

【検討経過】

令和元年10月

堺市バリアフリー化庁内推進委員会

堺市バリアフリー化検討委員会

令和2年2月

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（書面）

令和2年7月

堺市バリアフリー化庁内推進委員会（書面）

令和2年8月

堺市バリアフリー化検討委員会（予定）

資料1－1

（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
(1)	移動等円滑化促進方針作成の背景	2
(2)	本市における移動等円滑化促進方針策定の趣旨	5
(3)	移動等円滑化促進方針の位置づけ、基本理念	5
(4)	移動等円滑化促進方針の期間	9
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	11
(1)	現状について	12
(2)	評価・見直しを行う中での当事者参加の重要性	15
(3)	評価・見直しの視点	15
(4)	評価・見直しの方法	16
(5)	評価・見直し等に取り組む順序	17
3	当事者参加の仕組み	19
(1)	機会の確保	20
(2)	フィードバック	20

4	バリアフリー化の推進に向けた取組	21
(1)	バリアフリー化推進の基本となる考え方	22
(2)	バリアフリー化推進のための連携と情報共有	23
(3)	バリアフリー化への具体的・継続的な取組	24
5	バリアフリー化のさらなる拡充	27
(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	28
(2)	外国人に係るバリアフリー化の促進	28
(3)	来訪者を迎えるバリアフリー対応	28
(4)	福祉移送サービスとの連携強化	28
(5)	鉄道駅の駅員無配置化（無人駅）への対応	28
(6)	災害時、緊急時における要配慮者への対応	29
	(参考) 用語の説明	30
	(資料編)	33

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

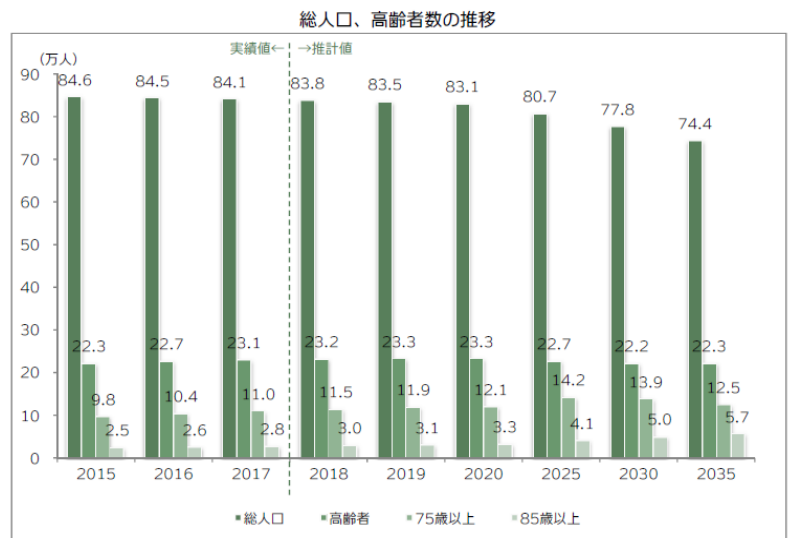
1 市における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針

(1) 移動等円滑化促進方針作成の背景

【高齢化の進展】

本市の高齢者数は、2017年9月末時点で230,576人となっており、総人口に占める割合（高齢化率）は27.4%で上昇を続けています。

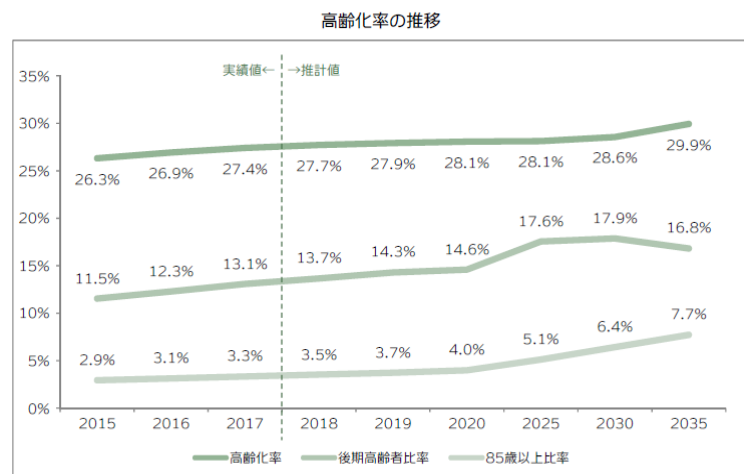
高齢者数のうち、65歳～74歳人口（前期高齢者）は120,570人で総人口に占める割合は14.3%、75歳以上人口（後期高齢者）は110,006人で、総人口に占める割合は13.1%となっています。また、後期高齢者のうち、85歳以上の人口は28,051人で総人口に占める割合は3.3%となっています。



(各年9月末時点)

資料：実績値は住民基本台帳、推計値は堺市推計（コホート変化率法による。）

今後も、高齢化はさらに進み、2020年頃にいったん高齢化率のピークを迎え、以降、しばらくは横ばいで推移した後、2028年頃から再び上昇に転じるものと見込まれます。また、2025年には75歳以上人口は約14万人（うち85歳以上は



(各年9月末時点)

資料：実績値は住民基本台帳、推計値は堺市推計（コホート変化率法による。）

約4万人)、総人口に占める割合はほぼ18%（うち85歳以上は約5%）に達するものと予測されています。（堺市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画（平成30（2018）

年～32（2020 年度）より一部抜粋）

【障害者の状況】

障害者手帳所持者数等の推移をみると、身体障害者手帳所持者数は人数、対人口比とも減少傾向にあるものの、療育手帳所持者数や精神障害者保健福祉手帳所持者数、自立支援医療（精神通院）受給者数、特定医療費（指定難病）受給者証所持者数はいずれも増加しています。

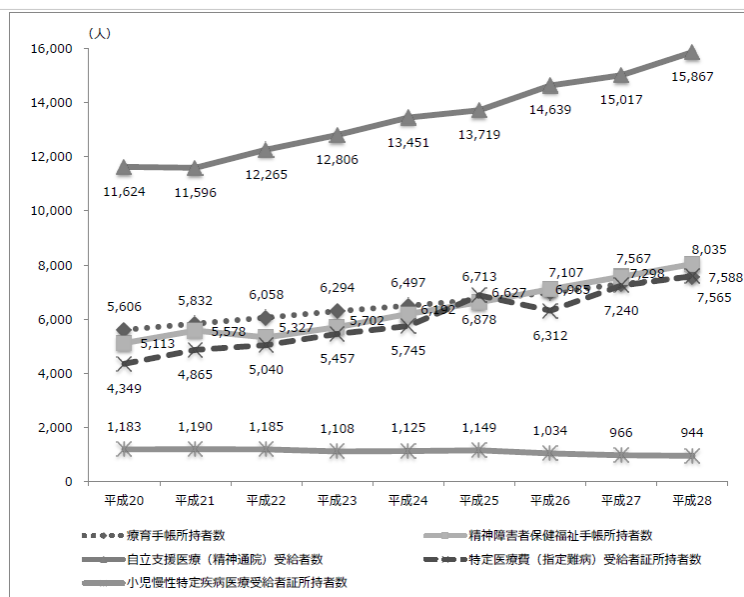
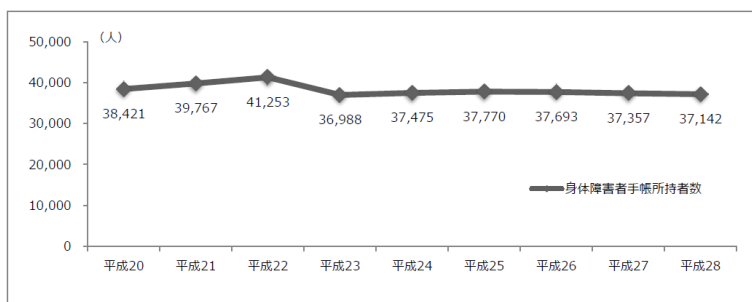
また、障害福祉サービス等の利用実績の推移をみると、利用の増えているサービスが多くなっています。利用者数が多いサービスは、移動支援事業や居

宅介護、生活介護、就労継続支援（B 型）の順となっていますが、中でも移動支援事業は利用時間が 548,896 時間（平成 28 年度、年間合計）で最も多く、外出机会の確保を図っているといえます。（第 5 期堺市障害福祉計画・第 1 期堺市障害児福祉計画を一部参照）

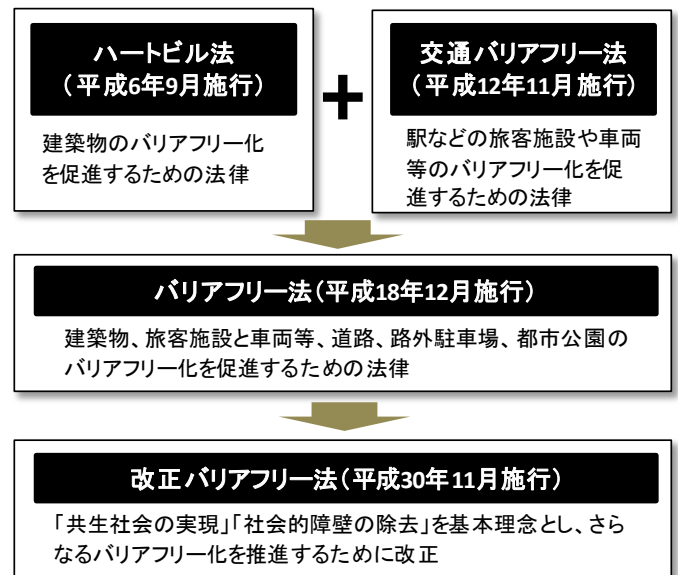
【法改正】

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

（手帳所持者数等の推移）



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柁・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

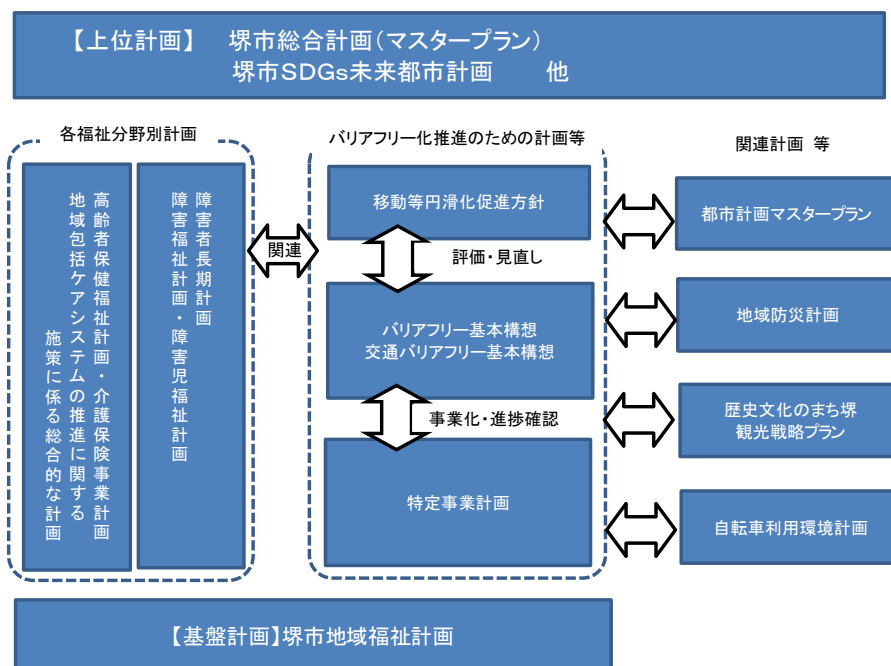
【位置づけ】

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。

【各計画との関係】

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。本方針の取り組みは、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

さらに、バリアフリーやユニバーサルデザインに基づくまちづくりを進める中で、最も世界的に根付いているものとして、国際パラリンピック委員会（IPC：International Paralympic Committee）が作成しているアクセシビリティガイド（Accessibility Guide-An Inclusive Approach to the Olympic & Paralympic Games-）があります。この中には、パラリンピックを運営する際の基本的な考え方～アクセシビリティとインクルージョンに向けた取組～が書かれており、これは、誰も排除されることがなく、その対象、ここではパラリンピック大会へ参加できる状態ということになりますが、それに近づき、実現し得るように運営していくべきとするものであり、個人を尊重し、その名誉を守る「尊厳」が大事なコンセプトのひとつとなっています。

世界的な潮流を踏まえること、人権を大切にすることは、今後の本市にとってより重要となるため、本方針を展開するにあたっては、上記の考え方を視野に入れて取り組んでいきます。

【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

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き点状ブロックの設置

JR 津久野駅ホームにおいて、堺市鉄道駅舎バリアフリー化設備整備事業補助金を活用して内方線付き点状ブロックの敷設を行いました。



（２）コミュニケーションボードの設置

生活関連施設である南区役所において、堺市障害福祉部が作成したコミュニケーションボードを設置しています。



（３）道路のバリアフリー化

各基本構想における生活関連道路については、特定道路事業計画を策定し、舗装面の改善や横断勾配の改善、誘導・警告ブロックの敷設等、バリアフリー化に向けた整備を行ってきました。（写真は JR 津久野駅前）



（整備前）



（整備後）

(4) 多目的トイレへの改良

各生活関連施設において、より多くの方の利用しやすさのため、多機能トイレの改良を行いました。(写真は泉北高速鉄道 梅・美木多駅)



(5) 当事者参加の機会確保

梅・美木多駅前広場(北側)にエレベーターの設置を検討する際、設計段階において障害を有する方の意見等をお聞きする機会を設けました。



(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・見直し等に取り組む順序

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。次に、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地区についても基本構想を策定するか否かを再検討します。さらに、令和元年に国土交通省が面的な道路のバリアフリー化を推進するために、特定道路の新たな指定がなされている状況を踏まえ、本市において新たに指定された特定道路を含む地区であって、これまでの基本構想に位置付けのない地区についても基本構想の策定を検討します。

＜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 梅・美木多駅周辺地区
	② J R 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
① J R 浅香駅周辺地区
② 南海高野線 百舌鳥八幡駅周辺地区
③ J R 百舌鳥駅周辺地区
④ 美原区役所周辺地区

＜新たに指定された特定道路を含む地区＞

地区
① 南海高野線 浅香山駅周辺地区
② 南海高野線 萩原天神駅周辺地区
③ 南海本線 七道駅周辺地区
④ 南海本線 石津川駅周辺地区
⑤ 南海本線 諏訪ノ森駅周辺地区

3 当事者参加の仕組み

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

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】

国が定める移動円滑化の促進に関する基本方針では、施設において円滑な移動及び利用を促進するためには、ハード整備だけでなく、バリアフリー化施設を利用する人による配慮や高齢者、障害者等の移動等に手助けすること等の支援が重要であり、国民の責務であると明記されています。

そのため、本市では、このような認識（心のバリアフリー）を広く知らせるため、心のバリアフリーパンフレットの作成・配布等を行うとともに、出前講座等を活用して積極的に理解を深める取組を実施します。

【障害者差別解消法】

障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律により、不当な差別的取扱いが禁止されるとともに、合理的配慮の提供が求められています。

合理的配慮は、建物等のバリアフリー化、介助者等の人的支援、情報のアクセシビリティの向上等の環境整備等の取組みが重要であり、ハード面のみならず、ソフト面の対応も着実に進める必要があります。このような法の理念に基づき、本市では、各基本構想によるハード整備のほか、職員が適切に対応できるよう職員対応要領などの活用を含めた市職員への研修の取組を引き続き進めるとともに全市をあげて取り組みます。

【セーフシティプログラム】

本市では、国連 UNWomen が取り組むセーフシティーズ・グローバル・イニシアティブに平成26年3月、正式に参加を表明し、平成27年度から「女性や子どもに対する暴力のない安全安心なまちづくり」をめざした取組（堺セーフシティ・プログラム）がスタートしている。女性や女児も含めあらゆる人が安全安心して過ごせるまちづくり

を、バリアフリーの視点からも推進していく必要があります。

(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】

バリアフリー化の実現には、市民及び行政、施設設置管理者等が連携を図りながらバリアフリー化を進めていくことが重要となります。整備にあたっては、利用者の意見聴取や事業実施後の点検・評価及びその後の事業への反映等の仕組みを確立することが求められます。

このため、各々の役割をふまえ、相互に協力してバリアフリー化に努めます。

【バリアフリー化施設の適切な維持管理】

新築時にバリアフリー整備された建築物や各基本構想に基づきバリアフリー整備された施設であっても、適切な維持管理がなされなければその効果は十分発揮されません。例えば、車いす使用者が使えるローカウンターなどが整備されていても、利用頻度が少ないため荷物置場となっているケースも見られます。

そのため、バリアフリー化された施設が適切に運営されるよう働きかけを行います。

【庁内における連携の強化】

バリアフリーに関連する課題は分野横断的な問題が多く、各基本構想及び本指針を策定するにあたって各課が緊密に連携を図りながら進めていきます。今後とも、バリアフリーに関する課題共有を図るため、庁内連携を強めながら取組を進めていきます。

【バリアフリー化の進捗状況の情報提供】

施設のバリアフリー化が進んでも、その状況が広く周知されなければ利用は促進されません。スパイラルアップのプロセスにおいて堺市バリアフリー化検討委員会が進捗状

況を把握し、広報、ホームページ等を通じてその情報提供を行います。

また、施設設置管理者等においても、バリアフリー化整備が完了した箇所について利用が促進されるよう、施設内での積極的な案内に努めます。

【バリアフリーマップによる情報提供】

各地域のバリアフリー化の進捗状況に合わせ、今後市民や来訪者がより円滑、快適に移動等ができるように、バリアフリーマップの作成に向けて検討を進めます。

なお、その際必要に応じて施設設置管理者に対して、バリアフリー設備の有無等の情報提供を求めます。

(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】

鉄道駅利用者、買物客、自転車通勤者などによる放置自転車は、視覚障害者や車いす使用者をはじめ多くの通行者の妨げとなります。

既に本市では、各鉄道駅周辺において自転車等放置禁止区域を定め、自転車駐車場の整備と放置自転車の撤去活動を推進し一定の効果を得ていますが、一部では放置自転車が日常的に発生しているところもあり、今後ともこれらの取組を継続・強化していきます。

また、行政、施設設置管理者が協働し、放置自転車防止の啓発活動に取り組みます

【自転車の安全利用の推進】

聴覚障害者や視覚障害者は自転車の接近に気づきづらかったり、気づけなかったりすることが多く接触事故の危険が高くなります。多くの人が行き交う交差点や商店街、駅周辺の歩道などではその危険性が高まります。

既に本市では、商店街において商店街組合による放置禁止や押し歩き等のマナーアッ

ブキャンペーンなどの啓発活動が行われています。また、歩行者と自転車が錯綜するスクランブル交差点内において、警察と協働して、自転車の押し歩き指導等を実施しています。

主要駅前や大型商業施設等での街頭キャンペーン、各種講習会及び出前講座の実施並びに広報紙及びポスター掲示などによる広報啓発活動などを積極的に展開することにより、自転車利用者のルール遵守、マナー向上を図っていきます。

【ホームドア等導入の促進】

鉄道駅に設置するホームドアや可動式ホーム柵は、ホームからの転落防止に有効であることから、各鉄道事業者の導入状況を注視しつつ、設置に向けた働きかけを行っていく必要があります。

【カラーバリアフリー化に向けた取組】

特定の色の識別などが困難である色覚異常のある人は、日本人男性の20人に1人、女性の450～500人に1人が該当するとされています。大阪府では、平成23年9月に「色覚障害のある人に配慮した色使いのガイドライン」を作成しており、色覚障害のある人を含め、より多くの人にとって、見やすくわかりやすい情報を提供するために配慮すべき事項を掲載しています。

本市では、これまでホームページ作成時の色の組合せの考慮や市民税・府民税納税通知書のユニバーサルデザイン化による色彩の工夫など、見やすくわかりやすい情報提供に努めてきました。今後も、ホームページや広報、案内サイン等について、カラーバリアフリー化を全庁的な取組として進めていきます。

【バリアフリー化の推進に向けた積極的なPR活動の実施】

バリアフリーへの認識を高めるためには、より積極的なPRの推進が望めます。

本市では既に、堺市生涯学習まちづくり出前講座を実施しており、「みんなのユニバ

ーサルデザインについて」、「公共交通の現状や取組みについて」の講座メニューにおいてバリアフリー化に関する情報提供や啓発を進めており、今後も更なる情報提供等に努めていきます。

また、障害者自身によるバリアフリー化の講演会実施や堺市社会福祉協議会が実施する車いす体験等の障害がある状態を疑似体験するキャップハンディ事業が積極的に活用されるようPRの強化に努めます。

5 バリアフリー化のさらなる拡充

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

ハード面の整備が進む中で、知的障害者や精神障害者に対するバリアフリーの取組みをさらに進めていく必要があり、よりわかりやすいサイン整備や接遇のあり方、心のバリアフリーの取組みについて検討を進める必要があります。

(2) 外国人に係るバリアフリー化の促進

外国人の観光局や就労者の増加が予想され、現在、案内サインへの表記や窓口対応など主要国の言語対応は進められているが、自立した行動を行うには情報提供が不十分であり、外国人に対するより円滑なバリアフリー対応について検討を進める必要があります。

(3) 来訪者を迎えるバリアフリー対応

本市では、百舌鳥・古市古墳群の世界文化遺産登録が実現したことにより、本市の来訪者数は大幅に増加すると見込まれることから、古墳群や周辺施設などのバリアフリー化方策について検討を進めていきます。

(4) 福祉移送サービスとの連携強化

公共交通機関では、外出が困難な高齢者、障害者もおられることから、「だれもが移動しやすく安全・快適で活力のあるまち」の実現に向け、タクシーや福祉移送サービスとの連携について検討を進める必要があります。

(5) 鉄道駅の駅員無配置化（無人駅）への対応

駅員無配置化（無人駅）や窓口が閉鎖されている時間帯がある鉄道駅では、高齢者、障害者等の円滑な乗降や女性や子どものトラブル発生時への対応が遅れがちになることが懸念されるなどの点が指摘されています。すべての人々が安心して駅を利用できる

よう、鉄道事業者へ継続して要望していきます。

（６）災害時、緊急時における要配慮者への対応

災害時、緊急時において垂直移動施設が使えない場合など、人的対応によって要配慮者を支援する必要があります。そのため、災害時等における要配慮者への具体的な支援方法の検討を進めるとともに、心のバリアフリーパンフレットにおいても、災害時、緊急時に身近な支援者による手助けが必要であることを知らせていきます。

（参考）用語の説明

○アクセシビリティ

アクセスのしやすさのこと。ここでは特に、交通面においては軌道により分断された南北の地域間移動のしやすさのことであり、情報面においては高齢者や障害者なども情報を取得しやすい環境のこと。

○移動等円滑化基準

バリアフリー法に基づき、移動及び施設の利用を円滑にするために必要な構造や設備に関して定めたもので、「公共交通移動等円滑化基準」、「道路移動等円滑化基準」、「都市公園移動等円滑化基準」、「建築物移動等円滑化誘導基準」、「路外駐車場移動等円滑化基準」などがある。

○ガイドライン

バリアフリー法の移動等円滑化基準に基づいてバリアフリー化の考え方や具体的な整備方法等が示されたもので、下記のようなガイドラインが定められている。

- 1 公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン
【国土交通省 平成 31 年 4 月】
- 2 公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン
【国土交通省 平成 31 年 4 月】
- 3 道路の移動等円滑化整備ガイドライン【編集・発行：（財）国土技術研究センター】
- 4 都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン【国土交通省 平成 24 年 3 月】

○サイン

サインにはしるし、符号、表示、掲示、標識の意味があります。サインを適切に配置することにより、人は自分の位置を確認できたり、施設や設備の位置を把握することができたりすることで、円滑な移動や施設の利用が可能になる。

特に、伝えたいイメージが一見して理解できるよう、絵文字等により表現したサインのことをピクトグラムといい、交通エコロジー・モビリティ財団により 140 種類の標準案内用図記号が公表されている（平成 29 年 7 月現在）。

○視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者が杖や足の裏の触感覚でその存在や大まかな形状を確認できるような突起をつけたブロックのことで、一般に点字ブロックとも呼ばれる。注意喚起のための点状ブロックと、行く先を誘導するための線状ブロックがある。

○施設設置管理者

施設設置管理者とは公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等の施設のバリアフリー化を行う事業者のことをいう。

○重点整備地区

生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であるほか、生活関連施設及び生活関連経路について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要とされ、かつ移動等円滑化のための事業を重点的、一体的に実施することが有効な地区をいい、おおむね400ヘクタール未満の区域とする必要がある。

○スパイラルアップ

バリアフリー化を図るうえで、事前の検討段階から事後の評価の段階に至るまで、高齢者、障害者等が積極的に参加し、この参加プロセスを経て得られた知見を共有化し、他のプロジェクトに生かすことによって行われる、段階的かつ継続的な発展のこと。

○生活関連施設、生活関連経路

生活関連施設とは、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設であり、生活関連経路とは、生活関連施設の間を結び、道路、駅前広場や建物内及び敷地にある通路などのこと。

○特定事業計画

施設設置管理者等が、バリアフリー基本構想に即して実施する事業について具体的な事業内容やスケジュール等を定める事業計画。バリアフリー新法においてバリアフリー基本構想策定後に各施設設置管理者が定めることが規定されている。

○特定旅客施設

おもに1日の利用者数が3,000人以上の旅客施設をいう。本市ではすべての駅がこれに該当する。なお、特定旅客施設も生活関連施設に含めることができる。

○特定建築物、特別特定建築物

特定建築物は、多数の者が利用する建築物で法令に定められたものをいい、学校、病院又は診療所、集会場などがある。特別特定建築物は、特定建築物のうち不特定多数の者が利用するもの及び主として高齢者、障害者等が利用するもので、盲学校・聾学校又は養護学校、病院又は診療所、集会場などがある。

○都市公園

都市公園法で定められた公園や緑地で、都市計画上必要な施設として定められたものか、都市計画区域に設置するもので、本市では児童公園以外の公園や緑地が該当する。

○ノーマライゼーション

障害のある人もない人も、社会の一員として、お互いに尊重し支えあいながら、地域の中でともに生活する社会こそがあたりまえの社会であるという考え方。

○ユニバーサルデザイン

年齢や性別、身体的能力など人々の様々な特性や違いを超えて、すべての人が利用しやすいことを初めから考慮してまちづくりやものづくり、しくみづくりを行う考え方。

1 堺市における移動等円滑化促進方針の策定方法

移動等円滑化促進方針を策定するにあたっては、堺市のバリアフリー化に関係する機関・団体の代表者等による「堺市バリアフリー化検討委員会」を改正バリアフリー法第24条の4に基づく協議会として位置づけ、意見交換を行い、検討をすすめました。

また、移動等円滑化促進方針の中間まとめ案に対するパブリックコメントを実施し、市民の意見を広く反映しています。

さらに、「バリアフリー化庁内検討委員会」、「バリアフリー化庁内検討委員会幹事会」でも検討を行い、多様な立場からの意見を反映するとともに、計画の推進における連携・協働に向けた協議を行っています。

○ 検討経過

令和元年10月 2日	堺市バリアフリー化庁内推進委員会幹事会
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・幹事会
令和2年 3月26日	堺市バリアフリー化検討委員会（書面開催）
令和2年 〇月 〇日	堺市バリアフリー化庁内推進委員会幹事会（予定）
令和2年 〇月 〇日	堺市バリアフリー化庁内推進委員会（予定）
令和2年 〇月 〇日	堺市バリアフリー化検討委員会（予定）

※ 改正バリアフリー法第24条の4（協議会）

移動等円滑化促進方針を作成しようとする市町村は、移動等円滑化促進方針の作成に関する協議及び移動等円滑化促進方針の実施（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（以下この条において「協議会」という。）を組織することができる。

2～6（略）

2 堺市移動等円滑化促進方針策定の体制

堺市バリアフリー化検討委員会

鉄道駅の周辺地区など福祉のまちづくりを重点的・一体的に進める地区の
基本構想及び移動等円滑化促進方針の策定・評価

構成員：学識経験者

市民（自治連合協議会、女性団体、商業関連団体、高齢者団体、障害者団体、各代表）

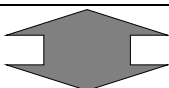
公共交通事業者（西日本旅客鉄道株式会社、南海電気鉄道株式会社、泉北高速鉄道株式会社、大阪高速電気軌道株式会社、南海バス株式会社、近鉄バス株式会社）

道路管理者（国土交通省近畿運輸局・地方整備局、堺市）

公安委員会（大阪府警）

その他（堺市）

提案



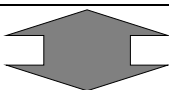
意見

堺市バリアフリー化庁内推進検討会

移動等円滑化促進方針・基本構想案の策定及び関連事業の実施・進捗管理・評価等

構成員：健康福祉局長、政策企画部長、危機管理室長、財政部長、市民生活部長、観光部長、生活福祉部長、長寿社会部長、障害福祉部長、商工労働部長、都市計画部長、都市再生部長、交通部長、都市整備部長、住宅部長、建築部長、開発調整部長、土木部長、ニュータウン地域再生室長、道路部長、公園緑地部長、自転車まちづくり部長

報告



委任

堺市バリアフリー化庁内推進検討会（幹事会）

移動等円滑化促進方針・基本構想案の策定及び関連事業の実施・進捗管理・評価等

構成員：長寿社会部長、政策企画担当課長、防災課長、財政課長、市民人権総務課長、観光推進課長、健康福祉総務課長、長寿支援課長、障害者支援課長、産業政策課長、都市政策課長、都市計画課長、都心まちづくり課長、交通政策課長、公共交通課長、都市整備推進課長、住宅まちづくり課長、建築監理課長、建築安全課長、建設総務課長、土木監理課長、ニュータウン地域再生室次長、路政課長、道路計画課長、道路整備課長、公園監理課長、公園緑地整備課長、自転車企画推進課長

3 堺市バリアフリー化検討委員会委員名簿（令和2年 月 日時点）

4 駅別乗降者数の推移

5 路線バスの状況

6 市内主要道路

7 観光客数