

堺市移動等円滑化促進方針

—堺市におけるバリアフリー化のさらなる推進に向けて—

【案】

令和 3 年 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	6
(3)	移動等円滑化促進方針の位置づけ、基本方針	7
(4)	移動等円滑化促進方針の期間・見直し	10
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地区	17
3	当事者参加の仕組み	21
(1)	機会の確保	22
(2)	フィードバック	22

4	バリアフリー化の推進に向けた取組	23
(1)	バリアフリー化推進の基本となる考え方	24
(2)	バリアフリー化推進のための連携と情報共有	25
(3)	バリアフリー化への継続的な取組	27
5	バリアフリー化のさらなる拡充に向けた検討	31
(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	32
(2)	外国人に係るバリアフリー化の促進	32
(3)	来訪者を迎えるバリアフリー対応	32
(4)	福祉移送サービスとの連携強化	32
(5)	災害時、緊急時における要配慮者への対応	32
(6)	学校のバリアフリー化	33
(7)	新しい生活様式への対応	33
	(参考) 用語の説明	34
	(資料編)	37

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

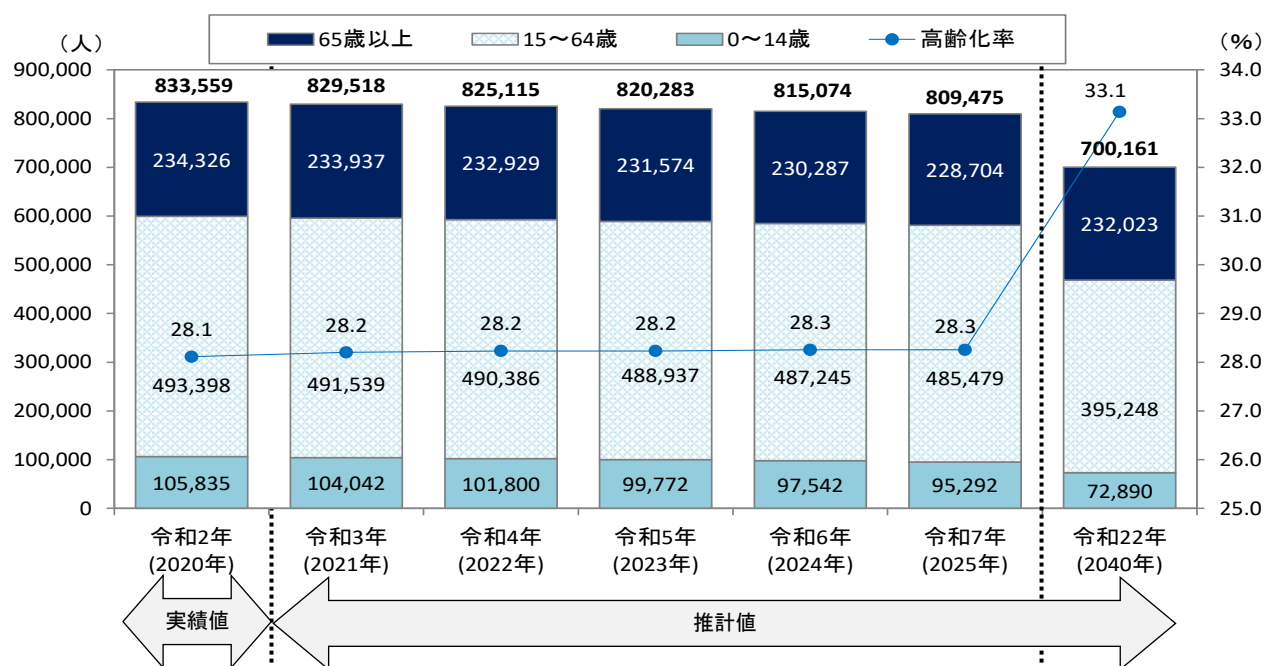
(1) 移動等円滑化促進方針作成の背景

【高齢化の進展】

本市の人口は 833,559 人であり、その内 65 歳以上の高齢者が占める割合（高齢化率）は 28.1%となっています。（令和 2（2020）年 3 月末現在）

また、本市の将来人口について、総人口は減少していくと見込まれます。年齢区分で見ると、0～14 歳の年少人口と 15～64 歳の生産年齢人口は減少が見込まれます。65 歳以上の高齢者人口は令和 7（2025）年まで減少が見込まれますが、その後増加に転じて令和 22（2040）年には 232,023 人と予測されます。高齢化率は概ね横ばいで推移し、令和 7（2025）年には 28.3%と見込まれますが、その後、徐々に上昇して令和 22（2040）年には 33.1%と見込まれます。

■年齢 3 区分人口の将来推計



資料：住民基本台帳（各年 3 月末現在）

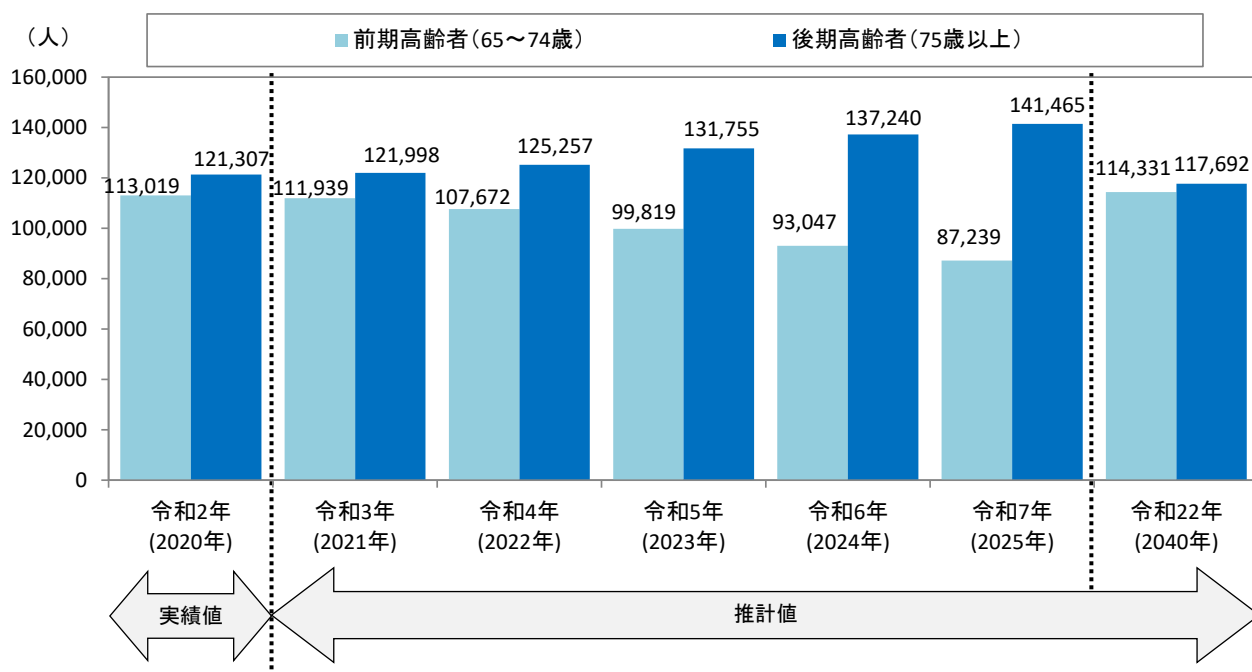
※令和 3（2021）年以降は、住民基本台帳人口データ（平成 28（2016）年～令和 2（2020）年の実人口）を基に各年 3 月末の値を独自推計）

出典：第 8 期堺市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画（令和 3（2021）～5（2023）年度）

さらに、本市の前期高齢者（65～74 歳）数が年々減少する一方で、後期高齢者（75 歳以上高齢者）数は年々増加し、令和 7（2025）年には、前期高齢者数 87,239 人、後期高齢者数 141,465 人と見込まれます。その後、前期高齢者数は令和 9（2027）年度まで減少が見込まれますが、その後増加に転じ、一方で後期高齢者数は令和 8（2026）年度まで増加が見込まれますが、その後減少に転じ、令和 22（2040）年には、前期高齢者数 114,331 人、後期高齢者数 117,692 人と見込まれます。

これらのことから、これまで以上に移動しやすく、社会参加に適した生活環境の整備が必要となっています。

■前期・後期高齢者人口の将来推計



資料：住民基本台帳（各年 3 月末現在）

※令和 3（2021）年以降は、住民基本台帳人口データ（平成 28（2016）年～令和 2（2020）年の実人口）を基に各年 3 月末の値を独自推計）

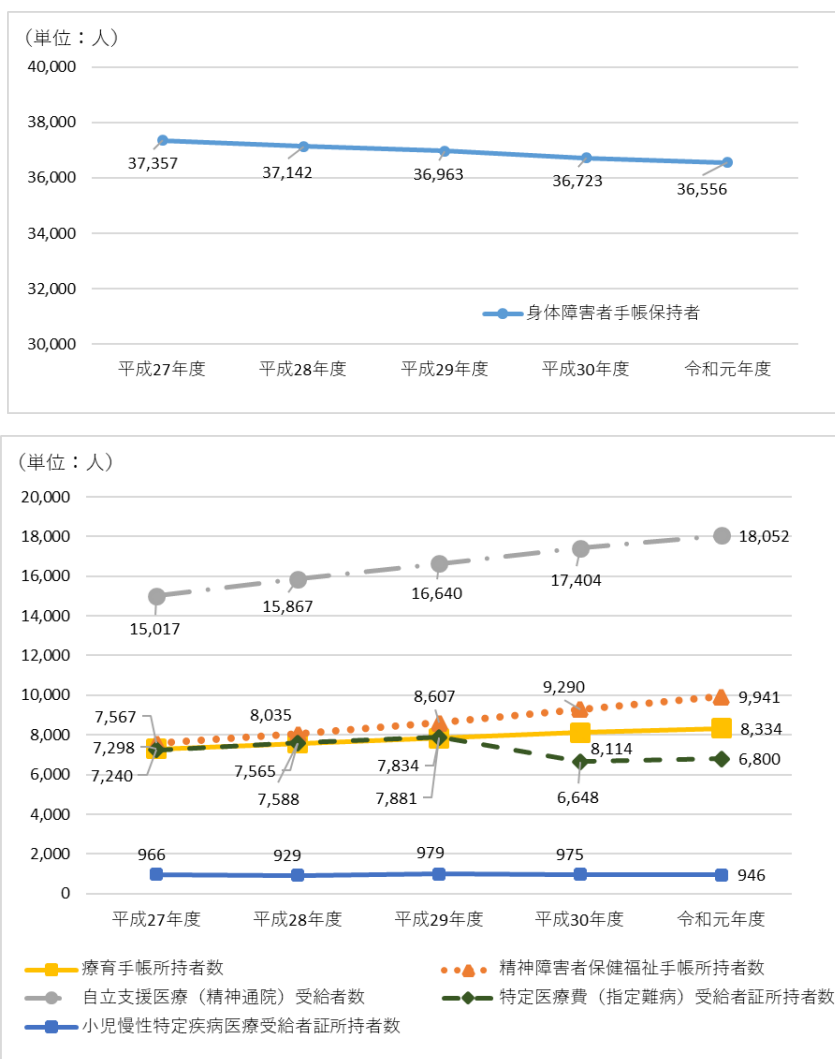
出典：第 8 期堺市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画（令和 3（2021）～5（2023）年度）

【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）受給者数は増加しています。

また、障害福祉サービス等の利用実績をみると、利用者数が多いサービスは、移動支援事業や居宅介護、就労継続支援（B型）、生活介護の順と

なっていますが、中でも移動支援事業は利用時間が533,102時間（令和元（2019）年度）で非常に多く、外出機会の確保のニーズが増加しているといえます。

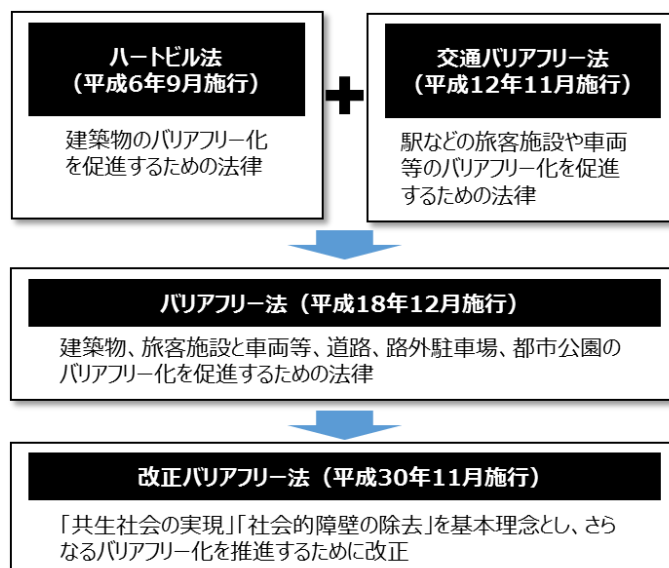


出典：第6期堺市障害者福祉計画・第2期障害児福祉計画

【法改正】

平成18（2006）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（2018）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ました。また、この改正では、「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に努めることとする旨の制度が定められました。

【国がめざす方向性】

福祉分野や青少年健全育成分野、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。

国民一人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」を実現することが必要です。

出典：内閣府ホームページ (<https://www8.cao.go.jp/souki/index.html>)

(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、昭和 57（1982）年に「堺市福祉まちづくり環境整備要綱」を制定して、建築物や公共輸送機関、道路、公園等について、すべての市民が安全かつ容易に利用できる構造及び設備となるように、建築主や関係者の協力を得てバリアフリー化に取り組んできました。また、平成 13（2001）年度から 15（2003）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、さらに平成 27（2015）年度に JR 津久野駅周辺地区及び泉北高速鉄道梅・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的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）

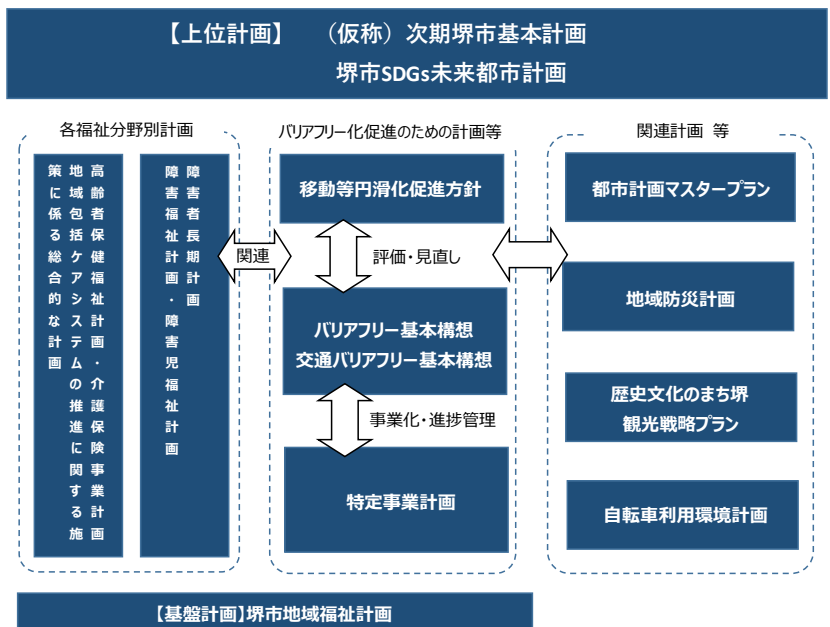
(3) 移動等円滑化促進方針の位置づけ、基本方針

【位置づけ】

バリアフリー法及び同法に基づく国の基本方針改正により、さらなるバリアフリー化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、考え方を示すものです。

【各計画との関係・SDGsの達成】

本方針は、（仮称）次期堺市基本計画や堺市SDGs未来都市計画を上位計画と位置づけ、バリアフリー化やユニバーサルデザインに基づく都市整備を進めるものと示している堺市都市計画マスタープラン、障害者長期計画などの関連計画との調和を図りながら取組を進めます。



また、平成 27（2015）年 9 月の国連サミットにおいて採択された SDGs のうち、特にゴール 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】に貢献するものであることから、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。



さらに、バリアフリー化やユニバーサルデザインに基づく取組を進める中で、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。

また、障害者の人権を考える中で、「障害」は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務である、という「障害の社会モデル」があり、障害者差別解消法で合理的配慮が求められることにつながっています。

世界的な潮流を踏まえること、人権を大切にすることは、本市にとってより重要であるため、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」を定めてバリアフリー化に取り組んできました。これまでの基本理念は、高齢者や障害者を含めたすべての人々を対象とした「移動しやすさ」を念頭に置いたものとなっており、現在では移動した後の「社会参加のしやすさ」が求められていることから、本方針における基本理念は次のとおりとします。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

「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）○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、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において重点整備地区を定めてバリアフリー化を促進します。さらに、それ以外の地区についても順次促進します。

- 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・利用できる空間整備
- 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、互いに尊重して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提供の促進

※「みんな」とは、高齢者・障害者のみならず、妊婦・乳幼児・子育て中の親などすべての人のことを対象とします。

(4) 移動等円滑化促進方針の期間・見直し

改正バリアフリー法第 24 条の 3（※）において、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るので、本方針の期間を特に定めず、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ます。

※ 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については、整備内容や進捗状況を検討するためにバリアフリー法第 26 条（※）に基づく法定協議会として「堺市バリアフリー化検討委員会」を平成 13（2001）年に設置し、策定後も継続して各重点整備地区におけるバリアフリー化に関する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バリアフリー化を推進しています。

一方、交通バリアフリー基本構想については、平成 22（2010）年度に整備目標時期を迎えた後、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バリアフリー法によって求められています。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。

※ 改正バリアフリー法第 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、が新たに規定された。

(5) **ソフト施策の充実** 国の責務のもと、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」が規定された。

なお、これまでに各基本構想を策定し、重点整備地区のバリアフリー化に取り組んできた実例としては、次のようなものがあります。

○鉄道駅舎のバリアフリー化

鉄道駅ホームにおいて、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。（写真は JR 津久野駅）



○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、道路特定事業計画を策定し、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）

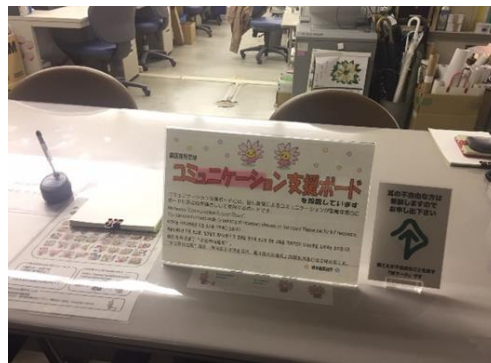
○多目的トイレへの改良

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母・美木多駅）



○コミュニケーションボードの設置

重点整備地区内の生活関連施設において、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。（写真は南区役所）



（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。

○当事者参加の機会確保の実例

拇・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。（平成31（2019）年3月25日実施）



（3）評価・見直しの視点

各基本構想の見直しに際し、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

一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。

【利用者の特性に応じた分かりやすいバリアフリー情報の提供】

高齢者、障害者等すべての人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」平成 31（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、実地確認等を行います。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地区

市が策定する関連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（2019）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を行った状況を踏まえ、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、これまでの交通バリアフリー基本構想等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 （2001 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 （2002 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 （2003 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 (2015 年度)	① 泉北高速鉄道 梅・美木多駅周辺地区
	② JR 津久野駅周辺地区

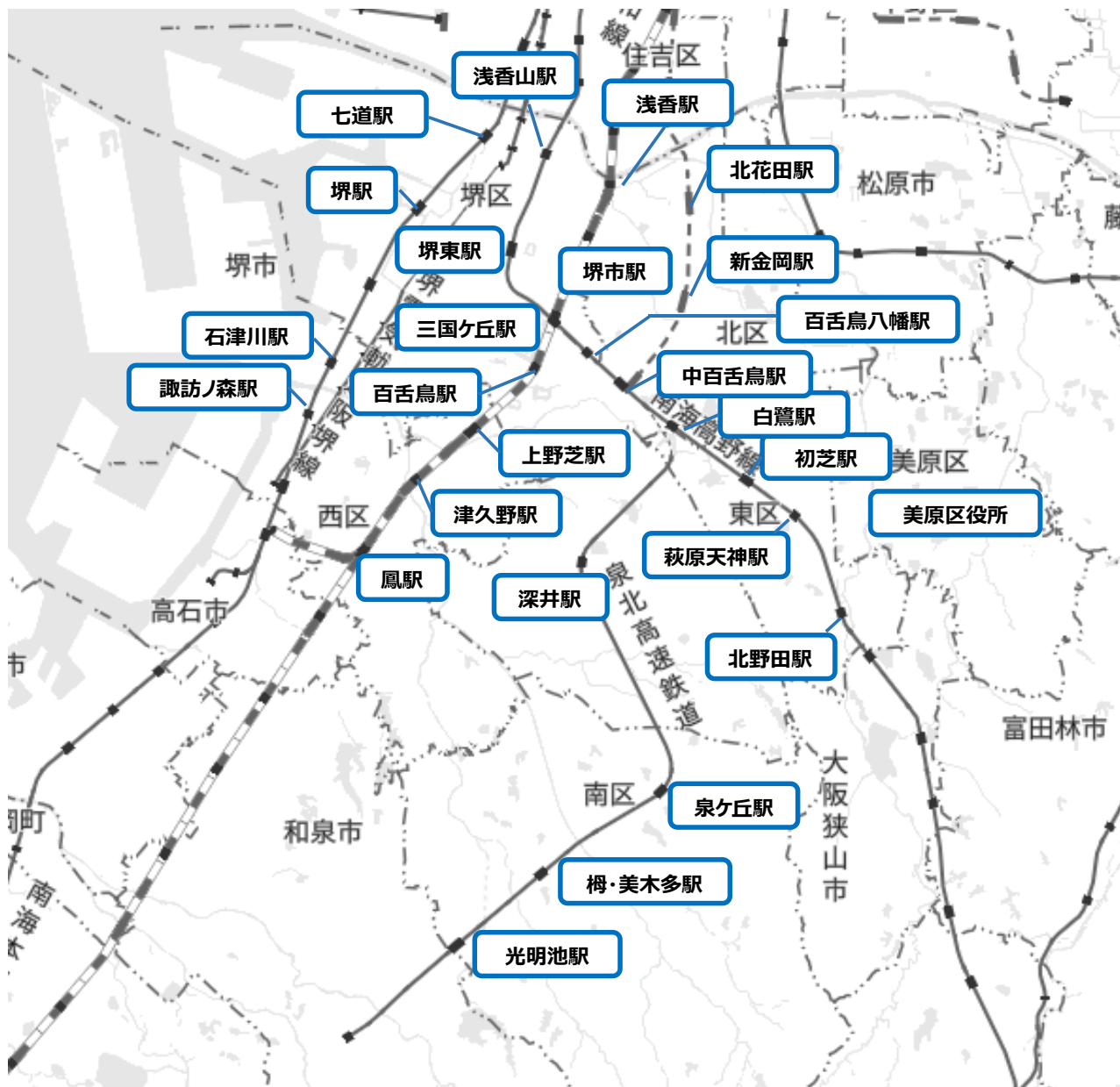
＜堺市バリアフリー基本構想策定の際に検討した地区＞

地区
① JR 浅香駅周辺地区
② 南海高野線 百舌鳥八幡駅周辺地区
③ JR 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
⑥ JR 百舌鳥駅周辺地区（再掲）

【参考】評価・見直し等に取り組む地区について



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から「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」という意見を聞くことがあります。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、計画検討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確認等を通じて、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得た当事者からの意見については、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の効果的な手法を検討していきます。また、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（平成 25 年法律第 65 号）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、個々の場面における社会的障壁に対する取組の一つとして、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行うなど、全市をあげて進めていきます。

【セーフシティさかい】

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「セーフシティさかい」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ています。

(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となります。重点整備地区のみにとどまらず、市内の道路や建築物等の整備にあたっては、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】

バリアフリー化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の緊密な連携が必要となります。今後とも、バリアフリー化に関する課題共有を図り、庁内連携を強化して取組を進めます。

【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、広報紙や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】

改正バリアフリー法（※）においても重要視されていることから、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。

※ 改正バリアフリー法第 24 条の 7（市町村による情報の収集、整理及び提供）

第 24 条の 2 第 4 項の規定により移動等円滑化促進方針において市町村が行う移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項が定められたときは、市町村は、当該移動等円滑化促進方針に基づき移動等円滑化に関する事項についての情報の収集、整理及び提供を行うものとする。

※ 改正バリアフリー法第 24 条の 8（施設設置管理者による市町村に対する情報の提供）

公共交通事業者等及び道路管理者は、前条の規定により情報の収集、整理及び提供を行う市町村の求めがあったときは、主務省令で定めるところにより、高齢者、障害者等が旅客施設及び特定道路を利用するために必要となる情報を当該市町村に提供しなければならない。

第 2 項 路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等は、前条の規定により情報の収集、整理及び提供を行う市町村の求めがあったときは、主務省令で定めるところにより、高齢者、障害者等が特定路外駐車場、特定公園施設及び特別特定建築物を利用するために必要となる情報を当該市町村に提供するよう努めなければならない。

(3) バリアフリー化への継続的な取組

【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。

【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。

【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、放置自転車等の防止に取り組みます。

【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にくかったり、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、特に音の種類や視界に入る情報が増えるため、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自転車の放置禁止や押し歩き等のマナーアップ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歩道等において、警察と協働して、自転車の街頭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。

【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・子どものトラブル発生時への対応の遅れへの懸念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。

【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っています。

【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(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 バリアフリー化のさらなる拡充に向けた検討

5 バリアフリー化のさら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、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

外国人の観光客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対応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る必要があります。

(5) 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を知らせていきます。

(6) 学校のバリアフリー化

令和 2（2020）年に改正バリアフリー法の再度の改正がなされ、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、公立小中学校が新築や増改築する際には、適合させなければならないものとなりました。学校施設の整備の際には今までも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いますが、学校は、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もあるため、今後も引き続きバリアフリー化に取り組めます。

(7) 新しい生活様式への対応

新型コロナウイルス感染症の感染が拡大している状況において、特に障害者にとっては接触を避ける、飛沫を防ぐといった新しい生活様式への対応を求められることにより、日常生活に困難が生じている可能性があります（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）。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、検討を進めていく必要があります。

（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 令和 2（2020）年 3 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 令和 2（2020）年 3 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（2012）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 160 種類の標準案内用図記号が公表されている（令和 2（2020）年 11 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、その設置者である地方公共団体又は国が当該公園又は緑地に設ける公園施設を含むものが該当する。

○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都市整備や製品製造等に取り組む考え方。

○新型コロナウイルス感染症

新型コロナウイルス感染症は、令和 2（2020）年 2 月 1 日から感染症法により指定された指定感染症であり、世界保健機関においては「COVID-19」と名付けられている。令和元年 12 月以降、短期間で全世界に広がり、多数の死者を出すなど甚大な被害をもたらしている。

○新しい生活様式

新型コロナウイルス感染防止の 3 つの基本である①身体的距離の確保、②マスクの着用、③手洗いの実施や「3 密（密集、密接、密閉）」を避ける、等を取り入れた日常生活のこと。

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推進検討会」、「バリアフリー化庁内推進検討会幹事会」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。

なお、令和2年以降における各会議の開催については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大状況に鑑み、対面方式での会議とはせず、書面での審議や少人数でのヒアリングに代えて実施してきました。

○ 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検討会幹事会
令和元年 10月 10日	堺市バリアフリー化庁内推進検討会
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検討会・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（書面審議）
令和2年 7月 21日	堺市バリアフリー化庁内推進検討会・幹事会（書面審議）
令和2年 8月 12日	堺市バリアフリー化検討委員会（書面審議）
令和2年 8月～9月	堺市バリアフリー化検討委員会委員への個別ヒアリング
令和2年 10月 29日	堺市バリアフリー化庁内推進検討会・幹事会（書面審議）
令和3年 2月 8日	堺市バリアフリー化庁内推進検討会・幹事会（書面審議）
令和3年 2月 8日	堺市バリアフリー化検討委員会（書面審議）

※ 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バリアフリー化を重点的・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）

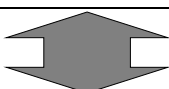
公共交通事業者（西日本旅客鉄道株式会社、南海電気鉄道株式会社、泉北高速鉄道株式会社、大阪市高速電気軌道株式会社、南海バス株式会社、近鉄バス株式会社）

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



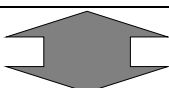
意見

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、政策推進担当課長、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3年1月1日時点）

	氏 名	役 職
委員長	三星 昭宏	近畿大学名誉教授 関西福祉科学大学客員教授
副委員長	石塚 裕子	大阪大学大学院人間科学研究科 未来共創センター 未来共生イノベーター博士課程プログラム部門 特任講師
委 員	三原 寧大	堺市自治連合協議会 副会長兼書記
委 員	岸本 啓司	堺市自治連合協議会 副会長
委 員	山口 典子	堺市女性団体協議会 委員長
委 員	矢本 憲久	堺市商店連合会 主幹会計
委 員	久保 直樹	堺商工会議所 事務局長
委 員	西村 弘一	堺市老人クラブ連合会 副会長
委 員	玉井 辰子	堺市老人介護者（家族）の会 会長
委 員	杉本 由紀	堺身体障害者福祉協会 会長
委 員	岩本 治	堺市ろうあ者福祉協会 会長
委 員	土屋 昭男	特定非営利活動法人 堺市視覚障害者福祉協会 会長
委 員	川口 宏幸	国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 消費者行政・情報課長
委 員	小崎 正勝	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 事業対策官
委 員	金高 英樹	大阪府堺警察署 交通課長
委 員	今村 明彦	大阪府北堺警察署 交通課長
委 員	田中 和浩	大阪府西堺警察署 交通課長
委 員	岩崎 正典	大阪府南堺警察署 交通課長
委 員	佐原 茂幸	大阪府黒山警察署 交通課長
委 員	高見 豊	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 地域共生室 室長
委 員	小林 淳	南海電気鉄道株式会社 鉄道営業本部 統括部長
委 員	藤川 正行	泉北高速鉄道株式会社 運輸部長
委 員	松岡 利弘	大阪市高速電気軌道株式会社 鉄道事業本部計画部 バリアフリー企画課長
委 員	松平 康一	南海バス株式会社 常務取締役企画部長
委 員	市川 功	近鉄バス株式会社 営業部 乗合営業課長
委 員	隅野 巧	健康福祉局長
委 員	山崎 久樹	市長公室政策企画部長
委 員	影山 誠	危機管理室長
委 員	高屋敷 秀樹	文化観光局観光部長
委 員	米村 かおる	健康福祉局長寿社会部長
委 員	森 浩二	健康福祉局障害福祉部長
委 員	田中 伸五	産業振興局商工労働部長

委 員	休場 理夫	建築都市局交通部長
委 員	杉本 雅昭	建築都市局開発調整部長
委 員	西川 哲夫	建設局土木部長
委 員	鈴木 敏文	建設局ニュータウン地域再生室長
委 員	加勢 英哉	建設局道路部長
委 員	豊川 清雄	建設局公園緑地部長

4 駅別乗降者数の推移

(単位：人/日)

駅名	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	
JR 阪和線						
浅香	4,640	4,638	4,476	4,448	4,444	
堺市	23,890	24,320	24,240	24,114	24,038	
三国ヶ丘	46,016	47,912	48,000	47,894	48,108	※1
百舌鳥	7,956	8,072	7,920	7,808	7,776	
上野芝	17,264	17,530	17,540	17,502	17,518	
津久野	16,994	17,960	17,592	17,282	16,896	
鳳	34,918	36,002	36,732	37,338	37,696	
南海本線						
七道	7,278	8,333	11,418	11,235	11,371	
堺	34,607	36,366	37,812	38,201	38,574	
湊	6,362	6,455	6,574	6,543	6,635	
石津川	13,560	13,805	13,972	14,142	14,331	
諏訪ノ森	7,726	7,802	7,886	8,030	7,808	
浜寺公園	4,217	4,253	4,284	4,327	4,303	
南海高野線						
浅香山	8,363	8,485	8,399	8,453	8,622	
堺東	59,790	59,823	59,773	59,973	59,851	
三国ヶ丘	24,749	25,655	25,189	25,151	25,418	※2
百舌鳥八幡	4,283	4,337	4,418	4,546	4,530	
中百舌鳥	20,147	20,704	20,600	21,033	20,562	※2
白鷺	9,841	10,030	10,133	10,277	10,527	
初芝	17,000	17,057	16,894	16,857	17,107	
萩原天神	7,151	7,253	7,349	7,416	7,522	
北野田	34,556	34,709	34,346	34,348	33,991	
泉北高速鉄道						
中百舌鳥	35,521	34,710	32,495	31,239	28,717	※2

深井	24,724	25,190	25,206	25,378	25,811
泉ヶ丘	42,487	42,218	41,270	40,976	40,810
梅・美木多	21,077	20,775	20,205	19,831	19,488
光明池	31,284	31,322	30,744	30,609	30,452
大阪メトロ御堂筋線					
北花田	25,193	24,790	24,476	24,113	26,066
新金岡	21,101	21,446	20,926	21,253	21,414
なかもず	80,923	79,690	74,398	74,041	75,563

※1

出典：堺市統計書

※1：他線への乗継人員含む

※2：他線への乗継人員含まない

【乗降客数の算出方法】

堺市統計書の乗車人員もしくは乗降人員をもとに下記方法にて算出。

○JR 阪和線

乗降客数＝（「1 日平均乗車人員」の総数（定期＋普通））×2【往復分】

○南海本線・南海高野線・泉北高速鉄道

乗降客数＝「1 日平均乗降人員」の定期乗車×2【往復分】＋定期外乗車＋定期外降車

○大阪メトロ御堂筋線

乗降客数＝終日の乗降人員の総数（乗車＋降車）

5 路線バスの状況

（単位：千人）

南海バス	路 線 名	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
	堺・大小路線(シャトルバス)	1,111	1,124	1,136	1,188	1,242
	堺市内南回り線	452	472	515	451	455
	堺市内北回り線	376	461	394	437	484
	堺市内中回り線	361	316	299	300	233
	臨港六区線	36	35	47	46	46
	北野田線	571	574	591	711	625
	旧河内長野線	656	699	716	855	743
	松屋線	101	48	46	37	46
	堺東・鳳西町線	272	197	181	194	169
	堺東・鳳線	1,305	1,285	1,267	779	398
	野遠・北野田線	567	574	518	562	500
	金岡線	408	415	408	467	378

南海バス	路 線 名	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
	河内天美線	485	458	425	519	438
	布忍線	665	623	644	786	641
	北野田・多治井線	57	65	66	71	73
	新金岡団地線	2	5	3	3	2
	初芝線	49	50	36	32	31
	中もず・平尾線	453	465	450	444	450
	田園線	639	624	546	576	515
	北野田・鳳線	574	570	683	581	549
	津久野線	917	1,014	912	1,047	910
	泉北泉ヶ丘地区線	4,145	4,132	3,974	3,902	3,696
	泉北樺地区線	1,561	1,465	1,478	1,591	1,432
	泉北光明池線	716	749	812	722	756
	光明池・鳳線	697	733	716	889	1,225
	畑・鉢ヶ峯線	242	264	228	272	240
	堺東・泉ヶ丘線	1,330	1,225	1,226	1,432	1,246
	美木多線	338	339	321	515	707
	東山・泉ヶ丘線	410	343	316	362	337
	美原初芝線	162	175	177	172	172
	美原金岡線	155	168	181	192	196
	堺匠町線	1,422	1,426	1,466	1,395	1,335
	住之江匠町線	398	447	560	619	603
	狭山ニュータウン線	646	638	641	589	593
	泉ヶ丘・ハーベストの丘線	32	32	32	32	32
	Jグリーン堺線	151	149	146	255	262
	泉大津光明池線	34	33	31	38	38
	天野山線	2	2	2	2	2
	河内長野泉ヶ丘線	34	34	36	45	49
	市立総合医療センター線	—	74	92	94	101
	総数	22,532	22,502	22,318	23,204	21,950

近鉄バス	路 線 名	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
	松原線(さつき野系統)	284	302	300	301	301
	松原線 (余部系統)	407	434	423	416	417
	丹比線	130	132	135	134	138
	北野田線	168	167	167	173	177
	北野田線 (さつき野系統)	127	138	151	165	166
	北野田線(多治井系統)	53	63	72	82	80
	富田林線(梅の里系統)	213	229	223	222	153
	総数	1,382	1,465	1,471	1,493	1,432

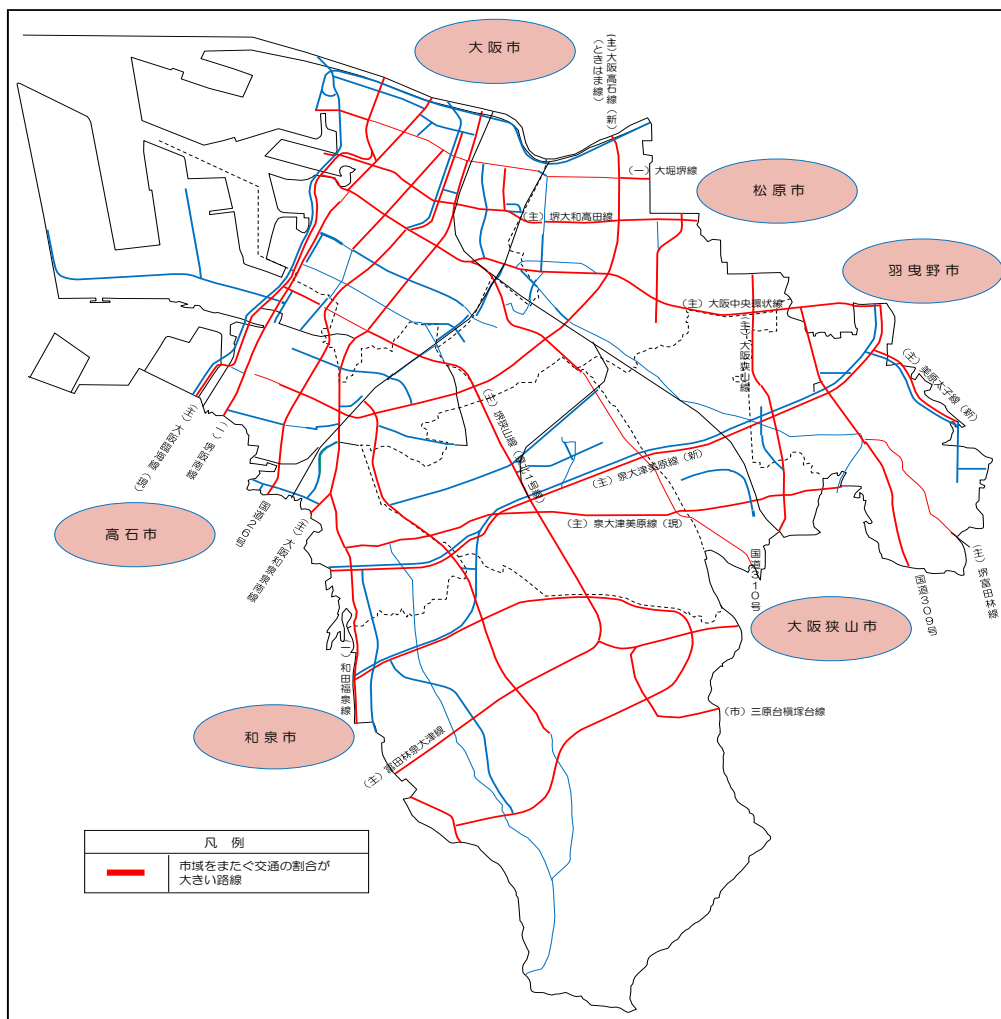
出典：堺市統計書

※南海バス(株)は堺・金岡・東山・泉北・光明池の各営業所管内(堺市内を通過しない路線を除く)における乗車人員を表章したもので、旧河内長野線は H18.3.12 に北野田駅前に延伸し、路線名を「北野田線」に変更している。

※近鉄バス(株)は堺市内を通過する路線に限り表章したもので、北野田線には 17 年 5 月運行開始の北野田線(さつき野系統)を含まない。

6 市内主要道路

市域をまたぐ交通の割合が大きい路線（H27道路交通センサス）



市内の 12 時間交通量の上位 10 路線

順位	交通量 (台/12h)	観測地点	路線名
1	59,502	堺市南区竹城台 3 丁	主要地方道 富田林泉大津線（泉北 1 号線）
2	57,328	堺市堺区北丸保園 3	一般国道 310 号
3	57,069	堺市南区竹城台 1 丁	主要地方道 堺狭山線（泉北 1 号線）
4	57,033	堺市中区田園	主要地方道 堺狭山線（泉北 1 号線）
5	50,954	堺市南区桃山台 2 丁	主要地方道 富田林泉大津線（泉北 1 号線）
6	50,505	堺市堺区中安井町 3 丁	一般国道 310 号
7	47,277	堺市北区新金岡町 5 丁	主要地方道 大阪中央環状線
8	46,468	堺市南区新檜尾台 2 丁	主要地方道 富田林泉大津線（泉北 1 号線）
9	44,973	堺市北区八下北 2	主要地方道 大阪中央環状線
10	43,522	堺市堺区向陵西町 4 丁	主要地方道 大阪中央環状線

（平成 27 年度道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査））

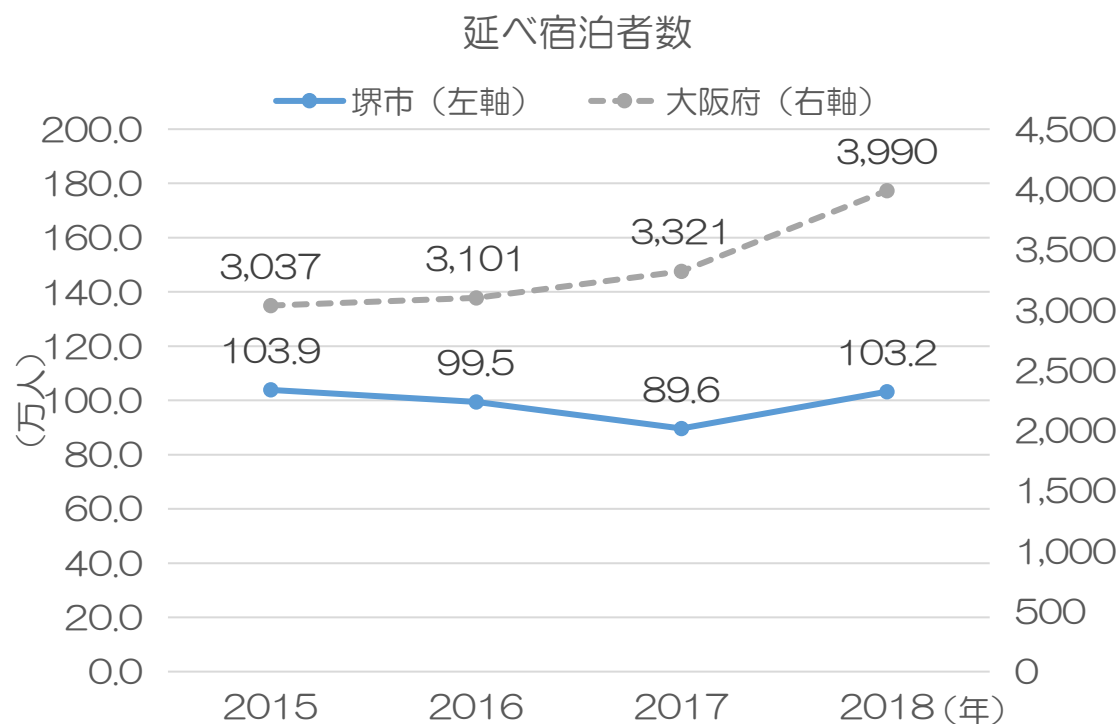
7 令和元年度に新たに指定された特定道路

(単位：km)

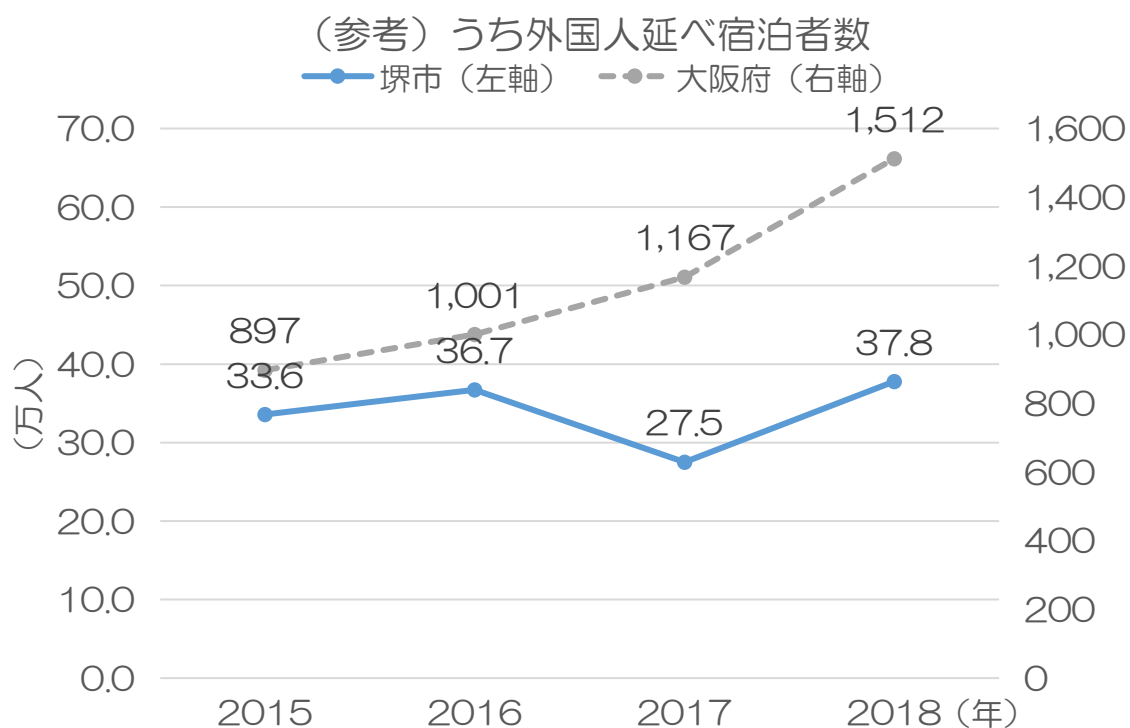
	地区名	特定道路合計 距離数(※)
1	南海高野線浅香山駅周辺地区	1.35
2	南海本線堺駅・南海高野線堺東駅を含む都心地区	3.17
3	JR 三国ヶ丘駅・南海高野線三国ヶ丘駅周辺地区	2.25
4	南海高野線中百舌鳥駅・地下鉄なかもず駅周辺地区	3
5	南海高野線白鷺駅周辺地区	0.2
6	南海高野線初芝駅周辺地区	0.9
7	南海高野線萩原天神駅周辺地区	0.92
8	南海高野線北野田駅周辺地区	3.8
9	泉北高速深井駅周辺地区	2.95
10	泉北高速母・美木多駅周辺地区	3.88
11	JR 堺市駅周辺地区	1.43
12	JR 百舌鳥駅周辺地区	1.32
13	JR 上野芝駅周辺地区	1.8
14	JR 津久野駅周辺地区	4.6
15	JR 鳳駅周辺地区	0.8
16	地下鉄北花田駅周辺地区	3.1
17	地下鉄新金岡駅周辺地区	1.2
18	南海本線七道駅周辺地区	1.12
19	南海本線石津川駅周辺地区	2.4
20	南海本線諏訪ノ森駅周辺地区	2.1

※既に整備した道路を含む

8 宿泊者数の状況



(資料) 大阪府観光統計調査



(資料) 大阪府