

鉄道駅等のバリアフリー化を取り巻く社会背景

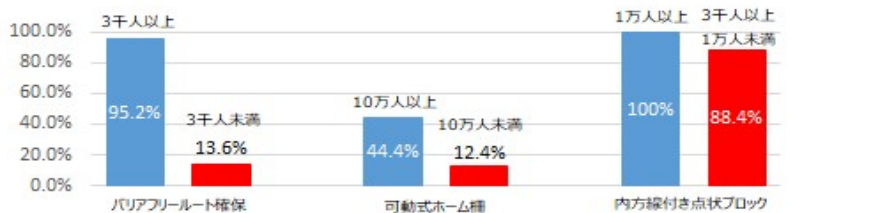
- ・ 高齢者・障がい者の増加、高齢者・障がい者の外出の増加
- ・ インバウンドの増加、宿泊者数の増加
- ・ 高齢者・障がい者・子育て世帯の駅バリアフリー化への期待の増加
- ・ 大阪環状線内への駅利用者数・ホテル立地の集中
- ・ 2025年大阪・関西万博の開催等による更なる駅利用者の増加
- ・ 大阪府UD推進指針（H30（2018）年6月）の策定

鉄道駅等のバリアフリー化に係る国の動き

- 交通バリアフリー基準を定める省令改正（H30（2018）年3月）※新設義務、既設努力義務
 - ・ バリアフリールートの複数化
 - ・ 乗継ぎルートのバリアフリー化
 - ・ 旅客施設の利用状況に応じたエレベーターの複数化・大型化
- プラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関するとりまとめ（R元（2019）年8月）
 - ・ 整備実現に向けての当面の目安値等の提示
- バリアフリー法の改正（H30（2018）年5月）
 - ・ 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組みの推進
 - ・ マスタープラン制度の創設や基本構想等の定期的評価・見直しなど取組強化

鉄道駅等のバリアフリー化の現状

- 駅の1ルート以上のバリアフリー化の状況
 - ・ 3千人以上/日の駅は、R2（2020）年度末までに原則達成見通し（417駅／433駅）
- 可動式ホーム柵の整備状況
 - ・ 10万人/日以上駅を優先整備（12駅／27駅）
- 内方線付き点状ブロックの整備状況
 - ・ 1万人以上/日の駅はR元（2019）年度末までに達成見通し（315駅／315駅）
- バリアフリー基本構想等の作成状況
 - ・ 大阪府バリアフリー基本構想等作成促進指針（H31（2019）年3月）に基づき、作成促進32市1町136地区で作成



(R2（2020）年3月末現在)

今後の鉄道駅等のバリアフリー化促進方針

2025年大阪・関西万博とその先の将来を見据え、SDGsやユニバーサルデザイン（UD）の視点に立ち、ハード対策とソフト対策とあわせて、鉄道駅等のバリアフリー化を促進

1. 鉄道駅等の更なるバリアフリー化

1-1 3千人/日以上以上の鉄道駅等の1ルート以上のバリアフリー化【R2（2020）年度】

1-2 UDの視点に立った鉄道駅等の更なるバリアフリー化【R11（2029）年度】

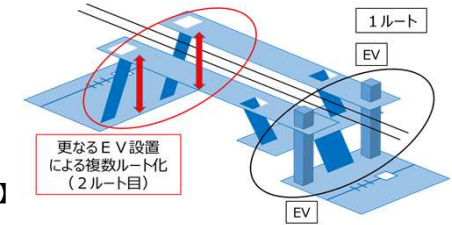
高齢者・障がい者の利用実態、基本構想等作成状況など、地域の実情を踏まえ促進

(ア) バリアフリールートの複数化（R2（2020）：大阪メトロ「大正駅」、「動物園前駅」）

(イ) 乗換えルートのバリアフリー化

(ウ) 駅の利用状況を考慮したEVの複数化・大型化

(エ) 3千人/日未満駅の1ルート以上のバリアフリー化



【バリアフリールートの複数化の例】

1-3 万博に向けた鉄道駅等のバリアフリー化【R6（2024）年度】

大阪環状線内の乗換え駅等を中心に、バリアフリー化を促進

2. 駅ホームにおける安全性向上

- (1) 可動式ホーム柵の府対応方針(H30（2018）年3月)に基づく整備促進
- (2) 内方線付き点状ブロックの整備促進
- (3) プラットホームと鉄道車両床面の段差・隙間の縮小化促進
- (4) 視覚障がい者のエスカレーターへの安全な誘導促進



【可動式ホーム柵】

3. ハード対策にあわせたソフト対策

- (1) 駅やまちのバリアフリー情報提供の促進
- (2) 駅における案内表示等による取組促進
- (3) 駅利用者による声かけ等の促進



【床面整列乗車シート】

4. 駅とまちの面的・一体的なバリアフリー化

「大阪府バリアフリー基本構想等作成促進指針」を踏まえた基本構想等の作成・見直し等の促進