

大 阪 市

「大正地区」交通バリアフリー

基本構想

- 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. 大正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. 大正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	8
参考資料5. 大正地区基本構想検討会議における主な意見とその対応	9
参考資料6. 平成17年度 大阪市(4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	13

平成18年4月

1. 基本理念・基本方針

1-1. 地区の概要

(1) 現状

大正地区には、JR 大阪環状線大正駅、地下鉄長堀鶴見緑地線大正駅が立地しており、1日当たりの平均利用者数は約55千人である。

これらの2駅を中心とする大正地区は、西区と大正区にまたがっており、西区側には大阪ドームなど、野球やイベント時には、地区外からも多くの人々が訪れる地区となっている。

しかし、大正区の中心施設である大正区役所、大正区コミュニティセンター、大正スポーツセンターなどは、地区の南側、区のほぼ中央部分に集まっている。駅からこれらの施設までの公共交通手段としては、バスが利用されており、駅周辺のバス停がバスターミナル的な役割を担っている。(平成10年10月調査：大正橋停留所乗降客 約26千人/日)

表 1.1 鉄道駅の1日当たりの平均利用者数(平成17年3月末現在)

路線名	駅名	利用者数(千人/日)
JR大阪環状線	大正駅	46
地下鉄長堀鶴見緑地線	大正駅	9
計		55

(2) 基本構想対象駅及びその周辺の現況

大正地区は、南北方向に大阪八尾線(大正通) 東西方向に難波境川線(千日前通)や浪速鶴町線(大浪通)等の幹線道路が走っているほか、南北方向に木津川、東西方向に尻無川が流れている。

また、大正駅周辺には、大正区に大正郵便局、西区に大阪ドーム、多根総合病院などの主要な施設が点在している。

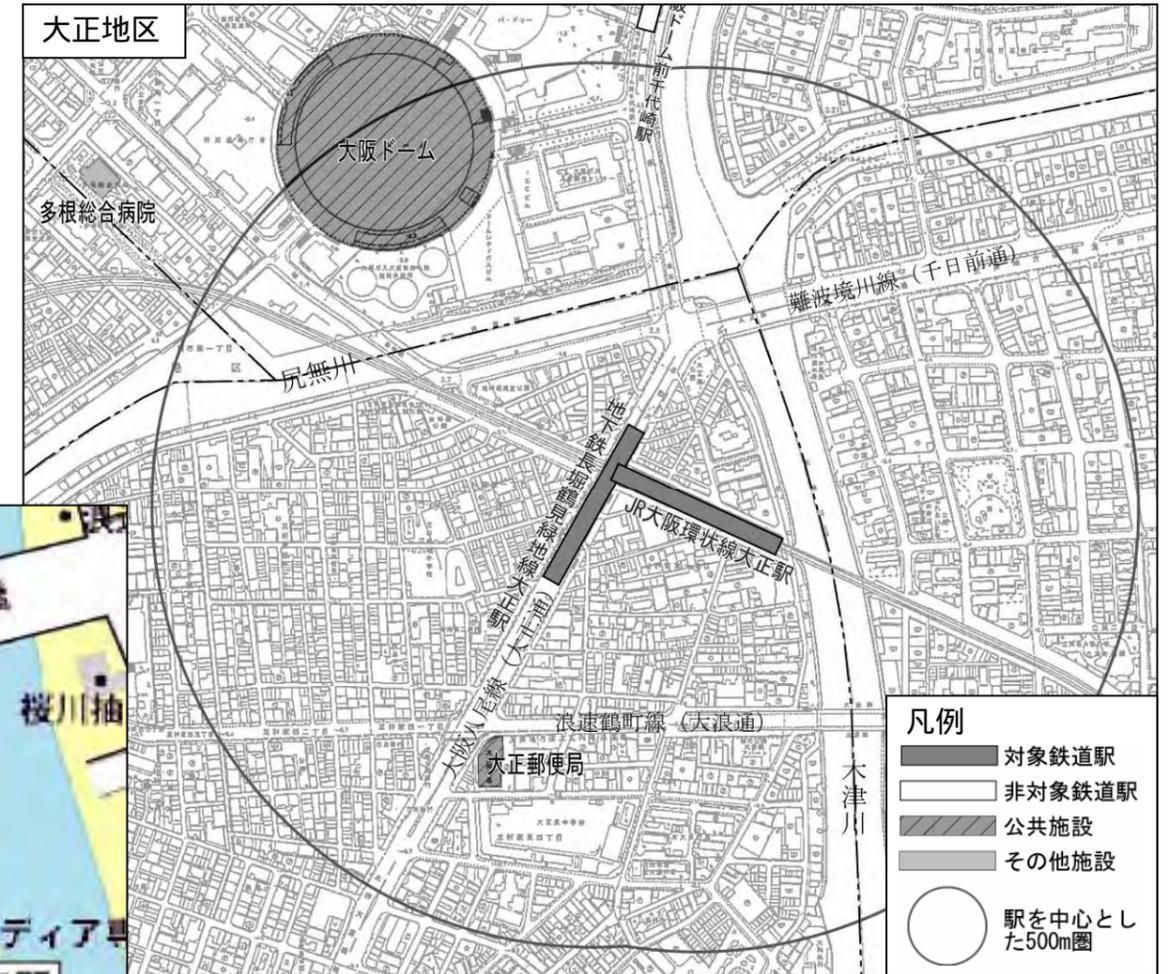


図 1.1.2 対象駅周辺図(約500m圏)



図 1.1.1 大正地区の位置



のりば	系統	行先	のりば	系統	行先	のりば	系統	行先
	98	大正区役所前		71A	鶴町四		55	大阪駅前
	98A	鶴町四		91A	鶴町四		70	大阪ドーム前千代崎
	108	鶴町四		91急	鶴町四		76	
	70急	西船町		91A	野田阪神前		94	
	94	天保山		98	弁天町バスミナル		98A	
	70	西船町		70A			60	天保山
	76	地下鉄住之江公園		71	なんば		98	弁天町バスミナル
	55	鶴町四		108			60	なんば
	71	鶴町四		71A	上本町六			

1 - 2 . 基本理念・基本方針

(1) 基本理念の設定

安全な移動、わかりやすい乗り換え、便利なまちをめざして

大正地区における2駅（JR 大阪環状線大正駅、地下鉄長堀鶴見緑地線大正駅）は、地上～プラットホームまでのエスカレーターおよび車いす対応トイレが設置されており、エレベーターについては、地下鉄駅に設置されている。

地下鉄とJR間の乗り換え経路には、JR 駅南側の地下鉄 番出入口にエスカレーター、北側の 番出入口にエレベーター・エスカレーターが設置されている。

また、バス交通中心の地区であり、駅周辺には、大阪駅行き や なんば行き をはじめ、11系統のバス停が設置されている。

駅周辺の道路については、大阪八尾線（大正通）や難波境川線などの比較的、広幅員の道路があり、概ね歩道は整備されているが、視覚障害者誘導用ブロック整備や歩道上の障害物などの問題が見受けられる。

これら既存施設の有効利用と連携による移動の円滑化を目指して、ハード面の整備の充実を図るとともに、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・快適で便利なまちづくりを進めていく。

(2) 基本方針

〔現状の課題〕

JR 大阪環状線・地下鉄長堀鶴見緑地線 大正駅について

- ・JR 大正駅は、エレベーターの設置が望まれており、車いす対応トイレ・券売機・拡幅改札口などの使いやすさ、視覚障害者誘導用ブロック、案内・誘導（音声案内）、ホームでの安全対策などについて課題が残っている。
- ・地下鉄大正駅は、概ね構内移動のバリアフリー^(*)化が図られているが、エレベーター・車いす対応トイレ・券売機・料金精算機などの使いやすさ、視覚障害者誘導用ブロック、案内・誘導（音声案内）、時刻表・料金表の表示位置・方法などについて課題が残っている。

周辺道路、交差点などについて

- ・歩道段差・勾配の改善、歩道幅員の拡幅、舗装面の凹凸の改修など。
- ・視覚障害者誘導用ブロック上の放置自転車、看板、商品の張り出しなどの対策など。

- ・視覚障害者誘導用ブロックの整備、設置位置など。
- ・交差点部における音響信号の設置、既設音響信号の音量の検討など。

JR・地下鉄・バスの乗り換えなどについて

- ・JR、地下鉄、地区における主な交通手段であるバス交通への経路のスムーズな乗り換えのための情報提供方法などのバリアフリー化に課題がある。

〔基本方針〕

これらの課題を解消していくための「大正地区」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 交通結節点における、わかりやすいバリアフリー整備

- ・JR・地下鉄からバス交通への乗り換え経路のバリアフリー整備を推進するとともに、バス停の位置や行先案内など、バス停までの移動に関する支援手段、乗り換えに関する情報のわかりやすい提供方法、利用者の視点にたった案内・誘導サインの内容・方法・設置位置などの整備を検討する。

方針2 施設のバリアフリー化の推進

- ・鉄道駅やバス停における障害者、高齢者など、誰もが利用しやすい施設のバリアフリー整備の推進と移動経路の確保。

方針3 安全で快適に移動できる経路のバリアフリー化の推進

- ・駅から主な施設への経路については、安全で快適に移動できるように、歩道、交差点部のバリアフリー整備を図るとともに、特に必要な箇所については、音響信号機などの設置を検討する。

方針4 こころのバリアフリー の推進

- ・放置自転車対策・路上駐車を取り締まりの強化・歩道上の障害物対策など、市民、事業者、行政が協力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

大正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。

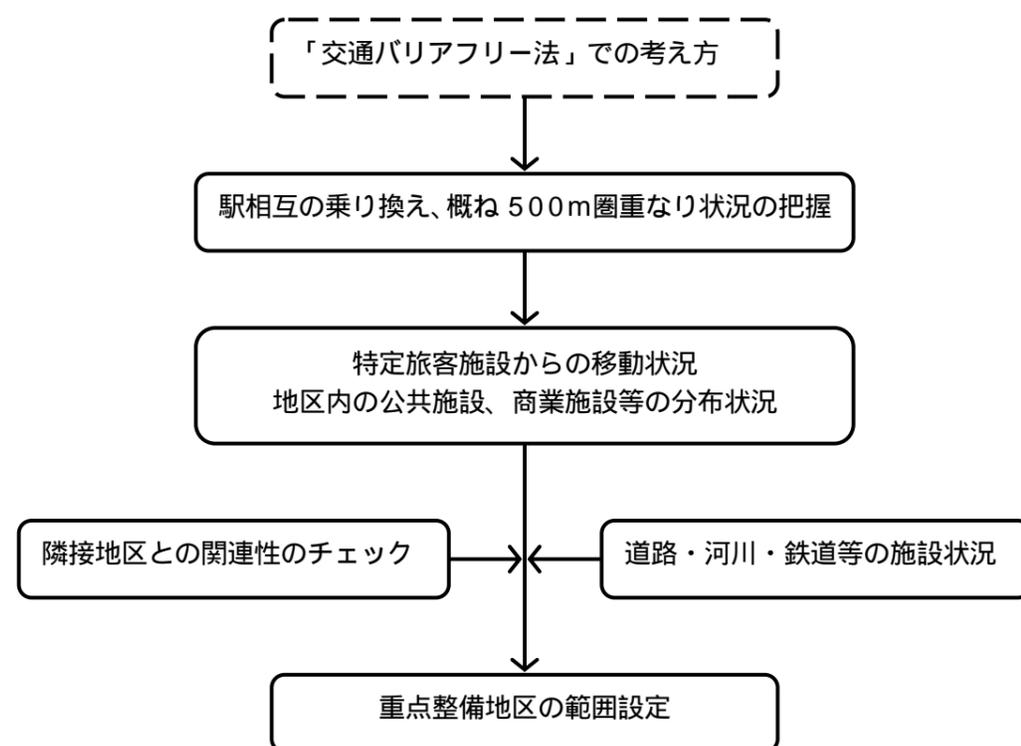


図 重点整備地区設定の考え方

2 - 3 . 地区における重点整備地区

大正地区の重点整備地区は、以下の考えに基づく面積約 59ha の範囲とする。

特定旅客施設から概ね 500m の範囲

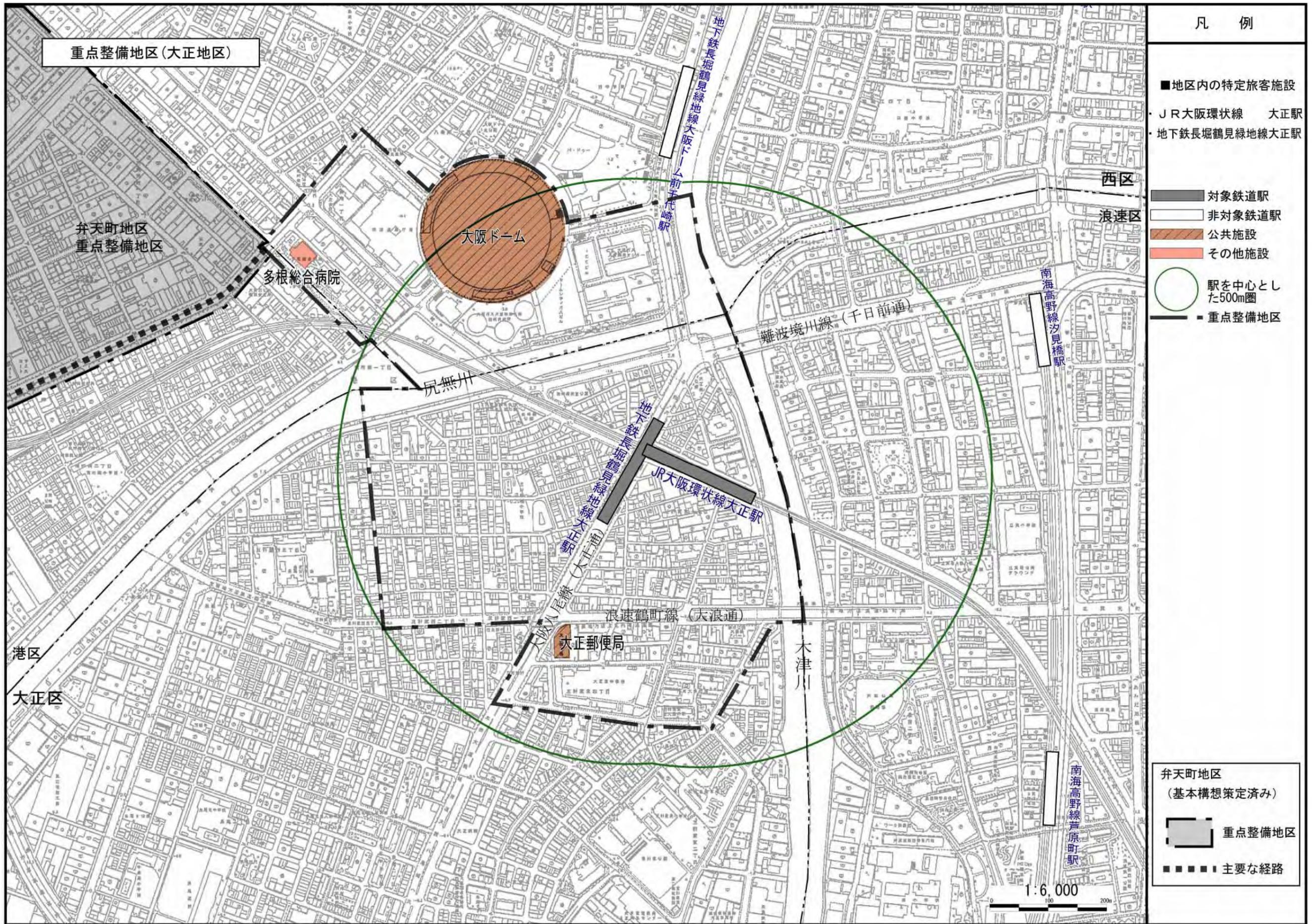
大正地区の特定旅客施設である、JR・地下鉄大正駅から概ね半径 500m 圏を中心に地区のまとまりを考慮した範囲で設定する。

高齢者、障害者等を含めた多くの人々が利用する施設を含む範囲

大正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「大阪ドーム」、「多根総合病院」、「大正郵便局」などを含む範囲とする。

「弁天町地区」との整合を図る

大正地区の西側には、一昨年度基本構想が策定された「弁天町地区」が隣接しているため、「弁天町地区」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。



凡 例

- 地区内の特定旅客施設
- JR大阪環状線 大正駅
- 地下鉄長堀鶴見緑地線大正駅
- 対象鉄道駅
- 非対象鉄道駅
- 公共施設
- その他施設
- 駅を中心とした500m圏
- 重点整備地区

- 弁天町地区 (基本構想策定済み)
- 重点整備地区
- 主要な経路

1:6,000
0 100 200m