

# 大規模ターミナルにおける基本構想策定の課題<sup>1)</sup>

- 大阪市天王寺・阿倍野地区を事例に -

Issues of designing the barrier-free transportation scheme at a large-scale terminal<sup>1)</sup>

島 拓造<sup>2)</sup>・井下泰具<sup>2)</sup>・高橋富美<sup>3)</sup>

By Takuzo SHIMA<sup>2)</sup>・Yasutomo INOSHITA<sup>2)</sup>・Fumi TAKAHASHI<sup>3)</sup>

## 1. はじめに

急激な少子・高齢化の進展，ノーマライゼーションの理念の浸透などの背景をふまえ，平成12年11月に「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」（通称：交通バリアフリー法）が施行された．この法律に基づき，全国の自治体で交通バリアフリー基本構想の策定が進められている．

本稿は，大規模ターミナルにおいて我が国初の取り組みとなった大阪市の基本構想策定プロセスから，大都市域における交通バリアフリー化への課題と今後の展開へ向けた考察を行ったものである．

## 2. 大阪市の基本構想策定に向けた取り組み

### (1) 大阪市の概要

大阪市は大阪都市圏の中核市として人口約260万人を有する大都市圏である．大阪市には，交通バリアフリー法において特定旅客施設として位置付けられている日利用者5,000人以上の駅が，全国の自治体の中で最も多く約180立地している．

大阪市では平成5年に，道路や建物などのまちづくり全般にわたりすべての市民が安全かつ快適に利用できる整備を進めるための「大阪市人にやさしいまちづくり整備要綱」を制定するなど，誰もが安全で，快適に暮らせるまちをめざして様々な施策に取り組んできている．

### (2) 大阪市の基本構想策定に向けた考え方

大阪市には約180という多数の特定旅客施設が立

地しているため，優先順位に基づき段階的に基本構想の取り組みを進めていくこととした．

また，基本構想の策定当初から障害者，高齢者，地域住民等の参画を行い，策定過程も出来るだけ開かれたものとすることに留意した．

### (3) 大規模ターミナルにおける基本構想策定

大阪市内で最も優先順位の高い地区は，国内有数のターミナルを形成する「梅田地区」，「難波地区」，「天王寺・阿倍野地区」の3地区である（図-1参照）．

これら3地区には15駅が立地し，1日の乗降客数は約426万人（梅田247万人，難波97万人，天王寺・阿倍野82万人）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%を占めている．

大阪市では，これら3地区の基本構想策定の推進体制を平成13年度に構築し，平成14年度に基本構想の検討，平成15年4月に策定を行った．

以下に，「天王寺・阿倍野地区」における基本構想策定経緯やその内容から，大規模ターミナルにおけるバリアフリー化の課題と今後の方策について述べる．



図 1 3地区の位置

\*キーワード：交通弱者対策，交通バリアフリー法

2) 会員 大阪市計画調整局 計画部交通空港政策課  
(大阪市北区中之島1-3-20, TEL:06-6208-7841, FAX:06-6231-3753)

3) 会員 (株)建設技術研究所・大阪支社 環境都市部  
(大阪市中央区大手前1-2-15, TEL:06-6944-7777, FAX:06-6944-7761)

### 3. 推進体制について

地域の特色を反映した基本構想とするため、基本構想は地区毎に策定することとし、その検討組織として、地区基本構想検討会議、連絡調整会議を設けた。検討会議は、市民を含む様々な立場の委員で構成され、連絡調整会議は関係事業者間での実務調整を行う場として位置づけた。

また、関係者間で大阪市の交通バリアフリー推進の基本的な考え方をまとめるワーキングを設置し、各地区での検討と連携を図りながら検討を進めた。さらに、各地区で策定された基本構想（案）について、大阪市全体で総括的な立場から検討する諮問機関として大阪市交通バリアフリー推進委員会を設置した（図 - 2 参照）。

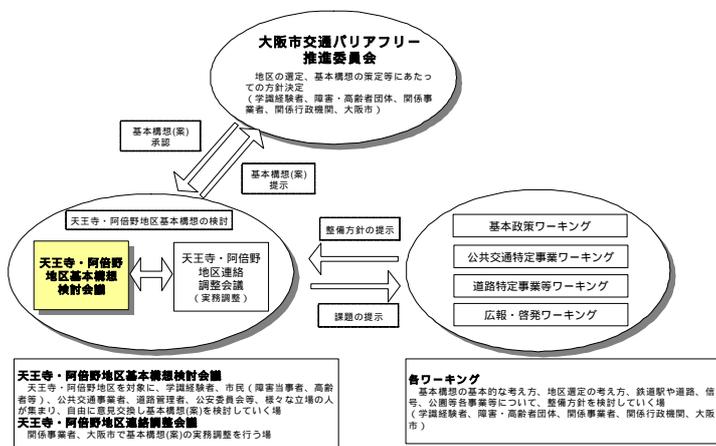


図 - 2 推進体制（天王寺・阿倍野地区）

### 4. 大規模ターミナルにおける課題とその対応

#### (1) 複数の事業者の調整

天王寺・阿倍野地区は4駅（4事業者）が立地し、一日の乗降客数が約82万人と、大阪市の三大ターミナルの一つであるとともに、交通機関相互の乗り継ぎ拠点ともなっている。（表 - 1 参照）

表 - 1 対象旅客施設と日利用者数

路線名	駅名	乗降客数 (万人/日)
御堂筋・谷町線	天王寺駅	28.0
上町線	天王寺駅前駅	1.1
近鉄（南大阪線）	あべの橋駅	21.4
JR（関西本線）	天王寺駅	31.5
合計		82.0

（平成13年3月現在）

さらに、梅田地区、難波地区をあわせると、3地区の大規模ターミナルに、15駅（7事業者）が関係することとなる。

これら7事業者は、長距離輸送の有無、営業距離の違い、公営、民営等それぞれの経営形態が大きく異なっており、各々、独自の基準や整備スケジュールに沿って整備を進めてきている。そのため、事業者間の取り組みに相違やバラツキが生じることが予測された。大規模ターミナルにおいては多くの利用者が相互の駅施設を利用することになることから、基本構想の中で、各事業者の事業計画を調整し、利用者の利便性を効率的・効果的に確保していくことが求められた。

このことから、推進体制の「ワーキング」の中に「公共交通特定事業ワーキング」を設置し、3地区において、各社の経営形態等をふまえながら、各事業者間の協議を重ねた。その結果、最終的に10項目に関する高い整備水準での合意を得ることができた（図 - 3 参照）。

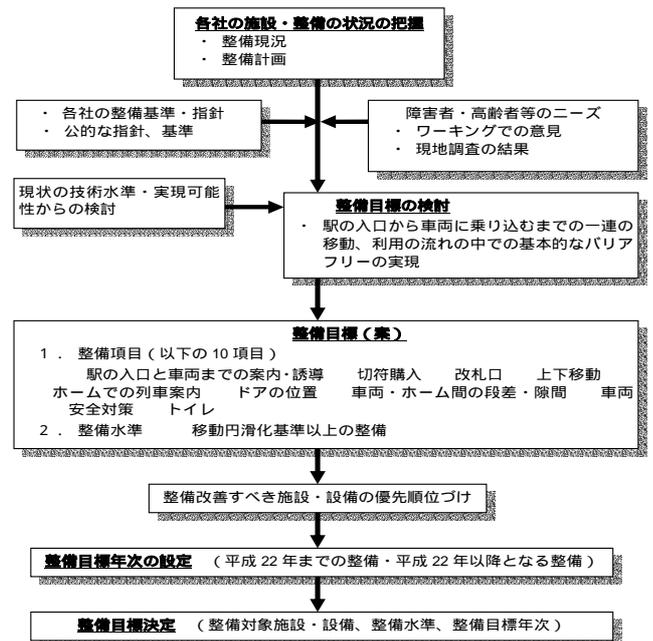


図 - 3 公共交通特定事業ワーキング検討フロー

#### (2) 当事者の意見の反映

大規模ターミナルは、地元の利用だけではなく、近畿圏、全国からの広域的な利用者が多く、多様な視点を考慮した、質の高いバリアフリー化が求められる。

そのため、当事者等の意見を積極的に基本構想に反映することが必要であることから、当事者や地元

住民を交えた現地点検（わがまちウォッチング）を実施した。

駅舎、道路、地下街等のバリアフリー状況の調査を、天王寺・阿倍野地区では総勢 178 名が実施した。当事者として車いす使用者、視覚障害者を主な調査員としたが、複合的な障害を有する参加者が多く、聴覚障害、言語障害、内部障害、知的障害を持つ調査員の参加を得た（図 - 4、5 参照）。

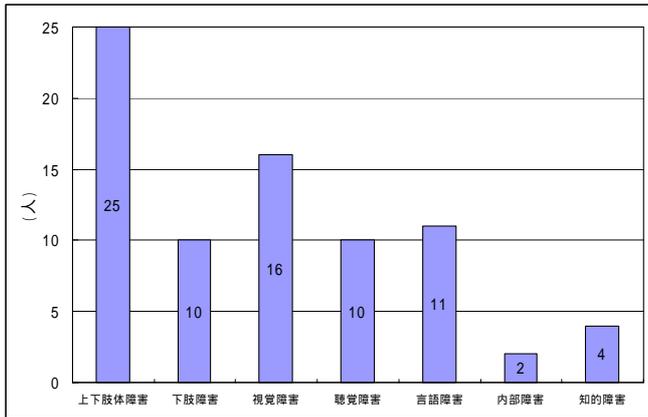


図 - 4 調査員の障害特性別延べ人数



図 - 5 わがまちウォッチング実施風景

これらの調査の結果、大規模ターミナルの特徴である「人の多さ」、「構造の複雑化」から生じる課題への対応として、音案内などの案内・誘導の充実や、わかりやすく安全な乗り換え経路の確保が強く求められていることがわかった。

### (3) 乗り換え経路の確保にむけて

#### a) 乗り換えの現状

天王寺・阿倍野地区の各駅は、公共部分からホームまでの経路上にエレベーターを設置するなど、移動の円滑化は比較的確保されている。

しかし、他社間の駅への乗り換えの際には、地上、地下の上下移動が生じ、車いす利用者などは遠回り

を余儀なくされ、大きな負担となっている。

例えば、地下鉄の別路線への乗り換えの際に、通常であれば、地下通路を通して相互の駅舎間の移動が可能であるが、途中の地下通路に 1 箇所階段が設置されているため、車いす利用者は、地下から地上に上り、大きく迂回する必要がある。この場合だと、通常は最短で約 190m の移動で良いが、車いす利用者等は、520m を移動する必要がある（図 - 6 参照）。

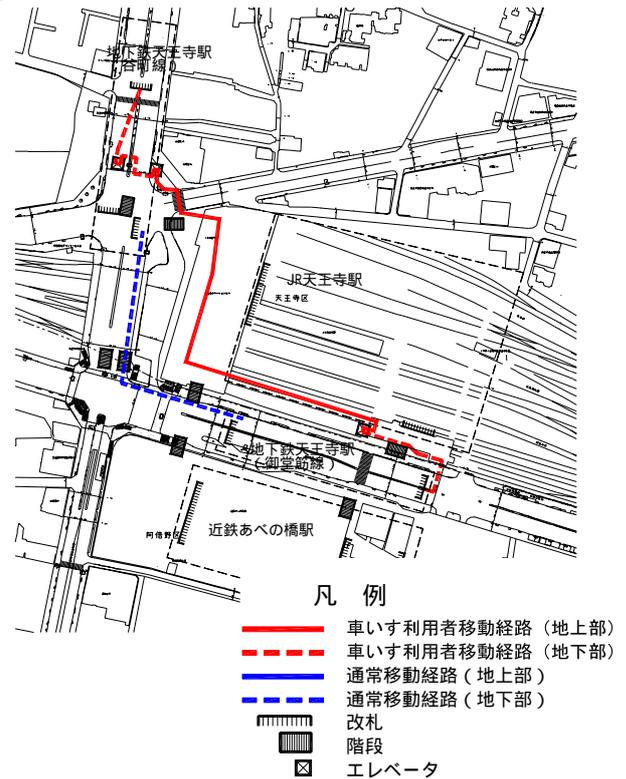


図 6 地下鉄御堂筋線と谷町線の乗り換え経路

以上のように、大規模ターミナルでは、高層建造物を含めた地上、地下の多層構造を形成し、駅、地下街、通路等に様々な管理者が関係するため、乗り換えの観点からの移動円滑化が必ずしも図れていないことが課題の一つとして挙げられる。

#### b) 乗り換えに対する対応

公共交通特定事業ワーキングでの検討をふまえ、乗り換え経路に関する基本的な考え方として、「民間施設の既存エレベーターの活用の推進など、多様な手法により、他路線との乗り換え経路を確保する。活用に際して、当該路線の営業時間内において常時利用できるような努めるものとする。なお、乗り換え経の確保にあたって、可能な限り遠回りにならないよう努めるものとする」こととした。

また、乗り換え経路として、地上と地下を結ぶ経路を、主要な経路として位置づけた。

#### (4) 主要な経路

大規模ターミナル周辺には商業施設等の主要な施設が面的に広がるため、駅から施設までの経路という線的な利用を原則とする「特定経路」の考え方では、多様なニーズに対応できないことになる。

よって先述の「乗り換え経路の確保」、「主要施設への経路」、「多様なニーズに対応する経路」、「多層的ネットワークの形成」という、歩行者ネットワークの観点から経路を設定した(図-7参照)。

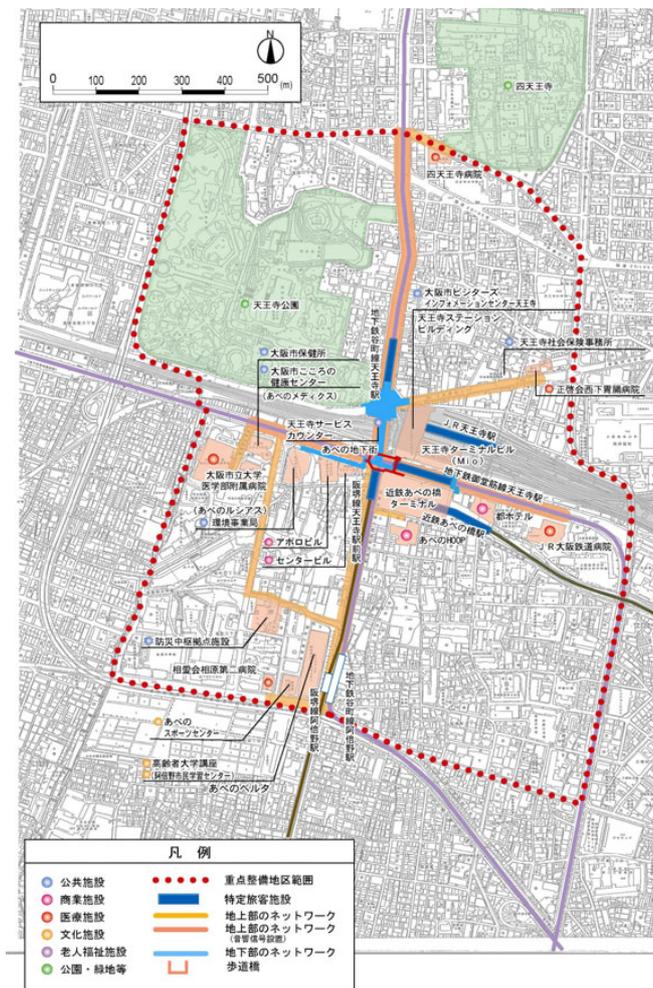


図 7 天王寺・阿倍野地区の主要な経路

#### (5) 継続的な取り組みにむけて

天王寺・阿倍野地区では、阿倍野再開発事業等の面的整備事業が進行中である。この整備事業に絡み、阪堺電気軌道や地区内の水平移動の最大の障害となっている歩道橋の整備が検討されていくこととなる。

しかし、平成 22 年度を目標年次とする基本構想と、既存事業の整備スケジュールには相違があるため、今回の基本構想では明確に整備方針を検討する

ことが不可能であった。

その一方、既存事業と連携したバリアフリー整備は必要であり、継続的な取り組みとして、交通バリアフリー化を推進していく考えである。

その他、乗り換え経路の検討、案内・誘導システムの検討、ソフト対策の推進など、基本構想策定後のフォローアップ等の課題については、関係者間の連携のもと検討を進めることが重要となる。

基本構想の中で、継続的な取り組みとして基本構想策定後の組織やしきみのイメージを示したが、この実現にむけ今後関係者との調整、協議を進めていくことが必要である(図-8参照)。

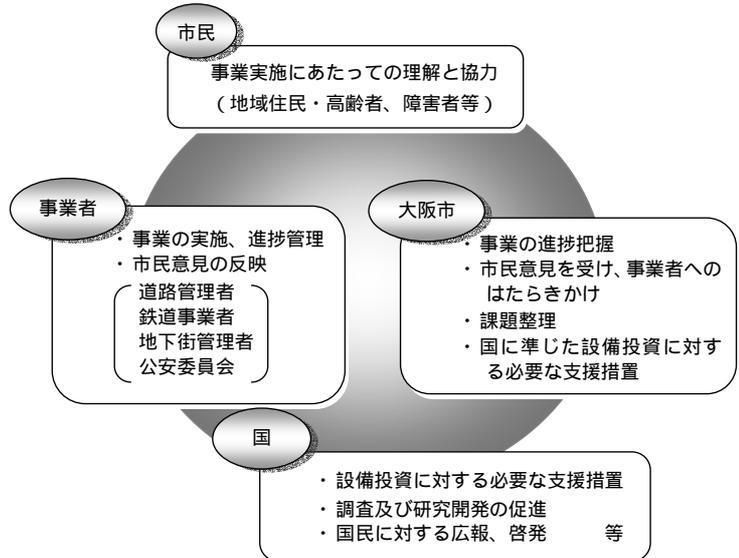


図 - 8 基本構想策定後の関係者の役割

#### 5. おわりに

大規模ターミナルは、誰もが安全で、快適に移動できる空間を確保することが特に求められている。しかし、空中、地下を含めた立体的な空間活用により構造は多層化、複雑化し、物理的な移動円滑化の確保と適切な情報提供が必要となっている。また、官、民を含めた様々な管理者や事業主体が係わることとなり、一体的かつ効率的なバリアフリー整備の推進を困難なものとしている。

今回、大阪市が中心となり、関係事業者との協議を進めながら、基本構想として一定の方向性を明示することができた。今後、当事者、市民の連携を深めながら、大規模ターミナル周辺の法整備を含めた整備手法の確立や、関係者の調整等について持続的な取り組みが必要となる。

なお、基本構想策定にご協力頂いた大阪市立大学内田敬助教授、大阪大学飯田克弘助教授にはここに記して感謝の意を表します。