

大 阪 市

新今宮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	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. 新今宮地区における重点整備地区	3
3. 主要な経路	5
3-1. 大阪市の経路設定の基本的考え方	5
3-2. 新今宮地区における主要な経路等の設定	5
4. 整備の基本的考え方と整備内容	7
4-1. 公共交通	7
4-2. 道路・交差点・乗り換え経路	11
4-3. ソフト対策等	15
5. 継続的な改善にむけて	16
付属資料1. 新今宮地区交通バリアフリー基本構想策定の検討体制	17
付属資料2. 新今宮地区交通バリアフリー基本構想の検討経緯	17
付属資料3. 市民（高齢者・障害者等）からの意見の聴取（わかまちウォッチングの実施）	18
付属資料4. 主要な経路の路線名一覧	22
付属資料5. 新今宮地区基本構想検討会議における主な意見とその対応	23
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	25
付属資料7. 用語の解説	30
文中の（*）印を付した用語は「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

新今宮地区は、市の南西部に位置し、JR大阪環状線新今宮駅、南海新今宮駅、地下鉄御堂筋線・堺筋線動物園前駅の3駅が立地しており、一日の乗降客数は3駅の合計で約265千人となっている。

表 1.1 鉄道駅の利用者数（平成14年3月末現在）

路線名	駅名	乗降客数（千人/日）
JR大阪環状線	新今宮駅	145
南海本線	新今宮駅	93
地下鉄御堂筋線・堺筋線	動物園前駅	27
計		265

これら3駅を中心に、JR大阪環状線より北側に浪速区、南側に西成区が立地しており、都心部に隣接する住・商・工の混在している地域である。国道26号・43号などの幹線道路、地下鉄・JR・私鉄が通り交通の便が良く、人口密度も高く、人情味のある気さくな下町の風情が残っている地域である。

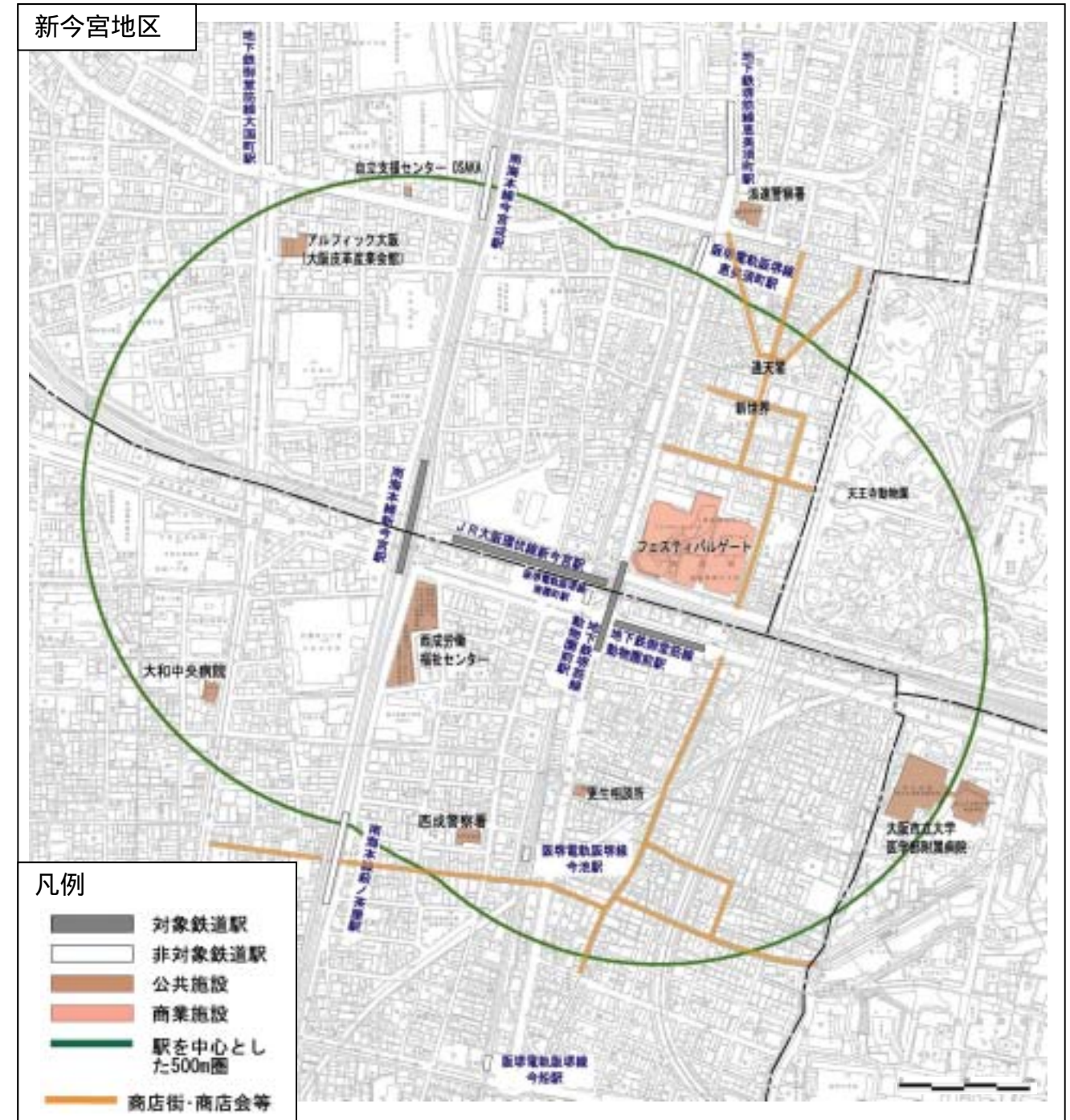
駅北側地域には、通称“ジャンジャン横丁”をはじめ、庶民の町として親しまれている新世界があり、駅南側地域には、商店街やあいりん地域がある。

主な施設としては、大阪のシンボルといわれる通天閣、フェスティバルゲート、天王寺動物園、大阪市立大学医学部附属病院など、地域外の人も多く訪れる施設の点在する地区となっている。



図 1.1.1 新今宮地区の位置

基本構想対象駅及びその周辺の現況



1 - 2 . 基本理念・基本方針

(1) 基本理念

理解し支え合い みんなでつくる にぎわいとやさしさのまち

新今宮地区北側には、人でにぎわう新世界があり、南側には、あいりん地域があって、地域の高齢化も進んでいます。

このため、本地区における基本理念は、高齢者や障害者をはじめ誰もが、相互の理解を深め、お互いを支え合う関係づくりを通して、にぎわいとやさしさのあるまちを目指し、施設や移動経路等のハード面のバリアフリー^(*)整備を進めるとともに、ソフト面の対策として広報・啓発活動を通じた‘こころのバリアフリー’の推進に加え、住民・事業者・市民団体と協力しながら、住民参加のまちづくりを進めていきます。

(2) 基本方針

〔現状の課題〕

新今宮地区における3駅(南海新今宮駅、JR大阪環状線新今宮駅、地下鉄動物園前駅)は、エレベーターが設置されている駅、駅出入口から改札口、ホームの移動には階段しかない駅等、さまざまである。

また、乗り換え経路は、地下鉄御堂筋線と堺筋線、JR大阪環状線と南海は駅舎内の通路で連絡されているが、地下鉄とJR・南海の間は、道路が利用されている。

駅周辺には、歩道幅員が狭い箇所や放置自転車、野宿生活者のテント・露店、路上駐車等により通行が困難な箇所が見られる。

鉄道駅について

- ・南海新今宮駅：概ね構内移動のバリアフリー化が図られている。
- ・JR環状線新今宮駅：駅入口から改札、ホームの移動が階段だけである。
- ・地下鉄動物園前駅：北改札口から堺筋線ホームへは、車いす対応のエスカレーターがなく、車いすでは、直接行けないため、御堂筋線ホームの迂回が必要である。

周辺道路(乗り換え経路)等について

- ・歩道の段差、視覚障害者誘導用ブロックの未整備等が見受けられる。
- ・商品のはみ出しや違法看板、放置自転車、野宿生活者のテントや露店等が、通行を阻害している箇所がある。
- ・南海・JRと地下鉄との乗り換え経路は、道路であり、違法看板や放置自転車等の障害物が多く、視覚障害者誘導用ブロックがない箇所がある。

案内・誘導サインについて

- ・駅舎における視覚障害者誘導用ブロックや点字表示等の案内・誘導施設の不足・不備が見受けられる。
- ・音響信号機や歩行者信号、押しボタン式信号機等が設置されていない所がある。

〔基本方針〕

先の基本理念に基づく、「新今宮地区」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。

方針1 誰もが利用しやすい施設のバリアフリー化の推進

- ・駅舎については、駅出入口からホームまでのバリアフリー化を推進するため、その手法を含めて検討する。
- ・駅構内の乗り換え、連絡経路についてもバリアフリー化を推進する。
- ・車いす使用者、視覚障害者、高齢者等、誰もが利用しやすい施設のバリアフリー化を推進する。

方針2 安心、安全、快適に移動できる経路のバリアフリー化の推進

- ・駅から主な施設および南海・JRと地下鉄との乗り換え経路については、安心、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図る。
- ・多くの人々が訪れる商店街等においては、ハード整備のみならず、よりよい道路利用のあり方を検討する。

方針3 わかりやすい案内・誘導システムの検討・整備

- ・利用者の視点にたった案内・誘導の内容・方法・設置位置等の整備を検討する。
- ・交差点等において必要な箇所については、視覚障害者誘導用ブロックの設置、音響信号機や押しボタン式信号機等の設置および機器の改善を検討する。

方針4 一人ひとりの‘こころのバリアフリー’の推進

- ・放置自転車対策の強化や路上駐車の取り締まりの強化等に加え、広報、啓発活動、小中学校等でのバリアフリー教育を通じて、交通マナーや施設等の利用マナーの向上や歩道上の障害物の危険性に対する理解を深めてもらう。
- ・これらの活動と合わせて、地域課題への取り組みや他施策の積極的活用を図ることにより、一人ひとりがバリアフリーの必要性を理解し、こころのバリアをなくしていく環境づくりを目指す。

2. 重点整備地区の設定

新今宮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。

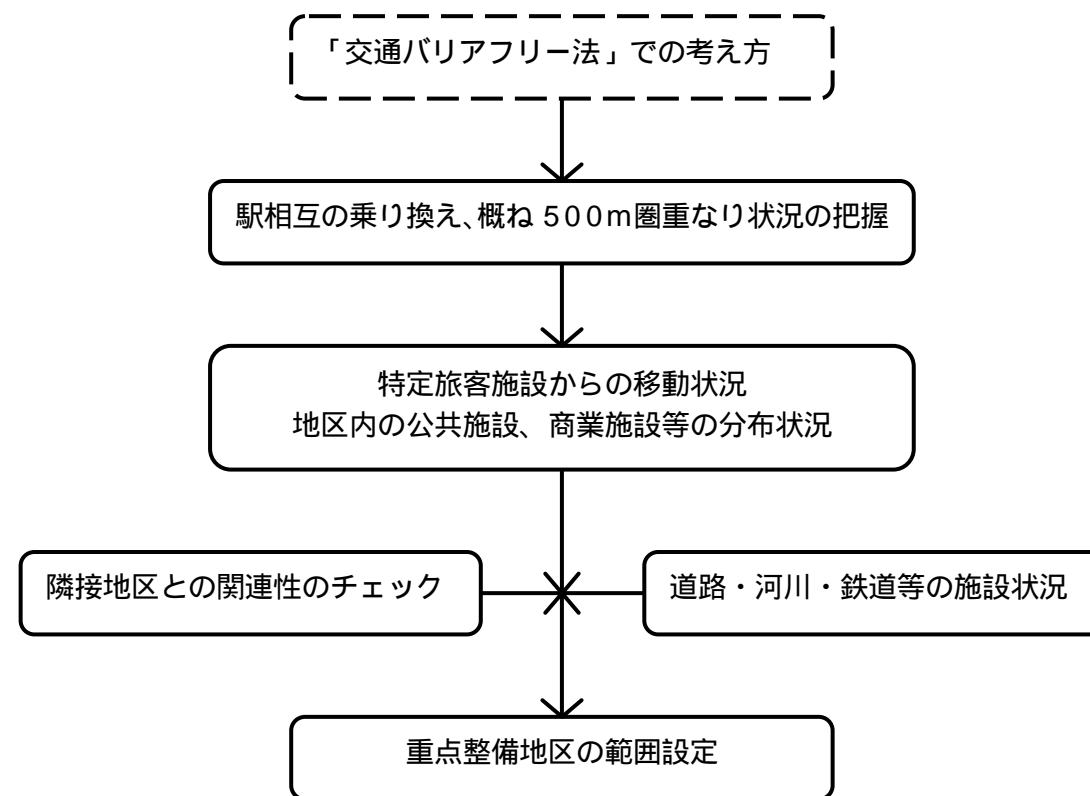


図 2-2-1 重点整備地区設定の考え方

2-3. 新今宮地区における重点整備地区

新今宮地区の重点整備地区は、以下の考えに基づく面積約 124 ha の範囲とする。

特定旅客施設から概ね 500m の範囲

新今宮地区の特定旅客施設である、JR 新今宮駅、南海新今宮駅、地下鉄動物園前駅から概ね半径 500m の範囲で設定する。

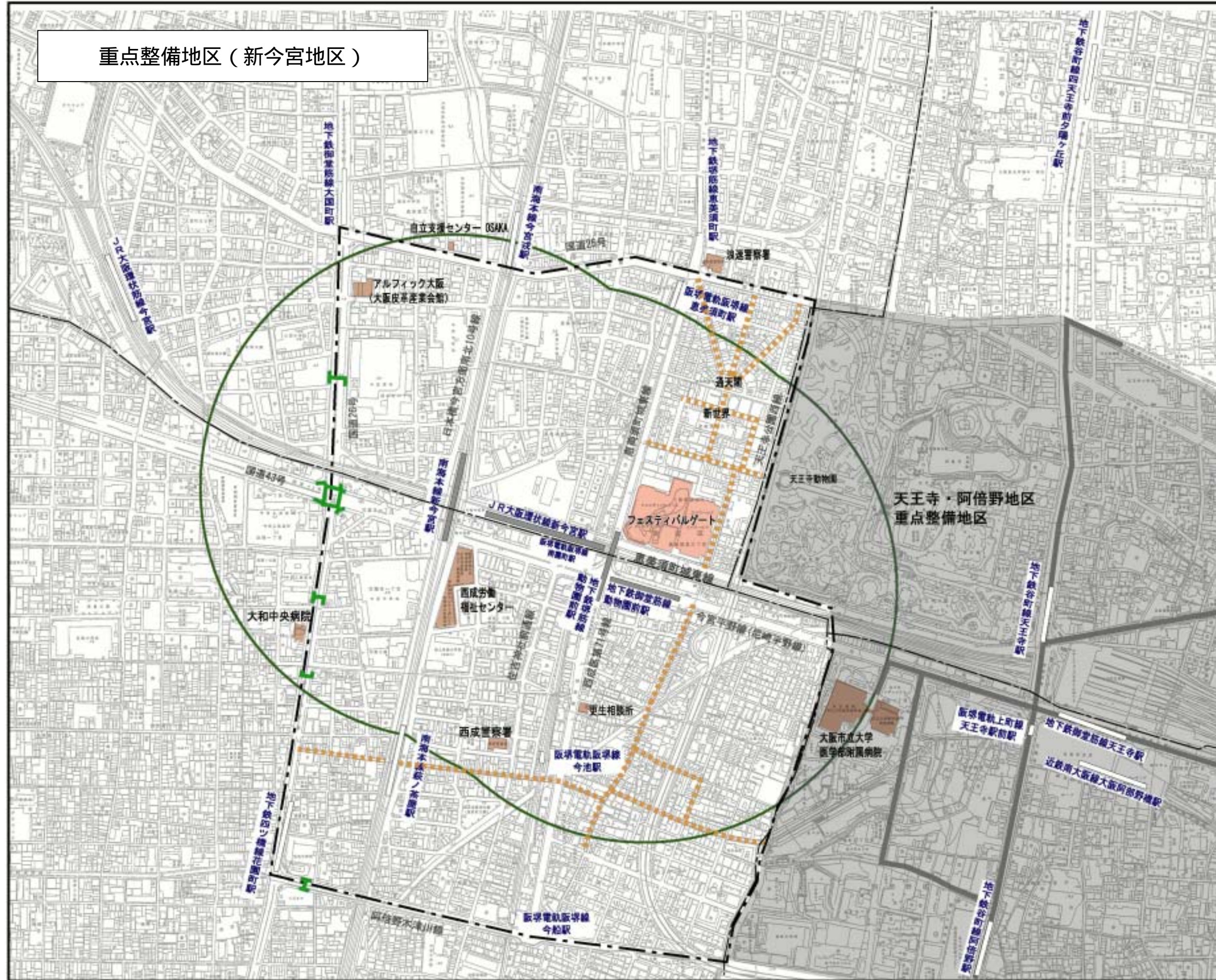
高齢者、障害者等を含めた多くの人々が利用する施設を含む範囲

新今宮地区に立地する高齢者、障害者等を含めた多くの人々が利用する施設である「大阪市立大学医学部附属病院」、身体障害者福祉施設である「自立支援センター O S A K A」、社会福祉施設である「更生相談所」の他にも、「天王寺動物園」や「フェスティバルゲート」、大阪のシンボルといわれる「通天閣」を含む新世界界限等、駅とそれらの施設等との移動の円滑化を図ることが重要だと考えられる範囲とする。

「天王寺・阿倍野地区」との整合を図る

新今宮地区の東側には、昨年度基本構想が策定された「天王寺・阿倍野地区」が隣接しているため、「天王寺・阿倍野地区」との調整を図りながら、地区どうしの連続性を保つよう地区の範囲を設定する。

重点整備地区（新今宮地区）



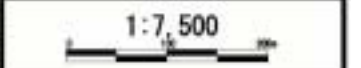
凡例

- 対象鉄道駅
- 非対象鉄道駅
- 公共施設
- 商業施設
- 駅を中心とした500m圏
- 重点整備地区

- 商店街・商店会等
- 歩道橋

- 天王寺・阿倍野地区
(昨年度基本構想)
- 重点整備地区
 - 主要な経路

- 区境界



3 . 主要な経路等

3 - 1 . 経路設定の基本的な考え方

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、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 . 新今宮地区における主要な経路等の設定

(1)主要な経路

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

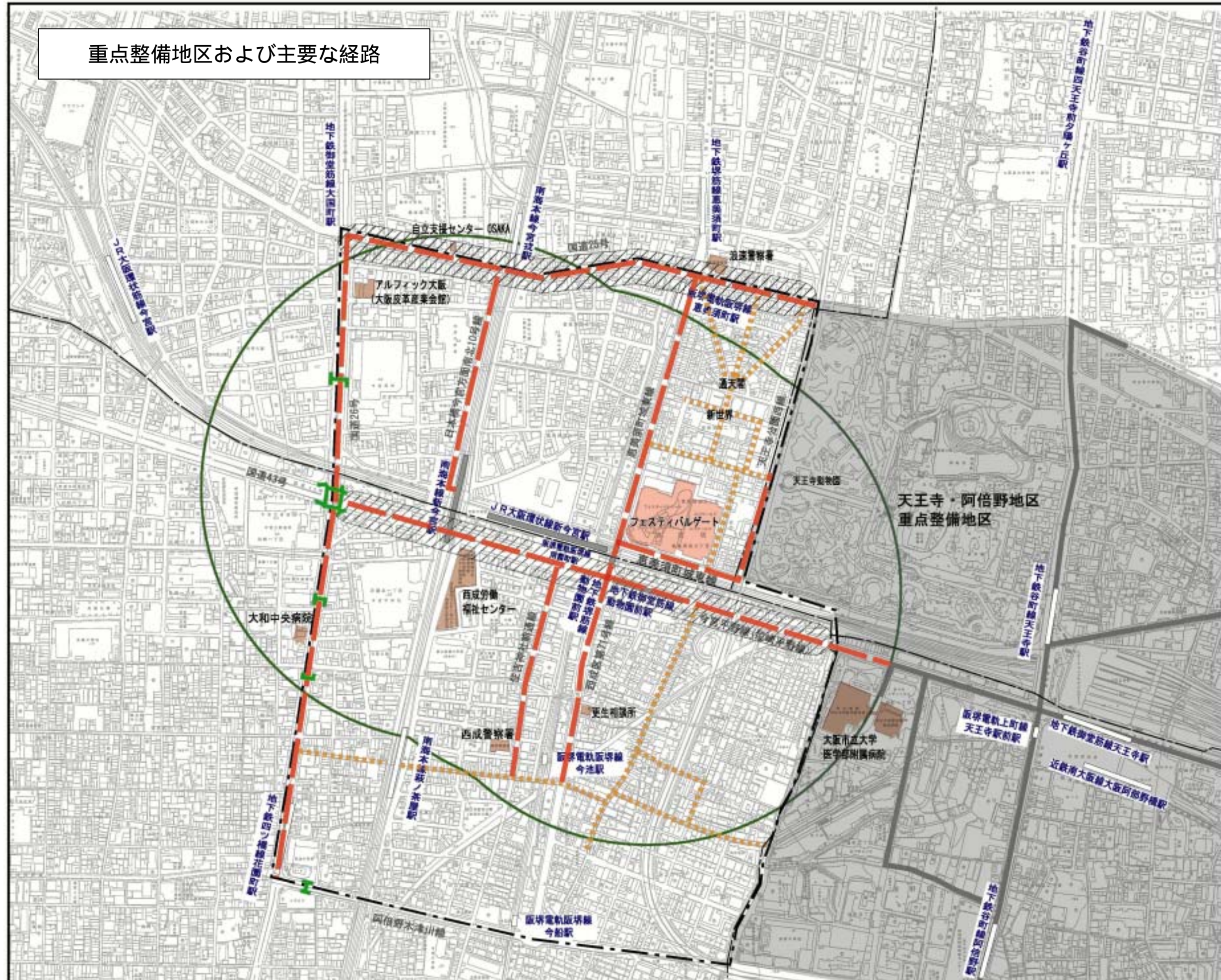
表 3-2-1 主要な経路

路線名	選定理由
恵美須町城東線 国道 25 号	・ 駅から主要な施設である「浪速警察署」、「自立支援センター-OSAKA」までの移動経路と地下鉄大国町駅までの回遊を考慮した経路を確保する。 ・ 新世界北側(合邦通北出口 通天閣本通商店街北出口)の回遊を考慮した経路を確保する。
日本橋今宮方面南北 10 号線 国道 25 号	・ 駅から主要な施設である「自立支援センター-OSAKA」までの移動経路を確保する。
今宮平野線(尼崎平野線) 国道 26 号	・ 駅から主要な施設である「西成労働福祉センター」、「大和中央病院」までの移動経路と地下鉄花園町駅までの回遊を考慮した経路経路を確保する。 ・ 駅から主要な施設である「アルフィック大阪(大阪皮革産業会館)」までの移動経路と地下鉄大国町駅までの回遊を考慮した経路を確保する。
恵美須町城東線 天王寺公園西線	・ 地下鉄動物園前駅から主要な施設である「フェスティバルゲート」、「天王寺動物園」までの移動経路を確保する。
今宮平野線(尼崎平野線)	・ 駅から主要な施設である「大阪市立大学医学部附属病院」までの移動経路を確保する。また区域外については天王寺・阿倍野地区の主要な経路との整合性を図るものとする。
西成区第 71 号線	・ 駅から主要な施設である「更生相談所」までの移動経路と萩之茶屋本通商店街までの回遊を考慮した経路を確保する。
今宮平野線(尼崎平野線) 住吉神社前通線	・ 駅から主要な施設である「西成警察署」までの移動経路と萩之茶屋商店街までの回遊を考慮した経路を確保する。

(2)乗り換え経路

地下鉄動物園前駅、JR新今宮駅、南海新今宮駅の間の乗り換え経路として、今宮平野線(尼崎平野線)および西成区第 71 号線の経路を位置づける。

重点整備地区および主要な経路



凡 例	
	対象鉄道駅
	非対象鉄道駅
	公共施設
	商業施設
	駅を中心とした500m圏
	重点整備地区
	主要な経路
	音響信号機等設置の検討
	商店街・商店会等
	歩道橋
天王寺・阿倍野地区 (昨年度基本構想)	
	重点整備地区
	主要な経路
	区境界
1:7,500	