

大阪市交通バリアフリー基本構想骨子

【全地区共通】(案)

令和 5 (2023) 年6月

目次

1. 大阪市交通バリアフリー基本構想変更の背景と経緯	1
1-1 バリアフリー法とは	1
1-2 バリアフリー基本構想とは	1
1-3 基本構想の策定経過	3
1-4 基本構想に基づく特定事業の実施状況	3
1-5 今回の変更の趣旨	6
1-6 基本構想の位置づけ	6
2. 大阪市交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方	7
2-1 基本理念	7
2-2 基本方針	8
2-3 計画期間	9
3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方	10
3-1 重点整備地区選定の考え方	11
3-2 重点整備地区の区域設定の考え方	12
3-3 重点整備地区の追加の視点	12
4. 生活関連施設及び経路設定の考え方	13
4-1 生活関連施設設定の考え方	13
4-2 生活関連経路設定の考え方	18
5. 整備等の方針・内容	19
5-1 基本構想の枠組み	19
5-2 変更の視点や考え方	20
5-3 整備区分と時期	20
5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容	21
5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容	30
5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容	33
5-7 建築物・都市公園の整備方針	40
6. 心のバリアフリーの推進	41
6-1 教育啓発事業の位置づけ	41
6-2 教育啓発事業の取組方針	42
6-3 教育啓発事業の取組内容	43
7. 基本構想の推進及び継続的な改善	44
参考資料1:基本構想における対象者及び特性	46
参考資料2:現行基本構想に基づく特定事業等の実施状況に係る評価 詳細	49
参考資料3:教育啓発(心のバリアフリー)の取組事例	70

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」

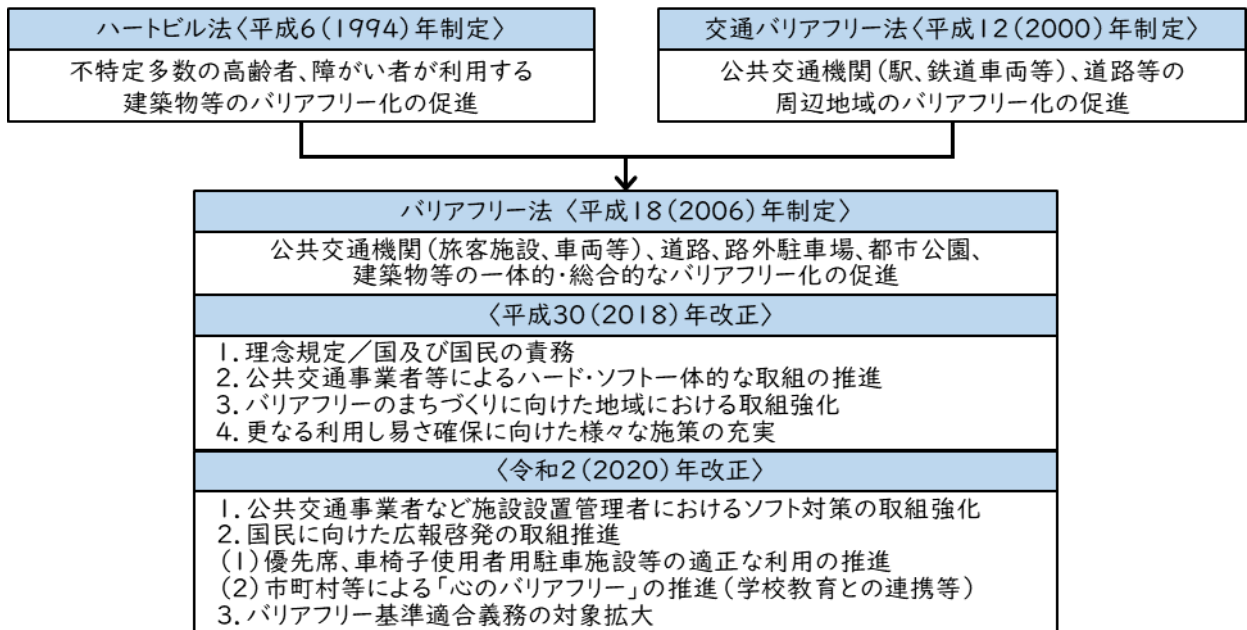
- ・生活関連施設、生活関連経路等のバリアフリー化を具体化するもの（バリアフリー法第 2 条）

(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、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 基本構想に基づく特定事業の実施状況

基本構想に基づき、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、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、及び交通安全(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、特定事業を中心に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。評価を行った特定事業のうち駅舎、道路、及び交差点の進捗状況、評価は以下のとおりです。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。なお、評価は進捗率に応じ、次の5段階としました。

段階評価	進捗率
A:整備済み	100%
B:概ね整備済み	90%以上 100%未満
C:整備が比較的進んでいる	70%以上 90%未満
D:整備が比較的進んでいない	50%以上 70%未満
E:整備が進んでいない	50%未満

(1) 駅舎の進捗状況及び評価

駅舎(対象:65駅※1)の整備内容及び進捗状況は次のとおりです。

整備項目	整備内容	R3.3 時点※2	
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	99%	B
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	32%	—
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	100%	A
	異常時に改札付近等で掲示を行う	100%	A

整備項目	整備内容	R3.3 時点※2	
券売機	車いす使用者に配慮した蹴込みの構造等の検討。それ以外の細部の仕様は更新時期等に合わせ整備に努める※3	48%	—
改札口	拡幅改札口の設置	100%	A
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	100%	A
	乗り換え経路の確保【対象:60駅】	98%	B
階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	100%	A
	踏面端部が容易に識別できるように配慮する	95%	B
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	99%	B
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※3	15%	—
	渡り板を配備	100%	A
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	100%	A
	線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	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	100%	A
トイレ	車いす対応トイレの設置	100%	A
	今後設置するトイレの多機能化	100%	A
※1 特定事業計画の進捗状況の報告駅別（大阪市高速電気軌道(株)について路線別）で集計。一般的な駅数では56駅。 ※2 整備駅の割合 ※3 整備内容が「検討」となっているため、整備駅の割合は参考値。			

全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11事業となっています。検討事項となっていた事業を含め、一部の事業について整備が完了していない駅舎があるものの、基本構想を作成した当時（平成18（2006）年4月時点）に比べると、大幅にバリアフリー化されており、整備が一定の水準まで進んでおり、高齢者、障がい者等の移動等に係る身体負担の軽減が図られています。

(2)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、進捗状況は次のとおりです。

地区名	主要な経路の延長	R3.3 時点※1	
梅田	10.79km	85%	C
難波	14.91km	96%	B
天王寺・阿倍野	3.32km	100%	A
京橋	4.14km	80%	C
鶴橋	3.99km	52%	D
南森町・大阪天満宮※2	13.14km	93%	B
天満橋※2			
北浜※2			
淀屋橋※2			
新大阪	4.39km	85%	C
新今宮	5.70km	93%	B
日本橋※2	4.31km	99%	B
上本町・谷町九丁目※2			
弁天町	3.42km	97%	B
海老江・野田阪神	3.72km	97%	B
西九条	1.03km	73%	C
関目	2.76km	78%	C
放出	2.18km	37%	E
喜連瓜破	1.89km	84%	C

地区名	主要な経路の延長	R3.3 時点※1	
御幣島	2.81km	100%	A
我孫子町	2.47km	96%	B
大正	1.87km	100%	A
住之江公園	2.29km	100%	A
コスモスクエア	4.22km	93%	B
駒川中野	2.07km	80%	C
25 地区合計	95.42km	89%	C

※1 視覚障がい者誘導用ブロックの整備率
※2 主要な経路が複数地区にわたっているため、合計値を記入

25 地区合計では、令和3(2021)年3月末時点において評価Cとなっていますが、基本構想策定当時の目標年である平成23(2011)年3月末時点から整備延長は約15km(25%)増加しています。

地区ごとでは、4地区で整備済み(評価A)、12地区で概ね整備済み(評価B)となっているとともに、多くの地区において整備延長が向上するなど、道路のバリアフリー化整備が着実に行われており、高齢者や障がい者等の歩行環境の改善が図られています。

一方で、2地区については、整備が比較的進んでいない(評価D)又は整備が進んでいない(評価E)状況です。また、全体では整備評価が高い地区であっても、主要な経路ごとで見した場合、整備率が低い経路も存在します。

(3)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、全て整備済み(評価A)となっています。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、継続的にを行っています。

- ・ 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
- ・ 移動の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 など

計画どおり整備済み(評価A)となったことにより、交差点のバリアフリー化が図られ、基本構想を作成した当時(平成18(2006)年4月時点)に比べ、高齢者、障がい者等が道路を横断するにあたっての安全性が確保されています。

1-5 今回の変更の趣旨

前述のとおり、基本構想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、未整備事項の継続的な取組を実施するとともに、各地区の土地利用の変化などを踏まえた基本構想の変更が必要となっています。

また、社会的状況の変化に応じた法令等の改正や、2025 年日本国際博覧会（以下、「大阪・関西万博」という。）の各種ガイドラインの考え方を踏まえた基本構想の変更を行います。

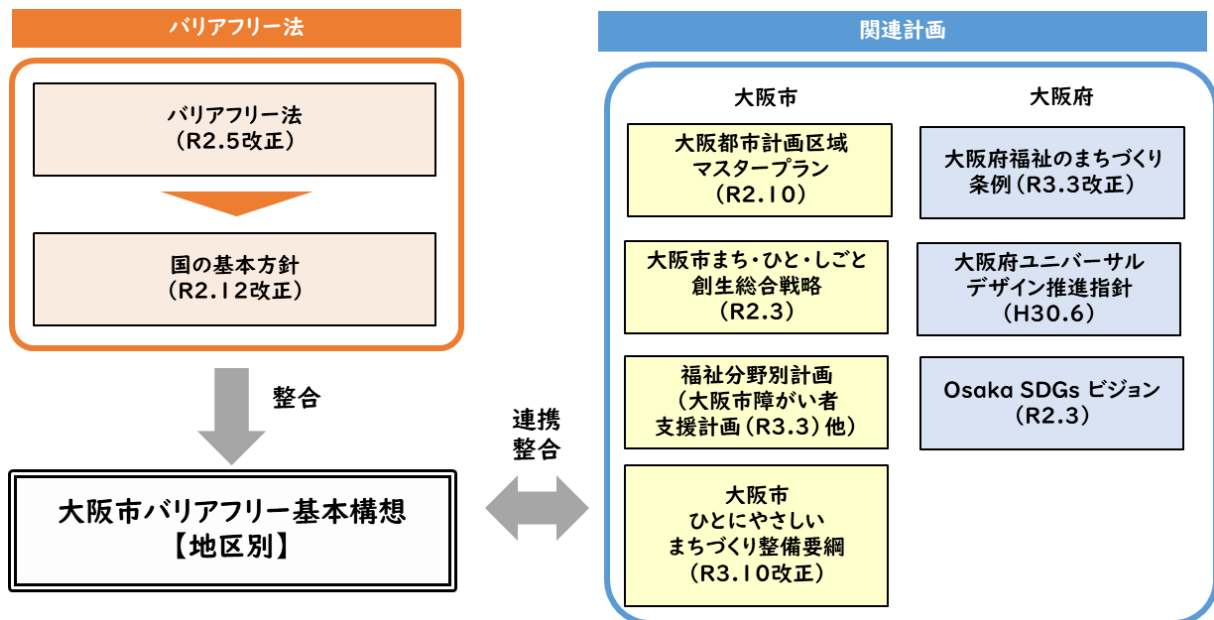
以上のような点を踏まえ、地区別基本構想の変更に向け、全地区共通の変更の考え方を示す基本構想骨子を策定することとしました。

1-6 基本構想の位置づけ

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

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

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



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

2. 大阪市交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方

2-1 基本理念

基本構想の変更にあたって、現行基本構想、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、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、「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も考慮し、外国人、妊産婦といった方も含めたすべての人としています。（参考資料Ⅰ参照）

2-2 基本方針

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

基本方針① 各地区の特性に応じた面的なバリアフリー化の継続的な推進

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

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

基本方針② 誰にでも分かりやすい情報提供の充実

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

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

基本方針③ 「心のバリアフリー」の推進

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

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

基本方針④ 行政・事業者・市民の連携・協働によるバリアフリー化の推進

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

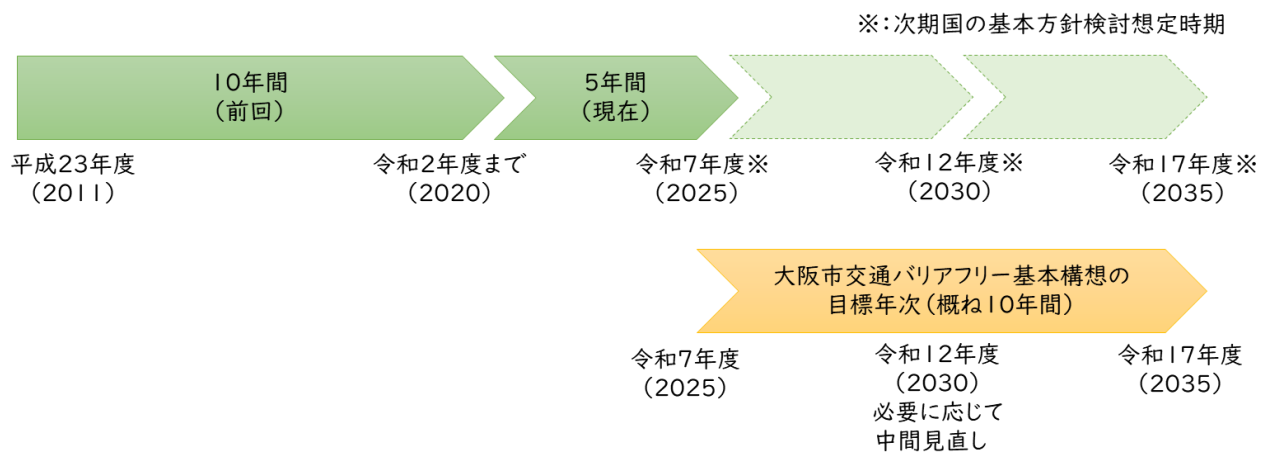
行政、公共交通事業者、交通管理者等の関係機関や市民・当事者等が、適切な役割分担のもと連携・協働しバリアフリー化の推進を図ります。ニア・イズ・ベターの観点から、重点整備地区ごとの市民・当事者等の意見を最も尊重することとします。

2-3 計画期間

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

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

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



3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方

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

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

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

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

また、重点整備地区の追加については、今後継続的に検討を行います。

現行基本構想の重点整備地区（25 地区）



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




重点整備地区に選定すべき地区がないかの確認など、重点整備地区の追加の検討

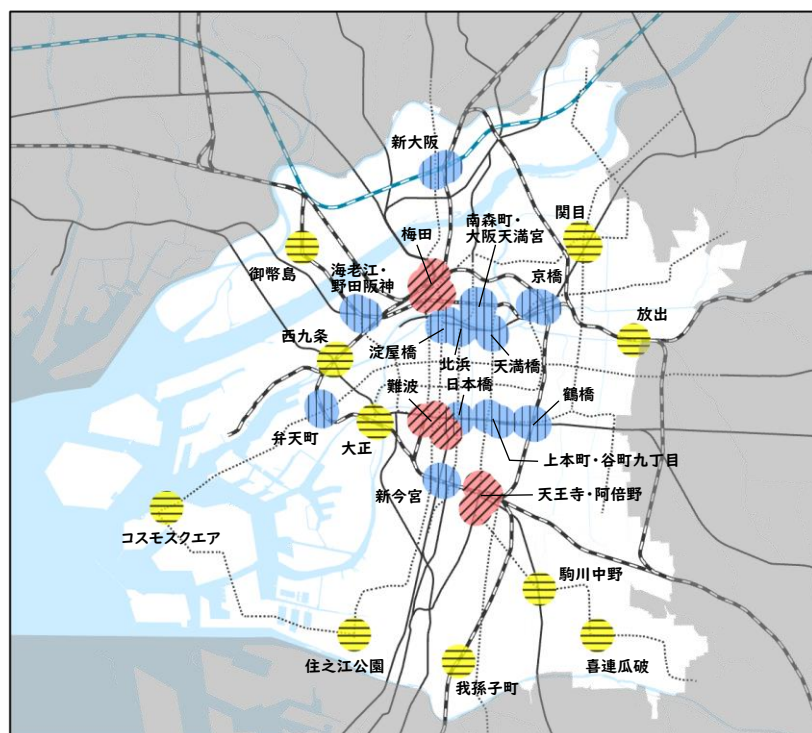
3-1 重点整備地区選定の考え方





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

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

上記の考えを踏まえ、選定した地区(25地区)は次のとおりです。

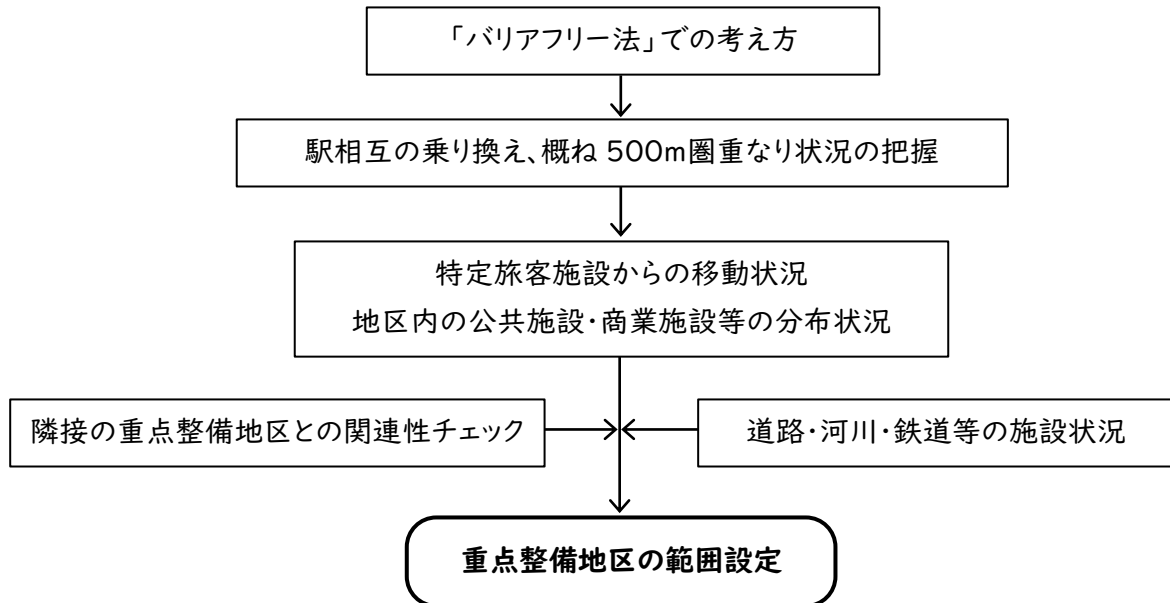
基本構想策定地区		選定理由
 3地区	第1次<平成15(2003)年4月策定>3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野	・乗降客数の上位3地区 ・4駅以上が集中し、交通機関相互の乗り継ぎが多い駅を選定
 12地区	第2次<平成16(2004)年4月策定>12地区 京橋、鶴橋、南森町・大阪天満宮、天満橋、北浜、淀屋橋、新大阪、新今宮、日本橋、上本町・谷町九丁目、弁天町、海老江・野田阪神	・乗降客数が10万人以上で、他社線乗り換えの多い駅を選定
 10地区	第3次<平成17(2005)年4月、 平成18(2006)年4月策定>10地区 西九条、関目、放出、喜連瓜破、御幣島、我孫子町、大正、住之江公園、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



凡例	
新幹線	
JR線	
私鉄	
大阪メトロ	

3-2 重点整備地区の区域設定の考え方

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



3-3 重点整備地区の追加の視点

現行の基本構想策定から 15 年以上が経過しており、鉄道の新規路線開業や新たな大規模開発が行われていることから、「鉄道駅舎の利用者数」「大規模開発計画」、「高齢者・障がい者等が利用する施設の集積状況」に着目し、重点整備地区の追加を実施します。

4. 生活関連施設及び経路設定の考え方

4-1 生活関連施設設定の考え方

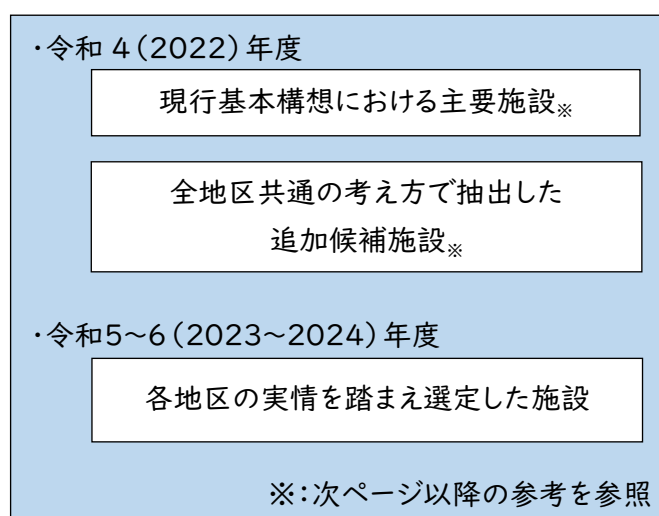
生活関連施設の設定については、次のとおりとします。

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）

現行基本構想における「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、全地区共通の考え方で追加候補施設を抽出します。今後各地区の実情を踏まえ、生活関連施設の設定を行います。

施設選定にあたってのフロー



各地区基本構想の生活関連施設として設定

(参考) 現行基本構想における主要施設設定の考え方

現行基本構想では、旧法である交通バリアフリー法に基づく重点整備地区の配置要件を満たすものとして、次の考え方で「主要施設」を設定しています。

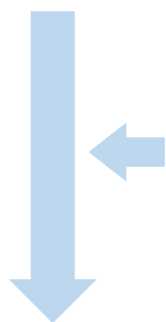
交通バリアフリー法(旧法)の定義 … ①

交通バリアフリー法

第二条(定義)

7 この法律において「重点整備地区」とは、特定旅客施設を中心として設定される次に掲げる要件に該当する地区をいう。

- 一 特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設の所在地を含む地区であること。



大阪市の基準(全地区共通)

<「主要施設」選定の考え方>

- ・利用者が一定規模以上の施設 … ②
- ・広域的な利用がされている施設 … ③

現行基本構想における主要施設設定の考え方

「主要施設」：上記①、②、③により抽出した施設を中心に、各重点整備地区における地域の実情を踏まえた上で選定

(参考) 生活関連施設(現行基本構想における主要施設)

現行基本構想における主要施設は、引き続き「生活関連施設」として選定します。

区分	現行基本構想における主要施設の例
旅客施設	<ul style="list-style-type: none"> •鉄道駅 第1次基本構想:梅田駅、難波駅 など 第2次基本構想:京橋駅、鶴橋駅 など 第3次基本構想:西九条駅、関目駅 など
官公庁施設	<ul style="list-style-type: none"> •市役所、区役所、府庁、裁判所、法務局、地方整備局合同庁舎、警察署、保健所、福祉事務所、市・府立社会福祉センター、西部地域障がい者就労・生活支援センター、区在宅サービスセンター、税務署、大阪中央郵便局、浪速郵便局、大阪港郵便局、大阪福島郵便局 など
教育・文化施設	<ul style="list-style-type: none"> •市・府立図書館、区民センター・ホール、クレオ大阪西、中央公会堂、東洋陶磁美術館、ホール(いずみ、フェスティバル、メルパルク、文楽劇場)、国際交流センター、生野聴覚支援学校、梅田ブルク7、TOHO シネマズ梅田 など
医療・福祉施設	<ul style="list-style-type: none"> •済生会中津病院、大阪公立大学医学部付属病院、大阪鉄道病院、大阪赤十字病院、阪和病院阪和記念病院 など •大阪中央病院、四天王寺病院、子どもの城療育クリニック、西九条休日急病診療所 など •区老人福祉センター、介護老人保健施設、点字図書館、早川福祉会館、日本ライトハウス、職業リハビリテーションセンター、心身障がい者リハビリテーションセンター、区子ども子育てプラザ など
商業施設	<ul style="list-style-type: none"> •阪急・大丸・阪神・高島屋・近鉄百貨店、梅田ロフト、なんばパークス、天王寺ターミナルビル、アポロビル など •うえほんまちハイハイタウン、黒門市場、萩之茶屋本通商店街 など
宿泊施設	<ul style="list-style-type: none"> •新阪急ホテル、ホテルニューオータニ大阪、帝国ホテル、ハイアットリージェンシー大阪 など •ザ・リッツカールトンホテル、ホテル阪急インターナショナル、都シティ大阪天王寺 など
公園・運動施設	<ul style="list-style-type: none"> •天王寺公園、大阪城公園、中之島公園 など •沢之町公園、旭公園、扇町公園 など •市・府立スポーツセンター、プール、体育館、運動場、トレーニングセンター、野球場 など
その他	<ul style="list-style-type: none"> •大阪城、四天王寺、大阪天満宮、通天閣 など

(参考) 生活関連施設(全地区共通の考え方で抽出した追加候補施設)

各地区の土地利用状況の変化等を踏まえ、生活関連施設の追加候補施設を抽出しました。

区分	全地区共通の追加抽出の目安	追加候補施設の例
旅客施設	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅及びバスターミナル等で利用者数 5,000 人/日以上 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅 <ul style="list-style-type: none"> 阿倍野駅(大阪メトロ谷町線)、阪堺上町線天王寺駅前駅[※]、大阪ビジネスパーク駅(大阪メトロ長堀鶴見緑地線)、大国町駅(大阪メトロ御堂筋線・四つ橋線)、花園町駅(大阪メトロ四つ橋線)、関目成育駅(大阪メトロ今里筋線)[※]、あびこ駅(大阪メトロ御堂筋線)、ドーム前駅(阪神阪神なんば線)、トレードセンター前駅(大阪メトロニュートラム)、針中野駅(近鉄南大阪線) バスターミナル <ul style="list-style-type: none"> OCAT(大阪シティエアターミナル)[※]、地下鉄住之江公園バスターミナル[※]
官公庁等施設	<ul style="list-style-type: none"> 行政サービスの窓口機能を有する官公署日常生活において市民が利用する国・府などの官公署(福祉施設を除く) 	<ul style="list-style-type: none"> 大阪国税局北税務署[南森町・大阪天満宮]、天王寺区保健福祉センター分館[上本町・谷町九丁目]、平野警察署[喜連瓜破]
	<ul style="list-style-type: none"> 郵便局(ゆうゆう窓口のある局) 	<ul style="list-style-type: none"> 大阪北郵便局[梅田]
教育・文化施設	<ul style="list-style-type: none"> 特別支援学校、大学 	<ul style="list-style-type: none"> 東淀川支援学校[新大阪] 大工大梅田キャンパス[梅田]、滋慶医療科学大学[新大阪]、森ノ宮医療大学[コスモスクエア]
	<ul style="list-style-type: none"> 公共の図書館、博物館、美術館、集会施設等 劇場(500 席以上) 	<ul style="list-style-type: none"> 大工大梅田キャンパス(ホール)[梅田]、こども本の森中之島[北浜]、(仮称)区画整理記念・交流会館[弁天町]
医療・福祉施設	<ul style="list-style-type: none"> 病院、診療所(病床数200床以上) 	<ul style="list-style-type: none"> 富永病院、大野記念病院[難波]、大阪回生病院[新大阪]、大阪みなと中央病院[弁天町]、阪和病院・阪和記念病院[我孫子町]
	<ul style="list-style-type: none"> 老人福祉施設(入所施設は除く) 障がい者福祉施設 児童福祉施設 その他の関係機関 	<ul style="list-style-type: none"> 介護老人保健施設[京橋][新大阪][日本橋][海老江・野田][住之江公園][コスモスクエア]、老人ホーム[難波][京橋][弁天町]、老人福祉センター[弁天町]、地域包括支援センター[新大阪][放出] 市立敷津浦学園(障がい児入所・障がい者支援)[住之江公園] 子育て支援センター[新大阪]、(仮称)東部こども相談センター[放出] 大阪社会福祉指導センター[上本町・谷町九丁目]、榎本福祉会館[放出]、ニッセイ・ニュークリエーション[御幣島]

※: 現行基本構想において主要施設に選定されていたが、バリアフリー法第 25 条第4項の趣旨に基づき、改めて旅客施設として抽出したもの。

区分	全地区共通の 追加抽出の目安	追加候補施設の例
商業施設	•大規模小売店舗（店舗面積が 6,000 m ² を超えるもの）	•ルクア、ハービス、ヤマダ電機、エディオン、ハルカス、イオンモール など（25施設）
宿泊施設	•宿泊室数 300 室以上のホテル	•アパホテル新大阪駅前、カンデオホテルズ大阪なんば、新大阪ワシントンホテルプラザ など（39施設）
	•まちづくりの視点からエリアに必要として誘導しているホテル（都市再生特別地区、地区計画（再開発促進地区））	•インターコンチネンタルホテル大阪、ホテルモントレ大阪、（仮称）ホテル京阪なんばグランデ、コンラッド大阪 など（9施設）
公園・運動施設	•都市基幹公園（総合公園等）以上の公園	—
	•公共の屋内運動施設、遊技場等（スポーツセンター、体育館、武道館等）	•中央屋内プール〔日本橋〕

4-2 生活関連経路設定の考え方

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。（ただし、梅田、難波、天王寺・阿倍野地区は、現行の経路設定の考え方を基本としながら、各地区で経路設定を行います。）

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

(1) 生活関連経路

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

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

(2) 鉄道駅乗り換え経路

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

※(1)①, ②, ③の経路の設定については、各地区の現行基本構想における経路を基本としつつ、今後、各地区の実情に応じて設定していくこととします。

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

なお、全地区共通の枠組みを上記のとおりとし、各地区においては、移動等円滑化の観点から必要に応じて、都市公園、建築物等を特定事業や関連事業への位置づけを検討します。

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

なお、変更にあたっての新たな視点は次のとおりです。

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

5-3 整備区分と時期

整備区分は次のとおりです。

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

整備時期は次のとおりです。

前期:令和12(2030)年までに整備

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

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

5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容

5-4-1 はじめに

公共交通特定事業の整備について、基本構想を作成した時点では検討事項となっていた事業を含め、基本構想を作成した当時（平成 18（2006）年4月時点）に比べると、大幅にバリアフリー化されており、高齢者、障がい者等の鉄軌道による移動にあたり必要とされる整備が一定の水準まで進んでいますが、一部の事業について整備が完了していないものがあります。

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

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

■令和3（2021）年3月末時点で未整備となっていた事業

整備項目	整備内容	令和3（2021）年 3月末	令和 6（2024） 年度末見込み
視覚障がい者 誘導用ブロック	車両の乗降口から公共通路までの移動動線上に敷設	64 駅 99%	65 駅 100%
音案内	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置に合わせ、音案内の提供を検討	21 駅 32%	23 駅 35%
券売機	車椅子使用者に配慮した蹴込みの構造等の検討。それ以外の細部の仕様は更新時期等に合わせ整備に努める	31 駅 48%	32 駅 49%
エレベーター	乗り換え経路の確保 [対象：60 駅]	59 駅 98%	59 駅 98%
階段	踏面端部が容易に識別できるように配慮する	62 駅 95%	65 駅 100%
ホームにおける 列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	64 駅 99%	64 駅 99%
車両とホーム との隙間・段差	ホーム構造や車両構造について検討を行う	10 駅 15%	11 駅 17%

上記整備後、未整備として残る事業のうち、現行の基本構想において整備するとされている「エレベーター（乗り換え経路の確保）」及び「ホームにおける列車の案内」については、引き続き関係者と協議の上、整備の具体化に向け検討します。

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、移動動線の途中で商業施設等がかかわる場合は、動線が途切れたり、遠回りになったりしないよう、商業施設等の管理者との調整に努める。</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>
	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) 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、公共性を重視した案内に努めるとともに、よりわかりやすい情報提供の手法について検討する。なお、駅舎内において、移動のバリアフリー化を促進する設備が整備された場合は、利用者の利便性を勘案し、最良のタイミングにおいて、その案内を実施するものとする。</p>

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	3. 案内・誘導	<p>□(3-3) 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(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を設ける。</p> <p>◇(3-8) 無人駅(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を設置し、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りわかりやすく案内する。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実施する。</p>
	4. 切符の購入 (1) 券売機等 (2) 乗車券等販売所(※)	<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)、また、障がいの特性に応じた操作性が確保された仕様とするよう努める。ただし、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合はこの限りではない。</p> <p>□(4-1-2) 双方向コミュニケーション(相互間の映像や音声の送受信や資料の共有等)や遠隔操作が可能な仕様など、全ての人が使いやすい券売機等の設置について検討する。</p> <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>

※: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	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>
	6. エレベーター	<p>□(6-1-1) エレベーターによるホーム～コンコース階～公共用通路の経路を1以上確保する。隣接する施設のエレベーターを経路とする場合には、当該路線の営業時間内において常時利用できるものとする。</p> <p>□(6-1-2) 公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって主たる通行の用に供するものと当該公共用通路と当該車両等の乗降口との間に係る移動等円滑化された経路が異なる場合は、これらの経路の長さの差は、できる限り小さくなるよう努める。</p> <p>◇(6-1-3) 大規模駅においては、迂回による過度な負担が生じないように、移動等円滑化された経路の複数化に努める。</p>
	(1) 経路の確保	
	(2) 構造・仕様	<p>□(6-2-1) 車椅子使用者の単独での利用をはじめ、車椅子使用者以外の障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等、すべての利用者が円滑に垂直移動できるよう、エレベーターを設置する場合は基本的に15人乗り以上とする。なお、24人乗り以上とすることが望ましい。17人乗り以下の場合には、片開き式等、車椅子利用者の円滑な利用に配慮することが望ましい。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。</p> <p>□(6-2-2) 籠内及び乗降ロビーには、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設け、操作盤には点字がはり付けられていること等、仕様の細部については、すべての利用者に使いやすいものとなるように努める。</p>
	(3) 乗り換え経路の確保	<p>□(6-3-1) 民間施設の既存エレベーターの活用の推進など、多様な手法により、他路線(自社線、他社線)との乗り換え経路を確保する。活用に際して、当該路線の営業時間内において常時利用できるよう努めるものとする。なお、乗り換え経路の確保にあたって、可能な限り遠回りにならないよう努める。</p>

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	6.エレベーター (4)代替措置	<p>□(6-4-1) 工事等の実施により移動等円滑化された経路が遮断される場合には、その内容や迂回経路等について案内掲示等により周知し、誘導サイン・位置サインはその期間中の経路・設備を示すこととする。</p> <p>また、移動等円滑化された経路が分断される場合は、移動のやり直しが行われないような位置においてエレベーター等の経路への迂回路を掲示する。ただし、工事範囲などにより困難な場合は、代替的な段差解消措置等の対策を講ずるよう配慮する。</p>
	7. 階段	<p>□(7-1) 階段の手すりには、視覚障がい者に配慮し、階段の行先を点字で表示する。</p> <p>□(7-2) 弱視者が、踏面の端部を容易に識別できるよう配慮する。</p>
	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フォーム上の位置を表示する。ただし、当該プラットフォ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フォ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フォーム両端に、利用者の転落を防止する柵を設置する。</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	11.トイレ	<p>□(11-1) 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>◇(11-2) 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、車椅子利用者用便房のほか、車椅子利用者用簡易型便房、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>
	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休憩設備等を設ける。</p> <p>□(12-2) 休憩設備等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>
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>
	14.心のバリアフリー	<p>□(14-1) 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>

5-4-3 整備等の内容

■鉄道施設の整備等の内容

◇：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)	区分	整備時期
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	維持更新	-
	2. 音案内	□エレベーターの乗降ロビーに、到着する籠の昇降方向を知らせる設備の設置	●	前期
		□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	●	前期
		□トイレの出入口付近において、男女別等を知らせる案内装置の設置	●	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	●	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	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	○	-
		□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	維持更新	-
		□異常時に改札付近等における情報の提供	●	前期
		◇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(時間帯無人含む)]	●	前期
		◇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(時間帯無人含む)]	●	前期

●：特定事業、○：関連事業

	項目	整備等の内容(□:全駅共通、◇:一部駅)	区分	整備時期
駅舎	4. 切符の購入	□車椅子使用者に配慮した蹴込み構造の検討	○	-
		□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	○	-
		□障がいの特性に応じた操作性を確保し、遠隔対応型等、双方向のコミュニケーションが可能な仕様の券売機等の設置を検討	○	-
	5. 拡幅改札口の設置	□拡幅改札口の設置	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	維持更新	-
		□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	維持更新	-
			●	後期
		◇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	○	-
	7. 階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	維持更新	-
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	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	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	●	前期
	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	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	●	前期
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	継続実施	-

●:特定事業、○:関連事業

	項目	整備等の内容(□:全駅共通、◇:一部駅)	区分	整備時期
駅舎	10. ホームにおける安全対策	◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	維持更新	-
			●	後期
		□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	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	維持更新	-
	11. トイレ	□バリアフリースイートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	維持更新	-
		◇バリアフリースイートの機能の分散化の検討	○	-
その他	12. 休憩設備	□休憩設備を1以上設置	維持更新	-
	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	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	継続実施	-
	14. 心のバリアフリー	□職員への研修・教育の実施	●(教育啓発※)	
		□一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	●(教育啓発※)	

●: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。

5-5 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

現行基本構想においては、バス車両については特定事業に位置づけず、その他事業としてノンステップバスの導入推進に係る整備内容を記載しています。

大阪市内で乗合バスを運行する事業者8社全体でみると、令和3(2021)年12月末時点で、乗合バス車両(基準適用除外認定車両等は除く)のうち、公共交通移動等円滑化基準省令に適合した車両として、ノンステップ及びワンステップバスの導入率は99%、そのうち、ノンステップバスの占める割合は、70%を超える状況となっています。また、残りの1%については一般路線を運行するリフト付きバス車両等となっています。各バス事業者においては、道路構造等の物理的条件で運行不可能な路線で使用する車両等を除き、車両更新時においてノンステップバスを導入されています。なお、大阪市内では主に大阪シティバス(株)が主な車両運行を担っており、同社の乗合バス車両(基準適用除外認定車両等は除く)(547両)のうち1両を除く全てがノンステップバスとなっています。

タクシー車両については、現行基本構想策定当時の交通バリアフリー法においては対象とされていないため、現行基本構想への位置づけはありません。平成18(2006)年に制定されたバリアフリー法において福祉タクシー車両が新たに適合義務の対象として含まれて以降、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を機会として、ユニバーサルデザインタクシー(以下、「UDタクシー」という。)の普及促進が各地で図られ、現行の国の基本方針においては、UDタクシーを含めた福祉タクシー車両の導入目標が掲げられています。

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

5-5-2 整備等の方針

次のとおり整備等方針を定めます。

■バス車両及びタクシー車両の整備等の方針

(基本的な考え方)

・駅施設を中心としたバリアフリー化と合せて、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ことから、車両の移動等円滑化を推進する。

(車両)

- ・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	整備内容	整備区分
路線バス車両	ノンステップバスの導入	○
	障がい者対応型案内誘導設備等への案内用図記号(ピクトグラム)の表示	○
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	○
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
	職員への研修・教育の実施	●(教育啓発※)
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	●(教育啓発※)

●: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	整備内容	整備区分
車両	ユニバーサルデザインタクシーの導入	○
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
	職員への研修・教育の実施	●(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。

5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容

5-6-1 はじめに

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

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

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

■整備延長、整備率等

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

未整備路線の対応については、次のとおりとします。

・歩道未整備、歩道幅員の不足

- ① 改めて、経路の見直しを検討します。
- ② 新たな経路が設定できない場合、代替措置（通行方法、路側帯のカラー化等）により整備を図る方法を検討、実施します。（この場合の進捗としては、あくまでも代替措置であるため、0%の進捗として管理します。）

・都市計画道路事業予定区間

- ① 長期的に整備を図ります。

・宅地内歩道

- ① 建築物等の整備方針等への位置づけを検討します。

5-6-2 整備等の方針

■道路・交差点の整備等の方針

整備項目		整備等の方針（□：全地区共通、◇：一部地区）
歩行空間の整備	歩道の 新設	□(1-1)歩道を新設する場合には、沿道条件などを考慮した上で、幅員、勾配、段差などについてバリアフリー化された歩道を整備する。
	歩道の 改良	□(1-2)歩道の段差解消、勾配の改善、拡幅等は、必要に応じて地元合意を得ながら、整備を進める。幅員については、車いす使用者のすれ違いを考慮する。
	その他	□(1-3)車止めの設置にあたっては、必要最小限の設置にとどめる。 □(1-4)適切に排水処理し、滑りにくく歩きやすい歩行空間の整備を検討する。
		□(1-5)歩道の設置が難しい場合は、地元の協力を得ながら、路側帯のカラー舗装化、自動車の進入抑制や速度抑制、必要な交通規制の検討、違法駐車を取り締まり、放置自転車の対策等により、安全かつ安心して通行できるような歩行空間を確保する。
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。 □(2-2)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。 □(2-3)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、視覚障がい者誘導ブロックを通路の両側に敷設することも検討する。 ◇(2-4)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、誘導表示の構造等を検討する。
	その他の案内・誘導施設	□(2-5)バリアフリーの視点を踏まえた、公共交通機関への乗り換えや周辺地域・施設への案内等、一貫した連続性のある案内・誘導サインを整備する。 □(2-6)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。

整備項目		整備等の方針(□:全地区共通、◇:一部地区)
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の開発(エスコートゾーンの設置など)の成果を活用・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、音声付歩行者感知信号)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>

整備項目		整備等の方針（□：全地区共通、◇：一部地区）
関連施設の整備	休憩施設等	<input type="checkbox"/> (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。 <input type="checkbox"/> (6-2) その他、歩行者ネットワークの利便性を高めるための方策を検討する。
その他		<input type="checkbox"/> (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。 <input type="checkbox"/> (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。 <input type="checkbox"/> (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。 <input type="checkbox"/> (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。 <input type="checkbox"/> (7-5) 高架道路下の反響音や商店街の騒音等が、音による誘導案内の障害にならないよう留意する。
※ネットワーク：「網状組織にする、網状につなぐ」という意味であり、本基本構想では、複数の道路を網状に結ぶことにより便利で代替性のある経路を確保する意味として使用しています。		

5-6-3 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)	区分	整備 時期	関係者
1. 歩道の整備改良 ※1		□歩道の有効幅員の確保(2.0m 以上確保)、段差解消、勾配の改善、舗装面の改善、横断勾配の改善などの実施	維持更新	-	国土交通省 大阪市 公安委員会
			●	後期	
2. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設※1		□視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	維持更新	-	
			●	前期	
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	維持更新	-	
			○	-	
4. 休憩施設等		□歩道幅員に余裕がある箇所へのベンチ等の休憩施設の設置を検討	○	-	
5. 駅前広場 ※2	バス停	◇路線図、時刻表等の案内表示のわかりやすさ、見やすさの改善	維持更新 又は○	-	大阪市 バス事業者 タクシー事業者
		◇上屋、ベンチの設置の検討			
		◇バス停の歩道部分の車道に対する高さの整備			
	タクシー乗り場	◇上屋の設置の検討	維持更新 又は○	-	
		◇乗場の歩道部分の車道に対する高さの検討			

●:特定事業、○:関連事業

※1:「1. 歩道の整備・改良」「2. 視覚障がい者用誘導ブロックの敷設」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:[対象地区:梅田地区、難波地区、天王寺・阿倍野地区、新大阪地区]

(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	□分岐点や交通結節点等の主要地点において、目的地または中継地となる旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の位置について、道路標識(案内標識や歩行者案内標識)の整備	維持更新	-	国土交通省 大阪市
2.音案内	□視覚障がい者誘導用ブロックと連携した音声案内等の開発・導入検討	○	-	

●:特定事業、○:関連事業

(3) 歩道上障害物

整備項目	整備等の内容 (□: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	-	国土交通省 大阪市
	□商品・看板等の歩道へのはみ出しに対する是正の指導・撤去の推進			

(4) 乗り換え経路

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備 時期	関係者
1.視覚障がい者 誘導用ブロックの 敷設※1	◇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 鉄軌道事業者 バス事業者
2.地上と地下の 連続性※2	◇民間施設の既存エレベーターの活用 の推進など、多様な手法により、可能な限り遠回りとならないよう地上と地下の連続性を確保	維持更新	-	

※1:[対象地区:梅田地区、難波地区、天王寺・阿倍野地区、京橋地区、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、新大阪地区、新今宮地区、日本橋地区、上本町・谷町九丁目地区、弁天町地区、海老江・野田阪神地区、西九条地区、関目地区、喜連瓜破地区、大正地区]

※2:[対象地区:梅田地区、難波地区、天王寺・阿倍野地区]

(5) 交差点

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. 既設信号の改良・改善	□地域要望等を踏まえた主要な経路上での音響信号機等の設置を検討(その他:歩車分離信号化、歩行者用信号秒数の確保、歩行者用信号灯器の設置・増設、高輝度道路標識等の設置、信号現示の改善)	維持更新	-	公安委員会
		●	前期	
2. 横断歩道部への横断支援施設の開発・導入	□視覚障がい者の横断を支援する施設(エスコートゾーン等)の導入を検討	維持更新	-	
		●	前期	

●:特定事業、○: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 □歩道の有効幅員の確保が困難な路線の取締り強化	継続実施	-	公安委員会

(7) 地下街

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備 時期	関係者
1. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設※	◇主要な経路への視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	維持更新	-	地下街管理者

※:[対象地区:梅田地区、難波地区、天王寺・阿倍野地区]

(8) 心のバリアフリー

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備 時期	関係者
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 □車及び自転車の交通マナー向上に対する啓発活動の実施	●(教育啓発※)		大阪市 公安委員会

※: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

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

現行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及び特性を理解した上で、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。

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

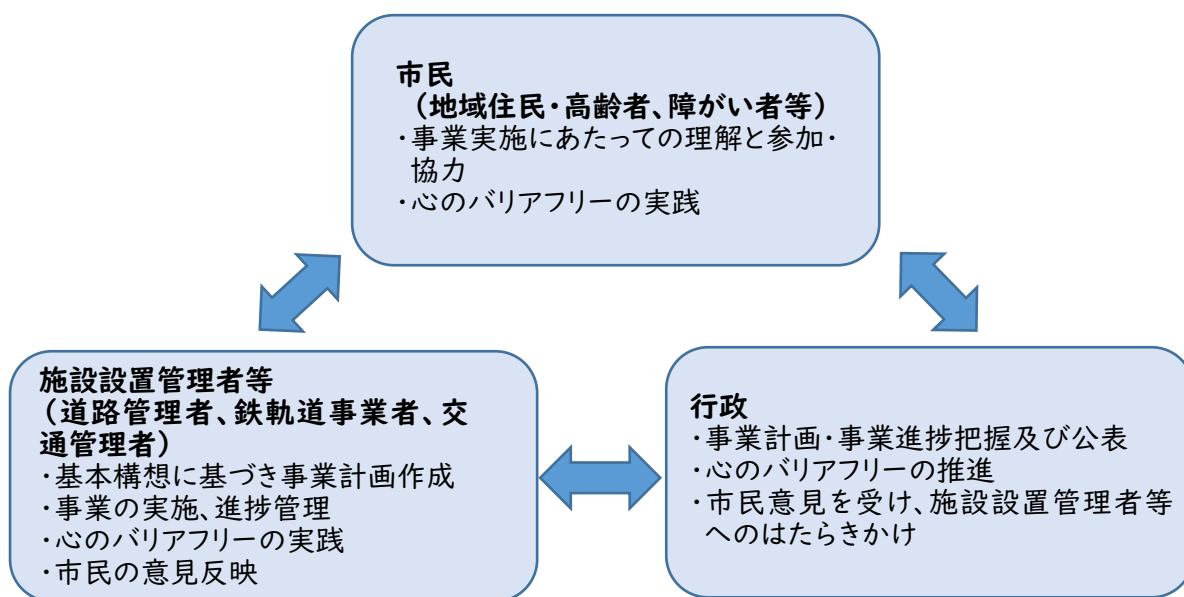
内容	取組区分	関係者
一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	●	道路管理者 交通管理者 鉄軌道事業者 バス事業者
職員への研修・教育の実施	●	大阪市 鉄軌道事業者 バス事業者 タクシーセンター
基本構想に基づく取り組みの市民への周知・情報提供	●	大阪市
地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	●	大阪市
	●又は○	鉄軌道事業者 バス事業者
学校教育における「総合的な学習の時間」等での取組	●	大阪市

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

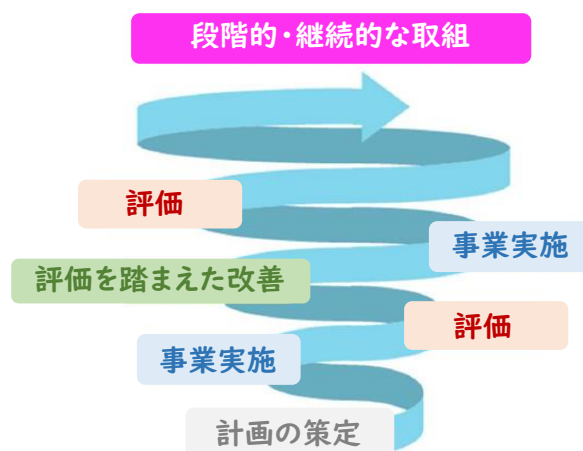
バリアフリー化の推進は、法の主旨に基づき、行政、施設設置管理者等、市民が連携、協力し、それぞれの役割を担うことで実現します。



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。

（参考）今回の基本構想変更のイメージ

策定時
[平成 15～18 年度]
(2003～2006)

交通バリアフリー基本構想
Ver.1

今回変更
[令和 4～5 年度]
(2022～2023)

交通バリアフリー基本構想
Ver.1.1
全地区共通の内容検討

令和 5～6 年度
(2023～2024)

交通バリアフリー基本構想
Ver.2
各地区レベルにおける検討

新規地区選定に係る検討



参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

■対象者

・高齢者 ・肢体不自由者 （車椅子使用者） ・肢体不自由者 （車椅子使用者以外） ・内部障害者 ・視覚障害者	・聴覚・言語障害者 ・知的障害者 ・精神障害者 ・発達障害者 ・高次脳機能障害者	・妊産婦 ・乳幼児連れ ・外国人 ・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）

■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)	車椅子の使用により <ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差の昇降が不可能 ・移動及び車内で一定以上のスペースを必要とする ・座位が低いため高いところの表示が見にくい ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・脳性まひなどにより言語障害を伴う場合がある など
肢体不自由者 (車椅子使用者以外)	杖、義足・義手、人工関節などを使用している場合 <ul style="list-style-type: none"> ・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	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 <ul style="list-style-type: none"> ・視覚による情報認知が不可能あるいは困難 ・空間把握、目的場所までの経路確認が困難 ・案内表示の文字情報の把握や色の判別が困難 ・白杖を使用しない場合など外見からは気づきにくいことがある など
聴覚・言語障害者	全聾の場合、難聴の場合があり聞こえ方の差が大きいため <ul style="list-style-type: none"> ・音声による情報認知やコミュニケーションが不可能あるいは困難 ・音声・音響等による注意喚起がわからないあるいは困難 ・発話が難しく言語に障害がある場合があり伝えることが難しい ・外見からは気づきにくい など
知的障害者	初めての場所や状況の変化に対応することが難しいため <ul style="list-style-type: none"> ・道に迷ったり、次の行動を取ることに難しい場合がある ・感情のコントロールが困難でコミュニケーションが難しい場合がある ・情報量が多いと理解しきれず混乱する場合がある ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・読み書きが困難である場合がある ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
精神障害者	状況の変化に対応することが難しいため <ul style="list-style-type: none"> ・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

	<p>などの衝動性、多動性行動が出る場合がある</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
その他	<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

注：高齢者・障害者等においては、重複障害の場合がある。

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）