

堺市バリアフリー基本構想(改定版)【中百舌鳥地区版】(案)についてのご意見の要旨と本市の考え方

	ご意見の要旨	市の考え方
○	「I. 整備対象地区の設定」	
1	<p>堺市バリアフリー基本構想(改定版)を拝見し、重点整備地区の選定に大きな問題を感じている。重点整備地区の選定に客観的根拠を示していただきたい。</p> <p>また、JR 沿線(堺市駅、三国ヶ丘、百舌鳥、上野芝)を避けた根拠を示していただきたい。</p> <p>特に世界遺産ともなった JR 百舌鳥駅が重点整備地区とならないのか。JR 百舌鳥駅周辺は、観光客はもちろんのこと、周囲には支援学校や福祉施設が多数存在しているにも関わらず整備対象となっていないことが理解できない。なぜ、地下鉄と南海電車沿線だけに限り、JR 沿線がこの計画にないのか。何か意図的な理由があるのかと感じる。</p>	<p>重点整備地区の見直しについては、旅客施設の利用者数等を勘案し、優先順位をつけ選定しています。</p> <p>今回の中百舌鳥地区については、南海高野線中百舌鳥駅及び大阪メトロ御堂筋線なかもず駅ともに利用者が多く、特に大阪メトロ御堂筋線なかもず駅については、市内で最も利用者が多い駅(令和4(2022)年11月現在:利用者数63,852人/日)であり、また、同地区は本市北部の都市的諸機能が集積している都市拠点であることをふまえ選定しています。</p> <p>また、平成13(2001)年度から平成15(2003)年度に策定した堺市交通バリアフリー基本構想で定めた重点整備地区(17駅14地区)について順次見直しを実施する予定であり、その中にはJR堺市駅、JR三国ヶ丘駅、JR上野芝駅が含まれています。</p> <p>JR百舌鳥駅については、ご意見のとおりバリアフリー化を推進する地区の1つであると認識しています。今後も堺市バリアフリー化検討委員会での議論等をふまえ、バリアフリー基本構想の策定等を含めた取組を推進します。</p>
2	<p>追加地区が不十分なので次の地区を追加すべき。</p> <p>(1) 地下鉄中百舌鳥乗務所の北東向かいの地区又は中百舌鳥グラウンドの東側隣の地区を追加すべき。</p> <p>理由: 広大な公共施設が存在する。バリアフリー化すべき通路が存在する。</p> <p>(2) 中百舌鳥町1丁239番ひのまるこども園及び中百舌鳥駅前れんげそう公園、中百舌鳥駅前第2自転車駐車場の地区を追加すべき。</p> <p>理由: 公的施設が含まれており、これらの施設は生活関連施設であるため、追加地区に選定されるべき。</p>	<p>生活関連施設とは、バリアフリー法に規定される「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、公的施設、福祉施設その他の施設」のことであり、本市では国の考え方をふまえ、公共性の高い施設、施設規模が概ね2,000㎡以上となる建築物、駐車場の用に供する部分(駐車マス)の面積が500㎡以上の路外駐車場等を生活関連施設として選定しています。</p> <p>このことから(1)及び(2)については、生活関連施設にあたらなないと整理しています。そのため重点整備地区の追加は行いませんが、令和5(2023)年6月に策定した「堺市バリアフリー基本構想(改定版)【全市</p>

		域版】に記載のとおり、重点整備地区外においても都市基盤整備などに合わせ、広域的なバリアフリー化を推進します。
3	<p>準生活関連経路の新規追加路線が不十分なので次の路線を追加すべき。</p> <p>(1) 植木病院前までとする府道堺富田林線での追加路線の範囲は、西北端の黒土町 3002 番 23 までを追加路線にすべき。 理由：当該病院への障害者等の通院者は西側方面からも来る。病院西隣のマクドナルド堺黒土店は生活関連施設である</p> <p>(2) 市道金岡長曾根 1 号線のライフなかもず店とタイムズエディオンなかもず店第 2 路外駐車場の間の市道を追加路線にすべき。 理由：駐車場入口とライフ等店舗入口が真向かいに面しており、駐車場に侵入する車両と、店舗入口へ歩行する障害者等の買い物客らが交わり、危険個所となることから追加路線にすべき。</p> <p>(3) 市道長曾根 205 号線を生活関連経路の新規追加路線にすべき。 理由：蟻ヶ池公園の生活関連経路であるから追加路線にすべき。</p>	<p>生活関連経路とは、バリアフリー法に規定する「生活関連施設相互間の経路」のことであり、準生活関連経路とは、生活関連経路の設定基準に即し、歩道の無い道路や適切な歩道空間の確保ができない道路において設定しています。</p> <p>(1) のご意見について、生活関連経路の考え方をふまえ、植木病院までの経路を準生活関連経路として設定しています。また、マクドナルド堺黒土店については生活関連施設の選定基準をふまえ、生活関連施設にあたらないと整理しています。以上をふまえ準生活関連経路の追加は行いませんが、引き続き整備時期等を勘案し、バリアフリー化を検討します。</p> <p>(2) のご意見について、生活関連施設であるライフなかもず店及びタイムズエディオンなかもず店第 2 路外駐車場に至る経路を新たに生活関連経路として設定しているため、市道金岡長曾根 1 号線については新たに準生活関連経路に追加しませんが、ご意見は道路管理者や公安事業者等とも共有し、安全対策等の検討を進めます。</p> <p>(3) のご意見について、生活関連施設の選定基準をふまえ、蟻ヶ池公園は生活関連施設にあたらないと整理しているため、準生活関連経路の追加は行いませんが、引き続き整備時期等を勘案し、バリアフリー化を検討します。</p>
4	<p>生活関連施設の新規案に関する説明が不足している。</p> <p>(1) その他の施設路外駐車場：タイムズなかもず 14、タイムズエディオンなかもず第 2 の施設が廃止になった場合の説明がない。</p> <p>(2) 周辺及び地区内の多くの路外駐車場が存在するが、(1) の 2 施設のみを選定した説明がない。</p>	<p>(1) のご意見について、路外駐車場だけでなく、生活関連施設の新設・廃止等があれば、本基本構想の見直し等の際に整理します。</p> <p>(2) 本基本構想 1 頁に記載のとおり、路外駐車場における生活関連施設への選定基準では「駐車用の供する部分（駐車マス）の面積が 500 ㎡以上の路外駐車場等」と規定しています。</p>
5	<p>宗教法人誠成公倫を生活関連施設に選定し、新規追加すべき。 理由：駅から当施設への歩行者が多数いる。</p>	<p>現状、国の考え方では、宗教法人は生活関連施設にあたらないと整理されています。国の考え方もふまえ、本市でも当該施設については、生活関連施設にあたらないと整理しています。</p>

6	<p>図面の点線の色で、既存線の色と新規の色が同系色で判別つかない。 理由：新規追加地区の点線と新規準生活関連経路の点線の区別つかない。</p>	<p>堺市バリアフリー化検討委員会等にて図面の配色等についても議論をしてきました。そのため配色の変更は行いませんが、地区範囲や経路を実線と点線で区別するなど、分かりやすい図面となるよう作成しています。</p>
○「Ⅱ. 地区の特性、バリアフリー化の主な課題」		
7	<p>ウォークアブル空間の説明及び駅前再編の説明がない。</p>	<p>ご意見をふまえ、ウォークアブルに係る説明書きを追記します。 なお、中百舌鳥駅前再編については今後詳細が検討される事業であるため、本基本構想での記載は行いません。</p>
○「Ⅲ. 整備項目、整備目標時期及び整備主体」		
8	<p>基本構想（案）6頁 可動式ホーム柵の設置について 南海中百舌鳥駅のホーム柵について、できれば1番から3番線までの全てのホームでホーム柵設置を実現できるように南海電鉄側と協議を積み重ね、ホーム柵を設置してもらえれば、視覚障害者でも安心して利用できると思いますので、同じ時期に実現できるように要求する。</p>	<p>ご意見について鉄道事業者（南海電気鉄道株式会社）に確認したところ、3番線ホームについても可動式ホーム柵の設置を検討しているとのことです。 それ以外の番線の可動式ホーム柵についても継続的に関係者と協議し、すべての方が安心・安全に利用できるよう働きかけます。</p>
9	<p>基本構想（案）6頁 券売機の設置について 車いす利用者でも使いやすい高さやタッチパネルの角度を見直していただきたい。 また、車いす利用者でも使いやすいように全駅に設置していただければ嬉しく思いますので、それも含めて南海電鉄側と協議し、早く実現できるようにお願いしたい。</p>	<p>車いすの方がご利用いただけるよう、鉄道事業者（南海電気鉄道株式会社）によって蹴込みのある券売機の整備が順次行われています。ご意見について鉄道事業者（南海電気鉄道株式会社）と共有し、今後も券売機のバリアフリー化について働きかけます。</p>
10	<p>基本構想（案）7頁 改札外エレベーター（2基目）について 令和7（2025）年設置計画の2基目設置場所について、南海中百舌鳥駅の新改札側に直結するところにエレベーターを設置して欲し</p>	<p>2基目の改札外エレベーターについては、大阪メトロ御堂筋線なかもず駅1号出入口に設置する予定と伺っています。 ご意見については、鉄道事業者（大阪市高速電気軌道株式会社）と共有します。</p>

	い。(現状の位置だと南海側のエレベーターまでの(西側バスロータリーの端)経路が長く雨天時濡れてしまうため。)	
11	基本構想(案)7頁 誘導・案内施設について 改札方向(券売機)への通路のスロープ部分について、車いす(自走式)の場合、歩行者(特にラッシュ時間)の歩きスマホ等で通路いっぱい広がるため通行しにくいので、路面に案内サインとピクトグラムを含めたレーンを設置してほしい。	鉄道事業者(大阪市高速電気軌道株式会社)において、大阪メトロ御堂筋線なかもず駅の改札から8号出入口までの通路について、利用者の動線が交錯しないよう床面に矢印の標示を設置し、改札から8号出入口へ向かう利用者と8号出入口から改札へ向かう利用者の動線が分かれるよう誘導を行っています。 ご意見について、鉄道事業者(大阪市高速電気軌道株式会社)と共有します。
12	基本構想(案)6~8頁 「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。」とあり、「点字ブロック等への理解促進に関する取組や啓発」とあるが、「継続」と示したことは現在も進行中だと理解するが、その現在の取組はどんな取組をされているのか。また、今後の具体的な取組を文章として盛り込んでほしいか。	ご意見について、鉄道事業者では、駅構内放送や電車の車内吊りポスターなどで「点字ブロックには立ち止まらない」、「点字ブロックの上に荷物を置かない」等の啓発を実施しております。 本基本構想では現状の記載内容とさせていただきますが、引き続き各生活関連施設に対して、取組を進めていただくよう働きかけていきます。
13	必要な支援の理解や接遇向上のための研修等開催について 南海(電車・バス)・大阪メトロへ障害当事者(特に車いす)への必要な支援の理解と接遇向上のため、企業の研修への当事者本人の参加を進めていただきたい。様々な障害当事者(身体(片麻痺、下肢不全等)精神、視覚、言語)の特性があるので、実際に接することで机上でのロールプレイ以外の事が理解できる。また、固定した考えが改められ、スムーズな対応ができるので、是非企業側の努力を市からも進めていただきたい。	ご意見のとおり、障害当事者の参画による研修等を実施することは、必要な支援の理解や接遇向上に効果的であると認識しています。 また、すでに鉄道事業者やバス事業者によっては、当事者とともに関係研修等を実施しています。 本市としても取組が進められるよう、関係事業者へ働きかけます。
14	目標時期の「継続」が多いので、一つでも多く実現できるようにお願いしたい。	「継続」は、整備目標期間の5年間を基本として取り組むものであると整理しています。関係事業者とも連携し、バリアフリー化に向けた整備に努めます。
15	南海高野線中百舌鳥駅に「可動式ホーム柵の設置」とあるが、周辺の踏切内の点字誘導ブロックの敷設も重要ではないのか。	踏切道内誘導表示の設置については、令和6年1月15日に改定された「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」に基づき、市内72か所の踏切

	<p>あわせて市内全踏切に対して、視覚障害者など見えない・見えにくい人のために踏切内の点字誘導ブロックの敷設など、命を守る対策が必須ではないか。</p>	<p>道のうち踏切道手前部に歩道等がある11か所の踏切道から整備を行います。</p> <p>中百舌鳥駅周辺の踏切道を含む、残り61か所の踏切道については、踏切道手前部に歩道等がない踏切道であり、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」で標準とされている形状ではありません。鉄道事業者や交通管理者等との様々な協議が必要となるため、今後の国の動向等をふまえつつ踏切道内誘導表示の設置に向けた協議を進めます。</p>
<p>○基本構想全般、その他について</p>		
16	<p>南海電鉄中百舌鳥駅は泉北高速鉄道の中百舌鳥駅でもあるが、利用者としては泉北高速鉄道を南海電鉄に吸収合併してもらった方が一層のバリアフリーである。両社のルールの違いが交通面でバリアの一つになっていると思う。</p>	<p>ご意見について、鉄道事業者（南海電気鉄道株式会社、泉北高速鉄道株式会社）と共有します。</p>
17	<p>「バリアフリー」の考えはとても良いと思いますが、SDGs などのような新しい考え方があり、今の時代に即して「堺市ユニバーサルデザイン基本構想」に名称を変更した方が、より多くの方々のための身近なものになると思う。バリアフリーという語句に、目に見えないバリアを感じた。</p>	<p>これまでの計画等との整合性をふまえ、名称の変更は行いませんが、多くの方に身近なものになるよう本基本構想の周知に努めます。</p>
18	<p>車いす利用者の支援をしている。</p> <p>計画を見ると、いわゆるハード面の整備についてはとても充実していると感じる。電車の乗り降りについても、エレベーターがほとんどの駅にも設置され、ホームと電車間の段差も解消されてきた。</p> <p>反面、人の手というかソフト面での整備については、気になるところがある。支援をしている中での実体験として、①バスに乗る際に「車いすの方は1人しか乗れない」と乗車拒否をされる、②駅員無配置の駅が増えてきている、③無人駅で案内アナウンスも不親切で、言っていることがよく分からず、通りがかった方に助けてもらった、などがあった。</p> <p>施設整備をいくら進めても、人がうまく対応できなければ絵に書いた</p>	<p>ご意見について、心のバリアフリーの取組は、「堺市バリアフリー基本構想（改定版）【全市域版】」で全市共通で取り組むものとして記載しています。</p> <p>引き続き各関係事業者と連携し、心のバリアフリーについても取組を推進します。</p>

	<p>餅ではないかと思う。設備が増え、介護の制度も充実したのは良いことだが、昔と比べて、実感として人の手助けを借りにくいと思う。そのあたりを、心のバリアフリーとして盛り込んでいただき、実現に向けて動けたらと思う。</p>	
19	<p>LED 付音響装置の普及について 近頃、「音響式信号機」があってもボリュームが低かったり、稼働時間が制限されていることが多く、音を頼りにする視覚障害者は大変困る。 高齢者や見えにくい・見えない障害者、聞こえにくい・聞こえない障害者など全ての人に配慮した LED 付音響装置であれば、歩行者には安全安心で分かりやすく、近隣の方々に対しても音響の影響が少ないので、この装置の配置を普及させていただきたい。 LED 付音響装置は、青信号時には頭部が振動するため振動でも安全を確認することができる。</p>	<p>ご意見について、交差点を所管する公安事業者と共有し、LED 付音響装置の配置を含めた全ての人にとって安心・安全な歩行空間の確保に努めます。</p>
20	<p>「中百舌鳥駅」の開かない踏切（南海・泉北）について、バリアフリー基本構想の中で対策を考え、ぜひバリアをなくしてほしい。</p>	<p>踏切除去等の抜本的な対策には多大な事業費と長期の事業期間を必要とすることから、現状の記載内容とさせていただきますが、ご意見は鉄道事業者や関係事業者と共有し、今後の検討を進める上での参考とさせていただきます。</p>
21	<p>まちあるき点検調査は不十分で、追加の新規路線を全然歩いていない。また、意見交換の内容がまったく生かされていない。</p>	<p>まちあるき点検調査では、新規生活関連経路を中心に点検調査を行っており、点検結果や意見交換の内容をふまえ、本基本構想を策定しています。 今後は適切な進捗管理を行い、PDCA サイクルに基づき、段階的かつ継続的な改善を進め、スパイラルアップを図ります。</p>
22	<p>中途半端な構想案になっており、再度の構想案を求める。</p>	<p>本基本構想の策定にあたっては、堺市バリアフリー化検討委員会を中心として議論をしてきたものです。今後は適切な進捗管理を行い、PDCA サイクルに基づき、段階的かつ継続的な改善を進め、スパイラルアップを図ります。</p>
23	<p>「自転車レーン」について</p>	<p>本市では、歩行者及び自転車利用者の安全確保のため、「自転車は車両で</p>

	<p>中百舌鳥エリアに限らず、「自転車専用レーン」整備の声が上がっている。</p> <p>北区の「ときはま線」は中百舌鳥駅から金岡エリアにかけて「自転車専用レーン」が整備され、歩道においても歩行者と自転車の分離がされている。</p> <p>大阪公立大学前の310号線は車道の側道に「自転車レーン」が敷かれているが、自転車の走行環境として、必ずしも安全が確保された好ましい状態のものとは思われないが、当局の見解はいかがか。</p>	<p>あり、車道通行が原則」という観点に基づき、自転車通行空間の整備に取り組んでいます。</p> <p>通行空間の整備形態の選定にあたっては、自動車の速度や自動車交通量、道路空間の再配分の可能性などをふまえて決定しています。</p>
24	<p>「自動運転車両」普及について</p> <p>現在、堺区の大小路筋において「自動運転バス」のSMIが検討されている。バス等の運転手不足で「自動運転車両」の普及が広く進むと思われるが、「自動運転車両」普及の観点からのバリアフリー検討はなされているのか。</p>	<p>「自動運転車両」の普及の観点も含めて、全市的なバリアフリー化の検討をする上での参考とさせていただきます。</p> <p>なお、本市では、堺都心部を中心に様々な交通施策、ICT施策等に取り組むSMIプロジェクトを進めています。なかでもSMI都心ラインについては堺都心部の大小路筋において、自動運転などの先進技術を活用し、停留所に車両をできるだけ隙間なく停車させるなど、バリアフリーな乗降の実現をめざしています。</p>
25	<p>「点字ブロック」について</p> <p>今後はキックボードをはじめとする新モビリティが多用されていくと思われる。「点字ブロック」が敷かれている箇所と従来からの自転車を含む新移動手段につき、その走行ゾーンの在り方について考え方の再検討が必要ではないか。</p>	<p>ご意見について、今後の検討を進める上での参考とさせていただきます。</p>
26	<p>「鉄道踏切」について</p> <p>南海高野線中百舌鳥駅の沿線は踏切がいくつかある。踏切のバリアフリー化を図るには、鉄道路線の高架化か地中化が望ましい。現在、浅香山から堺東までの高架化が計画されているが、三国ヶ丘から中百舌鳥に至る区間も高架化、もしくは地中化できないか。</p> <p>特に中百舌鳥駅南東の踏切は遮断時間が長く歩行者、自転車、車両が混雑する。</p> <p>高架化、もしくは地中化できない場合、他の改善策はないものか。</p>	<p>本市では現在、南海本線の諏訪ノ森駅及び浜寺公園駅を含む約2.7km（7箇所の踏切を除去）区間、高野線の浅香山駅及び堺東駅を含む約3.2km（10箇所の踏切を除去）区間で事業中です。</p> <p>同事業が完成するまでに多大な事業費と長期の事業期間を必要とするため、現時点において他の区間や路線の事業化は困難ですが、今後、両事業の進捗状況や本市の財政状況等を勘案し、総合的に検討したいと考えています。</p>

