



## はじめに

我が国における急速な高齢化の進展とあわせ、障害者等の社会参加に関するノーマライゼーション<sup>(\*)</sup>の理念の広がりをうけ、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活の確保の重要性が増大してきています。そのため、高齢者、障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上が急務となっています。

そういった状況を踏まえ、公共交通機関の各種施設のバリアフリー<sup>(\*)</sup>化や鉄道駅周辺の道路や駅前広場等の移動経路における段差の解消などを、2010年を概ねの目標に一体的に取り組むことを目的として、平成12年11月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を使った移動の円滑化の促進に関する法律（いわゆる「交通バリアフリー法」）が施行されました。

大阪市では、従来より、「大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱」<sup>(\*)</sup>に基づき、だれもが安全で快適に暮らせるまちを目指して、様々な施策に取り組んできました。今回の交通バリアフリー法に基づく取り組みにおいても、高齢者、障害者等をはじめ、誰もが安全・快適に移動ができ、人々が集まり交流する、活気とにぎわいのあるまちづくりを目指して、ユニバーサルデザイン<sup>(\*)</sup>の考え方に十分留意し、交通バリアフリーを推進します。

推進にあたっては、バリアフリー整備を先導してきた、大阪市のこれまでの歴史を踏まえ既存の豊かな設備資産を活用し、よりレベルの高い、空間作りを進めるだけでなく、これらの設備資産を、より実効あるものとするため、バリアフリー情報の提供、ソフト面の取り組みも一体として進めてまいります。

この基本的な方向のもと、まず、最初に梅田、難波、天王寺・阿倍野の3地区で基本構想を策定し、その他の地区においても、優先順位を設け、順次基本構想を策定していきます。

梅田、難波、天王寺・阿倍野の3地区の基本構想を策定するにあたっては、大阪で初めて策定する基本構想であることから、学識経験者、高齢者・障害者の代表、関係する事業者・行政機関、大阪で構成するワーキングで、大阪市の交通バリアフリー推進の基本的な考え方をまとめ、これを基本に各地区の特性を付加するため、地区毎に、学識経験者、地域の代表、高齢者・障害者の代表、関係する事業者・行政機関、大阪で構成する検討会議を設け、地区の意見反映に努め、地区毎の基本構想としてとりまとめました。

基本構想策定後は、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会等関係する事業者がそれぞれに事業を実施することとなりますが、大阪市では関係する事業者とともに、また、市民の皆様の参画、理解と協力のもとに、継続的な改善に努めてまいります。

平成15年4月 大阪市

# 1. 基本理念・基本方針

## 1 - 1. 地区の概要

梅田地区は、JR大阪駅、JR北新地駅、阪急梅田駅、阪神梅田駅、地下鉄御堂筋線梅田駅、地下鉄谷町線東梅田駅、地下鉄四つ橋線西梅田駅の7駅が結節する大ターミナル地区である。これらの日利用者数は約250万人で、通勤通学者の他に関西を来訪する人々の玄関口となっている。

ターミナル周辺には、大阪駅前ビル群、百貨店をはじめ商業・業務ビルが建ち並び、面的に地下街が形成されている。このため、地上、地下及び歩行者デッキによる多層構造となっている。

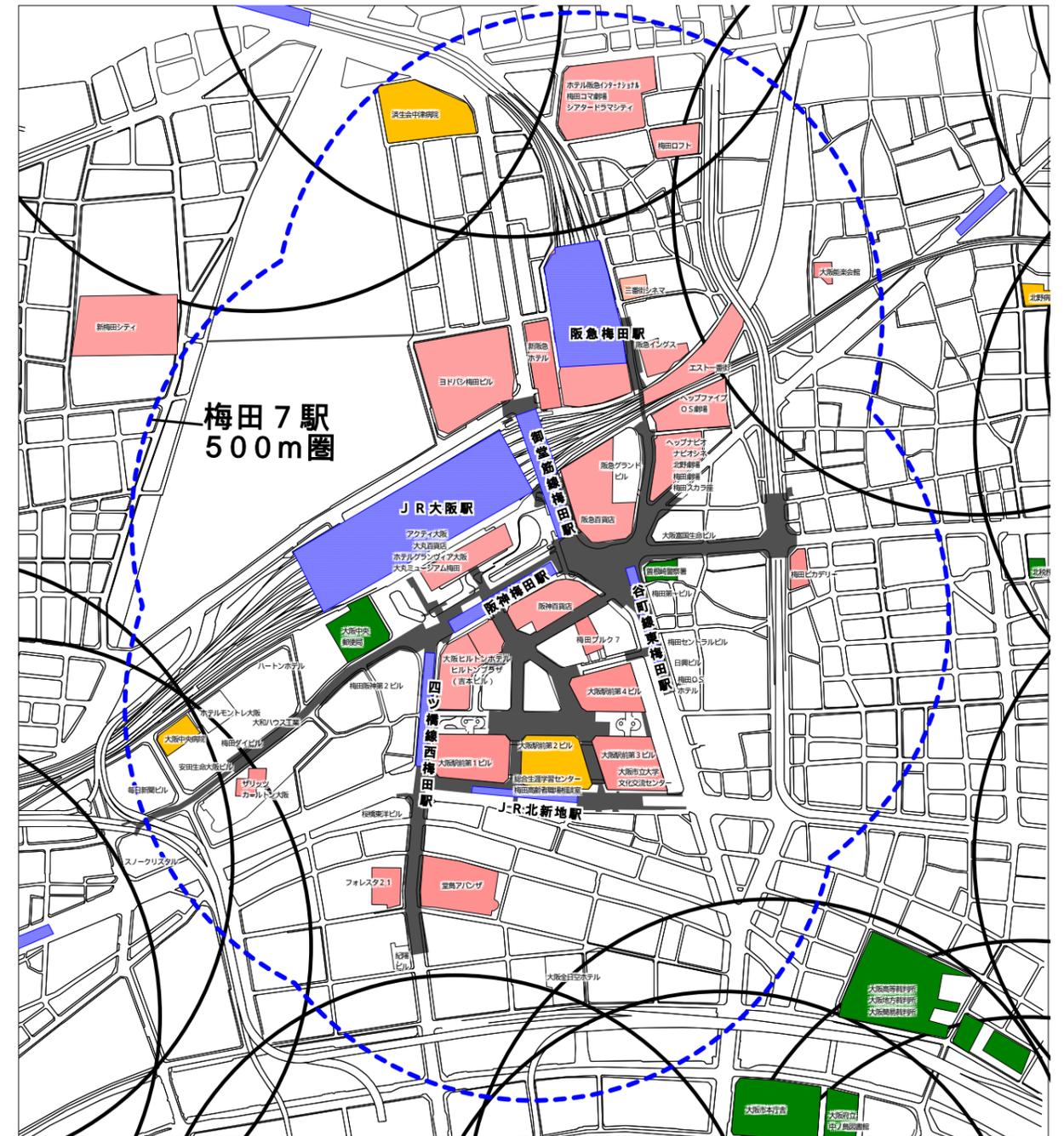
図 1.1 梅田地区の位置



鉄道駅日利用者数（平成13年3月末現在）

鉄道駅	乗降客数（千人）
J R大阪駅	849
阪急梅田駅	601
阪神梅田駅	192
市営地下鉄御堂筋線梅田駅	450
市営地下鉄谷町線東梅田駅	169
市営地下鉄四つ橋線西梅田駅	121
J R北新地駅	86
合計	2468

基本構想対象駅及びその周辺の現況（約500m圏）



- 官公庁施設
- 福祉・医療施設
- 商業・文化  
教養等施設
- 地下街

## 1 - 2 . 基本理念・基本方針

### ( 1 ) 基本理念

#### 誰もが安全に快適に移動できる立体的な回遊都市の形成

梅田地区では既存ストックである多層構造を活かして、7 駅の利用並びに相互乗り換え、面的な歩行者ネットワーク(\*)のバリアフリー(\*)化を図り、大阪の「顔」としてふさわしい誰もが安全に快適に移動できる立体的な回遊都市を形成し、大阪再生の拠点とすることを旨とする。



人が多い乗り換え経路



呼び出しが必要な段差解消機

### ( 2 ) 基本方針

#### 1 ) 各施設における梅田地区の課題

梅田地区では、施設の仕様に関する課題など市内共通の課題の他に、人の多さや大ターミナルであることなど地区特性による課題が生じている。以下に 鉄道駅、 乗り換え経路、 道路、 地下街、 地上地下の連続性について主な課題を整理する。

##### 鉄道駅

- ・ JR大阪駅や阪急梅田駅、阪神梅田駅などは、ホームや改札口数が多い大ターミナル駅である。このため、利用動線が複雑で視覚障害者等への適切な誘導が必要となっている。
- ・ 広いコンコースでは利用動線が錯綜し、車いす使用者や視覚障害者などが安全な動線を確保することが困難となっている。このため、利用動線の整理が必要となっている。
- ・ 7 駅ともに E V 等による高低差の解消が行われているが、改札口の数が多い大ターミナルでは、E V の位置によっては大きな迂回が生じる、位置がわからないなど、利用しやすさの向上が必要となっている。
- ・ 利用者が多く、非常に混雑しているため、ホームなど狭い場所での安全対策や通行性の確保について検討が必要となっている。
- ・ 車いす対応型トイレなど施設の利用については、位置のわかりやすさ、利用者のマナー向上などが必要となっている。



利用者が多く混雑するホーム



位置がわかりにくい車いす対応型トイレ

##### 乗り換え経路

- ・ 橋上駅から地下駅への乗り換え移動には、複数回の上下移動が伴う。このため、E V 等上下移動設備の利用のしやすさ、位置の分かりやすさ、迂回の少ない経路などの検討が必要である。
- ・ 7 駅の相互乗り換えがあるため、乗り換え動線が複雑で複数ある。このため、わかりやすい経路案内と誘導が必要となっている。
- ・ 乗り換え経路では、人が混雑し動線が錯綜しているため、車いす使用者や視覚障害者等は移動しにくい状況である。このため、乗り換え経路での障害者等の円滑な移動空間を確保が必要である。

##### 道路

- ・ 梅田地区では広幅員の歩道が整備されている。この空間を有効活用し、より安全で安心して移動できる歩行者ネットワークを形成する必要がある。
- ・ 歩道が整備されていても違法駐車、放置自転車、違法看板などにより歩道を有効に利用できない状況である。このため、交通マナーの向上や商店街等の協力など市民のバリアフリーへの理解と協力が必要となっている。
- ・ 梅田地区は広域的な幹線道路により街区が形成されている。このため、横断距離の長い横断歩道が多数ある。広幅員の道路を横断するときの安全性の確保について検討する必要がある。



広い歩道を狭くしている放置自転車等



音響信号機がなく、横断距離の長い交差点

##### 地下街

- ・ 梅田地区の地下街は面的に発達しているため、現在地がわかりにくいなど、わかりやすさに問題がある。サインなどの設備の他、人の案内、地図などによる事前情報提供など、様々な案内・誘導の充実によりわかりやすい地下街づくりを目指す必要がある。



人が多く、わかりにくい地下街

##### 地上と地下の連続性

- ・ 梅田地区の多層構造を活かして立体的な歩行者ネットワークを形成するには、いつでも、だれでも快適に上下移動できるよう、地上と地下の円滑な移動を確保する必要がある。



位置がわかりにくいエレベーター

## 2) 梅田地区の課題の要因

人が多いことや大ターミナルであるなど梅田地区の特性を踏まえると、それぞれの課題が生じている背景として、以下の5つの要因がある。

1. 物理的な改善が難しい又は物理的な改善だけでは問題が残る
2. 既存施設の改良又は有効活用出来るような対策が必要である
3. 点的な改善では対応が難しい
4. 関係事業者が多く、相互の協力、協調が必要となっている
5. 継続的な取り組みが必要である

## 3) 基本方針

このような状況の中、梅田地区で移動の円滑化を図るには、個別に課題を解消するのではなく、「**トータルデザインによる対策**」が必要不可欠である。トータルデザインによる対策を考える方向性として、4つの基本方針を位置づける。

### 1. 面的、多層的な都市構造を活用する

面的にネットワーク(\*)化された歩道、地下街やそれらを連結するエレベーターなど既存ストックを有効活用して、安全確保のしやすさ、季節や天候などにあわせて複数の経路が選択できるような立体的な歩行空間のネットワークを形成する。

### 2. わかりやすさ(案内・誘導)の向上を図る

サイン整備などによる「わかりやすさ」を向上させることにより、「迷うこと」や「探すこと」による移動の負担感を軽減するような対策を推進する。

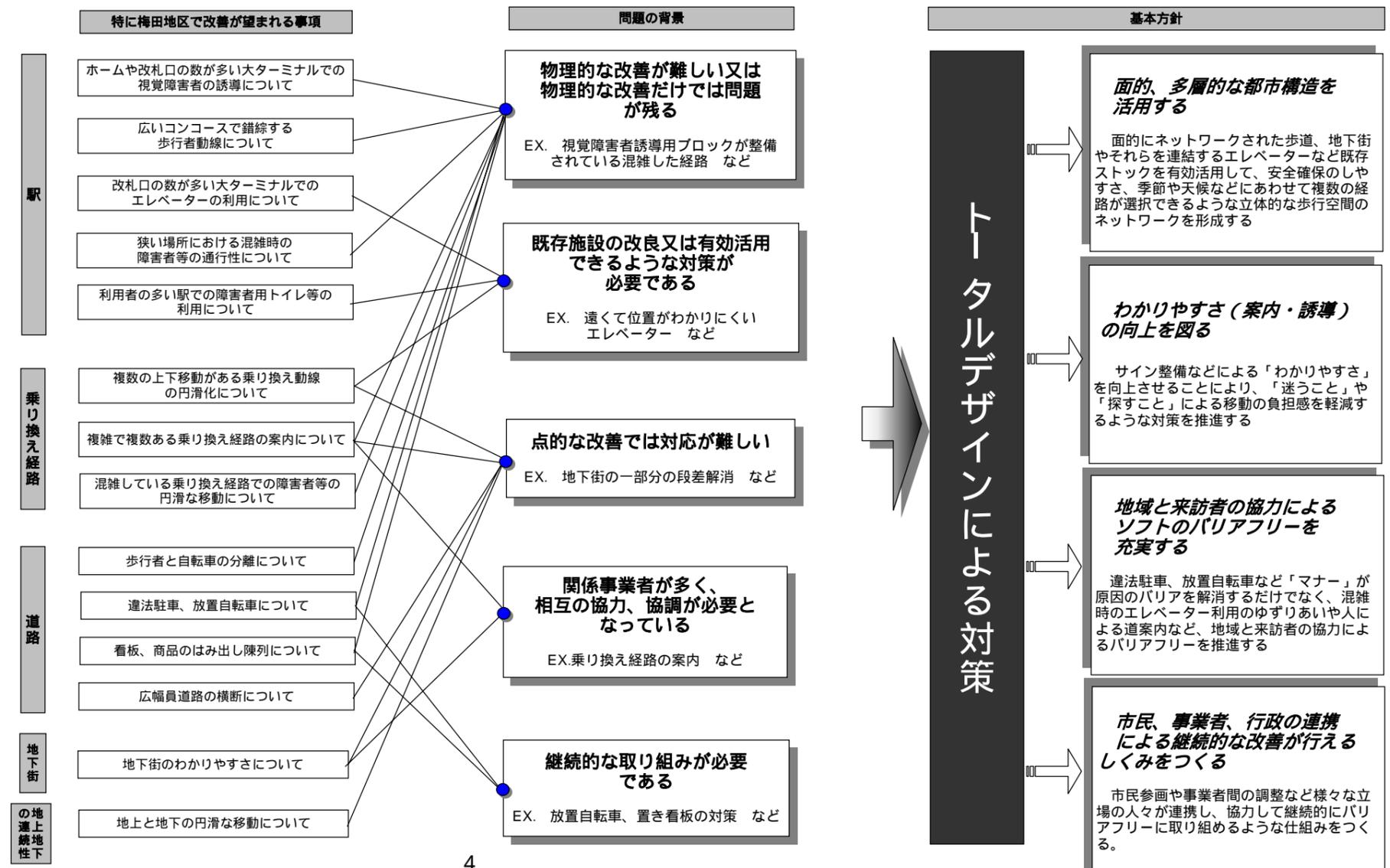
### 3. 地域と来訪者の協力によるソフトのバリアフリー(\*)を充実する

違法駐車、放置自転車など「マナー」が原因のバリアを解消するだけでなく、混雑時のエレベーター利用のゆずりあいや人による道案内など、地域と来訪者の協力によるバリアフリーを推進する。

### 4. 市民、事業者、行政の連携による継続的な改善が行えるしくみをつくる

市民参画や事業者間の調整など様々な立場の人が連携し、協力して継続的にバリアフリーに取り組みめるようなしくみをつくる。

梅田地区の特性を踏まえた検討方針



## 2 . 重点整備地区

梅田地区における重点整備地区を以下のような考え方に基づいて設定する。

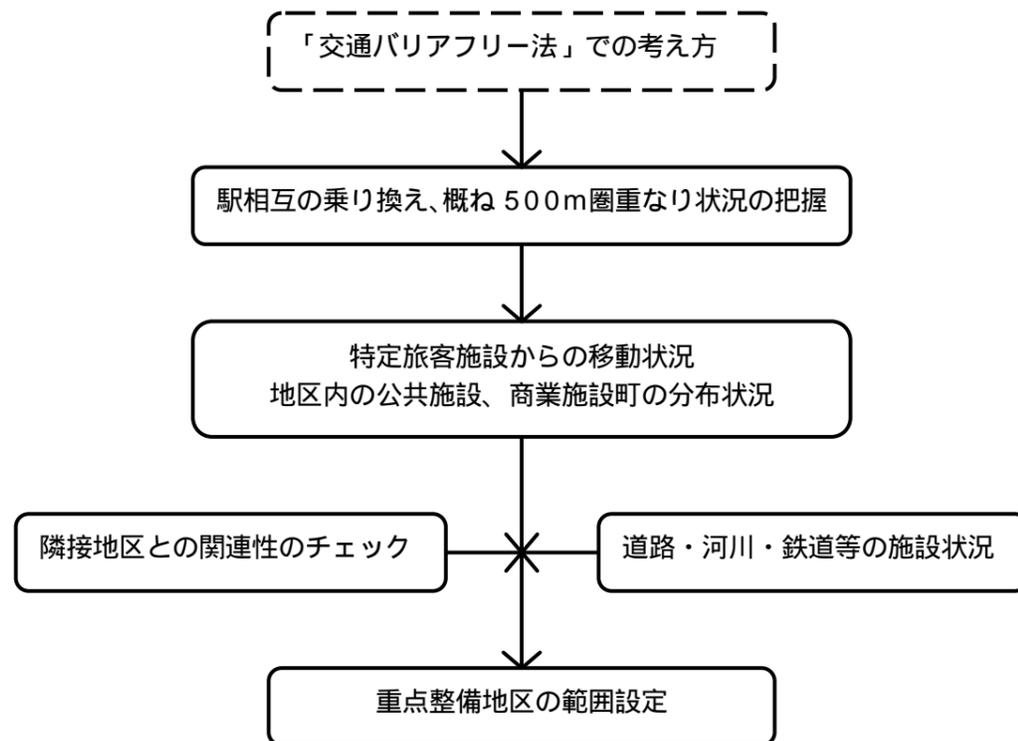
### 2 - 1 . 交通バリアフリー法での考え方

「交通バリアフリー法」では重点整備地区の範囲設定に関して次のような方針を示している。

徒歩圏として一体的に整備すべき重点整備地区は、特定旅客施設から概ね 500m ~ 1km以内とする。但し、具体的な区域設定は、高齢者・身体障害者等の特定旅客施設からの移動の状況、施設の分布状況を踏まえて判断することが必要である。また、区域は、できる限り町境・字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって、明確に表示して定めることが必要である。

### 2 - 2 . 大阪市での考え方

大阪市では、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がどのように分布しているかを考えながら、道路・河川・鉄道などで区域を設定していく。



### 2 - 3 . 梅田地区における重点整備地区

梅田地区では、主要な公共公益施設の立地、面的に広がった商業・業務施設の他に、回遊性のある買い物・レクリエーション動線なども考慮して、以下の4つの視点から重点整備地区を設定する。

梅田地区の重点整備地区は、以下に示す鉄道7駅を中心とした面積約175haの区域とする。

#### 大阪の「顔」としてふさわしい都市機能（文化、交流、商業、業務施設など）が面的に集積した範囲

梅田地区には人々の交流や来訪者へのもてなしの場となるホールやホテルが立地するほか、商業、業務機能が面的に集積している。大阪の「顔」としてふさわしい、質の高い潤いとゆとりある都市空間を目指すべき区域として、重点整備地区を位置づける。

#### 広域的な利用がある医療施設を含む範囲

梅田地区には大阪中央病院、済生会中津病院など広域的な利用がある医療施設が立地している。特定旅客施設から医療施設までの経路を含む範囲を重点整備地区として位置づける。

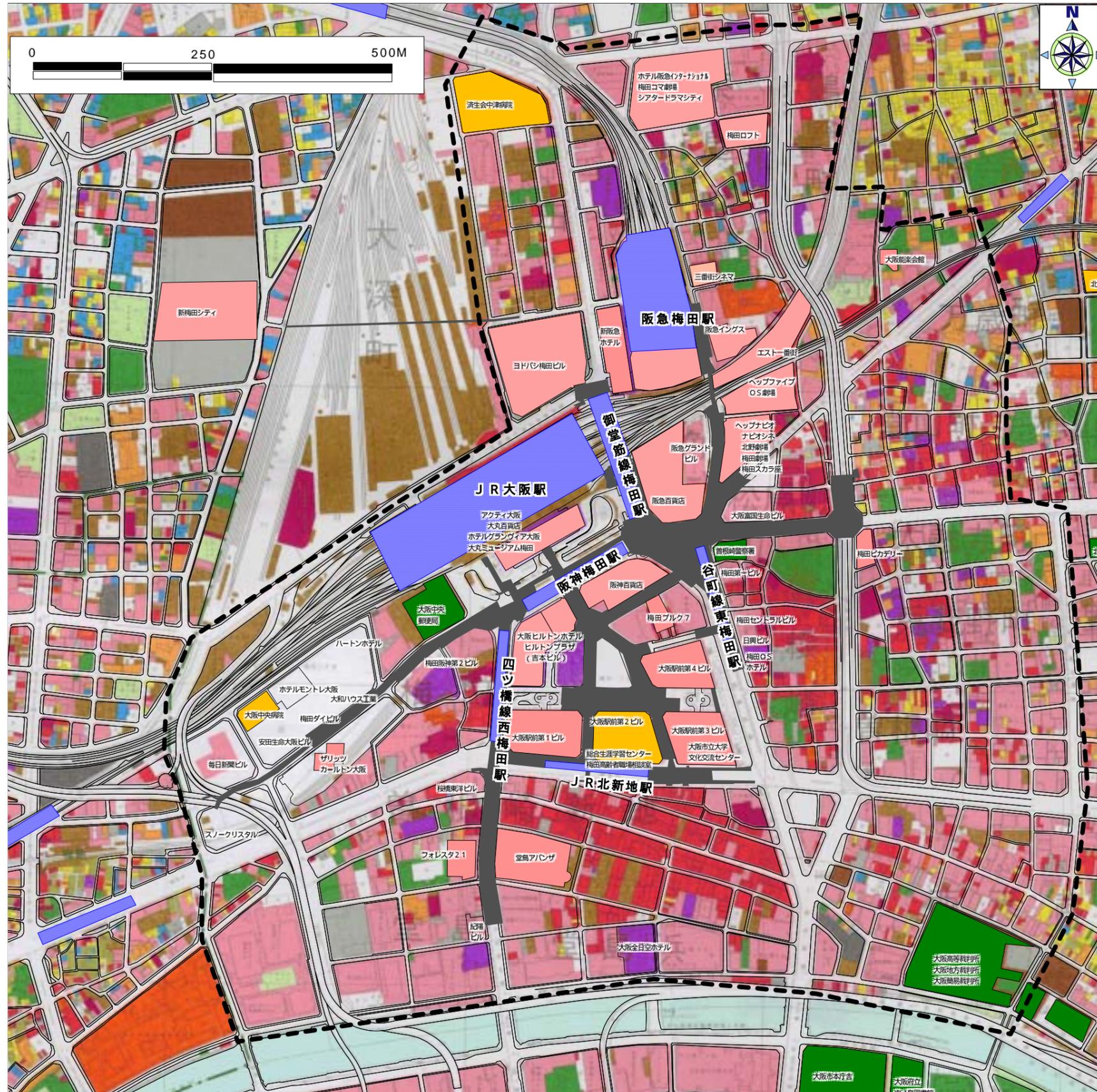
#### 障害者、高齢者、来訪者など誰もが回遊し、「梅田」を楽しむ範囲

梅田地区は前述のとおり、文化、交流、商業など様々な都市機能が面的に集積している。梅田地区の回遊性を活かして、障害者、高齢者、来訪者など誰もが「梅田」を楽しめる範囲を重点整備地区に位置づける。

#### 地上、地下、デッキによる多層構造を活かした歩行空間ネットワーク(\*)が形成できる範囲

梅田地区は歩道が面的にネットワークされているほか、地下街も面的に発達している。このような多層構造を活かした立体的な歩行空間ネットワークを形成すべき範囲を重点整備地区に位置づける。

重点整備地区（面積：約175ha）



- 官公庁施設
- 福祉・医療施設
- 商業施設
- 業務・交流・文化施設
- 教育施設
- 宿泊施設
- 地下街
- 鉄道駅
- 重点整備地区



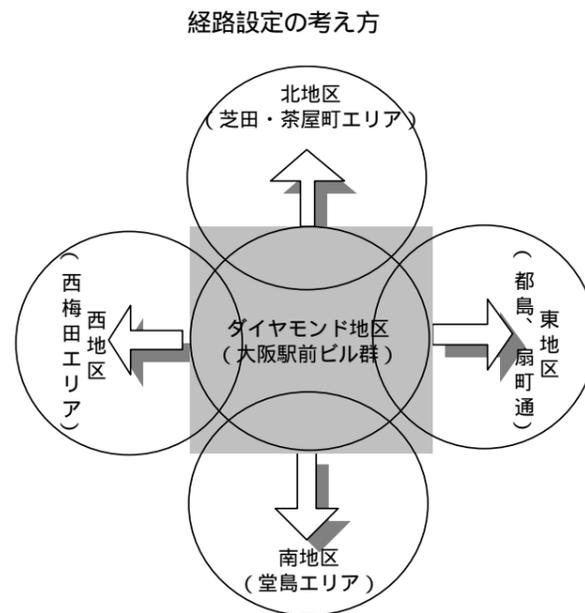
### 3 - 2 . 主要な経路の設定の考え方

全ての経路においてバリアフリー(\*)化されることが最も望ましいが、梅田地区では広い範囲で面的に広がった歩行者ネットワーク(\*)を形成しているため、整備量が膨大なものとなる。このため、優先的に整備を行う経路を設定し、主要な経路として位置づける。

主要な経路は、1) 地上経路、2) 地下経路、3) 地上と地下の連続性確保(結節拠点)、4) 乗り換え経路に分類し設定する。設定の基本的考え方を以下に示す。

#### 1) 地上経路

地上経路は、大阪駅前ビル群が立地する地区(以下、ダイヤモンド地区と示す。)を中心に主要施設が集積する東西南北の各エリアを結ぶ幹線軸を主要な経路として位置づける。



エリア名	主要施設
東地区: 都島・扇町通りエリア	ナビオ阪急、大阪能楽会館など
西地区: 西梅田エリア	大阪中央病院、リッツカールトンホテルなど
南地区: 堂島エリア	堂島アバンザ、フォレスタ21、裁判所など
北地区: 芝田・茶屋町エリア	済生会中津病院、阪急インターナショナル、梅田コマ劇場など

#### 2) 地下経路

地下経路は自動車との完全分離が図れて安全に通行できるほか、雨天時など天候や季節が悪い時でも快適に歩行できることから、積極的な活用を図る。このため、全ての地下経路を主要な経路として位置づける。

#### 3) 地上と地下の連続性確保(結節拠点)

乗り換え経路など、利用者が著しく多い経路上の主な分岐点、道路横断箇所(主要な交差点)及び地上、地下の連続性が望まれる箇所を「結節拠点」として位置づける。

地上と地下の上下移動の円滑化及び平面横断の円滑化を図り、立体的な歩行者ネットワークの拠点として機能させる。

#### 4) 乗り換え経路

地上地下、改札口ごとに複数ある乗り換え経路の内、以下の視点に基づき乗り換えの主要な経路を位置づける。

**車いす使用者の乗り換え経路**

- ・ 鉄道駅構内の改札階からホーム階へのエレベーターが設置されている、最寄りの改札から改札を結ぶ経路。
- ・ 上記の経路の中で最短の地上と地下の経路。

**視覚障害者の乗り換え経路**

- ・ 各駅相互が最も近くなる改札口から改札口を結ぶ経路。
- ・ 道路横断は、横断歩道では行わず、地下、デッキで行うことを基本とする。
- ・ 地上より地下の経路を優先する。
- ・ 視覚障害者の経路は、原則としてエスカレーターを利用しない経路とする

**健常者等の乗り換え経路**

- ・ 各駅相互が最も近くなる改札口から改札口を結ぶ経路。

改札からホームまでのエレベーターが設置されている最寄りの改札口

J R 大阪駅	御堂筋口
J R 北新地駅	西改札口
阪急梅田駅	3階改札口
阪神梅田駅	東改札口
御堂筋梅田駅	中北東改札口
谷町線東梅田駅	中西改札口(大日方面) 南改札口(天王寺方面)
四つ橋線西梅田駅	南改札口