

第4章 バリアフリーの基本理念と方向性

4-1 基本理念

人にやさしいまち、人がやさしいまち

すべての人が安全に安心して暮らせる活気のあるまち、互いに助け合うあたたかな心配りのあるまちを創るため、市民・事業者・行政が互いに協働して、ハード面とソフト面の両方の取組みをバランスよく推進していきます。

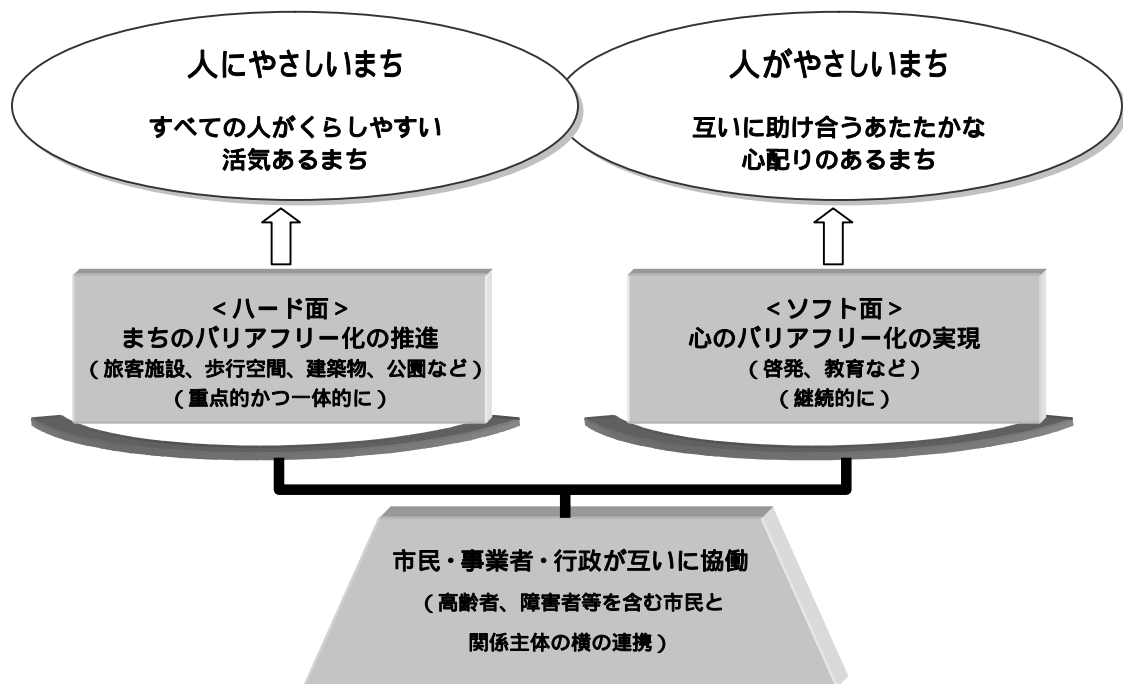


図4-1 バリアフリーの基本理念と方向性

<まちの整備の方向性（ハード面）>

今後、本市においては人口減少社会を見据え、環境負荷の小さい持続可能な都市づくりを進めるために、拡散型都市構造が持つ問題を解決するとともに、集約型都市構造の強化・充実を図っていく上で、高齢者、障害者等の誰もが共に平等に、安全・安心・快適で自立した社会生活が送れ、まちの魅力が高まり活気生まれるように、バリアフリー化を推進します。特にバリアフリー新法の趣旨に則り、移動に関わる公共交通機関の旅客施設、車両、歩行空間、小中学校、公園、建築物等についての整備を、重点的かつ一体的に行います。

<心のバリアフリーの方向性（ソフト面）>

市民一人ひとりがバリアフリー化についての理解を深め、互いに助け合うあたたかな心配りのあるまち、にぎわいのあるまちを実現させるため、啓発、教育、人的支援等の取り組みを継続的に行います。

<実施にあたっての進め方>

ハード面及びソフト面の取り組みを実施するにあたっては、市民・事業者・行政が互いに協働して、高齢者、障害者等を含む市民と関係機関の横の連携を十分図りつつ、バランスよく推進していきます。

4 - 2 基本的な方向性

バリアフリーのまちづくりを推進していくための基本的な方向性として、以下の考え方が重要です。これらの考え方を踏まえながら、総合的、重点的かつ一体的に、より実効性のある取り組みを推進する必要があります。

- すべての人が利用しやすいユニバーサルデザインの考え方をベースとします
- 各施設管理者間との連携を考慮し、移動空間全体のネットワークの形成を図ります
- まちのにぎわいの向上と活性化を目指します
- まち全体を見据えた効果や影響についても十分考慮します
- ハード整備と心のバリアフリーの取り組みとの連携を図り、バランスの良い推進を図ります
- さらなるレベルアップを目指して、継続的に質の向上を図ります

○すべての人が利用しやすいユニバーサルデザインの考え方をベースとします

ユニバーサルデザインとは、あらかじめ障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方です。ユニバーサルデザインも、バリアフリーも快適に自由に参加できる社会の構築を目指すという目標は共通していますが、バリアフリーは障壁を取り除いていこうという狭義の考え方であり、ともすればその障壁により制約を受ける人を特別扱いしかねません。一方、ユニバーサルデザインは可能な限り特別扱いせず、すべての人に対応できるようなデザインを目指すものであり、社会全体の利益に繋がります。このような考え方をベースとして、整備を行っていきます。

○各施設管理者との連携を考慮し、移動空間全体のネットワークの形成を図ります

まちづくりの視点から移動を考えると、建築物や公共交通旅客施設といった単体だけではなく、それを結ぶ広場や道路、交通結節点といった移動空間全体のネットワークの形成を考慮して、バリアフリー新法以外の計画を、各施設管理者とも連携して進めていきます。

例えば、電車からバスへの乗り換えや、建築物への移動が連続して容易に行えるよう、移動経路の円滑化や案内情報等の整備を図るとともに、沿道の建物所有者や店舗の協力により、歩行空間の障害物の撤去を強化したりする等の取組みが必要です。

○まちのにぎわいの向上と活性化を目指します

バリアフリー化と共にまちに来る人々の回遊性を高め、まちのにぎわいの向上と活性化を目指す視点も忘れてはなりません。

例えば、自転車は駅周辺の商業者にとって大切な顧客の足となっていますが、歩行空間内に無秩序に置かれれば重大なバリアとなります。商業者と一緒に商業施設等の利用しやすさを考えながら対策を検討する等、バリアフリー化とまちの活性化を両立させる手法が求められます。

○まち全体を見据えた効果や影響についても十分考慮します

整備を実施する場所については、地区構想で定める重点整備地区内が基本となりますが、整備メニューを策定するにあたっては、地区外も含め、まち全体を見据えた効果や影響についても十分考慮しておかなければなりません。また、重点整備地区内外に関わらず、高齢者や障害者等の利用が多く見込まれる経路については、安全に利用できるよう、適宜対応していきます。なお、整備済み区間であっても不備等が確認されれば、定期的な補修・改善を行っていきます。

○ハード整備と心のバリアフリーの取組みとの連携を図り、バランスの良い推進を図ります

まちのバリアフリー化のためにハード整備はもちろん重要ですが、それだけで十分だとは限らず、ハード整備に頼ることが困難な場合もあります。

例えば、重要な経路ではあるが、すでに沿道に密集した市街地が形成されている場合、十分な幅員の歩道を確保するためには用地買収を伴う道路整備や面的整備等が必要であり、ハード整備が完了するには長い時間と費用がかかります。その間の取組みを道路空間の配分の変更や、利用する人々の譲り合いでカバーする等の暫定対応や、啓発等ソフト面の充実といった複数の取組みを柔軟にバランスよく組み合わせることで、より実効性を挙げていくことも必要となります。そのためには、高齢者、障害者等を含む市民と関係機関の横の連携を十分図り、協働して前向きに課題を検討することが求められます。

○さらなるレベルアップを目指して、継続的に質の向上を図ります

バリアフリー新法に関連する法令やガイドライン等として、図4-2のようなものがあります。

高槻市のバリアフリー整備にあたっては、まずは移動円滑化基準への適合に向けて取組まなければなりません。しかし、それだけではなく市民参加のもとの構想であるということ踏まえ、ガイドラインの趣旨や内容を尊重しつつ標準的なレベルから、さらに望ましいレベルまで、積極的かつ継続的に質の向上を図ることが求められています。

【バリアフリーに関する法令等】	【ガイドライン等】	【参考：関連する法令等】
<div style="border: 2px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 (平成18年6月公布、同年12月施行)</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p>施行令・施行規則</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p>移動等円滑化の促進に関する基本方針</p> </div>		
		大阪府福祉のまちづくり条例
鉄道・バス	公共交通移動等円滑化基準 (国土交通省省令)	バリアフリー整備ガイドライン (旅客施設編・車両等編)
路外駐車場	路外駐車場移動等円滑化基準 (国土交通省省令)	駐車場法 駐車場法施行令 駐車場法施行規則
建築物	建築物移動等円滑化誘導基準 (国土交通省省令)	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準
公園	都市公園移動等円滑化基準 (国土交通省省令)	都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン
道路など	道路移動等円滑化基準 (国土交通省省令)	道路の移動円滑化整備ガイドライン
信号機	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る信号機等に関する基準を定める規則 (国家公安委員会規則)	都市公園法 都市公園法施行令 都市公園法施行規則 道路法 道路構造令 道路構造令施行規則 道路交通法施行令第二条 道路標識に関する法第三十六条 道路標示に関する法第三十六条

図4-2 バリアフリー新法に関連する法令等

4 - 3 市民・事業者・行政関係者の役割

ハード面及びソフト面の取組みを実施するにあたっては、市民・事業者・行政が各々の役割を果たしながら、相互に連携を図っていかねばなりません。

市民・事業者・行政が果たすべき役割と責務について、バリアフリー新法には図4 - 3のとおり記述されています。このような役割と責務をそれぞれが果たすことが、この基本構想に定めたバリアフリーの整備目標の達成や、事業の実施時期の実現を促進することとなります。それらを可能にするためには、高槻市はもとよりそれぞれの関係機関が、限られた財源の中で、優先順位を明確にしたうえでの資金の確保や、地域住民との合意形成等に向けて、お互いに連携して最大限の努力を行っていく必要があります。

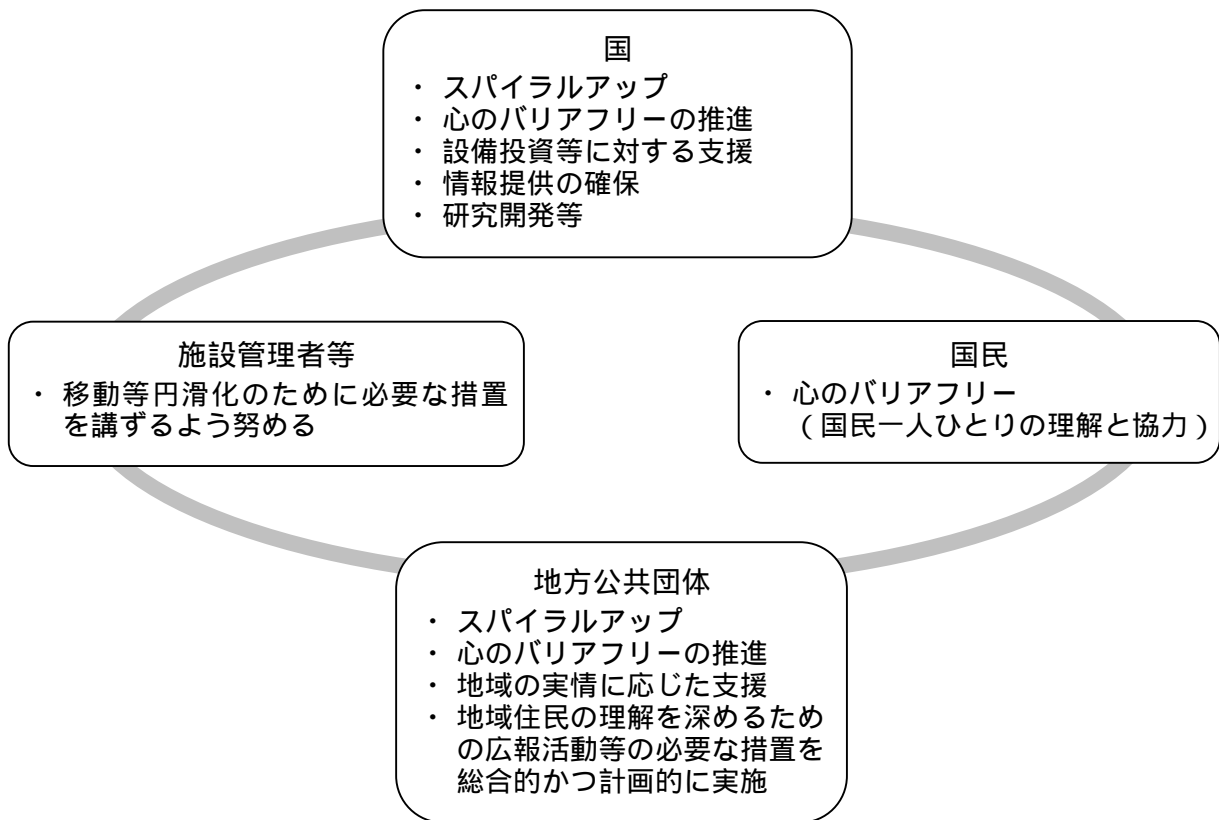


図4 - 3 関係者の責務及び講ずべき措置