

大阪市 新大阪地区
交通バリアフリー基本構想

令和 6 (2024) 年6月

目次

1. 大阪市交通バリアフリー基本構想変更の背景と経緯	1
1-1 バリアフリー法とは	1
1-2 バリアフリー基本構想とは	1
1-3 基本構想の策定経過	3
1-4 重点整備地区におけるバリアフリー整備の実施状況	3
1-5 今回の変更の趣旨	10
1-6 基本構想の位置づけ	10
2. 大阪市交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方	11
2-1 基本理念[全地区共通]	11
2-2 基本方針[全地区共通]	13
2-3 計画期間	14
2-4 地区の概要	15
2-5 地区のバリアフリー化方針	19
3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方	21
3-1 重点整備地区選定の考え方	22
3-2 重点整備地区の区域設定の考え方	23
3-3 地区における重点整備地区の区域設定	24
4. 生活関連施設及び経路設定の考え方	26
4-1 生活関連施設設定	26
4-2 生活関連経路設定	28
4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)	30
5. 整備等の方針・内容	31
5-1 基本構想の枠組み	31
5-2 変更の視点や考え方	32
5-3 整備区分と時期	32
5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容	33
5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容	52
5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容	61
5-7 建築物・都市公園の整備方針	69
6. 心のバリアフリーの推進	70
6-1 教育啓発事業の位置づけ	70
6-2 教育啓発事業の取組方針	71
6-3 教育啓発事業の取組内容	72

7. 基本構想の推進及び継続的な改善	74
参考資料1:基本構想における対象者及び特性.....	76
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	79
参考資料3:乗り換え経路図	93

《資料編》

付属資料 1. 新大阪地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯	94
付属資料 2. 新大阪地区ワークショップの開催概要	95
付属資料 3.新大阪地区ワークショップ等における主な意見と対応状況	98
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.....	117

1. 大阪市交通バリアフリー基本構想変更の背景と経緯

1-1 バリアフリー法とは

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、「バリアフリー法」という。）は、高齢者や障がい者などの自立した日常生活や社会生活を確保するため、旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対して、新設・改良時のバリアフリー化基準への適合義務や既存施設への基準適合の努力義務を定めています。

1-2 バリアフリー基本構想とは

バリアフリー基本構想は、バリアフリー法第 25 条に基づき、旅客施設の周辺地区など、高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区（重点整備地区）において、旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成する構想です。施設が集積する地区において、面的・一体的なバリアフリー化を推進することをねらいとしたものです。バリアフリー基本構想では、重点整備地区、生活関連施設、生活関連経路及び特定事業を定めます。

「移動等円滑化基本構想」（バリアフリー基本構想）

- ・市町村は、移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想を作成するよう努めるものとする。（バリアフリー法第 25 条）

「重点整備地区」

- ・生活関連施設が概ね3以上所在し、かつ、当該施設を利用する相当数の高齢者、障がい者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われることが見込まれる地区であり、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進する必要があると認められる地区（バリアフリー法第 2 条）

「生活関連施設」

- ・高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設（バリアフリー法第 2 条）

「生活関連経路」

- ・生活関連施設間を結ぶ経路（バリアフリー法第 2 条）

「特定事業」

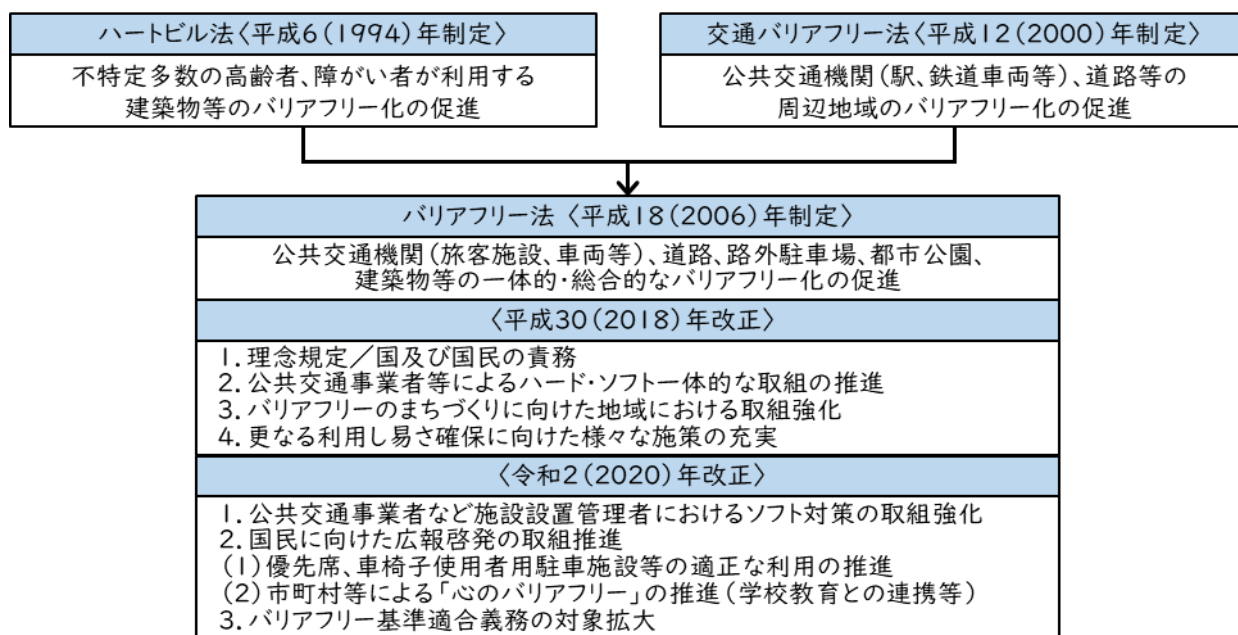
- ・生活関連施設、生活関連経路等のバリアフリー化を具体化するもの（バリアフリー法第 2 条）

(参考) バリアフリーに関する法令の経過

平成 6 (1994) 年に建築物のバリアフリー化方策を定める『高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律』(以下、「ハートビル法」という。)、平成 12 (2000) 年に旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化方策を定める『高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律』(以下、「交通バリアフリー法」という。)が制定されました。

平成 18 (2006) 年には、総合的なバリアフリー施策推進を目的として、「ハートビル法」「交通バリアフリー法」を統合拡充した「バリアフリー法」が制定され、公共交通機関や道路、路外駐車場、都市公園、建築物等の一体的・総合的なバリアフリー化の促進が可能となり、平成 30 (2018) 年と令和 2 (2020) 年には、バリアフリー法が改正され、共生社会や一億総活躍社会の実現に向け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等の強化が示されました。また、市町村が基本構想を作成した場合、概ね5年ごとに、事業の実施状況の調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要に応じて基本構想を変更する点について規定されました。

■法令制定の過程



「バリアフリー法改正の背景」

- ・東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機とした共生社会の実現、高齢者、障がい者等も含んだ一億総活躍社会の実現の必要性
- ・平成30(2018)年12月のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行や東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化する必要性

1-3 基本構想の策定経過

本市では、平成12(2000)年に施行された交通バリアフリー法に基づき、平成15(2003)年から平成18(2006)年にかけて、「新大阪地区」を含む市内の主要な駅を中心に25地区において「大阪市交通バリアフリー基本構想」(以下、「基本構想」という。)を次のとおり策定しています。

第1次 基本構想策定地区〈平成15(2003)年4月策定〉3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野
第2次 基本構想策定地区〈平成16(2004)年4月策定〉12地区 京橋、鶴橋、南森町・大阪天満宮、天満橋、北浜、淀屋橋、新大阪、新今宮、日本橋、上本町・谷町九丁目、弁天町、海老江・野田阪神
第3次 基本構想策定地区〈平成17(2005)年4月、平成18(2006)年4月策定〉10地区 西九条、関目、放出、喜連瓜破、御幣島、我孫子町、大正、住之江公園、コスモスクエア、駒川中野

1-4 重点整備地区におけるバリアフリー整備の実施状況

(1) 特定事業の実施状況

本市では、平成12年に施行された交通バリアフリー法に基づき、平成15年4月から平成18年4月にかけて、「新大阪地区」を含む市内の主要な駅を中心に25地区において基本構想を策定し、駅舎や駅周辺の主要な施設に至る道路等の重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進してきました。

これまで、基本構想により各事業者に対してバリアフリー化整備が義務付けられた特定事業(公共交通(駅舎、鉄道車両)、道路、交通安全(交差点))について、進捗状況を毎年把握し、公表してきたところでありますが、このたび、特定事業を中心に新大阪地区基本構想に掲げられたバリアフリー化整備の実施等について、調査、分析及び評価を行いました。

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

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

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

評価の時点は、令和3年3月末時点の事業の進捗状況です。

■駅舎の進捗状況及び評価

駅舎(対象:3 駅※₁)の整備内容及び進捗状況は次のとおりです。

[上段:整備駅数 中段:整備駅の割合 下段:評価]

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
1	視覚障がい者 誘導用ブロック	車両の乗降口から公共通路までの 移動動線上に敷設	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 駅 100% A
2	音案内	視覚障がい者誘導用ブロックの 敷設位置に合わせ、音案内の提 供を検討※ ₂	1 駅 33% —	1 駅 33% —	1 駅 33% —
3	案内・誘導	駅舎内での一貫した連続性のある 案内・誘導及び乗り換えや周 辺施設等への案内に努める	1 駅 33% E	2 駅 67% E	3 駅 100% A
		異常時に改札付近等で掲示を 行う	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
4	券売機	車いす使用者に配慮した蹴込み の構造等の検討。それ以外の細 部の仕様は更新時期等に合わ せ整備に努める※ ₂	1 駅 33% —	3 駅 100% —	3 駅 100% —
5	改札口	拡幅改札口の設置	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
6	エレベーター	ホームから公共用通路まで1以 上の経路の確保	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		乗り換え経路の確保	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で 表示	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるよ うに配慮する	1 駅 33% E	2 駅 67% D	3 駅 100% A
8	ホームにおける 列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する 情報を文字及び音案内で提供	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 駅 100% A

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

※1 特定事業計画の進捗状況の報告駅別で集計。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3駅において整備済み（評価 A）となっているものは、目標年である平成 23（2011）年3月末時点で 12 事業だったものが、令和3（2021）年3月末時点では 15 事業となっています。

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

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

■道路の進捗状況及び評価

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

[上段:整備延長※² 中段:整備率 下段:評価]

	地区名	主要な経路の延長	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
10	新大阪	4.39 km	0.66 km 15% E	3.47 km 79% C	3.71 km 85% C

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

※2 視覚障がい者誘導用ブロックの設置延長

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

現在、主要な経路のうち未整備となっている区間には、新大阪駅駅前広場のように再開発と合わせた整備が必要となるものや、歩道がないため視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を行うことができないものなどがあります。

■交差点の進捗状況及び評価

基本構想における主要な経路を対象とした整備内容は主に次のとおりで、継続的に実施する違法駐車等を防止するための事業を除き、平成23(2011)年3月末までに全ての整備が完了しています。なお、違法駐車行為の防止に係る事業については、警察官の取締り活動に加え、駐車監視員による放置車両の確認事務を行うなど、継続的に行っています。

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

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

(2) 市民・当事者から見たバリアフリー整備の現状

新大阪地区では現地確認も含めたワークショップを実施し、当事者の方々から意見を聴取しました。前述(1)特定事業の実施状況に基づいた整備の他、JR 北口や新阪急ビルの整備、大阪メトロ御堂筋線北側部分のリニューアルにより、基本構想を作成した当時(平成 16(2004)年 4 月時点)に比べバリアフリー化が図られているとの一方で、バリアフリー整備に係る課題について、次のとおりご意見をいただいております。(詳しくは付属資料 3 を参照)

■駅舎に関する事項

項目	主な意見
1.視覚障がい者誘導用ブロック	○生活関連経路(デッキ含む)や乗り換え経路の誘導用ブロックについて、途切れている箇所があるため、連続性を確保してほしい。 ○JR 在来線・新幹線共に、誘導用ブロックはトイレ手前の触知案内図までは敷設されているが、多機能トイレ含め、トイレ入口までつながっていない。
3.案内・誘導	○乗り換え経路や垂直移動経路の案内をわかりやすくしてほしい。 ○エレベーターの行先について、各階はどこにつながるか、他社線への乗換情報も含めて、横扉やボタン等に表示すべき。 ○全ての案内表示に共通するが、エレベータ表示など天井付近に非常に小さな表示でしかないため、車いす目線から分かるように、壁・柱・床を使って、また、サイン表示板の大きさをもっと大きくする、掲載する情報を絞るなど、雑踏の中でもひと目で分かるような案内表示をお願いしたい。 ○JR 新大阪駅南改札を出てすぐのエレベーターの案内(赤色看板)は壁を利用しており、わかりやすい。 ○大阪メトロ南改札[無人改札]について、改札内外にインターホンはあるが、そこまでの誘導用ブロックがない。呼び出しインターホンの場所がどこにあるか分かりやすくしてほしい。(呼び出しボタンの位置がわかりにくい。点字表記が無い。音響案内の間隔が長い。)また、エレベーターがないという案内はあるが、どの改札に回ればよいか案内表示をしてほしい。
6.エレベーター	○かなり人の行き来が多く、垂直移動をするエレベーターは非常に重要である。現在、JR 側は 2 箇所しかないが、大変混雑しており、せめてあと 1 箇所増やしてほしい。 ○大阪メトロ 御堂筋線の南改札は現在エレベーターがなく(階段のみ)、しかも無人改札である。この方面に用事がある場合は、西中島南方や他の改札から大迂回をしなければならないため、エレベーターの設置を検討してほしい。 ○新大阪駅北側には、メトロ側と新大阪阪急ビル側の 2 基しかエレベーターがなく、大変混雑している(待ち時間が長い)。そのため、大型化もしくは増設をしてほしい。
7.階段	○JR 東口階段について、手すりの形状がかなり古いため持ちにくく、掴めるようなタイプの手すりにしてほしい。また、踊り場部には手すりが連続しておらず、階段の最終段のところで急に途切れており、とても恐怖。そのため、今のガイドラインに沿った手すりにし、階段最終端部は水平部分を作してほしい。 ○JR 中央改札につながる階段について、手すりの点字表記が“2 階正面出口”とあり、不適切である。 ○JR 東口階段について、手すりの点字表記がおかしい。矢印の向きにどこに向かうか

項目	主な意見
	の表示があるべきで、上り下りの文字があると混乱する。 ○JR 中央口改札側と繋がる大階段について、階段の手すりの点字が上りはあるが下り(右側)がない、せめて右側を重点的に整備してほしい。
11.トイレ	○JR 駅構内のトイレの数が少ない、おむつ替えの場所を増やしてほしい。また、これらあわせて、トイレのマークを大きくしてほしい。 ○介護用ベッドがメトロ側にしかないため、JR 在来線・新幹線側にも安全に使える多目的シートがあるトイレが増えることが望ましい。 ○新幹線改札内のトイレは、女子トイレ前で何十人も人が並んでおり、並ぶことが常態化している。乗降客数にふさわしい WC の数の整備が必要であり、男女比を見直し、機能分散を今後は目指して頂きたい。機能分散は、オールジェンダートイレ、男女共用の車いすトイレ、一般トイレへの簡易車いす便房、ベビーカーなどの対応ができる広めトイレの整備など充実を図るべき。 ○大阪メトロ改札内の多機能トイレは、男女別のトイレから独立して2カ所あり、性別を問わないものであるため、利用しやすい。また、大型ベッド(介護用ベッド)があるのはいい点である。 ○新幹線改札内の多機能トイレの表示がバイナリー(多目的・多機能トイレが緑色(男女別ではないという意味))ではないところは良い。また、一般の男性・女性トイレ共にベビーチェアが設置されており、良い点である。
その他	○全体的にこの10~20年広がったエリアに EV など一応バリアフリーにはなっているが、表示が不十分のため、せっかくの EV が活かされていない。案内誘導や誘導用ブロックなど比較的簡単に改善できることも多い。 ○新幹線改札内も在来線改札内トイレも授乳室があるのは良い。

■道路・交差点に関する事項

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

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

1-5 今回の変更の趣旨

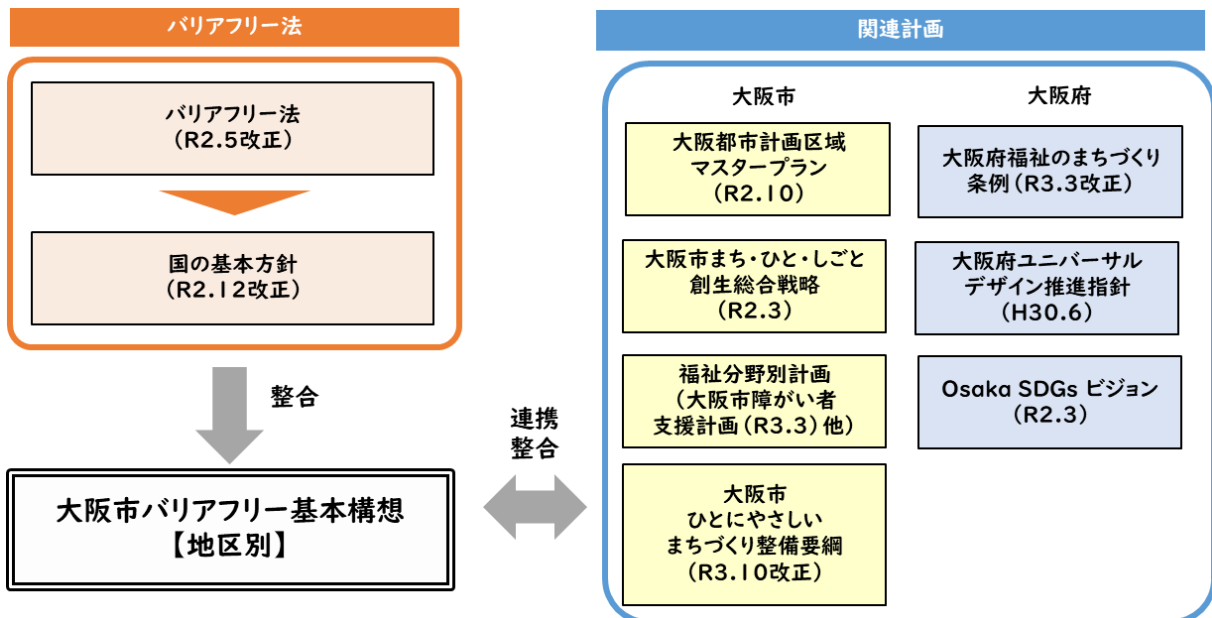
前述のとおり、作成した当時の基本構想(平成16(2004)年4月時点)に基づき、重点整備地区のバリアフリー化が着実に進展する中、新大阪地区の土地利用の変化や社会状況の変化、市民・当事者等の意見などを踏まえた基本構想の変更が必要となっています。

1-6 基本構想の位置づけ

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

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

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



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

2. 大阪市交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方

2-1 基本理念[全地区共通]

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

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

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

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

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

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

「来訪者を含むすべての人」(基本構想における対象者)

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

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

性的指向・性自認・性表現・性的特徴

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

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

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

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

出典:交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

2-2 基本方針[全地区共通]

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

基本方針① 各地区の特性に応じた面的なバリアフリー化の継続的な推進

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

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。

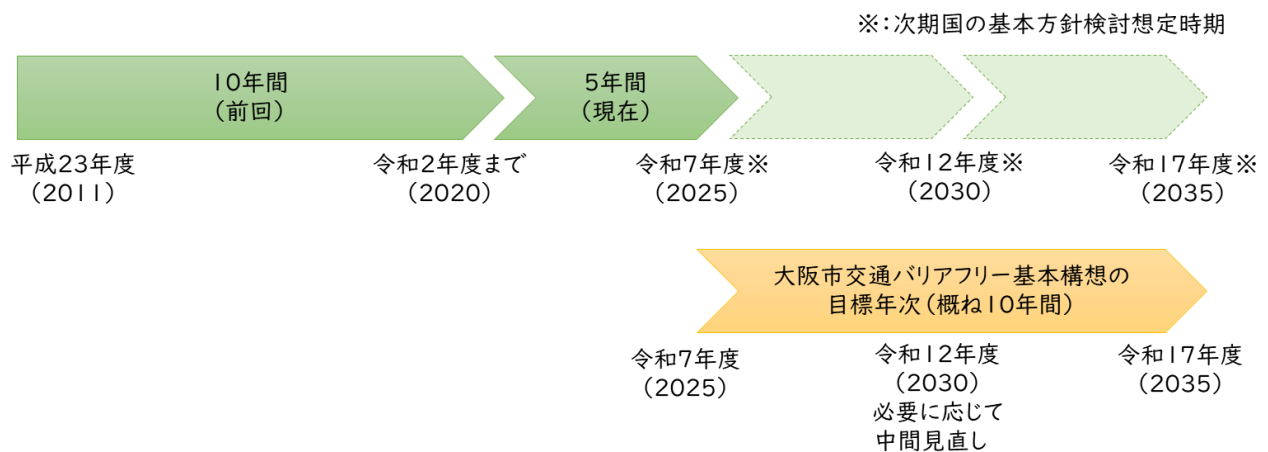
行政、公共交通事業者、交通管理者等の関係機関や市民・当事者等が、適切な役割分担のもと連携・協働しバリアフリー化の推進を図ります。ニア・イズ・ベターの観点から、重点整備地区ごとの市民・当事者等の意見を最も尊重することとします。

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

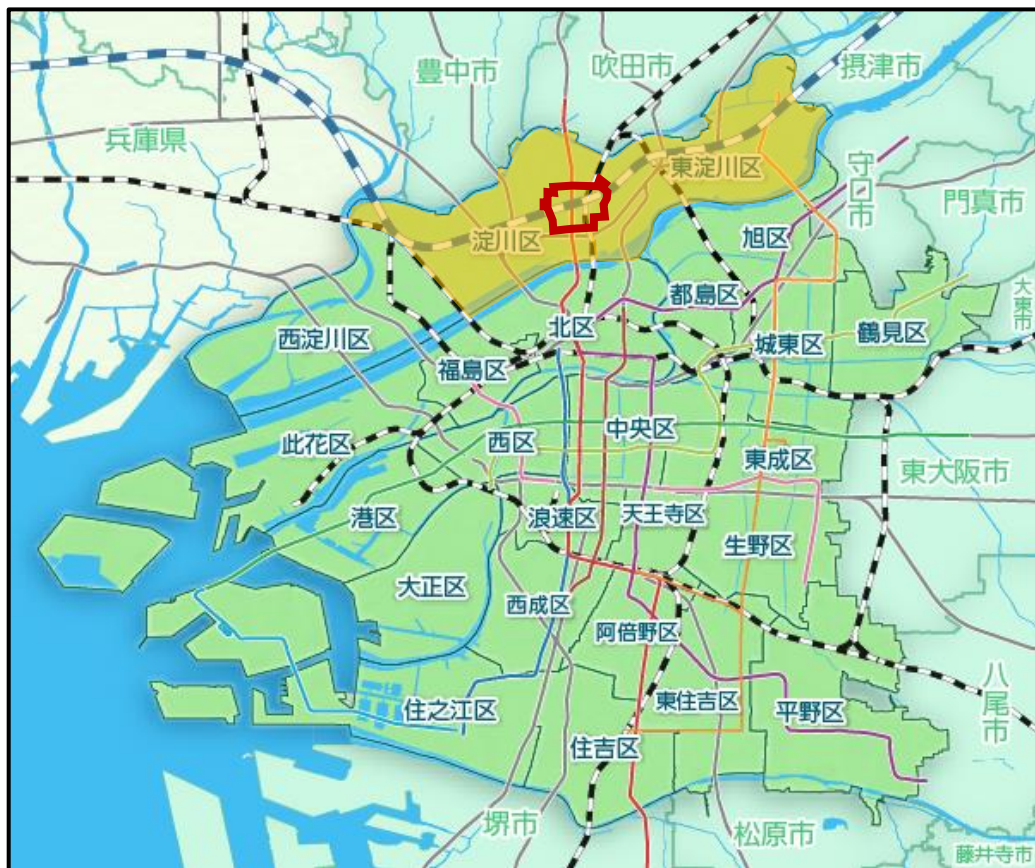
(1) 地区の概要

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

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

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

新大阪地区の位置



(2) 鉄道施設

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

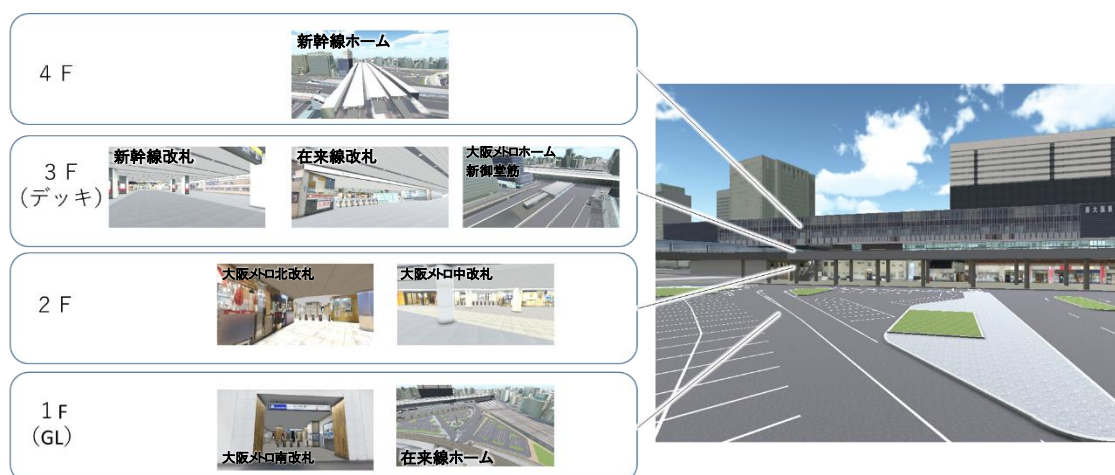
駅の構造としては、立体的にはJRや大阪メトロ、新幹線のホームや改札のレベルが地上レベルから4階レベルまでの4層に分散しています。駅周辺は、平面的には、新幹線及びそれと交差する JR 在来線や新御堂筋により、駅を中心に概ね6つのブロックに分かれている状況です。

鉄道駅乗降客数

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

※新型コロナウイルス感染症拡大前の数値

○新大阪駅の構造（主な内容）

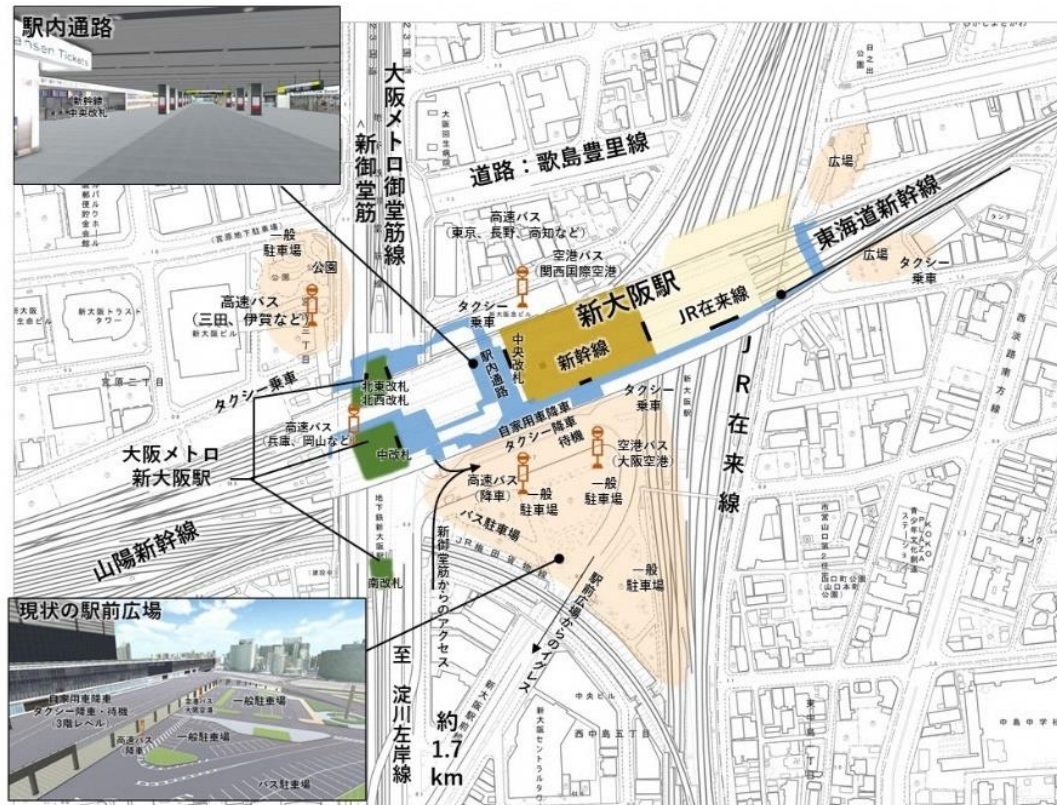


新大阪駅の立体的な構造（主なもの）	
4F	新幹線のホーム
3F	新幹線・在来線の改札、駅内通路（南北、東西）、駅前広場のタクシー等の乗降空間、新御堂筋（高架道路）、大阪メトロのホーム
2F	大阪メトロ改札（北口、中央口）
1F	JR在来線のホーム、大阪メトロ改札（南口）、駐車場、高速バス

出典：新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり方針 2022

(3) 交通結節施設

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



出典：新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり方針 2022

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

※R5.3時点で運休中

2-5 地区のバリアフリー化方針

(1) バリアフリー化整備の背景

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

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

一方、近年、障害者権利条約をはじめとする関連法制の整備に加え、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等を契機として、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、全ての利用者に利用しやすい環境整備が求められています。

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

(2) 現状の主な課題

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

① 駅舎に関する事項

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関すること

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

■社会状況の変化等に応じた取組に関すること

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

② 道路・交差点に関する事項

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関すること

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

(3) 地区のバリアフリー化方針

これらの課題を踏まえ、前述の 2-2 基本方針[全地区共通]の基本方針①「各地区の特性や土地利用状況、整備の進捗状況を踏まえたバリアフリー化の継続的な推進」に沿った新大阪地区のバリアフリー化方針を次のように考えます。

方針 1 駅・乗り換え経路等におけるバリアフリー化の推進

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

方針 2 駅と主要な施設を結ぶ経路のバリアフリー化の推進

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

3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方

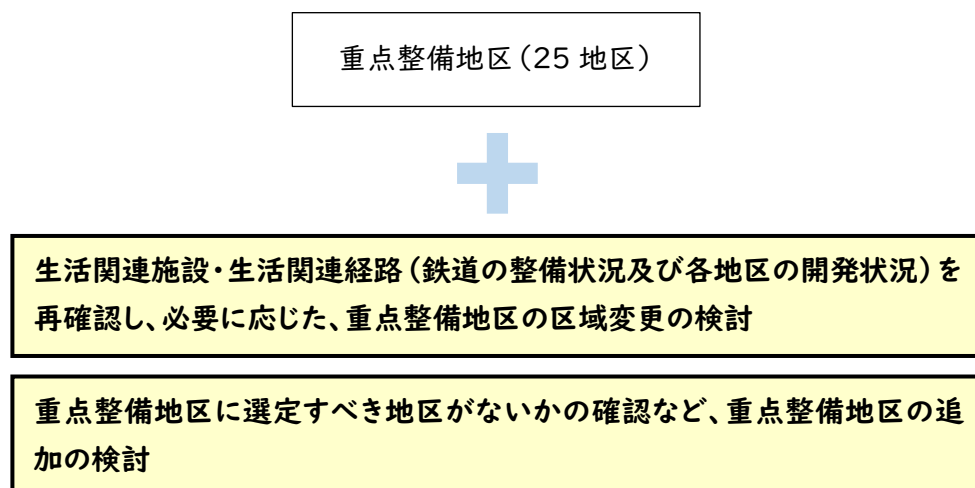
各重点整備地区では、特定事業の進捗率は100%に到達しておらず、また、完了事業についても、適切な維持管理とともに、バリアフリー法の改正等を踏まえ、更なる整備の推進が必要となります。

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

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

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

また、重点整備地区の追加については、今後継続的に検討を行います。



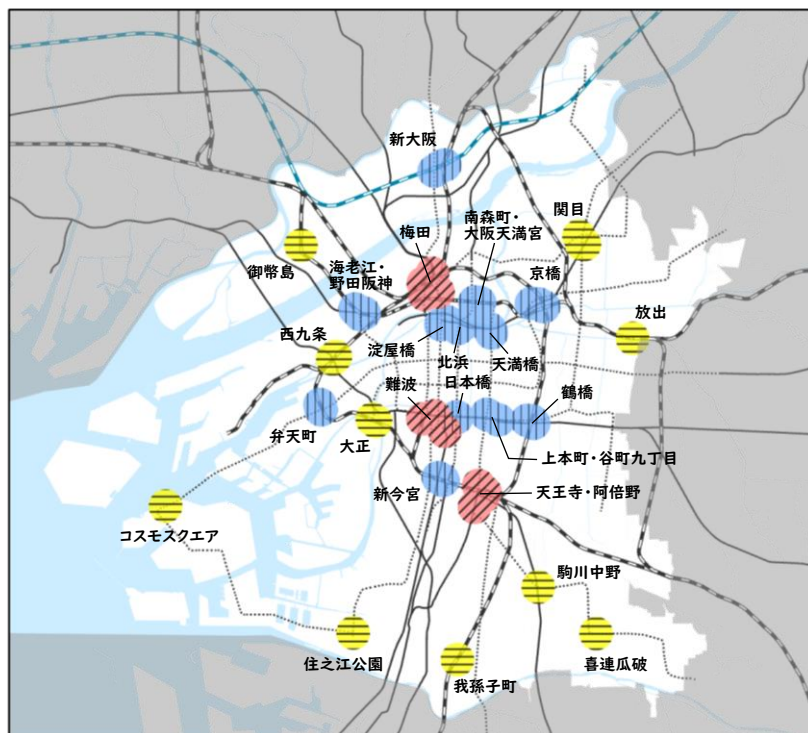
3-1 重点整備地区選定の考え方

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。

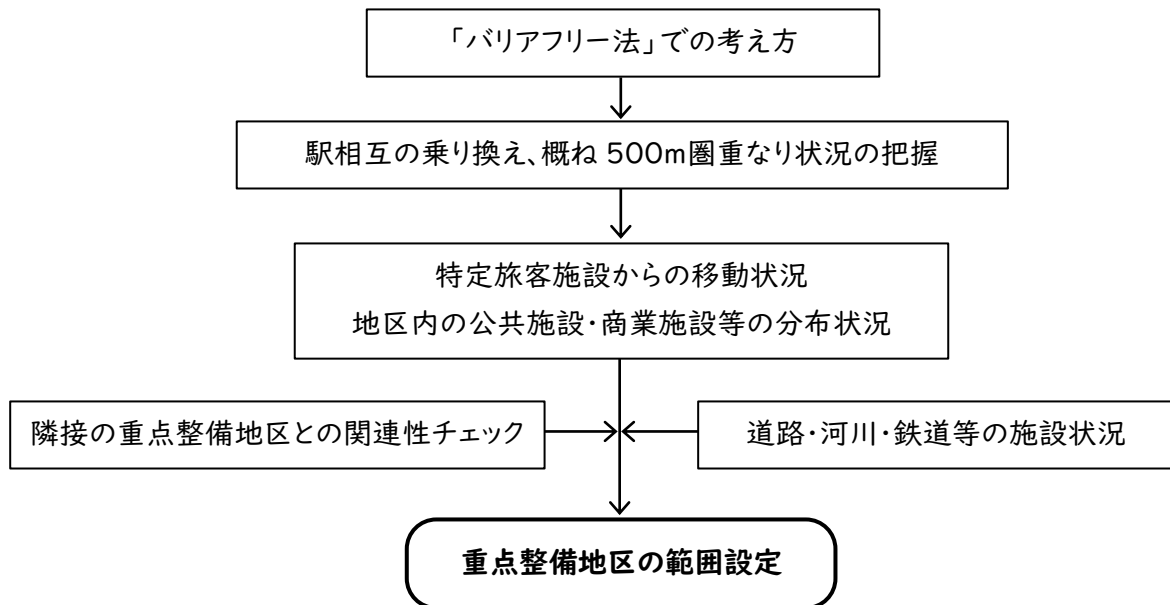
基本構想策定地区		選定理由
 3地区	第1次<平成15(2003)年4月策定>3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野	- 乗降客数の上位3地区 4駅以上が集中し、交通機関相互の乗り継ぎが多い駅を選定
 12地区	第2次<平成16(2004)年4月策定>12地区 京橋、鶴橋、南森町・大阪天満宮、天満橋、北浜、淀屋橋、新大阪、新今宮、日本橋、上本町・谷町九丁目、弁天町、海老江・野田阪神	乗降客数が10万人以上で、他社線乗り換えの多い駅を選定
 10地区	第3次<平成17(2005)年4月、平成18(2006)年4月策定>10地区 西九条、関目、放出、喜連瓜破、御幣島、我孫子町、大正、住之江公園、コスモスクエア、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、本市では、複数の駅が集中していることから、駅相互の乗り換え状況及び徒歩で移動できる距離を想定して各駅から概ね 500m 圏の重なり状況、また、駅周辺の公共施設及び商業施設の分布状況やそれらへ至る移動経路の状況を考えながら、道路・河川・鉄道などで設定しています。



3-3 地区における重点整備地区の区域設定

新大阪地区では、以下の考え方に基づいて、面積約 132ha の区域を重点整備地区として設定します。

(1) 駅を中心とした概ね 500 m 圏の範囲

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

(2) 高齢者、障がい者等をはじめ多くの人々が利用する施設を含む範囲

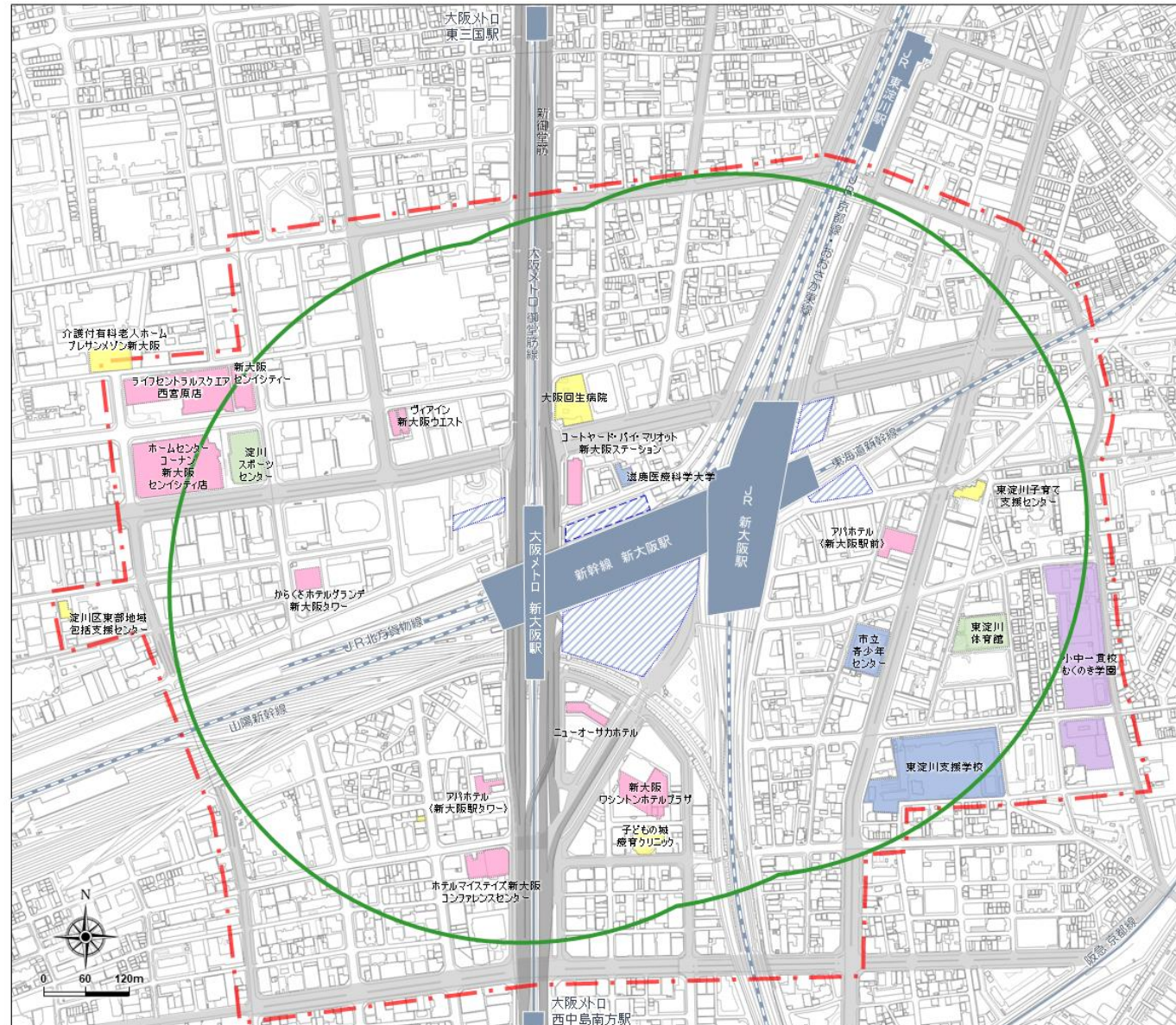
淀川スポーツセンター、新大阪センシティ、大阪回生病院、子どもの城療育クリニック、淀川区東部地域包括支援センター、東淀川子育て支援センター、市立青少年センター、東淀川支援学校等、高齢者・障がい者等をはじめ多くの人々が利用する施設を含む範囲を重点整備地区に位置づけます。

(3) 大阪市の広域的な玄関口であり、交通結節施設が集積している範囲

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

重点整備地区(面積約132ha)

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



4. 生活関連施設及び経路設定の考え方

4-1 生活関連施設設定

生活関連施設の設定の考え方については、次のとおりとします。

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

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

生活関連施設一覧

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

区分		生活関連施設一覧
旅客施設		JR 東海（東海道・山陽新幹線）新大阪駅
		JR 西日本（東海道線）新大阪駅
		大阪メトロ（御堂筋線）新大阪駅
官公庁等施設	官公庁施設	-
	郵便局、銀行	-
教育・文化施設	教育施設	東淀川支援学校
		滋慶医療科学大学
	文化施設	市立青少年センター
医療・福祉施設	医療施設	子どもの城療育クリニック
		大阪回生病院
	福祉施設	東淀川子育て支援センター
		淀川区東部地域包括支援センター
		介護付有料老人ホームプレサンプラザ新大阪
商業施設		新大阪センシティ
		ライフセントラルスクエア西宮原店
		ホームセンターコーナン新大阪センシティ店
宿泊施設		コートヤード・バイ・マリオット新大阪ステーション
		アパホテル〈新大阪駅前〉
		新大阪ワシントンホテルプラザ
		ヴィアイン新大阪ウエスト
		アパホテル〈新大阪駅タワー〉
		ホテルマイステイズ新大阪コンファレンスセンター
		からくさホテルグランデ新大阪タワー
		ニューオーサカホテル
公園・運動施設	公園	-
	運動施設	淀川スポーツセンター
		東淀川体育館
その他の施設	その他	小中一貫校むくのき学園

4-2 生活関連経路設定

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

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

(1) 生活関連経路

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

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

(2) 鉄道駅乗り換え経路

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

生活関連経路

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

鉄道駅乗り換え経路（※参考資料3参照）

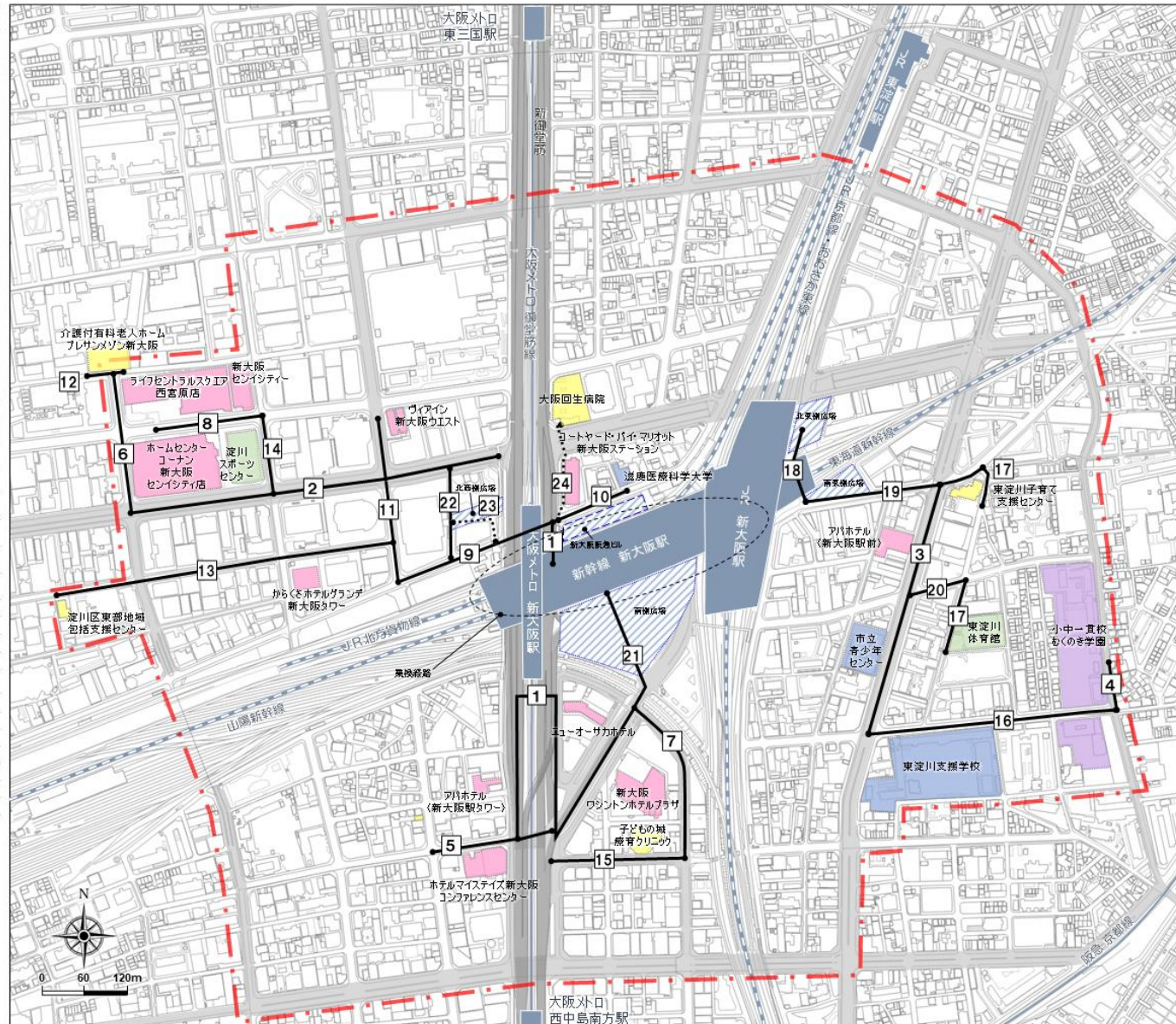
番号	路線名
A	御堂筋線中改札～新幹線南口～在来線東出入口
B	御堂筋線北東改札～新幹線中央口

4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)

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

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

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



5. 整備等の方針・内容

5-1 基本構想の枠組み

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

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

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

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

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

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

移動等円滑化に関する整備方針を示す：建築物、都市公園

5-2 変更の視点や考え方

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

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

なお、変更にあたっての新たな視点は次のとおりです。

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

5-3 整備区分と時期

整備区分は次のとおりです。

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

整備時期は次のとおりです。

前期:令和12(2030)年までに整備

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

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

5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容

5-4-1 はじめに

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

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

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

■令和3（2021）年3月末時点で未整備となっていた事業

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

5-4-2 整備等の方針

■鉄道施設の整備等の方針

◇：一部駅とは、駅ごとに整備の必要性を含めて整備・検討を行うもの

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

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

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

※:乗車券等販売所を設置している駅を対象とする。

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	6.エレベーター	□(6-1-1) エレベーターによるホーム～コンコース階～公共用通路の経路を1以上確保する。隣接する施設のエレベーターを経路とする場合には、当該路線の営業時間内において常時利用できるものとする。
	(1)経路の確保	□(6-1-2) 公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって主たる通行の用に供するものと当該公共用通路と当該車両等の乗降口との間に係る移動等円滑化された経路が異なる場合は、これらの経路の長さの差は、できる限り小さくなるよう努める。
	(2)構造・仕様	◇(6-1-3) 大規模駅においては、迂回による過度な負担が生じないよう、移動等円滑化された経路の複数化について検討する。
		□(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。
	(3)乗り換え経路の確保	□(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。
	(4)代替措置	□(6-3-1) 民間施設の既存エレベーターの活用の推進など、多様な手法により、他路線(自社線、他社線)との乗り換え経路を確保するものとし、案内・誘導サインの表示内容の共通化及び連続性について検討する。活用の際して、当該路線の電車の始発から終電までの運行に対応できる時間内において常時利用できることが望ましい。なお、乗り換え経路の確保にあたって、可能な限り遠回りにならないよう努める。
		□(6-4-1) 工事等の実施により移動等円滑化された経路が遮断される場合には、その内容や迂回経路等について案内掲示等により周知し、誘導サイン・位置サインはその期間中の経路・設備を示すこととする。 また、移動等円滑化された経路が分断される場合は、移動のやり直しが行われないような位置においてエレベーター等の経路への迂回路を掲示する。ただし、工事範囲などにより困難な場合は、代替的な段差解消措置等の対策を講ずるよう配慮する。
	7.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)
駅舎	8. ホームにおける列車の案内	□(8-1) ホームにおいて、列車の行先・接近・出発に関する情報を文字および音声や音響により提供するための設備を設置する。また、よりわかりやすい情報提供の手法(※)について検討する。 □(8-2) 車椅子使用者が、円滑に列車内の車椅子スペースを利用できるよう、鉄道駅の適切な場所において、列車に設けられる車椅子スペースに通ずる旅客用乗降口が停止するプラットホーム上の位置を表示する。ただし、当該プラットホーム上の位置が一定していない場合は、この限りでない。
	9. 車両とホームとの隙間・段差 (1) ホーム構造・車両構造	□(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。
	(2) 渡り板	□(9-2-1) 車椅子使用者の円滑な乗降のために十分な長さ、幅及び強度を有する設備を備え、適切な対応を行う。
	10. ホームにおける安全対策	◇(10-1) 視覚障がい者等の転落等を防止するため、利用者数や転落事故の状況等を考慮し、ホームドア又は可動式ホーム柵を設置する。 □(10-2) 車両の運用やプラットホームの構造等の理由により、ホームドア又は可動式ホーム柵の設置が困難な場合には、JIS 規格に適合した内方線付き点状ブロックその他の視覚障がい者の転落を防止するための設備を設ける。 □(10-3) 線路側以外のプラットホーム両端に、利用者の転落を防止する柵を設置する。
	11. トイレ	□(11-1-1) 個別機能を備えた便房や複数の機能を備えた便房等のあるバリアフリースイートイレ(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)
駅舎	12. 休憩設備	□(12-1) 旅客の円滑な流動に支障を及ぼさない範囲内で、ホームやコンコース等の可能な場所にベンチ等の休憩設備を設ける。 □(12-2) ベンチ等の休憩設備には優先席の設置に努める。また、その付近に、当該優先席等を利用することができる者を表示する標識を設ける。 ◇(12-3) 大規模な旅客施設においては、長距離移動や人混み、音や光などの環境に配慮し、乳幼児連れの旅客のための施設や、カームダウン/クールダウンスペースの設置について検討する。
その他	13. 情報提供	□(13-1) 障がい等の特性に応じた利用者への適切な情報提供に努める(情報提供のアクセシビリティ確保に向けた取組等の実施)。 □(13-2) 異常時に、改札付近をはじめ、エレベーターや車両内等において、全ての人に必要な情報をわかりやすく提供するため、視覚や聴覚、触覚の複数の手段を用いて、可能な限り全ての人が同一の内容の情報を同一の時点において取得することができるように努める。 □(13-3) 駅長室や総合案内所等で、介助を含む充実した案内・誘導サービスの提供に努める。また、窓口等で障がいのある方の障がいの特性に応じたコミュニケーション手段(筆談、読み上げなど)で対応する等、積極的に合理的配慮の提供に努める。(3-5の再掲) □(13-4) 上記情報提供に関する手段や内容等について、協議会において、好事例を共有するなど、継続的に検討する。
	14. 心のバリアフリー	□(14-1) すべての人が安心して利用できるよう、また、バリアフリー設備の機能を十分発揮させるため、係員・乗務員等の施設・設備の操作方法や接遇方法の習得に努め、施設・設備の使用・操作や接遇等の必要な人的対応を適切に実施する。 □(14-2) 職員への研修・教育においては、当事者参加のうえで実施することが望ましい。 □(14-3) 移動等円滑化整備に関する利用者理解と協力の促進に取り組む。
	15. その他	□(15-1) デジタルサイネージを設置する場合、発色による誘導用ブロックの視認性の悪化や通行者への過剰な刺激とならないよう、輝度・彩度・切り替わり速度・音量等に配慮する。

5-4-3 地区における整備等の内容

■鉄道施設の整備等の内容

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

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

○：関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		◇移動等円滑化のための主要な設備の配置を音、点字等により示す案内板等を設置し、当該設備の設置を音声等により知らせる案内設備の設置[対象:無人駅、無人改札(時間帯無人含む)]	対象外	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	—	維持更新
		□精算機の構造や仕様を、障がいのある方が使用できるものとするよう検討	機蹴込み・インターフォンを整備済み	—	—
		□障がいの特性に応じた操作性を確保し、遠隔対応型等、双方向のコミュニケーションが可能な仕様の券売機等の設置を検討	みどりの窓口にて対応	—	—
	5.拡幅改札口の設置	□拡幅改札口の設置	整備済み	—	維持更新
	6.エレベーター	□ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済み	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	整備済み	—	維持更新
		◇ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討[対象:大規模駅]	正面口、東口に整備済	—	—
		□大型化等の検討	大規模改良時に検討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	点字表示の検討 (東口階段、中央口階段)	—	○
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済み	—	維持更新

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	8.ホームに おける列 車の案 内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	発車標・自動放送を整備済み	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	未整備。異なる形式の車両の運用があるため。	—	—
	9.車両とホームとの 隙間・段差	□隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討	継続検討	—	○
		□構造上の理由によりプラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	喚起表示等を整備済み	—	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	配備済み	—	継続実施
	10.ホーム における安全 対策	◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	未整備	—	—
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	整備済み	—	維持更新
		□線路側外のプラットホーム両端に転落防止柵を設置	整備済み	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済み	—	維持更新
		□バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	大規模改良時に検討	—	○
		◇バリアフリートイレの機能の分散化の検討	ベビーチェア等を整備済み	—	—
	12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	整備済み	—	維持更新
		◇授乳室等やカームダウン/クールダウンスペースの設置の検討	大規模改良時に検討 (授乳室は整備済み)	—	○

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
その他	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等の開催		○(教育啓発※)

●:特定事業、○:関連事業

新大阪駅(JR 東海)

	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
		□エスカレーターの子行き先及び昇降方向を知らせる設備の設置	一部未整備箇所の整備を実施	—	○
		□トイレの出入口付近において、男女別等を知らせる案内装置の設置	整備済み	—	維持更新

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		□ホーム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	改札付近に情報案 内ディスプレイ整備 済み	—	維持更新
		◇移動等円滑化のための主要な 設備の配置を音、点字等により 示す案内板等を設置し、当該設 備の設置を音声等により知らせ る案内設備の設置[対象:無人 駅、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	有人窓口で対応	—	—
		□精算機の構造や仕様を、障がい のある方が使用できるものとし るよう検討	対象外(対象設備 無し)	対象外	
		□障がいの特性に応じた操作性を 確保し、遠隔対応型等、双方向 のコミュニケーションが可能な仕 様の券売機等の設置を検討	有人窓口で対応	—	—

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	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]	—	—	—
		◇ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討[対象:大規模駅]	—	—	—
		□大型化等の検討	大規模改良が計画された際に、設置可否を検討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で表示	整備済み	—	維持更新
		□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済み	—	維持更新
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	整備済み	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	整備済み	—	維持更新
	9.車両とホームとの隙間・段差	□隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討	整備予定 (22~27 番線)	令和6 年度末	●
		□構造上の理由によりプラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	整備済み	—	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	渡り板を配備し、乗降介助の実施	—	継続実施
	10.ホームにおける安全対策	◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	整備済み	—	維持更新
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	整備済み	—	維持更新

●:特定事業、○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎		□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	スペースの都合上、 設置困難	—	—
		◇バリアフリートイレの機能の分散 化の検討	一般トイレにベビー チェア、おむつ交換 台、簡易型オストメ イトを整備済み コンコースにベビー ブースを整備済み (授乳・おむつ交 換・離乳食等のベ ビーケアが可能)	—	—
	12.休憩設 備	□休憩設備を1以上設置	整備済み	—	維持更新
		◇授乳室等やカームダウン/クール ダウンスペースの設置の検討	大規模改良が計画 された際に、設置可 否を検討(授乳ス ペースは整備済 み)	—	○
そ の 他	13.情報提 供	□ウェブアクセシビリティを確保し たウェブサイト等による情報提供	ホームページでは、 ・画面を拡大しても 情報が損なわれ ない ・スクリーンリーダ ーの設定 ・視覚的にわかりや すいアイコンの設 定 ・ラジオボタンの操 作性向上(テキス トをクリック可能) などを整備済み	—	継続実施
		□異常時における障がいの特性に 応じた情報提供の手法の検討	放送及びモニター を活用したご案内	—	継続実施

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
その他		□障がい等の特性に応じたコミュニケーション手法の活用や必要とする支援の提供	筆談のご用意や、営業中は常に改札係員が配置されており介助対応可能	—	継続実施
	14.心のバリアフリー	□一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送や画像掲出等の実施		○(教育啓発※)
			エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送や画像掲出等の実施		●(教育啓発※)
			エレベーターや優先席の適切な利用等について、外国人向け啓発カードの配布		○(教育啓発※)
			エレベーターや優先席の適切な利用等について、啓発冊子(「バリアフリーハンドブック」近畿運輸局)の配布		○(教育啓発※)
		□職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施		●(教育啓発※)
			職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加		●(教育啓発※)
			職員の接遇向上のための資格(サービス介助士)取得推進		●(教育啓発※)
		□地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による職員の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会等の開催		○(教育啓発※)

●:特定事業、○:関連事業

新大阪駅(大阪メトロ)

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎	1.視覚障がい者誘導用ブロック	□車両の乗降口から公共通路までの移動動線上に敷設	整備済み	—	維持更新

○:関連事業

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

●:特定事業、○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎		☐ 精算機の構造や仕様を、障がいのある方が使用できるものとするよう検討	設置済み 障がい者向けに下記のような仕様を実現している。 ・各種投入口、取出口、ハードボタンなどに点字を併記している。 ・金銭投入口はバリアフリー整備ガイドラインに基づき110 cm以下の高さとしている。 ・金銭投入口を硬貨複数枚同時一括投入を可能としている。 ・車いす使用者用に70 cmの蹴込みを設けている。 ・呼出や取り消しといったハードウェアボタンを車いす使用者が使いやすいよう接客面下部にも設けている。	—	—
		☐ 障がいの特性に応じた操作性を確保し、遠隔対応型等、双方向のコミュニケーションが可能な仕様の券売機等の設置を検討	—	—	—
	5. 拡幅改札口の設置	☐ 拡幅改札口の設置	整備済み	—	維持更新
	6. エレベーター	☐ ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	整備済み	—	維持更新
		☐ 乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	整備済み	—	維持更新
		☒ ホームから公共用通路まで2以上の経路の検討[対象:大規模駅]	整備済み 地上～北中階～ホーム階 地上～JR～中中階～ホーム階 南改札は今後の検討課題	—	○

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎		□大型化等の検討	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	—(9-1により対応済)	—	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済み		継続実施
	10.ホームにおける安全対策	◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	整備済み	—	維持更新
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	整備済み	—	維持更新
		□線路側外のプラットホーム両端に転落防止柵を設置	整備済み	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済み	—	維持更新
		□バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	整備済み	—	維持更新
		◇バリアフリートイレの機能の分散化の検討	一般トイレに簡易型オストメイト設置済み	—	—

	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	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	救護室兼授乳室を 整備済み 駅長室の一部を提 供することは可能 ですが、個室のよ うな形態での提供は セキュリティ、ス ペースの面からも困難	—	—
その他	13.情報提供	□ウェブアクセシビリティを確保した ウェブサイト等による情報提供	ホームページでは、 音声読み上げ、文 字の大小、ふりがな の要否が選択可能	—	継続実施
		□異常時における障がいの特性に 応じた情報提供の手法の検討	・サービス情報表示 器、旅客案内表 示器の設置 ・改札内に筆談パ ッド、コミュニケー ションボードの設置	—	継続実施
		□障がい等の特性に応じたコミュ ニケーション手法の活用や必要 とする支援の提供	・筆談パッドやコミ ュニケーションボー ドの設置 ・駅社員のサービス 介助士資格取得	—	継続実施
	14.心のバ リアフリ ー	□一般利用者に高齢者、障がい者 等への配慮を促す等、心のバ リアフリーに関する広報・啓発活 動の実施	エレベーターや優先席の適切 な利用等について、車内放送 や画像掲出等の実施		●(教育 啓発※)
		□職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進 のためのマニュアル作成や、 研修等の実施		●(教育 啓発※)
			職員の接遇向上や理解促進 のための研修等への参加		●(教育 啓発※)
			職員の接遇向上のための資 格(サービス介助士)取得推 進		●(教育 啓発※)
		□地域や関係団体との連携による 多様な障がいの特性や必要な 配慮について理解するための取 組の実施	当事者参加による職員の接 遇向上や理解促進のための 研修や意見交換会等の開催		●(教育 啓発※)
			当事者団体との連携による 「声かけ・サポート」運動への 参画		●(教育 啓発※)

●:特定事業

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

5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容

5-5-1 はじめに

大阪市内で乗合バスを運行する事業者8社全体でみると、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わせて、バス車両及びタクシー車両の移動等円滑化を推進することで、駅施設におけるバリアフリー整備の効果を広域の利用者に波及させることが可能となり、徒歩圏に限らず、より広域へと推進させることが期待される。本市においては、次のとおり、バス車両及び、タクシー車両の移動等円滑化を推進する。

（車両）

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

5-5-3 整備等の内容

■バス車両の整備等の内容

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

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

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

整備項目	整備・取組内容		整備区分	関係者
心のバリアフリー	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送や画像掲出等の実施	●(教育啓発※)	日本交通
		同上	○	
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	○	
		職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加	○	阪神バス
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送及び画像掲出の実施	●(教育啓発※)	
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のための研修の実施	●(教育啓発※)	
		職員の接遇向上のための資格(サービス介助士)取得推進	○	
	学校教育における「総合的な学習の時間」等での取り組み	小学校における車椅子体験学習の実施	●(教育啓発※)	南海バス
	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※)	
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	○	
		接遇向上のための車いす乗車研修	●(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	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による職員の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会等の開催	○	南海バス
	学校教育における「総合的な学習の時間」等での取り組み	小学校の「バスの乗り方教室」の実施協力	○	
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送及び画像掲出の実施	●（教育啓発※）	阪急バス
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	●（教育啓発※）	
		職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加		
		職員の接遇向上のための資格（サービス介助士）取得推進		
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による職員の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会等の開催	●（教育啓発※）	
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	優先席を必要とされるお客様に座席を譲っていただく旨をバス車内の自動音声による啓発を引き続き実施する。	●（教育啓発※）	京阪バス
	職員への研修・教育の実施	全ての社員に対して、国土交通省が定める「交通事業者向け接遇研修プログラム」に準	●（教育啓発※）	

整備項目	整備・取組内容		整備区分	関係者
心のバリアフリー		拠した研修を実施する。		京阪バス
		主に現業の社員に対して、スロープ板および車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%

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、視覚障がい者誘導用ブロックを通路の両側に敷設することも検討する。 ◇(2-6)踏切道手前部に、点状ブロックによる注意喚起を行う。また、踏切道内においては、視覚障がい者が車道や線路に誤って進入することを防ぐとともに踏切の外にいと誤認することを回避するため、誘導表示の設置を検討する。

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

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

5-6-3 地区における整備等の内容

■道路・交差点の整備等の内容

(1) 道路

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

整備項目	整備等の内容		路線名	区分	整備時期	関係者
2. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設		熊野大阪線 淀川区第1171号線 淀川区第1215号線 淀川区第1227号線 淀川区第1258号線 淀川区第1311号線 淀川区第1356号線 東淀川区第833号線 東淀川区第1209号線 北西側広場(通路)	●	前期	大阪市
			淀川区第1281号線 東淀川区第999号線	●	後期	
			南側広場(通路)	○	-	JR 西日本 JR 東海 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
3. 歩行空間の確保	歩道の設置が困難な場合は、路側帯のカラー舗装化、自動車・自転車の進入抑制や速度抑制、必要な交通規制、違法駐車を取り締まり、放置自転車の対策等を検討		淀川区第1281号線 東淀川区第999号線	○	-	大阪市 公安委員会
4. 歩道橋	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設		北ロデッキ(西)	維持更新	-	大阪市
			北ロデッキ(東)	●	前期	
			大阪メトロ 4 号出入口～デッキ	●	前期	大阪市
	段差の改善に向けた検討		北ロデッキ(大阪メトロ御堂筋線横断部)	○	-	大阪市
5. 駅前広場	南側広場	バス停	路線図、時刻表等の案内表示のわかりやすさ、見やすさの改善	維持更新	-	JR 西日本
			上屋、ベンチの設置の検討			
			バス停の歩道部分の車道に対する高さの整備			
		タクシー乗り場	上屋の設置の検討			大阪タクシーセンター
			乗場の歩道部分の車道に対する高さの検討			JR 西日本、 大阪タクシーセンター

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

●：特定事業、○：関連事業

(2) 歩道上障害物

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

(3) 乗り換え経路

整備項目	整備等の内容	区分	整備時期	関係者
1. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	乗り換え経路での視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	維持更新	－	大阪市 JR 西日本 JR 東海 大阪メトロ 阪急電鉄
	管理境界部等の連続敷設ができていない区間の敷設の検討	○	－	
2. 案内・誘導	わかりやすい案内・誘導の検討	○	－	

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

(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

●：特定事業

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

5-7 建築物・都市公園の整備方針

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

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

■建築物・都市公園の整備方針

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

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

6. 心のバリアフリーの推進

6-1 教育啓発事業の位置づけ

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

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

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

「心のバリアフリー」

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

<「心のバリアフリー」を体現するためのポイント>

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

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

6-2 教育啓発事業の取組方針

■教育啓発（心のバリアフリー）の取組方針

（基本的な考え方）

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

※参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

6-3 教育啓発事業の取組内容

取組区分は次のとおりです。

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

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

■教育啓発事業の取組内容

(概要:対象区域は大阪市内)

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

●:特定事業、○:関連事業

(大阪市の取組:対象区域は大阪市内)

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

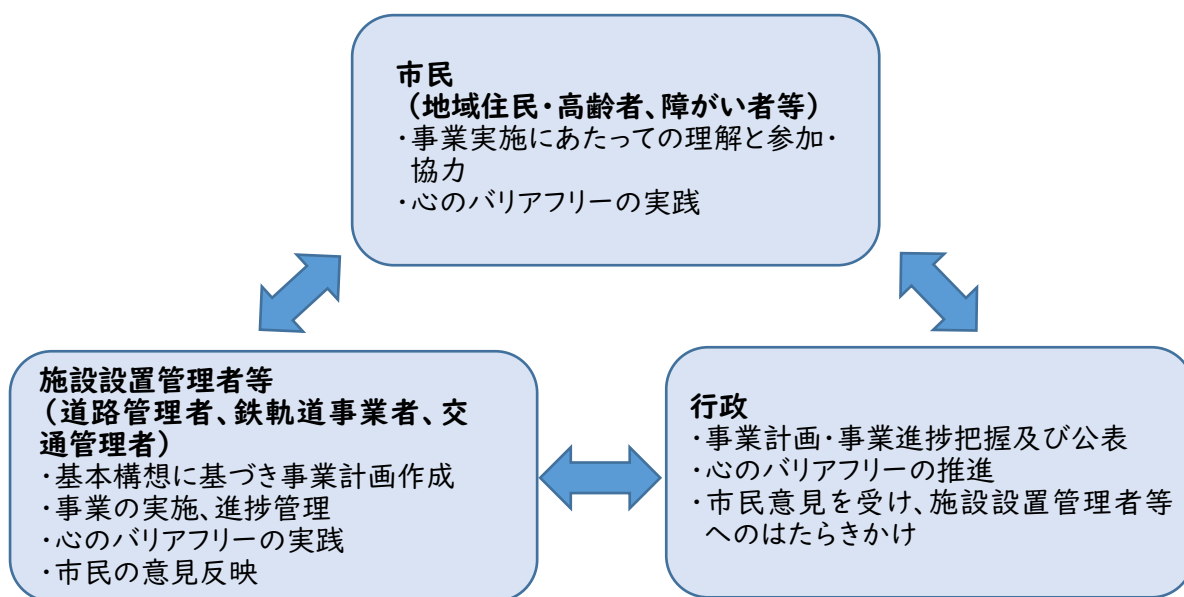
●:特定事業

7. 基本構想の推進及び継続的な改善

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

① 行政、施設設置管理者等、市民の連携、協力による推進

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



② 継続的な改善

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

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



③ 基本構想の推進体制

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

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

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

（参考）今回の基本構想変更のイメージ

