

**堺市バリアフリー基本構想（改定版）**  
**【市全域版】**

**令和 5（2023）年 6 月**

**堺市**



# 堺市バリアフリー基本構想（改定版）

## 【市全域版】

### 目次

<b>I. バリアフリー基本構想の策定にあたって</b> .....	<b>1</b>
1. バリアフリー法について .....	1
2. バリアフリー法の基本的枠組み .....	3
3. 基本構想策定の趣旨 .....	4
4. 整備目標期間 .....	4
5. 基本構想の位置づけ .....	5
6. これまでに策定したバリアフリー基本構想 .....	6
<b>II. 基本理念、基本的な方針</b> .....	<b>7</b>
<b>III. 重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路</b> .....	<b>9</b>
1. 重点整備地区 .....	9
2. 生活関連施設及び生活関連経路 .....	10
<b>IV. バリアフリー化の推進に向けた取組</b> .....	<b>11</b>
1. バリアフリー化推進の基本となる考え方 .....	11
2. 心のバリアフリーの推進 .....	11
3. バリアフリー化推進のための連携と情報共有 .....	12
4. バリアフリー化への継続的な取組と実現方策 .....	13
5. バリアフリー化の更なる拡充に向けた検討 .....	15
6. 更なるバリアフリー化の推進に向けた課題への対応方針 .....	17
<b>参考) 用語の説明</b> .....	<b>18</b>



# I. バリアフリー基本構想の策定にあたって

---

## 1. バリアフリー法について

---

今日わが国は、世界でもかつて経験したことのない本格的な高齢社会を迎えています。今後更なる高齢化が進行すると見込まれており、高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会の実現が求められています。

また、障害者の自立と社会参加の必要性が高まるなか、障害のある方とない方が等しく生活し活動する社会をめざす「ノーマライゼーション」の理念や、全ての人が利用しやすいことを考慮して都市整備や製品設計等に取り組む「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。

バリアフリーを推進する法整備は、平成 6（1994）年に「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（以下「ハートビル法」という。）」が制定され、その後、不特定多数の人々が利用する一定規模（2,000 m<sup>2</sup>）以上の建物の建築等において利用円滑化基準への適合が義務づけられました。また、平成 12（2000）年には「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（以下「交通バリアフリー法」という。）」が制定され、鉄道やバスをはじめとする公共交通機関に加え、鉄道駅等の周辺の道路や駅前広場、通路等の連続した移動経路について、総合的なバリアフリー化が推進されることとなりました。

さらに平成 18（2006）年 12 月には、ハートビル法と交通バリアフリー法が統合され「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー法」という。）」が施行されました。このことにより、従来のハートビル法が対象としていた建築物及び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を推進するための法制度が整えられました。

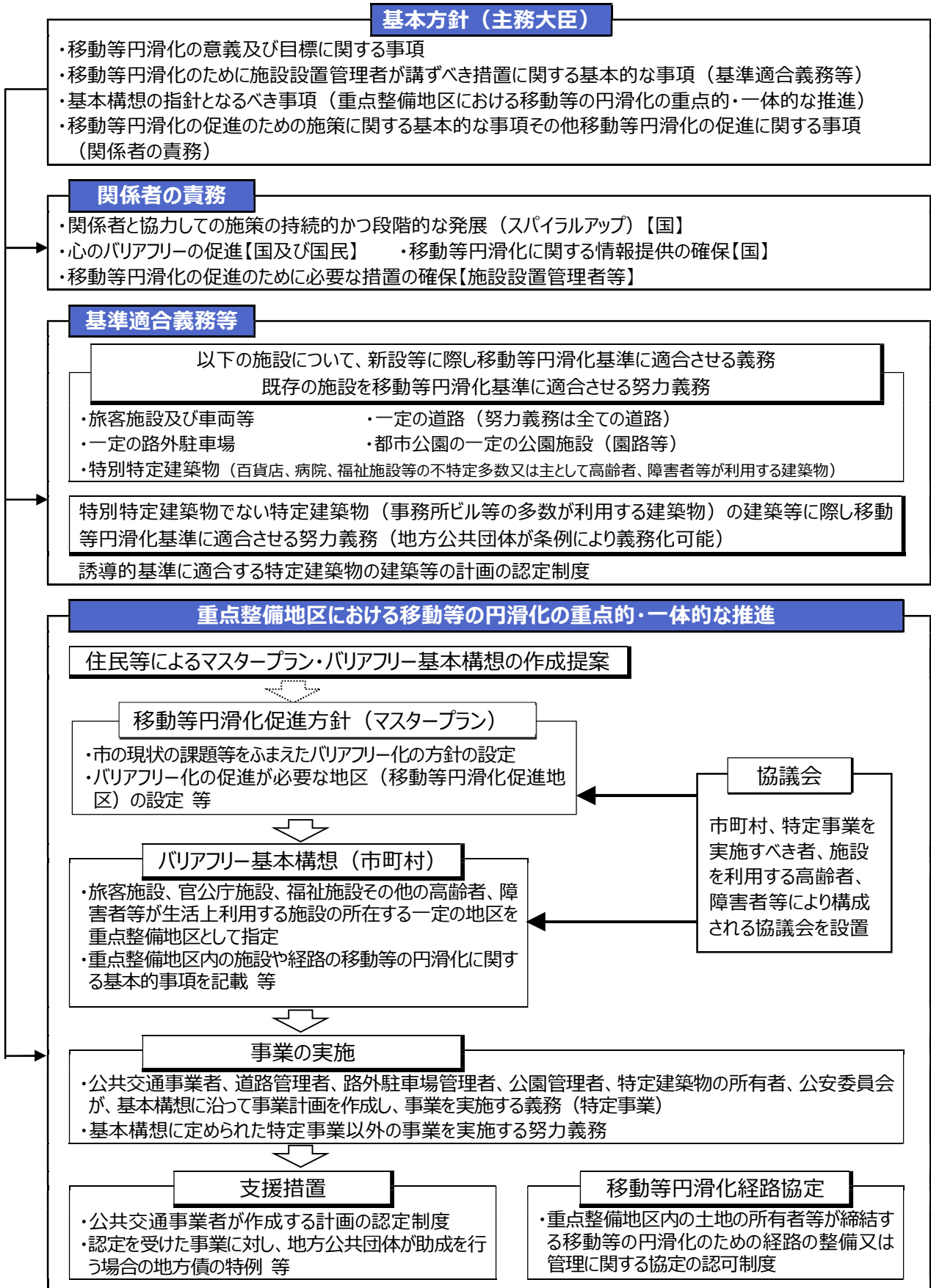
さらに平成 30（2018）年 11 月にバリアフリー法が一部改正され、法に基づく措置が「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」に資することを旨として行わなければならないことが明記されています。また、令和 3（2021）年 4 月の改正では、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う「心のバリアフリー」などのソフト対策を強化するため、公共交通事業者等に対する基準適合の義務化や、市町村による「心のバリアフリー」の推進などが明確化されています。

バリアフリー法の経緯とバリアフリー法に基づく堺市の基本構想等の策定状況は以下のとおりです。

年度	法令	堺市バリアフリー
平成 6 (1994) 年度	<b>ハートビル法施行</b> 建築物のバリアフリー化を促進するための法律	
平成 12 (2000) 年度	<b>交通バリアフリー法施行</b> 駅などの旅客施設や車両等のバリアフリー化を促進するための法律	
平成 13 (2001) 年度		<b>堺市交通バリアフリー基本構想策定</b>
平成 18 (2006) 年度	<b>バリアフリー法施行</b> 建築物、旅客施設と車両等、道路、路外駐車場、都市公園のバリアフリー化を促進するための法律 <b>障害者自立支援法施行</b>	
平成 23 (2011) 年度	<b>改正障害者基本法施行</b>	
平成 25 (2013) 年度	<b>障害者総合支援法施行</b>	
平成 27 (2015) 年度		<b>堺市バリアフリー基本構想策定</b>
平成 28 (2016) 年度	<b>障害者差別解消法施行</b>	
平成 30 (2018) 年度	<b>改正バリアフリー法施行</b> ※一部平成 31 (2019) 年施行 「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」を基本理念とし、更なるバリアフリー化を推進するために改正	
令和 2 (2020) 年度	<b>改正バリアフリー法施行</b> ※令和 3 (2021) 年 (一部令和 2 (2020) 年) 施行 公共交通事業者等におけるソフト対策の強化や心のバリアフリーを推進するために改正	<b>堺市移動等円滑化促進方針策定</b>
令和 4 (2022) 年度以降		これまでで定めた重点整備地区について順次見直し

## 2. バリアフリー法の基本的枠組み

バリアフリー法の基本的枠組みは以下のとおりです。



---

### 3. 基本構想策定の趣旨

---

本市は、平成 13（2001）年度から平成 15（2003）年度にかけて堺市交通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が、平成 18（2006）年度にバリアフリー法が施行され移動等円滑化の促進に関する基本方針が改定されたことを受け、平成 28（2016）年 3 月にバリアフリー法に対応した「堺市バリアフリー基本構想」を策定しました。

この度、平成 28（2016）年 3 月に策定した「堺市バリアフリー基本構想」の整備目標時期が到来していること、令和 3（2021）年度にバリアフリー法が改正されたことに加え、堺市交通バリアフリー基本構想における重点整備地区の評価・見直しを行うことで順次「堺市バリアフリー基本構想」への一本化を図っていくことを目的として、本基本構想の改定を行います。

本基本構想は、高齢者・障害者等が日常よく利用する施設（生活関連施設）が集積する一定の区域（重点整備地区）において、施設間を結ぶ経路（生活関連経路）を含め、旅客施設・車両等、建築物、路外駐車場、都市公園のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために、堺市が市民、施設設置管理者等と連携・協力して作成するものです。それぞれの施設設置管理者は、本基本構想に基づき、具体的な整備計画である特定事業計画を策定し、バリアフリー化を進めます。

---

### 4. 整備目標期間

---

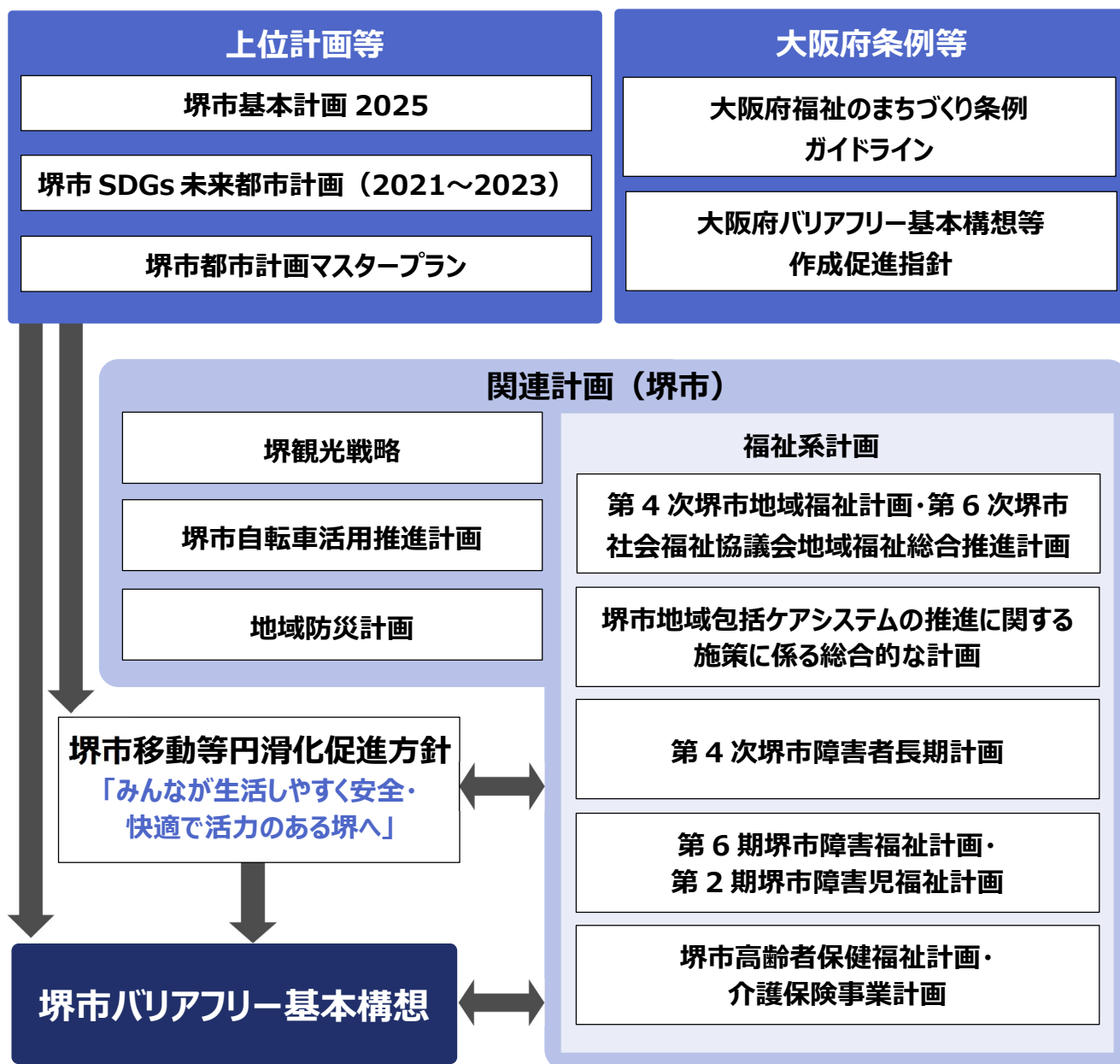
各重点整備地区における整備目標期間は、5 年間を基本とします。

なお、市全域版については、特に期間を定めず、バリアフリー法の改正や上位関連計画の変更、本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ます。



## 5. 基本構想の位置づけ

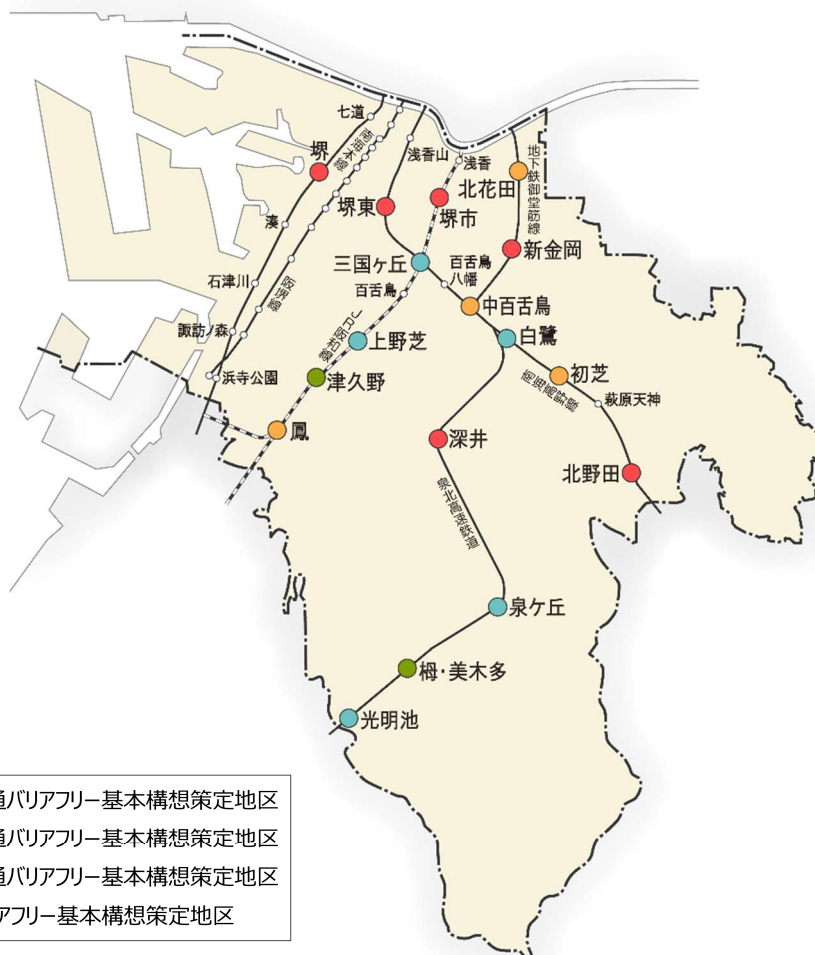
バリアフリー基本構想の策定に向け、移動等円滑化のために実施する事業などを検討するうえで関連する計画などは、以下のとおりです。



## 6.これまでに策定したバリアフリー基本構想

本市では、平成 13（2001）年 4 月に堺市交通バリアフリー化検討委員会を設置し、高齢者・障害者等の参画のもとに、平成 13（2001）年度から平成 15（2003）年度にかけて、17 駅 14 地区について交通バリアフリー基本構想を策定しています。

また、平成 27（2015）年度には 2 駅 2 地区についてバリアフリー基本構想を策定しています。



凡例

- 平成13（2001）年度交通バリアフリー基本構想策定地区
- 平成14（2002）年度交通バリアフリー基本構想策定地区
- 平成15（2003）年度交通バリアフリー基本構想策定地区
- 平成27（2015）年度バリアフリー基本構想策定地区

	策定年度	地区	駅名
交通バリアフリー基本構想	平成 13 (2001) 年度	①堺駅・堺東駅を含む都心地区	南海本線 堺駅・南海高野線 堺東駅
		②南海高野線北野田駅周辺地区	南海高野線 北野田駅
		③JR 堺市駅周辺地区	JR 堺市駅
		④地下鉄新金岡駅周辺地区	地下鉄 新金岡駅
		⑤泉北高速鉄道深井駅周辺地区	泉北高速鉄道 深井駅
	平成 14 (2002) 年度	⑥JR 三国ヶ丘駅・南海高野線三国ヶ丘駅周辺地区	JR 三国ヶ丘駅・南海高野線 三国ヶ丘駅
		⑦JR 上野芝駅周辺地区	JR 上野芝駅
		⑧南海高野線白鷺駅周辺地区	南海高野線 白鷺駅
		⑨泉北高速鉄道泉ヶ丘駅周辺地区	泉北高速鉄道 泉ヶ丘駅
		⑩泉北高速光明池駅周辺地区	泉北高速鉄道 光明池駅
	平成 15 (2003) 年度	⑪JR 鳳駅周辺地区	JR 鳳駅
		⑫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 中百舌鳥駅・地下鉄 なかもず駅
		⑬南海高野線初芝駅周辺地区	南海高野線 初芝駅
		⑭地下鉄北花田駅周辺地区	地下鉄 北花田駅
バリアフリー基本構想	平成 27 (2015) 年度	⑮泉北高速鉄道柁・美木多駅周辺地区	泉北高速鉄道 柁・美木多駅
		⑯JR 津久野駅周辺地区	JR 津久野駅

※泉北高速鉄道柁・美木多駅周辺地区、JR 津久野駅周辺地区については、平成 27（2015）年度に策定した「堺市バリアフリー基本構想」を地区版として運用します。

## Ⅱ. 基本理念、基本的な方針

本市では、平成 27（2015）年度に策定した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方針」を定めてバリアフリー化に取り組んできました。令和 2（2020）年度に策定した「堺市移動等円滑化促進方針」ではこれを踏襲しつつ、計画策定後のバリアフリー法や社会情勢の変化をふまえ基本理念の改定を行っていることから、「堺市移動等円滑化促進方針」における「堺市バリアフリー化基本方針」を本基本構想における基本理念として定めます。

### 堺市バリアフリー化基本理念

基本理念：みんなが生活しやすく安全・快適で活力のある堺へ

（目的）○高齢者・障害者等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）○みんなが生活しやすく安全・快適で活力のある都市をめざして、下記の視点に基づき総合的・一体的な都市基盤整備及び心のバリアフリーを推進します。

1. みんな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て、堺市民のみならず来訪者も快適に移動・利用できる空間整備
2. 高齢者・障害者等の自立を支援し、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、当事者参画によるバリアフリー化の取組
4. 市民それぞれ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都市を実現するため「心のバリアフリー」の推進
5. バリアフリーに関する情報の提供を促進

※「みんなが」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。

## 堺市バリアフリー基本構想策定に向けた基本的な方針

### 1. バリアフリー化の目標

以下の点を目標とし、バリアフリー化をめざします。

- ・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ります。
- ・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・取組を推進します。
- ・基本構想を策定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組を実施します。
- ・重点整備地区内では、特定事業等を実施しバリアフリー化を強く進め、重点整備地区外でも都市基盤整備などに合わせた広域的なバリアフリー化を推進します。

### 2. 関係機関との連携による一体的・重点的整備の推進

バリアフリーに係る事業の実施主体となる施設設置管理者（公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、民間建築物所有者等）と協議を行い、各事業者との連携及び協調のもと、一体的・重点的な整備を推進します。

### 3. 市民・当事者の参画によるバリアフリー化の推進

バリアフリー基本構想策定に際しては、より質の高いものとするために、市民・当事者への情報公開、バリアフリーに関する実態調査、協議会等への参画などを通じて市民・当事者の意見の反映に努めます。

### Ⅲ. 重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路

バリアフリー基本構想では、重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路を定め、バリアフリー化を推進します。

#### 1. 重点整備地区

移動等の円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に進めるための区域を、重点整備地区として定めます。重点整備地区の要件としては、バリアフリー法第 2 条 24 号に定められており、さらに国の定める基本方針においてその具体的な内容が示されています。

##### 【移動等円滑化の促進に関する基本方針による重点整備地区の要件】

##### ① 配置要件

- ・生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区
- ・当該施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われる地区であると見込まれること
- ・生活関連施設がおおむね 3 以上所在すること

(令和 2 (2020) 年の改定で除外された配置要件※)

- ・地区全体の面積がおおむね 400ha (半径約 1.1km 円の圏域) 未満
- ・生活関連施設のうち特定旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものがおおむね 3 以上所在すること

「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こと。」(バリアフリー法 第 2 条第 24 号イ)

##### ② 課題要件

- ・高齢者、障害者等の徒歩若しくは車いすによる移動又は施設の利用状況
- ・土地利用や諸機能の集積の実体並びに将来の方向性
- ・想定される事業の実施範囲、実現可能性などの観点から総合的に判断して事業の実施が特に必要な地区

「生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設 (道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。) 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であると認められる地区であること。」(バリアフリー法 第 2 条第 24 号ロ)

##### ③ 効果要件

- ・高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能など都市が有する様々な機能の増進
- ・移動等円滑化のための事業が重点的にかつ、各事業の整合性を確保して実施されることについて、実施可能性及び集中的かつ効果的な事業実施の可能性等

「当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。」(バリアフリー法 第 2 条第 24 号ハ)

※点線内の記載は、令和 2 (2020) 年の移動等円滑化の促進に関する基本方針の改定で要件から除外されています。このため、平成 27 (2015) 年度に整備対象地区の選定を行っている地区については、これらの要件も考慮した検討が行われています。

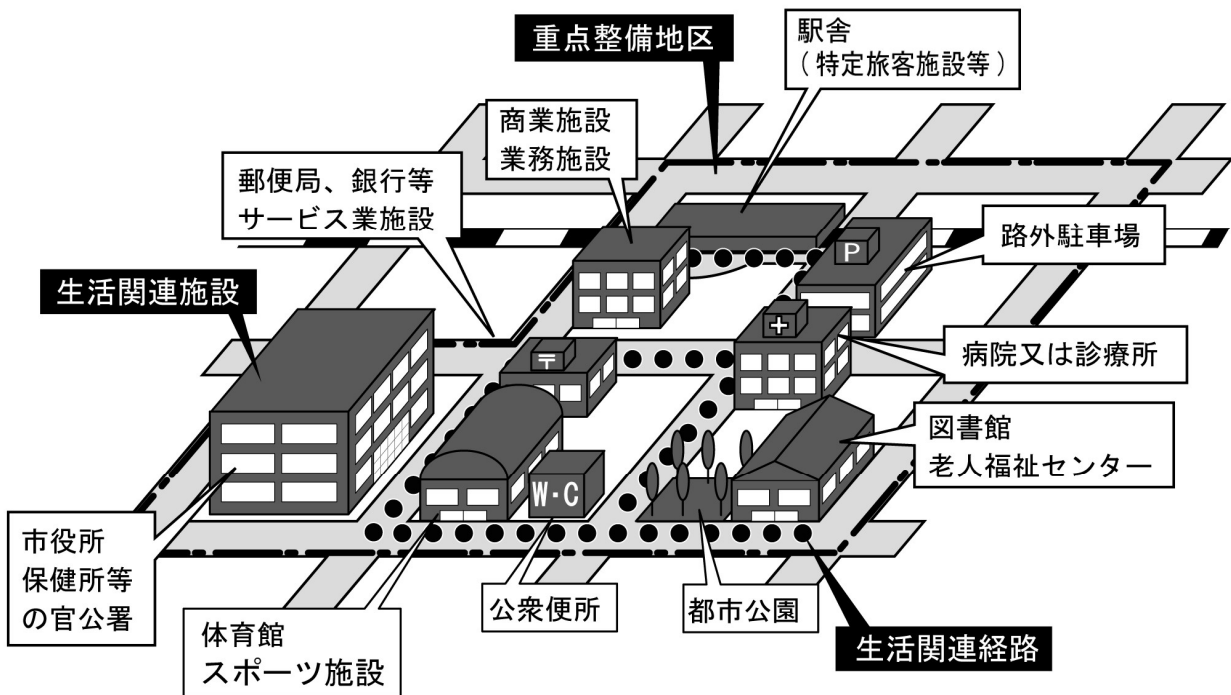
## 2.生活関連施設及び生活関連経路

### (1) 生活関連施設

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」のことであり、該当する施設は、市内において鉄道駅、区役所、特別支援学校、病院、商業施設など多数所在しています。これらのうち、基本構想において生活関連施設として定めた施設は、バリアフリー化を図っていく必要があります。

### (2) 生活関連経路

生活関連経路とは、「生活関連施設相互間の経路」のことであり、生活関連施設の間を結ぶ道路、駅前広場のほか、建築物内部の通路なども生活関連経路として定めることができます。生活関連経路においても、基本構想の中で定めた経路は、バリアフリー化を図っていく必要があります。



【重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路のイメージ図】

## IV. バリアフリー化の推進に向けた取組

本市においては、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の考え方を示す「堺市移動等円滑化促進方針」を令和 3（2021）年 3 月に策定しています。バリアフリー化の推進に向けた取組は、「堺市移動等円滑化促進方針」に基づき実施します。また、令和 7（2025）年に開催予定の大阪・関西万博や、関西国際空港等におけるユニバーサルデザインの先進的な取組も参考に、効果的にバリアフリー化を推進します。

---

### 1. バリアフリー化推進の基本となる考え方

---

#### (1) 障害者差別解消法に基づく環境整備

平成 28（2016）年 4 月 1 日施行の「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、合理的配慮の提供が求められることになりました。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、本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など、環境の整備に全市をあげて取り組んでいきます。

#### (2) セーフティさかい

本市では、女性や子どもをはじめ、すべての人にとって安全・安心な都市をめざす「セーフティさかい」の取組を進めており、その実現のためにバリアフリー化の視点からも取組を進めます。

---

### 2. 心のバリアフリーの推進

---

#### (1) 心のバリアフリー

国が定める移動等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、ハード整備だけではなく、バリアフリー化された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）を周知するため、心のバリアフリーパンフレットの作成・周知等を行うほか、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。

#### (2) 施設における心のバリアフリーの推進

各施設においても、職員に向けての利用者に必要な支援の理解や接遇向上のための研修やマナーアップ（施設の適正利用）を呼びかける掲示など、心のバリアフリーにつながる取組がされています。

このような取組を促進し広げていくことで、心のバリアフリーの推進を図ります。

### (3) 災害時、緊急時における要配慮者への対応

災害時、緊急時の垂直移動設備が使えない場合の避難など、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、市が作成する「安心の第一歩」や「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への理解を深める取組を推進します。

---

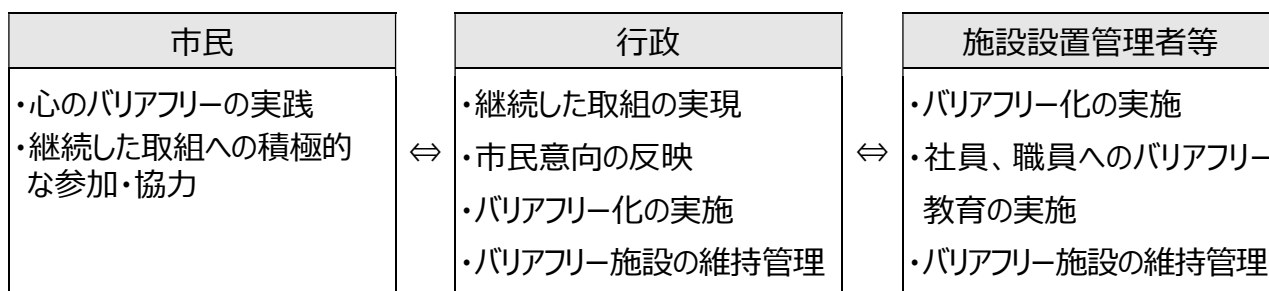
## 3.バリアフリー化推進のための連携と情報共有

---

### (1) 市民と行政、施設設置管理者との連携

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です。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、基本構想の推進にあたっては、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。



### (2) 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。

### (3) 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、本基本構想の策定にあたっては各課が緊密に連携を図りながら進めてきました。今後も、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。

特に堺市基本計画 2025 に記載する取組の方向性をふまえ、市の重点施策、都市の再整備やにぎわい創出事業、SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクト等と連携・協働し、新たに導入される移動手段のほか、阪堺電車やバス等の既存の移動手段やその関連設備、情報提供等も含めた、市全体としてハード面・ソフト面のバリアフリー化の充実をめざします。



#### (4) 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、把握した情報からバリアフリー化マップを作成します。

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周知に努めます。

#### (5) 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。

---

## 4. バリアフリー化への継続的な取組と実現方策

---

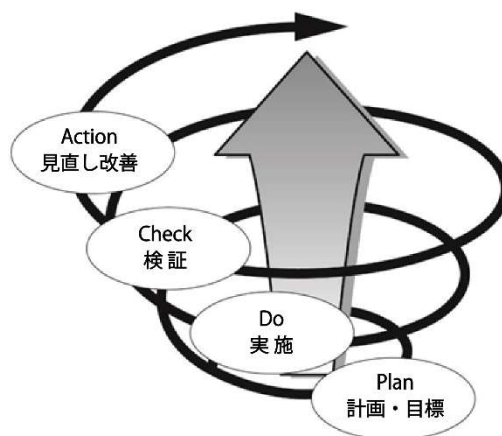
#### (1) スパイラルアップ

バリアフリー化を実現する過程においては、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進めていく必要があります。

本市では、法定協議会である「堺市バリアフリー化検討委員会」を設置し、堺市バリアフリー基本構想の検討を進めてきました。

今後、各施設設置管理者において、移動等円滑化基準や各種ガイドラインに則って基本構想に定められた整備が進められますが、利用者の観点から再度評価を行い施設設置管理者に伝え、今後の計画策定に活かしていく取組が求められます。

そのため、本市では基本構想策定後も「堺市バリアフリー化検討委員会」を継続し、進捗管理も含め継続的な取組を進めます。



#### (2) 道路のバリアフリー化の推進

高齢者や障害者をはじめ、すべての歩行者が安全で快適に通行できるよう、道路のバリアフリー化等による安全・安心な歩行空間の確保に努めます。特に重点整備地区内の生活関連経路は、歩道の波打ち解消、段差・勾配の改修、視覚障害者誘導用ブロックの設置などにより、連続したバリアフリー経路の整備を行います。

### (3) 公園のバリアフリー化の推進

子どもや高齢者、障害者等をはじめ、すべての公園利用者が憩いや安らぎを感じながら円滑に公園を利用できるよう、主要な出入口や園路のバリアフリー化、施設やバリアフリー化された移動経路等のわかりやすい案内表示、トイレの改修、インクルーシブ遊具の配置検討等、ユニバーサルデザインに配慮した公園整備を進めます。

### (4) 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や原動機付自転車（以下「放置自転車等」という。）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、自転車等駐車場の整備と放置自転車等の撤去・啓発活動を推進し一定の効果を得ていますが、放置自転車が顕著な場所については、地域協働による啓発活動も行い、放置対策の強化を進めます。

### (5) 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。特に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。そのため、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。

また、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、マナー向上を図ります。

### (6) 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駅員の常時配置を要望していきます。

### (7) 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や各駅の構造、利用状況、列車の運行状況等をふまえ、設置に向けた働きかけを継続して行います。

## (8) 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 人が該当します。大阪府では、平成 23（2011）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ます。

## (9) 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 の推進が望まれます。

本市では、堺市生涯学習まちづくり出前講座で「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や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. バリアフリー化の更なる拡充に向けた検討

---

### (1) 知的障害者や精神障害者等に係るバリアフリー化の促進

これまでは、主な対象者を身体障害者とし、ハード面のバリアフリー化を進めてきましたが、知的障害者や精神障害者、発達障害者等に対するバリアフリー化の取組をさらに進めていく必要があります。そのため、カームダウン・クールダウンスペースの設置、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について検討を進めます。

### (2) 外国人に係るバリアフリー化の促進

外国人の観光客や就労者の増加を見込んで、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を進めていますが、自立した行動を行うには情報提供が欠かせません。そのため、外国人がより円滑、快適に行動できるよう、バリアフリー化について検討を進めます。

### (3) 来訪者の受入に係るバリアフリー化の促進

本市では、百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録が実現したことに加え、令和 7（2025）年に大阪・関西万博の開催が予定されており、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について検討を進めます。

#### (4) 福祉移送サービスとの連携強化

公共交通機関による外出が困難な高齢者、障害者等の移動支援に向け、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ます。

#### (5) 学校のバリアフリー化の促進

令和 2（2020）年のバリアフリー法の改正に伴い、これまで床面積 2,000 平方メートル以上の病院、店舗、図書館、特別支援学校などの施設が対象となっていた移動等円滑化基準について、公立小中学校を新築・増改築する際には、適合させなければならないものとなりました。これまで、学校施設については「大阪府福祉のまちづくり条例」に基づきバリアフリー化に努めてきました。投票所や災害時の避難所として多くの住民が利用されることから、今後も引き続きバリアフリー化に取り組みます。

#### (6) 車両のバリアフリー化の促進

鉄軌道車両やバス車両、タクシー車両のバリアフリー化は、生活関連施設等のバリアフリー化と一体的に進めることで、その効果が利用者へと幅広く波及されます。また、現在も各運行事業者によりガイドラインに基づく車両のバリアフリー化が推進されています。堺市民のみならず来訪者も快適に移動・利用できるよう、今後も引き続き車両のバリアフリー化に取り組みます。

#### (7) 重点整備地区以外のバリアフリー化の促進

重点整備地区内では、生活関連施設と生活関連経路について一体的なバリアフリー化を図っていきます。また、同時に重点整備地区に含まれない市有建築物や道路、公園についても整備時期に合わせてバリアフリー化を進めます。

#### (8) 新しい生活様式への対応

新型コロナウイルス感染症の影響により、特に障害者にとっては日常生活に様々な困難が生じた（例えば、接触を忌避することによりガイドヘルパーの依頼が難しい、マスクでは口元の動きが見えない等）。そのため、今後も新しい生活様式に対応しながら、対応することにより生じる不便さをどのように解消していくのか、検討を進めます。

#### (9) ICT を活用したバリアフリー化の推進

近年、ICT（情報通信技術）をはじめとした技術の発展により、情報提供や移動支援の方法等が変化しつつあります。こうした技術は、自治体や事業者が保有するバリアフリー情報の一元的なデータ化や利用者の特性に応じた分かりやすい情報提供への活用が期待されます。

本市では、このような新しい技術の動向を注視しながら、更なるバリアフリー化の推進を図ります。一方で、新技術をうまく活用できない人へのサポートの必要性も高まっており、既存のツールや人的対応も含め、多様な選択肢を提供することも併せて検討を進めます。

---

## 6.更なるバリアフリー化の推進に向けた課題への対応方針

---

今後、本基本構想に基づき、バリアフリー化の取組を推進していくうえで、本基本構想における取組では、解決できない問題もあります。そのため、特に次に掲げる課題については、すべての人が共有し、その解決に向けた取組を検討していく必要があります。

### (1) 踏切安全対策の推進

踏切は列車と歩行者等の通行路が交差する特に安全対策が必要な箇所であり、踏切内での視覚障害者の事故も発生しています。しかし、内側に点字ブロックがある踏切は大阪府全体でも少ない状況です。これまでに定めた重点整備地区も含め、ガイドラインを参考に踏切の点字ブロックの設置検討を推進します。

### (2) 社会情勢等の変化への対応

今後、変化していく社会情勢や本市の都市整備の状況等に対応するため、適宜新たな重点整備地区設定の検討などを行い、バリアフリー化を推進します。

## 参考) 用語の説明

あ	
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等も情報を取得しやすい環境のことです。
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基準」などがあります。
横断勾配	排水などのために道路面に付けられている傾斜で、進行方向に向かって右から左へ、または左から右へつけられている傾斜です。
オストメイト	直腸がんや膀胱がんなどにより、臓器に機能障害を負い、腹部に人工的に排泄するためのストーマと呼ばれる排泄口を持っている人のことです。
音響信号	音響により、横断可能な信号表示（青、赤）となっていることを視覚障害者に知らせるための装置です。現在、擬音式（ピヨピヨ、カッコー）とメロディー式の 2 種類が採用されており、擬音式のうち、対面するスピーカーから時間差で擬音を発することによって、視覚障害者が横断方向を把握しやすくなる「異種鳴き交わり方式」（ピヨ→ピヨピヨ、カッコー→カカッコー）の装置の設置が進んでいます。
か	
可動式ホーム柵	ホーム上の車両ドア部分に設けられた可動柵部が、車両ドアと連動して開閉することにより、乗客と進入する列車とを区画する、転落等防止のための安全装置のひとつです。 ホームドアは概ね天井まで達し、乗客と進入する列車とを完全に区画していますが、可動式ホーム柵は天井まで届かない柵を設置するタイプです。
グレーチング	鋳鉄や鋼鉄製の金物でできた網状のふたで、歩行者などの転落を防止するために側溝の上に設置するものです。

## 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ます。

- 1 移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン  
【国土交通省 令和 3（2021）年 3 月】
- 2 道路の移動等円滑化に関するガイドライン  
【国土交通省道路局 令和 4（2022）年 6 月】
- 3 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 令和 4（2022）年 3 月】
- 4 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 令和 4（2022）年 3 月】
- 5 都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン【国土交通省 令和 4（2022）年 3 月】

## さ

### 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で、円滑な移動や施設の利用が可能になります。

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125種類の標準案内用図記号が公表されています。（右図はピクトグラム例）



お手洗い



エレベーター

### 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ます。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ります。

### 施設設置管理者

施設設置管理者とは、公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者及び建築主等の施設のバリアフリー化を行う事業者をいいます。

### 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ります。

### 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です。

### 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ぶ、道路、駅前広場や建物内及び敷地にある通路などのことです。

## た

### 多機能トイレ

車いす利用者だけでなく、オストメイト（人工肛門や人工膀胱の保持者）、乳幼児連れの家族、妊婦、高齢者等が利用しやすい複数の機能を有したトイレです。

### 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ます。

### 特定旅客施設

旅客施設のうち、利用者が相当数であること、または相当数であると見込まれること。その他の政令で定める要件に該当するもの。

### 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、集会場などがあります。特別特定建築物は、特定建築物のうち不特定かつ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、公立小学校や中学校、特別支援学校、病院又は診療所、集会場などがあります。



## 都市公園

都市公園法で定められた公園や緑地で、地方公共団体が設置する公園又は緑地のことをさします。住民の利用に供する身近なものから広域的な利用に供するものまで、様々な規模や種類があり、その機能や目的、利用対象者によって、住区基幹公園、都市基幹公園、大規模公園、緩衝緑地等に区分されます。

## な

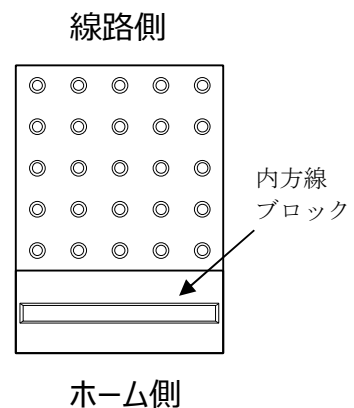
### ノーマライゼーション

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です。

### 内方線

ホームの縁端には視覚障害者の転落を防止するためホーム縁端に点状ブロックを敷設する必要があります。しかし、点状ブロックは正方形で方向性を持たないことから、視覚障害者は点状ブロックの上に立っていても、どちらが線路側で、どちらがホーム側なのかがわからなくなるという問題があります。

内方線は、点状ブロックのホーム内側に線上のブロックを付加したもので、視覚障害者が方向性を認識しやすくするためのものです。なお、この整備方法には、既に設置されている点状ブロックに内方線ブロックを追加する方法と、点状ブロックと内方線ブロックが一体となったものを設置する方法があります。



## は

### 福祉タクシー

高齢者や障害者等、移動に制約がある人が家の出入口から病院・施設等の出入口まで移動が可能になるサービスとして、車いす利用者や寝たきりの人の輸送を目的に車いす・寝台（ストレッチャー）のまま乗降できるリフトなどを備えた専用のタクシー車両のことをいいます。

ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）も、広い開口部にスライドステップを備え、車いすのまま乗車が可能等、福祉タクシーと似た特徴があります。ただ、健康な方はもちろんのこと、大きな荷物を持った方、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、街中で呼び止めれば誰もが普通に使える一般のタクシーである点が福祉タクシーとは異なります。

## ホームドア

ホーム上の車両ドア部分に設けられたドアが、車両ドアと連動して開閉することにより、乗客と進入する列車とを区画する、転落等防止のための安全装置のひとつです。

ホームドアは概ね天井まで達し、乗客と進入する列車とを完全に区画していますが、可動式ホーム柵は天井まで届かない柵を設置するタイプです。

や

## 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都市整備や製品設計等に取り組む考え方をいいます。

堺市バリアフリー基本構想（改定版）【市全域版】

令和 5（2023）年 6 月発行

堺市 健康福祉局 生活福祉部 地域共生推進課

〒590-0078

堺市堺区南瓦町 3 番 1 号 堺市役所本館 7 階

電話番号：072-228-0375 ファックス：072-228-7853

ホームページ：<https://www.city.sakai.lg.jp/>

堺市配架資料番号 1-F1-23-0116