

VI バリアフリー化の推進に向けて

1. 市民、事業者、行政の役割

基本構想に基づき、一体的かつ総合的なバリアフリー化を図るためには、市民や事業者、行政等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る。また、高齢者や障害者が安心して外出できる環境を形成するためには、公共交通機関や道路等のハード面の整備とともに、各々が相手の立場にたって考え、行動することが必要であり、心のバリアフリーを推進することが重要である。

このため、基本構想の推進にあたっては、各々が下記の役割を踏まえ、相互に協力してバリアフリー整備に努めるものとする。

【 市民、事業者、行政等の役割 】

市民の役割	○ 各事業者のバリアフリー整備に対する協力（用地提供等） ○ バリアフリー整備に対する点検・評価への積極的な参加 ○ 日常生活におけるバリアフリーに配慮した行動の心掛け
各事業者の役割	○ 基本構想に基づくバリアフリー整備の実施 ○ バリアフリー整備にあたっての利用者の意見聴取及び集約 ○ 職員のバリアフリーに対する教育活動の推進
国の役割	○ バリアフリー化に対する調査及び研究開発の促進 ○ 移動円滑化に対する情報提供 ○ 各事業者のバリアフリー整備に対する費用面での支援 ○ 国民のバリアフリーに対する啓発・教育活動の推進
大阪府の役割	○ 公共交通事業者のバリアフリー整備に対する費用面での支援
箕面市の役割	○ バリアフリー推進体制の確立 ○ 利用者の意見聴取・集約、事業者間の調整、進捗状況の管理・情報提供、整備後の点検・評価及びその後の事業へのフィードバック 等 ○ 公共交通事業者のバリアフリー整備に対する費用面での支援 ○ 心のバリアフリー化に向けた啓発・教育活動の推進

2. バリアフリー推進体制の確立

本基本構想に基づくバリアフリー化の推進に向けて、当事者意見の聴取や進捗状況の管理、整備後の評価等を行うことを目的として、当事者団体や地元自治会と連携し、必要に応じ検討会を開催するものとする。また、各事業者の事業計画の説明や具体の整備に際して当事者意向を事業者伝えるため、検討会には事業者や関係行政機関・部局の参加を求めるものとする。

なお、事業者から提出された事業計画の概要やバリアフリー整備の進捗状況については、ホームページや広報紙等を通じて、広く市民への周知を行うものとする。

3. 建築物等のバリアフリー化の推進

基本構想は、公共交通機関のバリアフリー化とともに、鉄道駅を中心とした重点整備地区において公共施設等への移動経路のバリアフリー化について定めたものである。今後、重点整備地区における総合的なバリアフリー化を図るためには、基本構想に基づき交通用施設の整備を進めるとともに、その目的地である公共施設等のバリアフリー化を図ることが必要である。

このため、公共施設のバリアフリー整備に取り組むとともに、ハートビル法や大阪府福祉のまちづくり条例の適正な運用を図り、多数の市民が利用する民間建築物についてもバリアフリー整備への協力依頼に努めるものとする。また、公共施設等にエレベーターやスロープ、身体障害者用トイレ、身体障害者用駐車場等の整備が行われても、設置場所が分かりづらければ利用されないおそれがある。このため、既に整備済みの施設を含め、これらのバリアフリー設備の設置とあわせて、案内誘導サインの設置に取り組むものとする。

4. 市域全域のバリアフリー化の推進

市域全域のバリアフリー化を推進するため、重点整備地区以外の地域についても、道路の新設や改修を行う際には、基本構想に定めた整備方針に基づきバリアフリー化を推進するものとする。

また、箕面市は市街地が東西に長く、鉄道駅が市域の西部にのみ位置するという地理的特性から、市域の中央部や東部に居住する市民の中には、バスで市外の鉄道駅を利用するといった傾向がみられる。特に、市域東部に位置する粟生団地バスターミナルについては、1日あたりの利用者数が5,000人に満たないことから本基本構想の対象とはしていないが、箕面市の地理的特性を踏まえ、将来的には粟生団地バスターミナルのバリアフリー化とともに、箕面市域から徒歩等での利用が考えられる茨木市にある（仮称）豊川駅（国際文化公園都市モノレール：平成19年春開業予定）西側からのアプローチに対するバリアフリー化や、その他隣接する豊中市（北大阪急行千里中央駅）及び吹田市（阪急北千里駅）との連携を図り、広域的なバリアフリー化に努めるものとする。

さらに、桜井駅地区に立地する障害者施設については、阪急桜井駅の徒歩圏域にあるものの、地理的な条件を勘案すると最寄り駅である阪急石橋駅（池田市）からの利用が想定される。このため、桜井駅地区のバリアフリー化にあたっては、桜井駅からのバリアフリー化された経路の整備とともに、隣接する池田市との連携を図り、石橋駅からの経路についてもバリアフリー化に努めるものとする。

5. すべての人を対象とした移動手段の確保

基本構想は、公共交通機関を利用した移動の円滑化を目的として定めたものであるが、高齢者や障害者等のなかには、身体的制約等から公共交通機関の利用が困難な状況もみられる。しかしながら、現行の交通バリアフリー法では、一般の公共交通機関を利用できない人に対して代替手段として個別に移動の支援を行う移送サービス（STS：スペシャル・トランスポート・サービス）については附帯決議にとどまり規定されていない状況にある。

このため、現在福祉施策の一環として実施している福祉予約バスの利用しやすい仕組みの構築と制度の充実を図るとともに、今後の法改正を踏まえたうえで、大阪タクシー協会やNPO団体等との連携を図り、STSの確立に努めるものとする。

また、公共施設への送迎を目的として運行している公共施設巡回福祉バスについても、バス停においてわかりやすい表示を行うなど、サービスの向上に努めることとする。

6. 基本構想の見直し・評価

基本構想の目標年次である平成 22 年までには、高齢化のさらなる進行や障害者の増加等により、社会状況が変化することが予想される。また、高齢者や障害者が社会参加を行う機会が増加することにより、バリアフリー整備に対しても多様なニーズが生じることが予想される。

これら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、市民参画のものとバリアフリー整備に対して適宜評価を行うとともに、必要に応じて基本構想の見直しを行うものとする。