

大阪府鉄道駅等バリアフリー化促進方針
(案)

令和2年〇月
大阪府

目 次

1. 方針の目的・位置付け	1
2. 鉄道駅等のバリアフリー化を取り巻く社会背景	2
3. 鉄道駅等のバリアフリー化に係る国の動き	10
4. 鉄道駅等のバリアフリー化の現状	13
5. 鉄道駅等を取り巻くバリアフリー化に向けた課題	20
6. 今後の鉄道駅等のバリアフリー化促進方針	22
7. 参考資料	29

1. 方針の目的・位置付け

(1) 目的

全ての人が自らの意思で自由に移動でき、その個性と能力を発揮して社会に参加できる福祉のまちづくりを進めること、とりわけ、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフト両面から継続して整備、改善することが重要です。

鉄道駅等のバリアフリー化については、「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。）の基本方針で 2020 年度までの目標として定められている公共用通路から車両等の乗降口までの 1 ルート以上のバリアフリー化については、概ね完了する見込みです。また、可動式ホーム柵や内方線付き点状ブロックの整備など駅ホームにおける安全性向上については、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（以下「府の対応方針」という。）に基づき、取組みを進めております。

一方、大阪府では、2018 年 6 月に「大阪府ユニバーサルデザイン推進指針」を策定し、インバウンドの増加や超高齢社会の進展に加え、2025 年大阪・関西万博の開催などを踏まえて、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」を目指しております。

また、国においても、2018 年 3 月に省令等を改正し、新設等における鉄道駅等のバリアフリールートの複数化や乗継ぎルートのバリアフリー化の義務化などが図られました。

本方針は、このような背景のもと、これまでの鉄道駅等のバリアフリー化の取組みをユニバーサルデザインの視点に立ち、大阪・関西万博の開催とその先の将来も見据え、更に促進するために策定するものです。

なお、平成 27 年 9 月の国連総会において「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」において掲げられた 17 の国際目標（SDGs※）が採択され、大阪府においても、全庁一丸となって SDGs の推進を図り、SDGs 先進都市をめざしているところです。本方針の取組みは、この 17 の SDGs のうち、特に目標 11【包括的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する】及び目標 17【持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する】と関連が深いことから、これらの目標の視点も踏まえたうえで、取組みを推進します。 ※ Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標

(2) 位置付け

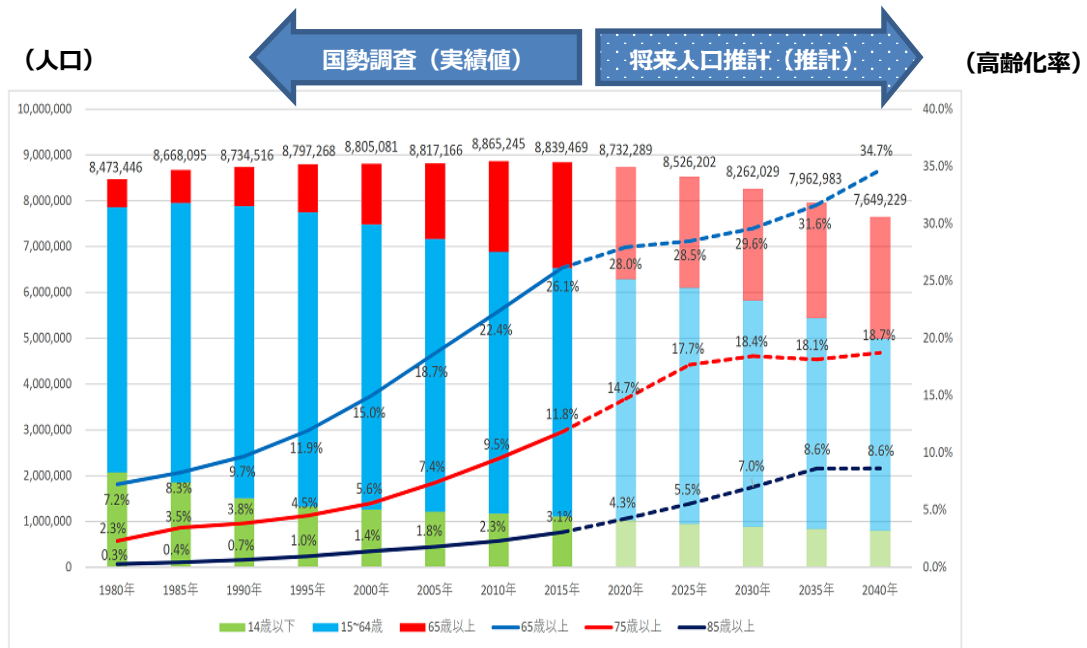
本方針は、大阪府福祉のまちづくり条例における施策の基本方針に基づき、鉄道駅等のバリアフリー化の促進に係る府の考え方を示すものです。



2. 鉄道駅等のバリアフリー化を取り巻く社会背景

(1) 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%に増加するなど、今後、高齢化が進展していくとされています。

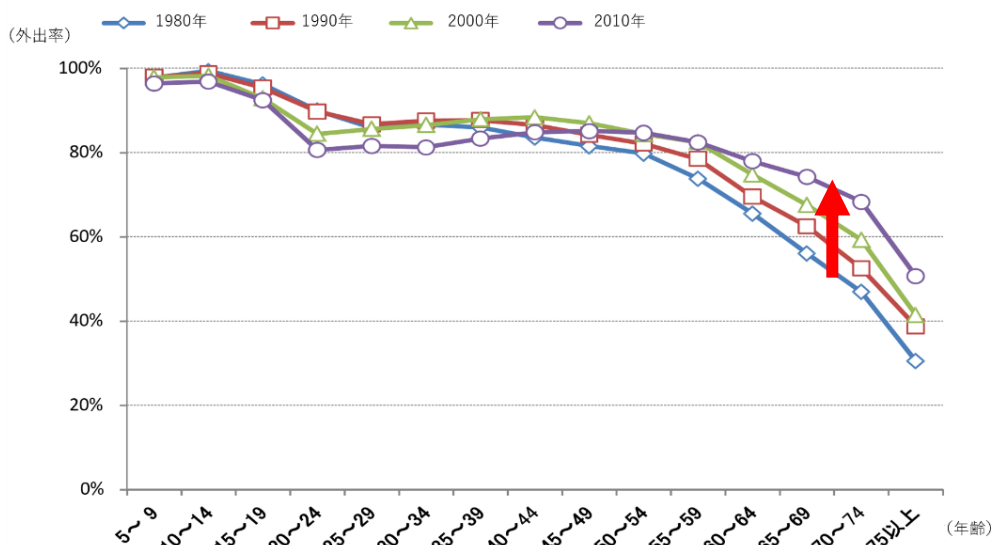


資料：総務省「国勢調査」（1980～2015年）、国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年（2018年）3月推計）」を用いて大阪府で作成

図-1 大阪府の高齢化率・高齢者数の推移

(2) 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歳代では減少していますが、65歳以上の高齢者では大きく増加しています。



資料：第5回近畿圏パーソントップ調査集計結果より大阪府が作成

図-2 大阪府の年齢階層別外出率の推移（平日）

(3) 障がい者数の増加

2017年3月末時点の身体障がい者に精神障がい者等を加えた障がい者手帳所持者数は55万人ですが、2030年には64万人になると推計しています。

表-1 障がい者手帳所持者数 (2017年3月末時点) (単位:人)

手帳種別	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
人数	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。

資料: 第4次大阪府障がい者計画(後期計画)(平成30年3月)

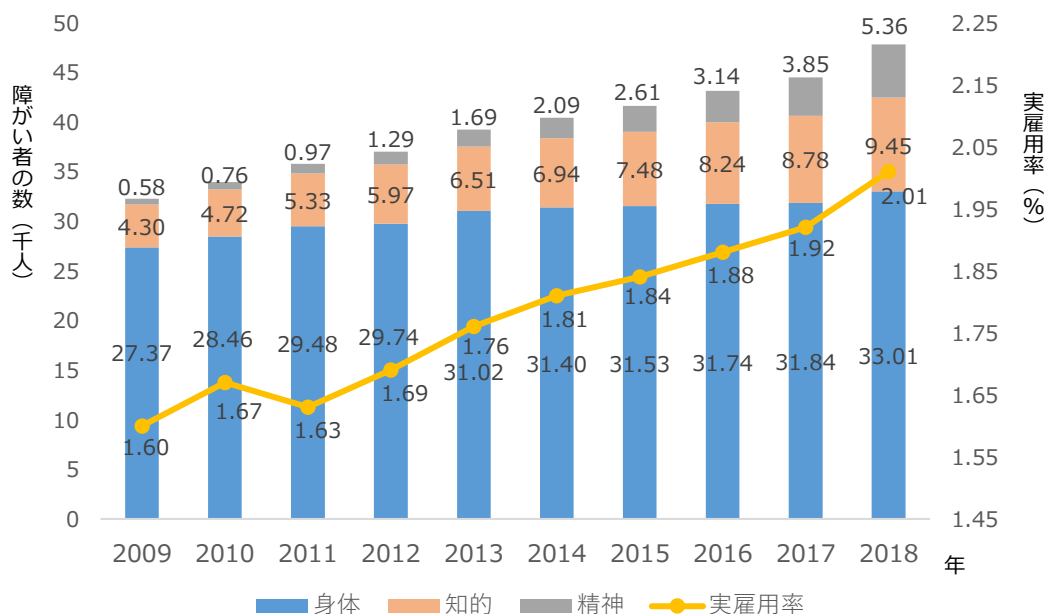
表-2 障がい者手帳所持者数の将来推計 (単位:人)

手帳種別	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)

(4) 障がい者の外出の増加

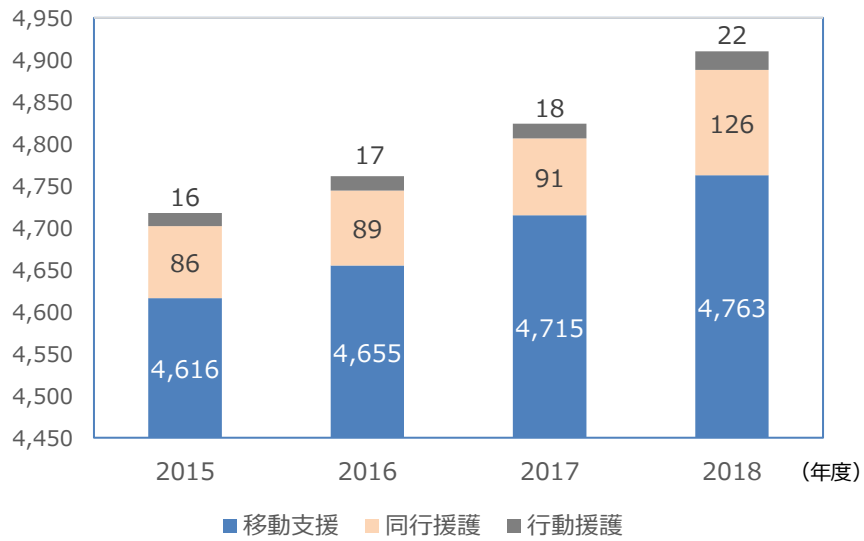
雇用されている障がい者数の増加に加え、障がい者が円滑に外出できるように行う移動の支援等の時間も増加していることから、障がい者数の増加と合わせて障がい者の外出も増加しているものと推測されます。



資料: 平成30年 障害者雇用状況の集計結果(大阪労働局)

図-3 大阪府の実雇用率と雇用されている障がい者数の推移

(単位：千時間/月)



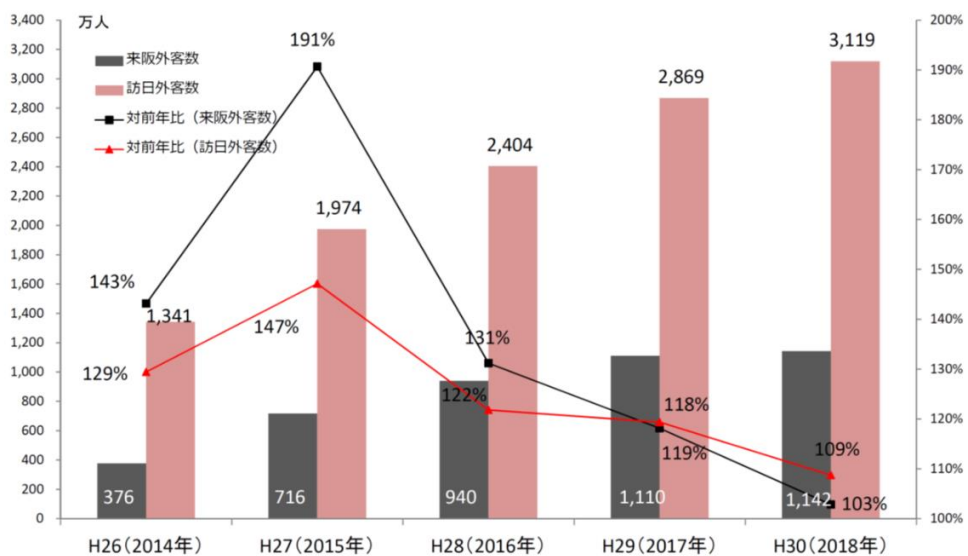
資料：大阪府福祉部障がい福祉室

図－4 障がい者の移動に対する支援の推移

- ※ 移動支援：障がい者が円滑に外出できるように行う移動の支援。
- ※ 同行援護：視覚障がいにより、移動に著しい困難を有する人に実施する、移動に必要な情報の提供（代筆・代読を含む）や移動の援護等の外出支援。
- ※ 行動援護：自己判断能力が制限されている人が行動するときに行う、危険を回避するために必要な支援や外出支援。

(5) 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人以上が大阪を訪れており、2025年大阪・関西万博の開催を契機に更なるインバウンドの増加が見込まれます。

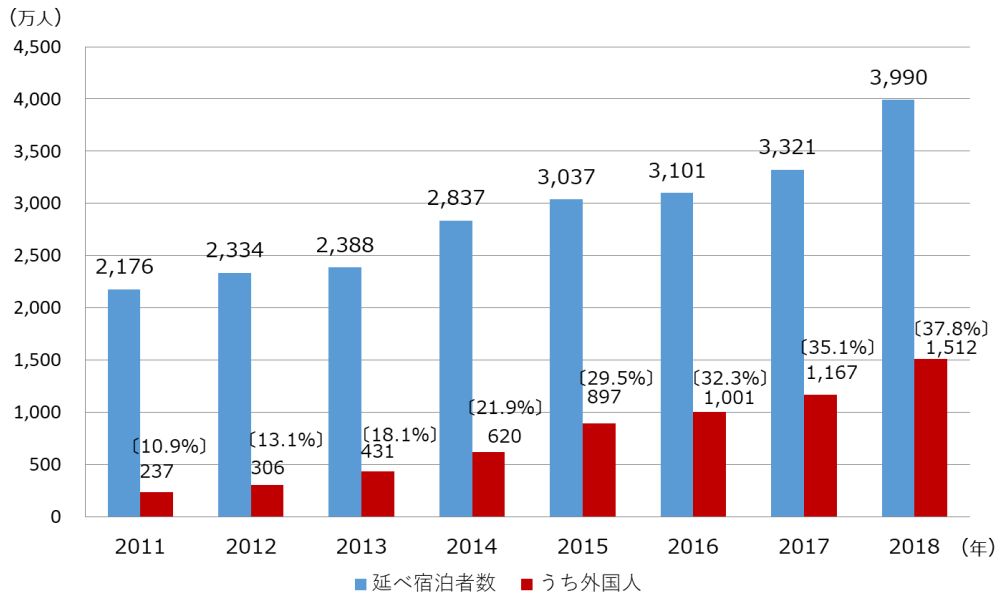


※来阪外客数は、日本政府観光局（JNTO）の「訪日外客数」に、観光庁の「訪日外国人消費動向調査」の訪問率を乗じて算出（大阪府独自推計）

資料：日本政府観光局（JNTO）及び観光庁資料により作成

図－5 来阪外客数の推移

また、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しています。

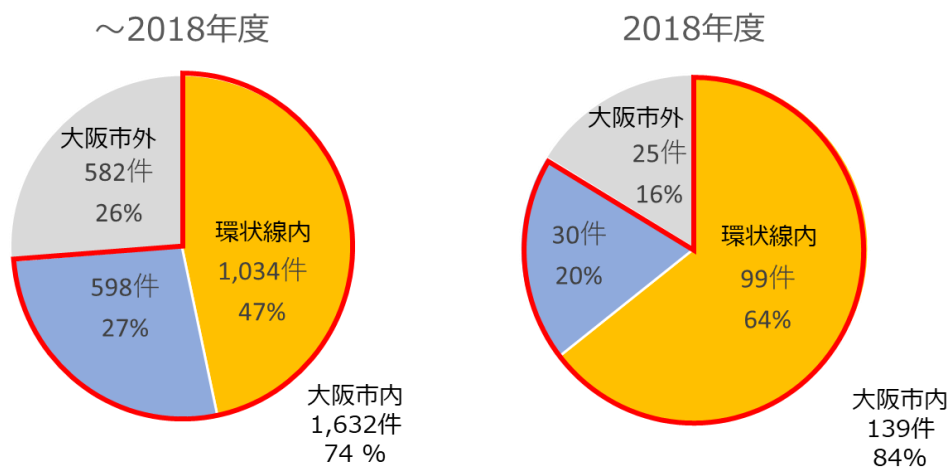


資料：宿泊旅行統計

図－6 大阪府の宿泊者数の推移

(6) ホテル・旅館等の立地状況

ホテル・旅館等の立地については、環状線内の立地が全体の約半数を占め、直近の2018年度では全体の2/3を占めるなど、環状線内への立地が進んでいます。

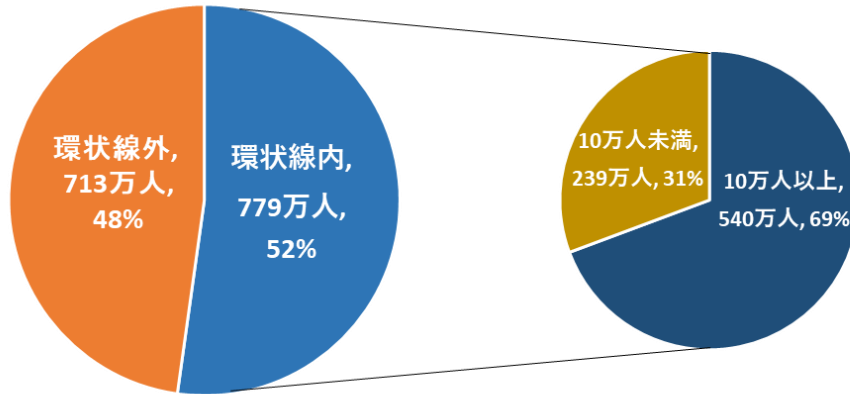


資料：旅館業法の営業許可を受けたホテル・旅館等で、大阪府で集計（施設ベース）

図－7 ホテル・旅館等の立地状況

(7) 鉄道駅等の利用者の状況

2017 年度における鉄道駅等の 1 日当たりの平均的な利用者数を見ると、環状線内の鉄道駅等の利用者数の合計は、府域全体の約半数を占めています。その内、1 日当たりの平均的な利用者数が 10 万人以上の 22 駅の利用者数の合計は、約 7 割を占めています。



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

図-8 2017 年度における鉄道駅等の 1 日当たりの平均的な利用者数の状況

また、2017 年度の 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くなっています。

表-3 鉄道駅等の 1 日当たりの平均的な利用者数の 2017 年度の 2012 年度に対する増加率

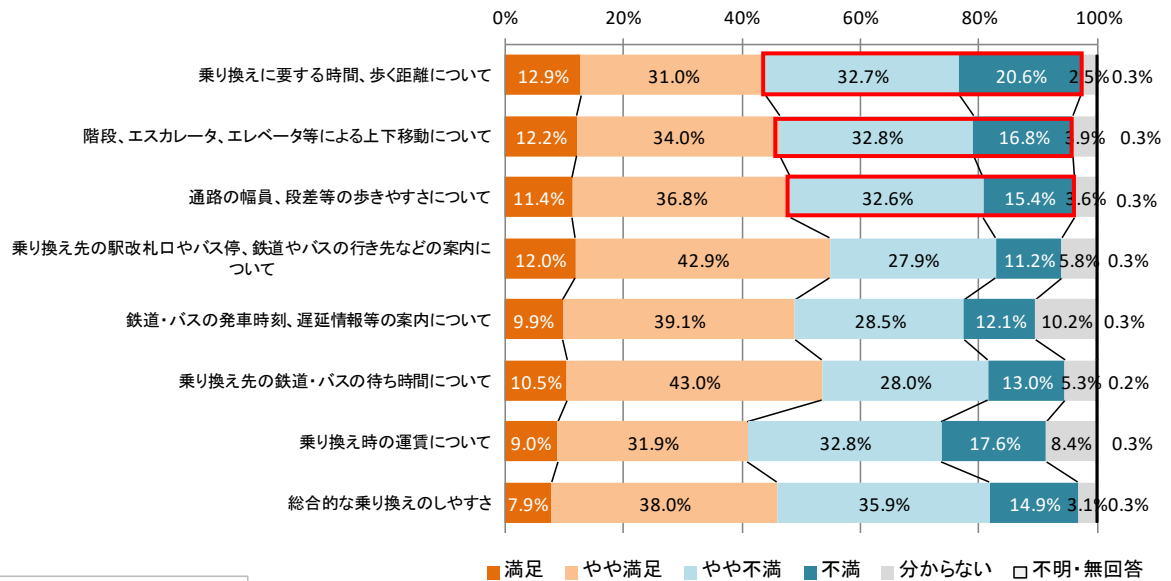
	2012 年度	2017 年度	増加数	増加率
環状線内	730 万人	779 万人	49 万人	6.7%
環状線外	677 万人	713 万人	36 万人	5.3%
府域合計	1,407 万人	1,492 万人	85 万人	6.0%

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

(8) 鉄道駅等におけるニーズ

①乗換えに対するニーズ

鉄道またはバスの乗換えをする際、改善して欲しい内容を聞いたところ、「乗り換えに要する時間、歩く距離について」、「階段、エスカレータ、エレベーター等による上下移動について」、「通路の幅員、段差等の歩きやすさについて」は概ね半数が不満、やや不満となっています。



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）

図-9 鉄道等の乗換え時の改善希望項目別の満足度

②乳幼児を持つ子育て世帯のニーズ

乳幼児を持つ子育て世帯に対する、子どもを安全で安心して育てることのできる生活環境整備についてのグループインタビュー調査[※]では、次の意見が出されています。

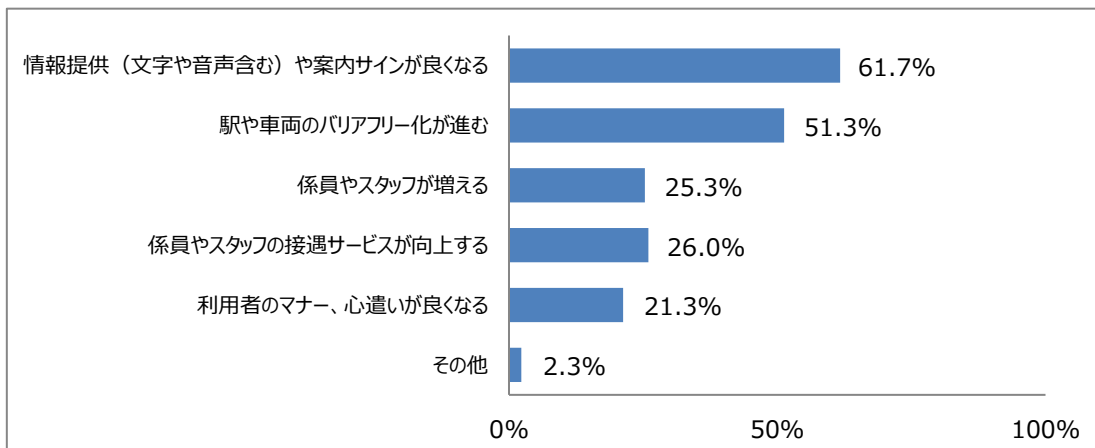
- ・ 鉄道駅にエレベーターが設置されていない、または設置されていても遠回りをしなければならない駅でのベビーカーでの上下移動は困難。
- ・ 改札が狭くてベビーカーで通れない。

※ 第12回日本福祉のまちづくり学会：子育て中の外出活動とバリアフリー

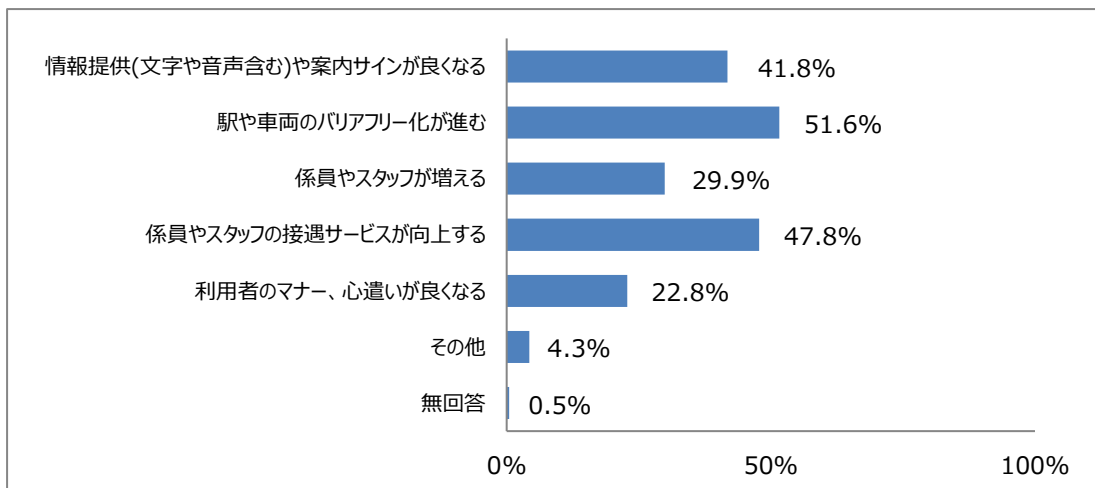
(9) 鉄道駅等のバリアフリー化に対する期待

駅などでの混雑に伴い期待することを高齢者、障がい者に聞いたところ、高齢者は、「情報提供や案内サインが良くなる」ことに次いで、「駅や車両のバリアフリー化が進む」ことへの期待が高い一方、障がい者については、「情報提供や案内サインが良くなる」ことへの期待よりも、「駅や車両のバリアフリー化が進む」こと、「係員やスタッフの接客サービスが向上すること」への期待が高くなっています。

【高齢者】



【障がい者】



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）

図－10 高齢者、障がい者が駅などでの混雑に伴い、期待すること

(10) ユニバーサルデザインに向けた取組み

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、「ユニバーサルデザイン」への注目と期待がますます高まっていることから、大阪府では、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」をめざし、「大阪府ユニバーサルデザイン推進指針」を策定しました。

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取組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ています。

3. 鉄道駅等のバリアフリー化に係る国の動き

(1) 移動等円滑化基準（交通バリアフリー基準）を定める省令及びガイドラインの改正

国土交通省では、2018年3月に「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」及び「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）を改正し、次の項目について、新設等は義務、既設については努力義務となりました。

- ① 大規模鉄道駅等におけるバリアフリールート の複数化
- ② 乗継ぎルート のバリアフリー化
- ③ 駅の利用状況を考慮したエレベーター の複数化・大型化


現状	対応の内容
<p>駅等におけるバリアフリールート の最短化・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>

<エレベーターの籠及び昇降路寸法(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
20	200	135	
20	180	170	
20	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

資料：国土交通省の資料をもとに大阪府で一部加工

また、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、2019年4月に「ガイドライン」を改訂し、これまで視覚障がい者をエスカレーターへ誘導する誘導用ブロックの敷設を推奨していなかったものを、エスカレーターに視覚障がい者を誘導する必要性や、誘導用ブロックを敷設する場合の条件が示されました。

(2) 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

国土交通省では、「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」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する段差・隙間の検討を行い、2019年8月26日の検討会で、以下のような整備実現に向けての当面の目安値等がとりまとめられました。

	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」

(3) バリアフリー法等の改正

国土交通省では、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の一層の促進を図るため、2018年5月にバリアフリー法の改正を行いました。

これにより、ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニューを国が作成し、事業者は、ハード・ソフト計画の作成・取組状況の報告・公表が義務付けられました。

また、市町村が作成するバリアフリー基本構想については、バリアフリー方針を定めるマスタープラン制度創設と、定期的評価・見直しやバリアフリーマップ作成など取組みが強化されました。

法案の概要

①理念規定／国及び国民の責務

- 理念規定を設け、「**共生社会の実現**」、「**社会的障壁の除去**」を明確化
- 「心のバリアフリー」として、**高齢者、障害者等に対する支援(鉄道利用者による声かけ等)**を明記

②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニューを国土交通大臣が新たに作成
- 事業者は、ハード・ソフト計画の作成・取組状況の報告・公表
※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制

③バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 市町村がバリアフリー方針を定める**マスタープラン制度**を創設
(協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援(※予算関連))

【バリアフリーのマスタープラン】

- ・市町村による方針の作成
- ・重点的に取り組む対象地区(※)の設定

※対象地区内

- ・公共交通事業者等の事前届出を通じた交通結節点の調整
- ・バリアフリーマップ作成に対する地区内事業者等の情報提供

【基本構想(具体事業調整)】

- ・事業を実施する地区の設定
- ・事業内容の特定

地区内事業者等による事業実施


当事者の参画する協議会の活用等により定期的評価・見直し

○近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、**協定(承継効)制度及び容積率特例を創設**


- 駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路及びバリアフリートイレ整備が容易に

④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実


- 貸切バス・遊覧船等**の導入時におけるバリアフリー**基準適合**を義務化
- 建築物等の**バリアフリー情報**の提供を新たに**努力義務化**
- 障害者等の参画**の下、**施策内容の評価**等を行う**会議**の開催を明記



【研修の様子(介助の疑似体験)】



【バリアフリー対応のバス(のりかえバス)】



【遊覧船】

資料：国土交通省「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案の概要」

さらに、バリアフリー法に基づく基本方針が2019年2月4日に改訂され、3千人以上／日以外（3千人未満／日）の駅のバリアフリー化は、基本構想等の作成状況等の地域の実情を踏まえて、可能な限り実施するとされました。

基本方針（抜粋）

① 鉄道駅及び軌道停留場

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（3千人以上／日）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。

[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
(下線部 2019年2月4日改正 4月1日施行)

4. 鉄道駅等のバリアフリー化の現状

(1) 1ルート以上のバリアフリー化の状況

1ルート以上のバリアフリー化の確保については、バリアフリー法に基づく基本方針に基づき、1日当たりの平均的な利用者数が3千人以上（以下「3千人以上／日」という。）の駅については、2020年度までに原則として達成に向けて、2011年度から国の補助と合わせて府も鉄道事業者に対する補助を実施するなど、取組みを進めてきました。2018年度末の整備率は約95%であり、連続立体交差事業時にバリアフリー化を行う駅や構造上困難な駅以外は、2020年度までに達成する見通しです。

一方、一日当たりの平均的な利用者が3千人未満（以下「3千人未満／日」という。）の駅については、2018年度末の整備率は約14%と低くなっていますが、未整備の駅70駅のうちでエレベーター設置が必要な駅は15駅と限定的です。

また、1日当たりの平均的な利用者数が比較的多い駅ではバリアフリールートの複数化や最短経路での乗換えルートのバリアフリー化等が行われている駅もありますが、対応していない駅も見受けられます。

【2018年度末現在】

○駅の総数：518駅（内4駅は新駅で年間通してのデータがないため、下記には含まない）

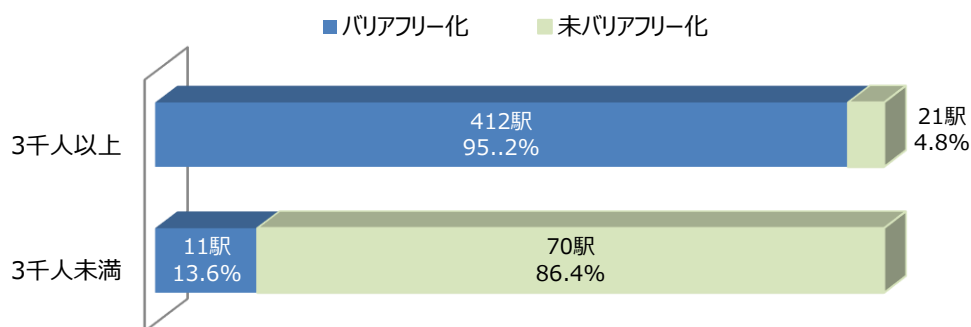
○3千人以上／日の駅数：433駅

そのうち、1ルート以上のバリアフリー化されている駅数：412駅（整備率95.2%）

○3千人未満／日の駅数：81駅

そのうち、1ルート以上のバリアフリー化されている駅数：11駅（整備率13.6%）

未整備70駅のうち、エレベーターの設置が必要な駅数：15駅



資料：大阪府作成 2018年度末現在

図-11 エレベーター等の設置によるバリアフリー化の状況

【2020年度末見込み】（予定）

○駅の総数：518駅

○3千人以上／日の駅数：437駅

そのうち、1ルート以上のバリアフリー化されている駅数：427駅（整備率97.7%）

○3千人未満／日の駅数：81駅

そのうち、1ルート以上のバリアフリー化されている駅数：11駅（整備率13.6%）

(2) 可動式ホーム柵の整備状況

可動式ホーム柵については、2018年3月にとりまとめた「府の対応方針」に基づき、引き続き、国、地元市とともに補助を実施することにより、2016年12月に公表された国の「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」の中間とりまとめ（以下「中間とりまとめ」という。）に示される優先整備の考え方に基づく可動式ホーム柵の整備促進を図ることとしています。

(1) 国が示す一日あたり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も考慮

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こととしています。

府内の整備状況は、2018年度末現在、64駅、整備率は12.4%となっています。

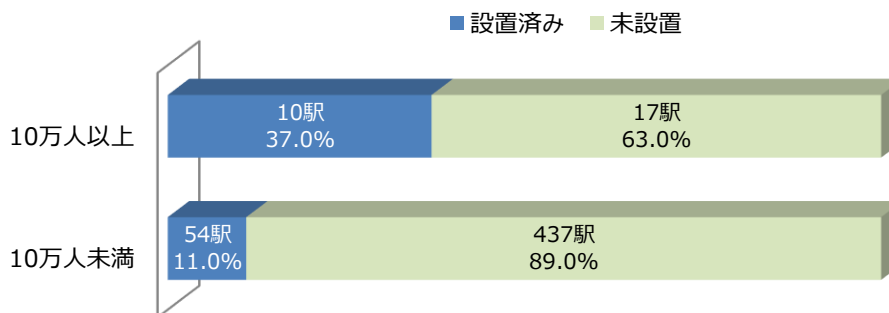
また、「中間とりまとめ」において、原則として2020年度までに整備とされている一日当たりの平均的な利用者数が10万人以上（以下「10万人以上/日」という。）の駅(27駅)については、2018年度末現在、10駅、整備率は37.0%となっています。

【2018年度末現在】

○駅の総数：518駅

○10万人以上/日の駅 駅数：27駅 整備済：10駅（整備率：37.0%）

○10万人未満/日の駅 駅数：491駅 整備済：54駅（整備率：11.0%）



資料：大阪府作成 2018年度末現在

図-12 ホーム柵の設置状況

【2020年度末見込み】(予定)

○駅の総数：518駅

○10万人以上/日の駅 駅数：27駅 整備済：13駅（整備率：48.1%）

○10万人未満/日の駅 駅数：491駅 整備済：65駅（整備率：13.2%）

(3) 内方線付き点状ブロックの整備状況

府内の整備状況は、「中間とりまとめ」において 2018 年度までに整備を行うとしている 1 日当たりの平均的な利用者数 1 万人以上（以下「1 万人以上／日」という。）の駅については、2017 年度で全て整備されましたが、2018 年度に 1 万人以上の駅が 8 駅増え、そのうち 1 駅が未設置であったことから、2018 年度末の整備率は 99.7%です。なお、この駅については 2019 年度に設置予定です。

また、「中間とりまとめ」において、可能な限り速やかに整備するとしている 1 日当たりの平均的な利用者数 3 千人以上 1 万人未満（以下「3 千人以上 1 万人未満／日」という。）の駅については 105 駅が整備済みで、整備率は 83.3%となっています。

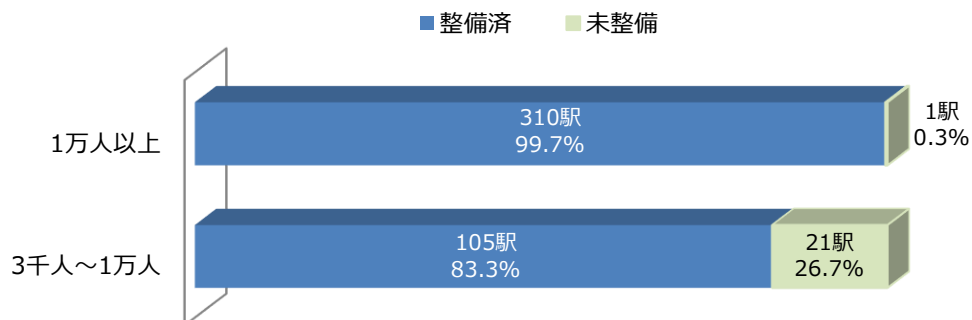
【2018 年度末現在】

○1 万人以上／日の駅

駅数：311 駅 整備済：310 駅（整備率 99.7%）

○3 千人以上 1 万人未満／日の駅

駅数：126 駅 整備済：105 駅（整備率 83.3%）



資料：大阪府作成 2018 年度末現在

図-13 内方線付き点状ブロックの設置状況

【2020 年度末見込み】（予定）

○1 万人以上／日の駅

駅数：311 駅 整備済：311 駅（整備率 100.0%）

○3 千人以上 1 万人未満／日の駅

駅数：126 駅 整備済：119 駅（整備率 94.4%）

(4) 駅ホームの安全性向上に係るソフト対策の取組状況

駅ホームにおける安全性向上に係るソフト対策については、「府の対応方針」に基づき、府独自の取組みとして、府広報・ホームページ等の活用、声かけ・サポートカードの作成等による周知、啓発に取り組むとともに、鉄道事業者と府、市町村が連携して、駅利用者による声かけなど、駅ホームからの転落防止対策に取り組んでいます。

【これまでの実績】

■ 各鉄道事業者の取組みの共有と他社への取組拡大。

ホーム端の注意喚起シート



ホームベンチの配置換え



啓発ビデオの作成



■ 府が鉄道事業者と取り組んだ事例

① 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

② 鉄道事業者と視覚障がい者との勉強会

- ・J R 西日本が実施する駅係員と視覚障がい者が、声かけ・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を共有

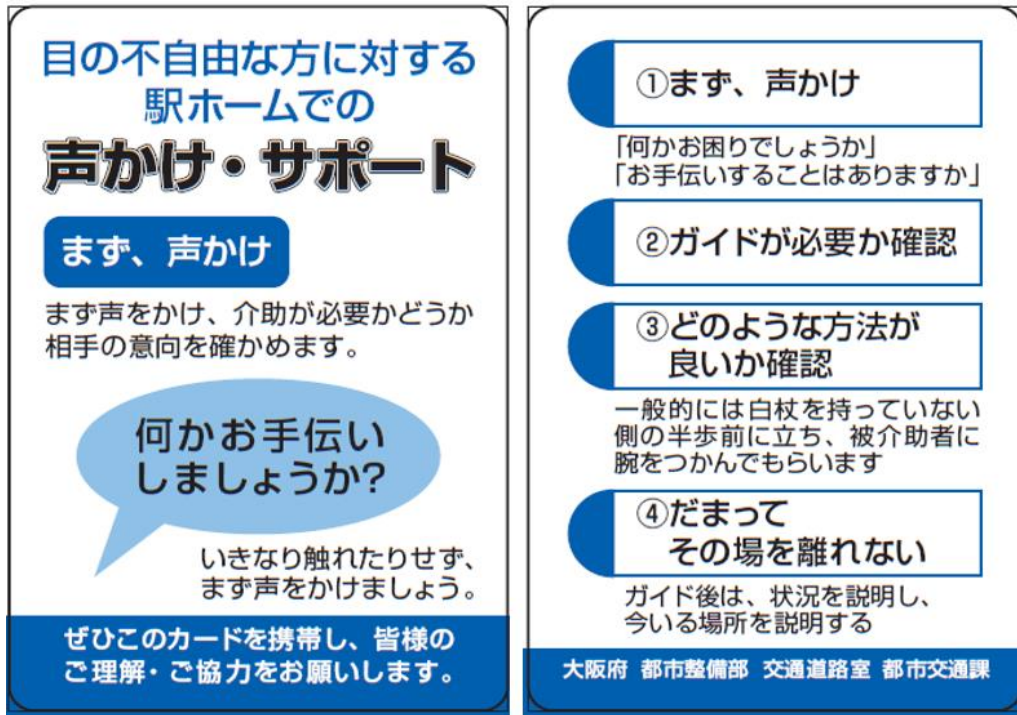
③ 鉄道事業者と視覚障がい者団体との現地確認

- ・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

① 声かけ・サポートカードの作成

・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



(表)

(裏)

② 駅利用者への声かけ啓発活動

・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お願いかけました。

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



Osaka Metro あびこ駅



Osaka Metro 森ノ宮駅

(5) 駅における案内表示等による乗換改善の取組状況

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）等の取組みを促進しています。

<整備イメージ>



乗継案内モニター



経路床面案内表示



壁面案内表示

(6) バリアフリー基本構想等の作成状況

大阪府では、鉄道駅等のバリアフリー化だけでなく、駅周辺の建築物やそこに至る経路なども含め、面的・一体的なバリアフリー化を促進するため、バリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想（以下「基本構想」という。）の作成を、駅のエレベーター設置によるバリアフリー化に係る補助（鉄道駅バリアフリー推進事業）の要件にするなど、その促進を図っています。

2018年度末現在32市1町、135地区で作成されています。また、基本構想作成後の実施状況についての調査や分析、評価などについて協議を行う「バリアフリー基本構想継続協議会」については、9市1町で設置しています。

2019年3月には、この基本構想の作成・見直しと、2018年5月のバリアフリー法改正で位置付けられた市町村がバリアフリーの方針を定める「マスタープラン」の作成の促進を図るために、「大阪府バリアフリー基本構想等作成促進指針」を作成しました。

この指針の中で、大阪府と基本構想等の作成主体である市町村は、新設駅等のもとより、既存駅も含めバリアフリールート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、検討することとしております。

(7) 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しています。

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

図-14 まちのバリアフリー情報の提供（JR西日本 大阪駅の例）

5. 鉄道駅等を取り巻くバリアフリー化に向けた課題

(1) ユニバーサルデザインの視点に立った更なるバリアフリー化について

- ・ 鉄道駅等の1ルート以上のバリアフリー化については、3千人以上／日の鉄道駅等については、2020年度までに概ね完了する見込みであります。
- ・ 障がい者の増加や高齢者の外出の増加、インバウンドの増加等により、車椅子使用者や肢体不自由者、ベビーカー使用者、スーツケース使用者など、エレベーターを必要とする人が増加し、鉄道駅等のバリアフリー化に対する不満や要望も多くなっていることから、ユニバーサルデザインの視点に立った更なるバリアフリー化が求められます。
- ・ インバウンドの増加等により、環状線内は乗降客数が増加し、ホテル等が集中しています。2025年の大阪・関西万博の開催期間中は、国内外の多くの人の来阪が見込まれ、環状線内の鉄道駅等において、乗換えや宿泊・観光などによる乗降がさらに集中することが想定されることから、更なるバリアフリー化の強化が求められます。
- ・ 国において、省令改正等により、新設等の大規模鉄道駅等は、バリアフリールートの複数化などが義務づけられ、今後整備が進みますが、その一方、既設等の鉄道駅等については努力義務であり、更なるバリアフリー化を進めるためには、府として取り組むことが求められます。
- ・ 3千人未満／日の鉄道駅等における1ルート以上のバリアフリー化については、整備率が13.6%と低くなっていますが、今後エレベーターの設置が必要な鉄道駅等は15駅と限定的です。また、バリアフリー法に基づく基本方針が改正され、3千人未満／日の鉄道駅等のバリアフリー化は、基本構想等の作成状況など地域の実情を踏まえて可能な限り実施することとなっていることから、これらを踏まえて取り組むことが必要です。
- ・ 鉄道駅等の更なるバリアフリー化に際しては、整備効果を高めるために、利用者の特性を踏まえ、鉄道駅等とその周辺地域にある施設等と一体的にバリアフリー化を図ることが重要です。このため「大阪府バリアフリー基本構想等作成促進指針」に基づき、市町村による基本構想等の作成促進を図り、この構想等に基づき鉄道駅等を含めたまちのバリアフリー化を面的・一体的に図っていくことが求められます。

(2) 駅ホームの安全性向上について

- ・ 可動式ホーム柵については、10 万人以上／日の鉄道駅や、ホーム上の混雑・乗換状況、転落の危険性等を考慮しつつ整備していくとしている鉄道駅についても、さらに取組みを進めていく必要があります。
- ・ 内方線付き点状ブロックの整備については、1 万人以上／日の鉄道駅等は 2019 年度に完了予定であり、3 千人以上 1 万人未満／日の鉄道駅等も、ほぼ目処が立っている状況です。
- ・ プラットホームと鉄道車両床面の段差及び隙間については、国においてプラットホームの形状や軌道の構造等に応じ、目安となる数値等を整理した「とりまとめ」がなされたことから、これに基づき、段差及び隙間の縮小化が図られるよう、鉄道事業者への働きかけを行っていく必要があります。
- ・ 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、国のガイドラインが改訂され、エスカレーターに視覚障がい者を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が示されたことから、鉄道事業者等に周知、働きかけを行う必要があります。

(3) 駅に直結する民間施設のエレベーターについて

- ・ 地下鉄等の駅に直結する民間施設のエレベーターについては、鉄道間の乗換えや地上への出入口として使われている場合が多く、地上や地下、エレベーター内に、到達するまでの時間も含めて案内表示等がなされるよう促進する必要があります。

(4) ソフト対策について

- ・ 駅ホームにおける安全性向上に係るソフト対策や、駅における案内表示等による乗換改善については、鉄道事業者や視覚障がい者など当事者と連携して取組みを進めていることから、引き続きこの枠組みで進めていく必要があります。

6. 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します。

(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します。

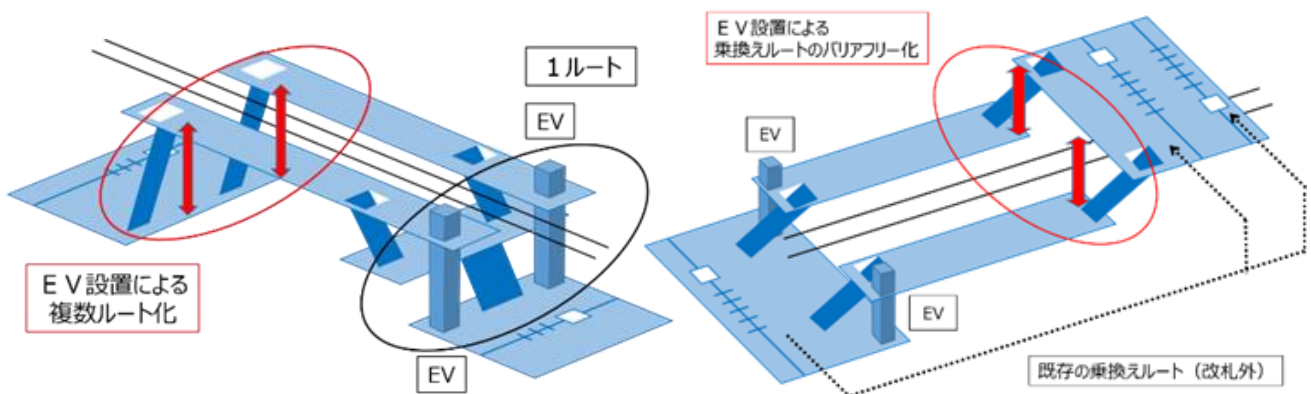
① 3千人以上／日の鉄道駅等は、2020年度までに1ルート以上のバリアフリー化

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します。

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、次の鉄道駅等の更なるバリアフリー化を促進します。

- (ア) バリアフリールートの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) 乗換えルートの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複数化・大型化に対応する駅
- (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



(ア) バリアフリールートの複数化

(イ) 乗換えルートのバリアフリー化

図-15 鉄道駅等の更なるバリアフリー化のイメージ図

③ 万博の開催に向けた鉄道駅等のバリアフリー化

2025年大阪・関西万博の開催に向け、2024年度を目処として、大阪環状線内の鉄道駅等において、万博来場者の鉄道駅間やシャトルバスへの乗換え、ホテル等への宿泊・観光による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、バリアフリー化を次のように促進します。

(ア) 駅の乗換え増加への対応

大阪環状線内の乗換え駅等のうち、約10万人以上／日の駅又は万博来場者の乗換えの集中が見込まれる駅においては、「乗換えルートのバリアフリー化」又は「エレベーターの複数化・大型化」を促進します。

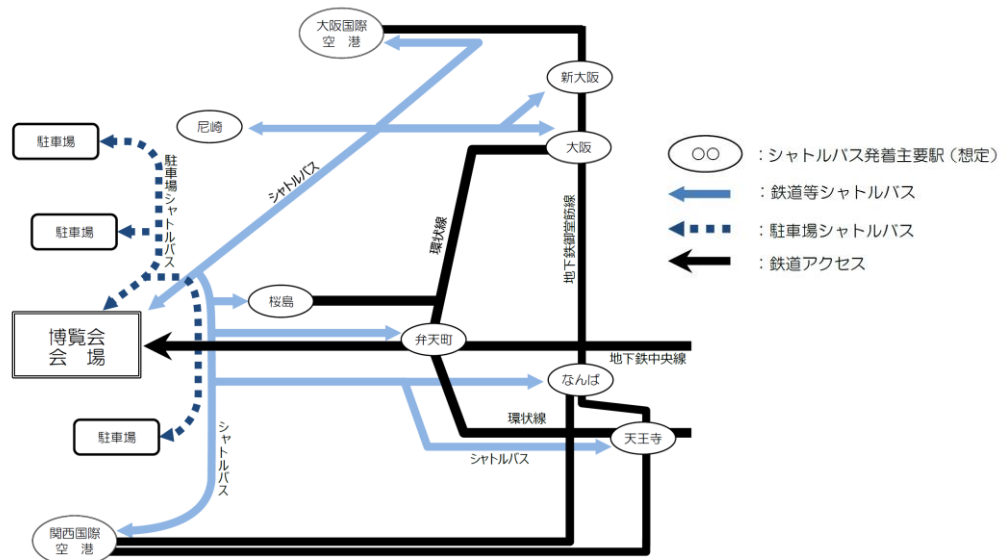
(イ) 宿泊・観光需要の増加への対応

大阪環状線内の鉄道駅等のうち、乗降客数が概ね直近5年で増加している駅においては、「バリアフリールートの複数化」又は「エレベーターの複数化・大型化」を促進します。

(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いては、シャトルバスへの「乗換えルートのバリアフリー化」又は「エレベーターの複数化・大型化」を促進します。

(参考)



資料：「2025日本万国博覧会」基本構想案」大阪府 2016年11月

図-16 万博基本構想案の時点の会場周辺アクセスの主な流れ

なお、②及び③の方針の対象となる鉄道駅等のバリアフリー化は、鉄道事業者の具体的な事業計画や市町村の基本構想の作成状況、国や市町村の取組状況等を踏まえて決定します。

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、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や案内板等を、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」に標識や案内板等の設置方法や設置例などを記載し、促進を図ります。

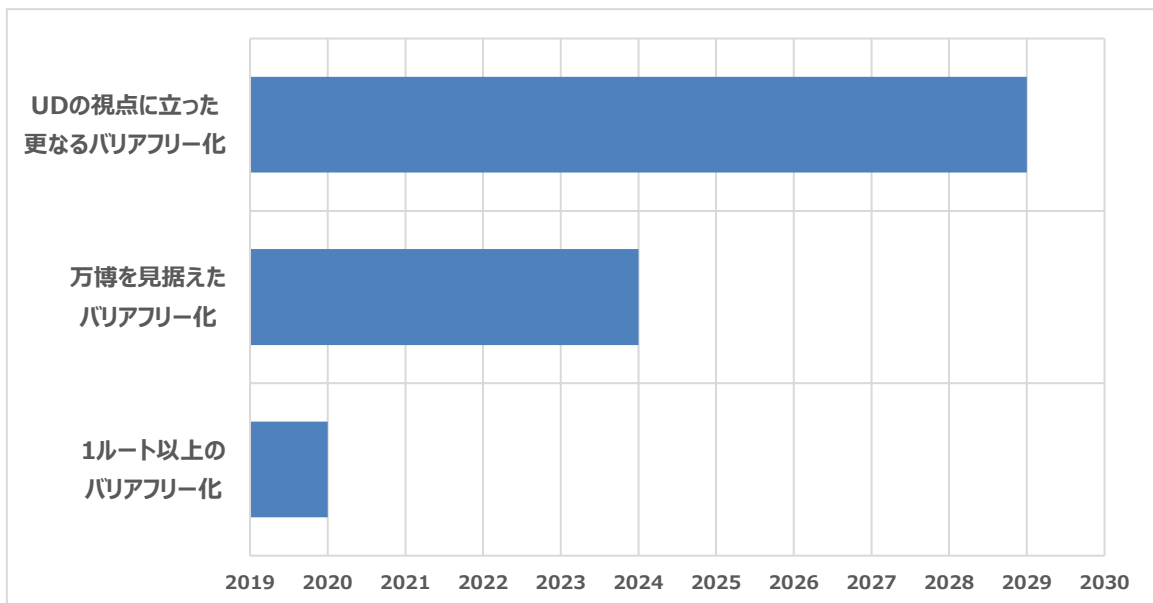


地下街の奥まった場所にある地上へのエレベーターを案内



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「府の対応方針」に基づき、引き続き可動式ホーム柵、内方線付き点状ブロック等の整備促進を図ります。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ます。

① 可動式ホーム柵の整備促進

引き続き、「府の対応方針」に基づき、一日あたりの利用者10万人以上の駅を優先的に整備していくとともに、その他の駅については、ホーム上の混雑・乗換状況、転落の危険性等を考慮しつつ促進します。

■ 可動式ホーム柵の例



西日本旅客鉄道(株) 東海道本線 大阪駅
(昇降式ホーム柵)



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整備促進

内方線付き点状ブロックについては、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へ働きかけます。

■ 内方線付き点状ブロックの例



③プラットフォームと鉄道車両床面の段差及び隙間の縮小化促進

国の検討会の「とりまとめ」で、コンクリート軌道・直線プラットフォーム（既設線）において、段差は3cm、隙間は7cm 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とから、この目安値を目標に、既設のプラットフォームの状況に応じ、より多くの車椅子使用者が単独で乗降できるよう、鉄道事業者や国、府、市町村が参画する「大阪府重点整備地区バリアフリー推進連絡会議」の場等を活用し、鉄道事業者に対して段差・隙間の縮小化を働きかけます。

■プラットフォームと鉄道車両床面の段差及び隙間の解消例

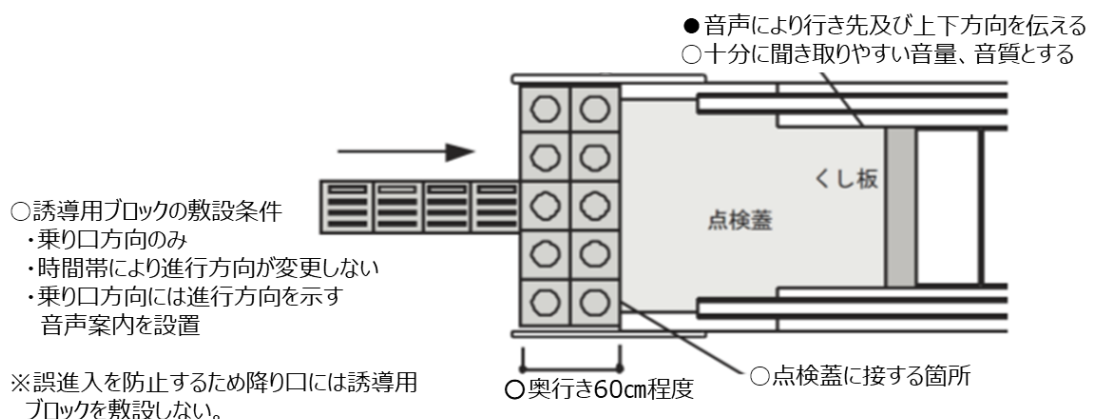


資料：大阪市高速電気鉄道株式会社ホームページ

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訂を踏まえて、「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示します。

■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

鉄道駅等の段差解消等のハード対策にあわせ、バリアフリー情報の提供や高齢者、障がい者等の誘導案内等のソフト対策を一体的な取組みとして促進します。

① 府域一元的なまちのバリアフリー情報提供の推進

車椅子使用者や視覚障がい者などの障がい者や、ベビーカー利用者、スーツケース利用者等にとって、鉄道駅等の構内図や駅周辺のバリアフリーマップなどにより、エレベーターや可動式ホーム柵等の設置状況、駅周辺の歩道や施設などの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します。

② 駅における案内表示等による取組促進

利用者の特性を考慮した上で、デジタルサイネージを活用するなど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、鉄道事業者や国、府、市町村が参画する「大阪府重点整備地区バリアフリー推進連絡会議」の場を活用し、引き続き事例や当事者の要望を示すなど、働きかけます。

また、案内表示等による乗換改善については、引き続き、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を図ります。

■ 案内表示等の事例



阪急電鉄株式会社の例



阪急電鉄株式会社の例

■ 床面整列乗車シートの事例



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、「大阪府重点整備地区バリアフリー推進連絡会議」の場を活用し、引き続き事例や当事者の要望を示すなど、働きかけます。

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ます。

(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、2019年3月に作成した「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促進し、駅を中心とする地区等における面的・一体的なバリアフリー化を図ります。

特に、乗換え駅の駅間や、駅からバス停や施設へのルートについては、点字ブロックの敷設も含め、連続したバリアフリー化がされるよう、鉄道事業者や市町などに働きかけます。

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、継続的な評価による更なるバリアフリー化が促進されるよう取組みます。

■ 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」

7. 参考資料

(1) 関連する法律、条令等

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 of 最短化・複数化

【第4条第1項】

公共用通路（旅客施設の営業時間内において常時一般交通の用に供されている一般交通用施設であって、旅客施設の外部にあるものをいう。以下同じ。）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（以下「移動等円滑化された経路」という。）を、乗降場ごとに一以上設けなければならない。

【第18条の2】

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、第四条第一項の規定にかかわらず、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】

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、第二項から第九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。

【第4条第1項第12号】

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】

かごの内法幅は百四十センチメートル以上であり、内法奥行きは百三十五センチメートル以上であること。ただし、かごの出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉するかごの出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）については、この限りでない。

【第4条第8項】

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。

(2) 関連する方針等

- ①大阪府ユニバーサルデザイン推進指針（大阪府 2018年6月）
http://www.pref.osaka.lg.jp/fukushisomu/oosaka_ud/index.html
- ②公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html
- ③「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」とりまとめ（2019年8月）
http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000029.html
- ④バリアフリー法基本方針（移動等円滑化の促進に関する基本方針）
<https://www.mlit.go.jp/common/001285780.pdf>
- ⑤「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（2016年12月）
<http://www.mlit.go.jp/common/001157244.pdf>
- ⑥大阪府バリアフリー基本構想等作成促進指針（大阪府 2019年3月）
http://www.pref.osaka.lg.jp/kenshi_kikaku/fukushi_top/kihonkousou_shishin.html



大阪府 住宅まちづくり部 建築指導室 建築企画課
〒559-8555 大阪府大阪市住之江区南港北1-14-16
TEL 06 (6941) 0351 内線 4332