

**大 阪 市**  
「南森町・大阪天満宮地区」、「天満橋地区」、  
「北浜地区」、「淀屋橋地区」  
交通バリアフリー基本構想

平成 1 6 年 4 月

- 目 次 -

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	4
2 - 1 . 交通バリアフリー法での考え方	4
2 - 2 . 大阪市での考え方	4
2 - 3 . 南森町地区等における重点整備地区	4
3 . 主要な経路	6
3 - 1 . 大阪市の経路設定の基本的考え方	6
3 - 2 . 南森町地区等における主要な経路等の設定	6
4 . 整備の基本的考え方と整備内容	8
4 - 1 . 公共交通	8
4 - 2 . 道路・交差点・乗り換え経路	14
4 - 3 . ソフト対策等	18
5 . 継続的な改善に向けて	19
付属資料 1 . 南森町地区等交通バリアフリー基本構想策定の検討体制	20
付属資料 2 . 南森町地区等交通バリアフリー基本構想の検討経緯	20
付属資料 3 . 市民（高齢者・障害者等）からの意見の聴取（わがまちウォッチングの実施）	21
付属資料 4 . 主要な経路の路線名一覧	25
付属資料 5 . 南森町地区等基本構想検討会議における主な意見とその対応	26
付属資料 6 . 大阪市（12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。

# 1. 基本理念・基本方針

## 1-1. 地区の概要

### (1) 現状

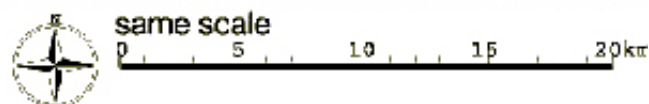
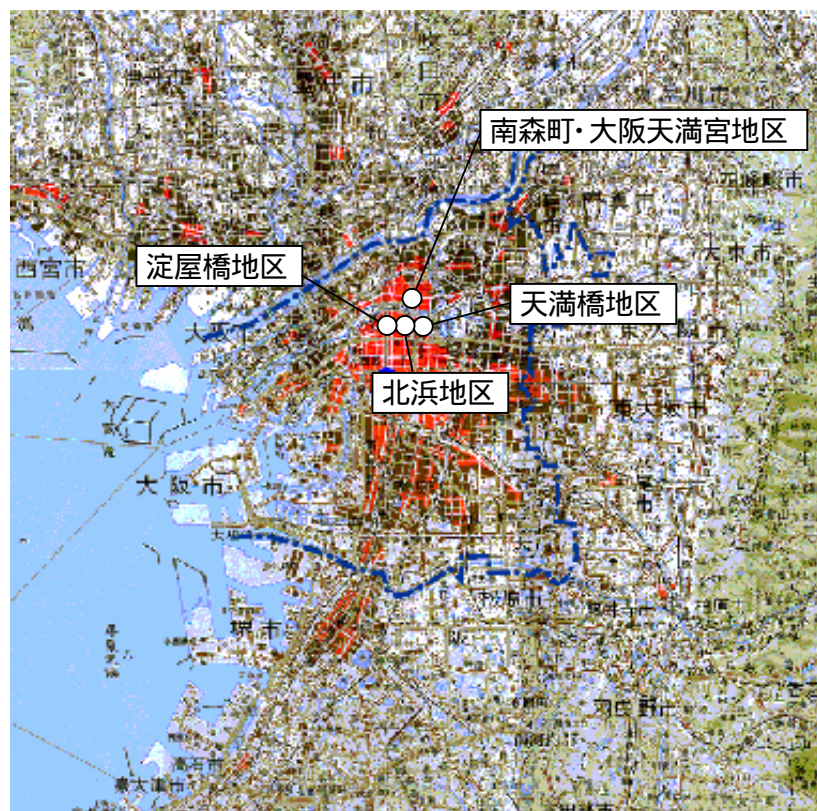
南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区は、大阪市北区、中央区の大阪市都心部北部に位置し、中枢的な業務機能が集積している地区である。地区内には地下鉄南森町駅、JR大阪天満宮駅、地下鉄・京阪天満橋駅、北浜駅、淀屋橋駅が存在し、8駅合計で約774千人/日の利用がある。

南森町・大阪天満宮駅周辺地区は、小・中規模なオフィスを中心とした業務機能が集中しており、また天神橋筋商店街が存し、広域的な集客をしている。

天満橋駅周辺地区は、国の合同庁舎などの広域的な利用のある公共施設や業務機能が立地している。

北浜駅周辺地区は、大阪証券取引所を中心とした証券のまちであり、百貨店などの商業集積もある。

淀屋橋駅周辺地区は、金融を中心とした中枢業務機能の集積のほか、北側の中之島には大阪市役所や中之島図書館、中央公会堂など公共公益・文化施設が集積している。

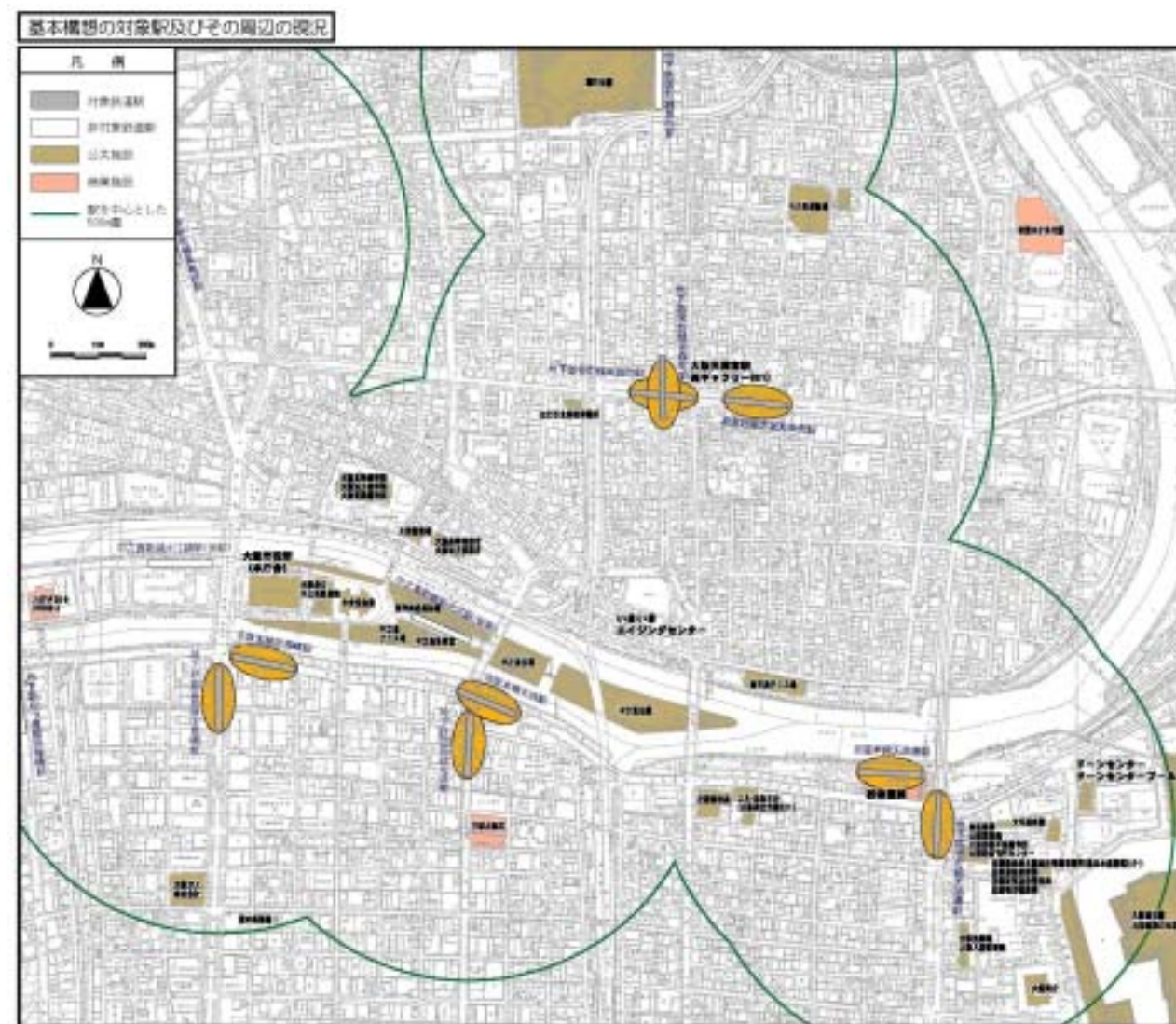


### (2) 南森町・天満橋・北浜・淀屋橋地区における主なプロジェクト

南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区の一部は、「大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域」として都市再生緊急整備地域に指定され、中之島地区では、堂島川・土佐堀川に囲まれた地域特性を生かしつつ、京阪中之島新線の整備によるアクセスの向上等と併せ、低未利用地の土地利用転換などによる業務・文化・交流中枢拠点を形成することを目標としたプロジェクトが進みつつある。

上記でも述べたように、中之島西部地区において、京阪本線天満橋駅より分岐して(仮称)玉江橋に至る中之島新線が事業中であり、地区周辺では(仮称)新北浜駅、(仮称)大江橋駅が設けられる予定である。

また、南森町と北浜の中ほどにある北区菅原町には、高齢者の生きがいづくりや、社会参加を総合的に支援する中核施設として「いきいきエイジングセンター」が開設された。



## 1 - 2 . 基本理念・基本方針

### ( 1 ) 基本理念

**訪れ・働き・活気に満ちたまちの活動を支える  
安全・快適・円滑で人にやさしい移動空間の形成**

南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区は、関西を代表する行政・経済・司法等の広域的な中心地区であり、中之島地区を中心とした都市再生プロジェクトによって、より国際性・文化性を持った業務・文化・交流の中核地区として大阪再生を牽引していこうとしている地区である。

このため、これまで培われてきた都市の活動や交通施設等の都市基盤を有効に活用しつつ、安全・快適・円滑に移動できる空間を形成し、合わせてマナーの向上や交通バリアフリーに対する認識の向上等、ソフト面でのバリアフリー化を進めていくことで、より多くの人々が訪れやすく、活力のあるまちの形成を目指す。

### ( 2 ) 基本方針

#### 〔現状の課題〕

##### 公共交通について

- ・本地区の鉄道駅は全てが地下部分にあることから、地上との段差の解消策として多くの駅でエレベーターが設置されているが、一部の駅では隣接する民間ビルを利用したり、迂回が必要であったりするケースも見られる。
- ・また、駅間の乗換えについても連続性が十分に確保されていない箇所が見られる。
- ・案内サイン、視覚障害者誘導用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視点から改善に向けた検討が必要と考えられる。

##### 道路等について

- ・地区内の道路については、幹線道路の歩道、歩行者専用道路など、整備が進んでいるが、歩車道の段差、勾配、幅員などバリアフリーの観点からの改良が必要な箇所があり、それらについての検討が必要と考えられる。
- ・歩道における自転車、バイク等の駐輪、看板、商品のはみ出し等が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。

- ・業務・商業・文化施設等や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や地上の歩道空間の連続性を確保する必要があり、そのために必要な動線や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・誘導サイン等について

- ・道路、地下通路、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、不統一等の状況が見られる。
- ・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、南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区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) 行政・商業・業務機能を支える面的なバリアフリー経路の形成

- ・本地区は数多くの官公庁、業務施設、商業・文化施設等が面的に分布し、数多くの人々が来訪し、活動しており、誰もが快適・安心して移動できるバリアフリー化された移動空間を面的に確保していく。

2) より使いやすい人にやさしい鉄道駅の整備

- ・本地区内の鉄道駅については、バリアフリー化が進んでいるが、既存駅については、地上・地下、また各階層間の移動の負担を少なくするため、エレベーター等上下移動施設の整備が未整備な駅を中心に、移動しやすい動線の確保に努める。
- ・また、新線整備に伴う新駅については、バリアフリー化された使いやすい駅の整備を行うこととする。

3) 人にやさしい道路空間への改良と運用

- ・面的に施設が分布し、歩くことがまちの活動の中心とできる環境にあることから、安全・快適に移動できる歩行空間の形成が必要である。このため、既設の車道のバリアフリー化、放置自転車、路上駐車、看板などはみ出しの解消、交通規制との連携などにより、バリアフリー化された歩行空間を形成して行く。

4) 多くの人々が水・自然に親しめる環境の形成

- ・地区の中央を貫く中之島は、都市において貴重な水・自然を感じ取れる空間であるため、水辺空間に沿った経路をバリアフリー化することで、より多くの人々が水辺に親しめる環境を形成する。

5) 官・民・市民が協働し、街の活力を活かした、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。

6) 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。

## 2 . 重点整備地区

当該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 . 南森町地区等における重点整備地区

当該地区は、大阪市の業務核である淀屋橋・北浜、天満橋を含み、同時に天神橋商店街に代表される商業施設が集積する住宅地を含む地区である。さらに、中之島新線の事業が進行しており、新たな駅を中心とした街づくりが進められる地区でもある。このような状況に考慮して以下の視点から重点整備地区を設定する。

業務・商業・文化施設が面的に集積した範囲

淀屋橋・北浜、天満橋地区では、業務施設および行政機能が面的に集積しており、同時に中之島公会堂などの文化施設、中之島公園、大阪城公園などの憩いの場も有する地区である。このような、質の高い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。

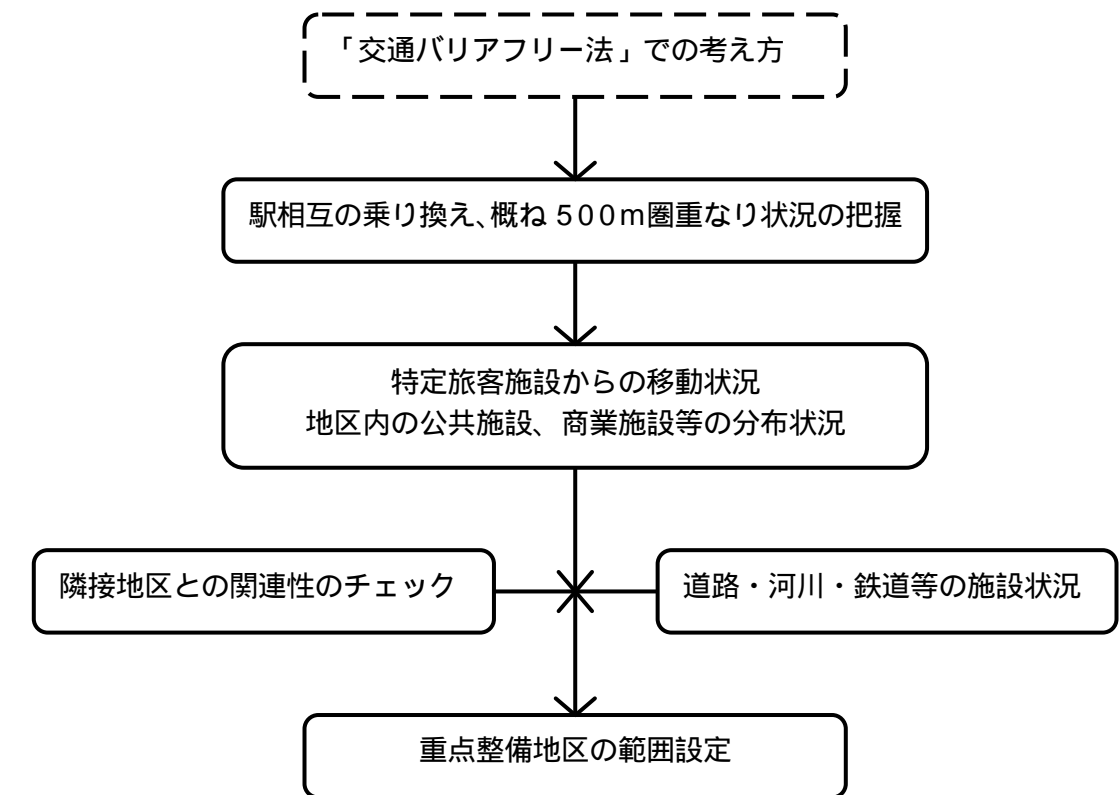
歴史・文化性の高い集客力のある施設を含む地区

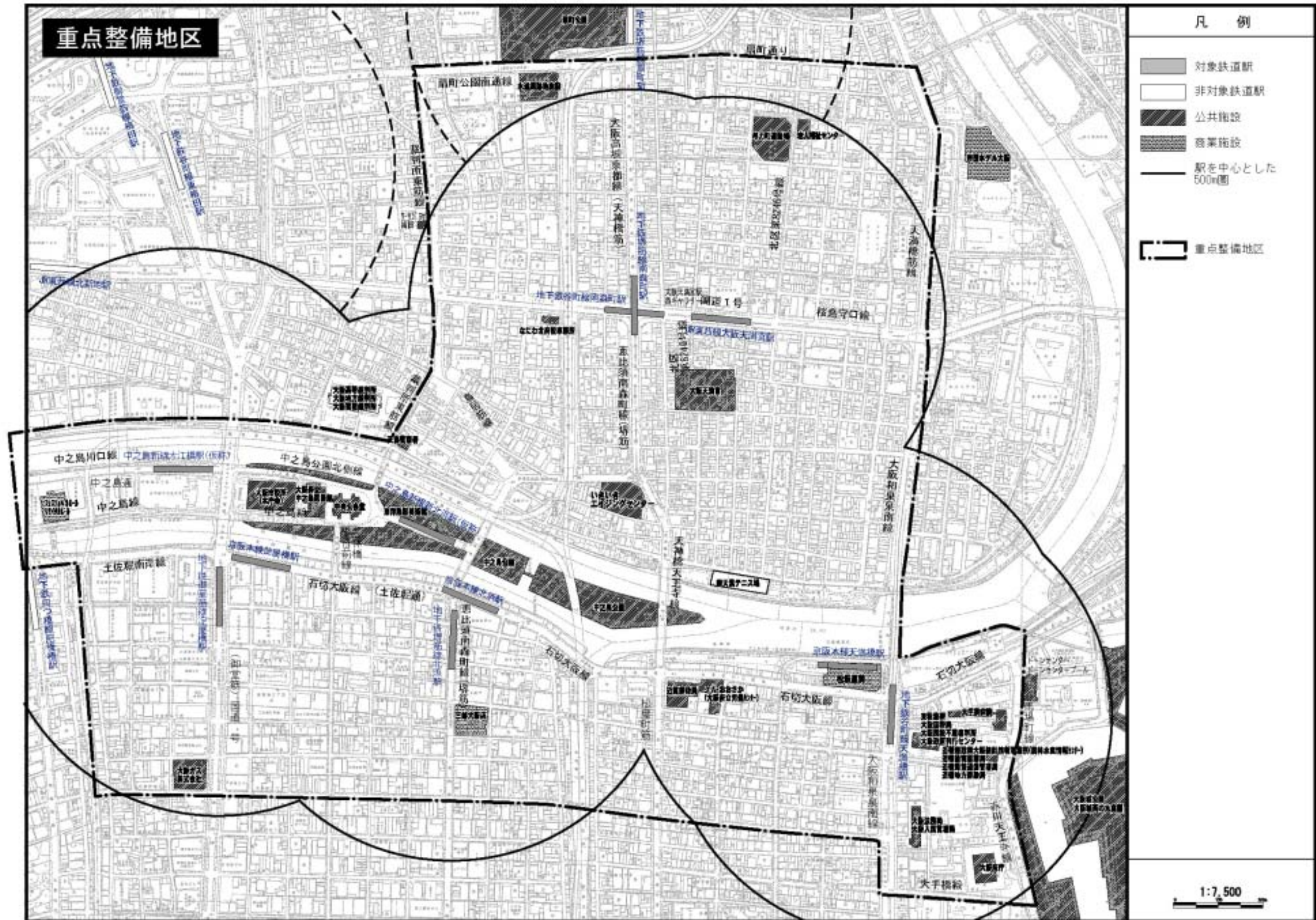
天満宮、天神橋筋など歴史性の高い施設が多く、特定旅客施設からこれら施設に至る経路を含む範囲を重点整備地区に位置づける。

障害者、高齢者、来訪者など誰もがくつろげる空間を楽しむ範囲

市内でも有数の緑と水辺を有する地区であり、市内各地から誰もが安全・快適に訪れることができる場所を含む範囲。

図 重点整備地区設定の考え方





### 3. 主要な経路

#### 3-1. 大阪市の経路設定の基本的考え方

駅を中心とした地区内の道路をバリアフリー化していくために、当該地区内の主要施設までの経路を中心としたバリアフリー化された歩行者動線を考えていく必要がある。

経路設定については、市域全体として、次のような基本的な考え方に基づき設定する。

##### (1) 主要な経路

この経路は、以下のような機能を持ち、すでに歩道が整備されている道路、今後歩道が整備される道路等に設定する。

駅から周辺の主要な施設（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）の入口までの経路

商業・業務施設、文化施設、公園などが面的・線的に広がる地区における、施設間の回遊を考慮した経路

既決定の重点整備地区内の主要な経路との連続した経路

すでに決定されている重点整備地区内の主要な経路に当たる道路が連続している場合、その経路について主要な経路として設定する。

##### (2) 鉄道駅乗り換え経路

複数の鉄道駅間の乗り換えにおいて、鉄道施設内で乗り換え経路が確保されていない場合、道路、歩行者用デッキ、地下街、鉄道施設内自由通路等を「鉄道駅乗り換え経路」として設定する。

#### 3-2. 南森町地区等における主要な経路等の設定

##### 主要な経路

市域全体の考え方に沿って当地区では、上記3-1(1)、(2)に基づき主要な経路を設定する。

##### <南森町・大阪天満宮地区>

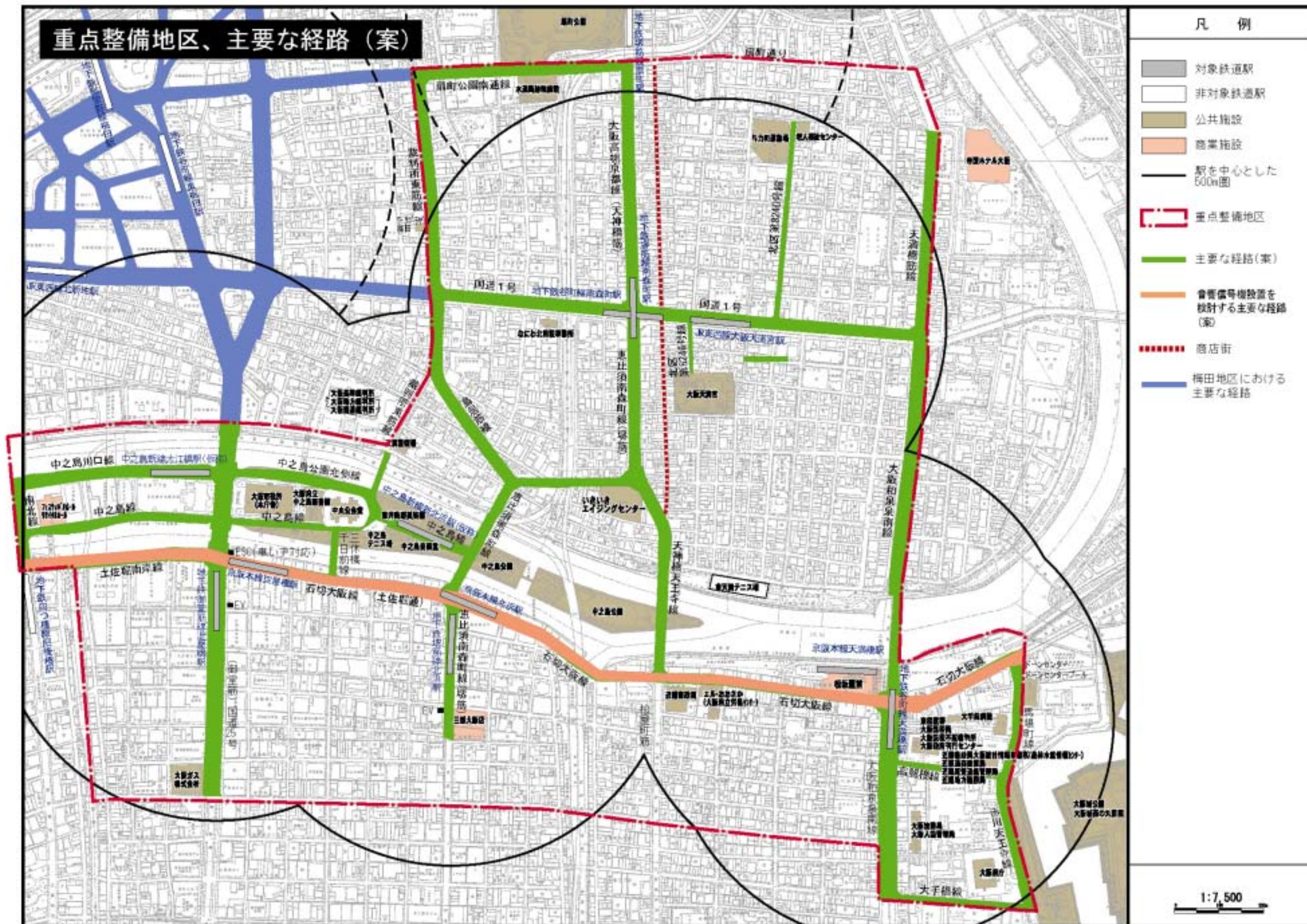
路線名	選定理由
大阪高槻京都線、恵比寿南森町線、天神橋天王寺線（天神橋筋）	「扇町公園」、「いきいきエイジングセンター」と駅を結ぶ経路
国道1号、天満橋筋線	「帝国ホテル」、「なにわ北府税事務所」と駅を結ぶ経路
扇町公園南通線	駅と「水道局跡地施設」を結ぶ経路であり、梅田駅周辺地区の主要経路からの連続性の確保
裁判所東筋線	南森町駅から「ワークプラザ梅田」、北浜方面から扇町公園方面を結ぶ経路
北区8246号線 北区8240号	「与力町運動場」、「大阪天満宮」と駅を結ぶ経路

##### <天満橋地区>

路線名	選定理由
赤川天王寺線、馬場町線	「ドーンセンター」、「大阪城」と駅を結ぶ経路
石切大阪線（土佐堀通）	「近畿郵政局」、「エル大阪」、「松阪屋」と駅を結ぶ経路
大阪和泉南線、天神橋筋線（谷町筋）、大手前線	「大阪法務局」、「大阪府庁」と駅を結ぶ経路
高麗橋線	合同庁舎、「大阪城」と駅を結ぶ経路
天神橋天王寺線	「いきいきエイジングセンター」と駅を結ぶ経路

##### <北浜・淀屋橋地区>

路線名	選定理由
国道25号（御堂筋）	「大阪市役所」、「大阪ガス」と駅を結ぶ経路
石切大阪線、土佐堀南岸線（土佐堀通）	「近畿郵政局」、「エル大阪」、「中之島公園」、「フェスティバルホール」と駅を結ぶ経路
恵比須南森町線（堺筋）	「中之島公園」、「三越大阪店」等と駅を結ぶ経路
中之島線	大江橋駅（仮称）と大阪市役所、中央公会堂方面、フェスティバルホールを結ぶ経路
南北線、中之島川口線、中之島公園北側線、三休橋千日前線	「フェスティバルホール」、「大阪市役所」、「中之島公園」等と中之島新線北浜駅（仮称）既設駅を結ぶ経路
裁判所東筋線、鳥居筋線	「天満警察署」、「ワークプラザ梅田」と駅を結ぶ経路





## 4 . 整備の基本的考え方と整備内容

(南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区)

本節では、南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋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、関係者間で調整が必要な乗り換え経路の確保、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・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、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>(\*)</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なうものである。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。

なお、新線整備に伴う新駅については、開業時にあわせて「移動円滑化のために必要な旅客施設の及び車両等の構造及び設備に関する基準」に準じた施設整備を行なうものとする。

## 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南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区における既設駅の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、ここに示している実施時期(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<sup>(\*)</sup>、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<sup>(\*)</sup>、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。

\* 鉄道事業者:(西日本旅客鉄道株、京阪電気鉄道株、大阪市交通局)

整備時期(新駅を除く)

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	整備状況と主な整備内容 (各駅で状況が異なる場合記載)	時期 A	時期 B	時期 C
駅舎	1. 視覚障害者誘導用ブロック	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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)、改札口(有人改札口がある場合は、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、駅長室を案内する。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>については、各駅とも整備済み。2.については地下鉄、京阪の各駅において必要に応じて、トイレ、案内所、駅長室等への誘導を実施する。新規敷設箇所及び改良時に際しては、3.4に基づき整備する。</li> </ol>			
	2. 音案内(音響・音声)	<ol style="list-style-type: none"> <li>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(音響・音声)の提供を検討する。</li> <li>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。</li> </ol>				
	3. 案内・誘導	<ol style="list-style-type: none"> <li>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<sup>(*)</sup>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>車両等の運行に関する異常時において、改札付近等で掲示を行い、利用者が次の行動が判断できるような情報提供に努める。また、よりわかりやすい情報提供の手法について検討する。</li> </ol>				
	4. 切符の購入	(1) 券売機	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ol>			
		(2) 乗車券等販売所 (* )	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ol>	JR 大阪天満宮駅では整備済み。		
5. 改札口		<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>	京阪淀屋橋駅、北浜駅を除く駅において、各駅とも整備済み。			

\* : 乗車券等販売所を設置しているのは西日本旅客鉄道(株)のみである。

整備項目		整備の基本的考え方	整備状況と主な整備内容 (各駅で状況が異なる場合記載)	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。	京阪電鉄淀屋橋駅、北浜駅のホーム～コンコース間は、ホーム幅が狭く、エレベーターの設置は、困難であるが設置に向け引き続き検討を行う。 コンコース階から地上までのエレベーターについては、各駅で整備されているが、淀屋駅、北浜駅においては、民間ビル内のエレベーターを活用しており、その運用時間等についてより使いやすくするために、関係者への働きかけを行う 京阪天満橋駅のホーム～コンコースのエレベーター設置については、既存施設の改造等。実現可能性も含めた検討を図る。 地下鉄淀屋橋駅のコンコース階～地上への経路は、民間ビルの活用も図りながら移動円滑化を図る。			
		(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。活用の際して、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。	天満橋駅、北浜駅を除く駅については、地下でコンコースがつながっている。(天満橋駅、北浜駅ではエレベーターがすでに整備されている。 南森町駅では、既設の谷町線ホームと堺筋線南行きホームを結ぶエレベーターと、今後整備する谷町線ホームと堺筋線北行きホームを結ぶエレベーターで乗り換え経路を確保する。			
		(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。	京阪電鉄淀屋橋駅、北浜駅のホーム～コンコース間は、エレベーターの設置に向け引き続き検討を行うが、その間、当面の代替措置として福祉型(車いす対応型)エスカレーターで対応する。			
	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。	1については各駅とも整備済みである。 2については、処理方法について調査・検討を行い、未実施箇所を整備する。				
	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.車いす利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.ホームドアやホーム柵の設置は当面、困難であるが、今後の技術動向等を踏まえながら、引き続き、設置可能性について検討を行うとともに、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。 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。 c.線路側以外のプラットホーム両端に、点状ブロックを敷設する。なお、敷設幅は40cm以上60cm程度とすることが望ましい。	各駅で整備済みである。				

整備項目		整備の基本的考え方	整備状況と主な整備内容 (各駅で状況が異なる場合記載)	時期 A	時期 B	時期 C
駅舎	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。	京阪淀屋橋駅ではトイレと通路間に段差があることから、隣接施設への案内等の代替手段に関する検討を行う。		
		(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。ただし、可能な限り、より多くの設置に努める。			
	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 <sup>(*)</sup> 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. 新線における駅施設整備等の基本的な考え方

ここに示す「新線における駅施設整備の基本的な考え方」(以下、「基本的な考え方」と略す)は、中之島新線(株)(仮称：新北浜駅、大江橋駅)の駅舎等に適用する。「基本的な考え方」において示されている実施内容は移動円滑化基準をベースに事業者が実施することが望ましい内容を示したものである。

##### 新線における駅施設整備の基本的な考え方

以下に、新線での駅施設整備の基本的な考え方を示す。なお、それぞれの整備について、実施の時期を時期A、時期Bの2つに分けて示しているが、それぞれの意味は下表のとおりである。

##### 整備時期

時期A	設計にとり入れ、建設時に整備するもの
時期B	現時点では仕様の決定は困難であるが、工事完成までに整備することを目指し、今後、引き続き検討をすすめていくもの

( 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
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。</p> <p>なお、移動動線の途中に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）、改札口（有人改札口がある場合は有人改札口）、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。</p> <p>4. 規格については、JIS製品を使用するものとする。</p>		
	2. 音案内（音響、音声）	<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。音案内はこれまで、多様な手法が提案されており、できるだけ早期にシステムとしての標準化等を図ることが課題となっている。今後、技術が収斂され国の基準等が明確になって、一般化された段階で整備を図っていく。</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。</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、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> <p>4. 車両等の運行に関する異常時において、改札付近等で掲示を行い、利用者が次の行動が判断できるような情報提供に努める。また、よりわかりやすい情報提供の手法について検討する。</p>		
	4. 切符の購入	<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なボタンの高さ・配置・構造とするよう努める。なお、車いす使用者に配慮した蹴込みのある構造以外は時期Aとする</p>		
		<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。</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。</p>		
6. エレベーター	<p>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。</p> <p>2. エレベーターを設置する場合、15人乗りとすることが望ましい。なお、エレベーターは手動車いすが内部で180度回転できるものを設置する。ただし、スルー型や直角2方向出入口型であって、車いす使用者が円滑に乗降できるものについてはこの限りではない。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努める。</p> <p>3. 民間施設等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、自社線及び他社線と連携し乗り換えが円滑にできる経路の確保に努める。活用の際に、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。</p>			

整備項目		整備の基本的考え方	時期A	時期B	
駅舎	7. エスカレーター	1. ホームからコンコース階は、上り・下り1ルートずつ整備し、そのうち1ルートは福祉型エスカレーター（車いす対応型）とすることが望ましい。 2. コンコース階～公共用通路は1経路整備することを標準とする。ただし、用地確保が困難な場合はこの限りではない。			
	8. 階段	1. 階段の手すりは2段とし、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。			
	9. 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や音響により提供するための設備を設置する。			
	10. 車両とホームとの隙間・段差	(1) ホーム構造・車両構造	1. 車いす利用者等が円滑な乗降ができるよう、ホーム面高さを設計上配慮して車両とホームとの間の隙間・段差をできる限り小さくする。 2. 将来の車両構造の変更を勘案し、車両とホームとの間の隙間・段差をできる限り小さくするよう引き続き検討する。		
		(2) 渡り板	1. 渡り板を配備し、適切な対応を行なう。		
	11. ホームにおける安全対策	1. 視覚障害者の安全性を確保するため、ホームにはホームドアやホーム柵を敷設するよう努める。ただし、既設線の延伸部や運用上やむを得ない理由によりシステムとしての導入が困難な場合は、ホームドアやホーム柵が設置できるような構造等の配慮を行う。 2. また、点状ブロックにより安全性の確保を行う場合は、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。 3. プラットホームからの転落事故に対する安全対策について、下記の整備を行う。 a. 非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備。 b. プラットホーム下の待避スペースの確保。ただし、待避スペースを設けることができないものについては、プラットホームに上がるステップの設置。 c. 線路側以外のプラットホーム両端に、点状ブロックを敷設する。なお、敷設幅は40cm以上60cm程度とすることが望ましい。			
12. トイレ	1. 車いす対応トイレを男女別に1以上設置を標準とする。 2. なお車いす対応トイレは、多機能化に努める。				

#### 4-1-3. バス車両

南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋地区は、バス交通においても、地域の主要なバス路線の起終点となっている。このため、当該地区における駅施設のバリアフリー<sup>(\*)</sup>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、当該地区において、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。

大阪市営バスについては、新規導入時にノンステップバスを導入する。

民営バスについては、基本方針に基づきノンステップバスの導入を推進する。大阪市として、新規導入時にノンステップバスの導入を要請する。

## 4 - 2 . 道路・交差点・乗り換え経路

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<sup>(\*)</sup>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<sup>(\*)</sup>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） 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

(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、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 <sup>(1)</sup> 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・誘導施設の整備	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、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・誘導施設	・バリアフリーの視点を踏まえた、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。 ・旅客施設や官公庁施設、福祉施設、バリアフリー施設等について利用者にわかりやすい情報提供を行う。 ・情報更新システムの構築の検討
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>(2)</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、駅前広場などでは、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>(3)</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) <sup>(4)</sup> ・(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

路線名	整備内容	整備時期		主事業者
		A	B	
国道1号 国道25号(御堂筋) 大阪高槻京都線、恵比須南森町線、天神橋天王寺線(天神橋筋) 扇町公園南通線 鳥居筋線 赤川天王寺線、馬場町線 大阪和泉泉南線、天神橋筋線(谷町筋) 石切大阪線、土佐堀南岸線(土佐堀通) 中之島川口線 中之島公園北側線 北区8246号線 北区8240号線 南北線 中之島線 裁判所東筋線 高麗橋線 三休橋千日前線 大手前線	歩道の改良(段差の解消、勾配の改善、舗装面の改善、横断勾配の改善、など) 視覚障害者誘導用ブロックの敷設 歩行空間の確保(幅員が十分でない箇所において歩道有効幅員を2.0m以上確保) (ただし幅員確保が困難な場合は、通行方法の検討や路側帯のカラー舗装化などの環境整備を検討)			国土交通省 大阪市

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		主事業者
		A	B	
1. 既設信号の改良・改善	主要な経路のうち、石切大阪線(土佐堀通)で音響信号機の設置を検討する。(その他：歩車分離信号化、信号現示の改善)			公安委員会
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 ) 歩道上障害物、違法駐車対策

整備項目	整備内容	整備時期		主事業者
		A	B	
1. 放置自転車等歩道上障害物の撤去	現行の「大阪市自転車等の駐車の適正化に関する条例」等の活用や鉄道駅周辺における放置自転車に関する全市的な取り組みの中で、特にバス停留所や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 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		大阪市 国土交通省
2. 違法駐車取締り強化	移動円滑化を特に阻害する横断歩道上、バス停留所付近等の取締り強化	継続実施		公安委員会

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 ) 乗り換え経路

整備項目	整備内容	整備時期		主事業者
		A	B	
1. 視覚障害者誘導用ブロックの敷設	乗り換え経路での視覚障害者誘導用ブロックの敷設			市交通局 西日本旅客鉄道(株) 京阪電気鉄道(株)

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 ) 案内・誘導

整備項目	整備内容	整備時期		主事業者
		A	B	
1. 案内・誘導	分岐点や交通結節点等の主要地点において、目的地または中継地となる旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の位置について、道路標識（案内標識や歩行者案内標識）の整備を行う。			大阪市 国土交通省
2. 音案内	視覚障害者誘導用ブロックと連携した音声案内等の開発・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

( 6 ) その他

整備項目	整備内容	整備時期		主事業者
		A	B	
1. 休憩施設等	歩道幅員に余裕がある箇所へのベンチ、休憩施設の設置の検討			大阪市 国土交通省

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 . ソフト対策等

### 4-3-1. 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（<sup>(1)</sup>）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>(2)</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、各区で活動し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

移動の円滑化を図るためには、旅客施設、車両、道路、信号機等の施設の整備だけでなく、既存の施設の有効活用にも配慮しつつ、施設整備の効果を相乗的に高めるよう、「施設利用支援の取り組み」、「バリアフリーへの関心の喚起」、「バリアフリーへの理解の深化」、「バリアフリーのまちづくりの参加」などソフト面の取り組みを同時に進める必要がある。

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	大阪市
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（障害及び障害者に対する認識と理解を促進するための、パンフレット、冊子の作成、テレビ、ラジオや広報誌等のマスメディアの活用等） 学校教育における「総合的な学習の時間」での障害者等との交流等の取り組みや、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	大阪市
バリアフリーのまちづくりへの参加	放置自転車対策の強化（地域と連携した放置自転車対策等） 放置自転車についての啓発活動の強化（放置自転車クリーンアップキャンペーンの実施等） 自転車利用マナーの向上（小学校での交通安全教育等） 違反広告物対策の強化（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等） 「迷惑駐車防止に関する条例」に基づく駐車マナーの向上の取り組み	大阪市 公安委員会 市民

項目	内容	主関係者
施設利用支援の取り組み	<p>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）</p> <p>鉄道利用のマナー向上キャンペーンの強化（駅構内の啓発アナウンス等）</p> <p>公共交通事業者は、その職員に対し、高齢者、障害者をはじめ多様なニーズ<sup>(3)</sup>、特性に対応した職員研修の実施、対応マニュアルの整備等により職員教育の充実に努める。</p> <p>エレベーター、トイレ等、バリアフリー施設の状況について、利用者にわかりやすい情報提供を行う。</p>	<p>市交通局</p> <p>西日本旅客鉄道(株)</p> <p>京阪電気鉄道(株)</p> <p>中之島高速鉄道(株)</p>

#### 4-3-2. 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。

交通バリアフリーの取り組みとあわせ、南森町・大阪天満宮地区、天満橋地区、北浜地区、淀屋橋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、行政等で構成し、基本構想案の検討を行う「南森町等地区基本構想検討会議」、関係事業者・行政で構成し、実務調整を行う「南森町等地区連絡調整会議」で取り組みを進め、平成22年を目標とした整備内容を構想としてとりまとめた。

基本構想策定後は、本基本構想に基づき、事業実施者が事業計画を作成し、基本構想の具体化を行う。構想の具体化にあたっては、関係者が情報交換を行い、連携を図り、また市民の意見を踏まえる必要があり、「南森町等地区連絡調整会議」を基本構想策定後も残すこととする。このように基本構想策定後も、下図に示す、国、大阪市、事業者、市民が連携・協力する仕組みを維持することで、交通バリアフリーに向けた継続的な取り組みを進めるとともに、その仕組みの定着を図る。整備完了後は、その仕組みを有効に活用していくことで、継続的な改善を図る。

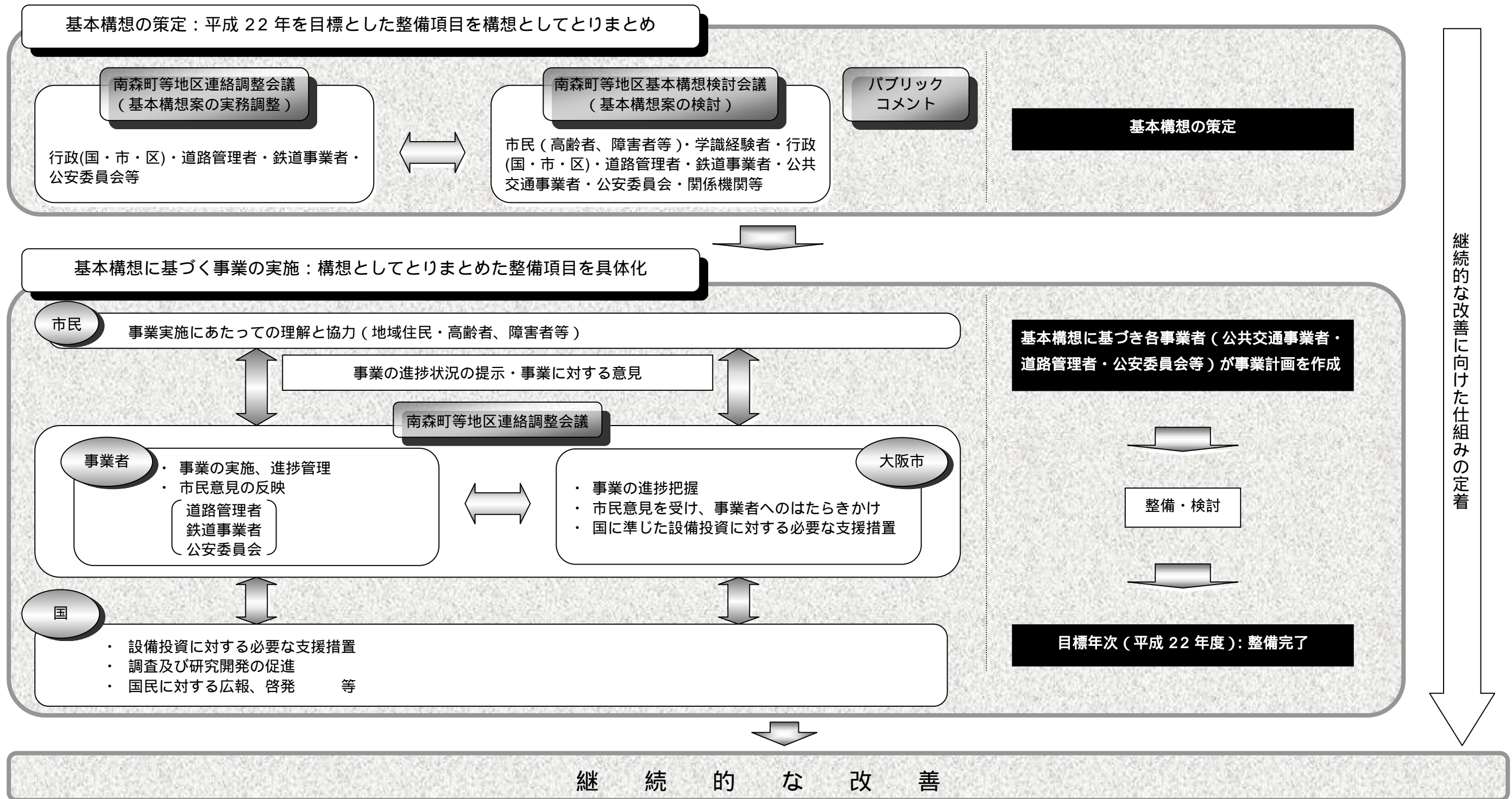


図 基本構想策定後の継続的な改善に向けた取り組みのイメージ