

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、「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。）を策定し、駅舎や駅周辺の主要な施設に至る道路等の重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進してきました。

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

なお、段階評価は進捗率に応じ、以下の5段階としました。

段階評価	進捗率（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）新大阪地区における整備内容及び進捗状況〔対象：3駅※¹〕

〔上段：整備駅数 中段：整備駅の割合 下段：評価〕

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

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
		異常時に改札付近等で掲示を行う	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
4	券売機	車いす使用者に配慮した蹴込みの構造等の検討。それ以外の細部の仕様は更新時期等に合わせ整備に努める※2	1 駅 33% —	3 駅 100% —	3 駅 100% —
5	改札口	拡幅改札口の設置	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
6	エレベーター	ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		乗り換え経路の確保	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	1 駅 33% E	2 駅 67% D	3 駅 100% A
8	ホームにおける列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 駅 100% A
9	車両とホームとの隙間・段差	ホーム構造や車両構造について検討を行う※2	0 駅 0% —	0 駅 0% —	1 駅 33% —
		渡り板を配備	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
10	ホームにおける安全対策	ホーム縁端付近に連続して警告ブロックを敷設	3 駅 100% A	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	1 駅 33% E	1 駅 33% E	3 駅 100% A

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

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

※2 整備内容が「検討」となっているため、整備駅数、整備駅の割合は参考値。

（2）評価

整備内容として11の整備項目について18事業を定めており、整備内容が「検討」の3事業を除いた15事業について評価しています。対象となる3駅において整備済み（評価A）となっているものは、目標年である平成23（2011）年3月末時点で12事業だったものが、令和3（2021）年3月末時点では15事業となっています。

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

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

[基本構想作成時に検討事項となっていたもの]

「音案内」

駅舎の大規模な改良時などに整備が行われています。

「券売機の蹴込み構造」

券売機の更新時や駅舎の大規模な改良時などに整備が行われているものの、構造上、整備が難しい駅舎もあります。

「車両とホームの隙間・段差」

可動式ホーム柵の整備時などに整備が行われているものの、ホームの嵩上げなど大規模な改良工事などが必要となる、複数の形式の車両が走行することや曲線ホームであることなどから、車両の乗降高さや車両とホームの隙間が一定ではないため新たな技術開発が必要となるなど引き続き検討が必要です。

(3) 今後の課題

基本構想を作成した当時では検討事項となっていた3事業（音案内、券売機の蹴込み構造、車両とホームの隙間・段差）については、施設の大規模な改良を行う時期や今後の技術開発の動向等を勘案しながら、長期的な視点で引き続き整備を促進していく必要があります。

加えて、高齢者、障がい者等の移動にあたり、駅舎は重要な施設となることから、令和2（2020）年12月の国の移動等円滑化の促進に関する基本方針の改正において、大規模な鉄軌道駅における当該駅の状況等を踏まえた可能な限りのバリアフリールートの複数化や鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの可動式ホーム柵等の整備の加速化など、新たな目標が定められたことなどを踏まえ、各駅舎の状況等も勘案しつつ、更なるバリアフリー化に向け、新たな整備内容について検討を行っていく必要があります。

2 鉄道車両

(1) 整備内容

	整備項目	整備内容
1	車いすスペースの確保	新造車両は、1 列車に 1 箇所以上設置。既存車両は、可能な限り設置に努める。
2	行先等の案内表示装置	新造車両は、車外から行先、種別が、車内から行先、種別、次停車駅名がわかる表示装置を設置。
3	車両間の転落防止装置	新造車両は、設置。既存車両は、可能な限り設置に努める。

(2) 進捗状況

令和3(2021)年3月末時点では、各鉄軌道事業者^{※1}における鉄道車両の整備状況は以下のとおりとなっています。

なお、編成数・車両数については、大阪市内を運行している車両のみを集計することが難しいため、原則として、事業に供している鉄道車両を対象に集計しています。

	整備項目	7 社合計 ^{※2}		
		整備数	整備率	評価
1	車いすスペースの確保	1,617 編成	82%	C
2	行先等の案内表示装置	7,402 両	78%	C
3	車両間の転落防止装置	9,514 両	100%	A

※1 JR 東海についても、特定事業の対象となっているが、対象となる鉄道車両が新幹線であり、全て整備済であることから、省略している。

※2 大阪市内を運行している車両のみで算出している。

(3) 評価

特定事業として定められている鉄道車両の新造時における整備については、全ての整備項目について、各鉄軌道事業者において行われています。また、既存の鉄道車両についても、各鉄軌道事業者において大規模改修の時期などを捉えて整備が行われています。

車両間の転落防止装置については、ホームからの転落事故を防止するための設備であることから、各鉄軌道事業者において重点的に整備され、大阪市内を運行している全区間における全車両について、各鉄軌道事業者とも整備済み(評価A)となっています。

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

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

(4) 今後の課題

車いすスペースの確保、行先等の案内表示装置については、新たな鉄道車両の導入や鉄道車両の大規模な改修時期を捉え、引き続き、整備を促進していく必要があります。

鉄軌道は、高齢者、障がい者等にとって、主要な移動手段となることから、駅舎の更なるバリアフリー化とともに、鉄道車両についても、国の公共交通移動等円滑化基準などを踏まえつつ、新たな整備内容について検討を行っていく必要があります。

3 道路

(1) 整備内容

歩道の段差解消・勾配修正・視覚障がい者誘導用ブロックの敷設など

(2) 新大阪地区における進捗状況※¹

[上段：整備延長※² 中段：整備率 下段：評価]

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

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

※² 視覚障がい者誘導用ブロックの設置延長

(3) 評価

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

現在、主要な経路のうち未整備となっている区間には、新大阪駅駅前広場のように再開発と合わせた整備が必要となるものや、東淀川区第1205号線のように歩道がないため視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を行うことができないものなどがあります。

(4) 今後の課題

新大阪地区の主要な経路についてバリアフリー化が図られるよう、引き続き整備を行っていく必要があります。現在、主要な経路のうち歩道がないなどにより視覚障がい者誘導用ブロックが敷設できない区間があり、そのような区間においては、新たに歩道の整備等が必要となります。歩道の整備等に当たっては、地域の合意形成を図ったうえで検討を進める必要があることから、長期的な視点で引き続き整備方法等を検討していく必要があるとともに、再開発が予定されている経路では再開発に合わせて整備を行う必要があります。

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

4 交差点

(1) 実施する道路の区間

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

(2) 整備内容

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

(3) 進捗状況

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

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

(4) 評価

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

(5) 今後の課題

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

○ その他の事業等の進捗状況

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

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

Ⅰ ノンステップバスの導入

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

大阪市内で乗合バスを運行する事業者全体でみると、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

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

3 官公庁施設などの案内・誘導

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

○ ソフト面の取組

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

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

Ⅰ 鉄軌道事業者による取組

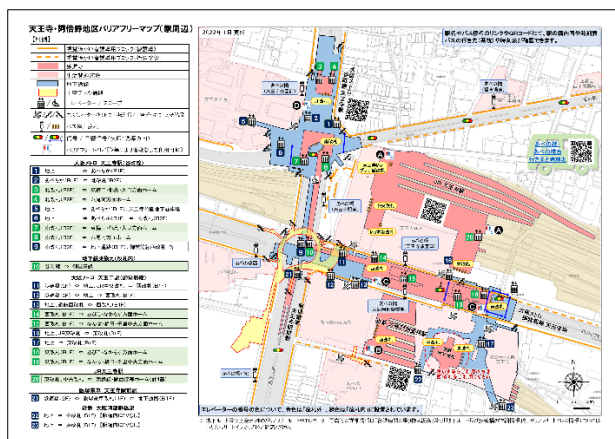
- ・充実した案内誘導サービスの提供
- ・ホームページにおけるバリアフリー施設の状況などの情報提供
- ・職員に対する職員研修の実施、対応マニュアルの整備 など

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)

○ 新大阪地区における整備内容及び進捗状況〔対象：3 駅※1〕

(令和3(2021)年3月末時点)

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

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

(別添2)

○ 新大阪地区における主要な経路の整備状況(令和3(2021)年3月末時点)

地区		路線名	延長(km)	整備延長(km)	整備率
新大阪地区	1	国道 423 号 (新御堂筋)	0.71	0.71	100%
	2	歌島豊里線	0.57	0.57	100%
	3	西淡路南方線	0.29	0.29	100%
	4	淀川区第 1081 号線	0.10	0.10	100%
	5	淀川区第 1094 号線	0.06	0.06	100%
	6	淀川区第 1171 号線	0.20	0.00	0%
	7	淀川区第 1189 号線	0.25	0.25	100%
	8	淀川区第 1224 号線	0.25	0.25	100%
	9	淀川区第 1258 号線	0.15	0.15	100%
	10	淀川区第 1527 号線	0.17	0.17	100%
	11	東淀川区第 999 号線	0.10	0.10	100%
	12	東淀川区第 1205 号線	0.07	0.00	0%
	13	東淀川区第 1208 号線	0.10	0.00	0%
	14	東淀川区第 1209 号線	0.68	0.63	93%
	15	東淀川区第 1210 号線	0.06	0.06	100%
	16	東淀川区第 1238 号線	0.20	0.20	100%
	17	東淀川区第 1479 号線	0.06	0.06	100%
	18	新大阪駅駅前広場	0.13	0.00	0%
	19	新大阪駅北口広場	0.11	0.11	100%
	20	新大阪駅北口デッキ	0.13	0.00	0%
新大阪地区合計			4.39	3.71	85%

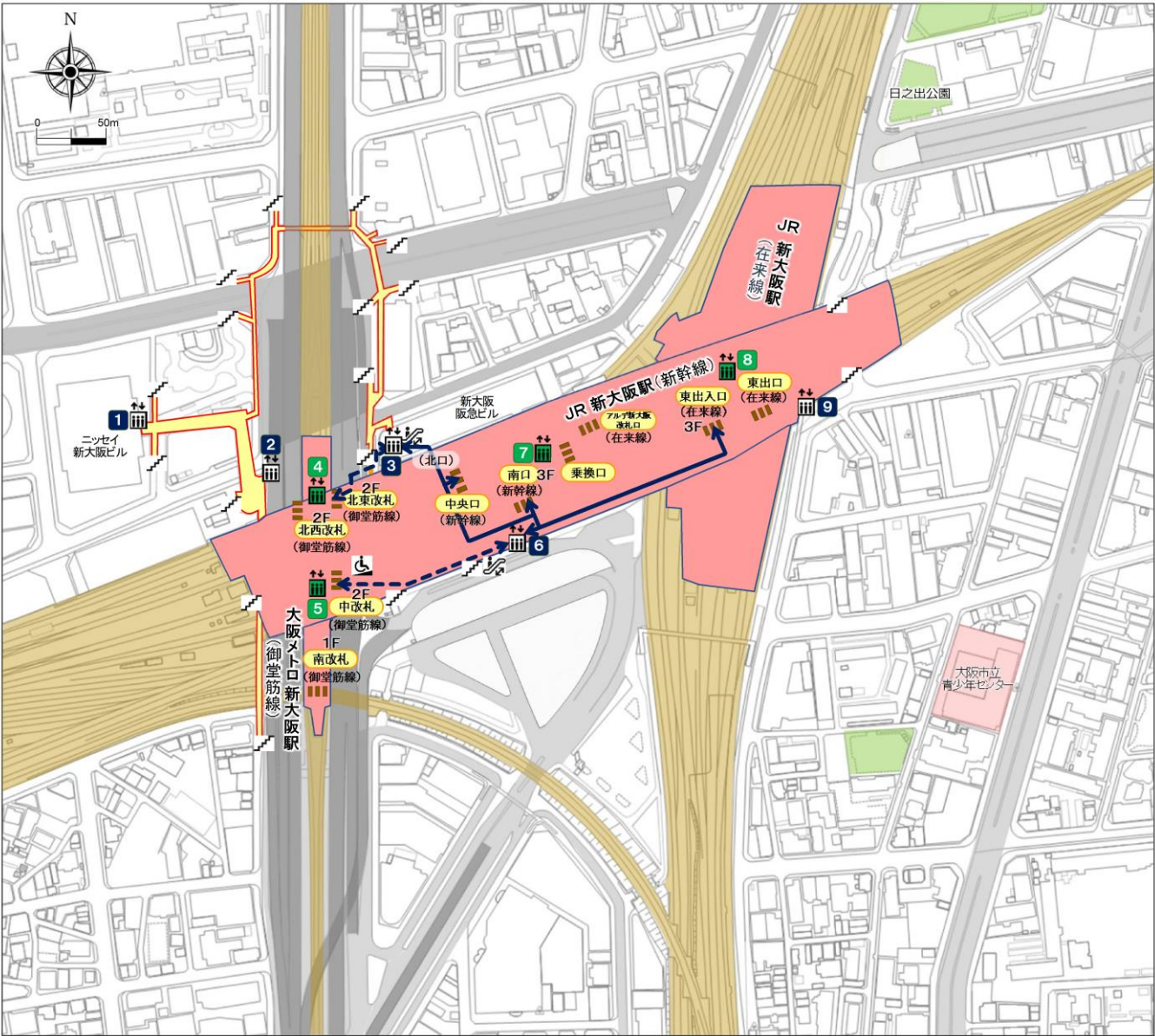
参考資料3：乗り換え経路図

【凡例】

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

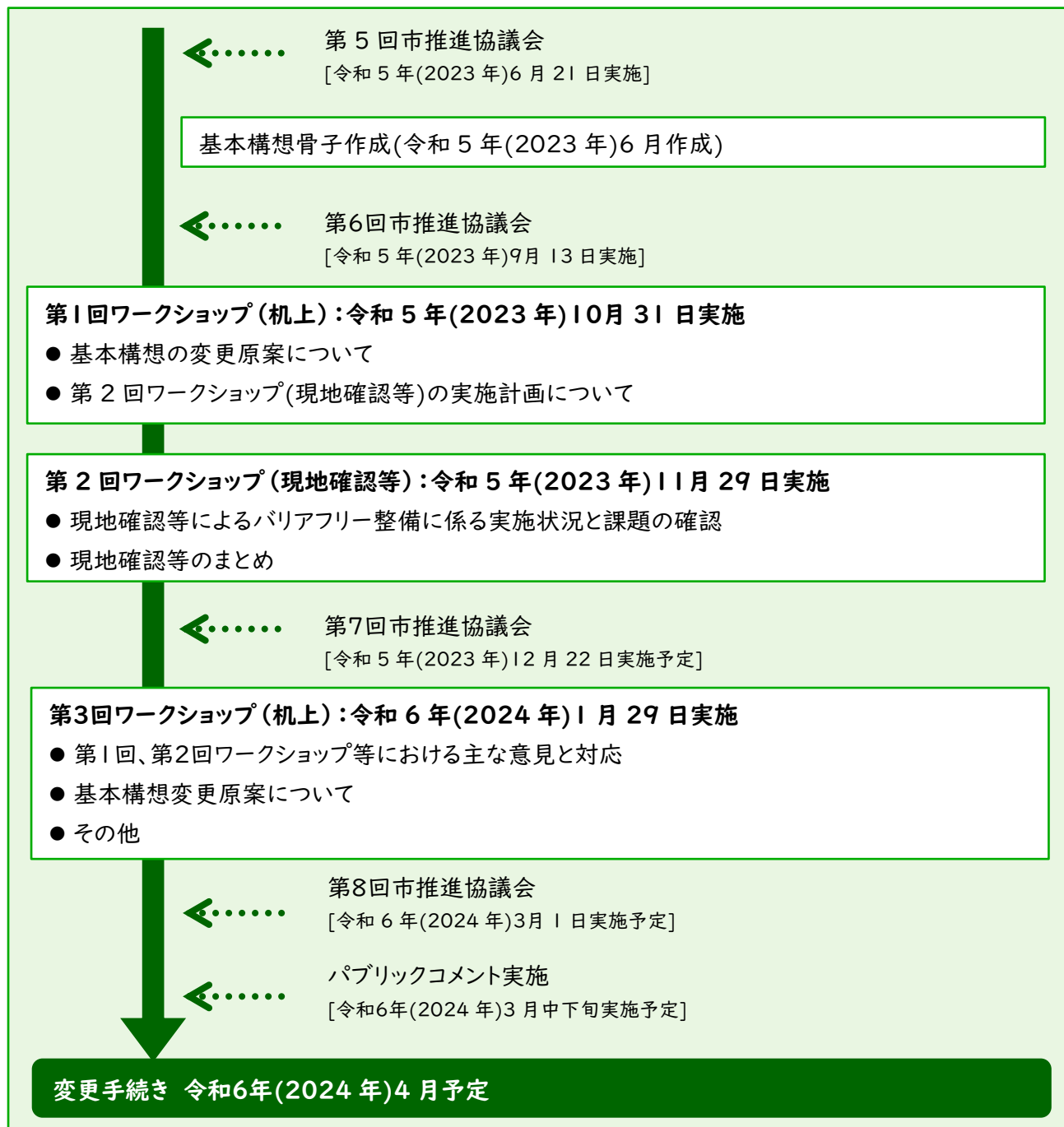
	駅構内3Fルート
	駅構内2Fルート

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



付属資料 1. 新大阪地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯

新大阪地区基本構想変更に係る当事者等の意見聴取については、第 5 回市推進協議会資料 2-1 の内容を踏まえ、現地確認も含めたワークショップ形式で実施しました。



(第 5 回大阪市交通バリアフリー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. 新大阪地区ワークショップの開催概要

新大阪地区のワークショップは、現地確認を含め計 3 回実施した。

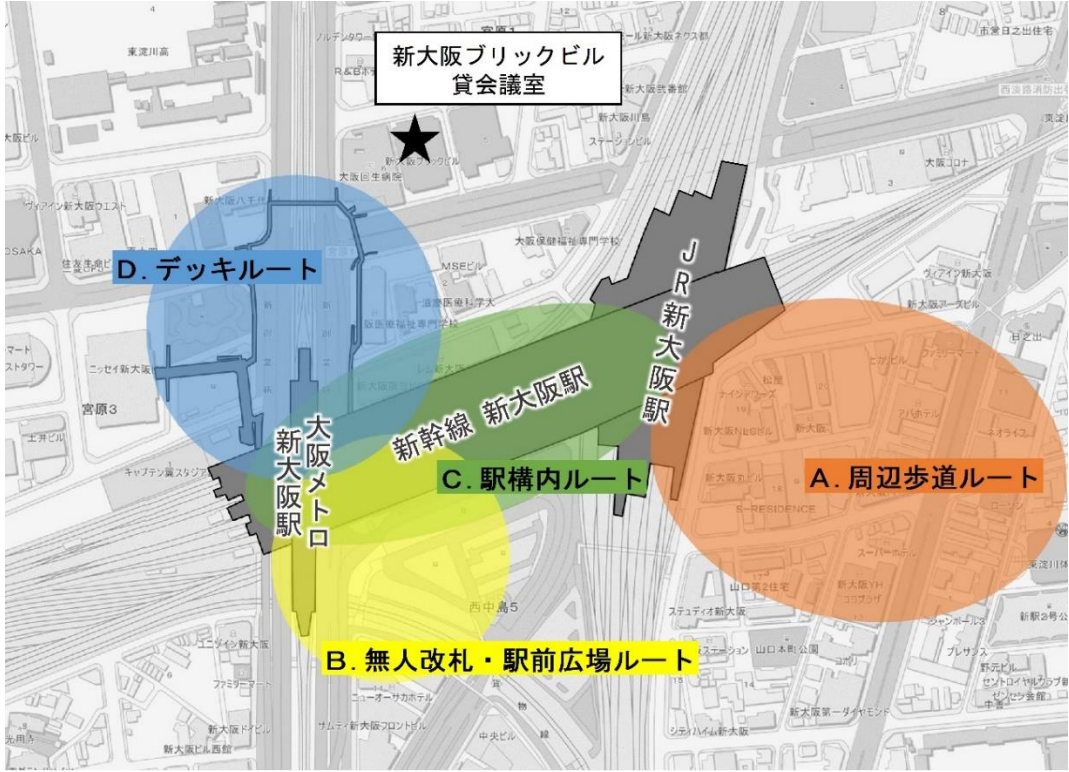
(1) 第 1 回ワークショップの開催概要

日時	令和 5 年 10 月 31 日(火) 午後 2 時 00 分～4 時 00 分
場所	淀川区役所 5 階 503・504 会議室
参加者	当事者:13 名 事業者:11 名
議題	1.基本構想の変更原案について 2.第 2 回ワークショップ(現地確認等)の実施計画について

■当日の様子



(2) 第2回ワークショップの開催概要(現地確認)

日時	令和5年11月29日(水) 午前9時30分～12時30分 ※Cルートは午前10時00～12時30分
現地確認 ルート	A.周辺歩道ルート(東口広場～子育て支援センター～支援学校の経路等):14名 B.無人改札・駅前広場ルート(メトロ中改札内トイレ、JR 駅前広場、メトロ南改札の無人改札等):11名 C.駅構内ルート(JR 在来線及び新幹線の改札内、JR 改札外トイレ等):11名 D.デッキルート(JR 中央口～ニッセイ新大阪ビルのデッキ経路、地上経路等):10名 
意見交換 場所	新大阪ブリックビル貸会議室
議題	1.現地確認等によるバリアフリー整備に係る実施状況と課題の確認 2.現地確認等のまとめ

(メンバー構成)

肢体障 がい	視覚 障がい	聴覚 障がい	知的・ 発達・ 精神※	高齢	LGB TQ+	その他	事業者	事務局	合計
8(6)	4(1)	2	1	2	1(1)	4	12	12	46(8)

※支援者を含む

()は広域利用の観点の参加者で内数

■現地確認の様子



(3) 第 3 回ワークショップの開催概要

日時	令和 6 年 1 月 29 日(月) 午後 2 時 00 分～4 時 00 分
場所	淀川区役所 5 階 503・504 会議室
参加者	当事者：14 名 事業者：13 名
議題	1.第 1 回、第 2 回ワークショップ等における主な意見と対応状況 2.基本構想変更原案について

■当日の様子



付属資料 3.新大阪地区ワークショップ等における主な意見と対応状況

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

■ 生活関連施設及び生活関連経路設定に関する項目

下線部：基本構想等への反映を調整中の事項

項目	主な意見	対応
生活関連経路	2018年の国のバリアフリー法の基準の改正の考え方を踏まえ、生活関連経路の設定の仕方として、迂回率をできるだけ1に近づける、あるいは複数の選択ができるようにするという考え方を取り入れてほしい。生活関連経路の23番と24番のデッキを東西につなぐ部分が欠けている。	・新たに生活関連経路に設定される区間もあることから、今後改めて <u>必要な対策について検討</u>

■ 道路・交差点に関する項目

下線部：基本構想等への反映を調整中の事項

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

※第3回ワークショップで改めていただいたご意見

項目	項番	主な意見	対応	備考 ※
(1)道路	1. 歩道の整備 改良	②学校での正しい指導のためにも、自転車道と歩道が分かれているのかどうか、はっきりさせて教えてほしい。 ③自転車道と歩道を分ける場合、それぞれ路面にマークをつけてほしい。	の自転車の通行箇所を視覚的に明示し、車道寄りの通行を促すために設置している。(厳密に自転車道と歩道が分かれていない。) ・自転車は車道通行が原則であり、歩道内に自転車マークを設置することでルールを誤解されるおそれがあるため、現在は、マークを設置していない。	
		○木の根等で道がぼこぼこしている箇所がある。	・具体的な場所を教えていただければ、現地調査の上、必要に応じて対応	
		○勾配の改善 ①歩道の勾配(横断勾配含む)がついている箇所があり、車いすでの移動が難しい。 ②子育て支援センター前の歩道がななめ(横断勾配がついている)になっていて危険である。また、入口の排水溝の蓋がずれており、一部隙間ができている。	・現場状況を確認し、必要に応じて対応	
	2. 視覚障がい者誘導ブロックの敷設	○既設区間の不連続への対応 ①点字ブロックがなくなっている箇所があるため、補修してほしい。(連続して敷設してほしい) ②ニッセイビル敷地内地上部分と接続する歩道(歌島豊里線)が誘導ブロックが繋がっていないため、つなげてほしい。また、ココプラザ入口付近についても、できる限り連続敷設してほしい。	・なくなっている具体的な場所を教えていただければ、現地調査の上、必要に応じて対応 ・建物敷地内の連続敷設は施設管理者との調整が必要	
		○街角誘導区間の連続敷設 ①点字ブロックについて、最後に警告ブロックがなく途切れてしまうところがあるので、確認してほしい。(セントラルスクエア西宮原店行きに曲がる歩道など、エリア内何か所かある)改善案としては、点字ブロックを繋げ、終着点は警告ブロックにして欲しい。	・点字ブロックの連続誘導は、原則として生活関連経路に位置付けられた箇所において実施している。 ・敷設においては、公共交通機関から施設等への誘導について、歩道上の1ルート(両側に歩道がある場合は片側1ルート)を	

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

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

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

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

※第3回ワークショップで改めていただいたご意見

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

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

※第3回ワークショップで改めていただいたご意見

■ その他

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

■駅舎に関する項目

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

項目	意見	JR西日本	大阪メトロ	JR東海	備考※
1.視覚障がい者誘導ブロック	【生活関連経路(デッキ含む)や乗り換え経路の誘導ブロックの連続性】 ・JR中央口～新大阪阪急ビルの点字ブロックが途中でステンレスに変わり途切れている。(ステンレス点字は雨水ですべる。) ・点字ブロックについて、最後に警告ブロックがなく途切れてしまうところがある。 点字ブロックを繋げ、終着点は警告ブロックにして欲しい。 (場所:新大阪阪急ビルから大阪メトロ御堂筋線に繋がる踊り場、大阪メトロ御堂筋線北口改札へのエレベーター手前) ・大阪メトロ4号出入口付近EVからデッキに出たところに誘導ブロックがないため、新大阪北口デッキと繋がっていない	—	—	—	
		—	管理区分境界の手前まで誘導用ブロック配置済。	—	
	【対象施設(設備)への敷設方法】 JR在来線・新幹線共に、誘導ブロックはトイレ手前の触知案内図までは敷設されているが、多機能トイレ含め、トイレ入口まで繋がっていない	—	—	—	移動等円滑化ガイドラインの記載に則り、誘導ブロックを整備しております。 <参考:ガイドラインp.121、p.124> ○トイレへの線状ブロックの敷設経路は、トイレ出入口の壁面にある触知案内図等の位置とする。
		BFガイドラインに基づき整備	—		
	【対象施設(設備)への敷設方法】 ・大阪メトロ新大阪駅構内の誘導ブロックは遠回りとなっていることが多く、人がいたり障害物があって歩きにくい ・JR在来線・新幹線共に、構内の点字ブロックのルートが遠回りとなっているように感じる	—	—	—	移動円滑化ガイドラインの記載に則り、旅客の往来が多い中央コンコースを避けて、誘導ブロック、警告ブロックを整備しております。 <参考:ガイドラインp.119> ○線状ブロックは、構造上やむを得ない場合等を除き、旅客の動線と交錯しないよう配慮し、安全で、できるだけ曲がりの少ないシンプルな道すじに連続的に敷設している。
		お客様同士の接触を避けるよう動線等を踏まえて整備している。	旅客の動線と交錯しないよう配慮し、安全で、できるだけ曲がりの少ないシンプルな道すじに連続的に敷設している。		
	【色彩等】点字ブロックについて、新幹線駅構内は黄色に黒色ふちどりでわかりやすいため、このような点字ブロックで新大阪エリアでできるだけ統一してほしい	改良時に検討。時期未定。	—	—	
		—	誘導ブロック部が認識しやすいような明度、色相となるよう意匠や照明設計を引き続き検討していく	—	
	【色彩等】床面と点字ブロックの色の輝度比は標準は2だけど2.5くらいあると助かる	—	—	—	移動等円滑化ガイドラインp.43の「(コラム2-1-1)床面、壁面への配慮事項」を参考に、床面、誘導ブロック等の色を選定しております。
		BFガイドラインに基づき整備。	ご意見		
	【色彩等】点字ブロックについて、なにわ大食堂は床が白・ブロックが薄い黄色でわかりにくい	—	—	—	
		—	照明を工夫することなどでコントラスト確保ができないか検討する	—	
	【その他】JR東口2階の点字ブロックが摩耗していてなくなってきている	状況を確認の上、取替	—	—	
		—	—	—	
2.音案内	【案内対象施設の追加】 ・大阪メトロ御堂筋線の中改札の有人改札は、改札機のある所とは別の場所を通ることになり、点字ブロックで誘導されているが、ドアが自動で開くものや押しボタンのものなどがあり、視覚障がい者には分かりにくい。音声案内などがあると ・JR東口階段やエレベーターは奥にあって分かりにくく、地上からも見つけにくいので、誘導鈴があると分かりやすい。(地上階に「〇〇行きEVはこちらです」という音声案内や、地上階の入口(階段含める)に「東口です」という音声案内等)	—	改札口に音案内設備を設置する。	—	○
		BFガイドラインに基づき整備。	—	—	
	【音量、音源位置】 ①JR新大阪駅の中央口改札(新幹線)の誘導鈴が鳴ってない(在来線は鳴ってる) ②・JR新幹線改札内トイレは音案内が聞き取りづらい(聞き分けができない)。スピーカーの所まで来ないとわからない。	—	—	—	①中央口改札においても誘導鈴を整備しており、音を鳴らしております。 ②音量設定にあたっては設置場所の空間特性を考慮し、聞き取りやすい音量とするよう配慮しております。
		—	—		
	【案内内容】EVについて、停止したときに到着した階に具体的に何があるか音声案内(御堂筋の改札階、JR新大阪駅の連絡階など)があると良い	—	—	—	
		BFガイドラインに基づき整備。	エレベーター更新時に対応する。	—	
	【案内内容】JR在来線・新幹線共に、改札付近等に何番線(何番ホーム)がどこに行く電車が知らせる音案内がないため、介助者がいないと電車に乗るのが難しい	—	—	—	
		BFガイドラインに基づき整備。	—	改札付近には駅係員がおり、お客様に必要なご案内をさせていただいております。	

(上段):令和12年もしくは令和17年までに対応できる内容

(下段):対応できない場合、その理由

下線部:基本構想等への反映を調整中の事項。その他個別対応の内容。

項目	意見	JR西日本	大阪メトロ	JR東海	備考※
	【乗り換え経路や垂直移動経路の案内表示がわかりにくい】管理者間の誘導				
13	・全ての案内表示に共通するが、エレベータ表示など天井付近に非常に小さな表示でしかないため、車いす目線から分かるように、壁・柱・床を使って、また、サイン表示板の大きさをもっと大きくする、掲載する情報を絞るなど、雑踏の中でもひと目で分かるような案内表示をお願いしたい。	サイン改良を検討。時期未定。	—	—	
14		—	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。 今後の検討課題。	—	
14	・案内表示について、JR・地下鉄等色々なところが複合的にあるため、各事業者間でばらばらの案内表示となっており、見にくい。	サイン改良を検討。時期未定。	—	—	
15		・各事業者と調整の上、検討する事柄 ・駅構内案内との整合性を図る必要がある。	大阪メトロでは自社基準により統一的な案内を整備している。	—	
15	・JR東口のエレベーターからもメトロに行けること、また、大阪メトロ北側のエレベーターからもJR(在来線・新幹線)に行けることを分かりやすく表示して頂きたい。(JR東口エレベーターには新幹線とJR線の表示はあるが、メトロの表示がない)	必要との判断に至った場合はサイン改良を検討。時期未定。	—	—	
16		・各事業者と調整の上、検討する事柄 ・駅構内案内との整合性を図る必要がある。	エレベーター乗り場に行き先案内で標示している。	—	
16	・エレベーターの行先について、各階はどこにつながるか、他社線への乗換情報も含めて、横断やボタン等に表示すべき。	—	—	—	
17		BFガイドラインに基づき整備している。	エレベーター乗り場に行き先案内、ボタンに行き先を標示している。	—	
17	・JR中央口改札を出たところ、新大阪阪急ビルのエレベーターの方が近いのに、南改札付近のエレベーターが案内されており、南改札側のエレベーターが込み合う一因になっているのではないか。一方、中央改札から新大阪阪急ビルエレベーターへの誘導が不十分である。	—	—	—	
18		・各事業者と調整の上、検討する事柄 ・駅構内案内との整合性を図る必要がある。	—	—	
18	・JR東口からJR在来線・新幹線、大阪メトロ改札までの案内表示をしてほしい ・大阪メトロ北改札からJRまでの乗り換え経路の案内表示が途中でなくなる ・新大阪阪急ビルから大阪メトロ改札までの案内がない	サイン改良を検討。時期未定。	—	—	
19		—	改札からJRまでの乗り換え経路に天吊誘導サイン設置済	—	
19	・JR南口からまっすぐ見える位置に大阪メトロへの案内をつけてほしい ・JR駅構内に、タクシー・新幹線・大阪メトロへの床案内をつけてほしい(大阪メトロへの黒色の床案内はみえにくい)	サイン改良を検討。時期未定。	—	—	
		—	—	—	
	【乗り換え経路や垂直移動経路の案内表示がわかりにくい】対象施設への案内				
20	3.案内・誘導 ・JR東口エレベーターは、構内からは分かりにくい場所に設置されているため、“東口EV”という表示をつけるなど案内を分かりやすくしてほしい。 ・南側広場に面するJR正面玄関地上部について、エレベーターの場所が分かりにくいいため、エレベータがどこにあるのか、所在をすぐにわかるようにすべき。また、JR在来線だけでなく、新幹線、大阪メトロへの案内表示も合わせてほしい	サイン改良を検討。時期未定。	—	—	
21		—	—	—	
21	・大阪メトロ北側の地上エレベーターは主経路から外れており、また主経路上に表示がまったくないため気が付かない。主要な道路(生活関連経路)を歩いていて自然にすぐに駅の乗り口(エレベーターの位置)が分かるような表示をすべきである。	—	—	—	
22		—	路上からのエレベーター位置の標示についてできることを検討する	—	
22	・大阪メトロ4号出口EVは主要動線である階段・ESとは違う場所にありわかりにくいいため、EV表示を大きくしてほしい。また、4号出口EVの案内をもう少し手前からしてほしい(2号出口辺り)	—	—	—	
		—	・改札を出てからエレベーターまで天吊及び壁面誘導サイン設置済	—	
	【上記以外】対象施設への案内、表示方法、無人改札 ほか				
23	・JR改札内の案内表示について、黒色背景に白文字や白色背景に黒文字があり、見づらく、統一してほしい。また、表示板が半透明のものがあり、反射して見えづらい。	サイン改良を検討。時期未定。	—	—	
24		—	—	—	
24	・大阪メトロ南改札側で多機能トイレの場所はどこかわからないので、トイレがある場所を案内してほしい ・大阪メトロ北東側(改札外)に車いす用トイレがなく、どこに車いすトイレがあるのか分かるようにしてほしい	—	—	—	
25		—	改札近傍に駅構内図の設置を検討	—	
25	駅構内の案内板として、触知図は読み込むのに時間がかかるため、大阪メトロのように音声での案内付き(ボタンを押したらこのフロアには何がありますといったもの)として、各階に設置してほしい。(JR中央口改札付近触知図へのご意見)	—	—	—	
26		BFガイドラインに基づき整備。	—	新幹線コンコース内においては、乗換口、南口、中央口の3カ所に触知案内板を設置しており、全箇所音声案内付きの触知案内板を整備しております。	
26	JR東改札口出たところのデジタルサイネージ(案内設備)について、説明書きが上にあって見にくい。地図は指で動かせるようにしてほしい	レイアウト変更は検討。時期未定。	—	—	
		—	—	—	

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

項目	意見	JR西日本	大阪メトロ	JR東海	備考※
	[無人改札]大阪メトロ南改札 ・改札内外どちらにもインターホンはあるが、そこまでの誘導ブロックがない。 ・呼び出しインターホンの場所がどこにあるか分かりやすくしてほしい。(呼び出しボタンの位置がわかりにくい。点字表記が無い。音響案内の間隔が長い。) ・EVがないという案内はあるが、どの改札に回ればよいのかの案内表示をしてほしい(インターホンを利用して言葉で迂回経路を説明されても分からない)	－		－	
		－	・改札インターホンは音声による誘導を行うこととしている ・案内のインターバル時間は調整 点字表記は整備できるか検討 ・駅構内図の設置を検討	－	
6.エレベーター	最近、オーバーツーリズムが問題になっている中、特に新大阪の利用率は高く、そのためツーリストの利用で弱者の障がい者・ベビーカー使用者のエレベーター利用が難しくなっている。エレベーター増設が必要(大きなエレベーター、今の2倍以上)	－	－	－	
		－	－	－	
	万博の検討委員会でもかごの大きさについて議論があり、大きさは24人乗り、片袖(斜め)もしくは袖なし、貫通型の意見が挙がり、いくつかのエレベーターは実際に意見を踏まえて頂いたところがある。かごの大きさとしては、新大阪地区でいくと24人乗りの規模にあると思っている。	－	－	－	
		－	－	－	
	【大型化等】JR東口エレベーターは11人乗りであり、キャリアケースを持った旅行者客など非常に利用者が多く、大渋滞を引き起こしている。特にお盆期間中は30分待ってようやく利用できた。そのため、エレベーターの数を増やしたり、車いすでも行き来(垂直移動)がしやすいようにスロープを設置してほしい。	今後の大規模改修時に合わせて大型化等について検討。	－	－	○
		－	－	－	
	【大型化等】JR東口エレベーターに、(緊急対策として)キャリアケース利用者よりも、障がい者やベビーカー利用者が乗りやすいように「障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等優先」の表示をつけたらどうか。	現地の状況を踏まえ検討。	－	－	
		－	－	－	
	【複数化】かなり人の行き来が多く、垂直移動(メトロのフロア、新幹線およびJRフロア、地上)をするエレベーターは非常に大事。現在、JR側は2箇所しかないが、大変混雑しており、せめてあと1箇所増やしてほしい。(例えば、みどりの窓口付近や西口付近など)	今後の大規模改修時に合わせて大型化等について検討。	－	－	
		－	－	－	
	－	－	－	－	
	【大型化等】JR東海構内、27番線ホームへのエレベーターの籠が小さい。エレベーターの構造が両袖になっていることが大きなネックになっている。	－	－	27番線EVは女子トイレの徒列がEV側まで及ぶこともあり、より混雑した印象に見えるかと考えますが、構内エレベーターの籠は全て同一サイズとなります。なお、計画中の女子トイレ増設により、徒列については解消される予定です。 また、サイン等により、EVは高齢者、障害者等の方々に優先的にご利用いただくよう案内しています。	
		－	－	－	
	【複数化】大阪メトロ御堂筋線の南改札は現在エレベーターがなく(階段のみ)、しかも無人改札となっている。この方面に用事がある場合は、西中島南方や他の改札から大迂回をしなければならないため、エレベーターの設置を検討してほしい。	－	－	－	
－		今後の検討課題。	－		
【大型化等】大阪メトロ4号出口EVの待ち時間が長く、6～7組(キャリアバッグやベビーカー利用者)見送り5分弱待ちストレスがあった。新大阪北側にはメトロ側と新大阪阪急ビル側の2基しかEVがなく、容量が足りないため、大型化もしくは増設してほしい。	－	－	－		
	－	整備基準として15人乗り以上を基本としているが、土地や構造の都合上、11人乗りで整備している。	－		
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。	・対象設備の改修時に対応。時期未定。	－	－	○
		－	－	－	
	JR東口の階段手すりの点字表記がおかしい。矢印の向きにどこに向かうかの表示があるべきで、上り下りの文字があると混乱する。(現状の例:JR東出口2階から1階への階段手すり(下やじるし“下り階段 東出口へ”、上やじるし“上り階段”など)	・頂いた意見をもとに検討。	－	－	○
		－	－	－	
	JR中央口改札につながるところの階段について、手すりの点字表記が“2階正面出口”とあり、不適切である。『2F御堂筋』の方がよい。	・頂いた意見をもとに検討。	－	－	
		－	－	－	
	JR中央口改札側と繋がる大階段について、階段の手すりの点字が上りはあるが下り(右側)がない、せめて右側を重点的に整備してほしい	確認中。	－	－	
		－	－	－	

※第3回ワークショップで改めていただいたご意見

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

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

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

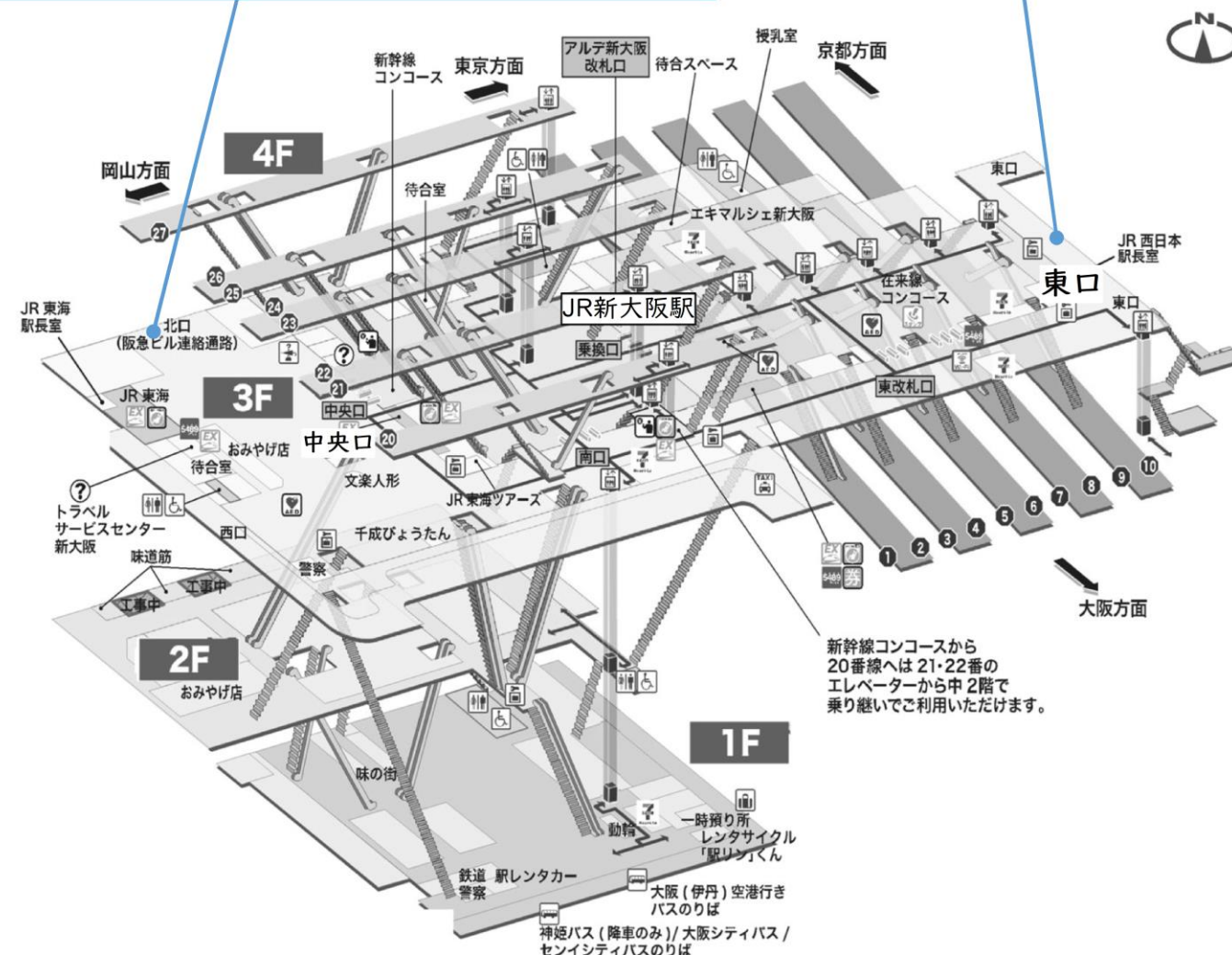
項目	意見	JR西日本	大阪メトロ	JR東海	備考※
	【大阪メトロ中改札のトイレについて】設備、広さ、案内表示 ・バリアフリートイレ内のスペースが狭いので、もう少し広い方が介助しやすい(介護ベッドを広げるとせまい) ・バリアフリートイレの介護ベッドが開いた状態のままで次の人が使いにくい ため、「利用したあとは元に戻しましょう」という表示をつけてほしい ・扉を引き戸にするのであれば、上から吊り下げているタイプだと軽くて車いす利用 者も開閉しやすい、また、鍵は柄が長いタイプならまだ使いやすい(車椅子利用 者)。 ・女性用トイレの数が少なくて行列になっている ・案内板は、ピクトグラム(車いす、オス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

(その他いただいているご意見)
○多機能トイレ内や個室トイレ内のバックをかけたたりするフックの設置箇所が高く、背が低い方や高齢で少し背中が曲がっている方は荷物等がかけにくいいため、もう少し低いところにフックをつけてほしい。
○音響信号の音について、見える人が案内表示を見て、移動するのに対し、視覚障がい者は、音を耳印に横断歩道などを見つけることになります。一定離れた距離からでも、音響信号の音が聞こえた方がよいと思います。また、渡り終えるまで音響が鳴っていた方が安心して渡れると思います。

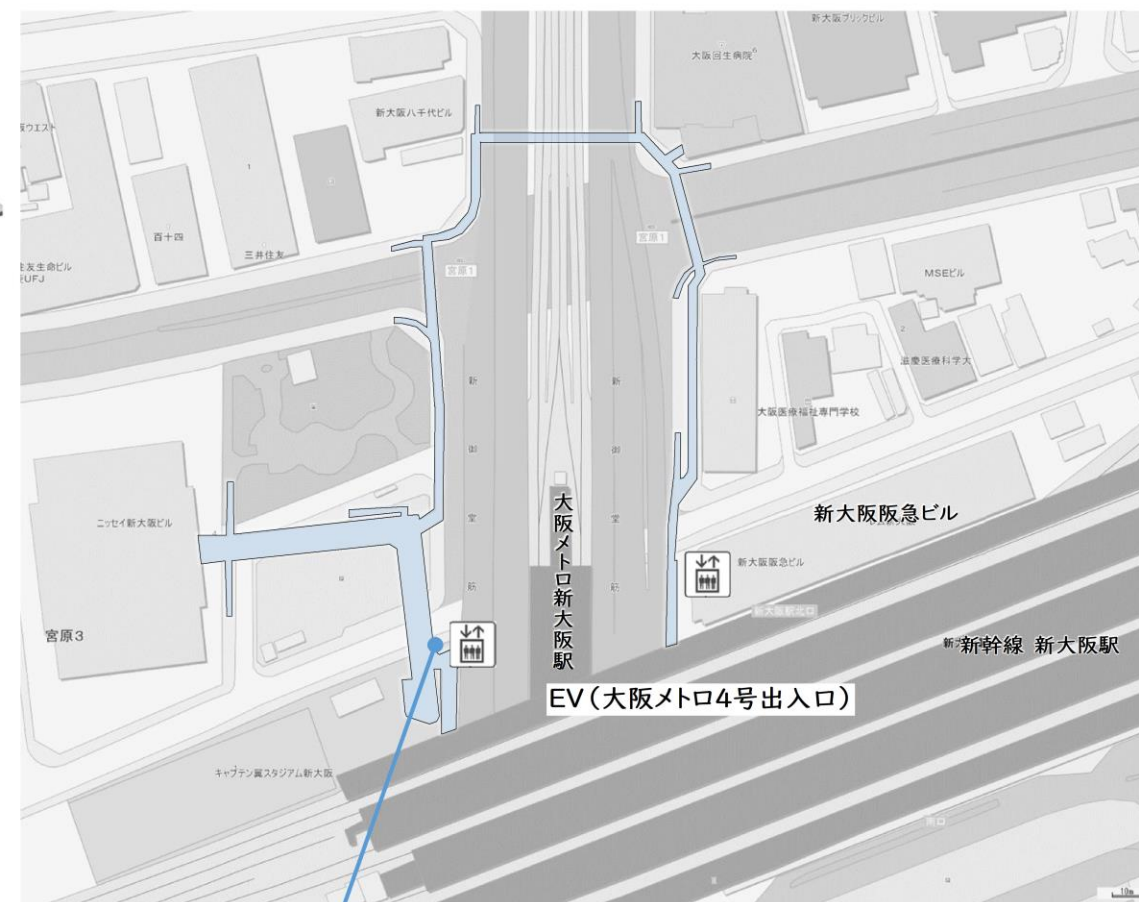
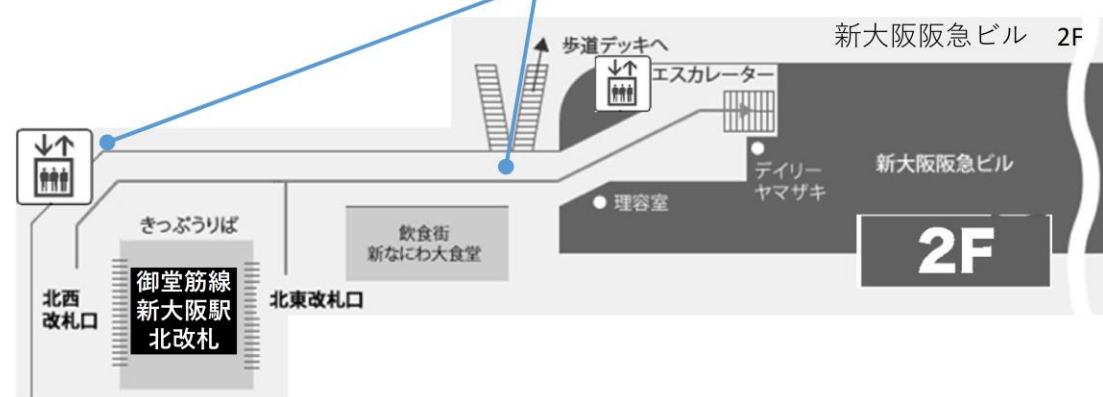
図1 乗り換え経路や移動経路上の誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加について

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

○JR東口2階の点字ブロックが摩耗してなくなっている。



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



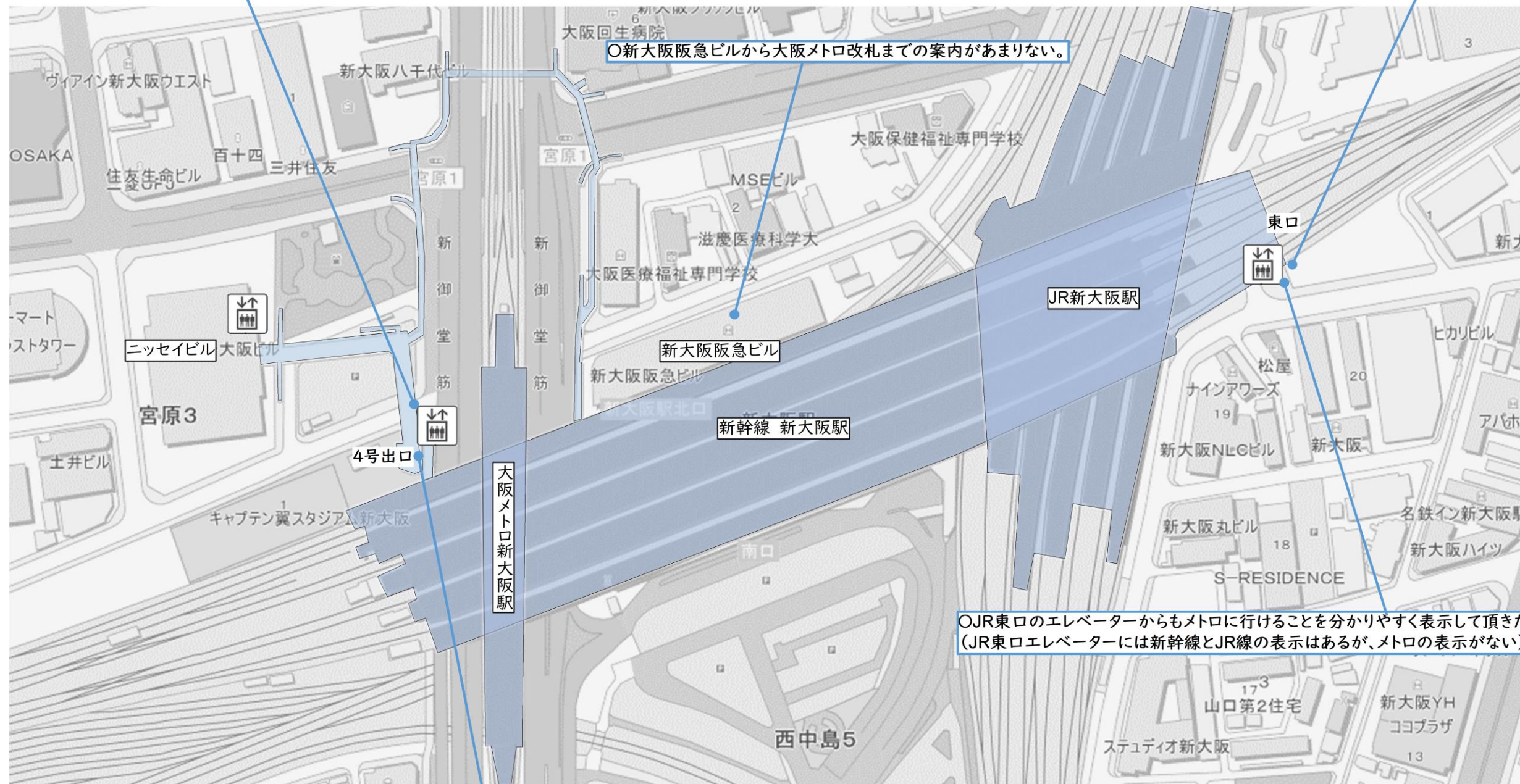
○大阪メトロ4号出入口付近EVからデッキに出たところに誘導ブロックがないため、新大阪北口デッキと繋がっていない。

出典:JR西日本構内図、新阪急ビルフロアマップ

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

○大阪メトロ北側の地上エレベーターは主経路から外れており、また主経路上に表示がまったくないため気が付かない。主要な道路（生活関連経路）を歩いていて自然にすぐに駅の乗り口（エレベーターの位置）が分かるような表示をすべきである。

○JR東口階段やエレベーターは奥にあって分かりにくく、地上から見つけにくいので、誘導鈴があると分かりやすい。（地上階に「〇〇行きEVはこちらです」という音声案内や、地上階の入口（階段含める）に「東口です」という音声案内等）



○新大阪阪急ビルから大阪メトロ改札までの案内がありません。

○JR東口のエレベーターからもメトロに行けることを分かりやすく表示して頂きたい。（JR東口エレベーターには新幹線とJR線の表示はあるが、メトロの表示がない）

大阪メトロ北側のエレベーターからもJR（在来線・新幹線）に行けることを分かりやすく表示して頂きたい。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

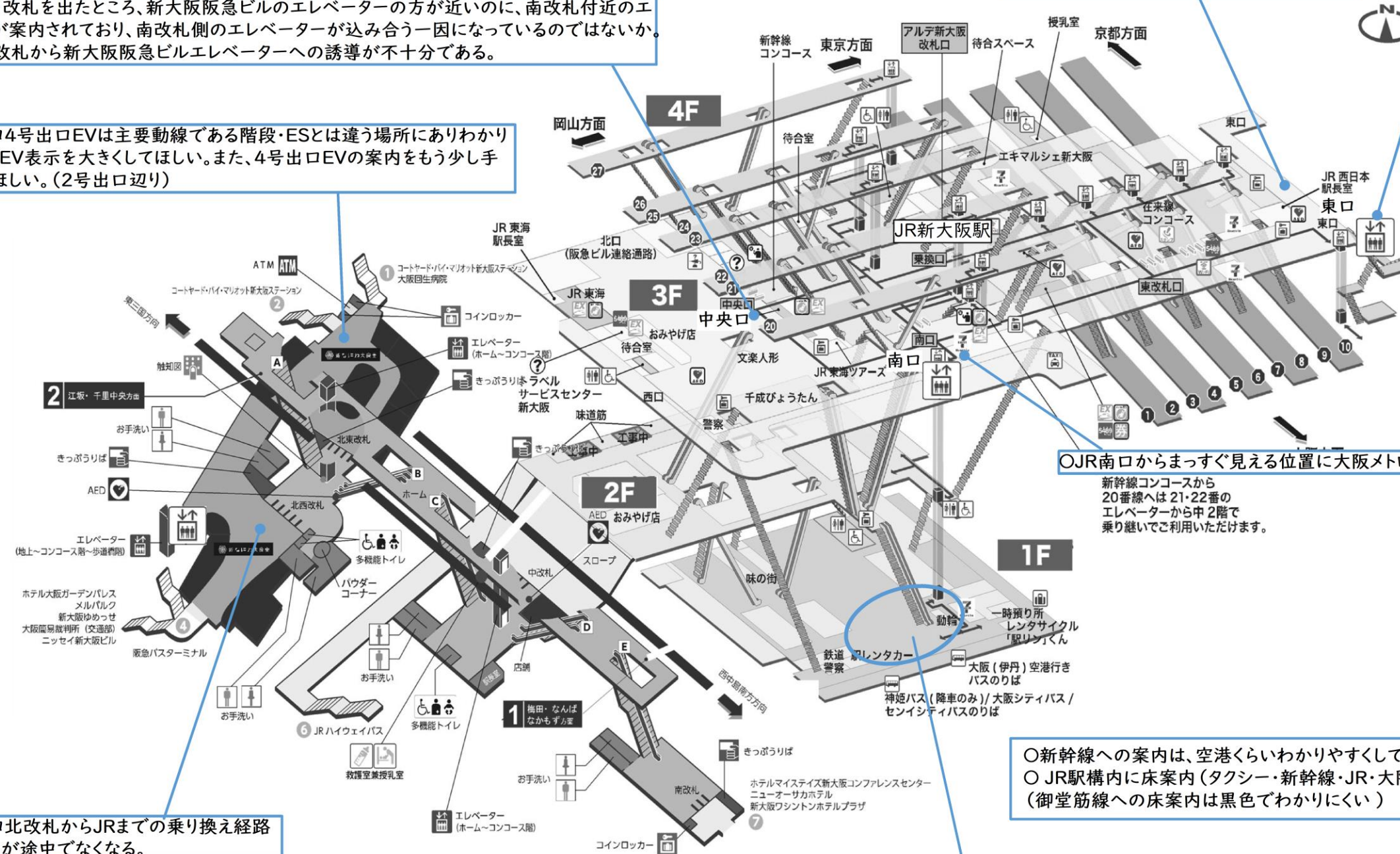


図3 デッキ上の誘導用ブロックの敷設や手すりの配置、わかりやすい案内、階段部分の点字表記について

○新大阪駅北ロデッキ(西)のニッセイビル手前では、誘導ブロックが左右の階段までしかなく、ニッセイビルや手前のEVまで誘導がされていない。(デッキとニッセイビルとの誘導ブロックが繋がっていない、ニッセイビル内には誘導ブロックや音声案内板等があるが、そこまで行くことが難しい)ニッセイビル内外で誘導ブロックをつなげてほしい。

○新大阪駅北口デッキ(東)から地上へおりの
(回生病院前)階段の手すりの位置が低い。

○新大阪駅北ロデッキ(東)について、
回生病院までの誘導ブロックがない

OEV (Osaka Metro4号出入口) からデッキに出たところに誘導ブロックがないため、新大阪北ロデッキと繋がっていない。

○新大阪駅北口デッキ(東・西共に)に手すりをつけてほしい、また、分岐点に行き先の表示(案内)があると良い。

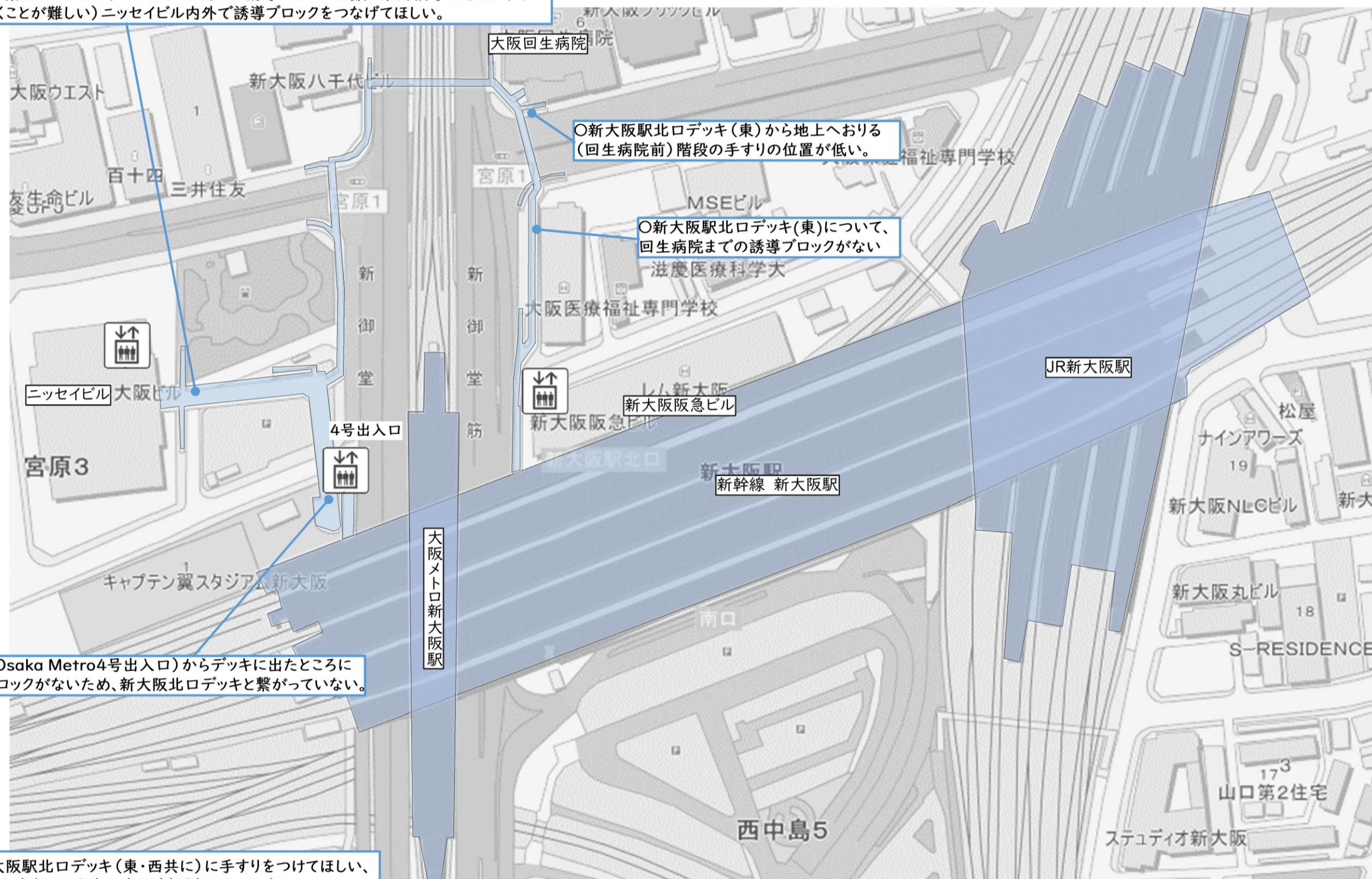
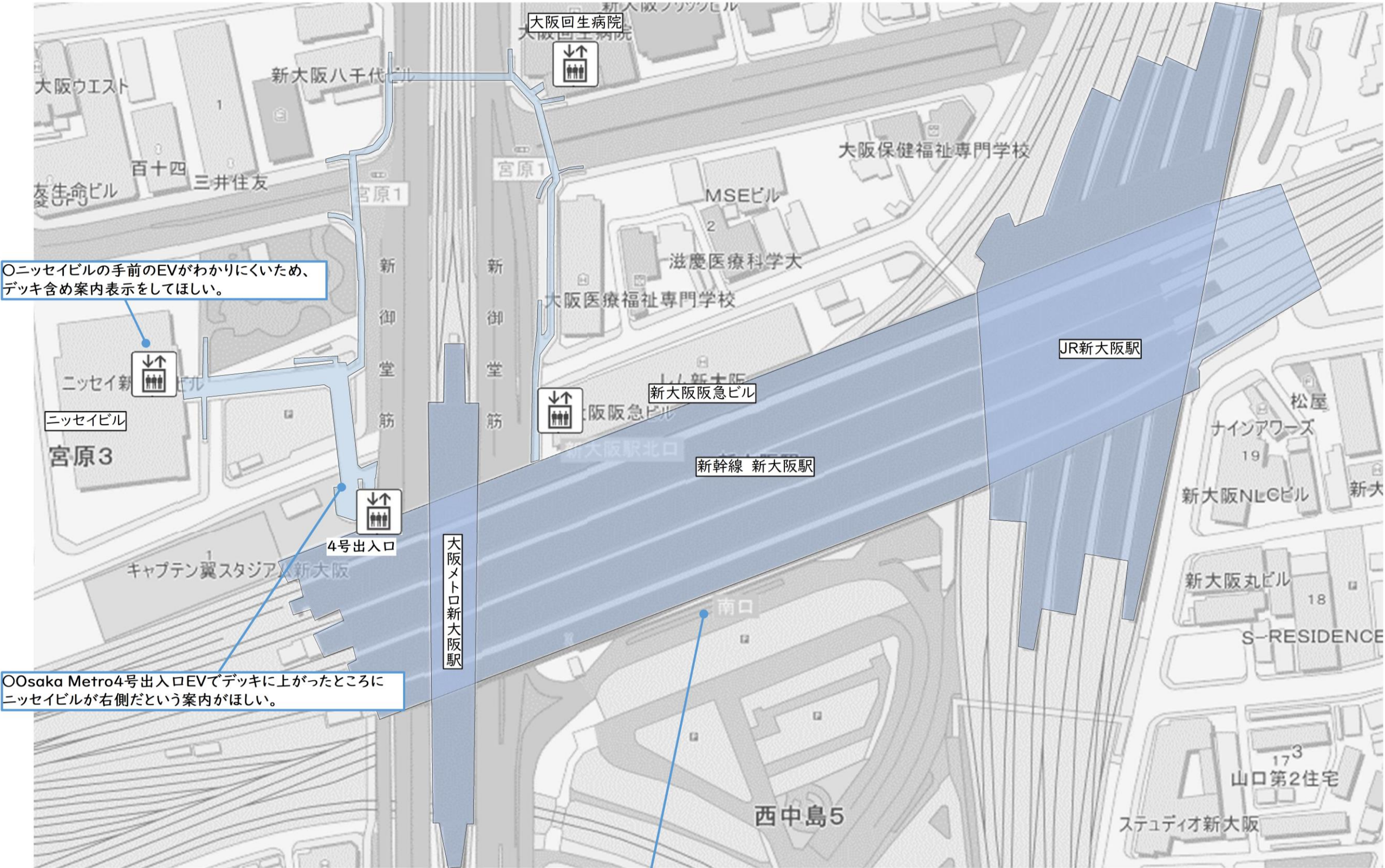


図4 乗り換え経路やデッキを含めた垂直移動経路のわかりやすい案内について



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%とはいえないと考える。	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、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、バリアフリース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・引くのに必要な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・安心で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。

地区	意見	意見に対する対応
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。
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。