な駅を中心とした 25 地区を重点整備地区として定め、交通バリアフリー基本構想を策定するとともに、それに基づき駅施設や駅施設間の乗り換え経路、また駅周辺の主要な施設に至る道路等の重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進しています。

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

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

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

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

移動等円滑化に関する整備方針を示す：建築物、都市公園

5-2 変更の視点や考え方

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

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

なお、変更にあたっての新たな視点は次のとおりです。

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

5-3 整備区分と時期

整備区分は次のとおりです。

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

整備時期は次のとおりです。

前期:令和12(2030)年までに整備

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

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

5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容

5-4-1 はじめに

公共交通特定事業の整備について、基本構想を作成した時点では検討事項となっていた事業を含め、基本構想を作成した当時（平成16（2004）年4月時点）に比べると、大幅にバリアフリー化されており、高齢者、障がい者等の鉄軌道による移動にあたり必要とされる整備が一定の水準まで進んでいますが、一部の事業について整備が完了していないものがあります。

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

未整備となっている事業には、一部の駅舎において整備が完了していないものや、基本構想作成時に検討事項となっていたものがあり、大規模な改良時などに整備が行われているものの、構造上整備が難しいものや、新たな技術開発が必要となるなど引き続き検討が必要なもの等があります。

なお、令和4（2022）年度以降、引き続き整備を促進し、令和6（2024）年度末の整備率は以下の通りです。

■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3月末
視覚障がい者 誘導用ブロック	車両の乗降口から公共通路までの移動動線上に敷設	64 駅 99%	65 駅 100%
音案内	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置に合わせ、音案内の提供を検討	21 駅 32%	56 駅 86%
券売機	車椅子使用者に配慮した蹴込みの構造等の検討。それ以外の細部の仕様は更新時期等に合わせ整備に努める	31 駅 48%	40 駅 62%
エレベーター	乗り換え経路の確保	59 駅 98%	58 駅 97%
階段	踏面端部が容易に識別できるように配慮する	62 駅 95%	64 駅 99%
ホームにおける 列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	64 駅 99%	65 駅 100%
車両とホーム との隙間・段差	ホーム構造や車両構造について検討を行う	10 駅 15%	34 駅 52%

※音案内については、基本構想作成時点の整備内容であることから、令和4（2022）年度の整備状況とする。

5-4-2 整備等の方針

■鉄道施設の整備等の方針

◇:一部駅とは、駅ごとに整備の必要性を含めて整備・検討を行うもの

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	1. 視覚障がい者誘導用ブロック	<p>□(1-1) 道路、地下街など各公共用通路と駅舎との境界から、改札口を経て、車両の乗降口に至る経路上に、視覚障がい者にとってのわかりやすさと歩きやすさに配慮した連続性のある移動動線を設定し、誘導を目的とする「線状ブロック」と、警告を目的とする「点状ブロック」を適所に敷設する。なお、移動動線の途中での管理境界部においては、管理者間で調整を行い、動線が途切れたり、遠回りになったりしないよう、連続的な敷設や敷設位置について検討する。</p> <p>□(1-2) 移動動線としては、公共用通路との境界から、構造及び主要な設備の配置を示すための設備(触知案内図等)、切符売場(券売機または有人窓口)、改札口(有人改札口がある場合は、有人改札口)、階段、エレベーターの乗降ロビーに設ける操作盤を経由し、プラットフォームまでとする。このほかトイレ、必要に応じ案内所、駅長室等にも誘導する。</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>

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
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>

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

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	8. ホームにおける列車の案内	<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 (2) 渡り板	<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> <p>□(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。</p>
	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。

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
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に努める。</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	<p>□(15-1) デジタルサイネージを設置する場合、発色による視覚障がい者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。</p>

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

鶴橋駅 (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	整備済み	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇 降方向を知らせる設備の設置	未整備 停止階が2のみの ため	—	—
		□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	—	—
		□トイレの出入口付近において、男 女別等を知らせる案内装置の設 置	整備済み	—	維持更新
		□ホーム上にある出入口に通ずる 階段位置を知らせる案内装置の 設置	整備済み	—	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	整備済み	—	維持更新
		□他施設及び他事業者・他路線への乗継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討	整備済み 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 (EV、傾斜路、便所、乗車 券等販売所、待合室、案内所、 休憩所) の付近への案内用図 記号 (ピクトグラム) の設置	整備済み	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情 報の提供	整備済み モニター等を整備 済み	—	維持更新

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎	3.案内・誘導	◇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	未整備 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 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	整備済み みどりの窓口にて対応 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	—	—
	5.拡幅改札口の設置	□拡幅改札口の設置	整備済み	—	維持更新
	6.エレベーター	□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済み	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保	整備済み	—	維持更新
		◇ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討[対象:大規模駅]	—	—	—
		□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	整備済み	—	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	7.階段	□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済み	—	維持更新
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	整備済み 発車標及び自動放送を整備済み	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	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	一部整備済み 1番のりば・2番のりばの一部の乗降口に段差・隙間を縮小する措置を実施済み	—	○
		□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	整備済み 喚起表示等を整備済み	—	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済み	—	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	整備済み 1番線、2番線に整備済み	—	維持更新
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	整備済み	—	維持更新
		□線路側外のプラットホーム両端に転落防止柵を設置	整備済み	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済み	—	維持更新
		□バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	未整備 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	11.トイレ	◇バリアフリートイレの機能の分散 化の検討	整備済み ベビーチェア等を 整備済み 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	整備済み	—	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	未整備 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	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		
□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 研修や意見交換会当の開催			○(教育 啓発※)

●:特定事業、○:関連事業

鶴橋駅(近鉄)

◇:一部駅とは、駅ごとに整備の必要性を含めて整備・検討を行うもの

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎	1.視覚障がい者誘導用ブロック	□車両の乗降口から公共通路までの移動動線上に敷設	整備済み	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇降方向を知らせる設備の設置	整備済み	—	維持更新
		□エスカレーターの行き先及び昇降方向を知らせる設備の設置	整備済み	—	維持更新
		□トイレの出入口付近において、男女別等を知らせる案内装置の設置	未整備 トイレ出入口に音声案内を整備(令和12年度)	前期	●
		□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	未整備 誘導チャイムを整備(令和12年度)	前期	●
	3.案内・誘導	□駅舎内での一貫した連続性のある案内誘導設備及び乗り換えや周辺施設等への案内設備の設置	整備済み	—	維持更新
		□他施設及び他事業者・他路線への乗継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討	整備済み 誘導サインを整備済み 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、南口、西口については、引き続き検討する	—	—
		□移動等円滑化のための主要な設備(EV、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合室、案内所、休憩所)の付近への案内用図記号(ピクトグラム)の設置	整備済み	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情報の提供	整備済み コンコース等に情報配信ディスプレイ等を整備済み	—	維持更新

●:特定事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎	3.案内・誘導	◇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)]	整備済み	—	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)]	整備済み	—	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	整備済み	—	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	整備済み 操作ボタン等点字表記を整備済み	—	維持更新
		□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	整備済み インターフォン、モニター付き券売機 設置済み 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	—	—
	5.拡幅改札口の設置	□拡幅改札口の設置	整備済み	—	維持更新
	6.エレベーター	□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済み	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保	未整備 近鉄各ホームからJR乗り換え改札階エレベーターを計4基整備	—	○
		◇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]	東改札口エレベーター整備検討中	—	○

○: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	6.エレベーター	□大型化等の検討	—	—	—
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済み	—	維持更新
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済み	—	維持更新
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	整備済み	—	維持更新
		□プラットフォ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 車両が一定でないため整備ができない。車椅子ご利用のお客様は必ず駅員による渡り板で介助を行うため代替措置としている	—	—
	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	検討中	—	○
		□構造上の理由によりプラットフォ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	整備済み ホーム先端注意表示を整備済み	—	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済み	—	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	一部整備済み 2,3番線整備済み	—	維持更新
			一部整備済み 1,4番線 R8 年度整備予定	—	○
□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		整備済み	—	維持更新	
□線路側外のプラットフォーム両端に転落防止柵を設置		整備済み	—	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	整備済み	—	維持更新
		□バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	未整備 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	整備済み 多機能トイレとは別に男女トイレにもベビーキープ等分散設置済み 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	整備済み 40箇所程度設置済み	—	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	整備済み 駅係員に声をかければ駅係員が救護室へ案内する	—	維持更新	
そ の 他	13.情報提供	□ウェブアクセシビリティを確保したウェブサイト等による情報提供	スマートフォンアプリ「近鉄アプリ」で提供している運行情報において、読み上げ機能(VoiceOver)・アプリで対応済み	—	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	コンコース等に情報配信ディスプレイ等を整備済み必要により駅係員が案内を行う	—	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	改札口等へ筆談器具を設置済み	—	継続実施

○: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	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※)
			優先席の適切な利用等につ いて、車内巡視の実施		●(教育 啓発※)
		□職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進 のためのマニュアル作成や、 研修等の実施		●(教育 啓発※)
			職員の接遇向上や理解促進 のための研修等への参加		●(教育 啓発※)
			職員の接遇向上のための資 格(サービス介助士)取得推 進		●(教育 啓発※)
		□地域や関係団体との連携による 多様な障がいの特性や必要な 配慮について理解するための取 組の実施	当事者参加による職員の接 遇向上や理解促進のための 研修や意見交換会等の開催		●(教育 啓発※)
当事者団体との連携による 「声かけ・サポート」運動への 参画			●(教育 啓発※)		

●:特定事業

鶴橋駅 (Osaka Metro 千日前線)

◇:一部駅とは、駅ごとに整備の必要性を含めて整備・検討を行うもの

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎	1.視覚障がい者誘導用ブロック	□車両の乗降口から公共通路までの移動動線上に敷設	整備済み	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇降方向を知らせる設備の設置	未整備 更新に併せて順次整備	後期	●
		□エスカレーターの行き先及び昇降方向を知らせる設備の設置	整備済み	—	維持更新
		□トイレの出入口付近において、男女別等を知らせる案内装置の設置	整備済み	—	維持更新
		□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	未整備 階段位置を知らせる音案内装置の設置	前期	●
	3.案内・誘導	□駅舎内での一貫した連続性のある案内誘導設備及び乗り換えや周辺施設等への案内設備の設置	整備済み	—	維持更新
		□他施設及び他事業者・他路線への乗継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討	整備済み 改札内外に天吊、壁付型等の案内標示を設置済み 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、東改札、西改札については、引き続き検討する	—	—
		□移動等円滑化のための主要な設備 (EV、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合室、案内所、休憩所) の付近への案内用図記号 (ピクトグラム) の設置	整備済み	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情報の提供	整備済み サービス情報表示器整備済み	—	維持更新

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	3.案内・誘 導	◇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)]	整備済み 令和5年度 西 改札 音声案内付 きインターホン設置 済み 触知案内板の設置 については検討す る	—	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)]	整備済み 令和5年度 西改 札 案内インターホ ン設置済み	—	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	整備予定	後期	●

●:特定事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	4.切符の 購入	□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	整備済み 障がい者向けに下記のような仕様を実現している ・各種投入口、取出口、ハードボタンなどに点字を併記している ・金銭投入口はバリアフリー整備ガイドラインに基づき110 cm以下の高さとしている ・金銭投入口を硬貨複数枚同時一括投入を可能としている ・車椅子使用者用に70 cmの蹴込みを設けている ・呼出や取り消しといったハードウェアボタンを車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
		□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	整備済み 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	—	—
	5.拡幅改札口の 設置	□拡幅改札口の設置	整備済み	—	維持更新
	6.エレベーター	□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済み	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保	整備済み 公共用通路に接続することで確保	—	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	6.エレベーター	◇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	整備済み	—	維持更新
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済み	—	維持更新
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	整備済み	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	整備済み	—	維持更新
	9.車両とホームとの隙間・段差	□隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討	整備済み ホーム床面の嵩上げ・楕状ゴムの設置により、段差・隙間を縮小済み	—	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	—	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済み	—	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	整備済み	—	維持更新
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	整備済み	—	維持更新
		□線路側外のプラットホーム両端に転落防止柵を設置	整備済み	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済み	—	維持更新
		□バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	整備済み	—	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の機能の分散 化の検討	整備済み 一般トイレに簡易 型オストメイト設置 済み。 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	整備済み	—	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	未整備 大規模改良時に検 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※)
□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
そ の 他	14.心のバ リアフリ ー	□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

※: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社全体で見ると、令和3(2021)年12月末時点で、乗合バス車両(基準適用除外認定車両等は除く)のうち、公共交通移動等円滑化基準省令に適合した車両として、ノンステップ及びワンステップバスの導入率は99%、そのうち、ノンステップバスの占める割合は、70%を超える状況となっています。また、残りの1%については一般路線を運行するリフト付きバス車両等となっています。各バス事業者においては、道路構造等の物理的条件で運行不可能な路線で使用する車両等を除き、車両更新時においてノンステップバスを導入されています。なお、大阪市内では主に大阪シティバス(株)が主な車両運行を担っており、同社の乗合バス車両(基準適用除外認定車両等は除く)(547両)のうち1両を除く全てがノンステップバスとなっています。

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

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

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

本市においては、令和元(2019)年からUDタクシー普及促進に向けた補助制度を開始しました。

大阪・関西万博の開催を見据え、国や大阪府と連携して取り組みを進めた結果、令和7年9月時点で、市内の総タクシー台数の約27%がUDタクシーとなり、普及率25%の目標を達成しました。

5-5-2 整備等の方針

次のとおり整備等方針を定めます。

■バス車両及びタクシー車両の整備等の方針

(基本的な考え方)

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

(車両)

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

5-5-3 整備等の内容

■バス車両の整備等の内容

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

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

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

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

●:特定事業 ○: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	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	○	南海バス
	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、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	優先席を必要とされるお客様に座席を譲っていただく旨をバス車内の自動音声による啓発を引き続き実施する。	●(教育啓発※)	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	●(教育啓発※)	

●:特定事業 ○: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	拠した研修を実施する。		京阪バス
		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。	●(教育啓発※)	
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	外部団体等が実施するバリアフリーに関する研修に参加する。	●(教育啓発※)	
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	車内に優先席の適切な利用等について、車内放送及びポスター掲示の実施	●(教育啓発※)	北港観光バス
	運転手への研修・教育の実施	運転手の接遇向上や理解促進のための研修の実施	●(教育啓発※)	
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による運転手の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会のセミナー等に参加	●(教育啓発※)	

●:特定事業、○:関連事業

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

■タクシー車両の整備等の内容

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

●:特定事業、○:関連事業

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

5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容

5-6-1 はじめに

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

また、別添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90%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7(2025)年3月末	97.81km	88.32km	9.49km	90%

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、違法駐車を取り締まり、放置自転車の対策等により、安全かつ安心して通行できるような歩行空間を確保する。 □(1-6)横断歩道箇所等における車道との接続部の歩車道境界部の段差構造について、当事者も参加する検討の場を設置する。
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、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)
交通結節施設(駅前広場)の整備		<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>
<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。</p>		

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)、段差解消の実施、勾配の改善の実施、舗装面の改善の実施	大阪枚岡奈良線 恵美須町城東線 玉造西九条線 赤十字社病院南線 生野区第4号線 生野区第5号線 東成区第8151号線 東成区第8121号線 天王寺細工谷線	維持更新	—	大阪市 (道路管理者)
	□歩道の有効幅員の確保(2.0メートル以上確保)の検討	赤十字社病院南線 天王寺方面東西1号線 生野区第3号線 鶴橋中浜線	○	—	大阪市 (道路管理者)
2. 視覚障がい者誘導専用ブロックの敷設※1	□視覚障がい者誘導専用ブロックの敷設	大阪枚岡奈良線 赤十字社病院南線 東成区第8151号線 東成区第8121号線	維持更新	—	大阪市 (道路管理者)
		恵美須町城東線 玉造西九条線 生野区第4号線 生野区第5号線 天王寺細工谷線	●	前期	大阪市 (道路管理者)
	□視覚障がい者誘導専用ブロックの敷設の検討	赤十字社病院南線 天王寺方面東西1号線 生野区第3号線 鶴橋中浜線	○	—	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)		○	—	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、違法駐車を取り締まり、放置自転車の対策等を検討	赤十字社病院南線 天王寺方面東西1号線 生野区第3号線 鶴橋中浜線	○	—	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(全地区の共通の方針を検討)		○	—	大阪市 (道路管理者)
5. その他の施設	◇路線図、時刻表等の案内表示の見やすさの改善	鶴橋駅前バス乗降場	●	前期	大阪シティバス

●:特定事業 ○: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
1. 案内・誘導施設の整備	□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	—	大阪市(道路管理者)
	◇JR 鶴橋駅と鶴橋駅前バス乗降場間の案内サインの改善等わかりやすい案内誘導の実施	●	前期	大阪シティバス

●:特定事業

(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	—	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	継続実施	—	

(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) 鉄軌道事業者(OsakaMetro、近鉄、JR 西日本)
2. 歩行環境の改善	◇照度の確保(近鉄鶴橋駅(西改札)～JR 鶴橋駅(中央改札))	○	—	鉄軌道事業者(JR 西日本)

○:関連事業

2. 歩行環境の改善	◇視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討(近鉄鶴橋駅(西改札)~JR鶴橋駅(中央改札))	○	—	鉄軌道事業者 (OsakaMetro、近鉄、JR西日本)	
	◇地上出入口における音響案内の設置の検討(Osaka Metro 鶴橋駅6番出入口)	○	—	鉄軌道事業者 (OsakaMetro)	
	◇改札口等における音響案内の設置の検討(近鉄鶴橋駅(西改札)~JR鶴橋駅(西改札口))	○	—	鉄軌道事業者 (近鉄、JR西日本)	
3. 地上と地下の連続性の確保	◇可能な限り遠回りとならないような乗り換え経路の検討	JR 鶴橋駅(近鉄電車乗換改札口)~近鉄鶴橋駅(JR環状線のりかえ口)	—	—	鉄軌道事業者 (近鉄、JR西日本)
		Osaka Metro 鶴橋駅(東改札)~JR 鶴橋駅(中央改札)・近鉄鶴橋駅(西改札)	○	—	鉄軌道事業者 (OsakaMetro、JR西日本)

○:関連事業

(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
1. 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(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)	小橋町交差点 大阪枚岡奈良線と森之宮小橋筆ヶ崎町線の交差点 下味原交差点 大阪枚岡奈良線と唐居町船橋線の交差点 生野区第5号線と鶴橋中浜線の交差点	維持更新	—	公安委員会
	◇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	細工谷交差点 下味原交差点(東側・南側)	○	—	公安委員会

○:関連事業

(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
1. 違法駐車取締り強化	□移動の円滑化を特に阻害する横断歩道上、バス停留所付近等の取締り強化	継続実施	—	公安委員会
	□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) 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
1. 心のバリアフリー	□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	●(教育啓発※)		大阪市
	□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※)		公安委員会 大阪市

●: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。

5-7 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、実施したことをもって評価することを想定しています。また、重点整備地区外で行うものや、重点整備地区の住民以外の人も対象に実施するものがあります。

■教育啓発事業の取組内容

(概要:対象区域は大阪市内)

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

●:特定事業、○:関連事業

(大阪市の取組:対象区域は大阪市内)

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

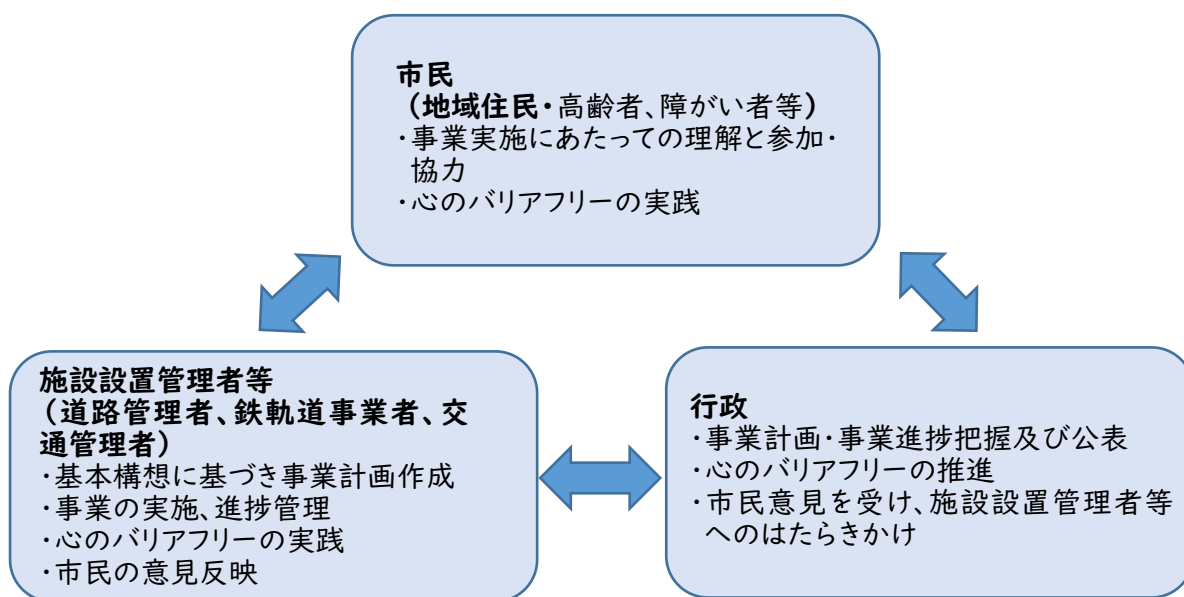
●:特定事業

7. 基本構想の推進及び継続的な改善

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

① 行政、施設設置管理者等、市民の連携、協力による推進

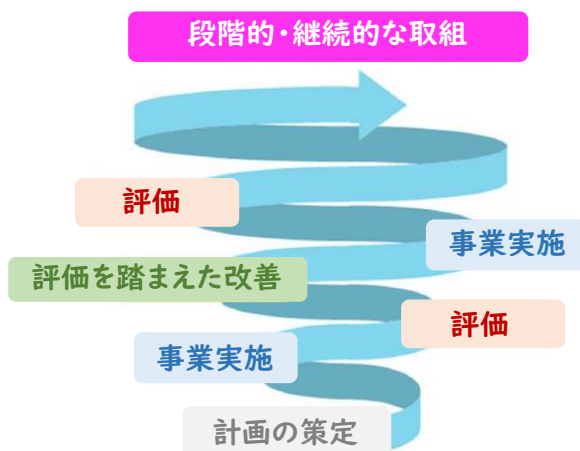
バリアフリー化の推進は、法の主旨に基づき、行政、施設設置管理者等、市民が連携、協力し、それぞれの役割を担うことで実現します。



② 継続的な改善

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

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



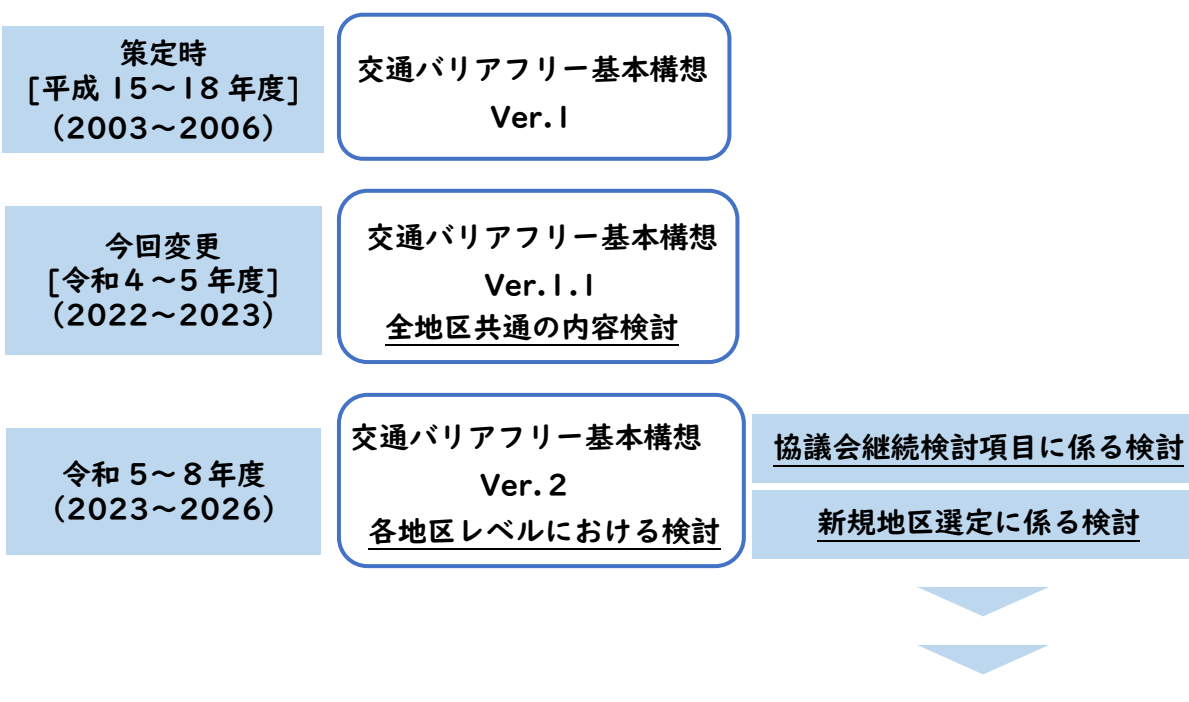
③ 基本構想の推進体制

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

協議会では、基本構想に定める特定事業やその他の事業の実施状況の把握、情報提供、必要な課題の共有等を行い、高齢者・障がい者等の利用者と施設設置管理者等の関係者が連携して基本構想を推進するとともに、効果的な見直しにつなげます。

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

(参考) 今回の基本構想変更のイメージ



参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

■対象者

<ul style="list-style-type: none">・高齢者・肢体不自由者 （車椅子使用者）・肢体不自由者 （車椅子使用者以外）・内部障害者・視覚障害者	<ul style="list-style-type: none">・聴覚・言語障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者・高次脳機能障害者	<ul style="list-style-type: none">・妊産婦・乳幼児連れ・外国人・LGBTQ+・その他
--	--	---

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国土交通省道路局、R4.6）

出典：交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

■主な特性(より具体的なニーズ)

高齢者	<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 ・座位が低いと高いところの表示が見にくい ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・脳性まひなどにより言語障害を伴う場合がある など
肢体不自由者 (車椅子使用者以外)	<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、難聴の場合があり聞こえ方の差が大きいため ・音声による情報認知やコミュニケーションが不可能あるいは困難 ・音声・音響等による注意喚起がわからないあるいは困難 ・発話が難しく言語に障害がある場合があり伝えることが難しい ・外見からは気づきにくい など
知的障害者	<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
妊産婦	<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、分からない、または決めない人)等、性的マイノリティ(性的少数者)のこと。</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いる。そうした人々が疎外感や不利益を感じることをのないよう、家族・カップルなどの在り方が多様化していることを前提とした対応が必要である。</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、「鶴橋地区」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、特定事業を中心に鶴橋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月末の事業の進捗状況です。

○ 特定事業

Ⅰ 駅舎

(1) 鶴橋地区における整備内容及び進捗状況[対象:3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	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 駅 100% A
2	音案内	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置に合わせ、音案内の提供を検討 ^{※2}	0 駅 0% -	0 駅 0% -	1 駅 33% -
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	1 駅 33% E	1 駅 33% E	3 駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
3	案内・誘導	異常時に改札付近等で掲示を行う	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 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}	0 駅 0% -	0 駅 0% -	1 駅 33% -
5	改札口	拡幅改札口の設置	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 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	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		乗り換え経路の確保	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	1 駅 33% E	2 駅 67% D	3 駅 100% A
8	ホームにおける列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	2 駅 67% D	2 駅 67% D	2 駅 67% D
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 33% -
		渡り板を配備	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 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	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	0 駅 0% E	1 駅 33% E	3 駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
		線路側外のプラットホーム両端に警告ブロックを敷設	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 駅 100% A
11	トイレ	車椅子対応トイレの設置	2 駅 67% D	2 駅 67% D	3 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	2 駅 67% D	2 駅 67% D	3 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

対象となる3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9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 16（2004）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当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]

「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

「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

[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る予定となっています。

「車両とホームの隙間・段差」

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

(3) 今後の課題

基本構想を作成した当時では検討事項となっていた事業については、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、各鉄軌道事業者^{※1}における鉄道車両の整備状況は以下のとおりとなっています。

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

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

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

※2 大阪市内を運行している車両のみで算出している。

(3) 評価

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

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

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

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

(4) 今後の課題

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

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

3 道路

(1) 整備内容

歩道の段差解消・勾配修正・視覚障がい者誘導用ブロックの敷設など

(2) 鶴橋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	鶴橋	3.99 km	1.06 km 27% E	1.67 km 42% E	2.09 km 52% D

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

※2 視覚障がい者誘導用ブロックの設置延長

(3) 評価

鶴橋地区は、令和3(2021)年3月末時点でD評価であり整備済みとはなっていないが、整備延長は向上し、道路のバリアフリー化整備が徐々に行われており、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、歩道がない区間や、赤十字社病院南線のように歩道の有効幅員が不足している区間などがあります。

(4) 今後の課題

鶴橋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。

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月末までに整備が完了しています。

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

(4) 評価

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

(5) 今後の課題

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

○ その他の事業等の進捗状況

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

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

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見ると、乗合バス車両(基準適用除外認定車両等は除く)のうちノンステップバスの占める割合は、7割を超える状況となっています。

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

2 鉄軌道駅間の乗換経路等の視覚障がい者誘導用ブロックの敷設

鶴橋地区の主要な乗り換え経路には、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。

○ ソフト面の取組

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

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

1 鉄軌道事業者による取組

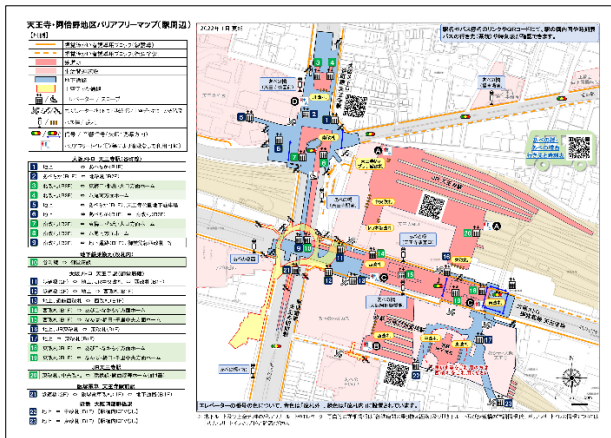
- ・充実した案内誘導サービスの提供
- ・ホームページにおけるバリアフリー施設の状況などの情報提供
- ・職員に対する職員研修の実施、対応マニュアルの整備 など

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。

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

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

(別添1)

○ 鶴橋地区における駅舎の整備内容及び進捗状況[対象:3駅※1]

(令和3(2021)年3月末時点)

	整備項目	整備内容	鶴橋(JR西日本)	鶴橋(近鉄)	鶴橋(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	○	○	○
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で集計。

(別添2)

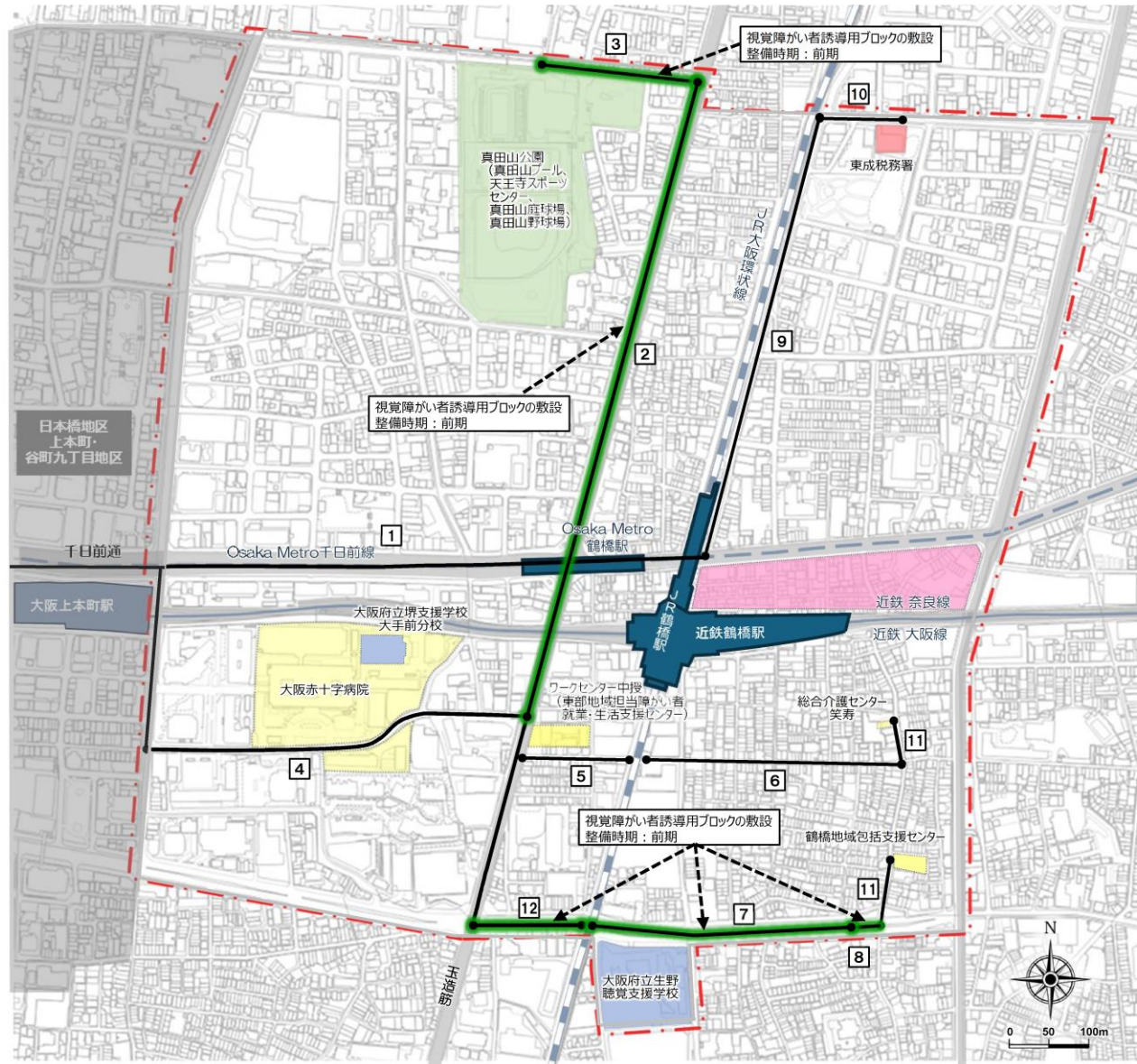
○ 鶴橋地区における主要な経路の整備状況(令和3(2021)年3月末時点)

地区		路線名	延長(km)	整備延長(km)	整備率
鶴橋	1	大阪枚岡奈良線(千日前通)	0.99	0.99	100%
	2	恵美須町城東線(玉造筋)	0.78	0.00	0.0%
	3	玉造西九条線	0.21	0.00	0.0%
	4	赤十字社病院南線	0.47	0.35	74.5%
	5	上新庄生野線	0.46	0.00	0.0%
	6	生野区第5号線	0.10	0.00	0.0%
	7	生野区第4号線	0.30	0.07	23.3%
	8	東成区第8151号線	0.55	0.55	100%
	9	東成区第8121号線	0.13	0.13	100%
鶴橋地区合計			3.99	2.09	52%

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

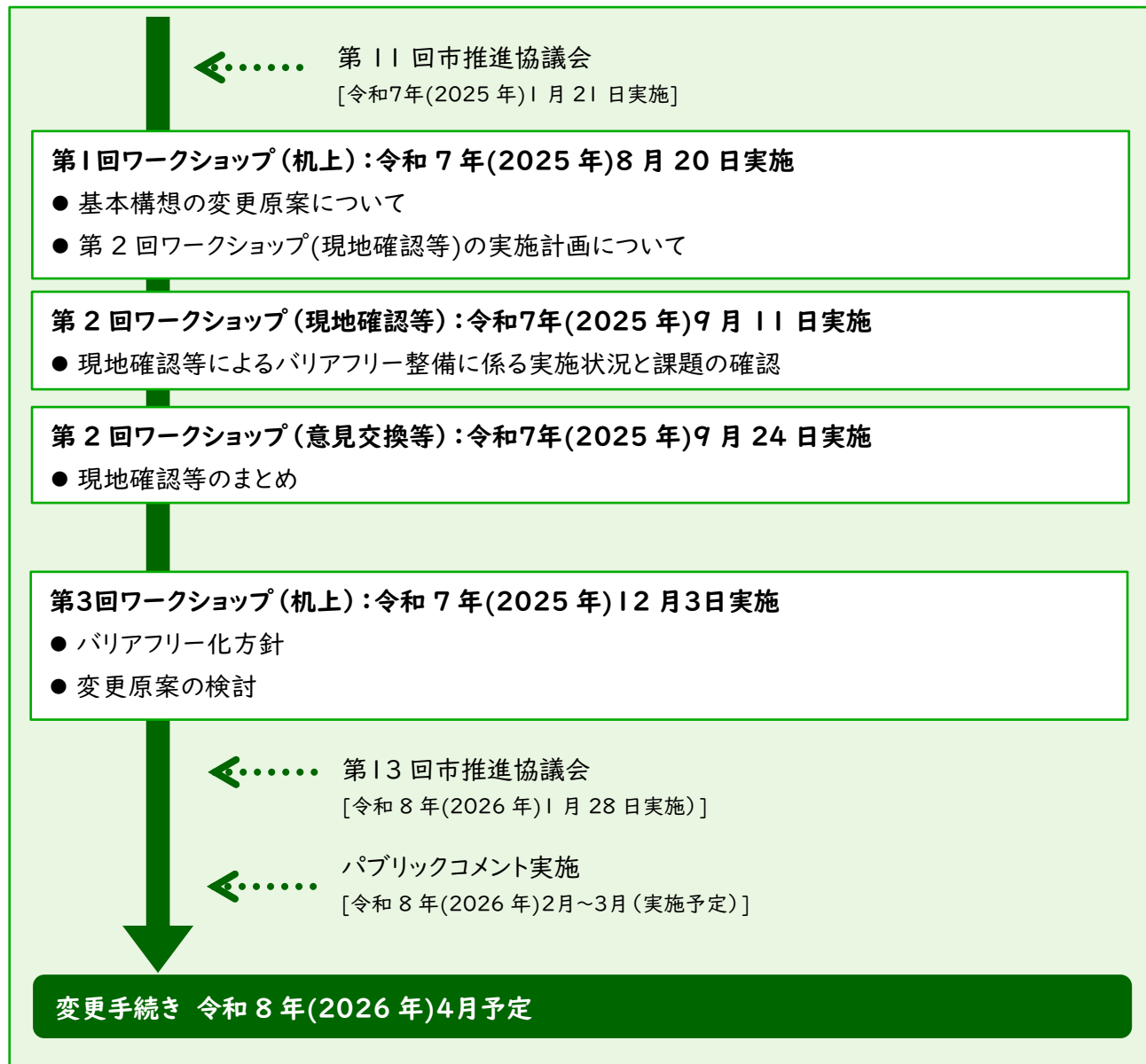
生活関連経路の路線名	
1	大阪枚岡奈良線（千日前通）
2	恵美須町城東線（玉造筋）
3	玉造西九条線
4	赤十字社病院南線
5	天王寺方面東西1号線
6	生野区第3号線
7	生野区第4号線
8	生野区第5号線
9	東成区第8151号線
10	東成区第8121号線
11	鶴橋中浜線
12	天王寺細工谷線

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



付属資料 1: 鶴橋地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯

鶴橋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: 鶴橋地区ワークショップの開催概要

鶴橋地区のワークショップは、現地確認を含め計 4 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 7 年 8 月 20 日(水) 10 時 00 分~12 時 00 分
場所	生野区役所6階 大会議室
参加者	当事者:19 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

(2) 第2回ワークショップの開催概要(現地確認)

日程	令和7年9月11日(木)15時30分~16時20分
現地確認 ルート	①大阪府立生野聴覚支援学校~OsakaMetro 鶴橋駅までのルート:19名 ②-1 OsakaMetro 鶴橋駅~JR 鶴橋駅~近鉄鶴橋駅までの乗り換えルート:15名 ②-2 OsakaMetro 鶴橋駅~JR 鶴橋駅~近鉄鶴橋駅までの乗り換えルート:14名

(メンバー構成)

肢体障 がい	視覚 障がい	聴覚 障がい	知的・ 発達・ 精神	高齢	LGB TQ+	その他 (地域・ 有識者 等)	事業者	事務局	合計
6	2	1	0	1	1	8	12	17	48

■現地確認の様子



(3) 第2回ワークショップの開催概要(意見交換)

日程	令和7年9月24日(木)10時00分~11時30分
場所	生野区役所6階 大会議室
参加者	当事者:17名 事業者:11名
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

■当日の様子



(4) 第3回ワークショップの開催概要

日程	令和7年12月3日(木)10時00分~12時00分
場所	生野区役所6階 大会議室
参加者	当事者:18名 事業者:9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:ワークショップにおける意見と対応表

ルート① - I 地上(大阪府立生野聴覚支援学校~細工谷交差点(生野区第4号線、天王寺細工谷線))

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
④歩道	通行の支障となる街路樹や看板、電柱、自転車などの障害物がある	1	シャルム富士付近にて看板等の障害物や、歩道上に自転車が駐輪しており、通行の妨げとなるため啓発・撤去してほしい		大阪市(道路管理者)	日々の啓発活動や放置自転車等の撤去について、関係各所と調整を行いながら、引き続き継続実施します。
		2	自動販売機が設置されており、車や自動車などが見えにくい。見通しを改善してほしい。		事務局	私有地であることから、設備管理者の判断のもと設置されております。
		3	大阪環状線高架下の橋脚により、左折する車が見えにくい。見通しを確保してほしい		大阪市(道路管理者)	現場調査を行い、整備可能な対策を検討します。
		4	歩道上にポールが設置されており通行の妨げになるため、移動してほしい		大阪市(道路管理者)	沿道民地と歩道の間に段差が生じることを避けるため、現状の線形となっております。当該箇所を除いても必要な幅員は確保できているため、車道側の歩道を通行いただければと思います。
		車道と歩道の段差が大きい	5	車道と歩道の段差が大きいため、改善してほしい		大阪市(道路管理者)

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
④歩道	横断方向の勾配がきつく感じる	6	シャーム富士前にて、自走式の車いすだと通行が厳しいくらい歩道の横断勾配がきついため、改善してほしい		大阪市(道路管理者)	現地調査を行い、必要に応じて整備可能な対策を検討します。
	横断方向の勾配がきつく感じる	7	シャーム富士前にて、横断歩道付近の歩道に勾配があり、自走式の車椅子の場合、両手を離してブレーキをするのが怖いので、勾配を緩くしてほしい		大阪市(道路管理者)	現地調査を行い、必要に応じて整備可能な対策を検討します。
	歩行環境は安全ではない(自転車の車道走行が厳守されていない)	8	細工谷交差点付近で自転車が歩道を走行しており、通行に危険性を感じるため、交通マナーの啓発してほしい		公安委員会	<p>交差点付近の歩道については、「特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可」の交通規制が実施されている区間があります。</p> <p>普通自転車等が歩道を通行する場合は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通自転車等通行指定部分がない場合は、歩道の中央から車道寄りの部分(道路標示により普通自転車等が通行すべき部分として指定された部分がある場合は、その部分)を徐行して進行しなければならない。 ・歩行者の通行を妨げることとなる場合は、一時停止しなければならない。 <p>などと道路交通法で定められており、引き続き、自転車利用者に対する広報啓発活動を行ってまいります。</p>

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
④歩道	歩行環境は安全ではない(自転車の車道走行が厳守されていない)	8	細工谷交差点付近で自転車が歩道を走行しており、通行に危険性を感じるため、交通マナーの啓発をしてほしい		大阪市(市民局)	自転車のマナーについては、「自転車安全利用五則」において示されている「車道が原則・左側を通行、歩道は例外・歩行者優先」に則り、大阪府警察・大阪府及び区役所等と連携して、自転車利用者が守るべき基本的な交通ルールについて啓発を行っています。 ホームページやSNS等による情報発信だけでなく、交通安全教育や街頭啓発なども積極的に行っており、今後も引き続き、交通ルールの周知と交通マナーの向上に向けた取組を行っています。
		9	大阪環状線高架下の柱が大きく、自転車や歩行人もいて道が狭いため歩道を広げてほしい		大阪市(道路管理者)	現場確認を行ったところ、当該歩道有効幅員は、JR橋脚のある狭さく部で2.0mあることを確認しました。バリアフリーの観点から2.0m以上の幅員を確保できれば、より安全であることから、高架橋の橋脚を改良等の機会において、関係者と調整します。
⑤誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	10	ホテルトラッド向かい側の歩道にて、誘導ブロックを連続的に敷設してほしい		大阪市(道路管理者)	整備します。
		11	誘導ブロックが連続して敷設されていない箇所があるので、連続して敷設してほしい		大阪市(道路管理者)	整備します。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
その他(案内表示)		12	細工谷交差点付近でJR鶴橋駅の方向が分からないため、案内表示を設置してほしい		大阪市(道路管理者)	本市において、案内表示(歩行者案内表示)の設置を大阪市観光案内表示ガイドラインを参考に設置しているところですが、バリアフリーの観点をもとに設置する基準が現時点で未策定であるため、検討を進めていきます。
その他(信号)		13	青信号が短いため長くしてほしい ・細工谷交差点(スクランブル交差点) ・猫間川筋交差点(支援学校前)(南北方向)		公安委員会	(細工谷交差点) 交通量等の調査を行ったうえ、その結果等を踏まえて秒数延長について検討してまいります。
					公安委員会	(猫間川筋交差点) ワークショップ以前に生野聴覚支援学校から要望があり、秒数を延長しました。
		14	細工谷交差点の交通弱者用のボタンの存在が分かりにくいいため、分かりやすい位置に整備してほしい		公安委員会	設置位置の変更の可否を確認し、その結果を踏まえて検討してまいります。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
その他(信号)	15	細工谷交差点にて、青信号の残り時間が分かるように点灯してほしい		公安委員会	「経過時間表示付き歩行者用交通信号灯器」の設置については、現場の状況等を踏まえつつ、設置の必要性について検討してまいります。	
	16	細工谷交差点を音響信号にしてほしい		公安委員会	現場の状況等を踏まえつつ、設置の必要性について検討してまいります。	

ルート① - II 地上 (細工谷交差点～OsakaMetro鶴橋駅(恵美須町城東線、大阪枚岡奈良線))

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
①歩道	通行の支障となる街路樹や看板、電柱、自転車などの障害物がある	1	恵美須町城東線のセブンイレブン付近にて放置自転車が多いため撤去してほしい		大阪市(道路管理者)	自転車放置禁止区域内であり随時即時撤去を実施しており、今後も継続して実施します。
		2	リバーガーデンタワー上町台筆ヶ崎にて、自転車がガードレールに立てかけてあるため撤去してほしい		大阪市(道路管理者)	自転車放置禁止区域内であり随時即時撤去を実施しており、今後も継続して実施します。
		3	近鉄大阪線高架下にて、自転車、車両が通行の妨げになっていたり、リバーガーデンタワー上町台筆ヶ崎にて、業者が段ボールを誘導ブロック上に置いたまま作業をしていたため、取り締まりを強化してほしい		大阪市(道路管理者)	自転車放置禁止区域内であり随時即時撤去を実施しており、今後も継続して実施します。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
④歩道	通行の支障となる街路樹や看板、電柱、自転車などの障害物がある	4	電柱が通行の妨げになっているため、移設するなど、歩行環境を改善してほしい ・バス停(細工谷)前 ・セブンイレブン前		大阪市(道路管理者)	(バス停(細工谷)前) ご指摘のとおり電柱があり当該箇所の幅員は狭く、安全性の確保として歩道拡幅が考えられますが、車道を縮小する余裕がなく、実現は難しいです。
					大阪市(道路管理者)	(セブンイレブン前) ご指摘のとおり電柱があり当該箇所の幅員は狭く、安全性の確保として歩道拡幅が考えられますが、車道を縮小する余裕がなく、実現は難しいです。
	凸凹している	5	恵美須町城東線のリバーガーデンタワー上町台筆ヶ崎前の歩道が凸凹しているため改善してほしい		大阪市(道路管理者)	当該箇所は沿道建物の建築事業者が歩道含め維持管理を行っているため、情報共有を行い、適切な指導をいたします。
	車道と歩道の段差が大きい	6	段差があるため改善してほしい ・大阪枚岡奈良線のJR鶴橋駅前 ・恵美須町城東線のセブンイレブン前	 	大阪市(道路管理者) 大阪市(道路管理者)	(大阪枚岡奈良線のJR鶴橋駅前) 現場確認を行ったところ、当該歩車道段差は2.0cmであり、道路の移動等円滑化整備ガイドラインに則った形状となっております。一方で、縁石の形状については、車いす利用者、視覚障がい者等と検討会を行っており、よりよい段差構造を検討中です。 (恵美須町城東線のセブンイレブン前) 確認を行ったところ、当該歩車道段差は2.0cmであり、道路の移動等円滑化整備ガイドラインに則った形状となっております。一方で、縁石の形状については、車いす利用者、視覚障がい者等と検討会を行っており、よりよい段差構造を検討中です。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
④歩道	横断方向の勾配がきつく感じる	7	ル・トーア東亜美容専門学校前にて、道が少し斜めになっているため改善してほしい		事務局	施設所有者にて整備がされております。
	その他	8	恵美須町城東線の歩道が全体的に狭いため広くしてほしい ・バス停(細工谷)付近 ・セブンイレブン付近		大阪市(道路管理者)	(バス停(細工谷)付近) ご指摘のとおり当該箇所の幅員は狭く、安全性の確保として歩道拡幅が考えられますが、車道を縮小する余裕がなく、実現は難しいです。 (セブンイレブン付近) ご指摘のとおり当該箇所の幅員は狭く、安全性の確保として歩道拡幅が考えられますが、車道を縮小する余裕がなく、実現は難しいです。
		9	恵美須町城東線のセブンイレブン付近の横断歩道が消えかけているため引き直してほしい		公安委員会	10月下旬に塗り直しを行いました。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑩誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	10	<p>誘導ブロックを連続的に敷設してほしい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・セブンイレブン通過後 ・近鉄大阪線高架下通過後 ・JR鶴橋駅前 		<p>大阪市(道路管理者)</p>	<p>(セブンイレブン通過後)整備します。</p> <p>(近鉄大阪線高架下通過後)整備します。</p> <p>(JR鶴橋駅前)整備します。</p>
	誘導ブロックの色が見えにくい	11	下味原交差点にて誘導ブロック(エスコートゾーン)の色が見えにくい ため見やすくしてほしい		公安委員会	更新の必要性について検討してまいります。
©バス停	路線図、時刻表、乗り場系統の案内がない	12	JR鶴橋駅からバス停が探しにくい ため案内表示をつけてほしい	—	大阪シティバス	JR鶴橋駅周辺バス停に案内表示を掲出いたします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎バス停	路線図、時刻表の文字の大きさが小さく見えにくい	13	文字が小さいためもっと大きくしてほしい		大阪シティバス	文字の大きさや配置等、見やすさに配慮した案内表示を実施いたします。
	路線図、時刻表の文字の大きさが小さく見えにくい	14	読み仮名、点字をつけてほしい		大阪シティバス	案内板の見直しの際に検討いたします。
		15	バス停の位置がわかりにくいため、音声案内を設置してほしい		大阪シティバス	停留所に機器設置が必要なため設備の見直しの際に検討いたします。
	その他	16	お知らせランプを設置し、バスが到着することをわかりやすく案内してほしい		—	大阪シティバス
		17	バス待ちの際に雨を避けられる屋根を設置してほしい	—	大阪シティバス	停留所位置と道路形状との関係で停留所移設の際に検討いたします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎バス停	その他	追加	バス停に視覚障がい者誘導用ブロックをつなげてほしい。	—	事務局 建設局(道路管理者)	バス停は生活関連施設でないため、バス停までのルートを”生活関連経路”や”乗り換え経路”として位置づけられません。一方で生活関連経路として視覚障がい者誘導用ブロック(以下、点字ブロック)を敷設する経路上において、点字ブロックにより、線誘導を行うルート上にバス停がある場合については、併せて整備いたします。生活関連経路ではない歩道、生活関連経路であるが線誘導を行わない歩道等、点字ブロックの敷設がされない歩道については、他事業との優先度を比較しながら、整備を検討していきます。
その他(信号)		18	車いすからだど信号が黒く見えるため色味・明るさ等を調整してほしい		公安委員会	色等につきましては、全国で統一されていることから調整することはできません。
		19	下味原交差点(東側にチェックあり)の信号のボタンが押しにくいところにあるため改良してほしい		公安委員会	設置場所の変更について検討してまいります。
その他 (案内表示)		20	駅までの距離を示す案内表示を歩道上の各所につけてほしい (例:近鉄大阪線高架下で近鉄まで200mの表示)		大阪市 (道路管理者)	本市において、案内表示(歩行者案内表示)の設置を大阪市観光案内表示ガイドラインを参考に設置しているところですが、バリアフリーの観点をもとに設置する基準が現時点で未策定であるため、検討を進めていきます。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
その他 (案内表示)		21	バス停(鶴橋駅前)からOsakaMetro鶴橋駅のEVの表記が見えるようにしてほしい		Osaka Metro	エレベーター建物の頂部にOsaka Metroの看板を掲示しておりますが、より分かりやすい駅の案内について今後検討いたします。
		22	ワークセンター中授の看板が見にくいため、向かいの歩道を通行する人にも分かりやすいように大きくしてほしい		事務局	施設管理者に共有します。
その他(歩道)		23	歩道が狭いため、車道との距離が近く危険性を感じるため、ガードレールを設置してほしい ・ル・トーア東亜美容専門学校前 ・セブンイレブン通過後		大阪市 (道路管理者)	(ル・トーア東亜美容専門学校前) 当該箇所について沿道商業施設等と調整を行い、設置可能であれば整備いたします。
					大阪市 (道路管理者)	(セブンイレブン通過後) 当該箇所について沿道商業施設等と調整を行い、設置可能であれば整備いたします。
その他		24	近鉄の高架下が暗いため、明るくしてほしい		大阪市 (道路管理者)	現地調査を行い、必要に応じて整備可能な対策を検討します。

ルート② - I OsakaMetro鶴橋駅

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
④誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	1	券売機付近で誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所があるため繋げてほしい		Osaka Metro	具体的な場所をご提示いただければ、現地を確認し、対応致します。
		2	誘導ブロックの誘導が券売機の正面とずれているため、合わせてほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、券売機と券売機の間にあります点字運賃表に点字ブロックにて誘導しておりますので、ご理解をお願いいたします。
		3	西改札(4番出口)⇄地上間の階段踊り場にも線状の誘導ブロックをつけてほしい この階段は途中で曲がっている構造であり、踊り場部分で手すりを持つ人ばかりではなく、利き手が左手の人もいたりするので、踊り場にも線状の誘導用ブロックを敷設してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、出入口の誘導は、階段では手すり誘導し、階段間の踊り場では距離が短いため点字ブロックではなく連続した手すり誘導することとなっておりますのでご理解をお願いいたします。
	誘導ブロックの色が見えにくい	4	経年劣化のためか、誘導ブロックの色が全体的に薄くなっており、凹凸も薄くなってきているため、張り替えてほしい		Osaka Metro	点字誘導ブロックの機能性に問題があるか確認し、問題があれば貼り替えいたします。
⑤案内表示	乗り換え駅、EV、トイレなどの案内サインがない	5	初めて利用する方には分かりにくい案内表示板であるため、分かりやすい表記にしてほしい		Osaka Metro	掲載する内容等移動等円滑化整備ガイドラインに沿った整備としていますが、識別しやすい表示方法(サインの明度、色相等)について今後検討いたします。




調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑧案内表示	乗り換え駅、EV、トイレなどの案内サインがない	6	東改札からEVへ向かうルートがわかりにくいいため、東改札を出たところにEVの案内をつけてほしい		Osaka Metro	西改札にEVを設置していることから、ホームにおいてEVの利用に対しては西改札を案内しております。ホームからエレベーターの連続的な案内誘導について検討いたします。
		7	東改札を出たところに、「東改札側」と表示してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、ホーム階において「東改札」「西改札」を案内するサインを掲出しておりますが、より分かりやすい駅の案内について今後検討いたします。
		8	バリアフリートイレは西改札内にあることを東改札側でもわかるように案内をつけてほしい (東改札側には男女別のトイレはあるが、バリアフリートイレがない)	—	Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って整備しておりますが、より分かりやすい案内となるよう改善いたします。
	見えやすい高さに案内サインが掲載されていない	9	東改札を出たところの案内表示が高くて見にくいいため、車椅子利用者から見やすい高さにも設置してほしい (壁や床にも案内表示をつけてほしい)		Osaka Metro	より分かりやすいサインの表示方法について今後検討いたします。
案内サインが視認しにくい	10	⑥⑦出口という表記がわかりにくいいため、どこにつながる出口なのかわかりやすく案内してほしい	Osaka Metro		移動等円滑化整備ガイドラインに沿って案内しておりますが、より分かりやすい表示について今後検討いたします。	

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎案内表示	案内サインの文字やピクトグラムが大きさが小さく見えにくい	11	東改札を出たところの案内表示の文字が小さいため、もう少し大きくしてほしい		Osaka Metro	より分かりやすい文字の大きさ等について今後検討いたします。
	案内表示が4か国語(日本語、英語、中国語、韓国語)表示となっていない	12	案内表示が4か国語表示となっていないため、多言語のデジタルサイネージの導入等を検討してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿った整備としていますが、多言語対応など来訪者等を考慮したより分かりやすい表示方法について今後検討いたします。
		13	避難経路図が日本語のみの表示であるため、外国語でも対応してほしい		Osaka Metro	多言語対応など来訪者等を考慮したより分かりやすい表示方法について今後検討いたします。
	その他	14	避難経路図はA3程度の紙が1枚貼れているだけで、必要な情報だと思うため、ちゃんとした案内表示として大きく掲載する必要がある		Osaka Metro	より分かりやすい駅の案内について今後検討いたします。
		15	始めて利用する人には、バリアフリールートが分かりにくいいため、案内表示を設置してほしい	—	Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿ってより分かりやすい掲出位置や箇所について今後検討いたします。


調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎券売機	タッチパネルが小さく見にくい	16	タッチパネルが小さく、見にくいため、大きくしてほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿ってできる限り大きな表示としていますが、より使いやすい表示画面について今後検討いたします。
	タッチパネルの上部まで手が届かない	17	蹴込みがなく、車いすが奥まで入れないこともあり、タッチパネルの上部(福祉ボタン)まで手が届かない 蹴込みを入れる、券売機の高さを低くする、もしくは指示棒の様なもので車いすからでも操作できるようにしてほしい		Osaka Metro	今後、事業化し順次整備していく予定です。
	画面が暗い、もしくは光って見えにくい	18	2か所のうち1か所の画面の明るさが車いすからは見にくいため、明るさをもう1か所のものに合わせてほしい		Osaka Metro	画面の明るさを確認し、調整の可否について検討いたします。
	画面が暗い、もしくは光って見えにくい	19	車いすからは画面が暗く見えにくくなるため、画面の角度や光源の位置(角度)を改善してほしい		Osaka Metro	全てのお客さまがより使いやすい券売機の高さや角度について今後検討いたします。
	音声案内が設置されていない	20	テンキーの音声が出ない券売機があるため、改善してほしい		Osaka Metro	早急に対応いたします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎券売機	画面の反応が悪い	21	タッチの仕方によっては画面の反応が悪い場合があるので、どんなタッチの仕方でも反応できるよう改善してほしい		Osaka Metro	より使いやすい券売機となるよう今後検討いたします。
◎エレベーター	15人乗り以上ではない(11人乗り以下である)	22	EVに乗ることができても、キャリーケースをもった利用者も多く、旋回しにくい場合があるため、EVをもう少し広くしてほしい		Osaka Metro	エレベーター更新時には大型化を検討していきます。
	操作盤のボタンが押しにくい	23	操作盤が右側にしかなく、右片麻痺の方が押しにくいいため、操作盤を左側にも設置してほしい		Osaka Metro	エレベーター更新時にはより使いやすくなるよう今後検討いたします。
	停止階の案内(鉄道への連絡)などの表示がない	24	EVで地上に上がってから、どこにJRや近鉄があるのかが分からないため、案内表示を充実してほしい また、EV出入口左側に貼られてある地図が色あせて見にくいいため、見やすくしてほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、乗り継ぎ経路を案内しておりますが、より分かりやすい案内内容となるよう掲出位置や表示内容について改善いたします。
	その他	25	EV内が混雑していて旋回しにくい場合があるため、出入り口が一方通行になっていると助かる		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って整備しておりますが、エレベーター更新時にはより使いやすくなるよう今後検討いたします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑩エレベーター	その他	26	東改札口からEVまでがかなり遠く時間がかかるため、東側にもEVやスロープを設置し、JR・近鉄との乗り換え等短時間で移動できるようにしてほしい	—	Osaka Metro	大規模改修時にエレベーター整備を検討いたします。
					JR西日本	Osaka Metro6番出入口付近は、当社の高架構造物を支える基礎等があり、当該位置における、エレベーターの整備は困難と考えられる。今後の大規模改修などに併せ検討してまいります。
その他(改札)		27	西改札について、車椅子用の広い改札機を一つではなく複数設置してほしい		Osaka Metro	バリアフリールートに沿うように幅広改札を設置しておりますが、幅広改札口の複数化は今後検討いたします。
		28	車いす利用者はEVがある西改札側をよく利用するが、西改札側が無人であるため、有人改札としてほしい		Osaka Metro	無人改札となりご不便をお掛けしておりますが、遠隔インターホンにて下記のとおり有人改札とほぼ同様な対応となります遠隔操作対応となっておりますのでご理解をお願いいたします。駅長室から離れた遠隔インターホンの位置は音声案内により誘導しており、聴覚障害者への対応は、券面確認台でプラスチックカードにて申告していただくと、駅務員が改札へ向かい対応いたします。
その他(トイレ)		29	西改札内にあるトイレについて、バリアフリートイレが2つ並んでいる点はあるが、車いす以外の人も使いやすいように、扉に「誰でも利用できます」と表示してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って整備しておりますが、より分かりやすい案内内容となるよう改善いたします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
その他(階段・スロープ)		30	⑦番出口の階段が直線ではなく斜めになっていて降りにくい ため、改善してほしい		Osaka Metro	地下構造と地上建物との関係から斜めとなっておりますので、ご理解をお願いいたします。
		31	東改札からEVへ向かう際のスロープ部分について、誘導ブロックは敷設されているが、手すりがあればもっと歩きやすくなると思うため、設置を検討してほしい		Osaka Metro	移動等円滑化整備ガイドラインに沿って点字誘導ブロックのみとして整備しておりますので、ご理解をお願いいたします。
		32	⑥番出口の階段がJR鶴橋駅・近鉄鶴橋駅との乗り換えとなっているが、階段を上がったところ(出口部分)に音声案内がないため、視覚障がい者は乗り換えが困難である ⑥番出口階段を上がったところに駅改札口の方向を知らせる音声案内をつけてほしい		Osaka Metro	6号出入口地上部において、音声装置の設置については、今後検討していきます。
その他		33	車椅子用の自動販売機がないため設置してほしい	—	Osaka Metro	車椅子用自動販売機についてはこれまで設置していませんが、今後検討いたします。

ルート② - II 地上 (OsakaMetro鶴橋駅4番出口EV~JR鶴橋駅中央改札口(大阪枚岡奈良線))

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
④歩道	通行の支障となる街路樹や看板、電柱、自転車などの障害物がある	1	OsakaMetro鶴橋駅~JR鶴橋駅間の歩道(大阪枚岡奈良線)が狭く、時間によっては店に並ぶ人も多くて、通行の妨げとなるため、通りやすくなるよう待機列の改善してほしい		事務局	施設管理者に共有いたします。
		2	OsakaMetro鶴橋駅~JR鶴橋駅間の歩道(大阪枚岡奈良線)は狭い上に、自転車やお店の待機のための椅子、ゴミ箱、看板等が出ており、大変歩きにくいので改善してほしい		大阪市(道路管理者)	日々の啓発活動や放置自転車等の撤去について、関係各所と調整を行いながら、引き続き継続実施いたします。
	凸凹している	3	OsakaMetro鶴橋駅~JR鶴橋駅間の歩道(大阪枚岡奈良線)の歩道が全体的にガタガタしているので、改善してほしい		大阪市(道路管理者)	現場調査を行い、適切な補修対策を検討いたします。
	歩行環境は安全ではない(自転車の車道走行が厳守されていない)	4	路上駐車が多いため自転車歩道が走るしかなく、歩行者の通行の妨げとなるため、路上駐車を取り締まってほしい		公安委員会	管轄する警察署において、取締り等を継続して行ってまいります。



調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
㊤歩道	その他	5	人が多く車椅子等では通行しにくいいため、歩道を広げてほしい		大阪市(道路管理者)	ご指摘のとおり当該箇所の幅員は狭く、安全性の確保として歩道拡幅が考えられるが、車道を縮小する余裕がなく、用地買収を伴った整備となるため困難です。
		6	JR鶴橋駅前の横断歩道の白線が薄れているため、引き直してほしい		公安委員会	令和9年2月末までに塗り直しを行います。
㊤誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	7	OsakaMetro4番出口となる階段地上部～一般道までの道で誘導ブロックが途切れている箇所があるためつなげてほしい		Osaka Metro	早急に改善いたします。
	誘導ブロックがはがれている	8	下味原交差点のファミリーマート側の横断歩道に敷設されている誘導ブロック(エスコートゾーン)について、一部剥がれているところがあるため修繕してほしい		公安委員会	更新の必要性について検討してまいります。
	その他	9	下味原交差点の横断歩道前後に敷設されている誘導ブロックの凸凹が薄くなってきているため張り替えてほしい		大阪市(道路管理者)	現場調査を行い、適切な補修対策を検討いたします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎交差点 (音響信号)	音響信号の音量が小さい	10	下味原交差点の音響信号の音量が小さいため大きくしてほしい		公安委員会	現在の音量を確認し、利用者、周辺の建物の状況及び道路環境を踏まえて、適切な音量への変更を検討してまいります。
	その他	11	下味原交差点の音響信号がない方向についても、音響信号を設置してほしい		公安委員会	同交差点は、駅から生活関連施設に向かう経路上にあることから、現場の状況等を踏まえつつ、設置の必要性について検討してまいります。
		12	下味原交差点の青信号の時間が短いため長くしてほしい それに併せて、音響信号の時間も短いため長くしてほしい		公安委員会	交通量等の調査を行ったうえ、その結果等を踏まえて秒数延長について検討してまいります。
	その他	13	音響信号機の触知装置について、赤い矢印部分がつぶれているため、改善してほしい		公安委員会	修繕業者により損傷箇所の確認を行い、振動動作については正常に作動しておりましたが、赤矢印部分の内部が損傷し、押し込まれた状態になっていました。 しかし、修繕箇所の部品については、製造が終了していることから、修繕を行うことができません。

ルート② -Ⅲ JR鶴橋駅

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑥誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	1	JR鶴橋駅前の横断歩道部分からJR鶴橋駅構内まで連続して誘導ブロックが敷設されていないため、敷設してほしい		JR西日本	鉄道施設として整備している範囲と道路施設で整備されている範囲をすり合わせし、対応方を協議させていただきたいと考えております。
	誘導ブロックの色が見えにくい	2	経年劣化のためか、誘導ブロックの色が全体的に薄くなっているため、張り替えてほしい		JR西日本	現状では社内の修繕基準には満たない状況と判断しております。今後も検査等で継続的に点検を行い、対応が必要であれば修繕を検討させていただきます。
⑦案内表示	乗り換え駅、EV、トイレ、バス停などの案内サインがない	3	中央改札口について、EVやトイレ、OsakaMetro鶴橋駅や近鉄鶴橋駅等の乗り換え案内が少ないため、充実させてほしい		JR西日本	各種案内サイン類においてわかりやすいものとなるよう、引き続き検討させていただきます。
	その他	4	多言語対応となっているデジタルサイネージはあるが、操作が難しいため、もう少し操作が簡単なものにしてほしい		JR西日本	設備仕様のため対応が困難です。ご了承ください。
⑧案内表示	その他	追加	全体的に事業者の回答が“ガイドラインに沿っている”という回答であるように感じている。 例えば、JR鶴橋駅中央改札側の出入口にある『JR鶴橋駅』という文字が少し小さく、掲載位置も横断歩道の動線から左側に寄っているため、外斜視がある人は全く認識できないということがある。 当事者の声を大事にして、少しずつ変えていくような方法があればよいと思う。	—	JR西日本	駅設備については、国土交通省が定める移動等円滑化整備ガイドラインに準拠している他、案内サインについては同ガイドラインに準拠した社内マニュアルに基づき整備を行っております。個別のサインの配置については、駅構造やレイアウト・動線等を考慮し、配置・大きさを検討の上整備を行っております。今回いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎券売機	タッチパネルの上部まで手が届かない	5	蹴込みが10cm程度しかなく、車いすが奥まで入らないため、タッチパネルの上部まで手が届かない そのため、蹴込みを入れる、もしくは3台あるうちの1台だけでも券売機の高さを低くする、もしくは指示棒の様なもので車いすからでも操作できるようにしてほしい		JR西日本	設備仕様のため対応が困難です。大規模な施設更新時に意見を踏まえ検討します。
	画面が暗い、もしくは光って見えにくい	6	画面の明るさに差があるため明るいほうに揃えてほしい (全体的に画面が暗いため、明るくしてほしい)		JR西日本	新旧機種の混在によって画面の明るさに差が生じております。計画的な券売機の取替を検討し、解消に努めます。
	その他	7	券売機にテンキーの使い方および「子供」、「大人」のボタンの点字表記がないため、つけてほしい		JR西日本	駅係員による案内も行っておりますが、今後の設備整備のあり方としていただいたご意見を踏まえながら検討を進めてまいります。
◎案内設備	点字案内板の設置に関する音声案内がない	8	点字案内板の場所が視覚障がい者には分からないため、音声案内を設置してほしい		JR西日本	移動等円滑化整備ガイドラインに基づき案内設備を整備しております。点字案内板に対する音声案内は現状設置する予定はございませんが、今後の大規模改修に併せて検討してまいります。 また、白杖をお持ちの方に対しては、駅係員がお声をさせていただくようにさせていただいておりますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。
	案内板が見やすい(読みやすい)高さではない	9	点字案内板の設置高さが高いため、もう少し低い(身長に合わせた高さ)位置に設置してほしい		JR西日本	様々な体格の方に使いやすいよう、点字案内板の中心を床面から1.4mの高さに統一して整備を行っております。盤面の大きさや扱われる方の身長により使い勝手が変わるものと考えております。ご不明な点がございましたら、駅係員によるお声かけ等、ソフト・ハードの両面でサポートさせていただきますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。


調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
その他(トイレ)		10	JR中央改札口入ってすぐにあるバリアフリートイレのピクトグラムについて、男女の間の縦線は一般的には不要であるため、なくしてほしい		JR西日本	移動等円滑化整備ガイドラインに基づき案内サインを整備しております。現時点で改修の予定はございませんが、今後の大規模改修などに併せて対応してまいります。
その他		11	JR中央改札口側の出入り口において、シャッターが閉まっているところがある人がとても多いので、このシャッターが開くことによって通れる余裕ができるため、シャッターを開けてほしい		JR西日本	訪日外国人客の増加等から、駅構内のコインロッカー数が不足している背景があり、シャッターの駅構内側にコインロッカーを設置しております。シャッターの開放は難しいため、ご理解のほどよろしくお願いたします。

ルート② -IV 地上(JR鶴橋駅中央改札口～近鉄鶴橋駅西改札口(高架下))

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑥歩道	凸凹している	1	歩行区間の一部で地下埋設物の蓋と舗装との間に段差があり、つまづく危険性があるため補修してほしい		事務局	当該箇所の財産管理について、管理区分が不明瞭な状況であることが分かりましたので引き続き関係者で調整していきます。
		2	側溝の蓋がガタガタしているので、修繕してほしい		事務局	当該箇所の財産管理について、管理区分が不明瞭な状況であることが分かりましたので引き続き関係者で調整していきます。
		3	歩行空間の舗装が凸凹しているため、改善してほしい		事務局	当該箇所の財産管理について、管理区分が不明瞭な状況であることが分かりましたので引き続き関係者で調整していきます。
	歩行空間が日中であるにもかかわらず暗い	4	歩行空間の舗装の色が黒いこともあり、日中でもかなり暗い また、夜間になると飲食店利用者も増え、人も多くなるため、通行しにくく、危険であるため、明るくしてほしい		JR西日本	当該箇所の照明設備については、現時点で改修の計画は未定となっております。今後対応方を検討させていただきます。
その他	追加	当該歩道区間は、JR、近鉄、OsakaMetro、商店街・振興会も関わってくると思うので、整備時期を具体的に明示するのは無理であると思うが、いつまでに検討してというのは見せてほしい。 この場所は本当に暗く、明かりが入ってこない、通路も狭く危ない状況なので、考えていただきたい。	—	事務局	当該課題に対する検討の方向性を関係者で協議する必要があります。検討の方向性の調整については、時間を要することが想定されるため、時期は未定になります。	

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑧誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	5	JR鶴橋駅の中央改札口から近鉄鶴橋駅の西改札口に向かう歩行区間について、誘導ブロックが敷設されていないため敷設してほしい		JR西日本 近鉄 Osaka Metro	こちらの経路はOsaka Metro(東口)・JR(中央口)～近鉄(西口)・JR(西口)を結ぶ経路となっております。また、通過される方も多い箇所となっており、関係者と協議の上対応方を検討したいと考えております。
		6	観光地でもある鶴橋商店街やコリアタウン方面に誘導ブロックが敷設されていないため、敷設してほしい		大阪市(道路管理者)	視覚障がい者誘導用ブロックは、視覚障がい者が立ち止まっても安全である歩道につけることとなっております。一般的に、商店街は時間帯により歩行者専用の通行規制となる箇所もありますが、車両も通行する車道でもあることから、歩行者と車両が錯綜する可能性があり、安全性の観点において点字ブロックは敷設しておりません。
		追加	視覚障がい者も商店街(鶴橋商店街、コリアタウン)に行ってみたく思うのに、誘導用ブロックがないと一人で行けない。商店街の中をずっと敷いてほしいと言っているのではなく、駅から商店街の入口まで案内してほしい。	—	事務局 建設局	ご意見を踏まえ、鶴橋商店街を生活関連施設に設定します。 なお、コリアタウンについては、駅から約1km離れており、重点整備地区外にあることから生活関連施設に設定しておりません。 鶴橋商店街が生活関連施設に位置付けられることから、JR鶴橋駅から鶴橋商店街までの経路について整備いたします。


ルート②-V 近鉄鶴橋駅

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
④誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	1	駅員のいる切符売り場がどこか分からないため、そこまで誘導ブロックをつなげてほしい		近鉄	営業時間中、常に窓口が空いていない為、常に購入可能な券売機へ誘導を行っております。お困りの際は駅係員へお声がけ下さい。
⑤案内表示	案内サインの文字やピクトグラムの大きさが小さく見えにくい	2	路線図の字が小さく見にくいため、大きくしてほしい		近鉄	構造上、設置可能スペース小さい為、大規模改修時に検討いたします。
	案内表示が4か国語(日本語、英語、中国語、韓国語)表示となっていない	3	案内表示が日本語と英語のみであるため、多言語のデジタルサイネージの導入等を検討してほしい		JR西日本 近鉄	ご案内を行うサインについては、4か国語表記を標準としております。また、写真にある異常時情報提供ディスプレイについては4か国語表記となっております。更なる多言語表記とするためには、システムの改修などが発生するため、対応が難しいと考えております。ご理解のほどよろしくお願いいたします 弊社については駅案内誘導標については4言語となっておりデジタルサイネージについては2言語となっております。4言語化にするとなれば多額のシステム改修費用がかかる為、難しいです。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎券売機	タッチパネルの上部まで手が届かない	4	蹴込みは40cmあるが、券売機の設置場所が少し奥まっているため、車いすからではタッチパネル上部まで手が届かない 券売機の設置位置を手前とするか、指示棒の様なもので車いすからでも操作できるようにしてほしい		近鉄	移動等円滑化整備ガイドライン通り施工しています。 大規模改修時には今回のご意見を踏まえて検討させていただきます。
	音声案内が設置されていない	5	インターホンの存在がわかるように音声案内をつけてほしい		近鉄	当該インターフォンは特急券購入用インターフォンの為、設置場所を知らせる音声案内は行っておりません。改札口に設置しているインターフォンについては順次、設置場所が分かるように音声案内でインターフォンの位置を知らせる機器に順次更新を進めております。
		6	料金表(点字)の場所が分かるように音声案内をつけてほしい		近鉄	点字運賃表へは点字タイルにて誘導を行っております。
	直観的な操作ができない	7	インターホンの使い方がわからないため、点字表記をつけて説明してほしい		近鉄	インターフォンの呼び出しボタンには点字を付けております。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎券売機	その他	8	「子供(1~3枚)」、「大人(1~3枚)」のボタンの違いが視覚障がい者にはわからないため、違いがわかるように点字表記をつけてほしい		近鉄	大人・子供の点字表記は行っておりますが枚数までは点字表記を行っておりません。お困りの際は駅係員にお声がけ下さい。
		9	料金表(点字)の高さが高く触りにくいいため、低くしてほしい		近鉄	移動等円滑化整備ガイドライン通り施工しています。床から中心までの高さ:1,400mm
		10	「福祉」ボタンがないため、設置してほしい		近鉄	障がい者割引ボタンは設置済み

■各社共通のご意見

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事業者	事業者回答
④歩道	通行の支障となる街路樹や街路樹や看板、電柱、自転車などの障害物がある	1	放置自転車が多いが、対応が遅く困っている 放置自転車が発生する原因を分析すべきではないか		大阪市(道路管理者)	現場の撤去部隊及び自転車駐車を設置している部署へ情報共有するとともに、原因の究明を行う。
⑤案内表示	その他	2	外国人観光客にも優しい街であることをアピールするために、改札を出たところにWELCOMのようなメッセージを多言語で表示してほしい	-	JR西日本 OsakaMetro 近鉄	関係者と協議・調整の上実施を検討いたします。 弊社の規定としております、案内情報統一マニュアルに沿って案内標示を整備しております。WELCOMのようなメッセージはいたしかねますので、ご理解をお願いいたします。 当社では、駅案内標類掲示基準を定めて各駅統一した案内標整備に努めております。特定のお客さまへのご案内は致しかねますので何卒ご理解いただけますようお願いいたします。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事業者	事業者回答
◎案内表示	その他	3	ワークセンター中授の案内がOsakaMetro、JR、近鉄鶴橋駅でされていないため、この施設の案内をつけてほしい	—	JR西日本 OsakaMetro 近鉄	関係者と協議・調整の上実施を検討いたします。 弊社の規定としております、案内情報統一マニュアルに沿って案内標示を整備しております。最寄りの公共施設等を掲示しておりますので、ご理解をお願いいたします。 当社では、駅案内標類掲示基準を定めて各駅統一した案内標整備に努めており、個々の施設案内表記は致しかねます。何卒ご理解いただけますようお願いいたします。

■基本構想の整備等の方針に関する意見

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事務局回答
◎券売機	その他	1	障害者手帳による割引のボタンが各鉄道事業者ごとに違うため、わかりにくい 統一してほしい		大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会において、障がい特性に応じた操作性を確保した券売機等の仕様について検討し、共有致します。
基本構想について	案内誘導について	追加	案内誘導をどう強化していくのか。音声だけでなく、色んな物があると思うので、エリア全体として適切な方法(手段)が望ましいと思う。	-	今後の参考にさせていただきます。
		追加	乗り換え経路の案内誘導や生活関連経路の連続したバリアフリー化(横断歩道への音響信号機の設置)を実装していくことが大切だと思っている。 ワークショップの意見が基本構想にどのように反映されているのか、見える化を図ることも大事なことだと思う。	-	今後の参考にさせていただきます。
	生活関連施設について	追加	車いすトイレは大阪市立生野屋内プールにしかなく、閉館時に商店街(コリアタウン)に車いすトイレがないというのが非常に問題なので、商店街も生活関連施設として設定して、車いす用のトイレを作ってほしい	-	建築物内部のバリアフリー設備については、大阪府ひとにやさしいまちづくり条例等に基づき、整備が図られるものと認識しております。
		追加	商店街や大阪市立生野屋内プールが生活関連施設とならない理由を教えてください	-	バリアフリー化の促進を図る地区として、重点整備地区を設定しておりますが、本市においては、基本構想 3-2 重点整備地区の区域設定の考え方に記載の通り、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圏の重なり状況等を考慮して設定しています。 商店街(コリアタウン)や大阪市立生野屋内プールについては、駅から約1km離れており、重点整備地区外にあることから生活関連施設に設定していません。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事務局回答
基本構想について	基本構想の継続的な改善について	追加	今後もこういう場(ワークショップ)を設けてほしい。 このままワークショップが終わってしまうと、当事者がいないところで決められてしまうのではないかと感じており、車いす使用者や視覚障がい者、聴覚障がい者の意見を聞きながら整備等を進めてほしい。	—	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、各地区の意見聴取については、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。
	心のバリアフリーについて	追加	ハード面を色々整備しても、一人ではできないことがたくさんある。ハード面で足りないところは、助け合い(ソフト面)で対応していくことが大切だと思う。助け合い(心のバリアフリー)を基本構想に位置づけ、周知に取り組んでほしい。 例えば、OsakaMetroでは視覚障がい者など困っている方に対する手助けの協力を一般市民に願っており、すごくいいことだと思う。	—	心のバリアフリーを推進するため、基本構想に教育啓発に関する取組を特定事業として位置づけております。一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、各事業者、行政により、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動が実施されております。
		追加	バス停に関する項目について、整備等の内容の中でどのように位置付けがされているかを確認したい。 駅舎でもないし、バス車両でもないというところで、基本構想における位置付けが不明瞭になっていると思う。	—	基本構想5-6-2道路・交差点の整備等の方針 交通結節施設(駅前広場)の整備に基づいてバス停に関する整備等の内容を定めています。鶴橋地区については、駅前広場ではありませんが、ワークショップの意見を踏まえ、関係者と調整し、基本構想5-6-3■道路・交差点の整備等の内容を記載しています。
	その他	追加	鶴橋地区は公共トイレが非常に少なく、オールジェンダートイレとしてバリアフリートイレを使う場合、駅から一歩出ると本当に選択肢が減る。トイレ自体を増やすという重要性にも気づいていただきたい。	—	ご意見は、関係者に共有します。
		追加	概要版において、■駅舎共通の内容にて、「区分」と「整備時期」が「一」となっている項目があるが、これはどう考えればよいか。 大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会で考えるべき内容なのか、国の情勢等を見極めた上で順次取り入れて行く内容なのか、考え方を教えていただきたい。	—	大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会で継続して検討すべき項目になります。

付属資料4:大阪市交通バリアフリー基本構想(鶴橋地区、南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区、新今宮地区、弁天町地区、放出地区)(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8年2月10日~3月11日)

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ~ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>この対象路線に恵美須町城東線を含めてください。</p> <p>この路線は、都市計画道路の見直しで、道路の拡幅計画が廃止されました。東側歩道は2m未満であり、都市計画の見直しでは、道路全体の幅を再検討し、東側歩道を拡幅するとしています。</p> <p>現在は建設局の無電柱化計画の対象路線として事業継続となっておりますが、まったく事業が進んでいるようには見受けられません。</p> <p>また、この前後の玉造交差点より北側と下味原交差点の南側では、自転車の通行レーンを示す青い矢印が表示されていますが、この区間は未整備です。このため、東側歩道に自転車が通行すると、歩行者は非常に危険な状況にさらされます。</p> <p>以上の理由から、この路線の東側歩道を2m以上に広げる計画を明記し、早急に拡幅整備を実施してください。</p> <p>また、この路線に視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を特定事業として前期に実施するとありますが、上記の都市計画道路の見直し時の考え方による道路整備や無電柱計画があるならば、このブロックの敷設も、無駄なコストを削減するためにも、上記の整備と時期を合わせて実施するべきです。いずれにしても、早急に東側歩道を広げる整備の実施をお願いします。</p>		○					<p>当該路線は生活関連施設である真田山公園への生活関連経路として位置づけられ、西側歩道において有効幅員 2.0m以上を既に確保できていることから、「歩道の有効幅員の確保」において維持更新するものと位置づけています。</p> <p>また、視覚障がい者誘導用ブロックが未整備であることから、特定事業(前期)として先行的に実施する予定としています。</p> <p>なお、恵美須町城東線(玉造交差点から下味原交差点の区間)の東側歩道に係る歩道拡幅や無電柱化整備、自転車通行環境の整備に関するご意見については、本市関係部署に伝達を致しました。</p>
<p>聴覚障がいがある者です。</p> <p>大阪メトロ淀屋橋駅駅員がいない改札にて無料乗車証をカメラにかざし、耳マークカードも使い、改札を通ることを試みたが、係員が音声のみで反応(声かけ)がある。聴こえないため、係員とのやりとりを視覚的に理解できるような仕組みを考えて下さい。</p>			○				<p>大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。</p> <p>「駅社員がいない改札口には遠隔案内システムのインターホンを設置しています。遠隔案内システムの券面確認台に無料乗車証をかざしていただきますと、インターホン越しの音声にて改札を通れることをご案内します。しかし、聴覚障がい者の方は音声ではご案内できないため耳マークカードをかざしていただき、駅務員が駆け付けるまで少々お時間を要する場合がありますがお待ちいただくこととなりますのでご理解をお願いいたします。</p> <p>遠隔案内システムのご理解をお願いいたしますが、より分かりやすいシステムとなるよう今後も検討いたします。」</p>
<p>京阪電鉄のスマホでインターホンは視覚障がい者が使おうとすると、音声で QR コードは読み取りできますが、その後の呼び出しに当たるボタンにリンクがはっていないため、次の画面に進むことができず、使えない。視覚障がい者の対応を想定されていないことですが、これは不適切ではないかと思えます。</p>			○				<p>京阪電気鉄道株式会社から以下の回答を得ています。</p> <p>「スマホでインターホンは弊社独自の仕様でなく、改善に向け頂いた意見をメーカーに伝えます。」</p>

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
天満橋のバス停の接近案内などの設置が5番乗り場のみであるが、他のバス停にも必要。			○				
「5番停留所は、音声案内機能（バスの接近をお知らせ）を備えたサイネージ付きバス停に更新予定です。「系統」と「行先」については、バス到着時に、バス車両のスピーカーにより音声案内をしておりますが、現時点では、停留所での音声案内対応の計画はありません。なお1～4番停留場については、利用状況や設置に関わる物理的な制限のため現状のような案内板による対応になります。」とありますが、そもそも視覚障がい者はバス停を見つけることが困難です。1～4番乗り場も音声をつけてください。守口車庫行きなど、頻度よく来るバスもあります。			○				大阪市 南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区 交通バリアフリー基本構想（変更原案）（以下、南森町等地区基本構想） 附属資料3：ワークショップにおける意見と対応表179頁事業者回答（調査対象：バス停 評価項目：その他 番号：16、追加）に記載の通り、大阪シティバス株式会社から、天満橋1番から4番乗り場のサイネージ付きバス停の設置については、電源や設置スペースの確保など物理的な制約を踏まえた上で一定の基準に基づき検討した結果困難との回答を得ています。 ご意見は、大阪シティバス株式会社に再度伝達を致しました。
「天満橋1番～4番乗り場は発車専用乗り場であることなど条件面でサイネージ付きバス停留所の設置対象外としております。」とありますが、始発であろうと経過バス停であろうと、視覚障がい者は見つけることが困難です。こんな理由で音声がつけられないというのはもっての外です。再度設置の検討をお願いします。			○				

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>「京阪天満橋駅と天満橋バス乗降場間の案内サインの改善等わかりやすい案内誘導の検討」と書かれ、区分は○となっている。 現状、点字ブロックが存在しないので、視覚障がい者の利用は困難であると思われる。至急、敷設願いたい。エスコートゾーンも即刻、敷設をお願いしたいと考えます。</p>			○				<p>南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表176頁番号4事業者回答に記載の通り、京阪天満橋駅や Osaka Metro 天満橋駅改札口からバス天満橋バス乗降場までの案内誘導及び視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討が進められます。</p> <p>なお、エスコートゾーンとは、横断歩道上に設置される視覚障がい者誘導用道路横断帯であり、京阪天満橋駅や Osaka Metro 天満橋駅改札口から天満橋バス乗降場までの移動において、道路横断は必ずしも発生しませんが、天満橋バス降車場から京阪天満橋駅や Osaka Metro 天満橋駅改札口までの移動において、天満橋バス降車場は島式の構造であることから、運行計画により、右レーンで降車を行う際は、車道を横断する必要があります。エスコートゾーンの設置については、必要に応じて関係者と調整致します。</p>
<p>京阪天満橋駅と天満橋バス乗降場間の案内サインの改善等のわかりやすい案内誘導の検討とあるが、バリアフリー経路(京阪天満橋駅からのスロープで地上にあがった地点、メトロ連絡エレベーターで地上にあがった地点)からのバス停への案内誘導が分かりにくかったと思うので、その点も改善が必要な点と認識いただき、整備をしていただきたい。また、メトロ、京阪の改札から、バス乗降場への点字誘導ブロックの敷設もなく、このままでは視覚障がい者がまったくバスを利用できない状況になるので、その点も整備が必要である。</p>			○				
<p>生活関連経路上での音響信号機等の設置の検討に、ドーンセンター側に渡る信号が入っていない。地域要望等を踏まえたものにするなら、この場所も入れるべき。</p>			○				<p>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」としております。</p> <p>駅とドーンセンター間の生活関連経路上にある京阪東口交差点の音響信号機については、南森町等地区基本構想112頁に記載の通り、京阪東口交差点の南側の東西方向の音響信号機の設置の検討を関連事業としております。</p>

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>「京阪天満橋駅及び大阪メトロ天満橋駅から東側に向かうに当たり、OMM 内のエレベーターもしくは大阪メトロ天満橋駅3番出口付近のエレベーターを利用することにより、谷町筋を地下で横断することが可能です。視覚障がい者用付加装置による誘導によらない方向には、音響誘導装置を整備し、「信号が青になりました」という音声案内を行っています。」とありますが、健常者は地上からスムーズに横断できるのに、視覚障がい者だけ地下を通れば良いというのは問題。また、「信号が青になりました」だけではいつまで青なのか分からないから、鳴き交わし方式が望ましいと天王寺地区でも意見を出したはず。当事者の意見を無視するような回答です。</p>			○				<p>生活関連経路は、駅から生活関連施設の入口（施設との境界部）までの1経路を選定することを基本としています。</p> <p>駅から生活関連施設であるドンセンターまでの移動については、Osaka Metro 天満橋駅南改札付近のエレベーターを利用し地上にあがった後に東進する方法の他、京阪天満橋駅東改札口付近のスロープを經由し、天満橋交差点（西側南北方向及び南側東西方向に音響信号機整備済み）を横断した後に東進する方法があることから、民間ビル（OMM ビル）を必ずしも經由する必要性は少ないと考えています。</p>
<p>健常者は普通に地上を行けるのに、視覚障がい者だけわざわざ OMM ビルの地下を通れば良いというのはこれまた問題です。</p>			○				<p>ご意見の天満橋交差点の視覚障がい者用付加装置による誘導によらない方向に対しての音響信号機（鳴き交わし方式）の設置要望については、大阪府警察本部に伝達を致しました。</p>
<p>大体 OMM ビルの1階入り口までまともに点字ブロックが繋がっていないので、これまた問題だと思います。</p>			○				<p>生活関連施設は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第23号において、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旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設と規定されていることを踏まえ、令和5年6月に大阪市交通バリアフリー基本構想骨子【全地区共通】において、生活関連施設設定の考え方を整理しております。</p> <p>OMM ビルは南森町等地区基本構想において、生活関連施設に設定しておらず、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設等の整備は、当該基本構想では言及しておりません。</p>
<p>官公庁などへの案内誘導について、点字ブロックが連続して敷設されていない所があります。大手前病院、中央図書館、中央公会堂など、駅出入口から連続した敷設をしていただきたいです。</p>			○				<p>生活関連経路における視覚障がい者誘導用ブロックは、南森町等地区基本構想105頁（2-1）（2-3）に記載の通り、駅から大手前病院、大阪府立中之島図書館、中央公会堂など生活関連施設の入口（施設との境界部）まで連続的な敷設を検討することとしております。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引き続き検討してまいります。</p>

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>整備状況については、一部整備済みとなっているが、何が未整備なのかを明らかにしたうえで、整備の区分を記載されるべきでないか。</p>			○				<p>整備区分については、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」、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を「維持更新」としております。</p> <p>整備等の内容□他施設及び他事業者・他路線への乗り継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討については、協議会において継続して検討を行う項目①乗り換えや周辺地域・施設へのわかりやすい案内・誘導に関連することから、協議会での議論を踏まえ、引き続き検討を行う必要があります。協議会で検討がされている状況において、整備内容、整備時期を確定できないことから、整備時期及び整備区分を「―」としております。</p> <p>なお、Osaka Metro 淀屋橋駅においては、□他施設及び他事業者・他路線への乗り継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討として、「Osaka Metro 淀屋橋駅と淀屋橋ゲートタワー間の案内サインの改善等わかりやすい案内誘導の検討」が未達成であることから、「一部整備済み」と記載しております。</p>
<p>当事者意見で、地下鉄へ向かうエレベーターの案内表示が淀屋橋三井ビルディング(淀屋橋オドナ)のままとなっているため、最寄りの施設(淀屋橋ステーションワン)に更新してほしいというものに対し、上層階まで上がるもので、待たせるからという理由で、わざわざ遠回りのオドナを案内するのはおかしい。</p>			○				
<p>大阪メトロ淀屋橋駅と淀屋橋ゲートタワービルとされているが、大阪メトロ淀屋橋駅からはステーションワンの方が近いエレベーターとなる。健常者にとっての階段は、ステーションワンのものでも、京阪用とか、メトロ用とかの区別はないにも関わらず、障がい者だけ、ステーションワンのエレベーターは京阪用として位置付けて、離れた位置にあるゲートタワービルにわざわざ迂回させるのは不適切でないか。(不当な迂回を強いている) 大阪メトロ淀屋橋駅からもステーションワンを連絡エレベーターとして位置づけ、案内誘導を行うようにしていただきたい。</p>			○				<p>南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表160頁番号10事業者回答を踏まえ、現在、地下鉄に向かうエレベーターとして、淀屋橋ゲートタワー敷地北東部に設置されている屋外エレベーターを案内しております。</p> <p>ワークショップ等での意見を受け、再度、関係者と調整しましたが、Osaka Metro 淀屋橋駅からステーションワンへの案内は見込みがたっておりません。ご意見は改めて関係者に伝達致しました。</p>
<p>大阪市役所から最も近いエレベーターが設置されているステーションワンが新たにできている。京阪電車の改札からは誘導がされているが、メトロから誘導がないのが現状である。今後、点字ブロックの敷設、案内標識の設置などの整備を早急に行うべきと考える。この点については地区のワークショップで強く取り組みが求められていた点であるので、ぜひ、整備が必要である内容として明記すべきである。また、整備の区分は、前期特定事業か、調整が必要な項目として、関連事業として位置付けるべき。</p>			○				

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>整備の区分は維持更新となっているが、大阪市役所から、新しくできたステーションワンビルには、地下へ通じる階段へは、地下鉄、京阪電車への経路であることが表示されているが、地下鉄等に通じるエレベーターがある旨の案内がない。 大阪市役所から地下鉄や京阪電車に乗るために一番近いエレベーターであるにも関わらず、道路からエレベーターの存在が全くわからない。</p>			○				<p>南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表161頁番号11事業者回答に記載した通り、地上における淀屋橋ステーションワンのエレベーター位置の案内については、関係者で調整がされております。</p>
<p>また、従来からエレベーターがあるオドナビルは大阪市役所から遠くわかりにくい。御堂筋などの主要道路、交差点から、公共交通機関を利用する経路(連絡エレベーター)の誘導標識が整備されるべきである。この点を整備すべき点と明確に位置付けるべき。また、その上で、整備の区分は、前期特定事業と位置付けるべき。</p>			○				<p>Osaka Metro 淀屋橋駅、京阪淀屋橋駅は地下に設置されていることから、民間施設のエレベーターを活用することにより、改札口と地上の連続性を確保しており、南森町等地区基本構想において、民間施設のエレベーターを地上と地下の結節箇所として位置づけております。 ワークショップ等での意見を受け、関係者と調整した結果、地上における結節箇所(エレベーター)位置の案内・誘導については、南森町等地区基本構想18頁に記載の通り、現状の主な課題として、エレベーター位置等にかかる視認しやすい掲出位置等に配慮した案内・誘導サインの設置が必要であるとしております。 ワークショップ等での意見を受け、再度、関係者と調整しましたが、誘導標識の位置づけについては、見込みがたっておりません。ご意見は改めて関係者に伝達致しました。</p>
<p>地下鉄北浜駅の改札外の外の階段、エスカレーター、スロープ構造が分からないので、誘導ブロックの敷設が必要という意見に対し、ガイドライン通りやっているから理解しろというのは乱暴だと思います。</p>			○				<p>大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、視覚障がい者誘導用ブロック(以下、誘導用ブロック)は、公共用通路との出入口から改札口を経て乗降口に至る経路において、誘導すべき箇所を明確化し、利用者動線が遠回りにならないように配慮した経路に敷設しております。エスカレーターへの誘導用ブロックの敷設は、全てのご利用のお客さまに対して安全性への配慮が必須であることから敷設(誘導)しておらず、視覚障がい者の継続的な移動に警告を発する点状ブロックをエスカレーターの上端と下端に敷設しておりますので、ご理解を願います。」</p>
<p>視覚障がい者がエスカレーターを利用するのは危険だというのは勝手な思い込みです。手すりなどをちゃんと利用するなど、本人が工夫すれば、階段より安全です。</p>			○				

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>「京阪なにわ橋駅 4 番出口のエスカレーターに音声案内がないが、このエスカレーターは上りのみであり誤進入した際に危険なので、音声案内をつけてほしい。また、1番出口のエスカレーターの音声案内が小さく(おそらく地下で鳴っている)、このエスカレーターは上りのみであり誤進入した際に危険なので、地上でも音声を鳴らしてほしい」に対する回答として、「誤侵入した際に、警報音が鳴る使用となっています。」というは、回答になっていません。出口で音案内が必要という意見です。</p>			○				<p>京阪電気鉄道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインにおいて、逆方向のエスカレーターへの誤進入を防ぐため、進入不可能なエスカレーターにおいては、音声案内を行わないことになっています。当該エスカレーターの誤進入対策として、注意喚起案内を実施することになり、誤進入の際に、エスカレーターから警告音を鳴らすことで安全性の確保に努めております。」</p>
<p>「天満橋駅の券売機への誘導ブロック敷設経路が券売機本体ではなく、点字運賃表となっているため、券売機本体に向かって誘導ブロックを敷設してほしい」に対する回答として、「移動等円滑化ガイドライン順守」とありますが、実際運賃表から券売機を探すのは困難ということ。答えになっていないと思います。改善検討をお願いします。</p>			○				<p>大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインにおいて、券売機への視覚障がい者誘導用ブロック(以下、誘導用ブロック)の敷設は、点字運賃表及び点字表示のある券売機の位置とする。となっていることから、弊社では点字運賃表へ向かって誘導用ブロックを敷設し、券売機前へも誘導用ブロックを敷設しております。」</p>
<p>Osaka Metro の回答に「無人改札には遠隔インターホンが設置されており、設置位置までの誘導は音声装置にてご案内しておりますので、ご理解をお願いいたします。」とありますが、音声案内だけでは、どこにあるかの特定は難しいです。誘導ブロックの敷設もセットでお願いします。</p>			○				<p>大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「遠隔インターホンを導入する際に、視覚障がい者誘導用ブロック(以下、誘導用ブロック)の要否について視覚障がい者や有識者の方々にヒアリングを実施しました。最終的に音声案内があれば位置が分かることから誘導用ブロックは敷設しないこととなりました。より分かりやすい案内について今後も検討いたします。」</p>
<p>「音響信号機の押しボタンを分かりやすい位置に設置してほしい」との意見に対して、公安委員会は「大阪市にて点字ブロックの敷設が検討されていることから、位置変更する予定はない」と回答している。しかし、この回答は本来示すべき論点を外していると感じられる。 本来、まずは要望されている位置変更について見解を述べるべきである。位置変更が妥当か、あるいは現状の位置が適切であるのか、その理由を示すことが必要だ。その上で位置変更が難しいから、点字ブロックの敷設で対応という流れなら理解できるが、点字の計画があることを理由に位置変更をしないとの回答は、意見に対する回答として不十分と感じる。</p>						○	<p>大阪府警察本部から以下の回答を得ています。 「押しボタンは、信号柱に付随して設置しており、視覚障がい者誘導用ブロックが横断歩道に向かって整備されていることから、横断歩道手前で停止された視覚障がい者等利用者が押しボタンを押しやすいように、横断歩道側に向けて設置しており、現状の設置位置が適切であると考えております。 それらを踏まえ、横断歩道手前から押しボタンの位置まで視覚障がい者誘導用ブロックの設置の可否を道路管理者にて検討する予定となっています。」</p>

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>ホームドアまたは可動式ホーム柵の設置について、関連事業との位置付けとなっていますが、視覚障がい者のホーム上の安全のためには是非とも必要な設備です。券売機の使い勝手などはレベルの違う重要課題と思います。</p> <p>放出駅は、JR西日本の、ホームドア（ホーム柵）の設置計画の対象にはぜんぜん含まれていないと聞いたことがあります。近隣に視覚障がい者福祉施設（日本ライトハウス）があり、視覚障がい者の利用は多いはず。鉄道会社では、ホームドアや可動式ホーム柵よりも安価に設置できる、ロープが上下するタイプの安全設備なども開発していると聞きます。上等な設備でなくても、機能を持っていればよいので、ホームから落ちないためのなんらかの設備を早期に設置してほしいと切望します。</p>						○	<p>西日本旅客鉄道株式会社から以下の回答を得ています。</p> <p>「弊社では京阪神地区内でお客様からバリアフリー料金を徴収し、ホーム柵やホーム安全スクリーン等の設備を整備し、ホーム上の安全性向上を図っております。なお、放出駅ではホーム安全スクリーンを2023年に整備しております。現時点でホーム柵の整備計画は未定でございますが、今後の参考とさせていただきます。」</p>
<p>城東区第2721号線について、「歩道の有効幅員の確保（2.0m以上確保の検討）」が関連事業との位置付けで挙がっていますが、区役所のご担当者のお話では、実際問題として、道路の幅が狭く、用地買収して道路の拡幅を行わなければ2.0m以上の歩道の設置は不可能に近く、つまりはこの目標は実現性が大変低いと理解しました。それならば、もっと実現可能性のある方策、例えば、次に挙げてある「視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討」に絞って、早期に実現を図っていただきたいです。</p> <p>この道は、路側近くに白線を引いて歩車道の区切りとしているらしいですが、全盲者にはそれが見えず、車の通行もそれなりにありますので、白杖での歩行は結構危険を感じます。誘導用ブロックの敷設だけでも、かなり歩きやすくなるのではないかと思います。</p> <p>いろいろな基準との兼ね合いがあるのかもしれませんが、多少のことは大目に見て、「検討」から「実現」に進めていただきたいと思います。</p>						○	<p>ご指摘の通り、城東区第2721号線を含む多くの路線において道路幅員が狭く歩道が設置できないため、視覚障がい者誘導用ブロック（以下、誘導用ブロック）の敷設ができておりません。</p> <p>誘導用ブロックは、本市の「視覚障がい者誘導用ブロック敷設基準・同解説」に基づき、視覚障がい者が立ち止まっても十分に安全な場所である歩道の上に設置する必要があることから、まずは、大阪市放出地区交通バリアフリー基本構想（変更原案）48頁（1-5）に記載の通り、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こととしております。</p> <p>当該地区においては、ワークショップでの現地確認や意見交換を通して、道路幅員や交通規制、車両や自転車の走行状況等を考慮し、生活関連経路を一部変更致しました。安全かつ安心して通行できるような歩行空間の確保が進むよう、引き続き、検討を進めて参ります。</p>
<p>高齢者が駅のホームなどで、休憩できるよう、椅子類の設置を増やしていただきたい。</p>	○						<p>各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想（変更原案）において5-4-2整備等の方針（12-1）を踏まえ、5-4-3■鉄道施設の整備等の内容12.休憩設備において、休憩設備を1以上設置することを位置付けています。</p> <p>ご意見は、各鉄軌道事業者に伝達を致しました。</p>
<p>主にメトロのアナウンスであるが、現在、構内放送の音量がかなり大きい一方で、言葉が不明瞭で内容が聞き取れないことがよくある。特にホームでは反響もあり、音は大きいのに何を言っているのか理解できないことがある。</p> <p>当方の聴力が、年齢的に衰えてきたせいもあると考えるが、同様の声を周囲でも聞くことがある。音量だけでなく、言葉の明瞭さやスピーカーの調整など、聞き取りやすい放送になるよう改善をご検討いただきたい。</p>	○						<p>大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。</p> <p>「駅のスピーカーは、ホームでは約7メートル、階段では約10メートルの範囲に聞こえるように設置しています。火災などの緊急時の放送は法律で決められた音量に設定しており、普段の案内放送も緊急放送も同じスピーカーを使っているため音量を変えることができません。今後も言葉の明瞭さやスピーカーの調整など、より聞き取りやすい放送となるよう検討いたします。」</p>

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
<p>駅舎における、11.トイレの整備等の内容の項目において、「オールジェンダートイレの検討」という欄／カテゴリーの追加を願います。</p> <p>以下、説明いたします。</p> <p>■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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との記載があり、オールジェンダートイレについての検討が必要であることが明記されており(17頁)、実際、■鉄道施設の整備等の方針11.トイレ□(11-3) 高齢者、障がい者、異性介助者、トランスジェンダー、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいよう、施設規模に応じて、配置計画やピクトグラム等の案内表示を含めた設計を行う。また、オールジェンダートイレの設置について検討する。□(11-4) 上記機能の分散化、オールジェンダートイレの設置について、協議会において、事例共有を行うなど継続的に検討する。と、オールジェンダートイレについての検討が明記されております(38頁)。 <p>ところが、例えば、南森町駅(OsakaMetro 谷町線)では、駅舎トイレの整備等の内容に、「バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討」という項目が設定されており、整備状況と主な整備内容を記載する欄がありますが、オールジェンダートイレについては、枠組みそのものはありません。</p> <p>これは、他のすべての駅についても、同様です。</p> <p>もちろん、工事や予算の関係で、改修は容易でないことは理解しますが、せめて、検討するのかもしれないかを確認する枠組みだけでも設けて、それへの各事業者の応答を明記させ、今後も引き続き検討を行う姿勢を促す必要があります。</p> <p>以上、基本構想における、地区における整備等の内容において、各駅の整備等の内容の項目（枠組みまたはカテゴリー）の追加が必要であると考えます。</p>	○						<p>オールジェンダートイレの設置の検討については、各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想(変更原案)5-4-2 整備等の方針 ■鉄道施設の整備等の方針(11-4)に記載の通り、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会(以下、協議会)において、事例共有を行うなど継続的に検討することとしており、第13回協議会において、「オールジェンダートイレの設置(配置・仕様)の検討」については、大阪府福祉のまちづくり審議会等、建築分野の動きを注視し、基本構想への反映を検討していくこととしています。</p> <p>ご意見の「各事業者に対して、引き続き検討を行う姿勢を促す必要がある」に対しましては、まずは、事業者や当事者が参加する各地区ワークショップ(現地確認)において、トイレを調査し、トイレの配置(区画)やピクトグラムの仕様が性的マイノリティ等の方の利用に配慮したものになっているかどうか確認するとともに、意見交換の場において、性的マイノリティの方を含む各当事者の意見の共有を行うことを通して、各事業者に対して、検討の必要性を促してまいります。</p>