【参考資料5】尾上委員提供資料

（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いて、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、新大阪阪急ビルの2基しかない。

図：新大阪駅３階の構内図（大阪脊髄損傷者連絡会HPより）２基のエレベーターの位置を示している。新大阪阪急ビルエレベーター、新大阪駅エレベーター（南改札）。

【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

図：新大阪駅が道路や鉄道によって、６つのエリアに分断されている図。

　　　６つのエリアを表している（東口、中央口、中央口の西、西口、北口、北口の東）

　　　エレベーターa～eの場所を表している

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。

写真　東口EV（１F）

写真　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、移動に配慮がいるもの以外にも、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。

写真　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。

写真　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。

写真　中央改札付近の案内表示（南改札エレベーターを案内）

写真　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。

写真　新大阪阪急ビル内のエレベーターの方向の案内表示

写真　デッキの出入り口の写真（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表示が不十分）

写真　天井付近のエレベーター案内表示（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）

写真　御堂筋北改札４番出口からの（改札の正面）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

写真　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

写真　エレベーターにつながる通路　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。

写真　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。

写真　新大阪ニッセイビル外側エレベーターの１Fの公園に面した入り口。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に場所がわからない

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

写真　道路から新大阪阪急ビル１F（参考：ｃ）の入り口のところ　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

写真　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）

図　地下鉄御堂筋線を隔てて、東西に陸橋（デッキ）が設置されていることを示している。ホームページ新大阪マップより（AKIYAMA WORKS）

写真　東側：新大阪阪急ビル側のデッキ

写真　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。

写真　東側デッキと西側デッキをつなぐ通路の階段の写真

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佐もかなりあるので、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からも、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レイの入り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。

写真　JR東海構内のトイレ前で人が大勢停滞している様子

写真　女子トイレ前で、並ぶことを想定して、人待ち行列用のロープが整備されている様子

６　点字ブロックが連続していない問題、利用しくにい色彩などの問題

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。

写真　点字ブロックが黄色からステンレスに変わっている様子（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）

写真　黄色い点字ブロックの周りに濃いグレーの帯で縁取りしている様子（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。

写真　点字ブロックが途切れている様子（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）

写真　点字ブロックが途切れている様子（例　メルパルク大阪付近）

写真　点字ブロックが途切れている様子（デッキの上　回生病院前）

写真　点字ブロックが途切れている様子（デッキの上　新大阪ニッセイビルに向かう途中で途切れている様子）

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、３㎝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。

写真；段差で車いす使用者が転倒しかけている様子

写真：段差で車いす使用者が転倒した様子

写真：ココプラザ大阪付近の段差を計測する様子（４cm）

写真：段差で車いすの前輪が段差にひっかかっている様子（東中島４丁目北付近交差点　３㎝）

図　兵庫県の歩道と段差の様子（歩道と段差の切り下げはスロープ状になっている。歩道上で警告ブロックが敷設され、その後、左右の三本の溝があって横断歩道につながっている）

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）。