

基本構想変更原案（梅田地区、難波地区、京橋地区）について

第8回協議会以降、変更原案について検討を行った内容は次のとおり。

（3地区共通）

目次	項目	検討状況	備考
1-4 重点整備地区における バリアフリー整備の実施状況	市民・当事者から見たバリアフリー 整備の現状	・特定事業計画の実施状況の評価（定量評価）に加え、 各地区ワークショップにおける当事者等の主な意見を 記載。	資料2

■梅田地区基本構想

(検討状況)

目次	項目	検討状況	備考
2-4地区の概要	地区の概要	・最新の情報に更新、他地区と表現の統一	資料3
2-5 地区のバリアフリー化方針	バリアフリー化整備の背景 現状の主な課題	・ワークショップ等の意見を踏まえ、バリアフリー化整備の背景、現状の課題を今回作成	資料3
3-3地区における重点整備地区の区域設定	区域図	・大阪第一ホテルを削除	資料3
4-1 生活関連施設設定	生活関連施設一覧	・同上	資料3
4-3地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)	生活関連施設・経路図	・同上	資料3

次ページ以降に、変更原案の検討内容を示す(変更した箇所は赤字で示す。)

□修正項目：2-4地区の概要

2-5地区のバリアフリー化方針 バリアフリー化整備の背景 現状の主な課題

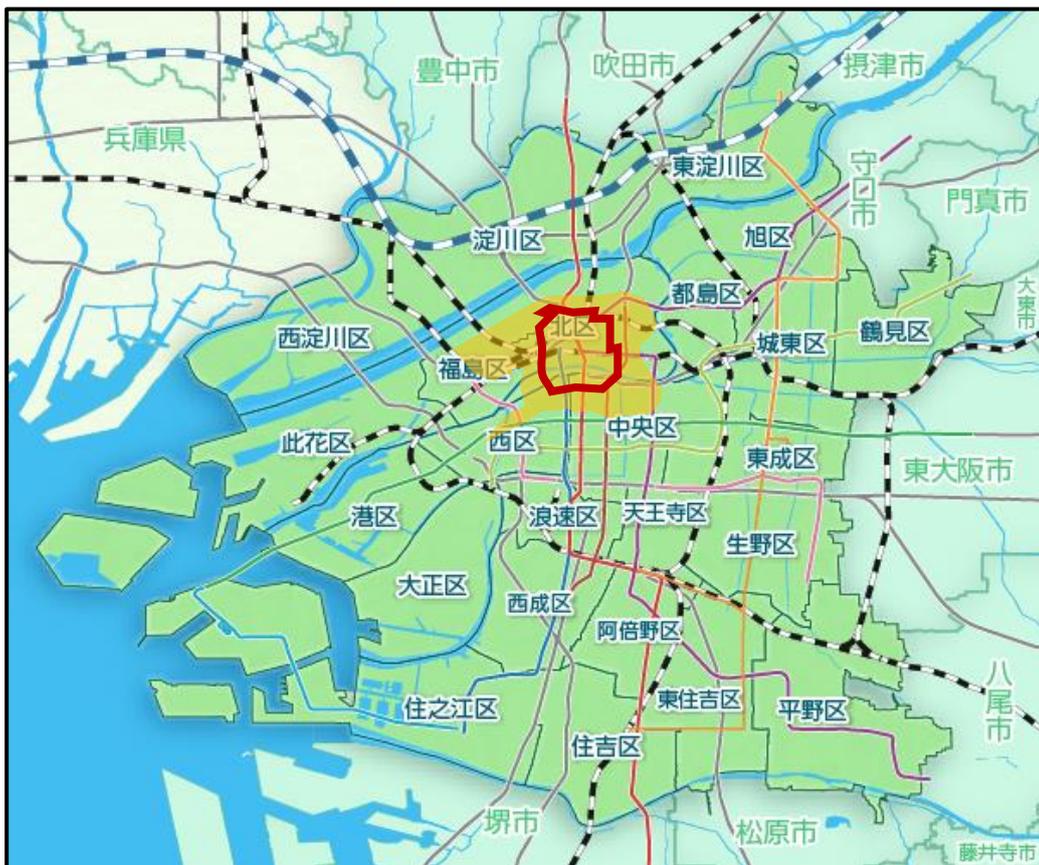
□検討状況：各地区ワークショップ等の意見を踏まえて追加

2-4 地区の概要

梅田地区は、JR大阪駅、北新地駅、阪急大阪梅田駅、阪神大阪梅田駅、Osaka Metro 梅田駅、東梅田駅、西梅田駅の7駅が立地する大ターミナル地区です。これら7駅の一日平均利用者数は約 236 万人で、通勤通学者の他に関西を来訪する人々の玄関口となっています。

地区内では、JR 大阪駅西側や南側には、KITTE 大阪、大阪ステーションシティ、大阪駅前ビル群、百貨店をはじめ商業・業務ビルが建ち並び、面的に地下街が形成されており、地上、地下及びデッキ等による多層的な歩行者ネットワークが形成されています。また、JR 大阪駅北側にグランフロント大阪が開業し、うめきた2期エリアにおいて面的な開発が進められています。

さらに、JR 大阪駅（うめきた地下口）～JR 難波駅・南海新今宮駅間をつなぐ、なにわ筋線の開業に向け事業が進められており、交通拠点としてのさらなる向上が期待されます。



梅田地区の位置

鉄道駅乗降客数

鉄道駅	乗降客数(千人/日)	
	基本構想作成 当時(H15)	RI 年度※
JR 西日本(東海道線)大阪駅	849	845
阪急(神戸線・宝塚線・京都線)大阪梅田駅	601	513
阪神(本線)大阪梅田駅	192	170
Osaka Metro(御堂筋線)梅田駅	450	442
Osaka Metro(谷町線)東梅田駅	169	168
Osaka Metro(四つ橋線)西梅田駅	121	118
JR 西日本(JR 東西線)北新地駅	86	101
合計	2468	2357

※新型コロナウイルス感染症拡大前の数値

2-5 地区のバリアフリー化方針

(1) バリアフリー化整備の背景

梅田地区は、大阪市を代表するターミナルです。これまで、基本構想の「誰もが安全に快適に移動できる立体的な回遊都市の形成」を地区の基本理念として、橋上駅から地下駅への乗り換えに係るエレベーターの整備が進められてきました。また、駅舎内においては、ホームの安全対策やトイレの多機能化が図られ、主要な経路では、歩道における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、音響信号機の設置が進められてきました。さらに、大阪駅前地下道の整備などが進められ、地下・地上・デッキ等の各レベルで円滑な移動が可能な歩行者空間が整備されてきました。

一方、近年、障害者権利条約をはじめとする関連法制の整備に加え、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催、2025年の大阪・関西万博の開催等を契機として、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、すべての利用者に利用しやすい環境整備とともに、すべての人が、社会的障壁の除去を含む心のバリアフリーの考え方を理解し、実際の行動に結びつけることができるよう、効果的な広報・啓発活動、教育活動に行政・事業者・市民が連携・協働して取り組み、すべての人が快適で安全に移動することができるまちづくりをめざすことが求められています。

(2) 現状の主な課題

現地確認を含めたワークショップにおける市民・当事者等の意見などを踏まえ、現状の課題を以下に示します。

1) 鉄道駅

- ・JR大阪駅や阪急梅田駅、阪神梅田駅などは、ホームや改札口数が多い大ターミナル駅です。このため、利用動線が錯綜し、車いす使用者や視覚障がい者などが安全な動線を確保することが困難であることから、適切な案内・誘導が必要となっています。
 - ・7駅ともにエレベーター等による高低差の解消が行われていますが、改札口の数が多い大ターミナルでは、エレベーターの位置によっては大きな迂回が生じる、エレベーターの位置がわからない、混雑しており利用できないなど、利用のしやすさの向上が必要となっています。
 - ・利用者が多く、非常に混雑しているため、ホームなど狭い場所での安全対策や無人改札における利用のしやすさの確保などについて検討が必要となっています。
 - ・バリアフリートイレ内の大型ベットの設置、高齢者、障がい者、異性介助者、LGBTQ+、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいトイレの設置、長距離移動や人込み、音や光などの環境に配慮したカームダウン・クールダウンスペースの設置などの検討が必要となっています。
- これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題
- ・障がい特性に配慮した券売機・精算機の構造(蹴込み、設置高さ等)の改善、音声案内装置の設置及び音量の改善
 - ・ホームにおける列車の案内や安全対策(ホーム柵の設置)
 - ・駅舎内及び周辺施設の分かりやすい案内・誘導
- 社会状況の変化等に応じた取組に関する課題
- ・無人改札への対応(インターホンの音声案内の整備や点字対応)
 - ・エレベーターの増設及び大型化

- ・バリアフリートイレにおける大型ベットの設置、バリアフリートイレの機能の分散化、オールジェンダートイレの設置・配置やカームダウン・クールダウンスペースの設置

2) 乗り換え経路

- ・7駅の相互乗り換えがあるため、乗り換え動線が複雑で複数あり、橋上駅から地下駅への乗り換え経路には、複数回の上下移動が伴います。
- ・JR大阪駅は、梅田地区の核となる旅客施設であり、外国人を含め利用者が多く混雑し、歩行者動線が錯綜していることから、車いす使用者や視覚障がい者等は移動しにくい状況です。
- ・JR大阪駅は、御堂筋口改札や連絡橋口改札等にエレベーターが設置され、バリアフリールートが確保されていますが、中央口改札のバリアフリー化については、改札内にエレベーターが設置されていないため、各ホームから中央口改札へ移動ができません。また、中央口改札から阪神大阪梅田駅百貨店口の移動経路は、階段とエスカレーターのみとなっており、車いす使用者はJR大阪駅御堂筋口方面からエレベーターを利用して地下に移動しており、大きな迂回が生じています。
- ・また、Osaka Metro 谷町線東梅田駅から阪神大阪梅田駅百貨店口の乗り換え経路上に、階段があり、車いす使用者は大きな迂回が生じています。エレベーター等上下移動設備の設置の検討、エレベーター位置や迂回の少ない経路の案内などすべての人にとって分かりやすい案内・誘導の検討が必要です。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・乗り換え経路の視覚障がい者誘導用ブロックについて、敷設位置の見直しや追加、人通りの多い乗り換え経路における両側への敷設の検討、黄色以外の誘導用ブロックで床面と区別が困難な箇所における床面との色彩組合せに配慮した整備、維持管理
- ・エレベーターなどの上下移動設備の設置やエレベーター位置及び周辺施設の分かりやすい案内・誘導

3) 道路・交差点・駅前広場

- ・梅田地区では広幅員の歩道が整備されています。この空間を有効活用し、より安全で安心して移動できる歩行者ネットワークを形成する必要があります。
- ・歩道と車道の境界部の段差や歩道の勾配が大きい箇所があるほか、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている、黄色以外で誘導用ブロックが歩道と区別がしにくい箇所があるなど、車いす使用者や視覚障がい者等が移動しにくい状況です。
- ・梅田地区は広域的な幹線道路により街区が形成されています。このため、横断距離の長い横断歩道が多数あります。横断歩道を安全に横断するために、音響信号機の音量の調整などについて検討する必要があります。
- ・梅田地区は駅前広場が整備されており、鉄道、バスやタクシーなど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行う必要があります。バス停留所位置の表示方法など、すべての人にとって分かりやすい案内・誘導の検討が必要です。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・車道と歩道の縁石の段差の解消及び歩道の勾配の見直し
- ・音響信号機の音量や方式の見直し

- ・生活関連経路における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置の見直しや追加、人通りの多い生活関連経路における両側への敷設の検討、黄色以外の誘導用ブロックで歩道と区別が困難な箇所における歩道との色彩組合せに配慮した整備、維持管理
- ・駅前広場におけるバス停留所位置の表示方法などの改善

4) 地下街

- ・梅田地区の地下街は面的に整備され、周辺の商業・業務施設と接続されており、地上に比べると視覚情報が得られず現在地や周辺施設位置を把握することが困難です。施設案内板の設置や地図などによる事前情報の提供などにより、すべての人にとって分かりやすい情報の提供が必要です。
- ・バリアフリートイレ内の大型ベットの設置、高齢者、障がい者、異性介助者、LGBTQ+、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいトイレの設置などの検討が必要となっています。
- これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題
 - ・施設案内及び周辺施設の分かりやすい案内・誘導
- 社会状況の変化等に応じた取組に関する課題
 - ・バリアフリートイレにおける大型ベットの設置、バリアフリートイレの機能の分散化、オールジェンダートイレの設置・配置

5) 地上と地下の連続性確保

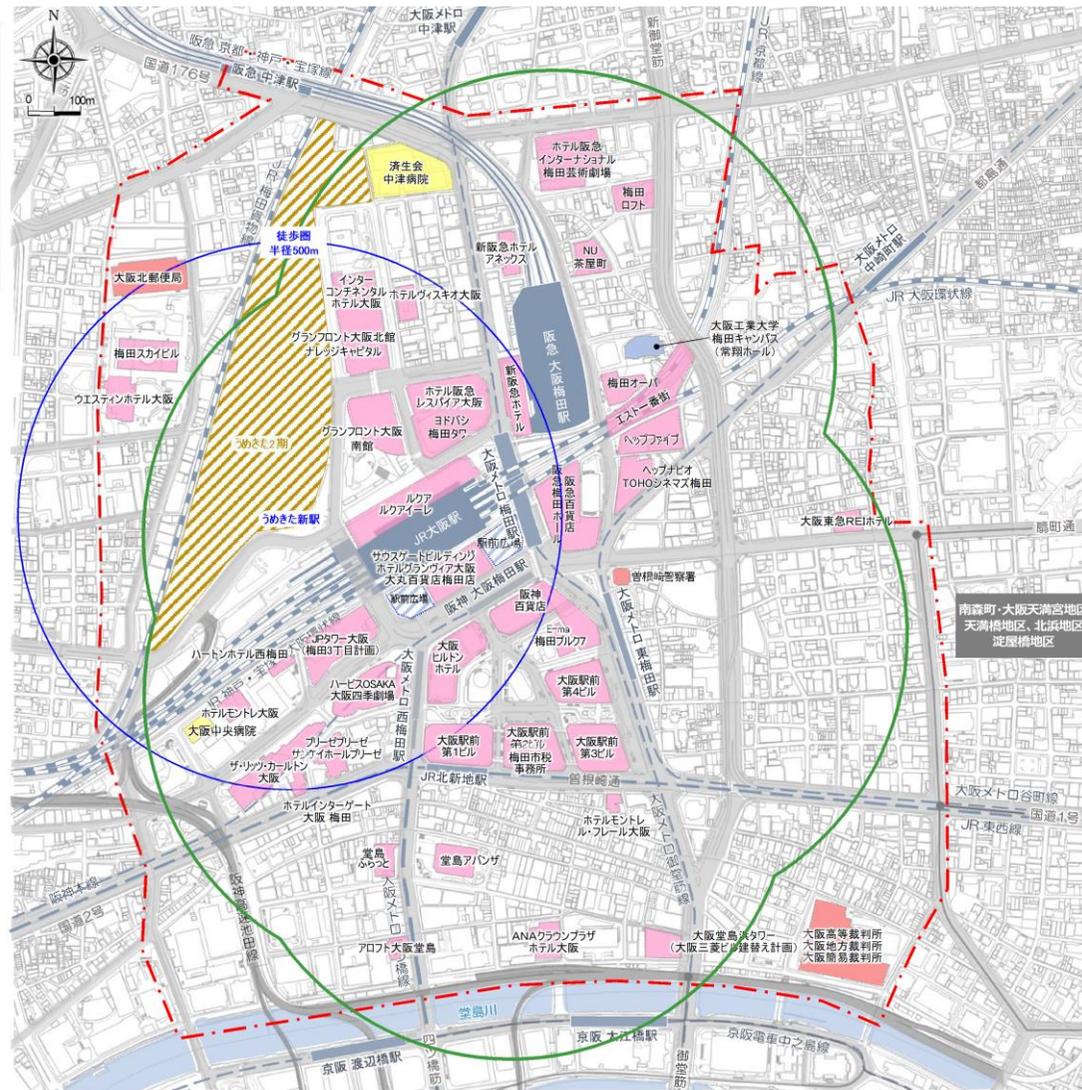
- ・梅田地区の多層構造を活かして立体的な歩行者ネットワークを機能させるには、いつでも、だれでも快適に上下移動できるよう、地上と地下の円滑な移動を確保する必要があります。主な道路横断箇所（主要な交差点）の地上と地下の連続性が望まれる箇所を「結節拠点」として位置づけ、地上と地下の上下移動の円滑化及び平面横断の円滑化を図り、立体的な歩行者ネットワークを構築します。
- これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題
 - ・地上と地下の上下移動の円滑化及び平面横断の円滑化

□修正項目:3-3地区における生活関連施設・経路図

□検討状況:上記施設から大阪第一ホテルを削除

凡例

	重点整備地区
	駅を中心とした500m圏
	JR
	私鉄(地上)
	私鉄(地下)
生活関連施設(施設別)	
	鉄道駅
	官公庁施設・公益施設等
	教育・文化施設等
	医療・福祉施設
	公園・運動施設等
	商業・宿泊施設
	その他の施設



生活関連施設となりうるもので事業中等の建物、地域

□修正項目:4-1 生活関連施設設定 生活関連施設一覧

□検討状況:上記施設から大阪第一ホテルを削除

区分		生活関連施設一覧
旅客施設		JR 大阪駅
		JR 北新地駅
		阪急大阪梅田駅
		阪神大阪梅田駅
		Osaka Metro 御堂筋線梅田駅
		Osaka Metro 谷町線東梅田駅
		Osaka Metro 四つ橋線西梅田駅
		阪急中津駅
官公庁等施設	官公庁施設	曾根崎警察署
		大阪高等裁判所 大阪地方裁判所 大阪簡易裁判所
		梅田市税事務所
	郵便局、銀行	大阪北郵便局
教育・文化施設	教育施設	大阪工業大学梅田キャンパス
	文化施設	梅田芸術劇場
		大阪工業大学梅田キャンパス(常翔ホール)
		阪急うめだホール
		大阪四季劇場
		サンケイホールブリーゼ
		ナレッジキャピタル
医療・福祉施設	医療施設	済生会中津病院
		大阪中央病院
	福祉施設	-
商業施設		梅田ロフト
		梅田オーパ(ABC-MART 梅田ビル)
		ヨドバシ梅田タワー
		梅田エスト(エスト一番街)
		ハップファイブ
		ハップナビオ(TOHO シネマズ梅田含む)
		阪急百貨店
		サウスゲートビルディング
		大丸百貨店梅田店
		阪神百貨店
		大阪駅前第1ビル
		大阪駅前第2ビル

区分		生活関連施設一覧
		大阪駅前第3ビル
商業施設		大阪駅前第4ビル
		堂島アバンザ
		堂島ふらっと
		ルクア、ルクアイーレ(大阪ステーションシネマ含む)
		ハービス OSAKA(ハービス PLAZA、ハービス PLAZA ENT)
		ブリーゼブリーゼ
		E-ma(梅田ブルク7含む)
		NU 茶屋町
		グランフロント大阪北館
		グランフロント大阪南館
		梅田スカイビル
		JP タワー大阪
宿泊施設		ホテル阪急インターナショナル
		ホテル阪急レスパイア大阪
		新阪急ホテル
		ホテルグランヴィア大阪
		大阪ヒルトンホテル
		ザ・リッツカールトン大阪
		大阪第一ホテル
		インターコンチネンタルホテル大阪
		ANAクラウンプラザホテル大阪
		ウェスティンホテル大阪
		ホテルモントレ大阪
		JP タワー大阪
		大阪堂島浜タワー(大阪三菱ビル建替え計画)
		ホテルインターゲート大阪梅田
		ハートンホテル西梅田
		大阪東急RE I ホテル
		ホテルヴィスキオ大阪
		ホテルモントレ ル・フレール大阪
		アロフト大阪堂島
		新阪急ホテルアネックス
公園・運動施設	公園	-

区分		生活関連施設一覧
	運動施設	-
その他の施設	その他	-

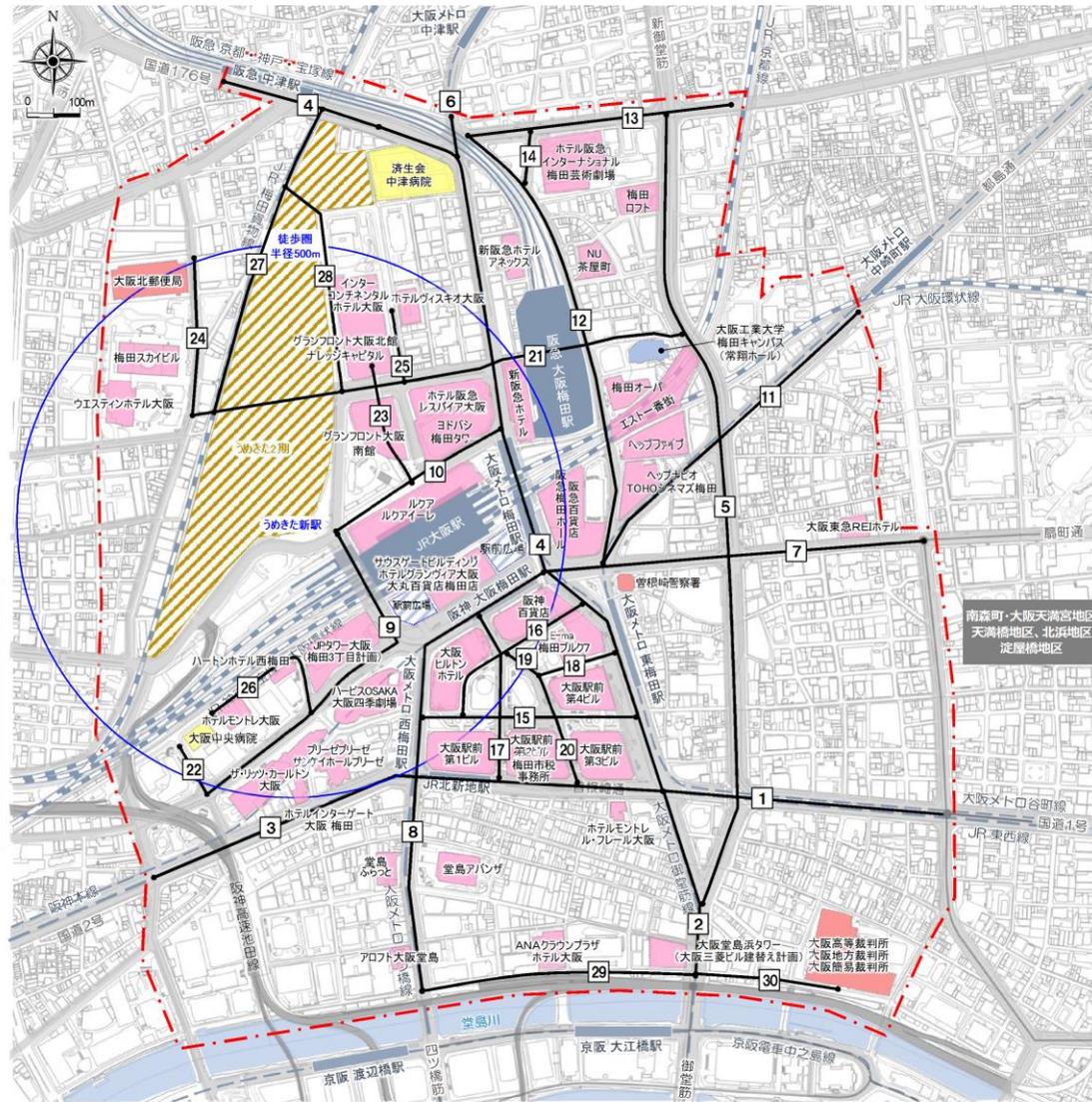
□修正項目:4-3地区における生活関連施設・経路図

□検討状況:上記施設から大阪第一ホテルを削除

生活関連経路の路線名	
1 国道1号	16 東梅田線
2 国道25号	17 梅田駅前線
3 国道2号	18 曽根崎中2丁目東西線
4 国道176号	19 梅田駅前東筋線
5 国道423号	20 元橋之筋線
6 中津太子橋線	21 工業学校表通線
7 扇町公園南通線	22 北区第9705号線
8 南北線	23 グランフロントデッキ
9 梅田線	24 大淀区第2号線
10 大阪駅北通線	25 済生会病院西通線
11 大阪環状線	26 北区第9701号線
12 梅田北野線	27 梅田貨物駅西横線
13 豊崎洲線	28 北区第2019-03号線
14 大淀区第212号線	29 堂島海老江線
15 北野消防署横通線	30 天満市場線

凡例

	重点整備地区
	生活関連経路
	JR
	私鉄(地上)
	私鉄(地下)
生活関連施設(施設別)	
	鉄道駅
	官公庁施設・公益施設等
	教育・文化施設等
	医療・福祉施設
	公園・運動施設等
	商業・宿泊施設
	その他の施設



生活関連施設となりうるもので事業中等の建物、地域

■難波地区基本構想

(検討状況)

目次	項目	検討状況	備考
2-4地区の概要	地区の概要	・最新の情報に更新、他地区と表現の統一	資料3
2-5 地区のバリアフリー化方針	バリアフリー化整備の背景 現状の主な課題	・ワークショップ等の意見を踏まえ、バリアフリー化整備の背景、現状の課題を今回作成	資料3
3-3地区における重点整備地区の区域設定	区域図	・イビスタイルズ大阪難波を削除	資料3
4-1 生活関連施設設定	生活関連施設一覧	・同上	資料3
4-3地区における生活関連施設・経路図(経路図・一覧)	生活関連施設・経路図	・同上	資料3

次ページ以降に、変更原案の検討内容を示す(変更した箇所は赤字で示す。)

□修正項目：2-4地区の概要

2-5地区のバリアフリー化方針 バリアフリー化整備の背景 現状の主な課題

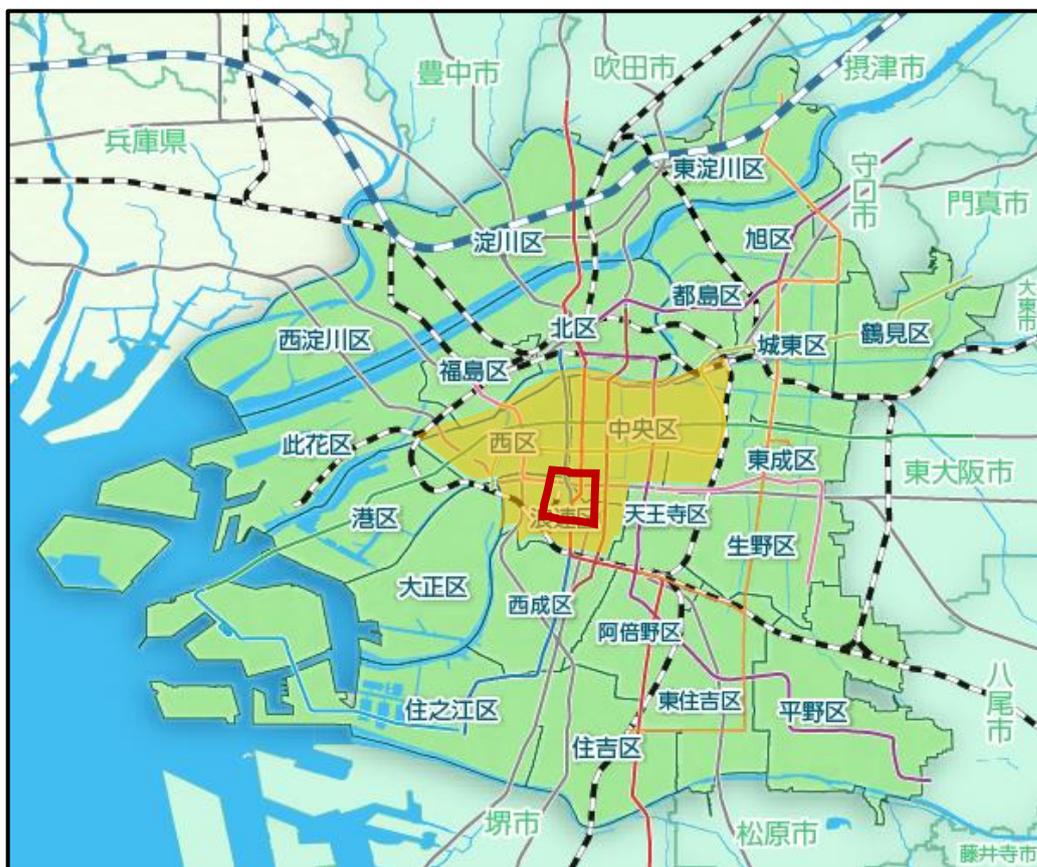
□検討状況：各地区ワークショップ等の意見を踏まえて追加

2-4 地区の概要

難波地区は、JR難波駅、南海難波駅、近鉄大阪難波駅、Osaka Metro なんば駅の4駅が立地しており、これら4駅の一日平均利用者が約80万人という国内でも有数の交通ターミナルを形成しています。

地区内には、心齋橋、道頓堀、でんでんタウン・法善寺横丁等の数多くの商店街をはじめ、百貨店や複合商業施設、エディオンアリーナ大阪（大阪府立体育館）といったスポーツ施設もあり、関西圏だけでなく全国また海外からも数多くの人々が訪れ、ミナミの街を回遊し楽しまれています。

さらに、JR 大阪駅（うめきた地下口）～JR 難波駅・南海新今宮駅間をつなぐ、なにわ筋線の開業に向け事業が進められており、交通拠点としてのさらなる向上が期待されます。



難波地区の位置

鉄道駅乗降客数

鉄道駅	乗降客数(千人/日)	
	基本構想作成 当時(H15)	RI 年度
Osaka Metro(御堂筋線・四つ橋線・千日前線) なんば駅	—	363
南海(南海本線)難波駅	—	251
近鉄(難波線)大阪難波駅	—	134
JR西日本(関西線)JR難波駅	—	48
合計	約970	796

※新型コロナウイルス感染症拡大前の数値

2-5 地区のバリアフリー化方針

(1) バリアフリー化整備の背景

難波地区は、大阪市を代表するターミナルです。これまで、基本構想の「大阪再生の拠点となる誰もが楽しめる賑わい・協働・発信のまち「ミナミ」の形成」を地区の理念とし、駅舎内においては、ホームの安全対策やトイレの多機能化が図られ、主要な経路では、歩道における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、音響信号機の設置が進められてきました。

さらに、御堂筋やなんば駅前広場における歩行者を中心とした歩行者空間が整備されてきました。

一方、近年、障害者権利条約をはじめとする関連法制の整備に加え、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催、2025年の大阪・関西万博の開催等を契機として、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、すべての利用者に利用しやすい環境整備とともに、すべての人が、社会的障壁の除去を含む心のバリアフリーの考え方を理解し、実際の行動に結びつけることができるよう、効果的な広報・啓発活動、教育活動に行政・事業者・市民が連携・協働して取り組み、すべての人が快適で安全に移動することができるまちづくりをめざすことが求められています。

(2) 現状の主な課題

現地確認を含めたワークショップにおける市民・当事者等の意見などを踏まえ、現状の課題を以下に示します。

1) 鉄道駅

- ・南海難波駅、近鉄大阪難波駅、Osaka Metro なんば駅は、利用者が多いため、利用動線が錯綜し、車いす使用者や視覚障がい者などが安全な動線を確保することが困難であることから、適切な案内・誘導が必要となっています。
- ・利用者が多く、非常に混雑しているため、ホームなど狭い場所での安全対策や無人改札における利用のしやすさの確保などについて検討が必要となっています。
- ・高齢者、障がい者、異性介助者、LGBTQ+、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいトイレの設置などの検討、エレベーターやトイレなど施設位置の案内・誘導の分かりやすさや施設の使いやすさなどの検討が必要となっています。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・障がい特性に配慮した券売機・精算機の構造(蹴込み、設置高さ等)の改善、音声案内装置の設置及び音量の改善
- ・駅舎内及び周辺施設の分かりやすい案内・誘導

■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題

- ・無人改札への対応(インターホンの音声案内の整備や点字対応)
- ・エレベーターの大型化
- ・バリアフリースイートにおける大型ベットの設置、バリアフリースイートの機能の分散化、オールジェンダートイレの設置・配置

2) 乗り換え経路

- ・4駅の相互乗り換えがあるため、乗り換え動線が複雑で複数あり、橋上駅から地下駅への乗り換え

経路には、複数回の上下移動が伴います。

- ・南海難波駅は、関西国際空港に直結する主要な交通拠点であり、外国人を含め利用者が多く混雑し、歩行者動線が錯綜していることから、車いす使用者や視覚障がい者等は移動しにくい状況です。
- ・地下2階の近鉄大阪難波駅東改札口や Osaka Metro 千日前線なんば駅東改札と地下1階の地下街等の移動において、エレベーターが整備されておらず、車いす使用者は、西改札側にあるエレベーターを利用して地下1階に移動しており、大きな迂回が生じています。エレベーター等上下移動設備の設置の検討やエレベーター位置や迂回の少ない経路の案内などすべての人にとって分かりやすい案内・誘導の検討が必要です。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・乗り換え経路の視覚障がい者誘導用ブロックについて、敷設位置の見直しや追加、人通りの多い乗り換え経路における両側への敷設の検討、黄色以外の誘導用ブロックで床面と区別が困難な箇所における床面との色彩組合せに配慮した整備、維持管理
- ・エレベーターなどの上下移動設備の設置やエレベーター位置及び周辺施設の分かりやすい案内・誘導

3) 道路・交差点・駅前広場

- ・歩道や地下街などにより、地区内の歩行者ネットワークは整備されているものの、歩道と車道の境界部の段差や舗装面のがたつき、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている、黄色以外で誘導用ブロックが歩道と区別がしにくい箇所があるなど、車いす使用者や視覚障がい者等が移動しにくい状況です。
- ・地下空間を含め商業施設等の遊空間が面的に広がる当地区においては、地下と地上の連続性を確保し、円滑な移動動線を確保する必要があります。エレベーター位置や施設案内板の設置などにより、すべての人にとって分かりやすい案内・誘導の検討が必要です。
- ・難波地区は駅前広場が整備されており、鉄道とバス、タクシーなど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行う必要があります。バス停留所やタクシー乗降場位置の表示方法など、すべての人にとって分かりやすい案内・誘導の検討が必要です。

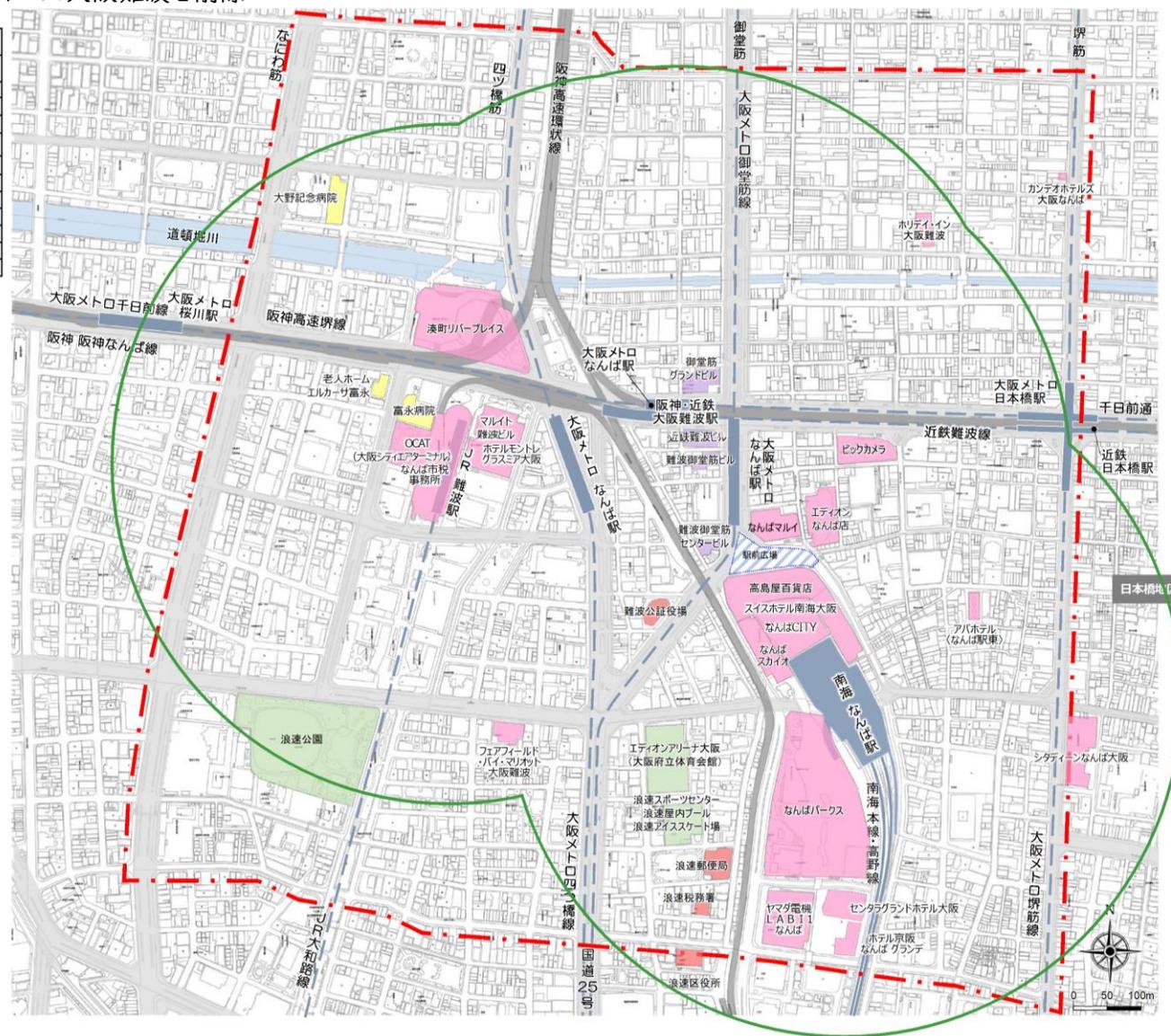
■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・車道と歩道の縁石の段差の解消、舗装面の改善
- ・音響信号機の音量や方式の見直し
- ・生活関連経路における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置の見直しや追加、人通りの多い生活関連経路における両側への敷設の検討、黄色以外の誘導用ブロックで床面と区別が困難な箇所における床面との色彩組合せに配慮した整備、維持管理
- ・駅前広場におけるバス及びタクシー乗降場への音声案内装置設置、タクシー乗降場への視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、バス停留所及びタクシー乗降場の分かりやすい案内・誘導

□修正項目:3-3地区における生活関連施設・経路図

□検討状況:上記施設からイビスタイルズ大阪難波を削除

凡例	
	重点整備地区
	駅を中心とした500m圏
	JR
	私鉄(地上)
	私鉄(地下)
生活関連施設(施設別)	
	旅客施設
	官公庁等施設
	教育・文化施設
	医療・福祉施設
	公園・運動施設
	商業・宿泊施設
	その他の施設



□修正項目:4-1 生活関連施設設定 生活関連施設一覧

□検討状況:上記施設からイビススタイルズ大阪難波を削除

区分		生活関連施設一覧	
旅客施設		JR 難波駅	
		南海なんば駅	
		近鉄大阪難波駅	
		Osaka Metro 御堂筋線・四つ橋線・千日前線なんば駅	
		OCAT(大阪シティエアターミナル)	
官公庁等施設	官公庁施設	難波公証役場	
		浪速区役所	
		浪速税務署	
		なんば市税事務所	
	郵便局、銀行	浪速郵便局	
教育・文化施設	教育施設	－	
	文化施設	なんばパークス(なんばパークスシネマを含む)	
		なんばマルイ(TOHOシネマズなんば本館含む)	
医療・福祉施設	医療施設	大野記念病院	
		富永病院	
	福祉施設	老人ホームエルカーサ富永	
商業施設		OCAT(大阪シティエアターミナル)	
		湊町リバープレイス	
		なんばパークス(なんばパークスシネマ含む)	
		高島屋百貨店	
		なんばスカイオ	
		なんばマルイ(TOHOシネマズなんば本館含む)	
		ビックカメラ	
		マルイト難波ビル	
		ヤマダ電機 LABII なんば	
		エディオンなんば店	
	宿泊施設		スイスホテル南海大阪
			（仮称） ホテル京阪 なんば グランデ
		センタラ グランドホテル大阪	
		カンデオホテルズ大阪なんば	
		アバホテル<なんば駅東>	
		ホテルモントレグラスミア大阪	
		イビススタイルズ大阪難波	
		ホリデイ・イン大阪難波	
		シタディーンなんば大阪	
	フェアフィールド・バイ・マリオット大阪難波		
公園・運動施設	公園	浪速公園	

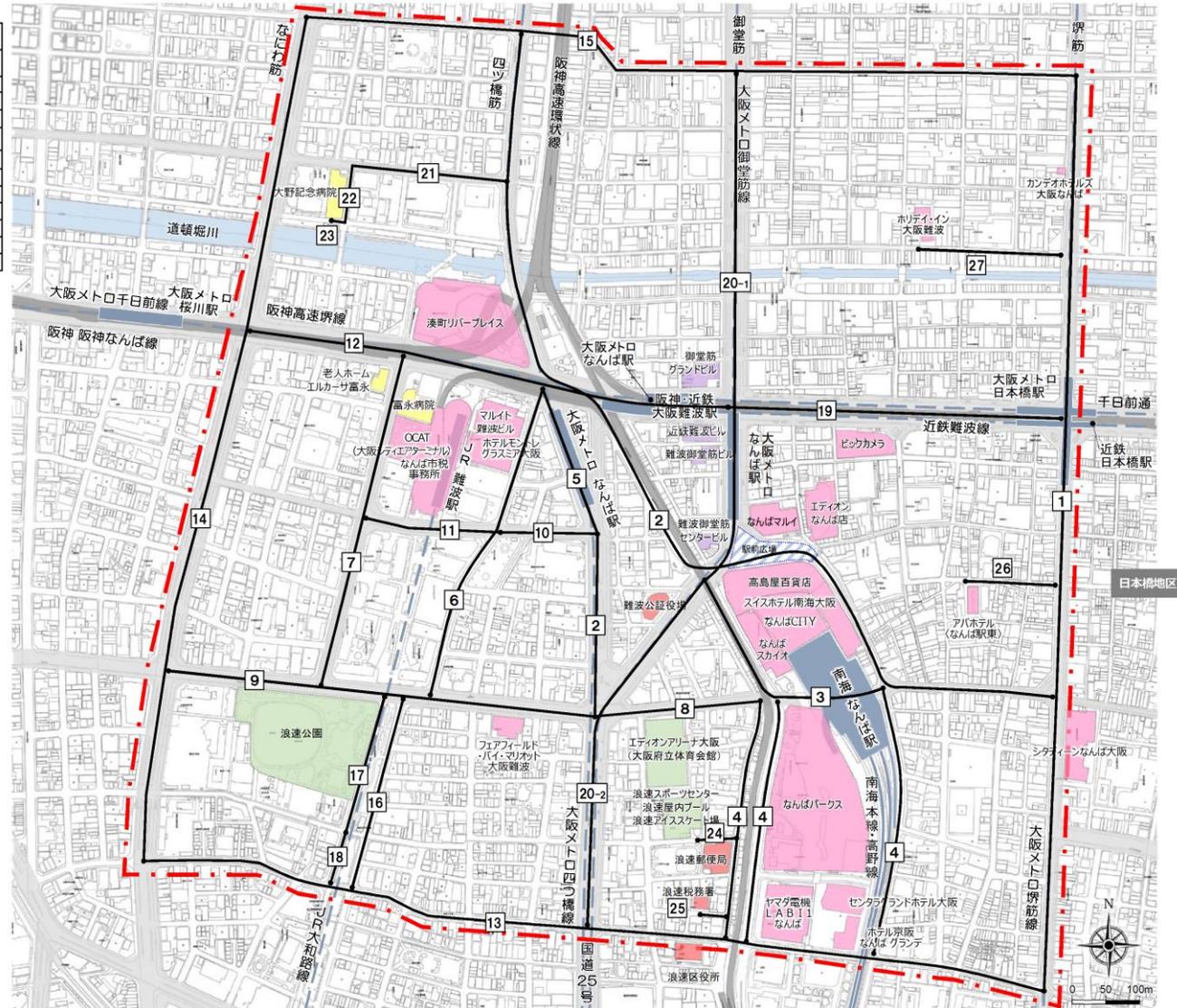
区分		生活関連施設一覧
	運動施設	エディオンアリーナ大阪(大阪府立体育会館)
		浪速スポーツセンター 浪速屋内プール 浪速アイススケート場
その他の施設	その他	難波御堂筋センタービル
		難波御堂筋ビル
		近鉄難波ビル
		御堂筋グランドビル

□修正項目:4-3地区における生活関連施設・経路図

□検討状況:上記施設からイビズスタイルズ大阪難波を削除

凡例

	重点整備地区
	駅を中心とした500m圏
	JR
	私鉄(地上)
	私鉄(地下)
生活関連施設(施設別)	
	旅客施設
	官公庁等施設
	教育・文化施設
	医療・福祉施設
	公園・運動施設
	商業・宿泊施設
	その他の施設



■京橋地区基本構想

(検討状況)

目次	項目	検討状況	備考
2-4 地区の概要	地区の概要	・最新の情報に更新、他地区と表現の統一	資料3
2-5 地区のバリアフリー化方針	バリアフリー化整備の背景 現状の主な課題	・ワークショップ等の意見を踏まえ、バリアフリー化整備の背景、現状の課題を今回作成	資料3

※地区ワークショップの意見を踏まえた、各施設の整備等の方針・内容の検討状況は、資料2を参照。

次ページ以降に、変更原案の検討内容を示す(全地区共通の骨子及び第6回協議会から変更した箇所は赤字で示す。)

□修正項目:2-4地区の概要

2-5地区のバリアフリー化方針 バリアフリー化整備の背景 現状の主な課題

□検討状況:各地区ワークショップ等の意見を踏まえて追加

2-4 地区の概要

京橋地区は、JR京橋駅、京阪京橋駅、大阪メトロ京橋駅、大阪ビジネスパーク駅の4駅が立地しており、これら4駅の一日平均利用者数は約46万人という大阪市内でも有数の交通ターミナルを形成しています。

地区内には、京阪モール、コムズガーデンなど大規模商業施設の他、界限性のある商店街や国道1号沿いなどに商業・業務施設が立地しています。また、寝屋川をはさんで大阪ビジネスパークが形成され、商業・業務施設の他、いずみホール、ホテルニューオータニなど広域的な交流・文化施設が立地しています。公共施設は、地区の北西部に都島区役所、区民センター、図書館、南東部にクレオ大阪東(大阪市立男女共同参画センター東部館)が立地しています。



京橋地区の位置

鉄道駅乗降客数

鉄道駅	乗降客数(千人/日)	
	基本構想作成 当時(H15)	RI 年度
JR 西日本(大阪環状線・片町線)京橋駅	286	263
京阪(本線)京橋駅	203	150
大阪メトロ(長堀鶴見緑地線)京橋駅	34	35
大阪メトロ(長堀鶴見緑地線)大阪ビジネスパーク駅	—	14
合計	523	462

※新型コロナウイルス感染症拡大前の数値

2-5 地区のバリアフリー化方針

(1) バリアフリー化整備の背景

京橋地区は、大阪市を代表するターミナルの一つです。これまで、基本構想の「広域移動の拠点となるターミナルにふさわしい移動の円滑化を推進し、「安全で楽しく活気あふれる街・京橋」の活性化をめざす」を地区の理念とし、駅舎内においては、ホームの安全対策やトイレの多機能化が図られ、主要な経路では、歩道における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、音響信号機の設置が進められてきました。

また、寝屋川を挟んだ京橋地区の南側エリアには大阪ビジネスパーク駅が存在し、2地区の連携や京橋駅周辺の拠点機能の向上など長期的な将来のまちづくりも視野に入れたバリアフリー化がめざされてきました。

一方、近年、障害者権利条約をはじめとする関連法制の整備に加え、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催、2025年の大阪・関西万博の開催等を契機として、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、すべての利用者に利用しやすい環境整備とともに、すべての人が、社会的障壁の除去を含む心のバリアフリーの考え方を理解し、実際の行動に結びつけることができるよう、効果的な広報・啓発活動、教育活動に行政・事業者・市民が連携・協働して取り組み、すべての人が快適で安全に移動することができるまちづくりをめざすことが求められています。

(2) 現状の主な課題

現地確認を含めたワークショップにおける市民・当事者等の意見などを踏まえ、現状の課題を以下に示します。

1) 鉄道駅

- ・ JR 京橋駅、京阪京橋駅、Osaka Metro 京橋駅等は、利用者が多いため、利用動線が錯綜し、車いす利用者や視覚障がい者などが安全な動線を確保することが困難であることから、適切な案内・誘導が必要となっています。
 - ・ 無人改札における利用のしやすさの確保などについて検討が必要となっています。
 - ・ バリアフリートイレ内の大型ベットの設置、高齢者、障がい者、異性介助者、LGBTQ+、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいトイレの設置などの検討、エレベーターやトイレなどの施設位置の案内・誘導の分かりやすさや施設の使いやすさなどの検討が必要となっています。
- これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題
- ・ 障がい特性に配慮した券売機・精算機の構造(蹴込み、設置高さ等)の改善、音声案内装置の設置及び音量の改善

- ・駅舎内及び周辺施設の分かりやすい案内・誘導

■社会状況の変化等に応じた取組に関する課題

- ・無人改札への対応(インターホンの音声案内の整備や点字対応)
- ・エレベーターの大型化
- ・バリアフリートイレにおける大型ベットの設置、バリアフリートイレの機能の分散化、オールジェンダートイレの設置・配置

2) 乗り換え経路

- ・JR京橋駅と京阪京橋駅は改札口が近接しており、上下移動もなく便利な乗り換え経路となっています。しかし、利用者が多く動線が錯綜しており、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている箇所があります。
- ・JR京橋駅、京阪京橋駅とOsaka Metro 京橋駅の地下通路による乗り換え経路上に、エレベーターが整備されておらず、車いす使用者は地上から京橋公園内のエレベーターを利用して乗り換えることになり大きな迂回が生じています。
- ・また、京橋公園へ至る乗り換え経路は歩道が狭く、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている箇所や公園出入口が狭いなど、車いす使用者が通行しにくい状況となっています。また、京橋公園北東出入口につながる交差点において音響信号機が設置されておらず、道路を横断するときの安全性の確保について検討する必要があります。
- ・このため、エレベーター等上下移動設備や音響信号機の設置の検討、京橋公園出入口の通行幅の確保の検討及びエレベーター位置や乗り換え経路などについて、すべての人にとって分かりやすい案内・誘導の検討が必要です。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・乗り換え経路の視覚障がい者誘導用ブロックについて、敷設位置の見直しや追加、人通りの多い乗り換え経路における両側への敷設の検討、黄色以外の誘導用ブロックで床面と区別が困難な箇所における床面との色彩組合せに配慮した整備、維持管理
- ・エレベーターなどの上下移動設備や音響信号機の設置、京橋公園出入口の通行幅の確保、エレベーター位置及び周辺施設の分かりやすい案内・誘導

3) 道路・交差点

- ・JR 京橋駅、京阪京橋駅周辺及び大阪ビジネスパーク駅周辺は広い歩道が確保されていても歩道と車道の境界部の段差が大きい箇所や車両乗り入れ部など歩道が傾斜している箇所があるほか、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れている箇所があるなど、車いす使用者や視覚障がい者等が移動しにくい状況です。
- ・横断歩道を安全に横断するために、音響信号機の音量の調整などについて検討する必要があります。
- ・JR 京橋駅と京阪京橋駅の間にある広場の南側に階段があることから、車いす使用者は、京橋交番交差点方向に移動する必要があり、大きな迂回が生じています。このため、スロープ等の整備による段差解消の検討が必要です。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・車道と歩道の縁石の段差の解消
- ・生活関連経路における視覚障がい者誘導用ブロックの敷設位置の見直しや追加、人通りの多い生活関連経路における両側への敷設の検討、黄色以外の誘導用ブロックで歩道と区別が困難な箇所における歩道との色彩組合せに配慮した整備、維持管理

- ・音響信号機の音量や方式の見直し
- ・スロープ等の整備やエレベーター位置及び周辺施設の分かりやすい案内・誘導

4)京橋駅周辺と大阪ビジネスパークの連携

- ・京橋駅周辺と大阪ビジネスパークをつなぐ大阪城京橋プロムナードは、利用者が多く、歩行者動線が錯綜していることから、車いす使用者や視覚障がい者等は移動しにくい状況です。
- ・また、京阪京橋駅片町口改札口周辺において、地上と大阪城京橋プロムナードの上下移動は階段とエスカレーターのみとなっており、車いす使用者が地上から大阪城京橋プロムナードに移動するには、イオン京橋跡地内の仮設通路を利用し、大阪城京橋プロムナードにアクセスする必要があります。このため、エレベーター等上下移動設備の設置の検討が必要です。

■これまでの取組内容の充実や継続した取組に関する課題

- ・乗り換え経路の視覚障がい者誘導用ブロックについて、敷設位置の見直しや追加、人通りの多い乗り換え経路における両側への敷設の検討、黄色以外の誘導用ブロックで床面と区別が困難な箇所における床面との色彩組合せに配慮した整備、維持管理
- ・大阪城京橋プロムナードにつながるエレベーターなどの上下移動設備の設置やエレベーター位置及び周辺施設の分かりやすい案内・誘導