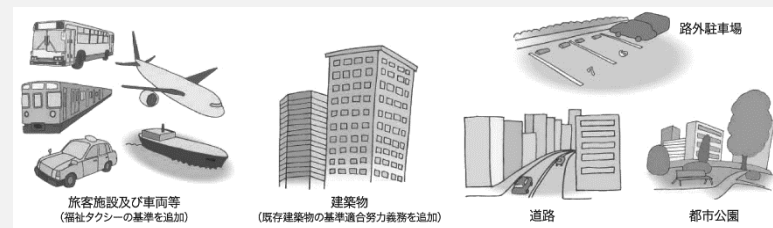


件 名	堺市バリアフリー基本構想（案）の策定について
経過・現状 政策課題	【現状と課題】 ・急速な高齢化の進展、障害者の自立と社会参加が高まる中で「ノーマライゼーション」の理念や「ユニバーサルデザイン」の考え方を取り入れたバリアフリー社会の形成が必要不可欠 ・バリアフリー新法の施行により総合的な整備が求められる ・重点整備地区の設定の範囲の拡大が求められる 【経過】 ・「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」に基づき、平成13年度から平成15年度にかけて17駅14地区を重点整備地区として、堺市交通バリアフリー基本構想（旧基本構想）を策定
対応方針 今後の取組 （案）	【位置付け】 平成18年12月施行の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）第25条の規定に基づき、重点整備地区を定めて移動等円滑に係る事業を重点的かつ一体的に推進するための基本構想 【基本理念】 だれもが移動しやすい安全・快適で活力のあるまちづくり 【重点整備地区の選定】 「泉北高速鉄道柵・美木多駅周辺地区」及び「JR津久野駅周辺地区」 ・乗降客数3千人以上の鉄道駅及び区役所を含む地区を対象とし、旧基本構想で重点整備地区に設定された地区を除く ・特別特定建築物が3以上所在する5駅1地区を新規整備対象候補地区とし、そのうち整備効果が特に高いと見込まれる地区 【地区別のバリアフリー基本構想】 地区の特性や課題を勘案して、鉄道駅舎等や建築物、駐車場、都市公園、道路等の整備対象について、整備項目とその目標時期を設定（整備目標 平成32年） 【今後のスケジュール（案）】 平成27年11～12月 パブリックコメントの実施 平成28年1月 堺市バリアフリー化庁内推進検討会及び堺市バリアフリー化検討委員会の開催 平成28年2月 堺市バリアフリー基本構想策定
効果の想定	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と、より質の高い都市基盤の整備
関係局との 政策連携	建築都市局、建設局、産業振興局ほか

堺市バリアフリー基本構想【概要版】(案)

<背景>

- 急速な高齢化の進展、障害者の自立と社会参加が高まる中で「ノーマライゼーション」の理念や「ユニバーサルデザイン」の考え方を取り入れたバリアフリー社会の形成が急務となっています。
 - 平成18年に、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が制定されたことにより、公共交通機関の旅客施設、道路、駅前広場、建築物、路外駐車場、都市公園など幅広い施設について統合的にバリアフリー化を進める法制度が整えられました。
- また、駅周辺だけでなく区役所等特別特定建築物が集積する地域において、重点整備地区の設定が可能になったこと、及び特定旅客施設の1日の乗降客数が3,000人以上と対象範囲が広がったことなどにより、本市においてもバリアフリー新法に基づく、“新基本構想”の策定が求められています。



<交通バリアフリー基本構想における取り組み>

- 本市では、平成12年に制定された「交通バリアフリー法」に基づき、平成13年度から平成15年度にかけて交通バリアフリー基本構想（旧基本構想）を策定しました。
- 旧基本構想では、以下の14地区17駅を対象に重点整備地区を定め、バリアフリー整備を推進しています。

【平成13年度策定】

堺駅・堺東を含む都心地区、南海高野線北野田駅周辺地区、JR堺市駅周辺地区、地下鉄新金岡駅周辺地区、泉北高速鉄道深井駅周辺地区

【平成14年度策定】

JR三国ヶ丘駅・南海高野線三国ヶ丘駅周辺地区、JR上野芝駅周辺地区、南海高野線白鷺駅周辺地区、泉北高速鉄道泉ヶ丘駅周辺地区、泉北高速鉄道光明池駅周辺地区

【平成15年度策定】

JR鳳駅周辺地区、南海高野線中百舌鳥駅・地下鉄なかもず駅周辺地区、南海高野線初芝駅周辺地区、地下鉄北花田駅周辺地区

<バリアフリー新法に基づく堺市バリアフリー基本構想の策定>

- 堺市バリアフリー基本構想（新基本構想）についても、旧基本構想の理念を引き継ぐこととします。また、バリアフリー化の目標について4つの目標を定めます。

◆ 基本理念 ◆

『だれもが移動しやすく安全・快適で活力あるまちづくり』

◆ バリアフリー化の目標 ◆

- 堺市交通バリアフリー基本構想で定めた重点整備地区に加え、新たな重点整備地区について、移動等円滑化基準及び各種ガイドラインへの適合を図るなど地区内のバリアフリー化をめざします。
- 既存施設等においてハード整備によるバリアフリー化が困難な場合は、人的対応や運用面などソフト面による対応によりバリアフリー化をめざします。
- 基本構想を作成して計画が完了するものではなく、PDCAサイクルによる進捗管理など継続的な取り組みにより、持続的なバリアフリー化をめざします。
- 重点整備地区内においては、特定事業等を実施しバリアフリー化を強く進めるとともに、重点整備地区外においても都市基盤整備などに合わせたバリアフリー化を進めるなど、広域的なバリアフリー化をめざします。

◆ 整備目標時期 ◆

- 2020年（平成32年）を基本とします。

◆ 重点整備地区の選定◆

- 乗降客数3,000人以上の鉄道駅及び区役所を含む地区を対象としますが、旧基本構想で重点整備地区に設定された14地区は除きます。
- 旧基本構想で定められていない新たな地区のうち、特定旅客施設や公共施設・大規模な商業施設などの特別特定建築物が3以上所在している、5駅1地区を新規整備対象候補地区とします。
- これらの地区を対象に、乗降客数など地区の利用者の状況、特別特定建築物の集積状況、市の施策状況、上位計画の位置づけなどを考慮したうえで、整備効果が特に高いと見込まれる地区として、『泉北高速鉄道樫・美木多駅周辺地区』、『JR津久野駅周辺地区』を重点整備地区と決めました。

◆ 泉北高速鉄道樫・美木多駅周辺地区の整備概要

整備対象	整備項目	整備主体
鉄道駅舎	誘導案内情報施設の整備、設備・施設の改良など	公共交通事業者
駅前広場	誘導情報案内施設の整備、設備施設の改良	公共交通事業者、堺市
建築物	視覚障害者誘導施設の整備、誘導案内情報施設の整備、設備・施設の改良・整備、車いす使用者用駐車施設の整備・改良	施設管理者
都市公園	水平移動施設の整備、誘導情報案内設備の整備・改良、施設の整備改良	堺市
道路等	既設道路の改良、誘導・警告ブロックの敷設・改良、案内・誘導サインの設置・改良、側溝蓋・グレーチングの設置・改良	道路管理者
信号・交差点、交通規制	既設信号の改良	公安委員会、道路管理者

◆ JR津久野駅周辺地区の整備概要

整備対象	整備項目	整備主体
鉄道駅舎	旅客施設の個別設備、設備・施設の改良など	公共交通事業者
駅前広場	誘導情報案内施設の整備、設備施設の改良など	公共交通事業者、堺市
建築物	視覚障害者誘導施設の整備、誘導案内情報施設の整備、設備・施設の改良・整備、車いす使用者用駐車施設の整備・改良	施設管理者
道路等	既設道路の改良、誘導・警告ブロックの敷設・改良、	道路管理者
信号・交差点、交通規制	既設信号の改良	公安委員会、道路管理者

◆ バリアフリー化の推進に向けた主な取り組み ◆

- 心のバリアフリーの推進
- 災害時、緊急時における要援護者への対応
- 重点整備地区以外のバリアフリー化の推進
- 小規模施設におけるバリアフリー化の推進
- 古墳群など来訪者を迎えるバリアフリー対応
- 計画→実施→評価→改善のサイクルによるスパイラルアップの実施
- 放置自転車対策と自転車の安全利用の推進
- バリアフリー化施設の適切な維持管理