

鉄道駅の更なるバリアフリー化

令和 2 年 1 月

1. これまでの意見
2. 鉄道駅等のバリアフリー化を取り巻く背景
3. 鉄道駅等のバリアフリー化に係る国の動き
4. 鉄道駅等のバリアフリー化の現状（ハード対策）
5. 鉄道駅等のバリアフリー化の現状（ソフト対策）
6. 今後の鉄道駅等のバリアフリー化促進方針

1. これまでの意見

◆バリアフリールート of 確保について

- 国の基本方針では地域の実情に鑑み利用数のみならず高齢者、障がい者の利用実態を踏まえ、可能な限りバリアフリー化を実施することと定められており、3千人／日未満の駅のバリアフリー化の推進についても検討していくべき。
- JR西日本京橋駅の環状線から東西線への乗換えでは、健常者ならば**30秒**程度でホームに降りることができるが、車椅子使用者は5つのエレベーターを乗り継ぐ必要があり、**JR西日本**が対応しているところ。このような対応は必要。
- エレベーターのかごの大きさは、今は**11人**乗りだが、これを最低でも**17人**若しくは**15人**乗りにするなど、もう少し大きくしてほしい。

◆駅に直結する民間施設のエレベーターについて

- 南海電車の難波駅から大阪メトロのなんば駅への車椅子の乗換えは、民間施設のエレベーターを利用してメトロの改札に行き、さらにメトロのエレベーターを利用するなど大変でわかりにくいいため、案内表示の内容について検討してほしい。
また、民間施設の営業時間や休館日の場合のルートも掲載してほしい。
- 鉄道駅のEVだけでなく、隣接するビルや商業施設において、車椅子専用エレベーターがスーツケース利用者によって乗車できないことなど全体的な課題として考えてほしい。

◆可動式ホーム柵について

- 3千人未満の駅についても、できる限りホームドアの設置を進めてほしい。ホームドアの設置状況やスケジュールをまとめてほしい。
- 転落事故も多くあることから、ホーム柵の設置は進めていくべき。

◆ホームと電車の段差・隙間について

- 国において、ホームと電車の段差・隙間について、車椅子使用者が単独乗降しやすい目安を出しており、より安心して乗車できるようにすべき。

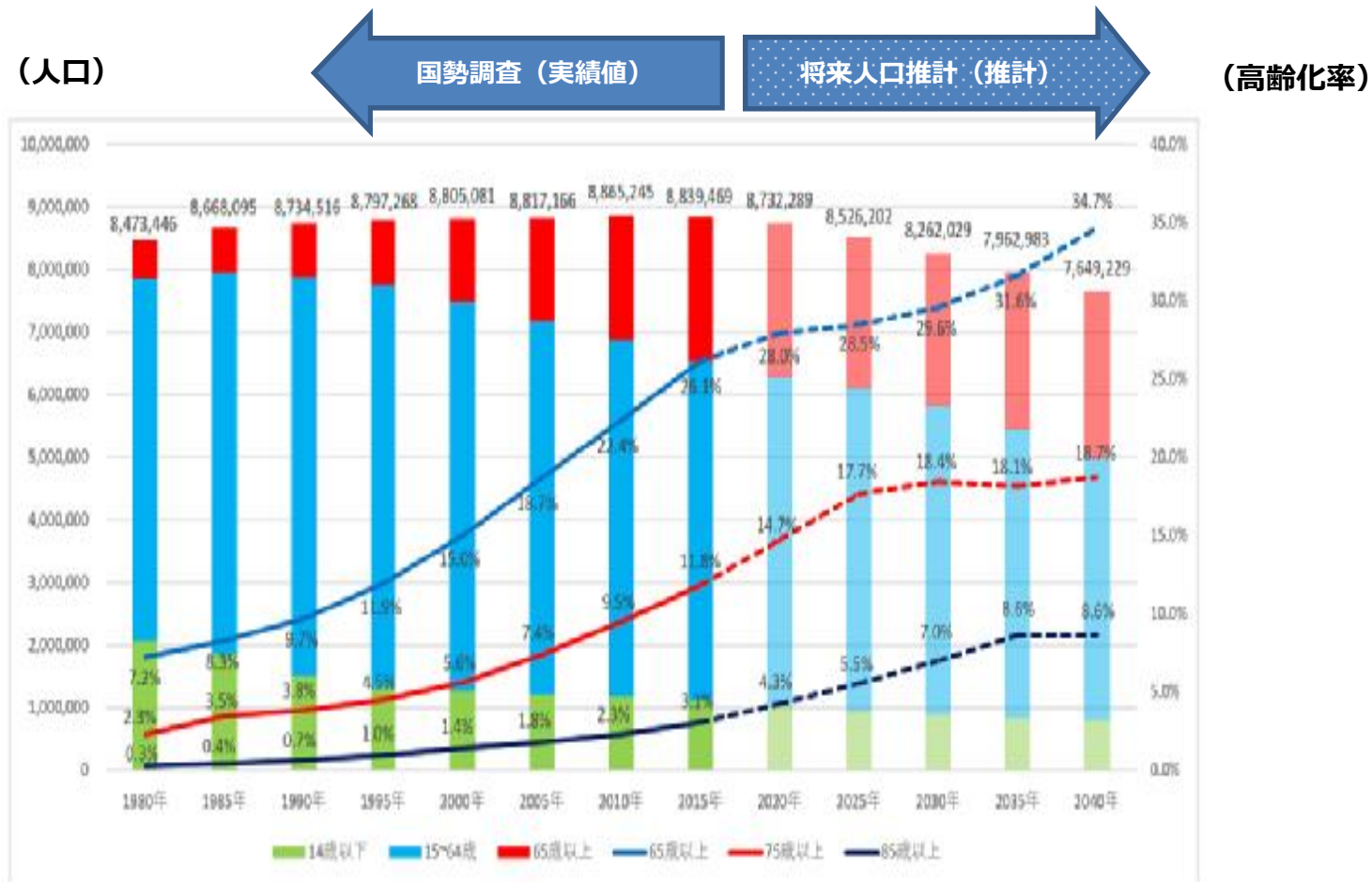
◆情報提供等ソフト対策について

- 最近、デジタルサイネージや電子公告が増えており、知的障がい者にとっては有効。
- 異常運転時など、聴覚障がい者への情報がほとんど無いため、何が起きているのか分からない。その対応についても検討してほしい。

2. 鉄道駅等のバリアフリー化を取り巻く背景

高齢化の進展

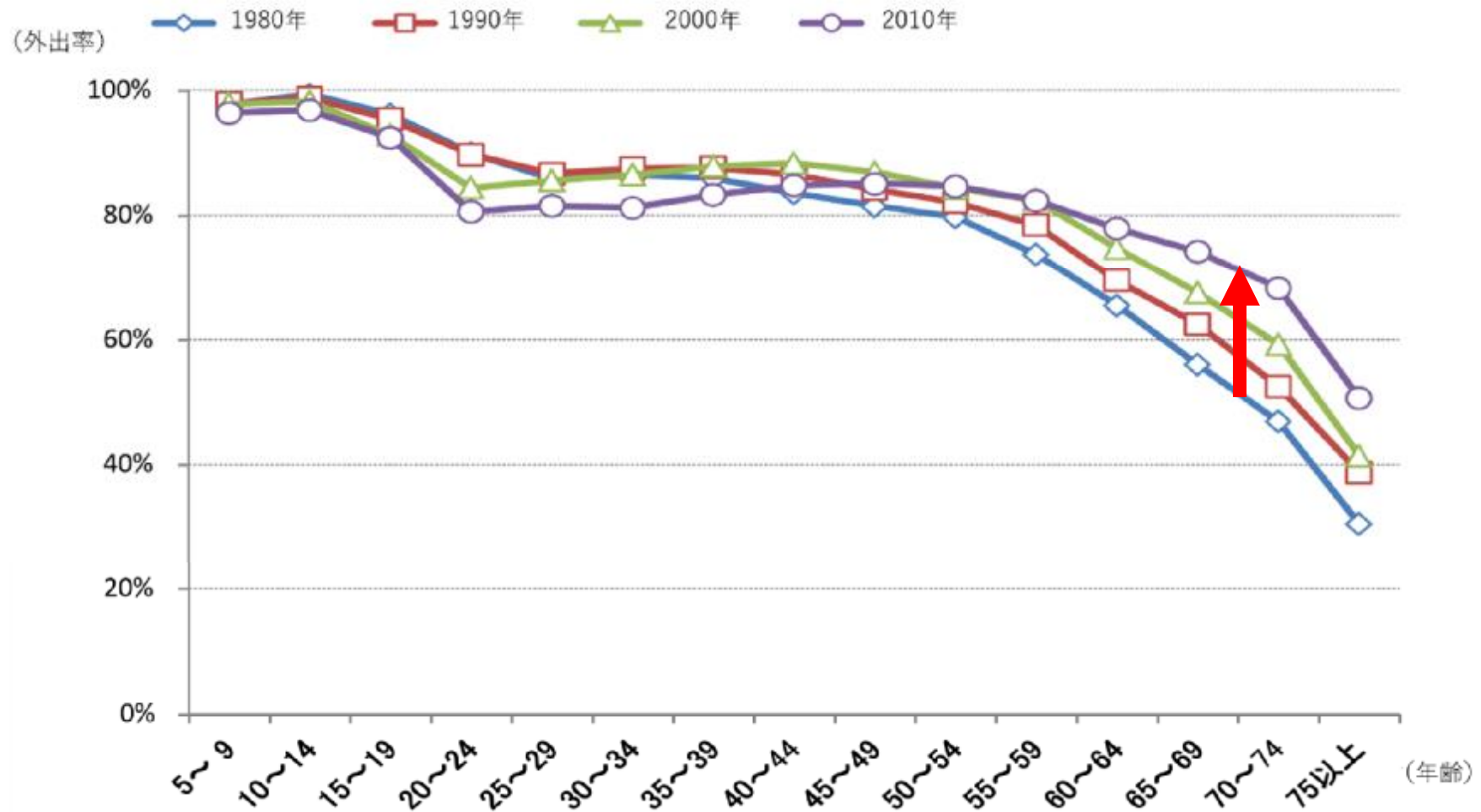
- 2015年国勢調査では、大阪府の65歳以上人口比率は**26.1%**、75歳以上人口比率は**11.8%**であり、**2040年には、それぞれ34.7%、18.7%**に増加。
- 今後、高齢化が進展すると推計。



資料：総務省「国勢調査」（1980～2015年）、国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年（2018年）3月推計）」を用いて大阪府で作成

高齢者の外出の増加

1980年から2010年にかけて年齢階層別の外出率を見ると、
○ 20～30歳代では減少。65歳以上の高齢者では大きく増加。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査集計結果より大阪府が作成

障がい者数の増加

○ 2017年3月末時点の障がい者手帳所持者数は約55万人。

○ 2030年には約64万人になると推計。

	身体障がい者手帳	療育手帳	精神障がい者 保健福祉手帳	合計
2017年 3月末	389,795 (6,443)	78,557 (24,038)	81,386	549,738

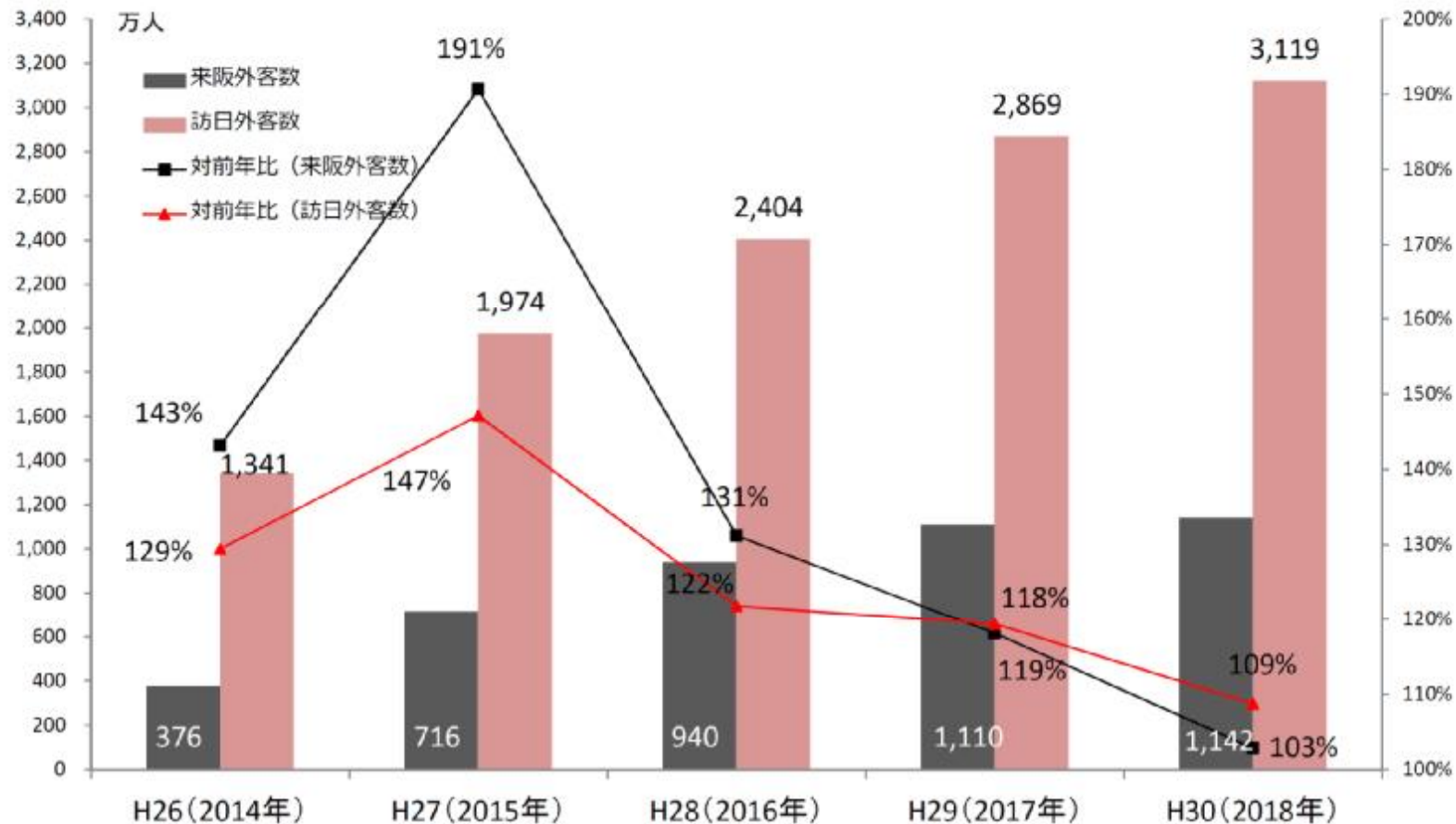
※ () 内は18歳未満（障がい児）の人数。精神障がい者保健福祉手帳は障がい児を含む。

	身体障がい者手帳	療育手帳	精神障がい者 保健福祉手帳	合計
2020年	391,949	80,985	88,020	560,954
2025年	395,068	90,641	108,572	594,281
2030年	397,418	102,512	137,568	637,498

資料：第4次大阪府障がい者計画（後期計画）（平成30年3月）

インバウンドの増加

○ 2018年の来阪外国人旅行者数は1,142万人で、国全体（3,119万人）の3人に1人以上が大阪を訪問。

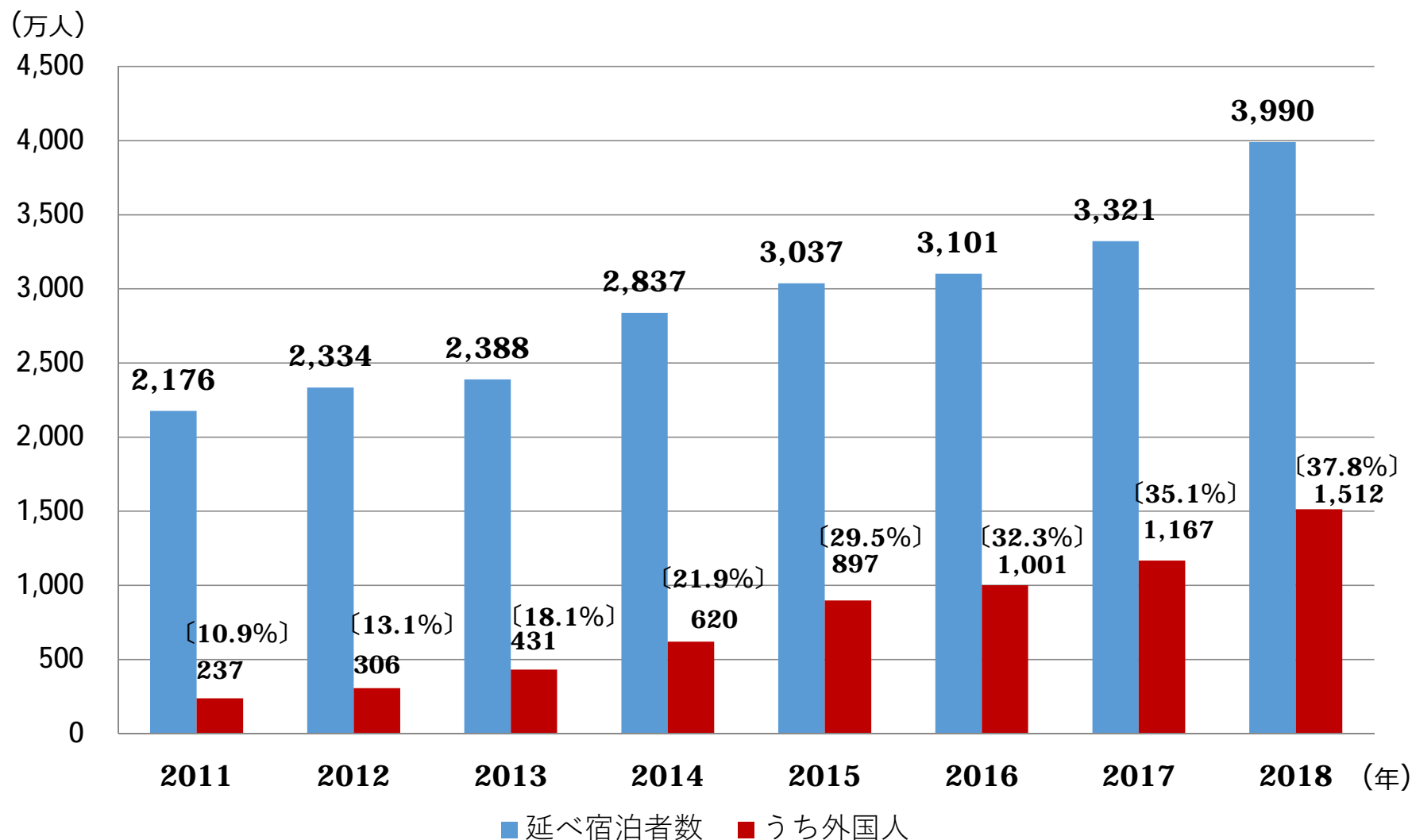


※来阪外客数は、日本政府観光局（JNTO）の「訪日外客数」に、観光庁の「訪日外国人消費動向調査」の訪問率を乗じて算出（大阪府独自推計）

資料：日本政府観光局（JNTO）及び観光庁資料により作成

大阪府内の延べ宿泊者数の推移

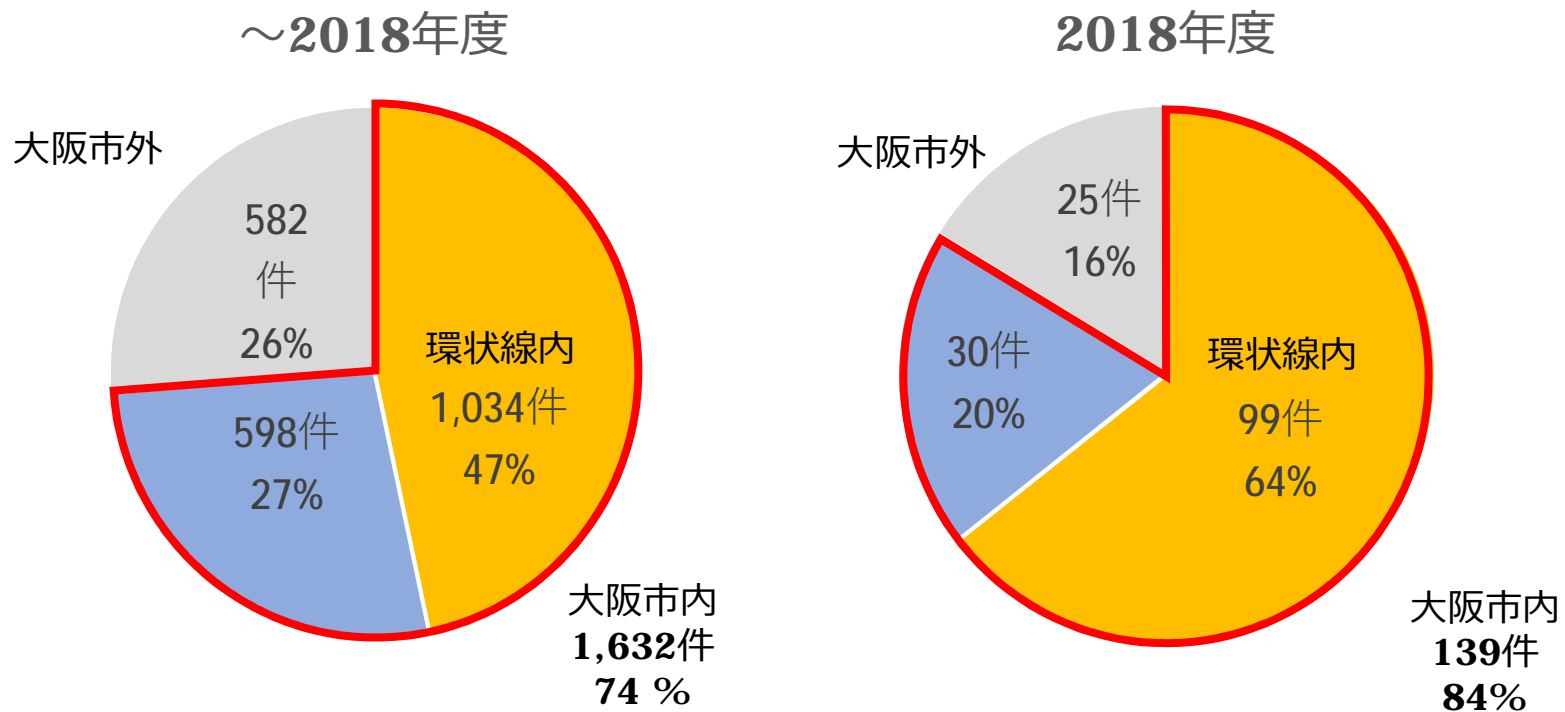
○ 2011年に2,176万人の延べ宿泊者数が、2018年には3,990万人と約2倍となっており、その増加は外国人の増加にほぼ比例。
(日本人の宿泊者数は、ほぼ横ばい。)



資料：宿泊旅行統計（観光庁）

ホテル・旅館の立地動向

- ホテル・旅館の立地は、環状線内が全体の約半数を占める。
- 直近の**2018年度**では、環状線内が全体の2 / 3を占める。

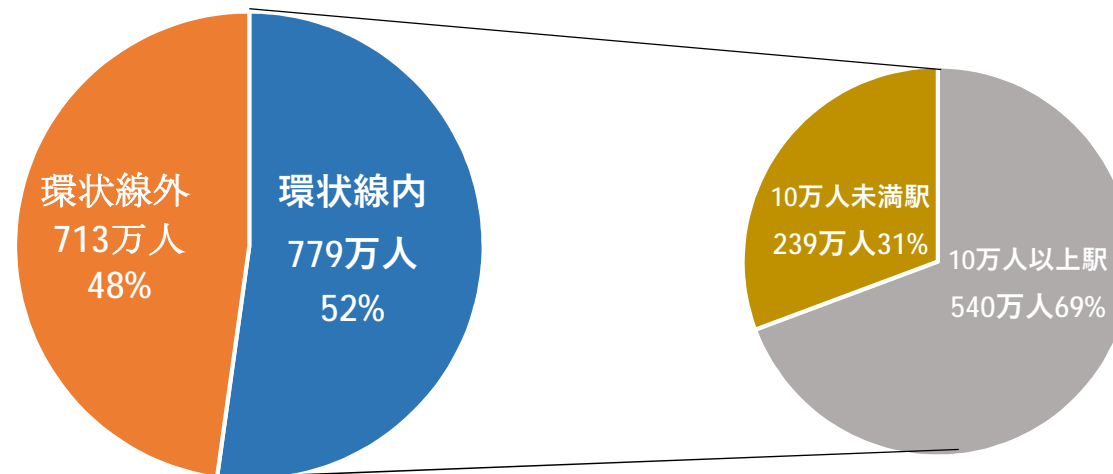


資料：旅館業法の営業許可を受けたホテル・旅館等で、大阪府で集計（施設ベース）

鉄道駅等の利用者の状況

- 2017年における鉄道駅等の1日当たりの平均的な利用者数のうち、環状線内の利用者数の合計が府域全体の約半数。その内、1日当たりの平均的な利用者数10万人以上の22駅の利用者数の合計は、約7割。
- 2017年度から2012年度に対する増加率を見ると、環状線内が6.7%と環状線外よりも高い。

2017年における鉄道駅等の1日当たりの平均的な利用者数



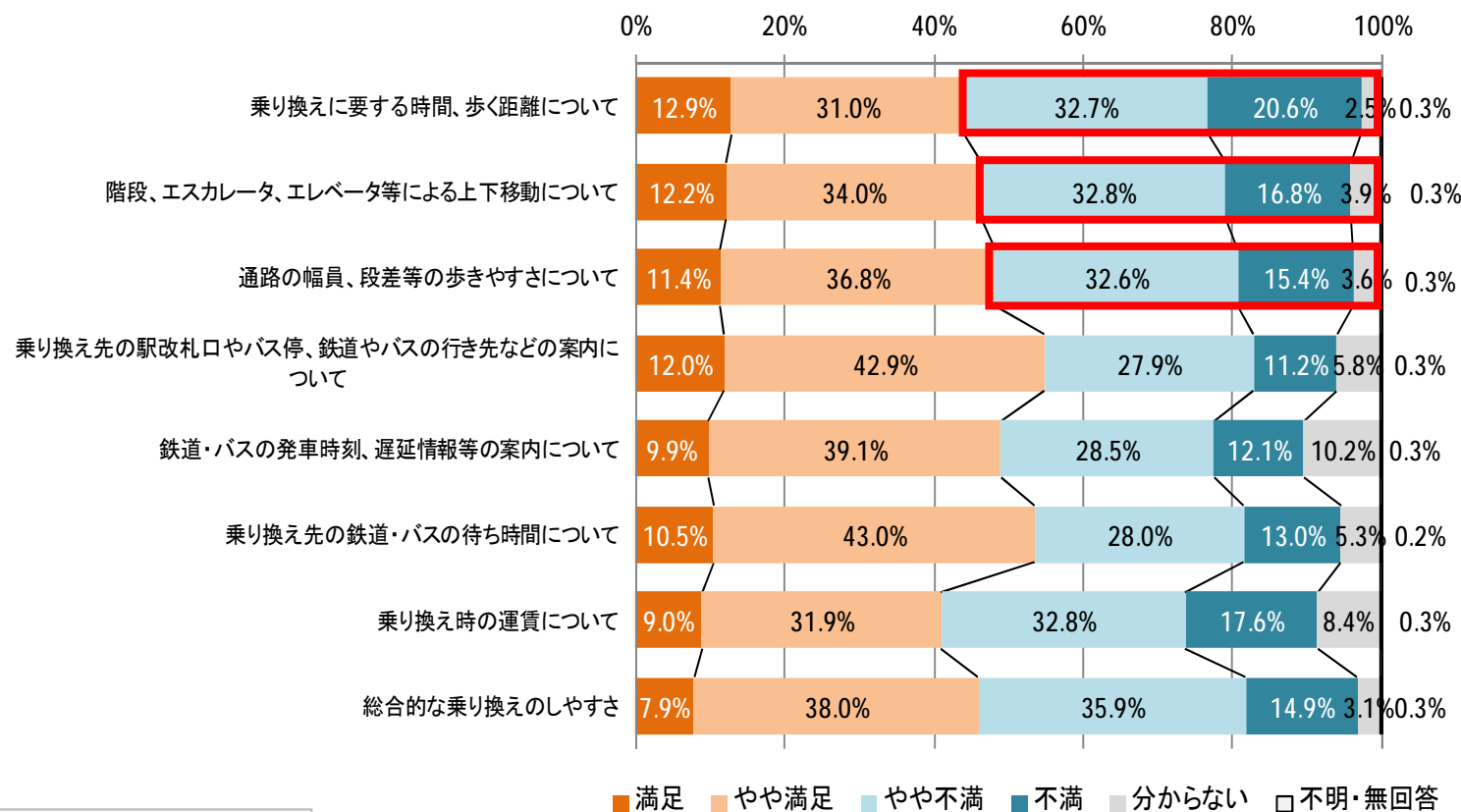
2017年度の2012年度に対する増加率

	2012	2017	増加数	増加率
環状線内	730万人	779万人	49万人	6.7%
環状線外	677万人	713万人	36万人	5.3%
府域合計	1,407万人	1,492万人	85万人	6.0%

資料：国土交通省国土政策局国土情報課の国土数値情報の駅別乗降客数により大阪府で作成

鉄道駅等におけるニーズ

○ 鉄道またはバスの乗換えをする際、改善してほしい内容を聞いたところ、「乗り換えに要する時間や歩く距離」、「階段、エスカレータ、エレベータ等による上下移動」、「通路の幅員、段差等の歩きやすさ」は半数近くの方が不満、やや不満。

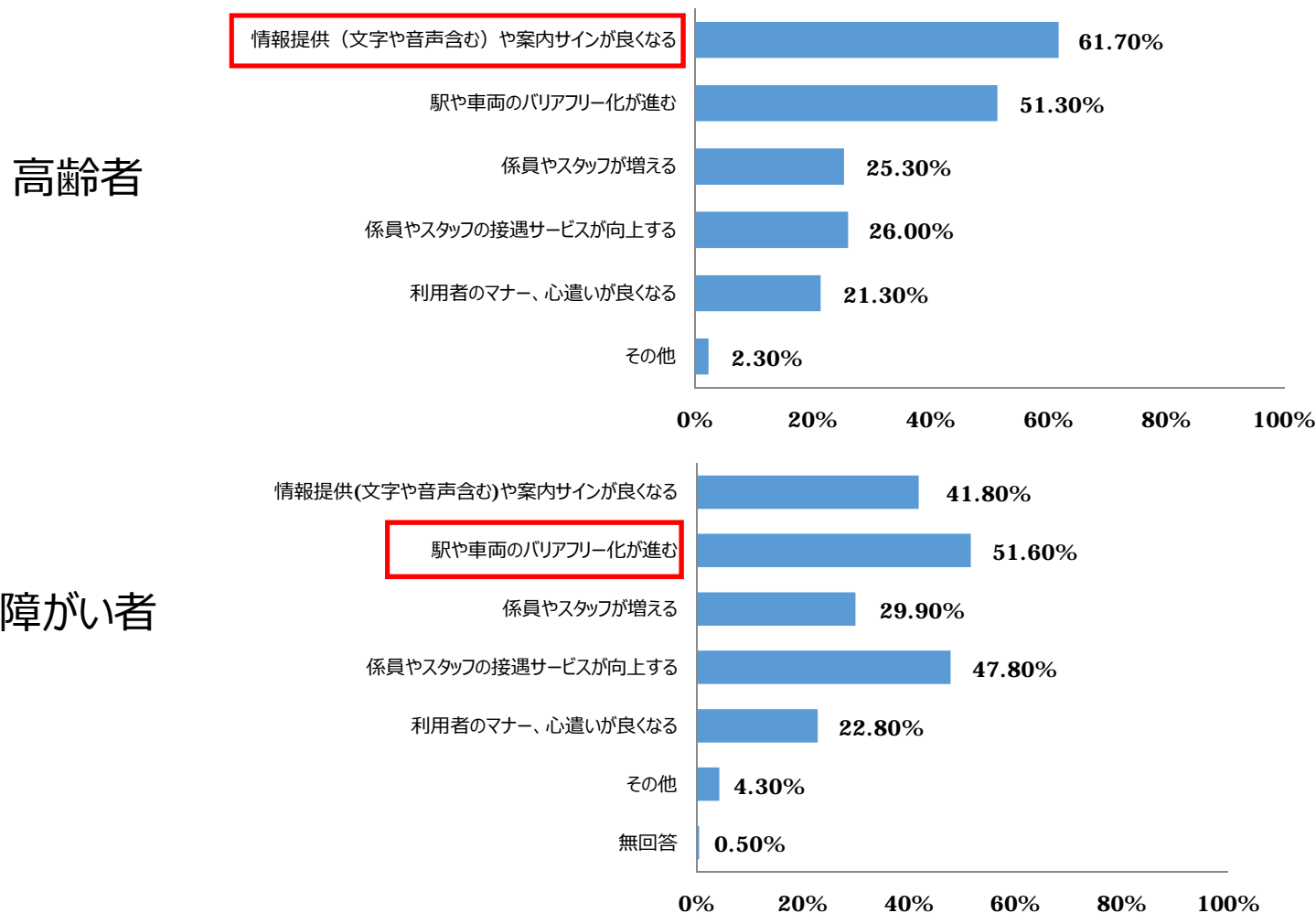


回答件数=9,952件

資料：大阪府「大阪府の公共交通ご利用に関するアンケート調査」（2011年10～11月）

鉄道駅等のバリアフリー化に対する期待

○ 高齢者は、「情報提供や案内サインが良くなる」こと、障がい者は、「駅や車両のバリアフリー化が進む」ことへの期待が高くなっています。



資料：（公財）交通エコロジー・モビリティ財団「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査」（2016年6月）

ユニバーサルデザインに向けた取組み

Ø インバウンドの増加や高齢化の進展などの社会背景、**2025年国際博覧会**の大阪誘致などを踏まえ、府では、**2018年6月**に、誰もが暮らしやすく、訪れやすい、そして誰もが活躍できる「ユニバーサルデザイン社会・大阪」をめ指し、「大阪府ユニバーサルデザイン推進指針」を策定。

この中で、「ユニバーサルデザインのまちづくり」として、鉄道駅のバリアフリー化の新たな方針の検討とともに、鉄道駅のエレベーター設置、内方線付き点状ブロック敷設、可動式ホーム柵設置を位置付け。

3. 鉄道駅等のバリアフリー化に係る国の動き

バリアフリー法の省令改正（旅客施設部分）


現状	対応の内容
<p>駅等におけるバリアフリールート最短化・複数化について</p> <p>○バリアフリールートが1ルートのみであること等により、高齢者、障害者等が車両等に乗降する際に、著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされるケースが存在。 ※現行基準：1ルート以上</p>	<p>○バリアフリールートの最短経路化を義務付け【省令】</p> <p>○大規模な鉄道駅については、バリアフリールートの複数化を義務付け【省令】</p>
<p>乗継ぎルートのバリアフリー化について</p> <p>○高齢者、障害者等が乗継ぎの際、著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされるケースが存在。 ※現行基準：規定なし</p>	<p>○乗継ぎルートについてバリアフリー化し、かつ、当該ルートの最短経路化を義務付け【省令】</p> <p>○別事業者の乗降場との乗継ぎ円滑化も推進【ガイドライン】</p>
<p>エレベーターかごの大きさ等について</p> <p>○高齢者、障害者等がエレベーターの前で待たされ、エレベーターの利用までに著しく長時間を要するケースが存在。 ※現行基準：かごの大きさ11人乗り以上</p>	<p>○旅客施設の利用の状況に応じたエレベーターの複数化・大型化を義務付け【省令】</p> <p>○エレベーターの大きさを決定する際には、以下の表を参照【ガイドライン】</p> <p>○障害者、高齢者等の「優先マーク」設置を推進【ガイドライン】</p>

<エレベーターの幅及び昇降路寸法(JISA4301)抜粋>

最大定員(人)	かごの内方幅(cm)	かごの内方奥行き(cm)	備考
11	140	135	
13	160	135	
15	160	150	
17	180	150	Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインにおいて標準とされる整備内容
	200	135	
20	180	170	
	200	150	
24	200	175	Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインにおいて標準とされる整備内容
	215	160	


必要に応じて上記以上の大きさも考慮。

<優先マークの例>



優先エレベーター

必要とされる方に、おゆずりください



バリアフリー法の省令改正（旅客施設部分）

移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令

① バリアフリールート[※]の最短化・複数化（第4条第1項、第18条の2）

- 公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって、高齢者、障害者等の円滑な通行に適するもの（「移動等円滑化された経路」）を、乗降場ごとに一以上設けなければならない。
- 線路、水路等を挟んだ各側に公共用通路に直接通ずる出入口がある鉄道駅には、第4条第1項の推定にかかわらず、当該各側の出入口に通ずる移動等円滑化された経路をそれぞれ一以上設けなければならない。ただし、鉄道駅の規模、出入口の設置状況その他の状況及び当該鉄道駅の利用の状況を勘案して、高齢者、障害者等の利便を著しく阻害しないと地方運輸局長が認める場合は、この限りでない。

② 乗継ぎルート[※]のバリアフリー化（第4条第1項第11号、第12号）

- 乗降場間の旅客の乗継ぎの用に供する経路（次項において「乗継ぎ経路」という。）のうち、第2項から第9項までの基準に適合するものを、乗降場ごとに一以上設けなければならない。
- 主たる乗継ぎ経路と前項の基準に適合する乗継ぎ経路が異なる場合は、これらの経路の長さの差は、できる限り小さくしなければならない。

③ エレベーターの複数化・大型化（第4条第7項第2号、第8項）

- かごの内法幅は140cm以上であり、内法奥行きは135cm以上であること。
- 移動等円滑化された経路を構成するエレベーターの台数、かごの内法幅及び内法奥行きは、旅客施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して定めるものとする。

バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）の改正

○エレベーターの複数化・大型化

- 旅客施設においてエレベーターを設置する場合には、当該旅客施設の高齢者、障害者等の利用状況を考慮し、適切な輸送力を確保するよう、設置台数並びに、かごの内法幅及び内法奥行きを検討。
- かごの大きさについては、以下の表も参考にし、設置するエレベーターのかごの内法幅及び内法奥行きの大きさを選定。

＜エレベーターのかご及び昇降路寸法[JISA4301]抜粋＞

最大定員[人]	かごの内法幅[cm]	かごの内法奥行き[cm]	備考
11	140	135	
13	160	135	
15	160	150	
17	180	150	Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドラインにおいて標準とされる整備内容
	200	135	
20	180	170	
	200	150	
24	200	175	Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドラインにおいて推奨とされる整備内容
	215	160	

必要に応じて上記以上の大きさも考慮。

プラットフォームと車両乗降口の段差・隙間に関するとりまとめ

- 国では検討会を立ち上げ、車椅子利用者の単独乗降と列車の安全な走行を両立しうる段差・隙間の検討を行い、**2019年8月26日**の検討会で、整備実現に向けた当面の目安値等を取りまとめ。

	コンクリート軌道		バラスト軌道	
	段差	隙間	段差	隙間
直線部	3 cm	7 cm	目安値（3 cm）を参考に、できる限り平らに	目安値（7 cm）を参考に、できる限り小さく
曲線部	3 cm	— 〔できる限り小さく〕	目安値（3 cm）を参考に、できる限り平らに	— 〔できる限り小さく〕

資料：国土交通省「鉄道駅におけるプラットフォームと車両乗降口の段差・隙間に関する検討会でのとりまとめ」

バリアフリー法の基本方針の改正

一日当たりの平均的な利用者数が3千人以上である鉄道駅及び軌道停留場（以下「鉄軌道駅」という。）については、平成32年度までに、原則として全てについて、エレベーター又はスロープを設置することを始めとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。

この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行うこととする。

また、これ以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想及び移動等円滑化促進方針（以下「基本構想等」という。）の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

（下線部 平成31年2月4日改正 4月1日施行）

〔改正前〕 地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等

4. 鉄道駅等のバリアフリー化の現状（ハード対策）

① 鉄道駅のバリアフリールート確保の状況（3千人／日以上駅）

◆ **現方針** 国の基本方針の利用者数3千人／日以上の駅の1ルート以上のバリアフリー化を原則として**2020年度**までに達成

◆ **整備状況（2018年度末現在）**

➡ 2020年度までに連立事業での整備、構造上困難駅以外は達成見通し。

総駅数(a)	5 1 8
利用者数3千人／日以上の駅数(b) = (c) + (d)	4 3 3
段差解消駅数(c)	4 1 2
	内府補助 (8 9)
段差未解消駅数(d)	2 1
<u>バリアフリー化率(c)/(b)</u>	<u>9 5 . 2 %</u>

(未解消駅（21駅）の状況)

- ・ EV設置 5駅（2020年度末までに4駅、2021年度に1駅完成予定）
- ・ スロープ等設置 6駅（2020年度末までに2駅、2021年度に4駅完成予定）
- ・ 連立事業関連 5駅（2019年度2駅完了予定、他も事業化目途あり）
- ・ 段差解消困難 5駅

② 鉄道駅のバリアフリールート確保の状況（3千人／日未満駅）

◆ 現方針 なし。

◆ 整備状況（2018年度末現在）

➔ 利用者数が3千人未満／日の駅のバリアフリー化率は13.6%と進んでいない。

総駅数(a) 5 1 8

利用者数3千人／日未満の駅数(e) = (a) - (b) 8 1

段差解消駅数(f) 1 1

段差未解消駅数(g) 7 0

バリアフリー化率(f)/(e) 1 3 . 6%

(未解消駅（70駅）の内訳)

阪堺	南海	水間	近鉄	J R	京阪	能勢電	計
35	15	8	6	4	1	1	70

③可動式ホーム柵の設置状況

◆現方針 府内の駅ホームにおける安全性向上の取組み（H30.3）

- 引き続き、国、地元市とともに補助を実施することにより、国の「中間とりまとめ」に示される優先整備の考え方に基づく整備促進を図る。
 - (1) 国が示す一日当たりの**10万人**以上の駅を優先的に整備
 - (2) ホーム上の混雑・乗換状況、また転落の危険性等を考慮
- なお、整備時期が未定の駅については、可能な限り速やかに整備されるよう、引き続き、鉄道事業者に対して働きかけていく。

（参考）国の「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ 抜粋

■ 10万人／日以上 の駅

ア.整備条件を満たしている場合、原則として平成**32**年度までに整備

整備条件：車両の扉位置一定、ホーム幅を確保できる等

イ.整備条件を満たしていない場合

・新しいタイプのホームドアにより対応する場合、概ね5年を目途に整備/整備着手

・車両更新により対応する場合、更新後速やかに整備

・車種等この混在が多く扉位置不揃いの解消が困難な場合等、ソフト対策を重点実施

■ 10万人／日未満 の駅

・駅の状況等を勘案した上で、**10万人**以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合に整備

◆整備状況（2018年度末現在）

・10万人／日以上の駅の整備状況	10駅／ 27駅	整備率37.0%
・10万人／日未満の駅の整備状況	54駅／491駅	整備率11.0%
・全駅の整備状況	64駅／518駅	整備率12.4%

◆今後の見込み

○2020年度末までに整備見込み

・10万人／日以上の駅の整備状況	13駅／ 27駅	整備率48.1%
・10万人／日未満の駅の整備状況	65駅／491駅	整備率13.2%
・全駅の整備状況	78駅／518駅	整備率15.1%

④内方線付き点状ブロックの設置状況

◆現方針 府内の駅ホームにおける安全性向上の取組み（H30.3）

- 駅利用者の安全を確保するために、可能な限り府内全駅に整備されるよう鉄道事業者に働きかける。

（参考）国の「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ 抜粋

- ・ 1万人／日以上の駅は、**2018年度**までに整備すること。
- ・ 3千人／日以上の駅は、可能な限り速やかに整備すること。

◆整備状況（2018年度末現在）

- ・ 1万人／日以上の駅の整備状況 **310駅／311駅** 整備率 **99.7%**
- ・ 3千人／日以上 1万人未満の駅の整備状況 **105駅／126駅** 整備率 **83.3%**

◆今後の見込み（2020年度末）

- ・ 1万人／日以上の駅は、**2019年度**に完了 **311駅／311駅** 整備率**100.0%**
- ・ 3千人／日以上 1万人未満の駅の整備状況 **119駅／126駅** 整備率 **94.4%**

5. 鉄道駅等のバリアフリー化の現状（ソフト対策）

① 駅ホームにおける安全性向上に係るソフト対策

（府が鉄道事業者と取り組んだ事例）

◆ 府立視覚支援学校との取組み

- 視覚障がい者を取り巻く状況説明
- ホーム上での疑似体験研修

➔ 各鉄道事業者の社内研修への協力について協議

◆ 鉄道事業者と視覚障がい者との勉強会

- JR西日本が実施する駅係員と視覚障がい者が、声掛け・手引きについて学ぶ合同勉強会に府も参画
- ホームの高さや線路の幅を確認するとともに、視覚障がい者が駅を利用する際の課題の共有

◆ 鉄道事業者と視覚障がい者団体との現地確認

- 視覚障がい者団体の視覚障がい者と駅前広場から駅ホームまで一緒に歩き、視覚障がい者にとっての現状駅の課題確認を行い、課題を共有

(府独自の周知・啓発の取組み)

◆ 声かけ・サポートカードの作成 (府独自)

〇 2019年3月に障がい者団体の協力をいただき声かけ・サポートカードを作成

◆ 駅利用者への声かけ啓発活動

〇 声かけ・サポートカードを駅で配布し、声かけが広がるよう駅利用者の皆様にご協力を呼びかけ。

配布実績	2019年 3月	5 駅	1,200枚
	2019年12月	2 駅	400枚

**目の不自由な方に対する
駅ホームでの
声かけ・サポート**

まず、声かけ

まず声をかけ、介助が必要かどうか相手の意向を確かめます。

何かお手伝い
しましょうか?

いきなり触れたりせず、
まず声をかけましょう。

ぜひこのカードを携帯し、皆様のご理解・ご協力をお願いします。

①まず、声かけ
「何かお困りでしょうか」
「お手伝いすることはありますか」

②ガイドが必要か確認

③どのような方法が良いか確認
一般的には白杖を持っていない側の半歩前に立ち、被介助者に腕をつかんでもらいます

**④だまって
その場を離れない**
ガイド後は、状況を説明し、今いる場所を説明する

大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課

(表)

(裏)

② 駅における案内表示等による乗換改善の取組み状況

駅構内などにおいて、多言語による案内モニター（他路線やバスなどの乗継ぎや運行情報などを表示）や、経路床面案内標示（乗継ぎや行先情報などを表示）等の取組みを促進。

<整備イメージ>



乗継案内モニター



経路床面案内表示

③ バリアフリー基本構想等の作成促進

大阪府では、鉄道駅のバリアフリー化に併せて、駅周辺地区等の歩道や施設等のバリアフリー化を面的・一体的に進めるために、バリアフリー法に基づく基本構想の作成を促進。**2018年度末現在32市1町、135地区**で作成。

マスタープラン制度の創設や協議会の活用等による定期的評価・見直しなどのバリアフリー法の改正を契機に、さらに基本構想等の作成、見直しを促進するため、以下の指針を作成。

◆大阪府バリアフリー基本構想等作成促進指針の作成（2019.3）

本指針の中で鉄道駅等のさらなるバリアフリー化を言及。

〇 市町村の基本構想等の作成・見直しの視点

新設駅等はもとより、既存駅も含めバリアフリールート複数化や乗換えルートのバリアフリー化、利用状況に応じたエレベーターの複数化・大型化等について、基本構想の作成・見直しを検討していくことが必要。

〇 基本構想等作成促進に向けた大阪府の取組み

インバウンドの増加や2025年国際博覧会の大阪・関西における開催決定を受けて、鉄道駅等の乗降客数の増加等が想定されることから、さらなる利便性の向上に向けて、市町村や鉄道事業者等とバリアフリールート複数化や乗換えルートのバリアフリー化、利用状況に応じたエレベーターの複数化・大型化等について協議・調整を行うなど、鉄道駅等の更なるバリアフリー化について検討を行う。

④府域一元的なまちのバリアフリー情報の提供

誰もが自由に安心してまちに出かけるため、不特定多数の人が利用する鉄道駅や商業施設、公共施設等におけるエレベーターや車椅子利用者用便房等のバリアフリー情報について、利用者があらかじめ入手することができるよう、大阪府ホームページで、府内の主要な鉄道駅や駅周辺のバリアフリー情報を掲載。

駅名	駅ナンバー	可動式ホーム柵	構内図 (外部サイト)	バリアフリー設備 (外部サイト)	バリアフリー基本構想 (外部サイト)	バリアフリーマップ (外部サイト)	乗入駅の情報
大阪 (おおさか)	JR-A47	ホーム柵あり (7・8番のりば)	構内図	バリアフリー設備	バリアフリー基本構想	バリアフリーマップ	大阪メトロ 阪急 阪神

資料：大阪府HP（まちのバリアフリー情報の提供（JR西日本 大阪駅の例））

6. 今後の鉄道駅等のバリアフリー化促進方針

【1】基本的な方向性

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。

【2】具体的な促進方針

（1）鉄道駅等の更なるバリアフリー化

鉄道駅等の更なるバリアフリー化としては、特に大阪環状線内では、2025年大阪・関西万博の来場者等の乗換えや乗降の集中が見込まれることから、より安全・安心・快適な環境のもとで来場者を受け入れられるよう、大阪環状線内の乗換え駅等を中心に促進。

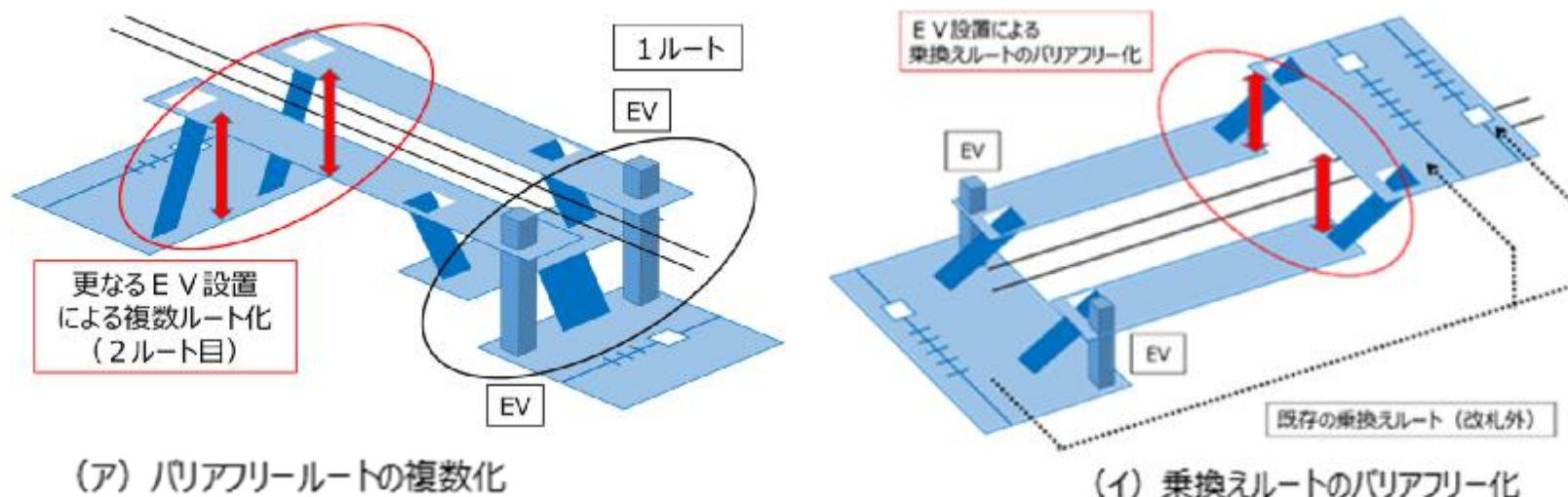
- ① **3千人以上／日の鉄道駅等は、2020年度までに1ルート以上のバリアフリー化**
3千人以上／日の鉄道駅等において、2020年度までに原則全ての駅について、エレベーター又はスロープの設置等の段差の解消によりバリアフリー化を達成。

② ユニバーサルデザインの視点に立った鉄道駅等の更なるバリアフリー化

国の省令や基本方針の改正を踏まえ、ユニバーサルデザインの視点に立ち、**2029**年度を目処として、鉄道駅等における高齢者や障がい者等の利用実態や市町村における基本構想等の作成状況など、地域の実情に応じて、更なるバリアフリー化を促進。

- (ア) バリアフリールート複数化に対応する駅（複数の改札口にエレベーターが1基のみであることなどにより、高齢者・障がい者等が長距離・長時間の移動を余儀なくされる駅）
- (イ) 乗換ルートバリアフリー化に対応する駅（高齢者・障がい者等が乗換えに際し、エレベーターが無いなど、長距離・長時間の移動を余儀なくされる駅）
- (ウ) 駅の利用状況を考慮したエレベーターの大型化・複数化に対応する駅
- (エ) 3千人未満／日の駅における1ルート以上のバリアフリー化に対応する駅

【鉄道駅等の更なるバリアフリー化のイメージ図】



③ 万博の開催を見据えた鉄道駅等のバリアフリー化

2025年大阪・関西万博の開催を見据え、2024年度を目処として、より安全・安心・快適な環境のもとで万博来場者を受け入れられるよう、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。

(ア) 駅の乗換え増加への対応

大阪環状線内の鉄道間の乗換え駅等の内、約10万人以上／日の駅又は万博来場者の乗換への集中が見込まれる駅における「乗換えルートのバリアフリー化」又は「エレベーターの大型化・複数化」の促進

(イ) 宿泊需要の増加への対応

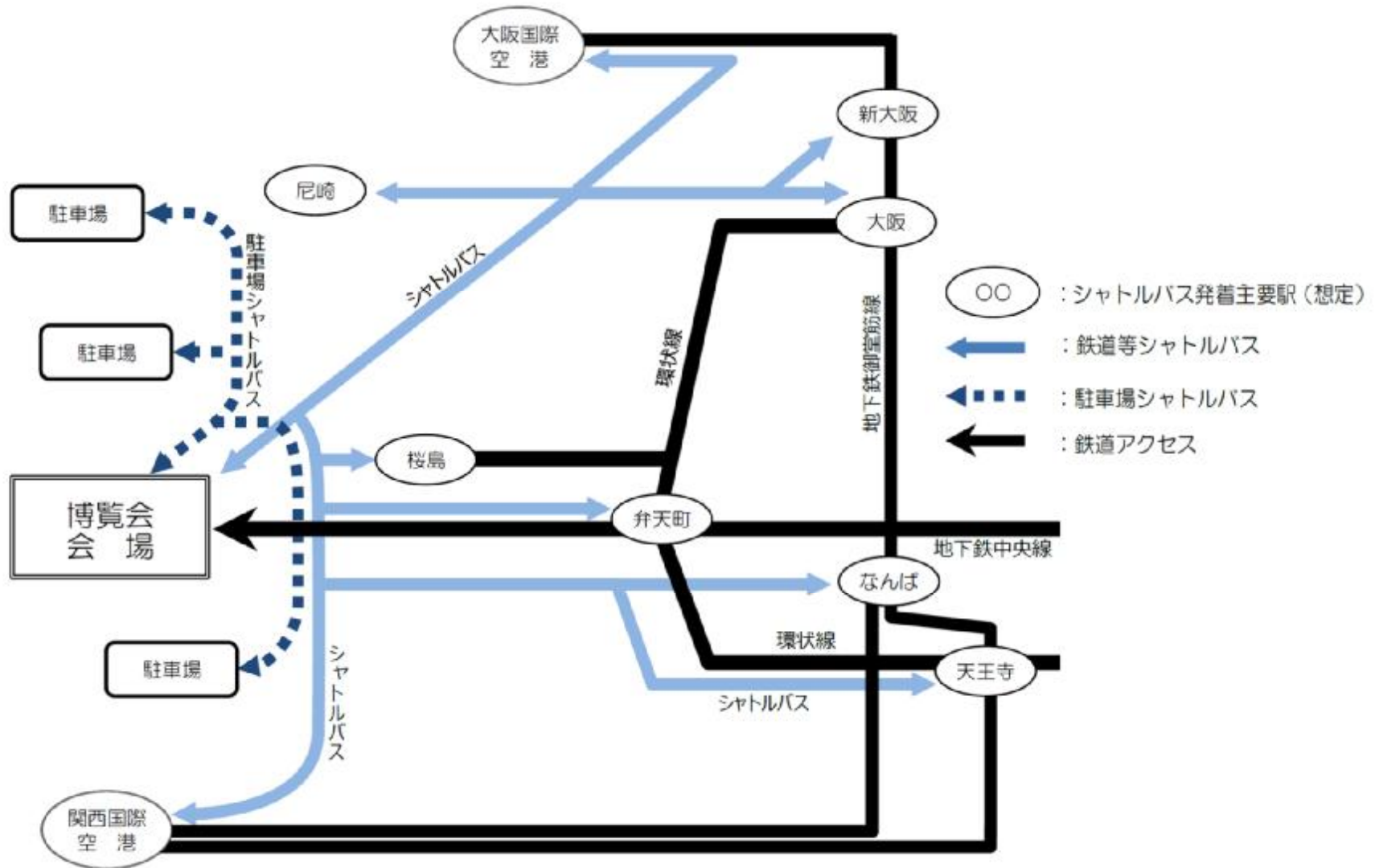
大阪環状線内の鉄道駅等の内、乗降客数が概ね直近5年で増加している駅での「バリアフリールートの複数化」又は「エレベーターの大型化・複数化」の促進

(ウ) 万博開催時のシャトルバスへの乗換え対応

万博来場者が利用するシャトルバス発着場となる駅におけるシャトルバスへの「乗換えルートのバリアフリー化」又は「エレベーターの大型化・複数化」の促進

※②及び③の方針の対象となる駅は、鉄道事業者の具体的な事業計画や市町村の基本構想作成状況、国や市町村の取組み状況等を踏まえて決定

(参考) 万博基本構想案時点の会場周辺アクセスの主な流れ



資料 : 「2025日本万国博覧会」基本構想案 大阪府 2016年11月

④ 鉄道駅等に接続する建物の案内標識の設置促進

鉄道駅等に接続している建物については、移動等円滑化の措置が取られたエレベーターその他の昇降機があることを表示する標識を歩道や地下通路等から認識できる場所に設置することが望ましいことから、「大阪府福祉のまちづくり条例ガイドライン」にその旨を記載し促進。

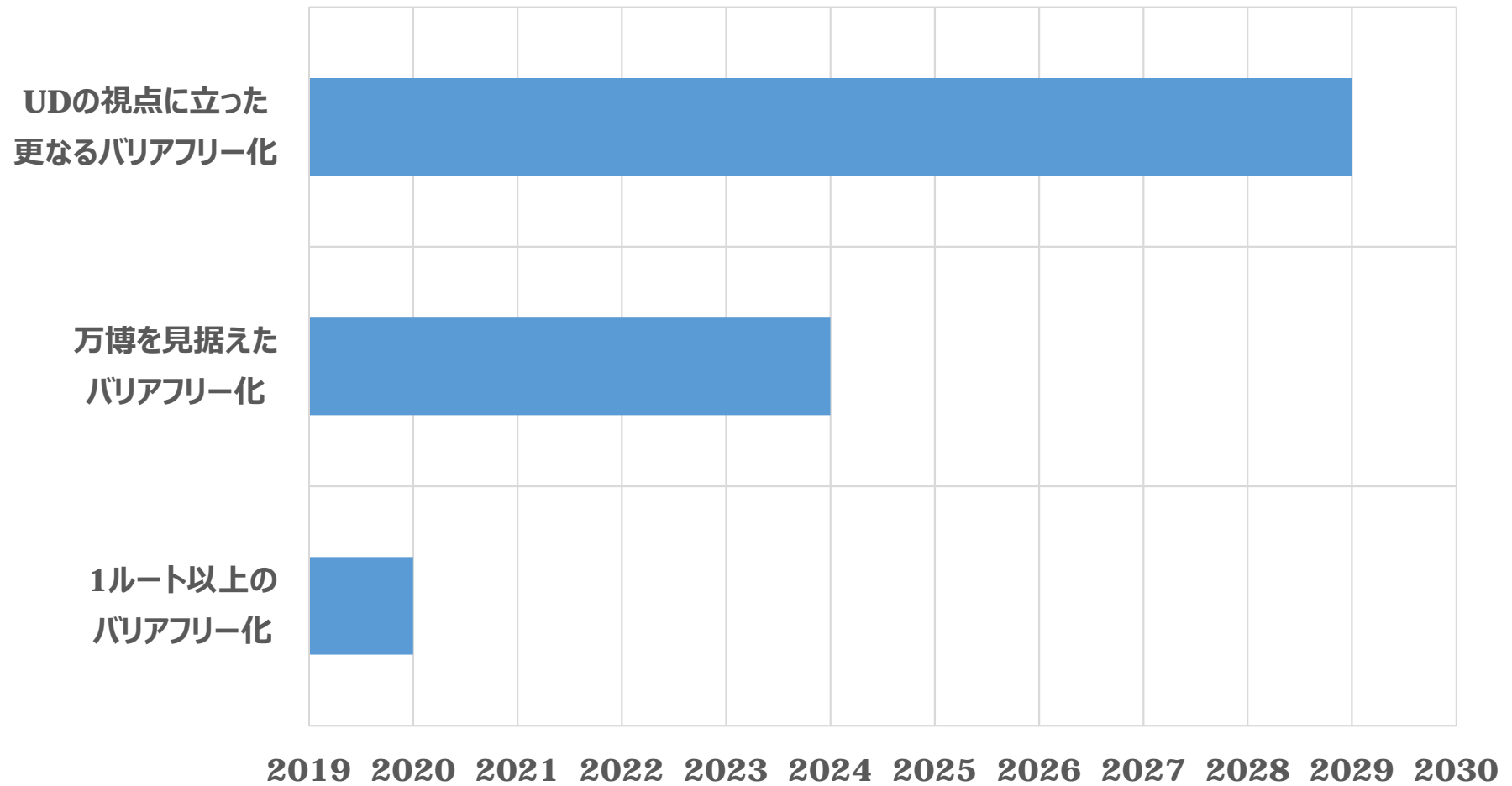


地下街の奥まった場所にある地上へのエレベーターを案内



歩道から見やすい位置に鉄道駅の接続案内を設置

【鉄道駅等のバリアフリー化の促進期間】



(2) 駅ホームにおける安全性向上

2018年3月にとりまとめた「大阪府内の駅ホームにおける安全性向上の取組みについて」に示した「大阪府の対応方針」に基づき、引き続き

- ① 可動式ホーム柵、
 - ② 内方線付き点状ブロック等
- の整備促進。

また、国で示されたプラットホームと鉄道車両床面の段差及び隙間の縮小化については、国の「とりまとめ」に基づき鉄道事業者へ働きかけ。

①可動式ホーム柵の例



大阪高速鉄道(株) 千里中央駅

②内方線付き点状ブロックの例



③ プラットホームと鉄道車両床面の段差及び隙間の縮小化促進

国の検討会で、コンクリート軌道・直線プラットホーム（既設線）においては3 cm、隙間は7 cmなど、段差・隙間の縮小に向けた当面の目安値が示された。

この目安値を目標に、既設のプラットホームの状況に応じ、より多くの車椅子使用者が単独で乗降できるよう、鉄道事業者に対して段差・隙間の縮小化を働きかけ。

■ プラットホームと鉄道車両床面の段差及び隙間の解消例

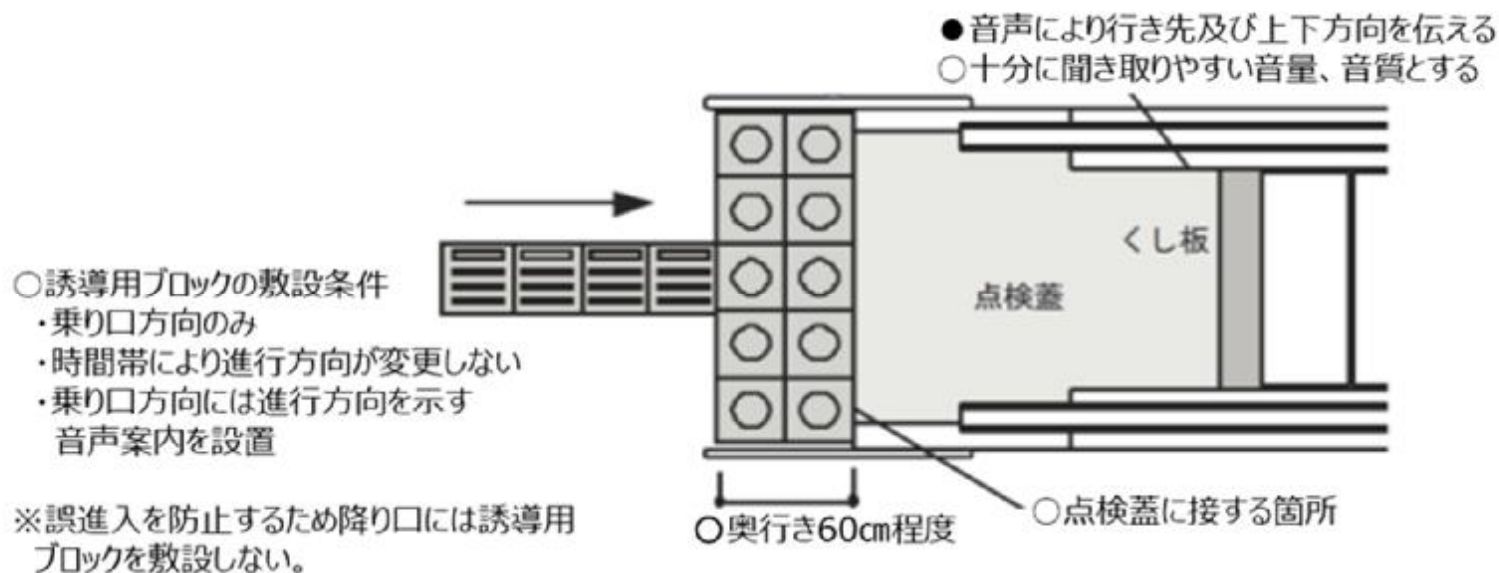


資料：大阪市高速電気鉄道株式会社ホームページ

④ 視覚障がい者のエスカレーターへの安全な誘導促進

視覚障がい者のエスカレーター利用のニーズが高いことから、国のガイドラインの改正を踏まえて、「大阪府福祉のまちづくり条例ガイドライン」を改訂し、視覚障がい者をエスカレーターに誘導する必要性や、誘導用ブロックを敷設する場合の条件等を提示。

■ エスカレーターへの視覚障がい者誘導用ブロックの敷設方法の例



(3) ハード対策にあわせたソフト対策

① 府域一元的なまちのバリアフリー情報提供の推進

障がい者やベビーカー利用者、スーツケース利用者等にとって、バリアフリー情報を事前に収集することが、駅や周辺施設の利用に有効な手段であることから、引き続き府のホームページ等により府域一元的なまちのバリアフリー情報の提供を推進。

② 駅における案内表示等による取組み促進

利用者の特性を考慮した上で、デジタルサイネージなどの内容がわかりやすい案内設備により、平常時の路線案内、運賃案内及び運行情報等の情報のみならず、緊急時の遅延・運休等や災害時における駅に関する適切な情報提供が可能であることから、引き続き事例や当事者の要望を示すなど、鉄道事業者等に働きかけ。

また、案内表示等による乗換改善については、多言語による案内モニターや経路床面案内表示等新たな整備又は拡充の促進。



阪急電鉄株式会社の例



阪急電鉄株式会社の例



西日本旅客鉄道（株）の例

③ 駅利用者による声かけ等の促進

案内設備では対応できない高齢者・障がい者等への人的な対応も考慮し、駅員等による高齢者や障がい者等の歩行の見守りや誘導案内が図られるよう、引き続き事例や当事者の要望を示すなど、鉄道事業者等に働きかけ。

また、**2019**年3月に作成した声かけのポイントを示した啓発ツール「声かけ・サポートカード」を活用し、引き続き駅でカードを配布するなど、駅利用者による声かけが広がるよう府民に働きかけ。

(4) 駅とまちの面的・一体的なバリアフリー化

駅のバリアフリー化とあわせて、「大阪府バリアフリー基本構想等作成促進指針」を踏まえ、市町村におけるマスタープラン及び基本構想の作成や見直し等を図り、駅を中心とする地区等において、面的・一体的なバリアフリー化を促進。

また、整備後も、利用の仕方等が変化することが考えられることから、高齢者や障がい者等の当事者の参加の下、継続的な評価により更なるバリアフリー化を促進。

■ 基本構想による面的・一体的なバリアフリー化の事例



「JR高槻駅周辺」