

大阪市 コスモスクエア地区
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	15
3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方	17
3-1 重点整備地区選定の考え方	18
3-2 重点整備地区の区域設定の考え方	19
3-3 地区における重点整備地区の区域設定	20
4. 生活関連施設及び経路設定の考え方	22
4-1 生活関連施設設定	22
4-2 生活関連経路設定	24
4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)	26
5. 整備等の方針・内容	27
5-1 基本構想の枠組み	27
5-2 変更の視点や考え方	28
5-3 整備区分と時期	28
5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容	29
5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容	54
5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容	64
5-7 建築物・都市公園の整備方針及び整備内容	71
6. 心のバリアフリーの推進	72
6-1 教育啓発事業の位置づけ	72
6-2 教育啓発事業の取組方針	73
6-3 教育啓発事業の取組内容	74
7. 基本構想の推進及び継続的な改善	76

参考資料1:基本構想における対象者及び特性.....	78
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.....	81
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.....	95

《資料編》

付属資料1:コスモスクエア地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯.....	96
付属資料2:コスモスクエア地区ワークショップの開催概要.....	97
付属資料3:コスモスクエア地区ワークショップ等における主な意見と対応.....	100
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.....	123

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」

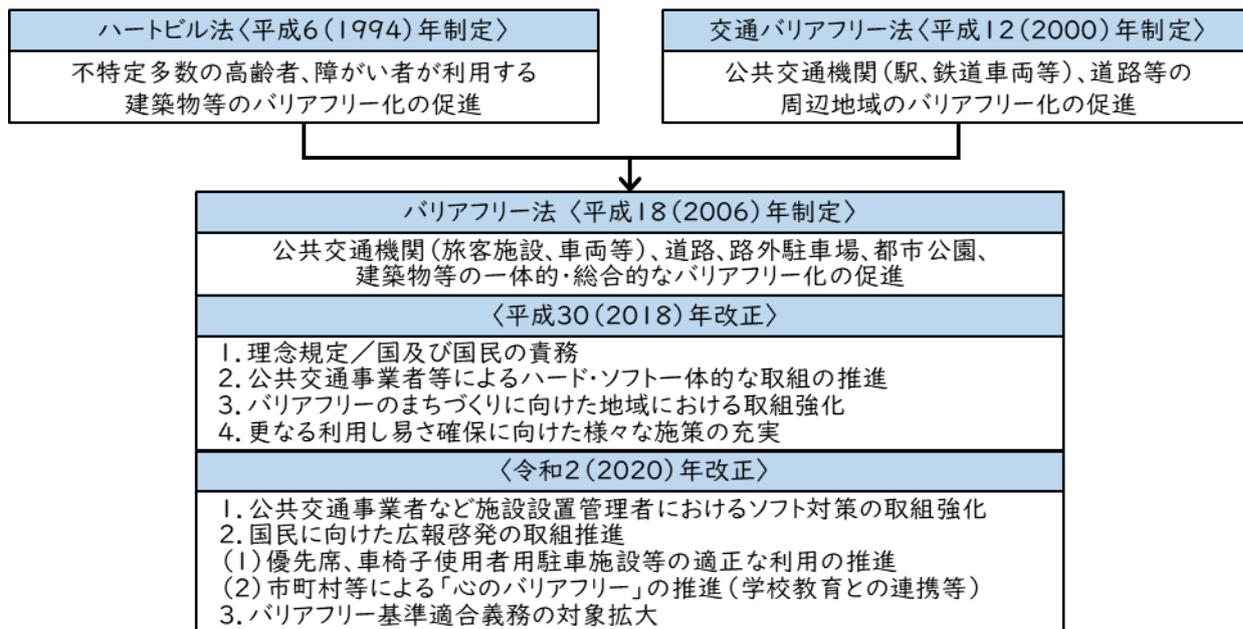
- ・生活関連施設、生活関連経路等のバリアフリー化を具体化するもの（バリアフリー法第 2 条）

(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、「コスモスクエア地区」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、「コスモスクエア地区」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、特定事業を中心にコスモスクエア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:2 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 100% A	2 駅 100% A	2 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% -	0 駅 0% -
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	0 駅 0% E	0 駅 0% E	2 駅 100% A
		異常時に改札付近等で掲示を行う	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 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}	0 駅 0% -	0 駅 0% -	0 駅 0% -
5	改札口	拡幅改札口の設置	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 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 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		乗り換え経路の確保 [対象:60 駅]	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 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 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
8	ホームにおける 列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する 情報を文字及び音案内で提供	0 駅 0% E	1 駅 50% D	2 駅 100% A
9	車両とホーム との隙間・段差	ホーム構造や車両構造について 検討を行う※2	0 駅 0% -	0 駅 0% -	0 駅 0% -
		渡り板を配備	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 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	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出 来る工夫をする	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 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 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
11	トイレ	車椅子対応トイレの設置	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	0 駅 0% E	2 駅 100% A	2 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2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13事業だったものが、令和3（2021）年3月末時点では15事業となっています。

その結果、全駅において、エレベーター等の設置により段差を解消し、拡幅改札口が設置された経路（バリアフリールート）が少なくとも1経路は確保されるとともに、鉄軌道駅間の乗り換え経路についても、バリアフリールートが1経路以上確保されています。また、階段手すりの行先の点字表示、階段踏面端部の識別への配慮、ホームにおける列車案内や渡り板の配備、ホーム端部における連続した警告ブロックの敷設、車椅子対応トイレ（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 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
コスモスクエア	4.22 km	3.13 km 74% C	3.80 km 90% B	3.92 km 93% B

※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

コスモスクエア地区は、令和3（2021）年3月末時点でB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。

なお、コスモ2号線については、当該区間のペDESTリアンデッキが整備されたことにより、地区における移動等円滑化が図られたことから、整備率を100%としています。

■交差点の進捗状況及び評価

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

- ・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 18（2006）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

コスモスクエア地区では、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。
3.案内・誘導	○車椅子使用者や視覚障がい者等に配慮したわかりやすい案内表示などコスモスクエア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。 ○コミュニケーション手段となる機器等の設置場所等が分からないため、提供方法・案内について改善が必要。
4.切符の購入	○視覚障がい者等の障害の特性に配慮した機器の操作性を確保してほしい(券売機のタッチパネル等) ○車椅子使用者等の障害特性に応じた券売機等の構造や操作性を確保してほしい。
5.改札口	○改札口を広くしてほしい。
6.エレベーター	○エレベーターの音案内やボタンの位置など障がい者に対応した使用の検討が必要

■ 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ほか、勾配がきつい箇所がある。
(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・途切れている箇所がある。また、一部箇所視覚障がい者誘導用ブロックが老朽化している。
(3) 上下移動施設(エレベーター等)の整備・運用		○エレベーターのかご、入り口の大きさが小さい。 ○エレベーターの点字案内のーがわかりづらい。 ○エレベーターのボタンの位置が遠く、押しづらい
(4) 交差点等の整備		○森ノ宮医療大学周辺の音響信号の音が聞こえにくい ○押しボタンまでの音声案内もほしい。
(5) その他		○コスモスクエア駅のバス・タクシー乗降場の案内表示や時刻表の文字が小さくて見にくい。 ○バス・タクシー乗降場の案内・誘導がわかりにくいいため、音声による案内や説明がほしい。

■その他

項目	主な WS 等意見
民間施設等	○トイレや階段へ向かう視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されていない ○トイレに音声案内が設置されていない。 ○案内板（インフォメーション）が少なく、わかりにくい ○視覚障がい者誘導用ブロックが床面と同系色となっており、見えづらい箇所がある。 ○エレベーターまでの案内・誘導サインがわかりづらい。

1-5 今回の変更の趣旨

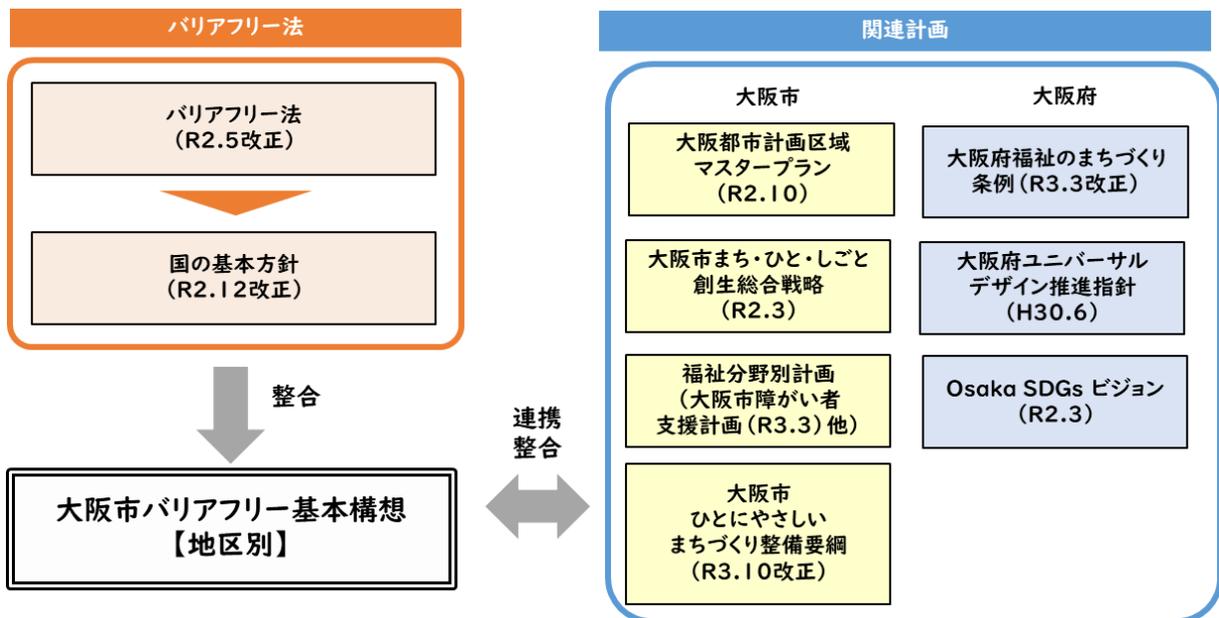
前述のとおり、作成した当時の基本構想(平成18(2006)年4月時点)に基づき、重点整備地区のバリアフリー化が着実に進展する中、コスモスクエア地区の土地利用の変化や社会状況の変化、市民・当事者等の意見などを踏まえた基本構想の変更が必要となっています。

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ます。(参考資料1参照)

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

性的指向・性自認・性表現・性的特徴

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

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

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

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

出典:交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

2-2 基本方針[全地区共通]

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

基本方針① 各地区の特性に応じた面的なバリアフリー化の継続的な推進

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

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

基本方針② 誰にでも分かりやすい情報提供の充実

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

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

基本方針③ 「心のバリアフリー」の推進

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

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

基本方針④ 行政・事業者・市民の連携・協働によるバリアフリー化の推進

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

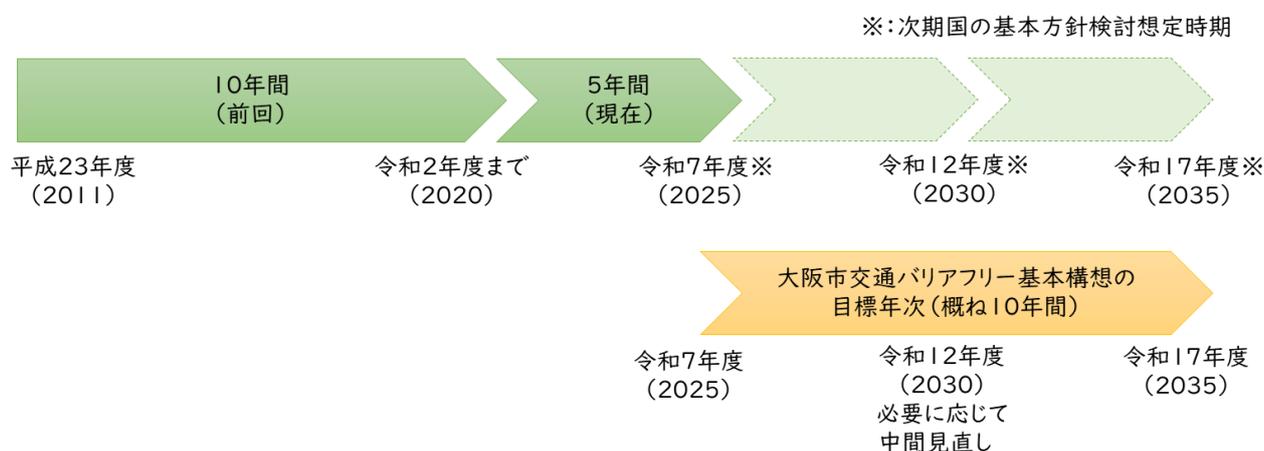
行政、公共交通事業者、交通管理者等の関係機関や市民・当事者等が、適切な役割分担のもと連携・協働しバリアフリー化の推進を図ります。ニア・イズ・ベターの観点から、重点整備地区ごとの市民・当事者等の意見を最も尊重することとします。

2-3 計画期間

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

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

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

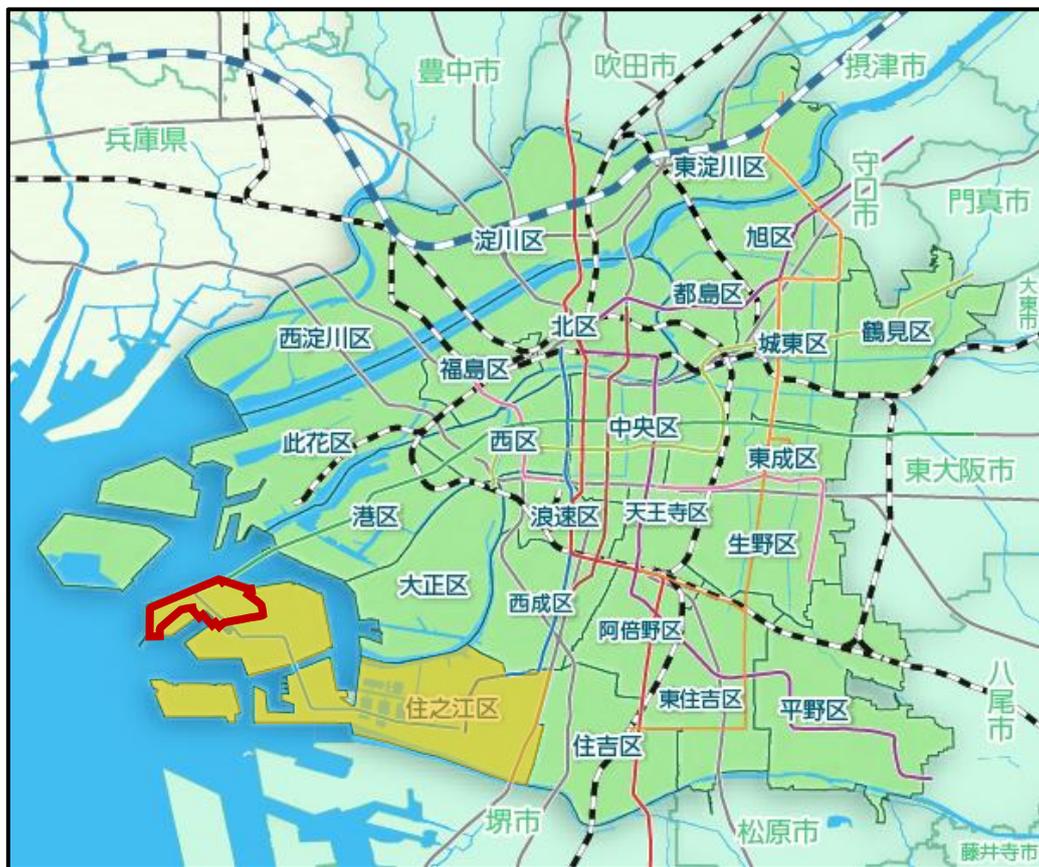


2-4 地区の概要

コスモスクエア地区には、Osaka Metro コスモスクエア駅、トレードセンター前駅の2駅が立地しており、これら2駅の一日平均利用者数は約 4.0 万人となっています。

地区内では、大阪府咲洲庁舎等の官公庁施設や、クインテッサホテル大阪ベイ等の宿泊施設、森ノ宮医療大学等の教育文化施設等が立地しています。また、地区周辺にコンテナ埠頭が立地しており地区内をトレーラー等の大型車両が走行することから、車両動線と歩行者動線が輻輳する箇所については、歩行者の安全性確保のためデッキの整備が進められています。

さらに、コスモスクエア駅から 2025 年大阪・関西万博の会場である夢洲駅まで Osaka Metro 中央線の延伸整備が進められ、中央線コスモスクエア駅と南港ポートタウン線コスモスクエア駅との乗り換えにかかる駅舎内の案内・誘導サインが整備されています。



コスモスクエア地区の位置

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)	RI 年度※
Osaka Metro(中央線・南港ポートタウン線) コスモスクエア駅	11	27
Osaka Metro(南港ポートタウン線)トレードセンター 前駅	—	13
合計	11	40

※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

コスモスクエア地区は、計画的に面開発された地区であるため、これまで、基本構想の「ひとにやさしい移動空間、人が集まり交流・活動できる未来都市をめざして」を地区の理念とし、歩道、施設間を連携するペDESTリアンデッキが整備されています。また、コスモスクエア駅は、エレベーター、車いす対応型トイレなど一定のバリアフリー化が行われています。また、駅舎内においては、ホームの安全対策やトイレの多機能化が図られ、主要な経路では、歩道における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、音響信号機の設置が進められてきました。

コスモスクエア駅周辺は、未開発の街区があり、今後、開発が促進されるエリアであるため、開発の進捗にあわせて、効率的にバリアフリー化を進める必要があります。

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

- ・本市の都市再生の拠点のひとつとなるにふさわしい質の高い都市基盤のバリアフリー化が必要となっています。
- ・券売機の画面が高く車いす使用者は手が届きにくい、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視覚障がい者が移動しにくいなど、施設の利用のやすさの向上が必要となっています。
- ・駅から徒歩のアクセスだけでは少し負担がある距離に立地する施設では、バスやタクシーとの

役割分担も視野に入れたアクセス機能の向上をめざす必要があります。

- ・エレベーター位置やバス停留所・タクシー乗降場の位置等が記載された施設案内板の設置などにより、すべての人にとってわかりやすい情報の提供が必要です。
- ・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こと

- ・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
- ・エレベーター位置やバス停留所・タクシー乗降場の位置及び周辺施設のわかりやすい案内・誘導
- ・移動経路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

■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題

- ・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) 道路・交差点・デッキ等

- ・生活の場として歩行者の安全、快適な歩行空間の確保、施設間の移動の円滑化を図るため、デッキ等による重層的なアクセス経路の確保、サイン等による案内誘導の充実を図る必要があります。
- ・歩道上の不陸や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、視覚障がい者、車いす使用者が通行しにくい状況となっています。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関すること

- ・歩道上の段差の解消、歩道勾配の見直し
- ・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、敷設箇所の追加
- ・音響信号機の音量の見直し

(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」に沿ったコスモスクエア地区のバリアフリー化方針を次のように考えます。

方針 1 駅及び駅周辺におけるバリアフリー化の推進

- ・誰もが使いやすい駅施設のバリアフリー化を図ります。
- ・鉄道とバス・タクシーの連携を図りながら、わかりやすい案内・誘導の充実を図ります。

方針 2 安全で快適な移動と回遊ができる生活関連経路のバリアフリー整備・充実

- ・駅からATCや大阪府咲洲庁舎など、生活関連施設を結ぶ経路を安全で快適に移動できるよう、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設など、連続したバリアフリー化を図ります。
- ・開発の進捗に合わせて、面的・線的に広がる施設間を回遊できるデッキ等のバリアフリー化を図ります。

3. 重点整備地区の選定及び区域の設定の考え方

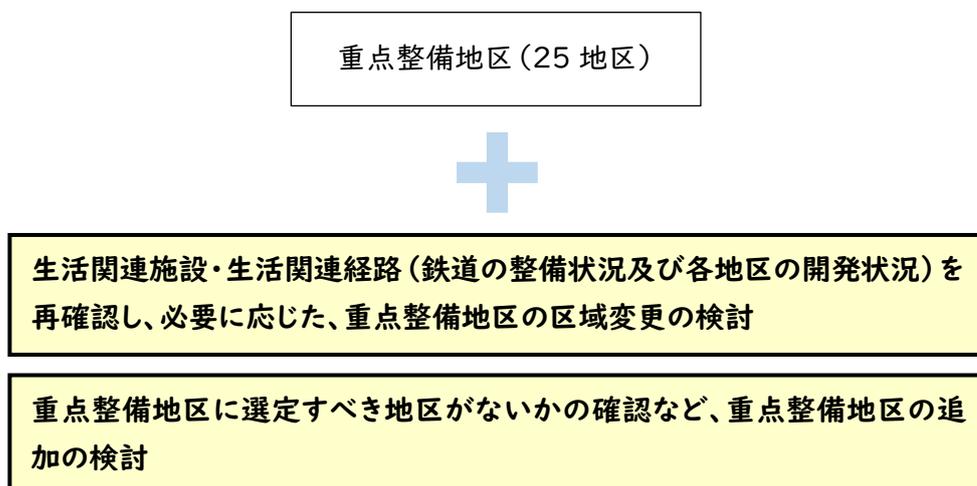
各重点整備地区では、特定事業の進捗率は100%に到達しておらず、また、完了事業についても、適切な維持管理とともに、バリアフリー法の改正等を踏まえ更なる整備の推進が必要となります。

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。



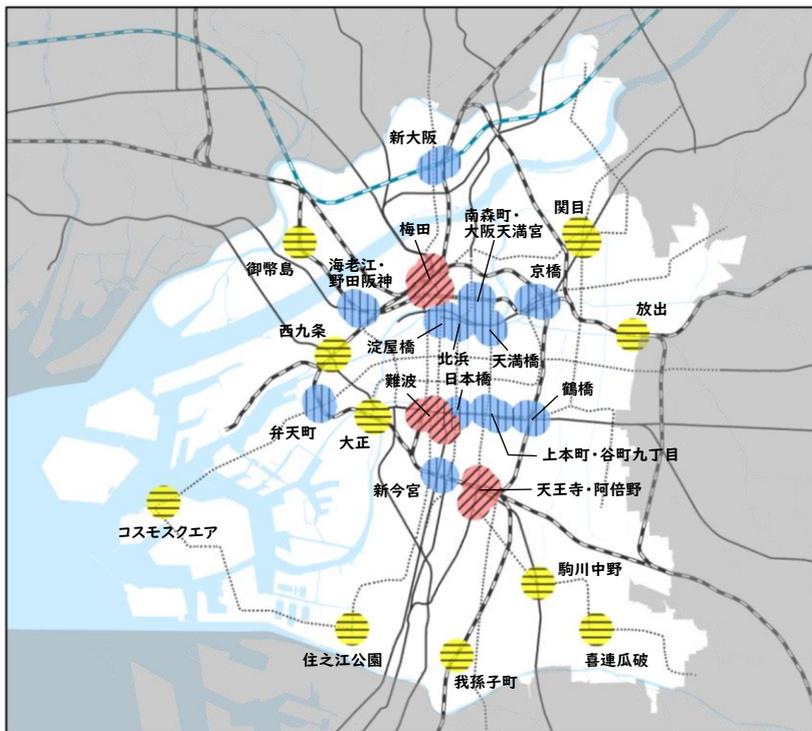
3-1 重点整備地区選定の考え方

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。

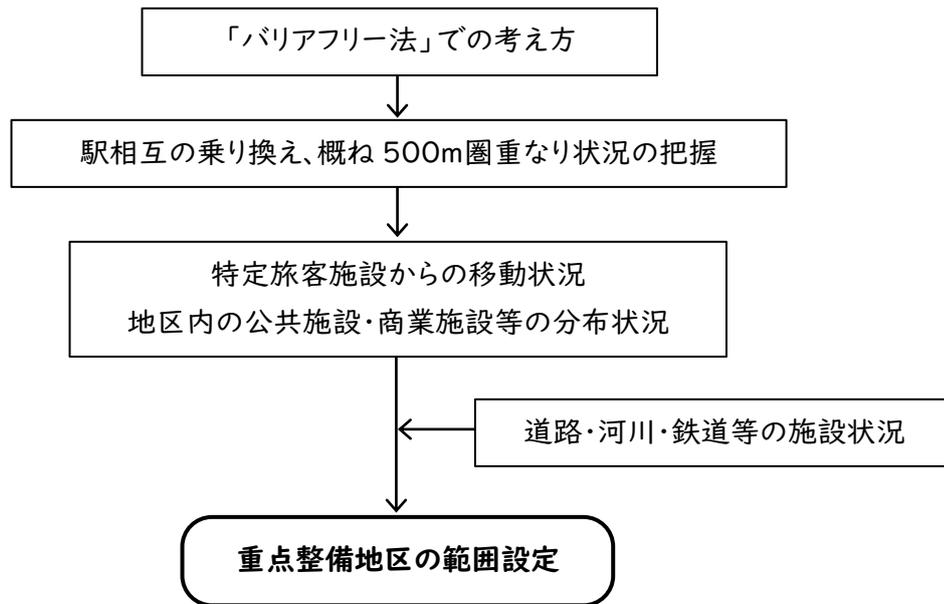
基本構想策定地区		選定理由
 3地区	第1次<平成15(2003)年4月策定>3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降客数の上位3地区 ・4駅以上が集中し、交通機関相互の乗り継ぎが多い駅を選定
 12地区	第2次<平成16(2004)年4月策定>12地区 京橋、鶴橋、南森町・大阪天満宮、天満橋、北浜、淀屋橋、新大阪、新今宮、日本橋、上本町・谷町九丁目、弁天町、海老江・野田阪神	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降客数が10万人以上で、他社線乗り換えの多い駅を選定
 10地区	第3次<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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

コスモスクエア地区では、以下の考え方に基づいて、面積約175haの区域を重点整備地区として設定します。

(1) 駅500m圏を中心に幹線道路の位置を考慮した範囲

Osaka Metro コスモスクエア駅から500m圏を中心に、幹線道路の位置を考慮して重点整備地区を位置づけます。

(2) 高齢者、障がい者をはじめ、多くの人々が利用する施設を含む範囲

国際フェリーターミナル、森ノ宮医療大学、ATC、インテックス大阪、野鳥園臨港緑地等、高齢者・障がい者等をはじめ、多くの人々が利用する施設を含む範囲を重点整備地区に位置づけます。

(3) 咲洲コスモスクエア地区地区計画を考慮した範囲

咲洲コスモスクエア地区の地区計画の範囲を重点整備地区に位置づけます。

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		Osaka Metro 中央線ニュートラムコスモスクエア駅
		Osaka Metro ニュートラムトレードセンター前駅
		国際フェリーターミナル
官公庁等施設	官公庁施設	ATC 大阪府咲洲庁舎
	郵便局、銀行	—
教育・文化施設	教育施設	森ノ宮医療大学
	文化施設	インテックス大阪 コスモホール
医療・福祉施設	医療施設	—
商業施設		ATC 大阪府咲洲庁舎
		グランドプリンスホテル大阪ベイ ホテルフクラシア大阪ベイ クインテッサホテル大阪ベイ 大阪アカデミア
その他の施設	その他	コスモスクエア海浜緑地（シーサイドコスモ） 咲洲チャンネル 野鳥園臨港緑地

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。コスモスクエア地区では(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）

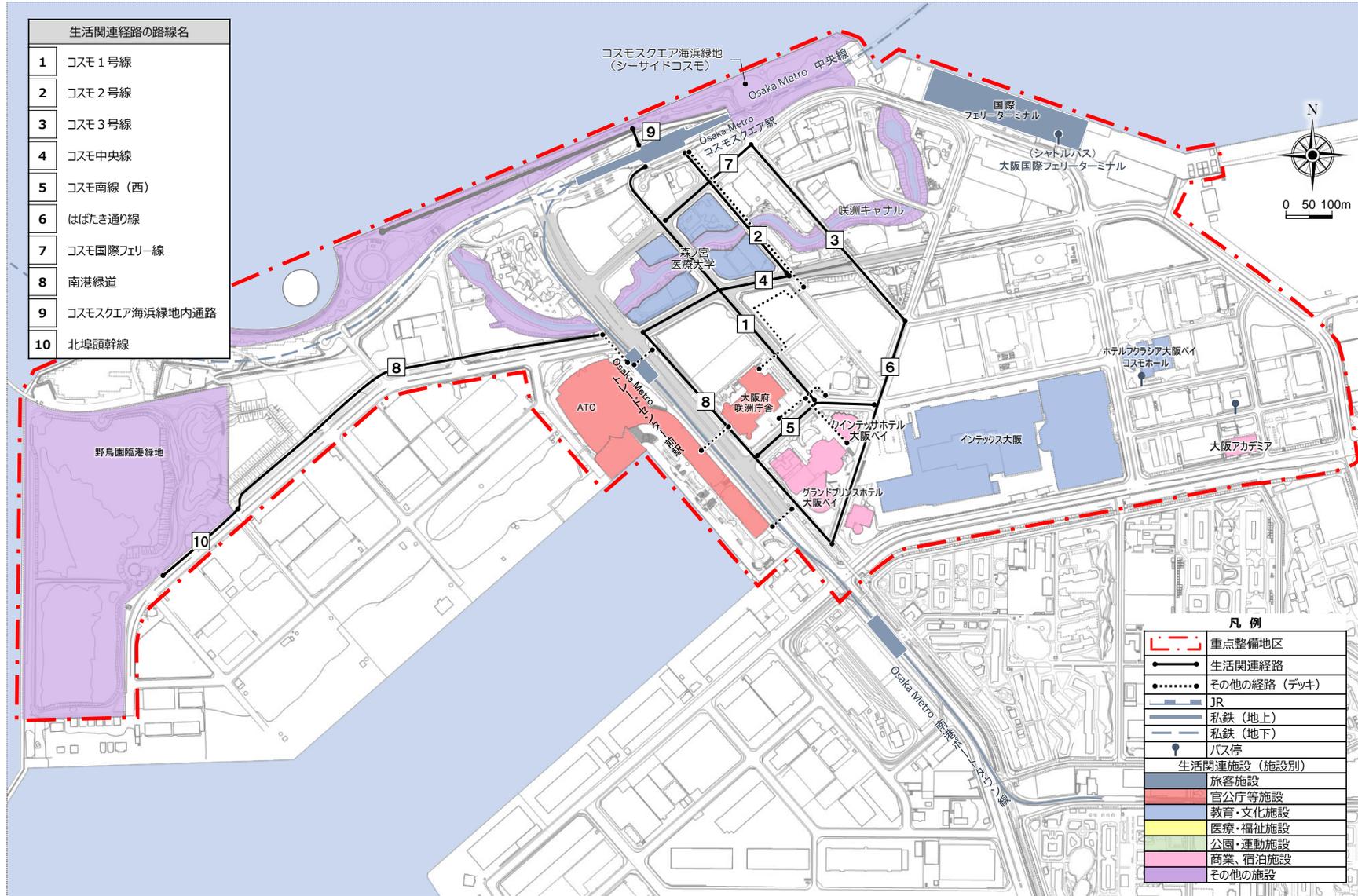
(2) 鉄道駅乗り換え経路

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	コスモ1号線
2	コスモ2号線
3	コスモ3号線
4	コスモ中央線
5	コスモ南線(西)
6	はばたき通り線
7	コスモ国際フェリー線
8	南港緑道
9	コスモスクエア海浜緑地内通路
10	北埠頭幹線

4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)



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	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
	2. 音案内	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p>

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	3.案内・誘導	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>◇(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。</p> <p>◇(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。</p>

	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	<p>□(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。</p> <p>□(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、全ての人を使いやすい券売機等の設置について検討する。なお、全ての人がい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。</p>
	(2) 乗車券等 販売所(※)	<p>□(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。</p>
	5. 改札口	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p>

※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	<p>6.エレベーター</p> <p>(1)経路の確保</p> <p>(2)構造・仕様</p> <p>(3)乗り換え経路の確保</p> <p>(4)代替措置</p>	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>◇(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>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。</p> <p>7.階段</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>

	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	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
	9. 車両とホームとの隙間・段差 (1) ホーム構造・車両構造	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
	(2) 渡り板	<p>□(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。</p>
	10. ホームにおける安全対策	<p>◇(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
11. トイレ	<p>□(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トイレ(車椅子対応トイレを含む)を設置する。</p> <p>□(11-1-2) バリアフリートイレ内に大型ベッドの設置を検討する。</p> <p>◇(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>	

※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	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>◇(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。</p>
その他	13. 情報提供	<p>□(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)。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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)</p> <p>□(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。</p>
	14. 心のバリアフリー	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
	15. その他	<p>□(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。</p>

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

中央線コスモスクエア駅(Osaka Metro)

◇: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	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	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	音案内設備を設置	後期	●
	3.案内・誘 導	□駅舎内での一貫した連続性のある 案内誘導設備及び乗り換えや 周辺施設等への案内設備の設 置	整備済	—	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

●:特定事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	3.案内・誘 導	□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
		◇移動等円滑化のための主要な 設備の配置を音、点字等により 示す案内板等を設置し、当該設 備の設置を音声等により知らせ る案内設備の設置[対象:無人 駅、無人改札(時間帯無人含 む)]	対象外	—	—
		◇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	駅舎の改修工事の 際に整備を検討	—	○

○: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	□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 ・車椅子使用者用に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椅子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
		□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]	整備済	—	維持更新

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎	6.エレベーター	◇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～西改札口～ホーム階	—	維持更新
		□大型化等の検討	大規模改良時に検討する	—	○
	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・隙間を縮小する	令和6年度	●
		□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により整備予定)	—	—
		□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	—	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により整備予定)	—	—
		□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

●: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	11.トイレ	□バリアフリ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	—	○
		◇バリアフリートイレの機能の分散 化の検討	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	—	—
	12.休憩設 備	□休憩設備を1以上設置	ベンチ整備済	—	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	当社ホームページ では、音声読み上 げ、文字の大小、ふ りがなの要否が選 択可能	—	継続実施
		□異常時における障がいの特性に 応じた情報提供の手法の検討	サービス情報表示 器、旅客案内表示 器の設置、及び、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、及び、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※)

●: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
そ の 他	14.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※)
			職員の接遇向上や理解促進 のための研修等への参加		●(教育 啓発※)
			職員の接遇向上のための資 格(サービス介助士)取得推 進		●(教育 啓発※)
		□地域や関係団体との連携による 多様な障がいの特性や必要な 配慮について理解するための取 組の実施	当事者参加による職員の接 遇向上や理解促進のための 研修や意見交換会等の開催		●(教育 啓発※)
			当事者団体との連携による 「声かけ・サポート」運動への 参画		●(教育 啓発※)

●:特定事業

南港ポートタウン線コスモスクエア駅(Osaka Metro)

◇: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	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	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	音案内設備を設置 する	後期	●
	3.案内・誘 導	□駅舎内での一貫した連続性のある案内誘導設備及び乗り換えや 周辺施設等への案内設備の設 置	整備済	—	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

	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)]	対象外	—	—
		◇多機能式インターホンを設置し、当該設備の設置を文字及び音声等により知らせる案内設備の設置[対象:無人駅、無人改札(時間帯無人含む)]	対象外	—	—
	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	駅舎の改修工事の際に整備を検討	—	○

○: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	□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 ・車椅子利用者用に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椅子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
		□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に対応可能)	—	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

	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 地上~東改札口~ホーム階	—	維持更新
		□大型化等の検討	大規模改良時に検討する	—	○
	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	サインリニューアル時に対応	前期	●
	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	対象外(現況で段差・隙間がないため)	—	—
		□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により対応済)	—	—
		□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により整備済)	—	—
□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	

●: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	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
		□バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	設置スペースがないため、大規模改良時に検討する	—	○
		◇バリアフリートイレの機能の分散化の検討	整備済み 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	ベンチ整備済	—	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	当社ホームページでは、音声読み上げ、文字の大小、ふりがなの要否が選択可能	—	継続実施
		□異常時における障がいの特性に応じた情報提供の手法の検討	サービス情報表示器、旅客案内表示器の設置、及び、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、及び、駅社員のサービス介助手資格取得	—	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*)

●: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
そ の 他	14.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※)
			職員の接遇向上や理解促進 のための研修等への参加		●(教育 啓発※)
			職員の接遇向上のための資格 (サービス介助士)取得推 進		●(教育 啓発※)
		□地域や関係団体との連携による 多様な障がいの特性や必要な 配慮について理解するための取 組の実施	当事者参加による職員の接 遇向上や理解促進のための 研修や意見交換会等の開催		●(教育 啓発※)
			当事者団体との連携による 「声かけ・サポート」運動への 参画		●(教育 啓発※)

●:特定事業

南港ポートタウン線トレードセンター前(Osaka Metro)

◇: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	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	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	音案内設備を設置 する	後期	●
	3.案内・誘 導	□駅舎内での一貫した連続性のある 案内誘導設備及び乗り換えや 周辺施設等への案内設備の設 置	整備済	—	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

	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)]	対象外	—	—
		◇多機能式インターホンを設置し、 当該設備の設置を文字及び音 声等により知らせる案内設備の 設置[対象:無人駅、無人改札 (時間帯無人含む)]	対象外	—	—
	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	駅舎の改修工事の 際に整備を検討	—	○

○: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	<input type="checkbox"/> 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 ・車椅子使用者用に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椅子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
		<input type="checkbox"/> 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に対応可能)	—	維持更新
	5.拡幅改札口の設置	<input type="checkbox"/> 拡幅改札口の設置	整備済	—	維持更新
	6.エレベーター	<input type="checkbox"/> 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

	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]	整備済み 地上~改札口~ホーム階	—	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	整備済	—	維持更新
		□プラットフォーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	サインリニューアル時に対応	前期	●
	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	対象外(現況で段差・隙間がないため)	—	—
		□構造上の理由によりプラットフォームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	対象外(9-1により対応済)	—	—
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済	—	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により整備済)	—	維持更新
□線路側外のプラットフォーム両端に転落防止柵を設置		整備済	—	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	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
		□バリアフリートイレへの大型ベッドの設置の検討	設置スペースがないため、大規模改良時に検討する	—	○
		◇バリアフリートイレの機能の分散化の検討	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	—	—
	12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	ベンチ整備済	—	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	当社ホームページでは、音声読み上げ、文字の大小、ふりがなの要否が選択可能	—
□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、及び、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、及び、駅社員のサービス介助手資格取得	—	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※)

●: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
そ の 他	14.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※)
			職員の接遇向上や理解促進 のための研修等への参加		●(教育 啓発※)
			職員の接遇向上のための資 格(サービス介助士)取得推 進		●(教育 啓発※)
		□地域や関係団体との連携による 多様な障がいの特性や必要な 配慮について理解するための取 組の実施	当事者参加による職員の接 遇向上や理解促進のための 研修や意見交換会等の開催		●(教育 啓発※)
			当事者団体との連携による 「声かけ・サポート」運動への 参画		●(教育 啓発※)

●:特定事業

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

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社全体で見ると、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	●(教育啓発※)	
		職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加	●(教育啓発※)	
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による職員の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会等の開催	●(教育啓発※)	
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送及び画像掲出の実施	○	近鉄バス
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	○	
職員の接遇向上や理解促進のための研修等への参加				

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

●: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※)	
	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)年度末で約91%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つ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	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
上下移動施設（エレベーター等）の整備・運用	上下移動施設	<p>◇(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。</p> <p>◇(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。</p> <p>◇(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。</p>
	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	<p>◇(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。</p> <p>◇(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。</p>
	横断歩道	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
交通結節施設（駅前広場）の整備		<p>◇(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。</p> <p>◇(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。</p> <p>◇(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。</p> <p>◇(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</p>

整備項目		整備等の方針 (□:全地区共通、◇:一部地区)
		<p>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。</p> <p>◇(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。</p> <p>◇(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。</p> <p>※(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。</p>
関連施設の整備	休憩施設等	<p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
その他		<p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p> <p>□(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。</p>
<p>※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。</p>		

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 (□:全地区共通、◇:一部地区)	路線名	区分	整備時期	関係者
1. 歩道の整備改良 ※1	□歩道の有効幅員の確保(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	コスモ1号線 コスモ2号線 コスモ3号線 コスモ中央線 コスモ南線(西) はばたき通り線 コスモ国際フェリー線 南港緑道 コスモスクエア海浜緑地内通路 北埠頭幹線	維持更新	—	大阪市(港湾管理者)
		コスモ1号線 コスモ2号線 コスモ3号線 コスモ南線(西) はばたき通り線 コスモ国際フェリー線 南港緑道 コスモスクエア海浜緑地内通路 北埠頭幹線			
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	コスモ2号線 コスモ中央線	●	前期	
		□デッキへの視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	ペDESTリアンデッキ整備区間	維持更新	—
	□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(港湾管理者) 公安委員会

●: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	—	大阪市(港湾管理者)
2.音案内	◇バス停留所・タクシー乗降場への視覚障がい者誘導用ブロックと連携した音声案内等の整備の検討	○	—	
3.バス停留所・タクシー乗降場への案内	◇コスモスクエア駅からバス停留所・タクシー乗降場までの視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討	○	—	
	◇バス停留所から生活関連施設への視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討	○	—	

○:関連事業

(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	—	大阪市(港湾管理者)
	□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) 交差点

整備項目	整備等の内容 (□:全地区共通、◇:一部地区)	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)	コスモ1号線 コスモ2号線 コスモ中央線 コスモ南線(西) はばたき通り線 コスモ国際フェリー線	維持更新	—	公安委員会

(5) 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. 違法駐車取缔強化	□移動の円滑化を特に阻害する横断歩道上、バス停留所付近等の取締り強化 □歩道の有効幅員の確保が困難な路線の取締り強化	継続実施	—	公安委員会

(6) 心のバリアフリー

整備項目	整備等の内容 (□: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 1：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	

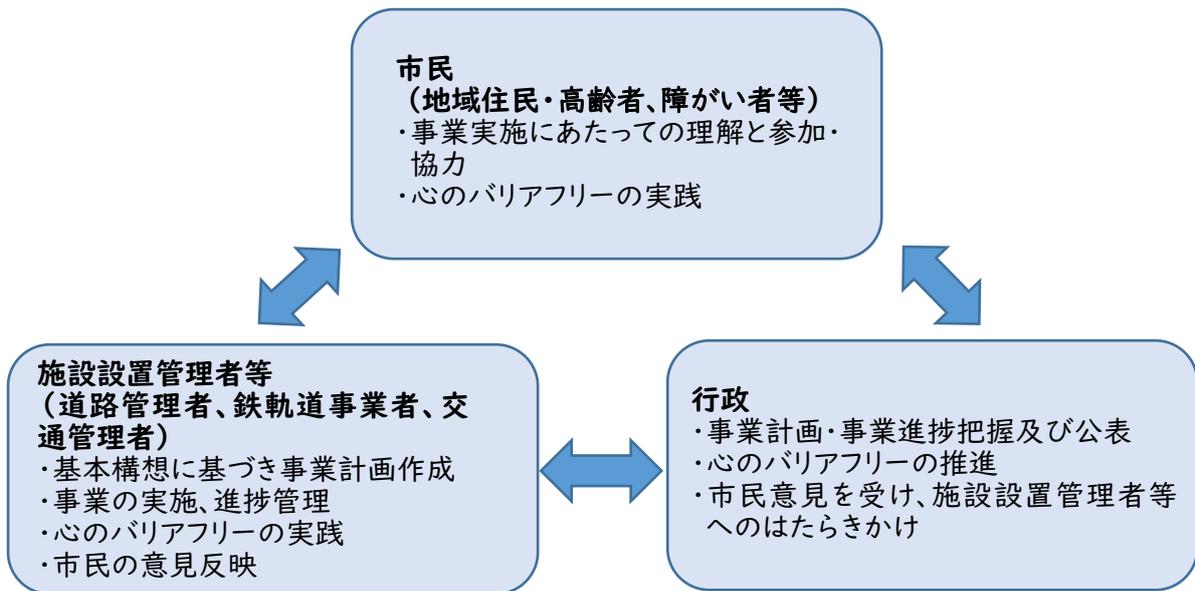
●:特定事業

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

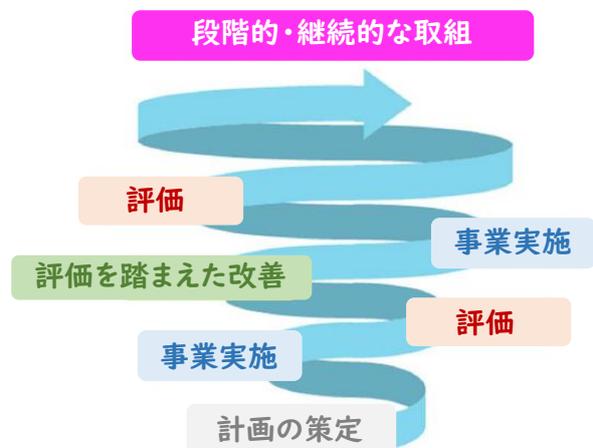
バリアフリー化の推進は、法の主旨に基づき、行政、施設設置管理者等、市民が連携、協力し、それぞれの役割を担うことで実現します。



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

策定時
[平成 15～18 年度]
(2003～2006)

交通バリアフリー基本構想
Ver.1

今回変更
[令和 4～5 年度]
(2022～2023)

交通バリアフリー基本構想
Ver.1.1
全地区共通の内容検討

令和 5～8 年度
(2023～2026)

交通バリアフリー基本構想
Ver.2
各地区レベルにおける検討

協議会継続検討項目に係る検討

新規地区選定に係る検討



参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

■対象者

<ul style="list-style-type: none">・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	<ul style="list-style-type: none">・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	<ul style="list-style-type: none">・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ・注意欠陥多動性障害(AD/HD)等によりじっとしてられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動が出る場合がある ・広汎性発達障害等により特定の事柄に強い興味や関心、こだわりを持つ場合がある ・反復的な行動を取る場合がある ・学習障害(LD)等により読み書きが困難である場合がある ・他人との対人関係の構築が困難 ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
高次脳機能障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>妊娠していることにより</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>日本語が理解できない場合は</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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+	<p>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。</p> <p>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。</p>
その他	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、「コスモスクエア地区」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、特定事業を中心にコスモスクエア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

(1) コスモスクエア地区における整備内容及び進捗状況 [対象:2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 100% A	2 駅 100% A	2 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% -	0 駅 0% -
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	0 駅 0% E	0 駅 0% E	2 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	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 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}	0 駅 0% -	0 駅 0% -	0 駅 0% -
5	改札口	拡幅改札口の設置	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 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 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		乗り換え経路の確保 [対象:60 駅]	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 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 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
8	ホームにおける列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	0 駅 0% E	1 駅 50% D	2 駅 100% A
9	車両とホームとの隙間・段差	ホーム構造や車両構造について検討を行う ^{*2}	0 駅 0% -	0 駅 0% -	0 駅 0% -
		渡り板を配備	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 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	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 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 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
11	トイレ	車椅子対応トイレの設置	2 駅 100% A	2 駅 100% A	2 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	0 駅 0% E	2 駅 100% A	2 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。

(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2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13事業だったものが、令和3(2021)年3月末時点では15事業となっています。

その結果、全駅において、エレベーター等の設置により段差を解消し、拡幅改札口が設置された経路(バリアフリールート)が少なくとも1経路は確保されるとともに、鉄軌道駅間の乗り換え経路についても、バリアフリールートが1経路以上確保されています。また、階段手すりの行先の点字表示、階段踏面端部の識別への配慮、ホームにおける列車案内や渡り板の配備、ホーム端部における連続した警告ブロックの敷設、車椅子対応トイレ(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当たり必要とされる整備が一定の水準まで進んでいる状況にあることから、高齢者、障がい者等の移動等に係る身体の負担の軽減が図られています。

[基本構想作成時に検討事項となっていたもの]

「音案内」

駅舎の大規模な改良時などに整備が行われています。

「券売機の蹴込み構造」

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

「車両とホームの隙間・段差」

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

(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ませんが、整備が比較的進んでいます(評価C)。

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

(4) 今後の課題

車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) コスモスクエア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
コスモスクエア	4.22 km	3.13 km 74% C	3.80 km 90% B	3.92 km 93% B

※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

コスモスクエア地区は、令和3(2021)年3月末時点でB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。

(4) 今後の課題

コスモスクエア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、主要な経路のうち未整備区間については、隣接する開発計画に合わせて整備を行う必要があります。

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

4 交差点

(1) 実施する道路の区間

基本構想における「主要な経路」(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 18(2006)年4月時点)に比べ、高齢者、障がい者等が道路を横断するにあたっての安全性が確保されています。

(5) 今後の課題

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

○ その他の事業等の進捗状況

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

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

1 ノンステップバスの導入

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

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

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

2 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。

3 その他の施設のバリアフリー化

(1) 立体横断施設等

・コスモスクエア駅南側

コスモスクエア駅南側道路(コスモ国際フェリー線)を横断するペDESTリアンデッキが、計画通り整備されています。

○ 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。

1 鉄軌道事業者による取組

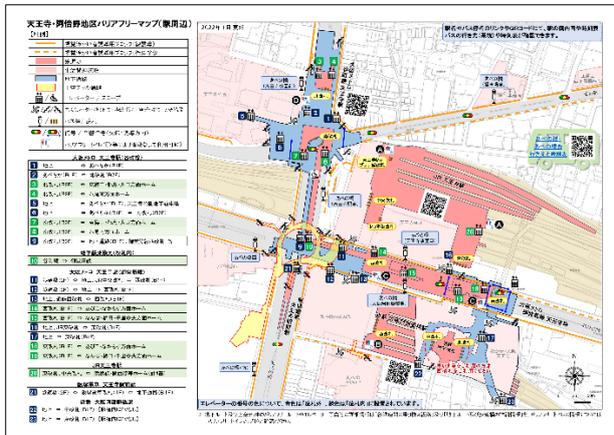
- ・充実した案内誘導サービスの提供
- ・ホームページにおけるバリアフリー施設の状況などの情報提供
- ・職員に対する職員研修の実施、対応マニュアルの整備 など

2 道路管理者、交通管理者等による取組

- ・放置自転車対策
- ・違反広告物対策
- ・「迷惑駐車防止に関する条例」に基づく駐車マナーの向上 など

3 その他啓発などの取組

- ・エレベーター、トイレ等バリアフリー施設の状況のわかりやすい情報提供



[バリアフリーマップ]



[ハートフル Web]

- ・「あいサポート運動」※1の実施
- ・市民を対象とした各種学習会の開催
- ・学校教育における「総合的な学習の時間」等での取組
- ・中学生・高校生を対象とした「わがまちのやさしさ発見」レポート※2の募集 など

※1 多様な障がいの特性や障がいのある人への必要な配慮などを理解して、困っている様子を見かけたら、一声かけるなどちょっとした手助けや配慮をすることで、誰もが住みやすい地域社会（共生社会）を目指す運動

※2 まちの建物や公共交通機関などを自ら調査・発見し、そのやさしさをまとめたレポート

○ 今後の検討課題

駅舎に関して整備内容として掲げられた事項(検討事項となっているものを除く。)について、概ね整備が行われるとともに、鉄道車両に関する整備内容についても、新造時や大規模な改修の時期などを捉えて整備が行われています。加えて、道路に関して、概ね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)

○ コスモスクエア地区における駅舎の整備内容及び進捗状況 [対象:2 駅※1]

(令和3(2021)年3月末時点)

	整備項目	整備内容	コスモスクエア(Osaka Metro) (中央線)	コスモスクエア(Osaka Metro) (南港ポートタウン線)
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提供	○	○
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	○	○

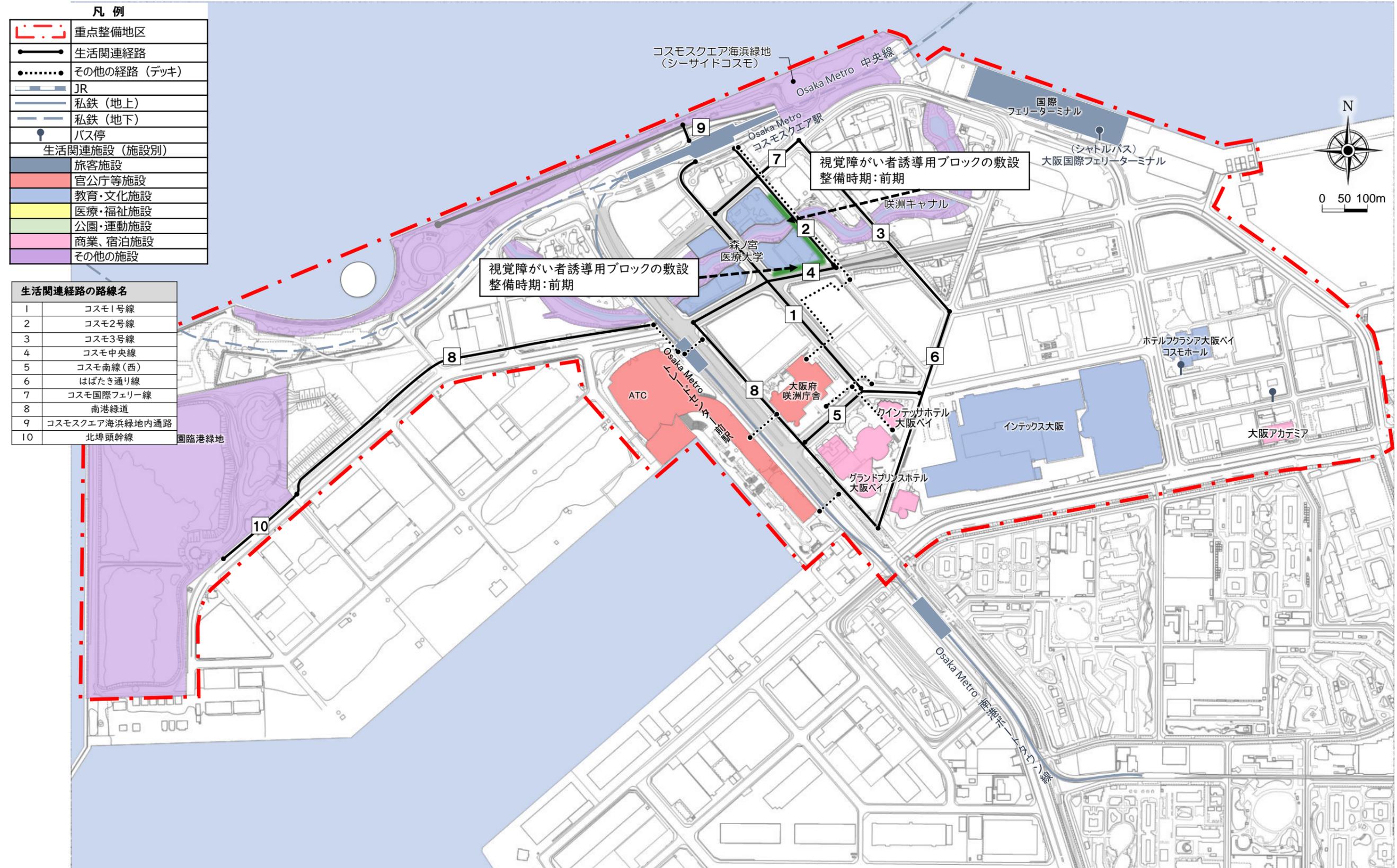
※1 特定事業計画の進捗状況の報告駅別で集計。

(別添2)

○ コスモスクエア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
コスモスクエア	1	コスモ1号線	0.64	0.64	100%
	2	コスモ2号線(デッキ区間を含む)	0.35	0.35	100%
	3	コスモ3号線	0.51	0.51	100%
	4	コスモ中央線	0.49	0.19	39%
	5	コスモ南線(西)	0.29	0.29	100%
	6	はばたき通り線	0.48	0.48	100%
	7	コスモ国際フェリー線	0.26	0.26	100%
	8	南港緑道	0.70	0.70	100%
	9	コスモスクエア海浜緑地内通路	0.50	0.50	100%
コスモスクエア地区合計			4.22	3.92	93%

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



付属資料 1: コスモスクエア地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯

コスモスクエア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:コスモスクエア地区ワークショップの開催概要

コスモスクエア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 8 月 20 日(火) 10 時 00 分~12 時 00 分
場所	住之江会館 大会議室
参加者	当事者:12 名 事業者:6 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 28 日(水) 9 時 15 分～12 時 00 分
現地確認ルート	<p>① トレードセンター前駅～大阪府咲洲庁舎～インテックス大阪北西角交差点へ至るルート:15 名</p> <p>② コスモスクエア駅～森ノ宮医療大学周辺～大阪・咲洲 R&D 国際交流センターへ至るルート:17 名</p>
意見交換場所	大阪・咲洲 R&D 国際交流センター内パブリックスペース「N-LOUNGE」
議題	<p>(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</p> <p>(2) 現地確認等のまとめ</p>

(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
2	2	1	2	2	1	0	11	11	32

■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 13 日(金) 13 時 30 分～15 時 30 分
場所	住之江会館 大会議室
参加者	当事者:10 名 事業者:8 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:コスモスクエア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	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
駅舎										
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									
	1	コスモスクエア駅の券売機正面へ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	券売機への視覚障がい者誘導用ブロックは整備済みですが、一部敷設されていない誘導については敷設するようにいたします。							
案内・誘導	2	トレードセンター前駅の券売機から改札までの動線が遠いと感じる								
			多くのお客さま対応を想定した空間となっておりますので、ご理解をお願いいたします。							
図2 移動経路上のわかりやすい案内について										
	3	コスモスクエア駅から森ノ宮医療大学北東角に至るデッキにあるエレベーターへの道のりの案内がない					今後、当事者との協議により検討します。			
	9	コスモスクエア駅のエレベーターへの案内・誘導サインが分かりにくい	移動円滑化整備ガイドライン及び弊社案内マニュアルに基づいた整備としています。今後、改造時に検討していきます。							
	10	コスモスクエア駅の南北の出入り口付近にコスモスクエア地区全体のマップがほしい	移動円滑化整備ガイドライン及び弊社案内マニュアルに基づいた整備としています。改札を出た付近に地上付近見取り図がございますのでご理解をお願いいたします。							
	11	コスモスクエア駅の改札に入ってからモニター等の電子案内板を設置してほしい	移動円滑化整備ガイドライン及び弊社案内マニュアルに基づいた整備としています。今後、改造時に検討していきます。							

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
案内・誘導	4	コスモスクエア駅から森ノ宮医療大学北東角に至るデッキにあるエレベーターのそれぞれの停止階がどこにつながっているのかといった案内がほしい					関係者や当事者と協議の上、必要に応じて案内表示等の設置を検討します。			
						-				
	5	トレードセンター前駅改札周辺の案内図にふりがながふられていない	移動円滑化整備ガイドライン及び弊社案内マニュアルに基づいた整備としています。今後、改造時に検討していきます。							
			-							
	6	トレードセンター前駅改札周辺の案内図にローマ字表記がない	移動円滑化整備ガイドライン及び弊社案内マニュアルに基づいた整備としています。今後、改造時に検討していきます。							
			-							
	7	トレードセンター前駅改札前の標識にふりがながない所がある	移動円滑化整備ガイドライン及び弊社案内マニュアルに基づいた整備としています。今後、改造時に検討していきます。							
			-							
	8	トレードセンター前駅において、日本国籍以外の方もわかるような案内をするべきである	移動円滑化整備ガイドライン及び弊社案内マニュアルに基づいた整備としています。今後、改造時に検討していきます。							
			-							
	12	コスモスクエア駅の改札外に電子案内板が設置され、情報提供がなされており、安心する								
	13	トレードセンター前駅改札前の呼び出しインターホンの設置場所が不明である	-							
			有人対応しているため、改札にインターホンを設置しておりません。ご理解をお願いいたします。							

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
切符の購入	14	トレードセンター前駅の券売機のカードやお釣りが出てくる箇所をもう少し大きくしてほしい	— 移動円滑化整備ガイドラインに基づいた整備としています。ご理解をお願いいたします。							
	15	トレードセンター前駅の券売機は台によって使い方が少しずつ違う	— 券売機操作が異なりますが、移動円滑化整備ガイドラインに基づいた機械を使用しています。駅社員にお声がけください。ご理解をお願いいたします。							
	16	コスモスクエア駅の券売機の呼び出しボタンを大きくしてほしい	— 移動円滑化整備ガイドラインに基づいた整備としています。駅社員にお声がけください。							
	17	コスモスクエア駅の券売機の運賃表や時刻表の文字が小さい	— 移動円滑化整備ガイドラインに基づいた距離による文字の大きさを掲示しておりますが、今後の検討いたします。							
	18	コスモスクエア駅の券売機が設置されている空間のスペースは広く使いやすい	—							
	19	コスモスクエア駅の券売機にモニターの字幕表示やトラブルがあったときにそれを知らせるパトランプのようなものを設置してほしい	— 移動円滑化整備ガイドラインに基づいた整備としています。券売機の呼び出しボタンを押していただくと、駅社員が券売機横の通話口から対応いたします。							
	20	トレードセンター前駅の券売機は3台が使用中止であり、視覚障がい者にはどれが使えないのか分からない	— 移動円滑化整備ガイドラインに基づいた整備としています。点字ブロックで誘導しておりますが、一部券売機の配置に不具合がありますので変更を検討いたします。							
			—							

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
切符の購入	21	コスモスクエア駅の券売機はタッチパネル式であるが、視覚障がい者は切符が購入できないので音声の説明がほしい	移動円滑化整備ガイドラインに基づいた整備としています。点字ブロックでタッチパネル式を誘導しておりますが、改善に向け検討していきます。							
			—							
	22	コスモスクエア駅の券売機の蹴込みのスペースは十分にあり、問題ない								
	23	トレードセンター前駅の券売機の蹴込みが浅い	駅改造時に蹴込みが深くなるよう改造いたします。							
			—							
	24	トレードセンター前駅の券売機の蹴込みの高さが低い	駅改造時に蹴込みが深くなるよう改造いたします。							
			—							
25	トレードセンター前駅の券売機はタッチパネルに照明が反射し見えない	移動円滑化整備ガイドラインに基づいた整備としています。駅社員にお声がけください。								
		—								
26	トレードセンター前駅の券売機の台が高く、車いす利用者は画面に手が届かない	駅改造時に蹴込みが深くなるよう改造いたします。								
		—								
27	コスモスクエア駅の券売機の高さが高く車いすユーザーは手が届かない	移動円滑化整備ガイドラインに基づいた整備としています。駅社員にお声がけください。								
		—								
改札口	28	トレードセンター前駅の改札を広くしてほしい	—							
			車いす対応用幅広改札機は設置済みですので、そちらをご利用ください。							
29	コスモスクエア駅のエレベーターにモニター等を設置して、視覚的にわかる案内してほしい	—								
		地震や停電などでエレベーターが停止した場合、文字で停止した旨を表示します。緊急時には呼び出しボタンを押してください。駅社員が対応いたします。								

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
改札口	30	コスモスクエア駅のエレベーターについて、緊急時に外部に知らせるようなバトライト等を設置してほしい	—							
			地震や停電などでエレベーターが停止した場合、文字で停止した旨を表示します。緊急時には呼び出しボタンを押してください。駅社員が対応いたします。							
	31	コスモスクエア駅のエレベーターのかごの広さは広く、ボタンも押しやすい位置にあるため、使いやすい								
道路・交差点										
歩道の改良	32	道路の段差をどうにかしてほしい				令和7年度以降、大阪港湾局で順次現地調査を行い、対応可能箇所より、補修等を実施します。				●
						—				
	33	トレードセンター前駅とATCを繋ぐスロープの勾配がきつい					根本的に改修するには、莫大な投資がかかるためにハードルが高いが、引き続き検討を続けていきたい。			
					—					
	34	トレードセンター前駅改札からATCに行くスロープは一般の方と障がい者用で分かっていたが、分ける必要はあるのか					根本的に改修するには、莫大な投資がかかるためにハードルが高いが、引き続き検討を続けていきたい。			
					—					
	35	大阪府咲洲庁舎横のデッキエレベーターを降りた後、エレベーターと歩道間の勾配が急すぎる				令和7年度以降、大阪港湾局で順次現地調査を行い、対応可能箇所より、補修等を実施します。				●
					—					
	36	インテックス大阪北西角の交差点の横断歩道に段がある箇所が見られる				令和7年度以降、大阪港湾局で順次現地調査を行い、対応可能箇所より、補修等を実施します。				●
					段差の基準は道路構造令に基づいて定められており、横断歩道において段差をなくす(スロープ化する)ことは、車両との接触の可能性があることから、対応は困難です。					
	37	インテックス大阪北西角の交差点の横断歩道は歩道と車道の境目が分かりづらい				令和7年度以降、大阪港湾局で順次現地調査を行い、対応可能箇所より、補修等を実施します。				●
					—					

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
歩道の改良	38	コスモスクエア駅から森ノ宮医療大学北東角に至るデッキに屋根をつけてほしい				-				
						標準的なデッキは屋根なして、財政的、構造的にも屋根をつけるのは困難です。				
	39	コスモスクエア駅から森ノ宮医療大学北東角に至るデッキは片側に溝があるが、わかりづらく脱輪の危険がある				令和7年度以降、大阪港湾局で順次現地調査を行い、対応可能箇所より、設置等を実施します。				
						-				
	40	森ノ宮医療大学周辺の地上部の歩道はところどころ凸凹しており移動がしにくい箇所がある				令和7年度以降、大阪港湾局で順次現地調査を行い、対応可能箇所より、補修等を実施します。				
						-				
41	森ノ宮医療大学周辺の地上部の歩道は広くて歩きやすい									
42	トレードセンター前駅とATCを繋ぐスロープの車いす側が狭く、すれ違うことができない						根本的に改修するには、莫大な投資がかかるためにハードルが高いが、引き続き検討を続けていきたい。			
							-			
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									
	43	トレードセンター前駅とATCを繋ぐスロープで点字ブロックが途切れている						既存の誘導ブロックは、警告ブロックのみの箇所があり、連続して誘導ができていない。敷設については、他導線も含め包括的方針下で実施しないと新たな懸念事項が発生する可能性があるため、引き続き検討を続けていきたい。		
							-			

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
視覚障がい者誘導用ブロック	44	大阪府咲洲庁舎横のデッキにおいて、デッキ部分とエレベーター前で点字ブロックの形状が違う				-		点字ブロックは、デッキ等屋外に設置するものとエレベーター前等庁舎内に設置するもので形状が異なるなど、設置する場所により形状が違う場合があります。今後、改修等実施の際には、ご意見を参考に安心してご利用いただける施設整備に努めてまいります。		
						整備者が異なるため、形状が異なっていますが、大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱に対応したものとなっております。		-		
	45	インテックス大阪北西角交差点は点字ブロックが敷設されていない箇所がある				-				
						地区内の主な施設であるインテックス大阪までは、西側の歩道の点字ブロックで誘導しているため、東側の歩道への点字ブロックの設置予定はありません。				
	46	ATC から咲洲庁舎内へ向かう際、ATC を出たところで点字ブロックが曲がっている					-			
							既存の誘導ブロックは、警告ブロックのみの箇所があり、連続して誘導ができていない。敷設については、他導線も含め包括的方針下で実施しないと新たな懸念事項が発生する可能性があるため、引き続き検討を続けていきたい。			
47	コスモスクエア駅バス・タクシー乗降場の視覚障がい者誘導用ブロックが途中で途切れている					-				
					関係者や当事者と協議の上、整備に向けて検討していきます。					
48	コスモスクエア駅から森ノ宮医療大学北東角に至るデッキに設置されているエレベーターを降りてから横断歩道まで視覚障がい者誘導用ブロック等がない					-				
					関係者や当事者と協議の上、整備に向けて検討していきます。					

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
視覚障がい者誘導用ブロック	49	森ノ宮医療大学周辺の地上では、視覚障がい者誘導用ブロックが欠けている等、老朽化が気になる				令和7年度以降、大阪港湾局で順次現地調査を行い、対応可能箇所より、補修等を実施します。				
						—				
上下移動施設	50	大阪府咲洲庁舎横のデッキエレベーターの大きさが小さい				—				●
						大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱に対応したものとなっております。 エレベーターを大きくする場合は昇降路の建て替えが必要となるため、財政上対応は困難です。				
	51	大阪府咲洲庁舎横のデッキエレベーターの入り口が狭い				—				
						大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱に対応したものとなっております。				
	52	大阪府咲洲庁舎横のデッキエレベーターに隙間がある				—				
						建築基準法施行令に対応したものとなっております。				
	53	大阪府咲洲庁舎横のデッキエレベーターのボタンは強く押さないと反応しない				令和7年度以降、大阪港湾局で順次現地調査を行い、対応可能箇所より、補修等を実施します。				
						—				
54	大阪府咲洲庁舎横のデッキエレベーターの点字の位置が分かりづらい				令和7年度以降、大阪港湾局で順次現地調査を行い、対応可能箇所より、点字位置のパターン化を実施します。					
					—					
55	大阪府咲洲庁舎横のデッキエレベーターのボタンの位置が遠い				—					
					大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱に対応したものとなっております。					
56	コスモスクエア駅から森ノ宮医療大学北東角に至るデッキに設置されているエレベーターの外部との電話ボックスの開け方がわからない				令和7年度以降、大阪港湾局で順次現地調査を行い、対応可能箇所より、開け方の明示等を実施します。 なお、ハンドルを右に回して手前に引くと開けることができます。					
					—					

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
上下移動施設	57	コスモスクエア駅から森ノ宮医療大学北東角に至るデッキにあるエレベーターのインターホンに車いす使用者は手が届かない				令和7年度以降、大阪港湾局で順次現地調査を行い、対応可能箇所より、設置位置を低くするなど対応を実施します。				
						-				
横断歩道	58	森ノ宮医療大学周辺の音響信号交差点について、押しボタンまでの音声案内があればよい			押ボタン箱の位置まで視覚障がい者誘導ブロックでの誘導や、押ボタン箱を取り付ける柱が離れている場合は、アームを伸ばして押しやすい位置に設置するなど、関係機関と連携していきます。					
					-					
	59	森ノ宮医療大学周辺の音響信号交差点について、音響信号の音が聞こえにくい			現在の音量のレベルを確認し、適切な音量への変更を検討します。					
					-					
バス停・タクシー乗り場	60	コスモスクエア駅バス・タクシー乗降場の案内表示や時刻表の文字が小さく見えにくい		-						
				コスモスクエア駅前乗場の4番のりばを使用しており、同停留所掲示板に時刻表や料金案内など必要な情報を掲示するとともにプラットホーム上に点字誘導ブロックを敷設している。 乗場においては、到着バス車両の車外放送で行先案内を実施している。						
	61	コスモスクエア駅バス・タクシー乗降場の案内・誘導が分かりにくい ため、音声の説明がほしい				事業者と協議の上、音声案内の設置について検討していきます。				
						-				

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
バス停・タクシー乗り場	62	コスモスクエア駅バス・タクシー乗降場に向かい道路を横断する際に信号も音声案内もなく危険			-					
		同場所については、交通量等が少なく、現状では信号機の必要性が低い ため、設置することができません。								
	63	コスモスクエア駅バス・タクシー乗降場に「高齢者・児童優先」という表記があるが、何をさしているのかわからない								現地調査しましたが不明でした。
		-								
	64	コスモスクエア駅バス・タクシー乗降場に地図があるが、小さすぎてわからない					地図(案内板)について、 地図更新の際には、記載内容等について検討します。			
		-								
その他										
視覚障がい者誘導用ブロック	65	ATC(ITM棟)のトイレに向かって視覚障がい者誘導用ブロックが敷設されていない					-			
		既存の誘導ブロックは、トイレなどの誘導はしていない。敷設については、他導線も含め包括的方針下で実施をしないと新たな懸念事項が発生する可能性があるため、引き続き検討を続けていきたい。								
	66	ATC建物内(ITM棟)エレベーター周辺について、最近できたもの(ATM、写真機、トイレ等)に向かう点字ブロックが敷設されていない						-		
既存の誘導ブロックは、他設備などの誘導はしていない。敷設については、他導線も含め包括的方針下で実施をしないと新たな懸念事項が発生する可能性があるため、引き続き検討を続けていきたい。										
67	ATC建物内について、トイレや階段へ向かう点字ブロックがない						-			
	既存の誘導ブロックは、トイレなどの誘導はしていない。敷設については、他導線も含め包括的方針下で実施をしないと新たな懸念事項が発生する可能性があるため、引き続き検討を続けていきたい。									

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
視覚障がい者誘導用ブロック	68	ATC建物内(ITM棟)エレベーター横のエスカレーターに向かって点字ブロックが敷設されていない					-			
							既存の誘導ブロックは、エスカレーターなどの誘導はしていない。敷設については、他導線も含め包括的方針下で実施をしないと新たな懸念事項が発生する可能性があるため、引き続き検討を続けていきたい。			
音案内	69	ATC(ITM棟)のトイレに音声案内が設置されていない					-			
							メイン導線に、他音声ができるデジタルサイネージなどを設置しているため音声案内など検討はしていたが、設置には至っていない。			
音案内	70	ATC建物内について、音声案内がない					-			
							メイン導線に、他音声ができるデジタルサイネージなどを設置しているため音声案内など検討はしていたが、設置には至っていない。			
案内・誘導	71	ATC建物内(ITM棟・O's棟)において、案内表示が分かりづらい					-			●
							サインについては、20年前に大規模な改修を行い、適宜改善を行っている。エレベーター等設備位置が視認しやすくなるような対策(障害物の撤去や照明を当てるなど)についても実施し、建物内の案内・誘導の改善に取り組んでいる。			
案内・誘導	72	ATC建物内(ITM棟)エレベーター周辺の案内にふりがながない					-			
							サインについては、20年前に大規模な改修を行い、適宜改善を行っている。エレベーター等設備位置が視認しやすくなるような対策(障害物の撤去や照明を当てるなど)についても実施し、建物内の案内・誘導の改善に取り組んでいる。			

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
案内・誘導	73	ATC 建物内(ITM棟)トイレの地図に点字がない					- トイレの触知図に関して、設置している箇所もあるが、音声案内・誘導用ブロックとの併設置でないという意味をなさないで、現在積極的に設置はしていない。			●
	74	ATC 建物内に何の店があるのか案内がない					- サインについては、20年前に大規模な改修を行い、適宜改善を行っている。エレベーター等設備位置が視認しやすくなるような対策(障害物の撤去や照明を当てるなど)についても実施し、建物内の案内・誘導の改善に取り組んでいる。			
	75	ATC 建物内のインフォメーションに辿り着くまでが分かりづらい					- サインについては、20年前に大規模な改修を行い、適宜改善を行っている。エレベーター等設備位置が視認しやすくなるような対策(障害物の撤去や照明を当てるなど)についても実施し、建物内の案内・誘導の改善に取り組んでいる。			
	76	ATC 建物内にインフォメーションはもっと数が必要ではないか					- サインについては、20年前に大規模な改修を行い、適宜改善を行っている。エレベーター等設備位置が視認しやすくなるような対策(障害物の撤去や照明を当てるなど)についても実施し、建物内の案内・誘導の改善に取り組んでいる。			
	77	ATC 建物内(ITM棟)エレベーター周辺に誘導サインが少ない					12月中にサインを設置予定。 -			

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
案内・誘導	78	ATC(ITM棟)の建物内のエレベーターの位置が分かりづらい					—			
							サインについては、20年前に大規模な改修を行い、適宜改善を行っている。エレベーター等設備位置が視認しやすくなるような対策(障害物の撤去や照明を当てるなど)についても実施し、建物内の案内・誘導の改善に取り組んでいる。			
エレベーター	79	ATC(ITM棟)の建物内のエレベーターは11人乗りとなっております					2027年以降エレベーター更新工事時に、運用に支障がない範囲で改善案を含めた形で対応を検討したい。			
							—			
	80	ATC(ITM棟)の建物内のエレベーターに閉まるボタンがついていない					2027年以降エレベーター更新工事時に、運用に支障がない範囲で改善案を含めた形で対応を検討したい。			
							—			
	81	ATC(ITM棟)の建物内のエレベーターのボタンが押しにくい					2027年以降エレベーター更新工事時に、運用に支障がない範囲で改善案を含めた形で対応を検討したい。			
							—			
	82	ATC建物内(ITM棟)エレベーター内の鏡が小さい					2027年以降エレベーター更新工事時に、運用に支障がない範囲で改善案を含めた形で対応を検討したい。			
							—			
83	ATC建物内(ITM棟)エレベーターは扉が狭い					2027年以降エレベーター更新工事時に、運用に支障がない範囲で改善案を含めた形で対応を検討したい。				
						—				
84	ATC(ITM棟)の建物内のエレベーターのボタンの場所が分かりづらい					2027年以降エレベーター更新工事時に、運用に支障がない範囲で改善案を含めた形で対応を検討したい。				
						—				

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
トイレ	85	ATC 建物内 (ITM 棟) トイレは一般の方は非常に使いやすい								
	86	ATC 建物内 (ITM 棟) のトイレについて、オールジェンダートイレを複数個設置してほしい					建築基準法・消防法及び費用面などで困難な課題である。ただ、近々3年で上記課題を考慮した上で全面改修を行ったばかりであるが、引き続き検討を続けていきたい。			
							-			
	87	ATC (ITM 棟) のトイレについて、一般トイレへ入る幅が狭い					建築基準法・消防法及び費用面などで困難な課題である。ただ、近々3年で上記課題を考慮した上で全面改修を行ったばかりであるが、引き続き検討を続けていきたい。			
							-			
	88	ATC (ITM 棟) のトイレについて、手洗い場の蛇口が遠いため、車いす利用者は手が届かない					建築基準法・消防法及び費用面などで困難な課題である。ただ、近々3年で上記課題を考慮した上で全面改修を行ったばかりであるが、引き続き検討を続けていきたい。			
							-			
	89	ATC 建物内 (ITM 棟) トイレの扉のストッパーがない					建築基準法・消防法及び費用面などで困難な課題である。ただ、近々3年で上記課題を考慮した上で全面改修を行ったばかりであるが、引き続き検討を続けていきたい。			
							-			
	90	ATC 建物内 (ITM 棟) トイレの手洗いに持ち手がない					建築基準法・消防法及び費用面などで困難な課題である。ただ、近々3年で上記課題を考慮した上で全面改修を行ったばかりであるが、引き続き検討を続けていきたい。			
							-			

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
トイレ	91	ATC(ITM棟)のトイレについて、手が届かないため鍵が閉められない					建築基準法・消防法及び費用面などで困難な課題である。ただ、近々3年で上記課題を考慮した上で全面改修を行ったばかりであるが、引き続き検討を続けていきたい。			
							-			
その他	92	ATC建物内(ITM棟・O's棟)において、自動扉が少なく、多くが手動の扉である					20年前の大規模リニューアル時に、利用頻度の高い箇所の自動扉化を行ったが、引き続き検討を続けていきたい。			
							-			
	93	ATC建物内(ITM棟・O's棟)において、車いすの待機スペースがあるとよい					整備、改善に向けて検討したい。			
						-				
視覚障がい者誘導用ブロック	94	大阪府咲洲庁舎建物内の点字ブロックの色がシルバーになっており、見づらい						咲洲庁舎の点字ブロックは、主としてシルバーの金属の内側に黄色の部分があるものであり、周囲の床面と色の違いが容易に識別できるものと考えます。今後、改修等実施の際には、ご意見を参考に安心してご利用いただける施設整備に努めてまいります。		
							-			
	95	大阪府咲洲庁舎2F入口にあるエレベーターに向かって点字ブロックが敷設されていない						点字ブロックは、エレベーターに向かう経路には設置していませんが、法令の基準に従い、出入口から案内設備までの経路に設置すると共に、乗降ロビーの押しボタン前に設置しております。今後、改修等実施の際には、ご意見を参考に安心してご利用いただける施設整備に努めてまいります。		
							-			

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
音声案内	96	咲洲庁舎の2F入口にある音声案内が故障している					-			●
							案内板に点字を設けることで視覚障がい者への配慮がされており、法令の基準は満たしています。音声での案内については、案内所を設置し、また入口付近にもスタッフを配置しているため、そちらで対応は可能です。今後は、改修等実施の際には、ご意見を参考に安心してご利用いただける施設整備に努めてまいります。			
案内・誘導	97	大阪府咲洲庁舎において、車いすトイレの案内がインフォメーションや地図でしか確認できない						<u>バリアフリートイレの位置は法令の基準に従い、誘導用表示板やフロア図面を随所に設置し案内しておりますが、今後、改修等実施の際には、案内表示の拡充に向けて検討してまいります。</u>		
							-			
	98	大阪府咲洲庁舎2F入口にあるエレベーターに点字がない						咲洲庁舎低層棟のエレベーターは、現在改修工事中であり、改修後はエレベーター内部及び乗降ロビーの押しボタン部に点字が設置されます。		
							-			
99	咲洲庁舎の2F入口にある音声案内は故障しているのであれば、スタッフを配置する等の対応が必要						案内板に点字を設けることで視覚障がい者への配慮がされており、法令の基準は満たしています。音声での案内については、案内所を設置し、また入口付近にもスタッフを配置しているため、そちらで対応は可能です。今後は、改修等実施の際には、ご意見を参考に安心してご利用いただける施設整備に努めてまいります。			
						-				

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
案内・誘導	100	大阪府咲洲庁舎内において、案内にふりがながないので読みにくい						各種案内表示については法令の基準に従い整備しているところですが、今後、改修等実施の際には、表記内容等の改善に向けて検討してまいります。		
								-		
	101	咲洲庁舎内の案内は色の配慮やわかりやすさの工夫が必要である						案内表示は、現在も色覚障がい者への配慮基準を満たしたものになっておりますが、今後、改修等実施の際には、表示方法等の改善に向けて検討してまいります。		
								-		
102	大阪府咲洲庁舎内のエレベーターへの案内・誘導サインが分かりにくい						エレベーターの案内については、日本工業規格Z8210に適合したエレベーターの記号を表示しておりますが、今後、改修等実施の際には、表示の仕方等、見やすさの改善に向けて検討してまいります。			
							-			
103	大阪府咲洲庁舎内のエレベーターはホテル専用のエレベーターと庁舎内を行き来するエレベーターの2種類があるが見分けが付きにくい						エレベーターの案内については、日本工業規格Z8210に適合したエレベーターの記号を表示しておりますが、今後、改修等実施の際には、表示の仕方等、見やすさの改善に向けて検討してまいります。			
							-			
エレベーター	104	大阪府咲洲庁舎の車いす専用エレベーターは広くてボタンが使いやすく、車いす表示も大きく見やすい								
その他	105	ATCから咲洲庁舎内へ入る際、入口が分けられていたが、必要なのか						同出入口には、手で開閉する扉とともに、車椅子利用者等も利用しやすい自動扉を設置しています。		
								-		

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見	
その他	106	精神障がい者、発達障がい者に対する配慮の事例を収集しているなかで、電車の電灯がまぶしい、アナウンスの音がうるさいといった意見が出ており、そういったニーズに対応できる車両の運用(専用車両を設ける)をしていただきたい	—							●	
			列車内の照度及び車内アナウンスの音量については、お客さまのご意見を元に検討していきます。								
	107	色々な場所で情報や音声案内がたくさんあるが、聴覚に障害がある場合、聞こえない。特にエレベーターの扉の閉まるときに案内が聞こえない					令和7年度以降、大阪港湾局で順次現地調査を行い、対応可能箇所より、対策を実施します。				
			—								
	108	車椅子ユーザーは目線の高さが低いため、標識や案内が見にくい、だれも見やすく分かりやすい案内標識が必要					コスモスクエア地区内には、地区の案内サインを設置していますが、今後、必要性を踏まえて設置位置、記載内容等について検討していきます。				
			—								
	109	全体として、休憩場所の確保が必要である(静かで落ち着けるところ)					静かで落ち着ける休憩場所として、緑地、公園、公共空地等がありますが、大阪港湾局所管施設では、コスモスクエア駅の付近ではコスモスクエア海浜緑地があります。				
			—								
	110	コスモスクエア地区全体的話として、どこを今歩いているのか、自分の現在地を示すマップがほしい					コスモスクエア地区内には、自分の現在地を示す案内サインがありますが、今後、必要性を踏まえて設置位置、記載内容等について検討していきます。				
			—								
	111	大阪府咲洲庁舎のホテルが賃料を払っていないという問題があるが、施設の明け渡しとなった場合、この計画にも影響するのか								原案作成以降に閉鎖した施設については、生活関連施設から削除する。	
			—								
112	今回の変更趣旨に土地利用の変化などを踏まえた基本構想の変更が必要となるが、具体的にはどのような形で土地利用が変化しているのか								ペDESTリアンデッキの整備により、歩行者の安全性及び利便性が向上するとともに、来訪者や地区内の居住者等の回遊性が高められ、まちの魅力の向上が図られている。		
		—									

項目	通し番号	主な意見	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改めていただいた意見
その他	113	身体障がい者にも複合的・重複的に障がいを持たれている方もいるので、その方々の生き辛さといったご意見を計画に反映していただきたい。							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、安心・安全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。	
									-	
	114	音響信号について、必要な箇所は全て設置済みとなっているが、この必要な箇所とはどういう基準で考えられているのか教えてほしい			基本構想で定められた生活関連経路のうち、障がい者等の利用実態、交通状況に応じて主要な経路を選定し、障がい者等が多く利用する経路上に整備することとしております。					
					-					
	115	咲洲庁舎内はタッチパネルの案内等が昔は多かったと思うが、視覚障がい者は操作することが難しいため、その施設がちゃんと利用できるのかという観点も基本構想に盛り込んでほしい							第8回推進協議会資料I(大阪市HPに掲載)を参照してください。	
									-	
	116	トイレについては、人によっては介助者と一緒を使用するということもあり、使い方が多様化しているため、そのあたりを踏まえた計画にしてほしい							第8回推進協議会資料I(大阪市HPに掲載)を参照してください。	
									-	

■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	Osaka Metro	大阪シティバス	公安委員会(大阪府警)	大阪港湾局	ATC	大阪府咲洲庁舎	計画調整局(事務局)	備考 ※第3回WSで改め ていただいた意見
エレベーター	1	トレードセンター前駅改札外のエレベーターを広くしてほしい				-				
						大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱に対応したものとなっております。 エレベーターを大きくする場合は昇降路の建て替えが必要となるため、財政上対応は困難です。				
トイレ	2	コスモスクエア駅のトイレは、多目的トイレ等が広く使いやすい								
	3	大阪府咲洲庁舎内にはオールジェンダートイレが設置されておらず、障がい者用トイレも男女別となっている						咲洲庁舎には、性別を問わないバリアフリートイレが複数箇所設置されています。		●
	4	今回のまちあるきの予定ルートに入っていない場所についても、見ないからといって、改善がなされない(まちあるきで出た意見を別の箇所には反映しない)というわけではないという理解でよいか							現地確認で出た意見については、別箇所も含め事業者で対応されるかと考えております。	
	5	ニュートラム車内のアナウンスの声の大きさは抑えられていてよかった								
トイレ	6	男女別のトイレがいまだに多くあり、トランスジェンダーの方たちは使いづらい。							オールジェンダートイレの設置に関する検討については、市推進協議会で継続検討していきます。	●
その他		心のバリアフリーをはじめとして、啓発的な行動を促進する必要がある。								新規意見

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(1/2)

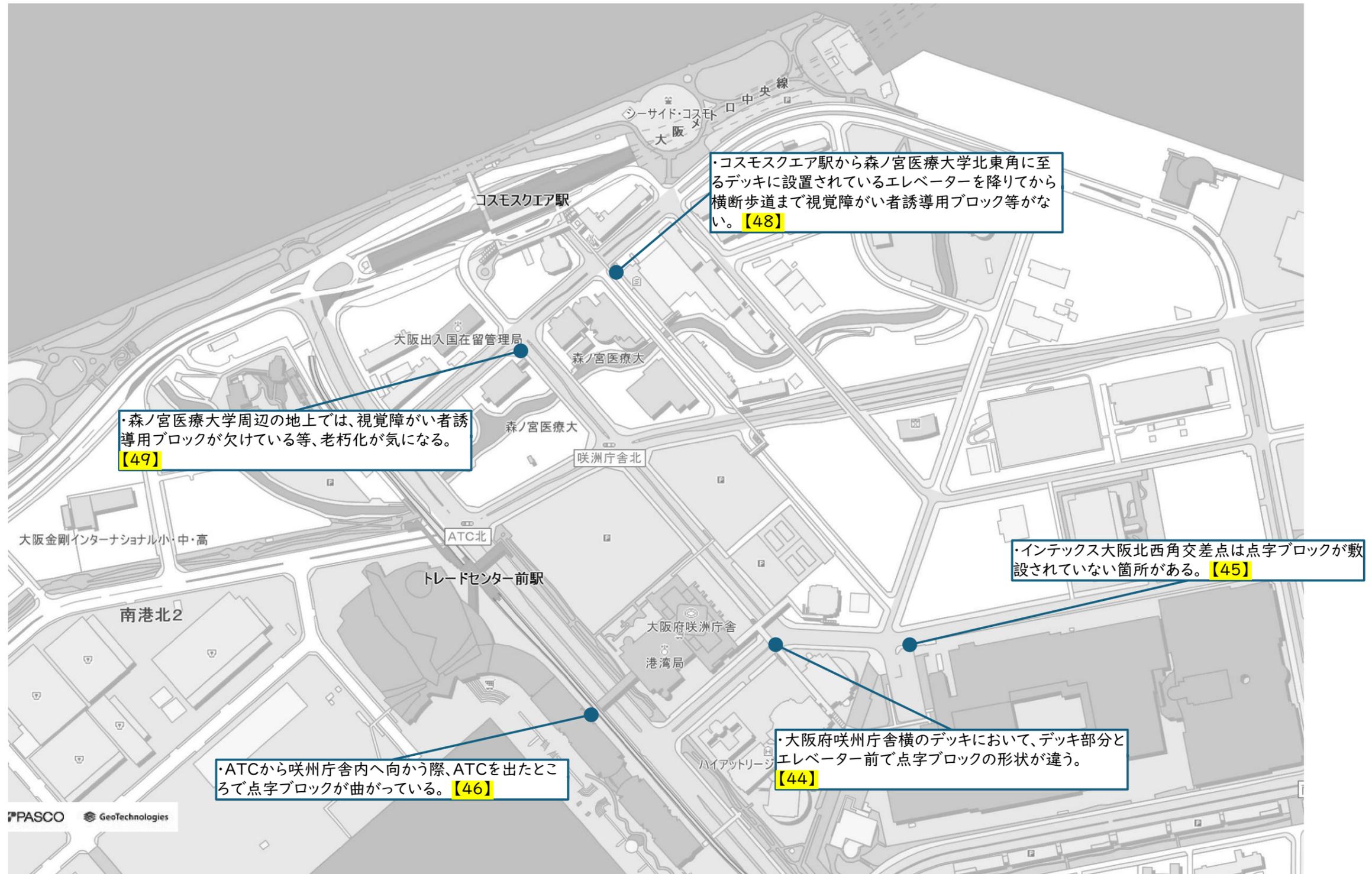
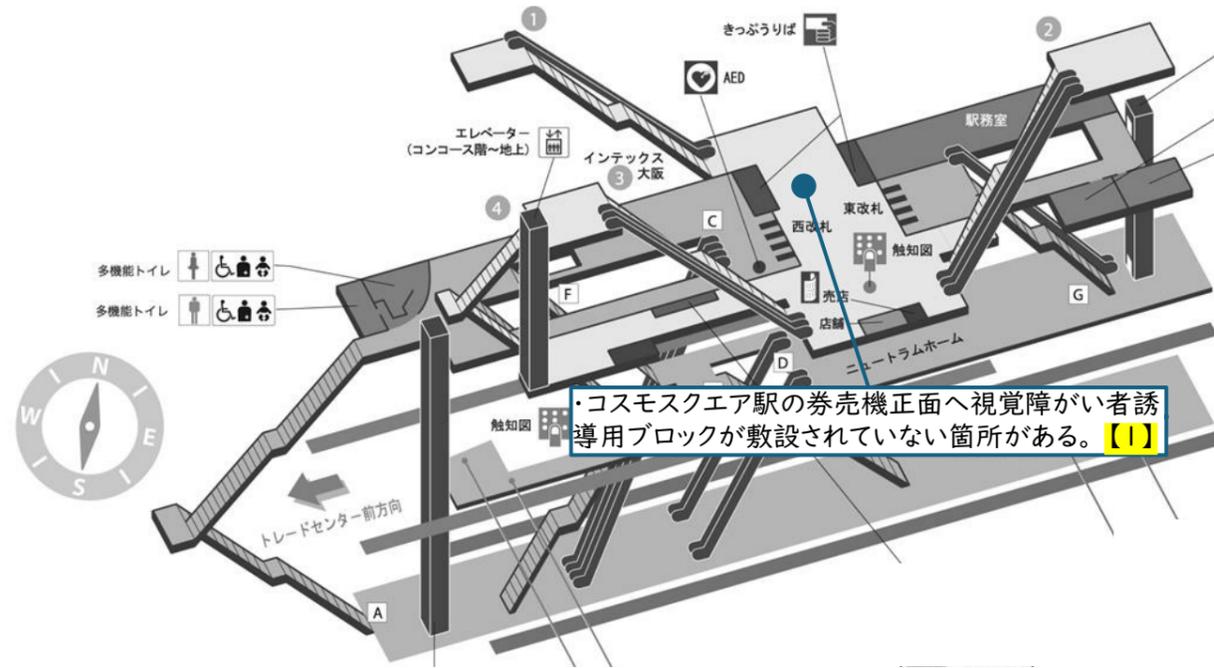
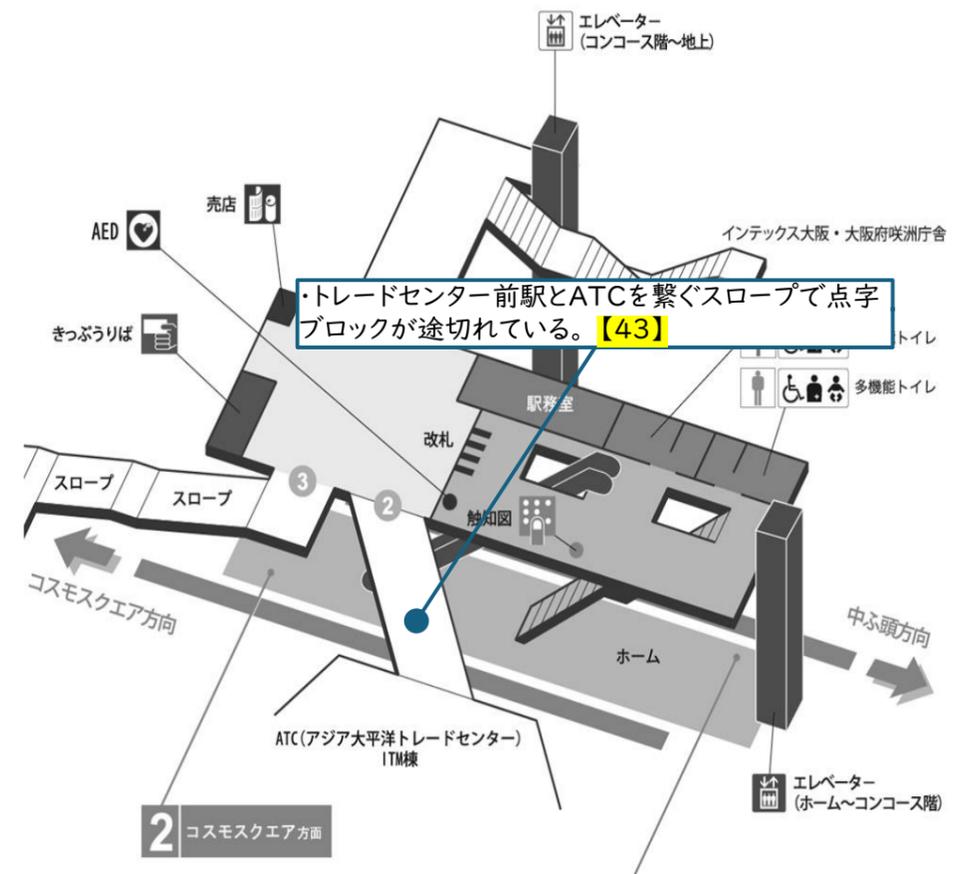


図1 移動経路上の視覚障がい者誘導用ブロック敷設位置の見直しや追加、床面の識別について(2/2)

OsakaMetroコスモスクエア駅



OsakaMetroトレードセンター前駅



OsakaMetroコスモスクエア駅(バス・タクシー乗降場)

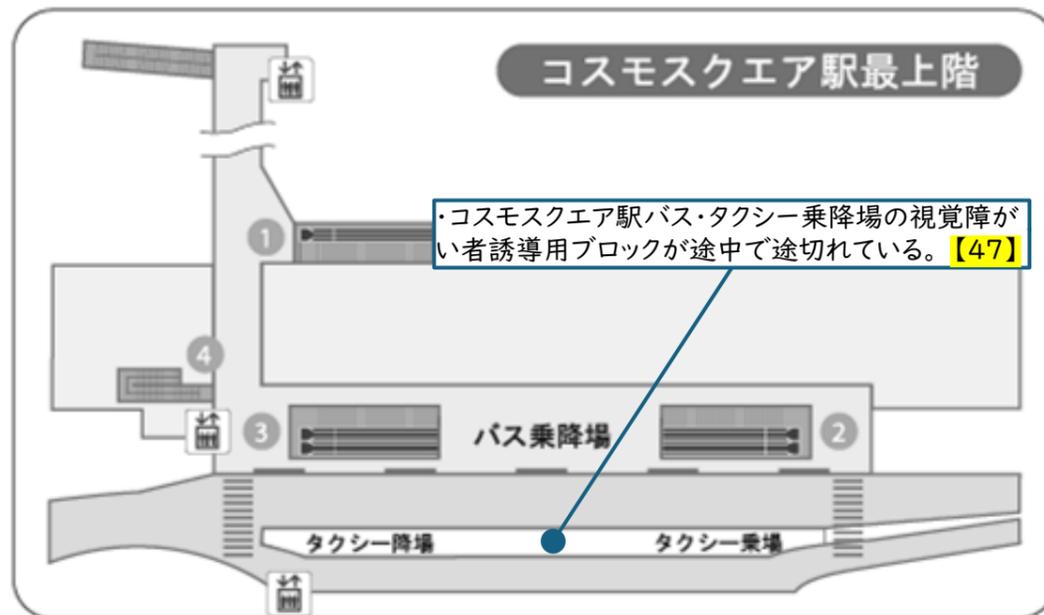
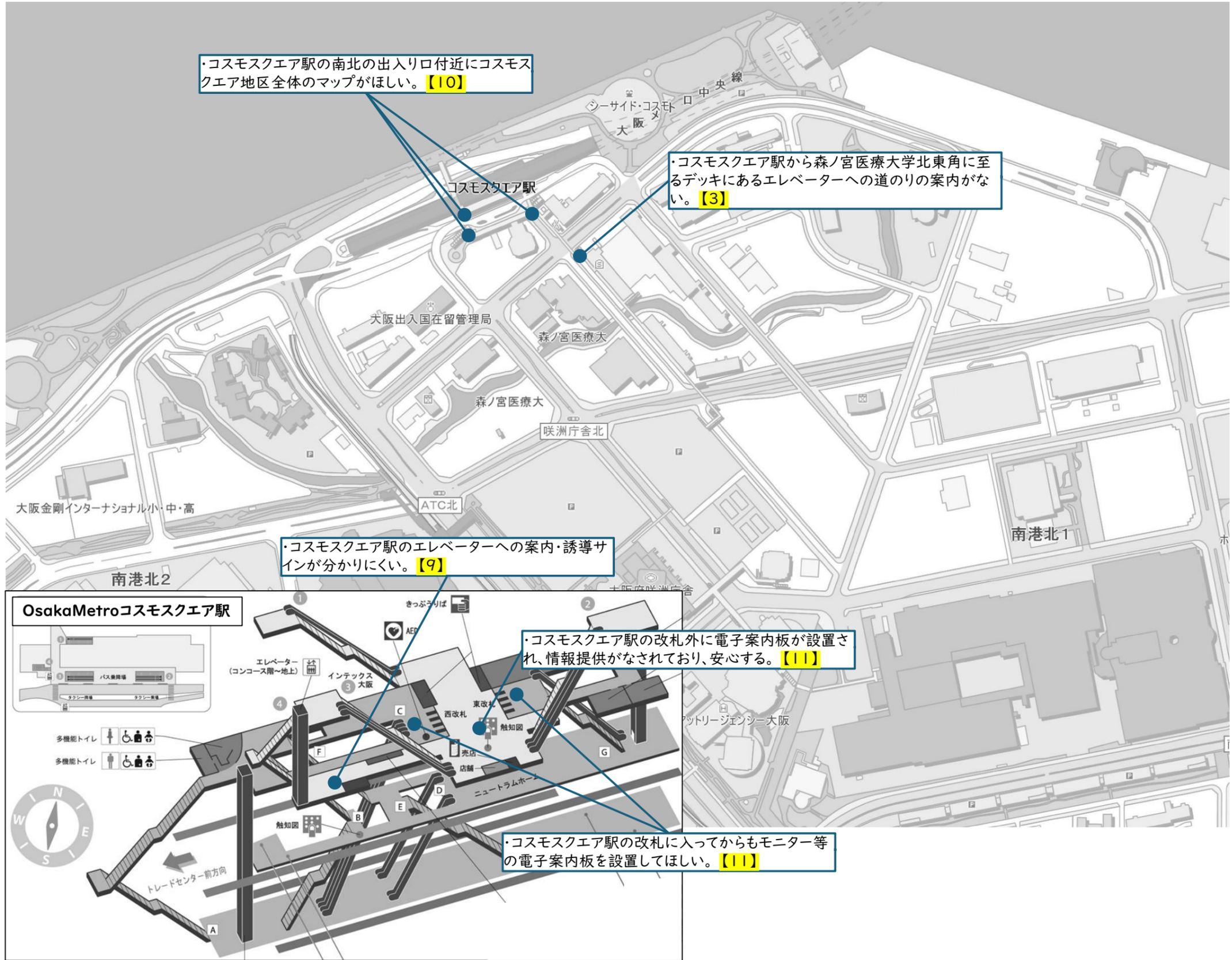


図2 移動経路上のわかりやすい案内について



付属資料 4: 大阪市交通バリアフリー基本構想(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、できたら茶屋町口の方にエスカレーターを付けてほしい。		○					<ul style="list-style-type: none"> ・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？	○						<ul style="list-style-type: none"> ・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？	○						<ul style="list-style-type: none"> ・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1-4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
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>			○				<p>・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。</p> <p>「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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、出来得限りの安全確保に努めて参ります。</p> <p>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。」</p> <p>・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。</p>
<p>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？</p>			○				<p>・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)</p>

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。	○						<ul style="list-style-type: none"> ・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。	○						<ul style="list-style-type: none"> ・「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？			○				<ul style="list-style-type: none"> ・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？				○			<ul style="list-style-type: none"> ・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。	○						<ul style="list-style-type: none"> ・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
<p>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？</p>				○			<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>「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。</p>				○			<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>「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。</p>	○						<ul style="list-style-type: none"> ・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、地区のご意見を聞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的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
<p>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が、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。</p> <p>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。</p>	○						<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>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。</p>				○			<ul style="list-style-type: none"> ・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)
<p>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。</p>				○			<ul style="list-style-type: none"> ・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がされているが、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、そちらを活用顶きたいです。」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)
現在計画中的の 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、車いす利用者は、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
<p>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。</p>				○			<p>・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）</p>
<p>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。</p>				○			<p>・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。</p>