

令和7年1月 21 日時点

大阪市 難波地区
交通バリアフリー基本構想(変更素案)

令和 7 (2025) 年 月

目次

1. 大阪市交通バリアフリー基本構想変更の背景と経緯	1
1-1 バリアフリー法とは	1
1-2 バリアフリー基本構想とは	1
1-3 基本構想の策定経過	3
1-4 重点整備地区におけるバリアフリー整備の実施状況	3
1-5 今回の変更の趣旨	9
1-6 基本構想の位置づけ	9
2. 大阪市交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方	10
2-1 基本理念[全地区共通]	10
2-2 基本方針[全地区共通]	12
2-3 計画期間	13
2-4 地区の概要	14
2-5 地区のバリアフリー化方針	16
3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方	19
3-1 重点整備地区選定の考え方	20
3-2 重点整備地区の区域設定の考え方	21
3-3 地区における重点整備地区の区域設定	22
4. 生活関連施設及び経路設定の考え方	24
4-1 生活関連施設設定	24
4-2 生活関連経路設定	27
4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)	29
5. 整備等の方針・内容	30
5-1 基本構想の枠組み	30
5-2 変更の視点や考え方	31
5-3 整備区分と時期	31
5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容	32
5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容	69
5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容	78
5-7 建築物・都市公園の整備方針及び整備内容	87
6. 心のバリアフリーの推進	88
6-1 教育啓発事業の位置づけ	88
6-2 教育啓発事業の取組方針	89
6-3 教育啓発事業の取組内容	90

7. 基本構想の推進及び継続的な改善	92
参考資料1:基本構想における対象者及び特性.....	94
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	97
参考資料3:乗り換え経路図	111

《資料編》

付属資料1:難波地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯	112
付属資料2:難波地区ワークショップの開催概要	113
付属資料3:難波地区ワークショップ等における主な意見と対応	116

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」

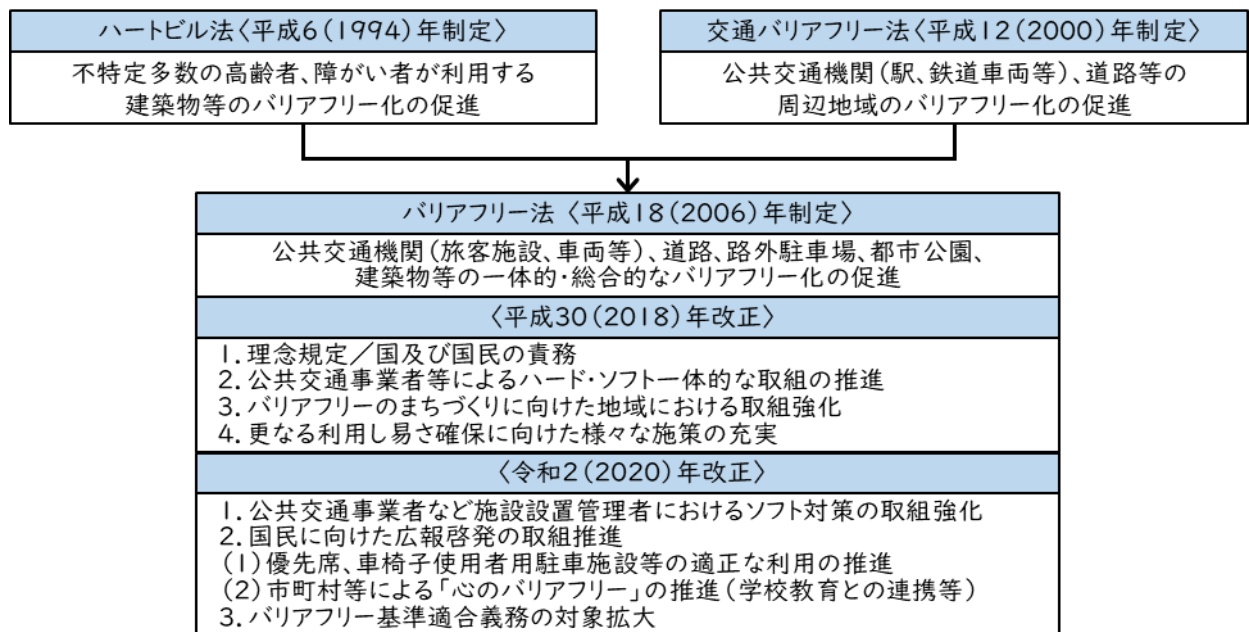
- ・生活関連施設、生活関連経路等のバリアフリー化を具体化するもの（バリアフリー法第 2 条）

(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、「難波地区」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、「難波地区」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、特定事業を中心に難波地区基本構想に掲げられたバリアフリー化整備の実施等について、調査、分析及び評価を行いました。

なお、段階評価は進捗率に応じ、次の5段階とし、評価全体の内容については参考資料2を参照してください。

段階評価	進捗率(2003年基準(※))
A:整備済み	100%
B:概ね整備済み	90%以上 100%未満
C:整備が比較的進んでいる	70%以上 90%未満
D:整備が比較的進んでいない	50%以上 70%未満
E:整備が進んでいない	50%未満

(※) 本評価は、基本構想策定時の整備基準に基づく事業の実施状況を示しています。

評価の時点は、令和3年3月末時点の事業の進捗状況です。

■駅舎の進捗状況及び評価

駅舎(対象:6 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 33% E	6 駅 100% A	6 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% —	1 駅 17% —	2 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 17% E	2 駅 33% E	6 駅 100% A
		異常時に改札付近等で掲示を行う	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 駅 100% A
4	券売機	車椅子使用者に配慮した蹴込みの構造等の検討。それ以外の細部の仕様は更新時期等に合わせ整備に努める ^{※2}	1 駅 17% —	4 駅 67% —	4 駅 67% —
5	改札口	拡幅改札口の設置	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 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	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 駅 100% A
		乗り換え経路の確保	5 駅 83% C	6 駅 100% A	6 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	2 駅 33% E	5 駅 83% C	5 駅 83% C

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
8	ホームにおける 列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する 情報を文字及び音案内で提供	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 駅 100% A
9	車両とホーム との隙間・段差	ホーム構造や車両構造について 検討を行う※2	0 駅 0% —	0 駅 0% —	1 駅 17% —
		渡り板を配備	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 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	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出 来る工夫をする	1 駅 17% E	4 駅 67% D	6 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	4 駅 67% D	6 駅 100% A	6 駅 100% A
11	トイレ	車椅子対応トイレの設置	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	3 駅 50% D	4 駅 67% D	6 駅 100% A

※1 特定事業計画の進捗状況の報告駅別（大阪市高速電気軌道（株）について路線別）で集計。なお、各駅の整備状況（令和3年3月末時点）は別添1のとおり。

※2 整備内容が「検討」となっているため、整備駅数、整備駅の割合は参考値。

対象となる6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11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、案内・誘導、階段手すりの行先の点字表示、ホームにおける列車案内や渡り板の配備、ホーム端部における連続した警告ブロックの敷設、車椅子対応トイレ（バリアフリートイレ）についても、全駅において整備済み（評価A）となっています。

このように、基本構想を作成した時点では検討事項となっていた事業を含め、一部の事業について整備が完了していない駅舎があるものの、基本構想を作成した当時（平成 15（2003）年4月時点）に比べると、大幅にバリアフリー化されており、高齢者、障がい者等の鉄軌道による移動にあたり必要とされる整備が一定の水準まで進んでいる状況にあることから、高齢者、障がい者等の移動等に係る身体の負担の軽減が図られています。

■道路の進捗状況及び評価

道路の整備内容は、歩道の段差解消・勾配修正・視覚障がい者誘導用ブロックの敷設などであり、進捗状況^{※1}は次のとおりです。

[上段:整備延長^{※2} 中段:整備率 下段:評価]

地区名	主要な経路の延長	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
難波	14.91 km	3.00 km 20% E	11.01 km 74% C	14.31 km 96% B

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

※2 視覚障がい者誘導用ブロックの設置延長

難波地区は、令和3（2021）年3月末時点でB評価であり整備済みとはなっていませんが、整備延長は向上し、道路のバリアフリー化整備が着実に進められており、高齢者や障がい者等の歩行環境の改善が図られています。

現在、主要な経路のうち未整備となっている区間には、浪速区第9033号線のように歩道がない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 月末までに全ての整備が完了しています。なお、違法駐車行為の防止に係る事業については、警察官の取締り活動に加え、駐車監視員による放置車両の確認事務を行うなど、継続的に進めています。

- ・主要な経路上にある必要な交差点における、既設信号機への音響信号機（視覚障がい者用付加装置、音響式歩行者誘導付加装置等）の整備
- ・高齢者や身体障がい者等が通常の横断に要する歩行者用信号秒数の確保
- ・反射材等を用いた高輝度道路標識、道路標示の設置
- ・移動円滑化を阻害する違法駐車等を防止するための事業を重点的に推進
- ・必要な既設信号機への歩行者用信号灯器の設置・増設

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

(2) 市民・当事者から見たバリアフリー整備の現状

難波地区では、現地確認も含めたワークショップを実施し、当事者の方々から意見を聴取しました。バリアフリー整備の現状に関する主な意見は次のとおりです。(詳しくは付属資料 1～3 を参照)

■ 駅舎に関する事項

項目	主な意見
1. 視覚障がい者誘導用ブロック	○公共的な通路(デッキや地下通路等)における視覚障がい者誘導用ブロックの位置が悪く、補助者が横を歩きにくい。 ○駅の改札へ誘導する視覚障がい者誘導用ブロックは自動改札や幅広改札に向けて敷設されていない。
2. 音案内	○地下通路や改札や EV の位置等を案内する音声案内が欲しい
3. 案内・誘導	○車椅子使用者や視覚障がい者、聴覚障がい者等に配慮したわかりやすい案内表示の使用や掲出位置など地区全体で一貫した連続性のある案内・誘導をしてほしい。 ○案内・誘導サービス機器の操作性や情報の内容、表現、掲出位置などの提供方法を改善してほしい。 ○難波地区は交通量が多いので、案内表示による交通整理を行ってほしい。
4. 切符の購入	○視覚障がい者等の障害の特性に配慮した機器の操作性を確保してほしい(突き出し式ボタン等) ○車椅子使用者等の障害特性に応じた券売機等の構造や操作性を確保してほしい。 ○障がい者の特性に応じた双方向コミュニケーションの方法の確保や改善が必要(駅員さんの常駐やモニター) ○なにわ筋線開通に伴い、利用客の増加が見込まれるため、券売機等の増設を含め検討が必要。
5. 改札口	○車椅子が通行できる幅広改札の数を増やしてほしい。
6. エレベーター	○乗り換え経路においては、EV を利用する場合、大規模な迂回が必要な場合が多く、移動等が円滑化されたバリアフリールートの複数化が必要 ○EV の音案内やボタンの位置など障がい者に対応した使用の検討が必要

■道路・交差点に関する事項

項目	項番	主な WS 等意見
(1) 歩行空間の整備	1. 歩道の整備改良	○歩道の舗装の状態が悪く地面が波打っている箇所や段差が大きい箇所がある。 ○歩道の勾配が急な箇所がある。 ○交差点のゼブラゾーンが薄くなっており、視覚障がい者には見えない。
(2) 案内・誘導施設の整備		○沿道の施設や EV まで視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されていない箇所がある。 ○視覚障がい者誘導用ブロックは敷設されているが、傾いているなどの不備が見受けられるため、定期的に点検が必要。
(3) 上下移動施設（エレベーター等）の整備・運用		○難波地区は民間ビルの EV を用いて地上と地下の動線を確保しているが、独立した EV が必要。 ○EV の案内表示を設置してほしい。
(4) 交差点等の整備		○音響信号を設置してほしい。 ○音響信号の音量が小さい。
(5) 交通結節施設（駅前広場）の整備		○音声案内の整備や案内表示など見やすさとわかりやすさを確保した表示方法を確保してほしい。 ○タクシー乗り場に日よけやベンチを設置してほしい。 ○バス乗り場・タクシー乗り場の手前に自転車専用道があり、危険である。

■その他

項目	主な WS 等意見
民間施設等	○民間施設の EV の位置がわかりにくく、案内・誘導が必要 ○トイレの仕様（非常用ボタンの位置、位置等の音声案内、ベッドの幅等）を改善してほしい。 ○男女別に分かれているトイレがあり、LGBTQ+の観点からは使いづらい

1-5 今回の変更の趣旨

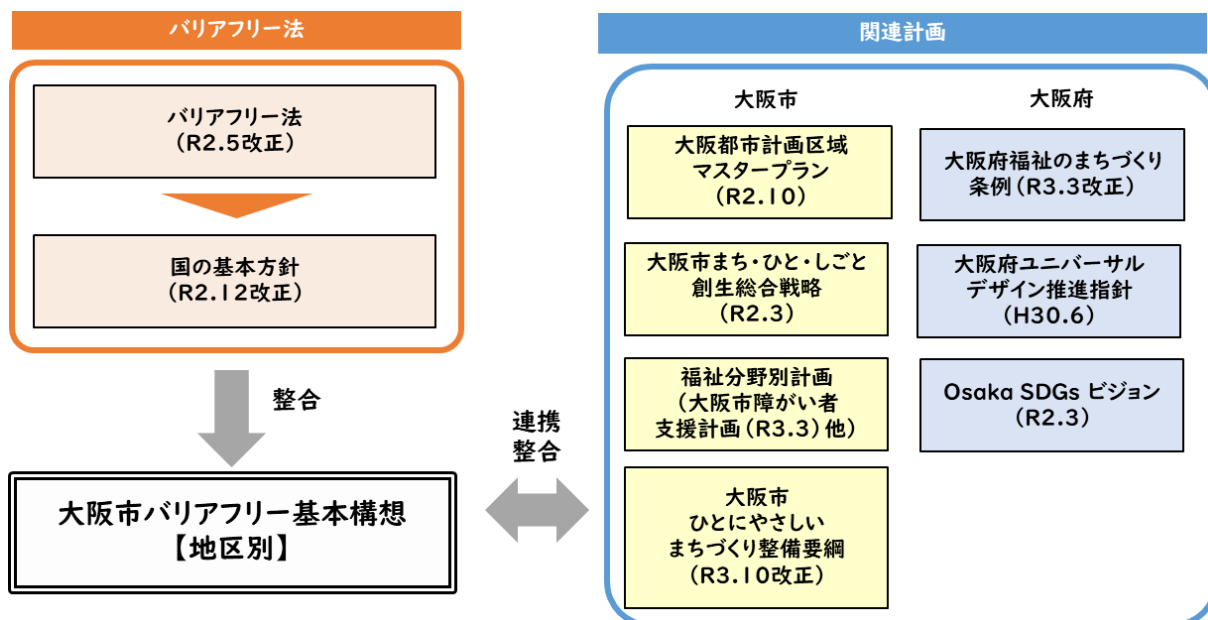
前述のとおり、作成した当時の基本構想(平成15(2003)年4月時点)に基づき、重点整備地区のバリアフリー化が着実に進展する中、難波地区の土地利用の変化や社会状況の変化、市民・当事者等の意見などを踏まえた基本構想の変更が必要となっています。

1-6 基本構想の位置づけ

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

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

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



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

2. 大阪市交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方

2-1 基本理念[全地区共通]

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

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

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

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

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

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

「来訪者を含むすべての人」(基本構想における対象者)

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

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

性的指向・性自認・性表現・性的特徴

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

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

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

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

出典:交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

2-2 基本方針[全地区共通]

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

基本方針① 各地区の特性に応じた面的なバリアフリー化の継続的な推進

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

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

基本方針② 誰にでも分かりやすい情報提供の充実

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

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

基本方針③ 「心のバリアフリー」の推進

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

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

基本方針④ 行政・事業者・市民の連携・協働によるバリアフリー化の推進

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

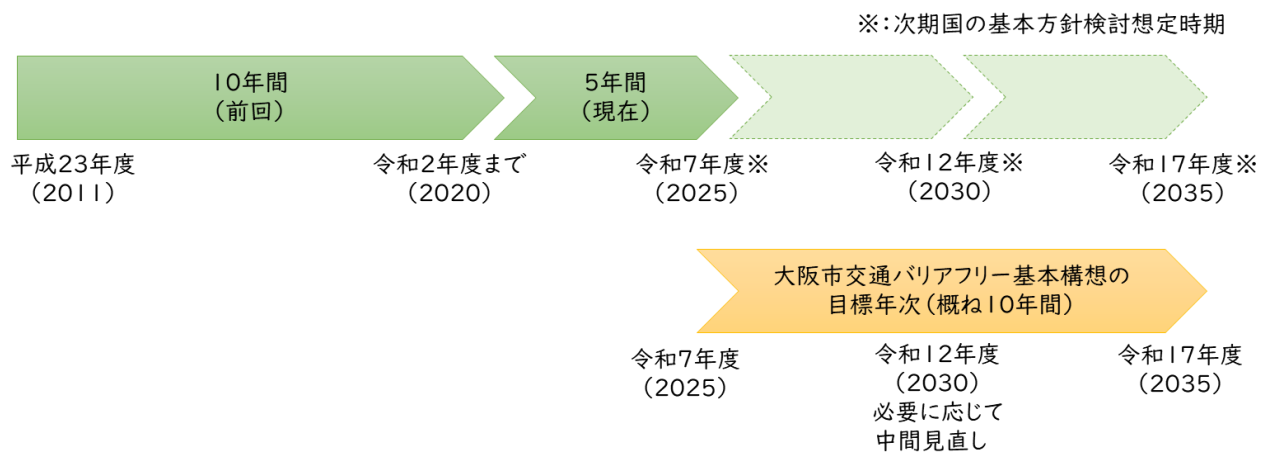
行政、公共交通事業者、交通管理者等の関係機関や市民・当事者等が、適切な役割分担のもと連携・協働しバリアフリー化の推進を図ります。ニア・イズ・ベターの観点から、重点整備地区ごとの市民・当事者等の意見を最も尊重することとします。

2-3 計画期間

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

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

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

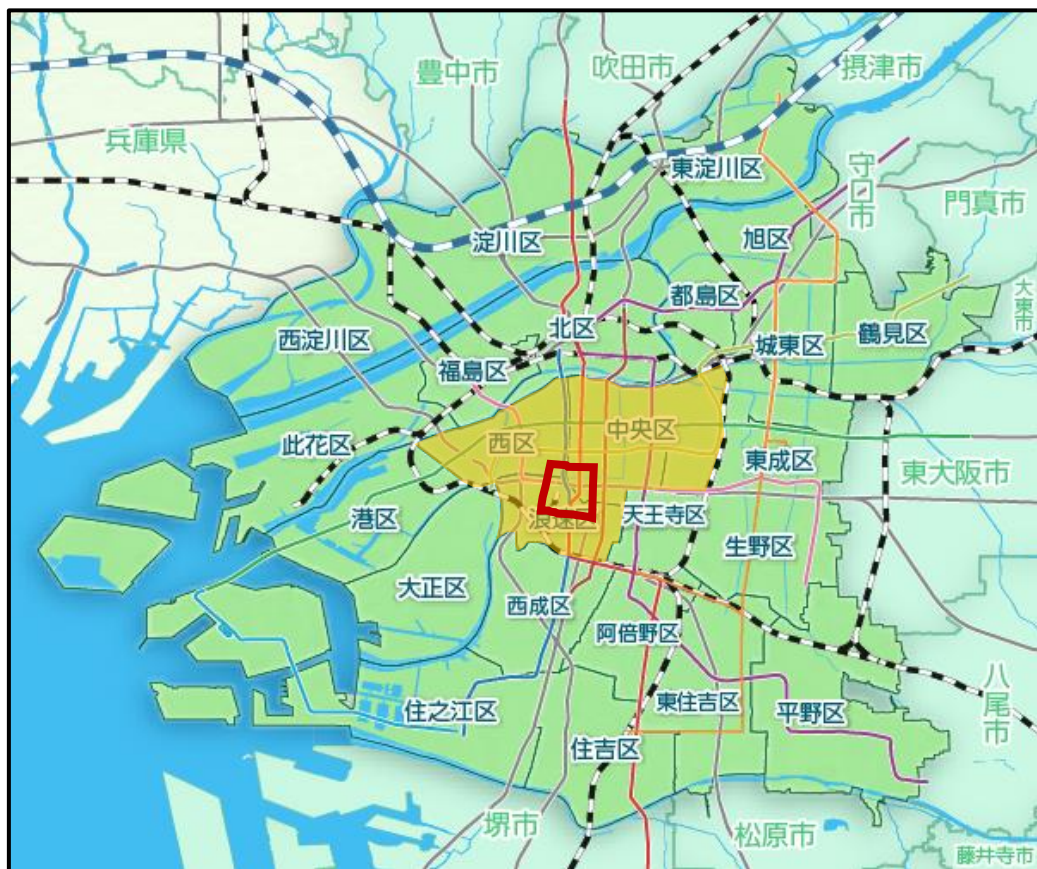


2-4 地区の概要

難波地区は、JR難波駅、南海難波駅、近鉄大阪難波駅、Osaka Metro なんば駅の4駅が立地しており、これら4駅の一日平均利用者数が約 80 万人という国内でも有数の交通ターミナルを形成しています。

地区内には、心斎橋、道頓堀、でんでんタウン・法善寺横丁等の数多くの商店街をはじめ、百貨店や複合商業施設、エディオンアリーナ大阪（大阪府立体育館）といったスポーツ施設もあり、関西圏だけでなく全国また海外からも数多くの人が訪れ、ミナミの街を回遊し楽しまれています。

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



難波地区の位置

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)	R1 年度※
Osaka Metro(御堂筋線・四つ橋線・千日前線) なんば駅	—	363
南海(南海本線)難波駅	—	251
近鉄(難波線)大阪難波駅	—	134
JR 西日本(関西線)JR 難波駅	—	48
合計	約970	796

※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

難波地区は、大阪市を代表するターミナルです。これまで、基本構想の「大阪再生の拠点となる誰もが楽しめる賑わい・協働・発信のまち「ミナミ」の形成」を地区の理念とし、駅舎内においては、ホームの安全対策やトイレの多機能化が図られ、主要な経路では、歩道における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、音響信号機の設置が進められてきました。

なんば駅周辺における空間再編推進事業により、御堂筋やなんば駅前広場における歩行者を中心とした歩行者空間が整備されてきました。今後、なにわ筋線の開業などにより、まちの回遊性の向上、歩行者ネットワークの形成が期待されます。

一方、近年、障害者権利条約をはじめとする関連法制の整備に加え、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催、2025年の大阪・関西万博の開催等を契機として、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、すべての利用者に利用しやすい環境整備とともに、すべての人が、社会的障壁の除去を含む心のバリアフリーの考え方を理解し、実際の行動に結びつけることができるよう、効果的な広報・啓発活動、教育活動に行政・事業者・市民が連携・協働して取り組み、すべての人が快適で安全に移動することができるまちづくりをめざすことが求められています。

(2) 現状の主な課題

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

1) 鉄道駅

- ・南海難波駅、近鉄大阪難波駅、Osaka Metro なんば駅は、利用者が多いため、利用動線が錯綜し、車いす使用者や視覚障がい者などが安全な動線を確保することが困難であることから、適切な案内・誘導が必要となっています。
- ・利用者が多く、非常に混雑しているため、ホームなど狭い場所での安全対策や無人改札における利用のしやすさの確保などについて検討が必要となっています。
- ・高齢者、障がい者、異性介助者、LGBTQ+、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいトイレの設置などの検討、エレベーターやトイレなど施設位置の案内・誘導のわかりやすさや施設の使いやすさ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

・車両とホームの段差の解消、ホームにおける列車の案内や安全対策(ホーム柵の設置)

- ・障がい特性に配慮した券売機・精算機の構造(蹴込み、設置高さ等)の改善、音声案内装置の設置及び音量の改善
- ・駅舎内及び周辺施設のわかりやすい案内・誘導

■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題

- ・無人改札への対応(インターホンの音声案内の整備や点字対応等、多様な障がい特性への対応)
- ・エレベーターの大型化
- ・バリアフリースイッチにおける大型ベットの設置、バリアフリースイッチの機能の分散化、オールジェン

ダートイレの設置・配置

2) 乗り換え経路

- ・4駅の相互乗り換えがあるため、乗り換え動線が複雑で複数あり、橋上駅から地下駅への乗り換え経路には、複数回の上下移動が伴います。
- ・南海難波駅は、関西国際空港に直結する主要な交通拠点であり、外国人を含め利用者が多く混雑し、歩行者動線が錯綜していることから、車いす使用者や視覚障がい者等は移動しにくい状況です。
- ・地下2階の近鉄大阪難波駅東改札口やOsaka Metro千日前線なんば駅東改札と地下1階の地下街等の移動において、エレベーターが整備されておらず、車いす使用者は、西改札側にあるエレベーターを利用して地下1階に移動しており、大きな迂回が生じています。**乗り換え経路の案内がわかりにくい**ため、**一般的な経路とバリアフリールートが異なる場合において、一般的な経路の他に、バリアフリールートの案内・誘導が必要です。**
- ・エレベーター等上下移動設備の設置の検討やエレベーター位置や迂回の少ない経路の案内などすべての人にとってわかりやすい案内・誘導の検討が必要です。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

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

3) 道路・交差点・駅前広場

- ・歩道や地下街などにより、地区内の歩行者ネットワークは整備されているものの、歩道と車道の境界部の段差や舗装面のがたつき、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている、黄色以外で誘導用ブロックが歩道と区別がしにくい箇所がある、御堂筋など人通りの多い広幅員歩道において片側しか視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されていないなど車いす使用者や視覚障がい者等が移動しにくい状況です。
- ・地下空間を含め商業施設等の遊空間が面的に広がる当地区においては、**民間施設のエレベーターの活用などにより、移動経路における地下と地上の連続性を確保してきたことから、円滑な移動動線を確保するため、地上におけるエレベーターの位置のわかりやすさや利用可能時間帯の周知**、周辺施設への案内・誘導サインの設置などにより、すべての人にとってわかりやすい案内・誘導の検討が必要です。
- ・難波地区は駅前広場が整備されており、鉄道とバス、タクシーなどその他交通機関と道路の連携を図りながらバリアフリー整備を行う必要があります。バス停留所やタクシー乗降場位置の表示方法など、すべての人にとってわかりやすい案内・誘導の検討が必要です。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・車道と歩道の縁石の段差の解消、舗装面の改善
- ・音響信号機の音量や方式の見直し
- ・生活関連経路における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置の見直しや追加、人通りの多い生活関連経路における両側への敷設の検討、黄色以外の誘導用ブロックで床面と区別が困難な箇所における床面との色彩組合せに配慮した整備、維持管理
- ・駅前広場におけるバス及びタクシー乗降場への音声案内装置設置、タクシー乗降場への視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、バス停留所及びタクシー乗降場のわかりやすい案内・誘導
- ・エレベーター位置や利用可能時間帯など利用のしやすさに配慮した情報提供

(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」に沿った難波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 回遊性があり、面的に形成された歩行空間のバリアフリー化の推進

・面的にネットワーク化された地下街や道路、それらを連結するエレベーターなど既存ストックを有効活用して、訪れる人、誰もが快適に安心して回遊できる歩行空間を形成し、面的なバリアフリー化を図ります。

方針 2 わかりやすい案内・誘導の充実

・高齢者・障害者だけでなく国内外からはじめて訪れる人も楽しめる街とするために、見やすく、わかりやすい案内・誘導サインの整備を図ります。

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。

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

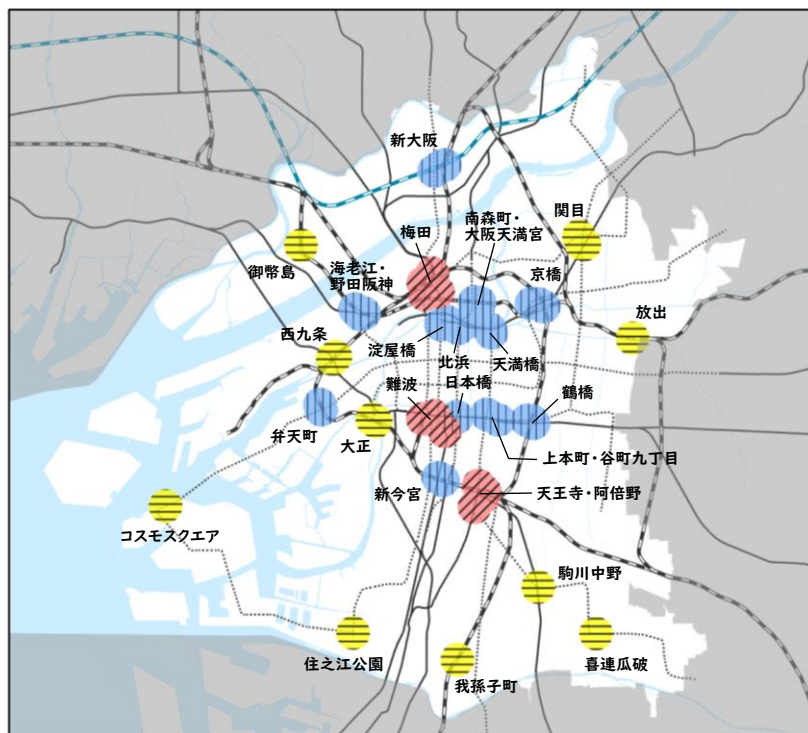
3-1 重点整備地区選定の考え方

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。

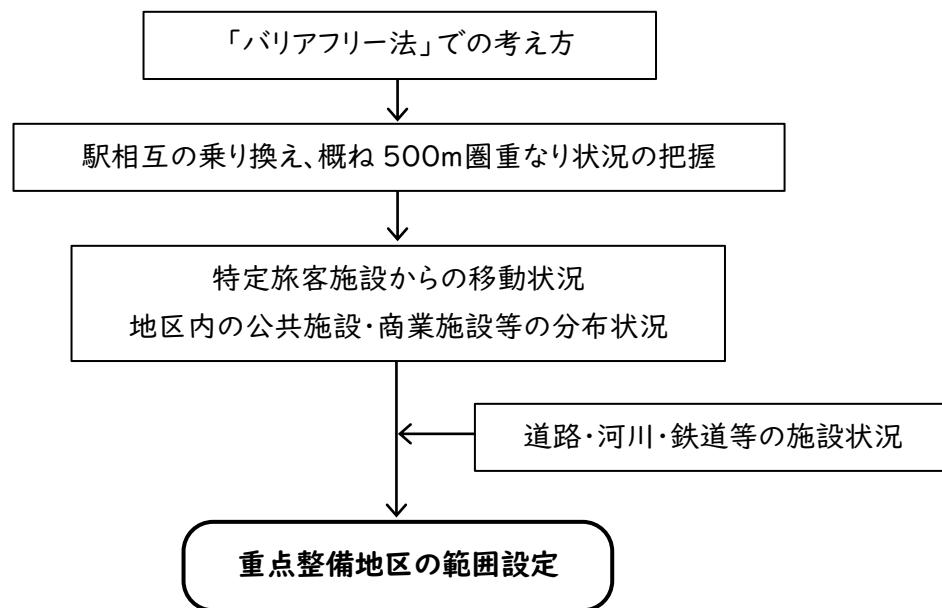
基本構想策定地区		選定理由
 3地区	第1次<平成15(2003)年4月策定>3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野	・乗降客数の上位3地区 ・4駅以上が集中し、交通機関相互の乗り継ぎが多い駅を選定
 12地区	第2次<平成16(2004)年4月策定>12地区 京橋、鶴橋、南森町・大阪天満宮、天満橋、北浜、淀屋橋、新大阪、新今宮、日本橋、上本町・谷町九丁目、弁天町、海老江・野田阪神	・乗降客数が10万人以上で、他社線乗り換えの多い駅を選定
 10地区	第3次<平成17(2005)年4月、 平成18(2006)年4月策定>10地区 西九条、関目、放出、喜連瓜破、御幣島、我孫子町、大正、住之江公園、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

難波地区では、以下の考え方に基づいて、面積約 191ha の区域を重点整備地区として設定します。

(1) 駅を中心とした概ね 500m 圏の範囲

JR 難波駅、南海難波駅、近鉄大阪難波駅、Osaka Metro なんば駅から概ね 500m 圏の範囲で設定します。

(2) 大阪の「顔」にふさわしい都市機能が面的に集積した範囲

難波地区は、商業・業務・アミューズメント機能が面的に集積しています。大阪の「顔」としてふさわしい質の高い、賑わいある都市空間を目指すべき区域として、重点整備地区を位置づけます。

(3) 広域的な集客力を持つ商業・娯楽空間を含む範囲

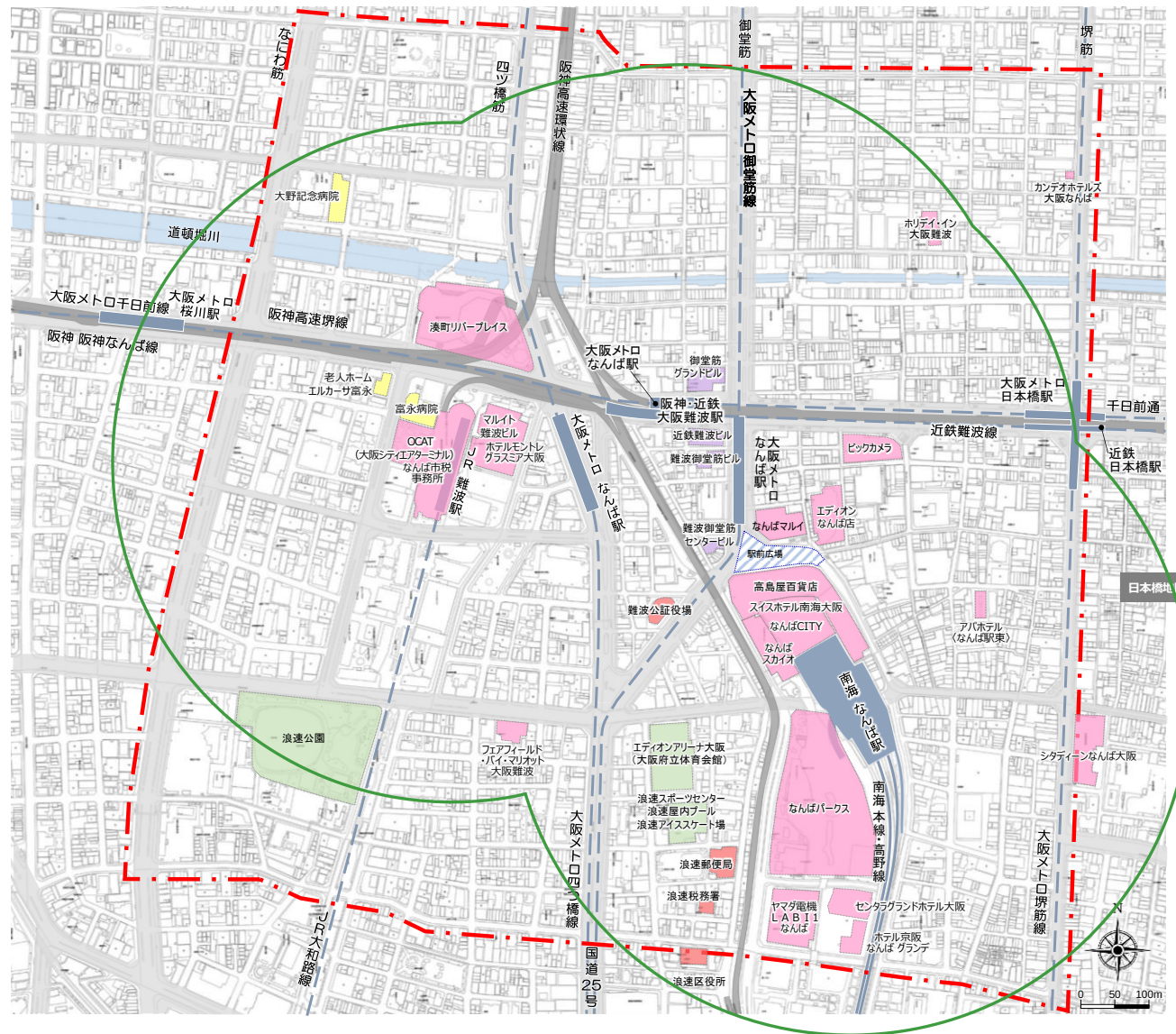
難波地区は、心斎橋、道頓堀、千日前商店街、でんでんタウンなど数多くの商店街、百貨店・飲食店街、また、エディオンアリーナ大阪(大阪府立体育館)といったスポーツ関連施設もあり、駅からこれら施設に至る経路を含む範囲を重点整備地区に位置づけます。

(4) 障がい者、高齢者、来訪者など誰もが回遊し、「ミナミ」を楽しむ範囲

難波地区の様々な都市機能が面的に集積している回遊性を活かして障がい者、高齢者、来訪者など誰もが「ミナミ」を楽しめる範囲を重点整備地区に位置づけます。

重点整備地区(面積約 191ha)

凡 例	
	重点整備地区
	駅を中心とした500m圏
	JR
	私鉄(地上)
	私鉄(地下)
	駅前広場
生活関連施設(施設別)	
	旅客施設
	官公庁等施設
	教育・文化施設
	医療・福祉施設
	公園・運動施設
	商業・宿泊施設
	その他の施設



4. 生活関連施設及び経路設定の考え方

4-1 生活関連施設設定

生活関連施設の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 難波駅
		南海なんば駅
		近鉄大阪難波駅
		Osaka Metro 御堂筋線・四つ橋線・千日前線なんば駅
		OCAT(大阪シティエアターミナル)
官公庁等施設	官公庁施設	難波公証役場
		浪速区役所
		浪速税務署
		なんば市税事務所
	郵便局、銀行	浪速郵便局
教育・文化施設	教育施設	—
	文化施設	なんばパークス(なんばパークスシネマを含む)
		なんばマルイ(TOHOシネマズなんば本館含む)
医療・福祉施設	医療施設	大野記念病院
		富永病院
	福祉施設	老人ホームエルカーサ富永
商業施設		OCAT(大阪シティエアターミナル)
		湊町リバープレイス
		なんばパークス(なんばパークスシネマ含む)
		高島屋百貨店
		なんばスカイオ
		なんばマルイ(TOHOシネマズなんば本館含む)
		ビックカメラ
		マルイト難波ビル
		ヤマダ電機 LABII なんば
		エディオンなんば店
宿泊施設		スイスホテル南海大阪
		ホテル京阪 なんば グランデ
		センタラ グランドホテル大阪
		カンデオホテルズ大阪なんば
		アバホテル<なんば駅東>
		ホテルモントレグラスミア大阪
		ホリデイ・イン大阪難波
		シタディーンなんば大阪
		フェアフィールド・バイ・マリオット大阪難波
公園・運動施設	公園	浪速公園

区分		生活関連施設一覧
	運動施設	エディオンアリーナ大阪（大阪府立体育会館）
		浪速スポーツセンター
		浪速屋内プール
		浪速アイススケート場
その他の施設		難波御堂筋センタービル
		難波御堂筋ビル
		近鉄難波ビル
		御堂筋グランドビル

4-2 生活関連経路設定

大阪市の中心市街地である難波地区の持つネットワーク機能を最大限に活かすため、次のようなルートを歩行者ネットワークの生活関連経路として選定し、整備を図るものとします。

(1) 地下経路(乗り換え経路)

地下経路は自動車との完全分離が図れて安全に通行できるほか、雨天時など天候や気候が悪い時でも快適に歩行できることから、積極的な活用を図ります。このため、乗り換え経路とし、全ての地下経路を生活関連経路として設定します。

(2) 地下街、地上の空間特性を踏まえ、面的に広がる生活関連施設を繋ぎ、回遊性を考慮したルートを選定します。

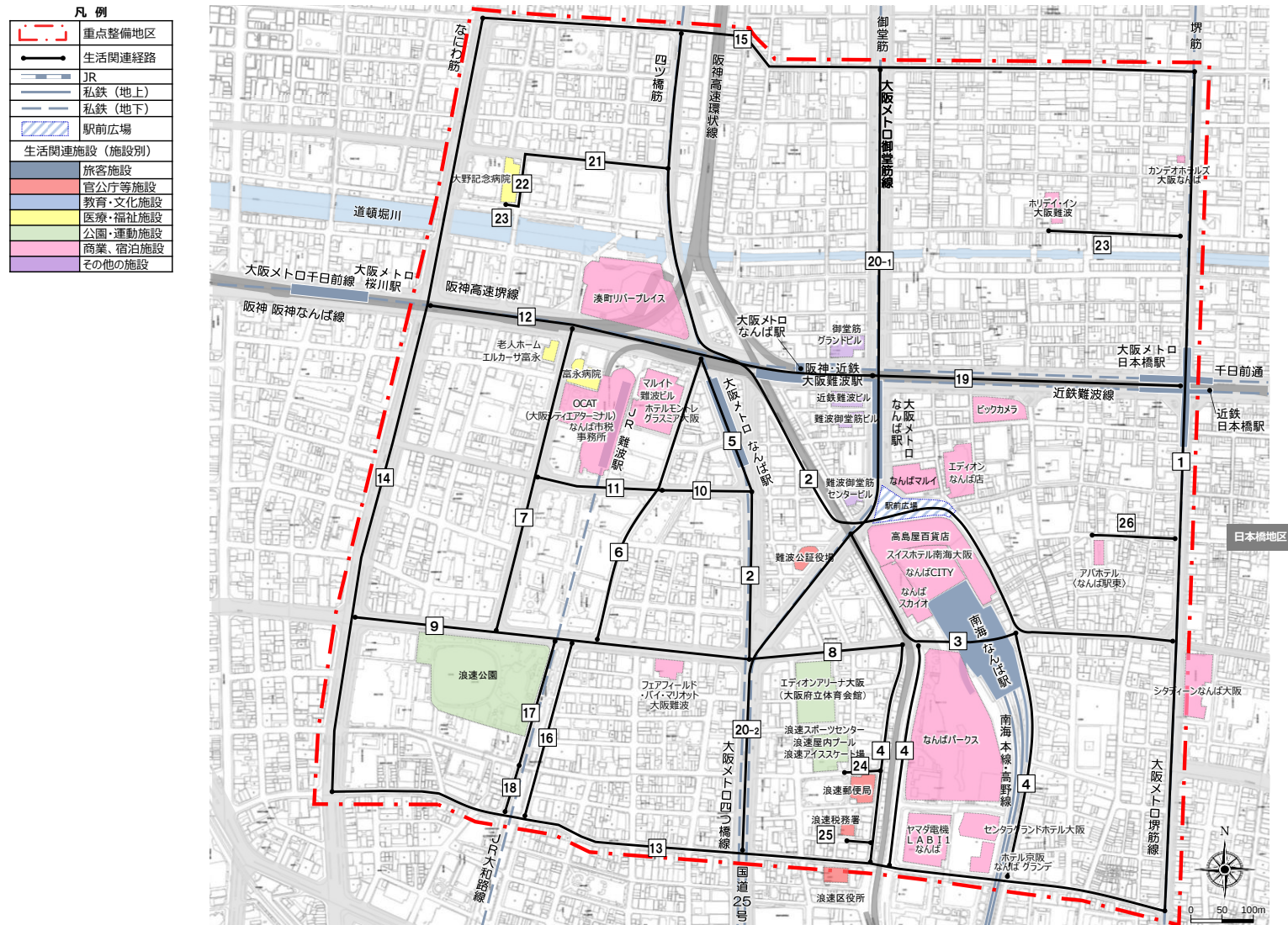
生活関連経路の路線名

番号	路線名
1	恵美須南森町線
2	南北線
3	西横堀東岸線
4	浪速区第9033号線
5	浪速区第9205号線
6	浪速区第9210号線
7	浪速区第8910号線
8	浪速区第9034号線
9	浪速鶴町線
10	浪速区第9202号線
11	浪速区第2000-01号線
12	難波境川線
13	浪速区第2813号線
14	大阪伊丹線
15	玉造西九条線
16	浪速区第8947号線
17	浪速区第8948号線
18	浪速区第8952号線
19	大阪枚岡奈良線
20	国道25号線
21	南堀江大通線
22	住吉橋線
23	上大和西道頓堀線
24	浪速区第9039号線
25	浪速区第9042号線
26	新金比羅前筋線

鉄道駅乗り換え経路（※参考資料3参照）

番号	路線名
A	Osaka Metro 御堂筋線ホーム～Osaka Metro 千日前線ホーム
B	Osaka Metro 千日前線ホーム～Osaka Metro 四つ橋線ホーム
C	南海北改札口～Osaka Metro 御堂筋線南北・南南改札
D	南海北改札口～Osaka Metro 千日前線西改札
E	南海北改札口～近鉄・阪神西改札口
F	南海北改札口～Osaka Metro 四つ橋線北改札
G	南海北改札口～JR 改札
H	Osaka Metro 御堂筋線北西・北東改札～近鉄・阪神西改札口
I	Osaka Metro 御堂筋線北西・北東改札～JR 改札
J	Osaka Metro 千日前線西改札～近鉄・阪神西改札口
K	Osaka Metro 千日前線西改札～JR 改札
L	Osaka Metro 四つ橋線北改札～近鉄・阪神西改札口
M	Osaka Metro 四つ橋線北改札～JR 改札
N	近鉄・阪神西改札～JR 改札

4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)



5. 整備等の方針・内容

5-1 基本構想の枠組み

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

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

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

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

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

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

移動等円滑化に関する整備方針を示す：建築物、都市公園

5-2 変更の視点や考え方

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

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

なお、変更にあたっての新たな視点は次のとおりです。

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

5-3 整備区分と時期

整備区分は次のとおりです。

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

整備時期は次のとおりです。

前期:令和12(2030)年までに整備

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

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

5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容

5-4-1 はじめに

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

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

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

■令和3（2021）年3月末時点で未整備となっていた事業

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

5-4-2 整備等の方針

■鉄道施設の整備等の方針

◇：一部駅とは、駅ごとに整備の必要性を含めて整備・検討を行うもの

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

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

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

※乗車券等販売所を設置している駅を対象とする。

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

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

※令和4年に JR 東日本がエキマツペの実証実験を実施した例がある。

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

5-4-3 地区における整備等の内容

■鉄道施設の整備等の内容

JR 難波駅(JR 西日本) ◇:一部駅とは、駅ごとに整備の必要性を含めて整備・検討を行うもの

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	1.視覚障 がい者誘 導用ブロッ ク	□車両の乗降口から公共通路まで の移動動線上に敷設	整備済	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇 降方向を知らせる設備の設置	未整備箇所は取替 時期に検討	—	○
		□エスカレーターの行き先及び昇 降方向を知らせる設備の設置	未整備箇所は取替 時期に検討	—	○
		□トイレの出入口付近において、男 女別等を知らせる案内装置の設 置	整備済	—	維持更新
		□ホーム上にある出入口に通ずる 階段位置を知らせる案内装置の 設置	整備済	—	維持更新
	3.案内・誘 導	□駅舎内での一貫した連続性のある案内誘導設備及び乗り換えや 周辺施設等への案内設備の設 置	整備済	—	維持更新
		□他施設及び他事業者・他路線への乗継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討	整備済 大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続 き、検討を行う	—	—
		□移動等円滑化のための主要な 設備(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	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情 報の提供	ディスプレイ等を整 備済	—	維持更新

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		◇移動等円滑化のための主要な設備の配置を音、点字等により示す案内板等を設置し、当該設備の設置を音声等により知らせる案内設備の設置[対象:無人駅、無人改札(時間帯無人含む)]	触知案内図設置済	—	維持更新
		◇多機能式インターホンを設置し、当該設備の設置を文字及び音声等により知らせる案内設備の設置[対象:無人駅、無人改札(時間帯無人含む)]	列車運行の時間帯は、駅員が対応	—	—
	4.切符の購入	□車椅子使用者に配慮した蹴込み構造の検討	大規模改良時に検討	—	○
		□精算機の構造や仕様を、障がいのある方が使用できるものとするよう検討	大規模改良時に検討	—	○
		□障がいの特性に応じた操作性を確保し、遠隔対応型等、双方向のコミュニケーションが可能な仕様の券売機等の設置を検討	・みどりの窓口、みどりの券売機プラスを整備済 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、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	—	維持更新
	6.エレベーター	□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保	整備済	—	維持更新
		◇ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討[対象:大規模駅]	対象外(出口が1のため)	—	—
		□大型化等の検討	大規模改良時に検討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済	—	維持更新

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済	—	維持更新
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	発車標及び自動放送を整備済	—	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	継続検討	—	○
		□構造上の理由によりプラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	喚起表示等を整備済	—	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済	—	継続実施
		◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	1～4 番線整備時期未定	—	○
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	整備済	—	維持更新
		□線路側外のプラットホーム両端に転落防止柵を設置	整備済	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリースイール(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済	—	維持更新
		□バリアフリースイールへの大型ベッドの設置の検討	大規模改良時に検討	—	○
		◇バリアフリースイールの機能の分散化の検討	・ベビーチェア等を整備済 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き検討を行う	—	—

○: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	12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	整備済	—	維持更新
		◇授乳室等やカームダウン/クール ダウンスペースの設置の検討	大規模改良時に検討	—	○
	13.情報提供	□ウェブアクセシビリティを確保した ウェブサイト等による情報提供	検討中	—	継続検討
		□異常時における障がいの特性に 応じた情報提供の手法の検討	自動放送、ディスプレイによる表示で 情報提供	—	継続実施
		□障がい等の特性に応じたコミュニ ケーション手法の活用や必要 とする支援の提供	翻訳機能や筆談機能のあるタブレット を駅係員が所持	—	継続実施
	14.心のバ リアフリ ー	□一般利用者に高齢者、障がい者 等への配慮を促す等、心のバ リアフリーに関する広報・啓発活 動の実施	エレベーターや優先席の適 切な利用等について、車内放 送や画像掲出等の実施		●(教育 啓発※)
		□職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進 のためのマニュアル作成や、 研修等の実施		●(教育 啓発※)
			職員の接遇向上のための資 格(サービス介助士)取得推 進		●(教育 啓発※)
		□地域や関係団体との連携による 多様な障がいの特性や必要な 配慮について理解するための取 組の実施	当事者参加による職員の接 遇向上や理解促進のための 研修や意見交換会等の開催		○(教育 啓発※)

●:特定事業、○:関連事業

大阪難波駅(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	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇 降方向を知らせる設備の設置	整備済	—	維持更新
		□エスカレーターの行き先及び昇 降方向を知らせる設備の設置	整備済	—	維持更新
		□トイレの出入口付近において、男 女別等を知らせる案内装置の設 置	トイレ出入口に音 声案内を整備	令和 12年	●
		□ホーム上にある出入口に通ずる 階段位置を知らせる案内装置の 設置	大規模改良工事に 併せて整備予定	—	○
	3.案内・誘 導	□駅舎内での一貫した連続性のある 案内誘導設備及び乗り換えや 周辺施設等への案内設備の設 置	整備済	—	維持更新
		□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	・誘導サインを整備 済。必要により駅係 員が案内を行う。 ・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	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情 報の提供	コンコース等に情 報配信ディスプレ ー等を整備済。必 要により駅係員が 案内を行う。	—	維持更新

●:特定事業、○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		◇移動等円滑化のための主要な設備の配置を音、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 駅構内触知図整備済で触知図へは誘導タイルにより誘導。音声案内設備はないが必要により駅係員が案内を行う。	—	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 インターフォン、モニター付き券売機設置済。音声案内設備はないが必要により駅係員が案内を行う。	—	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	—	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	操作ボタン等点字表記を整備済	—	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	・インターフォン、モニター付き券売機設置済。音声案内設備はないが必要により駅係員が案内を行う。 ・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	—	維持更新
	6.エレベーター	□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保	整備済	—	維持更新

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		◇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]	東改札構外エレベーター整備検討中	—	○
		□大型化等の検討	未整備(他の駅の段差解消、ホームドア整備等を優先しているため)	—	—
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済	—	維持更新
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済	—	維持更新
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	整備済	—	維持更新
		□プラット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	未整備 車両が一定でないため整備が難しい。どの車両に合わせるか基準をどのように設けるか検討中。	—	○
		□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	ホーム先端注意表示を整備済	—	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済	—	維持更新
		◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	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		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	整備済	—	維持更新
		□線路側外のプラットホーム両端に転落防止柵を設置	整備済	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済	—	維持更新
		□バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	大規模改良時に検討	—	○
		◇バリアフリートイレの機能の分散化の検討	・多機能トイレとは別に男女トイレにも車椅子対応トイレ、ベビーベッド、ベビーキープ等分散設置済 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き検討を行う。	—	—
	12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	50箇所程度ベンチ等を設置済	—	維持更新
		◇授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	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	・バリアフリー設備等やエレベーターの定期点検日をホームページに掲載、 ・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	—	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		□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。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	改札口等への筆談器具の設置済	—	継続実施
	14.心のバリアフリー	□一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーター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

難波駅(南海) ◇:一部駅とは、駅ごとに整備の必要性を含めて整備・検討を行うもの

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	1.視覚障 がい者誘 導用ブロッ ク	□車両の乗降口から公共通路まで の移動動線上に敷設	整備済	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇 降方向を知らせる設備の設置	整備済	—	維持更新
		□エスカレーターの行き先及び昇 降方向を知らせる設備の設置	整備済	—	維持更新
		□トイレの出入口付近において、男 女別等を知らせる案内装置の設 置	一部トイレに音声 案内設置済。他トイ レに順次設置。	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	周囲の音との干渉 状況を踏まえ、整備 を検討する。	—	○
	3.案内・誘 導	□駅舎内での一貫した連続性のある 案内誘導設備及び乗り換えや 周辺施設等への案内設備の設 置	整備済	—	維持更新
		□他施設及び他事業者・他路線へ の乗継ぎ経路等へのわかりやす い案内設備の設置の検討	・誘導サインを整備 済 ・大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続 き、検討を行う。	—	—
		□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	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情 報の提供	3階北、2階中央、 2階南改札にモニ ター等を整備済	—	維持更新

●:特定事業、○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		◇移動等円滑化のための主要な設備の配置を音、点字等により示す案内板等を設置し、当該設備の設置を音声等により知らせる案内設備の設置[対象:無人駅、無人改札(時間帯無人含む)]	対象外	—	—
		◇多機能式インターホンを設置し、当該設備の設置を文字及び音声等により知らせる案内設備の設置[対象:無人駅、無人改札(時間帯無人含む)]	対象外	—	—
	4.切符の 購入	□車椅子使用者に配慮した蹴込み構造の検討	整備済	—	維持更新
		□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	蹴込み、点字標記を整備済	—	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	・券売機の近傍に有人窓口があるため窓口において対応可能 ・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、引き続き検討する	—	○
	5.拡幅改札口の 設置	□拡幅改札口の設置	整備済	—	維持更新
	6.エレベーター	□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保	整備済	—	維持更新
		◇ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討[対象:大規模駅]	2F 中央改札口、2F 南改札口については、物理的可否について検討を行う	—	○

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎		□大型化等の検討	3階改札口から地上経路に24人乗りエレベーターを整備済	—	維持更新
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済	—	維持更新
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	ホーム階段の段鼻明示を整備	令和6年度	●
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	整備済	—	維持更新
		□プラット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	当該プラットフォーム上の位置が現状一定していないため、車両運用に変更があった場合等に考慮する	—	—
	9.車両とホームとの隙間・段差	□隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討	1番のりば、9番のりばにおいて段差・隙間縮小対策済	—	維持更新
			段差・隙間縮小の物理的可否について検討	—	○
		□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	特に間隔が大きい9番のりばに櫛状ゴムを整備済。他ホームについては安全対策実施時に検討。	—	○
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	渡り板配備済。適切な乗降介助に努める	—	維持更新
	10.ホームにおけ	◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	1番のりばに整備済	—	維持更新

●:特定事業、○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	る安全 対策		扉位置が異なる複数の車両が運行しているため、まず列車運用を含めて物理的可否について検討を行う	—	○
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	整備済	—	維持更新
		□線路側外のプラットホーム両端に転落防止柵を設置	整備済	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済	—	維持更新
		□バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	大型ベッドを設置済	—	維持更新
		◇バリアフリートイレの機能の分散化の検討	・男女トイレにもベビーベッド、ベビーチェア等を配置済 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き検討を行う	—	—
	12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	整備済	—	維持更新
		◇授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	整備スペースについてまず検討を行う	—	○
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	「南海アプリ」により運行状況等の情報を提供	—	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	旅客情報表示器、筆談器等を整備	—	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	13-2に加え、駅窓口や総合案内所における案内誘導に加え、必要に応じて声をかける等の取組を行っている	—	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※)

●:特定事業

なんば駅(Osaka Metro(御堂筋線))

◇: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	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇 降方向を知らせる設備の設置	整備済	—	維持更新
		□エスカレーターの行き先及び昇 降方向を知らせる設備の設置	更新に併せて順次 整備	後期	●
		□トイレの出入口付近において、男 女別等を知らせる案内装置の設 置	整備済	—	維持更新
		□ホーム上にある出入口に通ずる 階段位置を知らせる案内装置の 設置	整備済	—	維持更新
	3.案内・誘 導	□駅舎内での一貫した連続性のある案内誘導設備及び乗り換えや 周辺施設等への案内設備の設 置	整備済	—	維持更新
		□他施設及び他事業者・他路線への乗継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討	・改札内外に天吊、 壁付型等の案内標 示を設置済 ・大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続 き、検討を行う	—	—
		□移動等円滑化のための主要な 設備(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	ガイドラインに沿っ て整備済	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情 報の提供	サービス情報表示 器整備済	—	維持更新

●: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		◇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)]	・トイレ出入口付近に点字案内板及び音声案内装置を設置 ・音声案内付点字触知図設置	—	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)]	北西改札 ・券売機、改札機付近に係員呼出インターホンを設置 ・券面確認カメラを用いたICカード処理や券売機・改札機の遠隔操作などによりお客さま対応を実施 ・インターホンの設置場所が分かるように音声で誘導	—	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	—	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		☐ 精算機の構造や仕様を、障がいのある方が使用できるものとするよう検討	設置済 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(券売機に付いている呼び出しボタンを押すことで、券売機横通話口から駅務員と対面対応可能)	—	維持更新
	5. 拡幅改札口の設置	☐ 拡幅改札口の設置	整備済	—	維持更新
	6. エレベーター	☐ ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済	—	維持更新
		☐ 乗り換え経路の確保	公共用通路に接続することにより確保	—	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		◇ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討[対象:大規模駅]	整備済み ・地上～中改札口 ～1番線ホーム ・地上～南改札口 ～1番線ホーム ・地上～中改札口 ～2番線ホーム ・地上～南改札口 ～2番線ホーム	—	維持更新
		□大型化等の検討	大規模改良時に検討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済	—	維持更新
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済	—	維持更新
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	整備済	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	整備済	—	維持更新
	9.車両とホームとの隙間・段差	□隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討	ホーム床面の嵩上げ・櫛状ゴムの設置により、段差・隙間を縮小済み	—	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	足下灯整備済	—	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済	—	維持更新
	10.ホームにおける安全対策	◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	全番線整備済	—	維持更新
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	対象外(10-1により対応済み)	—	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		□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		維持更新
	11.トイレ	□バリアフリースイート(車椅子対応ト イレを含む)の設置	整備済	—	維持更新
		□バリアフリースイートへの大型ベッド の設置の検討	設置スペースが無 いため、大規模改 良時に検討	—	○
		◇バリアフリースイートの機能の分散 化の検討	・一般トイレに簡易 型オストメイト設置 済 ・大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続 き、検討を行う	—	—
	12.休憩設 備	□休憩設備を1以上設置	整備済	—	維持更新
		◇授乳室等やカームダウン/クール ダウンスペースの設置の検討	個室のような形態 での提供はセキュ リティ、スペースの 面からも困難であ るが検討する	—	○
そ の 他	13.情報提 供	□ウェブアクセシビリティを確保し たウェブサイト等による情報提供	ホームページでは、 音声読み上げ、文 字の大小、ふりがな の可否が選択可能	—	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

○: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※)
		□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

なんば駅(Osaka Metro(四つ橋線))

◇:一部駅とは、駅ごとに整備の必要性を含めて整備・検討を行うもの

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	1.視覚障 がい者誘 導用ブロッ ク	□車両の乗降口から公共通路までの移動動線上に敷設	整備済	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇降方向を知らせる設備の設置	整備済	—	維持更新
		□エスカレーターの行き先及び昇降方向を知らせる設備の設置	更新に併せて順次整備	前期	●
		□トイレの出入口付近において、男女別等を知らせる案内装置の設置	整備済	—	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	大規模改造工事に併せて整備予定	—	○
	3.案内・誘 導	□駅舎内での一貫した連続性のある案内誘導設備及び乗り換えや周辺施設等への案内設備の設置	整備済	—	維持更新
		□他施設及び他事業者・他路線への乗継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討	・改札内外に天吊、壁付型等の案内標示を設置済 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う	—	—
		□移動等円滑化のための主要な設備(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	ガイドラインに沿って整備済	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情報の提供	サービス情報表示器整備済	—	維持更新

●:特定事業、○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		◇移動等円滑化のための主要な設備の配置を音、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)]	・トイレ出入口付近に点字案内板及び音声案内装置を設置 ・音声案内付点字触知図設置	—	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)]	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	今後、順次対応予定	—	○
		□精算機の構造や仕様を、障がいのある方が使用できるものとするよう検討	設置済 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

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		□障がいの特性に応じた操作性を確保し、遠隔対応型等、双方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(券売機に付いている呼び出しボタンを押すことで、券売機横通話口から駅務員と対面に対応可能)	—	維持更新
	5.拡幅改札口の設置	□拡幅改札口の設置	整備済	—	維持更新
	6.エレベーター	□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保	公共用通路に接続することにより確保	—	維持更新
		◇ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討[対象:大規模駅]	整備済 ・地上(マルイト難波ビル)～北改札口～ホーム ・地上(OCATビル)～北改札口～ホーム	—	維持更新
		□大型化等の検討	大規模改良時に検討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済	—	維持更新
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済	—	維持更新
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	整備済	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	整備済	—	維持更新
	9.車両とホームとの隙間・段差	□隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討	車両更新時(低床化)やホーム床改造工事(ホーム床面の嵩上げ・櫛状ゴムの設置)に伴い対応予定	—	○

○: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		□構造上の理由によりプラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	対象外(9-1により整備予定)	—	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済	—	維持更新
		◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	全番線に整備予定	令和6年度	●
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	対象外(10-1により対応済み)	—	—
		□線路側外のプラットホーム両端に転落防止柵を設置	整備済	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリースイート(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済	—	維持更新
		□バリアフリースイートへの大型ベッドの設置の検討	設置スペースが無いため、大規模改良時に検討	—	○
		◇バリアフリースイートの機能の分散化の検討	・一般トイレに簡易型オストメイト設置済 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う	—	—
	12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	整備済	—	維持更新
		◇授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	個室のような形態での提供はセキュリティ、スペースの面からも困難であるが検討する	—	○
その他	13.情報提供	□ウェブアクセシビリティを確保したウェブサイト等による情報提供	ホームページでは、音声読み上げ、文字の大小、ふりがなの要否が選択可能	—	継続実施

●: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		□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※)
			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

なんば駅(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	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇 降方向を知らせる設備の設置	更新に併せて順次 整備	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	整備済	—	維持更新
		□トイレの出入口付近において、男 女別等を知らせる案内装置の設 置	整備済	—	維持更新
		□ホーム上にある出入口に通ずる 階段位置を知らせる案内装置の 設置	大規模改造工事に 併せて整備予定	—	○
	3.案内・誘 導	□駅舎内での一貫した連続性のある 案内誘導設備及び乗り換えや 周辺施設等への案内設備の設 置	整備済	—	維持更新
		□他施設及び他事業者・他路線へ の乗継ぎ経路等へのわかりやす い案内設備の設置の検討	・改札内外に天吊、 壁付型等の案内標 示を設置済 ・大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続 き、検討を行う	—	—
		□移動等円滑化のための主要な 設備(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	ガイドラインに沿っ て整備済	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情 報の提供	サービス情報表示 器整備済	—	維持更新

●:特定事業、○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		◇移動等円滑化のための主要な設備の配置を音、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)]	・トイレ出入口付近に点字案内板及び音声案内装置を設置	—	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)]	対象外	—	—
	4.切符の購入	□車椅子使用者に配慮した蹴込み構造の検討	整備済	—	維持更新
		□精算機の構造や仕様を、障がいのある方が使用できるものとするよう検討	設置済 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

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		□障がいの特性に応じた操作性を確保し、遠隔対応型等、双方向のコミュニケーションが可能な仕様の券売機等の設置を検討	整備済(券売機に付いている呼び出しボタンを押すことで、券売機横通話口から駅務員と対面に対応可能)	—	維持更新
	5.拡幅改札口の設置	□拡幅改札口の設置	整備済	—	維持更新
	6.エレベーター	□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保	公共用通路に接続することにより確保	—	維持更新
		◇ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討[対象:大規模駅]	整備済 ・地上～御堂筋線中改札口～御堂筋線1番線及び2番線ホーム～千日前線ホーム ・地上～四つ橋線北改札口～千日前線連絡通路～千日前線ホーム	—	維持更新
		□大型化等の検討	大規模改良時に検討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済	—	維持更新
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済	—	維持更新
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	整備済	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	整備済	—	維持更新
駅 舎	9.車両とホームとの隙間・段差	□隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討	ホーム床面の嵩上げ・櫛状ゴムの設置により、段差・隙間を縮小済み	—	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
		□構造上の理由によりプラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	対象外(9-1により整備済)	—	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済	—	継続実施
	10.ホームにおける安全対策	◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	全番線整備済	—	維持更新
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	対象外(10-1により対応済み)	—	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	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリースイート(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済	—	維持更新
		□バリアフリースイートへの大型ベッドの設置の検討	設置スペースが無いため、大規模改良時に検討	—	○
		◇バリアフリースイートの機能の分散化の検討	・一般トイレに簡易型オストメイト設置済 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う	—	—
	12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	整備済	—	維持更新
		◇授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	個室のような形態での提供はセキュリティ、スペースの面からも困難であるが検討する	—	○
その他	13.情報提供	□ウェブアクセシビリティを確保したウェブサイト等による情報提供	ホームページでは、音声読み上げ、文字の大小、ふりがなの要否が選択可能	—	継続実施

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

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

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

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

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

5-5-2 整備等の方針

次のとおり整備等方針を定めます。

■バス車両及びタクシー車両の整備等の方針

(基本的な考え方)

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

(車両)

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

5-5-3 整備等の内容

■バス車両の整備等の内容

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

●:特定事業、○:関連事業

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

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

●:特定事業、○:関連事業

整備項目	整備・取組内容		整備区分	関係者
心のバリアフリー	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	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※)	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	○	阪神バス
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	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※)	
	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、○:関連事業

整備項目	整備・取組内容		整備 区分	関係者
心のバリアフリー	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、○:関連事業

整備項目	整備・取組内容		整備区分	関係者
心のバリアフリー		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

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

■タクシー車両の整備等の内容

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

●：特定事業、○：関連事業

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

5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容

5-6-1 はじめに

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

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

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

■整備延長、整備率等

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

5-6-2 整備等の方針

■道路・交差点の整備等の方針

整備項目		整備等の方針（□：全地区共通、◇：一部地区）
歩行空間の整備	歩道の新設	□(1-1)歩道を新設する場合には、沿道条件などを考慮した上で、幅員、勾配、段差などについてバリアフリー化された歩道を整備する。
	歩道の改良	□(1-2)歩道の段差解消、勾配の改善、拡幅等は、必要に応じて地元合意を得ながら、整備を進める。幅員については、車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の設置を検討する。
案内・誘導施設の整備	視覚障がい者誘導用ブロック	□(2-1)視覚障がい者誘導用ブロックは、生活関連経路に敷設する。また、危険回避のために必要と判断される箇所についても敷設する。なお、管理境界部等において連続的に敷設されていない箇所については連続的な敷設について検討する。 □(2-2)音響信号機等が設置された交差点部では、押しボタンが操作できる位置まで誘導用ブロックの敷設を検討する。 □(2-3)生活関連施設に面する道路について、施設との境界部まで視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を検討する。 □(2-4)視覚障がい者誘導用ブロックの色は、黄色を基本とする。ただし、周辺の状況により都市景観等を考慮する必要がある場合には、輝度比を考慮した上で、黄色以外の認識しやすい色も可能とする。また、視覚障がい者誘導用ブロックと舗装面の模様との区別が付きにくいことがないように舗装のデザインを工夫する。 □(2-5)また、通路片側の視覚障がい者誘導用ブロックだけでは円滑な移動が困難となるような人通りの多い地下街や広幅員通路においては、人の流れに乗って移動できるよう、視覚障がい者誘導用ブロックを通路の両側に敷設することも検討する。 ◇(2-6)踏切道手前部に、点状ブロックによる注意喚起を行う。また、踏切道内においては、視覚障がい者が車道や線路に誤って進入することを防ぐとともに踏切の外にいと誤認することを回避するため、誘導表示の設置を検討する。

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

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

5-6-3 地区における整備等の内容

■道路・交差点の整備等の内容

(1) 道路

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	路線名	区分	整備時期	関係者
1. 歩道の整備改良 ※1	□歩道の有効幅員の確保(2.0m 以上確保)、段差解消、勾配の改善、舗装面の改善、横断勾配の改善などの実施	恵美須南森町線 南北線 西横堀東岸線 浪速区第9033号線 浪速区第9205号線 浪速区第9210号線 浪速区第8910号線 浪速区第9034号線 浪速鶴町線 浪速区第9202号線 浪速区第2000-01号線 難波境川線 浪速区第2813号線 大阪伊丹線 玉造西九条線 浪速区第8947号線 浪速区第8948号線 浪速区第8952号線 大阪枚岡奈良線 国道25号	維持更新	—	国土交通省 大阪市(道路管理者)
	□横断勾配の改善の検討	南堀江大通線	○	—	大阪市(道路管理者)
	□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検討	浪速区第9033号線 住吉橋線 上大和橋西道頓堀線 浪速区第9039号線 浪速区第9042号線 新金比羅前筋線	○	—	大阪市(道路管理者)

○:関連事業

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)		路線名	区分	整備時期	関係者
2. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設 ※1	□視覚障がい者誘導用ブロックの敷設		恵美須南森町線 西横堀東岸線 浪速区第9033号線 浪速区第9205号線 浪速区第9210号線 浪速区第8910号線 浪速区第9034号線 浪速鶴町線 浪速区第9202号線 浪速区第2000-01号線 難波境川線 浪速区第2813号線 大阪伊丹線 玉造西九条線 浪速区第8947号線 浪速区第8948号線 浪速区第8952号線 大阪枚岡奈良線 国道25号	維持更新	—	国土交通省 大阪市(道路管理者)
			南堀江大通線 南北線	●	後期	大阪市(道路管理者)
	□視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討		浪速区第9033号線 住吉橋線 上大和橋西道頓堀線 浪速区第9039号線 浪速区第9042号線 新金比羅前筋線	○	—	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
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		浪速区第9033号線 住吉橋線 上大和橋西道頓堀線 浪速区第9039号線 浪速区第9042号線 新金比羅前筋線	○	—	大阪市(道路管理者)
4. 歩行空間の整備	□横断歩道箇所等における車道との接続部の歩車道境界部の段差構造について、当事者も参加する検討の場の設置を検討する(全地区の共通の方針を検討)			○	—	大阪市(道路管理者)
5. 駅前広場	バス停	路線図、時刻表、乗り場等の案内のわかりやすさ、見やすさの改善		維持更新	—	大阪シティバス
		上屋、ベンチの設置の検討		維持更新	—	大阪シティバス 大阪市(道路管理者)

●特定事業、○:関連事業

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)		路線名	区分	整備時期	関係者
	タクシー乗り場	上屋の設置の検討		○	—	大阪タクシーセンター
		乗場の歩道部分の車道に対する高さの検討		維持更新	—	大阪タクシーセンター 大阪市(道路管理者)

○: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) 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	—	大阪市(道路管理者) 国土交通省

(3) 歩道上障害物

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備時期	関係者
1.放置自転車等歩道上障害物の撤去	□現行の「大阪市自転車等の駐車の適正化に関する条例」等の活用や鉄道駅周辺における放置自転車に関する全市的な取り組みの中で、特にバス停留所等や鉄道駅出口付近及びエレベーター付近の重点的放置自転車対策の実施	継続実施	—	大阪市(道路管理者) 国土交通省
	□商品・看板等の歩道へのはみ出しに対する是正の指導・撤去の推進			

(4) 乗り換え経路

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備 時期	関係者
1. 視覚障がい者 誘導用ブロックの 敷設	◇乗り換え経路での視覚障がい者誘導用 ブロックの敷設	維持更新	—	大阪市(道 路管理者)
2. 地上と地下の 連続性	◇民間施設の既存エレベーターの活用の 推進など、多様な手法により、可能な限 り遠回りとならないよう地上と地下の連 続性を確保	維持更新	—	鉄軌道事業 者 バス事業者
	◇地下2階(近鉄大阪難波駅東改札口及 び OsakaMetro 千日前線なんば駅東 改札)と地下1階の動線確保(上下移 動)の検討	—	—	鉄軌道事業 者(近鉄)
3. 案内・誘導	◇わかりやすい案内・誘導の検討	—	—	大阪市(道 路管理者) 鉄軌道事業 者(JR 西日 本、Osaka Metro、近 鉄、南海) 大阪地下街

(5) 交差点

整備項目	整備等の内容	路線名	区分	整備 時期	関係者
1. 既設信号の 改良・改善	地域要望等を踏まえた主要 な経路上での音響信号機 等の設置を検討(その他:歩 車分離信号化、歩行者用信 号秒数の確保、歩行者用信 号灯器の設置・増設、高輝 度道路標識等の設置、信号 現示の改善)	恵美須南森町線 南北線 西横堀東岸線 浪速区第9033号線 浪速区第9205号線 浪速区第9210号線 浪速区第8910号線 浪速区第9034号線 難波境川線 大阪伊丹線 玉造西九条線 浪速区第8947号線 大阪枚岡奈良線 国道25号	維持 更新	—	公安委員会

整備項目	整備等の内容	路線名	区分	整備時期	関係者
		国道 25 号(難波交差点)	○	—	公安委員会
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	恵美須南森町線 大阪枚岡奈良線	維持更新	—	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 □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	—	大阪地下街

(8) 心のバリアフリー

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備時期	関係者
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

●:特定事業

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

5-7 建築物・都市公園の整備方針及び整備内容

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

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

■建築物・都市公園の整備方針

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

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

6. 心のバリアフリーの推進

6-1 教育啓発事業の位置づけ

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

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

法改正の趣旨を踏まえ、市民や関係者が、高齢者、障がい者や SOGIESC の多様性等を理解し、高齢者、障がい者等の施設の利用等を妨げないことのみならず、移動等の円滑化を積極的に支援するよう、ソフト面の取組を強化する必要があります。

「心のバリアフリー」

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

<「心のバリアフリー」を体現するためのポイント>

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

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

6-2 教育啓発事業の取組方針

■教育啓発（心のバリアフリー）の取組方針

（基本的な考え方）

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

※参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

6-3 教育啓発事業の取組内容

取組区分は次のとおりです。

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

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

■教育啓発事業の取組内容

(概要:対象区域は大阪市内)

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

●:特定事業、○:関連事業

(大阪市の取組:対象区域は大阪市内)

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

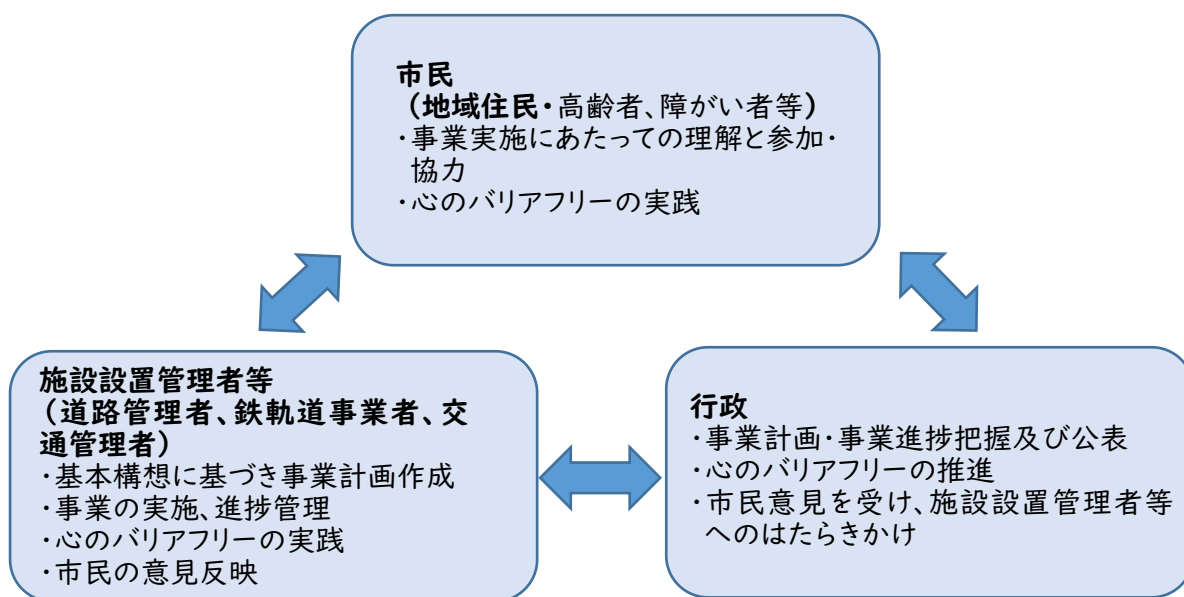
●:特定事業

7. 基本構想の推進及び継続的な改善

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

① 行政、施設設置管理者等、市民の連携、協力による推進

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



② 継続的な改善

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

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



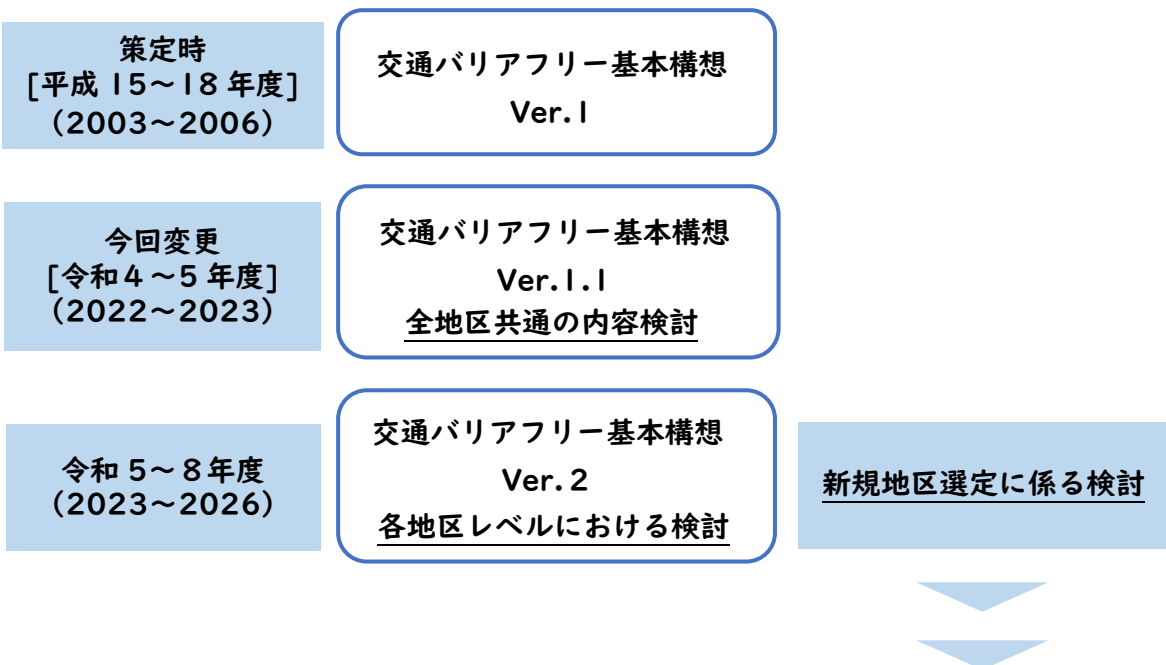
③ 基本構想の推進体制

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

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

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

（参考）今回の基本構想変更のイメージ



参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

■対象者

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

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国土交通省道路局、R4.6）

出典：交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

■主な特性(より具体的なニーズ)

高齢者	・階段、段差の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・視覚・聴覚能力の低下により情報認知やコミュニケーションが困難 など
肢体不自由者 (車椅子使用者)	- 車椅子の使用により ・階段、段差の昇降が不可能 ・移動及び車内で一定以上のスペースを必要とする ・座位が低いため高いところの表示が見にくい ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・脳性まひなどにより言語障害を伴う場合がある など
肢体不自由者 (車椅子使用者以外)	杖、義足・義手、人工関節などを使用している場合 ・階段、段差や坂道の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・片まひがある場合、トイレの戸が右開きか左開きかで使いにくいことがある など
内部障害者	・外見からは気づきにくい ・急な体調の変化により移動が困難 ・疲労しやすく長時間の歩行や立っていることが困難 ・オストメイト(人工肛門、人工膀胱造設者)によりトイレに専用設備が必要 ・障害によって、酸素ボンベ等の携行が必要 など
視覚障害者	- 全盲以外に、弱視(ロービジョン)者や色覚異常により見え方が多様であることから ・視覚による情報認知が不可能あるいは困難 ・空間把握、目的場所までの経路確認が困難 ・案内表示の文字情報の把握や色の判別が困難 ・白杖を使用しない場合など外見からは気づきにくいことがある など
聴覚・言語障害者	- 全聾の場合、難聴の場合があり聞こえ方の差が大きいため ・音声による情報認知やコミュニケーションが不可能あるいは困難 ・音声・音響等による注意喚起がわからないあるいは困難 ・発話が難しく言語に障害がある場合があり伝えることが難しい ・外見からは気づきにくい など
知的障害者	- 初めての場所や状況の変化に対応することが難しいため ・道に迷ったり、次の行動を取ることが難しい場合がある ・感情のコントロールが困難でコミュニケーションが難しい場合がある ・情報量が多いと理解しきれず混乱する場合がある ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・読み書きが困難である場合がある ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
精神障害者	- 状況の変化に対応することが難しいため ・新しいことに対して緊張や不安を感じる ・混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・ストレスに弱く、疲れやすく、頭痛、幻聴、幻覚が現れることがある ・服薬のため頻繁に水を飲んだりすることからトイレに頻繁に行くことがある ・外見からは気づきにくい ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など

発達障害者	・注意欠陥多動性障害(AD/HD)等によりじっとしていられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動が出る場合がある ・広汎性発達障害等により特定の事柄に強い興味や関心、こだわりを持つ場合がある ・反復的な行動を取る場合がある ・学習障害(LD)等により読み書きが困難である場合がある ・他人との対人関係の構築が困難 ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
高次脳機能障害者	・半側空間無視や注意障害がある場合、歩道等を移動する際に転落や人・ものにぶつかる危険がある ・注意障害などにより、必要な情報を見つけるのが難しいことがある ・失語や失認などにより、案内や表示を見ても内容が理解できないことがある ・記憶障害や地誌的障害などにより、道順や経路、目印が覚えられないことがあるなど
妊産婦	妊娠していることにより ・歩行が不安定(特に下り階段では足下が見えにくい) ・長時間の立位が困難 ・不意に気分が悪くなったり疲れやすいことがある ・初期などにおいては外見からは気づきにくい ・産後も体調不良が生じる場合がある など
乳幼児連れ	ベビーカーの使用や乳幼児を抱きかかえ、幼児の手をひいていることにより ・階段、段差などの昇降が困難(特にベビーカー、荷物、幼児を抱えながらの階段利用は困難である) ・長時間の立位が困難(子どもを抱きかかえている場合など) ・子どもが不意な行動をとり危険が生じる場合がある ・オムツ交換や授乳できる場所が必要 など
外国人	日本語が理解できない場合は ・日本語による情報取得、コミュニケーションが不可能あるいは困難 など
LGBTQ+	レズビアン(女性同性愛者)、ゲイ(男性同性愛者)、バイセクシュアル(両性愛者)、トランスジェンダー(生まれた時に割り当てられた性別と、性自認が一致していない人)、クエスチョニング(自分自身のセクシュアリティを決められない、分からない、または決めない人)等、性的マイノリティ(性的少数者)のこと。 性別表示のないトイレは、一部のトランスジェンダーや男女どちらのトイレも使いにくいと感じている人や、異性介助の人々にとって使いやすい。また、例えば他国では同性同士が結婚することや子どもを持つことは、もはや珍しいことではなくなっている。そうした人々が疎外感や不利益を感じることをのないよう、家族・カップルなどの在り方が多様化していることを前提とした対応が必要である。
その他	一方で、どのような見た目であるかや行動障害の有無に関わらず、全ての人が排除されない安全なトイレ環境が求められています。 ・一時的なけがの場合(松葉杖やギブスを使用している場合など含む) ・難病、一時的な病気の場合 ・重い荷物、大きな荷物を持っている場合 ・初めての場所を訪れる場合(不案内) など

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン(国土交通省道路局、R4.6)

出典：交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

参考資料2：策定時の基本構想に基づく特定事業等の実施状況に係る評価 (地区別)詳細

本市では、平成12年に施行された交通バリアフリー法に基づき、平成15年4月から平成18年4月にかけて、「難波地区」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、特定事業を中心に難波地区基本構想に掲げられたバリアフリー化整備の実施等について、調査、分析及び評価を行いました。

なお、段階評価は進捗率に応じ、以下の5段階としました。

段階評価	進捗率（2003年基準（※））
A：整備済み	100%
B：概ね整備済み	90%以上 100%未満
C：整備が比較的進んでいる	70%以上 90%未満
D：整備が比較的進んでいない	50%以上 70%未満
E：整備が進んでいない	50%未満

（※）本評価は、基本構想策定時の整備基準に基づく事業の実施状況を示しています。

評価の時点は、令和3年3月末時点の事業の進捗状況です。

○ 特定事業

Ⅰ 駅舎

（Ⅰ）難波地区における整備内容及び進捗状況〔対象：6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 33% E	6 駅 100% A	6 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% —	1 駅 17% —	2 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 17% E	2 駅 33% E	6 駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
		異常時に改札付近等で掲示を行う	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 駅 100% A
4	券売機	車椅子使用者に配慮した蹴込みの構造等の検討。それ以外の細部の仕様は更新時期等に合わせ整備に努める※2	1 駅 17% —	4 駅 67% —	4 駅 67% —
5	改札口	拡幅改札口の設置	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 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	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 駅 100% A
		乗り換え経路の確保 [対象:60 駅]	5 駅 83% C	6 駅 100% A	6 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	2 駅 33% E	5 駅 83% C	5 駅 83% C
8	ホームにおける 列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 駅 100% A
9	車両とホーム との隙間・段差	ホーム構造や車両構造について検討を行う※2	0 駅 0% —	0 駅 0% —	1 駅 17% —
		渡り板を配備	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 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	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	1 駅 17% E	4 駅 67% D	6 駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
		線路側外のプラットフォーム両端に警告ブロックを敷設	4 駅 67% D	6 駅 100% A	6 駅 100% A
11	トイレ	車椅子対応トイレの設置	6 駅 100% A	6 駅 100% A	6 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	3 駅 50% D	4 駅 67% D	6 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（2021）年3月末時点）は別添1のとおり。

※2 整備内容が「検討」となっているため、整備駅数、整備駅の割合は参考値。

（2）評価

整備内容として11の整備項目について18事業を定めており、整備内容が「検討」の3事業を除いた15事業について評価している。対象となる6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11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、案内・誘導、階段手すりの行先の点字表示、ホームにおける列車案内や渡り板の配備、ホーム端部における連続した警告ブロックの敷設、車椅子対応トイレ（バリアフリートイレ）についても、全駅において整備済み（評価A）となっています。

このように、基本構想を作成した時点では検討事項となっていた事業を含め、一部の事業について整備が完了していない駅舎があるものの、基本構想を作成した当時（平成15（2003）年4月時点）に比べると、大幅にバリアフリー化されており、高齢者、障がい者等の鉄軌道による移動にあたり必要とされる整備が一定の水準まで進んでいる状況にあることから、高齢者、障がい者等の移動等に係る身体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]

「階段の踏面端部の容易な識別」

難波駅（南海電気鉄道）は、大階段他は対応済みで、ホーム階段等について継続検討中であり
ます。

[基本構想作成時に検討事項となっていたもの]

「音案内」

駅舎の大規模な改良時などに整備が行われています。

「券売機の蹴込み構造」

券売機の更新時や駅舎の大規模な改良時などに整備が行われているものの、構造上、整備
が難しい駅舎もあります。

「車両とホームの隙間・段差」

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

(3) 今後の課題

階段の踏面端部の容易な識別が未整備となっている駅舎については、平成 22 年度までに
完了する計画であったことから、鉄道事業者において、改めて事業を行うための計画を作成し、
整備を図る必要があります。

また、基本構想を作成した当時では検討事項となっていた3事業（音案内、券売機の蹴込み
構造、車両とホームの隙間・段差）については、施設の大規模な改良を行う時期や今後の技術
開発の動向等を勘案しながら、長期的な視点で引き続き整備を促進していく必要があります。

加えて、高齢者、障がい者等の移動にあたり、駅舎は重要な施設となることから、令和2
（2020）年 12 月の国の移動等円滑化の促進に関する基本方針の改正において、大規模な鉄
軌道駅における当該駅の状況等を踏まえた可能な限りのバリアフリールートの複数化や鉄軌道
駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの可動式ホー
ム柵等の整備の加速化など、新たな目標が定められたことなどを踏まえ、各駅舎の状況等も勘
案しつつ、更なるバリアフリー化に向け、新たな整備内容について検討を行っていく必要があり
ます。

2 鉄道車両

(1) 整備内容

	整備項目	整備内容
1	車椅子スペースの確保	新造車両は、1 列車に 1 箇所以上設置。既存車両は、可能な限り設置に努める。
2	行先等の案内表示装置	新造車両は、車外から行先、種別が、車内から行先、種別、次停車駅名がわかる表示装置を設置。
3	車両間の転落防止装置	新造車両は、設置。既存車両は、可能な限り設置に努める。

(2) 進捗状況

令和3(2021)年3月末時点では、各鉄軌道事業者^{※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ないが、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) 難波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	難波	14.91 km	3.00 km 20% E	11.01 km 74% C	14.31 km 96% B

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

※² 視覚障がい者誘導用ブロックの設置延長

(3) 評価

難波地区は、令和3(2021)年3月末時点でB評価であり整備済みとはなっていませんが、整備延長は向上し、道路のバリアフリー化整備が着実に進められており、高齢者や障がい者等の歩行環境の改善が図られています。

現在、主要な経路のうち未整備となっている区間には、浪速区第9033号線のように歩道がない区間などがあります。

(4) 今後の課題

難波地区の主要な経路についてバリアフリー化が図られるよう、引き続き整備を行っていく必要があります。現在、主要な経路のうち歩道がないなどにより視覚障がい者誘導用ブロックが敷設できない区間があり、そのような区間においては、新たに歩道の整備等が必要となります。歩道の整備等にあたっては、地域の合意形成を図ったうえで検討を進める必要があることから、長期的な視点で引き続き整備方法等を検討していく必要があります。

また、重点整備地区内において高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する施設(生活関連施設)の廃止や移転、鉄道新線建設や新たな建築など地区の状況が変化していることを踏まえ、バリアフリー化を図る必要がある経路(生活関連経路)の削除や変更、追加について検討する必要があります。

4 交差点

(1) 実施する道路の区間

基本構想における「主要な経路」（地下街等の地上道路以外の経路は除く。）

(2) 整備内容

- ・主要な経路上にある必要な交差点における、既設信号機への音響信号機（視覚障がい者用付加装置、音響式歩行者誘導付加装置等）の整備
- ・高齢者や身体障がい者等が通常の横断に要する歩行者用信号秒数の確保
- ・反射材等を用いた高輝度道路標識、道路標示の設置
- ・移動円滑化を阻害する違法駐車等を防止するための事業を重点的に推進
- ・必要な既設信号機への歩行者用信号灯器の設置・増設

(3) 進捗状況

継続的に実施する違法駐車等を防止するための事業を除き、平成 23（2011）年3月末までに全ての整備が完了しています。

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

(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を除く)のうちノンステップバスの占める割合に幅があるものの、7事業者全体では約63%となっています。

大阪市内で乗合バスを運行する事業者全体でみると、乗合バス車両(基準適用除外認定車両等は除く)のうちノンステップバスの占める割合は、7割を超える状況となっています。

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

2 鉄軌道駅間の乗換経路等の視覚障がい者誘導用ブロックの敷設

難波地区の主要な乗り換え経路及び地下街には、全て視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されています。

3 官公庁施設などの案内・誘導

鉄軌道駅出入口から案内対象施設までの経路を適切に誘導するため、当該施設が設定している誘導経路を基本として、他の官公庁及び各鉄軌道事業者が設置している地図等との連携に配慮し、鉄軌道駅地上出入口に歩行者案内標識及び分岐点に案内標識が整備されています。

4 その他の施設のバリアフリー化

(1) 地上と地下の連続性の確保

地上と地下の移動において可能な限り遠回りとならないよう地下街に接続する民間建築物においてエレベーターの設置が行われている。

○ ソフト面の取組

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

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

Ⅰ 鉄軌道事業者による取組

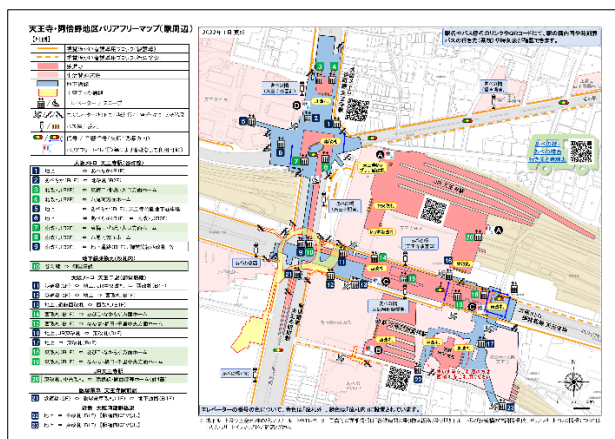
- ・充実した案内誘導サービスの提供
- ・ホームページにおけるバリアフリー施設の状況などの情報提供
- ・職員に対する職員研修の実施、対応マニュアルの整備 など

2 道路管理者、交通管理者等による取組

- ・放置自転車対策
- ・違反広告物対策
- ・「迷惑駐車防止に関する条例」に基づく駐車マナーの向上 など

3 その他啓発などの取組

- ・エレベーター、トイレ等バリアフリー施設の状況のわかりやすい情報提供



〔バリアフリーマップ〕



〔ハートフル Web〕

- ・「あいサポート運動」※¹の実施
- ・市民を対象とした各種学習会の開催
- ・学校教育における「総合的な学習の時間」等での取組
- ・中学生・高校生を対象とした「わがまちのやさしさ発見」レポート※²の募集 など

※¹ 多様な障がいの特性や障がいのある人への必要な配慮などを理解して、困っている様子を見かけたら、一声かけるなどちょっとした手助けや配慮をすることで、誰もが住みやすい地域社会（共生社会）を目指す運動

※² まちの建物や公共交通機関などを自ら調査・発見し、そのやさしさをまとめたレポート

○ 今後の検討課題

駅舎に関して整備内容として掲げられた事項（検討事項となっているものを除く。）について、概ね整備が行われるとともに、鉄道車両に関する整備内容についても、新造時や大規模な改修の時期などを捉えて整備が行われています。加えて、道路に関して整備済みであるとともに、交差点に係る整備内容についても全ての整備が行われるなど、着実に重点整備地区のバリアフリー化が進展し、高齢者や障がい者等の移動等の円滑化が一定図られています。今後も、未整備となっている事業について、各事業者において整備が行われるよう取り組み、引き続き重点整備地区のバリアフリー化を図っていく必要があります。

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

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

(別添1)

○ 難波地区における駅舎の整備内容及び進捗状況[対象:6駅※1](令和3(2021)年3月末時点)

	整備項目	整備内容	JR難波(JR西日本)	大阪難波(近鉄)	難波(南海)	なんば(Osaka Metro(御堂筋線))	なんば(Osaka Metro(四つ橋線))	なんば(Osaka Metro(千日前線))
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検討	○	○	○	○	○	○
9	車両とホームとの隙間・段差	ホーム構造や車両構造について検討を行う						○
		渡り板を配備	○	○	○	○	○	○
10	ホームにおける安全対策	ホーム縁端付近に連続して警告ブロックを敷設	○	○	○	○	○	○
		線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	○	○	○	○	○	○
		線路側外のプラットホーム両端に警告ブロックを敷設	○	○	○	○	○	○
11	トイレ	車椅子対応トイレの設置	○	○	○	○	○	○
		今後設置するトイレの多機能化	○	○	○	○	○	○

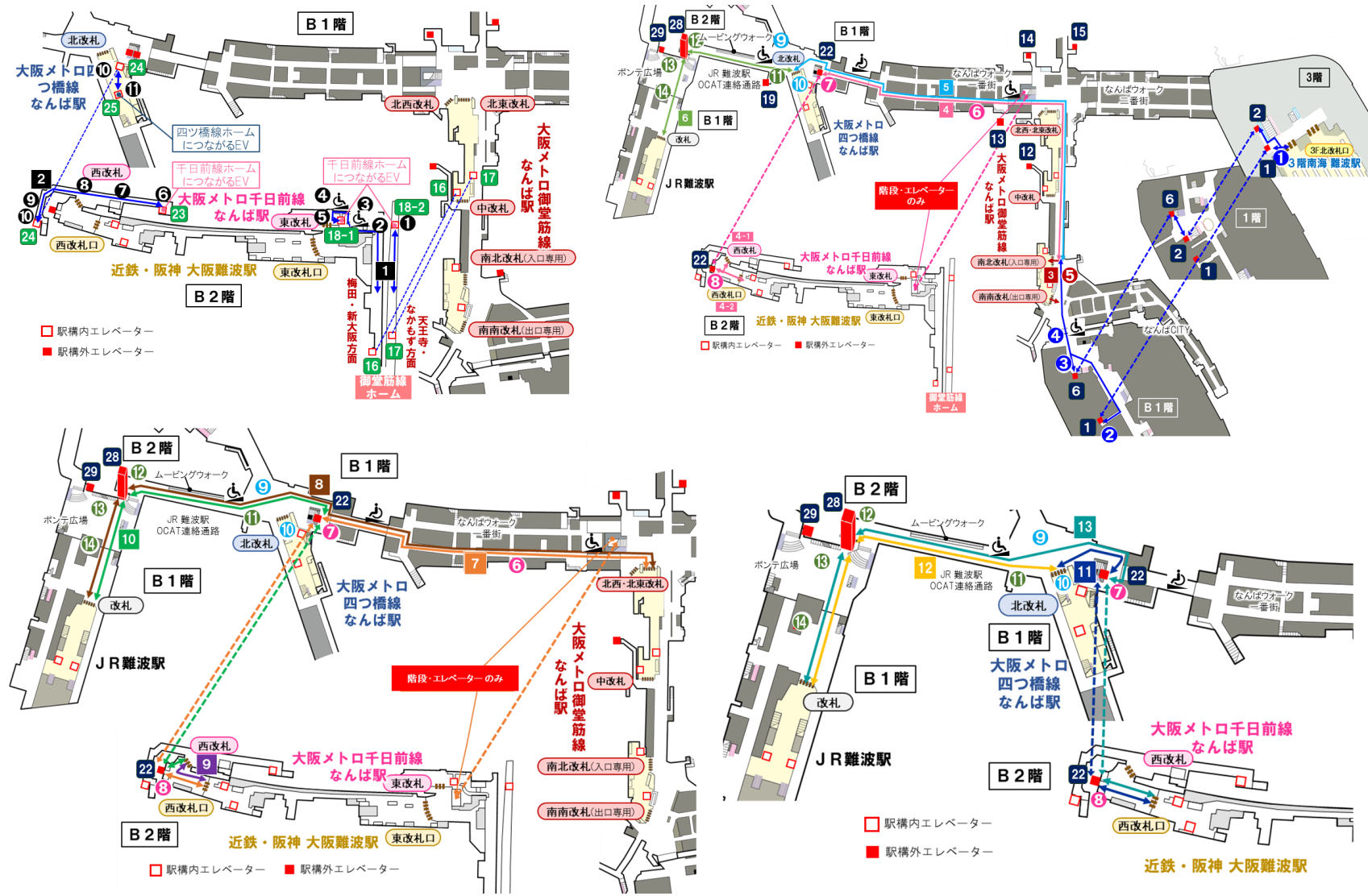
※1 特定事業計画の進捗状況の報告駅別(大阪市高速電気軌道(株)について路線別)で集計。

(別添2)

○ 難波地区における主要な経路の整備状況(令和3(2021)年3月末時点)

地区		路線名	延長(km)	整備延長(km)	整備率
難波	1	恵美須南森町線	1.30	1.30	92%
	2	南北線	1.90	1.74	100%
	3	西横堀東岸線	0.40	0.40	68%
	4	浪速区第9033号線	1.20	0.81	100%
	5	浪速区第9205号線	0.20	0.20	100%
	6	浪速区第9210号線	0.50	0.50	100%
	7	浪速区第8910号線	0.50	0.50	92%
	8	浪速区第9034号線	0.20	0.20	100%
	9	浪速鶴町線	0.70	0.70	100%
	10	浪速区第9202号線	0.10	0.10	100%
	11	浪速区第2000-01号線	0.20	0.20	100%
	12	難波境川線	0.90	0.90	100%
	13	浪速区第2813号線	1.50	1.50	100%
	14	大阪伊丹線	1.40	1.35	96%
	15	玉造西九条線	1.30	1.30	100%
	16	浪速区第8947号線	0.30	0.30	100%
	17	浪速区第8948号線	0.20	0.20	100%
	18	浪速区第8952号線	0.10	0.10	100%
	19	大阪枚岡奈良線	0.60	0.60	100%
	20-1	国道25号	0.80	0.80	100%
	20-2	国道25号	0.61	0.61	100%
難波地区合計			14.91	14.31	96%

参考資料3：乗り換え経路図



付属資料 1: 難波地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯

難波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:難波地区ワークショップの開催概要

難波地区のワークショップは、現地確認を含め計 3 回実施した。

(1) 第 1 回ワークショップの開催概要

日程	令和 6 年 8 月 29 日(木) 15 時 00 分～17 時 00 分
場所	中央区役所 7 階 会議室
参加者	当事者:15 名 事業者:11 名
議題	(1) 基本構想の変更原案について (2) 第 2 回ワークショップ(現地確認等)の実施計画について

■当日の様子



(2) 第2回ワークショップの開催概要(現地確認)

日程	令和6年9月6日(金)9時00分～12時00分
現地確認ルート	① ビックカメラ難波店前～Osaka Metro 難波駅(千日前線)へ至るルート:13名 ② 大野記念病院前～大阪シティエターミナルビル(OCAT)へ至るルート:12名 ③ 南海なんば駅 3F 改札前～難波御堂筋センタービル(地下)へ至るルート:21名
意見交換場所	難波市民学習センター
議題	(1) 現地確認等によるバリアフリー整備に係る実施状況と課題の確認 (2) 現地確認等のまとめ

(メンバー構成)

肢体障がい	視覚障がい	聴覚障がい	知的・発達・精神	高齢	LGBTQ+	その他(地域・有識者等)	事業者	事務局	合計
5	3	1	0	2	2	4	13	16	46

■現地確認の様子



(3) 第 3 回ワークショップの開催概要

日程	令和 6 年 12 月 12 日(木) 10 時 00 分～12 時 00 分
場所	中央区役所 7 階 会議室
参加者	当事者：17 名 事業者：11 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：難波地区ワークショップ等における主な意見と対応

ワークショップで実施した当事者等意見聴取における、バリアフリー整備の現状に関する意見と対応は次の通りです。

■ 駅舎に関する項目（現地確認実施範囲内）

（上段）：令和 12 年もしくは令和 17 年までに対応できる内容

（下段）：対応できない場合、その理由

下線部：基本構想への反映を調整中の内容。その他個別対応の内容。

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第 3 回 WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
地区 のバリ アフリ ー化 方針	1	難波は商店街と川が有名であるが、基本構想から記載がなくなっている。基本構想の変更にあたって取り扱いが変わる等あるのか。（現基本構想では、道頓堀側のあたりを「水辺整備範囲」ということで示されていた。川があって、商店街があるというのは難波の特徴であるし、川が障がい者にとってアプローチしやすいのはとてもよいことで親水面でも安らぐ空間である。川の横の道だからといって生活関連経路にはならないという意味で今回その範囲は外しているという理解でよいか。）													生活関連経路については、現行基本構想の経路設定の考え方を基本とし、4－2生活関連経路設定のとおり、設定しています。	●
生活 関連 施設	2	高齢者や障がい者が普段利用する支援センターや、災害時の避難場所になる小中学校を生活関連施設として追加するべきである。													第8回推進協議会資料Ⅰ（大阪市HPに掲載）を参照してください。	
															－	
生活 関連 施設	3	生活関連施設が増えるとのことだが、具体的には検討中か。													検討中の施設が、第Ⅰ回ワークショップでお示した変更原案に書いてあります。	
															－	
視覚 障がい者 誘導 用ブ ロック	4	南海なんば駅改札からの点字ブロックはEVへと誘導しているが、ブロックの位置が悪いため改善した方が良い（補助者が横を歩きにくい）			具体的な改善箇所を再度確認の上、対応を検討する											
					－											

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考	
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバス	タクシーセンター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街(株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局(事務局)	※第3回WSで改めていただいた意見	
視覚障がい者誘導用ブロック	図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について																
	5	JR 難波駅の改札へ誘導する点字ブロックは、自動改札ではなく、拡幅改札でもない。				利用状況を 確認し、改善 に向けて検討 する。											
						－											
音案内	6	南海なんば駅において、音声案内が少ない			他音声の干渉を考慮し、 音案内の改善を検討する。												
					－												
	7	南海なんば駅改札からEV への誘導の音声案内がない			他音声の干渉を考慮し、 音案内の改善を検討する。												
					－												
	8	南海なんば駅に設置されている案内板に音声案内がない			他音声の干渉を考慮し、 音案内の改善を検討する。												
					－												
	案内・誘導	9	難波地区全体として、バリアフリー設備の整備状況や無人駅の情報を提供してほしい。	－	－	事務局及び 他事業者と調整のうえ、情報提供方法を検討する。	関係者と調整の上、対応の参考とする。										●
				整備状況は、Osaka Metro のHP に記載しています。 無人駅はありません。	・バリアフリー化の実施についてはホームページで掲載させていただけます。 また駅のバリアフリー情報についても掲載させて頂いております。 ・係員の配置状況については2025年4月を目途に、当社 HP に各駅の配置時間帯を掲載する予定で現在準備を進めている段階です、もう少しお待ちください。	－	－										

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考	
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバス	タクシーセンター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街(株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局(事務局)	※第3回WSで改めていただいた意見	
案内・誘導	図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について																
	10	南海なんば駅 1F から地下へ行く EV の案内表示がない			・案内の表示内容及び仕様の改善に向けて検討する。												
					－												
	11	南海なんば駅 3F の EV の場所が分かりづらい			・案内の表示内容及び仕様の改善に向けて検討する。												
					－												
	13	南海なんば駅の改札周辺には EV が 2 つあるが、スカイオの方のEVに誘導するような案内になっている			・案内の表示内容及び仕様の改善に向けて検討する。												
					－												
	14	難波地区全体として、一般経路の案内表示に従って移動すると、車いすで通れない箇所が出てくる場合があるが、そこまで行って初めて通れないことが分かる。また、そこから通行可能な経路への案内もないため、どこに向かえばよいか分からない場合がある。	四つ橋線なんば駅北改札外通路付近について、千日前線なんば駅への案内方法を検討します。	－	事務局及び他事業者と調整のうえ、情報提供方法を検討する。	関係者と調整の上、対応の参考とする。											
			－		EV が西出口にしかない旨、案内看板にて案内しております(構内・構外共)。また床面にもEVの案内をフロアシートにて案内させて頂いております。		－	－									
	15	ムービングウォーク前の四ツ橋線・リバープレイス・OCAT 方面への分岐部について、それぞれの行先の案内をわかりやすく表示してほしい。	各関係先と協議し、案内方法について検討します。														
			－														
	16	JR 難波駅から OCAT へ行く案内が分からない				関係者と調整の上、対応の参考とする。											
							－										

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
案内・ 誘導	17	近鉄大阪難波駅（東改札口）、OsakaMetro なんば駅（御堂筋線・北西改札）の結節拠点についてそれぞれの改札への案内・誘導サインはあるものの字が小さい	移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備としていますが、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。	<u>改善に向けて検討させていただきます。</u>												●
			－	－												
	18	近鉄大阪難波駅（東改札口）、OsakaMetro なんば駅（御堂筋線・北西改札）の結節拠点にある案内板の掲出位置が高く、車いす利用者の目線では見にくい	移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備としていますが、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。	<u>改善に向けて検討させていただきます。</u>												●
			－	－												
	19	なんば駅の地下は通行量が多いので、右側通行とするなど案内表示による交通整理を行ってほしい	－													
			南北通路においては左側通行となるよう床面シート（矢印と中央線）にて案内しております。													
	12	南海なんば駅のEVの案内は柱に設置されているが、数が少ないため増やしてもいいのではないかと（柱4面のうち1面のみに設置されていた）			改善に向けて検討する。											
					－											
切符の 購入	20	Osaka Metro なんば駅の北西改札にある障がい者用のコミュニケーション機器については、言語障がいがある方には使いにくい（ボタンの大きさや位置、ディスプレイを使うなどの仕様面）	<u>案内インターホンの仕様変更を検討します。</u>													
			－													
	21	JR 難波駅の券売機の高さが高く、少し上を向いているため、光が反射してタッチパネルが見えにくい。				<u>画面の明るさに変更が必要かを 利用状況を確認し 検討する。</u>										
						－										
	22	今後、なにわ筋線の開通に伴い、利用客の増加が見込まれるため、JR 難波				今後の改修の参考とする。										
						－										

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
切符 の購 入		駅の券売機などの増設も含め、検討が必要														
	23	南海なんば駅の券売機は車いす利用者は照明が反射してパネルが見えない			－											
					ガイドラインに則り設置しているため、券売機の構造改善は想定していない。(照明についても、駅舎における照度基準の観点等から改善困難)											
	24	南海なんば駅だけでなく全ての駅を対象として、券売機のボタンの配置を共通化するべきである			事務局及び他事業者と調整のうえ検討する。										当事者から使いやすい券売機の整備事例を共有してもらい、事務局において、使いやすい機能と理由を継続して整理してまいります。	
					－										－	
	25	南海なんば駅の券売機の左側が壁になっており、そこに点字があっても読みにくいので、右側に設置してほしい			利用状況をもとに改善が必要か検討する。											
					－											
	26	JR 難波駅の券売機の点字料金表が高い位置にある。				利用状況をもとに、改善が必要か検討していく。										
						－										
	27	Osaka Metro なんば駅の北西改札にある券売機について、呼び出しボタンがついている券売機が一つしかない	－													
			券売機横の呼び出しボタンをご利用ください。(案内シールは、改善します)													
	28	Osaka Metro なんば駅の北西改札にある券売機について、案内インターホンの位置がわかりにくい	－													
			案内インターホンではなく、上記の呼び出しボタンをご利用ください。													

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考	
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバス	タクシーセンター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街(株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局(事務局)	※第3回WSで改めていただいた意見	
切符の購入	29	JR 難波駅の券売機に中国語が流れていたが、日本語に変えるにはタッチパネルを押す必要があるが、視覚障がい者は見えないので押すことができない。				利用状況をもとに、今後の参考とする。											
						－											
	30	Osaka Metro なんば駅の北西改札にある券売機の蹴込みが浅く、券売機を操作できない	－														
			券売機の蹴込みは、移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備としています。														
	31	JR 難波駅の券売機について蹴込みがなく、近づけないため、ボタンが押せない。				券売機の構造は、今後の改修時の対応とする。											
						－											
	32	南海なんば駅の券売機は設置位置が高く、車いす利用者は利用しにくい。			－												
					ガイドラインに則り設置しているため、券売機の構造改善は想定していない。												
			精算機についてもインターホンがあるが、聴覚障がい者はわからないので文字で見えるようなディスプレイを設置してほしい。(※どの駅かなどの言及はありません)	－	－	－	－										新規意見
				精算機には呼び出しボタンを設置しており、駅員が対応させていただいております。	聴覚障がい者呼び出しボタンを押して頂くと係員が参り、対応致します。	改札口に設置している筆談機にて対応。事務局及び他事業者と調整のうえ検討する。	駅員にお声がけをいただく旨をお願いしておりますが、対応について今後の参考とする。										
改札口	33	JR 難波駅の改札のタッチパネルを右側に付けてほしい。				利用状況をもとに、改善が <u>必要か検討</u> していく。											
						－											
	34	南海なんば駅の改札において、車いすが通行できる幅広の改札を増やしてほしい			幅広改札の <u>増設について</u> 検討する。												
					－												
エレベーター	図3 乗り換え経路や移動経路上のEVの増設、仕様の改善及びレストスペースの設置について																
	35	近鉄大阪難波駅とOsaka Metro 御堂筋線・千日前線なんば駅の駅間移動はEVがないた	－	大規模改修時に設置について検討させて頂きます。												●	

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
エレベ ーター		め、迂回する必要がある。 (メトロの千日前線のホー ムから東側に出ようと思う となんばウォークの階に 出るまでに御堂筋線のホ ーム上を迂回しなければ いけないため、千日前線 の東側に EV を設置して ほしい、※千日前線のホ ームから公共用通路まで 外に出る経路が2経路 確保されている(整備済 み)となっているが四ツ橋 線の北改札からマルイト ビル・OCAT の2経路と なっており、千日前線のホ ームから東側にでれない と2経路確保とは言えな いのでは。)	①千日前線 の東側は、近 鉄エリアのた め Osaka Metro では 設置できませ んが、今後も 設置できない か検討いたし ます。 ②①のとお り、設置でき ませんので、 四つ橋線の 北改札からマ ルイトビルと 御堂筋線の 中改札から1 5B 出入口の 2経路に改め ます。	—												
	36	近鉄大阪難波駅(東改札 口)、OsakaMetro なん ば駅(御堂筋線・北西改 札)の結節地点付近につ いて、新たに改札階へ向 かう EV を新設してほし い		<u>大規模改修 時に設置につ いて検討させ て頂きます。</u>												
				—												
	37	南海なんば駅において、 車いす利用者は3F改札 しか利用できないので、 3F へ向かう EV の数を 増やしてほしい			<u>今後の大規 模改修時に EV の新設を 検討する。</u>											
					—											
	38	ムービングウォーク奥の EV は11人乗りで車い すが2台乗ると狭い													管理者に情 報提供を行いま した。	
															—	
	39	南海なんば駅 EV の EV 内の音声案内を工夫して ほしい(ドアが開く方向の 案内と目的階への到着の 案内の順序が逆では)			<u>EV の音声案 内を改善す る。</u>											
					—											
	40	ムービングウォーク奥の EV については、各階がど こにつながっているのか の案内が必要								現地調査、関 係先と協議の 上、案内表示 の改善を検討 します。					管理者に情 報提供を行いま した。	●
										—					—	
	41	南海なんば駅の EV には 南海 3F 改札の表示が ない			<u>案内の表示 内容及び仕 様の改善に</u>											

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
エレベ ーター					<u>向けて検討す る。</u>											
					－											
ホーム におけ る安 全対 策	42	駅構内において、ホームド アを設置してホームと車 両の段差をなくした事により車いす利用者が駅員の介助なしで1人で電車に乗れるようになった点はとても評判が良いので、Osaka Metro、その他の鉄道の全駅でスロープなしで利用できるように整備を行ってほしい。	<u>御堂筋線、千 日前線整備 済み</u> <u>四つ橋線は 2024 年度 全駅に可動 式ホーム柵を 設置、段差隙 間の解消は 2025 年度 完了予定</u>	<u>ホーム幅員も 狭く、車両もま ちまちの為、 整備が難しい がホームドア 設置及び段 差解消の改 善に向けて検 討させていただきます。</u>	<u>ホームと車両 の段差・隙間 対策を検討す る。</u>	将来の改修 時の参考とする。										
			－	－	－	－										

■道路・交差点等に関する項目（現地確認実施範囲内）

（上段）：令和 12 年もしくは令和 17 年までに対応できる内容

（下段）：対応できない場合、その理由

下線部：基本構想への反映を調整中の内容。その他個別対応の内容。

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考	
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバス	タクシーセンター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街(株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局(事務局)	※第3回WSで改めていただいた意見	
歩道の改良	43	塩草の辺りは道路が陥没していたり、がたがたしていたりする箇所があるため、電動車いすで通行していると緊急停止することがあり、危険である。								道路巡視等にて不具合を発見した場合や、市民等から不具合のある具体的な場所について通報があった場合は、現地調査の上、必要に応じて補修等対応してまいります。							
											－						
	44	難波地区では、地面が波打っている場所や段差があり、通行しづらい								道路巡視等にて不具合を発見した場合や、市民等から不具合のある具体的な場所について通報があった場合は、現地調査の上、必要に応じて補修等対応してまいります。						●	
											－						
	45	近鉄大阪難波駅～なんばウォークアートパーク南までのなんばウォークについては、下り傾斜が強いスロープがあるが、手すりがついておらず危険										地下街の大規模改良時に合わせて設置を検討します。					
												－					
	46	四ツ橋筋の歩道は、工事跡で簡易舗装であるため、でこぼこが多い								現場状況を確認し、必要に応じて補修等対応してまいります。							
											－						
	47	四ツ橋筋の深里橋(北側)の歩道の段差はゆっくり歩かないと移動しづらい								現場状況を確認し、必要に応じて補修等対応してまいります。							
											－						

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
歩道 の改 良	48	四ツ橋筋の歩道から川沿 いのレストランに入るスロ ープがない													管理者に情 報提供を行 いました。	
															—	
	49	難波西口交差点周辺は 道がボコボコしており、穴 が開いているところもある								現地調査の 上、必要に応 じて補修等対 応してまいり ます。						
										—						
	50	なんば広場は工事中とし て7年程度仮使用となっ ているが、7年もの長期 であれば何らかの対策を するべきではないか								なんば広場 (仮称)は現 在先行オー プン中であり、 令和6年度中 に仮設物から 本設への切 替を行ったの ち、完成を予 定しております。						
										—						
	51	難波西口交差点のゼブラ ゾーンが薄くなっており、 視覚障がい者には見えな い							<u>摩耗度を確 認し、塗り直 しを検討しま す。</u>							
									—							
	52	なんば広場は完成してい るが、工事のようなポー ルが立っている								なんば広場 (仮称)は現 在先行オー プン中であり、 令和6年度中 に仮設物から 本設への切 替を行ったの ち、完成を予 定しております。						
										—						
	53	なんば広場でイベントが ある際は、平常時と同じ 動線で進むことができな い								—						
										なんば広場 (仮称)は平 常時とイベ ント時で極力同 一の歩行者 動線となるよ うに、イベ ントを行うス ペースから離 れた位置で点 字ブロックを 整備しており、安						

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバス	タクシーセンター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街(株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局(事務局)	※第3回WSで改めていただいた意見
歩道の改良										心・安全に配慮しております。						
	54	大野記念病院東側の道路は、歩道がなく(白線のみ)のため、歩きにくい								歩道設置につきまして、地域の皆様からのご要望がございましたら、 <u>交通安全上の必要性や実現性等も考慮しながら、検討してまいります。</u>						
										－						
	55	南堀江公園通の歩道の傾斜(雨を流すためのもの)は、移動しにくい。								現場状況を確認し、必要に応じて対応してまいります。						
										－						
	視覚障がい者誘導用ブロック	56	道ががたがたしていたり、難波に来る人が増え、視覚障がい者誘導用ブロック上にキャリアケースなど障害物があることが増えた等の理由によって歩きにくくなっている。								道ががたがたしている箇所について、具体的な場所を教えていただければ、現地調査の上、必要に応じて対応してまいります。					
										－						
図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について																
57		視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されているが、傾いているなどの不備も見受けられる。作って終わりでは困るので、最低でも1年に1回は点検を行う必要があるのではないか。								現場事務所にて定期的に巡視を行っており、基本的には歩道舗装の補修タイミングに併せて点字ブロックの補修も行っております。 具体的な場所を教えていただければ現地調査の上、必要に応じて対応してまいります。						
									－							

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
視覚障がい者誘導用ブロック	59	大野記念病院前～湊町リバープレイス前 EV 間の経路周辺に点字ブロックがない								今回、大野記念病院への道路が生活関連経路に位置付けられることとなるので、頂いたご意見踏まえて、今後、改めて点字ブロックの設置箇所等について検討する。						
										－						
	60	大野記念病院～湊町リバープレイスに至るまでの交差点は、点字ブロック（警告）から歩道方向に5～6枚誘導ブロックがある								今回、大野記念病院への道路が生活関連経路に位置付けられることとなるので、頂いたご意見踏まえて、今後、改めて点字ブロックの設置箇所等について検討する。						
										－						
	61	大野記念病院～湊町リバープレイスに至るまでの交差点は、信号前の警告ブロックが横断歩道手前だけつながっていない								今回、大野記念病院への道路が生活関連経路に位置付けられることとなるので、頂いたご意見を踏まえて、今後、改めて点字ブロックの設置箇所等について検討する。						
										－						
	62	大野記念病院～湊町リバープレイスに至るまでの交差点は、L字に信号を渡ろうとした場合、点字をたどるとかなり遠回りになる								今回、大野記念病院への道路が生活関連経路に位置付けられることとなるので、頂いたご意見を踏まえて、今後、改めて点字ブロックの設置箇所等について検討する。						

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
視覚障がい者誘導用ブロック										所等について検討する。						
										－						
	63	ムービングウォークは点字ブロックで誘導しておらず、音案内もないため使えない								現地調査の上、点字ブロックの敷設が可能か検討する。						
										－					－	
	64	地下街⇄OCATの現在の主要動線は商業施設（マルイビル）ルートであるが、点字ブロックが設置されておらず、設置するべき。													管理者に情報提供を行いました。	
															－	
	65	ムービングウォークからBIへは階段を利用したが、階段の踊り場に誘導ブロックがあるのは良いが、JR側（OCAT）へ向かう人にとっては迂回するように設置されている（EVの方にも点字ブロックがつかなくてわかりにくい）								現地の利用状況を確認します。					管理者に情報提供を行いました。	●
										－					－	
	66	バスターミナルのチケット売り場は有人で安心。フロア内に案内スタッフがおり、点字ブロック上の荷物などをどけるなど、安全確保を頂いたのは良かった。														
	67 68	南海なんば駅1F～なんば広場の間において、南海と大阪市の管理境界で点字ブロックが途切れている			大阪市と協議のうえ、点字ブロックの連続的敷設を検討する。					現場状況を確認し、必要に応じて対応する。						
					－					－						
	69	なんば広場からタクシー乗り場へ向かう点字ブロックが敷設されていない								建設局では、敷設基準に基づき誘導ブロックの整備を行っており、基準ではタクシー乗り場へ誘導を行っておりません。一方で、ご意見も頂いていますので、今後、基準の見直しが必要かを						

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
障がい者誘導用ブロック	70	難波西口交差点から難波御堂筋センタービルへ向かう経路には点字ブロックが敷設されていない（歩道両側）								含めて検討してまいります。						
										－						
										御堂筋周防町交差点までは、R6 年度中に、東側・西側共に視覚障がい者誘導用ブロックを連続的に敷設する予定となっております。						
	71	御堂筋の両側の歩道に今後点字ブロックは敷設されるのか								－						
										御堂筋周防町交差点までは、R6 年度中に、東側・西側共に視覚障がい者誘導用ブロックを連続的に敷設する予定となっております。						
										周防町交差点より北側（新橋交差点まで）については、R6 年度中に、街角部のみを敷設する予定となっております。						
	72	なんば広場横のバス乗り場・タクシー乗り場へ向かう際、つなぎ目で点字ブロックが途切れる								－						
										建設局では、敷設基準に基づき誘導ブロックの整備を行っており、基準ではタクシー乗り場へ誘導を行っておりません。一方で、ご意見も頂いていますので、今後、基準の見直しが必要かを含めて検討してまいります。						

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
視覚障がい者誘導用ブロック										－						
	73	南海なんば駅 1F～なんば広場の間の警告ブロックが長い								現場状況を確認し、必要に応じて対応する。						
										－						
	74	ムービングウォークの横についている点字ブロックについて凸凹の高さが低く、点字ブロックであるとわかりづらい								突起の高さについて確認します。また、必要に応じて補修等のタイミングで改善を図ってまいります。					管理者に情報提供を行いました。	
										－					－	
	58	視覚障がい者誘導用ブロックが階段には繋がっているが、エスカレーターには繋がっていない場所がある。(ムービングウォークの奥の箇所)								現地調査の上、エスカレーターへ誘導する点字ブロック設置について検討いたします。						●
										－						
	68	なんば広場から大阪高島屋の間は点字ブロックが敷設されていない								<u>なんば広場(仮称)から高島屋の北側の入り口の一箇所までは現状視覚障がい者誘導用ブロックが連続的に設置されています。</u> <u>しかし、すべての入口に向けて視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されているわけではないため、現地調査の上、必要に応じて検討してまいります。</u>						
										－						

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考	
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバス	タクシーセンター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街(株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局(事務局)	※第3回WSで改めていただいた意見	
視覚障がい者誘導用ブロック	75	大野記念病院前～湊町リバープレイス前 EV 間の信号交差点(2箇所)に音響がない							生活関連経路になっていることから、今後他のバリアフリー整備(点字ブロック等)の進捗状況を踏まえて設置の可否について検討します。								
										－							
	76	リバープレイス北側の音響信号の音が小さい							利用者、周辺建物の状況及び道路環境を勘案して音量の調整を検討します。								
										－							
	77	リバープレイス北側の押しボタンが点字ブロックと連携していない。ボタンの高さがばらばらであり、手前にコーンもあった。またボタン位置を音で知らせるようにすべき							高さについては、スタンド式の視覚障がい者用付加装置と押ボタン箱式とは、機器がことなりますので、ボタンの位置の高さが少し異なります。なるべく同じになるよう調整を進めてまいります。							●	
										－							
	図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について																
	78	ムービングウォーク横の歩行空間の点字ブロックが赤茶色で床との識別ができないため、黄色にしてほしい。								現地調査の上、どのような対応が可能か検討してまいります。						管理者に情報提供を行いました。	
											－					－	
	79	ムービングウォークからOCAT 方面に上がる階段に手すり、点字ブロックが付いているのはよいが、階段と端の色分け(コントラスト)がなく危ない								現地調査の上、どのような対応が可能か検討してまいります。						管理者に情報提供を行いました。	
											－					－	
	80	OCAT1 階から中央 EV (2 階バスターミナル) へのルートには点字ブロック														管理者に情報提供を行いました。	

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考	
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバス	タクシーセンター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街(株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局(事務局)	※第3回WSで改めていただいた意見	
視覚障がい者誘導用ブロック		が設置されているが、グレーで床は赤茶色とコントラストはあるかもしれないが、黄色が認識しやすい。													－		
	81	OCAT バスターミナルの点字ブロックはグレー、床はみかげ(灰)であり、同色で認識しづらい(黄色に)。													管理者に情報提供を行いました。		
															－		
	82	地区全体として点字ブロックについて、黄色で統一して整備してほしい。								敷設基準において、誘導ブロックの色は黄色を基本としております。 また、景観に配慮して舗装や誘導ブロックの色を決定する際にも、敷設基準に規定する、周辺の路面の色との輝度比の基準(2.0以上)を満足するようにしております。							
										－							
	102	湊町リバープレイス EV 前(B2)の点字ブロックが金属トーンで認識できない									周辺の改修工事のタイミングで、視覚障がい者誘導用ブロックを変更することを検討します。						
											－						
	83	OCAT バスターミナルについて、点字ブロックに沿って歩くとバスを待つ人の列にもれなくぶつかるため、安全に歩ける場所に設置してほしい。														管理者に情報提供を行いました。	
																－	
	その他の案内・誘導施設	図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について															
84		地区全体として、車いす利用者の目線に合わせた適切な案内表示の設置が必要だと感じる。													乗換経路において円滑に移動できるよう、施設管理者の対応時の参考となる、周辺施設への分かりや		

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
その 他の 案内・誘導 施設															すい案内・誘 導サインにつ いて協議会で 共有する。	
															－	
	85	海外の方が動きやすい案内表示を設置するという視点で整備することで、高齢者や障がい者も動きやすくなるのではないか。													乗換経路に おいて円滑に 移動できるよ う、施設管理 者の対応時の 参考となる 、周辺施設 への分かりや すい案内・誘 導サインにつ いて協議会で 共有する。	
															－	
	86	難波では、民間ビルのEVを利用して地上と地下を 行き来する箇所が多い が、EVの場所が分かりづ らいため、案内が必要で ある。													乗換経路に おいて円滑に 移動できるよ う、施設管理 者の対応時の 参考となる 、周辺施設 への分かりや すい案内・誘 導サインにつ いて協議会で 共有する。	
															－	
	87	なんばウォーク(ビックカメラ～ラウンドワン)につ いては、天井に案内表示が あるものの、車いす利用 者は目線が低いため、床 に案内表示がほしい										－				
												難波ターミ ナル地域サイン 計画に基づい た整備をして おり、床への 案内表示は 行っておりま せん。				

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
その 他の 案内・ 誘導 施設	88	なんばウォーク(ビックカメ ラ~ラウンドワン)の案内 表示について、EVがここ にあるという案内がない										—				●
												難波ターミナル地域サイン 計画に基づいた整備をして おり、他施設のEV案内は 行っておりません。 なお、EVの案内は「人にやさしい地下街 ユニバーサルマップ」を作成しており、H Pでも掲載しておりますので、ぜひご利用 ください。				
	89	ラウンドワンからなんば HIPS へ向かう地上につ いて、地下に降りること のできる EV を示した案内 図がほしい													乗換経路に おいて円滑に 移動できるよ う、施設管理 者の対応時 の参考とな る、周辺施設 への分かりや すい案内・誘 導サインにつ いて協議会で 共有する。	
															—	
	90	湊町リバープレイス EV の案内誘導が歩道から 見て分かるようにあるとよ い。(壁に表示があるとよ い)									歩道から EV があることが わかるように 案内を掲示し ます。					
											—					
	94	OCATI 階から中央 EV (2 階バスターミナル) へ のルートは、BI(難波駅 改札)→地上 EV で出た 所に案内がなくとまどっ た。途中から床案内等が あったが、動線、結節点に 案内が必要。													管理者に情 報提供を行 いました。	●
															—	
	96	南海なんば駅 2F~なん ば広場の誘導サインをも う少し増やしてほしい			案内の表示 内容及び仕 様の改善に 向けて検討す る。											
					—											

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考	
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバス	タクシーセンター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街(株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局(事務局)	※第3回WSで改めていただいた意見	
その他の案内・誘導施設	98	なんば広場周辺にタクシー乗り場は北側と南側の2箇所あるが、南側に誘導した方が良いと思う(身障者優先乗降場があるため)													いただいたご意見は事業者と共有します。		
															－		
	91	ムービングウォークについてOCATへの案内が小さく分かりづらい。柱を活用して案内表示をしてはどうか								現地調査の上、どのような対応が可能か検討してまいります。					管理者に情報提供を行いました。	●	
									－					－			
	92	ムービングウォーク奥EVがつきあたりにあることが分かるとよい。(不安な人は引き返すのでは)													管理者に情報提供を行いました。		
															－		
	93	湊町リバープレイスEV前(B2)にある触知図は点字ブロックにつながっているが、音がないので分からない										周辺の改修工事のタイミングで、音声案内を設置することを検討します。					
											－						
	95	OCATバスターミナルEVを出た所に触知図があるが、墨字がついていないので、介助者がフォローしにくい。また触知図のフロアマップと横による大きなフロアマップの向きが違うので、大きなフロアマップに合わせてほしい。														管理者に情報提供を行いました。	
																－	
	97	大阪高島屋の前の案内が分かりづらいので、数を増やす、大きくする等の工夫をしていただきたい			案内の表示内容及び仕様の改善に向けて検討する。												
					－												
上下移動施設	図3 乗り換え経路や移動経路上のEVの増設、仕様の改善及びレストスペースの設置について																
	99	難波地区は民間ビルのEVを用いて地上と地下の動線を確保しているが、独立したEVが必要								－	－						●
										地上と地下の動線を確保するEVについては必要ですが、適切な案内があれば、民間のEVであっても問題ないと考えております。(公共のEVであっても、保安							

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
上下 移動 施設										上の問題等 から 24 時間 運行は困難 です。)						
	100	湊町リバープレイス EV の大きさは問題ないが、 ベビーカーや観光客、他 の車いすの利用を考えると 2 台乗れるスペースが 理想									-					
											EV の大型化 については、 設置スペース に制限がある ことから困難 であると考え ます。					
	101	湊町リバープレイス EV のボタン(外・内)は浮き 文字にしてもらえると分かり やすい									周辺の改修 工事のタイミ ングで、EV ボ タン(外・内) の文字を変 更することを 検討します。					
											-					
	103	ムービングウォーク奥の EV をもう少し大きくして ほしい								ご意見につい て、施設改修 時の参考とし ます。					管理者に情 報提供を行 いました。	●
										-					-	
	104	なんば広場に地下と接続 する EV を設置してほしい								-						●
										地上と地下の 動線を確保す る EV につい ては必要です が、適切な案 内があれば、 民間の EV で あっても問題 ないと考えて おります。(公 共の EV であ っても、保安 上の問題等 から 24 時間 運行は困難 です。)						

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
横断 歩道	105	千日前通りは音響信号が2～3箇所しか設置されていない。また、音声も小さい。 現基本構想では、千日前の通りから日本橋の駅まで「地下と地上及び音響信号についても一体的整備を進めるエリア」と位置付けているが、今回の基本構想原案ではその説明がないが、すでに十分に整備されているから外したのか。							日本橋2丁目交差点については、令和6年度中に全方向に音響装置が設置される予定です。 基本構想で定められた生活関連経路のうち、視覚障がい者等の利用実態、交通状況に応じて主要な経路を選定して整備を進めてきましたが、未整備の箇所については、利用実態等の把握した上で整備の検討を進めてまいります。						-	●
									-						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■交差点の進捗状況及び評価に記載しております。	
	106	難波地区について音響信号は整備済みとなっているが、面的に整備されているのか。							<u>生活関連経路における必要な交差点には、一定整備していますが、設置されていない交差点については、今後視覚障害者、団体等の意見を踏まえ、設置の可否について検討します。</u>							
									-							

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
横断 歩道	107	難波地区について音響信号について、もうすぐ信号が変わるという音声案内が必要ではないか。							<u>音声案内より音響信号機での横断が安全であることから、今後も設置の可否について検討します。</u>							
									－							
	108	大阪高島屋周辺にも音響信号が必要ではないか。							<u>設置されていない交差点については、視覚障害者、団体等の意見を踏まえ、設置の可否について検討します。</u>							
									－							
	109	難波西口交差点の音響信号の音量が周囲の騒音に対して小さいように感じる							<u>利用者、周辺建物の状況及び道路環境を勘案して音量の調整を検討します。</u>							
									－							
	110	難波西口交差点の音響信号の押しボタンがどこにあるのか分からなかった							現地確認時において説明済み。							
									－							
バス 停・タ クシー 乗り 場	111	以前は、大阪高島屋にはタクシーで行っていたが、なんば広場ができたことにより、大阪高島屋の近くにタクシーが停車することができなくなり、一人ではいけなくなった								<u>建設局では、敷設基準に基づき誘導ブロックの整備を行っており、基準ではタクシー乗り場へ誘導を行っておりません。一方で、ご意見も頂いていますので、今後、基準の見直しが必要かを含めて検討してまいります。</u>						
										－						

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
バス 停・タ クシー 乗り 場	112	なんば広場のステージは 四辺とも階段だけでスロ ープが設置されておらず、 車いすでは上がれない								－						
										意見のありま したステージ は「テラスベ ンチ」として整 備しており、階 段ではなくベ ンチとしてご 利用いただけ るように整備 しております。 一方で、なん ば広場でイベ ントが開催さ れている時に は、舞台とし ての利用もさ れていること から、イベント 時はイベント 主催者におい て、参加者及 びプログラム に応じてスロ ープを設置す るなど適切な 対応がされる ことになって おります。						
	113	なんば広場のバス乗り 場・タクシー乗り場は手前 に自転車専用道があり、 危険である								－						
										本道路は自 転車歩行者 道となっており、歩行者の 安全性確保 のため、通行 空間の分離 及び路面表 示の設置を 行っておりま す。 またバス乗 り場の前 には、歩行者の 横断箇所を 明示する路面 タイルを設置 しており、横断 箇所手前 には視覚障 がい者誘導用 ブロックも設						

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
バス 停・タ クシー 乗り 場										置しております。						
	114	なんば広場横のバス乗り場は現在建設中とのことだが、最終的にはきっちりと行先と降り口を整備してほしい。					－									
							バス乗り場は昨年度完成しているが、なにわ筋線新駅工事完了まで、1系統（天保山行き）の乗り場と他系統の降り場2箇所として運用する。									
	115	なんば広場横のバス乗り場・タクシー乗り場には音声案内がないため、設置してほしい					－	－								
							乗り場での音声案内は実施していないが、バス着停の際に「60号系統 大正橋方面 天保山行き」バスの車外放送案内を実施している。	乗車口は1つのため、音声による案内は予定にありません。								
	116	大阪シティバスのノンステップバスの評判はそこそこ良いが、スロープが必要な車両がある。歩道と車道の高さが同じ場合、スロープの勾配が急になり、特に降りる際に危険を感じるため、勾配の少ない超低床バスを導入してほしい。					－									
							路線バス全路線にて導入しているノンステップバスは、車両メーカーが販売している車種の中で、最も床高の低いものを採用している。									
	117	なんば広場横のタクシー乗り場の表示が小さくて分かりづらい						いただきましたご意見につきましては、引き続き関係法令やガイドライン等をもとに、総合的に検討してまいります。 なお、当該標識は定められた規格による標準的な大き								

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考	
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバス	タクシーセンター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街(株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局(事務局)	※第3回WSで改めていただいた意見	
								さとなっております。									
								－									
	118	なんば広場横のタクシー乗り場に日よけ(雨よけ)がない						－									
								乗場の上屋及びベンチについては、利用状況・財政状況等を総合的に判断し設置に至っておらず、今後設置の予定はありません。									
	119	なんば広場横のタクシー乗り場にベンチがない						－									
							乗場の上屋及びベンチについては、利用状況・財政状況等を総合的に判断し設置に至っておらず、今後設置の予定はありません。										
休憩施設等	図3 乗り換え経路や移動経路上のEVの増設、仕様の改善及びレストスペースの設置について																
	120	難波地区の地下は歩き疲れても座れるようなベンチやレストスペースがない										－					
												地下街におけるベンチ等につきましては、環境悪化につながる事が多く、当初の目的を果たせない事から設置しておりません。					
その他の案内・誘導施設	121	御堂筋の両側の歩道に今後自転車専用道は設置されるのか								－							
										御堂筋の歩道は自転車歩行者道となっており、歩行者の安全性確保のため、通行空間の分離及び路面表示の設置を行っております。 新橋交差点以南は、今年度中に両側							

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
										<u>整備を完了す る予定であ り、新橋交差 点以北の整 備については 未定です。</u>						
EV	122	ビックカメラ内の EV は奥 まった民間施設（パチンコ 店）の中にあり、EV が存 在することがわかりにくい											<u>当ビル出入口 扉にエレベ ーターへの誘導 案内の表示 をつけるよう 検討の上、対 応する。</u>			
													－			
	123	ビックカメラ内の EV を用 いて地下に降りた際に、 地下鉄や近鉄電車への 案内表示があるが、わか りづらい。											<u>当ビル出入口 扉、エレベ ーター附室に誘 導案内の表 示をつけるよ う検討の上、 対応する。</u>			
													－			
	124	ビックカメラ内の EV まで 進むには、開閉扉を通 過する必要があるが、扉が 重く、車いすの方は開けに くい											－			
													建物自体が 老朽化してい る状況で、現 实的、予算的 に改善の実 現が難しい。			
	125	ビックカメラ内の EV は民 間施設を経由するため、 時間外は使用できない													管理者に情 報提供を行 いました。	
															－	
	126	ラウンドワンには 3 基 EV があるが、なんばウォーク へつながっているのはそ のうちの 1 基のみで、な んばウォークにつながる EV ですよという案内がな いためわかりづらい												<u>地上階となん ばウォークの 誘導看板設 置を検討す る。</u>		
														－		
	127	ラウンドワンの EV につい ては、地上からも EV の存 在が分かる案内表示が ほしい												<u>地上階からな んばウォーク への誘導に 関しても、誘 導看板の設 置を検討す る。</u>		
														－		

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
EV	128	なんば HIPS の EV につ いては、地上から EV の 存在が分かりにくい	ビル所有者の ご協力をいた だけの範囲で 設置しており ます。													
			－													
	129	難波御堂筋センタービル EV を使用して地下鉄へ 行くことができるというこ とが周知されていない	ビル所有者の ご協力をいた だけの範囲で 設置しており ますので、ご 理解をお願い いたします。												大阪市バリア フリーマップ の周知に取り 組めます。	●
			－												－	
	130	長年設置されないエレベ ーターの整備に国などか ら補助金が交付されない のか													本市では、大 阪市鉄道駅 舎エレベータ ー等設置補 助金交付要 綱により、本 市区域内の 既存駅舎で、 鉄道事業者 が障がい者 や高齢者等 の交通機関 の利用環境 を改善するた めに行うエレ ベーター等の 整備に対して 予算の範囲 内で補助金 を交付してい る。	
															－	
案内・ 誘導	131	参考資料Ⅰの生活関連 施設、経路図は経路が分 かりやすく表示されている が、難波に初めて来る人 はマップの存在を知らな いため、街に案内表示を 設置する必要がある。													乗換経路に おいて円滑に 移動できるよ う、施設管理 者の対応時 の参考とな る、周辺施設 への分かりや すい案内・誘 導サインにつ いて協議会で 共有する。	
															－	

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
照明	132	ムービングウォークの照明 がとにかく暗く、視覚障がい 者は単独では歩けない													管理者に情 報提供を行いま した。	
															－	
バリア フリー 経路	133	ムービングウォークは、距 離が短く、誰が使うことを 想定しているのか？(商業 施設ができ、動線が変わ ったことでムービングウォ ークの利用が少ない今の 状態になった)													管理者に情 報提供を行いま した。	
															－	
トイレ	134	なんばウォークアートパー ク南のトイレについて、手 すり等を使用者の使いや すい高さに設置してほしい										－				
												限られた空間 の中で可能 な限り使いや すいトイレの 整備を行って おります。				
	135	なんばウォークアートパー ク南トイレについて、スペ ースの問題はあるかもし れないが、介護ベッドを設 置してほしい。										－				
												限られた空間 の中で可能 な限り使いや すいトイレの 整備を行って おります。				
	136	なんばウォークアートパー ク南トイレの形状が四角 ではなく、壁が斜めになっ ており、移乗しづらい										－				
												限られた空間 の中で可能 な限り使いや すいトイレの 整備を行って おります。				
	137	なんばウォークアートパー ク南トイレについて、洗面 台の数が男女で異なるた め、統一してほしい。										－				
												限られた空間 の中で可能 な限り使いや すいトイレの 整備を行って おります。				
	138	なんばウォークアートパー ク南トイレの男性トイレに もパウダーエリアがほし い。										－				
												限られた空間 の中で可能 な限り使いや すいトイレの 整備を行って おります。				
	139	バリアフリースイイルは少し 狭いが、利用はできる(慎 重に回転しなければなら ないがぎりぎり可能)。													管理者に情 報提供を行いま した。	
															－	

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
トイレ	140	トイレに行く通路が狭い													管理者に情 報提供を行 いました。	
															－	
	141	バリアフリートイレの扉が 止まりづらいが、止まらな い場合は利用が難しいと 思う。													管理者に情 報提供を行 いました。	
															－	
	142	バリアフリートイレのおむ つ交換台が入口付近に あり、入り口の有効幅員 が狭くなっているのがもっ たいない。													管理者に情 報提供を行 いました。	
															－	
	143	バリアフリートイレのカギ は使用しやすい(ボタン式 よりひねる形のカギが使 用しやすい)。													管理者に情 報提供を行 いました。	
															－	
	144	バリアフリートイレには、オ ストメイト+ベビーベッド+ 車いす対応など多くの機 能が一室に集中しており、 利用が集中しないか懸念 されるため、複数のトイレ がほしい(多くの他のバリ アフリートイレにも言える)													管理者に情 報提供を行 いました。	
															－	
	145	一般のトイレに男女別が 必要であるならば、車い すユーザーの方も男女別 のトイレを必要とする方も いるだろう													管理者に情 報提供を行 いました。	
															－	
	146	トイレ通路の触知図が高 くてふれにくい。													管理者に情 報提供を行 いました。	
															－	
	147	男女のトイレの位置を 知らせる音声案内(手前は 男性、奥が女性というよ うな案内)がないため、設 置してほしい。													管理者に情 報提供を行 いました。	
															－	
	148	LGBTQの方には使いに くい(バリアフリートイレ +LGBTQのアピールが ない)。													管理者に情 報提供を行 いました。	
															－	
	149	女性トイレの扉が円形で 使い慣れない人は開閉に とまどうと思う。													管理者に情 報提供を行 いました。	
															－	
	150	OCAT4Fのバリアフリー トイレは、手すりが檻のよ うに囲われていて介助者 が回り込めず、使いづら い													管理者に情 報提供を行 いました。	
															－	

項目	通し番号	主な意見	対応状況													備考 ※第3回WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	近鉄	南海	JR 西日本	大阪シティバ ス	タクシーセン ター	府警	建設局	都市整備局	大阪地下街 (株)	ビックカメラ	ラウンドワン	計画調整局 (事務局)	
その他	151	設定されたルートを逆か ら見ると、課題点が分かり やすい箇所がある。													いただいたご 意見は今後 の現地確認 ルート設定の 参考とさせて いただきます。	
															ー	
		地震や水害などの災害時 や緊急時の案内について は、この基本構想の対象 となっていないのか。													緊急時の確 保すべき情報 提供の水準 などについ て、今後、大 阪市交通バリ アフリー基本 構想推進協 議会において 検討していき ます。	新規意見
															ー	
		金融機関の ATM につい ても設置位置が高く、斜 めから見るため見えにく い(券売機と同様に改善 をしていただければ助か る)。													大阪市交通 バリアフリー 基本構想の 対象施設外と なるため、施 設管理者に お問い合わせ ください。	新規意見
															ー	

■現地確認実施範囲外

(上段):令和 12 年もしくは令和 17 年までに対応できる内容

(下段):対応できない場合、その理由

下線部:基本構想への反映を調整中の内容。その他個別対応の内容。

項目	通し 番号	意見・指摘事項	対応状況			備考 ※第 3 回 WS で改めていただ いた意見
			Osaka Metro	南海	計画調整局（事務局）	
ホームにお ける安全対 策	1	南海なんば駅のホーム柵 は 1 番線のみ整備されて いる		ホーム柵の設置を検討する。		
				－		
その他の案 内・誘導施 設	2	マルイ西側の EV は地下 鉄直結ということが分か りづらい	－			
			ビル所有者のご協力をいただける範囲で設置しておりますので、ご理解をお願いいたします。			
EV	3	難波御堂筋センタービル の 2F にあるバリアフリー トイレは扉が手前への開 き戸になっており、使いに くい			管理者に情報提供を行いました。	
					－	
当事者意見 の反映	4	なにわ筋線の開通など、 今後、まちが変化してい くことに対応する必要が あり、計画や施設を整備 する際には、当事者の意 見を聞いてほしい			いただいたご意見は事業者と共有しました。	
					－	

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

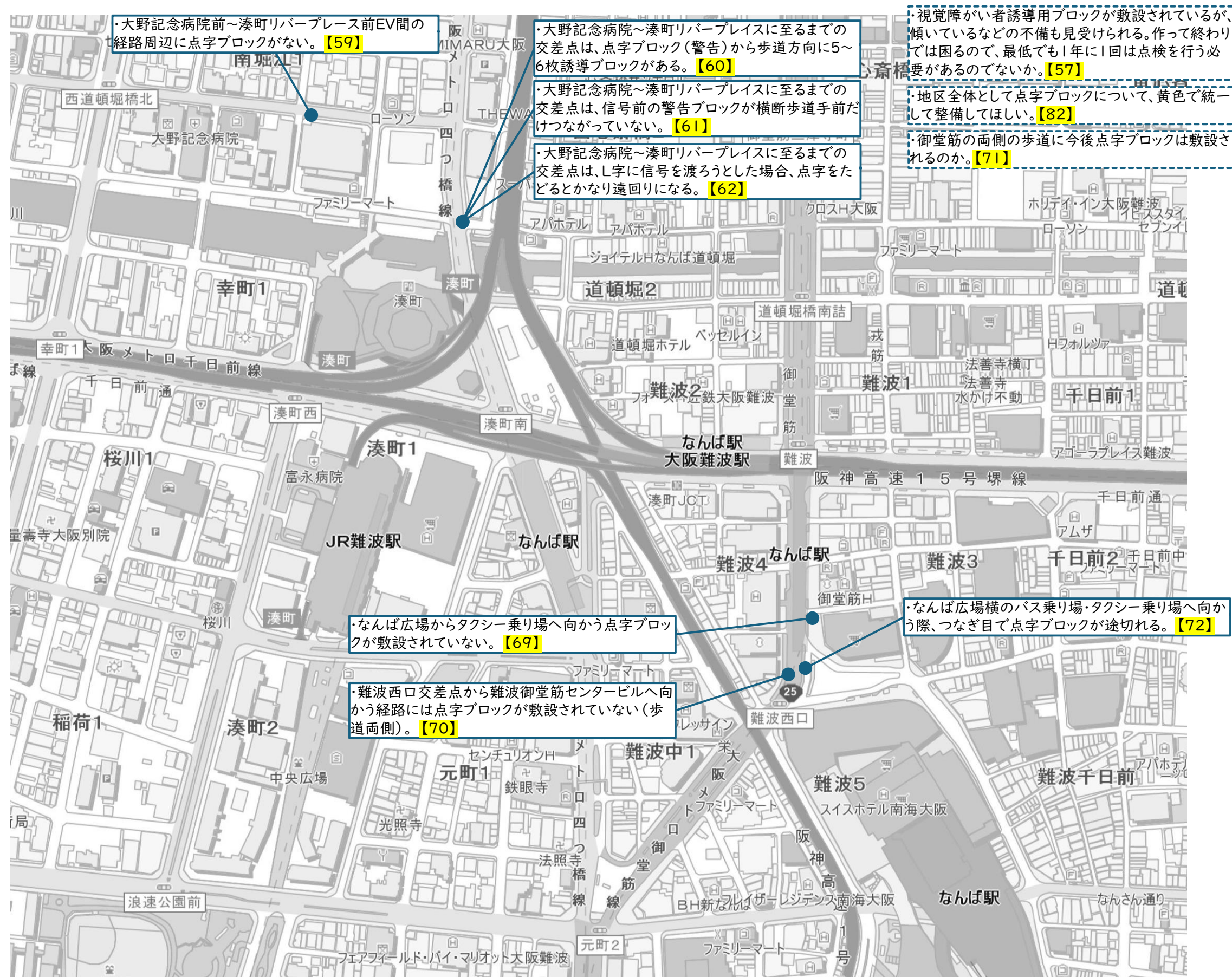
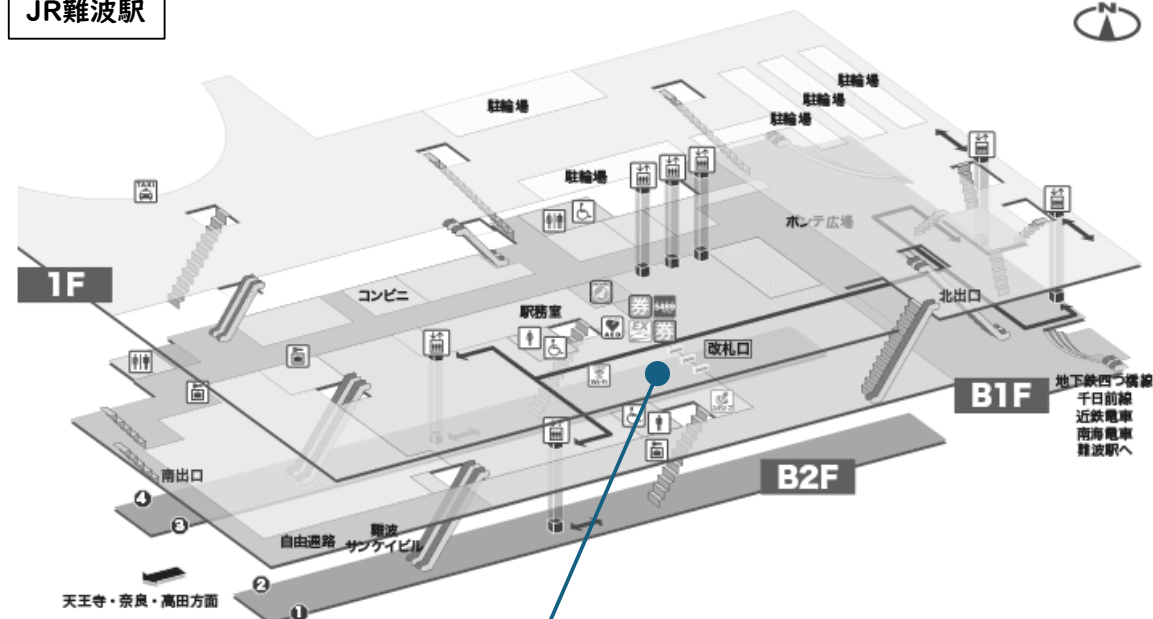


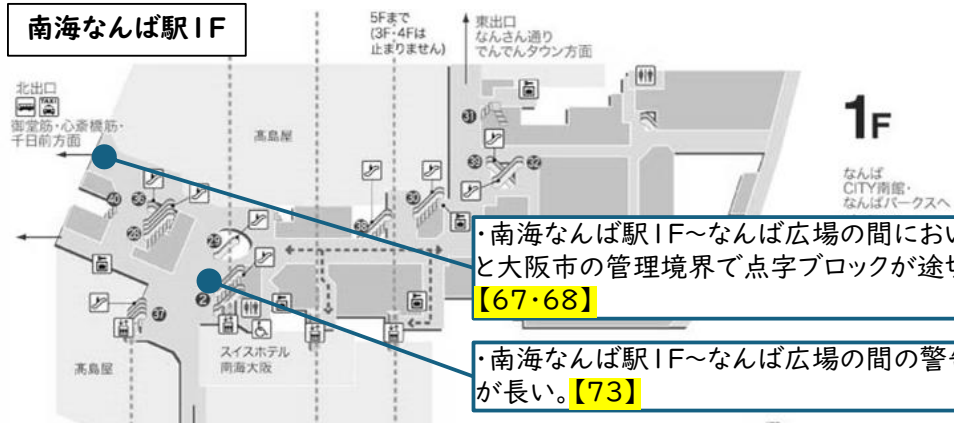
図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別及び音響信号機の設置や音量等の改善について(2/2)

JR難波駅



・JR難波駅の改札へ誘導する点字ブロックは、自動改札ではなく、拡幅改札でもない。【5】

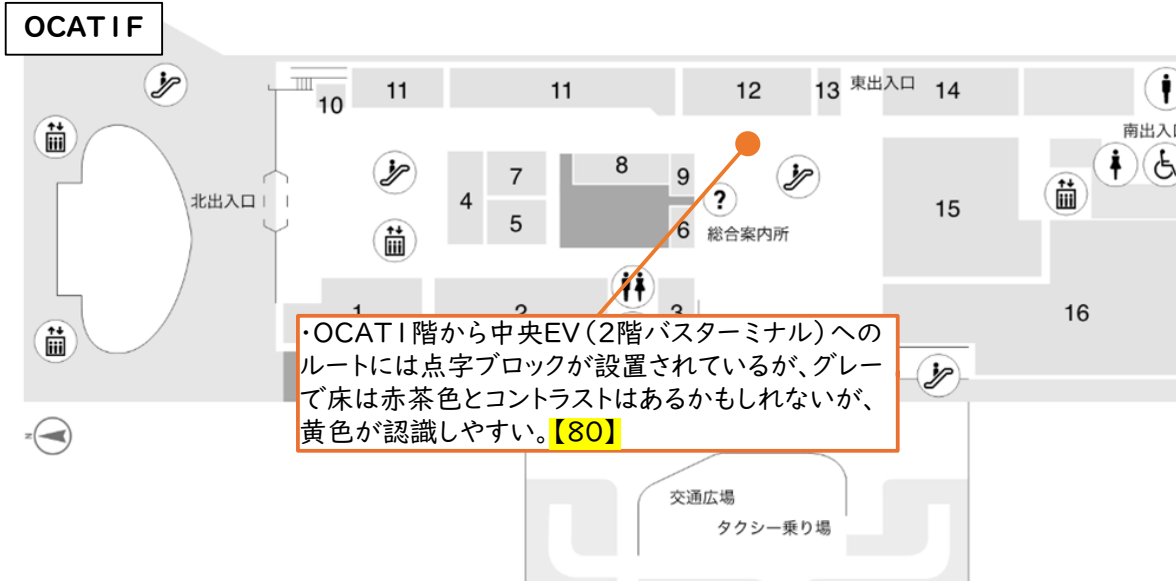
南海なんば駅1F



・南海なんば駅1F～なんば広場の間において、南海と大阪市の管理境界で点字ブロックが途切れている。【67・68】

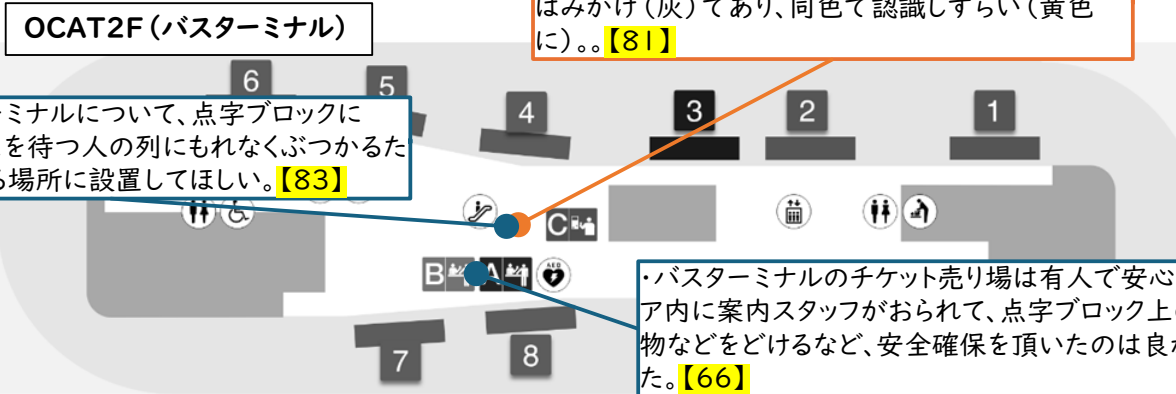
・南海なんば駅1F～なんば広場の間の警告ブロックが長い。【73】

OCAT1F



・OCAT1階から中央EV(2階バスターミナル)へのルートには点字ブロックが設置されているが、グレーで床は赤茶色とコントラストはあるかもしれないが、黄色が認識しやすい。【80】

OCAT2F(バスターミナル)

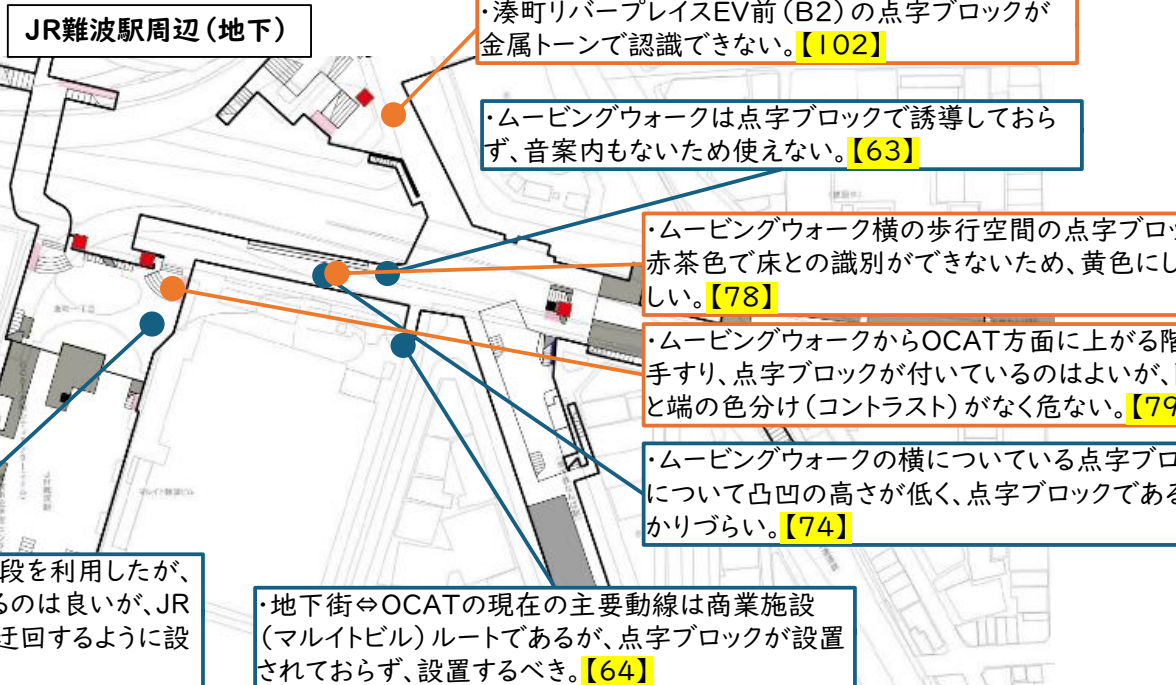


・OCATバスターミナルについて、点字ブロックに沿って歩くとバスを待つ人の列にもれなくぶつかるため、安全に歩ける場所に設置してほしい。【83】

・OCATバスターミナルの点字ブロックはグレー、床はみかげ(灰)であり、同色で認識しづらい(黄色に)。【81】

・バスターミナルのチケット売り場は有人で安心。フロア内に案内スタッフがおられて、点字ブロック上の荷物などをどけるなど、安全確保を頂いたのは良かった。【66】

JR難波駅周辺(地下)



・湊町リバープレイスEV前(B2)の点字ブロックが金属トーンで認識できない。【102】

・ムービングウォークは点字ブロックで誘導しておらず、音案内もないため使えない。【63】

・ムービングウォーク横の歩行空間の点字ブロックが赤茶色で床との識別ができないため、黄色にしてほしい。【78】

・ムービングウォークからOCAT方面に上がる階段に手すり、点字ブロックが付いているのはよいが、階段と端の色分け(コントラスト)がなく危ない。【79】

・ムービングウォークの横についている点字ブロックについて凸凹の高さが低く、点字ブロックであるとわかりづらい。【74】

・ムービングウォークからB1へは階段を利用したが、階段の踊り場に誘導ブロックがあるのは良いが、JR側(OCAT)へ向かう人にとっては迂回するように設置されている。【65】

・地下街⇄OCATの現在の主要動線は商業施設(マルイビル)ルートであるが、点字ブロックが設置されておらず、設置するべき。【64】

図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について(1/2)

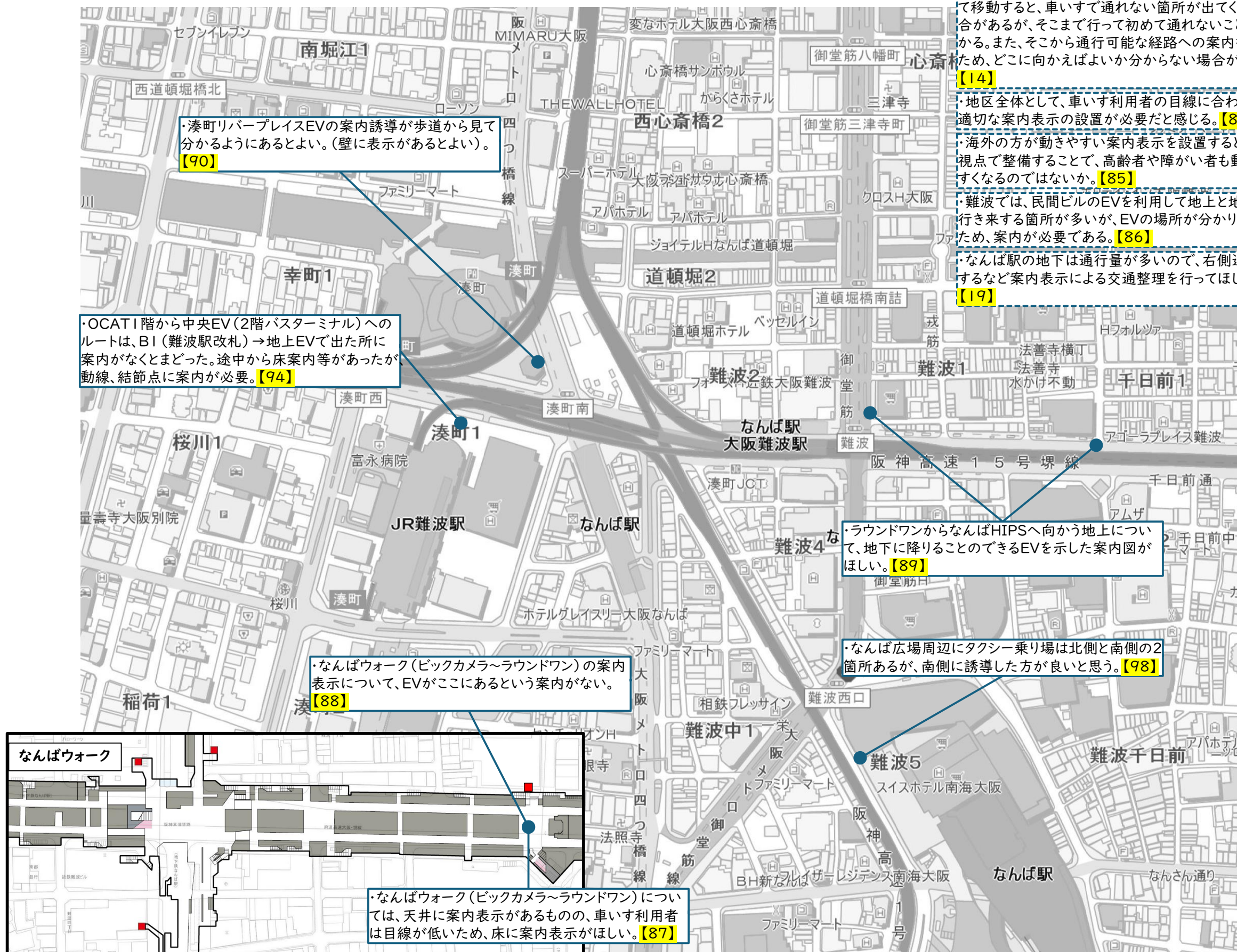


図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について(2/2)

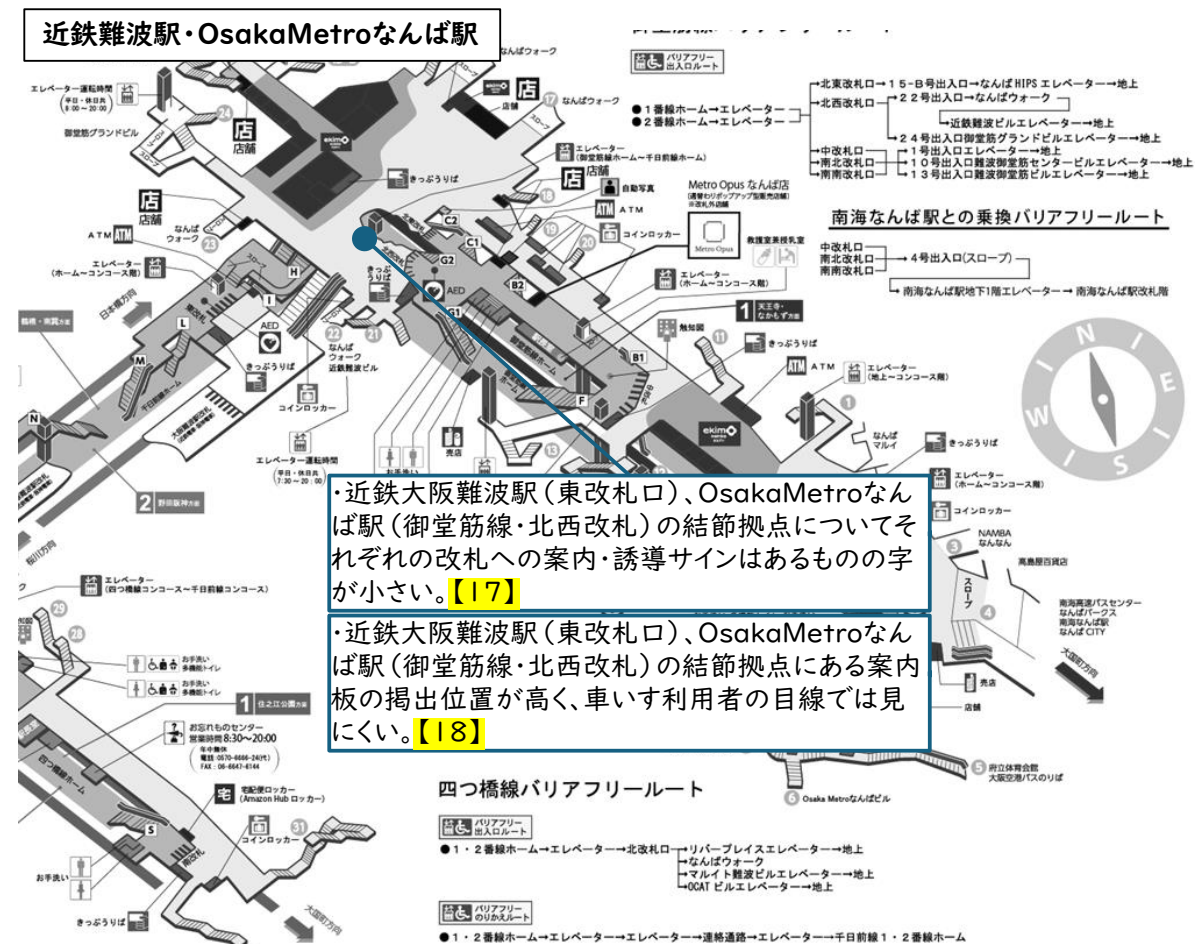
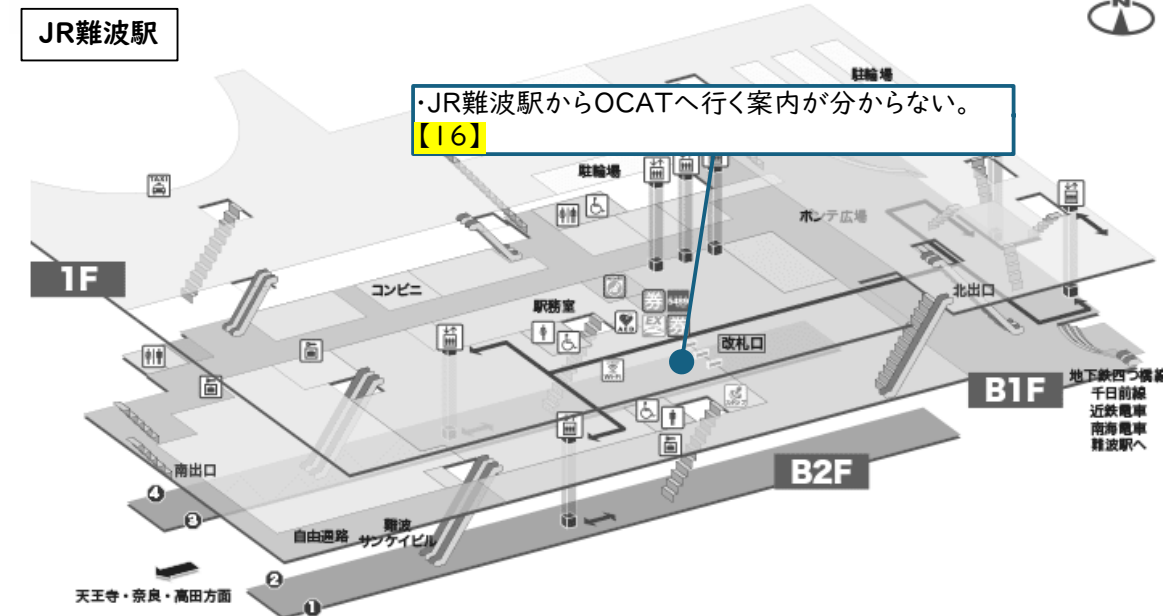
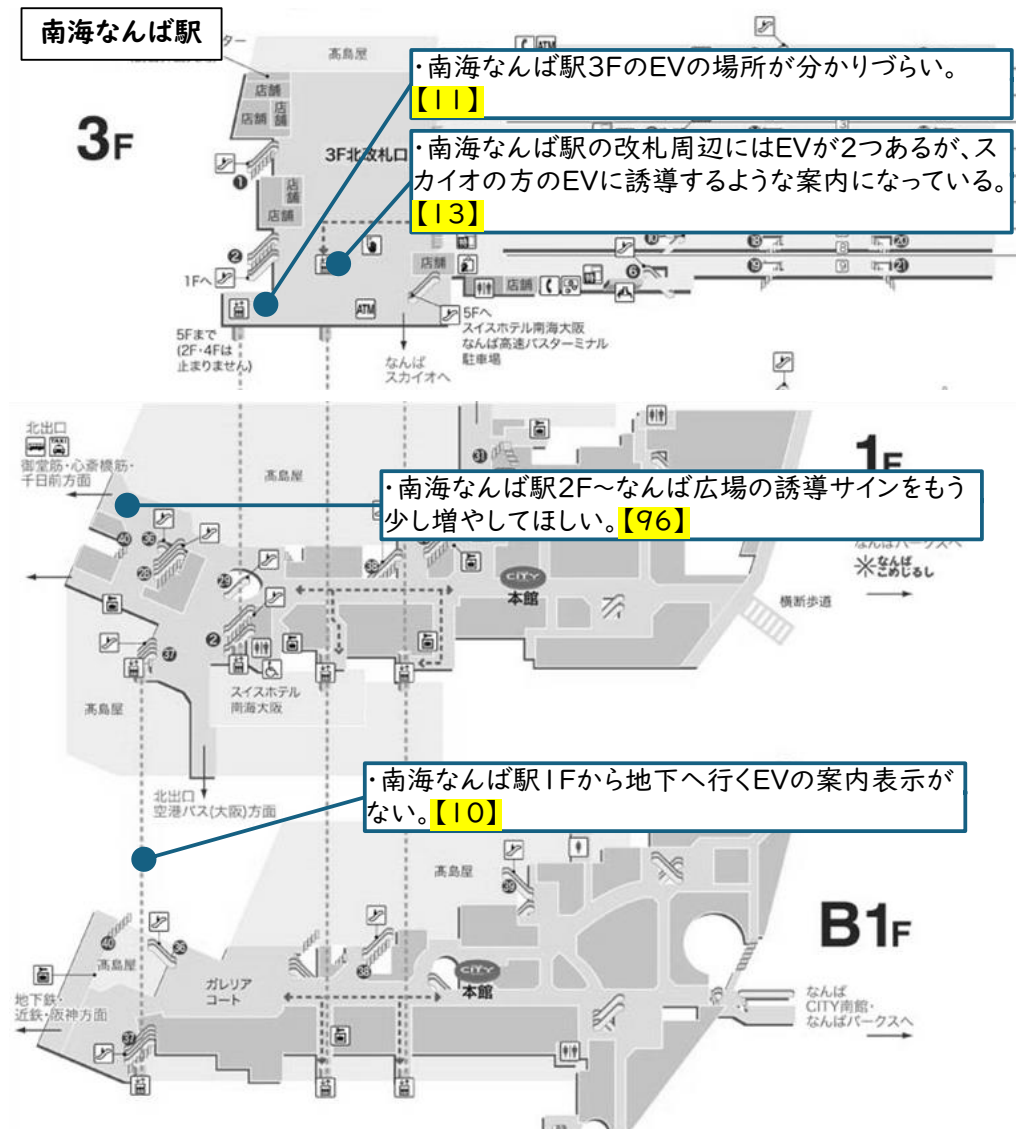


図3 乗り換え経路や移動経路上のEVの増設、仕様の改善及びレストスペースの設置について(1/2)

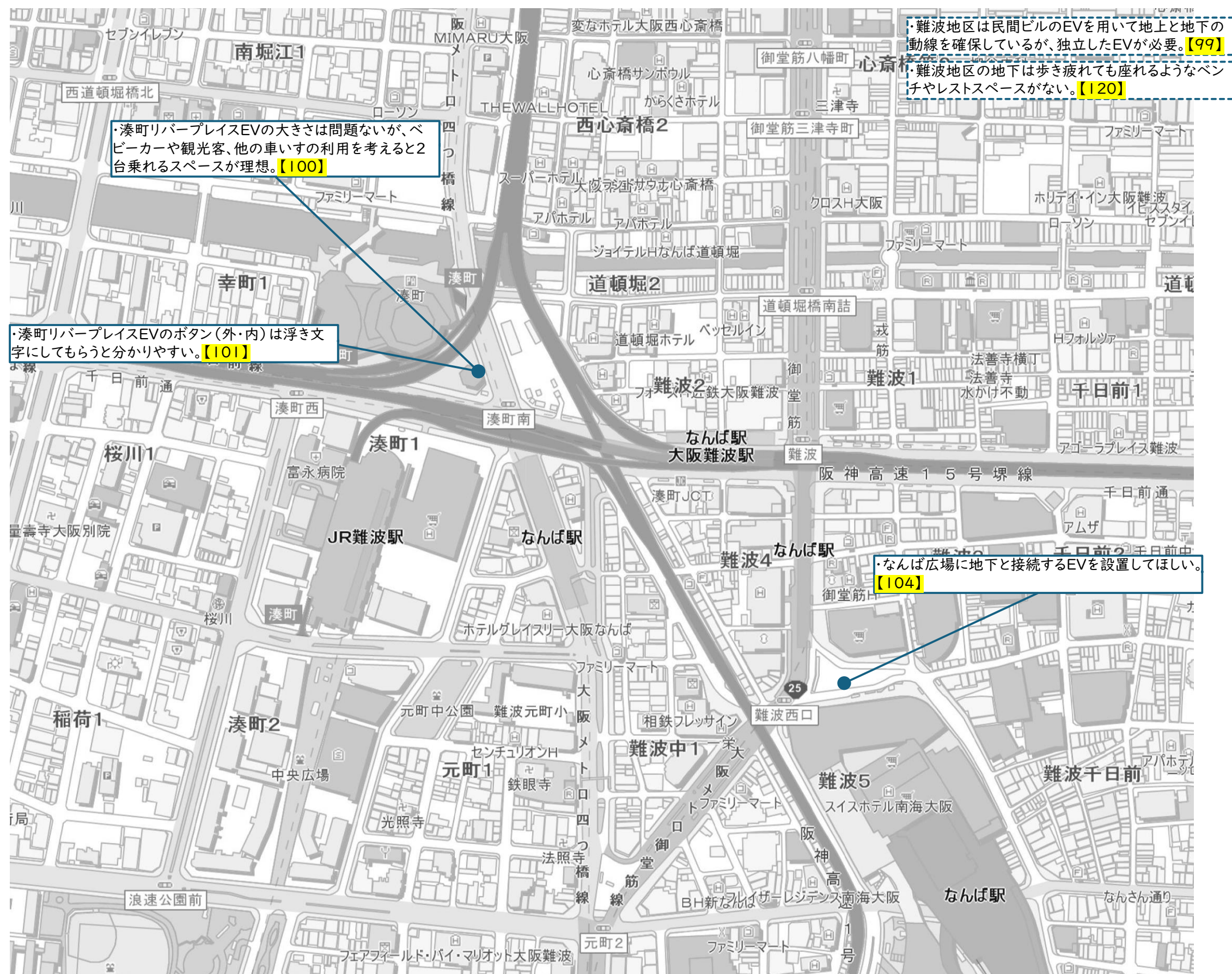


図3 乗り換え経路や移動経路上のEVの増設、仕様の改善及びレストスペースの設置について(2/2)

