**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―**

**令和3年３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）移動等円滑化促進方針作成の背景

（２）本市における移動等円滑化促進方針策定の趣旨

（３）移動等円滑化促進方針の位置づけ、基本方針

（４）移動等円滑化促進方針の期間・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

（２）評価・見直しを行う中での当事者参加の重要性

（３）評価・見直しの視点

（４）評価・見直しの方法

（５）評価・見直し等に取り組む地区

３　当事者参加の仕組み

（１）機会の確保

（２）フィードバック

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

（２）バリアフリー化推進のための連携と情報共有

（３）バリアフリー化への継続的な取組

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

（２）外国人に係るバリアフリー化の促進

（３）来訪者を迎えるバリアフリー対応

（４）福祉移送サービスとの連携強化

（５）災害時、緊急時における要配慮者への対応

（６）学校のバリアフリー化

（７）新しい生活様式への対応

（参考）用語の説明

（資料編）

**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

　高齢化の進展についてです。

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

　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から14歳の年少人口と15から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。

　　　さらに、本市の65から74歳の前期高齢者数が年々減少する一方で、75歳以上の後期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。

　障害者の状況についてです。

　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。

　身体障害者手帳保持者数は、平成27年度37,357人、平成28年度37,142人、平成29年度36,963人、平成30年度36,723人、令和元年度36,556人です。

　療育手帳所持者数は、平成27年度7,298人、平成28年度7,565人、平成29年度7,834人、平成30年度8,114人、令和元年度8,334人です。

　精神障害者保健福祉手帳所持者数は、平成27年度7,567人、平成28年度8,035人、平成29年度8,607人、平成30年度9,290人、令和元年度9,941人です。

　自立支援医療（精神通院）受給者数は、平成27年度15,017人、平成28年度15,867人、平成29年度16,640人、平成30年度17,404人、令和元年度18,052人です。

　この数値は、第6期堺市障害者福祉計画・第2期障害児福祉計画を参照しています。

　また、令和元（2019）年度の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。

　法改正についてです。

　　平成18（2006）年12月、ハートビル法と呼ばれる高齢者、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と、交通バリアフリー法と呼ばれる高齢者、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が施行されました。これは、バリアフリー法と呼ばれています。統合により、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され、法に基づく措置が共生社会の実現や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。この方針においては、改正後のバリアフリー法を改正バリアフリー法といいます。

　国がめざす方向性についてです。

　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。

　参考として、内閣府のホームページに記載されている国の考え方を示します。

　　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りなく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。

（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栂・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ます。

　参考として、改正バリアフリー法第24条の2の移動等円滑化促進方針の項目を示します。

　第1項　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。

　第6項　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。

（3）移動等円滑化促進方針の位置づけ、基本方針

　この方針は、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。

　各計画との関係とSDGsの達成についてです。

　本方針は、堺市基本計画2025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。

　具体的な関係性として、本方針に基づき、評価・見直しを実施する予定の堺市バリアフリー基本構想及び堺市交通バリアフリー基本構想、特定事業計画を、バリアフリー化促進のための計画等と位置付けます。バリアフリー化促進のための計画等の関連計画の1つとして、各福祉分野の計画を位置付けています。各福祉分野の計画には、高齢分野に係るものとして、高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画及び地域包括ケアシステムの推進に関する施策に係る総合的な計画を記載しています。また、障害分野に係るものとして障害者長期計画及び障害者福祉計画・障害児福祉計画を記載しています。

　さらに、各福祉分野別計画及びバリアフリー化促進のための計画等の基盤には堺市地域福祉計画を位置付けています。

　その他、バリアフリー化促進のための計画等に関連する計画等として、都市計画マスタープラン、地域防災計画、歴史文化のまち堺観光戦略プラン、自転車利用環境計画があります。

　すべての計画等の上位計画として、堺市基本計画2025及び、堺市SDGs未来都市計画があります。

　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である包括的で安全かつ強靭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が作成しているアクセシビリティガイドがあります。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。

　基本方針についてです。

　本市では、バリアフリー基本構想において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は、　みんなが生活しやすく安全・快適で活力のある堺へ　です。

　その目的は次の２点です。

　１点めは、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です。

　２点めは、より質の高い都市基盤の提供です。

　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点めは、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です。

　2点めは、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です。

　3点めは、市民、当事者参加型によるバリアフリー化の取組です。

　4点めは、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」の推進です。

　5点めは、バリアフリーに関する情報提供の促進です。

　ここで示すみんなとは、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。

　参考として、改正バリアフリー法第24条の3の移動等円滑化促進方針の評価等の項目を示します。

　　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、実施、評価、改善の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。

　参考として、改正バリアフリー法第26条の協議会の項目を示します。

　　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。

　また、参考として、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示します。

　（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。

　まず、鉄道駅舎のバリアフリー化です。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。

　次に、道路のバリアフリー化です。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。

　さらに、多目的トイレへの改良です。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。

　コミュニケーションボードの設置です。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。

（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。

　参考として、当事者参加の機会確保の実例を示します。

　　平成31（2019）年3月25日に、栂・美木多駅前広場の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。

（3）評価・見直しの視点

　各基本構想の見直しに際し、次の点を踏まえて行うものとします。

　まず、面的・一体的なバリアフリー化の促進です。

　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。

　次に、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です。

　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。

　これらは、平成31（2019）年3月に大阪府が作成した大阪府バリアフリー基本構想等作成促進指針から一部引用しています。

（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。

　参考として、改正バリアフリー法第25条の2の基本構想の評価等の項目を示します。

　　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。

　参考として、評価・見直し等に取り組む地区について示します。

まず、堺市交通バリアフリー基本構想における重点整備地区です。

　平成13（2001）年度に策定の基本構想では、堺駅・堺東駅を含む都心地区、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（2002）年度に策定の基本構想では、JＲ三国ケ丘駅・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、泉北高速鉄道泉ケ丘駅周辺地区、泉北高速鉄道光明池駅周辺地区。

　平成15（2003）年度に策定の基本構想では、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を重点整備地区。

次に、堺市バリアフリー基本構想における重点整備地区です。

　平成27（2015）年度に策定の基本構想では、泉北高速鉄道栂・美木多駅周辺地区及びＪＲ津久野駅周辺地区。

さらに、堺市バリアフリー基本構想策定の際に検討した地区です。

　平成27（2015）年度に基本構想を策定する際に重点整備地区の候補として検討した地区で、ＪＲ浅香駅周辺地区、南海高野線百舌鳥八幡駅周辺地区、ＪＲ百舌鳥駅周辺地区、美原区役所周辺地区。

最後に、新たに指定された特定道路を含む地区です。

　国土交通省から、新たに特定道路が指定された地区で、南海高野線浅香山駅周辺地区、南

海高野線萩原天神駅周辺地区、南海本線七道駅周辺地区、南海本線石津川駅周辺地区、南海

本線諏訪ノ森駅周辺地区、JR百舌鳥駅周辺地区。

**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きます。

（2）フィードバック

　（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等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

　心のバリアフリーについてです。

　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、このような認識のことである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。

　障害者差別解消法についてです。

　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についてです。

　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についてです。

　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についてです。

　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についてです。

　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も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についてです。

　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についてです。

　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。

　参考として改正バリアフリー法第24条の7の市町村による情報の収集、整理及び提供の項目を示します。

　　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。

　また、参考として、改正バリアフリー法第24条の8の施設設置管理者による市町村に対する情報の提供の項目を示します。

　第１項　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についてです。

　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についてです。

　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。

　放置自転車対策についてです。

　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等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についてです。

　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、いわゆる無人駅への対応についてです。

　駅員無配置化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についてです。

　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きます。

　カラーバリアフリー化に向けた取組についてです。

　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から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活動の実施についてです。

　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、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。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。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みます。

（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が挙げられます。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、次のようなガイドラインが定められている。

　1つめは、令和2（2020）年3月に国土交通省が発行している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。

　2つめは、令和2（2020）年3月に国土交通省が発行している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

　3つめは、（財）国土技術研究センターが発行している道路の移動等円滑化整備ガイドライン

　4つめは、平成24（2012）年3月に国土交通省が発行している都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン。

・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、令和2（2020）年11月現在において、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。

・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。

・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のであり、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。

（資料編）

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。

　検討経過は次のとおりです。

　　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）

2　堺市移動等円滑化促進方針策定の体制

（1）堺市バリアフリー化検討委員会

ア　役割

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

イ　構成員

・学識経験者

・市民として、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

それぞれの代表。

・公共交通事業者として、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。

・道路管理者として、国土交通省近畿地方整備局、堺市。

・公安委員会として、大阪府警。

・その他関係機関として、国土交通省近畿運輸局、堺市。

（2）堺市バリアフリー化庁内推進検討会

ア　役割

移動等円滑化促進方針・基本構想案の策定及び関係事業の実施・進捗管理・評価等。

イ　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。

（3）堺市バリアフリー化庁内推進検討会（幹事会）

ア　役割

移動等円滑化促進方針・基本構想案の策定及び関係事業の実施・進捗管理・評価等。

イ　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）

堺市バリアフリー化検討委員会における役職、氏名、委員の所属における役職の順に記載します。

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 小﨑　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 金髙　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 西日本旅客鉃道株式会社 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 山嵜　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

1日あたりの乗降者の人数について、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年度の順に示します。

　JR阪和線

　浅香駅は、平成26年度4,640、平成27年度4,638、平成28年度4,476、平成29年度4,448、平成30年度4,444。

　堺市駅は、平成26年度23,890、平成27年度24,320、平成28年度24,240、平成29年度24,114、平成30年度24,038。

　三国ヶ丘駅は、平成26年度46,016、平成27年度47,912、平成28年度48,000、平成29年度47,894、平成30年度48,108。

　百舌鳥駅は、平成26年度7,956、平成27年度8,072、平成28年度7,920、平成29年度7,808、平成30年度7,776。

　上野芝駅は、平成26年度17,264、平成27年度17,530、平成28年度17,540、平成29年度17,502、平成30年度17,518。

　津久野駅は、平成26年度16,994、平成27年度17,960、平成28年度17,592、平成29年度17,282、平成30年度16,896

　鳳駅は、平成26年度34,918、平成27年度36,002、平成28年度36,732、平成29年度37,338、平成30年度37,696。

　南海本線

　七道駅は、平成26年度7,278、平成27年度8,333、平成28年度11,418、っ平成29年度11,235、平成30年度11,371。

　堺駅は、平成26年度34,607、平成27年度36,366、平成28年度37,812、平成29年度38,201、平成30年度38,574。

　湊駅は、平成26年度6,362、平成27年度6,455、平成28年度6,574、平成29年度6,543、平成30年度6,635。

　石津川駅は、平成26年度13,560、平成27年度13,805、平成28年度13,972、平成29年度14,142、平成30年度14,331。

　諏訪ノ森駅は、平成26年度7,726、平成27年度7,802、平成28年度7,886、平成29年度8,030、平成30年度7,808。

　浜寺公園駅は、平成26年度4,217 、平成27年度4,253、平成28年度4,284、平成29年度4,327、平成30年度4,303。

南海高野線

　浅香山駅は、平成26年度8,363、平成27年度8,485、平成28年度8,399、平成29年度8,453、平成30年度8,622。

　堺東駅は、平成26年度59,790、平成27年度59,823、平成28年度59,773、平成29年度59,973、平成30年度59,851。

　三国ヶ丘駅は、平成26年度24,749、平成27年度25,655、平成28年度25,189、平成29年度25,151、平成30年度25,418。

　百舌鳥八幡駅は、平成26年度4,283、平成27年度4,337、平成28年度4,418、平成29年度4,546、平成30年度4,530。

　中百舌鳥駅は、平成26年度20,147、平成27年度20,704、平成28年度20,600、平成29年度21,033、平成30年度20,562。

　白鷺駅は、平成26年度9,841、平成27年度10,030、平成28年度10,133、平成29年度10,277、平成30年度10,527。

　初芝駅は、平成26年度17,000、平成27年度17,057、平成28年度16,894、平成29年度16,857、平成30年度17,107。

　萩原天神駅は、平成26年度7,151、平成27年度7,253、平成28年度7,349、平成29年度7,416、平成30年度7,522。

　北野田駅は、平成26年度34,556、平成27年度34,709、平成28年度34,346、平成29年度34,348、平成30年度33,991。

泉北高速鉄道

　中百舌鳥駅は、平成26年度35,521、平成27年度34,710、平成28年度32,495、平成29年度31,239、平成30年度28,717。

　深井駅は、平成26年度24,724、平成27年度25,190、平成28年度25,206、平成29年度25,378、平成30年度25,811。

　泉ケ丘駅は、平成26年度42,487、平成27年度42,218、平成28年度41,270、平成29年度40,976、平成30年度40,810。

栂・美木多駅は、平成26年度21,077、平成27年度20,775、平成28年度20,205、平成29年度19,831、平成30年度19,488。

　光明池駅は、平成26年度31,284、平成27年度31,322、平成28年度30,744、平成29年度30,609、平成30年度30,452。

大阪メトロ御堂筋線

　北花田駅は、平成26年度25,193、平成27年度24,790、平成28年度24,476、平成29年度24,113、平成30年度26,066。

　新金岡駅は、平成26年度21,101、平成27年度21,446、平成28年度20,926、平成29年度21,253、平成30年度21,414。

　なかもず駅は、平成26年度80,923、平成27年度79,690、平成28年度74,398、平成29年度74,041、平成30年度75,563。

堺市統計書から引用しています。

JR阪和線三国ヶ丘駅及び大阪メトロ御堂筋線なかもず駅は他線への乗継人員を含む。

南海高野線三国ヶ丘駅及び南海高野線中百舌鳥駅、泉北高速鉄道中百舌鳥駅は他線への乗継人員を含まない。

【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

　定期利用であるか否かに関わらず、乗車人員の総数に2を乗じた数。乗車人員全員が乗車時と同区間を復路とすることを想定しています。

・南海本線・南海高野線・泉北高速鉄道

　定期利用の乗車人員に2を乗じた数に、定期外乗車人員と定期外降車人員を加えた数。定期利用者は乗車時と同区間を復路とすることを想定しています。

・大阪メトロ御堂筋線

　終日の乗降人員の総数。

５　路線バスの状況

年間の利用者数を路線名、平成26年度、平成27年度、平成28年度、平成29年度、平成30年度の順に、1,000人単位で示します。

南海バス

堺・大小路線は、平成26年度1,111千人、平成27年度1,124千人、平成28年度1,136千人、平成29年度1,188千人、平成30年度1,242千人。

堺市内南回り線は、平成26年度452千人、平成27年度472千人、平成28年度515千人、平成29年度451千人、平成30年度455千人。

堺市内北回り線は、平成26年度376千人、平成27年度461千人、平成28年度394千人、平成29年度437千人、平成30年度484千人。

堺市内中回り線は、平成26年度361千人、平成27年度316千人、平成28年度299千人、平成29年度300千人、平成30年度233千人。

臨港六区線は、平成26年度36千人、平成27年度35千人、平成28年度47千人、平成29年度46千人、平成30年度46千人。

北野田線は、平成26年度571千人、平成27年度574千人、平成28年度591千人、平成29年度711千人、平成30年度625千人。

旧河内長野線は、平成26年度656千人、平成27年度699千人、平成28年度716千人、平成29年度855千人、平成30年度743千人。

松屋線は、平成26年度101千人、平成27年度48千人、平成28年度46千人、平成29年度37千人、平成30年度46千人。

堺東・鳳西町線は、平成26年度272千人、平成27年度197千人、平成28年度181千人、平成29年度194千人、平成30年度169千人。

堺東・鳳線は、平成26年度1,305千人、平成27年度1,285千人、平成28年度1,267千人、平成29年度779千人、平成30年度398千人。

野遠・北野田線は、平成26年度567千人、平成27年度574千人、平成28年度518千人、平成29年度562千人、平成30年度500千人。

金岡線は、平成26年度408千人、平成27年度415千人、平成28年度408千人、平成29年度467千人、平成30年度378千人。

河内天美線は、平成26年度485千人、平成27年度458千人、平成28年度425千人、平成29年度519 千人、平成30年度438千人。

布忍線は、平成26年度665千人、平成27年度623千人、平成28年度644千人、平成29年度786千人、平成30年度641千人。

北野田・多治井線は、平成26年度57千人、平成27年度65千人、平成28年度66千人、平成29年度71千人、平成30年度73千人。

新金岡団地線は、平成26年度2千人、平成27年度5千人、平成28年度3千人、平成29年度3千人、平成30年度2千人。

初芝線は、平成26年度49千人、平成27年度50千人、平成28年度36千人、平成29年度32千人、平成30年度31千人。

中もず・平尾線は、平成26年度453 千人、平成27年度465千人、平成28年度450千人、平成29年度444千人、平成30年度450千人。

田園線は、平成26年度639千人、平成27年度624千人、平成28年度546千人、平成29年度576千人、平成30年度515千人。

北野田・鳳線は、平成26年度574千人、平成27年度570千人、平成28年度683千人、平成29年度581千人、平成30年度549千人。

津久野線は、平成26年度917千人、平成27年度1,014千人、平成28年度912千人、平成29年度1,047千人、平成30年度910千人。

泉北泉ヶ丘地区線は、平成26年度4,145千人、平成27年度4,132千人、平成28年度3,974千人、平成29年度3,902千人、平成30年度3,696千人。

泉北栂地区線は、平成26年度1,561千人、平成27年度1,465千人、平成28年度1,478千人、平成29年度1,591千人、平成30年度1,432千人。

泉北光明池線は、平成26年度716千人、平成27年度749千人、平成28年度812千人、平成29年度722千人、平成30年度756千人。

光明池・鳳線は、平成26年度697千人、平成27年度733千人、平成28年度716千人、平成29年度889 千人、平成30年度1,225千人。

畑・鉢ヶ峯線は、平成26年度242千人、平成27年度264千人、平成28年度228千人、平成29年度272千人、平成30年度240千人。

堺東・泉ヶ丘線は、平成26年度1,330千人、平成27年度1,225千人、平成28年度1,226千人、平成29年度1,432千人、平成30年度1,246千人。

美木多線は、平成26年度338千人、平成27年度339千人、平成28年度321千人、平成29年度515千人、平成30年度707千人。

東山・泉ヶ丘線は、平成26年度410 千人、平成27年度343千人、平成28年度316千人、平成29年度362千人、平成30年度337千人。

美原初芝線は、平成26年度162千人、平成27年度175千人、平成28年度177千人、平成29年度172千人、平成30年度172千人。

美原金岡線は、平成26年度155千人、平成27年度168千人、平成28年度181千人、平成29年度192千人、平成30年度196千人。

堺匠町線は、平成26年度1,422千人、平成27年度1,426千人、平成28年度1,466千人、平成29年度1,395千人、平成30年度1,335千人。

住之江匠町線は、平成26年度398千人、平成27年度447千人、平成28年度560千人、平成29年度619千人、平成30年度603千人。

狭山ニュータウン線は、平成26年度646千人、平成27年度638千人、平成28年度641千人、平成29年度589 千人、平成30年度593千人。

泉ヶ丘・ハーベストの丘線は、平成26年度32千人、平成27年度32千人、平成28年度32千人、平成29年度32千人、平成30年度32千人。

Jグリーン堺線151は、平成26年度151千人、平成27年度149千人、平成28年度146千人、平成29年度255 千人、平成30年度262千人。

泉大津光明池線は、平成26年度34千人、平成27年度33千人、平成28年度31千人、平成29年度38千人、平成30年度38千人。

天野山線は、平成26年度2千人、平成27年度2千人、平成28年度2千人、平成29年度2千人、平成30年度2千人。

河内長野泉ヶ丘線は、平成26年度34千人、平成27年度34千人、平成28年度36千人、平成29年度45千人、平成30年度49千人。

市立総合医療センター線は、平成27年度74千人、平成28年度92千人、平成29年度94千人、平成30年度101千人。

総数は、平成26年度22,532千人、平成27年度22,502千人、平成28年度22,318千人、平成29年度23,204千人、平成30年度21,950千人。

近鉄バス

松原線(さつき野系統) は、平成26年度284千人、平成27年度302千人、平成28年度300千人、平成29年度301千人、平成30年度301千人。

松原線（余部系統）は、平成26年度407千人、平成27年度434千人、平成28年度423千人、平成29年度416千人、平成30年度417千人。

丹比線は、平成26年度130千人、平成27年度132千人、平成28年度135千人、平成29年度134千人、平成30年度138千人。

北野田線は、平成26年度168千人、平成27年度167千人、平成28年度167千人、平成29年度173千人、平成30年度177千人。

北野田線(さつき野系統)は、平成26年度127千人、平成27年度138千人、平成28年度151千人、平成29年度165千人、平成30年度166千人。

北野田線(多治井系統)は、平成26年度53千人、平成27年度63千人、平成28年度72千人、平成29年度82千人、平成30年度80千人。

富田林線(梅の里系統)は、平成26年度213千人、平成27年度229千人、平成28年度223 千人、平成29年度222千人、平成30年度153千人。

総数は、平成26年度1,382千人、平成27年度1,465千人、平成28年度1,471千人、平成29年度1,493千人、平成30年度1,432千人。

出典：堺市統計書を出典としている。

南海バス㈱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、旧河内長野線は平成28年3月12日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㈱は堺市内を通過する路線に限り表章したもので、北野田線には平成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　令和元年度に新たに指定された特定道路

　地区名、延長キロメートル数の順に記載します。ただし、既に整備した道路を含みます。

南海高野線浅香山駅周辺地区は、1.35キロメートル。

南海本線堺駅・南海高野線堺東駅を含む都心地区は、3.17キロメートル。

JR三国ヶ丘駅・南海高野線三国ヶ丘駅周辺地区は、2.25キロメートル。

南海高野線中百舌鳥駅・地下鉄なかもず駅周辺地区は、3.0キロメートル。

南海高野線白鷺駅周辺地区は、0.2キロメートル。

南海高野線初芝駅周辺地区は、0.9キロメートル。

南海高野線萩原天神駅周辺地区は、0.92キロメートル。

南海高野線北野田駅周辺地区は、3.8キロメートル。

泉北高速深井駅周辺地区は、2.95キロメートル。

泉北高速栂・美木多駅周辺地区は、3.88キロメートル。

JR堺市駅周辺地区は、1.43キロメートル。

JR百舌鳥駅周辺地区は、1.32キロメートル。

JR上野芝駅周辺地区は、1.8キロメートル。

JR津久野駅周辺地区は、4.6キロメートル。

JR鳳駅周辺地区は、0.8キロメートル。

地下鉄北花田駅周辺地区は、3.1キロメートル。

地下鉄新金岡駅周辺地区は、1.2キロメートル。

南海本線七道駅周辺地区は、1.12キロメートル。

南海本線石津川駅周辺地区は、2.4キロメートル。

南海本線諏訪ノ森駅周辺地区は、2.1キロメートル。

7　宿泊者数の状況

　堺市及び大阪府の延べ宿泊者数について、平成27年、平成28年、平成29年、平成30年の順に示します。大阪府観光統計調査を基にしています。

　堺市では、平成27年103.9万人、平成28年99.5万人、平成29年89.6万人、平成30年103.2万人。

　大阪府では、平成27年3,037万人、平成28年3,101万人、平成29年3,321万人、平成30年3,990万人。

　参考として、上記宿泊者数のうち、外国人の延べ宿泊者数について、平成27年、平成28年、平成29年、平成30年の順に示します。大阪府観光統計調査を基にしています。

　堺市では、平成27年33.6万人、平成28年36.7万人、平成29年27.5万人、平成30年37.8万人

　大阪府では、平成27年897万人、平成28年1,001万人、平成29年1,167万人、平成30年1,512万人。

堺市健康福祉局　長寿社会部　地域共生推進課

〒590-0078　堺市堺区南瓦町３－１

電話：072-228-0375

FAX：072-228-7853

堺市配架資料番号：