

# 大規模ターミナルにおける交通バリアフリーへの取り組み —大阪市梅田地区の取り組みを通じて—

坂下 契<sup>1)</sup> 島 拓造<sup>2)</sup> 三星 昭宏<sup>3)</sup> 石塚 裕子<sup>4)</sup>

複数駅が立地するような大規模ターミナル地区での交通バリアフリー化には、利用者の多さ、上下移動の多さ、複雑な乗り換え動線などターミナル故の問題が数多く存在する。

全国有数の大規模ターミナルを抱える大阪市では、平成12年11月に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（以下、交通バリアフリー法と示す。）」に基づき平成13年度から基本構想策定に着手している。

本稿は大阪市梅田地区を事例に、住民参加、当事者参加によって得られた問題点課題、基本構想策定での対応、今後の取り組み課題などを通じて、大規模ターミナル地区における交通バリアフリーへの取り組みについて考察したものである。

キーワード：交通弱者対策、交通バリアフリー基本構想

## 1. はじめに

高齢社会の進行、ノーマライゼーションの浸透などを背景に平成12年11月に交通バリアフリー法が施行された。当法律では、新設又は大規模改良時における旅客施設及び車両のバリアフリー化の義務と旅客施設を中心とした徒歩圏の面的なバリアフリー化を推進するため、市町村による「基本構想」の策定が位置づけられている。全国各地の自治体において交通バリアフリー基本構想の策定が始まっており、平成15年2月現在で57市町村が策定済みである。<sup>1)</sup>

このような中、複数駅が立地するような大規模ターミナル地区では、基本構想へ取り組み事例が少ない。本稿では大阪市梅田地区の基本構想策定を通じて、大規模ターミナル地区における交通バリアフリー化への課題、その対応について整理し考察を加えた。

## 2. 大阪市の取り組み概要

大阪市では、交通バリアフリー法で基本構想策定地区の選定要件としてあげている日利用者

5,000人以上の駅が約180駅に達している。このため、優先順位を設けて地区を段階的に選定し、基本構想策定に取り組んでいくこととした。

平成14年度は、国内有数のターミナル地区である、「梅田地区」、「難波地区」、「天王寺・阿倍野地区」（以下、3地区と示す。）を対象に基本構想を策定した。3地区、15駅の日利用者数は合計425万人であり、日利用者5,000人以上の全駅日利用者数約1,000万人の40%以上を占めている。

3地区の基本構想を策定するにあたっては、大阪市内で初めて策定する基本構想であることから、市内共通の課題に対する大阪市の基本的な考え方をまとめる「ワーキング」と地区個別の課題を検討する「地区検討会議」を設けた。いずれの組織においても学識経験者、高齢者・障害者の代表、関係する事業者・行政機関、大阪市が参画し、地区検討会議では地元の代表も加わった。

地区検討会議は合計5回開催し、現地点検調査（わがまちウォッチング）を多数の高齢者・障害者、地元の代表の参加を得て実施した。

1),2)会員：大阪市計画調整局 計画部交通空港政策課

〒530-8201 大阪市北区中之島1-3-20 TEL:06-6208-7842 FAX:06-6231-3753 ea0007@ii.city.osaka.jp

3)会員：近畿大学理工学部 社会環境工学科

〒577 東大阪市小若江3-4-1 TEL:06-6721-2332 FAX:06-6730-1320 mihoshi@civileng.kindai.ac.jp

4)会員：八千代エンジニアリング株式会社 大阪支店

〒540-0001 大阪府大阪市-70 TEL:06-6945-9215 FAX:06-6945-9303 ishizuka@yachiyo-eng.co.jp





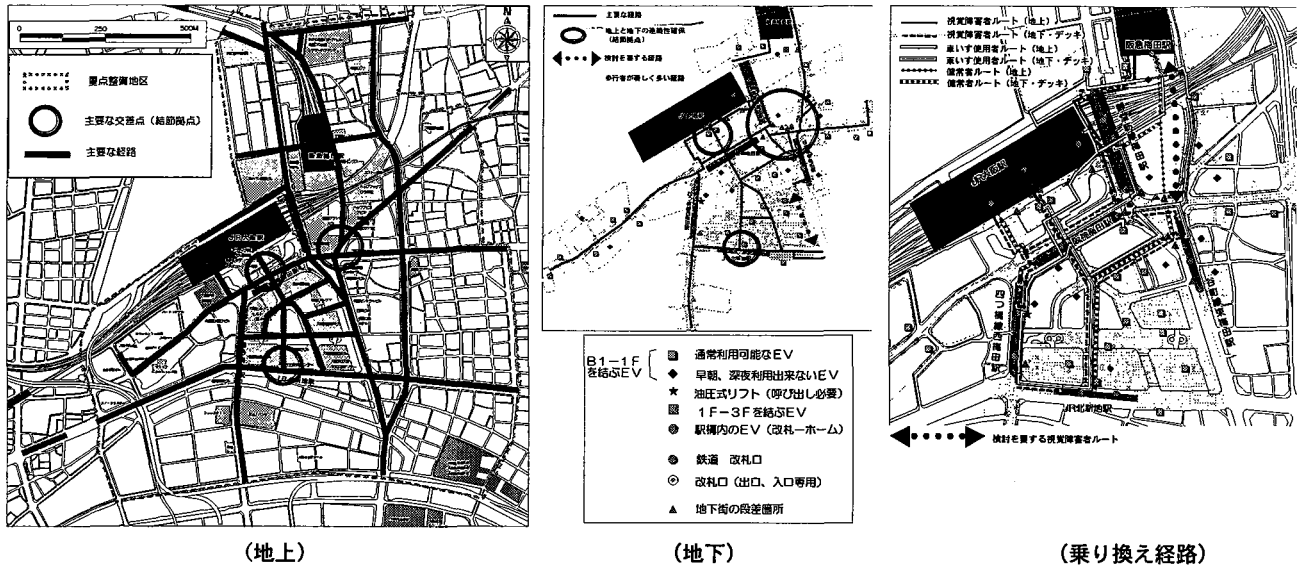


図-4 主要な経路と結節拠点

### (3) 継続的な取り組み

基本構想の策定により交通バリアフリーの基本的方向性は定められた。しかし、事業の具体的展開あたっては、多数の関係者と調整を図り、既存施設も活かして、最大効果が得られる投資を図っていく必要がある。また、大規模ターミナルでは現段階の技術で対応が難しい課題も多い。

このため、基本構想に継続的な取り組みについて明確に位置づけた。特に重要な課題である、乗り換え経路の検討、案内、誘導システムの検討、ソフト対策の推進については、大阪市が主導となって取り組むことを位置づけている。

## 5. おわりに

梅田地区の取り組みを通じて、大規模ターミナル地区での交通バリアフリー推進には以下の4点が重要なポイントであることがわかる。

### ① 質の高いバリアフリーを目指す必要がある

大規模ターミナル地区では必要最低限の基盤が整備されているが、利用者の多さや空間の複雑さなどにより新たなバリアを生じている。このため、案内内やホームの安全対策強化など高い水準の整備が必要な他、利用者や駅員のマナー向上など心のバリアフリーもあわせて不可欠となっている。

### ② 総合的な対策の検討が必要である

乗り換え経路や案内・誘導などのバリアフリー化には、点的な整備では改善されない。このため、

各施設の連続性、関連性に留意し、総合的な検討が必要である。

### ③ 複数の関係者と合意形成が必要である

①、②に取り組むには利用者をはじめ複数の関係者と課題を共有し、取り組みに対する合意が必要となる。同じ土俵で協議し、わかちあう場と時間が必要であり、それをコーディネートしていく人、組織の役割が重要となる。

### ④ 継続的に取り組むしくみ、気運を高める

大規模ターミナル地区に限らないが、バリアフリーには継続的な取り組みが必要である。基本構想の策定をきっかけに、協働で取り組む必要性を明確にし、継続的に取り組むしくみをつくり、気運を高める必要がある。

なお、基本構想策定にご指導頂いた大阪産業大学塚本直幸教授にはここに記して感謝の意を表します。

## 参考文献

- 1) 国土交通省資料
- 2) 京阪神都市圏交通計画協議会資料 「人の動きからみる京阪神都市圏のいま ー第4回パーソントリップ調査からー」より各駅に換算して算出