

# 大 阪 市

## 「放出地区」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. 放出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. 放出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	10
参考資料5. 放出地区基本構想検討会議における主な意見とその対応	11
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	14

# 1. 基本理念・基本方針

## 1-1. 地区の概要

### (1) 現状

放出地区は、平成14年に橋上化されたJR片町線放出駅が立地しており、1日当たりの平均的な利用者数は約26千人である。

放出地区は、大阪市東端、東大阪市と隣接して位置し、第2寝屋川を挟んで北東側は鶴見区、南西側は城東区となっている。

表 1.1 1日当たりの平均的な利用者数(平成16年3月末現在)

路線名	駅名	利用者数(千人/日)
JR片町線・大阪外環状線	放出駅	26

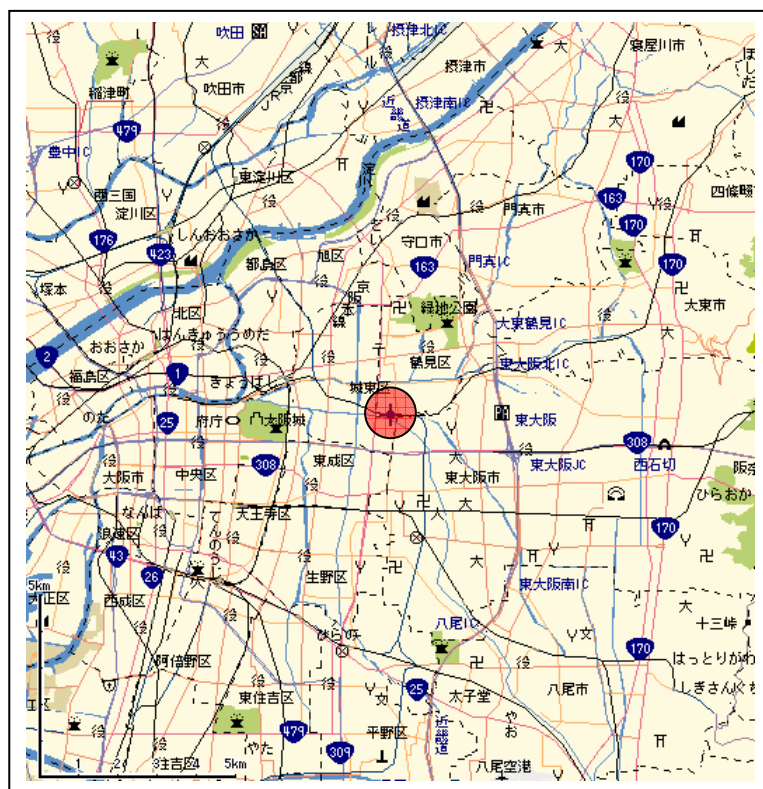


図 1.1.1 放出地区の位置

### (2) 基本構想対象駅及びその周辺の現況

放出地区には、内環状線(国道479号)、府道159号線などが南北方向に走っている。

また、JR片町線放出駅周辺には、トモノス鶴見(鶴見勤労青少年ホーム)などの公共施設のほか、日本ライトハウス(視覚障害リハビリテーションセンター)などの福祉施設、左専道運動場、今津運動場など運動施設などの主要な施設が点在しており、主な関連事業は「放出駅周辺地区土地区画整理事業」などとなっている。

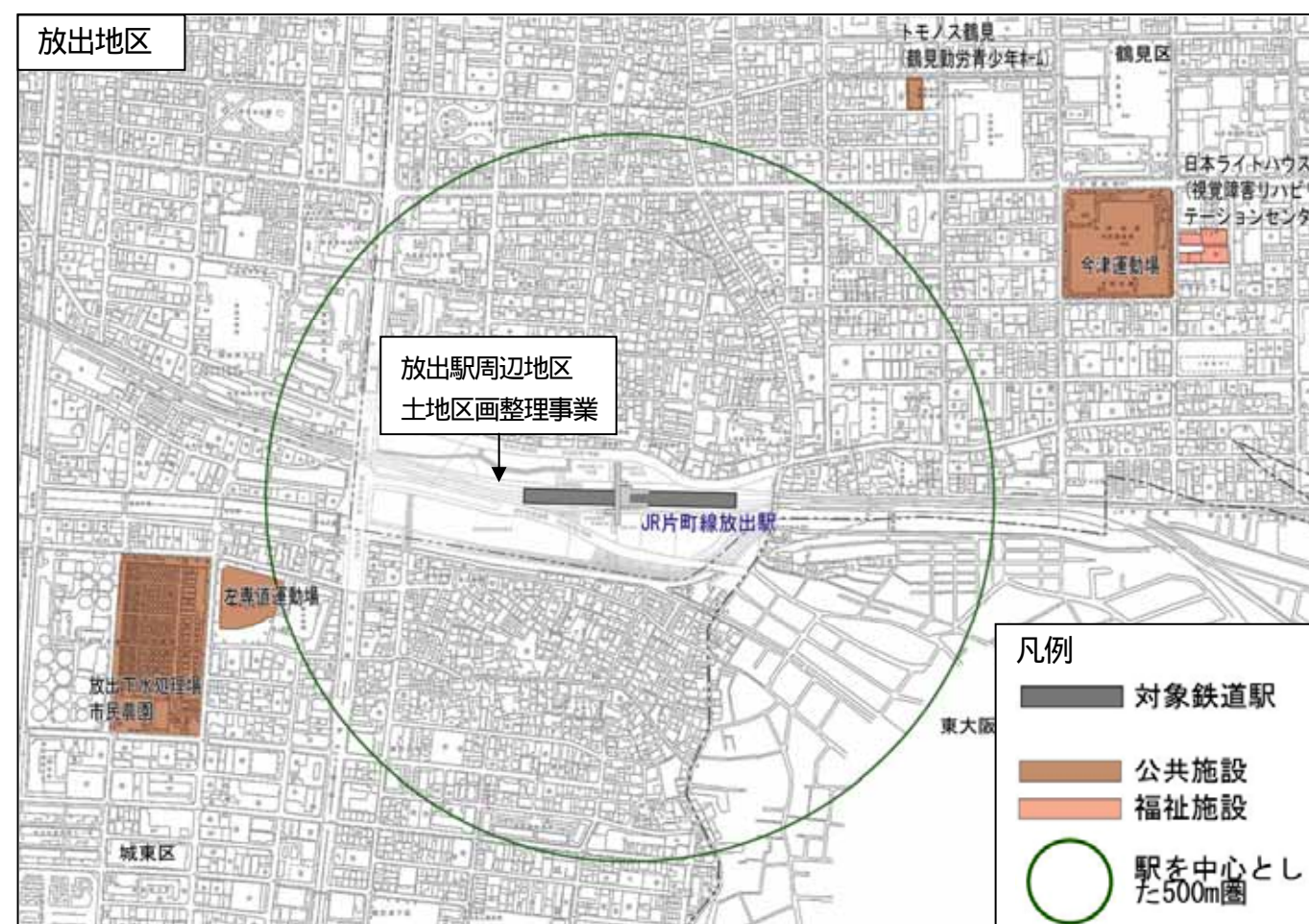


図 1.1.2 対象駅周辺図(約500m圏)

## 1 - 2 . 基本理念・基本方針

### ( 1 ) 基本理念

これからのまちづくりと周辺地域との一体的な整備による  
より安全で安心、快適なまちづくり

J R 放出駅は平成 1 4 年に橋上化され、地上階から 2 階の自由通路、2 階コンコースからプラットフォーム間のエレベーター、上りエスカレーターや多機能トイレ<sup>(\*)</sup>(オストメイト対応)が整備されている。また、大阪外環状鉄道も建設事業中である。

しかし、券売機や多機能トイレ、エレベーターなど使いやすさや触地図やエスカレーターへの誘導・案内の課題が見受けられる。

また、駅周辺道路については、放出駅周辺地区土地区画整理事業(平成 6 年度～平成 1 8 年度予定)が進行中であり、駅南北の交通広場、都市計画道路、公園などの整備が進められている。

しかし、事業区域外の道路区間については、歩道がない区間や勾配が急な箇所、歩車道境界の段差が高い箇所・区別しにくい箇所、視覚障害者誘導用ブロックのない箇所、歩道上の障害物などがある。

これらの関連事業との整合性を図り、周辺地域と連続した一体的なまちづくりを目指すため、ハード面の整備と共にソフト面の対策を市民、事業者、行政の協力のもと、安全・安心・快適な移動環境の整備を目指していく。

### ( 2 ) 基本方針

#### [ 現状の課題 ]

J R 片町線・大阪外環状線 放出駅について

- ・概ね構内移動のバリアフリー<sup>(\*)</sup>化が図られているが、券売機や多機能トイレ、エレベーターなどの使いやすさに課題が残っている。
- ・既施設までの案内・誘導サインの充実。
- ・床面と視覚障害者誘導用ブロックや階段端部の差がわかりにくい。

周辺道路、交差点等について

- ・日本ライトハウス(視覚障害者リハビリテーションセンター)があり、視覚障害者が日常的な歩行訓練などに利用している地区である。
- ・歩道幅員が狭い箇所、勾配・段差がきつい箇所がある。
- ・視覚障害者誘導用ブロックのない箇所がある。
- ・歩道上の障害物として電柱、放置自転車、違法駐車、商店前の路側帯に商品・看板のはみ出し箇所がある。
- ・信号の青の時間が短い箇所があり、音響信号が少ない。

地区内関連事業について

- ・放出駅周辺地区土地区画整理事業区域と区域外との整合性が必要である。

#### [ 基本方針 ]

これらの課題を解消していくための「放出地区」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 誰もが使いやすい施設のバリアフリー化と案内・誘導の充実

- ・障害者、高齢者等、誰もが使いやすい施設のバリアフリー化を推進する。
- ・施設への案内・誘導の充実と利用者の視点にたった内容・方法・設置位置等の整備を検討する。

#### 方針 2 より歩きやすく安全な歩行空間のバリアフリー整備

- ・駅から主な施設への経路については、安全に移動できるように、歩行空間の確保を基本とした経路のバリアフリー化を図る。
- ・交差点等において特に必要な箇所については、音響信号機等の設置および鳴き交わし方式などへの機器の改善を検討する。

#### 方針 3 まちづくりと連携した一体的なバリアフリー化の推進

- ・地区内における関連事業(放出駅周辺地区土地区画整理事業、大阪外環状線事業など)を踏まえたまちづくりを視野に入れ、周辺地域との連携を目指し、事業の進捗状況にあわせたバリアフリー化を進めていく。
- ・また、これらの関連事業が進むにつれて人口や利用者増加が予想されるため、一体的なバリアフリー化を目指す。

#### 方針 4 ハード整備を活かすソフト対策の充実

- ・放置自転車対策・路上駐車の取り締まりの強化等に加え、市民、事業者、行政が連携してハード整備を活かすソフト対策の充実を図る。

## 2. 重点整備地区

放出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。

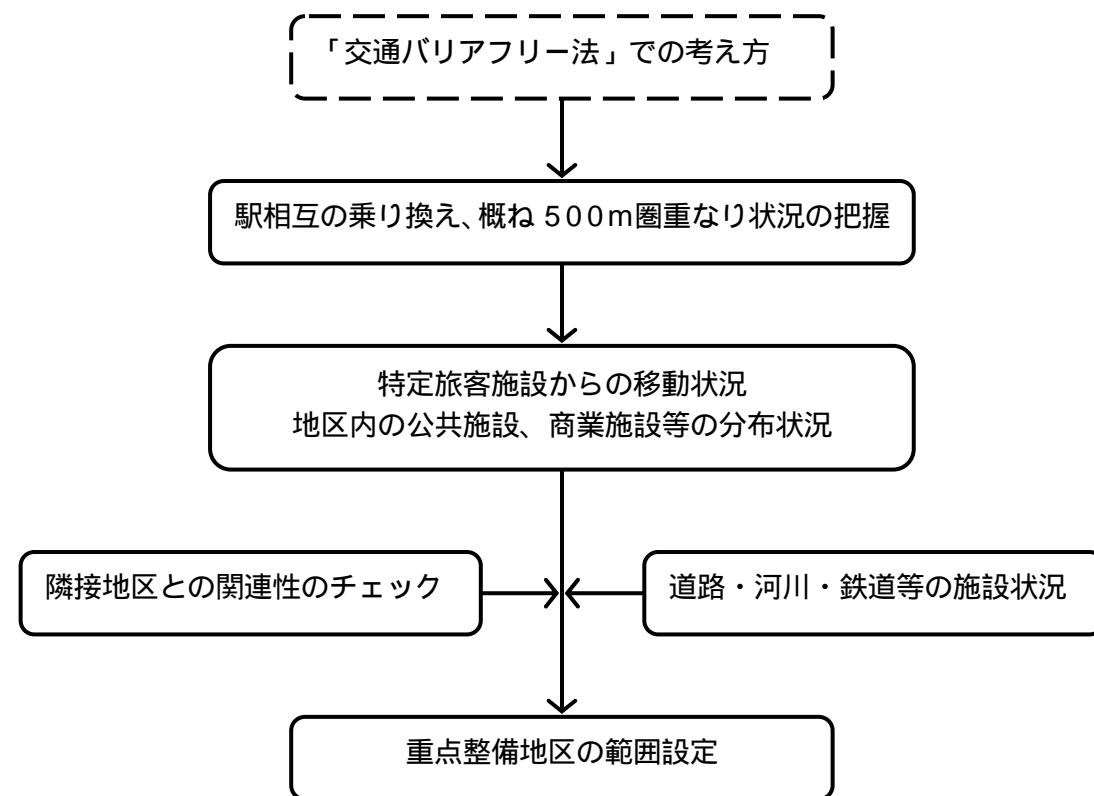


図 重点整備地区設定の考え方

### 2 - 3 . 地区における重点整備地区

放出地区の重点整備地区は、以下の考えに基づく面積約 90ha の範囲とする。

#### 特定旅客施設から概ね 500m の範囲

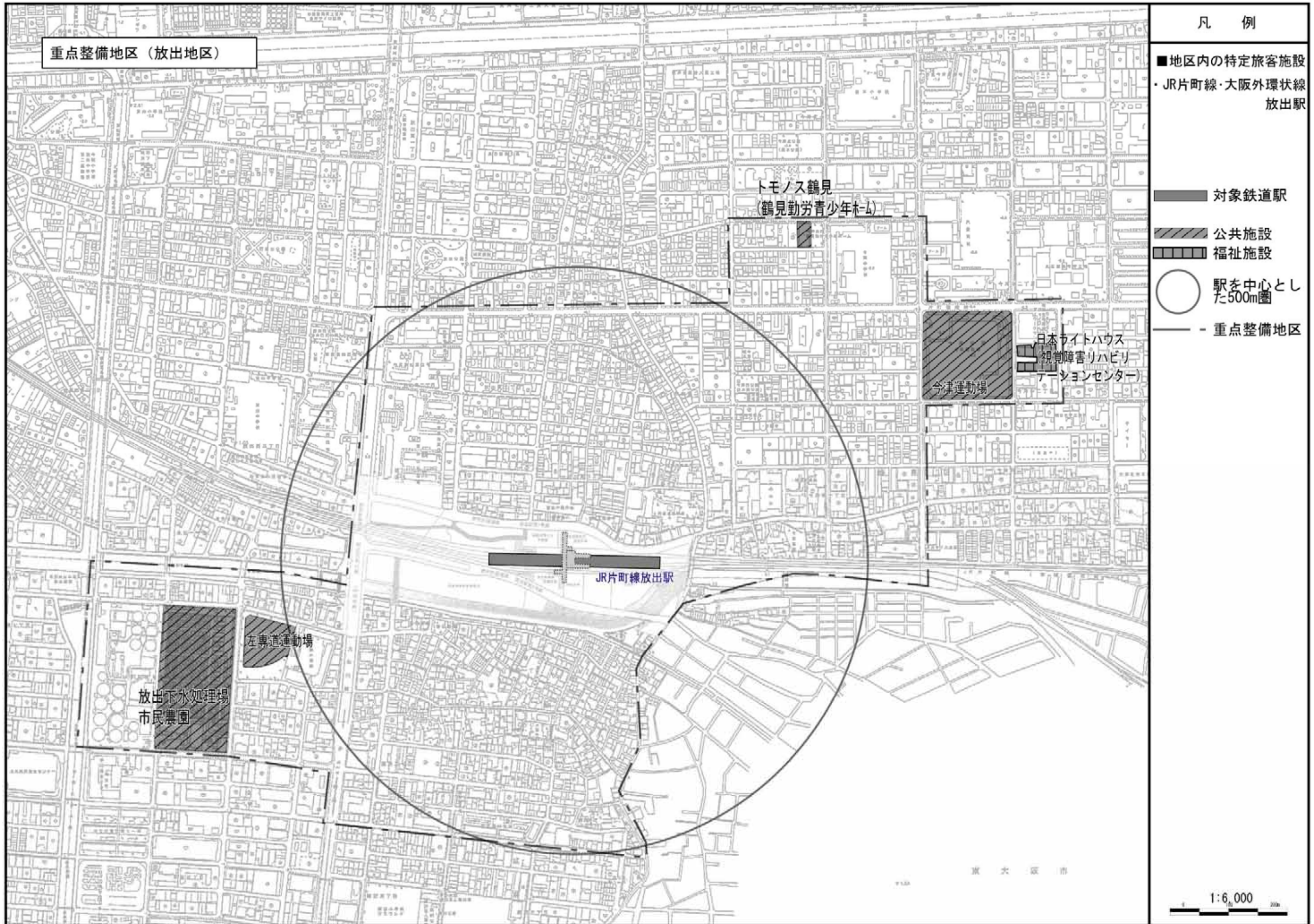
放出地区の特定旅客施設である、JR 放出駅から概ね半径 500m 圏を中心に地区のまとまりを考慮した範囲で設定する。

#### 高齢者、障害者等が広域的に利用する施設を含む範囲

放出地区に立地する高齢者、障害者等が広域的に利用する施設である「日本ライトハウス（視覚障害リハビリテーションセンター）」などを含む範囲とする。

#### 地区内の主要な施設で高齢者、障害者をはじめ多くの人々が利用する施設を含む範囲

トモノス鶴見（鶴見勤労青少年ホーム）、今津運動場、左専道運動場など市民が多数利用する施設を含む範囲とする。



- 凡 例
- 地区内の特定旅客施設  
・ JR片町線・大阪外環状線  
放出駅
  - 対象鉄道駅
  - ▨ 公共施設
  - ▧ 福祉施設
  - 駅を中心とした500m圏
  - 重点整備地区

### 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

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

表 主要な経路の設定の考え方

路線名	選定理由
鯉江榎本線 城東区第 2721 号線 鶴見区第 1142 号線 城東区第 1126 号線 鶴見区第 1144 号線	・駅から主要な施設である「今津運動場」、「日本ライトハウス(視覚障害リハビリテーションセンター)」までの移動経路を確保する。
鯉江榎本線 城東区第 2721 号線 城東区第 1188 号線 城東区第 1191 号線	・駅から主要な施設である「トモノス鶴見(鶴見勤労青少年ホーム)」までの移動経路を確保する。
鶴見区第 2001-01 号線 城東区第 2466 号線 城東区第 696-1 号線	・駅から主要な施設である「左専道運動場」、「放出下水処理場市民農園」までの移動経路を確保する。

