

# 大 阪 市

## 難波地区交通バリアフリー基本構想

平成15年4月

### - 目 次 -

はじめに	
1. 基本理念・基本方針	1
1-1. 地区の概要	1
1-2. 基本理念・基本方針	2
2. 重点整備地区	3
2-1. 交通バリアフリー法での考え方	3
2-2. 大阪市での考え方	3
2-3. 難波地区における重点整備地区	3
3. 主要な経路	5
3-1. 歩行者ネットワークの考え方	5
3-2. 主要な経路の設定の考え方	5
4. 整備の基本的考え方と整備内容	7
4-1. 公共交通	7
4-1-1. 駅舎・鉄道車両	7
4-1-2. バス車両	10
4-2. 道路・交差点・乗り換え経路(地上と地下の連続性)・地下街等	11
4-2-1. 整備の基本的考え方	11
4-2-2. 整備内容	13
4-3. 案内誘導	15
4-3-1. 基本的考え方	15
4-3-2. 整備内容	15
4-4. その他	16
4-4-1. ソフト面	16
4-4-2. 建築物へのバリアフリー	16
5. 継続的な改善に向けて	17
付属資料1: 難波地区交通バリアフリー基本構想の検討体制	18
付属資料2: 難波地区交通バリアフリー基本構想の検討経緯	19
付属資料3: 市民・当事者からの意見の聴取(わがまちウォッチングの実施)	20
付属資料4: 主要な経路の路線名	24
付属資料5: 難波地区基本構想検討会議における意見とその対応	25
付属資料6: 大阪市(梅田・難波・天王寺阿倍野地区) 交通バリアフリー基本構想素案に係るパブリックコメント結果一覧表	28
付属資料7: 用語の解説	33

文中の\*印を付けた用語は、「付属資料7:用語の解説」に示す。

## 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、大阪市内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、大阪市内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、大阪市内で構成する検討会議を設け、地区の意見反映に努め、各地区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事業を実施することとなりますが、大阪市内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

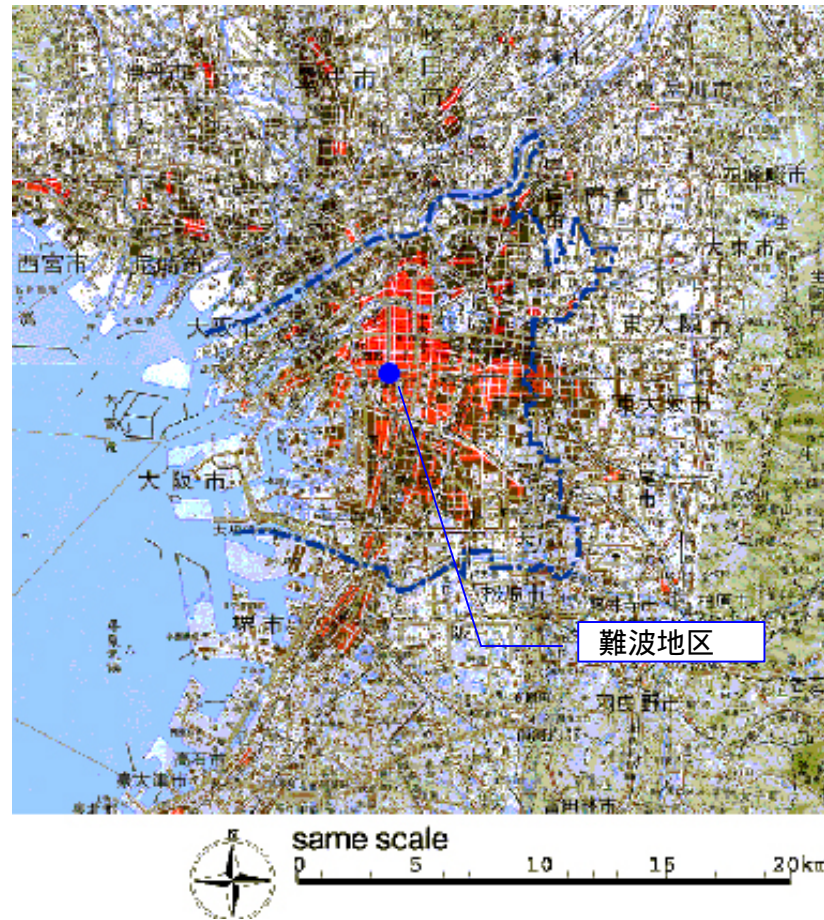
## 1-1. 地区の概要

### (1) 現状

難波地区は、大阪市都心部の南部に位置し、「ミナミ」の愛称で呼ばれている、広域的な商業・業務・アミューズメント<sup>(\*)</sup>機能が集積している地区である。地区内には、JRなんば駅、南海難波駅、近鉄難波駅や地下鉄難波駅、また、関西国際空港への玄関口でもあるOCATなどの公共交通機関が集中しており、1日平均利用者数が約97万人という国内でも有数の交通ターミナルを形成している。

「ミナミ」には、心斎橋、道頓堀、でんでんタウン・法善寺横丁をはじめ数多くの商店街、百貨店・飲食店街、さらには府立体育館といったスポーツ施設もあり、数多くの人に関西圏だけでなく全国から、また海外からも訪れミナミの街を回遊し楽しんでいる。

また、「ミナミ」は国立文楽劇場など文楽をはじめとする上方芸能が発展した場所でもあり、古くからの名所、旧跡も数多くある。その一方でアメリカ村・ヨーロッパ村など若者文化の集積地として国内に知られるようになっており、北堀江から南堀江地区あたりでは、新しいファッション拠点として若者を中心に数多くの人を訪れる場所が形成されつつある。

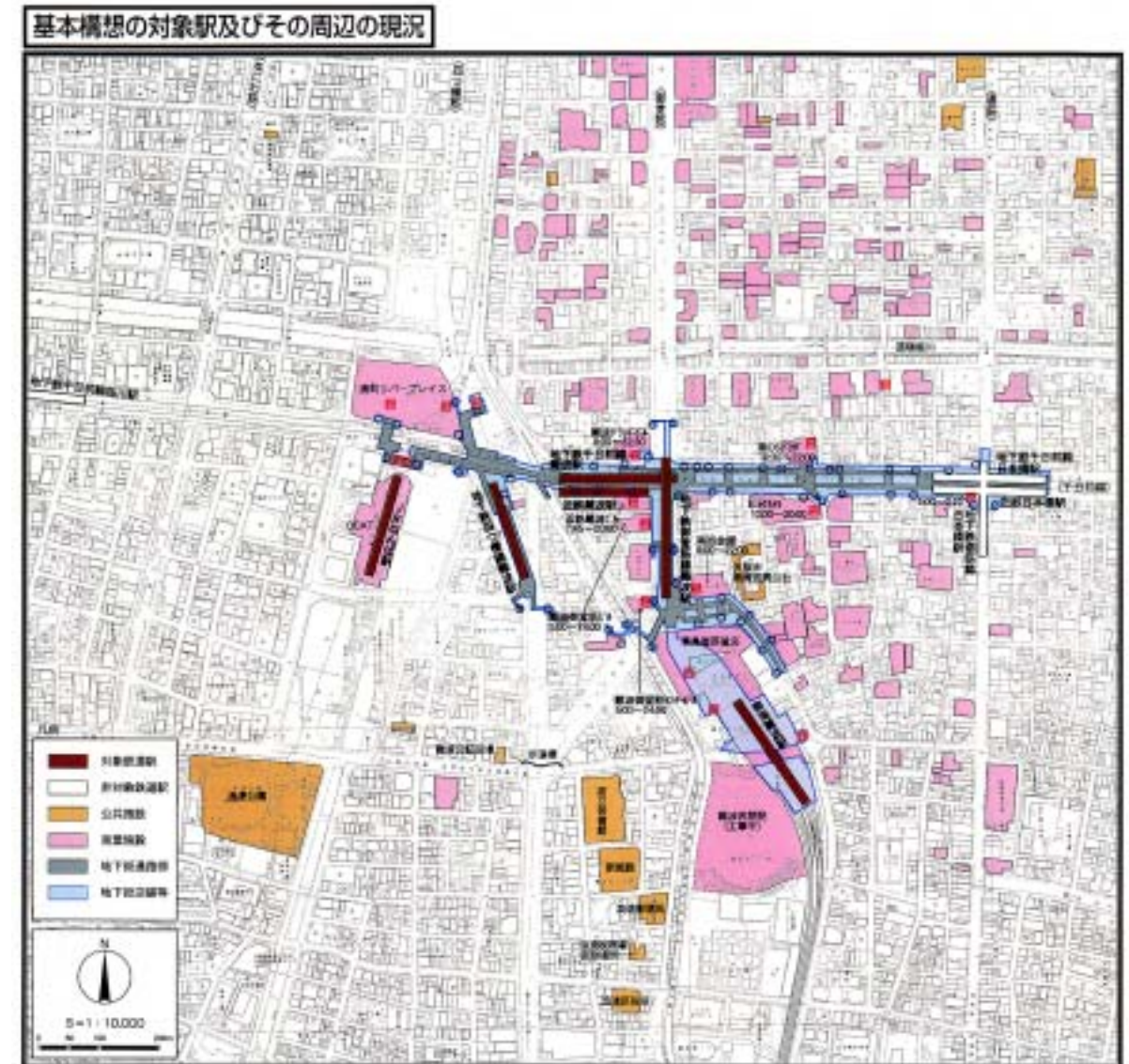


### (2) 「ミナミ」における主なプロジェクト

「ミナミ」では、街中に残された大阪のシンボルでもある道頓堀川を活かした「水都大阪」の再生のために、道頓堀川の先行的な環境整備が進められており、リバープレイス前の水辺などすでに、市民が憩える水辺として利用されており、ミナミの新しい顔となりつつある。

また、大阪の都心の大動脈でもあり、大阪の顔でもある「御堂筋」については、ゆとりとにぎわいを持った都市空間として再生するため、道頓堀とあわせて「都市再生緊急整備地域」に指定されている。

新たな商業・業務・アミューズメントの拠点としてなんば球場跡地の「難波地区再開発」及び湊町地区の「湊町地区開発」が進められており、ミナミの新しい顔が形成されつつある。



## 1 - 2 . 基本理念・基本方針

### ( 1 ) 基本理念

大阪再生の拠点となる誰もが楽しめる賑わい・協働・  
発信のまち「ミナミ」の形成

これまで培われた都市機能の集積、人情を大切にし、高齢者、障害者をはじめ、誰もが安全・快適に移動でき、人が集まり交流する、活気、賑わい、ゆとりのある“ミナミ”を道路・鉄道・バス事業者、地元住民等、みんなが一緒になって考え、人をもてなす大阪の心を発信し、大阪再生の拠点となることを目指す。

### ( 2 ) 基本方針

#### 〔現状の課題〕

##### 公共交通について

- ・各駅ともホーム階へ至る段差の解消策としてエレベーターが設置され、最低限1経路は確保されているが、迂回を強いられるケースも見られる。
- ・案内サイン、視覚障害者用誘導ブロックの敷設等について、今後、より使いやすい施設整備の観点から改善に向けた検討が必要となっている。

##### 道路等について

- ・歩道、地下街、歩行者専用道路など、地区内の歩行者ネットワーク<sup>(\*)</sup>は整備されているものの、より快適に移動できるバリアフリー<sup>(\*)</sup>化されたネットワーク形成のために、広幅員道路の横断部の改善などの検討が必要となっている。
- ・歩道における自転車、バイク等の不法駐輪、看板、商品のはみ出し等により通行を阻害している状況があり、改善に向けた関係者の検討が必要である。
- ・商業施設等の遊空間が面的に広がる当地区においては、その移動空間として地下街と地上の歩道空間の連続性を確保する必要があり、そのために必要なエレベーターの設置等についての関係者による検討が必要である。

##### 案内・誘導サインについて

- ・道路、地下街、駅等の連続空間において、歩行者の必要とする案内サインの不足、不統一、さらには不要な案内板の放置の状況が見られる。
- ・面的な拡がりを持つ当地区のバリアフリーを考えていく上では、ハード整備のみならず、人によるサポートや民間施設活用などのソフト面の対応は不可欠であり、こうした体制や仕組みづくりも必要である。

### 〔基本方針〕

先の基本理念・に基づく、「ミナミ」における交通バリアフリー化のための基本方針を次のように考える。

1) 誰もが移動しやすい空間づくりによる、回遊しやすく賑わいがあり、安心して訪れることのできる「ミナミ」の形成

- ・ ミナミ特有の数多くの商店街、水辺、御堂筋などの東西南北の幹線道路を活かし、訪れる人、誰でもが快適・安心して回遊できる移動空間のネットワーク形成のために、公共交通の施設・道路・地下街・水辺空間等のバリアフリー化された移動空間を実現する。
- ・ ミナミのまちを支えてきた民間事業者の活力・市民の力と行政関係者、公共交通事業者が協働・創意工夫による移動しやすいまちづくりを実現する。

道頓堀川の水辺の風景



道頓堀の風景



2) 官・民・市民が協働する「ミナミ」の活力を活かした、人にやさしい案内システムの整備

- ・ 高齢者・障害者だけでなく国内外からはじめて訪れる人も楽しめる街とするために、わかりやすい案内・誘導サインの整備を図る。
- ・ 地区全体での案内サインに関する部会等の設置とその協議結果に基づいた改修、整備の推進を図る。
- ・ 移動しやすいまちを作るために、誰もがわかりやすい案内・誘導サインを整備するとともに、人と人とのふれあいを大切に官民協力した案内方式を実現する。

### 3) 活力ある「ミナミ」のための市民参画による「心のバリアフリー」の推進

- 面的な拡がりを持つ当地区のバリアフリー(〃)を考えていく上では、ハード整備のみならず、人による「心のバリアフリー」の推進が必要となる。このようなことから、市民が障害者の理解を深め、自分たちの問題としてバリアフリーについて、まちづくりへの参画を促すことを目的に、広報・啓発活動に取り組む。

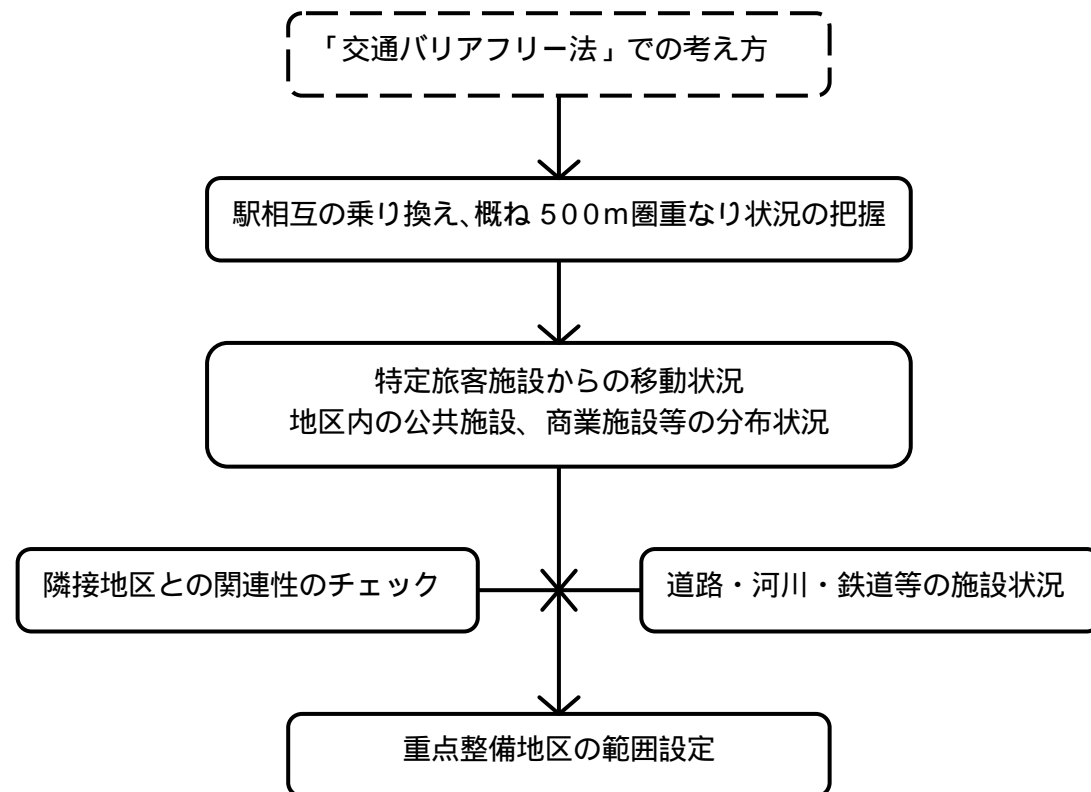
道頓堀川水辺整備（湊町区間）



わがまちウツチガの風景



図 重点整備地区設定の考え方



## 2. 重点整備地区

難波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. 難波地区における重点整備地区

難波地区では、主要な公共施設の立地、面的に広がった商業・業務施設、新たなまちづくりの拠点などを考慮して以下の視点から面積約 191ha の重点整備地区を設定する。

大阪の「顔」にふさわしい都市機能が面的に集積した範囲

難波地区は、商業・業務・アミューズメント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、賑わい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。

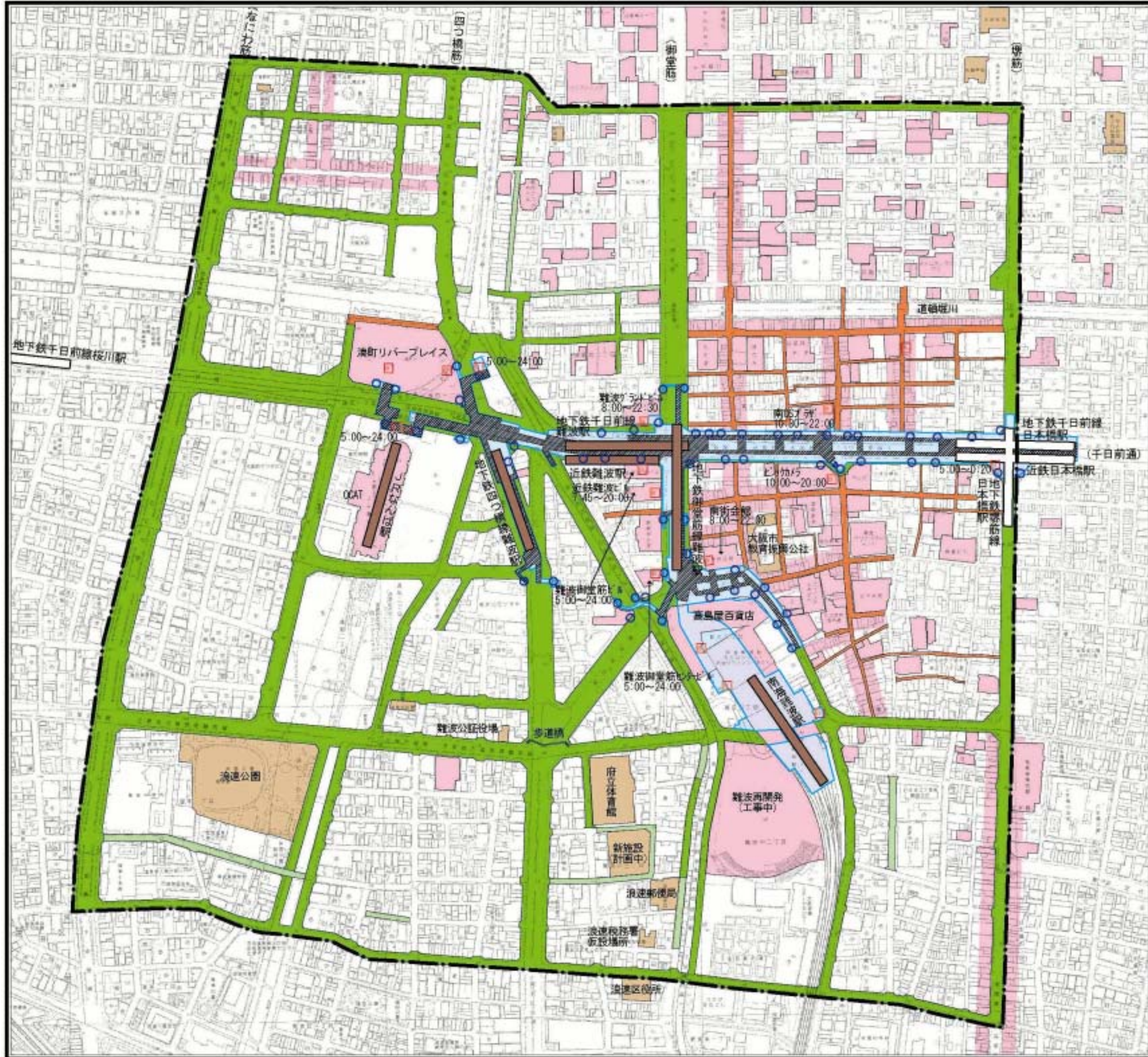
広域的な集客力を持つ商業・娯楽空間を含む範囲

難波地区は、心斎橋、道頓堀、千日前商店街、でんでんタウンなど数多くの商店街、百貨店・飲食店街、また難波地区再開発、湊町地区開発などの新たなまちづくりの拠点、さらに府立体育館といったスポーツ関連施設もあり、特定旅客施設からこれら施設に至る経路を含む範囲を重点整備地区に位置づける。

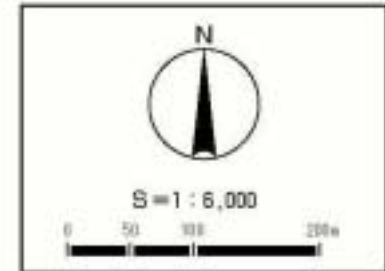
障害者、高齢者、来訪者など誰もが回遊し、「ミナミ」を楽しむ範囲

難波地区の様々な都市機能が面的に集積している回遊性を活かして障害者、高齢者、来訪者など誰もが「ミナミ」を楽しめる範囲を重点整備地区に位置づける。

# 重点整備地区の範囲 及び道路の現況



- 凡例
- 重点整備地区 (面積 約191ha)
  - 対象鉄道駅
  - 非対象鉄道駅
  - 公共施設
  - 商業施設
  - 歩道を有する道路 (幅員2.0m以上)
  - 歩道を有する道路 (幅員2.0m未満)
  - アーケード等 (車両進入禁止)
  - 地下街通路部
  - 地下街店舗等



### 3 . 主要な経路

#### 3 - 1 . 歩行者ネットワークの考え方

大阪市における中心市街地である難波地区は、広域的な商業・業務機能が面的に拡がっており、人々の行動範囲も面的な拡がりを持っている。こうしたことから、ニーズ<sup>(\*)</sup>に対応したバリアフリー<sup>(\*)</sup>化された歩行者ネットワーク<sup>(\*)</sup>を考えていく必要がある。その考え方を以下に示す。

##### ( ) 駅乗換え経路

難波地区においては、駅相互間を連絡するルート確保を重点的に行う。これは、他社間の鉄道駅の乗換えが円滑になると、高齢者・障害者等の公共交通を利用した行動範囲が飛躍的に広がるためである。

##### ( ) 主要施設への経路

鉄道駅から誘導する施設は、公共サービス機関と、地区特性を考え『街を楽しむ』ための施設が考えられる。具体的には、主要官公庁施設、福祉施設、大規模病院、集客施設、大規模商業施設、商店街などの入口までの誘導などが想定される。

また、本市公共建物のバリアフリー化をはじめとした「ひとにやさしいまちづくり」施策との連携に努める。

##### ( ) 多様なニーズに対応する経路

難波地区では、( )、( ) の経路とともに、回遊ニーズなど都心ならではの多種多様なニーズへの対応を図るため、地区全体に有機的に広がる経路が想定される。

##### ( ) 重層的ネットワークの形成

難波地区では地下街、地上の重層的な空間が形成されている。この都心地区の特性を有効に活用して多層階にわたる歩行者ネットワークを形成していく。なお、地下街の活用では、高齢者・障害者等の避難経路確保など防災面の検討が必要である。

#### 3 - 2 . 主要な経路の設定の考え方

大阪市の中心市街地である難波地区の持つネットワーク機能を最大限に活かすため、次のようなルートを歩行者ネットワークの主要な経路として選定し、整備を図るものとする。

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、乗り換え経路として位置づけるとともに、すべての地下経路を主要な経路とする。

地下街、地上の空間特性を踏まえ、面的に広がる商業・業務施設、商店街や飲食街、さらに新たなまちづくりの拠点などこれらを効果的に繋ぎ、回遊性を考慮したルートを選定する。

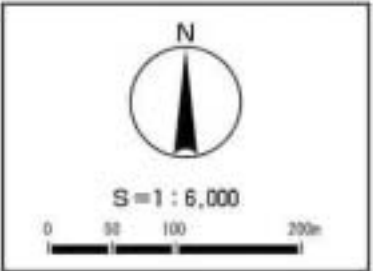
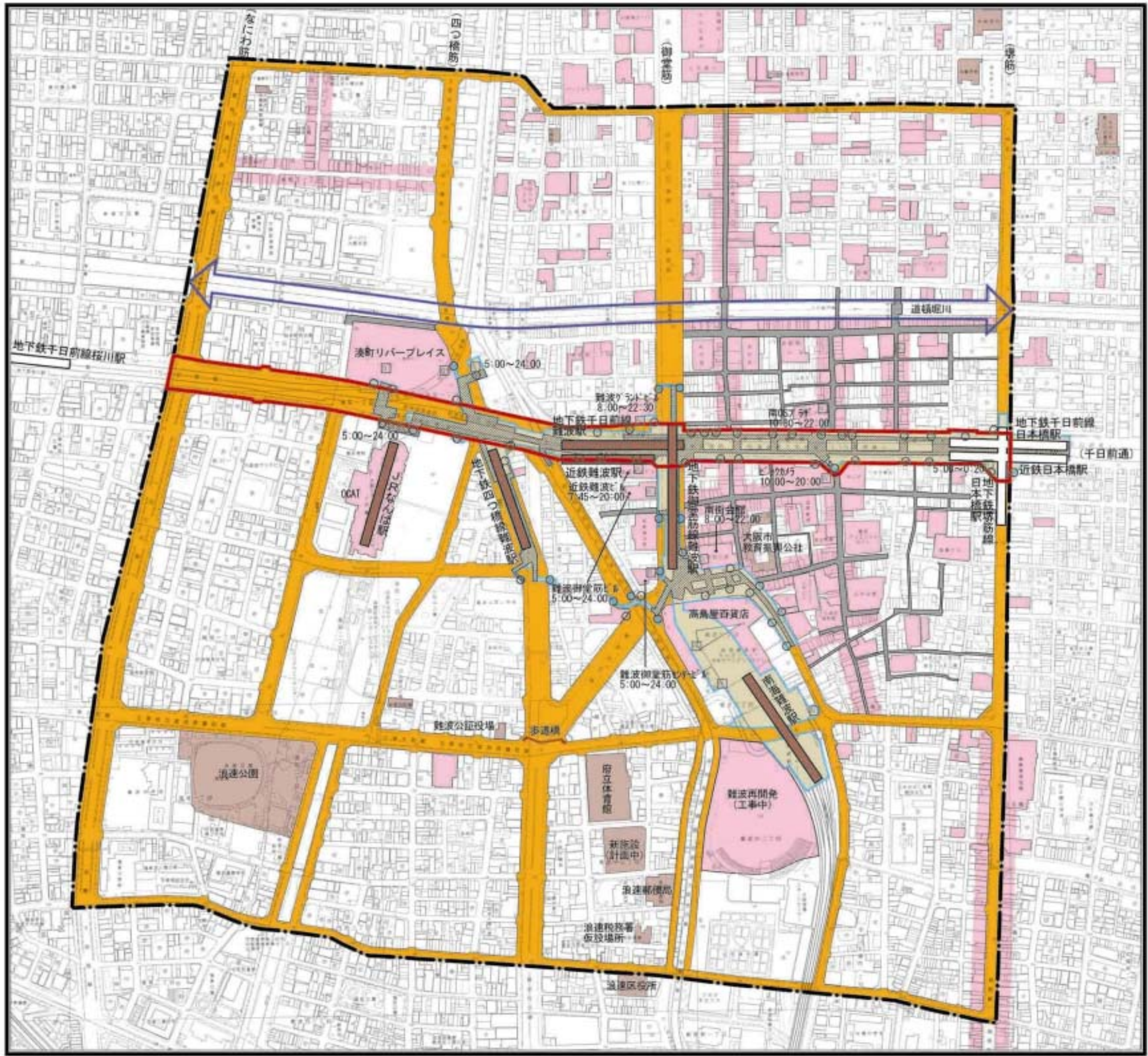
主要な経路の内、幅員が広く、「わがまちウォッチング」でも音響信号機を設置するなどの要望が強かった「千日前線(難波境川線、大阪枚岡奈良線)」については、一体的に整備を図る路線として選定する。

難波地区の歩行者ネットワークの概念図を下図に、上記の考え方にに基づき設定した主要な経路を次ページの図に示す。



難波地区における歩行者ネットワークの概念図

# 歩行者ネットワーク の主要な経路





## 4 . 整備の基本的考え方と整備内容

本節では、難波地区における公共交通、道路、交差点等で移動の円滑化にあたり必要な事項について、その整備の基本的な考え方と整備内容を示す。

ここに示す事項は、基本的に平成22年を目標に整備に取り組むものである。しかしながら、個別には、早期に整備が図れるもの、整備にあたって関係者間で調整を図る必要のあるもの、基準等の明確化が必要なもの、新しい製品開発が必要なもの、大規模な改修が必要なもの等があり、その整備時期には差が出ることが考えられる。

このため、整備の目標時期を3つの区分とした。

整備時期Aは、駅舎で、ホーム～コンコース階～公共用通路までの経路上にエレベーター等の設置、車いす対応トイレの設置、拡幅改札口の設置、階段端部の識別等、また、主要な経路上で段差解消・勾配改善等歩道の改良、駅舎内・地下街・道路の主要な経路上で連続した視覚障害者誘導ブロックの設置、必要な箇所への音響信号機の設置等、早期に整備が図れるもので、平成22年を目標に整備を完了するものである。

整備時期Bは、整備にあたって、関係者間で調整が必要な乗り換え経路の確保、誘導・案内の充実等、また基準等が明確でなく導入には課題が多い、多機能トイレ<sup>(1)</sup>化、音案内、ホームの安全対策（新型の誘導ブロック等）等があげられる。これらについては、関係者間の調整を図り、また整備に向けての調査・研究を行い、整備可能な箇所から、出来るだけ早期に着手する。これにより、平成22年に個別には一部、整備が図れることになる。

整備時期Cは、障害者等に配慮した券売機、車両とホームの隙間・段差対策が対象である。これらについては、新しい製品開発、大規模な駅舎改修等が必要であり、平成22年までに着手することは困難であるが、整備に向けて引き続き検討を行うものである。券売機については、よりよい仕様となるよう、更新時期等のタイミングに合わせて付け替えていくよう努めるものとする。

この他、放置自転車対策、違法看板の撤去、ソフト面での取り組みについては、時期を定めず、継続的に取り組むものとする。

## 4 - 1 . 公共交通

### 4 - 1 - 1 . 駅舎・鉄道車両

ここに示す整備の基本的な考え方は、重点整備地区に指定された難波地区における駅施設整備の基本的な考え方を示すものである。

ここに記載した事項は、各社の経営形態（長距離輸送の有無・営業距離の違い・公営・民営等）が異なるという事情を踏まえながら、各事業者と協議を重ね、最終的に合意ができたものであり、更新時期等を勘案しながら最良のタイミングに合わせて、よりよい整備を進めていきたいという考えにおいては、各事業者とも一致をみている。

従って、ここに示している整備時期（時期A・B・C）は、あくまでも、全事業者が実現可能な時期を示したものであり、個別の投資計画にもとづき個々の事業者が時期を繰り上げて整備を進めることを制約するものではない。

また、現時点では技術的な面から早期実現が困難と判断したものについても、今後の技術の進展や社会情勢の変化等により可能となった場合には、実施時期の繰り上げを大阪市として働きかけていくこととする。

なお、新技術の導入が必要な整備については、大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱、大阪府福祉のまちづくり条例や国の基準等が明確になり、整備におけるスタンダードとしての一般化がはかられなければ、事業者として一律に導入することは困難であると考えられる。しかしながら、これらの内、特に音案内・多機能トイレ・ホームの安全対策（新型の誘導ブロック等）等については、強い利用者ニーズ、また人権、安全性の視点からも、早期の整備が望まれるものであり、今後、継続的な改善を考えていく仕組みの中で、大阪市として取り組んでいくこととする。

この地区基本構想が策定された後、地区内に駅施設を有する鉄道事業者\*は、この基本構想に基づき事業計画を作成し、下表に示す整備時期を目標に事業を実施していくものとする。

\*：西日本旅客鉄道(株)、近畿日本鉄道(株)、南海電気鉄道(株)、大阪市交通局

整備時期	
時期A	平成22年までに完了
時期B	平成22年までに着手 各社の計画もあり、平成22年までに完了は困難であるが、平成22年までに着手することを目標とし、可能な限り早期の完了を目指すもの。（「検討する」とした整備方針についても、「検討後、平成22年までに着手することを目標」を意味する。）
時期C	平成22年以降に着手 現在の技術水準や開発動向ならびに既存設備の更新時期等を勘案した場合、平成22年までに着手することは困難であるが、平成22年以降に着手することを目標とし、今後引き続き検討を進めていくもの。

(1) 整備の基本的考え方

整備項目		整備の基本的考え方	時期 A	時期 B	時期 C	
駅舎	1. 視覚障害者誘導用ブロック	<p>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、視覚障害者にとっての分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、移動動線の途中で商業施設等がかかわる場合は、動線が途切れたり、遠回りになったりしないよう、商業施設等の管理者との調整に努める。</p> <p>2. 移動動線としては、公共用通路との境界から、切符売場（券売機または有人窓口）、有人改札口、階段、エレベーターを経由し、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。</p> <p>3. 視覚障害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。</p> <p>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。</p>				
	2. 音案内（音声、音サイン）	<p>1. 視覚障害者が円滑な移動、施設の利用ができるよう、視覚障害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する。</p> <p>2. 特にトイレ前においては、男性用、女性用の区別ができるよう音声案内を提供する。</p>				
	3. 案内・誘導	<p>1. 駅舎内での一貫した連続性のある案内・誘導に努めるとともに、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、公共性を重視した案内に努める。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。</p> <p>2. サイン、表示板の設置にあたっては、車いす使用者、弱視者、高齢者に多い白内障の乗客に配慮した掲出位置・高さ、文字の大きさ、色彩組合せとするよう努める。</p> <p>3. 案内・誘導の円滑化のため、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こととする。</p>				
	4. 切符の購入	(1) 券売機	<p>1. 身体障害者の切符の購入について券売機で対応する場合には、車いす使用者に配慮した蹴込みのある構造、視覚障害者に配慮した点字案内・大きい明度差の文字表示など、身体障害者が使いやすい金銭投入口や主要ボタンの高さ・配置・構造とするよう努める。なお、蹴込み以外の仕様の細部については、ガイドライン<sup>(*)</sup>で示された内容を基準に、更新時期等のタイミングに合わせて、付け替えていくように努める。</p>			
		(2) 乗車券等販売所	<p>2. 身体障害者の切符の購入について乗車券等販売所で対応する場合は、特に、視覚障害者に対しては、視覚障害者誘導用ブロックにより移動動線を確保するなど適切な案内誘導を行なう。</p>			
5. 改札口		<p>1. 車いす使用者、松葉杖使用者、子連れの乗客、大きな荷物を持った乗客に配慮し、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つ設けることが望ましい。ただし、構造上の問題や必要改札機数等の関係でやむを得ない場合はこの限りではない。</p> <p>2. 1. 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つ設けることが望ましい。ただし、構造上の問題や必要改札機数等の関係でやむを得ない場合はこの限りではない。</p>				

整備項目		整備の基本的考え方	時期A	時期B	時期C
駅舎	6. エレベーター	(1) 経路を1以上確保	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。		
		(2) 構造・仕様	2. エレベーターを設置する場合、構造上余裕がある場合は15人乗りとすることが望ましい。構造上等で15人乗りが設置できない場合においても11人乗り以上とし、手動車いすが内部で180度回転できるように努める。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。なお、操作盤等、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。		
		(3) 乗り換え経路の確保	3. 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。活用に際して、当該路線の営業時間内において常時利用できるよう努めるものとする。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ものとする。		
		(4) 代替措置	4. エレベーターの早期確保が困難な場合は、当面の代替措置として、下記のいずれかを行なう。 a. 福祉型（車いす対応型）エスカレーターを設置する。 b. その他、車いす使用者の上下移動が可能となるような対策を講ずる。		
	7. 階段		1. 階段の手すりには、視覚障害者に配慮し、階段の行先を点字で表示する。 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。		
	8. ホームにおける列車の案内		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・音サインにより提供するための設備を設置する。		
	9. 車両とホームとの隙間・段差	(1) ホーム構造・車両構造	1. 車いす使用者等が円滑な乗降ができるよう、駅舎の新規増築・大規模改築時におけるホーム構造の変更や車両構造についての検討を行なう。		
		(2) 渡り板	2. 渡り板を配備し、適切な対応を行なう。		
	10. ホームにおける安全対策		1. ホームドア <sup>(*)</sup> やホーム柵の設置が、当面、困難なため、視覚障害者の安全性を確保するための当面の措置として、下記を実施するよう努める。 a. ホーム縁端付近に連続して点状ブロックを敷設する。 b. この点状ブロックには、線路側とホーム内側との区別が容易にできる工夫をする。		
	11. トイレ	(1) 車いす対応トイレ	1. 車いす対応トイレを男女別に1以上、構造上余裕のない場合は男女共用のものを1以上設置する。		
(2) 新規：多機能トイレ <sup>(*)</sup>		2. 今後設置する車いす対応トイレは、多機能トイレ化を図る。			
(3) 改良・更新：多機能トイレ化		3. トイレを含めた大規模な改良時やトイレの設備更新時においても多機能トイレ化に努める。			
(4) 構造・必要な設備等の調査・研究		4. 多機能トイレの構造、必要な設備とその配置について、上記2.および3.に向けた調査・研究を行なう。			
鉄道車両	車いすスペースの確保		1. 新造車両については、車いすスペースを1列車に1箇所以上設ける。ただし、利用状況によっては、必要に応じて、1車両ごとに設置するよう努める。 2. 既存車両については、車いすスペースを1列車に1箇所以上設けるよう努めることとする。ただし、可能な限り、より以上の設置に努めることとする。		
	行先等の案内表示装置		1. 新造車両について、車外から、行先、種別（特急、急行、快速、普通等）が確認できるような表示装置を設置する。 2. 新造車両について、車内において、行先、種別、次停車駅名などが確認できるような表示装置を設置する。可能な限り扉の開閉方向が確認できるよう表示することが望ましい。		
	車両間の転落防止装置		1. ホームドアやホーム柵の設置が、当面、困難なため、車両における措置として、新造車両には、連結面間に転落防止装置を設置する。なお、既存車両についても、可能な限り設置するよう努める。		

## 4 - 1 - 2 . バス車両

難波地区は、バス交通においても、市内各所をつなぐ非常に多くのバス路線の起終点となっている。このため、難波地区における駅施設のバリアフリー化と合わせてバス車両のノンステップバス<sup>(\*)</sup>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る。このように、移動円滑化を徒歩圏に限らず、より広域へと飛躍的に推進させることが期待されることから、難波地区において、以下の考え方に基づき、ノンステップバス化を推進するものとする。

大阪市では、高齢者や障害者などの乗降時の物理的なバリアを除くため、市営バスにおけるノンステップバスの導入を推進する。

民営バスのバリアフリー化については、事業者自らが、法の趣旨を踏まえ、整備計画を検討し進めていくことになる。大阪市では、平成14年度から国の補助制度とも協調しながら、大阪市内において、路線バスを運行する民営バス事業者のノンステップバス導入事業を対象とするように、補助制度を改正している。今後も新規導入時については、ノンステップバスの導入を働きかけていく。

## 4 - 2 . 道路、交差点、乗り換え経路（地上と地下の連続性）、地下街等

大阪市内には、これまで歩道設置、歩道の段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置、電線共同溝等の整備、自転車駐車場の整備などにより、バリアフリー化された道路施設や、バリアフリー化に活用できる都市基盤施設が多く存在している。

今後の道路施設等のバリアフリー化にあたっては、これらの既存の都市基盤施設を効果的に活用しながら、道路空間の整備・運用を図っていくことが要請される。

### ( 1 ) 道路施設等の整備

#### 道路施設の新設

- 道路空間内には、自動車、自転車、歩行者の通行など多様な利用ニーズがあり、それらが共存している。一方で道路空間は限られているため、沿道地区の特性や当該道路の役割を考慮しながら、車道・歩道の幅員など道路空間構成を設定していくことになる。
- バリアフリーの観点からは、改めて高齢者、視覚障害者、聴覚障害者、車いす使用者等の行動特性・利用者ニーズを把握し、道路空間構成を検討していく必要がある。また、利用者ニーズに関連して、歩行補助機器等（電動車いす、車いす、シルバーカー<sup>(\*)</sup>、補助犬<sup>\*</sup>、乳母車、など）の普及状況、開発状況等についても把握し、今後の対応を検討していく必要がある。  
\*補助犬...盲導犬、介助犬、聴導犬

#### 道路施設の改良

- 既存の道路の改良を行う場合には、沿道条件、地形条件などにより、様々な制約が生じることがある。このような場合、制約条件を考慮しつつバリアフリー化の促進について検討を行う。
- 制約条件のため、道路整備（ハード面）だけでは対応できない箇所については、運用面での対応策やソフト面での対応策等を併せて検討し、道路整備を行う必要がある。

### ( 2 ) 既存施設の有効活用

- 道路整備後の沿道地区の変化、利用ニーズの変化等に伴い、道路空間の運用のあり方を見直す必要が生じた場合には、再検討しバリアフリー空間の拡大・改善を図っていく必要がある。
- また、利用ニーズを考慮した道路空間が整備されたとしても、路上駐車、放置自転車、違法看板などにより、必ずしも効果的な利用が行われない場合が生じるため、整備後の運用管理についての検討が必要となる。

## 4 - 2 - 1 . 整備の基本的考え方

### ( 1 ) 事業計画の策定に向けて（整備時期の考え方）

道路管理者、大阪府公安委員会、その他一般交通用施設及び公共用施設の管理者は、ここに示す整備の基本的考え方に基づき各特定事業計画を策定することとなる。事業計画の策定にあたっては、各事業の整合を図るため、各管理者が調整・協力しながら進めることとする。

道路特定事業の整備時期の考え方について

短期的な事業	全市的に取り組んでいる既存事業の重点実施 ・きめ細かい日常点検による維持管理及び啓発活動 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置・改良 ・歩道の段差解消 ・歩道の勾配修正 など
中期的な事業	沿道住民との調整が必要な歩道設置などの事業 面的な整備が必要で事前に調査などを必要とする案内標識の設置などの事業 道路管理を強化するために市民の協力が不可欠な放置自転車の撤去や違法看板の撤去の強化 ・歩道設置 ・歩道拡幅 ・案内標識の設置 ・放置自転車対策の強化 ・違法看板の撤去強化（市民参加による） など
長期的な事業	防犯や管理面など維持管理上の検討が必要となる事業 大規模な事業となるため、費用対効果など十分な検討が必要となる事業 大規模な交差点改良など社会的影響が大きいと考えられる事業 ITによる新技術の導入 など、慎重な調整・検討が必要となり、事業を実施するにあたりかなり時間を要する事業 ・エレベーターの設置 ・大規模な交差点改良 ・歩道橋の改良 ・ITを活用した歩行者移動支援情報の提供 など

乗り換え経路、地下街等においても、基本的に道路特定事業の整備時期の考え方に基づき、実施するものとする。

## (2) 整備の基本的考え方

基本構想策定後は以下の整備の基本的考え方に基づき、関係事業者\*が連携、調整して事業の推進を図っていくものとする。( \*関係事業者：大阪市、道路管理者、鉄道事業者、バス事業者、大阪府公安委員会、地下街管理者等 )

		整備の基本的考え方
歩道の整備	新設	・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整備を行う。
	改良	・歩道の段差解消、勾配の改善は、必要に応じて地元合意を得ながら、整備を進めていく。 ・バリアフリー化された代替ルートが確保できない場合には、地元合意を得て、歩道設置、拡幅等を検討する。
	その他	・透水性舗装など歩道整備に関する新しい技術の活用について検討する。 ・ルート上に狭幅員道路がある場合は、通行方法の検討や路側帯のカラー舗装化などにより、安全かつ安心して通行できるような環境整備を行う。
	自動車対策等	・車止めの設置にあたっては、必要最小限の設置にとどめ、広報啓発等による駐車モラルの向上を図る。
案内施設(誘導ブロック)の整備	視覚障害者誘導用ブロック	・視覚障害者誘導用ブロックは、主要な経路及び誘導が必要であると判断されるルートに敷設する。 ・また、通路片側の視覚障害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に、視覚障害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。 ・視覚障害者誘導用ブロックの色については、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を考える。また、視覚障害者誘導用ブロックと舗装面の模様との区別がつきにくいことがないように舗装のデザインを工夫する。 ・このほか、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。
	その他の案内施設	・案内施設・サインの設置については、「4-3.案内・誘導」を参照。
上下移動施設(エレベーター等)の整備・運用	上下移動施設	・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)を図り、利便性の向上を目指す。 ・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で、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。 ・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	・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	・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。 ・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	・横断歩道部の段差解消等については、着実に整備を進めていく。 ・横断歩道への横断支援施設の開発(視覚障害者用道路横断帯 <sup>(*)</sup> の設置など)の成果を活用・検討していく。
交通結節施設の整備		・交通結節施設については、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。また、駅前広場などで、単に乗り換えだけでなく、賑わい・憩いの空間としての役割を担うため、アメニティ機能との調和についても考慮に入れる。 ・バス発着施設では、ノンステップバス <sup>(*)</sup> 、ワンステップバスなどに対応した駐車場の整備を図る。 ・また、ノンステップバス、ワンステップバスなど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施設整備と合わせて進めていくことが考えられる。
関連施設の整備	休憩施設等	・歩行者ネットワーク内の道路のベンチ、植栽帯などの整備運用について検討する。 ・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		・案内・誘導にあたっては、音声ガイド、ITを活用した歩行者移動支援情報の提供(平成12、13年度に梅田地下街で社会実験を実施)などの導入について検討が必要になる。なお、この場合、ハイテク技術とそれを利用する人との関係やハイテク技術のバックアップ方策の検討が必要となる。 ・また、電動車いすなど各種歩行支援機器の改良では、各種機器の統一的な開発が要請される。また、歩行支援機器の改良と施設整備の双方が統一規格を共有できるよう協調を図ることが必要となる。 ・高架道路下の反響音や商店街の騒音が、音による誘導案内の障害にならないよう音情報に関する対策が必要となる。さらに今後は、公共空間での音の計画設計についての検討が必要となる。
その他施設の有効活用		1. バリアフリー空間の拡大・改善 ・バリアフリー空間の拡大のため、歩道設置等が困難な箇所については、地元の協力を得ながら、歩道設置以外の歩行者系道路の整備について検討する。 ・また、歩行者系道路の整備にあたっては、必要に応じて単断面道路の構造改善や通行規制などについて検討を行う。 ・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。 2. 駐車対策等 ・バリアフリーの観点も含め、路上駐車、放置自転車、違法看板対策について検討を進める。 ・また、地元の協力及び市民の協働の視点からも検討を進める。
信号機のバリアフリー整備		・信号機については、機能の高度化(音響による視覚障害者用信号、音声付歩行者感知信号)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。

## 4-2-2. 整備内容

### (1) 道路

整備項目		整備内容	整備時期	
			A	B
1. 歩道の改良		重点整備地区内の主要な経路の改良（幅員の改善、段差の解消、勾配の改善、舗装面の改善、横断勾配の改善等）		
2. 視覚障害者誘導用ブロックの敷設		重点整備地区内の主要な経路上への視覚障害者誘導用ブロックの敷設		
3. 放置自転車等歩道上の障害物の撤去		現行の「大阪市自転車等の駐車適正化に関する条例」等の活用や放置自転車に関する全市的な取り組みの中で、特に鉄道駅出口付近及びエレベーター付近の地域と連携した重点的放置自転車対策	継続実施	
		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	
4. 駅前広場	バス乗り場	路線図、時刻表等の施設のわかりやすさ、見やすさの改善		
	タクシー乗り場	乗り場の段差解消		

整備時期A：平成22年までに完了      整備時期B：平成22年までに着手

### (2) 交差点

整備項目		整備内容	整備時期	
			A	B
1. 既設信号の改良・改善		主要な経路の内、千日前線（難波境川線、大阪枚岡奈良線）については、音響信号機等を設置する。 （その他、歩車分離信号化、信号現示の改善）		
2. 横断歩道部への横断支援施設の開発・導入		視覚障害者の横断を支援する施設（視覚障害者用道路横断帯 <sup>(*)</sup> 等）の導入検討		

整備時期A：平成22年までに完了      整備時期B：平成22年までに着手

(3) 乗り換え経路(地上と地下の連続性)

整備項目	整備内容	整備時期	
		A	B
1. 視覚障害者誘導用ブロックの敷設	乗り換え経路に対応した視覚障害者誘導用ブロックの敷設		
2. 地上と地下の連続性	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、可能な限り遠回りとならないよう地上と地下の連続性を確保		

整備時期A：平成22年までに完了      整備時期B：平成22年までに着手

参考資料：乗り換え経路の比較例(南海難波駅～他社線間の乗り換えルート比較)



(4) 地下街

整備項目	整備内容	整備時期	
		A	B
1. 視覚障害者誘導用ブロックの敷設	主要な経路への視覚障害者誘導用ブロックの敷設		

整備時期A：平成22年までに完了      整備時期B：平成22年までに着手

(5) その他

整備項目	整備内容	整備時期	
		A	B
1. 休憩施設等	歩道幅員に余裕がある箇所、地下街等へのベンチ、休憩施設の設置検討		

整備時期A：平成22年までに完了      整備時期B：平成22年までに着手



## 4 - 3 . 案内・誘導

### 4 - 3 - 1 . 基本的な考え方

#### (1) 事前情報の充実

- 引きこもりがちな人々が、安心して“都心地区などに出かけよう”という気持ちになれるように、バリアフリー状況をはじめとする都心利用のための情報を掲載した配布用マップの作成と、当該情報の事前入手が可能なシステム等を検討する。

バリアフリー状況をはじめとする情報を掲載したバリアフリーマップ<sup>(\*)</sup>の作成・改良\*

\* バリアフリーマップへの改良の例示 拡大図を添付した地図、主要なルートが確認できる地図 など。

- バリアフリーマップの作成・改良にあたっては、現地に即し、ニーズに対応した情報を集めるシステムも考えておくことが必要となる。
- 視覚障害者の場合、特に事前情報が重要となりますが、目で見確認することができないため、たとえばエスカレーターの上りと下りなどの細かい情報については、事前情報を間違えることがあります。このため、音声案内などによりフォローアップができるような方策も必要となる。

情報の事前入手が可能なシステムの検討

- 事前情報の提供にあたっては、出来るだけ多くの人に情報提供を行う仕組みづくりが必要である。
- 提供する情報については、ニーズに応じた有効性の高いものにできるよう、変化するニーズを反映できるシステムについて検討する必要がある。

#### (2) 案内情報の充実

- 案内情報提供サービス充実のため、バリアフリーの視点から地区全体での案内情報提供のルールづくりなど（どこに行けば情報を得ることができるかについての共通認識の形成など）について検討するとともに、バリアフリーの視点をふまえた一貫性のあるルール化された連続的な案内誘導システムの整備に努める。
- なお、案内情報の提供に際しては、情報を把握しやすくするため、情報提供地点周辺の環境に対する配慮も必要となる（例；音声案内地点では周辺施設からの音に配慮する、看板などで案内サインが見にくくならないように配慮する）
- また、地下街では高齢者、障害者等にも配慮した避難経路の確保など防災面の検討が必要である。

#### 【案内誘導システムの整備】

一貫性のある連続的な案内誘導システムの整備

- 地上・地下の道路・通路、民間施設内通路、鉄道施設の相互を結ぶ、バリアフリーの視点を踏まえた一貫性のある連続的な案内誘導システムの整備に努める。
- 音声案内を含めた歩行者移動支援情報提供システムの整備効果・整備方針について検討を行う。

ルール化された案内誘導システムの整備

- 案内サイン等の設置位置の規則化など、バリアフリーの視点を踏まえた利用者にとって分かりやすいルール化された案内誘導システムの整備に努める。
- また、案内誘導システムがより効果をあげられるよう、迷路のような地下空間などにおける空間把握に役立つランドマーク<sup>(\*)</sup>などの活用を図る。

現在のシステムと連携した案内誘導システムの整備

- 現在の案内サイン等による案内誘導システムを活用・改善しながら、トイレ・エレベーターの位置・利用可能時間帯等の案内、段差・階段の位置及びそれらを回避できるバリアフリー・ルートの案内など案内誘導システムの充実・整備に努める。

案内所等の協力によるバリアフリー化を支援する案内誘導システムの充実

- 総合案内所など既存施設や街角の店舗の協力により、多様なニーズに対応できるよう、より分かりやすい案内誘導システムの充実に努める。

注)案内誘導システム：サイン、案内地図、案内所、視覚障害者用誘導ブロックなどによる総合的な案内誘導の方法

歩行者移動支援情報提供システム：新たな情報通信技術等を用いた案内誘導方法

(平成12・13年度に梅田地下街で社会実験を実施)

案内サイン等：サイン、看板、案内地図など

#### (3) 情報更新システムの構築

- 街のバリアフリー状況は常に変化していくため、これらの変化に対応した「情報の更新システムの構築」を図っていくことが重要である。
- このため、案内サインなど既存案内情報の更新のための仕組みづくりについても検討する。  
各種の事業者の連携による組織づくり
- 案内サイン等の整備のために、道路管理者・鉄道事業者・地下街管理者を含む組織づくり、及び当事者の意見の反映に努める。

## 4 - 3 - 2 . 整備内容

### (1) 案内・誘導

整備項目	整備内容	整備時期	
		A	B
1.案内・誘導	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、一貫した連続性のある案内・誘導サインの整備		

整備時期A：平成22年までに完了

整備時期B：平成22年までに着手

### (2) その他

整備項目	整備内容	整備時期	
		A	B
1.案内・誘導システムの検討	バリアフリーの視点を踏まえた一貫性のあるルール化された連続的な案内・誘導システムの検討。災害時の避難誘導対策の検討		
2.事前情報の充実	バリアフリーマップの作成・改良 (乗り換え経路案内の充実など)		
3.音案内	視覚障害者誘導用ブロックと連携した適切な音声案内の開発・導入検討		

整備時期A：平成22年までに完了

整備時期B：平成22年までに着手

## 4 - 4 . その他

### 4 - 4 - 1 . ソフト面

#### (1)基本的な考え方

本市では、「だれもが個人として等しく尊重され、共生していく差別のない社会を実現し、自らの人生を自分で切り拓き、自己の能力を発揮でき、いきがいのある人生を創造できる社会を実現していくこと」を基本理念とした「大阪市人権行政基本方針」を策定し、「『人間の尊厳』の尊重」「平等の保障」「自己決定権の尊重」を目標として人権行政を推進している。

今回、交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定において、市民の身近な駅を中心に、多くの地域で基本構想の策定に取り組むことは、市民がバリアフリーについて考え、障害の有る無しや、年齢に関わらず、すべての人が共に生きるというノーマライゼーション<sup>(\*)</sup>の理念の定着と「完全参加と平等」の実現を推進するためのよい機会であり、効果的な広報・啓発活動により、多くの市民の参加と関心を促して行くことが重要である。

そして、これを契機に、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、ノーマライゼーションの理念を自らの課題として受け止め、理解を深め、共に生きる社会をつくっていくため、市民の関心を喚起するよう、効果的な広報・啓発活動、教育活動に取り組み、すべての人が快適で安全に生活できる、住みよい大阪のまちづくりをめざす。

また、人材の養成と確保に努めるとともに、区に設置されているボランティア・ビューローなどを拠点として、ボランティアやNPOの活用を図ることとする。

#### ソフト面の取り組み

項 目	
施設利用支援の取り組み	駅長室や総合案内所等で充実した案内誘導サービスの提供 (駅職員による、ひと声掛ける取り組み等) 鉄道利用のマナー向上キャンペーンの強化
バリアフリーへの関心の喚起	基本構想策定の取り組みの市民への周知
バリアフリーへの理解の深化	「バリアフリーのしおり」等の提供を通じて、高齢者、障害者等も含め市民が円滑なコミュニケーションが図れるような「声の掛け方」「意思表示の仕方」等、交通バリアフリーについての理解の深化を図る ノーマライゼーションに対する正しい認識を深めるための広報啓発の充実 学校教育における「総合的な学習の時間」での取り組みや、市民を対象とした各種学習会の開催などによる福祉教育・人権教育の充実
バリアフリーのまちづくりへの参加	放置自転車、違法駐車対策の強化 (自転車放置禁止区域の指定、即時撤去の実施 等) 自転車利用マナーの向上(小学校での交通安全教育等) 違法看板、はみ出し陳列対策の強化 (市民ボランティアによる、路上違反簡易広告物撤去活動員制度の創設等)

### 4 - 4 - 2 . 建築物へのバリアフリー

大阪市では、新しい建物や施設を建てたり、改修したりする場合には、出入り口部の段差の解消やスロープの設置、障害者対応のトイレ、視覚障害者のための誘導用ブロックなどの整備を行っている。

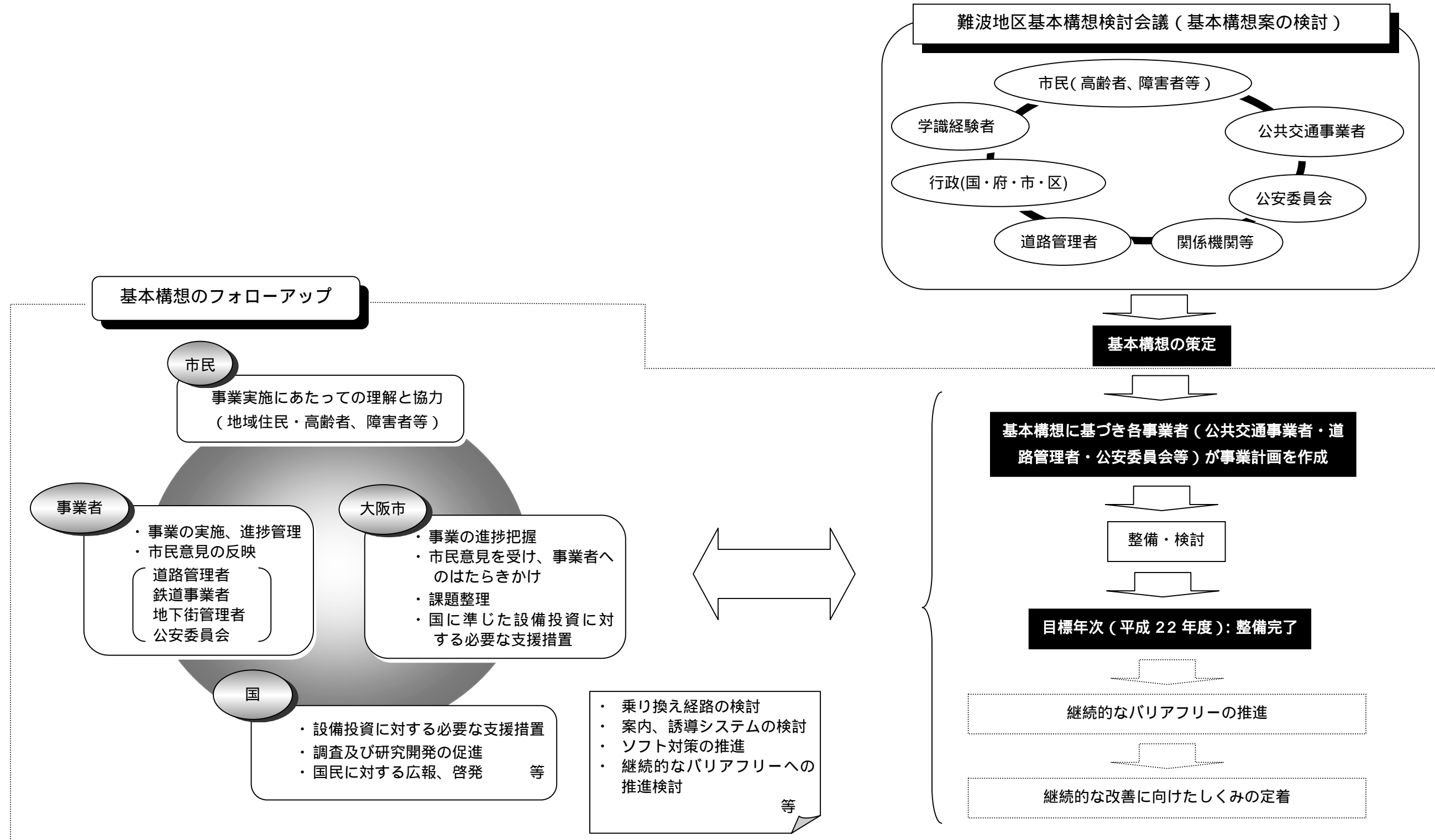
今回、交通バリアフリーの取り組みとあわせ、難波地区において大阪市の建築物のバリアフリー化に努めていく。

## 5. 継続的な改善に向けて

交通バリアフリーは、法の主旨に基づき、国、地方公共団体、公安委員会、関係事業者、市民が連携、協力し、それぞれの役割を担うことで実現する。

本基本構想の策定においても、当事者参加による「わがまちウォッチング」や、地域の代表者、当事者の代表者、関係事業者、行政等で構成された「難波地区基本構想検討会議」の中で検討が進められた。本基本構想に基づき、事業実施者が事業計画を作成し、具体化に向けての検討を進められるが、乗り換え経路、案内・誘導システム、ソフト対策の推進や、基本構想策定後のフォローアップ等の課題については、関係者で構成される組織の中で検討を進める必要がある。

したがって基本構想策定後も、下図に示す継続的な改善に向けたしくみの中で、交通バリアフリーを推進し、こうしたしくみの定着を図る。



基本構想策定後のしくみのイメージ