

080
309

高齢者、障害者等の移動等の円滑化を促進させるための基本構想評価調査報告書

平成20年3月

財団法人
関西交通経済研究センター



資料 080309

高齢者、障害者等の移動等の円滑化を促進させるための 基本構想評価調査報告書

～バリアフリーなまちづくりを目指す基本構想作成現場からの報告～

平成20年3月

財団法人 関西交通経済研究センター



この報告書は競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化を促進させるための基本構想評価調査
検討委員会 委員名簿

(順不同・敬称略)

委員長	新田保次	大阪大学大学院 工学研究科 教授
委員	北川博巳	兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所 研究第一課長
"	手嶋勇一	財団法人 大阪市身体障害者団体協議会 会長
"	中保昌	社団法人 大阪市老人クラブ連合会 理事長
"	谷本篤則	西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部施設部 土木課担当課長
"	神谷昌平	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 鉄道技術部 副部長
"	菊岡克彦	関西鉄道協会 専務理事
"	大伴匡	京阪バス株式会社 運輸部 次長
"	戎順正	近畿バス団体協議会 専務理事
"	中野義裕	大阪府住宅まちづくり部 建築指導室 建築企画課長
"	松村憲次	京都府企画環境部 交通対策課長
"	川端宏幸	兵庫県県土整備部 まちづくり局 都市政策課長
"	田邊朝雄	大阪市計画調整局 開発調整部 バリアフリー施策担当課長
"	北村信幸	京都市都市計画局 交通政策室計画推進課長
"	藤原徹	神戸市保健福祉局 総務部主幹(地域福祉担当)
"	伊藤孝	堺市建築都市局 都市計画部 交通計画課長
"	吉田耕一郎	近畿運輸局 交通環境部長
"	橋元正己	近畿運輸局 交通環境部 消費者行政・情報課長

高齢者、障害者等の移動等の円滑化を促進させるための基本構想評価調査
検討委員会 W・G委員名簿

(順不同・敬称略)

座長	北川博巳	兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所 研究第一課長
委員	新田保次	大阪大学大学院 工学研究科 教授
"	谷本篤則	西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部施設部 土木課担当課長
"	神谷昌平	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 鉄道技術部 副部長
"	菊岡克彦	関西鉄道協会 専務理事
"	大伴匡	京阪バス株式会社 運輸部 次長
"	戎順正	近畿バス団体協議会 専務理事
"	中野義裕	大阪府住宅まちづくり部 建築指導室 建築企画課長
"	松村憲次	京都府企画環境部 交通対策課長
"	川端宏幸	兵庫県県土整備部 まちづくり局 都市政策課長
"	田邊朝雄	大阪市計画調整局 開発調整部 バリアフリー施策担当課長
"	北村信幸	京都市都市計画局 交通政策室計画推進課長
"	藤原徹	神戸市保健福祉局 総務部主幹(地域福祉担当)
"	伊藤孝	堺市建築都市局 都市計画部 交通計画課長
"	橋元正己	近畿運輸局 交通環境部 消費者行政・情報課長

目 次

1 . 調査概要	
(1) 調査目的	1
(2) 調査体制	2
(3) 基本構想策定によるまちづくりの意義	5
2 . バリアフリー新法が求めるものと現在の基本構想策定状況	6
3 . 基本構想策定の取り組みと課題解決の状況	9
(1) 基本構想策定時の取り組み状況	10
(2) バリアフリー整備とスパイラルアップ・心のバリアフリーの取り組み	18
(3) バリアフリー新法への対応	21
(4) 利用者、交通事業者から見た基本構想	24
4 . 基本構想策定の果たす意義とこれからの課題	27
(1) 基本構想策定の果たす意義	27
(2) これからの課題	28
(3) 基本構想策定事例	32
5 . (むすび) 全ての市町村への基本構想策定によるまちづくりの提言	34

参 考 資 料

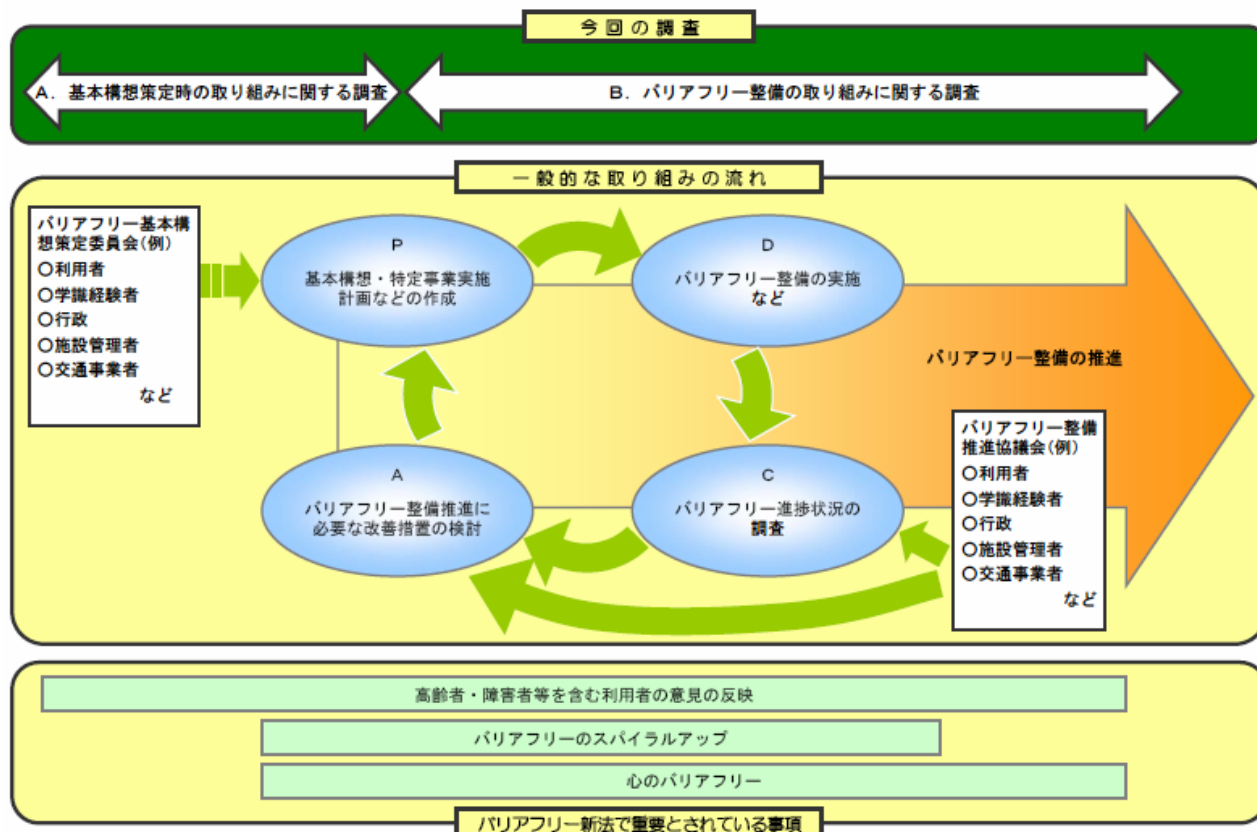
1. 調査概要

(1) 調査目的

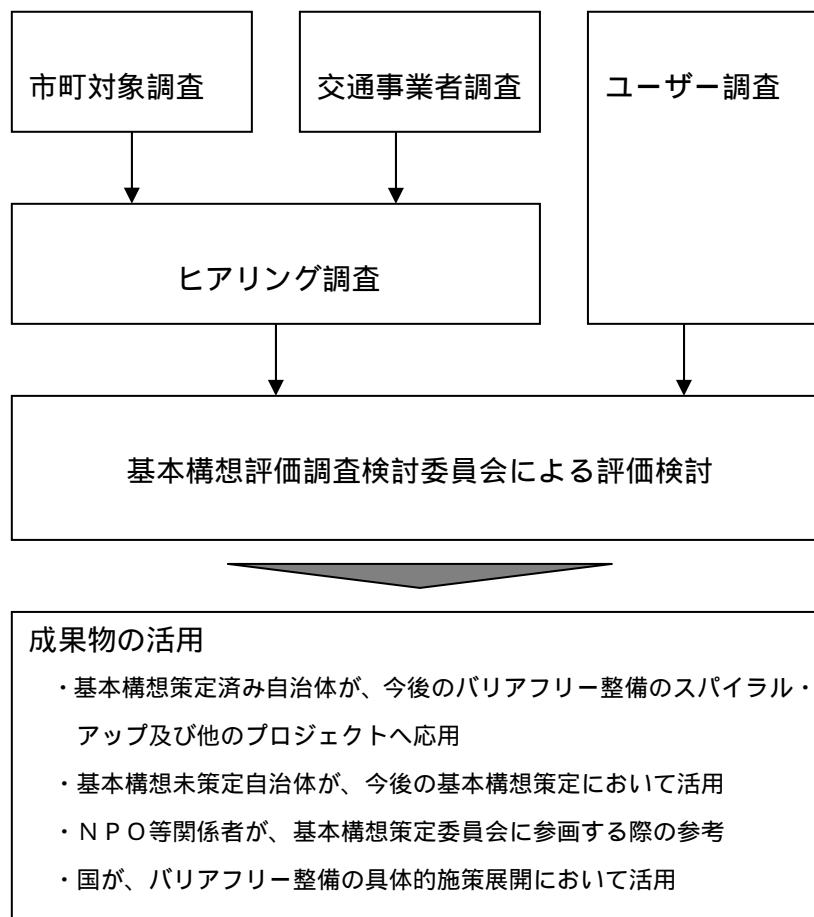
平成18年12月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下、バリアフリー新法)」が施行されました。この法律は、これまでの「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(以下、ハートビル法)」と「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(以下、交通バリアフリー法)」が統合されたもので、重点整備地区の範囲の拡大を始めとして、バリアフリーをこれまで以上に進めるべく各種施策が講じられることとなっています。この中で、特にバリアフリーを進める上でのPDCA(計画、実施、評価、反映)のサイクル実施によるスパイラル・アップが重要視されることとなりました。

本調査は、このような法律の切り替え期において、交通バリアフリー法にもとづき策定されている各地方自治体の基本構想のその後の状況並びに今後に向けた教訓及び課題などを調査分析し、この結果を地方自治体や交通事業者等の関係者が共有することにより、今後のバリアフリー施策の効果的な検討に活かすことを目的とするものです。

< 調査イメージ >



(2) 調査体制 調査フロー



調査内容

市町対象調査

調査方法

近畿運輸局管内における交通バリアフリー基本構想策定の55市町（平成19年5月末現在）を対象に、郵送送付回収方式によるアンケート調査を実施する。

調査項目

基本構想作成時

基本構想はどのような市内環境においてどのような工夫によって作成されたか。

ア．市町の施策におけるバリアフリー（町づくり）施策の位置づけ

イ．市内でのバリアフリー（町づくり）施策を優位に進めるための工夫

ウ．市内での交通バリアフリー法の基本構想の理解度

- エ．庁内での交通バリアフリー法の基本構想に対する状況
 - オ．基本構想作成において、各関係者とどのような調整や進め方
 - カ．基本構想作成において、担当者（課）が工夫した内容 など
- 基本構想作成後

基本構想作成後、その進捗管理と評価はどのように実施され、また整備推進のためにどのような工夫があったか。

- ア．基本構想作成後におけるバリアフリー整備の進捗状況
 - イ．基本構想作成後、基本構想に影響するような支障の発生状況、またそれに対する対応方策
 - ウ．バリアフリー整備に関する情報の関係者間及び利用者間での共有状況
 - エ．スパイラル・アップのための仕組みの有無
 - オ．バリアフリー整備終了後のフォロー状況 など
- 新法への対応

旧法での基本構想は新法での基本構想と見なされるため必ずしも見直す必要はないが、例えば、今後各地のバリアフリー整備が進む中で「現法（新法）」による整備を望む声が利用者から各市町へ出てくることも考えられる。このような高規格のバリアフリー整備を求める社会状況の変化への対応策の検討参考資料とする。

- ア．スパイラル・アップの具体化の状況
- イ．心のバリアフリーの具体化の状況
- ウ．旧法と新法の整合性に対する対応状況 など

交通事業者調査

調査方法

近畿運輸局管内で事業を営む交通事業者を対象にアンケート調査を実施する。

調査内容

新規基本構想作成予定市町においては、各関係者とどのような調整を進めるかは未知の部分であり、交通事業者のこれまで取り組んだ考え方は、新規基本構想作成予定市町の取組の参考となる。

- 基本構想作成にあたっての考え方 など

ユーザー調査

調査目的

障害者・高齢者等を対象に、高齢者、障害者等の移動及び建築物等の施設の円滑な利用について、現状の評価やニーズをヒアリング調査により把握する。

調査対象と方法

調査は障害者及び高齢者等の団体を対象とし、訪問ヒアリング方式で行う。

調査項目

基本構想策定時の参画について

- ・基本構想策定委員会等の参画形態について
- ・構想に対する障害者及び高齢者等の意見の反映について など

基本構想策定後のバリアフリー整備の状況について

- ・重点整備地区で利用しにくい施設の改善について など

自治体へのヒアリング調査

調査目的

今後の基本構想策定やバリアフリー整備に活かしていくため、アンケート調査ではつかめない細かな内容を調査する。

調査対象と方法

アンケート調査により得られた回答を整理し、基本構想策定段階での課題や工夫、基本構想策定後の課題や工夫を類型化し、代表的な自治体を10程度抽出する。調査は、訪問ヒアリング方式により実施する。

調査項目

基本構想策定段階での課題について

基本構想策定段階での課題解決の工夫について

基本構想策定後の進捗管理について

基本構想策定後の課題について

基本構想策定後の課題解決の工夫について

今後のスパイラル・アップの具体的取り組みについて

新法への対応について

(3) 基本構想策定によるまちづくりの意義

<交通バリアフリーの歴史>

わが国における交通バリアフリーの取り組みには、30年を超える歴史があります。社会的な取り組みとしての始まりは、昭和40年代後半の障害当事者の市民運動の各地における広がりにさかのぼることができます。この運動にともない、昭和50年代には各地の自治体で福祉のまちづくり条例が制定されるようになりました。

昭和50年代後半からは国の動きも活発化しました。モデル地区整備や整備基準ガイドラインづくりに始まり、平成6年6月には建築物を中心としたハートビル法が制定されました。平成12年11月には、駅及びその周辺地区を中心に交通の円滑化を包括的に行う交通バリアフリー法が制定されました。

そして平成17年7月には、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき、「ユニバーサルデザイン政策大綱」が策定されました。平成18年には、バリアフリー新法が制定されました。

<市民協働のまちづくりにおける基本構想策定の位置づけ>

このユニバーサルデザイン政策大綱の基本的な考え方において、「利用者の目線に立った参加型社会の構築」を推進することが必要とされています。また、交通バリアフリー法やバリアフリー新法で提起される基本構想作成には、利用者の意見を反映させることが求められています。

つまり基本構想策定は、利用者意見を反映させたバリアフリー整備を計画する一つの手法ですが、近年各地で進められている市民協働のまちづくりの基本でもあります。基本構想作成はバリアフリー整備の推進というだけでなく、その市町の今後のまちづくりの方向性を表すものでもあるのです。

2. バリアフリー新法が求めるものと現在の基本構想策定状況

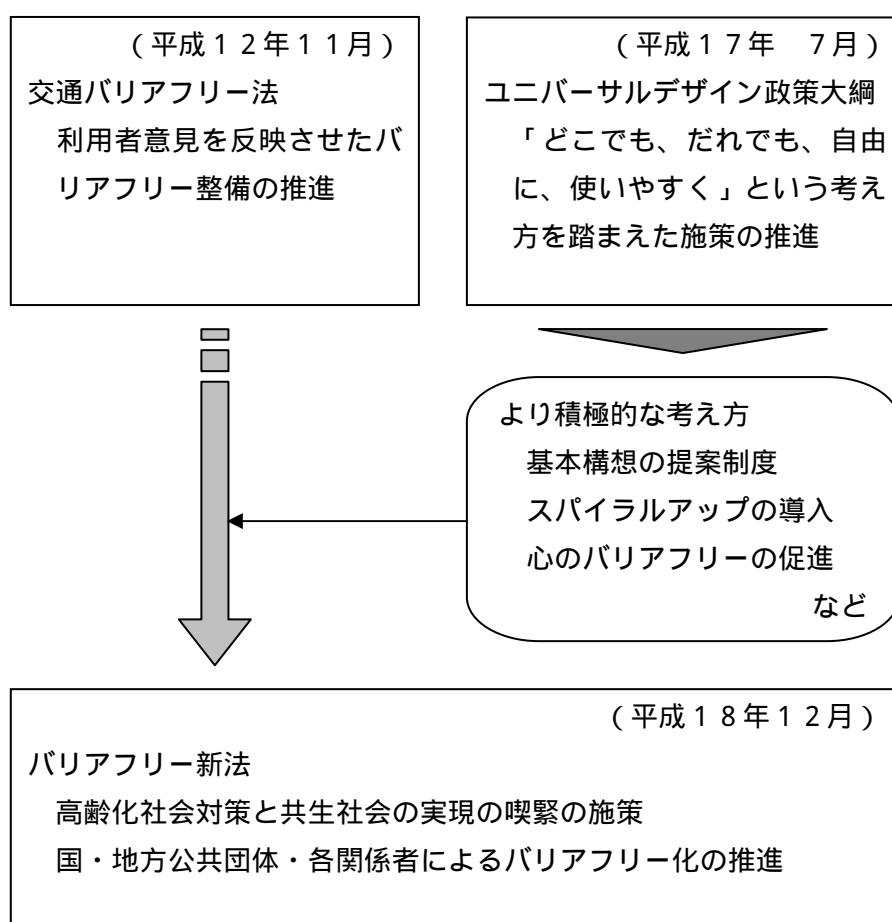
< バリアフリー新法が求めるもの >

平成17年7月に、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた国土交通行政を推進するため、バリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」が取りまとめられました。この「ユニバーサルデザイン政策大綱」の施策がバリアフリー新法に活かされています。

交通バリアフリー法においても、基本構想策定時の利用者意見反映は重視されましたが、バリアフリー新法においてはさらに基本構想の提案制度を設けるなど、利用者意見の反映を充実させることが重要な取り組みとしています。

また、バリアフリー新法は交通バリアフリー法より拡充・拡大されましたが、特に取り組み全体への「スパイラルアップ」の導入と「心のバリアフリー」の促進については、これまで以上に積極的に取り組むことが求められています。

このようにバリアフリー新法は、高齢化社会対策と共生社会の実現の喫緊の施策として掲げられ、国や地方公共団体をはじめ各関係者に幅広い責務を課せる中でバリアフリー化を推進することとしています。



<現在の基本構想策定状況>

平成19年11月30日現在、1日の利用者数5,000人以上の旅客施設(以下、特定旅客施設)が所在する近畿地方の100市町のうち、54%で基本構想が策定されています。

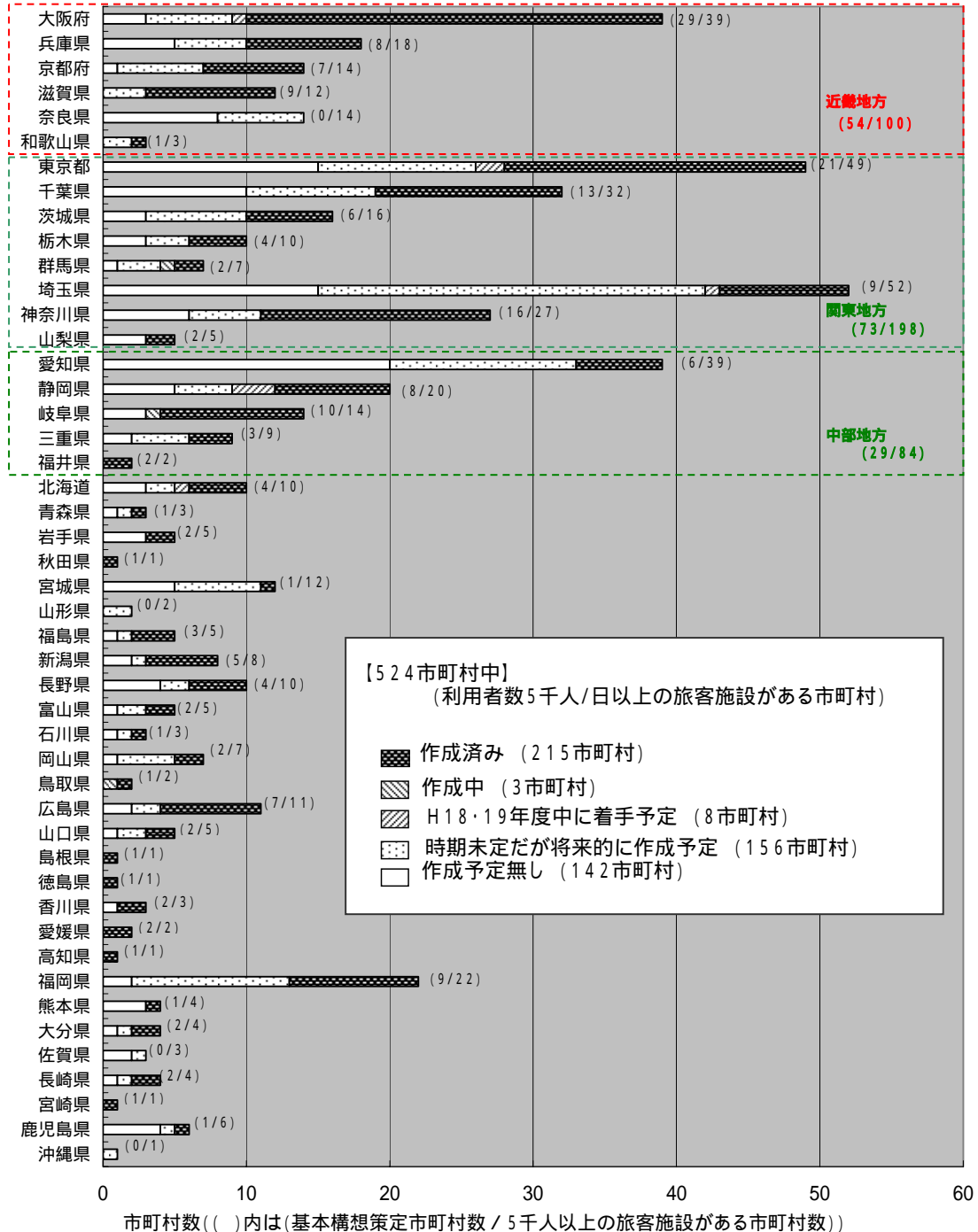
この割合は、全国(41%)や関東地方(37%)、中部地方(35%)を大きく上回るものです。特に大阪府(74%)、滋賀県(75%)の割合は、10以上の特定旅客施設が所在する都道府県の中で最も高くなっています。

このことから、近畿地方は全国的に見ても基本構想策定の先進地域であり、他地方と比べてバリアフリーへの意識が高く、策定およびバリアフリー整備に関わる事例・ノウハウが多く蓄積されていると考えられます。

地域	特定旅客施設が所在する市町村数	のうち、基本構想を策定した市町村数	割合(/)
近畿地方	100	54	54%
(大阪府)	(39)	(29)	(74%)
(滋賀県)	(12)	(9)	(75%)
全国	524	215	41%
関東地方	198	73	37%
中部地方	84	29	35%

1日の利用者数5,000人以上の旅客施設が所在する市町村(524市町村)
 における基本構想作成(予定)状況都道府県別集計(平成19年11月30日現在)

<交通バリアフリー法に基づく基本構想作成(予定)状況調査(平成18年3月31日現在調べ)より作成>



注)平成18年3月調査をベースに平成19年11月30日までに基本構想を受理した市町村や協議会等を設置した旨の連絡があった市町村を反映した。

3. 基本構想策定の取り組みと課題解決の状況

基本構想策定の取り組みと課題解決の状況を把握するために、近畿管内において既に基本構想を策定している自治体および交通事業者を対象にアンケート調査とヒアリング調査を、障害者・高齢者等を対象にヒアリング調査を実施しました。

アンケート調査

	(基本構想策定者)
対象	近畿管内において既に基本構想を策定している55自治体
実施期間	平成19年8月15日(水)～8月29日(水)
回収サンプル数	50(人口20万人以上19自治体、20万人未満31自治体)

	(交通事業者)
対象	近畿管内において営業を行っている54交通事業者
実施期間	平成19年8月15日(水)～8月29日(水)
回収サンプル数	27

ヒアリング調査

	(基本構想策定者)
対象	アンケート調査に回答した、特徴ある取り組みを行う自治体
実施期間	平成19年10月24日(水)～12月19日(水)
実施回数	20

	(交通事業者)
対象	特徴ある取り組みを行う交通事業者
実施期間	平成19年11月1日(木)～12月11日(火)
実施回数	5

	(利用者)
対象	基本構想策定に協力した障害者・高齢者
実施期間	平成19年11月6日(水)、19日(月)
実施回数	2

基本構想策定の取り組みと課題解決の状況について、アンケート調査とヒアリング調査で得られた主な回答をとりまとめると、以下のとおりです。

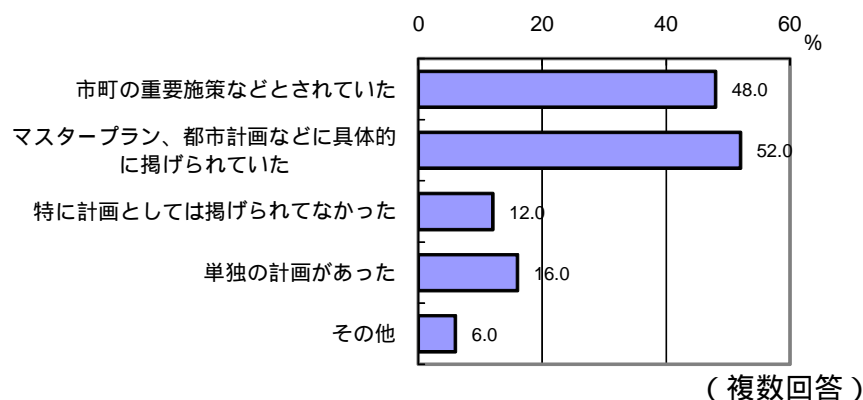
(1) 基本構想策定時の取り組み状況

基本構想策定の進め方

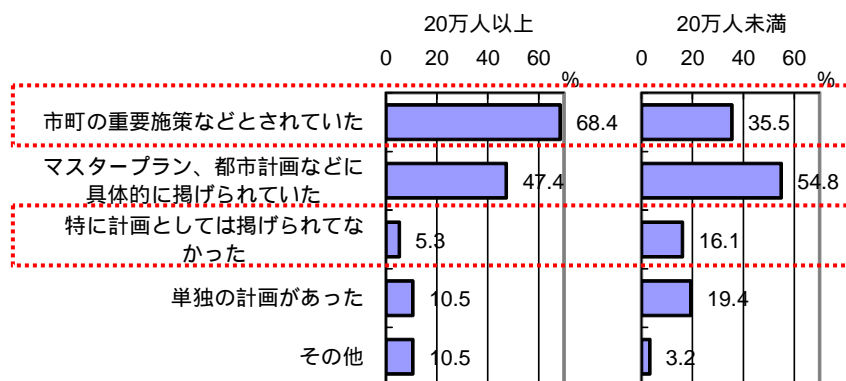
検討を始めるまでの経緯

・ 庁内におけるバリアフリー施策の位置づけ

88%の市町において、市町の重要施策や上位計画で掲げられるなど、基本構想策定以前にバリアフリー施策が庁内施策において位置づけられています。



バリアフリー施策の位置づけは、人口規模が比較的大きい市町で重要とされる傾向が見受けられます。重要施策などとされていた市町は、人口20万以上では68.4%にのぼるのに対し、20万人未満では35.5%にとどまっています。また特に計画として掲げられていなかった市町は、人口20万人以上では5.3%にとどまるのに対し、人口20万人未満では16.1%にのぼっています。

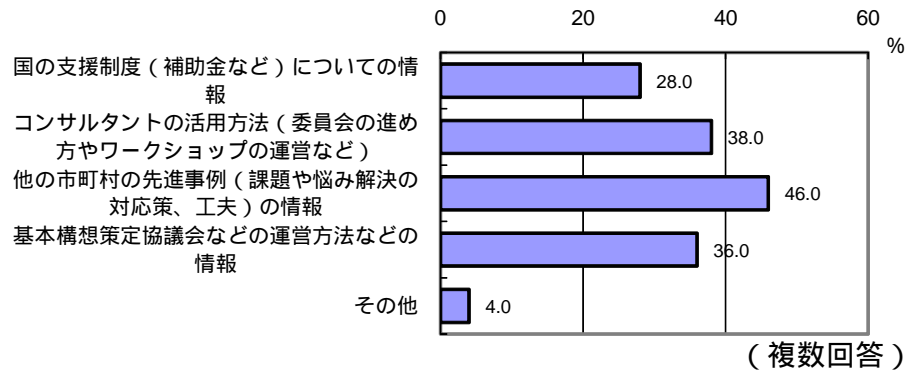


20万人以上 19自治体、20万人未満 31自治体

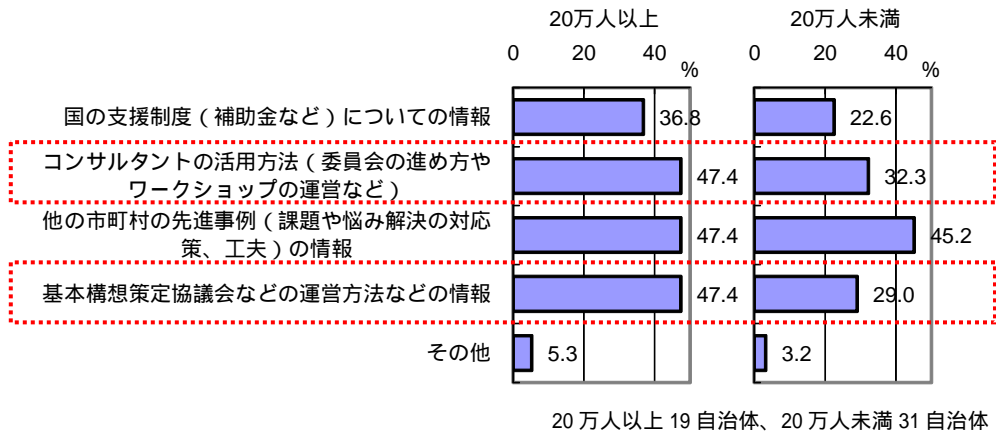
(基本構想策定者向けアンケートA(1))

・不足もしくは必要とした情報

基本構想策定時に不足もしくは必要とした情報は、他の市町村の先進事例に関する情報である場合がもっとも多くなっています。



必要とされた情報は、人口規模が大きい市町でコンサルタントの活用方法や協議会の運営方法などの具体的なノウハウがより必要とされた傾向が見受けられます。市民・事業者などの関係者が多いことから、策定のための具体的なノウハウがより必要とされたものと考えられます。



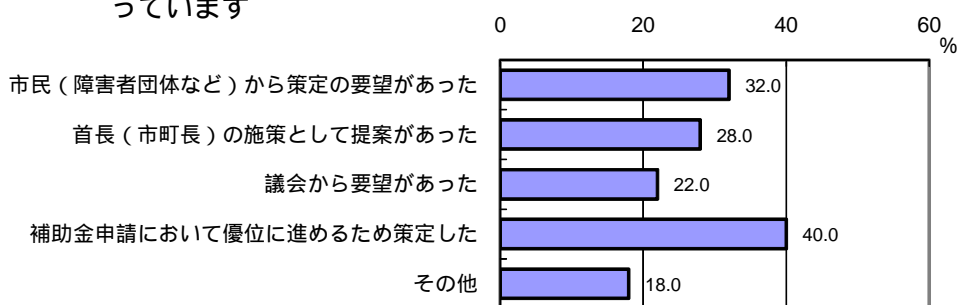
(基本構想策定者向けアンケートA(6))

・要望の有無

60%の市町において、市民・首長・議会の少なくともいずれかから基本構想策定の要望・提案を受けています。また40%の市町において、補助金申請を優位に進めるために策定しました。

要望・提案を受けたことにより、市政における位置づけや優先度が高まり、策定に向けた庁内における動きがスムーズになり、補助金獲得等に向けて積極的になったことが考えられます。

() バリアフリー新法より、住民提案制度という手段が新しく利用可能となっています



(複数回答)

(基本構想策定者向けアンケートA(4))

・再開発計画がきっかけの場合

多くの市町で、橋上駅化や駅前広場の再開発などの鉄道事業者と連携した開発計画に合わせて、駅周辺と合わせた一体的なバリアフリー整備を行うことが、基本構想策定のきっかけとなっています。

(基本構想策定者向けヒアリング：守山市など)

・駅舎のエレベータ設置がきっかけの場合

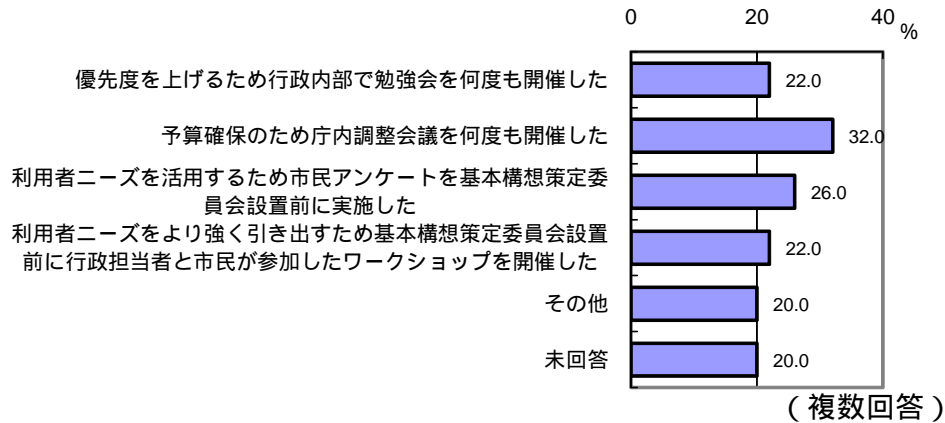
多くの市町で、駅舎にエレベータ設置などのバリアフリー化を行う必要が生じ、設置のための補助金を申請することが、基本構想策定のきっかけとなっています。

(基本構想策定者向けヒアリング：守口市、豊中市など)

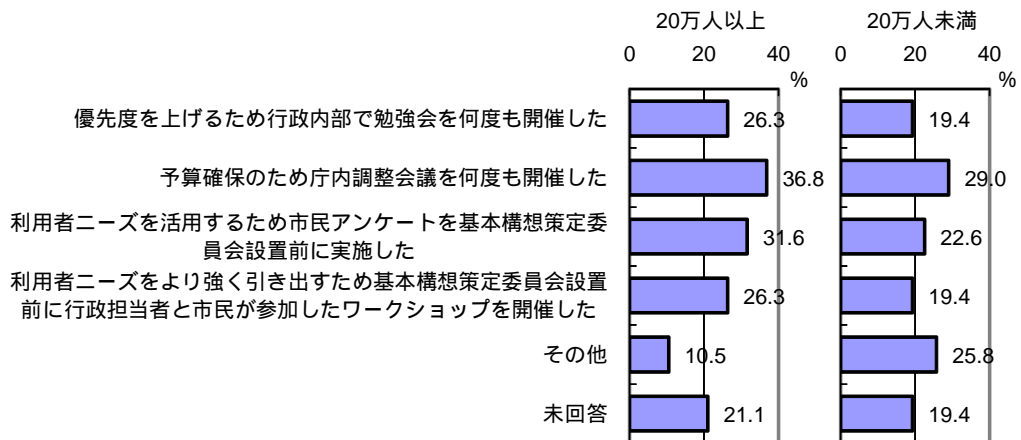
検討中の庁内調整

・バリアフリー施策の優先度を上げる工夫

50%の市町において、バリアフリー施策の優先度を上げるために、勉強会や庁内調整会議など行政内部での何らかの工夫が行われています。



優先度を上げるための取り組みは、全体的に人口規模の大きい市町で積極的に取り組まれる傾向が見受けられます。このことは、庁内における意識には規模の大小で差があることを示していると考えられます。

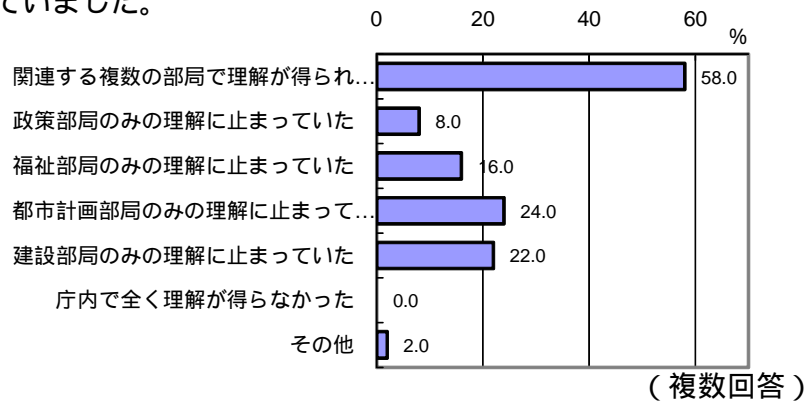


20万人以上 19自治体、20万人未満 31自治体

(基本構想策定者向けアンケートA(2))

・策定当初の庁内での理解度

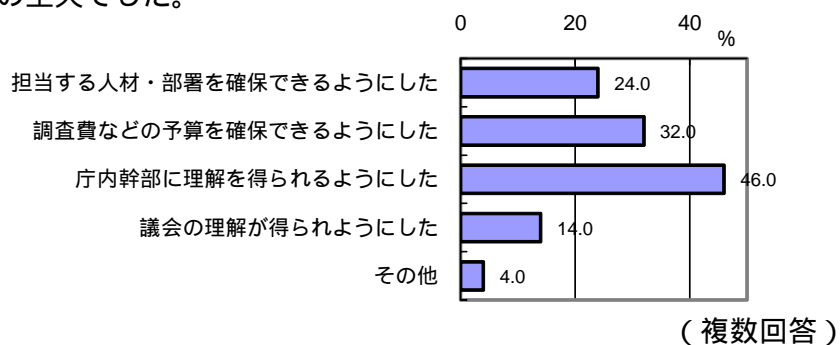
60%の市町において、基本構想策定当初から関連する複数の部局で理解が得られていました。



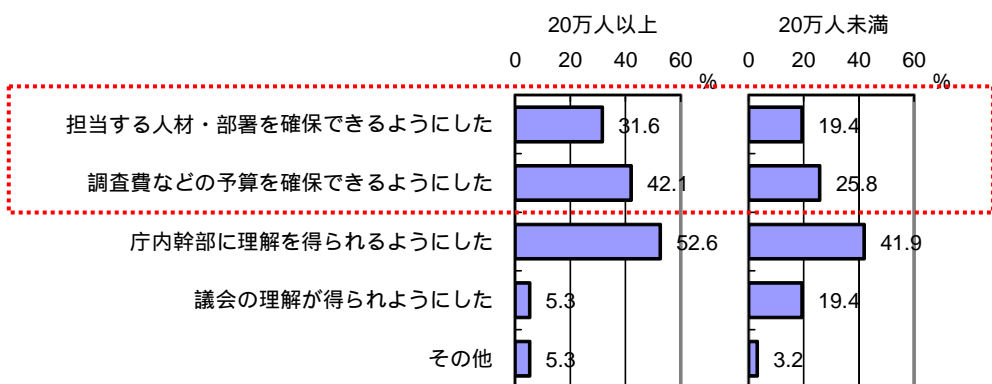
(基本構想策定者向けアンケートA(3))

・策定のための庁内での取り組み

庁内においてもっとも取り組まれた庁内調整の内容は、幹部から理解を得るための工夫でした。



策定に向けた庁内の取組には、人口など規模の大きい自治体で比較的柔軟な対応が行われていると考えられます。人口20万人以上の市町では、20万人以下の市町に比べて、担当人材・部署の確保や、調査費などの予算確保が積極的に実施されています。

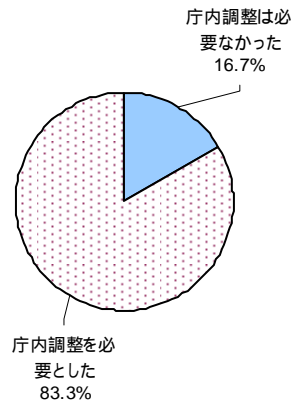


20万人以上 19自治体、20万人未満 31自治体

(基本構想策定者向けアンケートA(5))

・ 庁内調整の有無

83%の市町において、基本構想策定に向けた庁内調整を必要としています。(基本構想策定者向けアンケートA(7))



・ 庁内調整を重視する理由

基本構想策定は都市計画・道路整備・福祉・交通など関連部署が多く、またバリアフリー整備のスケジュールを決めていることから財源の担保が必要となることなどが、庁内調整を重視する市町が多い理由であると考えられます。

(基本構想策定者向けヒアリング：池田市など)

検討中の外部との調整

・ 外部との取組み

38%の市町において、バリアフリー施策の優先度を上げるために、市民アンケートやワークショップなど外部との取組みを実施しました。

(基本構想策定者向けアンケートA(2))

・ 調整時期

府県・近隣市町、公安関係機関、交通事業者、商業施設管理者、市民団体などいずれの外部機関とも、策定を進めながら調整することが最も多くなっています。

(基本構想策定者向けアンケートA(8) -)

・ 複数の市町が連携して策定する場合

駅の徒歩圏に複数の市町が存在する場合、駅および周辺の再開発計画などのスケジュールを考慮しつつ、費用面・情報面等で連携しながら基本構想策定を進めています。

(基本構想策定者向けヒアリング：門真市、守口市、吹田市など)

基本構想策定時の課題と課題解決の工夫

駅舎関係

・交通事業者との調整

交通事業者との調整は、公共交通特定事業全般について実施しています。
(基本構想策定者向けアンケートA(8))

・駅舎改善のスケジュールとの調整

バリアフリー整備は駅舎を中心とした面的なバリアフリー整備を実施するものであり、鉄道事業者の駅舎改善のスケジュールとも合わせて基本構想を策定する必要があるという指摘があります。

(基本構想策定者向けヒアリング：富田林市、吹田市など)

バス車両関係

・交通事業者との調整

交通事業者との調整は、公共交通特定事業全般について実施しています。
(基本構想策定者向けアンケートA(8))

・低床バス導入による座席数の減少

低床バスの後部には大きな段差がある車両も多く、高齢者や障害者にとって座りやすい座席数が少なくなっている現状があるようです。

(交通事業者向けヒアリング：神姫バス、京阪バスなど)

道路関係

・府県・近隣市町との調整

府県・近隣市町との調整は、特定経路の設定と事業化について実施する機会が多くなっています。

(基本構想策定者向けアンケートA(8))

・特定経路の拡幅

基本構想策定に伴い国道事務所と交渉し、国道を拡幅する計画を立てた事例があります。

(基本構想策定者向けヒアリング：柏原市など)

公安関係

・公安関係機関との調整

公安関係機関との調整は、特定経路の整備内容について実施する機会が多くなっています。

(基本構想策定者向けアンケートA(8))

- ・迷惑駐車防止の取組み

地元の文化行事を考慮して、特定経路の縁石をフルフラットした事例においては、迷惑駐車しやすい道路環境への対策として迷惑駐車防止の重点モデル地区を設定し、啓発活動なども実施しています。

(基本構想策定者向けヒアリング：岸和田市)

商業施設管理者関係

- ・商業施設管理者との調整

商業施設管理者との調整は、33%の市町が実施しています。内容は特定経路の選定・整備が多くなっています。

(基本構想策定者向けアンケートA(8))

- ・商店街のバリアフリー化

駅前商店街のバリアフリー化が課題とされてきた地区において、利用者と商店街関係者が議論する場を設け、誘導ブロックの設置などを計画に盛り込むことができた事例があります。

(基本構想策定者向けヒアリング：池田市など)

市民団体関係

- ・市民団体との調整

市民団体との調整は、内容は委員選定やワークショップの意見募集が多くなっています。

(基本構想策定者向けアンケートA(8))

- ・市民参加の手続き

市民参加の手続きは、円滑に進められたことが分かります。60%の市町において特に状況は発生しませんでした。パブリックコメントが少ないと回答した28%の市町も、策定委員会で要望が十分に汲み取られたために発生した結果と考えられます。

(基本構想策定者向けアンケートA(9))

- ・関係者の相互理解

基本構想策定のためのワークショップが開催されるまで、行政・市民・障害者・事業者などさまざまな関係者が一堂に会する機会はありませんでしたが、議論を通じて自分以外の関係者の立場も理解できるようになったという意見が多くなっています。

(基本構想策定者向けヒアリング：豊中市など)

コンサルタントの関与

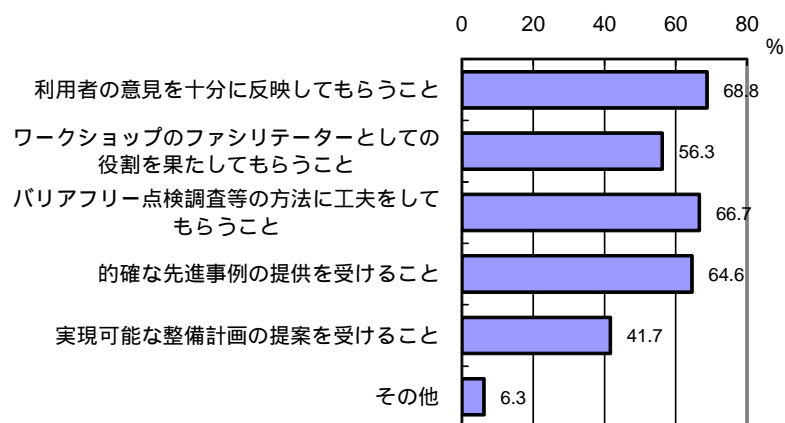
・コンサルタントの関与

96%の市町において、コンサルタントを使って基本構想を策定しました。

(基本構想策定者向けアンケートA(11))

・コンサルタントに期待したこと

コンサルタントに対しては、専門性を活かしたさまざまな役割を果たすことが、大きな偏りなく期待されています。



(基本構想策定者向けアンケートA(13))

(2) 基本構想策定後の取り組み状況

バリアフリー整備の課題と工夫

・状況変化と課題

基本構想策定後、その計画に影響するような状況変化として、財政状況の悪化による実施計画の遅れを指摘する市町が多くなっています。

(基本構想策定者向けアンケートB(1)(2))

・障害者の使い勝手を把握するための工夫

整備進行中に、現行の基準に合わせるだけでは障害者の使い勝手を把握できないという課題が発生し、基本構想策定の段階で障害者によるチェックを受ける仕組み(バリアフリーチェックシステム)を開発した事例があります。

(基本構想策定者向けアンケートB(7))

(基本構想策定者向けヒアリング：豊中市)

・バリアフリー整備に向けた庁内意識の高まり

整備事業のスケジュールを明記したことなどにより、基本構想は実現の必要性が高いものだという印象が、庁内に浸透しつつあるという市町もあります。

(基本構想策定者向けヒアリング：池田市)

バリアフリー整備の進捗確認

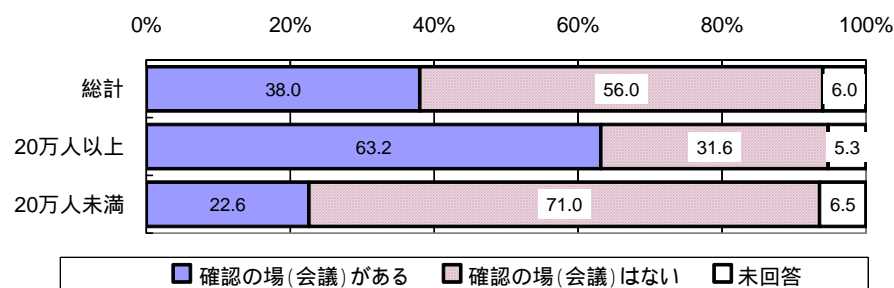
・進捗状況の把握

69%の市町において、バリアフリー整備の進捗状況を把握する担当(課)を決めています。

(基本構想策定者向けアンケートB(3))

・進捗を確認する場と頻度

40%の市町において、バリアフリー整備の進捗状況を確認する会議を開催しています。



人口20万人以上の市町では63.2%で進捗状況を確認する会議を開催しているのに対し、20万人未満では22.6%にとどまっています。このことから、比較的規模の大きい市町のほうが予算・人力的にも余裕があり、バリアフリー整備に関わる情報発信を実施できていると考えられます。

(基本構想策定者向けアンケートB(4))

・進捗を確認する場の開催

バリアフリー整備の進捗状況を確認する会議は、基本構想策定時の関係者が集まって開催されることが多くなっています。

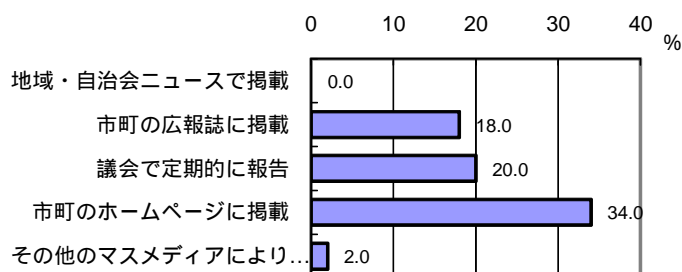
(基本構想策定者向けヒアリング：高槻市、豊中市、吹田市など)

バリアフリー整備の情報発信

・進捗状況の広報媒体

58%の市町において、バリアフリー整備の進捗状況を情報発信しています。発信の手段はホームページ・議会報告・広報誌の順に多くなっています。

(基本構想策定者向けアンケートB(6))



(複数回答)

・ホームページによる情報提供の内容

34%の市町において、バリアフリー情報をホームページ上で発信しています。発信している情報は、交通バリアフリーの用語解説、工事情報、進捗状況、基本構想資料などが挙げられます。

(基本構想策定者向けアンケートB(6))

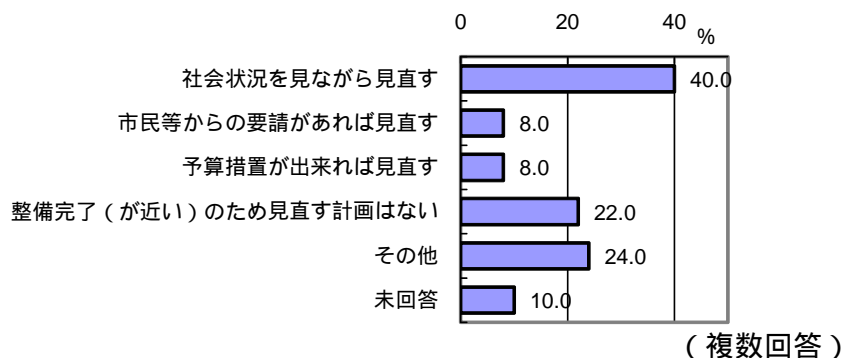
(基本構想策定者向けヒアリング：豊中市、吹田市など)

(3) バリアフリー新法への対応

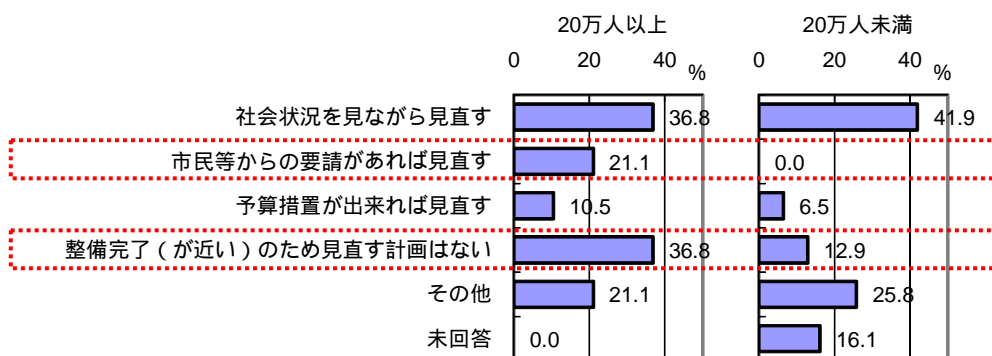
旧法下での基本構想の見直し状況

・旧法下基本構想の見直し

49%の市町において条件が揃えば見直しを考えています。



人口20万人以上の市町では21.1%で市民等からの要請で見直しを考えていますが、36.8%で整備スケジュールの関係などから見直し計画がないと回答されています。このことから、人口規模の大きい市町では市民参加の取り組みが比較的普及しており、策定時に市民からの要望を十分に汲み取れている場合が多いと考えられます。



20万人以上 19自治体、20万人未満 31自治体

(基本構想策定者向けアンケートC(1))

- ・平成22年度に向けた取り組み

多くの市町では、平成22年度までは現行の基本構想のままバリアフリー整備を進め、平成23年度に見直しを検討する予定としています。基本構想をすべての駅で策定した後に旧法下で策定した基本構想の見直しを検討する市町や、平成20年度から22年度までの重点整備地区の整備状況を検証する市町もあります。

(基本構想策定者向けヒアリング：堺市、姫路市、吹田市など)

スパイラルアップの取り組み状況

- ・スパイラルアップの取り組み

一部の市町において進捗を説明する機会を設置しています。多くの市町においてもスパイラルアップについて検討されているようです。

(基本構想策定者向けアンケートC(3))

- ・スパイラルアップの取り組み内容

商業施設管理者など関係者との議論を行う会議や、バリアフリー整備後に再度まち歩きワークショップを開催する市町もあります。

(基本構想策定者向けヒアリング：高槻市、豊中市、吹田市など)

- ・地域内における意見交換の重要性

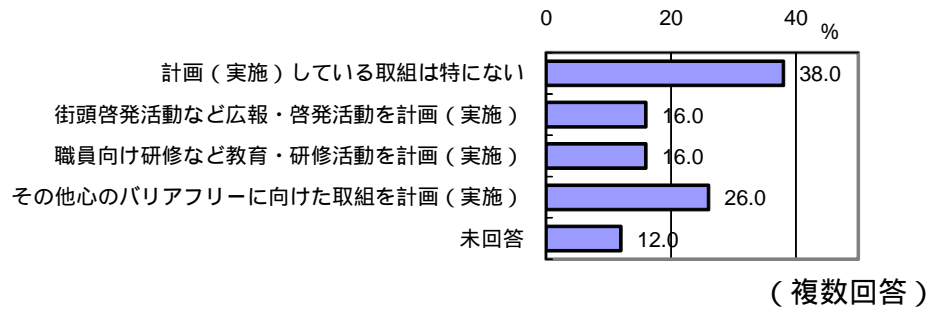
地域内の市町が意見交換を行う場を設ければ、それぞれの目標や実績を共有することを通じてスパイラルアップなどの取組みも進むのではないかと指摘があります。

(基本構想策定者向けヒアリング：八尾市)

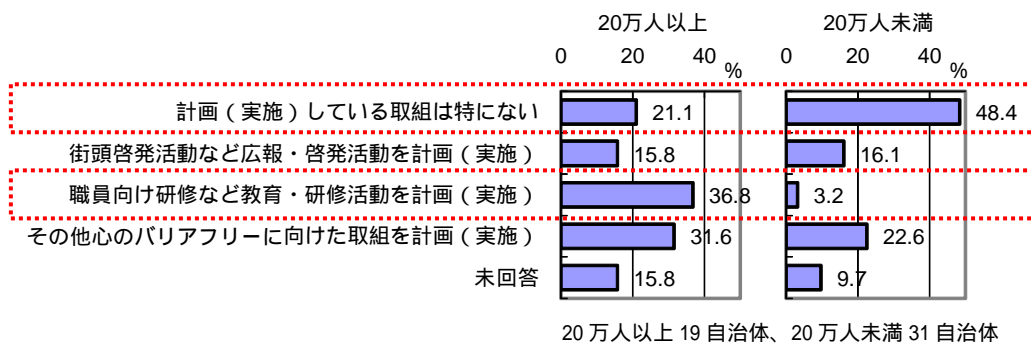
心のバリアフリーの取り組み状況

・心のバリアフリーの啓発・教育活動

57%の市町において、交通バリアフリー教室や啓発冊子の作成など、何らかの形で心のバリアフリーの啓発・教育活動を計画もしくは実施しています。



人口20万人以上の市町では、取り組みが特にない市町が20万人未満の48.4%に対して21.1%にとどまるのに対し、36.8%で職員向け教育研修活動を実施されています。このことから、比較的規模の大きい市町のほうが心のバリアフリーの啓発・教育活動を実施しやすい環境にあり、実施する場合は職員向けの活動を重視するケースが多いと考えられます。



(基本構想策定者向けアンケートC(4))

・心のバリアフリーの取り組み内容

小中学校で心のバリアフリーについて授業を実施する市町や、啓発冊子を作成する市町、ユニバーサルデザインに基づくイベントマニュアルを作成する市町などがあります。

(基本構想策定者向けヒアリング：川西市、柏原市、神戸市、大阪市など)

(4) 利用者、交通事業者から見た基本構想

利用者から見た基本構想

・ワークショップなど参加状況

市町から地区の老人クラブや障害者団体への案内を受け、各団体から数名ずつまち歩きや設置状況点検の会合に出席し、バリアフリー整備の課題や要望を提供されています。

(利用者向けヒアリング：大阪老人クラブ連合会、
大阪市身体障害者団体協議会)

・まちあるきなど、基本構想策定に関わる意義

バリアフリー整備はこれからの社会で是非とも実現していくべき課題ではあるが、基本構想策定委員会に参加しなければ意見を反映できなかったという指摘があるなど、利用者が日常的に意見を市町に伝える場はなく、基本構想策定に関わる意義は大きいと感じられています。

(利用者向けヒアリング：大阪老人クラブ連合会、
大阪市身体障害者団体協議会)

交通事業者から見た基本構想

基本構想への期待や自社への影響

・基本構想策定に期待したこと

障害者や高齢者の利便性向上や、国や府県の補助金などの整備費用捻出が期待されている場合が多くなっています。

(交通事業者向けアンケート(1))

・自社計画に与えた影響

社内における優先順位の向上や職印の意識改善といった肯定的影響や、十分な費用が捻出できないなどの否定的影響が指摘されています。

(交通事業者向けアンケート(2))

鉄道事業者の課題や工夫

・バリアフリー機能維持のための課題

駅舎のエレベータの保守・更新費用が鉄道事業者負担であることなどが課題として指摘されています。

(交通事業者向けアンケート(3))

バス事業者の課題や工夫

・バリアフリー機能維持のための課題

低床車両導入に伴い車両後部や車輪上部の座席に大きな段差が生じて実質的に座席数が減少したことなどが課題として指摘されています。

(交通事業者向けアンケート (3))

・自然環境による影響

低床車両は下部にブレーキシャフトがあるため、山間部では冬の積雪時に雪がタイヤで圧迫されてできたわだちと接触するとブレーキが利かなくなる可能性があるとの指摘があります。

(交通事業者向けヒアリング : 南海りんかんバス)

(参考) 人口規模による比較から見えるバリアフリーへの取組の傾向

基本構想策定者向けアンケートの、調査結果の人口規模(20万人以上・20万人未満)による比較から見える、バリアフリーへの取組に関する状況を取りまとめると、以下の通りです。

設問	比較状況
庁内におけるバリアフリー施策の位置づけ [A(1)]	規模の大きい市町で重要とされる傾向にある
バリアフリー施策の優先順位を上げる工夫 [A(2)]	規模の大きい市町で積極的に取り組まれる傾向にあり、庁内における意識には規模の大小で差がある
策定のための庁内での取り組み [A(5)]	規模の大きい市町で予算確保が積極的に実施される傾向にあり、比較的柔軟な対応が行われている
策定のために不足または必要とした情報 [A(6)]	規模の大きい市町でコンサルタントの活用方法や協議会の運営方法など具体的なノウハウが必要とされる傾向にある
旧法下での基本構想の新法による見直し [C(1)]	規模の大きい市町で市民参加の取組が比較的普及しており、策定時に市民から要望を十分に汲み取れている
心のバリアフリーの啓発・教育活動 [C(4)]	規模の大きい市町が心のバリアフリーの啓発・教育活動を実施しやすい環境にあり、実施する場合は職員向けの活動を重視している

4. 基本構想策定の果たす意義とこれからの課題

アンケート調査結果、ヒアリング調査結果から明らかとなった、基本構想策定の果たす意義とこれからの課題について取りまとめると、以下のとおりです。

(1) 基本構想策定の果たす意義

面的・一体的かつ長期的・継続的なバリアフリー整備ができる

・面的・一体的な整備

駅舎だけ、道路だけ、生活関連施設だけといったいわば「点」的なバリアフリー対応ではなく、まちづくりの観点から、それぞれが一体となって「面」的なバリアフリー対応を実現することで、高齢者・障害者などの利用者の利便性を向上させることができます。

・長期的視点に立った整備

バリアフリー整備は21世紀社会を支える土台であり、長期的視点に立って取り組む必要があります。すでにバリアフリー施設が設置された駅舎を含む地域にも、平成22年度以降も含め長期的視点に立った、現況を補完して全体として利用しやすい環境をつくる計画を策定することができます。

・継続的な整備

基本構想策定により実施時期を定め、公共交通・道路・交通安全など特定事業計画の作成を通じて、関係事業者を巻き込むことなどにより進捗を管理する体制が整い、継続的にバリアフリー化事業を実施することができます。

今回の調査を通じて、PDCAサイクルが多くの市町でPDC(計画、実施、調査)まで進んでいることが明らかになりました。これらの市町では、今後は次のA(反映)に取り組む時期であると考えられます。

利用者視点に立ったバリアフリー化ができる

・きめ細かいバリアフリー対応

利用者団体代表者の基本構想策定委員会への参加や、利用者のまちあるきワークショップへの参加、あるいはバリアフリー新法で可能になった住民提案などを通じて、法定基準にもとづくばかりで利用者が使いにくい、健常者であることが多い自治体・事業者の担当者によるバリアフリー対応ではなく、利用者の視点に立ったきめ細かいバリアフリー対応が実現できます。

・行政・市民の相互理解の促進

市民など関係者が一堂に会する場でバリアフリー対応の進捗を確認することを通じて、予定通りの進捗でない場合の理由も含め行政・市民の相互理解を深めることができます。このことを通じて、庁内における施策の優先順位を高めることができます。

・まちづくりの流れにも一致

基本構想策定を通じた、自治体の担当者と市民や利用者が計画策定を通じて対話を続ける中で相互理解が生み出される取組みは、現在多くの自治体で行われている市民参加・協働のまちづくりに通じるものです。基本構想策定による公共空間のバリアフリー化を通じて、関連する住宅や上下水道などの政策が展開し、歩いて暮らせるまちづくりや障害者の地域居住などの社会的に必要とされる持続可能なまちづくりの実現が期待できます。

バリアフリー整備をアピールできる

基本構想の策定やバリアフリー整備の進捗状況を公表することを通じて、歩道の段差や波打が少なく移動しやすい、外出時にトイレで困ることが少ないなど、高齢者・障害者にとって住みやすく訪れやすいまちであることをアピールし、観光など市内の関連施策や、周辺自治体への好影響が実現できます。

(2) これからの課題

面的・一体的なバリアフリー整備の充実

・財政的に可能な範囲での整備

基本構想は駅舎・周辺道路を含めた面的・一体的な整備を行うためのものですが、市町内に多くの駅を有する、路線の高架化や駅舎の橋上化・駅前広場の再開発などの開発計画がないなどの市町では、すべての駅でバリアフリー整備を実施するための財政的な目処が立てられないことがあります。このような市町では、基本構想を策定し面的・一体的に整備する駅を限定する、基本構想を策定しない駅では障害者トイレなど活用可能な補助金制度を活用した整備を先行させるなど、長期的な視野に立ちつつも財政的に可能な範囲での努力を続けています。

・関係者のより一層の協力

バリアフリー新法の施行に伴う対象建築物の広がりを受け、面的・一体的な整備を進める際にはこのような財政的課題がこれまで以上に顕在化することが予想されます。加えて今後のバリアフリー整備は複数の鉄道事業者が関係する乗換駅が焦点となってくることも予想されます。

これらのことから、国・府県・市町・民間事業者それぞれのより一層の協力が期待されます。基本構想策定協議会は、異なる事業者・市民などが一堂に会して単独では取り組めない課題の解決を目指すためのものであり、その重要性は今後ますます高まることが考えられます。

評価支援制度および地域連携体制の構築

・ハード整備のための工夫

基本構想に基づく設備設置のための利用者との意見交換会の実施や、設置のためのチェックシステムの構築、設備設置後のまち歩き点検の実施など、利用者視点に立ったバリアフリー整備のための工夫が各地域で行われています。

・ソフト対応（心のバリアフリー）に向けた工夫

バリアフリー新法で心のバリアフリーの取組の重要性が指摘されている中、交通バリアフリーに関するボランティア活動やバリアフリー啓発パンフレットの作成、小学校でのバリアフリー授業、ユニバーサルデザインイベントマニュアルの作成・活用、交通事業者における研修を通じた職員意識の向上など、心のバリアフリー実現に繋がる有意義な取組みが各地域で行われています。

また現在基本構想未策定の駅は、物理的にバリアフリー整備が難しいものも多く、利便性向上のためには人的なサポートによるソフト対応が必要になり、いかに住民の協力を得るかが重要性を増すことが予想されます。

・評価支援制度および地域連携体制の構築

これらハード・ソフト両面での工夫が継続するためには、策定された基本構想の実現に向け、シンポジウムや推進協議会等の開催、来街者を含め広く意見を集めることができるより利用しやすいパブリックコメントの実施などを通じて、さまざまな立場のより多くの住民が参加する環境を醸成することが前提となります。

そのうえで、さまざまな取組みを評価する制度、優れた取組みを広めるためのユーザーエキスパートなどの人材を育成する制度の構築が必要となります。また、周辺市町による地域連携協議会が構築され、基本構想策定やバリアフリー整備に関するノウハウが、蓄積される傾向にある規模の大きい市町から周辺の比較的小規模の市町に伝わり、同規模の市町で共有されることなどを通じた発展が期待されます。

財政面での工夫

厳しい財政状況の中、各市町はバリアフリー整備に向けた努力を続けており、この状況に対応した財政的支援策が府県・国にも求められています。バリアフリー新法の施行により整備対象が広がったため、今後のバリアフリー整備は財政規模の小さい市町や、乗降客数5000人未満など比較的小規模の駅が焦点となってくるため、財政支援策の重要性はこれまで以上に高まることが予想されます。

市町や交通事業者は独自財源だけに頼らず、国・府県の補助金などの制度を活用したバリアフリー対応が期待されます。平成20年1月現在の、国のバリ

アフリー化のための主な支援策について取りまとめると、以下のとおりです。
各制度・事業の詳細は、参考資料を参照ください。

公共交通機関
<p>< 補助 ></p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進 ・交通施設バリアフリー化設備整備補助金制度 ・鉄道駅総合改善事業費補助制度（鉄道駅移動円滑化施設整備事業） ・地下高速鉄道整備事業費補助制度 <li style="padding-left: 20px;">L R Tシステムの整備 ・公共交通移動円滑化設備整備費補助制度（L R Tの整備） <li style="padding-left: 20px;">ノンステップバス等の導入の促進 ・公共交通移動円滑化設備整備費補助制度（ノンステップバス等の導入等） ・バス利用促進等総合対策事業 <li style="padding-left: 20px;">離島航路船舶のバリアフリー化の推進（バリアフリー化建造費補助） ・離島航路船舶近代化建造費補助金（近代化バリアフリー化船建造費補助金） <li style="padding-left: 20px;">旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化の推進 ・旅客船ターミナルの一体的なバリアフリー化事業 ・港湾利用高度化拠点施設緊急整備事業費補助金制度 <li style="padding-left: 20px;">空港のバリアフリー化の推進 ・空港整備事業
<p>< 政策融資 ></p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅のバリアフリー施設整備に対する融資制度 ・鉄道駅のバリアフリー施設整備に対する日本政策投資銀行による融資制度（交通・物流ネットワーク枠、地域社会基盤整備枠） <li style="padding-left: 20px;">バス関係バリアフリー施設に対する融資制度 ・バス関係バリアフリー施設整備に対する日本政策投資銀行による融資制度 <li style="padding-left: 20px;">港湾の機能の高度化に資する中核的施設整備事業融資制度 ・日本政策投資銀行「港湾の機能の高度化に資する中核的施設整備事業」融資制度 <li style="padding-left: 20px;">航空旅客ターミナルビルのバリアフリー施設整備に対する融資制度 ・航空旅客ターミナルビルのバリアフリー施設整備に対する日本政策投資銀行による融資制度（航空輸送体制整備枠、地域交通基盤整備枠）
<p>< 税制 ></p> <ul style="list-style-type: none"> 交通バリアフリー設備の特別償却制度 ・交通バリアフリー設備に対する税制上の措置（旅客施設） ・交通バリアフリー設備に対する税制上の措置（車両等） <li style="padding-left: 20px;">駅のバリアフリー化改良工事により取得した施設にかかる特例措置 ・鉄道駅のバリアフリー化のための改良工事により取得した施設に係る地方税の特例措置 <li style="padding-left: 20px;">低床型路面電車に係る特例措置 ・低床型路面電車に係る地方税の特例措置
<p>< その他 ></p> <ul style="list-style-type: none"> 公営交通のバリアフリー化についての地方財政措置及び公営企業金融公庫の貸付（臨時特別利率の適用） ・地下鉄駅の施設改良（公営交通のバリアフリー化）

<ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバス等の導入（公共交通のバリアフリー化） 民間施設等のバリアフリー化についての地方財政措置 ・鉄道駅等の施設改良（民間施設等のバリアフリー化）
公共施設・市街地整備等
<p>< 補助 ></p> <ul style="list-style-type: none"> 徒歩・公共交通など総合的な都市交通施策の推進（都市交通システム整備事業） 歩行空間のバリアフリー化の推進 交通結節点の整備の推進（交通結節点改善事業） 公共交通の整備の推進（公共交通機関支援事業） 都市公園のバリアフリー化の推進 河川空間のバリアフリー化の推進 海岸におけるバリアフリー化の推進 信号機等のバリアフリー化の推進
<p>< 税制 ></p> <ul style="list-style-type: none"> 土地区画整理事業の同意保留地制度に係る特例措置 <p>< その他 ></p> <ul style="list-style-type: none"> 公共施設等のバリアフリー化についての地方財政措置
住宅・建築物
<p>< 補助 ></p> <ul style="list-style-type: none"> 多数の者が利用する建築物等のバリアフリー化の推進（バリアフリー環境整備促進事業） 公共賃貸住宅におけるバリアフリー化の推進（地域住宅交付金等） 高齢者向けの優良な賃貸住宅の供給の推進
<p>< 政策融資 ></p> <ul style="list-style-type: none"> 人にやさしい建築物整備事業 環境・エネルギー対策貸付（社会環境対策施設整備資金） 優良住宅取得支援制度
<p>< 税制 ></p> <ul style="list-style-type: none"> 認定特定建築物に対する税制上の措置 住宅のバリアフリー改修促進税制 高齢者向け優良賃貸住宅建設促進税制
その他
<p>< 補助 ></p> <ul style="list-style-type: none"> 基本構想作成のための支援（バリアフリー環境整備促進事業）

（出典：国土交通省・警察庁・総務省

「バリアフリー新法の解説 ユニバーサル社会の実現を目指して」)

(3) 基本構想策定事例

ヒアリング調査結果から、他の自治体において参考となる基本構想策定に関する取り組み・工夫を取りまとめると、以下のとおりです。各取り組みや工夫の詳細は、参考資料を参照ください。

基本構想策定時の工夫

- ・交通・福祉・道路などの複数部署が連携して策定委員会の事務局を担当する(堺市、京都市など)
- ・隣接自治体と連携して基本構想を策定する(豊中市、吹田市、門真市、守口市)
- ・商店街関係者が基本構想策定委員会に加わることによりバリアフリー化の要望を伝える(池田市)
- ・基本構想策定に関する広報誌を作成する(川西市、豊中市)
- ・民間施設に特定経路を設定する(大阪市)

財政面での工夫

- ・他の都市計画事業や駐輪対策などの関連事業と併せてバリアフリー整備の予算を確保する(柏原市、富田林市、大阪市など)
- ・基本構想策定により政策の優先順位が高まる、基本構想策定を通じた部署関連の進展により予算が効率に運用されるようになる(門真市、守口市、神戸市など)
- ・庁内で検討会を開催して全庁的な情報共有を図る(堺市)

スパイラルアップの取り組み

- ・利用者から要望を聞く会合を開催する、要望を汲み取る仕組み「バリアフリーチェックシステム」を策定して活用する(高槻市、豊中市)
- ・バリアフリー整備の進捗状況を報告する会合を開催する(高槻市、豊中市、姫路市、京都市、吹田市など)
- ・バリアフリー整備の前後にまち歩きを実施して状況を確認する(守山市、神戸市など)

心のバリアフリーの取り組み

- ・ボランティアによる障害者・高齢者の移動支援事業を実施する(池田市)
- ・路上駐車・放置自転車対策を実施する(岸和田市、八尾市、大阪市など)
- ・職員向けのバリアフリー研修を実施する(八尾市、神戸市、吹田市など)
- ・全庁的なユニバーサルデザインの取り組み(守口市、神戸市など)

地域的な特徴を活かした取り組み

- ・地域独自の祭事や景観を考慮してバリアフリー整備を計画・実施する（岸和田市、芦屋市など）
- ・技術的に難しい構造の駅においてバリアフリー整備を実施する（池田市など）
- ・寺社仏閣などの文化遺産においてバリアフリー整備に取り組む（京都市、宇治市、高野町など）

その他

- ・市内全域にわたる歩行空間ネットワーク整備計画を策定する（豊中市）
- ・国道横断用のエレベータを設置する（柏原市）
- ・特定経路の坂道に100メートル間隔で休憩所を設置する（吹田市）

（参考）府県・国によるバリアフリー整備の取組紹介ホームページ

大阪府（大阪府内の市町村の交通バリアフリー基本構想作成状況一覧）

<http://www.pref.osaka.jp/kenshi/fukusi/yasasiku/jyokyo-itiran.html>

兵庫県（兵庫県下の鉄道駅バリアフリー化の状況）

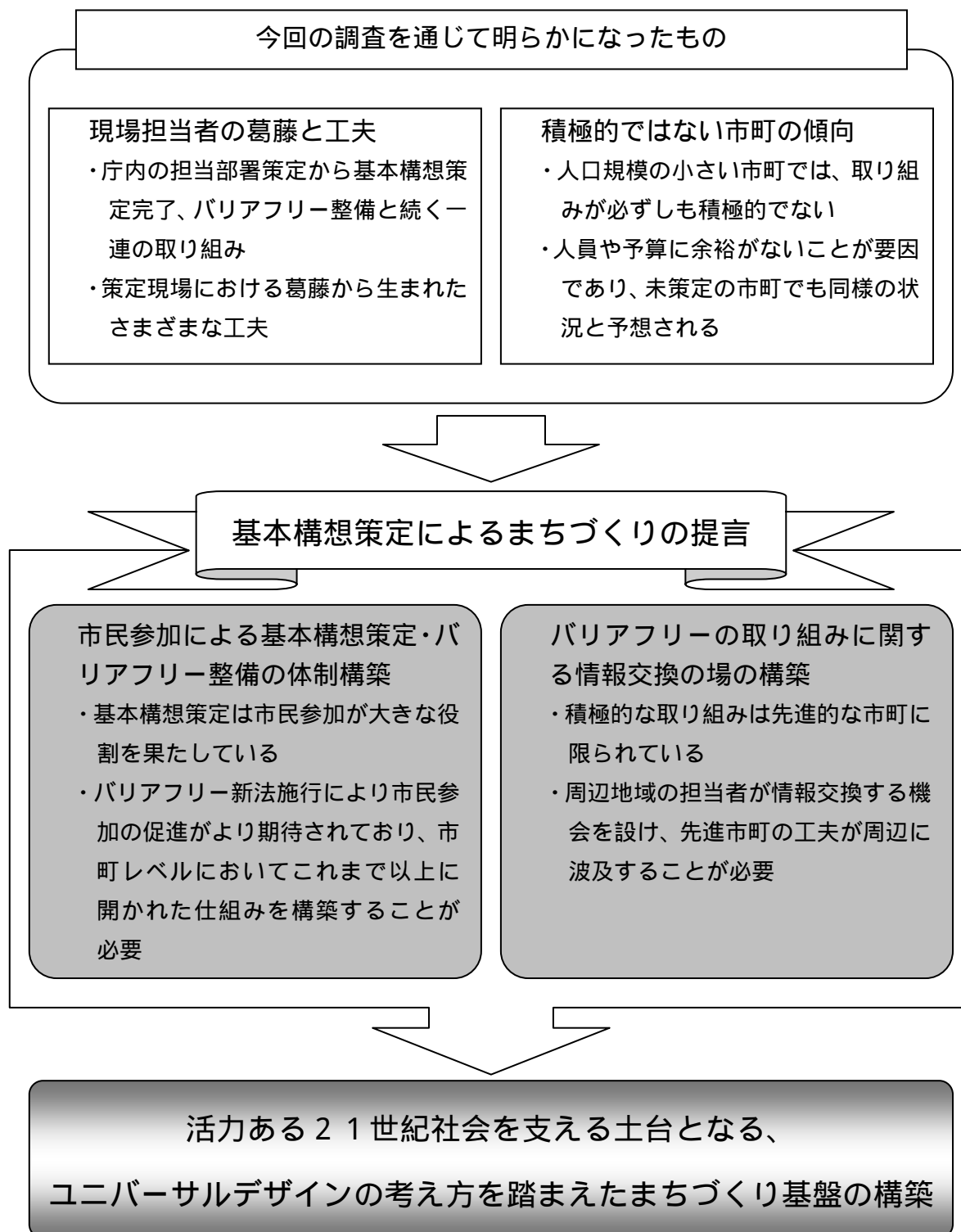
<http://web.pref.hyogo.jp/contents/000064037.pdf>

国土交通省（都道府県別バリアフリー情報・取りまとめ結果）

<http://www.mlit.go.jp/barrierfree/transport-bf/BFI/syukei/about.html>

5.(むすび) 全ての市町村への基本構想策定によるまちづくりの提言

今回実施した、基本構想策定の取組と課題解決の状況調査を通じて明らかになったものを踏まえ、全ての市町村への基本構想策定によるまちづくりの提言を取りまとめると、以下のとおりです。



< 今回の調査を通じて明らかになったもの >

現場担当者の葛藤と工夫

今回の調査により、基本構想策定現場担当者の日常的な葛藤と工夫が明らかとなりました。基本構想を策定する自治体においては、庁内の担当部署決定から調整が必要であり、基本構想策定完了まで多種多様の取り組みが積み上げられていくこととなります。基本構想は最も利用者に密着した計画で、基本構想策定後においても、各関係者の事情などにより次段階の特定事業に至らない地域もありますが、関係者の諸々の取り組みは続きます。これら一連の取り組みにおいて、基本構想策定はその地域のまちづくりとしての大きな役割を果たしているものと考えられます。

取り組みが積極的に行えていない市町の傾向

また人口規模の小さい市町では、規模の大きい市町に比べて、策定前・策定中・策定後それぞれの時期において、取り組みが必ずしも積極的でない傾向が見られました。基本構想が未策定の市町でも同様の状況にあると考えられます。

< 基本構想策定によるまちづくりの提言 >

市民参加による基本構想策定・バリアフリー整備の体制を構築しましょう

基本構想策定はさまざまな関係者と市民が参画して検討を進めるものであり、問題の発掘と解決、問題意識の醸成、市民相互の理解促進のためには、市民参加が大きな役割を果たしています。

バリアフリー新法の施行により、利用者のニーズ・目的はこれまで以上に多様となります。このため、基本構想策定やバリアフリー整備手法、技術基準策定段階での市民参加が促進されることがより期待されています。各市町においてより多くの市民の参加を受け入れる開かれた仕組みが構築される必要があります。

基本構想を策定した多くの市町で取り組む時期にあるP D C AサイクルのA(計画P、実施D、調査Cに続く“反映”)の実施にも、市民参加は重要です。

バリアフリーの取り組みに関する情報を交換する場を構築しましょう

市民参加による基本構想策定やバリアフリー整備の積極的な取り組みは、今回の調査で明らかになったとおり先進的な市町においては見られるものの、各市町の厳しい財政状況の中では一部に限られているのが現状であり、府県・国による財政面における支援が必要とされています。

同時に、隣接する市町で地域連携協議会などを立ち上げ、周辺地域の市町の現場担当者同士が集い情報を交換する機会を設け、葛藤にもとづく工夫が周辺市町に波及する仕組みの構築が期待されています。

市町・府県・国が一体となって基本構想策定を進めることで、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくりの基盤が構築されます。その効果は全ての利用者や関係者に、活力ある21世紀社会を支える土台となって還元されるものです。

参 考 資 料

1. 基本構想策定者向けアンケート
2. 交通事業者向けアンケート
3. 基本構想策定者向けヒアリング
4. 交通事業者向けヒアリング
5. 利用者向けヒアリング
6. バリアフリー化のための主な支援策

1.基本構想策定者向けアンケート

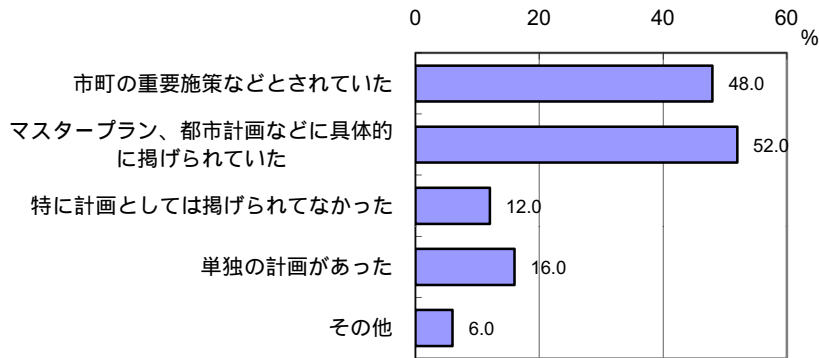
アンケート結果

A.基本構想策定時について

(1)市内におけるバリアフリー施策の位置づけ [複数回答]

(N=50)

市町の重要施策などとされていた	24 (48.0%)
マスタープラン、都市計画などに具体的に掲げられていた	26 (52.0%)
特に計画としては掲げられてなかった	6 (12.0%)
単独の計画があった	8 (16.0%)
その他	3 (6.0%)
計	67



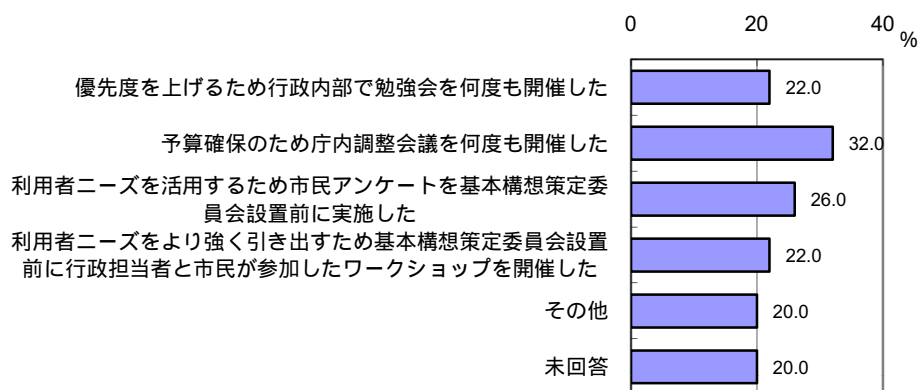
「その他」と回答の具体的な内容

駅周辺のまちづくりについては、総合計画や都市マスなどに掲載
平成14年10月に策定した「市交通バリアフリー全体構想」を基に、それぞれの重点整備地区で移動等円滑化基本構想を策定している。
福祉部局の計画のみがあった。

(2) 市内におけるバリアフリー施策の優先度を上げる工夫 [複数回答]

(N=50)

優先度を上げるため行政内部で勉強会を何度も開催した	11 (22.0%)
予算確保のため市内調整会議を何度も開催した	16 (32.0%)
利用者ニーズを活用するため市民アンケートを基本構想策定委員会設置前に実施した	13 (26.0%)
利用者ニーズをより強く引き出すため基本構想策定委員会設置前に行政担当者と市民が参加したワークショップを開催した	11 (22.0%)
その他	10 (20.0%)
未回答	10 (20.0%)
計	71



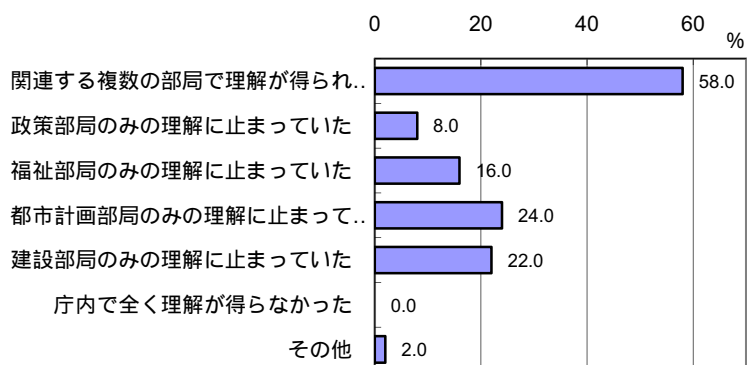
「その他」と回答の具体的な内容

基本構想策定時にバリアフリー協議会ニュースを発行し、市民等へ策定の状況等を広報した。
市民アンケート・ワークショップについては基本構想策定時に実施した。
駅周辺のまちづくりは優先度が高く、その一環と位置付けた。
交通バリアフリー法施行前から福祉部局による市内検討体制が出来ていた。
駅前広場整備に当たり、基本構想策定の市内合意を取り付けた。
「基本構想策定委員会」を設置する前に、関係各課より組織化した「市内連絡会」を設置し、構想の策定の推進を図るため何度も開催した。
関係者が参画した協議会を設立し、平成14年10月に「市交通バリアフリー全体構想」を策定した。
平成14、16年策定の基本構想策定協議会の補助組織として、作業部会を設置し、行政内部や関係機関と協議、勉強会を実施した。
既に福祉のまちづくり環境整備要綱(昭和57年)に基づく施策を推進してきたので、優先度を上げる必要はなかった。
市総合計画に基づく施策としての位置付け

(3)基本構想の策定当初の庁内での理解度 [複数回答]

(N=50)

関連する複数の部局で理解が得られていた	29 (58.0%)
政策部局のみの理解に止まっていた	4 (8.0%)
福祉部局のみの理解に止まっていた	8 (16.0%)
都市計画部局のみの理解に止まっていた	12 (24.0%)
建設部局のみの理解に止まっていた	11 (22.0%)
庁内で全く理解が得られなかった	0 (0.0%)
その他	1 (2.0%)
計	65



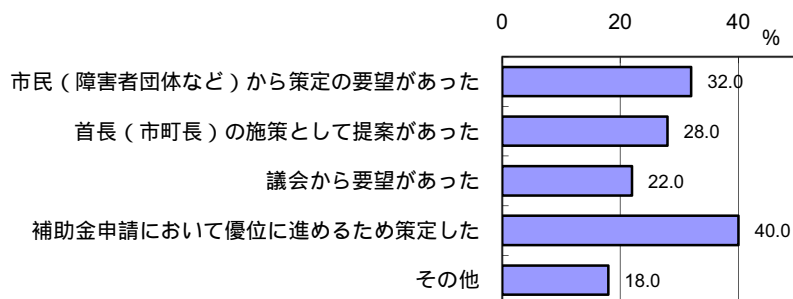
「その他」と回答の具体的な内容

3地区について、基本構想を策定するが、重ねるごとに庁内の理解は広がっていった。

(4)基本構想策定に対する要望の有無 [複数回答]

(N=50)

市民 (障害者団体など)から策定の要望があった	16 (32.0%)
首長 (市町長)の施策として提案があった	14 (28.0%)
議会から要望があった	11 (22.0%)
補助金申請において優位に進めるため策定した	20 (40.0%)
その他	9 (18.0%)
計	70



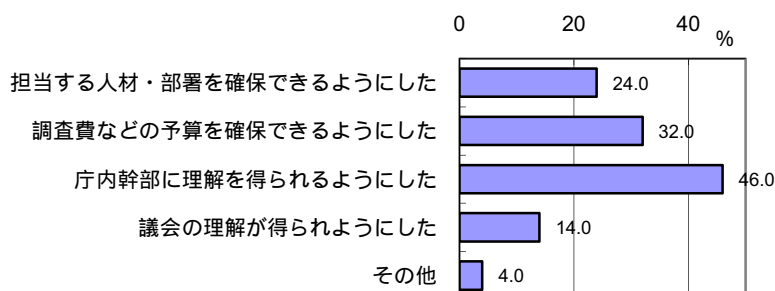
「その他」と回答の具体的な内容

基本構想策定に対する要望より直接的に駅や道路等のバリアフリー整備の要望があった。
本市のまちづくり指針を具体化するため「交通バリアフリー法」に基づき鉄道駅や道路などバリアフリー化に向け構想を策定した。
時代のニーズに答えるとともに、近隣市の実施状況を鑑みて。
誰かから要望や提案があつて策定したのではなく、市が政策として主体的に策定してきた。
平成12年に施行された「交通バリアフリー法」を基に市独自の取り組みとして「市交通バリアフリー全体構想」を策定し、それぞれの重点整備地区において、連絡協議会を設立し、基本構想を策定している。
交通バリアフリー法の施行に伴い、国・県からのバリアフリー基本構想策定調査、また、近隣市の状況からバリアフリー基本構想索敵の必要性を担当部局から庁内に浸透させた。
対鉄道事業者の自由通路協議会を優位に進めるため策定した。
パブリックコメントを行い意見公募をする。
市総合計画に基づく施策として策定 交通バリアフリー法、移動円滑化に関する基本方針による

(5)基本構想策定のために庁内において特に取り組まれた事 [複数回答]

(N=50)

担当する人材・部署を確保できるようにした	12 (24.0%)
調査費などの予算を確保できるようにした	16 (32.0%)
庁内幹部に理解を得られるようにした	23 (46.0%)
議会の理解が得られようにした	7 (14.0%)
その他	2 (4.0%)
計	60



担当する人材・部署を確保できるようにした」と回答の具体的な方策

定期的に会議や先進市の視察を行った。
特定に先立ち、担当部署が明確でなかったことから担当部署を決めるため、関係部署との調整会議を行った。
財政、政策、福祉、交通、建設、都市計画部局で会議を設けた。
事務局を福祉部と建設部との合同にした。
事前に「庁内連絡会」を組織し、担当部署とその人材を確かなものにした。
都市計画部局に選任の課長を置き、担当係長を庁内で公募し配置した。
担当部署に主査1名、担当者1名を増員した。
福祉部局と都市部局でプロジェクト的な体制を構築
既存の部署で専属の担当者を配置した。
都市整備部、建設部、福祉部で担当者を選出してプロジェクトチームを作った。
行政管理担当と協議し、職員定数の増加を図った。
庁内部署の横断的組織として「交通バリアフリー基本構想検討プロジェクトチーム会議」を発足させた。

調査費などの予算を確保できるようにした」と回答の具体的な方策

前年度の当初予算に計上し、必要性を伝えた。
当初予算に計上
予算要望を行っている。
基本構想策定費を国の補助金で実施した。
コンサルタントに委託し技術的支援を受けた。
基本構想の冊子やリーフレットの印刷経費など、必要経費を詳細に積算した。
基本構想策定経費予算として100万円確保した。
近隣市の基本構想の策定の状況を調査し、策定の必要性と理解を求めた。
県の福祉のまちづくり重点地区整備計画策定事業にかかる補助金の活用
国の補助金申請を行い、一般財源を抑制した。
まちづくり総合支援事業(当時)
基本構想策定検討会設置要綱での参考資料として予算書を添付した。
調査委託費を計上

庁内調整会議で検討し、調査費の計上を確認した。
コンサル委託の中で調査費を包含した。

「庁内幹部に理解を得られるようにした」と回答の具体的な方策

部長会に協力要請を求める。
交通バリアフリー基本構想策定庁内連絡会議を設置した。
基本構想庁内検討会を設置し、各部局長に対して取り組みへの理解を求めた。
連絡調整会議を行った。
庁内検討会議を設置した。
庁議において基本構想に関する内容の説明を行った。
駅前広場整備に当たり、バリアフリーの観点を重視することを説明
基本構想策定委員会構成員に関係部長を人選した。
各基本構想を策定する全段として、会議を設立し、「市交通バリアフリー全体構想」を策定した。
幹部を委員とするバリアフリー化の検討委員会を組織し、合意形成を諮った。
庁内連絡会議を開催し、関係各課長と連絡調整を行った。
勉強会等により説明を行った。
会議や説明を何度も実施する等して、理解を得た。
庁内連絡会議を設置し、理解を得るようにした。
幹部会報告
ノーマライゼーションの理念を説明した。
基本構想策定に先立ち、庁内関係部局による研究会を設け、事前の情報交換等に努めた。
基本構想策定協議会委員に庁内関係部長を参画させた。
基本構想策定幹事会を設置し、庁内幹部を構成員とした。
助役を会長に5部長、10課長による推進連絡協議会を設置。
庁内連絡会議を実施した。
庁内検討会開催
協議会設置前に、関係者を集めて準備会議を行った。

「議会の理解が得られようにした」と回答の具体的な方策

市民からの要望が上がっていたので、協力的であった。
成果品を議会に報告した。
素案の段階で議会への意見聴衆を行った。
常任委員会において基本構想に関する内容の説明を行った。
常任委員会等への説明を行った。
説明等を行い、理解を得た。
基本構想策定協議会委員に議会員に参画いただいた。

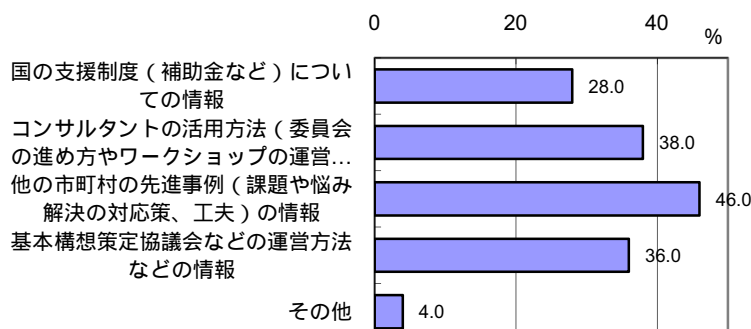
「その他」と回答の具体的な方策

基本構想を策定する部署を庁内において事前に協議した。

(6)基本構想策定時に特に不足していた情報、又は特に必要とした情報 [複数回答]

(N=50)

国の支援制度 (補助金など)についての情報	14 (28.0%)
コンサルタントの活用方法 (委員会の進め方やワークショップの運営など)	19 (38.0%)
他の市町村の先進事例 (課題や悩み解決の対応策、工夫)の情報	23 (46.0%)
基本構想策定協議会などの運営方法などの情報	18 (36.0%)
その他	2 (4.0%)
計	76



「国の支援制度 (補助金など)についての情報」と回答の具体的な対応

県や先進市に情報をもらった。
関係部局と調整を行い、都市再生交通拠点整備事業 (補助金 1/3)で実施
国・県開催の会議等への出席と聞き取り
先進事例が全くない状況での策定であったので、近隣自治体と情報交換しながら進めた。
公共枠 (エコモ方式)か非公共枠か、どちらでバリアフリー補助金を交付するか、基準等
担当課と新法上での構想策定の手法やまとめ方の整合性を協議した。
近畿運輸局 (消費者行政課)等の情報提供やアドバイスを受けた。
国・県のバリアフリー担当部局に問い合わせ、教授いただいた。
県の補助金制度の活用
コンサルタントより情報入手
国からのFAXやメール等での依頼を参考とした。
県に照会を行い、採択される事業について説明してもらった。
策定後に知った。
調査には単独費を充てた。

「コンサルタントの活用方法 (委員会の進め方やワークショップの運営など)」と回答の具体的な対応

基本構想の策定をコンサルタントに業務委託して、コンサルタントを活用した。
コンサルタントの中に入ってもらって進める。
事業計画・基本構想の検討 (関係機関との協議を含む) 市民懇話会の運営、現況調査
講演等受講、インターネットでの情報収集等
コーディネータ的な業務をしてもらった。
先進市や学識経験者に教示いただいた。
各市のホームページの確認と個別の聞き取り
執拗なまでの打ち合わせを行い、名案が出るまで協議を重ねた。
先進事例が全くない状況での策定であったので、近隣自治体と情報交換しながら進めた。
ヒアリング

調査の委託、委員会での説明
コンサルタント、他市へのヒアリング
専門のコンサルタントを活用した。
契約コンサルタントから情報収集を行い、進め方等の方策を協議した。
コンサルタントと協議の上、他市の事例を参照した。
バリアフリーの知識が乏しいためコンサルタントに運営を任せた。
委員会の進め方、ワークショップの運営についてアドバイスをもらった。
委員会の進行、ワークショップ運営はある程度任せた。

他の市町村の先進事例（課題や悩み解決の対応策、工夫）の情報」と回答の具体的な対応

県に聞き、現地視察や聞き取りを行った。
コンサルタントからの情報等を参考に構想策定にあたる。
隣接市が前年度に策定したため、精神事例として情報を入手出来た。
視察
先進的に取り組まれている隣接市から情報提供していただいた。
先進都市にヒアリング
先進地であった市と基本構想策定に向けた課題（検討委員会の設置・運営、現地調査内容、コンサルタントの紹介など）について行儀を行った。
各市のホームページの確認、近隣市の聞き取り
学識経験者や策定に取り組んでいる自治体へヒアリングを行った。
先進事例が全くない状況での策定であったので、近隣自治体と情報交換しながら進めた。
バリアフリー新法施行後の基本構想の策定の進め方等
視察
電話等によりヒアリングを行った。
国・県の基本構想策定の説明会やコンサルタントから情報を得た。
インターネット等により情報収集
先進地への聞き取り調査
インターネットにより情報収集した。
先進都市に対しアンケート調査を行い情報を得た。
近隣市町村への電話で聴取
コンサルタントに調査を依頼した。
資料の取り寄せ、訪問
先進地での講演や事例発表会等には積極的に参加した。
コンサルを通じて情報を入手した。

基本構想策定協議会などの運営方法などの情報」と回答の具体的な対応

当課より情報を流す。
検討委員会には障害者団体から参画をいただいていたので、委員会の運営（点字の資料、手話、要約筆記者など）について、福祉課との協力体制が必要である。
近隣市への聞き取り
学識経験者や策定に取り組んでいる自治体へヒアリングを行った。策定実績のあるコンサルタントからノウハウを入手した。
先進事例が全くない状況での策定であったので、近隣自治体と情報交換しながら進めた。
先進都市より入手
他都市の情報を電話等によりヒアリングを行った。
国・県の基本構想策定の説明会やコンサルタントから情報を得た。
インターネット、講習会により情報収集
学識経験者と意見交換を行いながら取り組んだ

先進市への聞き取り調査
先進自治体で情報収集
先進都市の要綱、資料などを参考にした。
策定協議会は重点整備地区の基本構想に関する事項について検討 協議を行った。
コンサルタントの意見及び学識者の意見を参考にした。
コンサルタントに調査を依頼した。

「その他」と回答の具体的な内容

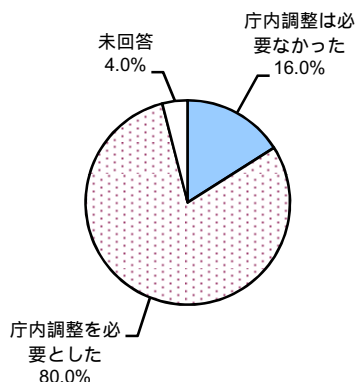
バリアフリー新法についての情報
特定経路の位置付け、考え方等

「その他」と回答の具体的な対応

随時国土交通省のホームページにより確認を行った。近畿運輸局消費者行政 情報課の方へ確認を行った。学識経験者の方へも確認を行った。
他市へのヒアリング

(7)基本構想策定時の庁内調整

(N=50)	
庁内調整は必要なかった	8 (16.0%)
庁内調整を必要とした	40 (80.0%)
未回答	2 (4.0%)
計	50 (100.0%)



「庁内調整を必要とした」と回答の具体的な内容

庁内で関係する部長には基本構想策定連絡会の委員の依頼を文書で行い、又、関係する課長には基本構想策定作業部会の委員を同じく文書で依頼した。
スケジュールの確認。協議会の構成について。協議会の進め方について。アンケート調査やパブリックコメントについて。
関係する市内の団体へヒアリングシート「バリアフリー化にかんする課題、要望など」を事前に徴収し、関係各課に素案の検討を依頼。
策定委員会の報告、予算執行の検討、今後の予定
庁内の内部調整組織として庁内検討委員会を設置した。具体的には事務局の提案に対する各所管からの意見、提案や各所管間の調整を行った。
重点整備地区及び整備内容の決定。
構想策定委員会を要綱により設置（メンバーとしては、学識経験者、公共交通事業者、各道路管理者、公安委員会、各種市民団体で構成した）
検討委員会（助役、関係局長）、検討幹事会（都市局長、関係部課長）を設置
整備方針（重点整備地区及び特定経路等の設定、道路など公共施設の対応策（整備項目）を設定）
役割分担（ハード事業、ソフト施策の事業ごとの担当課を決め、総括的に進捗把握する窓口等）
財政部局 バリアフリー化に向けた財源、福祉部局 当事者の紹介・手話通訳、交通部局 コミュニティーバスのバリアフリー化、建設部局 市道のバリアフリー化、都市計画部局 全体のまとめ、各部局にタウンウォッチングの介添 聞き取り調査をお願いした。
基本構想に記述する内容が取り組めるものか調整した。
整備事業の目標年度の表示方法について
基本構想を取り巻く状況確認、策定に関する調整 検討事項及び今後の日程調整、検討委員会の報告及び次回の検討内容、点検調査の内容協議及び協力依頼、基本構想骨子案、素案、案の調整

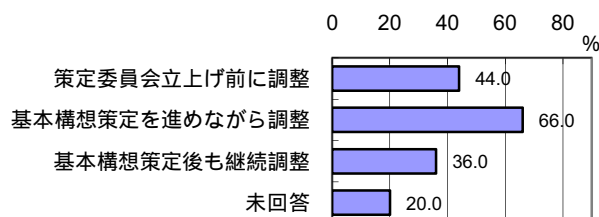
<p>基本構想策定委員会の議事内容の確認 庁内関係各課との意見交換 市としての意思統一</p>
<p>庁内関連部局の意見聴取連絡調整のための庁内委員会を設置し策定作業の進捗に合わせて随時開催した。</p>
<p>関係各課の長を構成員とする「庁内連絡会」を設置し、さまざまな課題・問題点について議論を重ねるなど、各課間の意思の疎通を図ることにより、基本構想策定に向けての意気高揚に努めた。</p>
<p>関係する局や区役所等と役割分担に関する調整を行った。 既存計画との調整を行った。 地区選定に関する調整を行った。</p>
<p>策定委員会の設置要綱について、策定スケジュールについて</p>
<p>基本構想（素案）の内容に係る市民意見の回答について、庁内の関係部署（建設局等）と調整を行った。また、最終策定する基本構想に記載する事業計画の内容について関係部署（建設局等）と調整を行った。</p>
<p>・バリアフリー化推進の方向性や駅舎を中心とした各地区の優先順位の検討 特定経路や生活関連施設の位置付け、整備レベルについて事業化の可能性を踏まえた基本構想への位置付けを図った。</p>
<p>重点整備地区の選定、対象施設の選定など</p>
<p>特定経路の決定に関する調整 特定事業に関する技術的事項、時期、経費に関する事項 ・広報に関する事項 ・基本構想策定協議会運営に関する事項</p>
<p>庁内連絡会議で基本構想策定委員会に提示する資料について調整を行った。特に、重点地区の設定、特定経路について道路管理部局との調整を必要とした。また、鉄道駅の整備について市負担費用が多くなるためその財源についての調整を必要とした。</p>
<p>市交通バリアフリー化庁内推進検討会」を設置 ・重点整備地区の抽出や基本構想策定スケジュールなどの取り組み方針を共有する。 各担当部局が自治会、商店会、当事者団体、ボランティア団体との連絡調整を行う。 鉄道事業者や道路管理者も含めた現地地点検調査を実施できる一体的な体制を整える。</p>
<p>重点整備地区、特定経路の選定</p>
<p>担当部局の考え方の整理</p>
<p>公共施設管理の所管とバリアフリー施設の必要性や工事の可否や工期の設定などについて調整</p>
<p>特定経路・サブ経路の道路整備</p>
<p>策定委員会を立ち上げ、関係部局が参画し、調整を図った。</p>
<p>市道及び駅前広場の担当課と基本構想での特定経路及び準特定経路の設定と整備内容について協議を行った。</p>
<p>庁内会議を副市長を座長として企画部長、総務部長、公室長、及び関係課長との調整を図った。</p>
<p>予算の確保</p>
<p>政策部局、福祉部局、都市計画、建設部局のトップを委員として委嘱した。</p>
<p>交通バリアフリー推進連絡会議の実施 ・基本構想策定委員会資料の検討 ・バリアフリー基準の作成 特定事業計画の立案</p>
<p>バリアフリー市民会議よりバリアフリー基本構想策定委員会委員を推薦していただき、基本構想策定委員会での議論の内容について、バリアフリー市民会議と共有できるように図った。 都市再開発整備事業等が予定されている地区においては、関係部署にワークショップ等に参加を依頼するとともに、基本構想を策定する際には十分な協議を行い、記載内容等について調整を図った。 全地区において、道路や公園といった建設関係部署にワークショップ等に参加を依頼し、各管理者の視点から意見をいただいた。 バリアフリー新法の下、基本構想策を策定する現在では、生活関連施設に指定する際には、所管部署と協議を行い、調整を図っている最中である。</p>
<p>バリアフリー基本構想協議会設置（平成14年11月）の全段とし、庁内バリアフリー関係課の課長補佐以上（都市政策、公園、道路、障害、福祉、高齢介護）のスタッフによる組織を2年前に立ち上げた。会議は3ヶ月に1回の開催により、各課の実情及びバリアフリー取組み方針等の認識の共有化を図った。</p>
<p>既に設置している「福祉推進協議会」の下部組織である福祉推進委員会幹事を置き、更に「課題別会議」を設置し、基本構想実現に向けての課題、問題点を掘り下げた。</p>
<p>庁内部署の横断的組織として検討プロジェクトチームを発足し検討を行いました。構成メンバーは都市整備課、財政課、企画政策課、市民生活課、高齢福祉課、社会福祉課、国県事業対策課、商工観光課、建築指導課、みどりの課、生涯学習課、道路河川課（事務局）です。</p>

(8)基本構想策定時の外部機関との調整(協議)の方法と工夫

府県・近隣市町

<時期> [複数回答]

(N=50)	
策定委員会立上げ前に調整	22 (44.0%)
基本構想策定を進めながら調整	33 (66.0%)
基本構想策定後も継続調整	18 (36.0%)
未回答	10 (20.0%)
計	83



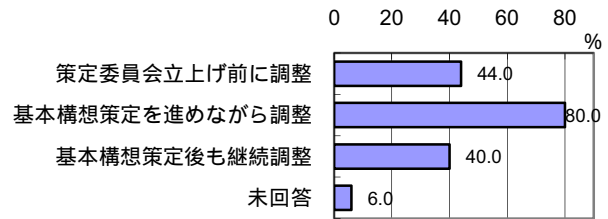
<調整課題>

特定事業の内容
駅のエレベーター設置の申請、道路整備推進関係の調整(目標達成に向けて)
県に対して重点整備地区の候補地における整備内容の調整
県は、国県道の管理者として策定協議会参加要請、道路特定事業提案の協議
整備内容
接する関係道路の整備の調整
基本構想策定に関すること全般
県の積極的な支援が不足
経路の決定、事業時期、内容
協議会の立ち上げに協力していただいた。
基本構想に掲げる事業完了年度
事業計画
策定に係る委員
両市またがる鉄道駅のエレベーター設置に係る応分の費用負担について
事業内容について
バリアフリー補助金交付について、協調補助となる県と協議を行っている。
構想の内容についての助言
特定経路の選定等
重点整備地区内の国道・府道の特定経路設定とその整備内容
整備内容、時期等
協議会への参画
駅舎が隣接市と近かったため特定道路選定について調整
歩道の整備
特定経路の設定・事業化
事業実施に向けての財政支援について
特定事業の計画
駅を中心とした地区が両市にまたがるため、共同して基本構想を作成した。
県道の特定道路としての整備時期の明記
交通政策部局との調整

公安関係機関

< 時期 > [複数回答]

(N=50)	
策定委員会立上げ前に調整	22 (44.0%)
基本構想策定を進めながら調整	40 (80.0%)
基本構想策定後も継続調整	20 (40.0%)
未回答	3 (6.0%)
計	85



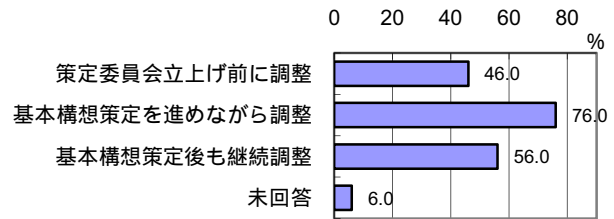
< 調整課題 >

特定事業の内容
委員の参加要請
交通安全に関する器具の設置場所、要望個所の調整
県に対して重点整備地区の候補地における整備内容の調整
高齢者等の感应式信号機や音響式信号機、道路標識や横断歩道等の道路標示の設置、違法駐車行為に対する取り締まりの強化に関すること
策定協議会参加要請、交通安全特定事業提案の協議、交通安全特定事業計画に伴う立会等協議
整備内容
特定経路の選定と整備手法
基本構想策定に関すること全般
事業の抽出
協議会に参画していただくよう依頼、協議会に参画いただいた、事業計画や整備に関して協議
基本構想に掲げる事業完了年度
事業計画
整備内容
駅周辺の信号機の設置及び改善について
策定地区の選定、整備内容と実施時期
事業内容について
交通安全特定事業計画の内容、施工等について協議を行っている。
特定事業の内容
音響信号機、弱者感应信号機等の設置箇所の調整
特定事業、基本構想全般
道路管理者との調整と並行して特定経路上の交差点の整備内容
整備内容、時期等
協議会への参画
高齢者・障害者等が通行するために必要な道路標識・道路標示の設置
特定事業計画に関する資料など、こちら側から積極的に提案を行った。
策定委員会の運営について
交通安全 (標識、信号等) について
特定事業の計画
整備事項、スケジュールの協議
委員会、懇談会及びワークショップに参加を依頼するとともに、基本構想策定時には、記載内容について協議を行い、策定後は事業計画実施時に協力を図っている。
実施可能な施策と事業どうかについて調整した。
視覚障害者用信号 (横断歩道) 機の設置について、各交差点への設置時期の明記
音響式信号機の整備に関する調整

交通事業者

< 時期 > [複数回答]

		(N=50)
策定委員会立上げ前に調整	23	(46.0%)
基本構想策定を進めながら調整	38	(76.0%)
基本構想策定後も継続調整	28	(56.0%)
未回答	3	(6.0%)
計	92	



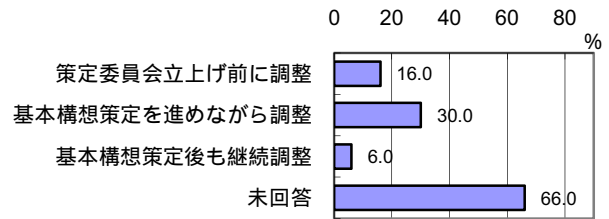
< 調整課題 >

特定事業の内容
委員の参加要請
バリアフリーの目標の設定、推進
県に対して重点整備地区の候補地における整備内容の調整
特定旅客施設(1日当たりの平均的利用者5,000人以上)において、障害者の移動や利用に適したエレベーター・トイレなどの整備、鉄道、バス等の車両の整備に関すること
策定協議会参加要請、公共交通特定事業提案の協議、駅前広場の整備に伴う協議、調整
整備内容
特定経路の選定と整備手法
基本構想策定に関すること全般
タクシー事業者を委員選定するのかどうか
事業時期、内容、補助金額
協議会に参画依頼、協議会に参画いただいた、都市計画も含めた事業計画の協議
バリアフリー施設の早期実現
基本構想に掲げる事業完了年度
事業計画
整備内容と事業実施に当たっての補助制度
鉄道事業者:エレベーター、多機能トイレ及び二段手すり設置等について バス事業者:低床式バスの導入並びに停留場の改善等について
策定地区の選定、整備内容と実施時期
事業内容について
公共交通特定事業計画の内容、施工、バリアフリー補助金交付について、協議を行っている。
バリアフリー化の整備内容等
対象旅客施設の調整
特定事業、基本構想全般
鉄道駅の整備について、その内容と財源について(整備費が多)
整備内容、時期等
協議会への参画
市道がバリアフリー化と共に駅階段の工事調整
ユニバーサルデザインに配慮した施設や設備の整備
策定委員会の運営について
駅舎、バスターミナル、バス等のバリアフリー化について
特定事業の計画
実施についての協議
委員会、懇談会及びワークショップに参加を依頼するとともに、基本構想策定時には記載内容について協議を行い、策定後は事業計画実施時協力を図っている。
すでに進めているバリアフリー化の計画に関して調整
駅舎とホームのエスカレーター設置

商業施設管理者

< 時期 > [複数回答]

(N=50)	
策定委員会立上げ前に調整	8 (16.0%)
基本構想策定を進めながら調整	15 (30.0%)
基本構想策定後も継続調整	3 (6.0%)
未回答	33 (66.0%)
計	59



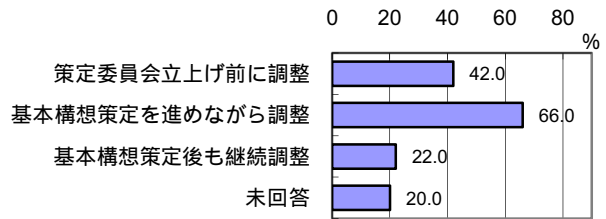
< 調整課題 >

委員の参加要請
障害者等の移動や利用に適したエレベーター・トイレなどの設置に関すること。(水平移動・垂直移動の移動経路等について)
基本構想策定に関すること全般
各事業者への要望
整備内容
有蓋溝の設置や違法駐輪の取り締まり等について
特定経路の選定や整備内容(地下街管理者)
地区内に商店街が含まれている場合、基本構想の取り組みへの協力、協議を行っている。
協議会への参画
駅前ビルへの自由通路の接続について
バリアフリー新法の下、生活関連施設編指定に向けて協議を行っている。

市民団体

< 時期 > [複数回答]

		(N=50)
策定委員会立上げ前に調整	21	(42.0%)
基本構想策定を進めながら調整	33	(66.0%)
基本構想策定後も継続調整	11	(22.0%)
未回答	10	(20.0%)
計	75	



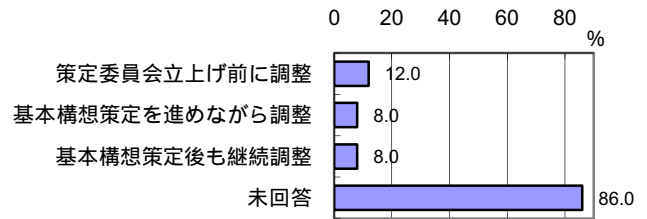
< 調整課題 >

委員の参加要請
委員の選出、意見、要望の調整
基本構想策定後、事業の進捗状況について説明会を実施
タウンウォッチング、ワークショップに参加していただき、それぞれの立場から問題箇所を見つけ出し、それを点検するなかで共通認識としてとらえること。
策定協議会参加要請等、協議会での意見調整
整備内容
特定経路の選定と整備手法
現地調査、アンケート調査
基本構想に掲げる事業完了年度
各事業者への要望
基本構想策定後における事業進捗の近況報告の徹底について
特定経路の選定や整備内容
内容全般について
基本構想策定連絡会議に参画している市民団体と協議をしている。
高齢者、障害者等団体の意見集約の調整
策定協議会の参画依頼等
障害者団体と整備内容、水準について
協議会への参画
障害者団体のメンバーをどうするかについて調整
改善箇所の要望と改善策について
基本構想に盛り込むべき内容
特定事業の計画
ヒアリングの実施、タウンウォッチングの実施、パブリックコメントの聴取
自治体を通じて、ワークショップに広く参加を求めるとともに、課題や意見等を集約し、基本構想や各特定事業計画に反映している。
具体的要望について意見聴取し、実現可能な施策を検討
利用者ニーズを把握するためのアンケート調査のための紹介と取りまとめ
歩車道の段差の高さについて（横断歩道部）車椅子使用者と視覚障害者の主張の相違点
高齢者、身体障害者からの意見聴取

その他

<時期> [複数回答]

(N=50)	
策定委員会立上げ前に調整	6 (12.0%)
基本構想策定を進めながら調整	4 (8.0%)
基本構想策定後も継続調整	4 (8.0%)
未回答	43 (86.0%)
計	57



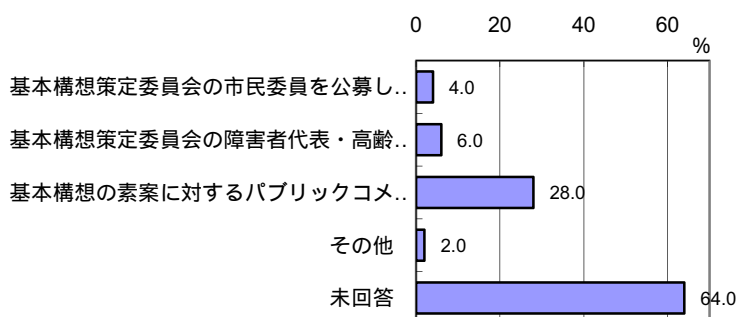
<調整課題>

策定協議会参加要請等
有識者の選定
当事者の各団体に参画依頼、各団体の意見集約のアンケート回収、整備に際しての立会
(建築物の管理者)生活関連施設の設定について 建築物特定事業の内容について (道路管理者)横断歩道橋を生活関連経路として設定することについて
(道路管理者)特定経路等の調整
高齢者、障害者の参画
庁内関係課と進め方について調整

(9)基本構想策定時の市民参加の手続きにおいて発生した状況 [複数回答]

(N=50)

基本構想策定委員会の市民委員を公募したが、募集人員より応募が少なかった	2 (4.0%)
基本構想策定委員会の障害者代表・高齢者代表等の選出に、時間を要した	3 (6.0%)
基本構想の素案に対するパブリックコメントを募集したが、応募が少なかった	14 (28.0%)
その他	1 (2.0%)
未回答	32 (64.0%)
計	20



基本構想策定委員会の市民委員を公募したが、募集人員より応募が少なかった」と回答の具体的な対応

公募はせず、ワークショップ参加者のから代表を選出し、市民委員として委員会に参画していただいた。
市民委員の代表として、地区会長連合会長を選出して委嘱した。

基本構想策定委員会の障害者代表・高齢者代表等の選出に、時間を要した」と回答の具体的な対応

取り組みの内容の説明を重点的に行い、理解して頂くよう対応した。
障害者団体に人選を依頼した。
市の担当者と共に各団体と協議した。

基本構想の素案に対するパブリックコメントを募集したが、応募が少なかった」と回答の具体的な対応

意見なしで協議会や庁内に報告した。
特になし
特に対応していない
各当事者団体へのヒアリングを実施した。
なし
事実を真摯に受け止めるのみで、対応策は講じなかった。
特になし
パブリックコメントと同時にワークショップを行った。
意見聴取制度で広報誌、ホームページ、市公共施設等で聴取をした。
募集期間を延長した。

その他」と回答の具体的な対応

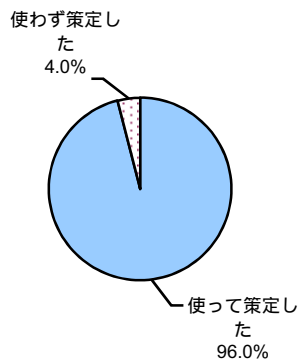
策定地区毎に関係する区役所から区の身障者団体協議会や老人クラブ連合会、地域振興会や商店街連盟等に要請し、各団体から参加いただいた。

(10)基本構想策定時に明らかとなった課題の取り扱い方法

長期計画という形で実現する期間を明示せずにした。
駅内の整備 ・エレベーターの設置 国、市、団体がそれぞれ負担 ・身障者のトイレ、段差解消 事業者が対応 道路特定事業（歩道の確保・視覚障害者誘導ブロックの新設等） 県部分（期間未定） 市部分（概ねの期間を設定） 交通安全特定事業（信号機の設置 改善、横断歩道の設置） 順次要望をかける
協議会において協議した。課題の多くは基本構想案に反映された。
鉄道事業者との整備内容の調整
整備路線の選定、事業計画
2010年までの取り組みと長期的取り組みの区分 交通事業者の積極的姿勢（経営状態によるが）
・必要な経路ではあるが、バリアフリー基準を満たすためには用地買収等が必要な場合、長期的対応として生活関連経路に位置付けた。 ・バリアフリー基準ではホームから改札口への経路のバリアフリー化があるが、構内において反対側ホームへの経路の基準がなく、構外経路の位置付けが必要であった。
こういった基本構想の策定については、得てして、整備や改善といったハード面における施策が重要視されがちであるが、市民は身近にある障害物の解消といった素朴な問題に関心があることに気づかされる。それはタウンウォッチングの実施により一層顕著に証明されたのである。このことを踏まえて、行政としては、認識を新たに事業の遂行に取り組んでいかねばならない。
整備時期については、原則として平成22年を目標に取り組みむものであるが、整備事項の中には、関係者間で調整が難航するものや大規模改修が必要なもの、技術開発が必要なものなどがあり 22年整備完了を明言することが困難なものもあるため、基本構想での整備目標時期を3つに区分している。（時期A：平成22年までに完了、時期B：平成22年までに着手、時期C：平成22年以降に着手）
障害の種類（視覚、身体、車椅子利用など）によって感じるバリア（道路の段差など）が違い、バリア解消の考え方や要望に差が生じたが、議論することによりお互いの妥協点を見いだした。
市民団体の要望をどこまで取り入れるのか。実現可能な短期、長期的な整備を協議会にて決定。
事業実施の継続性
各事業主体が連絡会を設置し、連絡調整を図りながら事業計画を策定し事業を実施。
対象となる鉄道駅は2つの鉄道事業者が乗り入れており、その調整に苦労した。
素案、案といった順で、ワークショップで各案を示し、また、ホームページなどにおいてパブリックコメントを求めており、いただいた意見については可能な限り適宜修正を行っている。
基本構想に課題を列挙し、実現可能な事項について事業計画を検討した。
関係機関と課題会議のメンバーで検討
会議での聴覚障害者への説明 手話通訳者2名の配備 会議での視覚障害者への説明 事前に資料をメール送信し、本人所有の音声読み上げソフトを利用

(11)基本構想策定時のコンサルタントの関与状況

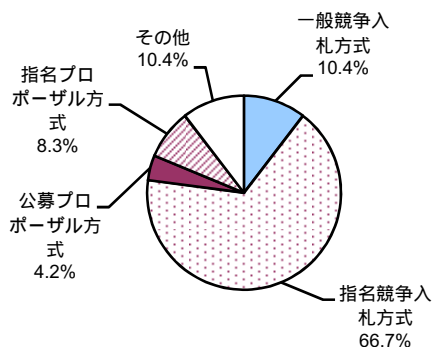
(N=50)	
使って策定した	48 (96.0%)
使わず策定した	2 (4.0%)
計	50 (100.0%)



(12) コンサルタントの選定方式

(N=48)

一般競争入札方式	5 (10.4%)
指名競争入札方式	32 (66.7%)
公募プロポーザル方式	2 (4.2%)
指名プロポーザル方式	4 (8.3%)
その他	5 (10.4%)
計	48 (100.0%)



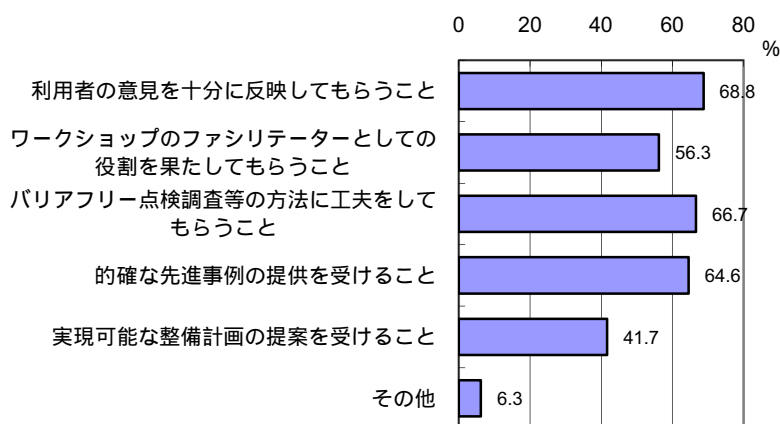
「その他」と回答の具体的な内容

随意契約
策定区数が多いため、本市関係局や区役所、事業者、地元等と協議や調整できる市の外郭団体へ発注している。
プロポーザル方式による契約を行った。
随意契約

(13) コンサルタントに期待したこと [複数回答]

(N=48)

利用者の意見を十分に反映してもらうこと	33 (68.8%)
ワークショップのファシリテーターとしての役割を果たしてもらうこと	27 (56.3%)
バリアフリー点検調査等の方法に工夫をしてもらうこと	32 (66.7%)
的確な先進事例の提供を受けること	31 (64.6%)
実現可能な整備計画の提案を受けること	20 (41.7%)
その他	3 (6.3%)
計	146



「その他」と回答の具体的な内容

協議会資料のとまどめ
特にないが、適切な業務の遂行のみを願った。
策定に関する技術 情報を受けること

B.基本構想策定後について

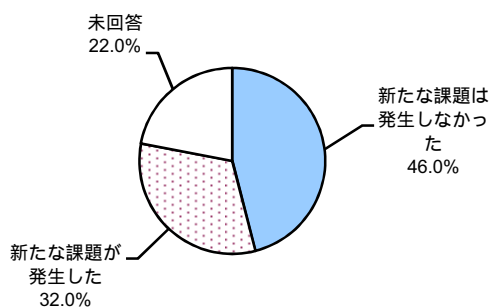
(1)基本構想策定後、その計画に影響するような状況変化

<具体的な状況の変化とその対応策>

道路管理者が行う特定事業の実施について、財政状況にあった補助事業が少ない。	県と協議を重ね、情報提供を受ける。
具体的な事業計画が作られるようになった。	事業計画の情報収集を行っている。
財政状況悪化により、道路特定事業実施計画の作成が遅れ、事業実施の目途が立てられなくなった。	平成20年度からの市総合計画、後期基本計画に道路特定事業実施計画を位置付け進めることとした。
財政状況の悪化により実施計画が遅れる。	実施できる事業より手をつけて行く方向で検討中である。
バス会社の経営破綻	
駅舎をそのままにしてバリアフリー化するのか、橋上駅化するのかを鉄道事業者より選択するよう言われた。	財政状況が悪化しているが、少し時間を要しても橋上化を目指すこととした。
バリアフリー新法の制定	バリアフリー基本構想の変更(時期未定)
計画に大きく影響するような状況変化はないが、事業者の財政事情等により、事業進捗が捗っていない事業もある。	基本構想の整備完了時期を目指し、事業者側で予算確保に努力している状況
基本構想策定後、国の補助制度において、補助率の見直しがあり、事業者負担額が増加した。	国との直接交渉を行うなど、従前の補助率確保に努めた。
基本構想策定後、バリアフリー整備が進むにつれ、地区外での整備要望(特にエレベーター設置)が高まり対応に追われた。	平成14、16、18年と、基本構想を策定し、バリアフリー整備を進めている。
財政状況悪化により実施計画が遅れる。	事業年度の延長
道路管理者の範囲が拡大	道路特定事業計画を見直す(平成18年度)
基本構想策定後、整備メニューを検討中	
新たな施設整備(庁舎増築)が発生し、それに関連するバリアフリー計画が変更となった。	庁舎増築に合わせ、バリアフリー工事を発注し、調整を図った。
財政状況悪化により、特定旅客施設等の整備が遅れている。	現状では未定
財政状況の悪化により、事業実施が遅れている。	財政計画及び集中改革プランと歩調を合わせた事業の実施。
財政状況悪化により実施計画が遅れる。	
財政状況による実施計画の調整	庁内調整の実施
財政状況悪化のため、一部事業の実施が遅れている。	一部の事業については、後年度に見送っているが、可能な限り特定事業計画で定めた事業については、目標年度に実施していく方針である。
財政状況悪化により実施計画が遅れる。	対応取れていない。
財政状況悪化により実施計画がかなり遅れる	比較的小規模な事業については道路維持の予算を充てて対応している。
近隣で区画整理事業が事業化され、一部その影響を受けることになった。	区画整理事業との調整をとりながら、計画の整合を図っている。

(2) バリアフリー整備が進捗するなかで、当初想定していなかった新たに発生した課題

(N=50)	
新たな課題は発生しなかった	23 (46.0%)
新たな課題が発生した	16 (32.0%)
未回答	11 (22.0%)
計	50 (100.0%)

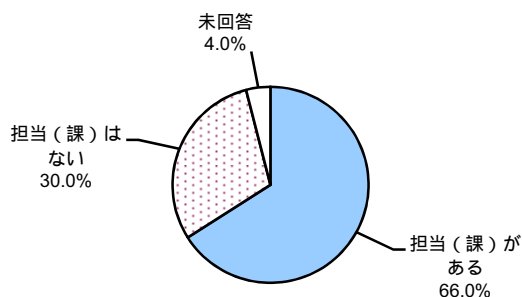


新たな課題が発生した」と回答の具体的な内容とその対応方策

道路特定事業等の財源確保
財政状況の悪化により実施計画が遅れる。実施できる事業より手をつけて行く方向で検討中である。
着手率が低く、今後発生すると思われる。
予想はしていたものの、国家機関所有地の無償譲り受けの交渉は門前払いに近く、財況を鑑みるに歩道設置計画は、前途多難の観は禁じ得ない。そのため、個所変更や他の手法による施行方法に苦慮している。
当初、事業計画として想定していなかった公共交通特定事業計画の内容について、鉄道事業者と協議した結果、内容に追加の項目があったので、基本構想の内容を変更した。
・県の補助額の減額 市及び事業者の負担増により 整備内容のレベルを保った。 ・バリアフリー設備のガイドライン各基準では障害者が利用する上で、不便を感じることもある。(エレベーターのカゴの寸法・券売機の前面蹴り込みなど) ガイドラインに沿ったサイズの製品が多く、対策が困難であることが多いが、対応可能な場合は利用しやすい内容で整備を行った。
整備が進捗するなかで、乗降客数5,000人/日未満の駅舎への補助が課題となっている。国・県に対して乗降客数5,000人/日未満の駅舎に対しても補助対象とするよう予算要望している。
バリアフリー新法施行において、旧法重点整備地区の取り扱いと各種特定事業が課題であるが具体的に対応方策はない。
重点整備地区を含む市域全域のバリアフリー化への取り組みが必要となってきている。財政状況から実施箇所の精査、実施期間の延長。
財政状況悪化
用地買収を要する道路整備に予想以上の時間を要している。市財政の悪化。
鉄道駅へのエレベーターの設置にあたり 跨線橋の架け替えが必要となった。国・県への財政支援を要望する。
障害当事者の意見と合致しないことがあった。
・府補助金の打ち切り(低公害型ノンステップバス) 他補助制度の活用を検討中 ・府補助金が少額(鉄道駅) 模索中
道路について、バリアフリー整備後、委員によりバリアウォッチング点検すると、色々な整備要望(歩道の照明や公共施設の出入口改良やバス停の上屋整備等)が出てきた。完了後の再整備は困難。時期工事時において追加整備。
沿線住民から反対意見が出てきたため、沿線住民を中心とした協議組織を設置し、協議を進めている。

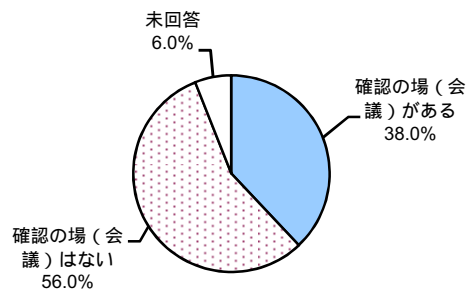
(3) バリアフリー整備全体の進捗状況の把握

(N=50)	
担当(課)がある	33 (66.0%)
担当(課)はない	15 (30.0%)
未回答	2 (4.0%)
計	50 (100.0%)



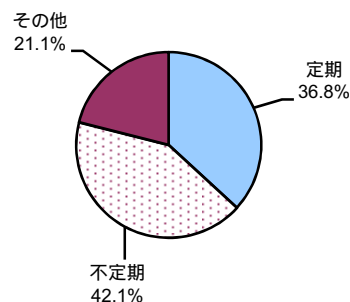
(4)バリアフリー整備全体の進捗を確認する場(会議)

(N=50)	
確認の場(会議)がある	19 (38.0%)
確認の場(会議)はない	28 (56.0%)
未回答	3 (6.0%)
計	50 (100.0%)



<開催の頻度>

(N=19)	
定期	7 (36.8%)
不定期	8 (42.1%)
その他	4 (21.1%)
計	19 (100.0%)

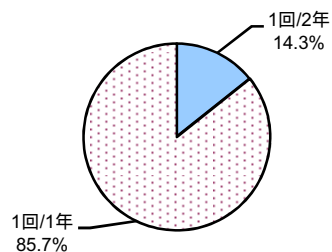


「その他」と回答の具体的な内容

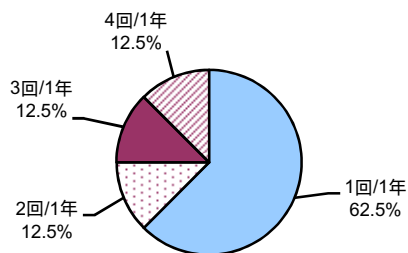
個別に施設管理者、交通事業者を確認している。
組織を立ち上げようとしているところ。
交通バリアフリー全体構想の進捗管理会議は2年に1回、各基本構想の進捗管理会議は基本構想策定後2~3年後に1回開催
基本構想策定時(平成13~15年)の検討委員会があるが、策定後、開催していない。

<開催の回数>

定期 (N=7)	
1回/2年	1 (14.3%)
1回/1年	6 (85.7%)
計	7 (100.0%)



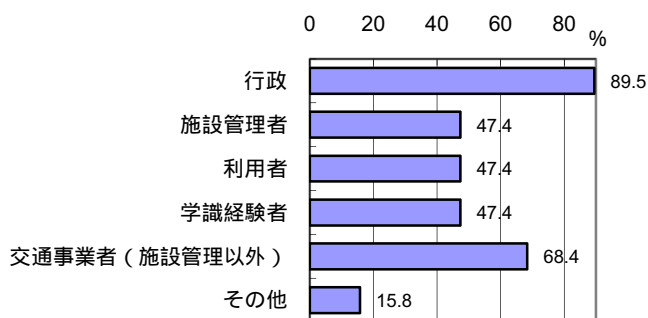
不定期 (N=8)	
1回/1年	5 (62.5%)
2回/1年	1 (12.5%)
3回/1年	1 (12.5%)
4回/1年	1 (12.5%)
計	8 (100.0%)



(5)進捗を確認する場(会議)の出席者 [複数回答]

(N=19)

行政	17 (89.5%)
施設管理者	9 (47.4%)
利用者	9 (47.4%)
学識経験者	9 (47.4%)
交通事業者(施設管理以外)	13 (68.4%)
その他	3 (15.8%)
計	60



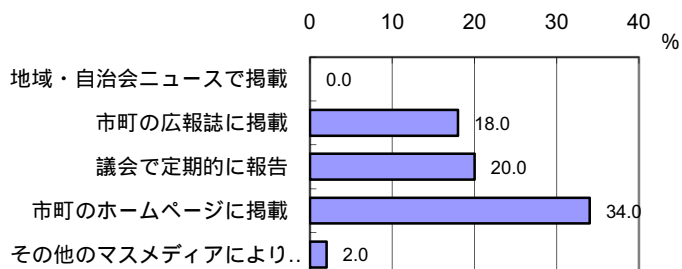
「その他」と回答の具体的な内容

障害者団体代表
商業関係者
警察

(6)市民 議会に対するバリアフリー整備の進捗状況の広報媒体 [複数回答]

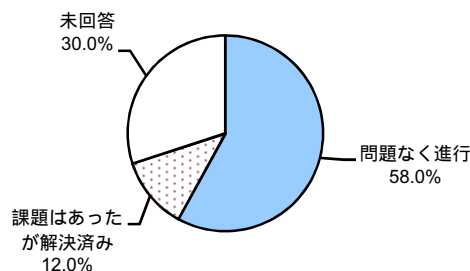
(N=50)

地域・自治会ニュースで掲載	0 (0.0%)
市町の広報誌に掲載	9 (18.0%)
議会で定期的に報告	10 (20.0%)
市町のホームページに掲載	17 (34.0%)
その他のマスメディアにより報道	1 (2.0%)
計	37



(7)整備進行中に発生した新たな技術的課題

(N=50)	
問題なく進行	29 (58.0%)
課題はあったが解決済み	6 (12.0%)
未回答	15 (30.0%)
計	50 (100.0%)

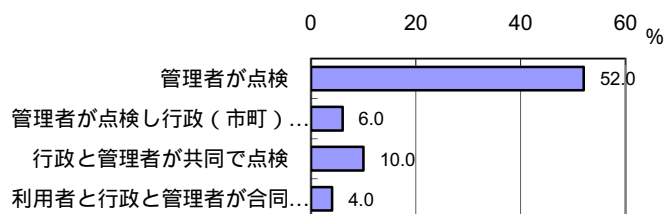


課題はあったが解決済み」と回答の具体的な課題とその解決策

今後、発生が予想される。	
地下駅のバリアフリー施設整備の中で、地上部まで接続する階段の手すりや誘導・警告ブロックの敷設について、接続階段の管理が民間ビルであったため、連続した整備が困難であった。	取組みの内容や主旨を民間ビル管理者に説明し、理解していただいた上で、主要な経路については民間事業者の費用負担で整備していただいた。
耐震基準を満たしていない駅舎へのバリアフリー化の整備	国の鉄道駅耐震補強事業と協調補助することによりバリアフリー化の整備を行い解決した。
ガイドライン等に明記されていない基準の1すき間zについて、障害者の使い勝手を十分に把握することができない。	バリアフリーチェックシステムを策定し活用している。
歩道幅が困難で、有効幅員2.00m以上の確保が難しい路線で、現況の歩道幅の中で、いかに有効幅員を広げていくか。	車の通行に支障のない範囲で、横断防止柵を縁石ブロック内へ移設する等して、有効幅員の確保に努めている。
官民協会部の地盤高が制約されているため、基準を満たした横断勾配に改良するにあたっては、車道の地盤高を変更する必要が生じた。また、財政的及び現場条件の制約のため、車道の地盤高の変更が現実的に不可能である場合においては、民地地盤高を変更する必要が生じた。	車道の改良工事を行い、車道の地盤高を変更した。民地が駐車場等の場合においては、民地の地盤高が変更できるように土地所有者と協議を行い、理解を得て、実施した。

(8)整備終了箇所のバリアフリー機能について継続的な点検で実際に行っていること [複数回答]

(N=50)	
管理者が点検	26 (52.0%)
管理者が点検し行政(市町)に報告	3 (6.0%)
行政と管理者が共同で点検	5 (10.0%)
利用者と行政と管理者が共同で点検	2 (4.0%)
計	36



(9)整備終了後に発生した課題と解決方策

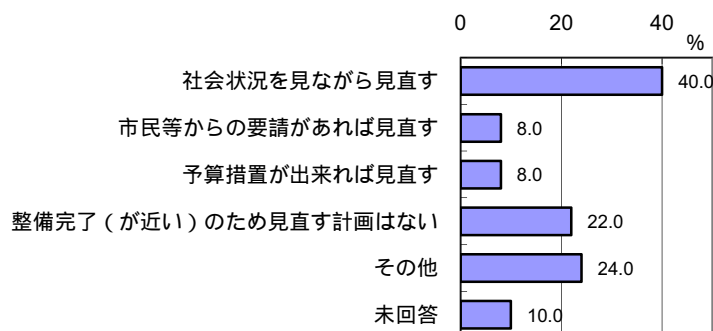
全体の進捗を確認する体制が出来ていない。 事業者、管理者からの特定事業計画が作成されていない。	現在調整中
ハンドル型電動車椅子の鉄道利用について、その可否を鉄道事業者に最終判断を委ねているため、利用できない駅が出てきている。	現在、県のバリアフリー担当課と解決方策を検討中である。

C.バリアフリー新法への対応について

(1)旧法下での基本構想についての見直し [複数回答]

(N=50)

社会状況を見ながら見直す	20 (40.0%)
市民等からの要請があれば見直す	4 (8.0%)
予算措置が出来れば見直す	4 (8.0%)
整備完了(が近い)のため見直す計画はない	11 (22.0%)
その他	12 (24.0%)
未回答	5 (10.0%)
計	56

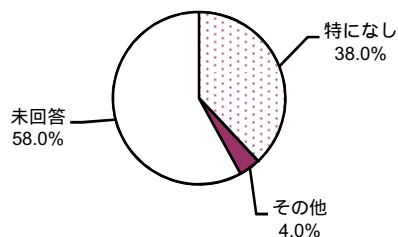


「その他」と回答の具体的な内容

事業実施段階で必要性により見直す。
基本方針に変わりはなく、見直す必要性は見あたらない。
新法対応による基本構想を策定している。
既に策定している基本構想25地区の道路特定事業進捗率が約3割程度といった現状で、本市においてはこれらの事業完了を最優先に考えており、見直し等は考えていない。
旧法下での基本構想で定めた整備目標達成を最優先に考えており、現在のところ見直す計画はない。
市域内には今後もその他の地区でバリアフリー整備が求められており、新規の基本構想を優先し、また策定済み地区の整備(旧法分)を実施する。
現時点では見直す計画はない
整備中であるが、現時点では見直す計画はない。
現基本構想の達成に目処がつく時点で検討
見直す予定はない
バリアフリー新法による基本構想樹立
見直す予定はなし

(2)同一市町内で基本構想の作成時期の違いにより生じるバリアフリー整備内容の差に対する今後の取り組み

(N=50)	
特になし	19 (38.0%)
サービス水準の高い方に併せて見直す	0 (0.0%)
その他	2 (4.0%)
未回答	29 (58.0%)
計	50 (100.0%)



「その他」と回答の具体的な内容

今後、スパイラルアップとして見直す。
本市では新法に基づき策定した地区の事例はない。

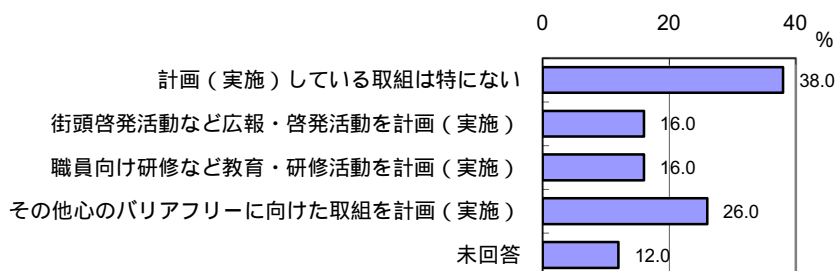
(3)バリアフリー新法の基本方針で掲げられているスパイラル・アップについて計画(実施中)の取り組み

バリアフリー策定会議の中に、高齢者、障害のお持ちの方も入って協議を進めているため、現状では再度見直しは考えていない。
進捗説明会を実施
社会状況の変化やバリアフリーに関するニーズの多様化に対応するため、高齢者や障害者をはじめとする市民参画のもとにバリアフリー整備に対する評価を適宜行うとともに、必要に応じて基本構想の見直しを行う。
高齢者等による現地検証
学識経験者や関係団体、事業者等で構成する「交通バリアフリー推進連絡会」を設置し、基本構想策定後の進捗や事業結果の報告、意見交換を行う場として、年に1回開催予定。(今秋より)
定期的に協議会委員の方に集まっていただき、進捗状況や具体的な整備計画に意見を反映させていきたいと考えている。スパイラルアップは必要と考えているが、他事業との調整を行いながら検討していきたい。
基本構想に位置付けられた施策を推進する取り組みとして、組織(会)を立ち上げて関係者相互の連絡調整等を行う
基本構想策定のために設置した協議会を存続させ、年1回以上の開催に努め、施設設置管理者から特定事業の計画内容や進捗状況等情報提供する時間の経過によって生ずる課題や生活関連施設及び生活関連経路の追加修正
本市のホームページで、全25地区の基本構想と各特定事業計画、特定事業の進捗状況を公表するとともに、事業等に関して市民や利用者などから意見があった場合は市から事業者働きかけを行うこととし、事業者は市民等の意見を事業に反映させることを基本構想に明記している。
現在、基本構想策定後の各特定事業の進行管理及びスパイラルアップについての体制や方法などについて市内部で検討中。
ユニバーサル歩道整備事業として、だれもが安心して歩きやすい道づくりを推進しており、高齢者・障害者等の参加の下で検証し、歩道の段差解消や波打ち歩道の解消などを全市で取り組んでいる。
ユニバーサルデザインガイドラインの中で検討中
現在調整中。平成19年度以内に立ち上げ予定。
現在においては取り組んでいません。
市交通バリアフリー懇談会を活用し、市民等から第三者的立場から利用者としての意見をいただき、今後の整備等事業計画に反映していく予定である。また、将来的には各事業の推進報告を兼ねたシンポジウムを開催する予定であり、その際の意見も事業に反映していきたいと考えている。

(4)心のバリアフリーの啓発・教育活動について計画(実施中)の取り組み [複数回答]

(N=50)

計画(実施)している取組は特にない	19 (38.0%)
街頭啓発活動など広報・啓発活動を計画(実施)	8 (16.0%)
職員向け研修など教育・研修活動を計画(実施)	8 (16.0%)
その他心のバリアフリーに向けた取組を計画(実施)	13 (26.0%)
未回答	6 (12.0%)
計	54



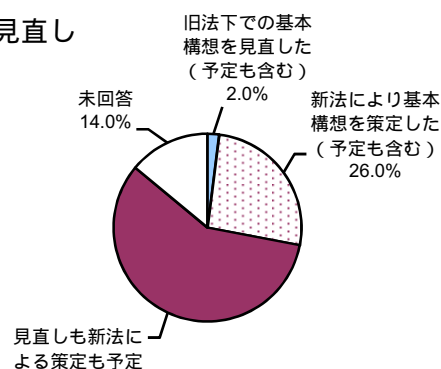
「その他心のバリアフリーに向けた取組を計画(実施)」と回答の具体的な内容

平成19年10月、国土交通省主催により 駅において、交通バリアフリー教室を実施する予定。
市職員および市民の協力のみであるが、障害のお持ちの小中学生と1日一緒に過ごし、理解を深めるため「サマーホリデー事業」を実施している。
バリアフリーマップ作成、観光通訳ボランティア、車椅子やベビーカーの貸出など
平成17年にバリアフリーマップを制作し、障害者団体等に配布するとともに、市ホームページで情報を公開している。また、リニューアルした駅に設置している周辺地図は音声案内等ができる仕様でだれもが使いやすいよう工夫している。
区役所の取り組みの中で、小学校の総合学習と連携して「まち歩きワークショップ」を開催し、区民がバリアフリーを理解・協力するための取り組み事例がある。また、地域と連携したバリアフリーの取り組み等に関して、地域の団体やグループ等と意見効果を行う「出前講座」を実施している。
平成16年11月に、近畿運輸局と共催し、「交通バリアフリー教室」を開催(大阪市交通局協力)
ユニバーサルデザイン推進協議会の設置
啓発冊子の作成
中高生、社会人を対象とした交通バリアフリー教室を開催した。
大学との連携、セラピー基地認定による体験など。
年に1回シンポジウムを開催している。
平成19年度は近畿運輸局主催の交通バリアフリー教室を実施。
本市ではユニバーサルデザインのまちづくりとしての取り組みの中で会員により出前講座等実施している。
バリアフリー教室の開催

(5)バリアフリー新法による策定、もしくは旧法下での基本構想の見直し

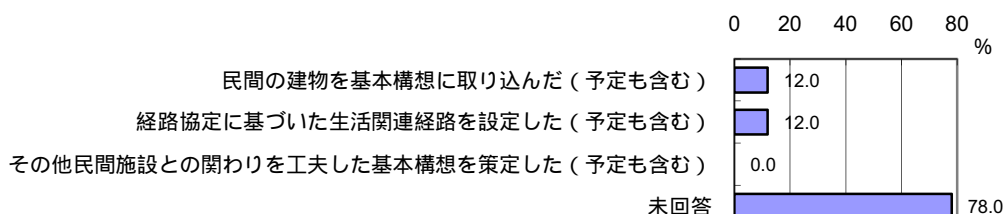
(N=50)

旧法下での基本構想を見直した(予定も含む)	1 (2.0%)
新法により基本構想を策定した(予定も含む)	13 (26.0%)
見直しも新法による策定も予定していない	29 (58.0%)
未回答	7 (14.0%)
計	50 (100.0%)



(6)基本構想における民間の建物や経路の取り扱い (交通事業者管理の旅客施設は除く) [複数回答]

(N=50)	
民間の建物を基本構想に取り込んだ (予定も含む)	6 (12.0%)
経路協定に基づいた生活関連経路を設定した (予定も含む)	6 (12.0%)
その他民間施設との関わりを工夫した基本構想を策定した (予定も含む)	0 (0.0%)
未回答	39 (78.0%)
計	51



<自由記述>

重要整備地区は、駅周辺が中心となりますので、その周辺には、商業施設などが集中している以上取り込んだ計画が必要となってくる。
現在、協議会に特別特定建築物の建築主や路外駐車場の施設設置管理者に参加いただき、基本構想を策定中である。

D.自由意見

事業を実施する場合、多額の費用が発生する路線があり 当初から予算化を視野に入れた議論が必要。 事業実施計画を引き続き作成していく必要がある。
基本構想策定の効果 (メリット) を明確にする。構想策定を市町村へ対してのみ努力目標としていることに疑問。(例えば、県の取り扱いとして、旅客施設のバリアフリー化補助金 (県 1 / 6、市 1 / 6) は基本構想策定しなければ原則補助しないとしている)
基本構想策定後、各特定事業が整備完了するまでの数年間に、特定事業者の組織改革や人事異動等により、事業者側で実施しなければならない事業内容の認識が薄れることがある。行政側で毎年度ヒアリング等により事業進捗の確認を行い、事業実施の必要性について再認識してもらうことが重要と考えている。
バリアフリー 施策は守備範囲がより広範になり 主体となる部局の決定に時間と労力を要することが危惧されることから、取組体制のモデル化が必要。市民を広く巻き込みまちの点検を行うので、市民の事業化への期待が膨らむ。過大な計画を公表すると市民を裏切る結果になる。

A. 最初、これまで基本構想策定に未着手な市町の今後の取り組みの参考となる基礎資料の提供を目的に、基本構想策定時における次の項目に回答をお願いいたします。

1. 基本構想策定に係る課題と工夫の把握

(1) 庁内におけるバリアフリー施策の位置づけについてお伺いします。該当する全ての番号に○を入れてください。

- ①バリアフリーのまちづくり等は市町の重要施策などとされていた。
- ②バリアフリーのまちづくり等はマスタープラン、都市計画などに具体的に掲げられていた。
- ③バリアフリーのまちづくり等は特に計画としては掲げられてなかった。
- ④バリアフリーのまちづくり等としての単独の計画があった。
- ⑤その他（具体的に _____)

(2) 庁内におけるバリアフリー施策の優先度を上げる工夫についてお伺いします。該当する全ての番号に○を入れてください。

- ①優先度を上げるため行政内部で勉強会を何度も開催した。
- ②予算確保のため庁内調整会議を何度も開催した。
- ③利用者ニーズを活用するため市民アンケートを基本構想策定委員会設置前に実施した。
- ④利用者ニーズをより強く引き出すため基本構想策定委員会設置前に行政担当者と市民が参加したワークショップを開催した。
- ⑤その他（具体的に _____)

(3) 基本構想を策定するに当たり当初から庁内でどの程度理解されていきましたか。該当する全ての番号に○を入れてください。

- ①関連する複数の部局で理解が得られていた。
- ②政策部局のみの理解に止まっていた。
- ③福祉部局のみの理解に止まっていた
- ④都市計画部局のみの理解に止まっていた。
- ⑤建設部局のみの理解に止まっていた。
- ⑥庁内で全く理解が得らなかった。
- ⑦その他（具体的に _____)

(4) 基本構想策定に対する要望の有無についてお伺いします。該当する全ての番号に○を入れてください。

- ①市民（障害者団体など）から策定の要望があった。
- ②首長（市町長）の施策として提案があった。
- ③議会から要望があった。
- ④補助金申請において優位に進めるため策定した。
- ⑤その他（具体的に _____)

(5) 基本構想策定のために庁内において特に取り組まれた事についてお伺いします。該当する全ての番号に○を入れてください。また、○を入れた選択肢について具体的に方策をお書きください。

①担当する人材・部署を確保できるようにした。

〔どのようにされましたか？〕

②調査費などの予算を確保できるようにした。

〔どのようにされましたか？〕

③庁内幹部に理解を得られるようにした。

〔どのようにされましたか？〕

④議会の理解が得られようようにした。

〔どのようにされましたか？〕

⑤その他（具体的に

〔どのようにされましたか？〕

(6) 基本構想策定時に特に不足していた情報、又は特に必要とした情報はありますか。また、それらにはどの様に対応しましたか。該当する全ての番号に○を入れてください。

①国の支援制度（補助金など）についての情報

〔どのようにされましたか？〕

②コンサルタントの活用方法（委員会の進め方やワークショップの運営など）

〔どのようにされましたか？〕

③他の市町村の先進事例（課題や悩み解決の対応策、工夫）の情報

〔どのようにされましたか？〕

④基本構想策定協議会などの運営方法などの情報

〔どのようにされましたか？〕

⑤その他（

〔どのようにされましたか？〕

(7) 基本構想策定時に庁内調整をされましたか。該当する番号一つに○を入れてください。

① 庁内調整は必要なかった。

② 庁内調整を必要とした。 → 具体的に行った庁内調整の内容を次の枠内にお書きください。

具体的に行った庁内調整の内容

(8) 基本構想策定時の外部機関との調整（協議）の方法と工夫についてお伺いします。以下の表の該当する全ての箇所、調整を実施した外部機関と調整を行った時期について○を入れ、調整を必要とした課題について具体的にお書きください。

外部機関 \ 調整時期・内容	策定委員会立上げ前に調整	基本構想策定を進めながら調整	基本構想策定後も継続調整	調整課題
府県・近隣市町				
公安関係機関				
交通事業者				
商業施設管理者				
市民団体				
その他				

(9) 基本構想策定時の市民参加の手続きにおいて発生した状況についてお伺いします。該当する全ての番号に○を入れてください。また、○を入れた選択肢について具体的な対応策や工夫をお書きください。

①基本構想策定委員会の市民委員を公募したが、募集人員より応募が少なかった。

〔どのように対応されましたか？〕

②基本構想策定委員会の障害者代表・高齢者代表等の選出に、時間を要した。

〔どのように対応されましたか？〕

③基本構想の素案に対するパブリックコメントを募集したが、応募が少なかった。

〔どのように対応されましたか？〕

④その他（具体的に

〔どのように対応されましたか？〕

(10) 基本構想策定時に明らかとなった課題の取り扱い方法についてお伺いします。次の枠内に課題の具体的な取り扱い方法をお書きください。

課題の具体的な取り扱い方法

(11) 基本構想策定時のコンサルタントの関与状況についてお伺いします。該当する番号一つに○を入れてください。

①基本構想策定にコンサルタントを使った。 → (12) にお答えください。

②コンサルタントを使わず策定した。 → Bにお進みください。

(12) コンサルタントの選定はどのようにしましたか。該当する番号一つに○を入れてください。

①一般競争入札方式を採用した。 ②指名競争入札方式を採用した。

③公募プロポーザル方式を採用した。 ④指名プロポーザル方式を採用した。

⑤その他（具体的に

(13) コンサルタントに何を期待しましたか。該当する全ての番号に○を入れてください。

①利用者の意見を十分に反映してもらうこと。

②ワークショップのファシリテーターとしての役割を果たしてもらうこと。

③バリアフリー点検調査等の方法に工夫をしてもらうこと。

④的確な先進事例の提供を受けること。

⑤実現可能な整備計画の提案を受けること。

⑥その他（具体的に

B. 既に基本構想を策定している市町の更なるバリアフリー整備の取り組みの参考となる基礎資料とするため、基本構想の策定後、バリアフリー整備を進める上で生じた課題と解決方法に関する以下の質問についてご回答ください。

(1) 基本構想策定後、その計画に影響するような状況変化などがありましたか。(例・〇〇災害などにより実施計画が遅れることとなった。財政状況悪化により実施計画が遅れる。など・・・) 枠内に状況の変化とそれに対する対応を具体的にお書きください。

具体的な状況の変化
具体的な対応策

(2) バリアフリー整備が進捗するなかで、当初想定していなかった新たに発生した課題についてお伺いします。該当する番号一つに〇を入れてください。

- ①新たな課題は発生しなかった。
- ②新たな課題が発生した。 → 新たに発生した課題と対応方策を具体的にお書きください。

新たに発生した課題と対応方策を具体的にお書きください。

(3) バリアフリー整備の進捗状況についてお伺いします。該当する番号一つに〇を入れてください。

- ①全体の進捗の把握を行う担当(課)がある。
- ②全体の進捗の把握を行う担当(課)はない。

(4) 全体の進捗を確認する場(会議)がありますか。該当する番号一つに〇を入れてください。

- ①全体の進捗を確認する場(会議)がある。 → 次に枠内の問にお答えください。

○定期	回/年
○不定期に開催	年間 回程度
○ その他	
〔 具体的に 〕	

- ②全体の進捗を確認する場(会議)はない。 → (6)にお進みください。

C. 平成 18 年 12 月に施行されたバリアフリー新法への対応に関する質問です。旧法下での基本構想は新法での基本構想と「・・・みなす。」とされているため、必ずしも旧法下での基本構想を新法に応じて見直すこととはなっていませんが、関係者の責務として施策の持続的かつ段階的な発展（スパイラル・アップ）が求められています。このような前提で次の質問にご回答ください。

(1) 旧法下での基本構想について見直す計画はありますか。該当する全ての番号に○を入れてください。

- ①社会状況を見ながら見直す。
- ②市民等からの要請があれば見直す。
- ③予算措置が出来れば見直す。
- ④整備完了（が近い）のため見直す計画はない。
- ⑤その他（具体的に _____)

(2) 複数の基本構想策定市町で、それぞれが旧法と新法により策定されている場合についてお伺いします。旧法と新法では、その対象物、範囲及び整備基準などに差が発生しますが、この様な同一市町内で、基本構想の作成された時期の違いにより生じるバリアフリー整備内容の差について、今後特に取組の予定はありますか。該当する番号一つに○を入れてください。

- ①特になし。
- ②サービス水準の高い方に併せて見直す。
- ③その他（具体的に _____)

(3) バリアフリー新法の基本方針で掲げられているスパイラル・アップについて計画（実施中）の取組はありますか。お考えの具体的な取組をお書きください。

具体的な取組内容

(4) 心のバリアフリーの啓発・教育活動について計画（実施中）の取組はありますか。該当する全ての番号に○を入れてください。

- ①計画（実施）している取組は特にない。
- ②街頭啓発活動など広報・啓発活動を計画（実施）している。
- ③職員向け研修など教育・研修活動を計画（実施）している。
- ④その他心のバリアフリーに向けた取組を計画（実施）している→ 具体的な取組を次の枠内にお書きください。

具体的な取組内容

(5) バリアフリー新法による策定、もしくは旧法下での基本構想を見直す場合についてお伺いします。

該当する番号一つに○を入れてください。

- ①旧法下での基本構想を見直した（見直す予定である）。 → (6)にお答えください。
- ②バリアフリー新法により基本構想を策定した（策定する予定である）。 → (6)にお答えください。
- ③見直しもバリアフリー新法による策定も予定していない。 → Dにお進みください。

(6) 基本構想における民間の建物や経路の取り扱いについてお伺いします。該当する全ての番号に○を入れてください。（交通事業者管理の旅客施設は除く）

- ①民間の建物を基本構想に取り込んだ（取り込む予定である）。
- ②経路協定に基づいた生活関連経路を設定した（設定する予定である）。
- ③その他民間施設との関わりを工夫した基本構想を策定した（策定する予定である）。 → 具体的な取組を次の枠内にお書きください。

具体的な取組内容

D. 基本構想策定に関するアイデアがありましたら、自由にお書きください。

調査にご協力ありがとうございました。別紙「個人情報に関するお取り扱いについて」の内容をご確認いただき、個人情報の取得に同意いただけます場合は、以下の同意欄にチェックマークをご記入いただき、下記の個人情報記入欄に回答いただきました貴方の氏名、連絡先をご記入ください。同意いただけない場合は不同意欄にチェックマークをご記入ください。この場合、個人情報記入欄にご記入いただく必要はありません。（このアンケートは、財団法人関西交通経済研究センターが主催し、調査・集計等については、株式会社ジェイコム ビジターズインダストリー研究所に委託しております。）

同意します

同意しません

自治体・部署名		氏名	
電話番号		FAX番号	
メールアドレス			

2. 交通事業者向けアンケート

I アンケート結果

1. 基本構想策定に期待したこと

バリアフリー化は単に鉄道利用者のためだけのものではなく、地域に住む人々が円滑に移動できるよう、街づくりの一つとして取り組むものだと考える。基本構想が策定されることで、鉄道駅を含む地域全体において必要な整備が進むことを期待する。
・基本構想策定のための協議会、委員会により、障害者等のご意見を伺えること。 ・基本構想策定により、自治体におけるバリアフリー施設整備の位置付けが明確にされ、事業実施が速やかになること。
駅前広場・駐輪場等駅周辺の整備推進
ターミナル駅のバリアフリー化、バス乗り場付近の整備を期待した。
基本構想策定に基づき、一体的かつ総合的なバリアフリー化を図るためには、市民、事業者、行政が連携を図りながらバリアフリー整備を進めていくことが重要であり、特に行政は、事業者が進めていく基本構想に基づくバリアフリー整備の実施に対する費用面での支援を期待したい。
バス停施設のマウンドアップ等の改善を道路管理者に実施してもらえ。
駅だけでなく、駅周辺の整備も含めた駅へのアクセスが検討されることを期待した。
ノンステップバスによる乗降がしやすいバス停の整備
策定前の調査時では、行政や利用者の方と現場を巡回し、お客様目線での整備の必要性を改めて認識した。しかし、施設面での大規模な改修は費用面で大きな負担となることは事実であり、基本構想に係る設備更新について補助金の設定を期待している。また、補助金については協調補助の場合、受給できない事業者も存在するため、今後はその点も考慮した上で設定を願う。
バリアフリー化の主旨が不明確となり、関係機関との合意形成に向けた理解が得られない。公共交通事業者の役割と責務において、駅舎の整備内容がワークショップで検討された案の1つとして掲載されていること。具体的な表現がされていない。
厳しい経営状況のなかでの補助制度
基本構想策定が補助要件となっている自治体が多いので、バリアフリー化を予定している駅は期待する。
「市交通バリアフリー基本構想」の策定、具体化に取り組まれることによって、駅前バスターミナル周辺の整備が進み、高齢者・障害者の方々の移動の円滑化に視することを期待した。
車両、施設のバリアフリー化を促進することにより、高齢者、障害者の方々のバス利用が増進されること。
駅前と周辺主要施設を結ぶ経路の重点的にバリアフリー化を図っていくべきである。
視覚障害者、老人等の意見をどこまで反映できるか期待した。
交通事業者単独でバリアフリー化を推進することに比べ、地元の理解がより促進され、事業の進歩が図り易くなること。
老朽化の進んだ駅施設等の改善実施による利用促進への相乗効果
ご利用者の意見が集約され、学識経験者の意見も取り入れた整備計画であること。
行政の指導により、ノンステップバスの導入を積極的に行っているが、バス乗降場所のバリアフリー化がバスと同じように推進されると期待。
連絡する他社の駅がある場合、一体的に整備することによって利用される障害をお持ちの方等の利便性が向上すること。
・駅が複数市にまたがっているため各市の基本構想に差がないように期待した。 ・基本構想が策定された内容については、「しなければならない事項」でも「することが望ましい事項」でもバリアフリー機能の充実を図った事業者への財政的支援を期待した。
バリアフリー施策について基本構想の策定に伴い、マスタープラン等に具体的に掲げられるとともに、道路等が一体的に整備されることにより、バス利用者の利便性の向上されることを期待した。

2. 基本構想策定が自社計画に与えた影響

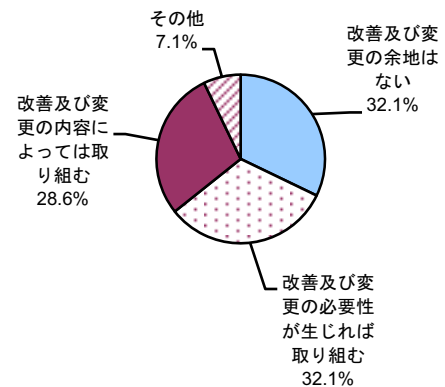
<p>非公共方式だと乗降1万人以上の場合補助率が低くなることから、乗降1万人以上の駅では公共方式での採択をお願いすることが多い。公共方式は大規模改良を採択条件としており、基本構想があると周辺整備も含めてバリアフリー化が進むことから、基本構想が策定されていることは公共方式で採択されるうえで有利となる。</p>
<p>・交通バリアフリー法に位置付けされた行政施策でもあるため、社内での投資の優先順位が高まる。 ・より多くの障害者等のご意見に接することができるため、設計および計画に反映することができる。 (例:○エレベーター・障害者が利用しやすいエレベーターの採用→貫通型を優先して採用。長めの車椅子に対応できるサイズを選択。(標準型の場合には、1ランクアップのサイズを検討中)、○トイレ・多機能トイレの設置、仕様→男女別の多機能トイレを設置する場合には、異性介護に配慮し、それぞれの入り口近くに多機能トイレを設置、○階段・階段段端の明度表示→階段端部への滑り止めを兼ねた明度表示、○プラットホーム・車両と段差の少ないホームの高さの設定→段差を最小にできるように、車両性能と鉄道技術基準を考慮し、社内基準を変更。・ホーム舗装施工時における横断勾配→車椅子が線路側に流れることのないよう、横断勾配が1%程度となるように、設計および施工を実施、○視覚障害者誘導用ブロック・ホーム縁端警告ブロックの位置→ホーム縁端からの距離を統一化する検討、○視覚障害者・行き先案内表示設置等への異常時情報表示機能の付加、・筆談器具の配置、○券売機・券売機下部の蹴込み確保の工夫→券売機の形状にあわせて、できるだけ券売機下部をへこませる仕様とする。)</p>
<p>駅のバリアフリー化の推進</p>
<p>・低床バス導入(自社の努力) ・バス停留所のバリアフリー化促進(受動的な事柄)</p>
<p>車両購入計画の策定にあたり、移動円滑化基準を遵守した低床バス車両の導入の促進や従業員のバリアフリーに対する教育活動の推進につながり、また、今後取り組むべき課題が明確になった。</p>
<p>道路管理者に要求した改善内容は改善していただいた。</p>
<p>一定の整備が済んでいる駅においても、更なる整備計画が必要となってくる場合がある。基本構想の策定により、整備の優先順位が高まる。</p>
<p>ノンステップ車両の導入を進めているが、購入補助金が受けづらい(リース購入のため)</p>
<p>基本構想策定により、設備の代替更新を行う際にはバリアフリーも想定するようになった。</p>
<p>基本構想の内容基に公共交通事業計画を策定し、認可を受けたにもかかわらず、道路管理者、交通安全管理者から計画について協議を進めていたが合意に至らず、補助金の□□繰り越しをしたこと。関係行政機関が多く、行政内の調整を鉄道事業者が行うことで大変無理があり、相当時間と手間がかかったこと。</p>
<p>基本構想策定により自社計画が早期に具体化出来た。</p>
<p>道路上にエレベーターを配置しなければならない駅がある。通常の計画では道路管理者との協議に時間を要する、或いは許可が取れない場合が想定されたが、基本構想策定済みとのことで順調に協議が進められた。</p>
<p>基本構想策定により、ノンステップバスなどの低床バスの計画的な導入が図られた。合わせて、バス停留所の上屋やベンチの設置など、より安全性・快適性の提供が可能となった。また、職員のバリアフリー教育・研修を継続することにより、「人に優しい公共交通機関」としての役割を果たした。</p>
<p>停留所など施設(車両も含む)に要するコストが増加した。</p>
<p>施設外のバリアフリーが進むことになれば、当社としても可能な限りバリアフリー化を進めなければならないと考えている。</p>
<p>バス利用者の実態、どのような点で障害者、老人等が不便を感じているのか、幅広い意見を聞くことができた。</p>
<p>特定事業の項目に、法律で定められた以上の内容(複数経路の段差解消)が長期的実施項目に盛り込まれ、自社の計画だけで実施できない状況である。</p>
<p>基本構想が市町村単位で策定されるため、自社計画での優先順位に関わりなく、同時に複数の取り組みを行うため、負担が一時に増大した。</p>
<p>計画段階より自治体と協議ができたため、実現性を探りながら整備計画を進めることができた。また、タウンウォッチングなどを通して、きめ細かな整備計画とすることができた。</p>
<p>車両購入金額が高くなり、経営を圧迫。</p>
<p>いくつかの駅のスロープ勾配の改修や階段昇降機の設置について、基本構想に組み込まれたことによって実施に至った。</p>
<p>・トイレ更新工事に関して、身障者団体より現地の確認を含めて意見の聴取を行うこととした。 ・実施する上で経費の支出が経営上の課題となり、全体の計画の見直しの必要性が生じた。</p>
<p>基本構想の策定に伴い、公共交通特定事業計画(バス車両関係)を策定した。</p>
<p>当局においては、本市の「ひとにやさしいまちづくり」施策の一環として、平成5年度から13年度までの間を計画期間とする「第1次、第2次ええまち計画」に沿ったエレベーター・エスカレーターの整備のほかノンステップバスの導入などのバリアフリー化に取り組んできたところである。平成12年11月に施行された「交通バリアフリー法」及び「移動円滑化の促進に関する基本方針」の趣旨を踏まえ、より一層のバリアフリー化を図るため、平成22年度までを計画期間とする「市営交通バリアフリー計画」を平成15年2月に策定した。基本構想も「交通バリアフリー法」に基づき策定され目標は同じであるため、当局では「市営交通バリアフリー計画」に基づきバリアフリー化を進めている。</p>

3. バリアフリー機能維持のための課題や工夫など

<ul style="list-style-type: none"> エレベーター等の管理コストの増加や更新時の費用等が課題である。 スペース的制約により、様々な寸法のエレベーターを設置しているため、更新時期に同一寸法の製品により入れ替えることができるかが長期的な課題である。
エレベーター等の保守及び更新費用の助成を行政にお願いしたい。
特にソフト面で乗務員が「気持ちをバリアフリーにする」よう工夫している。
ハード面：低床バスの導入、車内電光掲示板の充実、バス停の上屋、バス位置情報案内システム導入、ソフト面：車外放送の実施、バス停車時の声掛け、バス運転手の教育訓練
歩道のない道路での車椅子乗車時は、反対車線に出て乗降させる場合が想定される。トラブルはないが、法的根拠を整備願いたい。
定期的に巡回点検を行い、設備が陳腐化しないよう継続的に努力している。
鉄道事業者が補助金要望に先行施工しても、地域住民は周辺整備がどうなるのかを一番気にしており、地元自治体の取り組みが消極的では難しく、国からの強い指導を願う。
日常(定期)的な点検や整備により設備を保守することで機能維持が出来ると考える。
定期的な点検や施設更新時は、鉄道事業者の負担となっているため、機能維持のためには、この分野にも補助できる仕組みが必要。
当市営バスでは車椅子の固定方法について、オーテックエルコ製のチェアロックを使用しており、所用時分2～3分と短時間で固定可能です。一方、ベルト式では5～6分必要となっている。安価で簡単な固定方法への改善を要望する。
通常車両より高額となるノンステップバスの導入の為、関係市町村に補助金申請を行っている。
車両のバリアフリー化(車椅子対応等)については、健常者と障害者のバランスを考える上で考慮する部分が多い。
可能な限り協力はしていきたい。
エレベーターの設置台数が増えることで、点検費用等の維持管理費が増大しており、この費用の縮減が課題となっている。同業他社との情報交換の中で、メンテナンス会社とのコスト交渉を行うことで、縮減努力をしている。
駅設置の車椅子用渡り板について、無人駅が多く、ワンマン運転でもあるため、車内に設置して対応した。
将来の設備更新時期には、設置時と同様に補助制度等の検討をお願いしたい。
車両のバリアフリー化により座席の減少となります。何とか同じ(通常のバス)座席数を確保できないものかと考えます。→機能維持
多機能トイレの出入口ドアについて、リニアサポート機能付きの半自動引き戸とした。このことにより、停電及び故障時においても使用できる。(手動式引き戸として打掛錠にて施錠)
段差解消スロープなどは、機械的な要素を除いて検討し、低メンテナンス仕様で実施した。
<ul style="list-style-type: none"> バス車両に整備しているスロープ板や跳ね上げシート等について、定期的に点検し機能維持に努めている。 バス車両全車両に筆談具の設置を行った。
ユニバーサルデザインによる高齢者、身体障害者、健常者がともに利用しやすく、安全性の高いノンステップバスの普及を目指して、国土交通省により平成15年3月に「次世代普及型ノンステップバス標準仕様」が策定され、この標準仕様に準ずるバスとして同省から認定を受けた車両を導入することにより、お客様の利便性の向上とともにコスト削減を努めているところである。

4. バリアフリー整備終了後の維持点検の過程で明らかとなった課題に対して、交通事業者として改善及び変更する余地について

(N=27)	
改善及び変更の余地はない	9 (33.3%)
改善及び変更の必要性が生じれば取り組む	9 (33.3%)
改善及び変更の内容によっては取り組む	8 (29.6%)
その他	2 (7.4%)
計	27 (100.0%)



「改善及び変更の必要性が生じれば取り組む」と回答の具体的な内容

エレベーターで駅のホームに出たときにホームの勾配が急との意見があり、滑り止めを施し、更に転落防止策の設置を計画法令の改定、駅環境としての必要性が生じた場合は改善変更を検討する。
引き出し式スロープの取っ手部分に不備があり、製造メーカーと協議し改修させた。
バリアフリー化された後、障害者の方々などに十分に利用されているとはいえ、まだまだ利用者からのフィードバックが必要である。未だ我々事業者では分からない“ニーズ”があるかもしれない。
障害者用として設置したエレベーターをエスカレーターに変更するなどの変更が生じることも考えられる。
今後も低床バス等の導入に努力をしていく。
市町村合併により行政の区域が広がったため、基本構想の適用範囲が変化すればそれに対応していきたい。
改善・変更が必要になった原因が、当社の施工や管理に起因するものであれば取り組むが、基準・規程類の変更等によるものであれば、設置時と同様の補助制度等の検討をお願いしたい。
可動柵を含めたホームの安全対策について今後も検討していく。

「整備終了後も改善及び変更の内容によっては取り組む」と回答の具体的な内容

移動円滑化基準やガイドラインの改定に伴い必要となる変更について、比較的容易に対応できること(点字タイルの配置)については、順次対応していきたいと考えている。また、利用者の安全確保に係る事項についても、対応困難性を考慮しつつ、対応を検討する。
駅前バス乗り場の形状(早急に大変革はできないため)
ガイドライン等で示されるより望ましい形態については、大規模改良時などに、整備終了後であっても内容によっては取り組む場合もある。
整備終了後であっても、お客様からのご指摘等により改善の必要性があれば、出来る限り取り組む。また、軽微な整備であれば早期に実施するよう取り組む。
改善や変更の必要性(重要性)や対費用効果などを検討した上で取り組む。(要する費用が会社財源を圧迫しないこと)
後部段差200mm以下及び約9%の勾配の見直しで、後部をフラット化する。
一部のバス車両(ノンステップバス)で燃料タンクの上が段上げの座席となり、段を認識しやすいように縁材を追加。なお、平成16年度から標準仕様ノンステップバスを導入しており、標準仕様の要件に関する部分の仕様変更は認められていない。
法改定に伴う基準等の改正の際は、当局における施設整備基準の改定も検討し、以後の整備に取り組む。「市営交通バリアフリー計画」に基づき、平成22年までに概ね全車両をノンステップバスとするよう取り組んでいるが、ノンステップバスの車両価格の低減に努め、ノンステップバスの継続的な導入に取り組む。

「その他」と回答の具体的な内容

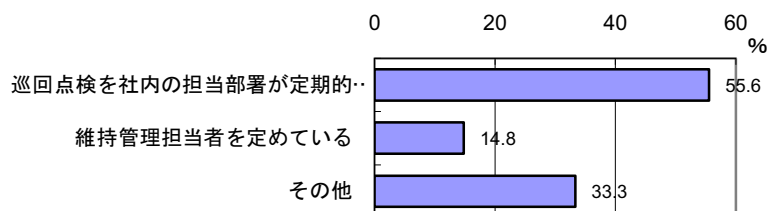
ノンステップバス車内の段差、あるいは座席数が少ないことなど構造上の問題
車両のバリアフリー化により座席の減少となります。何とか同じ(通常のバス)座席数を確保できないものかと考えます。→機能維持

5. 整備終了後のバリアフリー機能の維持管理について

① 社内

(N=27)

巡回点検を社内の担当部署が定期的に行っている	15 (55.6%)
維持管理担当者を定めている	4 (14.8%)
その他	9 (33.3%)
計	28



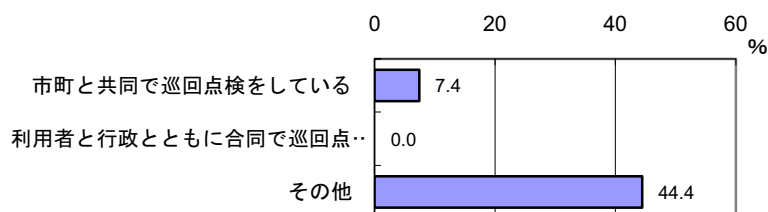
「その他」と回答の具体的な内容

エレベーターなど法定の維持管理が必要な整備については定期点検と実施している。
バリアフリーも含め全般的な施設の維持管理を行っている。
日常的な業務の中で適宜点検を行っている。
特にしていない。
特になし。
毎年、障害児・者団体とノンステップバス試乗会を開催し、利用者の生の声を聞くことによって、バリアフリー機能の維持管理に努めている。
特になし。
何もしていない。
他の設備と特に区分せずに維持管理を行っている。

② 社外

(N=27)

市町と共同で巡回点検をしている	2 (7.4%)
利用者と行政とともに合同で巡回点検している	0 (0.0%)
その他	12 (44.4%)
計	14



「その他」と回答の具体的な内容

エレベーターについては、メンテナンス会社により定期点検を実施している。
日常業務の中で視ている。
特にしていない。
特になし。
社内での巡回職場点検の際、バリアフリー機能についても併せて点検を行っている。
不要
「市バリアフリー基本構想」策定後、毎年、継続協議会が開催され、各事業者の実施状況について、PDCAサイクル実施による基本構想の具体化を総括している。
特になし。
特に何も行っていない。
何もしていない。
「お客様の声」などでパブリックコメントを受け付け検証している。

6. 基本構想策定に関するアイデアなど

バス事業では、車両よりもむしろ駅、バス乗り場の方が大切なファクターであるが、バス事業者でできる範囲には限りがある。
単に現在の道路をどうするかだけでなく、いかに歩きやすい街をつくるかを含めた視点での議論を行うべきと考える。
毎年15～20台のノンステップバスを導入し、バリアフリー化を進めているが、まだまだバス停によっては車椅子での乗降が不可能なところも多くあるので、整備を願う。
今回は関係機関との協議が十分整わないまま基本構想が策定されており、補助金の□□との調整が大変である。行政の進め方に問題を残している結果となっている。
駅のバリアフリー化に関連し、地元や当事者団体から不法駐輪対策を要望されることが多い。委員会での自治体の回答は「啓発」にとどまることが多く、具体的な対策が出てこない。これはバリアフリー予算と駐輪対策が結びつかないためと考えられるので、予算の柔軟な運用を認めればある程度解決されるのではないかと考える。
ノンステップ車両を導入することにより、高齢者の方々から「椅子が高くなった」とか、「通路が急になったと感じる」等の意見を承っている。ノンステップ車両の仕様で、これら転倒事故を誘発するようなポイントを改善していただくよう、国交省からも調査、指導をお願いしたい。
中小私鉄に対する補助率の引き上げを希望します。
税法上の優遇措置等を行うことにより、投資額の確保が行いやすくなり、実施のスピードが上がる効果が期待できる。

II アンケート調査表

1. 基本構想策定に期待したことについてお伺いします。期待した具体的内容を次の枠内にお書きください。

具体的内容

2. 基本構想策定が自社計画に与えた影響についてお伺いします。影響した具体的内容を次の枠内にお書きください。

具体的内容

3. バリアフリー機能維持のための課題などについてお伺いします。機能維持のための工夫などがあれば、具体的な内容を次の枠内にお書きください。(バス事業者にあつては車両を含みます)

具体的な工夫

4. バリアフリー整備終了後の維持点検の過程で明らかとなった課題に対して、交通事業者として改善及び変更する余地はありますか。該当する番号一つに○を入れてください。(バス事業者にあつては車両を含みます)

- ①整備終了後の改善及び変更の余地はない。
- ②整備終了後でも改善及び変更の必要性が生じれば取り組む。
- ③整備終了後でも改善及び変更の内容によっては取り組む。
- ④その他 (具体的に)

②、③に○を入れた方は、具体的な内容を枠内にお書きください。

具体的な内容

5. 整備終了後のバリアフリー機能の維持管理についてお伺いします。該当する全ての番号に○を入れてください。(バス事業者にあつては車両を含みます)

(社内ではいかがですか)

- ①バリアフリー機能の巡回点検を社内の担当部署が定期的に行っている。
- ②バリアフリー機能の維持管理担当者を定めている。
- ③その他 (具体的に)

(社外ではいかがですか)

- ①市町と共同で巡回点検をしている。
- ②利用者と行政とともに合同で巡回点検している。
- ③その他 (具体的に)

6. 基本構想策定に関するアイデアがありましたら、自由にお書きください。

調査にご協力ありがとうございました。別紙「個人情報に関するお取り扱いについて」の内容をご確認いただき、個人情報の取得に同意いただけます場合は、以下の同意欄にチェックマークをご記入いただき、下記の個人情報記入欄に回答いただきました貴方の氏名、連絡先をご記入ください。同意いただけない場合は不同意欄にチェックマークをご記入ください。この場合、個人情報記入欄にご記入いただく必要はありません。(このアンケートは、財団法人関西交通経済研究センターが主催し、調査・集計等については、株式会社ジェイコム ビジターズインダストリー研究所に委託しております。)

同意します

同意しません

会社・部署名		氏名	
電話番号		FAX 番号	
メールアドレス			

3. 基本構想策定者向けヒアリング

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（1 高槻市）

■実施日

平成19年10月24日（水）

■ヒアリング先

高槻市建設部道路河川室

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）大阪府の福祉のまちづくり条例などにより、平成7年ごろから交通バリアフリーには取り組んできた。平成12年度の交通バリアフリー法施行を受け、平成13年度に先進事例をもとに予算化し、平成14年度に検討委員会を開催して基本構想を策定した。
- ・（担当部署の決定）平成14年度の基本構想策定までは、交通安全課が担当した。平成15年度からは道路整備を担当する道路河川室に担当が変わった。この際に担当者が交通安全課から道路河川室に異動になったため、担当者自体は変わらなかった。
- ・（内外の関係者とのやりとり）策定にあたり、国土交通省・大阪府が委員会の構成メンバーとして参加している。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（市民・当事者との対話の意義）障害者団体から要望を聞く会合を年3回開いている。誘導ブロック設置や段差解消等のバリアフリー化について、現場で立ち会いながら確認している。鉄道事業者が設置している定員11人エレベーターでは、リクライニング付きの電動車椅子には狭くて必要な動きが取れないことから市が設置するエレベーターについては、対策を講じるよう要望が上がっている。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（スパイラルアップの取り組み）高槻市交通バリアフリー基本構想継続協議会を開催し、商業関係者とも議論を行うなど、うまく機能している。
- ・（心のバリアフリーの取り組み）平成19年度に、重点整備地区内の小学生を対象に出前授業を行う予定である。
- ・（バリアフリー新法による見直し）今のところ考えていない。他市の事例を参考にし、今後、検討するものと思われる。

4. 高槻市独自の取り組みについて

- ・（シンポジウムの開催）道路河川室が主催で、平成15年から毎年「高槻市交通バ

リアフリーに関するシンポジウム」を開催している。毎回70－100人の市民が参加している。平成15年度は交通バリアフリー法とは何か、16年度はまちづくり、17年度は地域福祉計画をテーマとした。平成18年度はバリアフリー新法とは何かをテーマに実施した。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（2 岸和田市）

■実施日

平成 19 年 10 月 24 日

■ヒアリング先

岸和田市都市整備部交通政策課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（担当部署の決定）庁内に事務局を設置し、策定の中心となった建設指導課に加えて、道路河川課・高齢障害福祉課が関与した。
- ・（内外の関係者とのやりとり）学識経験者などから先進事例として、先に基本構想を策定していた堺市や豊中市の事例に着いて情報を入手した。
- ・（市民・当事者の参加状況）各地区の基本構想策定にあたり、市民や当事者が参加するまちあるきを何度も実施して要望をくみ上げ、計画に盛り込んだ。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（市民・当事者との対話）障害者団体などからバリアフリー整備の進捗状況を教えてほしいという要望や、連絡協議会を継続してほしいという声も上がっている。自治基本条例の中で参加型の取り組みについて盛り込まれており、バリアフリー整備に限らず関係者を含めた議論を行うことは当たり前のことと取り組んでいる。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（スパイラルアップの取り組み）平成 19 年度から進行管理を実施している。
- ・（心のバリアフリーの取り組み）平成 18 年度に近畿運輸局主催のバリアフリー教室を南海岸和田駅で開催した。吹田市で開催された体験事業にも職員が参加している。
- ・（バリアフリー新法による見直し）見直しは考えていない。平成 22 年度までは現在の計画で定めた目標を目指して整備を進める予定である。生活関連施設も対象となるほとんどの施設を取り込めている。

4. 豊中市独自の取り組みについて

- ・（だんじり祭りを考慮した取り組み）従来から「トライアングルゾーン活性化構想」にもとづき、南海岸和田駅・岸和田城・旧港再開発地区を結ぶエリアの一体的な開発を目指してきた。この一環でバリアフリー基本構想策定以前に道路美装化事業を実施し、だんじり祭りの経路はフルフラット化し、歩道と車道は路面の色で区別した。フルフラット化により迷惑駐車しやすい環境となっているため、迷惑駐車防止の重点モデル地区を設定している。警察と調整して迷惑駐車防止の啓発活動も実施

している。基本構想では、準特定経路という声も強かったがこれらの経路も特定経路として設定した。

- ・(交通バリアフリー連絡協議会) 大阪府立大学里見教授、和歌山大学足立教授に協力いただき運営している。近畿運輸局・大阪府もアドバイザーとして参加してもらっている。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（3 芦屋市）

■実施日

平成19年10月25日（木）

■ヒアリング先

芦屋市都市環境部都市計画課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）平成17年度に予算編成を行い、平成18年度に策定した。策定期間が遅くなったのは、平成7年の阪神・淡路大震災以降、市全域において地震被害からの復興に対して政策的にも財政的にも注力してきたことと、バリアフリー新法など関連法の動向を見ていたためと考えられる。
- ・（策定当時の庁内意識）兵庫県が平成4年に福祉のまちづくり条例を制定した。全国的に見ても早い取り組みだった。そのため、庁内の職員においてもバリアフリーへの意識は高いものと考えられる。
- ・（担当部署の決定）都市計画課で策定を担当し、引き続き現在も進捗管理を行っている。担当部署は、自然な流れで都市計画課に決まった。
- ・（内外の関係者とのやりとり）都市計画課が中心となって委員会や基本構想などの原案を作成して、市の幹部職員会議で承認を得た。各部課長とは常に情報・状況を共有している。県との連携は特に行っていないが、学識経験者から新法の状況や他事例にまつわる情報を多く得ることができた。
- ・（市民・当事者の参加状況）策定委員会とは別で、市民や障がいのある方等に参加いただき、重点整備地区内のまち歩き点検調査を行った。調査後のワークショップで、例えば芦屋公園では、園路は砂地や段差が多く、車椅子利用者は利用できないといった問題はあるのですが、芦屋の持つ景観的な良さもあるため、バリアフリーと景観の両方を考慮して検討して欲しいといった意見がありました。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

「3. バリアフリー新法への対応」にて記述

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（スパイラルアップ・心のバリアフリーの取り組み）連絡会を立ち上げ、今年度中に第一回会合を開催する。高齢者団体、障がい者団体、自治会など各関係者に参加してもらい、情報交換や連絡調整を行う予定である。

日常生活においてよく利用する建築物としてまずは公共施設をバリアフリー基本構想の生活関連施設として位置付けている。短期としている事業については平成

22年度を目指して取り組みを行う。

4. 芦屋市独自の取り組みについて

- ・(松並木など景観保護の取り組み) 芦屋川の松並木がある景観には拘りがある。松並木のある川沿いの歩道は生活関連経路としたため幅員を確保する必要があるが、松が歩道の真ん中にあり一部幅員を確保できていない箇所がある。移植することで景観を保護しつつも、歩道の幅員を確保する予定である。バリアフリーと景観の両方を踏まえ検討する予定である。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（4 川西市）

■実施日

平成 19 年 10 月 25 日（木）

■ヒアリング先

川西市土木部土木政策室

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）平成 12 年度の交通バリアフリー法施行にともない、平成 13 年度から政策としての議論を始めた。平成 14 年度に予算検討を行い、平成 15 年度に策定協議会で検討を実施し、平成 16 年に基本構想を公表した。
- ・（能勢口駅周辺の開発との関係）能勢口駅周辺では、10 年以上前にペDESTリアンデッキを設置するなど再開発事業を実施した。当時施行されていた福祉のまちづくり条例を補完するものとして基本構想を位置づけ、重点的・一体的にバリアフリー化を推進することとした。周囲と同じ色で設置している視覚障害者誘導用（or 点字）ブロックなどは再開発への二重投資となるが、平成 22 年までに付け替える予定である。
- ・（担当部署の決定）平成 13 年度の政策としての議論は企画財務部政策室で実施した。平成 14 年度以降の予算検討・基本構想策定などの具体的な動きは土木政策課で実施している。
- ・（内外の関係者とのやりとり）課長級の職員による庁内の検討委員会で報告検討を実施した。道路管理者である土木部など関連部署が多いため、庁内でも連絡周知が大切になる。基本構想ではバリアフリー整備のスケジュールを決めており、実現には財源の担保が必要となるため、財政部局、副市長等の参加を求めるなどの庁内調整が大切になる。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（市民・当事者との対話）基本構想策定協議会への市民・当事者の委員としての参加に加え、策定中は川西市バリアフリー基本構想策定ニュースを発行し、基本構想の策定状況の広報とバリアに関する意見も募集している。策定後には、フォローアップを図る体制を立ち上げる必要があると考えている。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（スパイラルアップの取り組み）第二期として策定中の中部地区は新法施行後の策定であるため、スパイラルアップへの取り組みを明記する予定。第一期の能勢口駅

周辺も今後検討する予定。

- ・（心のバリアフリーの取り組み）小中学校では、既に総合学習でバリアフリーに関するカリキュラムを取り入れられているので、時間数の増加や授業内容に変化をもたらすなど教育委員会との調整が必要となるが、まだ実現に至っていない。
- ・（バリアフリー新法による見直し）現在のところ考えていない。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（5 豊中市）

■実施日

平成19年10月30日（火）

■ヒアリング先

豊中市土木下水道部道路建設課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）交通バリアフリー法が施行された平成12年当時、道路建設課において、市民からの要望で、緑地公園駅の東西を結ぶ地下道にエレベータ設置に向け動いていた。しかし基本構想を作成しなければ、国・府の補助金が得られないのではないかという懸念があったため、基本構想作成に向けた議論を行い、本地区を市民参加のモデル地区として、平成13年に「豊中市交通バリアフリー基本構想検討委員会」を組織し、ワークショップ等を実施しながら取り組みをスタートさせた。
- ・（基本方針の策定）緑地公園駅地区構想の取り組みに合わせて、豊中市全体のバリアフリー化の指針となる「豊中市交通バリアフリー化の基本方針」を作成した。ここでは、平成22年（2010年）までに構想を作成した全ての地区のバリアフリー化事業を行うこと、また、平成32年（2020年）までに、市内全域のバリアフリー化を行うことを目標として掲げている。
- ・（策定当時の庁内意識）他部局を含め、必ずしもバリアフリーへの意識は高くなかったが、基本構想の取り組みを行う事務局に他の部署（障害福祉課、企画調整室）を巻き込むことにより、共通認識を図った。
- ・（担当部署の決定）担当は道路建設課。実際の整備を担当するハード部門が中心となって基本構想を策定しているため、事業計画として実現可能なレベルの構想となっている。
- ・（市民・当事者の参加状況）積極的な市民参加を図るため、検討委員会やワークショップ、アンケート調査、勉強会等を行い、構想案ができた際にパブリックコメントを実施した。初期のワークショップには100人近い市民が参加し、庁内連絡会議などを通じて多くの職員も参加した。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（庁内での考え方の変化）ワークショップ等における当事者市民との直接対話を通じ、利用者の視点から考える意識が定着した。バリアフリーチェックシステムを策定し、スパイラルアップに積極的に取り組むようになった。
- ・（市民・当事者との対話）ワークショップが実施されるまで、行政・市民・障害者

などさまざまな関係者が一同に会する機会はなかった。一堂に会して議論をすることを通じて自分以外の関係者の立場も理解できるようになり、現在では好きなことを言い合えるような良好な関係が築けた。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（スパイラルアップの取り組み）構想作成後におけるバリアフリー事業の進捗確認や円滑な推進を図るため、バリアフリー推進協議会を設置・運営している。
- ・（バリアフリー新法による見直し）バリアフリー新法で謳われている民間建築物との協議については、現行の基本構想で必要な地区において既に実施しているため、基本構想を見直す必要はないと考えている。（利用頻度の高い施設はすべてカバーできている。）また、千里中央駅地区では、商業施設であるせんちゅうパルを生活関連施設として、新法施行前に取り組んでいる。
- ・（その他地域のバリアフリー化）駅から離れた地区のバリアフリー化を進めるために、平成18年11月に「豊中市歩行空間ネットワーク整備計画」を策定している。

4. 豊中市独自の取り組みについて

- ・（バリアフリーチェックシステム）安全で利用しやすい障害者用施設を設置するために、障害者によるチェックを受けてそれを参考に細部の仕様を決定する手法と、工事中に障害者が安全に通行できるよう工事情報を事前に確認できる手法をシステム化することを目的として、「バリアフリーチェックおよび工事情報案内システム」を、委員会やワークショップにおける市民の意見を受けて確立し、平成16年から施行している。
- ・（ホームページによる情報発信）豊中市のホームページは、基本構想だけでなく各地区の進捗状況や工事情報を発信している。当初は、紙媒体によるバリアフリー協議会ニュースなどで情報を発信していたが、ワークショップ等でホームページによる情報発信について要望があり実施している。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（6 池田市）

■実施日

平成10月30日（火）

■ヒアリング先

池田市都市整備部空港・交通課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）平成12年度の交通バリアフリー法施行後、北摂地域でも多くの自治体で基本構想策定が進んできたことを受けて、平成15年度に予算の議論を行った。平成16年度から2ヵ年かけて基本構想を策定した。市内の池田駅は比較的バリアフリー対応できていたが、石橋駅は構造的に対応が難しく工事費用に20億円必要だといわれていた。
- ・（策定当時の庁内意識）バリアフリーへの意識は、当初高くはなかった。
- ・（担当部署の決定）交通バリアフリーという性格から、公共交通機関との窓口である交通課が担当部署となった。結果的には、バリアフリー・福祉という意味でかわりのある福祉部署と、福祉には詳しくないが実際に道路整備を行う建設部署との調整機能を果たした。より実現性の高い計画を策定するためには、道路整備部署が担当となったほうがよかったかもしれない。
- ・（内外の関係者とのやりとり）庁内では、福祉・財政・都市計画・建設・商業者など各担当部署による庁内連絡会議を設置していた。
- ・（市民・当事者の参加状況）当事者からの要望はそれほど強くなかった印象がある。石橋駅にはエレベータは設置されていないが、平成11年度に階段昇降機を設置するなど、ある程度バリアフリー対応はできていた。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（庁内での考え方の変化）整備事業のスケジュールを明記したこと、市民・当事者等の意見を反映させるスパイラルアップが求められることから、交通バリアフリー基本構想は、実現の必要性が高いものだという印象が庁内に浸透しつつある。
- ・（市民・当事者との対話の意義）行政・事業者・当事者等が一堂に会することに意味がある。大阪府福祉のまちづくり条例により、平成7年ごろから段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置などを実施してきたが、ワークショップやまちあるきなどを通じて、庁内にバリアフリーへの意識が徐々に浸透していると感じている。これまで高齢者や障害者の視点でものを考えることがなかったが、ワークショップなどで利用者・事業担当者などが議論をすることを通じて、事業担当者には「利用者が利用しやすいようにするには、基準どおりに設置するだけでなく利用者の声を

聞かなければ分からない」という意識が生まれた。また利用者には事業者側の視点や苦勞への理解が生まれ、相互理解が促進された。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（スパイラルアップの取り組み）現在、各特定事業の事業計画が出揃うのを待っている状況である。出揃う時期と合わせて、進捗会議を開催したいと考えている。
- ・（心のバリアフリーの取り組み）バリアフリー化の整備とあわせて、心のバリアフリーにも取り組む必要があると考えており、基本構想ダイジェスト資料でも最初や最後の箇所に、理念から具体的メニューまで明記している。今後、状況に応じて事業も実施する予定である。
- ・（バリアフリー新法による見直し）現在のところ基本構想の変更は予定していないが、スパイラルアップを図る中で、見直しの検討も必要。また、バリアフリー新法施行により整備対象が広がったため、バリアフリー担当部署を見直す議論もされている。

4. 池田市独自の取り組みについて

- ・（石橋駅の技術的課題）駅の構造がバリアフリー対応に適しておらず、改札からホームまでおよびホーム間を移動するためのエレベータが設置されていない。対応には多くの費用が必要となるが、平成 19 年度から 21 年度の 3 ヶ年で総事業費 13.5 億円をかけ、エレベータやスロープ等を設置する予定である。
- ・（石橋駅バリアフリーボランティアモデル事業）公募により参加したボランティアスタッフによる、高齢者・障害者などへの移動支援や案内を行うモデル事業。国土交通省事業の一環として、基本構想策定中の平成 17 年度に実施した。
- ・（地元商店街との連携）池田駅・石橋駅とも、駅前商店街のバリアフリー化がこれまで課題とされてきたが、これまで商店街に直接要望を伝える場がなかった。基本構想策定委員会に商店街代表委員として参加してもらい、誘導ブロックの設置などを計画に盛り込んだ。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（7 八尾市）

■実施日

平成19年10月31日（水）

■ヒアリング先

八尾市建築都市部交通対策課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）平成12年度に予算の議論を行い、平成13年度に八尾市の全体構想と、バリアが大きく策定の要望が上がった久宝寺口駅の基本構想を策定した。
- ・（策定当時の庁内意識）バリアフリーへの意識は高く、庁内の議論はスムーズだった。
- ・（担当部署の決定）駅舎を中心としたバリアフリー整備という観点から、交通対策課が基本構想策定の担当となった。
- ・（内外の関係者とのやりとり）内部では関連部署である、地域経営課、福祉政策担当の福祉政策課、障害福祉課、道路整備担当の土木建設課と連携した。八尾市福祉のまちづくり重点整備地区推進連絡会議の場で関係部署との庁内調整を行った。外部とのやりとりは近鉄電車・近鉄バス・JR西日本と発生したが、スムーズに進んだ。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（市民・当事者との対話の意義）地域住民に対してバリアフリー整備について説明しやすくなるため、意義があると考え。従来から市民参加への意識は高く、そのほかの取組でも市民参加は実施されている。
- ・（地域内における情報共有）市民の生活圏の広がりに応じて、中河内・南河内・北摂などの地域内における市町が意見交換を行う場を設けてはどうか。それぞれの目標や実情を共有することによって、スパイラルアップなどの取組も進むものと思われる。地域をまとめる役割は府に期待したい。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（スパイラルアップの取り組み）事業の進捗に関する情報発信はホームページもできていないなど不十分だと考えている。現在特定事業計画の整理を行っており、今後情報発信にも取り組んでいくことも考えているが、他市の取り組み状況を見ながら検討したい。
- ・（心のバリアフリーの取り組み）具体的な取組はないが、市全体として関連する取

組を多く行っている。障害者団体と障害福祉課（交通対策課も参加）が連携して、啓発グッズを配布するなど路上駐輪防止の啓発活動（チャリンコ・バスターズ）を年1-2回周辺駅で実施している。また市職員は新人研修時に全員がバリアフリー研修を受講している。

4. 八尾市独自の取り組みについて

- ・（新法施行後の策定）河内山本駅の基本構想では、スパイラルアップなどバリアフリー新法の考え方を盛り込んで策定している。

バリアフリー基本構想策定調査 ヒアリング（8 柏原市）

■実施日

平成19年10月31日

■ヒアリング先

柏原市都市整備部道路水路整備課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）近鉄河内国分駅周辺地区とJR柏原駅周辺地区について、平成14年度に策定した。河内国分駅は急行停車および駅舎整備計画に、柏原駅は快速停車計画に時期をあわせた。市内の駅は人口7万人に対して比較的多く9駅あるが、当時は近鉄安堂駅しかバリアフリー対応ができていなかった。JR柏原駅においては市街地再開発事業が進められており、交通バリアフリー法により補助金獲得の要件に基本構想策定が含まれるようになったため、策定することになった。
- ・（担当部署の決定）駅舎などハード整備事業を伴うため、当時の道路交通課（現・道路水路整備課）が基本構想策定の担当部署となった。
- ・（内外の関係者とのやりとり）基本構想策定に伴い大阪国道事務所と交渉し、平成22年までに拡幅する計画を立てた。交通全体の観点から外部の関係者と調整し、広域協議会を開催し、渋滞緩和の方策を探る活動を実施した（詳細後述）。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（庁内での考え方の変化）基本構想策定を通じて、社会福祉協議会との対話が進んだ。障がい者・高齢者からの意見・要望の取りまとめに協力してくれた。その後、公共事業を行う際には障がい者や高齢者を含む幅広い市民の意見を聞く場を設け、事業計画に反映していくことになった。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（心のバリアフリーの取り組み）交通バリアフリーを誰でも理解できるような形で発信することを目的として、バリアフリーについて解説する冊子を作成した（詳細後述）。
- ・（スパイラルアップの取り組み）バリアフリー新法により、整備の範囲が面的に広がると考えており、現在具体的な取組を検討している。

4. 柏原市独自の取り組みについて

- ・（基本構想策定にともなう国道の拡幅）JR大和路線に沿う国道25号線は住宅密

集地の中を通るにもかかわらず歩道がなく、車道も幅員8メートルしかない状態であった。このため、近鉄河内国分駅前は激しく渋滞していた。近鉄河内国分駅周辺地区・JR柏原駅周辺地区の基本構想策定に伴い大阪国道事務所と交渉し、平成22年までに都市計画道路並みの16メートルに拡幅する計画を立てた。近鉄河内国分駅前の交差点の歩道橋には、大阪府下の国道では初めて横断用のエレベーターが設置されることになった。

- ・(渋滞緩和の方策を探る広域協議会の開催) 基本構想策定委員会に学識経験者として参加していただいた近畿大学の三星教授が交通需要マネジメント(TDM)の研究をしておられたので、近鉄河内国分駅前の渋滞へのソフト面での対策として、バリアフリー化をしながらTDMの実証研究を行うという計画を立てた。平成15、16年度には奈良県を含んだTDMに関する広域協議会「阪奈KKO地域TDM検討準備会」を開催し、パーク&ライドなどによる渋滞緩和の方策を探る活動を実施した。
- ・(バリアフリー解説冊子「このまちに暮らしたい」) 交通バリアフリーを誰でも理解できるような形で発信することを目的として、バリアフリーについて解説する冊子を作成した。基本構想策定委員会には大阪教育大学の二文字教授に学識経験者として関わっていただいていたので、編集を二文字ゼミの学生が担当し、市は印刷と製本を担当した。3000部作成し、市役所・学校など市内各所に配布した。学生自身が描いた絵を多用し、誰もが読みやすいよう小学校の高学年で理解できる水準の冊子とした。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（9 堺市）

■実施日

平成19年10月31日

■ヒアリング先

堺市建築都市局都市計画部交通計画課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）平成12年に交通バリアフリー法が施行され、従来福祉のまちづくりに積極的に取り組んでいたことから、市議会でも交通バリアフリー法について取り上げられることになり、関係部局が集まり庁内ワーキンググループを組織し現況調査や基本構想作成のフローや委員会構成員の決定を行い、平成12年度の後半から基本構想策定に取り組むようになった。
- ・（担当部署の決定）交通バリアフリー法は駅を中心とした考え方であるため、平成13年当時交通政策を担当していた交通政策部（現・交通計画課）と鉄道駅のエレベータ整備事業に対する補助および「堺市福祉まちづくり環境整備要綱」を所管する保険福祉政策課（現・健康福祉政策課）が担当となり共同で所管することとなった。
- ・（内外の関係者とのやりとり）庁内における調整は、大阪府福祉のまちづくり条例に関係する部署をはじめとする庁内推進検討会（部長級）や下部組織の庁内推進幹事会（課長級）を組織し、全庁的な情報共有を図った。
高齢者・障害者との連絡調整は共同所管の福祉部局との連携によりスムーズに行えた。多種多様な団体が参画する懇話会が組織され、活発な意見交換がなされた。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（庁内での考え方の変化）平成13年から15年に14地区の基本構想を策定したが、その後策定の際に組織された交通バリアフリー化検討委員を開催していないが、基本構想策定を通じて市としての基本的な考えが示されたことにより、職員に対しバリアフリーの意識付けが行われた。
- ・（市民・当事者との対話の意義）基本構想策定に鉄道事業者も参画していたことにより、市から事業者へ早期に整備するよう要望しやすくなった。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（スパイラルアップの取り組み）進捗管理については各事業者が鋭意取り組んでいるため、進捗状況について議論する場は設けていない。公共交通特定事業は、計画を作成した駅舎の整備はほぼ完了している。

- ・(心のバリアフリーの取り組み) 平成17年度に職員の取組姿勢と推進方策を示した「堺市ユニバーサルツーリズムデザインガイドライン」を定め職員や病院スタッフが対象となる研修をはじめとした取組を行っている。
- ・(バリアフリー新法による見直し) 新法の基本方針で定められている整備目標年度が旧法と同じ平成22年であること、既に策定している基本構想14地区の道路特定事業の整備進捗率が今年度末で4割程度であることから、当面は基本構想の新規作成や新法対応は考えていない。

4. 堺市独自の取り組みについて

- ・(窓口を複数設定したことの影響) 交通計画課と健康福祉政策課が窓口となったが、前者は交通事業者、後者は障害者団体や高齢者団体と日頃から連絡を取っているため、連絡調整がスムーズだったことがメリットとして考えられる。これに対して、基本構想に関する照会など文書の内容確認を複数課で行うために迅速に対応ができないこと、同じような事務を複数課で行い非効率であることなどがデメリットとして考えられる。
バリアフリー新法の施行により対象施設が多岐にわたるようになり、所管課が決まらずにいるのが現状である。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（10 富田林市）

■実施日

平成19年11月1日（木）

■ヒアリング先

富田林市まちづくり政策部まちづくり推進課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）平成12年の交通バリアフリー法施行以後、特に市内で議論はしていなかったが、平成15年の市長の所信表明で富田林駅の駅前整備の推進があげられた。基本構想策定は、駅前広場整備という点的な整備と駅舎・周辺経路の面的な整備を合わせて実施するということもあり、平成17、18年度の2ヵ年をかけて実施した。
- ・（策定当時の市内意識）関係各部署は基本構想の意義を理解してくれ、協力的であった。平成19年3月に策定した第4次総合計画にも、バリアフリーやユニバーサルデザインの考えは浸透している。
- ・（担当部署の決定）平成16年4月に組織機構の改善があり、交通バリアフリーの担当部署がソフト政策担当の福祉課から、ハード政策担当のまちづくり推進課に変更となった。駅前整備と合わせた道路などの面的整備をどうするか議論を行い、平成17年度にまちづくり交付金制度を活用した事業に取り組むこととなった。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（市民・当事者の参加状況）高齢者・障害者どちらからも率直な意見・要望があった。現在も率直な意見を出し合える良好な関係が継続している。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（スパイラルアップ・心のバリアフリーの取り組み）重要性は認識しており、今後具体的な取組内容を検討したい。

4. 富田林市独自の取り組みについて

- ・（新法施行前後の策定による影響）当初は新法への経過措置が不明確であったが、新法対応は行わない方向で協議会を進めていた。平成18年10月の第4回協議会で急遽新法対応することとなり、生活関連施設に商業施設を取り込み、経路の総点検をするなど全面的に見直した。
- ・（基本構想策定の意義）面的なバリアフリー整備を進めるうえで、基本構想策定は有効である。しかし、市内すべての特定旅客施設において基本構想を策定するのは

難しい。富田林駅は駅前整備計画があったために基本構想を策定できたが、各市町の財政やまちづくり状況を考慮した上で、何らかの整備のビジョンがなければ難しいと考える。今回の基本構想に基づき、他の駅舎や周辺経路のバリアフリー整備を企業努力や道路管理者による整備を行うことが重要ではないか。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（11 姫路市）

■実施日

平成19年11月1日（木）

■ヒアリング先

姫路市都市局計画部まちづくり指導課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）平成12年の交通バリアフリー法施行を受け、翌年から予算化し、平成13年度・14年度の2ヵ年をかけて調査検討を行い姫路市全体の基本構想を策定した。
- ・（担当部署の決定）福祉のまちづくり条例に基づく建築物の届出を担当する部署がまちづくり指導課であるため、交通バリアフリーに関する担当部署になった。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（市民・当事者との対話の意義）交通バリアフリー推進連絡会議を年1回開催している。また、基本構想に基づく整備状況をホームページで公開している。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（バリアフリー新法による見直し）平成22年までは現行構想で整備を進め、平成23年度に見直す予定である。平成20年から22年にかけて、重点整備地区のバリアフリー整備状況の検証を実施する予定である。
- ・（心のバリアフリーの取り組み）交通バリアフリーに特化しているわけではないが、福祉部局が中心となって取り組みを進めている。

4. 姫路市独自の取り組みについて

- ・（世界遺産・姫路城）姫路城は姫路駅から1キロメートル離れたところに位置しており、重点整備地区には入っていない。駅から姫路城までの道路は、特定経路としている。姫路城内は一部スロープが設置されているが、天守閣までのバリアフリー経路は設置できていない。城郭という構造上、段差が急で対応できないのが現状である。
- ・（基本構想策定の意義）基本構想を策定すること自体にプラスの効果があると考えられる。基本構想で計画を定めることで、バリアフリー整備について関連部署と一体感を持って進めることができる。また高齢者や障害者などから指摘事項があがると、鉄道事業者などが迅速に対応してくれる場合があることもメリットとして挙げられる。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（12 守山市）

■実施日

平成19年11月2日（金）

■ヒアリング先

守山市都市経済部建設管理課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）交通バリアフリー法が施行される前の平成12年度に滋賀県と共同で「バリアフリーの道づくり協議会」を立ち上げ、基礎調査を行っていた。平成13年度に基本構想策定委員会を立ち上げて、前年度と同じメンバーで検討を行ったので、実質的に2年間かけて策定したことになる。
- ・（担当部署の決定）「バリアフリーの道づくり協議会」から引き続き、道路河川課が担当した。
- ・（内外の関係者とのやりとり）駅前の商店街は古い道路で幅員も狭く、取り扱いに苦労した。一方通行にして特定経路とするという意見もあったが、その他経路扱いとした。
- ・（市民・当事者の参加状況）高齢者・障害者・商店街関係者にも委員として参加してもらっていた。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（進捗管理）滋賀県・守山市両方で進捗管理を実施している。概ね計画通りに進んでいるが、財政的に見通しが立っていないままの計画だったため、市の財政状況から平成22年度までに計画通りに進まないと思われる箇所も一部ある。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（心のバリアフリーの取り組み）困っている高齢者への声かけや誘導ブロックに障害物があった場合に移動させるなどのマナー向上をはじめとした「ユニバーサルデザインのみちづくり」を、総務部みらい政策課を中心として全庁的に取り組んでいる。この一環として、生活関連施設以外も含んだまちづくり点検を実施している。「滋賀県・だれもが住みたくなる福祉滋賀のみちづくり推進会議」とも連携している。基本構想の中でも「守山やさしさロード宣言」として盛り込んでいる。
- ・（バリアフリー新法による見直し）平成22年度までは見直しをせず、現行の計画で整備を進める。それ以降は未定である。

4. 守山市独自の取り組みについて

- ・（早期策定後これまでのスパイラルアップの取組み）基本構想でも事前・事後に整備状況をチェックすることとしており、フィードバックがあれば手戻りがない範囲で変更可能な部分は計画を変更し、点字表示や音声案内を設置するなどしている。
- ・（基本構想策定の意義）これからの高齢化社会に向けてバリアフリー対応は必要不可欠なものである。実現のためには県と市が道路・鉄道・バスなど各部局で連携して、場当たりのでない計画的な対応をするため、基本構想策定の必要があると考える。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（13 京都市）

■実施日

平成19年11月2日（金）

■ヒアリング先

京都市都市計画局交通政策室

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）平成12年の交通バリアフリー法の施行を受け、平成13・14年度の検討を通じて京都市交通バリアフリー全体構想を策定した。市内の104地区から重点整備地区14地区を選定し、平成14年度から20年度にかけて各重点整備地区の基本構想を策定するスケジュールを定めた。残りの地区は、引き続き改善方策を検討する地区・事業者の単独整備地区・重点整備地区候補以外の地区に分類した。
- ・（担当部署の決定）京都市は交通需要管理（TDM）施策を推進しており、担当部署である交通政策室が基本構想策定の担当となった。
- ・（内外の関係者とのやりとり）京都市交通バリアフリー全体構想策定前には市内連絡会議を設置していた。事務局は交通政策室と道路整備を行う建設局道路環境整備課が担当している。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（市民・当事者との対話の意義）誘導ブロックの具体的な設置箇所を直接聞くことをはじめとして、バリアフリー整備に関する総合的な議論を行う場ができるという点で有意義と考えている。
- ・（整備状況の確認・進捗管理）整備状況の確認は、整備箇所ごとに事後チェックを実施している。バリアフリー整備の進捗は、約2年に1回開催している京都市交通バリアフリー推進連絡会議及び各地区の連絡会議の場で報告している。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（バリアフリー新法による見直し）平成18年度の桃山御陵前地区以降の基本構想は、新法の内容を踏まえて策定している。既定の基本構想については新法による見直しを実施せず、全体構想のスケジュールどおり基本構想を策定し、平成22年度までにバリアフリー整備することを目指している。平成23年度以降に再検討することになるのではないかと。

4. 京都市独自の取り組みについて

- ・（市内に世界遺産を有する中での取り組み）各施設の内部のバリアフリー化は個々の取り組みになる。特定旅客施設を含む生活関連施設同士を結ぶ経路を生活関連経路に設定している。重点整備地区内にある寺社仏閣では三十三間堂のバリアフリー化が進んでいる。
- ・（基本構想を策定していない地区について）京都市営地下鉄の各駅は開業当時からエレベーターを設置するなどバリアフリー整備ができています。叡山電鉄・京福電鉄などの小さい駅ではバリアフリー整備は進んでおらず、事業者の自助努力に任せることとなっている。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（14 宇治市）

■実施日

平成19年11月5日（月）

■ヒアリング先

宇治市都市整備部交通政策課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）交通バリアフリー法施行後、他市の策定状況について動向を見守っていたが、平成15年度に市の方針として交通バリアフリーに取り組むこととなり、平成16・17年度に宇治市交通バリアフリー全体構想と大久保駅周辺地区の基本構想の策定を行った。平成17・18年度には宇治駅周辺地区の策定を行った。
- ・（基本方針の策定）近隣市の取り組みを参考にして、市内14駅の乗降客数・バリアフリー状況・周辺施設などの状況を調査整理した。バリアフリー化を推進する必要性の高い地区を「重点整備地区候補」として抽出し、残りを駅周辺との一体整備でなくてもバリアフリー整備可能と判断し「事業者の単独整備地区」とした。さらに各候補の技術的問題などの課題を整理して解決のめどがある地区を「重点整備地区」として指定し、残る地区を「引き続き改善方策を検討する地区」とした。この整理をもとに重点整備地区の基本構想策定スケジュールを設定し、宇治市交通バリアフリー全体構想としてまとめた。
- ・（担当部署の決定）取り組み当初は都市計画課が担当した。平成18年度に市の機構の変更により、公共交通の窓口の一元化を図るため、交通政策課が新設されたのに伴い、担当を交通政策課に移管した。
- ・（市民・当事者の参加状況）大久保駅周辺地区のワークショップには市民45人ほどが参加し、全9回開催された。宇治駅周辺地区のワークショップにも市民45人ほどが参加し、こちらは全7回開催された。また、ワークショップとは別に両構想とも、当事者参加の策定委員会が設置され、基本構想の策定に取り組んだ。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（進捗管理）交通バリアフリー推進連絡会の第一回会合を平成20年明けに開催する予定。進捗の報告と意見交換を行い、紙面やインターネットで情報発信する予定である。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（心のバリアフリーの取り組み）現在関与している交通・土木部署だけでは対応が

難しい事項であり、福祉部署を巻き込んだの取組みが今後必要になると思われる。

- ・(バリアフリー新法への対応) 宇治駅周辺地区について、当初は新法への経過措置が不明確だったため、新法対応は行わない方向で協議会を進めていたが、新法施行後の委員会で新法対応すべきとのことになり、可能な範囲で新法対応し、対応しきれなかった箇所については列挙し「今後の取組み」としてまとめた。

4. 宇治市独自の取組みについて

- ・(平等院周辺の観光バリアフリー化重点地区) 市内の観光スポットである、世界遺産の平等院から宇治上神社のエリアを、回遊性を高めるために観光バリアフリー化重点地区として案内誘導施設の充実を行うよう設定した。宇治駅周辺地区においては、JR宇治駅・京阪宇治駅とも比較的駅舎が新しくバリアフリー整備できていることもあり、ソフト的展開のモデル地区として検討を行った。タウンウォッチングには観光客の視点から来訪者にも参加してもらった。平等院の施設内も積極的にバリアフリー整備が進められている。ただし、歴史的建造物や河川公園などはバリアフリー化が難しいので、可能な範囲でできることを検討する。
- ・(事業者の単独整備地区) 全体構想では「事業者の単独整備地区」は一体的整備を行わず事業者単独の整備で十分であると整理をしているが、鉄道事業者は地方自治体の補助がなければバリアフリー整備は実施できないのが実情である。整備費用のうち地方自治体補助分は地方債発行で賄うことが考えられるが、基本構想が策定されなければ地方債の発行を行わないというルールであるため、基本構想を策定せずに地方自治体が補助することは困難であり、駅舎のバリアフリー化が図れないことが課題となっている。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（15 門真市）

■実施日

平成19年11月7日（水）

■ヒアリング先

門真市都市建築部都市政策課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）萱島駅について門真市は策定していない。西三荘駅は門真市が先導的役割を果たしながら守口市と共同で策定した。
- ・（市民・当事者の参加状況）基本構想策定でそのための意見を反映する場ができた。市の政策における優先順位が高まり、事業が早く進められるようになった。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（庁内での考え方の変化）庁内におけるバリアフリーに対する認識も向上し、少しずつ重要性に関するコンセンサスもできつつある。
- ・（市民・当事者との対話の意義）委員会の場で関係者が協議し、「みんなで」つくることに意義がある。利用者に直接聞かなければ分からないニーズや課題が必ず存在していると考ええる。
- ・障害者の方も、すぐにすべての要望が実現されないのは理解してくれている。少しずつでも整備を続けていると、信頼関係が構築される。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（スパイラルアップの取り組み）さまざまな箇所に問題はあるが、財政状況として新規に協議会を作ることは難しい状況にあるため、当面は先進事例等について調査研究していきたい。
- ・（バリアフリー新法への対応）当初は新法への経過措置が不明確だったため、新法対応は行わない方向で策定を進めていたが、平成18年12月の新法施行に伴い、基本的に内容は交通バリアフリー法にもとづいているが、可能な限り新法に対応した。
- ・（バリアフリー新法による見直し）細々した点で構想を変更する必要がある。交通バリアフリー法にもとづいて策定した古川橋・大和田駅の基本構想はスロープ・エレベータのいずれかの設置について、今後検討することとしていたところ、新法施行後は基本構想に記載がないと補助金が出ないと近畿運輸局の指導があり、記載を変更することで新法に対応し、策定委員には文書で通達することで対応した。

4. 門真市独自の取り組みについて

- ・(西三荘駅における守口市との連携) 複数の市が共同で基本構想を策定する場合、主導的役割は双方の事務方の運営しやすさや駅の市域における位置づけの要素のバランスから決定する。門真市と守口市の場合、門真市は平成17年度に古川橋・大和田駅の基本構想を策定しており、部内にノウハウが蓄積され、委員会のメンバー編成がしやすかった。これに対して守口市は平成14年度(滝井駅)以後策定事例がなく、市内の他駅の基本構想策定の優先順位が高かった。費用負担については、重点整備地区内の面積按分で調整を行っている。他に按分する基準としては居住人口や利用者割合なども候補であった。ケースバイケースで双方が合意しやすいものを基準として選択している。
- ・(地元商店街との連携) 整備時期が昭和40年ごろと古く老朽化・住宅密集・他高齢者の地域ではあるが拡張できない経路について、放置自転車の対策など商店街のバリアフリーとしての取り組みが必要と考えている。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（16 守口市）

■実施日

平成19年11月7日（水）

■ヒアリング先

守口市都市整備部都市計画課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）平成13年に関西で最も早く基本構想を策定した。関西医大付属病院が付近にある滝井駅に利用者などの要望を受けてエレベータを設置しようとしたところ、たまたま交通バリアフリー法の施行と時期が重なり、大阪府の補助金を得るためには基本構想が必要となったために策定した。このような事情から、駅舎を中心としない、かつ大阪市との市境での基本構想となった。コンサルタントに頼ることなく、すべて手作りで策定した。長期的に見て政策的な優先順位が高まり、各種バリアフリー事業の財源確保のためにも、基本構想を策定することに意義はあると考える。
- ・（担当部署の決定）バリアフリー整備は単発的な取組であり、プロジェクト的な取り扱いにすべきと考えるが、企画的な立場から都市計画課が担当となった。
- ・（内外の関係者とのやりとり）交通バリアフリー法が策定されて間もなく、大阪国道事務所・公安機関・大阪府などすべての関係者から理解を得るのが難しかった。近くにある今里筋線の太子橋駅から病院への経路も考慮する必要があった。このため国道479号も特定経路として取り込むことで対応した。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（市民・当事者との対話の意義）委員会当初は苦情的な意見が多かったが、できること・できないことについて理解が進むにつれて双方の関係が良好なものになった。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（心のバリアフリーの取り組み）心のバリアフリーとして本来取り組むべきは子供への教育だと考える。平成16年に交通バリアフリー教室を近畿運輸局・大阪市交通局と連携して開催し、市内全域で公募した小学生を対象に老人・視聴覚障害者・肢体障害者などのロールプレイを体験してもらった。実際に動く車両で実施した初めての事例であり、コミュニティFMの取材も来て波及効果も高かった。今後は教育の場で普及させる仕組みを作るべきである。教育委員会と連携して継続的な取組として実施していくことが重要と考える。
- ・（バリアフリー新法による見直し）交通バリアフリー法に基づいた基本構想であっ

ても、新法による見直しをするのではなく、策定時に設定したスケジュールにもとづき平成22年度を目指して整備を進めるべきだと考える。その時点で、当初の計画と実際の整備状況のギャップを整理したらよいのではないか。

4. 守口市独自の取り組みについて

- ・ **(西三荘駅における門真市との連携)** 門真市のスタッフの熱心な取組により策定することができた。他駅で基本構想を策定した際の委員会組織が継続しており、有識者や障害者団体の協力を得ながらスムーズに進められたと感じている。
二つの市に関わる駅の基本構想を策定する際には、双方にマスタープランなどの上位計画があるが、それぞれにバリアフリー整備の優先順位が異なることが課題となった。それぞれの市の考えに基づく基本構想案を作成し、最終的に一体化することで対応した。
- ・ **(旅客施設のためのバリアフリー整備)** 旅客施設だけをバリアフリー整備するための基本構想にも意味があると考え。旅客施設内部だけでもバリアフリー経路ができれば、そのことで利用者が目的地にたどり着く経路が確保できるため。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（17 高野町）

■実施日

平成19年11月12日（月）

■ヒアリング先

高野町企画振興課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）以前から県道・国道などバリアフリー化も積極的に取り組んでいたが、高野山駅のバリアフリー化が課題であった。南海電鉄から補助金獲得とは関係なく駅舎のバリアフリー化の提案があったため、平成17年に近畿運輸局に相談したところ、5000人以上の特定旅客施設ではないため交通バリアフリー法では採択できないとのことだったが、新しいバリアフリー法が検討されていたので新法施行後の最初の採択事例になることを目指した。
- ・（担当部署の決定）当初は道路整備の担当課だったが、企画振興課の新設とともに担当を移管することとなった。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（内外の関係者とのやりとり）特定事業計画が出揃う必要がある。バリアフリー化は駅舎だけでなく駅から観光の拠点となる金剛峯寺などへ利用者を運ぶ路線バス等も対応する必要があるが、補助金の関係で車両整備が進まない。道路整備も積極的に行ってきたが、当時の基準で設置したものが現行基準では適合しなくなっている。出来ることから段差解消などを実施する予定である。公安関係も、信号や幅員の小さい歩道など課題は多い。
- ・（内外の関係者とのやりとり）道路特定事業や建築物への補助金交付のプロセスがよく分かっていない。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（スパイラルアップの取り組み）スパイラルアップの取組はもっとも重要な取組と考えているが、まだバリアフリー推進協議会を組織できていない。グレーチングの隙間に杖が刺さり倒れた方が出るなど、課題は多くあると感じている。各特定事業計画がある程度出揃った段階で実施することになると考えている。
- ・（心のバリアフリーの取り組み）他市町ではできない独自の取組をしたい。高野山大学にはスピリチュアルケア学科があり、金剛峯寺にはカウンセリング的な機能がある。森林セラピー基地の認定も受けており、関連する事業を実施したいと考えている。

4. 高野町独自の取り組みについて

- ・ **(世界遺産を有する中での取組)** 金剛峯寺境内のバリアフリー化は、世界遺産であり景観保護の観点からハード整備を実施しにくい状況であり、一部を除いては僧侶などの人的、ソフト的な対応が中心となってくる。
- ・ **(域外交流の取組)** 高野町在住の障害者は、公共交通機関はほとんど利用せずに車で移動し、バリアフリー設備の利用者は地域外からの旅行者となる。このことから地域住民だけで考えても利用者視点に立った検討とはなりにくく、大阪の福祉団体に協力を要請し、地域外の利用者調査事業として、国土交通省の予算で難波駅から高野山駅までの移動実験などを行った。高野山駅などのバリアフリー化ができた段階で、再度地域外利用者による調査を実施したい。バリアフリーの改善は、障害者の視点にたった取組みが重要である。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（18 神戸市）

■実施日

平成 19 年 12 月 12 日（水）

■ヒアリング先

神戸市保健福祉局総務部計画調整課ユニバーサルデザイン推進係

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）昭和 52 年の「神戸市民の福祉を守る条例」や平成 12 年の「こうべの市民福祉総合計画 2000」を制定するなど、市の重要施策として長く取り組んでいる。平成 12 年の交通バリアフリー法の施行に伴い、既存の条例等との整合をとりつつ基本構想策定の取組みを行うこととなった。
- ・（担当部署の決定）平成 4 年から駅舎のバリアフリー整備の補助金を担当していた保健福祉局が、引き続き基本構想策定の担当部署になった。
- ・（基本構想策定のプロセス）平成 13 年 3 月に市内部で調整を行う機関として、保健福祉・企画調整などさまざまな部局が参加する「神戸市交通バリアフリー推進委員会」を立ち上げ、重点整備地区や対象施設の選定の調整を行った。平成 13 年 9 月には委員会メンバーに公安委員会・公共交通事業者・道路管理者を含む「神戸市交通バリアフリー推進協議会」を立ち上げ、重点整備地区や特定経路の内容について協議を行った。平成 13 年 12 月には協議会メンバーに加え高齢者団体・障害者団体の関係者が参加した「神戸市交通バリアフリー推進会議」を立ち上げ、参加者 100 人規模の現地調査などを通じて利用者の意見を基本構想に反映できるようにした。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（庁内での考え方の変化）基本構想策定前から特に駅舎のバリアフリー化は重要施策として認識していたが、策定前後の時期からバリアフリーへの意識はさらに高まったように思われる。平成 4 年から補助制度・平成 6 年から無利子融資制度を設けていたが、平成 13 年 8 月から補助対象をエレベータのほかにエスカレータ・スロープ・車椅子トイレ設置などにも拡大した。
- ・（交通事業者とのやり取り）バリアフリー推進協議会は継続的に毎年実施し、各特定事業計画の進捗状況について情報交換を実施している。また鉄道事業者を訪問して市長名の要望書を手渡し、進捗等についてヒアリングを実施している。
- ・（市民・当事者との対話の意義）ユニバーサル歩道整備事業の一環として、障害者・高齢者・地域住民によるまち歩きを実施している。整備後のまち歩きにも 100 人程度の参加がある。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・(ユニバーサル社会の実現)「神戸 2010 ビジョン」の 12 施策の一つに「ユニバーサルデザイン社会の実現」が含まれており、ユニバーサル社会実現のための計画を策定している。「こうべユニバーサルデザインイベントマニュアル」を作成し、市のイベントのユニバーサル度を点検・改善できるようにしている。
- ・(スパイラルアップの取り組み) 重点整備地区以外の歩道の段差・波打ち・根上がり等の解消を目指す事業を行っている。
- ・(心のバリアフリーの取り組み) 職員向けのバリアフリー研修を実施している。UDサポーターの募集やイベント開催、啓発パンフレット・DVD・教材作成、小学生向け体験授業などさまざまな取り組みを行っている。
- ・(対象施設の広がりへの対応) バリアフリー新法施行に伴い新しく対象施設となった公園について、市内の全公園を調査のうえ、モデル公園を定めて整備を進めている。施設点検を行う障害者・高齢者・住民参加によるワークショップを開催している。

4. 神戸市独自の取り組みについて

- ・(住民参加型の施策展開) 阪神大震災でコミュニティの崩壊を経験したことも影響し、住民と共同したまちづくりを平成 7 年ごろから進めている。各地区に地域福祉センターやふれあいのまちづくり協議会を設置し、参加型まちづくりを推進している。
- ・(コンサルタントに委託せず基本構想を策定したこと) 推進委員会・推進協議会・推進会議と段階を踏んで協議を行ったため、特にコンサルタントに委託する必要がなかった。神戸市は他の施策でも、必ずしもコンサルタントに委託をせず計画を策定する場合も多い。
- ・(基本構想策定のメリット) 基本構想を策定することを通じて、地区内外を問わず部署間の連携が実現できる。施策の方向性が部署間で整合を取れるため、予算も効率的に活用されると感じている。交通バリアフリー整備は交通・福祉・道路など部局が連携して進める必要があるが、基本構想がなければ縦割り構造のまま各部署が独自で対応を進めてしまうと思われる。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（19 吹田市）

■実施日

平成 19 年 12 月 13 日（木）

■ヒアリング先

吹田市建設緑化部道路安全室交通政策課

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（担当部署の決定）平成 13 年 4 月の庁内組織改正において、駐車・駐輪対策などを担当していた交通対策課が担当業務を拡大して交通政策課となり、平成 12 年の交通バリアフリー法施行に伴い新たに発生した交通バリアフリー化事業を担当することになった。
- ・（市の基本方針の策定）平成 13-14 年度に、吹田市全体の方針として吹田市交通バリアフリー基本構想を策定した。基本構想では、理念・方針・目標・策定スケジュールなど基本的な考え方を整理し、駅舎・歩道など各対象のバリアフリー整備方針を明確にした。市内 14 駅全てを特定旅客施設と位置づけ、第一段階として平成 14 年度に江坂地区、山田地区、吹田・豊津地区の 3 地区 6 駅、平成 17 年度以降に第二段階として残り 6 地区 8 駅の基本構想を策定するスケジュールとした。（その後、事業進捗の関係上、第二段階 8 駅を、第二段階として桃山台地区、千里山・関大前地区、南千里地区の 3 地区 4 駅、第三段階として岸部地区、北千里地区、万博公園周辺地区の 3 地区 4 駅 9 基本構想を策定することとした。）
- ・（市の基本方針策定までの流れ）福祉・教育・都市整備・道路など関係部局による庁内連絡会議を開催し、市内部の考え方をまとめた。学識経験者・交通事業者・障害者や高齢者など関係者も参加した基本構想策定委員会を開催した。まち歩きも計 9 回実施し、利用者からの視点による要望・課題を吸い上げ、ワークショップで解決に向けた意見交換を行い、吹田市交通バリアフリー基本構想と江坂地区、山田地区、吹田・豊津地区の基本構想を策定した。
- ・（市民・障害者・高齢者からの要望により工夫したこと）福祉会館・病院などの公共施設は小高い丘の上にあることが多く、坂道になっているこれらの施設への特定経路に、100 メートル程度の間隔で休憩施設を設置した。その他、ワークショップや委員会で意見・要望のあった施設などについては、その設置管理者にバリアフリーの必要性について説明するなど事業実施に向けた調整を行った。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（交通バリアフリー懇談会）策定された基本構想に基づき実施している各特定事業の進捗について、吹田市交通バリアフリー懇談会で確認している。

- ・（市民・障害者・高齢者の参加状況）道路特定計画の策定にあたり、市民参加によるワークショップを開催している。また交通バリアフリー懇談会には障害者・高齢者の代表者に出席してもらっている。
- ・（情報発信）吹田市のホームページで、交通バリアフリーの基本用語や一連の取り組みを紹介している。また交通バリアフリー・ニュースレターを紙面で発行している。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（バリアフリー新法による見直し）今年度で市内全ての駅の基本構想策定が完了する。今後できるだけ早い時期に、新法による見直しや、心のバリアフリーなどのソフト施策を展開したいと考えている。新法により民間施設を生活関連施設として取り込む必要があるが、施設管理者と何度も協議する必要があると感じている。管理者側としては、生活関連施設に指定されることでバリアフリー化実施に対して市民からの目が厳しくなることを懸念するとともに、整備費用負担軽減のため、バリアフリー整備への補助制度の実施を望んでいる。
- ・（スパイラルアップの取り組み）市民の方々への情報提供や意見交換の機会を今後充実させたいと考えており、バリアフリー整備後のまち歩きワークショップの開催なども次年度以降で検討したい。
- ・（心のバリアフリーの取り組み）社会福祉協議会等と小学校が連携して、バリアフリーに関する授業を何度か実施している。
万博記念公園で配布している「らくらくお散歩マップ」には、園内歩道の傾斜度や舗装状況など、車椅子通行のための情報を掲載している。

4. 吹田市独自の取り組みについて

- ・（職員向け啓発活動）平成 19 年 10 月に、まちづくり・福祉・都市計画など関連部署の職員を対象としたバリアフリー新法の研修を実施した。講師は近畿大学の三星教授、近畿運輸局に依頼した。
- ・（桃山台駅における豊中市、正雀駅における摂津市との連携）市の西端に位置し、豊中市民の利用が多い桃山台駅について、以前から駅舎のバリアフリー整備が課題とされ豊中・吹田両市からの要望があったが、平成 16 年度に市議会でバリアフリー化の早期実施を求める請願が採択されたことに伴い、平成 17 年度に豊中市とも情報を交換しながら基本構想を策定した。策定費用は全額吹田市で負担した。
摂津市の正雀駅は市境に位置して吹田市民の利用もあり吹田市の岸辺駅とも近いが、摂津市による単独の基本構想策定となった。岸辺駅では駅の橋上化や周辺再開発などの計画が進められておりバリアフリー整備の計画だけを先行させることができないため、時期などを合わせた策定にならなかった。

バリアフリー基本構想策定調査 基本構想策定者ヒアリング（20 大阪市）

■実施日

平成19年12月19日（水）

■ヒアリング先

大阪市都市計画局開発調整部バリアフリー施策担当

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（基本構想策定のきっかけなど）大阪市では、平成3年度から「大阪市鉄道駅舎エレベータ等設置補助制度」を設け、鉄道駅舎のバリアフリー化を推進するとともに、平成5年からは「大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱」を制定し、道路、公園等の公共施設や駅舎等の公共交通施設、特定の建築物や路外駐車場などのバリアフリー化を推進してきた。道路に関しては、市内全域を対象に新設・改良時に段差解消や必要な箇所への点字ブロック設置を実施する方針を定めている。
したがって市内全域の道路は何れバリアフリー化がなされるが、早期に整備が必要な路線や整備優先順位が高い路線（特定道路）を、高齢者や障害者等の市民参加により位置付けるといった考え方で基本構想を策定し、事業を進めている。
- ・（担当部署の決まり方）「大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱」は健康福祉局が担当しているが、交通バリアフリー基本構想は、駅舎や道路、信号機の整備などハード整備が中心となること、また、国の運輸局所管であったことから、計画調整局が担当している。
- ・（基本構想策定の体制）基本構想の策定に際して、ワーキング（基本政策、公共交通特定事業、道路特定・交通安全特定・その他事業、広報・啓発のワーキング。学識経験者や高齢者・障害者等が参加）を設置し、全市共通の考え方を検討した。また、各地区の基本構想の策定においては、地区毎に学識経験者のほか地域の高齢者や障害者、商店街や住民が参加する「〇〇地区基本構想検討会議」で基本構想案を作成し、学識経験者や高齢者・障害者団体の代表が参加する「大阪市交通バリアフリー推進委員会」で承認し決定している。
大阪市では、平成14年度から平成17年度の4ヵ年で25地区の基本構想を策定しているが、第1次と第2次（平成14年度、15年度）は乗降客が多く、かつ複数の鉄道事業車間で乗換えが多い主要なターミナルを中心に15地区の基本構想を策定し、第3次と第4次は市内24区のうち第1次と第2次の基本構想に携わっていない9区を対象として、官公庁施設や福祉施設等が周辺に集積している駅を中心に10地区策定してきた。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・(交通事業者とのやりとり) 重点整備地区内外にかかわらず、バリアフリー法の対象となる駅で5 m以上の高低差がある駅は市内に約180駅あり、そのうち平成18年度末で9割以上の駅にEVが設置されている。
事業実施に際して、高齢者や障害者の意見反映が必要と考えられるものに関しては、事業者の協力を得て高齢者や障害者が参加する意見交換会を開催している。平成18年度は京阪天満橋駅のEV整備計画に関して、平成19年度は阪急梅田ビル開発に伴う地下接続部分の駅間乗り継ぎ用点字ブロックの設置に関する計画に関して、事業者側から説明いただき、障害者等の意見反映を行なった。
- ・(道路管理者とのやりとり) 基本構想25地区の特定道路(主要な経路)の整備進捗率は約3割程度(点字ブロック)である。財政状況が厳しい中においても、平成22年の整備完了を目指して予算確保に努めている。
なお、歩道の勾配修正や段差解消に関しては、過去から基準が頻繁に変わってはいるが、7~8割程度は整備されていると感じている。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・(バリアフリー新法による見直し) 既に策定している基本構想25地区の道路特定事業進捗率が平成18年度末で3割程度であること、新法の基本方針の整備目標年が引き続き平成22年であることから、基本構想の新規策定や事業の追加を行なっても平成22年完了が困難なことから、当面は新たな基本構想策定等を行わず、既に策定している基本構想25地区の事業完了を最優先に実施していきたいと考えている。
- ・(心のバリアフリーの取り組み) 整備後も通行の支障となる駐輪や置き看板等の対策に関して、地元と連携した取り組みや啓発活動が今後の課題と考えている。区役所が主体となり地域と連携した駐輪対策活動等に関する予算確保を複数の区で検討している。

4. 大阪市独自の取り組みについて

- ・(基本構想策定による派生的取り組み) 北区役所では、平成16年度~17年度に交通バリアフリーに関するワークショップを開催。小学校の総合学習と連携し、地域の高齢者や障害者、商店街、PTAが参加して講習会や街歩きや施設見学、取り組みの発表会や点字講習会などが行なわれた。
また、道路管理者の継続した取り組みの一環として、市民ボランティアによる路上違反簡易広告物撤去活動員制度(かたづけたい)や、放置自転車啓発指導員「サイクルサポーター」の制度など、地域と連携した取り組みを行っている。
- ・(民間道路の経路協定など) 平成14年度や15年度に策定した基本構想の中には、梅田・難波の地下街や京橋の商業施設が所有するデッキなど、民間企業等が保有す

る施設を特定経路として取り込んだ事例はある。基本構想を策定する際には、これらの施設管理者も参加いただいて基本構想に反映しているが、市とこれら管理者との間には文書等による取り交わしはしていないため法的な拘束力はないが、これら施設の大規模改修時等においては、行政側と管理者間で、基本構想で特定道路として位置付けされていることを前提に、バリアフリーに関する整備等の調整が行なわれるものと理解している。

4. 交通事業者向けヒアリング

バリアフリー基本構想策定調査 交通事業者ヒアリング（1 神姫バス）

■実施日

平成19年11月1日（木）

■ヒアリング先

神姫バス バス事業部

1. 基本構想策定時の取組みについて

- ・特になし。

2. 基本構想策定後の取組みについて

- ・（車椅子乗車に必要な幅員の確保）車椅子の方が乗車するためには、幅員が最低2メートル必要になる。新道の場合は歩道の拡幅やバスペイを設置するなど対応できるが、旧道では用地提供を受けて拡幅する必要があり、対応が難しい。交通事業者の管轄外の事柄であり、道路管理者に要望を出している。一部の病院では敷地内にバスが入るが、そのような施設では個々の努力で幅員の確保を行っている。
- ・（バリアフリー対応の進捗）現在のところ山間部路線に低床バスは走っていない。特にノンステップバスは沿岸部路線のみを走っている。新規でバスを購入する場合には自治体から補助金も出るが、山間部の市町からは補助金が出ていないため。ただし新規車両はすべて低床バスにする必要があるため、車両の耐用年数に合わせた入れ替えに伴い、山間部でも低床バスが使用されるようになるものと思われる。
- ・（低床車両導入による反響）低床バスの後部には大きな段差が複数あり、高齢者や障害者にとっては座れる座席数を少なくしてしまっている。ヨーロッパのメーカーの車両には後部座席もフラット化したものがあり、同様の対応をメーカーに要望している。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（心のバリアフリーに向けた取組み）営業所独自の取組として、運転手が高齢者を疑似体験する催しなどを実施している。聴覚障害者にはディスプレイで、視覚障害者には音声で次の停留所を伝えるようにしている。

4. 神姫バス独自の取組みについて

- ・（路線に世界遺産が位置する中での取組み）姫路駅からの路線にはノンステップバスが相当数走っている。姫路城の東側に大きな医療施設（姫路医療センター）があることも関係している。
- ・（姫路駅高架化に伴う取組み）駅前にある現在のバス待機場を撤去して、市バス

共用のロータリー施設を設置する計画がある。姫路駅の高架工事が終了してから実施する見込みである。

バリアフリー基本構想策定調査 交通事業者ヒアリング（2 京阪バス）

■実施日

平成19年11月5日（月）

■ヒアリング先

京阪バス運輸部

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（委員会・ワークショップへはどのような人材が参加したか）運行路線は滋賀県内から大阪府内までと広範であり、運輸部の管理職が地域ごとに分担して参加している。委員会では、市内の路線で道路の起伏やバス停の設置状況などから低床車両が実際に走れるのはどこか、低床車両の導入スケジュール、現場の運転手から上がってくる道路・バス停の課題などを情報として伝えている。
- ・（市民との直接対話を受けて工夫をした点）低床車両を全時間対応にして欲しいなど、要望を受けたことはあるが、低床車両を順次導入途中であり、今のところ実現はしていない。しかしながら、お客様の電話等で連絡を受ければ車椅子対応車両をその時間帯に走行する等の工夫はしている。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（バリアフリー対応の進捗）平成22年度までに30%、27年までに全車両を低床車両化にするという目標は、大阪府内なら対応できるが他の市町では道路状況等により難しい状況にある。
- ・（低床車両導入による反響）低床車両は定員が少なくなったため、都市部の稼働率が高い路線ではラッシュ時や雨の日に以前よりも積み残しが発生しやすくなっている。
高齢者や子どもの乗客が、前輪上座席から滑り落ちる事故が発生した。このため、大型ノンステップバスは全車両前輪上座席を取り払った。車体後部の二重段差では今のところ事故は発生していない。
給油口の取り付け位置が従来型車両から左右が入れ替わってしまったので、車庫・操車場における給油作業の効率が悪くなることもある。
従来型車両では後ろ乗り・前降りだったのが、低床車両では中乗り・前降りになったため、バス停の柵の形状が車両に適さない箇所も出ている。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（心のバリアフリーに向けた取組み）10月からノンステップ・ワンステップ車両のベビーカーの乗車ルールを変更した。従来は折りたたんで乗車する必要があった

が、折りたたまずに乗車してベルトで社内に固定できるようになった。

- ・(スパイラルアップに向けた取組み) 協議会には前向きに取り組みたいと考えている。自社の財政的な事情や行政による道路整備の進捗を考慮しながら、計画的に取り組む必要があるとも考えている。

4. 京阪バス独自の取組みについて

- ・(路線に世界遺産が位置する中での取組み) 京都市内はすべてが観光地とも言え、世界遺産だからという特別な取組みは実施していない。
- ・(交通バリアフリーについて今後期待すること) バスの走りやすい環境ができるよう、まずはバス停周辺から道路整備を実施して欲しい。車椅子の乗車には幅員が足りず反対車線に出て停車し、乗車扱いをする場所もある。

バリアフリー基本構想策定調査 交通事業者ヒアリング
(3 南海りんかんバス)

■実施日

平成 19 年 11 月 12 日 (月)

■ヒアリング先

南海りんかんバス

1. 基本構想策定時の取組みについて

- ・(委員会・ワークショップへはどのような人材が参加したか) 業務部長と業務係長が出席した。
- ・(市民との直接対話を受けて工夫をした点) 特になし。

2. 基本構想策定後の取組みについて

- ・(社内でのバリアフリーに対する考え方の変化) 日頃からお客様に対しては親切な対応を心がけているが、ハード・ソフトの両面にわたってのバリアフリーのさらなる充実が必要と考えている。
- ・(バリアフリー対応の進捗) 低床バスの導入状況：年に 1-2 台ずつ導入している。走行区域は自動車NOx・PM法の対策地域でないため、耐用年数への制限はない。現在保有車両 38 台のうち、ノンステップ車両を 6 台、ワンステップ車両を 4 台導入している。これら低床バス 10 台のうち、9 台が橋本市内を走っている。特に大型車両はすべて橋本市内である。国の基準値にもとづいて低床車両も導入しているが、平成 22 年に全車両対応は難しいものと思われる。
- ・(低床車両導入による反響) 高齢のお客様からは、バスに乗りやすくなったとの声がある。ノンステップバスは座席数が少ないので、所要時間が長い路線や通勤通学のラッシュ時への影響が懸念される。高野町などの縁石の一部は設置された時期が古いために高さが低床車両と合わず、車体を擦ってしまう可能性がある。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・(心のバリアフリーに向けた取組み) 交通安全週間に営業所の点呼で関連する情報を伝えている。
- ・(スパイラルアップに向けた取組み) 現在、検討中。

4. 南海りんかんバス独自の取組みについて

- ・(路線に世界遺産が位置する中での取組み) 高野山地区では、外国人旅行客向けに英語でバスの乗り方を説明した資料を作成している。停留所名表示板では、英語

表記で分かりやすく情報を伝えている。

- ・(山間部における自然環境に対する工夫) ケーブル駅からのバス専用道路は、普段から除雪をしたうえで塩化カルシウムをまく積雪対策を実施している。ただ冬の積雪時には、道路に積もった雪はタイヤで圧迫され、わだちができる。低床車両は下部にブレーキシャフトがあるため、このわだちに接触してブレーキが利かなくなる可能性がある。この冬に初めて、高野山に低床車両を導入し、安全性などを判断する予定である。北海道・東北地方でも低床車両は導入されているはずであり、対策方法を参考にしたい。和歌山県・高野町からも補助も期待したい。

バリアフリー基本構想策定調査 交通事業者ヒアリング（4 阪急電鉄）

■実施日

平成19年11月28日（水）

■ヒアリング先

阪急電鉄株式会社都市交通事業本部鉄道技術部

1. 基本構想策定時の取り組みについて

- ・（沿線各駅における基本構想の策定状況）阪急沿線の20市町の大部分で基本構想が策定されており、重点整備地域内の多くの駅でバリアフリー化を進める支援をいただいている。基本構想の策定のない地域の多くの駅でも、駅舎のみのバリアフリー化を実施している。
- ・（技術的に困難な駅のバリアフリー化）正雀・庄内など構造的な制約からバリアフリー化に多大な費用が必要な駅でも、10億円以上の規模で予算を編成しバリアフリー化を計画・実施している。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・（市民との直接対話を活用した整備）エレベーター設置を含めた整備の全体像を素案レベルから利用者に提示し、例えば設置するエレベーターの機種については意見を聞きながら利用者のニーズを把握し、設置する機種等を最終的に決定している箇所もある。決定するプロセスに利用者に関与できる仕組みがあれば、利用者によりものを設置できるメリットがある。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・（心のバリアフリーに向けた取組み）年数回の研修の機会を通じて、高齢者・障害者にスムーズに対応できる接遇の仕方を職員に伝えている。駅員全員が手話をできるようにしてほしいという要望を聞いたこともあるが、手話の習得には長期にわたる専門的な訓練が必要になるもなるので、当面のところ全駅に筆談器具を置いている。
- ・（スパイラルアップに向けた取組み）利用者のニーズを汲み取ってエレベーターなどを設置する経験ノウハウを蓄積することを通じて、社内の技術標準が構築できつつある。

4. その他

- ・（基本構想が未策定の駅）基本構想が市域で全く策定されずバリアフリー化が進ん

でない市や、基本構想策定の地域を限定したため、バリアフリー化が一部の地域しか実施されない市も一部に存在している。基本構想策定は、面的なバリアフリー化を前提とするため、自治体にとっては道路事業を含めた事業規模が大きくなるため、財政面から策定箇所を限らなければならないという意見も一部の自治体からお伺いしている。

また、鉄道事業者側から面的整備を含めた基本構想策定の働きかけをしても全く応じていただけない自治体もあり、バリアフリー整備に自治体間の格差が生じている。

■実施日

平成 19 年 12 月 11 日（火）

■ヒアリング先

大阪市交通局総務部

1. 基本構想策定時の取り組みについて

・（市営交通バリアフリー計画）

大阪市交通局では、大阪市の「ひとにやさしいまちづくり」施策の一環として平成 5 年度から 13 年度までを計画期間とする「第 1 次、第 2 次ええまち計画」を策定し、この計画に沿ったバリアフリー化に取り組み、地下鉄駅でエレベータあるいはエスカレータによるホームから地上までの移動ルートの確保、バス車両のノンステップバス化に取り組んでいた。

平成 12 年 11 月に施行された交通バリアフリー法の趣旨を踏まえ、平成 14 年度から 22 年度までを計画期間とする「市営交通バリアフリー計画」を平成 15 年 2 月に策定し、地下鉄全駅でエレベータによるホームから地上までの移動ルートの確保をはじめとする様々なバリアフリー化やバス車両の一層のノンステップバス化に取り組んできた。市営交通のバリアフリー化は交通局の経営理念の一つとして定められており、組織にその考えは浸透している。

基本構想に基づく「公共交通特定事業計画」を策定するまでの間は、「市営交通バリアフリー計画」と基本構想に基づくバリアフリー化も目標は同じであるため、「市営交通バリアフリー計画」に基づきバリアフリー化を推進した。

交通局内部に「交通局バリアフリー化委員会」を設置し、「モニター部会」（当事者意見聴取担当）・「高速鉄道部会」（地下鉄担当）・「自動車部会」（バス担当）・「職員研修部会」（教育訓練担当）それぞれが連携しつつ、バリアフリー化に取り組んでいる。

・（策定委員会・ワークショップへの参加）

大阪市の各地区の基本構想策定委員会には総務部企画課が、地下鉄が延伸している吹田市・守口市・堺市の各地区の基本構想策定委員会には、計画部計画課が参加した。

・（市民との直接対話を活用した整備）

市営交通の利用やバリアフリー化の計画に対して、高齢者・障害者などから意見を聞く「モニター部会」を設置し、平成 14 年度から年 1 回以上開催している。事務局は総務部企画担当が担当し、運行・整備・教育訓練を担当する部署が出席して、当事者からの意見を今後の対応や整備に反映している。

- ・(ホームページによる情報発信)

大阪市交通局ホームページにおいて「市営交通バリアフリー計画」及び「地下鉄・ニュートラム施設整備基準」を既設線と新設線に分けて公表している。また「市営交通バリアフリー計画」の進捗状況を毎年更新している。

2. 基本構想策定後の取り組みについて

- ・(公共交通特定事業計画)

平成 17・18 年度に大阪市交通局の駅が含まれる大阪市・吹田市・守口市・堺市のすべての基本構想策定地区において「公共交通特定事業計画」を策定した。総務部企画担当が窓口となって、「公共交通特定事業計画」の進捗状況の報告も行っている。

- ・(市営交通バリアフリーハンドブック)

平成 17 年度に、交通エコロジー・モビリティ財団発行の「交通バリアフリー介助マニュアル」と、国土交通省発行の『『ゆっくり』『ていねいに』『くりかえし』』という二つの介助に関する資料をもとに、「市営交通バリアフリーハンドブック」を作成し、全職員に配布した。また「バリアフリーリーダー養成研修」を実施し、この研修を受講してリーダーとなった者が、各所属において「市営交通バリアフリーハンドブック」を用いて研修を実施することで、市営交通を安全・快適に利用できることを目指している。

3. バリアフリー新法への対応について

- ・(スパイラルアップに向けた取組み)

バリアフリー新法の施行により「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」が平成 19 年 7 月に改定されたことに伴い、「施設整備基準」変更の必要性について、現在検討している。

4. その他

- ・(基本構想策定の意義)

交通機関だけのバリアフリー化では十分でなく、建物・道路などを含めた面的な対応が必要である。今回改正されたバリアフリー新法の施行により、一層バリアフリー化が進捗するのではないか。

5. 利用者向けヒアリング

バリアフリー基本構想策定調査 利用者ヒアリング

(1 大阪市老人クラブ連合会)

■実施日

平成 19 年 11 月 6 日 (火)

■ヒアリング先

大阪市老人クラブ連合会

1. 交通バリアフリー基本構想が策定されるまでの関わりについて

- ・(策定委員はどのように決まったか) 過去 5 年ほど、大阪市交通局のバリアフリー委員会に呼ばれている。東淀川、新大阪、福島、新今宮、西九条など各駅近隣に在住の老人クラブ代表者が出席している。
- ・(まち歩き調査にはどのようにして参加者に声がけをしたか) 3 年ほど前に年に 3-4 回、地区の老人クラブに市役所からの案内を伝えて、何人かでまち歩き調査に参加した。改善してほしい地点については写真を撮って記録した。その後も市役所の案内を受け、二重手摺の設置状況の点検などに参加している。

2. 交通バリアフリー基本構想が策定された後の関わりについて

- ・(市役所にどのようなことを教えてほしいか) バリアフリー対応した設備の設置状況に関する情報。いつも利用しているところは設置された場合にも気づきやすいが、いつも利用していない箇所については改善されたかどうか分かりにくい。設置された後、状況が改善されたか確認する必要があるが、情報が十分には得られていないので確認しに行けない。
- ・(市役所へはどのように要望を伝えているか) 大阪市交通局のバリアフリー委員会で伝えている。ある程度は改善されたと感じているが、南方駅の新大阪方面のホームにはエレベーターが設置されておらずわかりにくいなど、伝えている要望にはなかなか改善されないものもある。交通局にはバリアフリー対応に努力している印象を持っている。

3. その他、バリアフリーの取り組みへの感想

- ・(策定に関わってどのようなことがよかったと思うか) 利用者の意見を具体化してくれたと感じている。バリアフリー対応について、日常的に意見を言える場はない。基本構想策定委員会などの関係する会議に出席できなければ、自分たちの意見を反映する場がないと思われる。市内のまちづくり会議でも意見を伝え、実際に反映されていると感じている。
- ・(現在困っていて解決してほしい課題はないか)

低床バスについて。大阪市も平成 20 年までに全車をバリアフリー対応にする方針だが、現行の低床バスは後部通路に大きな段差があり、後部座席に座れない。通勤ラッシュ時に特に困っている。交通局が民営化されて、台数が減ることが心配である。

放置自転車とマナー改善について。駅前の狭い道路に自転車が放置され、通りにくくなっている。ハード整備も大切だが、マナー改善などのソフト対策も必要ではないか。

バリアフリー基本構想策定調査 利用者ヒアリング
(2 大阪市身体障害者団体協議会)

■実施日

平成 19 年 11 月 19 日 (月)

■ヒアリング先

大阪市身体障害者団体協議会

1. 交通バリアフリー基本構想が策定されるまでの関わりについて

- ・(策定委員はどのように決まったか) 各地区の基本構想策定の際に、大阪市から身体障害者団体協議会に相談があり、それぞれの障害の協会から二人ずつ推薦し、委員になってもらっている。
- ・(まち歩き調査にはどのようにして参加者に声がけをしたか) 基本構想策定の中で各駅のタウンウォッチングをする際に、各障害の協会の関係者や、支援者団体などから 10 名規模で参加している。車椅子など各障害者の視点から、段差などの問題について指摘・要望をしている。

2. 交通バリアフリー基本構想が策定された後の関わりについて

- ・(市役所・交通事業者にどのようなことを教えてほしいか) 各駅でのバリアフリー整備の際には、交通局の担当者が設置する器具などを設置前に実演してくれており、その際に意見を伝えることなどもできている。
- ・(市役所・交通事業者へはどのように要望を伝えているか) 物理的なバリアフリー環境は整備が進んでいるが、肝心の障害者に使いやすい状況になっていないのが現状。雑踏の中では誘導ブロックを見失いやすく、音声案内も分かりづらい。マナー向上など、ソフト面・こころの環境整備が必要ではないか。
聴覚障害者は周囲の音が聞こえないので、非常時に何かあった場合周囲の状況が判断しづらい。文字での情報があれば判断しやすくなり、一部の路線では対応できているが未対応の地域も多い。

3. その他、バリアフリーの取り組みへの感想

- ・(策定に関わってどのようなことがよかったと思うか) 障害者が基本構想の策定やバリアフリー設備の設置に関わることは、当然すべきことである。行政などに財政面で厳しい状況があることは認識しているが、すべての障害者に事故が起こらない環境をつくれるよう要望を続けていく必要がある。
- ・(現在困っていて解決してほしい課題はないか) バリアフリー化が完璧に実現されることは難しいと思われる。交通局など交通機関は、赤字路線があるなど財政的に

も厳しい状況の中、比較的対応が進んでいると思われるので、今後は宿泊施設などそれ以外の建物の中でのバリアフリー化がハード面の課題と考える。

ソフト面では教育が今後の課題と考える。利用する障害者の側が「作ってくれている」と考えるよりも、設置する側が「作るのは当然」と考えることが先行するようにならないければ、根本的な解決に結びつかないのではないか。

当事者の意見を聞かなければ、バリアフリーの課題は分からない。意見を聞いて初めて課題が分かり、解決に結びつく。

6. バリアフリー化のための主な支援策

I 公共交通機関

<補助>

i 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

・交通施設バリアフリー化設備整備補助金制度

対象事業者	鉄道事業者及び軌道事業者（帝都高速度交通営団及び地下高速鉄道を営む地方公共団体を除く）
補助対象事業	駅のバリアフリー化設備の整備事業（エレベーター、エスカレーター、誘導・警告ブロック、障害者対応型トイレ等の整備）
補助対象経費	補助対象施設購入費、補助対象施設工事費、補償費、事務費（補助対象施設の整備に直接要する経費に限る）
補助率	国：1／3、地方公共団体：1／3
担当	国土交通省鉄道局業務課
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo01.html

・鉄道駅総合改善事業費補助制度（鉄道駅移動円滑化施設整備事業）

対象事業者	第三セクター
補助対象事業	鉄道駅周辺における駅前広場や自由通路等の整備事業と一体的に行われる駅の総合的な改善事業のうち、鉄道駅において通路、階段等を新設又は改良し、これらの施設と一体的に行うエレベーター、エスカレーターその他の移動円滑化のために必要な施設整備事業
補助対象経費	本工事費、附帯工事費、用地費
補助率	国：1／3、地方公共団体：1／3
担当部署	国土交通省鉄道局業務課
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo02.html

・地下高速鉄道整備事業費補助制度

対象事業者	札幌市、仙台市、東京都、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、福岡市 帝都高速度交通営団、広島高速交通（株）、上飯田連絡線（株）、中之島高速鉄道（株）、西大阪高速鉄道（株）
補助対象施設 （設備）	エレベーター、エスカレーター等
補助対象要件 （基準）	駅施設の大規模改良工事
補助対象経費 （経費の種別）	建設費から管理費及び金利相当分を控除したもの
補助率	国：35%、地方公共団体：35%
担当部署	国土交通省鉄道局財務課
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo03.html

ii LRTシステムの整備

・公共交通移動円滑化設備整備費補助制度（LRTの整備）

対象事業者	鉄軌道事業者
補助対象施設 （設備）	<ul style="list-style-type: none"> ・乗継等情報提供システムの整備 ・鉄軌道とバス相互の共通乗車カードシステムの整備 ・鉄道駅周辺等のバスターミナルのバリアフリー化 ・低床式路面電車システム（LRT）整備事業
補助対象要件 （基準）	バリアフリー化された又はされる計画のある鉄軌道駅を利用する旅客の運送を行う鉄軌道又は乗合バスに関する事業
補助対象経費 （経費の種別）	車両本体、車載機器類、車載機器、中央処理装置、端末機器等、エレベーター、エスカレーター、視覚障害者誘導用ブロックその他の設備
補助率	国：1/4、地方公共団体：1/4 <ul style="list-style-type: none"> ・LRT車両の導入については、通常車両価格の差額に1/2を乗じた額と通常補助額のいずれか低い額とする。
担当部署	国土交通省鉄道局財務課
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo04.html

iii ノンステップバス等の導入の促進

・公共交通移動円滑化設備整備費補助制度（ノンステップバス等の導入等）

対象事業者	乗合バス事業者、バスターミナル事業者
補助対象施設 (設備)	<ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバス等の導入 ・乗継等情報提供システムの整備 ・鉄軌道とバス相互の共通乗車カードシステムの整備
補助対象要件 (基準)	バリアフリー化された又はされる計画のある鉄軌道駅を利用する旅客の運送を行う鉄軌道又は乗合バスに関する事業
補助対象経費 (経費の種類)	車両本体、車載機器類、車載機器、中央処理装置、端末機器等
補助率	国：1／4、地方公共団体：1／4 <ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバス等車両の導入については、通常車両価格の差額に1／2を乗じた額と通常補助額のいずれか低い額とする。 ・鉄道駅周辺等のバスターミナルのバリアフリー化については、国1／3、地方公共団体1／3
担当部署	国土交通省自動車交通局旅客課
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo04.html

・バス利用促進等総合対策事業

補助対象施設 (設備)	ノンステップバス等の導入等
補助対象要件 (基準)	当該事業が自動車事故防止対策とあわせ行われること等
補助対象経費 (経費の種類)	車両本体、車載機器類
補助率	国：1／5、地方公共団体：1／5 ※ノンステップバス等車両の導入については、通常車両価格との差額の1／2ずつを、国と地方公共団体で補助する。
担当部署	国土交通省自動車交通局総務課企画室
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo06.html

iv 離島航路船舶のバリアフリー化の推進（バリアフリー化建造費補助）

・離島航路船舶近代化建造費補助金（近代化バリアフリー化船建造費補助金）

対象事業者	離島航路整備法に基づく国庫補助対象航路事業者
補助対象事業	国庫補助対象航路で使用する船舶の近代化及びバリアフリー化を図るために船舶の代替建造を行う事業
補助対象経費	バリアフリー化に係る工事費を除いた船価 バリアフリー化に係る工事費
補助率	バリアフリー化に係る工事費を除く船価の10% バリアフリー化に係る工事費の50%
担当部署	国土交通省海事局国内旅客課
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo14.html

v 旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化の推進

・旅客船ターミナルの一体的なバリアフリー化事業

対象事業者	港湾管理者
補助対象施設 （設備）	施設：係留施設（バリアフリーに資する浮棧橋など）等 設備：係留施設等に整備する屋根付き通路、照明、スロープ、手摺り等
補助対象要件 （基準）	港湾管理者が管理する一般公衆の利用に供する施設及び施設に付帯する設備
補助対象経費 （経費の種類）	港湾の改修に係る経費
補助率	港湾法第42条、第43条及び第52条による。 ただし、北海道については「北海道開発のためにする港湾工事に関する法律」、沖縄については「沖縄振興開発特別措置法」、離島については「離島振興法」、奄美群島については「奄美群島振興開発特別措置法」による。 なお、統合補助金によるものについては、離島以外は、国1/3、地方公共団体（港湾管理者）2/3、離島は、国1/2、地方公共団体（港湾管理者）1/2。
担当部署	国土交通省港湾局計画課
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo08.html

・港湾利用高度化拠点施設緊急整備事業費補助金制度

対象事業者	民間事業者（第3セクターを含む）									
補助対象施設 （設備）	民活法特定施設における高齢者・身障者対応施設 <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル等利用円滑化施設 エレベーター、エスカレーター、階段昇降機、手すりその他の施設利用の円滑化に資する施設 ・副次的行程施設 身体障害者用便所、水飲台その他の副次的行程における利便性の向上に資する施設 ・情報認識施設 誘導案内板、音声触知図案内板、誘導・警告ブロックその他の情報認識の向上に資する施設 									
補助対象要件 （基準）	整備施設が、民活法第4条の規定による整備計画の認定（第5条による認定を含む）を受けていること									
補助率	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">（地方交付税交付団体）</td> <td style="text-align: center;">（地方交付税不交付団体）</td> </tr> <tr> <td>国</td> <td style="text-align: center;">5.0%</td> <td style="text-align: center;">3.75%</td> </tr> <tr> <td>港湾管理者</td> <td style="text-align: center;">2.5%</td> <td style="text-align: center;">3.75%</td> </tr> </table>		（地方交付税交付団体）	（地方交付税不交付団体）	国	5.0%	3.75%	港湾管理者	2.5%	3.75%
	（地方交付税交付団体）	（地方交付税不交付団体）								
国	5.0%	3.75%								
港湾管理者	2.5%	3.75%								
担当部署	国土交通省港湾局開発課民間活力推進室									
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo09.html									

vi 空港のバリアフリー化の推進

・空港整備事業

対象事業者	地方公共団体
補助対象施設 （設備）	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道（ルーフ等を含む） ・立体連絡通路（エスカレーター・エレベーター・動く歩道を含む）
補助対象要件 （基準）	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道（ルーフ等を含む） 不特定多数の利用が見込まれるもの。 ・立体連絡通路 空港と空港に隣接する公園、会議場、空港アクセス施設等の公共施設を連絡する立体通路で、不特定多数の利用が見込まれるもの。
補助率	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道（ルーフ等を含む）：55%（第2種B空港）、50%（第3種空港）等 ・立体連絡通路：1/3
担当部署	国土交通省航空局飛行場部
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo11.html

＜政策融資＞

i 鉄道駅のバリアフリー施設整備に対する融資制度

- ・鉄道駅のバリアフリー施設整備に対する日本政策投資銀行による融資制度
(交通・物流ネットワーク枠、地域社会基盤整備枠)

対象事業者	鉄道事業者
融資対象施設 (設備)	エレベーター、エスカレーター、スロープ等の交通弱者対応工事
融資対象経費	融資対象工事に係る設備費
融資率	対象工事費の50%
担当部署	国土交通省鉄道局財務課
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo05.html

ii バス関係バリアフリー施設に対する融資制度

- ・バス関係バリアフリー施設整備に対する日本政策投資銀行による融資制度

対象事業者	バス事業者等
融資対象施設 (設備)	・ノンステップバス、リフト付きバス、スロープ付きバス ・バスターミナルにおけるバリアフリー施設 等
融資率	50%以内
担当部署	国土交通省自動車交通局旅客課
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo07.html

iii 港湾の機能の高度化に資する中核的施設整備事業融資制度

- ・日本政策投資銀行「港湾の機能の高度化に資する中核的施設整備事業」融資制度

対象事業者	民間事業者 (第三セクターを含む)
融資対象施設 (設備)	旅客ターミナル施設等のバリアフリー施設整備事業
融資対象金額	バリアフリー施設整備に係る工事費等
融資率	50% (通常40%)
担当部署	国土交通省港湾局開発課民間活力推進室
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo10.html

iv 航空旅客ターミナルビルのバリアフリー施設整備に対する融資制度

- ・航空旅客ターミナルビルのバリアフリー施設整備に対する日本政策投資銀行による融資制度（航空輸送体制整備枠、地域交通基盤整備枠）

対象事業者	第3セクター、民間事業者
融資対象施設 (設備)	エレベーター、エスカレーター設置工事その他バリアフリー化に資する施設の整備事業
融資率	<ul style="list-style-type: none"> ・三大都市圏 総事業費の40%以内 ・三大都市圏以外 総事業費の50%以内 <small>※関西国際空港課(株)及び中部国際空港(株)の整備する機能便利施設等、東京国際空港(東ターミナル展開に限る)における空港関連施設整備については50%新東京国際空港及び名古屋空港における空港関連施設整備については30%</small>
担当部署	国土交通省航空局飛行場部管理課
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo12.html

<税制>

i 交通バリアフリー設備の特別償却制度

- ・交通バリアフリー設備に対する税制上の措置（旅客施設）

概要	<p>鉄軌道事業者が取得した鉄道駅に設置するエレベーター、エスカレーター及び低床型路面電車について特別償却の適用を可能とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅のエレベーター・エスカレーター ⇒取得価額の15%の特別償却 ○低床型路面電車 ⇒基準取得価額（取得価額40%相当額）の20%の特別償却
担当部署	国土交通省鉄道局総務課鉄道企画室
URL	http://www8.cao.go.jp/souki/barrier-free/youkou/siryu2.html

- ・交通バリアフリー設備に対する税制上の措置（車両等）

概要	<p>自動車運送事業者が取得したバリアフリー対応の車両等に係る特定設備について特別償却の適用を可能とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象設備：ノンステップバス、リフト付きバス、リフト付きタクシー、スロープ付きタクシー等
担当部署	国土交通省自動車交通局旅客課
URL	http://www8.cao.go.jp/souki/barrier-free/youkou/siryu2.html

- ii 駅のバリアフリー化改良工事により取得した施設にかかる特例措置
- ・ 鉄道駅のバリアフリー化のための改良工事により取得した施設に係る地方税の特例措置

概要	鉄軌道事業者又は第三セクターが駅のバリアフリー化のための改良工事により取得した家屋及び償却資産に対する不動産取得税、固定資産税、都市計画税の課税標準の特例措置を講じる。 ・ 不動産取得税：課税標準から 1 / 6 を控除 ・ 固定資産税、都市計画税：課税標準を 5 年度分 2 / 3
担当部署	国土交通省鉄道局総務課鉄道企画室
URL	http://www8.cao.go.jp/souki/barrier-free/youkou/siryo2.html

- iii 低床型路面電車に係る特例措置
- ・ 低床型路面電車に係る地方税の特例措置

概要	鉄軌道事業者が取得した低床型路面電車に対する固定資産税の課税標準の特例措置を行う。 ・ 課税標準：5 年度分 1 / 4
担当部署	国土交通省鉄道局総務課鉄道企画室
URL	http://www8.cao.go.jp/souki/barrier-free/youkou/siryo2.html

<その他>

- i 公営交通のバリアフリー化についての地方財政措置及び公営企業金融公庫の貸付（臨時特別利率の適用）
- ・ 地下鉄駅の施設改良（公営交通のバリアフリー化）

概要	地下鉄駅施設の大規模改良工事（エレベーター、エスカレーター、身体障害者用トイレ等）に対して国が補助を行う場合に、地方負担分について地方債及び地方交付税を措置する。企業債の一部について公営企業金融公庫の臨時特別利率を適用する。
担当部署	総務省自治財政局公営企業経営企画室
URL	http://www8.cao.go.jp/souki/barrier-free/youkou/siryo3.html

- ・ ノンステップバス等の導入（公営交通のバリアフリー化）

概要	バスや路面電車のノンステップ車両等の導入経費の一部について地方交付税を措置する。企業債の一部について公営企業金融公庫の臨時特別利率を適用する。
担当部署	総務省自治財政局公営企業経営企画室
URL	http://www8.cao.go.jp/souki/barrier-free/youkou/siryo3.html

ii 民間施設等のバリアフリー化についての地方財政措置

・鉄道駅等の施設改良（民間施設等のバリアフリー化）

概要	地方公共団体が、鉄道駅の交通バリアフリー施設を整備する鉄道事業者等に対して国と協調して補助を行う場合や、病院等の公共的な民間施設等のバリアフリー化に対して補助を行う場合に地方交付税を措置する。
担当部署	総務省自治財政局調整課
URL	http://www8.cao.go.jp/souki/barrier-free/youkou/siryo3.html

II 公共施設・市街地整備等

<補助>

i 徒歩・公共交通など総合的な都市交通施策の推進（都市交通システム整備事業）

担当部署	国土交通省都市・地域整備局街路課
URL	http://www.mlit.go.jp/crd/shiensaku/shien/toshikotsusystem.pdf

ii 歩行空間のバリアフリー化の推進

担当部署	国土交通省道路局地方道・環境課道路交通安全対策室
URL	http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/3_bf_jigyuu.html

iii 交通結節点の整備の推進（交通結節点改善事業）

担当部署	国土交通省都市・地域整備局街路課
URL	http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/index.html http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/tdm/Top03-02-01.html

iv 公共交通の整備の推進（公共交通機関支援事業）

担当部署	国土交通省都市・地域整備局街路課
URL	http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/index.html http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/tdm/TOP_PAGE.html

v 都市公園のバリアフリー化の推進

担当部署	国土交通省都市・地域整備局公園緑地課
URL	http://www.mlit.go.jp/crd/city/park/index.html

vi 河川空間のバリアフリー化の推進

担当部署	国土交通省河川局河川環境課
URL	http://www.mlit.go.jp/river/gaiyou/soshiki/kankyo.html

vii 海岸におけるバリアフリー化の推進

担当部署	国土交通省港湾局海岸・防災課
URL	http://www.mlit.go.jp/kowan/coast/index.htm

viii 信号機等のバリアフリー化の推進

担当部署	警察庁交通局交通規制課
URL	http://www.npa.go.jp/koutsuu/kisei/index.html

<税制>

i 土地区画整理事業の同意保留地制度に係る特例措置

担当部署	国土交通省都市・地域整備局市街地整備課市街地整備制度調査室
URL	http://www.mlit.go.jp/crd/city/sigaiti/si01.htm

<その他>

i 公共施設等のバリアフリー化についての地方財政措置

担当部署	総務省自治行政局地域振興課
URL	http://www.soumu.go.jp/indexb2.html

III 住宅・建築物

<補助>

i 多数の者が利用する建築物等のバリアフリー化の推進（バリアフリー環境整備促進事業）

対象者	地方公共団体、独立行政法人都市再生機構、民間事業者等、協議会
対象地域	① 三大都市圏の既成市街地等 ② 人口5万人以上の市 ③ 厚生労働省事業等の実施都市 ④ 一定の要件を満たす中心市街地
補助対象	①市街地における道路空間等と一体となった移動ネットワークの形成 ・基本構想の策定 ・基本構想等に基づく移動システム等の整備 ②不特定多数の者が利用する建築物の整備

	・バリアフリー法認定特定建築物に係る整備費
補助率	1 / 3
担当部署	国土交通省住宅局市街地建築課
URL	http://www.mlit.go.jp/crd/shiensaku/shien/bariahurikankyo.pdf

ii 公共賃貸住宅におけるバリアフリー化の推進（地域住宅交付金等）

交付対象	地方公共団体（都道府県及び市区町村）
交付期間	計画に定める期間（概ね5年間）
交付対象事業	計画に基づく公的賃貸住宅等の整備、これに関連する公共施設等の整備に関する事業等
交付率	概ね45%
担当部署	国土交通省住宅局住宅総合整備課・総務課民間事業支援調整室
URL	http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/city_park/city_park/kensei/tiiki_kou/01gaiyou.pdf

iii 高齢者向けの優良な賃貸住宅の供給の推進

担当部署	国土交通省住宅局住宅総合整備課
URL	http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/torikumi/tori04.html

<政策融資>

i 人にやさしい建築物整備事業

事業概要	<p>(1) バリアフリー法に基づく認定建築物に対する低利融資制度：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・融資対象：2,000m²以上の認定建築物 ・融資比率：40% <p>(2) バリアフリー法に基づく認定建築物に対するNTT-C無利子貸付制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・融資対象：認定建築物の廊下、階段、エレベーター等の特定施設 <p>(3) その他の建築物に対する低利融資制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・融資対象：2,000m²以上の特定建築物のうち、ハートビル法の利用円滑化基準（但し、主要な経路における特定施設については利用円滑化誘導基準）を満たすもの ・融資比率：新築については30%、新築以外のもの等については40%
担当部署	国土交通省住宅局建築指導課
URL	http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/seido/32hitoyasa.html

ii 環境・エネルギー対策貸付（社会環境対策施設整備資金）

対象事業者	1) バリアフリー法の規定に基づく認定特定建築物（廃止前のハートビル法の規定に基づく認定建築物を含みます。）を建築する方
-------	--

	<p>2) 事業所内託児施設を整備する方</p> <p>3) 高齢者や身体障害者の方などが容易に利用できるバス・タクシー等の整備を行う方で、主として運輸業を営む方</p> <p>4) 自ら策定したBCP（緊急時企業存続計画または事業継続計画）に基づき、防災施設等の整備を行う方</p>
融資対象施設（設備）・経費	<p>(1) 対象事業者1の該当者が、認定特定建築物等を建築（改善、改修を含みます。）するために必要な設備資金（土地にかかる資金を除く）</p> <p>(2) 対象事業者2の該当者が、事業所内託児施設を整備するため（改善、改修を含みます。）に必要な設備資金</p> <p>(3) 対象事業者3の該当者が、高齢者・身体障害者等が容易に利用できるバス・タクシー等の整備を行うために必要な設備資金</p> <p>(4) 対象事業者4の該当者が、BCPに基づき、防災施設等の整備（改善、改修を含む）を行うために必要な設備資金（土地にかかる資金を除く）</p>
融資額	7, 200万円以内
返済期間	15年以内<据置期間2年以内>
担当部署	国土交通省住宅局建築指導課
URL	http://www.kokukin.go.jp/yuushi/already/tyuusyo/spsearch/chiiki/19_syak aikankyotaiou_m.html

iii 優良住宅取得支援制度

担当部署	国土交通省住宅局住宅資金管理官
URL	http://www.flat35.com/kaitei/yuryo19.html

<税制>

i 認定特定建築物に対する税制上の措置

担当部署	国土交通省住宅局建築指導課
URL	http://www8.cao.go.jp/souki/barrier-free/youkou/siryu2.html

ii 住宅のバリアフリー改修促進税制

担当部署	国土交通省住宅局住宅総合整備課
URL	http://www.kenchikushikai.or.jp/oshirase/gyosei/2007/kokudo/genzei/genzei.html

iii 高齢者向け優良賃貸住宅建設促進税制

担当部署	国土交通省住宅局住宅総合整備課
URL	http://www.kenchikushikai.or.jp/oshirase/gyosei/2007/kokudo/genzei/genzei.html

IV その他

<補助>

i 基本構想作成のための支援（バリアフリー環境整備促進事業）

対象者	地方公共団体、独立行政法人都市再生機構、民間事業者等、協会
対象地域	① 三大都市圏の既成市街地等 ② 人口5万人以上の市 ③ 厚生労働省事業等の実施都市 ④ 一定の要件を満たす中心市街地
補助対象	①市街地における道路空間等と一体となった移動ネットワークの形成 ・基本構想の策定 ・基本構想等に基づく移動システム等の整備 ②不特定多数の者が利用する建築物の整備 ・バリアフリー法認定特定建築物に係る整備費
補助率	1 / 3
担当部署	国土交通省住宅局市街地建築課
URL	http://www.mlit.go.jp/crd/shiensaku/shien/bariahurikankyo.pdf

高齢者、障害者等の移動等の円滑化を促進させるための基本構想評価調査報告書

平成20年3月

発行人 野村明雄
発行所 財団法人 関西交通経済研究センター
〒550-0005
大阪市西区西本町1丁目7番2号（ウエストスクエアビル9階）
TEL (06) 6543-6291 (代) FAX (06) 6543-6295
<http://www.bellcity.ne.jp/kankouken/>