**重点整備地区の内、令和4年度に見直しを行う地区の検討について**

　堺市移動等円滑化促進方針に基づいて令和4年度以降に各基本構想重点整備地区の評価・見直しを実施するにあたり、次のポイントを勘案し、地区の順序について検討する。

**１　検討のポイント**

**（１）国土交通省が作成する「基本構想作成ガイドライン」における重点整備地区の要件（概要）**

**（R3.3月改訂）**

①生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区

　・原則として、生活関連施設が概ね３以上あること。

　・「それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区」とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区を意味する。

②生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化の促進が特に必要な地区

　・高齢者、障害者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の状況や、これらの将来の方向性のほか、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から総合的に判断することとされている。

③バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区

　・「都市機能」とは、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等のこととされている。

　・ついては、このような様々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が要件となる。

④境界の設定等

　・重点整備地区の境界は、町界・字界、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって明確に表示して決めることが必要とされている。

**（２）法改正について**

・平成6年9月施行

ハートビル法：建築物のバリアフリー化を促進。

・平成12年11月施行

交通バリアフリー法：駅などの旅客施設や車両等のバリアフリー化を促進。

⇒堺市交通バリアフリー基本構想（平成13～15年度策定）は本法律に基づいて策定。

駅舎と生活関連施設との間を生活関連経路とするものであり、生活関連施設間の経路設定なし。

・平成18年12月施行

バリアフリー法：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。

　⇒堺市バリアフリー基本構想（平成27年度策定）は本法律に基づいて策定。

生活関連施設間の経路設定あり。

・平成30年11月施行

　改正バリアフリー法：「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」を基本理念とし、さらなるバリアフリー化を推進。

　⇒堺市移動等円滑化促進方針（令和2年度策定）は本改正に基づいて策定。

・令和3年4月施行

　改正バリアフリー法：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の推進。

**（３）「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）（令和2年11月）」のうち、本市基本構想の評価・見直し等に関連するもの**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 項目 | 国の目標（おおむね5年間） |
| 鉄軌道駅 | 段差の解消 | 3,000人以上/日の施設及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設を原則100％ |
| 視覚障害者誘導用ブロック |
| 案内設備 |
| 障害者用トイレ |
| ホームドア・可動式ホーム柵 |
| 道路 | 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路 | 約70％ |
| 都市公園 | 園路及び広場 | 規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70％ |
| 駐車場 |
| 便所 |
| 路外駐車場 | 特定路外駐車場 | 約75％ |
| 建築物 | 2,000㎡以上の特別特定建築物 | 約67％  ※公立小学校等については、文科省において目標を定める。（現時点で未定） |
| 信号機 | 主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等 | 原則100％ |
| 音響機能付加信号機 | 主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている信号機については原則100％ |
| エスコートゾーン |

※目標：国が省令により定めるそれぞれの移動等円滑化基準を満たす整備が完了している割合

**２　上記3点に鑑みた令和4年度基本構想評価・見直し地区候補**

（１）堺駅・堺東駅周辺地区（H13策定）

・両駅とも乗降客数が多く、堺駅については基本構想策定時から増加している。

・新たに指定された特定道路のうち、未整備の距離数が長く、国から求められているバリアフリー化の目標達成に寄与する。

・生活関連施設の箇所数が多く、都市公園についても2か所含んでいる。また、基本構想策定以降新たに建設された建築物も多い。

・策定予定の観光戦略プランにおいて重点エリアとされている環濠エリアが含まれる。

（２）北野田駅周辺地区（H13策定）

・北野田駅乗降客数は基本構想策定時から減少してはいるが、比較的利用者の多い駅である。

・新たに指定された特定道路のうち、未整備の距離数が長く、国から求められているバリアフリー化の目標達成に寄与する。

・生活関連施設の箇所数が他地区と比較して多い。

（３）栂・美木多駅周辺地区（H27策定）

・新たに指定された特定道路のうち、未整備の距離数が長く、国から求められているバリアフリー化の目標達成に寄与する。

・策定予定のSenboku New Designにおいて対象エリアとなっている。

⇒策定時からの街並みの変化、特定道路の新規指定距離等を勘案し、令和4年度については**（１）堺駅・堺東駅周辺地区**について評価・見直しを行うことを検討する。

　その後評価方法等を検証し、令和5年度以降の進め方を検討する。