

(天王寺・阿倍野地区)の重要な課題

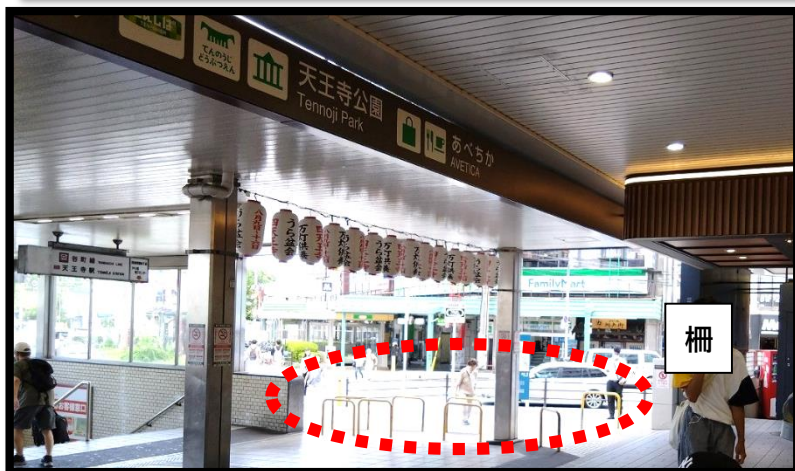
1 乗り換え経路、地下街、デッキ等の垂直移動経路の案内表示がわかりにくい

①(例 乗り換え経路)JR 中央改札から谷町筋(公園口からエレベーターまで)

○天王寺駅中央改札コンコースから駅構内を公園口から出て、地下 2 階の改札口まで降りる必要があるが、まず、公園口から見て、エレベーターの位置がわからない。



公園口から出ると、地下に降りると「あべちか」であることはわかるが、エレベーターの手掛かりはまったくない



階段まで近づいたが、エレベーターはわからない

エレベーター方向は、柵の向こう側なのだが、柵があるために、通れないと思ってしまう。



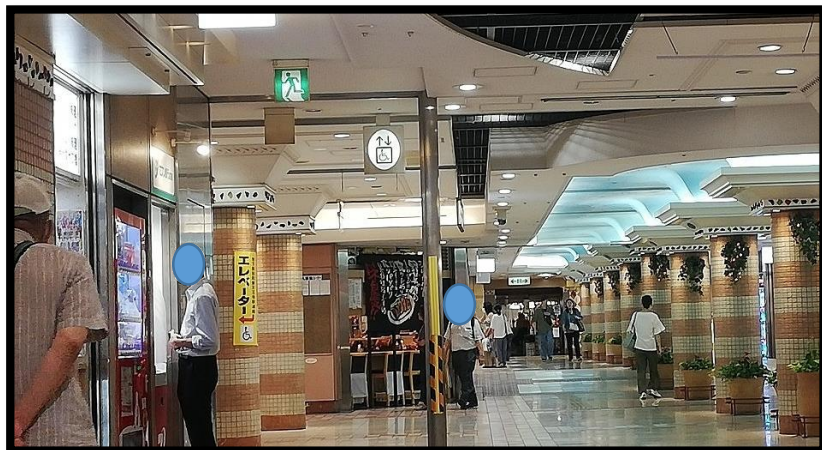
柵の向こう側の商店街の角にあるエレベーターは地味な茶色で遠目からは全く目立たない

(エレベーターからあべちか B1 へ)

エレベーターを降りると、あべちかの B1 に着く。メトロ谷町線の改札が B2 であって、エレベーターを乗り換える必要がある。改札が B2 であることの情報とエレベーターの位置がわからない。



EV を降りると広場に出るが、改札への EV の案内表示がない。



↑ EV を降りて正面の柱にも EV の案内がない

←あべちか通路を歩き、EV に近づくと、やっと手製の案内表示が見えた

(地上から乗る EV によって、「B2 直行」と、「B1 で B2 行きに乗り換え」の 2 種類があり、わかりにくい)



てんしばのエレベーターに乗ると、B2 まで行ける

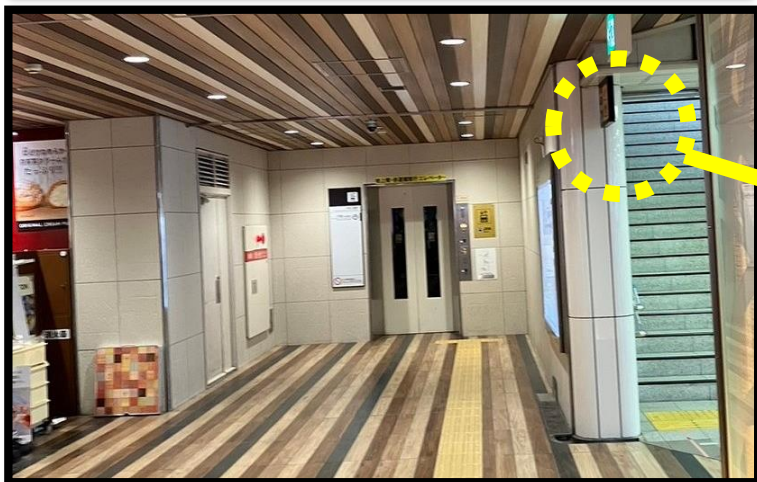
② 阿倍野橋デッキ、地下通路、地上をつなぐ垂直移動の円滑化が重要 エレベーターの案内表示がわかりにく(小さい、位置が見にくい、色使いなど)

(例) 御堂筋西改札横の EV (地下→1F コンコース→2F デッキ) 地下の入り口



御堂筋西口改札からエレベーター表示がわからない

エレベーターマークが天井付近に小さくあるが、気が付かない。



エレベーターは階段横に奥まわってわかりにくい



天井付近の小さな表示

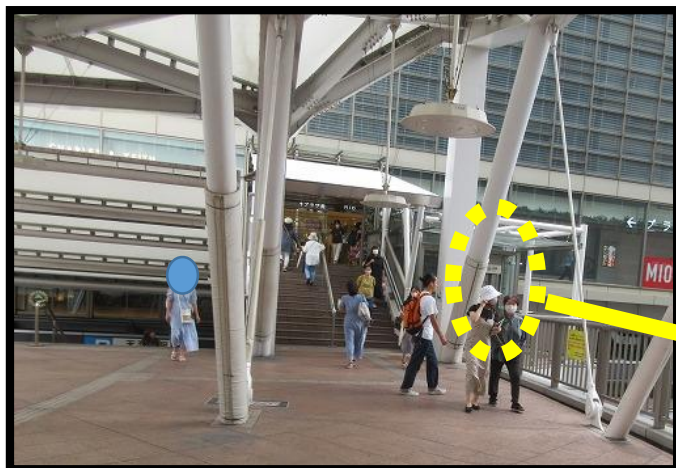
御堂筋西改札横の EV （地下→1F コンコース→2F デッキ） 1F JR 南口の EV 入り口



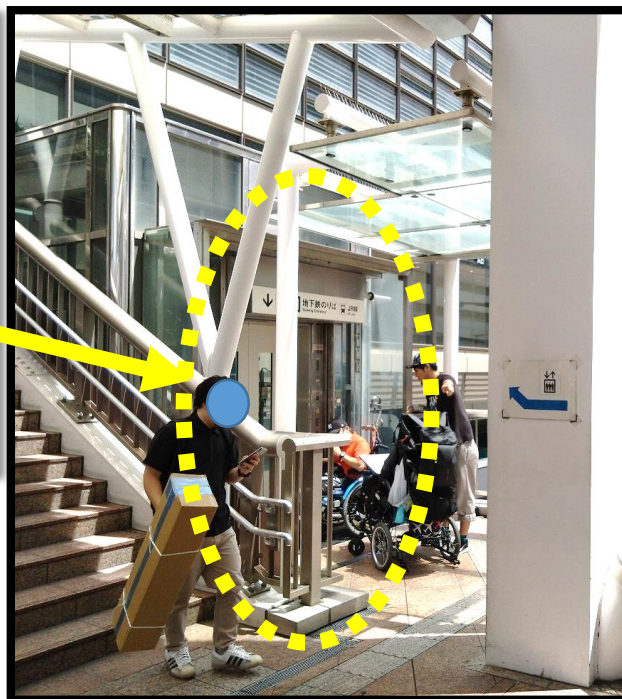
階段横に奥まわって、エレベーターがわかりにくい



御堂筋西改札横の EV （地下→1F コンコース→2F デッキ） 2F デッキの EV 入り口



柱の陰になって、エレベーターがわかりにくい



(例)ハルカス展望タワー横 EV(地下→地上→2F デッキ) 地下の入り口



エレベーターであることが
わかりにくいデザイン

色彩がくすんだ灰色で周囲にとけこんでいる
壁と同化した入り口のデザイン
灰色の壁に白っぽい文字

ハルカス展望タワー横 EV(地下→地上→2F デッキ) 地上 近鉄ハルカスの入り口付近



エレベーターの存在がわからない

奥まっている
色がグレーで周囲に溶け込んでいる

2 地下街の案内表示が不十分

(例) 地下街の地図にバリアフリールート、エレベーター表示がない



バリアフリーマップの表示が必要

- ・地下街の範囲
- ・エレベーター、車いすトイレ
- ・デッキ
- ・バリアフリールート

(例) 地下街からルシアス・アポロビルへの経路がわかりにくい



ルシアス・アポロビル
方面のスロープ入り口
がわかりにくい



スロープを上がりきると、次のスロープへ

案内表示および人の流れは左だが、スロープは右の陰

アポロビル入り口は階段しかなく、迂回が必要だが、案内表示は張り紙一枚しかなく、経路がわかりにくい。



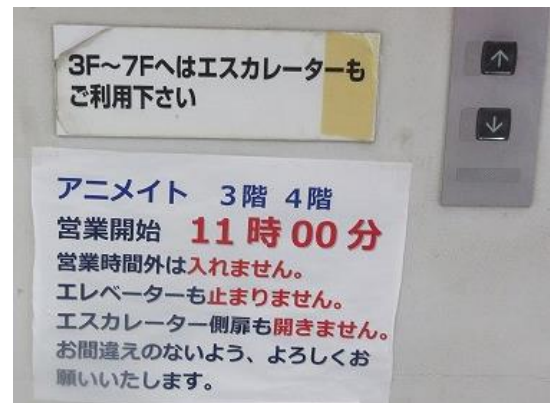


案内表示は天井付近で、照明も切れていることが多く、車いすからはわかりにくかった

3 デッキを使ったバリアフリー移動経路のバリアフリー化

(1) デッキへつながるエレベーター整備の必要

エコーアクロスビルの運用時間は終電まで保障されていない。迂回するには相当遠回りになるので、デッキからてんしば方向へのエレベーターの整備が必要。

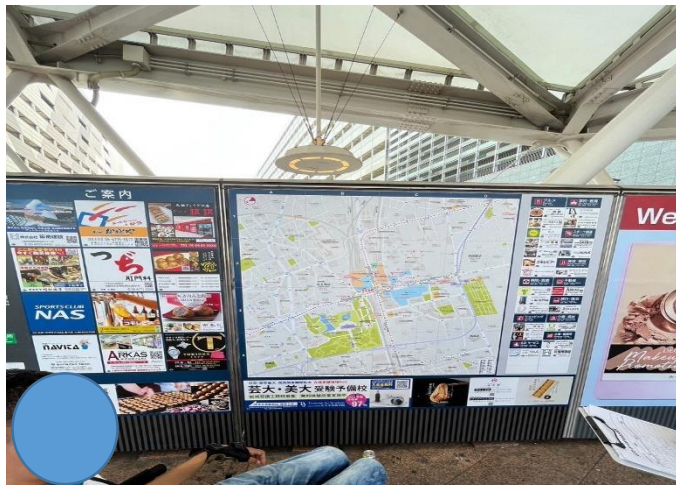


1F 入り口ではデッキにつながる EV があることもわからない



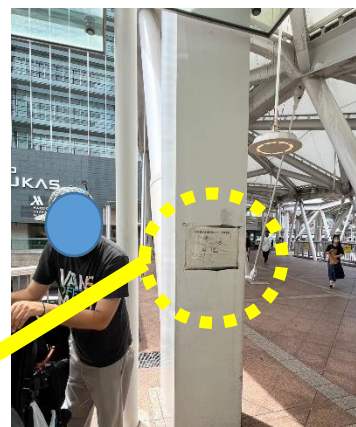
3F のデッキ通路からみたエレベーターがあるビルの入り口

(2) デッキ上の案内表示が不十分



デッキ中央の地図にバリアフリー情報を表示してほしい

- ・EV の配置
- ・周辺のバリアフリー経路にどう接続しているか



EV の配置図は、手書きの紙が柱に貼られているだけだった
(ただし、地図は見る側の向きになっていないのが残念です)
デッキの上と、地上の EV 入り口の両方に EV 配置図が必要

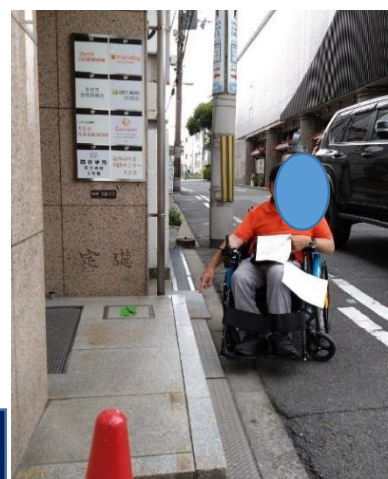
- ・EV の配置
- ・EV の運用時間
(時間外の迂回経路)

4 生活関連施設、生活関連施設への経路設定が必要

天王寺年金事務所の向かい側の年金相談センターへのバリアフリー経路が必要ではないか



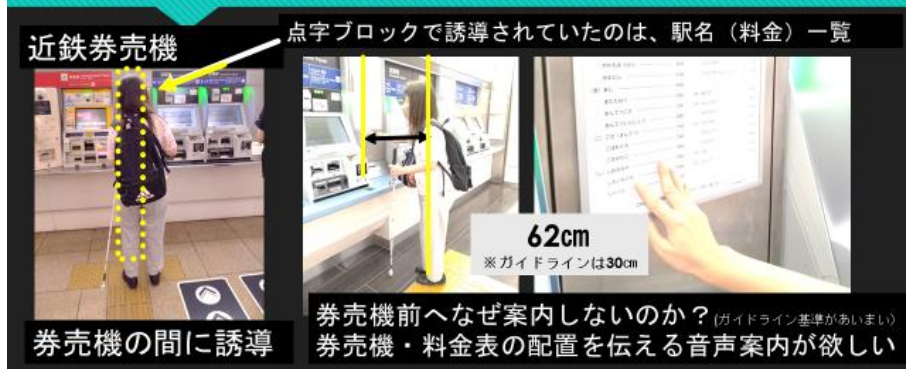
年金相談センターの入り口が15cm以上の段差となっている



5 視覚障害者関係

- 駅構内、券売機の誘導位置が不適切
- ホームの照明が暗いので、弱視者には安全でない
- 点字ブロックが目立たない色、連続していない
- 道路の点字ブロックの損壊箇所がある

点字ブロックで移動 (Qズモール→近鉄阿倍野橋駅)



近鉄阿倍野橋駅(ホーム)明るさ・音



JR天王寺(中央改札)から地下鉄(谷町線)





JR 北口から、天王寺年金事務所へ至る経路で点字ブロックが一部はがれている

6 歩道の段差

車道と歩道の段差は 2cm 標準となっているが、排水のための勾配等の事情により、意図せずに、2cm を大きく超える場合が見受けられる。

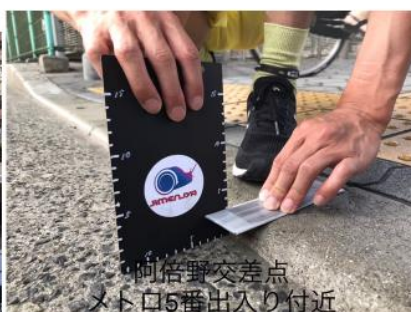
車いすの場合は、2.5cm 以上となると、衝撃を大きく感じ、3cm を超えると転倒することもある。特に、夜間は、段差の状況が確認することが困難であり、車いすの立場からはできるだけ、段差がないのがのぞましい。



- ①阿倍野交差点横断歩道
- ②阿倍野交差点横断歩道
- ③阪堺あべの駅横断歩道
- ④アポロビル前横断歩道
- ⑤あべのキューズモール あべのウォーク側
- ⑥大阪阿部野橋駅からフープの横断歩道
- ⑦近鉄南横断歩道あべのキューズモール前
- ⑧鉄道病院横 いせや（食堂）前 横断歩道
- ⑨玉造筋chocozap前

**① 阿倍野交差点
横断歩道**

車歩道縁石高さ 3 cm



**② 阿倍野交差点
横断歩道**

車歩道縁石高さ 3 cm



**③ 阪堺あべの駅
横断歩道**

車歩道縁石高さ 2.5cm



**④ アポロビル前
横断歩道**

車歩道縁石高さ 3 cm



**⑤あべのキューズモール
あべのウォーク側**



⑥大阪阿部野橋駅からフープの横断歩道

車歩道縁石高さ 3 cm



⑦近鉄南横断歩道あべのキューズモール前

車歩道縁石高さ 3 cm



⑧鉄道病院横 いせや（食堂）前 横断歩道

**車歩道縁石高さ
3.5cm～4cm**



⑨玉造筋chocozap前

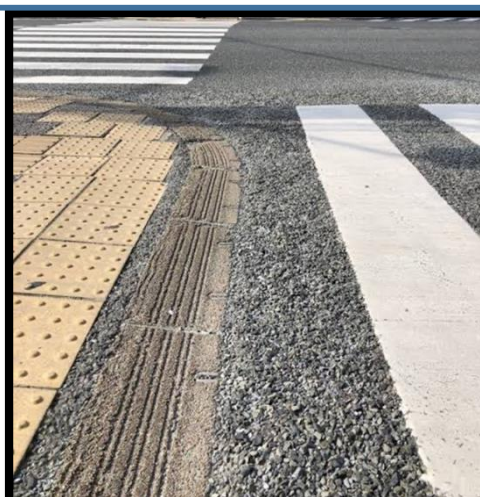


車歩道縁石高さ 3 cm



全国では、視覚障害者の利害(段差がないと車道へ降りたことがわからない)と車いすの利害(段差が危険となることがある)を踏まえて、様々な工夫をしている事例がある。

多様な障害当事者参画の下、基準の検討が必要(写真は当事者が参画して作った兵庫方式)



(新大阪地区)の重要な課題

1 JR改札、2F(メトロ)、地上へ垂直移動できるエレベーターが2基しかない。

JR 在来線、新幹線、国道423号線(新御堂筋)などの道路や鉄道によって平面が分断されているために、異なる他のエリア(出口)からの地上レベルでの移動が困難である。

そのため、各エリア単位での円滑なバリアフリールートもしくは、エリアを超える地下道などの明示が必要である。

また、円滑なバリアフリールートの確立のためには、エレベーターの台数、籠の大きさの検討が重要である。

現状は、課題が多い。

- ①駅の構内から直結して、地上(1F)、メトロ(2F)、JR(3F)の各階に行けるエレベーターは、JR 南改札前と、新大阪阪急ビル2基しかない。

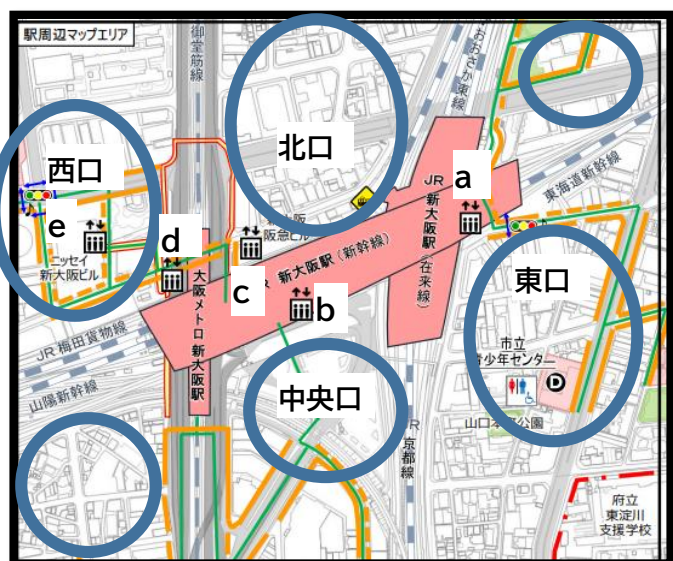


大阪頸髄損傷
者連絡会
HP より

【各エレベーター】

- a: 3F→地上(東口)
- b: 3F(JR 南口)→2F→地上(中央口)
- c: 3F(新大阪阪急ビル)
→2F→地上(阪急バスターミナル)
- d: 3F(外部デッキ)→2F→地上(道路)
- e: 3F(外部デッキ)→地上(ニッセイ
新大阪ビル)

※d:3FのJR改札から直接行けない



※大阪市バリアフリーマップにエリア別や EV 番号を付けた

2 エレベーターの籠が小さいエレベーターがほとんどで、日常的に並んでいる

(例) a:東口エレベーター

階段のそばに EV が設置されているために、EV の方が手前にあるために、なんとなく EV に乗る人が多い。旅行客で大きな荷物を持った人やベビーカーも多いが、11人乗りの長細いタイプなので、車いす1台と荷物を持った人1人が乗れば満員である。

また、3F のメイン通路からエレベーター前には細い通路でつながっているが、通路及びエレベーターホールが狭く、出てきた人、乗る人のすれ違いが困難である。



東口 EV(1F)



東口 EV(3F のエレベーターホール)

(例)JR 東海構内(27 番線ホームへのエレベーター)

エレベーターには、移動に配慮があるもの以外にも、大きな荷物を持った人が多く、日常的に並んでいる。特に、エレベーターの構造が両袖になっていることが大きなネックである。

また、27 番線の待ち行列の途中に、トイレを待つ行列が同一の廊下にあることが、問題をさらに複雑にしている。



←JR 東海構内 27 番線ホームへのエレベーターの待ち行列

3 エレベーター、バリアフリールートのご案内表示がわかりにくい

①中央改札からは、南改札口のエレベーター(参考:b)のご案内

エレベーター案内は、新大阪南改札を出てすぐのエレベーターの案内はわかりやすいが、他の改札(中央改札など)からの経路や、新大阪阪急ビルエレベーターへの経路案内が不十分である。

(案内が不十分な例)

・中央口改札→南口改札付近 EV(参考:b)

中央改札口を出ても、南改札付近の2F(メトロ御堂筋方面)へ行くエレベーター案内をする必要があるが、実際に、中央改札から、南改札口方向に歩くと、案内看板には「東口のエレベーター」しか案内表示されていない。

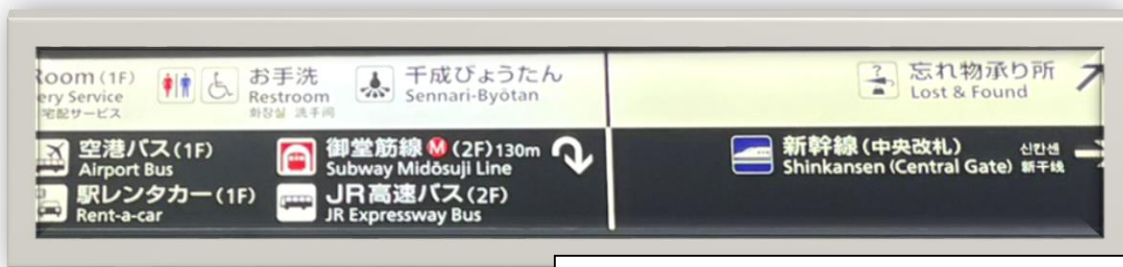


中央改札から南口方向に向かって歩いた案内表示(南口改札付近)

・中央口改札→新大阪阪急ビル EV(参考:c)

中央改札からすぐの案内表示は、本来は、新大阪阪急ビル EVの方が近いはずなのに、南改札方向を案内しUターンを表示している。

中央改札から、新大阪阪急ビル方向に数メートル進み、阪急ビル構内に入って初めて看板に地下鉄御堂筋口の表示がある。



中央改札付近の案内表示 (南改札エレベーターを案内)



新大阪阪急ビル内の案内表示 地下鉄御堂筋が案内されている

・新大阪阪急ビル構内のエレベーター(参考:c)

新大阪阪急ビルのエレベーターは建物の一番端に位置し、一旦屋外デッキに出る必要があるが、その案内表示がわかりにくい。



エレベーターの方向の案内表示(新大阪阪急ビル内)



エレベーターは外のデッキに入り口があるが、そのことを示す案内が不十分

- 表示が小さい。
- エレベーターのマークが独自仕様で判別しにくい。
- 天井付近しかなく、目線が下の車いす利用者は見つけにくい。



天井付近のエレベーター案内(小さくて、独自仕様)

・デッキにつながる2F(御堂筋北改札側 4 番出口)のエレベーター)(参考:d)

新大阪駅(御堂筋北改札)側から、メルパルク大阪につながるデッキへの経路は、車いすの場合、2F からのバリアフリールートに限定される。(一般ルートは3F からも2F からもいける)



天井付近の案内表示。

エレベーターの表示が小さい。
車いすからの視点では気づきにくい位置



改札の正面の出口は、デッキにつながる一般経路
3F の連絡通路には階段とエスカレーターしかない

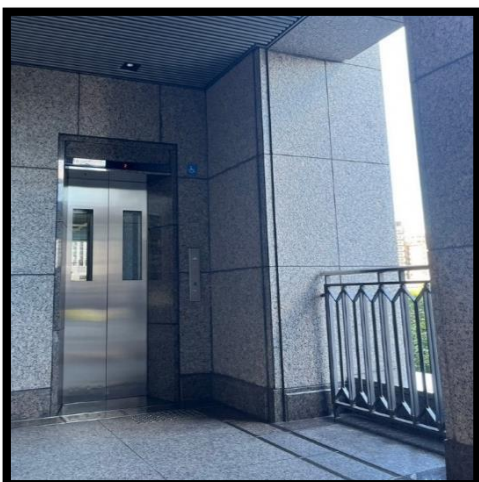
エスカレーター付近にエレベーターの位置の案内が必要

改札の左ななめ前方にデッキにつながるエレベーターがあるが、改札付近からは、案内表示が見えず、ルートの存在がわからない。

・新大阪ニッセイビルのエレベーター(参考:e)

新大阪駅の北口、西口から3F のデッキ経由でメルパルク大阪方面の経路になっている。

デッキから、新大阪ニッセイビルのエレベーターの位置、道路から、デッキを目指す場合のエレベーターの場所がわかりにくい。



←デッキからつながる新大阪ニッセイビルの外側のEV 入り口付近。

行き先も表示されていない。

デッキから EV の位置は死角になっていて、エレベーターがあることがわからない。



新大阪ニッセイビル外側エレベーターの
1F の公園に面した入口
案内表示は小さくあるが、エレベーターが
あることが全くわからない

移動円滑化経路(道路)から、EV の表示がない。
EV は避難公園に面している。公園を経由する
ので、道路から EV を探せない。
EV がわからないければ、JR やメトロは使え
ないので、わかりやすくする必要性がある。

・地上からエレベーターを利用するとき場所がわからない
新大阪阪急ビル(参考:c) メトロ御堂筋北側(参考:d)

新大阪へ行こうと EV を探しても道路からはわからない。主要道路でなく、一般的に使
わない裏道なので、よほどのわかりやすい表示が必要

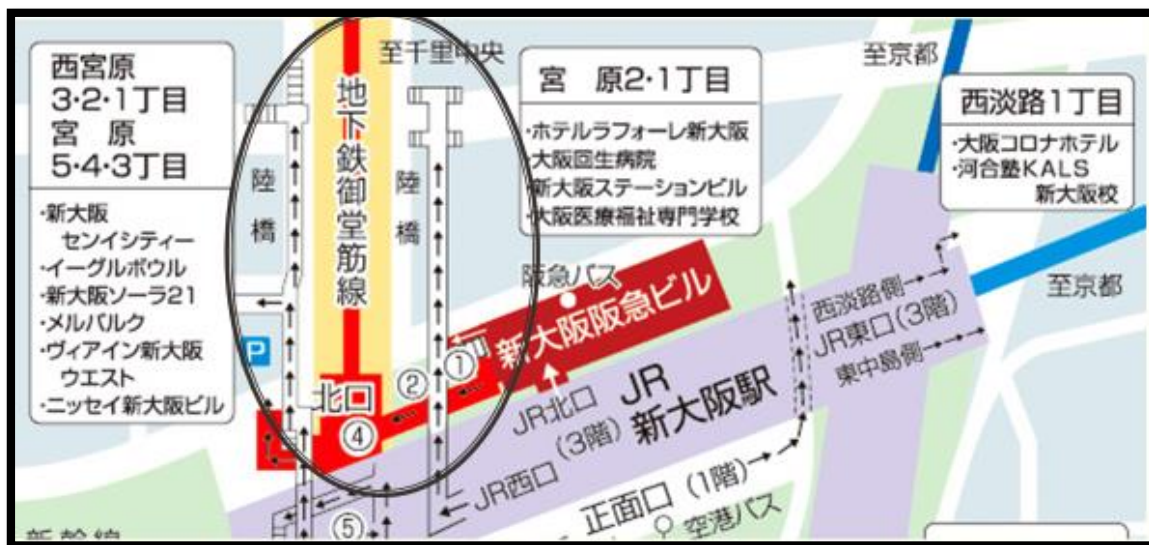


道路から、新大阪阪急ビル1F(参考:c)の入り口をと
かなり近づいても、駅構内につながる EV があるとわからない



道路から、メトロ北改札4号出口からデッキにあがるエレベーターの1F

4 構造的な問題(デッキの新御堂筋国道 423 号線を隔て東西の通路が階段)



ホームページ新大阪マップより(AKIYAMA WORKS)



東側:新大阪阪急ビル側のデッキ

西側:新大阪ニッセイビル側のデッキ

東側と西側を結び通路(3F)は、階段になっていて、デッキの回遊性が担保されていない。
一般ルートは、2 階、3 階のどちらからもデッキに行けるが、車いすは2F からの EV からしか行けないので、3F デッキから東西にわたる場合は、2F エレベーターへ迂回する必要がある。



西側デッキと、東側デッキをつなぐのは階段しかない。

スロープを作るとかなり、障害者の迂回率が少なくなる。

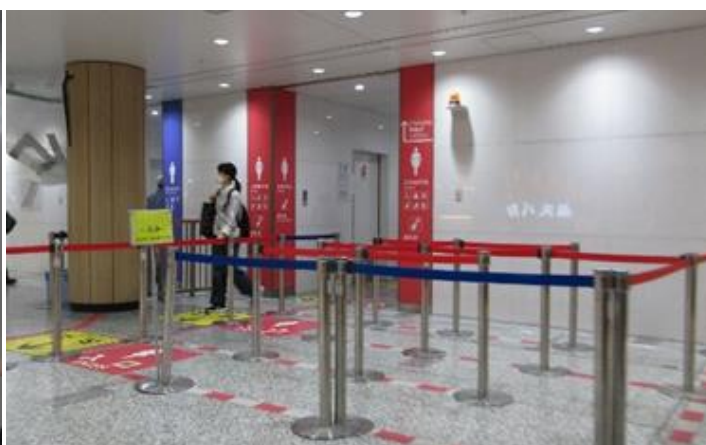
階段の下は駐車場で車からの高さもかなりあるので、階段の横に張り出す形でスロープを作ることが可能。

東西デッキが行き来できるようになれば、JR 改札の3F から、2F を迂回しなくともすぐに、西側デッキにわたることが可能となる。

5 女子トイレ数が少なすぎることで車いすトイレが使いにくい

女子トイレが少なすぎて、日常的に長い待ち行列が発生している。行列の先の一般の女子トイレの入口にバリアフリートイレがあるために、使いづらい状況が生まれている。

機能分散の前に、男女便房比率の適正化、バリアフリートイレを男女共用にすることが必要である。



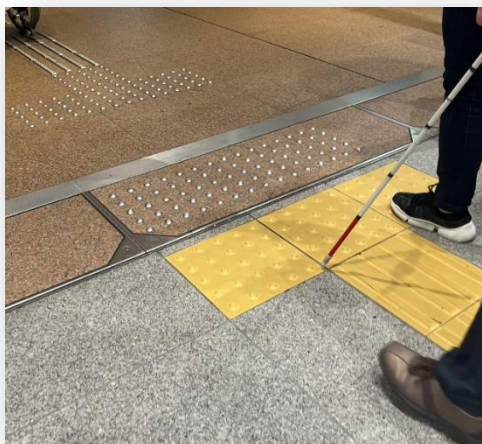
(JR 東海構内のトイレ)

6 点字ブロックが連続していない問題、利用しにくい色彩などの問題

①点字ブロックの色彩の問題

点字ブロックの色彩が建物の所有によって、途中で変わるので、使いにくい。黄色に統一し

てほしい。ステンレスは滑りやすく、色もわかりにくい。



(例)JR 改札から新大阪阪急ビル内に入ると黄色でなくなる。



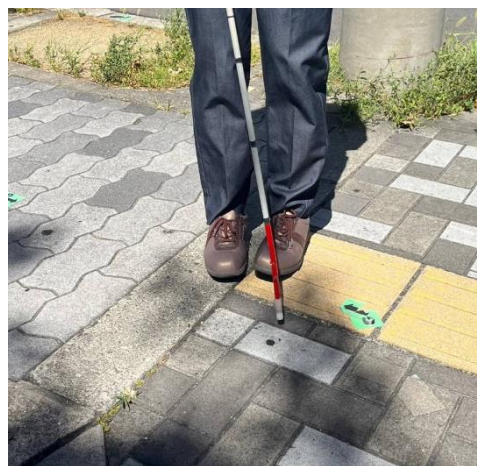
黄色の点字ブロックに濃いグレーや黒で縁取りをすることがもっとも有効

②点字ブロックが途切れている問題

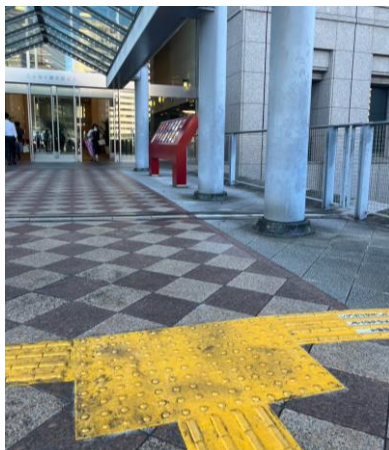
誘導ブロックが途切れることによって、目的地を見失ってしまうので、つなげてほしい。
点字ブロックの終わりは警告ブロックにしてほしい。



(例)新大阪阪急ビルから、メトロに入るところで、かなりの長さが途切れている。



(例)メルパルク大阪付近



デッキの上は部分的な整備しかできていない。

7 歩道の段差

車道と歩道の段差は 2cm 標準となっているが、排水のための勾配等の事情により、意図せずに、2cm を大きく超える場合が見受けられる。

車いすの場合は、2.5cm 以上となると、衝撃を大きく感じ、3cm を超えると転倒することもある。

特に、夜間は、段差の状況が確認することが困難であり、車いすの立場からはできるだけ、段差がないのがのぞましい。



ココプラザ大阪付近の段差 4 c m



東中島 4 丁目北付近交差点 3 c m



全国では、視覚障害者の利害(段差がないと車道へ降りたことがわからない)と車いすの利害(段差が危険となることがある)を踏まえて、様々な工夫をしている事例がある。

多様な障害当事者参画の下、基準の検討が必要(写真は当事者が参画して作った兵庫方式)

