

大阪市 放出地区
交通バリアフリー基本構想

令和8(2026)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	23
4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)	24
5. 整備等の方針・内容	25
5-1 基本構想の枠組み	25
5-2 変更の視点や考え方	26
5-3 整備区分と時期	26
5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容	27
5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容	38
5-6 道路・交差点の整備等の方針・内容	47
5-7 建築物・都市公園の整備方針及び整備内容	55
6. 心のバリアフリーの推進	56
6-1 教育啓発事業の位置づけ	56
6-2 教育啓発事業の取組方針	57
6-3 教育啓発事業の取組内容	58
7. 基本構想の推進及び継続的な改善	60
参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性	62

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	65
付属資料 1:放出地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯	79
付属資料 2:放出地区ワークショップの開催概要	80
付属資料 3:ワークショップにおける意見と対応表	83
付属資料4:大阪市交通バリアフリー基本構想(鶴橋地区、南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区、新今宮地区、弁天町地区、放出地区)(案)に対するパブリック・コメント結果一覧表	94

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」

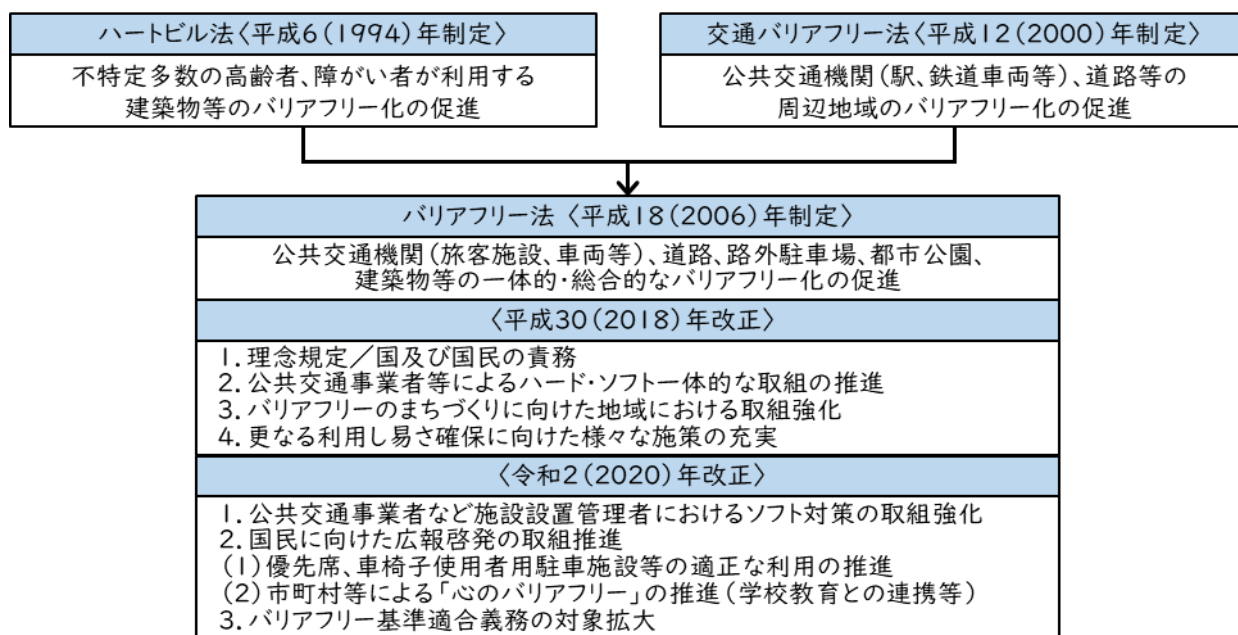
- ・生活関連施設、生活関連経路等のバリアフリー化を具体化するもの（バリアフリー法第 2 条）

(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、「放出地区」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、「放出地区」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、特定事業を中心に放出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:1 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	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
2	音案内	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置に合わせ、音案内の提供を検討※2	0 駅 0% —	0 駅 0% —	1 駅 100% —
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	1 駅 100% A
		異常時に改札付近等で掲示を行う	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
4	券売機	車いす使用者に配慮した蹴込みの構造等の検討。それ以外の細部の仕様は更新時期等に合わせ整備に努める※2	0 駅 0% —	0 駅 0% —	0 駅 0% —
5	改札口	拡幅改札口の設置	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 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	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
		乗り換え経路の確保	—	—	—
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	0 駅 0% E	0 駅 0% E	1 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	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
9	車両とホーム との隙間・段差	ホーム構造や車両構造について 検討を行う※2	0 駅 0% —	0 駅 0% —	0 駅 0% —
		渡り板を配備	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 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	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出 来る工夫をする	0 駅 0% E	0 駅 0% E	1 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	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
11	トイレ	車いす対応トイレの設置	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A

※1 JR 放出駅が対象。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。

対象となる駅において整備済み（評価 A）となっているものは、目標年である平成23（2011）年3月末時点で 11 事業だったものが、令和3（2021）年3月末時点では 14 事業となっています。

その結果、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経路は確保されています。また、階段手すりの行先の点字表示、階段踏面端部の識別への配慮、ホームにおける列車案内や渡り板の配備、ホーム端部における連続した警告ブロックの敷設、車いす対応トイレ（バリアフリートイレ）についても、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ものの、基本構想を作成した当時（平成17（2005）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、進捗状況は次のとおりです。

[上段:整備延長※¹ 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
放出	2.18 km	0.04 km 2% E	0.58 km 27% E	0.80 km 37% E

※¹ 視覚障がい者誘導用ブロックの設置延長

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

現在、主要な経路のうち未整備となっている区間には、城東区第2721号線のように歩道がないため視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を行うことができないものなどがあります。

■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17(2005)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

放出地区では、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。

■ 駅舎に関する事項

項目	主なワークショップ等意見
1. 視覚障がい者誘導用ブロック	○誘導用ブロックの経路が遠回りとなっている箇所があるため、短い距離で移動ができる経路に誘導用ブロックを敷設してほしい。
2. 音案内	○主要な設備（券売機、エレベーター等）を案内する音声案内を設置してほしい。
3. 案内・誘導	○改札からエレベーターまでの経路がわかりにくいため、改札口を出たところに案内・誘導サインを設置してほしい。 ○案内・誘導サインの文字やピクトグラムが小さく見えにくいため、大きく表示してほしい。 ○駅出入口や周辺施設の位置がわかりにくいため、改札口を出たところに周辺の施設案内図を設置してほしい。
4. 切符の購入	○車椅子使用者に配慮し、蹴込みの奥行きや幅、券売機高さ（お金の投入口やテンキーの高さ含む）、タッチパネルの角度、光源の位置・角度などを見直してほしい。 ○視覚障がい者に配慮し、呼び出しボタンの位置を音声にて案内するなど、視覚障がい者でも操作ができるようにする、もしくは、緑の窓口の様な有人対応としてほしい。 ○障がいのある方の意見を取り入れた券売機を作してほしい。
6. エレベーター	○エレベーターの運用時間を掲載してほしい。
その他	○座れる場所がないため、ベンチ等の休憩施設を設置してほしい。

■道路・交差点に関する事項

項目	項番	主なワークショップ等意見
(1)道路	1.歩道の整備改良	○歩道がない道路において、歩行者・自転車・車が錯綜しており危ない。歩道を設置するなど、歩行環境の整備を行い、安全に通行できるようにしてほしい。 ○車道と歩道の段差が大きい箇所があるため改善してほしい。 ○踏切付近の交差点において、歩行者と自転車が錯綜しており危ない。歩道を設置するなど、錯綜しないように工夫してほしい。
	2.視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	○生活関連経路について、誘導用ブロックが敷設されていない経路が多い。JR 放出駅から日本ライトハウス前までの生活関連経路について、1 ルートでよいので連続して誘導用ブロックを敷設してほしい。 ○音響信号機のボタンまで誘導用ブロックが敷設されていないため敷設してほしい。
(3)歩道上障害物		○歩道上に放置自転車・バイクが置かれており、歩道幅が狭いこともあり、通行の妨げとなるため、撤去してほしい。
(5)交差点等の整備		○音響信号機のボタンの位置がわかりにくい箇所があるため、歩行者の動線に配慮してわかりやすい位置に設置してほしい。 ○歩行者用信号機について、押しボタン式であることがわかりにくい箇所があるため、わかるように示すか、自動とするかにしてほしい。

1-5 今回の変更の趣旨

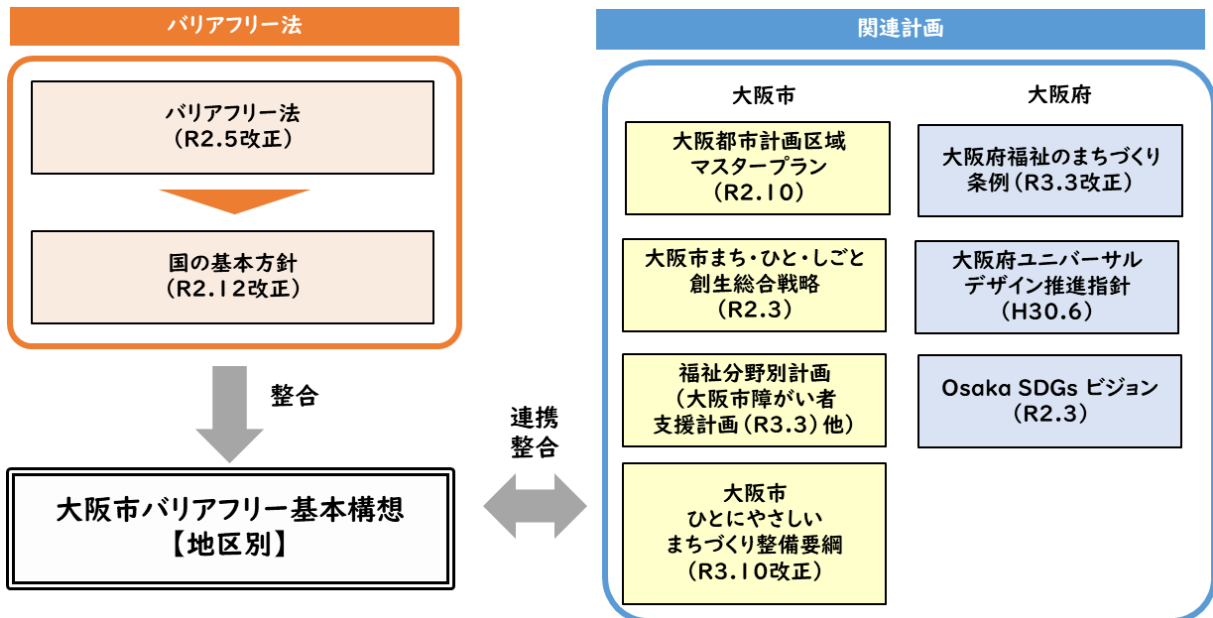
前述のとおり、作成した当時の基本構想(平成 17(2005)年 4 月時点)に基づき、重点整備地区のバリアフリー化が着実に進展する中、放出地区の土地利用の変化や社会状況の変化、市民・当事者等の意見などを踏まえた基本構想の変更が必要となっています。

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されたことから、これらの容を考慮した上で基本構想の変更を進めます。



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

2. 大阪市交通バリアフリー基本構想の基本的な考え方

2-1 基本理念[全地区共通]

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

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

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

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

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

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

「来訪者を含むすべての人」(基本構想における対象者)

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

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

性的指向・性自認・性表現・性的特徴

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

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

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

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

出典:交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

2-2 基本方針[全地区共通]

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

基本方針① 各地区の特性に応じた面的なバリアフリー化の継続的な推進

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

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

基本方針② 誰にでも分かりやすい情報提供の充実

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

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

基本方針③ 「心のバリアフリー」の推進

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

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

基本方針④ 行政・事業者・市民の連携・協働によるバリアフリー化の推進

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

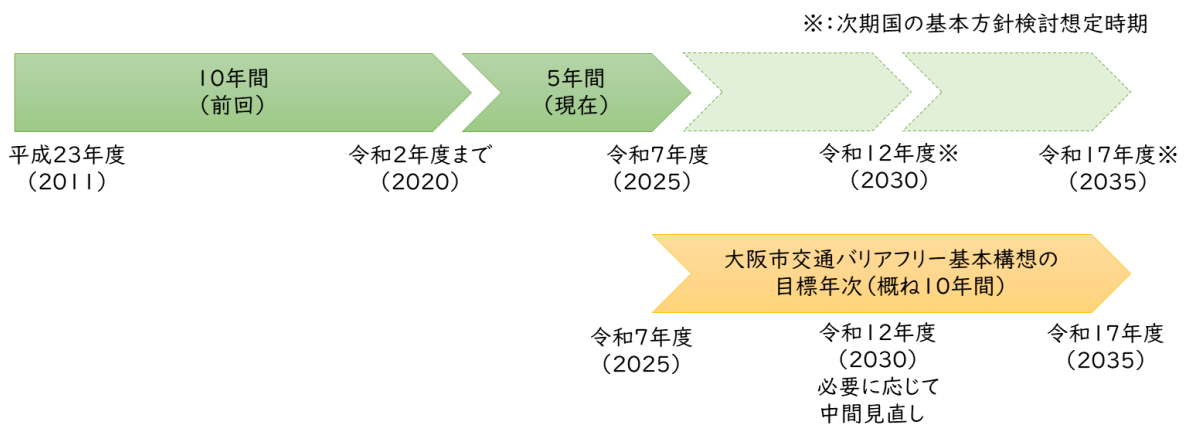
行政、公共交通事業者、交通管理者等の関係機関や市民・当事者等が、適切な役割分担のもと連携・協働しバリアフリー化の推進を図ります。ニア・イズ・ベターの観点から、重点整備地区ごとの市民・当事者等の意見を最も尊重することとします。

2-3 計画期間

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

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

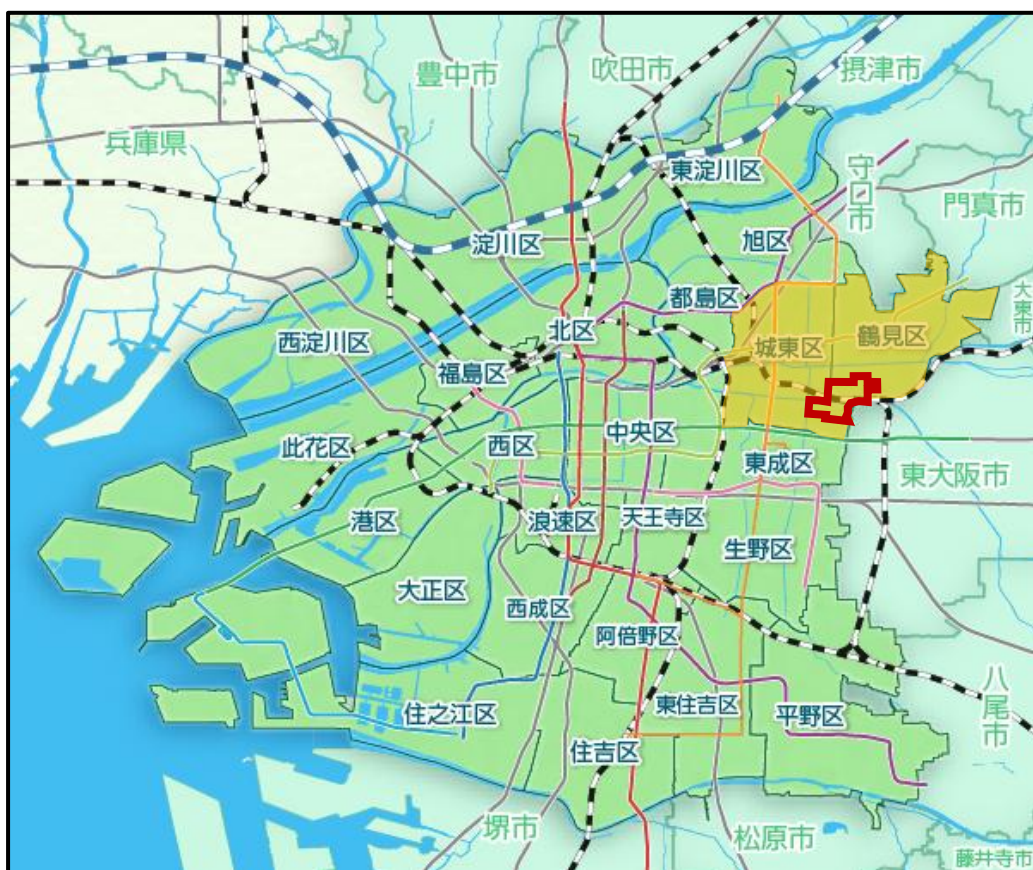
これらを踏まえ、本市では基本構想の目標年次を令和7(2025)年度から令和17(2035)年度までの概ね10年間と設定します。ただし、概ね5年ごとに事業の実施状況の評価等を行うよう努めるとされているバリアフリー法の趣旨を踏まえ、基本構想の変更5年後の令和12(2030)年度に、必要に応じた中間見直しを行うものとします。



2-4 地区の概要

放出地区には、JR 放出駅が立地しており、一日平均利用者数は約34千人となっています。

また地区内には、日本ライトハウス（視覚障害リハビリテーションセンター、障がい者基幹相談支援センター）や榎本福祉会館などの福祉施設、左専道運動場、今津公園といった運動施設などの主要な施設が点在しています。



放出地区の位置

鉄道駅乗降客数

鉄道駅	乗降客数(千人/日)	
	基本構想作成 当時(H15)	R1 年度※
JR 放出駅	26	34

※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

放出地区は、これまで、基本構想の「これからのまちづくりと周辺地域との一体的な整備によるより安全で安心、快適なまちづくり」を地区の基本理念として、駅舎内では、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設やエレベーターの整備、階段の点字表示・踏面の配慮、ホームにおける安全対策、トイレの多機能化等が進められてきました。また、主要な経路においては、全て整備済みとはなっていませんが、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設等が進められてきました。

さらに、放出駅周辺地区土地区画整理事業により、駅南側の交通広場や都市計画道路、公園などの整備が進められ、新たな歩行者空間が整備されてきました。

一方、近年、障害者権利条約をはじめとする関連法制の整備に加え、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催、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

1) 鉄道駅について

- ・券売機の蹴込みの奥行きが不十分であることや画面位置が高いことにより、タッチパネルの上部まで手が届かない、また、タッチパネルの表示画面が照明の反射等により見にくいなど、車いす使用者の設備利用のしやすさの向上が必要です。

- ・放出駅は橋上駅であることから、改札口とエレベーターをつなぐ案内誘導サインやエレベーターの設置位置を知らせる音響設備の設置など、視覚障がい者の移動のしやすさの向上が必要です。

- ・バリアフリースペース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、長距離移動や人混み、音や光などの環境に配慮したカームダウン・クールダウンスペース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課題

- ・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、画面角度等)の改善
- ・案内誘導サインや音響設備の設置などによる主な施設(券売機、改札口、エレベーター等)へのわかりやすい案内・誘導

■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題

- ・バリアフリースペースにおける大型ベッドの設置、バリアフリースペースの機能の分散化、オールジェンダートイレの設置(配置・仕様)やカームダウン・クールダウンスペースの設置

2) 道路・交差点について

- ・一部の道路において歩道が整備されておらず、歩行者と自転車の錯綜が見られることから、歩行者の安全性の確保について検討する必要があります。
- ・駅から生活関連施設への経路において、歩道が整備されていない道路があることから、連続した視覚障がい者誘導用ブロックの設置が困難であり、また、誘導用ブロック上に看板や、放置自転車等が置かれている箇所があるなど、車いす使用者や視覚障がい者等が移動しにくい状況です。
- ・歩道において、舗装の凹凸や傾斜している箇所があるほか、歩道が設置されておらず、自転車、歩行者、自動車が錯綜し危険な交差点では、歩行者の通行スペース確保等の安全対策を検討する必要があります。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・歩道の設置、歩道の舗装面・勾配の改善
- ・視覚障がい者誘導用ブロックの設置、敷設位置の見直しや追加
- ・歩道上における放置自転車等の撤去、交通マナー向上に対する啓発活動の実施

(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」に沿った放出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 駅施設におけるバリアフリー化の推進

- ・障がい者、高齢者等、誰もが使いやすい施設のバリアフリー化を推進します。
- ・エレベーター位置等利用者の視点にたった案内誘導サインの表示内容、設置位置等を検討します。

方針 2 安全で快適に移動できる生活関連経路のバリアフリー整備・充実

- ・駅から生活関連施設を結ぶ生活関連経路について、歩行環境の改善策を検討するとともに、放置自転車の撤去など、安全で快適に移動できる連続したバリアフリー化を図ります。
- ・放置自転車対策の強化や路上駐車を取り締まりの強化等に加え、広報、啓発活動を通じて、交通マナーの向上や歩道上の障害物の危険性に対する理解を深めます。

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。

重点整備地区（25 地区）



生活関連施設・生活関連経路（鉄道の整備状況及び各地区の開発状況）を再確認し、必要に応じた、重点整備地区の区域変更の検討

重点整備地区に選定すべき地区がないかの確認など、重点整備地区の追加の検討

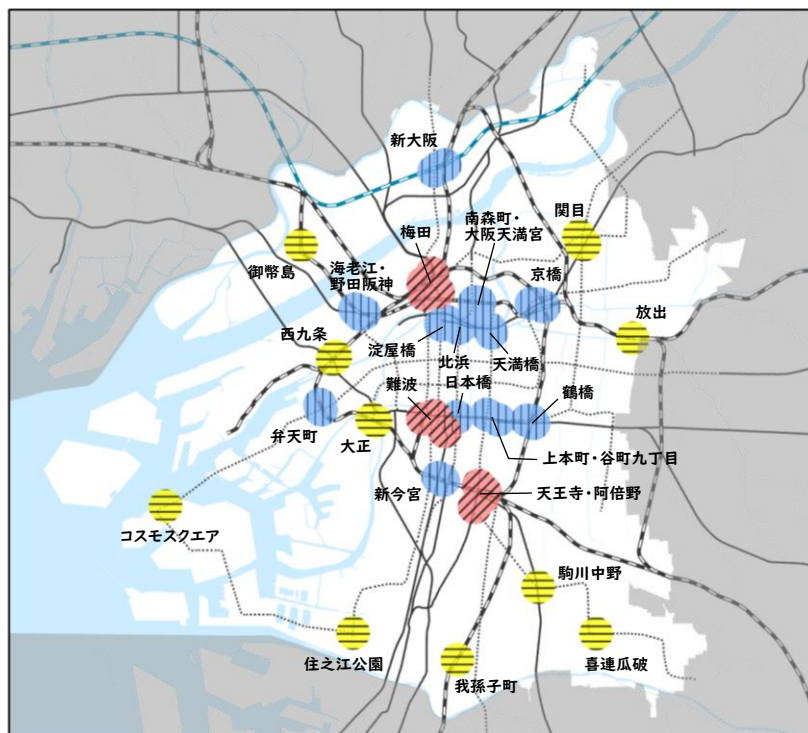
3-1 重点整備地区選定の考え方

重点整備地区選定の考え方は、利用者数をはじめ乗換経路や駅から施設間のバリアフリー化の観点から次のとおりとしています。

- ①乗降客数が10万人以上の旅客施設を含む地区
- ②他社線への乗り換えが多い旅客施設を含む地区
- ③徒歩圏に官公庁施設、福祉施設が集積している旅客施設を含む地区

上記の考えを踏まえ、選定した地区(25地区)は次のとおりです。

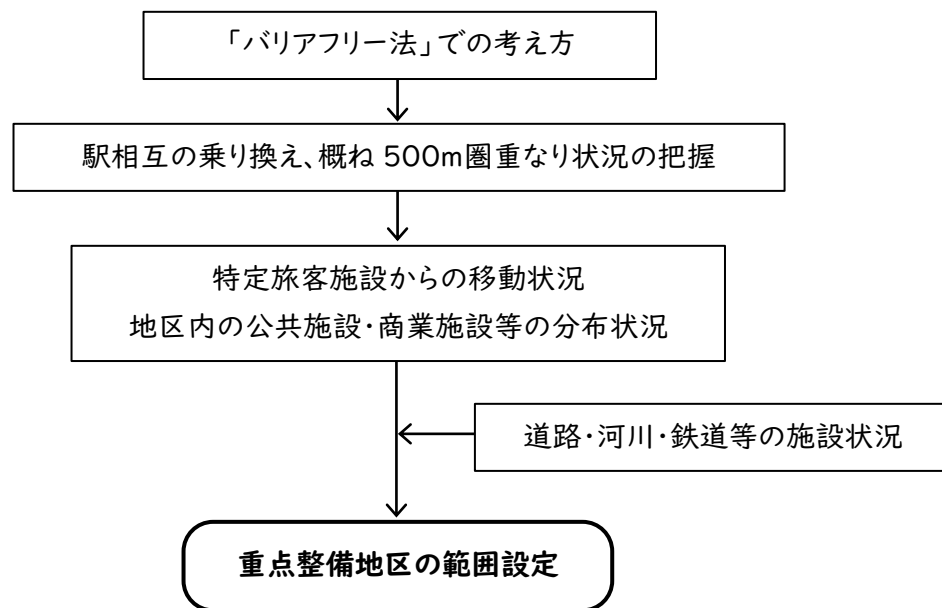
基本構想策定地区		選定理由
 3地区	第1次<平成15(2003)年4月策定>3地区 梅田、難波、天王寺・阿倍野	- 乗降客数の上位3地区 4駅以上が集中し、交通機関相互の乗り継ぎが多い駅を選定
 12地区	第2次<平成16(2004)年4月策定>12地区 京橋、鶴橋、南森町・大阪天満宮、天満橋、北浜、淀屋橋、新大阪、新今宮、日本橋、上本町・谷町九丁目、弁天町、海老江・野田阪神	乗降客数が10万人以上で、他社線乗り換えの多い駅を選定
 10地区	第3次<平成17(2005)年4月、平成18(2006)年4月策定>10地区 西九条、関目、放出、喜連瓜破、御幣島、我孫子町、大正、住之江公園、コスモスクエア、駒川中野	駅周辺の徒歩圏に官公庁施設、福祉施設が集積している駅を選定



凡例	
新幹線	
JR線	
私鉄	
Osaka Metro	

3-2 重点整備地区の区域設定の考え方

重点整備地区の区域については、本市では、複数の駅が集中していることから、駅相互の乗り換え状況及び徒歩で移動できる距離を想定して各駅から概ね 500m 圏の重なり状況、また、駅周辺の公共施設及び商業施設の分布状況やそれらへ至る移動経路の状況を考えながら、道路・河川・鉄道などで設定しています。



3-3 地区における重点整備地区の区域設定

放出地区では、以下の考え方に基づいて、面積約90haの区域を重点整備地区として設定します。

(1) 駅を中心とした概ね500mの範囲

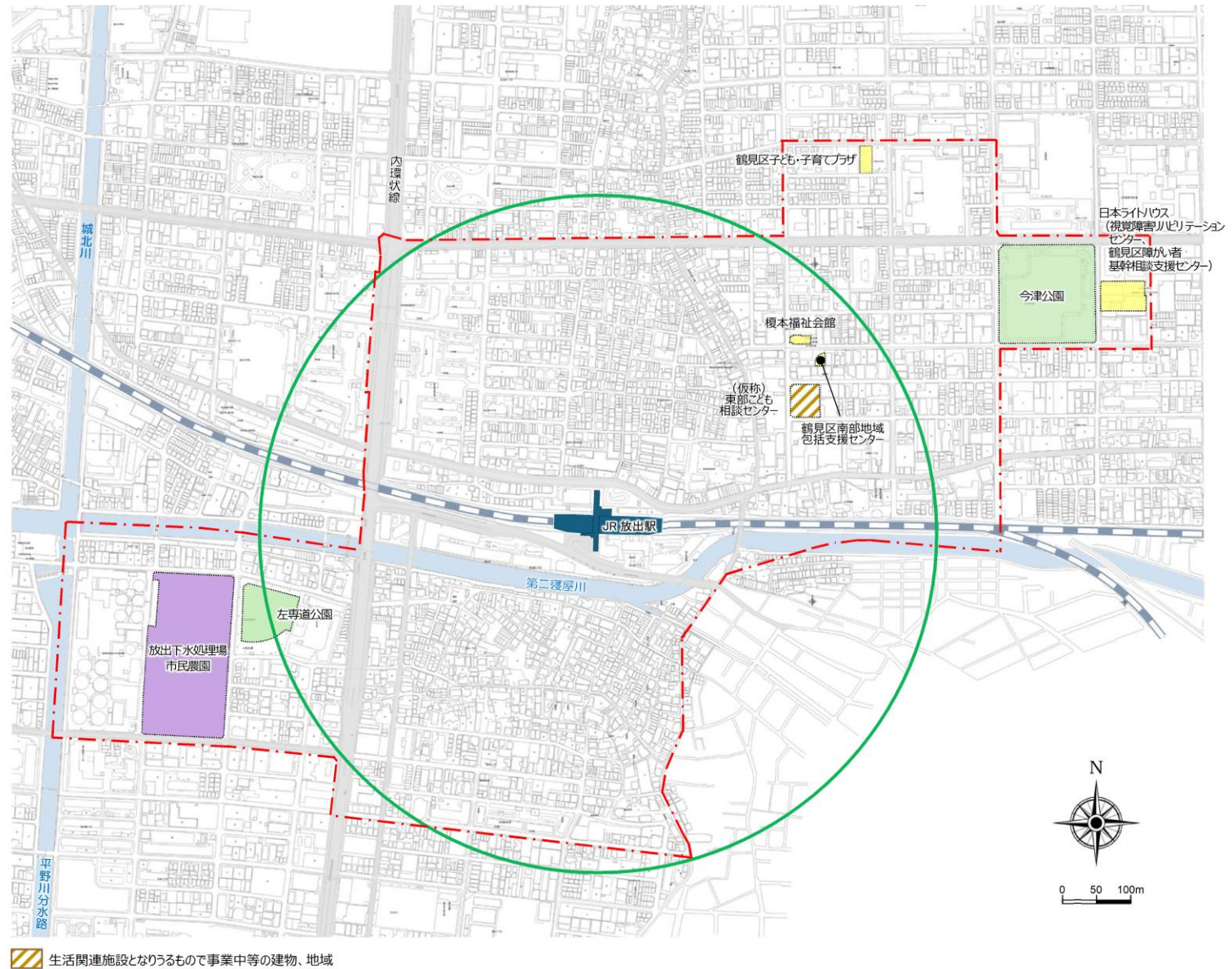
JR放出駅から概ね500m圏の範囲で設定します。

(2) 高齢者、障がい者等を含めた多くの人々が利用する施設を含む範囲

日本ライトハウス（視覚障害リハビリテーションセンター、障がい者基幹相談支援センター）や、榎本福社会館、鶴見区子ども・子育てプラザ、今津公園、左専道公園などが立地しており、これらの施設を含む範囲を重点整備地区に位置づけます。

重点整備地区(面積約 90ha)

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



4. 生活関連施設及び経路設定の考え方

4-1 生活関連施設設定

生活関連施設の設定の考え方については、次のとおりとします。

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

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

生活関連施設一覧

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

区 分		生活関連施設一覧
旅客施設		JR 放出駅
医療・福祉施設	福祉施設	日本ライトハウス（視覚障害リハビリテーションセンター、障がい者基幹相談支援センター）
		鶴見区子ども・子育てプラザ
		（仮称）東部こども相談センター
		榎本福祉会館
		鶴見区南部地域包括支援センター
公園・運動施設	公園	今津公園
		左専道公園
その他の施設	その他	放出下水処理場市民農園

4-2 生活関連経路設定

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

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

(1) 生活関連経路

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

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

(2) 鉄道駅乗り換え経路

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

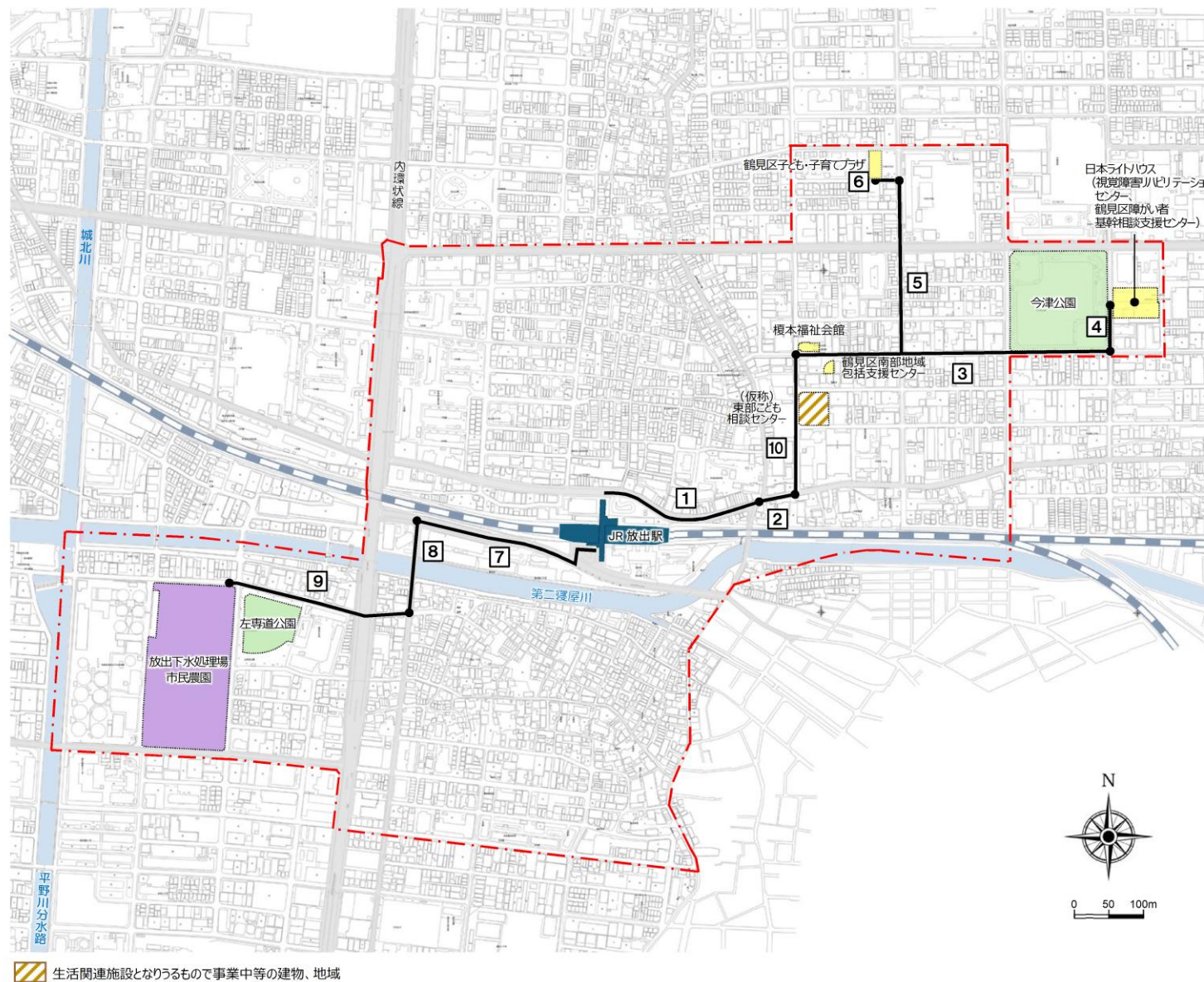
生活関連経路の路線名

番号	路線名
1	鯉江榎本線
2	城東区第 2721 号線
3	城東区第 1126 号線
4	鶴見区第 1144 号線
5	城東区第 1188 号線
6	城東区第 1191 号線
7	鶴見区第 2001-01 号線
8	城東区第 2466 号線
9	城東区第 696-1 号線
10	城東区第 1182 号線

4-3 地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)

主要な経路の路線名	
1	鯉江榎本線
2	城東区第2721号線
3	城東区第1126号線
4	鶴見区第1144号線
5	城東区第1188号線
6	城東区第1191号線
7	鶴見区第2001-01号線
8	城東区第2466号線
9	城東区第696-1号線
10	城東区第1182号線

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



5. 整備等の方針・内容

5-1 基本構想の枠組み

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

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

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

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

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

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

移動等円滑化に関する整備方針を示す：建築物、都市公園

5-2 変更の視点や考え方

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

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

なお、変更にあたっての新たな視点は次のとおりです。

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

5-3 整備区分と時期

整備区分は次のとおりです。

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

整備時期は次のとおりです。

前期:令和12(2030)年までに整備

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

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

5-4 鉄道施設の整備等の方針・内容

5-4-1 はじめに

公共交通特定事業の整備について、基本構想を作成した時点では検討事項となっていた事業を含め、基本構想を作成した当時（平成 17（2005）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、令和 6（2024）年度末の整備率は以下の通りです。

■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 3月末
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%	56 駅 86%
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%	40 駅 62%
エレベーター	乗り換え経路の確保 [対象：60 駅]	59 駅 98%	58 駅 97%
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%	64 駅 99%
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%	65 駅 100%
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%	34 駅 52%

※音案内については、基本構想作成時点の整備内容であることから、令和 4（2022）年度の整備状況とする。

5-4-2 整備等の方針

■鉄道施設の整備等の方針

◇：一部駅とは、駅ごとに整備の必要性を含めて整備・検討を行うもの

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

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

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

※:乗車券等販売所を設置している駅を対象とする。

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	6.エレベーター	□(6-1-1) エレベーターによるホーム～コンコース階～公共用通路の経路を1以上確保する。隣接する施設のエレベーターを経路とする場合には、当該路線の営業時間内において常時利用できるものとする。
	(1)経路の確保	□(6-1-2) 公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって主たる通行の用に供するものと当該公共用通路と当該車両等の乗降口との間に係る移動等円滑化された経路が異なる場合は、これらの経路の長さの差は、できる限り小さくなるよう努める。
	(2)構造・仕様	◇(6-1-3) 大規模駅においては、迂回による過度な負担が生じないよう、移動等円滑化された経路の複数化について検討する。
	(3)乗り換え経路の確保	□(6-2-1) 車椅子使用者の単独での利用をはじめ、車椅子使用者以外の障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等、すべての利用者が円滑に垂直移動できるよう、エレベーターを設置する場合は基本的に15人乗り以上とし、可能な限り17人乗りについても検討する。なお、24人乗り以上とする、また、片開き式等、車椅子利用者等の円滑な利用に配慮することが望ましい。ただし、既設エレベーターの更新において構造上設置できない場合はこの限りではない。構造上等の理由により、15人乗り以上が設置できない場合においても11人乗り以上とし、手動車椅子が内部で180度回転できるように努める。ただし、同一箇所に複数台設置する場合はこの限りではない。また、駅の構造により、スルー型や直角2方向出入口型も考慮し、円滑な動線の確保に努める。
	(4)代替措置	□(6-2-2) 籠内及び乗降ロビーには、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設け、操作盤には点字がはり付けられていること等、仕様の細部については、すべての利用者に使いやすいものとなるように努める。
7.階段		□(6-3-1) 民間施設の既存エレベーターの活用の推進など、多様な手法により、他路線(自社線、他社線)との乗り換え経路を確保するものとし、案内・誘導サインの表示内容の共通化及び連続性について検討する。活用の際して、当該路線の電車の始発から終電までの運行に対応できる時間内において常時利用できることが望ましい。なお、乗り換え経路の確保にあたって、可能な限り遠回りにならないよう努める。
		□(6-4-1) 工事等の実施により移動等円滑化された経路が遮断される場合には、その内容や迂回経路等について案内掲示等により周知し、誘導サイン・位置サインはその期間中の経路・設備を示すこととする。 また、移動等円滑化された経路が分断される場合は、移動のやり直しが行われないような位置においてエレベーター等の経路への迂回路を掲示する。ただし、工事範囲などにより困難な場合は、代替的な段差解消措置等の対策を講ずるよう配慮する。
		□(7-1) 階段の手すりには、視覚障がい者に配慮し、階段の行先を点字で表示する。
		□(7-2) 弱視者が、踏面の端部を容易に識別できるよう配慮する。

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	8. ホームにおける列車の案内	□(8-1) ホームにおいて、列車の行先・接近・出発に関する情報を文字および音声や音響により提供するための設備を設置する。また、よりわかりやすい情報提供の手法(※)について検討する。 □(8-2) 車椅子使用者が、円滑に列車内の車椅子スペースを利用できるよう、鉄道駅の適切な場所において、列車に設けられる車椅子スペースに通ずる旅客用乗降口が停止するプラットホーム上の位置を表示する。ただし、当該プラットホーム上の位置が一定していない場合は、この限りでない。
	9. 車両とホームとの隙間・段差 (1) ホーム構造・車両構造	□(9-1-1) 車椅子使用者が単独で乗降できるよう、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、プラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔はできる限り小さく、高さはできる限り平らにするよう努める。 □(9-1-2) プラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔等、各駅施設の状況や事故事例等を踏まえ、旅客に対し段差・隙間を警告するための設備を設ける等の注意喚起を行う。
	(2) 渡り板	□(9-2-1) 車椅子使用者の円滑な乗降のために十分な長さ、幅及び強度を有する設備を備え、適切な対応を行う。
	10. ホームにおける安全対策	◇(10-1) 視覚障がい者等の転落等を防止するため、利用者数や転落事故の状況等を考慮し、ホームドア又は可動式ホーム柵を設置する。 □(10-2) 車両の運用やプラットホームの構造等の理由により、ホームドア又は可動式ホーム柵の設置が困難な場合には、JIS 規格に適合した内方線付き点状ブロックその他の視覚障がい者の転落を防止するための設備を設ける。 □(10-3) 線路側以外のプラットホーム両端に、利用者の転落を防止する柵を設置する。
	11. トイレ	□(11-1-1) 個別機能を備えた便房や複数の機能を備えた便房等のあるバリアフリースイートイレ(車椅子対応トイレを含む)を設置する。 □(11-1-2) バリアフリースイートイレ内に大型ベッドの設置を検討する。 ◇(11-2) 高齢者、障がい者等の利用の状況に応じ、大規模な改良時等において、車椅子使用者用便房のほか、車椅子使用者用簡易型便房、オストメイト設備を有する便房、乳幼児連れ用設備を有する便房等のトイレの機能の分散化について検討する。また、分散化にあたっては、各便房の機能をわかりやすく表示するための案内用図記号(ピクトグラム)を設置する。 □(11-3) 高齢者、障がい者、異性介助者、トランスジェンダー、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいよう、施設規模に応じて、配置計画やピクトグラム等の案内表示を含めた設計を行う。また、オールジェンダートイレの設置について検討する。 □(11-4) 上記機能の分散化、オールジェンダートイレの設置について、協議会において、事例共有を行うなど継続的に検討する。

※:令和4年に JR 東日本がエキマトペの実証実験を実施した例がある。

	項目	整備等の方針(□:全駅共通、◇:一部駅)
駅舎	12. 休憩設備	□(12-1) 旅客の円滑な流動に支障を及ぼさない範囲内で、ホームやコンコース等の可能な場所にベンチ等の休憩設備を設ける。 □(12-2) ベンチ等の休憩設備には優先席の設置に努める。また、その付近に、当該優先席等を利用することができる者を表示する標識を設ける。 ◇(12-3) 大規模な旅客施設においては、長距離移動や人混み、音や光などの環境に配慮し、乳幼児連れの旅客のための施設や、カームダウン/クールダウンスペースの設置について検討する。
その他	13. 情報提供	□(13-1) 障がい等の特性に応じた利用者への適切な情報提供に努める(情報提供のアクセシビリティ確保に向けた取組等の実施)。 □(13-2) 異常時に、改札付近をはじめ、エレベーターや車両内等において、全ての人に必要な情報をわかりやすく提供するため、視覚や聴覚、触覚の複数の手段を用いて、可能な限り全ての人が同一の内容の情報を同一の時点において取得することができるように努める。 □(13-3) 駅長室や総合案内所等で、介助を含む充実した案内・誘導サービスの提供に努める。また、窓口等で障がいのある方の障がいの特性に応じたコミュニケーション手段(筆談、読み上げなど)で対応する等、積極的に合理的配慮の提供に努める。(3-5の再掲) □(13-4) 上記情報提供に関する手段や内容等について、協議会において、好事例を共有するなど、継続的に検討する。
	14. 心のバリアフリー	□(14-1) すべての人が安心して利用できるよう、また、バリアフリー設備の機能を十分発揮させるため、係員・乗務員等の施設・設備の操作方法や接遇方法の習得に努め、施設・設備の使用・操作や接遇等の必要な人的対応を適切に実施する。 □(14-2) 職員への研修・教育においては、当事者参加のうえで実施することが望ましい。 □(14-3) 移動等円滑化整備に関する利用者理解と協力の促進に取り組む。
	15. その他	□(15-1) デジタルサイネージを設置する場合、発色による誘導用ブロックの視認性の悪化や通行者への過剰な刺激とならないよう、輝度・彩度・切り替わり速度・音量等に配慮する。

5-4-3 地区における整備等の内容

■鉄道施設の整備等の内容

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

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

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	3.案内・誘 導	◇移動等円滑化のための主要な 設備の配置を音、点字等により 示す案内板等を設置し、当該設 備の設置を音声等により知らせ る案内設備の設置[対象:無人 駅、無人改札(時間帯無人含 む)]	対象外	対象外	—
		◇多機能式インターホンを設置し、 当該設備の設置を文字及び音 声等により知らせる案内設備の 設置[対象:無人駅、無人改札 (時間帯無人含む)]	対象外	対象外	—
	4.切符の 購入	□車椅子使用者に配慮した蹴込み 構造の検討	未整備 大規模改良時に検 討	—	○
		□精算機の構造や仕様を、障がい のある方が使用できるものとし るよう検討	未整備 大規模改良時に検 討	—	○
		□障がいの特性に応じた操作性を 確保し、遠隔対応型等、双方向 のコミュニケーションが可能な仕 様の券売機等の設置を検討	整備済み みどりの窓口にて対 応 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	—	—
	5.拡幅改 札口の 設置	□拡幅改札口の設置	整備済み	—	維持更新
	6.エレベ ーター	□ホームから公共用通路まで1以 上の経路の確保	整備済み	—	維持更新
		□乗り換え経路の確保	—	—	—
		◇ホームから公共用通路まで2以 上の経路の検討[対象:大規模 駅]	—	—	—
		□大型化等の検討	大規模改良時に検 討	—	○
	7.階段	□階段の手すりに、行先を点字で 表示	整備済み	—	維持更新

○:関連事業

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅 舎	7.階段	□踏面端部が容易に識別できるように配慮する	整備済み	—	維持更新
	8.ホームにおける列車の案内	□列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	整備済み 発車標及び自動放送を整備済み	—	維持更新
		□プラットホーム床面等における、車両内の車椅子スペースに通じる乗降口の位置の表示	未整備 車種・量数により変動するため、車両側に表示	—	○
	9.車両とホームとの隙間・段差	□隙間・段差を縮小するためのホーム構造や車両構造の改良・整備に向けた検討	未整備 継続検討	—	○
		□構造上の理由によりプラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔が大きい場合において、旅客に対しこれを警告するための設備等の設置	整備済み 喚起表示等を整備済み	—	維持更新
		□渡り板を配備し、適切な乗降介助の実施	整備済み	—	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	未整備 1～4番線	—	○
		□ホーム縁端付近に連続した線路側とホーム内側を区別する警告ブロックを敷設	整備済み	—	維持更新
		□線路側外のプラットホーム両端に転落防止柵を設置	整備済み	—	維持更新
	11.トイレ	□バリアフリースイートイレ(車椅子対応トイレを含む)の設置	整備済み	—	維持更新
		□バリアフリースイートイレへの大型ベッドの設置の検討	未整備 大規模改良時に検討	—	○
		◇バリアフリースイートイレの機能の分散化の検討	整備済み ベビーチェア等を整備済み 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	—	—

	項目	整備等の内容 (□:全駅共通、◇:一部駅)	整備状況と 主な整備内容	整備 時期	区分
駅舎	12.休憩設備	□休憩設備を1以上設置	整備済み	—	維持更新
		◇授乳室等やカームダウン/クール ダウンスペースの設置の検討	未整備 大規模改良時に検討	—	○
その他	13.情報提供	□ウェブアクセシビリティを確保したウェブサイト等による情報提供	検討中	—	○
		□異常時における障がいの特性に応じた情報提供の手法の検討	自動放送、ディスプレイによる表示で情報提供	—	継続実施
		□障がい等の特性に応じたコミュニケーション手法の活用や必要とする支援の提供	翻訳機能や筆談機能のあるタブレットを駅係員が所持	—	継続実施
	14.心のバリアフリー	□一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	エレベーターや優先席の適切な利用等について、車内放送や画像掲出等の実施		●(教育啓発※)
		□職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施		●(教育啓発※)
			職員の接遇向上のための資格(サービス介助士)取得推進		●(教育啓発※)
		□地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による職員の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会等の開催		○(教育啓発※)

●:特定事業、○:関連事業

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

5-5 バス車両及びタクシー車両の整備等の方針・内容

5-5-1 はじめに

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

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

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」は令和3年4月に施行され、「乗合バス車両の2025年目標として、乗合バスのリフト付きバス等(適用除外車両)について、約25%に当たる約2,500台をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限り移動円滑化を実施するとされています。また、1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設(指定空港)へのバス路線を運行する乗合バス車両における適用除外の認定基準を見直すとともに、指定空港へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。」とされています。

平成18(2006)年に制定されたバリアフリー法において福祉タクシー車両が新たに適合義務の対象として含まれて以降、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を機会として、ユニバーサルデザインタクシー(以下、「UDタクシー」という。)の普及促進が各地で図られ、現行の国の基本方針においては、UDタクシーを含めた福祉タクシー車両の導入目標が掲げられています。

本市においては、令和元(2019)年からUDタクシー普及促進に向けた補助制度を開始しました。大阪・関西万博の開催を見据え、国や大阪府と連携して取り組みを進めた結果、令和7年9月時点で、市内の総タクシー台数の約27%がUDタクシーとなり、普及率25%の目標を達成しました。

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、職員の接遇向上や理解促進のための研修会の実施	●(教育啓発※)	
		ヘルプマークに関する周知徹底のための教育の実施	●(教育啓発※)	
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	バリアフリー関係セミナーへの参加	●(教育啓発※)	
		手話及び聴覚障がいの理解促進に向けた研修会への参加	●(教育啓発※)	
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	優先席の適切な利用等について車内放送や画像掲出等の実施	●(教育啓発※)	大阪バス
	職員への研修・教育の実施	職員の接遇向上や理解促進のためのマニュアル作成や、研修等の実施	●(教育啓発※)	

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

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

●: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	職員への研修・教育の実施	拠した研修を実施する。		京阪バス
		主に現業の社員に対して、スロープ板および車いす固定装置の取り扱いに関する研修を継続的に実施する。	●(教育啓発※)	
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	外部団体等が実施するバリアフリーに関する研修に参加する。	●(教育啓発※)	
	一般利用者に高齢者、障がい者等への配慮を促す等、心のバリアフリーに関する広報・啓発活動の実施	車内に優先席の適切な利用等について、車内放送及びポスター掲示の実施	●(教育啓発※)	北港観光バス
	運転手への研修・教育の実施	運転手の接遇向上や理解促進のための研修の実施	●(教育啓発※)	
	地域や関係団体との連携による多様な障がいの特性や必要な配慮について理解するための取組の実施	当事者参加による運転手の接遇向上や理解促進のための研修や意見交換会のセミナー等に参加	●(教育啓発※)	

●:特定事業

※: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、別添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(2025)年度末で約 90%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7(2025)年3月末	97.81km	88.32km	9.49km	90%

5-6-2 整備等の方針

■道路・交差点の整備等の方針

整備項目		整備等の方針（□：全地区共通、◇：一部地区）
歩行空間の整備	歩道の 新設	□(1-1)歩道を新設する場合には、沿道条件などを考慮した上で、幅員、勾配、段差などについてバリアフリー化された歩道を整備する。
	歩道の 改良	□(1-2)歩道の段差解消、勾配の改善、拡幅等は、必要に応じて地元合意を得ながら、整備を進める。幅員については、車いす使用者のすれ違いを考慮する。
	その他	□(1-3)車止めの設置にあたっては、必要最小限の設置にとどめる。 □(1-4)適切に排水処理し、滑りにくく歩きやすい歩行空間の整備を検討する。 □(1-5)歩道の設置が難しい場合は、地元の協力を得ながら、路側帯のカラー舗装化、自動車の進入抑制や速度抑制、必要な交通規制の検討、違法駐車を取り締まり、放置自転車の対策等により、安全かつ安心して通行できるような歩行空間を確保する。 □(1-6)横断歩道箇所等における車道との接続部の歩車道境界部の段差構造について、当事者も参加する検討の場を設置する。
案内・誘導施設の整備	視覚障がい者誘導用ブロック	□(2-1)視覚障がい者誘導用ブロックは、生活関連経路に敷設する。また、危険回避のために必要と判断される箇所についても敷設する。なお、管理境界部等において連続的に敷設されていない箇所については連続的な敷設について検討する。 □(2-2)音響信号機等が設置された交差点部では、押しボタンが操作できる位置まで誘導用ブロックの敷設を検討する。 □(2-3)生活関連施設に面する道路について、施設との境界部まで視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を検討する。 □(2-4)視覚障がい者誘導用ブロックの色は、黄色を基本とする。ただし、周辺の状況により都市景観等を考慮する必要がある場合には、輝度比を考慮した上で、黄色以外の認識しやすい色も可能とする。また、視覚障がい者誘導用ブロックと舗装面の模様との区別が付きにくいことがないように舗装のデザインを工夫する。 □(2-5)また、通路片側の視覚障がい者誘導用ブロックだけでは円滑な移動が困難となるような人通りの多い地下街や広幅員通路においては、人の流れに乗って移動できるよう、視覚障がい者誘導用ブロックを通路の両側に敷設することも検討する。 ◇(2-6)踏切道手前部に、点状ブロックによる注意喚起を行う。また、踏切道内においては、視覚障がい者が車道や線路に誤って進入することを防ぐとともに踏切の外にいと誤認することを回避するため、誘導表示の設置を検討する。

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

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

5-6-3 地区における整備等の内容

■道路・交差点の整備等の内容

(1) 道路

整備項目	整備等の内容 (□: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)、段差解消の実施、勾配の改善の実施、舗装面の改善の実施	鯉江榎本線 城東区第1126号線 鶴見区第1144号線 城東区第1188号線 鶴見区第2001-01号線	維持更新	—	大阪市 (道路管理者)
	□歩道の有効幅員の確保(2.0m以上確保)の検討	城東区第2721号線 城東区第1126号線 城東区第1191号線 城東区第2466号線 城東区第696-1号線 城東区第1182号線	○	—	大阪市 (道路管理者)
2. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設 ※1	□視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	鯉江榎本線 城東区第1126号線 鶴見区第1144号線 城東区第1188号線 鶴見区第2001-01号線	維持更新	—	大阪市 (道路管理者)
	□視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討	城東区第2721号線 城東区第1126号線 城東区第1191号線 城東区第2466号線 城東区第696-1号線 城東区第1182号線	○	—	大阪市 (道路管理者)
	□音響信号機等の押しボタンが操作できる位置までの敷設の検討(全地区の共通の方針を検討)		○	—	大阪市 (道路管理者) 公安委員会

○:関連事業

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
3. 歩行空間の確保 ※1	□歩道の設置が困難な場合は、路側帯のカラー舗装化、自動車・自転車の進入抑制や速度抑制、必要な交通規制、違法駐車を取り締まり、放置自転車の対策等を検討	城東区第2466号線 城東区第696-1号線	維持更新	—	大阪市 (道路管理者) 公安委員会
		城東区第2721号線 城東区第1126号線 城東区第1191号線 城東区第1182号線	○	—	
4. 歩行空間の整備	□横断歩道箇所等における車道との接続部の歩車道境界部の段差構造について、当事者も参加する検討の場の設置(全地区の共通の方針を検討)		○	—	大阪市 (道路管理者)

○:関連事業

※1:「1. 歩道の整備・改良」「2. 視覚障がい者用誘導ブロックの敷設」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・誘導施設の整備	□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 (道路管理者)

(3) 歩道上障害物

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

(4) 交差点

整備項目	整備等の内容	路線名	区分	整備 時期	関係者
1. 既設信号 の改良・改善	□地域要望等を踏まえた生活関連経路上での音響信号機等の設置(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)	片町徳庵線と城東区第1188号線の交差点 駅ロータリー(北)と鯉江榎本線の交差点 駅ロータリー(南)と鶴見区第2001-01号線の交差点	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 の取締り強化	□移動の円滑化を特に阻害する横断歩道上、バス停留所付近等の取締り強化 □歩道の有効幅員の確保が困難な路線の取締り強化	継続実施	—	公安委員会

(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	●(教育啓発※)		大阪市
	□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※)		公安委員会 大阪市

●: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。

5-7 建築物・都市公園の整備方針及び整備内容

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

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

■建築物・都市公園の整備方針

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

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

6. 心のバリアフリーの推進

6-1 教育啓発事業の位置づけ

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

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

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

「心のバリアフリー」

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

<「心のバリアフリー」を体現するためのポイント>

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

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

6-2 教育啓発事業の取組方針

■教育啓発（心のバリアフリー）の取組方針

（基本的な考え方）

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

※参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

6-3 教育啓発事業の取組内容

取組区分は次のとおりです。

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

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

■教育啓発事業の取組内容

(概要:対象区域は大阪市内)

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

●:特定事業、○:関連事業

(大阪市の取組:対象区域は大阪市内)

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

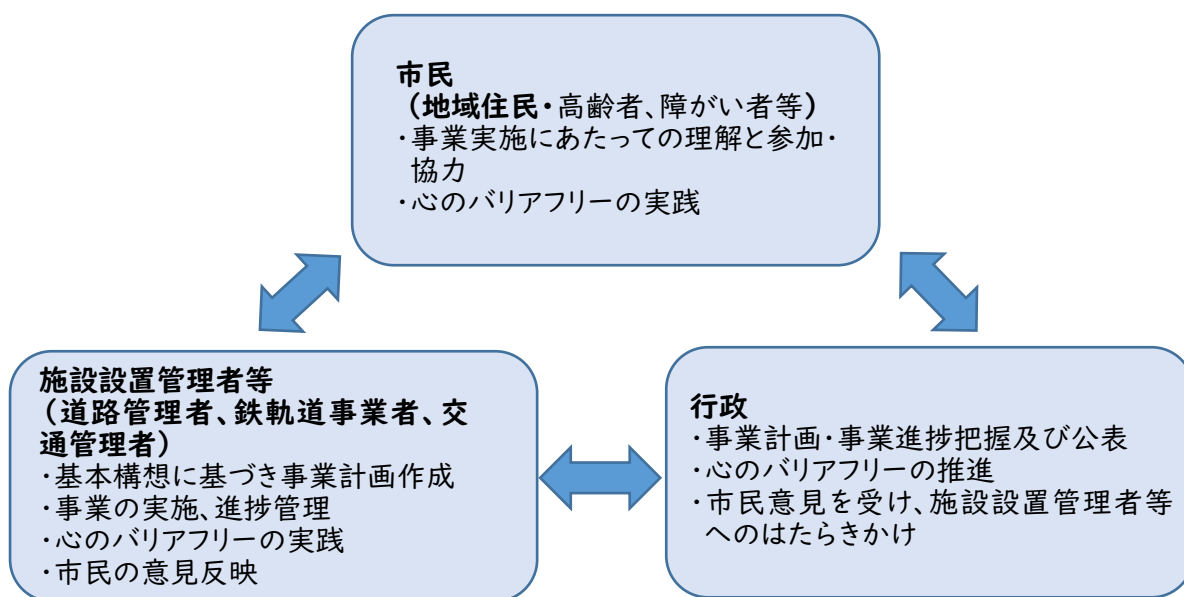
●:特定事業

7. 基本構想の推進及び継続的な改善

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

① 行政、施設設置管理者等、市民の連携、協力による推進

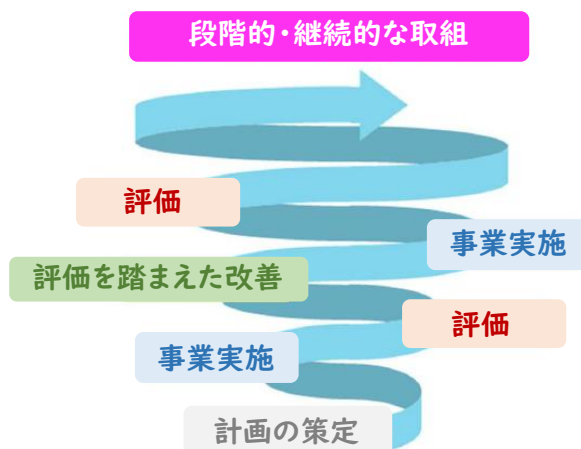
バリアフリー化の推進は、法の主旨に基づき、行政、施設設置管理者等、市民が連携、協力し、それぞれの役割を担うことで実現します。



② 継続的な改善

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

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



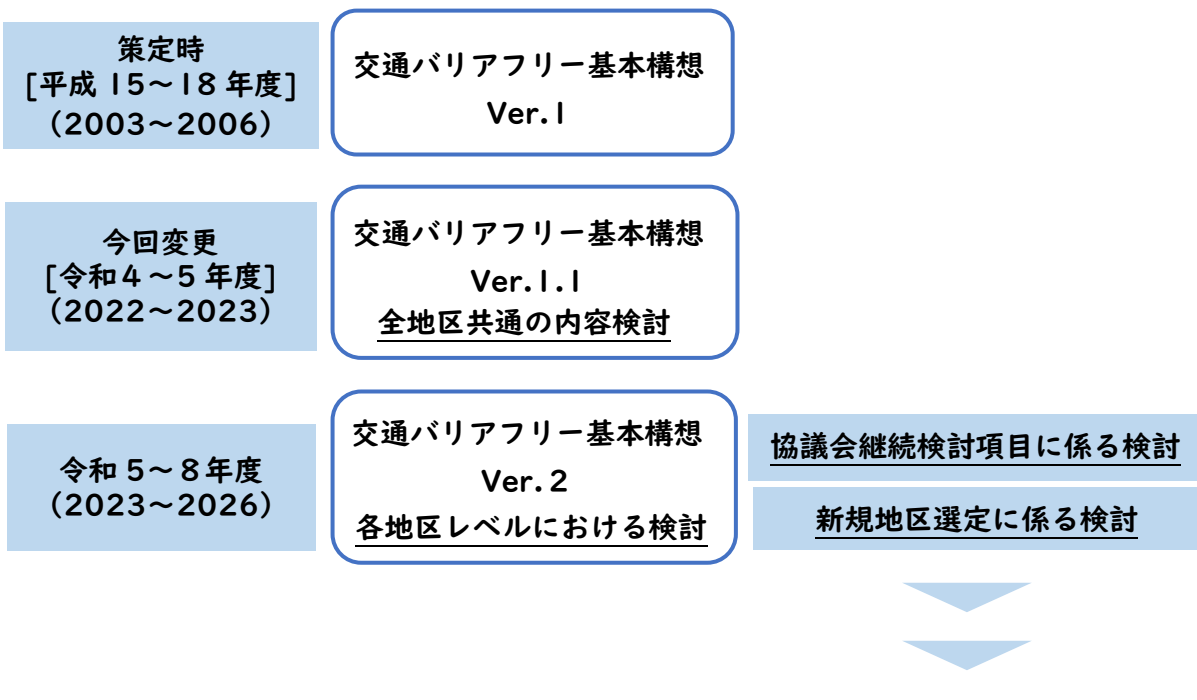
③ 基本構想の推進体制

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

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

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

（参考）今回の基本構想変更のイメージ



参考資料Ⅰ：基本構想における対象者及び特性

■対象者

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

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国土交通省道路局、R4.6）

出典：交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

■主な特性(より具体的なニーズ)

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

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

出典:道路の移動等円滑化に関するガイドライン(国土交通省道路局、R4.6)

出典:交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン

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

本市では、平成12年に施行された交通バリアフリー法に基づき、平成15年4月から平成18年4月にかけて、「放出地区」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、特定事業を中心に放出地区基本構想に掲げられたバリアフリー化整備の実施等について、調査、分析及び評価を行いました。

なお、段階評価は進捗率に応じ、以下の5段階としました。

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

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

評価の時点は、令和3年3月末時点の事業の進捗状況です。

○ 特定事業

Ⅰ 駅舎

（Ⅰ）放出地区における整備内容及び進捗状況〔対象：1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	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
2	音案内	視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置に合わせ、音案内の提供を検討※ ²	0 駅 0% —	0 駅 0% —	1 駅 100% —
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	1 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	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
4	券売機	車いす使用者に配慮した蹴込みの構造等の検討。それ以外の細部の仕様は更新時期等に合わせ整備に努める※2	0 駅 0% —	0 駅 0% —	0 駅 0% —
5	改札口	拡幅改札口の設置	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 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	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
		乗り換え経路の確保	—	—	—
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	0 駅 0% E	0 駅 0% E	1 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	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 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	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 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	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
		線路側とホーム内側の区別が出来る工夫をする	0 駅 0% E	0 駅 0% E	1 駅 100% A

	整備項目	整備内容	H18.4 時点	H23.3 時点	R3.3 時点
10	ホームにおける 安全対策	線路側外のプラットホーム両端 に警告ブロックを敷設	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
11	トイレ	車いす対応トイレの設置	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 駅 100% A
		今後設置するトイレの多機能化	1 駅 100% A	1 駅 100% A	1 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

対象となる駅において整備済み（評価 A）となっているものは、目標年である平成23（2011）年3月末時点で 11 事業だったものが、令和3（2021）年3月末時点では 14 事業となっています。

その結果、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 経路は確保されています。また、階段手すりの行先の点字表示、階段踏面端部の識別への配慮、ホームにおける列車案内や渡り板の配備、ホーム端部における連続した警告ブロックの敷設、車いす対応トイレ（バリアフリートイレ）についても、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ものの、基本構想を作成した当時（平成17（2005）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負担の軽減が図られています。

[一部の駅舎において整備が完了していないもの]

「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

「券売機」

車いす使用者に配慮した蹴込みの構造等の検討。それ以外の細部の仕様は更新時期等に合わせ整備に努める

[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る予定となっています。

「車両とホームの隙間・段差」

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

(3) 今後の課題

基本構想を作成した当時では検討事項となっていた事業については、施設の大規模な改良を行う時期や今後の技術開発の動向等を勘案しながら、長期的な視点で引き続き整備を促進していく必要があります。

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

2 鉄道車両

(1) 整備内容

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

(2) 進捗状況

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

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

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

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

※2 大阪市内を運行している車両のみで算出している。

(3) 評価

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

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

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

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

(4) 今後の課題

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

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

3 道路

(1) 整備内容

歩道の段差解消・勾配修正・視覚障がい者誘導用ブロックの敷設など

(2) 放出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
放出	2.18 km	0.04 km 2% E	0.58 km 27% E	0.80 km 37% E

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

※² 視覚障がい者誘導用ブロックの設置延長

(3) 評価

放出地区は、令和3(2021)年3月末時点でE評価であり整備済みとはなっていないが、整備延長は向上し、道路のバリアフリー化整備が着実に実行されており、高齢者や障がい者等の歩行環境の改善が図られています。

現在、主要な経路のうち未整備となっている区間には、城東区第2721号線のように歩道がないため視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を行うことができないものなどがあります。

(4) 今後の課題

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

また、重点整備地区内において高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する施設(生活関連施設)の廃止や移転、新駅建設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」（地下街及び上空デッキ等の地上道路以外の経路は除く。）

(2) 整備内容

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

(3) 進捗状況

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

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

(4) 評価

計画どおり整備されたことにより、交差点のバリアフリー化が図られ、基本構想を作成した当時（平成 15（2003）年4月時点）に比べ、高齢者、障がい者等が道路を横断するにあたっての安全性が確保されています。

(5) 今後の課題

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

○ その他の事業等の進捗状況

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

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

Ⅰ ノンステップバスの導入

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

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

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

2 官公庁施設などの案内・誘導

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

○ ソフト面の取組

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

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

Ⅰ 鉄軌道事業者による取組

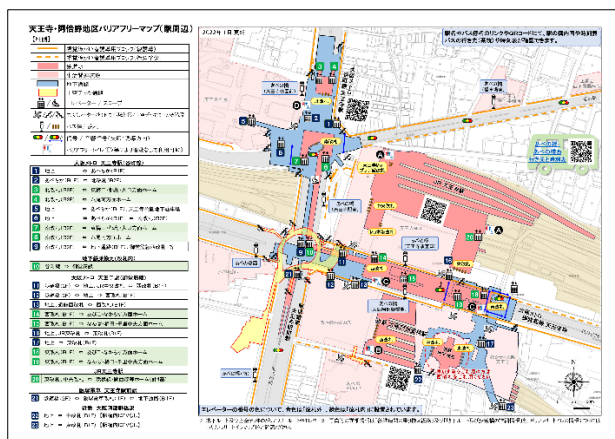
- ・充実した案内誘導サービスの提供
- ・ホームページにおけるバリアフリー施設の状況などの情報提供
- ・職員に対する職員研修の実施、対応マニュアルの整備 など

2 道路管理者、交通管理者等による取組

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

3 その他啓発などの取組

- ・エレベーター、トイレ等バリアフリー施設の状況のわかりやすい情報提供



〔バリアフリーマップ〕



〔ハートフル Web〕

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

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

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

○ 今後の検討課題

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

道路に関して主要な経路のうち歩道がないなどにより視覚障がい者誘導用ブロックが敷設できない区間があり、そのような区間においては、新たに歩道の整備等が必要となります。歩道の整備等に当たっては、地域の合意形成を図ったうえで検討を進める必要があることから、長期的な視点で引き続き整備方法等を検討していく必要があります。

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)

○ 放出地区における駅舎の整備内容及び進捗状況[対象:1駅※1]

(令和3(2021)年3月末時点)

	整備項目	整備内容	放出(JR西日本)
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	車いす使用者に配慮した蹴込みの構造等の検討。それ以外の細部の仕様は更新時期等に合わせ整備に努める	
5	改札口	拡幅改札口の設置	○
6	エレベーター	ホームから公共用通路まで1以上の経路の確保	○
		乗り換え経路の確保	○
7	階段	階段の手すりに、行先を点字で表示	○
		踏面端部が容易に識別できるように配慮する	○
8	ホームにおける列車の案内	列車の行先・接近・出発に関する情報を文字及び音案内で提供	○
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	車いす対応トイレの設置	○
		今後設置するトイレの多機能化	○

※1 特定事業計画の進捗状況の報告駅別で集計。

(別添2)

○ 放出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
放出	1	鯉江榎本線	0.25	0.25	100%
	2	城東区第 2721 号線	0.39	0.00	0.0%
	3	鶴見区第 1142 号線	0.17	0.00	0.0%
	4	城東区第 1126 号線	0.16	0.00	0.0%
	5	鶴見区第 1144 号線	0.08	0.00	0.0%
	6	城東区第 1188 号線	0.44	0.00	0.0%
	7	城東区第 1191 号線	0.04	0.00	0.0%
	8	鶴見区第 2001-01 号線	0.27	0.27	100%
	9	城東区第 2466 号線	0.11	0.06	54.5%
	10	城東区第 696-1 号線	0.27	0.22	81.5%
放出地区合計			2.18	0.80	36.7%

付属資料 1:放出地区交通バリアフリー基本構想変更の検討の経緯

放出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:放出地区ワークショップの開催概要

放出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。

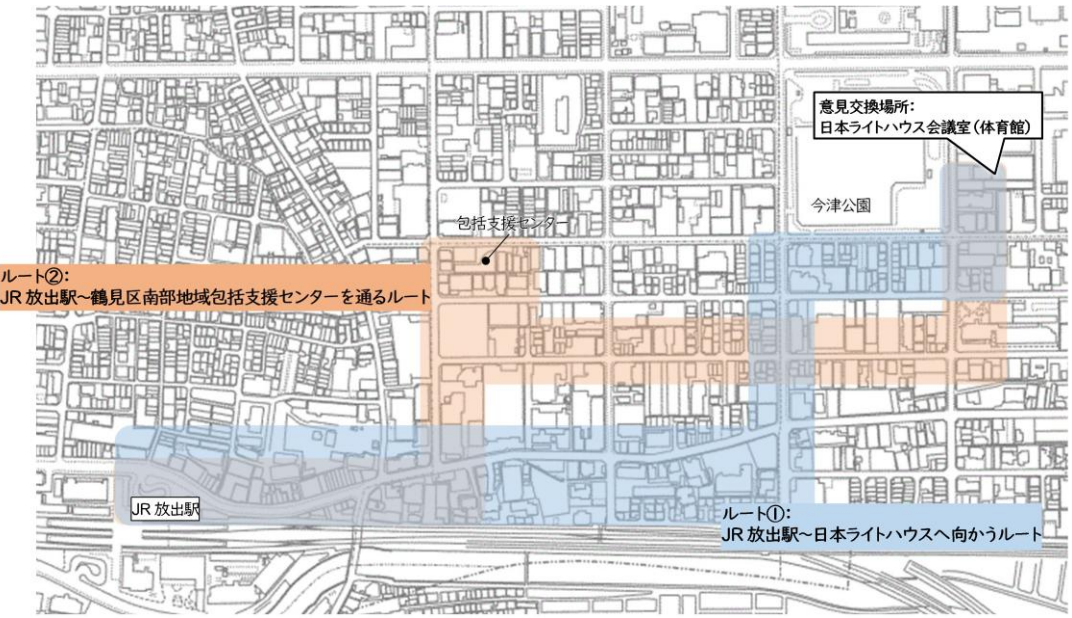
(1) 第 1 回ワークショップの開催概要

日程	令和 7 年 8 月 19 日(火) 13 時 00 分～15 時 00 分
場所	つるみ日建ホール
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 7 年 9 月 25 日(木) 9 時 15 分～11 時 25 分
現地 確認 ルート	①JR 放出駅～日本ライトハウスへ向かうルート:17 名 ②JR 放出駅～鶴見区南部地域包括支援センターを通るルート:18 名  意見交換場所: 日本ライトハウス会議室(体育館) 今津公園 包括支援センター ルート②: JR 放出駅～鶴見区南部地域包括支援センターを通るルート JR 放出駅 ルート①: JR 放出駅～日本ライトハウスへ向かうルート
意見 交換 場所	日本ライトハウス会議室
議題	(1) 現地確認等によるバリアフリー整備に係る実施状況と課題の確認 (2) 現地確認等のまとめ

(メンバー構成)

肢体障 がい	視覚 障がい	聴覚 障がい	知的・ 発達・ 精神	高齢	LGB TQ+	その他 (地域・ 有識者 等)	事業者	事務局	合計
2	1	0	0	1	1	6	8	16	35

■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7年12月4日(木)9時30分~11時30分
場所	鶴見区役所3階 302会議室
参加者	当事者:11名 事業者:6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:ワークショップにおける意見と対応表

ご意見一覧

ルート①-I、②-I JR放出駅

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑩誘導ブロック	誘導ブロックがはがれている	1	一部はがれがあるため直してほしい		都市整備局	関係者と調整の上、対応を検討します。
	その他	2	改札から券売機、EVまでの誘導ブロックの敷設ルートが遠回りであるように感じるため、遠回りにならないように敷設してほしい		都市整備局	当該通路は、混雑する改札側を避けた西寄りを主動線として誘導ブロックを敷設しております。視覚障がい者が混乱する恐れがあるため、対応は困難と考えております。
⑩案内表示	乗り換え駅、EV、トイレなどの案内サインがない	3	北口EVの表示がはがれているため、直してほしい		都市整備局	関係者と調整の上、対応を検討します。
	案内サインの文字やピクトグラムの大きさが小さく見えにくい	4	エレベーターの案内表示が小さいため、大きく表示してほしい		都市整備局	関係者と調整の上、対応を検討します。
	その他	5	改札を出たところに近隣マップのような周辺の施設案内表示板を整備してほしい	—	都市整備局	関係者と調整の上、対応を検討します。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎券売機	タッチパネルの上部まで手が届かない	6	蹴込みが10cm程度しかなく、車いすが奥まで入らないため、タッチパネルの上部まで手が届かない そのため、蹴込みを入れるか券売機の高さを低くする、券売機を前に出すなどして、操作しやすくしてほしい		JR西日本	駅の大規模改修等に併せて改修を検討します。
	画面が暗い、もしくは光って見えにくい	7	タッチパネルが斜めとなっており、光源の関係もあると思うが、車いすからは光で反射して見えにくく、また上部ほど文字が見えにくくなる タッチパネルの角度を改善するか、光源の調節をして見えやすいようにしてほしい		JR西日本	順次機器更新を進めておりますが、機器の仕様上の問題であり直近では対応困難です。設備更新時に意見を踏まえ検討します。ご了承ください。
	お金の投入口やチケットの取り出し口が使いやすい位置に設置されていない	8	車いすからは、お金の投入口高さ(95cm)やチケットの取り出し口の高さ(80cm)が高いため、低くしてほしい 【参考】ガイドライン：金銭投入口の高さ110cm以下		JR西日本	移動等円滑化整備ガイドラインに則り券売機の仕様を決定しております。機器仕様の都合上、直近では対応困難ですが、駅の大規模改修等に併せて設置高さについて検討します。ご了承ください。
	テンキーが高い位置にあり操作しにくい	9	テンキーの位置が高いため、低い位置に設置してほしい		JR西日本	移動等円滑化整備ガイドラインに則り券売機の仕様を決定しております。機器仕様の都合上、直近では対応困難ですが、駅の大規模改修等に併せて設置高さについて検討します。ご了承ください。
	音声案内が設置されていない	10	視覚障がい者は呼び出しボタンの位置がわからないため、音声にて呼び出しボタンの位置を案内するなど、視覚障がい者でも操作できるようにしてほしい		JR西日本	改修工事等に合わせて検討いたします。
		11	券売機まで、誘導ブロックがつながっているが、券売機の位置を把握するため、券売機の設置位置を示す音声案内を整備してほしい		JR西日本	移動等円滑化整備ガイドラインに則り改札口の音案内を実施しておりますが、券売機への音案内は実施しておりません。ご了承ください。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎券売機	直感的な操作ができない	12	視覚障がい者は、定期更新・払い戻しの場合に必要な暗証番号の入力できないため、改善を検討してほしい	—	JR西日本	貴重なご意見をありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。
	その他	13	障がい者が券売機で切符を買うのは困難であるため、緑の窓口の様な有人対応ができる体制としてほしい	—	JR西日本	将来にわたっての鉄道・交通サービスを持続的に提供するため、みどりの券売機プラス等による遠隔対応を進めております。また係員のいる駅ではお困りの方へ係員がサポートさせていただきながらきっぷを購入いただける体制を構築しておりますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。
		14	障がいのある方の意見を取り入れた券売機を作してほしい	—	JR西日本	今後の開発の中で検討いたします。
		追加	「大規模改修の時」という事業者回答に対して、いつを目処に設備更新をするのか。明確には回答できないかもしれないが、ビジョンがあるなら示していただきたい。	—	事務局	大阪市放出地区交通バリアフリー基本構想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4.切符の購入において、「□車椅子使用者に配慮した蹴込み構造」「□精算機の構造や仕様を障害がある方が使用できるものと検討」を関連事業に位置づけています。関連事業は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であり、完成時期を明確にして進めることが難しい事業となっておりますが、事業者において、機会を捉え、引き続き、検討が進められます。
					JR西日本	「大規模改修の時」となりますのは、主に駅のレイアウトの変更を伴うような改修工事と考えております。大阪市交通バリアフリー基本構想で関連事業に位置付けられている「車椅子使用者に配慮した蹴込み構造」を実現するためには、券売機の移転・使用停止等を伴うことも想定されるため、適切なタイミングで実施できるよう検討を進めてまいります。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑩エレベーター	改札口からエレベーターまでの案内がわかりにくい	15	改札を出たところにEVの案内表示がなく、どちらに向かえばEVがあるのかわからないため、改札を出たところにEVの案内表示をつけてほしい		都市整備局	関係者と調整の上、対応を検討します。
	運用時間が掲載されていない	16	2階はEV運用時間が掲載されているが、1階にはない為、掲載してほしい		都市整備局	関係者と調整の上、対応を検討します。
	その他	17	改札からEVまで案内が何も無いため、EVへ案内する案内を整備してほしい	—	都市整備局	関係者と調整の上、対応を検討します。
		18	EVに自転車が入りづらい為、入口を大きくしてほしい		都市整備局	関係者と調整の上、対応を検討します。
その他(休憩施設)		19	駅前広場や自由通路に座れる場所や椅子がないため、設置してほしい	—	建設局、都市整備局	関係者と調整の上、対応を検討します。
その他(放置自転車)		20	放置自転車禁止区域を近隣事業者に周知してほしい	—	建設局	自転車等放置禁止区域については、本市ホームページにて周知しているほか、現地にも路面表示等にて周知を行っております。

ルート①-Ⅱ、Ⅲ ②-Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ、Ⅴ 地上（鯉江榎本線、城東区第2721号線、城東区第1182号線、城東区第1189号線、城東区第1136号線、鶴見区第1144号線）

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑥歩道	通行の支障となる街路樹や看板、電柱、自転車などの障害物がある	1	鯉江榎本線は無電柱化による地上機器により、歩道幅が狭くなっている また、鯉江榎本線の歩道上には地上機器を避けるような形状で誘導ブロックが敷設されており、車いす利用者としては車いすのタイヤが線状ブロックの凸凹に取られるため、通行がしにくい 地上機器をなくすか、誘導ブロックは真っすぐ敷設してほしい		都市整備局	誘導ブロックについては、本市の敷設基準に基づき、連続的かつ極力直線的となるように敷設しておりますが、視覚障がい者が地上の障害物に接触せず歩けるように一定の離隔を空けて配置する必要があり、地上機器を避ける配置としています。
		2	鯉江榎本線（歩道整備区画）、鶴見区第1142号線の歩道上に放置自転車・バイクが置かれており、歩道幅が狭いこともあり、通行の妨げとなるため、撤去してほしい		建設局	日々の啓発活動や放置自転車等の撤去について、関係各所と調整を行いながら、引き続き継続実施していく。
		3	鶴見区第1144号線の日本ライトハウス付近の歩道幅が狭く、電柱にぶつかる危険があるため、歩道を広げるもしくは電柱撤去を検討してほしい	—	建設局	道路幅員が狭く車道を縮小する余裕がないため、歩道拡幅の実現は困難と考えております。
	車道と歩道の段差が大きい	4	鯉江榎本線の松屋前の交差点や城東区第1126号線の歩道の一部に段差があるため改善してほしい		建設局	具体的な箇所を教えていただければ、現地確認を行い、必要に応じて整備可能な対策を検討します。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑥歩道	横断方向の勾配がきつく感じる	5	鯉江榎本線、城東区第2721号線の傾斜(勾配)がきついので、改善してほしい		建設局	当該地周辺の地形は、南北方向に高低差があり、道路を沿道敷地の高さに合わせる必要があるため、全体的な改善は困難です。局所的に急こう配となっている箇所については沿道状況も踏まえた上で、改善が可能か検討を行ってまいります。
		6	鶴見区第1142号線の楠紙工社第二工場付近の道路の縦断勾配がきついため、改善してほしい		建設局	当該地周辺の地形は、南北方向に高低差があり、沿道敷地と同様に道路も南北方向（縦断方向）に勾配が付いている状況です。道路と沿道敷地との間に段差が付くことは土地利用の観点で望ましくないため、当該地の縦断勾配については改善は困難です。
		7	鶴見区第1144号線のタイムズパーキング付近の歩道について、縦断勾配がきつい上に乗り入れ等により歩道の形状もかなり凸凹しているため通りにくい 改善してほしい		建設局	当該箇所は歩道が狭いため、ご意見の通り乗入れ部等で縦断勾配が急になっております。現地調査の上、必要に応じて可能な対策を検討してまいります。
	歩行環境は安全ではない(自転車の車道走行が厳守されていない)	8	城東区第2721号線やその他の歩道がない道路において、歩車道区別がなく、歩行者・自転車・車が入り乱れて危ない 歩道を設置する、安全に通行できるようにしてほしい	 	建設局	当地区では道路幅員が狭く車道を縮小する余裕がない路線が多く、いくつかの生活関連経路において歩道が未整備となっております。歩道設置が困難な生活関連経路については、路側のカーレー化や放置自転車対策等も含めて安全対策を検討してまいります。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
⑩歩道	歩行環境は安全ではない(自転車の車道走行が厳守されていない)	9	城東区第1136号線沿いにあるモトムラ板金付近は、急な車の出入りも多く、また、路上駐停車をしていることも多く、危険である		公安委員会	事業者に対して指導警告等を行ってまいります。
		10	上記9のため、歩道の設置など歩行環境の整備を行ってほしい		建設局	道路幅員が狭く車道を縮小する余裕がないため、歩道設置の実現は難しいと考えております。歩道設置が困難な生活関連経路については、路側のカー化や放置自転車対策等も含めて安全対策を検討してまいります。
⑪誘導ブロック	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	11	鯉江榎本線および日本ライトハウス前の鶴見区1144号線は誘導ブロックが敷設されているが、その間の歩道に誘導ブロックが敷設されていない 放出駅から日本ライトハウス前までどこかルートでよいから誘導ブロックを連続的に敷設された歩道を整備してほしい		建設局	当地区では道路幅員が狭く車道を縮小する余裕がない路線が多く、いくつかの生活関連経路においても歩道が未整備となっております。放出駅から日本ライトハウスまで経路については、現況の道路利用状況等を踏まえ、新たな生活関連経路について歩道の設置の可否等検討していきます。
	誘導ブロックが連続的に敷設されていない箇所がある	12	JR放出駅北口を出て、交差点までは誘導ブロックが繋がっているが、西側(大阪信用金庫方面)には敷設されていない 西側にも誘導ブロックを敷設してほしい		都市整備局	本市では敷設基準に基づき、公共交通機関から視覚障がい者がよく利用する施設への経路等へ誘導用ブロックを敷設しております。ご要望内容(目的施設や経路等)を詳しく教えていただければ、敷設基準に基づき、可否について検討いたします。
	誘導ブロックの周辺に障害物(看板)がある	13	JR放出駅北口ロータリーの大手前薬局前のブロック上に駐輪禁止のカラーコーンや看板が置かれているため、撤去してほしい		事務局	私有地であることから、施設管理者により適切に管理されるものと認識しております。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
◎交差点 (音響信号)	ボタンの位置がわかりにくい	14	JR放出駅北ロータリー出入口部の音響信号機の押しボタンが横断歩道側についているためわかりにくい 駅から歩いてきて正面に押しボタンがあるなど、わかりやすい位置に設置してほしい		公安委員会	大阪市において、押しボタンが操作できる位置までの視覚障がい者誘導ブロックの敷設について検討がされていることから、現在のところ押ボタンの位置を変更する予定はありません。
		15	音響信号機の押しボタンまでブロックで誘導してほしい		建設局	押しボタンが横断歩道より外れた位置となっておりますので、歩行訓練士及び視覚障がい者団体の意見を伺い誘導用ブロックの設置の可否を検討します。
◎交差点	その他	16	JR放出駅北ロータリー出入口部の信号は、押しボタン式であり、誰も押さなかったら信号が変わらないままであるが、そのことがわかりにくい(駅前の交差点で人通りも多いため、自動で信号が変わると思う) そのため、歩行者用信号も自動とするか、押しボタン式であることをもう少しわかりやすく示してほしい		公安委員会	現在は、終日横断歩道を横断する際は、押しボタンを押下しなければ信号が変わらない設定にしておりますが、年内に午前8時から午後8時までは押ボタンを押さなくても信号が青に変わる設定に変更します。
		追加	午前8時から午後8時以外の時間帯は押しボタン式であり、その説明が上に小さな文字で記載しているだけである。わかりやすく表示してほしい。	—	公安委員会	他の押しボタン式信号機では、当該押しボタン式信号機のような説明はありません。 当該押しボタン式信号機については、要望を踏まえて設定を変更したことから、利用者に周知するために警察署で作成し貼付しており、押しボタン箱のサイズから見ても、現在の表示が最大であることからご理解願います。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	写真	事業者	事業者回答
その他(踏切付近)		17	踏切付近の交差点（平野守口線と鯉江榎本線・城東区第2721号線の交差点）において、歩道幅が狭いため自転車等と錯綜しており、ぶつかりそうで危険である。そのため、歩行者等が通れる幅を広げたりするなど、錯綜しないように工夫してほしい。		建設局	当該交差点は歩道が設置されておらず、自転車、歩行者、自動車が幅狭し、危険な状況と認識しています。特に交差点の直近は車道に余裕幅が無く、歩行者等の通行スペース確保が難しい場所になりますが、交通管理者とも協議の上、整備可能な安全対策について検討してまいります。
		18	・ 放出駅東側の踏切について、危険性を指摘する声が出ている。この踏切は、複々線のため距離が長く、すぐ横を車・バイク・自転車が走り抜け、障がい者にとってはたいへん危険である。 ・ こうした危険性を指摘する声を踏まえ、国土交通省のガイドラインに準拠したエスコートゾーンの設置を強く願う。	—	建設局	令和6年1月の移動等円滑化ガイドラインの改定を受けて、市内の踏切道について対策を検討する方針です。この放出街道踏切は、歩道がないことから設置方法について検討が必要となります。このため、案ができた段階で、区の視覚障害者福祉協会やライトハウスの歩行訓練士などに意見を伺い設置方法を決めていく予定です。
		追加	放出駅東側の踏切の歩行者空間を設置したとしても、本当に危険性が除去できるのかと思う。 踏切の対応については、抜本的に改善できるような何か違う角度からも検討しないと、利便性や安全性の担保はできないと思う。 また、放出駅東側の踏切はなかなか開かず、ずっと待っている時もあるため、線路を高架化や地下化などしてもらえるのが一番良いと思っている。	—	事務局	鉄道施設の高架化や地下化については、連続立体交差事業があり、踏切の除去に伴う踏切事故削減やまちの分断解消等を目的として実施されます。放出駅東側の踏切が位置するおおさか東線につきましては、JR新加美駅～JR俊徳道駅間において「大阪外環状線連続立体交差事業」により高架化がなれております。放出駅東側の踏切については、当該事業区間となっておらず、現状においても、高架化に関する計画は聞いておりませんが、今後の参考とさせていただきます。

■基本構想の整備等の方針に関する意見

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事務局回答
④歩道	その他	1	車道を一方通行にして歩道を整備するなど、エリア全体を考えた対応が必要である 道路が狭いから歩道が作れないという話で終わっていたら意味がないと思っており、今後の整備計画、方針があれば教えていただきたい。	—	今後の貴重なご意見をありがとうございます。 当該地区全体を包括した計画は聞いておりません。今後の参考とさせていただきます。
その他	ワークショップについて	2	外国人も増えているため、ワークショップでは、外国人の意見も必要ではないか	—	貴重なご意見をありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。
		追加	鶴見区だけではなく、城東区(諏訪、永田、森河内など)の方もJR放出駅を利用するため、このようなワークショップにおいては一緒に検討した方がよいのではないかと思います。	—	貴重なご意見をありがとうございます。放出地区の検討においては、城東区にお住まい等関連のある方にも参加いただきご意見を頂いていますが、今後の参考とさせていただきます。
	オールジェンダートイレについて	3	オールジェンダートイレの設置にかぎらず、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会における継続検討項目は、各地区において、各項目の進捗状況を共有すること。	—	大阪市放出地区交通バリアフリー基本構想(変更原案)P60に示す通り、「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、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うこととしております。協議会継続検討項目についても当該協議会において、引き続き検討してまいります。
		4	バリアフリースイレ(オールジェンダートイレを含む)に関して以下を要望する 1. バリアフリースイレを含め性別に関わらず使えるトイレの数を増やす 2. オールジェンダートイレの設置 3. 入りやすい配置にすること 4. ジェンダーステレオタイプを助長しないピクトグラムへの変更 5. 性別で分かれていないトイレの設置意図や必要性を啓発し社会に周知すること 6. 小便利器利用者のプライバシーの確保 7. 特定事業、関連事業の指定	—	大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会において、ワークショップ等での意見を踏まえ、国等の動向も考慮しながら、「バリアフリースイレの機能の分散化の検討」「オールジェンダートイレの設置(配置・仕様)の検討」「オールジェンダートイレの設置に対する理解促進に関する検討」等について引き続き検討してまいります。

調査対象	評価項目	番号	ご意見(どうしてほしいか)	参考写真	事務局回答
その他	生活関連経路について	追加	放出地区は地形の特徴として高低差が大きく、道路勾配に関して、車いすの方や白杖を使っている方にとっては、健常者が思っているよりもすごく大きなことだと思う。 ただ、歩道整備などのハード整備は難しいと思っており、生活関連経路のわかりやすさやそれに関しての周知等、ソフト面での取り組みも必要だと思っている。	—	大阪市放出地区交通バリアフリー基本構想において、教育啓発事業として、心のバリアフリーの推進を位置づけており、教育啓発（心のバリアフリー）の取組方針として、「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。」としております。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バリアフリーマップの作成等、情報の収集や整理、提供に努めます。
		追加	JR放出駅からライトハウス間の生活関連経路について、榎本福祉会館や支援センターの前を通るルートなど、わかりやすいルートが他にもあると思う。	—	ライトハウス管理者等関係者との協議結果を踏まえ、生活関連経路を決定致します。
		追加	視覚障がい者に配慮し、音声装置を整備すると色んな音に過敏に反応してしまう人もいる。また、誘導用ブロックが車いすの方にとってバリアになっていることもある。 誰もが住みやすい地域をゼロからではなく今あるものから作っていくには、優先順位付けを行う、同行援護などの制度を周知するなど、色々な観点から考えていかなければならないと思う。	—	貴重なご意見をありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。
		追加	先日、工事現場の先の電信柱で頭をぶつけてしまった。ハード整備では限界があると思うので、心のバリアフリーが浸透すればいいと思う。 また、工事を進める時も、周りへの配慮に気を配っていただきたい。	—	大阪市放出地区交通バリアフリー基本構想において、教育啓発事業として、心のバリアフリーの推進を位置づけており、教育啓発（心のバリアフリー）の取組方針として、「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。」としております。効果的な広報・啓発活動等により、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していきます。
		追加	住民は本当に歩きづらさを感じているので、自転車の停め方、走り方については、地域として取り組んでいただきたい。	—	歩道上の障害物の撤去は、大阪市放出地区交通バリアフリー基本構想に「□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」として位置づけており、大阪市（道路管理者）において、引き続き、取組が推進されます。

付属資料4：大阪市交通バリアフリー基本構想（鶴橋地区、南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区、新今宮地区、弁天町地区、放出地区）（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8年2月 10 日～3月 11 日）

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
この対象路線に恵美須町城東線を含めてください。 この路線は、都市計画道路の見直しで、道路の拡幅計画が廃止されました。東側歩道は2m未満であり、都市計画の見直しでは、道路全体の幅を再検討し、東側歩道を拡幅するとしています。 現在は建設局の無電柱化計画の対象路線として事業継続となっていますが、まったく事業が進んでいるようには見受けられません。 また、この前後の玉造交差点より北側と下味原交差点の南側では、自転車の通行レーンを示す青い矢印が表示されていますが、この区間は未整備です。このため、東側歩道に自転車が通行すると、歩行者は非常に危険な状況にさらされます。 以上の理由から、この路線の東側歩道を2m以上に広げる計画を明記し、早急に拡幅整備を実施してください。 また、この路線に視覚障がい者誘導用ブロックの敷設を特定事業として前期に実施するとありますが、上記の都市計画道路の見直し時の考え方による道路整備や無電柱計画があるならば、このブロックの敷設も、無駄なコストを削減するためにも、上記の整備と時期を合わせて実施するべきです。いずれにしても、早急に東側歩道を広げる整備の実施をお願いします。		○					当該路線は生活関連施設である真田山公園への生活関連経路として位置づけられ、西側歩道において有効幅員 2.0m以上を既に確保できていることから、「歩道の有効幅員の確保」において維持更新するものと位置づけています。 また、視覚障がい者誘導用ブロックが未整備であることから、特定事業（前期）として先行的に実施する予定としています。 なお、恵美須町城東線(玉造交差点から下味原交差点の区間)の東側歩道に係る歩道拡幅や無電柱化整備、自転車通行環境の整備に関するご意見については、本市関係部署に伝達を致しました。
聴覚障がいがある者です。 大阪メトロ淀屋橋駅駅員がいない改札にて無料乗車証をカメラにかざし、耳マークカードも使い、改札を通ることを試みたが、係員が音声のみで反応（声かけ）がある。聴こえないため、係員とのやりとりを視覚的に理解できるような仕組みを考えて下さい。			○				大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「駅社員がいない改札口には遠隔案内システムのインターホンを設置しています。遠隔案内システムの券面確認台に無料乗車証をかざしていただきますと、インターホン越しの音声にて改札を通れることをご案内します。しかし、聴覚障がい者の方は音声ではご案内できないため耳マークカードをかざしていただき、駅務員が駆け付けるまで少々お時間を要する場合がありますがお待ちいただくこととなりますのでご理解をお願いいたします。 遠隔案内システムのご理解をお願いいたしますが、より分かりやすいシステムとなるよう今後も検討いたします。」
京阪電鉄のスマホでインターホンは視覚障がい者が使おうとすると、音声で QR コードは読み取りできますが、その後の呼び出しに当たるボタンにリンクがはっていないため、次の画面に進むことができず、使えない。視覚障がい者の対応を想定されていなかったとのことですが、これは不適切ではないかと思います。			○				京阪電気鉄道株式会社から以下の回答を得ています。 「スマホでインターホンは弊社独自の仕様でなく、改善に向け頂いた意見をメーカーに伝えます。」

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
天満橋のバス停の接近案内などの設置が5番乗り場のみであるが、他のバス停にも必要。			○				大阪市 南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区 交通バリアフリー基本構想(変更原案)(以下、南森町等地区基本構想) 付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表179頁事業者回答(調査対象:バス停 評価項目:その他 番号:16、追加) に記載の通り、大阪シティバス株式会社から、天満橋1番から4番乗り場のサイネージ付きバス停の設置については、電源や設置スペースの確保など物理的な制約を踏まえた上で一定の基準に基づき検討した結果困難との回答を得ています。 ご意見は、大阪シティバス株式会社に再度伝達を致しました。
「5番停留所は、音声案内機能(バスの接近をお知らせ)を備えたサイネージ付きバス停に更新予定です。「系統」と「行先」については、バス到着時に、バス車両のスピーカーにより音声案内をしておりますが、現時点では、停留所での音声案内対応の計画はありません。なお1～4番停留場については、利用状況や設置に関わる物理的な制限のため現状のような案内板による対応になります。」とありますが、そもそも視覚障がい者はバス停を見つけることが困難です。1～4番乗り場も音声をつけてください。守口車庫行きなど、頻度よく来るバスもあります。			○				
「天満橋1番～4番乗り場は発車専用乗り場であることなど条件面でサイネージ付きバス停留所の設置対象外としております。」とありますが、始発であろうと経過バス停であろうと、視覚障がい者は見つけることが困難です。こんな理由で音声がつけられないというのはもっての外です。再度設置の検討をお願いします。			○				

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
「京阪天満橋駅と天満橋バス乗降場間の案内サインの改善等わかりやすい案内誘導の検討」と書かれ、区分は○となっている。 現状、点字ブロックが存在しないので、視覚障がい者の利用は困難であると思われる。至急、敷設願いたい。エスコートゾーンも即刻、敷設をお願いしたいと考えます。			○				南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表176頁番号4事業者回答に記載の通り、京阪天満橋駅や Osaka Metro 天満橋駅改札口からバス天満橋バス乗降場までの案内誘導及び視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討が進められます。 なお、エスコートゾーンとは、横断歩道上に設置される視覚障がい者誘導用道路横断帯であり、京阪天満橋駅や Osaka Metro 天満橋駅改札口から天満橋バス乗車場までの移動において、道路横断は必ずしも発生しませんが、天満橋バス降車場から京阪天満橋駅や Osaka Metro 天満橋駅改札口までの移動において、天満バス降車場は島式の構造であることから、運行計画により、右レーンで降車を行う際は、車道を横断する必要があります。エスコートゾーンの設置については、必要に応じて関係者と調整致します。
京阪天満橋駅と天満橋バス乗降場間の案内サインの改善等のわかりやすい案内誘導の検討とあるが、バリアフリー経路（京阪天満橋駅からのスロープで地上にあがった地点、メトロ連絡エレベーターで地上にあがった地点）からのバス停への案内誘導が分かりにくかったと思うので、その点も改善が必要な点と認識いただき、整備をしていただきたい。また、メトロ、京阪の改札から、バス乗降場への点字誘導ブロックの敷設もなく、このままでは視覚障がい者がまったくバスを利用できない状況になるので、その点も整備が必要である。			○				
生活関連経路上での音響信号機等の設置の検討に、ドーンセンター側に渡る信号が入っていない。地域要望等を踏まえたものにするなら、この場所も入れるべき。			○				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」としております。 駅とドーンセンター間の生活関連経路上にある京阪東口交差点の音響信号機については、南森町等地区基本構想112頁に記載の通り、京阪東口交差点の南側の東西方向の音響信号機の設置の検討を関連事業としております。

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
「京阪天満橋駅及び大阪メトロ天満橋駅から東側に向かうに当たり、OMM 内のエレベーターもしくは大阪メトロ天満橋駅3番出口付近のエレベーターを利用することにより、谷町筋を地下で横断することが可能です。視覚障がい者用付加装置による誘導によらない方向には、音響誘導装置を整備し、「信号が青になりました」という音声案内を行っています。」とありますが、健常者は地上からスムーズに横断できるのに、視覚障がい者だけ地下を通ればいいのかというのは問題。また、「信号が青になりました」だけではいつまで青なのか分からないから、鳴き交わし方式が望ましいと天王寺地区でも意見を出したはずです。当事者の意見を無視するような回答です。			○				生活関連経路は、駅から生活関連施設の入口（施設との境界部）までの1経路を選定することを基本としています。 駅から生活関連施設であるドーンセンターまでの移動については、Osaka Metro 天満橋駅南改札付近のエレベーターを利用し地上にあがった後に東進する方法の他、京阪天満橋駅東改札口付近のスロープを経由し、天満橋交差点（西側南北方向及び南側東西方向に音響信号機整備済み）を横断した後に東進する方法があることから、民間ビル（OMM ビル）を必ずしも経由する必要性は少ないと考えています。 ご意見の天満橋交差点の視覚障がい者用付加装置による誘導によらない方向に対しての音響信号機（鳴き交わし方式）の設置要望については、大阪府警察本部に伝達を致しました。
健常者は普通に地上を行けるのに、視覚障がい者だけわざわざ OMM ビルの地下を通ればいいのかというのはこれまた問題です。			○				
大体 OMM ビルの1階入り口までともに点字ブロックがつながっていないので、これまた問題だと思います。			○				生活関連施設は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第23号において、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旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設と規定されていることを踏まえ、令和5年6月に大阪市交通バリアフリー基本構想骨子【全地区共通】において、生活関連施設設定の考え方を整理しております。 OMM ビルは南森町等地区基本構想において、生活関連施設に設定しておらず、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設等の整備は、当該基本構想では言及しておりません。
官公庁などへの案内誘導について、点字ブロックが連続して敷設されていない所があります。大手前病院、中央図書館、中央公会堂など、駅出入口から連続した敷設をしていただきたいです。			○				生活関連経路における視覚障がい者誘導用ブロックは、南森町等地区基本構想105頁（2-1）（2-3）に記載の通り、駅から大手前病院、大阪府立中之島図書館、中央公会堂など生活関連施設の入口（施設との境界部）まで連続的な敷設を検討することとしております。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引き続き検討してまいります。

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
整備状況については、一部整備済みとなっているが、何が未整備なのかを明らかにしたうえで、整備の区分を記載されるべきでないか。			○				整備区分については、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」、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を「維持更新」としております。 整備等の内容□他施設及び他事業者・他路線への乗り継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討については、協議会において継続して検討を行う項目①乗り換えや周辺地域・施設へのわかりやすい案内・誘導に関連することから、協議会での議論を踏まえ、引き続き検討を行う必要があります。協議会で検討がされている状況において、整備内容、整備時期を確定できないことから、整備時期及び整備区分を「―」としております。 なお、Osaka Metro 淀屋橋駅においては、□他施設及び他事業者・他路線への乗り継ぎ経路等へのわかりやすい案内設備の設置の検討として、「Osaka Metro 淀屋橋駅と淀屋橋ゲートタワー間の案内サインの改善等わかりやすい案内誘導の検討」が未達成であることから、「一部整備済み」と記載しております。
当事者意見で、地下鉄へ向かうエレベーターの案内表示が淀屋橋三井ビルディング(淀屋橋オドナ)のままとなっているため、最寄りの施設(淀屋橋ステーションワン)に更新してほしいというものに対し、上層階まで上がるもので、待たせるからという理由で、わざわざ遠回りのオドナを案内するのはおかしい。			○				南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表160頁番号10事業者回答を踏まえ、現在、地下鉄に向かうエレベーターとして、淀屋橋ゲートタワー敷地北東部に設置されている屋外エレベーターを案内しております。 ワークショップ等での意見を受け、再度、関係者と調整しましたが、Osaka Metro 淀屋橋駅からステーションワンへの案内は見込みがたっておりません。ご意見は改めて関係者に伝達致しました。
大阪メトロ淀屋橋駅と淀屋橋ゲートタワービルとされているが、大阪メトロ淀屋橋駅からはステーションワンの方が近いエレベーターとなる。健常者にとっての階段は、ステーションワンのものでも、京阪用とか、メトロ用とかの区別はないにも関わらず、障がい者だけ、ステーションワンのエレベーターは京阪用として位置付けて、離れた位置にあるゲートタワービルにわざわざ迂回させるのは不適切でないか。(不当な迂回を強いている) 大阪メトロ淀屋橋駅からもステーションワンを連絡エレベーターとして位置づけ、案内誘導を行うようにしていただきたい。			○				
大阪市役所から最も近いエレベーターが設置されているステーションワンが新たにできている。京阪電車の改札からは誘導がされているが、メトロから誘導がないのが現状である。今後、点字ブロックの敷設、案内標識の設置などの整備を早急に行うべきと考える。この点については地区のワークショップで強く取り組みが求められていた点であるので、ぜひ、整備が必要である内容として明記すべきである。また、整備の区分は、前期特定事業か、調整が必要な項目として、関連事業として位置付けるべき。			○				

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
整備の区分は維持更新となっているが、大阪市役所から、新しくできたステーションワンビルには、地下へ通じる階段へは、地下鉄、京阪電車への経路であることが表示されているが、地下鉄等に通じるエレベーターがある旨の案内がない。 大阪市役所から地下鉄や京阪電車に乗るために一番近いエレベーターであるにも関わらず、道路からエレベーターの存在が全くわからない。			○				南森町等地区基本構想付属資料3:ワークショップにおける意見と対応表161頁番号11事業者回答に記載した通り、地上における淀屋橋ステーションワンのエレベーター位置の案内については、関係者で調整がされております。
また、従来からエレベーターがあるオドナビルは大阪市役所から遠くわかりにくい。御堂筋などの主要道路、交差点から、公共交通機関を利用する経路（連絡エレベーター）の誘導標識が整備されるべきである。この点を整備すべき点と明確に位置付けるべき。また、その上で、整備の区分は、前期特定事業と位置付けるべき。			○				Osaka Metro 淀屋橋駅、京阪淀屋橋駅は地下に設置されていることから、民間施設のエレベーターを活用することにより、改札口と地上の連続性を確保しており、南森町等地区基本構想において、民間施設のエレベーターを地上と地下の結節箇所として位置づけております。 ワークショップ等での意見を受け、関係者と調整した結果、地上における結節箇所（エレベーター）位置の案内・誘導については、南森町等地区基本構想18頁に記載の通り、現状の主な課題として、エレベーター位置等にかかる視認しやすい掲出位置等に配慮した案内・誘導サインの設置が必要であるとしております。 ワークショップ等での意見を受け、再度、関係者と調整しましたが、誘導標識の位置づけについては、見込みがたっておりません。ご意見は改めて関係者に伝達致しました。
地下鉄北浜駅の改札外の外の階段、エスカレーター、スロープ構造が分からないので、誘導ブロックの敷設が必要という意見に対し、ガイドライン通りやっているから理解しろというのは乱暴だと思います。			○				大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインに沿って、視覚障がい者誘導用ブロック（以下、誘導用ブロック）は、公共用通路との出入口から改札口を経て乗降口に至る経路において、誘導すべき箇所を明確化し、利用者動線が遠回りにならないように配慮した経路に敷設しております。エスカレーターへの誘導用ブロックの敷設は、全てのご利用のお客さまに対して安全性への配慮が必須であることから敷設（誘導）しておらず、視覚障がい者の継続的な移動に警告を発する点状ブロックをエスカレーターの上端と下端に敷設しておりますので、ご理解をお願いします。」
視覚障がい者がエスカレーターを利用するのは危険だというのは勝手な思い込みです。手すりなどをちゃんと利用するなど、本人が工夫すれば、階段より安全です。			○				

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
「京阪なにわ橋駅 4 番出口のエスカレーターに音声案内がないが、このエスカレーターは上りのみであり誤進入した際に危険なので、音声案内をつけてほしい。また、1 番出口のエスカレーターの音声案内が小さく(おそらく地下で鳴っている)、このエスカレーターは上りのみであり誤進入した際に危険なので、地上でも音声を鳴らしてほしい」に対する回答として、「誤侵入した際に、警報音が鳴る使用となっています。」というのは、回答になっていません。出口で音案内が必要という意見です。			○				京阪電気鉄道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインにおいて、逆方向のエスカレーターへの誤進入を防ぐため、進入不可能なエスカレーターにおいては、音声案内を行わないことになっています。当該エスカレーターの誤進入対策として、注意喚起案内を実施することになり、誤進入の際に、エスカレーターから警告音を鳴らすことで安全性の確保に努めております。」
「天満橋駅の券売機への誘導ブロック敷設経路が券売機本体ではなく、点字運賃表となっているため、券売機本体に向かって誘導ブロックを敷設してほしい」に対する回答として、「移動等円滑化ガイドライン順守」とありますが、実際運賃表から券売機を探すのは困難ということ。答えになっていないと思います。改善検討をお願いします。			○				大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「移動等円滑化整備ガイドラインにおいて、券売機への視覚障がい者誘導用ブロック（以下、誘導用ブロック）の敷設は、点字運賃表及び点字表示のある券売機の位置とする。となっていることから、弊社では点字運賃表へ向かって誘導用ブロックを敷設し、券売機前へも誘導用ブロックを敷設しております。」
Osaka Metro の回答に「無人改札には遠隔インターホンが設置されており、設置位置までの誘導は音声装置にてご案内しておりますので、ご理解をお願いいたします。」とありますが、音声案内だけでは、どこにあるかの特定は難しいです。誘導ブロックの敷設もセットでお願いします。			○				大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「遠隔インターホンを導入する際に、視覚障がい者誘導用ブロック（以下、誘導用ブロック）の可否について視覚障がい者や有識者の方々にヒアリングを実施しました。最終的に音声案内があれば位置が分かることから誘導用ブロックは敷設しないこととなりました。より分かりやすい案内について今後も検討いたします。」
「音響信号機の押しボタンを分かりやすい位置に設置してほしい」との意見に対して、公安委員会は「大阪市にて点字ブロックの敷設が検討されていることから、位置変更する予定はない」と回答している。しかし、この回答は本来示すべき論点を外していると感じられる。 本来、まずは要望されている位置変更について見解を述べるべきである。位置変更が妥当か、あるいは現状の位置が適切であるのか、その理由を示すことが必要だ。その上で位置変更が難しいから、点字ブロックの敷設で対応という流れなら理解できるが、点字の計画があることを理由に位置変更をしないとの回答は、意見に対する回答として不十分と感じる。						○	大阪府警察本部から以下の回答を得ています。 「押ボタンは、信号柱に付随して設置しており、視覚障がい者誘導用ブロックが横断歩道に向かって整備されていることから、横断歩道手前で停止された視覚障がい者等利用者が押ボタンを押しやすいように、横断歩道側に向けて設置しており、現状の設置位置が適切であると考えております。 それらを踏まえ、横断歩道手前から押ボタンの位置まで視覚障がい者誘導用ブロックの設置の可否を道路管理者にて検討する予定となっています。」

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
ホームドアまたは可動式ホーム柵の設置について、関連事業との位置付けとなっていますが、視覚障がい者のホーム上の安全のためには是非とも必要な設備です。券売機の使い勝手などとはレベルの違う重要課題と思います。 放出駅は、JR西日本の、ホームドア（ホーム柵）の設置計画の対象にはぜんぜん含まれていないと聞いたことがあります。近隣に視覚障がい者福祉施設（日本ライトハウス）があり、視覚障がい者の利用は多いはず。鉄道会社では、ホームドアや可動式ホーム柵よりも安価に設置できる、ロープが上下するタイプの安全設備なども開発していると聞きます。上質な設備でなくても、機能を持っていればよいので、ホームから落ちないためのなんらかの設備を早期に設置してほしいと切望します。						○	西日本旅客鉄道株式会社から以下の回答を得ています。 「弊社では京阪神地区内でお客様からバリアフリー料金を徴収し、ホーム柵やホーム安全スクリーン等の設備を整備し、ホーム上の安全性向上を図っております。なお、放出駅ではホーム安全スクリーンを2023年に整備しております。現時点でホーム柵の整備計画は未定でございますが、今後の参考とさせていただきます。」
城東区第2721号線について、「歩道の有効幅員の確保（2.0m以上確保の検討）」が関連事業との位置付けで挙がっていますが、区役所のご担当者のお話では、実際問題として、道路の幅が狭く、用地買収して道路の拡幅を行わなければ2.0m以上の歩道の設置は不可能に近く、つまりはこの目標は実現性が大変低いと理解しました。それならば、もっと実現可能性のある方策、例えば、次に挙げてある「視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の検討」に絞って、早期に実現を図っていただきたいです。 この道は、路側近くに白線を引いて歩車道の区切りとしているらしいですが、全盲者にはそれが見えず、車の通行もそれなりにありますので、白杖での歩行は結構危険を感じます。誘導用ブロックの敷設だけでも、かなり歩きやすくなるのではないかと思います。 いろいろな基準との兼ね合いがあるのかもしれませんが、多少のことは大目に見て、「検討」から「実現」に進めていただきたいと思います。						○	ご指摘の通り、城東区第2721号線を含む多くの路線において道路幅員が狭く歩道が設置できないため、視覚障がい者誘導用ブロック（以下、誘導用ブロック）の敷設ができておりません。 誘導用ブロックは、本市の「視覚障がい者誘導用ブロック敷設基準・同解説」に基づき、視覚障がい者が立ち止まっても十分に安全な場所である歩道に設置する必要があることから、まずは、大阪市放出地区交通バリアフリー基本構想（変更原案）48頁（1-5）に記載の通り、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こととしております。 当該地区においては、ワークショップでの現地確認や意見交換を通して、道路幅員や交通規制、車両や自転車の走行状況等を考慮し、生活関連経路を一部変更致しました。安全かつ安心して通行できるような歩行空間の確保が進むよう、引き続き、検討を進めて参ります。
高齢者が駅のホームなどで、休憩できるよう、椅子類の設置を増やしていただきたい。	○						各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想（変更原案）において5-4-2整備等の方針（12-1）を踏まえ、5-4-3■鉄道施設の整備等の内容12.休憩設備において、休憩設備を1以上設置することを位置付けています。 ご意見は、各鉄軌道事業者に伝達を致しました。
主にメトロのアナウンスであるが、現在、構内放送の音量がかなり大きい一方で、言葉が不明瞭で内容が聞き取れないことがよくある。特にホームでは反響もあり、音は大きいのに何を言っているのか理解できないことがある。 当方の聴力が、年齢的に衰えてきたせいもあると考えるが、同様の声を周囲でも聞くことがある。音量だけでなく、言葉の明瞭さやスピーカーの調整など、聞き取りやすい放送になるよう改善をご検討いただきたい。	○						大阪市高速電気軌道株式会社から以下の回答を得ています。 「駅のスピーカーは、ホームでは約7メートル、階段では約10メートルの範囲に聞こえるように設置しています。火災などの緊急時の放送は法律で決められた音量に設定しており、普段の案内放送も緊急放送も同じスピーカーを使っているため音量を変えることができません。今後も言葉の明瞭さやスピーカーの調整など、より聞き取りやすい放送となるよう検討いたします。」

意見	全地区 共通	鶴橋	南森町 ～ 淀屋橋	新今宮	弁天町	放出	意見に対する対応
駅舎における、Ⅱ.トイレの整備等の内容の項目において、「オールジェンダートイレの検討」という欄／カテゴリーの追加を願います。 以下、説明いたします。 ■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題において、 ・バリアフリースペースにおける大型ベッドの設置、バリアフリースペースの機能の分散化、オールジェンダートイレの設置（配置・仕様）やカームダウン・クールダウンスペースの設置との記載があり、オールジェンダートイレについての検討が必要であることが明記されており(17頁)、実際、■鉄道施設の整備等の方針Ⅱ.トイレ□(Ⅱ-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。□(Ⅱ-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。と、オールジェンダートイレについての検討が明記されております(38頁)。 ところが、例えば、南森町駅(OsakaMetro 谷町線)では、駅舎トイレの整備等の内容に、「バリアフリースペースへの大型ベッドの設置の検討」という項目が設定されており、整備状況と主な整備内容を記載する欄がありますが、オールジェンダートイレについては、枠組みそのものがありません。 これは、他のすべての駅についても、同様です。 もちろん、工事や予算の関係で、改修は容易でないことは理解しますが、せめて、検討するのかもしれないかを確認する枠組みだけでも設けて、それへの各事業者の応答を明記させ、今後も引き続き検討を行う姿勢を促す必要があります。 以上、基本構想における、地区における整備等の内容において、各駅の整備等の内容の項目（枠組みまたはカテゴリー）の追加が必要であると考えます。	○						オールジェンダートイレの設置の検討については、各地区の大阪市交通バリアフリー基本構想(変更原案)5-4-2 整備等の方針 ■鉄道施設の整備等の方針(Ⅱ-4)に記載の通り、大阪市交通バリアフリー基本構想推進協議会(以下、協議会)において、事例共有を行うなど継続的に検討することとしており、第 13 回協議会において、「オールジェンダートイレの設置（配置・仕様）の検討」については、大阪府福祉のまちづくり審議会等、建築分野の動きを注視し、基本構想への反映を検討していくこととしています。 ご意見の「各事業者に対して、引き続き検討を行う姿勢を促す必要がある」に対しましては、まずは、事業者や当事者が参加する各地区ワークショップ(現地確認)において、トイレを調査し、トイレの配置(区画)やピクトグラムの仕様が性的マイノリティ等の方の利用に配慮したものになっているかどうか確認するとともに、意見交換の場において、性的マイノリティの方を含む各当事者の意見の共有を行うことを通して、各事業者に対して、検討の必要性を促してまいります。