

【検討経過】

令和元年10月10日

堺市バリアフリー化庁内推進委員会

令和元年10月16日

堺市バリアフリー化検討委員会

令和2年2月10日

堺市バリアフリー化庁内推進委員会

令和2年3月

堺市バリアフリー化検討委員会

資料2

(素案)

堺市移動等円滑化促進方針

令和〇年 〇月

堺 市

目 次

1 市における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針

(1) 移動等円滑化促進方針作成の背景

(2) 本市における移動等円滑化促進方針策定の趣旨

(3) 移動等円滑化促進方針の位置づけ、基本理念

(4) 移動等円滑化促進方針の期間

2 堺市バリアフリー基本構想（堺市交通バリアフリー基本構想を含む。）の

評価・見直し

(1) 現状について

(2) 評価・見直しを行う中での当事者参加の重要性

(3) 評価・見直しの視点

(4) 評価・見直しの方法

(5) 評価・見直しに取り組む順序

3 当事者参加の仕組み

(1) 機会の確保

(2) フィードバック

4 バリアフリー化の推進に向けた取組

(1) バリアフリー化推進の基本となる考え方

(2) バリアフリー化推進のための連携と情報共有

(3) バリアフリー化への具体的・継続的な取組

5 バリアフリー化のさらなる拡充

(1) 知的障害者や精神障害者に係るバリアフリー化の促進

(2) 外国人に係るバリアフリー化の促進

(3) 来訪者を迎えるバリアフリー対応

(4) 福祉移送サービスとの連携強化

(5) 鉄道駅の駅員無配置化（無人駅）への対応

(6) 災害時、緊急時における要配慮者への対応

(参考) 用語の説明

(資料編)

1 市における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針

(1) 移動等円滑化促進方針作成の背景

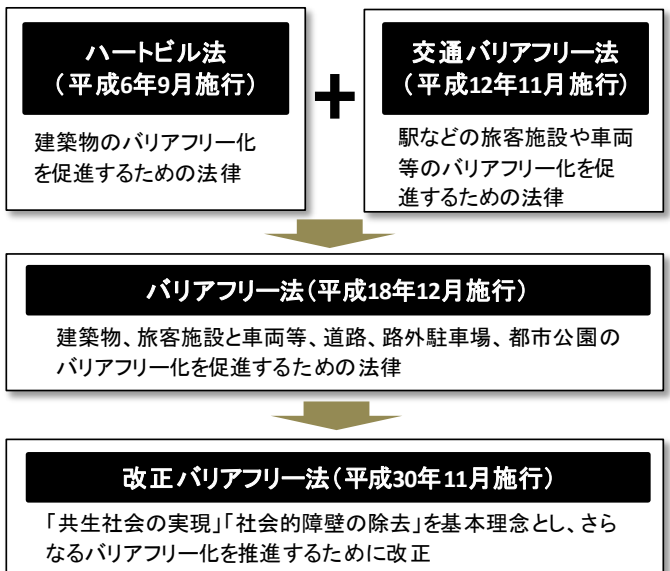
【高齢化の進展】

【障害者の状況】

【法改正】

平成 18 年 12 月、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（平成 6 年法律第 44 号。以下「ハートビル法」という。）と「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」（平成 12 年法律第 68 号。以下「交通バリアフリー法」という。）が統合され、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）が施行されました。これにより、従来の交通バリアフリー法が対象としていた公共交通機関の旅客施設や車両、駅前広場、道路、通路及びハートビル法が対象としていた建築物に加えて、福祉タクシーや路外駐車場、都市公園についてもバリアフリー化の対象とされ、より一体的なバリアフリー化の促進が図られることとなりました。

さらに平成 30 年 11 月にバリアフリー法が一部改正（以下「改正バリアフリー法」という。）され、法に基づく措置が「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」に資することを旨として行わなければならないことが明記されるとともに、「面的・一体的なバリ



アフリー化」を一層進めることを目的として市町村のバリアフリー化に関する基本的な考え方を示す移動等円滑化促進方針の策定が出来る旨（マスタープラン制度）が定められました。

【国がめざす方向性】

福祉分野や青少年育成分野、バリアフリー・ユニバーサルデザイン分野、交通安全分野、定住外国人施策等に関して、国は次のような基本的な考え方・方向性を示しており、その実現に向けた取組を推進しています。

国民ひとり一人が豊かな人間性を育み生きる力を身に付けていくとともに、国民皆で子どもや若者を育成・支援し、年齢や障害の有無等にかかわらず安全に安心して暮らせる、「共生社会」の実現に向けた取組を推進します。

（２）本市における移動等円滑化促進方針策定の趣旨

本市においては、平成 13 年度から 15 年度にかけて市内 17 駅 14 地区に係る「堺市交通バリアフリー基本構想」を策定し、また平成 27 年度に JR 津久野駅周辺地区及び泉北高速鉄道母・美木多駅周辺地区を重点整備地区とする「堺市バリアフリー基本構想」を策定し、バリアフリー化への取組を積極的に進めてきました。

特定の地区に関するバリアフリー化への取組については、今後も上記の重点整備地区を対象として評価・見直しを行いながら推進することとし、本方針については、全市域を対象とした、今後求められるバリアフリー化の取組を推進するための指針を定めるものとしします。

※ 改正バリアフリー法第 24 条の 2（移動等円滑化促進方針）

市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、（新設）当該市町村の区域

内の移動等円滑化促進地区について、移動等円滑化の促進に関する方針（以下「移動等円滑化促進方針」という。）を作成するよう努めるものとする。

2～5（略）

6 市町村は、移動等円滑化促進方針を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、生活関連施設を利用する高齢者、障害者等その他利害関係者、関係する施設設置管理者及び都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。

7～10（略）

（３）移動等円滑化促進方針の位置づけ、基本方針

【位置づけ】

本方針は、今般、バリアフリー法及び同法に基づく基本方針の改正により、バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化が市町村に求められており、駅、道路、公共施設等の一体的・計画的なバリアフリー化を促進するため、本市の考え方を示すものです。

本市では、上位計画である堺市総合計画をはじめ堺市都市計画マスタープラン、障害者長期計画などにおいて、バリアフリー、ユニバーサルデザインに基づくまちづくりを進めるものと示されています。

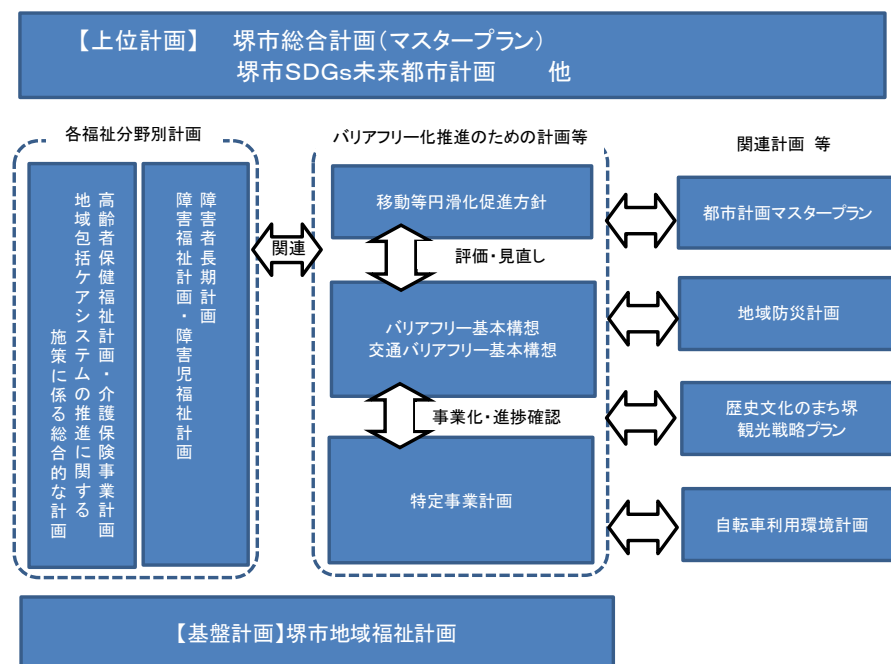
また、平成 27 年 9 月の国連総会において「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」において掲げられた 17 の国際目標（SDGs ※）が採択されました。本市は国より「SDGs 未来都市」に選定されており、全庁一丸となって SDGs の推進に取り組んでいます。本方針の取組みは、17 の SDGs のうち、特に目標 11【包括的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住



を実現する】と関連が深いことから、これらの目標の視点も踏まえたうえで、取組を推進していきます。

※Sustainable Development Goals 持続可能な開発目標

【各計画との関係】



【基本方針】

本市では、バリアフリー基本構想において「堺市バリアフリー化基本理念」を定めています。この基本理念は、高齢者や障害者に限らず、すべての人々を対象としており、改正バリアフリー法の趣旨に合致することから踏襲するものとします。本方針を策定し、関連施策との連携により、「共生社会の実現」をめざします。

○ 堺市バリアフリー化基本理念

「だれもが移動しやすく安全・快適で活力のあるまちづくり」

(目的) ○高齢者・障害者などの自立と社会参加に向けた都市環境整備の推進
○より質の高い都市基盤の提供

(視点) ○だれもが移動しやすく安全・快適で活力のあるまちづくりをめざして、総合的・一体的な都市基盤整備及び心のバリアフリーを推進するために、市域のバリアフリー化を下記の視点に基づき促進します。

また、市域のバリアフリー化を進めるために、バリアフリー基本構想を重点整備地区において定め、バリアフリー化を促進するとともに、それ以外の地区についても順次促進します。

- 1 だれもが使いやすいユニバーサルデザインの考え方をベースとした、堺市民のみならず来訪者も快適に移動・利用できる空間づくり
 - 2 高齢者・障害者などの自立を支援し、活気のある日常・社会生活を過ごせるための多様な移動手段の確保（既存の公共交通機関の活用等）
 - 3 市民、当事者参加型によるバリアフリー化のまちづくり
 - 4 市民一人ひとりがバリアフリー化について理解を深め、気持ちよく過ごせるまちを実現するため、「心のバリアフリー」の推進
 - 5 バリアフリーの空間づくりとともに、バリアフリーに関する情報提供の促進
- ※「だれもが」とは、高齢者・障害者のみならず、妊婦・乳幼児・子育て中の親等も含むものです。

(4) 移動等円滑化促進方針の期間

改正バリアフリー法第 24 条の 3 において、市町村は、移動等円滑化促進方針を作成した場合においては、（中略）必要があると認めるときは、移動等円滑化促進方針を変更するものとされています。

当該方針は、市としてのバリアフリー化に関する基本的な考えを示すものであり、法改正や上位関連計画の変更、堺市の課題の変化等をふまえ、必要に応じて見直すこととし、期間については特に定めません。

※ 改正バリアフリー法第 24 条の 3（移動等円滑化促進方針の評価等）

市町村は、移動等円滑化促進方針を作成した場合においては、おおむね五年ごとに、当該移動等円滑化促進方針において定められた移動等円滑化促進地区における

移動等円滑化に関する措置の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、移動等円滑化促進方針を変更するものとする。

2 堺市バリアフリー基本構想（堺市交通バリアフリー基本構想を含む。）の評価・見直し

（１）現状について

堺市バリアフリー基本構想を検討するにあたり、バリアフリー法第 26 条（※）に基づく法定協議会に位置づけられる「堺市バリアフリー化検討委員会」を設置し、策定後も継続して進捗管理を実施してきました。当委員会においては、計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action）の PDCA サイクルに基づき、段階的かつ継続的な改善を推進しています。

一方、交通バリアフリー基本構想については、平成 22 年度に整備目標時期を迎えた後、バリアフリー法に定められる生活関連施設を含む面的・一体的な整備に対応した見直しを進めていくことが求められています。本市では、交通バリアフリー基本構想を検討する際から面的整備について意識的に取り組んできました。今後は、本方針に基づいて、改めて生活関連施設や経路の見直しを行います。

※ バリアフリー法第 26 条（協議会）

基本構想を作成しようとする市町村は、基本構想の作成に関する協議及び基本構想の実施（実施の状況についての調査、分析及び評価を含む。）に係る連絡調整を行うための協議会（中略）を組織することができる。

※ ハートビル法と交通バリアフリー法をバリアフリー法に一体化する際に盛り込まれた主な事項について

（１）**対象者の拡大** 従来は身体障害者だけであったが、バリアフリー法では「障害者」と規定され、身体障害者だけでなく、知的障害者、精神障害者等すべての障害者が対象となった。

（２）**対象物の拡大** 従来は建物や公共交通機関だけであったが、バリアフリー法では、それらに加え、道路や屋外駐車場、都市公園と日常生活で利用する施設を広

くとらえ、生活空間全体におけるバリアフリー化を進めることとしている。

- (3) **重点整備地区要件の拡大** 従来は大きな鉄道駅などがある地域のみを移動等の円滑化を図る重点整備地区とし、基本構想を作成することができるとしていた。バリアフリー法では、それに加え、建築物、屋外駐車場、都市公園、そしてこれらをつなぐ経路なども、基本構想や特定事業の対象とされた。
- (4) **当事者の参画** 利用者の視点を反映させるべく、①基本構想作成時の協議会制度の法定化、②利用者や地域住民からの基本構想提案制度の創設、が図られた。
- (5) **ソフト施策の充実** バリアフリー化の推進にあたって、当事者参加のもと、施策を検証し、新たな施策や措置を通じて段階的・継続的な発展を図っていくという「スパイラルアップ」という手法がとりいれられ、国の責務とされた。また、バリアフリー化に関して国民の理解と協力を求める「心のバリアフリー」が規定されている。

＜参考＞各基本構想策定以降の成果・実績

- (1) 鉄道駅ホームにおける内方線付ブロックの設置
- (2) コミュニケーションボードの設置
- (3) 分かりやすい案内・サインの設置
- (4) 多目的トイレへの改良
- (5) 当事者参加の機会確保

(2) 評価・見直しを行う中での当事者参加の重要性

堺市交通バリアフリー基本構想及び堺市バリアフリー基本構想ともに、これまでのバリアフリー化の取組に関する評価・見直しにあたっては、日常において利用している高齢者や障害者等の視点が欠かせないことから、各当事者の協力を得て推進していくこととします。

(3) 評価・見直しの視点

各基本構想の見直しを行うに際し、次の視点を踏まえて行うものとします。

【面的・一体的なバリアフリー化の促進】

交通バリアフリー法では、基本構想において、生活関連施設のバリアフリー化について規定はなく、そこに至る経路についても、鉄道駅等との経路のみとなっている。

このため、交通バリアフリー法に基づき作成された基本構想にあっては、バリアフリー法に基づき見直しを行い、鉄道駅等だけでなく多くの高齢者・障害者等が利用する施設を生活関連施設と位置づけ、その経路も含め、面的・一体的なバリアフリー化を図ることが必要となる。

また、子どもや子ども連れ、外国人への対応の視点での検証を行い、既存の建築物や鉄道駅、公園等において、ベビーベッドや授乳室の設置、案内サインのピクトサインの活用や多言語化等について、基本構想への位置づけを検討することが求められる。

【利用者の特定に応じた分かりやすいバリアフリー情報の提供】

高齢者、障害者等誰もが安心して移動できるよう、基本構想に基づき生活関連施設やその経路のバリアフリーの整備を行うだけでなく、すでにバリアフリー化されている施設や経路も含め、音声案内や ICT の活用など、利用者の特性に応じた分かりやすい情報提供により、利用可能な施設等を自ら選択し利用できるようにすることが重要である。

(一部引用：「大阪府バリアフリー基本構想等作成促進指針」2019年3月)

(4) 評価・見直しの方法

改正バリアフリー法第 25 条の 2 (※) に基づく各基本構想の評価を実施することとし、堺市バリアフリー化検討委員会にて行うものとします。

実施方法としては、各基本構想策定当時において設定した整備項目について、バリアフリー化の進捗状況を改めて確認し、当該基本構想の「評価」を行います。その上で、現在設定している重点整備地区を踏まえて、当該地区内の生活関連施設及び生活関連経路を見直し、現時点で求められるバリアフリー化に照らした取組について把握します。この時、必要に応じて、実地のまち歩き等を行います。ここで把握された情報を基に、各基本構想の見直しを行います。

※ 改正バリアフリー法第 25 条の 2 (基本構想の評価等)

市町村は、基本構想を作成した場合においては、おおむね五年ごとに、当該基本構想において定められた重点整備地区における特定事業その他の事業の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、基本構想を変更するものとする。

(5) 評価・見直しに取り組む順序

市が策定するまちづくりに関する計画や各バリアフリー基本構想策定後の事業の状況と街並みの変化をふまえ、取組を進めていきます。なお、堺市バリアフリー基本構想の重点整備地区を検討する際に、当該構想策定時に検討した他の4地区についても検討を行います。

＜堺市交通バリアフリー基本構想＞

策定年度	地区
平成 13 年度	①堺駅・堺東駅を含む都心地区
	②南海高野線北野田駅周辺地区
	③ＪＲ堺市駅周辺地区
	④地下鉄新金岡駅周辺地区
	⑤泉北高速鉄道深井駅周辺地区
平成 14 年度	⑥ＪＲ三国ヶ丘駅・南海高野線三国ヶ丘駅周辺地区
	⑦ＪＲ上野芝駅周辺地区
	⑧南海高野線白鷺駅周辺地区
	⑨泉北高速鉄道泉ヶ丘駅周辺地区
	⑩泉北高速鉄道光明池駅周辺地区
平成 15 年度	⑪ＪＲ鳳駅周辺地区
	⑫南海高野線中百舌鳥駅・地下鉄なかもず駅周辺地区
	⑬南海高野線初芝駅周辺地区
	⑭地下鉄北花田駅周辺地区

＜堺市バリアフリー基本構想＞

策定年度	地区
平成 27 年度	①泉北高速鉄道榎・美木多駅周辺地区
	②ＪＲ津久野駅周辺地区

＜堺市バリアフリー基本構想策定の際に検討した地区＞

地区
①ＪＲ浅香駅周辺地区
②南海高野線百舌鳥八幡駅周辺地区
③ＪＲ百舌鳥駅周辺地区
④美原区役所周辺地区

3 当事者参加の仕組み

(1) 機会の確保

施設を利用される高齢者や障害者等の声をお聞きすると「バリアフリー法や福祉のまちづくり条例の整備基準に適合しているとされた施設においても、実際に利用してみると不便な設備や誤った管理運営手法により円滑な利用ができない場合もある」という意見を聴くことがあります。これは、バリアフリー法や福祉のまちづくり条例などの整備基準を満たしていれば十分ということではないことを意味しています。

施設はその用途に応じて様々な利用者が安全かつ快適に利用できることが期待されているため、その整備や管理運営においては、利用者の視点に立ったきめ細やかな配慮を心がけることが重要となります。

このような考え方のもと、必要な施設について、計画等の適切な段階から高齢者や障害者等が参加する意見交換会や実地のまち歩き等を通じて、当事者としての意見を表明する機会が確保される仕組みの構築に取り組んでいきます。また、各施設設置管理者が主体的に機会の確保に努めるよう求めています。

(2) フィードバック

上記(1) 機会の確保の考え方に則って、当事者からの意見を得たものについては、公共施設においては堺市バリアフリー化庁内推進検討会(幹事会)の意見を集約したうえで、また、それ以外の整備については施設設置管理者から直接、その後の状況について堺市バリアフリー化検討委員会にて報告を行います。

4 バリアフリー化の推進に向けた取組

(1) バリアフリー化推進の基本となる考え方

【心のバリアフリー】

【障害者差別解消法】

【セーフシティプログラム】

(2) バリアフリー化推進のための連携と情報共有

【市民と行政、施設管理者との連携】

【バリアフリー化施設の適切な維持管理】

【庁内における連携の強化】

【バリアフリー化の進捗状況の情報提供】

【バリアフリーマップによる情報提供】

(3) バリアフリー化への具体的・継続的な取組

【放置自転車対策】

【自転車の安全利用の推進】

【ホームドア等導入の促進】

【カラーバリアフリー化に向けた取組】

【バリアフリー化の推進に向けた積極的な PR 活動の実施】

5 バリアフリー化のさらなる拡充

（１）知的障害者や精神障害者に係るバリアフリー化の促進

（２）外国人に係るバリアフリー化の促進

（３）来訪者を迎えるバリアフリー対応

（４）福祉移送サービスとの連携強化

（５）鉄道駅の駅員無配置化（無人駅）への対応

（６）災害時、緊急時における要配慮者への対応