

第1章 計画の概要

1.1 基本構想策定の背景と位置づけ及び改定にあたって

1.1.1 基本構想策定の背景

(1) 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」制定の背景

我が国では、急速な少子高齢化が進み、令和17年（2035年）には高齢化率は33.4%に達し、3人に1人が65歳以上（平成26年版高齢社会白書）になることが予想されています。また、障害のある人と障害のない人が同等に生活し、活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念や、すべての人が利用しやすい生活環境にしていくという「ユニバーサルデザイン」の考えが浸透しています。そのため、高齢者や障害のある人などが自立した日常生活や社会生活を営むことができる環境の整備を進めることが急務となっています。

このような背景のなか、高齢者、障害者（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む、全ての障害者）、妊産婦、けが人等の移動や施設利用の利便性や安全性の向上を促進し、公共の福祉の増進に資することを目的に、「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、バリアフリー法）」が施行（平成18年12月）され、バリアフリー法に基づき、公共交通機関、建築物、公共施設等のバリアフリー化の推進、駅を中心とした地区などでの重点的かつ一体的なバリアフリー化の推進、ソフト施策の充実が進められています。

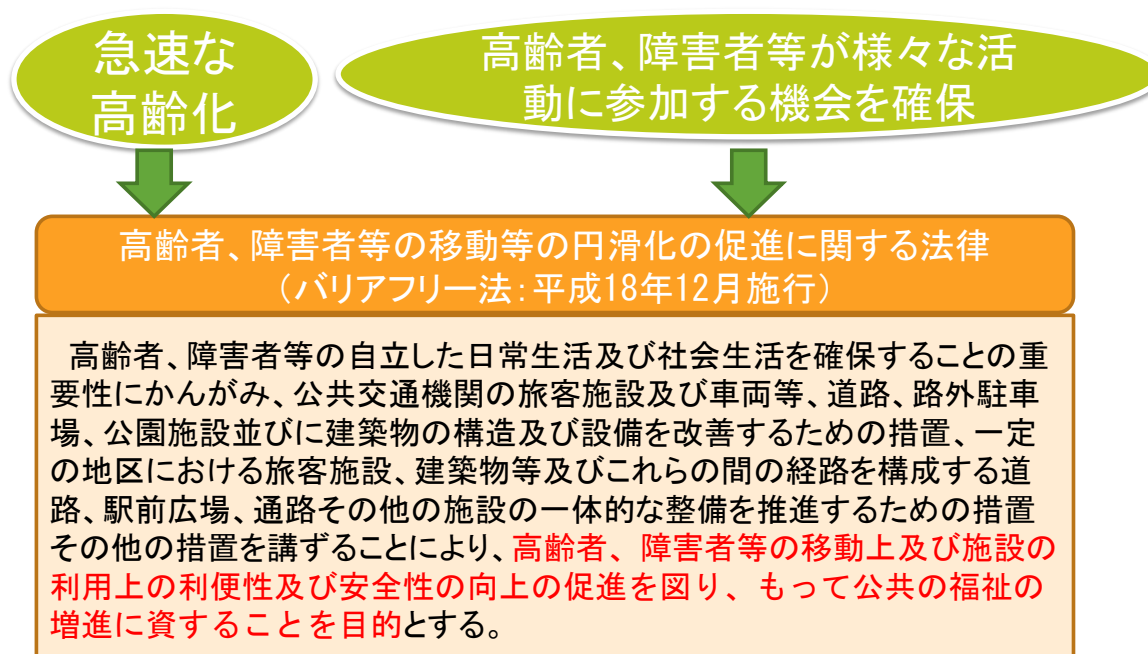


図 1.1.1 バリアフリー法の概要

第1章 計画の概要

●交通バリアフリー法とハートビル法

鉄道やバスをはじめとする公共交通機関に加え、鉄道駅等の周辺の道路や駅前広場、通路等の連続した移動経路の移動の円滑化を推進し、移動環境の総合的なバリアフリー化を推進するために、国土交通省所管の「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に関する法律（以下、交通バリアフリー法）」が平成12年11月に制定されました。本市においても、交通バリアフリー法を受け、平成15年に阪急南茨木駅周辺地区の基本構想を策定し、バリアフリー化を推進してきました。

一方、建築物については、平成6年9月に同省所管の「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）」が制定され、不特定多数の人々が利用する一定規模（2,000㎡）以上の建築物の建築等において移動等円滑化基準への適合が義務づけられました。

●ユニバーサルデザイン政策大綱

「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々が、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を掲げた「ユニバーサルデザイン政策大綱」を平成17年7月に国土交通省が制定しました。

●バリアフリー法の制定

以上のように、従来は交通バリアフリー法により公共交通機関の駅等を中心とした重点整備地区の移動環境のバリアフリー化が、またハートビル法により不特定多数の人々が利用する商業施設やホテル、病院、学校等のバリアフリー化が義務付けられていました。これに対し、ユニバーサルデザイン政策大綱に示されたユニバーサルデザインの考え方をふまえた規定を盛り込み、バリアフリー化を「点」や「線」から「面」へ広げるため、国土交通省所管のもとに、平成18年12月に交通バリアフリー法とハートビル法を統合しバリアフリー法が制定されました。

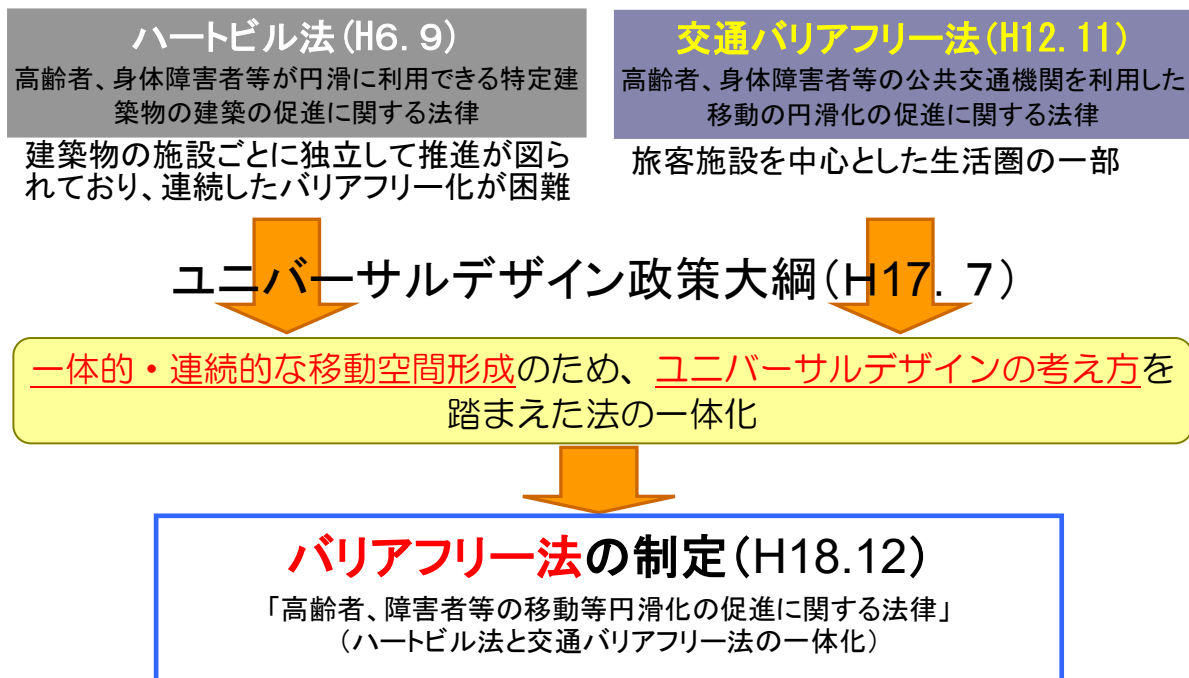


図 1.1.2 バリアフリー法制定の経緯

(2) ユニバーサルデザインとバリアフリー法

ユニバーサルデザインとは、あらゆる人々が利用しやすい生活環境等をデザインするという考え方であるとされています。しかし、真に「あらゆる人のため」のものを初めからデザインすることは、現実的には困難です。したがって、ユニバーサルデザインを目指すためには、①様々な者の参画を得て意見交換をしながら、②粘り強く継続的に、③さらには、広くその必要性への理解を得ながら、「バリアフリー」の取り組みを積み重ねることになります。

このような考え方を踏まえ、バリアフリー法では、以下の規定が盛り込まれています。

【ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化推進の留意点】

- ◆様々な段階での市民・当事者参加
- ◆スパイラルアップ(継続的・段階的な改善)
- ◆心のバリアフリーの促進

(3) バリアフリー基本構想で定める事項

市は、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区(重点整備地区)について、基本構想を策定することができます。

また基本構想では、重点整備地区において、面的・一体的なバリアフリー化を推進するために必要な事業を特定事業として定めます。

【バリアフリー基本構想で定める事項(第25条)】

1. 重点整備地区の位置・区域
2. 生活関連施設、生活関連経路とこれらにおける移動等円滑化に関する事項
3. 実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
4. 3と併せて実施する事業に関する以下の事項
 - ①市街地開発事業等において移動等円滑化のために考慮すべき事項
 - ②自転車等の駐車施設の整備など移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する事項
 - ③その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項

第1章 計画の概要

1.1.2 基本構想改定にあたって【令和4年(2022年)3月】

【経緯】

本市では、平成28年3月にバリアフリー法に基づき「茨木市バリアフリー基本構想」(以下、本基本構想とする)を策定し、重点整備地区のバリアフリー化を進めてきました。

本基本構想策定後5年が経過し、目標年度である令和2年度を迎えたこと、また、平成30年から令和3年にかけてバリアフリー法が改正されたことを踏まえ、国の基本方針における次期目標年次である令和7年度(概ね5年間)に合わせて本基本構想を改定します。

当初計画では、アンケート等を通して、市のバリアフリーの課題を抽出し、重点整備地区の設定、各地区の課題と問題点を整理し、特定事業等を設定しました。改定にあたっては、それらを踏襲し、特定事業の整備進捗状況を整理するとともに、未整備の事業について整備目標時期等の再設定を行いました。

【バリアフリー法の改正内容と市の考え方】

(1) 社会的障壁の除去・共生社会の実現(平成30年改正)

バリアフリー法に基づく措置は、「社会的障壁の除去」「共生社会の実現」に資することを旨として、行わなければならないことが明記されました。

本市においては、「茨木市障害のある人もない人も共に生きるまちづくり条例」(平成30年)を制定し、障害を理由とする差別をなくすとともに、互いの人権や尊厳を大切に、支え合う「共に生きるまち茨木」の実現をめざしています。

障害のある人の困難は個人の責任のみによって克服するものではなく、社会的障壁を取り除く責務は社会全体にあります。この「障害の社会モデル」の考え方を全ての人々が理解し、意識と行動を変えていくことで、誰もが暮らしやすい社会が実現するよう取り組みをより一層推進します。

(2) マスタープラン制度の創設(平成30年改正)

「マスタープラン制度」が創設されました。マスタープラン(移動等円滑化促進方針)とは、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区(「移動等円滑化促進地区」)において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を市町村が示すもので、広くバリアフリーについて考え方を共有し、具体の事業計画である基本構想の策定に繋げていくことをねらいとしたものです。

本市では、重点的に整備を推進する重点整備地区を3地区(JR茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区、総持寺駅周辺地区、南茨木駅周辺地区)設定し、基本構想に基づき、面的・一体的なバリアフリー化を推進しています。

今後もこの3地区を中心に、特定事業を進めるとともに、重点整備地区以外のエリアにおいても、移動等円滑化基準に沿った整備を推進します。また、社会情勢や市民ニーズ等の変化を踏まえ、本基本構想の見直しを含め、検討や調整を行います。

(3) 移動等円滑化基準適合義務の対象拡大(令和2年改正)

移動等円滑化基準の適合義務が課される特別特定建築物に「公立小中学校」が追加されました。

本市では、市内の公立小中学校全校において、新築・改築・増築等が行われる際は、建築物移動等円滑化基準に沿って、バリアフリー整備を進めていきます。個々の小中学校においては、対象となる通学児童・生徒の入学等に応じて、エレベーター設置等、順次バリアフリー化を推進していきます。

(4) 教育啓発特定事業（令和2年改正）

バリアフリーに関する理解を深めるために必要な啓発活動の実施に関する事業を「教育啓発特定事業」として位置付けることが可能となりました。

本市では、「心のバリアフリーの取組」として、市民への啓発活動や勉強会等を開催しています。

本基本構想において、「心のバリアフリーの取組」を教育啓発特定事業として位置付け、継続してソフト面での施策を展開していきます。

■「茨木市障害のある人もない人も共に生きるまちづくり条例」の制定について

障害のあるなしに関わらず、お互いの人権や尊厳が大切にされ、支え合う「共に生きるまち茨木」を実現するため、誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりの推進について定めた「茨木市障害のある人もない人も共に生きるまちづくり条例」が平成30年4月1日から施行されました。

市、市民及び市民活動団体、事業者のみなさんが互いに協力して、「茨木市障害のある人もない人も共に生きるまちづくり条例」に基づき、誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりの取り組みを進めています。



■「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の改正について

これまでの「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、各種施設等のバリアフリー化に関する目標期限を平成22年度末とされていました。これまでの取り組みにより、バリアフリー化は相当程度進展してきました。しかし、未だ道半ばであり、これからも引続き着実な取り組みが必要です。このため、国土交通省では平成23年3月に「基本方針」を改正しました。

主な改正点(平成23年3月31日 国土交通省告示)は以下のとおりです。

- 目標年次を延伸:平成22年度から平成32年度へ
- 旅客施設の整備対象規模を拡充:1日当たりの利用者数 5,000人以上から3,000人以上へ
- 様々な整備水準の見直し:より高い水準を設定

■「移動等円滑化の促進に関する基本方針における次期目標」について

国土交通省では、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する研究会」において、令和2年度末が期限となっているバリアフリー法に基づく現行の基本方針における整備目標の見直しに向けて検討されました。上記の検討会の議論を踏まえ、次期目標の考え方を整理した「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標(最終とりまとめ)」がとりまとめられました。

「最終とりまとめ」のポイントは以下のとおりです。

- 次期目標については、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していく
 - ・各施設等について地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進
 - ・聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化
 - ・マスタープラン・基本構想の作成による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進
 - ・移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる「心のバリアフリー」の推進
- 次期期間
 - ・おおむね5年間とする

また、各施設等の新たな整備目標は次ページのとおりです。

●国が定める各施設等の整備目標（抜粋）

各施設等		現状 (R2 年末)	令和7年度末までの目標
鉄軌道	鉄軌道 駅※1	段差の解消	92%
		視覚障害者誘導用ブロック	95%
		案内設備 ※2	74%
		障害者用トイレ ※3	89%
	ホームドア・可動式ホーム柵	858 駅	○優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、全体で3,000 番線 ○うち、10 万人/日以上の駅は 800 番線
鉄軌道車両 ※4		75%	約 70%
バス	バスターミナル※1	段差の解消	95%
		視覚障害者誘導用ブロック	98%
		案内設備 ※2	76%
		障害者用トイレ ※3	84%
	乗合バス車両 ※4	ノンステップバス	61%
	リフト付きバス等（適用除外車両）	5%	○約 25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、可能な限りバリアフリー化
貸切バス車両 ※4		1,081 台	○約 2,100 台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、可能な限りバリアフリー化
タクシー	福祉タクシー車両 ※4	37,064 台	約 90,000 台 ○各都道府県における総車両数の約 25%について、ユニバーサルデザインタクシーとする。
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路	63% ※5※6	約 70%
都市公園	園路及び広場		57%※6 ○規模の大きい概ね 2ha 以上の都市公園を約 70% ○利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	駐車場		48%※6 ○規模の大きい概ね 2ha 以上の都市公園を約 60% ○利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	便所		36%※6 ○規模の大きい概ね 2ha 以上の都市公園を約 70% ○利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
路外駐車場	特定路外駐車場	65%※6	約 75%
建築物	2,000 ㎡以上の特別特定建築物のストック ※7	61%	約 67% ○2,000 ㎡未満の特別特定建築物についてもバリアフリー化を促進
信号機等	主要な生活関連経路の信号機等		99%
		音響機能付加信号機	—
		エスコートゾーン	—
「心のバリアフリー」		—	○移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境を整備する ○「心のバリアフリー」の用語の認知度を約 50% ○高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていない人の割合を原則 100%

※1 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のもの対象

※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するものの設備、標識、案内板等。

※3 便所を設置している旅客施設が対象。

※4 段差の解消、運行情報提供設備に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備。福祉タクシーにあっては、音等による情報提供整備及び文字による意思疎通を図るための世知部の設置等が含まれる旨を明記。

※5 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約4,450kmが対象。

※6 R1 度末の数値。

※7 公立小学校、公立中学校等は除く。

出典：国土交通省ホームページにおける公表データより作成

第1章 計画の概要

1.1.3 基本構想の位置づけ

本基本構想は、バリアフリー法に従い策定し、様々な関連計画等との整合・連携を図ります。

また、本基本構想はバリアフリー化に関する基本的な事項を記載するものであり、基本構想の策定後には、重点整備地区内における事業計画として、それぞれの事業者が特定事業計画を作成し、事業を実施していきます。

【国が定める法律】

【市の計画等】

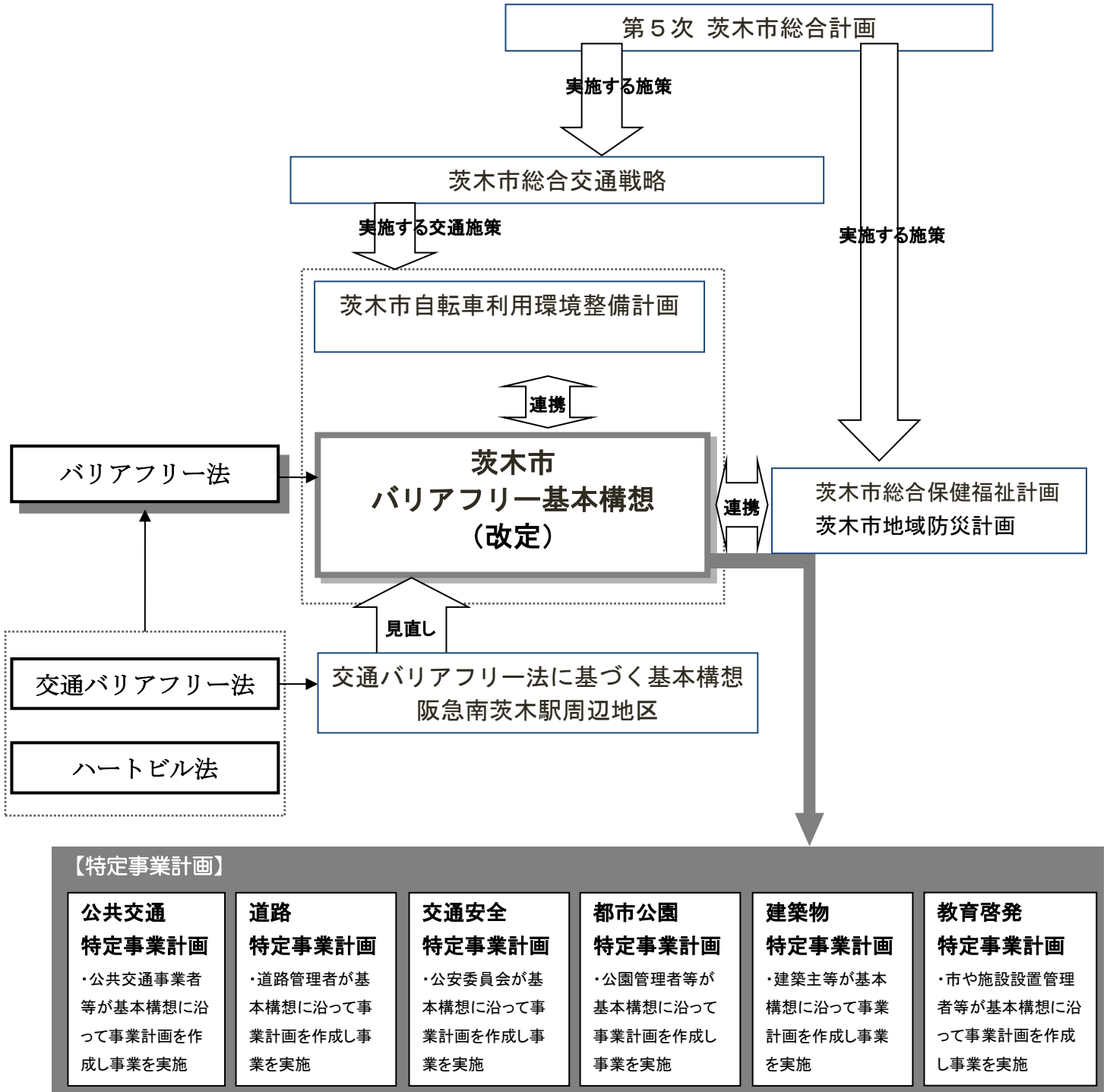


図 1.1.3 基本構想の位置づけ

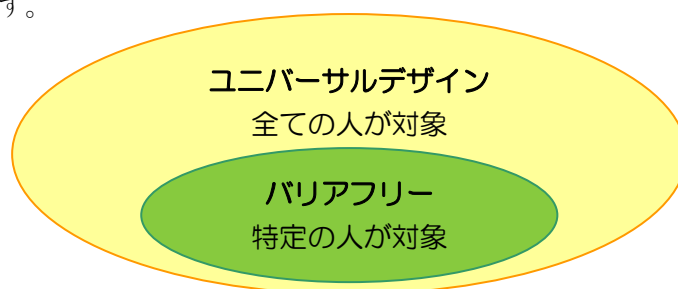
1.2 市のバリアフリー化に対する考え方

1.2.1 ユニバーサルデザインの考え方をふまえたバリアフリーの取り組み推進

障害者、高齢者、妊婦や乳幼児連れの人などが社会生活をしていく上でバリアとなるものを除去するとともに、新しいバリアを作らないことが必要です。すなわち、物理的な障壁のみならず、社会的、制度的、心理的なすべての障壁に対処するという考え方（バリアフリー）とともに、施設や製品等については新しいバリアが生じないよう誰にとっても利用しやすくデザインするという考え方（ユニバーサルデザイン）が必要であり、この両方に基づく取り組みの推進が求められます。

本基本構想に基づく取り組みが継続的に進められていくことにより、バリアフリーやユニバーサルデザインが当然のこととして理解され、共生社会の実現が図られることをめざします。

なお、本基本構想では、ユニバーサルデザインの考え方を包括し、市民誰もが、安全に障害なく移動できるまちづくりをハード、ソフトの観点から行政・市民・事業者が協働で取り組むことをバリアフリーとして定義します。



参考：バリアフリーとユニバーサルデザインの違い

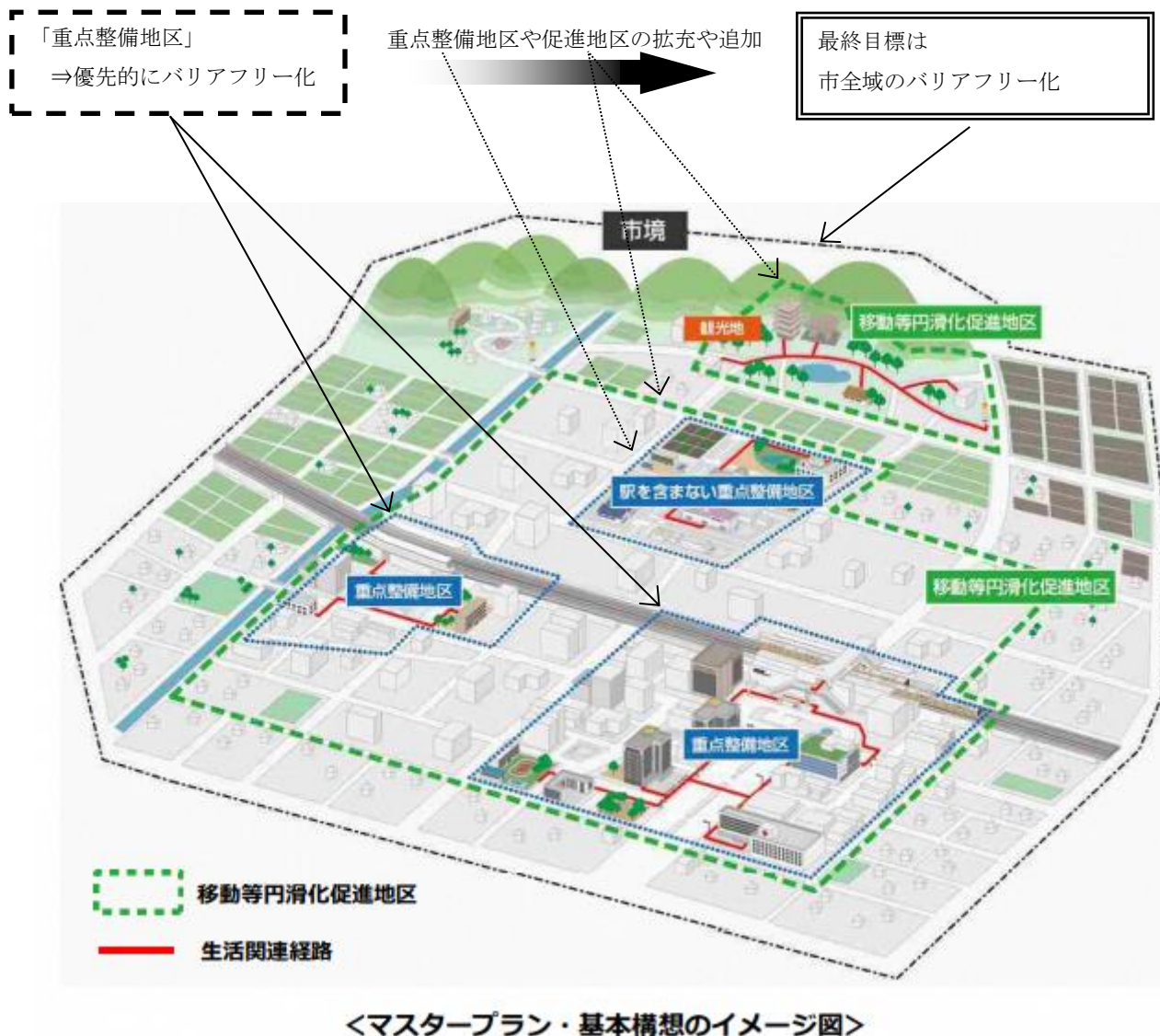
項目	バリアフリー	ユニバーサルデザイン
考え方	ハードや制度などの既存の社会的な障壁を取り除いて改善	ものづくり等を始める時から全ての人がいやすいように考慮
対象	主に障害者、高齢者等を対象として特定のケースに個別に配慮	全ての人が共用できる
コスト	建築物などのハードの場合、様々なケースに配慮するため設置者側での費用負担も大きくなる	最初から誰にも使えるような配慮をしているため、事後的な負担がないか、もしくは少ない

第1章 計画の概要

1.2.2 市全域のバリアフリー化をめざして

本市では、バリアフリー法に基づき、市内の主要な駅周辺を重点整備地区として「基本構想」を策定し、優先的にバリアフリー化を図っていきます。

また、必要に応じて、移動等円滑化促進地区の設定及び移動等円滑化促進方針の作成について検討し、重点整備地区や促進地区の拡充や追加により、交通施策等と一体となって、市全域のバリアフリー化をめざします。



出典：国土交通省

図 1.2.1 市全域のバリアフリー化にむけた取り組みイメージ

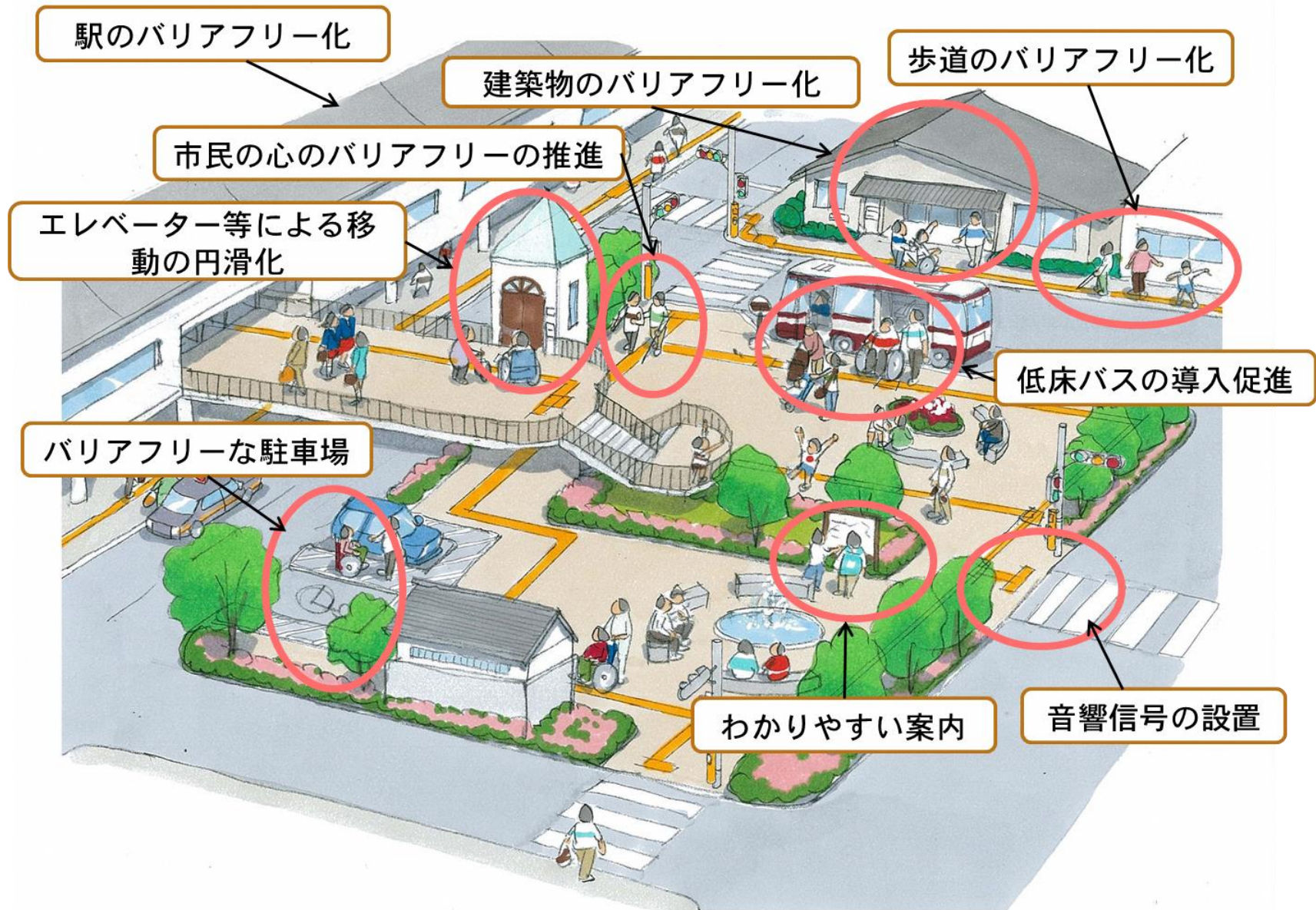


図 1.2.2 茨木市のめざすバリアフリーなまちのイメージ

1.2.3 計画期間

本基本構想では、茨木市全域のバリアフリーの取り組み方針と、特に優先的に整備を行う重点整備地区の整備内容について記載しています。

重点整備地区内で実施される整備については、基本構想策定後に各事業者が事業実施計画を作成し、随時事業を行うこととなりますが、その計画の目標年度は、国が定める各施設等の整備目標年度でもある令和2年度としていました。本基本構想では、整備の進捗、社会・経済状況等を踏まえ、新たな整備目標年度を令和7年度とします。

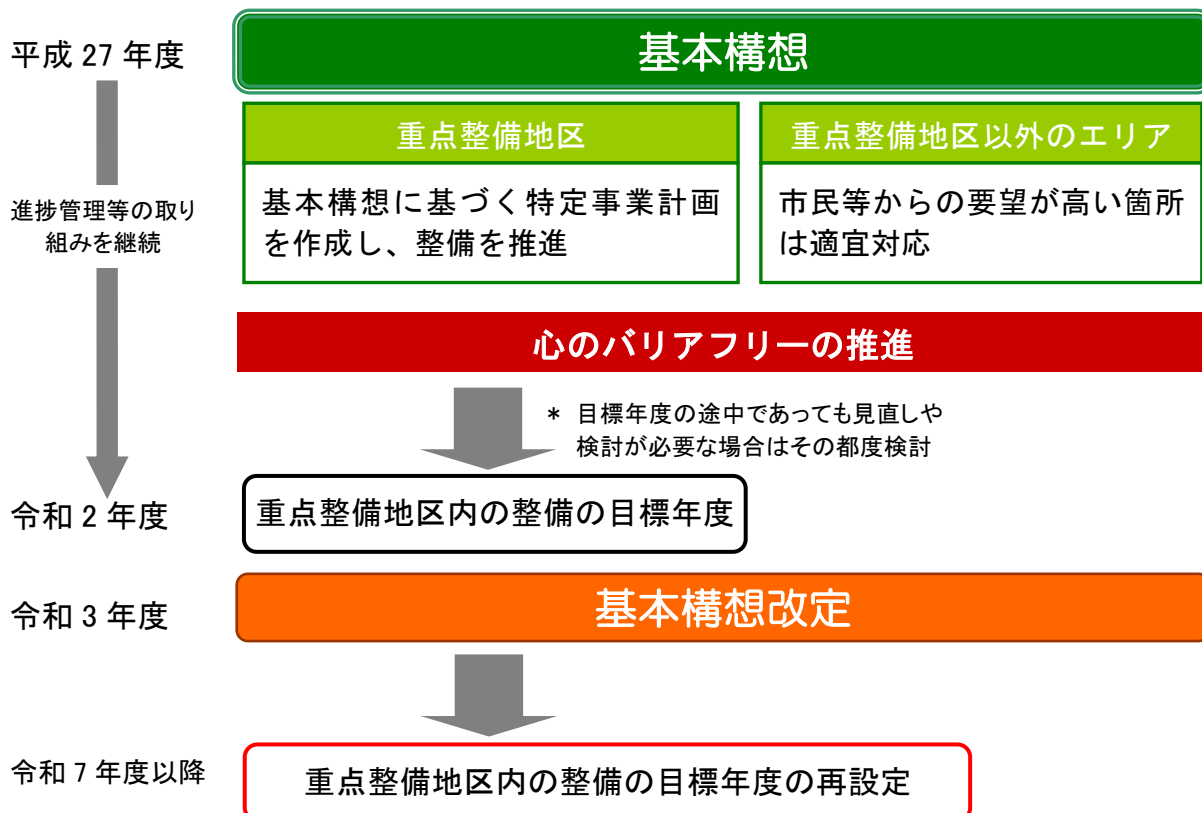


図 1.2.3 スケジュール