

# 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步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

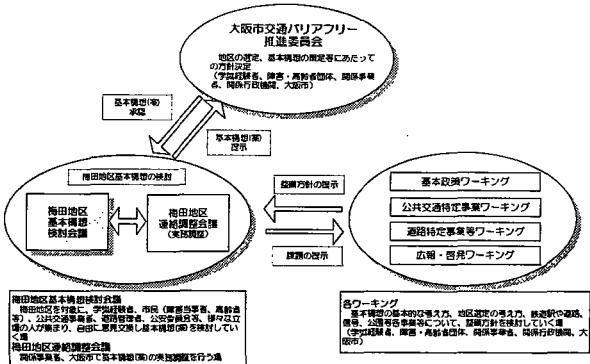


図-1 大阪市交通バリアフリー基本構想策定の体制 (梅田地区)

### 3. 梅田地区の概要

梅田地区は鉄道駅7駅が結節する大規模ターミナル地区である。7駅の日乗降客数は約250万人で、通勤通学者の他に関西を来訪する人の玄関口となっている。(表-1)その中で約140万人が鉄道駅の乗り換えを行っており<sup>2)</sup>、当地区のバリアフリー化には乗り換えの円滑化が重要な課題である。

ターミナル周辺には、業務商業ビルが建ち並び、面的に地下街が形成されている。このため、地上、地下及び歩行者デッキによる多層構造となっている。

表-1 対象旅客施設と日利用者数 (平成13年3月現在)

鉄道駅	乗降客数 (千人/日)
JR大阪駅	849
阪急梅田駅	601
阪神梅田駅	192
市営地下鉄御堂筋線梅田駅	450
市営地下鉄谷町線東梅田駅	169
市営地下鉄四つ橋線西梅田駅	121
JR北新地駅	86
合計	2468

### 4. 梅田地区での問題点課題の特徴

#### (1) 現地点検調査 (わがまちウォッチング) から得た問題点課題

基本構想に利用者の意見を反映させるため、高齢者、障害者、地元の代表などを交えた現地点検調査(わがまちウォッチング)を実施した。(表-2)総勢201名の参加による点検を行った結果、大規模ターミナルでの様々な問題点課題が明らかになった。券売機の読み込み、エレベーター、多機能トイレの未整備など基本的な問題点以外に①利用者の多さ、②空間の広さ、複雑さ③多層構造による

上下移動の多さなど、大規模ターミナル故の問題点が指摘された。以下に代表的な意見を紹介する。

表-2 わがまちウォッチングの実施概要

実施日	平成14年8月30日(金)
総数	201名
参加者	<p>(内訳) 上肢下肢不自由者(車いす使用者) 27名          視覚障害者 20名          高齢者 5名          地域住民代表(商業者含) 9名          その他障害者・子供連れ 3名</p>
点検箇所	<p>合計: 12ルート          (内訳) 鉄道駅 7ルート          乗り換え動線 2ルート          道路・地下街 4ルート</p>



図-2 わがまちウォッチングの実施風景

#### ① 利用者の多さによる問題点

「利用者の動線が錯綜し、視覚障害者誘導用ブロックを利用できない。ブロックを利用すると人の流れと逆行したり横切ったりすることになる。」

「エレベーターの待ち時間が長く、車いす使用者が乗り込みにくい。」

#### ② 空間の広さ、複雑さによる問題点

「乗り換え経路は複雑で視覚障害者誘導用ブロックだけでは情報が不十分である。」

「地下街では現在地がわからないことが多い。」

#### ③ 多層構造による上下移動の問題点

「エレベーターの位置案内が少なく、わからない。」

「エレベーターを利用すると遠回りになることが多い。」

#### (2) 乗り換え経路の現状と課題

7駅相互の乗り換えには、ホーム階～改札階への移動や高架駅改札から地下駅改札への移動など多数の上下移動が生じる。このため、車いす使用者等には大きな負担となっている。

梅田地区では、ホーム階から改札階への移動にはエレベーター等によるバリアフリー化された経路が既に1経路は確保されている。しかし、乗り換えを行うには、複数のエレベーターを乗り継ぐ必要があり、エレベーターの位置で経路が限定される。

各駅相互の乗り換えを階段、エスカレーターを使用出来る健常者等の最短経路とエレベーターを利用する車いす使用者等の経路で移動距離（上下移動の距離は含まない）の比較を行った。

その結果、エレベーター利用の経路は最短経路の平均約2倍の距離があり、最大距離差が480m、最大倍率が7.6倍であった。

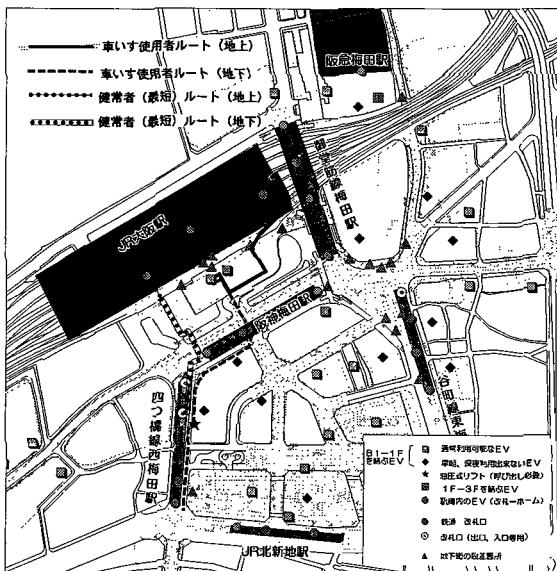


図-3 JR大阪駅と地下鉄四つ橋線西梅田駅乗り換え経路

## 5. 梅田地区基本構想の特徴

### (1) 基本理念・基本方針の考え方

都市基盤が整備された大規模ターミナル地区故に①物的な改善が難しい又は物理的な改善だけでは問題が残る、②既存施設の改良又は有効活用が出来るような対策が必要である、③点的な改善では対応が難しい、④関係事業者が多く、相互の協力、調整が必要となっている、⑤継続的な取り組みが必要であるなど問題点課題が生じている背景を踏まえて、トータルデザインによる対策を行うこととした。また、市民、事業者、行政の協働による継続的な取り組みを位置づけている。

表-3 基本理念、基本方針

基本理念：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
基本方針：①面的、多層的な都市構造を活用する ②わかりやすさ（案内・誘導）の向上を図る ③地域と来訪者の協力によるソフトのバリアフリーを充実する ④市民、事業者、行政の連携による継続的な改善が行えるしくみをつくる

### (2) 主要な経路の考え方

梅田地区では多層構造を積極的に活用するため、優先的、連続的にバリアフリー化を図る主要な経路を①地上経路、②地下経路、③地上と地下の連続性確保（結節拠点）、④乗り換え経路に分類し位置づけた。

#### ①地上経路

地上経路は大阪駅前ビル群が立地する地区を中心に主要な施設が集積する東西南北各エリアを結ぶ幹線軸を主要な経路として位置づけた。（図-4）

#### ②地下経路

自動車との完全分離が図れ安全に通行できるほか、雨天時など天候が悪い時でも快適に歩行できることから、積極的な活用を図るために、すべての地下経路を主要な経路として位置づけた。（図-4）

#### ③地上と地下の連続性確保（結節拠点）

乗り換え経路など利用者が著しく多い経路上の主な分岐点、道路の横断箇所（主要な交差点）及び地上、地下の連続性が望まれる箇所を「結節拠点」として位置づけた。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の拠点として機能させる。（図-4）

#### ④乗り換え経路

乗り換え経路は地上、地下それぞれの経路及びその組み合わせの他、利用する改札口ごとに複数ある。このため、車いす使用者、視覚障害者、健常者（歩行障害者も含）それぞれにとって利用しやすい経路を主要経路として位置づけた。（図-6）経路選定の考え方を表-4に示す。

表-4 乗り換え経路の考え方

車いす使用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅構内の改札階からホーム階へのエレベーターが設置されている。</li> <li>・最寄りの改札口から改札口を結ぶ経路</li> <li>・上記の経路の中で最短となる地上と地下の経路</li> </ul>
視覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各駅相互が最も近くなる改札口から改札口を結ぶ経路。</li> <li>・道路横断は、横断歩道は行わず、地下、デッキで行うことを基本とする。</li> <li>・地上より地下の経路を優先する。</li> <li>・原則としてエスカレーターは利用しない経路とする。</li> </ul>
健常者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各駅相互が最も近くなる改札口から改札口を結ぶ経路。</li> </ul>

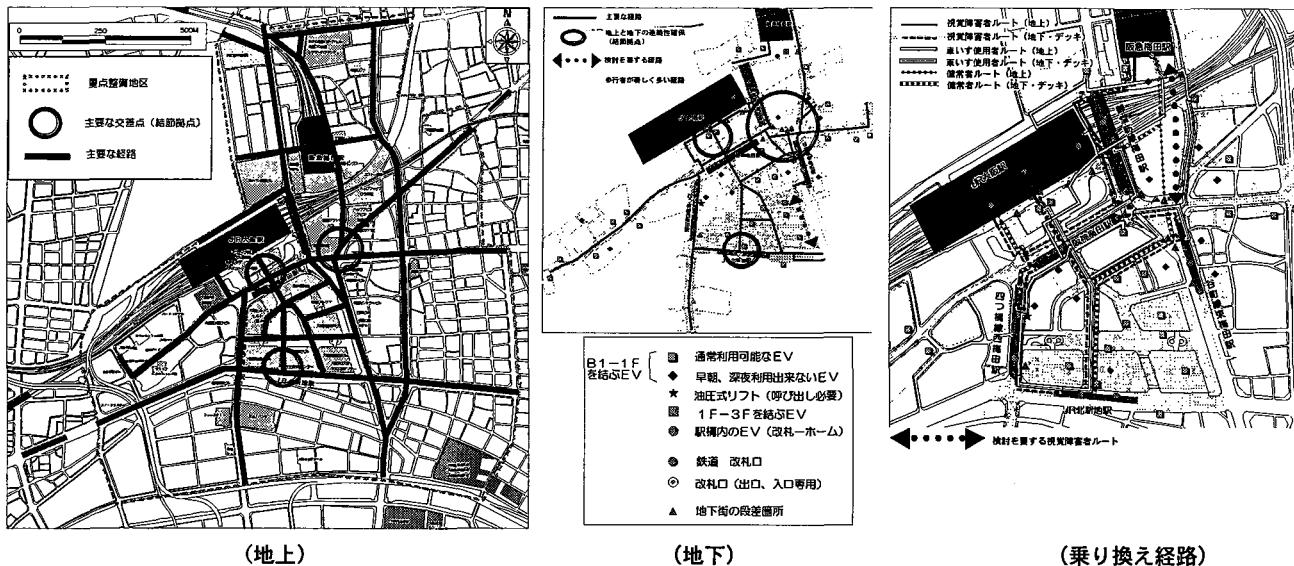


図-4 主要な経路と結節拠点

### (3) 繼続的な取り組み

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などにより新たなバリアを生じている。このため、音案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、わかつ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 一第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