

参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

■対象者

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

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国土交通省道路局、R4.6）

出典：交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

■主な特性(より具体的なニーズ)

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

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

出典:道路の移動等円滑化に関するガイドライン(国土交通省道路局、R4.6)

出典:交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

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

本市では、平成12年に施行された交通バリアフリー法に基づき、平成15年4月から平成18年4月にかけて、「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（2003年基準（※））
A：整備済み	100%
B：概ね整備済み	90%以上 100%未満
C：整備が比較的進んでいる	70%以上 90%未満
D：整備が比較的進んでいない	50%以上 70%未満
E：整備が進んでいない	50%未満

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

評価の時点は、令和3年3月末時点の事業の進捗状況です。

○ 特定事業

Ⅰ 駅舎

（Ⅰ）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

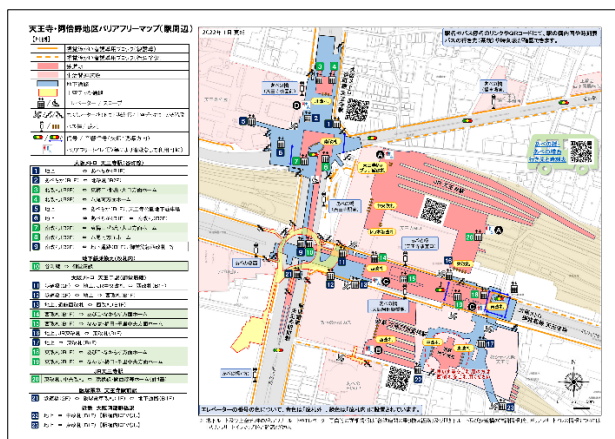
- ・充実した案内誘導サービスの提供
- ・ホームページにおけるバリアフリー施設の状況などの情報提供
- ・職員に対する職員研修の実施、対応マニュアルの整備 など

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
- ・「迷惑駐車の防止に関する条例」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)	大阪阿部野橋 (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%

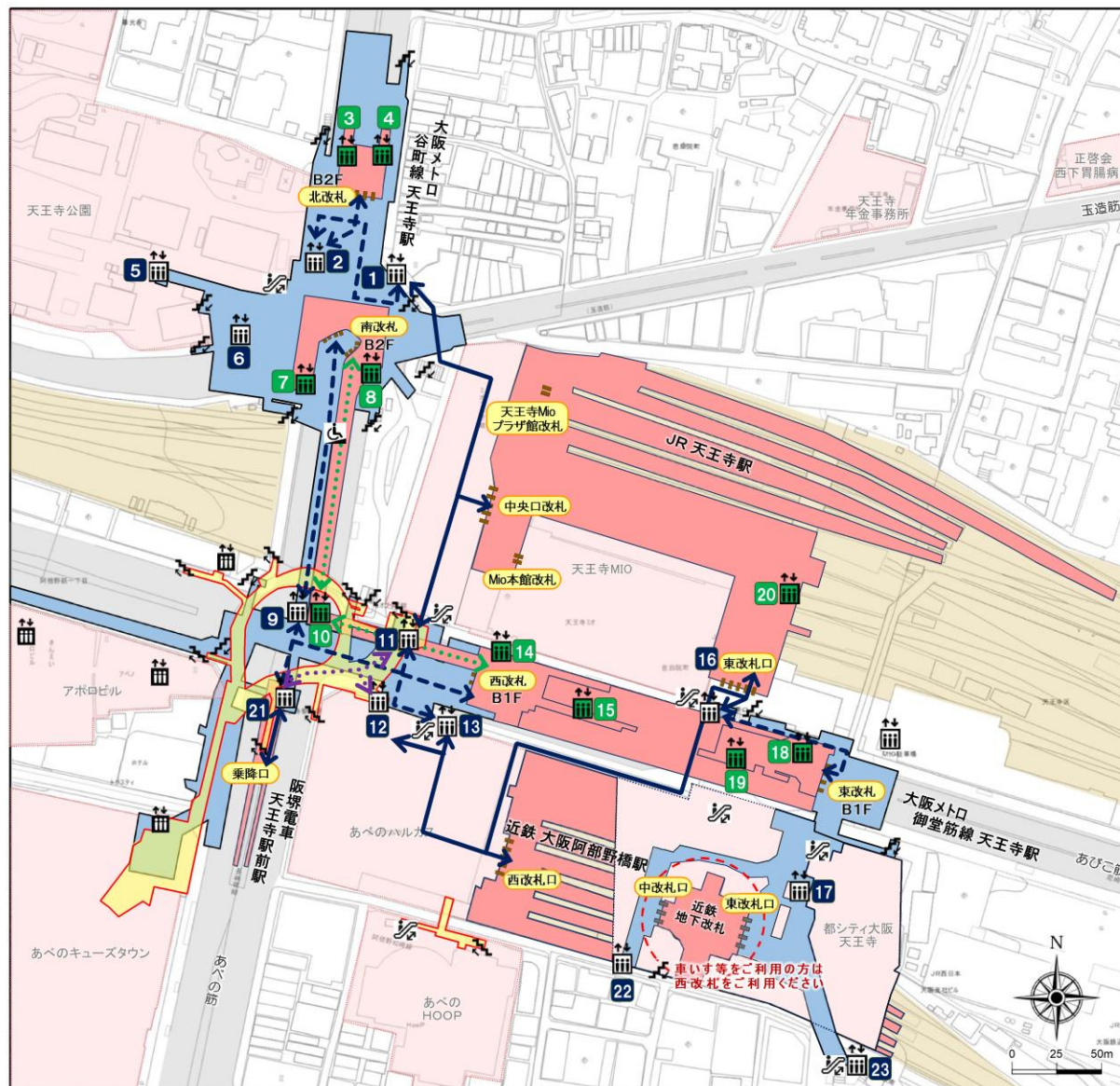
参考資料3: 乗り換え経路図

【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

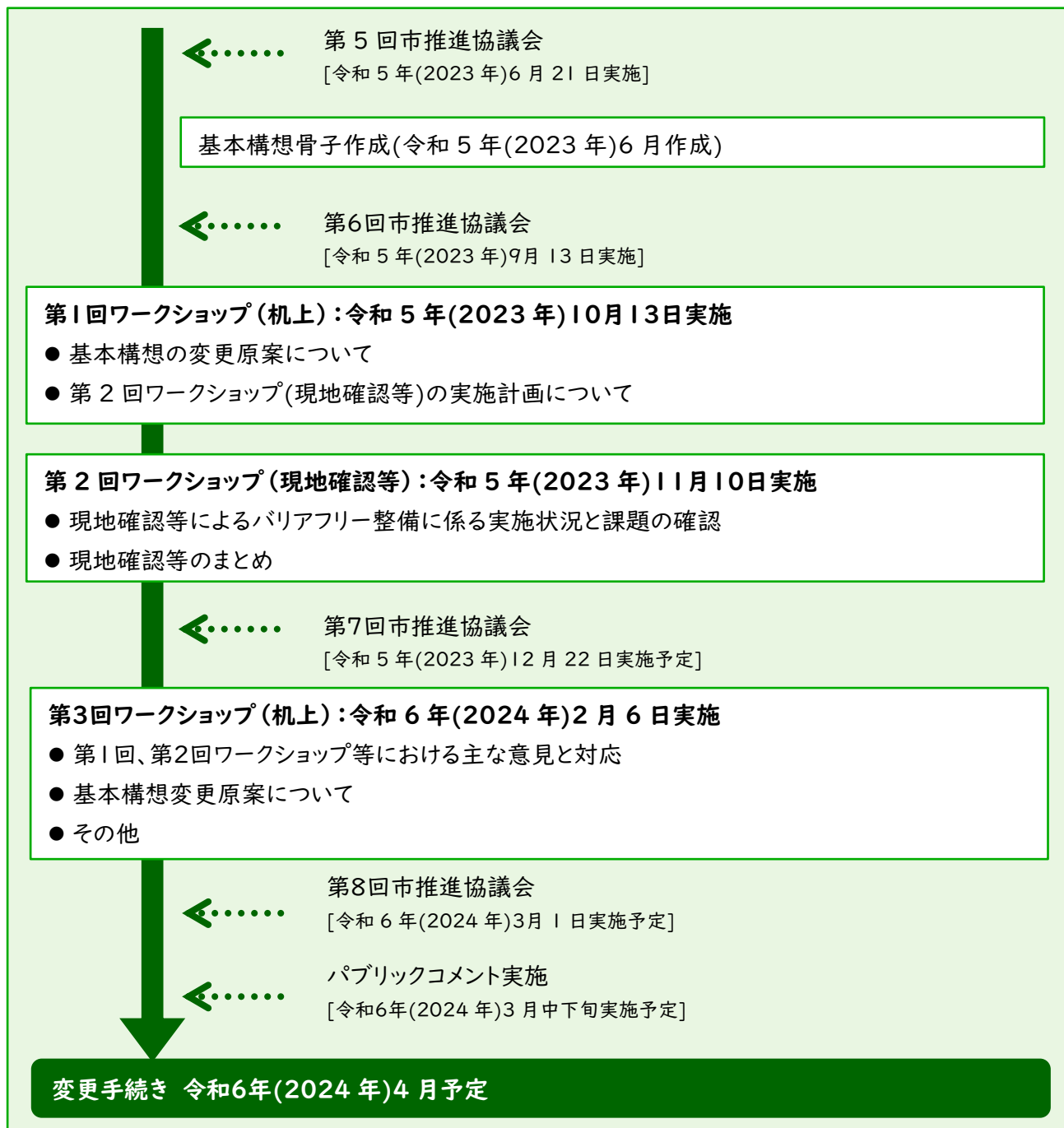
	地上ルート
	地下ルート
	改札内での乗り換えルート
	デッキルート

※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基本構想推進協議会 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 The map shows the area around Abeno Station. Route A (orange) is an underground route. Route B (yellow) is a route using underground and overpasses. Route C (green) is a route through the station building. Route D (blue) is a route through the Osaka Metro station. The map also shows the location of the Abeno District Community Center (marked with a star) and the Abeno District Office (marked with a star).
意見交換場所	阿倍野区民センター 1階 集会室 I
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
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。	・生活関連経路設定に記載 ・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を踏まえ、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へ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ほしい。	・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現地調査のうえ、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、現場状況を確認し必要に応じて対応	

※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	○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	
		○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(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	・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 ※
(2) 立体横断施設・地下街(乗り換え経路含む)		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	
(3) 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	
(4) 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た整備を実施。	

※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 ※
(4)交差点		○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。	取扱いについて継続検討

項目	主な意見	対応
建築物等	○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する。</u>	・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ある一定の角度(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ームをあげてほしい)	—	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、途切れている箇所の追加、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。)	—	—	—	—	
			—	—	<u>駅改修時に実施を検討。</u>	—	○
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。	—	—	—	—	
			—	—	<u>誘導用ブロックの途切れは改修する。 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、降車のお客様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、遠すぎてあり、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たいただければと思いました。(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、電車に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、音案内だけでなく、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		・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。	○
		○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。	—	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			・ソフト対策により対応を検討。	—	—	・トイレを設置できない。	
		○バリアフリートイレ以外に、オールジェンダートイレの設置を検討して欲しい。	—	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、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してほしい。	・案内方法は検討。 ・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)広い個室を作してほしい(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案内を整備している。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。介護ベットは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※
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。	
○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	—	—	—		
	○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)。					
	・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。	—	
	・エリア全体(てんしば・ルシナス・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

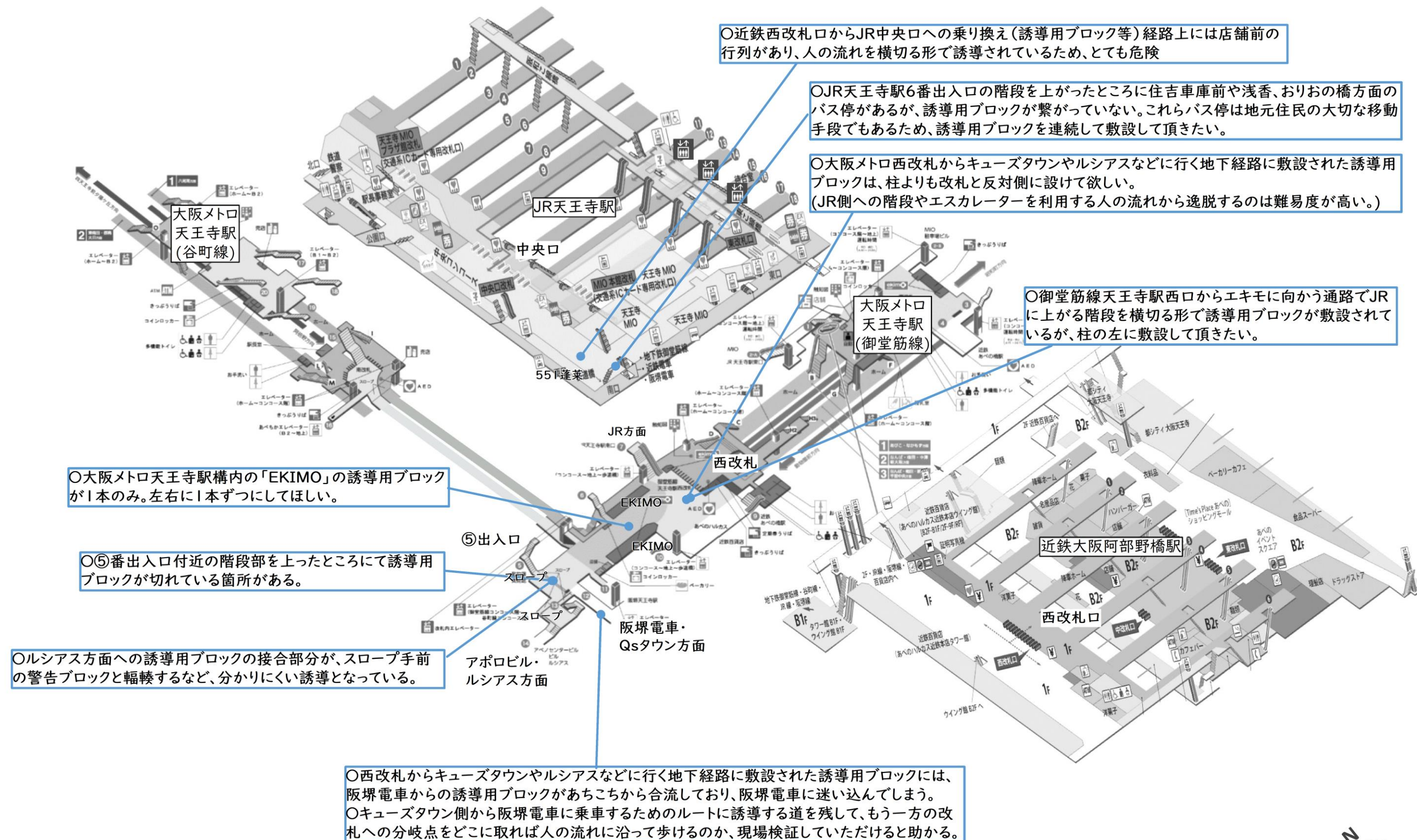
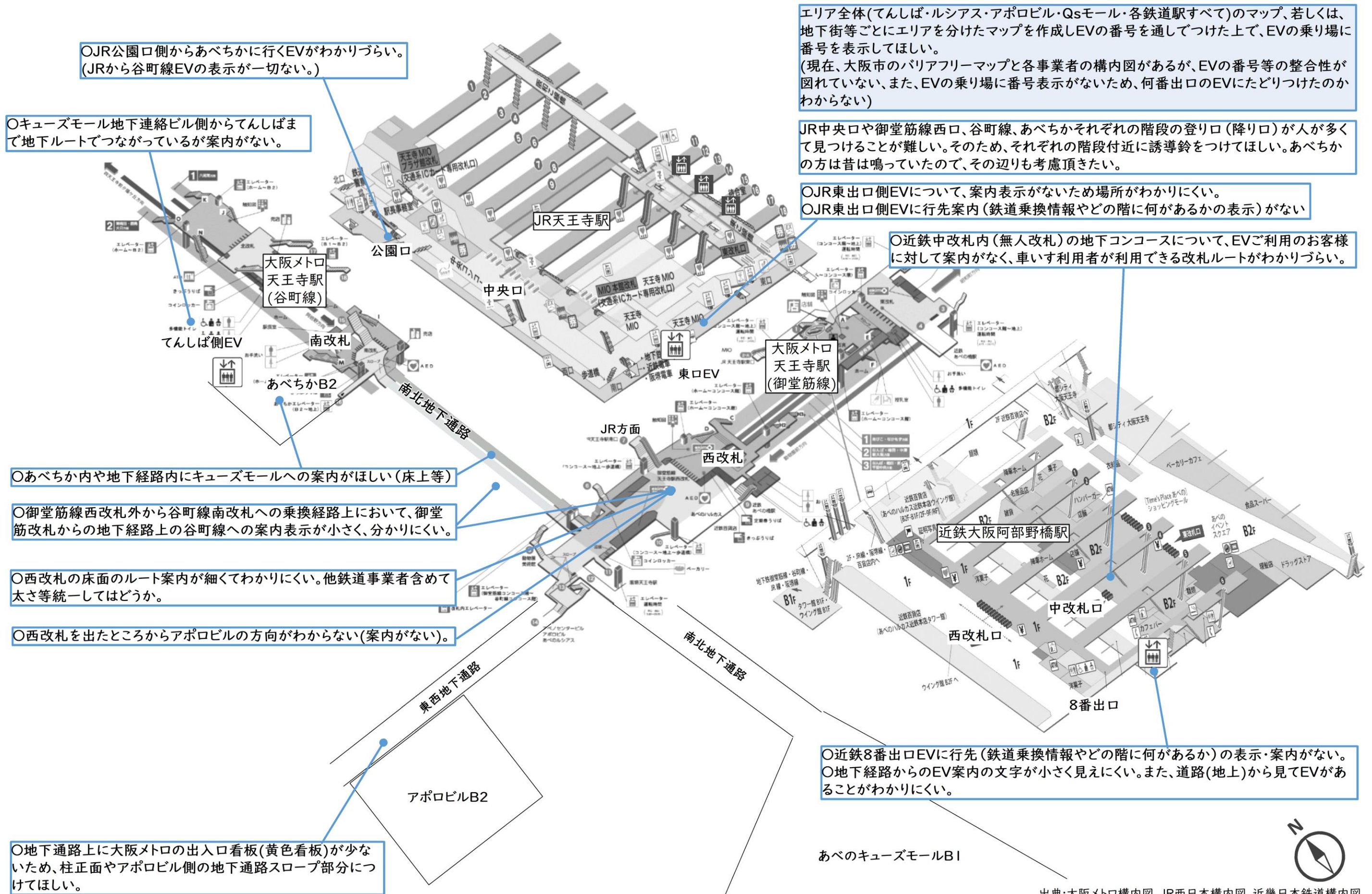


図2-1 乗り換え経路や移動経路、地下経路・デッキ等を含めた垂直移動経路のわかりやすい案内について【天王寺駅周辺】



出典:大阪メトロ構内図、JR西日本構内図、近畿日本鉄道構内図

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】

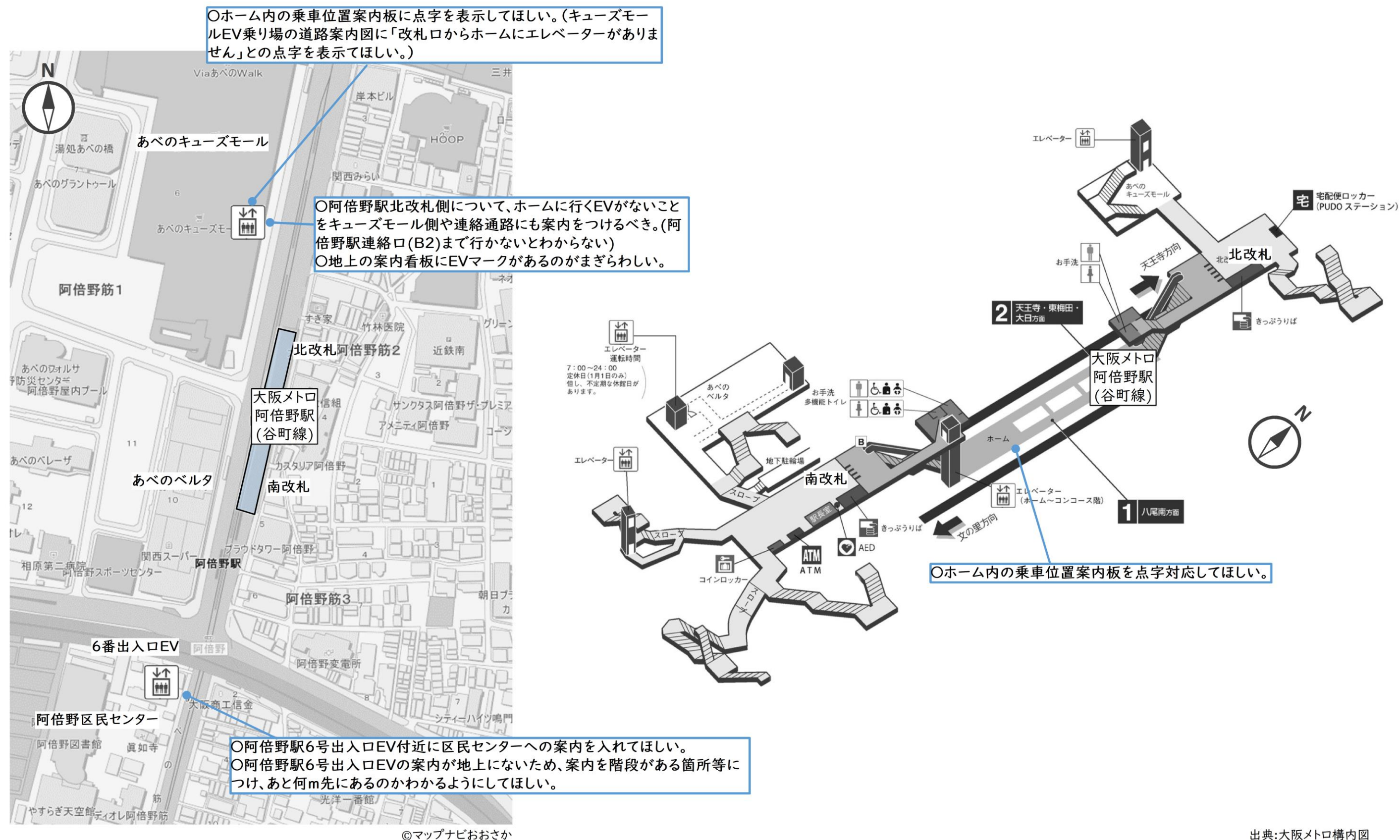
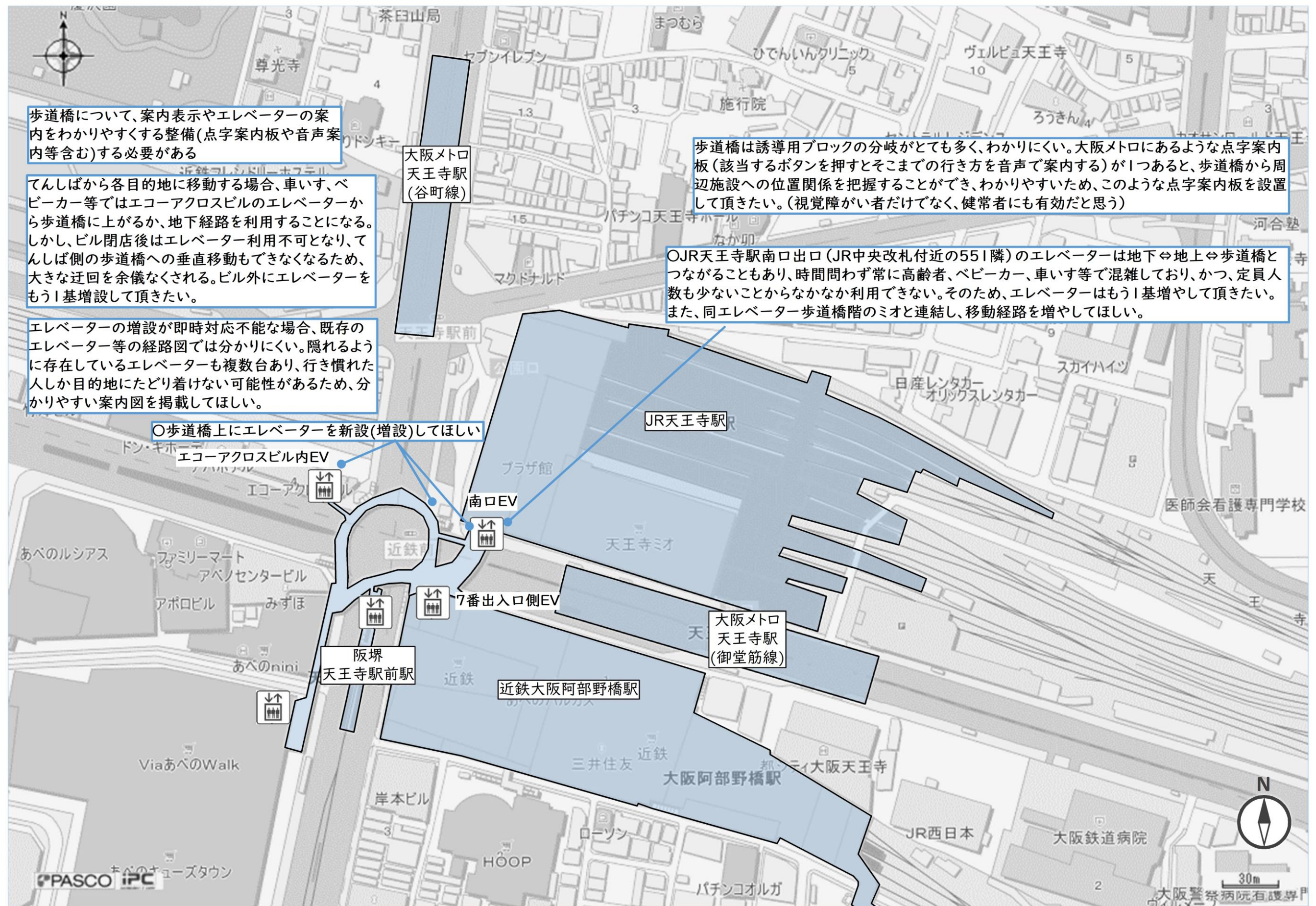


図3 阿倍野歩道橋上のわかりやすい案内およびエレベーターの増設について



付属資料 4. 大阪市交通バリアフリー基本構想(天王寺・阿倍野地区、新大阪地区、御幣島地区、大正地区、住之江公園地区)(案)に対するパブリックコメント結果一覧表(実施期間:令和6年3月25日~4月23日)

地区	意見	意見に対する対応
新大阪	トイレの多機能において介護ベッドが地下鉄のみにしか整備されていないため、100%とは言いきれないと考える。	ご意見について、大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)3頁に記載のとおり、本評価は基本構想策定時(平成16年4月)の整備基準に基づく事業の実施状況を示しています。
新大阪	主な意見に同じく大阪の玄関である新大阪で様々な利用客がいるのに、エレベーターの数が少なく狭いためスムーズな移動ができないことが多くある。増やすことの方が分散するため望ましい。	ご意見について、鉄道施設の整備等の方針(大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)37頁 6.エレベーター(2)構造・仕様(6-2-1))を踏まえ、5-4-3■鉄道施設の整備等の内容 6.エレベーターに記載のとおり、各鉄道事業者において、大型化等の検討がされております。
新大阪	車椅子利用者やベビーカー利用者、キャリーバッグの方々等もいる為、エレベーターですごく人が並び混雑しているのでは、エレベーターの増設もしくは代替方法を検討頂けるとありがたい。	
新大阪	5ページに同じく介護ベッドの増設を要望する。	ご意見について、鉄道施設の整備等の方針(大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)38頁 11.トイレ(11-1-2))を踏まえ、5-4-3■鉄道施設の整備等の内容 11.トイレに記載のとおり、各鉄道事業者において、バリアフリートイレへの大型ベットの設置の検討がされております。
新大阪	大規模駅改良時に検討と記載されているが、場所によれば今からでも広さによっては後付けも検討できるのではないかと考えられる。もし(介護ベットの)設置が困難などあれば救護室の積極的な貸出など代替の提供を早急をお願いしたいと考える。	ご意見は、鉄道事業者と共有いたします。
新大阪	いずれのことにおいても完全なる改善が困難である場合でもバリアフリー化に近づけるためにどのような取り組みをされている状況なのか心のバリアフリー面であれば人材育成をなされているかを共有する場が欲しいと希望致します。	○ご意見について、教育啓発(心のバリアフリー)の取組方針(大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)71頁)を踏まえ、5-4-3■鉄道施設の整備等の内容、5-5-3■バス車両及びタクシー車両の整備等の内容における心のバリアフリーに記載のとおり、各施設管理者(鉄道事業者、バス事業者、大阪タクシー協会)において、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、意見交換会等の開催が実施されます。 ○また、基本構想に即して実施する特定事業については、本市ホームページにて進捗状況を公表しているところです。基本構想変更後の特定事業につきましても、引き続き、進捗状況を公表予定です。
新大阪	手の短い方もいれば長くとも力が十分に入らない方もいらっしゃいますので奥ゆきのあるボタンや押す・引くのに力が必要とされる動作が困難である。	○ご意見について、基本構想の対象者及び特性は、大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)76頁から78頁に記載しております。 ○大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)11頁に記載のとおり、基本構想の変更にあたって、全地区共通の基本理念を定め、「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たち、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・安心して生き生きと暮らせる都市の実現をめざしております。
新大阪	車椅子スペースの確保はとても充実されているが駅員さんによるスペースの誘導等を協力頂きたい。(心のバリアフリー)	○ご意見は、鉄道事業者と共有いたします。 ○なお、すべての人が安心して利用できるよう、鉄道施設の整備等の方針(大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)39頁 14.心のバリアフリー(14-1))を踏まえ、5-4-3■鉄道施設の整備等の内容 14.心のバリアフリーに記載のとおり、各鉄道事業者において、職員の接遇向上や研修の実施などがされます。
新大阪	新幹線改札内のトイレは便房数も少なく列になる為、トイレの便房数を増やしてほしい。	ご意見について、大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)110頁に記載のとおり、鉄道事業者において、改札内トイレの混雑状況を踏まえ、女子トイレの増設について既に検討がされております。
新大阪	階段手すりの行き先点字の場所が分かりづらいので、改善して頂きたい。	ご意見は、鉄道事業者と共有いたします。

地区	意見	意見に対する対応
新大阪	繋がっていない点字ブロックが多数ある為、色の異なりや素材、点字ブロックのある視覚障がい者用ルートを確認して頂きたい。	○ご意見の「繋がっていない点字ブロック」について、鉄道施設の整備等の方針（大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）34頁 1. 視覚障がい者誘導用ブロック（1-1））及び道路・交差点の整備等の方針（大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）62頁 案内・誘導施設の整備 視覚障がい者誘導用ブロック（2-1））を踏まえ、管理境界部において、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れたり、遠回りになったりしないよう、施設管理者間で、連続的な敷設や敷設位置について検討がなされます。
新大阪	乗換案内について、経路図の提示があるとわかり易く、エレベーターがある場所を前もって提示して頂けるとありがたい。	○ご意見について、鉄道施設の整備等の方針（大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）35頁 3. 案内・誘導（3-1）（3-2-1））を踏まえ、5-4-3 ■鉄道施設の整備等の内容 3. 案内・誘導に記載のとおり、各鉄道事業者において、駅舎内での一貫した連続性のある案内誘導設備の設置や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などがされております。 ○また、大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）71頁 教育啓発（心のバリアフリー）取組方針を踏まえ、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、交通バリアフリーマップの作成等、情報の収集や整理、提供に努めます。
新大阪	JR 新幹線、在来線を挟んで東西の移動（駅間はそれぞれ便利になっています）東淀川区～淀川区等、「街」単位で考えるとペDESTリアンデッキなどで回遊性を高め、エレベータースロープなど車椅子等で移動しやすい方法をぜひ考えてほしい。	○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、面的・一体的なバリアフリー化を推進するために作成するものであり、大阪市新大阪地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）24頁の考え方に基づいて、新大阪地区の重点整備地区の範囲を設定しております。 ○ご意見の「ペDESTリアンデッキ等による「街」単位の回遊性向上による車椅子等での移動の確保」については、関係者と共有いたします。
天王寺・阿倍野	エレベーターの場所、移動ルート（車椅子や視・聴覚障がい者が安全・安心して利用・移動できる）をわかりやすく案内してほしい。	○ご意見について、鉄道施設の整備等の方針（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）31頁 3. 案内・誘導（3-1）（3-2-1））を踏まえ、5-4-3 ■鉄道施設の整備等の内容 3. 案内・誘導に記載のとおり、各鉄道事業者において、駅舎内での一貫した連続性のある案内誘導設備の設置や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などがされております。 ○また、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）81頁 教育啓発（心のバリアフリー）取組方針を踏まえ、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、交通バリアフリーマップの作成等、情報の収集や整理、提供に努めます。
天王寺・阿倍野	主要各駅に大型スーツケースをもった観光客等が増え、車椅子ユーザーも含めエレベーターの順番待ちが多くなっている。メトロ車内にも持ち込まれ、ドア付近に立たれると乗降の妨げにもなっている。 車椅子用スペースが占有されていることもある。 万博もあり、京都でも問題になっているオーバーツーリズムも含め、バリアフリーのための対策や啓発を進めてほしい。	ご意見について、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）81頁 教育啓発（心のバリアフリー）取組方針を踏まえ、5-4-3 ■鉄道施設の整備等の方針及び5-5-3 ■バス車両の整備等の内容における、心のバリアフリーに記載のとおり、各施設管理者（鉄道事業者、バス事業者）において、一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促すよう、エレベーターや優先席の適切な利用等についての車内放送や画像掲出を実施するなど、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動が実施されます。

地区	意見	意見に対する対応
大正	駅周辺の飲食店、商業施設を可能な限り車椅子（単身）で入店できるようにしてほしい。	ご意見について、大阪市大正地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）63頁に記載のとおり、本市においては、高齢者、障がい者をはじめすべての市民が、民間建築物を安全かつ快適に利用することができるよう、関係法令の基準へ適合させることと併せて、「大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱」に基づき事前協議を行うなど、民間施設のバリアフリー化の推進に取り組んでいます。
住之江公園	エレベーター増設と、幅の改良をしてほしい。 現状では狭く、自走式車椅子でも使用しやすい広さが必要です。	ご意見について、大阪市住之江公園地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）41頁に記載のとおり、住之江公園駅（南港ポートタウン線）のエレベーターにつきましては、土地や構造の都合上、11人乗りで整備がされております。
住之江公園	南海 堺方面－堺東方面が別々 駅まで距離が遠い。 車椅子（自走）ユーザーの立場からの意見です。	ご意見については、本構想とは直接関係しない内容であるため、バス停留所の施設管理者に情報提供いたします。