

大阪市 京橋地区
交通バリアフリー基本構想

令和7(2025)年4月

目次

1. 大阪市交通バリアフリー基本構想変更の背景と経緯	1
1-1 バリアフリー法とは	1
1-2 バリアフリー基本構想とは	1
1-3 基本構想の策定経過	3
1-4 重点整備地区におけるバリアフリー整備の実施状況	3
1-5 今回の変更の趣旨	9
1-6 基本構想の位置づけ	9
2. 大阪市交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方	10
2-1 基本理念[全地区共通]	10
2-2 基本方針[全地区共通]	12
2-3 計画期間	13
2-4 地区の概要	14
2-5 地区のバリアフリー化方針	16
3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方	20
3-1 重点整備地区選定の考え方	21
3-2 重点整備地区の区域設定の考え方	22
3-3 地区における重点整備地区の区域設定	23
4. 生活関連施設及び経路設定の考え方	25
4-1 生活関連施設設定	25
4-2 生活関連経路設定	27
4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)、乗り換え経路図	29
5. 整備等の方針・内容	30
5-1 基本構想の枠組み	30
5-2 変更の視点や考え方	31
5-3 整備区分と時期	31
5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容	32
5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容	59
5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容	69
5-7 建築物・都市公園の整備方針及び整備内容	78
6. 心のバリアフリーの推進	79
6-1 教育啓発事業の位置づけ	79
6-2 教育啓発事業の取組方針	80
6-3 教育啓発事業の取組内容	81
7. 基本構想の推進及び継続的な改善	83

参考資料1:基本構想における対象者及び特性.....	85
参考資料2: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.....	88
参考資料3:道路の特定事業の整備等の内容及び整備区間等について.....	102

《資料編》

付属資料1:京橋地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯.....	103
付属資料2:京橋地区ワークショップの開催概要.....	104
付属資料3:京橋地区ワークショップ等における主な意見と対応.....	107
付属資料4:大阪市交通バリアフリー基本構想(梅田地区、難波地区、京橋地区、我孫子町地区、 コスモスクエア地区)(案)に対するパブリックコメント結果一覧表.....	161

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」

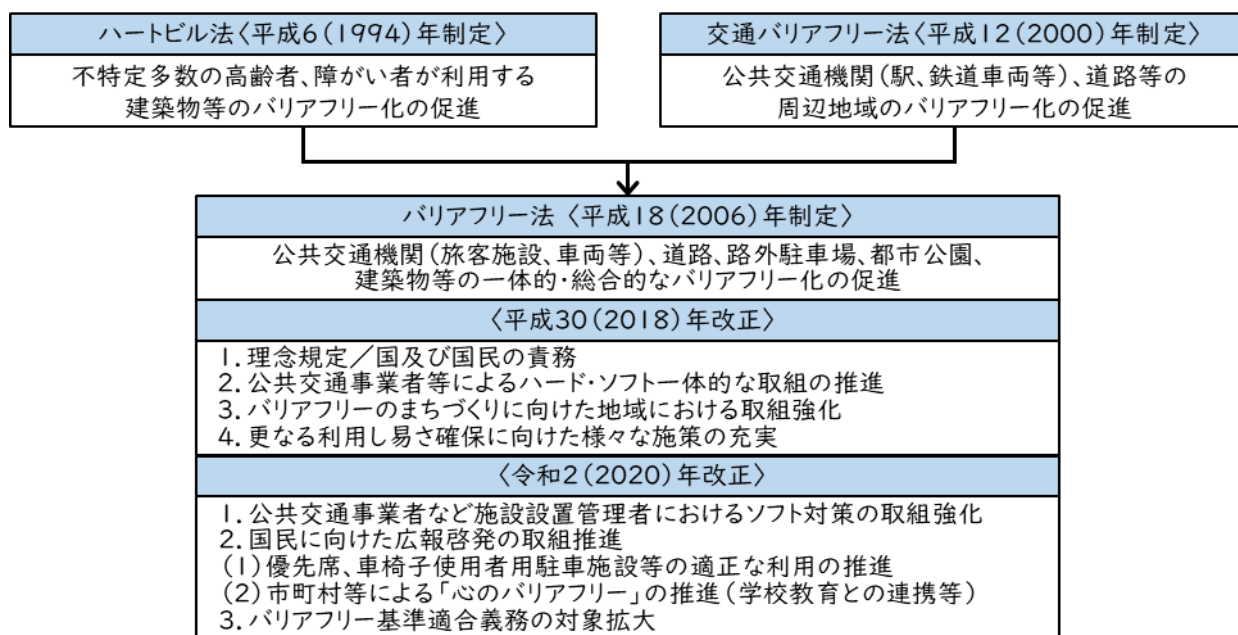
- ・生活関連施設、生活関連経路等のバリアフリー化を具体化するもの（バリアフリー法第 2 条）

(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、「京橋地区」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、「京橋地区」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、特定事業を中心に京橋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	0 駅 0% —	0 駅 0% —	2 駅 67% —
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	1 駅 33% 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※2	1 駅 33% —	1 駅 33% —	2 駅 67% —
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	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		乗り換え経路の確保 [対象:60 駅]	2 駅 67% D	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	2 駅 67% D	2 駅 67% D	2 駅 67% D

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
8	ホームにおける 列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する 情報を文字及び音案内で提供	3 駅 100% A	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% —	1 駅 33% —	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	0 駅 0% E	2 駅 67% D	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	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 駅 100% A
11	トイレ	車椅子対応トイレの設置	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	2 駅 67% D	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 11 事業だったものが、令和3（2021）年3月末時点では 14 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、車椅子対応トイレ（バリアフリートイレ）についても、全駅において整備済み（評価 A）となっています。

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

■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
I	京橋	4.14 km	0.52 km 13% E	1.93 km 47% E	3.32 km 80% C

※1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

京橋地区は、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、上新庄生野線のように歩道がない区間などがあります。

■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、継続的に進めています。

- ・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

京橋地区では、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。バリアフリー整備の現状に関する主な意見は次のとおりです。(詳しくは付属資料 1～3 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	○公共的な通路(デッキや地下通路等)における視覚障がい者誘導用ブロックが途中で途切れている箇所や敷設されていない箇所がある。 ○わかりやすさと歩きやすさに配慮し、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設してほしい。 ○切符売り場や改札、駅長室等まで視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されていない。 ○視覚障がい者誘導用ブロックと床面の色が似ているためブロックを認識・区別しにくい。
2. 音案内	○身障者用切符券売機、触知案内図、点字運賃表、エレベーターなどの主要な設備の音声案内(アナウンス)が小さい。 ○改札付近の主要な設備(インターホン、券売機等)に音声案内を設置してほしい。
3. 案内・誘導	○車椅子使用者や視覚障がい者、聴覚障がい者等に配慮したわかりやすい案内表示の使用や掲出位置など梅田地区全体で一貫した連続性のある案内・誘導をしてほしい。 ○案内・誘導サービス機器の操作性や情報の内容、表現、掲出位置などの提供方法を改善してほしい。 ○双方向コミュニケーション手段の提供方法について(呼び出しボタンの大きさや対応方法など)
4. 切符の購入	○インターホン等の機器のタッチパネルの操作性が悪い。 ○車椅子利用者等の障がい特性に配慮した券売機の操作性の確保(蹴込みの深さ、券売機の設置高さ) ○双方向コミュニケーション方法の確保、改善(対応時間の変更等) ○車椅子利用者、松葉づえ使用者、子供連れ、大きな荷物を持った利用者等に配慮した改札口の増設や改良
6. エレベーター	○乗り換え経路においては、エレベーターを利用する場合、大規模な迂回が必要な場合が多く、移動等が円滑化されたバリアフリールートの実数化が必要 ○エレベーターの構造や仕様について(稼働時間が短い、かごの大きさが狭い、ボタンの位置が悪い)
11. トイレ	○トイレについている大型ベッドの位置や形への配慮 ○LGBTQ+の観点から誰もが使いやすいトイレの配置やピクトグラム等の案内が必要。

■道路・交差点に関する事項

項目	項番	主な WS 等意見
(1) 歩行空間の整備	1.歩道の整備改良	○歩道の舗装の状態が悪く段差が大きい箇所がある。 ○歩道の勾配が急な箇所がある。
	3.その他	○バリカーを撤去してほしい。
(2)案内・誘導施設の整備		○視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されていない箇所がある。 ○階段と視覚障がい者誘導用ブロックの色が同系色となっており、区別がつかない。 ○エレベーターや地上部の案内がなく場所がわからないため、地区全体で一貫した連続性のある案内・誘導サインを整備してほしい。
(3)上下移動施設（エレベーター等）の整備・運用		○エレベーターの構造（大きさ、ボタンの位置）を改善してほしい。 ○段差や階段が多く、移動の支障となっている箇所があり、スロープを設置してほしい。
(4)交差点等の整備		○音響信号を設置してほしい。
(7)その他		○自転車駐車が満車で放置自転車が発生している。 ○バス停の案内がなく、場所も悪いため見つけにくい

■その他

項目	主な WS 等意見
民間施設等	○民間施設内のトイレが小さく、案内表示もない ○地区共通の案内・誘導看板（サイン）を統一するべき

1-5 今回の変更の趣旨

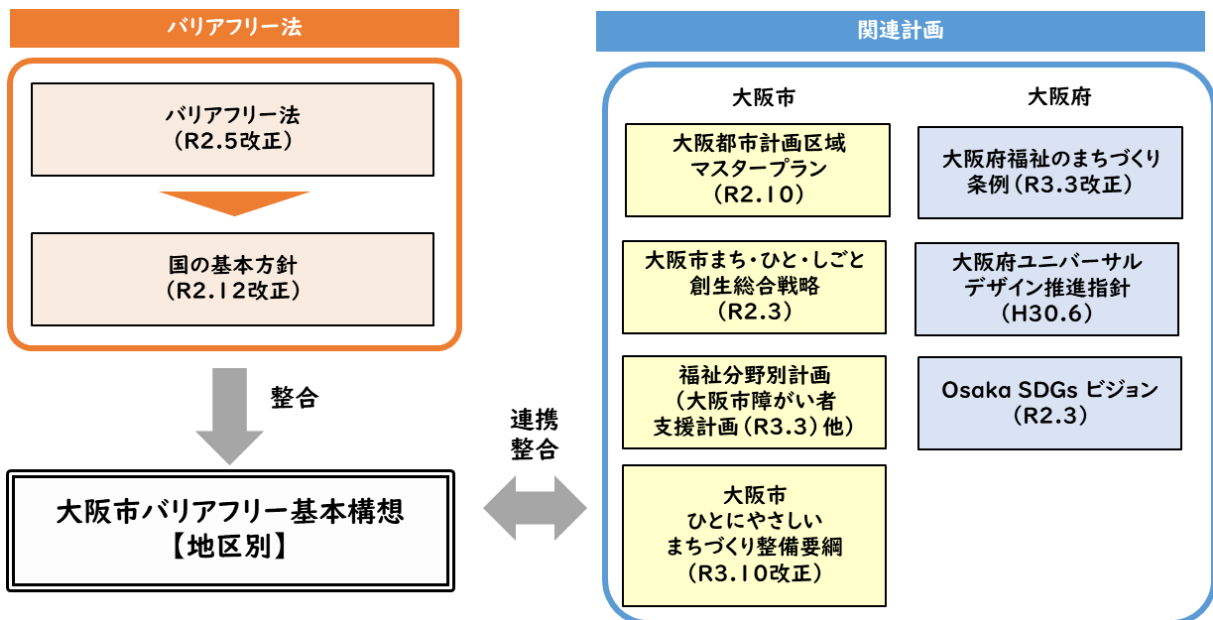
前述のとおり、作成した当時の基本構想(平成16(2004)年4月時点)に基づき、重点整備地区のバリアフリー化が着実に進展する中、京橋地区の土地利用の変化や社会状況の変化、市民・当事者等の意見などを踏まえた基本構想の変更が必要となっています。

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。

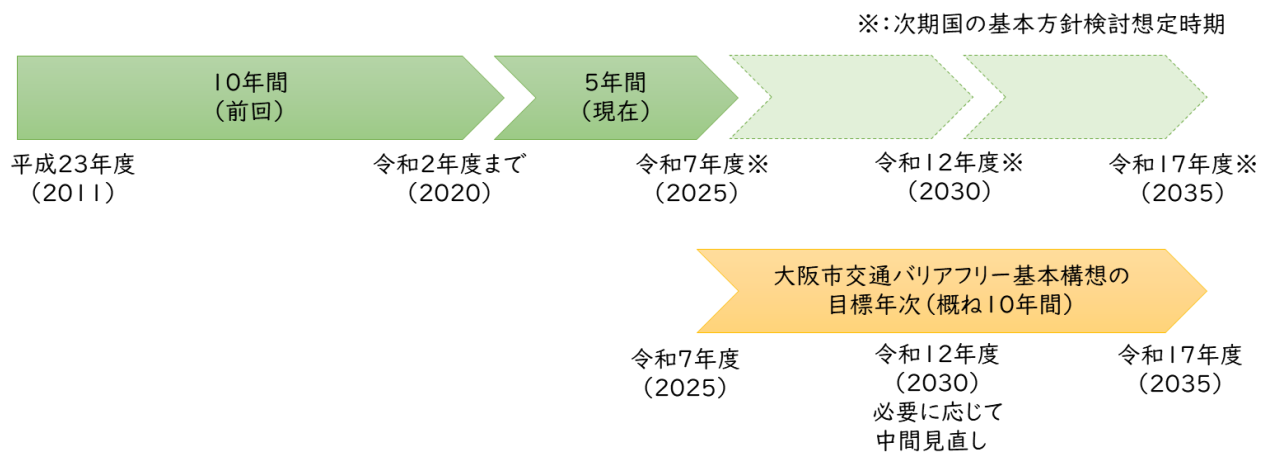
行政、公共交通事業者、交通管理者等の関係機関や市民・当事者等が、適切な役割分担のもと連携・協働しバリアフリー化の推進を図ります。ニア・イズ・ベターの観点から、重点整備地区ごとの市民・当事者等の意見を最も尊重することとします。

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

京橋地区は、JR京橋駅、京阪京橋駅、Osaka Metro 京橋駅、大阪ビジネスパーク駅の4駅が立地しており、これら4駅の一日平均利用者数は約 46 万人という大阪市内でも有数の交通ターミナルを形成しています。

地区内には、京阪モール、コムズガーデンなど大規模商業施設の他、界隈性のある商店街や国道1号沿いなどに商業・業務施設が立地しています。また、寝屋川をはさんで大阪ビジネスパークが形成され、商業・業務施設の他、いずみホール、ホテルニューオータニなど広域的な交流・文化施設が立地しています。公共施設は、地区の北西部に都島区役所、区民センター、図書館、南東部にクレオ大阪東（大阪市立男女共同参画センター東部館）が立地しています。



京橋地区の位置

鉄道駅乗降客数

鉄道駅	乗降客数(千人/日)	
	基本構想作成 当時(H15)	R1 年度※
JR 西日本(大阪環状線・片町線)京橋駅	286	263
京阪(本線)京橋駅	203	150
Osaka Metro(長堀鶴見緑地線)京橋駅	34	35
Osaka Metro(長堀鶴見緑地線)大阪ビジネスパーク 駅	—	14
合計	523	462

※新型コロナウイルス感染症拡大前の数値

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

京橋地区は、大阪市を代表するターミナルの1つです。これまで、基本構想の「広域移動の拠点となるターミナルにふさわしい移動の円滑化を推進し、「安全で楽しく活気あふれる街・京橋」の活性化をめざす」を地区の理念とし、駅舎内においては、ホームの安全対策やトイレの多機能化が図られ、主要な経路では、歩道における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、音響信号機の設置が進められてきました。

また、寝屋川を挟んだ京橋地区の南側エリアには大阪ビジネスパーク駅が存在し、2地区の連携や京橋駅周辺の拠点機能の向上など長期的な将来のまちづくりも視野に入れたバリアフリー化がめざされてきました。

今後、(仮称)京阪京橋駅周辺開発や(仮称)イオン再開発計画などにより、まちの回遊性の向上、歩行者ネットワークの形成が期待されます。

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、2025年の大阪・関西万博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、すべての利用者に利用しやすい環境整備とともに、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ことが求められています。

(2) 現状の主な課題

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

1) 鉄道駅

- ・JR 京橋駅、京阪京橋駅、Osaka Metro 京橋駅等は、利用者が多いため、利用動線が錯綜し、車いす使用者や視覚障がい者などが安全な動線を確保することが困難であることから、適切な案内・誘導が必要となっています。
- ・京阪京橋駅中央改札口付近のエレベーターは三条・出町柳方面のホームに直通していないことから、3 階でエレベーターの乗り換えが必要になりますが、中央改札口は利用者が多いことから、1階から3階までのエレベーターが混雑し、待ち時間が発生するなど、エレベーターの利用のしやすさの向上が必要となっています。
- ・無人改札における利用のしやすさの確保などについて検討が必要となっています。
- ・バリアフリートイレ内の大型ベッドの設置、高齢者、障がい者、異性介助者、LGBTQ+、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいトイレの設置などの検討、エレベーターやトイレなどの施設位置の案内・誘導のわかりやすさや施設の使いやすさなどの検討が必要となっています。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・車両とホームの段差の解消、ホームにおける列車の案内や安全対策(ホーム柵の設置)
- ・障がい特性に配慮した券売機・精算機の構造(蹴込み、設置高さ等)の改善、音声案内装置

の設置及び音量の改善

・駅舎内及び周辺施設のわかりやすい案内・誘導

■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題

・無人改札への対応(インターホンの音声案内の整備や点字対応等、多様な障がい特性への対応)

・エレベーターの大型化

・バリアフリートイレにおける大型ベッドの設置、バリアフリートイレの機能の分散化、オールジェンダートイレの設置(配置・仕様)

2) 乗り換え経路

・JR京橋駅と京阪京橋駅は改札口が近接しており、上下移動もなく便利な乗り換え経路となっています。しかし、利用者が多く動線が錯綜しており、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている箇所があります。

・JR京橋駅、京阪京橋駅とOsaka Metro 京橋駅の地下通路による乗り換え経路上に、エレベーターが整備されておらず、車いす使用者は地上から京橋公園内のエレベーターを利用して乗り換えることになり大きな迂回が生じています。エレベーター位置や乗り換え経路のわかりやすい案内・誘導が必要です。

・また、京橋公園へ至る乗り換え経路は歩道が狭く、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている箇所や公園出入口が狭いなど、車いす使用者が通行しにくい状況となっています。また、京橋公園北東出入口につながる交差点において音響信号機が設置されておらず、道路を横断するときの安全性の確保について検討する必要があります。

・このため、エレベーター等上下移動設備や音響信号機の設置の検討、京橋公園出入口の通行幅の確保の検討及びエレベーター位置や乗り換え経路などについて、すべての人にとってわかりやすい案内・誘導の検討が必要です。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

・乗り換え経路の視覚障がい者誘導用ブロックについて、敷設位置の見直しや追加、人通りの多い乗り換え経路における両側への敷設の検討、黄色以外の誘導用ブロックで床面と区別が困難な箇所における床面との色彩組合せに配慮した整備、維持管理

・エレベーターなどの上下移動設備や音響信号機の設置、京橋公園出入口の通行幅の確保、エレベーター位置及び周辺施設のわかりやすい案内・誘導

3) 道路・交差点

・JR 京橋駅、京阪京橋駅周辺及び大阪ビジネスパーク駅周辺は広い歩道が確保されていても歩道と車道の境界部の段差が大きい箇所や車両乗り入れ部など歩道が傾斜している箇所があるほか、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている箇所があるなど、車いす使用者や視覚障がい者等が移動しにくい状況です。

・横断歩道を安全に横断するために、音響信号機の音量の調整などについて検討する必要があります。

・JR 京橋駅と京阪京橋駅の間にある広場の南側に階段があることから、車いす使用者は、京橋

交番交差点方向に移動する必要がある、大きな迂回が生じています。このため、スロープ等の整備による段差解消の検討が必要です。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・車道と歩道の縁石の段差の解消
- ・生活関連経路における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置の見直しや追加、人通りの多い生活関連経路における両側への敷設の検討、黄色以外の誘導用ブロックで歩道と区別が困難な箇所における歩道との色彩組合せに配慮した整備、維持管理
- ・音響信号機の音量や方式の見直し
- ・スロープ等の整備やエレベーター位置及び周辺施設のわかりやすい案内・誘導

4)京橋駅周辺と大阪ビジネスパークの連携

- ・京橋駅周辺と大阪ビジネスパークをつなぐ大阪城京橋プロムナードは、利用者が多く、歩行者動線が錯綜していることから、車いす使用者や視覚障がい者等は移動しにくい状況です。
- ・また、京阪京橋駅片町口改札口周辺において、地上と大阪城京橋プロムナードの上下移動は階段とエスカレーターのみとなっており、車いす使用者が地上から大阪城京橋プロムナードに移動するには、イオン京橋跡地内の仮設通路を利用し、大阪城京橋プロムナードにアクセスする必要があります。このため、エレベーター等上下移動設備の設置の検討が必要です。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・乗り換え経路の視覚障がい者誘導用ブロックについて、敷設位置の見直しや追加、人通りの多い乗り換え経路における両側への敷設の検討、黄色以外の誘導用ブロックで床面と区別が困難な箇所における床面との色彩組合せに配慮した整備、維持管理
- ・大阪城京橋プロムナードにつながるエレベーターなどの上下移動設備の設置やエレベーター位置及び周辺施設のわかりやすい案内・誘導

(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」に沿った京橋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 広域的なターミナルにふさわしい、駅・乗り換え経路等におけるバリアフリー化の推進

- ・すべての利用者に配慮した券売機などの施設の改善や地上からホームまで円滑な移動経路の確保を図っていきます。
- ・初めて訪れる人でも円滑な乗り換えができるよう、鉄道事業者、道路管理者、公園管理者、交通管理者など関係者により安全で移動しやすい乗り換え経路を含む生活関連経路を確保していきます。
- ・将来の京橋駅周辺の大規模開発計画に合わせ、京橋駅周辺及び駅周辺と大阪ビジネスパークをつなぐ歩行者ネットワークの充実等、面的なバリアフリー化を図ります。

方針 2 安全で快適に移動できる生活関連経路のバリアフリー整備・充実

- ・視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、スロープ等の整備などを図り、歩道のバリアフリー化を図ります。
- ・放置自転車対策の強化などにより、安全で快適なまちづくりを進めます。

方針 3 わかりやすい案内・誘導の充実

- ・各施設の位置や乗り換え経路を含む生活関連経路などの案内・誘導を充実することで誰もが多彩な街を楽しめるまちづくりを推進します。

3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方

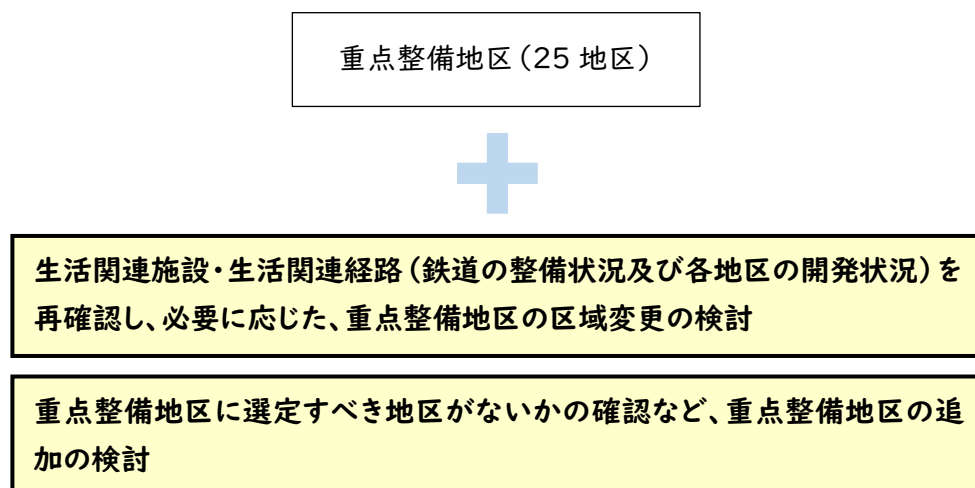
各重点整備地区では、特定事業の進捗率は100%に到達しておらず、また、完了事業についても、適切な維持管理とともに、バリアフリー法の改正等を踏まえ、更なる整備の推進が必要となります。

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。



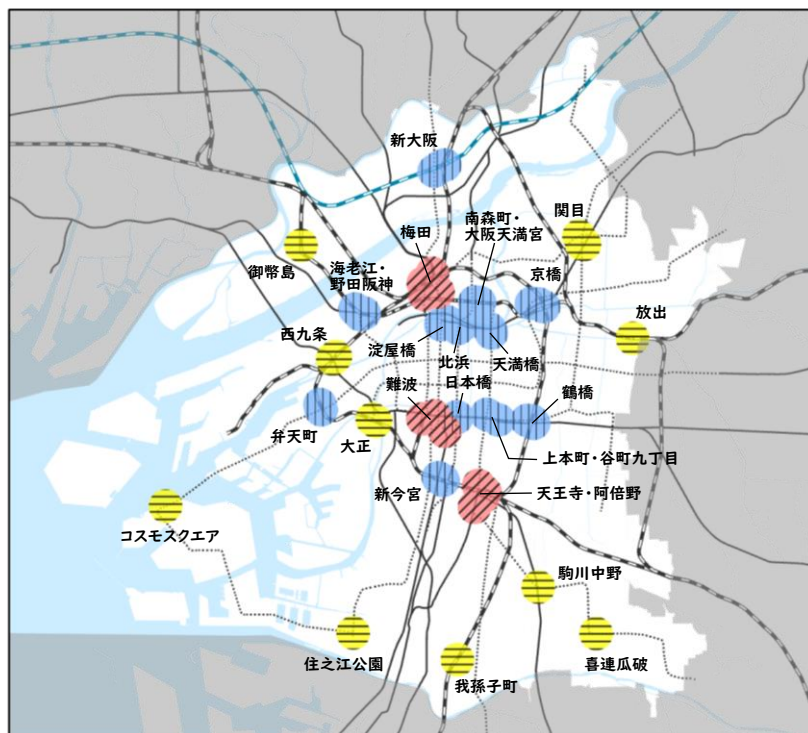
3-1 重点整備地区選定の考え方

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。

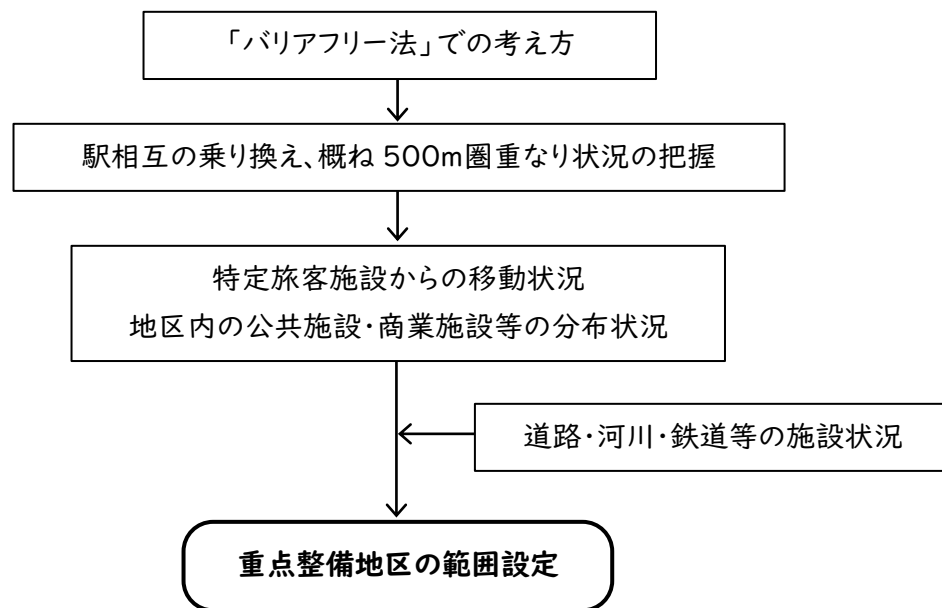
基本構想策定地区		選定理由
 3地区	第1次<平成15(2003)年4月策定>3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野	・乗降客数の上位3地区 ・4駅以上が集中し、交通機関相互の乗り継ぎが多い駅を選定
 12地区	第2次<平成16(2004)年4月策定>12地区 京橋、鶴橋、南森町・大阪天満宮、天満橋、北浜、淀屋橋、新大阪、新今宮、日本橋、上本町・谷町九丁目、弁天町、海老江・野田阪神	・乗降客数が10万人以上で、他社線乗り換えの多い駅を選定
 10地区	第3次<平成17(2005)年4月、 平成18(2006)年4月策定>10地区 西九条、関目、放出、喜連瓜破、御幣島、我孫子町、大正、住之江公園、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	
Osaka Metro	

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

京橋地区では、以下の考え方に基づいて、面積約 91ha の区域を重点整備地区として設定します。

(1) 駅から徒歩圏の約500m 圏の範囲

JR京橋駅、京阪京橋駅、Osaka Metro 京橋駅から概ね 500m 圏の範囲で設定します。

(2) 駅を中心に広域的な商業業務地として一体的なまとまりとして整備が望まれる範囲

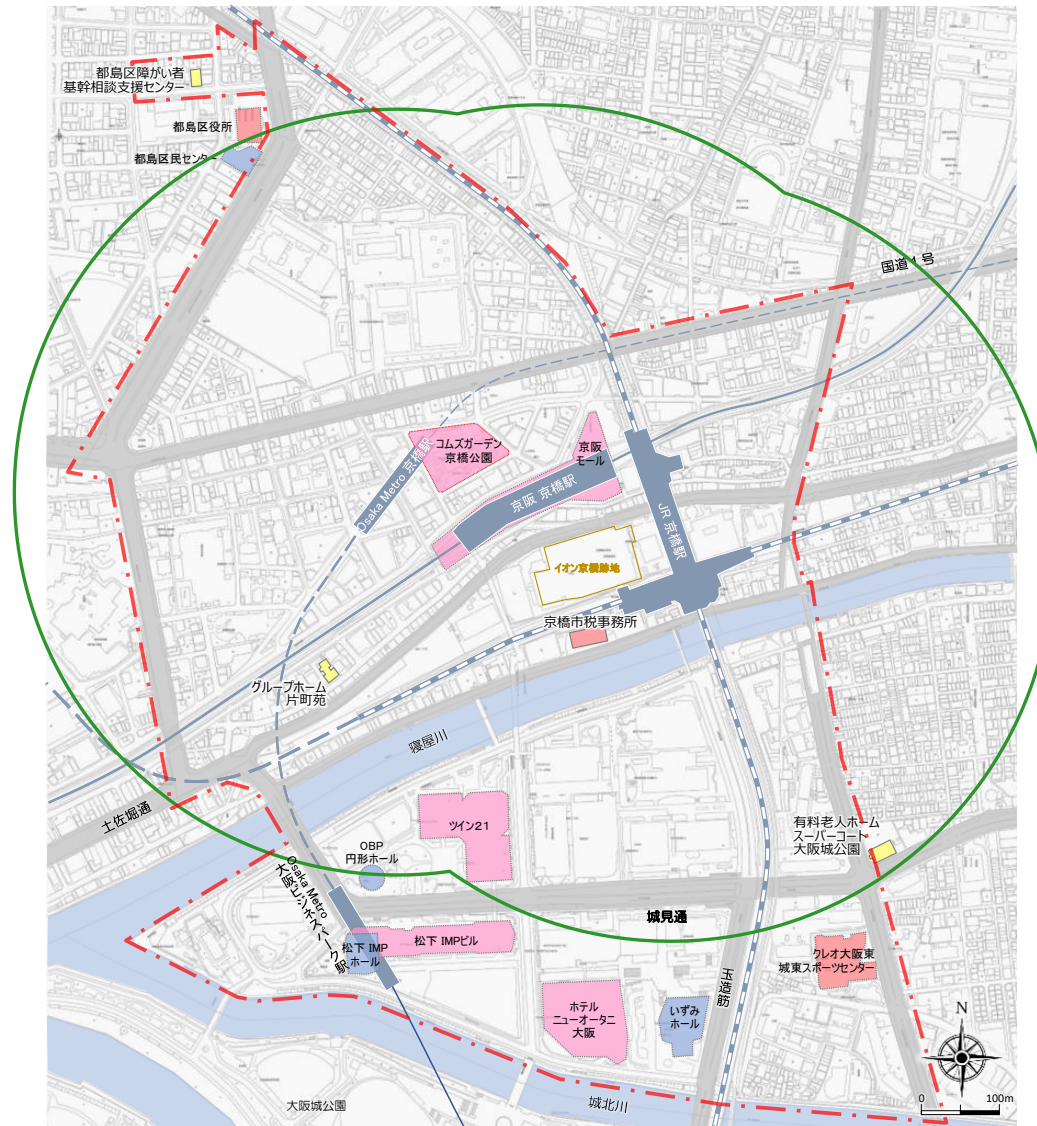
駅周辺の商業集積地並びに面的に再開発された大阪ビジネスパークを重点整備地区として位置づけます。

(3) 生活関連施設と駅をネットワークすることにより、効果的に市民の利便の向上が図れる範囲

都島区役所や都島区民センター、都島図書館、クレオ大阪東(城東区スポーツセンター)、など京橋駅から徒歩圏に立地するため、駅周辺と一体的にバリアフリー化を図ることにより市民の利便の向上が図れるため、これらの施設が立地する範囲を重点整備地区に位置づけます。

重点整備地区(面積約91ha)

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



4. 生活関連施設及び経路設定の考え方

4-1 生活関連施設設定

生活関連施設の設定の考え方については、次のとおりとします。

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

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

生活関連施設一覧

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

区分		生活関連施設一覧
旅客施設		JR 京橋駅
		京阪京橋駅
		Osaka Metro 長堀鶴見緑地線京橋駅
		Osaka Metro 長堀鶴見緑地線大阪ビジネスパーク駅
官公庁等施設	官公庁施設	都島区役所
		クレオ大阪東
		京橋市税事務所
	郵便局、銀行	－
教育・文化施設	教育施設	－
	文化施設	都島区民センター
		都島図書館
		いずみホール
		松下 IMP ホール
医療・福祉施設	医療施設	－
	福祉施設	有料老人ホームスーパーコート大阪城公園
		グループホーム片町苑
		都島区障がい者基幹相談支援センター
商業施設		コムズガーデン
		京阪モール
		ツイン21
		松下 IMP ビル
宿泊施設		ホテルニューオータニ大阪
公園・運動施設	公園	京橋公園
	運動施設	城東スポーツセンター
その他の施設	その他	－

4-2 生活関連経路設定

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

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

(1) 生活関連経路

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

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

(2) 鉄道駅乗り換え経路

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

生活関連経路の路線名

番号	路線名
1	国道1号
2	京橋大阪城線
3	片町徳庵線
4	上新庄生野線
5	片町野江森小路線
6	赤川天王寺線
7	桜宮小学校表通線
8	片町茨田線
9	東野田方面南北5号線
10	東野田方面東西28号線
11	東野田方面南北29号線
12	東野田方面東西14号線
13	大阪城京橋プロムナード
14	東野田方面南北7号線
15	石切大阪線
16	桜宮方面東西 86 号線

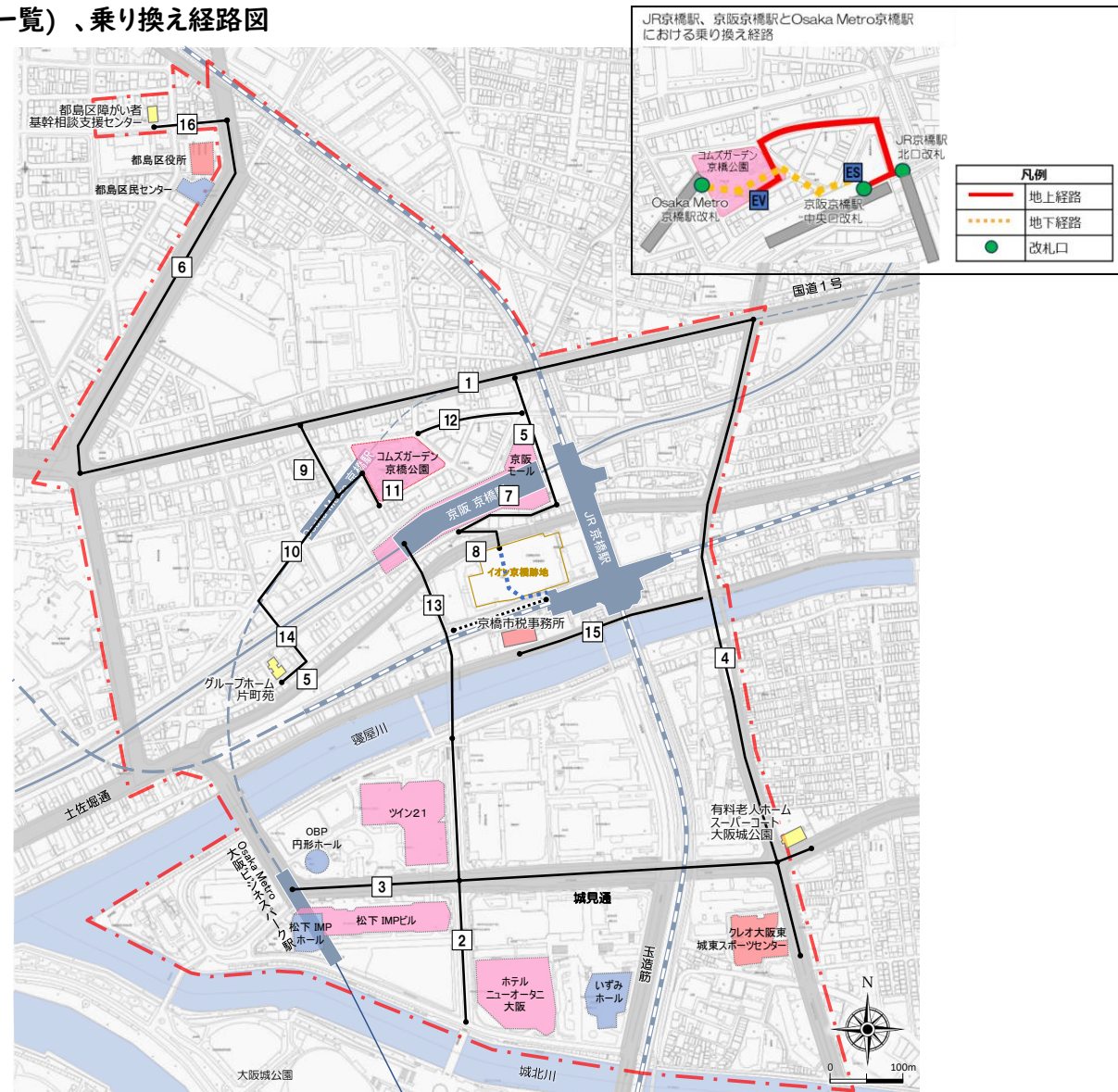
鉄道駅乗り換え経路

路線名
JR 京橋駅北口改札～京阪京橋駅中央口改札
京阪京橋駅中央口改札～Osaka Metro 京橋駅改札

4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)、乗り換え経路図

生活関連経路の路線名	
1	国道 1号
2	京橋大阪城線
3	片町徳庵線
4	上新庄生野線
5	片町野江森小路線
6	赤川天王寺線
7	桜宮小学校表通線
8	片町茨田線
9	東野田方面南北 5号線
10	東野田方面東西 28号線
11	東野田方面南北 29号線
12	東野田方面東西 14号線
13	大阪城京橋プロムナード
14	東野田方面南北 7号線
15	石切大阪線
16	桜宮方面東西 86号線

凡 例	
	重点整備地区
	生活関連道路
	その他の経路（デッキ）
	イオン京橋跡地における仮設通路
	JR
	私鉄（地上）
	私鉄（地下）
生活関連施設（施設別）	
	旅客施設
	官公庁等施設
	教育・文化施設
	医療・福祉施設
	公園・運動施設
	商業・宿泊施設
	その他の施設



5. 整備等の方針・内容

5-1 基本構想の枠組み

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

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

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

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

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

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

移動等円滑化に関する整備方針を示す：建築物、都市公園

5-2 変更の視点や考え方

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

また、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が、一部の事業について整備が完了していないものがあります。

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

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

■令和3（2021）年3月末時点で未整備となっていた事業

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

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。
	(3)乗り換え経路の確保	□(6-2-1) 車椅子使用者の単独での利用をはじめ、車椅子使用者以外の障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等、すべての利用者が円滑に垂直移動できるよう、エレベーターを設置する場合は基本的に15人乗り以上とし、可能な限り17人乗りについても検討する。なお、24人乗り以上とする、また、片開き式等、車椅子利用者等の円滑な利用に配慮することが望ましい。ただし、既設エレベーターの更新において構造上設置できない場合はこの限りではない。構造上等の理由により、15人乗り以上が設置できない場合においても11人乗り以上とし、手動車椅子が内部で180度回転できるように努める。ただし、同一箇所に複数台設置する場合はこの限りではない。また、駅の構造により、スルー型や直角2方向出入口型も考慮し、円滑な動線の確保に努める。
	(4)代替措置	□(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。
7.階段		□(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。
		□(7-1) 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

京橋駅（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	—	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	—	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	未整備箇所は取替 時期に検討	—	○
		□トイレの出入口付近において、男 女別等を知らせる案内装置の設 置	整備済	—	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	—	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	—	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	整備済 大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続 き、検討を行う。	—	—
		□移動等円滑化のための主要な 設備（エレベーター、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	—	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	—	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	3.案内・誘 導	◇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)]	整備済	—	維持更新
		◇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)]	整備済	—	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	・一部整備済(西 口・南口:蹴込み無 し) ・未整備箇所につ いては大規模改良 時に検討	—	○
		□精算機の構造や仕様を、障がい のある方が使用できるものとする よう検討	大規模改良時に検 討	—	○
		□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	・北口にみどりの窓 口、西口にみどりの 券売機プラスを整 備済 ・大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、南口、西 口については、引き 続き検討する	—	○
	5.拡幅改 札口の 設置	□拡幅改札口の設置	整備済	—	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	—	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	6.エレベーター	□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	整備済	—	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(ホーム→北口・西口・南口)	—	維持更新
		□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	整備済	—	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	—	維持更新
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	発車標及び自動放送を整備済	—	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(車種・両数により変動するため、車両側に表示)	—	—
	9.車両とホームとの隙間・段差	□隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討	継続検討	—	○
		□構造上の理由によりプラット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	—	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済	—	継続実施
	10.ホームにおける安全対策	◇ホームドア又は可動式ホーム柵の設置	全ホーム整備済	—	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	—	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	—	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	—	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	11.トイレ	□バリアフリースイレへの大型ベッド の設置の検討	大規模改良時に検 討	—	○
		◇バリアフリースイレの機能の分散 化の検討	・北口及び南口で ベビーチェア等を 整備済 ・大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続き 検討を行う	—	—
	12.休憩設 備	□休憩設備を1以上設置	整備済	—	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	—	○
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
		□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※)

●: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
		□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※)

京橋駅(京阪)

	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	今後施設改修時にJISに適合したものに順次交換する	—	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	—	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	片町口側のエスカレーターについては、更新に併せて順次整備する。 (中央口側のエスカレーターについては、整備の検討を進める。)	後期	●
		□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	—	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	—	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	—	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	・改札内外に天吊、壁付型等の案内標示を設置済 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う	—	—

●: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	3.案内・誘 導	□移動等円滑化のための主要な設備(エレベーター、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	—	維持更新
		□異常時に改札付近等における情報の提供	改札口の案内ディスプレイを整備済	—	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)]	整備済	—	維持更新
		◇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)]	多機能式インターホンは設置済み。但し音声案内未対応のため、機器更新時等に改良について検討する	—	○
	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	整備済であるが、更に車椅子使用者に配慮した構造になるよう検討する	—	○
		□精算機の構造や仕様を、障がいのある方が使用できるものとするよう検討	整備済 ・数字ボタンを押していただくことにより音声案内に切り替わり、不足金額を音声でご案内している ・車椅子使用者用に蹴込みを設けている	—	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	4.切符の 購入	□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	整備済 ・数字ボタンを押し ていただくことによ り音声案内に切り 替わり、不足金額を 音声でご案内して いる ・車椅子利用者用 に蹴込みを設けて いる ・大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続き 検討する	—	○
	5.拡幅改 札口の 設置	□拡幅改札口の設置	整備済	—	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	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	整備済	—	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]	2ルート整備済 (中央改札口と西 側のエレベーター 専用改札口に設 置)	—	維持更新
		□大型化等の検討	20人乗りをエレベ ーター専用改札口 に整備済 中央口エレベーター については、大規 模改良時に検討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で 表示	整備済	—	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	—	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	接近/行先/出発を表示器及び自動放送で整備済	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	整備済	—	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	1・2番線の2号車3番扉に縮小した乗降口を設置済	—	維持更新
			3・4番線は未整備のため継続検討	—	○
		□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	注意喚起シートを整備済	—	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	駅係員が介助して渡り板を使用		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	1・2番線 整備済	—	維持更新
			3・4番線 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	—	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	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリースイート(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済	—	維持更新
		□バリアフリースイートへの大型ベッドの設置の検討	3F 中央トイレにユニバーサルシートを整備済	—	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	11.トイレ	◇バリアフリースイートの機能の分散 化の検討	・中央トイレ 多目的トイレに加えて、男女別トイレ内に、乳幼児やオストメイト設備を整備済。また、別途ファミリートイレも設置済 ・片町ロトイレ 男女別トイレ内に、乳幼児設備を整備済 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き検討を行う	—	—
	12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	整備済	—	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	大規模改修時に検討	—	○
そ の 他	13.情報提供	□ウェブアクセシビリティを確保したウェブサイト等による情報提供	継続検討	—	○
		□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	駅および車内での緊急放送、改札口の案内ディスプレイおよび一部車両のディスプレイで緊急時の情報を視覚的に提供	—	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	13.情報提 供	□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	・「スマホでインターホン」では、利用者のスマートフォンで駅係員と音声通話できるほか、ビデオ通話や文字によるチャット形式の対話も可能 ・またけいはんインフォステーションで、障がいの特性に応じた対応を実施	—	継続実施
	14.心のバ リアフリ ー	□一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	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

京橋駅(Osaka Metro)

	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	—	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	—	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	更新に併せて順次 整備	前期	●
		□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	—	維持更新
		□ホーム上にある出入口に通ずる 階段位置を知らせる案内装置の 設置	大規模改造工事に 併せて整備予定	—	○
	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	—	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	・改札内外に天吊、 壁付型等の案内標 示を設置済 ・大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続 き、検討を行う。	—	—
		□移動等円滑化のための主要な 設備(エレベーター、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	—	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	—	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	3.案内・誘導	◇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)]	・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 ・音声案内付点字触知図設置	—	維持更新
		◇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	—	—
	4.切符の購入	□車椅子使用者に配慮した蹴込み構造の検討	今後、順次対応予定	—	○
		□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 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。	—	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	4.切符の 購入	□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	整備済(券売機に 付いている呼び出 しボタンを押すこと で、券売機横通話 口から駅務員と対 面での対応可能)	—	維持更新
	5.拡幅改 札口の 設置	□拡幅改札口の設置	整備済	—	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	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	公共用通路に接続 することで確保	—	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 地上(コムズガーデ ン)~改札口~ホー ム階	—	維持更新
		□大型化等の検討	地下構造物の改造 が必要なため、大 規模改良時に検討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で 表示	整備済	—	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	—	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	—	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	—	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

○: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	9.車両とホームとの隙間・段差	□構造上の理由によりプラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	対象外(9-1により整備済)	—	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済	—	維持更新
	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	全番線に整備済	—	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	対象外(10-1により対応済)	—	—
		□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	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリースイート(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済	—	維持更新
		□バリアフリースイートへの大型ベッドの設置の検討	設置スペースが无いため、大規模改良時に検討する	—	○
		◇バリアフリースイートの機能の分散化の検討	・一般トイレに簡易型オストメイト設置済 ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う。	—	—
	12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	整備済	—	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	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であるが検討する。	—	○

○: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	ホームページでは、 音声読み上げ、文 字の大小、ふりがな の可否が選択可能	—	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 ット、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	・筆談パットやコミ ュニケーションボー ドの設置設置 ・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

大阪ビジネスパーク駅(Osaka Metro)

	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	—	維持更新
	2.音案内	□エレベーターの到着する籠の昇 降方向を知らせる設備の設置	更新に併せて順次 整備	前期	●
		□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	更新に併せて順次 整備	前期	●
		□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	—	維持更新
		□ホーム上にある出入口に通ずる 階段位置を知らせる案内装置の 設置	大規模改造工事に 併せて整備予定	—	○
	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	—	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	・改札内外に天吊、 壁付型等の案内標 示を設置済 ・大阪市交通バリア フリー基本構想推 進協議会での議論 を踏まえ、引き続 き、検討を行う。	—	—
		□移動等円滑化のための主要な 設備(エレベーター、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	ガイドラインに沿っ て整備済	—	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	—	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	3.案内・誘導	◇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)]	・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 ・音声案内付点字触知図設置	—	維持更新
		◇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)]	北改札(駅長室と一体) ・係員呼出インターフォンのみ設置 ・駅長室からすぐに対応可能	—	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	今後、順次対応予定	—	○
		□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 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。	—	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	4.切符の 購入	□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	整備済(券売機に付い ている呼び出しボタン を押すことで、券売機 横通話口から駅務員 と対面で対応可能)	—	維持 更新
	5.拡幅改 札口の 設置	□拡幅改札口の設置	整備済	—	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	—	維持 更新
		□乗り換え経路の確保 [対象:56駅]	公共用通路に接続す ることで確保	—	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 地上(IMP)~改札口 ~ホーム階	—	維持 更新
		□大型化等の検討	地下構造物の改造が 必要なため、大規模改 良時に検討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で 表示	整備済	—	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	—	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	—	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	—	維持 更新
	9.車両とホ ームとの 隙間・段 差	□隙間・段差を縮小するためのホ ーム構造や車両構造の改良・整 備に向けた検討	ホーム床面の嵩上げ・ 櫛状ゴムの設置によ り、段差・隙間を縮小 済み	—	維持 更新
		□構造上の理由によりプラットホ ームの縁端と鉄道車両の旅客用 乗降口の床面の縁端との間隔 が大きい場合において、旅客に 対しこれを警告するための設備 等の設置	対象外(9-1により整 備済み)	—	—

○: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
駅 舎	9.車両とホームとの隙間・段差	□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済	—	維持更新
	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	全番線に整備済	—	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	対象外(10-1により対応済)	—	—
		□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	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリースイートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済	—	維持更新
		□バリアフリースイートイレへの大型ベッドの設置の検討	設置スペースが無い ため、大規模改良時に検討する。	—	○
		◇バリアフリースイートの機能の分散化の検討	・一般トイレに簡易型オストメイト設置済み ・大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会での議論を踏まえ、引き続き、検討を行う。	—	—
	12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	整備済	—	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	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であるが検討する	—	○
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

○: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	□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

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

5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容

5-5-1 はじめに

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

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

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」は令和3年4月に施行され、「乗合バス車両の2025年目標として、乗合バスのリフト付きバス等(適用除外車両)について、約25%に当たる約2,500台をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障がい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※）		

●:特定事業、○:関連事業

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、職員の接客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

●:特定事業

整備項目	整備・取組内容		整備 区分	関係者
心のバリアフリー	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	●（教育啓発※）	大阪バス
	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	
		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				

●：特定事業、○：関連事業

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	○	近鉄バス
	学校教育における「総合的な学習の時間」等での取り組み	小学校における車椅子体験学習の実施	○	
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先座席の適切な利用等について、車内放送や画像掲出等の実施	●（教育啓発※）	日本交通
		同上	○	
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	○	
		職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加	○	
	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※）	阪神バス
	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※）	

●：特定事業、○：関連事業

整備項目	整備・取組内容		整備 区分	関係者
心のバリアフリー	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	優先席の適切な利用等について、車内放送及びステッカー掲出の実施	●（教育啓発※）	南海バス
	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椅子乗車研修	●（教育啓発※）	
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による職員の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会等の開催	○	
	学校教育における「総合的な学習の時間」等での取り組み	小学校の「バスの乗り方教室」の実施協力	○	
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送及び画像掲出の実施	●（教育啓発※）	阪急バス
職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	●（教育啓発※）		
	職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加			
	職員の接遇向上のための資格（サービス介助士）取得推進			

●:特定事業、○:関連事業

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	●(教育啓発※)	阪急バス
	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	優先席を必要とされるお客様に座席を譲っていただく旨をバス車内の自動音声による啓発を引き続き実施する。	●(教育啓発※)	京阪バス
	職員への研修・教育の実施	全ての社員に対して、国土交通省が定める「交通事業者向け接遇研修プログラム」に準拠した研修を実施する。	●(教育啓発※)	
		主に現業の社員に対して、スロープ板および車椅子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※)	

●:特定事業

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※）	北港観光バス

●：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。

■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6(2024)年度末で91%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6(2024)年3月末	95.42km	86.88km	8.54km	91%

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、車椅子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	整備等の内容及び路線名 (□:全地区共通、◇:一部地区)		区分	整備 時期	関係者
1. 歩道 の整備 改良 ※1	□歩道の有効幅員の確保(2.0m以上確保)、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1号 京橋大阪城線 片町徳庵線 上新庄生野線 片町野江森小路線 赤川天王寺線 片町茨田線 東野田方面南北5号線 東野田方面東西28号線 東野田方面南北29号線 東野田方面東西14号線 大阪城京橋プロムナード 桜宮方面東西86号線	維持 更新	—	国土交通省 大阪市(道路管理者)
		片町徳庵線	●	前期	大阪市(道路管理者)
		上新庄生野線	○	—	大阪市(道路管理者)
	□歩道の有効幅員の確保(2.0m以上確保)、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検討	片町野江森小路線 桜宮小学校表通線 東野田方面南北7号線 石切大阪線	○	—	大阪市(道路管理者)
	□段差の改善に向けた検討	京橋駅の階層式自転車駐車場西側	○	—	大阪市(道路管理者)

●:特定事業、○:関連事業

整備項目	整備等の内容及び路線名 (□:全地区共通、◇:一部地区)		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※1	□視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	国道1号 京橋大阪城線 片町徳庵線 上新庄生野線 片町野江森小路線 赤川天王寺線 片町茨田線 東野田方面南北5号線 東野田方面東西28号線 東野田方面南北29号線 東野田方面東西14号線 大阪城京橋プロムナード 桜宮方面東西86号線	維持更新	—	国土交通省 大阪市(道路管理者)
		東野田方面東西28号線 片町徳庵線 桜宮方面東西86号線	●	前期	大阪市(道路管理者)
		上新庄生野線	○	—	大阪市(道路管理者)
	□視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討	片町野江森小路線 桜宮小学校表通線 片町茨田線 東野田方面南北7号線 石切大阪線	○	—	大阪市(道路管理者)
	□音響信号機等の押しボタンが操作できる位置までの敷設の検討(全地区の共通の方針を検討)		○	—	大阪市(道路管理者) 公安委員会
3. 歩行空間の確保※1	□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	片町野江森小路線 桜宮小学校表通線 東野田方面南北7号線 石切大阪線	○	—	大阪市(道路管理者) 公安委員会
4. 歩行空間の整備	□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(全地区の共通の方針を検討)		○	—	大阪市(道路管理者)

●:特定事業、○:関連事業

※1:「1. 歩道の整備・改良」「2. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設」が困難な路線（歩道の設置が困難な路線）は、「3. 歩行空間の確保」を実施する。

(2) 案内・誘導

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備 時期	関係者
1. 案内・誘導	□分岐点や交通結節点等の主要地点において、目的地または中継地となる旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の位置について、道路標識(案内標識や歩行者案内標識)の整備	維持更新	—	国土交通省 大阪市(道路管理者)

(3) 歩道上障害物

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備 時期	関係者
1. 放置自転車等 歩道上障害物の撤去	□現行の「大阪市自転車等の駐車の適正化に関する条例」等の活用や鉄道駅周辺における放置自転車に関する全市的な取り組みの中で、特にバス停留所等や鉄道駅出口付近及びエレベーター付近の重点的放置自転車対策の実施	継続実施	—	国土交通省 大阪市(道路管理者)
	□商品・看板等の歩道へのはみ出しに対する是正の指導・撤去の推進			

(4) 乗り換え経路

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	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 ※1	◇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(道路管理者、 公園管理者) 鉄軌道事業者(JR 西日本、Osaka Metro、京阪) バス事業者 大阪地下街

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備時期	関係者
2.案内・誘導	◇わかりやすい案内・誘導の検討	—	—	大阪市(道路管理者、公園管理者) 鉄軌道事業者(JR 西日本、Osaka Metro、京阪) 大阪地下街
2. 歩行空間の確保	◇京橋公園北東部出入口の歩行空間の確保	維持更新	—	大阪市(公園管理者)
	◇大阪城京橋プロムナードにつながるアクセスの検討	○	—	大阪市 鉄軌道事業者(京阪) 開発事業者
	◇京橋東地下道につながるアクセスの検討	○	—	大阪市 鉄軌道事業者(JR 西日本、Osaka Metro、京阪) 開発事業者

(5) 交差点

整備項目	整備等の内容	路線名	区分	整備時期	関係者
1. 既設信号の改良・改善	地域要望等を踏まえた生活関連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)	国道1号 京橋大阪城線 片町徳庵線	維持更新	—	公安委員会
		東野田方面南北7号線 (京橋公園北東出入口東側の横断歩道用信号)	○	—	

○:関連事業

(6) 違法駐車対策等

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備 時期	関係者
1. 違法駐車取締り強化	☐ 移動の円滑化を特に阻害する横断歩道上、バス停留所付近等の取締り強化 ☐ 歩道の有効幅員の確保が困難な路線の取締り強化	継続実施	—	公安委員会

(7) 心のバリアフリー

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	区分	整備 時期	関係者
1. 心のバリアフリー	☐ 放置自転車及び路上違反簡易広告物といった歩道上障害物に対する啓発活動の実施 ☐ 車及び自転車の交通マナー向上に対する啓発活動の実施	●(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及び整備内容

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

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

■建築物・都市公園の整備方針

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

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

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	

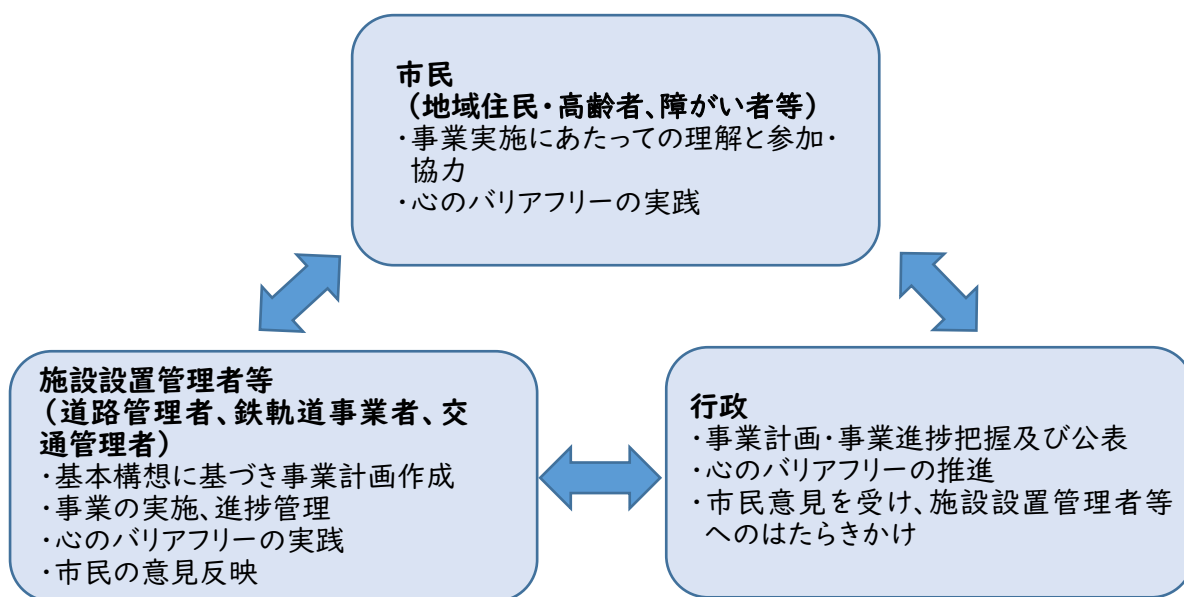
●:特定事業

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。



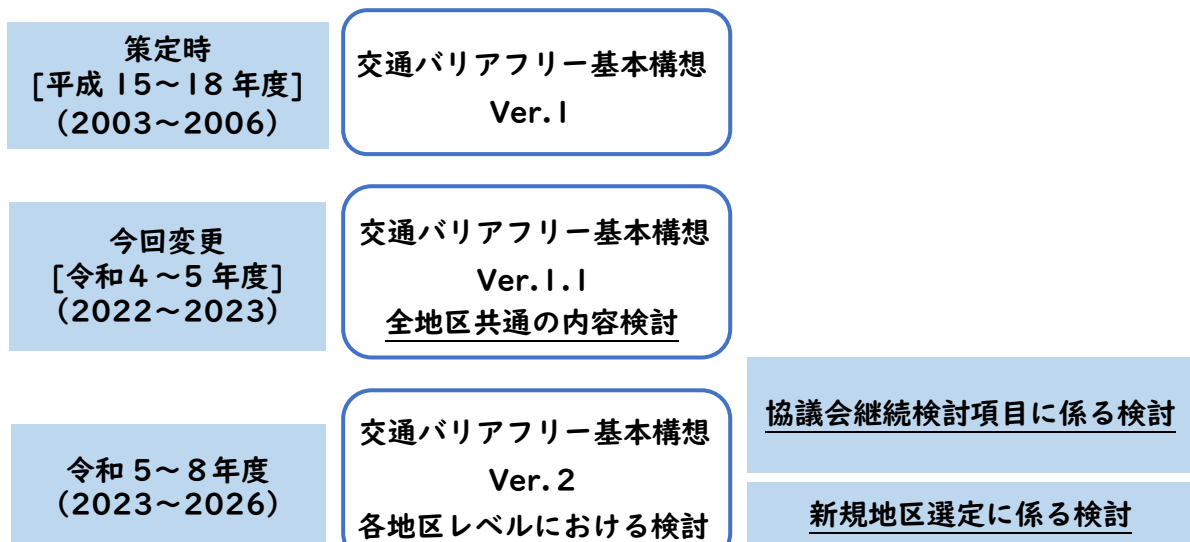
③ 基本構想の推進体制

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



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

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

出典:道路の移動等円滑化に関するガイドライン(国土交通省道路局、R4.6)

出典:交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

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

本市では、平成12年に施行された交通バリアフリー法に基づき、平成15年4月から平成18年4月にかけて、「京橋地区」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、特定事業を中心に京橋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）京橋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	0 駅 0% —	0 駅 0% —	2 駅 67% —
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	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
		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※2	1 駅 33% —	1 駅 33% —	2 駅 67% —
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	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 駅 100% A
		乗り換え経路の確保 [対象:60 駅]	2 駅 67% D	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	2 駅 67% D	2 駅 67% D	2 駅 67% D
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	3 駅 100% A	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% —	1 駅 33% —	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	0 駅 0% E	2 駅 67% D	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	2 駅 67% D	3 駅 100% A	3 駅 100% A
11	トイレ	車椅子対応トイレの設置	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	2 駅 67% D	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（2021）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11事業だったものが、令和3（2021）年3月末時点では14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、車椅子対応トイレ（バリアフリートイレ）についても、全駅において整備済み（評価A）となっています。

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

「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	車椅子スペースの確保	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	車椅子スペースの確保	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。

車椅子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ないが、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、整備項目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

車椅子スペースの確保、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) 京橋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
I	京橋	4.14 km	0.52 km 13% E	1.93 km 47% E	3.32 km 80% C

※¹ 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

京橋地区は、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、上新庄生野線のように歩道がない区間などがあります。

(4) 今後の課題

京橋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一部あり、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。歩道の整備等にあたっては、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)の廃止や新設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

京橋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

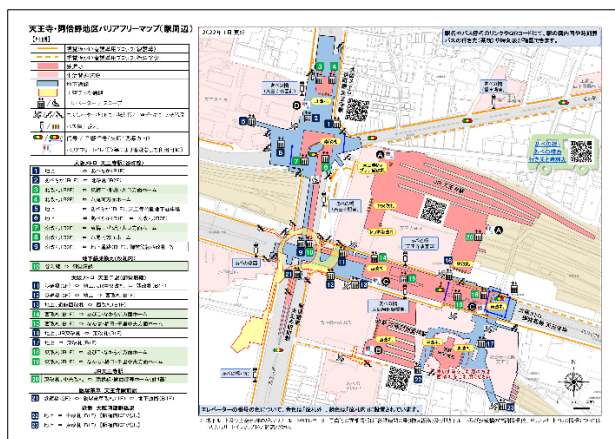
- ・充実した案内誘導サービスの提供
- ・ホームページにおけるバリアフリー施設の状況などの情報提供
- ・職員に対する職員研修の実施、対応マニュアルの整備 など

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)

○ 京橋地区における駅舎の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	京橋(JR西日本)	京橋(京阪)	京橋(Osaka Metro)
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	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	○	○	
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[対象:60 駅]	○	○	○
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	車椅子対応トイレの設置	○	○	○
		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で集計。

(別添2)

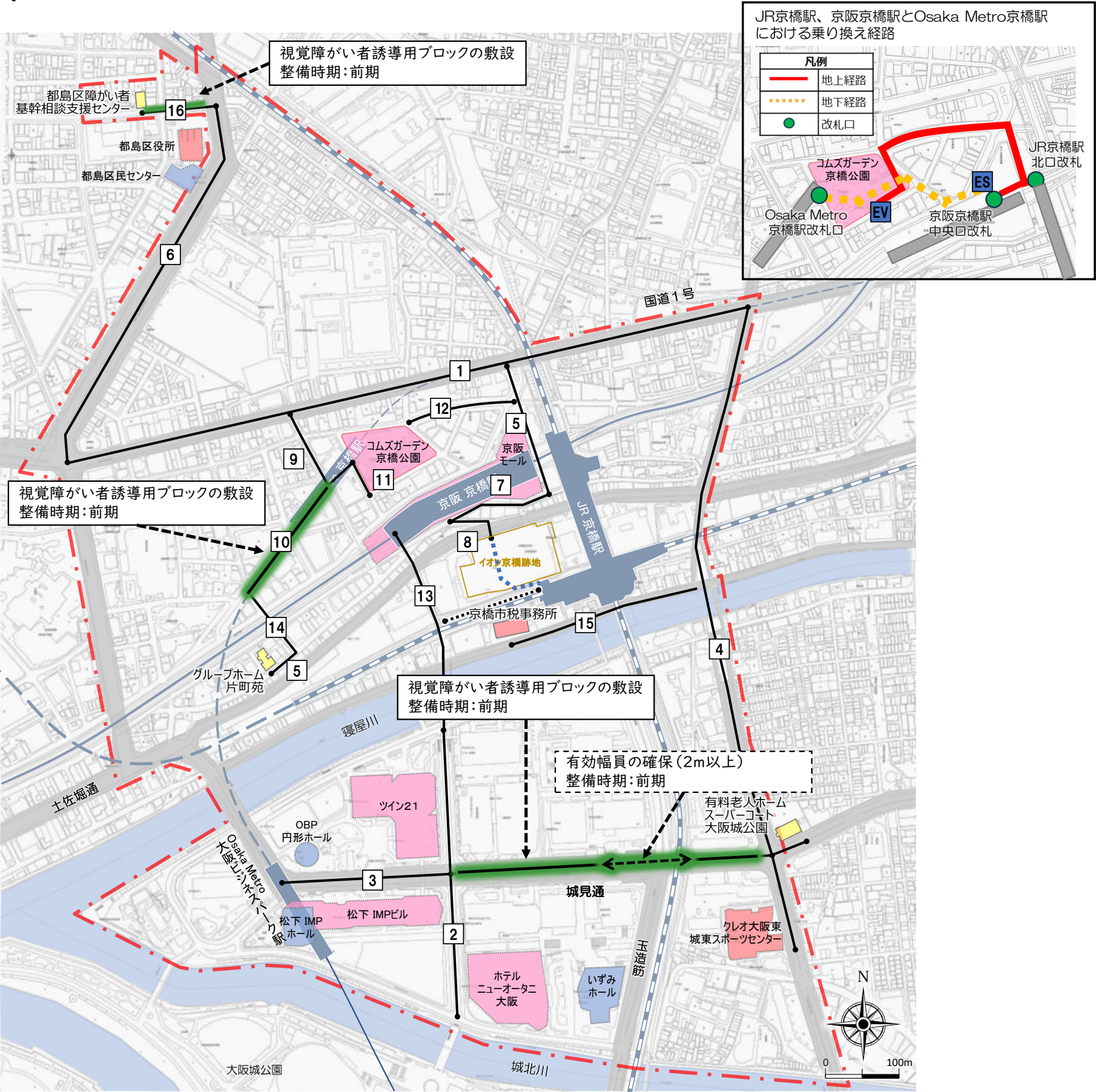
○ 京橋地区における主要な経路の整備状況(令和3(2021)年3月末時点)

地区		路線名	延長(km)	整備延長(km)	整備率
京 橋	1	国道1号	0.98	0.98	100%
	2	京橋大阪城線	0.40	0.40	100%
	3	片町徳庵線	0.25	0.25	100%
	4	上新庄生野線	0.90	0.32	36%
	5	片町野江森小路線	0.20	0.20	100%
	6	赤川天王寺線	0.48	0.48	100%
	7	桜宮小学校表通線	0.16	0.00	0%
	8	片町茨田線	0.08	0.00	0%
	9	東野田方面南北5号線	0.11	0.11	100%
	10	東野田方面東西28号線	0.05	0.05	100%
	11	東野田方面南北29号線	0.06	0.06	100%
	12	東野田方面東西14号線	0.17	0.17	100%
	13	大阪城京橋プロムナード	0.30	0.30	100%
京橋地区合計			4.14	3.32	85%

参考資料3：道路の特定事業の整備等の内容及び整備区間等について

凡 例	
	重点整備地区
	生活関連経路
	その他の経路（デッキ）
	イオン京橋跡地における仮設通路
	JR
	私鉄（地上）
	私鉄（地下）
生活関連施設（施設別）	
	旅客施設
	官公庁等施設
	教育・文化施設
	医療・福祉施設
	公園・運動施設
	商業、宿泊施設
	その他の施設

生活関連経路の路線名	
1	国道1号
2	京橋大阪城線
3	片町徳庵線
4	上新庄生野線
5	片町野江森小路線
6	赤川天王寺線
7	桜宮小学校表通線
8	片町茨田線
9	東野田方面南北5号線
10	東野田方面東西28号線
11	東野田方面南北29号線
12	東野田方面東西14号線
13	大阪城京橋プロムナード
14	東野田方面南北7号線
15	石切大阪線
16	桜宮方面東西86号線



付属資料 1：京橋地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯

京橋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、現地確認も含めたワークショップ形式で実施しました。



付属資料 2:京橋地区ワークショップの開催概要

京橋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

日程	令和 6 年 7 月 31 日(水) 15 時 30 分～17 時 00 分
場所	中央区役所 7 階 会議室
参加者	当事者:17 名 事業者:7 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)

日程	令和6年8月8日(木)9時30分～12時30分
現地確認ルート	①-1 JR京橋駅及び京阪京橋駅～コムズガーデンへ至るルート:20名 ①-2 Osaka Metro 京橋駅～京阪京橋駅地下通路～ツイン21MIDタワーへ至るルート:12名 ②-1 京橋自転車駐車場～ツイン21MIDタワーへ至るルート:11名 ②-2 京橋自転車駐車場～ツイン21MIDタワーへ至るルート:12名 ※ルート②は2班体制
意見交換場所	ツイン21MIDタワー20F 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(地域・有識者等)	事業者	事務局	合計
9	3	2	0	0	1	6	14	20	55

■現地確認の様子



(3) 第 3 回ワークショップの開催概要

日程	令和 6 年 12 月 6 日(金) 15 時 00 分～17 時 00 分
場所	中央区役所 7 階 会議室
参加者	当事者：17 名 事業者：12 名
議題	(1) 第 1 回、第 2 回ワークショップ等における主な意見と対応状況 (2) 基本構想変更原案について (3) その他

■当日の様子



付属資料 3：京橋地区ワークショップ等における主な意見と対応

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

■現地確認実施範囲内

(上段)：令和 12 年もしくは令和 17 年までに対応できる内容

(下段)：対応できない場合、その理由

下線部：基本構想への反映を調整中の内容。その他個別対応の内容。

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	建設局(道路)	建設局(公園)	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局(事務局)	
生活関連経路設定	1	JR 京橋駅、京阪京橋駅の駅前広場から京橋駅自転車駐車場前までのルートは階段のみであり、バリアフリールートはとても大回りである。											168 番「現地調査の上、スロープ設置等の対応が物理的に可能かする。」と建設局から回答をいただいている。	
													—	
	2	京橋駅自転車駐車場横にある京阪の搬入口を通らせてもらったことがあるため、迂回ルートとして検討するべき。											生活関連経路については、基本構想変更原案4-2生活関連経路設定をご参照ください。	
													—	
													—	
視覚障がい者誘導用ブロック	図1 移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について													
	3	JR 京橋駅(北口)～京阪京橋駅の間に敷設されている視覚障がい者誘導用ブロックが一部途切れている		<u>管理区分境界の手前まで設置済み。管理境界部においては、管理者間で連続的な敷設や敷設位置について検討する。</u>	<u>視覚障がい者誘導ブロックが切れている理由を確認の上、対処の検討を行う。</u>									
				—	—									
	4	JR 京橋駅(北口)～京阪京橋駅の間に敷設されている視覚障がい者誘導用ブロックが遠回りなので、もう一本ルートを追加してほしい		移動等円滑化ガイドラインに沿った整備としております。また、誘導経路を複数配置することによる混乱も想定されるため1経路を基本としている。	<u>現行のガイドラインに基づき、1ルートを確保しており、別のルートの確保の是非は今後、検討していく。</u>									
				—	—									

項目	通し番号		主な意見	対応状況										備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見		
				Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会		計画調整局（事 務局）	
視覚障 がい者 誘導用 ブロッ ク		5	京橋公園入口は4つある のにも関わらず視覚障が い者誘導用ブロックは限 られた入口にしか敷設さ れていない						交通バリアフリ ールートに設置 されている公園 入口について は、視覚障がい 者誘導用ブロッ クを改修予定。							
										—						
		6	京橋公園北東出入口か ら地下鉄 3 号出入口に 通じる視覚障がい者誘導 用ブロックの誘導が分か りにくい							3 号出入り口に についても、同上 で改修予定。						
										—						
		7	京橋東地下道は片側の み点字ブロックが敷設さ れているので、両側に敷 設するべき。（片側のみで は、通行量が多く危険な ため）						<u>両側整備するこ とで、誘導性が 失われ、利用者 を混乱させる可 能性もあります が、ご要望も踏 まえて、当事者 と意見交換しな がら対応が可 能か検討する。</u>							
									—							
		9	JR 京橋駅、京阪京橋駅 から京橋駅自転車駐車 場及び横の階段への点 字ブロックが敷設されて いない。		<u>管理区分境界 の手前まで設置 済み。管理境界 部においては、 次回改修時に おいて、管理者 間で連続的な 敷設や敷設位 置について検討 する。</u>	<u>現地の利用状 況を確認し、設 置の必要性の 検討を行う。</u>			—							
					—	—			JR 京橋駅、京 阪京橋駅からか ら京橋駅の階層 式自転車駐車 場西側階段を 通る経路につい て、連続的に点 字ブロックを敷 設済み。							

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事務局）	
視覚障がい者誘導用ブロック		もとイオン前の交差点を渡った後、JR 京橋駅西口へ向かう仮設スロープの前で点字ブロックが途切れる。									再開発建物を整備する際には、皆様からのご意見・ご指摘事項を十分に考慮し、関係者と協議の上、利用しやすい歩行者導線を整備するよう努めます。			
											—			
		Osaka Metro 京橋駅からコムズガーデンへ向かう際、点字ブロックが切れている箇所がある。	<u>点字ブロックが途切れている箇所は、関係先と協議、検討していきます。</u>							今回のリニューアルに伴い、構造的に可能な部分については連続化を図ります。				
			—							—				
		京阪京橋駅から最寄りの階段まで視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されていない		異なる事業者間のルートを整備するということであれば、協議したい。										
				—										
		JR 京橋駅と京阪京橋駅間の駅前広場にある点字ブロックは、人の流れがあるところを横断する箇所があり、危険。		移動等円滑化ガイドラインに沿った整備しております。現況調査の上、改修時の参考とする。	<u>現地の利用状況を確認し、設置位置の見直しが必要かの検討を行う。</u>									
				—	—									
		JR 京橋駅から京阪京橋駅の視覚障がい者誘導用ブロックが黒い縁取りをしてあって見やすい												

項目	通し番号		主な意見	対応状況										備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見		
				Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会		計画調整局（事 務局）	
視覚障 がい者 誘導用 ブロッ ク		16	大阪城京橋プロムナード は点字ブロックが片側の み敷設であるので、両側 に敷設してほしい。						<u>両側整備するこ とで、誘導性が 失われ、利用者 を混乱させる可 能性もあります が、ご要望も踏 まえて、当事者 と意見交換しな がら対応が可 能か検討する。</u>							
									—							
		17	大阪城京橋プロムナード は点字ブロックが左側通 行となっているが、途中で 右側通行に代わる。							<u>両側整備するこ とで、誘導性が 失われ、利用者 を混乱させる可 能性もあります が、ご要望も踏 まえて、当事者 と意見交換しな がら対応が可 能か検討する。</u>						
									—							
		20	音声案内で1m、2mとい う言い方でも、ある程度 場所の特定ができるが、 それぞれの入口前に誘導 ブロックがあれば扉まで たどり着きやすい。		今後の参考とす る。											
					—											
		24	コムズガーデン及び京橋 公園のエレベーター付近 の点字ブロックが通路の 色と同化している。							今回のリニュー アルに伴い、京 橋公園の点字 ブロックは、すべ て黄色に改修す る。	今回のリニュー アルに伴い、点 字ブロックにつ いては、通路の 色と識別化を図 ります。					
										—	—					
	8		Osaka Metro ビジネス パーク駅について、途中 で点字ブロックが途切れ ているところがある。	<u>点字ブロックが 途切れている箇 所は、ビル接続 部となりますの で、関係先と協 議、検討してい きます。</u>												
				—												

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
視覚障 がい者 誘導用 ブロッ ク	13	京阪京橋駅の片町口付 近は点字ブロックが繋が っていない。		<u>管理区分境界 の手前まで設置 済み。管理境界 部においては、 管理者間で連 続的な敷設や 敷設位置につ いて検討する。</u>										
				—										
	18	JR 京橋駅、京阪京橋駅 ⇔Osaka Metro 京橋駅 間の点字ブロックが複雑 であり、行きたい場所へ 向かうことが難しい。											意見番号11、 14、24、26、 198番をご参 照ください。	
													—	
	19	コムズガーデンのエレベ ーターを1階で降り、南東 角に行くまでに、植栽が 顔や目に当たるので、植 栽を整備していただき たい。また、南東角のS字の バリカーは撤去して いただきたい							京橋公園北東 部出入口を交 通バリアフリー 上、優先して案 内する出入口と しており、誘導 用ブロックは、北 東部出入口に 向かって整備し ています。 北東部出入口 については、今 回のリニューア ルに伴い、既存 の車止めを撤去 する他、段差を 解消し、公園へ のアクセス性の 向上を図りま す。					
									—					

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
視覚障 がい者 誘導用 ブロッ ク	21	コムズガーデンのエレベ ーターを1階で降り、南東 角に行く点字ブロックが 途中で途切れているの で、スロープの方に誘導 していただきたい。							京橋公園南東 部出入口につ いては、周辺施 設からの人の動 線が多いことか ら、既存の車止 めを撤去し、車 いす使用者も利 用しやすい形態 に改修し、合わ せて、植栽帯も 改修する予定で す。					
									—					
	22	JR 京橋駅のみどりの窓 口の券売機へ視覚障が い者誘導用ブロックが敷 設されていない			<u>現行のガイドラ インに基づき、誘 導ブロックを設 置しており、追 加の実施につい ては今後、検討 していく。</u>									
					—									
	23	JR 京橋駅、京阪京橋駅 において、直接、券売機や 係員のいる改札へ誘導す るような視覚障がい者誘 導用ブロックも必要では ないか		<u>移動円滑化ガイ ドラインを参考 に整備しており、 ガイドラインの 見直し等があれ ば検討する。</u>	<u>現行のガイドラ インに基づき、誘 導ブロックを設 置しており、追 加の実施につい ては今後、検討 していく。</u>									
				—	—									
	25	コムズガーデンから Osaka Metro 京橋駅ま での視覚障がい者誘導 用ブロックがグレーで分 かりづらい。								今回のリニュー アルに伴い、点 字ブロックにつ いては、通路の 色と識別化を図 ります。				
										—				
	26	JR 京橋駅⇄京阪京橋駅 間の点字ブロックの色が 変わっている箇所がある。		清掃に努めま す。	誘導ブロックの 輝度が一定以 上確保されてい るか確認の上、 規程を下回って いた際は対応を 実施していく。			現地状況を確認 し、必要に応 じて対応します。						
				—	—			—						

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
音案内	27	JR 京橋駅西口改札に設 置されている自動音声の 音量が低い			音量について は、利用状況を 踏まえ、適宜、改 善を行う。									
					—									
	28	JR 京橋駅西口のインタ ーホンの場所が分からな い（音声案内なし）。			<u>音声案内実施 可否について検 討を行う。</u>									
					—									
	29	JR 京橋駅西口の無人時 間帯の音声案内がない。			—									
					受話器を実装し ており、そちらを 活用頂きたいで す。									
	30	JR 京橋駅西口にある、み どりの窓口プラスはテン キーを押しても音声案内 がない。			—									
					音声音響案内 （改札口有無） について、整備 しております。									
	31	京阪京橋駅片町口の入 り口に音声案内がない。		<u>音声案内を整 備に向けて検討 する。</u>										
				—										
	32	京阪京橋駅片町口の呼 び出しボタンに音声案内 を設置してほしい。		<u>音声案内を整 備に向けて検討 する。</u>										
				—										
案内・ 誘導	33	京阪京橋駅の3F コンコ ースの案内が分かりにく い		具体的に何が わかりにくいか ご教授願いま す。										
				—										
	34	京阪京橋駅の行先案内 板の文字が小さい		行先案内板改 修時の参考とす る。										
				—										
	35	Osaka Metro ビジネス パーク駅の案内板にふり がなをふってほしい。	<u>移動円滑化整 備ガイドラインに 沿った整備とし ています。</u>											
			<u>駅の案内につい ては、再度検討 します。</u>											
			—											

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見	
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）		
案内・誘導	36	Osaka Metro ビジネス パーク駅の周辺案内図の 方角を北が上にしてほし い。	移動円滑化整 備ガイドラインに 沿った整備とし ています。 周辺案内地図 は設置している 壁面の方角に 合わせた内容と なっております。												
			—												
	図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について														
	37	Osaka Metro ビジネス パーク駅を出た際にエレ ベーターの案内板がほし い。	移動円滑化整 備ガイドラインに 沿った整備とし ています。 駅の案内につい ては、改善いた します。												
			—												
	38	京阪京橋駅はエレベータ ーへの案内表示が分かり やすくて良い。													
39	コムズガーデンのエレベ ーターまでの案内がなく、 どこにあるのか分からな い。		次回改修時に、 <u>管理者間で連 続的な案内につ いて検討する。</u>	<u>案内の進め方 は、関係者間で 協議を行い対 応を検討してい く。</u>		<u>関係者間で協 議し、対応を検 討する。</u>	今回のリニュー アルに伴い、京 橋公園エレベ ーター位置につ いては公園案内 板にて示す予定 としております。 なお、他に現在 地や階段等の表 示など示します。	今回のリニュー アルに伴い、コ ムズガーデン内 に設置するエレ ベーターの他、 Osaka Metro 京橋駅、京阪京 橋駅、JR 京橋 駅など周辺施 設を含めた案内 板を更新致しま す。出来る限り 分かりやすい案 内に努めてまい ります。					●		
			—	—			—	—	—						
				—	—			—	—	—					

項目	通し番号		主な意見	対応状況										備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見	
				Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会		計画調整局（事 務局）
案内・誘導		40	京橋公園内において、 Osaka Metro 京橋駅への案内は全くない。							今回のリニューアルに伴い、 Osaka Metro 京橋駅、京阪京橋駅、JR 京橋駅など駅への方向を公園案内板にて示す予定としております。 なお、他に現在地や階段等の表示など示します。					●
										—					
		41	京阪京橋駅から Osaka Metro 京橋駅方面に行く案内がわかりにくい（特に地上ルートから向かう場合）		<u>次回改修時に、管理者間で連続的な案内について検討する。</u>				<u>関係者間で協議し、対応を検討する。</u>		今回のリニューアルに伴い、コムズガーデン内に設置するエレベーターの他、 Osaka Metro 京橋駅、京阪京橋駅、JR 京橋駅など周辺施設を含めた案内板を更新致します。出来る限り分かりやすい案内に努めてまいります。				
					—				—		—				
		42	JR 京橋駅、京阪京橋駅⇨Osaka Metro 京橋駅間は一般経路は案内表示が設置されているが、バリアフリー経路には案内表示が設置されていない。	<u>関係者間で協議を行い対応を検討していきます。</u>	<u>次回改修時に、管理者間で連続的な案内について検討する。</u>	<u>案内の進め方は、関係者間で協議を行い対応を検討していく。</u>			<u>関係者間で協議を行い対応を検討します。</u>		今回のリニューアルに伴い、コムズガーデン内に設置するエレベーターの他、 Osaka Metro 京橋駅、京阪京橋駅、JR 京橋駅など周辺施設を含めた案内板を更新致します。出来る限り分かりやすい案内に努めてまいります。				
				—	—	—			—		—				

項目	通し番号		主な意見	対応状況										備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見		
				Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会		計画調整局（事 務局）	
案内・誘導		43	Osaka Metro 京橋駅から京橋東地下道へ向かう際、この先にエレベーターが無い事を示す案内が必要。	<u>地下街と協議を行い案内の改善を検討していきます。</u>							今回のリニューアルに伴い案内板を更新し、エレベーター設置位置について、出来る限り分かりやすい案内に努めてまいります。					
			—							—						
		44	Osaka Metro 京橋駅から京橋東地下道間での案内板の場所や大きさ、使用する色を統一した方がよいのでは。	<u>関係者間で協議を行い対応を検討していきます。</u>					<u>関係者間で協議を行い対応を検討します。</u>		今回のリニューアルに伴い案内板を更新し、出来る限り分かりやすい案内に努めてまいります。					
			—					—		—						
		45	Osaka Metro 京橋駅から京橋東地下道間での案内板にふりがなをふってほしい。	<u>関係者間で協議を行い対応を検討していきます。</u>					<u>関係者間で協議を行い対応を検討します。</u>		今回のリニューアルに伴い案内板を更新し、出来る限り分かりやすい案内に努めてまいります。					
			—					—		—						
		46	京阪京橋駅から京橋東地下道へ降りた際に、Osaka Metro の案内がほしい。						<u>現地状況を確認の上、必要な対応を検討します。</u>							
									—							
		47	京橋東地下道から地上へあがるエスカレーターの手前に案内板がほしい。		<u>何の案内が必要がご教授願います。次回改修時に、管理者間で連続的な案内について検討します。</u>					<u>現地状況を確認の上、必要な対応を検討します。</u>						
					—					—						
			48	Osaka Metro 大阪ビジネスパーク駅エレベーターから地上へ上がった際の案内がない。										<u>更新時に検討させていただきます。</u>		
														—		

項目	通し番号		主な意見	対応状況										備考 ※第３回 WS で改めて いただいた意見		
				Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会		計画調整局（事 務局）	
案内・誘導		49	Osaka Metro 京橋駅から京橋東地下道間に付近の地図などの案内板がない。	<u>関係者間で協議を行い対応を検討していく。</u>							今回のリニューアルに伴い、Osaka Metro 京橋駅、京阪京橋駅、JR 京橋駅など周辺施設を含めた案内板を更新致します。出来る限り分かりやすい案内に努めてまいります。					
				—								—				
		51	Osaka Metro ビジネスパーク駅の改札を出た後のエレベーターで地上に上がると、案内がないため、周辺の状況が分からない。										<u>更新時に検討させていただきます。</u>			
														—		
		52	大阪城京橋プロムナード上に吊り下げ案内がないため、分かりづらい。						<u>現地状況を確認の上、必要な対応を検討します。</u>							
									—							
		53	京阪京橋駅片町口はエレベーターがない事を手前の通路で案内してほしい。						<u>現地状況を確認の上、必要な対応を検討します。</u>							
									—							
		54	JR 京橋駅西口から改札を出た後のエレベータールートがわからない。			<u>案内の進め方は、関係者間で協議を行い対応を検討していく。</u>										
						—										
		55	大阪城京橋プロムナード上でどこにエレベーターがあるのか案内をつけてほしい。						<u>現地状況を確認の上、必要な対応を検討します。</u>							
									—							
			56	大阪城京橋プロムナード上について、壁沿いに誘導サインがあると分かりやすい。						<u>現地状況を確認の上、必要な対応を検討します。</u>						
										—						

項目	通し番号		主な意見	対応状況										備考 ※第３回WSで改めて いただいた意見	
				Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会		計画調整局（事 務局）
案内・誘導		57	JR 京橋駅北口から仮設 通路間で、階段の存在を 周知する案内表示や境 界を色等で区分するなど してほしい。						<u>現地状況を確認の上、必要な 対応を検討します。</u>						
									—						
		60	JR 京橋駅、京阪京橋駅 ⇄Osaka Metro 京橋駅 間の乗り換え案内の誘導 サインに、エレベーターの 誘導サインを追加して距 離も示してほしい。	<u>関係者間で協 議を行い対応を 検討していきます。</u>	<u>次回改修時に、 管理者間で連 続的な案内につ いて検討する。</u>				<u>関係者間で協 議を行い対応を 検討します。</u>		今回のリニュー アルに伴い、コ ムズガーデン内 に設置するエレ ベーターの他、 Osaka Metro 京橋駅、京阪京 橋駅、JR 京橋 駅など周辺施 設を含めた案内 板を更新致しま す。出来る限り 分かりやすい案 内に努めてまい ります。				
				—	—				—		—				
		62	コムズガーデンのバリカ ーを抜け、京阪京橋駅方 面へ向かうと京阪電車の 表示が見えるが、改札の 場所がわからないため、 天井に吊り下げ案内をつ けるべきである。		今後の参考とす る。										
					—										
		63	京阪京橋駅の改札近くの 案内は複雑で分かりづら いため、何メートル先に何 があるか具体的な表示を してほしい。		今後の参考とす る。										
					—										
		64	JR 京橋駅の北改札を出 てすぐに案内表示がある が、エレベーターのサイン がないため追加してほし い。			<u>サインの追加 は、今後設置に 向けて検討す る。</u>									
						—									
		65	京阪京橋駅の中央改札 前の案内表示は、地下鉄 への案内はあるが、エレ ベーターのサインがない ため、追加してほしい。		今後の参考とす る。										
					—										

項目	通し番号		主な意見	対応状況										備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見		
				Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会		計画調整局（事 務局）	
案内・誘導		66	JR 京橋駅（北口）の入り口を出た所から、Osaka Metro 京橋駅への案内がない			<u>案内の進め方は、関係者間で協議を行い対応を検討していく。</u>										
						—										
		67	JR 京橋駅から京阪京橋駅への乗換に係る車いすでのルート案内がわからない		<u>次回改修時に、管理者間で連続的な案内について検討する。</u>	<u>案内の進め方は、関係者間で協議を行い対応を検討していく。</u>										
					—	—										
		68	京阪京橋駅からコムズガーデンへの案内が少ない（地下通路に降りる階段とエスカレーター付近で案内がやっと出てくる）		<u>次回改修時に、管理者間で連続的な案内について検討する。</u>											
					—											
		69	JR 京橋駅では張り紙による案内のみで、視覚障がい者は情報を取得することができない。			<u>案内の進め方は、関係者間で協議を行い対応を検討していく。</u>										
						—										
		70	JR 京橋駅⇄京阪京橋駅の駅間乗換で、案内板が小さくて見にくい。		今後の参考とする。	<u>案内の進め方は、関係者間で協議を行い対応を検討していく。</u>										
					—	—										
		71	JR 京橋駅の行先案内板の文字はちょうど良いが、天井が低く、行先案内板との距離が近く感じる			<u>行き先案内板の内容については今後、状況を見て検討していく。</u>										
						—										
		72	JR 京橋駅の行先案内板が改札出口正面上部にあり、見つけやすくて良い													
		50		Osaka Metro ビジネスパーク駅の改札内を出る前に、エレベーターの表示が分かりづらい。	ホーム階に駅構内図でご案内しておりますのでご確認ください。											
					—											

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
案内・ 誘導	58	京阪京橋駅片町口の案内について、二次元コードを読み取ってルートを示す、VRなどで向いた方向に何があるかが分かるようにする、などIT技術を活用できないか		今後の参考とする。										
				—										
	59	JR 京橋駅北口から自転車駐車場脇を抜けて南側道路に行く際、誘導のシールが一部剥がれている。						<u>現地状況を確認の上、必要な対応を検討します。</u>						
								—						
	61	Osaka Metro 京橋駅改札を出てすぐの真上の案内板のエレベーターのサインが小さすぎる。	<u>移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備としています。</u> <u>駅の案内については、再度検討します。</u>											
			—											
	64	JR 京橋駅の北改札を出てすぐに案内表示があるが、エレベーターのサインがないため追加してほしい。			<u>サインの追加は、今後設置に向けて検討する。</u>									
					—									
	65	京阪京橋駅の中央改札前の案内表示は、地下鉄への案内はあるが、エレベーターのサインがないため、追加してほしい。		今後の参考とする。										
				—										
	69	JR 京橋駅では張り紙による案内のみで、視覚障がい者は情報を取得することができない。			<u>案内の進め方は、関係者間で協議を行い対応を検討していく。</u>									
					—									
	73	Osaka Metro 京橋駅の双方向コミュニケーション設備の福祉ボタンにふりがながほしい。	<u>ふりがなについては、今後、検討していきます。</u>											
			—											

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事務局）	
案内・誘導	74	Osaka Metro 京橋駅の 双方向コミュニケーション 設備に音声案内がほしい。	—											
			双方向設備については、移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備としています。なお、ご不明点があれば呼び出しボタンを押していただくと駅社員が対応します。											
	75	Osaka Metro 京橋駅にある案内板にふりがなを ふってほしい。	移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備としています。 <u>駅の案内については、再度検討します。</u>											
			—											
	76	Osaka Metro 京橋駅にある周辺案内図の方角 が上が北に統一されていない。	移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備としています。 周辺案内地図は設置している壁面の方角に合わせた内容となっております。											
			—											
	77	Osaka Metro 京橋駅の 双方向コミュニケーション 設備の呼び出しボタンが 小さく気づきにくい。	—											
			双方向設備については、移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備としています。なお、ご不明点があれば呼び出しボタンを押していただくと駅社員が対応します。											

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
案内・ 誘導	78	Osaka Metro 京橋駅の 触知案内が改札内にあ るため、改札外に設置し てほしい。	—											
			移動円滑化整 備ガイドラインに 基づき改札内に 触知地図を整 備しています。											
	79	JR 京橋駅西口のインタ ーホンのボタンが押しにく い。			<u>インターホンの ボタンの利用状 況を確認し、設 置位置の改善 を検討する。</u>									
					—									
	80	JR 京橋駅西口は改札横 に双方向コミュニケーション ツールが設置されてい るが、耳マークを見せて呼 出ボタンを押しても駅員 がなかなか来てくれない。			<u>対応の進め方を 改善に向け検 討する。</u>									
					—									
	81	同様にみどりの券売機に 申請書等を読取るツール が設置されて、筆談で対 応するとの記載がある が、駅員が来てくれるの か不明である。			<u>対応の進め方を 改善に向け検 討する。</u>									
					—									
	82	JR 京橋駅西口のみどりの 券売機に申請書等を 読取るツールが設置され ているが、読み取る位置 が分からない。			<u>読み取る位置が 分かりやすくな るよう、利用状 況を確認し改善 の検討を行う。</u>									
					—									
	83	JR 京橋駅西口のインタ ーホンを押した場合、どこ から駅員がくるのか、どれ ぐらいかかるのかなどの 押した後の対応内容を記 載すべきではないか			<u>対応の進め方を 改善に向け検 討する。</u>									
					—									
切符の 購入	84	JR 京橋駅西口のインタ ーホンのタッチパネルの 画面が暗い。			<u>画面の明るさに 変更が必要か を利用状況を確認 し検討する。</u>									
					—									

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事務局）	
切符の購入	85	駅員さんがいる案内所や改札がある場所への音声案内がほしい		改札に設置するインターホンの案内は、京阪線全駅で順次改修する方向で検討を進めている。案内所への案内については、今後の参考とする。	今後の改善対応の参考とする。									
				—	—									
	86	JR 京橋駅西口のインターホンに点字がついていない。			今後の改善対応の参考とする									
					—									
	87	JR 京橋駅西口に聴覚障がい者用としてカードがインターホン横にあったが、インターホンを押しても相手が反応しているかわからず、待たないといけない。			対応の進め方を改善に向け検討する。									
					—									
	88	JR 京橋駅西口のインターホンで、切符を置くスペースの色が分かりづらい。			利用状況をもとに、改善が必要か検討していく。									
					—									
	89	京阪京橋駅の券売機は、車イス利用者にとって位置が高くて手が届かない		券売機の高さについては、移動等円滑化ガイドラインに沿った整備としておりますが、次回改修時の参考とする。										
				—										
	90	京阪京橋駅の券売機は、蹴込みの深さが浅い。		次回改修時の参考とする。										
				—										
	91	Osaka Metro 京橋駅の券売機は車いす利用者は手が届かない。	駅改修時に実施を検討いたします											
			—											

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
切符の 購入	92	Osaka Metro 京橋駅の 券売機について、高さや 照明による反射で車いす 利用者は見にくい。	<u>料金表の明るさを考慮し、照明の照度について今後検討していきます。</u>											
			—											
	93	Osaka Metro 京橋駅の 券売機の蹴込みが浅い。	<u>駅改修時に実施を検討いたします</u>											
			—											
	94	JR 京橋駅西口の券売機 の蹴込みが浅く、手が届 かない。			<u>大規模改修の際に対応を検討する。</u>									●
					—									
	95	JR 京橋駅西口の券売機 の画面が傾斜しており、 車いす利用者から見にく い。			<u>利用状況をもとに、改善が必要か検討していく。</u>									
					—									
	96	JR 京橋駅、京阪京橋駅 の切符売り場や案内所に 耳マークがない。		<u>今後の検討課題とする。</u>	<u>耳マークの設置に向け、対応を検討していく。</u>									
				—	—									
	97	JR 京橋駅西口のみどりの 券売機は8時～22時 のみの対応となっている ので、始発～終電までに 変更してほしい。			今後の改善対応の参考とする。									
					—									
	98	JR 京橋駅西口のみどりの 券売機は筆談に対応し ているが、紙が置いてい ない。			—									
					筆談に対応するための紙を設置は検討しておりません。（駅員に伝えていただければ、対応します）									
改札口	99	JR 京橋駅、京阪京橋駅 を利用する際、IC カード 等が使えない。		何が使えないかご教授願います。施設改修時の参考とします。	<u>利用状況を踏まえ、改善の必要性を検討する。</u>									
				—	—									

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
改札口	100	Osaka Metro 京橋駅の改札をプリペイドカードや二次元コードなど、車いす で通行するだけで決済が できる仕組みがほしい。	顔認証などによる チケットレス改 札機の導入を 進めることで、ス トレスフリーな改 札となるよう取 り組めます。											
			—											
	101	JR 京橋駅について、車い す利用者が通れる改札を 増やしてほしい。			今後の参考とす る。									
					—									
	102	有人改札で乗車証を出 して、駅員に確認してもら ったかどうか通行してよ いかどうか分からない ため、身振りだけではなく 声に出してほしい。	駅社員の教育 を徹底いたしま す。	今後の従業員 教育の際の参 考とさせていた だく。										
			—	—										
	103	京阪の有人改札は、JR の方向へ向かう自動改札 が近く、改札から出てくる 人と対向することとなり、 ぶつかりそうになる。		施設改修時の 参考とする。										
				—										
エレベ ーター	図3 乗り換え経路や移動経路上のエレベーターの増設、仕様の改善及びレストスペースの設置について													
	104	京阪京橋駅 3Fトイレか らエレベーターが遠いた め、もう一つエレベーター を設置した方が良い。		3階エレベーターについては、 中央口側と片町 口側にそれぞれ 設置している が、施設改修時 の参考とする。										
				—										
	105	京阪京橋駅片町口にエ レベーターを設置してほ しい。		施設改修時の 参考とする。										●
				—										

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事務局）	
エレベーター	106	京橋東地下道にエレベーターを設置するべきである。		京橋東地下道へのエレベーターの設置については、 <u>鉄道事業者、道路管理者、民間事業者等、複数の関係者間の調整が必要となる。将来の京橋駅周辺の大規模開発計画を参考に、面的なバリアフリー化の検討を進める。</u>	<u>協議が必要な場合は対応を検討する。</u>									●
				—	—									
	107	京阪京橋駅中央改札口に北側ホーム（京都方面）直通のエレベーターを設置するべき。		中央改札口北側ホームのエレベーターを1階まで伸ばそうとした場合、直下に設置している上りエスカレーター等が支障するため、中央改札口付近で他に設置できる場所がないか検討しましたが、現状ではエレベーターを設置する場所はなく、設置については困難な状況です。 <u>施設改修時の参考とします。</u>										●
				—										
	108	京阪京橋駅のエレベーターが狭い（11人乗り）。		片町口側のエレベーターは20人乗りであるが、施設改修時の参考とする。										
				—										

項目	通し番号		主な意見	対応状況										備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
				Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	
エレベーター		109	京阪京橋駅の3Fコンコースからエレベーターで1Fに降りる際、4Fからの利用客がいるとなかなか乗ることができない。		今後の参考とする。									
					—									
		111	コムズガーデンエレベーターのかごの大きさが1990年当時の最小サイズであると思われ、小さい								コムズガーデンリニューアルを計画する際、エレベーターを大型化するべく検討を行いました。検討を行った結果として、エレベーターを大型化するには地下にある構造物の大規模な改築が必要になるとともに、現在の建築基準法に照らしますとコムズガーデンの構造物を全体に渡って補強しなければならないことが判明しました。弊社としてもエレベーターを大型化したいと考えておりましたが、前述の工事には多額の費用がかかることから、事業性を考慮した結果として、構造物の改築や補強が不要となるリニューアル前と同じサイズのエレベーターに更新するという結論に至った次第です。何とぞご理解賜りますよう、よろしくお願いいたします。			
										—				

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第３回 WS で改めて いただいた意見		
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）			
エレベ ーター		112	コムズガーデンエレベ ーターのボタンがエレベ ーター内部の奥側につい ているので押しにくい								今回のリニュー アルに際し、ご 利用しやすいエ レベーターに更 新いたします。					
										—						
		114	Osaka Metro ビジネス パーク駅改札内のエレベ ーターが小さい。	<u>駅改札内のエレ ベーターは、駅 施設やホーム幅 員の制約があ り、大型化は困 難ですが、駅改 修時に検討いた します。</u>												
			—													
		115	Osaka Metro ビジネス パーク駅の改札を出た後 のエレベーターのボタン が押しにくい。	<u>エレベーターの 更新時にエレベ ーター開閉ボタ ンの仕様につい て検討いたしま す。</u>												
			—													
			JR・京阪京橋駅側で大 阪城京橋プロムナードに 上がることのできる場所 は旧イオンのスロープと 京阪モール（片町口）で、 あるが、イオンの跡地も今 後、建設が進み閉鎖され た場合、京阪モールだけ になる。OBP 側と同じよ うに歩道からエレベータ ーで上れるようにした方 が良い						プロムナードへ の動線を確保す るエレベーター については必要 ですが、民間の エレベーターで あっても問題な いと考えており ます。 プロムナードに おけるエレベ ーター等の案内誘 導については、 現地調査の上、 どのような対応 が可能か検討し てまいります。							新規意見
								—								

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
エレベーター	110	コムズガーデンエレベーターの稼働時間がOsaka Metroの終電の時間よりわずかに早く終了してしまう。								地上階からお越しになるお客さまが、電車の運行が終わっているのにエレベーターで地下に降りられてしまうということにならないように、終電より少し早くエレベーターの稼働を終了させています。ただし、終電に乗車されたお客さまがエレベーターをご利用になられる場合は、エレベーターを稼働し地上までご案内しております。				
										—				
	113	コムズガーデンエレベーターにおいて、停止する階の案内がない。								今回のリニューアルに伴い、出来る限り分かりやすい案内に努めてまいります。				
										—				
	116	京阪京橋駅のエレベーターの扉が開いている時間が短い。		施設改修時の参考とする。										
				—										
トイレ	117	京阪京橋駅3Fの多目的トイレに設置されているベッドの位置が悪く、移乗できない		施設改修時の参考とする。										
				—										
	118	京阪京橋駅3Fのファミリートイレには多目的トイレに比べ広いのにも関わらず、ベッドが設置されていない。		施設改修時の参考とする。										
				—										
	119	京阪京橋駅3Fトイレにおいて、車イス利用者1人では多目的トイレの介助ベッドをしまえない		施設改修時の参考とする。										
				—										

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会(大 阪府警)	建設局(道路)	建設局(公園)	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局(事 務局)	
トイレ	120	京阪京橋駅 3F 多目的ト イレのベッドが台形型で いびつ		施設改修時の 参考とする。										
				—										
	121	京阪京橋駅の 3F トイレ に点字の案内があり、使 いやすくなった。												
	122	京阪京橋駅の 3F トイレ はオールジェンダーの観 点で整備されていない。		施設改修時の 参考とする。										
				—										
	123	京阪京橋駅 3F のバリア フリートイレの案内が小さ い。		今後の参考とす る。										
				—										
	124	京阪京橋駅 3F ファイリ ートイレの水を流すボタン が遠く、押せない		施設改修時の 参考とする。										
				—										
	125	京阪京橋駅の 3F トイレ は人通りが多いという意 味では安全性が高いの では。												
休憩施 設		移動において、エレベータ ーの問題はすごく大きい。 エレベーターの設置が困 難な場合、ベンチ等の休 憩施設を各所に整備して ほしい。											基本構想に記 載のとおり、周 辺の施設の整 備状況も考慮 し、検討されるも のと考えており ます。	新規意見
													—	
歩道の 改良	126	京橋公園出入口(北東、 南東)は歩行者が溜まる ことのできる歩行者溜ま り部が無い。							今回のリニュー アルに伴い、車 止めの間隔を広 げる等、出入口 部分を改修し、 公園へのアクセ ス性の向上を図 る。					
									—					
	127	京阪京橋駅から Osaka Metro 京橋駅への地上 ルートは、歩道と車道の 段差が 2cm 以上あると ころが多々ある。							<u>歩車道の段差 解消について、 現在、当事者等 と連携しどのよ うな対応が可能 か検討中。</u>					
									—					

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会(大 阪府警)	建設局(道路)	建設局(公園)	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局(事 務局)	
歩道の 改良	128	京橋公園出入口(北東、 南東)から横断歩道に向 かって傾斜がついており、 階段であることを視認し づらい							京橋公園北東 出入口は、横断 歩道が整備され ており、交通バリ アフリー上、優 先して案内する 出入口となるた め、今回のリニ ューアルに伴 い、北東出入り 口は段差を解 消し、南東出入 り口は点字ブロ ックを整備する など視認性を向 上する。					
									—					
	129	京阪京橋駅から京橋東 地下道へ降りる階段の幅 が狭い		<u>管理者間で検 討する。</u>										
				—										
	130	京橋東地下道の側溝が むき出しになっているた め、ふたが必要。						<u>現地調査の上、 可能な対応を検 討する。</u>						
								—						
	131	コムズガーデン内エレベ ーターで地上に上がって から JR 京橋駅、京阪京 橋駅へ向かう歩道の幅が 狭く、がたつきが見られ る。						—						
								現道の道路幅 員が狭く、歩道 拡幅により車道 幅員を狭めるこ とで、場合により 一方通行化等 の対応が必要と なる。対応には 沿道地権者の 同意や関係機 関との調整が必 要であり、対応 困難。歩道のが たつきについ ては、現地確認 の上、必要に応 じて対応する。						

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会(大 阪府警)	建設局(道路)	建設局(公園)	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局(事 務局)	
歩道の 改良	132	仮設スロープ前の交差点 (もとイオン前)の傾斜が 危険。						道路幅員、沿道 の高低差など制 約条件はありま すが、現地調 査、当事者等と 調整の上、歩道 の横断勾配の 改善が可能か 検討してまいり ます。						●
								—						
	133	JR 京橋駅西口へ向かう 仮設スロープの手すりの 位置が低い。									再開発建物を 整備する際に は、皆様から のご意見・ご指摘 事項を十分に考 慮し、関係者と 協議の上、利用 しやすい歩行者 導線を整備する よう努めます。			
											—			
	134	JR 京橋駅西口へ向かう 仮設スロープに屋根を設 置してほしい。									再開発建物を 整備する際に は、皆様から のご意見・ご指摘 事項を十分に考 慮し、関係者と 協議の上、利用 しやすい歩行者 導線を整備する よう努めます。			
											—			

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会(大 阪府警)	建設局(道路)	建設局(公園)	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局(事 務局)	
歩道の 改良	135	ツイン21は階段で囲ま れているため、地上からツ イン21に入ることができ ない。										<u>スロープの設置 については、懸 案事項である旨 把握しています。 更新時等での 設置検討を進 めますが、想定 している城見交 差点前は、構造 的に設置が難し いものと思慮し ます。その場合 は、不便ではあ りますが、西側 のスロープを使 用いただく案内 を設置する等の 代替案を検討 いたします。</u>		
												—		
	136	京橋駅自転車駐車場京 阪側の階段を手すりに沿 って上がると目の前に鉄 柱があって危険						<u>現地調査の上、 必要な対応につ いて検討する。</u>						
								—						
	137	京橋駅自転車駐車場前 の歩道と車道に4～5cm の段差がある。						<u>横断歩道部以 外の箇所では、 一般的に、歩道 と車道に5cm 以上の段差を 設けています。 一方で、当該箇 所の東側に歩 道がなく、車道 通行が必要な 箇所であるた め、ご意見踏ま え、段差の改善 について検討し ます。</u>						
								—						
	138	大阪城京橋ブルムナード に点字ブロックはあるが、 手すりがない。						<u>現地調査の上、 必要な対応につ いて検討する。</u>						
								—						

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見		
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）			
歩道の 改良	139	京橋駅自転車駐車場周 辺は場所によって道幅が 狭い。						<u>現地調査の上、 必要な対応につ いて検討する。</u>								
								—								
	140	城見Ⅰ交差点の歩道勾 配が急である。						<u>現地調査の上、 必要な対応につ いて検討する。</u>								
								—								
	141	大阪城京橋プロムナード からツイン2Ⅰに向かう 道路の西側歩道のプロッ クがでこぼこである。						<u>現地調査の上、 必要な対応につ いて検討する。</u>								
								—								
	142	JR 京橋駅北口から自転 車駐車場脇を抜けて南側 道路に行く際、手すりが 一部ない。						<u>現地調査の上、 必要な対応につ いて検討する。</u>								
								—								
その他	143	京橋公園のバリカーを撤 去してほしい。							公園は、車いす 利用者の方をは じめ、視覚障害 の方、ベビーカ ーを利用される 方、子どもやお 年寄りの方など 沢山の市民の 方が利用されて います。また、だ れもがアクセス できるように配 慮しながら、公 園利用者の安 全を確保するこ とも重要です。 一方、公園内 でのバイクや自転 車などの走行 は、他の利用者 と接触すると大 きな事故になる 可能性があり、 そのような危険 行為への対策も 必要となります。 また、安全対策 の観点から公園 から道路への飛 び出しを防ぐた							

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第３回 WS で改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
その他	143								めにも出入口部 へのバリカーが 必要です。この ため、様々な方 のアクセス性の 確保と危険行為 の対策とを考慮 し、現状のバリ カーを設置した ものですが、当 事者の「バリカ ーにより、京橋 公園に入りにく い」という意見 などを踏まえ、 今回のリニュー アル工事におい てバリカーの設 置位置や形状 等を改修する予 定としておりま す。危険行為や 安全対策とのバ ランスを取りつ つ、可能な限り 通行幅を確保す るなど、車いす 使用者がスモー ズに通行できる ような整備に努 めます					
									—					
	144	大阪城京橋プロムナード エレベーターを降りたところにあるバリカーを撤去 すべきである。										<u>更新時に検討 いたしますが、 車いすが通れる 幅は確保してお ります。</u>		
												—		
	145	JR 京橋駅北口から自転 車駐車場脇を抜けて南側 道路に行く際、車道との 境界にバリカーが設置さ れている。						—						
								車止めは、歩道 部へ車両が乗 入ないように 設置しており、 誤進入の危険 があるため、撤 去困難。						

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会(大 阪府警)	建設局(道路)	建設局(公園)	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局(事 務局)	
その他	146	京阪京橋駅から Osaka Metro 京橋駅に向かう際、歩道上に自動車の進入防止のための車止めが各所に設置されており、通りづらい						—						
								車止めは、歩道部へ車両が乗入しないように設置しており、誤進入の危険があるため、撤去困難。						
視覚障がい者誘導用ブロック	147	松下 IMP ビル前の歩道からスロープに繋がる点字ブロックが敷設されていない。										更新時にビルの課題として検討いたします。		
												—		
	148	松下 IMP ビルからツイン 21 連絡デッキエレベーター間の点字ブロックが途中で途切れる。										更新時にビルの課題として検討いたします。		
												—		
	149	ツイン 21 連絡デッキエレベーターの前のスロープに点字ブロックが敷設されていない。										更新時にビルの課題として検討いたします。		
												—		
	150	マクドナルド横の歩道橋の階段に点字ブロックが敷設されていない。						歩道橋の階段へ点字ブロックの敷設を検討します。						
								—						
	151	京橋駅自転車駐車場から JR 京橋西口方面へ向かう通路に点字ブロックが敷設されていない。						—						
								自転車駐車場西側の階段・通路に点字ブロックを設置済み						
	152	仮設スロープ(もとイオン横)に点字ブロックが敷設されていない。									—			
											再開発建物を整備する際には、皆様からのご意見・ご指摘事項を十分に考慮し、関係者と協議の上、利用しやすい歩行者導線を整備するよう努めます。			
153		大阪城京橋プロムナードエレベーターで地上に降りた後、点字ブロックが敷設されていない。										更新時にビルの課題として検討いたします。		
												—		

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
視覚障 がい者 誘導用 ブロッ ク	154	大阪城京橋プロムナード 途中の VIAINN ホテル へ向かう階段と点字ブロッ クの色が同系色。											管理者に情報 提供を行いま す。	
													—	
	155	歩道等から民間のビルに 入るところに階段が設置 されている建物がある が、歩道と階段のブロック の色が同じである。											管理者に情報 提供を行いま す。	
													—	
視覚障 がい者 誘導用 ブロッ ク	156	大阪城京橋プロムナード からツイン 21 に向かう 道路の西側歩道には視 覚障がい者誘導用ブロッ クが設置されているが、 東側歩道には設置されて いない						—						
								点字ブロックの 連続誘導は、原 則として主要な 経路（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。						
その他 の案 内・誘 導施設	157	ツイン 21 連絡デッキエレ ベーターの案内がなく、 場所が分かりづらい。										更新時等に検 討させていただ きます。		
												—		

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会(大 阪府警)	建設局(道路)	建設局(公園)	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局(事 務局)	
その他 の案内誘 導施設	158	ツイン21連絡デッキエレ ベーターでデッキに上が ってすぐに、OBPとツイン 21の案内表示が必要で ある。										更新時等に検 討させていただ きます。		
												—		
	159	Osaka Metro 大阪ビジ ネスパーク駅からツイン 21連絡デッキエレベータ ーまでの経路にある植栽 を整備して、案内板を設 置してほしい。										更新時に検討 いたします。		
												—		
	160	大阪城京橋プロムナード エレベーターは場所が分 かりづらい。						現地調査の上、 案内誘導につ いて可能な対応 を今後検討す る。						
								—						
	161	大阪城京橋プロムナード エレベーターで地上に降 りてからの案内がない。ツ イン21、IMPビルへの誘 導がほしい。						現地調査の上、 案内誘導につ いて可能な対応 を今後検討す る。						
								—						
	162	大阪城京橋プロムナード 上で、VIAINNホテルの エレベーターの案内をす るべき。						民間管理エレベ ーターのため、 施設として案内 可能となる場合 は歩道橋上で の案内方法を 今後検討。						
								—						

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
その他 の案 内・誘 導施設	163	OBP 城見Ⅰ丁目のバス 停の場所が分かりづらい ため、サインを大きくして ほしい。				—								
						・バス停留所の 標識（サイン）は 城見一丁目（西 行）停留所を含 め、その多くは 道路（歩道）上 に設置しており、 道路占用許可 基準を満たす必 要がある。 また、バスピク トを上部に掲げ たり、時刻表を 曜日で色分けす るなどして分か りやすくもしてい る。 ・なお、現地の歩 道中央に繁茂し ている植栽がバ ス停標識の視 認性を阻害して いる可能性が考 えられるが、植 栽の件について は「実施範囲内 （市）」シート No.178 をご確 認いただきた い。								

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会(大 阪府警)	建設局(道路)	建設局(公園)	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局(事 務局)	
上下移 動施設	164	マクドナルド横の歩道橋 の階段にエレベーターを 設置してほしい。						付近に迂回ルー トがあり、エレベ ーター設置対応 は困難。 一方で、付近の 迂回ルートは歩 道が未整備で あるなど歩行経 路として課題が ありますので、 安全な歩行空 間確保や歩道 の横断勾配の 改善等が可能 か検討します。						●
								—						
	165	大阪城京橋プロムナード エレベーターは11人乗 りであり狭い。										更新時等に検 討させていただ きます。		
												—		
	166	松下 IMP ビル台ツイン 21 連絡デッキエレベータ ーのボタンが押しにくい。										更新時等に検 討させていただ きます。		
												—		
	167	ツイン 21 連絡デッキエレ ベーターの大きさが小さ い。										更新時等に検 討させていただ きます。		
												—		
	168	京橋駅自転車駐車場両 横はスロープがなく、階段 のみである。						<u>現地調査の上、 スロープ設置等 の対応が物理 的に可能か検 討する。</u>						
								—						
	169	大阪城京橋プロムナード の途中の VIAINN ホテル横のスロープがとても 急な傾斜である。						—						
								スロープ勾配に ついて確認す る。勾配改善は 大規模な改良 が必要なため、 施設更新時の 対応となる。						

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
上下移 動施設	170	大阪ビジネスパークのビル入口は階段ばかりなので、スロープを設置してほしい。										<u>スロープの設置については、懸案事項である旨把握しています。更新時等での設置検討を進めますが、想定している城見交差点前は、構造的に設置が難しいものと思慮します。その場合は、不便ではありますが、西側のスロープを使用いただく案内を設置する等の代替案を検討いたします。</u>		
												—		
	171	マクドナルド横の歩道橋の車道側へ下る階段には手すりがない。						<u>歩道橋について、手すり等の可能な対応について検討する。</u>						
								—						
	172	マクドナルド横の歩道橋の階段の端の色が認識しづらい。						<u>歩道橋について、点字ブロックの敷設等の可能な対応について検討する。</u>						
								—						
	173	コムズガーデンの北東出入口の信号に音響設備がない					<u>視覚障がい者、団体等の意見を踏まえ、設置の可否について検討します。</u>							●
							—							
	174	城見Ⅰ交差点の音響信号の音が小さい。					<u>利用者、周辺建物の状況及び道路環境を勘案して音量の調整を検討します。</u>							
							—							

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事務局）	
上下移動施設	175	仮設通路（スロープ）前の交差点が2つに分かれているため、1つにまとめてほしい。						—						
								道路が複雑に交差する箇所であり、交差点をまとめると、歩行者の横断距離が長くなり危険と考えられるため、対応困難。						
	176	仮設スロープの前に信号が2つあるが、どちらも音響信号ではない。					<u>生活関連経路上のバリアフリー整備（点字ブロック）が未整備であることから、今後関係機関の意見も踏まえ、設置の可否について検討します。</u>							
							—							
	177	マクドナルド横の歩道橋の前にある短い横断歩道に音声案内を設置してほしい。						<u>ガイドライン等に規定が無く、音声案内の実施は困難。点字ブロック等による注意喚起について検討する。</u>						
								—						
	178	城見Ⅰ交差点手前のバス停が、歩道の植込みが伸びている影響で見つけにくい。							令和6年8月に低木の刈込いたしました。					
									—					

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
バス停	179	OBP 城見Ⅰ丁目のバス 停について、屋根を設置 してほしい。				—								
						城見一丁目（西 行）停留所は、Ⅰ 系統のご利用 で、終日 運行 回数：20 回、乗 車人員：17 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 人以上に 全然達しておら ず、雨風をしの げる建物から至 近にあることか らも、多額の設 置費用を必要と する上屋の設置 は困難。								
自転車	180	京橋駅自転車駐車場両 横の階段周囲に自転車 があって危ない。						当該地周辺は 自転車放置禁 止区域に指定さ れ、これまでも 定期的に即時 撤去を実施して おり、今後も引 き続き実施して まいります。						
								—						

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見	
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）		
自転車	181	歩道に設置している自転車駐車場には、非常時の案内電話番号が表示されているが、聴覚障がい者は電話でコミュニケーションをとることができない。						無人の路上駐輪場については、総務省が推奨している電話リレーサービスを利用できるよう、掲示板等に二次元コードを表示するなど、対策を講じてまいります。 なお、このサービスは、フリーダイヤルへの発信となっており、路上の無人駐輪場については、その番号を看板に記載しているため、利用者は、無料でご利用いただけるようになっております。 電話リレーサービス ・通話オペレーターが手話・文字、音声を通訳することで、双方向につなぐサービス ・24 時間・365 日利用可能 ・聴覚障がい者がアプリをダウンロードし、利用登録を完了すれば、利用可能							
								－							

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	建設局(道路)	建設局(公園)	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局(事務局)	
エレベーター	182	コムズガーデンのエレベーターは窓が無く、扉が閉じると真っ暗になるため、不安になる。								法令上窓を設置する事はできませんが、内部の照度は確保いたします。				
										—				
-	183	京橋公園はどこが公園の入り口なのかがわからない							今回のリニューアルに伴い、入口位置については総合案内板にて示します。					
									—					
	184	京橋公園なのかコムズガーデンなのか名称の統一が必要							—	—				
								京橋公園は都市公園の名称であり、コムズガーデンは民間の商業施設であることから、名前の統一は困難です。	京橋公園は公共施設であり、コムズガーデンは民間の商業施設であることから、名前の統一は困難です。					
地上	185	4 差路や 3 差路のほか、無信号交差点もあり、車両の通行も多いため、危険を感じる						—						
								誘導ルートについては、歩道上に連続的に点字ブロックを敷設し、安全対策を行っている。						
トイレ	186	ツイン 21 内のトイレが小さく、古い。											管理者に情報提供を行います。	
													—	
	187	ツイン 21 内のトイレの表示が分かりづらい。											管理者に情報提供を行います。	
													—	
	188	ツイン 21 の 1Fトイレの個室の数が少ない。											管理者に情報提供を行います。	
													—	
	189	ツイン 21 の 1Fトイレの荷物かけの位置が頭の位置にあり、危ない。											管理者に情報提供を行います。	
													—	

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
エレベ ーター	190	ツイン21内のエレベ ーターの前に案内板などが ない。											管理者に情報 提供を行いま す。	
													—	
	191	ツイン21横のエレベ ーターの押しボタンの位置 が顔の位置にあり、高す ぎる。											管理者に情報 提供を行いま す。	
													—	
その他	192	ツイン21の西側入口に 総合案内のマップをつけ てほしい。											管理者に情報 提供を行いま す。	
													—	
-	193	京阪モール搬入口周辺 において、車の出入りが 多く、危険を感じる。						—						
								民間ビルからの 出入りに関する 内容のため、道 路側での対応 困難						
	194	Osaka Metro 京橋～京 阪京橋方面のルートの改 善が一番の問題。まずは 地上ルートの最適化、経 路案内板の設置、交通安 全対策が急務である。		鉄道事業者、道 路管理者、民間 事業者等、複数 の関係者間の 調整が必要とな る。整備の方向 性が示めされた ら、協議に応じ る。				<u>関係者間で協 議を行い対応を 検討します。</u>	公園内について は、本改修にて 対応予定。	点字ブロックに ついては、構造 的に可能な部 分については連 続化を図りま す。 また、案内板を 更新致しますの で、出来る限り 分かりやすい案 内に努めてまい ります。				
				—				—	—	—				
	195	案内板はあるが、色を分 けるなどの工夫でさらに 分かりやすくなるのでは ないか	色分けも含めた 案内板リニュー アルに取り組ん でおります。	案内板更新時 の参考とする。				今後、サインを 改修する際の参 考とする。	今回のリニュー アルに伴い案内 板を更新し、出 来る限り分か りやすい案内に 努めてまいります。	今回のリニュー アルに伴い案内 板を更新し、出 来る限り分か りやすい案内に 努めてまいります。				
			—	—				—	—	—				

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
-	196	各路線共通で案内を統一すべき	より解り易い案内板となるリニューアルに取り組んでおります。	—	<u>案内の統一について、関係者間で調整し検討する。</u>									
			—	自社の取り組みで対応できる課題ではなく、関係者との協議・調整が必要となる。 特にコムズガーデンへのルートのあり方については、事務局で方針を示していただきたい。	—									
	197	デッキ途中で点字ブロックがなくなっているところが見受けられる。						<u>現地調査の上、必要な対応について検討する。</u>	公園内は交通バリアフリールートに基づき、視覚障がい者誘導用ブロックを改修予定。					
								—	—					
	198	点字ブロックが途切れていることが多く、面的な整備がされていない。	関係者間で調整し検討する。	<u>管理区分境界の手前まで設置済み。管理境界部においては、管理者間で連続的な敷設や敷設位置について検討する。</u>	<u>誘導ブロックの設置について、関係者間で調整し検討する。</u>			<u>現地調査の上、必要な対応について検討する。</u>	今回のリニューアルに伴い、京橋公園内は交通バリアフリールート上の案内経路に、視覚障がい者誘導用ブロックを設置します。	点字ブロックについては、構造的に可能な部分については連続化を図ります。				
			—	—	—			—	—	—				

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
-	199	自転車置き場が少なすぎる						本市では、公共交通機関である鉄道駅の利用者用として、駅付近を中心に、鉄道事業者とともに駐輪場の整備に努めておりますが、市内中心部の駅によっては、限られた空間の中で整備に適した用地が少なく、必要な駐輪場が不足している状況です。京橋駅周辺についても同様ですが、引き続き設置可能な場所の検討を行ってまいります。						
								—						
	200	近年普及している電動キックボード等を考慮したバリアフリー整備を行う必要がある。											今後の参考とさせていただきます。	
													—	
	201	誘導サインに関して、駅で複雑化しており、小さく見えにくいため案内が分かりづらい。	関係者間で調整し検討する。	当社の案内サインマニュアルを見直す際の参考とする。	誘導サインについて、今後対応の参考とする。									
			—	—	—									
	202	車いす利用者の視線の高さからでは見えない誘導サインがある。	駅改修時に実施を検討いたします。	当社の案内サインマニュアルを見直す際の参考とする。	誘導サインについて、今後の対応の参考とする。			今後、サインを改修する際の参考とする。	今回のリニューアルに伴い、見やすい箇所に設置します。	既存施設のリニューアルのため、設置場所の変更は困難ですが、出来る限り分かりやすい案内に努めてまいります。				
			—	—	—			—	—	—				

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事務局）	
-	203	音響信号、エスコートゾーンが設置されている交差点は横断歩道の白線の間隔を90cm、45cmとしてもよいと変更されたが、白線を見つけるのが大変になるので白線の間隔は45cm、45cmのまま整備してほしい。					ワークショップにおいて口頭で説明を行います。							
							—							
	204	オールジェンダートイレについて、トランスジェンダー、女性、男性関係なく、すべての人が安全に使用できる様、設置場所、設置のあり方を検討する必要がある。	<u>オールジェンダートイレの導入については、今後検討します。</u>	<u>移動円滑化ガイドラインを参考に整備しており、ガイドラインの見直し等があれば検討する。</u>	<u>設置の在り方の検討の際の参考とする。</u>					<u>今回のリニューアルに伴い、オストメイト対応への変更などを実施します。オールジェンダー仕様への変更については、具体的な整備内容の検討の深度化に伴い、検討致します。</u>				
WS運営等に関する事項	205	ルート①-1 はまちあるきルートに設定されているが、非常に遠回り（迂回）が必要である。	—	—	—					—				
													168番「現地調査の上、スロープ設置等の対応が物理的に可能かする。」と建設局から回答をいただいている。	
	206	地域で小さな集まりを行った後に大きな協議会を開催した方がよりよいのではないか。											地域の方から意見を頂くため各地区でワークショップを開催するとともに市推進協議会で意見聴取しています。	
													—	
	207	バリアフリー基本構想と都市再生緊急整備地域の動きを連動させる必要がある。											適宜、関連事項について情報共有しています。	
													—	

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
WS 運 営等 に 関 する 事 項	208	大阪ビジネスパークのエ レベーターは非常に見つ けにくいので、現地確認 の際に確認するべきであ る。											意見番号157 番をご参照くだ さい。	
													—	
	209	大阪ビジネスパーク駅の エレベーターを上がった ところが何がどこにある のか分かりづらいため、 現地確認の際に確認する べき。											意見番号48、 51、159番を ご参照ください。	
													—	
	210	まちあるきのルート②は距 離が長いので、2班に分 けるのであれば重点的に 確認する箇所を分けても よいのではないかな。											参加者が多く、 安全確保のため2班に分けて おります。	
													—	
	211	事業者が事業計画を作 成し、整備済みとなってい る項目が見受けられる が、実際に使えるように整 備されているか懐疑的で あるため、整備評価の際 に当事者が入って一緒に 評価を行うべきである。											本市では、各事 業者が実施する 特定事業の進 捗状況につい て、定期的に確 認・把握し公表 しております。	
													—	
	212	時代の変化に合わせた 柔軟性のある計画になる とよりよいものになるので は。											基本構想変更 原案の1ー5今 回の変更の趣 旨をご参照くだ さい。	
													—	
	213	京橋駅再開発について、 障がい者の意見を取り入 れた再開発の仕組みが 必要である。											事業者の情報 提供を行いま す。	
													—	
	214	様々な方に対応したバリ アフリーを検討する必要 があるのではないかな。											基本構想変更 原案の参考資 料1：基本構想 における対象者 及び特性をご参 照ください。	
													—	

項目	通し番号	主な意見	対応状況											備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	大阪シティバス	公安委員会（大 阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	大阪地下街	イオンモール	OBP協議会	計画調整局（事 務局）	
WS 運 営等に関 する事項	215	案内表示について、単純 に文字で示すだけではなく、ビジョンで動画で示 す、ユニバーサルデザイン を導入する等の工夫が必要 ではないか。											情報提供に関 する手段や内容 の検討について は、市推進協議 会で継続検討し ていきます。	
													—	
		民間事業者も来ていただ いて当事者と意見交換を する場を調整していただ けないか。											—	新規意見
													現地確認の実 施を含めワーク ショップ等により 当事者等の意 見を聴取してお り、ワークショップ 等で頂いた意 見については、 施設管理者等 に情報を共有 し、課題の共有 を行っております。	

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

項目	通し番号	主な意見	対応状況							備考 ※第 3 回 WS で改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	公安委員会(大阪府警)	建設局(道路)	建設局(公園)	計画調整局(事務局)	
生活 関連 施設 及び 経路 設定	1	小中学校や、NTT QUINTBRIDGE、都島 区障害者相談支援センタ ー、エディオン京橋店、大 阪城ホール、藤田美術 館、JR 大阪城北詰駅、大 阪城都島駅、大阪市立総 合医療センターを生活関 連施設として追加するべ きである。							基本構想変更原案の生活 関連施設設定をご参照く ださい。	●
									—	
	2	京阪京橋駅のバス停が ある通りは生活関連経路 になっていないが、点字ブ ロックが全く整備されてい ないため、生活関連経路 に追加してほしい。							基本構想変更原案の生活 関連経路設定をご参照く ださい。	
									—	
	3	連絡デッキへのアクセス は階段やエスカレーター がほとんどとなり、スロ ープは最低限整備され ているが大きく迂回する 必要があるため、最短 で利用できるバリアフリー ルートを整備するべき。							管理者に情報提供を行 います。	
									—	
案内・ 誘導	4	JR 大阪城北詰駅にはエ レベーターが設置され ているが、場所が分かりづ らいので案内を増やして ほしい。			<u>案内は、対応を検討してい く。</u>					
					—					
	5	JR 京橋駅、京阪京橋駅 からデッキまでのバリアフ リールートは京橋交番付 近から南に行き迂回する ルートであるが、交番付 近からデッキまでの案内 が一切ない。					—			
							生活関連経路外のため、 対応できない。			
	6	京阪京橋駅片町口のエレ ベーター専用改札は駅員 不在である。		—						
				インターホンを設置し、必要 に応じ駅係員を派遣してい る。						
	7	京阪京橋駅片町口改札 にエレベーター専用改札 があるが、改札だけで券 売機がない。		—						
				特別割引用 IC カードをご 用意しており、IC カードの ご利用をお勧めいたしま す。						

項目	通し番号	主な意見	対応状況							備考	
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	公安委員会（大阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	計画調整局（事務局）	※第３回 WS で改めて いただいた意見	
案内・誘導	8	京阪モール３階部分から京阪京橋駅への連絡改札口があり、駅構内３階（コンコース階）に行くことができるが、京阪モール３階には階段で行くことしかできない。		—							
				建物構造上、京阪モール３階には階段およびエスカレータのみで移動。							
	9	京阪京橋駅の片町ロエレベーター専用改札のエレベーターは荷物搬入と兼用のため、長時間待つことがある。		—							
				当該エレベーターは、京阪モールとの供用で、停止階により区分している。							
歩道の改良	10	クレオ大阪東に向かう際の後ろ側の線路の勾配が問題である。					—				
							OBP からのアンダーパスについては、JR 環状線及び取付道路との位置関係から、勾配の改善は対応できない。				
視覚障がい者誘導用ブロック	図Ⅰ 移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について										
	11	クレオ大阪東に向かう途中で点字ブロックが切れている。					今回、OBP からのルートが新たに生活関連経路に位置づけられる予定であり、点字ブロックの敷設等必要な対応について検討する。				
							—				
	12	ホテル京阪から下に降りる階段に点字ブロックが整備されていないため、階段から落ちる危険性がある。							管理者に情報提供を行います。		
									—		
上下移動施設	13	京阪モールのバス停は段差があるので、スロープを設置してほしい。		大規模改修時の参考としたい。							
				—							
横断歩道	14	都島区民センターへ向かう経路の小さな交差点には音響信号が設置されていない。				－					
						同交差点については、区民センターに向かう経路として南北に東西を横断するための横断歩道が設置されていますが、南北の横断歩道については異なる信号の現示（青信号）になっているため、視覚障がい者用付加装置を設置した場合、視覚障がい者の方が音を誤認して横断する危険性が高いため設置は出来ません。また、交差点の形状から信号の現示を変更することは難しいです。					

項目	通し番号	主な意見	対応状況							備考 ※第3回WSで改めて いただいた意見
			Osaka Metro	京阪	JR 西日本	公安委員会（大阪府警）	建設局（道路）	建設局（公園）	計画調整局（事務局）	
バス 停	15	京阪モールのバス停は場所が分かりづらいので案内を追加してほしい。		今後の参考としたい。						
				—						
車道	16	車いす利用者が実際に利用している、京阪京橋駅から斜めにコムズガーデンへ向かう道は道路幅が狭いので、車両を一方通行にしてもよいのではないか。					可能な安全対策について、関係機関と協議調整の上、検討いたします。			
							—			
—	17	Osaka Metro 京橋駅の横の駐輪場については空きがあると思うので、自転車を誘導する案内表示が必要ではないか。					事業者と調整の上、対応を検討します。			
							—			
	18	駐輪場は京阪モール側にも設置されているが、いつも満車であるため放置自転車が発生している。					本市では、公共交通機関である鉄道駅の利用者用として、駅付近を中心に、鉄道事業者とともに駐輪場の整備に努めておりますが、市内中心部の駅によっては、限られた空間の中で整備に適した用地が少なく、必要な駐輪場が不足している状況です。京橋駅周辺についても同様ですが、引き続き設置可能な場所の検討を行ってまいります。			
							—			
	19	大阪城ホールへはOsaka Metro 大阪ビジネスパーク駅からの来場者が多いが、バリアフリー整備が行われていない。					—			
							生活関連経路に位置づけられていないため、現時点では整備予定なし。基本構想の改定などで経路として追加された場合は整備検討する。			
	20	JR 大阪城北詰駅、Osaka Metro 都島駅、大阪市立総合医療センター周辺は多くの方が利用する施設が多いため、重点整備地区として拡大してほしい。							基本構想変更原案の3.重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方をご参照ください。	
									—	

図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について(1/2)

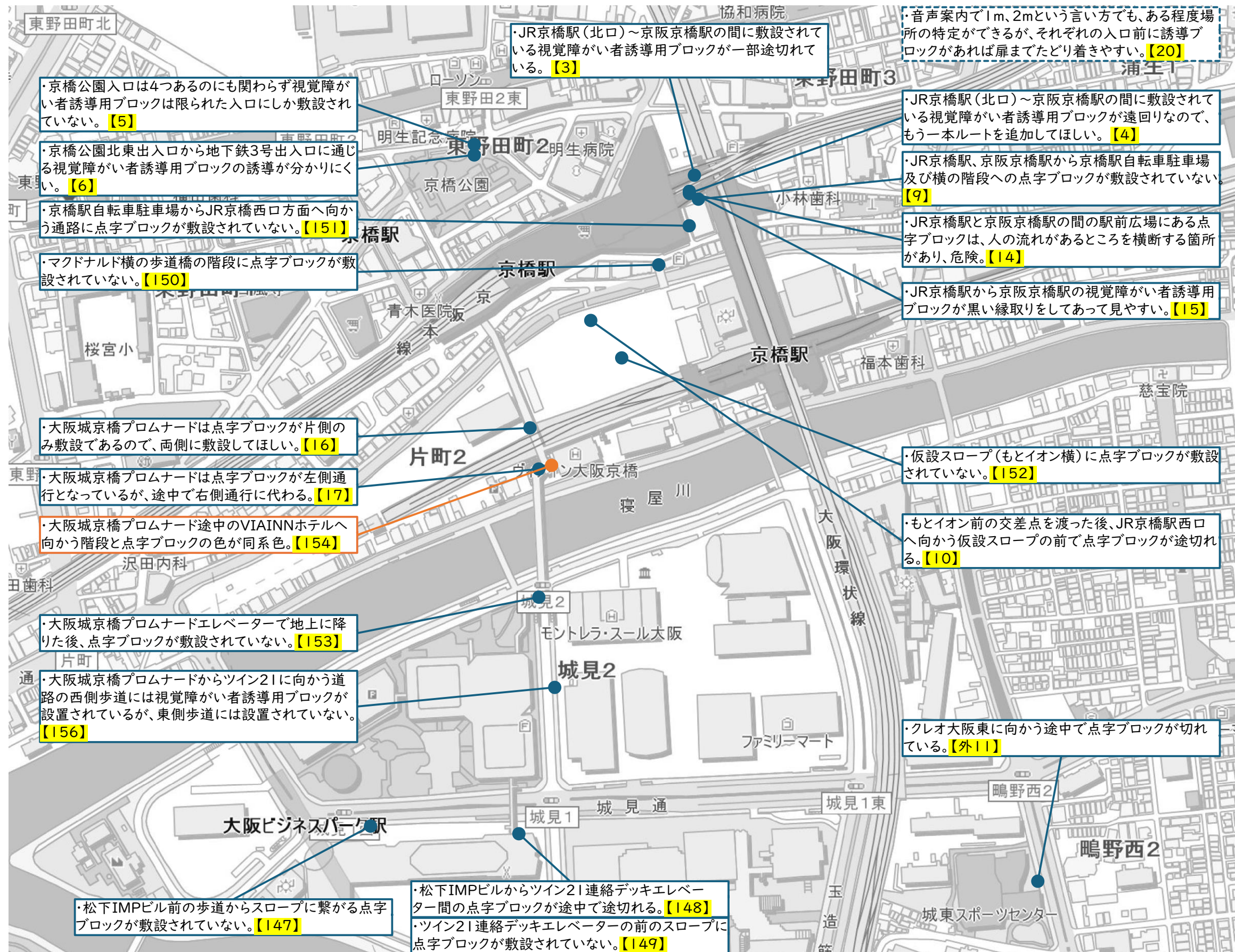


図1 乗り換え経路や移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について(1/2)

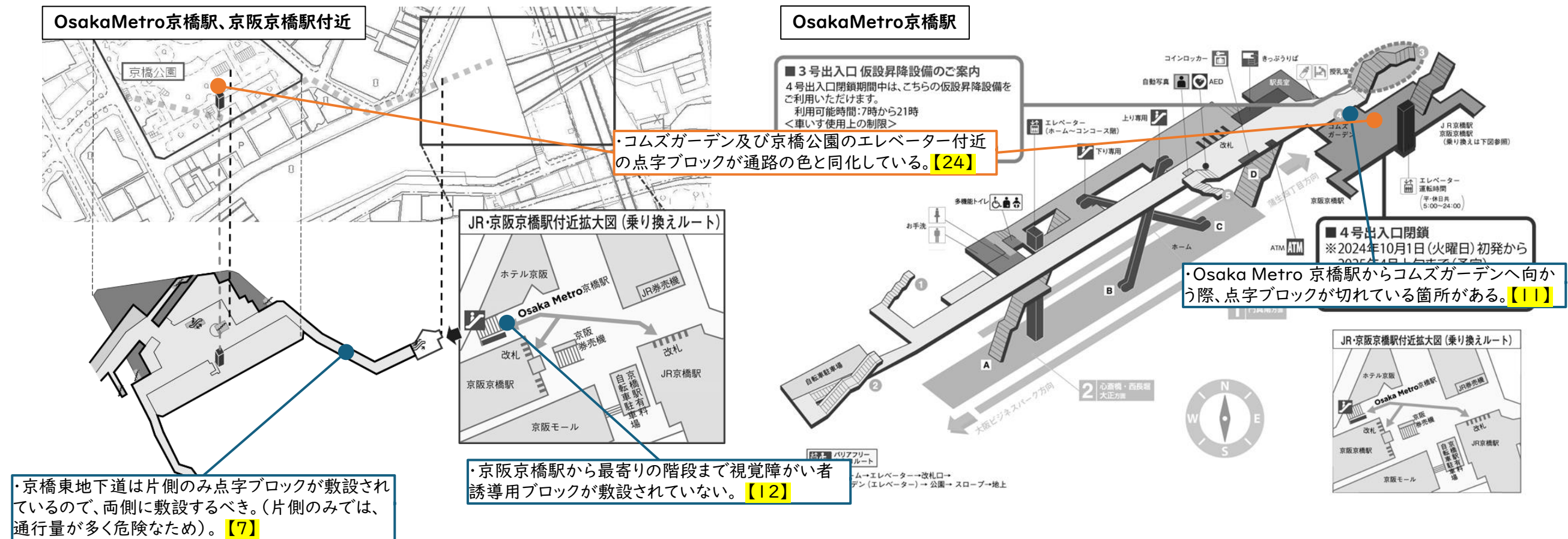


図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について(1/2)

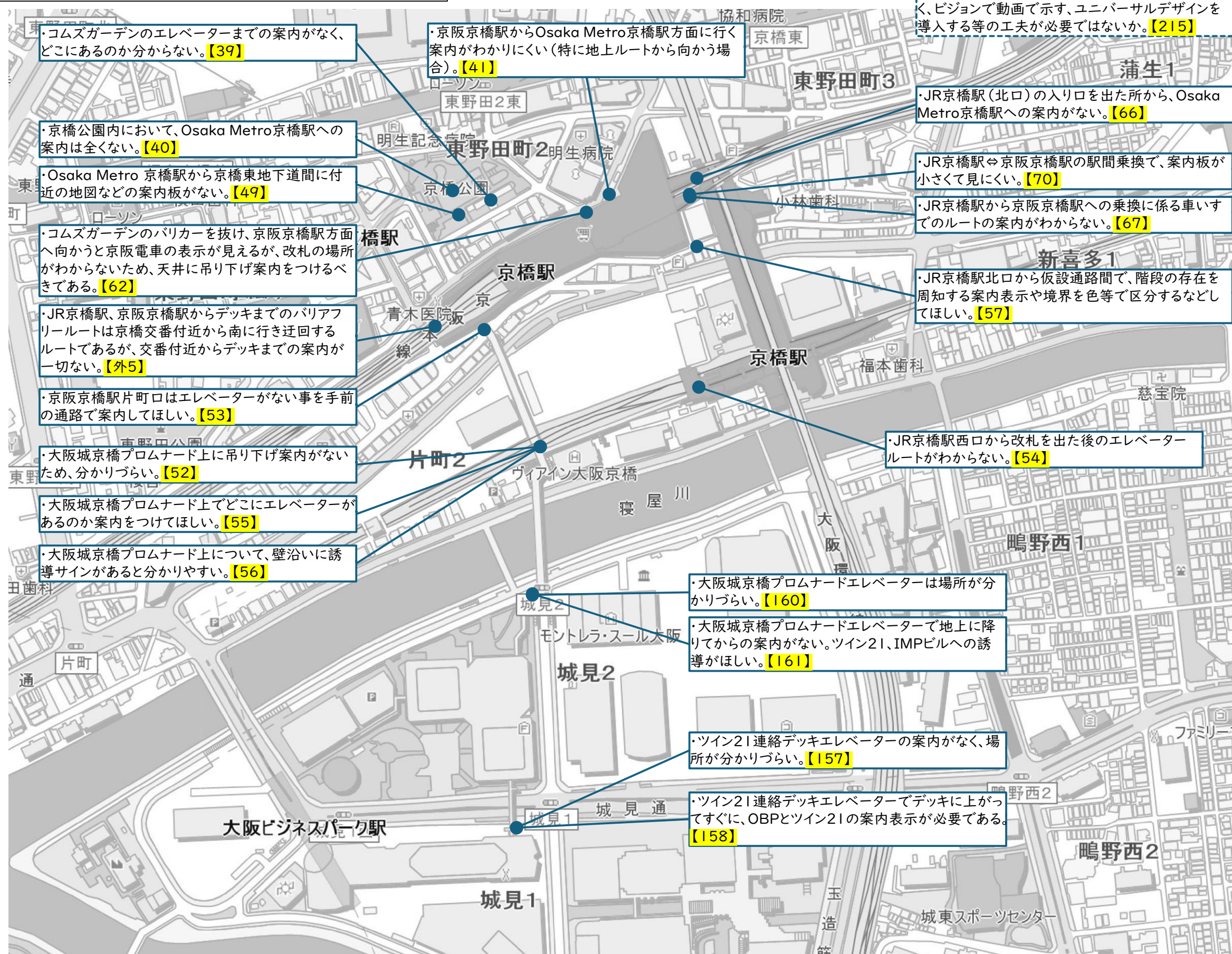
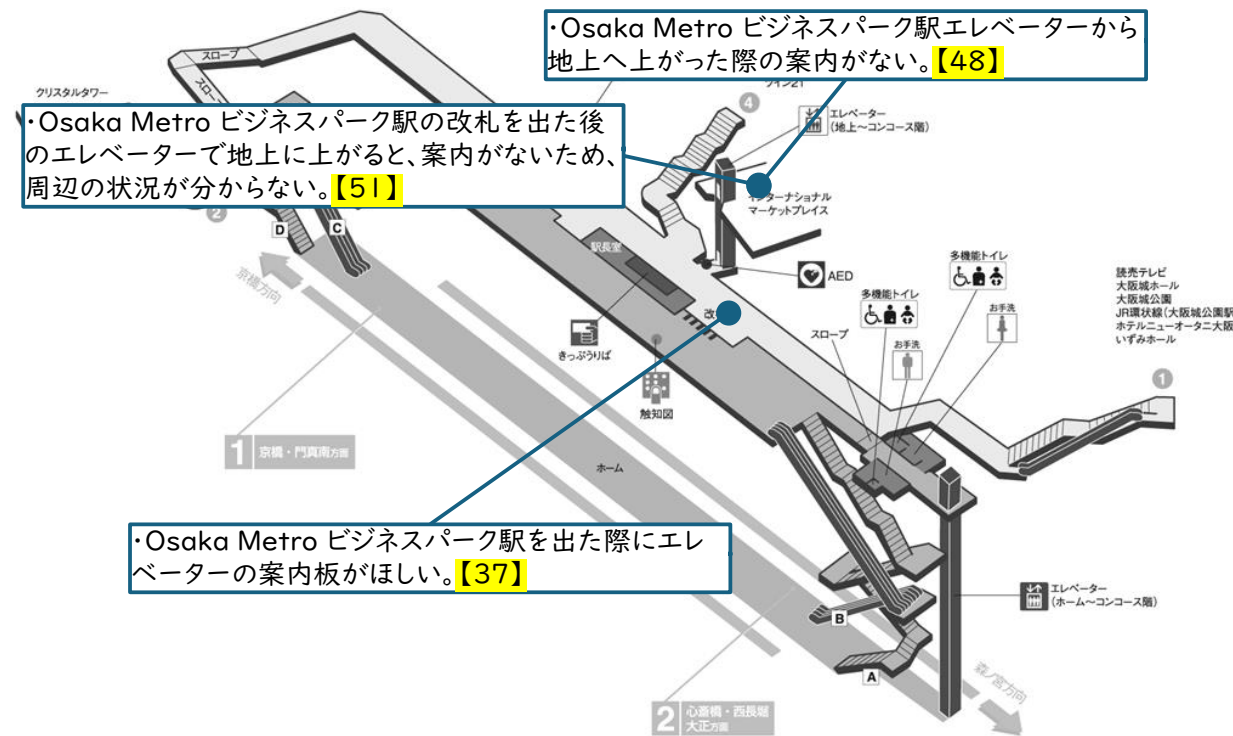
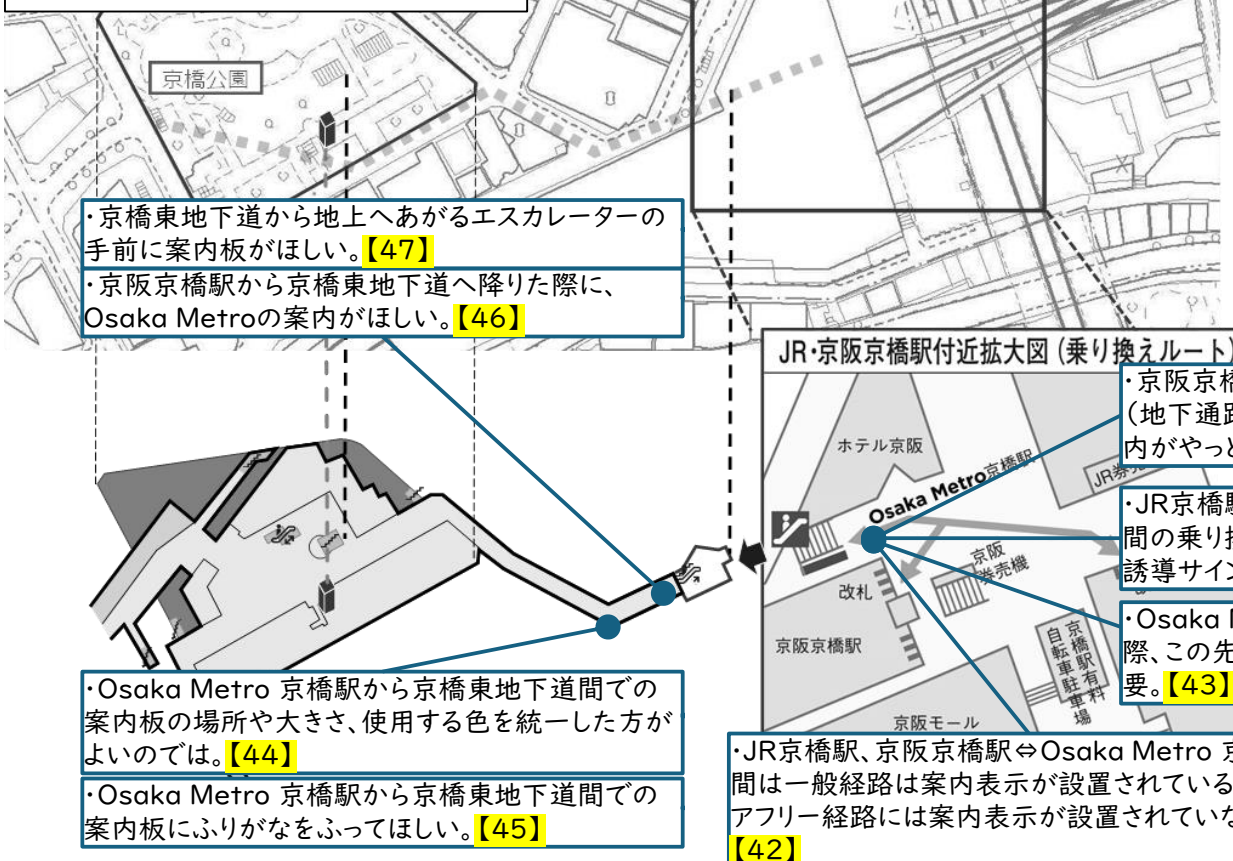


図2 乗り換え経路や移動経路上のわかりやすい案内について(2/2)

Osaka Metro 大阪ビジネスパーク駅



Osaka Metro京橋駅、京阪京橋駅付近



JR・京阪京橋駅付近拡大図(乗り換えルート)

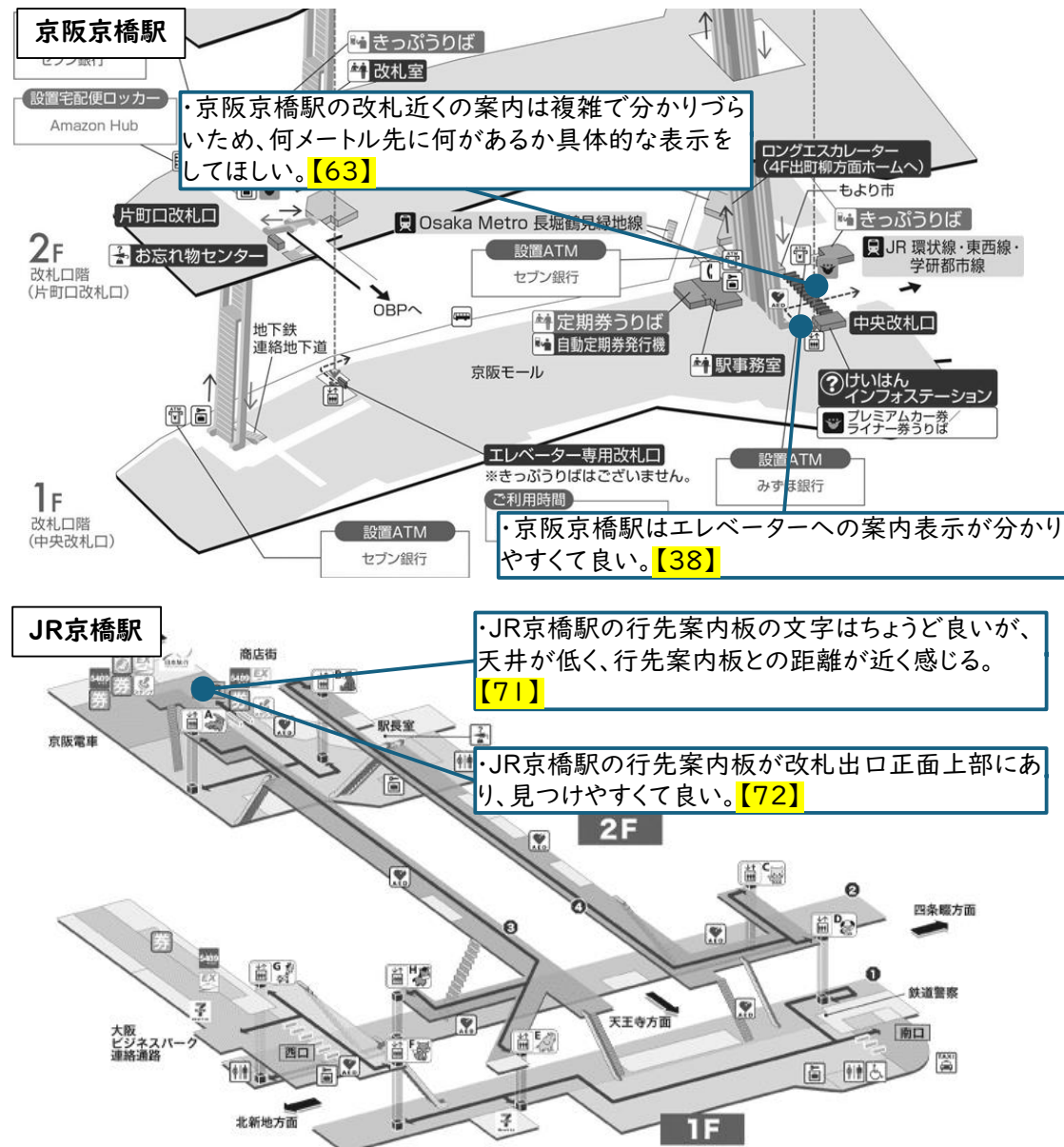
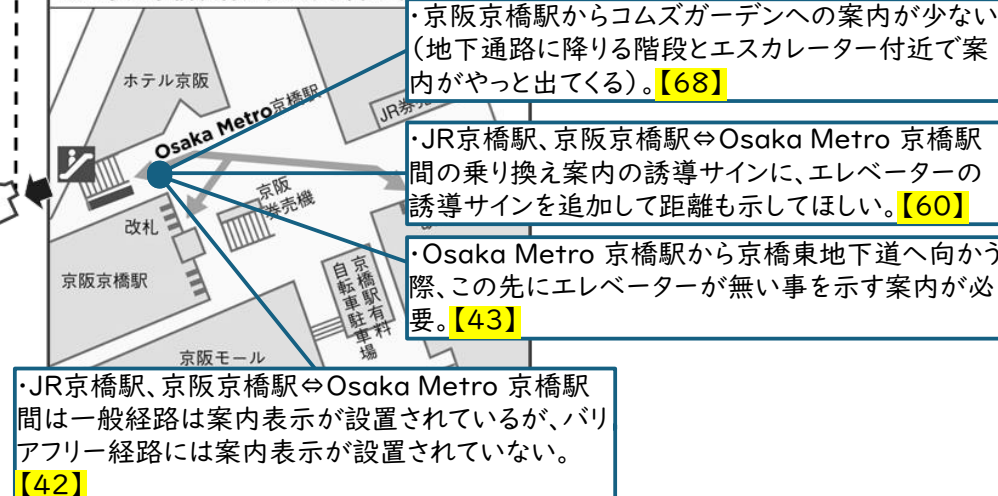


図3 乗り換え経路や移動経路上のエレベーターの増設、仕様の改善及びレストスペースの設置について(1/2)

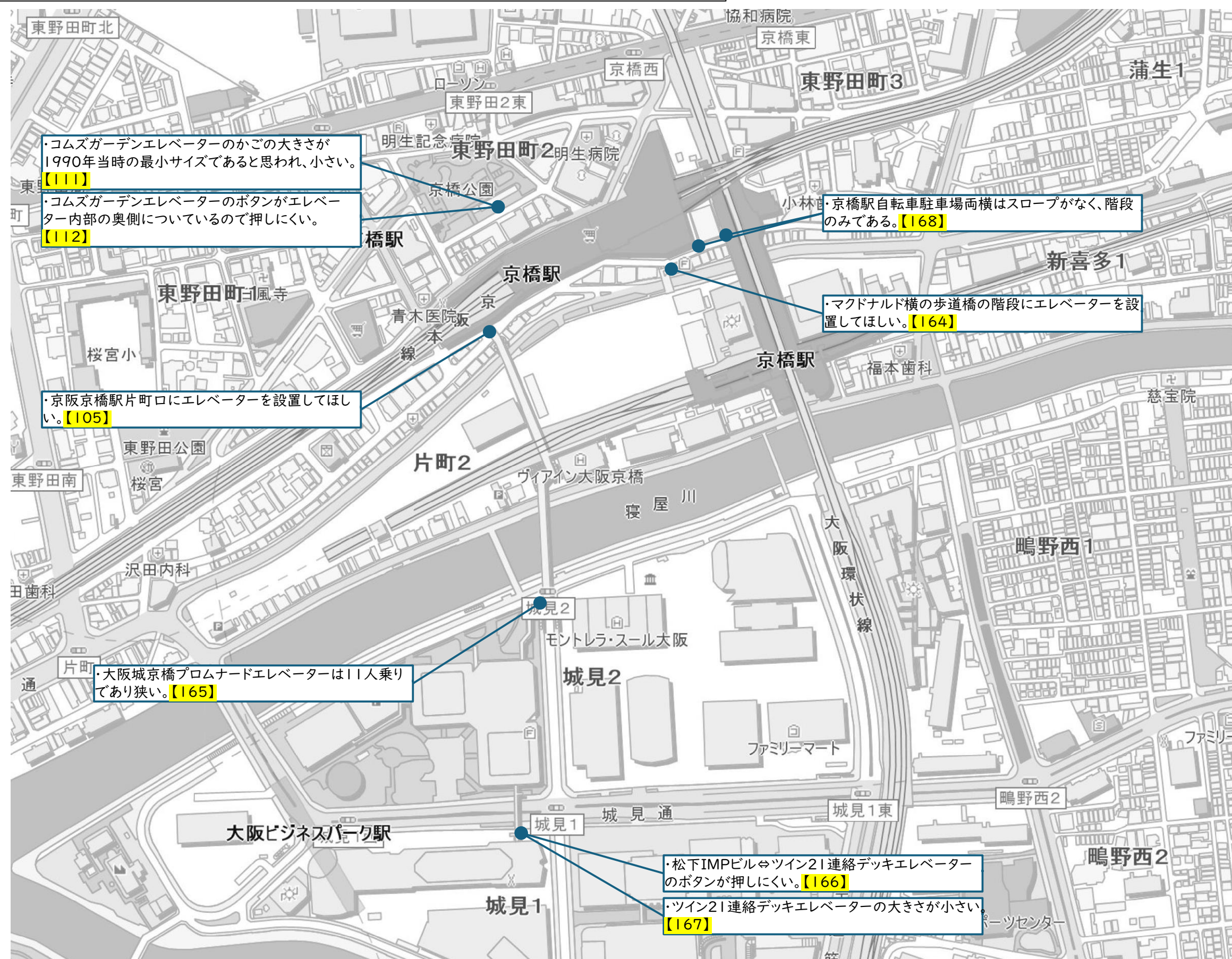
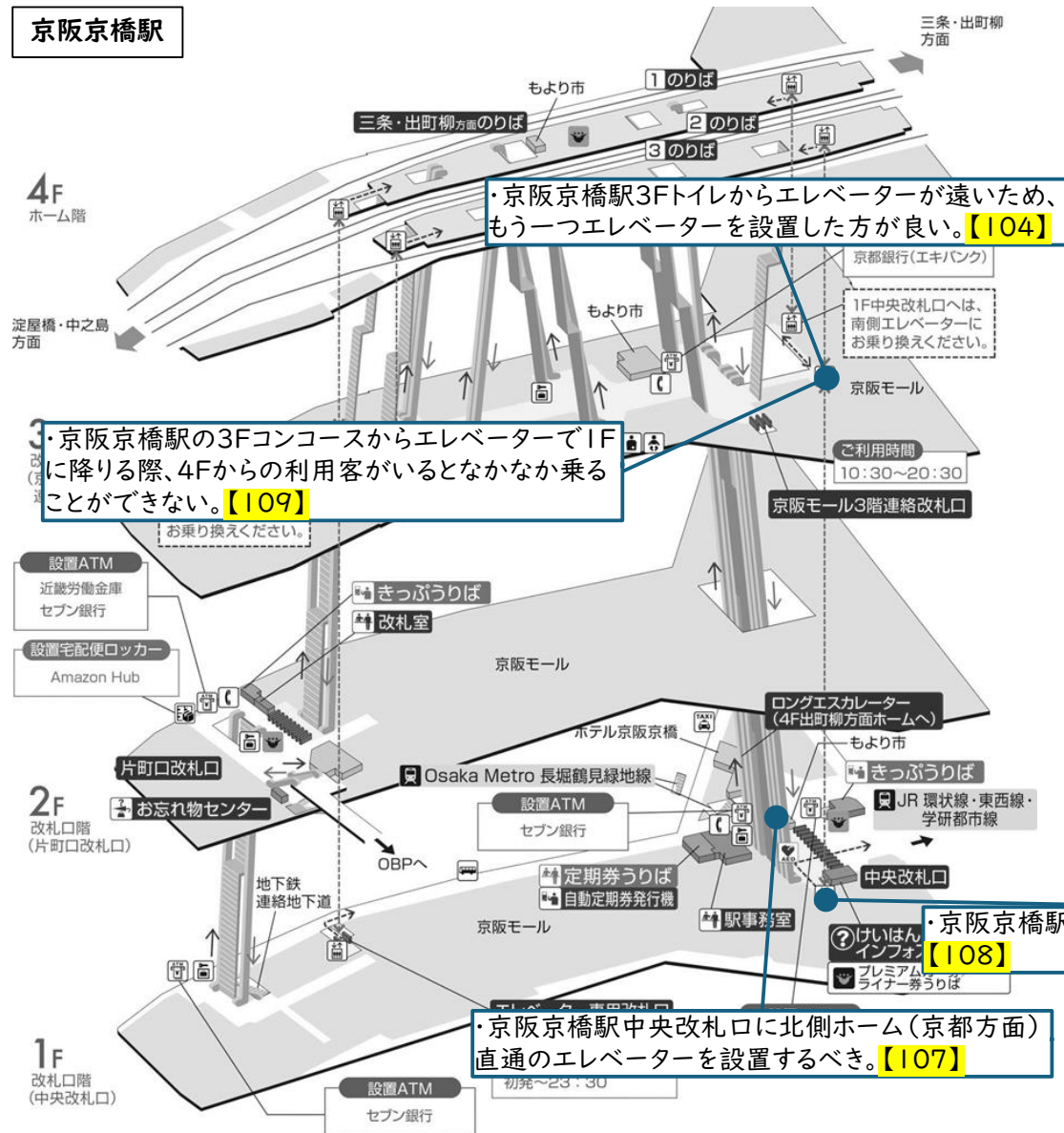
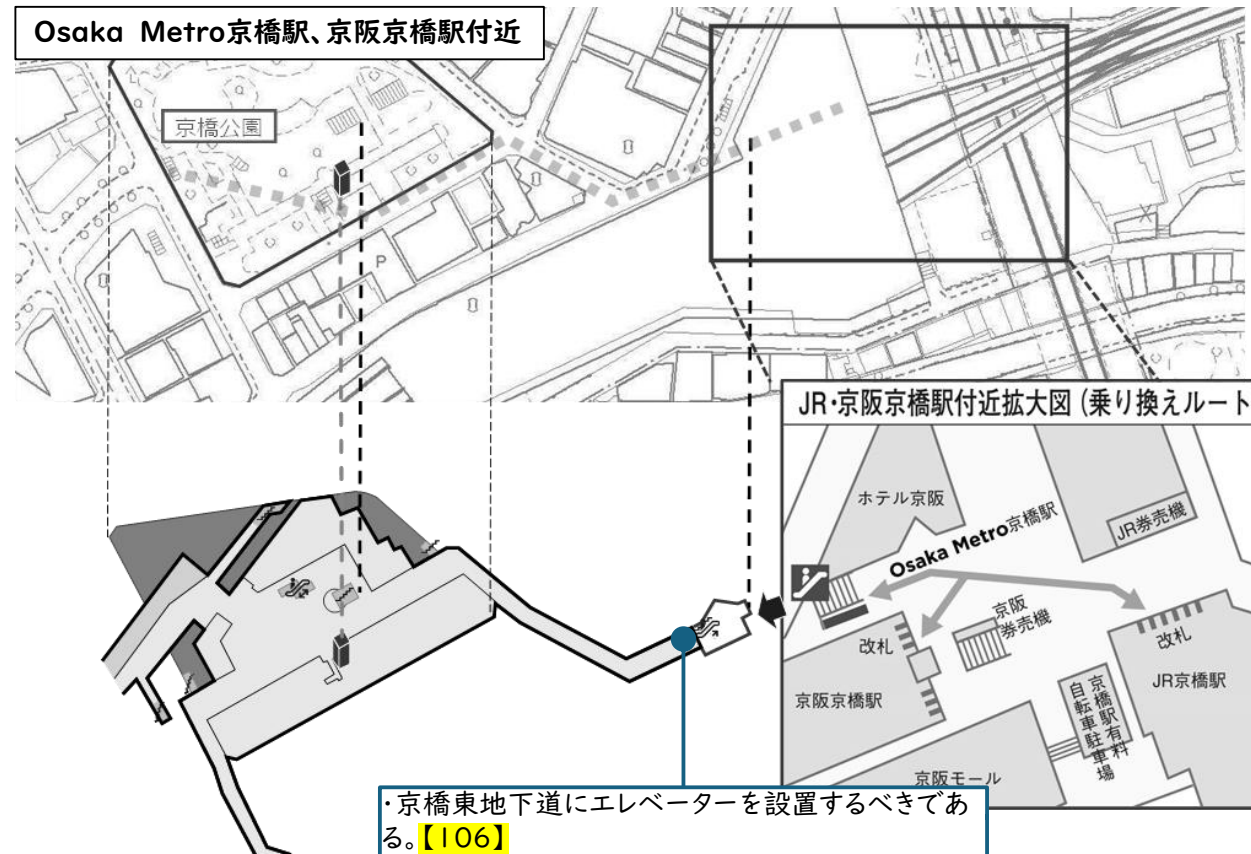


図3 乗り換え経路や移動経路上のエレベーターの増設、仕様の改善及びレストスペースの設置について(2/2)

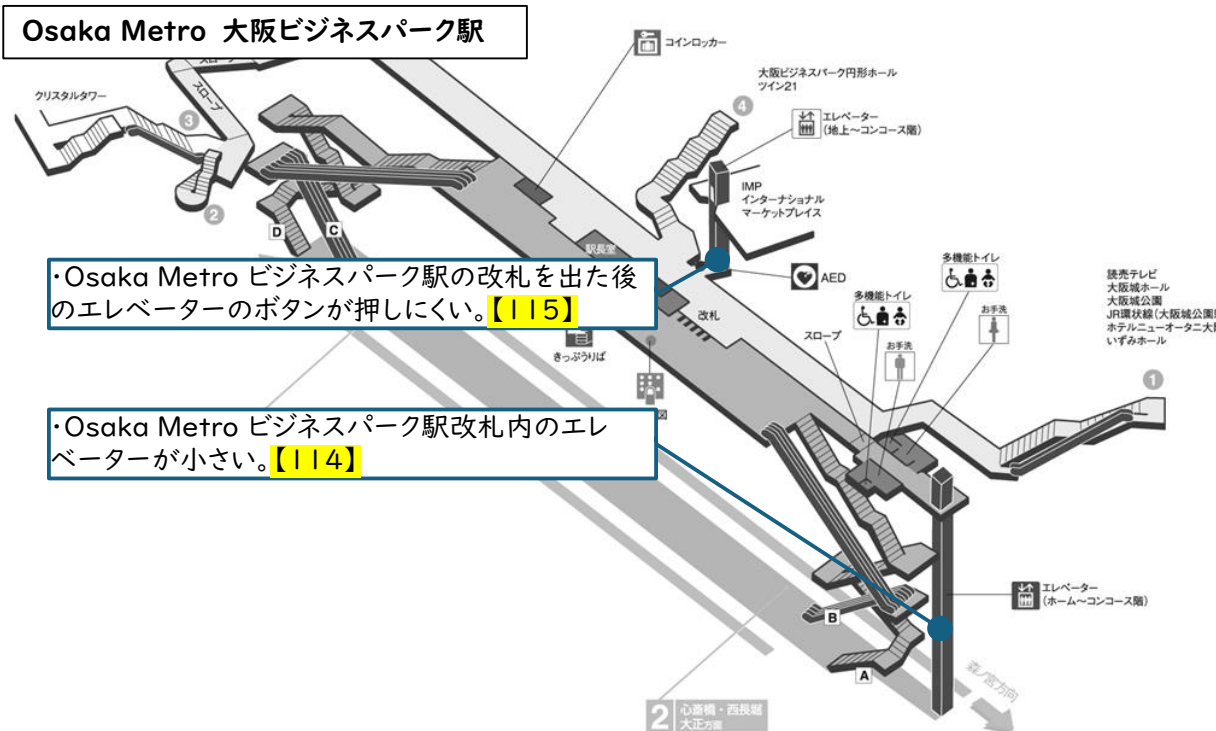
京阪京橋駅



Osaka Metro京橋駅、京阪京橋駅付近



Osaka Metro 大阪ビジネスパーク駅



付属資料 4：大阪市交通バリアフリー基本構想（梅田地区、難波地区、京橋地区、我孫子町地区、コスモスクエア地区）（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7年2月10日～3月11日）

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
中津駅とあるが、できれば茶屋町口の方にエスカレーターを付けてほしい。		○					・阪急大阪梅田駅茶屋町口のエレベーターについては、芝田一丁目計画実施時に、ホーム階と改札階及び改札階と地上階をつなぐエレベーターの整備が予定されております。（大阪市梅田地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）53 頁） ・エスカレーターの設定のご意見については、施設設置管理者に情報共有致しました。
梅田ロフトは 2025 年3月で閉店となり、阪神百貨店に移りますが、現位置のまま、生活関連施設に残すのですか？	○						・2025 年 1 月 30 日に梅田ロフトにより公表されております資料を確認したところ、現在の位置において、2025 年4月 30 日に営業を終了される予定となっております。 ・大阪市梅田地区交通バリアフリー基本構想の変更を予定している2025年3月末時点において、利用がされている施設は生活関連施設に設定しております。
他の地区も含め、「主要な経路」が使用され続けている箇所が複数あり、混乱します。前回の基本構想の取組みに係る内容は、今回でも「生活関連経路」に上書きせず、そのまま「主要な経路」として使い続ける（使い分ける）のですか？	○						・平成 15 年から平成 18 年にかけて策定した交通バリアフリー基本構想（以下、現行基本構想）では、「主要な経路」と記載しておりました。 ・各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想（以下、基本構想）の変更に伴い、現行基本構想の主要な経路を基本としながら、新たに「生活関連経路」を設定しております。 ・基本構想 1ー4 重点整備地区におけるバリアフリー整備の実施状況など現行基本構想に関する記載は「主要な経路」、今回変更する基本構想に関する記載は「生活関連経路」とし、資料を修正致します。

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
大阪シティバスが管理するなんば西口バスターミナル（阪神高速道路高架下バス停）は、バスターミナルが整備されてから既に 50 年近く経過しますが、これまで本格的な改修工事は行われておらず、施設の老朽化が著しいのが現状です。 特に市道新川橋線以北の乗降者通路は幅員が狭く、車椅子利用者のすれ違いが困難です。 バスターミナルの至るところで路面舗装が損傷し、一部で視覚障がい者誘導用ブロックも捲れています。 阪神高速道路の高架やバス停屋根により昼夜問わず暗く、防犯の面でも不安があります。 2031 年にはバス停直下になにわ筋線新難波駅が開業する予定で、今後、益々、人通りが増加すると予想されます。 大阪シティバスなんば西口バスターミナルにつきましては、2031 年なにわ筋線開業にあわせた抜本的な改修工事を要望致します。			○				・大阪なんば（西）バスターミナルを管理する大阪シティバス(株)に情報共有し、以下の回答を得ています。 「大阪なんば（西）バスターミナルは、昭和 61 年度に大阪市のライド・アンド・ライド計画に基づき整備されたもので、2031 年春の開業を目指す「なにわ筋線」の南海新難波駅（仮称）の地上部（大阪市浪速区難波中一丁目地内）に位置している関係で、現在は工事の施工進捗に合わせ、安全性の確保とお客さまの利便性の両立を図る形態で運営しており、今後も工事進捗に合わせた形態変更を余儀なくされている状況です。 同バスターミナルは阪神高速道路高架下に位置しており、さらに風雨を防ぐために通路部分に連続上屋を設置している関係で全体的に暗い印象はありますが、街灯及び補助照明にて明るさを保っています。 現在、元バスターミナルの南側域（北側域は工事区域）に乗場プラットフォームを2か所設置して運営していますが、横断歩道を設置したうえで照明増設等必要な設備整備を施し、安心してご利用いただけるようにしています。 なお、通路の有効幅員が工事占用の関係もあって十分とはいかない部分があり、歩行者にご迷惑をおかけしていますが、引き続き状況に合わせ、出来得る限りの安全確保に努めて参ります。 通路部に敷設の点字ブロックの一部が欠損、損傷している箇所については、早急に補修するようにします。」 ・なお、「大阪なんば（西）バスターミナルの 2031 年なにわ筋線開業にあわせた抜本的な改修工事の要望」については、関係者と情報共有致しました。
他の地区と異なり、関係者が道路管理者のみ（交通管理者は入っていない）ですが、交通規制を伴う整備は行わないことが決定しているのですか？			○				・他の地区と異なり、交通管理者が入っていないというご意見ですが、他地区と同じく、交通管理者も関係者に含んでおり、「大阪市（道路管理者）、公安委員会」と記載しております。（大阪市難波地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）83 頁）

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
他の地区も同様、整備内容について、各路線のどの区間で実施するのかについて、地図上で分かる様にしてください。	○						・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）第25条第2項3において、基本構想に特定事業に関する事項を定めるものとされており、移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドラインにおいて、事業の種類別に概ねの事業内容（対象施設、事業者、整備内容、事業実施時期等）を記載することになっています。 ・このことから、各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想 5-6-3 地区における整備等の内容において、整備内容の対象として、道路の路線名を記載しております。 ・なお、整備する道路の区間は、バリアフリー法第31条第3項1において、道路特定事業計画に定めるものとされていることから、ご意見を踏まえ、道路管理者と調整の上、基本構想の参考資料として道路の特定事業の整備の内容及び整備区間等に関する図面を作成致しました。
「バス停の歩道部分の車道に対する高さの整備」は、何を意味しているのか分かりません。整備内容について、もう少し分かり易い表現に修正してください。	○						・「バス停の歩道部分の車道に対する高さの整備」については、ノンステップバス等の乗降口の床高さに対して歩道の路面高さを配慮することなどにより、ノンステップバス等への乗降のしやすさを確保することを目的としております。（大阪市難波地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）80 頁） ・ご意見を踏まえ、「ノンステップバスに対応したバス停の歩道部分の路面高さの整備」と修正致します。
延長と整備延長の単純な割り算による割合となっていない路線がありますが、整備率はどの様に算出していますか？			○				・大阪市難波地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）○難波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）の整備率は、整備延長を延長で除した数値をパーセンテージで記載しております。
京橋地区の話の中で、第1次3地区を太線で囲む意味は何ですか？				○			・大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）1-3基本構想の策定経過において、京橋地区を含む第2次基本構想策定地区＜平成16（2004）年4月策定＞12 地区を太線で囲んでおります。
我孫子町地区も同じですが、表中の「R1年度」の後ろに「※」が漏れています。	○						・大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）2-4地区の概要 鉄道駅乗降客数（15 頁）において、「※」を記載しております。 ・大阪市我孫子町地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）及び大阪市コスモスクエア地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）において、資料を修正致します。

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
都島区役所、都島区民センター、都島図書館は、1本の道路で連続して接続しているだけであり、複数の道路を網状に結ぶというネットワーク化していませんが、文書として間違っていないですか？				○			・平成16年に策定した大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（以下、現行基本構想）の重点整備地区は、都島区役所、都島区民センター、都島図書館などの主要な施設と駅をネットワークすることにより、効果的に市民の利便の向上が図れる範囲としております。 ・全地区の共通の考え方を示す「大阪市交通バリアフリー基本構想骨子【全地区共通】」10頁に記載のとおり、大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）は、現行基本構想の重点整備地区の区域を継続することを基本としていることから、記載の通りとしております。
「JR・京阪京橋駅側で大阪城京橋プロムナードに上がることのできる場所は旧イオンのスロープと京阪モール（片町口）であるが、イオンの跡地も今後、建設が進み閉鎖された場合、京阪モールだけになる。OBP側と同じように歩道からエレベーターで上れるようにした方が良い」に対する回答が「プロムナードへの動線を確保するエレベーターについては必要ですが、民間のエレベーターであっても問題ないと考えております。」とのことだが、大阪市がエレベーターを道路や歩道上に作っても問題ないと考えます。これは行政が主導するまちづくりであって、民間と共同というよりは民間任せすぎる気がします。 行政としてエレベーターを設置するという考え方はないのか。				○			・京橋駅周辺と大阪ビジネスパークの移動において、車いす使用者は、イオン京橋跡地内の仮設通路、JR京橋駅西口から大阪城京橋プロムナードをつなぐデッキ及び大阪城京橋プロムナードを経由し、大阪ビジネスパークに移動しており、大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）18頁に記載の通り、現状の主な課題として、大阪城京橋プロムナードにつながるエレベーターなどの上下移動施設の設置の検討が必要であるとしています。 ・道路管理者としては、生活関連経路周辺の迂回路の状況や、周辺施設のエレベーター設置状況、周辺の開発計画などを十分に考慮した上で、必要性が認められる場合には、エレベーターやスロープの設置を検討いたします。
「事業者が事業計画を作成し、整備済みとなっている項目が見受けられるが、実際に使えるように整備されているか懐疑的であるため、整備評価の際に当事者が入って一緒に評価を行うべきである」に対する回答が「本市では、各事業者が実施する特定事業の進捗状況について、定期的に確認・把握し公表しております。」ということですが、当事者との確認、評価を一緒にするべきという意見への回答になっていない。当事者との確認を5年に1回のまちあるきの機会だけに限定するのではなく、整備の前に事前検証等の機会を設けたり、整備後の評価をするという考えはないのか。また、定期的な確認とはどれくらいの頻度なのか。	○						・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）第25条の2において、「おおむね5年ごとに、当該基本構想において定められた重点整備地区における特定事業その他の事業の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、基本構想を変更するものとする。」と定められており、おおむね5年を1つの周期として、地区のご意見を聴きながら進めていく仕組みが必要と考えています。 ・各地区の当事者等の意見聴取の方法については、現在、約20年ぶりに全25地区（21構想）の大阪市交通バリアフリー基本構想（以下、基本構想）について、各地区の当事者等からの多数のご意見を丁寧にお聴きしながら、変更の検討を行っている状況であり、全地区の基本構想の変更の目途が立った段階で改めて検討する予定です。 ・なお、特定事業等の実施状況につきまして、概ね1年ごとにホームページで公表しております。

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
回答を見ていると、全体的に「検討する」という回答が多い。20年前の基本構想から、今まで何もかわってこなかったのも、今回も検討するだけでは不安を感じます。もう少し具体的にいつ答えを出して進めていくのか進めていかないのか明確に示してほしい。 また、当事者参画で検討して改善していく仕組みづくりの場を設けて進めてほしい。	○						・大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)(以下、基本構想)13頁に記載のとおり、基本構想の計画期間を令和7(2025)年度から令和17(2035)年度までの概ね10年間としており、整備内容と完成時期を明確にして進める事業を「特定事業」とし、令和12(2030)年までに整備するものを「前期」、令和17(2035)年までに整備するものを「後期」としています。 ・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とともに、鉄道施設では、京阪京橋駅、Osaka Metro 京橋駅及び大阪ビジネスパーク駅においてエスカレーターの行き先及び昇降方向を知らせる音案内設備の設置や、Osaka Metro 大阪ビジネスパーク駅においてエレベーターの到着する籠の昇降方向を知らせる音案内設備の設置を特定事業に位置づけており、道路では、片町徳庵線において歩道の有効幅員の確保や、東野田方面東西28号線、片町徳庵線及び桜宮方面東西86号線において視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を特定事業に位置づけております。 ・各地区の当事者等の意見聴取の方法については、現在、約20年ぶりに全25地区(21構想)の大阪市交通バリアフリー基本構想について、各地区の当事者等からの多数のご意見を丁寧にお聴きしながら、変更の検討を行っている状況であり、全地区の基本構想の変更の目途が立った段階で改めて検討する予定です。
生活関連経路はバリアフリーであるもの、またはバリアフリーにしていく経路であると考えますがそうではないのか。5 片町野江森小路線の立体駐輪場横は階段しかない。13 プロムナードへの接続も階段のみとなっている。				○			・整備内容と完成時期を明確にして進める事業を「特定事業」、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を「関連事業」としており、「片町野江森小路線の立体駐輪場横」については、京橋駅の階層式自転車駐車場西側において、関連事業として、段差の改善に向けた検討を記載しております。(大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)(以下、基本構想)73頁) ・「プロムナードへの接続」については、関連事業として、大阪城京橋プロムナードにつながるアクセスの検討を記載しております。(基本構想76頁)
市が公表する基本構想京橋地区のバリアフリーマップの車いすルートが生活関連経路に設定されないのはなぜか。経路に設定し可能な限りバリアフリー化する必要があると思うがいかがか。				○			・京阪京橋駅中央口改札やJR 京橋駅北口改札がある京橋駅周辺と大阪ビジネスパークの移動において、生活関連経路としている片町野江森小路線において、京橋駅の階層式自転車駐車場西側に段差があることから、車いす使用者は、京橋地区バリアフリーマップに記載する車いすルートを移動されていますが、京橋駅の階層式自転車駐車場西側の段差については、大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想73頁に記載のとおり、改善に向け検討を行います。

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
「JR 京橋駅西口のみどりの券売機は筆談に対応しているが、紙が置いていない。」に対する回答が「筆談の紙はおかず駅員が対応する」とのことだが、西口では時間帯無人で駅員がいない時間帯がある。聴覚障害の人はどうやって駅員を呼ぶのか不明である。対応策を考えてほしい。				○			・西日本旅客鉄道(株)に情報共有し、以下の回答を得ています。 「駅員が対応する」としておりましたが、JR 京橋駅西口に設置しているみどりの券売機プラスのモニターを介して、オペレーターが筆談により、対応を致します。」
「京阪京橋駅のエレベーターが狭い(11 人乗り)」に対する回答は片町口のエレベーターの話をしているが、一番利用するのが、中央改札口のエレベーターなのでそちらのエレベーターの大型化を考えてほしい。				○			・京阪京橋駅中央口改札のエレベーターについては、大規模改良時に検討がなされます。(大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)45 頁)
「JR 京橋駅西口の無人時間帯の音声案内がない。」に対する回答が「受話器を実装しており、そちらを活用頂きたいです。」とありますが、視覚障がい者に受話器の位置がわからないと思うのでその点を検討して対策案を出してください。				○			・西日本旅客鉄道(株)に情報共有し、以下の回答を得ています。 「触知案内図の設置など、JR 京橋駅西口に設置しているみどりの券売機プラスへの案内・誘導の方法について、改良工事等の機会に検討してまいります。」
「京阪京橋駅中央改札口に北側ホーム(京都方面)直通のエレベーターを設置すべき。」について、現状で新設が難しいということはわかるが、観光客など大きな荷物を持った方やEVを利用する人がかなり増えている現状があるので、上下移動で困っている人がいます。この件についてはもう少し検討してもらいたいです。				○			・京阪京橋駅中央口改札のエレベーターについては、大規模改良時に検討がなされます。(大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)45 頁)
現在計画中的 JR 学研都市線側(旧ダイエー京橋店～京阪・大阪メトロ(長堀鶴見緑地線))への連絡デッキ及び地下道の設置(城見地区～京阪京橋駅(片町口))の回遊性と連絡通路の利便性を考えてほしい。 現状 JR 学研都市線の京橋駅地下化のため事業地更地(仮駐車場及び一部スーパー等店舗利用)の状況で現学研都市線側駅舎までデッキはつながっているが、京阪側へは西側(片町口)は車いす利用者は一旦地上におりて(スロープ)反対側(かなり交通量、路面状況が悪い)を迂回しないと難しいため。今後万博以降大阪城ホール、山王美術館等イベント、エンターテインメントの位置づけも考え重要なので。				○			・大阪ビジネスパークと京阪京橋駅片町口をつなぐ大阪城京橋プロムナードの移動において、車いす使用者は、大阪城京橋プロムナードから JR 京橋駅西口に向かうデッキを通して、イオン京橋跡地内の仮設通路を経由して、京阪京橋駅片町口に移動しており、大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想(変更素案)18頁に記載の通り、現状の主な課題として、大阪城京橋プロムナードにつながるエレベーターなどの上下移動施設の設置の検討が必要であるとしています。

意見	全地区 共通	梅田	難波	京橋	我孫子 町	コスモ スクエア	意見に対する対応
京橋東側地下道のエレベーター設置についてですが、京阪の回答にあるように複数の事業者・行政が関わる案件ですので協議の場が必要なのは周知の事実ですが、客観的に見ると複数ゆえの責任のたらい回しのような状況に映ります。今回のコムズガーデンの改修に伴った、車椅子ユーザーの地下鉄利用の際の昇降機利用について、あまりにも不便を強いられる状況は、車椅子ユーザーを置き去りにした悪例そのものだと考えます。バリアフリールートについては、必然から質・非常時や改修時に対応した複数ルートの確立に変わっており、当該場所もエレベーターの設置は必然です。関係機関の調整は必要ですが問題を先送りにせず、今回の基本構想策定を機にエレベーター設置を確約してください。				○			・整備内容と完成時期を明確にして進める事業を「特定事業」、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を「関連事業」としており、京橋東側地下道のエレベーター設置については、関連事業として、京橋東地下道につながるアクセスの検討と記載しています。（大阪市京橋地区交通バリアフリー基本構想（変更素案）18頁）
経緯や事情は分かりましたが、事業性を前面に出されると、バリアフリー的な構造物は作れなくなってしまいます。今回の工事では以前同様の広さになるようですが、最新の工法・最新のエレベーター、建築基準法の改正などを睨み、設置可能な状況が整い次第速やかにエレベーターの大型化を図る、同時に代替ルートの確立も踏まえ複数設置も視野に入れるなども明文化する。大型化の必要性は共有出来ているので、エレベーター設置に伴う動線の恩恵を受ける他の事業体にも出資を募る。今回の工事によるエレベーターの代替として昇降機が設置されましたが、配慮としては有難いものの車椅子ユーザーの実情は、駅利用の選択肢を無くす程不便極まりないものでした。				○			・コムズガーデンエレベーターの大型化の要望等については、改めて関係者と情報共有致しました。