大規模ターミナルにおける交通バリアフリー基本構想策定のアプローチ
―大阪市の事例に基づく考察―

大阪市　正会員○島　拓造　　近畿大学　正会員　三星　昭宏
大阪市　正会員　井下　泰具　　流通科学大学　正会員　三谷　哲雄
日建設計　正会員　児玉　健

１．はじめに

平成 12 年 11 月の（通称）交通バリアフリー法の施行をきっかけに，国内の数多くの自治体で，交通バリアフリー基本構想の策定に向けた動きが活発になっている．交通バリアフリー基本構想は，特定旅客施設を中心とした 500m～１㎞の範囲を対象に，特定旅客施設及びその周辺の道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に進めるための事項を定めるものである．

大阪市でも平成 13 年度から交通バリアフリー基本構想の策定に着手しており，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」を対象とした交通バリアフリー基本構想が策定された．これだけ大規模なターミナルで基本構想が策定されたのは全国初のことである．

本稿は，これら３つの大規模ターミナルにおける基本構想の策定プロセス及び基本構想策定により得られた成果を整理することにより，ターミナル地区におけるバリアフリー化の問題解決のアプローチを示すものである．

２．３つのターミナル地区の概要

大阪市内には乗降客数が 5,000 人以上の旅客施設が 180 あり，対象とした３つのターミナルは，市内の中核となる地区であり，また周辺地区は商業・業務機能の集積が高い地区である．３つのターミナル地区には，15 の鉄軌道駅があり，乗降客数は合計で約 426 万人となっている．各地区の鉄軌道駅及び乗降客数の内訳を表 2.1 に示す．

表 2.1　地区別の鉄軌道乗降客数

梅田地区　単位：千人

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

難波地区　単位：千人

鉄道駅	乗降客数
南海難波駅	326
地下鉄なんば駅	397
近鉄難波駅	189
ＪＲ難波駅	56
合計	968

天王寺・阿倍野地区　単位：千人

鉄道駅	乗降客数
地下鉄天王寺駅	280
阪堺上町線天王寺駅前駅	11
近鉄阿倍野橋駅	214
ＪＲ天王寺駅	315
合計	820

３．大規模ターミナルにおけるバリアフリー化問題解決の課題と対応

大阪市の３つのターミナル地区のバリアフリー化を検討する際に，問題となる主な事項を以下に示す．

(1)多数の関係者の合意形成及び地区共通の課題と個別課題への対応

Ａ．ターミナル地区内には一般的に，鉄道事業者，バス事業者，道路事業者が関係しており，バリアフリー化を進めるに際してそれらの事業者間の調整を図る事項がある．さらに本稿で対象としている大規模ターミナル地区では，複数の鉄道事業者，地下街事業者等が関係しており連続した移動経路のバリアフリー化を重点的・一体的に図るために，それらの関係者の合意形成を図る手続きが重要となる．

Ｂ．また，わがまちｳｫｯﾁﾝｸﾞ等により抽出された３地区内の駅及び道路・地下街における問題点・課題については，地区共通の課題と地区個別の課題が混在しており，それらを区分し整備方針を検討する必要がある．

上記のＡ、Ｂに示した検討を進める上での課題に対して，図 3.1 に示すように市域全体の共通課題をテーマ毎に検討する４つのワーキングと各地区毎の３つの検討会議を設置した．

前者のワーキングには，鉄道事業者，道路管理者，地下街管理者，公安委員会などの関係者および行政関係者，高齢者・障害者等の当事者が参画した．後者の検討会議には，さらに地元住民代表，商店街等の代表が参画することにより，地区個別の議論を行うこととした．

(2)当事者・地元住民の意見の反映

交通バリアフリー法に示された当事者等の意見の反映を積極的に行うために，各地区において当事者・地元住民を交えた「わがまちウォッチング」を実施した．地区内の駅，地下街，道路，商店街をバリアフリーの視点で見て回ることにより，当事者の意見を基本構想にできるだけ反映させることとした．この「わがまちウォッチング」には，当事者，地元住民，調査員，介助者など含め，梅田地区で 201 名，難波地区で 156 名，天王寺・阿倍野地区で 178 名の大規模な調査となった．

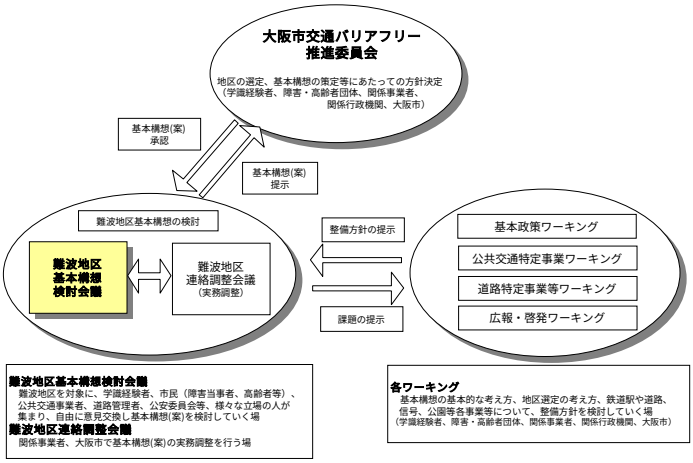

図 3.1 大阪市交通バリアフリー基本構想策定の体制（難波地区）

写真　わがまちウォッチング風景

４．基本構想策定により得られた成果

１）鉄道駅における整備の基本的考え方の策定

他都市の基本構想では，駅施設の整備内容について個別の改善策を検討されているが，大阪市においては，鉄道事業者の協力を得て，各社共通の整備方針をまとめることができた．また，その内容についても，公共交通機関整備ガイドラインを踏まえ，３ターミナルの現状及び当事者等の意見に基づく内容となっている．また，駅構内だけでなくターミナル地区としての乗り換え経路の改善についてもその方針を示している．

２）ターミナル地区としての移動経路連続性確保の考え方

ターミナル地区としての乗り換え経路，駅から地区内の地区内施設への連続した移動経路を確保する視点から，各地区について健常者，車いす利用者等の属性に分けて現状の移動経路を検証することにより，下記のような整備の考え方を整理でき，今後の具体的な整備事業の指針とすることができた．

（梅田地区）：・立体的な都市構造を前提とした歩行者ネットワークを考え，主要な経路を地上、地下で設定し、それをつなぐべき結節拠点を位置づけている．
・地下街を最大限活用することとし、すべての地下通路を主要な経路として位置づけた．

（難波地区）：・ミナミの賑わいを楽しむための歩行者ネットワークの形成とそれを補完する案内・誘導サインの整備，地下街，道路の有効活用と上下移動施設の活用・改善

（天王寺・阿倍野地区）：・地区の移動円滑化の鍵を握る阿倍野再開発事業の進捗状況に併せて、地区の大きなバリアとなっている歩道橋と阪堺線のバリアフリー化を図る方針を明確にした。
・地下通路、地下街を主要な経路とし、地上と地下の連続性を確保することを位置づけた。

３）当事者・住民の参画をきっかけとしたバリアフリー化の気運の高まり

各地区の検討会議において地元商店街代表，障害者，高齢者の代表が参加することにより，バリアフリー化とまちづくりへの関心が高まっており，一部の商店街では具体的な検討が進む結果となっている．また，大阪市交通局において，当事者参加による具体的な整備方針の検討が継続している．

（キーワード）：交通弱者対策，バリアフリー