

# 大阪市バリアフリー基本構想重点整備地区における特定事業等の実施状況に係る評価(案) 概要

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年から平成18年にかけて、市内の主要な駅を中心に25地区において「大阪市交通バリアフリー基本構想」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るが、このたび、特定事業を中心に基本構想に掲げられたバリアフリー化整備の実施等について、調査、分析及び評価を行った。

## 評価項目

### ○特定事業計画

#### 1 駅舎

視覚障がい者誘導用ブロック、案内・誘導、改札口及びエレベーターなど11の整備項目を対象に定めた18項目の整備内容

#### 2 鉄道車両

車いすスペースの確保、行先等の案内表示装置の設置、車両間の転落防止装置の設置

#### 3 道路

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

#### 4 交差点

既設信号機への音響信号機の整備、高輝度道路標識・道路標示の設置、違法駐車等を防止するための事業推進 など

### ○その他の事業等

各地区の特性などを踏まえ、特定事業以外で基本構想に定めたバリアフリー化に係る整備内容

### ○ソフト面の取組

※段階評価は、進捗率に応じ、以下の5段階としている。

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

(注意)

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。

○特定事業計画

1 駅舎

◆評価

- ・全65駅(※1)において整備済み(評価A)となっているものは、令和3(2021)年3月末時点で11事業(目標年である平成23(2011)年3月末時点では6事業)。
- ・検討事項となっていた事業を含め、一部の事業について整備が完了していない駅舎があるものの、基本構想を作成した当時(平成18(2006)年4月時点)に比べると、大幅にバリアフリー化されており、整備が一定の水準まで進んでいる。
- ・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る。

◇今後の課題

- ・一部の駅舎において整備が完了していない事業については、各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る。
- ・検討事項となっていた3事業について、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る。
- ・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ふまえ、各駅舎の状況等も勘案しつつ、新たな整備内容について検討を行っていく必要がある。

2 鉄道車両

◆評価

- ・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、また、既存の鉄道車両についても、大規模改修の時期などを捉えて整備が行われており、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る(車いすスペースの確保:整備率82%[評価C]、行先等の案内表示装置:整備率78%[評価C]、車両間の転落防止装置:整備率100%[評価A])。

◇今後の課題

- ・新たな鉄道車両の導入や大規模な改修時期を捉え、引き続き、整備を促していくとともに、国の公共交通移動等円滑化基準などをふまえつつ、新たな整備内容について検討を行っていく必要がある。

【表1】(A:11事業、B:4事業)

整備項目	整備内容	R3.3 時点※2	
		割合	評価
視覚障がい者誘導用ブロック	車両の乗降口から公共通路までの移動動線上に敷設	99%	B
音案内	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置に合わせ、音案内の提供を検討※3	32%	-
案内・誘導	駅舎内での一貫した連続性のある案内・誘導及び乗り換えや周辺施設等への案内に努める	100%	A
	異常時に改札付近等で掲示を行う	100%	A
券売機	車いす使用者に配慮した蹴込みの構造等の検討。それ以外の細部の仕様は更新時期等に合わせ整備に努める※3	48%	-
改札口	拡幅改札口の設置	100%	A
エレベーター	ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	100%	A
	乗り換え経路の確保[対象:60駅]	98%	B
階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	100%	A
	踏面端部が容易に識別できるように配慮する	95%	B
ホームにおける列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	99%	B
車両とホームとの隙間・段差	ホーム構造や車両構造について検討を行う※3	15%	-
	渡り板を配備	100%	A
ホームにおける安全対策	ホーム縁端付近に連続して警告ブロックを敷設	100%	A
	線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	100%	A
	線路側外のプラットホーム両端に警告ブロックを敷設	100%	A
トイレ	車いす対応トイレの設置	100%	A
	今後設置するトイレの多機能化	100%	A

※1 特定事業計画の進捗状況の報告駅別(大阪市高速電気軌道(株)について路線別)で集計。一般的な駅数では56駅。

※2 整備駅の割合

※3 整備内容が「検討」となっているため、整備駅の割合は参考値。

○特定事業計画

3 道路

◆評価

- ・25地区合計の整備評価は、令和3(2021)年3月末時点において評価Cとなっているが、目標年である平成23(2011)年3月末時点から整備延長は約15km(25%)増加。
- ・地区ごとでは、4地区で整備済み(評価A)、12地区で概ね整備済み(評価B)となっているとともに、多くの地区において整備延長が向上するなど、道路のバリアフリー化整備が着実に行われており、高齢者や障がい者等の歩行環境の改善が図られている。
- ・一方で、2地区については、整備が比較的進んでいない(評価D)又は整備が進んでいない(評価E)。また、全体では整備評価が高い地区であっても、主要な経路ごとで見ただけの場合、整備率が低い経路も存在する。
- ・現在、主要な経路のうち未整備となっている区間は、歩道がない又は歩道の有効幅員が不足しているため敷設が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たものなどとなっている。

◇今後の課題

- ・全ての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る。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においては、新たに歩道を整備するにあたって、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る。
- ・生活関連施設の廃止や移転、新たな建築など地区の状況が変化していることを踏まえ、バリアフリー化を図る必要がある経路の削除や変更、追加について検討する必要がある。

4 交差点

◆評価

- ・継続的に実施する違法駐車等を防止するための事業を除き、全て整備済み(評価A)となっている。
- ・計画通り整備済み(評価A)となったことにより、交差点のバリアフリー化が図られ、基本構想を作成した当時に比べ、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る。

◇今後の課題

- ・バリアフリー化を図る必要がある経路が変更、追加された場合には、当該経路における交差点の状況をふまえ、既設信号機への新たな音響信号機の整備などについて検討を行う必要がある。

【表2】(A:4地区、B:12地区、C:7地区、D:1地区、E:1地区)

地区名	主要な経路の延長	R3.3 時点※1	
梅田	10.79km	85%	C
難波	14.91km	96%	B
天王寺・阿倍野	3.32km	100%	A
京橋	4.14km	80%	C
鶴橋	3.99km	52%	D
南森町・大阪天満宮※2	13.14km	93%	B
天満橋※2			
北浜※2			
淀屋橋※2			
新大阪	4.39km	85%	C
新今宮	5.70km	93%	B
日本橋※2	4.31km	99%	B
上本町・谷町九丁目※2			
弁天町	3.42km	97%	B
海老江・野田阪神	3.72km	97%	B
西九条	1.03km	73%	C
関目	2.76km	78%	C
放出	2.18km	37%	E
喜連瓜破	1.89km	84%	C
御幣島	2.81km	100%	A
我孫子町	2.47km	96%	B
大正	1.87km	100%	A
住之江公園	2.29km	100%	A
コスモスクエア	4.22km	93%	B
駒川中野	2.07km	80%	C
25地区合計	95.42km	89%	C

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

## ○その他の事業等の進捗状況

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る。

### 【ノンステップバスの導入】

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

### 【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】

重点整備地区内に複数の鉄軌道駅がある20地区における主要な乗り換え経路及び梅田地区、難波地区、天王寺・阿倍野地区における地下街には、全て視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されている。

### 【官公庁施設などの案内・誘導】

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る。

### 【その他】

- ・各地区の基本構想においてバリアフリー化を図るべき立体横断施設として定められた4施設について、一部を除き整備が図られている。
- ・2地区のバスターミナル等について、視覚障がい者誘導用ブロック及び案内・誘導サインの整備が定められており、計画どおり整備されている。
- ・各重点整備地区における主要な公園について、出入口のバリアフリー化(1か所以上の出入口における有効幅員の確保等)が図られている。
- ・地下街のある3地区について、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、市民や関係者の理解及び協力、その理解等を得るための啓発活動などソフト面の取組が重要である。

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る。

### 【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
- ・職員に対する研修の実施
- ・対応マニュアルの整備 等

### 【道路管理者、交通管理者による取組】

- ・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 等

### 【その他】

- ・バリアフリー施設の状況のわかりやすい情報提供
- ・「あいサポート運動」の実施
- ・市民を対象とした「総合的な学習の時間」等での取組
- ・「わがまちのやさしさ発見」レポートの募集 等

## ○今後の検討課題

- ・各特定事業について、整備内容として掲げられた事項について整備が行われてきており、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きている。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る。
- ・基本構想作成時から土地利用等に変化がみられる地区もあることから、状況をふまえた見直しの検討を行っていく必要がある。
- ・社会的状況の変化に応じて、適宜、法令等の改正がされている状況をふまえ、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る。