

大阪市 天王寺・阿倍野地区
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	9
1-6 基本構想の位置づけ	9
2. 大阪市交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方	10
2-1 基本理念[全地区共通].....	10
2-2 基本方針[全地区共通].....	12
2-3 計画期間	13
2-4 地区の概要	14
2-5 地区のバリアフリー化方針	15
3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方	17
3-1 重点整備地区選定の考え方	18
3-2 重点整備地区の区域設定の考え方	19
3-3 地区における重点整備地区の区域設定	20
4. 生活関連施設及び経路設定の考え方.....	22
4-1 生活関連施設設定	22
4-2 生活関連経路設定	24
4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)	26
5. 整備等の方針・内容	27
5-1 基本構想の枠組み	27
5-2 変更の視点や考え方	28
5-3 整備区分と時期	28
5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容	29
5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容.....	63
5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容	71
5-7 建築物・都市公園の整備方針及び整備内容	78
6. 心のバリアフリーの推進	79
6-1 教育啓発事業の位置づけ.....	79
6-2 教育啓発事業の取組方針	80
6-3 教育啓発事業の取組内容	81
7. 基本構想の推進及び継続的な改善	83

参考資料1:基本構想における対象者及び特性.....	85
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	88
参考資料3:乗り換え経路図	102

《資料編》

付属資料 1. 天王寺・阿倍野地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯.....	103
付属資料 2. 天王寺・阿倍野地区ワークショップの開催概要	104
付属資料 3.天王寺・阿倍野地区ワークショップ等における主な意見と対応	107
付属資料 4.大阪市天王寺・阿倍野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」

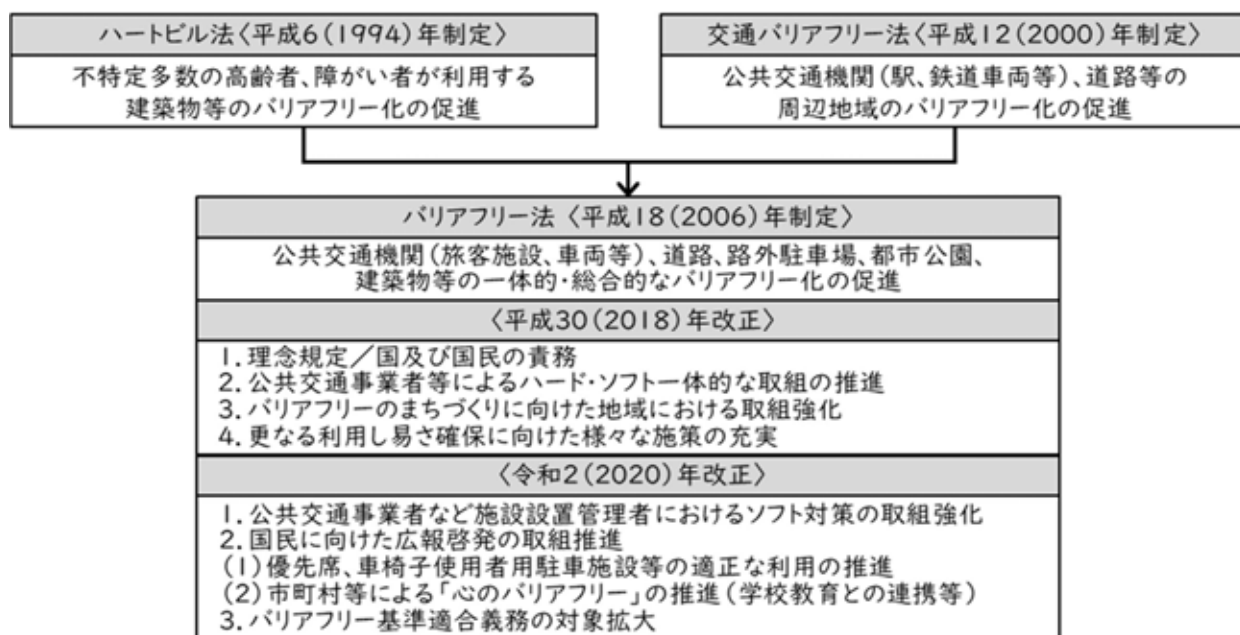
- ・生活関連施設、生活関連経路等のバリアフリー化を具体化するもの（バリアフリー法第 2 条）

(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、「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、「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、特定事業を中心に天王寺・阿倍野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:4 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	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
2	音案内	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置に合わせ、音案内の提供を検討※ ₂	0 駅 0% —	0 駅 0% —	1 駅 25% —
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 25% E	2 駅 50% D	4 駅 100% A
		異常時に改札付近等で掲示を行う	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 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 25% —	3 駅 75% —	3 駅 75% —
5	改札口	拡幅改札口の設置	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 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	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
		乗り換え経路の確保	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	2 駅 50% D	2 駅 50% D	4 駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
8	ホームにおける 列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する 情報を文字及び音案内で提供	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 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 25% —
		渡り板を配備	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 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	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出 来る工夫をする	2 駅 50% D	3 駅 75% C	4 駅 100% A
		線路側外のプラットホーム両端 に警告ブロックを敷設	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
11	トイレ	車いす対応トイレの設置	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	3 駅 75% C	4 駅 100% A	4 駅 100% A

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

※2 整備内容が「検討」となっているため、整備駅数、整備駅の割合は参考値。

対象となる4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 15（2003）年4月時点）に比べると、大幅にバリアフリー化されており、高齢者、障がい者等の鉄軌道による移動に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
2	天王寺・阿倍野	3.32 km	1.51 km 45% E	2.20 km 66% D	3.32 km 100% A

※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

天王寺・阿倍野地区は、令和3（2021）年3月末時点で整備済み（評価 A）であり、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。

■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、継続的にを行っています。

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

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

(2) 市民・当事者から見たバリアフリー整備の現状

天王寺・阿倍野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、歩道橋や地下経路が整備されたことにより、基本構想を作成した当時(平成 15(2003)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	○乗り換え経路や地下経路等の誘導用ブロック敷設位置について、途切れている箇所の追加、経路の見直し、同経路上の複数化等をしてほしい
3.案内・誘導	○全体としてエレベーターのピクトグラムや文字が小さいため、大きくしてほしい。 ○乗り換え経路や移動経路、地下経路・デッキ等の垂直移動経路の案内をわかりやすくしてほしい。 ○近鉄中改札[時間帯無人改札]について、無人改札であることやインターホンの場所への音声案内の整備、点字対応をしてほしい。また、改札内のインターホンまで誘導ブロックを敷設してほしい。
4.切符の購入	○近鉄中改札外の券売機について、案内ボタンまでの距離が遠く届きにくい。また、券売機の画面が反射して見えない。 ○大阪メトロ 阿倍野駅南改札の券売機や精算機について、蹴込みを入れてほしい。また、設置位置が高く、字が小さいため、切符を買う(乗り越し精算する)のに迷う。
6.エレベーター	○改札内も含め、基本構想作成当時よりエレベーターが多く整備され、バリアフリー化は進んでいる。 ○JR東出口側エレベーターに袖がついており、入口がせまく使いにくい。また、内部に椅子(防災セット)が置かれており、車いすの回転がしにくく車いす2台入れない ○大阪メトロ 阿倍野駅北改札側および東側にエレベーターをつけてほしい。 ○大阪メトロ 阿倍野駅 6 号出入口エレベーターについて、11 人乗りは小さく、15 人乗りが一般的になってほしい。 ○大阪メトロ 阿倍野駅 6 号出入口エレベーターの地上部分で音声による案内があるのは良い。
8.ホームにおける列車の案内	○JR 天王寺駅のホームにおいて、列車到着の警告音量が大きすぎて、情報を知らせる“ことば”が聞き取りにくいと感じる。 ○近鉄のホームでの構内案内が少なく、列車に関する音案内がほぼ聞こえない。
10.ホームにおける安全対策	○大阪メトロ 阿倍野駅にホーム柵をつけてほしい。
11.トイレ	○介護用ベッドの設置を進めてほしい。また、介護用ベッド設置の状況について情報を公表してほしい。 ○一般のトイレ(男性用)にも広い個室を作してほしい。 ○バリアフリートイレ以外にオールジェンダートイレを設置してほしい。また、LGBTQ も利用しやすいよう、扉のマークや表示(バイナリーな表示を避ける等)を工夫して

項目	主な意見
	ほしい。 ○JR 天王寺駅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。
12.休憩施設	○カームダウン/クールダウンの設置を検討してほしい。

■道路・交差点に関する事項

項目	項番	主な WS 等意見
(1)道路	1.歩道の整備改良	○整備済みとされている道路にも、歩道と車道の縁石の段差が 3cm以上となる場所(溝等も含める)が存在しているため、解消してほしい。車いすにとっては転倒の恐れがあるため、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。 ○阿倍野交差点の南東側は勾配がきつく、車いすがスリップする。
	2.視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	○誘導用ブロックが剥がれている箇所や、途中でなくなる箇所があるため、連続して敷設する必要がある。 ○信号機の身障用ボタンや音響信号機の押しボタンまで誘導ブロックがないため、引いてもらえると助かる。
(2)立体横断施設・地下街(乗り換え経路含む)		○歩道橋について、案内表示やエレベーターの案内をわかりやすくする整備(点字案内板や音声案内等含む)する必要がある。 ○歩道橋上にエレベーターを新設(増設)してほしい。○歩道橋上の誘導用ブロックの分岐がわかりにくく、誘導用ブロックと舗装の色の差がなく視認しづらい。 ○誘導用ブロックが途切れている箇所(歩道橋接続部分含める)があるため、連続して敷設する必要がある。 ○乗り換え経路や地下街・歩道橋等を含めた垂直移動経路の案内表示をわかりやすくしてほしい。 ○歩道橋 7 番エレベーター出た柱に地図が貼ってあるが、4 箇所のエレベーターの箇所が表示されており、貴重。
(4)歩道上障害物		○あべの筋東側歩道について、店の看板が道路上に置かれており、誘導ブロックの上をたどると看板にぶつかる。
(5)交差点		○音響信号機について整備済みとなっているが、全体的に音が小さく、人の多い場所では近くまで行っても聞こえにくい。音量が小さい箇所については大きくできるように調整してほしい。また、音の種類について、『青になりました』のみの箇所は、正しい方向に渡れているのか分からないため、昼間は自動で“カッコー、ピヨピヨ”を鳴らすようにしてほしい。

1-5 今回の変更の趣旨

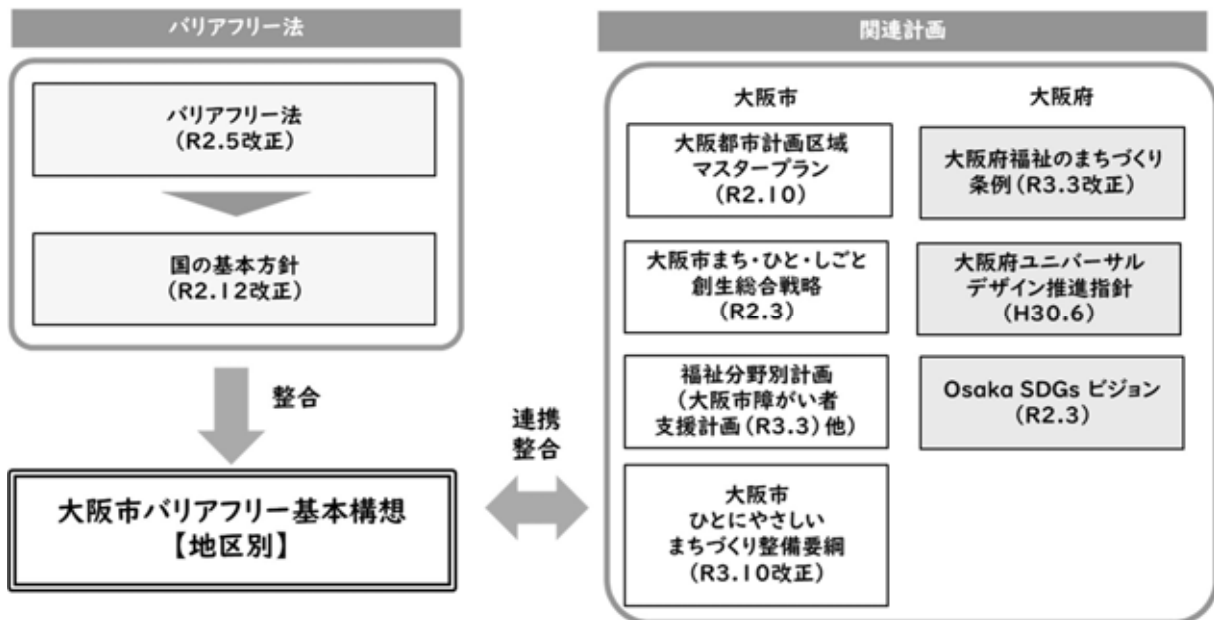
前述のとおり、作成した当時の基本構想(平成15(2003)年4月時点)に基づき、重点整備地区のバリアフリー化が着実に進展する中、天王寺・阿倍野地区の土地利用の変化や社会状況の変化、市民・当事者等の意見などを踏まえた基本構想の変更が必要となっています。

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てします。(参考資料I参照)

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

性的指向・性自認・性表現・性的特徴

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

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

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

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

出典:交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

2-2 基本方針[全地区共通]

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

基本方針① 各地区の特性に応じた面的なバリアフリー化の継続的な推進

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

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

基本方針② 誰にでも分かりやすい情報提供の充実

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

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

基本方針③ 「心のバリアフリー」の推進

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

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

基本方針④ 行政・事業者・市民の連携・協働によるバリアフリー化の推進

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

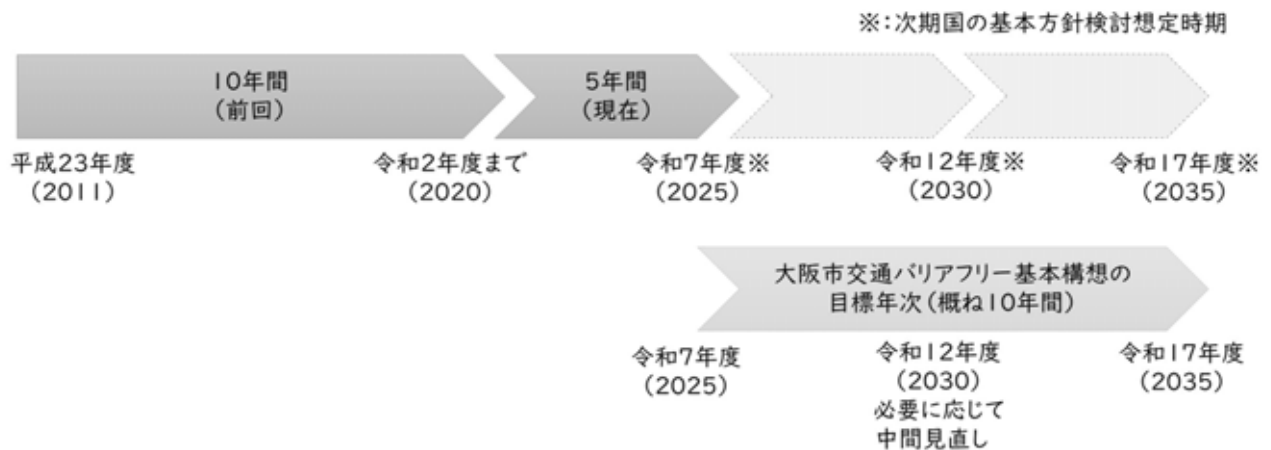
行政、公共交通事業者、交通管理者等の関係機関や市民・当事者等が、適切な役割分担のもと連携・協働しバリアフリー化の推進を図ります。ニア・イズ・ベターの観点から、重点整備地区ごとの市民・当事者等の意見を最も尊重することとします。

2-3 計画期間

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

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

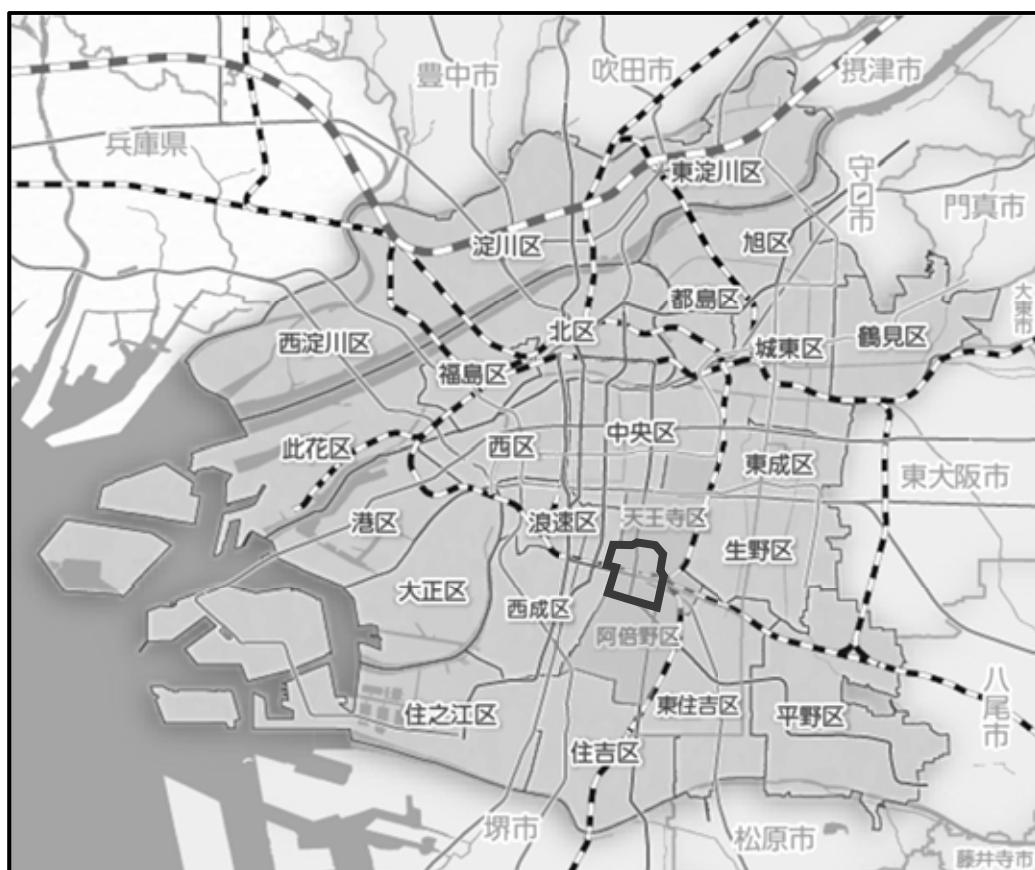
これらを踏まえ、本市では基本構想の目標年次を令和7(2025)年度から令和17(2035)年度までの概ね10年間と設定します。ただし、概ね5年ごとに事業の実施状況の評価等を行うよう努めるとされているバリアフリー法の趣旨を踏まえ、基本構想の変更5年後の令和12(2030)年度に、必要に応じた中間見直しを行うものとします。



2-4 地区の概要

天王寺・阿倍野地区は、JR 天王寺駅、近鉄大阪阿部野橋駅や大阪メトロ天王寺駅、阪堺軌道天王寺駅前駅が隣接した大阪市内でも有数の交通ターミナルが形成され、これらを中心に地区内の駅の一日平均利用者数は約 75 万人となっています。

また、地区内には、ランドマークとなっているあべのハルカスをはじめ、あべのキューズタウン、天王寺ミオなどの商業施設が多く集積しています。さらに大阪の観光名所である天王寺公園(天王寺動物園、大阪市立美術館)や四天王寺のほか、大阪公立大学医学部附属病院、JR 大阪鉄道病院といった医療施設もあります。



天王寺・阿倍野地区の位置

鉄道駅乗降客数

鉄道駅	乗降客数(千人/日)	
	基本構想作成 当時(H15)	R1 年度
大阪メトロ(御堂筋・谷町線)天王寺駅	280	265
大阪メトロ(谷町線)阿倍野駅	-	18
阪堺(上町線)天王寺駅前駅	11	12
近鉄(南大阪線)大阪阿部野橋駅	214	163
JR 西日本(関西線・大阪環状線・阪和線)天王寺駅	315	292
合計	820	750

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

天王寺・阿倍野地区は、大阪市を代表するターミナルの1つです。これまで、基本構想の「交通バリアフリー化による移動の円滑化を図り、賑わいのある人にやさしいまちをめざす」を地区の基本理念として、阿倍野歩道橋の整備やこれら歩道橋や鉄道駅間の乗り換えに係るエレベーターの整備が進められてきました。また、駅舎内においては、ホームの安全対策やトイレの多機能化が図られ、主要な経路では、歩道における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、音響信号機の設置が進められてきました。

さらに、阿倍野再開発事業により、地下経路の整備やあべの筋の拡幅などが進められ、地下・地上・歩道橋の各レベルで円滑な移動が可能な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。

(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用ブロック敷設位置の見直しや追加／・券売機・精算機の構造(蹴込み、設置高さ等)／・ホームにおける列車の案内や安全対策(ホーム柵の設置)／・乗り換え経路や地下経路の垂直移動経路の分かりやすい案内誘導

■社会状況の変化等に応じた取組に関すること

・無人改札への対応(インターホンの音声案内の整備や点字対応)／・大阪メトロ阿倍野駅への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やカームダウン/クールダウンスペースの設置

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／・生活関連経路における誘導用ブロックの敷設箇所の追加／・音響信号機の音の大きさや種類の見直し／・歩道橋・地下街(乗り換え経路を含む)の分かりやすい案内誘導／・歩道橋上のエレベーターの増設(バリアフリールートの複数化等)／・歩道にはみ出している店舗看板等の撤去／・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」に関する天王寺・阿倍野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 人にやさしい経路の確保・充実

駅舎間、駅から施設間、地上・地下間の上下移動施設について、可能な限り遠回りにならない人にやさしい経路の確保に向けて引き続き取り組むとともに、誰もが移動しやすい経路となるよう、案内・誘導の充実を図ります。

方針 2 人にやさしい施設の整備・充実

国をはじめとする各種ガイドラインや当事者、市民の方の意見を参考に、各施設のより質の高いバリアフリー整備・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。

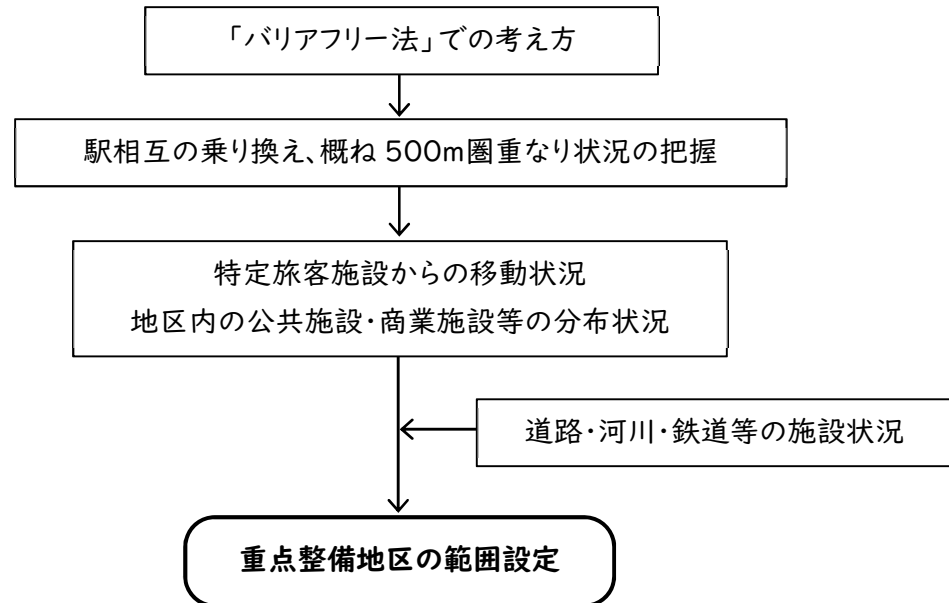
基本構想策定地区		選定理由
 3地区	第1次<平成15(2003)年4月策定>3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野	- 乗降客数の上位3地区 4駅以上が集中し、交通機関相互の乗り継ぎが多い駅を選定
 12地区	第2次<平成16(2004)年4月策定>12地区 京橋、鶴橋、南森町・大阪天満宮、天満橋、北浜、淀屋橋、新大阪、新今宮、日本橋、上本町・谷町九丁目、弁天町、海老江・野田阪神	乗降客数が10万人以上で、他社線乗り換えの多い駅を選定
 10地区	第3次<平成17(2005)年4月、 平成18(2006)年4月策定>10地区 西九条、関目、放出、喜連瓜破、御幣島、我孫子町、大正、住之江公園、コ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



凡例	
新幹線	
JR線	
私鉄	
大阪メトロ	

3-2 重点整備地区の区域設定の考え方

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



3-3 地区における重点整備地区の区域設定

天王寺・阿倍野地区では、以下の考え方に基づいて、面積約 137ha の区域を重点整備地区として設定します。

(1) 駅を中心とした概ね 500m 圏の範囲

JR 天王寺駅、近鉄大阪阿部野橋駅、大阪メトロ天王寺駅(御堂筋線・谷町線)、阪堺天王寺駅前駅を中心に、周辺には商業施設等も多く、「天王寺・阿倍野地区」の移動拠点となっているため、これらを含む範囲で設定します。

(2) 高齢者、障がい者を含めた多くの人々が利用する施設を含む範囲

天王寺地区には、天王寺動物園や美術館等大阪市を代表する公園緑地として、天王寺公園が位置しており、多くの人々が駅を利用して訪れている公園・運動施設です。また、聖徳太子が建立した日本仏教最初の大寺である四天王寺が位置しており、毎月 21 日の大師絵(お大師さん)や 22 日の太子会には境内に露店が並び、たくさん参詣の方が来られる等、大阪市を代表する観光拠点の一つとして位置づけられています。

さらに、主要な医療・福祉施設である「大阪公立大学医学部附属病院」や「JR 大阪鉄道病院」、「正啓会西下胃腸病院」等や、主要な教育・文化施設である「アポロビル」や「あべのベルタ」も立地しています。

これら天王寺・阿倍野地区に立地する高齢者・障がい者等を含めた多数の人が利用する施設を含む範囲を重点整備地区として位置付けます。

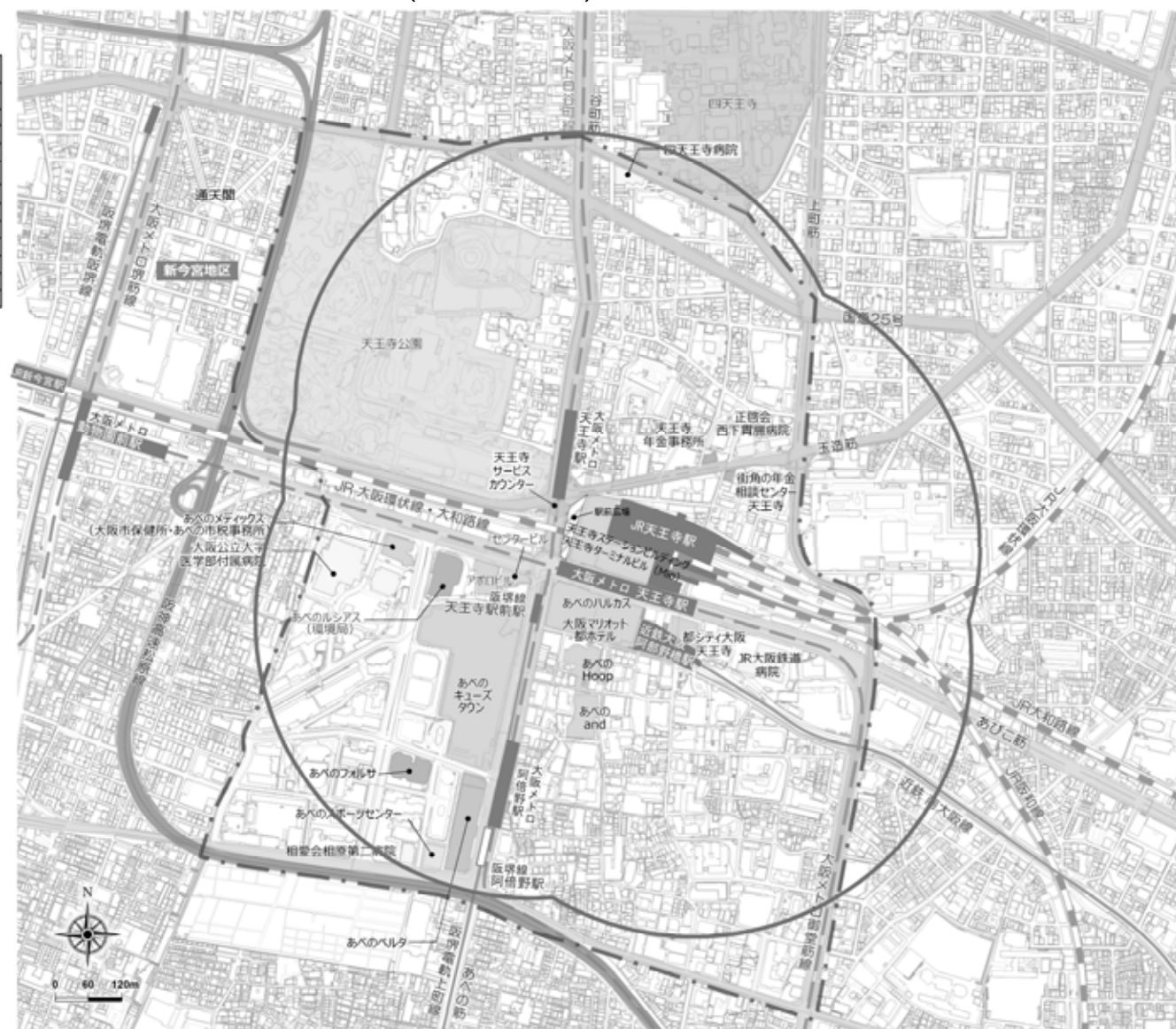
(3) 面的なまちづくり

H29 年度に事業完了を迎えた阿倍野再開発事業により、阿倍野歩道橋の開通やあべのキューズタウンをはじめとした大型商業施設が開業しています。さらに、阿部野橋ターミナルビル整備計画により、あべのハルカスが建設され、連日、多くの人でにぎわっています。また、阿倍野常盤地区では「あべのまちづくり構想研究会」により、まちづくりに関しての検討が進められています。

そこで、天王寺・阿倍野地区周辺のまちづくりと一体となった効率的なバリアフリー化を図るため、阿倍野再開発事業区域およびターミナルビル周辺地区、阿倍野常盤地区を重点整備地区に含めます。

重点整備地区(面積約 137ha)

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



4. 生活関連施設及び経路設定の考え方

4-1 生活関連施設設定

生活関連施設の設定の考え方については、次のとおりとします。

高齢者、障がい者をはじめ多くの人々が利用すると考えられる次表の区分及び種類にあげた施設

区 分	種 類
旅客施設	特定旅客施設（鉄道駅舎、バスターミナル など）
官公庁等施設	府庁、市役所、区役所、警察署、裁判所、税務署、保健福祉センター、郵便局 など
教育・文化施設	図書館、区民センター、区民ホール、劇場、特別支援学校、大学、博物館、美術館、映画館 など
医療・福祉施設	病院、診療所、老人福祉施設、障がい者福祉施設、児童福祉施設 など
商業施設	百貨店、大規模小売店舗 など
宿泊施設	大規模ホテル など
公園・運動施設	公園、スポーツセンター・体育館・プール、その他屋外・屋内施設 など
その他	各地区で選定した施設（観光施設、寺社 など）

生活関連施設一覧

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

区分		生活関連施設一覧
旅客施設		JR 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
		大阪メトロ谷町線阿倍野駅
		阪堺上町線天王寺駅前駅
官公庁等施設	官公庁施設	天王寺年金事務所
		あべのメディックス(大阪市保健所、あべの市税事務所)
		あべのルシアス(環境局)
		あべのフォルサ(阿倍野防災センター、阿倍野屋内プール)
		天王寺サービスカウンター
		街角の年金相談センター 天王寺
	郵便局、銀行	-
教育・文化施設	教育施設	-
	文化施設	アポロビル(あべのアポロシネマ含む)
		あべのベルタ
医療・福祉施設	医療施設	四天王寺病院
		正啓会西下胃腸病院
		大阪公立大学医学部附属病院
		JR 大阪鉄道病院
		相愛会相原第二病院
	福祉施設	-
商業施設		天王寺ステーションビルディング
		天王寺ターミナルビル(Mio)
		アポロビル(あべのアポロシネマ含む)
		センタービル
		あべの Hoop
		あべのハルカス
		あべのキューズタウン
		あべの and
宿泊施設		都シティ大阪天王寺
		大阪マリオット 都ホテル
公園・運動施設	公園	天王寺公園
	運動施設	あべのスポーツセンター
その他の施設	その他	四天王寺

4-2 生活関連経路設定

全ての経路においてバリアフリー化されることが望ましいが、天王寺・阿倍野地区では広い範囲で面的に広がった歩行者ネットワークを形成しているため、整備量が膨大なものとなります。このため、優先的に整備する1経路を基本としつつ、次に示す経路に分類し、生活関連経路として設定します。

(1) 地上経路

すでに歩道が整備されている道路を考慮し、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）への移動経路を生活関連経路として設定します。

(2) 地下経路

自動車との完全分離が図れて安全に通行できるほか、天候や季節によらず快適に歩行できることから、多層階にもわたる歩行者ネットワークを形成する地下ルートを生生活関連経路として設定します。

(3) 歩道橋

自動車との完全分離が図れて安全に通行できることから、移動の円滑化を図る歩行者ネットワークの一つとして設定します。

(4) 地上経路・地下経路・歩道橋の連続性確保（結節拠点）

利用者が著しく多い経路上の主な分岐点、道路横断箇所（主要な交差点）及び地上経路、地下経路、歩道橋の連続性が望まれる箇所を「結節拠点」として位置づける。地上経路、地下経路、歩道橋の上下移動の円滑化及び平面横断の円滑化を図り、立体的な歩行者ネットワークの拠点として機能させる。

(5) 他地区との連続性

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）

(6) 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、鉄道施設内通路を「鉄道駅乗り換え経路」として設定します。

生活関連経路の路線名

番号	路線名
1	大阪和泉泉南線
2	大阪高石線
3	今宮平野線
4	恵美須城東線
5	阿倍野区第924-1号線
6	国道25号
7	阿倍野区第893号線
8	金塚南北線
9	金塚東西線
10	阿倍野木津川線
11	南北地下経路（天王寺公園～あべのキューズタウンのルート）
12	東西地下経路（鉄道各駅～あべのルシアスのルート）
13	阿倍野歩道橋

鉄道駅乗り換え経路

番号	路線名
A	JR 中央改札～大阪メトロ谷町線北改札
B	大阪メトロ谷町線南改札～近鉄西改札
C	JR 中央改札～大阪メトロ御堂筋線西改札～近鉄西改札
D	大阪メトロ御堂筋線西改札～阪堺改札
E	JR 東改札～大阪メトロ御堂筋線東改札
F	JR 東改札～近鉄西改札

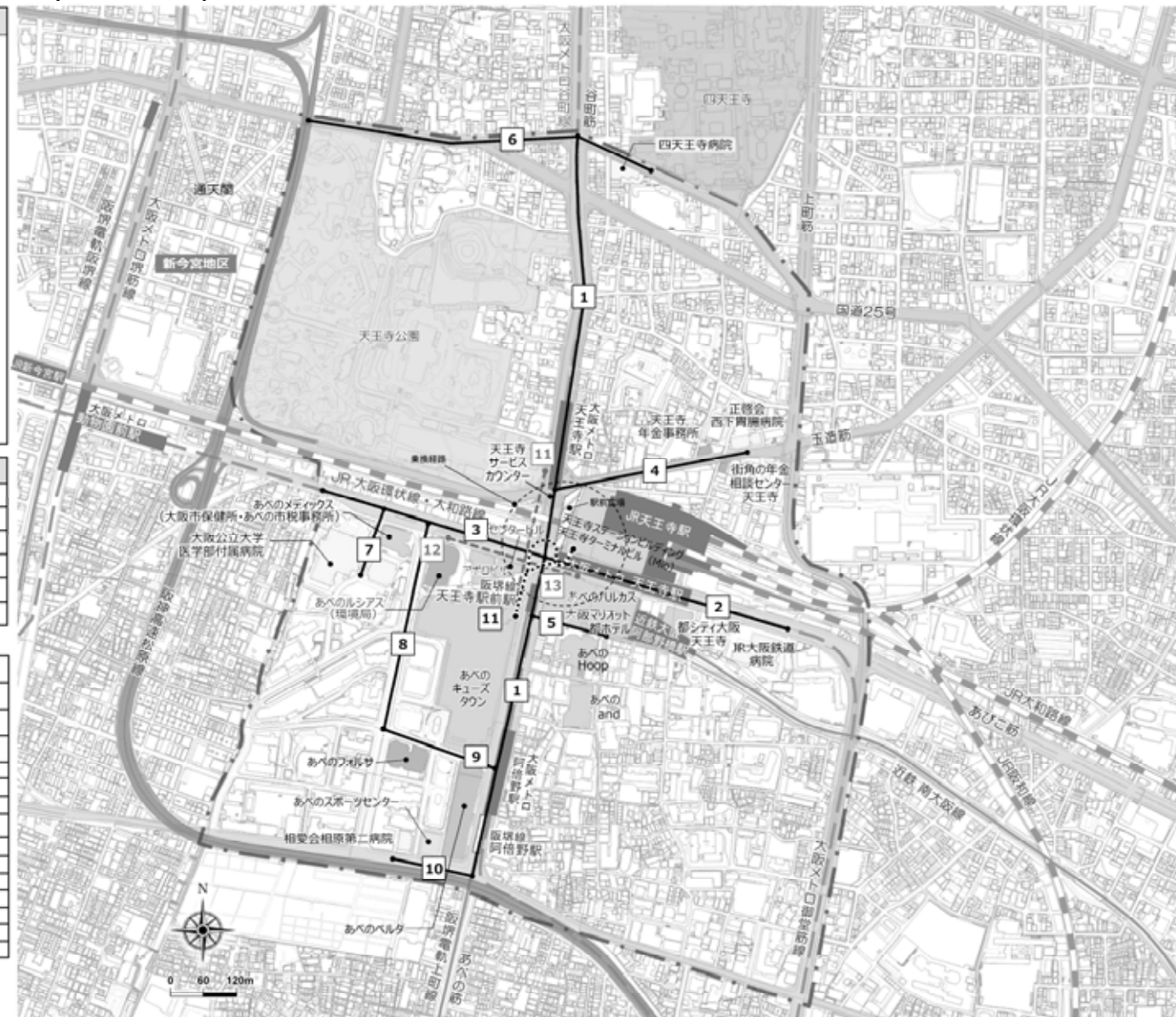
4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)

生活関連経路の路線名	
1	大阪和泉南線
2	大阪高石線
3	今宮平野線
4	恵美須城東線
5	阿倍野区第924-1号線
6	国道25号
7	阿倍野区第893号線
8	金塚南北線
9	金塚東西線
10	阿倍野木津川線
11	南北地下経路(天王寺公園～あべのキーズタウンのルート)
12	東西地下経路(鉄道各駅～あべのルシアスのルート)
13	阿倍野歩道橋

鉄道駅乗り換え経路の路線名	
A	JR中央改札～大阪メトロ谷町線北改札
B	大阪メトロ谷町線南改札～近鉄西改札
C	JR中央改札～大阪メトロ御堂筋線西改札～近鉄西改札
D	大阪メトロ御堂筋線西改札～阪堺改札
E	JR東改札～大阪メトロ御堂筋線東改札
F	JR東改札～近鉄西改札

凡 例

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



5. 整備等の方針・内容

5-1 基本構想の枠組み

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

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

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

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

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

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

移動等円滑化に関する整備方針を示す：建築物、都市公園

5-2 変更の視点や考え方

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

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

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

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

※:乗車券等販売所を設置している駅を対象とする。

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

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

5-4-3 地区における整備等の内容

■鉄道施設の整備等の内容

天王寺駅(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	一部整備済み。未 整備箇所は、取替 時期に検討。	—	○
		□トイレの出入口付近において、男 女別等を知らせる案内装置の設 置	整備済み	—	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	中央口・東口に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	中央口北側のみ整備済み。それ以外の改札については、大規模改良時に検討	—	○
		□精算機の構造や仕様を、障がいのある方が使用できるものとするよう検討	未整備 (中央:蹴込み無し)	—	—
		□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	中央口にみどりの窓口、東口にみどりの券売機プラスを整備済み	—	—
	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(中央口、東口)	—	—
		□大型化等の検討	大型化の検討 (大規模改良時に検討)	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済み	—	維持更新

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
		□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	発車標及び自動放送を整備済み	—	維持更新
		□プラットフォーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	未整備。車種・量数により変動するため、車両側に表示。	—	—
	9.車両とホームとの隙間・段差	□隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討	継続検討	—	○
		□構造上の理由によりプラットフォームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	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
			11番線、14番線に整備予定	令和7年	●
			16番線、17番線に整備予定	令和7年	
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	整備済み	—	維持更新
		□線路側外のプラットフォーム両端に転落防止柵を設置	整備済み	—	維持更新
	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	中央口にベビーチェア、東口にベビーチェア等を整備済み	—	—
	12.休憩設	□休憩設備を1以上設置	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
	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	大規模改良時に検 討	—	○
そ の 他	13.情報提 供	□ウェブアクセシビリティを確保し たウェブサイト等による情報提供	検討中	継続 検討	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	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 研修や意見交換会当の開催		○(教育 啓発※)

●:特定事業、○:関連事業

大阪阿部野橋駅(近鉄)

	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

	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
		□トイレの出入口付近において、男女別等を知らせる案内装置の設置	トイレ出入口に音声案内を設置	令和12年	●
		□ホーム上にある出入口に通ずる階段位置を知らせる案内装置の設置	対象外(ホームから出入口まで階段なし)	—	—
	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	コンコース等に情報配信ディスプレイ等を整備済み	—	維持更新
		◇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)]	(中改札)駅構内触知図、触知図へは誘導タイルによる誘導整備済み。音声案内設備はないが必要により駅係員が案内を行う。	—	—
		◇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)]	(中改札)インターフォン、モニター付券売機設置済み。誘導ブロックの追加や位置の変更、音案内の整備、点字等表示の改善について検討	—	○
	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	—	—

●: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
		□精算機の構造や仕様を、障がいのある方が使用できるものとするよう検討	整備済み	—	—
		□障がいの特性に応じた操作性を確保し、遠隔対応型等、双方向のコミュニケーションが可能な仕様の券売機等の設置を検討	インターフォン、モニター付き券売機設置済み	—	—
	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]	—	—	維持更新
		◇ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討[対象:大規模駅]	対象外(ホームから公共用通路まで1経路)	—	—
		□大型化等の検討	阿部野橋駅については段差なし駅となっております。また近鉄ではまだ段差解消が完了していない駅もあり、まずそちらを優先的に整備する方針となっております。次いで乗り換えエレベーターであったり2ルート目の段差解消であったりし、整備済みのエレベーターの大型については現在計画がございません。また他の駅でも11人乗り程度のエレベーターで混雑している状況は確認されていません。	—	—

	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
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済み	—	維持更新
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済み	—	維持更新
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	整備済み	—	維持更新
		□プラットフォーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	近鉄では様々な車両を保有しており、扉位置も含め、車両内の車いすスペースも各車両により違うため、表示ができない。車いすご利用のお客様については車両への乗降については駅係員の渡し板による介助が必要となるため、事前にご連絡いただけたら対応させていただきます。	—	—
	9.車両とホームとの隙間・段差	□隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討	検討中	検討中	○
		□構造上の理由によりプラットフォームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	ホーム先端注意表示を整備済み	—	維持更新
		□渡し板を配備し、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	3、4番線に整備済み	—	維持更新
			その他の番線については検討中	—	○

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
		□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	□バリアフリースイートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済み	—	維持更新
		□バリアフリースイ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。大規模改良時に設置を検討。	—	○
		◇バリアフリースイートイレの機能の分散化の検討	多機能トイレとは別に男女トイレにもベビーベッド、ベビーキープ等分散設置済み	—	—
	12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	60箇所程度設置済み	—	維持更新
		◇授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	設置に向けて検討	—	○
その他	13.情報提供	□ウェブアクセシビリティを確保したウェブサイト等による情報提供	スマートフォンアプリ「近鉄アプリ」で提供している運行情報において、読み上げ機能(VoiceOver)・アプリで対応済み	—	継続実施
		□異常時における障がいの特性に応じた情報提供の手法の検討	コンコース等に情報配信ディスプレイ等整備、必要により駅係員が案内を行う	—	継続実施
		□障がい等の特性に応じたコミュニケーション手法の活用や必要とする支援の提供	改札口等への筆談器具の設置済み	—	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	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※)

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

●:特定事業

天王寺駅(大阪メトロ(御堂筋線))

	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
		□エスカレーターの見逃し及び昇降方向を知らせる設備の設置	更新に併せて順次整備	—	○
		□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	スロープ部にサイン設置を検討する。	—	○
		□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、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	—	—

○: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
		☐ 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]	公共用通路に接続することにより確保	—	維持更新
			—	—	—

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
		◇ホームから公共用通路まで 2 以上の経路の検討[対象:大規模駅]	整備済(地上～東中階～ホーム階、地上～西中階～ホーム階)	—	—
		□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・櫛状ゴムの設置により、段差・隙間を縮小済み	—	維持更新
		□構造上の理由によりプラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	対象外(9-1により整備済)	—	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済み	—	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

	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
		□線路側外のプラットフォーム両端 に転落防止柵を設置	整備済み	—	維持更新
	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 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	授乳室は整備済 カームダウンスペ ースは駅長室の一部 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

	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※)
		□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

天王寺駅(大阪メトロ(谷町線))

	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	大規模改造工事に併せて整備予定	後期	●

●: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
	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	スロープ部にサイン設置を検討する。	—	○
		□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、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	—	○

○: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
		☐ 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]	公共用通路に接続することにより確保	—	維持更新
			—	—	—

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
		◇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～アベノ地下センター～北中階～ホーム階、 地上～南中階～ホーム階)	—	—
		□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	車両更新時(低床化)やホーム床改造工事(ホーム床面の嵩上げ・櫛状ゴムの設置)に伴い対応予定	前期	●
		□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により対応予定)	—	—
		□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	◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	—	—	維持更新
			全番線に整備予定	令和7年度	●

●:特定事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
	対策	□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	□バリアフリースイートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済み	—	維持更新
		□バリアフリースイートイレへの大型ベッドの設置の検討	設置スペースがない	—	—
		◇バリアフリースイートの機能の分散化の検討	一般トイレに簡易型オストメイト設置済み	—	—
	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	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	□職員への研修・教育の実施	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※)

●:特定事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
		□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	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

阿倍野駅(大阪メトロ(谷町線))

	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	—	○
		□エスカレーターの見送り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	大規模改造工事に併せて整備予定	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

●: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
		□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	スロープ部にサイン設置を検討する。	—	○
		□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設置予定	令和5年度	●
		◇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	今後、順次対応予定	—	○

●: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
		☐ 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]	—	—	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
		◇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(6号出入口)～南中階～ホーム階、地上(アベノベルタ)～南中階～ホーム階)	—	—
		□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	車両更新時(低床化)やホーム床改造工事(ホーム床面の嵩上げ・櫛状ゴムの設置)に伴い対応予定	前期	●
		□構造上の理由によりプラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	足下灯整備済み	—	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済み	—	継続実施
	10.ホームにおける安全	◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	—	—	維持更新
			全番線に整備予定	令和7年度	●

●:特定事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
	対策	□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	□バリアフリースイートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済み	—	維持更新
		□バリアフリースイートイレへの大型ベッドの設置の検討	設置スペースがない	—	—
		◇バリアフリースイートの機能の分散化の検討	一般トイレに簡易型オストメイト設置済み	—	—
	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	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	□職員への研修・教育の実施	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※)

●:特定事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
		□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	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

天王寺駅前駅(阪堺(上町線))

	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
		□エスカレーターの子行き先及び昇降方向を知らせる設備の設置	対象外(対象設備なし)	—	—
		□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	対象外(対象設備なし)	—	—
		□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	対象外(対象設備なし)	—	—
	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	壁および床面への乗換・施設案内を整備済	—	維持更新

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
		□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	改札付近にEVへの案内用図記号(ピクトグラム)を整備済み	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情報の提供	改札前およびホーム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、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	対象外(対象設備なし)	対象外	
		□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(対象設備なし)	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	対象外(対象設備なし)	対象外	
	5.拡幅改札口の設置	□拡幅改札口の設置		—	維持更新
	6.エレベーター	□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済み	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保	整備済み	—	維持更新

○: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
		[対象:56駅]	-	-	—
		◇ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討[対象:大規模駅]	対象外(ホームから公共用通路まで段差無し)	対象外	
		□大型化等の検討	対象外(ホームから公共用通路まで段差無し)	対象外	
	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	情報案内ディスプレイ整備済	-	維持更新
		□プラットホーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	対象外(乗降口が1か所のため)	対象外	
	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	隙間について整備済み 段差について、新型車両(4編成)は整備済み	-	—
		□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	対応予定なし	-	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	渡り板を配備済	-	継続実施
	10.ホームにおける安全対策	◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	-	-	維持更新
			未整備。整備予定なし。	-	—
		□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

	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
	11.トイレ	□バリアフリースイートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	対象外(対象設備なし)	—	維持更新
		□バリアフリースイートイレへの大型ベッドの設置の検討	対象外(対象設備なし)	—	—
		◇バリアフリースイートイレの機能の分散化の検討	対象外(対象設備なし)	—	—
	12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	設置予定無し	-	—
		◇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	設置できるスペースなし	-	—
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	HPの文字サイズ切替機能および、「らくらくおでかけネット」による駅情報などの提供を実施	—	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	筆談器具の対応等を実施	—	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	筆談器具の対応等を実施	—	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	優先席の適切な利用等について、駅および車内放送を実施		●(教育啓発※)
		□職員への研修・教育の実施	接遇向上や理解促進のため、業務講習において教育を実施		●(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	関係団体が実施する当事者参加による係員の接遇向上や理解促進のための研修に参加		●(教育啓発※)

●:特定事業

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

5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容

5-5-1 はじめに

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

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

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」は令和3年4月に施行され、「乗合バス車両の2025年目標として、乗合バスのリフト付きバス等(適用除外車両)について、約25%に当たる約2,500台をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障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座席の適切な利用等について、車内放送や画像掲出等の実施	●（教育啓発※）	日本交通
		同上	○	
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	○	
		職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加	○	
	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	○	
	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※)	北港観光バス
	運転手への研修・教育の実施	運転手の接遇向上や理解促進のための研修の実施	●(教育啓発※)	
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による運転手の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会のセミナー等に参加	●(教育啓発※)	

●:特定事業、○:関連事業

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

■タクシー車両の整備等の内容

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

●：特定事業、○：関連事業

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

5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容

5-6-1 はじめに

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

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

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

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

5-6-3 地区における整備等の内容

■道路・交差点の整備等の内容

(1) 道路

整備項目	整備等の内容及び路線名		区分	整備時期	関係者
1. 歩道の整備改良 ※1	歩道の有効幅員の確保、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	大阪和泉南線 大阪高石線 今宮平野線 恵美須城東線 阿倍野区第924-1号線 国道25号 阿倍野区第893号線 金塚南北線 金塚東西線 阿倍野木津川線	維持更新	-	国土交通省 大阪市
	横断歩道部の段差改善	大阪和泉南線 大阪高石線 今宮平野線 恵美須城東線 阿倍野区第924-1号線	●	前期	大阪市
	勾配の改善	阿倍野交差点 南東側歩道	●	前期	大阪市
	歩道の拡幅	大阪和泉南線(阿倍野交差点付近の東側歩道)	○	-	大阪市
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	大阪和泉南線 大阪高石線 今宮平野線 恵美須城東線 阿倍野区第924-1号線 国道25号 阿倍野区第893号線 金塚南北線 金塚東西線 阿倍野木津川線	維持更新	-	国土交通省 大阪市
		大阪和泉南線(阿倍野交差点付近の東側歩道)	○	-	大阪市
	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

整備項目	整備等の内容及び路線名		区分	整備時期	関係者
3. 駅前広場	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	○		大阪シティバス、 大阪市
	タクシー乗り場	上屋の設置の検討	維持更新		JR 西日本
		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

○:関連事業

(2) 立体横断施設・地下街(乗り換え経路含む)

整備項目	整備等の内容及び路線名		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	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	阿倍野歩道橋 南北地下経路(天王寺公園～あべのキューズタウンのルート) 東西地下経路(鉄道各駅～あべのルシアスのルート) 乗り換え経路	維持更新	-	大阪市 JR 西日本 大阪メトロ 近鉄 阪堺 大阪地下街
	管理境界部等の連続的に敷設ができていない区間における連続的な敷設の検討		○		
	敷設位置の改善の検討		○		
2. 案内・誘導	わかりやすい案内・誘導の検討		○		
3. 地上と地下の連続性の確保	ワークショップでの指摘を踏まえ民間施設のエレベーターの活用 の推進や新規設置など、多様な手法により、可能な限り遠回りとならないよう地上と地下の連続性確保を検討		○		

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

(4) 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)	大阪和泉南線 大阪高石線 今宮平野線 恵美須城東線 国道25号 金塚南北線 阿倍野木津川線	維持更新	-	公安委員会
		大阪和泉南線(天王寺駅前交差点北側の横断歩道用信号)	○	-	

(5) 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. 違法駐車取缔強化	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

(6) 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

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

5-7 建築物・都市公園の整備方針及び整備内容

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

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

■建築物・都市公園の整備方針

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

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

■都市公園の整備状況

整備項目	整備等の内容	区分	整備時期	関係者
1. 都市公園	◇天王寺公園のバリアフリー化の継続	維持更新	-	大阪市

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Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

6-3 教育啓発事業の取組内容

取組区分は次のとおりです。

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

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

■教育啓発事業の取組内容

(概要:対象区域は大阪市内)

内容	取組区分	関係者	備考
一般利用者に高齢者、障がい者やSOGIESCの多様性への理解を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	●	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	●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者の特性や必要な配慮、多様な SOGIESC について理解するための取組の実施	「あいサポート運動」の実施	●
学校教育における「総合的な学習の時間」等での取り組み	小学校等における車椅子体験学習の実施	●
	小学校等におけるアイマスク歩行体験学習の実施	
	小学校等における障がい者との交流・共同学習会の実施	
	小中学校等における高齢者との交流及び高齢者疑似体験学習の実施	

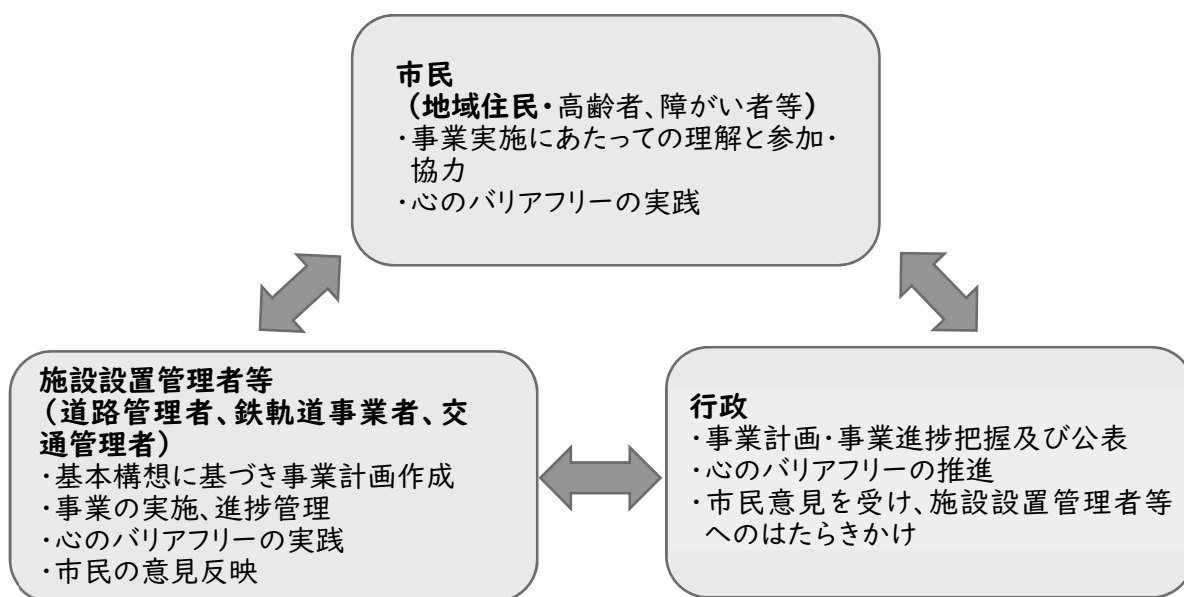
●:特定事業

7. 基本構想の推進及び継続的な改善

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

① 行政、施設設置管理者等、市民の連携、協力による推進

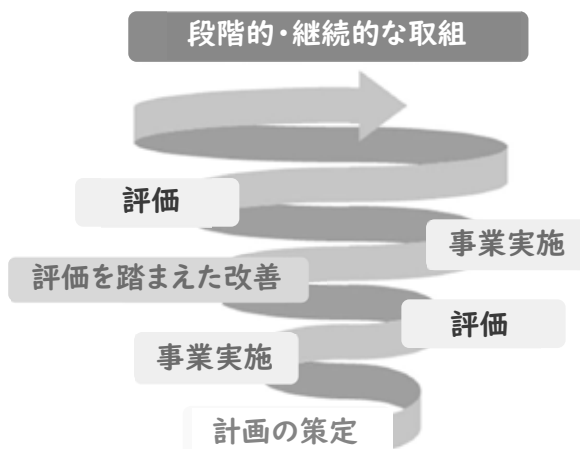
バリアフリー化の推進は、法の主旨に基づき、行政、施設設置管理者等、市民が連携、協力し、それぞれの役割を担うことで実現します。



② 継続的な改善

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

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



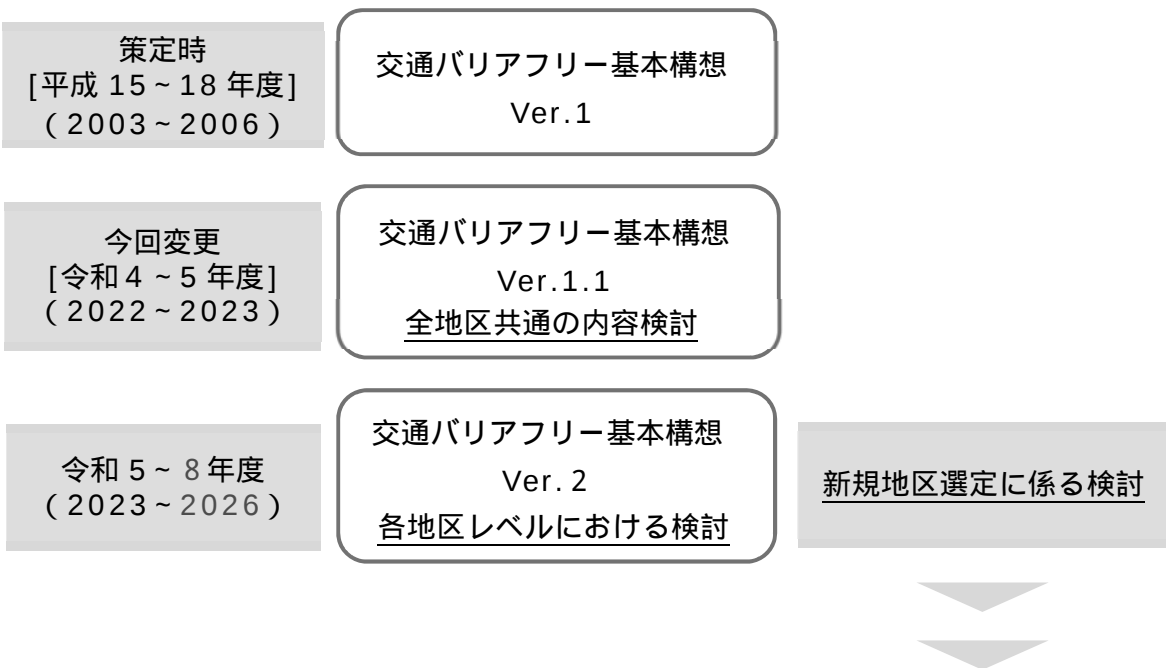
③ 基本構想の推進体制

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

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

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

（参考）今回の基本構想変更のイメージ



参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

■対象者

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

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国土交通省道路局、R4.6）

出典：交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

■主な特性(より具体的なニーズ)

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

発達障害者	・注意欠陥多動性障害(AD/HD)等によりじっとしてられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動が出る場合がある ・広汎性発達障害等により特定の事柄に強い興味や関心、こだわりを持つ場合がある ・反復的な行動を取る場合がある ・学習障害(LD)等により読み書きが困難である場合がある ・他人との対人関係の構築が困難 ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
高次脳機能障害者	・半側空間無視や注意障害がある場合、歩道等を移動する際に転落や人・ものにぶつかる危険がある ・注意障害などにより、必要な情報を見つけるのが難しいことがある ・失語や失認などにより、案内や表示を見ても内容が理解できないことがある ・記憶障害や地誌的障害などにより、道順や経路、目印が覚えられないことがあるなど
妊産婦	妊娠していることにより ・歩行が不安定(特に下り階段では足下が見えにくい) ・長時間の立位が困難 ・不意に気分が悪くなったり疲れやすいことがある ・初期などにおいては外見からは気づきにくい ・産後も体調不良が生じる場合がある など
乳幼児連れ	ベビーカーの使用や乳幼児を抱きかかえ、幼児の手をひいていることにより ・階段、段差などの昇降が困難(特にベビーカー、荷物、幼児を抱えながらの階段利用は困難である) ・長時間の立位が困難(子どもを抱きかかえている場合など) ・子どもが不意な行動をとり危険が生じる場合がある ・オムツ交換や授乳できる場所が必要 など
外国人	日本語が理解できない場合は ・日本語による情報取得、コミュニケーションが不可能あるいは困難 など
LGBTQ+	レズビアン(女性同性愛者)、ゲイ(男性同性愛者)、バイセクシュアル(両性愛者)、トランスジェンダー(生まれた時に割り当てられた性別と、性自認が一致していない人)、クエスチョニング(自分自身のセクシュアリティを決められない、分からない、または決めない人)等、性的マイノリティ(性的少数者)のこと。 性別表示のないトイレは、一部のトランスジェンダーや男女どちらのトイレも使いにくいと感じている人や、異性介助の人々にとって使いやすい。また、例えば他国では同性同士が結婚することや子どもを持つことは、もはや珍しいことではなくなっている。そうした人々が疎外感や不利益を感じることをのないよう、家族・カップルなどの在り方が多様化していることを前提とした対応が必要である。 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。
その他	・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、特定事業を中心に天王寺・阿倍野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) 天王寺・阿倍野地区における整備内容及び進捗状況〔対象：4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	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
2	音案内	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置に合わせ、音案内の提供を検討※2	0 駅 0% —	0 駅 0% —	1 駅 25% —
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 25% E	2 駅 50% D	4 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	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 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 25% —	3 駅 75% —	3 駅 75% —
5	改札口	拡幅改札口の設置	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 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	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
		乗り換え経路の確保	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	2 駅 50% D	2 駅 50% D	4 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	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 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 25% —
		渡り板を配備	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 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	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	2 駅 50% D	3 駅 75% C	4 駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
		線路側外のプラットフォーム両端 に警告ブロックを敷設	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
11	トイレ	車いす対応トイレの設置	4 駅 100% A	4 駅 100% A	4 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	3 駅 75% C	4 駅 100% A	4 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4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15（2003）年4月時点）に比べると、大幅にバリアフリー化されており、高齢者、障がい者等の鉄軌道による移動にあたり必要とされる整備が一定の水準まで進んでいる状況にあることから、高齢者、障がい者等の移動等に係る身体負担の軽減が図られています。

[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) 天王寺・阿倍野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
2	天王寺・阿倍野	3.32 km	1.51 km 45% E	2.20 km 66% D	3.32 km 100% A

※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

天王寺・阿倍野地区は、令和3（2021）年3月末時点でA評価であり、整備済みとなっています。

(4) 今後の課題

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

4 交差点

(1) 実施する道路の区間

基本構想における「主要な経路」（地下街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 15（2003）年4月時点）に比べ、高齢者、障がい者等が道路を横断するにあたっての安全性が確保されています。

(5) 今後の課題

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

○ その他の事業等の進捗状況

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

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

1 ノンステップバスの導入

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

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

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

2 鉄軌道駅間の乗換経路等の視覚障がい者誘導用ブロックの敷設

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

3 官公庁施設などの案内・誘導

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

4 その他の施設のバリアフリー化

(1) 立体横断施設等

・近鉄前交差点

阿倍野歩道橋が整備済みです。

(2) 地上と地下の連続性の確保

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

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

(別添1)

○ 天王寺・阿倍野地区における整備内容及び進捗状況[対象:4 駅※1]

(令和3(2021)年3月末時点)

	整備項目	整備内容	天王寺(JR西日本)	大阪阿倍野橋(近鉄)	天王寺(大阪メトロ(御堂筋線))	天王寺(大阪メトロ(谷町線))
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)

○ 天王寺・阿倍野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
天王寺・阿倍野地区	1	大阪和泉泉南線	1.20	1.20	100%
	2	大阪高石線	0.40	0.40	100%
	3	今宮平野線	0.35	0.35	100%
	4	恵美須町城東線	0.30	0.30	100%
	5	阿倍野区第924-1号線	0.10	0.10	100%
	6	国道25号	0.21	0.21	100%
	7	阿倍野区第893号線	0.08	0.08	100%
	8	金塚南北線	0.38	0.38	100%
	9	金塚東西線	0.19	0.19	100%
	10	阿倍野木津川線	0.11	0.11	100%
天王寺・阿倍野地区合計			3.32	3.32	100%

参考資料3: 乗り換え経路図

【凡例】

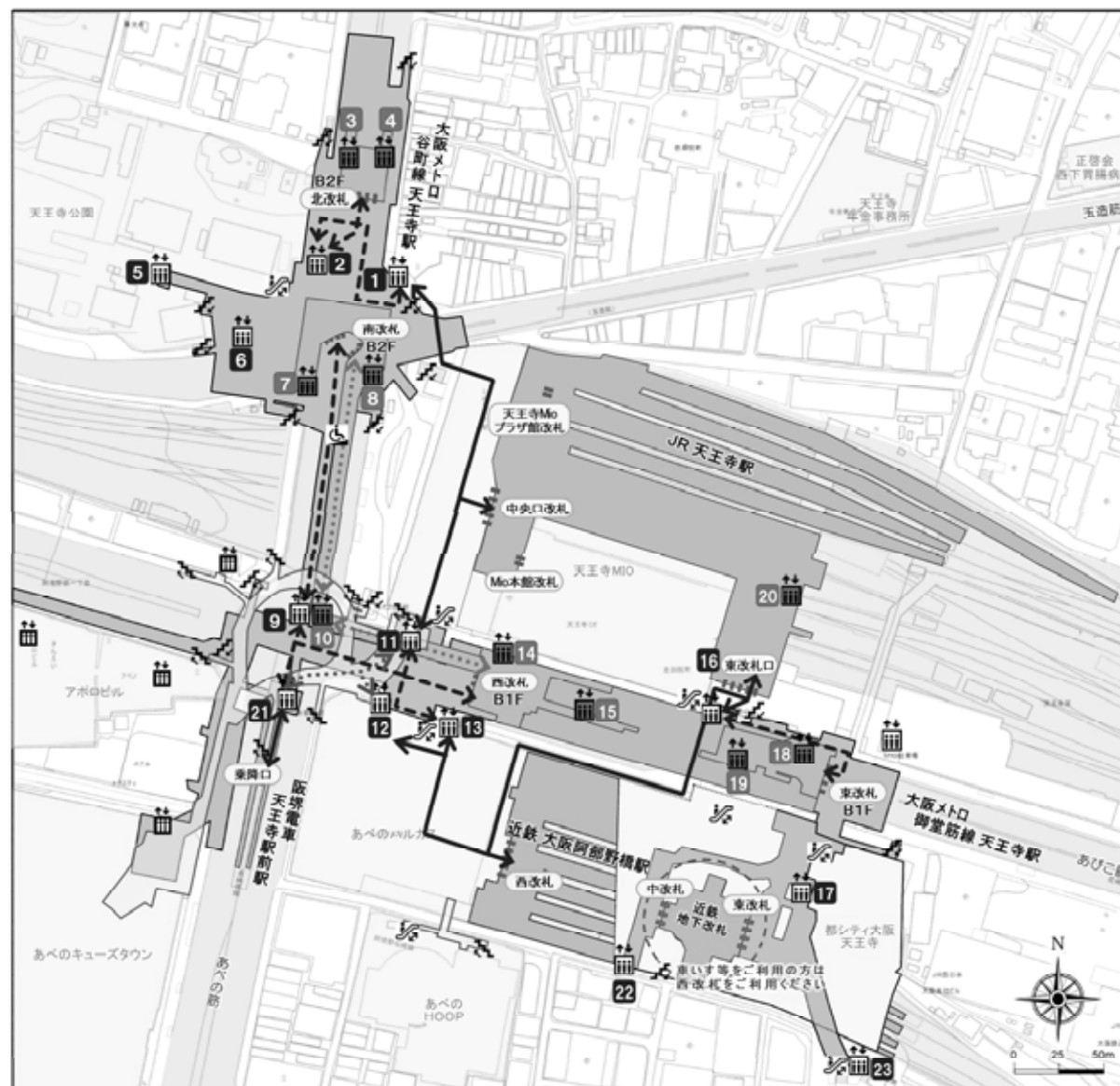
	鉄道駅
	生活関連施設
	地下通路
	上空デッキ通路
	エレベーター / スロープ
	改札内エレベーター
	周辺施設のエレベーター
	エスカレーター/地下に下りる階段/上空デッキに上がる階段
	改札

	地上ルート
	地下ルート
	改札内での乗り換えルート
	デッキルート

※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

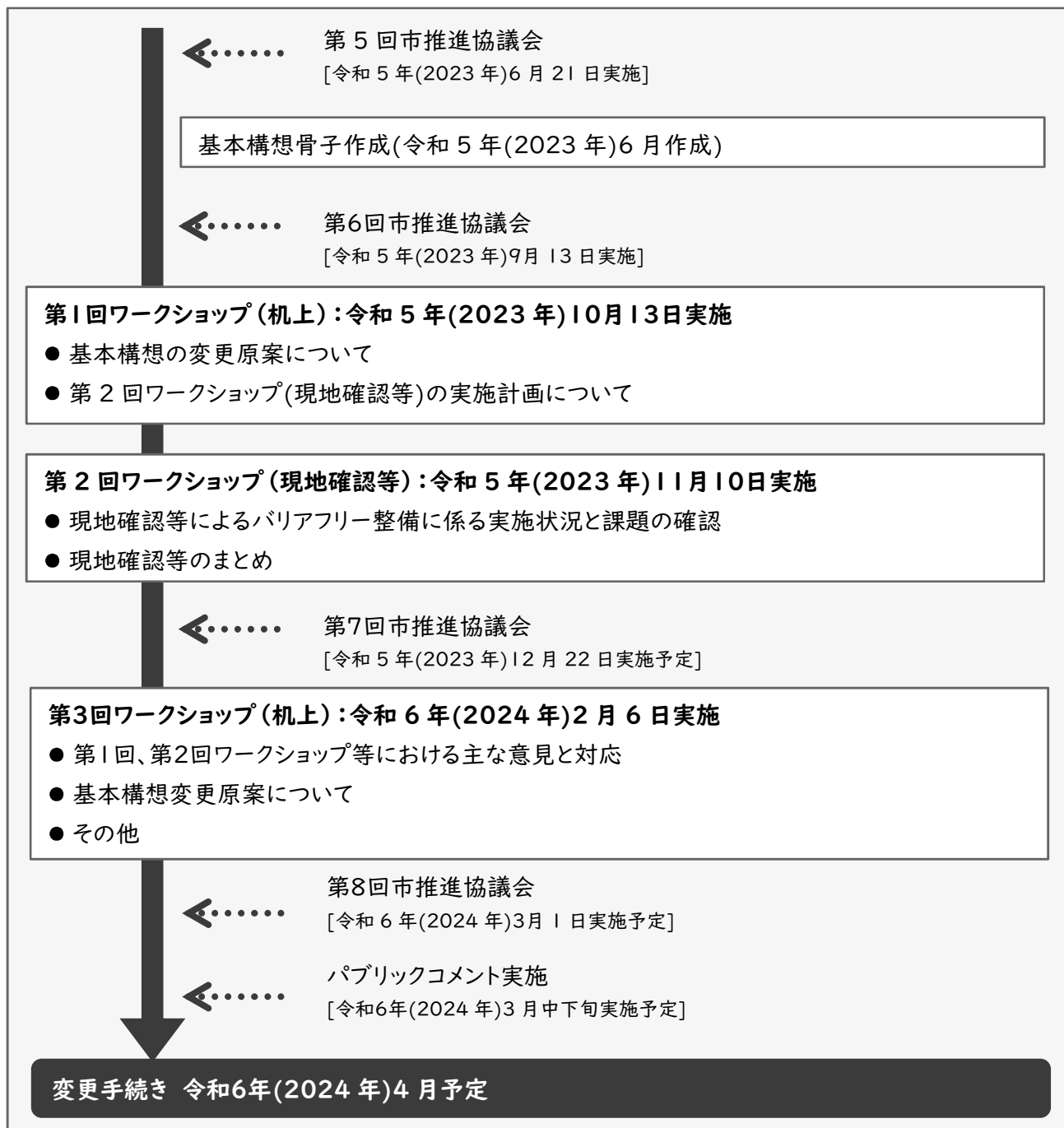
交通バリアフリーマップURL:

<https://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000369380.html>



付属資料 1. 天王寺・阿倍野地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯

天王寺・阿倍野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. 天王寺・阿倍野地区ワークショップの開催概要

天王寺・阿倍野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 13 日(金) 午前 9 時 45 分～11 時 45 分
場所	阿倍野区民センター 1 階 集会室 1
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10日(金) 午前9時30分～12時15分 ※Dルートは午前10時00～12時15分
現地確認ルート	A.地下ルート(あべちか～メトロ御堂筋線西改札～ルシアスの地下経路等):10名 B.地下・歩道橋ルート(あべちか～JR公園口、阿倍野歩道橋等):10名 C.駅構内ルート(JR改札内トイレ、近鉄中改札口の無人改札等):12名 D.大阪メトロ阿倍野駅ルート:12名 
意見交換場所	阿倍野区民センター 1階 集会室1
議題	1.現地確認等によるバリアフリー整備に係る実施状況と課題の確認 2.現地確認等のまとめ

(メンバー構成)

肢体障がい	視覚障がい	聴覚障がい	知的・発達・精神※	高齢	LGBTQ+	その他	事業者	事務局	合計
6(2)	2(1)	2	3	1	1(1)	3(1)	11	15	44(5)

※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 2 月 6 日(火) 午前 10 時 00 分～12 時 00 分
場所	阿倍野区役所 2 階 大会議室
参加者	当事者:12 名 事業者:12 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.天王寺・阿倍野地区ワークショップ等における主な意見と対応

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

■ 重点整備地区の区域設定に関する項目

項目	主な意見	対応
重点整備地区の区域	利用頻度の高い天王寺区役所や阿倍野区役所が重点整備地区の区域に入っていないため、入れてほしい	天王寺・阿倍野地区は、天王寺駅から徒歩で移動できる距離として、概ね500m圏を含む範囲としており、両区役所は区域に入っていない。新たな地区として、重点整備地区を定めるかどうかの具体的な検討については、現行基本構想 25 地区（21 構想）の変更の目途がたった段階で行うこととしている。

■ 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
生活関連施設・生活関連経路	地域の小中学校が避難施設となっており、そこまでの避難経路がバリアフリー化されていないのは問題であるため、小中学校及び至る経路を、生活関連施設・生活関連経路としてほしい。	・バリアフリー法では、重点整備地区の設定において鉄道駅が所在していること、また生活関連経路の選定において鉄道駅を含むことは必須となっていない。 ・大阪市では、ターミナル地区を中心に鉄道ネットワークが充実していることから、全地区共通の考え方（骨子）として、鉄道駅舎を含む区域を重点整備地区と設定し、生活関連経路を駅から生活関連施設の入り口までの経路としており、駅からの経路が主要な経路ではない小中学校を生活関連施設・生活関連経路の対象としていない。 ・小中学校については、バリアフリー法の観点だけでなく、緊急時には避難施設になり重要な施設であると認識しているが、避難経路の取り扱いについては、防災上の観点でも検討が必要であると考えているため、関係先と調整を図るとともに、地域の実情や基本構想における整備の実現性も考慮したうえで、慎重に検討を行いたい。

項目	主な意見	対応
生活関連経路	地上と地下との連続性の確保（結節拠点）の整備を掲げて、梅田地区の現行基本構想と同じように、変更原案における“生活関連経路設定”等で明記してほしい。 また、設定することによる効果や追加での検討課題となることはどのようなものであるか示していただきたい。	・<u>生活関連経路設定に記載</u> ・生活関連経路設定（４）（資料２ 概要版及び参考資料Ⅰ 基本構想変更原案 ４-２）に記載のとおり、地上経路、地下経路、歩道橋の上下移動の円滑化及び平面横断の円滑化を図り、立体的な歩行者ネットワークの拠点として機能させることを目的に記載。具体的な整備内容として、乗換経路を含む立体横断施設及び地下街において、ワークショップでのご意見踏まえ、管理者境界部等の連続敷設が出来ていない区間の視覚障がい者誘導用ブロックの敷設や、わかりやすい案内・誘導の検討、民間施設のエレベーターの活用の推進や新規設置など多様な手法により可能な限り遠回りとならないよう地上と地下の連続性確保の検討等を関連事業として位置付ける方向性で調整中
生活関連経路	てんしばからあべのキューズモールまでの地下経路を生活関連施設として設定してほしい。また、近鉄阿部野橋駅からルシアスやアポロビル、公立大学病院へ行くルートとしては、地下経路がメインであるため、これら地下経路を生活関連経路に追加してはどうか。	・生活関連経路として設定する方向で調整（資料２ 概要版及び参考資料Ⅰ 基本構想変更原案４-２）

■ 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	○整備済みとされている道路にも、歩道と車道の縁石の段差が 3cm 以上となる場所（溝等も含める）が存在しているため、解消してほしい。車いすにとっては転倒の恐れがあるため、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</u>のうえ、必要に応じて対応 ・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。	
		○あべの筋東側歩道は、柱がありせまく（はみ出し看板もあり）、歩きにくい。	・はみ出し看板については、不法占用であり、<u>現場状況を確認し必要に応じて対応</u>	

※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				
		○てんしば付近の歩道がせまく、自転車の通行もあるため、歩道や横断歩道を拡張してほしい。	・歩行者の安全な通行確保について、 <u>実現性等を含めて検討</u>	
		○阿倍野交差点の南東側は勾配がきつく、車いすがスリップする。	・ <u>現場状況を確認し必要に応じて対応</u>	
	2. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	○誘導用ブロックが剥がれている箇所や、途中でなくなる箇所があるため、連続して敷設する必要がある。	・具体的な場所ごとに現地調査のうえ必要に応じて対応 ・阿倍野筋東側歩道の誘導ブロックがなくなる区間は、今後拡幅計画を予定しているので、併せて誘導ブロックを整備	○
		○信号機の身障用ボタンや音響信号機の押しボタンまで誘導ブロックがないため、引いてもらえると助かる。	・具体的な場所ごとに現地調査のうえ必要に応じて対応	
	2. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	○誘導用ブロックはマンホールなど避けるなどしなくてよい。	・敷設基準に基づき、20 cm超のマンホール等は、間を空けると誘導を見失い歩行に支障が出る可能性があるため、誘導をゆるく屈曲させて連続させ、マンホールを避ける配置としている。今後、基準の見直しが必要かを含めて検討	
		○誘導用ブロックの真上を歩く人(片足だけ乗せる人も含める)にとっては誘導用ブロックの幅が広すぎると左右がわかりにくい。	・敷設基準に基づき、連続誘導の場合は原則として 30 cm幅(1列)で配置し、交差点付近では、横方向から歩いてきた人が気づかずまたぎ越すことの無いように 60 cm幅で配置	
(2) 立体横断施設・地下街(乗り換え経路含む)		○歩道橋について、案内表示やエレベーターの案内をわかりやすくする整備(点字案内板や音声案内等含む)する必要がある(図3参照)。 ○歩道橋上にエレベーターを新設	・今後、改めて必要な対策について検討	○

※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 ※
		(増設)してほしい(図 3 参照)。 ○誘導用ブロックが途切れている箇所(歩道橋接続部分含める)があるため、連続して敷設する必要がある。 ○乗り換え経路や地下街・歩道橋等を含めた垂直移動経路の案内表示をわかりやすくしてほしい(図 2-1、2-2 参照)		
		○歩道橋上の誘導用ブロックの分岐がわかりにくく、誘導用ブロックと舗装の色の差がなく視認しづらい。	・阿倍野歩道橋は、2013 年の架け替え時に景観に配慮して舗装や誘導ブロックの色を決定しており、敷設基準に規定する、周辺の路面の色との輝度比の基準(2.0 以上)を満足することを確認している。一方で、設置当時から経年変化している可能性もあり、利用者の歩行に支障があるということであれば、必要に応じて対応を検討	
(4)歩道上障害物		○あべの筋東側歩道について、店の看板が道路上に置かれており、誘導ブロックの上をたどると看板にぶつかる。	・はみ出し看板については、不法占用であり、現場状況を確認し必要に応じて対応	
(5)交差点		○音響信号機について整備済みとなっているが、全体的に音が小さく、人の多い場所では近くまで行っても聞こえにくい。音量が小さい箇所については大きくできるように調整してほしい。また、音の種類について、『青になりました』のみの箇所は、正しい方向に渡れているのか分からないため、昼間は自動で“カッコー、ピヨピヨ”を鳴らすようにしてほしい。	・音量が小さいとご指摘のあった交差点は、周辺の交通環境等を勘案し音量を大きく調整済み。機器更新時期を勘案し要望されている視覚障がい者用付加装置への切り替えを検討	○
		○阿倍野交差点は視覚障がい者用押しボタンがわかりにくい。	・視覚障がい者用押しボタンの設置については、道路管理者と連携し道路交通環境に応じ	

※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 ※
			た整備を実施。	
		○信号を渡る時間について、青信号時間が短すぎて安全に渡ることができない。車優先ではなく、歩行者優先の考えとしてほしい。	・信号交差点における歩行者用信号秒数については交通実態や道路交通環境等を勘案し秒数を設定	
		○大きい交差点(利用者が多い交差点)は、信号の赤や青のタイミングがわかるものにしてほしい。	・経過時間表示付き歩行者用交通信号灯器は、信号交差点における歩行者の交通実態、道路交通環境等を勘案し設置を検討	
その他		○阿部野橋バス停(南行きの「住吉車庫方面」に向かうバス停)に行くルートが遠回りしないといけなため、安全面を考慮して遠回りしない歩道整備をタクシー用の道路に整備してはどうか。	・複数の関係者間の調整が必要	

※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	○立体横断施設や地下街(乗り換え経路含む)に繋がる民間施設のエレベーターの位置や利用可能時間について、わかりやすく案内を表示してほしい。 ○ルシマス内部からメトロへの案内表示が欲しい。 ○バリアフリー経路を中心としたルシマスとアポロビル全体のバリアフリー情報マップ(トイレ情報含む)を地下経路上に表示して欲しい。また、ルシマス地下1階から地上へのスロープの案内表示がほしい。 ○てんしばへの案内が少ないため、ルシマスやハルカス方面からも案内がほしい。 ○Qs モールの地下経路からの入口	取扱いについて継続検討

項目	主な意見	対応
	付近について、誘導ブロックをエスカレーターに繋いでほしい。もしくはアナウンス音量を上げてほしい。 ○Qs モール屋外通路の点字ブロックが見えづらい。また、エレベーター前の誘導ブロックが途切れている。 ○阿倍野駅2番出入口エレベーター手前のスロープ(Qs モール敷地内)がきついため、ゆるやかにしてほしい(もしくは手すりをつけてほしい)。	

(上段):令和12年もしくは令和17年までに対応できる内容
(下段):対応できない場合、その理由
下線部:基本構想への反映を調整中の内容。その他個別対応の内容。

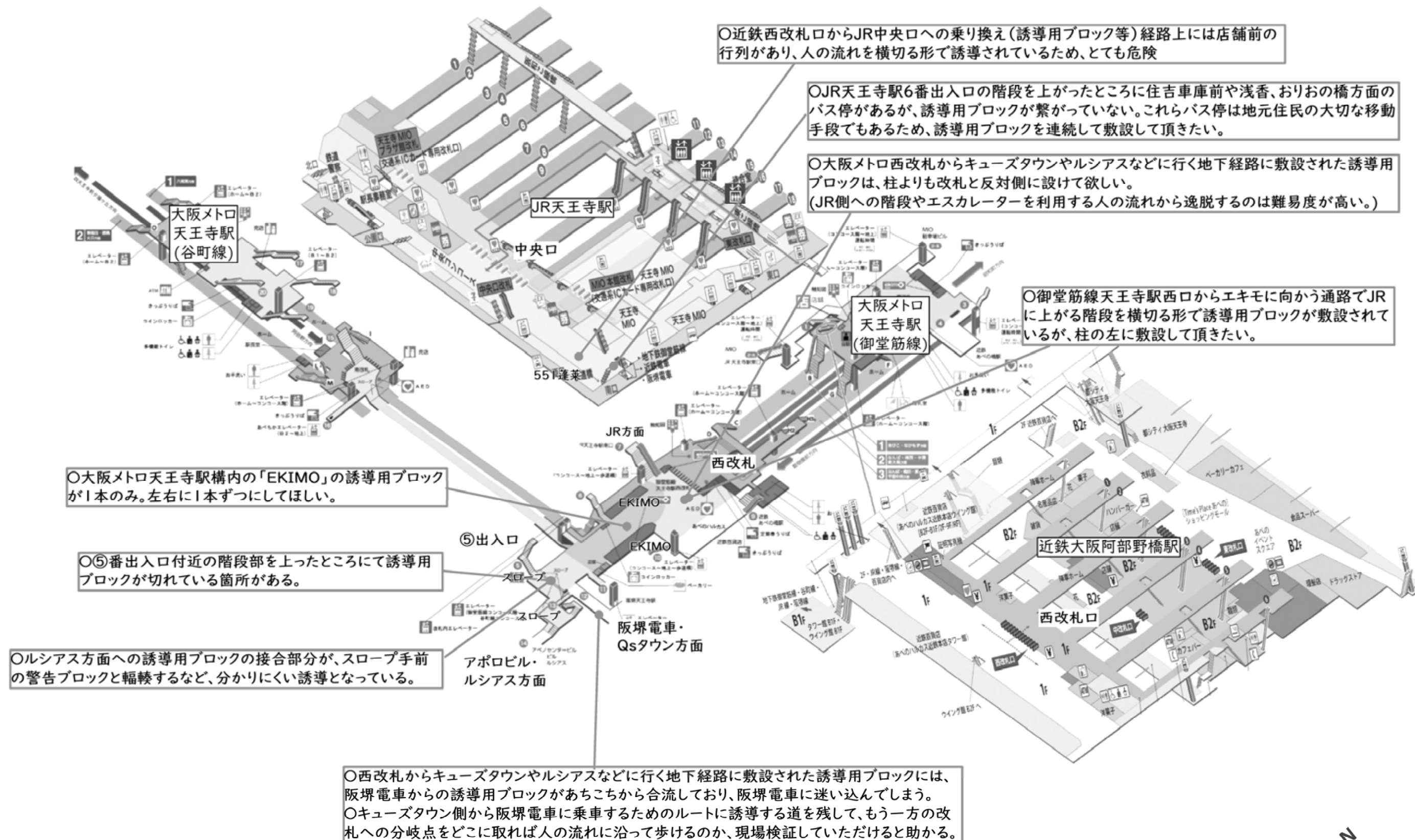
	項目	主な意見	JR西日本	近鉄	大阪メトロ	阪堺	備考※
1		○「有人改札」や「精算機」へ誘導してほしい。	—	駅務室等(有人)の付近に幅広改札機を設けており、この幅広改札機に誘導しております。	—	・当社は「有人改札」へ誘導している。	
			・BFガイドラインに基づき整備している。	精算機へ点字タイルでの誘導についてはガイドライン等に記載がなく整備していないのが現状です。精算等が必要なお客様については駅係員等に申しつけてください。	視覚障害者誘導用ブロックの配置は出入口から改札口を経て乗降口に至る経路上を基本とし、分岐の対象として精算機は対象としていない。 精算機をご利用の際は、有人改札での駅スタッフによる対応もしくは音声案内による誘導を行う。	—	
2		○スロープ上にも誘導ブロックを敷設し、連続させてほしい。	—	該当なし	—	—	
			・BFガイドラインに基づき整備している。	該当なし	通路がすべて傾斜路(スロープ)である箇所については、 <u>連続配置に変更していくことを検討</u> する。	・移動円滑化基準第9条3項およびガイドラインに、傾斜路の上端および下端に点状ブロックの敷設が記載され弊社は適合しています。	
3		○直進から斜めになる分岐点に「警告ブロック」がほしい	—	誘導用ブロックについて直進から斜めになる分岐点が一定の角度(134°以下)になるようであれば丸タイルを設けております。	—	・当社は該当箇所なし。	
			・BFガイドラインに基づき整備している。	—	直線から斜めになる角度により警告ブロックの有無を決定している。	—	
4		○エスカレーターへの誘導ブロックの案内が少ない。(敷設が困難な場合、音声案内を整備もしくはボリュウムをあげてほしい)	—	大阪阿部野橋駅エスカレーターについては音声案内を備えております。	—	・当社は該当箇所なし。	
			・BFガイドラインに基づき整備している。	エスカレーターへの誘導用ブロック整備は基本整備しておりません。エレベーターもしくは階段に誘導しております。	エスカレーターへの誘導用ブロックの配置は、音声案内設備と併せて検討が必要なため、今後の検討課題とする。 (現状はエスカレーターへ誘導は行っていない)	—	
5	1. 視覚障がい者誘導用ブロック	<u>○乗り換え経路や地下経路等の誘導用ブロック敷設位置について、途切れている箇所を追加、経路の見直し、同経路上の複数化等をしてほしい(図1)。</u>					○
		・近鉄西改札口からJR中央口への乗り換え(誘導用ブロック等)経路上には店舗前の行列があり、人の流れを横切る形で誘導されているため、とても危険	・店舗への指導を実施する。	—	—	—	
6		・大阪メトロ西改札からキューズタウンやルシアスなどに行く地下経路に敷設された誘導用ブロックは、柱よりも改札と反対側に設けて欲しい。(JR側への階段やエスカレーターを利用する人の流れから逸脱するのは難易度が高い。)	—	—	—	—	
			—	—	駅改修時に実施を検討。	—	○
7		・⑤番出入口付近の階段部を上ったところにて誘導用ブロックが切れている箇所がある。 ・ルシアス方面への誘導用ブロックの接合部分が、スロープ手前の警告ブロックと輻輳するなど、分かりにくい誘導となっている。	—	—	—	—	
			—	—	誘導用ブロックの途切れは改修する。 <u>あべのルシアス方面との分岐部以西の誘導用ブロック配置の見直しを検討する。</u>	—	
8		・大阪メトロ天王寺駅構内の「EKIMO」の誘導用ブロックが1本のみ。左右に1本ずつにしてほしい。	—	—	—	—	
			—	—	誘導経路は複数配置することによる混乱も想定されるため、1経路を基本としている。	—	
9		・西改札からキューズタウンやルシアスなどに行く地下経路に敷設された誘導用ブロックには、阪堺電車からの誘導用ブロックがあちこちから合流しており、阪堺電車に迷い込んでしまう。 ・キューズタウン側から阪堺電車に乗車するためのルートに誘導する道を残して、もう一方の改札への分岐点をどこに取れば人の流れに沿って歩けるのか、現場検証していただけると助かる。	—	—	—	・阪堺電車への誘導ブロックは2ルート必要と考えております。	○
			—	—	Osaka Metro構内から阪堺電車への誘導は11号出入口のみのため配置している。	・阪堺電車を乗車、降車のお客さまに対し地下鉄メトロ御堂筋線西改札方面またはキューズタウン方面への誘導のためブロックを2方向へ敷設しているため。	
10		近鉄阿部野橋駅の改札(無人改札以外)に誘導用ブロックが券売機にも料金表にも誘導されていない。	—	各改札付近の券売機、点字運賃表等への誘導用ブロックは整備されております。	—	—	
			—	—	—	—	
11		近鉄8番出口EV前の誘導用ブロックが消えている	—	<u>地下中央改札口から8番出口EVへの誘導用ブロックについては検討いたします。</u>	—	—	
			—	—	—	—	
12	2. 音案内	○JR天王寺駅阪和線ホームについて快速急行に乗車できるホームがわかりにくい。下車専用ホームがわかるようにしてほしい。	・音声案内について改良を検討。時期未定。	—	—	—	○
			・BFガイドラインに基づき整備している。	—	—	—	
13	3. 案内誘導	<u>○全体としてエレベーターのピクトグラムや文字が小さいため、大きくしてほしい。</u>	・サイン改良を検討。時期未定。	—	—	・改善できるよう検討する。	
			—	改善に向けて検討いたします。	移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備を基本としている。	・当社は有効な表示カ所が限られているため。	

	項目	主な意見	JR西日本	近鉄	大阪メトロ	阪堺	備考※
26	6.エレベーター	○JR東出口側EVにそでがついており、入口がせまく使いにくい。また、EV内に椅子(防災セット)が置かれており、車いすの回転がしにくく、2台入れない。	・今後の大規模改修時に合わせて設置を検討。	—	—	—	
				—	—	—	
27		○近鉄8番出入口EVについて、地上に出たところに段差があり、車いす利用者は利用しにくい。	—	—	—	—	
			—	管理区分を確認し、担当部署に共有します。	—	—	
28		○大阪メトロ阿倍野駅6号出入口EVについて、11人乗りは小さい。通常の車いすが2台乗れる、また、ベビーカーの利用も増えているので、15人乗りが一般的となしてほしい。	—	—	—	—	
			—	—	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。	—	
29		○大阪メトロ阿倍野駅北改札側にEVをつけてほしい。(Qsモール方面に行こうとする際、遠すぎであり、利用しにくい。また、高齢者は手押し車を利用する人も多く、エスカレーターでも危ない。)また、北改札にはスロープもなく、階段は人が多くて手摺に近寄れない状況である。	—	—	—	—	
			—	—	今後の検討課題	—	
30		○大阪メトロ阿倍野駅の東側にもEVを付けてほしい。(阿倍野駅の東側にEVがないため、あべの筋の東側に行こうとすると西側EVから地上に出て東側に行くしかない。西→東の移動は地上は路面電車(阪堺)も通っており、フラットでない上に幅員も広いので渡りにくい)	—	—	—	—	
			—	—	設置できる土地がない。	—	
31	8.ホームにおける列車の案内	○JR天王寺駅ホームにおいて、列車到着の警告音量が大きすぎて、情報を知らせる“ことば”が聞き取りにくいと感じました。階段を下まで降り切ったあとに目的のホームでなかったことがわかり、再び階段を上がることになりました。「迂回バリア」という点でも、警告音量をもう少し下げてくださいました。 (一時は、地下鉄ホーム柵開閉の際の警告音量も大きすぎると感じていましたが、最近 は少し音量が控えめになったと思います。)	—	—	—	—	
			・列車接近警告音は、安全設備で最も優先されるべき情報であるため必要な音量を確保している。	—	—	—	
32		○近鉄のホームでの構内案内が少なく、視覚障がい者には何行きの電車が停車しているか、先発・次発などが分からない。また、今発車しようとしている列車がどこ行きの列車なのか、音案内がほぼ聞こえない。	—	駅構内には総合案内板、各ホームには列車運行情報提供装置を備えております。音声案内についても適切な音量で放送しております。	—	—	
			—	—	—	—	
33	9.車両とホームの隙間・段差	○阿倍野駅に限る話ではないが、車いす利用者が、電車乗る際スロープを置いてもらえないと乗れないという状況を早く改善してほしい。	・現状、段差と隙間の対応について技術開発中の為、状況を見極め検討する。	—	可動式ホーム柵の設置後に段差・隙間縮小工事を実施する。	・現状の電車では改善できない。	
			—	近鉄としましては多種多様な車両があり、高さや開口が様々なため渡し板が必須となっております。		・車両更新時に改善する。	
34	10.ホームにおける安全対策	○大阪メトロ阿倍野駅のホームにホーム柵をつけてほしい。また、事故等が起きた・生じていることを知らせるのに、音楽内だけでなく、一目見て分かるように、ホーム内に字幕案内や信号(ピカピカ光る等)等を設置してほしい	—	—	可動式ホーム柵は、2025(令和7)年度末までに整備予定。	—	
			—	—	ホームにおける文字情報の提供は今後の検討課題。	—	
35	11.トイレ	○トイレの整備において介護用ベッドの設置を進めてほしい。また、設置状況を事前に知れるよう情報を公表してほしい。	・今後の大規模改修時に合わせて設置を検討。	—	—	・トイレを設置できない。	○
			—	介護用ベッドについてはスペースの都合上設置が難しいのが現状です。。またガイドラインでは望ましい設備となっており、まずは標準的な整備を優先的にすすめております。	介護用ベッドは設置スペースにより可能な限り整備している。トイレに関するバリアフリー設備情報は、Osaka Metroホームページで紹介している。	・駅に設置するスペースがないため。	
36		○バリアフリートイレ以外に、 <u>オールジェンダートイレの設置</u> を検討して欲しい。	・ソフト対策により対応を検討。	—	—	・トイレを設置できない。	
			—	具体的な整備内容を示してほしいと思います。	車いす用トイレを誰でもご利用しやすいトイレとしての検討を行う。	・駅に設置するスペースがないため。	
37		○(JR改札内)多機能(バリアフリー)トイレについて、扉の車いすマークが目立っていると、見た目が一般的な人(LGBTQ)が使うことに抵抗がある(周りの目線も気になる)ため、 <u>多機能トイレは車いすだけでなく、みんなが使うものであることを表示</u> してほしい。	・案内方は検討。	—	—	—	
			・BFガイドラインに基づき整備している。	整備内容について検討いたします。	車いす用トイレを誰でもご利用しやすいトイレとしての検討を行う。	—	
38		○JR改札内多機能(バリアフリー)トイレのように、バイナリではない(多目的・多機能トイレが緑色[男女別ではないという意味※])ところは良い。※男:青、女:赤という表記もややバイナリーである。電車の優先座席の表記を参考にしてください。	—	—	—	—	
			—	整備内容について検討いたします。	車いす用トイレを誰でもご利用しやすいトイレとしての検討を行う。	—	
39		○トイレについて、設備案内図の整備をしてほしい。また、一般トイレにも(男性用にも) <u>広い個室</u> を作ってほしい(広い個室は手前である方が利用しやすい)。	・(広い個室)今後の大規模改修時に合わせて設置を検討。 ・(設備案内図)整備済み	案内図(トイレ触知図等)は整備済みです。	—	・トイレを設置できない。	
			—	広い個室等については大規模改修の際に検討いたします。	トイレ入口付近に案内図と音楽内を整備している。一般男性用個室トイレの大型化は行わない。	・駅に設置するスペースがないため。	
40		阿倍野駅南改札側の多目的トイレについて、 ①扉が自動で止まらない(扉を押さえておかないといけない)、扉を押しボタン式等にしてほしい。 ②非常呼び出しボタンを低い位置(紐タイプ)にもつけてほしい ③オストメイト、介護用ベッドを導入してほしい ④手洗い所にあるハンドソープがセンサーに出るタイプだと使いやすい	—	—	①扉ストッパーの修理を行う。(修理済)	—	
			—	—	②改造可能か検討する。 ③現状、オストメイト対応トイレである。 介護ベットのスペースがないため設置できない。 ④ご意見	—	
41		○阿倍野駅北改札にもバリアフリートイレを作してほしい。また、トイレ手前が階段であるため、スロープをつけてほしい。	—	—	—	—	
			—	—	北中階は狭小であり整備するスペースがない。	—	

	項目	主な意見	JR西日本	近鉄	大阪メトロ	阪堺	備考※
42	12. 休憩設備	○授乳室やカームダウン/クールダウンスペースの設置を検討して欲しい。	・今後の大規模改修時に合わせて設置を検討。	—	—	・設置できない。	
			—	設置に向けて検討いたします。	テロ対策などセキュリティの面から、お客さまが自由に利用できる個室の整備は考えていない。	・駅に設置するスペースがないため。	
43	○乗換経路	○誘導用ブロックが途切れている(JR天王寺駅中央出入口からあべちか、JR天王寺駅からてんしばまでの地上ルート)と、次に進む方向が分からなくなるため、連続して敷設する必要がある。	—	—	—	—	
			・各事業者と調整の上、検討する事柄	—	—	—	
44		○JR中央口から御堂筋西口に降りる階段に、誘導鈴があると分かりやすい。	—	—	—	—	○
			・BFガイドラインに基づき整備している。	—	7号出入口地上部分は管理エリア外のため整備困難	—	
		○乗り換え経路や移動経路、地下経路・デッキ等の垂直移動経路の案内をわかりやすくしてほしい(図2-1、2-2)。					
45		・御堂筋線西改札外から谷町線南改札への乗換経路上において、御堂筋改札からの地下経路上の谷町線への案内表示が小さく、分かりにくい。	—	—	—	—	
			—	—	移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備を基本としている。	—	
46		・エリア全体(てんしば・ルシアス・アポロビル・Qsモール・各鉄道駅すべて)のマップ、若しくは、地下街等ごとにエリアを分けたマップを作成しEVの番号を通してつけた上で、EVの乗り場に番号を表示してほしい。 (現在、大阪市のバリアフリーマップと各事業者の構内図があるが、EVの番号等の整合性が図れていない、また、EVの乗り場に番号表示がないため、何番出口のEVにたどりつけたのかわからない)	—	—	—	・関係者と協議の上、整備に向けて検討する。	
			・各事業者と調整の上、検討する事柄	関係者と協議の上、整備に向けて検討いたします。	移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備を基本としている。	—	

(その他いただいているご意見)
○盲導犬ユーザーもバリアフリースイレを使用する。駅構内にて、現在、女性専用車両にも色々な方が乗られるということをアナウンスしているように、バリアフリースイレも、補助犬使用者も犬と一緒に入ることがあります、というアナウンスを入れてほしい。

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



出典:大阪Metro構内図、JR西日本構内図、近畿日本鉄道構内図

図2-1 乗り換え経路や移動経路、地下経路・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【天王寺駅周辺】

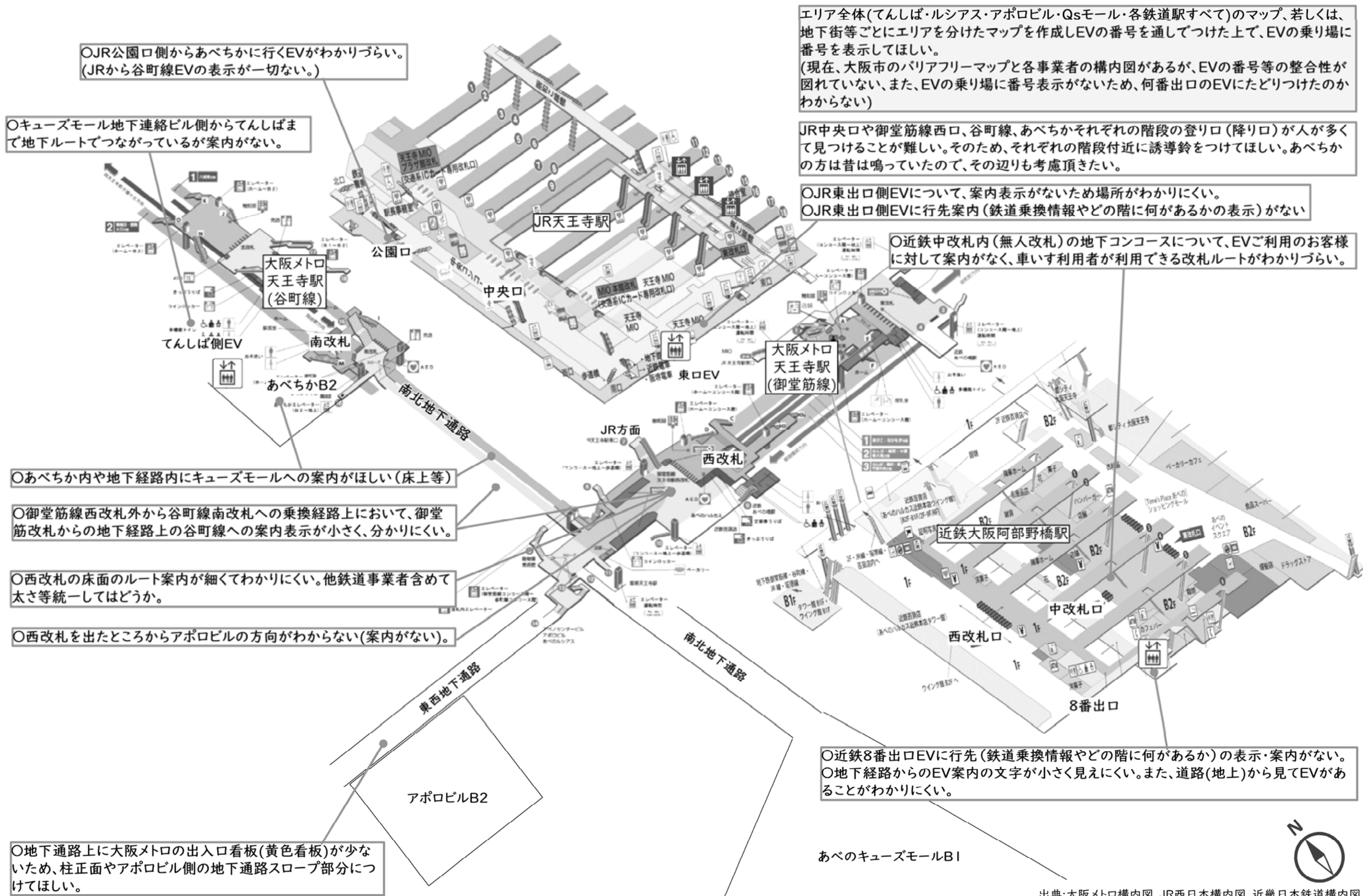


図2-2 乗り換え経路や移動経路、地下経路・デッキ等を含めた垂直移動経路のわかりやすい案内について【阿倍野駅周辺】

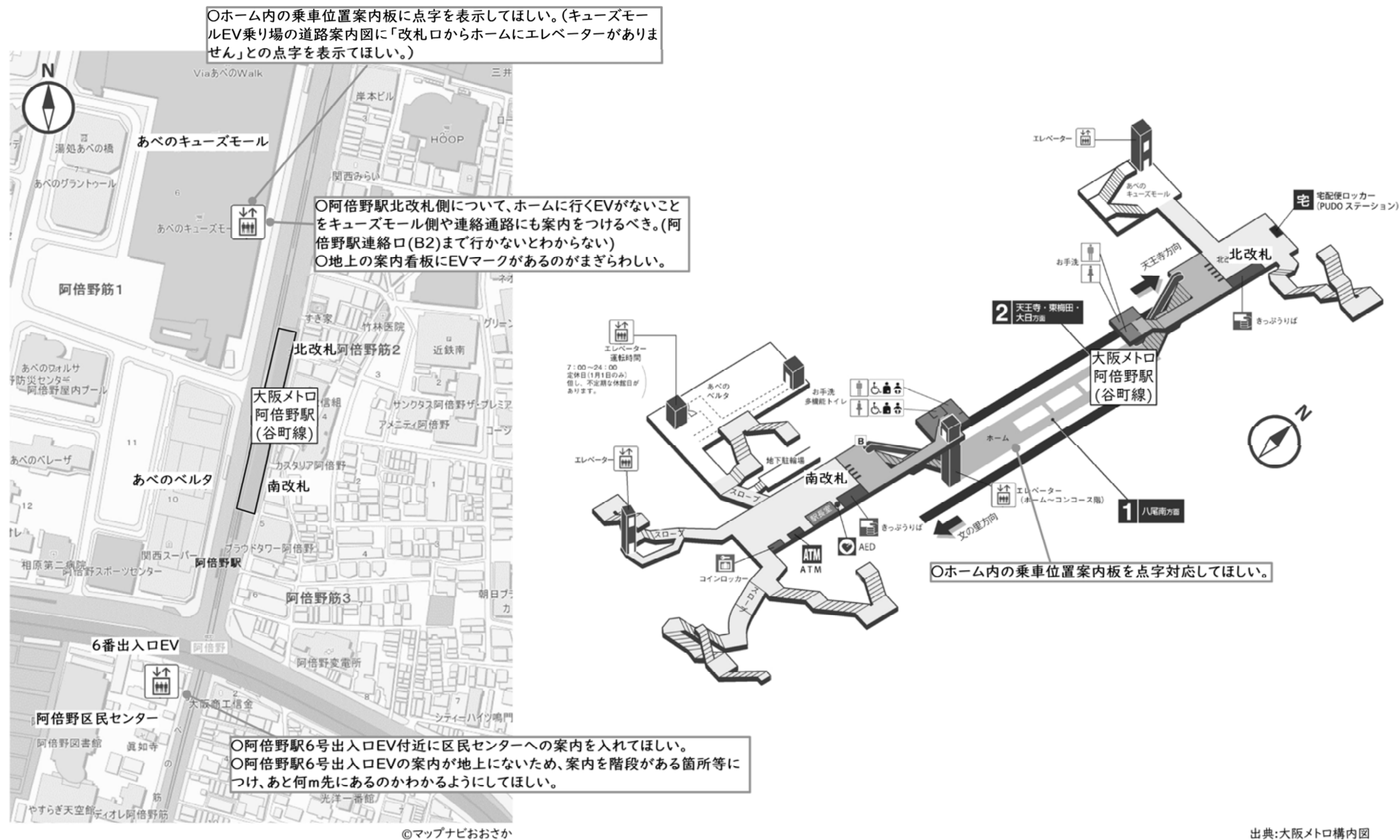


図3 阿倍野歩道橋上のわかりやすい案内およびエレベーターの増設について

