

大阪市 新大阪地区
交通バリアフリー基本構想(変更素案)

令和 6 (2024) 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	10
1-6 基本構想の位置づけ	10
2. 大阪市交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方	11
2-1 基本理念[全地区共通]	11
2-2 基本方針[全地区共通]	13
2-3 計画期間	14
2-4 地区の概要	15
2-5 地区のバリアフリー化方針	19
3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方	21
3-1 重点整備地区選定の考え方	22
3-2 重点整備地区の区域設定の考え方	23
3-3 地区における重点整備地区の区域設定	24
4. 生活関連施設及び経路設定の考え方	26
4-1 生活関連施設設定	26
4-2 生活関連経路設定	28
4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)	30
5. 整備等の方針・内容	31
5-1 基本構想の枠組み	31
5-2 変更の視点や考え方	32
5-3 整備区分と時期	32
5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容	33
5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容	52
5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容	60
5-7 建築物・都市公園の整備方針	68
6. 心のバリアフリーの推進	69
6-1 教育啓発事業の位置づけ	69
6-2 教育啓発事業の取組方針	70
6-3 教育啓発事業の取組内容	71
7. 基本構想の推進及び継続的な改善	73

参考資料1:基本構想における対象者及び特性.....	75
参考資料2:現行基本構想に基づく特定事業等の実施状況に係る評価	78
参考資料3:乗り換え経路図	92

《資料編》

付属資料 1. 新大阪地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯	93
付属資料 2. 新大阪地区ワークショップの開催概要	94
付属資料 3.新大阪地区ワークショップ等における主な意見と対応状況	97
付属資料 4.大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想素案に係る、パブリックコメント 結果一覧(添付予定)	

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」

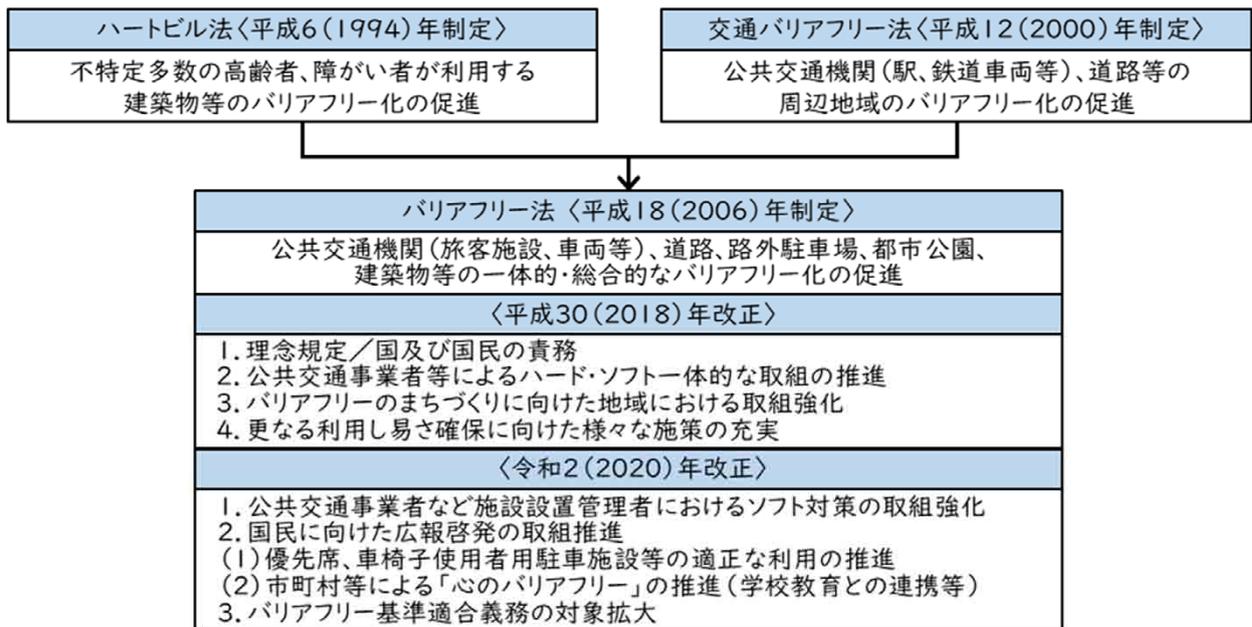
- ・生活関連施設、生活関連経路等のバリアフリー化を具体化するもの（バリアフリー法第 2 条）

(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、「新大阪地区」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、「新大阪地区」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、特定事業を中心に新大阪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:3 駅_{※1})の整備内容及び進捗状況は次のとおりです。

[上段:整備駅数 中段:整備駅の割合 下段:評価]

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
1	視覚障がい者 誘導用ブロック	車両の乗降口から公共通路までの移動動線上に敷設	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 駅 100% A
2	音案内	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置に合わせ、音案内の提供を検討 ^{※2}	1 駅 33% -	1 駅 33% -	1 駅 33% -
3	案内・誘導	駅舎内での一貫した連続性のある案内・誘導及び乗り換えや周辺施設等への案内に努める	1 駅 33% E	2 駅 67% E	3 駅 100% A
		異常時に改札付近等で掲示を行う	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
4	券売機	車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 ^{※2}	1 駅 33% -	3 駅 100% -	3 駅 100% -
5	改札口	拡幅改札口の設置	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
6	エレベーター	ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		乗り換え経路の確保	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	1 駅 33% E	2 駅 67% D	3 駅 100% A
8	ホームにおける 列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	2 駅 67% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
9	車両とホーム との隙間・段差	ホーム構造や車両構造について 検討を行う※2	0 駅 0% —	0 駅 0% —	1 駅 33% —
		渡り板を配備	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
10	ホームにおける 安全対策	ホーム縁端付近に連続して警告 ブロックを敷設	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出 来る工夫をする	1 駅 33% E	1 駅 33% E	3 駅 100% A
		線路側外のプラットホーム両端 に警告ブロックを敷設	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
11	トイレ	車いす対応トイレの設置	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 駅 100% A

※1 特定事業計画の進捗状況の報告駅別 (JR 天王寺駅、近鉄大阪阿部野橋駅、大阪メトロ御堂筋線天王寺駅、大阪メトロ谷町線天王寺駅) で集計。

※2 整備内容が「検討」となっているため、整備駅数、整備駅の割合は参考値。

対象となる3駅において整備済み(評価 A)となっているものは、目標年である平成 23(2011)年3月末時点で 12 事業だったものが、令和3(2021)年3月末時点では 15 事業となっています。

その結果、全駅において、エレベーター等の設置により段差を解消し、拡幅改札口が設置された経路(バリアフリールート)が少なくとも 1 経路は確保されるとともに、鉄軌道駅間の乗り換え経路についても、バリアフリールートが 1 経路以上確保されています。また、階段手すりの行先の点字表示、階段踏面端部の識別への配慮、ホームにおける列車案内や渡り板の配備、ホーム端部における連続した警告ブロックの敷設、車いす対応トイレ(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について整備が完了していない駅舎があるものの、基本構想を作成した当時(平成 16(2004)年4月時点)に比べると、大幅にバリアフリー化されており、高齢者、障がい者等の鉄軌道による移動に当たり必要とされる整備が一定の水準まで進んでいる状況にあることから、高齢者、障がい者等の移動等に係る身体の負担の軽減が図られています。

■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
10	新大阪	4.39 km	0.66 km 15% E	3.47 km 79% C	3.71 km 85% C

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

※2 視覚障がい者誘導用ブロックの設置延長

新大阪地区は、令和3(2021)年3月末時点でC評価であり整備済みとはなっていませんが、道路のバリアフリー化整備が着実に行われており、高齢者や障がい者等の歩行環境の改善が図られています。

現在、主要な経路のうち未整備となっている区間には、新大阪駅駅前広場のように再開発と合わせた整備が必要となるものや、歩道がない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、継続的に行っています。

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

計画どおり整備が完了したことにより、交差点のバリアフリー化が図られ、基本構想を作成した当時(平成16(2004)年4月時点)に比べ、高齢者、障がい者等が道路を横断するにあたっての安全性が確保されています。

(2) 市民・当事者から見たバリアフリー整備の現状

新大阪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。前述(1)特定事業の実施状況に基づいた整備の他、JR 北口や新阪急ビルの整備、大阪メトロ御堂筋線北側部分のリニューアルにより、基本構想を作成した当時(平成 16(2004)年 4 月時点)に比べバリアフリー化が図られているとの一方で、バリアフリー整備に係る課題について、次のとおりご意見をいただいております。(詳しくは付属資料 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	<p>○生活関連経路(デッキ含む)や乗り換え経路の誘導用ブロックについて、途切れている箇所があるため、連続性を確保してほしい。</p> <p>○JR 在来線・新幹線共に、誘導用ブロックはトイレ手前の触知案内図までは敷設されているが、多機能トイレ含め、トイレ入口までつながっていない。また、改札から改札内のトイレへ誘導用ブロックが敷設されているが、分岐が多すぎてたどりつけない。</p>
3.案内・誘導	<p>○乗り換え経路や垂直移動経路の案内をわかりやすくしてほしい。</p> <p>○エレベーターの行先について、各階はどこにつながるか、他社線への乗換情報(大阪メトロ中改札、北西改札など)も含めて、横扉やボタン等に表示すべき。</p> <p>○全ての案内表示に共通するが、エレベータ表示など天井付近に非常に小さな表示でしかないため、車いす目線から分かるように、壁・柱・床を使って、また、サイン表示板の大きさをもっと大きくする、掲載する情報を絞るなど、雑踏の中でもひと目で分かるような案内表示をお願いしたい。</p> <p>○JR 新大阪駅南改札を出てすぐのエレベーターの案内(赤色看板)は壁を利用しており、わかりやすい。</p> <p>○大阪メトロ南改札[無人改札]について、改札内外にインターホンはあるが、そこまでの誘導用ブロックがなく、どこにあるか分かりやすくしてほしい(音案内の間隔が長い、点字表記がない、ボタンの位置がわかりにくい)。また、エレベーターがないという案内はあるが、どの改札に回ればよいか案内表示をしてほしい。</p>
6.エレベーター	<p>○かなり人の行き来が多く、垂直移動をするエレベーターは非常に重要である。現在、JR 側は 2 箇所しかないが、大変混雑しており、せめてあと 1 箇所増やしてほしい。</p> <p>○大阪メトロ 御堂筋線の南改札は現在エレベーターがなく(階段のみ)、しかも無人改札である。この方面に用事がある場合は、西中島南方や他の改札から大迂回をしなければならないため、エレベーターの設置を検討してほしい。</p> <p>○新大阪駅北側には、メトロ側と新大阪阪急ビル側の 2 基しかエレベーターがなく、大変混雑している(待ち時間が長い)。そのため、大型化もしくは増設をしてほしい。</p>
7.階段	<p>○JR 東口階段について、手すりの形状がかなり古いため持ちにくく、掴めるようなタイプの手すりにしてほしい。また、踊り場部には手すりが連続しておらず、階段の最終段のところで急に途切れており、とても恐怖。そのため、今のガイドラインに沿った手すりにし、階段最終端部は水平部分を作ってほしい。</p> <p>○JR 中央改札につながる階段について、手すりの点字表記が“2 階正面出口”とあり、不適切である。</p> <p>○JR 側の階段手すりの点字表記がおかしい。矢印の向きにどこに向かうかの表示が</p>

項目	主な意見
	あるべきで、上り下りの文字があると混乱する。 ○JR 中央口改札側と繋がる大階段について、階段の手すりの点字が上りはあるが下り(右側)がない、せめて右側を重点的に整備してほしい。
11.トイレ	○JR 駅構内のトイレの数が少ない、おむつ替えの場所を増やしてほしい。また、これらあわせて、トイレのマークを大きくしてほしい。 ○介護用ベッドがメトロ側にしかないため、JR 在来線・新幹線側にも安全に使える多目的シートがあるトイレが増えることが望ましい。 ○新幹線改札内のトイレは、女子トイレ前で何十人も人が並んでおり、並ぶことが常態化している。乗降客数にふさわしい WC の数の整備が必要であり、機能分散を今後は目指して頂きたい。機能分散は、オールジェンダートイレ、男女共用の車いすトイレ、一般トイレへの簡易車いす便房、ベビーカーなどの対応ができる広めトイレの整備など充実を図るべき。 ○大阪メトロ改札内の多機能トイレは、男女別のトイレから独立して2カ所あり、性別を問わないものであるため、利用しやすい。また、大型ベッド(介護用ベッド)があるのはいい点である。 ○新幹線改札内の多機能トイレの表示がバイナリー(多目的・多機能トイレが緑色(男女別ではないという意味))ではないところは良い。また、一般の男性・女性トイレ共にベビーチェアが設置されており、良い点である。
その他	○新幹線改札内も在来線改札内トイレも授乳室があるのは良い。

■道路・交差点に関する事項

項目	項番	主な意見
(1)道路	1.歩道の整備改良	○段差が 3~5cm ある箇所があり、危ない。例えば、アパホテル新大阪駅前付近は 4cm の段差が続いており、車いすで乗り上げた際転倒してしまうということがあった。段差解消に向けて、他の例にも倣い、多様な障がい者参画のもと、縁石の形状等を検討する場を設けてほしい。 ○歩道の勾配(横断勾配含む)がついている箇所があり危険である。車いすでの移動が難しい。(例:子育て支援センター前等)
	2.視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	○誘導用ブロックについて、整備済みとなっている経路でも、誘導用ブロックが途切れている部分があるので、目的地まではできる限り連続敷設してほしい。(例:ココプラザ(青少年センター)入口付近) ○ニッセイビル敷地内地上部分と接続する歩道(歌島豊里線)の誘導用ブロックが繋がっていないため、つなげてほしい。 ○ニッセイビル南側歩道(淀川区第 1224 号線)について、バス停前には誘導ブロック敷設されているが、それ以外の部分と連続していない。 ○新大阪ニッセイビルへの点字ブロックの案内誘導が不適切。デッキから下の公園に降りてそこから途絶えており、接続する歩道(歌島豊里線)と繋がっていない。 ○誘導用ブロックについて、最後に警告ブロックがなく途切れてしまうところがあるので、確認してほしい。 ○ブロックと道路の色がはっきりと区別できるような色分けにしてほしい。

項目	項番	主な意見
	4.歩道橋	<p>○新大阪駅北口デッキについて、誘導用ブロックの敷設や手すりの設置、わかりやすい案内誘導の整備、そして階段部分の点字表記の見直しをしてほしい。</p> <p>○新大阪駅北口デッキの東西は現状階段のみであるが、スロープで繋げて回遊性を高めた方がよい。</p> <p>○宮原一丁目交差点からデッキに上がるエレベーターが必要(病院のエレベーターは利用時間が制限されるため)</p>
	6.駅前広場	<p>○南東広場のバス停やタクシー乗降場の案内を周辺につけてほしい。また、バス停の音声案内(「こちらが~のバス停です」等)がないため、どの路線のバスか分からない。</p> <p>○南側広場について、バスの案内表示をわかりやすくし(中央階段付近にもあるとよい)、時刻表を大きく掲示してほしい。</p> <p>○JR 新大阪駅 3 階タクシー乗降場に出るドア(入口)は狭く、かつ手動で重い(節電のため常時閉まっている状態)。そして、歩行者空間には段差があり、乗り降りしにくく、誘導用ブロックは黄色だが床面が白色なのでわかりにくい。また、タクシー乗降場への周辺の案内表示が少ないためわかりにくい(床に案内を入れるのはどうか)。</p>
(4)乗り換え経路		<p>○全体的にこの10~20年広がったエリアにEVなど一応バリアフリーにはなっているが、表示が不十分なため、せっかくのEVが活かされていない。案内誘導や誘導用ブロックなど比較的簡単に改善できることも多い。</p>
(5)交差点		<p>○生活関連経路上に音響式信号は必要(例えばココプラザに行く途中の交差点は、結構大きい交差点であるが、音響がなくわかりにくい)。なお、音響信号をつける際は、できれば横断方向がちゃんと分かる“カッコー、ピヨピヨ”のもので尚且つ、横断歩道手前で赤か青かを判断できるものがわかりやすい。(高度化 PICS 等)</p> <p>○東中島4北交差点は、誘導用ブロックで誘導されてるにもかかわらず音響信号がないため、わかりにくい。また、信号の青時間が短く、急いで渡った先に段差があると余計に危ない。</p> <p>○誘導ブロックで案内しているルートは音響信号を設置してほしい。</p> <p>○東淀川支援学校前の交差点は信号をつけたほうがいい。</p> <p>○メルパーク付近の交差点の音響信号について、10/24(火)に見に行った際、手前の駅側の信号の音響が鳴っていなかった。押しボタンを押してみるとその後以降は鳴るようになった。片方はボタンを押さなくても鳴っており、なぜこのようなことになっているのか、点検する必要があるのではないかと。また、同じ交差点でボタンを押すものと押さなくてよいものがあると、視覚障がい者には分からないため、昼間は自動で鳴るように統一した方がよい。</p> <p>○“信号が青になりました”や“信号がもうすぐ赤に変わります”だけだと、どっちに渡っているか分からない。方向性を確かにするという点では、基本的には“ピヨピヨ、カッコー”を統一してもらって、どうしても難しい場合は、アナウンスを入れる形にしてほしい。また、音響信号の延長するボタンや弱者用ボタンもあまり見かけないので、一緒に検討してほしい。</p>

1-5 今回の変更の趣旨

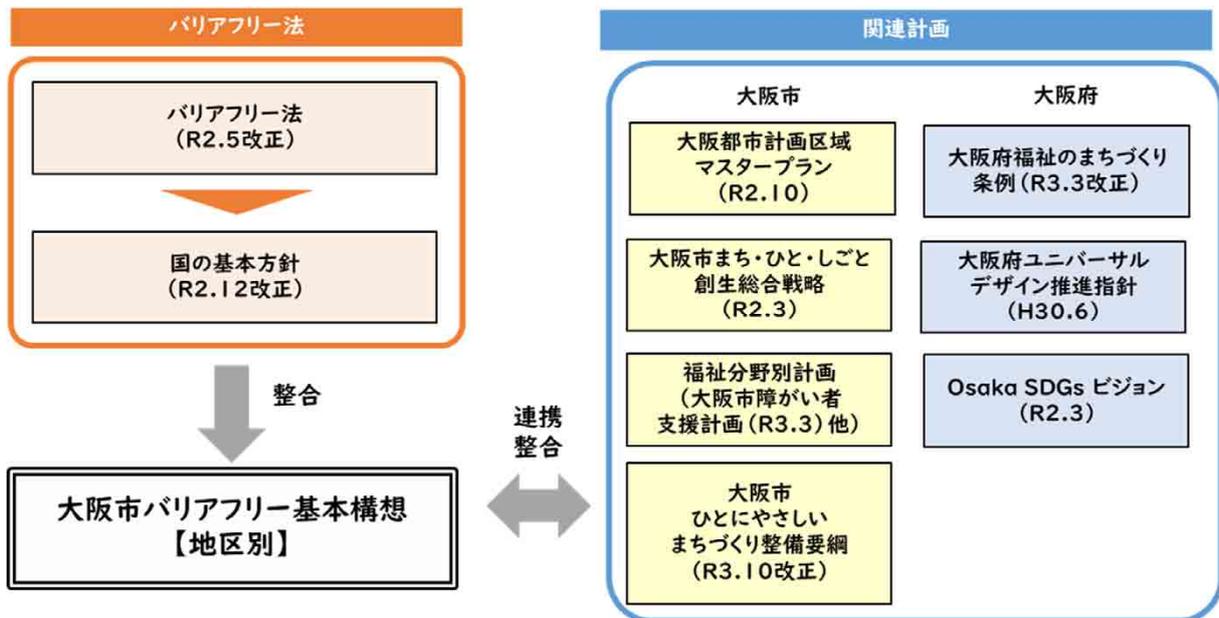
前述のとおり、作成した当時の基本構想(平成16(2004)年4月時点)に基づき、重点整備地区のバリアフリー化が着実に進展する中、天王寺・阿倍野地区の土地利用の変化や社会状況の変化、市民・当事者等の意見などを踏まえた基本構想の変更が必要となっています。

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、現行基本構想、バリアフリー法、関連計画等を踏まえ、全地区に共通したバリアフリー化の基本理念を次のとおりとします。

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

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

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

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

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

「来訪者を含むすべての人」(基本構想における対象者)

高齢者、障がい者等の移動制約者を念頭におきつつ、また、SOGIESC※の多様性に留意し、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にたって、外国人、妊産婦といった方も含めたすべての人とします。(参考資料1参照)

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

性的指向・性自認・性表現・性的特徴

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

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

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

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

出典:交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

2-2 基本方針[全地区共通]

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

基本方針① 各地区の特性に応じた面的なバリアフリー化の継続的な推進

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

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

基本方針② 誰にでも分かりやすい情報提供の充実

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

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

基本方針③ 「心のバリアフリー」の推進

施設のバリアフリー化に代表されるハードの整備が進んでも、真の意味でのバリアフリー化は図れません。高齢者や障がい者等に対して、国民ひとりひとりが高齢者、障がい者等の特性を理解し、接する必要があると、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。

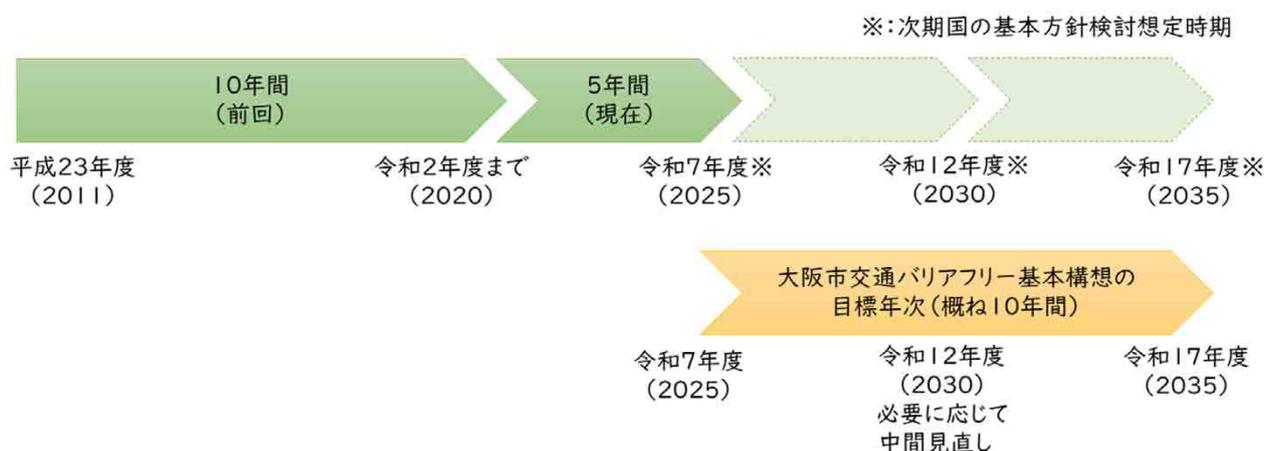
行政、公共交通事業者、交通管理者等の関係機関や市民・当事者等が、適切な役割分担のもと連携・協働しバリアフリー化の推進を図ります。ニア・イズ・ベターの観点から、重点整備地区ごとの市民・当事者等の意見を最も尊重することとします。

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

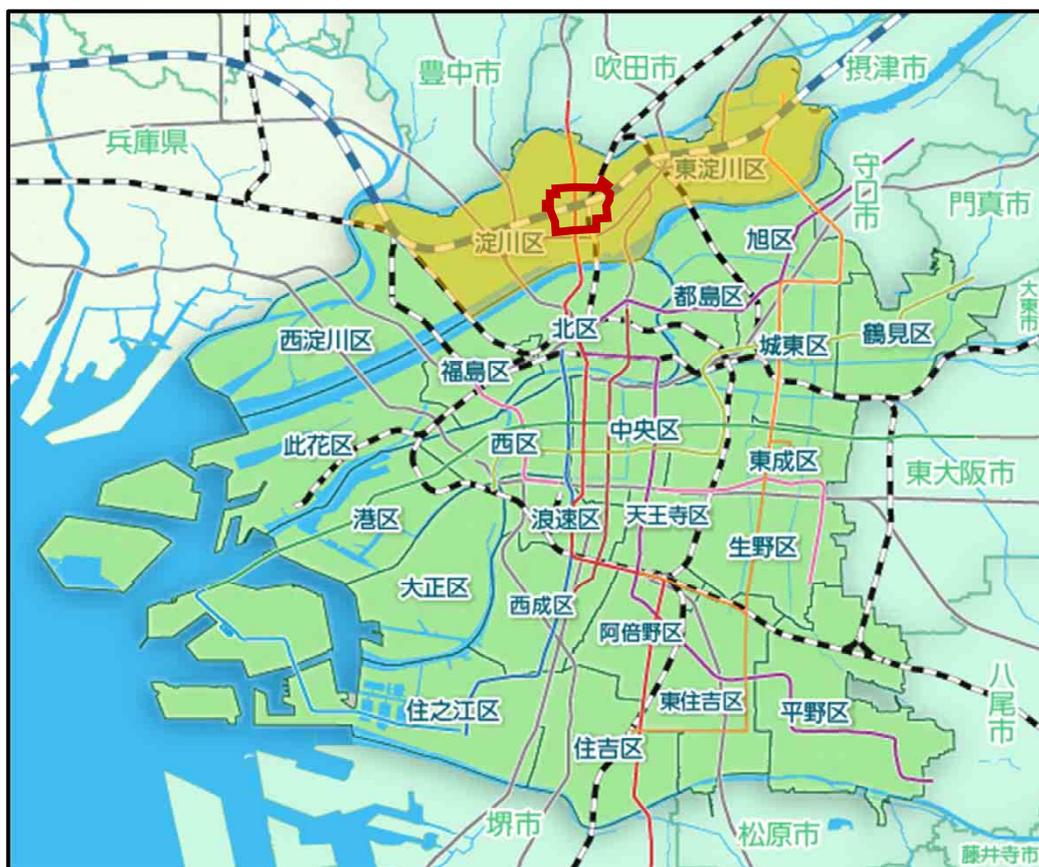
(1) 地区の概要

新大阪地区は、JR東海（東海道・山陽新幹線）新大阪駅、JR 西日本（東海道本線、おおさか東線）新大阪駅、大阪メトロ（御堂筋線）新大阪駅の3駅が立地しており、大阪市の広域的な玄関口としての役割を担っている地区です。

また地区内には、新大阪センシティ等の商業施設や新大阪ワシントンホテルプラザ等の宿泊施設が立地しているほか、市立青少年センター等の教育・文化施設、大阪回生病院等の医療・福祉施設が立地しています。

令和4年10月に都市再生緊急整備地域に指定されており、駅とまちが一体となった世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりの実現をめざした取組を進めています。

新大阪地区の位置



(2) 鉄道施設

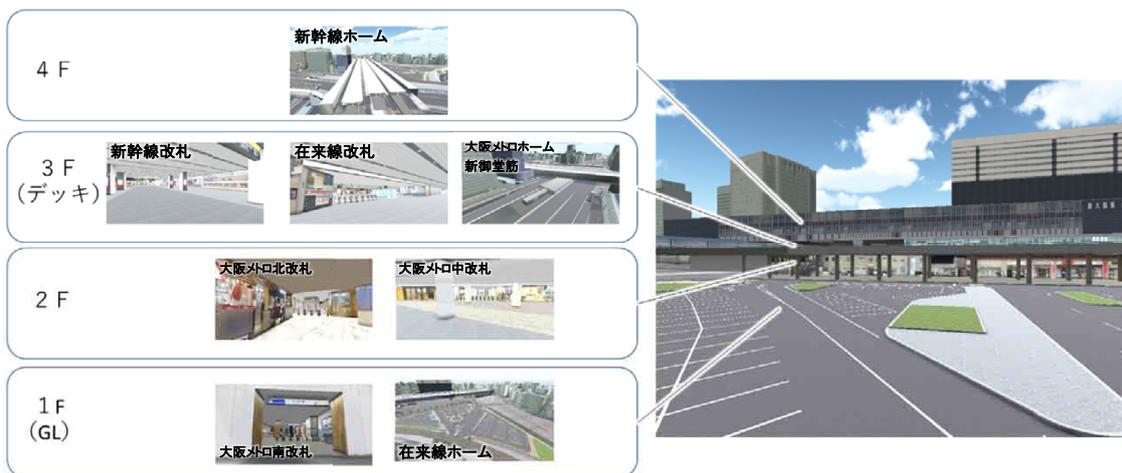
新大阪地区に立地している、JR 東海（東海道・山陽新幹線）新大阪駅、JR 西日本（東海道線）新大阪駅、大阪メトロ（御堂筋線）新大阪駅は、通勤・通学者等の日常的な利用者に加えて、全国各地からの利用者も多く、これら3駅の一日の平均利用者数は約 45 万人となっています。

駅の構造としては、立体的にはJRや大阪メトロ、新幹線のホームや改札のレベルが地上レベルから4階レベルまでの4層に分散しています。駅周辺は、平面的には、新幹線及びそれと交差する JR 在来線や新御堂筋により、駅を中心に概ね6つのブロックに分かれている状況です。

鉄道駅乗降客数

鉄道駅	乗降客数(千人/日)	
	基本構想作成 当時(H15)	RI 年度
JR 東海（東海道・山陽新幹線）新大阪駅	132	159
JR 西日本（東海道線）新大阪駅	88	138
大阪メトロ（御堂筋線）新大阪駅	108	152
合計	328	449

○新大阪駅の構造(主な内容)

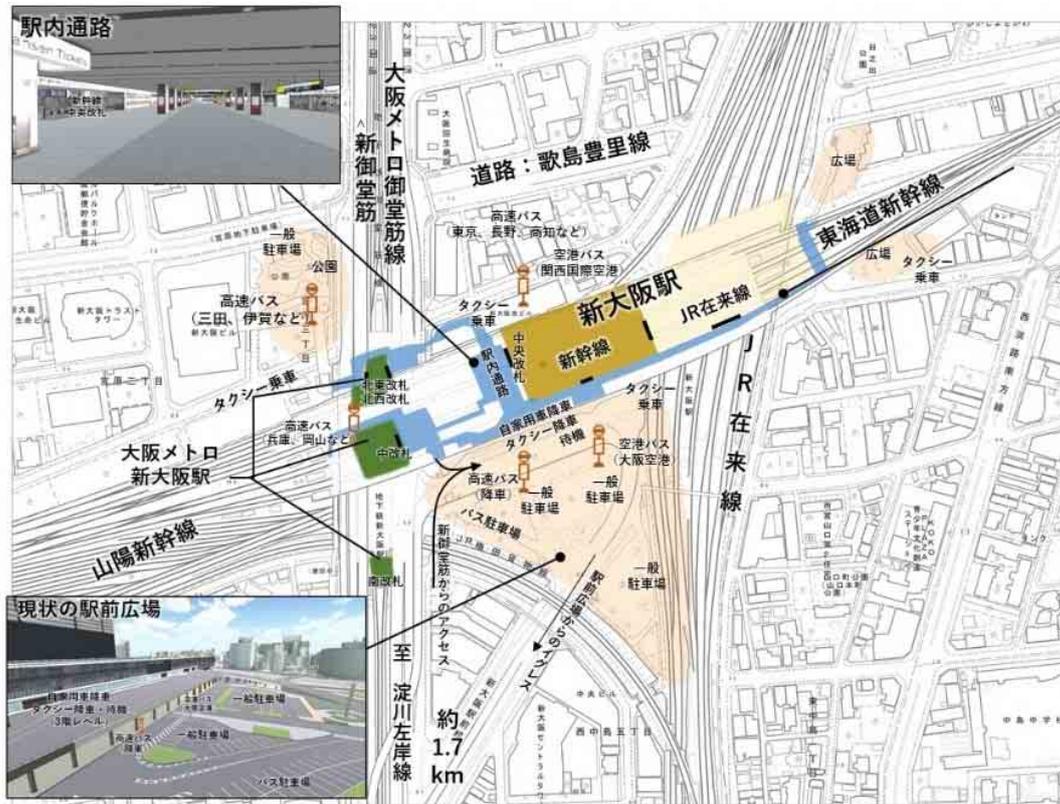


新大阪駅の立体的な構造(主なもの)	
4F	新幹線のホーム
3F	新幹線・在来線の改札、駅内通路(南北、東西)、駅前広場のタクシー等の乗降空間、新御堂筋(高架道路)、大阪メトロのホーム
2F	大阪メトロ改札(北口、中央口)
1F	JR在来線のホーム、大阪メトロ改札(南口)、駐車場、高速バス

出典:新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり方針 2022

(3) 交通結節施設

新大阪駅エリアの交通結節施設は、現状においては、タクシー、バス、一般車の乗降機能が南側の広場を中心に、北西側、北側、北東側、南東側に配置されています。特に、南側広場は、新御堂筋と直結するなど広域の自動車交通の接続機能を受け持っています。



出典：新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり方針 2022

場所		行き先	事業者
南側広場	バス停	伊丹空港	阪急観光バス
北側広場	バス停	関西空港	阪急観光バス他
	バス停	関東/信州/北陸/近畿 /中国/四国方面	阪急観光バス他
北西側広場	バス停	東京/兵庫方面	新姫バス/新姫観光他
北東・南東側広場	バス停	東淀川区方面	大阪シティバス
南・北・南東側広場	タクシー乗り場	—	—

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

新大阪地区は、全国と大阪を結ぶ広域的なターミナルを形成している地区です。これまで、基本構想の「誰もが安全・快適に移動できる“大阪の玄関口”新大阪～すべての人にやさしいまちを目指して～」を地区の基本理念として、駅舎内では誘導ブロックの敷設やエレベーターの整備、ホームの安全対策、トイレの多機能化が進められてきました。また、主要な経路において、全て整備済みにはなっていませんが、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設等が進められてきました。

さらに、新大阪駅の大規模改良工事により、JR 新大阪駅北口通路の開設や新大阪阪急ビルの供用、大阪メトロ御堂筋線北側部分のリニューアルが行われ、新大阪駅と駅北側エリアを結ぶ歩行者空間が整備されてきました。

一方、近年、障害者権利条約をはじめとする関連法制の整備に加え、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等を契機として、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、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。

そして、基本構想を作成した当時(平成 16(2004)年 4 月時点)に比べ、新大阪地区に立地している 3 駅の乗降客数が大幅に増えたことにより、バリアフリールートの追加や案内表示の充実の必要性が高まっています。

(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 駅舎に関する事項

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関すること

・乗り換え経路上や移動経路上の誘導ブロック敷設箇所の追加／・乗り換え経路や垂直移動経路の分かりやすい案内誘導／・階段の手すり形状や点字表記の見直し

■社会状況の変化等に応じた取組に関すること

・無人改札への対応(インターホン等への誘導、案内の充実)／・エレベーターの増設(バリアフリールートの複数化)、大型化／・オールジェンダートイレ等の設置

② 道路・交差点に関する事項

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関すること

・車道と歩道の縁石の段差の解消、歩道の勾配の見直し／・デッキを含めた生活関連経路における誘導用ブロックの敷設、敷設箇所の追加／・デッキ(乗り換え経路含む)、駅前広場の分かりやすい案内誘導／・音響信号機の追加設置、音の大きさや種類の見直し／・デッキ上のエレベーターの増設、スロープの設置(バリアフリールートの複数化等)／・生活関連経路における誘導用ブロックの維持管理

(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」に関する新大阪地区のバリアフリー化方針を次のように考えます。

方針 1 駅・乗り換え経路等におけるバリアフリー化の推進

- ・すべての駅において、地上からホームまで円滑な移動経路が確保できるよう、初めて訪れる人でも円滑な乗り換えができる案内・誘導の充実を図るとともに、引き続き、安全・快適なバリアフリー化された経路の確保に向けて検討します。
- ・駅相互の乗り換え経路においても、連続した誘導用ブロックを敷設するとともに、出来る限り迂回の生じない乗り換え経路となるよう引き続き検討し、バリアフリー化を推進します。
- ・車いす利用者、視覚障がい者、高齢者等はもとより初めて訪れる人など、すべての人にとって利用しやすい駅施設の整備・充実を図ります。

方針 2 駅と主要な施設を結ぶ経路のバリアフリー化の推進

- ・駅から主要施設までの主要な経路において、わかりやすく、安全・快適に移動できるように、引き続き歩道・交差点部のバリアフリー化を推進します。
- ・駅舎内通路やデッキも駅から主要施設までの移動の際の主要な動線となっているため、より円滑に通行できるようにバリアフリー整備・充実を進めていきます。

3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方

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

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

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

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

また、重点整備地区の追加については、今後継続的に検討を行います。

現行基本構想の重点整備地区(25地区)



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

重点整備地区に選定すべき地区がないかの確認など、重点整備地区の追加の検討

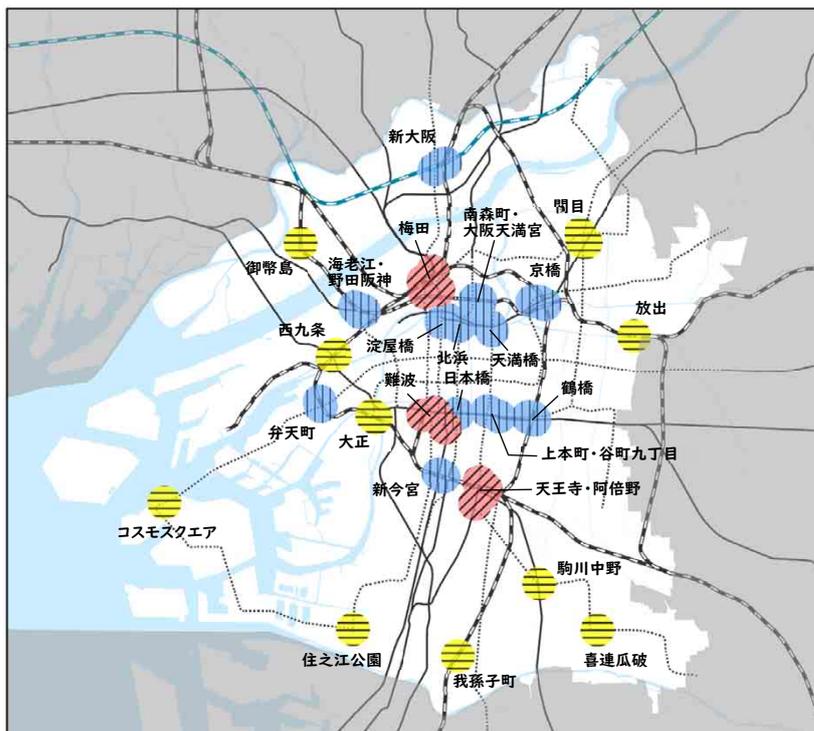
3-1 重点整備地区選定の考え方

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

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

上記の考えを踏まえ、選定した地区(25地区)は次のとおりです。

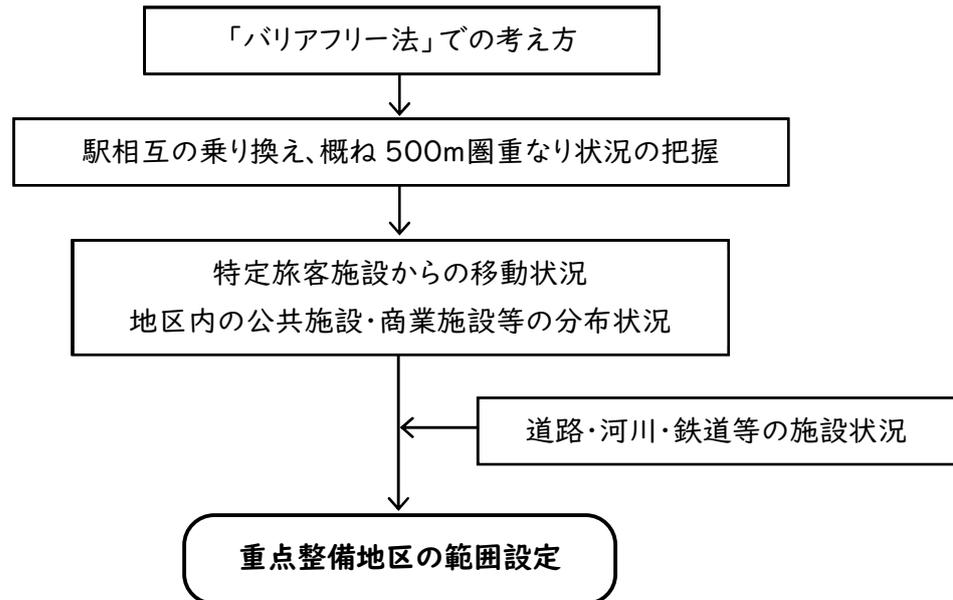
基本構想策定地区		選定理由
 3地区	第1次<平成15(2003)年4月策定>3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降客数の上位3地区 ・4駅以上が集中し、交通機関相互の乗り継ぎが多い駅を選定
 12地区	第2次<平成16(2004)年4月策定>12地区 京橋、鶴橋、南森町・大阪天満宮、天満橋、北浜、淀屋橋、新大阪、新今宮、日本橋、上本町・谷町九丁目、弁天町、海老江・野田阪神	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降客数が10万人以上で、他社線乗り換えの多い駅を選定
 10地区	第3次<平成17(2005)年4月、平成18(2006)年4月策定>10地区 西九条、関目、放出、喜連瓜破、御幣島、我孫子町、大正、住之江公園、コスモスクエア、駒川中野	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の徒歩圏に官公庁施設、福祉施設が集積している駅を選定



凡例	
新幹線	
JR線	
私鉄	
大阪メトロ	

3-2 重点整備地区の区域設定の考え方

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



3-3 地区における重点整備地区の区域設定

新大阪地区では、以下の考え方に基づいて、面積約 132ha 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 500 m 圏の範囲

JR 新大阪駅、大阪メトロ新大阪駅から概ね 500 m 圏の範囲で設定します。

(2) 高齢者、障がい者等をはじめ多くの人々が利用する施設を含む範囲

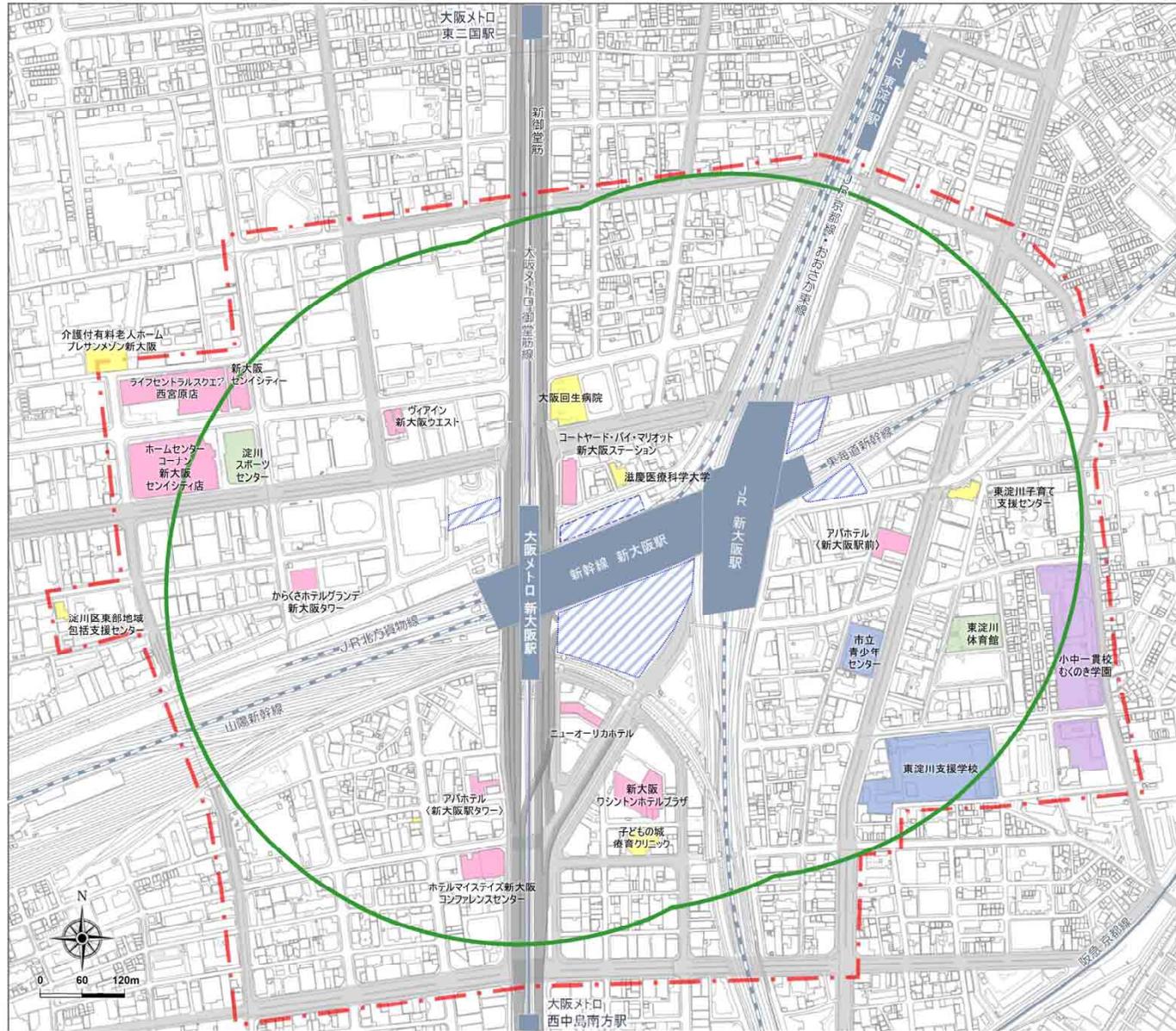
淀川スポーツセンター、新大阪センシティ、大阪回生病院、子どもの城療育クリニック、淀川区東部地域包括支援センター、東淀川子育て支援センター、市立青少年センター、東淀川支援学校等、高齢者・障がい者等をはじめ多くの人々が利用する施設を含む範囲を重点整備地区に位置づけます。

(3) 大阪市の広域的な玄関口であり、交通結節施設が集積している範囲

新大阪駅は広域的なターミナルを形成する地区でもあり、鉄道駅、駅前広場及びバス・タクシー乗り場等の交通結節施設を含む範囲を重点整備地区として位置付けます。

重点整備地区(面積約132ha)

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 東海(東海道・山陽新幹線)新大阪駅
		JR 西日本(東海道線)新大阪駅
		大阪メトロ(御堂筋線)新大阪駅
官公庁等施設	官公庁施設	-
	郵便局、銀行	-
教育・文化施設	教育施設	東淀川支援学校
		滋慶医療科学大学
		小中一貫校むくのき学園
	文化施設	市立青少年センター
医療・福祉施設	医療施設	子どもの城療育クリニック
		大阪回生病院
	福祉施設	東淀川子育て支援センター
		淀川区東部地域包括支援センター
商業施設		新大阪センシティ
		ライフセントラルスクエア西宮原店
		ホームセンターコーナン新大阪センシティ店
		コートヤード・バイ・マリオット新大阪ステーション
宿泊施設		アパホテル〈新大阪駅前〉
		新大阪ワシントンホテルプラザ
		ヴィアイン新大阪ウエスト
		アパホテル〈新大阪駅タワー〉
		ホテルマイステイズ新大阪コンファレンスセンター
		からくさホテルグランデ新大阪タワー
		ニューオーサカホテル
公園・運動施設	公園	-
	運動施設	淀川スポーツセンター
		東淀川体育館
その他の施設	その他	-

4-2 生活関連経路設定

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

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

(1) 生活関連経路

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

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

(2) 鉄道駅乗り換え経路

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

生活関連経路

番号	路線名
1	国道 423 号 (新御堂筋)
2	歌島豊里線
3	西淡路南方線
4	熊野大阪線
5	淀川区第 1081 号線
6	淀川区第 1171 号線
7	淀川区第 1189 号線
8	淀川区第 1215 号線
9	淀川区第 1224 号線
10	淀川区第 1227 号線
11	淀川区第 1258 号線
12	淀川区第 1281 号線
13	淀川区第 1311 号線
14	淀川区第 1356 号線
15	淀川区第 1527 号線
16	東淀川区第 833 号線
17	東淀川区第 999 号線
18	東淀川区第 1209 号線
19	東淀川区第 1238 号線
20	東淀川区第 1479 号線
21	南側広場 (通路)
22	北西側広場 (通路)
23	北口デッキ (西)
24	北口デッキ (東)

鉄道駅乗り換え経路

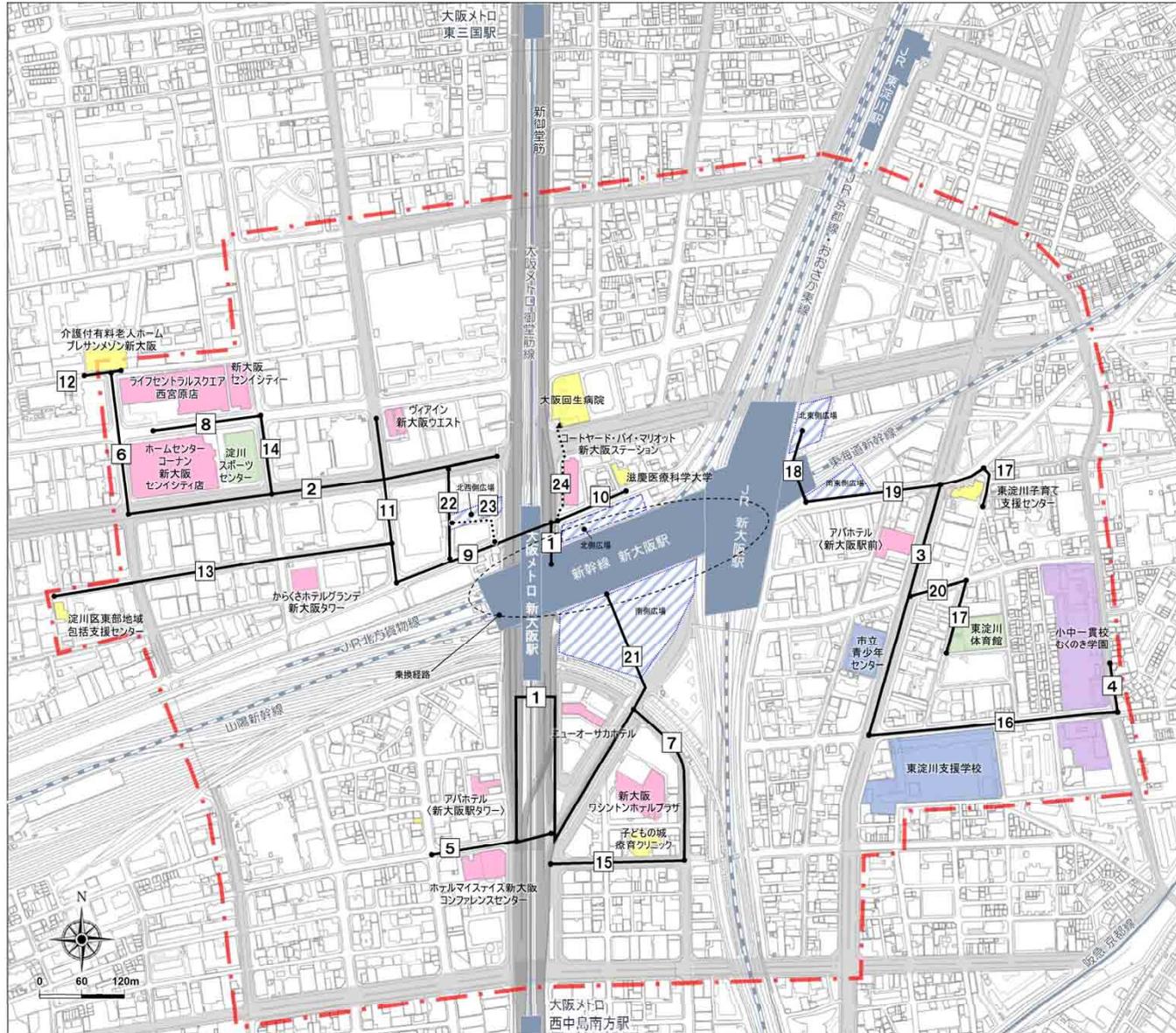
番号	路線名
A	御堂筋線中改札～新幹線南口～在来線東出入口
B	御堂筋線北東改札～新幹線中央口

4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)

生活関連経路の路線名		
1	国道423号 (新御堂筋)	13 淀川区第1311号線
2	歌島豊卑線	14 淀川区第1356号線
3	西淡路南方線	15 淀川区第1527号線
4	熊野大阪線	16 東淀川区第833号線
5	淀川区第1081号線	17 東淀川区第999号線
6	淀川区第1171号線	18 東淀川区第1209号線
7	淀川区第1189号線	19 東淀川区第1238号線
8	淀川区第1215号線	20 東淀川区第1479号線
9	淀川区第1224号線	21 南側広場(通路)
10	淀川区第1227号線	22 北西側広場(通路)
11	淀川区第1258号線	23 北口デッキ(西)
12	淀川区第1281号線	24 北口デッキ(東)

鉄道駅乗り換え経路の路線名	
A	御堂筋線中改札～新幹線南口～在来線東出入口
B	御堂筋線北東改札～新幹線中央口

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



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

なお、変更にあたっての新たな視点は次のとおりです。

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

5-3 整備区分と時期

整備区分は次のとおりです。

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

整備時期は次のとおりです。

前期:令和12(2030)年までに整備

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

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

5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容

5-4-1 はじめに

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

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

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

■令和3(2021)年3月末時点で未整備となっていた事業

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

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

5-4-2 整備等の方針

■鉄道施設の整備等の方針

◇：一部駅とは、駅ごとに整備の必要性を含めて整備・検討を行うもの

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

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

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

※: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)
	6.エレベーター (1)経路の確保	□(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。
	(2)構造・仕様	□(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。 ◇(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。 □(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。 □(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。
駅舎	6.エレベーター (4)代替措置	□(6-4-1) 工事等の実施により移動等円滑化された経路が遮断される場合には、その内容や迂回経路等について案内掲示等により周知し、誘導サイン・位置サインはその期間中の経路・設備を示すこととする。 また、移動等円滑化された経路が分断される場合は、移動のやり直しが行われないような位置においてエレベーター等の経路への迂回路を掲示する。ただし、工事範囲などにより困難な場合は、代替的な段差解消措置等の対策を講ずるよう配慮する。
	7.階段	□(7-1) 階段の手すりには、視覚障がい者に配慮し、階段の行先を点字で表示する。 □(7-2) 弱視者が、踏面の端部を容易に識別できるよう配慮する。

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

※:令和4年にJR東日本がエキマトペの実証実験を実施した例がある。

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

5-4-3 地区における整備等の内容

■鉄道施設の整備等の内容

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

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	1.視覚障 がい者誘 導用ブロ ック	□車両の乗降口から公共通路まで の移動動線上に敷設	整備済み	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇 降方向を知らせる設備の設置	整備済み	—	維持更新
		□エスカレーターの行き先及び昇 降方向を知らせる設備の設置	整備済み	—	維持更新
		□トイレの出入口付近において、男 女別等を知らせる案内装置の設 置	整備済み	—	維持更新
		□ホーム上にある出入口に通ずる 階段位置を知らせる案内装置の 設置	整備済み	—	維持更新
	3.案内・誘 導	□駅舎内での一貫した連続性のある案内誘導設備及び乗り換えや 周辺施設等への案内設備の設 置	整備済み	—	維持更新
		□他施設及び他事業者・他路線への乗継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討	乗り換え経路等の 垂直移動経路の案内表示の改善に向けた検討	—	○
		□移動等円滑化のための主要な設備(EV、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合室、案内所、休憩所)の付近への案内用図記号(ピクトグラム)の設置	整備済み	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情報の提供	ディスプレイ等を整備済み	—	維持更新

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
		◇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	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	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	整備済み	—	○
		□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	機蹴込み・インターフォンを整備済み	—	—
		□障がいの特性に応じた操作性を確保し、遠隔対応型等、双方向のコミュニケーションが可能な仕様の券売機等の設置を検討	みどりの窓口にて対応	—	—
	5.拡幅改札口の設置	□拡幅改札口の設置	整備済み	—	維持更新
	6.エレベーター	□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済み	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	整備済み	—	維持更新
		◇ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討[対象:大規模駅]	正面口、東口に整備済	—	—
		□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	点字表示の検討(東口階段、中央口階段)	—	○
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済み	—	維持更新

○: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
	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・自動放送を整備済み	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	未整備。異なる形式の車両の運用があるため。	—	—
	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み	—	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	配備済み	—	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	—	—	維持更新
			未整備	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	整備済み	—	維持更新
		□線路側外のプラットホーム両端に転落防止柵を設置	整備済み	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済み	—	維持更新
		□バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	大規模改良時に検討	—	○
		◇バリアフリートイレの機能の分散化の検討	ベビーチェア等を整備済み	—	—
12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	整備済み	—	維持更新	
	◇授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	大規模改良時に検討 (授乳室は整備済み)	—	○	
その	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	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	
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	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

新大阪駅(JR 東海) 調整中

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎	1.視覚障がい者誘導用ブロック	□車両の乗降口から公共通路までの移動動線上に敷設	整備済み	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇降方向を知らせる設備の設置	整備済み	—	維持更新
		□エスカレーターの行き先及び昇降方向を知らせる設備の設置	一部未整備箇所の整備を実施	—	○
		□トイレの出入口付近において、男女別等を知らせる案内装置の設置	整備済み	—	維持更新
		□ホーム上にある出入口に通ずる階段位置を知らせる案内装置の設置	整備済み	—	維持更新

○: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
3.案内・誘導		□駅舎内での一貫した連続性のある案内誘導設備及び乗り換えや周辺施設等への案内設備の設置	整備済み	—	維持更新
		□他施設及び他事業者・他路線への乗継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討	乗り換え経路等の 垂直移動経路の案内表示の改善に向けた検討	—	○
		□移動等円滑化のための主要な設備(EV、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合室、案内所、休憩所)の付近への案内用図記号(ピクトグラム)の設置	整備済み	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情報の提供	改札付近に情報案内ディスプレイ整備済み	—	維持更新
		◇移動等円滑化のための主要な設備の配置を音、点字等により示す案内板等を設置し、当該設備の設置を音声等により知らせる案内設備の設置[対象:無人駅、 <u>無人改札</u> (時間帯無人含む)]	対象外	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: <u>無人駅、無人改札</u> (時間帯無人含む)]	対象外	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	有人窓口で対応	—	○
		□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	対象外(対象設備無し)	対象外	
		□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	有人窓口で対応	—	—
5.拡幅改札口の設置		□拡幅改札口の設置	整備済み	—	維持更新
6.エレベーター		□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済み	—	維持更新

○: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
		□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	—	—	維持更新
		◇ホームから公共用通路まで2以 上の経路の検討[対象:大規模 駅]	—	—	—
		□大型化等の検討	大規模な改良に合 わせて設置の可否 を検討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で 表示	整備済み	—	維持更新
		□踏面端部が容易に識別できるよ うに配慮する	整備済み	—	維持更新
	8.ホームに おける列 車の案 内	□列車の行先・接近・出発に関す る情報を文字及び音案内で提 供	整備済み	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、 車両内の車椅子スペースに通じ る乗降口の位置の表示	整備済み	—	維持更新
	9.車両とホ ームとの 隙間・段 差	□隙間・段差を縮小するためのホ ーム構造や車両構造の改良・整 備に向けた検討	整備予定 (22~27番線)	R6 年度末	●
		□構造上の理由によりプラットホ ームの縁端と鉄道車両の旅客用 乗降口の床面の縁端との間隔 が大きい場合において、旅客に 対しこれを警告するための設備 等の設置	整備済み	—	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介 助の実施	渡り板を配備し、 乗降介助の実施	—	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	整備済み	—	維持更新
		□ホーム縁端付近に連続した線路 側とホーム内側を区別する警告 ブロックを敷設	整備済み	—	維持更新
		□線路側外のプラットホーム両端 に転落防止柵を設置	整備済み	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリートイレ(車椅子対応ト イレを含む)の設置	整備済み	—	維持更新

●: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
		□バリアフリートイレへの大型ベッド の設置の検討	スペースの都合上 設置が困難。当面 整備予定はござい ません。	—	—
		◇バリアフリートイレの機能の分散 化の検討	一般トイレにベビー チェア、おむつ交換 台、簡易型オストメ イトを整備済み コンコースにベビー ブースを整備済み (授乳・おむつ交 換・離乳食等のベ ビーケアが可能)	—	—
	12.休憩設 備	□休憩設備を1以上設置	整備済み	—	維持更新
		◇授乳室等やカームダウン/クール ダウンスペースの設置の検討	大規模改良時に設 置を検討 (授乳スペースは 整備済み)	—	○
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、 ・画面を拡大しても 情報が損なわれ ない ・スクリーンリーダー の設定 ・視覚的にわかりや すいアイコンの設 定 ・ラジオボタンの操 作性向上(テキスト をクリック可能) などを整備済み	—	継続実施
		□異常時における障がいの特性に 応じた情報提供の手法の検討	放送及びモニター を活用したご案内	—	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	筆談のご用意や、 営業中は常に改札 係員が配置されて おり介助対応可能	—	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
	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※)
			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※)
			エレベーターや優先席の適切 な利用等について、外国人向 け啓発カードの配布		○(教育 啓発※)
			エレベーターや優先席の適切 な利用等について、啓発冊子 (「バリアフリーハンドブック」 近畿運輸局)の配布		○(教育 啓発※)
		□職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進 のためのマニュアル作成や、 研修等の実施		●(教育 啓発※)
			職員の接遇向上や理解促進 のための研修等への参加		●(教育 啓発※)
			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、○:関連事業

新大阪駅(大阪メトロ)

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎	1.視覚障がい者誘導用ブロック	□車両の乗降口から公共通路までの移動動線上に敷設	整備済み	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇降方向を知らせる設備の設置	更新に併せて順次整備	—	○
		□エスカレーターの行き先及び昇降方向を知らせる設備の設置	整備済み	—	維持更新
		□トイレの出入口付近において、男女別等を知らせる案内装置の設置	整備済み	—	維持更新
		□ホーム上にある出入口に通ずる階段位置を知らせる案内装置の設置	整備を行う	後期	●
	3.案内・誘導	□駅舎内での一貫した連続性のある案内誘導設備及び乗り換えや周辺施設等への案内設備の設置	整備済み	—	維持更新
		□他施設及び他事業者・他路線への乗継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討	乗り換え経路等の垂直移動経路の案内表示の改善に向けた検討	—	○
		□移動等円滑化のための主要な設備(EV、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合室、案内所、休憩所)の付近への案内用図記号(ピクトグラム)の設置	整備済み	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情報の提供	サービス情報表示器整備済み	—	維持更新
		◇移動等円滑化のための主要な設備の配置を音、点字等により示す案内板等を設置し、当該設備の設置を音声等により知らせる案内設備の設置[対象:無人駅、 <u>無人改札</u> (時間帯無人含む)]	(無人改札)南改札: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、音声案内付触知図設置	—	—
◇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: <u>無人駅、無人改札</u> (時間帯無人含む)]		音声案内設備を設置済み	—	維持更新	
4.切符の購入	□車椅子使用者に配慮した蹴込み構造の検討	整備済み	—	○	

	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
		□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	設置済み 障がい者向けに下記のような仕様を実現している。 ・各種投入口、取出口、ハードボタンなどに点字を併記している。 ・金銭投入口はバリアフリー整備ガイドラインに基づき110 cm以下の高さとしている。 ・金銭投入口を硬貨複数枚同時一括投入を可能としている。 ・車いす使用者用に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いす使用者が使いやすいよう接客面下部にも設けている。	—	—
		□障がいの特性に応じた操作性を確保し、遠隔対応型等、双方向のコミュニケーションが可能な仕様の券売機等の設置を検討	—	—	—
	5.拡幅改札口の設置	□拡幅改札口の設置	整備済み		維持更新
	6.エレベーター	□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済み	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	整備済み	—	維持更新
		◇ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討[対象:大規模駅]	整備済み 地上～北中階～ホーム階 地上～JR～中中階～ホーム階 南改札は今後の検討課題	—	○

	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
		□大型化等の検討	整備基準として15人乗り以上を基本としているが、土地や構造の都合上、11人乗りで整備している。	—	—
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済み	—	維持更新
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済み	—	維持更新
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	整備済み	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	整備済み	—	維持更新
	9.車両とホームとの隙間・段差	□隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討	ホーム床面の嵩上げ・楕状ゴムの設置により、段差・隙間を縮小済み	—	○
		□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	—(9-1により対応済)	—	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済み		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	整備済み	—	維持更新
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	整備済み	—	維持更新
		□線路側外のプラットホーム両端に転落防止柵を設置	整備済み	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済み	—	維持更新
		□バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	整備済み	—	維持更新
		◇バリアフリートイレの機能の分散化の検討	一般トイレに簡易型オストメイト設置済み	—	—
	12.休憩設	□休憩設備を1以上設置	整備済み	—	維持更新

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分	
	備	◇授乳室等やカームダウン/クール ダウンスペースの設置の検討	救護室兼授乳室を 整備済み 駅長室の一部を提 供することは可能 ですが、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	—	—	
そ の 他	13.情報提 供	□ウェブアクセシビリティを確保し たウェブサイト等による情報提供	ホームページでは、 音声読み上げ、文 字の大小、ふりがな の要否が選択可能	—	継続実施	
		□異常時における障がいの特性に 応じた情報提供の手法の検討	・サービス情報表示 器、旅客案内表 示器の設置 ・改札内に筆談パ ッド、コミュニケー ションボードの設置	—	継続実施	
		□障がい等の特性に応じたコミュ ニケーション手法の活用や必要 とする支援の提供	・筆談パッドやコミ ュニケーションボー ドの設置 ・駅社員のサービス 介助士資格取得	—	継続実施	
	14.心のバ リアフリ ー	□一般利用者に高齢者、障がい者 等への配慮を促す等、心のバ リアフリーに関する広報・啓発活 動の実施	エレベーターや優先席の適切 な利用等について、車内放送 や画像掲出等の実施			●(教育 啓発※)
		□職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進 のためのマニュアル作成や、 研修等の実施			●(教育 啓発※)
			職員の接遇向上や理解促進 のための研修等への参加			●(教育 啓発※)
			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」として位置づける。

5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容

5-5-1 はじめに

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

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

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

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

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

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	調整中			阪急観光バス
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	優先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※)	
	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

整備項目	整備・取組内容		整備区分	関係者
心のバリアフリー	職員への研修・教育の実施	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	○	近鉄バス
		職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加		
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による職員の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会等の開催	○	
	学校教育における「総合的な学習の時間」等での取り組み	小学校における車椅子体験学習の実施	○	
	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		○		
調整中			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	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	

整備項目	整備・取組内容		整備区分	関係者
心のバリアフリー	職員への研修・教育の実施	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	○	南海バス
		接遇向上のための車いす乗車研修	●(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	○	
	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	○	
心のバリアフリー	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送及び画像掲出の実施	●(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※)		

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	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」に準拠した研修を実施する。	●(教育啓発※)	
		主に現業の社員に対して、スロープ板および車いす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※)	
運転手への研修・教育の実施	運転手の接遇向上や理解促進のための研修の実施	●(教育啓発※)		
地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による運転手の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会のセミナー等に参加	●(教育啓発※)		

●:特定事業、○:関連事業

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

■タクシー車両の整備等の内容

整備項目	整備・取組内容	整備区分	関係者
車両	ユニバーサルデザインタクシーの導入	○	各タクシー事業者
心のバリアフリー	利用者が円滑に乗降するための役割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93%となる見込みです。

■整備延長、整備率等

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

未整備路線の対応については、次のとおりとします。

- ・歩道未整備、歩道幅員の不足
 - ① 改めて、経路の見直しを検討します。
 - ② 新たな経路が設定できない場合、代替措置(通行方法、路側帯のカラー化等)により整備を図る方法を検討、実施します。(この場合の進捗としては、あくまでも代替措置であるため、0%の進捗として管理します。)
- ・都市計画道路事業予定区間
 - ① 長期的に整備を図ります。
- ・宅地内歩道
 - ① 建築物等の整備方針等への位置づけを検討します。

5-6-2 整備等の方針

■道路・交差点の整備等の方針

整備項目		整備等の方針 (□:全地区共通、◇:一部地区)
歩行空間の整備	歩道の 新設	□(1-1)歩道を新設する場合には、沿道条件などを考慮した上で、幅員、勾配、段差などについてバリアフリー化された歩道を整備する。
	歩道の 改良	□(1-2)歩道の段差解消、勾配の改善、拡幅等は、必要に応じて地元合意を得ながら、整備を進める。幅員については、車いす使用者のすれ違いを考慮する。
	その他	□(1-3)車止めの設置にあたっては、必要最小限の設置にとどめる。 □(1-4)適切に排水処理し、滑りにくく歩きやすい歩行空間の整備を検討する。
		□(1-5)歩道の設置が難しい場合は、地元の協力を得ながら、路側帯のカラー舗装化、自動車の進入抑制や速度抑制、必要な交通規制の検討、違法駐車を取り締まり、放置自転車の対策等により、安全かつ安心して通行できるような歩行空間を確保する。 □(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	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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、周辺状況により都市景観等を考慮する必要がある場合には、輝度比を考慮した上で、黄色以外の認識しやすい色も可能とする。また、視覚障がい者誘導用ブロックと舗装面の模様との区別がつきにくいことがないように舗装のデザインを工夫する。</p> <p>□(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、視覚障がい者誘導ブロックを通路の両側に敷設することも検討する。</p> <p>◇(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。</p>

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

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

5-6-3 地区における整備等の内容

■道路・交差点の整備等の内容

(1) 道路

整備項目	整備等の内容	路線名	区分	整備時期	関係者
1. 歩道の整備改良	歩道の有効幅員の確保、段差解消、勾配の改善、舗装面の改善、横断勾配の改善などの実施	国道 423 号(新御堂筋) 歌島豊里線 西淡路南方線 淀川区第 1081 号線 淀川区第 1189 号線 淀川区第 1224 号線 淀川区第 1527 号線 東淀川区第 1238 号線 東淀川区第 1479 号線 北西側広場(通路)	維持更新	-	大阪市
		熊野大阪線 淀川区第 1171 号線 淀川区第 1215 号線 淀川区第 1227 号線 淀川区第 1258 号線 淀川区第 1311 号線 淀川区第 1356 号線 東淀川区第 833 号線 東淀川区第 1209 号線	●	前期	
		淀川区第 1281 号線 東淀川区第 999 号線	●	後期	
		南側広場(通路)	調整中		
	標識の移設による有効幅員の確保	東淀川区第 999 号線 (子育て支援センター前)	●	前期	
2. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	国道 423 号(新御堂筋)歌島豊里線 西淡路南方線 淀川区第 1081 号線 淀川区第 1189 号線 淀川区第 1224 号線 淀川区第 1527 号線 東淀川区第 1238 号線 東淀川区第 1479 号線 北西側広場(通路)	維持更新	-	大阪市

整備項目	整備等の内容		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	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設		熊野大阪線 淀川区第1171号線 淀川区第1215号線 淀川区第1227号線 淀川区第1258号線 淀川区第1311号線 淀川区第1356号線 東淀川区第833号線 東淀川区第1209号線 北西側広場(通路)	●	前期	大阪市
			淀川区第1281号線 東淀川区第999号線	●	後期	
			南側広場(通路)	調整中		
	音響信号機の押しボタンが操作できる位置までの敷設の検討			○	-	大阪市 公安委員会
3. 歩行空間の確保	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		淀川区第1281号線 東淀川区第999号線	○	-	大阪市 公安委員会
4. 歩道橋	視覚障害者誘導用ブロックの敷設		北ロデッキ(西)	維持更新	-	大阪市
			北ロデッキ(東)	●	前期	
			大阪メトロ4号出入口～デッキ	●	前期	大阪市
	段差の改善に向けた検討		北ロデッキ(大阪メトロ御堂筋線横断部)	○	-	大阪市
5. 駅前広場	南側広場	バス停	路線図、時刻表等の案内表示のわかりやすさ、見やすさの改善	維持更新	-	JR西日本
			上屋、ベンチの設置の検討			
			バス停の歩道部分の車道に対する高さの整備			
		タクシー乗り場	上屋の設置の検討			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	JR西日本、大阪タクシーセンター					

整備項目	整備等の内容		路線名	区分	整備時期	関係者	
5. 駅前広場	北側広場	バス停	路線図、時刻表等の案内表示のわかりやすさ、見やすさの改善	維持更新	-	調整中	
			上屋、ベンチの設置の検討(待合室の整備)				
			バス停の歩道部分の車道に対する高さの整備				
	タクシー乗り場	タクシー乗り場	上屋の設置の検討	維持更新	-		
			乗場の歩道部分の車道に対する高さの検討				
	北東側広場	バス停	路線図、時刻表等の案内表示のわかりやすさ、見やすさの改善	維持更新	-		大阪市 大阪シティバス
			上屋、ベンチの設置の検討				
			バス停の歩道部分の車道に対する高さの整備				
南東側広場	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	○	-	大阪市 大阪タクシーセンター		

●:特定事業、○:関連事業

(3) 歩道上障害物

整備項目	整備等の内容	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
	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	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 JR西日本
	管理境界部等の連続敷設ができていない区間の敷設の検討	○	-	JR東海 大阪メトロ
2. 案内・誘導	わかりやすい案内・誘導の検討	○	-	調整中

(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)	歌島豊里線 淀川区第1258号線 淀川区第1356号線 東淀川区第1238号線	維持更新	-	公安委員会
		東中島4丁目北交差点	○	-	

(6) 違法駐車対策等

整備項目	整備等の内容	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) 心のバリアフリー

整備項目	整備等の内容	区分	整備時期	関係者
1. 心のバリアフリー	利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等の取り組みに関する広報・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

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

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

■建築物・都市公園の整備方針

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

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

6. 心のバリアフリーの推進

6-1 教育啓発事業の位置づけ

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

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

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

「心のバリアフリー」

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

<「心のバリアフリー」を体現するためのポイント>

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

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

6-2 教育啓発事業の取組方針

■教育啓発（心のバリアフリー）の取組方針

（基本的な考え方）

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

※参考資料 1：基本構想における対象者及び特性

6-3 教育啓発事業の取組内容

取組区分は次のとおりです。

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

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

■教育啓発事業の取組内容

(概要:対象区域は大阪市内)

内容	取組区分	関係者	備考
一般利用者に高齢者、障がい者や SOGIESC の多様性への理解 を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	●	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	●	大阪市	下記を参照
		鉄軌道事業者 バス事業者 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	●	大阪市	
		●又は○	鉄軌道事業者 バス事業者
学校教育における「総合的な学習の時間」等での取組	●	大阪市	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	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 ●

施		
職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	●
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	

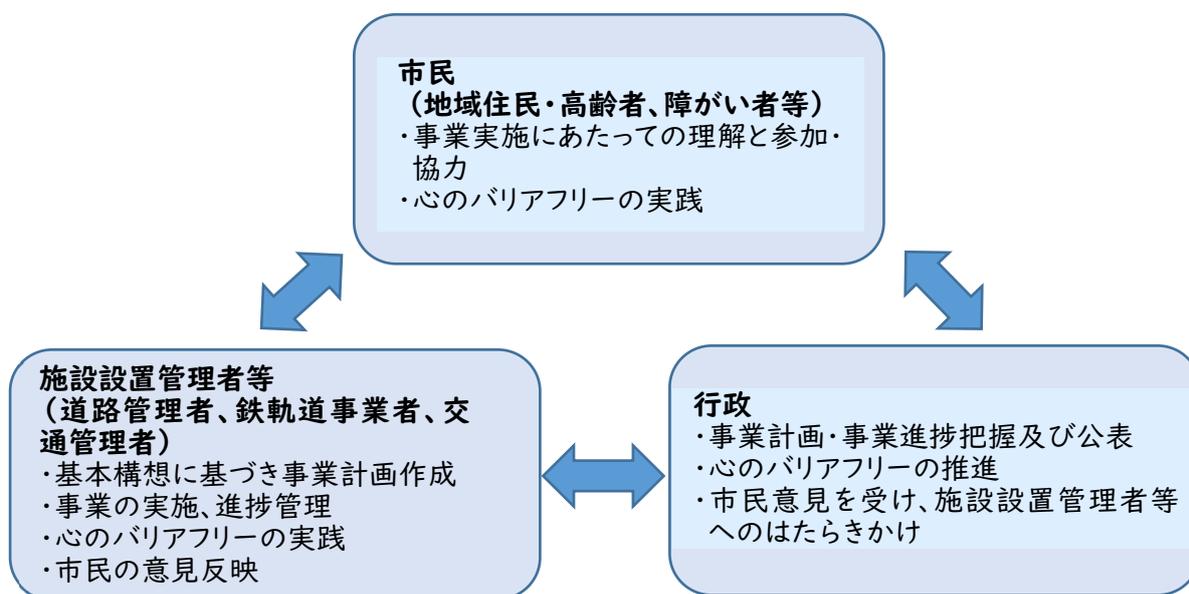
●:特定事業

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

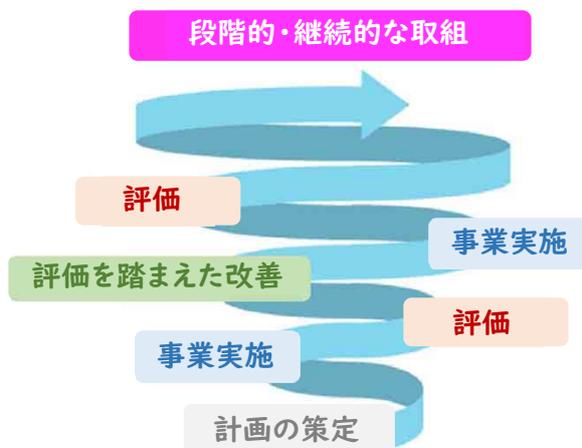
バリアフリー化の推進は、法の主旨に基づき、行政、施設設置管理者等、市民が連携、協力し、それぞれの役割を担うことで実現します。



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

策定時
[平成 15～18 年度]
(2003～2006)

交通バリアフリー基本構想
Ver.1

今回変更
[令和 4～5 年度]
(2022～2023)

交通バリアフリー基本構想
Ver.1.1
全地区共通の内容検討

令和 5～8 年度
(2023～2026)

交通バリアフリー基本構想
Ver.2
各地区レベルにおける検討

新規地区選定に係る検討



参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

■対象者

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

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国土交通省道路局、R4.6）

出典：交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

■主な特性(より具体的なニーズ)

高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・視覚・聴覚能力の低下により情報認知やコミュニケーションが困難 など
股体不自由者 (車椅子使用者)	<ul style="list-style-type: none"> 車椅子の使用により ・階段、段差の昇降が不可能 ・移動及び車内で一定以上のスペースを必要とする ・座位が低いと高いところの表示が見にくい ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・脳性まひなどにより言語障害を伴う場合がある など
股体不自由者 (車椅子使用者以外)	<ul style="list-style-type: none"> 杖、義足・義手、人工関節などを使用している場合 ・階段、段差や坂道の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・片まひがある場合、トイレの戸が右開きか左開きかで使いにくいことがある など
内部障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・外見からは気づきにくい ・急な体調の変化により移動が困難 ・疲労しやすく長時間の歩行や立っていることが困難 ・オストメイト(人工肛門、人口膀胱造設者)によりトイレに専用設備が必要 ・障害によって、酸素ボンベ等の携行が必要 など
視覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> 全盲以外に、弱視(ロービジョン)者や色覚異常により見え方が多様であることから ・視覚による情報認知が不可能あるいは困難 ・空間把握、目的場所までの経路確認が困難 ・案内表示の文字情報の把握や色の判別が困難 ・白杖を使用しない場合など外見からは気づきにくいことがある など
聴覚・言語障害者	<ul style="list-style-type: none"> 全聾の場合、難聴の場合があり聞こえ方の差が大きいため ・音声による情報認知やコミュニケーションが不可能あるいは困難 ・音声・音響等による注意喚起がわからないあるいは困難 ・発話が難しく言語に障害がある場合があり伝えることが難しい ・外見からは気づきにくい など
知的障害者	<ul style="list-style-type: none"> 初めての場所や状況の変化に対応することが難しいため ・道に迷ったり、次の行動を取ることが難しい場合がある ・感情のコントロールが困難でコミュニケーションが難しい場合がある ・情報量が多いと理解しきれず混乱する場合がある ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・読み書きが困難である場合がある ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
精神障害者	<ul style="list-style-type: none"> 状況の変化に対応することが難しいため ・新しいことに対して緊張や不安を感じる ・混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・ストレスに弱く、疲れやすく、頭痛、幻聴、幻覚が現れることがある ・服薬のため頻繁に水を飲んだりすることからトイレに頻繁に行くことがある ・外見からは気づきにくい ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など

発達障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・注意欠陥多動性障害(AD/HD)等によりじっとしてられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動が出る場合がある ・広汎性発達障害等により特定の事柄に強い興味や関心、こだわりを持つ場合がある ・反復的な行動を取る場合がある ・学習障害(LD)等により読み書きが困難である場合がある ・他人との対人関係の構築が困難 ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
高次脳機能障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・半側空間無視や注意障害がある場合、歩道等を移動する際に転落や人・ものにぶつかる危険がある ・注意障害などにより、必要な情報を見つけるのが難しいことがある ・失語や失認などにより、案内や表示を見ても内容が理解できないことがある ・記憶障害や地誌的障害などにより、道順や経路、目印が覚えられないことがあるなど
妊産婦	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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+	<p>レズビアン(女性同性愛者)、ゲイ(男性同性愛者)、バイセクシュアル(両性愛者)、トランスジェンダー(生まれた時に割り当てられた性別と、性自認が一致していない人)、クエスチョニング(自分自身のセクシュアリティを決められない、分からない、または決めない人)等、性的マイノリティ(性的少数者)のこと。</p> <p>性別表示のないトイレは、一部のトランスジェンダーや男女どちらのトイレも使いにくいと感じている人や、異性介助の人々にとって使いやすい。また、例えば他国では同性同士が結婚することや子どもを持つことは、もはや珍しいことではなくなっている。そうした人々が疎外感や不利益を感じることをのまないよう、家族・カップルなどの在り方が多様化していることを前提とした対応が必要である。</p> <p>一方で、どのような見た目であるかや行動障害の有無に関わらず、全ての人が排除されない安全なトイレ環境が求められています。</p>
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・一時的なけがの場合(松葉杖やギブスを使用している場合など含む) ・難病、一時的な病気の場合 ・重い荷物、大きな荷物を持っている場合 ・初めての場所を訪れる場合(不案内) など

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：現行基本構想に基づく特定事業等の実施状況に係る評価 (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、「天王寺・阿倍野地区」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、特定事業を中心に新大阪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
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。

評価の時点は、令和3年3月末時点の事業の進捗状況です。

○ 特定事業

Ⅰ 駅舎

(1) 新大阪地区における整備内容及び進捗状況[対象:3駅^{*1}]

[上段:整備駅数 中段:整備駅の割合 下段:評価]

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
1	視覚障がい者 誘導用ブロック	車両の乗降口から公共通路までの移動動線上に敷設	2駅 67% D	3駅 100% A	3駅 100% A
2	音案内	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置に合わせ、音案内の提供を検討 ^{*2}	1駅 33% -	1駅 33% -	1駅 33% -
3	案内・誘導	駅舎内での一貫した連続性のある案内・誘導及び乗り換えや周辺施設等への案内に努める	1駅 33% E	2駅 67% E	3駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
		異常時に改札付近等で掲示を行う	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
4	券売機	車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 ^{※2}	1 駅 33% —	3 駅 100% —	3 駅 100% —
5	改札口	拡幅改札口の設置	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
6	エレベーター	ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		乗り換え経路の確保	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	1 駅 33% E	2 駅 67% D	3 駅 100% A
8	ホームにおける列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 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 33% —
		渡り板を配備	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
10	ホームにおける安全対策	ホーム縁端付近に連続して警告ブロックを敷設	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	1 駅 33% E	1 駅 33% E	3 駅 100% A

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

(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ます。対象となる3駅において整備済み（評価A）となっているものは、目標年である平成23（2011）年3月末時点で12事業だったものが、令和3（2021）年3月末時点では15事業となっています。

その結果、全駅において、エレベーター等の設置により段差を解消し、拡幅改札口が設置された経路（バリアフリールート）が少なくとも1経路は確保されるとともに、鉄軌道駅間の乗り換え経路についても、バリアフリールートが1経路以上確保されています。また、階段手すりの行先の点字表示、階段踏面端部の識別への配慮、ホームにおける列車案内や渡り板の配備、ホーム端部における連続した警告ブロックの敷設、車いす対応トイレ（バリアフリートイレ）についても、全駅において整備済み（評価A）となっています。

このように、基本構想を作成した時点では検討事項となっていた事業を含め、一部の事業について整備が完了していない駅舎があるものの、基本構想を作成した当時（平成16（2004）年4月時点）に比べると、大幅にバリアフリー化されており、高齢者、障がい者等の鉄軌道による移動にあたり必要とされる整備が一定の水準まで進んでいる状況にあることから、高齢者、障がい者等の移動等に係る身体の負担の軽減が図られています。

[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

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	車いすスペースの確保	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	車いすスペースの確保	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。

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

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

車いすスペースの確保、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) 新大阪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
10	新大阪	4.39 km	0.66 km 15% E	3.47 km 79% C	3.71 km 85% C

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

※2 視覚障がい者誘導用ブロックの設置延長

(3) 評価

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

現在、主要な経路のうち未整備となっている区間には、新大阪駅駅前広場のように再開発と合わせた整備が必要となるものや、東淀川区第1205号線のように歩道がない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などがあります。

(4) 今後の課題

新大阪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。歩道の整備等に当たっては、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るとともに、再開発が予定されている経路では再開発に合わせて整備を行う必要があります。

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)の廃止や見直しなど地区の状況が変化していることを踏まえ、バリアフリー化を図る必要がある経路(生活関連経路)の削除や変更、追加について検討する必要があります。

4 交差点

(1) 実施する道路の区間

基本構想における「主要な経路」(地下街及び上空デッキ等の地上道路以外の経路は除く。)

(2) 整備内容

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

(3) 進捗状況

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

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

(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 16(2004)年4月時点)に比べ、高齢者、障がい者等が道路を横断するにあたっての安全性が確保されています。

(5) 今後の課題

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

○ その他の事業等の進捗状況

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

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

1 ノンステップバスの導入

大阪市内における乗合バスの運行は、主に大阪シティバス(株)が担っており、令和3(2021)年12月末時点で、同社の乗合バス車両(基準適用除外認定車両等を除く)(547両)のうち1両を除く全てがノンステップバスとなっています。大阪シティバス(株)以外の7事業者では、所有する乗合バス車両(基準適用除外認定車両等を除く)のうちノンステップバスの占める割合に幅があるものの、7事業者全体では約63%となっています。

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

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

2 鉄軌道駅間の乗換経路等の視覚障がい者誘導用ブロックの敷設

新大阪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。

○ ソフト面の取組

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

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

1 鉄軌道事業者による取組

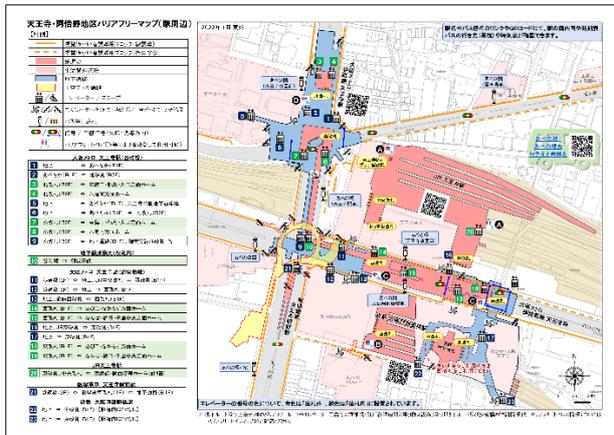
- ・充実した案内誘導サービスの提供
- ・ホームページにおけるバリアフリー施設の状況などの情報提供
- ・職員に対する職員研修の実施、対応マニュアルの整備 など

2 道路管理者、交通管理者等による取組

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

3 その他啓発などの取組

- ・エレベーター、トイレ等バリアフリー施設の状況のわかりやすい情報提供



[バリアフリーマップ]



[ハートフル Web]

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

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

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

○ 今後の検討課題

駅舎に関して整備内容として掲げられた事項(検討事項となっているものを除く。)について、概ね整備が行われるとともに、鉄道車両に関する整備内容についても、新造時や大規模な改修の時期などを捉えて整備が行われています。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、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)

○ 新大阪地区における整備内容及び進捗状況[対象:3 駅※1]

(令和3(2021)年3月末時点)

	整備項目	整備内容	新大阪 (JR西日本)	新大阪 (JR東海)	新大阪 (大阪メトロ)
1	視覚障害者 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	○	○	○
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	車いす対応トイレの設置	○	○	○
		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)

○ 新大阪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
新大阪地区	1	国道 423 号 (新御堂筋)	0.71	0.71	100%
	2	歌島豊里線	0.57	0.57	100%
	3	西淡路南方線	0.29	0.29	100%
	4	淀川区第 1081 号線	0.10	0.10	100%
	5	淀川区第 1094 号線	0.06	0.06	100%
	6	淀川区第 1171 号線	0.20	0.00	0%
	7	淀川区第 1189 号線	0.25	0.25	100%
	8	淀川区第 1224 号線	0.25	0.25	100%
	9	淀川区第 1258 号線	0.15	0.15	100%
	10	淀川区第 1527 号線	0.17	0.17	100%
	11	東淀川区第 999 号線	0.10	0.10	100%
	12	東淀川区第 1205 号線	0.07	0.00	0%
	13	東淀川区第 1208 号線	0.10	0.00	0%
	14	東淀川区第 1209 号線	0.68	0.63	93%
	15	東淀川区第 1210 号線	0.06	0.06	100%
	16	東淀川区第 1238 号線	0.20	0.20	100%
	17	東淀川区第 1479 号線	0.06	0.06	100%
	18	新大阪駅駅前広場	0.13	0.00	0%
	19	新大阪駅北口広場	0.11	0.11	100%
	20	新大阪駅北口デッキ	0.13	0.00	0%
新大阪地区合計			3.32	3.32	100%

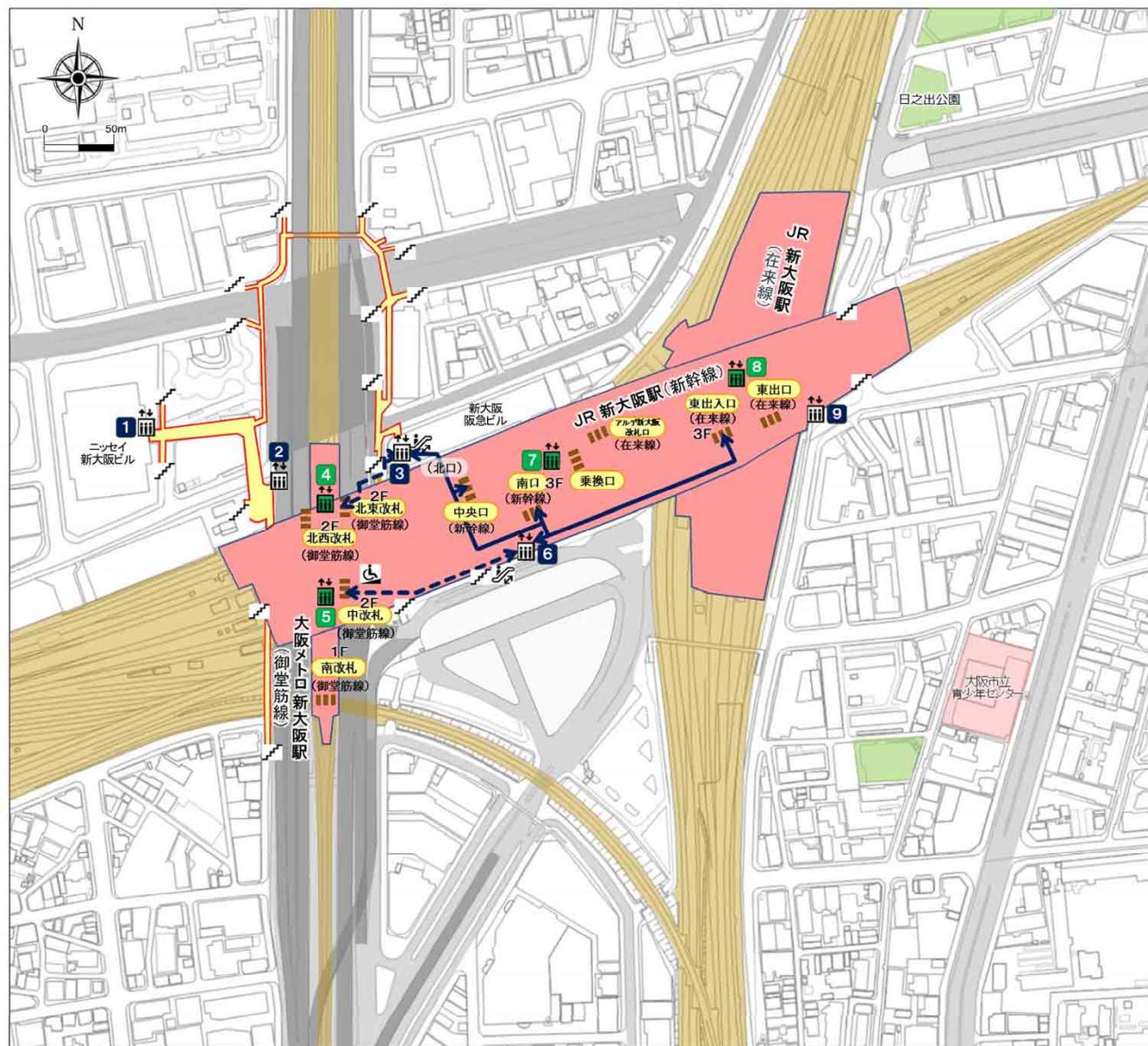
参考資料3: 乗り換え経路図

【凡例】

	鉄道駅
	生活関連施設
	上空デッキ通路
	エレベーター / スロープ
	改札内エレベーター
	周辺施設のエレベーター
	エスカレーター / 階段
	改札

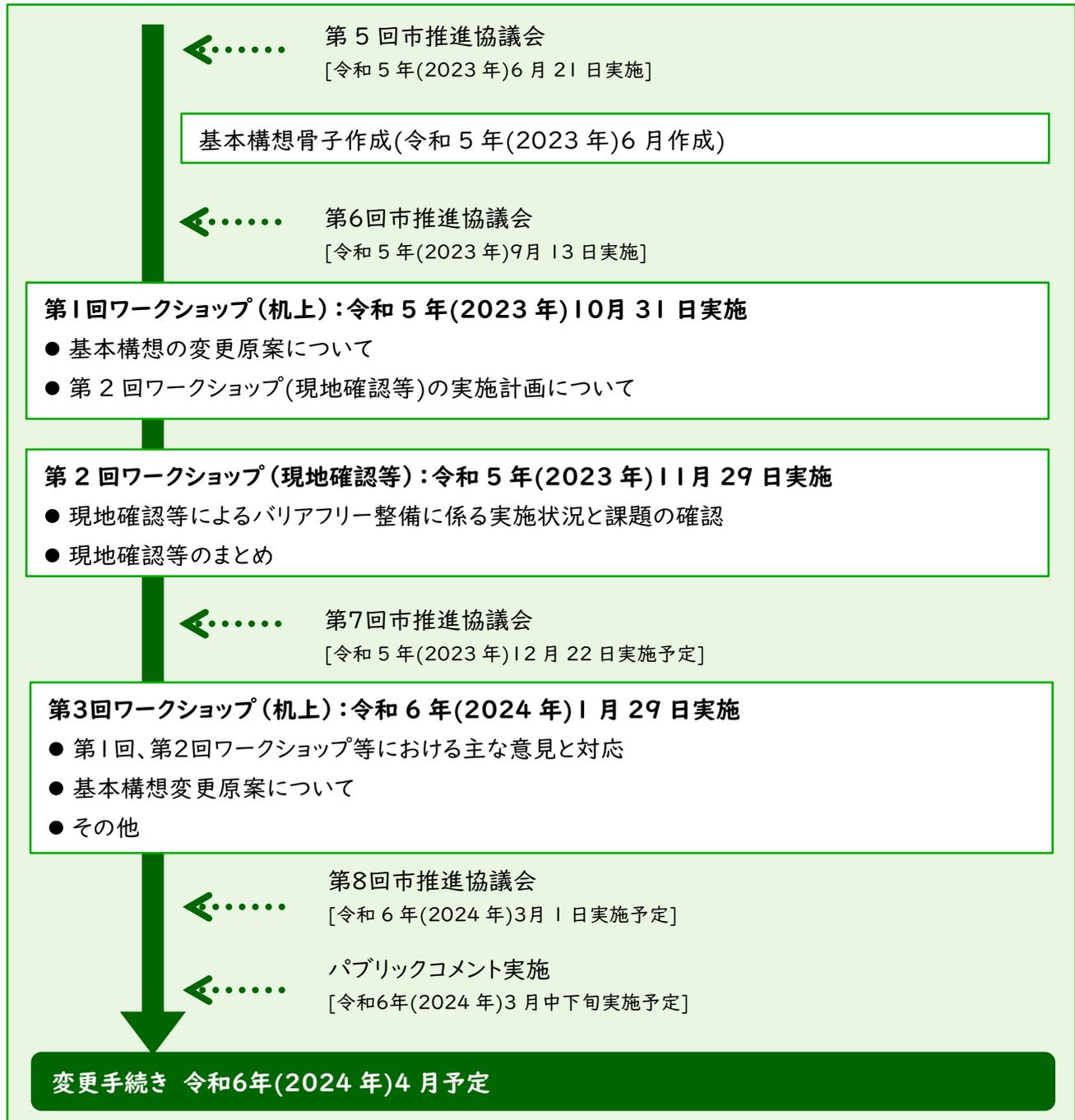
	駅構内3Fルート
	駅構内2Fルート

※エレベーターの番号は交通バリアフリーマップの番号を使用
 交通バリアフリーマップURL:
<https://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000369380.html>



付属資料 1. 新大阪地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯

新大阪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、第 5 回市推進協議会資料 2-1 の内容を踏まえ、現地確認も含めたワークショップ形式で実施しました。



(第 5 回大阪市交通バリアフリー推進協議会 資料 2-1 から抜粋)

・地区別評価及び変更原案の当事者等意見聴取については、例えば、まち歩きによる現地確認の実施を含め、当事者等に対する意見聴取経過を明確にできる手法(ワークショップ形式など)により、当事者の意見を踏まえて、地区の実態に応じて進めていく。

付属資料 2. 新大阪地区ワークショップの開催概要

新大阪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

日時	令和 5 年 10 月 31 日(火) 午後 2 時 00 分~4 時 00 分
場所	淀川区役所 5 階 503・504 会議室
参加者	当事者:13 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)

日時	令和5年11月29日(水) 午前9時30分~12時30分 ※Cルートは午前10時00分~12時30分
現地確認ルート	<p>A.周辺歩道ルート(東口広場~子育て支援センター~支援学校の経路等):14名 B.無人改札・駅前広場ルート(メトロ中改札内トイレ、JR 駅前広場、メトロ南改札の無人改札等):11名 C.駅構内ルート(JR 在来線及び新幹線の改札内、JR 改札外トイレ等):11名 D.デッキルート(JR 中央口~ニッセイ新大阪ビルのデッキ経路、地上経路等):10名</p>
意見交換場所	新大阪ブリックビル貸会議室
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	LGB TQ+	その他	事業者	事務局	合計
8(6)	4(1)	2	1	2	1(1)	4	12	12	46(8)

※支援者を含む

()は広域利用の観点の参加者で内数

■現地確認の様子



(3) 第 3 回ワークショップの開催概要

日時	令和 6 年 1 月 29 日(月) 午後 2 時 00 分~4 時 00 分
場所	淀川区役所 5 階 503・504 会議室
参加者	当事者: 14 名 事業者: 13 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

■当日の様子



付属資料 3.新大阪地区ワークショップ等における主な意見と対応状況

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主な意見と対応は次のとおりです。

■ 生活関連施設及び生活関連経路設定に関する項目

下線部:基本構想等への反映を調整中の事項

項目	主な意見	対応
生活関連経路	2018年の国のバリアフリー法の基準の改正の考え方を踏まえ、生活関連経路の設定の仕方として、迂回率をできるだけ1に近づける、あるいは複数の選択ができるようにするという考え方を取り入れてほしい。生活関連経路の22番と23番のデッキを東西につなぐ部分が欠けている。	・新たに生活関連経路に設定される区間もあることから、今後改めて <u>必要な対策について検討</u>

■ 道路・交差点に関する項目

下線部:基本構想等への反映を調整中の事項

項目	項番	主な意見	対応	備考※
(1)道路	1.歩道の整備改良	○段差が3~5cmある箇所があり、危ない。例えば、アパホテル新大阪駅前付近は4cmの段差が続いており、車いすで乗り上げた際転倒してしまうということがあった。段差解消に向けて、他の例にも倣い、多様な障がい者参画のもと、縁石の形状等を検討する場を設けてほしい。	・具体的な場所ごとに <u>現地調査のうえ、必要に応じて対応</u> ・歩車道境界部の段差構造は、車いす利用者、視覚障がい者双方のご意見を伺いながら検討することが必要。今後、当事者も参加する検討の場の設置に向けて取り組む	
		○有効幅員の確保 ①子育て支援センター前のガードレール内歩道の真ん中に標識の柱があるため、もっと端に設置してほしい。 ②歩道橋の柱や階段がある場所は歩道がせまくなっており危険。	・① <u>現場状況を確認し、必要に応じて対応</u> ・②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	
		○東淀川支援学校前の歩道(東淀川区第833号)関連 ①赤色のカラー舗装がされている部分とされていない部分があるが、歩道と自転車が通る道の区別が特になく、どちらも自転車が通っていて危ない	・道路交通法において、自転車は車道通行が原則であり、やむを得ない場合は歩道の車道寄りを、歩行者に注意しつつ通行することとなっている。 ・赤色のカラー舗装は、歩道内で	

※第3回ワークショップで改めていただいたご意見

項目	項番	主な意見	対応	備考 ※	
(1)道路	1. 歩道の整備改良	②学校での正しい指導のためにも、自転車道と歩道が分かれているのかどうか、はっきりさせて教えてほしい	<p>の自転車の通行箇所を視覚的に明示し、車道寄りの通行を促すために設置している。(厳密に自転車道と歩道が分かれていない。)</p> <p>・自転車は車道通行が原則であり、歩道内に自転車マークを設置することでルールを誤解されるおそれがあるため、現在は、マークを設置していない。</p>		
		③自転車道と歩道を分ける場合、それぞれ路面にマークをつけてほしい"			
		○木の根等で道がぼこぼこしている箇所がある			・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
	2. 視覚障がい者誘導ブロックの敷設	2. 視覚障がい者誘導ブロックの敷設	○既設区間の不連続への対応	<p>・なくなっている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</p> <p>・建物敷地内の連続敷設は施設管理者との調整が必要</p>	
			①点字ブロックがなくなっている箇所があるため、補修してほしい(連続して敷設してほしい)		
			②ニッセイビル敷地内地上部分と接続する歩道(歌島豊里線)が誘導ブロックが繋がっていないため、つなげてほしい また、ココプラザ入口付近についても、できる限り連続敷設してほしい		
2. 視覚障がい者誘導ブロックの敷設	2. 視覚障がい者誘導ブロックの敷設	○街角誘導区間の連続敷設	<p>・点字ブロックの連続誘導は、原則として生活関連経路に位置付けられた箇所において実施している。</p> <p>・敷設においては、公共交通機関から施設等への誘導について、歩道上の1ルート(両側に歩道がある場合は片側1ルート)を</p>		
		①点字ブロックについて、最後に警告ブロックがなく途切れてしまうところがあるので、確認してほしい。(セントラルスクエア西宮原店行きに曲がる歩道など、エリア内何か所かある)改善案としては、点字ブロックを繋げ、終着点は警告ブロックにして欲しい。			

項目	項番	主な意見	対応	備考 ※
(1)道路	2. 視覚障がい者誘導ブロックの敷設	<p>②ニッセイビル南側歩道(淀川区第1224号線)について、バス停前には誘導ブロック敷設されているが、それ以外の部分と連続していない</p> <p>③新大阪駅北側広域避難場所(ニッセイビル東側公園)のデッキへ繋がる階段下には誘導ブロック(警告ブロック)が敷設されているが、歌島豊里線まで繋がっていないため、つなげてほしい</p>	<p>確保するものとしている。そのため、両側に歩道がありルートが確保されている場合は、交差点街角部のみに点字を敷設している。</p> <p>・交差点街角部のみの整備を行う場合は、本市の敷設基準に基づき、歩道の進行方向に向けて端部に線状ブロックを配置し、誘導を行っている。今回、新たに生活関連経路に位置付けられる箇所もあるため、頂いたご意見踏まえて、今後、改めて必要な対策について検討する。</p> <p>・ニッセイビルの東側にある公園周辺の誘導ブロックについては、<u>今後改めて必要な対策について検討</u></p>	
		<p>○色や材質に関する意見</p> <p>①通常、誘導ブロックの材質はゴム製であるが、西淡路南方線の歩道にある誘導ブロックはコンクリート製となっている部分があり、インターロッキングブロックの材質とあまり違いがないため、誘導ブロックの上を歩いていることが分かりにくい</p> <p>②ブロックと道路の色がはっきりと区別できるような色分けにしてほしい (床面とブロックの色の輝度比は標準は2だけど2.5くらいあると助かる) 当初は濃い黄色であったはずだが、年月が経ち色あせてきているため、誘導ブロックを全面新しくしてほしい</p>	<p>・①本市では敷設基準において、誘導ブロックは十分な強度を有し、歩行性、耐久性、耐摩耗性に優れたものを用いるものとし、材質は、コンクリートブロック製品を基本としている</p> <p>・②色あせてきている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</p>	
	3. 歩行空間の確保	○子育て支援センター前の道路(東淀川区第999号線)に歩道がないので整備してほしい	・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、交通安全上の必要性や実現性等も考慮しながら、検討	
	4. 歩道橋	<p>○誘導ブロックの整備</p> <p>①点字ブロックを繋げて欲しい。(場所:</p>	・新たに生活関連経路に設定される区間もあることから、改めて	○

項目	項番	主な意見	対応	備考 ※
(1)道路	4. 歩道 橋	<p>新大阪阪急ビルから大阪メトロ御堂筋線に繋がる踊り場、大阪メトロ御堂筋線北口(北西)改札出てエレベーター手前)</p> <p>②EV(OsakaMetro4号出入口)からデッキに出たところに誘導ブロックがないため、新大阪北口デッキと繋がっていない(図3)</p> <p>③新大阪駅北口デッキ(西)のニッセイビル手前では、誘導ブロックが左右の階段までしかなく、ニッセイビルや手前のEVまで誘導がされていない(デッキとニッセイビルとの誘導ブロックが繋がっていない、ニッセイビル内には誘導ブロックや音声案内板等があるが、そこまで行くことが難しい)ニッセイビル内外で誘導ブロックをつなげてほしい(図3)</p> <p>④新大阪駅北口デッキ(東)について、回生病院までの誘導ブロックがない(図3)</p> <p>⑤デッキ上の誘導ブロックは真ん中につけてほしい。また、誘導ブロックを敷設する際は、黄色(輝度比 2.5 希望)が良い。誘導用ブロックの色をできるだけ統一(新幹線駅構内の色を希望)してほしい。</p>	<p><u>必要な対策について検討</u></p> <p>・⑤デッキ上の誘導ブロックについては、ご意見踏まえて誘導ブロックの配置を検討する。敷設基準において、誘導ブロックの色は黄色を基本とし、輝度比(2.0程度)を確保することとしており、設置にあたっては最適な輝度を確保するよう計画</p>	
		<p>○段差の解消</p> <p>①新大阪駅北口デッキ(東)から西側に渡る部分は階段であるため、車いす利用者は移動することができない、しかし、そのことに対する案内がないため、そこまで行ってしまふ</p> <p>②新大阪駅北口デッキの東西はスロープでつなげて回遊性を高めたほうが良い</p> <p>③宮原一丁目交差点からデッキに上がるEVが必要(病院EVは利用時間が制限されるため、階段横に独立したEVが望ましい)</p>	<p>・今回、大阪回生病院への東側デッキが生活関連経路に位置付けられるため、<u>頂いたご意見踏まえて、今後、改めて必要な対策について検討</u></p>	○

項目	項番	主な意見	対応	備考 ※
(1)道路		○案内・誘導(図4) ①ニッセイビルの手前のEVがわかりにくいため、デッキ含め案内表示をしてほしい ②OsakaMetro4号出入口EVでデッキに上がったところにニッセイビルが右側だという案内がほしい	・①ビルEVへの案内表示については、事前にビル側との協議が必要 ・②頂いたご意見踏まえて、今後、改めて必要な対策について検討	
		○手すりの整備(図3) ①新大阪駅北口デッキ(東)から地上へおりの(回生病院前)階段の手すりの位置が低い ②新大阪駅北口デッキ(東・西共に)に手すりをつけてほしい、また、分岐点に行き先の表示(点字案内)があると良い	・現場状況を確認し、必要に応じて対応	○
		○新大阪駅北口デッキの新御道筋の下が暗いため、ライトがほしい	・現場状況を確認し、必要に応じて対応	
	6. 駅前 広場	○南東側広場について ①バス停やタクシー乗降場に屋根がないため、つけてほしい ②バス停やタクシー乗降場の案内表示が周辺にほしい ③バス停の音声案内がない(こちらが～のバス停です、の音声案内がないとどの路線のバスが分からない)	・新大阪駅東口(東行)停留所は、2系統のご利用で、終日運行回数:37回、乗車人員:42人となっており、これまでの上屋設置の目安基準の乗車人員100人以上の半数弱で、雨風をしのげる駅建物から至近にあることから、多額の設置費用を必要とする上屋の設置は困難。 ・停留所の音声案内においては、到着バス車両の車外放送で行先案内を実施している。 ・タクシー乗場の屋根設置については、1日の乗場の利用実態の調査を行い、その結果から総合的に判断する。 ・3階改札口からエレベーター及び階段を使い1階に降りれば正面にタクシー乗場が確認出来るので、現在周辺の案内表示は考えていない。	○

項目	項番	主な意見	対応	備考 ※
(1)道路	6. 駅前 広場	○3階タクシー乗降場について ① 駅舎から外(乗降場)に出るドアがせまく、かつ、手動で重い、かつ節電のためと常時閉まっている状態のため、利用しづらい ② 車道と歩道に段差があり、乗り降りしづらい ③ 誘導ブロックは黄色だが、床面が白色なのでわかりにくい、黒系であればわかりやすい ④ タクシー乗降場への周辺の案内表示が少ないためわかりにくい(床にタクシー乗降場への案内を入れるのはどうか) ⑤ 今、ユニバーサルデザインタクシー等の拡充が求められている。JR 新大阪駅3Fのタクシー乗場は、ジャンボタクシー乗場はあるが、ちゃんと車いす対応の場所があるのか重要。また、以前は有人で案内など対応してくれている人がいた。有人も環境整備の一員であるとするれば、考えてほしいと思う。	取扱いについて継続検討 ・⑤ JR3階タクシー乗り場は、2箇所の乗場(ジャンボタクシー、一般タクシー)があり、車いす専用乗場はないが、対応するスペースは確保 ・⑤ 令和4年3月末まで乗場に1名の案内人を配置していたが、これは利用客の乗車をスムーズにするために配置したものであり、以後の案内は路面表示で対応しており、新たに人員の配置予定はない。車いすでの乗降や白杖を使う歩行者の方の介助をスムーズに行えるよう、タクシーセンターでは、新たにタクシー運転者になろうとする者等に対しバリアフリー研修を実施	
		○南側広場について ① バスの案内表示(空港バス(どこに行くバスか))をわかりやすくし、時刻表を大きく掲示してほしい ② バスの案内表示が中央階段付近にあるとよい ③ 駅舎から広場に行く際の横断歩道前後の歩行者通行空間について、傾斜・段差がきつく、さらに横断歩道直近に柱があるため、通りづらい	取扱いについて継続検討	
		○バス乗り場や駅舎内改札の案内板(案内表示)を駅前広場につけてほしい(図4)	取扱いについて継続検討	

※第3回ワークショップで改めていただいたご意見

項目	項番	主な意見	対応	備考 ※
(5)交差点	<p>○音響信号の整備</p> <p>①東中島4北交差点は点字ブロックで誘導されてるが音響信号がなく分かりづらい</p> <p>②誘導ブロックで案内しているルートは音響信号を設置してほしい</p> <p>③歩行者用信号には音響信号(ピヨピヨカッコー)で、高度化 PICS 等の横断歩道手前で赤か青か判断できるものがわかりやすい</p>	<p>・当該交差点(東中島4丁目交差点)には歩道橋が設置されていることから、優先順位として歩道橋を利用できる方は利用</p> <p>・音響信号の設置については、地下埋設物等の状況により設置が困難な場合もありますが、ルート上のバリアフリーの整備や必要性を勘案した上で関係機関と協議を行い、設置の可否について検討</p> <p>・高度化 PICS の設置は既存装置の利用状況などを勘案したうえで、整備を検討</p>		
	<p>○信号の青時間の改善</p> <p>①東中島4北交差点 信号の青時間が短い</p> <p>②東淀川支援学校近くの西淡路南方線(ローソン⇄セブン)の信号も青信号時間が短い</p>	<p>・歩行者の安全な横断を確保するため、青信号の秒数延長を実施</p>		
	<p>○メルパーク付近の交差点の音響信号について、10/24(火)に見に行った際、手前の駅側の信号の音響が鳴っていなかった。押しボタンを押してみるとその後以降は鳴るようになった。片方はボタンを押さなくても鳴っており、なぜこのようなことになっているのか、点検する必要があるのではないかと。また、同じ交差点でボタンを押すものと押さなくてよいものがあると、視覚障がい者には分からないため、昼間は自動で鳴るように統一した方がよい。</p>	<p>・調査したが、意見にある症状は確認できなかった。</p> <p>・府下の信号機は専門業者に定期点検を委託するほか、管轄警察署の警察官も適宜点検している。</p> <p>・視覚障がい者用付加装置の設置等については利用者や周辺の道路交通環境等を勘案し設定</p>		
	<p>○音響信号があれば安心して渡れるため、整備を進めてほしい。音響信号にもいくつか種類があり、大阪市では一般的なのは“ピヨピヨ、カッコー”であると思うが、最近では、『信号が青になりました』『そろそろ赤になります』のものもあるが、「ピヨピヨ、カッコー」で統一し</p>	<p>・現在、「青になりました」と青信号に変わったときに一度だけ知らせる音響式歩行者誘導装置の新規設置はしていない。</p> <p>・視覚障がい者用付加装置の設置は利用者や周辺の道路交通環境を勘案したうえで整備を実</p>	○	

項目	項番	主な意見	対応	備考 ※
(5)交差点		ていく方向を考えられているのか。 ○“信号が青になりました”や“信号がもうすぐ赤に変わります”だけだと、どっちに渡っているか分からない。方向性を確かにするという点では、基本的には“ピヨピヨ、カッコー”を統一してもらって、どうしても難しい場合は、アナウンスを入れる形にしてほしい。また、音響信号の延長するボタンや弱者用ボタンもあまり見かけないので、一緒に検討してほしい。	施。	
		○長い距離を渡る場合、あと何メートル先が信号を渡り切った先なのか分からないため、例えば、中間地点に『ここが中間地点です、残り半分です』など、アナウンスがあると安心して渡れるので、そのような配慮も盛り込んでもらいたい。	・広幅員道路で必要と判断した信号交差点においては中央分離帯などに視覚障がい者用付加装置を取り付けて対応	
その他		○場所・時期によっては植樹帯が生い茂っている箇所(支援学校周辺、東口広場など)があり、道幅が狭く、暗くなるため、ゴミが捨てられたり、何かされててもわからない	取扱いについて継続検討	
		○東淀川区 999 号線と東淀川区第 1479 号線との交差点(朝日プラザとローソンの間)は、生活関連経路なので横断歩道がほしい	当該箇所は、東中島4丁目交差点と近接した、交通量も閑散としている市道であることから、横断歩道がなければ横断することが困難な道路ではない。そのため、横断歩道の必要性が低いことから設置は考えていない。	

※第3回ワークショップで改めていただいたご意見

■ その他

項目	主な意見	対応
建築物等	<p>○新大阪阪急ビル内のエレベーターや車いす用トイレ、JR や大阪メトロの案内をわかりやすくしてほしい。</p> <p>○新大阪阪急ビルのエレベーターについて、何階に何があるという表示はあるが、点字表記がない。音声案内があると良い。また、稼働時間が決まっているのであれば、表示してほしい。</p> <p>○新大阪阪急ビルのエレベーターは15人乗りであるが、混雑していて待ち時間が長いため、エレベーターの増設もしくはオフィス棟の24人乗りエレベーターを併用してほしい</p> <p>○新大阪阪急ビル誘導ブロックをたどってエレベーターに向かうとエスカレーターや階段の利用者とぶつかるため、誘導の仕方を変えられないか(エスカレーターのもう少し手前から敷設等)検討してほしい。</p> <p>○新大阪阪急ビルエスカレーターでも行き先(JR 新大阪駅改札階、御堂筋線改札階など)を表示し、音声案内もしてほしい。</p>	<p>取扱いについて継続検討</p>
	<p>○新大阪阪急ビル入口(地上(バス停入口))のインターホンが花壇のなかにあって車いすで利用できない。</p> <p>○ニッセイビル手前エレベーター内に避難道具が置いてあって狭いため、広くしてほしい。また、エレベーター内の照明が暗い。</p> <p>○ニッセイビル内にもEV案内表示が必要。</p> <p>○ニッセイビル敷地内(地上)の誘導用ブロックが茶色でわかりにくい。</p> <p>○ニッセイビル手前エレベーターの地上降りたところは落ち葉がいっぱいであった。相当放置されているのではないか。</p> <p>○公共施設(ココプラザ(青少年センター)等)の入口に音声案内がほしい。</p>	<p>取扱いについて継続検討</p>

■ 駅舎に関する項目

(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: 基本構想等への反映を調整中の事項。その他個別対応の内容。

項目	意見	JR西日本	大阪 Metro	JR東海	備考※	
1. 視覚障がい者誘導ブロック	【生活関連経路(デッキ含む)や乗り換え経路の誘導ブロックの連続性】 ・JR中央口~新大阪阪急ビルの点字ブロックが途中でステンレスに変わり途切れている。(ステンレス点字は雨水ですべる。) ・点字ブロックについて、最後に警告ブロックがなく途切れてしまうところがある。点字ブロックを繋げ、終着点は警告ブロックにして欲しい。 (場所:新大阪阪急ビルから大阪 Metro御堂筋線に繋がる踊り場、大阪 Metro御堂筋線北口改札へのエレベーター手前) ・大阪 Metro4号出入口付近EVからデッキに出たところに誘導ブロックがないため、新大阪北口デッキと繋がっていない	—	—	—		
		—	管理区分境界の手前まで誘導ブロック配置済。	—		
	【対象施設(設備)への敷設方法】 JR在来線・新幹線共に、誘導ブロックはトイレ手前の触知案内図までは敷設されているが、多機能トイレ含め、トイレ入口まで繋がっていない	—	BFガイドラインに基づき整備	—	—	移動等円滑化ガイドラインの記載に則り、誘導ブロックを整備しております。 <参考:ガイドラインp.121、p.124> ○トイレへの線状ブロックの敷設経路は、トイレ出入口の壁面にある触知案内図等の位置とする。
		—	お客様同士の接触を避けるよう動線等を踏まえて整備している。	—	—	移動円滑化ガイドラインの記載に則り、旅客の往来が多い中央コンコースを避けて、誘導ブロック、警告ブロックを整備しております。 <参考:ガイドラインp.119> ○線状ブロックは、構造上やむを得ない場合等を除き、旅客の動線と交錯しないよう配慮し、安全で、できるだけ曲がりの少ないシンプルな道すじに連続的に敷設している。
	【色彩等】点字ブロックについて、新幹線駅構内は黄色に黒色ふちどりてわかりやすいため、このような点字ブロックで新大阪エリアでできるだけ統一してほしい	改良時に検討。時期未定。	—	—	—	
		—	誘導ブロック部が認識しやすいような明度、色相となるよう意匠や照明設計を引き続き検討していく	—	—	
	【色彩等】床面と点字ブロックの色の輝度比は標準は2だけど2.5くらいあると助かる	—	BFガイドラインに基づき整備。	ご意見	—	移動等円滑化ガイドラインp.43の「(コラム2-1-1)床面、壁面への配慮事項」を参考に、床面、誘導ブロック等の色を選定しております。
		—	—	照明を工夫することなどでコントラスト確保ができないか検討する	—	—
	【その他】JR東口2階の点字ブロックが摩耗してなくなってきている	状況を確認の上、取替	—	—	—	
		—	—	—	—	
	2. 音案内	【案内対象施設の追加】 ・大阪 Metro御堂筋線の中改札の有人改札は、改札機のある所とは別の場所を通ることになり、点字ブロックで誘導されているが、ドアが自動で開くものや押しボタンのものなどがあり、視覚障がい者には分かりにくい。音声案内などがあると ・JR東口階段やエレベーターは奥にあって分かりにくく、地上からも見つけにくいので、誘導鈴があると分かりやすい。(地上階に「〇〇行きEVはこちらです」という音声案内や、地上階の入口(階段含め)に「東口です」という音声案内等)	—	改札口に音案内設備を設置する。	—	
			BFガイドラインに基づき整備。	—	—	○
【音量、音源位置】 ①JR新大阪駅の中央口改札(新幹線)の誘導鈴が鳴っていない(在来線は鳴っている) ②・JR新幹線改札内トイレは音案内が聞き取りづらい(聞き分けができない)。スピーカーの所まで来ないとわからない。		—	—	—	—	①中央口改札においても誘導鈴を整備しており、音を鳴らしております。 ②音量設定にあたっては設置場所の空間特性を考慮し、聞き取りやすい音量とするよう配慮しております。
		—	BFガイドラインに基づき整備。	エレベーター更新時に対応する。	—	
【案内内容】JR在来線・新幹線共に、改札付近等に何番線(何番ホーム)がどこに行く電車か知らせる音案内がないため、介助者がいないと電車に乗るのが難しい	—	—	—	—		
	BFガイドラインに基づき整備。	—	—	—	改札付近には駅係員がおり、お客様に必要なご案内をさせていただいております。	

(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:基本構想等への反映を調整中の事項。その他個別対応の内容。

項目	意見	JR西日本	大阪Metro	JR東海	備考※
	【乗り換え経路や垂直移動経路の案内表示がわかりにくい】管理者間の誘導				
13	・全ての案内表示に共通するが、エレベータ表示など天井付近に非常に小さな表示でしかないため、車いす目線から分かるように、壁・柱・床を使って、また、サイン表示板の大きさをもっと大きくする、掲載する情報を絞るなど、雑踏の中でもひと目で分かるような案内表示をお願いしたい。	サイン改良を検討。時期未定。	—	—	
14	・案内表示について、JR・地下鉄等色々なところが複合的にあるため、各事業者間でばらばらの案内表示となっており、見にくい。	サイン改良を検討。時期未定。 ・各事業者と調整の上、検討する事柄 ・駅構内案内との整合性を図る必要がある。	—	—	
15	・JR東口のエレベーターからもMetroに行けること、また、大阪Metro北側のエレベーターからもJR(在来線・新幹線)に行けることを分かりやすく表示してほしい。(JR東口エレベーターには新幹線とJR線の表示はあるが、Metroの表示がない)	必要との判断に至った場合はサイン改良を検討。時期未定。 ・各事業者と調整の上、検討する事柄 ・駅構内案内との整合性を図る必要がある。	—	—	
16	・エレベーターの行先について、各階はどこにつながるか、他社線への乗換情報も含めて、横扉やボタン等に表示すべき。	— BFガイドラインに基づき整備している。	—	—	
17	・JR中央口改札を出たところ、新大阪阪急ビルのエレベーターの方が近いのに、南改札付近のエレベーターが案内されており、南改札側のエレベーターが込み合う一因になっているのではないかと。一方、中央改札から新大阪阪急ビルエレベーターへの誘導が不十分である。	—	—	—	
18	・JR東口からJR在来線・新幹線、大阪Metro改札までの案内表示をしてほしい ・大阪Metro北改札からJRまでの乗り換え経路の案内表示が途中でなくなる ・新大阪阪急ビルから大阪Metro改札までの案内があまりない	サイン改良を検討。時期未定。	—	—	
19	・JR南口からまっすぐ見える位置に大阪Metroへの案内をつけてほしい ・JR駅構内に、タクシー・新幹線・大阪Metroへの案内をつけてほしい(大阪Metroへの黒色の床案内は見えにくい)	サイン改良を検討。時期未定。	—	—	
	【乗り換え経路や垂直移動経路の案内表示がわかりにくい】対象施設への案内				
20	・JR東口エレベーターは、構内からは分かりにくい場所に設置されているため、“東口EV”という表示をつけるなど案内を分かりやすくしてほしい。 ・南側広場に面するJR正面玄関地上部について、エレベーターの場所が分かりにくいので、エレベーターがどこにあるのか、所在をすぐわかるようにすべき。また、JR在来線だけでなく、新幹線、大阪Metroへの案内表示も合わせてほしい	サイン改良を検討。時期未定。	—	—	
21	・大阪Metro北側の地上エレベーターは主経路から外れており、また主経路上に表示がまったくないため気が付かない。主要な道路(生活関連経路)を歩いて自然にすぐに駅の乗り口(エレベーターの位置)が分かるような表示をすべきである。	—	—	—	
22	・大阪Metro4号出口EVは主要動線である階段・ESとは違う場所にありわかりにくいので、EV表示を大きくしてほしい。また、4号出口EVの案内をもう少し手前からしてほしい(2号出口辺り)	—	—	—	
	【上記以外】対象施設への案内、表示方法、無人改札 ほか				
23	・JR改札内の案内表示について、黒色背景に白文字や白色背景に黒文字があり、見づらく、統一してほしい。また、表示板が半透明のものがあり、反射して見えづらい。	サイン改良を検討。時期未定。	—	—	
24	・大阪Metro南改札側で多機能トイレの場所はどこかわからないので、トイレがある場所を案内してほしい ・大阪Metro北東側(改札外)に車いす用トイレがなく、どこに車いす用トイレがあるのか分かるようにしてほしい	—	—	—	
25	駅構内の案内板として、触知図は読み込むのに時間がかかるため、大阪Metroのように音声での案内付き(ボタンを押したらこのフロアには何がありますといったもの)として、各階に設置してほしい。(JR中央口改札付近触知図へのご意見)	BFガイドラインに基づき整備。	—	—	新幹線コンコース内においては、乗換口、南口、中央口の3カ所に触知案内板を設置しており、全箇所音声案内付きの触知案内板を整備しております。
26	JR東改札口出たところのデジタルサイネージ(案内設備)について、説明書きが上にあって見にくい。地図は指で動かせるようにしてほしい	レイアウト変更は検討。時期未定。	—	—	

(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:基本構想等への反映を調整中の事項。その他個別対応の内容。

u003c/div>

項目	意見	JR西日本	大阪メトロ	JR東海	備考※
27	【無人改札】大阪メトロ南改札 ・改札内外どちらにもインターホンはあるが、そこまでの誘導ブロックがない。 ・呼び出しインターホンの場所がどこにあるか分かりやすくしてほしい。(呼び出しボタンの位置がわかりにくい。点字表記が無い。音響案内の間隔が長い。) ・EVがないという案内はあるが、どの改札に回ればよいのかの案内表示をしてほしい(インターホンを利用して言葉で迂回経路を説明されても分からない)	—	—	—	
		—	・改札インターホンは音声による誘導を行うこととしている ・案内のインターバル時間は調整 点字表記は整備できるか検討 ・駅構内図の設置を検討	—	
28	最近、オーバーツーリズムが問題になっている中、特に新大阪の利用率は高く、そのため観光客の利用で弱者の障がい者・ベビーカー使用者のエレベーター利用が難しくなっている。エレベーター増設が必要(大きなエレベーター、今の2倍以上)	—	—	—	
29	万博の検討委員会でもかこの大きさについて議論があり、大きさは24人乗り、片袖(斜め)もしくは袖なし、貫通型の意見が挙がり、いくつかのエレベーターは実際に意見を踏まえて頂いたところがある。かこの大きさとしては、新大阪地区でいくと24人乗りの規模にあると思っている。	—	—	—	
		—	—	—	
30	【大型化等】JR東口エレベーターは11人乗りであり、キャリアケースを持った旅行者など非常に利用者が多く、大渋滞を引き起こしている。特にお盆期間中は30分待ってようやく利用できた。そのため、エレベーターの数を増やしたり、車いすでも行き来(垂直移動)がしやすいようにスロープを設置してほしい。	今後の大規模改修時に合わせて大型化等について検討。	—	—	○
31	【大型化等】JR東口エレベーターに、(緊急対策として)キャリアケース利用者よりも、障がい者やベビーカー利用者が乗りやすいように「障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等優先」の表示をつけたい。	現地状況を踏まえ検討。	—	—	
		—	—	—	
32	【複数化】かなり人の行き来が多く、垂直移動(メトロのフロア、新幹線およびJRフロア、地上)をするエレベーターは非常に大事。現在、JR側は2箇所しかないが、大変混雑しており、せめてあと1箇所増やしてほしい。(例えば、みどりの窓口付近や西口付近など)	今後の大規模改修時に合わせて大型化等について検討。	—	—	
		—	—	—	
33	【大型化等】JR東海構内、27番線ホームへのエレベーターの籠が小さい。エレベーターの構造が両袖になっていることが大きなネックになっている。	—	—	—	
34	【複数化】大阪メトロ御堂筋線の南改札は現在エレベーターがなく(階段のみ)、しかも無人改札となっている。この方面に用事がある場合は、西中島南方や他の改札から大迂回をしなければならないため、エレベーターの設置を検討してほしい。	—	—	—	
		—	今後の検討課題。	—	
35	【大型化等】大阪メトロ4号出口EVの待ち時間が長く、6~7組(キャリアバッグやベビーカー利用者)見送り5分弱待ちストレスがあった。新大阪北側にはメトロ側と新大阪阪急ビル側の2基しかEVがなく、容量が足りないため、大型化もしくは増設してほしい。	—	—	—	
		—	整備基準として15人乗り以上を基本としているが、土地や構造の都合上、11人乗りで整備している。	—	
36	JR東口階段について、手すりの形状がかなり古いため持ちにくく、掴めるようなタイプの手すりしてほしい。また、踊り場には手すりが連続しておらず、階段の最終段のところで急に途切れており、とても恐怖。そのため、今のガイドラインに沿った手すりにし、階段最終端部は水平部分を作ってほしい。	・対象設備の改修時に対応。時期未定。	—	—	○
		—	—	—	
37	JR東口の階段手すりの点字表記がおかしい。矢印の向きにどこに向かうかの表示があるべきで、上り下りの文字があると混乱する。(現状の例:JR東出口2階から1階への階段手すり(下やじるし“下り階段 東出口へ”、上やじるし“上り階段”など)	・頂いた意見をもとに検討。	—	—	○
		—	—	—	
38	JR中央口改札につながるごとの階段について、手すりの点字表記が“2階正面出口”とあり、不適切である。『2F御堂筋』の方がよい。	・頂いた意見をもとに検討。	—	—	
		—	—	—	
39	JR中央口改札側と繋がる大階段について、階段の手すりの点字が上りはあるが下り(右側)がない、せめて右側を重点的に整備してほしい	確認中。	—	—	
		—	—	—	

※第3回ワークショップで改めていただいたご意見

108

(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:基本構想等への反映を調整中の事項。その他個別対応の内容。

項目	意見	JR西日本	大阪メトロ	JR東海	備考※
40	介護用ベッドがメトロ側にしかなく、JR・新幹線を利用する際、トイレをするのがものすごく大変。そのため、安全に使える多目的シートがあるトイレがたくさん増えることが望ましい。	・今後の大規模改修時に合わせて設置を検討。	—	—	
41	新幹線改札内のトイレは、女子トイレ前で何十人も人が並んでおり、並ぶことが常態化している(車いすトイレは各トイレに1箇所しかなく、行列の先頭にあるため入りにくい)。乗降客数にふさわしいWCの数の整備が必要であり、例えば、災害時のスフィア基準等も参考に頂いて、男女比を見直し、機能分散を今後は目指して頂きたい。機能分散は、オールジェンダートイレ、男女共用の車いすトイレ、一般トイレへの簡易車いす便房、ベビーカーなどの対応ができる広めトイレの整備など充実を図るべき。	(回答済)	(回答済)		移動等円滑化ガイドラインの記載に則り、トイレを整備しておりますが、多機能トイレのスペースにも限りがあるため、望ましい整備内容である介護用ベッドについては整備は困難となります。
42	大阪メトロ御堂筋線中改札内多目的トイレについて、開閉ボタンが届かず、入室した数分で自動的にドアが閉まってしまい、閉じ込められてしまった。高い位置や室内の角にボタンがあり、手が不自由な人には操作が難しく、自動ロックにすると外側から閉じ込められる危険性があり、壁が厚いため、助けを求めて叫んでも届かない。そのため、車いすを横つけて操作できる位置にボタン(凹凸のある押しやすいもの)を配置し、手動施錠タイプやロック用のボタンを設置、トイレ内の声が聞こえる様にドアの工夫をしてほしい。	—	—	—	○
43	大阪メトロ中改札内多目的トイレの介護用ベッド(多目的シート)について、シートの中心に大きな窪みがあり、窪みに引っ掛かった際、体幹バランスを崩してしまう危険性があると感じた。そのため、定期的にメンテナンスをお願いしたい。	—	—	—	
44	【JR在来線改札内トイレ】利用状況、設備、広さ等 ・いつも混雑していて特に女性用は入口前で待ち列ができており、通路が狭くなる ・おむつ替えの場所を増やしてほしい ・トイレマークの表示を大きくしてほしい ・多機能トイレは男女それぞれの設置となっており、さらに待ち列およびお店からも見える位置にあるため、LGBTQにとっては周りの視線が気になる、目隠し等つけてほしい ・多機能トイレ内の手すりの位置のすぐ下に、物がおけるような台があるため、ちゃんど手すりが握れない ・多機能トイレ内のサンタリーボックスが、男女共にあるのはよいが、便器の位置から1m離れており、車いすにとっては使いにくい ・多機能トイレについて、オストメイト等の機能を詰め込みすぎると、介助するスペースが取れなくなったり、大きな車イスでは回転しにくくなることがある ・一般トイレ(男女共)の奥の方に広いトイレがあるが、手前にあり、かつ入り口が広ければ、手動車いすで使用できるのではないかと ・多機能トイレについて、汚れていて使えないことがあり、また、サンタリーボックスに弁当ガラが入っており機能していない、そのため、点検回数を多くしてほしい	設備増設やレイアウト変更は大規模改良時に検討。表示はサイン改良を検討。時期未定。	—	—	
45	【JR改札外トイレについて】設備 ・男女別に多機能トイレがあり、入口がそれぞれ少し奥まったところにある。駅通路側に入口を設けられれば、誰でも利用しやすいトイレとなる(ただ、通路高さトイレの高さが違うため、難しさは理解できる) ・多機能トイレ入口にスロープがあり、かつ、扉が手動で重い、開閉がしんどく、危険も伴う。 ・多機能トイレ内の手すりが左側しかなく、右側にあると良い(片麻痺の人など)	レイアウト変更は大規模改良時に検討。	—	—	
46	【JR新幹線改札内トイレ】設備、広さ ・男女のトイレとは別に多機能トイレがあり、また、「どなたでも利用できます」と書いてあり、かつ、表示の色が緑色なので、誰もが使いやすい ・多機能トイレは在来線改札内のものより狭い。大きめの車いすだと回転しにくく、かつ、ベビーベッドを直さないで車いすが入れないため、車いすトイレは広めにしてほしい ・男女別ではなく、誰でも使用できる多機能トイレとして複数設置できる場合、手すりの設置位置を左右変える仕様とすれば、様々な障がいの人(麻痺の状況など)が利用しやすくなる(現状、2か所とも左側となっている)	—	—	—	移動等円滑化ガイドラインの記載に則り、多機能トイレの大きさを検討し整備しております。また、手すりについては、2箇所の多機能トイレのいずれにおいても、はねあげ式の手すりを含め、左右両側に設置しております。

(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:基本構想等への反映を調整中の事項。その他個別対応の内容。

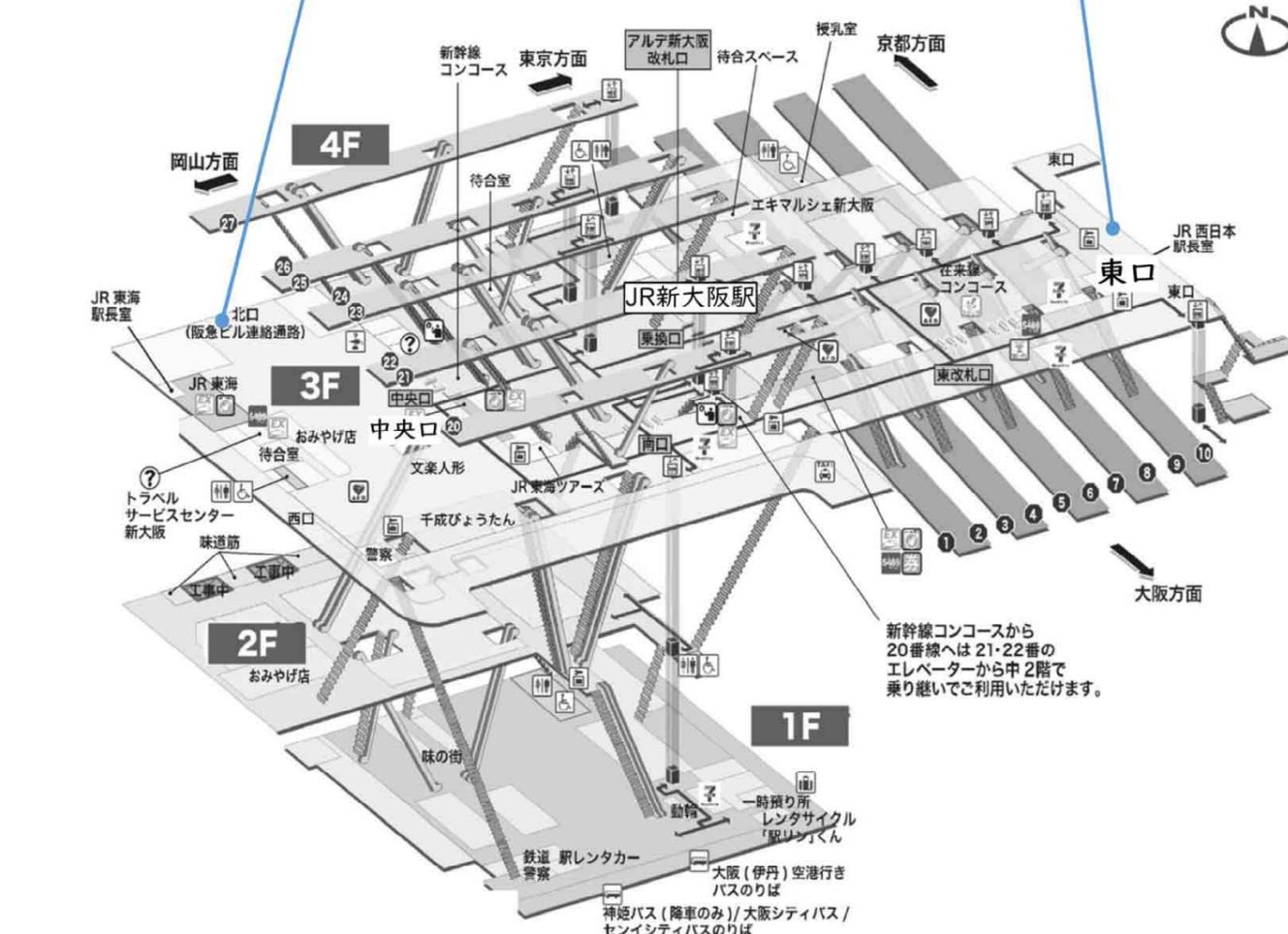
項目	意見	JR西日本	大阪Metro	JR東海	備考※
47	【大阪Metro中改札のトイレについて】設備、広さ、案内表示 ・バリアフリートイレ内のスペースが狭いので、もう少し広い方が介助しやすい(介護ベッドを広げるとせまい) ・バリアフリートイレの介護ベッドが開いた状態のままだと次の人が使いにくい(ため、「利用したあとは元に戻しましょう」という表示をつけてほしい) ・扉を引き戸にするのであれば、上から吊り下げているタイプだと軽くて車いす利用者も開閉しやすい、また、鍵は柄が長いタイプならまだ使いやすい(車椅子利用者)。 ・女性用トイレの数が少なく行列になっている ・案内板は、ピクトグラム(車いす、オストメイト)だけでなく、名前の説明が欲しい	-	-	-	
		-	ご意見	-	
48	【視覚障がい者への誘導・案内設備】 ・点字案内図を読めない視覚障がい者にとっては、トイレの配置や構造がわかりにくい ・各駅等において、トイレの中の構造が異なるため、ボタン等の位置がわからない。ボタン等の位置を統一してほしい。若しくは、(わからなければ、駅員さんに助けてもらっている) ・トイレ内の音案内が欲しい(小便器や大便等流すボタン、トイレトペーパーの位置がどこか、センサーで流す式かどうか)、細部を手で触って確認するのは嫌なので、最終、駅員の方に教えてもらうようにしている	-	-	-	
49	【新大阪駅周辺のデッキを含めたバリアフリールートがわかりにくい】 大きなバリアフリーマップ(大阪Metro・JR・新大阪阪急ビル、新大阪ニッセイビル等全体を含めて、主にEV・車いすトイレを表示)を作成し、JR中央口改札を出たところなど、駅構内の要所要所に配置してほしい。	-	-	-	
		各事業者と調整の上、検討する事柄	大阪市HPの交通バリアフリーマップをご利用いただきたい	-	
50	全体的にこの10~20年広がったエリアについて、EV設置など一応バリアフリーにはなっているが、表示が不十分なため、せっかくのEVが活かされていない。障害当事者チェックがないなかでまちづくりが進められてきたことの反映だと思う。案内表示や点字ブロックなど比較的簡単に改善できることも多い	-	-	-	
51	駅構内で、点字ブロック上に人が立ち止まっていたり、キャリーケースを置いたままの人がいる、点字ブロックのマナーを守ってほしい	マナー啓発を実施。	-	-	
52	JR東口にエスカレーターを設置することでJR東口EVの利用者が分散されるので	大規模改良時に検討。時期未定。	-	-	
53	JR改札外トイレの向かいにロッカーがあり、ロッカーを使う人やトイレに入りたい車椅子の方、視覚障がい者の方がぶつかってしまう可能性があるため、ロッカーを違うところにしてほしい	レイアウト上移設は困難	-	-	
54	JR東口EVの3階部分の通路幅が細いため、利用しにくい	大規模改良時に検討。時期未定。	-	-	

(その他いただいているご意見)
○多機能トイレ内や個室トイレ内のバックをかけたリするフックの設置箇所が高く、背が低い方や高齢で少し背中が曲がっている方は荷物等がかげにくいので、もう少し低いところにフックをつけてほしい。

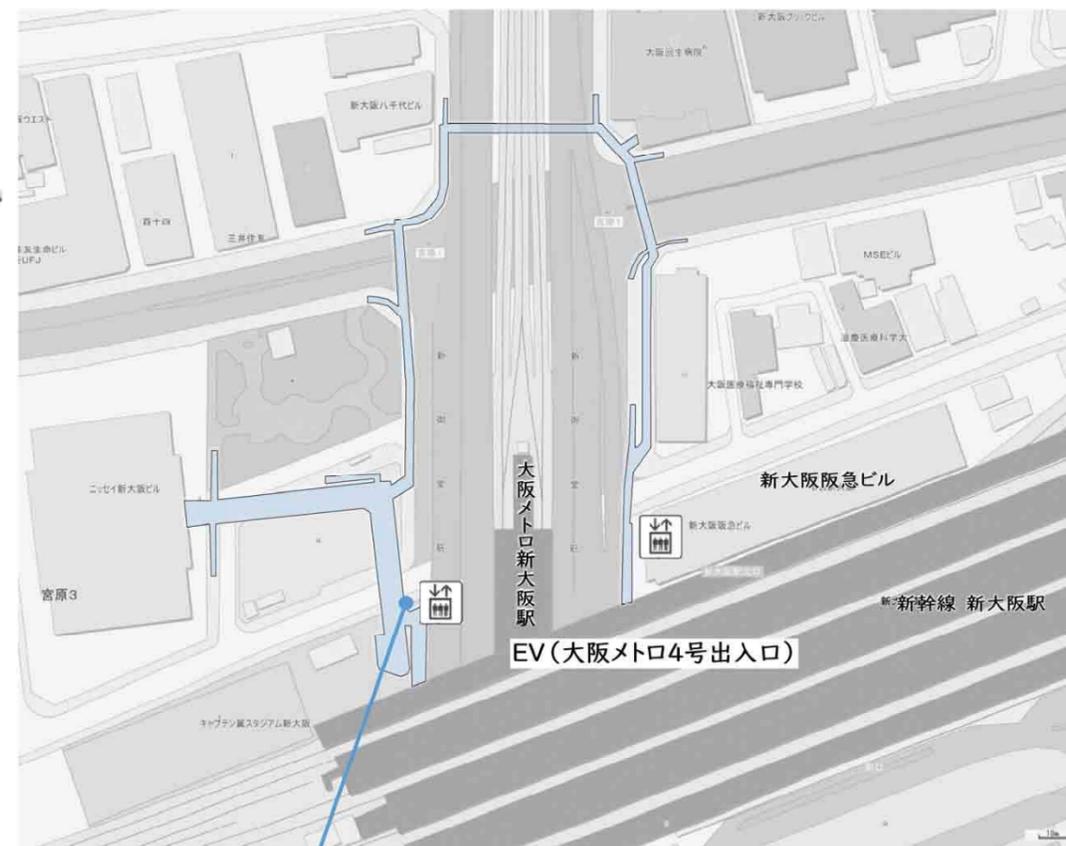
図1 乗り換え経路や移動経路上の誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加について

○JR中央口～新大阪阪急ビルの点字ブロックが途中でステンレスに変わり途切れている。(ステンレス点字は雨水ですべる。)

○JR東口2階の点字ブロックが摩耗してなくなっている。

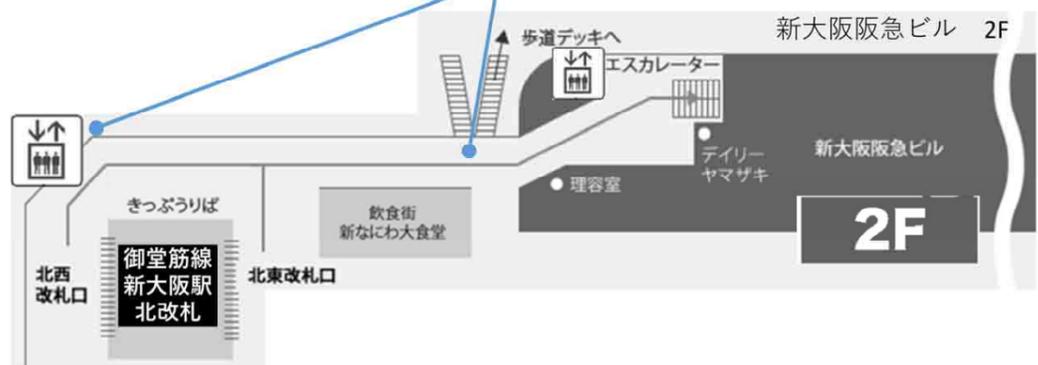


新幹線コンコースから20番線へは21・22番のエレベーターから中2階で乗り継いでご利用いただけます。



○点字ブロックについて、最後に警告ブロックがなく途切れてしまうところがある。点字ブロックを繋げ、終着点は警告ブロックにして欲しい。(場所:大阪メトロ御堂筋線北口改札へのエレベーター手前、大阪メトロ御堂筋線北口改札へのエレベーター前)

○大阪メトロ4号出入口付近EVからデッキに出たところに誘導ブロックがないため、新大阪北口デッキと繋がっていない。



出典:JR西日本構内図、新阪急ビルフロアマップ

図2-2 乗り換え経路や移動経路、デッキ等を含めた垂直移動経路のわかりやすい案内について【JR新大阪駅・大阪Metro新大阪駅】

○JR中央口改札を出たところ、新大阪阪急ビルのエレベーターの方が近いのに、南改札付近のエレベーターが案内されており、南改札側のエレベーターが込み合う一因になっているのではないかと、中央改札から新大阪阪急ビルエレベーターへの誘導が不十分である。

○大阪Metro4号出口EVは主要動線である階段・ESとは違う場所にありわかりにくいいため、EV表示を大きくしてほしい。また、4号出口EVの案内をもう少し手前からしてほしい。(2号出口辺り)

○大阪Metro北改札からJRまでの乗り換え経路の案内表示が途中でなくなる。

○南側広場に面するJR正面玄関地上部について、階段とエスカレーターが主経路になっており、エレベーターの場所がわかりにくいいため、階段付近や飲食店付近等に、エレベーターがどこにあるのか、所在をすぐにわかるようにすべき。また、JR在来線だけでなく、新幹線、大阪Metroへの案内表示も合わせてほしい。

○JR東口エレベーターは、構内からは分かりにくい場所に設置されているため、“東口EV”という表示をつけるなど案内を分かりやすくしてほしい。

○JR東口からJR在来線・新幹線、大阪Metro改札までの案内表示をしてほしい。

○JR南口からまっすぐ見える位置に大阪Metroへの案内をつけてほしい。
新幹線コンコースから20番線へは21・22番のエレベーターから中2階で乗り継いでご利用いただけます。

○新幹線への案内は、空港くらいわかりやすくしてほしい。
○JR駅構内に床案内(タクシー・新幹線・JR・大阪Metro)をつけてほしい。(御堂筋線への床案内は黒色でわかりにくい)

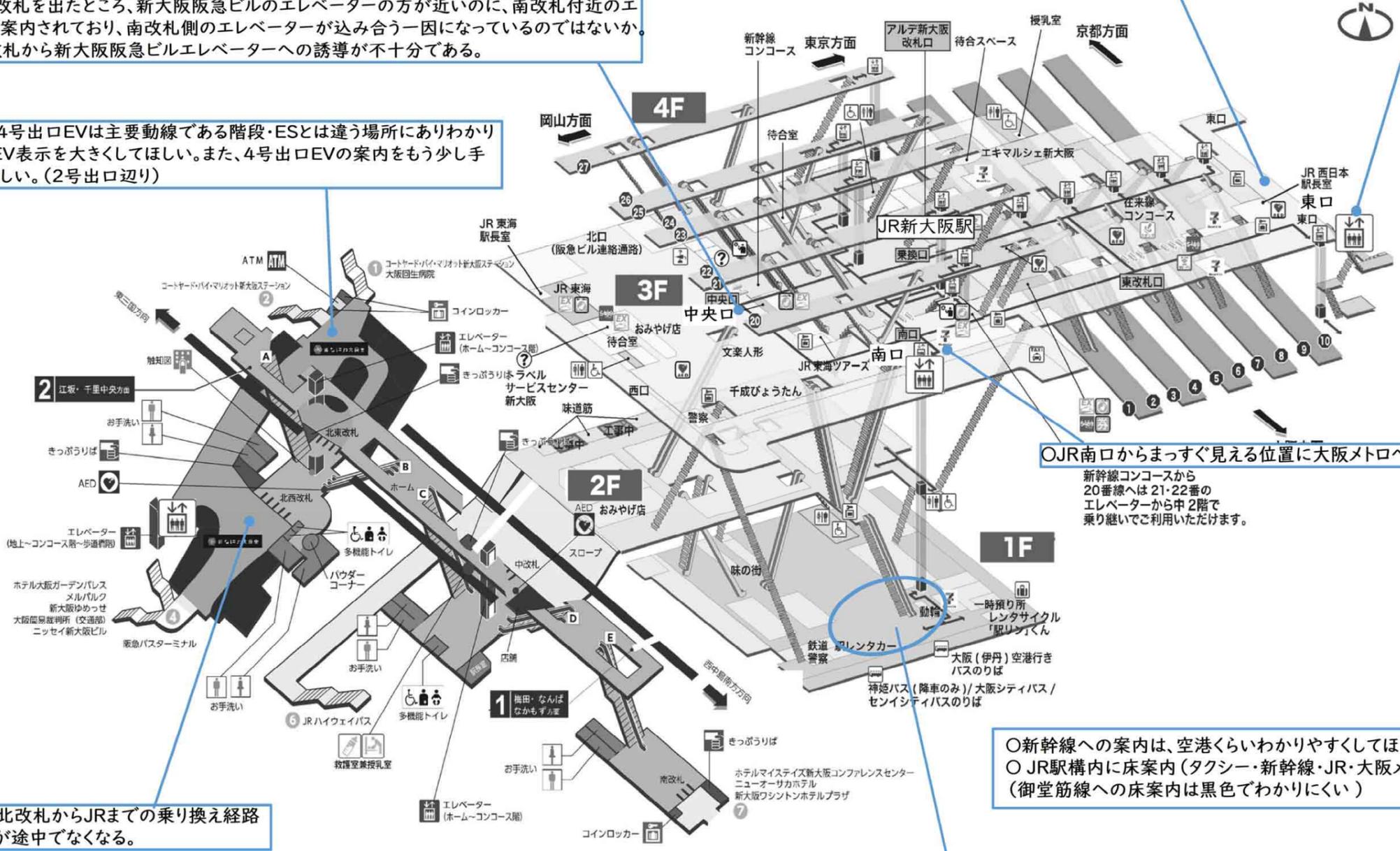
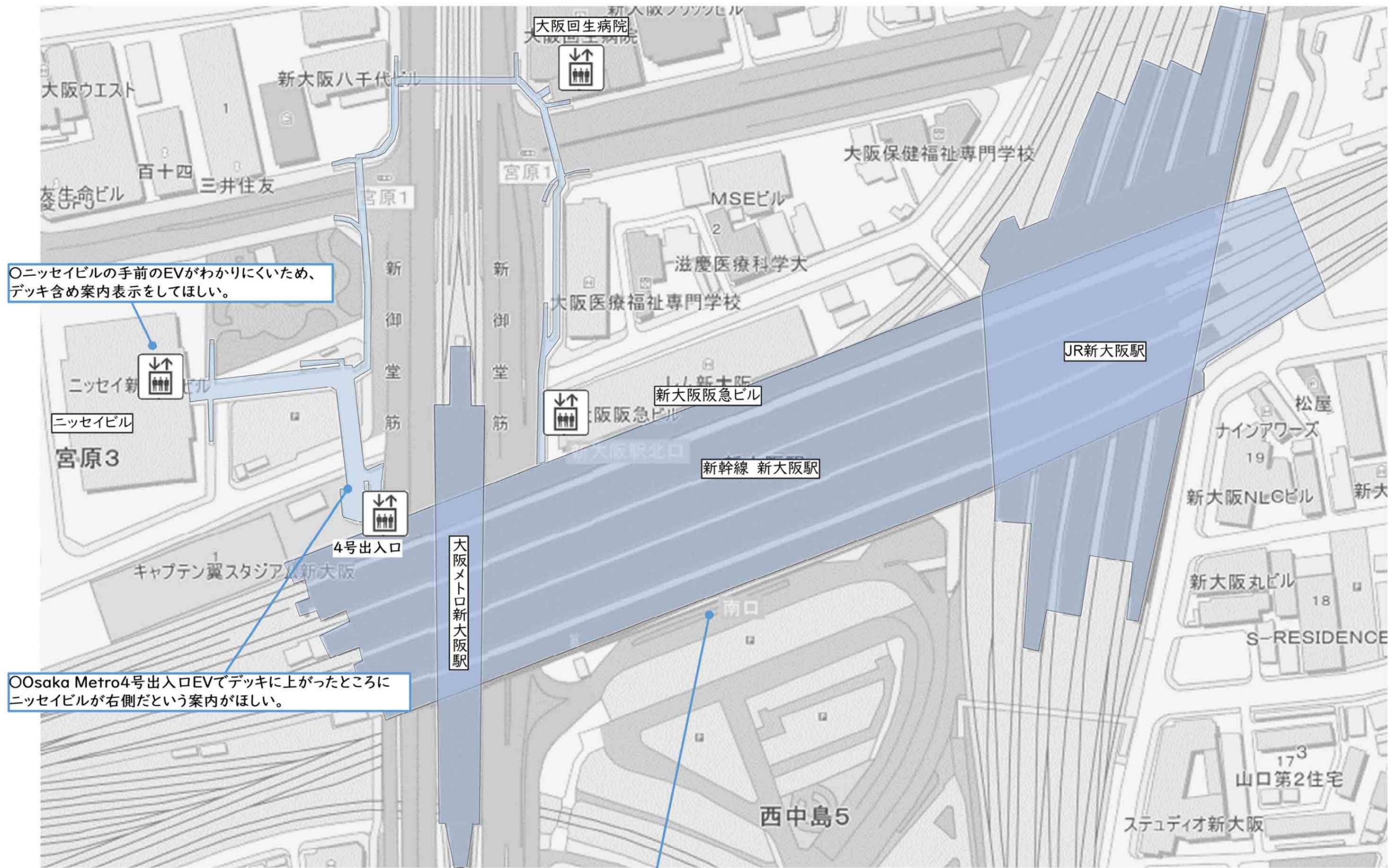


図4 乗り換え経路やデッキを含めた垂直移動経路のわかりやすい案内について



○ニッセイビルの手前のEVがわかりにくいので、デッキ含め案内表示をしてほしい。

○Osaka Metro4号出入口EVでデッキに上がったところにニッセイビルが右側だという案内がほしい。

○バス乗り場や駅舎内改札の案内板(案内表示)を駅前広場につけてほしい。

出典:マップナビおおさか