

# 大 阪 市

## 新大阪地区交通バリアフリー

### 基本構想

平成16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. 新大阪地区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な考え方	6
3-2. 新大阪地区における主要な経路の設定	6
4. 整備の基本的考え方と整備内容(新大阪地区)	8
4-1. 公共交通	8
4-2. 道路・交差点・乗り換え経路	13
4-3. ソフト対策等	17
5. 継続的な改善に向けて	18
付属資料1: 新大阪地区交通バリアフリー基本構想策定の検討体制	19
付属資料2: 新大阪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(高齢者・障害者等)からの意見聴取(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一覧	25
付属資料5: 新大阪地区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

新大阪地区は、ＪＲ新幹線新大阪駅、ＪＲ東海道本線新大阪駅、地下鉄御堂筋線新大阪駅の３駅が結節しており、大阪市の広域的な玄関口としての役割を担っている地区である。

これら３駅の日利用者数の合計は約３２８千人であり、通勤・通学者等の日常的な利用者に加えて、全国各地からの利用者も多い。

また、東西方向のＪＲ新幹線、南北方向のＪＲ東海道本線、地下鉄御堂筋線及び新御堂筋（広幅員道路）を挟んで商業・業務施設が立地しているほか、新大阪センシティや郵便貯金会館（メルパルクホール）などの集客施設や福祉施設や文化施設などが立地している地区である。



図 新大阪地区の位置

## 基本構想対象駅及びその周辺の現況（約500m圏）

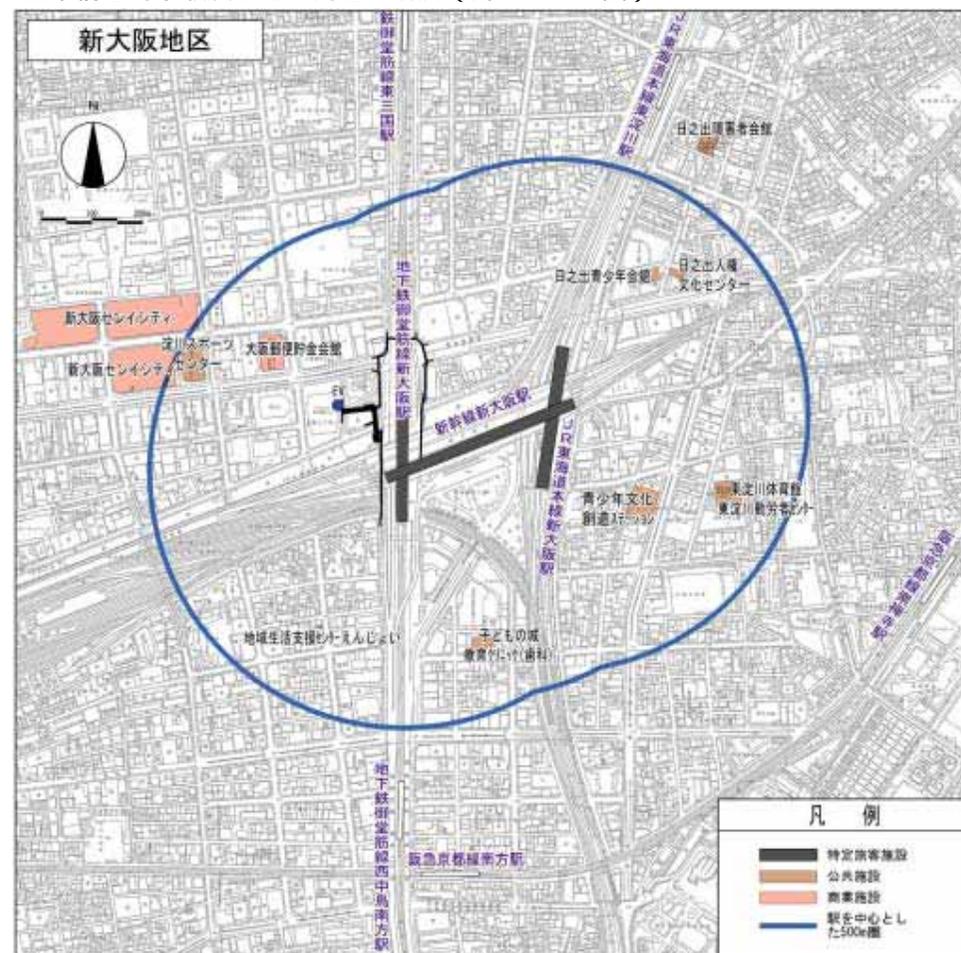


表 鉄道駅日利用者数（平成14年3月末現在）

鉄道駅	日利用者数（千人）
ＪＲ新幹線新大阪駅	132
ＪＲ東海道本線新大阪駅	88
市営地下鉄御堂筋線新大阪駅	108
合計	328

## 1-2 . 基本理念・基本方針

### (1) 基本理念

**誰もが安全・快適に移動できる“大阪の玄関口”新大阪**  
**～すべての人にやさしいまちを目指して～**

新大阪地区には、JR新幹線新大阪駅、JR東海道本線新大阪駅、地下鉄御堂筋線新大阪駅の3駅があり、全国と大阪を結ぶ広域的なターミナルを形成している地区である。

そのため、地域の方々が利用することに加えて、全国からの来訪者も利用するため、全ての人々にとってわかりやすく、安全・快適に移動できる経路を確保することが必要である。

しかし、一方で東西、南北方向の鉄道により地区が分断されており、地区内の円滑な移動が妨げられている。

また、3駅では、駅コンコース内や乗り換え経路においてエレベーターが設置されていない、視覚障害者誘導用ブロックが不連続など、障害者・高齢者等にとっては乗り換えが困難な状況にある。また、周辺道路は比較的整備されているが、放置自転車や違法看板などにより、歩道の有効幅員が確保されていない箇所や、音響信号機がない交差点もある。

本基本構想では、以上のことを踏まえ、ユニバーサルデザイン<sup>(1)</sup>の考え方に留意し、施設や経路等のハード面のバリアフリー<sup>(2)</sup>整備を進めるとともに、歩道上の障害物や放置自転車、路上駐車対策等ソフト面の充実を図り、障害者・高齢者等のもとより、初めて訪れる人など誰もが安全・快適に移動できる“大阪の玄関口”としてふさわしい、すべての人にやさしいまちづくりを目指す。

### (2) 基本方針

#### 〔現状の課題〕

- ・ 鉄道により、地区が分断されており、地区内の円滑な移動が妨げられている。

#### 鉄道駅

- ・ 新大阪地区の3駅は、地上からホームまで上下移動が多いにもかかわらず、エレベーターが設置されていないなど、バリアフリー化された経路が確保されておらず、地上から利用できる経路が制限されている。
- ・ 駅間の乗り換え動線においてもエレベーターがないことや、視覚障害者誘導用ブロックがないなどバリアフリー化された経路が確保されていない。
- ・ こうしたことから、各駅のホームへの円滑な移動には、駅員による案内が必要となっており、乗り換え時には、相互の会社の駅員の案内も必要となる。
- ・ 各駅施設においても、視覚障害者誘導用ブロックの敷設、ホームにおける列車の案内等、今後、より使いやすい施設整備の視点から改善にむけた検討が必要である。

#### 周辺道路等

- ・ 駅周辺の道路では、多数の人が利用するにもかかわらず、場所によっては、歩道の幅員が狭い箇所や、段差や勾配の改善を要する箇所等がある。
- ・ 横断歩道上に白杖がささる排水用の枡がある。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない、連続していない、磨耗等により識別できない箇所がある。また、視覚障害者誘導用ブロックの上や近くに放置自転車や違法看板、商品のはみ出しがあるため、通行を阻害する要因となっている。
- ・ 整備されている広い歩道でも放置自転車や違法看板、商品のはみ出しなどにより、有効幅員が確保されていない箇所や視覚障害者誘導用ブロックを利用できない箇所もある。また近年、車両の放棄が常態化してきている。
- ・ 信号機がない、青時間が短い、音響信号機がない、信号の位置がみえにくい交差点がある。

〔基本方針〕

先の基本理念に基づく、新大阪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。

### 駅・乗り換え動線におけるバリアフリー化の推進

- ・ すべての駅において、地上からホームまで円滑な動線が確保できるよう、エレベーターの設置について検討を図るとともに、初めて訪れる人でもわかりやすい乗り換え動線となるような案内・誘導を含めた、安全・快適なバリアフリー化された動線の確保を図る。
- ・ 駅相互の乗り換え経路においても、連続した視覚障害者誘導用ブロックを設置するとともに出来る限り迂回の生じない乗り換え動線について検討し、バリアフリー化を推進する。
- ・ 車いす利用者、視覚障害者、高齢者等はもとより初めて訪れる人など、すべての人にとって利用しやすい駅施設の整備に努める。

### 駅と主要な施設を結ぶ経路のバリアフリー化の推進

- ・ 駅から主要施設までの主要な経路において、わかりやすく、安全・快適に移動できるように歩道・交差点部のバリアフリー化を推進する。
- ・ 駅舎内通路も駅から主要施設までの移動の際の主要な動線となっているため、可能な限り駅舎内を円滑に通行できるように努める。

### 行政・事業者・市民の参加・協力によるソフト的なバリアフリー化の推進

- ・ 放置自転車については、対策強化等に加え、広報・啓発活動や学校教育を通じて交通マナーの向上を図りバリアフリー化を推進する。
- ・ 違法看板、商品のはみ出し等についても市民のバリアフリーに対する理解を深めるなど、啓発活動を推進する。
- ・ ハード整備のみでなく、駅員等による声かけや手助け、マニュアルの作成などを通じて、心のバリアフリーを促進する。
- ・ 行政・事業者・市民（障害者・高齢者等の当事者や地域住民など）など様々な立場の人々が参加・協力して、継続的にバリアフリー化の向上に取り組めるような仕組みづくりを検討していく。

## 2. 重点整備地区

新大阪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。

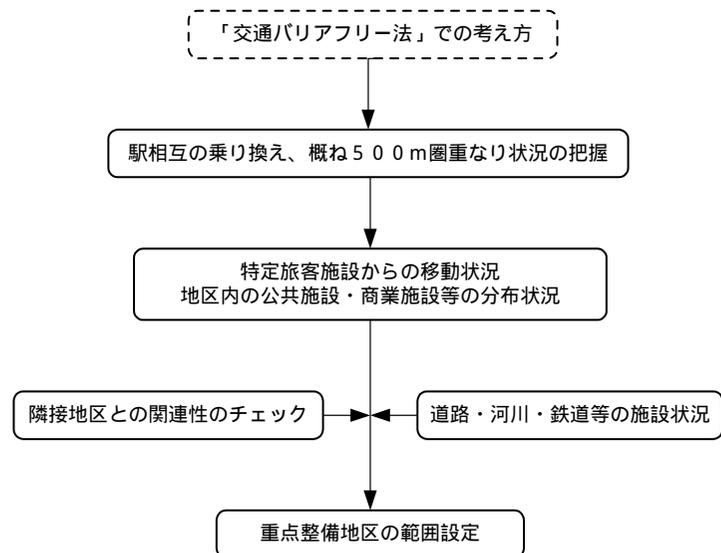
### 2 - 1 . 交通バリアフリー法での考え方

「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 . 新大阪地区における重点整備地区

新大阪地区では、以下の考え方に基づいて重点整備地区を設定する。

#### (1) 駅を中心とした概ね500m圏の範囲

新大阪地区の特定旅客施設であるJR新幹線、JR東海道本線、地下鉄御堂筋線の3駅から概ね500m圏の範囲で設定する。

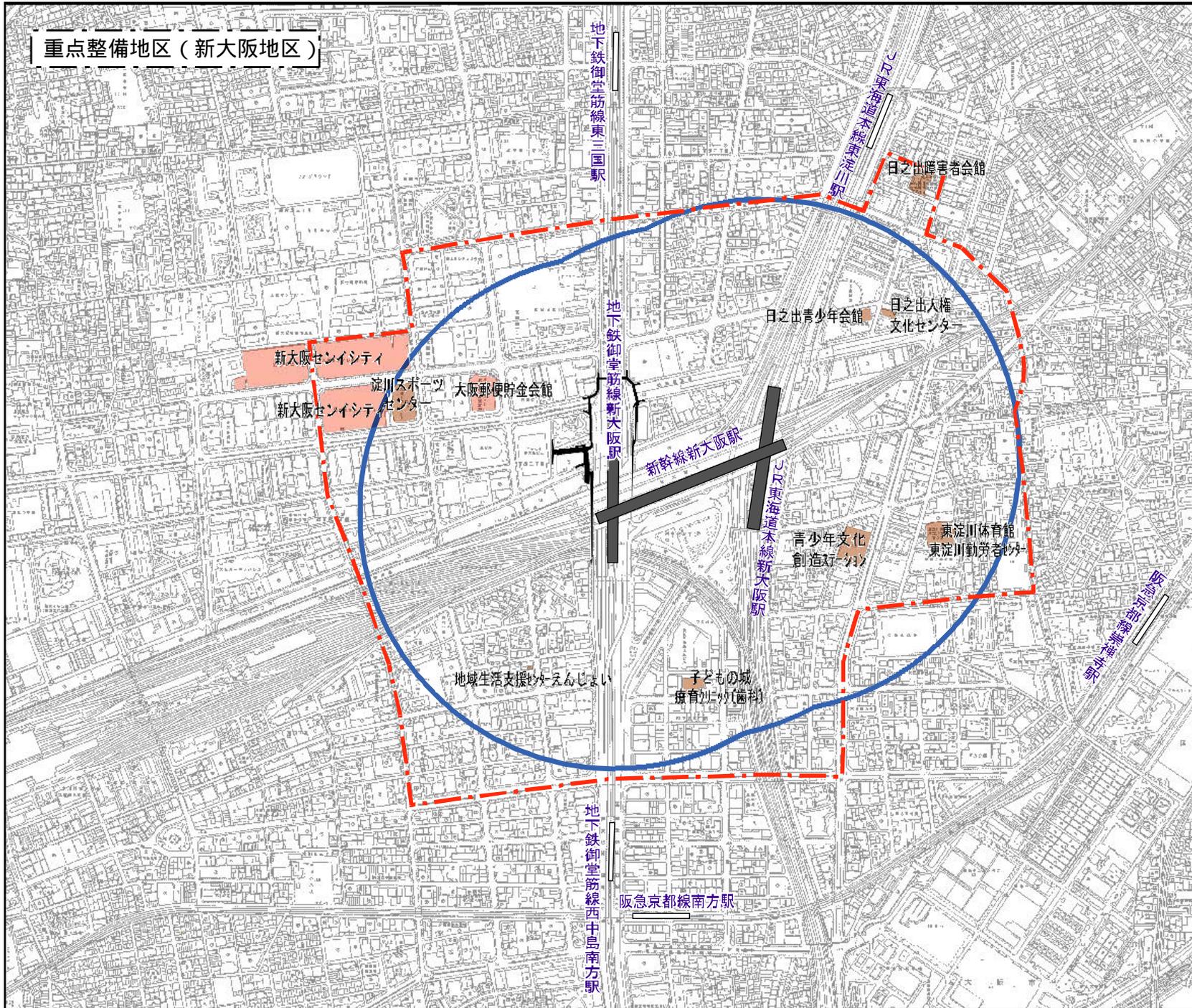
#### (2) 高齢者・障害者等を含めた多数の人が利用する施設を含む範囲

新大阪地区に立地する高齢者・障害者等を含めた多数の人が利用する施設である「大阪郵便貯金会館（メルパルクホール）」、「青少年文化創造ステーション（建設中）」、「新大阪センシティ」、「医療施設である「子どもの城療育クリニック」、身体障害者福祉施設である「地域生活支援センターえんじょい」「日之出障害者会館」、文化教養施設である「日之出青年会館」「日之出人権文化センター」「東淀川勤労者センター」を含む範囲を重点整備地区として位置付ける。

#### (3) 大阪市の広域的な玄関口であり、交通結節施設が集積している範囲

新大阪駅は広域的なターミナルを形成する地区でもあり、鉄道駅、駅前広場及びバス・タクシー乗り場等の交通結節施設を含む範囲を重点整備地区として位置付ける。

重点整備地区（新大阪地区）



凡例

- 特定旅客施設
- 公共施設
- 商業施設
- 駅を中心とした500m圏
- 重点整備地区
- 利用に制限のないエレベーター

