

大 阪 市

「西九条地区」交通バリアフリー

基本構想

平成17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. 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な考え方	5
3-2. 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・交差点等	11
4-3. ソフト対策等	15
5. 継続的な改善に向けて	16
(参考)用語の解説	17

文中の()印を付けた用語は、「参考：用語の解説」に示す。

参考資料1. 西九条地区交通バリアフリー基本構想策定の検討体制	1
参考資料2. 西九条地区交通バリアフリー基本構想の検討経緯	1
参考資料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)	2
参考資料4. 主要な経路の路線名一覧	9
参考資料5. 西九条地区基本構想検討会議における主な意見とその対応	10
参考資料6. 平成16年度 大阪市(6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	16

1. 基本理念・基本方針

1-1. 地区の概要

西九条地区は、此花区の東端に位置し、JR大阪環状線西九条駅と阪神西大阪線西九条駅が結節しているとともに、此花区内に伸びるJR桜島線（ゆめ咲線）やバス路線網の一部の起終点となっている。また、阪神電鉄西大阪線では、西大阪線の延伸工事が平成21年度の開業に向けて着工されており、阪神西九条駅についても延伸線に対応した駅舎が計画されている。

現在の利用者は、通勤・通学者等の日常的な利用者を中心として2駅の1日当たりの平均的な利用者数合計で約66.3千人と此花区で最も利用者が多く、此花区の玄関口としての役割を担っているとともに、地区内には大阪市立北市民病院や市立介護老人保険施設（おとしよりすこやかセンター）などの医療・福祉施設が立地しているほか、此花温水プール、此花スポーツセンター、朝日橋公園、クレオ大阪西などのスポーツ施設、文化施設が立地している地区である。

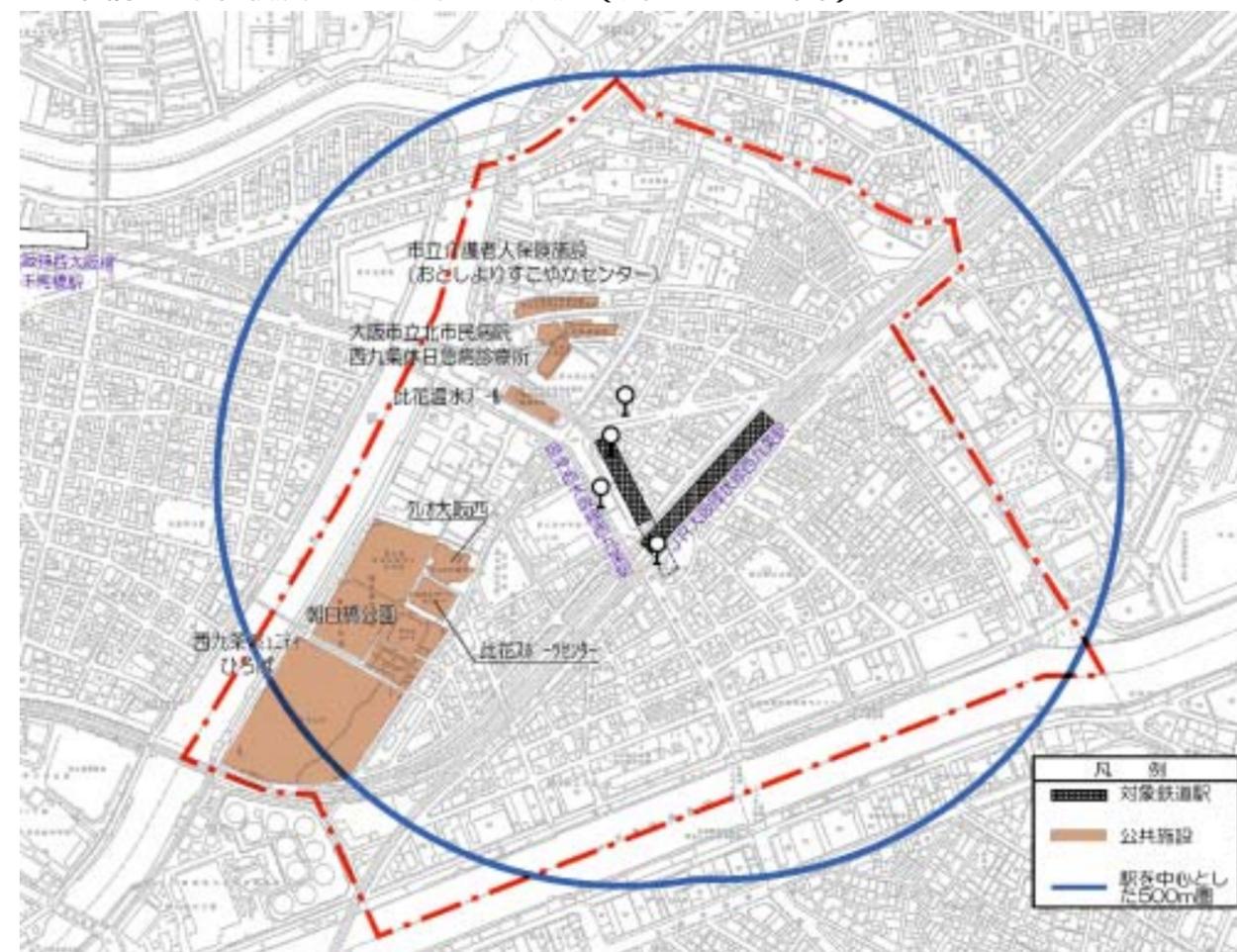


西九条地区の位置

表 1日当たりの平均的な利用者数（平成16年3月末現在）

鉄道駅	日利用者数（千人）
JR西九条駅	47.2
阪神西九条駅	19.1
合計	66.3

基本構想対象駅及びその周辺の現況（約500m圏）



1-2 . 基本理念・基本方針

(1) 基本理念

安全・快適に移動できる“此花区の玄関口”西九条

西九条地区には、JR大阪環状線西九条駅、阪神西大阪線西九条駅の2駅があり、大阪市中心部と此花区を結ぶターミナルを形成している地区である。また、此花区内へのバス路線網の一部の起終点となり、此花区の玄関口として機能している地区である。

そのため、鉄道の乗り換えや駅から施設までの経路では、高齢者・障害者をはじめとする全ての人々にとって安全・快適に移動できるようにバリアフリー化を図ることが必要である。

本基本構想では、以上のことを踏まえ、施設や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、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、誰もが安全・快適に移動できる“此花区の玄関口”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〕

鉄道駅

- エレベーターや車いす対応型トイレなど一定の施設整備が行われているものの、施設の位置案内や点字表示など情報についてのわかりやすさや券売機、エレベーターなどの施設の使いやすさなど、利用者の視点に立った設備の改善が必要である。
- ホーム上での安全対策等について、バリアフリー化の検討が必要である。

乗り換え経路

- 車いす使用者は地上経路を介して乗り換えを行うが、阪神西九条駅側のエレベーター付近に、放置自転車等を防止する柵があり、車いすで通行しにくい。

周辺道路等

- 駅から主要施設までは比較的整備されているが、場所によっては歩道上の段差や勾配等がある。
- 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もある。
- 視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない箇所がある。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。

- 押しボタン式信号機に点字がない、音響信号機がない交差点がある。

〔基本方針〕

先の基本理念に基づく、西九条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。

駅施設におけるバリアフリー化の推進

- 整備されているエレベーターや車いす対応型トイレ等について、利用者の視点から、より、使いやすい施設となるように改善を図る。
- 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、音案内、点字情報等などにより、案内誘導の強化について検討し、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、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。

乗り換え経路及び駅と主要な施設を結ぶ経路のバリアフリー化の推進

- 地上経路を介する乗り換え経路や駅から主要施設までの主要な経路において、歩道の段差、勾配等の改善を図り、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。
- 視覚障害者誘導用ブロックや音響信号機との連携を図りつつ、案内誘導の強化を図り、バリアフリー化の推進を図る。

行政・市民・事業者の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。
- 地区内の公共建物の利用が出来るように、地域と一体となったバリアフリー化を推進する。
- 行政・市民・事業者間の調整など様々な立場の人々が連携し協力して、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

西九条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。

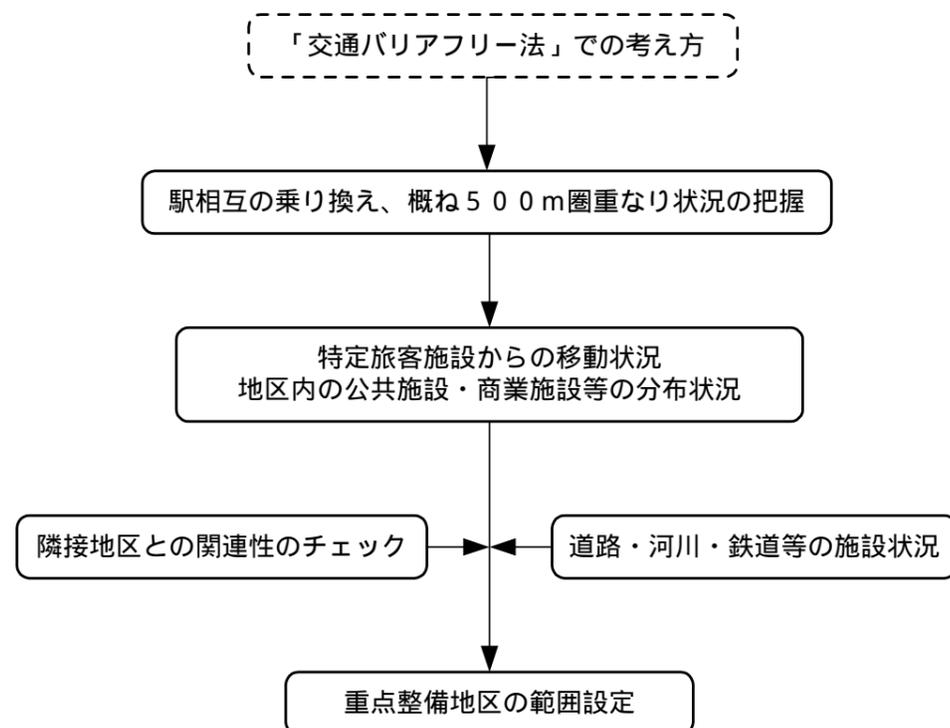
2 - 1 . 交通バリアフリー法での考え方

「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 . 地区における重点整備地区

西九条地区では、以下の考え方に基づいて、面積約65haの区域を重点整備地区として設定する。

(1) 駅を中心とした概ね500m圏の範囲

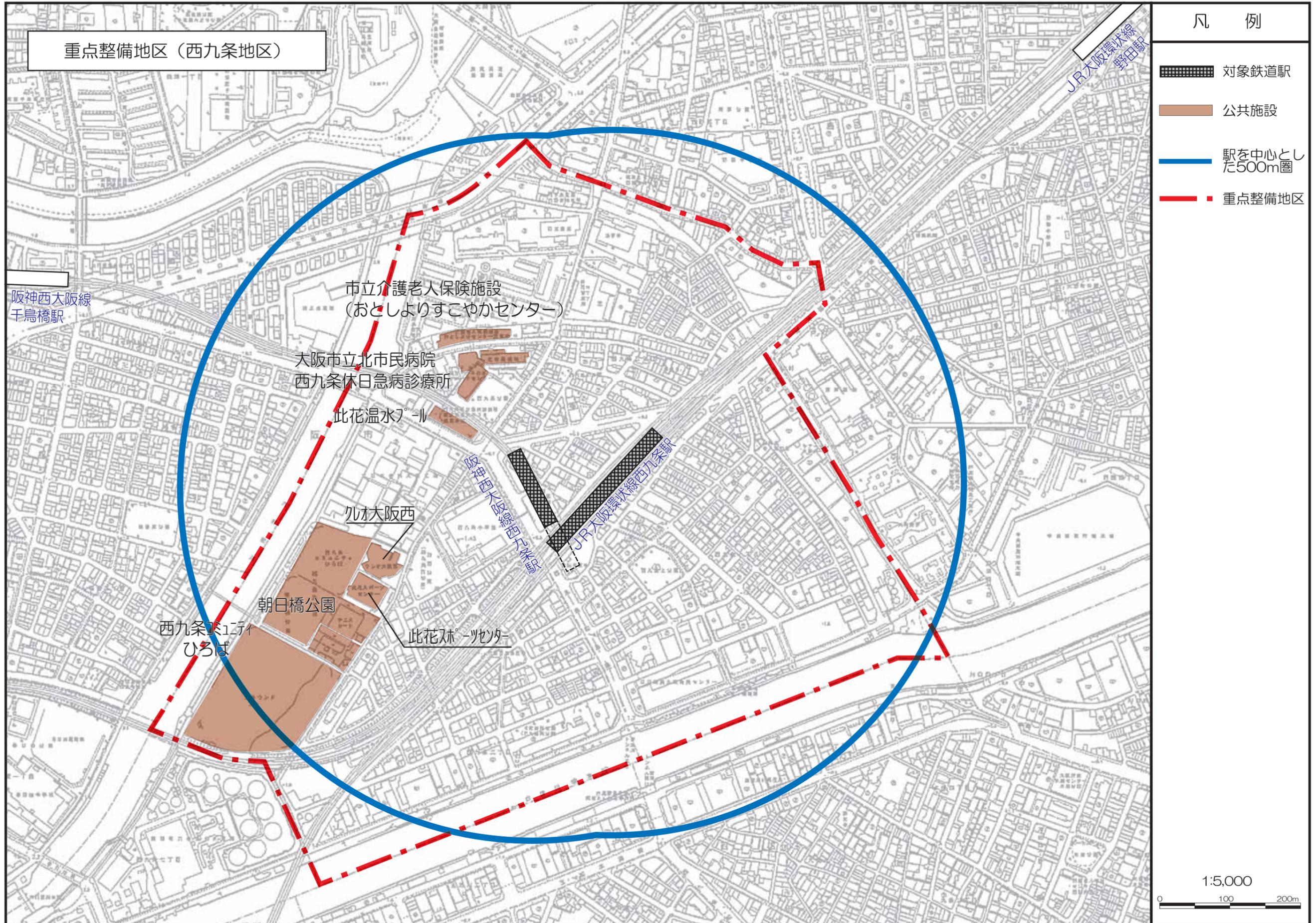
西九条地区の特定旅客施設であるJR西九条駅、阪神西九条駅の2駅から概ね500m圏の範囲で設定する。

(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

西九条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医療施設である「大阪市立北市民病院」「西九条休日急病診療所」、老人福祉施設である「市立介護老人保険施設（おとしよりすこやかセンター）」、文化教養施設である「クレオ大阪西」、その他公園・スポーツ施設である「此花温水プール」「此花スポーツセンター」「朝日橋公園」「西九条コミュニティひろば」を含む範囲を重点整備地区として位置付ける。

(3) 此花区の玄関口であり、交通結節施設が集積している範囲

西九条駅は此花区の玄関口であり、鉄道駅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。



3. 主要な経路

3-1. 大阪市の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

主要な経路は、だれもが安全・快適に移動できることを考慮して選定する。また、経路については以下の考え方により設定する。

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

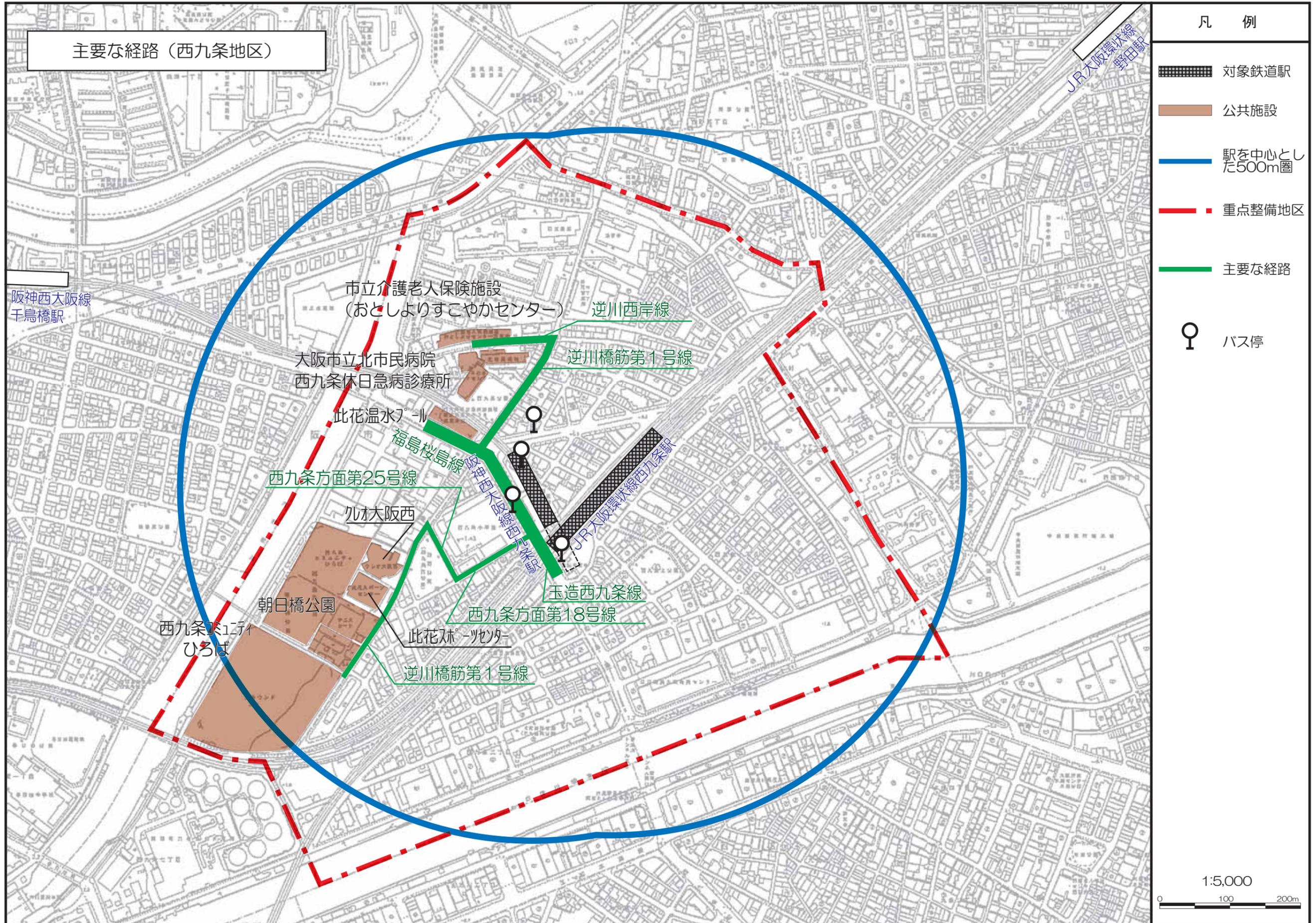
複数の鉄道駅間の乗り換えにおいて、鉄道施設内で乗り換え経路が確保されていない場合、道路、地下街、鉄道施設内自由通路等を「鉄道駅乗り換え経路」として設定する。

3-2. 地区における主要な経路の設定

大阪市の経路設定の基本的な考え方のうち、西九条地区では左記3-1.(1)ならびに(2)が該当する。この考え方を基本として、西九条地区の特性を踏まえて、以下の選定理由より主要な経路を設定する。なお、経路設定は、できるだけ駅出入口から迂回が生じない経路を設定した。

表 主要な経路の設定の考え方

路線名	選定理由
玉造西九条線	「此花温水プール」「大阪市立北市民病院」「西九条休日急病診療所」「市立介護老人保健施設（おとしよりすこやかセンター）」と駅を結ぶ経路 JR 西九条駅と阪神西九条駅の乗り換え地上経路
福島桜島線	「此花温水プール」と駅を結ぶ経路
逆川橋筋第1号線	「大阪市立北市民病院」「西九条休日急病診療所」「市立介護老人保健施設（おとしよりすこやかセンター）」と駅を結ぶ経路
逆川西岸線	「市立介護老人保健施設（おとしよりすこやかセンター）」と駅を結ぶ経路
逆川橋筋第1号線	「クレオ大阪西」「此花スポーツセンター」「朝日橋公園」「西九条コミュニティひろば」と駅を結ぶ経路
西九条方面第25号線	「クレオ大阪西」「此花スポーツセンター」「朝日橋公園」「西九条コミュニティひろば」と駅を結ぶ経路
西九条方面第18号線	「クレオ大阪西」「此花スポーツセンター」「朝日橋公園」「西九条コミュニティひろば」と駅を結ぶ経路



4 . 整備の基本的考え方と整備内容

本節では、西九条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のが考えられる。

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、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用ブロックの敷設、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、案内・誘導の充実等や、基準等が明確でなく導入には課題が多い、多機能トイレ化^()、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西九条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する場合もある。

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軌道事業者*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。

*鉄軌道事業者：（西日本旅客鉄道株、阪神電気鉄道株、西大阪高速鉄道株）

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	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	<p>1. 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）、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、プラットホームまでとする。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>	<p>左記1については各駅とも整備済み。</p> <p>左記2についてはJR西九条駅では整備済み。</p> <p>新規敷設箇所及び改良時に際しては、左記3、4に基づき整備する。</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。</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（ ）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) 券売機</p> <p>(2) 乗車券等販売所*</p>	<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・構造とするように努める。なお、蹴込み以外の仕様の細部については、ガイドライン（ ）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> <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>	<p>JR西九条駅は整備済み。</p>		

* 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	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>	各駅とも、拡幅改札口(有人改札)を整備済み。				
	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。	各駅とも整備済みである。 西大阪延伸線のホーム延長に伴いエレベーターを増設予定。			
		(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。	阪神西九条駅では11人乗り以上のエレベーターを設置済み。 JR西九条駅ではJスリム(11人乗り)を設置済み。			
		(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。活用にあたっては、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。				
	7. 階段		<p>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。</p> <p>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。</p>	左記1についてはJR西九条駅では整備済み、阪神西九条駅では一部整備済み。 左記2については阪神西九条駅では整備済み。JR西九条駅では整備方法について調査・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や音響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う。				
(2) 渡り板		2. 渡り板を配備し、適切な対応を行う。	各駅とも対応済み。				

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	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、今後の技術動向等も踏まえながら、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。	この他左記以外に、阪神西九条駅では、待避スペース・ステップを、JR西九条駅では、非常停止押しボタン・待避スペースを設置済み。 各駅とも整備済み。			
			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。				
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。	各駅とも整備済み。				
	(2) 新規：多機能トイレ	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。	JR西九条駅については整備済み。				
	(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

西九条地区は、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、西九条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、西九条地区において、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。

4 - 2 . 道路・交差点等

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^()、補助犬*、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	<p>全市的に取り組んでいる既存事業の重点実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>など</p>
中期的な事業	<p>沿道住民との調整が必要な歩道設置などの事業</p> <p>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</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) <p>など</p>
長期的な事業	<p>防犯や管理面など維持管理上の検討が必要となる事業</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>ITによる新技術の導入</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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^() <p>など</p>

(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・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。 ・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
交差点等の整備	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 ^() 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 ^() 、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となる。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等について検討する。 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

路線名	整備内容	整備時期		主事業者
		A	B	
玉造西九条線 福島桜島線 逆川橋筋第1号線 逆川西岸線 西九条方面第25号線 西九条方面第18号線	歩道の改良（段差解消、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）			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	地域要望を踏まえ、主要な経路上で、音響信号機等の設置を検討する。 （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 ^() 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、違法駐車対策等

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、特にバス停留所等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			大阪市
2 . 違法駐車の取締り強化	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			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			大阪市 西日本旅客鉄道(株) 阪神電気鉄道(株) 西大阪高速鉄道(株)

整備時期 A : 平成 2 2 年までに完了 整備時期 B : 平成 2 2 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
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 2 2 年までに完了 整備時期 B : 平成 2 2 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^()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^()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ことが必要である。

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《かたづけ・たい》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	駅長室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(駅構内や車両での優先座席・携帯電話利用マナーの啓発アナウンス等) 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 ^() 、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。 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。	西日本旅客鉄道(株) 阪神電気鉄道(株) 西大阪高速鉄道(株)

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、すべての人が利用しやすくなるように、「大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱^()」に基づき、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、西九条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

「西九条」地区交通バリアフリー基本構想の策定は、当事者参加による「わがまちウォッチング」の実施や「西九条地区基本構想検討会議」で取り組みを進め、平成 22 年を目標として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、事業者が事業計画を作成し、具体化を行う。また、具体化にあたっては、「西九条地区連絡調整会議」を基本構想策定後も残すことにより、関係者による情報交換・連携を図りながら、市民の意見を踏まえるものとする。基本構想策定後も、下図に示すような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により、継続的な改善を図っていく。

その主な流れは次のとおり。 大阪市から事業者(道路管理者、鉄道事業者、公安委員会など)へ事業計画・事業進捗状況の確認 事業者から大阪市へ事業計画・事業進捗状況の報告
市民へ、事業計画・事業進捗状況の説明 事業計画・事業進捗状況に対する意見 市民の意見を可能な限り反映し、事業実施

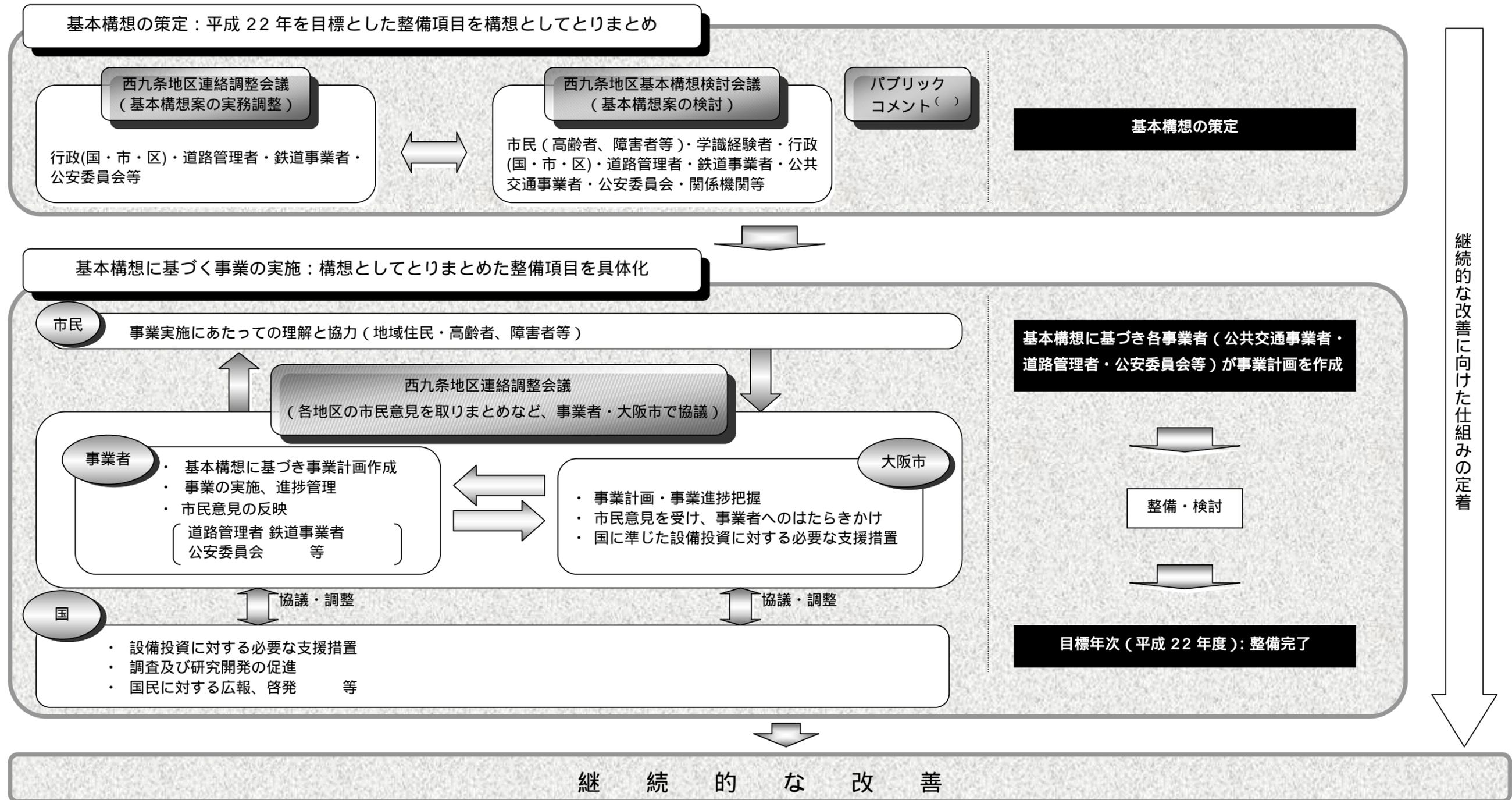


図 基本構想策定後の継続的な改善に向けた取り組みのイメージ

(参考):用語の解説

1.バリアフリー

高齢者や障害者等が生活するうえで妨げとなるバリア(障壁、障害)のない状態。あるいは障害者や高齢者等が自立した活動を行えるように生活の場や公共の場からバリアを取り除くこと。段差などの物理的障壁のほか、社会的、制度的、心理的障壁の除去もいう。

2.多機能トイレ

車いすで利用できる広さがあり、乳幼児用ベッドなども装備されている。身体の不自由な方ばかりでなく、お年寄り、赤ちゃん連れ、けがをされている方などにとっても利用しやすいトイレで、オストメイト(人工肛門保有者、人工膀胱保有者)のパウチやしびんの洗浄ができる水洗装置等が設置されている。

3.大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱

道路や建物などのまちづくり全般にわたり、障害者や高齢者をはじめすべての市民が安全かつ快適に利用できるよう整備をすすめるため、平成5年4月に制定した要綱。

4.ニーズ

「必要、要求」という意味であり、広く人々が必要としているものの意味で使われる。

5.ガイドライン

本稿でのガイドラインは、以下の2つを意味している。

<旅客施設のガイドライン>

正式名称は、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン(平成13年8月、交通エコロジーモビリティ財団)」といい、旅客施設のバリアフリー化を進めるために、多様な利用者のニーズに応え、すべての利用者がより円滑に利用できるように、整備の望ましい内容を示したものである。なお、平成14年12月に「追補版」が発行されている。

<道路のガイドライン>

重点整備地区内の道路については、最低限の基準が「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準(平成12年11月15日、建設省令)」において定められている。このガイドラインは基準に定められていない事項について、高齢者・障害者等をはじめとするすべての利用者のニーズに合った、より質の高い歩行空間の形成のための道路構造を記述したものである。

正式名称は、「道路の移動円滑化整備ガイドライン(平成14年12月)」という。

6.ホームドア

駅のホームの縁端に設けられたホームと線路を仕切るドア。開閉部分は列車のドアと同時に連動して開閉される。

7.ノンステップバス

床面を35cm程度(通常は、65cm以下でワンステップ)まで下げて乗降口のステップ(階段)をなくしているバス車両。利用者が容易に乗降できる。

8.シルバーカー

かごを備えたフレームの下に車輪が付き、かごの蓋が腰掛けとして利用できる歩行補助具。

9.ITを活用した歩行者移動支援情報の提供(歩行者ITS)

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。この中で歩行者支援は、ITSの開発分野の一つであり、高齢者や障害者を含む歩行者、車いす使用者、自転車利用者等に、安全・安心・円滑な移動環境を提供するためのシステムをいう。

10.ネットワーク

「網状組織にする、網状につなぐ」という意味であり、本基本構想では、複数の道路を網状に結ぶことにより便利で代替性のある経路を確保する意味として使用している。

11.視覚障害者用道路横断帯

横断歩道に設置される視覚障害者用横断帯。幅30cm程度で、丸い突起が並び、視覚障害者が横断歩道をまっすぐ歩く助けとなる。

12.ノーマライゼーション

障害者や高齢者などが住み慣れた地域で健常者と同じように生活し活動できる社会を当たり前(ノーマル)の社会とする理念。また、それに基づく運動や施策。障害者などがあるがままの姿で、ほかの人々と同等の権利を享受できる社会をめざす。1960年代に北欧から始まった。

13.パブリックコメント

行政機関が政策の立案等を行おうとする際にその案を公表し、この案に対して広く市民・事業者等から意見や情報を提出していただく機会を設け、行政機関は、提出された意見等を考慮して最終的な意思決定を行うというもの。